

日本港湾経済学会年報

港湾経済研究

港湾と国際経済社会の変貌

NO.27

1989

日本港湾経済学会編

序

日本港湾経済学会会長 北 見 俊 郎

元来、港は交流の場であり、その交流によって経済・社会・文化の発展がもたらせられました。今や、ヨーロッパ共同体の具体化、ペレストロイカの進展、そして発展途上諸国との連携等、グローバルな国際的視野を忘れては港のことを考えられなくなりました。

こうした国際経済・社会の変貌をふまえ、わが国の港のあり方を各面より考えることが重要な課題でもあります。とりわけ、アジア諸国との関係は、もっとも身近かな問題であり、相互の発展によつての交流の場である港の対応は急務と言えましょう。このような時に、日本港湾経済学会は、歴史的にもアジア諸国と密接な関係をもつ北九州港において、第28回の全国大会を「港湾と国際経済社会の変貌」の共通論題のもとに開催しうることがきわめて良き時と場を与えられたものと心から感謝せざるを得ません。

22年前の1967年には『輸送の近代化と港湾』という共通論題のものに第6回全国大会を北九州港にて開催しており、この間の問題意識の変化をあらためて考えさせられる次第です。この「年報」は、以上に述べました本年度大会の共通・自由論題の各研究発表の論稿を中心に編集したものであります。ここにあらためて、本大会開催にあたり多くの関係者各位の御尽力を感謝すると共に、「年報」の発行につきましても執筆者の方々をはじめ、各会員の方々、事務局の方々、文化印刷(株)等に厚く御礼を申し上げる次第です。何とぞ今後も、より充実した「年報」の刊行をもって学会の目的が達成されますようお祈り致します。

(1989年・秋)

目 次

序.....北 見 俊 郎

研 究

共通論題

- 東アジアにおけるコンテナ港湾の競合.....遠 藤 幸 子 (1)
シンガポール港の変化と物流ネットワーク.....山 上 徹 (16)
日中貿易と中国物流体制.....柴 田 悦 子 (34)
生産の国際化と国際物流.....鈴 木 暁 (49)
—— 荷主とフォーワーダーの海外進出 ——
国際化の進展と港湾の課題.....山 村 学 (63)
世界都市機能集積と沿岸域管理の共生.....木 村 武 彦 (78)

自由課題

- 港湾の計画とその地域的課題.....千須和 富士夫 (95)
港湾価格決定における競争とサービスの効率性.....V.I.D.J. ベレラ (112)
神戸棧橋会社の成立事情と埠頭経営.....安 彦 正 一 (122)
—— 経営史的考察を中心に ——
港湾補助と港湾経営.....金 亨 泰 (142)
港運業の変貌と課題.....富 田 功 (157)
—— コンテナ化時代に関連して ——
最貧国における海浜リゾート開発の可能性とその問題点.....吉 岡 秀 輝 (173)
中国の内航運送管理と改革.....宗 建 生 (187)

資 料

- 三世紀北九州のみなと.....小 合 彬 生 (204)
産業前進基地としての西海岸時代.....趙 履 晟 (219)

書 評

- 和泉雄三著「港湾政治 経済学の理論体系」.....北 見 俊 郎 (225)
高見玄一郎「港の世界史」.....小 林 照 夫 (231)
田尻宗昭編「提言・東京湾の保全と再生」.....堀 野 正 人 (235)

学 会 記 事

- 第27回全国大会 (旭川) 概要..... (238)
シンポジウム概要..... (240)
部会活動状況他..... (252)
業績リスト..... (254)
編集後記..... (274)

東アジアにおけるコンテナ港湾の競合

遠藤 幸子

(川村学園女子大学)

目次

1. 序論
2. 東アジアにおける主要なコンテナ港湾の動向
 - (a) 神戸港
 - (b) 高雄港
 - (c) シンガポール港
 - (d) 香港港
3. トランシップ・システムに対抗する新しいコンテナ港湾の出現
 - (a) 釜山港
 - (b) ポートケラン港
4. 結論

1. 序論

東アジアは、近年コンテナ貨物の発生量が急増している地域である。この地域には、日本および香港・韓国・台湾・シンガポールなどのいわゆる NICS と呼ばれる新興工業国群が集中し、国際物流の動向を把握する上で、また流通システムの変化について調査分析する上で注目に値する地域といえる。これらの国々では、急増するコンテナ貨物の取り扱いに対処するため、相次いでコンテナ施設の整備・拡張が進められてきた。なかでも特に大幅な増加が予測される基隆・釜山・バンコクでは、港域外に新たに補助港湾を配置する計画である。その結果、1990年頃までには、東アジア地域に新たに約20のコンテナバースが新規に完成することになる。

Containerisation International Yearbook (1989年)¹⁾によると、1987年の国別コンテナ取扱数では、1位アメリカ、2位日本、3位台湾、4位香港、5位イギリスの順で、これを港別にみると1位香港、2位ロッテルダ

ム、3位高雄、4位シンガポール、5位ニューヨーク・ニュージャージー、6位釜山、7位基隆、8位神戸、9位ロサンゼルス、10位ロングビーチの順となる。すなわち東アジアには、世界で10指に入る港湾が6港も存在する。

港湾貨物のうちでもコンテナ貨物には、主要港に集められ、そこで積みかえられて目的地に到達する、いわゆるトランシップ貨物と呼ばれるものが少なくない。東アジアでは、この主要港に該当するのが香港、神戸、高雄、シンガポールの4港である。そして、このトランシップ貨物をめぐる主要港間の競合は激しさを増している。しかし、トランシップ貨物の量とその動きに関して正確なデータが得られるのは神戸港のみで、シンガポールのように公表していない港湾もあり、調査分析に際しては制約が少なくない。

筆者は、これまでに神戸港を取り上げて、トランシップ貨物の量と動きならびに品目について調査分析した。²⁾ その結果、トランシップ貨物の量は1978年をピークとして、その後は減少の傾向にある。これは、韓国を仕出国とするコンテナ貨物のうち、神戸港を経由してU・S・Aに輸送されていたものが、韓国の港湾施設の充実に伴って、直接自国から仕向国の揚地へ輸送されるようになったことによるものと考えられる。神戸港の国内における地位は低下していないものの、周辺諸国への影響力にはかげりがみられる。これに対して、周辺諸国への影響力が今だに衰えていないのがシンガポールである。背後に、マレーシア、インドネシア、タイ、インド、フィリピンなどのコンテナ施設の建設がたちおけている国々が存在するからである。又、高雄のように港湾の低料率、高能率、好労務、年間休日5.5日をセールスポイントとして積極的にPRし、トランシップ貨物の獲得に努めている港湾もある。

こうした状況にいち早く対応してきたのが外国の船社である。東アジア市場を重視した配船、ターミナルの確保、集貨網の拡充をみれば、その戦略は明らかである。日本の船社は、この点では出遅れたという感をまぬがれない。しかし、我が国でもコンテナ船の運航に関する運輸省の政策変更があって、16年間にわたった邦船協調配船体制に終止符がうたれた。その結果、単独あるいは外国の船社との提携を含む新たなグループ化が行なわれ配船形

態にも変化がみられた。さらにサービスの内容にも変化が生じ、定曜日運航、船社による複合一貫輸送体制の充実がもつぱらの課題となっている。³⁾

以上のような状況を鑑み、今後、コンテナ港湾の動向を追跡してゆく上で、有効と思われる視点について考察した。

- ① 国内における各コンテナ港湾間の競合
- ② 国内におけるコンテナ貨物の流通システムの形成
- ③ 国内で流通システムの頂点に位置する港湾が、周辺諸国を含めたより広範囲な地域において、どのような地位を獲得してゆくか。
- ④ 港湾利用という点で、最も顕著にさまざまな状況の変化を反映するであろうと思われる船社の動向。

これらの点に留意しつつ、東アジアにおける港湾経由貨物の動きについて調査分析し、各国の主要コンテナ港湾の競合について探ろうというのが本論文の目的である。

2. 東アジアにおける主要なコンテナ港湾の動向

東アジアの主要なコンテナ港湾は、神戸、香港、高雄、シンガポールの4港である。いずれも年間150万TEU以上の取扱量があり、その中には相当量のトランシップ貨物が含まれている。まず、この4港について、近年における動向をさぐってみたい。

(a) 神戸港

表1 日本の主要なコンテナ港湾

	外貨コンテナ 貨物総取扱量	外貨コンテナ 貨物輸出货量	外貨コンテナ 貨物輸入量	コンテナバース の数	コンテナバース 総延長(m)	ガントリー クレーンの数
神戸港	F/T 21,285	12,842	8,443	14	4,630	27
東京港	" 9,596	5,332	4,264	11	2,858	18
横浜港	" 11,781	7,908	3,873	8	2,300	16
名古屋港	" 3,834	2,454	1,380	4	1,320	8
大阪港	" 5,448	3,153	2,295	5	1,350	10
北九州港	" 235	148	87	4	1,160	5

(出所) Outline of Major World Port in 1982より作成
量の単位は1000トン

表1からもわかるように、神戸港は日本のコンテナ港湾の中で最も施設能

力が高く、コンテナ貨物取扱量でもても他を凌駕している。外貿コンテナ貨物総取扱量のみならず、輸出入別取扱量でも、神戸港はいずれも第1位である。航路別・輸出入別コンテナ貨物取扱量でみると、現在26種類ある航路（P・N・WとP・S・Wは合計、世界一周は実績なしで計24種類）のうち、神戸港が取扱量で第1位を占めているのが輸出で14航路、輸入では11航路ある。外貿コンテナ貨物総取扱量第2位の横浜港の場合は、輸出で6航路、輸入で6航路、同3位の東京港の場合は、輸出1航路、輸入4航路で取扱量第1位であった。⁴⁾

ところで、神戸港の外貿トランシップ貨物の動きをみてみよう。神戸港を経由する外貿トランシップ貨物のうち94.7%がコンテナ貨物である。外貿トランシップ貨物は、神戸港の全輸出量の13.9%、全輸入量の15.0%を占めており、これを外貿コンテナ貨物だけについてみれば、輸出の20.6%、輸入の33.4%にも達している。神戸港を経由して輸出される290万5,500トンのコンテナ貨物のうちの82.2%はアジア諸国から入ってきたもので、そのうちの56.8%は韓国が仕出地となっている。この韓国を発地とする135万6,000トンのコンテナ貨物のうち82.5%は、アメリカ合衆国を最終目的地とするものである。このコンテナの中身は、日用品、機械類、金属製品、がん具、ゴム製品などである。（表2）⁵⁾

表2 神戸港経由コンテナトランシップ貨物仕出・仕向国別上位3品目

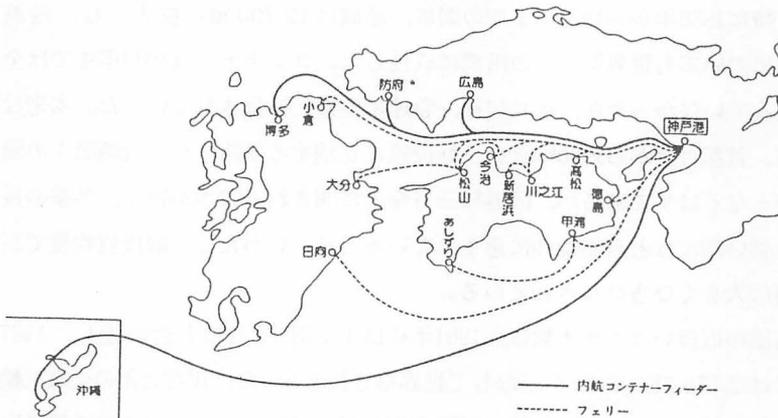
	総数(トン)	第1位	第2位	第3位
総数	2,905,546	日用品	その他機械	金属製品
韓国→U・S・A	1,118,693	日用品	その他機械	金属製品
台湾→U・S・A	359,006	日用品	その他機械	金属製品
U・S・A→韓国	265,918	くずもの	染料・塗料・合成樹脂など	綿花
香港→U・S・A	213,559	日用品	その他機械	がん具
中国→U・S・A	99,225	日用品	金属製品	その他食料工業品
フィリピン→U・S・A	94,169	日用品	その他製造工業品	その他食料工業品
シンガポール→U・S・A	57,879	その他機械	日用品	その他農産品
U・S・A→中国	42,994	染料・塗料・合成樹脂など	その他畜産品	その他機械
韓国→香港	33,132	紙・パルプ	砂糖	その他食料工業品
中国→カナダ	31,917	その他食料工業品	日用品	金属製品
香港→韓国	30,406	くずもの	金属くず	日用品
U・S・A→台湾	28,727	果物・野菜	その他機械	紙・パルプ
韓国→運河地帯	25,464	日用品	その他せいの工業品	その他機械
韓国→西ドイツ	23,763	日用品	その他機械	金属製品
その他	480,694	日用品	その他機械	その他食料工業品

（出所）神戸市港湾局（1984）「神戸港大観」より作成

神戸港が他の港湾を1歩リードした状況にあるのは、神戸港の管理者である神戸市が、積極的に新しい国際複合一貫輸送時代に対応すべく具体策をうちだしてきたからである。それは、相次ぐ大型コンテナ施設の整備、港湾と後背地を結ぶアクセス網の整備、シティ・エア・ターミナルならびにエア・カーゴ・シティ・ターミナルの設置、関西新空港の航空貨物基地建設計画の作成などをみれば明らかである。なかでも六甲アイランドは、4万重量トン級のコンテナ船が2隻同時に接岸できるコンテナターミナルが設置されている。しかも、このコンテナバースは、フェリー網、内航フィーダー網、高速道路網で西日本の各地と連結されている。図1は、神戸港を頂点とする内航フィーダー網を示したものである。広島港、三田尻港（防府）、博多港、那

図1 神戸港の内航フィーダー網（フェリーを含む）

神戸市港湾局「神戸港便覧」より



覇港は、内航フィーダー網で神戸港と結ばれており、これらの港湾の後背地において発生したコンテナ貨物の中には、海路で神戸港まで輸送され、そこで大型の外航コンテナ船に積み替えられて輸出されるものが少なくない。例えば、本田技研熊本工場、日産自動車九州工場、ブリジストン久留米工場から搬出される輸出品の一部は、本田の場合は博多港から、日産ならびにブリジストンの場合は北九州港から内航フィーダー網を利用して神戸港に輸送され、そこで積み替えられて後、さまざまな国際複合一貫輸送ルートを利用し

てアメリカ合衆国へ輸送されている。⁶⁾

このように国際複合一貫輸送時代の到来にいち早く対応してきた神戸港であるが、長びく海運不況、貿易摩擦による輸出貨物の減少、国内の他の港湾特に大阪港との競合、東アジアにおける各国主要港湾との競合特に香港港の港勢拡大ならびに韓国におけるコンテナ施設の充実に伴うトランシップ貨物の減少など、厳しい状況下におかれているといわねばならない。なかでも香港港には、1983年にコンテナ貨物総取扱量で抜かれており、近接する大阪港の貨物取扱量が神戸港の56%に達したことも危機感をつのらせる一因となっている。

b) 高雄港

高雄は1860年商港として開港され1900年代に入ってから本格的に整備された。特に1956年から1970年までの間に、港域は12,700 m²に拡大され、港湾規模においても世界第1級の港湾に成長した。コンテナ化は1969年までは全く進んでいなかったが、それ以後、急速に整備・拡張されていった。本来ならば、首都台北から約30kmという好位置に立地する基隆港が、台湾第1の国際港となるはずであるが、同港は三方を山に囲まれ直背地が狭く、冬季の長雨、強い潮流など自然条件に恵まれているとはいいがたく、取扱貨物量で高雄港に大きくひきはなされている。

高雄の取扱いコンテナ数は、1981年には100万TEUの大会に達し、1987年には2,778,786 TEUを記録して世界第3位となった。⁷⁾ 現在台湾の全海上輸送貨物の約%, コンテナ貨物の58%を取り扱っているが、政府の交通部に属する港庁の方針では年間取扱量1億5000キロトンを目標としており、総合港としての機能を充実させる計画である。

高雄のコンテナ取扱高が近年急速に増大した理由の1つは、トランシップ貨物の増加にあるといわれている(表3)。これは、同港に専用ターミナルを配置しているアメリカの船会社であるSEALANDとAPLが、東アジアにおける自社貨物の拠点として高雄を位置づけるようになったことに起因している。1984年の全トランシップ貨物の75%は、この2社が取り扱ったもので

表3 高雄港のトランシップ貨物の全体に占める割合

	トランシップ貨物	総 数	%
1981年	80,513	1,124,707	7.2
1982年	99,549	1,193,998	8.3
1983年	274,162	1,479,482	18.5
1984年	535,281	1,784,981	30.0

(出所) 日本海上コンテナ協会, 「東南アジア地域コンテナ輸送事情調査団報告書」より作成

あった。さらに、他の有力船社、EVERGREEN, OOCL, USL もこれに追随し、高雄にシンガポール、バンコク、マニラなどの港湾から輸送されてきたコンテナ貨物を北米航路の船に積み替える基地としての役割をになわせようとしている。⁸⁾

台湾には、北に基隆港、南に高雄港の2大コンテナ港湾があり、両港間の距離は400kmに過ぎない。このため発地(荷主)から基隆あるいは高雄のコンテナヤードまでの輸送は、その距離に関係なく同一運賃となっている。基隆港の近くには、インランド・デポなどを配置するだけの敷地を確保できないことから、このような陸上運賃体系が生まれたのであろう。なお、国内におけるコンテナの輸送は、もっぱらトラックが中心であり、鉄道による輸送は第二、第三コンテナヤードに引込線があるにもかかわらず、かなり少ないというのが現状のようである。

狭い国土、西部に集中する工業区、南北に走る高速道路といった状況下において、広大な直背地をもつ高雄港に貨物は一層集中の度を高め、各国の船社も東アジアのコンテナ中継基地として、寄港数をふやすなど、今度、高雄港は飛躍的に発展するものと予想される。一方、基隆港は、高雄港の補助的な機能をになうことになるであろう。

(c) シンガポール港

シンガポールは、イギリスの植民地時代から中継貿易港として発展してき

た。それは、周辺諸国の経済発展に伴って一層拍車がかかることになった。1987年のコンテナ取扱個数は2,634,500 TEUで世界第4位であった。⁹⁾このうちトランシップ貨物が占める割合については正式に公表されていないが、40%程度といわれている。

一方、シンガポールという国自体も1970年代に入って急激な発展をとげた。1972年には国産品の輸出が再輸出を上回り、現在では輸出の $\frac{2}{3}$ が国産品の輸出である。すなわち工業化の進展によって中継貿易を主体とする構造がくずれ、加工貿易の比重が増加した。

港湾施設の建設、運営は国営で、シンガポール港務局(The Port of Singapore Authority : PSA)が担当している。PSAは、トランシップ貨物誘致策を積極的に展開してきた。取扱料金の優遇、一定期間内に第二船に積み替えられた貨物に対する割引、無料保管期間の延長、第一船から第二船に1~3日間に接続が完了した場合に10~30%のリベートを支払う制度などを導入して中継貿易港としての地位を強固なものとしてきた(表4)。

表4 シンガポール港のトランシップ貨物優遇策

■取扱料金 (積/揚1回当)			■一定時間内に第2船に積みかえられた貨物に対する割引		
	20フィート	40フィート		20フィート	40フィート
トランシップ貨物	100ドル	145ドル	24時間以内	30ドル	45ドル
上記以外の貨物	200ドル	285ドル	48時間以内	20ドル	30ドル
			72時間以内	10ドル	15ドル
■無料保管期間					
輸出コンテナ	5日間				
輸入コンテナ	3日間				
トランシップ貨物	28日間				

(出所) 日本海上コンテナ協会、「東南アジア地域コンテナ輸送事情調査図報告書」より作成

ところで最近、船社によるシンガポールを拠点とした周辺諸国向けのサービス網作りが活発になってきている。すなわち、日本からまずシンガポールに貨物運び、そこで積み替えてタイ、インド、パキスタン、インドネシアなどへ輸送するというものである。協定メンバーのなかでも商船三井は北米航路(極東~北米太平洋岸南部=PSW)において、シンガポールに直航サービスを行っており、このルートを利用して、自前でインド・パキスタン

向けトランシップ・サービスを実施している。また、同じく協定メンバーである日本郵船もインド・パキスタン向けトランシップ・サービスを検討中である。さらに、シンガポール・トランシップのインドネシア向けサービスを実施する船社も出現しそうな気配である。¹⁰⁾

シンガポールではPSAが1992年完成をめざして新しいコンテナ・ターミナル (Pulau Brani Terminal) の建設に取り組んでいる。これは、83 haのヤード・スペースに大型フルコンテナ船用5バースとフィーダー船用5バースを設置した近代的なターミナルで、年間300万TEU以上の取り扱いが可能であるといわれている。

シンガポールではPSAが一元的に港湾の管理運営を行なっている。コンテナバースは原則として公共であるが、1987年から特定の船社に対して一部バースの優先使用权を認める制度を採用した。これは一定量以上のコンテナ貨物を扱うことを条件としたもので、この優先使用权を得ている船社には、NOL, Maersk, Evergreen, APL, Sealand などがある。¹¹⁾ PSAの船社に対するポートセールスの姿勢も今や大きく変わろうとしている。

(d) 香港港

1987年の実績は、3,457,182 TEUで世界第1位であった。かつて唯一の資源は、天然の良港といわれる香港港であった。しかし工業化の進展に伴い、経済基盤は中継貿易から加工貿易へと変化していった。

香港の経済は、1960年代前半にはプラスチック工業の成長によって、さらに後半には電子機器工業の成長によって著しいのびをみせ、国内総生産も前年比10%増と東南アジア随一の高度成長を記録した。1970年代に入ると石油危機を契機として輸出は停滞し、一時的に成長率は鈍化したものの、後半には、みごとな回復ぶりをみせ、1960年代をしのぐ成長率を示した。ところが、1982年には、またしても世界的な不況による輸出の停滞にみまわれ、国内総生産も前年比1.1%増と急激な低下を記録した。¹³⁾ こうした状況下において、香港の主権をめぐるいわゆる「1997年問題」に関して、イギリスと中国の見解の相違が露呈し、それが将来への不安をまもり、経済の悪化に一層拍車を

かけることになった。そして民間の投資意欲も大いに減退した。こうしたいくつかのマイナス要因があったにもかかわらず、1983年後半から景気は回復のきざしをみせはじめた。輸出の拡大、特に全輸出の約40%を占めているアメリカ合衆国の市場拡大が大ききけん引力となったといわれている。しかし、香港市民にとって「1997年問題」に対する不安が決して消え去ったわけではない。海運業に関していえば、「現在香港で営まれている海運業界の活動は新しい中国の香港政府のもとで今まで通り継続される。」ということが1984年に承認された英中共同宣言において明確化されている。しかし、これは微妙な問題といわねばならないであろう。

中国のコンテナ化は大変遅く1970年代に始まった。1980年以前についてはデータがないが、1980年には18,000 TEU、1985年には、257,000 TEUであった。¹⁴⁾おそらく今後とも増加してゆくであろうことは予測されるものの、広大な内陸部をかかえる中国にとっては、インフラストラクチャーの問題が大ききかかわってくる。内陸部の隔海度の大きい地点への輸送には鉄道が不可欠であるものの、鉄道はいつも予約で一杯といった状況である。しかも、中国のハイウェイは2車線で、コンテナの道路輸送には少なからず制約が伴う。

中国における港湾経由貨物の流通システムとして有望なものは何か。それはリバー・トランスポート・システムや、香港を頂点とする内航船舶によるフィーダーシステムであろうといわれている。しかし、さらに末端の部分、コンテナ化本来の目的であるDoor to Door の輸送システムが、どこまで伸びるかは、現在のところ未知数である。

3. トランシップ・システムに対抗する新しいコンテナ港湾の出現

輸出貨物の増加に伴って、コンテナ化を推進し、自国の港湾から直接揚地へ輸送する直航システムの実現をめざす国が現われた。こうした直航システムが次々と実現してゆけば、先に述べた主要港のトランシップ貨物の量はしだいに減少してゆくはずである。釜山港のコンテナ施設が整備されたのに伴

って、韓国を発地とし神戸港を經由して輸出されていたコンテナ貨物は減少した。さらに東南アジア諸国においても、シンガポールや香港を經由していたトランシップ貨物を減少させるような動きがいくつか伝えられている。

そこで、こうしたトランシップ・システムに対抗する新しいコンテナ港湾の出現についてみてみたい。

(a) 釜山港

韓国は数次の5か年計画によって、10%をこえる年平均経済成長率を達成した。韓国の高度成長は、外資・外国技術の積極的な導入による加工輸出型産業の育成と強力な輸出振興策にあるといわれている。輸出は1962年以降、1981年まで年平均38%という驚異的な勢いで増加したが、1982年以降、世界的な景気の低迷や対韓輸入制限の強化などによって鈍化した。¹⁵⁾ 今後の貿易動向については、輸出先である先進国の景気いかんによるが、軽工業品分野での競争力の減退や先進諸国の対韓輸入制限強化の動き、さらに市場開放要求の高まりなどの影響力も無視できない。

韓国のコンテナ港湾は、釜山と仁川の2港である。仁川は、台湾の基隆と同じく、大消費地（ソウル）の外港という恵まれた位置にあるが、潮の干満差が大きいこと、地理的に幹線航路上からはずれた位置に立地しているため、極めて不利である。施設面ではまづまづであるが定期船の寄港は少なく、HJCL および Sealand のフィーダー船のみである。

韓国においても国際複合一貫輸送への対応は重要な課題となっており、ソウル・釜山間的高速道路及び鉄道を利用したコンテナ輸送が盛んである。

釜山のコンテナ・ターミナルの運営は、韓国海運庁管轄下の特殊法人、釜山コンテナ埠頭運営公社が一元的に行い、一種の公共ターミナルにもかかわらず、施設利用に際しては自国船社優先主義をとっているという特徴がある。すなわち、外国船社は、ターミナル内でのコンテナの stack を原則として認められておらず、CFSの使用も不可能である。また berthing に際しては、first come / first serve が原則であるが、韓国船社には優先バース権を認めている。従って、外国の船社は地元通運業社と提携して、各自 Off-Dock CY を確保せざるをえない。

1987年の釜山港のコンテナ取扱実績は1,949,143 TEUで世界第6位であった。¹⁶⁾ 韓国を代表するコンテナ港湾として発展を続けてきた釜山港であるが、問題は直背地の狭さである。今後、取扱量が増大しても、それに対処しうるだけの大規模な物流施設を建設する余地はない。1990年代中には、釜山港の収容能力は限界に達するといわれており、政府は釜山港の代替港を建設することを計画中である。

強力な輸出振興策に対応して施設の整備・拡張を推進してきた釜山港であるが、今後国内において流通システムのどの部分を担うことになるかによって将来の発展の方向が決まるであろう。もし新しいコンテナ港湾が十分機能することになれば、国内においてもその影響力は無視できないし、船社にも選択の余地を与えることになる。

(b) ポートケラン港

マレーシアは、これまで伝統的に先進国の景気の変動に左右されやすい貿易構造をもっていた。しかし、一次産品の種類もゴムとスズからパーム油、カカオ、胡椒、原木・製材品、原油・天然ガスなどが加わって多様化し、現在ではさらに工業化の進展に伴って軽工業製品が加わるようになった。1983年には、輸出品の約30%を工業製品が占めるに到った。

マレーシアには大小14の港湾があり、そのうちポートケラン、ペナン、ジョホール、カンタン、ビンツルの5大港が連邦政府の管轄下にある港湾局によって管理されている。1987年のコンテナ取扱実績では、ポートケラン275,700 TEUで世界第51位、国内第2位のペナン125,430 TEUで第100位であった。¹⁷⁾

ポートケラン港は、近代的設備を備えた北港と従来の設備を有する南港の2区画からなりたっている。北港には、3つのコンテナバースと4基のガントリー・クレーンを有するコンテナターミナルがある。当港湾は若干入超の傾向はあるが、比較的輸出入のバランスがとれているので、コンテナ船の寄港地として有望視されている。

ポートケランは、首都クアラルンプールから40kmのところに立地しており、

輸入雑貨の多くは、この大消費地に輸送されている。また、ケランバレー工業地帯及び南部の工業都市ペラク、ゲマスなどの輸出貨物も当港に集められる。コンテナの内陸輸送には、もっぱらトラックが使われており、鉄道による輸送は少ない。トラック会社としては、国策会社 KONTENA NATIONAL社と民間の SHAPADU の2社がある。前者はトラクターヘッドの保有台数では世界最大規模を誇っている。しかしシャーシ不足となりがちなため、FCLコンテナは約1週間の滞貨となっている。また、当港とクアラルンプールの中間には、インランド・デポが配置されており、ここでもFCL、LCLコンテナの通関が可能で、前述の国策会社が運営にあたっている。

現在マレーシアでは、ポートケラン港にコンテナ貨物を集中させるべく、ハード面でもソフト面でもさまざまな対策を講じている。1986年に政府は、保有株式の51%を民間に放出し、ターミナルの運営を民営化し、それによって効率の改善をめざそうとしている。また、シンガポール向けに陸上輸送されるコンテナ貨物については、1コンテナ当たり100ドルのサーチャージを徴収している。にもかかわらず、船社やコンサイニーは、シンガポールを利用することが多い。というのは、サーチャージを支払ってもシンガポール経由の方が目的地に迅速に到着するからである。¹⁸⁾しかしこうしたマレーシア政府の努力がすべてむだであったというわけではない。川崎汽船が、1989年5月からマレーシア直航サービスを開始し、ポートケラン、ペナンの2港に寄港することになったからである。川崎汽船は、これまでシンガポールからのトランシップ・ベースでマレーシア発着貨物を引き受けていた。川崎汽船は現在この近海フルコン航路の投入船を4隻から5隻に増強し、曜日固定のウィークリー体制でサービスを行っている。¹⁹⁾

4. 結 論

序論で述べた4つの観点から、東アジアにおけるコンテナ港湾の動向について調査分析した。その結果、以下に述べるような結論に達した。

① 東アジアでは、日本を除けば、コンテナ港湾は各国とも1港集中型であ

る。韓国の釜山港や台湾の高雄港のように競合する港湾が存在するにもかかわらず、地理的条件によって自ずとその優位性が決まってしまった例が少なくない。今後、それらの港湾がどのような盛衰の途をたどるかは、貨物の発生量ならびに貨物の増加に伴う施設の整備・拡張の余地の有無にかかっている。それだけの余地がなければ、新たに補助港湾が建設されることになり、新しい流通システムが生まれることになる。

② 中国を除けば、国内におけるコンテナ貨物の輸送はトラックが中心である。国際複合一貫輸送時代の到来に対処すべく、港湾を拠点とするネットワークづくりに具体的な形で取り組んでいる港湾管理者は少ない。その点では、神戸港、高雄港が有望である。将来は情報・通信システムを結合した総合港のみが国際物流を左右することになるだろう。

③ 経済力の発展に伴って発着貨物が増加すると、各国とも自国の港湾から直航システムでコンテナ貨物を出し入れしようとする。その結果、シンガポール、高雄、香港、神戸など主要港のトランシップ貨物は減少する。その最たるものが、釜山港の発展に伴い、トランシップ貨物の減少をみた神戸港である。

④ 各国の港湾管理者の思わくとは別個に、船会社による港湾の選択、すなわちその流通システムづくりとどうかかわるかという問題がある。原則としては、一定量の貨物が常に確保でき、しかもコンテナ施設が整備されていれば、船会社は寄港を考えるであろう。しかし、必ずしもそれだけではない。船会社にとっては最も効率の良いシステムであっても、そこでの位置づけが港湾管理者の意向にそうものかどうかは別問題だからである。現在、船会社が注目しているのは、シンガポール港と高雄港であり、他の多くはフィーダー・システムにしか組み込まれないということもおこりうる。

注

- 1) Containerisation International Yearbook, 1989年, Through Trans・pvrt Mutual Service, London.
- 2) 拙稿「国際複合一貫輸送システムの形成期における神戸港の役割」, お

茶の水女大人間文化研究年報, 1986,

3) 日本海上コンテナ協会, 「東南アジア地域コンテナ輸送事情調査団報告書」, 1986, P 8,

4), 5) 神戸市港湾局, 「神戸港大観」, 1984,

6) 日本郵船神戸支店における聞き取り, 1985,

7) 前掲書 1) による。

8) 前掲書 3) P 99,

9) 前掲書 1) による。

10), 11) ジャパンプレス社, 「SHIPPING GAZETTE」, 1989年 5月 8日号, P 17,

12) 前掲書 1) による。

13) 前掲書 3) P 66~69,

14) 日本海上コンテナ協会, 「日本 / アジア新興工業国物流情報交換会議報告書」, 1988, P 95~99

15) 前掲書 3) P 111 ~ 113

16), 17) 前掲書 1) による。

18) 前掲書 14) P 156 ~ 157

19) ジャパンプレス社, 「SHIPPING GAZETTE」, 1989年 5月 15日号, P 18,

マレーシア直航開始第 1 船は, “Asia Star“で, 東京 5月 16日 (火), 名古屋同 17日 (水), 神戸同 18日 (木) の後, 基隆, Manila, Singapore を経て, ポートケラン到着が 5月 31日 (水), ペナン 6月 3日 (土) であった。

シンガポール港の変化と物流ネットワーク

山 上 徹

(日 本 大 学)

目 次

1. はじめに
2. シンガポール港の位置と特性
3. シンガポール港のコンテナ開発と生産性
4. ASEAN 諸港とのネットワーク
5. あとがき

1. はじめに

昨今のアジアの動きは、世界的に見ても、その経済発展はめざましいものがある。とりわけわれわれが、単に日本から見たアジア市場の重要性という理由からだけでなく、世界的に見て、貿易相手国としても無視できなくなってきた。アジア地域は、1960年代の日本の高度成長、次に70年代のシンガポール、香港、韓国、台湾といった「4の竜」のNIEs（新興工業経済群）が南北問題から抜け出し、そして80年代後半からそれをモデルとして追跡するタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア等のASEAN（東南アジア諸国連合）の成長にめざましいものがある。

このように、アジア全体が工業化により「アジアの熱風」と呼ばれ、アメリカ、ECに追従し、雁行的発展が進展し、世界的地位が確立しつつある。

まさに「後進が先進を追い、先進は後進をふりほどいて必死に逃げようとするが、しかしついには捕捉されて、後進との調和的な共存の道を模索せざるをえないという」¹⁾ ドラマが成立してきている。従来、米国経済が、風邪を引けば NIEs も風邪を引いたが、いまでは NIEs は経済自律が定着し風邪を引かなくなってきた。日本と同様に米国との貿易摩擦問題を引き起こすまでに成長してきている。いわゆる古典的な比較優位の原理による貿易形態、つまり先進国からの工業品輸出、アジア諸国からの第 1 次産品輸出という垂直分業ではなくなり、とくに NIEs の経済発達により工業化が進展し、先進国と NIEs とは水平分業による競争関係が強まってきている。

このような現状においてアジアの NIEs の輸出増大を可能にした内的条件として²⁾、(1)為替レートの要因にあたり、ドルが80年代前半に大幅に上昇する中で、韓国ウォン、台湾ドルの実質実効為替レートが86年まで低下基調にあったこと、(2)世界最大の市場である米国が NIEs 製品を吸収しえたこと、(3)先進国からの資本導入によって国内貯蓄を上回る高い投資が可能となったことなどが指摘されている。しかし現在、(1)、(2)の条件は急速に失われつつあるが、NIEs の経済発展のメカニズムは³⁾、外資導入→資本形成促進→生産能力拡大→輸出増加→輸入能力拡大→資本財輸入増加→資本形成促進との循環を示してきたのである。

このような NIEs の各国別輸出入先の第三位までの状況をみると、表 1 の

表 1 アジア NIEs の主要国別輸出入

		(1987年 %)		
		1 位	2 位	3 位
韓国	輸出	米国 38.9	日本 17.8	香港 4.7
	輸入	日本 33.3	米国 21.4	西ドイツ 4.4
台湾	輸出	米国 44.2	日本 12.9	香港 7.7
	輸入	日本 34.3	米国 22.1	西ドイツ 4.7
香港	輸出	米国 41.7	中国 11.7	西ドイツ 7.1
	再輸出	中国 33.4	米国 18.2	日本 5.4
	輸入	中国 29.6	日本 20.4	台湾 8.7
シンガポール	輸出	米国 24.4	マレーシア 14.2	日本 9.1
	輸入	日本 20.5	米国 14.7	マレーシア 13.8

(注) 香港のみ1986年。

田中寿雄稿「NIESを軸に変わる北東アジア」貿易と関税
1989年5月p. 18.

表2 貨物取扱量

(単位:千フレイト・トン)

年	一般・ド ライ貨物	石 油	計
1978	25,139	51,019	76,158
1980	33,808	52,492	86,300
1982	39,527	61,962	101,489
1984	48,722	63,176	111,897
1986	48,007	72,709	120,716
1987	55,861	73,597	129,458

出所: Singapore Port & Shipping
Handbook 1989, Port of
Singapore Authority. p. 33
より作成

表3 主要港のコンテナ取扱高

(単位:千TEU)

港 名	1983 (No)	'84 (No)	'86 (No)	'87 (No)	87/83
香 港	1,837 (3)	2,109 (3)	2,774 (2)	3,457 (1)	188
ロ ッ テ ル ダ ム	2,314 (1)	2,546 (1)	2,870 (1)	2,813 (2)	122
高 雄	1,479 (5)	1,785 (5)	2,482 (3)	2,779 (3)	188
シ ン ガ ポ ー ル	1,340 (6)	1,552 (6)	2,203 (5)	2,635 (4)	197
ニ ュ ー ヨ ー ク	2,065 (2)	2,255 (2)	2,340 (4)	2,089 (5)	101
釜 山	884 (13)	1,054 (11)	1,533 (8)	1,949 (6)	220
基 隆	943 (9)	1,234 (8)	1,587 (7)	1,940 (7)	206
神 戸	1,623 (4)	1,826 (4)	1,885 (6)	1,877 (8)	116
ロ ス ア ン ゼ ル ス	734 (19)	907 (18)	1,325 (10)	1,580 (9)	215
ロ ン グ ビ ー チ	798 (17)	987 (13)	1,394 (9)	1,460 (10)	183
ハ ン ブ ル ク	930 (10)	1,073 (10)	1,246 (13)	1,451 (11)	156
ア ン ト ワ ー プ	1,026 (7)	1,260 (7)	1,313 (11)	1,437 (12)	140
横 浜	925 (11)	1,104 (9)	1,310 (12)	1,348 (13)	145
東 京	818 (15)	925 (15)	1,082 (14)	1,288 (14)	157
名 古 屋	254 (45)	300 (44)	474 (32)	548 (28)	216
北 九 州	132 (75)	179 (60)	148 (78)	171 (74)	130

出所: Containerisation International Yearbook 1986, 1989, National Magazine, Londonより作成。

ごとくである。アジアの相手国は、日本をはじめとして、中国、香港、台湾マレーシアで、アジア以外は米国と西ドイツとなっている。

本稿では、NIEs 諸国、とくにシンガポール港を中心として、ASEAN 諸港の変化を明確化し、とくに1970年代以降の港間競争について考察してみたい。その本質には、今後、ASEAN 諸国の経済成長を背景としてその貿易・商業・交通の中核としてシンガポール港が、成長可能なのであろうか。ASEAN 諸港のこれらの機能が充実することにより、シンガポール港が、いかな

る対応をせねばならないか、またわが国との関係についても考えてみたい。

- 注1) 渡辺利夫稿「現代アジアの発展論的構造」日本評論社、経済評論1984年8月、p. 23.
- 2) 通商産業省編「平成元年版通商白書」1989年6月 p. 262 参照。
- 3) 古信肅編著「現代世界経済論の課題と日本」同文館1989年4月、p. 81参照。

2. シンガポール港の位置と特性

NIEsのシンガポールは、ASEANの一員でもあり、NIEsとASEANは連なっている。表1のようにシンガポールは、主要貿易相手国として米国と日本のほかに、地理的条件などからもマレーシアが加わっている。そのシンガポール港の繁栄・衰退の基本要因について、まず考えてみることにしたい。つまりその基本要因については、「その立地にあることは、世界の多くの港湾の示すとおりである。これを欧米の港湾についてみれば、オランダ、ベルギーの諸港（ロッテルダム、アムステルダム、アントワープ）、ハンブルク、ロンドン、ニューヨークであり、東南アジアにおいては、香港、シンガポールである。これらの諸港は、その立地において、その地域における基幹航路（main route）のターミナル・ポート（terminal port）であり、かつスターティング・ポート（starting port）としての機能をもつ地点に所在する¹⁾」港といえる。

シンガポールはマレー半島の最南端にあり、インドネシアと接し、マラッカ海峡の中枢を占めており、欧州～極東間の最大の要衝に位置している。東洋と西欧を結びつける幹線航路の焦点として非常に有利な地理的条件を占めている。1819年開港以来、英領植民地として世界商品の取引の中心でもあり中継貿易港として発展してきたシンガポールは、英国植民地経営の拠点として、土着文化とは異なった西欧式のプライメイト・シティ（primate city）²⁾として水・食糧の大部分を外部に依存してきたのであった。第2次大戦以降イギリスの没落と民族意識の高揚もあり、マレーシア連邦に属して独立した

が、さらに1965年マレーシアから分離・独立した国である。シンガポールは周辺の57の島を含め面積622.6 km²、人口261万人（民族構成は、中国系76.1%、マライ系15.1%、インド・パキスタン系6.5%、その他2.3%）の小規模国家であるが、各民族は融和、協調し合うことなく、並存する複合社会を形成している。小規模国の利点を背景として政治的安定と国家的政策を推進しており、東南アジア、とくにASEAN諸国の中では、最も経済成長が顕著な国であるといえる。従来より地理的位置とその港が、世界各方面からの船舶にとって優れた避難所、投錨地、埠頭の諸機能があること、ゴム・コプラ・錫・石油等の原材料が散在し、かつ加工工業も育ち、東南アジアの拠点として発達してきている。「シンガポールの経済そのものも、港湾経済の如何に依存しており、したがって、港湾勢力の増減は、すなわち島全体の経済に反映する可能性もある。そこでの港湾の場において行われる商品の『交通用役』は商業資本の蓄積の場ともなり、資本主義的な生産様式による商品（完成品）と前期的な生産様式によって占める利潤がシンガポール経済の基盤ともいえよう。³⁾」

シンガポールは、「近隣東南アジア諸国の第1次産品を輸入し、格付け、加工、包装した後、ヨーロッパ、アメリカ、世界の他の地域に再輸出し、また、先進諸国から工業製品を輸入しアジア近隣諸国に再輸出する⁴⁾」という中継貿易の基地であった。しかしそれは反面、狭隘な国内市場、天然資源・産業ノウハウの欠如、及び中継貿易港の遺産としての高賃金こそが政府の役割を決定的に重要なものとしたのであった。

自由放任主義をとった香港とは異なり、シンガポールは、「強力な家父長的政治指導、有能なテクノクラートを戴く典型的な管理社会・管理国家である。都市開発も経済政策も政府主導ですすめられている⁵⁾。」つまり国家主導のもとに、同時に外国資本に全面的に依存する輸出指向型の工業化がなされてきた。

シンガポール産業の中心は、以前は貿易とそれに関連する金融・保険・海運等のサービス業と、ゴム等の輸出原料の1次加工や食品・家具等の軽工業を中心としていた。近年、政府は、高付加価値産業へと、とくに石油精製を

はじめ、電気、電子機器のウエイトが向上してきている。

シンガポールの産業は、従来、第3次産業を中心としていたが、外資導入により工業化が進められ、その結果、製造業のシェアは20%近くに達し、とくに80年代より石油精製基地として成長が顕著となっている。

シンガポール港は、1982年以来、6万隻以上1987年6.8万隻の船舶が入出港し、取扱貨物高1億トンを越え表2のように、1987年、最大の1億2946万トンとなり、10年間に年率6.1%の伸びで成長してきた。主要品目別は石油であり、全体の57%を占めている。

今日、ASEAN諸港間システムの空間的集中、依存度が高まりつつある。とくにASEAN諸港のシステムにおいては、事実上、シンガポールが代表港であり、最も高度化した港であり、つまり拠点的システム、あるいはハブ港的システムとなっている。世界的中継港の1つとしてシンガポールは長年にわたり、他港のシステムと通商的・海運運輸上、強力な中継機能を保持してきた。近年の海運・貨物荷役技術によりコンテナ化は、大量のトランシップのコンテナ貨物が集中化してきているので、さらにシンガポールの拠点性が高まってきている。

シンガポール港の所有者であるPSA (Port of Singapore Authority) が施設全体を一元的に管理・運営しているが、港は、単一の存在でなく、4つの分割群(ケッペル埠頭、パシール・パンジャン埠頭、ジュロン港、センバワン埠頭)からと、そしてプロジェクト建設としてタンジュン・パーガー・コンテナ・ターミナルからとなっている。ケッペル埠頭は、在来型ターミナルで、とくにラテックスと植物油用の荷役施設があるにもかかわらず在来型積換貨物用の埠頭となっている。このターミナルは、コンテナ化により、最も影響を受けるものと予測され、一般貨物トン数は、10年以来、相対的に固定的な傾向にあり、パシール・パンジャン埠頭は、はしけ積み、沿岸、ラッシュ積み貨物取扱高で、ケッペル埠頭の取扱高よりもトン数で少ないけれど、10年間、急速に上昇してきている。ジュロンは、とくにバルク貨物の専用港であり、セメント・クリンカー、鉄鋼、化学肥料、穀物用となっている。そしてジュロン工業団地用に使われている。そしてセンバワン埠頭は、

シーランド社のコンテナ・オペレーションをはじめ、島の周辺北部では、木材・ゴムなどのバルク貨物用に稼働してきている⁶⁾。

注1) 神奈川経済研究所編「外貿コンテナ貨物輸送と横浜港下巻」1987年8月. p.31.

2) 矢崎武夫著「国際秩序の変化過程における発展途上国の都市化と近代化」慶応通信1988年, p.3

3) 北見俊郎著「アジア経済の発展と港湾」アジア経済研究所1964年3月 p.59.

4) 奥村茂次編「アジア新工業化の展望」東京大学出版会1988年8月 p.178.

5) 土岐寛稿「都市国家におけるまちづくりと政治1」東京市政調査会, 都市問題第80巻第4号1989年4月 p.91.

6) Thomas R. Leinbach, Chia Lin Sien, South-East Asian Transport, Oxford, 1989. p.153.

3. シンガポール港のコンテナ開発と生産性

先にも指摘したように、ASEAN 諸港においても、近年、港の改修がなされ、シンガポール港は、従来からの中継貿易港としての機能が失われてきたので、政府は加工貿易港として脱皮を図り、とくにジュロン地区の工業化を推進してきたし、また観光都市としての開発も推進してきた。さらにコンテナ港として先発的に対応したことに関して、次のような評価がある。「とくに港湾施設の近代化には、積極的で、1966年既にコンテナ施設の建設に踏切っている。東南アジアが資源輸出入としての性格から、船社自体そのコンテナ化に対して基本方針を見出していない時点におけるこの決定は、シンガポールの港湾に対する見識の深さと伝統の重みを示したものといえよう。¹⁾」

ASEAN 諸港のコンテナ化は、たとえ港別にかなり異なるとしても、生産性の急速な上昇、つまり荷役効率や船舶の回転率によってもたらされた。

シンガポール港についての1970年半ばの調査によれば²⁾、港内に停泊するコンテナ船と1974年、在来船の停泊を表4のように基本的に異なっている。コンテナ船の約3分1が港内に24時間以内の停泊であり、そしてほぼ10の内

表4 シンガポール港のコンテナ船と在来船の
船舶回転時間（1974年累積％）

回転時間	累積％	
	(1) コンテナ	(2) コンテナ
< 24	30.5	8.3
24 ~ 48	68.5	32.5
48 ~ 72	88.9	61.6
72 ~ 96	95.4	79.5
96 ~ 120	98.2	87.8
120 ~ 144	100.0	
> 144		100.0

港内の総時間：即ち船舶の到着日時と出港日時の差

(1)コンテナ：1974年1月～6月間のコンテナ・ターミナル使用 118 コンテナ船

(2)コンテナ：1974年1月～3月間のケッペル埠頭使用 508 船

出所：Thomas R. Leinbach, Chia Lin Sien, South East Asian
Transport, 1989. p. 145.

表5 タンジョン・パーガ・ターミナルのコンテナ埠頭の
バース停泊時間と荷役比率（1984年10月～12月）

コンテナ船型	バース停泊時間（平均） 時間（標準偏差）	平均TEU 荷役数	荷役 比率
第3世代	9.55（7.9）	721	66.5
第2世代	7.42（6.23）	359	46.7
フィーダー	6.54（5.14）	256	37.5

1) バース停泊時間：バース到着時間とコンテナ荷役の完了時間

2) 荷役比率：バース（2段積）の総TEU/時間

出所：Personal Communication, Port of Singapore Authority,
Thomas R. Leinbach, Chia Lin Sien, op. cit., p. 145.

7 は、48時間内に出航している。在来型船舶は、しかしながら10%以下が1日以内の停泊であり、3分2は、港内に2日以上停泊した。荷役については在来型69%は、貨物3,000トン以下であった。たとえ42%が500TEU（5,000～7,500トン）以上としても、コンテナ船の75%は、300TEU（恐らく3,000～4,500トン程度）以上を取扱っていた。

また1984年のターミナルの生産性に関しては、表5に示した。平均第3世代船は、たとえば10時間停泊で1時間当たり67コンテナ（1時間当たり700～1,000トン）荷役率であり、721コンテナ（TEU換算、7,500～11,000）を取扱っている。たとえ小型フィーダー船は7時間内で回転し貨物2,500～4,000トンの取扱を可能としているが、小型船は少量のコンテナを取扱、それはあまり効率の良いものとなっていない。

確かにシンガポール港の荷役率は、他のASEAN諸港、そして実際、発展途上諸港よりも効率的である。しかし全ての港における生産性も、在来型荷役と時間外労働の組み合わせによりかなり向上した。ポート・ケランにおいては、平均コンテナ船回転時間は、1980年に25.7時間から1982年に13.2時間と削減した。そして平均月当たり純コンテナ荷役率は、1981年1月～8月期間の時間当たり17.5コンテナから1983年1～6月には25.8コンテナと向上した。タンジュン・プリオク港においては、1983年1月と6月間純コンテナ荷役率は、1時間当たり16.3コンテナから23.7コンテナへと変化した（とくに船舶規模、形態、取扱われるコンテナ数がかかなり異なる）。

港間の生産性が異なるとしても、しかしながらASEAN諸港のコンテナ化は、一般貨物の荷役の生産性や効率性において量的上昇を加速させてきたのである。

注1) 阪神外貿埠頭公団編「東南アジア港湾調査報告書」1975年11月、p. 72.

2) Thomas R. Leinbach, Chia Lin sien, op. cit., pp. 144～146 参照。

4. ASEAN 諸港とのネットワーク

シンガポール港のコンテナ化はかなり進展しており、先発港としてNIEs 港では、世界的にもかなり物流の移動が活発化してきていることもあり、港間競争が見られるようになった。

表3のようにNIEs 諸国の経済成長に伴う国際物流の伸びはめざましく、とくにコンテナ取扱量の増大は、他の諸地域を圧するようになった。つまり

香港は、1987年には、長年の世界のコンテナ取扱高で1位の座を占めていたロッテルダムに代わって346万TEU（1988年、403万）と浮上してきた。また1987年第4位のシンガポール（264万TEU）は、1988年には、335万TEUとなり、ロッテルダムを追い越し、第2位となった。表6のように1988年、1990年の見込高を1987年にすでにオーバーしており、長年第2位の座にあったニューヨーク港（210万TEU）は、第5位となってしまった。成長期にあるNIEs諸港の成長が急速であるかを物語っており、ちなみにバンコク、マニラも順調に伸び、1990年の見込高をすでに1987年にオーバーしている。

先発港である先進諸国では、もはやライフサイクル上、成熟期なり、飽和期にあり、各国・地域に複数の後発のコンテナ港が整備されており、国内・国外競争が始まりロッテルダム、ニューヨーク、神戸・横浜・東京港は、先発港として市場シェアを次第に低下しつつある。コンテナ港の発達過程もその技術の進歩が日進月歩であり、サイクル分析が成立し、交通手段の新陳代謝が見られる。コンテナ港の成熟期にある先進諸国では、他港との競争が激しくシェアの維持期にあるようである。NIEs相互間、ASEAN相互間、あるいはNIEs・ASEAN相互間、つまりアジアの貿易のパートナーは次第にアジア自体となりつつある。シンガポール、香港では、NIEs・ASEANの域内貿易においては、コンテナ輸送による中継貿易が増加傾向となってきている。

つまり中継・拠点港としての主要な条件には、次のような要因が考えられる¹⁾。

- 1) 配船の頻度、仕向港、スケジュールの確実性が保障されること
- 2) トランシップ貨物（接続貨物、中継貨物）を常時受入れられる港の機

表6 ASEAN諸港の実質・推定コンテナ貨物取扱高（単位：千TEU）

（単位：千TEU）

港名	1980 実績	1983 実績	1986 実績	1987 実績	1988 見込+	1990 見込#
バンコク	189	305	511	650	459	530
マニラ	245	556	546	690	376	437
ペナシ	45	86	112	125	167	208
ポート・ケラン	127	193	242	275	365	439
タンジュン・プリオク	87	128	265	274	462	596
シンガポール	917	1,274	2,203	2,635	2,140	2,494

出所：見込+、#はT. R. Leinbach, C. Lin. Sien, op. cit., p. 142.
また Containerisation International Yearbook 1985, 1989,
National Magazine, Londonより作成。

能、労働慣行、荷役作業が充実していること

- 3) 積換関連費が利用者にとって採算内の負担ですむこと
- 4) 背後地となるフィーダー港の近傍に位置し、地理的優位性があること
- 5) 海・陸・空の有機的連繋のとれた港であること
- 6) 高度な情報機能があること

基本的には、費用・立地・労働力の確保の容易、天候状態などの条件の有利さが評価されるのである。「船舶は貨物の集まる港へ集中し、貨物は船舶の寄港数の多い港へ集中する²⁾」のである。いわゆる因果関係はあるが、ユーザーとしての荷主と船社の存在を無視できない。とくに荷主の立場からはロジスティクス戦略により物流費が戸口までのトータル・コストにおいて最低になることが欲求されるであろう。歴史的にシンガポール港は、かなり必然的に ASEAN における拠点港としての役割を担える諸条件を保持し優遇策がなされてきたのであった。

ところで一定のコンテナ船の寄港数の増加は、船社にとりコンテナ・システムの貨物配送単位費を増加させる。大型コンテナ船の費用を考えると在港時間の削減が必要であり、船舶の年間稼働日数を上昇させるためには、船社にとり、大量貨物のあるルートをより選好する。船舶の大型化によりコンテナ単位輸送費を削減するのに船社は、少数港に寄港し、陸上か水上のどちらかでフィーダーサービスを提供する交易ルートを選択するに違いない³⁾。

- 1) 船舶の在港時間の短縮
- 2) 寄港数の削減

つまり必要以上の多港揚げを避け、フィーダー輸送の活用により、直航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。有利な放射的中継・集散機能を保有する拠点港は、フィーダー輸送、連絡路線による補完関係、放射網を背景としたネットワーク化を選好するようになる。フィーダー・サービスによる拠点コンテナ港のコンセプトは、規模の経済にもとづき、隣接しあった小港の背後地を大規模港が支配することの利益がある。高度な資本集約さにより、大規模な集約的コンテナ船は、拠点港への寄港に

よる適時航海を最大化とし、船舶の回転時間の短縮化に専念できることとなる。これらの地域あるいは拠点港から、小規模フィーダー・サービス船が最終目的地へとコンテナを積み替え、配送されるという物流ネットワークが形成されることになる。東南アジアのシンガポールの戦略的立場を考えると、地域へのコンテナ拠点港としての役割は、シンガポールばかりでなく、東南アジア全域に便益となり、とくに2地点の幹線間においては規模の経済性が発揮できることになる。

というのは、NIEs 諸国に ASEAN 諸国を加えた8カ国のコンテナ港の成長は、ここ5年間で200%台にあり、まさに急速である。1975年において日本の全取扱量に達して以来、急速な上昇を示してきている。ミュルダール（G. Myrdal）によれば、「変化というものは、反対方向へ向かおうとする

表7 タンジョン・パーガ・ターミナルとコンテナ船連結
(1984年10月～12月)

入港前の相手港	総寄港比率(%)	出港後の初寄港	総寄港比率(%)
香港	25.3	ポート・ケラ	17.4
バンコク	12.8	バンコク	14.8
ポート・ケラ	12.2	タンジュン・プリオク	13.9
タンジュン・プリオク	12.1	香港	13.4
ベナン	10.5	ベナン	7.8
ジャッダ	3.7	高雄	5.3
高雄	3.2	ジャッダ	4.2
基隆	2.6	コロボン	3.4
ロンボ	2.0	ダバ	1.7
その他	15.6	その他	18.1
総計	100.0	総計	100.0

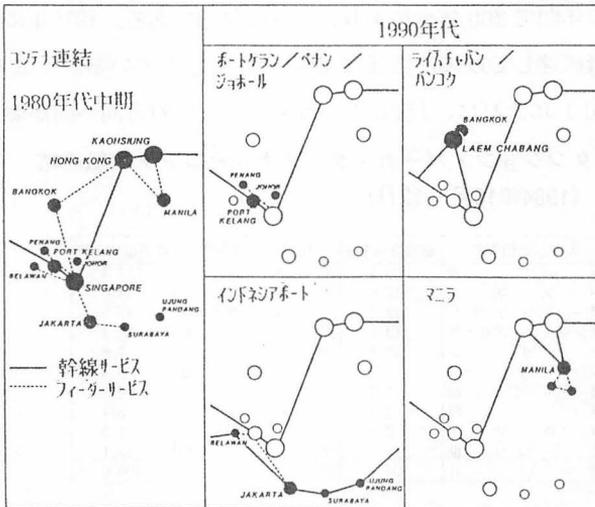
表8 タンジョン・パーガ・ターミナルとアジア城内コンテナ船連結
(1984年10月～12月)

入港前の相手港	総寄港比率(%)	出港後の初寄港	総寄港比率(%)
バンコク	23.9	バンコク	29.3
タンジュン・プリオク	21.7	タンジュン・プリオク	23.1
ポート・ケラ	19.2	ポート・ケラ	17.7
ベナン	10.7	高雄	10.7
香港	7.6	ベナン	9.6
高雄	3.9	香港	2.8
基隆	2.0	セマ	1.4
神戸	2.0	マニラ	1.1
ジャッダ	1.4		
その他	7.6	その他	4.3
総計	100.0	総計	100.0

出所: Thomas R. Leinbach, Chia Lin Sien, op. cit., pp. 156 ~ 157.

諸力を喚起するのではなく、同一方向へ、しかもより強力にシステムを移動しようとする変化を支援させるものである。⁴⁾」まさにコンテナ港がASEAN諸港にも急速に進展し、普及するに至ったのである。とくにNIEs港は、ASEAN諸国の周辺において先発のコンテナ港として拠点港の地位を築いてきた。それは、長期展望によるコンテナ埠頭の開発を展開したことによる。そしてそれを達成させる観念的メカニズムとしてフィーダー・サービスによる拠点コンテナ港を確立したことにあったといえる。

図1 アジア諸港の幹線・フィーダー・サービス・パターンの変化潜在力 (1990年代)



出所: Thomas R. Leinbach, Chia Lin Sien, op. cit., p. 156.

確かに、シンガポール港の国家的唯一、拠点的役割により、ASEAN諸港へのフィーダー輸送サービスを提供する特性をいまなお保有している。このような集中化としては、次のような特徴が考えられる⁵⁾。

1) 最新の船舶技術の導入、そしてとくにコンテナ化は、一般的に第1次港を変更させたし、少なくとも、慢性的船混み、許容能力不足、極端な非効率(多くの場合、3つの要因全て)を解決するためあるいは事実上、高効率の利用のためから多くの第2次港が必要となってきた。1970年代のASEAN経済における急速な成長率、とくに大量の貨物の移動を基礎とし、多くの場合、強力な双務的結合が有利な貸付や援助環境をつくるが、つまり資金を容

易にインフラの整備用に投入できた。1970年代、それゆえにすべての大規模港や多数の小規模港は、かなり改修がなされてきた。

2) シンガポール以外の ASEAN 諸国の全ての強力な原材料は、第1次産品、たとえば木材・ゴム・やし油の種類的大量の取扱のために第1次港のみならず、事実上、多くの港は原材料の専門港と特化していった。大部分の港は、工業港として修築されたものでなく、コンビナート港としてよりも積出ターミナルとして多くは機能してきたが、しかし幾つかの例外も生じた。

3) しばしば ASEAN 諸港は、かなり急速な成長傾向にあり、開発は各港の機能分担によるというよりも競争的な戦略のもとに進展してきた。確かに港の開発と地域経済成長との間の関連性は、せいぜい仮説的になされてきた。しかしながら重要性がある港と他の港、そしてある国と他国と異なるとしても、ASEAN 諸港においては、強力な計画化の原則によってなされた。大抵は、援助や借款計画により、個別港の計画と開発へのアプローチは計画的に推進されてきたし、また国家システムの一部、国家・地域経済開発戦略の要素として港の計画がなされてきた。かくしてたとえば、インドネシア諸港は、島間の海運開発のために国家戦略の一部として実施され、台湾の新港は、マレーシア諸港と同じように地域経済成長の手段として計画がなされ、まさに長期的には、競合する機能を ASEAN 諸国内で保有することになる。

1970年代半ば、ASEAN 諸港の開発は、新港のインフラ施設を建設する必要性が考えられ、さらに1970年代末には、ASEAN 諸港においてもコンテナ化が進展し、しかもシンガポール港以外、あまり多くないが、表6のようにコンテナ化が順調に進展してきている。

シンガポールの物流の地域別では、「東南アジア、極東が中心で、北米の比重は低い。東南アジアの中継基地としての性格が濃いといえる。・・・日本、アメリカ、台湾等との関係では輸入国であり、生産基地をベースにした本国輸出品は少ない。」⁶⁾ このような点では、ASEAN 諸国の拠点港として確立されてきたのであるが、長期的に、拠点港として存続するには、当然、後発との厳しい競争の可能性が考えられる。

1980年代半ば、港の幹線あるいは拠点・フィーダー・パターンは、かなり

自然的に調整されてきた。米国・北米の海運航路にとり、シンガポールは、西側の極限であり、英国・欧州航路では、シンガポールは、香港・日本そしてオーストラリアの南部への経路の最もよい場所である。両航路にとり、中継には、バンコク、ペナン、ポート・ケラン、マニラ、タンジュン・プリオクそしてスラバヤヘフィーダー・サービスを行ってきたのである。

これらの結合力の特徴は、1984年の10月～12月の3ヶ月に関するシンガポールに入港前の最後寄港とシンガポールを出港して最初寄港について海運結合を基盤に作成された表7、8で表されている。表7は、幹線・フィーダー路線の区分しえない、全路線によるコンテナ・ターミナルの入出コンテナ船のパターンを示している。表8は、入出港したアジア地域内の相手港のパターンを示している。

明らかに、表7、8とは関連している。しかもその連結内、シンガポール／バンコク、シンガポール、インドネシア、そしてシンガポール／ポート・ケラン、ペナンの比率は、地点港のシンガポールとのトランシップ貨物であり、相変わらず高い水準にあり重要な関係を作り上げている。また香港と高雄との直接的結合も強く、さらにジッタとコロomboとの連絡もかなり強いものがある。

より広範囲なネットワーク化において、貨物のコンテナ化が推進し、とくに国際コンテナ船の就航は、港の拠点化を可能とするであろう。幹線とフィーダー港間の海運の連結によるネットワーク化が必要となってくる。図1のように1980年代半ばに確立したパターンは、シンガポールそしてやや小規模なポート・ケランは、基幹路線、拠点的港として運営していることを示唆している。バンコクは、香港とシンガポールとの間にフィーダー輸送をし、マニラは香港と高雄と密接に連結しており、インドネシアは1990年代には、シンガポール以外での拠点となり、さらにゲートウェイ計画が短期的になされたペナンは、シンガポールと海運連結の依存性をかなり高まってきた。

1980年代半ばのタンジュン・パーガー・ターミナルの取扱高55～60%となっているトランシップ貨物（残留貨物内、輸入55%、輸出45%）は、当然、かなり不安定な貨物である。確かに総運賃勘定における幹線とフィーダー費

用構造との差額に影響を受けるだろう。つまり新たな通商政策の変化がなされると明らかに変動し、また行政的・国家的開発政策によっても、かなり影響を受ける。シンガポール港の求心性は、1980年代前期と中期においてそのような変化がかなり見られた。インド・米国路線のトランシップ貨物は、たとえば主要コンテナ運送業による海運サービスの再組織化のために香港と高雄へと1980年代初期において移転した。シンガポール経由であった中国とインドネシア貨物が、貿易協定以後、直航輸送されるようになった。インドネシアとマレーシアも、また1990年代にはかなり直航運航方式が浸透する可能性があるであろう。

注1) 神奈川経済研究所編「前掲書」pp. 41～42参照。

2) 柏原英通稿「神戸港の現状と港湾サービス」神戸都市問題研究所，都市政策，第53号，1988年10月，p. 74.

3) 拙著「交通サービスと港」成山堂書店，1989年4月，p. 161 参照。

4) Gunnal Myrdal, Rich Lands and Poor, World Perspectives 16 New York, Harper Brothers 1957, Edward Taaffe Howard, Cauthier, J. R, Geography of Transportation, New Jersey 1973. p. 46.

5) ThomasR. Leinbach, Chia Lin Sien, op. cit., p. 135 参照。

6) 高寄昇三稿「シンガポール・香港の港湾サービス事情」神戸都市問題研究所，都市政策，第53号，1988年10月，pp. 40～41.

7) ThomasR. Leinbach, Chia Lin Sien, op. cit., p. 155 参照。

5. あとがき

では次の10年間には、コンテナ港の競争はどのようになるのか。今後とも増加傾向となるのか。あるいは現在の運航パターンが基本的に変化しないのであろうか。

今後とも地理的には、香港は、中国への輸送の増加が期待され、またシンガポールは、ASEAN 諸港への貨物輸送の拠点として存続・成長する潜在力

を十分に保有するものと思われる。

つまり「シンガポール港は周辺に、近代的コンテナ埠頭がなく、少なくとも10年間ぐらいはその地位を脅かされることはないのではないか。また、競争相手としては香港・高雄・コロomboであり、日本は競争関係というよりも協力関係にある。¹⁾」と指摘されている。しかし世界的ネットワークから外されると、中継港としての地位から脱落することになり、厳しい港間競争がシンガポール周辺港にも波及し、図1のように1990年代に変化する可能性がある。つまり次のような2つの側面が1990年代におけるシンガポールの求心力、またネットワーク力の向上を阻害する要因が指摘されている²⁾。

1) 全施設の開発や効率性の改善により、地域コンテナ港の成長期 (coming of age) を向かえると、かくして現在、シンガポール港を經由して輸送された幹線/フィーダーサービスは、変更されることもありうる。

2) 発展途上国の観点からは、とくに1970年代～1980年代に、インドネシア、マレーシアにおいて海運の自国商船隊の育成の要求がなされた。すなわち自国貨物は自国籍船により、自国港を原則とすることを望み、そのように政治的に変更されることが考えられる。

後発のコンテナ港が出現すれば、とくに ASEAN 諸国の経済成長が、今後ともシンガポール港の発達に寄与するか、脅かされるかが問題となる。基本的には、1988年には、世界第2位となったことから1990年代においても ASEAN、南アジアにおけるシンガポールの拠点性は存続するものと考えられる。

港は、本来、準独占的性格を有するものと考えられたが、しかしまもなくコンテナの成長期を向かえる ASEAN 諸国においても港の開発・整備が進み今後、各港がライフサイクル上、成熟度を増せば、先発港の NIEs 諸港との港間競争の問題も生じてくる。ましてや港間の自由な競争原理よりも、たとえば、海運において自国籍船・港を優先的に志向するという政治的背景も考えられ、かつ不確定要素も多いが、シンガポール港は長期的には、拠点性を持続することはかなり厳しくなることも予測される。

まさに NIEs 諸港は、かつて対米海上輸送における拠点港としての終着港・出発港は日本の港 (神戸港) であったものを次第にこれら諸港へと移転さ

せることとなったのである。

最後に、わが国のような成熟港は、後発港の躍進により、単なる地理的条件のみで優位性は確保できず、「日本の貨物を逆に香港、高雄、シンガポールなどに集めて大型コンテナ船で、北米、欧州へ運搬するというネットワークが確立されるおそれがある。³⁾」つまり NIEs の経済発展が今後も持続すれば、各船社は北米直航航路の配船計画を優先することも考えられ、わが国の港から NIEs 諸港へとコンテナ輸送の形態がシフトする可能性が益々、上昇することも考えられる。今後、幹線航路におけるシェア、地盤の低下が進行する可能性があり、フィーダー港に甘んじる結果となることも考えられる。荷主・船社の戦略を先取りして、つまりマザーポート機能を強化するには、「新しい情報化時代を先取りした戦略を実施するうえで港湾関連の機能と効率化を全面的に見直す必要に迫られる。⁴⁾」とくに成熟期にあるわが国の港もハード・ソフトの両面の国際化を推進し、さらにサービスの質などによる再活性化により拠点港として集貨力を高め、世界的ネットワークの基地としての機能を確立するべきであろう。

注 1) 高寄昇三稿「前掲論文」p. 48.

2) Thomas R. Leinbach, Chia Lin Sien, op. cit. , pp. 157 ~ 158 参照。

3) 高寄昇三稿「前掲論文」p. 49.

4) 神奈川経済研究所編「前掲書」p. 46.

日中貿易と中国物流体制

柴田悦子

(大阪市立大学)

目次

1. はじめに
2. 日中貿易を中心にみた中国貿易構造
3. 「両頭在外・大進大出」政策
4. 港湾・物流体制

1. はじめに

中国の経済改革，対外開放政策が実施されたのは，1978年中国共産党第11期3中全会の「対内経済活性化，対外開放」政策の決定に基くものであった。それ以後の10年間，中国経済は目覚ましい発展と変化を体験しつつある。農村における人民公社制度の解体とさまざまな生産責任制の導入，その典型ともいえる請負制実施で農業の生産性は上昇し，請負農家の収入は急増した。1980年広東，福建省の深圳，珠海，汕頭，厦門に経済特区を設置し，85年14の沿海都市を沿海開放都市に指定して，市場調節機能を導入し，外国貿易を促進させる輸出志向型経済政策が実施された。また，長江，珠江，福建南部の三つの三角州を「沿海経済開発区」に指定，中国の沿海開発は「点から線へ，線から面へ」拡充していったのである。

北京・上海など大都市はビルや住宅の建設ラッシュ，道路拡幅工事で活気にあふれ，男女とも若ものの服装は美しく，各家庭でテレビの需要が急伸し

ているのを見ると、中国の思い切った経済改革は「社会主義建設の新しい試み」と各方面から評価されてきたのも当然といえる。しかし、他方中国経済に疎いものでも、沿海部開放都市の利潤原理導入による刺激的経済の容認と、計画化と調整機能重視の内陸地域間に生ずる経済的不調和をどのように克服出来るのか、本来所得分配の平等を基本にしている社会主義経済体制で所得各差の発生にどう対応するのかという疑問を抱かざるをえないのである。

今年6月4日、世界を震撼させた天安門広場で発生した学生、一般市民に対する人民解放軍の無差別発砲、流血事件は、単なるデモ隊鎮圧の行きすぎといった段階の事件ではなく、背後に政治・経済の根深い矛盾を持つ中国指導部の「焦り」であることが次第に明らかにされてきた。改革の強力推進派であった胡耀邦の死、趙紫陽の失却、その一方で鄧小平、李鵬（今回の事件で保守派と呼ばれている）体制の確立という劇的な政権の動きをみて、この事件の政治的背景の根深さを知ったのである。中国指導部内の政治的対立、高級官僚の不正と退廃の実態はわが国のマスメディアによってかなり詳細にとり上げられている。

それでは過去10年にわたって進められてきた経済改革は何であったのか。「この体制改革が、偽りの経済進歩、誤った近代化の装いのもとに行われてきたことによって、この傾向（経済計画の失態糊塗＝筆者）はさらにいっそう深刻化したように思われる」⁽¹⁾との論調も少くない。しかし李鵬体制確立後も「開放経済体制の継続」という基本路線は変えないと公式発表されている。果して経済開放体制の矛盾は無いのか、あっても簡単に克服できるものなのか。それとも先の論調のように「偽りの経済進歩」なのか。真相を早く知りたいという思いは、われわれに共通したものであろう。

この小稿をまとめようと資料整理を行いはじめた時、天安門事件が発生した。一時は執筆をお断りしようと思ったが、日中貿易の視点から中国沿岸諸港の実態と問題点を整理する中から、もしかすると今回の事件につながる因子が見つかるかもしれないということに気づき、資料不足をかえりみず、あえて発表することにしたのである。

2. 日中貿易を中心にみた中国貿易構造

1949年中華人民共和国成立後、72年の日中国交回復まで、日中貿易はごく部分的に日中貿易促進運動を推進することによって行われていたにすぎない。当時わが国は、アメリカの中国封じ込め政策を忠実に実行することで、対米貿易、対米依存を深めつゝ、高度経済成長を成し遂げていたのである。

1971年、いわゆるニクソン・ショックを機に表面化するアメリカ経済の動揺、翌72年のニクソン大統領の訪中後アメリカの対中政策は変化していく。アメリカの中国封鎖政策の解除は、資本主義市場における競争激化、矛盾拡大の結果として、市場の拡大を社会主義市場に求めざるを得なくなる必然性に基づくものである。

わが国の対中国国交回復と日中貿易の全面的発展が可能になったのは、アメリカの対中政策の転換と同時期であった。国交回復後の日中関係は、単なる商品流通過程における交流から、多様化貿易、合併企業、資源の共同開発さらに進んで資本輸出とその規模は拡大している。

国交回復後、1974年日中政府間貿易協定、航空技術・商務協定等が締結され、経済交流が急速に活発化した。しかし、直後に「文革派」(四人組)が台頭して、外国からの技術・プラント導入に対するきびしい批判と追求を行って以後、中国の対外交流は停滞を余儀なくされた。

1978年日中長期貿易取り決めが調印され、日中貿易の本格的発展の段階を迎える。日本から技術・プラント、建設用資材、機械が大量に中国へむけて輸出された。ところが、1978～79年にかけて調印された技術・プラント導入契約は中国の外貨支払能力を大幅に超えるものであることが判明、その結果1981年基本建設プロジェクトの削減などの調整政策が強化されたが、この中に上海宝山製鉄所施設整備計画の縮小も含まれている。

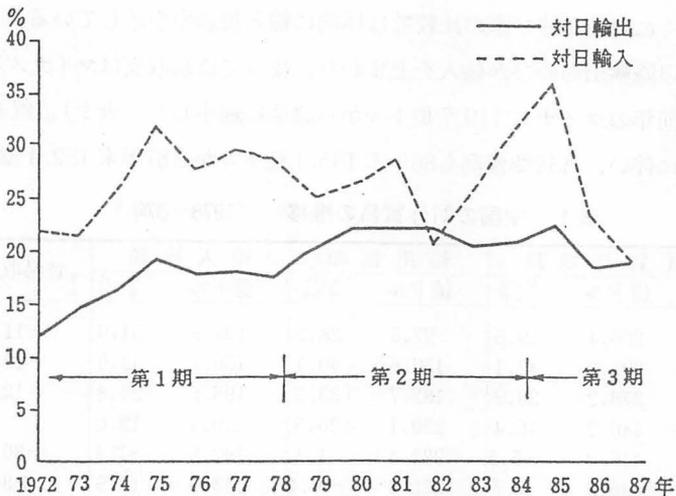
その後日中経済協力の中心は、金融、資源開発等へ移行、82年に宝山二期工事、石油化学プラント建設の再開(山東省勝利、南京)が決定され、日中経済関係は活発化する。とりわけ1984年以降対外開放政策の一層の発展に伴い、日本から家電製品、自動車などの輸入が急増して、貿易総額は急上昇し

ていく。これは経済特区として開放経済の先端を担う沿海諸都市の経済活動の活発化と、企業活性化と共に労働者、農民の購買力上昇が消費財への需要を急増させたものと思われる。

日本からの洪水的輸入は、対日貿易赤字の急増となり、1985年には史上最高60億ドルに達した。その結果、86年以降、国内の経済過熱に対して引き締め政策へ方針転換を余儀なくされることになるのである。

以上、1972年以降の日中貿易の推移について、石原享一氏は図1のように三期に区分した上でそれぞれに山と谷があり、中国経済の発展と矛盾、日中関係の変遷をうけた影響を分析している。⁽²⁾ 氏によれば、最近の日本経済関係を左右した要因の一つに、対日輸入の急増のみでなく、中国側の主力輸出

図1 対日貿易の比率



出所 大蔵省通関統計、および「中国統計年鑑」

商品である石油、石炭に対する日本側の需要の伸び悩み、またこれら一次産品の国際価格下落をうけて輸出が停滞したことを指摘している。1986年、経済改革推進派の第1人者で親日派の胡耀邦党総書記の失却、87年東芝コム

規制違反事件を契機に、日本政府が共産圏輸出管理をきびしくしたのも日中貿易の停滞に影響を与えていると考えられよう。

これらの事態をみる時、88年以降急速に強まる経済改革急進派に対する批判、共産党幹部内の路線対立に源を持つ主導権争いの背景が見えてくるのである。社会主義計画経済の基礎の上に行う自由経済の導入という「新しい試み」が、たとえ一時的行きすぎや失敗を経験したとしても、もう少し時間をかけた検討と修正を行う余裕を持ってないものかという疑問はいぜんとして残るのである。

それでは日中貿易の実態はどう推移してきたのか、若干の統計をもとに検討を加えよう。

中国の対外貿易の推移をみると、1978年から87年の10年間に総額（通関ベース）で4.2倍に増加している。80年以前と85年は輸入が輸出を大幅に上廻わり、とくに対前年伸び率の比較では極端に輸入超過型を示している。しかし、86年以降輸出の伸びが輸入を上まわり、従って貿易収支はマイナス37.7億ドルと前年のマイナス119.7億ドルから急速に縮小した（表1）。貿易収支の改善に伴い、外貨準備高も86年末105.1億ドルから87年末152.4億ドル

表1 中国の対外貿易の推移（1978～87年）

年次	貿易総額		輸出総額		輸入総額		貿易収支 年率
	億ドル	対前年 増減率	億ドル	対前年 増減率	億ドル	対前年 増減率	
1978	206.4	39.5	97.5	28.5	108.9	51.0	-11.4
1979	293.3	42.1	136.6	40.1	156.7	43.9	-20.1
1980	378.2	28.9	182.7	33.5	195.5	24.8	-12.8
1981	440.2	16.4	220.1	20.5	220.1	12.6	0
1982	416.0	-5.5	223.4	1.4	192.8	-12.4	+30.4
1983	436.2	4.7	222.3	-0.4	213.9	10.9	+8.4
1984	535.5	22.8	261.4	17.6	274.1	28.1	-12.7
1985	696.0	30.0	273.5	4.6	422.5	54.1	-149.0
1986	738.5	6.1	309.4	13.1	429.1	1.6	-119.7
1987	826.5	11.9	394.4	27.5	432.1	0.7	-37.7

（注）1980年までは対外経済貿易部の業務統計
1981年以降は中国海関（税関）総署の通関統計
出所 「中国統計年鑑」1987年版より作成

表2 中国輸入商品構成と推移

(億ドル)

項 目	1982		1983		1984		1985		1986	
	金額	%								
総 額	174.8	100	185.3	100	253.6	100	343.3	100	330.8	100
才一次産品	73.25	41.9	54.38	29.3	56.76	22.4	58.59	17.1	49.28	14.9
1.食料品	39.07	22.4	28.44	15.3	20.42	8.1	15.63	4.6	16.36	5.0
2.飲料・たばこ	0.84	0.5	0.25	0.1	0.45	0.2	1.65	0.5	1.49	0.4
3.食用に適しない原材料	30.31	17.3	23.52	12.7	33.95	13.4	37.58	11.0	25.27	7.6
4.鉱物性燃料	2.07	1.2	1.51	0.8	1.14	0.4	2.57	0.7	4.62	1.4
5.動物性・植物性油脂	0.96	0.5	0.66	0.4	0.80	0.3	1.12	0.3	1.54	0.5
工業製品	101.53	58.1	130.92	70.7	196.80	77.6	284.72	82.9	281.55	85.1
1.重化学工業製品	87.92	50.3	117.03	63.2	176.66	69.7	251.43	73.2	238.73	72.2
①化学工業製品	27.88	16.0	27.08	14.6	43.89	17.3	338.33	11.1	31.37	9.5
②原料別製品	25.99	14.9	53.16	28.7	70.22	27.7	88.48	25.8	81.45	24.6
③機械・輸送機械	34.05	19.4	36.79	19.9	62.55	24.7	124.62	36.3	125.91	38.1
2.軽工業・繊維製品	13.61	7.8	13.89	7.5	20.14	7.9	33.29	9.7	42.82	12.9

出所「中国対外経済貿易年鑑」1987年版(1134ページより作成)

表3 中国輸出商品構成と推移

(億ドル)

項 目	1982		1983		1984		1985		1986	
	金額	%								
総 額	218.2	100	222.0	100	244.2	100	259.2	100	270.1	100
才一次産品	104.63	48.0	102.65	46.2	121.79	49.9	140.34	54.2	117.92	43.7
1.食料品	30.94	14.2	32.24	14.5	35.09	14.4	40.27	15.6	49.86	18.5
2.飲料・たばこ	0.93	0.4	1.16	0.5	1.04	0.4	1.60	0.6	1.91	0.7
3.食用に適しない原材料	18.45	8.5	21.04	9.5	23.60	9.7	23.82	9.2	29.20	10.8
4.鉱物性燃料	53.53	24.5	47.01	21.2	60.62	24.8	73.34	28.3	35.82	13.3
5.動物性・植物性油脂	0.78	0.4	1.20	0.5	1.44	0.6	1.31	0.5	1.13	0.4
工業製品	113.56	52.0	119.32	53.8	122.37	50.1	118.81	45.8	152.22	56.3
1.重化学工業製品	49.11	22.5	48.71	22.0	46.99	19.2	36.05	13.9	55.29	20.4
①化学工業製品	6.24	2.8	6.53	3.0	7.73	3.2	5.95	2.3	8.28	3.0
②原料別製品	11.53	5.3	9.08	4.1	8.15	3.3	8.16	3.1	10.80	4.0
③機械・輸送機械	31.34	14.4	33.10	14.9	31.12	12.7	21.94	8.5	36.21	13.4
2.軽工業・繊維製品	64.45	29.5	70.01	31.8	75.38	30.9	82.76	31.9	96.93	35.9

出所「中国対外経済貿易年鑑」1987年版(1131、32ページより作成)

に大幅に増加している。

中国の商品別輸出動向をみると、第一次産品と工業製品の比率が徐々に後者にウエイトが移りつゝあることが判明する。とりわけ鉱物性燃料の輸出低下が著しいのは、原油価格の低落と原油生産の頭打ちに起因する。一方、工業製品輸出の中心は軽工業・繊維製品であり、繊維製品は石油に代って今日中国最大の輸出品となっている（表2）。これら中国輸出商品全体の傾向をみると、一次産品はもちろん、軽工業・繊維製品など、労働集約型産業に依存する傾向が顕著であることに特徴がある。

表4 日中貿易額と構成

<輸 出>

	1982	1987	1987	
			構成比(%)	87/82(%)
対日輸出総額	5,352,417	7,401,429	100.0	38.3
食料品	504,419	1,282,254	17.3	154.2
繊維原料	176,948	482,711	6.5	172.8
金属原料	16,600	27,039	0.4	62.9
原料品(その他)	331,497	561,707	7.6	69.4
鉱物性燃料	3,061,365	2,107,084	28.5	(-)31.2
化学製品	230,068	444,259	6.0	93.1
機械機器	7,393	63,136	0.9	754.0
（事務用機器）	11	4,642	0.1	422 倍
（繊維機械）	2	30	0.0	15 倍
（船 舶）	1	7,361	0.1	7.361 倍
その他	1,024,126	2,433,240	32.9	137.6

<輸 入>

対日輸入総額	3,510,825	8,249,794	100.0	135.0
食料品	5,985	34,403	0.4	474.8
繊維・同製品	367,913	475,541	5.8	29.3
化学製品	469,837	750,484	9.1	59.7
非金属鉱物製品	36,869	86,729	1.1	135.2
金属・同製品	1,354,332	2,404,268	29.1	77.5
機械機器	1,067,107	3,968,913	48.1	271.9
（金属加工機）	20,033	192,322	2.3	860.0
（重電機器）	15,106	105,171	1.3	596.2
（テレビ受信機）	56,642	173,317	2.1	206.0
（電子管等）	28,046	283,503	3.4	910.9
（二輪自動車）	221	14,572	0.2	65.9 倍
その他	208,781	529,455	6.4	153.6

出所 週刊東洋経済「経済統計年鑑」1988

梶村・鏐著「日中経済交流の現状と展望」31ページ

一方、輸入品の構成をみると、少くとも1986年までの傾向は、一次産品の比重低下、逆に工業製品とくに機械・設備など重化学工業製品のシェアが年々高くなっている（表3）。86年、農業生産の不振から食糧輸入が前年に比べ著増している。その後の部分的統計をみると、IWC（国際小麦会議）によれば1987年7月から88年6月における中国小麦輸入は1,530万トンと過去最大の輸入量を記録している。国内収穫高は同期間4億290万トン、これは1984年4億700万トン（史上最高といわれた）以後年々減少を続けており、逆に穀物輸入を急増させる原因となっている。小麦輸入の最大相手国はアメリカ。4年前から農業に対する投資額の減少や農家からの買い付け価格下落等が穀物生産量の不振に連っていると思われる、米国農務省当局者は、「中国は大きな規模で世界穀物市場に戻ってきた」と語っているという。⁽³⁾

さて、対日貿易についてみると、輸出・輸入とも香港・マカオ地区に次いで、日本は第二位、輸入で2割、輸出で1.8割のウエイトを占めている（いずれも金額表示）。

（表4）は日中貿易額を1982年と87年を比較したものであるが、この5年間に対日輸出は38%、輸入は135%延びた。対日輸出でとりわけ大幅な延びを記録している機械機器の内訳をみると、従来ほとんど輸出されていなかった船舶、事務機器等の扱いの急増が目立っている。対日輸入の中心は機械・機器類、その内訳では二輪自動車、電子管、金属加工機等の延びが著しい。

先に述べた中国貿易構造の特質——一次産品輸出と工業製品輸入——は、対日貿易についても基本的には変わらない。しかし沿岸地区経済特区における工業生産活動の活性化、低廉かつ豊富な労働力利用、加えて対日借款と技術導入が、中国の造船業、機械製造業を強化し、輸出産業として発展を促していると考えられる。

3. 「両頭在外・大進大出」政策

すでに述べたように、最近の中国貿易の動向を見る場合、中国開放経済のモデルとされている沿岸地区の経済特区の活動について知る必要がある。

1980年新しく設置された経済特区（深圳，珠海，汕頭，厦門）の特質は，①社会主義経済の指導の下に多種の経済要素を併存させ，中外合資経営企業を建設・発展させる，②特区では市場調節機能が内陸に比べて大きく働く。③外国投資者に特別優遇措置を講ずる。④国家が特区に与える自主権は，省級政府に与える権限よりかなり大きいというものである。とくに輸出志向型経済のモデル地区となった深圳は，「両頭在外，大進大出」（原材料供給市場と製品販売市場の両端を国際市場におき，大いに輸入し，大いに輸出する）という中国開放政策に基いて，重化学工業に加えてハイテク製品，ブランド品など高級指向製品の生産，輸出入代理業務の発展など著しく，急速な輸出拡大をなしとげている。1987年の輸出は，上海，天津に次いで第3位に急上昇を示した。

深圳には自由貿易的要素も輸出加工区の要素も含まれているが，「四つの窓口」（外資，技術，管理経騷，知識導入）をめざす「総合性特区」と位置づけられている（珠海も深圳と同じ位置づけ，汕頭，厦門は輸出加工区として位置づけられる）⁽⁴⁾。中国政府の熱い期待をもって出発した経済特区は，各種優遇措置と自主権限の拡大で，経済活動は活発化するが，初期に期待されていたような海外大型工業資本の進出はきわめて少ない。進出企業の多くは香港を中心とした華僑資本で，その規模も小さい。むしろホテル，商業ビルなど不動産業，商業，観光，レジャーなどサービス産業関係資本の比重が高い。

この経済特区が直面する最大の矛盾の一つは，「両頭在外」にある。工業企業が進出しても，製品の中国内陸市場への流入が抑制され，海外へ輸出義務を強いられるのであれば，はじめからその輸出先に工業進出した方が合理的であろう。加えてインフラの未整備（電力，通信，運輸），社会主義体制から生ずる政策路線の急変等に対する不安が，経済特区への海外大型企業進出をためらわしているのである⁽⁵⁾。今回，天安門事件後表面化した中国保守派の政権確立（保守派と名付けられているが本来経済改革の提案者であり，急進改革派に対しての保守派であると，経済改革のテンポの見なおし等政策修正は，以上の危惧が現実化したものと考えられる。

1988年第7期全人民代表大会で，海南島（34,000平方km）が広東省の一

行政区から省へ格上げされて、中国最大の経済特区に位置づけられた。ここでは深上川よりさらに一步進んで土地の使用権（70年）が有償で譲渡や転売できる。外国銀行の進出を認める（外貨調整市場の設立、外貨の海南島への留保権を認め、為替送金について所得税は免税）、開発資金は外資（香港、マカオ等）に依存する。海南島の対外貿易は損益自己責任とする、海南島へ進出企業に対して税緩和、ビザ発行権、外国人の土地開発、不動産業の経営を認めるという内容の自由主義経済体制へ一層接近した政策がとられている。⁽⁶⁾

以上のように中国では沿海地区の開放経済政策に重点がおかれてきたが、それと同時に、長江、珠江、福建省南部の三角州が「沿海経済開発区」に指定されたことはすでに述べた。これらに山東半島、遼東半島を含めて、これらの地域では「郷鎮企業」（中小企業）が急成長を遂げ、総生産額を1978年から86年の間に7倍以上に増加させたのである。これら郷鎮企業は豊富な農村余剰労働力に依拠して、中国特有の技術を駆使した高付加価値商品、中国民需用の日常消費財等を製造する。前者は海外輸出されるが、後者は製品の質も低く輸出には不適である。農業余剰労働力の吸収によって発展してきた郷鎮企業は、中国経済の二重構造の実態をあますところなく示すものである。

この実態を踏まえた改革路線の一つに「国際大循環論」がある。つまり、中国の農村余剰労働力を吸収できる産業（郷鎮企業）を発展させ、労働集約型製品の輸出を伸ばして国際市場で外貨を獲得、これで重工業に必要な設備機械と技術を海外から獲得しようと論ずる王建氏に代表されるのが「国際大循環論」である⁽⁷⁾。この主張は、中国の経済発展戦略である「大進大出」「両頭在外」のサイクルの中に内陸部、農村地域の経済問題を組み込み、国際大循環と国内循環を関係づけようとした点で特徴的である。

理論的可否は別として、「両頭在外」政策は、今日の国際輸出市場にみられるきびしい競争、先進諸国の保護主義的傾向を見る時、沿海地区が国内市場ぬきで生産活動の継続が可能なのかという疑問が残る。さらに「両頭在外」政策は国内経済の基本的建設には直接関係を有しないのであるから、国内経済活動の過熱は当然原料・資材の不足をまねき、消費需要の高まりも加わって急激なインフルが進行した。88年以降の物価上昇率は、対前年比を2桁台にの

せるほど急激であり、とりわけ上海市では88年9月、対前年比30%の急騰であったのである。物価上昇は都市住民の生活レベルを低下させていく。さらに今一つの矛盾は、経済改革進行の中で所得分配の不平等化が進んだことであり、階級矛盾が克服されたはずの社会主義国で、農村の人民公社が解体されて請負農家が出現し、価格の自由化が進行するにつれて、請負農家に雇用されている農民の生活条件はきわめて劣悪なものになっている。「かつて人民公社の時代には、生産大隊が中心となって、農地の基盤整備、灌漑施設の建設、維持という面で、大きな役割を果たしてきた。しかし、改革後の生産請負制のもとでは、これらの農業生産のインフラストラクチャー建設が大幅に縮小され、既設の設備の維持すら困難となってしまった地域も拡がりつつある」⁽⁸⁾。

農村を中心に顕著となった請負農家と雇人との所得格差拡大（とりわけ東北地方でこの傾向は強い）、経済自由化の進んだ沿海開放都市ほど急激に進んだ物価上昇、それに党、官僚の腐敗、汚職が加わって、昨年来の学生を中心とした民主化運動となって天安門事件へ連っていったのである。

以上は、開放経済体制下の中国貿易を通じてみた若干の問題点の概略であるが、国内の所得格差を拡大し、物価上昇で一般勤労者の生活条件が低下していることを見ると、果して開放経済体制とは何なのか、「両頭在外」政策が国内産業に及ぼす影響は何なのか、多くの疑問が残るのである。

4. 港湾・物流体制

対外開放政策を実行する上で、中国沿岸の港湾開発と整備は、最優先的な重要な位置にある。中国の対外貿易の大半は海運を利用して行われ、貿易量の増加は、大型外航船着岸バース、荷役設備の建設が不可欠である。「中国政府は1973年以降、港湾建設を国家の重点建設事業の一つに位置づけ、81年までの僅か9年間に、全国で95バース改良、55バース新設を行って、計1億トンの貨物取扱い能力を高めたが、なお国民経済の発展に対する需要に応じきれていない」⁽⁹⁾。沿海14の開放都市が出現し、それらの諸都市で海外貿易

をはじめ経済活動が活発化するのは1984年以降である。国内の工業発展に加えて沿海都市の経済活動は、港湾貨物量を爆発的に増加させた。各主要港の滞貨、滞船をみるまでもなく、港湾能力の欠除は明白であった。

かねてから中国経済の急激な発展を論じる際、電力・通信・交通・運輸部門の極端な立ちおくれが問題にされている。重工業の建設に“鋼をカナメにする”政策をとり、大量のエネルギーと運送力を使い、大量の投資を行ったため、軽工業のみならずエネルギー工業と交通運輸業の発展を遅らせ、その結果重工業自体の発展の不均衡を招いたのである⁽¹⁰⁾。

今日、外貨雑貨輸送はコンテナ輸送が中心である。中国では国際輸送業務は、中国遠洋運輸公司（COSCO）が大部分を担当している。近年同業者が出現してきているがCOSCOの地位は依然として圧倒的に強い。(表5)は、中国、日本、世界の所有船腹構成を船種別に比較したものであるが、構成比でみる限り、中国はタンカーが少なく（自国で石油が産出されると共にエネルギー源の石炭依存率が高い）、一般貨物船のウエイトが高い。コンテナ船の構成比率も低く、船舶自体も新鋭船とはいえない。1987年極東／北米航路におけるコンテナ船就航船腹量は、全体で485,020 TEUであったが、COSCO Lineの実績は13,841 TEU、僅か2.85%にすぎなかった。

中国でコンテナ埠頭が最初に供与されたのは1981年であるが、その後世界

表5 日・中船種別船腹構成比

	中 国	日 本	世 界
タンカー	14.2	35.2	35.0
バルク・兼用船	34.0	33.8	32.1
一般貨物船	40.8	12.0	17.7
コンテナ	4.7	5.7	5.5
その他輸送船	1.2	4.2	1.1
計	94.9	91.0	91.4
非輸送船	5.1	9.0	8.6
総 合 計	100.0	100.0	100.0

出所 Lloyds Register of Shipping, 1988

銀行の融資を受けて天津、上海、黄浦にコンテナ・ターミナルが完成、さらに大連、青島等従来からある港湾に接した地帯にコンテナ専用バースが建設され、「1990年までに取扱能力は140万TEUまで引き上げられる予定」⁽¹¹⁾である。しかし、85年前後における主要港の滞貨、滞船は生産活動や市民生活にまで大きな影響をもたらす深刻なものであった。「84年の港湾取扱貨物量は2億7000万トンに達し、滞船滞貨は交通部直轄港で常時480～500隻が在港し、85年のピーク時には過去最大の570隻にまで増大している。極端な場合では100～180日の沖待ち船が出るケースもあったという」⁽¹²⁾。

これらの滞船滞貨が、貨物急増に対応しきれなかった港湾建設の立ちおくれにあることは言うまでもないが、それを一層深刻なものにしたのは、内陸部への輸送手段の不足と未整備、さらに加えて港湾における荷役、荷捌きの不合理性と不能率性にあることが指摘できる。物流体制として見た場合、集荷、国内輸送、保管、荷役等がシステムとして機能することが必須条件である。中国の場合、ハード面の港湾建設は急ピッチで進むが、荷物と船腹を合理的に結合させることが機能的に動いていない弱点が決定的である。

沿海部経済特区にある港湾は、進出企業が自らの計画で港湾整備を行い、管理運営も自主的に行う新しい方式が採用されているため、比較的問題発生は少ない。これらの港湾は工業港の性格が強く、搬入された原料や半製品を製品化して再び搬出するケースが多いことから内陸輸送機関との接合は必ずしも必要ない。経済特区があたかもフリー・ゾーンの役割と機能を有しているのである。

しかし、外貿港の場合は異なる。中国の国内貨物輸送の中心的担い手は鉄道である。河川輸送も重要なウエイトを占めているが、貨物輸送分担率からみれば3分の1程度である（貨物輸送トン数の機関別分担率は、鉄道48.2、道路27.9、水運18.6、パイプライン5.3、数字は1986年）。鉄道企業の経営は1983年以降独立採算制を実施する「請負型経営」になったが、広い大陸の動脈としての役割を果たすには、軌道延長、機関車、貨車ともに不足しており、設備の近代化まで手が届かず、CTC（列車集中制御装置）の導入もごく一部に限られていて、質・量ともに不十分である。道路は都市を中心に急

ピッチで工事が進められてはいるが、大量の港湾貨物の搬出入を担うまでには至っていない。結局、中国東北地方や西北、西南部で産出される優良炭やボーキサイト工業製品等を輸出しにくくしているネックは、港湾への鉄道輸送の不足にあることは各方面から指摘されている。

外貿港の港湾物流にとって重要な役割を有する港湾サービスの管理を行っているのは、Penavico（China Ocean Shipping Agency）である。船積みやヤードにおける荷役効率の悪さを解消し、インターモーダル輸送を実現するために、国務院の主導のもとで、本格的改善に取り組みはじめたという⁽¹³⁾。港湾建設といったハード面の整備もさることながら、施設の効率的利用といったソフト面の整備が今日とくに望まれるであろう。

天安門事件後、中国の経済開放政策にブレーキがかけられ、一部には「新しいコンテナターミナル建設計画は少くとも今後1年半は延びるだろう」⁽¹⁴⁾との観測が出はじめている。日中貿易の今後に関心を持つものにとって、国際物流の担い手である中国海運、港湾の動向をくわしく知る情報を早く得たいものである。

注(1) 宇沢弘文「天安門の悲劇」『世界』1989年8月号, p. 103.

(2) 石原享一（アジア経済研究所）『日中経済交流の現状と展望』（梶村秀樹・金泰相共著、白桃書房、1989年6月）

1章「中国の対外経済政策と日中経済関係」p. 18～22.

(3) 『外国海事情報』No. 765, 1989. 1. 25. p. 6.

(4) 稲垣 清「中国の対外開放政策と経済特区の役割」『現代中国』第59号、1985年.

(5) 経済特区の矛盾に関しては、河地重蔵「中国の工業発展と対外開放政策 — 経済特区政策にあらわれたジレンマからみた —」（大阪市大『経済学雑誌』第86巻6号）が参考となる。

(6) 「海南省の新指導者とその開発計画」『北京週報』1988. 9. 13.

(7) 王建『選択正確の長期発展戦略 — 関于“国際大循環”経済発展戦略的構想』中国研究月報、1988, 4.

(8) 前掲、宇沢弘文論文. p.98～99

- (9) 1985年, 日中港湾シンポジウムにおける交通部 運輸管理局, 張增輝氏報告
「中国海港の現状ならびに国家港湾政策」
- (10) 馬洪著, 張風波訳『中国経済発展の新戦略』有斐閣選書, 昭和60年, p. 24.
- (11) 齊藤実, 林克彦「新たな局面を迎えた 中国コンテナ輸送」 『輸送展望』1988
年夏季号.
- (12) 香川正俊「対外開放・経済改革政策下の中国における港湾改革問題」『海事産
業研究新報』No. 272 . 1989. 2. p. 36.
- (13) 「外国海事情報」No. 756, 1988. 10. 5.
- (14) 「外国海事情報」No. 780 . 1989. 7. 5.

生産の国際化と国際物流

— 荷主とフォワーダーの海外進出 —

鈴木 暁

(横浜港湾短期大学校)

目 次

1. はしがき
2. 生産の国際化とその構造
3. 荷主の国際物流戦略
4. フォワーダーの海外進出
5. むすび

1. はじめに

円高以降のわが国の貿易構造は、輸出の停滞の一方で、製品輸入が増大し、さらに企業内貿易の拡大など大きく変貌している。また国際物流もコンテナ化や航空輸送化が急速に進むとともに、従来の日本を起点とする物流形態から三国間輸送などの形で多様化が進んでいる。さらに製造業の海外進出に伴い、物流子会社やフォワーダーの海外進出も活発化している。本稿では、第1に国際貿易の環境変化の特色、第2に荷主企業の国際物流市場への参入の構造、第3にフォワーダーの国際物流への取組みと海外進出 — などを考察するものである。

2. 生産の国際化とその構造

2-1. 貿易構造の変化

(1) 輸 出

わが国の輸出は、1960年代後半から重厚長大型の鉄鋼、造船などが中心であったが、1970年代後半以降、自動車、電機等の加工組立型業種を中心に大幅に伸びだした。その結果、貿易収支の黒字基調、ひいては対外的な貿易摩擦を発生させることになった。ところが、1985年のG 5以降の円高ドル安基調によって、輸出は新たな局面を迎えた。すなわち、第1に高付加価値商品を中心とした輸出の拡大、とくに機械機器が従来以上にそのウェートを高め、1987年には輸出額全体の4分の3を占めることになった。さらに日本企業の海外進出に伴って自動車、電子機器等の完成品の輸出が減少してきた。

第2は、アジアN I E S等に対する資本財、部品の輸出の増大である。近年、対米輸出の地位が相対的に低下し、代わって東南アジア、E C向けの地位が向上している。これは米国との貿易摩擦の激化に対応して輸出先の分散化が図られていることと、アジアN I E S等に対する直接投資の増大から現地生産用の資本財・部品の供給が増大しているためである。

(2) 輸 入

従来のわが国の輸入は、原燃料中心であったが、最近では製品輸入の割合が大幅に高まり、輸入構造の変化が著しい。1975年に20%であった製品輸入比率（ドルベース）が1988年には49%に達している。とくに素材製品（鉄鋼、化学品、繊維、石油製品等）、消費財（衣類、家電製品、乗用車等）が大幅に増加している。

このような製品輸入増の背景としては、円高の進展によることの他に、アジアN I E Sなどへの海外直接投資による現地生産品の逆輸入や開発輸入、部品類の海外調達が促進されているためであり、加えて国内で進む需要増に対して国産品を代替する形でも輸入が増加している。このうち現地生産品の逆輸入は、経済企画庁の調査によると、1987年末現在で海外現地生産を行

っている製造業の約16%の企業が逆輸入を行っている。この他、EC諸国を中心とするブランド商品の輸入、海外OEM生産品の逆輸入などの方法でも輸入が増加している。¹⁾

2-2. 生産の国際化と企業内貿易

(1) 生産の国際化

日本企業の海外進出は、従来相手国との貿易摩擦を回避する形で行われてきた。ところが円高以降の海外進出は、企業の採算性を理由としたものが多くなっている。製造業の海外直接投資でみると1970年代後半から85年度までは20億ドル前後から25億の水準に推移していたものが、1986年度には38億ドル、さらに87年度80億ドル弱にまで急増している。

また、製造業の海外生産比率（企業の内外総生産額に占める海外生産額の割合）は、1987年度の3.1%から5年後の1992年度には6.2%にまで上昇すると見込まれている。さらに海外生産を行っている企業に限ると、87年度の8.7%から92年度見通しでは12.1%となっている。²⁾

このような企業の海外進出を段階的にみると、①輸出中心、②海外販売網の設置、③生産基地の海外立地、④経営資源の海外移転、⑤世界規模での経営戦略の展開 — という順で進展する。日本企業の国際化は第2段階から第3、第4段階に進み、従来の輸出一辺倒の企業行動に変化がみられている。さらに日本企業が米国で生産した自動車³⁾が日本へ逆輸入されるという第5段階の企業も現れている。

(2) アジアN I E Sにおける生産拠点

近年、日本企業の海外生産に占めるアジアN I E Sの地位が急速に高まっている。その理由として、①円高に伴いN I E Sにおける生産コストが有利化している。②太平洋地域を1つの市場として、技術集約部門を国内で、労働集約部門をアジア地域で分担するという企業内国際分業の展開、③アジアN I E S各国が外国企業の投資促進に努めていること、⁴⁾があげられている。このことは、日本企業がN I E Sの低賃金（とくに韓国、台湾）を利用して、日本および第三国への輸出の拡大を図ろうとするものである。⁵⁾

さらに『経済白書』でいう「水平貿易」との関係でみると、普及品を中心とした低価額品はアジアN I E Sから現地生産品を輸入し、日本国内では高付加価値品に特化した生産を行う傾向にあり、また、現地生産でコアとなる部品は日本から供給する一方、国内生産はアジアN I E Sから周辺部品を調達するという新たな国際分業体制が進んでいる。⁶⁾ その意味でこの「水平分業」は、日本の多国籍企業による企業内国際分業であり、垂直分業的要素を前提とした分業といえる。

(3) 企業内貿易の拡大

企業内貿易（取引）とは、多国籍企業としての親会社が複数国に配置している海外子会社を親会社の支配下に置いて、全体として利潤の拡大を図るための国際分業関係であり、企業内国際分業ともいわれる。この企業内貿易は親会社 — 子会社間および海外子会社相互間の企業内国際取引を拡大し、既存の貿易構造を大きく変容させるものである。

『通商白書』では、企業内貿易について次のように説明している。

多国籍企業が世界的視野に立って、各拠点で調達・生産・販売を効率的に行い、これによって工程間分業（垂直的企業内分業）を増大させる。また、企業が2カ所で全く同じ製品を生産するという非効率的なことは避け、拠点間で製品差別化分業（水平的企業内分業）を行おうとする。さらに企業内貿易の拡大は、国際分業を通じて世界経済に大きな影響力を有し、とくに発展途上国における多国籍企業活動は、資本供給、技術移転を通じて当該国の工業化に寄与している。⁷⁾

表2-1は、製造業の企業内取引比率（親会社の輸出入全体に占める海外子会社との輸出入比率）を業種別に示したものである。⁸⁾ 親会社とその海外子会社との企業内貿易を1983年度でみると、輸出で30%、輸入で21%を占めている。業種別では、輸送機械、電気機械、精密機械、雑貨・その他が企業内比率が高くなっている。

さらに1986年度における日本の多国籍企業（製造業）の関連輸出額は1876億ドルで、このうち企業内取引は724億ドル（38.6%）である。また、日本

企業（製造業）の海外子会社の日本向け販売額の80%前後（1986年度）は、同一企業グループ内取引である。⁹⁾この海外子会社の日本向け販売は、日本側からみれば逆輸入の性格をもっている。

このように海外子会社の企業内取引は近年増加傾向にあり、その対象品目の多くが最終消費財であるため、親会社の開拓した世界的なネットワークに乗せた販売活動を行っており、それ故、海外子会社には高いマーケティング能力も必要とされる。とくに先進国にある子会社に輸出する場合、再販売が多く、次いで加工組立である。¹⁰⁾これは多国籍企業が海外子会社を販売基地として位置づけ、現地販売やその他の第三国への販売を進めていることを意味する。

表2-2は、本社企業（親会社）の業種とその海外子会社の業種がどのような関係にあるかを示したものである。海外子会社（現地法人）5,342社の60%（3,227社）は本社企業が製造業であり、27%（1,446社）は商業である。本社が製造業である企業のうち、海外子会社の58%が製造業であり、33%が商業である。つまり本社が製造業でありながら海外子会社が商業を営んでいるものの比率が高い。なかでも一般機械、電気機械、輸送機械の業種は海外子会社が商業である割合が高い。これらの業種は技術的に高度の商品であり、それだけ販売活動に重点がおかれている。したがって、海外子会社（とくに先進国の場合）は生産機能もさることながら、それ以上に親会社の輸出拡大のために商業投資を行い、販売拠点を確保し、さらに流通機能の整備、自社ブランドの浸透、アフターサービス網の整備に力をいれている¹¹⁾。

表2-1 我が国製造業の企業内取引比率

(単位：%)

海外子会社への 輸出比率	製造業全体	業種別					
		化 学	一般機械	電気機械	輸送機械	精密機械	雑貨・他 その他
1973年度	24.3	10.3	21.0	35.4	31.1	37.4	—
78年度	26.2	22.9	26.9	48.8	26.2	45.0	43.6
83年度	29.8	19.5	12.6	24.8	45.3	38.7	40.1
海外子会社から の輸入比率							
1973年度	7.6	5.1	20.2	27.4	13.8	11.1	—
78年度	16.2	11.9	38.1	61.0	5.2	47.6	20.3
83年度	20.9	8.0	20.0	41.9	34.3	32.1	11.3

注：海外子会社への輸出比率 = $\frac{\text{海外子会社への輸出高}}{\text{親会社の輸出高}}$
 海外子会社からの輸入比率 = $\frac{\text{海外子会社からの輸入高}}{\text{親会社の輸入高}}$

資料：通商産業省「我が国企業の海外事業活動」各年度版

出所：「通商白書」1986年版，p. 238

表 2-2 本社企業と現地法人の業種分布

(現地法人数)

本社企業	現地法人	製 造 業					商 業	その他 共合計
		計	一般機械	電気機械	輸送機械	その他		
	計	1,883	186	505	250	942	1,064	3,227
製 造 業	一般機械	205	173	5	12	15	213	449
	電気機械	490	3	467	7	13	271	791
	輸送機械	247	1	14	229	3	111	402
	その他	941	9	19	2	911	469	1,585
	商 業	336	10	29	22	275	877	1,446
	その他共合計	2,241	197	534	272	1,238	1,984	5,342

注：1986年3月末現在

出所：通産省産業政策局国際企業課編「我が国企業の海外事業活動（1988年）P122より作成

3. 荷主の国際物流戦略

3-1. 荷主と国際物流

一般に物流市場は、他人物流（Common Carrier）と自家物流（Private Carrier）の2つに大別される。これを荷主企業（主として製造業）の立場からみると、前者は、荷主企業の物流を物流専門業者に委ねる方法であり、後者は荷主が自ら行う方法である。さらに後者は、荷主企業（親会社）が直営する場合と物流子会社を通じて行う場合がある。また、前者の他人物流の変形として、荷主の影響力の強いContract Carrierがある。自家物流にこのContract Carrierを含めて荷主物流ということができ¹²⁾。

以上の物流が国際間で展開されるのが国際物流であり、今日の生産の国際化に伴って、荷主による国際物流市場への参入が活発化している。とくに石油危機以後、製造業は生産段階における合理化が極度に進んだことから、新たな物流コストの軽減策に力をいれるとともに、それを重要な経営戦略として位置づける企業が増えている。

3-2. 国際物流の概念 — 国際物流とロジスティックス

物流が経済財の供給者から需要者への移動に伴う諸活動の総称であるとするれば、これが異なる国との間（つまり国際間）で行われるのが国際物流である。また、国際貿易取引を完結させる意味では貿易物流ともいわれるが、前者が一般的であろう。

なお、国際物流は二国間物流、多国間物流として空間的広がりを持ち、さ

らにその領域が調達・生産・販売の物流からなっている。

ところで、近年、企業の物流システム化に関連してロジスティックス (Logistics) という概念が経営戦略上注目されている。これは本来軍隊用語で兵站^{たん}を意味し、軍の補給活動を行うことで、企業経営ではビジネス・ロジスティックスともいう。従来の物流管理が製品の流れのみをおもな対象としていたが、このロジスティックスは原材料の調達から半製品、製品までのすべての物流 (いわゆる川上から川下まで) を企業経営全体の中で戦略的にとらえる考え方である。商流と物流を一元化し、生産・調達計画を有機的に連動させ物流のトータル・コスト削減を狙うものである。

このロジスティックスを国際間で展開するのが国際ロジスティックスである。つまり、工場の配置、倉庫や配送センターの拠点化、原材料の調達・購入、半製品・部品・完成品の保管および輸配送などを2国間以上にわたって行われることで、多国籍企業にとってとくに重要な戦略である。日本の多国籍企業にとっても、生産の国際化が急速に進展するなかで、本国と海外生産拠点あるいは海外生産拠点相互間を結ぶ国際物流体制の確立を目指している (なお、ここで使う国際物流には、上述のロジスティックスの概念を含意したものとす)。

そこで、このロジスティックスとしての国際的な生産・調達・販売の内容をもう少し詳しくみよう。¹³⁾ まず生産面の戦略としては、①工場立地の選定 (土地・労働力・資金の確保、市場性など)、②国際的な生産の分担 (品目別、生産工程別) とその総合化、③商品 (部品・製品)、包装などの標準化、規格化である。調達面の戦略は、①原材料の調達・確保、②海外工場相互間での部品・半製品・製品の交換 (企業内国際取引) と外部からの調達など。販売面では、製品の国際間での融通、サービス部品のストック・ポイントやデポ等の設置・確保、製品・部品の在庫管理、輸配送などであり、国際マーケティング戦略と表裏一体の関係にある。

3-3. 荷主による国内物流拠点整備

国際物流のノードとしての港湾と内陸部のストック・ポイントやデポに注目したい。荷主企業は、荷主単独、物流子会社の設立あるいはフォワーダー

との提携などの方法でわが国の内外で国際複合輸送の拠点整備を進めている。首都圏の港湾では東京港の大井埠頭、川崎港の東扇島、横浜港の大黒埠頭などへの荷主企業の進出が活発化している。東京港の大井埠頭には外貿コンテナ用のLCL混載貨物のコンソリデーションの基地などとして倉庫、上屋が多数整備されることになっている（1990年までに40棟）。そこには、日本電気、伊藤忠商事、アルプス電気などの企業が進出することになっている。

日産自動車の物流拠点の事例で紹介してみよう。同社は本牧、追浜、刈田の3カ所に車両輸出基地を有し、本牧と追浜は専用埠頭である。このうち本牧は完成車の船積み、保管基地として、3棟の車両保管棟と、自動車専用船の接岸用2バースを持つ他に、海外工場向けKD工場を備えている。1987年における同社の輸出は、CKDを含めて113万8,000台であり、そのうち本牧からは欧米向けを中心に完成車の3割を出荷している。また海外21カ国の組立工場に向けてCKDを国内4カ所のKD工場に梱包しており、1987年にはCKD輸出の50%は本牧のKD工場にまかなっている。¹⁴⁾

3-4. 荷主の海外物流戦略の事例

ここでは荷主の自家物流の動向に注目して、製造業の物流子会社などによる海外進出を事例的に考察する。

わが国の製造業は従来、海外販売依存度の高い輸出型産業が中心であった。そのため、国内同業他社との競争が激しく、その結果、製品の生産・販売・流通の全過程にわたるコスト削減を強く推進しようとする。加えて近年の円高以降は、海外に生産拠点が分散し、日本の国内工場を起点とする従来の貿易形態が大きく変貌をとげようとしている。輸出中心型企業の海外戦略は、国内外を一体化した物流のシステム化、最適輸送手段の選択、適正在庫の維持などを一段と重視することになる。従来、これらの輸出企業の海外物流システムは日本の国内工場生産した製品を海外各物流拠点ごとに分散輸送し、そこからさらに各販売店へ配送する方式が多かった。それが最近では主要な物流センターへ貨物を集中させ、そこからデバンニングして、仕向地別、納期ごとに配送するシステムが多くなっている。

これは拠点集中輸送による海上輸送コストの削減を図るとともに、集中管理方式で在庫の圧縮と内陸輸送の合理化を図り、それによって物流のトータルコストの削減を実現し、より多くの利益を確保しようとするものである。

そこで次に個別企業（主として電機メーカー）による国際物流参入の事例をみよう。

物流子会社としては、大手であり、コモン・キャリアとしての実績もある日立物流や東芝物流は、海外に現地法人を設立し、親会社の海外生産化の動きに対応した物流システムの戦略を図っている。

前者の日立物流の海外進出をみると、シンガポール（1976年設立、以下同様）、米国（1987年）、香港（1988年）、西ドイツ（1989年7月）にそれぞれ現地法人を設立し、日立グループが現地で生産する電気製品、部品の包装、保管、輸送などの物流業務に携わっている。西ドイツの現地法人は、1992年の欧州共同体（EC）市場統合を前に欧州に進出するもので、日立グループ向け貨物の取扱から始め、グループ外の顧客も開拓していくことになっている。¹⁵⁾

上記2社に比べてより自家物流の性格の強い事例として松下電器とソニーの国際物流戦略を紹介しよう。

松下電器の貿易商社である松下電器貿易は、米国での販売流通に関する物流管理体制強化のために、全米14カ所に散在している内陸デポを4～5カ所に集約し、それによって二重投資の回避や内陸輸送コストの節減を図るとともに、在庫ゼロ、即納化をめざしている。これは直買メーカー系商社による国際物流拠点整備の例である。

次はソニーの海外物流戦略である。ソニーは同社の物流子会社ソニー倉庫を1962年に設立し、1988年10月より社名をソニーロジスティクスに改めるとともに、ソニーグループの物流管理を強化している。1988年11月にはシンガポールにソニーロジスティクスの海外子会社を設立し、アジア地域におけるソニーグループの物流を総合的に管理することになった。ソニーは1962年にソニー・ホンコンを設立して以来、シンガポール、マレーシア、タイに販売会社を設けて幅広い販売活動を展開している。生産部門でも台湾、韓国、マレーシア、シンガポール、タイの5カ国に9工場を稼働させている。シン

ガポールの新会社はこの生産・販売の拡充に伴う物流量の増加に対応して物流業務を集約するものである。ソニーはこれまで海外の各工場ごとに物流担当者（ソニーロジスティクスより派遣）が個々に物流業務を担当していたが、この現地の新会社設立によってソニーグループのアジア地域工場への資材調達物流と同工場からアジアを始め欧米、中近東、アフリカ向けの製品物流を管理する拠点となる。¹⁶⁾

このように荷主企業は、多国籍企業として世界各地のより安いところから資材・部品などを調達し、最適地で生産し、より有利な条件でより有利なところへ販売するというグローバルな経営戦略のなかで国際物流のシステム化を図っていることが分かる。

4. フォワーダー海外進出

4-1. 海外進出の概要

フォワーダー（主として広義の運送取扱人）が海外に進出する形態は、①現地法人の設立、②現地法人との合弁・提携、③駐在員事務所の設立、などであり、いわゆる海外子会社（拠点）の設立のことである。JIFFA¹⁷⁾の調査（1986年末現在）によると、会員128社（日本のフォワーダーの大部分をカ

表4-1 主要物流業の海外進出状況

企 業 名	現 地 法 人	合 弁 会 社	駐 在 員 事 務 所	計
日 本 通 運	17	4	12	33
トランスポート	8	3	5	16
近鉄航空貨物	7	2	5	14
名 港 海 運	3	5	5	13
日 本 新	7	—	6	11
三 菱 倉 庫	4	3	2	9
山 九	1	5	3	9
上 組	3	2	8	13
三 井 倉 庫	1	4	3	8
住 友 倉 庫	2	2	5	9
宇 德 運 輸	2	2	4	8
鴻 池 運 輸	2	2	4	8

注 1) 現地法人と合弁会社の合計数の多い順に配列

2) 阪急交通社は、駐在員事務所のみで17拠点を保有しているが、現地法人がないので除いた。

3) 1987年3月31日現在、ただし、現地法人は1986年12月31日現在
出所：JIFFA「国際物資輸送に関する調査報告書」（1987年3月）より作成

バーしている)のうち、41%にあたる53社が海外に拠点をもち、27%、34社が現地法人を設けている。

海外進出を時系列でみると、1962年から海外進出が始まり、石油危機の1973年以降、次第に増加し、とくに1985、86の兩年には急増している。この時期は80年代からの貿易摩擦に加えて、85年以降の円高問題によって、本格化した製造業の海外進出に呼応するものといえる。

4-2. 個別企業の海外進出

表4-1は海外進出件数の多い上位12社を進出形態別にまとめたものであるが、それによると、とくに進出件数の多い企業は、日本通運、ジュロ・コンテナ・トランスポート、近鉄航空貨物、名港海運などである。これらの企業はいずれも大手であり、いわばフォワーダーにおける多国籍企業ともいえるものである。

次に、運輸業界最大手のフォワーダーである日本通運の海外進出についてみよう(「東洋経済」の『日本企業の海外総覧—1988年版—』のデータによるので前述のJIFFAの数値と一致しない)。日本通運は、1962年にまず米国への進出を果たし、以来、70年代に7つの現地法人(合弁を含む)を設立(うち4カ所が対米進出)、80年代には、欧州向けを中心に12の現地法人を設立し、進出件数が近年増加している。さらに日本通運の海外現地法人の事業内容を見ると(1987年3月末現在)、運輸業が圧倒的に多く、21の現地法人のうち18を占めており(旅行業との兼業を含む)、残りは旅行業のみの単独事業を行っている。これを投資目的でみると、現地・第三国への販路拡大が大半を占めている。この日本通運の投資目的は、わが国製造業の海外進出先での販売活動に対応した物流活動のための進出といえよう。

なお、日本通運の最近の国際物流拠点づくりの展開を少しみよう。例えば同社は、シンガポールに大型倉庫を建設し(1989年末に稼働予定)、東南アジアでの物流拠点強化に乗り出している。これは日本企業の進出で日本—東南アジア間の貨物量が急増し、現地工場向けの部品、製品のストックポイントとしての倉庫需要増に対応するものである。¹⁸⁾

さらに、日本通運は1992年のEC市場統合による域内各国の通関、物流障壁がなくなることを見越し、域内各国を結ぶ自社の国際トラック輸送網の整備を始めている。とくにオランダ・ロッテルダム—西ドイツ・フランクフルト間など輸送量の多い幹線について自社輸送網をつくることにしている。これによって日本通運の海外支店相互間や海外提携先相互間などの三国間輸送拡大に備えることになる。また対日本向け輸出貨物の急増に対処して欧米発の国際複合輸送サービスを89年5月から開始し、自社の一貫輸送体制を強化している。¹⁹⁾

5. むすび

海外進出による生産の国際化は、日本を起点とする従来の貿易・物流構造を大きく変容させており、国際物流に携わるフォワーダーにも大きな影響を及ぼしている。以下これまでの叙述を要約するとともに若干の問題点を指摘したい。

(1) 多国籍企業による海外進出は、単に工場を海外に移転するのみならず、アジアNIESなどの価格の安いところから資材・部品などを調達し、最適地で生産し、最も有利なところで販売するというグローバルな経営戦略を目的として展開している。このような生産の国際化は国内産業の空洞化（国内工場の集約化、国内生産の縮小など）を招くとともに、物流需要の空洞化をもたらす懸念がある。つまり製造業の生産拠点が海外に移転分散すれば、とくに日本発着の物流需要が減少し、フォワーダーの業域や職域にも影響しかねないことである。これは港湾などのターミナルでの物流需要についてもいえることである。

(2) 生産の国際化は企業内貿易を拡大させ、それに伴い企業内国際物流も活発化させることになる。これは調達、生産、販売に至るまでの物流を荷主自ら直接コントロールするいわゆるロジスティックスとしての物流戦略であり、荷主の国際物流市場への参入を意味している。つまり荷主は、子会社を通じて内外の物流拠点への投資あるいはフォワーダーとの提携などで国際物流へ

の影響力を強めている。前者はいわば自家物流としての性格をもち、後者もコントラクト・キャリアの要素をもっている。このような荷主の国際物流への参入は、換言すれば荷主 = 多国籍企業による国際物流の包摂であり、国際物流におけるコモン・キャリアの市場を相対的に縮小させるとともに、コモン・キャリア市場でのフォワーダー相互間の競争を激化させるものである。

(3) 生産拠点が海外へシフトすることによって海外で発生する物流需要が増大し、フォワーダーはそれを求めて海外へ進出することになる。これは次のような問題を惹起せしめる。第1にフォワーダーの海外進出が荷主の海外生産に追隨していることである。つまり物流需要は本来荷主の本源的な需要に依拠しているという宿命的な問題でもある。第2にフォワーダーの海外進出が資本力などから大企業中心に進んでおり、海外進出に出遅れた中小フォワーダーにとっては大手との企業間格差が広がり、いわばフォワーダーの二極分解現象が生じつつある。第3はフォワーダーが総合物流業化への対応が迫られるなかで、業際・業種の競合が一段と厳しくなり、それが大手と中小との新たな格差拡大の要素ともなっている。これらの結果、フォワーダー業界でのサバイバル競争が相対的に激化する傾向にある。(1989. 7. 23)

注

- 1) 『経済白書』1988年版, PP.95 ~ 97
- 2) 『経済白書』1988年版, P.111
- 3) 『経済白書』1988年版, P.111
- 4) 『通商白書』1988年版, PP.268 ~ 269
- 5) 詳しくは鈴木 暁「国際物流の構造変化と物流業」(『広島商船高等専門学校紀要』第11号, 1989年3月)参照。
- 6) 『経済白書』1988年版, P.114
- 7) 『通商白書』1989年版, PP.184 ~ 185
- 8) 『通商白書』1986年版, PP.238 ~ 239
- 9) 『通商白書』1989年版, PP.188 の図参照
- 10) 関下 稔『現代世界経済論』, 有斐閣, 1986年, P.167。同書では

生産の国際化と国際物流 —荷主とフォワーダーの海外進出
おもに米国の事例で説明している。

- 11) 鈴木 暁, 前出
- 12) なお, ここでいう物流市場は主にフォワーダー業務を意識している
(したがって海, 空のキャリアは副次的)。詳しくは, 鈴木暁「荷
主企業による物流支配の構造」(『広島商船高等専門学校紀要』第10
号, 1988年3月)を参照。
- 13) 唐沢 豊『物流概論』, 有斐閣, 1989年, PP.45 ~ 48
- 14) 『流通設計』, 1988年7月号, PP.7 ~ 10
- 15) 東洋経済『海外進出企業総覧』1989年版および『日経』1989.6.26
- 16) 『海事新聞』1989.10.14, 『無人化技術』1989年1月号
- 17) JIFFA『国際物資輸送に関する調査報告書』1987年3月
- 18) 『日経』1989.5.1
- 19) 『日経』1989.5.14

国際化の進展と港湾の課題

山 村 学

(明治学院大学)

目 次

1. はじめに
2. 最近の港湾にみられる主な変化
3. 国際経済化社会の進展と港湾機能
4. 港湾における今後の課題

1. はじめに

今日におけるわが国の経済社会は、これ迄のオイルショックや円高などによる環境変化をのりこえ、かつての高度成長期とは異質の構造へと変身してきている。したがって産業構造も大きく変化し、省資源、有エネルギー化の必然的要請やサービス社会化などによって素材型産業は、その地位を低下させている。また、製造業全般にわたってソフト化や軽薄短小化による高付加価値製品化が進められている。

これらは、国内外における経済社会の変ぼうに対応していくものであり、高度技術化や情報化などによって需要の多様化への対応がはかられている。とくに、国際的な面に目を向けると貿易不均衡化、海外製品輸入化、N I E S 諸国の産業発展と輸出化などが進展しており、港湾においても、これらの対応が要請されるに至っている。

本稿は、かかる国際化の進展とわが国の対応の方向を確認しながら、これからの港湾の要請される課題を提起してみようとするものである。

2. 最近の港湾にみられる主な変化

(1) 港湾取扱貨物の変化

わが国の内需拡大と円高および対外貿易の不均衡改善などを背景として、港湾における輸入貨物が増大してきている。これらの貨物は先進諸国からの輸入に加え、アジアN I E S諸国からの輸入も増加しており、とくにコンテナ貨物が主体となっている。また、貨物の内容をみると消費財の製品や食料品などの増加が目立ってきているが、そればかりではなく、素材関係でもセメント、鉄鋼、アルミ地金などの輸入も増加している（表1参照）。

これは、かつてのように原料を輸入して製品を輸出するという加工貿易立国の形態が大きく変化してきていることを示すものであり、今日の如く内需拡大を中心とした好況下においては、かかる輸入貨物の急増も含めて現状の港湾施設や機能では対処しきれなくなっている。

(2) 港湾における物流機能の変化

最近の港湾貨物は、総じて多品種小ロット化が進み、これらの物流業務においてはキメ細かい情報を迅速かつ正確に提供することが要請されている。また、港湾地域において加工、開梱、包装、仕分けなどの業務に加え、商品としての展示から港頭での代行販売機能までも受け持つようになってきている。しかも、POSの物流版といわれるチャスト・イン・タイム納入または看板方式納入が、港湾の物流情報化と結びついて複合一貫物流を完結させるようになってきているわけである。

このような変化は、言う迄もなく荷主からの要請にもとづくものであり、港湾流通を総合的に処理する体制の確立にはかならないわけである。もちろん、今日の港湾においては、かかる複合的流通センターの機能ばかりでなく、住宅、商店街、教育施設、文化施設、会議場、イベント会場、情報センター、レクリエーションおよびスポーツセンター、レジャー施設、公園などが配置され、交通体系も整備されて都市核的機能をもつようになってきている。

(3) 港湾産業にみられる変化

港湾における貨物の内容や物流機能の変化とともに、港湾産業とくに港運業の事業内容や範囲にも種々の変化が生じている。例えば、専用および専門埠頭化とともに後背地の複合的流通センターとのシステム化が進み、労働生産性や空間生産性の向上がはかられているし、新しい業際業務も創出されてきている。また、港湾地域に立地可能な新規事業もつぎつぎと展開されるに至っている。

一方、衰退の方向をたどる「はしけ」運送事業については共同化が進められており、これからの港運業のあり方については業界団体が中心となって近代化対策が検討され、実施に移されてきている。

(4) 変化の主な背景と要因について

① わが国の産業構造と流通機構の面からみても、産業構造は国際化の進展や国内経済の成熟化によって、さらに高度化が追求されてきている。国際的にみれば円高の傾向、貿易不均衡問題、N I E S諸国の追いあげなどへの対応にせまられており、国内では需要の多様化、高級化などへの対応に取組まざるを得なくなっているわけである。

また、流通機構については、商品の生産、流通、消費の各段階にの発展度合と商品の性格によって規定されるのは周知の通りであり、需要が拡大すれば生産、流通も拡大し、生産の技術革新や流通活動の効率的なシステム化は需要拡大に結びついていくことになる。したがって、需要構造に変化が生じれば、生産や流通面での対応も変化し、新商品の発売や新流通体制の確立は新しい需要を創造していくものといえるわけである。今日の国際経済社会における変ぼうと港湾の貨物や物流構造の変化は、かかる視点から基本的な把握をすることが要請されているのではなからうか。

② そこで、もう少し具体的に立入ってみると、円高傾向の対応としては産業の構造調整（いわゆるリストラクチャリング）や企業の海外進出などが行われており、海外との間に中間材料や製品の輸出入、とくに輸入の拡大がはかられてきている。これは、わが国の経済、社会活動が世界的視野で行われるようになり、国際的相互依存度を重視するようになったからにほかならない。また、社会活動でも海外旅行や海外品の直接輸入をはじめとし、海外

表1 最近の製品輸入動向

①輸入総計 (単位：億ドル) は前年比増減率)

	1985年	1986年	1987年	1988年
輸入総計	1,295 (-5.1)	1,264 (-2.4)	1,495 (18.3)	1,874 (25.3)
米国	258 (-5.1)	291 (12.6)	315 (8.4)	420 (33.5)
E C	89 (-4.7)	14.0 (50.0)	177 (26.3)	241 (36.2)
N I E S	93 (-0.3)	124 (34.2)	188 (51.1)	339 (80.3)

②製品輸入

	1985年	1986年	1987年	1988年
輸入総計	402 (-1.1)	528 (31.4)	660 (25.0)	918 (39.2)
米国	142 (1.9)	176 (23.9)	177 (0.2)	235 (33.2)
E C	77 (-5.9)	120 (55.4)	151 (26.7)	208 (37.1)
N I E S	57 (-0.8)	78 (37.2)	125 (59.7)	182 (46.4)

③消費財輸入

	1985年	1986年	1987年	1988年
輸入総計	63 (6.1)	93 (47.9)	157 (68.5)	226 (44.3)
米国	9 (-7.3)	11 (26.3)	19 (70.0)	29 (49.8)
E C	18 (14.7)	30 (65.5)	50 (67.2)	73 (45.7)
N I E S	22 (2.2)	33 (52.8)	58 (74.6)	87 (50.2)

(資料) 「通関統計」

出所：「90年代流通ビジョン」通産省。

諸国との双方向的な社会活動が増大して、多様な接触が行われるようになってきているが、これらも国際的な調和を背景とするものである。

③ わが国の産業界においては、円高や貿易不均衡の問題ばかりでなく、N I E S 諸国の追い上げや国内需要の多様化、高度化に対応するため、高付加価値品の柔軟な多品種少量生産システム化をはかってきており、F M S (フレキシブル・マニファクチャリング・システム) からC I M 化(コンピューター・インテグレートッド・マニファクチャリング)への体制確立が進められている。最近では、既存のテリトリーを越えてダイナミックに対応しようとする業際事業の展開やハイテク化、情報化、第3次産業分野の拡大などが進み、平成元年版の「経済白書」では、このような方向を「産業の高度化」としてとらえている。しかも、この結果なり、変化の過程が港湾の物流面にも如実にあらわれてきているわけである。

④ さらに市場ニーズを先行させた商品の開発やアピールが、メーカーや商社などによって展開され、売れる商品化を目指したマーケティング活動が港湾の物流面にも及んできている。輸入製品についても、その増大に伴って新しい流通チャンネルの形成が進みつつあり、港湾地域での多種多様な対応を要請されるに至っている。

3. 国際経済化社会の進展と港湾機能

(1) 現状における日本の経済社会構造

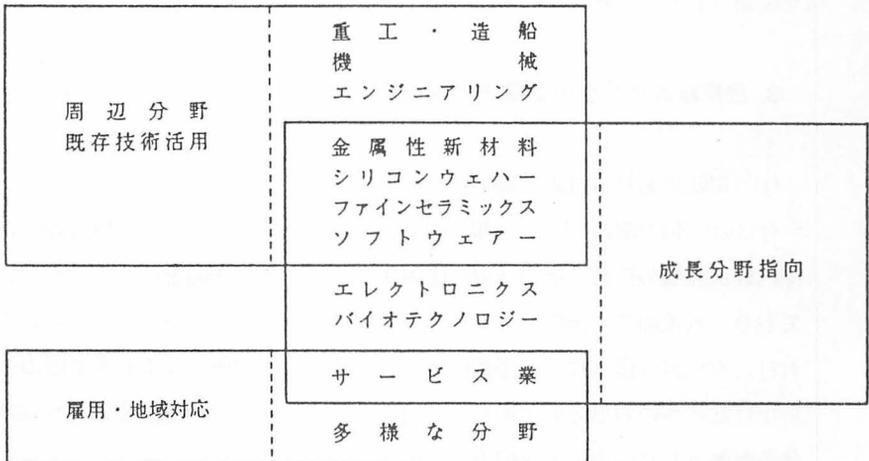
今日の日本経済は、平成元年度版の「経済白書」第3章で述べている如く、国内経済発展の持続、雇用への配慮および海外事業の展開を達成しようとしており、政策面でも国際的な調和をはかっていくことが目指されている。これは、再三言う迄もなく、国際的には円高、貿易不均衡、N I E S 諸国の追い上げなどへの対処方向であり、国内では需要の多様化や高度化という成熟化を背景とした内需拡大化の方向にはかならない。

目下のところは、内需拡大によって、低価格輸出に歯止めがかかり、欧米のダンピング提訴に対抗できる環境にもなっているわけである。したがって、

表4 ファイン・スティールの一例

軽くて強い鉄：超高張力鋼板
加工しやすい鉄：深絞り鋼板、超塑性鋼板
温度を制する鉄：超耐熱鋼、極低温用鋼
錆びない鉄：レーザー表面処理鋼板
ファッショナブルな鉄：発色ステンレス鋼
細かい鉄：ハイテンスティールコード
薄い鉄：極薄スティールフォイル
ミクロの鉄：超微粉鉄

図1 鉄工業の経営多角化



出所：通産資料調査会

海外生産拠点化、新商品の開発、国内外市場の開発なども、基本的にはコスト低減による国際競争力と輸出指向が根底に残されているという疑問がわいてくる。

例えば、最近では内需の活況によって、市場の内需シフトが進んでいるし、円高によって輸入原材料や製品のコストが減少している。また、これまで不況対策として行われてきた合理化が収益の回復や上昇につながっており、稼働率の上昇も固定費の軽減となっている。さらに市況回復によって価格も上昇していることなどから、現象的には日本経済のグローバル化やリストラクチャリングの進展がうかがえるものの、実質的には大きな変化を生じているといえるからである。

(2) 「産業の高度化」への潮流

わが国の産業構造は、国内経済の成熟化と国際経済社会の変化に対応していく方向へのリストラクチャリングを要請されているが、これは1970年代からの課題であったわけである。かつての日本は国際競争力を高めて海外市場に介入し、拡大化をはかってきたが、今日の国際経済社会においては、平和と自由のもとでのバランス化が重視されるに至っている。したがって、成熟産業の国際分業化や国際的は共同事業化、日本の国内市場開放化が必然的な要請となっていることに注目しなければならない。

そこで、最近におけるわが国の産業界の動向をみると、総合的な事業化や川下分野の事業化、海外事業化などが積極的に進められつつあり、素材産業の鉄鋼業を例にとってみても、次のような再構築化が展開され始めている。すなわち、本来の製鋼事業のほかに新素材開発事業や新規事業などへの進出であり、本業については生産設備の総合化と労働生産性の向上をはかってボトム需要にも耐え得る体制づくりが行われているし、コストをカバーできない輸出は削減の方向も打ち出されている。今日では高級品化や加工品化に加え、ファイン・スチール化が進められる一方、海外諸国との国際分業化も推進されてきている(表4参照)。

しかし、鉄鋼製品が素材としての優位性を保持する限り、鉄鋼業界が本業と異なる事業活動を展開するのは容易ではないと思われるので、これからが正

念場となってくる（図1参照）。

また、アルミ業界では、かつての精練事業のウエートは低下し、地金（インゴット）の輸入が増加している。しかも、最近では加工製品分野への進出が目立っており、アルミホイール、アルミ缶などをはじめとして、最終製品のアイスクリーム製造機や果実酒製造機も製作されている。このほか、合繊業界における新しい高分子化学分野への進出、造船やプラント業界の総合重機事業化など、それぞれの産業が新しい事業分野への進出をはかっており、事業領域を複合化した業際事業化も進められてきている。もちろん、海外進出による現地生産化や国際分業化も展開されている。

(3) 新しい港湾機能の形成

① 港湾機能の高度化

港湾活動の内容から、その国の経済構造が読みとれるともいわれるが、わが国の港湾も高度成長期を通じて近代的かつ、合理的な港湾機能を形成してきている。しかし、今日のような国際経済社会の変ぼう期にあっては、その変化に柔軟に対応できる港湾機能が必要になってくる。

これまで、港湾貨物の変化や物流機能の多様化に対応するための各施設整備、制度面の改正などが行われてきたし、港湾地域の都市機能化（例えば居住施設、文化施設、国際展示施設、レクリエーションやレジャー施設、スポーツセンター、緑地、公園、商栄地など）も進められてきている。また、今後の港湾整備計画についても、21世紀の国際経済社会に対応する方向が打ち出され、高度複合物流拠点施設、貿易および物流関連情報施設、臨海都市機能諸施設、ウォーター・フロント施設などの整備と、その基盤となる交通ネットワークの強化がはかられようとしている。

(2) 港運業界の近代化

物流経済活動の主体である港運業界は、港湾機能の高度化に見合う体制づくりを行ってきており、最近では港湾を核とした複合一貫物流体制の確立が目指されている。また、情報機能の整備によって物流関連事業や業際事業へも進出をはかり、総合物流業への転換が行われつつある。このほかにも、既存の施設を利用した新規事業への進出も行われているのは周知の通りであり、

具体的事例をあげることもなからう。

しかし、港湾物流の需要に対する用役（サービスという商品）の供給は、交通用役と同様に生産即消費という「無形の即時財」であり、需要と供給の場所と時間が同一でなければならず、他の実物的商品のように貯蔵や保管ができない特性がある。これは、不需要期に生産したものをピーク時の需要に対応させ得ないということであり、不使用能力と能力不足という状態（波動性問題）を生じることになる。また、港湾の基本施設は公共的なものが多く、市場原理が働きにくい中で物流活動が行われている。

しかも、港運業者の大部分が中小企業であり、経営体質の脆弱さから需要創造も困難な面が多く、主に需要追従的活動を展開してきている。とくに、海貨業では無免許業者も暗躍し、業界の秩序が乱れるというような二重性と零細性をうかがわせている。

もちろん、一方では規模の経済性や作業の効率化が追求され、専用ないし専門埠頭とともに協同組織化による国際的流通ターミナルも整備されてきているし、前述のような業際事業、代行業務、新規事業なども展開されてきているわけである。

4. 港湾における今後の課題

(1) 荷主の動向にみられる課題

素材産業、とくに鉄鋼業界をはじめとして各業界がリストラクチャリングに取り組んでいるが、これは企業のもつ経営資源と市場の成長性をにらみ合わせて将来の事業構造を明らかにすることが前提となる。その上で新事業の全社的位置づけが行われ、資源配分が具体化されてくる。また、リストラクチャリングに際しては、グローバル化の進展をふまえ、港湾の物流を企業戦略の一環としてとらえるようになっている。

したがって、通産省当局も、これをバックアップするために、貿易不均衡の是正を目的とした総合的輸入促進策を発表している。例えば、輸入を促進させるための諸制度を整備し、国内各地に輸入品流通センターを建設する構

想や外国企業の対日直接投資促進策などが、その一例である。また、日本貿易振興会から米国へ輸入開拓チームを派遣し、情報交換の場を設定する構想もある。

確かに、今日のような為替レート変動制の中で生じた円高への対処や国際経済社会の調和を目的とする相互依存関係の確立などを前提として日本経済の発展に寄与していくためのリストラクチャリングは容易なことではない。とくに、生産体制のグローバル化が必然的に要求されるようになってくるし、その場合の需給構造は地域経済社会の変化に対して柔軟に対応できる体制が要請されることになる。

これは、ある地域でのインフレが進み、商品のコスト面で劣位になれば、他の地域から輸入を増加させていくという運用を可能にするにすぎず、そのためには操業率が低下しても維持可能な企業体制を確立していかなければならないわけである。しかし、柔軟な供体制は、為替レートの上昇を含めたコストアップを最小化できることになるわけである。

それと同時に、国際的なマーケティング活動の展開を要請されるし、新しい国際物流ネットワークの形成も必要となってくる。また、国際情報化と商、物結合の深化も大きな対応課題となるのはいうまでもないことである。

ここで、わが国の鉄鋼業界における今後の対応課題をとり上げてみると、次のようなことがいえる。

① 主な製鉄所の生産設備は、昭和50年以前に建設されたものであり、ファイン・スチール化やコスト低減を目的に設備更新が検討されている。これはFA化を前提に弾力的な生産が可能な溶融還元炉の導入、転炉投入のスクラップ量調整化をはかっていく。

② 受注から納入まで、約2ヶ月を要しているが、これをF、M、SないしC、I、Mの導入によって、期間短縮をはかり、小ロット化に対応していく。

③ 海外企業との提携や国際分業化によって、国際的な供給についての協調化をはかっていく。

④ 事業の多角化を進め、複合経営体制を確立していく。

なお、消費財メーカーや、流通業界においては、業際化・国際化、情報化などの進展に対応するため、トータル管理のマーケティングが展開されつつあり、売れる時間の拡大化、作る時間と納入時間帯の拡大化が進められている。とりわけ、流通面では販売の多層化（卸小売1体化、チェーン化、24時間営業化など）、新しい流通形態による輸入品販売化、無店舗販売化（カタログ、電話、テレビ利用など）、販売・金融・サービスの1体化とその情報システム化（割賦、商品先渡、カード方式など）が進められているのは周知の通りである。

このような荷主業界の対応方向や課題をみると、かつて日本が開放的海外市場を熱心に開拓し、その成果をあげてきたのに対し、今日では逆に諸外国が日本市場への参入開放や日本の開拓市場での競争的参入を目指していることを、どのように受止めていくかが、これからの大きな課題といえよう。

(2) 港湾の多機能化にみられる課題

① 当面の課題

今日の経済社会情勢をみると情報化や国際化の進展、産業の高度化計画の展開などに加え、高令化社会への突入および生活様式や価値感の変化など、きわめて広範囲にわたる構造的変化が生じてきている。したがって、港湾においても物流や生産、流通機能の高度化とともに、一方では新しい都市機能の創出と充実化が進められ始めている。これは、換言すれば港湾と都市の機能を融合化させ、魅力のある都市核を形成すると同時に港湾機能をさらに強化させていこうとするものである。

すでに物流面を中心に輸入製品増大化への対応や港湾関連の業際化事業および新規事業の展開も行われているが、当面の課題としては④複合一貫物流の進展と大型コンテナ船化への対応、⑤港湾情報システム化への対応、⑥港湾における総合ターミナル化の要請とその対応、⑦限られた港湾物流空間の効率的活用化などがあげられる。

② 港湾機能強化の課題

今後の港湾計画や構想をみると、国際経済社会の進展に対応するための物流関連機能化策と新しい都市機能施設の創造をえがいているものが多い。

しかし、これらの内容は具体性に欠けており、実現の暁には実態と乖離してしまう恐れがあるといえるのではなかろうか。例えば、

①物流機能の強化については、荷主のマーケティング動向と港運業界および港湾管理表のマーケティング活動の方向をどの程度ふまえているかが疑問であるし、地域経済社会の底辺を支える中小企業荷主の動向も定かでない。とすれば、まず分析の基本的視点から再検討されなければならないであろう。

②国際港湾貨物は輸出主体から輸入拡大に変化していることは確かであるし、輸入貨物の多様化、複合一貫輸送化、業際事業化や新規事業化の進展などもみられるが、これらは国内外の情勢変化に対応していくために、港湾関連の荷主業界が展開しているところのマーケティング活動の結果にはかならない。とすれば港湾機能の強化には、これをふまえてどのような施設を必要とし、また、それをどのように配置していけばよいかが検討されねばならない。さらに、港湾特有の波動性はどうか変化するか、臨海性の必要度合をどのように見定めていくかについても、当然検討されなければならないわけである。

③情報産業、ハイテク産業、海洋および沿岸域関連産業などの誘地と総合流通センター、国際展示場、貿易センターなどの配置によって人的交流を高めていく構想についても具体性が乏しいといわざるを得ない。貴重な港湾空間を利用するわけであるから臨海性の必要度合、環境保全、交通ネットワーク、進出企業の中央との機能分担関係および地域住民と利用者の意向などが、どの程度反映されているかが問題である。

また、港湾と都市の1体化が目指されており、快適な居住施設、ショッピングセンター、生活関連施設および親水性の諸施設（緑地、公園、レジャーおよびスポーツセンター、マリーナその他の海洋関連施設など）を整備する構想が都市計画事業の一環として策定されている。しかし、これらも優先順位とその具体的な理由が明確化されていないし、すべてよい事であるようにみえるが、予測される問題は事前に提起される必要がある。

④港湾へのアクセスに必要な交通網は、人と物の流れに見合うものとして計画されているが、交通のピークや港湾物流特有の波動性への対応策が明ら

かにされていない。したがって、かかる問題をどの様に解決していくのか、また問題がないのかを公表して利用者の賛同を得るべきであろう。

⑨港湾を中心とした地域経済社会が形成されていく場合に規模の経済性、集積のメリットその他の外部効果などが追及されるのは当然である。しかし、経済的合理性も国際的な視野からの検討が必要であるし、一方では社会的合理性の追求もあわせて行われなければならないであろう。

(3) 港運業界にみられる課題

増大傾向をたどる輸入製品は、量的にみて海上輸送が多く、背後に大消費市場をもつ大都市港湾に集中している。したがって、これらの港湾では内需拡大とともに海運貨物が大幅に増加し、施設と労働力の不足が問題化している。また、物流の効率化や周辺事業分野の拡大化に対する要請と相俟って新しい知識の習得も必要とされるに至っている。

これは荷主のマーケティング活動への対応やユーザー（荷主の顧客）サービスの質的向上に結びついていくものであり、これからもわが国のグローバル化がさらに進展することを考えれば、景気変動による貨物の増減があるにせよ、港湾の発展は期待できる筈である。したがって港運業は、今後どのように対応していくべきかを検討してみることにする。

① 経済的規制緩和の方向

日本市場の開放要求に答えていくためには独禁法や関連法規の強化策が考えられる反面、市場競争を促進すべき分野では規制緩和が行われる可能性がある。再度いうまでもなく、かつての日本は海外市場への参入によって発展してきたが、これからは逆に海外企業が日本市場へ参入してくるようになり、規制緩和がこれに拍車をかけることにもなる。

すでに物流面での利用が増加している無線電話事業には米国のモトローラー社が参入してきているし、これからの港湾においては周辺事業分野への参入や港運業に対してM&A方式による参入なども予想される。もし、このようなことになれば、港湾における業域確保や港湾労組の職域確保を背景とするような制度は意味が薄くなっていくし、参入規制の免許制度を同根する労使歩調的な行動はとれなくなっていく。

したがって、海外企業と提携化をはかるような前向きに対応が必要になってくるであろう。

② 新らしい流通形態への対応

荷主からの要請への対応ばかりでなく、港運業自らの対応策を含めた港湾での経済活動を展開していくためには在庫管理機能の充実化や情報のシステム化をはかり、複合一貫物流への対応を行っていくことが必要とされている。この一環として業界の協同化による港湾総合ターミナルの整備が進められてきており、施設とアクセスの効率的な接合、施設内での流通加工、商物融合による周辺事業分野への進出などが展開されている。

しかし、これは従来の物資別専用埠頭やコンテナ埠頭のように専用、専門化されたものではないので、より柔軟な対応が要請されることになる。したがって、今後さらに、その具体的な対応策を検討していく必要があろう。例えば、24時間営業の年中無休体制、業者間のコンバイン物流業務体制、キャスト・イン・タイムの集配送体制などの確立であり、そのためには、前述のFMSやCIM、さらにはPOSの応用なども検討してみるべきである。

③ 労働力確保への対応

港運業界における労働力不足は深刻な問題となっているが、これは対応策に不十分な面があるといえる。確かに、今日の労働力は売り市場となっているが、労働力確保のためのマーケティング活動如何によっては求職者を増すことも可能な筈である。

例えば、求職者のニーズを調査して、それにフレキシブルな対応を行うことと、他業界の労働条件よりも改善された差別化条件を設定し、ニーズに見合った企業特徴を打ち出していくことである。もちろん、労働生産性を高め得ることが前提条件となるが、ここで良質の労働力確保に成功している業者の対策事例をとりあげてみる。

④労働時間の短縮化

実労働日数を20日とし、有給休暇を本人との打合せによって計画的に調整する。また、勤務時間帯の変則化や勤務場所の複数化をはかり、パートタイマーやアルバイト勤務を併用する。

③求職者のニーズに対応

正規雇用，パートタイマー，アルバイトなどに分けて採用し，勤務時間帯，勤務日などを本人との打合せによって計画的に決定する。

◎労働生産性の向上策

多技能化を推奨して職務内容の拡大化をはかり，一方では自主管理活動の活潑化を推進する。

④ 運賃料金体系の検討

大都市圏内の港湾，例えば東京港と千葉港では運賃料金が異っている。今日では，これを見直して公正化をはかるべきなのに，両港の業界はお互にマイナス志向の綱引きに始終している始末である。

少なくとも，港運業が総合物流業に脱皮していくためにはどうあるべきか，新規事業や周辺事業分野をどのように開拓していくべきか，また，どのようにしたら既存事業の生産性を高め得るかを検討した上で，あるべき運賃料金を設定していくべきではなからうか。

以 上

〔参考文献〕

1. 「経済白書」平成元年度版－経済企画庁編
2. 「90年代の流通ビジョン」－通産省編
3. 「新しい国際情勢のもとでの港湾運送事業の高動化対策」——港湾近代化促進協議会
4. 「各主要港湾の将来構想」—（各港湾管理者）
5. 「産業は変わる企業を変えよ」 佐藤公久著 時事通信社刊

世界都市機能集積と沿岸域管理の共生

木村武彦

(名古屋港管理組合)

目次

はじめに

1. 東京圏への世界都市機能の集積
2. 東京湾のウォーターフロント開発の論理
3. 沿岸域の開発と保全
4. 東京圏の都市臨海部開発と沿岸域管理の
共生 — むすびにかえて —

はじめに

昭和62年（1987年）6月に閣議決定された第四次全国総合開発計画（以下「四全総」という。）は「交流ネットワーク推進による多極分散型国土の形成」を基本政策として、その実現のために、①工業の分散、再配置政策の推進、②政府機関の移転、再配置等の検討、推進、③全国的文化、研究施設の東京外立地、④事務所立地の地方都市等への誘導の検討、⑤遷都問題の検討の五つの課題を提起している。ここに掲げた諸課題は、「東京問題」を念頭に置いたもので、従来の全国総合開発計画で考えられていた大都市圏と地方圏という視点が払拭されて、東京一極集中が四全総策定過程で大きな問題となったことを示している。

なかでも東京への世界都市機能集積は、新たな都市問題を誘発しており、

その解消への政策推進が東京湾の臨海部開発への負荷を増大させている。このような認識のもとに、この小論では、東京圏への世界都市機能の集積構造を検討し、その帰結として発生したオフィス需要の増大を契機とした東京湾のウオーターフロントの開発の現状を分析して、東京湾へ沿岸域管理の思想を導入した場合の開発と保全の問題を提起することによって、経済的視点からの資源配分の効率性が保全の視点からはその論理が貫徹されないことを実証し、今日の東京湾の開発と沿岸域管理システムの共生の可能性について考察を加えようとするものである。

1. 東京圏への世界都市機能の集積

三大都市圏への人口集中は昭和30年（1955年）代にはじまる高度経済成長期に四大工業地帯をベルト状に結ぶ鉄鋼、石油化学工業コンビナートの形成を核に、大都市圏の中核管理機能の集積を享受することによって、一大輸出基地化を図ったことは周知の事実である。この現象を捉えて、大阪市大の宮本憲一教授は、世界にも類例のない中核管理機能と現場機能という二つの機能を大都市圏にもったことが、大都市圏の集中集積に一層の拍車をかけたことを指摘した¹⁾。

この時期を経て、昭和46年（1971年）8月の金一ドル交換停止のドルショックに引き続き、昭和48年（1973年）10月の第四次中東戦争の勃発による第一次石油ショックにより、経済の安定成長路線への転換が図られた。この頃より大都市圏への人口流入は沈静化がみられたが、昭和56年（1981年）以降

表1 三大都市圏の転入超過数の内訳

	昭和50年	51年	52年	53年	54年	55年	56年	57年	58年	59年	60年	61年
東京圏	65.8	44.4	56.8	69.7	53.1	49.9	74.9	89.5	109.3	112.6	122.6	155.7
名古屋圏	△ 9.6	△ 11.8	△ 2.8	△ 3.4	△ 6.3	△ 2.0	△ 1.7	△ 1.9	△ 4.0	△ 2.3	6.9	11.0
関西圏	△ 35.2	△ 42.8	△ 44.9	△ 39.9	△ 40.9	△ 35.0	△ 27.7	△ 21.4	△ 12.8	△ 11.2	△ 18.9	△ 8.5
合計	21.1	△ 10.2	9.1	26.4	6.0	12.3	45.5	66.1	92.5	99.1	110.6	158.2

(単位:千人)

資料:総務庁統計局「住民基本台帳人口移動報告」

(出所) 図説、四全総

(注) 1.ここで三大都市圏とは、①東京圏……埼玉、千葉、東京、神奈川の1都3県

②名古屋圏……岐阜、愛知、三重の3県

③関西圏……京都、大阪、兵庫、奈良の2府2県をとっている。

2.圏別内訳は、3大都市圏間の移動を含む。

3.沖縄返還により、48年に段差がある。

増加の一途をたどり、特に東京圏では昭和61年（1986年）には155.6千人の転入超過を示し、関西圏が未だに転入減、名古屋圏が昭和60年（1985年）にようやく転入超過に転じたことを考えると、東京圏への人口の集中がいかに大きいものであったかを読み取ることができる（表1参照）。

このような人口集中が再び生じた東京圏の経済構造の変動指標をみていこう。都市機能の地域的配置状況（表2）によると対全国シェアが高いものは金融分野の手形交換高が昭和55年（1980年）に66.9%，在日外国銀行従業者数が昭和56年（1981年）に85.6%，外国企業事務所が昭和56年（1981年）に66.8%，情報サービス・調査・広告業従事者数が昭和56年（1981年）に55.9%，資本金10億円以上の企業の本社数が昭和55年（1980年）に59.4%と金融、国際、情報業務機能の東京集中が昭和55～56年（1980～1981年）を境に顕在化し、次第に集中化傾向が進んでいる状況が窺える。

このような東京一極集中現象の経済構造を他の資料により分析を加えよう。まず第一は、東京の国際金融センターとしての役割が浮上した事実である。

表2 都市機能の地域的配置状況

指 標	年次	対全国シェア(%)				指 標	年次	対全国シェア(%)						
		東京圏	関西圏	名古屋圏	地方圏			東京圏	関西圏	名古屋圏	地方圏			
人 口	1. 人口	45	23.0	14.8	8.3	53.9	9	卸売販売業	45	38.9	25.1	10.9	25.1	
		50	24.2	15.0	8.4	52.4	51		51	38.8	22.1	9.8	24.6	
		55	24.5	14.8	8.4	52.3	54		54	37.7	21.4	10.1	30.9	
		60	25.0	14.7	8.5	51.8	57		57	42.3	19.4	9.5	28.7	
金 融	2. 手形交換高	45	53.2	24.3	8.0	14.5	60	41.5	19.5	10.1	28.8			
		50	57.9	22.0	6.8	13.3	10. 資本金10億円以上の企業の本社数	45	59.5	22.1	5.8	12.6		
		55	66.9	17.3	5.8	10.0	50	58.4	20.1	5.4	16.1			
		60	78.8	11.5	3.6	6.0	55	59.4	19.1	5.5	16.0			
国 際	3. 全国銀行貸出残高	45	47.6	22.0	7.0	23.5	60	58.9	18.3	5.5	16.9			
		50	43.5	20.5	7.3	28.6	11. 学術研究機関従業者数	44	47.4	12.8	4.5	35.4		
		55	49.6	19.6	5.9	24.8	50	49.2	13.5	4.2	33.1			
		61	54.0	18.0	5.3	22.7	56	46.3	13.4	5.0	35.4			
情 報	4. 在日外国銀行従業者数	44	66.9	29.5	3.5	0.0	12. 大学学生数	45	50.6	20.4	6.7	22.3		
		50	76.3	19.5	2.5	1.7	50	48.2	20.9	7.1	23.8			
		56	85.6	12.8	1.0	0.6	55	45.0	20.1	7.2	27.7			
		57	58.1	19.2	4.8	18.0	61	43.7	19.5	7.3	29.5			
社 業 所	5. 外国企業事業所数	40	62.5	17.2	5.0	15.3	13. 工業出荷額	45	29.7	20.4	12.6	37.3		
		56	66.3	17.4	3.4	12.5	50	27.0	18.0	12.7	42.3			
		54	52.5	19.3	5.7	22.5	55	26.6	16.5	13.2	43.7			
		50	63.5	16.8	5.2	24.5	60	25.6	15.8	14.4	44.3			
サ ー ビ ス	6. 情報サービス・調査・広告業従事者数	56	55.9	16.3	5.0	22.7	14. 文化的職業従事者数(従業地ベース)	45	50.9	17.5	5.7	25.0		
		50	55.9	16.3	5.0	22.7	50	50.9	16.4	5.9	26.8			
		55	55.9	16.3	5.0	22.7	55	50.7	15.8	6.1	27.4			
		44	27.8	14.4	7.4	50.3								
	50	32.3	14.8	7.6	45.2									
	56	35.8	15.3	7.6	43.3									
	44	37.3	16.5	7.4	38.8									
	50	34.5	18.8	6.7	40.0									
	56	35.0	17.3	7.2	40.5									

(出所) 図説、四全総

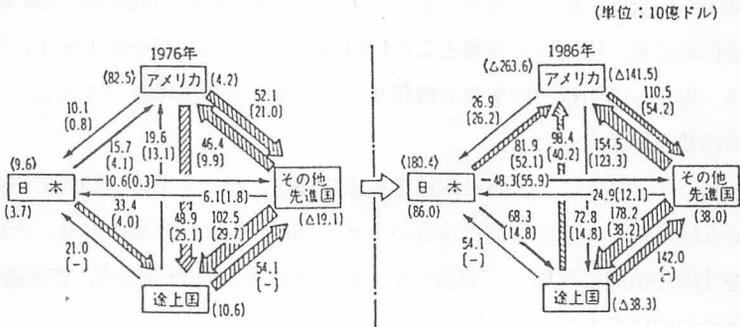
資料：総務庁「国勢調査」、事業所統計、通商産業省「工業統計」、商業統計、日本銀行「都道府県別経済統計」、国税庁「国税庁統計年報」、文部省「学校基本調査」より集計。

(注) 1. 手形交換高は歴年計、全国銀行貸出残高は各年3月末現在、大学学生数は各年5月1日現在の数値。

2. 工業出荷額の60年は速報値。

そこに至る経過を図1世界の貿易・資金フローによってみると、昭和51年（1976年）には、アメリカは日本を除く他の貿易相手国との間に貿易収支で黒字を出し、対外資産残高も黒字であったが、その後の10年間にすべての貿易相手国との間で貿易収支が悪化している。また、対外資産残高も大巾な赤字国に転落した。一方、日本やその他の先進国は貿易黒字の多くをアメリカに環流させている状況を読み取ることができる²⁾。

図1 世界の貿易・資金フロー



(備考) 1. IMF "Direction of Trade Statistics", 米商務省 "Survey of Current Business", OECD "Development Cooperation", 日本銀行「国際収支統計」により作成。
 2. 表中の計数は、各年の貿易取引額(F.O.B. 価格表示)を示す。また、表中の符号の意味は下記の通り。
 () : 各年の資金フロー額、(-)は不明。
 () : 各年の貿易収支
 < > : 各年末の対外純資産残高

(出所) 昭和63年度年次経済報告より

これまで検討したような貿易、資金の流れの変化は、東京を貿易における自動車、電気機械、石油などを中心にした実需取引市場とアメリカに環流させる資金供給市場としての機能を高める帰結を導いた。特に、東京に国際金融センターとしての機能を与える契機となったのは、昭和58年（1983年）11月にレーガン大統領訪日時に設置された日米円・ドル委員会の報告書（昭和59年（1984年）5月発表）に求めることができる。その中で当面の金融の国際化・自由化目標を①日本の金融・資本市場の自由化、②日本の金融・資本市場への参入等の改善、③ユーロ市場の拡大、④直接投資交流の促進の四

項目にしぼっている。この方向は「円を非居住者に積極的に利用させようとするものであり、ドルの基軸通貨としての役割を円に肩代りさせようとする意図が感じられる³⁾。」と指摘されているように、わが国の大口金利の自由化やユーロ円市場を開放するための東京オフショア市場の開設（昭和61年（1986年）12月）等の規制緩和が進行し、これと相前後して外国銀行や証券の東京ラッシュが進行した。この9割までが東京都心3区（千代田区、中央区、港区）に集中立地していることが国土庁の調査⁴⁾で判明した。

第二は円高に伴うわが国産業の構造変動が、アジアNIESとの水平分業や欧米への現地生産化を進め、その結果として東京に輸出入業務、決済業務、資金供給業務、信用保証業務とこれに付随する許認可業務を拡大深化させたため、東京への中核管理業務や情報サービス産業等の集中を引き起し、オフィス需要を拡大させた。

昭和55年（1980年）以降に本社を東京に移転させた企業の9割までが東京都心5区（都心3区に新宿、渋谷の2区を加えたもの）に集中させ、その理由を「国際情報の収集」、「官公庁からの情報収集」、「資金調達、資金運用」の3つの理由をあげている⁵⁾。

第三は、これまで考えられなかった都市開発ないし再開発が新しいビジネス・チャンスとして抬頭したことである。昭和61年（1986年）3月に発足した第二次臨時行政調査会は社会資本の整備や土地政策に対する規制緩和を打出すと共に民活導入施策展開の契機となった。わが国では昭和43年（1968年）5月に自民党都市政策調査会がまとめた「都市政策大綱」の中で民間デベロッパーといわれる巨大開発資本による大都市空間の開発ないし再開発をすすめるために、従来大都市自治体もっていた権限を国に吸い上げることを提唱していた⁶⁾。

当時は都市政策も制度的に成熟しておらず、民間デベロッパーといわれる都市開発資本も、自らの論理と利潤動機で都市開発を推進することは不可能であった。これを可能にしたのは、今日の大都市開発における規制緩和や民活導入であった。この潮流は、イギリスのサッチャリズムやアメリカのレーガノミックスに代表されるような新保守主義の延長線上に理論化されたもの

であった。

これまでの検討の帰結として、東京一極集中は、単に国内経済構造変動によって生じたものでなく、世界経済の構造変動や多国籍企業の動向に大きく影響されて世界都市機能の集積をみるようになったことが窺われる。

2. 東京湾のウォーターフロント開発の論理

前節に掲げた東京圏一極集中化の要因が中枢管理機能の経済的集中化構造の分析だとすれば、先に指摘したように高度成長期に現場機能として臨海部に集積した素材型産業動向についても検討を行い、この二つの機能の構造分析を集約することによって一貫して流れる東京湾のウォーターフロントの開発論理をみていきたい。

まず、東京湾の埋立面積の推移（表3）からみていこう。昭和56年（1981年）3月までに事業実施中のものを含めて2万6千456 haとなっており、そのうち高度成長期以降のものが2万2千726 haと実に88%に達している。その利用状況も昭和35～39年（1960～64年）にはほぼ85%が工業用地として使われていたが、第一次石油ショック以降の昭和50～54年（1975～79年）には

表3 東京湾埋立地の面積

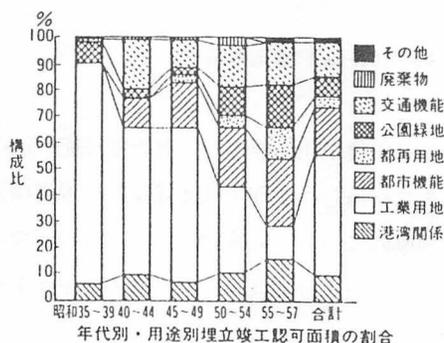
単位：ha

区 域 時代区分	東京都	神 奈 川 県				千葉県	東京湾 (計)
		川崎市	横浜市	横須賀市	小 計		
江戸時代	210						210
明治時代	75		240		240		315
大正時代	157	186	528	185	899		1,056
昭和1～10年	460	174	144	101	419		879
昭和11～20年	102	270	349	101	720	180	1,002
昭和21～30年	51	23	15	-	38	179	268
昭和31～35年	305	264	119	27	410	54	769
昭和36～40年	75	861	522	27	1,410	3,051	4,536
昭和41～45年	844	139	502	110	751	1,949	3,544
昭和46～50年	1,137	241	671	110	1,022	3,861	6,020
昭和51～56年3月	509	309	382	1	692	2,347	3,548
小 計	3,925	2,467	3,472	662	6,601	11,621	22,149
事 業 中	3,174	206	136	34	356	759	4,309
合 計	7,099	2,673	3,608	696	6,957	12,380	26,456

(出所) 国土庁大都市圏整備局資料による。

工業用地利用は35%前後に減り、その後も減少傾向にある。工業用地利用に代って増加したのは都市用地，都市再開発用地，公園緑地用地及び交通機能用地である（図2）。

図 2 東京湾における埋立竣工状況



（出所）国土庁大都市圏整備局資料による。

周知のように湾岸域の素材型重化学工業コンビナートの主要産業の供給能力は、石油精製が昭和54年（1979年）のピーク時に207万4000バレル（全国比35%），電力供給能力は昭和50年（1975年）のピーク時で1869万4000kw（全国比17%），ガス生産量は、昭和58年（1983年）実績33万7310億 Kcal/m²（全国比約40%）といったような基礎素材やエネルギーの供給・生産基地として日本経済の重化学工業化の骨格として高度成長を支えてきた。その反面、東京湾がもっていた豊かな漁場としての機能，多様な環境保全機能あるいは都市住民にとっての自然とのふれあいを通じてのレクリエーション機能等を大中に減少させて，多面的複合公共空間としての東京湾を極端な一面的利用形態に収斂させていった過程とみることができる。⁷⁾

こういった一面的な湾岸利用形態に終止符を打ったのは，第一次石油ショックであった。エネルギー消費構造の転換に加えて，重厚長大型産業の不振は臨海型の素材型産業を構造不況業種へと導いた。鉄鋼，造船，石油精製及び石油化学等の構造不況産業はそれぞれリストラクチャリングに合せて東京湾岸域の生産能力の減退（日本鋼管の高炉一基を平成元年度休止，ゼネラル

石油、アジア石油、日本石油精製の川崎、横浜地区の常圧蒸留装置の廃棄等)あるいは事業部門の転換(石川島播磨重工業の根岸地区における造船部門から陸上部門への転換、三菱重工業の本牧、金沢地区における造船部門から陸上部門への転換等)、または需要縮少に伴う設備を廃棄し新規付加価値の高い部門への進出(日本石油化学のエチレンプラントの縮少廃棄過程において川崎事業所にスクワランやオレフィン系可塑性樹脂のプラントに進出)等構造転換を図った⁸⁾。

これに引続く昭和60年(1985年)9月のプラザ合意以降の円高の下では、一部工場の海外進出と産業のソフト化、サービス化に合せて工場跡地への研究開発機能の集約化がみられ、少量多品種生産に合致した生産体制として本社、研究開発拠点と生産拠点を近いところに立地させる方向に向いつつある。その意味から基礎研究は筑波、応用・開発研究は京浜地域と地域特性を生かした配置を目指している⁹⁾。

前節の中核管理機能とこれまで検討してきた現場機能のリストラクチャリングの経過の中で両機能を東京圏(あるいは東京湾岸域)へ集中拡大させた経済構造の論理を通してウォーターフロント開発の論理を整理しておこう。

まず第一は、高度成長期を通じて、東京湾の海面、湾岸域を問わず重化学工業の一面的利用に特化したため、それ以前の漁場としての機能、環境保全機能あるいはレクリエーション機能等の多面的複合公共空間としての利用が犠牲となり、その帰結として経済的機能中心の合理化過程の中で公害等の社会的損失を含む外部不経済が発生した¹⁰⁾。第二は世界都市機能を中心にした中核管理機能の集積過程でオフィススペースの絶対的不足から臨海部副都市を開発して、昭和40年代の後半からはじまった市民運動の高揚の中で多様な環境機能の再生要求や臨海部での親水性回復要求、特に水辺へのアクセス権の主張が強く出されるようになったため、大都市自治体も都心部への集中圧力を分散し、親水性をもつ居住空間やレクリエーション機能、あるいは国際交流機能をもつビジネス空間の創出を図ろうとするものである。第三は、物流革新によるコンテナ埠頭の沖合展開によって、旧来の港湾施設が陳腐化し、一部には施設の遊休化にともなって地域の荒廃もとりざたされたことから、

都市と一体となったウォーターフロント開発が考えられるようになった。欧米でのウォーターフロント開発は、昭和30年代の中葉（1960年代）からはじまっており、港が都心部に位置していたところから、インナシティー問題（人口の減少、老齢化、経済活動の停滞から生じる地価の下落）の解決策としてインナーハーバーの開発が早くから紹介されていた。しかしながら、わが国において現実味を帯びはじめたのは最近5年間位である。欧米での「ウォーターフロントの開発は親水空間のアメニティや歴史的環境、港町の本来有する賑いなどを再生し、市民に開放されたウォーターフロントとしようという意図があった¹¹⁾。」と指摘されているが、わが国の港湾再開発との差異については次節以降に譲りたい。第四は世界的経済構造変化の中でのわが国産業のリストラクチャリング過程で、臨海部に遊休地を生じるようになった。その活用策と併せてわが国経済の対外不均衡是正と内需拡大策の一貫として東京湾岸域の開発構想が公共、民間双方から提出されている。

これまでに展開された論理は第二に掲げた市民側の主張を除いて、いずれも支配的生産力である重化学工業資本と国の政策的主張である。いうなれば高度成長の延長線上に東京湾のウォーターフロントを開発しようという意図であった。次節で沿岸域の開発と保全を考える過程で欧米と比較しつつ検討してみたい。

3. 沿岸域の開発と保全

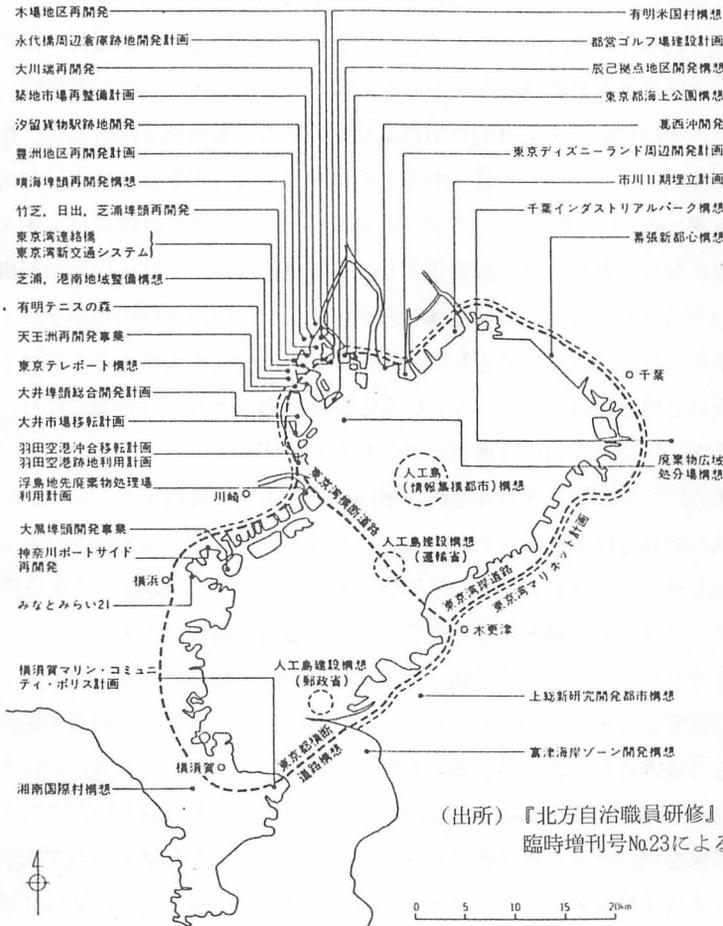
ここで沿岸域について検討するのは、東京湾のウォーターフロントの開発が将来沿岸域であり、これを現在の法体系で秩序ある開発と保全を整えるには、あまりにも貧弱な状況にあるからである。

現在ある東京湾岸域の主な開発計画・構想（図3参照）は、図におとしたものだけでも40弱あり、ほぼ湾全域に配置されている。これが前節で検討したような資本の論理で開発に移されるなら、高度成長期の臨海部重化学工業コンビナート開発と同様の、あるいはそれ以上の外部不経済を発生させるだろうと既に指摘した。とりわけそれぞれのプロジェクトが統一的な調整機関

のスクリーンを通して配置されたものでなく、競争的な開発行政や大都市自治体の開発エゴといいかねないような都市・経済政策の遂行によって計画・構想されたものであり、資源の効率配分の視点は貫かれるものの、自然と人間との調和は制約される。

このような経済的合理性の追求を基礎に高度成長期の港湾問題や都市問題への対応として、国民経済の再生産過程に、港湾機能や都市機能をいかに合理的に再編成させるかを政策的な焦点としたために、人間と「人間生活」を

図3 東京湾岸部地域の主な開発計画・構想



含めた「近代化」の理念を基礎にした文化論的（人間社会の合目的性を含む）概念が背後に押しやられて今日に至っていることが指摘されている¹²⁾。このような状況をつくりだしたのもわが国資本主義社会の未成熟さに由来するものである以上、今日の成熟状況の到来の中で、なおざりにされた「近代化」理念復活を考えなければならない。

さて、沿岸域概念がわが国の政策論議の中に登場したのは第三次全国総合開発計画（以下「三全総」という。）においてであった。三全総では「海岸線を挟む陸域と海域を沿岸陸海域（沿岸域）として一体的にとらえ、その保全と開発の方向」を示すことによって「総合的な環境整備」を目指したところにそれなりの意義を見出すことができる。引き続き四全総では「沿岸域と環境の保全と安全の確保を図るとともに、多面的利用可能性を積極的に引き出し、その総合的・広域的利用により魅力ある地域振興を図るため、地方公共団体が主体となり、地域計画等と整合を図りつつ沿岸域の総合的利用計画を策定する。」と唱えているが、沿岸域をめぐる法体系は図4に示すように複雑になっており、地域振興策として地方自治体が沿岸域の総合的利用計画をつくろうとしても、各自治体間の調整を行い、国の機関の権限を利用計画の中に入れて、湾域全体としての統一的な利用計画を策定することは不可能に近いと思われる。どちらかという開発に力点が置かれた型になり、湾域の多面的複合空間利用は後退せざるをえない¹³⁾。

然らば、沿岸域管理の先進国、米国はどのような経過をたどって、閉鎖性湾域の開発と保全をすすめているのだろうか。世界で一番先進的であるといわれるサンフランシスコ湾の沿岸域管理システム¹⁴⁾を概観して東京湾ウォーターフロント開発と保全の政策形成への示唆を得ることとしたい。

「サンフランシスコ湾計画」の策定は、1959年12月に「サンフランシスコ湾の開発と将来・1960—2020年」という報告書がアメリカ商務省地域開発局から公表されたことに始まる。この中で、サンフランシスコ湾岸域は大幅な埋立のために、湾中央部の水深の深い所が河川状にしか残らないだろうという未来像を画いた。これに衝撃を受けた地域住民は、カリフォルニア大学バークレイ校学長夫人キャサニン・ケール（Catherine Kerr）を中心に1960年

を受けてメル・スコット (Mel Scott) は「サンフランシスコ湾の将来」という出版物を1963年9月に公開した。この中で湾全体の総合計画のないまま、市・郡当局と開発業者が埋立を行うことは、究極的に湾を破壊させることになる」と指摘し、湾を救うためには、湾を一体のものとした総合計画の策定とその実施を保証するための単一行政機関の設置を提案した。

この間にSSFBAは「湾を救え」という運動を展開し、併せて「湾計画の策定と管理機関創設」を運動の柱にした。1965年マクアティア・ペトリス法 (McAteer - Petris Act) が成立、3年間の時限立法で「湾計画」を策定する機関としてサンフランシスコ湾保全・開発委員会 (San Francisco Bay Conservation and Development Commission: BCDC) を設定して、その間の埋立の許認可権を与えた。1968年には「湾計画」の策定作業が完了したが引続きこれに法的効力を付与し、実施する機関としてのBCDCの恒久化を図るために法案成立に向けてSSFBAを中心とした市民運動の支援を基礎にしなければならなかった。その結果、1969年8月に「湾計画とBCDCの恒久化」が法的な効力をもつに到った。BCDCの許認可活動の基礎には、沿岸域の一体的・有機的関連性の認識のもとに得がたき資産と考えていること、パブリック・アクセス (Public Access) の保証、沿岸域に対する関連性 (Coastal Relatedness) を優先権の基準と考えること、埋立の原則禁止 (Mitigationの要求) を理念とした自然の人間生活の調和がある。これを確固とした沿岸域管理システムとして構築した成果は市民運動に支えられているだけに、カルフォルニア沿岸域法 (1976年成立) の制定過程に生かされ、併せて沿岸資源保全債法 (1976年) の成立をみている。¹⁵⁾

4. 東京圏の都市臨海部開発と沿岸域管理の共生—むすびにかえて—

第1, 2節で指摘済であるが、東京圏の各都市、なかでも東京は世界的都市機能の集積もあって、都心集中圧力にあえいでおり、その分散の意味も含めて臨海部への副都心計画を推進している。また、横浜のみならず未来21計画あるいは千葉の幕張都市計画等いずれの大都市自治体も湾岸域に利用の負荷を

かけつつある。湾域全体としても、東京湾横断道路、広域廃棄物処分場構想あるいは人工島計画が打上げられており、湾岸域のスプロール化開発現象を呈しつつある。

然るに、前節でみてきたようなサンフランシスコ湾岸域管理システムの事例もあり、都市と沿岸域管理の共生が図られている状況を考える時、自ずとその方向が明示されている。

一つは湾岸域の管理計画を策定することであり、他の一つは湾全体の統一的管理主体を設置することである。かつて私は、広域的行政につながる湾全域の統一的管理主体設置には資本の論理の貫徹につながるものとして疑問を呈してきた¹⁶⁾。しかしながら、市民参加を前提にして、湾の乱開発を規制し、自然環境や生体系を保全し、かつ水産資源や干潟を保護し、海上交通の安全や災害防止を実施することができる統一的管理主体なくしては、多面的複合空間利用は不可能であると考えようになってきた。

特に沿岸域管理の思想が、昭和47年(1972年)の国連人間環境会議(U.N. Conference on the Humam Environment)の「人間環境宣言」(Declaration on the Human Enviroment)の流れを組むものであり、海洋が廃棄物を吸収し、これを無害化する能力と天然資源を再生産する能力は無限なものでないという考え方を前提にして、地球環境の不可逆的破壊の防止のために自然的環境の協調した秩序ある開発を目指したものである以上¹⁷⁾、各行政庁の管轄権の問題とか、各自自治体の開発エゴとか、あるいは各資本の論理の展開とかいった下位事象にとらわれているべきではないと考えている。東京湾の統一的管理主体の提唱は多数文献¹⁸⁾がでており細部についての検討は次の課題としたい。ここでは、東京湾岸域の都市による臨海部開発と沿岸域管理の共生の理念を中心に整理を試みたものである。

注1) 宮本憲一著『都市経済論』(筑摩書房, 1980年) p. 216 参照。

2) 経済企画庁『昭和63年度年次経済報告』第2章第1節1 参照。

3) 武見浩充稿「東京金融市場はどこまで国際化したか」(毎日新聞社『エコノミスト1988年5月24日号』p. 71。なお金融の国際化, 自由化についてはこの論文

に負うところが多大である。

- 4) 国土庁『都心の地価問題検討委員会報告書』（1986年3月）参照。
- 5) 同上参照。
- 6) 木村武彦稿「都市・経済政策上の港湾活性化の理念」（港湾経済研究 No.23, 1985年）p. 78参照。
- 7) 寺西俊一稿「湾岸開発の動きはこれでよいのか」（田尻宗昭編『提言東京湾の保全と再生』日本評論社, 1988年）pp.19～20参照
- 8) 佐藤正之著『京浜メガテクノポリスの形式－東京圏－極集中のメカニズム』（日本評論社, 1988年）pp. 117～120 参照。
- 9) 同上 pp. 172～173 参照。
- 10) 木村武彦稿「地域開発政策と大都市港湾の計画上の課題」（港湾経済研究No.19 1981年）pp. 61～65。
- 11) 川端直志稿「東京湾ウォーターフロント再生のために－ウォーターフロント開発, 計画論の日米比較－」（公害研究 Vol. 17, No. 2, 岩波書店, 1987年10月）p. 35.
- 12) 北見俊郎稿「「港湾活性化と都市再開発」への基本的考察」（港湾経済研究No. 23, 1985年）pp. 90～92参照。
- 13) 1978年に制定された「瀬戸内海環境保全特別措置法」に基づいて瀬戸内海の水質保全, 自然景観の保全等に関して「瀬戸内海環境保全基本計画」が1978年5月1日に策定されたが, 法的拘束力をもっていないためガイドラインにすぎない。実施責任は関係府県に委ねられているが, 水質, 自然景観いずれにも規則権限を有していない以上, 十分な管理目的を達成することは不可能である。特に埋立等については関係府県, 市町村, 開発業者の開発エゴを調整することができず, ザル法の典型といわれている。
東京湾岸域のように法もない段階での湾沿岸域の統一した計画はなおさら不可能に近いといえるだろう。
- 14) San Francisco Bay Conservation and Development Commission
“San Francisco Bay Plan” July, 1979 (矢々崎豊隆訳「湾計画」第2版 1984年), 鷺見一夫著『東京湾の「沿岸管理」構想－他海域での事例研究を通

じて一』1987年、田尻宗昭編『提言東京湾の保全と再生』日本評論社、1988年都市環境研究会著『都市とウォーターフロントー沿岸域の管理・計画』都市文化社、1988年、香川正俊稿「沿岸域の利用と保全ー理論と実際」(日本沿岸域会議論文集No.1、1989年3月)及び松岡俊二稿「アメリカのウォーターフロン

表4 サンフランシスコ湾保全開発委員会(BCDC)、カリフォルニア沿岸委員会(CCC)、コースタル・コンサーバンシイ(SCC)の概要

	San Francisco Bay Conservation and Development Commission (BCDC)	California Coastal Commission (CCC)	California State Coastal Conservancy (SCC)
根拠法	1965年マクアティア・ペトリス法 1969年同修正法により常設機関となる。	1972年沿岸保全法(Proposition 20) 1976年沿岸法により常設機関となる。	沿岸資源保全法, 1976, 1980, 1984年
設立経過	サンフランシスコ湾の埋立てを憂慮するカリフォルニア大学パークレイ校学長夫人キャサリン・ケールらによる「サンフランシスコ湾を救え」市民連合(SSFBA)」(1961年結成)等の活動を受けて設立される。	カリフォルニア沿岸域同盟(1971年結成)がサンフランシスコ湾の成功をカリフォルニア沿岸域全体に拡大することを目的として提起した市民発議(Proposition 20)によって設立される。	沿岸保全委員会の許認可の経験から、規制手法の限界を学んだ議会によって設立される。
目的	・サンフランシスコ湾計画の策定およびサンフランシスコ湾岸域での開発の許認可。	・カリフォルニア沿岸計画の策定および沿岸域での開発の許認可。 ・1976年以降は地方沿岸計画の策定の援助および地方政府の許認可に対する意義申し立ての審査。	・BCDCやCCCの許認可に対して反対があり当事者間の合意が困難なとき解決案の策定を援助する。 ・その他、沿岸計画の目標に有効な活動の援助。
管轄区域	・サンフランシスコ湾岸および海面。 ・沿岸線延長 約274マイル。 ・陸域規制区域: 平均高潮線から100フィート。	・サンフランシスコ湾を除くカリフォルニア沿岸域。 ・沿岸線延長・約1,072マイル。 ・陸域規制区域: 平均高潮線から1,000ヤード。	・サンフランシスコ湾を含むカリフォルニア沿岸域。 ・対象となるのは原則として1975年沿岸計画が認知した区域~5マイルまでの区域)。ただし規制機関ではないので柔軟性がある。
上位計画	1969年サンフランシスコ湾計画(その後改訂されている)	1975年カリフォルニア沿岸計画	1969年サンフランシスコ湾計画および1975年カリフォルニア沿岸計画
委員会構成	連邦政府2名, 州政府5名 郡9名, 市4名 民間7名(うち, 知事の任命5名, 残りは下院議長, 上院規制委員会の任命) 合計27名	知事の任命4名(うち2名は地域利害を代表) 上院の任命4名 下院の任命4名 合計12名 他に下院機関として6つの地域委員会がある。	資源長官 財務局長 沿岸委員会委員長 その他4名(うち知事の任命2名, 残りは上院臨時議長, 下院議長の任命) 合計7名

(出所) 都市環境研究会著『都市とウォーターフロント』都市文化社, 1988年。

- ト開発と沿岸域管理」(公害研究Vol.17, No.2, 岩波書店, 1987年10月)を参照してカリフォルニア州の沿岸域管理システム形成の理念を捉えることを試みる。
- 15) B C D Cの他にカリフォルニア沿岸委員会とコースタル・コンサーバンシィの活動がカリフォルニア州の沿岸域の管理システムに定着しているが、各機関の概要は表4のとおりである。
 - 16) 木村武彦稿「地域開発政策と大都市港湾の計画上の課題」(港湾経済研究No.19 1989年) p. 64を参照されたい。
 - 17) 鷺見一夫稿「沿岸管理—『サンフランシスコ湾計画』の検討」(横浜市立大学総合研究No.3, 1985年) p. 1 及び関智文「東京湾保全法案要綱の趣旨」(田尻宗昭編『提言東京湾の保全と再生』日本評論社, 1988年) pp. 265 ~ 266 参照。
 - 18) 14) の文献の他に最近横浜市立大助教授鷺見一夫氏が精力的に業績を残している。

港湾の計画とその地域的課題

千須和 富士夫

(広島商船高等専門学校)

目 次

1. 焦点となる「計画目標」
2. 「計画目標」の要素
3. 「計画目標」の選択主体と実現主体
4. 計画のシステム

1. 焦点となる「計画目標」

港湾をつくるのはなぜなのか。極く当たり前の疑問に答えるとするならば、港湾の機能をわたくしたちは思い浮かべ、貨物の流通を図るとか、都市再整備のための空間的戦略拠点だとか、種々の理由を挙げることになるであろう。港湾の整備計画を立案するに当たっても、同様にその目的はなにか、その目的を達成するに足る計画の目標はなにかは、常に所与の課題としてある。計画担当者にとって、目標が明確であれば、整備の手段は決まったのも同然と考えられており、むしろ計画目標が曖昧であることによって、期待された効果が生じないとか、なんのために整備をしたのかわからないという事態を迎えがちである。遊休化する期間が長いとか、予定の船舶の入出港がないとか、企業誘致が思うに任せないとか、目的通りに使えなくて、施設利用の目的変更を行わなければならないとか、当惑する事態は様ざまである。

1988(昭和63)年に、日本港湾経済学会の全国大会が旭川で開かれた際、大会シンポジウムにおける共通論題報告者の一人であった私に提起された会員からの質疑の一つに、「港湾の計画目標」はなんであるか、どのように考

えていくべきかというのがあった。

この問題提起は、言葉の上では従来からの港湾計画論の定義にのっとって答えが出せそうであったが、実はいくつもの隠れたステップが含まれるものであった。当然、私自身にも即答しえたのは、港湾管理者は責任を負う地域住民のシビル・ミニマムであろうというにすぎなかったのである。それ以来この問題の分析方法が頭の中から離れなくなった。

問題点を私なりに分解してみると、およそ次のようになる。

- ①港湾は多機能をもつ。したがって機能に応じた効用と効果をもつべきである。
- ②港湾の機能的連関性は、港湾管理者の依拠する行政地域を越えることがある。
- ③港湾の機能は民間企業の参加なしには発揮されない。
- ④港湾の費用の負担はだれに頼るべきなのか、明解ではない。
- ⑤企業経営責任のような明確で有期の責任主体がない。

などである。これらの項目をさらに詳細に検討してみるならば、次のようになる。

港湾の諸機能とその効用、効果とは、港湾そのものは空間的なひろがりをもつ物的施設であることを基盤として発揮する物流、商取引、生産、交通、観光レジャー、都市整備、軍事等々へ諸機能をもちうるが、その諸機能のすべてを受け持つのか部分を受け持つのか、あるいは対象地域を限定の仕方いかんによって、効用は限定され、したがって期待される効果も効用に従属されてくるものであるということである。

開発型港湾では、工業生産とかレジャーとかを中軸に提出しながらも、農林水産部門の産業も包含するような総合的な諸機能を期待するようになる。

当該港湾立地の地域全体に影響をもたらすような効用と効果を期待し、計画目標にそれらをうたわざるを得ない。広大な私有地を買収して整備を最初から行わなければならないような場合には、特に目標は総合性を強調するようになる。

そうなると、地域開発の目標はなんであり、港湾はその目標達成にどのよ

うな役割を果たすべきかという手段の地位に位置づけられてくる。開発目標が先行し、港湾は地域社会の経済構造の変革の物質的担い手、いわゆる社会資本としての任務を与えられる。その限りでは、開発目標や地域変革の目的意識に誤まりがない限り、港湾の計画論としては、開発目標に対応する性格であるかどうか、過剰か過小かの吟味に耐えればよいわけである。港湾の投資効果が建設段階で現われるものを除けば、運用効果が予期された通りであるかどうか問われるにすぎない。

既成型港湾における改築、再整備の問題は既存ストックのリストラクチャリングであり、機能向上や再活性化である。衰退を余儀なくされている港湾にあっては、こうした再活性化に係わる追加投資が、投資負担者である地域社会、わが国では当然港湾管理者の依拠する地方自治体の住民の同意の下に行われるならば、目的についても同意があったとみなしうるものである。この港湾の効用における論点は、いかなる効用を持たせるのか。その選択はどのように行うのかにあると思われる。一方、整備目標に適合する港湾計画は、直接目標達成に結びつく機能と資本集積や都市機能の発展と人口集積に対処するためのアローアンスをどのように織込むかという課題がある。

開発型港湾及び既成型港湾のいずれにも共通な計画上の問題点は、効用に効果が見合うようになったのか、そこに誤差を生じたとすれば、なにによったのか、その誤差処理にどんな手を打つかということであろう。誤差あるいは誤差処理には原因が計画者自身の計画技術上の責任もあり、客観情勢の変化もあり、目的そのものの誤まりもあり、対処方法は原因の明確化なしには決まらない。

第2の港湾の機能的連関性の空間的一経済機能的広域化の問題にあっては、港湾の整備計画の当事者である港湾管理者としての地方自治体と、地域産業連関分析などによって検証する関係地方自治体との任務分担のありかたがある。具体的には港湾整備主体の地方自治体と港湾利用の企業体や住民を抱える地方自治体との間で、なんらかの関係を樹立すべきであるか否かという問題である。港湾整備主体の地方自治体が利用者地方自治体を包括する上位の地方自治体、すなわち県レベルで吸収されるならば、県の総合計画の中で

港湾は取扱われるであろうが、他県に跨がり、あるいは吸引力大なる港湾である場合の関係は、物的な交通ネットワークの整備はいうまでもないが、サービス提供側とサービス享受側との相互のネットワーク化、いわゆるヒンターランド連結の経済的活動の支援が必要となる。

さらに加えるならば、サービス享受側の地方自治体並びに同地域に立地する企業の立地上の優遇に対し、単に港湾利用費用の直接負担のみでよいのかという問題が残る。念のためにいいそえば、法制度的な制約については、当面は無関心であって、ひたすら経済的合理性と可能性を仮想して推論を重ねるのみである。法制度上に矛盾があれば、その改変の妥当性を次の段階で検討すれば足りるからである。

第3の問題は、港湾機能の発揮のためには民間企業の参加は不可欠であるという必須要件の充足である。

物的施設であり、社会資本である港湾は、ハード面は専ら機能保持の基盤であって、実際には利用者である民間企業の存在とその拡大を抜きにしては、本来的に機能を発揮し得ないものである。利用者は周知のように基本的には荷主・旅客であり、船社である。港湾における諸労務の提供者は、港湾諸施設の直接の利用を行ない、港湾諸施設の諸機能の提供者として現われる。しかし経済的な範疇からいえば、交通用役の生産者であり、交通用役の販売者であり、時には交通用役生産の補助者である。機能面からいえば港湾の主導権は基本的な利用者の側にある。

しかし主導権を握るといっても、それは機能面の効用の享受の主体という意味である。港湾の統一性と機能の総合性を維持する管理運営面からの主導権は、やはり港湾管理者にある。統治権の分権化・多元化により、管理運営になお一元性を欠くとはいえ、主導権は港湾管理者にある。したがって港湾管理者の基本的な利用者に係わる積極的な関係は、ポート・セールスとして実現されていかなければならず、サービス提供への責任は、港湾管理者にサービス販売者の問題として登場せざるをえないのである。

第4の問題としては、港湾費用の負担が国及び地方自治体の基本財源によって賄われ、受益者はその利用に応じた割合で、費用を負担するとはいいな

がら、受益者を狭義に留めておくならば、港湾工事費等に限定されかねない。港湾の利用者は、施設使用料の負担もさることながら、港湾を通過するという理由による費用負担原則を考える問題があると思われる。すなわち有料道路を通行する自動車車両になぞらえられる船舶の場合の入港料、トン税があるが、基本的な利用者としての荷主、すなわち具体的には通適貨物、それに旅客に対する費用負担の原則をも考慮して計画を立案するならば、港湾の提供するサービスの内容、提供方式にも配慮がなされるようになるのではないかとと思われるのである。港湾管理者がサービスの実際から離れて、ハードのみに関心を持たざるをえないという現実の矛盾した立場は、ハードそのものの使用効率への関心、すなわち効用の評価にも制約をもたらし、したがって効果の評価も制限されてくるということになる。つまり投資収益バランスに関心を向けることが必要になるであろう。

計画の目標をどこにおくかという設問は、こうして港湾経済学の領域に、限りなく深刻な課題の波紋を拡げて行くように思われるのである。

2. 「計画目標」の要素

個人の願望が社会システムを生み出すことはよくあることである。「飛翔願望」など、絶対権力者は命令でもって実現への道をたどることもでき、またその願望の故に身を減している。しかし権力を持たず、あるいは権限のレベルの低い地位にいる個人にとっては、組織の同意の下に、実現への道を歩まねばならない。しかるにこの願望というものは計画立案にとっては、重要な動機の一つとなっているのである。また世論は不確実ではあるが、動機の一つとなる。人びとの願望や嘆きなどがヒントになって、計画構想を打ち立てることにもなる。当然ながら事態の観察（調査）が前提とはなってくる。それにもまして大切なのは、宇宙開発で活躍したH・チェストナットもいっているように、計画立案の基礎には、計画の必要性和価値を確信している人間の存在が絶対に必要であるということである。⁽¹⁾

(2)

最も人間的な動機 — それは「千年来の貧困からの解放」というような社

会改革を地域開発の目的とするように、形式は願望であり、素朴な論理と情熱であっても、計画の火種となるのである。

次に周囲の呼びと、特に利害関係をもち、その計画採択に権限をもつ一地方自治体の選挙民、選良としての地方議会議員、発案のイニシヤチブを有する首長及びその補助者層、具体化に当たっての専門職集団、港湾管理者内の計画立案採否の権限を有する管理者層等々一を説得するだけの勇気と客観性をもち、かつ力強いリーダー的な存在が必要となる。

構想が形づくられる段階で、立案者に確信を抱かせるものは、次のような場合が起こらないという見通しである。

①結果もしくは過程が特定利益集団に帰属するに過ぎない場合、公共投資を奨励しても利用者が少なく、または閉鎖的な施設、運用効率の悪い施設が生じる場合。

②利益集団間で反目を起こす原因となり、解決に時間を要する場合。

③少数者の利害でも解決に時間を要する場合。ただし実現の見込み時間(期間)を考慮したならば、解決時間が相対的に小さい場合には忍容できるであろう。

④組織内調整、あるいは組織間調整のため利益分配が行われて費用が過大となり、実施時間が大きくなり、遊休時間が大きくなるなど、本来の計画価値を失った原案になった場合。

以上のような場合には確信をもつわけにはいかない。そのような計画案は実現の可能性があっても、満足すべき結果は期待できないから、廃棄すべきであろう。チェストナットの所説も、これらをあげている。

にもかかわらず、多くの場合、調整案が主観的には原案として妥当ではないと承知しながら、採択されて行くのが現実の姿となっていくと思われる。その結果が、計画に対する不信や悲観を生み出しているのではないだろうか。

港湾の計画価値には、国家威信をかけるもの、国防上の戦略的意義をもちうるものがないとはいえないが、軍港そのものの計画論を主題にしているわけではないので、除外し、発案者の首長の売名面子にこだわったり、個人の願望に発したまま、構想自体が恣意的、独善的である限り、計画論に確信

を寄せる者は現われないであろう。

そこで確信を得るに至る過程においては、利害の錯綜する現実の社会が存在するわけであるから、極めて階級的判断を伴うことになる。直接の利用者だけをとっても資本と労働の関係がその内部にあり、また港湾背後の地域社会にあっても、資本と労働の関係は定立している。また持つもの、持たざるものの対立がある。人間存在としては、独立した個人個人であっても、その実態は労働か資本かのいずれかに属する階級的に分裂した存在であるという実態がある。

動機が超階級的なロマンの形をとって展開される計画内容は、公共投資であり、私的資本の投資である以上、利益の帰属は、資本志向になることは避けられない。なぜなら先にも述べたように、私的資本としての企業の参加なくしては、港湾の機能が発揮できないからである。もしすべてのサービスを公的資本で供給するということになれば、資本主義経済の存立しにくい私有財産制自体を否認する方向に歩み出すことを意味しよう。

さて問題は利害が錯綜する舞台において、計画案について広く承認をうけるためには、計画自体の価値に共通の認識が必要となる。計画の価値とは、港湾施設計画がもたらす能力仕様でもなければ、年間貨物取扱量や入港船舶数などでもない。判断する側にとっての具体的な基準の明示でなければならない。それは港湾計画が手段であって、目的が別々にあるような、例えば、その地域の雇用の創出、生活水準の向上率、個人所得の向上率（もしくは実額の伸び）というような具体的なものとならざるをえない。

施設計画は、目標達成の手段であるから、計画価値はその予想される影響であり、経済的インパクトである。経済効果は多面であり、影響範囲も広範となり、多元的な利害に対応する多元的な評価基準を提供しうるのである。

フィジビリ・スタディにおいても、判定基準は具体的であることが必要とされる所故である。

経済効果には、当然プラス効果とマイナス効果がある。積極的な意味をもち、本来期待される開発効果というべきものがプラス効果であり、これに対し、想定しかつ予測しきれないマイナス効果、環境汚染、交通公害に伴う保

全投資の必要性の発生とか、立地予定企業の雇用量圧縮あるいは現地被用者の能力不適合とか、内陸への通過性向の高い貨物の取扱いで地元メリットが生じないなど、こうした面の効果に係わる計画の代替性を求めておくことは、計画への信頼性の保障となる。

計画の価値について、地域住民が承諾を与えるかどうかは、計画に対する納得・支援の岐路である。評価判定の基準が具体的であればあるほど評価はしやすいのである。

貨物量の伸びが何%予想されるから、しかじかの施設整備が必要というのが、伝統的な港湾計画の理論であった。地域住民と港湾計画がかい離するのは、計画担当者が専門職であり、計画が専門技術であるというだけの理由であったとはいわないが、計画価値に共通認識を広くもちえなかったことは事実である。

これを計画費用と対比させるならば、効果（価値）を生み出す費用は費用有効度 Cost Effectiveness をもって測定できるのではないかと思われるのである。

計画立案から実施までの長いフローの間には、時間の経過による環境変動という要素が加わってくるが、実施計画確定段階で最終チェックをしておし再評価をするだけの余裕をもたなければならない。

各港の港湾計画や改訂計画は独自ペースで進められるものではあるが、国の助成や起債承認とも絡み、国の長期計画化の採択事業としなければならないとされるため、評価や再評価はその意味で時間的拘束を受け、また国の長期計画に従属せざるをえない事情がある。国と地方とは、相互補完的な役割を担っているのではあるが、地域が理念をもたずに、自然条件のみに頼って、港湾の計画を委託してしまうようなことになれば、自治の基盤も地域振興の確信も育たないままに、計画だけが独り歩きしてしまうことになる。

計画の価値の確認は重要な要素とH・チェストナットも指摘する。それは「制作等の承認、着手決定にこの要素が非常に重要であるから」と彼は説明するのである。⁽³⁾

3. 「計画目標」選択の主体と実現の主体

アメリカでは1970年代に企業活動としての港湾経営という理念に対し、コンテナリゼーションを始めとする輸送革新や石油危機が進展する中で港湾間の競争が激しくなり、ロードセンター（Cab Center ともいう）とフィダーポートというような、従来の水平的共存関係から垂直的共存関係へと、港湾の個々の経済的位置を変貌させていく局面に遭遇して、今後の港湾は企業理念を維持すべきであるかどうか問われたことがある。⁽⁴⁾

その理由はこうである。「港湾の運営が公的になってきた第一の根拠は、公的な利便である。公営企業体ならば港湾施設から便益をえられるすべての見込み利用者が、公正な条件で港湾施設を利用しうるし、また投資相当の高額な費用を負担しうるということを確信しうるからである。港湾施設そのものは、増大しつつある投資を償うほど十分な収入をほとんど生み出しえていない。港湾施設使用料は手元金以外の費用さえも、普通には償い切れないのである。」「便益の多くと費用のうちのあるものは外部経済であり、地域社会には全体として便益をもたらすものとされる。それ故、地域社会には明々白々であろうと不分明であろうと便益に対する見返りとして、港湾費用の一部を負担することを正当化させられるのである。」⁽⁵⁾

アメリカの港湾経営は、独立宣言以来、自然法思想を継承して、財産の利用の権利は、私的な権利享受とみなされ、港湾は企業化の対象とされ、私企業の活動分野とされてきた。

私企業とは鉄道会社、汽船会社、私設埠頭会社、港湾産業諸企業のほか、石炭、穀物、木材、石油、綿などの製造会社群である。これら企業の衝突と公共利用の配慮から、ポート・オーソリティ制度が発達して来るのが19世紀末からである。各ポートオーソリティは航行機能維持、貿易振興、水際線管理、運輸機能維持を軸に、それぞれの歴史的沿革を反映しながら、相異なる欄能と任務を負って今日に至っているが、その場合の総合的計画機能とは、むしろ港湾の貿易、交通振興機能に力点が置かれているとあってよい。M・L・フェアの調査によれば、ポートオーソリティの圧倒的な職務は、①交

通・財務の統計，②荷役に関する規制，③連邦政府援助に対する代表権，④施設建設，⑤開発計画立案，⑥会計，⑦振興などであったのであるが，開発計画立案については，連邦政府は全く関与しない。

1920年商船法 (Merchant Marine Act of 1920)により連邦政府商務省海事局は，港湾開発の調査，技術援助を行うが，海事局が造船・海運助成には積極的でありながら，港湾の開発助成には消極的である伝統と，諸州及び各地域の港湾管理者が，連邦政府の介入に極力反対してきたという経緯もある。⁽⁷⁾

各港湾のポート・オーソリティは，私企業の自由競争の原理を了解していて，競争関係にある他港と比べ利用者に対し港湾費用並びに提供されるサービスが有利に拮抗しえない限り，自らの港に与えられた貿易取引の分け前を維持できないことを承知しているのであり，それを前提として投資も行うのである。国家的，国民経済的に一見不合理のようであるが，国土計画に従いつつ機能配分を受け，地域住民の需要の確信のない状態で投資分担を行うのと比べ，自覚し自主的に決定して行く開発手法にはより合理性が見受けられるのではないかと考える。

アメリカ型のポートオーソリティ機能で計画目標に係わる港湾開発要素をM・L・フェアーは4点あげているが，第1は利用できる船舶サービスの確保(定期船，不定期船にかかわらずと考えてよいと思う)，第2に港を通過する交通量もしくは貿易取引量の拡大，第3に船社並びに荷主に役立つ港湾の物的施設の整備，第4にポート・セールスとしている。⁽⁸⁾ いずれの要素を介しても，港湾は背後の hinterland や，船舶，貨物を誘致するための相手港(仕出港もしくは仕向港)または相手取引先の開拓に積極的な姿勢を常時保持しているのである。港湾の繁栄は，港湾を核にもつ地域社会の繁栄に通じることの経験的な確信があるからである。

アメリカ憲法の成立史をみると，独立期に州の利益を代表する仕方が人口と州の主権の両面から合成されたことが知られる。国家の意志決定が政党政治の導入以前には，国民の主権を直接代表する方法と，⁽⁹⁾ 帰属する地域を代表する方法とに分けて考えられていたことがわかる。元来こうした2元性は州

間の利害の調整結果であったとはいえ、地域自治の主体としての自覚と経済的自立性が支えとなったことは間違いない。

アメリカで連邦政府が統一国家の立場で、潜在的にも後退して行く港灣につき、競争下においたまま生き残らせるためには、どの程度まで港灣・埠頭施設の維持管理費を出し続けるべきか、明らかに干渉的な関心からではあったが、港灣機能の集中化が進む中で、貨物流動を十分に保持できるのか、連邦政府の国防省工務局が担当する水路建設及びその維持管理費の支出に差別を設けてよいのかなどの行政判断を迫られる問題ともなってきたのである。

こうしてみると、港灣開発の動機の相違が明瞭となってくる。計画目標の選択も、実現も、自らのリスクで地域社会を開く、自主独立の主体が存在していることを意味する。連邦政府は一方でハラハラしながら、一方では現実には支弁しなければならない財政支出の効果を測定しようとするのである。連邦政府にとっては、国防のための必要経費という言い訳はちゃんとあるのではあるが、やはりその妥当性を反省せざるをえないのであろう。

わが国では、計画目標が物的施設の整備以上に選択されないうらみがあるという、いすぎだと批難を受けるかもしれない。港灣の繁栄と地域社会の繁栄がイコールであるという確信をもつ、その主張をなすうる計画担当者がどれだけいるのであろうか。

1976年、アメリカ国立調査協議会（National Research Council）の社会システム工学委員会に属するアメリカ港灣の未来需要に関するパネルグループは、港灣への広範な勧告を公表したが、その中で特に港灣の開発並びに計画については、次の諸点を勧告した。

- ①アメリカの港灣制度に集権的な港灣計画は避けるべきである。それは適切でもなければ、望ましくもないからである。
- ②連邦政府の役割は、現在、強調されている浚渫や公衆衛生、検疫、そして港灣計画や開発、維持管理への必要な財政的援助を含む日常的な機能を越えるべきである。
- ③港灣に関係する連邦政府機関は数を減らすべきであり、可能なところはどこからでも連邦政府の港灣に係わる権限と責任を統合すべきである。

- ④連邦政府は港湾調査や計画データの蒐集、解析、普及に指導的役割を果たすべきである。
- ⑤航路投資や港湾改修投資には費用便益分析に基づくマイナスの超過に際しては、投資を抑止すべきである。
- ⑥沿岸域の開発、特に環境影響評価に係わる政府の多元的権限に基づくメカニズムは港湾開発促進のためには簡素化すべきである。⁽¹⁰⁾

などを指摘している。連邦政府の港湾開発不関与の原則が再び貫ぬかれたのである。市場原理の下で地方のポートオーソリティが港湾の成長への衝動をもつのは、それぞれの積極的で本質的な経済効果であり、港湾関連産業の誘致能力が生み出す結果なのだ(11)と国民経済的にも理解されているからである。⁽¹¹⁾

各ポートオーソリティが競合するヒンターランドを抱え、重複投資は不経済ではないかという疑念に対しては、やや過剰能力の経済的効用並びにリスク負担の哲学に基づき港湾開発へ投融资する人びとの存在を無視しており、港湾活動の多様な、かつダイナミックな性質からみれば、確信をもって余剰を測定することは現実的に容易ではない。同様の理由から、将来の港湾需要を量的に測定することも容易ではない。」と報告書は反論している。港湾計画担当者にとっては、市場動向や費用の情報は必要であるので、それらの情報提供機能をむしろ連邦政府に期待しているのである。

アメリカのポートオーソリティの姿を通して、「計画目標」の選択主体と実現主体の理念型を描いてきたつもりであるが、わが国での事例を鹿島港と鹿島総合開発について、大筋のみ述べて比較しておきたい。

鹿島の地域開発は、岩上二郎という個人が茨城県知事に就任すると同時に着想されたもので、政党や財界の国家政策として、当初出発したものではなかった。地域住民の生活向上を動機と目的にして、港湾はその基盤整備の一手法であった。彼を助けたのは県職員であり、人脈としての中央官庁の中堅技術陣、地元出身の財界人たちであった。構想をマスタープランへ移すと共に、財源はやはり国の援助と財界に頼らざるをえない。私権を基盤とする資本主義経済体制の下では、やはり市場原理が働くのである。わが国では国家の役割は、法制上、財政上最優位にある。また技術も情報も集積されている。

そのため地方自治体が独自で事業を行うにしても、あらゆる法の網の下で分権された多元な制度に基づく、指定や許認可、補助をえなければならない。したがって「計画目標」の選択主体も、時には実現主体も分裂していかなければならないこともある。

港湾審議会や地方港湾審議会の承認を経て決定される計画には、他省庁との調整が含まれている。地域住民のためという単独目的では計画化も容易ではないだろう。

選択主体と実現主体が、地域社会すなわち地方自治体であるとした場合、計画化のプロセスの中で主体性を確保していく手続きを考え出していくか、国家の権限の地方分権化を主張するかのほかはないであろう。

表1 鹿島港・鹿島総合開発の足どり

昭34. 4	岩上二郎	茨城県知事初当選
34. 4	構想伝達	渡辺昇開発準備室長発令
34. 9	地元出身財界人	鹿島視察
35. 8	坂本第2 港湾建設局長・比田港湾局計画課長と岩上面会	坂本、実行の主体としての「人」を強調
35. 9	第二港建・本省港湾局計画課技術陣	調査着手
35. 10	岩上	北海道苫小牧港視察
36. 2	運輸省港湾局「鹿島人工港」試案（工業港）を茨城県へ提示	
36. 3	県会で岩上知事	農工両全の工業化政策発表
36. 4	現地に鹿島港湾調査事務所開設	
36. 6	建設・通産・運輸の中堅技術者	鹿島現地入り マスタープラン作成
36. 6	予算獲得運動に入る。	
36. 11	斉藤昇運輸大臣	鹿島視察、建設実現を表明
36. 12	鹿島港試験調査費	37年度分計上さる
37. 2	地元で「鹿島開発推進大会」開催	
37. 2	鹿島町で「鹿行地元説明会」	土地6割返還4割提供の鹿島方式を初めて発表
37. 3	県会「鹿島臨海工業開発組合条例」	可決
37. 3	住友金属	臨時取締役会で鹿島進出を決定

- 昭37. 4 開発組合設立認可 同日発表
- 37. 5 試験堤工事着工
- 37. 5 鹿島港 地方港湾に指定される。
- 37. 6 国土総合開発審議会 全国総合開発計画の工業拠点として採択
- 37. 9 建設省「広域都市調査区域」に指定
- 37. 11 鹿行開発推進事務局解散 (36. 5～), 企画開発部開設 鹿島1課・同2課を設置
- 37. 12 工業用地分譲予約契約締結 (三井不動産・住友金属の名は公表せず)
- 37. 12 38年度予算に鹿島港本工事分5億円計上される。
- 38. 4 港湾審議会第18回計画部会 鹿島港港湾計画決定
- 38. 4 需要港湾に指定される
- 38. 4 岩上2期目の知事当選
- 38. 11 港湾起工式
- 38. 12 常陽銀行 交付公債引受を決定 (土地買収費として県債発行)
- 39. 2 土地買収開始
- 39. 4 茨城県 大気, 水質, 疫学調査実施
- 39. 8 通産省「工業整備特別地域」に指定
- 39. 9 国鉄 鹿島線を「工事線」に指定
- 39. 11 法務省 買収関係土地登録税免除
- 40. 11 通産省「産業公害総合事前調査」実施
- 41. 11 県, 開発組合, 進出企業, 関係三町村合同会議 東京で開催, 企業名を初めて公表
- 41. 12 県「公害防止条例」制定
- 42. 1 神栖 波崎町村議会 都市計画法適用を採択
- 42. 4 岩上知事 3期目当選
- 42. 6 鹿島町議会も都市計画法適用採択
- 43. 5 住友金属 整地着工
- 44. 4 住金 操業開始

資料; 木本正次「砂の十字架」, 日本港湾協会「日本港湾史」

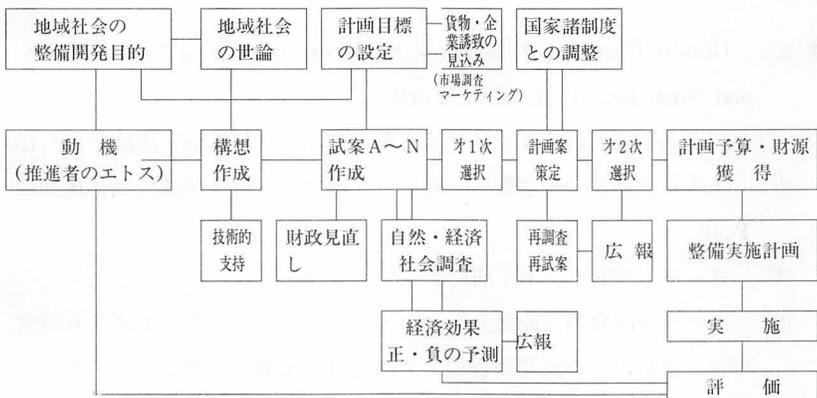
4. 計画のシステム化

計画論を社会科学の水準でまとめる作業をどのように進めて行くべきかを簡単にスケッチして結論としてみようと思う。

システム工学の原則は、物事の相対的大きさ、重要さを問題とするところに方法的特徴がある。量の比較ができるようにするのであるが、評価基準を数量化する時、すでにウェイトづけの作業で客観性が失なわれやすい。そのため比較のできる代替物を列挙して、ウェイトづけの格位を定めるが、代替物のうちから最良と思われるものに評点なり、投票なりして、同意を求めることになる。選択する主体は、選択に熱意をもち、評価の知識と自主的な判断力が問われる。

専門家でない大衆にこうした高度な行動を期待するのは危険だという考えを主張する人たちもいるが、自らに利害関係をもち課題には鋭敏な反応を示す態度に充分信頼が置けるといえるし、知性の拡大が人間社会の方向であることに確信をもたなければならないといえるであろう。

図1. 港湾計画の形成フロー



計画形成の起動力は特定の人間のエトスであるというのが、このフローの出発点であり、重視している点に、ご注意ください。それを支援するのは専門的技術集団である。ただしエトスを燃えあがらせる客観的な現実、地域社会の経済的、社会的、自然的、文化的諸環境があり、それらに依拠するのであって、個人のユートピア願望とは明らかに異なるのである。地域社会に連続する共通項をもつとはいえ、国家意志とか、政党利害とかのような地方自治体を上から抑え込むような絶対的な、あるいは強権的な手段を経ないところの、地域社会の多元的な意志を取入れた自発的な開発整備の構想に基づく道である。

試案公開が土地投機の原因になるとして、土地所有者の恣意と土地ブローカーの暗躍を憂慮するむきがあるが、計画の目標に地域社会に属する個々の家計への影響力が読みこまれるようにするならば、土地問題は個人の犠牲というようなマイナス意識や地価の暴騰に公共投資が役立ったにすぎないというような傷跡はつくらないで済むと期待するのである。

この計画形成フローに計画段階での選択（第1次）、諸条件が整ってきた段階での選択（第2次）で地域社会の確認・同意をもって、計画への確信としているところに、一つの提案の意義を見出して頂ければ幸いである。

注 (1) Herald Chestnut “ Systems Engineering Method ”(John Willy and Sons Inc 1967 New York

〔邦訳；糸川英夫監訳「システム工学の方法」(日本経営出版会) P.15

(2) 木本正次「砂の十字架 — 鹿島人工港ノート」(講談社 昭和45年) P.40

(3) H・チェストナット「前揚書」P.14～15

(4) アメリカ国立調査協議会社会システム工学委員会及びアメリカ国立科学アカデミーの海運調査局アメリカ港湾未来需要検討グループ

(Panel on Future Port Requirements of U.S. Maritime Transportation Research Board Commission on Sociotechnical System National Research Council) が科学アカデミーにより1976年1月に

発表された報告書“Port Development in the United States”が、この時の議論の集大成である。以下Reportという。

- (5) Report P.8
- (6) Marvin L. Fair “Port Administration in the United States” (Cornell Maritime Press 1954) P.51～53の表1参照 61港の中、50港以上が保持する任務。
- (7) 外国運輸法令に関する研究調査委員会「港湾に関する比較法制度」(財)運輸経済研究センター 昭和52年) P.100～102
- (8) M.L. Fair ibid P.95 港湾開発の独立した要素とっている。
- (9) Wilder, Ludlum and Brown “This is America’s Story” (Houghton Mifflin Co. 1967) P.207～214
- (10) Report P.149
- (11) Report P.150
- (12) Report P.150
- (13) 長尾義三「港湾工学」(共立出版 昭和43年初版) P.167以下 公共の福祉の増進というような定型的な規定でなく「港湾計画を科学的に進めようとする場合 あいまいな表徴 (verbal symbol) にとどまることなく、定量的にも明確にされた目的意識にたつことがたいせつなことである。」と同氏も指摘しているが (P.169～170)、定量化の課題は本文で述べたような選択があって、はじめて評価ができ、科学たりうるのである。国家の計画が調整以上の機能を発揮した場合、定量といっても、それは国策そのものとなるであろう。

因みに、計画目標定立の中心手法に取扱貨物量推計が重視され、そのための投資見積りに原単位が採用され、滞船に至らない経験値として、原単位2円が唱えられた。(宮崎茂一「港湾計画」海文堂昭和39年p.59～60)その後国の各種計画フレームに整合させる目的で、ガイドラインを明示し、「港湾の開発、利用及び保全等に関する基本方針」(昭和49年告示、昭和62年改正)を公表している。港湾理念をうたうものであり指導理念とされるものである。

Competition and Efficient Service as Determinants in Port Pricing

V.I.D.J.Perera
(Keio University)

In port economics, we learn a number of determinants of port pricing based on demand, cost and benefits etc. However, the objective of this study is to examine the correlation prevailing between the competition among ports for transshipment trade, efficient service and pricing of port facilities and services.

Being the key words of this paper, the competition is restricted to the transshipment business in international trade, the efficient service denoting the operational quality of port services which leads to minimize port stay and damages to cargo and finally the port pricing is considered as the rewarding method for the services and facilities rendered by port authorities and further, port pricing is conferred from the point of view of port authorities.

Prices, in general, paid for goods and services can be defined as the cost to the society of supplying them, plus an element for profits. A port tariff which contains prices of various port facilities and resources is the reward payable to the port authority for providing of such services.

In economic theory, pricing policy is based on a few objectives. As far as port industry is concerned, those objectives can be broadly

devided into two parts. They are the objectives based on the national interest and the interest of the port concerned. In formulating an ideal port tariff, we may illustrate the objectives which come under these two segments as follows.

- (1) Profit maximigation.
- (2) Optimum allocation of resources.
- (3) Improvement in technological innovation in port facilities.
- (4) Assistance for a smooth export/import trade.
- (5) Maximum contribution to the national shipping industry.
- (6) Support to the accelaration of regional/national economy.

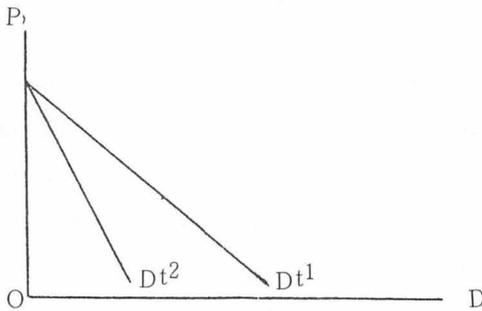
When a sound port pricing policy is developed to achieve above objectives, we may categorise world seaport network mainly into two parts as per the nature of business and the role played by them. They are the ports which do not face any transshipment competition such as Japanese seaports and the ports which face pure transshipment competition like in Singapore and in Colombo.

This paper tries to enlighten the importance of a factor like efficient service against the level of port charges in their port pricing policy where pure transshipment competition prevails.

While the demand for port services, in general, is affected by the elasticity of demand for commodities as the demand for port services is a derived one, same is also affected by the competition between ports lying in the same region. One of the factors which determines the elasticity of demand for port services is the possibility of providing the same service through another port. The high elasticity of demand for transshipment services which can

be seen under a competition between transshipment ports within the same region from where the distance is almost equal to the third port would become a relatively low elasticity of demand when one port enjoys geographical benefits over its competitor through which ships could be given an opportunity to save their seatime due to non-equidistance to the destination port.

Demand for the Transshipment Service of Port
 Located in Two Different Distances
 to the Final Destination



Dt^1 = Ports located in equidistance

Dt^2 = Ports located in non-equidistance

Even though the elasticity of demand for the services of transshipment ports competing with others in the same region can be influenced by port prices, with the rapid development of containerization, efficient service would have a greater impact on the elasticity of demand for port services in competition for transshipment business.

When the distance is almost equal to the destination from both competing ports located in the same region, then for both ports transshipment business is a matter of competitive contention since the destination port normally tries to obtain the most competitive low rate which is mainly obtainable through low port charges.

“If Singapore is to secure transshipment cargo destined to the Port of Surabaya in Indonesia, her transshipment rates will have to be set sufficiently low in relation to Hongkong transshipment rates.”⁽¹⁾ In a contention of securing transshipment cargo, if the distance is almost equal from both competing ports, carriers or consignees do not find any difference in the costs of traveling from either port and therefore no matter where the cargoes are transshipped. In such instances, port charges are the decisive factors in the competition of transshipment trade.

However, when those who are located in different distances to the third port formulate their port tariffs basing on competition faced by them, it is discernible that port charges are considered as the focal point in capturing transshipment trade. The nature of the port pricing strategy which is based on the competition is the effort to keep port charges competitively low against its competitors and do not count factors like efficient services and different distances which assist in achieving time savings and in minimizing damages to cargo. “The pricing strategy based on competition sets the rates so as to make the charges at the port comparable with or less than those at competing ports. The comparison is generally limited to the port charges without considering difference in the performance between the ports or differences in the cost of traveling to the different ports.”⁽²⁾

With the swift containerization, it is clear how far port pricing has been decisive in the competition of the container transshipment business by introducing special all inclusive box rates for transshipment containers in port tariffs. For example, irrespective of the considerable difference in distance for Europe and Far

East bound cargo, as transshipment bases, Port of Singapore and the Port of Colombo have granted numerous concessions for transshipment containers in their port tariffs so much so that 28 days of free storage facilities are enjoyed by transshipment containers in both Singapore and in Colombo.

Price Differential per Container of Transshipment
and Domestic Cargo in Port of Singapore
and Colombo
(US. D/20' Cont.)

	Domestic		Transshipment	
	Export/Import Cargo		Cargo	
	Singapore	Colombo	Singapore	Colombo
Stevedorage	160.00	106.70	100.00	51.50
Storage				
(loaded)	12.00 / day	5.20 / day #	Nil*	Nil*
(empty)	3.00 / day	6.95 / day	Nil	Nil

First 3 days - Free

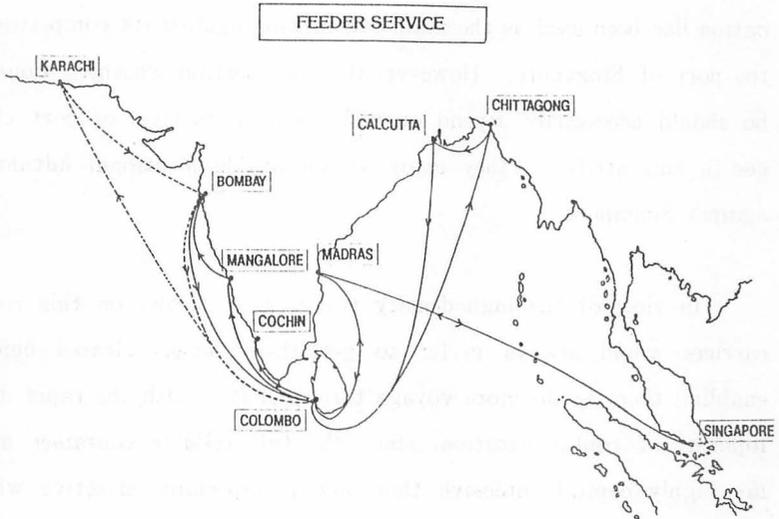
*Only 28 day - Free

Source : S.L.P.A , Tariff - 1987

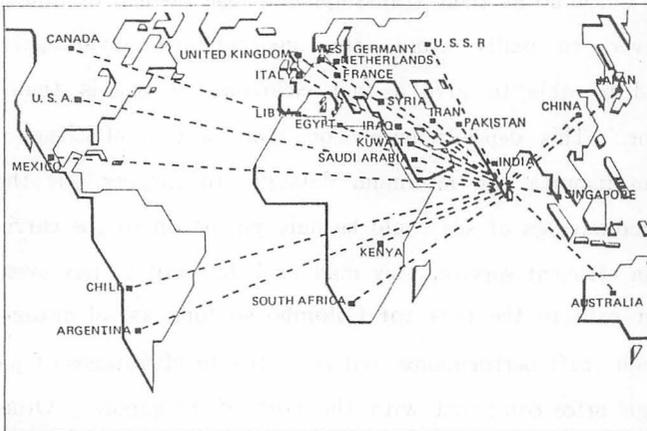
P.S.A, Tariff - 1987

Above table shows that stevedoring charges are 38% and 52% lower for transshipment cargo than for domestic export/import cargoes in Singapore and in Colombo respectively. It further indicates that both ports charge nothing for storage of transshipment containers where domestic trade has been heavily charged. As it is further studied it will be clear that the difference in stevedoring-

rates for transshipment containest between Singapore and Colombo is almost 50 percent.



SRI LANKA — AT THE NODAL POINT OF WORLD'S SHIPPING...



It is evident that the port of Colombo in the contention of the transshipment competition for cargoes originated from Europe to South East and the Far East Asian Ports, the price discrimination has been used as the main contraption against its competitor, the port of Singapore. However, it is a question whether Colombo should necessarily depend on and stick to its level of port charges in this strife as they enjoy an inimitable locational advantage against Singapore.

In view of the high density traffic that flows on this route, carriers would always prefer to get their vessels cleared quickly enabling them to do more voyage turnarounds. With the rapid development of containerization, since the full cellular container ships are highly capital intensive this fact is especially effective when the route is mostly served by time charter ships.

It is visible that ships could easily save 3 - 4 days as seetime (at the average speed of 20kts) on their Europe/Asia trade by using Colombo as their transshipment base instead of Singapore.

However, to really accrue this geographical advantage, Colombo should be able to give a fast clearance to vessels than its competitor. This depends purely on their service efficiency with less labour disputes and minimum damages to cargoes. If the benefits of time savings at sea could be duly passed on to the carrier by giving an efficient service, they may probably will to pay even a little higher rate to the port of Colombo so long as advantages reaping through swift performance outweigh the disadvantages of paying little high price compared with the port of Singapore. Otherwise the benefits reaped through the different distances would be nullified by poor turnout of Colombo and under such circumstance, as far as

carriers are concerned where the cargoes are transhipped would be of no consequence.

From the point of view of consignees, in selecting their transshipment port, it is really a matter for them where the goods are transhipped when the distance is fairly different from two ports to self. For example, cargo destined to Indonesia from Europe may prefer to get down them via Singapore rather than via Colombo because of the less distance to the destination. In order to capture the subject cargo by rectifying this situation Colombo has to motivate consignees by running a fast, regular and businesslike second carrier service from Colombo at an attractive (probably subsidized) rates.

If the Port of Colombo can be developed as a highly sophisticated transshipment base with modern equipment and facilities enabling to give a fast and efficient service to port users (ships operators) and to provide an attractive and cohesive network of second carrier service, there is no reason why Colombo should necessarily practice a price discrimination in the transshipment competition.

We may suggest that a port like Colombo may concur, if necessary, with their national carrier to provide a satisfactory second carrier service at a subsidized rate to set right the time lost by consignees by choosing Colombo as their transshipment port instead of Singapore.

To conclude, the ports which are located in non-equidistance

to their final destinations with special strategical advantages do not inevitably have to stick to the price discrimination in the competition among ports for transshipment trade. Instead, efficient service which is formed with advanced equipment, well trained personnel, less labour disputes, and minimum damages to cargoes etc, ensures fast and appreciable service and the same has to be the criterion in their port pricing policy.

Of course, service efficiency of a port is directly linked with necessary infrastructure facilities which could be gained only through a considerable allocation of Social Overhead Capital (SOC) "A high proportion of investment must go into SOC during the initial development and take-off periods in LDCS. In doing so, the most important and decisive factor for these countries is selecting their leading sectors (focal points). For instance, because of the geographical location it may be preferable in a country like Sri Lanka to invest a high proportion of its SOC in improving their seaport facilities and related services such as warehousing, container yards, central freight stations and the inland transport network. It will assist to create an ideal transshipment base in South-East Asia."⁽³⁾

This question of allocating SOC warrants future studies as a separate theme related to the subject of port pricing since the linkage effects of such an infrastructural project are in the interest of regional and national economy.

(1) Port Pricing & Investment Policy By Bennathan & Walters, P.153

- (2) Port Planning & Development By Frankel, E. P.75.
- (3) Infrastructural Requirements in Economic Development and Some Japanese Experiences – Author's Master Thesis, pp.145 – 146

(I deeply acknowledge advices given by prof, Fujii Yatarō in preparing this paper.)

神戸棧橋会社の成立事情と埠頭経営

—— 経営史的考察を中心に ——

安彦正一

(群馬女子短期大学)

目次

はじめに

1. 神戸の開港と港湾事情
2. 神戸棧橋会社の設立事情
 - (1) 設立の動き
 - (2) 設立の準備
 - (3) 棧橋建設と内部構成
3. 神戸棧橋会社の営業状況

おわりに

はじめに

港湾の歴史は、古代に発するが、その施設と運営は一朝にしてなったものではなく、社会経済的変遷と、外国人技術者の指導に負うところが大である。

だが、明治20年代に入り、その主導権は我が国技術者が積極的に取組むようになった。港湾施設の埠頭にみれば、英国では16世紀に埠頭業者が発生し19世紀にはドック会社などが普及している。翻って、我が国を観ると、明治前期にあたっては、企業体としての埠頭経営は見られなかった。しかし、その後、民間に於いて、本格的にその業態を開始したのは神戸に設立された神

神戸棧橋会社であった。その点を踏まえ、本稿の課題は、神戸棧橋会社の設立過程を経営史的に考察するとともに、併せて経営的諸問題を神戸港の発展と関連づけ検討することにある。だが、多くの史料的制約を受けざるを得なかったが、できるだけ本稿の趣旨に沿って考察をしてみたい。

1. 神戸の開港と港湾事情

慶応3年12月7日開港された神戸港は、内外とも混乱した状態のなかで、開港前の居留地造成が、政府の参与東久世通禧を中心に開始された⁽¹⁾。間もなく東久世は転ずることになり、代って兵庫県になるに及んで⁽²⁾ 初代知事の伊藤俊介が開港の整備に取組むことになった。

まず、明治元年2月には神戸港運上所が設置され、4月には西ノ町海岸の商家を改造して西運上所が設置された。運上所が設置されると船舶の貨物を収容する倉庫、船舶諸物取卸しをする波止場に築造した。なお当時の「波止場規則」⁽³⁾ は次の4ヶ所と定めた。

第1波止場—神戸運上所前波止場、第2波止場—西運上所前仮波止場、第3波止場—米國領事官前波止場、第4波止場—宇治川尻波止場

同時に「荷物陸揚船積規則」⁽⁴⁾ を定め外国領事を通じ関係者に布達した。

以上みたように未整備のまま開港した神戸港は、簡単な4ヶ所の波止場が作られ、中断していた輸出入貨物の取扱も開始されたのである。しかし波止場とはいえ、砂浜が続く海岸に荷役用の小舟をつなぐ設備があっただけのもので、港といえるものではなかった。

明治4年に入って西運上所の改築がおこなわれ同4年5月には鯉川口及び宇治川尻に2ヶ所の波止場が増設されるなど徐々に港の型をととのえてきた。

明治7年1月には築造順で名付けられていた波止場が東から順に、第1、2、3、4波止場と改称された⁽⁵⁾。

さて、こうした未整備の神戸において、漸次外国船の入港が増加してくるようになり、貨客の往来も増加してきた。開港当時の外国入港船舶は〈表1〉のごとくである。

表 1 1868～72年神戸港外国船入港表

1868～72年神戸港外国船入港表

年次	英		米		仏		北 独		蘭		露		その他		計	
	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数
1868	99	35,139	38 26	11,532 56,625	1	298	6	1,050	7	1,321	1	500	—	—	178	106,465
1869	195	90,549	55 48	40,758 103,175	5	1,934	24	8,829	7	981	6	2,621	3	930	343	249,777
1870	140	59,167	33 81	24,304 166,511	11	5,142	41	13,050	13	4,195	3	1,174	4	1,098	326	274,642
1871	62	26,557	25 95	18,035 194,016	3	2,000	19	5,881	3	772	1	594	6	1,462	214	249,317
1872	92	60,709	13 87	7,848 186,445	3	2,079	32	9,177	3	706	—	—	6	1,621	236	268,585

Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in Japan 1868 p. 27, *ibid* 1869-70 p. 39, *ibid* 1870-71 p. 40, *ibid* 1871 p. 17, *ibid* 1872 p. 27 により作成す。

米国の同一年次の島のうち上段は一般船、下段は米因太平洋郵船会社の隻数及びトン数を示す。

〈表1〉にみるように、開港当初はイギリス船、アメリカ船が主体をなし海運活動を開始していた。この頃の神戸の海運は、横浜か長崎を経由する中継貿易であるため、入港する外国船舶の多くは、横浜、神戸、長崎を不定期に往復する沿岸航路船であった。翌2年には、神戸、長崎、上海間にオランダ人が月2回の不定期航路を始め、3年にはスミス・ベーカー商会が、横浜長崎、上海間の定期航路を開設するなど、神戸港の内外航路輸送の重要性は日まじに高まっていったのである。

次に貿易事情についてみると、貿易の中心は横浜港であり、神戸港の位置は相対的にまだ低かった。主要輸出品は、茶、生糸、銅等を中心にしたが、神戸からの輸出品は限られていたのである⁽⁶⁾。

輸入についてみると、神戸の背後地である大阪は、幕末から横浜より輸入する商慣習が続いていた関係から、神戸からの直輸入をさほど必要としなかったのである⁽⁷⁾。

しかし、神戸港の状態は大きく変化しつつあった。それは、大阪港に於ける外国貿易の衰退である。すなわち、大阪港は宇治川の河口港であるため、土砂が堆積して港内の水深が浅くなり、外国船が港の沖合いに停泊しなければならないという現象にみまわれた。したがって、たびたび浚渫を行ったが効果は上がらず、その結果、大阪港への入港船舶は、3年頃から漸次減少傾向

向を示めし、ついに、8年には1隻の入港船もないという事態を呈するにいたった⁽⁸⁾。その間、7年に大阪、神戸間に鉄道が開通したことも一層深刻な影響を及ぼしたといえよう。これによって、14、5年頃から外国船は直接神戸へ来航するにいたり、横浜を経由する間接貿易は事実上終止符をうった。

同時に、神戸における諸企業の勃興はいやがうえにも神戸港の発展を促進し、外国船の入港と外国貿易量の増加は、港湾施設の整備をうながしたのである。

注(1) 神戸市『神戸開港百年史』(港勢編) 昭和47年、神戸港の開港事情については、本書pp.293～328に詳細されている。

(2) 八木哲治・石田善人『兵庫県の歴史』山川出版社 昭和46年、pp. 288～292. に県の成立過程が詳しい。

(3) 兵庫県『兵庫県史料』明治4年を参照せよ。

(4) 兵庫県『前掲書』明治4年、同書によると次のようになっていた。例えば「日本地ノ開港ニテ税不済ノ荷物ハ、第1又ハ第2ノ波止場ニテ納税可致候事」とする。以下略。

(5) 神戸市『前掲書(建設編)』 昭和45年、同書 pp. 59～72を参照せよ。

(6)(7) 神戸市『神戸市史』 昭和50年、同書、貿易編を参照。

(8) 神戸市編『神戸海運50年史』 神戸市別編 昭和50年、pp. 574～575.

2. 神戸棧橋会社の設立事情

(1) 設立の動き

前述したように、神戸港の出入船舶と貨物の増加は、外国船に必要な港湾施設の整備が望まれたのである。しかし、当時の我が国には近代的な港湾設備としての海陸連絡といったものはなく、本船は沖に係留し、貨物は舳で揚げ卸しするという状態で船主や荷主の損失は著るしいものがあつた。

ときに、明治10年神戸外国商業会議所会頭をしていたイギリス人・ヒューズ(Hughes)は、居留地外商を代表して政府に、港湾設備の必要性を陳情

したのである⁽¹⁾。これに対し、政府は西南戦役後の膨大な財政処理をかかえていた折でもあり、要求に応じることができなかった。

その後、13年10月に入って、赤星弥之助、上山惟清の民間人より、内務省に「棧橋建設願之儀⁽²⁾」が提出されたのである。

当時、兵庫県令は神田孝平の後を受けた、森岡昌純が県令として着任し、出願は県令を経て松方正義内務卿に提出された。

しかし、許可を得られず、提出願は却下された。政府の不許可理由は明らかでないが、提出書類上の不備にあったと見ることができる。

したがって、翌14年7月に再度「棧橋建築再願之儀⁽³⁾」が提出されたのである。

今回の提出に当っては森岡県令は願書に補充添書をし「今回別紙之通建築費用予算其他仕様目論見等、取調再願致候ニ付」とした上で「何等不都合之廉無之候」のため「至急御裁可相成度、書願図面共相添此段上申候」との一項を加え、願意に重きをもたせたことが注目される。では、設立願にもりこまれた設立目的はどこにあったのであろうか。かかる点については、資料的に制約されるが、設立に際し、発起人一同が作成、配付した「神戸棧橋会社ノ要用ナルヲ論ズ」によって、それを窺うことにしたい。長文であるが論点は、つぎの五点にまとめることができる⁽⁴⁾。

- (1) 棧橋会社は貨物の損害を少なくするとともに、荷物の取扱についても棧橋会社で取扱った方が安価であること。
- (2) 棧橋ができること、本船の滞泊期間が大幅に短縮されることによって、経費の節約が可能になること。
- (3) 棧橋設置の機械（重揚器）を利用すれば、荷物の揚卸が迅速になること。
- (4) 倉庫業を兼業することによって、積換費用が減じること。
- (5) 棧橋があると、客船についても、沖係りの場合よりも、乗降に至便であること。

の指摘をして、末文には「随テ本社鴻益ヲ得ルノ事業タレバ諸君御賛成アラントヲ希望ス」と、賛同を求めるよう述べている。

以上にみるように、当時の情況のなかで、棧橋会社を設立せんとする目的

を窺うことができる。

以上のような経過を経て、翌15年5月内務卿山田顕義より「棧橋建設の儀聞届候条、処分方左之通可相心得事」として許可されたのである。それには但書が付され「請書ヲ徴シ置クベキ事⁽⁵⁾」として、政府の命ずる設備を為すよう義務づけられたのである。

ともかく棧橋建設願の許可によって、いよいよ設立準備がおこなわれることになった。その場合、棧橋会社の設立は、政府の経済政策と、発起人を中心とする民間からの積極的な設立要求の合致点にあったと考えられる。

注(1) 県史編集委員会『兵庫県百年史』 兵庫県 昭和42年, pp. 223～234.

(2)(3) 「神戸港棧橋建築再願之儀ニ付上申」 明治14年7月(『五代友厚伝記資料』第3巻, 所収) 日本経営史研究所編(以下, 本書を「伝記資料」と略す)

(4) 「神戸港棧橋ノ要用ナルヲ論ズ」, 日付不明, 本書を読んだ限りでは, 14年代のものと思われる(『伝記資料』第3巻所収)

(5) 「棧橋築設之儀聞届条」, 明治15年5月(『伝記資料』第3巻所収)

(2) 設立の準備

ところで、棧橋会社の設立をめぐる種々の紛議と検討がなされたようである。その間の動きをみると、15年7月棧橋建築用地の所有者である種田誠一は⁽¹⁾「今般拙者都合ニ付、貴殿ヲ以テ部代理人ト為シ」たいとして「地券御下之節、請取方一切之事」を委任したい旨の委任状が出された。この場合の「貴殿」とは、大阪財界の立役者五代友厚のことである⁽²⁾。託す理由については資料的に明らかでないが、五代と種田は、共に薩摩の出身で知己の間柄であるとともに、東京馬車鉄道会社の設立においても株主として協力している。その点を考慮すれば納得がいくであろう⁽³⁾。つづいて発起人である、赤星、上山も種田と同じく「棧橋架設が御許可之上ハ、該工事ヲ初メ株主募集方等ニ至ルマデ諸般之事務渾ヲ貴殿エ御依頼仕度」とし、五代友厚に「拙者ノ部代理ト定メ、権限之事ヲ委任致候」と委任状を託したのである⁽⁴⁾。この理由につき「該事業之当地ニ於テハ之事務ハ拙者共兩人ヲ乍不

行届尽力可仕候得共、前書神戸地方ニ於テ之儀ハ一切御担当奉願度候」というのである。というのも、赤星、上山は共に東京に居住しており、業務に対して交通の便などを配慮しての判断があったものと思われる。

さて、こうして委任された五代は、国家的事業として身を挺して引受けたのであろう。しかし、この引受に関して、五代と種田の相互において書翰があったことは注目される⁽⁵⁾。つまり、五代は棧橋会社の設立について経営上の採算の可否、その他、株式の引受などを打診していたのである。又、9月に入ると日野九郎兵衛より五代宛に次の書翰がとどいた⁽⁶⁾。それによると棧橋会社の設立には賛成できるが、それも「新タニー会社ヲ興シ候ハ余程骨折レ可申、依テ共同運輸会社ヲ熊谷辰太郎氏、小室信夫氏如発論、惣高五百万円ニ情願シ、関西貿易社株金凡ソ十万円ヲ合併シ、大阪、神戸之支社ヲ引受棧橋貸庫ヲ設立候ハバ利多クシテ害少ク」なる故どうであろうか、というのである。

これに対し、五代の回答内容は明らかでないが、無視した形をとっており当初の方針どおり、棧橋会社の設立に決定していた。つぎに、発起人をみておこう。

いま、それを列記すれば<表2>のとおりである。

表2 神戸棧橋会社発起人一覧表

氏名	株数	金額
富岡半兵衛	50株	5,000円
小林林之助	50	5,000
山田甚兵衛	50	5,000
近藤徳兵衛	50	5,000
井上茂助	50	5,000
水谷茂兵衛	20	2,000
山口利兵衛	10	1,000
柳元為平	20	2,000
柿本宗兵衛	10	1,000
大浦弥三兵衛	10	1,000
吉田千足	50	5,000
箱原順明	50	5,000
1名	30	3,000
東京1名	150	15,000
神戸村野区長	700	70,000
総計	1,300	130,000

『伝記資料』第3巻, pp. 497より作成。

発起人17名の内訳は、出身別にみると、東京3名、大阪13名、地元神戸は村野区長のみである。ほとんどが大阪出身であるが、それらの職業については資料的に明らかでない。ところで、当初の資本金は15万円を予定していた、ところが、大阪で4万5000円、東京で1万5000円、神戸で7万円、合計13万円しか集まらず予定の15万円に満たず、残り2万円については五代が負担することになった。このように発起人のなかでも、一部を除くときわめて株数が少なく、当初の目標ほど高くなかった。いずれにせよ、これらの層は棧橋会社の設立に際しあまり積極的ではなかったのではなからうか。

ともあれ、棧橋会社の設立に、五代の積極的資本参加は、かれの資性豪邁な性格と近代的、進歩的信念があったと見るべきであろう。五代によって棧橋会社の設立が大きく推進されたことは否定できない。では、発起人は会社の経営をどのように目論んでいたのだろうか。

「鉄製棧橋会社設立要書⁽⁷⁾」からみておくと、まず、資本金を15万円、棧橋会社建築費10万9000余円、棧橋会社純利益を洋銀で6万4541弗と、5割強の利益を見込んでいる。そして、棧橋収入の内訳は、荷物揚卸、諸運搬費倉敷料を主たるものとしている。その他、利益収入として増加を期待されるものとして「設立要書」は次のように説明している⁽⁸⁾。

1. 「郵便船乗客老人ニ付相当ノ賃錢ヲ取ルヲ得可シ」こと。

1. 「バルラスト」ヲ積入レントスル船舶ニ之レヲ売出スモノトセバ相当ノ利益ヲ得ル」こと。

1. 「貨物火災保険料ヲ、煉火倉庫ニテ壹ケ年銀貨百円ニ付壹円……本社自ラ保険請負ヲ成ス」ということ。

1. 「海外倉庫会社、棧橋会社倉庫ニ於テ預ケ置ク荷物ヲ……他人ニ渡ス時「カンカン料」トシテ相当ノ手数料ヲ取」ということ。

このように棧橋会社においては、増収の方法を述べるとともに、具体的な数字を掲げ、会社の経営において実施せんことを主張している。

かくして内部での準備も一応ととのったため、いよいよ棧橋、及び建物の建築に着手することになった。

- 注(1) 「委任状之事」 明治15年7月（『伝記資料』第3巻所収）
- (2) 五代友厚の役割は渋沢栄一と対比されるが、関西財界近代化のパイオニア、指導者としての役割は大きい。本稿での、神戸棧橋会社、関西貿易会社、（略）など、財界指導者の事歴を列挙すればいとまない。土屋喬雄は、同書第1巻の解説において「五代がもし渋沢のように長寿を保ったならば、おそらく一大財閥を築きえたであろう」と、彼を高く評価している『伝記資料』第1巻、解説を参照。
- (3) 種田誠一は、五代の友人として、多くの会社のトップ・マネジメントとなっている。宮本又次『五代友厚伝』 有斐閣、昭和56年を参照されたい。
- (4) 「委任状之事」 明治15年7月21日（『伝記資料』第3巻所収）
- (5) 「五代宛書翰」 明治17年1月（『伝記資料』第1巻所収）
- (6) 「五代宛書翰」 明治15年9月7月（『伝記資料』第3巻所収）
- (7)(8) 「鉄製棧橋会社設立要書」 明治15年11月（『伝記資料』第3巻所収）

(3) 棧橋の建設と内部構成

かくして、架橋工事、棧橋会社の建設が着手されるにいたった。

架橋工事は、内務省雇外人土木技師であるデレーケ（D'rijke）⁽¹⁾の意見を参考に計画、着工した。棧橋の位置は、西南の風波の暴露を避けた小野浜外人共有遊泳場の地点より東南に向って築造することになった。外人共有遊泳場は、永代借地権を設定したもので、およそ、4千坪の内、2千坪を時価100倍に相当する代価金3万円で買収し、直ちに着工した。棧橋会社の社屋は、居留地の地所2210坪を早くから、英人ハートを通じ、代理人フィエスから、種田誠一が買受けていた場所である⁽²⁾。工事は難工を極めたと察せられるが、工事にどれだけの人員を投入したか、資料的に明らかでない。では建設費はどのぐらいかかったのであろうか。〈表3〉はその内訳である。

こうして、明治17年11月に延長150m、幅130mの鉄製棧橋が竣工した。同時に倉庫、上屋、事務所なども完成した。

さて、「棧橋」なる語について付言すると、海中に突出た橋梁は「蜀の栈道」の如しとして久松定憲らの学者によって「棧橋」なる新語が始まったと

表3 棧橋会社建築費（一部略表）

1.	五千六百九拾貳円五拾銭 右ハ棧橋杭打込其他大工等工費。工師請負積り書ノ通り。
1.	貳万五千〇三拾七円六拾銭 右ハ倉庫五棟分（七間ニ十七間）五百九拾五坪代、壱坪四拾貳円〇八銭ノ積り。請負仕様帳ノ通り。
1.	千三百九拾六円 右ハ倉庫五棟分、戸前十ヶ所窓四十五ヶ所分、鉄戸并ニ鉄挾間代。請負仕様帳ノ通り。
1.	貳千五百円 右ハクレーン壱個代、但シ蒸汽仕掛。
1.	四千元 右ハボイ并ニ錨四組代
1.	四百円 右ハ大小荷車貳拾挺。
1.	三千元 右ハ上家壱ヶ所周囲鉄柵ニテ、八間ニ貳拾間建築費。但シ鉄物器械等納メ場。
1.	千円 右ハ事務所壱ヶ所貳拾五坪建築費。壱坪四拾円ノ見積り。
1.	三百円 右ハ人足屯所貳拾坪建築費。壱坪拾五円ノ見積り。
合計 拾万〇九千五百貳拾六円壱〇五銭七厘	
但シ此の額ハ請負人積書アリ。	
<出所> 伝記資料第3巻より一部抜粋作成	

いわれる⁽³⁾。従って、社名も「棧橋会社」と名付けたのである。ひとまず定款作成の基準がないため、允許書に「人民の相對に任せ候事」とあるに従い、国立銀行の組織などを参考にして株式の発行にこぎつけた。

工事の終了によって、兵庫県土木官員の検査があり、11月15日ここによく開業をみるにいたったのである。開業式は盛大に挙行されたのであろう。創業費予算のなかに多大の開業式費用を割いている⁽⁴⁾ ことによっても窺うことができる。

こうして開業した神戸栈橋会社は、神戸における株式会社の嚆矢といわれている⁽⁵⁾。

表4 神戸栈橋会社株主表

姓 名	住 所	株数	株金額
五代 友 厚	鹿児島県薩摩国鹿児島郡坂本村防中馬場第二番地	253	25,300
笠 井 深 八	讃岐国香川郡通町二番地 砂糖会社長	100	10,000
岩 瀬 公 圃	東京々橋区新栄町七丁目壱番地 長崎県平民	100	10,000
三 井 元之助	大阪府東区高麗橋式丁目六十四番地	50	5,000
杉 村 正 太 郎	同府同区南久太郎町式丁目	50	5,000
村 野 山 人	兵庫県神戸区北長狭通四丁目百四十二番地	50	5,000
鴻 池 善右衛門	大阪府東区今橋式丁目十七番地	30	3,000
住友吉左衛門総理 代人 広瀬 宰平	同府南区鰻谷東ノ町一番地	30	3,000
平 瀬 亀之助	同府東区北浜四丁目三十四番地	30	3,000
山 口 吉郎兵衛	同府同区唐物町二丁目廿五番地	30	3,000
阿 部 彦 太 郎	京都府上京区第廿八組役行者町	30	3,000
川 上 利 助	大阪府東区備後町壱丁目廿八番地	30	3,000
諸 戸 清 六	三重県桑名郡桑名船馬町十五番地	30	3,000
赤 星 弥之助	鹿児島県薩摩国鹿児島郡鹿児島下荒田町三番地	30	3,000
渡 辺 徹	兵庫県摂津西ノ宮浜鞍掛町廿一番地厚生同業理事	30	3,000
辻 忠右衛門	大阪府東区伏見町壱丁目五番地	27	2,700
塩 坪 恭 良	同府同区備後町五丁目十九番地	25	2,500
藪 清右衛門	同府同区今橋壱丁目拾壱番地	25	2,500
藤 田 伝三郎	同府同区高麗橋壱丁目	20	2,000
永 見 得十郎	長崎県長崎区元古川町廿一番地	1	100
江 沢 正 太 郎	大阪府西区土佐堀裏町二十七番地	1	100
新 居 嘉右衛門	摂津国菟原郡御影村	1	100
近 藤 甚 三	大阪府北区絹笠町拾貳番地寄留	1	100
101名	総 計	1,600	160,000

※ 同表の株主は一部省略して掲載してある。

<出所> 神戸栈橋会社株主一覧（伝記資料3巻より作成）

つぎに、棧橋会社の組織構成についてみておこう。まず、株主の顔ぶれを見ると<表4>のようである。

<表4>によると株主総数101名、株主1600株、もちろんその最大株主は253株の関西財界人五代友厚である。

つづいて五代の協力者、笠井深八、岩瀬公園が各100株、杉村正太郎50株、永見米吉郎10株など、五代の腹心の人物がそれぞれ株主として名を連ねている。その他、三井元之助、鴻池善右衛門、住友の代表広瀬幸平などが各30株、藤田伝三郎20株、田中市兵衛10株など、関西財界人が参加している。さらに地元神戸区長村野山人50株を引受けている。

神戸では7万円の出資を予定していたが、結果は1万円を出資したにとどまった。その理由について「船橋会社の存するを以て、更に棧橋の架設を見るは船橋の不利を来さんことを恐れたる者か、之が募り応ずる者甚だ少し」⁽⁵⁾

表5 棧橋会社の株主府県別分類

県	名	人 数
鹿 児	島	2
香	川	1
東	京	4
大	阪	60
兵	庫	12
京	都	5
三	重	1
長	崎	7
佐	賀	1
和 歌	山	1
広	島	1
滋	賀	3
福	井	1
岐	阜	1
大	分	1
合	計	101

という理由によるものであろう。

つぎに株主の府県別をみると<表5>のとおりである。大阪に住居を有するものは60名、神戸12名と大部分が大阪住居のものがしめているが、決して圧倒的な位置にあるわけではなく、西日本地域など分く分布し、その基盤によって設立されていたとみることができる。さて、ここで神戸棧橋会社の株主構成の特色を一言でのべれば、五代友厚を中心に、かれの協力者、部下などによって構成され、その上に関西財界の有力者が協力したものといえよう。

11月11日には株主の臨時総会が開かれ、投票の結果、塩坪恭良、赤星弥之助、城島主静、近藤徳兵衛、植村昌茂の5名が取締役に選出され、その内、社長に塩坪恭良が推され、副社長には赤星弥之助が選任された。これらの人は棧橋会社のトップ・マネジメントであって、その他部門組織として、出納庶務、収税、貨物、検査、5部門で構成されていた。

表6 神戸棧橋会社の社員賃金一覧

月給	外国人	小使	門			月給	異			月給	異			取	社	月給	等
			庶務	収税	貨物		庶務	収税	貨物		庶務	収税	貨物				
一人	百五十弗					六円半	十三級			十八円	七級				一人	百円	一級
一人	五十弗	二人	四人			六円	准級		一人	十六円	八級			一人	九十円	准級	
						五円半	十四級			十四円	八級				七十円	准級	
						五円	准級			十四円	九級			三人	六十円	三級	
						四円半	十五級			十三円	九級				五十円	准級	
						四円	准級		二人	十二円	十級				四十円	四級	
						三円半	准級		一人	十一円	十級				三十円	准級	
						三円	准級	一人	一人	十円	九級				二十円	准級	
						二円半	准級			九円	十一級				十五円	五級	
								一人		八円	准級		一人		十円	准級	
									一人	七円半	十二級				十円	准級	
廿名計										七円	准級				廿円	准級	

<出所>「神戸棧橋会社定款」より作成

つぎに社員構成にみる栈橋会社の社員賃金を示すと〈表6〉のとおりである。開業時の社員は総計24名、トップが5名、社員11名、門監4名、小使2名、雇外国人英人キャプテン・バーレ（Bary）。神戸港々長マーシャル（Marchall）を顧問として雇入れている⁽⁶⁾。

次に社員の賃金形態は、月給制を採用し、等級制をとっていた。1級～3級は同社のトップ・マネジメントが占め、ミドル・クラスの社員は10級前後であり、月給も12、3円前後である。しかし雇外国人は150弗1人、50弗1人とかなり高給を貰っている。それはなお雇外国人の指導を仰ぐ必要がありかれらに対し同社の優遇をせねばならない事情があったものと考えられる。

なお、社長、副社長、取締役の俸給は、定款追則によって $\frac{6}{10}$ を支給されるにとどまった。その詳細は明らかでないが、創業時であることと、もとより雇外国人の高給を危惧するところであったから、トップ役員の俸給を減給することによって、他の社員側を牽制した意図があったと考えられる。

注(1) デレーケ（J. D'rijke）の略歴については、土木学会編『明治以後の本邦土木と外人』土木学会、昭和17年、pp. 174～181。

(2) 「地所写」 明治15年3月14日（『伝記資料』第3巻所収）

(3) 神戸市編『神戸市史』別編、神戸市 昭和51年 pp. 516～517。

(4) 「第1回半季実際報告書」は、創業費の予算3400円を計上し、開業式費用に、1200円を使用している。開業式に当り五代は発起人を代表して祝辞を述べた。

(5) 神戸港においても会社組織はあったが、株式会社とはいいがたく、株式会社以前の形態である、新保博『日本近代信用制度成立史編』（所収「神戸為替会社」を参照されたい。）有斐閣 pp. 147～199。

(6) マーシャル（J. Marshall）神戸港築港に果たした役割は大きい。神戸市『神戸開港百年史』建設編 神戸市 昭和45年 pp. 112～116を見られたい。

3. 神戸棧橋会社の営業状況

開業した棧橋会社の営業状況はどうであったのか。その状況を詳細に知ることができるのは「第1回半季実際報告書」であるのでこれによってみることにしよう。

〈表7〉は棧橋会社の外国棧橋に維繫された外国船の一覧である。これによると、外国船は11月15日の開業にはいずれも間に合わず、翌16日に英国船P&O会社の「チベット号」が第1号船として棧橋会社の外国棧橋へ繫留された。

次に維繫された外国船の内訳をみると、英国P&O会社の汽船33艘、同コルンス商会の汽船4艘、同ブラウン商会の汽船3艘、米国スミス、ペーカー商会の汽船4艘、英国モリヤン、ヘーマン商会の汽船1艘、独国シモン、イヴハー商会の汽船1艘、共同運輸会社の汽船2艘、総合計48艘が利用している。

次に陸揚貨物1万8524トン、船積貨物8289トン、舢舨をもつての陸揚貨物1890トン、舢舨より船積貨物7412トンである。このように外国棧橋の利用についてはそれほど利用されていないのである。

いまこの点を「第1回報告書」⁽¹⁾の記述するところによってみると、第1に「開業以降日猶浅キヲ以テ、当社ノ棧橋アルコトヲ海外一般ノ人民ニ周知セシムルニ至ラザルコト」と、第2に「全国一般、商況不振ナル時に遭遇シタルコト」第3に「貿易上ノ衰頹輸入品ノ減量シタルコト」であるとしている。

然らばこれらの事情は、棧橋会社の営業にどのような結果をもたらせたのであろうか。この点を同じ報告書でみると次のように述べている。すなわち⁽²⁾「開業ノ后幾許モナク清仏戦争ノ不幸」があった為「香港地方出入、貨物ノ減ジタル尠カラズ」とはいえ、「当社棧橋ニ維繫シタル船舶ノ如キ、一千噸ヨリニ千六百噸迄ノ船体ニテ陸揚ノ貨物ハ僅々一艘四百二十五噸ニ分平均ニ止マレリ」という状態であった。それにもかかわらず「パイヨー会社ノ如キハ経験ノ末1ケ年間維繫ノ約条ヲナシタル等ノ事蹟ニ微シテ灼然タリ」という。それどころか、棧橋会社は経営の見通しを次のように期待しているので

表7 棧橋会社維繫船一覽表

入港月日	国名	船名	引受商社	船トン数	陸揚荷物 トン数	同艀ニテ	船積荷物 トン数	同艀ニテ
17年11月16日	英国	チベット	P. O会社	2,593.50	36.50		6,045.51	453.00
" 20日	"	テヘラン	同	2,588.00	244.82		7.00	
" 29日	"	同	同	同	119.28		175.65	650.00
" 12月4日	"	チベット	同	2,593.00	1,159.81		13.35	
" 14日	"	同	同	同	62.88		127.35	472.00
" 17日	"	テヘラン	同	2,588.00	9,919.27		22.10	
" 18日	皇国	美濃丸	共同運輸会社	550.00	184.80			
" 29日	英国	テヘラン	P. O会社	2,588.00	10.00		319.10	290.00
" 31日	"	チベット	同	2,593.00	774.62		20.30	
18年1月11日	"	モーレー	コルンス社	1,427.00			776.82	
"	"	チベット	P. O会社	2,593.00	69.95		69.95	320.00
" 14日	"	テヘラン	同	2,588.00	819.07		17.00	
" 25日	"	同	同		89.20		444.00	233.00
" 29日	"	ブレゴン シャイア	ブラウン商会	1,241.00	274.93		547.38	4.00
" 30日	"	チベット	P. O会社	2,593.00	604.16		78.16	
" 2月1日	"	アルバニー	コルンス 商会	1,489.00	1.00		374.92	267.00
" 4日	皇国	長門丸	共同運輸 会社	1,160.00	451.00			
" 5日	仏国	タナイス	ブラウン 商会	1,200.00			101.00	425.00
" 8日	英国	チベット	P. O会社	2,593.00	55.00		209.40	344.00
" 11日	"	クレモアー	スミスベ ーカー社	1,658.00	1081.65			
" 12日	"	テヘラン	P. O会社	2,588.00	748.84	445.00	7.40	
" 22日	"	同	同	2,588.00	565.80		361.37	
" 26日	"	チベット	同	2,593.00	583.00		1.83	
" 3月8日	"	同	同	同	16.00		219.67	382.00
" " 13日	"	テヘラン	同	2,588.00	831.34		5.76	
		合	計		18,524.71	1,890.00	8,289.98	7,412.00

ある。「既ニ当社棧橋ノ安全ニシテ便益ナルコトヲ海外人ノ知得スルニ至テハ維繫ノ船舶増加スルヲ知ルベシ」その結果「当社ノ棧橋八月二年ニ船舶ノ維繫ヲ加ヘ、従ツテ貨物ノ出入ヲ増シ、営業ノ隆盛ニ至ル」と記している。

次に、棧橋会社の重要な収入源の一つであった維繫料についてみると、英国のP & O汽船会社⁽³⁾と棧橋会社の関係を抜きにできない。というのも、同社は棧橋会社といちはやく契約を結び、当初は3ヶ月の試用契約であったが、契約の切れる18年2月に至っては、むこう一ケ年間の契約をなす等、P & O汽船会社はまさに棧橋会社にとって、一番の利用会社であったといえる。そうした関係か、棧橋維繫料は、P & O会社の船舶に限って、一艘50弗と定め、その他の船舶は50弗以上75弗以内の範囲内の料金で船舶の大小に応じて支払うことになっていた。すなわち、P & O汽船会社には料金面で、開業時から便宜を与えていたのである。

さて、棧橋会社は、棧橋業務を主体にその他、海陸連絡を目的とした倉庫を設置し、倉庫業を兼営した。神戸港における私設上屋の設置は同社によって始められたのである。17年3月税関用地の中に1万1300余坪の貸与を受けて倉庫2棟と、上屋1棟を建設した。これによって民間による直接輸出入貨物を対象とする棧橋倉庫、上屋の運営が行われることになった。しかしながら棧橋会社の業務、運営については、税関の厳しい監督、規制のもとで行われた⁽⁴⁾。ちなみに税関命令書は「税関手数未済輸入貨物ノ貯蔵ニ充ツル其社所属ノ倉庫ニ係リ税関取締ノ為メ命令ヲ為スコト左ノ如シ」として「本庫ニ貯蔵シ得ル貨物ハ総テ税関手未済ノ輸入品ニ限ルヘシ」「決シテ内国品及ヒ輸入手数既済品ヲ混入スルヲ許サス」(第1条)と定めるとともに、入庫由書、税関官吏員の立会、危険品等の入庫禁止、臨検及帳簿検査ノ制、二重鎖制等につき規定するなど一切の業務は規制を受けたのである⁽⁵⁾。

しかるに、前述のように、棧橋会社の本来の業務は、船舶碇繋場業⁽⁶⁾及び、それに関連した業務である貨物取卸しを主体にした荷役業である。それゆえ、倉庫業は多角化事業の一部であって、創業時には積極的な経営は認められなかった。しかし、明治30年代になると、日本郵船の積卸しをするボンベイ綿花の陸揚荷捌の委託を受けることによって、当社の倉庫業務は一層の

進展を示すにいたったのである⁽⁷⁾。

さて、神戸棧橋会社の開業以来の経営はどのように展開したのであろうか。資料的に制約はあるが「実際報告書」によって、明治17年11月15日の開業より18年6月30日までの、当社の損益勘定をみると〈表8〉のようになる。

表8 棧橋会社損益表（明17・11・15日～18・6・30日）

総収入高	11,114円14銭	総支出高	8,456円88銭
(内 訳)	1,838円84銭	(内 訳)	
荷物船積賃	4,139円23銭	貨物賃金	117円74銭
荷物陸揚賃	2,525円	巡査費	217円50銭
船舶維繫費	538円18銭	利子	79円10銭
倉庫敷料	834円60銭	税金	160円52銭
銀紙交換打歩	1,238円27銭	役員月俸	4,058円50銭
雑収入		常人足月俸	2,094円
		臨時雇人足賃	202円06銭
		舁船雇入費	82円82銭
		交際費	353円98銭
		臨時諸雑費	510円16銭
		営繕費	66円77銭
		諸雑費	513円71銭
		純益金	2,657円25銭

〈出所〉「棧橋会社第1回半季実際報告書」より作成。

〈表8〉に見られるように半季の業績は決していいとはいえない。同時に、株主に対しても無配当である。しかし、神戸港における状況は変化してきており外国棧橋においても、海運、貿易の発展とともに日本の汽船会社が同社の施設を利用するようになってきた。

その後の経営については順調であったらしい。というのも、23年、27年、30年には資本の増資をはかるとともに、棧橋の延長、上屋の増設など設備投資をおこなう発展がみられるのである。

また、棧橋と倉庫、上屋の間には軽便軌道を敷設するなど、輸送面の充実に力を入れ、積極的な経営を展開していった。

こうして棧橋会社は、明治後期に入ると新たな発展過程に入っていくので

ある。

- 注(1) 「第1回半季実際報告書」 明治18年（『伝記資料』 第3巻所収）
- (2) 「同 上」
- (3) P & O汽船会社の成立については、中川敬一郎稿「P & O汽船会社の成立」『資本主義の成立と発展』所収を参照されたい。
- (4) 神戸税関編『神戸税関沿革史（2）』 神戸税関，明治40年，pp. 280～285
- (5) 神戸税関編『同 上』 pp. 287～290
- (6) 船舶碇繋場業とは、棧橋又は岸壁を築造して船舶の接岸荷役を行わせる、ドック・ビジネス又はワーフィンジャー（Wharfinger）の業務であり、棧橋会社が実施した。
- (7) 大日本紡績連合会編「大日本紡績連合会紀要」 大正5年，pp. 20

おわりに

以上、神戸港における棧橋会社の設立過程から窺えるように、その経営は決してかんばしいものとはいえなかった。しかも我が国は松方正義の紙幣整理が進捗するなかで、なお不況のさ中であつた。すなわち、一般物価の下落によってかえって商況は沈滞し、金融は閑散となる。暗い経済情勢であつた。

しかし、20年代に入り松方のデフレ政策が終息し景気回復の状況とともに民業勃興熱が台頭するにいたつた。そのことは棧橋会社にとっても企業心を刺激したというよう。と同時に、民間私企業の活動にとっての基盤となる社会資本が整備充実してきたこともある。棧橋会社の「棧橋延長」（93フィート・4インチに延長）は、まさにこうした民間企業の気運を醸成した例の一つでもある。その意味で神戸棧橋会社も、有利な経済情勢に刺激されて急激に発展したと見ることもできる。とはいえ、予想が不確実で新事業の創始が大きなリスクを伴うという時代にあつては、会社企業の経営基盤である五代の資金援助はきわめて重要であつた。そのことがなければ棧橋会社の創立は不可能であつたかも知れない。

このように考えるならば、明治期の指導者型企業者として、五代の個人的動機はともかく、営利的感覚より「国益」というがごとき感覚をより強烈にもっていたといえる。

のみならず、棧橋会社による神戸港の外国棧橋は、長きにわたり海運業に与えた利便は甚大であったというべきである。

以 上

<付説> 本稿の資料については、鮫島文庫の鮫島泰佑氏にお世話になったことを記して謝意を述べたい。

港湾補助と港湾経営

金 亨 泰

Kim Hyung Tae

(青山学院大学大学院)

目 次

1. はじめに — 問題の提起 —
2. 日本および欧米諸国における港湾補助の現状
3. 港湾補助の根拠
4. 独立採算制と港湾経営
5. むすび

1. はじめに — 問題の提起 —

港湾管理主体に対して外部からの補助はできるかぎり避けるべきであるかどうかは、きわめて重要な問題である。日本をはじめ先進諸国において、多くの港湾がしばしば外部から補助されている。港湾に対する補助は特別な場合に限られるものではなく、むしろそれが一般的であるとするならば、本来港湾は剰余生産が不可能な産業であり、港湾補助は当然のものであるという議論もありうる。その場合においては、「港湾に対する補助ははたして妥当であろうか」という疑問そのものが問われるであろう。ところで、港湾に対する補助を正当化する論拠はいかなるものか、及び、その妥当性については分析を要する問題である。本論文においては、以上の問題意識を港湾経営の観点からとらえて、港湾補助の妥当性を検討し、またその論理の客観性を吟

味すると同時に、あわせて港湾管理主体の独立採算制および港湾経営の意味を明確にするつもりである。

2. 日本および欧米諸国における港湾補助の現状

日本の港湾管理者の形態には、地方自治体、港務局、一部事務組合の三つがある。「港務局」は経営原則として独立採算制を建前としているが、現実にはいまだ実現していない。地方自治体が港湾管理者である港湾のうち、企業会計が実施されているのは、ごく一部である。しかし、全体的にみると港湾財政は自治体の一般会計に組み込まれているので、港湾財政が一般会計から独立しておらず、独立採算制も実施されていない。もちろん、神戸港のように先進的な港湾においては、港湾財政が一般会計から独立し、独立採算制が達成されているが、それは例外的ケースである。そこで、全体的にみると、日本の港湾管理者の独立採算制は実現していないといえる。その結果、港湾収支の不均衡は、自治体もしくは国家によって補助されているのが一般的である。(表1参照)

表1 主要8港官庁会計方式による歳入内訳の推移

(単位：百万円)

年度	港湾収入	国 支	取 出	県(市町村) 負担金受益 者負担金等	公 債	一般財源	その 他	合 計						
58	61,214 (29.9)	100	16,269 (7.9)	100	1,784 (0.9)	100	62,465 (30.5)	100	44,335 (21.7)	100	18,622 (9.1)	100	204,689 (100)	100
59	62,324 (30.4)	102	13,399 (6.5)	82	2,281 (1.1)	128	57,344 (28.0)	92	49,891 (24.4)	113	19,582 (9.6)	105	204,821 (100)	100
60	69,896 (29.5)	114	13,923 (5.9)	86	1,728 (0.7)	97	60,534 (25.5)	97	60,483 (25.5)	136	30,737 (12.9)	165	237,301 (100)	116
61	73,369 (29.7)	120	13,737 (5.6)	84	1,683 (0.7)	94	53,956 (21.9)	86	62,045 (25.1)	140	42,124 (17.0)	226	246,914 (100)	121

注(1) 主要8港とは、東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関及び北九州の各港をいう。

(2) 海岸保全関係及び土地造成関係は含まない。

(3) 右側の数字は58年度=100とした指数、()内は構成比(%)である。

(4) 港湾収入は、施設使用料、役務利用料、占用料等の収入である。

(5) その他は、貸付金元利償還金、精算還付金等の収入である。

(6) 直轄工事の国の負担額は港湾管理者の財政には関係がないため除外してある。

(出所) 運輸省編『運輸白書』昭年63年版.p.117

特に、国家による補助の詳細な内容は「港湾法」に規定されている。つまり、国家による港湾補助は法律によって裏づけられているのである。例えば港湾の基本施設に対する国の補助率をみると（表2参照） 離島、北海道等の港湾への補助率が高いのは、その地域の開発振興策の一環として行われており、特殊なケースと考えられる。他方、上記以外の一般的地域においては、その港湾が国家の利害にとって重要な位置を占める港湾、即ち、重要港湾および特定重要港湾である場合には補助率が高くなる。特定重要港湾の場合、貨物量および港湾施設の整備のいずれの状況も地方港湾より優れているので、財政状況が良好になる可能性に富んでいるといえる。しかし、実際には特定重要港湾の方が地方港湾よりも補助率が高い。

表2 港湾事業の負担率、補助率一覧表（昭和58年度）

1. 港湾整備勘定

1-1) 改修事業・局部改良事業

地域	事業区分	水域施設、外郭施設	保留施設	臨港交通施設	港湾施設用地	備考
内地	改修事業	特定重要港湾 5/10~7.5/10 重要港湾 5/10 地方港湾 4/10 遊覧港 7.5/10	5/10~7.5/10 5/10 4/10 -	5/10 5/10 4/10 -	- - - -	港湾法
	局部改良事業	1/3	1/3	1/3	-	
北海道	改修事業	特定重要港湾 9.5/10 重要港湾 } 地方港湾 }	7.5/10	7.5/10	7.5/10	北海道開発のためにする港湾工事に関する法律
離島	改修事業	重要港湾 9.5/10 地方港湾 } 遊覧港 }	7.5/10	7.5/10	-	離島振興法
	局部改良	2/3	2/3	2/3	-	
奄美	改修事業	重要港湾 9.5/10 地方港湾 } 遊覧港 }	9/10	9/10	7.5/10	奄美群島振興開発特別措置法
沖縄	改修事業	重要港湾 10/10 地方港湾 } 遊覧港 }	10/10	10/10	10/10	沖縄振興開発特別措置法

※1 外貿定期和国航路施設 { 横浜・神戸・北九州（門司区） 7.5/10
東京・名古屋・四日市・清水・大阪 6/10 } 但し外貿二次航路は5/10
水域・外郭、保留施設

（出所）日本海事広報協会『日本の港湾』1985年 p.13

ところで、港湾に対する外部からの補助は、欧米諸国の港湾にも見られ、決して日本の港湾に固有な現象ではない。ただし、日本のように法律をもって港湾補助を実施している国は、フランスなどの一部の国を除いてほとんど見られない。

次に、欧米諸港における港湾補助の現状を見てみよう。ただし、紙幅が限られているのでここでは概略にとどめる。まず、〈表3〉を参照されたい。

表3 西ヨーロッパ諸国における港湾投資費負担の比較

国名	投資費負担	管理維持費負担	参考
ベルギー	水門 防波堤 航路 国家	市・ポート・オーソリティ ポート・オーソリティ 国家	
デンマーク	水門・防波堤・航路…	ポート・オーソリティ ポート・オーソリティ	
西ドイツ	水門・防波堤……市・州 航路 { 港湾地域外…国家 港湾地域…T・A	市・州 国家 T・A	T・A (Territorial Authority)
フランス	自治港 水門・防波堤 航路 非自治港 水門・防波堤 航路	80%…国家 20%…ポート・オーソリティ 30~50%…国家 70~50%…商業会議所	国家
アイルランド	水門・防波堤・航路…	ポート・オーソリティ ポート・オーソリティ	
イタリア	自治港 防波堤・航路… 国営港湾 防波堤 航路	国家・ポート・オーソリティ 80%…国家 20%…市・郡	国家 イタリアの港湾には水門がない。
オランダ	Havenbedrijven Havenschappen	{ 水門… $\frac{2}{3}$ 国家・ $\frac{1}{3}$ 市 防波堤… $\frac{2}{3}$ 国家・ $\frac{1}{3}$ 市 航路… $\frac{2}{3}$ 国家・ $\frac{1}{3}$ 市 水門・防波堤…港湾によって相違 航路……国家	国家
イギリス	水門・防波堤・航路…	ポート・オーソリティ ポート・オーソリティ	

出所：F.Suykens; Ports should be efficient (even when this means that some of them are subsidized), Maritime Policy and Management, Vol. 13, 1986, p.p. 121-122.

〈表3〉は、西ヨーロッパ諸国における港湾の基本施設に対する港湾補助の状況を示したものである。これを一見すれば、当該諸国における港湾補助の概要が理解されよう。

さらに、〈表3〉から港湾補助に対する2つの考え方が読みとれる。第一に、イギリス、アイルランド、そしてデンマークのように、国による補助が行われない場合である。第二に、フランス、ベルギー、オランダ、そして西ドイツ（さらに〈表・3〉には掲載していないがアメリカを含めて）のように、国による港湾補助が行われる場合である。

イギリスにおいては、港湾は伝統的に一種の産業であるという強い意識をもって、港湾経営が行われているので、国家による港湾補助はほとんどないと思われる。例えば、従来は国家管理下にあったBTDBさえも1981年に

民営化されるに至ったのである。港湾が一種の産業であるから当然に収益性が重視されるという考え方は、次のようにロッチデール報告書のなかにも示されている。「港湾サービスが公共サービスであるがために、ポート・オーソリティの財政を健全にすることが制限されるとするならば、我々は港湾の公共サービス概念を拒否する。主要港湾の場合、公共サービスの提供を商業ベースで行なってはならない、という理由は全くないのである。」¹⁾ これはイギリスにおける港湾財政のあり方を示している典型的例である。

反対に、西ヨーロッパ大陸の場合、基本的には港湾経営の形態をとっているものの、社会資本としての港湾の性格が強く認識され、国による港湾補助が行われている。これらの港湾において国による港湾補助を行なう理由としては、様々な要因があるが、その港湾が置かれている立地的・社会的条件を無視することはできない。つまり、ロッテルダム、アントワープ、ルアーブル、ハンブルグなどの場合、ヒンターランドが同一地域であるため港湾間の競争が激しい。さらに、その競争に対して様々な対抗策を講じなければならず、その手段の一つとして国家による補助がなされているのである。ところが、同じ西ヨーロッパ大陸の中でも、フランスとそれ以外の国々の場合とでは、補助に対する考え方が異なる。即ち、フランスは港湾間の国際的競争を意識して自国港湾の利用度を高めるために国家政策の一つとして港湾補助を実施しているのである。²⁾ これに反して、ロッテルダム、アントワープ、ハンブルグのような河川港の場合、河川がもつ意味が非常に重要となる。即ちこれらの港湾が所在する国家においては、河川による内陸水路が重要な交通手段であり、特に国土の多くの部分が河川よりも低地に属しているオランダ・ベルギーにおける河川の管理は、港湾が所在する特定地域にとってだけでなく、国家的な観点からも非常に重要である。また、これらの国々の港湾は、中継貨物に依存する比率が高い。つまり、河川の浚渫、水門、防波堤などは国家全体的にその重要性が認められ、これらの港湾施設に対する補助が行われているのである。

アメリカの場合も補助はなされているが、それは西ヨーロッパ諸港と異なり、港湾が国防上重要な位置を占めるためである。³⁾ その結果として、ポー

ト・ヘッド・ラインの外側における施設の整備は連邦政府の責任に属している。それで、泊地、航路の浚渫は、国防省の海軍工兵隊が担当しており、灯台、浮標施設は、沿岸警備隊が整備・管理している。⁴⁾ (ただし、セント・ローレンス航路はこの例ではない。)

次に、港湾補助の形態も国によって多様である。例えば、航路・水門・防波堤などの基本施設を国、又は公共団体のように、港湾管理主体以外の者が整備し、かつその施設投資にみあう利用料金の徴収もしていない場合もあれば、港湾財政を自治体の財政の一部に組み込むことによって、港湾経営から生ずる収支不均衡分が自治体の一般会計から補填される場合もある。また、アメリカのように、「議会で承認を得た直接の支出金、税の裏づけのある債券、ポート・オーソリティより徴収される税、課税の免税、市または郡の行政事務を正常に行う上で地域社会に対する公共サービスの形で港湾当局に与えられる間接助成」⁵⁾なども港湾補助である。ここでいう港湾補助の概念は次のとおりである。即ち、「港湾投資の最小報酬率が、その港湾に投資される資本の機会費用を下廻る場合には、その港湾プロジェクトは、補助を受けている」⁶⁾ということである。

3. 港湾補助の根拠

前章においては日本をはじめ、欧米諸国の港湾に対する国家補助の現状を概観した。次に、港湾補助の論拠はいかなるものかを指摘し、それが客観的に成立するかどうかを検討する。

一般的に港湾補助が正当化されるのは、港湾収入で港湾費用を賄うことができない場合である。換言すると、港湾料金がその原価水準以下に抑えられることが正当であると認められる場合である。それゆえ、ここでは港湾料金が原価を下廻る水準で決定される原因を批判的に検討する。

港湾料金が原価よりも低く、かつそれが妥当であるとする論理は、あまり明確には論じられていない。しかし、それはおそらく次のように整理することができると思われる。即ち、①港湾は社会資本であるということ、②港湾

サービスの生産は費用逓減の下で行われていること、③港湾は所得移転目的または地域開発目的のための政策的手段であること、等である。以下、これらの要因について詳細に検討する。

まず、港湾は社会資本であるからその投資費用の全てを利用者から徴収することは望ましくない、ということを検討してみよう。社会資本の概念は、明確でなく非常に曖昧な概念である。つまり、社会資本は政策論上において国家の経済活動を合理化させるための概念にすぎない。⁷⁾そこで、社会資本の概念を、①公共サービス、②重要産業、③公共性、等のようにより明確な概念として解釈することによって分析する。

第一に、港湾は公共サービスであるから、その料金を原価によって決定するのは好ましくない、ということである。ところで、公共サービスは「排除不可能性」と「消費の集団性」という特質を有する。前者は、特定の消費者をそのサービスの消費から排除することは不可能であるということであり、後者は、あるサービスが多くの人々によって同時に等量消費されるが、その消費によって混雑現象が生じないということを意味する。港湾や道路などの場合、「排除の不可能性」という特質は満たされるが、「消費の集団性」は満たされない。したがって、港湾が公共サービスである、という理由で料金を低く抑えるべきであるという論理は成立しないことになる。ここで、前述したロッチデール報告書の指摘を再度想起してみよう。「港湾サービスが公共サービスであるがために、ポート・オーソリティの財政を健全にすることが制限されるとするならば、我々は港湾の公共サービス概念を拒否する。主要港湾の場合、公共サービスの提供を商業ベースで行なってはならない、という理由は全くないのである。」

第二に、港湾の社会資本概念を国民経済における重要産業であると解釈して、港湾補助の妥当性を検討してみることにする。港湾が国民経済に欠くべからざる重要産業であるのはいうまでもないことである。例えば、昭和30年代の後半に発生した船込問題は、いわゆる「港湾問題」にまで進展し、国民経済の順調な再生産に深刻な影響を及ぼしたのは周知のことである。また、港湾は次のような経済および社会開発効果がある。⁸⁾ ①直接経済効果 — 流通経費の節

約、付加価値の増加、事業効果 — ②地域経済効果 — 地域所得の向上 — ③国民経済効果 — 国民所得の向上 — ④コミュニティ効果 — 住民サービス向上、地域ストック増加 — ⑤国土開発効果 — 人口、産業の配置 — 等等。

ところで、港湾が以上の経済および社会開発効果を有し、地域社会および国民経済において重要な役割を演ずることと、原価を下廻る水準で港湾料金を決定することとは何の関係もない。港湾に対する投資も稀少資源の投資である限りは機会費用を発生させる。したがって、投資される資源が、他の分野に投資されるとしても、港湾投資のような開発効果を有するのであるから、港湾投資だけが特別に取扱われる必要はない。また、港湾投資の所得発生や雇用創出などの効果が他分野に対する投資効果よりも大きい場合にも、それだけでは港湾料金が原価を下廻る理由とはならない。もし、港湾投資の外部経済が大きく、かつ港湾管理主体の独立採算制が維持できない場合には、外部経済の内部化が考えられ、それによって港湾収支の不均衡分をカバーすることができよう。要するに、港湾が地域社会や国民経済において重要な役割を演ずることと港湾料金が原価水準を下廻ることとは、全く関係がないということである。

第三に、港湾の社会資本概念が公共性概念として理解される場合である。公共性概念も非常に多岐にわたって用いられ、曖昧な概念となっている。しかし、交通機能としての港湾の公共性は「排除不可能性」に他ならないであろう。⁹⁾ つまり、それは港湾が広く公共に提供されるべきであるという「公正性」になる。この意味における港湾の公共性は、たしかに認められるが、この場合においても、港湾の公共性と原価水準以下の港湾料金の決定とは何らの関係を有しない。

以上のように、港湾サービスは公共サービスであり、また、港湾は重要産業でもあり、そして港湾機能は公共性を有する。港湾の社会資本の概念を以上の意味で解釈すると、たしかにそれは認められるが、既に分析したように港湾が社会資本概念であるからといって、港湾料金が原価を反映することを否定する理由にはならない。

次に、港湾は費用通減産業、つまり規模の経済が作用するために、料金を限界費用によって決定し、その場合に発生する港湾管理主体の財政赤字は補助によって賄う、ということである。これが意味するところは次の通りである。社会的厚生をSW、生産者余剰をTR、消費者余剰をCS、社会的費用をTC、とすれば、社会的厚生SWは①式としてあらわすことができる。

$$SW = TR + CS - TC \cdots \cdots \textcircled{1}$$

ここで、SWを極大化させるための条件は、②式になる。

$$\frac{d}{dq} (TR + CS - TC) = 0 \cdots \cdots \textcircled{2}$$

$$\frac{d}{dq} (TR + CS) = \frac{d}{dq} TC = MC \cdots \cdots \textcircled{3}$$

③式の左辺は、需要曲線 $D = P(q)$ の面積であり、右辺は、外部性がないことを前提にすると、港湾管理主体の港湾サービス生産の限界費用である。そこで、

$$TR + CS = \int_0^q P(q) \cdot dq \cdots \cdots \textcircled{4}$$

④式を③式に代入すると、

$$\frac{d}{dq} (TR + CS) = \frac{d}{dq} \int_0^q P(q) \cdot dq = P(q) = MC$$

つまり、社会的厚生は、価格＝限界費用が成立するところで最適化される。この場合、社会的厚生は最適になるが、港湾管理主体には（平均費用－限界費用）×生産量に相当する分だけの収支不均衡が発生する。ところが、それは一括定額税を徴収して補填するならば、その問題は解消される。港湾サービスが費用通減状況で生産されるならば、以上の論理は妥当と考えられる。つまり、限界費用で料金を決定して、それによって生ずる収支不均衡分に対しては、外部の補助によって補填するのが、資源の効率的配分と社会的厚生を最適化を達成することになるのである。このような観点から港湾補助がなされるものであるとするならば、それは客観的に認められる。¹⁰⁾

ところで、問題は大都市港湾の場合、規模の経済が無限に作用するとは限らない。つまり、ヒンターランドへの道路整備、その他の流通経費を含めた港湾開発費用を考慮するならば、港湾サービスの生産は、費用通増の下で行われているかもしれない。¹¹⁾ところが、港湾サービスが費用通減下で行われるとするならば、港湾補助は妥当と認められるのである。

最後に、港湾投資が後進地域の開発を目的とする所得移転的・政策的観点からなされる場合、港湾補助は妥当と認められるのである。この場合の港湾投資は、いわゆる公共投資として、地域の均衡的発展、あるいは当該地域における港湾機能の必須性に基いて行われるので、収益性は見込まれない。したがって、この場合の補助は妥当であると認められるのである。

以上の分析を通じて、港湾補助が認められるのは、所得再配分目的の港湾投資と港湾サービスが費用通減下で行われる場合であり、社会資本としての港湾機能から港湾補助が認められる根拠はないことが確認された。

4. 独立採算制と港湾経営

港湾管理主体の独立採算制を前提にすると、港湾補助論は認められなくなる。本章では、独立採算制と港湾経営の意味を吟味する。港湾管理主体に独立採算制が成立するのは、どのような条件下においてであろうか。それは「港湾収入によって港湾費用、つまり取替ベースによる資産の減価償却、借入金に対する利子、租税を償った後に残る金額が、さらに港湾の拡張、改良、調査等に必要とされる費用を賄うことができる場合」¹²⁾である。以上の意味における港湾管理主体の独立採算制は、ロッチデール報告書の指摘によるとイギリスの港湾が目指している目標でもある。即ち、イギリスにおける「港湾は、運営費を償った後、借入金に対する利子、取替ベースによる資産の減価償却、租税、偶発的災害や小規模の改良のための積立金を港湾収入によって賄うことを目指すべきである」¹³⁾というのである。港湾の独立採算制を日本の港湾管理者の立場でいえば、港湾管理者は「少なくとも管理費、公債利子、減価償却費を償うに足る経常収入をあげなければならない」¹⁴⁾というこ

とを意味する。港湾経営は、以上の意味における独立採算制が維持されるときに、はじめて成立するであろう。このような観点から、港湾経営は、高度の経営能力の発揮を必要とする港湾管理を意味することになる。より具体的にいうならば、港湾経営は「個々の港湾建設費及び管理の経費をできるだけ節約し、経費を償うに足る料金を設定してもそれが高くないようにすべきであるし、たえず雇客である港湾利用者のニーズをマーケティングによって正確に捉え、サービスの質の向上をはからねばならない」¹⁵⁾ということになる。

以上のような港湾経営をもたらす理念は「私益と公益の調和」にある。港湾経営を通じて港湾管理主体の健全な財務構造を維持することこそが、港湾管理主体、さらには当該港湾の地域社会に寄与することにもなるといえよう。

さて、独立採算制は港湾経営に非常に重要な意味をもつが、それが前提になるということは、必ずしも効率的港湾経営を保障するものではない。独立採算制が前提になる時に生産される港湾サービスは、港湾管理主体の経営能力が最大に発揮される水準で生産されるという保障はない。つまり、その場合における生産費用が最小化することを保障しない。いわゆる「X非効率」の発生可能性があるのである。特に、港湾サービス市場のように「独占的な市場、あるいは効率的市場に直面していても競争者に対してなんらかの規制を加えることが可能である場合には、収支均衡の条件が経営の効率を高める incentive とはならないで、かえって差別価格などの価格政策の適用、あるいは規制の積極的発動など資源の配分を歪めるような手段がとられる可能性がある」¹⁶⁾。その結果、港湾サービスを生産する「公企業に課された収支均衡の制約は経営の効率を高める効果をもたないばかりか、その存在の故に資源配分を歪めるような市場への干渉を求めかねない」¹⁷⁾といわなければならない。

以上のように、独立採算制が自動的に確保されるような価格政策の下においては、港湾経営主体の経営能力が最大限に発揮されない場合がある。このような場合、経営能力の最大の発揮への incentive を制度的に導入することが必要とされる。例えば、次のようなことも考えられる¹⁸⁾。つまり、①港湾管理主体における経営指標と効率指標を、それが効率性を端的に示すような

形として明示し、時系列的にも、また、外国や国内の港湾管理主体のそれと比較できるようにすること、②港湾管理主体を効率改善にとって好ましい方向に「機能的」に民営化すること、または競争条件を公平にした上で私企業と競争させること、そして③参加システムの導入と発展、などである。要するに、港湾における独立採算制は、それが自動的に確保されるような価格政策を前提にすべきではないということである。むしろ、独立採算制は一つの目標として提示され、港湾管理主体がそれを目指して経営することが望ましい。

5. むすび

日本の港湾管理者は、外部からの港湾補助を前提にして港湾管理を行なう傾向が強い。それは、特定重要港湾になるにつれて国の補助率が增大することによく反映されている。港湾補助が港湾の社会資本概念のために行われるものであるとすれば、それは問題を内包しているといえる。港湾サービスが費用通減の下で生産され、また、後進地域への所得移転のために港湾投資が行われるならば、その場合に発生する港湾収支不均衡分に対して補填される補助は妥当であると認められる。しかし、大都市港湾になるにしたがって、ヒンターランドへの道路整備等の港湾開発費用が大規模に増加しつつある今日の状況においては港湾サービスの生産が、はたして費用通減の下で行われているかどうかは疑問である。もし現在の港湾サービスの生産が費用通増の下で行われているとするならば、補助の論拠はなくなる。このような環境の変化にもかかわらず、日本の港湾管理においては依然として補助を前提にしているのは大きな問題点であるといわねばならない。

港湾経営は、補助を前提とした上で行われるものではなく、港湾サービス生産の費用最小化の追求過程で達成されるものである。もし、経営効率を最大限に発揮して港湾経営を行なったとしても、なおそのうえで、収支不均衡が生ずる場合には、当該不均衡分に相当する補助は妥当であろう。現在の日本の港湾管理者に対する補助は、このような論拠の下で行われているとは思

われない。

- 注1) Ministry of Transport, Report of the Committee of Inquiry into the Major Ports of Great Britain, 1962, p.60
- 2) A. Vigarie, "State Aid for Seaports: A Cartesian Position in the French case" Maritime Policy and Management, Vol. 13, No. 2, 1986, pp. 121 ~ 122 .
- 3) H. S. Marcus, J.E. Short, J. C. Kuypers, P. O. Robert, Federal Port Policy in the United State, Cambridge: The MIT Press, 1976, p. 22.
- 4) アメリカにおいては、連邦政府の予算によるポート・ヘッド・ライン外側の港湾施設に対する整備がしだいになされなくなってきつつある。さらに、これらの施設整備費用は、ポート・オーソリティが負担する可能性が高くなりつつある。実際、1970年代以降、アメリカ連邦議会が港湾の浚渫を承認したプロジェクトは一件もない。J. E. Baudelaire, Port Administration and Management, Tokyo: The International Association of Ports and Harbours, 1986, p. 254 .
- 5) 日本港湾協会・国際港湾協会財団『欧米諸国の港湾管理とその財政（上巻）』1978年, p. 204 .
- 6) R. O. Goss, "Seaports should not be subsidised," Maritime Policy and Management, Vol. 13, No. 2, 1986, p. 87.
- 7) 最もよくいわれる社会資本の概念には、ロストウの次のような指摘が挙げられる。「①懐妊期間と償却期間が長いこと、②投資における非分割性、③社会資本から得られる利潤が、その性質上、個別企業ではなく、全体としての共同体へ帰属する」(W. W. Rostow, The Stages of Economic Growth, Cambridge: Cambridge University Press, 1960, p. 25.)。ところが、以上のような概念は、固定資本には一般的にみられる共通の性質であるから、社会資本と固定資本を質的に区別することができない。宮本教授は、社会資本の概念としていくつかの特徴を指摘するが、その特徴の一つとして「権力的性格

あるいはイデオロギーとの関連を捨象して経済的な性格のみで判断することは一面的である」と指摘している。(宮本憲一『社会資本論』, 有斐閣, 1976年.

p. 9.

- 8) 川崎芳一『港湾計画主体のあり方に関する実証的研究』, 1985年. p. 146.
- 9) 交通の公共性をこのように解釈している論文として次のようなものがある。藤井弥太郎「輸送サービスの公共財的性格」日本交通学会編『1966年交通学会年報』, 岡野行秀「航空輸送の役割とその評価—交通の『公共性』に関して—」日交研シリーズA-20, 日本交通政策研究会, 1974年.
- 10) ところが, この場合生産費用が最小になる保障がないことに注意する必要がある。というのは, (平均費用—限界費用)の差額に対しては補助を受けることができるので, この場合, 限界費用が最小になる incentive が存在しなくなる。つまり, 最大限の経営努力への incentive が失なわれるのである。最適条件を満たすことが不可能になる場合には, 次善策として, 平均費用価格原理の採択が受入られる。平均費用価格原理の導入が望ましいのは, 次の理由による。即ち, 消費者の公共料金の引上げに対する反対圧力は非常に強いが, 公共部門の費用の公共負担(租税)の増加に対する反対はあまり強くない。そこで, 限界費用で価格を決定し, 費用最小化が成功しなくても, 料金収入をこえる費用は比較的容易に公共的負担に転嫁することができる。一方, 平均費用で価格を決める場合は, 料金引上げを利用者に納得してもらうためにも, 費用最小化のためのあらゆる努力がなされていることを示す必要があり, 費用最小化への誘引は大きい。完全な費用最小化が期待できるならば, 平均費用価格原理より限界費用価格原理の方が望ましい。しかし, 費用最小化が完全でない場合は, 費用最小化への誘因がより大きいであろう平均費用価格, いわゆる独立採算制の方が望ましい次善策であろう。根岸隆「公共料金」岡野行秀・根岸隆編『公共経済学』, 有斐閣, 1973年. p. 78~79.
- 11) 「ヒンターランドへの輸送費, その他の流通費を含めた, 港湾サービスの生産費構造を考慮すると, 規模の経済が無限に作用するものではない。」
E. Bennathan, A. A. Walters, Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries, Oxford University Press, 1979, p. 50.

- 12) J. E. Baudelaire, op. cit. p. 249 .
- 13) Ministry of Transport, op. cit. p. 63.
- 14) 岡野行秀「外部環境の変化と港湾経営」日本港湾経済学会編『港湾経済研究』(第22号), 1984年. p. 25.
- 15) 岡野行秀・前掲論文, p. 29.
- 16) 岡野行秀「交通調整と『次善』問題—『イコール・フットィング』論をめぐって—」大塚久雄・小宮隆太郎・岡野行秀編『地域経済と交通』, 東京大学出版会, 1971年. p. 340 .
- 17) 岡野行秀・前掲論文 p. 340 .
- 18) 九尾直美「公企業の経営形態—公共性と効率性を両立させるシステム—」岡野行秀・植草益編『日本の公企業』, 東京大学出版会, 1983年. p. 207 ~ 213 .

港運業の変貌と課題

— コンテナ化時代に関連して —

富田 功

(横浜港湾短期大学校)

目 次

はじめに

1. 港運業の基本的性格の変化
2. 港運業の実態と問題点
3. 港運業の経営戦略と基本的課題

はじめに

港湾法が制定されて以来今年で足かけ40年目を迎え、この間、港湾機能の構成条件はその外部条件の変化とともに変動してきたが、とくに昭和40年代以降のコンテナ化の進展と60年代の国際化、情報化等の展開により、港湾機能の経済、社会的諸条件は大きく変動し、なかでも港湾運送機能の諸条件は構造的に著しく変容してきている。

本稿では、主として港運業⁽¹⁾の変貌状態を明らかにし、その基本的課題について提起したい。

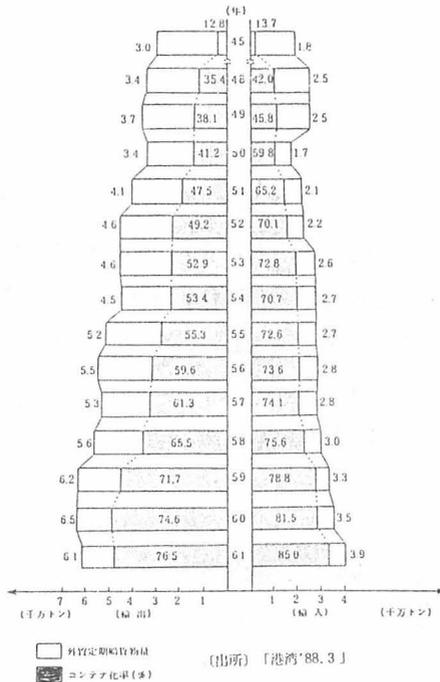
注(1) ここでは一般港湾運送事業と港湾荷役業を分析対象としており、したがって、特に断りがない限り両者を一括して論じていることを付言しておきたい。

1. 港運業の基本的性格の変化

今日港運業が生産するサービスは、ここ数年間の急速なコンテナ化(図1参照)、国際化、情報化の展開により形態的、質的にも著しく変化してきており、従来の港運業の交通、輸送機能の性格は大きく後退し、新たな総合的物流機能の性格が経済、社会的に注目されつつある。

港運業は従来、港湾労働集約型ないしは依存型の荷役事業であると同時に港湾における公共規制のもとで、重要な公益サービスを提供する規制産業⁽¹⁾として位置づけられてきたが、近年、とりわけ港湾におけるコンテナ化の拡大により、港運業のサービス生産の諸条件は漸次、その様相を異にしてきている——すなわち、港湾労働集約型ないしは依存型から資本集約型ないしは中心型(以下では便宜上、資本集約型と称す)の総合物流業への展開、他方、規制緩和化の環境条件のもとで公益事業としての港運業の役割の変化等である。

図1 コンテナ化率の推移



資本集約型の港運業は、主としてコンテナ貨物をサービス生産の対象とすることから、在来貨物を当の対象とする作業能勢と比較して総体的により一層計画的、効率的に作業を遂行することが可能となってきたため、漸次港運業の当該生産コストは低減化が図られてきていると思われる。この点、今後さらにコンテナ化が世界的に拡大傾向にあることから⁽²⁾、当の需要者の港運業に対するそうした低減化要請はますます強まっていくであろう。その意味では、今後資本集約型の港運業のサービス生産の諸条件は、なお一層合理化態勢を志向していくと考える。

そしてこうした港運業の合理化志向策の過程で、当該業のサービス生産に伴う対価は契約料金としてのコンテナ荷役料金が基本となり、したがってこれは、認可料金としての港湾運送事業料金が基本となるサービス生産の場合と根本的に異なっている。つまり、従来一般的に、前者のように計画的なサービス生産が競争条件のもとで可能な場合の当の対価は費用主義の原理の適用が妥当であり、これに対して後者の場合には、不完全競争のもとでいわゆる注文生産に見合う当の対価の適用原理としては負担力主義が妥当であるといわれてきたように、今日コンテナ化の拡大による当該業のサービス生産の基調は、費用主義の原理に基づいて当の需要者に提供するようになってきている。

現在そうした費用原理の適用関係により、従来当の需要者にとって非合理的な料金とさえいわれていた特別料金の負担がほぼ回避されるようになってきたことから、当の需要者の料金負担力は相対的に軽減化傾向にあると思われる。この点、コンテナ化の拡大は、港運業のサービス生産条件と料金体系を大きく変革させたともいえよう。その意味では、港湾におけるコンテナ化の拡大傾向のもとで当該荷役サービスの需給関係は従来以上により一層適合化の状況⁽³⁾にあるといっても過言ではないであろう。

コンテナ荷役サービスの需給関係をめぐるといった適合化状況は、一方で公益事業としての港運業の役割に影響を及ぼしている。つまり、港湾におけるコンテナ荷役の展開は、総体的に港運業の基本的経営条件を徐々に変動——不安定化、後退化等——させており、と同時に他方で、公益事業（Pub-

lic Utility)としての当該業の重要性⁽⁴⁾を漸次低下させつつあると考える。

従来港運業にとって「港湾」ないしは「水際線」が当該サービス生産の基本的条件であったが、今日コンテナ化の進展により、そうした要因が必ずしも必要・十分条件ではなくなりつつあり⁽⁵⁾、その意味では、「港湾」ないしは「水際線」は、港運業にとって当該サービス生産としての必要度、もしくは重要度が次第に低下しつつあると思われる。つまり、この点は、港運業のコンテナサービス生産の基盤条件が次第に「港湾」ないしは「水際線」と密接不可分の関係ではなくなりつつあることを意味している。換言すれば、港運業の当該サービス生産の基盤は漸次「内陸化」志向を強めつつあるといえよう。したがって、今後こうした傾向が強まっていくにつれて、港運業の経済的実態は、確かに従来とは著しく異なった様相——たとえば全国的に総合物流業の展開等——で展開していくであろう。

そして、港運業のそうした「内陸化」志向と総合物流業の展開にとって、一方で内外航空貨物輸送量に占めるコンテナ貨物の割合の増大と、他方で輸送、物流業における規則緩和化の方向と相俟ってより一層競争促進策が図られていくと予想されるので、今後当該業の基本的経営条件として、いわゆる競争即応型のサービス生産体系の態勢づくりが必要となるであろう。その意味では、こうした状況裡こそ、港運業にとって変革を成し遂げうる好機ともいえよう。

注(1) そうした背景にはコンテナ化の推進者側の合理化策——たとえば、世界主要港ではコンテナターミナル総費用の約60%が労働費用であるといわれており、したがって、可能な限り当該費用の削減化を図る方策等として——が目指されているわけである。その意味では、コンテナ化の推進者側のターミナルオペレーターに及ぼす経済的影響力はきわめて大きいといえよう。この点の詳細については、A. D. Couper, *New Cargo-handling techniques ; Implications for port employment and skills*, I. L. O, '86. 9, chap. 3 (世界の港湾労働の趨勢)等参照。

(2) A. D. Couper, *ibid*, chap. 4 (港湾労使関係及び労働条件の変化)等参照。

- (3) ここでは、コンテナ船を対象とするサービス生産の方が在来船を対象とするそれと比較して、「より一層計画的、効率的に達成しうる」という条件に依拠している。
- (4) 従来公益事業としての港運業の重要性は、当該サービスそれ自体よりもむしろこれをめぐる労使関係の安定性の側面に重点がおかれてきたわけであるが、今日のようにコンテナ荷役サービスの態勢がより計画的に推進しうる状況からすれば、さきの労使関係の側面での問題性は、社会的に大きく容容してきていると思われる。したがって、ここでの主たる論点は、公共サービスとしての港運業の必需性ないしは不可欠性にもとづいている。
- (5) この点は、たとえば、この10年間東京港における港頭地区での輸入コンテナ貨物の取出し作業の割合が漸減傾向となっている点からも十分うかがえるであろう。

2. 港運業の実態と問題点

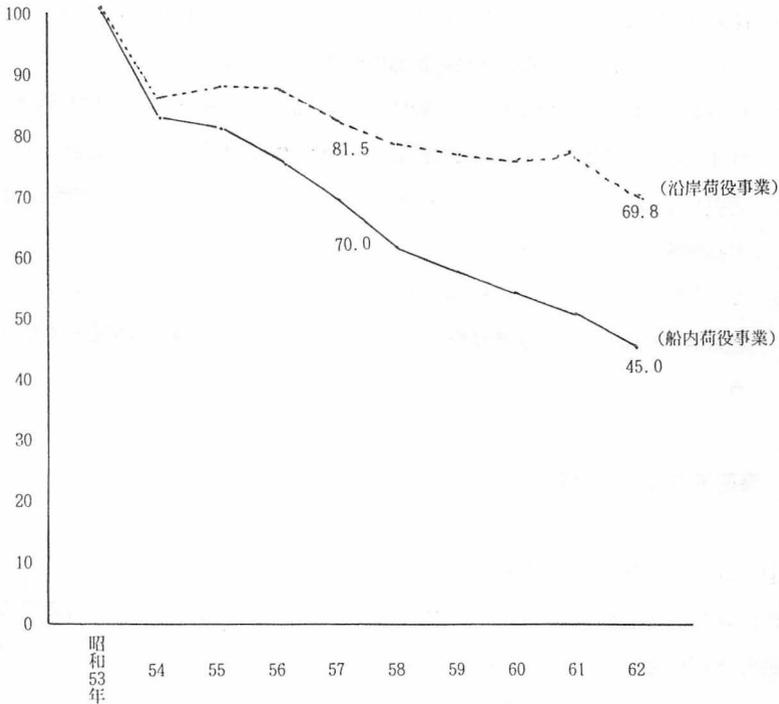
(1) コンテナ化と港運経営

今日コンテナ化の進展が漸次拡大するにつれ、港運経営に対する当の需要者側の合理化要請策⁽¹⁾は、より一層厳しさを増すと同時に、他方で、当該経営基盤を大きく変動させている。

本来、コンテナ化の拡大の目的は経済全体における流通コストの低減化であり、その一環として港湾における流通経費の削減化が意図され、そして当の目的、手段の適合関係として、コンテナ荷役費用の低減化が需要者側によって図られるのである。

そうしたコンテナ荷役費用の低減化は、換言すれば、コンテナ荷役作業の生産性向上化は、当該荷役作業時間の減少化(図2参照)と港湾労働の省力化を基本条件として実現されるものであり、その意味では、それは、港湾労働の技術的成熟化、高度化等と密接不可分な関係にあるといえよう。しかもこうした関係は、コンテナ化の拡大が進展するに従いより一層強まっていくであろう。

図2 港運業1社あたりの平均荷役作業時間の推移（横浜港）



(出所資料) (社)港湾貨物運送事業労働災害防止協会・神奈川総支部『労働災害統計資料』各年版より作成

そして、コンテナ荷役作業における港湾労働の技術的成熟化、高度化等は総体的に当の労働災害事故の減少傾向をもたらしており、したがって、当該業の港湾労働災害事故による経営コストの低減化が、変動はあるものの総体的に確保されつつあるといわれている⁽²⁾。

特に港運業の経営にとって、競争条件の厳しい大都市港湾では元請1社あたりの平均的な自営率は総体的に低く、これに対して、現在競争条件が大都市港湾ほどではない地方港湾では総体的に高くなっており(表1参照)、この

表1 港運業における取扱条件の変化

		直 請 し た 量			下請した量	合 計	A + D	A / C	B / C
		自営した量	下請された量	計					
		(A) (千トン)	(B) (千トン)	(C) (千トン)					
五 大 港	56	3,779	3,886	7,665	709	8,374	4,488	49.3	50.7
	57	3,725	3,663	7,388	752	8,140	4,477	50.4	49.6
	58	3,783	3,909	7,692	739	8,431	4,522	49.2	50.8
	59	4,184	4,182	8,366	799	9,165	4,983	50.0	50.0
	60	4,298	4,426	8,724	619	9,343	4,917	49.3	48.3
	61	4,078	4,364	8,442	585	9,027	4,663	50.7	51.7
地 方 港	56	1,725	254	1,979	125	2,104	1,850	87.2	12.8
	57	1,761	242	2,003	117	2,120	1,878	87.9	12.1
	58	1,861	274	2,135	134	2,269	1,995	87.2	12.8
	59	2,000	287	2,287	143	2,430	2,143	87.5	12.5
	60	2,030	291	2,321	150	2,471	2,180	87.5	12.5
	61	1,962	290	2,252	140	2,392	2,102	87.1	12.9
全 港	56	2,574	1,755	4,329	367	4,696	2,941	59.5	40.5
	57	2,573	1,656	4,229	379	4,608	2,952	60.8	39.2
	58	2,669	1,802	4,471	388	4,859	3,057	59.7	40.3
	59	2,918	1,924	4,842	419	5,261	3,337	60.3	39.7
	60	2,995	2,050	5,045	349	5,394	3,344	59.4	40.6
	61	2,850	1,999	4,849	326	5,175	3,176	58.8	41.2

(出所資料) 運輸省貨物流通局港湾貨物課「港湾運送事業経営指標要旨」
各年版より作成

ように、大都市港湾と地方港湾では基本的に、当該業の競争条件の程度によりその経営方法は、換言すれば、当の供給構造は著しく異なっているようであるが、上述した経営コスト低減策は、今後のコンテナ化の拡大予想からすれば、港運業にとって当の業態を問わずより重要な経営条件になってくると考える。

本来港運業の業態構造は、当の経営安定化を図ることを主たる目的として形成されたはずであり、その意味では、さきに見た、大都市港湾と地方港湾

における当該業の経営方式、もしくは供給構造にみられる基本的相異は、港運業の経営上当の経済的合理性にかなうものといえるであろう。したがって、コンテナ化の拡大がさらに進展するにつれ、港運業の経営基盤をめぐる安定維持化がより一層確保されなければならないとすれば、先述した当該業の経営方式、もしくは供給構造はさらに堅持される必要があると思われる。

そうした厳しい経営環境条件のもとで、港運業、とりわけ元請業、海貨業は今後、当の需要者側のニーズ即応型の態勢づくりに努め、と同時に一方で需要者側との機能的連繫をより一層強化していかなければならないであろう。その意味では、元請業、海貨業の本来的機能である「主宰者機能」ないしは「統括機能」⁽³⁾がさらに重要視されなければならないと考える。つまり、コンテナ化時代の今日の港運業の需給市場のもとで、そうした機能の発揮がさらに促進されるのでなければ、当該業としての業態構造にかかわる総体的な経営安定化の方向は、長期的に望むことはできないであろう。

注(1) ここでは、主としてコンテナ貨物の輸送経済原則 — 安全性、正確性及び迅速性等 — と密接に関わる生産性向上化策について言及している。

(2) (社) 港湾貨物運送事業労働災害防止協会「労災保険財政資料」, 昭和63年10月

(3) この点については、拙稿「港湾における変貌と課題」(〔財〕海事業業研究所『海事業業研究所報No.275』平成元年5月, 所収) 参照。

(2) 国際化、情報化と港運経営

昭和60年代の円高経済を基調とするわが国産業構造の変化は、主要輸出産業の海外現地生産化と、第一次産品の輸入増大化・第二次産品の輸出減少化等をもたらし、こうした影響を受けて、港運業の経営実態は著しく変貌してきている。

主要輸出産業の海外現地生産化は、単に港運業のサービス生産の需要量を減少させるだけでなく、当該供給条件のあり方も漸次変化させつつある。この点、前述した「主宰者機能」ないしは「統括機能」の主体者としての元

請業，海貨業の役割が重要視され，当該業として，特に海貨業による海外現地事務所の設置，同駐在員の派遣等の国際複合輸送機能の充実，強化策は注目されよう⁽⁴⁾。

したがって，こうした国際化の展開により，とりわけ海貨業のサービス生産体系は，漸次変容してきている⁽⁵⁾と言っても過言ではないであろう。

しかし，そうしたサービス生産体系への変容は当該業の経営方式ないしは供給条件等の面で総体的な変化を伴うことから，今後の方向としては拡大傾向がみられるが，現在，これから新規に当の機能の整備，充実策として計画的に取り組もうとする事業者の割合は総体的に少ないのが実情である。

したがって，港運業として，国際化時代に向けて新たなサービス生産体系を創出していくためには，こうした面での問題点——たとえば，採算性の問題，人材確保の問題等——の取組み策こそ肝要と思われる。

この場合，その対応策として当該機能にかかわる総合的市場調査，このための経営合理化策の推進による資金調達等の計画化と，当該業務要員としての専門家の社内的育成等が経営課題となつてこよう。そして，港運業としてこうした課題を現実的に，しかも積極的に取り組んでしていくためには，同業種はもとより異業種との協調，共同化⁽⁶⁾等をめぐる経営行動が次第に必要となつてくるであろう。その意味では，総合的に，港運業としての基本的な機能のより一層の連繫化が従来にもまして重要になってくると考える。

そして一方，こうした国際化の過程で次第に港運経営をめぐる諸業務の面でも情報化が図られ⁽⁷⁾，現在，元請業，海貨業では特に国際複合輸送機能の充実，強化策の一環として強力に推進されている。この点，今後さらに国際化，コンテナ化の拡大が進展するにつれて，需要者側のニーズとして当該業に対するより高度な情報化推進策の期待感がますます大きくなるであろうから，港運業としての経営合理化対策は，従来以上に厳しさを増すと思われる。このため，そうした情報化推進策の主たる取り組み方法として，現実には消極的にならざるをえないようであるが⁽⁸⁾，より積極的に，共同化対策が促進されなければならないであろう。

他方，そうした情報化推進策の背景には，本来それが手段として労働力

と代替しうる、そしてそれ以上の効果、価値を産み出し、と同時に一方で、これにより労働力では成し遂げえない情報蓄積がより可能となるからである⁽⁹⁾。たとえば、労働力による総合的業務能力の蓄積よりも、労働力と完全に代替しうるほど（あるいはそれ以上の）、情報化による当該能力の蓄積等が一層可能となるからでもある。したがって、港運業にとって、情報化推進策は今後の国際化、そしてコンテナ化時代に向けての基本的な経営手段になるであろうと考える。その意味では、今後の情報化推進策の取り組み方次第では当該業の変容状況も、また様相を異にするであろうと思われる。

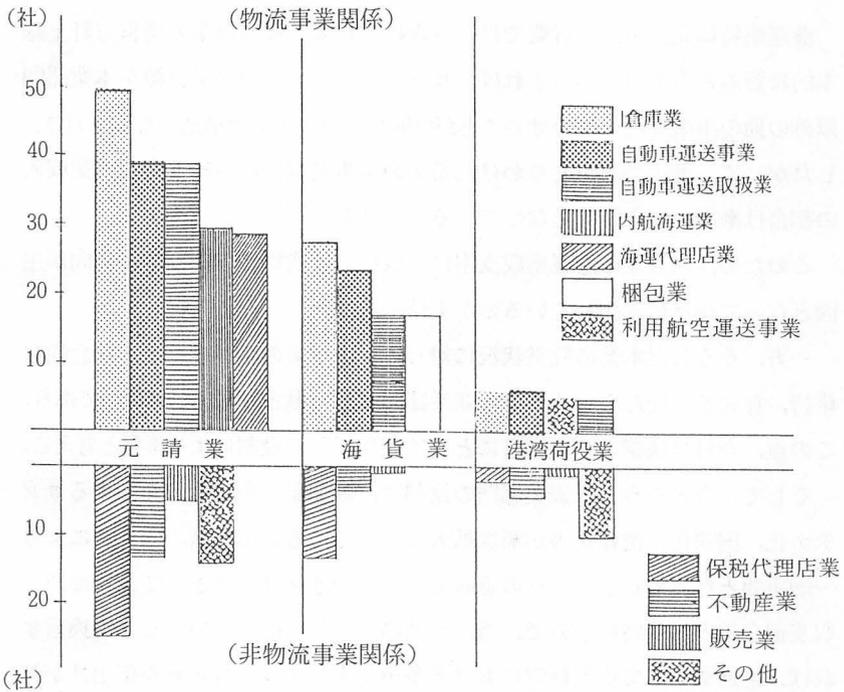
注(4) たとえば、最近の実態調査（昭和62年11月）によると（当の対象事業者は関東運輸局管内の元請業71社、海貨業55社、港湾荷役業39社、計165社）、海貨業で国際複合輸送業務に取り組んでいる事業者は29社（約53%）、元請業では18社（約25%）、そして当該業務の運営形態として、海貨業、元請業による駐在員派遣、代理店の設置、直営現地法人等の設置状況は、33社、31社、29社となっている。（財）港湾近代化促進協議会『国際物流の変化の中での港運業の対応策に関する調査報告書』、昭和63年3月、61～62ページ。

- (5) 当時、海貨業で海外事業に取り組んでいる事業者は33社（60%）、これに対して元請業は24社（34%）となっている。『前掲書』60ページ。
- (6) ここでの主たる当の対象は、資金、施設及び荷役機械、人材等、換言すれば、資本、労働、土地の三要素である。
- (7) 前記の調査によると情報化の推進状況は、海貨業で21社（約38%）、元請業で19社（約27%）となっている。『前掲書』60ページ
- (8) さきの調査では、両業態とも、この面での第一の取り組み策として保管施設の共同保有をあげているが、こうした背景には、主に第一次産品の輸入増大の対応策として、両業態が共同して積極的に大規模流通センターを整備するとともに、現実にこれを管理・運営している事情が反映されていると思われる。
- (9) 中谷巖著『転換する日本企業』講談社、昭和62年4月、参照。

(3) 多角化と港運経営

今日企業経営における需要構造の変化は著しく、このため、これに適確に対応するべく当の供給構造のあり方は、総体的に大きく変化してきている。つまり、企業経営の社会的維持、存続策の条件として、分社化、関連グルー

図3 港運業における経営多角化状況



(出所資料) (財) 港湾近代化促進協議会『国際物流の変化の中での港運業の対応策に関する調査報告書』, 昭和63年3月, 63ページより作成

(注) 調査の対象事業者は関東運輸局管内の元請業71社, 海貨業55社, 港湾荷役業39社, 計165社である。

プ化、そして事業部制による完全な独立採算制の導入等⁴⁰が積極的に推進されており、と同時に、これに対応した労働力移動、新たな経営原則⁴¹の形成、定着等が図られている。換言すれば、企業経営にとって経済、社会的諸条件が著しく変化している状況裡で、当の社会的維持、存続策の基本方針として、事業の多角化（図3参照）とこれに基づく新たな経営方針・理念の確立が実践化されている。その意味では企業経営における事業の多角化と新たな経営方針・理念の決定は、社会的にきわめて重要な実践課題と思われる。

港運業特に元請業、海貨業では、さきにみたように当該業の経営方針上基本的に資本と労働力、換言すれば、ヒト、モノ、カネの経営資源を本業部門以外の他の事業部門へ配分することが可能な仕組みの業態構造となっており、したがって、近年当該業とりわけ元請業の全事業収入に占める港運事業収入の割合は漸次、減少傾向となっている（表2参照）。

このため、当該業の港運業収支率は、取扱対象貨物量の伸び悩み傾向が主因となって徐々に悪化しているのが実情である。

一方、そうした本業の経営状況に対して、当該業の企業経営上、社会的な維持、存続を可能ならしめている兼業部門の収支状況はおおむね良好であり、この点、今日当該業の企業経営にとって兼業部門の役割はより重要と考える。

そして、今後こうした兼業部門の役割は、港運業の企業経営をめぐるコンテナ化、国際化、情報化等が漸次拡大していくに依じて経済、社会的により一層重要となつてこよう。その意味では、将来港運経営にとって兼業部門の収支健全性と、同時に他方で、当該部門の拡大化を図っていくこと、換言すれば、港運業として企業経営における多角化事業の採算性と新規創出性が社会的に広くのぞまれるであろう。

というのは、今日、企業経営における事業の多角化条件は、本業と同程度に、あるいは当の事業分野によっては熾烈な競争裡にあり、上述した事業採算の継続性と新規創出性はきわめて困難な条件かもしれないが、それゆえこそその制約条件となっている基本的要因⁴²の改善、解決策が、少なくとも全社的な経営課題として検討されることが必要と思われる。

表2 港運業（元請業）の経営収支状況の推移

	港 運		兼 業		港運業 収支率 (%)	港運業収入 比率 (%)	
	収益 (百万円)	費用 (百万円)	収益 (百万円)	費用 (百万円)			
五 大 港	56	5,403	5,227	9,995	9,330	103.4	35.1
	57	5,273	5,152	10,371	9,760	102.3	33.7
	58	5,419	5,271	11,375	10,752	102.8	32.3
	59	5,743	5,569	11,143	10,472	103.1	34.0
	60	5,908	5,743	11,614	11,005	102.9	33.7
	61	5,537	5,458	11,481	10,918	101.4	32.5
地 方 港	56	1,255	1,255	8,599	8,343	100.8	12.7
	57	1,282	1,276	8,438	8,196	100.4	13.2
	58	1,361	1,349	9,052	8,745	100.9	13.1
	59	1,438	1,421	9,669	9,330	101.2	12.9
	60	1,489	1,480	10,130	9,784	100.6	12.8
	61	1,459	1,462	10,177	9,815	99.8	12.5
全 港	56	2,951	2,879	9,170	8,746	102.5	24.3
	57	2,932	2,879	9,237	8,843	101.9	24.1
	58	3,067	2,998	10,029	9,589	102.3	23.4
	59	3,248	3,165	10,289	9,810	102.6	24.0
	60	3,368	3,293	10,761	10,303	102.3	23.8
	61	3,170	3,138	10,724	10,278	101.0	22.8

(出所資料) 運輸省貨物流通局港湾貨物課『前掲資料』より作成

- (10) 岩田龍子著『日本の経営組織』講談社，昭和63年5月，河野豊弘著『変革の企業文化』講談社，1988年12月，参照。
- (11) 西田耕三著『日本的経営と人材』講談社，昭和62年6月，参照。
- (12) たとえば，製造業の多角化経営の場合，当の事業によっては異業種の資本が，1/3～2/3を占めているとされているが（日本経済新聞，昭和63年1月25日付），この点，港運業としてより積極的に経営多角化を推進していく場合，検討に値する課題の一つともいえよう。

3. 港運業の経営戦略と基本的課題

近年大都市港湾、地方港湾を問わず港運業、特に元請業、海貨業の経営基盤は大きく変貌し、今日港運経営というよりは総合物流業としての企業経営の比重が高まりつつあり、その意味では、元請業、海貨業は、港運業としての企業経営方針を漸次転換しつつあると思われる。つまり、当該業にとって公益事業としての港運業の基盤を保持しつつ、主として従来の港運部門の経営資源を漸次当の多角化事業に配分していくことにより、顧客ニーズへの対応を適確に推進するとともに、新たな顧客創出型づくりを目指していると考ええる。

たとえば、主要な元請業⁽¹⁾の企業経営状況(表3参照)を概観してみると、年間売上高は各社とも減少し、経営利益は増・減益型に分極し、そして企業の収益力の総合的指標とされる総資本経常利益率は安定型、不安定型に二極化し、資本の有効な運用の指標とされる総資本回転率は安定好調型、安定保持型、不安定型⁽²⁾に三極化している。他方、経営多角化策としてより重要と考えられる従業員1人当り年間売上高は、増・減収型に分極化している。特に、当の指標は後述のように、総合的成長策の計画的実現化にとってきわめて重要になってくると考える。

こうした企業経営状況の背景にある共通点として指摘しうる事情は、各社とも減量経営態勢を志向し、と同時に一方で、一社を例外とすれば、売上原価の低減化を推進し、他方資本金規模は、一社を例外とすれば、現状維持型を図っている点等である。つまり、このことは、厳しい経営環境条件に対応した企業経営方針として当の原理、原則が貫徹ないしは確立されていると思われる。

しかし、こうした企業経営方針は、本来港運業の基本的性格からすれば、経済的合理性に十分適うと考えられるが、必ずしも「社会的進化性」⁽³⁾の諸条件を十分充足するものではないであろう。換言すれば、今後当該業が、厳しい経営環境条件のもとで社会的に進化し、そして情報化対応策をさらに強力に推進させ、と同時に一方で、雇用労働力を削減化してより高度な発展を目指

表3 港運業の経営実態の推移

	年度	売上高	売上原価	総常利益	総資本経常利益率	総資本回転率	流動比率	固定比率	資本金	期末従業員数	従業員1人当り年間売上高
		(百万円)	(百万円)	(百万円)	(%)	(回)	(%)	(%)	(百万円)	(人)	(千円)
宇徳運輸	58	29,369	23,785	930	5.84	1.84	99.33	140.29	1,455	1,138	25,091
	59	28,090	23,018	289	1.85	1.80	101.49	134.90	1,455	11,112	24,969
	60	28,257	22,895	503	3.33	1.87	97.78	144.77	1,455	1,075	25,841
	61	24,622	20,597	△508	-3.20	1.55	84.50	296.94	1,455	1,011	23,606
山九	58	141,853	123,620	5,540	3.73	0.95	109.11	246.23	10,120	11,941	11,720
	59	153,287	134,619	6,149	3.91	0.97	106.92	263.91	10,120	11,751	12,940
	60	154,888	138,703	4,077	2.54	0.97	88.54	1,155.82	10,120	11,621	13,254
	61	147,133	133,294	3,847	2.59	0.99	88.69	978.32	10,120	11,211	12,888
日新	58	70,378	58,470	2,735	6.84	1.76	102.48	134.39	4,259	1,535	45,085
	59	73,268	61,696	2,795	6.84	1.79	102.52	123.68	4,306	1,480	48,602
	60	76,055	63,752	2,852	7.08	1.89	101.46	120.08	4,351	1,443	52,039
	61	65,635	55,356	1,550	3.76	1.59	92.70	133.00	4,351	1,397	46,222
日本通運	58	788,522	743,621	18,160	4.25	1.85	92.99	319.60	48,920	51,876	14,855
	59	832,961	786,707	20,847	4.72	1.89	83.86	326.83	48,920	49,885	16,371
	60	858,155	811,989	20,994	4.65	1.90	88.26	322.94	48,920	48,022	17,530
	61	871,433	824,086	22,007	4.59	1.82	100.94	306.77	51,517	45,988	18,539
丸全昭和運輸	58	41,428	37,652	1,972	5.42	1.14	112.03	145.32	3,694	2,813	14,549
	59	44,828	40,667	2,216	5.99	1.21	103.22	141.80	3,694	2,787	16,010
	60	50,033	45,282	2,677	6.62	1.24	131.28	122.48	3,694	2,755	17,991
	61	50,470	45,854	2,737	6.08	1.12	126.39	143.55	3,694	2,691	18,467

(出所資料) 通産省産業政策局編『わが国企業の経営分析(非製造業)』

各年版より作成

すことが当の社会的維持、存続策とするならば、本来企業経営の理念として労働力雇用の安定化を基軸とした総合的成長策をも志向していくことがのぞまれるであろう。その意味では、現代の企業経営は、まさに「曲り角」に直面しているともいえよう。

そして将来、港運業がこうした総合的成長策をより着実に推進していくためには、総合的な経営活性化策⁽⁴⁾を一層確実に、計画的に実現していくことが重要な経営課題となってくるであろう。

注(1) ここでの分析対象は、「一部上場企業」としての港運業であることをお断りしておく。

(2) そうしたパターン化ないしは類型化は、筆者の独自なものであることを併せてお断りしておく。

(3) ここでは、企業が、経済・社会の発展に対応してより高度に発展し、その一方で、新たにユニークな企業経営の展開を目指していく状況を「社会的進化」と考えている。したがって、当の諸条件については、必ずしも決定的な言及はなされていないと思われる。この点は、今後の基本的研究課題の一つと考える。

なお、企業の社会的進化論に関しては、日経産業新聞『進化論・日本の経営』日本経済新聞社、1989年4月、参照。

(4) 企業経営をめぐる活性化戦略については、長銀経営研究所編『21世紀型経営戦略 — その指針と展開 —』日本能率協会、昭和63年9月、参照。ここでは主として企業経営の組織原理をめぐる活性化 — 事業、組織、及び個人の活性化等 — が論じられているが、筆者は、特に組織人としての活性化戦略がなによりも重要ではないかと考える。

最貧国における海浜リゾート開発 の可能性とその問題点について

吉岡 秀輝

(北海学園北見大学)

目 次

はじめに

1. 最貧国の海浜リゾート開発の可能性
2. 開発のための諸条件
3. 開発の問題点

おわりに

はじめに

従来、発展途上国（developing countries）の開発をめぐる議論では、いかにしたら直接的にこれらの国々を工業化できるかという点に主眼が置かれてきた。ハーシュマン（A. O. Hirschman）によれば、初期の、つまり1940年代後半から50年代にかけて活躍した開発経済学者たちは、農村における過少雇用を低開発経済の決定的特徴を捉え、また工業化の遅れという事実の認識の上になって工業化理論およびその概念を打ち立てていった¹⁾。輸入代替工業化政策（import-substitution industrialization policy）が当時、多くの国で採用されたが、60年代以降は世界貿易の急速な拡大に伴って、輸出指向工業化政策（export-oriented industrialization policy）が説得力を増すようになっていった。この輸出指向工業化政策は、後に新興工業経済地域

(Newly Industrializing Economies ; NIES) と呼ばれるようになった香港、シンガポール、韓国、台湾などの目覚ましい発展によって、成功可能性が証明されるに至った。しかし、とはいうものの、他の多くの発展途上国は、いまだに低い水準の工業化しか達成していないのが実情である。

こうしたことから最近になって、発展途上国の間では、「観光」という別の角度から、つまり直接的に工業化を図ろうというのではなく、観光を梃子にして経済発展を、そして間接的に工業化を推し進めたいとの願望が強まってきている。事実、多くの発展途上国で、観光は雇用と投資を刺激し、土地利用と経済構造を修正し、国際収支にプラスの貢献をなしている。発展途上国の中でも最貧国 (least developed countries) の場合には、ほとんどこれといった天然資源を持たず、工業化を促す上での有利な条件に乏しいので、格別このような願望が強い。しかし、観光の成長には、経済、社会、文化および環境面でのマイナスの影響もあり、最貧国は特にその影響を受けやすいので、注意深い考察が必要となる。以下では、最貧国にとって、観光開発の中でも海浜リゾート開発がなぜ有利なのか、またその可能性と問題点は何かという点を探り、併せていろいろと問題の多い今日のわが国のリゾート開発について考える一助としたい。

1. 最貧国の海浜リゾート開発の可能性

1971年、国際連合は、①1人あたりの国内総生産物 (gross domestic product ; GDP) が350ドル未満であること、②製造工業のGDPへの寄与率が10%未満であること、③成人識字率が20%以下であることの3つの基準から、最貧国として25カ国を指定した²⁾。この25カ国は後に、表1のとおり31カ国に追加された。これらの国々のうち全く海岸線を持たない内陸国は15カ国あり、残り20カ国が海浜を有する内陸国であるか島嶼国である (表2参照)。

ところで、最貧国の国民が行う国内旅行や、最貧国間の旅行は、全く取るに足らない量である。発展途上国から最貧国への観光フローが若干見られるものの、それは例外的事例にすぎない。インド国民はネパールの観光入込客の

表 1

国名	1982年度 人口 (百万人)	1982年 GNP ドル額	1982年度GDP に占める製造工 業の割合(%)	1982年度 成人識字率 (%)
アフガニスタン	16.8	-	-	20
バングラデシュ	92.9	140	7	26
ベナ	3.7	310	7	28
ブータン	1.2	80	-	-
ボツワナ*	0.8	1,010	-	-
ブルンジ	4.3	280	10	25
カーボベルデ*	0.3	340	-	-
中央アフリカ共和国	2.4	310	8	33
チャド	4.6	80	4	15
コモロス	0.3	320	-	-
両イエメン	2.0	470	14*	40
エチオピア	32.9	140	11	15
ガンビア*	0.6	370	-	15
ギニア	5.7	310	2	20
ギニアビサオ*	0.5	190	-	25
ハイチ	5.2	300	-	54
ラオス	3.6	80*	-	43
レソト	1.4	510	6	52
マラウイ	6.5	210	-	25
モルジブ	0.1	-	20*	82
マリ	7.1	180	5	10
ネパール	15.4	170	-	19
ニジェール	5.9	310	8	10
ルワンダ	5.5	260	16	50
サモア	0.1	-	-	-
ソマリア	4.5	290	-	60
スーダン	20.2	440	7	32
タンザニア	19.8	280	9	79
ウガンダ	13.5	230	4	52
オートボルタ	6.5	210	12	5
イエメン	7.5	500	7	21

* : 1981年。

出所: World Bank, *Development Report* (1983 and 1984), Table 1 and 3. (Erlet Cater, "The Development of Tourism in the Least Developed Countries," B. Goodall and G. Ashworth ed, *Marketing in the Tourism Industry: The Promotion of Destination Regions*, Croom Helm, 1988, p. 40 [山上徹監訳『観光・リゾートのマーケティング——ヨーロッパの地域振興策について』白桃書房, 1989, 42ページ])

28.17%, バングラデシュの38.43%を構成しているが³⁾, これは主として職業的および家族的つながりや, あるいは宗教的巡礼によるものである。したがって, 最貧国は概して, 北アメリカ, ヨーロッパ, オーストラリア, 日本からの観光入込客に大きく依存することになる(表3参照)。

このように最貧国の観光が先進国の旅行者に依存している以上, それが産業として成長するかどうかの可能性を論じるに当たっては, 先進国, 特にヨーロッパ諸国は, 国際観光入込客全体の約70%を占めており, 毎年, 2億人

近い観光客を国外に送り出していることから⁴⁾、ヨーロッパの観光形態ならびに動向を見極めておくことが必要となる。

表 2

国名	面積 (1,000 km ²)	内陸国	島嶼国
アフガニスタン	647	×	
バングラデシュ	144		
ベナン	113		
ブータン	47	×	
ボツワナ	600	×	
ブルンジ	28	×	
カーボベルデ	4		×
中央アフリカ共和国	623	×	
チャド	1,284	×	
コモロス	2.2		×
南イエメン	288		
エチオピア	1,222		
ガンビア	11		
ギニア	246		
ギニアビサウ	36		
ハイチ	28		×
ラオス	237	×	
レソト	30	×	
マラウイ	118	×	
モルジブ	0.3		×
マリリ	1,240	×	
ネパール	141	×	
ニジェール	1,267	×	
ルワンダ	26	×	
サモア	2.84		×
ソマリア	638		
スーダン	2,506		
タンザニア	945		
ウガンダ	236	×	
オーストラリア	274	×	
イエメン	195		

出所: *Geographical Digest* (1983), pp. 5-9.

(Cater, *op. cit.*, p. 42 (山上, 前掲書, 45ページ))

表 3

(%)

LLDCs 観光地	北アメリ カ	ヨーロ ッパ	オース トララ シア	日 本	四者の 合 計	中南米	アフ リカ	南ア ジア	東 南 アジア	無指定
ブータン	27	46	3	21	97	na	na	na	na	3
ネパール	12	35	3	4	54	1	.5	34	9	1
モルジブ	2	75	4	9	90	5	.5	8	2	1
ガンビア*	na	91	na	na	91	na	na	na	na	9
ハイチ	59	na	na	na	59	na	na	na	na	41

注: na: 個別数値として入手不能。このデータは最後列に包含されている。

パーセント数値は、四捨五入のために必ずしも加算して100とならない。

出所: World Tourism Organization (1985), *World Travel Tourism* 1983-84, WTO, Madrid

* 1981年分。International Tourism Quarterly (1983b), *The Gambia National Report* 85. (Cater, *op. cit.*, p. 50 (山上, 前掲書, 51ページ))

ヨーロッパの休暇市場の量産商品は、包括旅行（inclusive tour）ないしパッケージ・ツアーと呼ばれるものである。夏期には、航空移動によるホテル・ベースの、地中海に「太陽と楽しさ（sun and fun）」⁵⁾を求めたユーザー志向の休暇が利用されている。この種の観光は1960年以来、休暇観光の成長において大きな部分を占めており、1955年から65年にかけて、スペインのコスタ・デル・ソルやコスタ・ブランカ、イタリアのリビエラ・ディ・ポネント、リビエラ・ディ・ルヴァント、アドリア海北部沿岸のリミニ、そしてユーゴスラヴィアのダルマチア沿岸に、新リゾートが開発された。65年以降は、スペインのコスタ・ドラダ、バレアレス諸島（特にマジョルカ島）、ポルトガルのアルガルブ沿岸、ギリシャのコルフ島およびロードス島が開発されており、最近ではモロッコ、チュニジア、トルコでも類似の開発投資が行われている。

このようなリゾート開発は地中海沿岸やその周辺地域に限らず、近年ではさらに進んでインド洋上の群島であるモルジブや、アフリカ大陸西端に位置するガンビアにも及び、しかもそれはきわめて成功を収めてきている。モルジブは、インド大陸の南、南北約740キロメートル、東西は最大約130キロメートルの範囲に散在している群島国で、島の数は1,196に及ぶが、陸地総面積は約300平方キロメートルにすぎず、1982年の人口は推定で10万人⁶⁾と言われている。ガンビアは、周りをセネガルに囲まれ、国土全体がガンビア川流域に帯状に伸びた低地帯で、面積約11,000平方キロメートル、82年の人口は約60万人である。モルジブの観光入込客数は、1978年では1万7千人を切っていたのが82年には5万2千人を超えており、他方ガンビアのそれも85年には6万人以上に達していた⁷⁾。

モルジブやガンビア以外でも、最貧国の場合はほとんどが熱帯ないし亜熱帯地帯に位置しているので、当然に日照時間も長く、海浜国であれば、サンラスト・ツーリスト（sunlust tourist）、つまり太陽に飢えたヨーロッパ人の観光客を誘致するのに非常に有利な条件をそなえている。多くのヨーロッパ人観光客にとって、往復の旅費は大きな要因になるが、その点を克服できれば、訪問国はどこであろうとさして問題ではなく、彼らにとって最も重要

なのは、確実な陽光と温暖な気温、ゆったりと寝そべるための砂浜や、海水浴に適した水温、清潔でしかも値段のあまり高くないホテルやレストランが保証されていることである。また、ヨーロッパ人のリゾート観は、豊かな余暇時間を非日常的な空間で、自己実現的に活用する点にあると言われており⁸⁾、この意味でも最貧国の海浜リゾート開発は、ヨーロッパ人観光客を誘致する可能性が大きいといえよう。なぜならば、最貧国の自然・環境条件はヨーロッパ人から見れば、いわばすべて非日常的だからである。

ヨーロッパ人のサンラスト・ニーズを充たしたのが、ツアー・オペレーターと呼ばれる旅行業者であった。ツアー・オペレーターは、上述のような新たな観光地の開拓を積極的に行い、60年代のマス・ツーリズム（mass tourism）の発展において主導的役割を果たしたのであるが、80年代以降は、そのマス・ツーリズムにも変貌が表れ始めている。つまりツアー・オペレーターが仕立てた、単なるホテル・ベースの、夏の地中海型の休暇から、キャンプやキャンピングカーなどを利用したホテル外休暇（extra-hotel holiday）、ウィンター・スポーツ観光、アドヴェンチャー観光などの重要度が相対的に増大してきている。しかもヨーロッパ人観光客の間には、近年、ヨーロッパ以外の観光市場に目を向けつつある兆候が確実に見られるのである⁹⁾。

2. 開発のための諸条件

最貧国における観光開発のための諸条件は、国内、国際両面からの検討を要する。先ず国内面では、提供施設やサービスの量と価格、またその組合せがきわめて重要である。観光はホテル、レストラン、レジャー施設といったより明瞭な特徴に加えて、道路、発電所、上下水道、港湾、空港などの社会的間接資本の整備・充実にきわめて必要となる。現代の観光のエネルギー要件は高く、エア・コン付きのホテルや、洗練されたサービスは、観光開発のための必須条件となっている。このため、発電能力に対する要件は特に大きく、観光産業の急激な拡大はしばしば電力業界に大きな負担をかけている。その結果、全面的夜間停電が頻繁に起きたり、送電制限がなされたりするが、

ヨーロッパ人観光客にとっては、これはとうてい我慢できないであろう。

水の供給についても同様で、乾季には、ひどいときは干ばつになり、それほどでないにても断水が生じたりする。水の供給設備が十分に完備したホテル施設で観光客が海水浴の後、気ままにシャワーを浴びるのを、もし地元住民がまのあたりに見る一方で、1日にバケツ1杯分の水しか与えられないとしたら、実際にそれほどの水不足をきたすことが珍しくなく、後ほど述べるような住民の側に大きな反感を招くことにもなる。逆に雨季に入ると、台風や洪水といった災害に侵されやすい。低地帯で洪水が発生すれば、その間は全く海浜レジャー活動は不可能になるし、食料の汚染や、コレラ、マラリヤなどの水に関連した疾病の脅威も出てくる。そのような災害を克服する努力がなされなければ、観光開発はとうてい成功にはおぼつかないだろう。

観光開発に際して生じる、国内面での他の経済的隘路は、熟練労働や経営的専門知識の供給に限られている点である。経営・専門的雇用は、観光の場合、比較的わずかしか創出しないが、必要な専門的熟練労働を国内で得ることができなければ、輸入労働に頼るしかない。そうになると、せっかく観光によって得た外貨も国外に流出してしまうし、開発のための資本不足をより一層きたすことになる。

他方、国際面では、次の点が指摘できる。最貧国では、観光投資のための資本不足が、観光開発の重大な阻止要因になっている。最貧国は輸出品の提供が非常にわずかであるので、輸入品の代金決済ができないほど資源基準が貧弱だという特徴を共通に見せており、1次産品の実質価格の低落がこれらの国々の購買力を相当に低下させてきた。ほとんどの国では、開発プロジェクトに融資するために、貧弱な国内貯蓄を補足する外国資本源を必要としている。国内貯蓄と政府財政水準の低さが、観光産業への国内参入の度合を制限している。そのため、最貧国の観光開発は、外国投資パターンの全く意のままになってしまうのが実情である。しかし、もし何らかの理由で、最貧国が外国投資を全く引き付けることがなければ、観光開発はスタートをきることができないであろう。いくつかの発展途上国においては、まさにそのような投資が行なわれているが、外国所有の度合が、現地稼得利益の減少させる

とともに、管理損の要素をもたらしている。現に発展途上国の観光に参入している組織の多くは、例えば、ホテル・チェーン、ツアー・オペレーター、航空会社、レンタカー会社、食品チェーンなどの産業は、外国の所有ないし経営である場合が非常に多いのである。

しかし観光開発の初期の段階で、大規模で局地的な開発を目論んだ、外国から投資は需要形態、マーケティング・チャンネル、商品特性に関する相当な知識と経験をもたらす。外国投資はこの段階で極度に達するだろうが、現地企業が知識を得るにつれて、外国参加の度合も低下するはずである。開発が進むにつれて政府の政策担当者は、社会的間接資本への投資を、小規模企業家や地域社会のニーズに調和させ始めることができるようになるだろう。長期を要するかもしれないが、政策担当者の観点は、当初には観光客のニーズに集中していたものが、どのような方法にすれば観光は地域の発展に貢献できるかという点に移っていくのである。

3. 開発の問題点

(1) 経済上の問題点

観光は外国為替を獲得する上で有利な要因だと見なされているが、最貧国においては、それはかなり減殺されてしまう可能性が強い。というのは、最貧国は資源水準の乏しさゆえに、観光に必要な材料や製品を数多く輸入しなくてはならず、大手ホテル・チェーンの集中的購入活動がその傾向に一層の拍車をかけているからである。前述したように、もし国内で必要な熟練労働を手配できず、外国人労働者を雇用することになれば、彼らによる所得の本国送金が、資金流出をさらに増大させるだろう。例えば、ガンビアでは、観光収入は輸出総額の58.1%を構成するものの、海外漏出による減殺の度合が大きく、国内に留保されるのは10%程度だと算定されている¹⁰⁾。

また、観光は労働集約的な産業であるので、しばしば直接的、間接的雇用創出能力があるとも言われている。確かにそういう面はあるが、しかし一般的に言って、最貧国における観光雇用は低賃金で、熟練水準も低く、しかも

季節的である。また、間接的な雇用創出があるにしても、きわめて脆い面を持っている。例えば、ホテルやその他の観光施設の建設に関連してかなりの雇用を創出するが、産業基盤が弱いために、それが完了してしまった時点で以後の雇用が全く創出されないという事態がしばしば起こりうるのである。

さらに観光開発は、インフレ圧力を引き起こし、消費者物価、地代、家賃を押し上げる。社会的間接資本を改善するに当たっても、相当な資金を必要としインフレ圧力を伴う。その改善にしても住民全体の利益になりそうにない。というのは、それが都市に集中しがちであり、最も恩恵を受けるのが住民よりも、むしろ外国人観光客であることのほうが多いからである。

(2) 社会面への影響

観光が社会に及ぼす影響として、よく言われる点に、デモンストレーション効果（demonstration effect）¹¹⁾がある。つまり、外国人観光客の消費パターンを目撃し、刺激を受けた観光地の地元住民は、自分たちが手の届きそうで届かない豊かさに対して苛立ちをおぼえ、不安を感じるのである。結果的には、観光客のこれ見よがしの振舞が、地元住民側の憤慨を招く場合が非常に多い。その上、彼ら住民は、自分たちの市場から自分たちが外国資本によって閉め出しを受けており、それを新植民地主義の表れだとも考えている。この憤慨は地元の敵意となって現れる。一方、敵意が生まれれば、外国人観光客はその地への来訪を思い止まるだろうという、思わぬ反作用となって現れるのである。

他にもデモンストレーション効果の影響として、その地の固有の道徳的価値観の崩壊とか、安価な労働としての女子・若年労働者の雇用による、伝統的地域社会や家族的紐帯の分解がありうる。観光開発は、このような社会的コンフリクトの可能性を多分に内包している点を見逃してはならない¹²⁾。

(3) 環境面への影響

最貧国の熱帯ないし亜熱帯立地は、地勢面でのしばしば大きな拘束要因と相まって、結果的にきわめて脆弱な、難なく破壊されてしまうような生態系

を形作っている。これはいったん、破壊されると、その破壊が急速に進行する性質を持つ。植物相に関して言えば、最も徹底しているのは、森林の伐採である。ホテルやその他の施設の用地に当てるために周辺の緑地がすっかり刈り取られたり、あるいは薪にするために樹木が大規模に伐採されたりすることがある。最貧国では、他に燃料がないために、またたとえあったとしても費用が高むために料理用や湯沸かし用に大量に木材が消費されている。これはもちろん、主として家事現象であるが、ホテルなどで燃料不足のときには、観光産業の側からの需要も決して少なくない。これに関連して、汚染の問題がある。生活廃棄物の過度の投棄による周辺汚染は、見た目が悪く不衛生であるばかりでなく、その土地の生態系をも損なうおそれがある。したがって海浜リゾート開発に当たっては、海洋汚染、土壌侵食、生物生息環境の破壊、浅瀬・海岸からの貝や珊瑚の駆逐の脅威に注意を払わなくてはならない¹³⁾。

ところで観光と環境の問題に関しては、とかく開発か保全かという二者択一的な捉え方をされる場合が多い。しかし、この両者は対立的でも、二律背反的なものでもない。確かに観光客は、都会的な猥雑さをリゾート地に求めることがあるが、そういったものはいわば二次的で、どのリゾート地でも、作ろうと思えば容易にできよう。リゾート地として真に観光客を惹き付けるのは、素晴らしい景観であったり、マリン・レジャー楽しむための美しい砂浜や海水、そこに棲む魚や貝などの小動物や珊瑚礁である。そういった自然環境を保全せずに、荒廃するにまかせたならば、観光事業そのものが存立しえない。したがって、逆説的に聞こえるかもしれないが、観光は第一に、観光客を誘致する魅力ある自然環境を保全する必要がある、政策担当者は、その保全に積極的に努めなくてはならず、それがひいては観光の成長につながるのである。観光開発には、環境的制約がつきものだが、その制約を認識したならば、観光の望ましくない打撃的影響から環境を守ることは十分に可能なはずである。

本質的なことは、観光は分離して計画が立てられるべきではないということである。部門的に他の経済組織と統合されるべきであり、地域経済政策に

調和し、かつ全体的な社会経済政策にも適合したものでなければならない。観光はこれまで、そして現在も経済発展の切り札としてあまりにも過大な期待がかけられすぎている。最貧国がよりバランスのとれた発展を期するのであれば、観光計画の改善以上のもの、つまり「平等が一段と支配的状況下にあるような、大修正された開発プログラムへの国家的コミットメントと、そしてもちろん国際的コミットメント」¹⁴⁾が必要である。社会的、経済的本質ないし機構が原因で生じている歪みに対して、観光はその一つの過程として作用しているのにすぎないのに、あまりにも多くの非難が観光に集中しすぎていると言われなければならない。

おわりに

以上、最貧国の海浜リゾート開発の可能性ならびに問題点について述べてきたが、この議論は一部、わが国の現在のリゾート開発計画についても当てはまるだろう。

1950（昭和25年）の「国土総合開発法」以後、わが国は経済産業の地方分散を中心とした地方経済の活性化を図ってきたが、それは十分な進展を見ず、東京の一極集中は強まるばかりである。このような東京の一極集中化に加えて、国際化の進展、国民の生活ニーズの多様化と高度化など、大きな環境変化に対応すべく、87（昭和62）年6月、第四次全国総合開発計画（四全総、1986～2000年を対象年度とする）が閣議決定され、これに連動して同年5月総合保養地域整備法（リゾート法）が成立した。

同法は、「ゆとりある国民生活のための利便の増進並びに当該地域およびその周辺の地域の振興を図り、もって国民の福祉の向上並びに国土及び国民経済の均衡ある発展に寄与することを目的とする」¹⁵⁾とあるように、国民の余暇ニーズに応えると同時に、地域振興を狙いとしている。また同法は、その前年に発表された「前川レポート」の、輸出依存型から内需主導型への経済構造の転換という提言を受けた形で成立したのもであり、大型リゾート開発を通じて内需と景気の拡大を引き起こし、これによって輸入を増進して

経常収支黒字を減らしていこうという意図の下に打ち出された法制化といってよい。こうした政府側の思惑と地方側の村おこし・過疎化対策といった思惑、さらには企業側の投資思惑とが絡んで、今や全国で空前のリゾート開発ブームが巻き起こっている。

ここで問題なのは、政府や企業の思惑がどうのこうのというよりも、地域振興策の手段として、しかもあたかもリゾート開発以外には地域発展の見込がないかのような捉え方を、地方の側がしている点である。それはゴルフ場であったり、スキー場であったり、あるいはマリン・レジャーのための海浜の開発であったりするが、そこでは開発さえなされれば、雇用機会は確保され、流出し続ける人口にも歯止めがかかり、地元の商店は観光客による消費で、地方財政は観光企業の納付する税金で潤い豊かになると、すべてバラ色に描かれている。しかし、そうであろうか。最貧国について述べてきた事柄の類推から、今日のわが国各地のリゾート開発にも同じことが言えるのではないだろうか。つまり、そこでの雇用は、比較的未熟連の労働で、賃金水準も低く、しかも季節的で安定性に乏しく、観光から得られた利益は地元で留保される分はわずかで、大部分は観光企業の本社に還元されてしまうのではないかと考えられるのである。

要は、最貧国も、日本の過疎地域も、観光開発によって直ちに経済発展を達成しようと考えがちだが、それは危険で誤った考え方だということである。観光開発は、本来、漸進的になされるべきであって、投資も10年ないし15年あるいはもっと長期にわたってなされ続けなければならない場合もあるし、それだけ投資収益も長期を見越しておかなくてはならない。観光は経済発展の有力な一手段となりうるが、その効果は遅効的だという点を、われわれはぜひとも認識しておく必要がある。

注1) Albert O. Hirschman, *Essays in Trespassing: Economics to Politics and beyond*, Cambridge University Press, 1981, pp. 7-12. 抽稿
「書評・アルバート・O. ハーシュマン『超学問域論集—経済学から政治学、その他に』」, 日本大学商学部商学研究所『商学研究』第3号, 1985年4月,

123 ページ参照。

- 2) 1984年には、①文盲率が80%以上、1人あたりの所得が427ドル以下、②文盲率に関係なく1人あたりの所得が356ドル以下、のいずれかに該当する国が最貧国と認定されるようになった。
- 3) Erlet Cater, "The Developmet of Tourism in the Least Developed Countries", B. Goodall and G. Ashworth ed., *Marketing in the Tourism Industry: The Promotion of Destination Regions*, Croom Helm, 1988, p. 49 (山上徹監訳『観光・リゾートのマーケティング—ヨーロッパの地域振興策について』白桃書房, 1989年, 51ページ)。
- 4) ヨーロッパ各国は、国際観光入込客の約70%を占め、毎年、優に2億人を超える観光客を迎えており、そのうちの84%はヨーロッパの別の国を出発地としている。Brian Goodall, *Changing Patterns and Structure of European Tourism*, Goodall and Ashworth, *op. cit.*, p. 18 (山上, 前掲書, 17ページ)。
- 5) 地中海に「太陽と楽しさ」を求めたパッケージ旅行は、sun, sand, sea, sex の4つの頭文字をとって、別名4S休暇(4S's holiday)とも言われている。
- 6) モルジブのはっきりした人口は不明で、一説には同年の人口が16万人とも言われている。
- 7) 『最新ワールド・アトラス1989』集英社, 1989年, 21および100ページ参照。
- 8) 日本人のリゾートに対するニーズは、最近ではこの段階に達していると言われている。財団法人地域活性化センター『リゾート地域整備及び経営に関する調査研究報告書』1988年, 21ページ参照。
- 9) Goodall, *op. cit.*, p. 26 (山上, 前掲書, 26ページ)。
- 10) Cater, *op. cit.*, p. 59 (山上, 前掲書, 60ページ)。
- 11) デモンストレーション効果は、ジェームス・S. デューゼンベリー (James S. Dusenberry) が消費者行動パターンを説明するために考案した概念で、これを国際間に援用したラグナー・ヌルクセ (Ragnar Nurkse) の説明によると、「人々がより高級な財やより高級の消費の型に接したり、新しい商品とか旧来の欲望を充たす方法とかに接するようになると、彼らは程なくある種の動

- 揺や不安を感じずようになりやすい。彼らの知識は拡張され、想像力は刺激される。新しい欲望が起り、消費性向は上方へ移転する」という。R. Nurkse, *Problems of Capital Formation in Underdeveloped Countries*, 1953 (土屋六郎訳『後進諸国の資本形成(改訂版)』巖松堂, 1966年, 97ページ)。
- 12) 日本での観光地における道徳的価値観や地域共同体意識の崩壊の一例は、山本浩一「リゾート地域に見る住民生活破壊」、自治体問題研究所『住民と自治』第313号, 1989年5月, 14~17ページにおいて紹介されている。
- 13) モルジブはこの点、意識的に観光リゾートを中央マレ環礁とアリ環礁に限定し、観光活動による不利な効果を封じ込めておくことに成功している。モルジブは近年、環境破壊に対してきわめて敏感で、例えば、アブドゥル・ゲヨーム (Abdul Gayorom) 大統領は、1987年10月の国連総会で、「1196の島々の大多数はただか海拔2メートルという位置にあり、たとえ1メートルでも海水面が上昇すれば、台風が来た場合には同国が生き残るのはむずかしくなろう」と、地球温暖化による海水面の上昇の脅威を力説、熱弁した。レスター・R. ブラウン著、本田幸雄監訳『地球白書88~89—環境危機と人類の選択』ダイヤモンド社, 1989年, 26ページ。
- 14) Cater, *op. cit.*, p. 64 (山上, 前掲書, 51ページ)
- 15) 総合保養地域整備法 (昭和62年, 法律第71号), 第1章。

中国の内航運送管理と改革

宗 建 生

(中国武漢河運専科学校)

目 次

1. 序
2. 内航運送の管理と改革
3. 港湾管理体制の改革
4. 集団水運企業の活性化
5. 運送市場の管理
6. 内航運送主体と企業集団の設立
7. 内航運送の活性化と競争原理の導入
8. 中国の内航運送の課題

1. 序

中国の内航運送事業は、ここ10年来、「改革、開放と活性化」という政策のもとに推進されてきた。中国は基本的には、社会主義による交通の発展の道を積極的に模索してきたのであり、現在は建国以来、最も良好な状態となってきたといえよう。しかし基礎的な面がかなり脆弱であり、また技術水準もまだ低い状態にあり、内航運送の有利な諸条件やその潜在力を十分に活用するに至っていない状態である。国全体としては、交通運送は、いまだに国民経済発展のために十分に機能を発揮できる段階に達していない。

ところで、中国では、対外開放による海港が脚光を浴びているが、しかし

河川や運河による内航運送も重要な役割を担ってきた。とくに中国の内航水運の活発な河川とは、揚子江、黒竜江及び珠江が最も代表的な存在と言っても過言ではない。そこで本稿では、これら三大水系の運航管理及び改革の現状と問題を中心にして論述してみたい。

2. 内航運送の管理と改革

中国の内航運送における諸問題については、中国交通部はここ6年間、調査研究を実施してきており、次のような戦略目標を定めている。

「内航運送の発達は、国民経済の発展の必要性や交通運送の全体的配置に応じて比較的長期間にわたり、とくに中核都市を対象として、また1万トン級の船舶を幹線運航させ、300～500トン級の船舶を支線に配置し、次第に航路・港湾・通信・航行誘導の各面を一体化し、発展させ、設備の充実や技術の改善を進め、科学的な管理方法を採用し、主流と支流の連結を良くし、河川から河川へと直航できるように水陸一貫輸送のネットワークを確立するようにする。」

このような戦略目標のもとに中国交通部は、以下のような重点策を推進してきた。

(1) 全国の内航運送の計画と建設を強化し、中国の内航運送発展の2,000年目標を打ち出した。また内航運送のインフラの建設に力点を置き、航行障害となる水門やダム等を改造し、航路の修復・整備作業を展開してきている。

(2) 全国の輸送手段の技術改良を行い、1987年末までには、船舶147万トン、40万馬力、10万の客席を更新し、また改造してきたので、地方専門運送用木造船の比率も低下し（トン当たり比較で、1983年の25.9%から1987年の7.5%へと減少している）、輸送の便益や燃料の節約などの面でかなり経済的効果が上昇してきている。1990年までの目標は県（市の下にある）クラス以上の専門企業（船会社）の木造船を全面的に更新する予定である。

(3) 国は、「中華人民共和国水上輸送管理条例」及び「中華人民共和国航路管理条例」を制定し、また交通部は「水上貨物運送契約実施細則」、「揚子

江幹線航路維持費徴収法」,「内航運送企業の安全作業強化に関する若干の規則」,「地方運航企業の船舶更新・改造に関する若干の規則」,「集団運航企業の経済活性化の若干問題に関する通達」を制定した。法規による内航運送業界の管理は法規化,制度化,基準化がなされ,軌道に乗せられたのである。

(4) 内航運送体制の改革を行った。

(5) 生産体制の組織化がなされ,重点貨物の運送の確保がなされた。1987年,全国内航運送専門企業の貨物運送量は,3.57億トン,954億トン・キロであり,1982年よりもそれぞれ11.6%,46%の上昇となった。個人運送と連合運送の船会社の貨物運送量は,2.5億トン,142億トン・キロで,全国内航貨物運送量の41%と13%を占めている。1987年,揚子江幹線にある港の取扱貨物量は,13,700万トン,1982年より42.7%も増加しており,揚子江船舶公司是6,000万トンの貨物運送量,360億トン・キロを達成し,1982年より22%と30%と増加している。こうしたことにより石炭・石油・外貿・農業支援等の国家重点貨物の運送業務の達成が可能になった。

(6) 西ドイツ及びフランスとも国際内航運送合作を行った。

要するに,中国の内航運送は改革,開放,活性化という基本方針により次第に改善化がなされてきている。しかしかなり困難な問題も存在している。それには主に企業生産と経営上における諸問題である。例えば,コスト高となるので,若干の企業は赤字となっていること,インフラの整備が遅れていること,また建設資金の不足していることなどがある。全体的には,中国の内航運送は世界の先進国より,約50年ぐらい立ち遅れているといえる。次に中国の内航運送管理の問題について述べてみたい。

数年来,中央の「改革,開放,活性化」及び「経済環境の整備,経済秩序の整頓,改革を全面的に展開させる」に関する方針に基づいて交通部の指導下に内航運送体制の改革を展開し,内航運送業の発展を推進してきた。

中国の具体的な状況については,交通部に直轄されている揚子江,黒竜江及び珠江の運航管理体制はかなり異なる。揚子江流域の場合,行政と企業,港湾と運航とに区分し,管理されている。黒竜江航運局は行政と企業との一

貫体制となっている。珠江航務管理局は、主に航路の管理、整備及び計画を担当している。この3港の管理体制はそれぞれ長所と短所があるが、各河川の優位性を最も発揮できるように管理体制の改革を慎重に行ってきたのである。各省、市、地方運航体制改革のキー・ポイントは、業界管理を強化することにあり、改革の方向としては、中央・省・市（地）・県・郷（鎮）など5級の行政管理体制の改善化を図り、地方行政部門の機能を発揮できるようにすることである。

1) 揚子江運航体制の改革

揚子江運航体制の改革は、1980年から1983年までの3年間には、準備作業がなされ、1983年末には、國務院は揚子江運航体制の改革の段取りを次のように決定したのである。

まず縦割と横割及び各自閉鎖的な現状を打破し、港湾を開放させ、その港は揚子江航務管理局1社体制として社会的に開放し、サービス提供するものと変更された。揚子江運航体制の改革は、具体的に2段階になされたのである。

(1) 港湾と運航とを分割し、管理することにある。揚子江航務管理局（交通部出先機関として）や揚子江船舶総公司（交通部の直轄企業として）を設立し、港湾を船会社に全面的に開放させている。

「港航分管」（港湾と運航とを分轄する）は、単なる船会社と港湾とを分轄するだけでなく、より重要なことは体制を改革し、企業の活性化を図ることにある。その趣旨には、次のような3点のことがある。①「港航分管」の目標は揚子江での運航を全面的に公開し、運送市場を活性化させ、所有制度を改革して、国営、集団経営、個人経営が共に可能となるという多次元的な体制を形成させ、幹線と支線、また河川と海洋を直航でき、「百家競争」の新たな局面を展開することにある。②「港航分管」は企業の活性化、また港湾を地方に移管させることを条件としている。港湾企業が損益を自己の負担でなす独立採算制を実施し、対外開放を促進し、全体的なサービスをも提供し出来るだけ多角経営を可能とし、港湾の運送における中枢と多様な役割を十

分に発揮できるようにする。③「港航分管」は行政と企業とを分轄させるための第一歩を進んだのである。

(2) 1988年から第2段階の改革、即ち「政企分開」(行政と企業とを分轄させる)を実行し始めた。航務局は、行政管理を担当し、所属の港湾企業と経済の面での関係を分離し、業界の経済機能を強化し、港湾と運航との関係を合理化する。揚子江流域にある港湾を全て地方に移管し、交通部と地方政府との二重の統制とし、とくに地方政府の指導を重視する。港湾の地方移管の改革には、3つの目的がある。①港湾自体の行政と企業とを分離させ、1つの港湾都市で、1つの港湾管理行政機構を設けて政令の統一、計画の統一、管理の統一を実現させる。地方政府の指導により、地方港湾埠頭の改革を同一軌道に乗せる。②縦割と横割の状況を変更し、企業の経済原則に基づき横割の経済連合の推進を図り、運送市場のより活性化を実現する。③港湾都市の経済発展のためにサービスの提供をする。

揚子江主流における運航体制の改革は、5年間余りも実施され、港湾と運航との分轄管理はすでに実現し、行政と企業とは、基本的には、分離し、港湾は地方に移管されつつある。つまり揚子江主流の輸送量は改革前の約9千万トンから1.2億トンに増加し、かなりの上昇を示している。

今後、揚子江の運航体制の改革は、主に「揚子江運送市場」を設立し、その健全化を図ることにある。揚子江の運航の安全管理については、政令を統一し、船舶の検査を明確化、統一化をして調整・統制を実施し、船舶と港湾能力との比率を調整することになる。

2) 珠江の航路浚渫と管理の強化

珠江の航路浚渫と管理の強化を実行するために、1986年交通部の出先機関として、「珠江航路管理局」を設立し、珠江の運航行政と業界の管理機能、つまり運航行政、港湾行政、航路管理及び発展計画を指導している。

3) 黒竜江運航管理局の指導体制

黒竜江の水運資源を活用し、その流域の経済建設に対応して国境沿いの河

川の運航需要の充足のために、1983年、國務院の認可による交通部黒竜江航運管理局が設立された。黒竜江の運航行政管理、黒竜江省の水運管理を統一行的に行なっている。

4) 大運河（蘇北流域）の運航管理体制

大運河の運航管理は、「京杭運河江蘇省交通庁航務管理局」が設立され、省政府を主とした江蘇省と交通部の二重の指導下であり、蘇北大運河の運航業務・管理等を統一行的に行なっている。

中国の各省の内航運送部門も次第に近代化しつつあり、とくに管理面の強化がされ、行政の管理も健全なものとなり、地方行政部門が機能するようになった。例えば浙航省の運航管理の改革では、縦割、横割を統合し、横割は市、地区を主とする管理体制となった。新管理による省運航管理局は、全省の運航管理を担当し、市（地区）交通局は、運航事業を主管し、本地区内の水上交通の安全監視、船舶の検査、水運管理と港湾、航路の改善とレベルの向上および重点貨物運送の調整活動を担当している。郷（鎮）の船舶、農村の渡し場の運営と安全管理は、当地の郷（鎮）政府が担当している。港湾と航路の事業費は、「統一収入、統一支出、特別支出金はその項目のみに使用、重点保証、一般に注意を払う」という原則にある。つまり省に統一的に管理され、各級の部門ごとに配分される。収入計画は「基本金額を定め、それを上回ったら配当する」ことをモットーとし、市（地区）の配当金は、主に港湾と航路の管理・補修維持及び水運の安全監視の改善に費やされる。

5年余りのこのような改革の実績には、かなり高く評価ができる。例えば生産力の面では、1987年揚子江流域の貨物運送量は、4.74億トンであり、969億トン・キロであった。揚子江主流の港湾貨物取扱高は、1.37億トンであり、改革前の1983年とは、それぞれ83%、52%、31%と増加した。揚子江主流の港湾の取扱総能力は約1.5億トンであり、通過船舶は、1.024千万トンに達し、その内訳は、部所属船舶数は1984年と比較し1987年には、21%も増加し、また地方国営、集団企業の船舶数は12%、さらに個人及び個人連合企業は1987年には、317万トンに達している。湖南省の運航企業は、港湾と

運航との分轄管理の有利さにより、湖南省～蘇州と湖南省～上海航路の開発を行い、短所を長所によりカバーし、貨物運送において顕著な伸びを示している。

要するに港湾と運航との分轄管理は、経営の体質を改善し、とくに競争意識の高揚により揚子江の運航の生産性が向上したことにある。内航運送体制の改革の目的は、内航運送の生産性の向上にあり、また安全性・良質なサービスの提供にあり、その結果、貨物運送は順調に上昇したし、また旅客の移動にも便利となった。改革の中核は、港湾と運航企業の活性化にあり、そのために独立採算制による自主経営の確立にあるといえよう。

3. 港湾管理体制の改革

「1つの港湾都市に1つの港湾管理局」という構想のもとに、揚子江港湾管理体制の改革は5年を経過した。つまり港湾局と航務局との分離（港航分管）、港湾の地方への移管（港口下放）という2つの段階が完了し、次の段階、即ち各港務局は完全に行政と企業との分離、1つの港湾都市に1つの港湾管理局という新たな体制づくりの段階にある。具体的には、1984年に港湾局と航務局との分轄管理という段階から港湾は、その全面的な開放及び多様な機能が比較的可能となった。さらに1987年から揚子江にある各港湾には、「地方政府の管理を主とし、交通部の管理を従とする」改革がなされ、揚子江流域の港湾の全ては地方政府に移管されたのである。揚子江の港湾管理体制の第3段階の改革とは、行政と企業との分離、1つの港湾都市に1つの港湾管理局を設置するという新体制に移行したのである。さらに次の段階とは地方に移管された港湾の行政と企業との分離作業を推進するための政令・管理・計画が全て統一化し、政府の職能さえ兼ねる港湾管理局の設置である。また港湾管理局は、港湾・工業・運送・貿易等の多様な業務を総合的に遂行する機関となる。1部の対外開放の港湾は、渉外の管理職能も保有している。また「港埠公司」は、「自主経営、損益の自己負担」という原則のもとに独立採算制が実施されている。

1) 南京港

南京港では市政府の指導を主とする交通部と南京市との二重の指導の管理体制を採用してから港湾の生産力が向上しており、中心都市の港湾管理運営を活性化し、揚子江流域における経済発展のために「玄関の役割」を果たした。具体的な役割は次の通りである。

(1)港湾内部の改革の歩みを速めたこと。都市体制の改革に合わせて港湾局では、局長責任制を健全化を図り、配分制度の改革を深め、全体的に経営請負の責任制を実施したことによって、初歩的にリスクを共に負い、利益を共に、共有するという利益共同体が形成された。1988年、コストの支出が前年より900万元も増加したにもかかわらず、利潤は計画より450余万元も上昇したし、全国で、一番先に国家二級企業の資格を持つ河川港湾と認定された。

(2)港湾の活気と発展の底力が増したこと。南京港は地方に移轄された後、港湾局はより多くの生産経営権を持つようになった。また税務上では定額に基づいて税金を納入し、定額を超えた収入は全部保留できるので、港湾局は資金を集中して港湾施設の更新と改造をよりよく行なうことができる。1987年、港湾貨物取扱量は前年より5.7%増加し、4,200万トン余りに達した。更新改造資金は前年より30万元余り増え、職員・労働者の収入もある程度増加した。

(3)港湾と中心都市の経済的波及効果が拡大したこと。港湾当局は上元門地区に120万元余りの投資をし、ばら荷埠頭の改造と拡張整備を行なって港の年間取扱能力を30万トン増加させた。また港務局は積極的に石炭の誘致活動を実施し、1988年12月だけで、南京市用の石炭を7万余トン積卸した。その一方南京市も港湾という窓口を利用して輸出指向型経済をかなり向上させた。1988年、南京市の対外貿易輸出額は12余億元で前年より32.8%増加し、都市経済建設の発展を促進した。これと同時に、南京港は中継港として華東地区のエネルギー輸送と揚子江の中、上流地区の対外貿易貨物の輸出入にも関係をし、とくに、石炭運送の比率は97%に達し、国内の河川港の第一位を占めた。

2) 武漢港

武漢港区の改革・開放に関しては、1年間で貨物取扱能力は100万トン増加した。

武漢港は華中という背後圏にあり、国内の9つの省と連結しており、海洋にも通じている。揚子江と京広（北京—広州鉄道）の2つの交通大動脈及び揚子江と漢江の2つの河川はここで交差する揚子江水系を主とする水上運送網と京広鉄道線を主とする鉄道網にたよる武漢港は、中国の内陸の「四通八達」している交通の中枢に位置している。

武漢港区の範囲はもし市街区の境界を基準にするならば、揚子江の北岸が147km、南岸が67kmあり、漢江の両岸がそれぞれ46kmぐらいある。これらの水際線にある交通部の埠頭が41バース、地方埠頭が158バース、荷主埠頭が270バースがある。

対外開放、国内の経済活性化という政策に基づき、1986年9月、地方の専用埠頭15バースは社会的に開放し、公共利用とされ、一年間でその取扱の量は60万トンも上昇した。

このほか、「長江連運連營総公司」のメンバーはすでに22社に増加し、一貫輸送体制は揚子江流域の11の省、市までに拡大し、また、46隻の船舶が日本、香港及び東南アジアなどとの間で就航している。武漢港は中型鉄鋼・重量物・原油・石炭・鉄鉱石・雑貨・コンテナなどの300余バース保有する多機能の港湾ばかりでなく、将来揚子江の中流における海洋に直航する大型港湾に成長することであろう。現在武漢港は5,000トン級と3,000トン級以上のバースは34あり、なお、建設中の武漢港対外貿易専用埠頭は5,000トン級と3,000トン級のバースを3つ整備する計画である。武漢港の総取扱高は140万トンであるが、武漢製鉄所青山工業港の取り扱い能力は1985年にすでに、463万トンに達している。なお新しく建設された第八号、九号埠頭が完成したならば、取扱能力はさらに120万トンも向上することになる。武漢港の国際コンテナ輸送量は1980年の100TEUから1988年の2,600TEUまで増加してきている。港湾の開放に伴って、貿易貨物の輸出入量は日増しに増大しているが、運送市場の変化に応じて、武漢港は1986年にコンテナ運送公

司を設立し、また、「漢 港埠公司」が1万㎡余りのコンテナ・ヤードを建設し、相次いで、武漢—上海、武漢南通、武漢—張家港、武漢—香港、武漢—日本などの国際コンテナ輸送航路を開設した。

4. 集団水運企業の活性化

「中国共産党中央の経済体制改革に関する決定」は次のように指摘した。「われわれは急速に各生産建設事業を発展させ、早く国家の繁栄を実現し、人民の生活を豊かにするためには、すべての積極的な要素を動員し、国家の政策と計画の指導の下に、国家、集団、個人が共同で行なう方針を実施しなければならない。」集団所有制は社会主義における国民経済発展のための地位と役割が十分に重視されている。

中国の集団所有制は一部の労働大衆が共同で生産資料を持つ公有制の1つの形態であり、中国の社会主義公有制の重要な構成部分であり、中国の生産力の水準に適応し、強い生命力を持っている。集団経済の特長は、①生産資料と産品は労働集団が共に所有、支配利用するものであること。②生産経営の方式は多様でかつ、柔軟性があり、市場への適応性は比較的強いこと。③投資が少なくても、効果が早いことなどがある。

例えば、湖北省陽新県水上輸送公司是3つの集団民間船会社により、合併したものであり、1977年～1987年の10年間に月間トン当たり生産高は同業種の会社の55%に当り、7年間での損失、負債額は400余万元となった。1988年の始め、当公司是4つの小さな会社に区分され、適当な生産規模を回復し、法人の資格をもち、自主経営、損益を自分で負担する経済主体となった。ある公司是公開入札で請負がなされたし、ある公司是企業内容を改革し、機構の簡素化や労働集団の能率化を図ったし、また、ある公司是分配制度の改革に力を入れ、財務管理を強化したなどいろいろなことを通じて経済便益を高め、集団水運業を活性化してきた。

浙江省紹興県では、10社の小規模な輸送企業から成り立った集団企業・紹興運送会社が設立され、この公司是倒産した一社の国営運送企業を合併した

ものである。

5. 運送市場の管理

数年来、中央の改革、開放、活性化の方針及び一連の政策の指導の下に、国営、集団、個人企業が共同に水運業を行い、「水域があればみんなで行こう」という原則の指導の下に中国の運送市場は繁栄し、生き生きした局面を迎えている。しかし、当面新旧体制の転換過程において各方面の条件の制約と影響により、運送市場では若干の問題が生じてきている。例えば、一部の部門や地区では、運送力の向上にうまく対応できておらず、効率的な管理ができておらず、構造や配置があまり合理的でなく、運送価格は物価の改革と歩調を揃わせず、価格は価値を反映しておらず、また、競争メカニズムは不完全で、競争条件は不平等であったり、管理体制はまだ合理化されていないことや、行政機関が多いことなどがある。

改革して10年以來、揚子江の運航において中央よりの集中的指導が多すぎ、経営上融通性がなく、1社の独占の運送の状況はほとんど変わらず、開放型の運送市場が次第に形成されつつある。なほ地方の河川、とくに運送が比較的発達している地域では国営、集団と個人連合運航企業はほとんどの市場の貨物流通情况及び輸送力と輸送量の変化に基づいて、運賃を協議する契約型の運送を行なっている。四川、安徽、江蘇などの地区では、運送業者、発送者、代理人、荷受人と運送管理部門では経済的協調の関係を形成してきている。例えば、揚子江幹線の運送市場において大体3つの体制が成立している。①揚子江船舶輸送総公司及びその地区の船舶公司及び主要港湾の経営管理部門の体系である。②沿岸にある10の省、3つの市の大・小型の国営、集団船舶公司及び数百家の運航管理局の経営管理主体がある。③ここ数年来、次第に成長してきた新規の運送企業や個人経営連合体であるが、しかし当面ではまだ1つの完全な運営管理主体となっていない。従って、全体的な運送経済から見ると、その管理は、なお自己調節の機能を欠如している。

現状を踏まえ、中国の交通部は、1989年度の業務会議で次のことを提起した。

運送市場を整備、整頓する目的は、運送市場のメカニズムの健全化を図ろうとすることにある。自動車と船舶による貨物と旅客運送、運搬荷役、自動車と船舶の維持修理、地方の船舶建造、輸送サービス業に携わっている部門や個人の経営条件・範囲・行為及び免許権などを十分に点検し、整理する必要がある。マクロ的な調整・統制を強化し、運送力と貨物源に対する管理を改善し、全体の運送力を総合的に調整するなどにより、運送力を貨物源に一体化させるようにする。交通主要管理部門は計画的に社会に開放する貨物水上・陸上運送センターを建設し、契約による運送を指導し、運送業者や発送者に運送力、貨物源と運送情報など各種のサービスを提供する必要がある。

江蘇省は全省的に運送市場の整備を行なったが、主要な内容は営業的な運送部門と個人運送企業を全面的に検査し、運送力の自由な増加を抑制し、旅客や貨物運送の管理を強化し、運送サービス業と運搬荷役業に対して整理・整頓を行ない、郷（鎮）造船業の管理、運送上の必要な伝票や許可証などの管理、運賃の管理などを強化し、水運管理を交通部門一社に管理させることなどが含まれる。

要するに、運送市場の整理・整頓の目的は運送市場を育成し、そのメカニズムの健全化を図り、公平な取引、平等で競争的な市場の新しい秩序を形成させ、生産力の発達を促進することにある。運送市場の整備はかなり複雑で重大な作業であり、整備と改革の関係をよく理解し、運送市場の整備の短期目標と長期目標の関係をより理解する必要がある。

6. 内航運送主体と企業集団の設立

企業改革を進めて行く過程において武漢揚子江船舶会社の強力な運送力に反映されて、湖北省東部にある砂と石資源を貨物源の基地とし、蘇洲と上海の建築資材部門を販売網とする「揚子江鄂東（湖北省東部）砂、石（連合）集団」は1988年12月湖北省で設立された。これは流通と交通分野に関連する生産、輸送、販売を一体とする企業型集団であり、砂石公司や港務局などの企業9社で設立され、その後、集団のメンバーを増やしてきた。この企業

集団の目標は黄砂の運送秩序を確立し、黄砂の販売市場の環境整備をするものである。先ず、砂の価格、C.I.F.（運賃保険料込値段）及び輸送計画を統一して国家と集団の経済効果を確保しつつ、砂の市場価格の安定をさせることにある。また営業許可を持っていない部門の運送計画を取り消し、流通と交通分野のブローカーを排除することにある。第3の目標は湖北省東部にある砂や石材を東南アジアに販売することにある。

7. 内航運送の活性化と競争原理の導入

中国の内航運送事業の活性化を図るため、共有制を主体として国営、集団、個人が各種の運送手段を利用し、各種の経済方法で、共同に行なうことにより相互の競争関係を強化してきた。つまり競争を強化するには、経営のメカニズムを改革しなければならない。交通部門は過去の縦割と横割の状況及び各部門が所有する古い体制を改善し、積極的に交通経済の特徴に基づいて運送管理する政策を推進し、各種の運送手続を簡素化した。また、大いに連合運送を組織化した。例えば、上海、南京、武漢、重慶の四都市が提唱して24の都市が参加する揚子江（連合運送・連合経営）公茅は設立され、揚子江を利用して鉄道↔水上運送、道路↔水上運送、河川↔水上運送及び河川↔海洋の一貫輸送を展開し、1987年に一貫運送量は、1,600万トンを超えて一貫運送のカバーする範囲は26の省、市、区に達した。その後まもなく、上記の四都市の運送部門はまた、100万トンの運送力をもっている10社の運航企業と連合を図り、出来るだけ徐々に水運業集団に移行するように努力している。競争の中で、内航運送を発展させるため、地区と部門の限界を破り、企業に自主権を与え、工業、副業を興し、多角化によって運航業を支える必要があること及び税収の面において適当な優遇を与えることは打ち出された。

8. 中国の内航運送の課題

ここ数年間、中国関係の指導者をはじめ、専門家や学者たちは中国の内

航運送の発展構想に対して巾広く調査研究をしたり、計画についても討議を重ねたりし、将来の発展計画を打ち出している。

1) 交通体系の整備

1983年8月、国務院の指導者たちは交通部内航運送管理局責任者の「運送の現状と発展計画に関する報告」を聞き、運送の発展に対して重要な提案を行なっている。つまり、次のような内容となっている。

歴史上、中国の内航運送は曾て世界においてリードしていた時期があったが、現在では立ち遅れている。ここ20数年来、中国では内航運送は一般的にあまり十分な発達をしていなく、また必ずしも十分に活用されていない。ここ半世紀以来、世界的な先進諸国の交通運送の発展はすでに30年代以前のたんに鉄道輸送を発展させていた局面から各種の運送方式を総合的・体系的に発展させる道を歩んできており、内航運送も新たな発展が期待されている。

当面、中国の交通運送構造はあまり合理的でなく、60年代から内航運送の比率が低下傾向にあり、もっと研究する必要がある。主要問題は国家予算の投資額が少なすぎ、河川沿いの工場立地に対する評価がなされなかったし、水利、水力発電建設の中で水運が無視されてきたので、ゲートやダムが障害物となって船が通航できなくなったことにある。

交通部と水電部は相互に協力して内航運送を整理・整備し、運送能力の向上に大いに努力をしなければならない。交通の回復は運送量と経済効果に基づいて、軽重緩重の順位で、徐々に解決して行くべきである。

襄陽鉄道が漢江の中流と渠江に沿って整備されたことは水運の発達に影響を与える。実際には、漢江での水運を発達させるためには大きな可能性があり、整備も難しくはない。漢江に航行できるようにし、丹江口にある水門のリフト (lift) をさらに改造する必要がある。水源を十分に利用し、鉄道の運送能力が不足している問題を解決するために、運賃の安い水運を活用し、たとえコストが少々高い場合でも、水運を利用すべきであろう。

何んとかして航路を整備し、河川港を建設し、船舶が直接に工場や鉱山

まで航行・停泊できるようにする必要がある。河川沿で、工場を建設することが望ましく、新規工場を河川沿に建設し、石炭を水運により運送すべきである。

集団運航企業と個人運航者は大衆にとって便利で、サービスも行き届いている良さがあるので、国営運行企業の重要な補完的割合を膨らせるべきで、交通的門はそれについて真剣に検討し、管理を強化し、役割を十分に発揮できるように不十分なところを改善させる必要性がある。

国家は複数の運送方式の運賃問題を研究し、貨物部門が内航運送を利用することを促進しなければならない。現在、規模が小規模であればあるほど細かく算盤をはじくので、内航運送企業は経営管理の水準を高め、能率を向上し、コストを低下することによってこそ初めて内航運送の発展を可能とすることができる。

2) 水運業の振興

人民日報1982年1月13日付の社説「我が国の水運事業を振興させよう」という文章に、次のように述べられている。「最近、党中央と國務院は水運事業の発展を速めることに對して一連の重要な指示をし、水運業の振興にはった方向を示した。交通部は30数年来、水運送の経験と教訓を総括したうえで、水運業の振興の10項目の任務を打ち出した。これは交通運送の活性化に係わる重要な措置である。水運業を發展させるには国家計画の指導の下に、地方、部門と工場、鉱山の企業の各方面の積極性を發揮させ、大胆に各部門に実行してもらい、大・中・小を互いに結び付け、河川・湖・海洋を相互に結びつけ、全民・集団・個人所有制を互いに結び付け、河川と海洋とを相通じさせ、幹線と支線とを連動させ、点と線とを互いにつなぎ、水上と陸上との一貫運送体制が可能ないようにしなければならない。

水運業を發展させるためには、河川沿の工場立地の対応を貫かねばならない。工業を配置する場合、沿岸での工場立地を念頭に置く必要がある。とすれば、大量輸送による運賃の低兼な水運の能力が活用できる。比較的大規模な工場、鉱山或は工場基地は原材料から製品まで年間の輸送量は百万トンか一千万トン以上なので水運を利用したら、鉄道、道路の輸送圧力を大いに軽減

できる。今後、工業配置は必ず、統一的に計画し、長所を發揮し短所を避け、水運の優越性を十分に發揮させなければならない。

水運業を發達させるには、水源の総合的利用を重要視しなければならない。河川を開発すると同時に、水運、洪水防止、発電、灌漑、水産、観光、緑地、環境保全と生態的均衡などの総合的効果を考慮に入れ、総合計画を立てる必要がある。河川にどうしてもダムを建設せねばならない場合、船舶が航行できるような施設を造ることを考えなければならない。

水運業を發達させるためにも、また、水運企業の経営管理を改善しなければならない。水運の特徴は流動、分散、露天作業であり、運送過程における段階が比較的多い。たえず、生産効率と経済効果を高めねばならない。大いに企業を整頓し、水運の安全と良い品質を確保し、輸送期間を短縮し、輸送コストを下げる必要がある。

以上、この社説の主旨は中国の内航運送事業の發展方向をはっきりと示し、その進路を示唆している。

3) 一貫運送体制の確立

1989年、全国交通工作會議に「主要航路」という計画が打ち出された。即ち、東南沿海經濟發達地区を貫通する海上南北大通路の整備を強化することや、揚子江、珠江の主流及び主要支流を重点として、“三江二河”（揚子江、珠江、黒竜江、淮河、大運河アムール）の運送を發展させ、沿海、揚子江、珠江、京杭大運河など水運の主要通路を形成させることや、また、1千トン級の航路を中心に、35百トン級の航路を基準として、3万キロの航路を改善し、幹線と支線とが直通でき、川と海とが通じ合い、水路と陸上とが一貫運送できる運航体制を確立することである。

参 考 文 献

1. 全国内河航道普查资料汇编 交通部 1981年
2. 广东港口 广东交通厅 1984年 10月
3. 广西国土规划(水运和港口发展规划) 广西交通厅 1987年
12月
4. 全国运输网现状图 国家经委综合运输研究所 1980年 10月
5. 中国经济地理学 中国商业出版社 1983年 3月
6. 中国经济地理概论 商务印书馆 1983年
7. 长江水系考察文集 长江航务管理局 1984年
8. 长江水系航运第二次考察文集 长江航务管理局 1987年
9. 长江航运论述选辑 武汉航海学会 1984年 12月
10. 水运事业在竞争中求发展 钱永昌 “中国海运” 1988年
春季
11. 在全国交通工作会议上的工作报告 钱永昌 中国河运报
1988年 12月
12. 回顾与展望 马希德 张奇 “中国河运” 1989年 2月
13. 长江航运体制改革按既定目标分步实施 一帆 “中国河运”
1988年 12月
14. 珠江航运管理体制的沿革和深化改革的设想与建议 李文健
“中国河运” 1988年 12月
15. 关于长江运输市场秩序问题的调查报告 “中国河运报”
1989年 2月 21日

三世紀北九州のみなと

小 合 彬 生
(神戸港埠頭公社)

目 次

まえがき

1. 邪馬台国の科学的見つけ方
次元の異なる量を比較していた
集合論的アプローチを試みる
女王国以北の国々という部分集合に注目
女王国への距離と道筋の国々
 2. 地理学的に見る倭の国
トポロジー分析
 3. 邪馬台国の海運・貿易
- むすび

まえがき

第28回港湾経済学会の大会が、その開港100年にあたる、北九州市で開催されることになった。本論では、さらに昔、三世紀の北九州地区の港と都市の姿を考察して見たい。運輸省の第四港湾建設局時代から邪馬台国に興味を持ち、十年以上色々な文献を読んでいるが、その国の位置について、まだ定説がないようだ。都市工学・港湾・運輸研究のノウハウを動員して私な

りの結論に達してたとと思っているのだが、この機会に地元の方々も交えて、我が国の曙の時代における海運と港湾のすがたについて、ぜひ討議して頂きたいと思う。古代史のロマンを一つなくしてしまうような、新しいパラダイムの提案であるが、これから、また新しい日本歴史の研究のスタートともなるものと思っている。倭国とは、日本のことを昔中国人が呼んだ名であり、倭国のことを記事にしたのは、漢、魏、宋など、古いものがあるが、その中で最も多くの情報量を持ち、しかも公平に書かれているのは、魏（AD 226～265年のわずか40年で滅びた）の史書・魏志（AD 285年完成）の中の倭人伝である。わが国の歴史書は、西暦712年の古事記が有名だが、なにしろ卑弥呼の時代から450年も後の作品である。我が国の歴史の中で三世紀の北九州だけがスポットライトを当てられたように、倭人伝という文献のおかげで浮かび上がっているのである。

1. 邪馬台国の科学的見つけ方

視覚に訴えることは非常に科学的な結果を生む。図を用いた魏志倭人伝解明へのアプローチにとりかかろう。倭人伝の原文は約2,000字と短く、しかも地理的に案内を記している部分はその前部にわずか525字しかない。この部分で英文解釈の演習のように修飾語を取り去ってその国の案内となっている語のみ取り出すと、表-1のように325字だけになる。詳しくは手近の文庫本にも出ているので御自身でトライされたい。

図-1は原文の地理案内の導入部、対馬から不弥国までの各国を文内に記されているそれぞれの戸数に応じた面積の円で表現したものである。対馬（ツシマ）から南下し一大（イキ）とされる壱岐、末盧（マツラ）の国伊都（イト）の国をへて博多付近にあった奴（ナ）の国、そしてその東の不弥（フミ）の国までから成っており、それ以外の国は含まれていない。よく見てわかることだが、方向、距離が示されて○○国に至るという道順の説明が行われているのは、不弥の国で終わっている。奴国付近を拡大してもう一度図-2に示す。伊都と不弥の戸数がそれぞれ約1000戸であるのに対し、奴は実にそ

の20倍の20,000余戸あることが、一目で了解される。

戦乱の続いたこの時代に、どうしてこんな大きな国と小さい国が共存できるのか。戦えばたちまち勝敗はきまる。こういう都市が並立している時、都市工学では、衛星都市（サテライトタウン）が存在するという。当時の倭国の中心は、どうも奴の国（博多市）にあり、政治経済とも大きな力を集めていたようだ。すると伊都国は、その第一の衛星都市となる。郡との間の外交

表1 魏志倭人伝の倭国案内記事のうち最低限必要な情報

原文の ページ	原文の字 の順番 第～字	地理 案内 字数	記事の内容—道案内関連分のみ (全文は約二千字、その約四分の一が道案内)
1	1から35まで	0	イントロダクション
2	36/314	123	郡から不弥の国迄の道順、 方位・距離・国名
3	315/338	15	投馬国までの『所要日数』・戸数
4	339/384	24	邪馬台国、女王の都までの『所要日数』・戸数
5	385/408	24	『女王国以北』は説明した、それ以外は遠くて不明
6	409/523	114	順番に、その『他21ヶ国』を記述する
7	524/545	14	南に有る『狗奴の国』について説明する、戸数不明
8	546/556	11	郡から女王国までの、『トータルの距離』を示す

合計 325字

朝日文庫による。

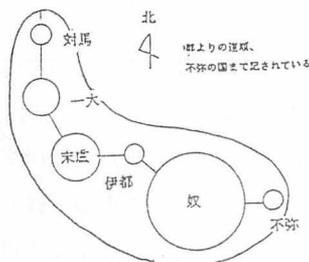


図1 国の関係を図化してみる
戸数を面積に置き換える
これだけで、多くの事が
見えてくる

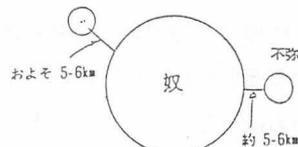


図2 奴国付近の図を拡大する
伊都と不弥は奴の衛星都
市だった

上の役割を受け持っていた都市ではなかった。郡使が来た時いつも駐まる所と記されており、内戦にあっても各国はここを侵さない約束ができていたはずである。

第二の衛星都市、不弥国、ここに卑弥呼の宮殿があった宗教都市ではなかっただろうか。この都市が内戦の中でも聖域となっていたため存在しえたのだらう。各国が女王を共立し、その宮殿を中立地帯とすることで不弥国が成立していたと考えられる。記紀の作者は神功皇后を卑弥呼に擬しこの宇美へ関係づけようとしているが、その強力な裏付けになるだらう。

ともかくも、この2つの衛星都市は自らの力で自らを守れるほどの規模ではなかったのである。以下この不弥国を少々分析してみよう。

次元の異なる量を比較していた

物理学の分野では、ディメンジョン（次元）をまず定義する。ディメンジョンの異なる量の間では、大きさの比較は決して行われぬ。これは科学者にとっては常識なのである。案内記事で見るとその中ほどに日程と書かれた箇所がある。すなわち、

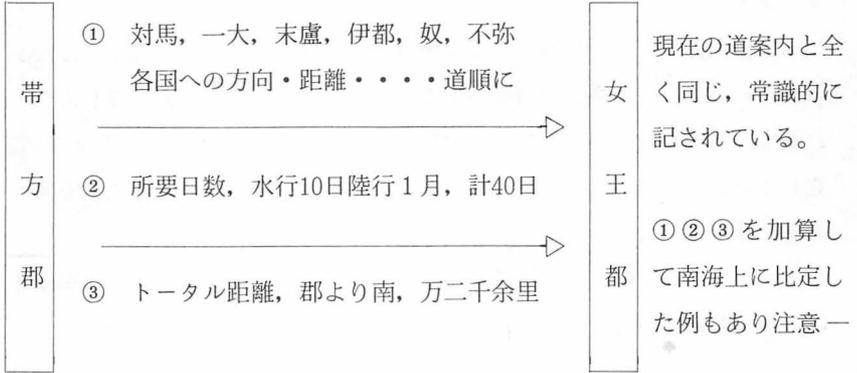
① 投馬国まで南へ水行20日

② 邪馬台国（女王の都）まで南へ水行10日陸行1月

この2文は、ペアーで示され、何れもあるところから南へ行くと到達できることが分かる。順序として近い方が先に書かれ、遠い方が後に書かれている。内容は旅行の日数であり、時間のディメンジョン（次元）を持つ、一つの国には20日で、もう一つの国には40日の行程がかかると理解される。しかも邪馬台国の方は、国が広いせい、その中でも女王の都までと、場所を指定する文字が付け加えられている点に注目しなくてはならない。

3世紀の中国人に、ディメンジョンに関して明確な知識があったかどうかは分からないが、この2文を他の説明から分離してみると、全く新しい全体の枠組が浮かび上がってくる。この部分の前には、対馬から不弥までの道順の案内がおかれ、中央部に行程の日数を時間のディメンジョンで記し、最後の所は郡から女王国へのトータル距離で締めくくっているのである。そし

図3 女王国への道案内はこう書かれていた



て, 前半と後半の距離表示文が混線しないように, その中間を選んで日数を置いたのも, 筆者の知恵をうかがわせるものだろう。

集合論的アプローチを試みる

国々がどのような関係にあるかを, 集合論で検討することを提案したい。どの概念とどの概念が, 同じなのかあるいは異なるのかを改めて原文により整理する必要があるし, どれとどれが素なのか/部分集合なのかを見なくてはならない。まず投馬の国, 狗奴国と邪馬台国は, 互いに素である。

対馬, 一大, 末盧, 伊都, 奴, 不弥の6ヶ国は, 別々の国である。先に述べたように, 政治的には奴が最強で, 伊都と不弥がそのサテライト・タウン



となっていた。ここに、もっとも大切、決して見逃してはならない記述が続く、第385字から408字までに、女王国以北の国については説明したところであるが、それ以外の国は遠くて分からない…という箇所である。これから見ると、国を2つのグループに分けていることがわかる。女王国以北の国が第一、その他遠絶の国々が第二の集合となる。その他の国々とは、その次に記述されている21ヶ国のことである。

女王国以北の国々という部分集合に注目

女王国以北の国々の中に女王国がなくてはならない。『自女王国以北、其戸数道里可得略載』という原文をよく考えて見る。北の端・対馬に始まり順次南下して行く国々のグループであって、その南端の国は女王国でなくてはならない。女王国以北は戸数・里数も説明されていると定義されている。つぎにある邪馬台国の説明には『その里数』の記述がない、それとは次元の異なる日数で示されているにすぎない。女王国以北の国々という部分集合の国は『その里数が記述されること』が条件となる。

すると、いままでにこの条件に合う国として記されている6ヶ国の中に女王国が含まれていることになる。南の端の国は、奴と不弥の2国であり東西に並んでいる。何れも南端にあたるけれども、説明の最後に出てくる不弥国の方が女王の都する所と考えた方がより合理的である。

今まで多くの研究者がここまで近づきながら、不弥国が女王の都と信じられなかったため、ここで迷ったのである。最も多いのは、さらに南へ女王国あるいは邪馬台国があるのだが記事が脱落したのに違いないと思ってしまったケースである。しかしながら、先に衛星都市論のところで考察したように不弥国は独立の国家ではありえない。政治か宗教的な機能しか持たず奴国の経済に依存する国である。邪馬台女王国が別にあれば不弥国の存在理由が全くなくなる。『不弥国』の中に、邪馬台女王連合政府が存在したのではないだろうか。不弥国庁は、どうも独立の国と思えないのである。

女王国以北の国というグループは、もういちど一大卒の視察を受ける国々として紹介されており、政治的にも一つのグループをつくっていたようだ。

ここまでの知識を用いて、表1の原文を集合論の立場から読み返してみる。すると、あの有名な邪馬台(壹)国という国名は、中程日程表示の部分に一度出てくるだけなのに、まず驚かされる。そこには、また『女王の都する所』という説明がついている。「女王国」という国名について見るとその国は2回、女王国以北の所と最後の万二千余里記述の箇所に出てくる。文中に出てくる用語概念を、その対象領域の大きさに従って示すと、次の様になっている。

領域(大) 邪馬台国 = 女王の境界 = 女王に属す所 = 七万余戸

領域(小) 女王国 = 女王の都する所 = 不弥国 = 千余戸

この二つの概念は、原文では注意深く使い分けられていることがわかる。女王国というのは、小さい国で明らかに不弥国を指しているのである。「南邪馬台国へ至る、女王の都する所」という記述は、女王の都する所は邪馬台国の部分集合である・或る特定の地点であると解釈すべきで、女王が都しているところの(関係代名詞)邪馬台国と読まれていたのは間違いだったようだ。なにしろ、北は対馬、南は狗奴との境界に拡がる大国である、女王の所までの距離行程日数を示すには、邪馬台国の中の女王国までを示したほうが正確になる。『女王国』は倭人伝の後半に、もう2度記述されている。国が伊都王に統属されているという説明と、国に城柵があり兵士が『女王』または『女王国』を守衛している記事であり、各々集合論上矛盾はない。

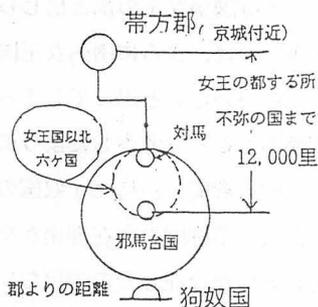


図4-1 郡より女王人までの距離の考え方

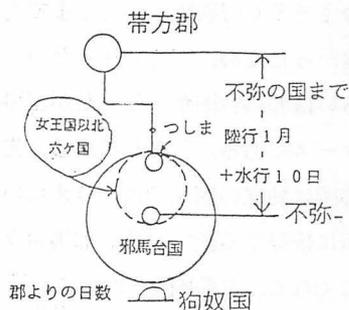
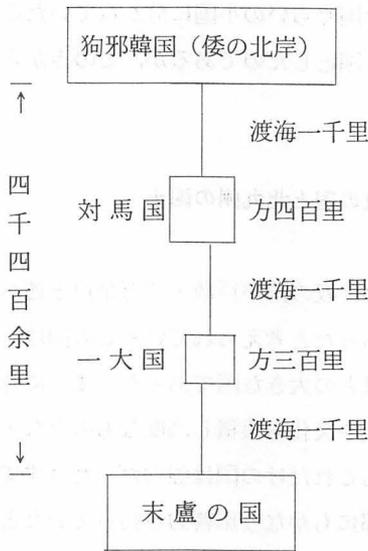


図4-2 郡より女王国までの行程日数(時間軸)

女王国への距離と道筋の国々

距離についても同じ事がいえる。郡から邪馬台国の入り口である対馬までは八千余里のはずであるから、トータル万二千余里は女王の都までの距離と見た方が良い。この文を書いた著者の頭にあった地図をまず想像して見よう。図5はこれの海峡部分を示しているが、対馬・一大の両島をかなり大きなものと考えていたと想像される。対馬海峡の長さを四千四百余里であったと計算していたと考えていい。こうすると、郡から一万二千余里の所に至る不弥の国が丁度女王の都するところに当てはまる。

図5 対馬海峡はこう想定されていた？



ここで三世紀の近隣諸国の情勢と邪馬台国の関係から、国土の量的バランスを見よう。魏志の東夷伝を参考に、人口（戸数で示されている）と国土の大きさを図化してみる。図6は戸数をそれに比例させた円の面積で示したものであり、得られる情報を図上に付してある。先ず気付くことは、国の中にまた小さい国があることである。

① 馬韓 十余万戸が50余国に分かれていると記されている。

小さい国々の集合が馬韓国である。

② 辰韓と弁韓

四～五万戸がそれぞれ十二ヶ国に分かれている。

いずれも、全体を作る集合のなかに、部分集合が存在している。「全体と部分」のいずれの集合も国と呼ばれているので間違われ易い。しかし、邪馬台国に関してもまったく同じ構成であったと考えることができる。

小さい方の国のサイズは、上の国々では平均して1000～2000戸となる。邪馬台国のなかに多くの小さな国が存在していても、これらの国々の記述と矛盾しないどころか、かえってその方が合理的である。サイズから見ると全体が七万戸なら20～30ヶ国ぐらいの小国に分かれていたことになる。いま女王に属する連合国を27ヶ国としたのであるが、この点からしても解釈に不審な所は生じない。

2. 地理学的にみる奴の国と北九州の国土

さらに注目すべきは、奴の国が戸数・二万余戸と述べられていることである。今の博多付近にあったと考えられているこの国は、朝鮮半島にあった幾つかの国に相当するほどの大きな国であった。まさに弥生時代の大都会だったのである。商業機能や文化も集積し高度なものとなっていたことと推察される。軍事的に見てもこれだけの国は強力だったはずであり、北九州から朝鮮半島・瀬戸内海西部にもかなり影響力を持っていたと推定できる。

地理学的に原文を見ると、戸数と国土のサイズに関する情報が含まれている。朝鮮半島に関する部分では、

高句麗	方二千里	三万戸
三韓合計	方四千里	十四～五万戸

山地の比率によって少々の差があるだろうが、おおむね千里四方に一万戸の家があったと考えて大きな間違いはない。

邪馬台国の七万戸は、これらの国と同じ程度の人口密度だったとすると、

が、今までこれが連続して地理的に並んでいると考えられていなかった。

しかし、この21ヶ国を邪馬台国の一つの部分集合であるとする、もっと近い範囲に分布していると考えたほうが良い。国土面積の計算から、北九州に収まる大きさである。こう分かったからには、それらがどう並んでいたか

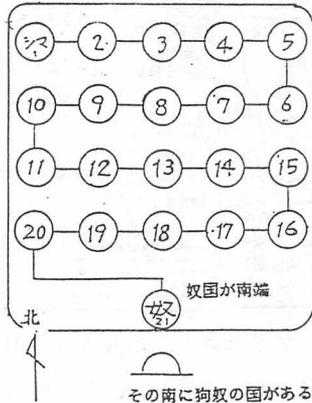


図7 トポロジー（位相幾何学）的
検討用パターンの例

を研究することができる。原文を見ると、これらの国々の並べ方に或る順序があることが考えられる。しかもそれらが順番に記されていることは、文中の『次に有り・・・』という字の繰り返しから見ても想像できる。情報量の比較をしてみると約半分（56%）がそのために使われているのである。図7にその一つのモデルを示した。

特に注意すべきは、最後に記された奴国は、女王の境界にあたり、その南の狗奴の国とは南北に並んでいることを述べている点である。国と国の隣接関係を保ったまま、その位置を定めて行く方法を位相幾何学（トポロジー）の応用と呼んでみたい。少々大げさではあるが、邪馬台国の分析に用いられた科学的な手法の名としてふさわしい。弥生時代の遺跡を順につないで、地図の上で国を選んでゆくシュミレーションが可能である。一つか二つの国が未確定でも、全体のバランスとつながり具合から、未知の国の立地点を推測することができる。国と国をつなぐ線が交差しないことが肝要である。人口密度 = 千戸で方約三百里、二千で方四百余里（25km位）の知識も役立つ。

結果からいえば、その他21ヶ国はほぼ、20km間隔で北九州の海岸線に沿って時計回りに並んでいたと推測できる。さらに⑭番イガ国からは内陸部に移り、やはり時計回りに分布していたようである。吉野ヶ里遺跡はその西の端の国であり、奴国はその南の端の国である。それぞれ佐賀大和町・山門郡といまでも地名に『やまと』の名を残しているのが注目されよう。当地は④番郡支（キク）の国にあたる。都支と記した異本もあるが、クキの海（洞海湾）のあることから、郡支の方を選びたい。市の北にある笠瀬と言う暗礁も記紀とのつながりを暗示しているようだ。

3. 邪馬台国の海運・貿易

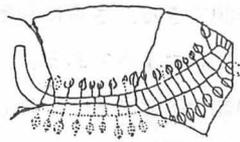
ここまでは、邪馬台国の姿を描くのに手間取ったが、原文が矛盾なく解釈できたと思う。青い鳥のように、真実はすでに身近にあったのである。さて引き続き三世紀邪馬台国の交通問題に移ろう。

原文には洛陽との間の交通、貿易に関しての少なからぬ情報が含まれている。その間の行き来は幾度もあったと述べられている。郡から洛陽までの距離は、郡と女王の都の間のはぼ2.5倍であると地図から読み取れる。現在京城～釜山間の鉄道は420 km、対馬海峡は220 kmであるが、当時これが約万二千里とされていたのである。郡と洛陽の距離は多分二万～二万五千里と考えられていたのだろう。帯方郡から女王国まで40日の比率で計算すると、魏都から女王国の全行程は120～140日、陸路では1日20～24kmの移動となる。難升米など女王の使者達の往復は、ほぼ1年がかりだったと推定される。その貿易のルートは、さらに西に伸び、中国を通じてシルクロードのかなた、ローマ帝国にまで結ばれていたのであろう。

記事の中には国の北側の対馬・一大国が貿易で生計を立てていたことが記されている。先進製品の多くが中国からもたらされると共に、鉄原材等が半島から運ばれていた。邪馬台国と東側の倭人諸国間の交易も当然あったと考えていい。ただそれらの国々の名が記されていないだけのことである。

最近、弥生中期頃の船の絵が見つかった、図8のような、漕で漕ぐ外洋船で28

昨年奈良県で出土した土器の絵



土器片から復元した古代船

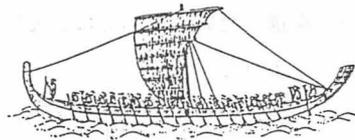


図8 三世紀邪馬台国時代の船
 全長25m 幅約3m 37人乗り
 (東海大学 茂在寅男教授による)

の權を持つ外洋高速船である。いま頃復元されている半構造船ではなく丸木船らしく、強いていえばマオリの船に近い。まだ馬を運べるほど大きくなかったようだが、カタマラン式につなぐと子馬ぐらいは運べたかもしれない。

邪馬台国の人は、入墨・裸足・手で食べる。朱を体に塗るなど風俗が紹介されている。文化としては南方系である。しかし、伊都の郡関係者、不弥の宮殿の人達、奴の都市生活者、全てが同じレベルではなかっただろう。文字の読み書き可能な人も、もう幾らか存在していたにちがいない。漢より金印をもらった使節の帰国後約200年を経ているのである。

女王が初めて中国に使節を送るとすれば、人選は大物(奴の国王シマコ級か)を団長にして、老中・年寄クラスを補佐とし、対外交渉の経験ある税関長・通訳を供につけようなどと決定するのではないか。倭人伝の記述にある名は職名として、そう読めるような気がしている。経済・外交の中心は、やはり大都市・奴国にあったのではないだろうか。

著者が邪馬台国に興味を持ったのは下関に住んで居た頃であるが、当時水俣湾の水銀ヘドロの処理に苦心していた。硫化水銀である朱には大いに関心があって、邪馬台国発見の鍵は丹(朱)の産地の決定にあると考えていた。大分市の近く坂の市付近に古来朱の産地があったことは知っていたが、これ

が邪馬台国と結びつく鍵とはなっていない。トポロジー・シミュレーションの過程で、この地が『カナスナ』国であれば非常に合理的に全体の配置が進むことが判明してきた。朱がカナスナと呼ばれていたかどうか、これからの課題ではあるが、この国の輸出品『丹』の産地をその版図のなかに見つけることができたのではないかと思っている。何処の丹がどう使われていたかは、いまや科学的分析の方法が進んでいるのでその結果を待ちたい。

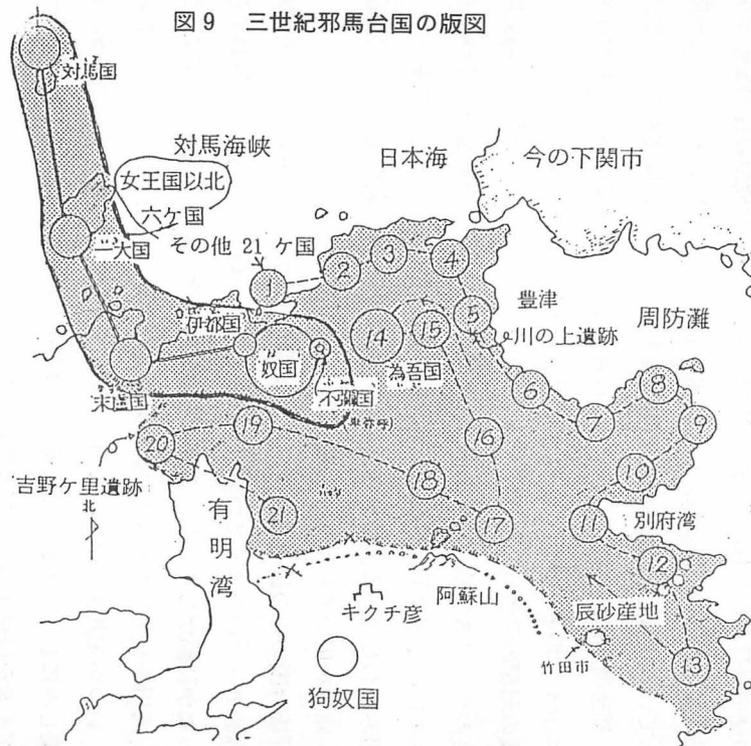
むすび

これで三世紀の北九州の姿を、科学的に把握することができたと思う。多くの歴史書はそれぞれの王朝の政権史であり、王権神授説の様相を示すが、不思議なことにこの魏志倭人伝の案内記事は公平な博物誌・地理誌の形態を有している。もし、特定の比定候補地を想定しないで、原文をそのまま読めば、割合簡単に国の姿が把握できたに違いない。ここでは検討結果のみを図9に示す。地名の検討などは、残念ながら別の機会に譲りたい。

後の記紀の著者は、この倭人伝のことはよく知っておりそれと王朝史風記述とのバランスには大いに気をつけているようだ。一例をあげてみると、投馬の国の記事は記紀にはないが、『投げる』『馬』という二つのキーワードを組み合わせている国が見られるし、『ミミ』という名の王についての記述も、暗号を用いて相当詳しく述べているようである。

邪馬台国のこの後の運命や、これ以外の当時の国々の研究も、今後おいに進めてみたいと考えている。みなとの姿については、もう少し触れてみたかったが時間がなかった。これらも遺跡や遺物の出土を待つことになるだろう。河川を利用したみなとは、砂に埋まりやすく発見はかなり難しいだろうが、いつか北九州の岸から、当時の船が発掘されることも期待できる。それを楽しみにしたいと思っている。この文が邪馬台国発掘に新しい枠組み・パラダイムを提供することができれば幸いである。

図9 三世紀邪馬台国の版図



漢字	読み	新解釈・今の地名
① 斯馬	しま	志賀島と志摩郡
② 巴百支	みやじ	宮地嶽付近
③ 伊邪	いさざ	水巻町と遠賀町「伊佐座」
④ 郡支	くき	洞海湾沿岸と小倉
⑤ 弥奴	みの	蓑島、行橋市、豊津・川の上
⑥ 好古都	なかつ	中津町（奴古都？）
⑦ 不呼	ふか	宇佐付近「深池」と関係は
⑧ 姐奴	そな	伊美と姫島 石器の産地
⑨ 対蘇	つす	国東町付近 遺跡多し
⑩ 蘇奴	すな	杵築市付近
⑪ 呼邑	こゆ	別府市付近、あたつ国
⑫ 華奴蘇奴	かなすな	辰砂の採れる大分・坂の市
⑬ 鬼	き	佐伯市付近か？ 竹田市？

⑭ 為吾	いが	伊川・立岩付近の飯塚市
⑮ 鬼奴	きな	鬼の城のある香春岳付近
⑯ 邪馬	やま	山国郡あるいは竹田市付近
⑰ 躬臣	くじう	九重町・くす盆地
⑱ 巴利	はぎ	把木町一日田盆地
⑲ 支惟	きい	かつての其隼郡、鳥栖市付近
⑳ 烏奴	うの・ウツ	吉野ヶ里遺跡、佐賀大和町
㉑ 奴	な	邪馬台国の最前線、山門郡・奴=女+八とすると、八女市

「産業前進基地としての西海岸時代」

—特に群山港開発を中心に—

趙 履 晟

CHO YI SONG

(全州大学)

目 次

1. 序 論
2. 港湾開発と都市問題
3. 港湾開発管理問題
4. 全北地域開発の課題
5. 西海岸時代の到来
6. 群山港と西海岸
7. 結 論

1. 序 論

環太平洋時代を迎えた我が韓国は、88年の Olympic を 成功裡に終えて、その後、我等の位相は国際的に大きく頭角を表し始めて、世界に雄飛する事が出来る好機を持つ様になった。今やこの様な偉勢を追って、統一への道を探る事に心血を傾注すべき時なるを再認識せねばならないが、これに先立つて、われわれは、まず国論を総結集せねばならないであろうし、また国内の均衡発展と北方政策の積極的推進の為に、産業前進基地としての西海岸開発は、時急な課題として登場するに到り、わが全北地方の心ある有志達は、

この様な日が来る事を既に10余年前から強調し、又、訴えて来たのである。しかし、為政者達は、今やその必要性を痛感し始めた様であるが、万時之嘆はあるけれど、非常に多幸なことであると同時に、国家将来の為にも祝福すべきである。

この様な観点から、筆者は、この機会に本問題を中心とする既発表の文献を参考にしながら、私見を陳開して見ようとするものである。西海岸開発といえば、先づ港湾問題が一次的に抬頭せねばならないと見るために、これに関する論議から始めねばならないであろう。

2. 港湾開発と都市問題

①我国は、今や国内外的難かしい与件の中でも海運港湾の当面課題が、その開発と共に海運経営の回生基盤を造成し、海運産業の母体となる港湾の持つ経済性確保に努力すべきである。

②港湾といえば、Harbour 又は Port と呼ばれているが、我国では従来、港口又は浦口とも呼ばれるが、単に港湾の開発に限らず、これを都市の再開発問題と関連させて研究する必要があるであろう。

③即ち、港湾と隣接都市の機能的変質又は混在等による関連施設の総合的整備の必要が生ずる事もあるであろう。

3. 港湾開発管理問題（群山港の場合）

①群山港の場合、現在、外航第1埠頭も第2埠頭も共に大型外航船の進入航路が水深条件とか他の施設や Service という面で多く改善を急がねばならない時点にある。

②錦江河口提防建設による航路や河床の変化の為、外航路の不定期的入航に対備する港湾管制機関の拡充（管制室等も含む）が要望される。

③外港埠頭の夜間照明施設の補修工事がおくれて、荷役作業に支障を招いている点も管理不在として指摘されねばならない。

4. 全北地域開発の課題

①地域経済の落後性に伴う地方民の疎外感による地域感情という観点からも、現在の相対的低成長状態は早急に解決されねばならない（所得水準全国平均値から見て偏差71%）。

②この問題解決のため、高度産業体を誘致開発し、高付加価値生産的産業団地を助成すべく、群山臨海工団や裡里工団、全州工団、井邑団地等の規模を拡大すべきである。

③東西高速道路と西海岸高速道路が一日も早く建設されて物動量を可及的平均化する必要があるだろう。

④農外所得の向上と全国平均水準所得への接近のため、その可能な産業の選別という観点から、先づ軽工業に焦点を合わせ、次に総合製鉄とか精密機械工業並びに成長業種中心の中小企業等も検討されるべきである。

⑤地域工業化を支援する措置、即ち、都市人口政策と工業再配置法並びに大都市整備法等が実効ある様実践されるべきである。

5. 西海岸時代の到来

①地方政策特に中国貿易の活潑化に伴う西海岸時代に備えて、政府の具体的開発計画発表を契機に、性急な不動産投機等が盛行し始めた現象に効率的に対処すべきである。

②今、政府の部門別開発計画を一瞥すると、a) 産業基盤施設の構築、b) 港湾施設の拡充、c) 輸送体系の確保、d) 背後支援都市及工団の育成、e) 観光機能の拡充等がある。

6. 群山港と西海岸開発

①亜細亜大陸と太平洋を連ぐ海岸の上陸点であり、韓半島の腰としての特に中国大陸を眼の前に控えた大陸交易の門戸、茲がまさに国土西海岸の資源

の宝庫たる群山市であり、群山港である。

②この群山を中心に、国家的次元の新しい大規模開発事業が推進されているのである。

③即ち、経済規模の拡大と港湾物動量の増大に対処すべく、釜山港と仁川港の年間荷役能力の二倍を越す4,200万 tonの計画を樹立しているのである。

④群山—沃溝—長項沿海の埋立作業による、一大広域産業基地を設立する事は、その規模に於て想像を超越するに余りあり、国際的港口都市として韓国を代表する都市に成長するであろうし、西海岸の拠点都市、中部圏の関門都市、全北開発の先導都市としての役割を担当する事になるであろう。

⑤茲で一つの新しい難題に逢着するのであるが、それは西海岸一帯の大規模干拓工事と生産工場の乱立の為に、海岸が汚染して水産物生産量が激減しつつある現象に鑑みて、之等漁民達の被害補償策を考究せねばならないであろう。

⑥群山港の開発を論ずる時、その方向設定を如何にすべきかは、港湾開発の究極的目標が港湾の保有すべき諸機能の拡大と、その拡大された機能を統合、調整する運営の効率化にあると見る時、その方向設定を次の幾つかに分けて考える事が出来るであろう。

a) 物動量の増大問題, b) 荷役能力提高の問題, c) 施設の利用率増大と新規規模施設の増置問題, d) 港湾労働力の維持開発問題等。

7. 結 論

産業前進基地としての西海岸時代は、明らかに到来している。今まで数次に亘る言及の如く、北方政策中特に対中国交易の増大も明確な事実である。しかし、茲でわれわれは暫く溢れる希望と意欲をおさえつつ、再考すべき時点でもある事を又、銘心しなければならないであろう。凡ては相手があるものである以上、その相手の実相を把握せずには、判断を誤まり、所期の目的の達成が困難になってしまう事が起るであろう故に、我々は先づ西海岸時代を迎えながら、国内地域間の均衡発展と共に、中国其外の国々の真相を出来る

だけ明確に把握する事が緊要であろう。

もともと、俗称曰く、「湖南冷待」という言葉は、どこから由来したものであるかを検討して見る時、種々の原因があろうけれども、その重要なものの一つが、地域間の不均衡発展実態である事は確かであるし、従って、所得の格差から来る疎外感ゆえである以上、この問題を解決する方法の一つとしても、西海岸開発は国家的側面からも必然的な要請であろう。

今、視角を変えて、中国とかソビエツトの実情なり立場を少し考察して見る事にしよう。一国の交易状態は、色々の要因によって決定されるものであるけれども、内的には産業構造とか自然資源の保有状態、労働とか資本の供給状態及び経済規模等の経済的要因のみならず、対外貿易の歴史とか国民の気質及び文化的背景等、経済外的要因によっても左右されるし、外的には地政学的位置、外交関係、周辺国家との経済的補完関係とか、国際景気等、多くの要因が作用するのである。中国の場合もこれ等の要因によって左右される事になるのであるが、特にこの国は、政治的思想的背景が対外貿易を大きく支配するものと見ざるを得ないし、昨今にはそんな政治的体制とは別途に、それこそ純粋な経済的必要によって外交とか交易が多角的に検討されている事を確認することが出来るし、明らかに彼等はソビエツトと共に、我韓国を必要としているし、我々も又、同じ立場である以上、間接又は直接貿易までが、徐々に頻繁化されるであろう。こうなった場合、我々とは既に中国又は其外の国々に進出している先進国商社の既存販売網を早く活用する方法を考え、又、これ等国々と取引を始めている第三国との合作形態で進出を図り、重化学工業建設の技術要員用役と輸送を促進し、現地原資材を利用する方法とか、香港等輸出基地に現地法人を設立して、交易を模索する事等も一つの方法になるであろう。

その様にして、民間相互間の直間接交易と政府間の貿易協定が締結されたからには、取引は益々頻繁になると共に、政治関係も漸次発展する様になるであろう。この様な事実は中国とかソビエツトを始め、ハンガリ其外東欧圏諸国との関係に於て、ほぼ同じ共通点を持っているものと見てよいであろう。即ち、彼等は皆我国の資本とか技術、労働力等を活用する事が、一番有利で

あるという点を知って手をのばしているからには、早く、しかし、慎重に、提携する方法を考究すべきである。

北韓の実情も我々が既に知っている通り、体制だけを固執している時点ではないし、経済事情とか其外周辺のあらゆる情勢がどうにも仕方のない状態である現状なるを自認している以上、我国との提携が忌避出来ない実情に置かれている為に、最近はこちらの経済人を招請までしながら、自分達の開発に関する合営関係とか貿易交流に関する協議を行っており、又、こちらでも国内百貨店で北韓の商品展示会開催の風のようなものも起こしているのである。

又、見よ、目下東欧圏一帯が我々との合作社設立とか、民間乃至政府次元の貿易事務所、貿易代表部、又は通商代表部等の相互開設に関する協議とか文化協定までも推進しているし、特に中国との関係に於ては、相互が一層積極的に、且つ、緊密に進行中にあり、尚進んでは、そちらの学者達が南北韓と、蘇聯、日本等が参加する「東北亜経済区」というものを設定して、技術と人力の相互交換を提議して来る等、現状を考察する時、我北方政策と歩調を合はせて、之から経済部門に限らず、文化、学術、科学、Sports等の交流が一層活潑になる事が予想される故に、かかる好機を迎えた我々の現時点は本当に忙がしく、又、文字通り西海岸時代の全盛期が到来している事を実感しながら、併せて天運の恩恵にも真実に感謝せざるを得ないであろう。

所が、茲数年の我韓国情勢は、ウォン(W)高と、米国等の開放圧力と、又、国内労使紛争という悪条件に加えて、国民達の解弛した精神状態から来る一時的現象ではあるものの、過多消費風潮まで起きて、開発と発展に多くの支障を招来している現状の上に、又、最近の中国々内事態が内紛という形態にまで進展せんとする混迷状態が起きて、これ等色々の事象が、我国に甚だ不利に作用している事も間違いのないけれども、これ等の事態は何処までも恒久的なものではない以上、近い内に何時かは安定を取り戻すものと予見される故に、西海岸時代の到来が暫く遅れるだけであって、我等の計画と展望に大きく蹉跌をもたらすものではない事を又、銘心すべきであろう。

和泉雄三著「港湾政治経済学の理論体系」

北見俊郎

(青山学院大学)

1. はじめに（人と作品）

著者の和泉先生は旧制二高から東京帝大法学部政治学科を卒業され、学徒出陣、新聞記者、研究所、函館大学教授・学長の経歴をおもちである。経済学説史、もしくは経済思想史等が教えてくれるものには「人と作品」の関係がある。これは文学の世界のみならず社会科学の分野でも重要なことである。理論の内容を深く理解するためには著者の人間形成を知ることが必要である。もちろん紙幅のないこの稿ではそれ以上ふれることはできないが、問題はなぜそのようなことを初めにとりあげるのか、ということである。

国の内外を問わず港湾にかかわる著作や資料は増加しつつあるが、真に社会科学的な「問題意識」と堅実な「方法論」を備えた研究書は少ないと言えよう。そのような研究書のもつ「問題意識」と「方法論」の背景に著者の思想があり、「理論」の形成に大きな影響を与えている。社会科学の構成要因としての「歴史」「理論」「政策」の体系的道すじも著者の「思想」にうらうちされながら「論理」と「実証」によって形成される。いわば本書はそうした学問としての堅実にして客観的な手法を備えたものであり、その内容はさきに述べた著者の人間形成と密接な関係があることを見逃してはならない。かぎられた紙幅のために、せめて本書の一端なりとも以上のような視角をも合わせながらとりあげたい。

2. 本書の構成と特徴的内容

本書の特徴的な面にかぎって「理論体系」を拝見すると、6つの章と問題提起から成るが、著者は第一章「『政治』と経済学」、第二章「交通経済学と交通学」、第三章「港湾政治経済学」の二節までを総論とし、他を各論とされている。第一章は港湾の社会科学的分析にとって「経済」の視角に「政治」の視角を欠くべからざるものとし、古典派経済学から歴史学派、マルクス学派、近代経済学に至る代表的な理論の概要を集約化される。経済学はもともとPolitical Economicsであり、たしかに、

この章でとりあげられているスミス、リカード、オーウェン、マルクス、リスト、ケインズ等の主要な経済学者の理論は社会的背景と政治のかかわり合いが深いことを詳述されている。とくに古典派経済学におけるスミスの理論体系は一方において「経済的自由」、他方において「社会的自由」を近代資本主義の核としているかぎり、たしかに「政治」と「経済」が学としての必然的な結合性を有する。その後、リカードは両者の分離を試みるが、それは「資本の理論に基づく財政・経済政策の出発、独立である。故にリカードは経済学の完成とこれに基づく経済政策の樹立という意味で、やはり、政治経済学を完成した人といえる。」(15頁)

マルクス学派や歴史学派は1840年代、古典学派からの離脱によるが、その後の社会主義国、ナチズム、ファシズム、日本の国家主義における後進国の政治的経済学の祖形とされる。また、戦後の日本における計量経済学への安易な理解と導入は、その基盤に、ケインズの自由と民主主義の政治的・社会的な構造的なことを忘れている。

きわめて端的な表現にとどまるが、この第一章は、本書の「問題意識」と「方法論」の基礎をスミスからケインズに至る政治経済学の体系を集約的にまとめられた労作であり、いわば過去における著者のオーソドックスな研究の姿勢と豊かな学殖の一端を示すに充分である。この姿勢が第二章の「交通経済学と交通学」に投影されると共に、港湾への前提としての「理論と政策」に及ぶ。ここでもっとも印象づけられる点は、戦後における日本の英米的な経済発展とドイツ的法体系の断層である。ある意味で、この断層が典型的に表現されているのが、第三章「港湾政治経済学」で、その論点の土台になっているとも考えられる。「日本の港湾を、社会経済制度としてつかまえ、分析しようとするならば、政治的歴史的視点及び社会思想・イデオロギー・社会意識を加えた経済的分析、即ち、政治経済学的分析方法が、必要と考える。」(83頁)とは、一章、二章をふまえての象徴的な表現でもあり、けだし名言である。それは単に「交通学」という交通機能上の港湾ではなく、港湾機能を中心にする「場所」の学問として「地代論と港湾」がとりあげられる。この「場所」の概念は、都市空間とか「地域」と言った表現で示されてはきたが、古典派経済学以来の生産力要因としての「土地」の問題が導入されることはきわめて大きな意味がある。したがって、その土地(港湾)を場とする資本と労働の関係をどう説明するかは港湾政治経済学の本質的課題ともいえる。(第三章3節では、私の拙著『「港湾政策」の形成と課題』をもとに過分な評価を頂いていることを感謝するが、これは単なる「書評」ではなく、著者による独立した論文である。むしろこの論文によって教えられるところがきわめて大きいことを謝しつつ、紙幅の都合で省略させて頂く。)

著者によると以上の第三章までが、大体本書における総論的部分であり、以下が各論と位置付けられている。第四章の「日本港湾の経済学的一考察」は第一節から第五節までが各独立した論文で、通常の著作であれば、各節を各章にしても良いと思われる

る程充実した内容をもっている。一節では、先にふれた港湾を場とする資本と労働の関係、とくに「港湾運送業における資本と賃労働」においては「資本」の確立論と労働の近代化論が命題であると思われる。第2節では「港湾における生産力と生産関係」という経済学の基本的課題であり、「生産力と生産関係」という概念はマルクス経済学に依存するが、ここでの場合、港湾という経済社会的、かつ歴史的な全構成体のもつ構造性を明確にするためには、特定の学派に関係なく有用な手法である。著者のいわれる「資本と賃労働」も合理化による生産力の向上が前近代的な「生産関係」と密接なつながりを持ち、かつ、それが単に個別資本（運送業）の問題のみならず国家資本（政策・行政）をふくむ総合的なものであるだけに、著者が一貫して伏線とされている「近代化」として重要な節ともなる。この延長線にあらわれるのが三節のコンテナリゼーションの問題でもある。四節の「港湾の近代化と運送の機械化」、五節の「合理化と労働組合運動」も以上の具体的な分析を通じ、合理化（機械化）への対応としての港湾の側からの主体的な近代化のあり方を示している。

第5章の「港湾経済と経済学」は1節の「マルクス運輸費論と港湾経済」、2節の「港湾労働問題と労働経済学」、3節の「港湾管理と港湾」なる三つの論文から章のテーマが構成されている。「港湾経済を論じようとする場合、まず考えることは、経済学の基礎理論との関係であろう。」(215頁)という5章冒頭の言葉は、本書の総論各章の重要性をよみがえらせる。そうした政治経済学の基礎理論をふまえてこそ港湾の経済・社会的法則性や理論体系が形成されることを示すと共に、港湾研究の学的形成における「方法論」的基盤をも雄辯に示している。そのうち1節では、とくに「資本論」における運輸交通の中の「運輸費」論が港湾経済研究の基礎文献になりうるとして、港湾機能の政治経済的位置付けを行いつつ、日本における港湾および港湾運送・運賃問題の基本的矛盾点を折出される。

2節では、港湾労働問題と「労働経済学」との関係をも、まず「港湾運送における資本と賃労働」の論理からすると多くの前近代的な不明確な問題点が残されると共に、したがって「労働経済」学のカテゴリーのみでは取り扱いきれないものとする。ここでは主として、港湾労働問題を歴史的にみて、その前近代性、合理化問題、団体交渉問題等、労使関係をとりあげ、主として隅谷三喜男氏の「労働経済論」と港湾労働問題との断層を指摘しつつも、他面において、港湾労働問題の理論形成にとって礎石となることを容認していると思われる。

3節では、「港湾行政、港湾管理が、港湾経済上、どのような位置を占め、どのような関係をもつかについて論ずることにある。」(261頁)という問題意識のもとに、港湾行政と港湾管理の日本の特性を歴史的、論理的に評述しつつ、その両者の不可分離の関係と限界を論及される。他方では、とくにその両者を港湾経済との関連において、資本主義的経済性と経済外的規制との相剋を詳細に展開する。この章の「まとめ」

では、それらを背景にして、複雑な港湾現象の本質的な水面下の拠点として「港湾資本」の所在と性格は何か、したがって管理と行政の近代的区分の不明確さ、港湾管理権の弱さの故に、それらが港湾経済に反映されにくい。そのために港湾経済の研究に港湾行政をめぐってはできぬという意味から「港湾政治経済学」の方法論的体系の確立を必須とする。

最終の第六章「港湾行政」では、一節「港湾流通と港湾行政」、二節「港務局と港湾行政」、三節「港湾行政近代化と地域」、四節「地方自治と港湾行政」という形で一貫して港湾行政の歴史的、構造的あり方を各面から考究することにより、港湾行政の性格の本質と近代化への諸問題を論じられる。

一節では、港湾行政の範囲、性格をはじめ、戦後の歴史的な特徴として、(1)港湾施設・機械化の拡大、(2)工業港の造成と諸問題、(3)修築行政以外の事業者・労働者への指導、監督、助成の貧しさ、を指摘しつつ「修築行政重点主義を経済的に表現するならば、国際商品流通を中心とする物的流通の促進ということである。」(282頁)。「港湾流通の近代化と港湾行政」では、行政の民主化と港湾管理者の主体性の確立を問うており、「港務局と港湾行政」では「港湾法」の基本的精神である民主化の促進が問われている。

三節では、港湾行政の研究手法への反省と、行政近代化の前提的条件として、自治体への権限移譲や自治体の近代的自覚等が問題視される等、終局のところ「市民」と港湾の関係を成熟化させることが強調される。最終の四節では「地方自治と港湾行政」とする、いわば著者にとってはこの章の本質的課題と思われる「港湾法」の基本的性格と行政の民主化を、論理と実証の両面より詳細に論じ、港湾管理者の権限の拡大に及んでいる。以上各章の発言は、特定のイデオロギーや、価値観による主張ではなくまた単なる意見ではない。世界史な背景と社会科学の基本的な原理の舞台に日本の港湾現象を登場させての分析結果と方向性を示している。そのことは、本書全体に示される著者の基本的姿勢でもあり、科学者としての歴史・理論・政策の体系をふまえての学問的発言であることを多角的な面から認識する必要がある。

3. 本書の特質と港湾研究の学的形成

前節で本書の内容について概観したものの、それは紙幅と時間と私の能力の関係上、きわめて限りがあるものであることを先ずお断りしておかねばならない。とくに本書のような「学術研究書」としての内容を、深く理解した上で概要や特質を述べることは、かりに私に能力があったとしても、このわずかな時間と頁で述べることは至難の業といわねばならない。あらためてこのことを著者の和泉先生はじめ大方にご海容を前もって乞う次第でもある。

この稿の1節でも述べたように、港湾にかかわる著作や資料の刊行物が増加しつつ

あるが、いわば社会科学的な「学術書」といわれるものは少ない。本書にも述べられているように、港湾にかかわる研究書の多くは、明治以降、主として土木工学や建築学に代表される工学者や技術者に依存してきた。また官・公・民を問わず、そうした人々の努力と優秀な幅広い能力によって、ある意味で日本の港湾は見事な発展を遂げたと言える。その意味でも私は、例えば広井勇先生をはじめ、日本の港湾技術者の列伝に深い関心をもつと共に社会的に顕彰すべきとも考えている。

しかしながら、それとは別に、現代ならびに今後の港湾、およびそれに関連する世界の研究は、港湾の物理的条件（造成・施設等）を生み出す条件やその社会的適応（資本・労働・経営等）のあり方というような経済・社会的条件、港湾にかゝる思想や人間的条件が大きな課題になると思われる。明治以降の中央集権制のもとでは、前近代的な「身分」と「権力」にもとづく「造成」や「運営」がむしろ、それ故に高い機能性や効率を生み出すことが可能であった。しかし世界史的視野において港湾の社会的条件も「契約」や「経済」性を軸にする近代的条件を必要としている。少なくとも「港湾法」の理念はそのことを示している。今後の日本の港湾は物理的条件をふくめて、近代社会における以上のような諸条件を確立することが必要である。

そのためには、少なくとも本書が提起している基本的な「理論体系」が必須な条件でもある。それが具体的にどう適用されるかどうかは政策的な課題であって、「理論」の立場から決定付けるものでないと私は考える。しかし、本書の各章に示された史的考察（巻末の「問題提起」にもあらためて「港湾社会経済史に就て」の意義深い稿がある。）から導かれた「理論」は、これからの日本における近代的「市民社会」の港湾の基本的あり方を示している。しかも、その「あり方」の方向は、単なる時流によるものではなく、第一章から第三章に亘る広範な学説史と「政治経済学」の体系を背景にしているところに深い意味がある。また四章以降の各論の諸問題も、古典派経済学以降の原理論を背景にした手堅い分析の手法は、かつてその例を見ることのない社会科学のオーソドックスな一大力作として高い評価を惜しむものではない。

以上は本書の学術的研究の評価だけではなく、学界に寄与する点でも高い評価がなされる。とかく世俗の社会においては、こうした学術書は、それが直接的に利害関係にひびかないために、きわめて地味な存在である。しかしこうした地道な研究をぬきにしては、真の文化の発展や港湾の近代化はあり得ない。1節でふれたように、こうした地道な研究成果は、著者の長年に亘る豊かな知性と感性とたゆまぬ努力の成果であることを特記したい。とくに広範囲な政治経済学の学説史の原理論をマスターすると共に、イデオロギーにとらわれず、直接的な価値判断をさけることによってこそ「港湾政治経済学の理論体系」が誕生したことを、日本港湾経済学会のためにも大いなる喜びとしたい。学会の使命は現実の現象の分析を通じて、研究対象の発展に寄与すべき一面をもつが、他に研究の理論的蓄積、学問的形成が重要である。以上の意味から

も本書のもつ役割はきわめて大きい。1節の（人と作品）において言いかけたように、そうした学術研究書の理論形成は学説史が示すように著者の人間形成と密接な関係をもつ。和泉先生の生涯に亘る真摯な足跡が、そのまゝ本書のプロフィールともなっている。先生は戦前・戦中・戦後を通じて、まともな修学と研究を積み、激動期の中で、まともに人生と社会を見つめてこられた。それが豊かな学殖と真実への洞察力となり、歴史的・構造的にして明晰な「理論体系」という息の長い御労作の集大成を生み出したものと思う。その背景には先生の誠実・寡黙・地道さが、真実や事実・矛盾を見逃すことなくヒューマンな「近代化論」を客観的な「理論体系」として構築されたものとも思われる。

4. あとがき

本書は1983年に函館大学・北海道産業開発研究所の研究叢書第1巻としての「港湾政治経済学」をもとにし、あらたに総論の各章を加え、かつ全体的に再編成をされた（前書については、本学会年報（No.21）に山本和夫氏による「文献紹介」がなされている。）もので、前書よりもさらに内容が充実されると共に、論旨の一貫性・普遍性が高い。

自然科学分野を専攻した方には難解の書と見られるかも知れないが、本書のもつ本質的な重要性から、港湾関係者のみならず一般的にも、じっくり取組んで読破して頂きたい名著である。

（成山堂書店発行 1989年、A5版、342頁、3914円）

高見玄一郎著『港の世界史』

小林 照 夫

(関東学院大学)

本書の著者高見氏は、1962年に東洋経済新報社から『近代港湾の成立と発展』を公刊し、生産・流通の史的描写を通して、近代港湾の形成と成立を実証的に描きあげたことによって、港湾経済学に関して多大な影響を与えたことは、周知のことである。その著者がこの度刊行した『港の世界史』は、過去の著者の名著よりも遥かに大きな構想に立ったもので、港を視覚に置き世界史を読むといっても過言ではない著書と評価したい。

本書は、I) 古典古代、II) 中国の古代水運と港湾、III) 中世の谷間から、IV) 大航海の時代、V) アムステルダム の貿易と海運、VI) インド・太平洋のライバルたち、VII) 偉大なるロンドン — 近代港湾の成立、VIII) アメリカにおける発展 — 現代への展開、の8章を骨子として構成されている。

筆者自身港と都市の関連を史的に考察することを中心とした業績をこれまで幾つか発表しているが、本書は世界の港の発達を促した生産・流通を中心に、その背後での政治形態や貿易・海運の諸文化領域を重視したスケールの大きい野心的な力作であるだけに、筆者の力量ではその全体について論じることは不可能なので、要点を絞って紹介したい。

著者の本書の狙いは、著者がいうように、「・・・現代資本主義はヨーロッパに始まり、アメリカで高度の成長をとげた。こうした基本的な流れの中で後世の資本主義を準備した古代、中世を含めて、『港』がどのように成長したかをたどった。その流れのなかには、一般的な法則があるはずである。こうした発展の法則と、それぞれの国によって異なる発展の特殊性を比較することによって、それぞれの港をより良く理解することが出来ると思う。」(8ページ)と叙述するところにある。その意味からも、本書は、港湾の歴史的発展の体系づけに力点を置くものではなく、港と資本主義の発展がどのように作用してきたかを念頭に入れた、港を通して見た世界史の書といえる。

一冊の書物をもって世界史を描くことは難しい。19世紀の代表的歴史家ランケ(Lepold von Ranke)でさえ、世界史を描くことに苦慮した。勿論そこでは19

世紀ヨーロッパ人の近代史観に制約を受けていたことは事実であった。しかし、それにしても世界史を叙述することは難しい。本書は海上商業にも活躍したイスラムの港についての論述はないが、資本主義の発展と関連させて欧米を舞台に港を論じた時、彼らにとっての心の故郷古典古代が充分なまでに描かれているし、欧米の近現代を描写するに必要な中国や日本が取り上げられているので、時間と空間において世界史たる条件を充分なまでに満している。

Ⅰ章の古典古代は「ペロポネソスの遺跡」から始まっている。古代オリエントの世界を巧みな文章で我々に語りかける。古代史に関する取り分け新しい史料は用いられていないが、著者が港のロマンを求めてなんとなく足を運んだそのエーゲ海の港の舞台が、著者の学問的蓄積と重なりあって、実証史学の重みをもたせた。特に「船庫と円形港湾」に関する叙述は古代の港についての知識を与えてくれるばかりでなく、その背後に潜む港に寄せた哲学を同時に学ばせてくれる。そして、このような叙述が随所に見られるので大変面白い。

Ⅱ章の古代水運と港湾でも、著者の足で綴る歴史の面白さが随所に見られる。特に「海港への展望」では、これまでの史料を下敷きとしながら、高見説が展開されている。

Ⅲ章には「中世の谷間から」という章題がつけられている。歴史を学ぶものにとっては、この表現に心が奪われた。「中世の谷間」とはルネサンス人がいうDark Agesという意味をからませた表現であろう。ところが、著者は、この個所での港の機能を北イタリアの都市ヴェネチアに探りながら、次第にハンザ同盟の諸都市の交易の在り方や港の機能へと視覚を変えている。著者のこのような考察のなかに北イタリア諸都市とハンザ同盟諸都市の異質性を言及している。そして、そのような考察によって、狭義での港の発達史ではなく、中世の港と都市の構造的理解が可能となる叙述の展開が、そこではみられる。

しかし、Ⅳ章の「大航海の時代」の叙述は史料の制約によるものと思うが、航海のロマンにページがさかれ、港の機能と役割についての考察が若干欠けるような気がする。そのためか、これまでの書物で言われているような、航海史の枠組みを出るものではない。

Ⅴ章では、大海運国を形成したオランダの世界的商業都市アムステルダムの都市形成史と港湾の関わりが実証的に記されている。そして、そこでは、著者が長い間アムステルダムの港湾都市をヨーロッパ理解の鍵として見てきただけのことはあって、海運と港と都市の関係が巧みに描写されている。

Ⅵ章は「インド・太平洋のライバルたち」と題されているように、欧米と東洋、正にその近代と前近代が、別言すれば、欧米の資本蓄積と収奪の世界が、論述されている。特に、香港・上海・横浜の記述には史料も吟味されており、これらの港が英国や

米国にとって一体何であったのかがとても良く理解できる。欧米の近代の豊かさはアジア諸国に対する取奪を通して展開されたもので、歴史の陽と陰の世界を対応させて初めて世界史的描写が可能となる。その意味でも、この個所での港の考察が、一つの都市の港に留まることなく、資本主義経済が形成された有機的な舞台の中で学ばせてくれたことを嬉しく思う。

次に、著者が最も力点を置いているロンドン港の考察が、VII章で展開されている。この章では、「偉大なるロンドンー近代港湾の成立」とあるように、初期の港の風景から論述が展開されており、この章をもってロンドン港の歴史の変遷が具体的に把握できる。特に、近代前と近代に関する叙述にも考察の視覚が向けられているので、一層興味がもたれる。著者は、工業生産と世界市場の確立を促した産業革命に照準を合わせ、いわゆる近代初期のドック体系を描き、鉄道と蒸気船とドックの關係に論を進めている。そして、その論拠を整理していく過程で、港湾のトランジフトという新しい形態の形成が、近代港湾の成立であるとみている。そして、その後の一連の港湾の発展した形態の歴史的位置づけということに関しては、つまり20世紀の初めにみられた港湾の動向をどう考えるのかという形で集約させ、その時期を近代港湾の一応の完成期とみなしている。それは、この時期になって、「完成された資本主義形態、つまり港が個々のドッグ会社によってではなく、全体としての機能を包括したポートオーソリティという公企業体によって経営されるようになった……」（271ページ）からである。

著者は、ロンドン港に産業資本と埠頭の關係を求め、近代港湾の成立と完成について言及したが、VIII章では、港湾の現代的意味とその機能を近代港湾と接続させることによって論じた。ここでも、「アメリカという国」・「マーク・トウェインのミシシッピ」・「ニューヨーク物語」という節を通して、風土や地理と港湾の発達を関連づけながら、先はじめに港の史的展開を試みている。この個所の叙述の展開は豊富な資料の裏付けをもってなされているので、読者に港の発展史に限ることのない興味を抱かせる。これは、著者が、資料（史料）を充分なまでに消化し、港に寄せる具体的な描写を、自分のものにしてしているからであろう。

著者がいうには、ニューヨークの港が、現代港湾の研究に重要な意義をもたせるのは、正に現代を物語るに相応しい港湾の経済的機能と、その組織形態を知るうえにおいて、意味があるからである。（297ページ）そして、その具体的な事例を「ポート・オーソリティ」・「海・空・陸の複合港湾機能」・「コンテナとコンピュータ」・「貿易情報システムへの展開」等の論述の中に求めている。既述した事項はいづれも現代との関わりにおいて重要であり、このことが近代の港湾と現代の港湾との境界線を画している。

さて以上のように、本書の概観を紹介してきた。読みながら感じたことは、本書は港湾の発達史ではなく、港を考察の視覚においた「みなとの文化史」といった方が適切であるように、著者の叙述は多岐にわたる文化諸領域に及んでいる。逆にそのことが、著者が懸念しているように、「本書の内容が体系的でない」とか、「突っ込み方が足りないと思われるであろう」とか、という表現（プロローグ）になっているのだと思うが、筆者は港にフォーカスをあてた素晴らしい世界史の書物だと思う。筆者自身、先に述べたように、「港と都市の関わり」や「資本主義との関わりで港湾発達史」を研究テーマにしているが、歴史を学生に教える者にとっては、自分のテーマの関わりで港湾に関する書物を選ぶことが難しかった。何故なら、これまで港に関する書物というと、狭い範囲での専門性だけが優先していたからである。ところが、本書は、専門的学術書であることは勿論であるが、港が諸文化領域と関わりをもって描かれているので、本書を読んだことによって、港に関心を寄せる人が増えるであろうと確信している。また、本書に掲載されている図版も読者への関心を誘う。

(朝日新聞社 1989・6刊 A5判 334+XIVページ 2900円)

田尻宗昭編『提言 東京湾の保全と再生』

堀野正人
(横浜アカデミー)

東京湾の再開発が進行しつつある今、それらの動きに批判と解説をくりかえしているだけでは、新しい展望を切り開くことができないとの認識に立って、東京湾再生のための方途を提案するのが本書の目的である。本書の構成と執筆者は次の通りである。

第Ⅰ部 東京湾開発の現状を見る

- 1 いま東京湾はどうなっているか (秋山紀子)
- 2 湾岸開発の動きはこれでよいか (寺西俊一)
- 3 埋立開発はどう行なわれたか (藤原寿和)

第Ⅱ部 東京湾の再生を考える

- 4 東京湾をタンカーの油と爆発からどう守るか (田尻宗昭)
- 5 対談 — パイロットは訴える (大須賀信吉, 田尻宗昭)
- 6 臨海部心部開発に提案する (山田弘康)
- 7 住民のための水面利用への一案 (風呂田利夫)

第Ⅲ部 東京湾環境保全へ提言する

- 8 東京湾の知られざる有害物汚染 (村田徳治)
- 9 東京湾の生態系はこうなる (秋山紀子)
- 10 水質浄化をどうするか (和波一夫)
- 11 埋立と廃棄物対策はどうあるべきか (藤原寿和)

第Ⅳ部 東京湾保全法を提案する

- 12 東京湾保全法案要綱の趣旨 (関 智文)
- 13 東京湾保全法案要綱 (畠山武道, 関 智文)
- 14 東京湾保全法案要綱の解説 (畠山武道)

以下では、各章の内容を簡単に解説したい。第Ⅰ部の第1章は本書全体の分析対象と課題を概観する序章的部分である。第2章では、東京湾臨海部地帯の近年の変貌とその社会経済的背景を考察した上で、臨海部の空間的利用形態見直しの基本課題は、市民的公共的空間としての開放・利用転換であるとし、その方向での産業構造と運輸

・物流機能の再編を示唆する。また、既存の開発構想は再び経済機能に一面化された臨海部利用を結果すると指摘し、背後にある開発推進論を批判する。第3章では、東京湾の埋立開発の現状と問題点、埋立に関する各法制度の欠点を指摘し、代表的な埋立計画が自然や環境の保全より経済政策を優先するものと批判する。

第II部の第4章ではまず、東京湾の過密状態のもとでの巨大タンカーによる事故・災害発生の危険性と、東京湾横断道路の問題点を指摘した上で、こうした現況の主な原因はバラバラな港湾造成と行政制度にあるとし、諸対策を具体的に提言している。第5章は対談形式で東京湾の海上交通の実態に迫る。小型船の無謀運航、矛盾した海上交通ルール、錨地の不足、多様な船舶の錯綜状態、LNGタンカーの特異な危険性、便宜置籍船の諸問題、港湾の防災体制の不備等々、現場の生の声を伝えている。第6章では、東京と横浜の臨海部再開発計画の概要と問題点を指摘し、東京では住宅・業務空間の不足以上に都民がその人間性を回復するための身近な自然空間が欠けているとし、臨海部再開発地を臨海中央公園とすることを提案する。第7章は、三番瀬を例にとったきわめて具体的な水面利用構想の紹介で、自然の保護・回復を基調に、水産業・レジャー・ショッピング・教育研究・海上交通等の振興による地域経済の発展をはかるとしている。

第III部の第8章では、東京湾の有害物汚染の実態について、ダイオキシン、PCB、DDTなどの最近の検出例を示し、有機塩素化合物による環境汚染の状況や未規制の有害化学物質の問題点を指摘する。第9章では、東京湾の物質循環、とくに終末処理場としてのその役割を明らかにし、首都圏の新たな開発・埋立と人口集中は、排出物やエネルギー消費の増大と水塊量や浅瀬の減少をもたらし、水質浄化機能とくに外洋への流出機能の低下やヒートアイランド現象を進行させるという。第10章では、東京湾の水質汚濁の現状と原因を分析し、水質浄化対策として、窒素・りん処理技術の確立、雨水流出抑制、小規模下水処理場の建設などを提言している。第11章では、新規埋立開発の凍結や、廃棄物発生量の抑制のための技術的・社会的対応の諸方策を提示し、根本的には省資源・リサイクル・自然循環型の社会経済体制への構造的転換が必要であるとしている。

第IV部の第12章～14章は東京湾保全法案要綱の趣旨、本文および解説である。まず、I～III部で明らかにされた諸問題の根源は、東京湾に関する法制度の分断およびバラバラな行政にあるとして、総合管理計画を実行するための東京湾保全法制定の必要性を説く。総合管理の目的は、自然環境の回復・保全、生態系バランスの破壊につながる埋立・開発の制限、海上交通の安全と防災体制の完備、沿岸住民にとって親しみのある東京湾の創出などである。また、総合管理実現のための法システムとして、固有の許認可権限を有する独立の行政委員会を管理主体とする方式を提案する。これらの趣旨を受けて作成された法案要綱には、以上の他に、国・自治体の公共信託義務、財産

権制限をとまなう総合的かつ詳細な開発規制計画などユニークな規定が盛り込まれている。そして、総合管理の中心となる総合利用計画の策定主体に地域住民を置き、十分な参加の手段を規定する。

以上からほぼわかるように本書全体の特色は、①経済社会、法律、海上交通・安全、水面利用、生態系、水質、廃棄物などの諸側面から、総合的な分析を行なっていること、②なかでも、既存の開発構想が、海は「陸」を補完する用地面積であるという発想に立つのに対し、「海」の価値や実状をきちんと見直すことから批判・提言をしていること、③海岸を市民の公共的空間（共有財産）として把握しており、政策提言もたんなる行政の統一ではなく、住民参加の管理計画を重要視していること、などにある。一般の世情が開発ブームに浮かれる中で、こうした立場から批判と提言を行なったことは非常に高く評価されよう。さて、本書の全面的な批評はとうてい私の能力及ぶところではないので、思いついた若干の点を付け加えさせていただくことにする。

第一に、本書はいわば学際的研究の成果であるが、その方法は基本的には各分野からの多角的アプローチによっているといえよう。東京湾問題の全体構造や個別問題相互の内的連関、たとえば経済と環境（生態系）はいかに有機的に連動しているのかといった問題にももっと言及されればと思う。というのも、都市において環境保全や人間活動の安全が経済的利益に優先するという強固かつ緻密な体系的理論をうちたてないと、結局は現実の政治（政策）過程での説得力をもちえないと思うからである。

第二に、総合管理実現の方途と可能性に関して。現実の経済では規制緩和による民活論が闊歩している中で、東京湾の多元的な価値と機能の正当な評価と、それに基づく経済活動の法的規制には相当の反発が予想される。港湾法制定以来囑望されてきたポートオーソリティ方式ですら実現していないのであって、より広範・強力な権限をもつ行政委員会の設置は至難ともいえる。周知のようにポートオーソリティ実現が困難だったことには、港湾における強い国家統制や市民の港湾に対する自治意識およびその基盤となる近代市民社会の未成熟などの根深い歴史的な背景がある。こうした事情をも考慮した場合、提言の示すような強制力をもつ統一的機関の設置が実現できるか否かは東京湾保全を望む現実的な社会勢力の形成いかんにかかってこよう。したがって問題は、いかにして市民の価値観の転換を促し、湾岸への関心を喚起し、運動を組織するかにある。本書の主目的は提言にあるものの、真に東京湾の保全と再生を望むならば、その実現のための運動論を抜きには語れないであろう。著者の方々の豊富な経験をふまえた実践的な運動に関する問題提起の1章がぜひ欲しかった。

われわれは、着々と進行する東京湾（のみならず全国）の開発に批判的関心を寄せねばならないが、その先鞭をつけた著者諸氏に期待するところは大きい。

学会記事

第27回全国大会（北海道・旭川）概要

昭和63年度第27回全国大会に8月29日（月）～9月1日（木）の4日間、旭川大学を中心にして開催された。

本大会の共通課題は「港湾とヒンターランド」と題しそれぞれ基本的研究問題等を中心に報告され、シンポジウムではこれをもとにして活発に討論がなされた（なお、詳細は「シンポジウムの概要」を参照して下さい）。

自由論題では、昨年と同様に会場を2つに分けて行われ、主として産業動向と港湾、港湾労働問題、コンテナ港湾と後背地、及び港湾政策問題等について報告がなされた。報告発表者は下記の通りである。

会期中見学会として港湾・地域視察・懇親会（参加者70名）、その他特に「エクスカージョン」（道北地域港湾ならびに社会経済状況等の視察旅行、参加者20余名）がもたれ、北海道港湾と地域経済動向等の理解を深める上できわめて有意義な大会であった。北海道港湾の関係者をはじめ北海道部会関係者のご尽力のもとに諸計画、準備がなされ開催されましたことを深く感謝申し上げます。

研究報告会

自由論題

第1会場

掛塚湊の歴史の変遷

——天竜川船運と海運の結節点として——（日本楽器製造）谷 仁
 産業の発展と港湾（名古屋管理組合）日比野 光 伸
 韓国港湾の現状と港湾機能の方向（ソウル市立大学）金 洪 基

第2会場

横浜港における港湾労働者規制法の史的考察（神奈川県）大 森 秀 雄
 後発コンテナ港の成長が、先発コンテナ港の後背地に及ぼす影響

——東京港を中心に——（東京工業大学）郭 圭 錫
 港湾政策の形成（愛知学院大学）松 浦 茂 治

共通論題「港湾とヒンターランド」

戦後北海道港湾歴史の特色（函館大学）和 泉 雄 三
 ヒンターランドの類型化と領域の測定（港湾都市情報サービス）千須和 富士夫
 港の後背地とネットワークについて（日本大学）山 上 徹

- 韓国西海岸開発と港湾背後地造成の課題 (韓国円光大学) 朴 餅 洪
北海道における内陸開発の課題と交通輸送体系 (旭川大学) 小 藤 計
港湾空間を活用した地域活性に関する一考察 (地域計画建築研) 金 井 萬 造
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
(クマシロ・システム) 神 代 方 雅

シンポジウム概要

港湾とヒンターランド

昭和63年度旭川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である。

報告テーマと発表者は次の通りであり、司会は徳田欣次氏（釧路公立大学）であった。

報告テーマ及び報告者

- ①戦後北海道港湾歴史の特色 （函館大学）和 泉 雄 三
- ②ヒンターランドの類型化と領域の測定 （港湾都市情報サービス）千須和 富士夫
- ③港の背後地とネットワークについて （日本大学）山 上 徹
- ④韓国西海岸開発と港湾背後地造成の課題 （韓国円光大学）朴 餅 洪
- ⑤北海道における内陸開発の課題と交通輸送体系 （旭川大学）小 藤 計
- ⑥港湾空間を活用した地域活性に関する一考察 （地域計画建築研）金 井 萬 造
- ⑦四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
（クマシロ・システム）神 代 方 雅

司 会： まず最初にヒンターランドと輸送機関別ターミナル毎の分担について、高村先生から山上先生へ質問が出ております。それによりますと、「ヒンターランドと機能を同じくする港湾と空港の機能分担は基本的に必要なのでしょうか、また、機能分担においてどのような点が問題視されるのでしょうか」ということですが、山上先生いかがでしょうか。

山 上： 私は基本的に機能分担は必要であると考えます。皆様も御存知のように、近年におきましては複合一貫輸送の形態が浸透しており、港湾のみ使用する貨物は限定されております。むしろ、Sea-And-Airの発達により空港も港湾も使用するという貨物が増えてきており、今後増々この傾向は高まるように思われます。ですから、特に港湾等におきましてはContainer輸送分野に機能分担を考えていかななくてはならないと思いますし、またそうする事が時代の趨勢ではないかと思えます。但し、こ

の点については若干の問題点があるという事も事実でして、問題点として、第1に航空輸送の空港施設と海上輸送の港湾施設の管理者が違うという点、第2にサービスの輸出についての問題、第3に航空（施設等）の整備等をあげることができます。いずれに致しましても、施設整備にかかるコストとしての建設費並びに、空港、港湾各々の施設の管理者の違いという点に大きな問題があると言わざるを得ません。質問の内容に若干そぐわない面もあるかと思いますが、私と致しましてはぜひとも海港と空港の機能分担は必要であると感じております。

司 会：高村先生、一言感想がございましたら、宜しくお願い致します。

高 村：特に、空港管理者と港湾管理者との関係に見られるような具体的な例をとりあげて説明していただき貴重な御意見だと思います。ありがとうございます。

司 会：次に、地域振興とターミナル関係、及び輸送機関の選択についてたくさんの質問が来ております。高橋先生から山上先生へ、「コミュータ航空と地域振興に関して」、また大浜先生から山上先生へ、「我が国の地域振興におけるコミュータ航空政策について」「航空の規制緩和の我が国と欧米の相違について」、以上の質問でございます。

山 上：コミュータ航空ですが、我が国日本では60人以下の定期旅客輸送のことを概ね指していると言えます。一般的に日本におけるコミュータ輸送は、離島間の輸送が中心になっておりまして、東京・大阪等の大都市圏における都市間のコミュータ輸送はほとんど発達しておりません。例えば、今年6月から羽田～成田空港間にシティエアリングという会社がヘリコプター輸送を開始しましたが、利用率16.5%、就航率42.6%と、利用、採算共に伴わない結果となっております。そのような現状の中で、私の方の提案と致しましては、これからのコミュータ航空は、中継輸送機能が必要である——換言するならば、主要空港間を中継する航空アクセスとしての機能が必要であると思います。実際、コミュータ航空輸送は、地域振興に役立つ面を大いに持っているわけですが、まだ依然として大きな成果をあげていない、あるいは交通体系の形になっていないというのが現状です。こうした現状を改善していくには、航空政策上、特にハブ空港間との連携をコミュータ航空が行うシステム、もしくはネットワークを構築していく必要があると考えられます。又、補足的な説明になりますが、私が先程申し上げましたハブ空港の基準についてですが、アメリカの連邦航空局の分類

によりますと次のように具体的に示されております。すなわちハブ空港は、旅客総数に対して旅客数が空港に1.0%以上占めている(大ハブ)、0.5%以上1.0%未満の「中ハブ」、0.25%以上0.5%未満の「小ハブ」、0.25%未満の「No.ハブ」、以上4種類のものに大別され、これらの数値がおよその基準になっていると言えます。

司 会：大浜先生、高橋先生よろしいでしょうか。

大浜・高橋：貴重な御意見どうもありがとうございました。

司 会：次に、小藤先生に移らせていただきたいと思いますが、伊藤先生から質問が出ております。それによりますと、「小藤先生の『北海道における内陸開発の課題と交通—』については多面において勉強させられる点が多かったわけですが、先生はこの発表の中で、北海道における—特に農産物、及び海産物等の食糧の海上輸送の重要性についてあまり触れておりませんが……この点についてはいかがでしょうか。私共が住んでおります名古屋では、北海道の苫小牧に定期的に海上フェリーが就航するようになってから、名古屋市内に北海道の農産物・海産物が多く出回るようになりました。又、先生は特に北海道の工業について悲観的な見方をされておりますが私共の方では仕事柄、室蘭港より名古屋港へある程度の鋼材が月5,000tまで陸揚されており、北海道の工業も悲観する程ではないと思いますが、いかがでしょうか。」以上のような質問ですが、よろしくお願い致します。

小 藤：私自身の考えと致しましては、北海道はある意味で本州等の食糧輸送基地として重要性が増すというよりも、むしろ現状を保つのではないかと思います。特にこれら食糧輸送の場合は、付加価値が発生したものについては海上輸送よりも航空輸送をするという方法がとられるわけですし、殊に食糧の海上輸送は増大するというのではなくて現状を維持すると考える方が正しいようです。ですから、私自身、北海道における食糧等の海上輸送について決して無視していたわけではありませんので、そのところをどうぞご理解していただきたいと思います。又、工業についてであります。現実的に今、北海道では特に石炭等が操業短縮により今年だけで75万トンも減産されております。私としては、一例として北海道ではかかる問題が発生しているということを参考までにご紹介致しました。ですから、減産されて確かに伸び率は減少するものの、伊藤先生がおっしゃるように基本的な量はある程度確保されて、現状が

維持されると言えます。」

司 会：続きまして、井村先生から神代先生へ、「公共投資と民間投資の乖離は地域開発には不可欠であり、関連地方の開発という方策がこれまでとられてきましたが四全総の多極分散型ネットワーク構想において、北海道においてはそれが解消可能かどうか、簡潔かつ明確にご説明をお願い致します。」という質問が来ております。神代先生、ご説明をお願い致します。

神 代：四全総の多極分散型ネットワーク構想が、北海道において可能であるかというご質問ですが、簡潔に申し上げまして方法論としては非常にむずかしい問題であると言わざるを得ません。一般的に、船会社というものは1つの港に入る方が効率が良いと考えるのが常でありまして、稼働率の高い港には入るが、稼働率の低い港には入りません。例えば、北海道においては、やはり稼働率の高い苫小牧港にその貨物等の扱いが集中していて、稼働率の低い稚内港を始めとする稼働率の低いその他の港には貨物等の扱いが分散していないというのが現状でございます。こうした北海道の多くの港に見られるような稼働率の低い港が、より高い稼働率を得るための1つの方法としては、港湾の背後圏の需要を促進させる必要があると私は思います。すなわち、稼働率の低い港に対しては、まずその港湾の輸送需要を生み出し、それに対して高い輸送効率を与え、その結果、荷主が港湾を利用するというような地域開発として結びつけるような政策をとることが大切であります。ですから、こうした政策を実施することにより、一港集中型から多極分散型へ移行することが可能になるわけであります。具体例と致しまして、最近十勝港の貨物取扱量が増えておりますが、これなどは明らかに十勝港の背後圏以西の流通量が増えていることに起因しております。以上申し上げましたように、港湾に対して公共投資を行う者が実際に港を利用する民間（民間資本）の立場に立った判断による施設計画——いわゆる港湾背後圏の需要を考慮した計画を実施していくことによって、北海道における四全総が目ざす多極分散型の方向へ動いていくと、私は思います。

司 会：それでは次に移らせていただきたいと思います。徳田先生から朴先生へ質問が来ております。「後背圏がどのように形成され、かつ混成され、それが西海岸港湾建設をどのように期待しているのか、その実態と課題をご表示下さい。」ということですが、朴先生よろしくお願い致します。

朴：我が国韓国においては、経済的に有利にある先進地域の東海岸に対して、やや経済的にも遅れの目立つ西海岸地域の開発は最大の懸案であると言えます。私個人の考えと致しましては、後進地域の西海岸の地域開発を高めるためには必ず港湾機能を高めていかななくてはならない、特に政策立案者自身の考えをそのような方向に持っていく必要があると、これまで考えておりました。幸いに、我が国政府は最近になって西海岸の開発問題が最大の懸案として提起され、西海岸の発展なくして韓国経済の発展はないと考えるようになりました。一般的に、計画的に港湾を造り、工業を振興すれば、その周辺部の港湾機能は活発になると言われております。我が国政府は、こうした観点から現在、西海岸の港湾施設を拡充する計画を進めており、私としましては楽観的ではありますが、こうした政府の姿勢が、韓国の先進地域である東海岸、及び後進地域である西海岸に、新しい開発の波が訪れ、しいては韓国経済も国内的及び国際的に発展していくと展望しております。若干、説明不足のところもあるかと思いますが、以上にて失礼いたします。

司会：では、時間があまり有りませんので次に移らせていただきたいと思います。和泉先生に対する質問が来ております。まず、富田先生から、「先生がおっしゃった港湾は、これから空間施設として最も重要性を益々増していくという事に関連して、経済的・社会的諸要件についてご意見をお聞きかせ下さい。」という質問が来ております。又、木村先生から、「北海道港湾の今日迄の発展を先生は国家主導型と指摘され、開発の姿勢に分析された港湾行政の自主について反省されておりますが、技術的發展に向けての港湾の現設定をどのようにお考えですか、又、先生は今後、地代論的視点による港湾分析手法をどのように展開されるのか御見解を示していただきたいと思います。」以上2点質問が来ておりますので、和泉先生よろしくお願い致します。

和泉：まず、富田先生のご質問からお答えしたいと思います。私は港湾経済というものは、基本的には経済学の応用論であると考えております。すなわち、私にとっては港湾経済における資本と労働という点が最大の関心でありまして、その観点から見ますと、港湾の業種の中でも、とりわけ港湾運送業は現在、合理化、機械化の荒波にもまれております。総じて革新港湾と呼ばれている港湾は民間資本及び賃労働が漸次、削減・縮小されているわけでありまして、今日益々、港湾における合理化、機械化が進んでいると言っても過言ではありません。私はこうした現状を踏まえて、将来

港湾経済の対象はどうなるのか、あるいは対象はなくなってしまうのではないか、というのが私の関心でもあり、また疑問でもありました。そして、私なりの実証並びに研究の結果、港湾の合理化・機械化の後に残るものは場所——すなわち空間であると結論に至りました。こうしたことから、私はいかに港湾の合理化・機械化が進んでも結局、「場所」としての港湾は経済学の課題として残るだろうし、益々重要となってくるだろうと考えております。従って、経済的・社会的諸要件というものは、港湾における合理化、機械化そのものであると考える次第であります。

続きまして、木村先生の質問に対してお答え致しますが、先程申し上げましたように、港湾における「空間」は経済学的に考えますと、どのような理論に結び付くかということですが、これは空間、地域を論じる分野である「地代論」があるわけです。この理論の観点からすると、空間の所有者は誰かという点が問題視されるわけでありまして、例えば日本の港湾の空間は国家が、あるいは公共企業体が所有するわけです。いわば、国や公共企業体が港湾管理者になるということは、その港湾は国家主導型であると定義づけられるわけでありまして。以上のように私は、港湾行政に対しては港湾管理者と運輸省の関係から論じてきたわけでありまして、私は国家を代表する港湾行政の主体は二つあると考えており、一つは全国なら港湾局、北海道ならば北海道開発局等であります。そして、もう一つは、北海道ならば海運局という主体が存在致します。私がこの研究で実証するためにあげた数字は港湾局の資料ではなく、海運局の資料です。ゆえに私の場合の今後の港湾分析の手法としましては、この海運局の資料（数字）を中心に展開していくであろうと考えられる次第でございます。

司 会：続きまして、ヒンターランドから見た港湾の機能と役割という分野からの質問をご紹介させていただきます。まず徳田先生から小藤先生へ、「産業と輸送機関並びに手段の変化のもとで、港湾はどんな状態にあるのか、そして港に何を期待するのか、また内陸開発に関連して港はどのような可能性を持っているのか、その認識についておうかがいしたい。」という質問が来ております。小藤先生、この点についてご説明をお願い致します。

小 藤：私は基本的には、港湾は結節機能、換言すれば、各地点をとり結ぶターミナル機能を有するものであると考えております。では、どこで、どのような内容で結ぶのかという点が問題となりますが、港湾における結節の内容というのは、様々な形

態が考えられます。具体的には、例えば工業地域同士の結節が見られるでしょうし、これなどは工業的で一番基本的な工業港としての港湾の役割が果たされていると言っても良いと言えます。こうした結節機能を有する港湾における可能性についてであります。私自身、交通手段の技術的革新が港湾の可能性に大きな影響を与えるのではないかと見ております。すなわち、これからの21世紀には「超高速船」の出現により点と点——いわゆる港湾と港湾の距離を大幅に短縮するという可能性も十分に考えられるわけです。特に運輸省では、現在の船舶の速度の倍以上の50ノットぐらいで日本と米国とを2日ぐらいで結んで、大幅な輸送時間の短縮を図った「次世代船舶」の開発計画が進んでいると言われます。いわば、こうした交通手段の技術的革新をいかに現在における政策に取り組んでいくかという事が課題として残るわけでありまして、交通手段の技術的革新を先手、先手にとるような政策をとれば、港湾は維持され、新しい可能性と共に、新しい展開が期待できるのではないかと思います。ご質問の主旨にどれだけ反映しているかどうかわかりませんが、いずれに致しましても、交通手段の技術革新という点を踏まえまして私自身、港湾について研究していきたいと思っております。

司 会：続きまして伊藤先生から神代先生へ「第5期北海道総合開発計画に伴う、
県北農業生産と港湾について」という質問が来ております。神代先生よろしくお願
い致します。

神 代：先程皆様に申し上げましたように私は、港湾というものは輸送需要がなければ、その港湾において物流は成立しないと常日頃考えております。特に港湾における背後産業が、国内あるいは外国の港湾におけるそれと、比較をして劣らない生産性を持つということが重要であります。ですから、ご質問の第5期北海道総合開発計画に伴う県北農業については、その県北農業が前述致しました比較性を持ち、なおかつ発展できるのかという点をまず考えなければならないと思います。この県北農業は酪農であり、これまで考えられなかった丘陵地帯で酪農を行うという開発庁による計画でありまして、この計画を成功させれば稚内港の活性化も望めるわけですから、ぜひ成功させなくてはならないと思います。この計画を成功させるためには、何よりも、開発庁等が農業問題について、もっと積極的に取り組まなくてはならないのではないかと私自身感じております。私は現時点ではこれぐらいのことしか申し上げられませ

ん。

司 会：それでは次に参ります。富田先生から、山上先生への質問でございます。「港湾における中継集散機能の形成と統合化について具体的にご説明をお願い致します。」

山 上：私はこれまで「内発・外来・中継」という港の機能を3つ提示させていたできました。例えば、一般に重化学工業を背景とした工業港においては原料を購入して製品を送り出すという——いわゆる内発と外来の輸送需要が発生して参りました。しかし、港湾においてこの内発と外来という需要をうまく機能させることはむずかしく、どちらかの需要に片寄ってしまうというのが実状であります。私はこうした事情も踏まえまして、これからの港湾は中継集散機能というものも考えていかななくてはならないのではないかと考えております。そして、この中継・集散機能を港湾が備えるためには何よりも「情報」を一体化しなくてはなりません。例えば、港湾に内発機能のみを求めても、おのずと限界があるわけです。ですから、これからの港湾は、単に物や人が移動するだけではなくて、情報の発信並びに情報の受信拠点としての——中継集散機能を有するものでなければならず、各港湾管理者はもっとこの点について考えていかななくてはならないと思います。また、港湾の中継集散化とそれに伴って情報ネットワークが形成されなければならず、港湾のみが情報化しても進展は望みませんので、港湾に付帯する対象に対する情報化ということも必要になってくるでしょう。併せて、港湾コストという点も考慮し、いかに港の費用を安くするかということも考えなければなりません。いずれに致しましても、港湾における中継・集散機能をもっと推進する必要があると私は考えております。

司 会：さて、次に移らせていただきたいと思いますが、4番目の論題の「ヒンターランドと港湾経済」について、いろいろと質問が来ておりますので御紹介させていただきます。まず、千須和先生に対していくつか質問が来ておまして、富田先生からは、「先生が港湾蓄積のタイプと言われる場合のタイプについてご意見をお聞かせ下さい。」ということ。また、木村先生からは、「複合組織体の採算を明確にしないと、先生の理論展開は崩れると思いますが、複合組織体をどうお考えになりますか。私的資本と公的資本の役割を明確にした港湾蓄積論の展開をどうお考えでしょうか。」、金井先生からは、「国土計画におけるヒンターランドの実態と

の乖離が大きく、実際のヒンターランドでは公的資本と私的資本の複合組織体としての資本協調という形で先生は論じられておりますが、港湾におけるヒンターランドの設定についてどのように考えていけば良いでしょうか。」鈴木（暁）先生からは、「港湾とヒンターランドを結ぶ物流交通には、交錯輸送や迂回輸送という現象が生じているが、それが港湾の適性配置や港湾間の競争、及び交通体系として問題視されております。千須和先生には港湾における背後地の市場概念との関連についてご説明をお願いします。」以上のような質問でございますが、千須和先生、よろしくお願い致します。

千須和：4人の先生方から質問が来ておりますので、順次説明させていただきたいと思えます。まず、鈴木先生からの「交錯輸送とヒンターランドの関係」についてですが、私は港湾周辺を通過している貨物というのはほとんど「商品」であると考えます。そのことは、そうした貨物の流れが商品の所有者あるいは支配者——換言するならば荷主もしくは船会社等——によって港湾間で何らかの必要性が発生するために、その結果、交錯輸送が生じると考えるわけであります。このような交錯輸送を非常に便宜的方法で行っている例として、港湾貨物ではありませんが、建設資材の輸送をとりあげることができます。同質の貨物——いわゆる物質としての貨物が同質である場合、例えば建設資材等を全国ネットワークにおいて各地域のデポを通じて情報交換を行い、需要先へその資材を送るという方式があります。これなどは物流合理化の一環として行われているわけでありまして、交換できる同質の商品の配送を前提としていますが、交錯輸送を解消する1つの方法ではないかと思われまます。

続きまして、富田先生及び木村先生のご質問ですが、私自身小論にてヒンターランドを類型化するにあたっては、港湾形成の基準を資本蓄積のタイプによって分けた方が良いと書いておりまして、今日私の掲げた課題でヒンターランドを類型化できるのならば、それをより深めるべきであるという主旨のご意見（質問）ではないかと受け賜わります。私は港湾を形成する資本を公的資本と私的資本に分類しました。一般に産業資本が自らの資金——すなわち、私的資本を投資して港湾を整備して行くというのが、今日における自立型港湾であります。そしてこれに対立する概念として、国家が先導して投資をして港湾を整備していく国家主導型港湾というものがあります。例えば、日本の港湾等はこの国家主導型でありまして、私的資本の蓄積が遅れている国

にあつては、こうした国家が先導して投資を行い、港湾並びに交通施設投資を行ってまいりました。但し、我が国においては計画的に全国規模で港湾投資を行つていこうという意識があらわれたのは、1920年代ではないかと思ひます。1920年代になつて、ようやく日本の資本主義が産業資本の要請によつて地域に対する関心を持ち始めたと言つても良いと言へます。いずれに致しましても、資本蓄積の類型は二つに分けられると思ひます。一つは私的資本により整備されてくる港、もう一つは公的資本により整備されてくる港が出てくるわけでありまして、そこで、形を変えた資本集積が行われてくると、私には思へるわけでありませぬ。

次に、金井先生のご質問は政策論的な意味を多分に含んでおられるかと思ひますが、私は小論において、港湾の計画は、全く計画的に行へ得る——換言するならば港湾間の競争がなくなるという段階に至らなければ完全なものにはならないと思はれると書いております。港をつくる計画の基礎として「国家目的による開発を行う。」ということが根底にありまして、一つは国民経済的使用を目的とした開発であり、またもう一つは企業活動いわゆる生産手段として使用することを目的とした開発があるわけですね。現代のこうした一連の政策の基本にあるものは、政策担当者がいかなる善意の立場にあろうとも、「産業資本」を代表するということになっております。私が思ひますには、地域社会の充実なしには hinterland（内地地）を考へていくことはできないということでありませぬ。そういうことを念頭に置いて、複合組織体としての資本協調は社会構造の改革なしには行われぬ、いわゆる階級対立を克服し、地域における住民の大多数意見を直接反映させた意志のもとで動くというような政策をとることが必要ではないかと思ひます。

司 会：続きまして、神代先生に対するご質問をご紹介させていただきたいと思ひます。まず、日比野先生から「今日、港湾事業は国等の伝統的、中央集権的な補助金等に依存しているのが現状であり、特にわが国では、港湾法における港湾局による港湾管理者を設置している港湾は皆無に等しいようです。このような実態から自治体等の事業主体側に反省すべき点があるのではないのでしょうか。先生はどのようにお考へでしょうか。」という質問が来ております。また、土橋先生（石狩新港関係者）からは「今回のテーマが地域の活性化、多極分散型ということですので、これを前提とし

て質問させていただきます。物流とその形態効果がその地域経済の発展の基礎条件である観点から、北海道を地域活性化するには、今何が不足しているのでしょうか、又どういう手段が必要なのでしょう。」という質問でございます。神代先生よろしくお願い致します。

神代： まず、日比野先生からのご質問にお答え致しますが、先生が言われますように私自身も港湾管理者はできるだけ効率の高い生産性をあげて、できるだけ国の補助を受けないように努力をするという点については、同意見であります。しかし、現状においては非常に難しい問題であると言わざるを得ません。例えば、北海道の十勝港を例にいたしますと、十勝という財政規模の中で港湾を建設した場合、あらゆる輸送機能を考えますと、相当の投資をしなければならないと、考えられます。まして現在の姿で地方自治体が、港湾を建設し、なおかつ港湾局を設置するということは全く考えられないと断言できますし、また自治体としての石狩庁の負担は財政的に非常に困難であると言わざるを得ません。この点については費用の負担の問題点ですが、国からの助成金に多くを依存しているという問題点は自治体も含めて、大いに反省しなくてはならないと思いますし、またこの問題点は簡単に論じ切れるようなものでもないと思われます。

次に土橋先生のご質問ですが、先生のご質問の主旨は具体的な政策等の「答え」の提示を意図されたものであると受け賜わります。先生がご指摘されるように具体的に答えを出すということは必要であります。但しその答えを導き出す為には、それ相応の論拠というものが必要になってくるわけです。私の小論においては、中には一部その具体的な答えとなっているものもあります。例えば、「資本の論理」等は、もっと生産性の低い地域に長期的に資本を増やすべきであると私は述べているわけですが、これなどは一つの手段であり、いわば具体的な答えの一つなのではないかと思うわけです。要するに答えを導き出すためには、まず考えることが必要なわけでありまして、実際私もまだその具体的な答えを出すまでには至っておりません。私も今現在、考えているわけでありまして、先生がご指摘のように、過程あるいは筋道を明らかにし、具体的な方策を考えていかなければならないと私自身、痛感しているわけです。私のみならず、全ての我々港湾関係者は港湾における様々な因果関係を理解した上で、対応策を考えていかなければならないと思う次第であります。土橋先生には大

変更申し分けありませんが、以上で失礼させていただきたいかと思ひます。

司 会：これから議論が畢鏡になるかというところですし、また多くの点で論議することはたくさんございますが、残念ながら時間的余裕がございません。今日は大変重要な議論がなされたわけですが、その内容について私がここで総括する力もございません。しかし、それなりに議論を深めて成果を得ることができましたので、参加された方々は各自その中で汲み取っていただきまして、今後の研究を充実させていただきたいものだと思います。大変、不手際で失礼いたしました。これでシンポジウムを終わらせていただきたいと思います。なお、ご出席並びにご報告いただいた先生方に厚く御礼を申し上げたいと思ひます。どうも有難うございました。

注 本記は佐藤正浩氏（楠原輸送^株）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〕

平成元年の部会開催状況、ならびに研究会活動は、次の通りである。

(1) 平成元年2月4日(土) 13:30~15:30

日本港湾協会 参加者; 31名

テーマと報告

- 1) 東京湾のウォーターフロント開発について 横浜商科大学 宮田騰宏氏
- 2) 造船業のウォーターフロント開発への参入 日本大学 山上 徹氏

(2) 平成元年5月13日(土) 13:30~16:00

日本大学会館 参加者; 22名

テーマと報告者

- 1) 東京湾の物流の変化について 横浜港湾経済研究所 高見玄一郎氏
- 2) 東京湾臨海部開発の背景と問題 横浜アカデミー 堀野正人氏

(3) 平成元年7月15日(土) 13:30~16:30

日本港湾協会 参加者; 21名

テーマと報告者

- 1) 港湾貨物流通システムの概要について 運輸省貨物流通局 安富正文氏
- 2) はしけ運送事業に対する法的規制の史的考察 神奈川県労政課 大森秀雄氏

以上の3回の報告会の外に、平成元年2月4日の報告会終了後、部会内にて「ウォーターフロント開発研究会・「港運問題研究会」の設立にむけて準備することを決定し、その入会希望等により、次のように「東京港視察と講演会」を開催した。

(4) 平成元年4月3日(月) 13:40~16:30

東京港管理事務所 参加者; 49名

テーマと報告者

- 1) 東京港の開発計画の概要 東京臨海副都心建設 佐藤正夫氏
- 以上 (文責・山上 徹)

〔関西部会〕

(1) 平成元年2月10日(金)

大阪市立大学文化交流センター 参加者; 32名

テーマと報告者

- 1) 神戸・大阪港と都市再開発 ターミナル・レポート社 稲垣 哲氏
- 2) 横浜港周辺部の物流と再開発 大阪市立大学 柴田悦子氏

〔中部部会〕

(1) 平成元年8月27日(木) 研究報告会及び総会開催

テーマと報告者

- 1) コンテナ貨物の要因分析・計量分析 名古屋大学 真継 隆氏
 - 2) 伊勢湾諸港の機能分担と港湾計画（衣浦港港湾整備計画を事例として）
愛知大学 管沼 澄氏
 - 3) 港湾の機能と地域 富山大学 中藤康俊氏
- 出席者80名

昨年度の研究報告をまとめた「港湾研究第10号」を刊行した。研究報告3論と書評からなっている。

以上（文責・木村武彦）

謹告

本学会名誉会長の柴田銀次郎先生（神戸大学名誉教授）は、平成元年10月6日午前0時42分、心不全のため西宮回生病院で逝去されました。享年90才。告別式は7日午後1時より神戸市東灘区御影町の中勝寺で行なわれ、喪主は柴田悦子（本学会副会長）先生。

なお、告別式には学会を代表して北見俊郎会長が出席し、御香料、花輪、弔辞を献じました。ここに、柴田銀次郎先生の御生前における学会創設期よりの御尽力をはじめ、会長としての御指導、又学会への御寄付等、長い間に亘って御世話になったことを想い、心より感謝すると共に、御冥福と御遺族の皆様の御平安を祈ります。

業 績 リ ス ト

このリストは過去3年間(1986年度~1988年度)における会員の業績をアンケートによって集録したものである。種別の記号は下記によった。著…著書、共…共著、共編…共編著、編…編著、論…論文、資…資料、監…監訳、訳…訳書、共訳…共訳書、紹…紹介、評…書評、報…研究発表・報告、他…その他。

氏 名	区 分	発 表 テ ー マ	発 表 簡 所	発表年月
安彦 正一	共	現代経営学入門	新評論社	1988. 4
	共	国際物流概論	白桃書房	1988. 4
	論	人間関係論とE.メイヨーの一考察	「交通論叢」No.24 東交短大	1986. 11
	〃	情報化社会と企業経営のコンピューター化	茨城コンピューター年報	1987. 6
	〃	経営における人間問題の考察とE.メイヨー	「交通論叢」No.25 東交短大	1987. 6
	〃	第三セクター経営にみる鉄道事業の諸問題	〃	1987. 6
	紹	山上徹著「交通サービスと港」	輸送展望秋季号	1987. 9
	論	清水港の発展にみる企業者活動と企業経営	港湾経済学会年報 No.25	1987. 10
	〃	E.メイヨーの見た産業社会の一考察	「交通論叢」No.26 東交短大	1988. 6
	〃	産業社会にみる人間問題の研究とE.メイヨー	「交通論叢」No.27 東交短大	1988. 12
	〃	渡辺華山研究	厚木県史史談	1988. 7
	紹	横内著「フォーターフロントの計画手法」	港湾経済学会年報 No.26	1988. 9
安藤 平	著	横浜港の水産物輸入 (地域経済シリーズNo.47)	(財)神奈川経済 研究所	1986. 4
	〃	図説外資コンテナ貨物輸送と横浜港 (現状と課題・上巻)(地域経済シリーズNo.51)	〃	1986. 12
	〃	同上(中巻) (地域経済シリーズNo.52)	〃	1987. 2
	〃	同上(下巻Ⅰ) (地域経済シリーズNo.53)	〃	1987. 6
	〃	同上(下巻Ⅱ) (地域経済シリーズNo.59)	〃	1987. 8

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
安藤 平	著	神奈川県下の輸出産業と貿易商社 (上巻)(地域経済シリーズNo.63)	(財)神奈川 経済研究所	1988. 3
	〃	同上(下巻) (地域経済シリーズNo.64)	〃	1988. 8
	〃	通関制度史(上巻)	日本通関業会 連合会	1988. 7
	〃	同上(下巻)	〃	1988. 11
	論	横浜港の輸入貿易(海上輸送と航空 輸送の競合)(経済スポットNo.212)	(財)神奈川経済 研究所	1986. 4
	〃	横浜港の機械機器輸入の分析 (政経かながわ)	神奈川新聞社	1986. 5
	〃	横浜・東京両港の交錯輸送の実態と 横浜港の対応(政経かながわ)	〃	1986. 7
	〃	横浜港の対中国貿易の現状と課題 (政経かながわ)	〃	1986. 11
	〃	絹(和装)(経済スポットNo.221)	(財)神奈川経済 研究所	1987. 1
	〃	神奈川県内の輸出生産と港湾流動 (経済スポットNo.222)	〃	1987. 2
	〃	全国輸出入コンテナ貨物流動調査から みた神奈川県の実況(経済ス ポットNo.226)	〃	1987. 6
	〃	海老(経済スポットNo.233)	〃	1988. 1
	〃	円高・グルメ時代の魚介類・生鮮果 実の輸入(経済スポットNo.240)	〃	1988. 8
	紹	密貿易(日本大百科全書22巻)	小学館	1988. 7
雨宮 洋司	論	船舶運航技術論と商船高専の課題	全日本船舶職員 技報第4号	1986. 4
	〃	総合安保政策と 船舶運航技術の混迷(2)	富山商船高専研究 集録19号	1986. 8
	共	現代の海運と船員	成山堂	1987. 1
	論	「現代の海運と船員」問題研究の現 段階と政策的提言	富山商船高専研究 集録20号	1987. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
雨宮 洋司	共	現代の港湾	税務経理協会	1987. 10
	論	富山県工業政策の現状と課題	日本海洋会誌12号	1988. 3
	〃	若潮丸研究報告Ⅱ — 新潟東港・霧島 —	富山商船高専研究 集録21号	1988. 7
	〃	全寮制度下の担任の役割	〃 21号	1988. 7
	報	商船教育の歴史と課題 — 経営戦略 との関連で	日本海運経済学会 第22回大会	1988. 10
	論	商船教育の課題と展望(上) — これ からの船員教育体系に関連して —	海 運	1988. 12
	〃	〃 (下)	海 運	1989. 1
	共	県民のくらしと「いきいき富山」	自治体研究社	1989. 3
和泉 雄三	論	鎌倉時代の陸上交通 — 交通史通論(4) —	函大商業論研第21 巻 2 号	1987. 3
	〃	戦中戦後の函館港湾運送企業	地域史研究はこだ て第 8 号	1988. 10
	〃	北海道港湾の変遷	日本港湾経済学会 北海道部会報No.10	1988. 8
	〃	戦後北海道港湾史の特色	日本港湾経済学会 港湾経済研究 No.26	1988. 8
	報	同 上	旭川大会	1988. 9
	評	北見俊郎著「港湾政策」 の形成と課題	青山学院大学経営 学会「青山経営 論集」	1986. 3
市来 清也	論	国際物流とフォワーダー	輸送展望No.199	1986. 7
	〃	物流業としてのフォワーダー	JIFFA ニュース No.25, 26	1987. 1
	〃	国際物流の現状と諸問題 — 国際複合輸送を中心として —	流通経済大学流通 問題研究No. 8	1987. 4
	〃	国際輸送と倉庫業	季刊倉庫No.73	1987. 5

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
市来 清也	論	新潟港における日本海貿易物流の現状と課題	流通経済大学流通問題研究No.9	1987. 10
	〃	国際海上輸送と港湾物流 —海上コンテナ輸送を中心として—	同上 No.10	1988. 4
	〃	燕市における輸出産業の現状と課題 —金属洋食器・金属ハウスウェアを中心として—	同上 No.11	1988. 10
	評	徳田欣次・柴田悦子編著 「現代の港湾」	輸送展望No.205	1988. 1
植田 栄二	共	中小企業論	八千代出版	1986. 4
	著	現代経営論	創成社	1987. 5
	共編	現代日本経営パフォーマンス	同文館	1988. 6
遠藤 幸子	論	流通システムと港湾	お茶の水地理29号	1988. 5
	〃	港湾の活性化に果たす商社の役割	日本港湾経済学会年報No.25	1987. 10
	共	国際物流概論(第6章)	白桃書房	1988. 4
榎本喜三郎	論	船舶登録要件に関する条約12	海事産業研究所報239号	1986. 5
	〃	船舶登録要件に関する条約	国際海事研究No.11	1986. 7
	〃	コンテナ輸送における インランド・デポ	海事産業研究所報248	1987. 2
	〃	裸備船の登録について(上) (下)	同上所報 251 254	1987. 5 8
	〃	ジェヌイン・リンクの形骸化	同上所報 255	1987. 9
	〃	裸備船の登録について	海事法研究会誌81号	1987. 12
	〃	BBC Registration	海事産業研究所報259	1988. 1
	〃	ICCによる裸備船登録に関する法制定のための勧告	海事法研究会誌85	1988. 8

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
榎本喜三郎	著	国際海事法における船舶登録要件の 史的研究（三訂増補版）	近藤記念海事財団	1988. 12
大浜 慶和	共	現代航空経済概論	成山堂書店	1986. 10
	〃	現代経営学入門	新評論	1988. 4
	〃	国際物流概論	白桃書房	1988. 4
	評	山上徹著「交通サービスと港」	港湾経済研究No.25 （日本港湾経済学会編）	1987. 10
北見 俊郎	共	経済辞典（新版）	有斐閣	1986. 9
	共 編	改訂港と経済・社会の変貌	時潮社	1986. 10
	共	近代日本交通史	法政大学出版局	1987. 4
	論	港湾問題と港湾政策—部門政策の形 成をめぐって—	日本経済政策学会 年報No.36	1986. 5
	〃	「港湾論」の現代的課題	海運経済研究No.20	1986. 9
	〃	東京湾問題と「房総運河構想」	海事広報1986	1986. 10
	〃	港湾の総合的役割と経済発展	倉庫No.74	1987. 2
	〃	人間と港湾労働—「港湾人への —試論—」	港湾労働経済研究 No.11	1987. 2
	〃	港湾機能と都市再生の課題 —港湾都市再生の諸問題と課題—	日本都市学会年報 Vol. 20	1987. 6
	〃	臨海部開発とウォーターフロント問題	青山経営論集 Vol. 22, No. 2～3	1987. 11
	〃	人間・価値観・業界	倉庫No.75	1987. 11
	〃	沿岸域問題と文化的諸問題	海事広報1987	1987. 12
	〃	港湾経営とポート・セールス —その性格と課題—	港湾Vol. 65No. 2	1988. 2

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
北見 俊郎	論	日本貿易の環境変化と港湾機能の諸問題	日本貿易学会年報 No.25	1988. 3
	"	市民と港 —そのかかわり合いの構造—	調査季報 (横浜市都市科学研究室) No.98	1988. 6
	"	沿岸域と港湾	沿岸域 Vol. 1 No. 1	1988. 8
	"	「都市・港」の機能的関連性 —その「空間」的概念をめぐる—	青山経営論集 Vol.23, No.1～2	1988. 9
	"	Port Authority 問題と港湾体制の近代化(上)	港湾Vol.65No10	1988. 10
	"	" (中)	港湾Vol.65 No11	1988. 11
	"	" (下)	港湾Vol.65 No12	1988. 12
	"	港からみた都市と政策	海事広報1988	1988. 12
	"	港と街の将来像 —横浜 130 年をふまえて—	新しい横浜Vol. 3	1988. 12
	"	市民文化と港	港湾Vol. 66No. 1	1989. 1
	"	都市と港湾の政策基調	日本経済政策学会 年報No.27	1989. 3
	資	明治後期、横浜の風景と風俗	横浜市市民局 市民クラブ	1986. 6
	"	21世紀における千葉県への提言 —欧米社会との対比をふくめて—	地域科学1986	1986. 12
	"	地方港湾の役割と展望	港湾振興No. 9	1987. 3
	"	港湾 100 人 —矢野 剛—	港湾Vol. 64 No. 3	1987. 3
	"	横浜という街へ	新しい横浜 Vol. 1 No. 1	1987. 3
	"	首都圏の将来像と東京湾問題	首都圏公論 No. 2～3	1988. 3
	"	港と名古屋市の活性化 —基本的諸問題をめぐって	名古屋市長務局 報告書	1988. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
北見 俊郎	資	日本港湾経済学会とは	日本海事新聞 昭・63・5・26	1988. 5
	〃	近代社会における港湾の問題点と役割(上)	港かわさきNo.2	1988. 7
	〃	〃 (下)	港かわさきNo.3	1989. 1
	〃	大学教育と新入社員教育—新しい時代の人生と教育の基本問題—	産業訓練Vol.35 No.402	1989. 3
	〃	日本沿岸会議研究討論会 「セッション・1報告」	沿岸域No.2	1989. 3
喜多村昌次郎	論	総合港湾物流の知識⑦	「港運」	1986. 4
	〃	総合港湾物流の知識⑧	「港運」	1986. 5
	〃	総合港湾物流の知識⑨	「港運」	1986. 6
	〃	総合港湾物流の知識⑩	「港運」	1986. 7
	〃	総合港湾物流の知識⑪	「港運」	1986. 8
	〃	総合港湾物流の知識⑫	「港運」	1986. 9
	〃	経済成長期の港湾と港湾労働	港湾労働経済研究 No.11	1987. 2
	〃	物流基地港湾機能の変遷	中部女子短大社会 文化研究所No.3	1987. 5
	〃	港運の構造変化と港湾労働	港湾労働経済研究 No.12	1988. 2
	〃	港湾労働 ①	「港運」	1988. 8
	〃	港湾労働 ②	「港運」	1988. 9
	〃	港湾労働 ③	「港運」	1988. 10
	〃	港湾労働 ④	「港運」	1988. 11

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
喜多村昌次郎	論	港湾労働 ⑤	「港運」	1988.12
	〃	港湾労働 ⑥	「港運」	1989.1
	〃	港湾労働 ⑦	「港運」	1989.2
	〃	港湾労働市場と労働運動	港湾労働経済研究 No.13	1989.2
	〃	港湾労働 ⑧	「港運」	1989.3
	資	港運企業の情報化対応等に関する意識および実態調査報告	(財)近代化促進 協議会	1987.3
	〃	国際物流の変化の中における港運業の対応	(財)近代化促進 協議会	1988.8
木村 武彦	共	現代の港湾	税務経理協会	1987.10
	論	物流構造転換期の港湾労働	港湾労働経済研究 年報No.11	1987.2
	〃	物流基調の変化と大都市港湾	港湾研究No.8	1987.3
	〃	規制緩和政策下の国際海運の競争	日本経済政策学会 年報No.35	1987.3
	〃	物流構造の変化と国際海上輸送	昭和62年度日本物 流学会全国大会	1987.7
	〃	Management of the port of Nagoya	CHINA Portex '87 conference	1987.9
	〃	臨海部再開発の政策基調の変化	港湾経済研究No.25	1987.10
	〃	臨海部開発政策における民活導入の 課題	第22回日本経済政 策学会中部地方大 会	1987.11
	〃	物流の変化と港湾政策	昭和63年1月日本 物流学会中部部会	1988.1
	〃	自動車産業の多国籍化を 支える海上輸送	ほだ沖20号	1988.3
〃	企業の多国籍化に伴う物流構造の変 貌—米国の新海運政策への対応を 中心に—	国際経済No.39	1988.10	

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
木村 武彦	論	国際物流戦略の変化と非船舶運送業者 (NVOCC)	昭和63年12月国際経済学会中部部会	1988. 12
	〃	臨海部開発と民活導入	港湾労働経済研究No.13	1989. 2
	〃	臨海部開発政策の展開と民活導入	日本経済政策学会年報No.37	1989. 3
	〃	東京圏集中の経済構造と民活導入	ほだ沖21号	1989. 3
	資	みなとと川 (物流の変遷)	第4回河川シンポジウム全国大会	1986. 5
	〃	わが国初の都市型ウォーターフロント再生 - よみがえった名古屋港ガーデン埠頭 -	港運Vol. 11No. 121	1986. 6
	〃	物流基地 - 名古屋港の現状	第20回全国流通業務市街地整備研究会	1987. 10
	〃	名古屋港のウォーターフロントの開発について	昭和63年7月日本土木学会中部部会講演	1988. 7
	〃	名古屋港の現状と将来について	昭和63年愛知県企業立地セミナーテキスト	1988. 8
	〃	21世紀の名古屋港 - 名古屋港基地構想の方向 -	地域問題研究37	1989. 1
	〃	これからの臨海部開発 - 港湾計画	平成元年愛知県企業立地セミナーテキスト	1989. 2
	〃	名古屋港 - その現状と21世紀の展望	荷主と輸送No. 172	1989. 2
	評	篠原陽一編著「現代の海運」	港湾経済研究No.24	1986. 10
	〃	山上徹著「交通サービスと港」	港湾研究No. 9	1988. 3
國領 英雄	共	配船の経営科学	成山堂	1986. 9
	著	世界の中の日本海運	運輸省海技大学校	1987. 2
	論	海運企業の金融行動	海運経済研究第20号	1986. 10
〃	米国航空規制緩和と政策の白欧航空業界への影響	神戸商船大紀要第1類第37号	1988. 7	

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
國領 英雄	論	船舶近代化の限界に関する一考察	神戸商船大紀要 理学編第36号	1988. 7
	〃	海運業における経営戦略	海運経済研究 第22号	1988. 10
	資	定期船海運における航路密度の経済性 と最適運賃決定	海外海事研究 第100号	1988. 7
小林 照夫	論	教会自治都市：一セント・アンドリュース 大学からみた「宗教改革」以前のスコット ランド教育文化史一	関東学院大学人文 科学研究所編 『紀要』第46号	1986. 4
	〃	歴史に学ぶ市民生活-ニューヨークを訪ね 上行寺東遺跡を考える	関東学院大学人文 科学研究所編 『紀要』第48号	1986. 12
	〃	戦後日本に於ける港湾の経済学的研究の 現状と課題	韓国港湾経済学会 編『韓国港湾経済 学会誌』第3輯	1987. 7
	〃	歴史的変遷にみるスコットランドのニュー タウン	関東学院大学人文 科学研究所編 『紀要』第50号	1987. 8
	評	山上徹著『交通サービスと港』	日本大学商学部 『商学集志』 第57巻第1号	1987. 8
	論	都市機能の活性化と New town	韓国地域開発・自治 学会『開発自治』 第1巻第1号	1987. 9
	〃	港と文明開化一「開港から文明開化期」 にみた横浜商人の活躍を中心に一	研究所編 『紀要』第53号	1988. 7
	〃	沿岸域と歴史-スコットランド産業革命期 におけるフォース湾の開発を中心に	日本沿岸域会議 『沿岸域』Vol. 1	1988. 8
	発題	高等教育の国際化-その理念と現実	横浜市『21世紀向 けての高等教育』 紀伊国屋書店刊	1988. 9
坂井 吉良	論	競争効果とX-効率-港湾におけるX- 効率の計測	日本港湾経済学会 年報No.24	1986. 10
	〃	港湾における短期の雇用調整	港湾労働経済研究 年報No.11	1987. 2
	〃	鉄道に対する規制の経済効果	中部女子短期大学 社会文化研究所 研究年報No. 3	1987. 5
	〃	大都市高速鉄道の経済的便益	中部女子短期大学 紀要No.17	1987. 12
	〃	港湾財政赤字と規模の利益-港湾にお けるA-J効果	港湾労働経済研究 年報No.12	1988. 2
	〃	日本の労働市場と総供給曲線の勾配	社会文化研究所 同上年報No. 4	1988. 12

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
坂井 吉良	論	日本における部門間シフトと失業	港湾労働経済研究 年報No.13	1989. 2
篠原 陽一	論	船員家族の離家庭性とその対策	労働の科学40(1)	1986. 10
	〃	日本船員の労働時間の問題点	海運経済研究20	1986. 10
	〃	船員労働の特殊性（船員問題研究会 編『現代の海運と船員』所収）	成山堂書店	1987. 1
	〃	海運政策と船員の立場（同上）	同上	同上
	〃	船舶改善施設とその効果（広岡治哉 編『近代日本交通史』所収）	法政大学出版局	1987. 5
	〃	戦後日本経済と港湾（徳田欣次ほか 編『現代の港湾』所収）	税務経理協会	1987. 10
	資	船員の定年退職後における生活動向 調査—近海，内航船員—	海上労働科学研究 所	1987. 3
	〃	〃 —外航船員—	〃	1988. 3
鈴木 暁	論	海運企業における多角化の構造	海事産業研究所報	1986. 5
	共	徳田・柴田編著『現代の港湾』 （第2章—Ⅲ分担）	税務経理協会	1987. 10
	論	臨海部再開発に関する考察	港湾経済研究No.25	1987. 10
	〃	荷主企業による物流支配の構造	広島商船高等専門 学校紀要	1988. 3
	〃	国際物流の構造変化と物流業	広島商船高等専門 学校紀要	1989. 3
	共	現代の海運と船員	成山堂書店	1987. 1
高橋 望	論	航空産業における規制理論の妥当性 と規制緩和の条件(3) —米国内航空産業の事例—	経済経営論叢	1986. 6
	〃	航空産業における規制理論の妥当性 と規制緩和の条件(4・完) —米国内航空産業の事例—	経済経営論叢	1986. 12
	〃	米国航空業の規制緩和環境への適応 行動	運輸と経済	1987. 6

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
高橋 望	論	規制緩和下の航空産業	公正取引委員会事務局 経済部経済法令調査官	1988. 10
	〃	規制緩和後の米国空運研究にみられる新潮流 ―経営問題の発生と空運経営論の構築を目指して―	交通学研究／1988年研究年報	1989. 3
	共訳	現代航空経済概論（山上徹監訳）	成山堂書店	1986. 10
	〃	国際航空輸送の経済学 （塩見英治・中西健一と共訳）	成山堂書店	1988. 1
	他	規制緩和と労働問題	ていくおふ	1988. 7
高見玄一郎	論	Planned Economy and a Port Information System	China PORTEX '87, 上海	1987. 9
	〃	Recent Progress on Trade Information Systems in Japan	NCITD 年次大会 於ニューヨーク	1988. 6
	〃	東京湾の新しい機能に関する研究 第1章総論 東京湾の新時代	港湾研	1988. 1
	〃	1.東京湾の主要 プロジェクト千葉港	〃	1988. 1
	〃	〃 東京港	〃	1988. 2
	〃	〃 横浜港	〃	1988. 4
	〃	〃 川崎, 横須賀港	〃	1988. 5
	〃	2.東京湾のゾーニングプラン	〃	1988. 7
	〃	第2章生産系と産業構造の変化	石油	1988. 7
	〃	〃	鉄鋼	1988. 10
	〃	〃	造船	1988. 11
	〃	第3章物流系の変化	海運	1989. 1
	〃	〃 (1) 港湾貨物	〃	1989. 2

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
高見玄一郎	論	第3章物流系の変化 (2) 港湾貨物	港湾研	1989. 3
田中 省三	共	現代の港湾	税務経理協会	1987. 10
	論	わが国港湾の労働政策と課題	日本港湾経済学会 年報No.24	1986. 10
	〃	わが国港湾における労働時間制の 検討	港湾労働経済研究 年報No.11	1987. 2
	〃	国際港湾労働に関する I L O (国際労働機関) の模索	港湾労働経済研究 No.13	1989. 2
千須和富士夫	論	港湾労働の職域についての研究	港湾労働経済研究 所年報No.11	1987. 2
	共	現代の港湾 第2章わが国における港湾の発達 第4章港湾業務の体系	税務経理協会	1987. 2
	論	売上税と港運業界	「港運」	1987. 4
	〃	港湾の情報化とその歴史的意義(上)(下)	海事産業研究所報	1987. 11 12
	〃	港湾企業の情報化の現状と今後の取 組みかた	「港運」	1987. 12
	〃	続・港湾労働の職域に関する研究 —海貨労働を中心に—	港湾労働経済研究 所年報No.12	1988. 1
	〃	ヒンターランドの類型化と領域の測定	日本港湾経済学会 年報No.26	1988. 10
	〃	産業構造調整の進展と港湾労働 —日曜荷役再開をめぐる—	港湾労働経済研究 年報No.13	1989. 2
筒浦 明	論	クレタ文化	日本海学会誌No.12	1987. 8
	〃	北海道沿岸域における海況と内陸開 発に関する研究	日本沿岸域会議講 演概要集No. 1	1988. 6
	〃	北海道開発における港湾から内陸へ の発展	日本港湾経済学会 北海道港湾経済 No.13	1988. 8
陶 怡 敏	論	国際複合一貫輸送 —複合運送業者の機能—	広島経済大学経済 研究論集第10巻 第2号	1987. 6
	〃	カーゴ・シェアリング —定期船同 盟行動憲章条約第2条を中心として	海運経済研究 第21号	1987. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
陶 怡 敏	論	国際複合一貫輸送 — 複合運送業者の構造 —	広島経済大学創立 20周年記念論文集	1988. 3
	”	通し運賃の仕組と経済厚生	広島経済大学経済 研究論集 第11巻第4号	1988. 12
	”	通し運賃の費用配分とその経済的 意義	交通学研究 1988年研究年報	1989. 3
	報	東アジアの経済成長と儒教文化	国際経済研究	1989. 2
富田 功	共	公益事業の多角化戦略	白桃書房	1988. 4
	論	港湾福利厚生対策の方向	『名古屋港No.26』 (名古屋港利用促 進協議会)	1986. 9
	”	港湾労働問題の一側面	『港湾労働経済研 究・年報No.11』	1987. 2
	”	港運経営問題と港湾労働	『港湾労働経済研 究・年報No.12』	1988. 2
	評	秋山義継, 古川 哲次郎共著 「公益事業論」	『港運 '86. 6』	1986. 6
	”	G.ベル他著, 中西 健一他訳 「交通の経済理論」	『港運 '86. 7』	1986. 7
	”	角本良平著 「新・交通論」	『港運 '86. 9』	1986. 9
	”	天田乙丙著 「港運概論」	『港運 '87. 2』	1987. 2
	”	池田宗雄著 「港湾知識のABC」	『港運 '87. 3』	1987. 3
	”	ダグラス・M・レン著・横内憲久監訳 『都市のウォーターフロント開発』	『港湾経済研究・ No.25』	1987. 10
	”	山上徹編著 「国際物流概論」	『港湾経済研究・ No.26』	1988. 8
	資	海外港湾事情・ニューオリンズ港, ブレーメン港, ハンブルク港	『港運 '86.10, 11, 12』	1986.10.11 12
	”	海外港湾事情・シアトル港	『港運 '87. 1』	1987. 1
	”	港運企業の情報化対応等に関する意 識及び実態調査報告書	(財)港湾近代化 促進協議会	1987. 4

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
富田 功	資	海外港湾事情・ルアーブル港	『港運 '87. 5』	1987. 5
	〃	海外港湾事情・ニューヨーク／ニュー ジャージー港	『港運 '87. 6』	1987. 6
	〃	国際港湾労働事情の変化 (上・中・下)	『港運 '87. 7, 9, 10』	1987. 7 9, 10
	〃	海外港湾事情・ロッテルダム港	『港運 '87. 8』	1987. 8
	〃	海外港湾事情・ボストン港	『港運 '87. 11』	1987. 11
	〃	国際物流の変化の中での港運業の対 応策に関する調査報告書	(財) 港湾近代化 促進協議会	1988. 3
	報	現代の港湾労働問題	日本港湾経済学会 関東部会	1986. 10
	〃	港運経営の現状と課題	同 上	1988. 4
	〃	港運経営の実態と問題点	横浜港湾短期大学 校(第1回研究発 表会)	1988. 8
	〃	港運経営の変貌と今後の課題	日本港湾経済学会 関東部会	1988. 11
東海林 滋	論	海運政策論の現代的課題	『海運経済研究』 第20号	1986. 10
	〃	現代アメリカの保守主義と海運政策 — 国防海運の変容 —	関西大学『商学論 集』第31巻第3・ 4・5合併号	1986. 11
	〃	コンテナ化と定期船市場の構造	『韓国海運学会誌』 第4号	1987. 6
	〃	定期船市場の構造に関する最近の経 済理論について(展望)	『海運経済研究』 第21号	1987. 10
	〃	不定期船の供給調整に関する理論に ついて	関西大学『商学論 集』第33巻第1号	1988. 4
	資	国際物流と海運—ダブル・スタック ・トレーンの進行を中心に—	関西大学経済・政 治研究所『第94回 産業セミナー』	1986. 10
中本 昭夫	著	大河のごとく(港運業者の伝記)	芸文堂	1987. 8
	論	環黄海経済圏構想と港湾について	日本港湾経済学会 年報No.25	1987. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
中本 昭夫	論	” (No.2)	韓国港湾経済学会誌No.4	1988. 7
	他	韓国との文化交流について	火の国No.16	1986. 11
	”	ゲーム文化考(政治と行政)	火の国No.18	1988. 11
松尾 俊彦	共	Fortran 77による科学技術計算サブルーチン・ライブラリ	啓学出版	1988. 5
	”	C言語による科学技術計算サブルーチン・ライブラリ	啓学出版	1986. 11
	論	物流に関する学問, 学科の体系について(その1)	広島商船高等専門学校紀要第9号	1987. 3
	”	多変量解析を用いた物流業の経営分析	同上 第10号	1988. 3
	”	物流における内航海運輸送の役割と課題	広島商船高等専門学校紀要第11号	1989. 3
三木 楯彦	共	配船の経営科学(下条哲司編著)	成山堂書店	1986. 9
	論	米国内陸におけるコンテナ流動の分析	日本航海学会論文集76号	1987. 3
	”	空コンテナ着地時の上下方向衝撃力の現地実験	” 第77号	1987. 9
	”	国際海上コンテナ運用計画に関する考察	” 第78号	1988. 3
	”	大阪湾の海上交通需要予測	関西交通経済研究センター第7号	1988. 9
	”	内航海運とフェリー輸送による物流合理化	航海(日本航海学会)	1989. 3
	訳	20世紀技術文化史(上下巻)(中岡哲郎, 坂本賢三監訳)	筑摩書房	1987. 1
宮下 國生	著	海 運	晃洋書房	1988. 2
	論	定期船業の規制緩和と市場への作用	海運経済研究20号	
	”	日本海運業の発展と構造変化	神戸大学経営学部 Working Paper 8609	1986. 10

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
宮下 國生	論	海運（中西健一編『現代の交通問題』所収）	ミネルヴァ書房	1987. 5
	〃	海運秩序の変化と海運同盟の動態	海運経済研究21号	1987. 9
	〃	現代海運論の潮流	神戸大学経済学部 Working Paper 8708	1987. 10
	〃	国際航空貨物輸送業の成長と競争	国民経済雑誌 156巻5号	1987. 10
	〃	国際空運物流とトータルコスト	国民経済雑誌 157巻1号	1988. 1
	〃	諸外国における海運論の展開（『交通学説史の研究（そのⅢ）』所収）	運輸経済研究センター	1988. 3
	〃	Japanese Shipping Policy in past 20 Years	神戸大学経済学部 Working Paper 8809	1988. 4
	〃	海運同盟政策の転換とコンテナ定期船業	海事産業研究所取 No.265	1988. 7
	〃	台湾・韓国の港湾サービス事情	都市政策53号	1988. 10
	〃	国際物流システムとトータルコスト分析	国民経済雑誌 158巻5号	1988. 11
山上 徹	著	交通サービスと港	成山堂書店	1987. 5
	監	オコーナー現代航空経済概論	成山堂書店	1986. 10
	編	港と経済・社会の変貌	時潮社	1986. 9
	〃	国際物流概論	白桃書房	1988. 4
	論	バンクーバー港の発達と課題	日大商学集志 第56巻第2号	1986. 11
〃	航空産業における規制について	日本観光学会年報 No.17号	1987. 12	

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
山上 徹	論	ポート・オーソリティ組織と販売について	日大商学集志 第56巻第4号	1987. 3
	〃	港の立地・変化と研究課題	日大商学集志 第57巻第1号	1987. 8
	〃	サービス貿易について	日大商学集志 第57巻第2号	1987. 12
	〃	自由港について	港湾経済研究年報 No.12	1988. 2
	〃	空港競争とネットワークについて	日大商学集志 第58巻第1号	1988. 7
	〃	港の背後地とネットワークについて	日本港湾経済学会 年報No.26	1988. 8
	〃	沿岸域開発における造船業の参入	日本沿岸域会議 論文集No.1	1989. 3
	評	Alan B. Branch, Elements of Port Operation and Management	日本港湾経済学会 年報No.25	1987. 10
資	関東地区造船業の需要動向と今後の対応に関する調査研究	日本造船振興財団	1989. 3	
山村 学	論	国際一貫輸送の進展と港湾問題	日本港湾経済学会 年報No.24	1986. 10
	〃	主要港湾の歩みと明日への動き (東京港)	TRANS AGE No.5 (日立物流)	1989. 1
	共	「近代日本交通史」(戦時下の海運 港湾体制)	法政大学出版局	1987. 4
	資	今後の港運業のあり方に関する考察	東京港運協会	1987. 3
	評	遠田雄志記「イノベーションの本質」	東洋経済新報社 「鉄鋼界」 日本鉄鋼連盟	1987. 2
	〃	徳田、柴田編「現代の港湾」 税務経理協会	「港湾」2月号 日本港湾協会	1988. 2
	紹	中西健一著「現代の交通政策」	「港湾」6月号 日本港湾協会	1988. 6
山野辺義方	著	航空業界(産業界シリーズNo.540)	教育社	1988. 4
	共	陸運業経営の基礎	白桃書房	1986. 7

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
山野辺義方	"	航空年監 (1986年版)	日本航空協会	1986. 8
	"	航空年監 (1987年版)	日本航空協会	1987. 9
	"	陸運業界 (産業界シリーズNo. 538)	教育社	1988. 4
	"	航空宇宙年監 (1988年版)	日本航空協会	1988. 10
論		流通センターの展開と課題—郡山, 仙台, 岩手流通センターの事例研究—	流通経済大学 「流通問題研究」 No. 7	1986. 10
"		物流戦略の展開と諸問題	日本倉庫協会 「季刊倉庫」No.72	1987. 2
"		アメリカの運輸規制改革と鉄道・トラック事業	「流通問題研究」 No. 8	1987. 4
"		茨城県の物流構造	「流通問題研究」 No. 9	1987. 10
"		民営化と経営戦略の方向	日本航空協会「航空と文化」No.26	1988. 1
"		国際航空貨物輸送の成長と諸問題	「流通問題研究」 No.10	1988. 4
"		アメリカにおけるロジスティクス・マネジメントの展開	日通総合研究所 「季刊輸送展望」 No. 206	1988. 4
"		通運事業の動向—運輸省通運事業実態調査報告書の考察—	陸運経済新聞社 「ROAD」 19巻 3号	1988. 4
"		ビジネス・ロジスティクスの意義と課題	日刊工業新聞社 「事務管理」 27巻 9号	1988. 9
"		国際宅配便のサービス水準	「流通問題研究」 No.11	1988. 10
"		日本経済と国際航空貨物輸送の展開	「季刊倉庫」No.79	1988. 11
評		武知京三著 「都市近郊輸送の史的展開」	「ROAD」 17巻 9号	1986. 10
"		吉村真事著「地域航空システム」 —21世紀の空を駆けるコンピューター—	「ROAD」 17巻10号	1986. 11
"		阿部三夫著「宅配便・引越運送トラックムームサービス標準約款の解説」	「ROAD」 18巻 2号	1987. 3

氏名	区分	発表テーマ	発表箇所	発表年月
山野辺義方	"	廣岡治哉編「近代日本交通史—明治維新から第2次大戦まで—」	「ROAD」 18巻5号	1987. 6
	"	清水義汎編著「現代交通の課題」	「ROAD」 19巻2号	1988. 3
吉田 茂	共	『配船の経営科学』	成山堂	1986. 9
	著	『経営シミュレーション』	オーム社	1988. 10
	論	「交通事業の多角化」	運輸と経済	1986. 4
	"	交通産業の事業展開と戦略的意義	"	1987. 9
	"	海運企業における製品市場戦略	海運経済研究	1986. 10
	"	交通業の垂直型多角化の戦略的意義	海事交通研究	1987. 10
	"	Intermodal Competition におけるセカンドベスト価格	"	1988. 3
	"	海運企業における戦略的課題	"	1988. 10
	"	Intermodal Competition におけるセカンドベスト価格とその展開	神戸商船大学紀要 第1類	1988. 7
	"	北米におけるダブルスタックトレインの動向	海外海事研究	1987. 7
	"	海運業における競争戦略	海運経済研究	1988. 10

編集後記

「昭和」から「平成」へと時代は移った。かつて我々は、「昭和」とはどんな時代であるのか、と論じたように、今我々は、「平成」という時代を展望しながら、その時代の位置づけを考えてみなければならない。と同時に、一つの学会の在り方も、新しい時代を迎えたことを契機として、その位置づけが何らかの形で検証されねばならないのかも知れない。

わが国の最近の産業構造の変化によって、これまでの鉄鋼・造船・自動車等を中心とした重工業から半導体で象徴されるようなエレクトロニクスの隆盛は、港湾貨物の在り方——重厚長大型から軽薄短小型——そのものにも大きな変化がもたらされた。そして、このような状況が、港とそれを取り巻く臨海部の構造的な新しい考察の材料を、我々に提起した。とくに、わが国のように、限定された経済圏を中心に諸機能の集中化がみられるようなところでは、港を含む臨海部の再検討は、都市それ自体の活性化にとっても不可欠な課題になっている。

かつての社会科学的側面からの港湾研究が、その内部の組織と港湾それ自体の機能の近代化に研究の視覚が置かれていたとすれば、今日では、港湾研究そのものが都市の生活文化領域全般にまで拡大されてきたように感じられる。その意味では、我々の研究の課題とすべき領域はますます広域化するであろうし、個々に深化させた研究成果をこれまで以上に総合的な視覚で捉えなければならない現実に置かれる。

幸いなことに、この度の大会に際して多くの正会員から論文が寄せられ、我々年報編集委員が、その論文を掲載するにあたり多くの論をはさむことができたことは、学会の学的水準を高めるうえにも、必要なことであったと思う。今後編集委員会としては、提出論文の査読委員の組織化を通して、一層充実した年報を刊行出来ればと願う。

小林 照夫記

年報編集委員 (50音順)

- 小林 照 夫 (関東学院大学 教授)
柴 田 悦 子 (大阪市立大学 教授)
徳 田 欣 次 (釧路公立大学 教授)
富 田 功 (横浜港湾短期大学校 教官)
松 橋 幸 一 (横浜港湾短期大学校 教官)
三 村 真 人 (神奈川県立外語短期大学 教授)
山 上 徹 (日本大学 教授)

◆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)
1989年 第28回大会(北九州港) 共通論題(港湾と国際経済社会の変貌)

港湾経済研究

(日本港湾経済学会年報・No.27)

1989年10月10日 印刷

1989年10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 横浜市内区清水ヶ丘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