

## 港湾産業の独立性に関する一考察

金 亨 泰

(青山学院大学大学院)

### 目 次

1. はじめに
2. 港湾産業の独立性に関する見解
  - (1) 否定的見解
  - (2) 肯定的見解
  - (3) 総合的判断
3. 日本における港湾産業の成立
4. おわりに

### 1. はじめに

最近、港湾産業が危機であるといわれている。それは、いわゆる「情報化社会」を迎えている現在、需要者ニーズの高度化・多様化や大量生産体制から少量生産体制への変化と併せて、港湾においては在来埠頭からコンテナ埠頭へのように、合理化・機械化が進んだ結果として生じた、港湾運送事業と港湾関連事業の職域の縮少によるものではないかと思われる。

ところで、上記の「港湾産業の危機」という表現が正しいものであるとすれば、それは日本において港湾産業がすでに成立していることを前提とする。しかしながら、港湾産業が一体どのようなものであり、それが1つの独立的な産業として成立しうるかどうか、さらに日本の港湾に港湾産業が成立しているかどうか、成立しているとするならばそれはいつ頃からであるかなどの問題は、未だ解決されていないのが実情である。そこで、本論文においてはこれらの課題を主として理論的に追求・分析することにした。

## 2. 港湾産業の独立性に関する見解

この章においては、港湾産業が一体何を意味し、具体的にどういうことを指すのであるのか、そしてそれが1つの独立的な産業になりうるかどうかの問題などを考察する。この概念を明確にするために、ここではまず「港湾と地域経済との係わり」に関して行われたいくつかの実証的分析を参考にしながらアプローチすることにした。

日本でも港湾の地域経済に与える経済効果を早い時期に定量的に分析した『北九州港と地域経済』（1971年）をみると、その中には港湾産業という表現が全然見られない（傍点筆者、以下特別な表示がない場合には筆者によるものである）。即ち、この報告書の分類によると、港湾の機能に係わって事業を営む事業所と港湾を立地要素として重視する事業所があるが、前者を港湾関連産業、そして後者を港湾依存産業と分類されている<sup>1)</sup>。つまり、港湾産業という表現は全然見られない代わりに、港湾産業を港湾関連産業と港湾依存産業に分類しているのが、この報告書の1つの特徴である。さらに、この報告書は、港湾関連産業を次のように定義している。つまり、それは港湾活動に関連する各種サービス業として、その中には①海運業、②入港船舶に対する各種サービス業、③港湾運送事業、④倉庫業、⑤貨物揚積関係サービス業、⑥コンテナ関連事業、⑦フェリーボート関連事業、⑧港湾関連陸運業、⑨その他の港湾関連事業などが含まれている。そして、港湾依存産業は臨海部が立地要素として重視されるものであり、製造業をはじめ建設業、卸・小売業、サービス業、金融保険業、漁業などが指摘されている。以上のことから、『北九州港と地域経済』においては、港湾関連産業および港湾依存産業はきわめて幅広い概念として扱われているが、港湾産業の概念には全然ふれられていない。

その後、神戸港で『神戸港と市民経済』（1982年）という定量分析が行われたが、この報告書にみられる分析概念は、『北九州港と市民経済』とほぼ類似している。つまり、この報告書においても港湾産業に関する概念の定義は見られず、港湾に関連する産業を港湾関連産業と港湾依存産業に分類している。さらに、港湾関連産業は、海運業とそれに付帯する関連産業に大別さ

れ、その具体的内容は〈表・1〉の通りになっている。また、港湾依存産業はさらに「①企業間取引を通じて港湾に依存する産業、②企業対家計（消費者）の取引を介して港湾に依存する産業、および③立地条件面で港湾機能に依存する産業、の3つに大別できる」<sup>12)</sup>とされ、その具体的内容としては金融、保険業、商業、製造業、建設業等が指摘されている。

以上のような港湾産業の概念に関しては、1984年に横浜市港湾局が行った『横浜港と地域経済調査報告書』においても同様に分類されている。

港湾産業という表現が正式に取りあげられるようになったのは、神奈川経済研究所が調査した『横浜港と港湾産業』（1983年）という報告書においてである。ところが、この報告書による港湾産業に対する定義をみると、きわめて粗雑であることが分かる。つまり、その内容をみると、港湾業務を行う全事業が港湾産業であると定義されているのである。それは次のような港湾産業に対する定義の中によく示されている。即ち、「港湾産業の定義とその範囲については、現在のところ明確に規定されたものはないが、一般的には港湾の経済的活動と関連し、またはそれを媒介として経済活動をしている企業集団を港湾産業と呼ぶ」<sup>13)</sup>とされており、その具体的内容として、港湾に関連する全事業が列挙されている。

このように、港湾産業という表現とその定義が、実証分析においてはほとんどなされずに、理論的な面から本格的になされることになったのは、いわゆる「港湾産業研究会」の成立（1965年）を契機に、同研究会が出版した一連の年報を通じてである。即ち、『港湾産業の発展のために』（1967年）、『変革期の港湾産業』（1968年）、『輸送革新と港湾産業』（1970年）、『港湾産業の危機と発展』（1972年）、『港湾産業活動の課題』（1983年）と喜多村昌次郎氏の『港湾産業』（1971年）などを通じて、港湾産業に対する定義と内容が本格的に取りあげられることになった。

ところが、以上のような研究等がなされたにもかかわらず、港湾産業の概念が未だ明確に定義、確立されていないのが現状ではないかと考えられる。このように考えると、港湾産業という表現は1つの虚像にすぎないのではないかという疑問が生ずる。しかし、そうではないと考えられる。なぜなら、

〈表・1〉港湾関連産業一覧表

<p>A 海 運 業</p> <p>(1) 船舶運航事業・内航運送業</p> <p>(2) 船舶貸渡業・内航船舶貸渡業</p> <p>(3) 海上運送取扱業・内航運送取扱業</p> <p>(4) 海運仲立業</p> <p>(5) 船舶（海運）代理店業</p> <p>(6) 通 船 業</p> <p>(7) 観光船業</p> <p>B 入港船舶に対する各種サービス業</p> <p>(1) 船舶情報業</p> <p>(2) 水先案内業</p> <p>(3) 網 取 業</p> <p>(4) 引 船 業</p> <p>(5) 通信（電話）業</p> <p>(6) 私設ブイ・岸壁業</p> <p>(7) 船舶修理業</p> <p>(8) 艦船商工業</p> <p>(9) 船舶給油業</p> <p>C 港湾運送事業</p> <p>(1) 一種事業（一般港湾運送事業）</p> <p>(2) 二種事業（船内荷役事業）</p> <p>(3) 三種事業（はしけ運送事業）</p> <p>(4) 四種事業（沿岸荷役事業）</p> <p>(5) 五種事業（筏運送事業）</p> <p>D 倉 庫 業</p> <p>(1) 普通倉庫業</p> <p>(2) 冷蔵倉庫業</p> <p>(3) サイロ倉庫業</p>	<p>E 貨物揚積関係サービス業</p> <p>(1) 検 数 業</p> <p>(2) 検 量 業</p> <p>(3) 鑑定・検査業</p> <p>(4) 監視員（警備）業</p> <p>(5) 通 関 業</p> <p>(6) 輸出梱包業</p> <p>(7) 燻 蒸 業</p> <p>(8) 港湾運送関連事業</p> <p>F コンテナ関連事業</p> <p>(1) コンテナパン修理業</p> <p>(2) 海上コンテナ内陸輸送業</p> <p>G フェリーボート関連事業</p> <p>(1) フェリーボート・ターミナル事業</p> <p>(2) フェリーバス旅客輸送業</p> <p>H 港湾関連陸運業</p> <p>(1) 鉄道輸送業（臨港鉄道）</p> <p>(2) トラック運送業</p> <p>(3) タクシー旅客輸送業</p> <p>I 港湾関連建設事業</p> <p>(1) 港湾建設事業</p> <p>(2) 港湾付帯施設建設事業</p> <p>J 神戸港港湾管理者（神戸市）事業</p> <p>K 神戸港関係官公庁事業</p> <p>L その他の港湾関連事業</p> <p>(1) 海事代理士業</p> <p>(2) 港湾関連団体（業界団体，労働組合）</p> <p>(3) 港湾関連出版業（新聞，業界誌，地図等）</p>
--	---

出所：神戸市港湾局『神戸港と市民経済』1982年 8頁。

現在まで港湾産業に関して定説として認められるほどの明確な定義とその具体的内容は明らかになってはいないが、港湾産業は多くの学者による研究の対象になっており、現在でもそれに関する概念の整理や港湾産業のあり方に関する研究が活発に行われているからである。このような現状を考慮すれば、港湾産業は単なる虚像ではなく、実際に存在する実体的概念であることが理解される。したがって、港湾産業の概念とその内容については早急に定立する必要がある。

そこで、以下では港湾産業の独立性に対する従来の否定的・肯定的見解を整理し、さらに港湾産業の概念やその独立性に関する筆者の見解を明らかにすることにした。

#### (1) 否定的見解

まず、港湾産業の独立性に関する否定的見解から調べることにする。この見解によれば、港湾産業は単に海運と貿易の補助的機能を遂行するものすぎない。このような主張は主に法律的な側面から規定されてきたと考えられる。つまり、我が国商法第 577 条には、物品運送の損害賠償責任に関する規定がなされているが、そこには「運送人ハ自己若クハ運送取扱人又ハ其使用人其他運送ノ為メ使用シタル者カ運送品ノ受取、引渡、保管及ヒ運送ニ関シ注意ヲ怠ラサリシコトヲ証明スルニ非サレハ運送品ノ滅失、毀損又ハ延著ニ付キ損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス」と規定されている。また同法第 766 条によると、陸上運送に関する運送取扱人の責任の時効（商法第 566 条）、運送品の滅失と運送費（商法第 576 条）、悪意、重過失の場合の賠償額（同法第 581 条）、運送人の責任消滅（同法第 588 条）、の規定が船舶所有者にも準用されると規定されている。つまり、「船舶により運送する貨物の港湾における荷役作業は、一般に海上運送物品運送契約に基づく運送給付の一部で、わが海商法制上も海上運送人が行なうことを建前とする（商法 766 条、577 条、国際海上物品運送法 3 条）」<sup>(4)</sup>とされる。したがって、「港運業者はいずれも海上運送人の履行補助者の地位を出るものではない」<sup>(5)</sup>とされ、制度上も実際上も責任はあくまで海上運送人にあるとする。これをより具体的にいうと、「貨物の船積等の荷役作業は、荷役業者を使用する場合におい

でも、制度上も実際上も、海上運送人の代理人である船長が指揮監督する義務がある（商法705条、船員法8条）」<sup>(6)</sup>とする。

以上のような法律的観点を根拠に自分の主張を展開している研究者として河越重任氏を挙げることができよう。河越氏によれば、「港湾の本来の機能が、港湾において行なう海上運送物品を対象とする有用効果の生産、つまり船舶荷役作業にあることは少なくとも争いのない事実である」<sup>(7)</sup>とし、船舶荷役作業に関する責任はあくまで海上運送人にあるとし、港湾運送業者は海上運送業者に対する1つの補助的機能を遂行しているにすぎないと主張する。したがって、港湾運送業は独自の1つの自己完結的な経済単位としては存立しえず、1つの独立的な産業にはなりえない、というのが河越氏の主張である。

## (2) 肯定的見解

この肯定的観点から議論している学者は多いが、各研究者が主張する内容とその根拠においては相違するところがある。それらを大別すると次の3つになると思われる。

### ① 松橋幸一氏の所説

松橋氏は、まず港湾産業という言葉について次のように述べている。即ち「港湾産業という言葉自体、いまだに他産業の持つ『産業』という概念ほど一般に定着しているものではない。港の業界内部には相当に浸透してはいるものの、その範囲や限界はどこに置かれるのか、今のところ明確ではない」と。そして、従来、「港の機能を形成し、その機能を供給することを業として営む者を総合的にとらえて、1つの『産業』とみる考え方はなかった」<sup>(9)</sup>と指摘している。このような指摘から考えると、松橋氏は、港の機能を形成し、供給する業者を1つの港湾産業としてみなしていると推測される。つまり、松橋氏によれば、港湾産業は「港の機能を構成する業務のすべて」<sup>(10)</sup>であると定義されるのである。したがって、松橋氏の所説によれば、港湾運送業をはじめとして港湾関連事業の全てが港湾産業に含まれることになる。

### ② 喜多村昌次郎氏の所説

松橋氏が港湾機能を形成する外部的な要因から港湾産業の概念を分析して

いるのに対して、喜多村氏はいわゆる「生産力 = 生産関係」の観点から分析している。喜多村氏の所説は次のように要約することができよう。

交通サービスを生産する産業の構成要因として(i)労働力、(ii)労働対象、(iii)生産手段が必要である。港湾運送においてもこれらの3つの要因が結合されることによってはじめてサービスの生産が可能であり、その場合に独立的な産業として認められる。港湾の場合、(i)労働力は港湾労働者、(ii)労働対象は港湾貨物になるので、生産力構成要因の中の2つの要因はすでに存在している。問題は(iii)生産手段の所有如何にあるといえる。この点に関してより具体的にいうと、次のようになるであろう。

運送業における生産手段は機能別に、(i)交通用具、(ii)交通路、(iii)動力、に分類される。一般産業機械の作業機、動力機、配力機の区分では、(i)は作業機、(ii)は動力機、(iii)は人工施設の場合機械ではなく一種の固定設備である<sup>(11)</sup>。これを港湾運送に適用する場合、生産手段は次のようになる<sup>(12)</sup>。

(i)用具 — 固定、移動荷役機械、はしけ等の運送具およびその他の器材  
道具類

(ii)通路 — 港湾道路、岸壁、エプロン、上屋、野積場等

(iii)動力 — 配電その他の動力エネルギー

ところで、港湾運送業には、以上の要素の中で(ii)通路要因が欠落している。もちろん、それは公共規制によるためである。問題は、この通路要因の欠落に「港湾運送事業の零細性と前近代性をもたらす根拠があり、さらに港湾労働関係にみられる後進性の基礎が認められる」<sup>(14)</sup>のである。港湾運送業が公共規制によって通路要因を所有してはいないが、通路要因が港湾運送業者によって所有されることになれば、港湾運送業は港湾産業に脱皮しうる、というのが喜多村氏の所説である。

### ③ 山本和夫氏の所説

山本氏の所説は、基本的には喜多村氏の所説を根拠としながら、それをより具体化したものであると考えられる。山本氏は、まず「一体“港湾産業”というようなものが現実にあるのだろうかとか、“港湾産業”といっても各人の考えている内容は必ずしも一致していないのではないだろうかとか、そ

ういう議論が発生すること自体、在来港湾の大きな問題点なのではないか<sup>(14)</sup>などと問題提起をしながら、港湾産業について次のように定義している。つまり、「港湾産業とは、海運と陸運というような異種の交通機能を結ぶ交通用役を、港湾というターミナルにおいて生産し、価値を増殖する、資本主義的商品生産の事業体である」<sup>(15)</sup>というのがそれである。また、「それ故に港湾産業という場合は、自らが支配する資本と労働力と交通手段があり、自らの経営意識をもって交通用役という商品を生産することが必要なのである」<sup>(16)</sup>と指摘している。さらに、港湾産業における生産手段である「通路」の中で最も典型的なものとして埠頭施設を挙げながら、この埠頭施設の所有如何を基準にして港湾産業になるかどうかを論じている。つまり、広義においては、港湾運送業、港湾関連事業を港湾産業に含めているが、狭義における港湾産業としては、港湾運送業、その中でも「自社で港湾ないし埠頭を所有し、コモンキャリアとして一貫した交通用役を生産できるもの」<sup>(17)</sup>、即ち、埠頭業こそ港湾産業の中核であると指摘している。そして、埠頭を所有してはいるが、海運業か荷主の系列下にある港湾運送業を、狭義における港湾産業の主流から除外している。大資本の系列下に属せず、独立的に埠頭業を行っている港湾運送業を港湾産業の主流にした理由としては「数少ない港湾所有者を別としても彼らは港湾交通用役生産の中で少なくとも通路として典型的に機能を顕現する埠頭をもっている」<sup>(18)</sup>からに他ならないとする。

以上のことから、山本氏は、港湾運送業の中に他資本の系列下に属せず、独立的に通路要因を所有することによって1つの独立的な港湾産業になりうることを、また埠頭業こそ港湾産業の主流をなすものであると指摘している。

### (3) 総合的判断

ここでは、以上で指摘した諸研究者の所説に対して紙幅の制約のため、細かい批判は避けることにする。ただ、指摘したいのは、港湾運送業が、河越氏が主張しているように、機能面においては海運や貿易の補助的役割を行っているにすぎないものであっても、港湾運送業は、喜多村氏と山本氏が主張しているように、生産力構成要因を所有しているために、それは1つの独立的な産業になりうるということである。一方、松橋氏の所説でみるように、

港の機能を構成する業務のすべてを港湾産業に位置づけることは、一面においては妥当性をもつが理論的根拠に乏しい機能主義的な見解に近づくことになるので限界を内包しているといえる。

したがって、喜多村 = 山本氏の所説こそ、港湾産業に関する最も適切な見解ではないかと考えられる。なぜならば、喜多村 = 山本氏の所説が立脚している「生産力 = 生産関係」という分析方法は、資本主義社会の経済構造を分析する場合において最も広く、かつ一般的に利用されている分析方法だからである。また、このような分析方法論に立って港湾運送業をみるときに初めて港湾運送業の実体に対する解明が可能になるからでもある。従来、港湾運送業をして港湾産業であるという認識をほとんど抱かせなかったほどの企業規模の零細性や「人入れ稼業」の性格は、上記の生産力構造という側面から抽出することができると考えられる。つまり、生産手段の中で通路要因の欠落という喜多村氏の指摘は非常に重要なものであって、それは単に港湾産業だけに適用されるものでなく、一般的な交通産業にも適用されるものである。

港湾を民間が直接に投資して所有・経営してきた欧米とは違い、おくれて資本主義経済を推進した国々においては、社会資本が国民経済の成長に必要な不可欠なものとして認識されてきた。これらの国々においては、民間資本の蓄積が不足していたため国家自ら港湾建設に乗り出さざるをえなかった。このように、国によって港湾が修築・整備されてきたので、港湾といえば国家の営造物であり、公物であるという思想が根強い。明治以降、富国強兵、殖産興業という旗印の下で国家が行った役割の重大性は大きいものであった。ところが、国家によって主要な港湾投資が行われたので民間の進出が困難であったこと、反面、民間資本が未成熟であったため国家みずから港湾の建設に直接的に取り組まざるをえなかったことなどの要因のために、結果的に、港湾サービスの生産に最も重要な生産手段である通路要因を国家（戦後になってからは地方公共団体も含む）が所有することになった。これを港湾運送業の立場からみると、最も重要な生産手段である通路を所有していない事実こそ、港湾運送業をして1つの独立的な産業として成長させなかった最も基

本的な要因ではないかと考えられる。

通路要因に対する巨額の投資を必要としない企業経営のため港湾運送業には中小零細企業の進出が容易になり、それがさらに企業間の競争を激化させる要因になったといえる。従来の港湾運送業が「人入れ稼業」と呼ばれた原因はこの点にあるといえる。港湾運送業の規模の中小零細性とともな港湾運送業に構造的に存在する元請け・下請け関係も以上のような観点からみるときに初めて説明できると思われる。

港湾運送業は派生需要に依存するので、いつも波動性にさらされる。港湾運送業はこのような波動性に規制されるので、大資本における一貫作業の場合であっても、その現場労務部門を下請けに依存するのが一般的な現象である。これは派働性もたらすリスクを他に転嫁させる必要性もその理由の1つといえるが、「下請け業者としても自らの資力と社会的信用の乏しさから一貫して港湾運送を引き受けることの危険を負担するより、割高な元請手数料を支払ってもなお、下請けにとどまる方を選ぶという、元請け・下請けの相互依存関係もあったとされる。したがって、これを引き受ける下請け業者の自衛策は、常用労働者の雇用を必要最少限にとどめ、業務繁忙期には日雇労働者に依存するとか、あるいは再下請けに委託するかによって自らの危険負担を分散させることである」<sup>(19)</sup>といえる。したがって、港湾運送業者が日雇労働者に依存する度合いが高いことをもって、前近代的・非近代的あるいは封建的であるといって非難するのは当たらないことであって、自由主義の資本主義的経済社会における企業が当然行うべき経済上の合理化である<sup>(20)</sup>といえる。

以上のような、港湾運送業に内在する生産力構造のため、従来の港湾運送業は港湾産業へ脱皮することができなかつた。しかしながら、理論的な面からすると、港湾運送業も労働力、労働対象及び生産手段を所有することによって1つの独立的な産業になりうるし、山本氏の指摘から推測されるように港湾産業が数的には少ないにしてもすでに成立していることが確認できる。

以上のことから、港湾運送業は3大生産力構成要因を所有することによって十分に港湾産業になりうることが確認できたと思われる。ところで、以上

で港湾産業の独立性を認めるとしても、1つの疑問がでてくることがある。それは、港湾管理者が港湾産業の範囲に含まれるかどうか、ということである。なぜならば、港湾管理者も一定の資本と労働力（職員）をもって港湾貨物を扱っており、生産手段の中で最も重要な要因である通路を所有しているからである。ところが、港湾管理者が港湾の経営を行わず、行政による営造物（公物）管理者としての地位にとどまる限り、港湾管理者を港湾産業の中に入れることはできない。つまり、行政組織による港湾の管理・運営は経済性の追求を目的にしないので、企業としての性格をもつものではない。

### 3. 日本における港湾産業の成立

前章においては、港湾産業が「場所的移動」と「位置の効用創出」という交通サービスを生産する1つの独立的な産業として成立しうることを考察した。そこにおいて、従来の港湾運送業は生産手段を構成する要因の中で通路を所有することができず、それによって企業規模の零細性、波動性のリスクにさらされるので、元請け・下請け関係におかれることを指摘した。

ここでは、以上のような企業規模の零細性から脱皮できなかった港湾運送業が通路という要因を所有し、近代的な港湾産業へ脱皮したかどうか、また脱皮したとするならばそれはいつ頃のことであるかを分析する。たしかに港湾運送業の中には、山本氏が指摘しているように、埠頭を所有し、コモンキャリアとして一貫した交通サービスを生産する港湾産業へ脱皮したいくつかの業者がある。ところが、港湾運送業みずから独立的に埠頭を所有し、港湾産業へ脱皮したのは散発的であり、数的にみても非常に少ないといわざるをえない。というのは、通路要因を所有し、港湾産業へ脱皮した港湾運送業者の中には、海運業の系列下で第1種港湾運送業を行うとか、あるいは、荷主に密着して港湾運送業を営む業者が少なくはないが、これらの業者は、いわゆる海運資本と荷主資本が港湾に支配力を及ぼしている1つの形態であるため、港湾産業の主流からは除外されるべきものだからである。このようにみると、1970年代までには、港湾運送業自体が港湾産業に脱皮した数はきわめて少なく、港湾運送業から港湾産業へ脱皮した主流をなしてこなかったとい

わざるをえない。

ところで、その後港湾運送業自体が大規模に、しかも一挙に港湾産業へ脱皮するようになる契機が発生する。それは、1967年に外貿埠頭公団が成立した後、1981年に解体されるまでコンテナ・ターミナルと在来ライナー埠頭の建設に精力的に取り組んだことを媒介にして起ったものである。公団は14年間にわたって、コンテナ・ターミナル32バース、在来ライナー・バース36バースを建設したが、これらのバースを建設するときには民間資本を導入し、さらに公団が建設したバースはすべて民間会社に貸し付けて運営することにしたのである。このような公団バースの運営計画のもとで、コンテナ・ターミナルの借受者は船会社になったが、在来ライナー・バースの借受者は従来の港湾運送業者になったのである。つまり、コンテナ・バースにおいて、港湾運送業者はターミナル・オペレーターの地位にとどまったが、ライナー・バースにおいては埠頭を借り受けて、ようやく通路要因を所有することができたのである。港湾運送業者がライナー・バースにおいて、1970年には4バース、1971年には3バース、1972年には25バース、1974年には3バース、1975年には4バースを所有することができた。このような事実は、港湾運送業においては画期的な出来事であり、この出来事を通じて港湾運送業は近代的な港湾産業へ一応脱皮することができることになるのである。

以上で、日本の港湾には港湾産業が成立しており、それは1970年代の前半を契機にしたものであることが確認された。

#### 4. おわりに

これまで、港湾産業の独立性の如何、港湾産業の成立条件及び日本における港湾産業の成立時期などを分析してきた。以上の分析から、港湾産業は1つの独立的な産業になりうること、その要件は生産力構成要因の所有如何によること、そして日本の港湾には港湾産業が成立しており、それは1970年代の前半頃であることが確認された。

ここでは、最後に、港湾運送業の港湾産業への脱皮がどのような意味をもつかを考えることにする。結論を先にいうと、港湾産業は港湾運送業の近

代化された形態であるといえよう。それは北見俊郎教授の次のような指摘によく示されている。つまり、「『港湾産業』とは『港湾運送事業』の名称と変化を単に意味するものではなく、質的な事業の近代化を徹底させることと事業基盤の確立、社会的責任のきびしい自覚である」<sup>(21)</sup> ということに港湾産業の大きな意味があるといえる。

本論文では、港湾産業の主流をなすものとして港湾運送業のみを考えたが、それは港湾産業の概念を狭義の意味でとらえたからである。港湾産業が産業一般を意味するとするならば、港湾運送業以外の港湾サービスに関連する他の諸事業も含めなければならないと思われる。そうすることによって初めて港湾産業全体の内容が明らかになると思われるからである。それについては、本論文で扱うことはできなかった。それを含めた広義の意味における港湾産業の概念やその具体的内容等については後日の研究テーマとして残したい。

注(1) 北九州港湾局『北九州港と地域経済』1971年。33頁。

(2) 神戸市港湾局『神戸港と市民経済』1982年。8頁。

(3) 神奈川経済研究所『横浜港と港湾経済』1983年。1頁。

(4) 河越重任「港湾流通と制度的問題 — 港湾機能の近代化をめぐる — 」

北見俊郎・喜多村昌次郎編『港湾流通』成山堂、1974年。146頁。

(5), (6) 河越重任, 前掲論文, 147頁。

(7) 河越重任, 前掲論文, 146頁。

(8) 松橋幸一「港の産業」北見俊郎編『港の社会科学』海文堂, 1979年。95頁。

(9) 松橋幸一, 前掲論文, 94頁。

(10) 松橋幸一, 前掲論文, 96頁。

(11) 佐竹義昌『交通労働の研究』東洋経済新報社, 1966年。2頁。

(12) 喜多村昌次郎『港湾産業』成山堂, 1971年。90頁。

(13) 喜多村昌次郎, 前掲書, 91頁。

(14) 山本和夫「港湾産業とは何か」港湾産業研究会編『港湾産業の危機と発展』海文堂, 1972年。3頁。

(15), (16) 山本和夫, 前掲論文, 7頁。

- (17) 山本和夫, 前掲論文, 8頁
- (18) 山本和夫, 前掲論文, 9頁。
- (19) 喜多村昌次郎, 前掲書, 38頁
- (20) 宮地光之「港湾運送事業近代化の問題点」港湾産業研究会編『港湾産業の発展のために』1967年。27～28頁。
- (21) 北見俊郎『港湾政策の形成と課題』丘書房, 1985年。285頁。