

日本港湾経済学会年報

港湾経済研究

ウォーターフロント開発と港

NO. 28

1990

日本港湾経済学会編

序

日本港湾経済学会会長 北 見 俊 郎

ベルリンの壁が崩れはじめてから一年にもならないうちに「統一ドイツ」が誕生しました。1961年の夏の夜半に、私は独りでブランデンブルグ門の下にたたずんで、東西ベルリンの夜景を暗い憶いで見くらべておりました。それはあとで考えると、壁が出来る直前の事でした。それだけに壁がなくなったことは、いろいろの意味で心からうれしく思います。

壁があった29年は、ほぼ日本港湾経済学会の歩みと同じで、今年は第29回の全国大会を川崎港で迎えることになります。日本の様々な学会も、一方では専門分野の学的深化を図ると共に、他方ではできる範囲で壁を取り去ることも必要かと思えます。日本港湾経済学会は社会科学系列の学会として誕生しましたが、社会科学の面からの研究をより深めると共に、人文化学や自然化学との交流をもふくめた「学際性」(interdisciplinary)を求めることも必要かと思えます。

本年度の全国大会は、初めて川崎港で開催させて頂くことになり、川崎市港湾局をはじめ関係各位に一方ならぬ御世話を頂いたことを心から感謝し、厚くお礼を申し上げねばなりません。また大会の共通論題も「ウォーターフロント開発と港」という「学際性」を示す内容でもあります。

この年報は、その共通論題と自由論題をふくめて、No.29として公刊されることを喜び、執筆・編集・印刷等の方々に感謝すると共に、せまい壁にとらわれない自由な学会と充実した年報としてより良き発展を遂げるよう祈ること切なるものがあります。

(1990年・秋)

目 次

序	北 見 俊 郎
---------	---------

研 究

共 通 論 題

ウォーターフロント開発と港	金 在 河 (1)
千葉のウォーターフロントの地域構造	遠 藤 幸 子 (17)
帆船海王丸とウォーターフロント政策	雨 宮 洋 司 (31)
ウォーターフロント開発と漁業権問題	小 林 照 夫 (46)
港湾景観の分析と評価	芦 見 忠 志 (58)
	榭 原 和 彦
ウォーターフロント問題の基本的課題	北 見 俊 郎 (72)

自 由 論 題

港湾産業の独立性に関する一考察	金 亨 泰 (86)
港湾諸費用形成要素と競争条件	千須和 富士夫 (100)
横浜港における港湾産業の生産力構造	松 橋 幸 一 (117)
国際化と港湾財政	日比野 光 伸 (132)
港運経営の変貌と企業経営戦略	富 田 功 (146)
富士川舟運と清水湊の形成	谷 任 (164)

書 評

松橋幸一著「港湾経済文献事典」	安 彦 正 一 (183)
市来清也著「国際物流要論」	木 村 武 彦 (187)
横浜港史刊行委員会編「横浜港史」	柴 田 悦 子 (191)
Marc J. Hershman, Urban Ports and Harbor Management	山 上 徹 (195)

学 会 記 事

第28回全国大会（北九州港）概要	(199)
シンポジウム概要	(200)
部会活動状況他	(207)
編集後記	(210)

金 在 河

(韓国全州大学校)

目 次

1. 韓国の沿岸域与件と開発実態
2. ウォーターフロント開発と港湾計画
 - 1) 海洋空間の創造形成
 - 2) 物流空間の創造形成
 - 3) 産業空間の創造形成
 - 4) 都市空間の創造形成
 - 5) 生活空間の創造形成
3. ウォーターフロントと港の総合的な創造形成
4. 総合空間に備えた沿岸域環境保全策
5. 結論 (人間環境からみたウォーターフロント開発と港の空間創造形成)

1. 韓国の沿岸域与件と開発実態

韓国の面積は南北韓全体が、約22万km²で、南韓 (korea) は半分にも及ばない約10万km²に人口4300万である。沿岸域の延長は、約17000kmで国土面積の海岸延長は世界的に有数の半島国家である。地形的に平野地は国土の30%にも及ばない。可住地が海岸線に限定されていることを考慮すると、ここ20年以上にわたり、非常に経済成長を遂げ、年平均8.5%、1人当りG N Pは約30倍に増加した。G N Pに対する輸出の比率は1963年～73年の14%から、1958年～87年の39%へと2倍以上に増加した。輸入については、同様の増加がみられる。1970年の高度成長期に港湾施設、特に産業道路が急激に整備され、1987年の輸入貨物は5倍、輸出貨物は12倍に増大し、輸入額は17倍、輸出額は44倍となっている。1970年～1980年代にはウォーターフロント開発と

港湾整備と管理運営に重点が置かれ、1979年に釜山コンテナ埠頭運営会社が設立されて以来、最近10年間にコンテナ貨物は、年平均15%が増加し、1985年～1987年は、内外の良好な経済事情により、年25%の実績をあげた。一方コンテナ化率は1987年には輸入50%、輸出77%と増加し、1990年には定期航路の約90%が予測される。また1991年のコンテナ貨物量の平均増加は約10倍と推定され、1988年220万T E Uから、1996年の500万T E U、2001年には700万T E Uが見込まれている。(急激な物流の増大と工業生産の拡大に対処できる長大な水際線と広大な物流基地化は、ウォーターフロント開発と総合的な港湾空間の創造をめざす港湾ネットワークの推進にあたっての新たなパラダイムを明らかにする。

港の機能化とウォーターフロント開発の焦点は、水際線にすえやれている。韓国での急激な経済成長による船舶大型化とコンテナ港の拡張が、釜山コンテナ港の開発限定とともに、いきおい物流空間としての臨海部の与編に追われ、コンテナ化や、船舶の大型化によるウォーターフロント開発と港湾空間創造への地域移動は、釜山コンテナ港の商業港への転化と、コンテナ母港・光陽港の浮上、その背後地の広域化、南原 I . D (内陸港) 構築の必然性等多様で、高質な産業空間を形成し、ハイテク産業空間の形成とともに、国際情報の拠点・光陽コンテナ港の出現と共に韓国のウォーターフロント開発も変貌をみせはじめた。これは沿岸域指向的なウォーターフロント再生である。物流、産業、自然、生活空間と言った空間の諸機能を臨海部において展開させるためには、沿岸域保全管理を拡張し、生態系を破壊しない港湾空間創造のパラダイムを考える必要がある。ここでは、工業施設だけでなく、ウォーターフロントの大規模な土地利用に先立ち、環境保全やアメニティを求めること、またテレポート機能化によるパブリック・アクセスをウォーターフロントと港湾開発実態から再評価されることが望ましい。

2. ウォーターフロント開発と港湾計画

21世紀へのウォーターフロント開発と港湾整備の基本方向は、ウォーター

フロントにおいて、総合的な空間創造形成を相互連携することにより、全体として商業的な機能化、総合空間形成をめざす施策を具体化させることである。それに当っては、ウォーターフロントの再成を核に位置づけ、社会や経済変化に的確に対応しつつ国土の均衡発展や地域振興のため、それぞれの地域が、国際間及び地域間の相互の依存関係を強めつつ個性を持って自立する安定的で活力のある地域並立型の国土づくりが求められている。大都市へ依存した地域構造から、地域相互間の連携を強化する構造への変革を進めるためには高速交通網や、高度な情報網を活用し、いわゆる地域相互のネットワーキングを図ることが必要となっている。このような地域構造の変革に対応した施設が求められており、個々の港湾において、総合的な空間を創造することに併せ、港湾相互が海上交通網ばかりでなく、情報や、空や、陸の交通を通じ連携を強めたり、（例えば釜山コンテナ港の都市商業港への転移と共に、「母港・光陽コンテナ港」が、仁川コンテナ港と共同して効果を高めるような）港湾相互のネットワーキングを進めることが必要である。

国際化がますます進展する中で、中・ソ交流の展望と、地域並立型の国土を構築するため、各地域それぞれが、世界に開かれた地域として発展していく必要がある。今後の国際化社会で、国際間の物資流動を担う港湾機能は、各地域の経済発展を支える基盤でもあり、港湾相互の連携を図りつつ、国際港湾機能の地方分散配置を進めることとする。

国内の交通体系は、21世紀へのハイ・モビリティ社会の到来を背景に、ネットワークの形成に向かうことが期待されている¹³⁾。このため情報ターミナルとして、ネットワークを形成する光陽・コンテナ港を軸に、釜山コンテナ港を商業港としての外貿定期船港として、仁川コンテナ港を韓国沿岸へのラウンド・サービス港として中・ソ国家との比較的近距离に位置する光陽コンテナ港を拠点港とした、21世紀へのウォーターフロント開発と体系的な港湾再配置計画、総合的な空間創造とウォーターフロント開発、管理を以下にまとめてみた。

1) 海岸空間の創造形成

韓国は三面を海に囲まれ、200海里の経済水際の面積は国土面積9.9万km²の約4.5倍の45万km²の半島国であるが、国土の70%が山地で、平地拡張のため、ウォーターフロント開発と沿岸域埋立による臨海部開発が図られてきた。1962年以後は、大規模工業用地確保を埋立による国土空間の形成を通じ3段階の沿岸域空間創造を担ってきた。

- ① 臨海埋立；浅海沿域と内湾の埋立
- ② 人工島；既存の都市とウォーターフロントの臨海工業地帯と密接な相関関係にある人工島
- ③ 近海の人工島；周辺海域を含んだ多目的利用を目的とする人工島。

以上の特性を持つ、沿岸域空間利用の第1段階、第2段階の臨海部埋立、沿岸域の人工島によるウォーターフロント空間利用発展段階を持つ沿岸域空間創造が要請される。第3段階としての人工島の構築は、沿岸域の特性に応じた利用を図る。外洋域での海域利用は、沿岸域の高度利用を進め、海洋環境の保全に留意しつつ、外洋域での海洋レクリエーション基地化、ウォーターフロント開発と港湾整備を総合的な海洋空間利用のプロジェクトにする。

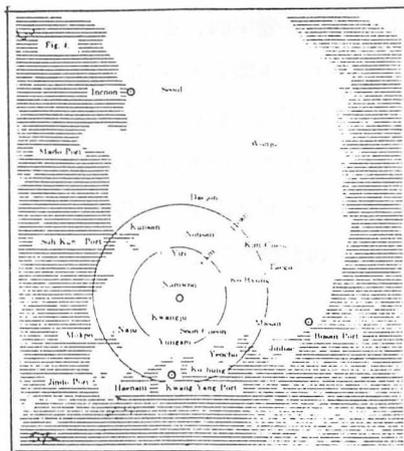
以上において、自然資源に不足な韓国は、沿岸域空間を効率的に利用できる長期的な展望に冲合人口島構想、静穏沿岸域整備構想、海底鉱物資源開発基地構想、沿岸域の特性に応じた開発と利用の推進を図る必要がある。またそれと共に、外洋域での海洋利用沿岸域の高度利用を進め、海洋環境保全に留意しつつ、ウォーターフロント開発と、海洋空間利用のプロジェクトによる（仁川、端山、庇仁、群山、木浦に大規模の沿岸人口島の構築）海洋空間形成の開発方式を構想しうる。

2) 物流空間の創造形成

海運国家の韓国は、外貨輸送については、国内輸送の約50%の物資を海上輸送に依存してきた。したがって今後、国際的にも国内的にも相互の依存関係を強化しつつ、総合ターミナルの増大、ユニットロード貨物輸送増大、新たなコンテナリゼーションへの対応と21世紀へのウォーターフロントの形成等、港の施策体系の確立が必要である。産業構造の高度化、産業の地方展開とともにハイモビリティが予想される。一方、輸送の低廉性、機動性などが

強く求められ、海上輸送は、ウォーターフロント環境保全、省エネ、省力等の力で、新たなコンテナ貨物の流通基地化と、外貿定期船港湾の再整備が必要である。求められる港湾相互のネットワーキング、高度な物流体系化、高速内貿雑貨ネットワークを支える港湾機能化、一次産業輸送ネットワークを図る産業空間の創造形成、海洋レクリエーション基地等、高能率な物流空間の創造形成が問われる。

釜山コンテナ港と仁川コンテナ港は、急激な輸送革新に、効果的に対応できなくなった。釜山コンテナ港を例にすると、それは背後の高速道路を始め、幹線道路や内陸基地に、体系的な連携が不十分である。まして鉄道輸送は、物量受容の限界に到達し、貨物の適期輸送のため、物流関係施設投資が、長期的な観点で、体系的な修正が切実である。これからのコンテナ港湾サービスも、安全性、迅速性、正確性、経済性等の体系が重要視される。特に多品種小量生産、高頻度流通へ適な輸送体系を確立し、コンテナ貨物流通の国際化に対応できる、国際複合一貫輸送方式の定着が特に急がれている。このような、コンテナ貨物流通の革新に相応できる貨物流通基盤施設整備を目的に、CY面積に限界を惹起している釜山コンテナ港は、CY空間の確保ができなくて、Port congestion 発生のため、光陽コンテナ港から50km背後地に位置する「南原・内陸港」の整備が急務とされる。(図・1参照)



大型船の着岸できるウォーターフロントと、背後圏に南原・内陸港（I.C.D）設置は、需要と供給の流れを制御する分配と、保管機能である。拠点・光陽コンテナ港の「南原・内陸港」機能は、販売促進、保管、荷役、通関との連携輸送体系と、貨物分類、包装、小量単位化、流通加工等、光陽コンテナ港湾利用者に幅広いサービスを目的に「南原・内陸港」を利用させ、外国貿易は勿論、国内貨物の集散、コンテナ配置は国内取引を促進し、光陽コンテナ港と「南原・L.C.D」のサービスが望ましい。このような港湾再配置と新たな環境に適應させ、流通を活発に情報機能化と広滑な港湾関連産業を予想したコンテナバンの大型化に対応できる光陽コンテナ港湾の中核業務空間の創造形式とした「南原・内陸港」の建設が切実である。光陽コンテナ港の公有水面は、釜山コンテナ港の6倍に達する埋立造成地で、後方50mも離れている「南原I.D」に充分な面積を保有している。現代式貨物流通基地化のため、母港・光陽コンテナターミナル港は、大単位の埠頭規模と南原・内陸港圏との連携性確保ができる理想的なコンテナターミナルを形成している。単位ターミナル岸壁の長さは350m、水深15m埠頭の深さも、今までは一番深いと知られているDaiwaideコンテナターミナルの700mよりも深い900mに計画されている。港湾内に鉄道ターミナルと航空ターミナルと、「南原・内陸港」の設置構想は、コンテナ貨物に適合な輸送センターの選択異種手段間の適切で、効率的、そして迅速適確に、貨物流通活動が保証される、ウォーターフロント開発と港湾計画の一例である。

以上のように、物流空間創造の形成をするため光陽コンテナ港を新しく、韓国での母港・コンテナ港として、高率な物流空間、港湾物流情報システム、港湾中核業務空間、公的サービス向上、情報センター（テレポート）、等の形成と国際商取引機能の再整備を計る。

3) 産業空間の創造形成

21世紀へのウォーターフロント開発を港へ向けた新たな高質の産業空間の高度利用は多様化する。したがって、これまで以上に、適正な産業立地の再整備と、多様で高質な産業立地を誘導し、国民が豊かなライフスタイルを享

受しうるようにすることが求められる。それらを支えるものは、ウォーターフロント開発と港湾空間創造（ターミナル機能）の形成である。

ウォーターフロントと港湾のターミナル機能は、陸上交通と海上交通、航空交通の接続点で、海外諸国の交通網と結ばれ、産業基盤強化を目的に国民経済の維持とその再生産過程で、ウォーターフロント開発と港湾ターミナルの体系的結合が重要視される。港湾ターミナルは、臨海工業地帯を形成し、高度経済成長と国際複合一貫輸送による経済、社会的機能拡大とは、ウォーターフロント開発と港湾空間をますます密接にかかわってきた。

21世紀に向けて、ハイテク産業と先端産業が臨海部に立地し始め、ウォーターフロント開発と港湾ターミナルへ、多様で高質な産業空間を形成させる。一方、国際化、情報化の進展に伴い、国際貿易の拡大、資本の国際的移動や、企業活動の国際化、情報・文化等の国際交流の活発化、情報の生産・流通の飛躍的増大をもたらし、正確、迅速、かつ、安価に提共するためのニューメディアの情報拠点港湾の再整備と、豊かな生活空間を形成する港とウォーターフロントの管理計画に関する研究が重要視される。

今後のウォーターフロントと港湾空間に求められる産業空間の形成と、沿岸域空間創造に対する港湾空間の再整備に際しては、港湾管理者が、計画主体として地域産業と港湾に関連する施設や機能導入、ウォーターフロント開発、港の再整備を進めるよう要望される。また、1次産業の振興のための港湾再整備、観光開発、海底鉱物資源の開発基地等の整備が必要である。

4) 都市空間の創造形成

ウォーターフロントは、リ・クリエイトの場である。リ・クリエイト（再生）、再活性の場であるということは、エネルギーや物質を循環させることを意味する。ウォーターフロントは、その循環再生のナーステーションなのである。いかにこのサイクルを支障なく稼働させるかが、ウォーターフロントの「かぎ」である。今日のウォーターフロントブームは、産業構造転換、交通・通信システムの転移を背景として、ウォーターフロントの大規模な土地利用転換過程である。物流空間ないし、産業空間としての機能特化をはかり、

情報通信ネットワークの「テレポート」が、都市圏にかける都市とウォーターフロント開発を、都市環境の創造形成を中心として、生活空間、自然空間としての沿岸域の再評価とかかわって、ウォーターフロント開発と港湾ターミナルへのパブリック・アクセスが重要視されている。

韓国の都市とウォーターフロントは緒についたばかりであり、開発手法も確立されている訳ではない。そのため、海外の事例を充分検討し、社会的背景を理解し、韓国に適した方法論を定立すべきであろう。都市とウォーターフロント開発は、国際的潮流であり、速やかに対応しなければならない。計画の本質を極めた上で、長期展望に立脚した政策を策定すべきであろう。単にウォーターフロント開発に止まらず、港湾政策の本質に関わるものであり、ひいては都市政策に関わる課題である。更に広く沖合人工島や静穏化構想にも関わる広範囲で深い問題を抱えている。狭義には、ウォーターフロント開発は、地域と沿岸域の資質を顕彰し、新しい技術をもって、地域の活性化にいかんにかん資することができるかにある。広義には海洋立国をいかに創出するかであろう⁽⁴⁾。

都市空間とウォーターフロント開発は、韓国では干拓によって造成された。沿岸域の中心に海洋技術都市がすえられてきた。臨海部の埋立地、沿岸人工島、沖合人工島の土地に都市的な土地利用（居住空間を含む複合的な用途構想をもったもの）を行なうものである。商業、レクリエーション施設、住宅を併設し、都市的複合を計画する場合が多い。以下、韓国での海洋技術都市の対象地域評価を取りあげた。

(表・1) 韓国海洋都市の対象地域の総合評価

都市 項目	西 帰 浦	濟 州	三 千 浦	忠 武	鎮 海	蔚 山	馬 山	浦 項	南 原	麗 川	麗 水	木 浦	群 山	大 川	三 陟	東 草	東 海	江 陵	安 山	仁 川	釜 山
海洋産業 潜在力	A	B	G	F	F	E	G	E	E	C	C	G	B	F	D	C	G	C	F	E	F
教育、 研究機能	A	C	D	F	F	F	F	F	D	E	C	F	F	E	F	F	F	E	F	B	F
地域環境 潜在力	A	A	E	E	G	F	G	C	F	D	G	D	B	C	E	D	G	G	G	D	E

(表-1)の如く、海洋都市の先行条件として、地域の海洋産業潜在力と該当分野の研究及び、教育研究機能と自然条件、交通、生活環境に分類評価すると、①海洋産業は水産業、造船工業、海運港湾業、臨海観光業を選定した。各要因別に地域別分布度を、全国人口5万以上の21個の臨海都市を対象に評価し、各々の要因を表わす関連因子を選定、因子の絶対値を平均標準偏差による絶対値を平均標準偏差とし、7等級に分類し、相対値に変換させる相対比較方法を反覆使用し、各都市別、要因別の等級を抽出した。分析結果は、総合的に表わせば、嶺南域(慶尚南・立道)は、海洋産業が発展している。その中心地の釜山圏は、教育、研究機能と地域環境潜在力が高かった。湖南圏は、水産業を核に海洋産業が発達しているが、研究と教育技能そして、地域環境潜在力は低かった。首都圏は、海運産業を中心に海洋産業は発達しているが、その他の産業は潜在が低く、沿岸域の自然条件の与件上、制約が多かった。

以上からみた海洋技術都市の1次候補地は、沿岸域産業が一番活発な嶺南圏で、都市別の特性を考慮すれば、教育・研究機能が活発で地域環境潜在力が高くあらわれた釜山圏である。

5) 生活空間の創造形成

産業構造の高度化、高度情報社会の出現、国際化、ハイモビリティ社会の到来、人間の価値観、ニーズの多様化、文化志向の潮流、高齢化社会等、急激な変化の時代に長期的視点に立つ、ウォーターフロント開発と港湾空間の創造形成は、21世紀へのウォーターフロント開発と港湾空間の新たなパラダイムによる、①沿岸域空間の形成、②高度な物流空間の形成、③高質な産業空間の形成、④Urban Waterfrontの管理計画、⑤豊かな生活空間の形成にふれた潤いのある、ウォーターフロントと港への生活空間の創造形成である。

陸域と海域の融合する変化に富む居住空間の安全性、自然とのふれあい、ウォーターフロントと港のポテンシャルをいかに生かすか海洋レクリエーションなどアメニティの高い生活空間の創造形成をいかに行なうか地方・離島地域においては、自然条件や地理的条件から地域住民の求める生活空間は次

のようである。アメニティの向上，文化空間，地域生活空間，海洋レクリエーション基地化，地域の防災機能化，廃棄物処理空間の重要施策，自然環境保全，歴史環境空間創造等，地域の特色的イベント開催と，観光活生の支援，人工海浜観，水護岸，魚釣り，広場等は，国民の生活水準の向上，余暇の増加，高齢化にともなう文化的で潤いある生活空間形成，又，生活改善のための公共施設整備，耐震強化，港湾整備施策である。

ウォーターフロントは無限な可能性と人類最後の宝庫（last frontier）である。宇宙開発，原子力開発は食糧難とエネルギー資源の枯渇に対処するため，ウォーターフロント開発と港に，現代の至上課題を与える。

幸いに韓国は三面海に囲まれ，南韓（Korea）耕地面積の17倍に達する50万km²の管轄水域，3400余個の島嶼と13,000km²のウォーターフロントは，人口1人当り30cmと，約68万km²の廣括な大陸棚等，海洋国としての伸張のための潜在力がある。1982年U N海洋法協約による200 海里の時代を迎え，新たな国土の創造，多画的利用の図れる生活空間の圏域創出は，海洋開発の体系確立とともに，国民生活に必要な不可欠な地球最後のフロンティアである。

3. ウォーターフロントと港の総合的な空間創造

価値観の多様化，成長期から成熟期への転位，量から質への志向等は，21世紀へのウォーターフロントと港の抱える議論の一素材である。

ウォーターフロントと港の計画システムの再構築，新たな費用負担の確立，施策の複合化，ウォーターフロントと港の諸制度，その施設と維持策，計画と管理者業務の刷新，技術開発等，言わば余暇時間の増大，ライフスタイルの多様化，リゾート産業等は，21世紀へ向けたウォーターフロントと港湾整備の課題である。

ウォーターフロントは，水空間の有効利用だけでなく，人々が憩い，水に親しむ空間で，にぎわい空間創出の新しい要請に応えるべく，ハード・ソフトの両面が考えられる。より豊かなマリンライフが楽しめる新鮮で高質なウォーターフロント，山岳と海洋の観光・レクリエーション資源，サンベルト地域（太陽Sun，紺青の海Ultramarine，自然の緑Naturalgreenに恵まれた

地域)の位置づけ、国際的なリゾートゾーンの形成、河口港、人工港をふくめ美しいリアス式の韓国の西海岸と、男性的な東海岸のウォーターフロント開発等は、物流機能化のみならず、商業機能、情報処理機能、国際交流、船舶貨物処理を目的にした施設と、飛行場からレストラン、ホテルに到るような総合的運営・管理等のシステムをウォーターフロント開発と港への計画にふくめる必要がある。海洋開発のための閉鎖性海域環境保全と、高度な物流空間の創造、増大するユニット貨物、多様なニーズに対応できる綜合ターミナル整備と、“ウォーターフロントと港湾利用の高度化”のためのテレポートに位置づけた綜合空間創造の形成がのぞまれる。

しかし、ウォーターフロントと港湾綜合空間の創造形成に先立って、水域環境の質的向上が必要である。すなわち、海域における浮遊ゴミ、油、赤潮等の防除、湾内漁場の水質改善、湖や貯水池での成層の解消、海域における貧酸対策、停滞濁水域及び、湖内成層水の改善、工場廃棄物と都市下水口による汚濁の未然防止、さらには、無謀で画一的な、埋立政策の止揚が今後の課題である、

均衡ある国土開発と、効率的な全国交通体系の拠点として、“ウォーターフロントと港の綜合空間形成”は、真に国土計画の中で機能していくためには、ウォーターフロントと港の結びが必要である。新たに綜合的なウォーターフロントと港の空間創造を連携し、複合化をめざす“総合的な港湾空間とウォーターフロント開発は、①物流円滑の港湾施設と、流通業務機能の情報処理機能化 ②国際港湾都市形成と国際交流機能化(ホテル、国際会議場、見本展示場) ③交通体系の確立とマリーナ等のレクリエーション機能 ④港湾機能の一体化と地域活性化。の再検討を必要とする。

言いかえれば人間生活への志向や産業経済活動の活性化は、世界的な高まりをみせている。韓国は、地形上の制約もあって、開発、利用と、環境保全を繰り返しつつ、“ウォーターフロント開発と港の利用”を地域社会に定着させようと、必死に研究中である。ウォーターフロントと港の綜合空間の創造形成をはじめとする、リゾート基地化、マリーナ網の整備、都市とウォーターフロント、港湾空間の綜合的形成に先立つ、環境保全を配慮しつつウォ

ーターフロントと港の利用を誘導する、総合空間利用計画を策定した。

韓国は、南北に長い海域を海でつなげる経済、文化圏を「マリノベルト」と位置づけ、陸地部に形成しつつある。新たな工業集積を目指す「内陸インダストリアルベルト」とウォーターフロント開発で、新しい技術交流圏を志向するテクノベルトと併せた相乗効果をあげようとする。このマリノベルトの発展は港を媒介に、国際化、情報化、高度な物流施設、国際展示場、国際会議場等を整備すると共に、研究施設、コンピューター導入、ウォーターフロントの再生、快適性、ウォーターフロントと港へのアクセス、総合空間の形成をめざすレクリエーション、文化系ゾーン、流通系ゾーン、産業開発系ゾーンを持たせ、相互連携のもとに生活の豊かさを求める。それは新しい時代に対応した港湾流通機能の改革時代を切り開く海洋関連ハイテク産業機能化、産業経済、文化交流を目指す情報機能化の総合空間形成にふさわしい質の高い“ウォーターフロント開発と港づくりの長期なマスタープラン”の作製である。それは行政上の範囲に限る必要はなく計画の内容は枠を越えないもので、法的拘束力を持たぬ代りに、総合的な空間の姿をその論理とするところのウォーターフロントと港の総合空間の創造形成にある。生き物である空間を総合的に管理できることを、筆者は当面に望んでいる。

4. 総合空間に備える沿岸域環境保全策

ウォーターフロントと港に関する基本的理念は交通体系の整備、適正な国土利用、航路開発のための環境保全である。産業活動の場、海上交通やレクリエーションの場、豊かな日常生活を支える自然環境保全である。

ウォーターフロントは水循環の担い手である。海の持つ恩恵を過信して、人類の営みがされる時、海洋汚染は、その恵みを失わせることになりかねない。韓国は1960年代の高度経済成長とともに、無謀な画一的干拓による沿岸域の埋立で、韓国の西海岸が汚染のため近海漁業ができなくなった。最近は、「国際・蔚山港」の長生浦に赤潮現象が起り、深刻な社会問題を惹起した。蔚山市の関連業界によれば干拓埋立は勿論、そのほかに1日25万屯の生活污水と200余の工場からの27万屯の廃水が、太和江に沿って閉鎖性海域（鎮海

湾)に流入し有機物質の堆積は富栄養現象又は赤潮になり、赤潮生物が繁殖し、海があわに覆われる赤潮現象にも、韓国政府は、束手無策のため漁業に致命的な打撃があっても、水質検査をしないとの報導があった。⁽⁵⁾これが今日の韓国沿岸域における環境汚染の一部現状である。

鎮海湾は朝鮮半島の南岸に位置する典型的な閉鎖性海域で、かつては、タラの産卵場所として、また貝類の養殖で有名であったが、現在は馬山一昌原工業地帯の操業による赤潮発生のため、富栄養化の海域になった。富栄養化の目安となる様々な化学物質や重金属濃度は、すでに基準値を越えている。赤潮原因生物も、ケイ藻が渦鞭毛藻類にとって代わられた。赤潮及びその2次の影響による貝類の大量死が起った。水産食用生物は食用にならず、鎮海湾に隣接する馬山湾の内水域における漁業は既に法律で禁止されている。

海域環境破壊は韓国だけでなく、世界の海域環境が危険にされていることから、“ウォーターフロントと港の環境保全と適正な利用”は、自然環境に“ウォーターフロントと港の総合空間の創造形成”を位置づける必要がある。⁽⁶⁾

ウォーターフロントと港湾空間形成は、将来の世代にも継がれて行かなければならない。このために、ウォーターフロント環境を保全しつつ、港湾空間の創造形成を持続的に探究しなければならない。ウォーターフロントは、人々の営みと深く関わっているため、環境教育の幅広い展開を必要とする。さらにウォーターフロントは、いったん汚染されると、回復には大きな困難を伴う。したがって赤潮や貧酸素水塊による漁場やレクリエーションの破壊防止と、ウォーターフロントの水質、底質の汚染の防止、汚染状況の把握、生態系に与える影響防止のための学術交流、漁業資源保護等が必要である。

他の地域においては、重金属、有害物質、有機汚濁物質及びその他の汚染物質の流入を制御させる。さらに陸域と海域の環境は、互いに深く関わっており、陸域における土地利用、産業立地、沿岸域の埋立、水質、底質、生態系及び自然環境に影響を及ぼしうるための海域の監視と、汚染物質の海域への流入制御技術導入や適切な規制措置が必要となる。またウォーターフロントと港の環境を保全利用するため、自然科学、社会科学、人文科学等、学際的研究及び国際的学術研究と情報交流が重要であり、先進国から途上国家へ

の技術転移と国際海事機関（IMO）を中心とした国際的協力とMARPOL73と74条約の遵守が重要になる。

総合空間の創造形成に先立つ“ウォーターフロント開発と港の環境保全”は、欧米の港とは異り、韓国の港は、単に陸海空の交通結節点としての役割だけでなく、各地域の社会が発展するために必要な産業や都市生活を多目的に展開する役割を果している。韓国の“ウォーターフロント開発と港”は総合的な機能を持つ、ウォーターフロントの港、そのものである。この背景には臨海部に平地が極めて乏しく、沿岸の海象状況が概して厳しいので、自然の湾域や進んだ工業技術を利用して開発された、ウォーターフロントと港湾空間の形成のみが人間活動と環境保全との調和に貢献しうると言えるものだろう。

5. 結論（人間環境から見たウォーターフロント開発と港の空間創造形成）

海はすべての国をつなぎ、生命の源であるとの認識に立ちつつ、各国のウォーターフロントと港についての情報や経験を交換し、国際的な環境保全の共通の指針となっているサステナブル・デベロップメントの概念⁽⁷⁾を具体化するための環境保全との調整、持続的資源の利用のため調整を進めていくか、その道を探るのが本稿の窮極目的である。今後のウォーターフロント開発と港湾空間の創造形成の方向も、従来の単なる環境改善から環境創造へと転換が求められている。このような背景のもとに、本論文はウォーターフロント開発と港の展開をとらえるために、5つの空間（3節参照）の創造形成を論究した。海洋空間、物流空間、産業空間、都市空間、生活空間の総合的な空間形成をまとめ、“人間環境から見たウォーターフロント開発と港の必要条件”として結びとしたい。

ウォーターフロント開発と港への視点は、各対象場の広がりによって異なるが、注目すべき基本的要素は、大小の水空間に集う人間が相互発信するネットワークづくりと、情報の交換が沿岸域と港の持続的開発・保全のために不可欠であろうということである。魅力的なウォーターフロント開発と港の空間創造形成への努力と、関係地区間の地球規模の連係によって、環境保全の

ための自然と人間への感性を高める場の創造・展開をひきおこす新たな里程標を立てる必要がある。テレポートにおける最初の情報交信は、そのような水域情報の発信から始まるのが期待される。

陳腐化した内陸の延長として、安易に水面利用を考えるのではなく、活力の根源として、海から陸への改造，総合的な海洋海域の創出のためのウォーターフロント開発と港の研究が必要である。環境条件の変化への対応は、自然環境と調和した“ウォーターフロントと港の総合空間創造形成”を中心に国土空間の再整備を必要とする。豊かな生物生態系の保全空間をして身近かな市民の憩いの場とする新しい夢のあるウォーターフロントと港を子孫に残すべきである。

注(1)金在河稿「2001年の海運を考える」(「国際海事研究」近藤記念財団)1987年.

P. 57

(2)金在河稿 The International Academy Announcement Conference
Theses Collection; No 2. P. 318参照 1989; IAMP.1989

(3)金在河稿「国際複合一貫輸送の展開と港湾」(「国際海事研究」近藤記念財団)
1987年. P. 2

(4)近藤建雄稿「水辺づくりの視点」(「港湾」日本港湾協会)1988年. P. 9

(5)韓国・「国民日報」1990年8月1日.

(6)神戸市「瀬戸内海宣言」1990年8月1日(参照)

(7) 生態系・生命維持システムの保全、種の多様性・遺伝子の保護②住民の基本ニーズの充足③地域間・世代間の公平の確保④止揚と集中の原理・その理念で全ての計画とその実施を統一できたかが、具体的に検証される必要がある。そこから次の課題が生じる。⑤生態系の保全にプライオリティを置く真のアセスメントの実施⑥開発と保全を統一する沿岸域の環境管理計画策定プロセスにおける住民ニーズの汲み上げと住民参加の具体的手続きの保障⑦都市集中の抑制と内発的開発の促進⑧サステナブル・ディベロップメントの原理による法律と行政を統一し、各種矛盾を止揚する(西村忠行稿 EME (S' 90. 1990年8月)

参考文献

- 北見俊郎著「港湾総論」(成山堂)。北見俊郎著「都市と港」(同文館)
- 北見俊郎編「港湾流通」(成山堂)。北見俊郎還暦記念事業会編「港と経済・社会の変貌」(時潮社)。北見俊郎著「港湾政策の形成と課題」(丘書房)
- 喜多村昌次郎著「港湾産業」(成山堂)。喜多村昌次郎著「港湾労働」(成山堂)。
- 北見俊郎・荒木智種著「港湾社会」(成山堂)。篠本喜三郎稿「船舶登録要件の史的研究」。篠本喜三郎稿「便宜置船問題の軌跡」(海運)。金在河稿「国際海事研究」(近藤記念海事財団)。柴田悦子著「港湾経済」(成山堂)。山上徹著「海港経済論」(千倉書房)。山上徹著「交通サービスと港」(成山堂)。榎原陽一編「現代の海運」(税務経理協会)。織田政夫著「海運政策論」(成山堂)。
- 飯田秀雄著「コンテナ輸送の理論と実際」(成山堂)
- Wrenn, D. M. Urban Waterfront Development, 1986.
- The Maryland Department of Natural Resources Tidwater
Admistration ; The Coastal Resources Division and Maryland's Coastal
Zone Management ; Program, How The Pieces Fit ; 1986
- Godschalk, D.R.R. Cousins,k ; Coastal Management, Planning on the
Edge, Journal of the American Planning Association, Summer 1985.
- Wrenn, D. M ; Urban Waterfront Development・OTA
- E. F. L, Breck, Management-Its Nature and Significance, 1953
- Gunnar Myrdal ; Rich Lands and Door, World Perspectives, New-
York Harper Brochers.
- E. M. Hoover ; The Location of Economics Activity, 1948
- Business Week, July 10,1989, Container Ship get aplay.
- Aangeenerug, R. T. "Regional perception and its effects on industrial
location, Kansas Business Review, 21. 3-6
- Abu-Lugod, J. "The city is dead-long live the city : Sane thoughts
on Urbanity" Unpublished paper, Center for Planning and Develop-
ment Research, University of California and Berkeley.

遠藤 幸子

(川村学園女子大学)

目次

1. はじめに
2. 京葉工業地帯の形成
3. 京葉工業地帯の地域構造
4. 千葉のウォーターフロントの土地利用
5. おわりに

1. はじめに

東京湾に沿う浦安市から富津市にかけての地域には、千葉港、木更津港を取り囲む形で大規模な装置産業が立地し、一般には京葉工業地帯として知られていた。ここは大部分が埋立地で、昭和30年代以降、さまざまな業種の事業所が進出し急速に工業化が進んだ地域である。とはいえ、東京、川崎、横浜と続く東京湾の西側の地域の急激な工業化・都市化と比較すると、開発のスピードは遅かった。

ところが、ここ10年間で千葉県の臨海部は大きな変貌をとげ、景観的にも機能的にも、これまでとは異なる性格の地域として生まれかわろうとしている。高層マンション群・ディズニーランドとその周辺をとりまくホテルやホールからなるアーバンリゾート・ららぽーとやマリニピアなどの大規模ショッピングセンター・研究開発機能を有する事業所などの立地がそのことを物語っている。さらに平成元年には幕張メッセが開業し、国際化・情報化時代にふさわしいコンベンション機能も兼ね備えることになった。もはや、京葉工業地帯という色分けでは、土地利用の現況を適切に表現することは不可能であろう。ことに浦安市・市川市・船橋市・習志野市・千葉市に属する京葉線沿いの地域は、それより内陸に位置する総武線沿いの地域とは、別箇に独自の

発展をとげようとしている。また、かつては、1つのまとまりをもつ地域として認識されていた浦安市から富津市にかけての臨海地域は性格を異にする2つの地域に分かれ、東京よりの浦安市から千葉市にかけての臨海部は、近年急速に変わりつつある。

こうした状況を鑑み、本論文では、浦安市から千葉市にかけての臨海部を、東京のウォーターフロントの東側への拡大としてとらえ、近年における土地利用の変遷と地域構造の変化について考察した。

2. 京葉工業地帯の形成

昭和20年代前半、千葉県の産業は農林水産業が中心で、農村は、多くの潜在的失業者をかかえていた。雇用機会を創出し、生活水準の向上をはかり、あわせて窮乏している財政を建て直すことが急務であり、県は工場誘致にのり出した。昭和25年川崎製鉄と接触が行われ、千葉市今井町地先の埋立地に進出が決定した。続いて、昭和29年に東京電力が、川崎製鉄の南側に立地することが決まり、昭和32年に、本県は電力供給県となった。川崎製鉄と東京電力が操業を開始し、東京に近接するこの地に、しだいに用地、用水、港湾などが整備され、それが京葉工業地帯を形成してゆく原動力となった。おりしも、いわゆる神武景気の到来によって、川崎製鉄に隣接する五井地区、出洲地区、あるいは葛南の船橋、市川地区への企業の進出が活発化していった。昭和33年には、「京葉工業地帯造成計画」が策定され、県が独自で3,305 haの埋立を行う旨の計画が出された。埋立の計画は、その後も次々と大規模化されていった。

京葉工業地帯への企業の進出は著しく、昭和49年には工業生産額の伸びは全国第8位であった。しかし、昭和40年代に入った頃から公害問題や都市問題がクローズアップされはじめ、昭和48年に策定された、「千葉県第4次総合5か年計画」では、これまでの産業振興一辺倒から脱して、流通用地、住宅用地、都市再開発用地を確保するなど都市基盤の整備にも目が向けられるようになった。

臨海立地の鉄鋼、石油、石油化学工業を中心とした重化学工業の発展に支

えられて、千葉県の経済は急成長をとげたが、昭和48年の石油ショックにより、大きな試練にたたされた。その後、高度成長から安定成長へ移行し、技術革新・情報化・国際化の進展によって、千葉市・木更津市・成田市を中心とする研究開発、学術・教育、国際物流等の機能の充実をはかる「千葉新産業三角構想」が策定されるに到った。

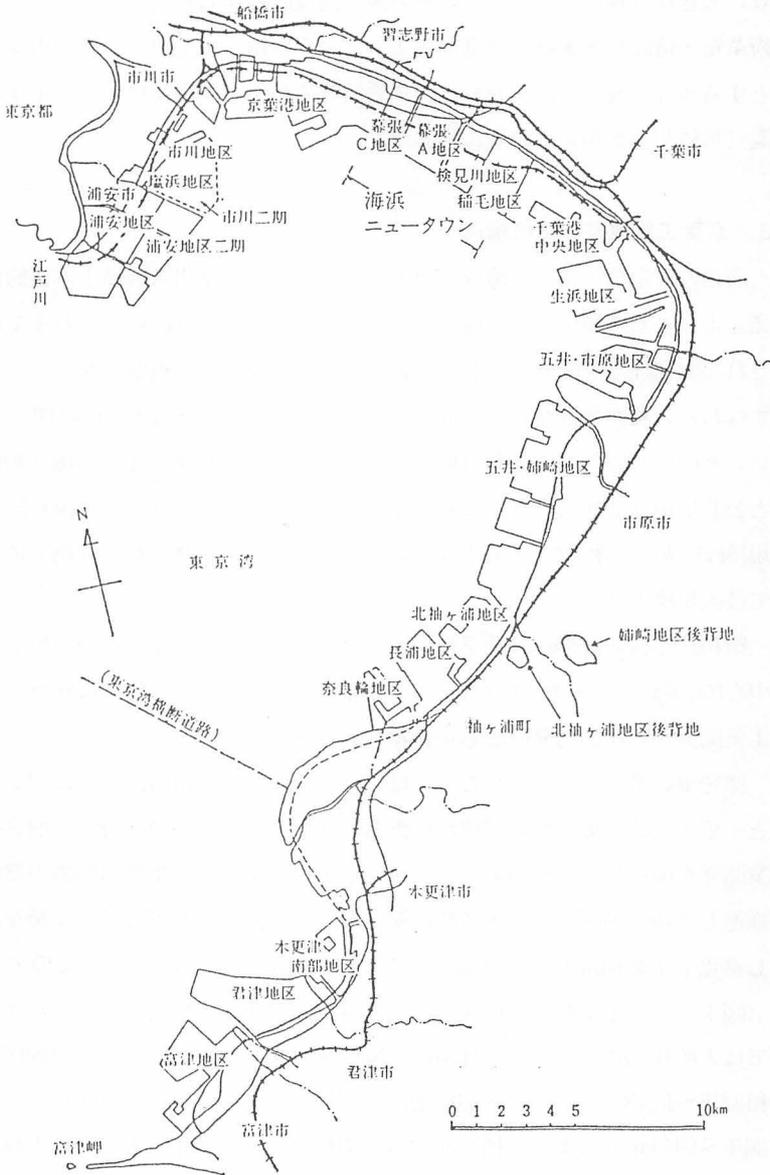
3. 千葉工業地帯の地域構造

前述の「千葉工業地帯造成計画」が、千葉県の東京内湾地域を本格的に開発しようとして策定された最初の計画であった。この計画は、これまでに出版された開発理念を踏襲したもので、産業基盤の整備に重点が置かれている。すなわち、葛南地区から市原地区にかけての地域に、約3,300haの埋立を行い、そのうちの70%を工業用地として整備し、残る30%を住宅用地（10%）と公共用地（20%）にしようというものである。この計画から以後も開発の規模は拡大の一途をたどり昭和45年の「千葉県第3次総合5か年計画」に到って最大規模となった。

昭和20年代の後半から千葉県は地域発展の原動力を工業に求め、臨海部を中心に積極的に工場を誘致してきた。昭和20年代から昭和30年代にかけては、工業開発が臨海部開発の最も重要な課題であった。

開発事業を推進するにあたっては、浦安市から千葉市出洲海岸に到る地区と千葉市川崎町地先から富津市に到る地区とに大きく2つに分け⁽¹⁾、前者を工業開発を中心にすえつつも一方では住宅・緑地を確保して都市基盤の整備を推進してゆく地区とし、後者を鉄鋼、石油、石油化学などの基幹産業を誘致し重化学工業地帯として整備してゆく地区というふうを設定したのである（図1）。工業基盤の整備を中心とする地区（千葉市川崎町地先～富津市）では、昭和30年代に入ると経済の高度成長の波にのり、五井・市原地区（昭和32年～同43年）、五井・姉崎地区（昭和36年～同48年）、君津地区（昭和36年～同51年）および北袖ヶ浦地区（昭和40年～同50年）と次々に大規模開発が実施されていった。この時に、産業活動を支える道路（国道16号線）、鉄道（京葉臨海鉄道）が建設され（図2）、千葉港の港湾施設も整備された。

図1 京葉臨海地域土地造成計画図



(出所) 「千葉県企業庁事業のあゆみ」より

ところが、昭和40年代に入ると、装置型産業があいついで生産規模を拡大し、また周辺の人口が急増したことであいまって、公害問題が大きく取り上げられ、開発計画の見直しや理念の転換が要請されるようになった。

このような状況のなかで計画された長浦地区（昭和43年～平成2年）は、流通加工を中心とする無公害型の企業にのみ限定して誘致し、また、重化学工業地帯として大規模な土地造成が計画されていた富津地区（昭和43年～平成4年）についても、埋立面積を大幅に減少させ、さらに流通加工を中心とした業種に限定して誘致することになった。

いずれにせよ、この地区の開発が工業に大きく片寄っていることは否めない（表1）。進出企業の業種に変化はみられるものの、現在でも京葉工業地帯の中核をなしている。

一方の浦安市から千葉市出洲海岸にかけての地区は、住宅、緑地などの整備も加味した上で、やはり上記の地区と同様に工業中心の開発が行なわれる予定であった。船橋市と市川市は、それぞれ旧船橋地区（昭和24年～同36年）、旧市川地区（昭和32年～同43年）の埋立を当初の計画どおり実施している。

ところが、昭和30年代後半から、こうした工業中心の開発を推進することを不可能にする状況が出現した。首都圏への人口集中の影響を県内で最初に受けたのが、この地区であった。浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市にとって住工混在による無計画な土地利用や都市関連施設の不足は、早急に解決されるべき問題であった。この地区の開発は、昭和30年代後半から昭和40年代にかけて、大幅に方針を転換せざるをえなくなり、社会的要請に対応した都市基盤の整備を中心とした構想へと移行してゆくのである。

そこで、まず千葉港公共埠頭の整備を中心に都市関連施設用地と都市再開発用地の確保を目的として、千葉港中央地区（昭和38年～同49年）の土地造成が、続いて京葉港地区（昭和42年～平成2年）の土地造成が計画され実行に移された（図3）。さらに浦安地区（昭和36年～平成2年）および同地区第2期（昭和46年～平成4年）においては、住宅用地、鉄鋼流通用地、大規模レジャー施設用地を確保するために埋立造成が行われた。

表1 臨海地域土地利用計画表

(単位: m²)

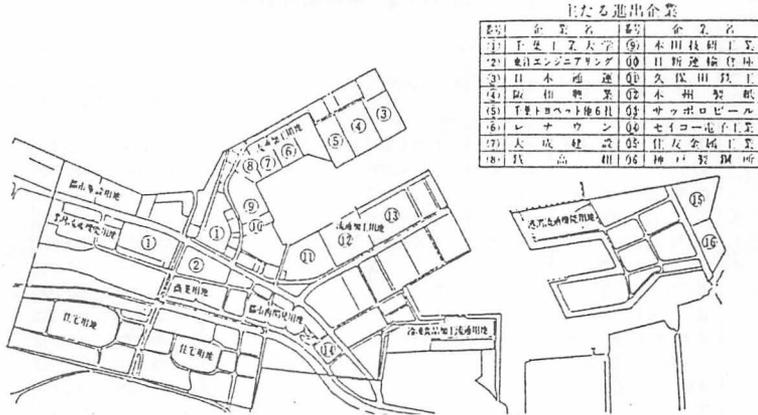
区分	地区名	事業年度	造成計両面積	土地利用計画				備考
				工業用地	住宅用地	その他	公共用地	
完	市川地区	昭和44~49	1,954,271	1,099,180	195,014	394,466	265,611	
	船橋	36~43	604,388	—	200,789	273,041	130,558	
	船橋市栄町	44~47	98,346	85,752	—	—	12,594	
	幕張(旧)	31~40	671,358	347,575	153,650	—	170,133	
	千葉港中央	38~49	6,118,204	3,136,948	737,922	640,163	1,603,171	
	生浜	36~55	6,044,705	5,874,463	—	—	170,242	
	五井・市原	32~43	7,140,000	6,790,000	—	20,000	330,000	
	五井・姉崎	36~48	14,679,118	12,222,588	—	2,927	2,453,603	
	姉崎地区後背地	37~43	819,117	—	573,848	39,337	205,932	
	北袖ヶ浦地区	40~50	4,085,528	3,464,787	—	22,731	598,010	
北袖ヶ浦地区後背地	43~54	297,059	—	187,318	25,967	83,774		
津地区	36~51	7,774,052	7,370,071	—	75,449	328,532		
小計			50,286,146	40,391,364	2,048,541	1,494,081	6,352,160	
丁	稲毛地区	44~55	4,286,629	—	1,845,811	695,959	1,744,859	
	小計		4,286,629	—	1,845,811	695,959	1,744,859	
	計		54,572,775	40,391,364	3,894,352	2,190,040	8,097,019	
実	浦安地区	平成36~2	8,741,452	671,487	3,995,481	2,275,047	1,799,437	
	浦安地区第二期	46~4	5,634,312	1,517,598	2,481,232	—	1,635,482	
	塩浜地区	57~2	84,694	39,704	—	15,314	29,676	
	京葉港	42~2	8,387,174	3,238,185	780,544	1,106,792	3,261,653	
	長浦	43~2	6,237,735	4,809,164	—	34,064	1,394,507	
	奈良輪	46~2	2,044,197	1,602,156	—	—	442,041	
	木更津南部	43~元	4,549,830	3,139,853	—	43,644	1,366,333	
	富津	43~4	6,438,686	3,716,426	—	145,848	2,576,412	
	小計		42,118,080	18,734,573	7,257,257	3,620,709	12,505,541	
	中	検見川地区	平成44~元	4,005,106	—	1,484,476	1,083,745	1,436,885
幕張A		47~7	4,377,312	—	447,784	1,987,443	1,942,085	
幕張C		47~2	2,129,691	—	113,053	1,250,745	765,893	
小計			10,512,109	—	2,045,313	4,321,933	4,144,863	
計		52,630,189	18,734,573	9,302,570	7,942,642	16,650,404		
合計		107,202,964	59,125,937	13,196,922	10,132,682	24,747,423		

(出所) 「千葉県企業庁事業のあゆみ」より

(昭和63年12月31日現在)

- (注) 1 完了地区の面積は積算冊による実数である。(一部県の5ヵ年計画書) その他は決算および事業報告冊による。
- 2 造成面積の合計が臨海地域土地利用計画書の合計と一致しないのは五井・市原地区714ヘクタールを企業庁事業に含め、その他埋立権譲渡分などはこの表からは除いたためである。

図3 京葉港地区



(出所)「千葉県企業庁事業のあゆみ」より

一方、幕張地区（昭和40年～平成7年）、検見川地区（昭和44年～平成元年）稲毛地区（昭和44年～同55年）は、住宅用地として造成され、大規模な海浜タウンが出現した。なお埋立により失われつつある自然を、少しでも残そうと、幕張の浜、稲毛の浜などの人工海浜が造成され、市民に水際線が開放され憩いの場となっている。

京葉工業地帯は、昭和30年代後半から昭和40年代にかけて、それまでの工業一辺倒の開発からの転換を迫られることになった。その結果、東京よりの浦安市から千葉市出洲海岸にかけての地区の土地利用に大きな変化が現れた。すなわち、この地区では、工業開発ではなく、都市基盤の整備に重点がおかれている。臨海工業地帯ということで同質地域とみなされていた京葉工業地帯が、単に計画の段階で留まることなく、現に性格の異なる2つの地域に分化しつつあることは注目に値しよう。

注(1)千葉県企業庁『千葉県企業庁事業のあゆみ』1989 P P.20～22

4. 千葉のウォーターフロントの土地利用

千葉県の臨海部の中でも浦安市から千葉市にかけての地区が大きく変わろうとしていることは、前にも述べた。その中でも、今最も注目をあびているのが、浦安地区と幕張地区であろう。

浦安地区の埋立については、県の京葉臨海工業地帯造成計画（昭和34年）の中では、具体的に計画の方向が定まっていなかった。当時、この地域については、国が工業用地として利用することを規制する方向で動いていたことや、地盤が工業用地として適さないこともあって、土地利用は検討中という状況が続いていた。その時、倂オリエンタルランドがこの埋立地にディズニーランドを模した一大遊園地を建設したいという意向を、浦安町に伝え、協力を要請してきた。この計画に対して、浦安町をはじめ漁業協同組合なども賛同し、県に埋立事業を促進することを要請した。県は、遊園地と住宅用地を中心とした土地造成を行うことによって、造成地の処分も期待でき、町の発展もみこまれるという見地から874 haの埋立事業にとりかかった（表2）。

表2 浦安地区の土地利用計画 (単位：m²)

区 分	面 積
住 宅 用 地	3,995,481
工 業 用 地	671,487
クレリエーション用地	2,275,047
公 共 用 地	1,799,437
計	8,741,452

(昭和63年12月31日現在)

「千葉県企業庁事業のあゆみ」より

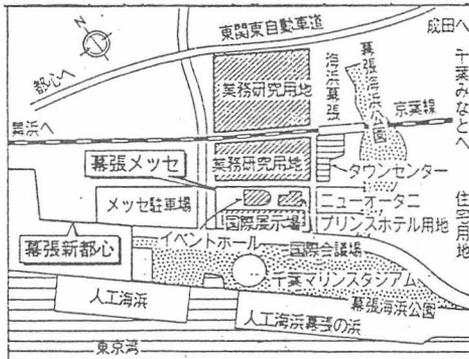
東京ディズニーランドは、昭和58年にオープンし、平成元年度の総入場者数は1338万人を数えた。周辺には次々とホテルがオープンしたが、客室稼働率は概して高い⁽¹⁾。ここは、首都圏の一大レジャーランドであると同時に国内各地から、また東南アジアからの来訪者も少なくない。

また、浦安地区の住宅用地は、中高層及び低層の住宅をあわせて、計画人口6万8千人で、海浜ニュータウン（稲毛・幕張・検見川の各地区）の計画人口15万人には及ばないものの、京葉線全線開通によって県内でもグレードの高い住宅都市が生まれようとしている。今や浦安地区は、若者にとっても魅力のある場所となっている。浦安市に住んでいることは、彼らにとってステータスであり、最寄りの駅が舞浜であり新浦安であることに誇りすらもっ

ている。ディズニーランドが東京ディズニーランドであるように、千葉県浦安市は東京都浦安市なのである。

稲毛、検見川、幕張の各地区は、都心から30km圏に位置し、広大な埋立が可能なることから、当初は生活の場そして憩いの場としての都市的機能を兼ね備えた、計画人口24万人の海浜ニュータウンの建設が計画されていた。しかし、その後、都市化・国際化・情報化の進展による状況の変化とこの地区においても、新東京国際空港、千葉港、東京湾岸道路、東関東自動車道、JR京葉線など交通体系が次々と整備されたことに伴い、単に住機能を集積させるだけでなく、オフィスを中心とした業務機能をも集積させうる可能性がでてきた。そこで、従来の計画の見直しが行われ、海浜ニュータウンの計画人口を24万人から15万人に減らし、幕張地区に新都心を建設することが決定された。これによって、住宅中心の開発から新都心への建設へと土地利用は大きく転換することになった。さらに、昭和58年に「千葉産業三角構想」が出され、常設の国際見本市（幕張メッセ）を導入することが決定された。昭和61年に策定された「ふるさと千葉5か年計画」では、この地区の将来像は一層明確なものとなった。すなわち、ここには、幕張メッセを核として国際的業務機能を集積させ、あわせて先端産業の中核的機能ならびに研究開発機能を集積させることが決定された（図4）

図4 幕張メッセと周辺地域の概要



(出所) 日本経済新聞 1989年10月2日

わが国最初の本格的コンベンションセンター「幕張メッセ（正式名称・日本コンベンションセンター）」は平成元年9月にオープンした。幕張メッセは、展示会、会議、イベントとあらゆるコンベンション需要に応じられる施設であり、千葉県にとっては、成田空港、東京ディズニーランドに並ぶ国際的施設の誕生であった。千葉県は、「稼動率が65%に達した時、来場者の消費や会場設営といった関連業務によって、年間1912億円のカネが地元へ落ちる」と試算している。⁽²⁾これが実現するか否かは、「イベント誘致に民活を」という発想から生まれた第三セクターの日本コンベンションセンター（NCC、本社千葉市）の腕にかかっている。地元企業への波及効果を上げるために、人材派遣、ディスプレイ関係の地元企業270社を、主催者の要望に応じて紹介する体制も整えられた。

県内では、ここ数年間で東京に本社を持つ企業の出張所や営業所が支店、支社へ昇格する動きが目立っている。まず、アサヒ、サッポロ、サントリーのビールメーカー大手3社が昭和58年から59年にかけて、営業所を支店に格上げし、さらに昭和60年から63年の4年間に総合商社、コンピューター会社、大手建設会社など9社が、それぞれ出先機関を格上げした。また、幕張新都心は、鉄鋼など重厚長大産業にとっては、事業を多角化してゆく上でのよい舞台となっている。

表3 幕張を舞台にした主な新事業

会社名	主な出資企業	事業概要
幕張タウンセンター	新日鉄、川崎製鉄、三井不動産、千葉銀行、勝又自動車	ショッピングセンターの運営
幕張テクノガーデン	新日鉄、清水建設、NIT、川崎製鉄	インテリジェントビルの分譲、賃貸
ニラックス	すかいらく、新日鉄	レストラン
ジェイ・エム・エス	川崎製鉄、千葉銀行	イベント企画・印刷
アーバンセキュリティ	総合警備保障、日鉄ライフ	幕張テクノガーデンの警備
国際コンベンション	電通、新日鉄、三井物産	コンベンション企画

(出所) 日本経済新聞 1990年2月25日

表3に示したように、新日鉄、川崎製鉄、清水建設、NTTの共同出資による幕張テクノガーデンをはじめ、幕張を舞台とする新事業がいくつか誕生した。これらの中には、すでに順調な滑り出しをみせているものもあるが、足踏み状態が続いているものもあり、メッセ及びそれにかかわるあらゆる機能が完備するまでには、まだ相当時間がかかりそうである。

順調な滑り出しをみせた幕張テクノガーデンは、幕張新都心のオフィス群の先駆けとなるもので平成2年に開業した。24階建ての高層ビル2棟に研究開発棟など5棟を加えて、延べ床面積21万㎡、日本でも有数のオフィスビルである。ここには、約60の本社や事務所、40の商店・飲食店が入居している。ここには、システム部門を入居させる会社が多いので、ビル内には光ケーブルによるLAN（地域内情報通信網）が導入されている。また研究開発棟には、カードがなければ入れないゲートが設けられており、機密保持にも配慮がなされている。

一方、足踏み状態にあるのが、幕張メッセとJR海浜幕張駅を結ぶ位置に計画されている複合ショッピングセンターである。この幕張タウンセンターは、メッセの開業にあわせて一部オープンする予定であったが、着工すらもできなかった。ようやく核となる店舗が決定し、平成3年秋の開業を目指しているものの状況はおもしろくない。メッセ関連のソフトビジネスをねらったジェイ・エム・エスも、これと同様に、厳しい船出であった。

千葉のウォーターフロントは、浦安地区にせよ、極めて集客力の強い施設が立地したことによって、イメージまでもかわりつつある。しかし、幕張地区に関しては、軌道にのるまでには、まだ時間がかかりそうである。

注(1)日経BP社「日経リゾート」No.35, 1990 P.75~86

全国200のリゾート（ホテル、旅館、貸別荘）稼働率調査によれば、浦安市の東京ベイヒルトンの1990年5月の客室稼働率は80.4%であった。

(2)日本経済新聞 1989年10月2日付

(3)日本経済新聞 1990年4月10日付

オフィス 住友林業、川崎製鉄、新日本製鉄、久保田鉄工、
沖電気工業、ジャスコなど

店 舗 千葉興業銀行、京葉銀行、三菱銀行、岡三証券、
三洋証券など

5. おわりに

千葉県の東京内湾沿いの臨海部を取り上げ、昭和20年代から現在にいたる土地利用の変遷についてみてきた。4大工業地帯に続いて、京葉工業地帯がしだいに形成されてゆくプロセスと、昭和30年代後半から昭和40年代にかけて、これまでの工業一辺倒の開発を不可能にする状況が生じ、この地区が、千葉市を境として、性格を異にする2つの地区に分化してゆくプロセスをたどることができたと思う。すなわち、浦安市から千葉市出洲海岸にいたる地区は都市基盤の整備に重点が置かれるようになり、多様な土地利用が行われているが、一方、千葉市川崎町地先から富津市にかけての地区は、重化学工業から公害の心配のない流通加工業へと誘致する企業の業種は変化したものの、基本的には、工業開発に力点が置かれている。

さらに、こうした地域構造における変化はここ数年で、ますます助長される傾向にある。というのは、浦安地区と幕張地区に集客力の大きい国際的な施設が立地し、その地域のイメージまでも大きく変えようとしているからである。

東京の侵略ということばがある。東京は明治時代以来、人口の増加に伴って西南方向へ拡大してきた。本郷を文明開化とともに成立した最古参の第1の山の手、目白、四谷から赤坂、麻布にかけてを第2の山の手、そして第3の山の手が昭和初期以来の目黒区、世田谷区、杉並区だったとすれば、昭和40年代以降、西部池袋線所沢、京王線聖睦桜ヶ丘、小田急線町田・新百合ヶ丘、田園都市線たまプラーザ・つくし野、さらに東海道線藤沢、京浜急行金沢八景あたりまで、すなわち埼玉、多摩、神奈川にまたがる途方もないスケールで展開されたのが第4の山の手である。

そして、これと同じような現象は東京湾臨海部、通称ベイエリアと呼ばれている地域にもみられる。それは東京のウォーターフロントの拡大であり、今回取り上げた千葉のウォーターフロントは、本来、東京のウォーターフロ

ントが担うべき機能の一部を分担していると考えられることもできる。

国際化、情報化に対応してきた千葉のウォーターフロントにあって、それらの影響を最も受けずにきたのが千葉港である。いわゆる典型的な工業港であったが、昭和50年代には北関東に立地する本田技研や富士重工の組立工場から搬出される四輪車の船積基地が配置されて、新しい機能が加わったものの、それ以後は、ほとんどみるべき変化がないといっても過言ではない。

港湾と後背地という観点から、千葉港と千葉のウォーターフロントを概観すると、千葉港はかつての京葉工業地帯との係わりの中でのみ存在し、地域の急激な変化からは、取り残されたままであるとの感を免れえない。

注(1)月刊アクロス編集室編・著『「東京」の侵略』1987, 223ページ。

(2)拙稿「自動車輸出と工場配置のうごき」地理29巻9号, 1984,

P P.21~29

雨宮洋司

(富山商船高専)

目次

はじめに

1. 富山新港に関する2つの課題
2. 富山県総合計画と港への政策
3. 帆船海王丸誘致運動の展開とその意義
4. 市政、県政への海王丸効果と課題

はじめに

帆船海王丸は、富山新港の一角に係留され、その華麗な姿は富山湾・立山連峰という自然を背景にして一段と映えるものになっている。連日、多くの人々が海王丸を訪れ、港を見ていく。人々を遠ざけさせた重工業港湾としての富山新港とそこでの地域開発の歴史を想うとき、帆船海王丸の富山新港における意義を明確にすることが、今必要なことである。そしてその理念が、各種の地域ウォーターフロント政策に活かされるならば、帆船海王丸は“海の青少年の家”にとどまらず、真の地域開発の起爆剤になっていく可能性がある。本論は、日本海の一地方における海王丸誘致運動とその「成功」の歴史から地方自治による地域ウォーターフロント開発のあり方を模策しようとしたものである。

1. 富山新港に関する2つの課題

1982（昭和57）年10月、富山新港を舞台にして行なわれた日本港湾経済学会第20回大会で、筆者は、富山新港開発史から学ぶものとして「港において地方自治の精神をいかにとり戻すか」にあるとした⁽¹⁾。そのための課題の第1

は、地域住民に直接役立つ港の模策であり、第2は、地域に合った港の多目的の利用への展開であった。それらの要旨を次に述べよう。

1) 住民と港の課題

1968(昭和43)年、富山新港は開港されたわけであるが、それまで、この場所は、1.8km²の広さをもつ放生津潟といわれる汽水湖(平均水深1m)であった。付近は低湿地帯の稲作地帯であり、舟運の発達があるなど牧歌的な水郷地帯であった。一方、潟に貯えられた水は、3kmの長さをもつ内川によって海へ導かれ、その周囲は放生津港として使われていた。潟では、内水面漁業(フナ、コイ、ウナギ、シジミ)が行なわれ、夏は、海水浴客や弁天島遊覧船の客などで賑わっていた。富山・高岡新産都市の中核となる富山新港づくりは、潟の掘込みと工業用地の造成と並んで湿田の乾田化事業も同時並行させ、農工一体の発展政策であった。しかし、その過程で生じた次のような事柄を見逃すことはできない。①陸の孤島となる住民の集団移住要求と県側の拒否、②港口切断同意についての市議会強行採決、③貯木場公害防止協定問題、④地鉄射水線の廃止 ⑤火力発電所の規模増設と公害防止協定⑥火電燃料油パイプ埋設問題 ⑦石炭火力への転換と石炭灰捨場としての貯木場利用問題 ⑧流域下水道終末処理場問題 ⑨産業廃棄物捨場問題 ⑩住友アルミとフッ素公害 ⑪住友アルミ撤退と失業問題 ⑫富山県出資の樹皮くず(バーク)処理会社の倒産と放置バークの公害問題 ⑬産業廃棄物処理業者進出問題 ⑭ミートセンター(と蓄場)建設問題 以上の諸問題は新湊市の東部で集中的に生じたものであり、問題発生と解決のパターンは、県当局による内定→市当局の協力→地元実力者への説得→住民説明会→協力金の交付・公共施設の充実という非民主的なものが多かった。これらの事柄は、放生津潟時代に比べ、地域住民の心をウォーターフロント(港)からすっかり遠ざけてしまうことになってしまった。今後の課題は、住民の心を港にどのように取り戻すかということである。

2) 多目的港湾の課題

新港背後地への機械・石油化学・鉄鋼の各コンビナート造りは夢に終り、426万m²の工業用地は、造成後20年以上経た今日でも、76万m²(17.7%)が

未売却であり、企業にとってもそれほど魅力あるものではなかったといえよう。そのうえ、いったん誘致した企業も、倒産や撤退（東洋工業配車センター、蔵島ハウジング、燐化学工業、住友アルミ等々）があって遊休地を再生産している。さらに、富山新港入口に完成しつつある157haの埋立地もその利用方法が全部決まっているわけではない。そのような中で、背後地に進出ししている企業は、アルミ関連や木材関連という地場産業との結びつきのあるものが多い点に注目すべきであろう。

以上のことから、政治的、経済的に不利な状況にある地域の港は、工業と物流に特化されることは困難であり、第一次産業（漁業）から第三次産業（物流・観光）までの地域での需要への対応、地域住民への開放など多目的な港湾の姿を追求することが重要な課題となる。

2. 富山県総合計画と港への政策

富山新港について解決しなければならない2つの課題をもたらした富山県政の中の港への視点は何であったのであろうか。そして今、再び港（ウォーターフロント）への政策をどのようにしようとしているのであろうか。

1) 新産都市からテクノポリスへ

1964（昭和39）年に富山、高岡新産都市指定を受けたあと策定された第3次県勢総合計画は、港湾計画の基本方針を新産都市と関連づけ“港湾は工場の生産施設の一部”“不利な工業立地条件をカバーする港湾”と述べ、増大する貨物量に見合った工場港湾（富山新港）としての位置づけであった。新産都市建設が順調に進展せず低成長時代に入って作成された第6次計画（1978年）では、新産都市との関連で港をとりあげるのではなく、フェリーやコンテナへの対応といった総花的港湾の位置づけに変化した。1990（平成2）年を目標とした第7次計画（1983年策定）の県産業政策の柱が“富山テクノポリス構想”を目玉とする技術立県政策になるにともない、富山新港などの港湾は“経済の実態と海運情勢を見極めながら整備する”という通り一遍の位置づけになってしまった。八尾中核工業団地（山側）への先端技術工場の誘致と産官等連携の様々なプロジェクト展開というテクノポリス開発

計画の推進で新産都市政策は過去のものになっているのが実態であるが、新産都市建設の第二次・第三次計画が、それぞれ、1977（昭和52）年、1984（昭和56）年に策定され生きたものになっている点を考えると奇異である。港湾部分も事実上見離されながら形式的に重視されているという矛盾に満ちた放置の状態に置かれることになったのが1980年代であったといえる。⁽²⁾

2) 総花的施策とその理念

中沖富山県政への県民の支持率はきわめて高く87.3%に達している⁽³⁾。その理由はきわめて心地良い響きをもつ政治的スローガンを多用しすべてに気配りする総花的施策⁽⁴⁾の提示にある。「日本一の健康，スポーツ県」「日本一の花と緑の県」「日本一の科学，文化県」の実現に向けての諸施策の展開、「いきいき富山」の全国へのPR、「日本海ミュージアム構想」「産・学・住に遊・創を加えた新テクノポリス」「人間—その内と外 富山から世界へ・未来へ」等々。このようなソフトタッチの下で展開されている主たる施策は中央で打出される施策への即座の対応であり、「テクノポリスへの立候補」「リゾート法への対応の検討」「臨調行革の富山県での率先した対応」「民間活力の積極的導入」「頭脳立地法への対応」「北陸新幹線建設における地元負担の承諾」「消費税の県予算への積極的取入れ」「国に準じた環境アセスメントの要綱化」「ジャパンエキスポの開催」等々はその例である。結局、そこにおける政策理念は、中央政府そして支配的資本への追従型であるといっても良からう。⁽⁵⁾

3) 乱立気味のウォーターフロント計画

1985（昭和60）年のG5以後の円高ドル安傾向は、わが国に内需拡大政策をとらせる契機となった。2年後の四全総そして、リゾート法の策定、成立はその象徴である。各省庁も競って、内需拡大策を打ち出すわけであるが、そのうちウォーターフロントに関する主な施策は、運輸省の「21世紀の港湾構想（ポートルネッサンス21に代表される）」、建設省の「ユースタイルコミュニティゾーン」、通産省の「マリンコミュニティポリス」、水産庁の「マリノベーション」、科学技術庁の「アクアマリン計画」等々がある。

これらに刺激され、富山県内の富山湾に臨む、黒部、魚津、滑川、富山、

新湊、高岡、氷見、各市のウォーターフロント部分に次のような様々な計画、構想がもちあがっている。ポートルネサンス21計画として、富山港にある5.5kmに及ぶ富岩運河の再開発計画と伏木地区再開発（古き良き港町の再生）計画、富山新港の西側埋立土地利用計画（日本海ミュージアム構想）、新湊市の内川を中心としたH O P E計画（建設省）、富山市の都市M I R A I計画とカナルパーク（建設省）、新湊市海老江、富山市岩瀬、氷見市池田浜、黒部市の池田浜、などにおけるマリーナの建設、氷見市小境海岸における人工ビーチ建設、朝日町大屋海岸の養浜事業、新湊市練合海岸の砂浜復活事業、滑川市吉浦海岸の人工リーフの建設、滑川市のホテルイカ観光会館（ふるさと創成資金）、魚津市の海底埋設林メモリアルパークやしんきろうロードの建設等々。これらは、ほとんどが海洋レジャー・観光に焦点をあてた集客効果を前提にしているもので、各計画、構想は、各省庁の支援を受けやすくするための配慮がなされているため、内容に類似性が目立つとともにそれらプラン相互の有機的関連が追求されていない。多少、総合化されたプランとしては、富山県海岸アメニティ・マスタープラン（環境庁 1987年度）と伏木富山港港湾計画の改訂（運輸省 1987年）がある。前省は、魚津市のしんきろうロード、埋設林、総合公園、新湊市の新湊漁港、内川、富山新港周辺、氷見市の大境、小境、池田浜、高尾海岸、等々をとりあげ、「うるおいのある海辺環境づくり」としてまとめられている。しかし、そのまとめ方は上位行政機関のモデルに沿う形でのもので、地域の独自性はなく、個々の開発計画を実施すること自体が環境保全につながるかのような印象を与えている。後者の港湾計画の改訂は、特定重要港湾昇格直後、2000年を目標にした港の姿をまとめたものであり、富山・伏木両外港の建設（1973年時プランより縮少）岩瀬運河船だまり整備、コンテナ化への対応、新港東西埋立地の地域産業振興、海洋レク利用、船だまり・マリーナ計画など、港に関連して提起されている港湾工事内容が、役所として差支えない範囲で羅列されているにすぎない。

他方、総合的プランとはなっていないが、富山県自体が意識してすすめている政策に富山湾に対する開発取組みがある。1987（昭和62）年、富山県企

画調査室は「海洋開発の推進は真に本県地域社会の進展に貢献」するので「海域の総合開発利用」をはかり、「海洋開発施策の推進をはかる」として、富山県の海洋施策の現況は“アクアマリン計画”“海洋アメニティ調査”“近畿大学水産研究機関の誘致”“海王丸の誘致保存計画”“海洋情報システムの整備”の5つであるとしている。しかし、これら相互の関連や富山県でのウォーターフロント総合施策の理念についての説明はなく、関連項目羅列の域をでていない。

このような状況の中で最近乱立してきた各種のウォーターフロント施策展開は、その総合的視点が定まらないまま資本の論理のみに流され乱開発に結びつく恐れが多分にある。次に述べる帆船海王丸誘致の経緯やその結果から学びとれることは、住民とウォーターフロント施策のあり方であり、上述の危険を防止する手立てへの実践的試論である。

3. 帆船海王丸誘致運動の展開とその意義

1) 運動の発端と帆船の魅力

1979（昭和54）年筆者は、帆船海王丸を富山県に誘致しその保存活用をはかっていくべきであることを提案した。⁽⁶⁾間もなく、学内に、「帆船海王丸の保存を考える会」が結成され、帆船誘致理念の掘下げ、既存の保存船舶の実態調査、そして、地元の県民に訴えていく組織のあり方などについての検討が開始された。そして、翌年の7月には、県民向けのパンフレット“海王丸誘致保存促進のための県民の会結成の必要性について”を作成し、関係者への配布をはじめた（横浜での誘致運動の母体結成は1980年5月であった）。この時期に富山県で帆船誘致保存運動をはじめた契機は、50年の船令を数えることになる二隻の帆船の代替建造の話が、運輸省サイドからでていたことであるが、より本質的な背景として次の2つのことがあった。第1は、1975（昭和50）年頃から商船高専の改革論議との関連である。海運不況による船員としての就職難をとらえて、商船高専の縮小・廃止論がマスコミをにぎわせはじめたことに対し、“商船教育は海と船についての総合教育に脱皮してきており、単なる船員養成機関ではない”⁽⁷⁾として私達は反論を展開した。

地元富山経済同友会は、早速それに反応し、“富山商船高専の海洋大学昇格”運動を展開しはじめる（1980年2月）。しかし、多くの県民、なかでも地元新湊市民でさえ、商船高専での教育や研究の実態、卒業生の多方面での活躍などにはうとく、いわば時代に残されている状況にさえあった。しかも、臨時行政調査会でさえ、“商船教育機関卒業後、外航船員としての就職が少ないことは、国費の無駄使いである”ということで行革の対象にもした（1982年）。このような一連の動きは、私達商船教育関係者に、商船教育・研究の現状や海洋・海事の思想を、国民・富山県民に正しく理解してもらうことの必要性を痛感させるものであった。

第2は、第1章で述べたことであるが、富山県政のポイントが、テクノポリスに移行し、富山新港と住民の課題（富山、高岡新産都市）の総決算から目をそらす気運がでてきたことである。富山新港周辺のみならず、伏木港、富山港周辺の基礎資源型工場の撤退・縮少は、ウォーターフロント部分の空洞化として現われ、地域住民の心が益々港や海の部分から遠ざかる傾向がでてきており、特に、富山新港をかかえる新湊市にとっては深刻な問題であった。以上のような2つの本質的問題が、帆船海王丸誘致運動の進展の中で多くの人々によって考えられ少しづつ分かるい方向に動いていくなれば、万一誘致が実現しなくても、それ自体有意義なものになるという認識がそこにはあった。

私達は、帆船の現代的魅力や活用方法を県民やマスコミに分りやすく次のように提示した。

帆船にロマンを感じずという人が多いが、そのロマンの中味は、第1に“美しい”ということである。それは、蒸気船との競争の中で生まれた道具段階の最高水準の船舶の姿であり、美しさの源には、長期間の人間技術の結晶がそこにあふれていることを示している。第2は、この複雑な道具が、自然を相手に、多くの人間（乗組員）の手で、臨機応変に操られる妙技のすばらしさである。それは、作業面と生活面における素晴らしいチームワークと自然環境（気象・海象）についての近未来の予測にもとづく決断に支えられてはじめて可能となる。第3は、かつての大航海時代の厳しい冒険的精神を

この帆船から感じとることができ、多くの人々にチャレンジ精神を惹起させることができる。これら、3つのことを若者の感覚に則していえば、“Fashionable” “Natural” “Challengeable” が帆船ロマンの中味であるということができよう。

次に、この帆船のロマンを誘致後の海王丸でどのように体験するか、つまり、保存と活用の仕方についての計画は、今日までに3回作成されている。それらの骨子は、「考える会」が、当初作成したものと基本的には変わらない。その内容は、誘致後の海王丸を係留練習帆船として位置づけ、マスト、甲板、整備の各作業を県民に宿泊して体験させる（海の青少年の家構想）とともに、すべての県民が海・船を知る拠点（海の公民館）にすること。そして、それら海王丸に集まる人々の手によって、セールをセットし、船体などの整備も行なっていくならば、“帆船の維持経費が地方財政を圧迫することにはならないであろう”とした。その他、観光や海洋レジャーの拠点としての使い方には、県民の手によって海王丸が直接維持、活用される状態がづく限り、その魅力は倍加され、“様々なことが考えられる⁽⁸⁾”とした。さらに、「考える会」が、この帆船を富山という日本海の一地方に誘致する意義として“それは地方のシンボルでもある”点が強調された。理由は、戦前（1930年）大型練習船を所有していなかった富山や広島など地方にあった11の商船学校のために建造されたのがこの海王丸・日本丸であるということであり、建造にこぎつける迄の地方の人々のなみなみならぬ努力が、この帆船には見え隠れしているわけである。

2) 誘致運動の進展

「考える会」の呼びかけにすぐに応じたのが新湊市である。1980（昭和55）年11月には、すでに、日本丸の誘致運動に入っていた横浜市を訪れ、調査もしている。1987（昭和62）年、富山県が正式に乗り出してくる7年間、新湊市の果たした努力は並大抵のものではなかった。そして、それは同時に、新湊市の未来像の模策の過程にもなったことは否定できない。

新湊市は、横浜市への訪問調査のあと、帆船誘致の雰囲気づくりを様々な方法で展開していった。まずそれまで、一度も日本海方面に來なかつた海王

丸の富山新港寄港を2度も実現（1981年、86年）させて、実物の良さを県民にアピールした。又、各種のシンポジウム（「富山湾をめぐる海洋シンポジウム」「風と帆と少年の夢シンポ」「ウォーターフロントの再生と創造—まちづくり新湊フォーラム」等々）に積極的に関与し、市民が考える場を提供した。そのテーマは、帆船からウォーターフロントへそしてまちづくりへと次第に広がっていった点に特徴がある。そして、市が実質的に主導権のとれる諸計画（「東部埋立地区計画」「水辺と緑と港まち—第3次新湊市総合計画」「新湊市海岸・河川アメニティ計画」など）には、帆船や水辺がまちづくりとの関係で組込まれていった。1990（平成2）年には、新湊市議会議長が「海王丸に新湊市の未来像がある」と発言するようまでなる。

一方、県民運動の組織化は、1983（昭和58）年6月に、県内の46（その後61）団体が集まり、「海王丸を富山に呼ぶ県民の会」が結成され、会長に、地方財界の“総理”原谷敬吾氏が選出され、中沖富山県知事とのパイプも一段と強いものになった。この会を中心に、マスコミ経由で海王丸の県民への周知が展開されるとともに、国に対する陳情活動が積極的になされ（'89年6月までに26回）、海王丸保存活用計画書も2度作成された（その内容は、基本的には富山商船グループの「考える会」が作ったものと同じであるが、横浜での日本丸保存・活用の実績をふまえ、規模は拡大していった）。

1986（昭和61）年突然大阪市が海王丸誘致に乗り出す。そして、翌年には海王丸Ⅱ世の建造（海王丸の引退）が決定されたことに伴ない、遂に富山県は海王丸の誘致に積極的に関与していくことを表明し、それを富山県の主要プロジェクトに格上げした（1987年11月）。ここに、下位行政機関新湊市が県民運動をもって提案したプロジェクトが8年目にしてようやく上位行政機関のそれになったわけであるが、その間の新湊市の苦労は血のにじむようなものがあった。ただし、その間、要した運動費は富山高船商専グループの計画書づくりなどもあって意外と少ないものであった（「県民の会」が6年間で使用した額は、全部で730万円にすぎなかった）。

3) 誘致「成功」と「日本海ミュージアム構想」

1988（昭和63）年2月、運輸省は、富山、大阪双方の代表者を呼び海王

丸払下げ希望のヒヤリングを行なった。その後、両自治体間の話し合いもたれるが結局、並行線で終始したため、翌年の1月、国は、海王丸の富山・大阪共同利用（4年6月ごとに移動、富山からスタート）という政治決着にもちこんだ。老朽化した帆船の移動の危険性という技術的な課題を背負ったままの交替保存であるだけに、最終決定の先送りになされたと見る方が正しいのかもしれない。いずれにしても、大阪との誘致競争展開の中で、富山県における海王丸保存・活用に関する人的・財政的裏付けは、横浜の日本丸を見習う形で充実していくとともに、その周辺地域の整備計画も、富山県が本腰を入れて取組まざるを得なくなった。さらに、この海王丸プロジェクトの遂行は、国や大阪、さらに富山県への誘致を応援した日本海に面した1府11県の注視⁽⁹⁾のもとで行なわれることになったわけで、気の抜けない政治的課題にもなったことになる。特に、海王丸を係留することになる富山新港西側埋立地（70ha）の具体的利用プランの作成は急ぐ必要があり、県は交替保存が決まった1989（平成元）年の2月から早速とりかかり、8月には、「新しい海洋時代を切り拓く「海のプラザ“日本海ミュージアム構想”」という形で中間発表している。特徴点を記してみると、“海とのふれあいゾーン”に海王丸と旅客船を着岸させる掘込港湾をつくり、その周囲に海洋ミュージアムや研修センターなどを設け海洋教育・文化の拠点とし、近くに海洋スポーツゾーン（ビーチ）も確保する。“緑と野鳥ゾーン”は、野鳥保護団体の要望をも取り入れ、自然とのふれ合いを模策したものである。その他、海辺の住宅、海釣り施設、水産関連用地などの開発整備が盛り込まれている。いづれにしても全体が海王丸のもつ特性（Beautiful, Natural, Challengeable）と海の青少年の家としての機能を生かす形で考えられている点は評価して良い。しかし、それは西側埋立地に限定し、東側埋立地や他のウォーターフロント施策そして町づくり政策との関連で展開していないのは当面の行政的課題への対応ということからくる限界点であろう。

4) 海王丸ブームと誘致運動の意義

1990（平成2）年3月、海王丸は、三菱重工と新日本海重工での改良工事のあと、富山新港北埠頭に仮係留された。そこで、2年間過ごしたあと、

西側埋立地の“海とのふれあいゾーン”の海王丸パークに移されることになる。4月28日のオープニングに合わせて“県民の手で帆をひろげよう”という呼びかけで展帆ボランティアの募集も行なわれた。80名の定員に対し、16才から70才までの男女が300名応募、とりあえず180名（富山商船高専の学生・職員・OBは60名位にすぎない）が、土・日を使い厳しい訓練を繰り返した。その間、マスコミは、展帆ボランティアに焦点をあてた報道や富山商船高専の歴史、海や船・港の話題の報道を連日行なった。4月28日、県民注視のもとで全部のセールがボランティアの手で開かれて連休がスタートした。5月6日にもセールが開かれ、連休の期間中、海王丸を訪れた人の数は30万人にものぼったという。近くを通る地方鉄道（万葉線）も“海王丸駅”を新設、新湊市も西側埋立地の町名を“海王町”にするなど真に海王丸ブーム到来といったところである。そして、間もなく、海王丸船内での青少年宿泊研修が開始されるなど海王丸と県民との結びつきはひとまず順調に推移しているといえる。ところで、海王丸の展帆にたずさわっているボランティアの県民は、1ヶ月に1回展帆することだけでは飽き足りず、帆船の整備、帆船についての勉強、一般の客への帆船ガイド、さらに、海王丸以外の海と港で展開される諸行事・諸施策への関与等々ができるように自主的な組織（シーバズ富山）を結成し、帆船・港・海に関して発言と行動をする団体に生まれ変わろうとしている。

ところで、長い間の誘致運動とその実現の過程で得られた運動の意義は何であったであろうか。それを一言で表現すると“帆船のロマンに魅かれた人々による市政・県政への刺激”又は“帆船を媒介にした地方自治（プロジェクトへの市民参加と市民の注視）の模策”であったということができよう。その点を次に述べてみる。

4. 市政・県政への海王丸効果と課題

1) 新湊市のまちづくりへの影響

新湊市の第3次総合計画（1986年）は「緑と文化を育む国際港湾都市（マリンバルシティ21）」と題して、10年間の目標を明らかにしている。し

かし、その中味は、“対岸貿易の要所”“アクアマリン計画と海洋開発時代の幕開け”“緑あふれる町づくり”“HOPE計画の推進”等々となっており、そのタイトルにふさわしい内容の独自性を見出すことはできない。しかし、その後（1989年3月）示されたHOPE計画「放生津内川・海の回廊計画」と「辻広場の再生計画」は地域の歴史（水辺）に根ざした町づくりの具体的展望を明らかにしている。前者は、富山新港から新湊市街を流れる3km以上に及ぶ内川沿いを整備し、新湊の町づくりの中心にしようとするものであり、後者は、内川や海ぞいにある134の地藏堂を中心にしたポケットパークづくりを提唱したものである。さらに、1988（昭和63）年3月策定の新湊市海岸、河川アメニティ計画では、新湊漁港（西地区）の市民への開放、内川沿いの整備（前述）、東西埋立地を「射水及び新湊のまちづくりをリードする新しい町づくりのシンボリック的存在にする」という形で、かなり、新湊市の目指す町づくりに向かっての総合化をしている。ただし、これは海岸アメニティという角度から上記の三点にしぼってまとめたにすぎず一定の限界がある。海王丸の誘致が決定した今日、上述のアメニティプランを土台にして、東側埋立地や東部地区と港町づくりの関係、下条川や新堀川周辺と町づくりの関係なども入れることによって、より総合的な町づくりの指針を与える必要がある。その指針として「海辺空間・水郷地帯の再生と創造¹⁰⁾」を採用したらどうだろう。海王丸はそのような町づくりのシンボルに十分耐えることができよう。

2) 富山県ウォーターフロント政策への影響

海王丸が富山県のプロジェクトに格上げされた後、海王丸がらみで富山県としての考え方を提示したものに「練習帆船海王丸保存活用基本計画書（1987年12月）」と、「海のプラザ日本海ミュージアム構想（最終報告書、1990年3月）」がある。前者の中で、“海王丸は、四全総で示された環日本海交流拠点のシンボルであり”“日本海を中心としたマリンプロジェクト展開のシンボル”と述べている。後者では、西側埋立地を“日本海に関するミュージアムエリア”とし“海洋博物館を構築して環日本海を中心拠点にする”と述べ、その中には、“伏木富山港のあり方も含む”としている。これは、

“海王丸を中核として多様なニーズに対応できる質の高い魅力的なマリフロントの形成を図ることを目的”にして検討した結果であるとし、日本海・富山湾のシンボルを蟹気楼、海底林、ホタルイカと並んで海王丸を掲げて富山県内のマリフロントのあり方に結びつけようとしている。しかし、やや説得に欠ける面がある。

いづれにしても海王丸の誘致は、富山県にとっての主要マリフロントプロジェクトの総合化に大きなインパクトを与えつつあることは否定できない。

3) 下位行政機関の港への発言強化

“海王丸を富山新港へ”は新港を抱える地元自治体（新湊市）の切なる願いであった。係留中の帆船そして港に毎日、多数の人々が訪れる。地元自治体としては、そのような多目的港湾のあり方を町づくり・地域住民との関係で積極的に考えざるを得ず、港湾管理者としての富山県へ、そして、運輸省などの国の機関へ発言を強化していかざるを得なくなった。同様なことは、富山港の富岩運河を利用した町づくりについての富山市の立場、伏木の古い港町づくりについての高岡市の立場に関しても同じように言うことができる。真に、地方自治の真価が問われる事態になったといえよう¹¹⁾

4) 帆船への県民ボランティアと県行政

約180名のボランティアが帆船の見世場である展帆（高所）作業などに従事している。それは丸1日の作業であり、好きでないと勤まるものではない。しかし、そのような意欲満々のボランティアに対応する組織はきわめて複雑である。まず、富山と大阪が出えんして設立した「海王丸記念財団」があり、その職員は、運輸省航海訓練所のOBと現役が派遣され、事務方は県・市からの出向者という混成部隊である。さらに、海王丸周辺での関連イベントなどの企画・実行を含む港のソフト面を担当する「伏木富山港振興財団」が県・新湊市・民間の資金で作られ、海王丸財団に同居している。一方、富山県庁内には海王丸及びその周辺のソフト面を指導する「県民企画部」、ハード面担当の「土木部臨海公園建設班」、富山新港を管理する「新港管理局」、港湾の建設担当の運輸省第一港湾建設局伏木富山港工事事務所、市勢発展の角度で積極的に関与しようとしている新湊市企画室、海王丸の保存活用のあり

方やボランティア派遣で関わってきた富山商船高専の存在そして誘致運動の母体となった「海王丸を育くむ県民の会」等々がある。海王丸ボランティアは、その自主的な組織を中心にして展帆以外の諸活動に積極的に乗り出し発言と行動を強化しようとしている。それは真に海や帆船の魅力にとりつかれた人達の自己完結の行動であり、シーマンシップに基づくそれであると言える。それに対し、複雑なお役所的対応（天下り人事も含め）がどこまで応えうるか、地方自治の試金石がそこにはあると言い得よう。その意味では、帆船海王丸誘致を契機に、新しい考え方で、富山県のウォーターフロント事業の展開がなされなければならない。私は、それを「ニューシーマンシッププロジェクト」の展開と呼んでいる。¹²⁾

参考文献と注

- (1) 拙稿「富山新港開発の過程と地域の課題」（日本港湾経済学会年報 第20号 1982年10月）
 - (2) 拙稿「富山県工業政策の現状と課題—富山テクノポリスとの関連で—」（日本海学会誌 第12号 1988年3月）
 - (3) 北日本県政世論調査 1990, 3, 2, 北日本新聞
 - (4) 1991年度からの「新県民総合計画（案）」に対し、総合部会の委員から“個性をもっと出す必要がある”という意見が相次いだという。（北日本新聞 1990年5月18日）
 - (5) 富山県はテクノポリス指定地域を拡大して、新湊市（富山新港）も追加する拡大申請を国に対し行なうことになった（1989年7月）が、それは門前払いされた。筆者もその必要性を強調してきた。拙稿「自立した県工業政策の展望」（自治体問題研究所『県民のくらしと“いきいき富山”』1988年11月）
 - (6) 拙稿「帆船海王丸誘致運動の経緯と今後の課題」（富山商船高専紀要 第23号 1990年8月）
 - (7) 拙稿「商船学校の海の総合教育研究機関への転換を」朝日新聞「論壇」1979. 10.
- 11
- (8) “夏の静穏な富山港で、ボランティアによって帆走がなされる”ことも提案している。「第2次練習船海王丸保存活用基本計画書」（海王丸を富山に呼ぶ県民の会

1987年5月) 富山、大阪共同利用ということで“生きた船”になっているため、それは現実味を帯びてきた。

- (9) 富山県知事の要請で12府県知事が富山への誘致を支援することになり、連名で運輸大臣に請願している。この中には、兵庫県知事(神戸)も入っていたため注目された。
- (10) この具体案は別途明らかにする予定(1990年度 富山商船高専紀要 第23号参照)
なお、中藤康俊氏も“都市機能の一部としての港湾の活用”を強調されているが具体的な展望は明らかにしていない。「港湾の機能と地域—富山新港を事例として」名古屋港管理組合『港湾研究』第11号、1989年参照
- (11) かつて筆者は、富山市、新湊市、高岡市、富山県から成る「伏木富山港管理組合の構想」を発表した。(1)を参照
- (12) この内容は(6)で若干言及している。

ウォーターフロントの開発と漁業権問題

— 横浜の沿岸域開発の史的考察を前提に —

小林 照 夫

(関東学院大学)

目 次

1. 緒 言
2. 横浜の沿岸域開発と漁業補償
3. 海面拝借と漁業権
4. 漁業権獲得の史的経過 — 柴漁業組合（協同組合）
の事例に基づく
5. 結 語

1. 緒 言

日本経済の高度成長を生み出した工業化は、鉄鋼や石油化学を基盤とするものであったので、それらの原料がいずれも海外に依存していたため、必然的に関連した工場の立地は臨海部に求められた。それ故、戦前以上に広大な浅海は埋め立てられ、工業用地に変わったため、魚の産卵適地や稚魚の育つ水面は失われていった。そればかりでなく、埋立事業が積極的に推進された昭和30年から40年頃にかけては、丁度「獲る漁業から育てる漁業」が標榜され、その実効があがっていた時期であったので、東京湾内湾の漁民は大きな打撃を受けた。特に、横浜の沿岸域では海苔養殖の打撃は大きかった。

工業用地の開発に伴う漁場の消滅については、一応の漁業補償はなされたが、漁業補償は計量的に把握されることが難しいこともあって、生活補償的視点が欠落したり、軽視されることが往々にあった。また、臨海工業地帯の建設は、一方では工業港としての港湾指定を伴うので、その際には港湾区域の範囲が定められる。そのため、その区域内に以前から指定を受けていた漁

業権は、港湾区域が新たに設定されたことによって消滅する。そのため、ウォーターフロントの開発に伴って、漁民の生活補償闘争が展開する。しかし、地先漁業権の内容も含め、これまで本学会では余り論議されていないので、小稿では、横浜市金沢区に所在する柴漁業組合（協同組合）の漁業権設定の史的過程を踏まえ、ウォーターフロント開発と漁業権問題について言及することが、主眼である。

2. 横浜の沿岸域開発と漁業補償

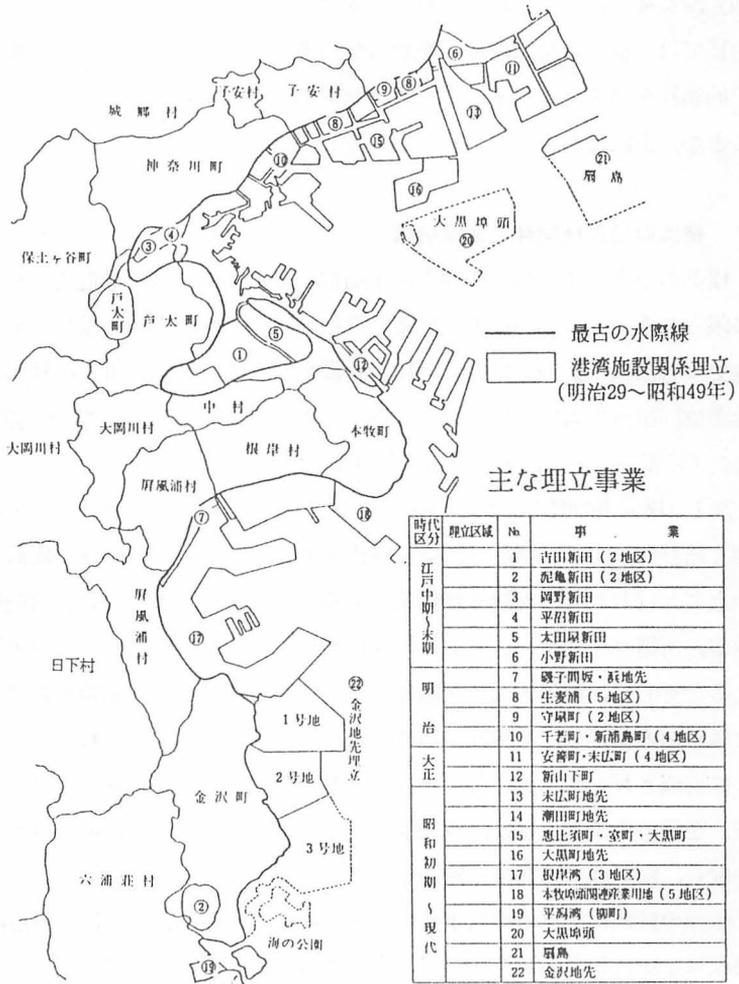
横浜の臨海工業地帯の開発と漁業補償問題については、最近書かれたものに限ってみると、（社団法人）横浜港振興協会横浜港史刊行委員会編『横浜港史（各論編）』（横浜市港湾局企画課発行）や富田富士雄・小林照夫・柴漁業協同組合史編集委員会編著『蒼穹の下魚鱗耀きし地——柴漁業協同組合史』（精算法人・柴漁業協同組合）等と言及されている⁽¹⁾。

図1（横浜市の埋立の変遷）をみてもわかるように、日本の近代化の歴史と深く結びついていた横浜は、江戸時代末期から棧橋建設の絡みで臨海部の埋め立てが行われた。勿論それ以前にも幕府政策の一つとしての新田開発があるが、所謂ウォーターフロントの海面利用という観点からは、江戸末期といえる。そして、明治・大正・昭和を通して京浜工業地帯の重要な拠点になった横浜の臨海部は、工業団地造成のために次々に埋め立てられた。戦後も新たに造成された臨海部には、重化学工業会社の主力工場が建設された。そして、企業の事業拡大は、港湾機能の整備・拡充と併合して、埋立事業の進捗を促し、臨海部の造成に一層の拍車をかけた。

戦後の横浜に於ける埋立事業は、第2次世界大戦の占領軍による港湾施設接収による代替設備事業として、高島3号棧橋と出田町埠頭建設が計画されたことに始まった。その後、「横浜港拡張計画」が出され、山下埠頭の建設が行われた。昭和33年には、「新長期経済計画」が発表され、横浜の築港並びに臨海部の埋立事業は一層強化されることになった。

横浜の埋立計画は、横浜港の大棧橋を横浜の中央部とすると、横浜南部に所在する金沢区の平潟湾の埋め立てが企てられた頃は、「工業の地方分散によ

図1 横浜市の埋立の変遷



出所) 横浜市漁業問題研究会『横浜市の埋立事業と漁業者の転業
 対策年表 — 金沢地先埋立事業を中心として — 』,
 昭和53年5月, より。

る地域格差の是正や都市問題の打開などがクローズ・アップされ、全国総合開発計画が策定された⁽²⁾」段階であったので、昭和36年には「低開発地域工業開発促進法」が、翌37年には「新産業都市建設促進法」がそれぞれ出され、地域開発ブームは横浜においても例外ではなかった。横浜は工業立市として臨海部工業地帯の造成に力を注いだ。その後の本牧埠頭の造成並びに同関連産業用地の造成事業、金沢地先埋め立てによる新工業用地の造成、大黒埠頭建設事業は、まさに工業立市として産業港湾都市横浜の内実化と密接に結びつくものであった。

その間、埋立事業と結びついて発生した漁業補償費の概要は別表の通りであった。

表1 埋立事業と漁業補償費の概要

埋立事業名と事業年度	補償金額と対象組合と組合員数
大黒町地先埋立 30年度～35年度	子安・西神子安浜 15,000,000円 生麦(3組合672人) 3,000,000円
山下埠頭建設 32年度～42年度	北方(特別整備工事分含み) 11,024,000円 (1組合50人)
根岸湾埋立 34年度～39年度	屏風浦・根岸・本牧・富岡・柴・生麦・川崎 (7組合1,356人) 1,485,890,382円
根岸湾「ハ地区」埋立 42年度～45年度	富岡 582,000,000円 柴 207,875,000円 金沢 120,625,000円(3組合394人)
本牧埠頭同関連産業 用地 38年度～44年度	本牧・北方・生麦・子安浜・西神子安浜・柴 富岡・根岸・屏風浦(9組合1,362人) 4,001,550,000円
大黒町埠頭建設 46年度～53年度	子安浜・西神子安浜 8,417,860,000円 生麦 8,181,250,000円 川崎 3,943,900,000円 (4組合878人)
平潟湾埋立 38年度～40年度	金 沢 170,000,000円 (1組合162人)
金沢地先埋立 43年度～56年度	金沢 2,408,040,000円 富岡 2,023,962,000円 柴 5,849,256,000円 (3組合458人)

戦後の横浜のウォーターフロントの開発に関する漁業補償額の概要を記してみたが、前表に絡む事業費の大枠が、3814億円であったのに対し、漁業補償費は374億2123万2382円であった。数字にみる漁業補償費の額は大きい、漁業権を失った漁民の生活の今後を考えると、その額の妥当性については容易に結論を出すことは出来ない。その意味でも、漁業補償額とは別に、昭和43年には、横浜市では飛鳥田一雄市長を本部長とする横浜市漁業者等転業対策本部が設置され、転業対策が講じられた。

しかし、昭和48年（1973）になると、オイル・ショックにより、わが国の社会的・経済的環境は大きく変化した。これまでの労働力不足は一転し雇用調整期に入った。そして、予てより取り沙汰されてきた200海里漁業専用水域の設定に伴う沿岸漁業の見直しもあって、市内漁業者の転業が80%を越えたところで頭打ちになっていた実情を鑑み、幾多の検討が重ねられた結果、横浜市による新漁業協同組合の設立に基づく残存漁業が可能になった。そして、その残存漁業者の新組織として、横浜市漁業協同組合が作られた⁽³⁾。

3. 海面拝借と漁業権⁽⁴⁾

漁業権行使の時代の到来は、明治政府が漁業制度について統一的な再編成を始めた、明治8年（1875）以降である。それ以前の漁業秩序は旧慣⁽⁵⁾と即応させたかたちで自主的に保たれていたが、この明治8年を境に、国法に基づく規制がやがて県・郡・戸長役場の系統を経て伸びてきた。明治8年太政官布告195号捕魚採藻ノ為海面所用の件、翌9年太政官達第74号捕魚採藻ニ付府県税ヲ賦シ営業取締の件、11年神奈川県布達甲第3号捕魚採藻税割当等がそれである。

その内容は、小物成、浮免税等を含めた雑税を廃止し、改めて政府の下で営業を取り締まる必要上、政府は出願した者に漁業認可を与え、認可を受けた者から借用料をとるという方策に切り換えるものであった。柴村もそうであったが、漁業税を負担したことによって、もはやその漁業集落の地先の漁場は、自然に存在していた「魚を獲る場」ではなく、そこで漁を営む漁師や、彼等が所在している集落との私的な関係がつくりだされたと言える。

海面官有により漁業税が存在したことによって、海面拝借に基づく論理は、漁民の海への執着を強め、自分たちの海になると言う意識を駆り立て、これまで入会操業を行っていた他町村他部落漁民をこの機会に排斥し、海を独占しようとしたことから発生した対抗や抗争の事例は多く存在した⁽⁶⁾。

このような対抗や抗争の解決を図ることが、政府にとっては急務な課題になった。その解決の手立ての一つが漁場の新しい制度や秩序の樹立にあるとした政府は、明治19年（1886）5月に、農商務省令第7号として、「漁業組合準則」を施行した⁽⁷⁾。政府は、この「準則」をもって、漁業組合を結成させ、結成された漁業組合の活動を通して従来の漁業に関わる慣行をスムーズに行わせしめることを意図した⁽⁸⁾。しかし、政府の意図とは別に、その後も漁業間の紛争や抗争は続出した。そのため、抗争や紛争はこれまでの漁業取締規則の限界によるものとした明治政府は、その後、国家権力を行使し、全国的に漁場を調整して、紛争防止と漁業資源の保護を図る法令の発布に力を注いだ⁽⁹⁾。

明治34年（1901）4月に、「漁業法」が公布された。この法令は35箇条からなり、漁業権を法定化し、私有権の内容を明確化したところに特徴があった⁽¹⁰⁾。この「漁業法」が公布されたことによって、これまでとたく漁民相互の実力によって維持されていた漁場利用が、法的裏付けによる漁業権に基づくことになったので、これまで以上に上からの抑止力が機能することになった。と同時に、反作用的形態を通して、海面利用に際しての漁業権は、漁民の生活権としての性格を強く示した。

4. 漁業権獲得の史的経過 — 柴漁業組合（協同組合）の事例に基づく⁽¹¹⁾

明治34年4月に「漁業法」が公布されて、全国的な規模で津々浦々に、本格的に組合の結成が始動した。柴では翌36年5月11日に漁業組合が発足した。現在の横浜市金沢区に所在していた漁業組合の設立時をみると、野島漁業組合が明治36年3月、富岡漁業組合が同年6月、洲崎漁業組合が6月、三分漁業組合が8月となっている。また、現在の横浜市内に所在していた北方・本牧・潮田・滝頭・杉田・根岸・神奈川・子安・生麦の各漁業組合も明治36年

の5月から6月にかけて設立した。

柴漁業組合設立時の漁業範囲については、当組合が神奈川県知事周布公平に宛てた文書（明治36年6月10日付）から判断すると、「野島浦字野島下ヨリ以北、北富岡ニ至る一帯ノ海面」とあり、漁職は地曳網漁業で、その漁業の範囲は「当柴漁業者が共同ニテ隣接漁業組合代表者ガ証明セル如ク」とあるように、既に上記の範囲は組合設立時には確定していた。しかし、その後の漁場範囲の拡大にあたっては、ただ慣行ということでは処理されなくなったため、具体的に漁場を確認し得る「為取換書」のような契約内容を示す文書が必要になった。柴も他の有力な漁業組合と同じように、組合発足後、近・隣接する漁業組合が漁業権を有する漁場に、積極的に入漁協定を展開した。

これは一例であるが、柴の漁師が横須賀町漁業組合の漁場で無料で手繰網を行っていたが、明治36年6月29日、柴漁業組合は横須賀町の漁業組合に組合設立の補助という名目で、10円という多額なかねを支払っている⁽¹²⁾。また、明治37年4月3日には、柴漁業組合専務理事齋田作五郎は、野島漁業組合専務理事永島勝三郎と連名で、金沢村漁業組合に「誓約書」を差し出し、専用漁業区域の確定を行っている⁽¹³⁾。そして、同年5月22日には、柴漁業組合は、旧来から入会漁業の慣行を有していた野島・富岡を併せた3組合で契約書を取り交わし、三組合共同の専用漁場の確認を行っている⁽¹⁴⁾。

柴漁業組合の漁師は三浦郡豊島村公郷深田漁業組合の専用漁場にまで出漁した。これは明治37年12月12日付の「漁業に関する契約書」に基づくものであるが、入漁期間は周年で、年7円の入漁料を支払い、手繰網漁を行うことになった⁽¹⁵⁾。その他の柴漁業組合の他漁場利用関係については、浦郷漁業組合の専用漁場、大津漁業組合の専用漁場、屏風浦村漁業組合の専用漁場、本牧漁業組合の専用漁場、その他沖合入会の漁場等があげられる⁽¹⁶⁾。

他専用漁場への入漁協定は大正・昭和の両時代にもみられ、そのつど入漁契約をもって確認がはかられた⁽¹⁷⁾。また、育てる漁業を標榜して金沢の地先での浅蛸の養殖事業が本格的に始まった大正3年（1914）7月には、柴漁業組合は、第3種貝類養殖業のために区画漁業権を取得している⁽¹⁸⁾。大正6年頃になると、金沢の海では海苔養殖事業も盛んになってきた。その成

果は昭和期に開花し、昭和50年に金沢地先の埋立の全貌がみえたとき、柴を初めとした横浜の海苔の養殖事業は事実上終わりをつけた。その間、横浜の地先には区画漁業第1種海苔ヒビ建養殖に伴う「区画漁業免許願」が、各漁業組合から県知事宛に出された⁽¹⁹⁾。そのため、柴漁業組合をはじめとした金沢の漁業組合における昭和初期の重要な業務は、第1種海苔ヒビ建養殖と結びついた区画漁業権の免許取得と、既に取得している特別漁業権の変更に關わる申請にあったといっても過言でないほど、地先は海苔養殖の場に変貌を遂げていった。

戦後の漁業制度の改革は、農地改革の着手より4年遅れて実行に移された。それは沿岸漁場の整理を通して行われた。新漁業法は昭和24年法律第267号で公布され翌年3月14日から施行された。施行後2年以内に旧漁業権は一斉に消滅し、同時に新漁業権の免許制に切り替わった。この準備期間に、漁業調整委員会の設置、旧漁業権の補償、新漁場計画、免許料、許可料の決定等が行われた⁽²⁰⁾。新漁業法による漁業秩序に関する事項は、すべて漁業調整委員会の肩にかかっていた。明治に発布された旧漁業法では、沿岸漁業権を中心に秩序が編成され、この秩序を補うものとして許可制度が存在し、漁法を旧来からの形態で抑えることによる漁職によっても秩序が保持されてきた。ところが、新漁業法では、漁業調整に基づく秩序の保持は、「海区漁業調整委員会」に委ねられた。

終戦直後の金沢の地先には静かな海が広がっていたが、海苔の養殖のための資材を入手することは困難をきわめたため、事業を再開するには至らなかった。昭和23年頃になって、やっと海苔養殖に必要な資材も出回るようになり、復活の兆しがみえはじめた。

柴漁業組合の一例であるが、海苔養殖事業が主要な収入源になるにつれて区画漁業権の確保は一段と重要な課題となった。そのため、昭和26年8月20日、屏風浦漁業協同組合と入漁契約を結んでいる。その契約の内容の骨子は次の通りであった。

それは屏風浦の漁業区域であり、第21号・第22号・第23号に該当した。入漁すべき漁業の種類は海苔ヒビ建養殖であった。契約の有効期限については

定めず、毎年9月中旬より翌年4月末日までとした。この段階では、1柵についての入漁期間中の金額は提示されていないが⁽²¹⁾、1柵の長さは20間幅7尺であった。入漁すべき総柵数は150柵と決められていた。このように、柴漁業協同組合は⁽²²⁾、入漁契約に基づき屏風浦の漁業区域に進出するとともに、自らが有していた区画漁場権を有した漁場を整備した。このような経過によって、他漁業協同組合の地先海面にまで、入漁契約を通して地先当該者外の組合の漁業権が張り巡らされることになった。

5. 結語

このような、歴史的経過が事態を一層複雑にし、そこには、広範囲にわたる漁民の生活権に関わる問題が提示された。特に、区画漁業権に基づく海苔養殖事業の下では、当該地先の海面の埋め立てが実施されると完全に生活の基盤が消滅するので、漁民の生活補償を含めた漁業補償問題が埋立事業の実施と結びついて一挙に噴出した。

2) に記載した表1(埋立事業と漁業補償費の概要)をみてもわかるように、横浜市金沢の海ということで埋立事業が問題になるのは、平潟湾のそれが最初であった。ここは金沢漁業協同組合が単独で共同漁業権及び区画漁業権を有していたので、いわゆる漁業補償は金沢に対してだけであり、入漁契約を結び餌虫を採捕していた横須賀漁業協同組合に対しては、見舞金のかたちがとられた。昭和43年7月に正式に決定した金沢地先埋立事業計画については、この地先に、柴・富岡・金沢の3漁業協同組合の区画漁業1種(海苔・わかめ養殖業)の漁業権と共同漁業権があったので、計画の実施に向けての交渉は、組合員の生活権問題が中心を占めた。漁民の生活の基盤が失われる事態が配慮され、金沢には24億804万円が、富岡には20億2396万2千円が、柴には58億4925万6千円が、漁業補償費として支払われた。

しかし、漁民からみた彼らの生活は漁業補償費をもって解決したわけではない。その後の生活の位置づけとその方向付けが当然のこととして残る。その解決の手立てとして、昭和43年10月、横浜市は農政局内に横浜市漁業者等転業対策本部を開設するとともに、学識経験者からなる漁業問題研究会を設

置した。その後、転業対策を専任する機関としては、45年4月に、農政局内に農漁業転業対策室が設けられ、転職資金の貸付、職業訓練受講補助、転業相談、転業に関する研修会等が実施されることになった。しかし、転業と一口に言っても、決して容易なことではなかった。

特に戦後、東京湾の沿岸域は、多額の漁業補償費と漁民の転業問題という2つの課題を基底とし、ウォーターフロントの開発が進められた。しかし、上記は社会・経済的関わりにおける展開であって、既に手遅れの感じがしない訳ではないが、海そのものの資源の枯渇化を防ぎ、海そのものの資源の活用を考慮すると、更には生態学的な視覚からの検討が望まれる。そのためには、事業計画者の目先だけの計画と予算計上だけでなく、その後の海の利用に基づく広範囲に視覚を設定させた論理の展開がこれまで以上に叫ばれる。その意味でも、東京湾開発の今日に至までの史的整理に基づく実証的研究が、総合的視覚に立脚して行われることの意義は大きいと考えざるをえない。

注(1) 『横浜港史』(平成元年3月)においては、各論編第2部第3章第8節、「蒼穹の下魚鱗耀き地 — 柴漁業協同組合史」(平成2年5月)では、第10・11章を、その他としては、横浜市漁業問題研究会『横浜市の埋立事業と漁業者の転業対策年報 — 金沢地先埋立事業を中心として』(昭和50年3月)に論述されている。

(2) 清成忠男「開発政策と地域問題」(飯田経夫他編『現代日本経済史(下)』筑摩書房、昭和52年6月、201頁。

(3) 横浜市飛鳥田一雄は、昭年52年9月5日付で、横浜市漁業問題対策審議会柳川澄会長に対し諮問した。諮問の内容は2点あり、1つは「転業者の生活の安定に資するための漁協に代わり得る新しい組織には、どのようなものが考えられるか」であり、他の1つは「未転業者の残存漁業については、今後どのようにあるべきか」であった。その答申は、翌53年4月5日付で、「漁業者の転業対策について」という表題で、横浜市長職務代理者大場正典(横浜市助役)に寄せられた。残存漁業と新漁業協同組合問題はこの答申によって具体的な検討に入った。

(4) この問題についての筆者の論旨の詳細については、富田・小林・柴漁業協同組

合史編委員会編著、前掲書、第2章第2節、小林照夫「明治期の漁業制度の変遷と漁業権問題 — 柴漁業集落を前提とした一考察」(関東学院大学人文学研究所編『関東学院大学人文学部 紀要』、第58号、平成2年5月)、を参照されたい。

- (5) 旧慣による漁業秩序とは、文化13年(1816)に定められた「江戸内湾漁獵大目三十八職」に基づき、漁師自らの漁法や漁具の自己規制によるものであった。
- (6) 多発化した対抗や抗争の原因については、二野瓶徳夫『漁業構造の史的展開』(古島敏雄監修・近代土地制度史研究叢書。第4巻)、御茶の水書房、昭和53年9月、177～178頁。
- (7) 「準則」の詳細とこの意図については、小林照夫、前掲稿、を参照されたい。
- (8) 潮見俊隆『漁村の構造』、岩波書店、昭和33年9月、25頁。
- (9) 漁当業関する法令の発布は、明治政府の権力をもってしても、決して容易な道程ではなかった。貴族員議員村田保案(明治26年第5回帝国議会)以後、明治34年の「漁業法」成立までの経緯の詳細については、潮見俊隆、前提書、29～34頁。
- (10) 法令の内容とその意義についての詳細は、小林照夫、前掲稿、を参照されたい。
- (11) ここで柴に関する漁業権獲得の事例は、(精算法人)柴漁業協同組合保管資料(史料)に基づく。紙面の関係で所在や出典については割愛することもある。また、柴の漁業権獲得の全体的な把握については、富田・小林・柴漁業協同組合史編集委員会編著、前掲書、第1部に記載されている。
- (12) 横浜市編集兼発行『横浜市史』(第4巻上)、昭和40年12月、853頁。または、横須賀町漁業組合から柴漁業組合に宛てられた明治36年6月29日の『為取換書』に拠る。
- (13) (精算法人)柴漁業協同組合保管資料(史料)に拠る。
- (14) 同上
- (15) 横浜市編集兼発行、前掲書、853頁。
- (16) 同書、854頁。
- (17) 柴漁業組合と他の近・隣接の漁業組合との事例については、富田・小林・柴漁業協同組合史編集委員会編著、前掲書、第5章第3節、第6章第2節に記載されている。

- (18) その経緯については、同書、108～117頁。
- (19) 柴漁業組合（協同組合）の海苔養殖事業と区画漁業権については、同書、第6章、第3節を、また重化学工業時代と金沢の地先埋立との関連による戦後の海苔の事情については、第10・11章をそれぞれ参照されたい。
- (20) 近藤康男『近藤康男著作集』（第11巻）、農山漁村文化協会、昭和50年4月、370頁。
- (21) この入漁契約書では、入漁期間中の借用金額は、本契約で決めることとして記載されている。
- (22) 柴では新漁業法に基づき昭年24年10月15日協同組合に組織変更した。

芦見忠志

(大阪市港湾局)

榊原和彦

(大阪産業大学)

目次

1. 研究の目的と本稿の概要
2. ウォーターフロント開発と景観誘導の実態
3. 港湾景観の計量・心理学的な分析
4. おわりに

1. 研究の目的と本稿の概要

近年、世界各地の港湾でウォーターフロント開発が盛んに行われ、一般市民が港に触れる機会が急速に増えつつある。

本研究の目的は、こうした港湾整備の実態を踏まえながら、港湾景観事例を計量心理学的手法及び計算機を援用した画像解析手法を用いて分析し、港湾景観の分類と景観評価の要因抽出を行おうとするものである。

本稿は、大きく分けて二つの部分から構成されている。まず前半では、主に景観形成の観点から港湾整備事例を検討・分析することを目的として実施したアンケート調査の結果を紹介する。また、後半では、主にアンケート調査にもとづいた港湾景観の評価及びイメージ分析の結果を紹介する。

2. ウォーターフロント開発と景観誘導の実態

2, 1. 港湾管理者アンケート

①アンケートの内容

以下の内容のアンケートを、内外の港湾管理者を対象に実施した。

- 1)対象港湾の概要.
- 2)景観に対する港湾管理者の認識.
- 3)景観整備に対する港湾管理者の取り組み姿勢.
- 4)景観誘導のためのガイドラインの有無とその内容及び対象.

5港湾管理者が認識している「代表的景観」

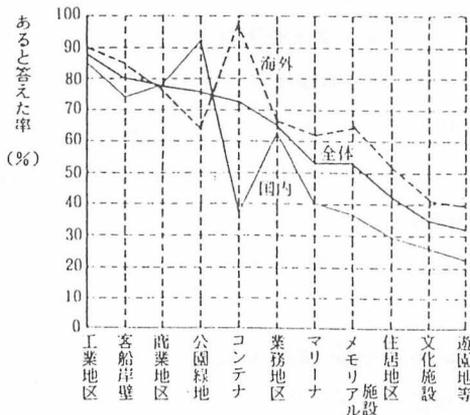
②配布と回収

前記アンケートを、海外62, 国内29の港湾管理者に向け発送した。その結果、海外39, 国内27の合わせて66港湾から回答を得た。

2. 2. 調査対象港湾の概要

まず、回答港湾の概要を知るために、土地利用や施設の有無を質問した(図1)。この結果から、○複合利用が進んでいる。いわゆる港湾施設以外に工業機能を持つ港湾が全港湾の88%, 同じく商業77%, 業務65%, 住居42%を占め、海外・国内とも港湾地区の複合利用が進んでいることがわかる。○海外では港と一般市民の接触が多い。有無を質問した諸施設のうち一般市民との関係が深いものは、客船岸壁、公園緑地、マリーナ、メモリアル施設、住居地区、文化施設、遊園地の7項目である。そのうち公園緑地を除いた全ての項目で、海外港湾における存在率が国内を上回った。海外港湾はいずれも各国を代表する著名港湾であることも考慮しなくてはならないが、海外のほうが、港が一般市民にとってより身近な存在となっているといえよう。○海外では多様な市民向け施設が整備されている。公園緑地の有無を内外で比較すると、国内の整備率が非常に高い。海外港湾ではマリーナ、文化施設、遊園地など市民向け施設が多様化しているのに対し、国内では公園緑地に偏っているためと考えられる。

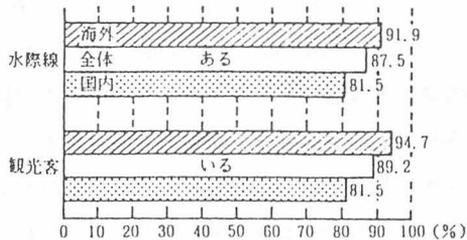
図1 港湾地区にあるもの(土地利用/施設)



2. 3. 港と水際線, 観光客

○港は一般市民にとって魅力ある場所である。また、水際線が重要な意味を持っている。アンケート対象港湾のうち約90%で港を訪れる観光客が見られ、港が一般市民に魅力ある場所であることがわかる。中小港湾が含まれる国内の回答でも、観光客の訪れる港が8割を越えている。また、一般市民が接近可能な水際線を持つ港湾では94.6%で観光客が見られるのに対し、ない場合は半数しか観光客が見られず、そうした水際線の存在が重要な意味を持っていることを伺わせた。

図2 近づける水際線と観光客の有無



2. 4. 港湾地区活性化の動き

① 趨勢

海外の2港湾を除いた64港湾は活性化が必要だと考えており、港湾地区の活性化が強く求められていることがわかる。また全体の95.5%の港湾が、なんらかの形で活性化プロジェクトを実際に持っている。内外を比較すると、海外では46.2%に完了したプロジェクトがあり、6割以上が進行中・計画中のプロジェクトを持っている。一方、国内では完了したプロジェクトを持つ港湾は7.4%にすぎず、進行・計画中の率も海外と比べて低い。

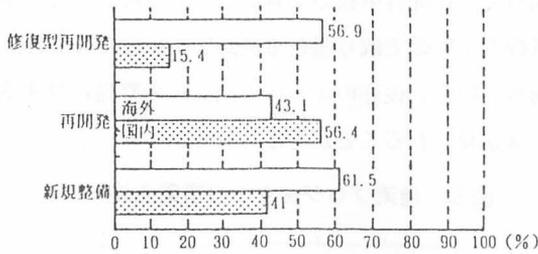
② プロジェクトの内容

64港湾から104のプロジェクトについて回答が得られた。以下にその概要を示す。

1) 対象 81%が港湾地区を部分的に整備するものであるが、港湾地区全体を整備対象とする大規模プロジェクトも19%を占めた。

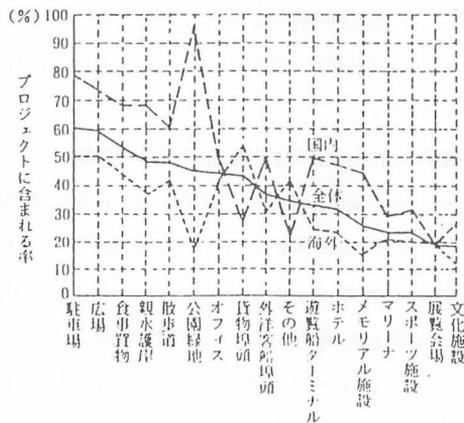
2)性格 海外では既存施設を活用する修復型再開発が56.9%を占め、新規整備と並んで多いが、国内ではこのタイプは15.4%とごく少ない。

図3 プロジェクトの類型



3)何が作られるのか 国内対象港湾では一般市民に関係の深い外洋客船や遊覧船ターミナル、ホテル、メモリアル施設、マリナー、文化施設などの整備が、海外と比べて盛んである。現状では事例の少ないこの種の施設の整備が順調に進めば、近い将来、一般市民が港を訪れる機会は急速に増すと予想される。またわが国では公園緑地の整備指向が著しく強く、ほとんど全てのプロジェクトで取り上げられている。なお、内外を問わず港へのアクセスとして自動車が重視され、駐車場整備が重視されている。

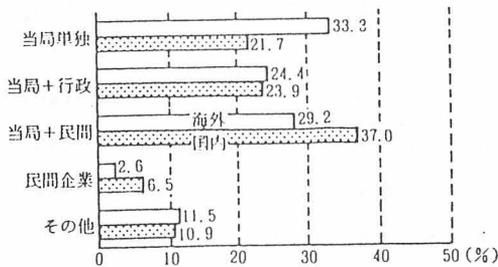
図4 プロジェクトの中で整備される施設



4開始時期と完了時期 プロジェクトの開始時期は、海外では70年代、国内では80年代後半が中心で、10年～15年のタイムラグがある。一方終了時期は、海外で90年代、国内は95年以降が多く、内外差は開始時期よりやや小さい。

5事業主体 海外では管理者単独のプロジェクトが最も多く33.3%を占めるが、国内では管理者+民間で取り組む事例が37.0%と最も多い。この背景の一つとして、海外の場合、後述のように港湾周辺の整備に対する規制や誘導がきびしいケースが見られることが考えられる。

図5 港湾プロジェクトの事業主体

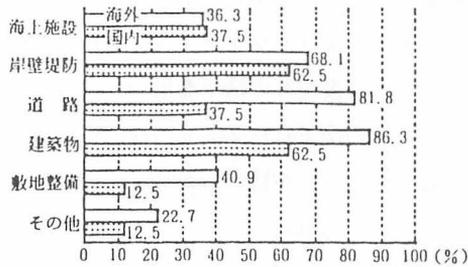


6プロジェクトと景観誘導 事業にあたって、「よりよい景観形成」を重視する港湾管理者が97.1%を占め、景観誘導は重要であるという共通の認識がある。しかし、国内の場合は個別対応型、海外の場合はランドデザインを持つ総合型が多いという差が見られた。この背景には、前項（事業主体）と同様の事情が考えられる。

2, 5. 港湾景観の質的向上に対する管理者の姿勢

管理者のほとんど全てが、港湾景観の質的向上は重要な課題であると考えている。その結果、海外の61%、国内の31%が景観誘導ガイドラインを策定しており、残りもその必要性を感じている。ガイドラインの内容を見ると、国内で誘導対象とされる率は岸壁や堤防、建築物で最高となっており、民間敷地や道路は対象とされないケースが多い。一方海外では、港湾管理者が、海上・陸上や官民の別を問わず包括的な誘導・規制を行いより好ましい港湾景観を形成しようとしている。

図6 ガイドラインの規制の対象施設等



3. 港湾景観の計量心理学的な分析

3, 1. 景観評価アンケート

①概要

まず、内外の66港湾から171景の「代表的港湾景観」を収集し、それらを視点及び注視点の位置、主要な景観構成要素等を用いて定性的に予備分類した。次に各分類から34景の評価対象景観を選定し、景観評価アンケートを実施した。

②アンケートの内容と方法

アンケート票は 1)一対比較法, 2)評定尺度法, 3)SD法を用いた設問によって構成した。また、評価実験は港湾景観事例を被験者の前にスライド映写して実施した。なお、アンケートの被験者は表1に示す161名である。

表1 被験者数

一般社会人	122
学 生	16
港湾関係者	23
合 計	161

3, 2. 陸上からみた景観事例の評価

①好まれる港湾景観

図7は、写真①～⑥に示した6港湾の景観事例を、働いてみたい、住んでみたい、港らしい、訪れたい、好ましい、という5通りの観点から一対比較法を用いて評価した結果である。港らしさを除いた4通りの選好度は似た傾向を示すが、港らしさについては他の4通りの選好度と微妙な差が生じている。例えば写真②, ⑤, ⑥, の3事例は、港らしさの点ではほぼ同程度の選好度であるのに対し、他の4通りでは写真⑥だけ選好度が低くなっている。

②港湾景観のイメージ分析

選好要因を検討するために、SD法を用いて各事例のイメージを分析した。図8は、写真①～⑥の結果（セマンティックプロフィール）を示したものである。図では因子分析（後述）の結果を用い、形容詞対を3つにグループ化して並べている。この図で写真②⑤⑥の違いを見ると、写真⑥だけが「かたい」「クールな」イメージを持っており、そのため「港らしさ」が選好度に寄与していないと考えられる。

③好まれる港湾景観のイメージ

働く場所の景観として最も好まれたのは、写真⑤の事例であった。また、写真②の評価がそれに続いて高い。写真⑤、②のイメージプロフィールを見ると、相対的に華やか、明るい、個性的、軽快、あたたかい、のイメージが強いという特徴が認められる。一方、住む場所の景観としての選好度は写真②、⑤の順に高く、働く場所の場合と順位が逆転している。写真②と⑤のイメージプロフィールの差は、⑤の方がより華やか、開放的という点である。訪れたい及び好ましい港湾景観に対する選好度は良く似た傾向を示しており、やはり写真②⑤の事例に対する選好度が高い。なお、写真①は4通りの評価が全て最低だった。写真①のイメージは、寂れた雰囲気がある（図8の左側4つの形容詞対）、暗く閉鎖的（同じく中央4つ）、冷たい（同じく右寄り3つ）といった特徴を持っている。

④総合評価に対するイメージの寄与率

評定尺度法による各事例の総合評価値（好き／きれい）と、SD法で得られたイメージ評価値の相関係数を検討した。その結果、好まれる港湾景観では、安全、明るい、個性的（一般的でない）といったイメージが強いことがわかった。

⑤被験者属性と景観評価

被験者属性別の平均値と、各評価値の属性間相関の比較検討を行ったが、性別、年齢等の被験者属性による違いはほとんど見られなかった。

図7 一対比較による選好度の比較
(陸上視点)

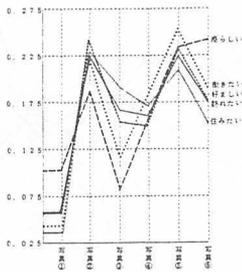


図8 写真①～⑫のイメージプロフィール

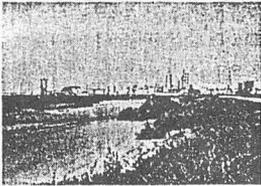
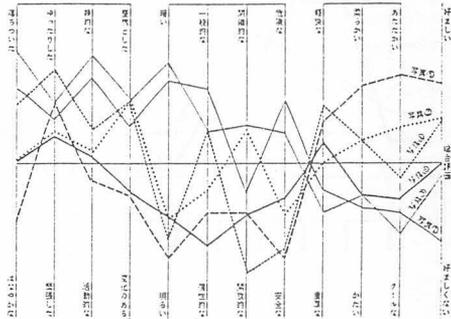


写真-1 事例①



写真-2 事例②

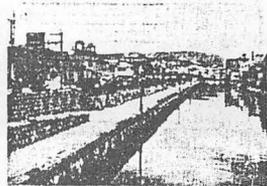


写真-3 事例③

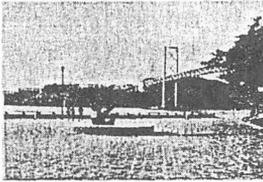


写真-4 事例④

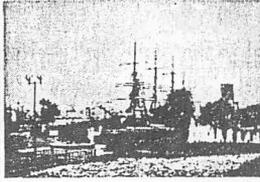


写真-5 事例⑤

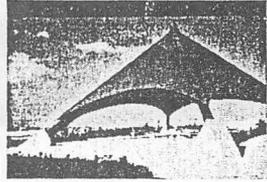


写真-6 事例⑥

3. 3. 海から見た景観事例の評価

海から見た6事例(写真7~12)を対象とし、港らしさ、好ましい、訪れたい、の3通りの観点から一対比較を行った。その結果得られた選好度を図9に示した。陸からの事例の場合と同様に、港らしさと他の2項目の選好度にはかなりの乖離が見られる。

図9 一対比較による選好度の比較
(海上視点)

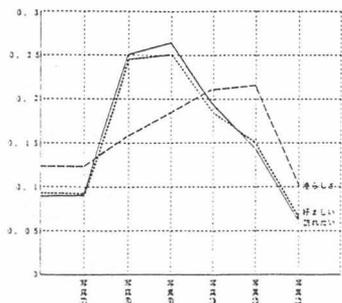


図10 写真⑦~⑬のイメージ
プロフィール

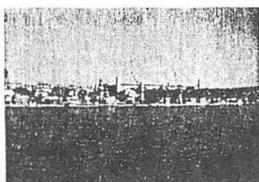
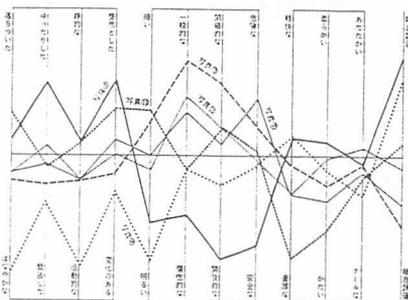


写真-7 事例⑦



写真-8 事例⑧



写真-9 事例⑨

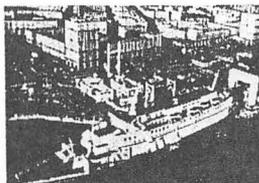


写真-10 事例⑩



写真-11 事例⑪

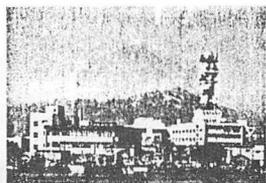


写真-12 事例⑫

この乖離の原因は、事例写真に含まれる景観構成要素から考えて、港らしさ＝外航船という関係が成り立っているためと考えられる。なお、図10のセマンティックプロフィールを検討すると、一対比較で最も港らしいと評価された写真⑦にはこれといった特徴が見られず、船のイメージがプロフィールから明確に読み取れない。

一方、好ましいまたは訪れたいという点で評価の高い写真⑧⑨は、明るく開放的なイメージが強いという共通点を持つことがわかった。

3, 4. 港湾景観の計量心理学的な分類

図8, 10に示した11種類の形容詞対評価尺度を用い、34の景観事例のイメージ分析を行った。

①形容詞対評価尺度

まず、リカードの尺度構成法³⁾を用いて回答結果を尺度化した。

②被験者属性による評価の相違

被験者属性間の関係を重回帰分析によって検討した結果表2が得られた。まず性別間の相違を見ると、⑧を除く全ての尺度で偏回帰係数が0.9以上になっており、性別による評価の相違がほとんどないことがわかる。「①華やかな」について、各評価対象事例の男女別平均評価値の関係をプロットした結果を図11に示した。また、年齢についてもほぼ同様の結果が得られており(例えば図12)、港湾景観事例のイメージ評価の結果には被験者の性別や年齢による相違はほとんど現れていないと考えられる。

図11 「はなやかさ」の評価値の男女差

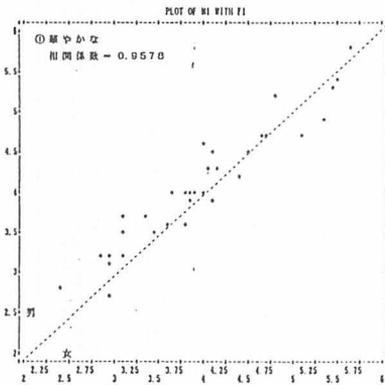


図12 「個性的な」の評価値の20代グループと全体の差

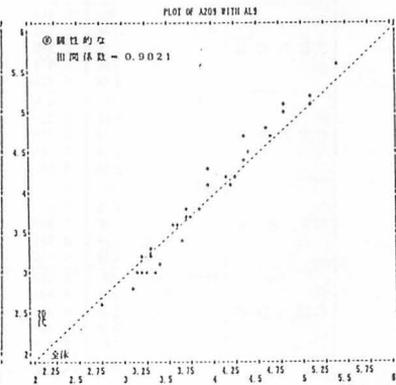


表2 形容詞対評定尺度の平均値の被験者属性による相違

尺度	被験者属性別平均		重相関係数		式	偏回帰係数 β	
	A	B	R	R ²			
①華やかな	性別	女	男	0.957	0.917	$A = 1.064 \times B - 0.362$	0.958
	年令	20代	全体	0.979	0.959	$A = 1.084 \times B - 0.336$	0.979
	"	30代	全体	0.985	0.971	$A = 1.001 \times B - 0.061$	0.985
	"	40代	全体	0.973	0.946	$A = 0.986 \times B + 0.030$	0.973
	"	50代	全体	0.947	0.896	$A = 0.890 \times B + 0.551$	0.947
②緊張した	性別	女	男	0.967	0.936	$A = 0.975 \times B - 0.080$	0.967
	年令	20代	全体	0.981	0.962	$A = 1.112 \times B - 0.368$	0.981
	"	30代	全体	0.984	0.968	$A = 1.014 \times B - 0.076$	0.984
	"	40代	全体	0.973	0.948	$A = 0.913 \times B + 0.195$	0.973
	"	50代	全体	0.963	0.928	$A = 0.906 \times B + 0.444$	0.963
③明るい	性別	女	男	0.947	0.898	$A = 0.999 \times B - 0.015$	0.947
	年令	20代	全体	0.982	0.965	$A = 1.112 \times B - 0.621$	0.982
	"	30代	全体	0.988	0.976	$A = 1.009 \times B - 0.105$	0.988
	"	40代	全体	0.979	0.959	$A = 1.042 \times B - 0.018$	0.979
	"	50代	全体	0.940	0.883	$A = 0.771 \times B + 1.114$	0.940
④活動的な	性別	女	男	0.964	0.929	$A = 0.984 \times B + 0.076$	0.964
	年令	20代	全体	0.964	0.928	$A = 1.117 \times B - 0.498$	0.964
	"	30代	全体	0.986	0.973	$A = 1.035 \times B - 0.231$	0.986
	"	40代	全体	0.967	0.935	$A = 0.943 \times B + 0.239$	0.967
	"	50代	全体	0.921	0.947	$A = 0.834 \times B + 0.830$	0.921
⑤軽快な	性別	女	男	0.908	0.824	$A = 0.877 \times B + 0.476$	0.908
	年令	20代	全体	0.969	0.938	$A = 1.137 \times B - 0.563$	0.969
	"	30代	全体	0.967	0.935	$A = 1.022 \times B - 0.162$	0.967
	"	40代	全体	0.976	0.953	$A = 1.030 \times B - 0.069$	0.976
	"	50代	全体	0.822	0.676	$A = 0.736 \times B + 1.151$	0.822
⑥変化のある	性別	女	男	0.939	0.881	$A = 0.942 \times B + 0.120$	0.939
	年令	20代	全体	0.967	0.935	$A = 1.002 \times B - 0.052$	0.967
	"	30代	全体	0.984	0.968	$A = 1.090 \times B - 0.370$	0.984
	"	40代	全体	0.947	0.897	$A = 0.977 \times B + 0.111$	0.947
	"	50代	全体	0.959	0.920	$A = 0.895 \times B + 0.481$	0.959
⑦かたい	性別	女	男	0.934	0.872	$A = 0.841 \times B + 0.617$	0.934
	年令	20代	全体	0.989	0.978	$A = 1.189 \times B - 0.788$	0.989
	"	30代	全体	0.985	0.970	$A = 1.033 \times B - 0.042$	0.985
	"	40代	全体	0.968	0.936	$A = 0.891 \times B + 0.303$	0.968
	"	50代	全体	0.945	0.892	$A = 0.787 \times B + 0.918$	0.945
⑧暖かい	性別	女	男	0.889	0.790	$A = 0.941 \times B + 0.180$	0.889
	年令	20代	全体	0.960	0.922	$A = 1.208 \times B - 0.944$	0.960
	"	30代	全体	0.980	0.960	$A = 1.078 \times B - 0.342$	0.980
	"	40代	全体	0.901	0.812	$A = 0.871 \times B + 0.583$	0.901
	"	50代	全体	0.899	0.808	$A = 0.715 \times B + 1.280$	0.899
⑨個性的な	性別	女	男	0.916	0.840	$A = 0.760 \times B + 0.877$	0.916
	年令	20代	全体	0.982	0.964	$A = 1.162 \times B - 0.635$	0.982
	"	30代	全体	0.980	0.960	$A = 0.981 \times B + 0.092$	0.980
	"	40代	全体	0.977	0.955	$A = 1.029 \times B - 0.194$	0.977
	"	50代	全体	0.935	0.874	$A = 0.755 \times B + 1.023$	0.935
⑩開放的な	性別	女	男	0.920	0.846	$A = 0.901 \times B + 0.317$	0.920
	年令	20代	全体	0.968	0.937	$A = 0.999 \times B - 0.046$	0.968
	"	30代	全体	0.975	0.950	$A = 1.028 \times B - 0.236$	0.975
	"	40代	全体	0.985	0.970	$A = 1.041 \times B - 0.049$	0.985
	"	50代	全体	0.940	0.883	$A = 0.920 \times B + 0.448$	0.940
⑪安全な	性別	女	男	0.939	0.882	$A = 0.931 \times B + 0.246$	0.939
	年令	20代	全体	0.967	0.935	$A = 1.062 \times B - 0.238$	0.967
	"	30代	全体	0.979	0.959	$A = 1.068 \times B - 0.379$	0.979
	"	40代	全体	0.976	0.953	$A = 0.996 \times B + 0.159$	0.976
	"	50代	全体	0.922	0.850	$A = 0.815 \times B + 0.724$	0.922
⑫総合評価	性別	女	男	0.963	0.927	$A = 0.829 \times B + 0.563$	0.963
	年令	20代	全体	0.982	0.965	$A = 1.136 \times B - 0.573$	0.982
	"	30代	全体	0.981	0.963	$A = 1.033 \times B - 0.238$	0.981
	"	40代	全体	0.968	0.937	$A = 0.961 \times B + 0.235$	0.968
	"	50代	全体	0.935	0.875	$A = 0.790 \times B + 0.942$	0.935

データ：港湾景観事例（34事例）ごとの被験者属性別平均値

③因子分析

形容詞対尺度を因子分析した結果、表3に示す3因子が抽出された。

第Ⅰ因子は、開放的／個性的／明るいといったイメージの因子負荷量が大きく、海に開けた港の空間特性を表す因子と考えられる。また、第Ⅱ因子は活動的／華やかといったイメージからなり、都市的な賑わいを表す因子と考えることが出来る。最

後の第Ⅲ因子の寄与率は小さいが、あたたかい／かたい（やわらかい）／軽快なといったイメージの因子負荷量が大きいことから親しみを表す因子ということができる。

④港湾景観の分類

各港湾景観事例について前項の3因子の因子得点を算定し、その結果を用いてクラスター分析によって港湾景観事例を分類した。クラスタリングの結果を図13に示す。図の左側に事例番号（1～34）と因子得点を、右側に総合評価値（評定尺度法による好感度）を記した。

クラスター間距離3.0を基準にすると、全体を6つの群に分けられる。

写真-4、6、9、に示した事例を含む第1群（4、25、9、6、24、14）は、第Ⅰ因子の因子得点が最も高く第Ⅱ因子の因子得点がやや小さい＝港らしい空間の広がり感が最も顕著に感じられるが賑わいにやや欠ける。という特徴を持つ景観事例から成り、全体としての好感度（総合評価値）が高いグループである。

写真-1～3を含む第2群（17、31、1、3、29、2、34、26、30）は、第Ⅱ因子の因子得点が最も小さく賑わいに欠けるグループである。このうち事例17、31、1、3、29、から成るサブグループは親しみを示す第Ⅲ因子の因子得点が小さく、全体としての好感度も低い。残りの事例2、34、26、30からなるサブグループでは賑わいに欠ける程度が比較的小さく、ある程度広

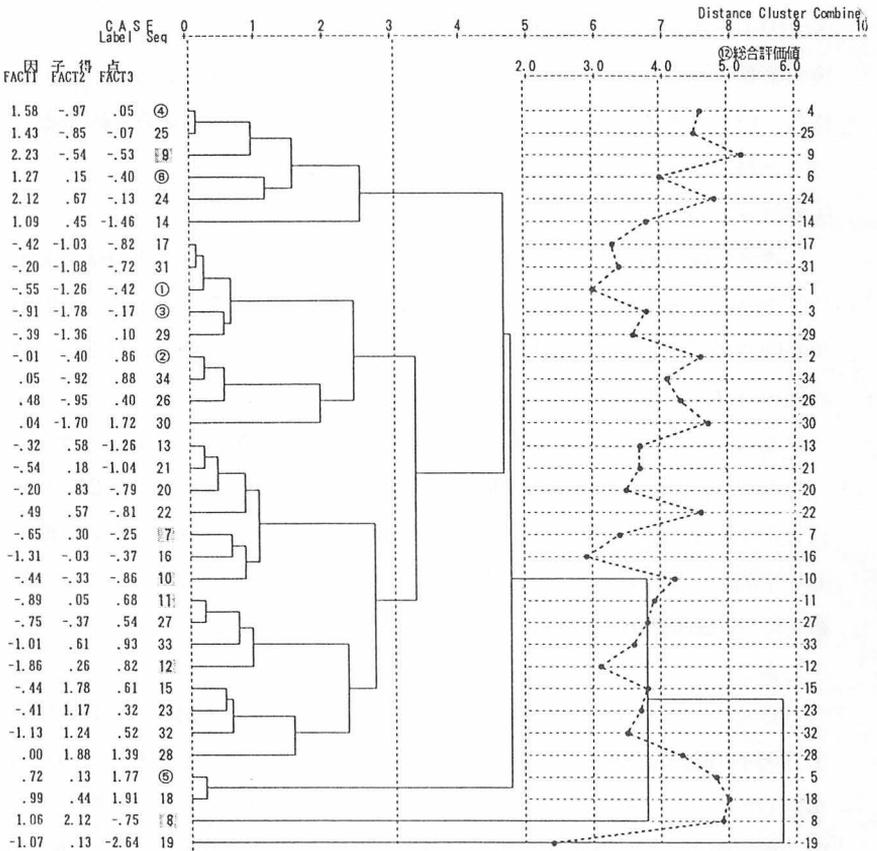
表3 形容詞対尺度の因子負荷量

	第Ⅰ因子 空間の広がり	第Ⅱ因子 賑わい	第Ⅲ因子 親しみ
寄与率	49.0%	28.8%	8.3%
累積	49.0	77.9%	86.2%
F10 開放的な	.92681	-.11088	.06267
F11 安全な	.71385	-.26007	.47744
F9 個性的な	.69408	.19853	.25896
F3 明るい	.67391	.48476	.46369
F4 活動的な	.10179	.97356	.05749
F1 はなやかな	.09833	.96355	.16423
F2 緊張した	-.51089	.69306	-.47180
F6 変化のある	-.07749	.67314	.55123
F8 暖かい	.22809	.21080	.88760
F7 かたい	-.48794	-.00172	-.84838
F5 軽快な	-.61738	.16237	.63486

さと親しみが感じられているために全体としての好感度は比較的高い。

写真-7, 10~12を含む第3群(13, 21, 20, 22, 7, 16, 10, 11, 27, 33, 12, 15, 23, 32, 28,)は、いずれも船舶が重要な景観構成要素となっている景観事例からなるグループである。因子得点からみると、このグループは明確な特徴を示していないが、強いて言うならば、空間のひろがりや親しみにやや欠けるが賑わいが少し感じられる、という印象を持つといえる。総合評価値は高低が一定しない。

図13 因子得点を用いた港湾景観事例の分類



写真－5を含む第4群（5，18）は，3つの因子得点が全て正で，特に親しみのイメージが強いという特徴を持っている。この群の総合評価値は最も高い水準にある。写真－8の事例単独の第5群（8）は，親しみという点ではややマイナスのイメージを持つが，ひろがりと賑わいのイメージが強く，全体としての好感度が高い。第6群は同じく単独事例19からなる。この景観事例は臨海工場地帯をテーマとしており，親しみのイメージに最も欠けている。全体としての好感度も最も評価が低い。

4. おわりに

本稿では港湾景観整備の背景となる港湾地区の実態をアンケート調査に基づいて報告した。また，港湾景観事例を計量心理学的な手法を用いて評価・分類し，市民に好まれる景観の特徴やイメージを検討した成果の一部を報告した。今後は，本稿で紹介した以外の内容も含めて，研究の成果から港湾景観整備に直接役立つ計画情報を抽出・整理していく予定である。

72 「ウォーターフロント問題」の基本的課題

北見俊郎

(青山学院大学)

目次

1. はじめに
2. 「ウォーターフロント問題」の現象と背景
3. 「ウォーターフロント問題」の背景と史的性格
4. 「ウォーターフロント問題」の基本的課題

1. はじめに

後述するように、「ウォーターフロント」という言葉が現象的にとりあげられて、社会的な注目をあびると共に、その開発をめぐる様々に論じられている。そこでは一見、「ウォーターフロント」なる言葉が独り歩きをし、経済学や社会学等を基にする社会科学的な独立の研究対象として重要であるかのように思われている点もある。現実的に社会的に現象化する諸問題を、科学的にとりあげることは必要であり、その意味では「ウォーターフロント」は研究対象として成立しうるであろう。

しかしながら問題は、ここでの場合、その研究対象をどのような「方法論」をもって分析するかにある。勿論、「新しい酒は、新しい革袋に入れる」ことも必要であり、新しい研究対象に対しては、新しい研究方法の採用や開発も必要である。そのような意味をふくめながらも、ここでは社会科学の面からどのようなことが問題になり、かつ今後の「あり方」を考える時に、どのようなことが課題になるのかを、基本的にとりあげてみたいと思う。その場合、基本的というのは、むしろ本質的なことを意味するもので、ウォーターフロントの言葉の意味や、その背景となる都市・港湾・市民・沿岸域、あるいは海事思想、さらには日本におけるそれらの歴史的な性格を、欧米との対比をふくめながら考えてみたいと思う。

そうした歴史的考察を、一つには「合理性の追求」（合理化）と「合目的

性の追求」（近代化）の二つの理念をもとにしながらみた場合に、「ウォーターフロント問題」の土台にどのような問題点があるのか。さらには、そのような「本質的」問題点が、わが国の港湾や都市の伝統的体制との深いかわり合いをもつとすれば、「基本的課題」とはその「本質的」問題点を核とする広範な視角を必要とするであろうが、ここでは紙幅の都合で、「課題」の具体策以前における「問題」の性格化にとどまらざるを得ない。

2. 「ウォーターフロント問題」の現象と背景

近年、日本においてウォーターフロント（Waterfront）という言葉が、ジャーナリズムやマスコミの分野においてとりあげられ、一般社会の用語にもなりつつある。この一般的用語の中には主に都市臨海部あるいは都市沿岸域を都市の文化的機能の一環として、商業的な開発、公共的娯楽、あるいはレクリエーション等、市民生活にとっても様々な利用に供する場という意味がある。

日本においては、ウォーターフロントに関する明確な概念付が未だみられない。以上のような「意味」におけるウォーターフロント開発が行なわれはじめたのは、おそらく1950年代頃からサンフランシスコ、ニューヨーク港等のアメリカの主要港都市において、「通商の形態が変革するにつれて、都市のウォーターフロントの性質や利用方法が変わり、さらに、航空、陸上、水上輸送にかかわる技術革新は、多くの都市の港湾施設を廃れさせた。都市のウォーターフロントは老朽化し、有効な利用及び資本投下も行なわれなかったことなどから、環境悪化も余儀なくされてしまった。しかし、既にいくつかの都市では、このようなウォーターフロントの用地、建物、埠頭を社会・経済開発のため、またレクリエーション的、文化的活動のため、有効に利用することが実践されてきている。さらに現在、他の多くの都市においても同様の利用を模索中である。」⁽¹⁾とされている。

しかしながら、以上のような意味における都市とウォーターフロントとの関係は、現代において始まった問題ではなく、港湾都市においては歴史的に多かれ少なかれ、港湾機能と都市機能が臨海都市や沿岸域、あるいは水際部

といわれる空間において発生してきた問題でもある。ただ、それらが現代社会において「問題」となる——つまり「ウォーターフロント問題」といわれるには、それなりの必然的な理由があるところに注目をする必要がある。

もともと都市の多くは水上交通のターミナルを核として形成されてきた。そのターミナル (Terminal) は “Transportation is Civilization”⁽²⁾ と言われるように「交通ならびに輸送は、人間の生活上必要な物資あるいは人間、思想および人間の意志等を特定の場所から特定の場に移動させる。それは距離と時間とを克服することを意味するもので、特定地域あるいは一国の文化は、その地域あるいは一国の力だけで形成されることは困難なもので、他の地域あるいは他国の供給にまつものである。この他地域との交流もしくは影響をうける度合は、しばしばその地域の文化の発展程度と比例するものと考えられる。いわば、文化の進展は『物質面において、世界の資源が一つにプールされて各地、各国の特殊生産物が人類全体に利用され得るようになる方法如何に密接に関連している。』」⁽³⁾

このように歴史的に「交流」を媒介として文化の発展がみられるが、その発展の拠点となったのはターミナルであり、文化の具体化されたものが都市でもあった。

都市はこのようにターミナル (港湾) の機能を通じて、発生し、発展を遂げてきた。したがって都市にとってターミナルは、その形成上「都心的機能」でもあった。とりわけ、近代資本主義の形成・発展の過程においては、欧米主要港湾と主要港湾都市は両者の機能がきわめて密接な関係をもつと共に、それらが民間資本や市民階層によって支えられてきた歴史を有する⁽⁴⁾。

したがって、歴史的に少なくとも欧米の諸港においては、港湾と都市の形成・発展のプロセスが、都市・市民階層と同一の機軸によって展開されてきている。ここではそのようなプロセスの詳細を述べる紙幅がないが、例えば、諸港における port authority の形成とその機能、役割等を見ることによって、「港湾の資本主義における発展」がうかがわれると共に、以上に述べたように、都市機能・市民生活・民間資本等が港湾と密接な関係にあることが理解される。このことは、もちろん、単に港湾のみの問題ではなく、港湾を

ふくむウォーターフロント・エリアもそうであったことになる。

日本において、近年急激にウォーターフロントがとりあげられ、すでに述べたように都市臨海部あるいは沿岸域において、いわゆるウォーターフロント開発が進められる現象の理由の中には、例えばアメリカの場合と多くの共通点を見出すことができる。しかしながら、それが日本において「ウォーターフロント問題」としての「問題」となる本質的な課題の横たわるものがあることを見逃してはならない。

つまり、以上にふれた（例えば）アメリカにおけるウォータィフロンツの開発をめぐる諸問題の中で「都市のウォーターフロントは極めて文化的な資源であり、経済的な開発、公共娯楽及び市民の心のよりどころとしての様々な利用機会を提供する可能性を持つ場所である。しかしながら、最近まで都市のウォーターフロントは北米でも最も見捨てられた資源の1つであった。」⁽⁵⁾と言われる中で、「最近まで都市のウォーターフロントは北米でも最も見捨てられた資源の1つであった。」という表現は何を意味するのか。むしろここでの場合、北米においては、都市のウォーターフロントは、広大な土地面積の中であって、不必要であった資源と理解すべきであろう。しかも、それが「資源」という物的条件として考えうる北米の社会環境的条件を考える必要がある。

さて、ここでの日本におけるウォーターフロンツの諸問題を考えると、周知のように欧米諸国における都市とウォーターフロンツの地理的事実との決定的差異に気付かされる。とくにアメリカとの比較においては、主要都市と主要港湾をふくむウォーターフロンツの自然的条件と社会的条件の質的差異はあえて説明を要しないであろう。⁽⁶⁾つまり日本とアメリカにおける都市ならびに都市周辺におけるウォーターフロンツの問題意識におのずと大きな差異のあるあることを認めざるを得ない。この問題意識の差とは何か。実はそのことが、そのまま日本における「ウォーターフロント問題」の本質と関係があると思われる。

（注6）に単的に述べたように、日本とアメリカにおける都市とウォーターフロンツの関係においては自然的・社会的条件に大きな差異がある。すでに

ふれたように両国におけるウォーターフロント開発の契機には共通点があっても、それが社会的に「問題」となる背景の違いには次のような点が考えられる。一つには、すでに述べた地理的・自然的条件や人口密度の差。二つにはアメリカにおける港湾都市の形成が“Transportation is Civilization”に示されるように港湾機能を核とし、港湾を都心として行なわれた。⁽⁷⁾しかもそうした港湾都市発展の原動力はくりかえすまでもなく、民間資本や市民階層であった。このような社会的条件は、旧くはハンブルクにおいて12世紀以降に見られるようにハンザ(Hanze)、市民(Burger)、都市(Burg)が港湾機能を基にして「ハンブルグ自由ハンザ都市」(Freie und Hanzestadt Hamburg)を形成してきたという事情を雄辯に物語っている。⁽⁸⁾

こうした欧米の歴史的背景をふくめて、日本における港湾都市の形成を考えてみると、果してどのようなことが言えるであろうか。この節では日本におけるウォーターフロント問題と、それが「問題」となる基本的意味を、欧米における港湾都市の自然的背景と社会的背景の差に求めようとして、限られた例をあげてきた。紙幅の都合で、この節では日本との比較を行うまでに至らないため、その問題意識をひきつづき次節にゆずりながら考えることとする。

3. 「ウォーターフロント問題」の背景と史的性格

前節での問題意識をとりあげながら、この節では、ウォーターフロント問題の背景と史的性格について考えることとする。

さて、前節でみた欧米の港湾都市形成の自然的・社会的条件の「背景」に対して、日本の場合をみると概略次のようなことが言えるであろう。先ず地理的・自然的条件に関しては若干すでに述べたので、主として社会的条件、とりわけ歴史的事情についてとりあげてみることにする。周知のように日本の港湾や港湾都市、沿岸海域に関する社会的位置付けを特徴づけるものとして、幕末までの鎖国令、明治以降の資本主義の発展過程における港湾の役割、第二次大戦後における経済発展での役割等を取りあえずあげることができる。

幕末までの鎖国政策が、黒船によって破られるまで長期間に亘って保たれ

たということは、鎖国体制や政策が堅固であったということとは別に、島国日本の周辺が荒海であったという自然環境を、とくにここでは指摘しておきたい。黒船という蒸汽船の技術的進歩が荒海を容易に克服して、神奈川条約を可能にしたという見解もとりうる。早くも古代において地中海文化を成熟させたものは、数多くの航路と港湾であり、正に地中海文化としての海の文化や、海から陸を見る文化の発祥があったのに対し、日本のそれは、海は陸地の果であり、「板子一枚下は地獄」の恐ろしい場として考えられがちであった。したがって海から陸を見るよりも、いつも陸から海を見る志向性が強く、海洋文化の形成はむずかしかった。このような海事思想は鎖国令の影響もあり、さらに後述するように、明治以降には軍事的にも、いわば帝国海軍の場としての海が支配的になり、臨海部や港湾も「要塞地帯」として一般市民から遠ざけられるようになる。したがって、日本は島国でありながら、海から陸を見る文化形成が成熟し得なかったと考えられる。⁽⁹⁾

幕末開港から第二次世界大戦までの約80余年における海や港湾に関する政策は、すでにふれたように軍事的・政治的思考性が先行し、いわば「お上の仕事」として民間や市民が直接的に関係しうるものではなかった。このことは、周知のように日本の資本主義形成がそうであったように、「明治政府にとって、近代港湾の形成はきわめて重要かつ急を告げる課題でもあった。これは単に港湾のみならず、近代交通全体の形成が後進的な資本主義経済の発展にとって、（早急な産業革命と資本蓄積は欠くことのできないものであったがために）まさに必須な要素であった。しかも、とくに近代港湾の整備は、一般的に資本の蓄積も未熟であり、また資本を動員する機構も整備されず、技術的にも経営的にも私的資本がのり出す可能性もみられず、したがって政治的にも否定されざるを得ないとすれば、当然国家がみずから積極的な政策をもってあたらざるを得なかったという事情がある。この港湾造成の重要かつ急を告げる課題は、いわゆる『富国強兵策』にその基盤をおくものであるが、港湾造成の背後にある工業と貿易の発展を見のがすことはできない。』⁽¹⁰⁾

この工業と貿易の発展は、明治の二大戦役を通じ、資本主義体制の日本的な確立をみると共に第一次世界大戦期には好況の波にのり、近代港湾の造成

と日本的な港湾体制も確立した。すでに明治末期より開始されていた埋立と港湾機能・臨海工業の結合も進められ、やがて昭和の戦時体制をむかえる。

第二次大戦後の1950年（昭和25年）は、朝鮮戦争の勃発、民間貿易の再開、港湾法の制定等、戦後の資本主義の発展と港湾にとって記憶されるべき年である。朝鮮戦争は「特需」といわれた市場を出現させ、生産の復活、港湾の活動をもたらしめ、約10年後の経済成長期にむすびつけられる。アメリカのポート・オーソリティー（port authority）方式の導入、港湾体制の近代化を目的とした「港湾法」は、その基本的精神を評価されながらも実態は未成熟のまま現在に至る。一つには目前の「特需」に応えるには伝統的な港湾体制の方がなじみ易く、かつ効率的であったともいえる。

経済成長期は急激な重化学工業生産力の拡大と港湾機能の効率化対策によって支えられ、さまざまな港湾問題が市場の拡大と深化のために問われた時期でもある。こうした異常な高度成長率をもった国民経済は、いわば臨海部を中心として再生産が行なわれていたといえる。つまり臨海工業地帯と港湾機能を核とする、生産と流通の合理化が高度に行なわれた。したがって、利用度の高い臨海部空間の拡大を目指す埋立は戦前をはるかにこえるものであった。その埋立面積の推移は1945年～1955年（昭和20年～30年）の間の年平均面積が、53haであったものが、1965年～1969年（昭和40年～44年）には2,765haに急増し、それ以降、例えば1972年（昭和47年）3,216ha、73年（48年）3,600ha、74年（49年）4,049ha、75年（50年）3,109ha、76年（51年）2,422haとピークの時期をむかえ、77年～80年（52年～55年）では平均1,826haとつづいている。

こうしたぼう大な埋立による土地造成に対する土地利用は、工業用地が圧倒的に高い。1945年8月～1981年3月（昭和20年～56年）の港湾区域内の「埋立地面積」全体の49,815haを100%とすると、住宅用地（4.5%）

公園緑地（2.8%）、工場用地（63.0%）、その他（29.7%）となっている^{III}。工場用地（63.0%）は、港湾区域外をふくめるとさらに高くなると思われる。また、その他（29.7%）は港湾貨物の流通拠点用地を意味する。いずれにしても、このぼう大な埋立は国土事情にもよるが、前に述べた日本的な

海事思想にも起因する。

したがって経済成長期以降とくに問題になった空気汚染、騒音、海水汚濁、等々が都市問題ともなってくることになる。この都市にかかわる問題の系譜も考えてみれば根が深い。明治以降の資本主義の形成や近代港湾の造成を急ぐあまり、明治以降における都市や都市と港の関係に問題点を残してきた。欧米における都市にかかわる特徴は前節の末尾にふれたが、これと日本の場合とを比較して考えてみることにする。欧米における港湾都市の実体は、市民、民間資本、港湾機能の有機的結合の中に求めうるとしたが、日本のそれは「欧米の港が都市と市民階層を背景として形成され、むしろそれらが近代資本主義や近代社会の基盤となっているのに対して日本の場合はきわめて事情を異にしている。近代日本における都市は、明治以降の曲りなりな封建社会の解体と、政治・経済の中央集権的な再編成が進められてゆく過程で形成された。そこには封建都市の残滓をふくみ、主流となった日本の都市は城下町であり、その城下町は県庁とか、旧陸軍の師団、聯隊司令部の所在地といった権力的機構として明治国家につらなった。また一方では、富国強兵、殖産興業の国是にもとづく国家資本の創立、金融機関の整備・輸出産業の振興、軍需産業の拡大といった国家主義にもとづく政治・経済政策と中央官僚制による行政組織の拠点としての都市が形成された。一方、港の形成は、日本が後進国であったがために、富国強兵や殖産興業にもとづく輸出産業の振興のために、それらの具体的な支えのための港湾機能の急速な整備を必要とし、（また港湾造成にかかわる資本の創立は民間資本に依存できない面もあって）港湾の造成や施設といった物理的機能の整備がすべて明治政府の手によって進められた。したがって、港の修築行政が先行するとともに港の管理・運営も国家行政にゆだねられ、港は『国の造営物』であるという観念が固定化されるにいたった。」¹²⁾

したがって、日本における都市機能と港湾機能は、すでに見たような欧米におけるそれらが密接な関連性と主体性をもちうるものと異なり、国家主義と中央集権的行政を軸とする官僚機構の支配下にあった。この傾向は第二次大戦後における法制改革によって近代化された点も多いが、港湾を中心とす

る世界においては残存する要因が少なくない。「港湾法」の成立は以上の面で、伝統的「港湾管理・運営」から近代的「港湾経営」への脱皮を期待されたものの、国・都市・市民のいずれの分野でも近代化への条件が未熟であったがために、いわば「半近代化」の状態にとどまり、欧米における資本主義的発展とは性格を異にした。

さて、以上ではきわめて大体的ではあったが、明治以降から経済成長期あたりまでの、(現在、現象としてとりあげられているウォーターフロント問題にかかわる基本的な条件と思われる項目を)史的事情をとりあげたものである。そこでは紙幅の関係で欧米におけるそれらを対比的にみることもできず不十分ではあるが、いわば、日本において発生したウォーターフロント問題の本質的背景や史的性のある程度知ること可能と思われる。

4. ウォーターフロント問題の基本的課題

ここでいう「基本的課題」の意味は次のようである。ウォーターフロント開発の目的や概念、内容、事例については、2節に少しく述べると共に都市や文化との関連性を考えてみた。そして、主としてアメリカにおけるウォーターフロント開発と日本のそれとの具体的な内容においては共通点があるとしながらも、それらのもつ社会的背景なり問題意識にかなりの差があるのではないかとした。それはウォーターフロント開発の現象的な問題よりも、それら一連の諸問題の歴史的・社会的な基盤を(都市・港湾・臨海部をふくむ空間の形成事情や、近代化理念からしてそれらがどのような相互関係をもっているのか)についてみる必要があるとした。それが3節における「ウォーターフロント問題の背景と史的性格である。3節では、海・港・臨海部・文化・都市・市民等の諸問題の関係が、歴史的過程の中でどのように形成されてきたかについて述べ、それがどのような性格として特徴づけられているかについて考えたつもりである。実はそこで述べられている一つ一つの問題と共に総合的に考えうる共通の問題点——あえて要約すれば伝統的にして「半近代化」の状態にあることを、日本でウォーターフロント開発を行う場合に「本質的課題」として留意すべきであろうし、そのことがまた日本にお

けるウォーターフロント問題の「基本的課題」となるのではないかと思われる。

日本においても、ウォーターフロント開発はややもすると開発の物的諸条件が先ず一般的にとりあげられやすい。またウォーターフロントという言葉自体も眼に見える現象的アクセントの強い意味に解され易い。したがって一般的にマスコミの対象にもなり易く、一時的な流行性をおびた課題としての一面を秘めているともいえよう。しかしながら、よく考えてみれば、ウォーターフロント開発は、3節にみたような諸問題にふくめられる課題であり、史的な構造的な派生された課題の一つであるとも考えられる。したがって、少なくとも日本におけるウォーターフロント問題の今後の課題を考える場合には、そうした史的構造的な背景をふまえた「本質」的性格を背景にしながら総合的に考えることこそが、少なくともここで考えようとする社会科学的な接近の手法といえよう。

2節のはじめに述べたように、ウォーターフロントは概念規定がなされないまゝに、論じられる場合が多い¹³。このことはウォーターフロント開発が土木・建築・都市工学等の分野からの視角や分析による場合は問題はないであろうが、①それを社会科学的方法論をもって分析しようとする場合には、その手法の体系化と研究対象の範囲を明確にする必要がある。②この場合、2・3節に述べた自然的、地理的条件をふくめながら、ウォーターフロント開発がかわり合う範囲——少なくとも、都市、市民、港湾、沿岸域、環境等の諸問題をも考え合わせる必要がある。それらは主として現象的、かつ具体的な面において、各項目のもつ条件をいかに斉合せせるか、という「合理性の追求」を意味する。

これに対して、ウォーターフロント開発は現実の経済・社会・文化といった——それは歴史的に形成された「一回性」(einmal)¹⁴を基盤にしているために、歴史が示す「合目的性の追求」が一面においてもたれる必要がある。つまり2節で述べたようにウォーターフロント開発の現象的な側面における「合理性の追求」が広い意味での効率性を求めるのに対して、「合目的性の追求」は、開発のあり方や意義を問うもので、そこに「ウォーターフロント

問題」として「問題」視する根拠がでてくる。したがって、それは③歴史的な考察に立った上での必然性をみる必要がある。こうした史的考察に立つことによって、2節でみたように、ターミナル（港湾）は交流による文化形成の場であり、文化的表現としての都市形成がある。その都市と港湾の関係や構造的性格がどのようなものであるのか、ということをも日本と欧米の限られた例によってではあるが考察してみた。

こうした点においては、とくに3節において欧米との対比で日本の海事思想の歴史性をみると共に、幕末から第二次大戦まで、第二次大戦から経済成長期までの港湾や都市にかかわる政策や両者の関連性をとりあげてみた。戦前・戦後を問わず共通している問題は、それらの諸問題の背後にひかえる資本主義経済の急速な発展に対する社会的な「近代化」の未成熟さでもあった。これはすでにふれた「合理性」と「合目的性」の追求における断層でもあり、この断層が「未成熟さ」を「てこ」とした故に急速な発展を可能にしたという皮肉な見方もできる。¹⁵⁾つまり、そのことが臨海工業の発展、港湾機能の拡大、外国貿易の増大とむすびつき、異常の発展をとげながらも港湾と都市の内面には「近代化」への未成熟さが残存して、それが大きな役割を果しているということである。問題は3節に述べたウォーターフロント開発が行なわれる土台の構造的性格をどのようにみるかである。そこではとりあえず土台の構造を「半近代化」としたが、2節に述べた④ウォーターフロント開発の趣旨や「意味」を安易に解釈したり、欧米での開発事情を、現象的に移植する前に、土台の「半近代化」構造を自覚する必要がある。このことは当然、開発的条件と共に、開発の社会的条件、人間的条件をより「近代化」させることで、これは物的条件の移植よりむづかしく時が必要でもあろう。この時が必要であるというのは、急激な発展や変化は、しばしば内面的な「合目的性の追求」を軽視し、外面的な「合理性の追求」に走り、効率性を高めることに腐心しがちである。このことも戦前・戦後に共通している点である。欧米と異なって日本的な体制によって発展した資本主義経済、都市、港湾は、すでに述べたように必然的な歴史的事実でもある。問題はそうした歴史を肯定しつつ、将来展望を行う場合には、その歴史的過程が示す「近代化」理念

をいかに生かすかということであり、その意味で、⑤欧米におけるウォーターフロントの社会的構造性に注目をする必要がある。このことは、都市、市民、港湾の諸関係とそれらの「経営化」の条件が「近代化」と密接なつながりを有しているということである。¹⁰⁶

最後に、以上の2節および3節に述べてきたことは都市・市民・港湾・臨海部あるいは海事思想等にかかわることを「近代化」という「合目的性の追求」にアクセントをおいて歴史的に概観したもので、そうしたことがウォーターフロント開発の「あり方」に、あるいはウォーターフロント問題を論ずる基盤に必要なではないかということの意味する。これもすでに指摘したように「ウォーターフロント」なるものの概念規定がなされないままに（ある意味では、ウォーターフロントとは、社会科学的な意味で概念規定を行いうるだけの要因をもたない現象的、派生的問題であるのか）分析を試みたが、ここにおいて要約すれば港湾都市再開発の一課題とも考えられる¹⁰⁷。したがって3節にふれたように日本における都市・港湾・市民・埋立・文化等の広範な歴史的性格を見極めた上で、（欧米におけるウォーターフロント開発の物理的条件はそれなりの客観性があるので重要視する必要もあるが）より考えねばならないのは、その土台の諸条件（社会的組織、体制、人間等）の近代化を図ることが必要ではないかということである。「ウォーターフロント問題の基本的課題」とは、ここでは抽象的な内容にとどめたものの、以上に述べた要点を、いかに時間をかけて具体化するかが重要である。

注(1) Douglas M・Wrenn ; Urban Waterfront Development. (ULI - the Urban Land Institute.1983) (横内憲久監訳『都市ウォーターフロント開発』鹿島出版会.1986年. P. 7)

(2) C.Ernest Fayle ; A Short History of the World's Shipping Industry. (George Allen and Unwin Ltd.1933. 佐々木誠治訳『世界海運業小史』1957年) 参照。

(3) 北見俊郎著「港湾総論」(成山堂.1972年.初版) P.21

(4) Roy S.MacElwee ; Port Development. (McGrawHill BookCo.,

- 1926) Sir Davitd J.Owen ; The Origin and Development of Ports of the United Kingdom. (Allan & Son Ltd.1948)
- J.Morris ; The Great Port. (Brace & World,Inc. 1969)
- 今井登志喜著「都市発達研究史」(東大出版会、1961年)等参照。
- (5) Douglas M.Wrenn ; Urban Waterfront Development. (前出、P.7)
- (6) しかし、一つだけ例をあげるとすれば、東京湾とサンフランシスコ湾とは、両者とも約12万haとはほぼ同面積であるが、東京湾に残される自然海岸は、全体の約11%とされているのに対して、サンフランシスコ湾は約90%近いと思われる。さらに湾内臨海部の人口密度は(東京湾臨海部都市人口が約1352万人に対し、サンフランシスコ湾においては約80万人と)きわめて大きな社会的差異をもっている。(国勢社『日本国勢図会、1990』、『'90～'91、世界国勢図会』参照)。
- (7)これはアメリカのみならず、欧米等においても同様であるが、例えばサンフランシスコ、ニューヨーク、ボストン等に典型的な例を見出すことができる。(M. Scott ; The San Francisco Bay Area. Univ. of California Press. 1959.)等参照。
- (8)詳細については北見俊郎著「港湾政策の形成と課題」(丘書房、初版、1960年、第12章)、「都市と港—港湾都市論序説—」(同文館、初版、1976年)第6章のご参照を乞う。
- (9)詳細については北見俊郎著「港湾政策の形成と課題」(同上)第1章のご参照を乞う。
- (10)北見俊郎著「港湾総論」(成山堂、前出)P.58
- (11)日本港湾協会編「港湾要資」(日本港湾協会、1982年版)による。
- (12)北見俊郎著「都市と港—港湾都市論序説—」(前出)P.278
- (13)一般的に外国語をそのままカナ文字で用うることが、行政面でも研究面でもみられる。あらためていうまでもなく、それが物財・技術上の言葉であれば客観性をもつ故に問題はないが、人間や社会等の主観的内容と関係するような言葉は、言葉の意味内容を客観的に整理をした上で用うべきである。
- (14)「現象を《歴史的、社会的實在》とするのは、現象の本質である《人間および自己自身》が歴史的個性をもち、同時に歴史的・社会的實在であるが故でもある。

……………社会科学における一閉的なもの、独自のなもの、個別的なものは、それらの意味において一定の「価値」に関係し、純粋に理論的である「価値関係」(Wertbeziehung)と、実践的評価をふくむ「価値判断」(Wertung)の問題がとりあげられる。」(北見俊郎著『港湾総論』前出、P. 427.)

- (15)中村勝己稿「日本の近代化」(経済評論, 1966年4月), 大塚久雄著「近代化の人間の基礎」(近代日本思想史講座)参照。
- (16)「経営化」と「近代化」の関係についての詳細は, 北見俊郎著「港湾政策の形成と課題」(前出)第13章, 14章のご参照を乞う。
- (17)ここでのいう港湾都市再開発についても, それは物理的諸条件のみならず, 港湾機能, 都市機能の体制の問題, および市民をふくむ, 人間的・社会的諸条件の再編成(近代的成熟化)の意味をふくむものである。

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¹⁾。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」¹²⁾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」¹³⁾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本の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）」⁽⁴⁾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」⁽⁵⁾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）」⁽⁶⁾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」⁽⁷⁾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」⁽⁹⁾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」⁽¹⁰⁾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⁽¹¹⁾。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⁽¹²⁾。

(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」⁽¹⁴⁾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⁽¹⁴⁾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」⁽¹⁵⁾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」⁽¹⁶⁾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」⁽¹⁷⁾、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」⁽¹⁸⁾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、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」⁽¹⁹⁾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つて非難するのは当然なことであつて、自由主義の資本主義的経済社会における企業が当然行ふべき経済上の合理化である⁽²⁰⁾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」⁽²¹⁾ 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。

港湾諸費用形成要素と競争条件

千須和 富士夫
(広島商船高等専門学校)

目 次

1. 問題の所在
2. 港湾をめぐる土地所有と投資
3. 競争条件下の港湾サービス価格と特別利潤
4. 港湾の競争形態

1. 問題の所在

港湾が相互に近接して競合する状態にある時、港湾は競争条件下に置かれているという。この競争条件は、2つ以上の港湾自体が有する条件と、利用者側の有する条件に支配されるとRolf Stuchtey はいう。⁽¹⁾

Stuchtey 博士によれば、第1の条件は海港の海事上並びに運営上の条件であり(彼はサービス競争という。)港湾への出入に際しての海事上の便益の質、船舶の手早い捌き、それは船会社側でも望んでいる量的質的な需要に答えるものである。第2の条件は、港湾費用、入港や荷役に伴う費用条件である(これは価格競争という)。時には内陸輸送費用も問題となる。第3には荷主側の条件、荷送人または荷受人の目的や選択に委ねられる要素である。取引上の貨物(商品)の引渡し条件の定め方が輸送費用とルートを支配するからである。

この関係は、国内港湾ばかりでなく、同じヒンターランドを持ち、港湾同士も内陸輸送網で連絡されている場合にも起こるし、また hub center port と feeder port のように、内陸輸送網で相互に連絡していないような場合にも起るのである。Jean-Georges Baudelaire は、仕向国内の港湾の混雑に伴って促進された新しい内陸ルートや安定しているランドブリッジルートを紹介し

ての国際的な港湾間の競争にも注目すべきであるといっている⁽²⁾。

港湾の競争条件は、概括すると Stuchtey の 3 条件に絞られ、サービス条件、費用条件、商取引条件と類別されるようであるが、それらの条件を構成する要素、それら諸条件の相互関連などの分析については、かならずしも明解ではない。

サービス条件を構成する海上上並びに運営上の質を考えてみればわかるように、自然の環境、立地、港湾施設、運営技術、運営組織などが係ってくるのである。経済学的範疇では、土地、資本に大別される。運営技術、組織は本来労働の熟練度と教育に裏づけられており、またそれを維持発展させる人間の意志と共に教育、訓練、労働力保持に投じられた費用が随伴している点を見落してはならないであろう。こうして主に船舶運航に対応する条件は、土地と資本、その資本の部分もハード面とソフト面との投資があることに注目しておきたい。

第 2 の費用条件は、利用者にとっては港湾の提供するサービス（用役）の価格を意味している。港湾は土地を基盤にしており、土地は移動できるものではなく、したがってその土地の上で展開されるサービスは、その限りでは独占状態にある。サービスの種類は多様であり、同種のサービスに複数の企業が関与して、そのサービスに関しては競争関係が生じるであろうが、港湾全体としては、その港湾内におけるサービスの価格は平均的価格に落ち着かざるをえない。港湾内が市場として自由競争的か、寡占的かによってサービス価格にある程度の高低の差を生むであろうが、港湾内では価格の均衡点が存在するといえるであろう。形式的にはタリフとして公示されている表定価格の存在がそれである。しかもこのタリフはサービス提供者側の政策的意図が含まれている。したがって費用（価格）条件は、その構成要素とはいかなるものから成立しているのであろうか。これが基本問題である。

第 3 の条件の商取引条件であるが、荷主側の港湾の選択基準そのものを表わすといえるであろう。とすると、その選択基準は港湾側の事情によるものと、荷主側の純粋な事情によるものとに分けられることは、すでに検証されている⁽³⁾。港湾側の事情によるものとは、①寄港頻度が少ない、配船されてい

ないなどの配船事情。②港湾独自の慣熟性、いわゆる貨物や船舶取扱いのノウハウの蓄積や設備の充実があるかどうかなどである。「慣熟性」はある意味では時間が函数であり、港湾を支える人間集団を港湾社会というならば、その港湾社会を貫く意志とか意欲とかが育むものである。そして先にも述べたように、具体的にはソフト面への投資として裏付けのあるものである。と取敢えず述べ、後に再論することにしよう。配船事情については、貨物量と配船量とは相関性を持ち、相互規定的な関係である。港に貨物が集まれば、船は来るのであり、船を呼べば、貨物は来るのである。

港湾の貨物や船舶の取扱量は、その港の置かれた位置や機能により分担が行われる。競争が真に展開するのは、相手は限られており、その意味では一方で「優しい独占」(benevolent monopoly)が存在するが、限られた港湾、自らが独占性をもつ港湾同士の問題だとするA. H. J. Bownのような考え方もある⁽⁴⁾。

ここでの問題点は、どのような港湾間の競争であるか、いかなる貨物、貿易取引、海運利用などの特定分野をめぐる港湾間の競争であるのかは捨象し港湾間に以上のような競争が存在している場合の、競争の経済原理を考察することに向けられている。

2. 港湾をめぐる土地所有と投資

「港湾政治経済学の理論体系」で和泉雄三氏が提起した問題は、港湾の基盤を成す土地(水域を含む。以下同じ)の所有関係とその効果に考察の目を開くべきであるという点である。

それはなぜかという、土地所有に対応した経済効果として、地代が発生し、地代は生産過程で得られた剰余価値について、貸付資本における利子が貸付資本家に配分されるように、土地所有に基づく対価として土地所有者は配当を受けるべきであり、その部分が国有となっているが故にこの関係が無視されている。港湾の土地所有を手掛りに、港湾の費用負担の問題や独占資本に向けての超過利潤を港湾自身も保証するところの過剰な価値移転が行われているのではないかという推論的な問題提起なのである。

港湾が利用者の運輸資本—海運資本と港運資本を具体的に考えよう—と、荷主—企業の規模の大小ではなくて、港湾を通過する貨物の品目で彼らを代表させよう。そうすれば、その貨物の製造元の企業群や取引の企業別の規模が見えてくる—に利用を委ねる時、港湾費用を負担してもらっている。名目は使用料であったり、運賃料金であったりする。これらは先にも述べたように概ね表定価格である。

港湾を大きく生産手段と捉え、運輸用役生産の場として公開されている場とした場合、生産手段としては通路（土地）であり、通路に付加された資本すなわち防波堤、港域内航路、埠頭、上屋倉庫、荷役機器などの役割を受けもつ施設等の他に動力源がある。さらに補助的な輸送手段としての小型船舶、臨海鉄道や自動車などの内陸接続輸送手段や小型荷役機械の4種に類別できる。

土地は自然物であり、人間が生み出した労働生産物ではないということが第1の特徴である。第2の特徴は、土地は移転できないということである。山を崩して平地にしたり、水面に土を埋め立てて陸地としたりすることはできる。しかしそれらは土地そのものの利用形態を変えるため、人間が労働を投入し、土地に資本を投じたのであって、土地の形態が変わり、利用効果は変わってはいても、土地そのものが動いたわけではない。土地造成とか水面埋立とかいうが、土地の形質の変更である。

この意味からすれば、土地は労働生産物ではないことと、土地に労働が投入されたこととは区別されなければならない。土地は労働生産物でないのであるから、本来的には価値や価格をもたないとするのが労働価値説の基本的考え方である。「もたない」というより、「関係がない」としてもよい。

土地が私的所有制を前提とする資本主義経済体制下では、土地所有の効果は、「ある人びとがいっさいの他人を排除して、地球の一定の部分を彼らの個人的意志の専有領域として支配するという独占」⁽⁵⁾である。しかしその効果が経済的にいかに実現されるかが問題なのである。

土地は自然物であり、所在場所は唯一である、という特徴から、その土質の豊饒度や位置、産出する鉱物、棲息する動植物などが異なる。土地所有者にとっては、この所有する土地によって、超過利潤としての地代をもたらす。

というのは、その土地の利用によって行われる商品生産が、他の土地を利用して行われる商品生産よりも、より多くの利潤をもたらすならば、すなわち生産のための投下資本プラス平均利潤としての生産価格を超えて、市場において生産価格以上の価値を実現するならば、市場価格と生産価格との差額分だけ、その土地の利用によって、商品生産に当たった産業資本家は超過利潤を手にしたことになり、土地所有者はその超過利潤を土地の賃貸料としての地代として要求するのである。この土地の性格の相違は、それぞれ相異なる土地の所有者に対しては、土地の優劣に応じた差額地代をもたらす。その理由は、市場において実現できる超過利潤にそれぞれ差異があるからである。しかも未利用地も利用が開始されるや否や、土地所有に基づく絶対地代を生む。土地の所有者と産業資本家が分離していない段階では、この関係が明白ではないが、他人の土地を利用しようとする際、土地の利用を土地所有者が無償で認めるとすれば、所有の目的がなくなるからである。したがって土地所有が要求する地代には2種類あり、所有そのものに立脚し、限界地で典型的にあらわとなる絶対地代と自然物の土地の性格の差に基づく差額地代Ⅰとが、同時に登場し、土地所有者は両者を同時に収受するのである。

港湾における土地は、農業生産や採鉱、漁労が目的の利用ではない。輸送のための通路であり、都市整備の拠点であり、リクリエーションや工業生産の場である。そうなると、土地の性格の中では、位置と海事上の便利さなどの要素が重視される。位置は通過する貨物の生産と消費の場にどれ程近接しているかに係わる。原料輸入の例では、生産加工地域に直接持込むのが最も物流費用が低廉となる。消費財の移入であれば、大消費地域で陸揚げするのが、同様に最もコストは低くなる。ただしいずれも船舶の入港が容易であるという場合に限られる。

しかももう一つ重要な要素が土地には加わる。農業では土地改良という資本を投下して土質や形状を改善する形をとるが、港湾の土地利用は、2つの投資方法により改善することができる。1つは船舶の出入港や荷役に便宜とスピードをもたらすような、またその他の利用目的に沿った設備の充実のための投資という問題と、2つには労働力に対する投資である。後者はなぜか

という、運営技術とか、荷役とか、通関とかその他港湾の諸機能を高め維持していく人間の育成、港湾の社会的要因への投資の問題である。後者の問題は、これまでは歴史的な要因、自然のままに集積された諸資本の活動の結果として受止められてきているが、港湾の「慣熟性」あるいは正当にいい換えるなら、学習効果と便宜さの度合としての「成熟度」である。この経済的意味は、この労働力への投資のことをいうのである。

この港湾の「成熟度」の概念は資本に関連する重要な契機を含むので、さらに詳論するならば、人間的要素、産業資本的要素、社会環境的要素、都市構造的要素と限りなく港湾を媒介とする諸政策的投資に近づいていくが、ある広がりをもつ投資基礎とする、その港湾社会の有する能力であり、資本によって育まれた集合体としての力量と表現されるべきものであり、いうまでもなく、有体的なストックも含むが、むしろ本質は無形のストックの方に重みがあるものなのである。人間的要素とは、繰り返すようになるが、港湾の管理運営、荷役、通関、金融、貿易、運輸保管など、流通や流通を補完するすべての業務分野にわたる人材の結集と彼らの間での伝統的・革新的技術、技能の継承が行われていることであり、このためには、公的機関や企業による教育訓練のための投資が行われているのである。産業資本的要素とは、これらの人材を労働力として擁し、企業として立地運営する私的資本の存在である。社会環境的要素とは、産業資本のような企業形態に至らないまでも、港湾に集まってくる人びとや企業に対するサービスが娯楽や医療、衛生、給食などで支えられる文化的な匂いの強い公的・私的資本の活動分野のことであり、都市構造的要素とはd 港湾を都市たやしめるハードの活動機能を含む公的あるいは私的資本の蓄積分野である。これらの中にはストックであるものもあれば、フローとして日々動きまわっている資本もあるが、「成熟度」というと一見人間の属性のように思われるが、実は資本の追加的投入による蓄積状態を表わしているものである。それ故にこそ土地とは切り離せない存在であり、あたかも農業の土地改良と類似のものとなるのである。

土地所有は絶対地代と差額地代を生み、追加投資は差額地代Ⅰとは異なる差額地代Ⅱを生む要因となることから、次に視点を変えて、港湾の差別へと

移ろう。

これまでに考察した「港湾の成熟度」は追加投資そのものを意味し、この「港湾の成熟度」はいわば港湾の位置以外の資本に根拠を置いた便益性を利用者に与えるものであり、港湾相互の差別を生じさせるものであった。

そればかりではない。港湾諸費用の形成要素をまとめてみると、土地所有に対応する絶対地代と土地の性格に基づく差額地代Ⅰのハードそのものと、さらに「港湾の成熟度」による差額地代Ⅱ、これに加えるに、具対的な用役に対応する費用が加わる。具対的な用役に対応する費用には、港湾サービスを商品とみなした場合の地代を除く生産価格に当たるものすべてである。

私的資本が港湾において地代相当の施設使用料、埠頭賃借料を支払って機能しているとの主張が起るであろうが、地代相当であるかどうかは後に述べるので、省略し、港湾の土地は国有または公有として所有される問題に積ることとする。

通常、日本における港湾は水域の港湾区域、陸域の臨港地区（都市計画法第2章規定または港湾管理者が認可を受けて定める）、港湾隣接地域（港湾区域に隣接し港湾管理者が指定）より構成され、管理者の港湾台帳に登録され、区域内での行為は制限されている。港湾の土地には国有・管理者有・私有の別がある。臨港地区、隣接地域は港湾の管理運営の必要上定めた地域であり、私権の存在する部分がある。

港湾を構成する主要部分の土地が国有であり公有であるのは（また施設への投資をも含めて）、港湾の通路（物流）機能がすべての資本に対して開放されており、いわゆる公共性が地代の負担を免除させる理由となる。もともと資本にとっては、土地の私有制は、超過利潤としての不労所得を強要し、資本の総体の蓄積テンポを規制し、土地購入によっての生産活動を行わなければならない場合には資本の再生産の能力を小ならしめるというように、資本の障害物となっている。土地が公有であれば、少なくとも絶対地代は無視しうるわけである。土地国有論が資本主義経済生成期に登場しているのは、動機はいかにかかわらず、資本の増殖運動の妨げとなっており、土地のみを私有財産制の対象からはずすことが、自らに超過利潤を一層多く帰属させ

ることができるからに他ならなかった⁽⁶⁾ためである。

もう一つ「港湾の成熟度」を意味する港湾資本の集積は、港湾管理者の管理する空間を越えて、港湾を取りまく都市圏の範囲において行われ、港湾の土地空間との一体性は必ずしも不即不離というわけではない。しかし港湾に連延し、機能的には結合しているのであり、港湾の土地空間に投じられた港湾施設が土地と結合し、土地に固定されるのとは自ら異なるのであるが、港湾としての立地並びに港湾への投資そのものが誘因となるのである。

以上によって港湾における土地所有と追加投資による港湾という土地の変化について考察したのであるが、港湾が提供するサービス（用役）の価格にどのように反映し、または欠落しているかを次に検討してみようと思う。

港湾サービスという時、その内容はなにかと当然問われるが、港湾における用役をその多様性を捨象し、貨物が港湾を通過するに要する用役のすべてを含ませつつ、その通過に要する費用とみなすことにし、しかもその通過過程を分断して考えずに、抽象的な流れ（Lane）とし、その流れに係わる費用（cost）を港湾サービスの価格（price）とみなして論じることとする。

3. 競争条件下の港湾サービス価格と特別利潤

海運における運航費に占める港湾費用は、待ち時間の多寡によって割合を異にする。荷主にとっても、商品の全輸送費用を最小にする関心は極めて大きいのは当然である。とくに港湾の諸料金の変動が荷主へ転嫁される場合、港湾諸料金の10%の増加は、荷主の全輸送費用に2～2.3%の増加を促がすといわれている⁽⁷⁾。またCIF価格に占める港湾諸料金は5%以下とみられている⁽⁸⁾。

いま産業資本の運動の表式 $G-W-P-W'-G'$ の流通過程 $W'-G'$ に焦点を当ててみよう。逆に入口の $G-W$ でも全く問題は同じであり、買いか売りかの違いであり、売りは商品の価値実現であって正に「命懸けの飛躍」⁽⁹⁾の時である。しかし売りはまた一方の資本のもしくは最終消費への買いである。港湾を通過する商品は、実際には $G-W$ 、 P （生産過程または生産的資本）、 $W'-G'$ のいずれの段階にもあることが可能であり、現に商品の引渡

しの目的で、あるいは個別産業資本内の生産段階での製品移動の目的で、港湾を通り抜けて行く。したがって港湾の機能、そこで行われる船積み船卸しを核とするその前後の用役生産は、一つは商品の位置転換、空間的移動の効用であり、時には価値保存の効果を発揮するのであるが、もう一つのより本質的な機能は、資本の回転、資本の自己増殖の運動を速めるということにある。それ故にこそ待ち時間の発生、商品の滞留は終局には荷主のマイナスとなって現われるのである。海運資本にとっては、船舶の回転遅れが阻害要因となる。そこで港湾サービス価格は、速度を函数とすることになる。

港湾サービス価格を港湾諸費用形成要素からみると、土地の絶対地代部分差額地代Ⅰ（位置）部分、差額地代Ⅱ（改良投資）、運用一作業費（諸運賃料金）部分に分けることができる。これに加え、待ちに係わるCongestion Levy（混雑課税）やサーチャージは付加部分といえる。

そして商品の滞留によって生じる利子負担、販売機会の損失など、商品の価値実現に影響を与える問題も生じる。

供給側の港湾の制約条件は、①資本の部門間移動が、ほとんど行われない（利潤率に左右されない）、②輸出できない（国内の固定資本であるため）、③局地市場と国際市場とが併存する（競争条件では近接国の港湾と同一市場圏におかれる）、④しかも市場競争では不完全である（独占段階の不完全競争とは別の意味で、公共財としての政策価格の存在、計測の困難な価値尺度のない効用や外部経済効果、外部不経済効果の存在など）ため、随時、価格機構が働かないという問題がある。

特に政策価格の実状は、実質価格を下まわる「港湾使用料」にあるとされる。¹⁰⁷ 実質価格はこれまで不明確であったが、本稿では、地代、投下資本、運用費用によると規定したので、価格の間隙^{げき}がみえてきたといえる。

水域施設、外郭施設のように「それ自体価値をもちながら、実際には徴収の対象とならない」全部未回収分、基本的な固定施設について「その価値のある部分を使用料として回収」する部分未回収分^{げき}があげられているが⁽¹¹⁾、これらはいずれも投下資本についてのみであり、地代を含むものとは理解されていなかった。また運用費用は港湾の管理運営に関連する公務労働（港務

局ではそれらの従事労働）、組織の維持費いわゆる管理費（固定資産も含む）が無視されてきている。公務労働は一般的には社会的空費とみられるものであるが、運輸機能に係わる管理労働は、それ自体として用役生産の補充労働であり、港湾労働の事務系現業業務部門と共通性がある。

地代、投下資本の全部または一部、運用費の可変資本部分（労働力費用）と不変資本部分（管理運営固定資産・情報システムなどの維持費など）が、港湾を通過する商品に、無償で付加されて行くことがわかる。これと共に有償でも限界費用の差に相当するような価値部分も付加される。無償部分と有償部分の比率額が問題であるが、残念ながら統計的には未整理である。この無償の価値の移転部分を特別利潤⁽¹²⁾という。

港湾の競争は、商品の生産と流通が国際規模で行われている現段階で、世界市場を土台にして展開することはいうまでもない。しかし港湾の所在する諸国家は、各国独自の国民経済の再生産構造をもち、資本制生産様式もあれば、社会主義生産様式も混在し、資本制生産様式下の諸国にあっても、各国特有の資本制再生産構造をもって、対峙しているのである。各国独特の労働生産力、労働強度、労働時間、生活水準（労働分配率）同じことであるが、利潤率があり、したがって独特の価値形成を行い、その再生産構造と結びついた国際的商品交換、国際的分業を成り立たせており、それらは相互に依存し合う関係となっている。国際的商品交換の行われる前提としては、世界市場における同一価格、国民経済で形成される国内価格とは異なる国際価格、すなわち国際的価値が存在することである。

国際価値に対応するのは、世界的に必要な平均労働時間であり、これは各国の中位の社会的必要労働時間の加重平均値とみなされる⁽¹³⁾。各国の国民経済内の労働過程では、1労働日当たりの労働強度の差、労働力当たりの労働生産力の差が存在し、労働強度の差は、高い国ほど価値の生産量が多く、低い国ほど価値の生産量は少ない。労働生産力の差は、生産力が高い国では使用価値の生産量が多くなり、低い国ほど使用価値の生産量は少なくなる。これを港湾部門で考えてみると、労働強度が高い国での用役生産は、労働時間当たりの価値生産が多いこと、すなわち作業量が大きいことを意味し、労

働密度が濃く荷役の機械化、情報処理のシステム化が高度に進展している状態を表わす。労働の生産力が高い国での用役生産は、労働力単位当たりの作業量が大いことを示す。これも労働過程における労働配置や組織、技術の向上社会関係や自然関係を表わし、用役生産における効果は荷役作業量の上昇、港湾内における船舶や貨物の移動の早期化を促す。

港湾における用役生産は、国際的な競争においては国際的な商品とみなされるが、実際には即時財であり、輸出されるような自立性はなく、その国のその場所においてのみ存在する不変資本と可変資本の組み合わせと労働の質を伴うものであるが故に、国際価値による平準化としてではなく国際的な格差そのものとして現われ、港湾の利用者にとっては、特別利潤あるいは特別の超過利潤をもたらす源となる。

この事情を述べてみよう。国際的商品交換では、各国の国民経済がもつ独自の価値規定、その国の資本制生産の発展段階に照応した労働の強度、労働の生産力（特定の産業部門または国別資本の担う）によって、社会的、平均的労働が生じるが、この労働の成果である生産物が、ひとたび国際的商品として世界市場に投げ込まれると、各国で行われている個別の国民的労働は局地性・地域性を脱き捨て、世界的労働へ変換され、国際価値への平準化が行われる。この平準化は、国内では労働強度の差により生産物の価値量に差を生じていたが、生産物はいかなる労働の強度の差をも示すことなく登場し、世界貨幣による価値表示を受ける。国内の労働の生産力の差も、世界市場へ送られる生産物にとっては、全く同じ状態となる。国内では労働の生産力の上昇は価値をそのままにして使用価値量を、つまり生産物の量を増やしたのであるが、この生産物が世界市場においては、やはり世界貨幣による表示、国際価格をつけられる。そして国際的価値の共通基盤に立つ。そしてあらゆる国の同一種類同質の商品生産物は、同一の価値に平準化される。これが商品生産者の手を離れた生産物の辿る運命である。ところが港湾のサービス（用役生産）は、国際的競争をしながらも、独立した生産物でないため、また即時財であるため、平準化されずに、労働強度の差、労働生産力の差をそのまま港湾サービス価格に反映せざるをえないわけである。

こうして国内で生じた諸費用形成要素による格差をどう国際場裡で乗り切るかが問題となる。

利用者は港湾サービス価格が総体的に低い港湾を選ぶであろう。第1に全輸送費用を最小とするために、第2に資本の回転速度を速めるために待ち時間や商品の滞留が起こらないようにするために、第3に商品の価値保存、価値実現が確実であるようにするために。そして第4に特別利潤が得られるように。

競争下の港湾サービスが生み出す特別利潤にはどのようなものがあるのか。この問題をこれまでの論理から導き整理してみよう。

国内の競争においては、港湾が支払いを求める使用料等は、国内港湾間のグループによる等差が設けられていても、同規模、同種の港湾の使用料等が同じであったならば（例えば8大港のタリフの共通性を考えて）、消費地または搬入先あるいは生産地または搬出先への港湾の位置、内陸運賃の差を生む港湾間では、差額地代Ⅰ部分の特別利潤を利用者にもたらず。同様にして、ハード部分と「港湾の成熟度」とみなされる差額地代Ⅱ部分にあたる特別利潤をもたらず。一部は次の第3の範疇として、一部は金利軽減として。この根拠は、商品代金の回収時間、滞留による利子負担などのマイナスを港湾サービス価格の差以上に軽減できる場合に発生する。

第3にわが国では共通であるが、港湾の絶対地代並びに投下された資本の無償の価値移転を表わす差額地代として。

第4に運輸資本並びに荷主資本との関係、運輸資本内の相互の関係によって生じる特別利潤がある。この問題は、これまで登場していなかったが、港湾という場が提起する問題なので、ここで触れておかざるをえない。荷主である一般産業資本は、海運、陸運の産業部門を担う運輸資本の用役生産を購入して、商品輸送を行い、国内市場もしくは国際市場において商品の販売を行う。運輸費用やこれに関連する保管費用は、純粋な流通費と違って、商品の生産された時の価値のほかに、運輸に伴う労働過程で生じる運輸手段（労働手段であり、用役の生産手段）と運輸労働（保管についても同様）の不変資本部分の価値と可変資本の価値の部分とを併せて、その価値の一部を運輸

客体となった商品に加えて移動していく。商品の形態変化は起こらない。港湾での用役生産も全く海運、陸運と変わらない。この生産過程で港運資本は可変資本部分の労働力から剰余価値、すなわち利潤を生み出す。その利潤の中から貸付資本（金融資本）への利子を払い、施設使用料等を支払う。ところが、荷主は運輸資本が競争関係にあること、主要な運輸の発生先であること、資本の融資あるいは出資元であることなど、競争関係や従属関係の立場を利用して、本来運輸資本の取得すべき剰余価値部分、もっと極端に言えば、運輸労働が受取るべき価値部分（賃金に相当する）にまでを削りとっていく状況が生じる。これが特別利潤の荷主による奪取である。そしてこのような競争関係、従属関係は、運輸資本相互の内部関係にも及ぶ。港湾では運輸の基幹は海運と港運である。こうした競争と従属の関係は海運側にか、港運側にか、資本蓄積の大きさ、歴史的な資本としての成長発展の違いによって、主導権が異なるが、日本では海運優位である。海運優位によって、海運資本による港運の特別利潤の収奪が行われる。港湾は海運と荷主との運送契約の成立・終了する場でもあるため、荷主側から運輸資本の一環をなす港運資本に対しても、荷主の業務を通じて、同様の収奪が行われるのである。

国際的な競争下での港湾における特別利潤はどうなるであろうか。まず各国の港湾が背後で内陸で結び合っている場合と、至近の位置にありながら、内陸では結びついていない場合とに分けて考えておく必要がある。

1) 港湾が背後で内陸で結び合っている場合

これは内陸輸送が国家の壁をもちながら、商品の移動、輸送機関の連絡が円滑にできているということが想定されている。この限りでは、国内港湾間の競争関係とはほぼ同様の特別利潤を利用者にもたらずであろう。同規模、同種の港湾では競争が激しく、港湾サービス価格は、最も成熟度の高い港湾の限界費用に落つくであろうから、（これは地代を考慮していないのが特徴）港湾サービス価格の引下げは、それ自体で利用者の特別利潤の源となり、その特別利潤の出所は、それらの港湾の維持に当たる国家の、その社会の負担（税収などの公負担）となる。商品の生産、販売に当たる産業資本は、港湾サービス価格が下がれば下がるほど、特別利潤を手にすることができる。こ

の場合の産業資本は当該国の産業資本だけにとどまらない。運輸資本にとっても、本来の利潤部分が削られるような立場に立たされる。こうして産業資本は、運輸部門からも特別利潤を引き出すとともに、世界市場（相手国）での商品の価値実現（価格形成と販売）に有利となる。

2) 港湾の背後が内陸で結ばれていない場合

港湾の市場構造としては、国内港湾間の競争があったとしても、国際的には独占かあるいは相手国も複数の競争関係にある港湾が存在するとして、寡占状態にあるといえる。独占あるいは寡占状態では、価格政策がとれる。当該国の輸出については低いサービス価格を、輸入については高いサービス価格を適用することができる。逆の場合をとって、輸入についてはサービス価格を下げ、商品の導入を図かるということもできる。ただし自由貿易主義を基調とする世界資本主義の国家間の均衡が、こうした非関税障壁を認めるかどうかということである。日本とNIES諸国の港湾間の関係を考えても、港湾サービス価格は当該国の国民経済の再生産構造にふさわしい労働の強度と労働の生産力を背景にして決定される。コンテナオペレーション・システムが導入され、コンテナ機器がNIES諸国に輸入され、活動するようになってからは、労働価格になお格差があるとしても、また労働の強度や労働の生産力が技術習熟において差があって、荷役能力にいささかの遅れがあるとしても、長期的には平準化していくものである。こうした貿易体制のあり方や技術水準の違いが、一時的には特別利潤の別の源泉となりえても、長期的には、内陸で結びついている港湾と同様の結果を招くであろうと考えられる。港湾サービス価格の低水準または引下げは、自国民の負担になり、外国の産業資本にとっても特別利潤を提供する点では変わりはないのである。

4. 港湾の競争形態

この稿のまとめに当たり、港湾が競争関係にある時、港湾は自らのためにいかなる競争方法をとるかについて考えておきたい。

Bennathan 及び Walters は、内陸輸送を利用する競争 (inland competition) と積み換えによる競争 (transshipment competition) を提示してい

る。港湾の用役生産は一定と考えられがちであるが、実際には真実ではないという前提に立っている。港湾と荷主とは真向から対立する。荷主は自分の商品の移動にとって、いずれの港湾が有利かで選択する。船混みで滞船すれば、代わりの港湾へ移って行ってしまふ。

港湾サービス価格と内陸運賃とは結びついており、これは港湾の位置と内陸運輸機関の質と関連する。また海運側の配船、寄港回数にも関連する。後者のような港湾にとっては、従函数のような海運事情とは別に、港湾の成熟度による質の差は、荷主にとっては在庫費用、商品の金利などの負担を生み、内陸運賃の差どころではない。したがって港湾サービス価格に手をつけて引下げても効果がない。よほど運賃負担力のない商品を除いてではあるが、そういえるであろう。内陸運輸機関の改善は、むしろ成熟度の高い港湾への商品集中を促進する要因にさえなってしまうのである。

マレーシアのケラン港とシンガポールの港湾との競争で、マレーシアは自港の利用を促がすため、ケラン港の港湾料金を低くし、国境での手続を複雑に、シンガポール向けの鉄道運賃は高く、ケラン港行の運賃は低くして対抗した⁽¹⁴⁾。自国港湾の保護のための費用は、結局自国民が負担するという教訓である。

二番目の積換え競争は、Transshipment port 間の競争として出現する。日本と韓国、台湾、香港などの港湾間の競争を考えればよい。これは Bennathan らが推計したように、積換えの競争力は港の規模、相手仕向港との距離、船の大きさによるよりも、積換え費用、なかんずく荷役料に依存していると認めざるをえなかった⁽¹⁵⁾。コンテナ港における積み換え、いわゆるフィダー業務にかかわる競争関係では、オペレーションの質の差とそれぞれのサービス価格について管理者の関心が極めて高いといわれるのも、在来船からコンテナ船に変わっても、貨物の流れにおいて、またその流れを促進する上でなら本質的な変化はなかったことを表わすものである。積み換えと保税保管を収入に当てようとする時、荷役料などは通常の輸出入商品に適用する料率を引下げ、自国貿易とは関係なく、積み換えを促進する方法がとられている。この料率の低さはシンガポール港の場合では、通常より43～52%レスと

いわれる⁽¹⁶⁾。

港灣は国の内外の産業資本にとって、特別利潤あるいは超過利潤を生む場であることが明瞭になったことと思われる。それは多かれ少なかれ、自国民の負担においてであり、また運輸労働に従事する者の犠牲においてである。

注(1) R. Stuchtey “Port Competition and Marketing”

“Port Management Textbook” Institute of Shipping Economics,
Bremen 1978 p. 288 ~ 291

(2) Jean-Georges Baudelaire “Port Administration and Management”
The International Association of Ports and Harbors, Tokyo, 1986
p. 330 ~ 332

(3) 千須和富士夫「ヒンターランドの類型化と領域の測定」(日本港灣経済学会年報No26 1988) 同論文の文献を参照のこと。

(4) A. H. J. Bown “Port Economics” (Second, ed 1967, London)
p. 140 競争は限定された港灣間の問題とする根拠は、①港灣が個々にもっている物質的發展度の多様な差異、②大型外航船航路の対照的な硬直性、③出来あがっている市場の存在、④ヒンターランドの影響、⑤特殊取引に対応する港灣の特殊施設の存在を、ボウンは挙げている。

(5) Karl Marx “Das Kapital” Driter Band zweiter Theil 1894
S. 628 ~ 629 (大月版「資本論」第3巻 第5分冊 p.795)

(6) 土地国有論については、「経済学辞典第2版」(1979年 岩波書店)の西村孝夫『土地国有論』の文献目録を参照。

(7) Esra Bennathan & A.A. Walters “Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries” (1979, Oxford Univ. Press)
p. 25 この高率の百分率は、運航費中の港費割合が36%時期の推計によったもので、港費割合が下がれば、影響する割合も下がると著者は註記している。しかし在来船とコンテナ船との港費割合を比較しても、コンテナ船は必ずしも低くはならないようである。

(8) *ibid* p. 27 ~ 28 総輸送費用の中に占める海上運賃の諸調査資料に基

づいた間接的評価である。Bennathan並びにWalterの引用している資料リストは、Brooking Institute, OECD, United Nations, US Congress等の行った調査報告書である。

- (9) Karl Marx ; Zur kritik der politischen Ökonomies (Marx -Engels Werke, Band 13, Dietz relag, Berlin 1961) S.71

大月版全集第13巻 71ページ

- (10) 金亨泰「港湾管理者の財政赤字問題の解明とその解消策 — 港湾補助の撤廃と規制緩和政策を中心にして—」（『海運産業研究所報』No.284 1990年2月）港湾料金が限界費用の水準で決定されているのではなく、それよりも低くおさえられ、（赤字原因は）平均費用さえ下回る水準の料金体系となっているからに他ならない。と金氏は述べている。

- (11) 柴田悦子「港湾経済」（昭和47年，成山堂書店）p. 17

- (12) 同上 p.17 海運資本に港湾の価値移転が行われるような論理構成であるが、帰属先は運輸客体の商品であり、中間で海運や港運の資本が特別利潤を分け合うものと理解すべきであろう。徳田欣次（『現代の港湾』昭和62年税務経理協会）もほぼ柴田氏と同じ見解をとっている。

宮本憲一「社会資本論」（昭和42年有斐閣）p.18で「特別利潤」の概念は、登場し、一般的労働手段の価値移転に用いられた。

- (13) 岩田勝雄「国際経済の基礎理論」（1988年 法律文化社）p. 96

- (14) Bennathan & Walters, ibid p. 152

- (15) Bennathan & Walters, ibid p. 159 ~ 161

- (16) Bennathan & Walters, ibid p. 159

松橋 幸一

(横浜港湾短期大学校)

目次

はじめに

1. 港湾流通のコストの発生要素
2. 輸入における港湾産業の生産の構造

おわりに

はじめに

港湾における生産関係は複雑な様相をていすとされている。工業生産のように製品として具体的に財としての形をとらず、したがってその財を形成するであろう価値のように効用がみえてこず、そうした意味では交通サービスにおける用役生産の構成を観察するにはある種の困難をとまなう。その上、港湾では、港湾に求められている全体の機能を構成するのにいく種類もの機能つまり業種が相互に依存しあう形をとっているとき、その構造を理解するにはさらなる困難をとまなう。こうしたことから、港湾産業の生産関係を説明するような研究に乏しかった。

たまたま港湾産業の全貌を説明しようとする意図をもっていろいろな角度からの検討をくわえてきて、ようやくここまで到達した。そうした次第で、今回は横浜港における輸入貨物を対象として、港湾産業のうちとくに貨物と深くかかわる種類の業種について、港湾流通を完結するなかで種々の機能が相互にどのように関わっているのかをみる。

ここでは生産関係を金額で観察する。検数業が100トンの貨物を検数した、というときの100トンと、沿岸荷役業が100トンの貨物を荷役したというときのそれとは、まったく貨物にたいする関わり方がちがう。これを比較検討するには、金額という物差しがもっとも適切であろう。こうした理由による。あらかじめお断りしておくが、これは絶対額ではない。つまり現実の業務の

上では、各種の割増料金であるとか、逆に数量割引とかの諸制度が料金に盛り込まれているが、そうした条件は一切除外して、基本料金のみで考える。したがって得られた数字は、その港湾業務の絶対額ではなくて、相互の関係性を示すのみであるとして理解いただきたい。

まず、1節で貨物が港湾を流通する際のコストの発生する要素、これは大体の業種という分けがされていることをみる。最初にどのような要素があるのか、その代表的なものを例示し、説明する。つぎに、港湾にはどのような流通の経路があるのかを図示する。これはコンテナの場合、個品雑貨が公共埠頭を経由する場合、そして大宗貨物が民間埠頭を経由する場合に三大別しうる。そのそれぞれについて代表例を一つずつ図示し説明する。

本来なら、すべてを図示し説明を加えなければ、筆者の論拠に対する信憑性を欠くことになるが、紙幅の関係で一部を省略せざるをえないことをお断りしておく。

2節でそれぞれの経路を通過する貨物の量を算定し、つぎに1節で得た数字と積算してそれぞれの業種の関わり方をみる。これを拙論の結論とする。

1. 港湾流通のコストの発生要素

(1) 港湾流通コストの発生要素

本船が到着すると、船会社は入出港に関する一切を取り仕切るが、その中で、貨物に関わる部分はランディング・エージェントに委託する。エージェント業は貨物に係る作業部分を船内荷役業に委託し、一方で数量の証明の部分を検数業に委託する。

船会社は運送責任の完了を証明する方法として、数量の証明部分を検数会社に委託し、ランディング・エージェントとの間に貨物を受け渡しする。船会社から委託されてする検数をシップサイドといい、ランディング・エージェントから委託されてする検数をドックサイドという。

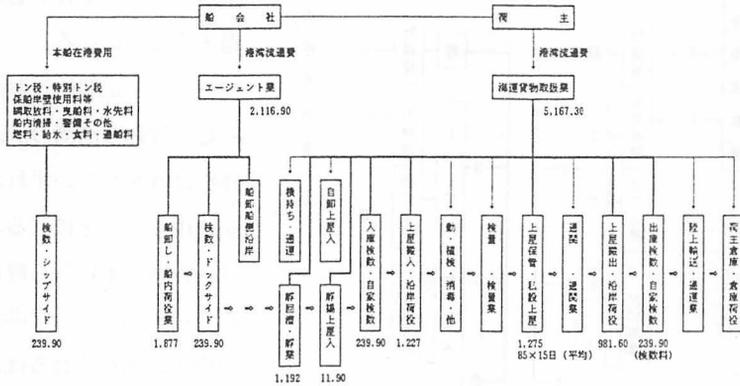
図・1は在来定期船における輸入貨物の、自家取りを図示したものである。図中の下段の左から数個の項目がこの関係を示している。

一方、貨物の受け取り人である荷主は、港湾の貨物の取り扱いを海運貨物

取扱業（以下ここでは海貨業と略称する）に委託する。受託した海貨業は貨物の受け取り手段である斛を差し向け、船側で荷物を受け取り、回送のうえ、上屋に収納し、諸手続きをすませた上で、荷主の要請にあわせて出庫して港湾運送を完了する。

このように図中の柘目一つが一つの要素つまりは一つの業種を示す。

輸入貨物の流通経路図・船・輸入・定期船・雑貨



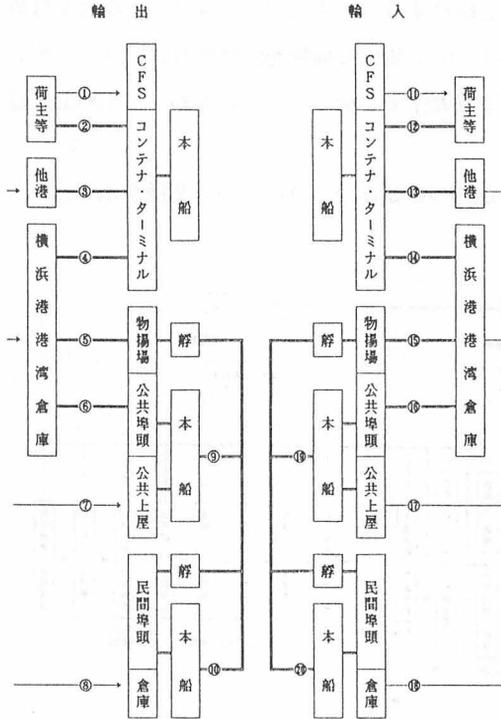
図・1

図・2はこうした貨物の流通経路にどのようなものがあるかを見たものである⁽¹⁾。図中左半分が輸出を、右半分が輸入を示す。ここでは輸入をみるのだが、コンテナの流通に関しては⑪から⑭に示す4通りに集約される。⑪はLCL貨物といわれる、小口の貨物の経路で、コンテナ船から卸されたコンテナが、ターミナル近接のコンテナ・フレート・ステーション（以下CFSと略称する）に運ばれ、ここで中味が取り出される。荷主はここまで貨物を受け取りにゆく。

⑫は通称コンテナ扱いといわれる方法で、荷主がコンテナ・ターミナルまでコンテナのままの貨物を受け取りにゆく方法である。

⑬は荷主から受託した他港の（たとえば東京港の）海貨業が、荷主にかわってコンテナを受け取り、コンテナをそこまで（たとえば東京港まで）運び、そこでコンテナから取り出し、輸入の手続きをしようとする方法である。

⑭が横浜港の海貨業が、荷主にかわってコンテナを受け取り、横浜港の手



図・2 港湾を通過する貨物の流通経路

倉まで運び、コンテナから取り出し、それ以降の手続きをしようとする方法である。

横浜港を通貨するコンテナ貨物は、この四種の流通経路のいずれかを通過することになる。

一方で、定期船における雑貨貨物の港湾の流通経路は⑮⑯⑰のいずれかを經由することになる。⑮は貨物が本船から舢に卸され、回送されて港湾の倉庫に入れられるばあい、つまり図・1に図示した例をしめしている。

⑮は岸壁に揚げられた貨物を海貨が直接引き取るばあいで、⑰は本船が着岸した岸壁直背後の上屋に貨物が入れられて、貨物はここから海貨によって引き取られていく例をしめす。

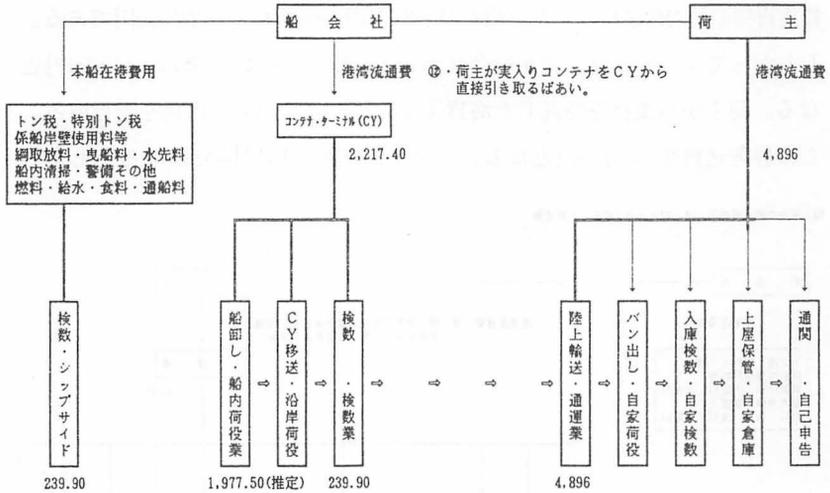
民間の施設は物資別に専用で使用される場合が多い。一般的にいえば、そこに着岸する船舶はF O B契約で大宗貨物を運ぶ不定期船である。定期船で運ばれた貨物なら、舢で到着して倉庫に入れられることになる。

ここでは岸壁と倉庫がセットで使用されるのが前提で、荷主は⑮にしめす経路で貨物を受け取ることになる。

⑮と⑰はこの海側の部分をしめしたのみで、したがって⑮は⑮とイコールであり、⑰は⑮に含まれる。

繰り返すが、横浜港を通過する輸入貨物はこれらの経路のいずれかを通過することになる。

輸入貨物の流通経路図・㊸・輸入・定期船・コンテナ



図・3

(2)コスト算定方法

コストの算定にあたっては基本料金のみをもってすることをすでにお断りしてある。まず、コンテナ扱いにおけるコストを図・3にみる。これは図・2における㊸の経路である。船会社は本船関係の書類をすべて検数に委託するものとして、雑貨のトン当たりの検数料金を計上した。これは船会社が本船在港費用として支出するいろいろな経費の部類に含まれるとして、コンテナ・ターミナルの費用とは別にした。

コンテナ・ターミナルにおける貨物の取り扱いには1,977.50円を要する⁽²⁾。また検数の基本料金はトン当たり239.90円である。

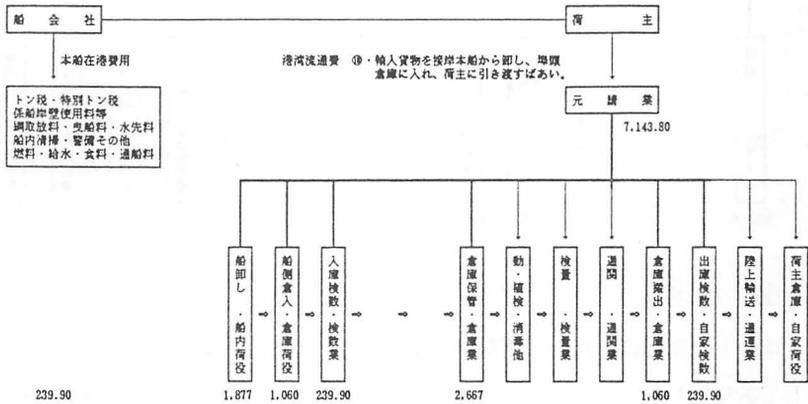
このコンテナを荷主が受け取りにくるとして、陸上輸送に要する費用は、4,896円となった⁽³⁾。輸送の後の一切の業務は自社の業務の中で消化するものとして、つまり港湾産業に対して金銭の授受を生じないものとして、金額を計上していない。

その結果、船会社がコンテナ・ターミナルに対して支払う港湾流通のコストは2,217.40円、荷主が港湾産業に支払うコンテナの輸送費は4,896円であ

った。

次に定期船における雑貨の輸入のケースをみよう。図・1がそれである。雑貨貨物の船内荷役料金がトン当たり1,877円、検数料金が239.90円である。したがってエージェンツ業が船会社から受け取る下払い料金は2,116.90円となる。荷主から業務を受託した海貨業は、船を差し回して貨物を受け取る。この船運送料金が1,192円となる。その船を公共の物揚場で揚げるとして、

輸入貨物の流通経路図・④・輸入・不定期船・大宗貨物



図・4

物揚場使用料が11.90円、この際数量の確認するものとして入庫の検数料が239.90円、荷役料金が船揚げ上屋入力で1,227円となる。この後、貨物によっては動物検疫や植物検疫そして消毒、あるいはその他の検査等、いろいろな作業があるが、この部分は単純にトン当たりで算定し難いので、将来、別の方法を考慮せざるを得ない。輸入のばあい、検査することは稀なのでこれも省略する。貨物は上屋に保管される。この保管料には私営上屋の保管料一日あたり85円で15日間保管するものとしよう。

通関については、料金はトン当たりではなく、書類一件いくらという設定のしかたであるので、これも別の方法を案出しなければならない。機会を改める。こうした一切の手続きを終えて、貨物は上屋から搬出される。この荷

役に981.60円、検数のコストとして239.90円を要する。荷主自身が受け取りにくるとして、これ以降の費用はここで除外する。以上の合計が海貨業が荷主から受け取るべき金額で、5,167.30円となる。

これは普通、自家取りといわれる貨物の受け取り方法だが、これとは別に、社取りといわれる、ランディグ・エージェントが一時保管しておくばあいがある。貨物が舳取りされる限り、費用の構成に差がないので、この図の数字をそのまま利用することにする。

それにひきかえ、貨物が岸壁におろされてそのまま荷主に引き取られるばあいの料金構成が、図の一部二段になっている上側である。ここでは、別の図として掲載することを省略するが、差異のある部分のみを略述すると、卸された貨物を処理する船側沿岸の料金が981.60円、トラックに積んで上屋へ運ぶ料金が3,643.75円⁽⁴⁾、車から卸して上屋に入れる料金が981.60円とトラック手伝いの料金が120円とする。前述の舳のばあいの、舳回送料と舳揚げ上屋入れの料金と入れ替えることによって、この経路の額が算出できる。海貨業の側の合計金額は8,708.75円となる。

もう一つのばあいを図示しておこう。図・4は不定期船で運送された大宗貨物の経路を示す。本船は荷役と無関係となるので、流通の一切を荷主から受託した元請業が港湾運送の一切を取り仕切ることになる。

船内荷役の料金が1,877円、船側から倉に入れるまでの料金が1,060円、この際の検数料金が239.90円である。倉庫での保管料を2,667円と想定する⁽⁵⁾。植物検疫や貨物の検量や通関はここでは除外する。あとは倉庫から搬出する料金とその際の検数料金である。それ以降は港湾の領域外と考える。以上の合計は7,143.80円となる。

貨物が舳取りされて倉庫に保管されるばあい、舳回送料金の1,192円に加えるに舳手伝いの126円が加わり、舳揚げ倉入れの1,325円が前記の1,060円にとって代わる。この合計は8,726.80円となる。

以上に貨物を雑貨と限定した上で、主要ルートにおける諸費用の発生要素について観察した。

横浜港における港湾産業の生産力構造

	貨物量	CFS	コンテナターミナル関係		い	か	頭	
			CL	他港湾				横浜港
			348901	1994373	2770640	2504013	15760	2073650
			0.0121545	0.0694771	0.0965195	0.0872312	0.000549	0.0722388
			0.0121545	0.0694771	0.0965195	0.0872312	0.000549	0.0722388
沿岸荷役	ハン出し	1888.00	22.95		182.23	164.69		
沿岸荷役	CFS出し	981.60	11.93		94.74	85.63		70.91
沿岸荷役	自卸上屋入	981.60						
沿岸荷役	トラック手伝	120.00						
沿岸荷役	上屋出自積	981.60						
	小計		34.88	0.00	276.97	250.32	0.00	70.91
海貨業	上屋保管	850.00	10.33					
海貨業	上屋保管	1275.00			123.06	111.22		92.10
海貨業	陸送料	400.00						
海貨業	車野積入れ	536.80						
	小計		10.33	0.00	123.06	111.22	0.00	92.10
検査業	シブサイト	239.90	2.92	16.67	23.16	20.93		17.33
検査業	トラック付	239.90	2.92	16.67	23.16	20.93		17.33
検査業	入庫検数	239.90	2.92		23.16	20.93		
検査業	出庫検数	239.90			23.16	20.93		17.33
検査業	検数料	90.20					0.05	
検査業	検数料	162.10						
検査業	検数料	85.60						
	小計		8.75	33.34	92.62	83.71	0.05	51.99
検査業	検量料	155.00						0.09
検査業	陸揚検量	60.40						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.00
公共埠頭	物揚場使用	11.90						0.86
公共野積場	車保管料	75.00						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.86
船内荷役	船卸	1877.00	22.81					135.59
船内荷役	船卸CY移動	1977.50		137.39	190.87	172.50		
船内荷役	船卸	538.00					0.30	
船内荷役	一貫料金	1397.00						
船内荷役	船卸上屋入	2949.00						
船内荷役	船卸上屋入	1760.00						
船内荷役	船卸野積入	1397.00						
	小計		22.81	137.39	190.87	172.50	0.30	135.59
倉庫業	サイロ保管	1031.40						
倉庫業	倉出自積	825.00						
倉庫業	船側倉入	1060.00						
倉庫業	保管料	2667.00						
倉庫業	倉出自積	1060.00						
倉庫業	貯揚倉入れ	1325.00						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
戻回送業	沖取作業料	671.62						0.37
戻回送業	戻組料金	368.00						0.20
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00		0.57
埠頭業	車保管料	1905.00						
埠頭業	野積出し	578.00						
埠頭業	野積入れ	578.00						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
陸運業	引き取り	4896.00		340.16	472.56	427.08		
陸運業	横持ち料	3643.75						
	小計		0.00	340.16	472.56	427.08	0.00	0.00
燐蒸業	植検手数料	73.80						0.04
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00
貯回漕業	貯運送	1192.00						
貯回漕業	貯手伝い	126.00						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
合計			76.77	510.89	1,156.08	1,044.83	1.04	351.46

横浜港における港湾産業の生産力構造

扱関係 経岸雑貨	経岸雑貨	経岸車	民間埠頭扱関係				除外分	合計
			サイロ	経岸車	経岸雑貨	貯雑貨		
1485696	78194	440602	707933	34006	4136617	707485	11407610	28705480
0.0517565	0.002724	0.0153491	0.0246619	0.0011847	0.1441055	0.0246463	0.3974018	1
0.0517565	0.002724	0.0153491	0.0246619	0.0011847	0.1441055	0.0246463	0.3974018	
50.80								
6.21								
50.80	2.67							
107.82	2.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	743.57
65.99	3.47							
		6.14						
		8.24						
65.99	3.47	14.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	420.56
12.42	0.65	3.68						
12.42	0.65	3.68			34.57			
12.42			5.92		34.57	5.91		
12.42	0.65				34.57	5.91		
			4.00					
				0.10				
49.67	1.96	7.36	9.91	0.10	103.71	11.83	0.00	454.99
			1.49					
0.00	0.00	0.00	1.49	0.00	0.00	0.00	0.00	1.57
		1.15						
0.00	0.00	1.15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.01
97.15					270.49	46.26		
	8.03	21.44						
			43.41					
97.15	8.03	21.44	43.41	1.65	270.49	46.26	0.00	1,147.89
			1.65					
			25.44					
			20.35					
					152.75			
					384.33	65.73		
					152.75	26.13		
0.00	0.00	0.00	45.78	0.00	689.83	124.51	0.00	860.13
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.57
					2.26			
					0.68			
					0.68			
0.00	0.00	0.00	0.00	3.63	0.00	0.00	0.00	3.63
188.59								
188.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,428.39
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04
						29.38		
						3.11		
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	32.48	0.00	32.48
509.21	16.14	44.34	100.59	5.38	1,064.03	215.08	0.00	5,095.84

2. 輸入における港湾産業の生産の構造

(1) 経路ごとの貨物量

昭和62年の横浜港の輸入貨物量は28,705,480トンであった。このうちコンテナ貨物は7,617,927トンであった⁶⁾。それらを図・2にしめした経路に分けると、表・1の数字になる。

公共埠頭および民間埠頭を経由する貨物の量については横浜港統計年報から算出した、さらにこのなかで、雑貨とは異なる方法で荷役されるものとして、公共埠頭経由の原木を「いかだ貨物」として区別し、車もまた区別した。民間埠頭を経由する貨物のうち麦を「サイロ保管貨物」として区別し、車もまた区別した。さらに、輸入に特徴的なこととして、原油、重油、石油製品で民間施設で扱われる貨物を、今回の分析対象から除外した。撒貨物として民間の専用施設で扱われる油類は、工場における自家荷役として処理され、ここで筆者が対象としている港湾産業の生産の対象とされる機会に乏しい。したがってこれをはずすことのほうが妥当と思われる。

以上の貨物量について前節で得た金額を積算して作表すると、表・2のようになる。

表・1 経路別流通貨物量
単位 レベニユートン

流通経路	貨物量
C F S 経由	348,901
コンテナ扱い	1,994,373
他港湾扱い	2,770,640
横浜港扱い	2,504,013
公共埠頭扱筏	15,760
公共扱解貨物	2,073,650
公共扱い経岸雑貨	1,485,696
公共直背後上屋入	78,194
公共経岸車両	440,602
サイロ保管麦	707,933
民間経岸車両	34,006
民間埠頭経岸雑貨	4,136,617
民間扱解貨物	707,485
除外貨物	11,407,610
合計	28,705,480

この表はマルチプランという名の、パーソナルコンピューターのプログラムを利用したものである。

蛇足かも知れぬが、この表の構造を少々説明させて戴く。上部横軸に表・1の区分を取り、2行目にその貨物量を記載した。ちなみに、このプログラムでは横方向を行とよび、縦方向を列という。3行目は2行目の数字を指数化したものである。つまり表の最左端の合計貨物量を1とした場合、それぞれの経路の貨物量をしめしている。おなじ数字が4行目にも並んでいるが、右端に貨物量=とあり、すこし離れて1の数

字がみられるが、貨物量が1トンであったばあいには、各経路ごとに配分される貨物の量が、各桁目にしめされる構造になっている。この表の特徴は、パーソナル・コンピューターが自動計算することにある。したがってこの1を、解析を必要とする数字に置き換えることによって、その右に並ぶそれぞれの数字が自動的に再計算されて表記される。

次に、縦軸に業種、業務の内容、その単価を記載した。これはそれぞれ前節であげた経路ごとのコストの発生素素ごとの基本料金である。一部前節で説明を省略した部分（たとえば筏、車、サイロに関する単価）があるが、紙幅の関係とご理解戴きたい。いずれも料金表⁷⁾から、該当する基本料金のみを抽出してある。それより、ここでは先を急ぎたい。

表中の数字は、それぞれの項目ごとの、上段の貨物量と左端の単価の積である。つまり、1トンの貨物が輸入されて横浜港を通過するとき、コンテナ貨物としてCFSを通過するのは0.0121545トンであり、この貨物に対してバン出しとしてコンテナから取り出す作業に要する金額は22.95円、コンテナ・フレート・ステーションから出して荷主の車に引き渡す作業料が11.93円である、というふうを読む。

(2) 表の解析

昭和62年の輸入貨物量は2.870万トンであった。このうち原油等、本表から除外する量が1.140万トン、40%をしめる。コンテナ貨物が27%、公共埠頭経由が14%、民間埠頭経由が19%と、コンテナのウエイトの大きさと、輸入における民間施設の役割の重さがよくわかる。

原木のいかだ取りは微量、の一語につきる。横浜港のような大都市港湾には適合し難い貨種といえるのかも知れない。わが国の材木の輸入は相当の量に及ぶが、木材は地方港湾に最適の貨物であり、かつまた、現在の港区区分では諸料金ははるかに低廉であるので、荷主は中小地方港湾（二類港、三類港）を指向することになる。

公共埠頭経由の軽貨物が7%と健在である。横浜港は軽を主要な運送手段として成立してきた経緯があって、いまなお歴史を引きずっている結果ともいえるし、逆に経済的な輸送手段であるともいえる。筆者個人の見解からす

れば、運河等を整備することによって、経済的かつ省エネルギー的な都市内の物流手段ができると思うが、その理論の展開には機会を改める。

経岸貨物について二つの項目をあげているが、一つは船側から直接引き取られる種類の経路、もう一つが本船着岸の直背後の上屋に入れられるものである。この0.002724は経岸貨物の5%として推計した数字である。いずれにせよ、経岸貨物量が増加したということは、貨物の流通の時間が短縮されたことを意味する。

民間の埠頭が目立つのが、ここでは経岸雑貨の区分にいれてあるが、14%をしめる413万トンの輸入貨物である。これこそ私設埠頭の面目躍如たる部分で、ある特定の貨物のために全体が適合するように設計されている。荷主にとっては魅力のある物流の形態が作りあげられている。

それになお解があるのは、特定の貨物をその特定の施設にいれて事後の処理をしたほうが経済性が高いことによる。つまり量的に本船を着岸させるほどにまとまらない時、公共埠頭に着いた船から舳に取り、その舳の貨物を専用の埠頭で処理することを意味する。当然、その後の貨物の取り扱いについては、スケール・メリットを享受しうる。

サイロの貨物量が筆者の期待からすれば少なかった。施設の不足があることは事実として、そのことよりむしろ地方港湾に撒小麦等の物流経路が分散したことのほうが大きい。合計の金額をみよう。横浜港に輸入貨物が1トン増えると、5,095.84円が港湾産業の売上として増加し、そのそれぞれの業種への配分は右端の欄の数字となる。もっとも多く配分されるのが陸運部門で、28%である。あまり乱暴な表現は誤解を招くことが恐れられるが、コンテナ輸送によって舳からトラックに移動した港湾運送の部分である。船内荷役が23%、沿岸荷役が15%だが、コンテナの船卸を船内荷役に区分したことによる。現在すでに業種としては港湾荷役業とする方向であって、船内と沿岸を区別する旧来の方法は意味が薄れつつある。

次いで大きな比重をしめるのが倉庫の17%である。民間埠頭の保管機能にかかる部分をすべて倉庫に分類したのでこうした結果となった。いずれにせよ、保管は港湾の物流機能の主要な要素であることをしめす数字であり、か

つまた民間埠頭の特徴でもある。

(3)管理費の問題

表・2では、一般港湾運送事業者の管理費について考慮されていない。荷主に対する港湾運送費用の請求は、こうした諸作業料金の合計に管理費を上乗せするのではなく、単に積算額でされる。一般港湾運送業者の管理費はこうした諸料金に含まれると解されている。そこで、それぞれの料金について、労務費76.26%、作業機材費4.11%、この合計80.37%を直接労務費とする。この作業の直接管理費に3.98%、この累計84.35%が作業費（つまり船内荷役業、沿岸荷役業のコスト）とする。これに一般管理費（つまり一般港湾運送事業者の管理費）を12.65%計上し、金利0.75%、利潤2.25%、としてこれらの累計を100とする⁸⁰。

(4)港湾産業の生産の構造

表・2の貨物量に輸入貨物量2,870万トンを代入して総挙収額を算出するとおよそ14,625,000万円になる。輸出に比して貨物量が大きいにもかかわらず、額が少ないのは、原油等港湾産業に無縁に通過していく貨物量が多いことによる。いずれにせよ、一切の割増料金を考慮に入れていない上、通関や付帯作業を除外しているので、実際の費用はこれを大幅に上回るものと想定される。ここでは絶対額としての意味ではなく、港湾産業の内部における相互の関係を額表示したものと理解していただきたい。

以上にみたのと全く同じ方法で輸出を観察し、その結果と本論の結果を合成することによって、表・3を得た。つまり昭和62年の横浜港の港湾産業の生産の総額は約3,617億円で、それぞれの生産力の度合いは、指数で示すとおりであった。

特に目を見張るのが陸運部門で、ついで沿岸荷役部門である。僅少差で船内荷役部門がつづく。もっとも、すでに述べたとおり、現在では船内と沿岸が厳密に区別されがたく、かりにこれを合算すると陸運業を凌駕する。やはり荷役はいまだに港湾の主要部門の地位を保っていることがわかる。一方ではそれだけ合理化要請が働く部分であるともいえる。一般港湾運送部門と海貨部門がバランスよく並んでいるが、貨物の受け取り側と払い出し側の仕事

量が均衡すると考えればよいのだろうか。一般港湾運送の額は過去の調査に負ったものであるのに比して、海貨の額は筆者が算出したものであるのに、非常に接近したことを偶然とは思わない。

表・3 港湾産業の生産の構造

単位 万円

部門別	輸 出	輸 入	合 計	指 数
一般港湾運送部門	2,725,191	1,850,070	4,575,261	12.65
海運貨物取扱部門	3,423,630	1,018,111	4,441,740	12.28
船内荷役部門	1,856,556	2,778,864	4,635,420	12.82
解運送部門	374,780	78,629	453,409	1.25
沿岸荷役部門	4,125,415	1,800,068	5,925,483	16.38
検数部門	800,536	1,101,460	1,901,996	5.26
検量部門	526,085	3,801	529,886	1.47
関連事業部門	521,478	0	521,478	1.44
倉庫部門	852,290	2,082,241	2,934,532	8.11
公共上屋部門	586,166	4,866	591,032	1.63
埠頭業部門	507,248	8,788	516,035	1.43
陸運部門	4,597,324	3,457,911	8,055,234	22.27
茂部門	0	1,380	1,380	0.00
燻蒸部門	0	97	97	0.00
他産業部門	646,290	438,752	1,085,042	3.00
合 計	21,542,988	14,625,037	36,168,025	100.00

事務費を含む管理費がこの程度であるのは健全と考えてよからう。社会の構造が複雑になるにしたがって、要求される事務量が増加する傾向にあるところから、これらはそれぞれ相当に努力した結果であると考えられる。こうした解析はさらに他のデータと比較しながら観察しなければなるまい。

倉庫部門は輸出よりも輸入により大きく貢献していることがわかる。公共上屋部門には輸入貨物が入られることが少なく、これも横浜港の特徴をよく表している。

おわりに

本来ならこうした作業はグループで十分な討議を重ねた上でおこなわれるものであろう。その点、筆者一人の作業では、数字の信頼性についての説得力

に欠けるうらみがある。ましてや限られた紙数で、資料を省略するとあればなおのことである。筆者自身そうした点を反省すると同時に、さらに精度を向上させる努力を要することを自覚するものである。

料金問題が、複雑であるばかりでなく、企業経営の直面する諸問題とも関連することから、とかくその研究がなおざりにされてきた観がある。本論は額そのものを問題にしているのではないが、料金を物差しにした港湾産業への接近が、それなりの意味をもっているものと考えて。さらに研究を充実させたい。

注 (1) 拙稿「コンテナ輸送による港湾荷役形態の変化とコストの変動」

日本沿岸域会議論文集 No.2 1990. p.3

「図・1 港湾における貨物の流通経路モデル」を再録。

(2) 拙稿「輸出にみる港湾産業の生産力構造」海事産業研究所報 No.291 平成2年9月20日 額の算出の根拠については上記論文をご参照戴きたい。基本的には、コンテナで輸出入された貨物の総量をコンテナ数で割り、1個当たりの平均貨物量を求め、コンテナ1個の荷役料金を貨物量で除してトン当たりの価格を算出した。

(3) 同上 (4) 同上

(5) 同上。以上のそれぞれの額の算出根拠について、拙稿をご参照戴きたい。ここでは保管期間を3期(1ヶ月)、従価料金を算定するための貨物の価格を100,000円とし、雑貨料金を適用する等の処理をしてある。

(6) 横浜市「第48回 横浜港港湾統計年報」1988年

(7) 横浜港振興協会「横浜港港湾料率表」1988年 今回の拙論の金額はすべて本表に基づいている。

(8) 山本長英著「港湾運送運賃料金入門」港湾経済研究所 昭和45年 p.5. p.p.21~22, p.p.62~63 他

(9) 前出「輸出にみる港湾産業の生産力構造」で、今回と同様の手法で輸出について観察し、その結論の一部として作表し「表・4 港湾産業の生産の構造」とした。それと、今回の輸入を結合することによって、港湾産業の生産力構造について、一応の結論を得た。

日比野光伸

(名古屋港文化センター)

目次

1. はじめに
2. わが国の港湾管理・運営と財政の史的意義
3. 欧米におけるポート・オーソリティの形成と経営基盤
4. 国際化時代のわが国の港湾のあり方と財政運営

—むすびにかえて—

1. はじめに

わが国の港湾のあり方と欧米先進諸国のそれとを比較するとき、港湾に対する市民意識の相違を感じさせられる。それは経済・社会の歴史的発展過程の相違にあることはいうまでもない。

わが国も国際化時代を迎え経済的な側面においては先進国水準にあるものの社会的側面においては未だ疑問をもたざるをえない点が多くある。したがって国際化時代の港湾のあり方を財政的視点からとらえ市民意識を基軸とする分権思想が国際化の理念として形成されていく過程を以下三つの課題を中心に考察を進めてみたい。

2. わが国の港湾管理・運営と財政の史的意義

わが国の港湾が欧米先進諸国のように経営の理念に立脚して発展しえなかった歴史的意義は資本主義後発国であるところに求めることはいうまでもない。したがって欧米先進諸国とその生成を異にする。それはわが国の港湾が不特定多数の利用者に供する公共性の理念を基本理念として形成してきたことは一面においてはわが国の港湾が欧米先進諸国におけるような経営の理念ではなく、管理・運営の理念によって運営されてきたことを特徴づける。

ではこのようなわが国の近代的港湾の発展過程を考案するにあたり。欧米

先進諸国と比較するとき基本的には欧米先進諸国への追従が先行し、殖産興業・富国強兵策にみられるように社会的側面より経済的側面（近代技術）が優先したことはいうまでもない。

したがって、わが国においては欧米先進諸国のように資本主義が自主的に発達するのと異なり、資本主義自体を政府のイニシアティブのもとに育成していかなければならなかったことに根本的相違をみることができる。

そして政府は資本主義の発展における初期的過程、特に資本の原始的蓄積を地租に依存する国家権力によるものであった。⁽¹⁾そのため必然的に地方自治の発展するいとまはなく、中央集権的な国家機構によらざるをえなかった。

したがって、経済・社会の形成は政府による政策にゆだねられ、自立的発展がなおざりにされたため、基本的には国家に誘導されることとなり、必然的に資本主義の基本理念である自主独立、自主開発という発展の段階を形成するにはいたらなかったということになる。そのため当然社会資本としての道路・港湾などの交通手段は欧米先進諸国のように私的資本に依存することは困難であった。これらの事情からわが国の港湾が欧米先進諸国のように経営の理念に基づく管理形態にあるのではなく、その発展過程として資本主義の一般理念を追求する段階にいたらず、近代的な経済・社会の形態を構築するのにいっばいであった。それは中央集権的支配のもとに地域住民による民主的港湾の形成の段階ではなく、公共性そのものの意識は欧米先進諸国におけるような資本家的社会性の発展にみられるブルジョア民主主義の発展の中から独占の漸次的形成に相応して形成されてきたものではなかった。⁽²⁾

このような経済社会環境の中でわが国の近代化政策のもとに港湾はどのように位置づけられたかということに視点を向けてみる必要があるのではなからうかと思う。

まず第一に近代港湾の整備の必要性が認識されたのは嘉永6年（1853）の黒船来航にはじまる欧米列強との外国貿易の開始、第2は明治20年代における近代諸工業の勃興による石炭、木材などの工業原材料輸送の必要性に伴

って沿岸貿易への方向づけとして近代港湾が整備されていくのである。このように社会資本として整備されていくわが国の港湾は、政府の一連の近代化政策のもとに形成されるものであって、欧米先進諸国のような民主的ブルジョアによる歴史的発展の必然性から発生したものではなく、中央集権的な政策機構によって推進されたもので必然的に経営の理念の発生する余地は少なかった。そのためおのずと港湾修築土木行政が先行し、港湾の自主性は希薄とならざるをえなかった。そして明治40年（1907）には、「重要港湾の選定および施設の方針」が定められその後の港湾行政の根幹が形成された。さらに第一次世界大戦によって輸出が激増するとともに、また重工業の発展に伴って洞海湾、室蘭をはじめとする工業港の整備が注目されてきた。このような一連のわが国の港湾整備の中で「直接国の手で管理する国営港（横浜・神戸・関門・敦賀港）」と「地方公共団体の管理にゆだね国が共助する港湾」とに区分された。そして重要港湾以外の港湾の修築は地方公共団体独力の管理にゆだねられたものの実質的には建設資金管理上の分類であって国の権力行政の中にあつた⁽³⁾。このように港湾政策そのものは中央集権化され、国の政策のもとにおかれ一般財源（税金）で建設され、安く一般公衆の利用に供することに視点があつた。それはその後昭和25年（1950）の港湾法制定以降も一貫した思想であつたことは港湾財政を考察する上にも注目すべき点である⁽⁴⁾。

そのため港湾の管理・運営に対する財政支出は不特定多数の利用に供する公共施設（社会資本）としての整備であつた。これはわが国が欧米先進諸国追従への近代化の過程として中央集権的な政府によって資本主義自体を政府のイニシアティブのもとに育成し、私企業を育成する社会的基盤を構築しなければならなかつた。そして交通・通信の近代化は、資本主義的商品流通を一般化し、統一市場圏を形成し、封建的な関所・伝馬制を廃止し、近代的な鉄道・汽船などを輸入し、近代的な海陸交通体系の整備育成のすべてが政府によって推進されてきた⁽⁵⁾。

わが国の港湾の管理・運営と財政との関係を考察するとき港湾はわが国の近代国家建設における欧米先進諸国追従策の中での社会資本の整備であるため、必然的にそこには港湾修築土木行政が優先し、これを運営する市場性原理

を考える段階ではなかったことは資本主義社会体制としてのわが国の原始的蓄積が十分ではなかったということである。さらにわが国の高度成長期までの港湾のあり方を考察するとき、まさに社会資本整備の立ちおくれは特に高度成長期における民間資本による産業の発展に追いつけないことが目立った。それは主要港湾における船混みに最も代表されるところであった(表1)。

表1 主要港湾における滞船状況

年	入港船舶 総隻数 (A)	滞 船			
		隻 数 (B)	(B/A) ×100	待ち時間 (C)	1隻平均 待ち時間 (C/B)
36年11月 (1961)	3,571 ^隻	739 ^隻	20.7%	65.025 ^{時間}	88.0 ^{時間}
38年月平均 (1963)	3,899	381	9.8	10.416	27.4
40年月平均 (1965)	3,678	421	11.5	9.921	23.6
42年月平均 (1967)	4,663	601	12.9	27.426	45.6
44年月平均 (1969)	5,232	544	10.4	21.639	39.8
48年月平均 (1973)	5,589	317	5.7	15.270	48.2
52年月平均 (1977)	4,497	105	2.3	2.870	27.3

- (注) 1. 運輸白書(43年、50年、53年版)による。
 2. 主要港湾とは東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門の各港。
 3. 39年以降は関門を除く。

このような経済・社会の発展の過程における不均衡は途上の経済・社会においては必然的現象であった。しかし、成熟社会を迎えた現在、国家における役割を今一度考えてみると、莫大な政府財政は財政運営を困難にし、官・民の役割を再検討しなければならない時期となったことを示し、資本主義経済・社会の本来あるべき姿を考察するとき、国の一連の交通政策としての

港湾のあり方も改めなければならないのではなからうかと思われる。それは港湾の経済的意義におけるいわば市場性原理のあり方についてである。港湾が国内的（国民経済）な規模で形成機能の有効性を把握することを主体にその利益が追求されていた時代においては、それなりの経済的、社会的有効性があった。しかし国際化時代においては国境を越えた視野に立脚して港湾をみつめなければならなくなった。したがって高度成長期までのわが国の港湾政策を回想するとき、基本的にわが国は明治維新以後欧米先進諸国への追従として港湾、道路、運河、教育などの諸事業は公的資本の手で育成されてきた。そのため公共事業によって建設された港湾は欧米先進諸国の技術水準に追従することのみ視点があったがため、修築（土木）行政が主体となり経営についてはあまりかえりみられなかったのが実態であった。したがって必然的に国家と地方公共団体の財政は膨張し、国民の税負担は重く、大衆的な課税に依存する結果となった。それは港湾において代表されるように、社会資本そのものが一般公衆の利用に供する公共施設として一般租税負担を原則論としてなじみ途上の意識から未だぬけきらないように感ぜられる。そのため国際化時代を迎え海外への意識、文化への浸透などは進んでいるものの内なる国際化が欠陥しているように思われる。このようなことから公的機関のなすべきこと私的機関のなすべきことを改めて認識を深めるときではなからうかと思われる。さらにわが国の近代化政策を振りかえってみるとき「所得倍增計画」は自由化を基盤とする国際経済・社会に対するわが国の総力をあげての国内経済体制の整備であった。これは臨海部開発による重化学工業コンビナートによるわが国の産業構造の高度化であった。その立地形成は港湾と工業用水を主体とする社会資本の形成でありその基盤となる工場用地の造成の大部分も行政投資によって行われた。⁷⁾

このようにわが国の行政投資による社会資本の整備は欧米先進諸国と比較するとき如何に国家による投資が旺盛であったかを物語るものである（表2）。しかし、このような行政投資における、港湾は資本主義経済・社会原則による市場性原理に基づくものではなく、そのため施設の供給は不特定多数の利益に供するものであって市場性の追求ではなく高度成長期から安定成長期を

表2 政府固定資本形成の国際比較

(1961年) (単位:%)

国名	一般政府	公社政府 企業	合計
日本	5.7	3.8	9.5
スウェーデン	3.7	4.8	8.5
フランス	2.3	4.6	6.9
イギリス	1.8	4.9	6.7
カナダ	4.1	2.3	6.4
アメリカ	2.5	0.4	2.9
西ドイツ	3.3	—	—

(注) 1. この数値は $\frac{\text{政府固定資本形成}}{\text{国民総生産}}$ による。

2. 宮本憲一著「社会資本論」(有斐閣 昭和49年)
P.293による。

迎え、国際化時代が進むにしたがってその矛盾を露出するようになった。それは、さらに港湾管理者の財政負担の加度と限界を示すとともに国際化時代を迎え港湾整備のテンポが、従来のペースでは対応しきれなくなったことなど港湾政策の制度上の矛盾を発生させ、その改善は昭和42年(1967)における外貿埠頭公団の設立、昭和45年(1970)には特許会社(名古屋コンテナ埠頭株式会社など)の設立にみることができる。これは港湾における公共施設としての管理・運営から経営への発展段階を示すものとして、また港湾の構造的転換を示すものとしてその史的意義は注目すべきところである。

注(1)大内力著「日本経済論上(経済学大系7)」(東京大学出版会 1973年4月)

P.118参照。

(2)寺尾晃洋著「独立採算性批判」(法律文化社 1974年4月)P.160参照。

(3)「日本港湾史」(日本港湾協会 昭和53年3月)PP.1~2参照。

(4)同上P.10参照。

(5)大内力著「前出」PP.115~116参照。

(6)宮本實稿「港湾料金の理論と実践」神戸都市問題研究所編(「公共料金の

理論と実践」)(勁草書房 1981年10月)参照。

(7)宮本憲一著「社会資本論」(有斐閣 昭和49年4月) P.283参照。

3. 欧米におけるポート・オーソリティの形成と経営基盤

前章で述べたように社会資本としての港湾のあり方を経済・社会の発展過程からとらえれば、資本主義の初期的段階においては、資本の原始的畜積の如何にかかっている。したがってわが国におけるような政府による早期育成策は私的資本育成のために、私的資本の不採算部門の国家資本への依存は自ずと高くなる。社会資本の誘導性が経済・社会開発を左右することになるからである。

それでは資本主義経済・社会の発展過程における社会資本の整備のあり方をみるときA・スミスは「国富論」の中で「公共土木事業の経費が、ふつうにいわゆる公収入によって、すなわち、たいていの国ではその徴収や充用が行政権力に委託されている収入によってまかなわれると思わない。このような公共土木事業の大部分のものを、その社会の一般的収入にはどのような負担をかけずに、それ自体の経費をまかなうにたりるほどの収入をそれぞれにあげるように運営するのは、たやすくできることなのである。」⁽¹⁾と述べているように、国家資本が経営するよりは私的資本で経営することが必然的であることを示している。

このようなイギリス近代経済・社会の制度的基礎は功利主義的な気風をもった「個」を尊厳する思想に基づいている。そして近代社会が産業革命を起源とする産業社会であることから産業が発展する過程において社会の構造上の問題を引きおこした。それは産業上の変化を技術的發展として、新しいサービスの提供として多くは能率化を目指し、機構の巨大化は独占体形成への傾向を進化させた。さらに経済循環による不況は特定の産業の不安定など企業危機を発生させ、進化を動機づけた。このような経済・社会の基本理念は自由で功利主義的な気風をもった能率、誠実、公平を目指すイギリスにおける自主的諸制度を發展させた⁽²⁾。そして経済・社会の発展の過程として、ロンドン・ポート・オーソリティ設立の動機となったのは、ロンドン港における港湾

サービスの激化に伴うものであり、それは従来、帆船から汽船に変遷するにしたがって、自然に依存していた運航計画が、人為的に実施されるにしたがって、時期的に船舶が港に集中する傾向がなくなったため、必然的に港湾施設が過剰ぎみになってきたことから競争が激化し、過当競争の要因となった⁽³⁾。その結果テムズ河の水路の管理が困難となり、船舶の運航に支障をきたすようになった。そしてこの問題を解決するため1900年にロイヤル委員会が設置され審議された結果、個々の私的企業の経営全体の問題として港湾のあり方に限界があるとの見解から港湾を一元的に管理する非営利目的をもった公共機関の設立が1902年に勧告された。これを受けて1908年に「ロンドン港法 (The Port of London Act)」が制定され、1909年4月1日にロンドン・ポート・オーソリティ (London Port Authority) が設立した。このロンドン・ポート・オーソリティは港湾機能全体を一般行政から独立した自主独立権を委任された自治的な団体としてロンドン港の主要施設を買収し、これを基軸に、水先案内、灯台、ロンドン警視管轄の警察権などの港湾の管理・運営上の諸権利・権限を取得するとともに財政的基盤として、ドック使用料、河川トン税、通航税、貨物港湾税、荷役料などの徴収の他に港債の発行権をも有する自主独立団体である。それはわが国における中央集権的な社会資本の設備としての修築 (土木) 行政を主体とする港湾とは、その歴史的発展過程を異にすることは勿論である⁽⁴⁾。

このように私的経営の限界によって発生した資本主義の発展過程として形成されてきた。イギリスをはじめとする欧米先進諸国における国有化問題と、原始的蓄積の未成熟を国家の手によって補うために政策的に国家資本によって経済・社会開発が誘導されざるをえない資本主義後発国 (途上国) の国有化 (公有化) 政策とは基本的に異なることを理解しなければならないことはいうまでもない⁽⁵⁾。

したがって、近代経済・社会が「個」の尊厳のもとに形成されていることを理念として考察すれば、国際化時代の港湾のあり方を考察するにつき、自主独立した港湾のあり方が問われなければならないことはいうまでもない。それは利用者の適正な対価によってのみ形成されるものであることからすれ

ば当然そこには港湾の経営の理念があり、独立採算性が問題とならなければならぬことになる。

まだ、このような私的企業の経済・社会の発展過程はニューヨーク・ポート・オーソリティの設立によってもその代表的例をみることができる。

ニューヨーク港の発展は、ニューイングランドの中心であったボストン港からエリー運河の開通によって比較優位を形成した。このようにアメリカ大陸の港は内水路と鉄道を武器として競争が激化した。やがて内水路と鉄道との併存的補完関係は交通量の運河から鉄道への依存が進展するに伴って、両者のサバイバル戦略は激化していくのである。しかし港の背後地が定着するにしたがって、今まで共存してきた鉄道と運河などの内陸交通機関は自己の優位性を主張して、貨物獲得競争によって船舶を誘引する現象が生じた。ニューヨーク港におけるこのような過当競争はハドソン川をはさんでニューヨーク州側は海運の発展に依存し、ニュージャージー州側は鉄道の発展に依存する港湾開発がされてきたことにあった。そしてこのサバイバル戦略はニュージャージー州からやがてニューヨーク州側に及び経済性を無視して展開され、港湾の適正な運営が不可能となり、ついに1917年にニューヨーク港湾事件を発生させた⁽⁶⁾。そしてこれを解決するために州際商業委員会の判定にしたがって公共トラストとしてニューヨーク・ポート・オーソリティが設立されたのである。これはロンドン・ポート・オーソリティと同じように行政機関から独立した公共トラスト（公企業体）である。このようにニューヨーク港の場合は広域港湾の問題として港湾の整備開発の必要性が港湾管理の矛盾として発生したのである。したがって、欧米先進諸国の経済・社会の発展にみられる共通の理念は「個」の尊厳を中心とした経済・社会発展政策の上に構築されるものであり、あくまでも国家資本は私的資本の補助的、誘導的役割が主体であることに視点を向けなければならない。それでは近代文化の基本理念から国際化されていく経済・社会体制をみつめるとき、従来の経済・社会の方向として、産業の規模の利益追求による独占化傾向、それに伴う労働の集中は都市化を形成し、集権的社会形成に視点があった⁽⁷⁾。このようにロンドン港における港湾政策にしても、またニューヨーク港のそれにしても規模の利益

追求の産業化社会の発展過程として発生したものであるため、わが国における地方公共団体による港湾の管理・運営とはその本質を異にしていることは再三、述べたところである。

以上のようなことから、欧米先進諸国の港湾政策は国家（行政権力）によって港湾のあり方にしたがって調整的作用をすることが行政的権能であり、社会的原動力はあくまでも私的資本の社会性をその基本的なものとしなければならない。国際化されていく経済・社会とは、国境の理念をこえて従来の国家そのものの意識が希薄になっていくことであろうし、また、それは一面においては集権的に利益を求め規模の利益を追求していた時代とは異なり、分権的に個々の文化の尊重の上に立脚した、多種・多様な文化の基礎の上に形成されていく経済・社会であることを考察しなければならない。このような歴史の流れから港湾を理念づけることは、理論的、実証的に港湾のあり方を理解することにその意義を認識させられる。

注(1)アダム・スミス著「諸国民の富 四」大内兵衛、松川七郎訳 岩波文庫 P.59.

(2)L・J・ティヴィー著 遠山嘉博訳「イギリス産業の国有化」

(ミネルヴァ書房 昭和55年12月) P.37参照。

(3)黒田英雄著「世界海運史」(成山堂 昭和54年2月) P.64参照。

(4)北見俊郎著「都市と港」(同文館 昭和51年4月) PP.245～249参照。

(5)L・J・ティヴィー著 遠山嘉博訳「前出」 P.42参照。

(6)ハドソン川とエリー湖を結ぶエリー運河の運河建設運動は1780年代にはじまり
ニューヨーク州がクリントン知事の激励によって、外部から援助をうけずに着手したのはようやく1817年であった。そして1819年に開通した。

ハロルド・V・フォークナー著 小原敬士訳

「アメリカ経済史」(至誠堂1976年8月) P.354参照。

(7)北見俊郎著「前出」第14章第4節参照。

4. 国際化時代のわが国の港湾のあり方と財政運営—むすびにかえて—

国際化時代の港湾のあり方を考察するとき、まず第一にあげられるのは、

物流体系における国際戦略の中での港湾が視点となる。これは従来の国家の枠組の中での対象としての港湾とは趣を異にするであろう。というのは国際化時代の港湾のあり方となれば、地球規模の経済・社会での港湾を考えなければならないことはいうまでもない。

したがって、港湾は従来の結節点型の港湾としてではなく、国際物流の統合化を対象とした適正な物流手段選択組合せによる一貫サービスの提供などを主体とする流通型の港湾のあり方でなければならないということになる。しかしわが国の港湾は公共事業として国の港湾計画の枠組にあることはいうまでもない。

わが国の従来の国際化は海外進出拠点などにみられたごとく外なる国際化であった。しかし、真実の国際化とは内なる国際化すなわち、外国に門戸を開放し、外国の文化を受け入れることのできる経済・社会でなければならないことになる。

しかし、わが国の政策はいまだ外国に門戸を開放し、自由に外国の企業が活動できるほどには発展していない実態であることは、最近の日米構造協議の中でも見られるとおりである。

したがって従来は国民・国家を枠組として国際経済・社会が動いていた。しかし国際化の中での港湾は、もはや地球規模の枠組で考えなければならないことになる。ここで国際化の中での港湾を考察するとき港湾は国際物流の一環として国際物流を構成するものである。もはや港湾は国民・国家という枠組の中にあるのではなく、国際経済・社会の枠組の中にあることを理念づけなければならない。

したがって国民・国家を基盤としていた経済・社会の理念が、国際化時代は地球規模で従来の国境の理念は薄らいだ。これはわが国の港湾の管理・運営は当然国民・国家を基調とする理念から発生した公共性の理念としての規模であったからに相違ない。従来の公共性は国民・国家を規模として経済・社会の安全保障の問題があった。しかし高度成長期の終焉とともに経済成長は急速に鈍化と停滞の方向へと進んだ。そして財政悪化の要因となり、そのため各種の政府活動への合理化・効率化を要求する気運が高まり、公共活動

一般への不信は国営企業などの民営化への転換となって現われた。このような国民的認識は1970年代になって急速に高まり肥大化した政府活動を整理縮小し政府活力の回復をはかるため「大きな政府」から「小さな政府」への国民的期待が強くなった。その代表的なものが電々、国鉄の民営化への移向であった。⁽³⁾

表3 主要8港企業会計方式による財政収支状況

(単位：百万円)

年	経常収益 (A)	経常費用(B)				損益 A-B	収支比率 B/A ×100
		管理費	公債利息 等	減価 償却費	計		
36(1961)	2,589	3,091 (64.2)	740 (15.4)	980 (20.4)	4,811 (100)	△2,222	186
41(1966)	6,333	6,160 (55.3)	2,915 (26.1)	2,070 (18.6)	11,145 (100)	△4,812	176
46(1971)	14,455	12,126 (57.0)	5,445 (25.6)	3,695 (17.4)	21,266 (100)	△6,811	146
48(1973)	19,517	15,477 (55.7)	7,525 (27.1)	4,762 (17.2)	27,764 (100)	△8,247	142
50(1975)	27,274	23,630 (60.1)	10,265 (26.1)	5,418 (13.8)	39,313 (100)	△12,039	144
51(1976)	30,843	25,245 (57.3)	12,443 (28.2)	6,362 (14.5)	44,050 (100)	△13,207	143
55(1980)	43,194	34,264	27,629	10,375	72,268	△29,074	167
59(1984)	60,276	31,705 (39.6)	33,309 (41.6)	15,110 (18.8)	80,124 (100)	△19,848	133
60(1985)	65,390	33,811 (40.6)	33,556 (40.3)	15,840 (19.1)	83,207 (100)	△17,817	127
61(1986)	67,849	36,525 (42.1)	32,998 (38.0)	17,321 (19.9)	86,844 (100)	△18,997	128
62(1987)	68,309	36,877 (42.5)	31,645 (36.5)	18,161 (21.0)	86,684 (100)	△18,375	127

- (注) 1. 運輸白書(53年、57年、元年版)による。
 2. 収入は、施設使用料及び役務利用料の収入。
 3. 減価償却費は、国庫負担金その他の港湾管理者以外が負担した分に係る償却費を除く。
 4. 管理者は、施設維持補修費を含む。

ではわが国の高度成長期から安定成長期にかけての主要港湾の財政状況を考察してみるととき（表3）に示されるように昭和36年（1961）においては収支比率は186と支出が大きく収入を超過していたが、昭和62年（1987）には127と支出超過は遞減傾向にあり減少していることからして改善されつつあるとみなすことができるのではなかろうか。さらに経常収支差額においても昭和55年（1980）をピークとして遞減傾向にある。このような点から一応改善傾向にあるとみなされよう。

しかしこのような港湾財政を制度的視点から地方公営企業法における料金決定三原則（料金の公正妥当性、原価主義の原則、内部留保資金の確保）と比較するとき港湾法は料金決定について独立採算性を前提として体系づけられていない。それは水域施設（航路・船だまり）、外かく施設（防波堤・護岸など）のように受益の計測が困難な施設から料金徴収を禁止していること（港湾法第44条第2項）。また道路・橋梁・旅客施設などのように直接料金徴収を禁止してはいないが、施設の性格上、自由使用されているもの、さらに入港料のように徴収が認可制となっていて事実上、料金の徴収が抑制されているものなどからして港湾が独立採算性をはかることはかなり困難な状況にあることが理解されるであろう。さらに入港料について考察を進めてみると、昭和29年（1954）に法制度化されたが、実質的に昭和52年（1977）によく徴収がはじめられた。しかし、料金算定に先きだち昭和51年（1976）に運輸省港湾局長と海運局長の覚書（入港料制度の運用について）に基づく行政指導があり、入港料の対象となるべき原価がすべて算入されるのではなく港湾環境整備の対象となるもののみを算定の基礎とするような実態から考察しても、今後のわが国の港湾が財政的に独自性を確保することには幾多の解決すべき問題がある⁴⁾。

したがって、わが国の港湾が国際物流の一環として国際化の基本理念である自由化、市場化に対応していくためには、欧米先進諸国の港湾財政を今一度比較考察する必要があるのではなかろうかと思われる。しかし欧米先進諸国の港湾整備は社会資本を基軸としていることは、わが国のそれと異なるところはない。それは社会資本の大部分が民間投資を引きつけるほど十分な

利潤を生まないことを前提として港湾管理者が整備するということであるが、港湾管理者は財政的（独立採算性）、行政的独立の保持を前提としている。それは港湾が企業経営を対象としていることを意味するものである。これによって港湾管理者は岸壁、土地などの社会資本を民間企業に有償で貸与して利潤をえるという基本的には港湾施設の所有と経営が分離していることを意味するものである。

したがって、われわれが港湾の経済・社会性を考察する場合一般に商業港・工業港を理念づけるのは産業資本を前提として考察すべきであり、そこには当然企業活動の対象としての港湾が理念づけられ、料金徴収を前提として賃貸料によって財政基盤を確立することにより経営の安定をはかることを位置づけられている。さらにわが国と欧米先進諸国の港湾を財政的視点から比較する場合、欧米先進諸国においては港湾管理者は財政的にも、行政的にも独立（自活）的であり、これらによって一般の行政機関に欠けている私企業並の規律が確保されることによって効率的な低コストで流通機関に提供する主体として、当該地域の繁栄に寄与し公共の福祉に貢献しようとするものである。そこには常に効率性を確保することが追求され、その利益は港湾の改善または各種の料金の引下げにあてられることを前提としている。

以上のようなことから国際化時代の港湾のあり方を財政的視点から考察することは、わが国の港湾の基本法である港湾法そのものの料金体系はもとより、地方自治法などの関連法令の法体系の改正をはかることが今後の課題となるのではなからうか。

注(1)市来清也稿「国際複合輸送と港湾機能」（港湾経済研究 No.24）参照。

(2)山影進編「相互依存時代の国際摩擦」（東京大学出版会 1988年2月）第1章参照。

(3)赤堀昭三稿「公益事業の規制緩和と民営化」（有斐閣 昭和62年9月 加藤寛編「政府の経済」）参照。

(4)宮本實稿「港湾料金の理論と実践」（神戸都市問題研究所編「公共料金の理論と実路」（勁草書房 1981年10月）参照。

(5)「港湾に関する比較法制度」（運輸経済研究センター 昭和52年3月）参照。

富田 功

(横浜港湾短期大学校)

目 次

はじめに (問題意識)

1. 経営多角化の意義と特質
2. 経営多角化時代の港運経営
3. 港運経営戦略と若干の問題点
4. 港運経営の变革と展望 — 結びにかえて —

はじめに (問題意識)

今日「港湾」をめぐる経済・社会的諸条件は大きく変動し、この影響を受け「港湾」の諸機能の態様は変化の様相を呈している。

「港湾」の経済的機能は、国際貿易・海運の構造変化と国内工業資本の生産体系の変化等を基軸としてより高度な、そしてより効率的な発展志向をめざしており、一方その社会的機能は、都市・地域における人々の生活行動様式の変化と第三次産業資本の新たな販売拠点戦略等を基軸としてより多様な、そしてより公共的な空間形成をめざしている。こうした「港湾」の経済・社会的機能の変化は、必然的に「港湾」の態様を変えてきている。つまり、「港湾」としての空間形成の比重が漸次経済的空間から社会的空間へと変化していること、いい換えると、「港湾」が産業・物流関連の空間から生活関連の空間へとその比重が高まってきていること、そして「港湾」で財・サービスを生産する港湾依存産業と港湾関連産業、とりわけ港湾運送事業の投入・産出量が総体的に漸減傾向にあり、このため両産業とも、「港湾」を生産基盤とする本来的な経営条件から漸次転換傾向にあること、さらには国際化の進展、高度な情報化の推進、規制緩和の方向の展開等のもとで、「港湾」の経営・管理態勢をめぐる諸条件⁽¹⁾の検討が従来以上に高まりつつあること、等々である。その意味では、こうした経済・社会の発展段階の時期にこそ、

「港湾」の基本的態勢を再検討することが必要と考える。

たとえば、「港湾」の輸送機能は、単なる経済的なサービス生産の態勢からより複合的な、多角的なサービス生産の態勢へと転換しつつあり、このため、本来的な港湾運送事業態勢は著しく変貌しているといっても差支えないであろう。

こうした「港湾」の輸送機能態勢の変化をひとつとってみても、従来の港湾依存産業だけではなく、港湾関連産業の経営条件の構図も大きく変わってきており、将来の「港湾」の輸送機能態勢は、その経営・管理態勢の高揚意識と相俟ってどのように維持、確保されていくことがのぞましいであろうか。そのためにはどのような課題が、どのように検討されなければならないであろうか。

この小論では、主として「港湾」の輸送機能を担う港湾運送事業者（以下、単に港運業⁽²⁾という）の経営実態の分析を踏まえ、主として企業経営戦略の観点から、そうした課題に接近したいと思う。

注(1) 今後、その是非、可能性等をめぐる諸条件について十分議論を尽くすことが、結局は「港湾」の制度的基盤の充実、強化策にもつながると考える。

こうした問題を検討するに際して、最近の欧州主要国（英国、西独、仏）の港湾経営・管理事情は参考になると思う。つまり、国の財政補助に依存することのできない英国港湾とこれが可能な西独・仏港湾のそれぞれの経営・管理の実態を分析することは有効な検討方法と思う。この点の詳細は、“The Port, '87.2”を参照されたい。

(2) ここでは資料の制約上、その分析対象は一航港湾運送事業者（無限定）に限定していることをお断わりしておく。

1. 経営多角化の意義と特質

(1) 経営多角化をめぐる基本的要因

今日の企業経営主体は、「多角化」時代ともいわれている環境条件のもと

で本業以外に兼業・副業経営を行なっているのが一般的趨勢である。

こうした企業経営条件をもたらしている要因は、基本的には財・サービスの需要構造の変化であり、しかもその変化が、きわめて短期間に展開されるためである。たとえば、ある消費者にとっては当該企業が生産する財・サービスの需要量は少量、かつ高級財を、他の消費者にとってはそれが多量、かつ中級財を、また別の消費者にとってはそれが少量、かつ下級財をというように、それぞれ消費者サイドの需要条件が著しく多様化し、しかもそうした需要条件が従来よりも一層短期間に変化している。いい換えると、今日の企業経営主体をめぐる需要構造の変化は、かつてないほど、その「ライフサイクル」を早めていると思われる。

そして、こうした「ライフサイクル」は安定経済のもとで、年間所得上昇率等が安定的で、嗜好がより多様化し、平均消費性向が総体的に高いほどより一層加速化するであろう。その意味では、「ライフサイクル」の実質的な規定要因は所得・購買力、嗜好であり、そして消費性向等が大きく作用するといえよう。

本来「ライフサイクル」は、「誕生」から「成長」、「成熟」、及び「衰退」に至る発展、進化⁽¹⁾の時間的過程をいい表した概念である。したがって、「ライフサイクル」という概念が用いられる場合、各々の過程には時間的有限性 — たとえば平均5年、10年、15年というように — があると予測される。

しかも、「ライフサイクル」は、さきにもたように、経済・社会における環境条件の変化に対応してその期間は著しく変化するのが常である。それゆえにこそ、今日の企業経営主体にとってなによりも重要な点は、この「ライフサイクル」の分析であると同時に、将来に向けての新しい需要創出の構築が不可欠と考える。

(2) 企業経営主体における「多角化」の意義

経済・社会における企業の維持・存続・発展という過程で、当該企業が生産・供給する財・サービス、いい換えると、各々の事業は順次その「ライフサイクル」に直面するわけである。この「ライフサイクル」が、たとえば第

4段階の「衰退期」に入ったとすれば、当該企業はこれに代わって次の新規事業を開発していくか、あるいは既存の事業をその「ライフサイクル」段階でさらに充実、強化していくか — こうした事業経営対策を個別的に、あるいは総合的に実施するか、もしくは実施が可能か否かは当該企業のその時々での経営判断であり、と同時に企業経営能力にも依存するであろう。

したがって、もしある事業が「衰退期」に入ったとき、当該企業経営主体がそうした経営判断を全くすることができなかつたり、あるいは企業経営能力を全く蓄積していなかったならば、その事業は市場から「消滅する」以外にはないであろう。その意味では、今日の企業経営主体における「多角化」とは、企業と企業経営主体それ自身の進化の過程ともいえよう。つまり、企業がこの「多角化」を通して従来からの社会的構成体としての機能的役割からひとつ一つ脱皮し、と同時に当該企業に参画する全職員・従業員の企業意識²⁾を十分変革させうるほどの経営ビジョンを構築し、全社的に、その浸透を図っていく過程こそ、消費者の需要構造等が大きく変化する経済・社会的環境のもとでの企業の社会的進化の過程と考える。

それゆえ、今日の企業経営主体におけるそうした社会的進化は「多角化」、いい換えると「ライフサイクル」なくしては生まれ出るものではないといえよう。それだけに、企業経営主体における「多角化」のもつ社会的意義はきわめて大きく、そして同時に、それは、社会的に重要視されなければならない経営課題と考える。なぜならば、「多角化」経営は、従来のヒト、モノ、カネ等の経営資源の使い方、あり方を単に変えるだけでなく、時には企業経営方式等もそれに応じて変えることがあるからである。

(3) 企業経営主体における「多角化」の特質

「多角化」経営は一般的に、既存の事業体系に新規事業を導入している状況にあることを指していう。したがって、この場合、新規事業がどのような経営条件のもとで導入されたのか — この点が、「多角化」経営の特質を考える上で第一のポイントである。たとえば、企業収益が向上し、経営効率も良好な状態のとき、しかもその返済能力は十分あり、経営の安全性が十分保たれているときに、新規事業を導入する「多角化」経営は、さきにもた経

営資源のより一層の「成長性」を促進することである。そして、もしその新規事業が順当に成長すれば、こうした企業経営条件のもとでの「多角化」は、総体的に売上高・販売高を増大させ、と同時に一方で、企業経営能力等も相対的に向上させる働きがあると考ええる。

しかし、企業経営主体の環境条件がより一層厳しい競争下にあるときは、その市場に参画する企業のすべてが上述したような経営条件を十分確保しているとは限らない。むしろ、この場合の企業経営条件として、当該企業体の売上高・販売高等の面での経営能力は相対的に伸び悩み傾向にあるかもしれない。したがって、こうした条件下での新規事業の導入による「多角化」経営は、さきの場合とは逆に経営資源の「活性化」(refresh)を図ることがその根本的な狙いでもある。それゆえ、この場合、その「活性化」が図れるか否かは基本的に、新規事業の成否にかかっているとみえよう。

そして、もし導入した新規事業が当該市場で年々伸長し、と同時にその市場シェアを年々拡大していくことができれば、当該企業体の社会的進化は、急速に早まり、そうした結果、企業の理念等をめぐる諸問題、たとえばC.I.(Corporation Identity)をめぐる経営課題等の議論がより一層展開されるであろう。その意味では、企業経営主体における「多角化」は、今日きわめて注目すべき社会的経営現象と考える。

注(1) 企業経営の進化については、日経産業新聞編『進化論・日本の経営』日本経済新聞社、1989年4月、野中郁次郎著『企業進化論 — 情報創造のマネジメント —』日本経済新聞社、1989年4月を参照されたい。

(2) ここでは管理部門、現業部門における全職員・従業員の「成長・発展」意識が、今後の企業経営主体の「多角化」には必要不可欠と考える。

企業経営主体における組織人としての目的意識として、「企業成長」意識の自覚を説いているのは土屋守章教授である。詳細は、土屋守章著『現代企業入門』有斐閣、昭和60年11月、を参照されたい。

2. 経営多角化時代の港運業

(1) 港運経営の特質

一般的に交通事業の特質として、「サービス生産」の総費用に占める固定費用（間接費用）の割合が総じて高く、約70～80%といわれている。つまり、交通事業では、所定の「サービス生産」に直接要する費用（直接費用）と無関係に発生するさきの間接費用の総費用に占める割合は総体的に高いという特色をもっている。特にこの点は、都市における大規模経営の鉄道事業、バス事業、地下鉄事業等によくみられる。いい換えると、一般的に交通事業の「サービス生産」の場合、いわゆる原材料投資が不要な代わりに労働力費用（労務費用）の占める割合が総体的に高く、したがって、交通事業ではそのコスト・ダウンの見地から、常に労務費用の節減策が重要な経営課題の位置を占めてきたのである。

この点港運業の場合は、基本的に交通事業のそうした一般的費用構造と類似しているが、バス事業、トラック事業等と同様に通路投資は不要である。この通路投資が不要ということは、港運業にとって企業経営上有利に作用しうる条件の一つである。つまり、もし港運業が通路投資をその経営負担力で賄うような場合、「港湾」をめぐる環境条件の変化に伴いその「経済的空間」が漸次「社会的空間」に取って代わられていくに従い当該「通路」が縮少、廃止されるような状況になっていくとしたら、それが他に資本、ないしは土地として転用しえない限り「埋没」してしまう性質のものであるから、これは将来の企業経営において無視されなければならない筈のものである。したがって、港運経営は、こうした投資負担と無関係になされているのが現実である。

そうした企業経営条件は、本来的に港運業としての市場参入性を高めると同時に、その過当競争性を生む基本的要因といえよう。

この市場参入性、過当競争性等が潜在的に存在するということは、港運業にとっては新規事業への進出可能性が開かれていることでもあり、一方他産業・企業にとっては新規に港運業部門へ進出し、その経営多角化策の可能性の機会があることを意味している。

こうした港運業の新規事業分野への進出の背景には、いわゆる「元請」⁽¹⁾—「専業」という系列関係に今日まで伝統的に形成されており、そしてこれが両者相互間の経営方式⁽²⁾を規定しているという事情もある。このため、

「元請」として現業労務要員を絶対的に多く雇用している港運業と、そうではない港運業では、進出しよう新規事業分野は自と異なるであろう。つまり、この場合、港運経営主体として、粗付加価値額に占める労務費の多寡が基本的要件の一つと考える(図1参照)。また、今日の環境条件のもとで港運業として、土地(不動産等)を所有しているのか否か、あるいはヒト、モノ、カネ以外に「情報資源」(ノレン、スキル、ノウハウ)⁽³⁾を蓄積しているか否かが他の基本的要件の一つと考える。

そして、港運業の「サービス生産」は空間的にきわめて限られており⁽⁴⁾、その意味では「局地的」(spot)であり、しかも基本的に「時間ベース」の生産条件ではなく「注文ベース」のため、その「サービス生産」の継続性は、必然的に損われやすい性格となっている。この点は本来的に、港運経営にとって不利に作用する条件である。つまり、貿易・海運の派生需要として生ずる港運業の「サービス生産」にとって、そのために、単に無原則に当該費用(直接費用)の増大を招くだけでなく、その「不安定性」をも助長しかねないのである。こうした港運経営主体の「不安定性」こそ本来、回避されなければならない性質のものであるが、港運市場がより一層競争的になるほど、これを回避することは、従来にもましてより困難となるであろう。

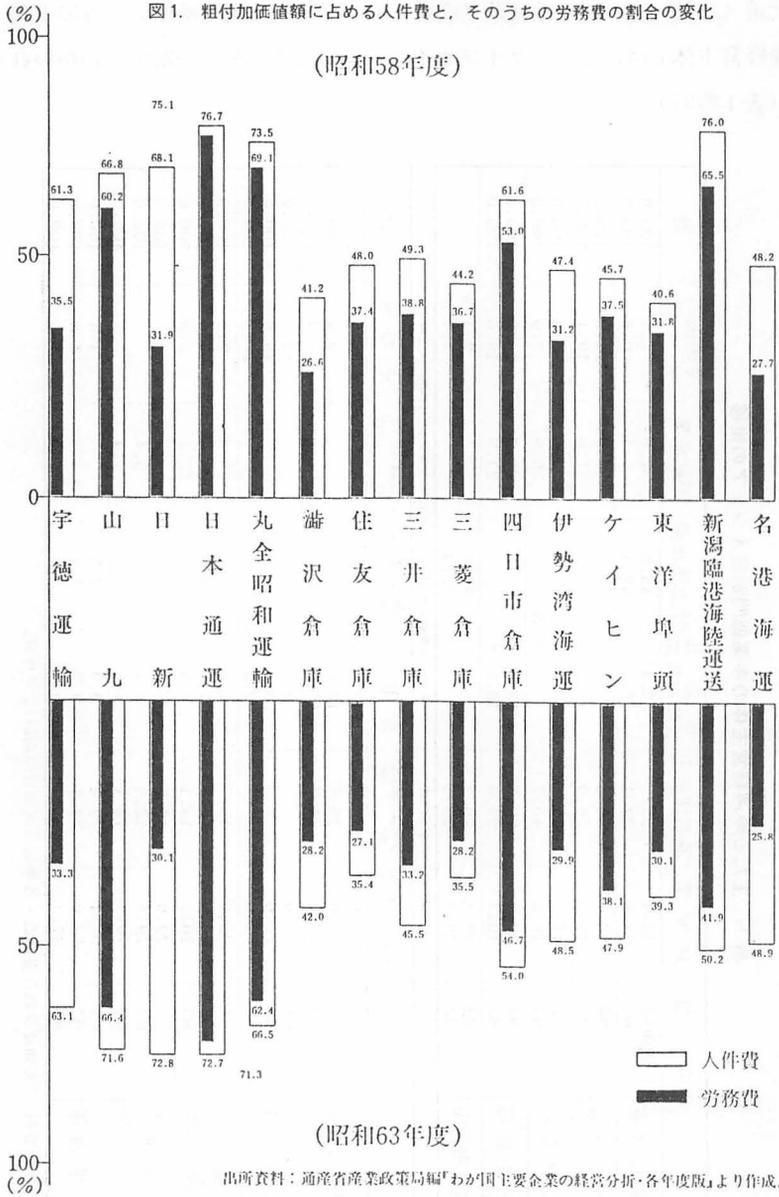
(2) 港運経営の実態と課題

港運業の「サービス生産」は基本的に、利用者(users)側の「オーダー」制であるため、本来これを「時間ベース」に基づいて計画化することができないという性質のものであり、こうした港運業の基本的性格がその「多角化」経営を誘因し、そして、その程度に応じて漸次「多角化」を可能にさせていく要件でもある。

したがって、港運経営主体にとって、当該需要の衰退傾向が一般化するにつれ「多角化」志向の態勢をとるようになるであろう。

今日の「多角化」経営の環境条件のもとで、そうした志向態勢への即応性は基本的に、当該港運経営主体による市場分析等に基づく「ライフサイクル」に依存すると考える。港運経営主体のなかでも「大手企業」⁽⁵⁾、特に「倉庫

図1. 粗付加価値額に占める人件費と、そのうちの労務費の割合の変化



元請（港運）、「船社元請（港運）」、「荷主元請（港運）」等の主要港運経営主体では、その「ライフサイクル」の展開状況の一端がうかがわれる（表1参照）。

表1. 主たる港運経営主体の事業部門別収入シェアの推移

	年 度	倉庫業	港湾運送業	その他の 貨物取扱業	陸上運送業	不動産業	その他の 事 業	計
澁沢倉庫	昭和62	14.4	25.7	5.4	45.8	7.6	1.1	100.0
	63	14.8	24.1	5.5	47.4	7.4	0.8	100.0
住友倉庫	62	17.7	61.6			9.0	11.2	100.0
	63	16.3	56.0			17.6	10.1	100.0
三井倉庫	62	17.2	42.2	28.2		5.6	6.8	100.0
	63	16.8	40.7	29.6		5.9	7.0	100.0
三菱倉庫	62	18.2	23.0	18.6 *		26.2	14.0	100.0
	63	19.1	24.6	18.8 *		21.9	15.6	100.0
四日市倉庫	62	38.8	26.2		27.9		7.1 *	
	63	39.3	25.3		28.0		7.4 *	
		* 国際運送取扱部門収入			* 内、国際輸送料収入 昭和62年度→3.5 昭和63年度→4.9			
	年 度	港湾運送業	陸上運送 事 業	倉庫業	海上運送 事 業	宅地建物 取引業	その他	計
伊勢湾海運	昭和61	53.3	15.5	10.3	7.0		0.3	100.0
	62	54.6	15.7	10.8	7.5		0.4	100.0
	63	52.2	14.8	11.1	8.4		0.3	100.0
大日通運	61	78.0		0.9			13.8	100.0
	62	75.6		0.6			15.6	100.0
	63	73.6		0.5			17.0	100.0
新潟臨港 海陸運送	61	22.8	15.7	1.9	6.7	16.8	8.4	100.0
	62	23.0	15.1	1.7	3.5	20.2	5.6	100.0
	63	20.9	15.1	1.8	2.8	23.1	5.3	100.0
伏木海陸 運 送	61	79.0	12.9	3.3		0.3		100.0
	62	79.5	12.6	3.1		0.4		100.0
	63	79.3	13.1	2.8		0.4		100.0
名港海運	61	60.4	20.6	9.9	2.3		1.4	100.0
	62	58.0	22.1	9.7	2.1		1.8	100.0
	63	57.4	22.7	9.6	2.2		1.5	100.0

出所資料：『有価証券報告書総覧・各年版』（大蔵省印刷局）より作成。

それによると、「倉庫元請」では、本業の「倉庫部門」のシェアは全体的には、約15～40%、これを支援する「港運部門」は25～60%、そして「陸運部門」は20～50%台という状況で、そのいずれの港運経営主体も、総体的に「倉庫部門」と「港運部門」のシェアは漸減傾向となっている。そして、こうした業績内容を補充している事業が、「陸運部門」、「不動産部門」等である。

一方、「船社元請」、「荷主元請」等では、本業の「港運部門」のシェアは徐々に減少傾向ではあるが、全体的にみると約20～80%台という状況で、当該港運経営主体の業容の特色等が反映されている。たとえば、本業のシェアが約70～80%台を占めている大日通運、伏木海陸運送では、「その他部門」ないしは「陸運部門」等が、その主要な支援、補完業容となっている。伊勢湾海運、名港海運では、本業のシェアは約50～60%台で、これを支援、補完している事業が「陸運部門」、「倉庫部門」等である。そして新潟臨港海陸運送では、「港運部門」が約20%で、これを支援、補完しているのが、「不動産」、「機械販売」及び「陸運」各部門等である。

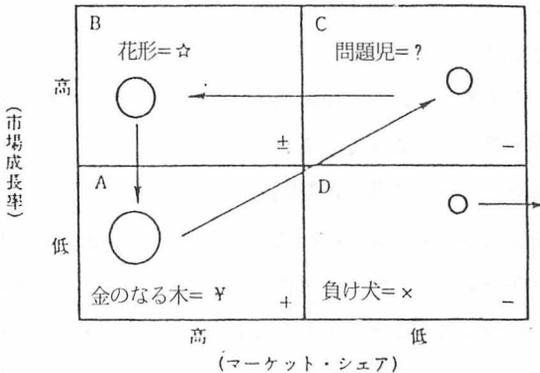
こうした港運経営主体の業容実績の趨勢は、基本的に「港湾」における輸送・保管機能を担う企業経営主体の本来的な事業が、次第に「成熟期」から「衰退期」に向かいつつあることを表わしているといえよう。つまり、当該港運経営主体にとって、港運市場が次第に伸び悩み傾向となるにつれて本業部門の事業収入シェアは徐々に低下し、これに代わって新規事業のシェアが漸次伸長傾向となってくるに応じて、本業部門の衰退化は加速されるであろう。その意味では、今日、昭和26年以降法的制度・体系のもとで伝統的に事業展開されてきた港運業本来の事業体系は縮小傾向にあり、と同時に一方で、新しい港運業として、新しい事業体系の導入、創出を考える時期にも直面しているといえよう。

いずれにしても、今日、個々の港運経営主体にとってその本業部門は、いわゆる「金のなる木」の事業であって、決して「花形」ではないが、「負け犬」といわれる事業⁶⁾でもない(図2参照)。というのは、港運業1社あたりの平均港運収支率の動向は、五大港で102.4% (昭和62年度)、103.6% (63

年度), 地方港では各々 100.7%, 102.6%⁽⁷⁾ とされており, こうした収支率状況からしても, 現在本業・港運部門の収益益力は, 「なお, ある」と判断しうるからである。

したがって, 今後, 港運市場がさらに大きく変化していくことが予測される環境条件のもとで, 港運経営主体の本業部門が「金のなる木」か, あるいは「花形」の事業のいずれかとして維持, 確保されていくためには, 現在の「オーダーベース」システムに基づく「サービス生産」体系の中にマーケティング活動を組入れて, いかにしてこれを「時間ベース」システムに変革していくことができるか否かにかかっているといっても過言ではないであろう。

図2. PPMモデル



出所資料: 奥村昭博著 『経営戦略』 日本経済新聞, 1989年2月, p.96

注(1). ここでは特に, 「一貫元請」, 「海貨元請」等という業態区分については考えていないが, 分析する上で便宜的に「倉庫元請」, 「船社元請」, 「荷主元請」, 「陸運元請」, 等という系列区分を意図している。

(2). 大都市港湾と地方港湾では港運業の経営方式に著しい差異があり, それは主として港運市場の競争性に基づくと考えられる。この点の詳細は, 拙稿「港運業の変貌と課題」(『港湾経済研究・No.27』1989年10月, 所収)を参照されたい。

(3). 奥村昭博著『経営戦略』日本経済新聞社、1989年2月、P.82～P.83を参照されたい。

(4) 筆者はこれを「Economy of Scope」と考えているが、この点、山上徹教授は最近の論稿「国際コンテナ港の活性化についての一考察」（『韓国港湾経済学会誌・第六輯』1990年7月、所収）で「範囲の経済」という概念を用いられているが、これは注目すべき概念と考える。

(5). ここでは資料の制約上、「倉庫元請」（5社）、「船社元請」・「荷主元請」等（5社）に限定し、関東地区の「元請」（5社）については原則として、昨年度の当学会「年報No.27」に掲載したのでここでは割愛したことをお断わりしておく。

なお、「船社元請」・「荷主元請」等の港運経営主体の事業展開状況から、各々立地する「港湾」での港運市場をめぐるその競争状態の一端がうかがわれる。

(6). PPM (Product Portfolio Management) モデルによる考え方については、奥村昭博著「前掲書」P.94～P.100を参照されたい。

ここで、「金のなる木」の事業とは基本的に、「成熟」事業、つまり市場成長率こそ相対的に低いが、しかしそのマーケット・シェアは相対的に高い事業として位置づけられ、当該事業のシェアを維持、確保するに足るだけの十分な資金獲得が可能であるため、こうした資金を他の事業、たとえば「問題児」、あるいは「負け犬」の事業の投資資金として振り向けることのできる性格のものとなっている。この点の詳細は、奥村昭博著『前掲書』P.96を参照されたい。

(7). 運輸省貨物流通局港湾貨物課編「港湾運送事業経営指標要旨（昭和63年度）」P.4。ここでの調査対象の港運業は、五大港（京浜、名古屋、大阪、神戸及び関門各港67社）と地方港（99社）の一般港湾運送事業者（無限定）166社である。ちなみにその平均兼業収支率の動向をみると、五大港で106.0%（昭和62年度、63年度）、地方港ではそれぞれ104.0%、103.8%となっている。

3. 港運経営戦略と若干の問題点

(1) 企業経営戦略の特質

企業経営主体が、環境条件の変化に伴ない社会的に進化していく過程で従来のその生産システムを、さらにより一層高度なものへと変革していく活動が急速に展開されつつある。つまりさきに述べたように、港運経営の生産体系が従来の「オーダーベース」システムから将来「時間ベース」システムに変革されるよう、マーケティング活動を全社的に積極的に導入する等の対応策は、そうした諸活動の一環と考える。この点交通事業経営の分野では、鉄道・航空輸送事業等の企業経営主体が、民営化への移行、そして熾烈な市場競争等のもとで、その活性策の一環としてマーケティング活動を積極的に展開していることは注目に値するであろう。その意味では、全社的に定めた目標をある一定期間内に達成すべく諸事業活動計画を策定し、これを推進するに際しては従来考えられてこなかった「新しい手法・戦法」を導入することが、結局は、企業経営主体の新たな発展につながる途といえるであろう。本来「戦略」という概念は、こうした意味を含めて用いられてきたのではないかと考える。つまり、今日よくいわれている「戦略」とは、市場での「戦い」を、当該企業経営主体がいかに「有利に進め」、そして「勝ち抜く」という目的に対する諸手法・戦法を意味していると考えられる。したがって、企業経営主体にこの「戦略」が導入される場合には、当該企業が新たに設定した市場獲得目標に向かって、現在の経営諸資源⁽¹⁾と、そして組織態勢を再編成ないしは変革して、新たな市場創出と営業・販売活動等を全社的に促進していく実践的過程が生まれ出ることを表すものといえよう。いい換えると、企業経営戦略と、個々の企業経営主体がそうした企業経営戦略に基づき「経営ビジョン」を策定し、これを計画的に実現、達成しうるように「経営・管理」、「財務」、「労務」、「販売・営業」等の各部門組織を再編成、変革し、と同時に一方で、全経営資源の効率的な投入を図り、そして最終的に、確実に、所期の経営効果をあげることができる途が開かれていくことである。

このように企業経営戦略は、確かに、個々の企業経営主体に新しい生産システム体系等の導入を促進させるとともに、一方で新しい企業像としての社

会的浸透，定着化等を次第に可能とさせていく性格のものといえよう。その意味では，企業経営戦略は，従来の経営方式，企業像等を一新，ないしは変革する，革新的な性格のものというべきであろう。したがって，企業経営戦略は，企業経営像等をも漸次変えていき，そして一方で，それは新しい企業経営・管理方式¹²⁾等の形成と確立をめざしていくものであろう。それゆえこの企業経営戦略こそ，今日の企業経営主体が積極的に導入すべき，きわめて重要な経営手法といえよう。

(2) 港運企業経営戦略と問題点

今日の企業経営は「多角化」志向に象徴されているように当該企業が発展を続け，その売上高・販売高実績の面で「上位100社」のランキングを確保できる期間は僅か30年足らず¹³⁾といわれている。確かに，企業経営における「ライフサイクル」は，今日厳しく表れている時代といえよう。そうであるがゆえに，企業経営主体は，競争に「生き残り」，そしてその過程で「進化」を遂げ，さらに高度に発展した社会的構成体としての役割を發揮し続けていかなければならないのである。

さきにみた港運経営主体における本業部門の発展状況は，その意味では，こうした30年の「ライフサイクル」の過程で現在，その大部分が「成熟」期（つまり「金のなる木」の事業）にある企業経営主体として事業展開を図っていることを表していると考えられる（ここでの傍点は筆者によるものである）。したがって，いずれの港運経営主体も，その本業部門からいわゆる「問題児」の事業（通常，新規事業であることが多い¹⁴⁾といわれている）へ再投資資金を振り向けているといえるであろう。この場合の「問題児」の事業は「倉庫元請」にあってはおそらく「不動産」部門もしくは「その他」部門か，あるいはその両部門かであり，また「船社元請」「荷主元請」等では「国際輸送」部門か，あるいは「航空運送取扱」部門のいずれかであろう。そして，こうした港運経営主体で現在，「成長期」にある事業（つまり「花形」の事業）は多分，「陸上運送」部門であろう。この「陸上運送」部門の成長性は，当該対象貨物の高付加価値化，少量多品種化傾向と，コンテナ化の拡大等による港湾背後圏の外延化，そして荷主側にとってドア・ツー・

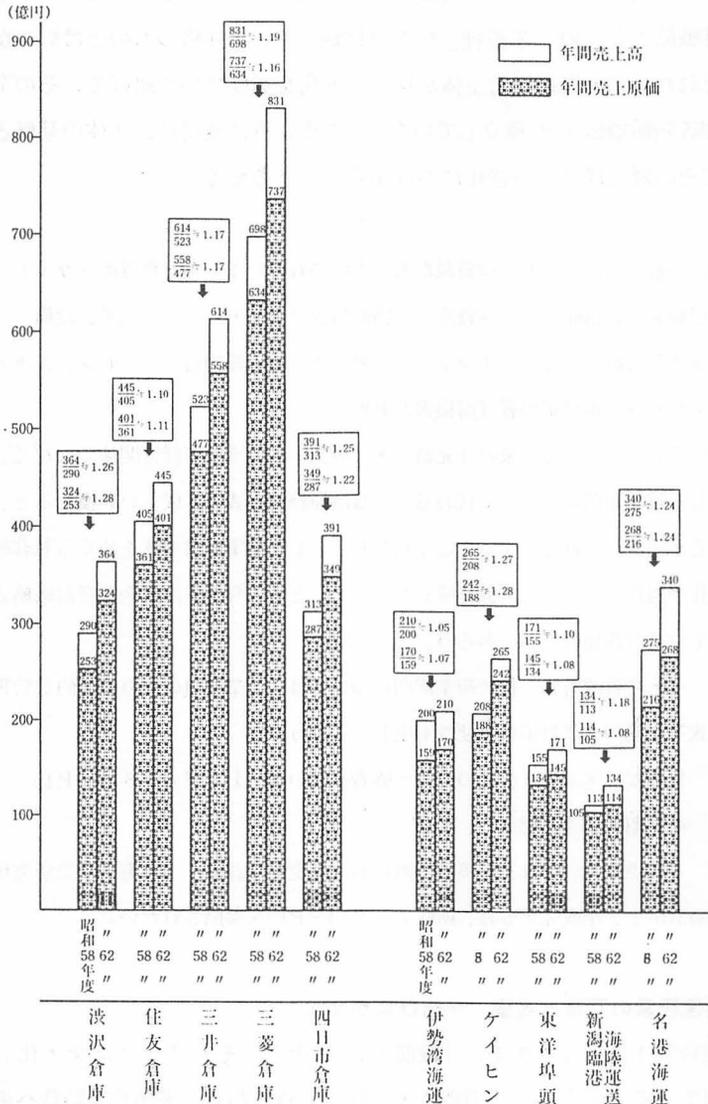
ドア輸送による総流通費用の低減化傾向等がそのメリットとして、作用していると考えられる。

そうした「成長」期にある事業は一般的に、自らの再投資資金を賄える程度の業績であり、したがって、企業経営主体がより高度な発展、いい換えると、社会的進化を遂げていくためには、この「成長」期にある事業をさらに「成熟」期の事業へと育成、展開させていくことが、企業経営戦略として必要不可欠となってくる。そのためにも、個々の企業経営主体は、できるかぎり「金のなる木」の事業の持続的展開を推進していかなければならないと同時に、他方で、「問題児」の事業をより一層強化してできうるかぎり、これを短時間で「成長」の事業へ転換させ、そして「負け犬」の事業の早期撤退か、あるいは継続かを意思決定しなければならないであろう。

企業経営戦略の展開は通常、その目標領域（domain）を確定し、そして当該事業目標を計画的に推進し、これを達成するための経営指標を全社的に周知徹底させ、併せて現在の経営諸資源を再配分し、かつそのために不足の経営資源は新規に補充し、これらの効率的な組織態勢の機能的発揮と、これの管理のもとになされると考える。港運経営戦略の展開も、これの例外ではないであろう。

大部分の港運経営主体は、いわゆる「垂直的多角化」経営を重点目標としとりわけ、陸上運送事業部門（国際輸送事業関係も含む）をその主要領域として設定し、保有する人的・情動的資源を再配分、活用するとともに、当該市場での競争力を確保するために情報ネットワーク化によるコストダウン化をめざし、当該部門での年間売上高・販売高の増大等を図り（図3参照）、最終的には一人当たりの売上高・販売高の伸長化を推進している。いい換えると、多くの港運経営主体では、新規に経営諸資源を確保、整備しなければいわゆる「水平的多角化」経営をめざすことの困難な新規事業、たとえば航空運送取扱業等の事業展開を志向するよりも、長年蓄積してきた伝統的な港運経営方式からすると、「垂直的多角化」経営志向の方が絶対的により経済的で、そしてより安定し、しかも、「花形」の事業として継続的展開がより可能で、またその反対に「負け犬」の事業へ短期間の内に変換する可能性は

図3. 主たる港運経営主体の年間売上高と売上原価の推移



出所資料：通産省産業政策局編『前提書』より作成

(注) □内の数字は売上高と売上原価の伸び率を表わしている。

より少ないと判断しうるからであろう。

しかし現実には、こうした港運企業経営戦略からすると、それが、本来的な経営戦略としての「革新性」を十分具備している性格のものとはいいがたい。それだけに、港運経営主体が社会的進化を遂げていく過程で、その企業経営戦略を漸次総合的に確立していくことこそ、真に港運経営主体の基盤と、そしてその経営構造⁵⁾の強化につながるものとする。

注(1) 一般に組織には四つの資源があるといわれている。①財務資源(カネ)―自己資金、負債能力、含み資産、②物的資源(モノ)―ビル、工場、設備
③人的資源―研究者、エンジニア、熟練工、④情動的資源―ノレン、スキル、ノウハウ。奥村昭博著『前掲書』P.83

(2) それは、単なる従来の「元請」・「専業」という港運経営関係ではなく、むしろ後者が前者にとって代わるような港運経営方式の形成、いい換えると、後者が前者へ「進化」することでもあり、そして企業経営主体をめぐる社化的進化の過程でこうした関係を確立していくことが、今後の港運企業経営戦略として重要な課題の一つであろう。

そして管理方式、特に現業部門については、現業要員のより自主的な管理方式等に基づく諸対策の必要性も生じてこよう。

(3) 日経ビジネス編『会社の寿命―盛者必衰の理―』平成元年8月、P.15

(4) 奥村昭博著『前掲書』、P.97

(5) この点については、拙稿「港湾における変貌と課題」(「海事産業研究所報 No.275」、平成元年5月、所収) P.14～P.17を参照されたい。

4. 港運経営の変革と展望 ―結びにかえて―

港運経営主体はこれまで、「戦前」、「戦後」、そして「コンテナ化」時代を経て、そして今日、「国際化・情報化」時代から「多角化」時代への移行期ともいべき環境条件のもとにあって、企業経営主体として、さらに新たな発展の途をめざしている。しかし、こうした方向をめざす港運経営主体は、なによりも、社会的進化を遂げてその存続策を図らなければならないで

あろう。しかもその存続策は、単なる現行の経営・管理方式の変更・改善と経営諸資源の量的再編成等だけではなく、それらの社会的変革なくして推進することはできないであろう。つまり個々の港運経営主体は、従来の伝統的な「元請」・「専業」の系列関係の強化ではなく、その効率的な経営関係づくり等をめざした、新しい港運市場の組織化への変革であり、そして一方で、企業経営主体の社会的進化に即応するべく現行の経営諸資源の管理体制・手法等の変革こそ、最ものぞまれる、重要な経営課題ではないかと考える。その意味では、企業経営主体それ自身の積極的な変革意識こそその最たる原動力であり、そしてなによりも必要不可欠な基本的要件と考える。

富士川舟運と清水湊の形成

谷 任

(国際情報経済専門学校)

目 次

1. はじめに
2. 「塩の道」と富士川
3. 富士川舟運の成立
4. 清水湊における問屋群の形成
5. 年貢米の廻送
6. 塩の交易
7. 明治以降の富士川舟運
8. 鉄道建設の進行と清水港

1. はじめに

清水港は大都市に隣接しない港湾としては例外的に様々な観点から論じられてきている。このことはその背後圏との関係、隣接港湾との競合、地場産業との関連、港湾経営における危機の克服策などの問題においてユニークな発展をとげてきたことによると思われる。

清水港の背後圏については、昭和28年に出された『清水港発展の基礎調査』において「清水港は東海一の自然港であるにもかかわらず、その背後地があまり広くもなく、かつ十分充実してもおらず、またその背後地を確実につかんでもいないといわれている」と書かれているが、江戸時代の初期から明治後期にいたるまで清水港を支えてきた主要な背後圏は駿遠豆と呼ばれた静岡県ではなく、甲州さらには信州であり、それらを結ぶ基幹的な交通手段が富士川舟運であった。

すなわち巴川の河口にある清水港が実質的には20km程離れた富士川の河口

港として機能していたことになるが（これは富士川の河口は三角州の発達が著しいため、船の通行に適さなかったことによるが、このような例は他に矢作川、阿賀川などにみられる）、鉄道建設の進行とともに一時的にはさらに繁栄した舟運とともに清水港も没落するかにみえたが、ユニークな背後地との関係を新たにつくりあげていくなかで危機を克服している。

清水港と山梨・長野との関係は富士川沿いに計画されている高速道路を含めて最近みなおされつつあり、本稿も清水港と富士川との関係を歴史的にみなおすことを主題としている。

2. 「塩の道」と富士川

秩父連峰と赤石山脈にそれぞれ源を発する笛吹川と釜無川は甲府盆地の南端に位置する鵜沢で合流し、富士川と名を変える。そしてさらに山梨県内で早川・戸栗川・福土川・佐野川、静岡県に入って稲子川・稲瀬川・芝川・血流川などの流れを集めながら、赤石山脈と富士山系の間を流れ下り鵜沢から約70kmの地点で駿河湾に注いでいる。

富士川は『万葉集』の高橋虫磨の歌にも

石花の海と 名づけてあるも その山の つつめる海ぞ

不尽河と 人の渡るも その山の 水の激ちぞ

とうたわれているように、古来日本三大急流の一つとして著名であり、駿河の語源となった「珠流河」すなわち珠（玉石）を流し下す河と呼ばれたのもその流れの激しさ故のことであった。

徳川幕府成立以前の富士川は『駿河国風土記』（江戸初期の偽撰とされる）に「岩淵は横穀並びに川苔・前胡・柴胡・鱒・鱈を出だす。また甲斐の栓皮木・榎・桐等筏舟として茲に着かしむ」とあるように甲州の林産物などを筏によって駿河に移出するのに利用されていた程度であったが、駿河と甲州の経済的な結びつきは特に塩の交易を通して強固なものがあり、次のような「塩の道」と呼ばれた古道が開設されていた。

- (1) 沼津往還……沼津から富士山東麓の御殿場・籠坂峠を越え河口湖に出て、さらに御坂峠を越えて甲府に至る代表的な古道。

(2)中道往還……吉原（現富士市）から大宮（現富士宮市）を経て富士山西麓の人穴・根原・本栖湖を通り、精進湖の近くで山峡に入り、右左口・甲府に至るもので、甲州では駿州往還とも呼ばれていた（図1参照）。

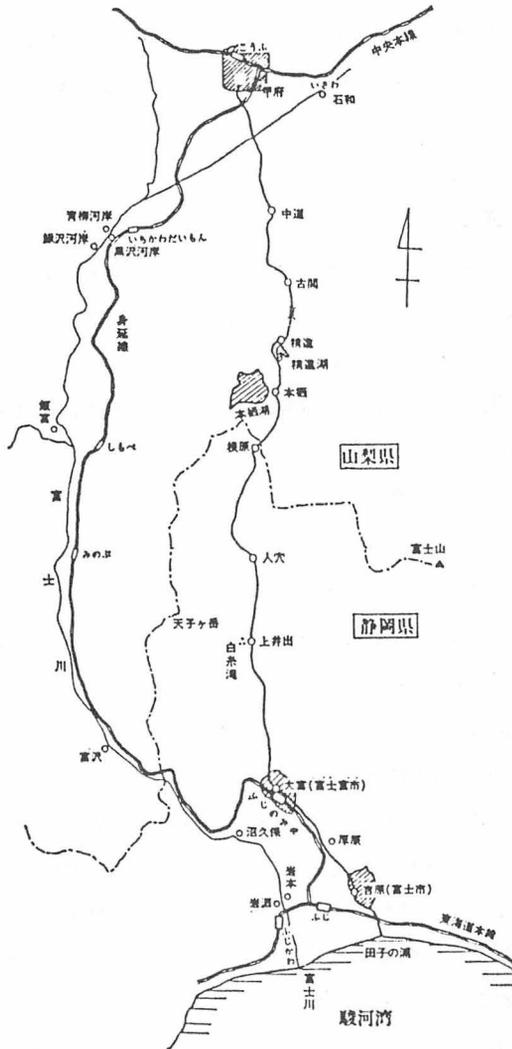


図1 富士川と中道往還（注 文献6による）

(3)甲州街道……東海道の興津から小島・富士見峠・万沢と北上して、富士川沿いに南部・身延・鰍沢から甲府へぬけるもの。

これらの道路は軍事道路としても重要な意義をもつものであったが、甲州武田氏と駿河今川氏の義絶による「塩止め」の故事にみるように、「塩の道」を通した塩の交易は海をもたない甲州にとってその存亡にかかわる程の重大問題であった。このため甲州には塩沢・塩川・塩尻・塩島・塩山・塩井・平塩・塩部・塩後・大塩・草塩など多くの塩の付いた地名が残っており、また駿河にも輸送路に沿った所に塩買坂・塩出などの地名が残っている。

富士川舟運の開設とともにこれらの「塩の道」は衰退していくことになるが、距離的に短い中道往還はその後も鮮度を要求される駿河の魚介類の甲府への輸送路として長く利用され、吉原から甲府まで馬背によれば1日で達したという。

3. 富士川舟運の成立

慶長11年(1606)、室町以来の土倉経営および西陣帯の独占販売などにより蓄積した巨富をもとに自ら建議して京都大堰川の開削に成功した角倉了似は同年、今度は徳川家康の命により富士川の疏道工事に取組み、その翌年には鰍沢～岩淵間18里の舟運を開通させた。この時、富士川沿岸の住民にもたらされた驚きについては、同じ年了似の推挙により家康の侍講となった林羅山の了似顕彰碑文に次のように表現されている。

山峡の洞民未だかつて舟あるを見ず、皆驚いて日く、魚に非ずして水を走る、怪しい哉怪しい哉と。胡人舟を知らざると何を以て異らんや
なお富士川の工事が未完成の慶長12年6月、了似はさらに天竜川の開疏を命じられ、翌年着工している。

しかし慶長17年の大洪水により、河口の扇状地における支流の水量を制限し本流を一本化するための蛇籠を積み上げた築堤も崩壊した。このため慶長19年になって改修命令がだされ、角倉与一(素庵)が老齢の父了似にかわって完成させている。

慶長10年、將軍職を秀忠に譲り駿府(現静岡市)に隠退したとはいえ「駿

府政権」と呼ばれる程の権力を保持した徳川家康にとって富士川舟運の開設は駿府城の修築、清水湊の整備とあいまって駿河と甲州一円さらには江戸・上方の経済とを結合させようとする意図をもっていたと思われる。このことは家康にとって天正13年（1585）以降、三河・遠江・駿河・甲斐・信濃の5ヶ国を支配するようになり、中道往還などの整備に注力したにもかかわらず、天正18年の関東移封により中絶した事業の再現ともいえるものであった。

それまで陸路3～4日を要していた甲州～駿河間の道中を1日（急行の場合には半日、また上りには4人の船頭が綱を引いて3～4日を要した）に短縮し、また大量輸送を可能にした舟運は両国間の交易に大きな変化をもたらすものであった。

交易量の飛躍的増大にともない、甲州側では「甲州三河岸」と呼ばれた鰍沢（鰍沢町）、青柳（増穂町）、黒沢（市川大門町）において河岸が整備され、駿河においても東海道筋の岩淵と岩本に大規模な舟着き場が構築され、船頭目当ての舟宿なども次々と建てられていくことになる。

富士川舟運で用いられた舟については『富士川治水沿革誌案』（明治27年内務省土木局）に詳しい記述があり、長さ7.5間（約13.5m）巾3間（5.4m）の笹舟あるいは高瀬舟と呼ばれるものであった。『甲州道中記』に「船ぞこ板うすき訳は大早川にて川そこ板薄き故かりかりと底をばすりてもそこうごく故に別条はなし、舟底板あつき舟はわれると云なり」とあるように富士川の多くの暗礁に対処するため、舟底はむしろ薄くつくられていた。

積荷は年貢米と塩を大宗としていたが、それ以外には下り荷として生糸・薪炭・寒天・大豆・真綿・木製品・三極などがあげられ、時代が下ると和紙・煙草が加わるようになる。また上り荷としては砂糖・魚・乾物などの食料品の他、原綿・石油・天草・葉煙草などの原料が加わり、さらに畳表・魚粕・油粕・豆粕・雑貨・茶などが含まれていた。

4. 清水湊における問屋群の形成

清水湊が登場する最古の文献は『惣国風土記』と『民部省図帳』であるが、

660年齊明天皇の命により駿河国が百濟救援用の軍船を建造したのが清水湊であったとされている。この船団は3年後、白村江において新羅・唐の連合軍と斗い、駿河の国司盧原君臣に率いられた1万の軍団とともに壊滅するにいたっている。

その後は避難港あるいは莊園年貢物および国家貢納物の京あるいは鎌倉への積出し港として利用されていたと思われるが、海運についての明確な記録が残っているのは戦国期に入り今川氏がこの地を支配するようになってからである。国府（現静岡市）に城をおいた今川氏はその外港として入江に用場をおき、定期的に市を開くとともに船蔵や水軍の詰所を設けた。

今川氏の後この地を支配した武田氏はこの地域に江尻城・袋城・久能城を築くとともに軍船の根拠地としており、豊臣秀吉も天正18年（1590）の小田原を本拠とする北条氏攻略の際には、西海の大船数十艘によって二十万石の兵糧を清水湊に準備したとされている。

戦国期以前においては巴川の川幅が広く水量も豊かであったため、湊は巴川の河岸である入江・江尻に設けられていた。しかし江戸時代に入ると巴川の水量の減少、砂洲であった向島の成長、徳川家康が慶長19年（1614）に袋城の跡地を湊町としたことなどにより、より河口に近い浜清水に移ることになった。そして入江・江尻地区は東海道における一次の宿場町に指定され新たな発展をとげることになる。

元和元年（1615）の大坂夏の陣に際しては、「徳川氏艦船を清水湊より大阪に廻航し、兵器糧食を送る。之れがため清水町の人民を役すること尠からず。豊臣氏亡び役を結ぶに及びてこれが報酬として本港を開き、廻送の地を定めた」（『静岡県安倍郡誌』）。そして清水湊を水軍の根拠地とするとともにこの地に42軒の廻船問屋を特許することになるが、これらの問屋は次のような特徴をもつものであった。

- (1)問屋の数は42軒に限定され、それ以外の業者には安倍川以東、富士川以西の宿町村での一切の海上貨物運送業務を停止させた。そして問屋株の売買はできるが、新たに免許することや、一旦廃業などで停止した営業者の株の復活継承は認められなかった。

(2)問屋の所有船は「御船御用」として幕府の優先徴発に応じなければならなかった。

(3)伊豆下田以西，御前崎以东の駿河湾における難波船の海難救助をつかさどり，乗組員の救助をはじめ，積荷の処分ならびにそれから得た収入の分配などの世話や周旋も行った。さらに海上警備において相州浦賀役所の無断通過船取調べの権利をもった。

これらの廻船問屋の業務は「諸色受払」と「諸色売買」に分けられた。受払問屋は荷主あるいは買手から商品の取引を委託されて口銭を得る問屋であり，売買問屋は廻船から商品を自ら買込み仲買に売りさばく売問屋と他国の商人に販売するために商品を買集める買問屋の機能をあわせもつものであった。しかしその分離は困難であり，兼業する場合も多かった。また材木・塩・魚・煙草を扱う問屋は定っており，米商を兼業する問屋も多かった。

寛永4年（1751）清水町から駿府町奉行に提出した人別書上によれば，清水湊40軒の問屋中，受払専業11軒，売買専業5軒，受払売買兼業22軒，魚受払2軒となっている。また受払問屋であっても陸運だけを営むもの，回漕と陸運を兼業するもの，問屋業務は形式だけで専ら廻船を営むもの，問屋業務の他自ら船を所有するもの，大阪の菱垣廻船取扱問屋として機能するものなど様々な業態のものが含まれていた。

江戸時代から明治にかけて清水湊で取扱われた物資は移入品として塩・米穀・畳表・酒（灘物）・雑穀・雑貨・干鰯（安房産）など，移出品として米穀・製茶・漆器・推茸・竹細工類などであった。これらを積載する廻船は尾張・三河の船が主力をしめたが，浦賀や安房などの船が入ることもあった。また清水湊の問屋の所有船は「駿河小早」という極印を許され，快速をうたわれていた。

5. 年貢米の廻送

甲州の年貢米が富士川の舟運を利用して廻送されるようになったのは，舟運の開設から25年後の寛永9年（1632）からとされている。これはこの年，3代將軍家光の弟であり駿河大納言と呼ばれた忠長が甲府から高崎へ移され，

甲州が幕府の直轄地になったことによっており、鰯沢などに残る史料によっても確認されている。

甲州廻米の流通経路は図2に示すようになるが、各村から牛馬、舟運（釜無川にくらべ笛吹川は舟運が発達していた）によって運ばれた廻米は支配所によって甲府代官扱いのものは鰯沢、市川代官分は青柳、石和代官支配のものは黒沢へ集荷され、代官所の出役、手代によって改められた後、「御倉」に詰め置かれた。その際、貢米の検討、蔵納め、荷積換えなどの諸事務を担当したのが「村請け」であり、鰯沢では名主・長百姓が年番であたり、青柳では廻米問屋が代々世襲でその任にあたった。その世話料は貢米の俵数に応じて諸村が負担していた。

廻米輸送の時期は元文2年（1737）の『廻米期日之覚』に「10月より翌2月を限る江戸、駿府蔵米納皆皆済致さるべき事」とあるように渇水期をはさんだ数ヶ月に限定されていたため、廻米の川下げは1日あたり40艘から200艘に及んでいる。岩淵河岸に陸揚げされた量については表1のような90年間の記録が残っている。

なお岩淵河岸と岩本河岸は江戸時代を通して係争をくりかえしているが、廻米輸送の初期の段階では岩本河岸が主流を占め、吉原に近い江之浦湊から江戸へ廻送していたと考えられている。その後富士川の流路の変化により岩本河岸での荷役が不可能となり、岩淵河岸が独占的地位を占めるようになっていく。

岩淵に陸上げされた廻米は周囲を竹矢来で囲んだ「御城米場」内の板蔵（米4千俵を収納）に積入れられ、順次陸送へまわされたが、岩淵

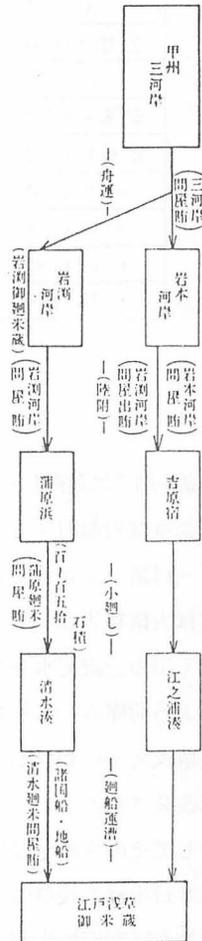


図2 甲州廻米の流通経路
(注 文献2による)

表1 甲州廻米の推移

年 代	廻米俵数	年 代	廻米俵数
享保12 (1727)	69,646 俵	享和元 (1801)	62,868 俵
“ 20 (1735)	47,051	“ 2 (1802)	27,500
延享3 (1746)	90,700	“ 3 (1803)	39,350
“ 4 (1747)	33,359	文化元 (1804)	8,869
宝暦10 (1760)	48,606	“ 2 (1805)	44,200
“ 11 (1761)	53,450	“ 3 (1806)	53,872
安永9 (1780)	53,800	“ 4 (1807)	53,660
寛政8 (1796)	51,515	“ 7 (1810)	47,735
“ 9 (1797)	51,119	“ 9 (1812)	47,581
“ 10 (1798)	50,683	“ 11 (1814)	34,210
“ 11 (1799)	48,298	“ 14 (1817)	39,122
“ 12 (1800)	57,234		

岩淵文書(「富士川町史」)より抜粋

(注 文献2 による)

の持立牛馬では運搬しきれないので、近郊の諸村からの供出に依存していた。このような岩淵河岸での陸揚げから蒲原浜への約一里の陸送までは、岩淵村の「一村請」とされ、名主が廻米問屋となって主宰していた。そして廻米問屋には大儀料として米1万俵につき金1両が支払われた。

富士川の急流で水をかぶる恐れが大きかったこと、および駄送が含まれることによる荷痛みの心配から廻米は三重俵にされており、岩淵、蒲原浜、清水湊と積換えが行われるたびに嚴重な貫目改めが行なわれた後、清水湊で二重俵に改装された。

そしてその大部分は廻米として1800~1900俵を積載する千石船に積み込まれ、8日半程で浅草蔵前に到着したが、他に「清水御蔵」に貯蔵される清水詰米および駿府城米が含まれていた。

6. 塩の交易

駿河湾沿岸においても清水の久能浜、富士の宮島、吉原の鈴川などで「地塩」とよばれた塩が生産されていた。富士川舟運の開設による輸送力の飛躍的拡大（馬1頭で塩6俵であったのに対し、上りの舟一艘で塩40俵積載可能）により甲州への移出はさらに拡大していくことになる。

しかし、その生産の大部分を塩釜によっていたため質も悪く量産も不可能であった。このため「入浜塩田」の導入により、文化年間（1804～1817）には全国生産量の90%を占めるようになる瀬戸内塩が清水湊を通して移入されるようになり、地塩を急速に駆逐していくことになる。

文政2年（1819）に清水湊に移入され、岩淵の塩仲買人によって買取られた塩の量については表2のような記録が残っており、竹原（広島県）、波止浜（愛媛県）などのものが主力を占めていたことがわかる。

富士川舟運により甲州へ輸送された量は江戸初期から中期において5～6万俵、江戸後期には表2から推定して12万俵程度であった

表2 文政2年 清水湊入津塩

月 日	産 地	数 量	金1両につき
1. 10	竹 原	2,700俵	14.2俵
"	波 止 浜	1,800 "	14.6 "
1. 12	竹 原	3,498 "	
2. 24	"	2,708 "	13.6 "
"	"	3,007 "	"
3. 26	"	1,500 "	"
"	"	1,550 "	"
4. 6	"	2,809 "	13.1 "
"	波 止 浜	1,601 "	13.5 "
4. 11	竹 原	2,900 "	13.1 "
閏4. 5	波 止 浜	1,132 "	13.5 "
"	新 竹	1,003 "	"
"	"	3,000 "	"
4. 18	"	1,800 "	"
"	乙 竹	900 "	13.1 "
4. 22	乙 竹	3,266 "	13.2 "
4. 27	新 波	1,800 "	16.2 "
5. 8	乙 波	2,852 "	13.6 "
5. 12	竹 原	1,800 "	
"	古 波	2,000 "	
"	竹 原	5,400 "	
"	?	2,000 "	
"	古 竹	1,000 "	
"	古 竹	1,000 "	
"	竹 原	2,400 "	
5. 26	"	2,926 "	16.1 "
合 計	船	26艘ほど	
惣高合凡		58,726俵	

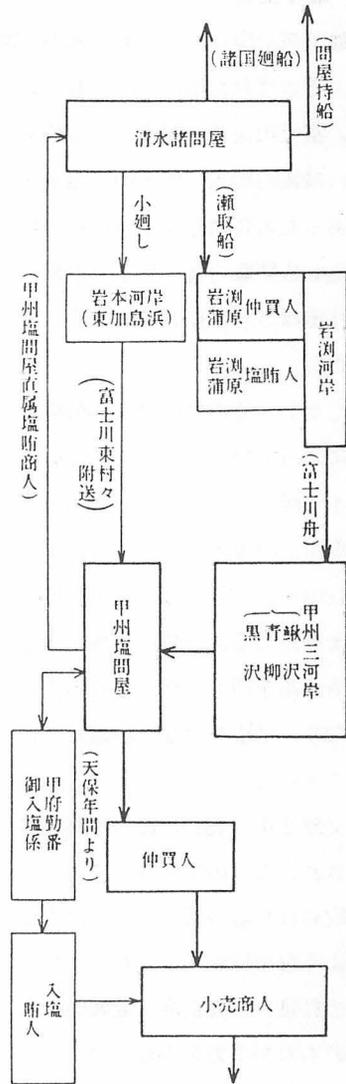
(注 文献 14. による)

とされている、また清水湊から駿府に運ばれた塩は天保12年（1841）の記録で1万俵余にすぎないので、清水湊に移入された塩の大部分は甲州向けであったとみられている。

塩の流通経路は廻米の場合とはほぼ逆のルートであり、図3に示すようになる。すなわち清水湊に上方から塩船が入ると、清水湊の塩問屋はただちに人足を出して蒲原の塩仲間（仲買人）に知らせ、蒲原から舳（瀬取船と呼ばれる）を出して本船と蒲原間の海上輸送を行った。そして岩淵までを陸送し、さらに岩淵あるいは甲州の業者により富士川舟運による輸送が行われた。しかしこの全過程を通して元売業者としては全て清水湊の塩問屋の名義が使用され、他の地域で船を建造する際も清水湊の塩問屋の名義が借用された。

清水湊の廻船問屋のうち塩を取り扱っていた問屋についての明確な記録はないが、天保13年（1842）の甲州側の塩問屋の記録（甲府高野家文書『御入塩諸事書附控壹』）には19軒の清水湊の問屋名が記載されている。

清水湊から甲州にいたるまでの運送の各段階で荷崩れを改める際には



(小山内良雄氏論文「富士川舟運の発達を中心に」より)

図3 塩の流通経路

(注 文献2による)

「減費用捨」と呼ばれた制度が一般化していた。清水湊で船方から買入れの際、大俵12貫800 匁建（小俵は6貫400 匁建）で請取り、大俵1俵につき800 匁（小俵は400 匁）を「捨目」と称して減量した。さらに蒲原・岩淵でも減量され括り直しが行なわれた。これらの「捨目」が各段階における業者の手数料となっていた。

鰍沢で舟からおろされると「塩ノ屋」と呼ばれた倉庫に積みこまれたが、そこで塩の精粗を調べたり量目の多少を計った後、各地の塩を混合して新たに俵詰めされた。これが甲州各地に出荷された「鰍沢塩」と呼ばれたものであり、甲州では“鰍沢”が塩の代名詞化していくことになる。

甲府には武田信玄以来の非常時用としての城内貯塩の義務を負うとともに移入塩の独占的売買権をもった塩問屋が存在したが、享保年間（1716～1735）頃から衰退し、鰍沢・青柳のものがそれに代るようになった。このため寛延4年（1751）、3名の塩問屋が甲府町奉行所に対し甲府における塩問屋の免許方を申請したが、結局鰍沢・青柳側は甲府塩問屋の申し出た冥加塩代より多額の船運上を新たに納めることにより、甲府塩問屋の営業を阻止している。

塩の移入についても廻米と同様、市川代官所が厳しく取り扱い、甲府勤番にも御入塩係がおかれていた。

7. 明治以降の富士川舟運

鰍沢・青柳・黒沢の甲州三河岸の特権の拠り所であった廻米御用は明治元年以後中絶し、明治5年春に4年分の廻米が行われた後廃止された。それとともに三河岸の特権をさらに打破し、舟運を再編しようとする動きが行政および民間の両者から続出することになる。

まず明治2年、甲斐府大参事赤松孫太郎を中心に計画された「甲斐国食塩紙綿糸商社」は「入塩商社」設立へと発展することになる。これは従来の舟運によるルートを清水～小須浜～大宮～甲府の陸送ルートに変更しようとするものであったが、赤松の失脚により挫折するにいたる。しかし明治6年着任した藤村紫郎権令は、一連の殖産興業政策の中で富士川舟運の「束縛の弊害」を除こうとするが、そのような動きは富士川運輸会社の設立およびそれ

と不可分の関係にあった蒲原新水道の開設に結実していく。

一方、民間においては各地に新河岸設置の動きが現われ、また結局中止されたとはいえ、笛吹川とその支流濁川を改修し、甲府への通船を可能にしようとする試みも行われた。そして下流においては明治5年、従来駄送の行われていた岩淵～蒲原間に新水道を開削しようとする動きが蒲原宿の関係者を中心に起り、甲府の有力者の協力もとりつけて明治8年には完工させている。

このような動きに対して旧河岸問屋および塩取扱人は、明治4年には「食塩商社規則書」を作り、食塩取引の自制をはかることにより自らの特権の擁護に努めている。しかし翌5年には県下各駅陸運会社設立の動きに対応して、山梨県に運賃表と会社設立の申請を提出せざるをえなくなるが、それも翌6年の太政官布告による私的運輸の禁止とそれにもとづく富士川運輸会社設立の動きにのみこまれていくことになる。

富士川運輸会社は山梨県から三河岸その他の船持へ出された指示によって行われた話し合いにもとづいて、明治7年に資本金3千円で設立されている。設立当時の収支見込表によると年間塩24万俵、諸荷物6万個、魚類青物2万個を取扱うとされており、また岩淵～蒲原間の新水道建設費2万余円を4年間で償却するよう計画されていた。

各地に開設された新河岸は富士川運輸会社の分社として組入れられることになるが、その数は分社規則の作られた明治8年には22社であり、このうちには笛吹川流域の6社および静岡県の岩本・蒲原が含まれていた。翌9年には青柳・黒沢は出張所に昇格し、蒲原・清水にも出張所が開設されている。そして13年には分社の総数61社に急増し、特に静岡県下の増加がめざましかった。

このような動きから明らかのように、富士川舟運は明治維新以降さらに発展をとげ、通船数でみても旧来の300艘（その8割が甲州商人持であり、他は岩淵河岸持であった）から一挙に800艘に増加している。この勢いは明治22年の東海道線の開通によりさらに加速され、舟運の最盛期とされる明治35年頃には通船数1500艘に達し、塩の輸送量も江戸後期の12万俵に対し30～40万俵にも達することになる。

このことは当時甲府から東京まで1000m以上の峠越えを含む陸路をいけば3日を要したことから容易に推察されるが、8.で詳述するように明治36年の甲府～八王子間の中央線の開通は富士川舟運に致命的な打撃をあたえるものであり、さらに富士川沿いに建設されていった鉄道がそれに追い討ちをかけることになる。

富士川舟運の衰退の過程を鰍沢に船籍をもつ通船数によってみると次のようになる。

明治22年……144艘	大正3年……35艘
大正10年……33艘	大正15年……19艘
昭和3年……2艘	

昭和3年、富士川舟運は300年余の歴史に終止符を打つことになるが、船頭の中には天竜川へ集団移住していき、さらには朝鮮の鴨緑江まででかけていった者もあったという。

8. 鉄道建設の進行と清水港

幕府の手厚い保護の下にあった清水湊の廻船問屋も天保13年（1842）の水野忠邦による天保改革において特権を停止され、沿岸各地に多くの同業者が発生することになった。嘉永5年（1852）には旧態に復することになるが、明治維新以降清水と沿岸町村の係争が頻発し、明治6年に清水町民の県庁への請願が拒絶されることによりその独占権は完全に崩壊することになる。

清水湊における問屋数の推移をみると、寛延4年（1751）に40軒、文化10年（1813）に39軒、天保13年（1842）には38軒となっているが、文化と天保の間の30年間に9軒の人名異動があり、異動不詳のものを加えると計17軒と約半数に近い株が異動している。そして特権廃止時には19軒が残存するにすぎず、その後も転廃業していく問屋が多数にのぼった。

しかし明治8年には旧問屋の流れをくむ回漕業者は波止場会社および博運会社をおこし頼勢からの挽回をはかっている。波止場会社は清水湾に波止場・繫船場を築造し、巴川河口に橋をかけて清水町と清水湾岸・向島地区との連絡を可能にした。これは船舶の近代化・大型化にともなう当然の要請にもと

づくものであり、清水港はこれ以降海港として大きく発展することになる。また博運会社により廻漕業に対し統一的な方針がとられることになった。

明治5年の新橋～横浜間の開通後、いくたの紆余曲折をへて東京～京都間の東海道線が開通したのは明治22年であった。当時県会議員であった西尾伝蔵は「鉄道敷設前にありては県下第一の良港は清水なるべしと雖も、一度鐵路の便を開き、東海道線の貫通するに至らば、本県の物産は数時間に達せず横浜に輸出するに至るべし、京浜の間も数時間を出ずして来るべし、ただに清水港にのみ拠るものならんや」と論じたが、まもなくその憂慮は現実のものとなり清水港は「帆影寂寥の観」（『清水町誌』）を呈するにいたる。

このため回漕業者を中心とする清水港の関係者は従来横浜経由で輸出していた茶の直接輸出を行うため開港運動を続け、明治30年に開港場外特別輸出港の指定をうけ、さらに同32年には開港場に指定をうけて、茶の輸出港としては他の追随を許さない地位を築くにいたっている。

また東海道線の開通は清水港にマイナスの効果のみをもたらしたのではなく、その工事用資材の陸揚げ・運搬・保管などの業務にはじまり、開通後においても鉄道用石炭の納入あるいは鉄道工事用煉互の製造などの事業につながっていくことになる。

しかし明治29年実測に着手した中央線の建設工事がいくたの難関を突破して八王子～甲府間を完成させるのは、富士川舟運の絶頂期とほぼ時を同じくする明治36年であった。これに先立って明治26年には東神奈川～八王子間の鉄道（現横浜線）が開通しており（新宿～八王子間の甲武鉄道も明治22年に開通している）、山梨県への塩の輸送はほとんど東神奈川経由ということになり、清水港も大きな打撃を受けることになる。

中央線の計画は明治20年発起された御殿場～甲府～松本間の甲信鉄道および22年に出願された八王子～甲府間の山梨鉄道にはじまるが、25年に成立公布された鉄道敷設法において八王子もしくは御殿場から甲府の間は直ちに建設に着手すべき第一期鉄道としてあげられていたが、富士川沿いの甲府～岩淵間は予定線にとどまっていた。

このため同年、清水の鈴木与平・土谷松太郎を含む静岡・甲府の有志は富

士川筋駿甲連絡鉄道を第一期鉄道に昇格させるべく、請願書を政府に提出している。しかし翌26年、八王子線の建設が鉄道会議で決定され、また28年には東京の企業家9名による駿甲鉄道(図4参照)なる私設鉄道計画がもちあがったため、先の有志はこれに合流して運動を続けている。

この運動は山梨と静岡を結ぶ大動脈であった物流ルートを再編成し、山梨さらには長野を清水港の背後圏として確保していこうとするものであったとみることができるが、先に述べたように明治36年の八王子～甲府間の開通そして44年の八王子～名古屋間の全通により、山梨・長野は完全に横浜、東京そして名古屋の商圏に組み込まれていくことになり、甲府と岩淵を結ぶルートはその歴史的役割を終了することになる。

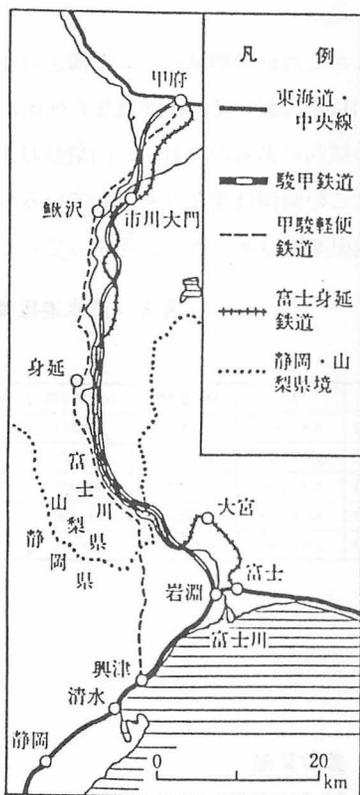


図4 駿甲連絡鉄道の計画線
(注 文献6による)

富士川沿いの鉄道建設は明治43年以降の軽便鉄道ブームによって富士身延鉄道(現身延線)として大正年間を通して順次実現していくことになるが、富士～甲府間が全通するのは昭和3年であり、この時にはすでにローカルな機能しかもちえないものとなっていた。

清水港はその後、岳南地域に立地の進む製紙工業および静岡市周辺の木工業などと関係の深い木材港、あるいは豊年製油にはじまる東亜燃料・日本軽金属・日本鋼管などの工場進出による工業港として新たな対応をはかり、さらに戦後の高度成長期以降においては浜松を中心とする静岡県西部地域の工業製品の輸出港(これに関連して清水港関係者の主導により建設された浜松

内陸コンテナ基地は全国的にユニークな存在である)として発展の道をたどっている。

しかし最近の地域的な産業構造の変動により、表3にみるように清水港の輸出貨物において県西部はまだ圧倒的なシェアを保持しているとはいえ頭打ちの傾向にあるのに対し、山梨県および長野県が着実にウェイトを高めている。この傾向は現在計画されている富士川沿いの中部横断自動車道によって新潟県をも含めてさらに強まっていくものと予想される。

表3 清水港扱輸出貨物(産地別)

単位:トン

年	計	静岡県西部	静岡県中部	静岡県東部	山梨県	長野県	その他
59	4,870,832	3,024,838	644,881	620,908	15,090	20,898	544,217
60	5,007,793	3,011,973	681,774	755,362	9,503	22,966	525,215
61	5,295,380	3,106,539	685,980	824,488	24,398	38,321	615,654
62	5,316,959	3,192,350	590,120	617,653	29,785	41,864	845,187
63	5,465,694	3,474,443	613,273	643,100	18,588	45,047	671,243

参考文献

- 『富士川—その風土と文化—』 遠藤秀男 静岡新聞社 1981
- 『流域をたどる歴史4 中部編』 ぎょうせい 1978
(「富士川」 細井淳志郎)
- 『近世交通経済史論』(第10章 富士川舟運の発達) 大山敷太郎 柏書房 1967
- 『富士川の変貌と住民』 静岡地理教育研究会編 大明堂 1976
- 『富士山—歴史と風土と人と—』 中日新聞静岡支局編 中日新聞社 1980
- 『富士山麓史』 富士急行50年史編纂委員会編 富士急行㈱ 1977
- 『鵜沢町誌』 山梨県南巨摩郡鵜沢町役場 1959
- 『富士川水運史』 青山靖 『鵜沢町誌』所収
- 『富士川水運考』 斉藤良一 『鵜沢町誌』所収
- 『富士川水運と鵜沢町』 清水小太郎 『鵜沢町誌』所収

11. 『富士川水運と角倉氏』 村松志孝 『鰍沢町誌』所収
12. 『富士川水運史年表』 青山靖 『鰍沢町誌』所収
13. 『富士川水運史資料』 青山靖 『鰍沢町誌』所収
14. 『富士市史 上巻』 静岡県富士市 1969
15. 『吉原市史 上巻 中巻』 静岡県富士市 1972, 1968
16. 『富士川町史』 静岡県庵原郡富士川町 1962
17. 『清水市史 第1巻, 第2巻』 静岡県清水市 1976, 1981
18. 『清水市史資料 近世1,2,3 近代』 静岡県清水市 1966~1973
19. 『清水市郷土関係図書目録』 法月吐志楼 1963
20. 『清水市郷土研究』 清水市教育会編 臨川書店 1987
21. 『わが郷土—清水』 鈴木繁三 戸田書店 1962
22. 『ふるさと物語』 清水市企画調整部広報課 1978
23. 『清水港発展の基礎調査』 清水商工会議所 1953
24. 『海運と港湾の新しい発展のために』 同文館 1964
(「清水港要史」 榎幸雄)
25. 『鈴与170年史』 鈴与榎 1971
26. 『清水港に於ける廻船問屋について』 鈴木与平 鈴与榎 1960
27. 『日本食塩販売史』 鶴本重美 全国塩元売廻船人組合連合会 1938
28. 『清水湊と富士川舟運』 梅田典平 清水市立図書館 1974
29. 「清水港の初期的発展」 原田克己 『社会経済史研究所研究紀要』42 (1968)
30. 「清水港の発展に見る企業者活動の展開と企業経営」 安彦正一
『港湾経済研究』 No.25 (1987)
31. 『角倉了似とその子』 林屋辰三郎 星野書店 1944
32. 『角倉素庵』 林屋辰三郎 朝日新聞社 1978
33. 『豪商一角倉了似を中心とする戦国大商人の誕生—』 野村尚吾
毎日新聞社 1968
34. 『鰍沢を中心とする富士川水運史』 梅島満 清水市立図書館
35. 「富士川運輸会社の創業について」 増田廣實 『文京女子短期大学紀要』No.20

36. 「富士川運輸会社の発展について」 増田廣實 『文京女子短期大学紀要』No.21
37. 「蒲原新水道の建築と経営について」 増田廣實 『文京女子短期大学紀要』
No.22. 23
38. 『甲府盆地—その歴史と地域性—』 地方史研究協議会編 雄山閣 1984
(「明治前期富士川舟運の展開」 増田廣實)
39. 「荘園年貢と海運—東海地方—」 新城常三 『成城文芸』No.77 (1976)
成城大学文芸学部研究室
40. 『塩および魚の移入路—鉄道開通前の内陸交通—』 田中啓爾 古今書院 1957
41. 『塩の道を探る』 富岡儀八 岩波新書 1983
42. 『増補江戸における米取引の研究』 鈴木直二 柏書房 1965
43. 『日本の鉄道—その100年の歩みから—』 原田勝正・青木栄一 三省堂 1973
44. 『日本の鉄道成立と展開』 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編
日本経済評論社 1986
45. 「中央線の建設とその経済的影響」 川田礼子 『交通文化』5 (1965)
46. 「明治後期における駿甲連絡鉄道の建設運動」 浅香幸雄
『東京教育大学地理学研究報告』IX (1965)
47. 「東海道線全通前後における東海地方の諸相—清水市を中心として—」
浅香幸雄 『歴史地理学紀要』6 (1964) 日本歴史地理学研究会
48. 「国際物流と内陸基地—浜松内陸コンテナ基地を中心として—」 市来清也
『流通問題研究』No.14 (1989) 流通経済大学流通問題研究所
49. 『港のうごき 1989年』 清水市経済部港湾振興課

松橋幸一編著『港湾経済文献事典』

安彦正一

(群馬女子短期大学)

序

港湾の重要性はあらためて指摘するまでもないであろう。

ちなみに、シュターペルフールド (Franz StapeHeld) は「海運運賃市場」のなかで「すべての国が、その港湾をあらゆる国に開放して海運の便に供したとき、始めて海運市場は世界経済組織のなかに入り得たのである」と、港湾を海運運賃市場成立の一要件としている。このように港湾は、交通におけるターミナルの場としてあるいは、交易の場として活動している。

また近年では、都市活動全般を支える機能の要請として、ウォーターフロントなどが注目されていることは周知のごとくである。

以上のように、港湾が経済社会において問題視され、関心が高まりつつあることは喜ばしいことである。とはいえ、港湾研究に対する研究は一部の人々に見られる如くであり、それも、従来は工学的、地理的、商業的アプローチによるものが主であった。

だが、近年では、港湾に対する重要性の関心は港湾研究にも多くの研究分野から研究対象となり、むしろ学際的な研究になりつつある。

こうした状況のなかで、この度刊行された松橋幸一氏の『港湾経済文献事典』は、その意味で意義あるものといえる。以下、本書についてひととおり紹介したい。

2. 港湾研究文献の必要性

港湾研究が高まったのは、日本港湾経済学会が創立した昭和35年以降ではないかと思われる。だが、当時まとまった文献は乏しく、私の管見に触れたものといえば、昭和47年に公刊された寺谷武明著『日本港湾史論序説』（時潮社刊）に収録された論文「戦後における港湾論の発達」、同書終章に掲載された、文献目録が唯一のものではなかったかと思われる。

同書は、35年港湾経済学会が設立された第1回大会より10回大会までの会員諸氏の発表した論文を掲載し、若干の解説が付されそれぞれ研究者の研究動向が把握できる意味において意義があった。

しかし、前述したように、掲載論文も10回大会までで、それ以後についての文献を必要としていた。その後、ようやく、松橋幸一編著『港湾経済文献事典』が公刊され

たことは、あまりに遅きに失した感はいなめないが、とはいえ、港湾研究者にとって、大きな前進と、利便性を与えてくれたものといえる。

さて、このような膨大な文献事典をまとめた著者松橋幸一氏については、すでに港湾経済学会年報にも紹介されており、ここでは省略をしたいと思う。むしろこのような事典をまとめられた著者に対し、その労を讃えたい。いうまでもなく、こうした文献を作成することは多くの労力と時間を必要とすることはいうまでもない。私事のことでは恐縮だが、以前に歴史関係の文献を作成した経験ある評者がその経験からしてもその作業は大変根気のいる作業であることが自分なりに体得できたのである。いずれにせよ、こうした地味な基礎作業を誰れかが手がけなければならず、その先陣を切った著者の基本的姿勢に、われわれ研究者は共感を覚えるとともに敬意を払いたい。

さて、ここで本書の内容を簡単に紹介しておこう。

3. 本書の構成と概要

本書は、各文献を次のように19項目に分類している。

- 1 港湾経済総論
- 2 歴史・港湾の変遷
- 3 港湾政策, 行政, 法律
- 4 港湾諸計画, 予算要求, 予算
- 5 港湾管理・経営・経営形態・財政
- 6 国際交流, 港湾建設, 技術
- 7 港湾の開発・再開発
- 8 都市・地域・地域開発
- 9 個別港湾・日本
- 10 個別港湾・外国
- 11 安全, 防災, 環境整備
- 12 物流, 港湾産業
- 13 港湾労働
- 14 港湾利用
- 15 海運, コンテナ輸送
- 16 情報・コミュニケーション
- 17 論集
- 18 機関誌
- 19 文芸, 個人史, その他

以上の構成である本書は、著者が述べるように、各文献を、総論から各論へと時系

列的配例したところにある。

いまその例を、本書の(1)「港湾経済総論」にとれば、次のようである。

・港湾の本質，港湾経済，港湾の経済学的研究（総論）・港湾の経済学的研究（各論）港湾への社会学的接近，港湾と地域経済，港湾の種類，自由港問題，港湾の分布
・立地，港湾の需要，人間の生活と港湾の関わり，市民生活と港湾，港湾整備，住民参加，物価と港湾，国民経済・市民経済と港湾，地域経済と港湾，離島と港湾，の区分となっている。

さて、このように分類された内容を、書籍については、書名を冒頭に、次に著者を配し、論文については、論題を冒頭にあげ、その論文に掲載された誌名を→印で掲げ示している。

また二分野にまたがる論題については、一方に概要を紹介し、他方については、紹介した方も→でページを示し、執筆者名については、50音で配し、その業績を年代順に配例して、執筆者名索引とするなど、読者に対して便宜が図られているのも本書の大きな特徴であろう。

4. 本書公刊の意義

本書の刊行目的は、著者が述べるように、研究者ならびに学生が、港湾経済研究をするうえで便宜を図る目的にあるという。

そうした理由を著者は次のように主張している。長文であるが、いとわず引用しておこう。

「日常生活の上ではあまり意識されていないが、港湾は国民生活の根底のところに深い関わりをもっている。この人間生活と港湾の諸問題については、主として社会科学が担当すべき領域である。中でも経済学は対象とする現象への接近の方法の豊かさから、港湾を研究するのに有益な手段であった。こうしたことから、経済学の研究者の中から、優れた論文が生まれている。

こうした状況の中で、最近のように学問が細分化され、かつ学際的な分野に研究者の目が向けられるようになって、過去の業績の総てに目が届かないくらいが生じてきた。特に将来を嘱望されている若い学究の徒が、研究の手始めにする文献の調査の段階で、無為な労力を費消しなくならなくなってきた」と。そのため著者は「データベースの構築を意図したが、機器の導入や運営組織などにもひとつの問題が残されており、他方ではデータベースの有効利用の手段であるコンピューター通信では、その方面の技術に熟達した方々しか利用できないことも起りうる」ため「時期尚早の観を免れない」と配慮している。

そのため「当面、辞典の形態の方が、一般の利用には簡便ではあるまいか」との理由をもって本書の体裁である、B5版型の750頁余の事典が刊行されたのである。

このように、本書は単なる事典ではなく、文献としての役割をもつ、きわめて興味深い内容をもつものといえよう。

しかし、著者も述べるように、本書は日本港湾経済学会の会員諸氏の労作が中心になっており、それは、比較的入手しやすく、閲覧の機会が多い諸文献が収録されている。したがって、著者は「過去の文献の総てを網羅したものではない」と断っている。

だが、あえて、多くの研究者が望んでいることでもあり、是非著者には総合的な文献事典の刊行を今後の課題として手がけていただきたいと思うのは、評者一人のみの希望であろうか。

終わりに

以上のように評者は、本書の価値を十分に伝ええなかったことを恐れている。しかし、本書の出現によって、港湾経済研究が大きく第一歩を踏み出したことは間違いない。評者ごときは、これを機会に大いにこの文献事典を活用したいと考えている。

いずれにせよ、著者が期待している港湾経済研究の発展のため、本書の利用が研究者のみならず、業界においても広く活用され、基本文献の位置を、さらに高められんことを期待している。

(丘書房刊1989年10月 753頁、定価1 0,3 0 0円)

市来清也著『国際物流要論』

木村武彦
(名古屋港管理組合)

1. はじめに

今度、流通経済大学流通問題研究所叢書の一冊として、市来清也教授の筆になる「国際物流要論」が出版された。本書の出版の目的を「まえがき」の中で著者は次のように言っている。すなわち、「国際物流に関して、初めて学ぼうとする学生、研究者および企業の国際物流担当者などを対象として、その立場にたって、国際物流の実務や理論および管理運営について基礎的知識をはじめ、国際物流における合理化方策ならびに国際物流業のあり方などを理解しやすいように解説したものである。」と述べている。

確かに著者の意図どおり、第1章「国際物流と貿易」第2章「国際物流の主な形態と業務」第3章「国際物流の合理化」第4章「国際物流業の本質と課題」と章を追って実務や理論および管理運営についての基礎的知識の解説にしたがって読み進めばわかるように構成されている。しかしながら、第3章第V節「企業経営と国際物流」第4章「国際物流業の本質と課題」の節と章が本書の国際物流の理論的基礎を展開したもので、これまでの教授の研究テーマである国際物流の貴重な成果ではなからうか。

教授は、これまでに「海運実務の基礎」、「物流経営論」、「倉庫業界」、「倉庫概論」、「港湾管理論」等の著書、その他に物流に関する多数の共書や論文を発表しており、物流論の権威として学界に雄飛されている。教授は、旧制長崎高商卒業後、日本通運(株)、日通総合研究所における実務経験と物流の調査研究に精励され、その後神戸商船大、流通経済大で教鞭をとられるかたわら、物流に関する研究に専念され、今日ある物流研究の第一人者として地歩を固めてこられたのである。

物流は企業経営の中においてすら、長い間その存在さえなおざりにされてきておりあらゆる産業分野の生産過程の合理化の終焉を経て、暗黒大陸といわれる物流を解明することによって、企業経営の利潤拡大の源泉を生み出すことが出来ると認識され始めたのは、わが国においては、高度経済成長以降のことであった。

特に、今回テーマとなった国際物流が、これまでの加工貿易型から製品輸入型あるいは国際分業型への貿易構造の転換に伴って、従来の貿易という概念からもう一步踏み込んで国際物流という領域を確立させつつあり、本書は解説書とは銘打っているものの、既に指摘した第3章第V節、第4章は国際物流論の理論確立への試みとしての

貴重な業績であろうと確信している。

2. 本書の構成と内容

本書の構成と内容を目次に従って述べることにしよう。

第1章「国際物流と貿易」は、第1節「国際物流の概念」、第2節「貿易動向と国際物流」、第3節「国際物流と貿易手続」の3節で構成されている。

第1節では、国際物流 (international physical distribution) を定義して、「生産と消費が2国以上にまたがって行われる場合に、この生産と消費の間の空間的、時間的隔りを克服するための有形の財貨についての物理的な国際経済活動である」(4頁)と唱えている。すなわち、国際間における経済財の供給者から需要者に受渡されるまでの空間的、時間的隔りを物理的に克服することによって、その経済財の効用、すなわち経済的価値の増大を図ることを目的にしている。そのためには、国際間にわたり、必要な量の経済財を、必要な時間に、必要な場所に、最適のコストで提供することを目指しているために、国際物流の合理化が必須な要素となる。個別経済的には、国際物流の需要者(利用者)にとって、生産や国際市場での販売に最適の物の流れが得られることになり、物流コストの引下げやサービス向上を伴うと共に、販売促進につながり個別企業の繁栄が図られる。また、物流企業(供給者)にとっては、良質で効率的な国際物流用役の生産と販売を通じて、経済社会における企業基盤の確立が可能となる。一方、国民経済的には、国際的物の流れの諸活動が合理化されることにより、全般的な輸出入物資の最適流通と流通費用の節減が可能となる(5頁)。また、国際物流の機能は、輸送、荷役、包装、保管および情報の5機能で構成されており、各機能の総合的な物流システムの形成と合理化なくしては、国際物流サービスの最適化を図り得ないことを指摘しているが、この主張は本書が一貫して主張するトーンである。

第2節では、最近のわが国の貿易構造が加工貿易型から製品輸入型および国際分業型に大きく変革されつつあることを指摘して、国際物流のパターンも、典型的な間接貿易型から直接貿易型へ、これをより一層進めて国際分業貿易へと国際物流が急激に変化していく状況を平易に叙述している。

第3節では、輸出入に関する貿易手続きを平易に解説している。

第2章「国際物流の主な形態と業務」においては、第1節「国際海上貨物輸送」、第2節「国際航空貨物輸送」、第3節「輸出入通関」、第4節「輸出包装」、第5節「貨物保険」の5節から構成されている。それぞれの節では、国際物流の主な形態と業務を実務ベースで平易に解説しており、初めて業務にたずさわる人あるいは物流をはじめて学ぶ学生、研究者にも容易に理解できるように意を尽している。

第3章「国際物流の合理化」では、第1節「国際複合一貫輸送」、第2節「国際宅

配便」、第Ⅲ節「物資別専用輸送」、第Ⅳ節「プラント輸送」、第Ⅴ節「企業経営と国際物流」の5節で構成されている。

この章の第Ⅳ節までは、輸送物資別の合理化方策を平易に解説したものである。しかしながら、第Ⅴ節においては、個別企業経営における国際物流管理システムの基本原理をまとめている。既に指摘済であるが、わが国の貿易構造が製品輸入型あるいは国際分業型へと急激に転換してきたために、企業における国際間の商品の流れもわが国からワンウェイ的なものから、日本、アジアN I E S、北米、欧州などのそれぞれを拠点とする多極間を結ぶマルチデレクショナルなものが増加する傾向に変化してきている。こういった傾向の中で企業の取扱う商品は、多品種、少量化してきており、ライフサイクルも著しく短縮化しつつある。このため物流手段も商品の陳腐化の速さをカバーするような迅速処理可能な高質サービスされる傾向が強まっている(176頁)と指摘している。これに対応する物流システムは、物流情報の高度利用による無在庫への接近とジャスト・イン・タイム(JIT)体制の構築、多品種化に対応した混載輸送(consolidation of shipments)などが合理化方策となってきた。こういった動向は、国際物流管理が企業マーケティング戦略の重要な要素となっていることを充分に認識することができるだろう。

続いて、国際物流システムを4基本型に分類し、この4つのシステムをどう組合せるかは、経済的要素、環境的要素、管理的要素によって変動し、企業の期待収入とコストの関係や総体的な経営戦略によって決定されるべきであるとむすんでいる。具体的事例が個別企業にあたって示されているが、前述の基本方向をフォローした型となっている。

第4章「国際物流業の本質と課題」は第Ⅰ節「国際物流とフォワーダー」、第Ⅱ節「総合国際物流業への進展」の2節で構成されている。

第Ⅰ節は、国際物流におけるフォワーダーの活動形態を諸外国の事例と比較しながら検討しており、第Ⅱ節では、国際物流業を営んでいるフォワーダー(Forwarder)やキャリアー(Carrier)が進む方向として総合国際物流業を目指すことが、国際物流の総合的合理化に寄与するとむすんでいる。

3. 本書の特色と意義(むすびにかえて)

本書の出版の目的を国際物流の入門書として位置づけ、著者がこれまでに蓄積してきた国際物流に関する研究を、貿易との関連、物流形態や関連業務および合理化方策について、実務、管理運営、理論という型で平易に解説しようと試みたものである。著者が意図したとおり、本書を第1章から順次読み進めていけば、「国際物流とは何か、当面する課題は何か」が理解できるように構成されている。

しかしながら、国際物流そのものが、国際間の取引あるいは契約を実現するものと

して、国際間の時所的な隔りを克服して経済財の効用を増大させることを内容としているだけに、それについて平易に解説しようと試みたにもかかわらず、テクニカル・タームの難解さに初心者には辟易するのではないだろうか。むしろ一通り国際物流業務を担当し、あるいは初歩的な貿易実務の概論を修得した後で、整理のために目を通すとか、研究のために熟読するといった類のレベルの高い国際物流の研究書である。既に再三指摘したように、第3章第V節、あるいは第4章は、国際物流論における実務を理論化しようと意図した章、節だけに、入門書と銘打った本書を繙く者にとっては難解であろうと想像される。私は、本書は研究書として、一定の高い評価を受けるであろうし、国際物流論が企業経営と結びついて個別企業経営の合理化や国際マーケティング戦略の重要な一翼を担っていく過程を具体的に理論化する一方で、国際物流業者は総合国際物流業を目指すべきであるというむすびにかけての論理展開に興味深く読んだ次第である。このように考えたが故に、一定のレベルにある物流専攻のシニアの学生、学者、研究者、あるいは国際物流専門の実務家、特に管理監督や経営の意志決定の任にある人に本書をおすすめしたい。

(東洋経済新聞社刊、1989年11月、A5判、219頁、定価2800円)

横浜港史刊行委員会編『横浜港史』

柴田悦子

(大阪市立大学)

『巻の『横浜港史』が市政100周年、開港130周年を記念して出版された。「総論編、656ページ」「各論編、1496ページ」「資料編、931ページ」の3巻から構成される大部作である。この大著の刊行委員長は本学会々長北見俊郎氏であり、刊行作業は昭和58年から約6年の歳月をかけて、ようやく出版に至ったようであるが、これだけの大著を6年程度でよくまとめられたと感心する。北見氏の「まえがき」によると震災や戦災で多くの貴重な資料が失われ、分析や執筆を困難にしたと述べられているが、20世紀の終わりに近い今日、まさに20世紀とともに歩み、苦悩を共にしながら発展を続けた横浜港の生きざまが公表されたことに大きな意義を感じざるをえない。総ページ数3000ページを超す超大著を紹介することは至難であるから、総論編中心の紹介になることを了解いただきたい。

「総論編」は、「第1章幕末開港と横浜港の生誕」からはじまるが、開国の舞台となった横浜で、日米和親条約締結(1854)の前後における幕府の対応、開港を機につくられる港湾都市横浜の姿が述べられ、ここでは新しい都市の誕生が、かわら版を通じて市民に伝達された様子まで書かれている。

「第2章横浜港の形成と確立」では、明治初期、政府の殖産興業政策に基く国家主導型の官営、民営産業の育成、開港後急速な貿易の発展等の条件のもとで、いよいよ横浜港の築港整備の状況が著される。日清・日露の両戦争が、横浜港を外貿港としての地位を確立させていく過程もよく理解できる。第1次大戦による好況、そのあとの深刻な不況の影響を強く受けた海運業、造船業と共に横浜港も大きな試練をうけることになる。この時期(大9)横浜港で沖人夫が労働条件の改善を求め、争議が発生していることは、友愛会の活発な活動もあわせて、当時の労働運動高揚の実態がわかるのである。

「第3章関東大震災と横浜港」では、震災による横浜港湾施設の壊滅の実態と復旧第3期拡張工事再開の状況が述べられている。震災で壊滅した横浜港に代わり、生糸貿易の拠点が神戸へ移る様子、これに対する横浜生糸貿易業者の抵抗、結局「生糸二港制」は実現しないが、この間の事情は当時のわが国業態の一部を示すもので面白い。横浜港の復旧、拡張が進む過程で、重工業の進出も活発化して、今日の京浜工業地帯

の基礎が作られるのである。横浜港拡張に伴う埋立工事（国の工事）に初めて横浜市が修築費の一部を負担したのは明39年であるが、以後これは他港にもひろがる。いずれにせよ、港湾運営に対する市の発言は強まるわけで、形態は国営、実態は市営という事実がつくられていくのである。

「第4章世界恐慌と横浜港」では、世界恐慌の影響を受けておこった「昭和恐慌」後、急速に戦争体制への準備に入る。日中戦争前夜に横浜港で進む産業合理化、解雇に反対する労働争議発生、不安な経済実態が紹介されている。この間港湾貨物は順調に伸び、海運・港運も体制が強められていくものゝ、日中戦争は生糸貿易を中心に発展を続けてきた横浜港の貿易に変化を及ぼした。戦争の影響がインフレ、日常生活物資の不足から統制経済へ移行するが、戦争が拡大するにつれて横浜港貿易は衰退へとむかう。

「第5章第2次世界大戦下の横浜港」では、戦争経済のもとで貿易は許可制、承認制の枠がはめられ、戦前輸出第1位を占めていた横浜港では戦局の拡大と共に縮小、遂に空襲の続くなか、港湾機能停止に至る。港運、海運、倉庫、陸運に至るまで戦時統制は徹底し、市民生活は窮乏化の一途をたどる。

第6章以下は戦後である。しかし平和時代の幕開けが、横浜港では米軍による横浜港の接收から始まるのは何とも情けない。「第6章第2次大戦後の横浜港」では、首都東京に近く日本政府の「帝都占領軍進駐阻止」要求を受けた占領軍が、横浜地域と横浜港を接收したところから始まる。米軍による接收は港湾施設の約90%、土地面積は246万坪におよび、横浜港の管理運営は占領軍第2港湾司令部とハーバー・マスターが中心で行った。この結果日本側が使用できる施設は30バース中わずか2バースにすぎなくなった（昭26年）。港湾に活気をもどるのは、対日占領政策の転換と民間貿易全面禁止政策の緩和、一連の戦時統制の撤廃と、接收港湾施設に代る新しい埠頭建設（出町埠頭築造、高島第3さん橋築造）など「横浜港港湾計画（昭31年）」の実施を待たねばならなかった。この間画期的な「港湾法」が制定、施行され、横浜市は横浜港の港湾管理者になるのである。そして現実的には朝鮮戦争の特需を機に、最前戦兵站基地として横浜港の役割が急浮上してくる。特需にわいた横浜港ではあるが、輸出入貿易の伸びは神戸港など他港に比して、相対的低下を示した。横浜は、「斜陽都市」とまで言われたが、その原因はやはり港湾施設の75%におよぶ米軍接收と、横浜に本社を持つ企業の流出にあると指摘がなされる。

「第7章高度経済成長期の横浜港」では、昭和30年代わが国経済の高度成長期、戦前戦後を通じて海岸線を埋立て、重化学工業立地が進んだ横浜港の工業港としての機能が急速に高まる一方、いわゆる「船混み問題」に直面、本格的に港湾整備計画の策定と実行に取り組む実態が述べられている。この段階の対策は「3.3答申」（昭39年）「港湾労働法」制定公布（昭40年）、「港湾運送事業法」の大幅改正（昭41年）、「外

質埠頭公団法」公布（昭42年）といった中央政府の施策に準ずる形で進められるため横浜港の独自性はむしろ後退する結果となってしまう。しかしコンテナ時代を迎え、国際複合一貫輸送に対応できる横浜港の整備が進むのである。

この章では第6節で港湾環境の問題と市民運動、第7節で「輸送革新」と労働問題が述べられている。ここでは京浜工業地帯に連がる横浜港で、住民の環境問題への反応の強さ、住民運動の要望を入れて港湾埋立計画の修正が行われた経緯が紹介されている（扇島リブレス問題）。市民運動、労働問題は地域性が強く、すぐれて横浜港の独自問題である。この章を読んで港湾管理者の苦悩が計り知れると感じたのは筆者だけであろうか。

「第8章低経済成長期の横浜港」では、今日的課題に接近して、貿易構造の変化、ユニット・ロード・システムの普及、コンテナ貨物の実態がくわしく紹介されている。産業構造の変容をうけて港湾貨物の形質変化の中で、製品貿易、水平貿易化時代に対応できる港湾への体質改善が望まれるのである。それにしても対米貿易中心で発展してきた横浜港は、アジア諸国をはじめとする他地域との貿易を強化せざるをえない状況にあり、これが横浜港の今後の発展方向を示唆しているのである。かつて京浜工業地帯の一部として日本経済成長を牽引してきた横浜臨海地域の再開発の課題が生じてくる。「みなとみらい21」事業もウォーターフロント整備の一環であり、港湾計画自体も大さん橋埠頭、山下公園地区の再開発、活性化計画を含むものに改訂された。そして今後の港湾は、港湾機能を高度化するのは当然としても、都市空間の一部として多機能を有する港湾を目指すものとの提起がなされる。その中にはテレポート構想をはじめ、数多くの巨大プロジェクトが提起されているのである。

終章である「第9章横浜港の将来展望」では、横浜港の史的性格がまとめられ、国際化、情報化の進展の中で横浜港の果す役割、港湾管理者の将来像、さらに市民に親しまれる港づくりへの展望が述べられている。歴史的に京浜重工業と共に発展してきた横浜港の沿岸域再開発について、市民意識をとり入れたアメニティ（快適環境づくり）を重視する方向で進められていることをみても、市民と共に歩もうとしている横浜港の姿勢が強くせまってくるのである。

「横浜港史」を読んで、この超大著を仕上げた刊行委員会の並々ならぬ努力に敬服するとともに、近代社会になって以後、首都東京に隣接するが故に、歴史の転換の諸局面例えば（幕末開港時、第二次大戦後米軍占領時）で常に表舞台で苦悩せざるをえなかった横浜港自体の生きざまに感動せざるをえない。約130年にわたって横浜港を育て、横浜港と共に生きてきた多くの先輩たちに敬意を表したい。

「横浜港史、総論編」の巻末にある年表も面白い。今日美しい緑に囲まれた山下公園が米軍から接収解除になったのが、昭34年（1959）になってからであることは、あまり知られていない。「各論編」「資料編」には豊富な原資料とくわしい紹介がされて

いるが、それでも戦後占領期の未公開資料をはじめ、今後明らかになっていく部分もあるであろう。歴史の証明はある意味では延々と続く果しない作業なのかもしれない。

それにしても「横浜港史」は、単なる港の発展史ではなく、各時代の動きと結びついた港の発展または衰退を画いている点、面白い読みものでもある。さらに港の分析視点の中に必ず市民の立場・港とのかかわり、さらに市民の意識が存在している点、ユニークな「港史」であり、次代へむけてさらに飛躍するエネルギーを読みとることが出来るのである。

なお、この「横浜港史」（全3巻）の執筆者の多くは、京浜地区を中心とする本学会会員の方々であり、またこの横浜港史は本年6月に「日本港湾協会論文賞」を受賞していることを銘記しておきたい。

（横浜市港湾局発行、平成元年3月・全3巻頒布特価2万円）

Marc J. Hershman, Urban Ports and Harbor Management

山 上 徹
(日本大学)

1. はじめに

水辺に広がる陸域と陸域に沿う水面を含め港なり、ウォーターフロントは、古来よりさまざまな形で、人間に影響を与え、とくに都市を生成・発達させ、物・人の移動ばかりでなく、その機能や形態を変化させて文化・技術・情報の往来・出入口として発達してきたのである。

確かに、港は、各種の活動が輻輳しており、かつその時代の経済・社会的要求・要請に対応し、時には国際的存在であり、国家的存在であり、地域的存在であり、個別的・多様な機能を配置する空間である。近年、海運不況下のもとに港の経済性が問題となり、とくに多くの港湾都市において伝統的な海運による波及効果が低下してきている。また在来からの漁業、港運、造船等のように海運関係産業は、かなり競争が厳しい環境にあるにしても、既存事業を活性化させたり、新規事業への参入を考慮せねばならない重要な時期にある。つまり従来からの物流活動の空間、臨海型の産業活動の空間としてだけでなく、さらに水辺に対する関心も高まって、都市活動空間として総合的機能を配置するべく認識が高まり、多様な機能を配慮する必要性が高まっている。物流空間、産業活動空間、さらに都市機能の配置により、たとえば今日、単に環境汚染の解決だけでなく、自然と調和しながら海岸線には、ショッピング、散歩、食事を楽しむための魅力ある都市空間を形成するような努力がなされてきている。とくにリゾート空間として都市のウォーターフロントが再評価されてきており、各種のイベント空間が形成され、集客力のある場となっている。

港なり、ウォーターフロント問題を研究対象としている本書は、とくに2つの部門からの問題意識がなされている。明らかに目に見える社会資本のストーリーと、目に見えない不鮮明な行政機関の介入に関する問題が考えられる。つまりその焦点は、近年、米国の河川、湖、湾、河口、海岸のフロントにある数百万人の都市や町の住民が再評価している都市の港とウォーターフロントにある。ドックの建設や貨物の荷役、船舶の停泊、ウォーターフロント監督機関としての諸活動は、港の公的機関、準独立所有、公共関係機関による行政機関が実施しているが、行政の介入がどのようになっているか、都市の港における経営について公営港の役割についても論じられている。

とくに本書は、次のような港湾都市と港の経営問題について4部門、14章から編集されている。

2. 本書の目次と概要

本書は、1970年代と1980年代において近代港に発生した変化、またこのような変化への対応策に関する公共埠頭の主要な役割を究明しようとするものである。その焦点は、近代港や公共埠頭のあり方を解明することが目標にあり、そして現代的諸問題を考察することにある。ここで、本書の目次の構成と若干の要旨について述べてみることにしよう。

第一部 概観	第7章 経済開発の促進
第1章 港の経営	第8章 漁港
第二部 セティング	第9章 小型船用マリナー
第2章 歴史的港	第10章 港の財政と運営
第3章 港のコミュニティ	第四部 その課題
第4章 自然的な港湾	第11章 戦略的計画
第5章 連邦港の政策	第12章 ミチゲーション
第三部 多様な活動	第13章 ウォーターフロントの再活性化
第6章 コンテナ化のストーリー	第14章 公営港の責務

第一部では、港の経営のコンセプトについて考察し、また米国の港の公共機関の特徴について論じられている。港における経済・社会現象は、複雑・多岐な事象が入り込んでおり、単に交通の通路、結節点としての交通サービスの側面だけでなく、港を中核とする広範複雑なきわめる経済事象からなりたっている。とくに都市の発展または地域の開発に重大な役割を果たす諸々の「生産の場」としての機能や性格を持つ、いわゆる混合経済となっており、そのような中で、公共埠頭の役割、使命について概要を論じている。

第二部では、港の開発が実施されてきた歴史的立地の変遷をはじめ、組織、施設、法的問題について述べられ、近年、そのような状況がどのように変化し、公共埠頭の役割がどのように評価されているかが論じられている。

第2章では、米国ポートオーソリティを中心とした公共埠頭の歴史的考察を試みながら、多様な港の機能の変化について論じている。第3章においては、港の特徴と公共/民間の接点を鮮明化することを目的として論じられている。第4章では、港(port)と湾(harbor)の定義をし、その相違を述べている。湾の特徴とその陸域の開発傾向を示唆し、地域的観点からその開発の必要が述べられている。第5章では、米国の港の管理主体の形態は、公的な機関によるものと私的な機関によるものとに分け

られる。公的な機関といっても、①地方行政機関の一部局、②独立港湾委員会、③公企業の3つに分類されている。いずれも州や市政府により設立されたものであるが、経営内容がかなり異なるものとなっている。基本的には、独立の経営主体のもとに運営され、投下資本の回収が前提となり、多角経営がなされている場合が多いが、本書では、わが国の港の開発は、地域経済開発の目的からなされている特質に関しても論じられている。

第三部では、公共埠頭の歴史的役割と財源の問題に関して、荷役、漁業、船遊び、経済開発における役割や財政について論じられている。

第6章では、米国の初期の港の開発主体は、貿易商、海運業者、鉄道業者などの民間業者によって展開されていたが、第一次世界大戦後になり、港の大規模な開発を推進するためにも、資金調達、法制により土地の確保などの問題が生じて公的な機関による管理主体が設立されたのである。さらに1960年代頃から定期貨物船の分野において出現したコンテナ輸送が急速に普及した。船社は、積載率・回転率の向上を目指して競争力を高めることが必要となってきた。本章では、米国におけるコンテナ埠頭の競争実態を概述し、その輸送モードの変化の激しいことを述べている。コンテナ船の運航形態は、今や洋の東西をとわず、世界の海運界に共通した交通手段となっている。とくに国際複合一貫輸送により、広範囲な地域が同一の競争市場範囲となり、港の盛衰には、どのように船社なり、貨物を集貨するかが重要なこととなっている。このような海運技術の変化に対して、コンテナ埠頭の建設には大規模な投資が必要不可欠ことになる。米国の港自体の繁栄には、財政的自立が前提となっており、コンテナ関連施設の膨大な投下資本の回収が必要となるが、その効率的運営を考えねばならず、そのメカニズムについて論じられている。第7章では、港の経済開発の促進策として重化学工業や物流分野から第3次産業の立地による都市機能の配置により活性化の事例を紹介するものである。第8章では、漁港について論じられ、港湾都市として栄えたサンフランシスコであったが、逆にコンテナ化が遅れ、オークランドが優位な立場となったが、シーフードレストランなどによるフィッシャーマンズワーフにより観光名所として活性化した事例を示している。また米国人が魚貝類を嗜好するようになってきていることなども分析されている。第9章では、マリリゾートの開発に関連し、マリナーをはじめとする保管施設の整備問題や安全対策、さらにマリリゾートの開発や経営についても論じている。第10章では、港湾財政と運営について論じ、港の収益と補助金の増加方法に関して述べている。また鉄道と遊覧船の活性化策を提起している。

第四部では、長期的展望が論じられ、とくに港の経営や管理、つまり計画、環境保全、再活性化策、責任などに関する戦略的な選択肢が論じられている。

とくに第12章では、生態的次元を問題として環境保全に留意し、貴重な自然海浜、

保安林などの積極的な活用により、港のアメニティの向上を考慮しなければならないとしている。とくにミチゲーション・コンセプトを紹介し、従来からの経済的な人への補償対策だけを考えるのではなく、自然環境を最重視して、事後的にも生態系の繁殖をも配慮する自然との調和による開発のあり方が提起されている。第13章では、ウォーターフロントの再活性化策が論じられ、港が過去に占めている空間的位置の変化が指摘され、都心のウォーターフロントが再度、都市活動の貴重な空間と認識するための開発のあり方、とくに公共埠頭地区の老朽化した旧港の空間を再開発し、都市機能を配置することの必要性について論じられている。第14章では、米国の港の経営は、戦後わが国の港湾法の立法精神とされたのであったが、たとえば非営利性、非政治性、財政的独立性の三大原則が確立しており、総合的な各種の多角経営形態を営んでいる。そのような公営港のポート・オーソリティの社会的責任に関連し、湾の保護と開発規制についても論じられている。

3. おわりに

本書は港に関する経済的問題ばかりでなく、総合的視点から港の開発のあり方を共通の問題意識のもとに論じられている。本書の構成は、12名の学者が執筆された個別的の研究のもとに編集されている。論述方法については論文ばかりでなく、かなりその内容も異なり読者になじみやすく解説されたものが多い。その専門の分野別では、目次から判断されるように地理、経営、法律、政策、海上交通からの多岐なアプローチで構成されている。とくに港湾を共通の問題意識として港の経営、海域と陸域の活用なり、環境保全問題までも論じるものである。

近年、港の活性化の多くは、米国の都市のアメニティを新たに創造するものとなっている。本書は、このウォーターフロントという特殊な空間で、その多様な価値を保有している空間の最適な開発に当たり、警鐘を含め有用な情報を提供することを目的として編集されている。政策担当者や利害関係者にとり、港の役割なり、変化がどのようになっているか、また具体的な開発策を提起するため、その先取的な事例を認識するのに本書が適切なものといえる。つまり今日、わが国のウォーターフロントの開発構想が各所で提案されてきているが、本書は、自然の摂理と調和を図りつつ、新たな望ましい活動空間として港の経営なり、ウォーターフロント開発のあり方を模索するための貴重な指針を提供するものとなるであろう。関係各位にとっては、一読に値する良書であるといえよう。

(Taylor & Francis. New York 1988)

第28回全国大会（北九州港）概要

平成元年度第28回全国大会は10月26（木）～28（土）北九州・商工貿易会館にて開催された。

本大会の共通論題は「港湾と国際経済社会の変貌」と題し、下記の方々により報告・発表され、シンポジウムではこれをもとにして活発に議論がなされた。（詳細は「本号年報」「シンポジウムの概要」を参照して下さい。）

自由論題では、下記の方々により、港湾をめぐる地域経済問題、価格決定問題、埠頭経営・港湾経営問題、港運業問題、そして中国内航輸送問題等について報告がなされた。

会期中港湾視察、見学会、懇談会（参加者80名）が行われ、北九州港と九州・四国・中国経済圏動向等を深める上で有意義な大会であった。

そして会員相互間の親睦、交流も活発に行われる等、懇親会のもつ意義が「きわめて大きいこと」を実感させられた。数々のことが記憶に残る「大会」とさせて頂いたことに対して、北九州市港湾局の関係者をはじめ北九州部会関係者の方々深く感謝申し上げます。

研究報告会

共通論題

- 東アジアにおけるコンテナ港湾の競合……（川村学園女子大学） 遠藤 幸子
- シンガポール港の変化と物流ネットワーク……（日本大学） 山上 徹
- 日中貿易と中国物流体制……（大阪市立大学） 柴田 悦子
- 生産の国際化と国際物流……（横浜港湾短期大学校） 鈴木 暁
- 荷主とフォワーダーの海外進出 —
- 国際化の進展と港湾の課題……（明治学院大学） 山村 学
- 世界都市機能集積と沿岸域管理の共生……（名古屋港管理組合） 木村 武彦

自由論題

- 港湾の計画とその地域的課題……（広島商船高等専門学校） 千須和 富士夫
- 港湾価格決定における競争とサービスの効率性
（慶応義塾大学大学院） V.I.D.J.ペレラ
- 神戸栈橋会社の成立事情と埠頭経営……（群馬女子短期大学） 安彦 正一
- 経営史的考察を中心に —
- 港湾補助と港湾経営……（青山学院大学大学院） 金 亨 泰
- 港運業の変貌と課題……（横浜港湾短期大学校） 富田 功
- 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
……（北海学園北見大学） 吉岡 秀輝
- 中国の内航運送管理と改革……（中国武漢海運専科学校） 宋 建 生

シンポジウム概要

港湾と国際経済社会の変貌

平成元年度北九州港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。ここにその要点をとりまとめて収録するものである。

報告テーマ及び報告者は次の通りで、司会は和泉雄三氏（函館大学）であった。

報告テーマ及び報告者

- | | |
|----------------------|-----------------|
| ①東アジアにおけるコンテナ港湾の競合 | （川村学園女子大学）遠藤 幸子 |
| ②シンガポール港の変化と物流ネットワーク | （日本大学）山上 徹 |
| ③日中貿易と中国物流体制 | （大阪市立大学）柴田 悦子 |
| ④生産の国際化と国際物流 | （横浜港湾短期大学校）鈴木 暁 |
| ⑤国際化の進展と港湾の課題 | （明治学院大学）山村 学 |
| ⑥世界都市機能集積と沿岸域管理の共生 | （名古屋港管理組合）木村 武彦 |

司会：函館大学の和泉でございます。今回の報告は、大きく三つのテーマに分けられるように思います。一つは東南アジアにおけるコンテナ港湾についての現状と問題提起、二つは日中貿易と中国物流について、三つめは国際化を日本の港湾の問題として捉えるとどうなるのか、ということです。（各氏が報告について3分程の補足説明）各先生方にはいろいろご質問がでていると思いますが、お答えをいただきながら討論を進めさせていただきたいと思います。では、遠藤先生からお願いいたします。

遠藤：メインポートの港湾体制をめぐる基本的特色とその主要な問題点について、という質問が富田先生から出ております。港湾体制という言葉がどういう意味を含んでいるのかかわりかねますが、現在のメインポートは自然条件・経済社会条件などに恵まれたところが、たまたま、うまい時期・場所・状況に存在していたということが一般的にいえるわけですが、細かい数値については即答しかねます。問題点といえますと、こうした状況がどれくらいの時間スケールで続くのかということがあると思いますが、状況が変われば港湾の構成も影響を受けますので、非常に難しい問題であるというお答えしかできません。

東アジアのコンテナ港湾がこれほどまでに発展したのは、工業化とそれに伴う輸出の増加だけに帰着しているのか、また、工業の急成長の原因は何なのか、というご質問が和泉先生から出ております。地理学の分野では、現状分析しかも統計資料による実証ということに重点が置かれておりまして、政策論を含め将来どういう展開をする

のかという問題はもっとも不得意とするところなわけですが、工業生産高とコンテナ貨物量に比重があったのは、それが実証データとして提唱しやすかったということをご理解いただきたいと思います。

神戸商船大学の三木先生から、トランシップ港は空港のハブセンターと同様の機能をもつと考えてよいかというご質問が出ております。機能そのものとしては両者は同じようなものと考えられると思います。トランシップ港の地位を保つためにはその港が後背地を確保していることが必要なわけですが、それがいない場合には存立しえるかどうかという問題がでておりますが、現在のところ事例は浮かばないわけですが、私は理論的には可能であると考えております。

高見先生の方から考察の視点が物の方に偏っているので、流通システム、ソフトの面の視点も必要ではないかという、たいへん有用なアドバイスをいただきました。

司会：フロアの方からご意見、ご質問がございましたらどうぞ。

高見：コンテナおよび物流を扱う場合に、現在、それを動かしている情報システムが重要なんです。シンガポールの場合、非常に発達していきまして、すでにコンピュータシステムが人口頭脳の間までできています。日本もそこまでいっているのですが、行政上、企業上の制約がありまして標準化が難しい。シンガポールの場合はそういう制約がないので、日本よりも先に進むのではないかと危惧しています。

司会：その他にご質問がないようでしたら、山上先生どうぞ。

山上：従来、港というものは地域独占で、背後地のものしか使えないという考え方が港湾経済に根強くあるわけですが、コンテナというものは背後地を限定しないのできる輸送手段である。こういうコンテナの属性から港湾競争がおきてくるわけです。物の経済からサービス・情報の経済へ、規模の経済から範囲の経済へ、さらに特化・分化の経済から業際化・連結の経済への移行ということが今日よく言われています。情報、範囲、連結の経済について、港湾の場合考えていかなければならないのは、コンテナ輸送ではなかろうか、とくに連結という意味はネットワークということであろうかと思えます。従来でありますと、できるだけ寄港数を減らして規模の経済性を発揮するため、大型船で運んで、さらにハブ港とスポーク港をフィーダー輸送で運ぶというメカニズムが成立しているわけです。しかし近年、アメリカのような市場でありますと、特定の港にハブをつくってピストン輸送をやるやり方から、若干競争性が激しくなって、例えばニューヨークだけでなく周辺の複数の港に寄って貨物をたくさん集めるケースも増えてきている。できるだけ多くのネットワークをもつことによってメリットが出てくる。そこで港湾の連結の経済を考えなければならぬわけですが、それには人・物・情報の交流のための協調化戦略とサービスの差別化を考えなければならぬし、それが東アジアで、日本のチャレンジャー港がリーダー港と競争するには大切な要素ではないでしょうか。

木村先生からのご質問ですが、コンテナ輸送に関しては、港は必ずしも地域独占ではなくなくなってきており、そこで競争がおこなわれているので東アジアを同一の市場と捉えていいのではないかと思います。

もう一つ、シンガポールと香港について付け加えておきますと、内部要因と外部要因ということでいいますと、シンガポール自体の経済発展と ASEAN 諸国の経済状態が、どうなるかによって非常に不確実な要素をもってありますが、1988年は 11.1%の高度成長をしたということで外部要因がかなりよかった。差別化戦略ということで考えますと、自由港の特徴として管理が一元化できていることで情報の処理が合理的にできるという面があります。それからバースの優先使用が徹底していること、通関手続きやタックスの面など、内部要因でかなり差別化がされてきているわけで、ポートセールスには非常に有利な条件をもっています。香港については、不確実要素として、97年変換ということがあります。また、レッセフェール、積極的非介入という原則があって、コンテナが民間になっているということのメリットが今まででっていたわけですが、今後それが生かされるかどうか。それから、シンガポールも香港も農業部門をもっていないので、食料は外部に依存するということで、経済的に不安定になりますと、かなりもろい面もあるのではないかと思います。

司会：ありがとうございました。ご質問がなければ、鈴木先生お願いします。

鈴木：ご質問を大きく三つに分けてお答えしたいと思います。遠藤先生からのご質問で、主要企業に関する港湾利用の具体的な流通システムについてですが、メーカーの海外物流戦略について、例えばソニーがロサンゼルスでフォワーダーとの共同の物流拠点整備を展開しています。少なくとも輸出貨物については、日本の港湾においてもメーカーと物流子会社、あるいはメーカーそのものとのタイアップで、上屋とか倉庫の拠点整備が進んでおります。

次にコモンキャリアについてのご質問ですが、やや悲観的な報告をしましたが、市場の縮小についてそうでない側面もあるのではないかと、また、大手の国際物流企業の経営戦略についても知りたいというご指摘があります。国際複合輸送において、フォワーダー独自のメニュー開発のためには、情報システム化や、海外に法人を設立して物流サービスを展開して荷主のニーズに答えるということがあるかと思えます。

田中先生やフロアーの高見先生からご指摘があったように、情報化、ネットワーク化が国際物流をみる上で重要なわけです。最近の新聞によりますと日本郵船がB Lナンバーによる貨物追跡システムを開発しています。この場合キャリアーではありませんが、そのシステムはフォワーダーにも将来利用の可能性は大いにあるだろうと思います。コモンキャリアーが情報システム化に今後取り組んでいくことによって、荷主の需要追従という一方で、需要創造型の行動も出てきますので、荷主の物流支配とコモンキャリアーとしてのフォワーダーとの力関係、綱引きがますます激しく展開さ

れるのではないかと思います。

木村先生からのご質問で、コモンキャリアの市場縮小に関連して港湾の役割がはっきりしないということですが、輸出の割合が相対的に低下して、一方、輸入が製品を中心として増えているということから、従来の輸出中心であった港湾設備が輸入機能中心に変わらざるをえない。港湾管理者とくに東京あたりでは、輸入のための港湾施設整備を重視しています。こういう形での港湾の役割変化がみられるのではないかと思います。

日比野：流通の拠点は、ネットワークシステムの発達、ソフトの費用が安くなってきたことによって集中化されているのではないかと思います。こういうことからフォワーダーは、他人の運送、技術を応用して一つの流通体系を商品化していくという傾向にあると思うんですが、この点について、ご意見をお聞かせください。

鈴木：この点については田中先生へのお答えと繰り返しになりますが、需要創造的な国際複合輸送のメニューを開拓することでフォワーダーの位置づけが高まるのではないかと思います。海外へのフォワーダーの進出ですが、三国間物流についてもフォワーダーの役割が強くなるのではないかと。アメリカや西ドイツのフォワーダーなどはキャリアーと同等、荷主に対しても同等の力関係をもっているときいていますが、日本のフォワーダーも日通をはじめ、独占的な大企業であれば、新しいメニューの開発によって、荷主との関係で対等に近づく可能性もあるのではないかと、ただし、中小のフォワーダーはむしろ非常に厳しいのではなからうかと思えます。

司会：では次に柴田先生、どうぞ。

柴田：多数質問をいただきありがとうございます。最初に木村先生のご質問で、港湾管理が地方委譲されたが基本的にうまくいっていないということに関して、中国の状態からみて港湾政策の遅れを具体的に指摘できないかということでした。こういう例があります。地方の港は独立採算でやっていて、利潤が当初の計画よりあがった場合にはそれは留保されて、港が活性化するのですが、ただこの場合一定の貨物量が確保されるという前提が充たされたときに限られます。貨物が集まらなくても、なお港の会計状態を保とうと思うと、なんらかの収益性のある事業をしなければならぬ。自由化の動きで、直接利潤に結びつくホテルとか他の施設の経営もできるわけですが、しかし、そういうところに管理経営のウエイトが割かれるという実態をみますと、地方委譲の矛盾もみるわけです。

次に武漢からいらしている宋先生と日比野先生からよく似たご質問で、内陸部の物流体制の合理化についてどう思うか、鉄道の効果的利用があるのではないかと、ということでした。なにせ大きな国ですから、貨物の輸送も船、鉄道、トラックさらに人力・馬力といろいろあるわけですが、マクロでみて鉄道の果たしている役割は圧倒的に大きいといえます。鉄道は各港に入っていて、上海も南京も武漢も鉄道と接続し

ております。ただ、粗大貨物などはもっと水運を利用すべきではないか、また鉄道も満杯ですからその対策が必要になっています。さらにコンピュータ処理などの情報化などもこれからの課題といえます。

最後に和泉先生からのご指摘で、注目される沿岸地区、経済特区の経済不振を含めて、経済発展のテンポが緩やかなことは問題だが、将来、長江、鉄道、自動車などの交通の発達によってまだまだ前途は洋々としているのではないか。つまり、中国の国内市場の巨大性や古い歴史を考えれば、将来計画は30年、50年単位で考えるべきで、短期間での結論は避けるべきだというご指摘でして、私もその通りだと思います。

司会：それでは次に、山村先生をお願いいたします。

山村：木村さんからなんですが、個別企業の国際化の過程で港湾はどうあるべきでしょうかと、というご質問です。こうあるべきだという返事はできないのですが、個別企業の国際化の過程でいろいろな問題がでてきておりますが、新しい港湾の動きとしましては、港湾での取引機能ないしそれを代行する港運業界の進出もありうる、また港湾に集配機能が結びついてそこで流通加工機能も加わってくるだろう。こういう面につきましては、かつて日本が経済発展をしていく中で、海外の市場開発の過程で相手の国の港湾をどう利用したのかということも調べてみる必要があると思います。

国際経済大学の松本先生とそれから高見先生から、港湾管理者のマーケティングは具体的にはどうやるべきか、またそれには限界があるのではないかと、ということです。確かに限界があるとは思いますが、港湾管理者はマーケティングを展開していくときに、単に船社ないし港運業者を相手にするだけでなく、直接荷主に結びついていかなければならない。実際、荷主の関連の業界から資料を収集して分析を行っているところもあります。また、第三セクターないし関連の協会を通じて展開されていくように感じております。

それから、港湾機能の強化とは具体的にどんなものかということですが、一つは情報システムの強化、もう一つは一貫システム化ということが重要になってくる、ですから従来の本来の機能に業実的な業務がプラスされてより高度な港湾機能に変えていかなければならないということです。

つぎに港湾労働については、海事検定の田中さんからのご指摘のとおり、長期的な港湾労働の基本政策を確立することが先決だと思います。ですが、いま現在の問題にどう対応したらいいかといえますと、弾力的に労働力を確保する対応をしなければいけない。そして、抜本的には新港労法の問題や外国人労働の問題もからまってきます。

高見：国際化というのは、国際的な価値の平均化、生産性の平均化という動きだと思うんです。そのためにあらゆる商品流通の障壁を取り払っていくという動きがECやアメリカでは進んでいる。日本の農産物輸入の自由化や流通機構の改善の問題も同様で、体制的に遅れた経済組織、社会構造を国際的にならしていかなければ大きな商品

流通は起こりえない。生産性、能率、商品流通などの問題は、結局コストの問題として港にもろにかかってくると思うんです。

労働問題についてですが、ロッテルダムのECTターミナルでは、フォーギャング・スリーシフト・システムをとっていて、8時間労働制、非常に高い賃金の支払いが行われているし、1年通しての作業日程が組まれている。これができるためには貨物、労働力を集中しなければならないわけで、日本のようにバラバラにあちこちに細かいものがあるようでは危機は切り抜けられない。

田中：港湾労働は長い間、労使の間の懸案事項なわけですが。労働力に関しては労使とも対応を怠ってきたわけでそのツケが全部今の段階にきている。他の労働市場と違う面がある、そこへもってきて外国人労働の問題がすでにできてきている。当座の問題を解決するためにも基本的な問題をやらないとだめだと思うわけです。

千須和：高見先生の問題提起のしかたについて一言申し上げます。国際化の今日的な意味は資本と労働の自由化なのであって、資本は安い労働を利用しながら、より有利に剰余価値を獲得できる機会を作り出してきている。このことを見落とすと表に出てきた国際化の現象だけを説明することになってしまう。これまで日本の資本は東南アジアや中国における低労賃市場を足場として超過利潤を獲得してきてたし、そのことによってコンテナの活動が非常に活発化していると思うんです。

司会：あと15分ほどご自由に議論していただきたいと思います。

富田：国際経済社会の変貌というとき、なにがどう変わったのか、一言ずつお聞きかせください。

木村：80年代の経済社会の構造というのが国内問題として捉えるだけではどうにもならず、世界的な関係の中でしか動かない。とくに東京の場合、国際金融市場としての要素が強くなってきましたので、そういう意味で構造変化がおき、人口の集中という形で現われ、さらに臨海部のスプロール化という開発の方向の圧力となってきた、というふう捉えています。

山村：貿易の不均衡化が非常に拡大してきた、海外製品の輸入が非常に増えた、N I E S 諸国からの追い上げが高まった、そしてこれが港湾にどういう影響を与えてきたのかという面に焦点をあてて国際化の進展を捉えたということです。

鈴木：生産の国際化との関係で東南アジアの位置づけについて補足を加えて説明させていただきます。日本からの製品輸出が減って、製品輸入が増えているという局面なんです。実はこれは東南アジアを抱き込んで対米市場を睨んでの動きだと捉えるべきだと思います。製品輸出が減ったとはいっても、東南アジアに進出した企業の製品がアメリカに流れ込んでいるということであって、従来の日本の輸出主導型の貿易構造については全く変化がない。製品輸入についても、消費物資に関しては日用品であるとか、比較的価格の安いものが輸入されているのであって、伝統的な垂直貿易の

流れは根強く残っているのではないかと思います。

柴田：わが国の戦後の経済発展というのは、対米貿易を中心にしまして、資本主義諸国間との取引の中で発展してきたといえると思います。しかし今後は、社会主義市場を無視することができない事態となっております、もっとも近隣の中国というのをいったいどう捉えたらよいのか、過去の日中貿易を振り返りながら、港湾・物流という視点からみても、そういう問題意識があったわけです。

山上：コンテナの国際競争という面をみますと、NIE S諸国を含めた東アジアで新興港が急速に現われて、わが国の多くの港が同一の土俵で競争を強いられてきている。そういうなかでは日本の港もランクづけをして競争戦略をたてる必要があるのではないかと。今後ますます海運のグローバル化を遂げて競争が進んでいくと思いますので、市場の需要を創出するということを管理者が考えないと、投資がフィードバックしないのではないかと。単なる統一的な行政の指導のもとにやっているだけではアジアの方からの競争が激しくなってくれば地域振興に通じなくなってしまうのではないかと、というようなことから競争戦略をもっと類型化してつめなければ駄目なのではないかということも提起したわけです。

遠藤：地理学的に国際化といいますと、東京を頂点とした都市のランクづけがあるわけですが、一方で低次に位置した都市あるいは地域が、人・モノ・情報などの流れのなかにおいて世界と直結する時代、というふうに捉えています。

司会：一応三つのジャンルに分けて討論してきました、それなりに新しい知識が得られましたし、問題も拡大したのではないかと思います。総括して問題点をあげますと、共通論題の国際化という言葉は人によって内容がかなり異なるわけですし、そもそも国際化とは何かということが課題として残ったと思います。限られた時間でしたが、充実した内容だったと思います。どうもありがとうございました。（拍手）

〔記・堀野正人（横浜アカデミー）〕

部会活動状況

〔関東部会〕

本年度の部会開催状況は、次の通りである。

1. 平成2年5月12日（土）午後2:00～5:00

横浜マリタイムミュージアム（帆船日本丸記念財団） 参加者：21名

テーマと発表者名

- 1) 国際複合一貫輸送と港湾運送 流通経済大学 市来清也氏
- 2) 首都圏物流とウォーターフロント 東京都市再開発促進会 谷端政嗣氏

※なお第1回 ウォーターフロント研究会を次のように開催した。

2. 平成2年6月9日（土）午後2:00～5:00

日本大学会館 参加者：23名

テーマと発表者名

- 1) ウォーターフロントと国際物流の競争戦略 日本大学 山上 徹氏
- 2) 東京湾の漁業権について 関東学院大学 小林照夫氏
(文責・山上 徹)

〔関西部会〕

1. 平成元年11月10日（金）

報告者 岸川 通 蔵氏（K.K.アワヅ）

テーマ 地方コンテナ港新設の是非をめぐって

参加者 23名

2. 平成2年6月8日（金）

報告者 金井 萬 造氏（地域計画建築研究所）

テーマ 港湾再開発の計画と課題

参加者 27名

(文責・柴田悦子)

〔中 部 部 会〕

1. 平成2年8月24日

次の内容により、部会が開催された。

開会の辞 日本港湾経済学会中部部会
会 長 井 関 弘太郎

挨拶 日本港湾経済学会
会 長 北 見 俊 郎

「経済のソフト化と貿易構造の変化—特に名古屋港のケースについて—」

研究報告者：石 瀬 隆 氏（愛知学院大学）

司 会 者：真 継 隆 氏（名古屋大学）

予定討論者：山 田 健 治 氏（岐阜経済大学）

「通信と港湾 — テレポートと関連させて—」

研究報告者：河 村 真 氏（名古屋大学大学院）

司 会 者：林 上 氏（名古屋大学）

予定討論者：木 村 武 彦 氏（名古屋港管理組合）

「港湾の背後地経済圏開発 — 名古屋港と北陸三県—」

研究報告者：松 永 嘉 夫 氏（名古屋市立大学）

司 会 者：菅 沼 澄 氏（愛 知 大 学）

予定討論者：高 橋 治 朗 氏（名港海運㈱）

韓国港湾経済学会

第5回 韓・日港湾経済学，国際学術発表大会

平成2年7月13日から14日の2日間，韓国港湾経済学会が木浦大学校にて開催されました。日本側からの参加者は，山上徹（日本大学），富田功（横浜港湾短期大学校）大浜慶和（青森中央短期大学），筒浦明（北海学園大学）の4名が招請・参加致しました。

先ず，会長朴餅洪氏（圓光大学校教授）より共通論題『港湾と地域経済発展』との問題提起がなされ，発表・報告が開会した。第一日目，日本側より山上，「国際コンテナ港の活性化策についての一考察」，富田功，「港湾と地域経済の発展」，第二日目，大浜慶和，「国際物流と港運経営について」，そして自由討論として筒浦明，「北海道における港湾と地域経済発展」の報告をしました。韓国側から趙相弼（木浦大学校），「木浦港開発与件変化に対する長期開発戦略」等が報告され，その後，総合討論がおこなわれた。感想としては，日本港湾経済学会以上に活発な討議がなされたことと，会員の年令が若いように思われた。さらに韓国・日本の港湾の諸条件における経済的歴史的な相違等もあり，質疑の際に正確に理解されたのかどうか疑問は残るものの，国際学会としての意義は達成され，韓日の人的交流の役割をも果たされたと存じます。また第一日，二日目の報告終了後，木浦市内のホテルでパーティが開催され，韓国功労者，日本側被招請者に記念牌が贈呈された。ただ2日目の木浦港の視察が中止になったことが残念であった。しかし，この2日間朴会長はじめ，多くの方々から終始心温まる配慮を賜り感謝の気持ちで一杯です。

結論的には，学会としてこの国際学術発表大会を6回，10回と会を継続することが大切である。

また，より国際交流を深め，国際学術大会に相応しいものにすることを考慮すべき時期にきているものと考ええる。さらに，両国間の垣根を少なくし研究の交流を充実できうる学会体制の確立が必要不可欠となるように考えられる。

（文責・大浜慶和）

編 集 後 記

昭和期の混乱と経済成長を鞘の中におさめ、今、わが国は経済の安定と真の豊かさを求めて、模索の時代に入った。特に、浅海に恵まれた臨海部を持つ我が国は、戦後の一連の重化学工業時代を臨海部の埋め立てによる工業団地の造成と表裏一体化させて、現実のものにしてきた。その結果、我が国の沿岸域には、日本の経済を担っている巨大企業の主力工場がところ狭しと立地した。しかし、生産と消費の調和ある生活こそが「真の豊かさ」ではないかと問われはじめたとき、我々の手近な場所には余暇を楽しむ海辺さえ失われていた。

最近、「パブリック・アクセス」、海は我々のものという考え方を中心に、ウォーターフロント問題が重要な課題を占めてきている。そのような現実の中で、港を中心に沿岸域の生産活動に研究の視覚を置く当日本港湾経済学会が、この度、京浜工業地帯の中核をなし我が国の経済発展の一翼を担ってきた川崎を舞台に、「ウォーターフロント開発と港」を共通論題として論じることの意味は、大きいと言える。理論は理論として構築されるものではなく、常に理論は実証に基づき構築され、実証によって規定されるものであるからである。

(小林 照夫記)

年報編集委員 (50音順)

- 安 彦 正 一 (群馬女子短期大学助教授)
 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)
1990年	第29回大会	(川崎港)	共通論題 (ウォーターフロント開発と港)

港湾経済研究

(日本港湾経済学会年報・No.28)

1990年10月20日 印刷

頒価 ¥4,000 (送料共)

1990年10月25日 発行

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 横浜市南区清水ヶ丘69

TEL 045-242-1071

日本港湾経済学会

〒231 横浜市中区山下町279の1地先

(横浜市山下埠頭港湾厚生センター)

日本港湾経済学会事務局