

日本港湾経済学会年報

港湾経済研究

横浜港・その課題と展望

NO.29

1991

日本港湾経済学会編

序

日本港湾経済学会会長 北見俊郎

30年という年月は、ひとつの組織が成熟するのに十分な時間のように思えます。振り返ると昭和37年の秋、この横浜で日本港湾経済学会が産声をあげました。

当時、わが国経済は成長の揺籃期にあって、港湾が必ずしも産業界の期待する機能を発揮していない事情にあったことから、さまざまな現象が「港湾問題」として各界の関心を集めました。あるときはそれが港湾に対する政策的介入を促し、またあるときは港湾諸産業の自助努力として対処されたものでした。それらは合理化であったり、近代化であったりしたものです。そうした現象にたいする対症療法が、そのまま本質に作用して「新しい秩序の形勢」に発展した部分もあれば、また別な港湾問題に変質して、ちがった現象としてあらわれたこともあります。こうして「港湾問題」は質的变化を繰り返しながら、30年が過ぎました。

この間に学会のはたした役割の一つに、「問題」に対する客観的な理論形成があります。30周年を記念する全国大会の共通論題が「横浜港・その課題と展望」であるのは、まさにそうした意味での現代的テーマといえましょう。周知のように横浜港には全方位的な機能が備えられており、それだけに表出する問題の領域も広範に亘ります、横浜港の課題はわが国の総ての港に共通する課題でもあるわけです。そこには港湾の造成、法制、財政、行政、管理、運営、経営、産業、労働、流通、環境等々きわめて広範囲にして根深い諸問題が含まれています。横浜港の現実を論ずることは、総ての港の現在あるいは未来の問題を論ずることにつながります。

この「港湾経済研究」No.29には、数多くの自由論題も掲載されております。これらは独自の問題意識にもとづく研究の成果で、きわめて有意義な学会活動でもあるわけです。例年にくらべて特に活発な研究活動が展開され、一段と質の高い論文が数多く寄せられました。さらに別途、学会創設30周年を記念する冊子が「港湾経済研究」No.30として刊行されます。

重ねられた数多の業績を振り返って、ゴールへの距離は計りしれませんが、「港湾経済学」形成の一里塚を通過したように思います。30年という年月の重みを感じます。それらは総て会員諸兄の貴重な足跡でもあるわけです。

学会がこうして活動を続けてこられたのも、理事・評議員をはじめ各部会の幹事、事務局の方々、法人会員・団体会員として学会を支えてくださる港湾関係の方々、そして真摯なご研究を玉稿としてお寄せくださった研究者の方々、各部会幹事の皆さん、編集委員の諸兄、そして「年報」にしてくださる文化印刷株式会社等もろもろの方々の献身的なご努力によるものです。最後になりましたが、特に本年度については、記念事業をめぐるさまざまな活動に、横浜市をはじめ神奈川県、港湾関係諸方面の方々からのご尽力を賜りましたことをここにご報告し、心から重ねて感謝の意を表させて頂く次第です。

1991年・秋

目 次

序	北見俊郎	
研究		
共通論題		
横浜港における港湾産業の生産力構造の推移と展望	松橋幸一	(1)
都市機能と港湾機能	遠藤幸子	(14)
国際港湾都市「横浜」の課題と展望	山村学	(27)
港湾の背後圏と物流	鈴木暁	(38)
横浜港とR. H. プラントン	長尾義三	(51)
自由論題		
大日本帝国統治下の朝鮮の港湾	千須和富士夫	(62)
韓国西海岸諸港湾の連繫に関する考察	朴餅洪	(77)
中国の内河港湾の発展と改革について	宋建生	(92)
港湾事業の民営化に関する理論形成	金亨泰	(106)
港湾行政について	中本昭夫	(123)
製品輸入と港湾運送事業の役割	三村真人	(135)
港湾研究領域拡大の検討	柴田悦子	(149)
沖合人工島の建設と保護	藤井敬宏	(161)
地方における港湾経営とウォーターフロント		
開発について	針谷莊司	(175)
ウォーターフロント開発政策と日本経済構造の転換	木村武彦	(192)
横浜港と市民生活	堀野正人	(207)
京浜工業地帯の形成と物流体系	谷任	(218)
港湾のパラダイム転換	富田功	(236)
資料		
邪馬台国のみなとと貿易	小合彬生	(250)
書評		
柴田悦子編著『国際物流の経済学』	荒木智種	(267)
富田富士雄、小林照夫		
柴漁業協同組合編集委員会編著『蒼穹の下漁鱗輝きし地』	安彦正一	(268)
山上徹著『国際物流のネットワークと港』	大浜慶和	(272)
学会記事		
第29回全国大会(川崎港)概要		(276)
シンポジウム概要		(277)
部会活動状況他		(284)
編集後記		(285)

横浜港における港湾産業の生産力構造の 推移と展望

松橋 幸一

(港湾職業訓練短期大学校)

目次

はじめに

- | | |
|-----------------|-------------|
| 1. 港湾機能相互間の生産関係 | 4. 若干の課題と展望 |
| 2. 生産関係の推移 | おわりに |
| 3. 生産関係の現状と問題点 | |

はじめに

日本港湾経済学会第29回、川崎港大会で「横浜港における港湾産業の生産力構造」⁽¹⁾と題して、輸入貨物の流過程で港湾産業の業種間でどのような生産関係にあるかについて報告した。輸出貨物の流れについては、これと時を相前後して「輸出にみる港湾産業の生産力構造」⁽²⁾として公表した。それらでは、輸出入貨物について港湾のなかでの流通形態を幾つかに分け、その経路ごとに作業を抽出し、それぞれに料金を適用し、トータルで幾らかかるか。コストを算出した。これにより、1トンの貨物が港湾を通過するのに幾らかかるのか、といった観察ができた。

さらに本年に入って、上記に見たような横浜港の港湾産業の相互の生産の関係が年を追うにしたがってどう変化してきたのか、昭和35年を手始めに、5年刻みに平成2年にいたるまでのおよそ30年間を観察した。その結果を「横浜港における港湾産業の生産力構造の変遷」として報告した⁽³⁾。そうした研究の結果、さらに幾つかの課題が残されていることが明らかになった。その一つは、前記論文では業間の関係を図示したが、これを投入と産出の関係で表示したほうが理解を助けるであろうこと、さらにもう一つ、筆者が今回用いたマルチプランという表計算ソフトを利用すると、条件を幾通りか設

定し、結果を観察して将来を予測することができる。このことから、いくつかの方向を示唆することによって、問題を提起しうる、この二点である。

今回の拙論は、こうした前述の論文によって触発された幾つかの問題に応えようとするものである。

1節では、本論を理解するために必要な限りにおいて、既述の論文の要約をする。

2節では、前出の論文の結果について概説する。

3節では、港湾産業における業種間における関係を表示し、概説する。

4節では、モデルに幾通りかの条件を与え、業種相互間の関係性がどう変わるか、を見る。ここでは

(1)貨物量は平成2年度と変わらないが定期船貨物の95%がコンテナ化されたばあい。

(2)貨物量は平成2年度とかわらないがコンテナ貨物の50%がコンテナ扱い(荷主戸口でコンテナ詰め出しされ、港湾は通過する)となったばあい。

(3)貨物がすべて5%増加し、それらはすべてコンテナ化され、それらが公共埠頭を通過することとなるばあい。

(4)いささか乱暴だが「コンテナ輸送なかりせば」の前提で、平成2年の貨物量のままで、コンテナ貨物はすべて経岸貨物として扱い、横浜港通過貨物がコンテナ輸送を利用しなかったばあい。

の四通りについて、業間にどのような変化があるかを観察する。

なおデータはすべて「横浜港統計年報」⁽⁴⁾の各年度版を利用し、平成2年については速報によった。また荷役料金については昭和63年版「横浜港港湾料率表」⁽⁵⁾によった。

マルチプランで組んだモデルには、統計年報の品目分類のうちの大分類、経岸貨物量、コンテナ貨物量、船貨物量、公共埠頭貨物量、民間埠頭貨物量、を用い、貨物をさらに分類する必要のあるもの、つまり原油等、車両、鉄鋼、原木、麦等を中分類によって入れた。

1. 港湾機能相互間の生産関係

前掲論文等では、港湾産業間での関係性が主たる関心事であった。そこで、まず、港湾を通過する貨物について、(1)コンテナ貨物、(2)公共埠頭通過貨物、(3)民間埠頭通過貨物に分けた。

つぎに、(1)コンテナ貨物については、①C F Sを経由する貨物。②コンテナ扱い貨物（荷主戸口でコンテナ詰め出しされる貨物）。③他港湾でコンテナ詰め（出し）される貨物。④横浜港まで（から）は個品で運搬され、横浜港で港湾運送事業者の手でコンテナ詰め（出し）される貨物、の4種類に類別した。

ついで、(2)公共貨物について、輸出では①解積雑貨、②解積鋼材、③経岸車両、経岸雑貨、⑤TRS貨物（Terminal Receiving System 貨物、別名ダイレクト・ロード。本船着岸直背後上屋に入庫し、通関等がその場で行われ、着岸船舶に船積みされるもの）の5通りに分け、輸入では①いかだ、②解積雑貨、③経岸雑貨、④経岸ダイレクト（コンテナや車両や前記TRSの逆コースをたどるもの）、⑤経岸車両に分けた。

表1 港湾産業間における生産関係（平成2年）

業 種	輸 出	輸 入	輸入除原油
一般港湾運送業	178.71	136.73	240.65
海運貨物取扱業	2,425.98	842.69	1,385.22
船内荷役業	653.29	909.62	1,602.57
解 回 送 業	108.49	41.98	41.98
沿 岸 荷 役 業	1,810.62	646.49	951.10
検 数 業	334.22	362.50	659.34
検 閲 業	218.29	1.20	1.20
関 連 事 業	197.09	0.00	0.00
倉 庫 業	105.65	594.57	1,622.34
公 共 部 門	235.57	2.08	2.08
埠 頭 業 部 門	58.91	1.41	1.41
陸 運 部 門	2,000.86	1,318.48	1,838.39
筏 回 送 業	0.00	0.59	0.59
燻 蒸 業	0.00	0.04	0.04
他 産 業 部 門	257.56	150.26	258.15
合 計	8,585.56	5,008.65	8,605.06

最後に、(3)民間貨物について、輸出では①経岸雑貨、②経岸鋼材、③経岸車両、④舢舨雑貨の4通りに、輸入では小麦を①サイロ通過貨物とし、②経岸車両、③経岸雑貨、④舢舨雑貨、の4通りに分けた。なお、原油等は港湾産業に関係の乏しい流通の形態を確保しているので、全体の貨物量のなかには含まれるが、ここでは除外分として控除した。

このように、流通経路および貨物を区分したが、それらはそれぞれ料金が異なることによる。ついでそれぞれの所要の作業を抽出し、それぞれに料金を適用して経費を算出した。こうして、作業にともなう売上額によって、業種相互間にどのような関係があるかをみた。それはたとえば平成2年において横浜港を1トンの貨物が通過すると、表1のような関係性を有することが明らかになった。

なお、今回の一般港湾運送事業と海運貨物取扱業の間の数字は前回と大幅に異なる。海貨も一般港湾運送事業なので、前は海貨業における港湾運送を主宰する部分については一搬港湾運送事業としての売上に計上した。今回はエージェンツ業および元請業を一般とし、個品限定を海貨として分類した。その結果、両業種間における額に大きな開きを生じた。

2. 生産関係の推移

はじめに、過去30年間の貨物量の変化について概観しよう。表2及び表3は港湾内における輸送手段別に、この30年あまりの貿易貨物の量的変化を表示したものである。

昭和35年を初年度としたが、コンテナによる一貫輸送がはじまるのが40年代で、いわば近代的港湾運送の曙光が見え始めた年という理解である。

表2を見よう。輸出である。昭和35年は未だコンテナ以前で、294万トンの貨物のうち舢舨経由で船積みされるものが245万トン、岸壁を経由するものが僅か49万トンであった。港湾施設が未整備で、舢舨に依存せざるを得ない状態であった。

表2 輸送手段別・輸出貨物量の推移

(単位・万トン)

輸送手段	35年	40年	45年	50年	55年	60年	平成2年
総貨物	245	445	668	629	655	506	288
経岸貨物	49	166	360	317	1675	1812	1169
コンテナ	0	0	134	292	622	996	1325
合計	294	611	1361	1738	2953	3314	2782

注：出典・拙稿「港湾産業の生産力構造の変遷」『海事産業研究所報№301』所載 p.26 第1表。
横浜港統計年報 横浜市・各年度版より調整作表。千トン位で四捨五入してあるので、合計が必ずしも一致しない。

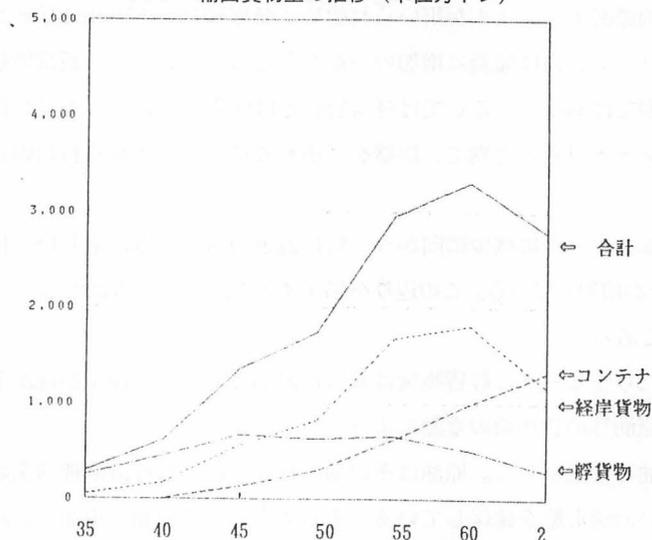
表3 輸送手段別・輸入貨物量の推移

(単位・万トン)

輸送手段	35年	40年	45年	50年	55年	60年	平成2年
総貨物	521	661	732	415	465	287	236
経岸貨物	220	186	455	446	632	610	799
コンテナ	0	0	67	163	333	565	1033
原油等	405	1530	2943	2183	1551	1099	1577
合計	1146	2377	4196	3208	2982	2561	3645

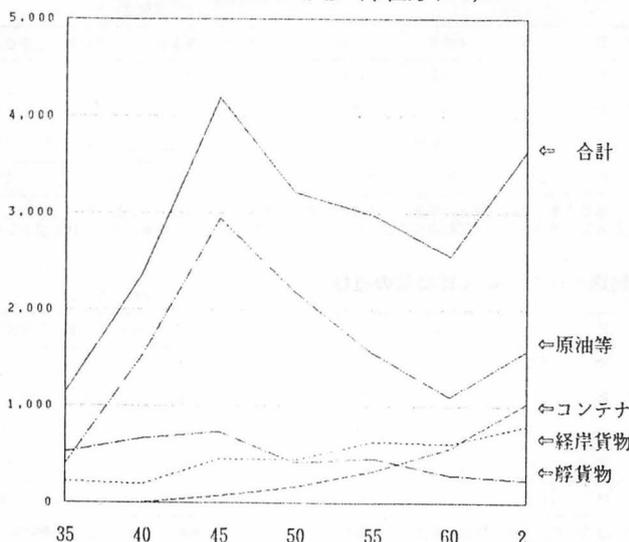
注：出典・拙稿「港湾産業の生産力構造の変遷」『海事産業研究所報№301』所載 p.26 第2表を一部修正した。
横浜港統計年報 横浜市・各年度版より調整作表。千トン位で四捨五入してあるので、合計が必ずしも一致しない。

図1 輸出貨物量の推移 (単位万トン)



注：出典・拙稿「横浜港における港湾産業の生産力構造の変遷」『海事産業研究所報№301』p.27 第1図「輸出貨物量の推移」による。なお本図は筆者が「横浜港統計年報」の各年度版から調整作表したものである。

図2 輸入貨物量の推移 (単位万トン)



注：出典等図1に同じ。ただし、前掲論文では原油等を経岸貨物の内数として示したがここではべつの項目とした。

42年頃から国際海上コンテナが用いられ始め、45年には一挙に134万トンに達する。コンテナ貨物は順調に増加の一途をたどる。コンテナは通常岸壁を経由する貨物ではあるが、ここでは経岸貨物とは区別している。つまり経岸貨物とはコンテナ以外の貨物で、岸壁を経由して積み卸される貨物の意味である。

舁貨物は55年をピークに減少に向かう。特に最近の落ち込みは激しい。代わってコンテナが増加している。この辺りを図示すると図1のようになる。

表2が輸入である。

昭和45年あたりをピークに舁貨物量は減少に向かっている。総量が乱高下しているが、原油等の貨物量の変動による。

ここでは原油等を区別した。原油はその他の貨物とは異なり港湾運送業の手を経由しない流通形態を確保している。そしてここには原油、重油、石油製品を合計してある。

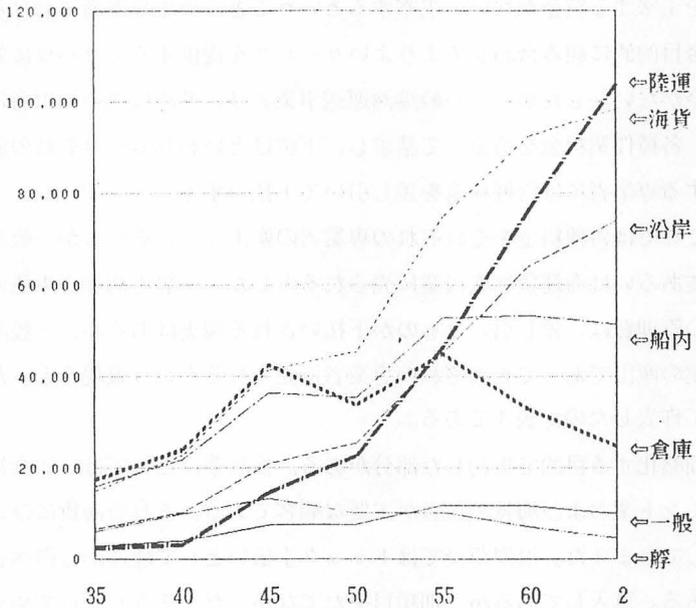
表では、原油等は45年の輸入量がピークであった。48年のオイルショックで諸産業における省エネルギーが進み、以降、減少傾向が続いている。もっ

とも、これはやや浅薄な観察で、ここでは輸出入のみを対象にし、移出入については触れていない。オイルショック以降、原油の備蓄などが進み、流通形態も変化しているはずで、横浜港においても輸入の減少分を移入で補っているのかも知れないが、ここではそうした観察をしていない。いずれは移出入における港湾産業の関わりをみる必要もあろうから、その折に触れたい。

艀貨物は暫減を続け、経岸貨物ならびにコンテナは順調に増加している。

以上のような方法で、各年における貨物量等をモデルに算入し、得られた結果をグラフ表示すると図3のようになった。

図3 主要業種における挙収額の推移 (単位 百万円)



注：出典・前図に同じ。

3. 生産関係の現状

平成2年の輸出および輸入貨物量をすでに述べた方法で解析し、それぞれの作業料金を積算し、業種ごとに収受すべき額を算出した。周知のとおり港湾のばあい、一般港湾運送事業としてエージェント業、元請業および海運貨物取扱業が港湾運送を主宰し、船内荷役業をはじめその他の港湾運送機能を統合して港湾需要に応える構造をもっている。そしてこのばあい、エージェント業を需要するのは船会社であり、元請および海貨を需要するのは荷主つまり商社やメーカーとよばれる貿易の主体である。船社はまた港湾経費の総てを運賃に含めて荷主に請求する。

港湾運送料金は、諸々の作業について詳細にさだめられているが、港湾運送を主宰する料金がない。主宰するということが、つまり港湾における諸機能を合目的的に組み合わせてよりよいサービスを提供するノウハウに対しての料金がない。したがって一般港湾運送事業者は、港湾機能の利用者に対しては、各種作業料金を積算して請求し、下請けといわれるそれぞれの機能を提供する業者には管理料金を差し引いて下払いする。

ここでは各種料金をそれぞれの業者の産出とし、それらが一般港湾運送事業あるいは海運貨物取扱業に売られるとした。一般港湾運送事業の各種作業の管理費は、差し引いたものが下払いされる現実はあるが、一般港湾運送事業の産出であってそれぞれの業者に売られるという表現をとった。こうして作表したのが表4である。

簡略化する目的で集約した部分がある。検数業にとっては、船会社、エージェント業および海貨の三者が主要な顧客である。それを海貨にひとまとめにしてしまった。沿岸荷役ではトラック手伝いとして陸運から得べきもの等がある。算入してあるが、別項目をたてなかった。そうした点でやや詳細を欠くが、ともかくも業間の関係性を額表示したことに満足している。

なお、これは輸出入のみを勘案したものであって、横浜港の港湾産業の産出の総てではない。そのためには、移出入を算入しなければならない。

表 4 輸出入における港湾産業の生産関係

	荷主	船社	一般	海貨	船内	埠	沿岸	門	関連
荷主									
船社	78698								
一般		78698			7698				822
海貨	352887			8227			682	11088	
船内			60854						
埠				5392					
沿岸				37654					
関連			6500						
検査				26688					
検量				7251					
公共			7860						
倉庫			3484	25693					
埠頭				2004					
陸運				122967					
筏				26					
燻蒸				2					
他産業				1951	1826	162	2630	195	
総支出額	431585	78698	78698	287855	9524	844	13718	1017	

4. 若干の課題と展望

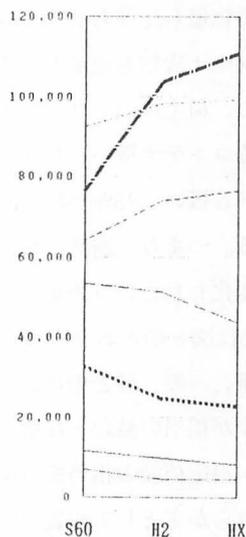
(1) ケース 1

冒頭に述べたとおり、今回の研究には幾つかの条件を設定して業間の関係の変化を予測することも含まれている。はじめに、コンテナ化がさらに進展したばあいを考えてみよう。輸出入荷物量は全く平成2年と変わらず、貨物の種類にも変化はなく、コンテナが港湾を通過するルート割合にも変化はない。とする。ただ、定期船貨物の95%がコンテナ化されたという条件とする。

結果は図4のとおりとなった。

貨物量が全く増えていないにも拘わらず、陸運が増収となる。海貨と沿岸が微増で船内がやや大きく減収となり、倉庫および一般が微減する。埠は横這いである。

図 4 95%コンテナ化



(単位:百万円)

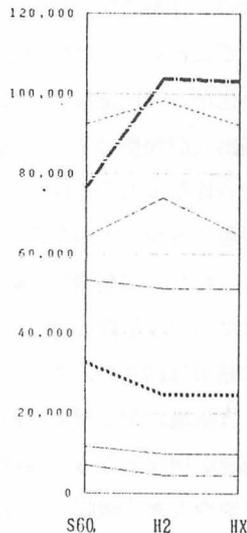
検数	検量	公共	倉庫	埠頭	陸運	筏	煙蒸	他産業	総生産額
									0
									78698
		994	441						88653
3376	917		3250	253	15555	3	0		396238
									60854
									5392
									37654
									6500
									26688
									7251
									7860
									29177
									2004
									122967
									26
									2
800	218	236	105	58	1980	3	0		10164
4176	1135	1230	3796	311	17535	6	0	0	930128

つぎのばあいを想定しよう。これも極めてあり得べき条件設定である。

貨物量も品種も全く平成2年と変わらない。コンテナ貨物も総量としては変わらない。ただし、荷主戸口でコンテナ化する貨物(いわゆるコンテナ扱い)が50%を占め、5%がCFS扱い、45%が横浜港で取り扱われるとする。つまり、港湾における物流の形態のみが変化するという想定である。

結果は図5のとおりとなった。陸運、船内、倉庫、一般、船と現状のまま推移し、海貨と沿岸が相当の減収となる。コンテナ詰め、出しが沿岸荷役の相当部分を占めていることとそれらが主として海貨の主宰する部分であることを考えあわせれば当然の帰結といえる。

図5 50%コンテナ化



陸運については、荷主が自家輸送する、あるいは港湾産業とは無関係に陸上輸送するという想定であるから増減がないが、数字の上では微減である。現実には荷主の自家輸送などほとんどあり得ず、トータルでの陸運貨物には変化はあるまいから微増することになる。

(3) ケース 3

図・6に示したシミレーションは貨物量が5%増加し、それらは総てコンテナ輸送に吸収されてしまったばあいである。ケース1とそう大きな違いが見出せない。陸運、海貨、沿岸は微増である。コンテナ貨物量の5%増加は、定期船貨物の95%コンテナ化とおよそ量的に均衡するからであろう。船内の減少傾向にやや歯止めがかかったかに見えるのは個品での取扱貨物量が減少しないからであろう。倉庫の減収はその理由が明確でない。輸出輸入ともに公共埠頭扱い量が増加し、民間埠頭扱いが減る。倉庫の上屋の利用を全く考慮していないことによるものと思われる。

(4) ケース 4

やや乱暴な想定だが、貨物量も品種別構成も全く現状のまま、コンテナ輸送がなかったとしよう。コンテナ分は経岸荷役されたとする。図7のようになる。

劇的な変化が陸運の上に現れる。売上は昭和60年以前の状態に激減する。コンテナ輸送という輸送形態が発生せずして貿易貨物量が

図6 貨物量5%増加

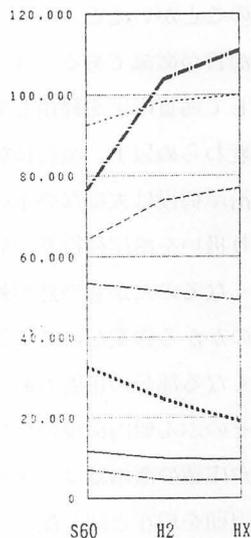
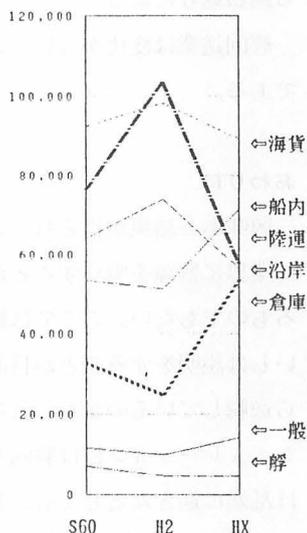


図7 コンテナ輸送なし



現在のように増えたら、恐らくは昭和45年ごろから多少の変動を伴いながらも直線的にこのHXの値に収斂したことであろう。他業種についてもほぼ同様のことがいえる。

海貨が微減である。コンテナにおける扱い量が減っても、それが貿易貨物として海貨の手を経由して港湾を通過する以上、そして港湾における諸制度が変わらぬ以上、激震に襲われることはないであろう。

沿岸荷役は大幅な売上の低下を招来する。コンテナ・ターミナルにおける取り扱いを沿岸荷役業の売上に計上するモデルを組んであるが、この部分がなくなるのだから当然の帰結といえる。つぎに、コンテナ詰め（出し）は手数のかかる作業なので単価が一般の荷役とは異なる。この貨物の作業量が少なくなる部分の影響もあろう。

そのぶん船内荷役の増加になっている。全く沿岸の裏返しの事情にある。

倉庫業の激増はコンテナ・ターミナルを経由しない貨物が、公共埠頭と民間埠頭を現在と同じ配分で通過することとなったことによる、民間埠頭の倉庫保管貨物の取扱量の激増による。

一般港湾運送事業の微増も、在来船貨物の増加により、主宰することによる跳ね返りによる。

舁回送業は変化がない。これは前提条件を変えていないので、当然の帰結である。

おわりに

興味ある結果が得られたことにある種の満足を感じている。

業界に警鐘を鳴らすことが目的でもないし、政策に提言することを意図するものでもない。ここでは純粹に数字を扱って現象を分析し、現状を理解ないしは説明をすることが目的であった。そうした意味では4節はやや目的から逸脱しているのかもしれない。しかしもし数字がかわったらどうなるか、シミュレーションには興味をそそられた。(4)のようなあり得べからざる想定は乱暴に過ぎたとしても、(3)のような5%増加はあり得べき条件設定といえよう。目的が明確であるなら、その目的に応じたモデルを組むことが望まし

い。

いずれにせよ、こうした分析がパーソナル・コンピューターを用いることで、個人レベルでできる時代になった。ソロバンや電卓では考えられない労力の節減である。それだけに、プリンターで打ち出された紙の量は膨大なものである。筆者の理論の正当性を主張するにも、誤謬の指摘を受けるにもそうしたものの提示が望まれる。が、紙幅の関係でそれらを省略せざるを得なかったことをお詫びする。

- 注(1) 拙稿「横浜港における港湾産業の生産力構造」『港湾経済研究』日本港湾経済学会年報 No.28 1990年10月25日 p.117
- (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
- (3) 拙稿「横浜港における港湾産業の生産力構造の変遷」海事産業研究所報 No.301 平成3年7月20日
- (4) 横浜市「横浜港港湾統計年報」各年度版
- (5) 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くものである。

都市機能と港湾機能

—東京・横浜・大阪・神戸の4都市，4港湾を事例として—

遠藤幸子

(川村学園女子大学)

目次

- | | |
|----------------------------|------------------|
| 1. はじめに | 5. ウォーターフロントにおける |
| 2. コンテナ貨物の流動状況 | 新たな都市機能の集積と港湾 |
| 3. 国際物流と港湾機能 | 6. おわりに |
| 4. 国際物流と後背地における
都市機能の集積 | |

1. はじめに

東京一極集中が問題にされるようになって久しい。にもかかわらず、有効な対策が講じられないまま、一極集中はその度合を増しつつある。1990年の国勢調査結果によれば、首都圏への人口の集中は、一層加速度を増しており、その反動で地方には人口減少地域が急増しつつあるという。もちろん東京集中は人の流れだけにとどまらない、物流・商流・金流・情報流がこれに加わる。地方でも工業開発が進み、首都圏の工業出荷額が全体に占める割合は低下している。大学が誘致され、さまざまな文化施設が作られ、村おこしの一環として、新しい商品の開発やそれに伴うマーケティング活動が行われ、地域振興が活発に論じられ、一極集中のメカニズムの解明にも力が注がれてきたはずである。にもかかわらず、この大きな流れを阻止できないでいる。

かつて、東京を中心とする関東圏と大阪を中心とする関西圏に大きく二分された経済圏も、今では首都圏とそれ以外の地域という構図に変わりつつあるといえる。それは東京を頂点とするピラミッド構造の都市システムの形成を意味している。かつては、頂点に位置していた都市までも、このピラミッドのいずれかの部分に組み込まれてしまっている。関西圏の凋落が決定的になったのは、関西系の企業が本社を東京に移転させるという現象が多発した

昭和40年代であった。そして、関西圏は、しだいにその勢力圏の縮小を余儀無くされ、現在では九州や北陸までも東京の強い影響下にあるといえる。

こうした状況を如実に反映して、東京について論じた書物の発行はあとをたたない。しかも著者の専門は多岐にわたっており、東京に対する関心の深さをうかがわせる。しかもそうした書物の大部分は、いわゆる東京論であって、そこには梅棹忠夫の日本三都論の世界は存在しない。つまり梅棹は東京、大阪、京都を同じような比重で取り上げ、文化人類学的方法論にのっとり、比較都市論を展開しているわけであるが、もはや、多くの研究分野で、東京と対置させるに足る都市が存在するとは考えられていないのであろう。もちろん梅棹の方法論に準拠した都市論もないわけではない。静岡三都論は、梅棹の影響を受けて書かれたものであることが明記されたものの1つであるが、ここでは静岡、浜松、沼津が比較の対象として取り上げられている。少し古いところでは、新・二都物語—データで読む福岡と北九州—がやはり同じ発想に基づいて書かれたものと思われるが、これは標題のとおりデータの提供に重きがおかれている。もはや、このような比較都市論は、限られた研究分野においてか、もしくは東京以外の都市を対象とした場合にのみ有効と考えられたとしても無理もあるまい。

確かに、東京一極集中を裏づけるデータにはことかかない状況であるが、逆に、東西二大勢力圏の存在が認められる現象はあるだろうか。筆者は、かねてからコンテナ貨物の流動について関心を抱き、それを規定すると思われる流通システムの形成について調査分析してきた。論文を執筆した時点では神戸港は、西日本を後背地としており、東日本を後背地とする横浜港・東京港との間で、大きく勢力圏を二分していた。もし、現在でもこのような図式が成り立つとすれば、コンテナ貨物の流動に関しては、東京湾岸への一極集中は、みられないということになる。

現在ウォーターフロントが脚光を浴び、そこでは都市機能を充実させることを優先させた開発が進行中である。なかでも、東京、横浜、大阪、神戸の4都市が新聞紙上にぎわしたのは、コンベンション機能をめぐる競合に関するものであり、首都圏対関西圏という図式が、横浜の浮上によって首都圏

優位、しかも首都圏内部で東京、横浜、千葉の競合という新たな図式を生みつつあることを指摘するものであった。臨海部、ウォーターフロント、港湾都市、水辺空間といった地域が、もっぱら、都市空間として認識され、物流空間としての意義は、ともすれば忘れられがちというのが現代の風潮である。もちろん、各港湾管理者は、施設能力の拡大には積極的に取り組んできた。しかし、ソフト面をも重視した総合的な視野から港湾機能の質的な向上を計るという課題はどこまで達成されただろうか。

本論文では、都市と港湾というこれまでもくり返し取り上げられ議論されてきたテーマを少し角度をかえてアプローチしてみようと思う。対象としては、東京、横浜、大阪、神戸の4都市、4港湾を取り上げる。これらの大都市港湾は、首都圏対関西圏という対比さらには、隣接する港湾間の競合といった観点から調査・分析することを目的とする筆者の意図をみたまのとの判断によるものである。東西二大勢力圏の存在が認められたコンテナ貨物の動きに変化が生じ、東京湾岸への一極集中が顕在化しつつあるのか否か。またウォーターフロントの開発による新たな都市機能の集積は、港湾機能に何らかのインパクトを与えうるのか。港湾経由貨物の場合、一度できあがった流通システムは、短期間では変化しないのではないか。もちろん、昭和40年代から始まったコンテナ化の影響は大きく、これによって東京湾が一挙にその地位を向上させたことは否定できない。しかし、それ以後も、航空貨物の増加、国際複合一貫輸送の登場などが大きくクローズアップされたが、これら4港の間で、大幅な地位の逆転があったとは考えられないからである。

以上のようないくつかの疑問を解決するために、東京、横浜、大阪、神戸の4都論ならびに4港論を展開しようと思う。

2. コンテナ貨物の流動状況

1989年10月に運輸省港湾局、大蔵省関税局、全国各税関が共同して行った「全国輸出入コンテナ貨物流動調査によると、輸出コンテナ貨物の国内における流動は第1図のようになっている。これを1975年の調査結果（第2図）と比較してみよう。いずれも、期間中に全国の港から輸出されたコンテナ貨

物の総量を1000として、図中の数字は千分比で表されているので、各積出港への集中度を相互に比較することが可能である。1975年には、神戸港、横浜港、東京港の3港への集中度が高かったが、1989年には、神戸港、名古屋港、横浜港、東京港の4港体制ができあがっている。中部・北陸地方で生産された輸出品は、1975年当時は、神戸港、横浜港、東京港から積み出されるものが少なくなかったが、1989年の結果では、名古屋港の利用率が大幅に上昇している。輸出コンテナ貨物の発生量が増加したのは、中国・四国・九州地方である。これらの地方の輸出コンテナ貨物は、バンニングされてから神戸港に輸送され、そこから積み出されるものが多かったが、1989年には北九州港ならびに博多港の利用率が高まり、神戸港の利用率は減少している。また、関東地方の輸出コンテナ貨物の発生量は減少してはいないにもかかわらず、東京港の利用率は減少している。これは、名古屋港の積出比率の上昇と関係が深く、中部・北陸地方で発生したコンテナ貨物が、東京港に流れることが少なくなったことを示している。

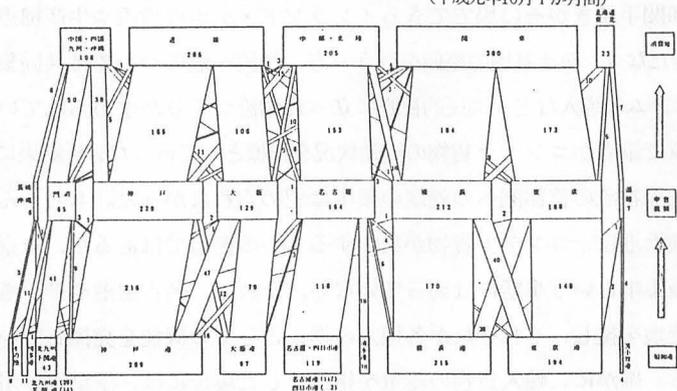
以上のことから、輸出コンテナ貨物は東京湾岸に集中しているわけではなく、むしろ分散化傾向にあるといえる。中部・北陸地方が、名古屋港の後背地として位置づけられるようになったこと、九州地方を後背地とする北九州港、博多港の健闘も注目されることである。また、東京港と横浜港、大阪港と神戸港との関係のみをみると、1975年では東京港が横浜港を凌駕していたが、1989年には逆転している。しかし、この2港の勢力は常に伯仲している。1975年の資料は、ここには提示されていないが、交錯輸送が多いことでも知られている。つまり、横浜税関申告の東京港積み貨物と東京税関申告の横浜港積み貨物が、これもほぼ同じくらい存在しているということである。日本の港湾の中では、いち早くコンテナ化に成功したといわれる東京港であるが、現在、横浜港を凌いで、貨物の集中化を達成しつつあるという事態はおこっていない。一方、神戸港と大阪港では、輸出コンテナ貨物の取扱量そのものに大きな差があり、東京港と横浜港との伯仲した関係とは対照的である。この2港の間でも交錯輸送はみられるが、大阪税関申告の神戸港積み貨物が多く、これは、神戸港と大阪港とでは、港湾機能に差があることを示す

ものといえよう。1989年の結果では、大阪税関を通した貨物の50%が大阪港から積み出され、残りは神戸港から積み出されている。それでも1975年と比較すると、大阪港からの積み出し比率は上昇している。これらのことを総合して考えると、いわゆる大都市港湾は、それなりの地位を保っているといえるが、地方のコンテナ港湾は、あいかわらず隣接する大都市港湾の影響下にあることが推察される。筆者が調査した当時、四日市市内に立地する輸出産業は、名古屋港を利用していた。また、静岡県内に立地する輸出産業は、清水港を利用すると解答したものもあったが、横浜港、東京港、名古屋港を利用するものも少なくなかった。第1図と第2図をみる限り、これら2港は停滞気味である。

パットンPattonは、後背地の認定にあたっては、雑貨が指標として適切であることを指摘している。日本の貿易構造を考慮にいれ、さらに今日では雑貨はコンテナ化率の高い品目であるということを加味すれば、輸出コンテナ貨物の流動は、港湾の集荷圏を示す重要なデータである。大都市港湾が存在しない、北海道、東北、北陸、中国、四国地方で発生する輸出コンテナ貨物が、どこに流れるかが大都市港湾の集荷能力を計る一つのめやすとなるであろう。

さらに近年では、製品の輸入が増加しており、その流動状況をも考慮に入れた上で、港湾の集荷能力や後背地の範囲を云々する必要があるだろう。

図3 コンテナ貨物の流動状況（輸入）
(平成元年10月1か月間)



(注) 数値中に全国の出産に輸入された貨物3594316トンも1000とした。

資料 運輸省港湾局・大蔵省関税局・全国各税関「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
(調査結果の概要) 平成2年

第3図は、コンテナ貨物の流動を船卸港→申告税関→消費地という経路でとらえたものである。取扱量では、神戸港がトップで、以下、横浜港、東京港、名古屋港、大阪港の順となっており、これは輸出コンテナ貨物の場合と同様である。ただし、輸入コンテナ貨物の場合は、輸出コンテナ貨物の場合にみられたように、神戸港、名古屋港、横浜港、東京港を主要な積出港とした4港体制はみられず、それらから名古屋港がぬけた3港体制となっている。また、輸出コンテナ貨物の生産量では、中部・北陸地方が他を凌駕していたが、輸入コンテナ貨物の場合は、最大の消費地は関東地方で、第2位の近畿地方との差が大きいことが注目される。大勢を変えるには到らないにせよ、北九州港、下関港、博多港もよく健闘している。一方、かつては、綿花と羊毛の輸入で知られた四日市港は伸び悩みの状態にある。やはり、大消費地を後背地としてひかえた東京港や横浜港は安定した地位を保ちうるであろうが、神戸港は近畿地方のみならず、他の地方にも影響力を發揮しているという点で、これら2港を一步リードした形になっている。

3. 国際物流と港湾機能

1991年6月22日付の日経新聞に、久しぶりに国際物流に関する記事が載った。その内容を要約すると、以下のようになる。国際物流の現状は、首都圏へ過度に集中しており、その結果、慢性的な交通渋滞、大気汚染などの問題を発生させ、人手不足を招く結果ともなっている。これらの問題を解決するために通関手続きがその場でできるインランド・デポの設置や生産拠点に近接した新たなコンテナ基地の整備を行う一方、物流一般については共同集荷・配送システムの導入など、国民的視野に立った物流づくりが求められている。

第2章で筆者がコンテナ貨物の流動状況を指標として行った分析結果に基づけば、国際物流の首都圏への過度の集中は認められなかった。もちろん、東京港と横浜港は、コンテナ貨物が集中する1つの拠点ではあるが、東京湾岸への一極集中という事態には到っていない。それは、名古屋港や神戸港が独自の後背地を擁し、それぞれが各地方の拠点としての機能を發揮しているからである。確かに、輸入貨物の総量を指標とした場合には、千葉港、川崎港

なども加わって、東京湾岸への貨物の集中度は極めて高くなる。また、国際物流の中でも、輸出入航空貨物は増加の一途をたどっており、これが成田空港に一極集中するという事態がおこっていることも事実である。しかし、それらの事実をもってしても国際物流の首都圏一極集中という言い方は、少々、性急に過ぎるのではあるまいか。

さらに、次のような指摘に関しても議論の余地があるだろう。「輸出貨物製造関連の工場は、最近では、アクセスの整備された内地地の工業団地に集中して立地する傾向がある。そして、これらの工業団地で生産されている輸出貨物の大部分は、船積みのため首都圏の物流拠点に配送されている。仮にこれらの貨物の船積みを工業団地に近い港で行うことが可能になれば、首都圏への過度な集中も緩和されることになろう。例えば、静岡県の貨物は清水港から、福島や宮城、岩手県の貨物は仙台港からということである。」生産地に最も近い貿易港から貨物を積み出すことが可能ならば、生産者にとっては、①納期に余裕が生じる。②輸出検査等でクレームがついた場合でも速やかに対処しうるといった利点がある。ところが、これを実現させることは、決して容易なことではない。もちろん、6月22日付の記事の中でも「このようなことが可能となるためには、これらの港でのインフラ整備がなされ、世界の主要港向けの定期航路が設けられるなどの条件が満たされることは必要なことである。」という一文が付け加えられている。しかし、重要なのは、むしろこの付け加えられた一文の方であり、なかでも問題にしたいのは、世界の主要港向けの定期航路が設けられるという部分である。果たして、これが新興のコンテナ港湾において可能なことかどうか。これについては、清水港の場合を考えていただきたい。静岡県には、さまざまな種類の輸出産業が立地し、輸出コンテナ貨物の発生量が多い。これらの企業や港湾管理者、港湾産業は一体となって清水港の振興に努めてきたが、そこにはいくつかの困難な問題がよこたわっている。つまり、定期船が寄港するための条件とは何か。常に一定量の貨物が確保できることやコンテナ船が寄港できる港湾施設が整っていることが、まず、第一の条件となる。これが満たされた上で、海運会社の論理が働く。つまり、海運会社としては、荷役のスピードアップと

輸送時間の短縮というコンテナ船のメリットを最大限に生かし、さらに高船価船の効率的回転をはかるために、少数のより条件の整った港湾（東京港、横浜港、神戸港）に貨物を集中させようとする。従って、第一の条件を満たす港湾の場合でも、コンテナ船を直接寄港させず、そのかわりフィーダー・サービス港に指定するということが十分に起こりうるのである。このような厳しい条件をくぐりぬけて、定期船の寄港が決定しても、実際には、各々の輸出産業にとって、仕向地、納期、出荷の頻度等はまちまちなので、利用しうる企業は限られてしまうのである。結局、より多くの種類の定期航路の船が、より多い回数で寄港する港湾に貨物は集中することになる。清水港の場合も、第1の条件を満たしたことによって寄港するコンテナ船もでてきたが、これを利用しえない企業も多く、東京港、横浜港、名古屋港の利用が少なくなるのである。また、清水港の場合は、主要なコンテナ航路に関しては、フィーダー・サービス・ポートに指定されているので、荷主は、清水港にて海運会社に貨物を引き渡すことが可能である。その結果、貨物は、主に上記の3港に流れ、清水港にとっては、取扱実績とはならないのである。

以上のことから、生産地に近接する港湾から貨物を積み出すということが、一朝一夕には実現することではないということがわかるだろう。しかし、決して不可能というわけではないので、関係者の努力により、物流に小さな変化を生じさせることは、いつだって可能なことである。ただし、ハード面、ソフト面ともに他港を凌駕する港湾設備、多種類の定期航路の寄港、日本における寄港地の中で獲得された高い地位（ファースト・ポートかラスト・ポートである）、質の高い港湾産業の集積、海外での高い知名度といった、総合的な面での港湾機能の充実こそ、国際物流を大きく左右する条件であり、それ故に、一度獲得された港湾の地位が大きく変化することはまれである。何故なら、上記の条件を短期間で満たすことは不可能だからである。

4. 国際物流と後背地における都市機能の集積

これまでみてきたように、いわゆる大都市港湾は、国際物流の要として安定した地位を保ち続けている。後背地に輸出産業が集積していても、それだ

けでは港勢に決定的なインパクトを与えることはできない、後背地が工業のみならず商業やサービス業が集積した一大消費地であることが重要なのである。その点で、清水港は厳しい状況下にある。輸出コンテナ貨物の量にみあうだけの輸入コンテナ貨物の取り扱いができず、そのことがネックとなって、定期船の寄港がはばまれるという事態も生ずるからである。

表1 都市の経済力の比較

順位	人 口		工業製品出荷額		卸売業年間販売額		金融機関数	
	89年3月末		87年		88年		88年3月末	
	都市	人	都市	100万円	都市	100万円	都市	
1	東京区部	8,098,663	東京区部	12,058,519	東京区部	148,491,636	東京区部	2756
2	横浜	3,152,742	大阪	6,917,248	大阪	61,547,287	大阪	1029
3	大阪	2,535,468	豊田	6,062,387	名古屋	36,984,897	名古屋	552
4	名古屋	2,101,291	川崎	5,653,734	福岡	13,035,273	横浜	427
5	札幌	1,608,585	横浜	5,078,244	札幌	8,756,872	京都	390
6	神戸	1,426,156	名古屋	4,832,639	仙台	8,066,125	福岡	358
7	京都	1,414,778	倉敷	2,876,410	広島	7,566,710	札幌	346
8	福岡	1,169,145	京都	2,752,521	横浜	6,491,133	神戸	346
9	川崎	1,127,952	神戸	2,630,158	京都	5,085,004	広島	317
10	広島	1,049,168	北九州	2,209,405	神戸	4,986,362	北九州	250

注) 地域経済総覧1990、東洋経済新報社より作成

第1表は、都市の経済力を示すと思われる人口、工業製品出荷額、卸売業年間販売額、金融機関数の4つの指標について、それぞれ上位10位までの都市を一覧表にしたものである、すべての指標で上位10位内に入るのは、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸の6大都市であり、3つの指標については上位10位内に入るというのが、札幌、広島、福岡の3都市で、これらはいずれも工業製品出荷額で、豊田、川崎、倉敷、北九州などの都市より下位にある。この表から読み取れる内容と、第2章ならびに第3章でえた結論とを考え合わせると、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5都市ならびに5港湾は、都市機能と港湾機能の両面で他を凌駕している。これに続くのが福岡、広島であるが、博多港はコンテナ港湾として徐々に力をつけつつあるのに対し、広島港は港湾機能の充実という点で、博多港の水準には達していない。東京への人・物・金・情報の過度の進中は、周辺の神奈川、埼玉、千葉にも

拡大しつつあることが推測される。横浜は、人口で大阪を追いぬいて第2位にあがっている。しかし、卸売業年間販売額では、大阪の10分の1、金融機関数では、大阪の2分の1以下という結果になっており、都市機能の集積という点では、まだ大阪に軍配があがる。大阪が凋落したといわれるのは、東京との差が大きくなったということにはかならない。そして横浜港と東京港の2港が安定した地位を保ちうるだけの貨物が東京湾岸に集まるということではないだろうか。一方、大阪港が、都市機能の集積にみあうだけの貨物量を確保しえないのは、関西圏の経済力が、神戸港と大阪港の2港を京浜の2港と同じような形で発展させるだけの水準には達していないことを示しているのではないだろうか。大阪港が、これら5港の中では一段と低い地位にあまじっているのは、大阪港の港湾機能そのものにも原因があるが、それ以上に、後背地の都市機能の集積度が関東圏のそれと比較して小さいことに起因するものであろう。ことに、阪神工業地帯の相対的な地盤沈下は、港湾にも少なからず影響を及ぼしているものと考えられる。大阪港と対照的なのが名古屋港である。後背地の自動車産業の発展は、まず輸出貨物の増加となって現れた。次いで、国際的な自動車工業の配置における変化や日本車の輸入制限等によって、ノック・ダウン輸出が増加し、名古屋港の輸出コンテナ貨物量を増加させた。

5. ウォーターフロントにおける新たな都市機能の集積と港湾

さまざまな都市機能の集積は、港湾機能の充実度とあいまって、港勢に大きなインパクトを与えうる。現在、開発が進められている各地のウォーターフロントでは、新たな都市機能が創設され、しかもイメージを大切に施設づくりが行われている。絵になる施設であることが重要なのである。その条件を満たすものとして、まずあげられるのが、パシフィコ横浜（横浜国際平和会議場）である。これは、会議場、展示場、ホテルを一体的に備えた国内で初めての施設である。1989年秋に、国内最大の展示場をセールスポイントとして登場した千葉の幕張メッセ以来の本格的な施設である。地方ではリゾート開発が、そして大都市ではコンベンション機能の充実が大きな関心事

となっている。

横浜市は、1978年に大阪市をぬいて、人口規模では日本第二の都市となった。しかし、1985年の国勢調査によると、昼夜間人口比率は89.6%と政令都市としては最下位だった。これは、東京のベットタウン化が一層進展したことを示している。横浜としては、東京の衛星都市を返上して、中心性の強い都市として自立することをめざしている。そのために「みなとみらい21」地区の開発を行なっているのである。パシフィコ横浜は、この一大プロジェクトを推進するための先導的事業として位置づけられている。

パシフィコ横浜の新規参入によって、大阪、神戸、京都、奈良といった関西圏のコンベンション機能を有する諸都市は、これまでの地方分散型から首都圏集中型へ移行するのではないかと危惧している。後発の横浜、東京、千葉には、ソフト面で多彩なノウハウを持つ専門家が少なく、その点では、先発の関西圏諸都市にもぶがないわけではない。

それにしても、これらは、すぐ近くに配置されている港湾機能とは、全く別箇の論理で動いているようにみえる。ウォーターフロントの開発計画をみるに、都市機能と港湾機能は、それにかかわる地域が相互に独立してゾーニングされている。例えば、輸出品の展示→貿易を促進することをめざした国際会議→貿易港のポートセールスという図式で、情報、人、物、金を集めるといった有機的な発想はみられない。そこでは、展示場、会議場、ホテル、アフターコンベンションのための施設が、もっぱら云々されているだけである。

6. おわりに

4都市ならびに4港論を同時に展開してみようという大それた意図が、そう簡単に成功するとは思っていない。

ただ、東京論がかまびすしいなかであって、横浜、大阪、神戸をわざわざ対置させて論じてみたいという欲求にかられたことは事実である。そのために、港湾に登場を願い、コンテナ貨物の流動状況を調査分析することによって、ここ15年間で、東京湾岸への集中が進んだかどうかを明らかにしようと

した。実際の貨物の動きを指標とする限り、一極集中はみられなかった。これは、流通システムの形成にあたっては、それにかかわるさまざまな分野の、さまざまな人々のさまざまな思惑が、相互に複雑にからみあっていることによるもので、一度できあがったシステムは、短期間では変化しにくいということを示唆している。また、近年ブームとなっているウォーターフロントの開発は、都市機能と港湾機能の有機的な結合という発想を全くといっていいほどに欠いており、筆者としては、ここでもう一度、港湾都市という用語がもつ意味を再考してみることを提唱したい。

注(1)山崎充・小島茂(1991)：『静岡三都論』静岡新聞社、156ページ。

(2)朝日新聞西部本社編(1982)：『新・二都物語 データで読む福岡と北九州』葦書房、231ページ。

(3)拙稿(1981)：清水港の港湾機能と後背地の変容。地理学評論, 54, 317～333ページ。

(4)拙稿(1988)：流通システムと港湾。お茶の水地理, 29, 18～26ページ。

(5)運輸省港湾局・大蔵省関税局・全国各税関(1990)：『「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」調査結果の概要』20ページ。

(6)拙稿(1975)：港湾と地場産業—四日市市の例—。港湾, 52—6, 67～70ページ。

(7)野澤秀樹(1978)：都市と港—都市地理学的視点から—。人文地理, 30, 45～62ページ。

(8)日本経済新聞, 1991年6月22日付, 国際物流の一極集中是正をと題する記事。

(9)前掲論文(3)

国際港湾都市「横浜」の課題と展望

山 村 学

(明治学院大学)

目 次

1. はじめに
2. 横浜港発展の推移
3. 国際港湾都市の核「横浜港」の課題と展望

1. はじめに¹⁾

横浜港は周知のように1859年（安政6年）の日米修好通商条約によって開港されたが、当初の頃の主要取扱貨物は輸入が綿、毛織物、亜鉛、錫などで輸出が生糸、銅、菜種、茶などであったとされている。また、同港は開港10年目（明治2年）にして、わが国の貿易額の8割を占める程の輸出入貨物を取扱うという飛躍的な発展を遂げてくる。

その後、1896年（明治29年）にはメリケン波止場で知られる大さん橋埠頭が完成し、赤レンガ倉庫で有名な新港埠頭も1916年（大正5年）に全面供用されて、国際的な港湾としての形態が整ってくる。また、かかる過程において諸外国との交流が進み、種々の新しい文明や文化をとり入れた国際色豊かな都市として発展してくることになる。

このように「横浜」は港湾を基盤として発展してきたが、戦後も港湾機能の整備拡充をはかり、開港130有余年の年輪とともに、世界有数の総合的な国際港湾都市として位置づけられるに至っている。

本稿では、MM21計画の展開をふまえながら、どのような貨物でも取扱える港湾づくりを行っていくという新港湾計画と今日の港湾における問題点をとり上げ、それをいくつかの角度から検討を加えてみようとするものである。

2. 横浜港発展の推移²⁾

(1) 戦後における横浜港の発展

敗戦直後から米軍に接収されていた横浜港は、1950年頃（昭和25年）から徐々に返還され始め、港外投錨による沖荷役に加えて、埠頭接岸荷役が行われるようになってくるが、すでに1957年（昭和32年）には外国貿易額、入港船舶トン数、取扱貨物量において戦前の記録を上廻ってくる。しかし、当時は沖荷役も多く、東京湾内の各港湾地域へ舁廻漕を行うものが増大していたのも事実である。

昭和36年になると、港湾の荷捌き能力が不足し、未曾有の船混みを生じて港頭の滞貨も著しく増加したことから倉舁化と本船の長期滞船化が続いてくる。そのため、港湾の整備拡充政策が積極的に推進されるようになり、近代的な埠頭施設が、つぎつぎと整備され始める。

横浜港の場合は出田町埠頭、山下埠頭、大黒埠頭などを整備し、一方ではコンテナ貨物に対応していくための関連施設を本牧埠頭と大黒埠頭に整備するとともに工業港や内貿港としての機能充実もはかってくる。そして、このような物資別、航路別、荷姿別の近代的埠頭が東京湾各港に整備されるに及び、埠頭への集約によって在来の沖荷役は減少し、舁廻漕量が大きく落ち込んでくることになる。

さらに、巨大産業の投資による専用埠頭化も進められ、第三セクターや小会社設立などによって港湾への進出がはかられたことから港湾の物流業界は再編成を余儀なくされ、業者間の吸収、合併や元請の下請化、系列化なども行われてきている。

一方、港湾の物流業界側も行政当局の指導を受けながら、革新荷役の事前協議制や設備投資に必要な港湾近代化基金の創設とその活用化、港湾労働法の制定による労働力確保対策、業態の変化に対応した港湾運送事法の改正、福利厚生施設拡充のための分担金制度などによって業界の近代化を進めてきている。しかし、港湾特有の波動性への対応問題、つぎつぎと押寄せる物流革新の波、量的対応から質的サービス向上への要請、港湾の環境保全問題というように難問も山積みになってくる。また、時期を同じくして、京葉側に

においても消費地立地を目指した巨大企業が港域に進出し、東京湾岸の港湾開発が進むにつれて、京浜港関係の物流業者も同地域へ進出し、港湾物流事業を展開するようになる。

このようにして、横浜港をはじめ東京湾内の各港域は、港湾物流の量的増大に対応していくための整備拡充を進めてきたが、その結果として海上輸送や後背地の道路輸送は過密化し、生態系にも変化を生じて自然浄化作用の限界を越えるようになってしまうのである。これは漁業や海域レジャー、道路沿いの住民生活などに大きな影響を与えることとなり、環境アセスメント政策の展開と生活基盤の社会資本整備が必要不可欠となってくる。

換言すれば、外部経済問題を含む分野での資源配分の検討と、その対応策に他ならないわけであるが、その成果は不十分のそしりをまねがれないまま今日に至っている。

したがって、横浜港のみをとらえて、港湾の物流問題を云々することはできなくなってきているのが現状である。

(2) 近年における横浜港の発展

横浜港においては、コンナリゼーションの進展や輸入貨物の増大に加え、物流合理化をはかるための複合一貫輸送体制確立などへの対応をはかるためこれに見合った港湾の物流機能が進められてきている。すなわち、どんな貨物でも取扱い得る埠頭の整備を目指した新港湾計画がそれであり、本牧埠頭の改良整備、大黒埠頭の施設拡充、新しい南本牧埠頭の建設などが代表事例としてあげられる。また、港を結ぶ道路計画も、すでに高速大黒大橋と横浜横断橋（ベイブリッジ）が供用を開始しており、臨港幹線道路および後背地と結びつくアクセス道路網の整備も急ピッチで進められている。

港湾機能の整備状況を、もう少し具体的にみてみると、コンテナ船の大型化に対応するための大規模大水深ターミナルの整備や航空貨物取扱いターミナルの整備拡充をはじめ、普通倉庫および冷蔵倉庫の充実、海上コンテナの鉄道輸送開始などがあげられる。つぎに、大黒埠頭Ⅱ期地区をみると荷さばき、保管、流通加工、配送、高度情報化などの総合的機能を備えた大規模な物流ターミナルや公共ヘリポートの建設計画も進められている。

さらに、2,000年に完成を目指す「みなとみらい21（MM21）事業として約180ヘクタールの地域に、約半分は市街地や住宅街を作り、残り半分を防災岸壁、共用岸壁、客船岸壁、内貿岸壁などのほか、公園や美術館、博物館、国際交流施設などを整備することになっているが、すでにその全容をあらわし始めている。一方、金沢地区に目を向ければ埋立て事業が着々と進んでおり、中小工場の市内からの移転が行われようとしているし、JRと京浜急行に結びつく新交通システムの金沢シーサイドラインも開通の運びとなっている。（表1）

表1 物流ニーズの変化に対応するための主な施策

施策名	規模・内容等	供用時期等
大規模大水深コンテナターミナルの整備	350 m × 500 m × 2 バース 水深14～15m	平成4年秋および平成5年
横浜航空貨物ターミナルの整備 (注)	敷地面積 6,200 m ² 延べ床面積 9,700 m ² 鉄骨造り4階建て	平成4年夏
普通倉庫・冷蔵倉庫機能の充実	割当面積 317,000 m ²	昭和54年以降随時
海上コンテナの鉄道輸送の開始	当面は横浜～東京間	平成元年
大規模総合物流ターミナルの建設	敷地面積 93,000 m ² 延べ床面積約 370,000 m ²	平成6年度を目途
公共用ヘリポートの整備	大黒ふ頭約4 ha みなとみらい21地区約3,000 m ²	平成5年度
臨港幹線道路の整備	幅員18m, 4車線	平成3年度以降
南本牧ふ頭の建設	ふ頭面積217 ha	平成2年着工, 平成13年完成予定
24時間入港体制の整備	対象船舶 = コンテナ専用船 対象バース = 本牧ふ頭のコンテナバース等	平成3年2月
「横浜港港湾管理システム」の充実・強化	中央処理装置2台 オンライン端末装置46台 8システムで構成	昭和57年以降

(注) 横浜港における航空貨物の取り扱い、海上貨物用の上屋を暫定的に利用して、平成元年4月に開始した。

資料: 「港湾」1991, 6月号, 「24時間港湾」横浜市港湾局安田岩男レポートによる。

もちろん、前述のようなハード面の施策に合せたソフト面からの対応も展開されている。例えば船舶の定時運航要請にこたえていくために、平成3年2月から24時間入港体制を一部開始し始めたし、情報化の進展に対しては昭和57年以降実施されている「横浜港湾管理システム」の充実強化がはかられている。

以上は主として、国内外の物流ニーズの変化に対応しつつ発展をつづける横浜港の現状を概観したものであるが、人的交流の場としても見逃せない。例えば国際交流の場ばかりでなく市民のレジャーやレクリエーションの場がそれである。今日でも、年に何回かは吹奏バンドが出迎えてテープが舞う大さん橋埠頭をはじめ、日本丸メモリアルパークや山下公園、さらには本牧海釣施設、大黒埠頭スポーツ施設、海釣公園などは周知の通りであり、本牧のシンボルタワー建設に加え、金沢地区の海の公園も人工砂浜で行う潮干狩りや人工島の一部もオープンするに至っている。

しかし、前述のような物流ニーズの変化に対応していくための施策が展開される中で、種々の問題が発生している事も否めない事実である。まず、物流業界全体にひろがっている労働力不足の問題であり、これは船員、港湾労働者、トラック運転手などに、とくに顕著にあらわれている。また、地価の高騰からくる倉庫のスペース不足問題も見逃せない。さらには、港湾や各ターミナルとその集配圏を結ぶ道路輸送においても混雑や渋滞がその度合を高め、駐車場不足がさらに輪をかける結果となっているし、排気ガスが大気汚染につながるというように、種々の社会問題が大きくクローズアップされるに至っている。

これは、言う迄もなく、物流ニーズの変化に対応するとともに、物流を取りまく環境の変化にも対応しなければならない事を意味するものである。したがって、今日の横浜港における物流活動の問題点を再度見直しながら社会的要請に見合った対応策が打ち出されなければならないのではなかろうか。

3. 国際港湾都市の核「横浜港」の課題と展望

既に述べたように、横浜港においては物流ニーズの変化に対応していくた

めの諸施策を展開中であるが、今日の港湾活動からみると種々の問題をかかえている事も事実である。確かに港湾を中心とした物流活動を経済的効率の面からみる限り、技術革新やシステム化の進展によって飛躍的に向上してきているが、一方物流をとりまく社会的環境の変化への対応はどうなっているだろうか。

とりわけ、深刻化している港湾労働力の不足問題、地価高騰による市内の倉庫スペース不足と貿易構造の変化による輸入貨物の受入れ体制問題、地球規模での対応をせまられている環境問題などが当面の検討課題となっているのは周知の通りである。そこで、これらの問題について、横浜港を中心に検討を加えてみることにする。

(1) 港湾労働力の不足とその対応方向について

まず、物流業に従事する労働者数（昭和63年度統計）を調べてみると、トラック運送業 104 万人、倉庫業 9 万人、港湾運送業 7 万人、内航運送業の船員 4 万人、通運業 2 万人となっている。しかし、これらの部門は 3 K と呼ばれるきびしい労働条件が災いして労働力不足を生じているわけである。若しこのままの状態が続くとしたならば物流活動に支障をきたし、他の諸産業の活動や国民の生活に重大な影響を及ぼすことにもなりかねないのは理解するに難しくないであろう。

したがって、港湾の物流業界では、魅力ある職場づくりや新規の若年労働者確保にやっきとなっており、一方では現職労働者の定着化や高令者の積極的な活用化をはかってきている。ここで参考迄に港湾労働者数の推移をみると、数年来から増加していないにも不拘、1 人 1 日当りの荷役量は大巾に増大していることがわかる。これは作業能率が著しく向上する一方で労働者の高令化が進んでいる事を意味するものである³⁾。

港湾の物流業団体においても、この対応策として（財）港湾労働安定協会の体制強化をはかり、6 大港では常用雇用の労働者を必要とする事業者へ派遣する制度を確立してきているし、技能労働者育成も行っている。また、事業者の経営基盤を充実、強化していくために（財）港運構造改善促進財団による助成金の交付が行われ、一方では（財）港湾運送近代化基金制度の活用

によって事業の効率化や合理化が推進されている。さらには、港湾労働者の福利厚生面を充実させていくために各地区の港湾福利厚生協会が、それぞれの施策を講じてきている。

しかし、このような対策を構じるためには原資が必要であり、荷主や船社の理解と協力のもとに運賃料金に加算された付加金や分担金が、その財源となっているのは周知の通りである。本年は個別事業者に対しても、運輸省当局が配慮を行い、認可料金改訂の必要性を認めたが、この原価策定に際して実績原価のほかに人材確保や定着対策などに必要なコストも導入すべきであることを示唆している。とすれば、これからの労働力確保の一環として、可能な限りにおいて女性労働力の活用やパートタイム、アルバイト労働力の活用なども検討されてしかるべきであろう。また、それと同時に期間雇用制度による外国人労働者の活用を認めていくも必要であろう。

横浜港の港湾管理者としては、このような労働力不足に対応していくための省力化施策を事業者と連携をとりながら推進すべきではなかろうか。

(2) 都市計画制度の問題と今後の対応方向について

わが国の都市計画制度の中で、とくに検討されねばならないのは、用途別地域制度の問題であろう。この制度は、市街化区域を8種類に区分し、その地域ごとに建築できる建物の用途を決めたものであるが、これまでは住居地域でもオフィスビルの進出を容認してきている。そのため、都市内における企業の需要増と相まって、住宅を周辺部へ追い出しながら、地価の高騰を誘発してきたのである。

都市計画中央審議会は、これからの都市計画のあり方をまとめているが、その中間報告によると、用途規制をするからには、整然とした土地利用を行うべきであるとしている。そして土地に関する権利を更に規制するとともに都市へのオフィスビル集中を抑制する方策を提案しているが、果してこれで十分であるかどうかを考えてみる必要がある。

例えば、建築後の用途変更をどの様にして防ぐかまでの検討はなされていないが、土地利権者が、その地区計画をつくらない限り、容積率を抑制しながら都市づくりを行っていく方向は示されている。確かに、このような方策

は理解できるが、新制度を実施する場合に、かけ込み集中をさけ得る施策も当然検討されてしかるべきであろう。

国際港湾都市横浜においても、再度見直しが必要であると考えられるし、前述のような背景をふまえて総合的な都市機能を形成していくことになる。また、これからの港湾物流にみられる変化を先取りし、港湾機能の充実強化策を構じていく必要があることは言うまでもない。

(3) 環境問題への対応方向について

わが国の経済活動によって発生するCO₂の排出量のうち物流(運輸部門)活動での割合は、全排出量の22.5%を占めるといわれている。CO₂の環境問題は、空気中の濃度が高まって地球温暖化現象に結びつくことであるが、このほかにもNO_xやSO_xなどの増大に伴う酸性雨の問題もとり上げられるに至っている。

このような環境問題は、科学技術の進歩に伴って人類の活動量が飛躍的に増大し、かつては想像もできなかったようなところで発生させてしまったとされており、具体的な対応策はみつからないまでも、経済学的なアプローチは展開されてきている。

例えば、A.アーシャルの「外部効果に関する検討」を一つの手法として解決策への模索が行われているし、「現代資本主義における公害の問題」という副題で知られるK. W. カップの「私的企業と社会的費用」に関する分析も重要な検討資料とされている。このK. W. カップの分析によれば、今日の環境問題は、私的費用と社会的費用のギャップを示す典型的なものとして受け止められるし、その損害は社会全体に転嫁されているわけである⁴⁾。

そこで、かかる社会的損害を除去したり、発生を防止をはかるためには、発生原因者や発生が見込まれる利用者に、その損害を負担させる方法がとられ始めているし、今日の6大港における環境整備分担金制度も、その一つである。他方、行政当局を中心に推進されている無公害車両の開発やトラック輸送貨物の海上および鉄道輸送へのモーダルシフトなども省エネルギー化と環境対策につながっているわけである。しかし、モーダルシフト論議は発想の範囲にとどまっており、実現化を目指すための明確な筋書きが示されていない

いことから、具体化するまでには時間を要するものと思われる。出来れば早急に費用便益分析を行い、その結果を公開し、さらに次の段階へと検討を進めていくべきであろう⁵⁾。

(4) 貿易構造変化への対応方向について

既に述べた通り、ボーダレス化の進展によって、多くの企業が経営資源の調達や配分を世界的な視点から最適化をはかろうとしてきている。したがって、これらの企業活動を支える港湾の物流も複雑多岐化しており、多品種、少量の場合は、コンソリデーターによるユニットロード化がはかられている。また一方では、製品輸入の増大に対応するための諸施設も整備拡充が進められている。

しかし、周知のように今秋の日米通商交渉において、なお一層の輸入拡大と輸出の自主規制が要請される事になる。とくに自動車部品の市場志向協力プランを具体化するための作業計画（ワークプラン）と完成車の日本市場における実態調査などを取決める模様であるが、前回の半導体協定のように結果的には輸入拡大を求められることになろう。そのほか、紙製品やコンピューターなどの輸入拡大と工作機械や鉄鋼などの輸出自主規制が要請されるものとみられている。いずれにしても国際協調体制の重要性を十分に話し合っ
ての政治的解決という事になるが、港湾の物流構造に影響がでてくるのは十分に予測されるところである。（表2）

表2 日米通商交渉の主な懸案事項

主要品目	主な交渉内容
自動車	部品はワークプラン策定、完成車は市場調査の項目など
工作機械	輸出自主規制の延長
鉄鋼	”
紙製品	輸入の拡大
コンピューター	政府調達の拡大ほか

資料：新聞、テレビなどの報道による。

既に港湾物流業界では、このような傾向に対応していくために、(社)国際港湾貨物流通協会を設立し、輸入製品の効率的な受入れ体制構築を目指しているし、全物流業界のあり方を総括的にとりまとめていく日本物流団体連合会(通称物流連)も発足して今日に至っている。

横浜港の場合は、世界屈指の国際港湾に発展してきているわけであるからこれからは国内外に類のない独自の物流体制構築も検討されてしかるべきであろう。あと一步の努力が実現につながり、世界一の国際港湾都市として横浜港が位置づけられるようになるのを期待するものである。

- 注(1) 国際貿易港として生成、発展し、世界屈指の港湾都市に成長した横浜は、さらに総合的な都市機能をそなえた国際港湾都市への発展を目指しているが、横浜港は、そのための主要な経済基盤であるし、市民の生活基盤としても大きな位置を占めてきている。本論は「国際港湾都市という題名にしたものの、その具体的な定義なり概念を問うつもりはない。国際貿易を支える港湾が核となって発展を続ける横浜港を中心に据えて、現在に至るまでの推移を確認しながら、今後の課題と展望を提起したものである。
- (2) 横浜港発展の推移やその過程における問題点と対応策については横浜市港湾局およびその他の諸資料による。
- (3) 港湾労働の統計については「港湾要覧」平成2年版、運輸省貨物流通局港湾貨物課監修の港湾労働部門を参照されたい。
- (4) K.W.カップ著、篠原泰三訳「私的企業と社会的費用」岩波書店刊の主な内容は、まず第1章の「社会的費用と経済学に始まり、第2章で「社会的費用の本質とその重要性」の検討を行っている。そして第3章で従来の議論を整理し、第4章からは、種々の分野にみられる社会的費用の分析を行い、さらに第15章で「科学のつまづき」を指摘した上で最終章の「新政治経済学への途」を展開している。
- (5) 費用便益分析(Cost benefit analysis)の手法は、アメリカにおいて開発されたものであり、一般的な定義としては「ある目的を達成するために、各代替案について、それに要する費用とそれによって得られる効果を消費者の支払おうとする対価で評価した便益とを評価対比して、代替案の望ましさを知り、代替案

の採否、あるいは優先順位を明らかにする分析」であるとしている。また、この手法は、欧米主要国において、市場機構の働きにくい公共投資の分野での投資基準や資源配分の方法論として用いられている。

なお、具体的な事例としては広岡治哉編著「現代交通の理論と政策」日本評論社刊の第4章運賃料金の理論と政策の(4)96頁から99頁を参照されたい。

港湾の背後圏と物流

—首都圏との関連で—

鈴木 暁

(港湾職業訓練短期大学校)

目 次

- | | |
|--------------------|-----------------|
| 1. はじめに | 4. 首都圏の物流関連インフラ |
| 2. 東京湾港湾と背後圏物流 | 5. 首都圏の港湾機能分散 |
| 3. 生産の分散と港湾物流の一極集中 | 6. おわりに |

1. はじめに

首都（関東）圏の物流問題を港湾との関連で考察する。その際、一極集中の構造的要因を批判的に分析することに主眼をおいた。とくに首都圏では、近年、輸出関連の生産拠点が内陸各地に分散する一方で、その輸出のための積出し港湾は東京湾の既存の港湾が利用されるため、生産の分散と物流の一極集中という現象が生じており、その結果、都心部では物流・交通混雑が激しくなっている。その解消策としては港湾を中心とした物流機能の分散が必要であり、それに伴う若干の問題点を提示した。

2. 東京湾港湾と背後圏物流

2-1 東京湾港湾と横浜港

東京湾の主要港湾としては4つの特定重要港湾と2つの重要港湾があり、この6港湾で扱われる貨物量は5億3,980万トンで全国の18.1%を占めている（1988年）。

また、横浜港と東京港はともに外貿定期コンテナ船の寄港地として、わが国の代表的な貿易港湾であり、また首都圏を背後圏にもつ典型的な大都市流通港湾でもある。東京湾で取り扱われる輸出入コンテナ貨物量3,924万トンの全てがこの横浜、東京の両港を経由しており（両港の取扱比率は55対45）、全国の36.6%を占めている（8大港湾に占めるシェアは38.1%）。しかもそ

の取扱量の伸びは最近10年間で横浜港2.25倍、東京港1.97倍であり、コンテナ化率（外貿定期船貨物量に占めるコンテナ貨物量の比率）もそれぞれ74.8%、72.4%（以上1989年）と高い水準となっている。

このため、両港湾で引き続きコンテナ貨物の需要増を見込んで、コンテナターミナルの建設計画が進行中である。横浜港では既存の本牧埠頭、大黒埠頭の他に、新たな埋立が始まった南本牧でも大規模なコンテナターミナルが建設される予定である。

ところが、これら両港に共通のネックとなっているのが、背後地における交通混雑の問題である。

2-2 港湾背後圏の物流・交通問題

(1) 首都圏物流需要の動向

そこで、港湾背後圏の物流・交通問題を首都圏というやや広域的な観点からその現状と将来に関する資料を参考にして、問題点を少し指摘しておきたい⁽¹⁾。

首都圏（1都3県）の物流量（純流動量）は2000年には重量で9億8,800万トン、フレート数で6億4,000万トンが見込まれ、それぞれ85年に比べ1.27倍、2.03倍となっている。フレート数の伸びが重量より大きいのは輸送の小口多頻度化がさらに進むため、これによる貨物車交通量の増加による道路混雑が懸念されている。

首都圏外との貨物量は、圏内相互間に比べ伸びが高く、とくにフレート数は2.43倍に達するが、これは産業の地方分散化や地方部での道路整備が急速に進むためである。

2000年の物流を輸送手段別でみると、トラックの分担率は重量で82.1%、フレート数で93.6%に対し、鉄道、海運の分担率は重量で3.5%、12.1%、フレート数で0.6%、1.3%であり、圧倒的にトラックの依存度が高い。

さらに首都圏の2,000年の国際物流は、重量で輸出が2,500万トン、輸入が1,900万トンと、1985年比でそれぞれ1.24倍、2.11倍となり、フレート数では輸出が1.85倍、輸入が2.51倍に増加する見込みである。また、港湾や空港の背後圏物流は、今後、北関東、東北方面との間で増加し、首都圏の臨海

部・臨空部と内陸部を結ぶ道路は一段と混雑が予想される。

(2) 横浜港周辺の混雑

横浜港の場合、港勢の発展とともに港湾関連の交通も年々増加する傾向にあり、埠頭間の連絡、幹線道路への連絡さらに隣接港湾への連絡などでどの道路も交通混雑が深刻である。加えて、地形上の制約や市街地が臨海部周辺に位置していることから、港湾関連の大型貨物車が市街地の道路を通過しなければ主要幹線道路へ接続できない状況となっている（もっともベイブリッジ開通後の影響は不明）。

例えば横浜市での調査によると⁽²⁾、横浜港周辺の道路における大型車の混入率は20～50%程度、コンテナ車は5～30%程度となっている（乗用車換算台数を配慮すればさらに高くなる——一般大型車=2.0、コンテナ車=2.7）。

(3) 背後圏の広域化・遠隔地化

「陸上輸入荷物調査」（運輸省が5年毎に調査するもので、3大港における港湾経由貨物の背後地流動実態調査—1987年10月）によると、貨物の小口化、コンテナ化が進展するとともに、仕出地・仕向地の流動範囲（つまり港湾背後圏）が広域化、遠隔地化している。これはとくに小口貨物に顕著にみられる特徴で、港湾の所在都県域を越え、地域ブロックやそれを越える広さにまで拡大している。同調査対象貨物のうちコンテナ貨物だけに注目すると、東京湾を経由するコンテナ貨物の背後地をみると、南関東、北関東、東海信越などが多く、とくに東北や東海信越の周辺ブロックでの伸びが大きい。東北地方は東北縦貫自動車道の整備やこれに伴う工業立地が進展する一方、コンテナ専用埠頭が整備されていないことなどによるものである。これは工業立地が都心部から地方へ移転分散したものの、輸出入貨物を取り扱う港湾（とくにコンテナ専用埠頭）が近傍にないため、既存の東京湾港湾に集中するということを意味する。

(4) 通過交通

上記の結果として、港湾を有する都市（とくに都心部）の道路交通が物流の通過機能と化することによるマイナスの問題を提起する。とくに港湾と背後圏を結ぶ物流交通は港湾に近い臨海部ほど物流の集散機能として道路交通

量が増加する。港湾都市の宿命といわれる問題である。東京都心部への放射線の幹線道路網体系という構造的な問題と併せて考えるとさらに深刻である。そのような観点から首都圏（広域関東圏）の港湾機能が東京湾に集中立地していることは問題である。港湾が臨海部に面しているということは、海運交通のターミナルとして止むを得ないことではある。しかし、輸出入コンテナ貨物の需要増に追従した港湾整備は、既存の港湾地区周辺への拡充であれば、港湾背後地としての都心交通は通過機能と相まって混雑に拍車がかかる一方である。

(5) 交錯輸送

交錯輸送とはここでは次の2通りの意味で使う。第1は隣接港湾間で生ずる交錯輸送（港間移動ともいう）、第2は隣接港湾と背後圏との間で生ずる交錯輸送。両者に共通しているのは、港湾直背後都市の道路交通が交錯輸送によって混雑がより激しくなることである。

まず第1のパターンについては、「輸出入コンテナ貨物流動調査」によると、申告税関と船積み港との関係で交錯輸送が生じていることが分かる。輸出の場合では、東京港で船積みされた貨物の27.4%が横浜税関で通関され、横浜港で船積みされた貨物の20.9%が東京税関で通関されている。輸入についても、東京港で船卸しされた貨物の20.6%が横浜税関で、また横浜港で船卸しされた貨物の17.7%が東京税関でそれぞれ通関されている⁽³⁾。

この際、申告税関と申告貨物の保管場所が同一であると仮定すれば（例えば横浜税関といっても本関以外にもその管轄区内には支所・出張所が広域的に分散している）、横浜港と東京湾とを結ぶ内陸距離は概ね40kmであり、その区間の道路輸送がまさに交錯輸送であり、交通混雑の一要因ともなる。

ここで、東京、横浜両港間での交錯輸送の比率で1989年度の実際のコンテナ貨物量を按分してみると、両港で年間合計800万トンもの貨物が交錯輸送されていることになる。その交錯輸送量からトラック台数を単純計算で予測すると（10トン車を想定）80万台という膨大な数字となる。

東京港輸出コンテナ	802.9万トン	$\times 27.4\%$	$= 220$ 万トン
輸入コンテナ	967.6	$\times 20.6$	$= 199$ "
横浜港輸出コンテナ	1,194.9	$\times 20.9$	$= 250$ "
輸入コンテナ	958.1	$\times 17.7$	$= 170$ "

さらに第2のパターンについては、港湾と背後の生産地（または消費地）との関係で交錯輸送がみられる。例えば横浜港で船積みされたコンテナ貨物の生産地分布を、神奈川県以西（東海方面）と以北（関東、東北方面）に大別すると、前者は神奈川と静岡の両県で3分の1強、残りの3分の2弱は概ね神奈川県以北となっている。これを東京港との関連でみると、同一湾内での競合または交錯輸送という現象であるし、横浜港積み貨物のかなりの部分は東京都心部の通過交通ともいえる⁽⁴⁾。

つまり2つの港湾で発生するコンテナ貨物が背後圏で交錯するのは、2つの港湾が共通の背後圏を有していることから生ずる問題であり、とくに東京湾港湾とその背後圏が目立つ現象である。ちなみに大阪湾における神戸、大阪両港湾では、このような背後地での交錯輸送はほとんどみられず、その意味では大阪湾港湾の背後圏は2つの港湾で適度に分担・共存していることになる。

なお流通取引の場合には、同一物資が異なる産地間で交錯的に輸送されることを交錯輸送といい、その原因としては①販売業者が互いに相手の近接地域に販路をもっていること、②需要者が企業系列ないし資本系列によって他地域から購入を義務づけられているなどによるもので、資本の生産量以上に輸送量を増加させることから、国民経済的には不必要・無駄な輸送である⁽⁵⁾。その意味では交錯輸送は回避すべき性格のものであるが、港湾の現実では定期船港湾と貨物の生産地や保管場所との対応関係などで構造的な問題を抱えていることになる。

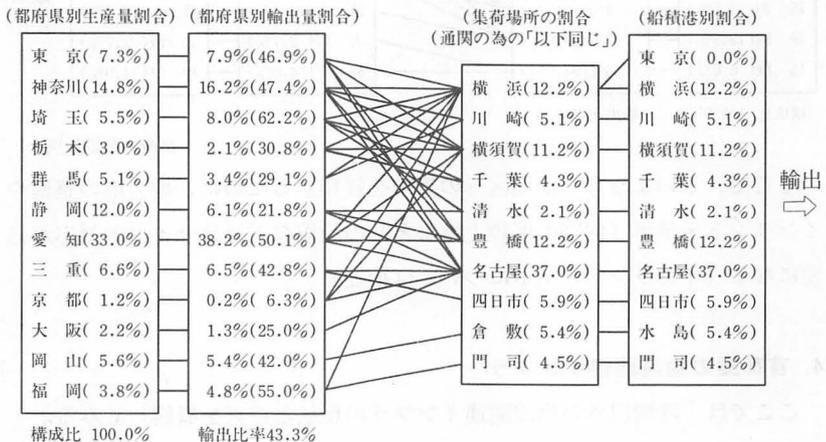
3. 生産の分散と港湾物流の一極集中

従来、輸出産業の多くはいわゆる臨海性工業として船積港湾に近い臨海部に立地していたが、近年は生産拠点（工場）が地方や内陸部へ移転、分散さ

れるようになっている。その原因としては、主要港湾周辺の都市化が進む一方で、企業による環境破壊あるいは地価高騰による工場や物流センター用地の取得が困難になったことなどによる。さらに地方の自治体が雇用促進など地域の活性化のために、工業・流通団地を整備して企業の受け入れ推進に力を入れたことなども指摘できる。

横浜税関の調査によると⁽⁶⁾、関東（1都6県）に立地している主要輸産業の工場は全国の54.0%も集中している。また関東にある同工場の22.6%が栃木、群馬、埼玉などの内陸県で占め、これを機械機器だけに限定すると28.7%が内陸県である。国内生産量のうち輸出の占める割合（輸出比率）を自動車メーカーの場合でみると、関東の内陸県では、埼玉県62.2%、栃木県30.8%、群馬県29.1%などとなっている。これらの地区から横浜、横須賀などの各港までを内陸輸送した後、通関し、船積みされる（図1参照）。

図1 輸出自動車の物流経路

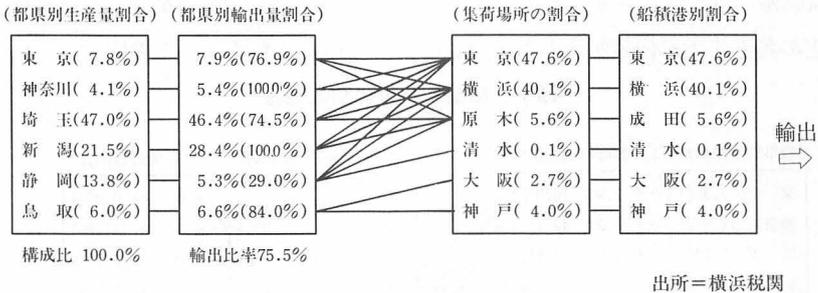


注) 外書は、都府県別の輸出品構成比。
 内書は、都府県別の生産量に対する輸出割合。
 「以下同じ」 出所 = 横浜税関

工場が地方へ分散立地する一方で、輸出貨物は特定の港湾で船積みされており、通関のための集荷場所も一部の地域に集中している。同調査によると、主要輸出貨物の集荷・船積みが東京・横浜地区へ集中する割合は40%を越えており、船積港が横浜、東京の両港に集中している主要輸出貨物の例として

は、電線が96.3%（横浜港のみで93.5%）、複写機90.3%ファクシミリ87.7%、プラスチック79.9%、紙・板紙69.3%などがある。このように特定港湾に貨物が集中するのは、港湾や物流などの施設が整備されていることの他に海外仕向地への航路網が充実しているからである。とくに関東圏ではコンテナターミナルの整備と定期船航路が整備されているのは横浜、東京の両港だけというのが現状である。例えば、ファクシミリの場合、全国の70%程度が埼玉県、新潟県で生産されているが、それらの集荷場所と船積港のほとんどは横浜、東京両地区に集中している。つまり、これら生産地近くにコンテナターミナルがないからである（図2参照）。

図2 輸出ファクシミリの物流経路



そこで、このような一部地区への集中を緩和するために、地方港の整備やインランド・デポ（内陸の保税上屋など）の設置など行政サイドの対応が必要になる（インランド・デポについては後述）。

4. 首都圏の物流関連インフラ

ここでは、港湾以外の物流関連インフラの現状と将来を概観してみる。

4-1 首都圏幹線道路網体系の特徴

首都圏の幹線道路網の配置は東京都心部から放射状に整備されており、一極集中の大きな要因を形成している。稼働中の幹線自動車道路は西から東に向かって東名、中央、関越、東北、常磐、南関東の6つである。

この集中を解消するために、首都圏では大別して3つの環状道路の整備計画が具体化しつつある。つまり、大規模環状道路、首都圏中央連絡自動車道、

北関東自動車道である。このうち、大規模環状道路は東京湾環状道路と東京外郭環状道路からなっており、東京湾の港湾で発生する物流需要にも対応しようとするものである。また、首都圏中央連絡自動車道は都心部通過交通の排除あるいは多極多圏の地域形成や都心周辺の業務核都市育成にも寄与することが見込まれている。

さらに北関東自動車道は、水戸、日立、宇都宮および前橋・高崎等の各都市を相互に連絡する総延長150kmの路線で、とくに北関東地域の物流拠点として重要な役割を担う常陸那珂港が完成すると、この北関東自動車道は沿道各都市を結ぶ大動脈として物流を円滑化することになっている。

4-2 物流施設

首都圏における物流施設は、京浜地区を中心とした臨海部に集中している傾向にあり、また内陸部では板橋区、足立区、相模原市、厚木市、川口市、戸田市等に多い。臨海部に集中している施設は、営業用倉庫施設をはじめ配送センターや自家用倉庫施設などで、総じて大規模な物流施設が多い⁽⁷⁾。

臨海部に物流施設が集中する傾向にあるのは、物流需要が集中する東京湾の主要港湾との係りが大きいからである。

首都圏に一極集中が指摘されるようになってすでに久しいが、現状ではなおその傾向は是正されてない。とくに生産機能の分散が先行的に進んだにもかかわらず、依然として物流機能の分散が進んでいないことに問題がある。

前記資料によると、首都圏における物流対策として、①臨海部における物流機能の強化のために臨海部埋立地に物流施設用地の整備拡充や国際航空貨物取扱設備の充実と分散配置、②港湾物流の効率化、円滑化のために港湾機能の分散化や大型トラック通行道路の整備促進、③適正な物流施設用地の供給のために道路整備と一体化した公共流通センターの整備、などを提言している。もっとも、これらの施策のなかには物流の一極集中を加速させるような内容と分散化を推進するものが共存しているので、問題なしとはいえないものの、分散化を意図した部分については、筆者の主張に近いものとして注目したい⁽⁸⁾。

○ 首都圏の臨海部つまり東京湾港湾の物流機能については、東京湾では13号

地その2の青海埠頭背後地に青海流通センターを将来製品輸入基地にする計画があり、横浜港の大黒埠頭、南本牧の埋立用地、川崎港の浮島地区、千葉港の船橋地区などが今後、陸上貨物を含めた物流施設が期待されている。

5. 首都圏の港湾機能分散

5-1 首都圏の物流インフラ整備は需要誘発

首都圏の物流問題を解決するには、港湾とその背後圏で発生する物流需要に供給面、つまり、港湾、道路、物流施設などの物流関連インフラ整備で対応することである。ところが、この方法では、生産機能の地方移転・分散と逆行して、物流一極集中をむしろ加速させかねない問題を内包している。とりわけ港湾と背後圏とを結ぶ道路交通は、近年の輸出入貨物の急速なコンテナ化により大型トラックの交通量が増大し、しかもそのトリップも遠隔地化が進んでいる。例えば、東京湾内の主要港湾にコンテナ・ターミナルを整備・拡充すればコンテナ関連の物流需要が誘発し、トラックによる交通混雑をさらに大きくし、結果的に都心部とその周辺の通過交通を拡大させる。また、幹線道路はアクセス道路と一体的な整備が必要である。

5-2 臨海部と内陸部との輸送体系

(1) 東京湾港湾の機能分散と北関東

首都圏で増大する港湾物流需要に対する供給面での制約が大きければ、港湾機能の一部を他の地域（港湾）へ移転・分散し、物流需要もそこへ誘導することである。具体的には北関東の港湾機能に注目することである。

この場合、首都圏の過密・混雑という矛盾解消のための受皿とするのか、あるいは北関東に新たな需要を喚起するという能動的な機能を展開するかで、若干理解の方法が異なる。つまり、北関東と東京湾の港湾機能は競合関係か分担関係かという問題である。国民経済的な視点であるいは外部不経済を最小限度に止めるという意味でも、後者の港湾機能の適正配慮による分担が望ましいことになる。

この東京湾と北関東との港湾の機能分担関係については、栃木県、茨城県など北関東地域は、ハイテク産業の進出が顕著で、国際港湾や国際空港との

関連が高くなっており、今後、さらに東京湾の港湾背後圏は広域化し、北関東港湾の将来的な利用ニーズは一段と高まる見通しである。そのため、茨城県では鹿島港、日立港を国際港湾として充実を図るとともに、造成中の常陸那珂港も国際港湾として整備促進しようとしている。

とくに常陸那珂港は、外貿コンテナ・ターミナルが整備される港湾として最も注目されている。茨城県の計画によると、4つの埠頭に44バース（うち公共バースは39）を建設、1998年頃に第1船入港を目指しており、完成の暁には年間外貿貨物1,600万トン、内貿貨物1,300万トンの取扱を目標としている。現在、北関東地域の国際物流は交通混雑の激しい東京湾港湾に依存しているが、今後は、北関東自動車道等の道路網整備とも相まって、新しい物流ルートが形成されるとともに、首都圏全体の物流体系の合理的再編成および東京湾の過密解消に寄与することが期待されている。もっとも東京港、横浜港など東京湾内の主要国際港湾と外国航路などをいかに機能分担していくかが問題となる⁽⁹⁾。

(2) インランド・デポの整備

インランド・デポの定義は、狭義では、通関機能を備えたコンテナ取扱基地であるが、広義には、港頭地区で行う輸出入貨物の取扱機能が内陸に移転したもので、輸出貨物の集約、仕分け、コンテナ詰め、通関書類の作成などを一括して行う場である。これらの業務を行う場所は保税倉庫や保税上屋などに指定されている。浜松のインランド・デポは（浜松内陸コンテナ基地）はこうした観点から1971年から稼働している。同デポはデポ内に清水税関支署浜松出張所が設置され、通関機能と一体化したのものとしては、わが国では最も典型的なインランド・デポといわれる。

インランド・デポは、内陸で通関し、そのまま輸出できるため、外国航路の整備された港湾向けに随時輸送できるメリットがある。そのため、全国的な国際港湾機能の分散化と対応したインランド・デポの整備が必要と指摘されている⁽¹⁰⁾。

インランド・デポの内陸通関機能に着目した場合、デポ内またはその周辺に官署の設置あるいは政令派出が必要となるので、海に面していない内陸部

に位置するところに税関機能が設置されていれば、そこにはわが国の主要なインランド・デポがあるといえる。関東圏でいえば、群馬県、栃木県、長野県など工場の新設が増加している内陸県に多い。もっとも、同じ内陸県である埼玉県にインランド・デポがないのは、港湾までの距離が比較的近いのでインランド・デポを新設するほどの効果が少ないことと、税関行政の効率面からの制約などのためである（表1参照）。

表1 内陸税関官署及び政令派出一覧

管轄税関	場 所	設置年月
東京税関	立川市（立川出張所）	1953.9
	前橋市（前橋出張所）	1969.4
	山形市（山形出張所）	1987.8
	山梨（山梨政令派出）	1990.7
横浜税関	宇都宮市（宇都宮出張所）	1989.7
	相模原市（相模原政令派出）	1975.3
大阪税関	京都市（京都税関支署）	1955.8
名古屋税関	浜松市（浜松出張所）	1971.4
	諏訪市（諏訪出張所）	1988.7
	長野市（長野政令派出）	1988.7

出所：横浜税関調べ（上記以外の管轄税関は割愛）

このうち宇都宮の宇都宮国際貨物ターミナル（UICT）は、将来の常陸那珂港と北関東自動車道の完成を想定して、1990年9月に完成・稼働開始したもので、敷地面積4.1ヘクタール（そのうち輸出入貨物を取扱う保税上屋は2.1ヘクタール）の規模である。取扱貨物は輸出が航空・電子部品、輸入が家電や通信機器が中心である。従来、群馬県内の輸出入貨物は、海上輸送が京浜地区の港湾で、航空貨物が千葉県市川市の東京エアカーゴ・シティ・ターミナル（TACT）で通関していたが、このUICTで通関することによって輸送時間を半日から1日短縮できるうえに、倉庫での貨物保管料金も京浜地区より半分程度安いという。なお、横浜税関宇都宮出張所とこのUICTとは車で15分程度の位置にあり、通関申告は同出張所で、また通関のための貨物検査はUICT内で行われている。

このような、インランド・デポについては、解決すべき問題も少なくない。例えば、デポの設置は税関職員の分散配置させることによる行政効率の低下（職員の実質増員が困難）、あるいは輸出入貨物の港湾素通りとそれに伴い通関業務を行うフォワーダーの業域縮小などの問題を指摘できる。

(3) 港湾機能分散に伴う若干の問題

港湾機能の集中化、分散化にそれぞれ長所と短所があるが、ここでは分散化に伴う短所を問題点として指摘してみる。

第1は、背後圏をめぐる問題である。常陸那珂港の背後圏は北関東地域が想定されているが、この北関東一とくに群馬県、栃木県の内陸県一は現状では東京湾港湾の背後圏でもある。つまり、これら内陸県をめぐる東京湾港湾と北関東の港湾と共通の背後圏を形成することになり、両港湾サイドからみれば、共通の背後圏をめぐる競争関係にあるといえる。一方、これを内陸県の荷主サイドからみれば、船積港湾の選択肢が広がることになる。その意味では、港湾管理者のポートセールが今後活発化することになる。もっとも港湾間での競争が度を越せば、港湾の供給過剰という問題を生ずることになる。

第2は、常陸那珂港へ外貨定期船をいかに寄港させるかという問題である。つまり定期船航路としての海運同盟との関係を抜きには新たな寄港地を決定できない。定期船航路を誘致する1つの条件として、一定量以上の貨物取扱が見込まれなくてはならない。浜松のインランド・デポの場合は年間100万トン以上の貨物量が必要といわれており、常陸那珂港の場合は貨物量は確保できそうである。しかし、定期船航路の誘致には海運同盟との問題や荷主ニーズの対応、加えて、港運労使の東京湾における既得権益の調整も不可欠である。港湾整備というハード面だけで解決できない問題である。

6. おわりに

かつて筆者は港湾背後圏の物流・交通問題をとりあげたことがあった⁽¹¹⁾。今回ここで考察したことは、15年ほど前と基本的性格には大きな変化がないようである。つまり道路や港湾などの社会資本は当時と比較すれば格段と整

備されてきたにもかかわらず、首都圏都心部の道路交通の過密、混雑は依然として解消される見通しが無い。これは公共投資のパターンが需要追隨的な対応であるため、経済の成長（例え低成長であっても）が続く限り、需給のバランスはとれない。しかも生産の分散が進んだにもかかわらず、物流の一極集中が依然として続いているのは、主要な港湾機能が首都圏臨海部のみに配置されているからである。その意味で港湾の背後地交通混雑の打開の糸口として東京湾の港湾機能の分散の必要性とその問題点を提起してみたわけである。

- 注 (1) 首都圏貨物流通ビジョン策定調査委員会『首都圏貨物流通ビジョン策定調査報告書』1990.3。
- (2) 横浜市港湾局『横浜港交通情勢調査報告書』1987.3（12時間調査、1986年実施）。
- (3) いずれも運輸省港湾局他『全国輸入コンテナ貨物流動調査・調査結果の概要』1990.3（1989年10月調査）より。
- (4) 前記(3)に同じ。ただし1985年10月調査による。
- (5) 運輸調査局『体系・交通経済用語辞典』1971。
- (6) 横浜税関『輸出貨物の物流実態に関する調査結果について』1991.2。
- (7) (1)に同じ。
- (8) (1)に同じ。
- (9) トラック協会『21世紀の首都圏貨物流通ビジョン』1990.3。
- (10) なお、『東京湾港湾計画の基本構想（第2港湾建設局—1988.6）』では、首都圏の港湾取扱貨物量（公共）の15%を北関東の湾外諸港湾で取扱うと見込んでいる。また、東京湾内港湾の分担については、公共港湾貨物が集中している東京、横浜の両港のシェアを約1割縮少する一方、木更津港、川崎港、千葉港、横須賀港のシェア増大を図ることが必要だとしている（前記(1)のp240より）。
- (11) 鈴木 暁「港湾と交通問題」（『ジュリスト増刊総合特集』1975.12所収）、同「港湾機能の転換と港湾投資」（『港湾経済研究』1974所収）。

長尾 義三

(日本大学)

目次

- | | |
|-----------|---------------------|
| 1. はしがき | 3. R. H. ブラントンという人 |
| 2. 横浜港の成立 | 4. R. H. ブラントンの築港計画 |
| | 5. むすび |

1. はしがき

R. H. ブラントン (Richard Henry Brunton) の誕生150年になる、横浜市では、この人の横浜市における功績を讃え、各種の記念事業を企画している。

土木学会では、平成元年9月より横浜市の委託を受け業績調査を行った。本文はそのうち、横浜港に関する部分の報告を基にしている⁽¹⁾。

2. 横浜港の成立

嘉永6年(1853)ペリー来港を機に、わが国が大きく展開したことは史実に詳しい。

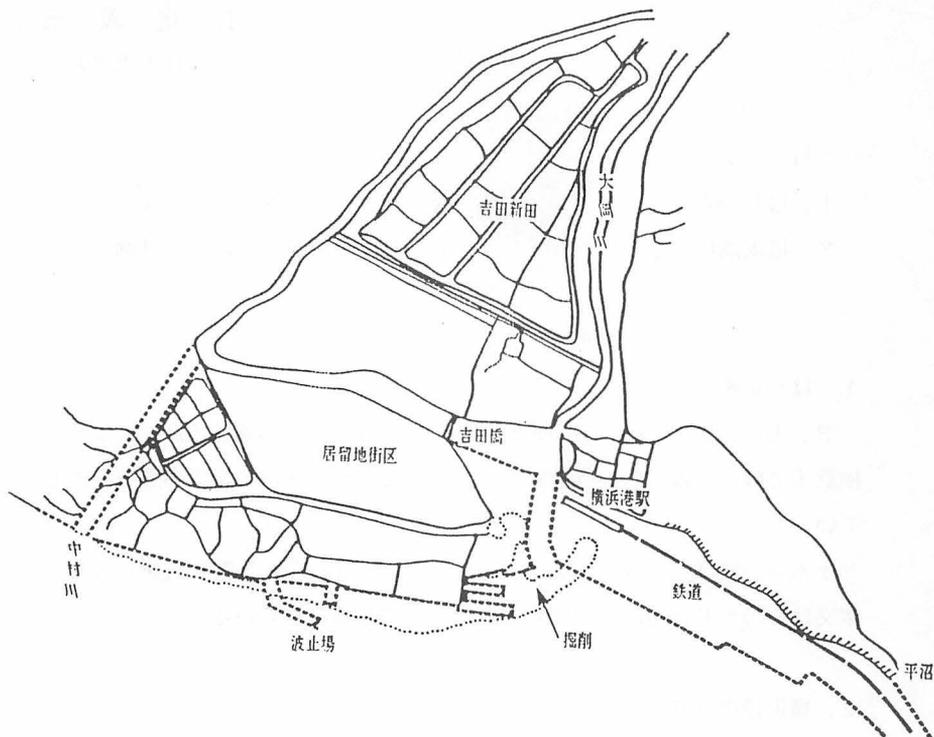
安政5年(1858)に締結された日米修好通商条約に調印、翌6年に神奈川・長崎・函館の3港の開業を英・米・仏・露・蘭に約す。

神奈川は街道筋にあり、江戸にも近い。開港により、異人の溢れる港まちづくりはどうしても避けねばならない。さりとて条約の重みは今の日米構造協議どころではない。

協定にもかかわらず、対岸の横浜に港を開くことに決した幕府は、図1に示すような本牧の鼻から突出した砂嘴に、急遽港町づくりを始める⁽²⁾。

大老井伊直弼と衝突しながら神奈川開港を推進した岩瀬忠震は外国奉行から作事奉行となり、横浜開港場の計画・建設に乗り出したのである。伊豆から、上総から石材を運び、護岸を作り、埋立、整地して道路を作り、東西の

図1 吉田新田と横浜街区の形成（原図は1856年頃、点線は1877年頃）



波止（船溜り）を築く。外国公館の敷地を整え、長崎の出島のような居留地を造ろうというのである。開港まで後1年、新設の築港工事は、突貫工事の明暮れであったと思う。

神奈川からは平沼湾の入口を細長い埋立を行い、街道と結ぶアクセス道路とする。これは後に鉄道の敷地ともなる。

当時の横浜は、100戸たらずの漁村。釣鐘状の吉田新田を背後にし、表街道からは遠く望む寒村だったのである。

この吉田新田は、伊勢崎町を軸に今は古い横浜の繁華街となっているが、今から300年前は干潟だった。撰津国能勢に生まれた吉田勘兵衛（1611～1686）という人が、街道筋の神奈川の台地からこの干潟をみて、埋立を思いついたという。明暦2年（1656）、埋立に関する幕府の許可を得て、湾の一番奥に

日枝神社を近江から勧進して、大工事の決意を固めた。

時に45才。大岡川、中村川を丘裾に分流せしめ、釣鐘状の底部に当たる所に、大築堤を築くというものである。9年の年月と、金一万両を要したという。

この吉田新田は、その形から別名鐘新田ともいわれたが、吉田町の名は現在も横浜の中心に残る⁽³⁾。

関内といわれる横浜港の居留地とこの新田を結ぶ、わが国で最初のダブルトラス型の鉄橋は、R. H. ブラントンによって架けられるのであるが、吉田橋と、ここにも吉田勘兵衛の名が残る。横浜港の成立を可能ならしめた背後に、この吉田新田のことを忘れてはならない、

こうして出来上がった既成事実の横浜港に列強は不満もあったが、元治元年(1864)英・米・仏・蘭と横浜居留地覚書調印、早くも上海・横浜間の定期航路も開設されたのである。

さらに慶応2年(1866)上記4国との間に改税約書が調印される。これは、新潟・神戸の開港、大阪の開市遅延に代替する関税改定に関するものであったが、その中の条項に、航海ならびに、港内への出入を安全ならしめるため航路標識(灯台等)の整備の項が挿入されていた。同年イギリス公使ハリーパークス(Harry . S. Parkes)は灯台等設置について幕府に意見書を提出している。これより先、幕府はフランスの協力を得て、横須賀造船場の建設に取りかかっており、横須賀製鉄所長として、ウェルニー(F. L. Verny)が着任していた。この軍需工場の安全操業のため3基の灯台がフランスに発注されていた。幕府はそれ以後の灯台建設はイギリスに任せることを約し、取りあえず、8基分の発注を行うこととした。

3. R. H. ブラントンという人

ハリーパークスはその旨を本国の外務大臣スタンレー卿に報じたのである。外務省は商務省にこの問題を移すのであるが、実際は、1514年に設立されていたトリニティハウス(Trinity House)で慎重に検討されることになる。しかし、航行管制、灯台業務の組織が制度化されていない国に灯台の機器類

のみ発送するのは早計という意見が支配した。しかし、結局、エジンバラのスコットランド灯台局のダビット&トーマス・スチブソン兄弟に委任することとなった。

スチブソン一家は数多くの海事専門家を輩出しているイギリスの名門である。

商務省の力も得て、灯台の位置選定、設計・建設ならびに灯台管理の技術を伝える専門家を選抜し、日本に派遣すればよいと思考した。

かくして、R. H. ブラントンがその該当者として選ばれる。時に27才。1868年のことである。

ブラントンは直ちに、スチブソン兄弟による灯台に関する技術の研修に入る。6月にサザンプトンを出発、まだ見ぬ極東の国日本に旅立った。日本ではこの年、年号改まり、明治となる。明治元年(1868)8月8日ブラントンは、わが国の灯台ネットワーク整備の目的で、イギリスから派遣されて、横浜の港に降り立ったのである。国内は戊辰戦争の最中である。幕府の要請であったが、条約の実施はそのまま新政府に承継される。

とはいえ、新政府の各部の組織、責任者の任命も不安定。ブラントンは、まず、パークス公使に着任の挨拶を行ったのであるが、頼りとするのは、このパークス公使以外にない状態であった。雑然とした居留地を外国人が住み易いようにつくり変えるため着任早々頼まれた測量事業を済ませた後、イギリス船マニラ号で、灯台建設地点選定のため日本沿岸周航の船旅に出発する。同年11月というあわただしさである。

R. H. ブラントンは天保12年(1841)12月、スコットランドのアバディーン州に、イギリス海軍の艦長の子として生まれた。この父は海洋小説の作者としても広く知られていた。少年時代は私立学校と家庭教師について学んだという。ついで州都アバディーンに出て、カレドニヤ鉄道会社の土木技師ジョン、ウイレットの見習いに入り、以後、各地の鉄道工事に参画したが、イギリスでは鉄道工事は最早、退潮期にあった。時たまたま、日本派遣の灯台技師の選考が行われているときき、応募した所、スチブソン兄弟の選考にパスしたのである。研修中、エジンバラのG. ワーコップの娘エリーザと結婚

し、新妻を伴っての横浜到着。ブラントンにとっては、青春の蜜月旅行でもあったわけである。⁽⁴⁾

英国気質の高邁なプライド。冷徹な科学する心。鉄道工事で養った土木技術。夜明けの近代化を進める日本にとって、条約に基づく灯台建設技師としてのみに放置するわけではない。日本沿岸周航後、横浜居留地の都市計画、上・下水道計画、また新政府が最も力を入れていた鉄道計画と次々意見書を求められる。

特記すべきは、日本大通り・横浜公園の設計、吉田橋の架橋。これは、日本最初の鉄の橋といわれる。また、灯明台役所と、所管する裁判所（元は、神奈川奉行所、県庁、市役所に相当する国の総括出先機関）との間の電信線架設の完成（明治2年9月）等であろう。

ブラントンの業績は、横浜港居留地に限るものではない。

沿岸周航のとき行った淀川改修・大阪築港、信濃川改修、新潟築港、銀座煉瓦街、道路舗装・鉄道技術、煉瓦造りの耐震設計、灯器の免震装置、コンクリート技術、測量と技術移転とその範囲は広い。

灯明台役所（後の灯台寮）の中に、修技校を設け、日本の若手技術者に近代土木技術の移転を図ったことも特筆に値する。これは後に工部大学校に吸収され、現在の東京大学の1つの源流ともなっている。

4. R. H. ブラントンの築港計画

現在の横浜修築計画の源は、イギリス工兵少将ヘンリー・スペンサー・パーマー（Henry Spencer Palmer（1838～1893））とされている。明治20年（1887）に始まる横浜築港計画はパーマーの建議が採用され、自ら、築港局の技術主任技師として築港に一身を捧げたことは事実である⁽⁵⁾。

横浜港を欧米の諸港に引けを取らない近代港湾にという夢は、利用する欧米側、そして日本側もそれに劣らずあったものと思える。

明治3年（1870）6月パークス公使と寺島宗則外務大輔会談の折り、パークスより新規波止場を設け、その使用料で、横浜の道路整備などを行ったらどうかと提案している。この提案を受けて、時の神奈川知事井関盛良がブラ

ントンに横浜港の近代化計画立案を依頼している。これに応じて明治3年9月に、最初の横浜築港計画を立案している。当時の英字新聞はこの計画立案内容を次のように報じている。

「この計画は、イギリス波止場（西波止場）から湾に向けて250ヤード突堤型の埠頭で6隻の大型船が接岸し、直接荷役しうる。さらに旅客の乗り降りに便利なような施設を備えている。」これは、木造栈橋であったが、今の木造栈橋の原型といって過言ではない。

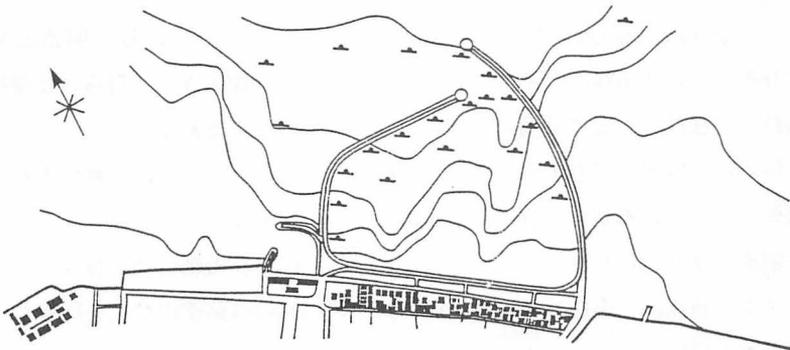
この計画立案は、横浜港内の測深、地質などの調査の上でなされたものではない。同年末ブラントンは港内の測量を行っている。

これとは別途に明治5年大蔵省、工部省はスイスの貿易商社を通じ、フランス・イギリス案を検討させている。この案はブラントン案とはほぼ同じであるが、木造栈橋が鉄製となっている。

明治6年（1873）にブラントンはさらに、工部大輔山尾庸三あてに、築港計画の幾つかの代替案を示している。これは大蔵卿の大隈重信と工部卿伊藤博文がともに、横浜港に本船が安全に接岸できる埠頭の建設に熱心で、明治5年の政府の行動とも関連し、工部省の命があって再度立案したと思われる。

明治7年（1874）3月、後に犬吠崎に設置されることになる洋式灯台の器材天覧のため、灯台寮に行幸された明治天皇にブラントンは、横浜築港図を示し、計画案を説明している。

図2 ブラントンの築港計画 明治7年



このときの計画案は関内居留地の地先水面を2本の波除堤で囲いこむもので、東防波堤は延長3,300 ft. 西埠頭は接岸を兼ねた2,240 ftとし、被覆する水面は、112エーカーとなっている。構造は、コンクリート造りの壁を両側に築き、内部を土または小石で埋め立てることとしている。

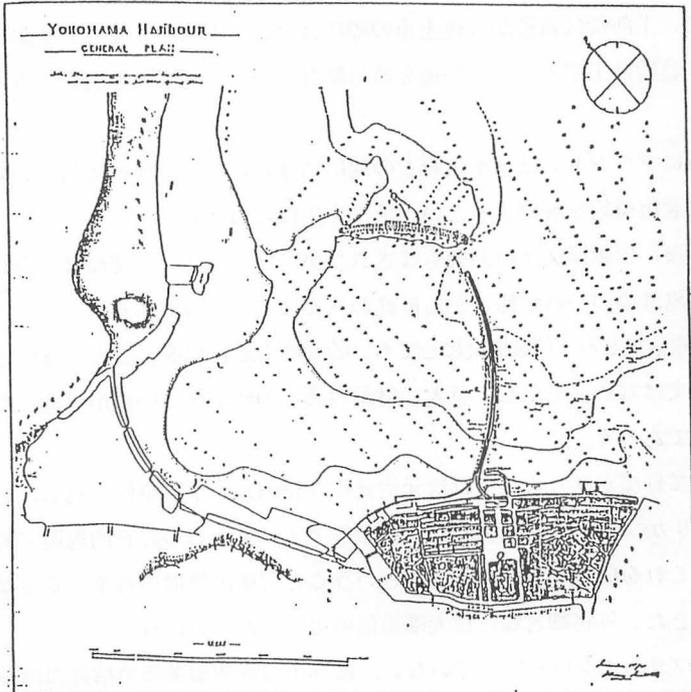
このころ、既に来日していた内務省お雇い外国人ファンドールンに対しても築港計画案の提出が求められていた。

両案揃ったところで、明治7年5月大蔵卿大隈重信は太政大臣三条実美に横浜港築港を上申している。しかし、同年10月「当分見合可申事」の回答あり、沙汰済みとなった。

鉄道・河川・港湾等社会資本への莫大な投資を行う大隈財政の方針に世の批判も強かったものと思われる。

プラントンは明治7年10月、大隈卿に明治7年3月作成した築港計画案を送るとともに、近日中にさらに新しい計画も考えている旨伝えている。

図3 プラントンの築港計画 明治8年



この新しい計画とは、ブラントンの日記によると「検討を重ねるうちに港の改良計画は次第に拡大して、ついには、500エーカーの水域を擁する長さ2マイル（約3.2キロメートル）のコンクリートの防波堤の建設と250万ドルの経費を要するものとなった。」とある⁽⁴⁾。

明治7年11月、このようにしてブラントンの横浜築港計画案ができたのである。イギリス波止場西から長さ5,000ftのコンクリート製の埠頭は鉄道を引き込むことを可能にしている。明治5年9月新橋・横浜間の鉄道は既に完成していた。北防波堤は、神奈川台場から沖に向かって長く伸びたものとなっていた。

明治8年1月に、ブラントンは工事の詳細見積を提出している。しかし、3月8日工部省の林董氏から次のような書面を受け取った。

「拝啓、小官は工部卿（伊藤博文）の命によって、政府は、遂に貴殿設計の横浜港計画の実施を、現在のところ、無期限に延期したことを御知らせします。

なお、工部卿は貴殿が今後上京の際には喜んでお会いすることをお伝えします。貴殿は工部省庁舎で午後2時以降ならいつでも卿にお会いできます。敬具」

同時にブラントンは日本政府との間に結ばれた正式の協約に基づいて、1年後に雇用契約を解除するという予告を受けたのである。

その後、伊藤博文との面会もなされたが、ブラントンの使命は、奇しくも横浜築港計画の一時頓挫とともに終わってしまったのである。

大隈重信にしろ、伊藤博文にしても、横浜港の近代化を必要としないと思ったわけではない。しかし、莫大な財源の調達困難が唯一の理由であったことは事実であろう。

やがて好機が訪れる。それは元治元年（1864）の下関事件に対し、わが国がアメリカへ支払った賠償金78万ドル余のアメリカからの好意的返還である。そしてこれを国際交流に役立てるということで横浜築港の資金とする案が浮上してきた。外務卿となった大隈重信の提案であるという。

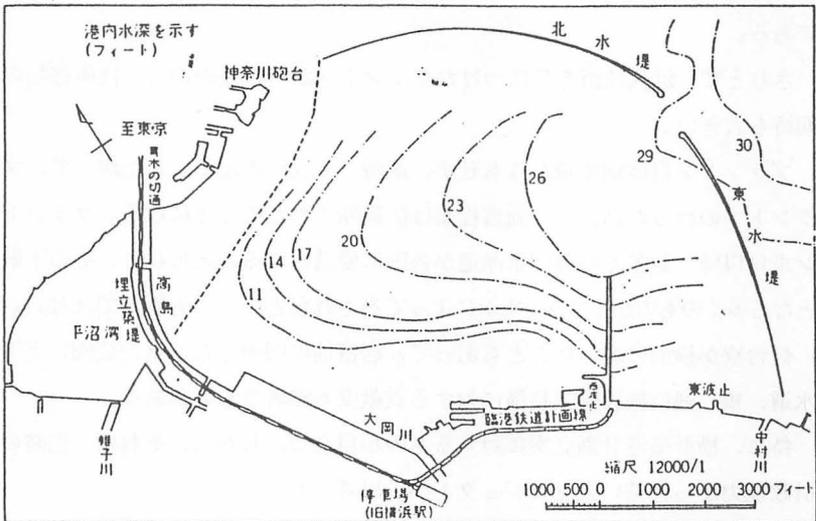
既にブラントンは帰国していない。横浜市の水道事業等で信頼の厚かった

同じイギリス人技師H. S. パーマーに改めて築港計画立案が託された。

内務省はオランダ長工師ファン・ドールンからも意見書を求めている。

明治20年に示されたパーマーの築港計画は、港の東側に、コンクリートブロックの防波堤を設け、東からの波を遮断し、港口を北東に向け、水深29ftの航路と、176万坪の静穏な泊地をつくり出そうというものである。一方西防止場（イギリス波止場）から海岸通りに直角に、沖に向かって延長、2040ftの大栈橋を設け、鉄軌条を二線布設し、横浜駅（今の桜木町駅）に接続し、本船の接岸を容易ならしめるとある。

図4 パーマー築港計画図 明治20年



これは、規模こそ大きくなっているがブラントンの最終計画がその下敷となっていないといえるものでない。

いずれにしても、横浜港の近代化の夢を図面に表し、実現への努力を政府要人に絶えず鼓舞することともなった、ブラントンの功績は図りしれないものがあるといえる。

5. むすび

わが国の洋式灯台の第1号はフランス技師ウェルニー等らによる野島崎灯台であるが、改税約書に基づく列国の期待を受けて来日したブラントンのわが国の灯台システムの近代化に果たした役割は大きい。帰国時建設中のものを含めて大型灯台37基。その中に、神子元・犬吠・御前崎・鳥帽子灯台等、著名のものが多く含まれる。このほかに港湾灯台9基、灯船3隻等がある。

ブラントンの来日は、後に続く新政府のお雇い外国人技師とは若干性格が違う。ブラントンには単なるお雇い技師でなく、条約の記載事項を列国の期待に応えるというプライド感があった。費用を出す日本国政府にしてみれば、安くやって欲しくても、イギリスを始め各国の力を背景に余り口出しできない。日本国にしてみれば約束した義務の代行者でもブラントンはあったわけである。

さりとて、近代技術を身につけたブラントンからの技術助言、技術移転の期待も大きい。

ブラントン自体別に嫌がりもせず、適時、それに応える。したがって、ブラントンの行った助言、計画書提案は広範囲にわたることになる。ブラントン来日以降、数多くの専門家派遣が各国に要請されることになり、その下敷となる多くのものが、ブラントンによって為されたといっても過言ではない。

灯台寮が横浜にあったこともあって、居留地に関連した道路、公園、上下水道、橋、通信施設等の整備に対する貢献度も顕著なものがある。

特に、横浜築港計画立案に対するものが目立つ。しかし、それは、当時の財政能力から程遠い大プロジェクトへの思考であった。

しかし、それは大隈・伊藤等当時の指導者の夢とも一致するものであった。ブラントンの築港計画立案は、離日に至る後半、本来の灯台建設業務以上に情熱を傾けられた節がみられる。彼が依據した工部省と大蔵省そしてその後台頭した内務省との対立。それはまた、イギリス、フランスそしてオランダ主導争いの中に巻き込まれた節がないでもない。

ともあれ、オランダ人お雇い外国人技師を中心に大久保利通等が推進した内務省の野蒜、三国港の修築の失敗に終わって頓挫を示した港湾近代化事業

は明治20年に至って、やっと横浜築港に陽光をみる。

奇しくも、同じイギリス人技師パーマーによって始められるのであるが、陰にブラントンの横浜築港へ捧げた熱意がそこにあったと、見られないわけではない。

本年はR. H. ブラントンの生誕150年に当たる。日本の港湾の近代化に盡された先人の業績を省み、さらなる横浜港の発展を期したい。

注(1) 土木学会：「R. H. ブラントンに関する調査研究報告書」（横浜市委託），平成2年9月

(2) 運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所：「横浜港修築史」，昭和58年3月

(3) 長尾義三：「物語日本の土木史」，鹿島出版会，昭和60年1月

(4) 徳力眞太郎訳：「お雇い外人の見た日本人」，講談社学術文庫，昭和61年8月

(5) 横浜開港資料館編：横浜水道100年記念，水と港の恩人H. S. パーマー展示
回録―「横浜築港計画の系譜」―，昭和62年8月

大日本帝国統治下の朝鮮の港湾

千須和 富士夫

(広島商船高等専門学校)

目 次

1. 朝鮮港湾研究の視点
2. 朝鮮領有への道筋と併合後の政策
3. 港湾行政と整備

1. 朝鮮港湾研究の視点

第2次大戦終戦の直前までの朝鮮半島は、日本の領土として、天皇に直属する朝鮮総督の統治下にあった。1929（昭和4）年に総督府の事務は拓務大臣の下に統轄されるが、1944（昭和19）年時の同地域の開港は14港指定港38港、関税指定港9港、地方港は326港、これらの重複を避けた実数では368の港湾が朝鮮にはあり、このうち、主要な港湾をまとめたものが表1である。

開港とは、関税法上通商港として開放された港で、基本法源は国際法上の通商条約において締結国が相互に承認しあい、貿易（通商）章程により具体的な港が確定する。指定港とは、朝鮮公有水面取締規則（朝鮮総督府令）第3条により、船渠、船溜、繫船壁、荷揚場、棧橋、橋梁、護岸、防波堤、防砂堤、馴導堤、導水堤、間門、繫船その他の浮標、各種灯標または堅固な建物を新築、改築、変更または除却、水面の区域を変更する工事を施行、または掘鑿など行うに際しての朝鮮総督の許認可を要する港湾のことである。関税指定港とは、当時日本領となっていた台湾、樺太、南洋諸島及び内地と朝鮮との間で、朝鮮の特殊事情から移入税、消費税、出港税の賦課・免除を受ける物品を不開港で特定の港において出入させ、税関出張所を設けてその移出入事務を扱わせた。関税指定港は内地との交通が比較的活発な重要な不開港である。地方港というのは、開港、指定港、関税指定港を除く、漁港を含む管理対象となる港すべてを指している。

鈴木武雄が朝鮮経済文献の紹介の中で、「港湾に関するものは最近殆んど

表 1 日本統治下の朝鮮の主要港湾

(1944年現在)

地方区分	港名	開港	指定港	関税指定港
咸鏡北道	西水羅港		1927. 2	
	雄基港	1922. 6	1938. 5	
	羅津港	1936. 11	1938. 5	
	清津港	1908. 4	1938. 5	
	漁大津港		1930. 5	
咸鏡南道	咸津港	1899. 5	1938. 5	
	端川港		1940. 12	
	遮湖港		1940. 5	
	新昌港		1930. 5	
	新浦港		1937. 6	
平安北道	興南港 (西湖津港)		1927. 6	○
	元山港	1880. 5	1938. 5	
	新義州港	1910. 8		
平安南道	竜岫浦港	1909. 8		
	多獅島港	1939. 8		
江原道	鎮南浦港	1897. 10		
	庫底港		1930. 5	
	長箭港		1937. 6	
	東草港		1942. 10	
	注文津港		1927. 6	
京畿道 慶尚北道	墨湖港		1937. 10	
	汀羅港		1930. 5	
	仁川港	1883. 1		
	江口港		1930. 5	
	浦項港		1927. 6	○
同 稜島 慶尚南道	九竜浦港		1927. 6	
	甘浦港		1927. 6	
	道洞港		1927. 6	○
	蔚山港		1943. 10	
	方漁津港			○
金羅北道 金羅南道	釜山港	1876. 10	1938. 5	
	鎮海港		1927. 6	○
	馬山港		1927. 6	○
	統營港		1927. 6	○
	三千浦港		1927. 6	
同濟州島 黃海道	群山港	1899. 5		
	麗水港		1927. 6	○
	木浦港	1897. 10	1938. 5	
	法聖浦港		1927. 6	
	城山浦港			○
	海州港	1940. 7		

(註) ①出典:鮮交會編「朝鮮交通史」(昭和61年)P.1075-7より作成。

②開港欄の数字は、対日本に係わる開港年月。

③指定港欄の数字は、指定年月。

④関税指定港欄の○印は1944年現在の指定状況。

秘文書となった。」（「朝鮮の経済」p. 315）と述べているように、1938年の国家総動員法施行に前後する国防思想の強調が、港湾研究の客観的な資料の発表を抑制してしまい、朝鮮の港湾の体系的な著述を1920年代においてのみ残しえなかったことは誠に遺憾ではあるが、これらの限られた論著に基づいて、日本治政下の朝鮮の港湾の姿を概観してみることにする。

港湾を求めるのは、経済活動であり、政治である。「朝鮮経済の近代化は開港以来すべて日本の指導に依ったのであり、そこに朝鮮経済近代化の特殊的性格が汲み取られねばならない。」（「朝鮮の経済」p. 180）というのが第2次大戦期まで、広範な分野の日本人が抱き続けた朝鮮に係わる日本の役割観であった。日清戦争により清国の影響力を、日露戦争によって帝政ロシアの勢力を朝鮮から排除し、1905年11月、第2次日韓協約（乙巳保護条約）により、朝鮮を日本の保護国とし、朝鮮統監府を設けて、朝鮮軍隊を解体、司法権を日本側に移し、警察権も掌握し、遂には1910年8月、日韓併合条約によって領有化し、朝鮮総督府施政を行うに至る。この全過程において日本国内に浸透させられたイデオロギーは「民衆ハ直接朕力綏撫ノ下ニ立チテ其ノ康福ヲ増進スヘク産業及貿易ハ治平ノ下ニ顯著ナル発達ヲ見ルニ至ルヘシ」（日韓併合の詔書）に集約しうる。朝鮮は日本の庇護と経済的技術的援助の下に、近代化を成し遂げられる。日本がいなければ、朝鮮民族の存立さえありえないと、自らが民族性を否定しながら、逆にその自立を授けるという論理を展開し、併合後には、各方面への近代化投資と内地化、すなわち従属下の異民族でありながら、同一の民族意識の養成を図る政策が採られて行くのである。

朝鮮の港湾の経営を考察するに際しては、領有に至る政治過程並びに領有後の植民地朝鮮の全統治政策との関連ぬきには、港湾の研究はありえないのである。

2. 朝鮮領有への道筋と併合後の政策

1876（明治9）年の江華条約に至る日韓の交渉をみると、両国間の比較的安定した善隣友好関係は、1609年6月、李朝政府と日本対馬藩宗氏との間で

釜山において結ばれた「己酉条約」が、その後300年の国交と釜山倭館利用の根拠となり、条約の内容からいえば、対馬藩が李朝政府の保護を受け、日本よりの歳遣船の受入れ、倭館滞在期間の設定、日本人の館内居住と朝鮮陶工らを使役して行う特注陶磁器の製造、国王よりの歳賜の受領などを約しており、公私貿易船の通回数や貿易船の証明書である「文引」携帯義務など、日本側が義務を負うものであった。明治新政府ができて間もない頃の1870年5月に外務省職員であった佐田白茅らが政府に提出した「朝鮮国交際始末内探書」によれば、李朝政府と宗氏との関係は、①文引に用いる勘合印と宗氏に歳賜として渡される米50石、豆50石は、宗氏の李朝政府に対する服属を意味している、②朝鮮に近接する島しょである対馬藩は財政が窮乏する際には朝鮮に対し借財をしてきた実績がある、③むしろ朝鮮は北京の政府（明・清）に臣礼を執ってきている、④歳遣船とは「彼国ニ対シ藩臣ノ礼ヲ取ルニ近ク」⑤釜山の草梁倭館は7万坪の敷地の中にあつて地租は納めたことがないが、300人の居住日本人がおり、門の開閉は東萊府の番兵が担当し、府中の出入もできず、館外300歩（歩は朝鮮の長さ単位）以内に遊歩は限られている、それも監視付きとされている、施設維持は朝鮮側が行っている。これが国交と倭館居住の実態であった。

日本は1872年9月新政府による外交を開始するに先立ち、宗氏を当事者からはずし、アメリカとも連絡協調しつつ、草梁倭館に外務省職員を駐在させた。朝鮮側はこれを認めず、支給品もなく、取引も許さず、倭館は半封鎖状態、外交交渉はここでは行えなかった。倭館は朝鮮側の見方からすれば、恩典つきの自国の施設であり、外交の場ではないと考えていたためである。「倭館の沿革と歴史の無視」としたのである。

日本が他の欧米諸国に先駆けて、朝鮮の開国交渉に着手せざるを得ない理由は、隣国でありながら、明治新政府を認めようとしぬ朝鮮の姿勢に非難の目を向けたところに始まる。征韓論の淵源は、勝海舟らの日本開国後の反幕運動に対抗する論として生まれたといわれるが、明治新政府樹立後の1860年に朝鮮へ日本の変革の通告と併せ、近代的自由平等の原則に立つ国交を求めたが、朝鮮はこれを受入れず、政府官吏の入国すら拒んでいたため、1869年

に至り、木戸孝允・岩倉具視らが中央政権強化の目的から諸藩の兵を外国へ送ることを計画し、朝鮮を仮想敵とした。しかし国内統一の基盤が固まっていなかった政府は、征韓を議決するに至らず、1871年に廃藩置県、1873年の徴兵令を経て士族身分の解体が進む中で、この士族対策として西郷隆盛、板垣退助らが外征論を樹てるに及び、1873年8月13日、政府は征韓の口実をつくるための大使派遣を決定した。木戸・岩倉の征韓論に反対していた西郷が征韓論者の代表となって特派大使を引受けたところへ、遣欧視察に出ていた木戸・岩倉・大久保利通らが帰国し、逆に日本の自立のためには内治が先決と西郷らの征韓論に反対する主張をするようになったのである。こうして政府決定はくつがえされ、西郷は参議を辞職し、反政府へと転回する。板垣もまた民選議院設立建白を行って、在野からの自由民権運動を展開するようになる。

他方、イギリス、フランス、ロシア、アメリカなどは通商と艦船補給を目的に朝鮮へ開国を迫り、1866年フランス艦隊の江華島占領、同年のアメリカ船シャーマン号の大同江侵入と焼打ち、1871年のアメリカ艦隊江華島占領と挑発を重ねたが、朝鮮はこれに反撃した。70年代は、欧米各国は領土内の安定、勢力圏の体制強化に力を削られ、朝鮮問題は重視されなくなってきた。1875年の江華島沖での日本軍艦雲揚号事件は、欧米列強の挑発行為に連なるものであり、列強の「力の真空に代行する」こととなった。

翌1876年2月26日、日本側黒田清隆特命全権弁理大使、朝鮮側申憲及び尹滋承両全権の間に調印された日朝修好条規がこの事件の結末である。12款から成る条約は、①朝鮮を独立国として扱うと共にここに清国との宗属関係を否認する、②釜山港ほか2港（後に仁川・元山と決定）の開港、③日本の一方的な領事裁判権の承認、④日本人による朝鮮沿岸の測量、海図作成の容認が主な内容である。引き続き同年8月24日締結の同条規付録並びに貿易章程において、米穀類の輸出及び金銀の搬出の承認、関税条項無視、日本円の開港場における自由流通の承認など、朝鮮の以後の国民経済に重大な影響を与えるに至るところの約定、約定洩れがなされた。「日本の軍艦に包囲される険悪な雰囲気の中で締結された不平等条約」であり、一方当事者の朝鮮側代表らは「条約の意義をほとんど理解できない国際知識水準」の条件の下で交

渉が進められたのである。

仁川、元山が選ばれた理由は、日本側の測量調査に基づく一方的な要求であった。朝鮮政府も国民世論も仁川が首都のど元であり、日本のこれまでの行動から猛烈な反対運動が起こった。日本は準備を重ね、1882年7月、朝鮮国内の争乱に乗じ、済物浦（仁川）条約（同年7月23日）、日韓修好条規続約（同年8月30日）を締結させ、仁川・元山開港を確認させた。

朝鮮の対欧米諸国との通商条約締結状況を時系列でみると、アメリカ（1882年5月）、清国（同年8月）、イギリス（1883年）、ドイツ（同年）、ロシア（1884年）、イタリア（同年）、フランス（1886年）、オーストリア（1892年）ベルギー（1901年）、デンマーク（1902年）等の順で、いずれも互惠条項により、1883年仁川開港は援用され、「開港と同時に国際港の性格を帯びる」（「朝鮮近代史」p.120）こととなったのである。

釜山港は1876年11月日本公館初代管理官近藤真鈎が赴任し、事実上開港開始となり、1885年日本郵船が、1890年大阪商船が釜山支店を開設し、不開港に至る沿岸輸送にも従事するようになった。なお両社の仁川支店は日清戦争後に開設された。

無関税制などの欠陥は朝鮮側に直に認知され、厘金税（通過税）賦課の対抗策もとられたが、日本は実力でこれを押しつぶし、1882年朝米通商条約に関税率が明記されたことから、1883年には日本も通商章程の改訂を受入れざるをえなくなり、無関税の実態は失くなった。

関税自主権が確立できずに終わった朝鮮側は、清国の推薦したドイツ人を改訂交渉顧問に招いていたが、逆に日本と結託する行動に出られたため、税関業務は日本の第一銀行釜山支店に委託するようになり、関税の捕捉は実質上困難となってしまった。朝鮮側はこの弊害に対処し、1889年10月にイギリス人 J. C. Johnson を仁川税務司に任用した。ここから朝鮮の税務司が欧米人に牛耳られる原因となるのである。

関税制度に関する限り、李朝・大韓帝国期、日韓併合の経過措置期間の10年間の時期、経過措置期限過ぎとなって以後の時期の3期に分けうる（草間秀雄「朝鮮関税制度概要」）。この第1期時代には、欧米諸国との通商条約締結で

日本の通商条約がかったの日英通商条約に範をとっていたように、片務的な協定税率を基礎にしており、輸出品は従価5%、輸入品は5ないし8%にすぎず、朝鮮国内市場の保護は思いも寄らないものであった。

財政顧問となったロシア人アレキセーエフ（1896年10月）は、日本軍隊による閔妃虐殺（1895年10月）で朝鮮国内が反日に湧きたち、朝鮮国王がロシア公使館で1年も過す状況の中で、ロシアを代表する形で、総稅務司の地位についた。朝鮮は1897年10月、「大韓帝国」を名乗り、国王は始めて、皇帝と称し、中国からの独立を宣明した。光武改革といわれる近代化施策は、日本とロシアの勢力が拮抗する中で進められた。しかし交通、鉱業、林業、漁業、電気、水道などの産業分野に列強の特権を認めて行く方向に変わりはなかった。日本は京仁鉄道、京義鉄道の敷設権をアメリカ、フランスから継承し、忠清道稷山金鉱採掘権、京畿道、忠清道、黄海道、平安道沿岸の漁業権、薬用人蔘の独占的輸出権を確保した。

政治ではロシア、経済では清国に圧倒されていたが、1890年代は、日清戦争勝利（1896年）を機に、朝鮮における日本人及び日本企業の地位は、列強諸国に対しては、ずば抜けた優位性を保つことになった。日清戦争前までは、日本と清国の貿易額は、ほぼ均衡状態に達しており、仲介貿易を特徴とする取引内容であったのである。しかし戦後の清国勢力の衰退で朝鮮の輸入の60~70%、輸出の80%は対日取引となり、外国人居住者の84.6%が日本人、外国商館の81.4%が日本商館で、日本に次ぐ勢力を持っていたのは、やはり清国であった。日本の優位性は、隣国であり、1876年開国以来の経済的進出の実績を持っていたためであり、居留地貿易からの脱皮を図ろうとしていた時期である。朝鮮の農村土布市場に破滅的な打撃を与える機械工業製品の小中木綿が日本とアメリカから大量に流入するようになってき、代わりに穀物輸出が大量に行われ、大阪の堂島米市場へ結びつくという貿易構造ができあがってきた。特に対外貿易で1894年以後、貿易額が急増してきており、外部要因は日本の進出、内部要因は朝鮮国内の経済構造の変化、とりわけ自給自足的な農村の経済が解体して、市場依存を高め、農村の家内工業を崩壊させた。

（趙璣濬「近代韓国経済史」p.120）としており、輸出品は米、大豆、大麦

胡叔、煙草、人蔘、棉花、生糸などの農産品、海産品、家畜、生産品、鋳産品、軽工業品など、米穀・大豆で約60%を占めていた。輸入品は綿布、綿製品、紡績綿糸、毛織物、麻布等の織物、鋳産品、石油、石炭、木炭等の燃料、醤油、砂糖・清酒・ビール・塩・タバコ等の食品、紙類、鉄鋼製品・車両、電信電話器材、染料・薬品、窯業製品、板材などで、織物は輸入額の10%に達している。

日本の植民地化対策の第一段は、まず1902年1月に日英同盟を結んで、緊張する日本・ロシア間の開戦時の援助関係を確立しておいて、日露開戦直後の1904年3月に「日韓議定書」を強制し、大韓帝国政府はこれを呑んだ。「大韓帝国政府ハ大日本帝国政府ヲ確信シ施設ノ改善ニ関シ其ノ忠告ヲ容ルル事」（第1条）が港湾についても重要な意味をもつ條款である。

引き続き同年8月には第1次日韓条約が締結され、財政顧問を日本が派遣することになり、目賀田種太郎が着任し、釜山、仁川両港の整備に着手する。これが植民地化の第2段階であり、翌1905年9月、ポーツマス日露講和条約締結後に第2次日韓条約（同年11月 乙巳保護条約）に調印する。これが第3段階であり、この保護条約に基づき、朝鮮統監府が設置される（1906年2月）。保護の実態は、韓国からの外交権の略取であり、地方都市に理事官を置いて地方行政の監理に当たらせた。統監には伊藤博文が就任し、韓国駐留日本軍の統帥に当たった。国内の外国公使は退去し、海外駐在の韓国公館は閉鎖された。日露戦争下の第一段階から、戦略体制と治安の維持には、交通・通信施設の整備、確保が焦眉の課題であり、1905年4月には通信機関を掌握し、鉄道では同年開通の京義線や馬山線を統監府が軍用鉄道から引き継ぎ、規格統一する必要から、翌1906年には全線改修に入り、1909年には鴨綠江架橋、平南線工事に着手し、中国大陸への連絡の便を図ることにしたのであり、採算は度外視された。道路も1907年に第1期4路線、1908年に第2期6路線の修築工事を開始し、引き続き路線を広げ整備が進められた。

港湾は、日露戦時には、鎮南浦、仁川、元山、清津が陸軍の上陸地点として利用され、鎮海湾は東郷艦隊の集結地、鎮南浦は遼東半島南岸上陸のための輸送船の待機集合点となったのである。釜山は戦後になって、日本本土と

中国大陸とを結ぶ唯一の連絡港と認められ、鉄道との一体運用が重視されるようになった。釜山港、仁川港は1906年より税関工事で埠頭構築に着手したのは、目賀田財政顧問の積極方針とはいうが、この大陸政策が織込まれていたといえる。仁川港は1884年の開港に当たり、朝鮮最初の税関が置かれた港湾であり、京城とは鉄道で26マイルの近郊に位置している。

関税制度上の第2期に当たる日韓併合後の10年間は、朝鮮と列強とが締結した条約は、併合と共に無効となったが、日本が朝鮮の関税を無視するならば、列強の経済に与える影響も大きいと考えられたので、10年間は関税もとん税も据置きとし、その間に関税制度の整理改革に努め、1912年4月には朝鮮関税令、朝鮮関税定率令などの付属令を制定し、輸移出税は1919年4月に最終的に全廃し、加工貿易に役立つ原料品は輸入関税を免税し、鉱業・製鉄業振興のための事業用器材、馬匹改良や緬羊飼育奨励のための馬匹緬羊の輸移入税も免税とすることなどを定めてきた。

経過措置終了の翌日、すなわち1920年8月29日より、関税制度の第3期に入り、以後1945年8月まで、この体制は持続することになる。

1910年の併合後の10年間が関税制度上の特殊時期をなすとするならば、経済活動の発展段階区分では、1910年より1920年に至る丁度関税制度の第2期に重なるこの時期は、朝鮮産業発展の第1段階に当たった。1912年頃には日本内地と同一の度量衡制が確立し、1918年には8年余の日子をかけた土地調査事業が完了し、近代的土地所有権が確定する。交通・通信に係わる産業基盤施設の整備が進められ、原始的な近代産業育成期をなすのである。

第2段階は1920年より1930年にわたる時期であるが、1914年の第1次大戦が内地に戦争景気と呼び起こしたのと併わせ、朝鮮にも浸透してきたが、内地の急激な工業化の進展が朝鮮に対しては、原料品、特に食料品の移出基地の役割分担を大きくしていったことである。1918年に内地で発生した米騒動で、朝鮮米の重要性が認められるに至る。産業政策も米穀中心に向けられ、1918年の地方農工銀行の統合により農業金融機関としての殖産銀行を設立するなど流通部門での金融制度合理化の顕著な動向を示している。この基礎の上に1920年には総督府は産米増殖計画を打ち出す。また内地資本の自由な進

出を規制していた会社も同年には撤廃されるのである。

第2段階では、1921年の朝鮮産業経済調査会答申に支えられて、米穀中心の単作型産業構造への傾斜を深める。米穀の対内地移出は朝鮮の内地貿易における出超原因とさえなるのであり、この米穀の移出基地となったのが、群山港であり、釜山港であり、仁川港である。全鮮の米穀輸移出の割合では3港それぞれ23.8、27.6、22.3%ずつである（昭和2年統計）。全鮮の総産米高は1730万石、うち移出高615万石（35.5%）、輸出13,000石（0.008%）であった。総督府は1935年よりさらに産米増殖計画を立て、10か年で820万石を増産し、その半分の400万石を合わせ、1,000万石の内地移出を目標としていた。群山港は米穀を鉄道や錦江その他の航運により集荷し、輸移出するが、米の地位は輸移出貨物量の60%強、輸移出額の実に99%に達している。群山港からは玄米、仁川港からは精米で100万石余輸移出されるという特徴をも示している。米中心単作型産業構造は、一方で内地では見ることのない資本主義的農業経営、大規模精米工業を発達させ、酒造その他食品工業の勃興を促し、他方で農民の商品経済依存を高め、内地の流通経済に織り込まれ全産業の独立性を失わせるに至った。

第3段階は、この単作型農業が世界的農業恐慌に巻き込まれ、産業政策の再検討を迫られるところから始まる。内地農村も深刻な危機に見舞われた、1930年前後、朝鮮米移入や朝鮮の産米増殖計画に圧力（資金抑止）がかかり農業に代わる工業化政策が求められた。工業化の先導役となったのは電源開発であり、上流にダムを設け流域を変更するいわゆる「流域変更方式」が、「水路式」に代わって登場する。1929年11月、赴戦江第1発電所が送電を開始し、これを受け1930年1月に朝鮮窒素肥料興南工場が操業に入った。

1931年の満州事変（柳条溝事件）に続く、翌1932年の満州国創設が、日滿を結ぶ大陸ルートとしての朝鮮半島縦断、湖水化した日本海横断・北鮮諸港経由の2大ルートが再評価されるようになり、清津、羅津、雄基の各港が注目されだした。しかし1925年以來の先行した港湾整備は利用者にとっては不評であった（川村豊三「海員の見たる清津・雄基の築港」）。東岸港湾は干満差2尺以下、日本海の波浪は厳しいが、西岸の潮差の甚しさに比べれば、鉄

道連絡が完全になれば、大型船には有利とみなされていたものである。

金輸出禁止を機に恐慌回復に向かった日本の内地経済では、1931年に重要産業統制法等による統制強化が進み、国内資本は朝鮮へと移動を始めた。朝鮮は工場法等の社会立法が未整備で、投資条件には有利であった。繊維工業を先頭に化学、金属、窯業などの工業立地、生産額が伸び、8名以上の工場統計であるが、1930年から1936年の6年間で工場労働者数は83,900名から148,800名(77.4%増)、工場数4,261から5,927(39.1%増)と高まった。民族資本は1929年当時工業生産額の51%、日本資本は31%、官公営工場が13%をあげていた時に、会社数において70%、資本金で僅か6.4%に過ぎなかった朝鮮人企業が工業生産額の過半を抑えたということは、土着手工業がなお広範に存在していることを示している。民族資本は中小企業経営で家内工業形態をとるものの中に多数存在し、またそれらが絶えず創廃の流動を繰り返していたとみられるのは、1937年統計で家内工業の工業生産額が27.1%を占め、食料品、木材品では家内工業の方が50%を超えているところからその健在ぶりが伺えるからである。(朴玄採「韓国資本主義と民族運動」p. 80~82)。むしろ朴玄採は「中小工業や家内工業の比重がこのように高いことは、近代的工業が発展を重ねてきたとはいえ、韓国における近代工業の成立が内包的工業化過程の所産ではなく、日本工業の単純な移植型的延長によるものであったためである。」としている。民族資本は日本資本の力の及ばないところ、例えば日本資本の製品を使った最終加工業、原料の加工業などである。1934年には第2次産米増殖計画は、遂に中止に追い込まれた。

1937年7月の日中戦争開始に伴い、第4段階を迎える。1937年4月に国家総動員法が公布され、5月10日から植民地にも一斉に施行された。1942年3月には物資動員計画、交通運輸計画が決定され、5月には生産力拡充・電力動員・国民動員・国家資金動員・生活必需物資動員・交易の諸計画が決定され、労働・物資・資金に統制が加わり、全面的な戦時統制経済に突入した。この戦時統制は、過剰な生産設備の調整を目的とするものではなく、生産性の低い中小企業、流通部門を整理して、労働、資材、資金の効率的配置を図ろうとするものだけに、大企業指導型の重化学工業中心の躍進を図るものと

なり、1936年から1939年の3か年間で、生産額の単純比較ではあるが、金属工業で4倍、機械器具工業でも4倍、化学工業で3.5倍に拡大した。しかし電気ガス部門が後退したのは、生産額の47%を占めるに至った重化学工業の将来の隘路を明示するものであった。

咸鏡北道にある雄基・羅津・清津3港は、1932年8月より南偶州鉄道(株)へ経営委託されることになった。満鉄が満州国鉄道の経営受託とともに、隣接する朝鮮内の関係路線並びに港湾について、船車連絡一貫運営の効率化を求められたためである。清津港は工業化の進展に伴ない、1940年6月には朝鮮総督府の管理下に戻されたが、雄基・羅津両港は1945年8月の終戦まで満鉄という国策会社ではあるが、民間企業による港湾の一元管理下にあったという特徴ある管理形態を生み出している。

朝鮮は戦場化することはなく、中国大陸の「前進兵站基地」(鈴木武雄p.100)として、「農工各産業の比較的跛行せざる発達状況」と「半島同胞の顕著なる皇国臣民化傾向」に支えられ、対満物資輸出・労働力供給において過酷な役割を果すものとなったのである。港湾は終戦時の1945年8月、ソ連軍の清津、羅津の砲撃を受けた以外は、全域にわたって無傷の状態で、朝鮮民主主義人民共和国と大韓民国に継承されることになったのは、不幸中の幸いであった。

3. 港湾行政と整備

土橋宜夫が「これら港湾の施設の整備は大体が日韓併合(1910年)以後に実施されたもので、その施行主のあり方は現在の日本の港湾開発のあり方とほぼ同じで、地域の振興または避難のための港とされる類は国が補助して管理主体の地方庁がこれを施行し、重要な主要港湾は国が直接管理施行する方式が取られた。」と管理区分を述べている(「朝鮮交通史」p.1071)。

港湾投資は、日韓併合に先立つ朝鮮統監府による保護期、さらに朝鮮開国期に遡りうるものがあり、日韓併合以後に発生したものと解することは、必ずしも正確とはいえない。しかし全期を通じ、統一的な港湾行政制度が確立しえなかったこと、まして内地においてさえ、港湾の基本法が成立しなかつ

たことと相俟って、港湾管理、取締り、築造、維持、費用負担の区分等に依拠すべき統一基準がなく、慣例により、開港における施設の経営維持は国費負担、開港内の施設でも沿岸貿易用施設は地方庁、地元府・面が実施し、開港以外の港湾は地方庁、地方団体が施設経営の主体となり、そのうち主要なものは指定港として指定し、総督府が計画を策定し、監督し、国庫補助を行うことにしていた。

総督府政務総監下の部局ごとの港湾行政分掌状況は次のごとくである。

内務局……港湾の修築、設備、港内の埋立、浚渫、工作物の設置等の処分
 通信局（特別行政庁）……航路、灯台、標識、船舶、海員水先人に関する
 事項

医務局……移出牛検疫、開港港則の制定

財務局……関税その他移入税、トン税、出港税、関税の取締り、上屋保税
 倉庫、税関棧橋及び船渠の使用許可

学務局……気象の観測、天気予報、暴風雨警報等

各道知事……開港港則の執行、海港検疫、水上取締り等

鉄道局（特別行政庁）……鉄道連絡取扱い及び埠頭構内の鉄道運転等

これは1924（大正14）年の文献によるものであるが、1918（大正8）年8月に朝鮮統治形態の転換が行われて以後、終戦までには、政務部局の編成替えが行われ、所管替えがあったが、基本的な枠組みには、ほとんど変化はないとみてよいものである。

朝鮮統治の実態は、1910年6月3日の閣議決定「併合後ノ韓国ニ対スル施政方針決定ノ件」に基づき、天皇直属の親任武官（陸海軍大将）による武断政治といわれるものであった。朝鮮総督は、①委任の範囲内で陸海軍を統率した。限定されてはいるが統帥権を保持していた。②補弼機関として政務総監部を置いた。③朝鮮内に施行すべき政令は総督の命令（府令）により規定できた。④警察権・司法権を警務総監の補弼で行使し、警務総長は憲兵隊司令官、各道の警務部長は憲兵隊長が兼任し、地方行政機関とは独立して警察衛生事務を分掌させた。軍隊と警察を同時に統率したところに武断政治のいわれがある。

日本政府は、朝鮮民族の独立を希求する運動、萬歳事件に象徴される民衆の斗争に直面した。1918年の総督の権能の変更は、総督が武官に限定されていたのを止め、陸海軍の統率権の委任を廃し、出兵請求権を残すに留めたこと、憲兵警察制度を廃し、警察権を政務総監下に置き警務局として一般行政事務としたことなどである。しかし、山辺健太郎によれば、総督は最後まで軍人であり、「武断政治」の実態と変わるところはなかったと述べている（「日本統治下の朝鮮」p. 112）。

関税制度においても、内地の関税法、関稅定率法、保稅倉庫法、仮置場法は朝鮮にも施行されたが、関稅率も同率、内地朝鮮は同一関稅区域となり、保稅運送も兩地域間相互に可能となった。ただし朝鮮の産業、民衆生活の状況などの特殊性を考慮し、1919年に特例法を定め、関稅率では綿羊、コークス、木材などは無稅、塩、しょう油は輕減し、従来から朝鮮で関稅免除されたものの存続を特例としたものに、特定の法人の輸入する播種用種子、鉦山・製鍊用並びに、製鉄用器材などの免稅があり、また中国と陸上隣接する国境地域住民の取引についても、関税法不適用の特例を認めたりしている。

内地その他日本領土間の関係では、内地側は移入税を撤廃し、兩地域間の船舶・貨物の出入は自由となったのであるが、朝鮮側では財政事情から1921年まで移入税を撤廃できないでいた。アルコール、アルコール含有飲料、織物を除き、一切の商品の移入税を廢止すると同時に、併合後も外国貿易船扱いされていた内地通航船舶は、とん税納付義務がなくなり、開港不開港の別なく、出入できるようになった。

また兩地域間を流れていた貨物は、移入税、消費税、出港税に関係ないものでも、開港經由を義務づけられていたのが、開港不開港を問わず、移入できることになり、積荷目録だけで取締りと統計に当てられるようになった。

移入税の残存する商品、朝鮮で消費税のかかる酒類や砂糖、内地で消費税が課せられ、朝鮮に移出される商品は、未納税のまま移入されるか、納税後払戻しを朝鮮で受ける場合、朝鮮税関の証明をとりつける必要があり、さらに出港税を納付しなければならない物品は、移入港を限定し、開港以外に関稅指定港に税関出張所を置いて、証明並びに徵稅事務を行わせることにした

のである。

出港税は1919年の特例法制定時に新設されたものであって、朝鮮では関税定率法の特例を設けた結果、内地に比べ無税または軽減したものがあり、消費税でも課税の有無の差があったため、朝鮮より内地へ移出する際に、その税の均衡を図る必要が生じたのである。これが出港税に当たり、消費税へかかる朝鮮よりの移出品の消費税は、移出時に総督府より払戻されることになっていたのである。

参考文献

- 丸山芳樹「朝鮮の港湾概況」(『港湾』3-2 1925年)
 木原 清「軍事上より見たる朝鮮の諸港湾」(『港湾』3-2 1925年)
 安藤又三郎「朝鮮に於ける船車連絡」(『港湾』3-2 1925年)
 川村豊三「海員の見たる清津・雄基の築港」(『港湾』6-2 1928年)
 大瀧白桜「南鮮の要津・米の群山を観る(上・下)」(『港湾』7-1~2 1929年)
 川添種一郎「築港促進を叫べる鎮南浦の現勢」(『港湾』6-5 1928年)
 草間秀雄「朝鮮関税制度概要」(『港湾』3-3 1925年)
 仁川税関「仁川港一斑」(『港湾』3-3 1925年)
 吉岡秀次郎「仁川港の荷役能力」(同上) 釜山税関「釜山港勢」(同上)
 三井物産「東洋主要港の荷役と風雨」(同上)
 鈴木武雄「朝鮮の経済」(日本評論社 昭和17年)
 渡辺豊日子「朝鮮の産業と港湾」(『港湾』第3巻第8号 大正14年11月)
 姜萬吉著：小川晴久訳「韓国近代史」(高麗書林 1986年)
 朴玄採著：滝沢秀樹訳「韓国資本主義と民族運動」(御茶の水書房 1985年)
 趙璣濬著：徐龍達訳「近代韓国経済史」(高麗書林 1981年)
 渡部 学編「朝鮮近代史」(勁草書房 1969年)
 細川嘉六「植民史」(東洋経済新報社 昭和16年)
 李 進熙「倭館倭城を歩く—李朝のなかの日本」(六興出版 昭和59年)
 高乗雲「近代朝鮮租界史の研究」(雄山閣 1987年)
 鮮交会編「朝鮮交通史」(鮮交会 昭和61年)
 山辺健太郎「日本統治下の朝鮮」(岩波新書 1971年)「日韓併合小史」(岩波新書 1966年)

韓国西海岸諸港湾の連繫開発に関する考察

朴 餅 洪

(韓国圓光大学校)

目 次

はじめに

1. 大陸経済圏の形成と西海岸開発
2. 郡山港の港湾機能と広域背後勢力圏
3. 木浦港の開発方向と背後産業基盤
4. 郡山・木浦港の光陽 コンテナ港との連繫性問題

おわりに

はじめに

韓国経済は開発の主軸が長い間ソウル—大邱—釜山につながり、いわゆる内陸工業ベルト化が形成された。従って、これに対応する流通体系も東南海岸地域である太平洋沿岸港湾中心に偏重するにいたった。そのような現象はただ'60年代以後展開された経済開発投資の拡大過程においてますます助長されたばかりでなく、より根源的には韓国近代化過程の初期段階にあたる19世紀の開港期から始まった。

最近、「西海岸時代の到来」とともに西海岸に位置している各港湾は、それぞれ自己の地域の港湾が中国大陸と距離的に近いもっとも比較優位（Comparative Advantages）がある港湾であるということを競って主張している。¹⁾ とくに、30年間中断された地方自治制の実施とともににはげしい地方割拠主義が乱舞するに際し、西海岸諸港湾の拠点港の競いがなおさら激列化する展望から見て、これに対する適度な政策方向を示しておかなければならない状態にある。

それゆえ本稿では、西海岸に位置する諸港湾の存立意義を規定しつつ、港湾相互間の機能を調整するという観点から問題を提起することとする。なぜならば、仁川港は西海岸に立地しているにも拘らず、ソウル首都圏をカバ

一している実質は首都港であり、拡大開発計画中である牙山港は忠清南道に立地しながら、実際はソウル圏と近接して第2首都港の性格をおびているのに反して、群山港と木浦港は、非首都圏港湾であると同時に南海岸地域の中心港湾たることに注目すべきである。それ故、西海岸地域の開発を促進するには群山港と木浦港の機能を活性化させる当為性をおびている。

韓国の如く、国土資源の制約下では、特定地域だけを集中開発するという投資の優先順位よりは、全国土の均衡開発をはかる方が、各地域間の所得分配を均等化する効果が現れるということに着目する必要がある。

可能な限り、西海岸全地域を均等に開発したほうが落後した地域開発の効果が極大される。つまり、可能な限り全国土を均等開発した方が、国土資源が貧弱な国家においては不均衡開発よりも効果をいっそう高めるということである。

西海岸開発において、仁川港、牙山港、群山港および木浦港など、その各々の港湾の存立性自体をまえてもって差別評価してはならない。

本考察においては首都圏港湾である、仁川港と牙山港のばあいはいったん論外にして、群山港と木浦港の開発方向とその背後基盤造成に関し、韓国2大コンテナ港の一つである光陽港との関連を通じて、その相互的な連繫性開発に焦点をあわせることとする。

以上のような研究課題を解明するにあたっては、長い間海外指向的な発展が続いていた西海岸地域の開発に関する限り、西海岸地域と地理的に対岸性（foreland）地帯に位置する中国中心的な大陸経済圏の新展開と焦点をあわせることにある。

本稿の構成も自ら二元的な骨組みから、そのはじめは大陸経済圏の意義と西海岸地域開発とむすぶことであり、そのふたつは西海岸地域の代表的な港湾である、群山港と木浦港の開発方向とその背後産業基盤造成問題と関連し西南圏地域のコンテナ港、光陽港との連繫性問題を中心に考察する。

1. 大陸経済圏の形成と西海岸開発

(1) 大陸経済圏形成の意義と必然性

韓国が近代化過程が従来の大陸圏から太平洋圏に偏重するにしたがって、陸上および海上運送の結接点である terminal 機能を担当する、港湾立地ないし発展も太平洋沿岸に主軸を形成するようになった。

このような現象は、1960年代以来段階的に推進された経済発展5個年計画によって、ますます拡大助長されるようになった。太平洋経済圏形成以前においては、韓半島の地政学的な特性と長久なる閉鎖政策によって、主な交流対象地域がもっぱら大陸圏に集中されてしまった。従って、前近代的交流形態ではあり、韓国の中国大陸との交流は一方的に大陸の文化および経済圏の影響を受けてきた。

しかし、このような現象は、日本資本主義の大陸進出の野望から韓半島を橋梁として本格的に展開された。韓国の東南海岸開発が、主として日本国との連繋性を前提として発達したのと反対に、西海岸はおもに中国大陸への進出を前提にした。このような経済発展は1945年韓半島の分断が固定化しながら、いわゆる38度線以北はつづいて「大陸経済圏」¹⁾に留まり、38度線以南は「大陸経済圏」から完全に離れて「太平洋経済圏」に偏重してしまった。

かような韓国の海外指向的な経済発展は、もっぱら太平洋経済圏に集中せざるを得なかった。とくに、1960年代以後、韓国の経済開発が大太平洋経済圏中心に一層加重されたのは、今日の経済発展が海外指向的にならざるを得ない状況から、日本およびアメリカ中心に編成されたことによって、太平洋勢力圏の影響を積極的に受容しなければならない、国際経済的環境からますます促進された。

とくに、いわゆる「TK」²⁾中心に展開された韓国の経済発展は、韓国の経済発展の主軸をいよいよ太平洋経済圏に集中した理由の一つである。

韓国と中国は、相当の間接交易の形態による相互交易の命脈を維持するに過ぎなかった。最近、対中国および対ソ交易可能性が高まるにしたがって「西海岸時代の到来」を促進するさまざまな現象が惹起しつつある。

半世紀中約40年間に亘って断絶された大陸国家との交流が再開されるいろ

いろな徴候があらわれている。歴史は不断に発展（運動）するという属性から見ても、これ以上断絶がつづくはずはない。歴史の運動法則は、統一性と対立性の両面的な動きを、その基本的な特徴としている。歴史の周期的な発展法則から見ても、長い対立現象はそのまま持続されない。歴史発展の経験法則である周期性現象こそ、これ以上の対立局面だけを演出することはない。

このような観点から見たら、第2次大戦以来、両極化現象から派生した米ソ両国の対立性現象はこれ以上持続する理由はないだろう。

もう少し具体的に言へば、第2次大戦後、米ソ両陣営は、アメリカはアメリカなりに、ソ連はソ連なりに極端的対立性向だけを追求する必要がなくなったことである。対立局面を継続するには、それ相当の運営管理費が必要になる。これには莫大な社会的費用（軍事費 = social costs）を支援しなければならない。資本主義経済を発展させる唯一な秘訣であるように認識していた古典学派の経済原理を一时无力にした1930年代の世界資本主義経済は一大危機に直面し、存続発展が不可能になったことを想起する必要がある。

1980年代にはいって、ソ連をはじめ東欧圏社会主義国家は、社会主義経済原理としてもっばら信じて来た閉鎖的自給自足経済がこれ以上そのままでは持続不可能になった歴史的一大事件こそ、非常に重要な教訓として提起されている。

資本主義も自由放任だけでは、その発展の限界性を露呈し政府の超然な手（政策）³⁾が必要になったのと同様に、今日、社会主義もその本来の非市場原理から離れずにしては、発展できなくなったことである。従って、資本主義経済原理である市場経済原理を導入するようになった社会主義も、その本来の原理から資本主義的要素をかねた修正主義を導入したといえよう。

'80年代の世界社会主義の市場経済原理導入は、1930年代の世界資本主義がはかった如く、社会主義の資本主義化傾向を現していることを立証する。

このように、歴史変遷過程を通じて見ると、韓国の近代化過程追求以後、その経済発展（展開）が主に太平洋経済圏にかたむいてきたのと反対に、その相対的な大陸経済圏が一時断絶されてきたが、これから大太平洋ないし大陸経済圏の再編成の方向に進みつつある。これは、歴史発展から見てもごく自

然的で、当然的な現象だといえよう。今日、韓国の経済発展が、大太平洋経済圏と共にもう一つの大陸経済圏の再形成という新しい課題を提起していることは、神話でない歴史的必然性である。

(2) 対中国交易と西南圏の経済開発⁴⁾

韓国の西海岸と中国の東海岸地域は、地理的に相互対岸性（foreland）を保ち、韓・中両国の交易中心地帯として重要な役割を果たす地域である。従って、韓国の西海岸は投資の効率性の高い有望性から西海岸の戦略的な港湾を重点的に開発し対中国交易に対備する必要がある。

港湾の開発にあたっては港湾自体的な条件を充足する、港湾内部的な開発も重要であるが、もっとも重要な要因は港湾の客観的な条件である港湾の外部的条件、即ち港湾の背後勢力圏の造成もまた緊要な条件である。

今まで、国土開発計画事業がソウル首都圏と東南圏の先開発地域に偏重し地域間の不均衡開発を深めてきた。

政府は、現在第2次国土開発総合計画（'82-'91年）を実施中であるが、計画実行7年間の投資実績が一部地域に偏重して国土開発の目標である均衡開発とは反対に不均衡を一層深める結果を招いてしまった。

同一圏内においても、ソウル、釜山、大邱、仁川、光州、大田など大都市に投資が集中したのと反対に、中小都市および農村地域との隔差がなおさら拡大したことを指摘している。このような事実は、国土開発研究院が第2次国土総合開発計画期間10個年のうち、開始年度である、82年から88年まで7個年の実績を分析した「第2次国土総合開発計画推進実績評価報告」にて指摘された。この報告書によると、82—88年の7年間に行った総国土開発投資額は87兆4060億円（85年不変価格）の中、首都圏（ソウル、仁川、京畿）に34兆740億円（39%）、東南圏（釜山、大邱、慶南北）に23兆6600億円（27.1%）が各々配分され、この2個地域に全体投資額の66.1%が集中している。

その残りの投資額は、中部圏（大田、忠南北）に8兆3090億円（9.5%）西南圏（光州、全南北）に11兆7480億円（13.4%）、その他地域（江原、済州）に3兆1870億円（3.7%）が各々配分されているし、6

兆4290億円(7.3%)は地域区分がはっきりしない投資である。

— あらかじめ、第2次国土総合開発計画期間の10年間、首都圏と東南圏に投資する予定額は、全体投資額140兆8390億円の66.6%で、計画の初期段階から投資配分が首都圏と東南圏に傾いていた。とくに、実績投資87兆4060億円は、計画より3兆9333億円(4.5%)も多い。

— この報告書は、国土開発初期段階から現れた首都圏と東南圏地域を中心に国土開発が集中し西南圏と両極化現象を深化せしめたと指摘している。そのため、各地域別に所得水準、教育、文化、雇傭、産業、保健および交通など18個の開発因子を総合評価した結果、開発上位圏は、首都圏と東南海岸の工業ベルト化地域であり、開発中位圏は、忠南、江原など中部地域であり、開発下位圏は、全南北、忠北、慶北一部地域と江原一部地域であると指摘されている。

このほか、全国359個邑面地域を対象として指定された落後地域に対する投資は、87年以来全く無い状態で、落後地域にたいする開発が全然行れなかったことになる。また、84年から首都圏整備基本計画が施行されて以来、首都圏地域の工業団地面積百99.9km²中、55.7%が落後地域と関係がない東南圏に集中したことが推計された。また、人口誘発要因が大きい公共住宅用地開発も、82—88年の7年間にわたって、首都圏(55.6%)と東南圏(17.6%)に置重され、全体の72.1%が上の2個圏域に集中された。従って、85—88年の4年間、韓国の総人口増加の234万1千名の中、首都圏に170万6千名(72.9%)、東南圏に55万1千名(24%)が各々増加し、残余地域の人口は殆んど停滞現象を現し、首都圏産業基盤の地方移転を通じた首都圏人口の地方分散を実現するという計画目標は政府の政策が空虚に終わったばかりでなく反対に首都圏により一層偏重した結果を招来した。

このように、韓国の経済発展はソウル首都圏と東南圏に集中したのである。ソウル首都圏の人口分散を通じた経済力の地方分散は実現出来ず、逆に一層深化している。そればかりでなく、京仁地域から出発した内陸工業ベルト化の形成が大邱—釜山につながって、韓国経済は、その発展の主軸がもっぱら首都圏と東南圏に形成され不均衡的な基盤の上で推進された結果になった。

それ故、これから大陸経済圏の展開に従って、対中国交易は西海岸にて、対ソ連交通は東海岸中心にて行れる分業化が実現されなければ、全国土の均衡発展は期待できないということの考慮から、西海岸高速道路開発事業が90年12月工事が始まり、仁川から木浦港に到る海岸線を一つの流れにつなぐようになった。⁵⁾

政府は、仁川—木浦間の西海岸高速道路 353 km のなか、仁川—安山間 28 km と木浦インターチェンジ建設工事を今年内に着工することによって、今まで夢の如く考えていた西海岸高速道路事業が実現されるようになった。

この西海岸高速道路の開発は、対中国交易に対備し、西海岸諸港湾を孤立的で、閉鎖的にその機能を分散せしめるのではなく、一つの循環性交通機能を発揮させ、相互連繋化をはかり西海岸港湾間の交通機能を活性化するに寄与するであろう。

2. 群山港の港湾機能と広域背後勢力圏⁶⁾

群山港は、韓国の西海中部地域の主要港湾として全州圏はもちろん、大田圏までふくむ錦江下流の関門として役割をはたしている。群山港は、国際貿易港として成長するため旧港の外郭に外港を建設したばかりでなく、新港湾の建設を計画中である。群山港は、国際貿易港として必要な背後勢力圏造成を目標に、一方では群山臨海工業団地造成を推進しているばかりでなく、全州工業団地、裡里輸出自由地域にて生産される工産品を輸出する海外前進基地として、特に対中国交易の拠点港として、その役割をはたさなければならない状態である。

以上の如く、群山港はそれなりに重要な港湾機能を果しているにも拘らず海外貿易港としては、その機能を十分に発揮しているとはいえない。ここにその要因を指摘すると、(1)港湾の内部的条件が充足されている良港とはいえない弱点をもっているばかりでなく、(2)港湾機能を十分に発揮するに必要な背後勢力圏の形成が貧弱であるということによる。

この問題の解決のため、それ相当の接近方法が指摘される。その一つは、群山港が内港の弱点をカバーするために築いた外港のほかに、外延的拡張を

前提とする新港湾の建設である。この新港湾の建設は、群山港を現代的貿易港としてさしつかえない総合港の機能を果たすように計画されている。その二つの解決方法は、従来、群山港自らの背後勢力圏として、群山臨海工業団地ばかりでなく全州一裡里工団をつなぐ全州圏中心の背後産業基盤造成に限らず、広く大田圏まで包容する広域背後勢力圏の造成に注力することである。

とくに、新しく計画されている群山新港湾の背後勢力圏としては、これを直接勢力圏と背後勢力圏に区別される。この勢力圏の設定は、港湾に及ぼす影響の程度によって、地域的範囲を考慮した社会経済的な側面から見た直接勢力圏と諸港間の競争的で相対的に有利な影響を及ぼす背後勢力圏に区別される。従って、群山新港湾の直接勢力圏は、開発計画対象地域に包まれ、群山新港湾と直接的に連関性を持つ地域に設定する。これと反対に、背後勢力圏は新港湾を海上拠点港として活用が予定される背後地域に設定する計画である⁷⁾。

① 群山港の臨海工業団地造成計画

群山市の新設臨海工業団地は、現在造成された1団地の工場団地773千坪が86年まで入住完了し、1987年—2001年まで五食島と内草島などを連結する埋立地域である2団地と駕島から内陸を連結する埋立地域である3団地、また3団地から既存工団(1団地)まで連結する農地を4団地として年次的に開発するのを計画している。ただ、2団地(87—91)は91年まで工場の入住を完了するために、85年から86年まで開発することを計画したが、目標通りに達成されたわけである。

② 群山・長項産業基地開発計画

国土開発研究院の群山・長項産業基地開発計画を見たら、2021年までは、全国の業種別工場生産額および必要敷地面積を考慮し、全国的な工業立地の観点から群山・長項産業基地の工場団地規模を決定するようになっている。これに必要な工業用地の長期需要展望の結果、群山・長項地域に対する臨海工業用敷地は、群山第2工団をふくめて2021年まで32.9 km²に達するだろうと推定している。

また、これを地域別に見たら、群山側は、2001年まで7.1 km²、2011年まで

10.7 km², 2021年までは16.2 km²であり, 長項側は, 2011年まで6.9 km², 2021年まで16.7 km²の需要発生を予想している。

産業基地開発計画と関連した支援都市の立候補地に対しては, 陸地部と埋立部に各々立地する方案を比較分析して, 錦江河口を中心に群山地域と長項地域に区分し, 個別生活圏および都市の直接的利益が発生するように誘導するつもりである。従って, 総誘発人口の地域内の収容は, 先ず, 群山, 長項等の既存都市の開発可能地域を最大限に活用するようにして群・長地域内に工団を支援するために必要な機能と背後住居地の機能を遂行する程の新市街地を建設することを計画している。長期的には, 国際的な交易機能がはたせるように群・長地域内において港湾支援機能を発揮する都市計画も確定されている。

③ 広域背後地造成と大田圏⁸⁾

群山港が本格的に新港湾が開発される場合には, 単なる群山臨海工業団地と群・長産業基地の造成だけでは, 広域港湾としてその背後地は狭いことになる。従って, 群山港の広域背後勢力圏として, 大田圏をカバーしなければならない。勿論, このアイデアには, 大田圏自体からの合議には到っていない。しかし長期的に見たら, 同じ行政区画だといって, 牙山港の背後地域を前提とした大田圏の建設は, 確かにその焦点を離れた計画であることが自覚されるだろうと, 私は確信する。何故かという, 牙山港は行政区画上から見たら忠南(大田)圏に属しているが, 実際的には港湾機能面から見たらソウル首都圏をカバーする準首都港として機能するからである。

従って, 大田圏の開発方向も, ①国土の中央部の中心大都市圏として開発 ②大田圏の広域都市圏化, ③大田市の成長拠点都市として開発するという目標が設定されている。

このほかにも, 大田圏は大徳研究団地の総合開発計画が主要な開発目標でもある。大徳研究団地は, ①頭脳産業基地として研究と教育の核心機能を発揮し, ②技術開発および研究活動の協同体制化, ③研究・開発投資の効率化 ④科学公園団地としての示範的開発という目標を定めている。

結局, 大田圏は, 国土の中心部的機能を拡大し, 科学・技術の先端化をは

かる戦略的大都市圏を建設することになる。従って、大田圏は行政区画上の限界性をこえて、実際的には群山港との連繋化が、大田圏の海外輸送体系上からさけることの出来ないということに帰着するであろう。

3. 木浦港の開発方向と背後産業基盤⁹⁾

木浦港は、釜山、仁川、東海港とともに、韓国4大拠点港の一つとして韓半島の西南端に位置した湖南地域の閩門港として評価された。木浦港は、国際貿易の要塞地であり、沿岸漁業の前進基地の母港でもある。木浦圏内陸および250個の島嶼民の生活基地ないし農水産物の集散地であるばかりでなく海洋および島嶼民観光の中心地である。

木浦港は、光州と木浦間をつなぐ広い背後地を確保しておく。最近、栄山江の下流築造工事によって豊富な水資源の確保を通じて、大仏工業団地が大単位工業地域として指定され光州の181万坪に至る河南工業団地をはじめ光州先端技術団地とともに光州-木浦軸を形成する予定である。従って、長い間沈滞してきた木浦地域の経済が活性化の機会をとらえる展望である。

韓国の海岸線構成から見た木浦港は、西海岸の海岸線が複雑多様という特殊性より、木浦港の形成方式が西海岸の海岸線構成の代表的ケースである。

一国の経済発展は、その国がもっている経済与件 (economic condition) によって左右されるのと同時に、一つの港湾の興亡盛衰も、その港の特殊的な成立条件が重要な要因である。

歴史的に見たら、木浦港は、一時対中国交易の重枢港であった。とくに、木浦港は「西海岸時代」を迎えて、発展の新しい転機をつかまえるようになった。木浦港の現実的な背後地形成にかんする方向¹⁰⁾を指摘したら次の通りである。木浦港は先ず、その周辺海上に散在している多島嶼との連結がとれた広域海上背後勢力圏を形成することである。西海岸の中でも島嶼が一番多い海上条件を十分に活用した背後地造成が要望される。

第2に、木浦港は、大仏工業団地を重要な産業基盤に活用することである。大仏工業団地は、西南端部に位置した代表的な工業団地であるが故に、大仏工業団地造成においては、新しく開発予定である大仏港との調和がうまいぐ

あいにとれなければならない。大仏港が既存の木浦港との関係にて、相互孤立的ないし閉鎖的な港湾機能の分散は、木浦港の機能を相対的に弱化せしめる。従って、木浦港の背後産業基盤として大仏工業団地を包容しないで相互自立的に放任した競争関係は、両港湾の機能を弱化する結果を招来するだろう。

第3に、木浦港は、光州先端基地との連繋を保つことが必要である。光州先端技術団地の設定は、西南端に位置した木浦港と東南端に立地した光陽コンテナ港との中間地点において非常に重要な役割を果たすようになる。

政府の計画を見ると、'91年10月から2001年まで光州市北区一帯に586万坪を産業、研究、教育機能が有機的に複合した先端産業基地に開発することと確定された。西海岸開発事業の一環として推進する光州先端産業基地の建設に、総1兆4千億円を投入し、精密化学、新素材、宇宙産業などの工場立地のほかにも、研究所、第2科学技術大学などの教育機関が立地される。

4. 郡山・木浦港の光陽コンテナ港との連繋性問題

(1) 西南圏開発戦略港として光陽コンテナ港の役割

1991年3月13日、政府は、「国土均等開発戦略」¹¹⁾ という標題下の国土開発研究院の中期計画を発表した。国土開発の基本方向を従来の「拠点開発」から「均衡開発」に変えたのは、意味深い政策転換として評価しうる。

その間、海運港湾などが発達している東南圏とソウル-仁川をつなぐ首都圏を中心にした開発戦略を追求することによって、総量的経済成長には寄与したが、このような政策追求が、地域的不均衡と都市・農村間の隔差を深化助長した。

長い間、深化した国土開発の不均衡を修正するために、中国大陸との本格的な交易に対備するため、おそかれ政府が国土の均衡開発に注力するという政府の公約は、晩特之嘆であろう。東南圏に比べて落后した西南圏の中でも光陽港圏域は、南海岸の中央に位置して国土を東南につなぐ中央線軸の最南端に立地しているばかりでなく、先開発地域である東極の釜山港圏域、低開発地域である西極の木浦港圏域をつなぐ陸海両面の中間地点に位置し、西南

海岸圏と東南海岸圏の連結機能を担当する。

従って、光陽港圏開発の波及効果は、東西両極におよぼして東西両地域の便益を増進ないし拡散する拠点地域でもある。また、光陽港圏は、順天―南原―全州―裡里―牙山へ至る内陸輸送の連結拠点として作用する。光陽港が釜山、仁川につぐコンテナ港としの役割は、非コンテナ港である木浦、群山港との連繫性を強化することによって、光陽港勢自体の影響圏を最大限に拡大することになり、非コンテナ港のコンテナ荷物供給に積極的に対応する利点がある。

光陽コンテナ港は、韓国最大規模の釜山港との連繫性ばかりでなく、非コンテナ港である群山及び木浦港をカバーすることによって、落後地域である西海岸地域の港湾と相互補完的関係の維持に寄与するであろう。釜山コンテナ港が東南海岸地域の非コンテナ諸港のコンテナ貨物をカバーし、仁川コンテナ港が京仁地域及び牙山港周辺地域の非コンテナ貨物を包容するという分担体制から見たら、非常に合理的である。

以上の如く、重要な機能を遂行する光陽港の開発に対して如何なる開発戦略を追求すべきかを要約すれば次の通りである。

① 光陽港は、麗川重化学工業団地と光陽製鉄工場の関連産業を助成する西南海岸地域の代表的工業港として開発するにある。

② 光陽港は、西南圏をつなぐ拠点として、西南圏と東南圏間の経済発展の不均衡をやわらげる調整役割を遂行する港湾として開発するにある。

③ 光陽港は、光陽―木浦―群山―牙山―仁川港をつなぐ循環交通体制上のコンテナ拠点港として開発するにある。

(2) 群山・木浦港の光陽コンテナ港との連繫性問題¹²⁾

光陽コンテナ港の港湾機能は、西南圏に位置する群山港と木浦港との連繫性を通じて光陽コンテナ港に集散するコンテナ貨物を集大成ないし合理的に処理するにその目的がある。ここにおいて指摘したいことは、ある特定港の港湾機能の活性化が、その近隣の港湾機能を萎縮してはならない。例の釜山港のコンテナ港は貨物の積滞現象にも拘らず、その隣りの馬山港の貨物量不足という不均衡現象を惹起す問題である。釜山港のコンテナ貨物量の処理は、

馬山港のコンテナ補助港との連繫が相互的にたもたれた運営上の妙味をはかることにある。

光陽港のコンテナ貨物量の集中現象が、補助的機能を相互補完的に遂行する群山港と木浦港の貨物量不足ということになってはいけな。光陽コンテナ港は2000年代に向って、釜山港とともに韓国のコンテナ港の双軸を形成するというを注目したい。このような事実は、今まで、落後してきた西南圏開発において、光陽港が新しい活力素として役割を担当することにある。かりに、光陽港が西南圏内の余地港湾との相互連繫性を排除されたら、光陽港の機能が西南圏開発において、逆機能を作用し地域開発の不均衡をなおさら深化することになる。

従って、莫大な社会資本で建設する光陽コンテナ港が、無分別な競合関係を深化し、西海岸開発をなおさらさまたげる結果を招来したらだめなのである。それ故、光陽コンテナ港と群山・木浦港との有機的な相互補完的な体系が保たれる必要がある。以上の如く、光陽コンテナ港と群山・木浦港との連繫性を合理的に保つためには、交通手段の縦横的な連結が前提である。

西海岸高速道路の建設¹³⁾は、光陽—木浦—群山—牙山—仁川をつなぐ西海岸岸循環交通機能を発揮するように計画して以来、昨年から建設事業が開始されている。西海岸高速道路は、長い間、韓国の経済発展がソウル—大田—大邱—釜山—蔚山—浦項につながっている、いわゆるT字型の内陸工業ベルト化に集中した経済力集中を緩和し、開発の波から離れている西海岸線を結ぶ循環動脈線の役割をはたす見込みである。

このほかにも、光陽港から順天—南原—全州—裡里—群山間を連結する内陸高速道路が必ず開発されなければならない。海岸線につながる西海岸高速道路だけでは、足らない交通手段をもう一つの陸上交通手段として内陸高速道路を開発することによって、西海岸高速道路と二元化する必要がある。このようにすることによって、光陽コンテナ港と群山コンテナ補助港との距離がそれだけ短縮される。

木浦港の場合にも、西海岸高速道路の建設のほかに、木浦から光州を経て

光陽に至る間を一連の高速道路に体系化する必要がある。湖南高速道路からつながっている南海岸高速道路も、光州インタチェンジから順天までの間を今の二次線から四次線に拡大しなければならない。

おわりに

国土の均衡開発という当為性の観点から見ればかりでなく、投資の効率性から見ても、開発潜在力が大きい西海岸地域は、これから新しい経済発展の主軸が形成される見込みである。

中国は、1978年以来、経済開放政策を追求するに従って、中国経済発展の主軸地域である黄海と渤海を結ぶ東海岸地帯は、韓国の西海岸地帯と対岸性（foreland）を保っているため、韓国の西海岸地帯と中国の東海岸地帯は、韓・中交易上、地理的に比較優位地域である。

仁川港が、西海岸港湾にも拘らず、京仁首都圏をカバーしている首都港である点から見たら、国都港格である釜山港と共に活性化されてきた。牙山港は、行政区画上から見たら、忠南に属しているが、地政学的な観点から見ると、ソウル首都圏をカバーする準首都港である。

このように見ると、西海岸地域の群山港と木浦港が、落後地域である西海岸地域の代表的な港湾と規定される。群山港は、全北に属しているにも拘らず、その地域的位置から見たら、西海岸地域の中心港湾である。木浦港は、西海岸最南端に立地する港湾として、北側には群山港と接しているし、東南側には、光陽コンテナ港と接している港湾である。

群山港が対中国交易の中心港として特化（specialization）し、木浦港が中国南部をはじめ対東南圏交易の拠点港として中枢機能を発揮する見込みである。また、光陽港が、コンテナ港として港湾機能を発揮するに当たっては、群山港と木浦港との有機的な相互連繋性が保たれる必要がある。

注 1) 拙稿、韓国港湾経済学会誌、創刊号に掲載された「港湾経済学の認識と課題」という論文の中ではじめて韓国の経済圏形成過程を「大陸経済圏」と「太平洋経

済圏」に分類したことによる。

- 2) 通俗上、大邱直轄市(T)と慶尚北道(K)出身者がつづいて権力の中心にあることを意味する。
- 3) 政府が民間生活に介入して、より当為性ある経済現象誘導へつとめなければならぬようになることも、A. Smith 流の自由放任主義から見たら社会主義的な政策混合をはかったことになる。即ち本来的な資本主義を社会主義性向に部分的に“修正”したいいわゆる修正資本主義といえよう。
- 4) 東亜日報、1990年7月26日、1面および同年7月27日3面参照。
- 5) 東亜日報、1990年11月15日参照。
- 6) 拙者論文“群山港の活性化方案と中国貿易”韓国国際経済学会誌、1981. 7.
- 7) 海運港湾庁、群山地域新港湾立地選定及び基本計画報告書。1989.
- 8) 拙者論文“韓・中貿易と群山港の背後勢力圏形成に関する研究”韓国港湾経済学会誌 第2編。1986. 2.
- 9) 木浦大学校沿海地域開発研究所“西海岸時代の木浦開発”1988. 12.
- 10) 拙者論文、環西南海岸開発軸形成を前提とする“対中国交易と木浦港開発の時代的要請”木浦大学校沿海地域開発研究所、1988. 12.
- 11) 韓国経済新聞1991年3月14日付1面参照。
- 12) 拙者論文“大陸経済圏の形成と西南海岸開発戦略—光陽港の広域背後地造成を中心に、韓国港湾経済学会誌、第4編。1988. 7.
- 13) 韓国の建設部“西海岸高速道路建設の妥当性分析”1988. 11.

中国の内河港湾の発展と改革について

宋 建 生

(中国・武漢河運専科学校)

目 次

1. 中国の内河港湾の発展と変化
2. 中国の内河港湾管理の改革
3. 中国の内河港湾の課題

1. 中国の内河港湾の発展と変化

航路、港湾、船舶は水路運輸の主な三つの要素であり、港湾は水路運輸の中核で、船舶は港湾に停泊し、貨物が港湾で荷役される。内河運輸面における港湾の重要な地位は、内河運輸の発展を決め、港湾が発展すれば内河運輸の経済的利益の向上は可能となる。

中国では港湾が社会経済発展の基礎施設・対外開放の門戸・総合運輸の発展の中核とみなされている。70年代の中期から中国の港湾建設は、国民経済発展の重点の一つになり、中央と地方が同時に実行し、大型・中型・小型の港湾を建設し、港湾の改造、新建がなされ、外国の資本を導入し、最新の外国の技術を導入するという港湾発展の政策に基づいて港湾の分布は、合理的に調整され、多数の専用化埠頭が建設され、港湾の施設が建設され、中国の内河港湾の建設も大きな変化をしたのである。

1990年の末までの間に、全国には万屯級以上の深水バースが290個となった。建国の初期と比べて深水バースの数が4.8倍となり、吞吐量が49倍となっている。長江の港湾の埠頭とバースの数が建国の初期と比べて7倍となり、新建の11個水陸総合運輸作業区、海船が停泊できる16個の深水埠頭により、長江の港湾の吞吐量が年間に1.4億屯以上になった。それから各種類の荷役設備の数の増加量が約10倍となり、旅客数の増加度が22.6倍くらいとなっている。

中国の改革・開放をしてからの10年間においては港湾の建設の成果がその前の30年間の港湾の建設の成果を越えており、これは大きな発展と変化であ

る。この発展と変化についての説明は下記のとおりである。

(1)数多くのバースが建設され、港湾の吞吐能力が拡大された。40年間に元の港湾は十分な改造と新建を完成し、さらに張家港は新しい深水港として完成され、南通港・鎮江港・南京港・上海港は、新しい深水港区として建設された。これらの港湾の吞吐能力は拡大され、内河と海の総合運輸と対外貿易の経済の発展のために良い基礎を固めたのである。

(2)多種類の集中・分散の運輸方式が拡大し、港湾の集中・分散の能力が増大したのである。以前は港湾の集中・分散の運輸が単に、鉄道と運河に依存していた。港内の鉄道運輸は主に船舶の荷役作業の必要に服従し、港湾の荷役過程にとり、重要なリンクとして港湾の通過能力を増しましたのである。この10年間に国民経済の発展により、南京港の輸油ラインが建設され、上海、鎮江、張家港の間の港湾分散運河が浚渫され、連絡されたのである。このほかに、上海から杭州まで、合肥から南京までの港湾連絡道路も建設されて、港湾の集中分散運輸の渋滞が改繕されたのである。

(3) 先進の技術を利用し、専用化のバースが開発され、港湾の荷役の効率が高められた。例えば南京で2万トン程度の原油の船積の専門用バースとコンテナの専門用バースが建設され、上海では食糧の荷役バースが完成している。長江にある25箇の主なバースが全部機械化となり、現代的な荷役作業ラインも完成され、石炭、鉄鋼、原油、木材、鉱石、雑貨、コンテナ、自動車などの専用バースも建設されている。人力の荷役というたちおくれはなくなっている。

このほか、わが国には内河港湾の港運システムのコンピューター・コントロール・テレコミュニケーションが実現されている。長江の下流にある対外開放の港湾は、例えば南京港、南通港ならびに長江輪船公司与南京油運公司等は電話利用による船舶の動態・業務の連絡・安全性の情報などが検索できるようになった。

(4) 資金源を開拓し、多種類の方法を利用して資金を集めて港湾の建設を促進している。第6次5カ年計画期からわが国は港湾の建設の方針として中央政府が資金を投入し、地方政府が資金を集めて外国の資本を利用するよ

うになった。そして、資金源は拡大され港湾の建設は促進されたのである。第7次5カ年計画期に国から資金を投入した金額は25億元であり、例えば1989年に国の投入した資金は1.3億元で、地方の集めた資金は1.67億元であった。

(5) 港湾の旅客運輸施設が充実し、旅客の旅行の条件が改善されることになった。例えば、武漢港、宜昌港、九江港、安広港、馬鞍山港、沙市港、および万具港の旅客運輸の駅の待合室が建設されている。

(6) わが国には実力が高いレベルを持った港湾建設の設計、科学研究、教学および建設部門があり、いま中国には企画設計院が5つあるばかりでなく、航務工程局が4つあり、航道局が4つあり、科学研究院（あるいは研究所）が3つあり、それから港湾工程の大学と高等専門学校が充実してきている。3万トン級、5万トン級、10万トン級および20万トン級の専用化の埠頭を中国で設計しているばかりでなく、中国で建設できるのである。これ以外、それらの部門は世界的な競争力もあり国際、外国の港湾の設計と建設を行なっている。

(7) 港湾建設の科学管理体制が確立して健全なものになった。それから港湾建設の科学管理のレベルも高まってきている。港湾の総体配置の企画、設計の研究および港湾建設の初期の工作システム、建設の開始の報告、建設の計画、建設の監督、工程を評価して検討することが主な内容となる建設管理システムおよび建設の項目が完成されてからの評価システムが主体となる建設項目の検査と総括システムは確立するようになった。

(8) 港湾のコンテナ運輸の発展はいま、中国には国際コンテナを荷役できる港湾は29ある。国際専用のコンテナのバースが15あり、年間の吞吐量は120万個のコンテナとなっている。中国にはコンテナの運輸を経営する船舶会社が300ある。それらの船舶会社は色々の種類のコンテナ運輸船舶が100艘もある。合せてコンテナの位置が7万あり、これから69もの運輸航路が開かれている。

南京国際コンテナ荷役会社は、中国のはじめの外国の合資の港湾企業である。その会社には、バースが2つあり、2.5万トン級の遠洋貨船がそれらの

バースに停泊している。その会社には世界の80年代の最高水準の30トン級と35トン級のコンテナ・ローディング・ブリッジ、コンテナ・トラック、コンテナ・トレーラー、コンテナ・船積用ストラドル・キャリヤ、コンテナ・プラットフォーム・トレーラーおよびコンテナ・フォークリフト・トラックなどが100ばかりある。ほかに現代的なコンテナの専用倉庫と10万平方メートルのコンテナ・マーシャリング・ヤードもある。その会社はwangs コンピューター・システムを利用して企業の経営活動を管理している。いまその会社の埠頭には全通過能力が年間に15万箱以上になっている。その会社は江蘇省、安徽省、江西省、湖南省および四川省などのような長江の流域にある諸省の対外貿易の輸出などにコンテナを運輸している。そして南京港と中国の東部地区、中部地区および西部地区の経済区との連絡に重要な役割を果たしている。その会社の運輸コンテナの数は、中国の国際コンテナを運輸する港の中の6番目になっている。

このほかに、江蘇省の無錫港には対外貿易の輸入・輸出するコンテナの数は、全国の内河港の中に席次が上位にある。

(9) 長江の港湾は世界の40以上の国あるいは地区との通商の関係をもっている。1980年4月に長江の諸港が開放されてから長江にある25の主な港の中に半分以上の港が対外貿易の荷役の業務を可能とし、対外貿易の貨物は5000万トンくらいである。それから武漢—日本、九江—朝鮮および蕪湖の下流にある4つの港からシンガポール、チリ、インド、米国など40以上の国、あるいは地区までの国際航路を開かれ、長江は直接的に世界の各地に連絡することができるようになった。

2. 中国の内河港湾管理の改革

長江の航運管理体制の改革によって中国の内河港湾の管理体制の改革も推進されている。これは港湾の建設と内河航運事業の発展を促進した。

(1) 港湾の管理体制の改革は推進された。

長江の主流にある主な港湾は地方が管理する体制に変わり、国と交通部は地方の管理する港湾に対して一系列の優待の政策と管理措置を実行している。

例えば南京港、鎮江港、九江港および武漢港などの4つの港に対しては国税が決められてから3年間は税額が変らなく、超過利潤は自港のものとなり、もし港の利潤が規定金額以下になれば自港が補充せねばならない。前述の4つの港以外の他の港については所得税が全額免除されている。第7次5カ年計画期に交通部の建設項目はその資金の投入手段が変わっていない。港湾の基本建設と必要な統制・購入資材は資金の投入する部門から供給され、生産に必要な燃料の供給手段も暫く変わっていない。地方政府の指導を受けながら港湾局は政治と企業を分けて港の行政の管理機能を行使している。港湾の荷役、倉庫保管、港湾作業および旅客、貨物の集散などのサービスは他部門の経営にあり、各輪船会社・旅客・荷主にサービスを提供している。

(2) いろいろの形式の経営・請け負い責任制度はさらに推進されている。10年以來、各港湾には企業の経営体制の改革は積極的になされた。一般に局長（經理）が責任を負うという制度をおすすめ、いろいろの形式の経営・請け負い責任制度が確立している。例えば、重慶港は九竜波港埠会社で全面的に“冒險的な低当請け負い責任制度”をおすすめ、域陵磯港は“資産低当請け負い経営・請け負い責任制度”を実行している。それから始めて社会に対して局長を招聘したのである。萬県港は局長が責任を負う制度を実行しながら上層から下層までの責任保証体系を確立し、段階請負を実行して企業の生産経営と組織する活力および適正の能力を強め、各項目の利益の指定目標が以前には全くなかったことである。

長江にある企業は請け負い責任制度をもっと小さい部門の経済計算で各段階を管理している。それを基礎として包、実、掛、職などの方式で企業の生産額、収入利潤、安全、品質、消耗および設備の完全良好率を結合している。調べによっていろいろの形式があり、その説明を以下にする。

1. 百元の生産額に賃金が含まれる割合

資料の測定によって企業と請負部門は各項目のコストが収入の割合になることを計算し、実際に収入金額が計画金額を越えると、賃金の総額が増加して、逆になれば賃金の総額が減らされることになる。

2. 若干の金額を定め、一つに結合

各種類の消耗の費用を定め、各種類の支出を定め、賃金の基金を定め、それらと生産額と利潤を結合して賃金が浮動することになる。

3. 純収益から控除金

企業の生産規模、人員および生産条件に基いて人数を定め、生産金額を決め、賃金以外の不変コストを定め、剰余の純収益から賃金として基礎部分と企業が割当の控除金をとる。

4. 関係部門の管理人員に対して責任がある目標管理を実行し、それらの管理人員と利潤・収入および安全などを結合する。

(3) 港湾企業には“港湾を利用して港湾自身を養う”という財務管理体制を実行している。“港湾を利用して港湾自身を養う”という意味は資金が主に新建港、増築埠頭、バースおよび倉庫上屋などの施設に適用され、元の港に対して改造をすることである。政策によって港湾の管理体制の改革は“二重の指導、主な指導が地方である”という管理体制にある。財務管理面には“港湾で港湾自身を養い、収入で支出をし、決めた金額を納め、財務には請負い経営の体制を実行している。港の内部には生産の部門に対して”基本金額を決め、納めることを保証し、超過利潤が控除金となり、不況は自らの部門で補充し、”非生産の部門に対して“経費を定め、節約部分を控除金になり、支出の超過部分が自らの部門で補充し”という経済の責任が核心とする内部の請け負い経営体制を実行している。これは経営体制を改善し、さらに経営の思想を変えて生産経営を変更し、生産を安定させる経済効果を高めることになる。

このような財務管理の制度を実行して“港湾で港湾自身を養い”という方法はその基本の原則を国家の審査により決める“第7次5カ年計画”に基いて納める税金を見積って“第7次5カ年計画期に国から資金を投入する基本建設と技術改造の項目の資金投入を考えながら、それらを釣合わせて収入と支出を考える財務請け負い制となっている。収入金額が支出のほうより高い場合には、納める金額を決め、収入の金額が支出のほうより低い場合には、国から一部の基本建設用資金を補充して収入の金額が支出のほうと平衡になる部門に対してそのままとなり、この原則は5年間は変っていない。

港湾には“二重の指導，主な指導が地方である”という管理体制を實行して両方面の積極性を奨励してきた。港の建設が地方政府と交通部の両部門の関心と支持を得るようになった。特にそれと同時に“港湾で港湾自身を養う”という政策を實行し，港の自主権力を拡大し，港の実力と活力を強め，港の建設のスピードと現代化への歩調を高め，港湾の生産と建設の発展を有効に促進している。

(4) 長江の幹線となる港湾の運輸生産を総合的なバランスを強め，バランスある生産を組織し，船舶が港に停泊する時間を極力短縮化している。長江の航運体制が改革されてから，長江の幹線にある各港は，各航運企業に開放し，荷役の量が迅速化し，港の能力が船舶の運送力に適応でない現象は非常に著しくなり，長江総務管理局は統一的な計画と整合を強めて総合的に均衡して長江の幹線の月間の生産均衡会議を組織し，重要な物質の運輸の組織，整合，検査および情報サービスなどに力を入れてきた。港の能力不足の現状を反省し，運輸の組織の面に“卸し量に基いて積み量を決め，入港した量に基いて出港の量を定める”という原則を堅持し，生産活動を組織し，港，航路，航運および航政などの各部門を整合し，渇水期と秋の増水期などの自然条件の不利な影響を克服し，滞りなく運送することを保証し，安全性を保証し，船舶の寄港の時間をさらに短縮してきた。

(5) 対外貿易の運輸の発展に力を入れ，各港は特に長江の下流の4つの対外開放の港を積極的に開発・経営をして貨物の供給地に深く入れ込み，荷主部門を訪問し，輸入輸出の貨物の組織力を高め，香港，日本および東南アジアへの江海直航運輸と定期船の運輸を組織化して，新しい定期航路の開拓に努力している。それからコンテナ運輸と港の荷役を合理化をしている。長江の幹線にある主な25の港は，そのうち約半分の港は対外貿易の貨物の運輸と荷役を取り扱って世界の40以上の国，あるいは地区と運輸の業務関係を作り上げている。

(6) 港を重点とした航運集団会社を発足

武漢という都市は“9つ省に交通の便利なところ”といわれている。国内では武漢が9つの省に繋がり，さらに長江で海に繋がっている。だから武漢

は航運の発展の優位さがある。武漢地区には中央、湖北省、武漢市などに航運企業が20ばかりあり、水上運輸の量が全国の内河の運輸貨物の総量の4分の1を占めている。

航運体制の改革の中でも最大規模の内河運輸企業がある湖北省航運会社と、大通実業株式会社などの30の企業群は、華中航運集団会社を組織している。その集団会社は運輸、工業、商業および貿易を一体化させ、船舶の運輸を核心として港を重要点とした科学研究、工業、商業、貿易を補佐する多層の経済構造を形成している、多種類の産品を開発して多手段の販売経営をし、全面的に社会に仕えて競争力を持つ経済主体である。その集団会社は内河航運、沿海航運および近洋航運を一体化し、武漢の改革と開放のために国際市場の開拓と国内国際の輸入輸出の物質の運輸の機構を果している。その集団会社は港湾を重要点とし、生産、運輸および販売の一本化の運輸を組織し、次第に扇状の放射状を持つ地区および業務と企業ネットを形成し、華中と華東地区の経済の発展に仕えてきた。その集団会社は“安定・頑張・求实・団結・奮進”という方針を実行し、“内河運輸を強固にして海洋運輸を発展して科学研究と工業を結合し、商業と貿易を同時に振興する”という経営方針を実行して“投入が少なく生産量と販売量が高く効果が高い”という新しい道を開拓してきた。武漢市政府の決定によって第8次5カ年計画期にその集団会社に対して“損益の責任を自分の会社が引き受け、利益が会社のものになること”、“設備の貸付金が低利のように優遇し”などの優待の政策を実行して、武漢の航運の全体優勢を発揮して武漢の対外貿易の発展を推進できるようになっている。

(7) 港湾企業の内部改革を深化し、内部の構造と管理体制を調整し、現代化の科学管理を推進し、各種類の仕事を順序化、標準化およびデータ化にさせてきた。中国の《企業法》の原則によって各港には局長、經理（工場長）が責任を負う制度をおしすすめて目標管理を実行している。さらに全面的な品質の管理を強化してネット状の品質の保証体制を設立し、作業の全過程の品質をコントロールしている。統一の企画に基き、荷主が自らの専用埠頭を建設することが可能となり、埠頭を建設し、自分で利用して利益も自分のも

のなるようになった。港湾の背後地域の省、あるいは区が自らで、あるいは合資で埠頭・バースおよびそれに応ずる施設を建設することが提唱されて奨励されている。国の建設する港湾は、国から資金を投入するという方式のかわりに国から貸しつけるという方式が実行され、基本施設の費用は元金と利子が廃止されている。

(8) 港の職工の募集制度の改革

国民経済と対外貿易の発展により、港の吞吐量が毎年増加しており、港の荷役労働者数がそれに見合うだけ確保することができなかった。だから内河の港は荷役労働者が甚しい不足という現状に直面している。

港の荷役という仕事が労働の密集のポジションであり、仕事の環境が悪くて福祉待遇が低いのである。だから毎年、職工を募集する許可の定員があっても、港湾の荷役労働者を確保することはとても難しいことである。かくしてある港は経済のたちおくれる山間地帯にいる農民を契約労働者として港湾の荷役作業に従事をさせている。

農民からの契約労働者、交替労働者および請負労働者は仕事をする期間に港の職工の一部分で政治面の待遇が港のほかの職工の待遇と同じであるけれども、それらの労働者の農民の地位、身分が変らなく、かれらの農村の戸籍と食糧の供給方式が変わらないことになる。それらの労働者は定期で交替して農村に帰り、港湾の職工を募集する制度の改革は、職工の募集の範囲を拡大し、職工の募集制度を融通性のあるものとしなければならない。それは企業の経済効果を高め、企業の負担を軽減させることになる。

(9) 複合運輸の促進

積極的に複合運輸を促進し、総合運輸の効果を高めることが、わが国のたちおくれる交通運輸の現状を変える重要なことである。複合運輸は、総合の運輸組織であり、それは運輸方式の連絡輸送および生産、運輸、販売の運輸協力を包含するものである。複合運輸は2種類以上の運輸方式を利用し、あるいは二つ以上の運輸企業は両段の運輸を接続させて、同じ運輸の証拠書類を使って、あるいは乗り換えを利用した全行程の運輸を意味している。このほかに、それは公路と港湾の協力、分散の運輸、専用鉄道線路の共同利

用および乗車券の連合売りは観光にも関係する。複合運輸の促進は、運輸の横の連絡を促進して運輸の効果を高めるばかりでなく、旅客としては便利になり、貨物の運転を早めて、顕著な社会経済効果をあげることになる。

1979年以来、各種類の運輸方式の複合運輸はかなりの効果をあげ、具体的な説明については次のとおりである。

1. 鉄道と水路幹線の複合運輸の貨物量は毎年増加しており、例えば鉄道部門は“場所を定め、鉄道線路を定め、列車を定め”という“3つの確定”を実行し、港は列車と船舶の接続を組織し、航運部門は“貨物量を定め、航路を定め、バースを定め、航期を定め”をつなぐ運輸を組織して鉱山、鉄道、港湾および航運の緊密な接続と全行程の責任を負う一体化の運輸ラインを成立させて毎年、貨物の運輸量を上昇している。

2. 幹線と支線の複合運輸企業の新たな発展

各地域には、複合運輸企業が横の連絡を広範に発展させ、たがいに運輸の代理をする協議を締結して乗換えを代理し、複数の地区に跨る複合運輸ネットを行なうのである。

3. 鉄道、道路および水路コンテナ複合運輸ラインを発展し、1回託送、1回費用をとり、1枚の券が全行程に有効で、全行程の責任を負うという制度を実行している。

4. 農村の商品経済の発展に適応するために多種類の複合運輸が実行され、城市を中心として港と駅を重点として郷と鎮を基本点とする複合運輸のサービス・ネットになってきた。そのネットは郷、鎮および運輸の幹線に接続し、その複合運輸部門は請け負い、現地で託送をして、現地で決算して、分散したものを集中させて、あるいは集中したものを分散させて、荷主の戸口から貨物を受けとって、貨物を目的地へ届けて、全行程の責任を負うという方式を実行している。

5. 専用鉄道線路の共同利用を実施し、専用鉄道線路の管理方法を制定して各部門の責任、権限および利益をはっきり規定して、費用の水準と配分方法が規定されている。

6. 旅客の途中の乗換えの困難を解決するために各地域にある複合運輸企

業および運輸部門は大型と中型域市および交通の便利なところで列車、自動車、船舶および飛行機の切符の共通売り、あるいは代理販売、代理部門を多く設立し、手続を簡素化し、旅客の便利性を高める。

7. 鉄道、水運、道路、航空運輸、倉庫保管およびコンテナなどの企業と荷主の連合が実現されている。

最近、全国には第1段階の幹線と郷、鎮につなぐ複合運輸ネットが完成してきている。1989年の1年間だけ全国の複合運輸の量が1億トン以上になって、コンテナの運輸量も3,600万トンとなっている。昨年5月で、全国の県の以上の複合運輸会社の数は400以上で、郷、鎮の複合運輸の部門は3,500以上となっている。

(10) 科学的・合理的な技術政策の制度

港湾の技術政策としては主に全体の企画と経済の分布を強調して域市の建設を船舶の発展に密接に結合させて、次第に完全な港湾システムが形成されてきている。幹線と水域別に使う原則として深水は深用水用にして、浅水は浅用水用にして総合的に考えて合理的に利用することにある。専用化のバースの発展が提唱され、内荷埠頭型によって利用される方式は次のとおりである。

1. 水位差が8m以下の港湾には主に直立式埠頭とする。

2. 水位差が8~17mの港湾には雑貨と、ばら積貨物の船積埠頭のための直立式埠頭を主なものとし、ばら積貨物の船卸埠頭に対して坂埠頭を主なものとして、水位差が17m以上の港湾には坂埠頭を主なものとなっている。

港湾としては、多種類の集中・分散運輸方式をその地域の事情に適合させるように発展しなければならない。特に道路と内河の集中・分散運輸の能力を発展しなければならない。いい条件を持つ港には、はしけ取りという作業を積極的に促進しなければならない。石炭などの主なばら積貨物の専用バースは、能率の高いエネルギー消費が少ない。また連続式の船卸機械を開発しなければならない。貨物量が多く、運輸距離が短い航路にはセルフ・アンローダーを導入し、コンテナのバースとしてはコンテナ・ターミナル荷役クレーンを発達させねばならない。港の固定式の荷役機械のパワーが最大限の力を発揮して駆動され、流動式の設備はできるだけディーゼル機関を投入している。

雑貨とコンテナの埠頭の前部の地帯には、一般的に鉄道荷役ラインを建設しない方が望ましい場合が多い。

水の資源を総合利用することに関して、全体的な企画と河流の航道ネットワークを総合的に整理するには、総合的企画をし総合利用されなければならない。このほかに、遠いところと近いところを結合して、標準化して、それぞれ長江、珠港、黒竜江、淮河および京杭大運河を主な水運幹線として、幹線と支線の両方とも滞りなく通じる水系航路ネットワークを形成する。航路の整理方法として山間地帯にある河流に対して、人工の水路化をし、平原地帯にある河流に対しては浚渫をし、結合する方法をとり、河流ネットワークと湖の地帯については浚渫を考え、湖がある河流の入口に対しては整理し、浚渫も考え、海港の航路に対しては浚渫することを考えるべきであろう。

3. 中国の内河港湾の課題

中国の社会・経済発展のレベルと最近の交通運輸の発展の特徴に関し、中国の交通部は第8次5カ年計画期から総合の運輸体制を主なものとする方針・指導の下に国家の統一的な計画のわくに入れて縦向きを横向きと結合して上層から下層まで責任を背負って、主な道路と水運航路と港湾・駅を建設し、それらに関係がある支線と補完システムを促進する予定である。詳しく説明すると、次のとおりである。

主な道路は国道ネットワークにある重要な国道の幹線道路システムであり、それは自動車の専用的高速道路で、1級と2級の自動車専用道路である。

主な水運航路とは、海上の南北運輸の道路と千トン級の船が通過可能な内河航路である。それは航路、港および船舶の総合体を意味する。このほか、国内、国際の運輸の需要に適用するような合理的技術を導入し、競争力がある内河—海洋運輸の船舶集団を形成せねばならない。

主な港湾・駅・道路・水運航路と連結し、総合運輸ネットワークを形成せねばならない。このほかに通路の客貨物の集散地では、流通を合理化せねばならない。客と貨物を利用するには、主な通路部分と基本施設を充実せねばならない。その他に荷役、乗換え、多種類の複合運輸、運輸管理、運輸代理、情報

の渡し届け、必要な生産と生活のサービスなどの基本的要因の改善がある。支線の補完システムの内容は港、道路および駅の建設の方面以外に、全体の業務の発展と行政管理および人材の育成するための必要なサービス部門、例えば安全監督、救助とサルベージ、船舶の検査および科学技術の面の教育などの内容を包含するものである。

この考えは、長江水系を結合して千トン以上の船舶が通航可能の航路とすることを基本とする。300～500トンの船舶が通航可能の航路を基礎とする標準の水深を持つ航路ネットを形成する。さらに航路、港、船舶および支線システムをつくりあげるような技術を導入し、科学的管理をせねばならない。幹線と支線が滞りなく通じ、内河と海に連結する長江の運輸体系を形成することになる。そのために、改革と開放の方針を堅持して、全面的に各項目の調整・整頓の任務を完成して資金投入の方向を調整して、航運の連結を改善し各方面の積極的な建設を保証し、航運の建設を早めなければならない。このほかに、“安全が第1であり”という方針を堅持して、水上管理の統制を改善して、完全管理のレベルをつねに高めて、経済効果の向上を中心として、港湾企業の企業内部の改革と管理をよくして、さらに大型・中型の企業を活発にして、次第に企業の改造、自からの発展、自からの制約の能力を高め、それから、科学技術の進歩を利用して、航運事業を振興し、航運の発展に努力しなければならない。

今後、10年間に、中国の港の発展は、エネルギー源と対外貿易を重点として、港湾の分布を合理的に調整してクラスにわけて埠頭とバースを建設し、港の多種類の集中・分散能力と倉庫保管の能力を促進し、港の総合吞吐能力を拡大し、港の技術設備を更新し、運輸組織と管理レベルを高めて外国の技術レベルに到達することになろう。大型・中型および中型の港を体系化し、港を起点とし、水上と陸上滞りなく通じ、組み合わせる施設が改善され、内外が一体化となる水上運輸通路を建設することになるであろう。長江の幹線に対しては長江の重慶港、武漢港、南京港およびその他の内河重要港を建設し、クラスにわけて対外開放の城市と開発区の中型・小型の港を発展させ、大型・中型および小型の港、大型・中型および小型のバースを同時に建設す

る方針の指導の下に、港湾の集团的発展を重視して各港の間の多機能化を発揮することができるように改善されるべきであろう。

参考文献

1. 中国の交通年鑑 1987～1990年
2. 中国海運 1989～1990年
3. 中国港湾 1989～1990年
4. 中国海運新聞 1989～1990年

港湾事業の民営化に関する理論形成

金 亨 泰

(青山学院大学大学院)

目 次

1. はじめに
2. 港湾事業の民営化
3. 最適民営化水準の決定原理
4. 結びに

1. はじめに

港湾管理者の膨大な財政赤字は近年に発生した問題でなく、経済成長期以来現在に至るまで続く構造的な問題である。従来、この問題に対し憂慮の表明や対策の提示がいくつか行われてきたが未だその問題は解決されていない。それは、提示された政策そのものに問題があるか、それともそのような政策を実践に移していない結果であるかによる。筆者は、港湾における「規制緩和」を取り上げたことがある¹⁾。規制緩和政策が実施されることになれば、港湾財政赤字問題はほとんど解決されると考えられる。ところで、規制緩和政策が実施されても、港湾管理者が「地方公営企業」（公企業）として残されることになれば、公企業に内在する特有の問題点から脱皮することができない²⁾。そこで、規制緩和政策と併せてもう一つの政策の実施が考えられる。それが港湾事業の「民営化」政策に他ならないと筆者は考えている。それでは、港湾事業の「民営化」がなぜ港湾管理者の財政赤字問題を根本的に解決しうる政策になるのであろうか。小論ではこのテーマについて分析する。

2. 港湾事業の民営化

わが国では地方公共団体が港湾管理者となっている。筆者は、行政組織体である地方公共団体が港湾管理者となっていることから次のような問題点が発生することを指摘したことがある³⁾。つまり、港湾管理者には、組織上のインセンティブや、個人的インセンティブが作用しないということである。この場合、組織上のインセンティブとは「倒産可能性」と「競争」の存在を意味する⁴⁾。また、個人的インセンティブとは給与面と雇用面におけるインセンティブ⁵⁾を意味する。即ち、行政組織体が港湾管理者となっているので、産業組織上「競争」が働かず、港湾事業を運営した結果、財政赤字が発生しても倒産することがない。さらに、給与水準が職員の努力水準と関係なしに決定されており、雇用条件が硬直的になっているので解雇されるリスクがほとんどない。

また、港湾管理者の職員は官僚であるので、この点からも非効率性が発生する。つまり、官僚は港湾サービスの最適な生産に向けて努力をしながらも、自分の所属する部局の予算拡大や職員の増大に向けてより努力する傾向が強く、その結果として港湾サービスの最適な供給をすることができない。

港湾管理者は上記の問題点を抱えており、それらの問題点の帰結は結局、港湾財政赤字として現れるといえる。したがって、港湾財政赤字問題を解決するためには、上記の問題点をまず解消しなければならない。上記の問題点を解消するために必要な政策の一つとして、いわゆる港湾事業の「公企業化」が考えられる。

しかしながら、港湾事業の公企業化措置が行われたとしても、上記の問題点がすべて解消できるとは思えない。なぜなら、港湾事業の公企業化が行われたとしても、公企業には依然として組織上のインセンティブや個人的インセンティブが作用しないからである。つまり、港湾事業の公企業化のみでは、港湾財政赤字問題を抜本的に解決しようとはいえない。したがって、公企業化よりもさらに進んだ政策が望まれるのである。その政策がいわゆる港湾事業の「民営化」に他ならないと考えられる。

それでは、港湾事業の「民営化」が、なぜ港湾財政赤字問題を解決する 1

つの政策になるのであろうか。それは次の理由によると考えられる。第1に、「民営化」は組織上のインセンティブの導入を意味するからである。港湾事業が民営化されることになれば、倒産可能性と競争が導入される。つまり、港湾事業が民営化されると、港湾の所有主体が公共セクターから民間セクターへ移行するので、港湾はもはや行政組織体のものでなくなる。港湾が民間セクターのものになるので、当然倒産可能性が実現し、さらに「競争」意識が導入されることになる。その結果、港湾管理主体は港湾を運営するにあたり「経営」意識をもち、可能な限り最大限の経営努力を払って港湾事業を行うことになる。このようになれば、港湾運営において効率性が高まり、その結果として港湾財政赤字という問題は解決されることになる。

第2に、「民営化」は個人的インセンティブの導入をも意味するからである。港湾事業が民営化されることになれば、職員の努力水準と関係なしに決定されていた給与水準が職員の努力水準とリンクされ、さらに雇用条件も努力水準とリンクされることになる。それによって、港湾管理主体の職員が当該業務を遂行するにあたり最大限の努力を発揮しなければならず、その結果として効率性が高まる。

第3に、港湾事業が民営化されることになれば、港湾管理主体の経営者が直面する制約と機会に変化が生じるからである。つまり、公共セクターの場合に存在していた予算（資本）と利潤（収益性）に関する監督官庁からの規制がなくなって、経営者は資金を資本市場で調達しなければならず、また、港湾投資においても「利潤一貫性」を維持しなければならなくなる。というのは、「利潤一貫性」が維持されなければ、資本市場で資金を調達することが困難となるからである。換言すれば、港湾事業が民営化されることによって私利潤（収益性）規制が厳しくなると、港湾管理主体の職員は、自分の満足（効用）の最大化という行動原理を捨てざるを得なくなり、公共セクターである場合の安易な港湾運営と業務遂行に臨んでの放漫な態度から脱却しなければならなくなる。なぜなら、港湾運営の実績が悪くなると、職員の解雇の可能性が実現するからである。このように、民営化は効率的な港湾運営に取り組みさせるインセンティブとして作用するのである。

以上で分析したように、港灣事業が民営化されると、港灣サービスの生産における能率は大きく改善されると考えられる。また、このようにしてもたらされる「能率改善効果」は、一方においては社会的厚生（公共性）の増大を、他方においては利潤（経済性）の増大をもたらす。

さて、「民営化」の概念については様々な見解があるが、筆者は、民営化が公企業の資産を民間会社に売却すること及び民間投資家に株を売却することであると理解している⁶⁾。したがって、民間諸力の導入も民営化の一つの形態として考えることができる。ところで、この場合、港灣事業の「完全民営化」と「部分民営化」のいずれがより望ましいのであろうか。港灣事業の「完全民営化」はそれほど望ましいとは思えない。なぜなら、港灣機能があつ「公共性」を考えると、港灣管理主体はやはり公的な組織体であるのが望ましいと考えられるからである。しかしながら、公的組織体としての港灣管理主体には、最高の効率、最大の経営努力をしにくい面が構造的に内在していることを認識する必要がある。したがって、港灣機能の「公共性」を維持しながら、「経済性」をも高める範囲内における「民営化」を実施することが重要であるといえる。そこで、問題は、港灣事業の「民営化」をどの程度実施するのが望ましいかということである。

3. 最適民営化水準の決定原理

前章で分析したように「民営化」は行政組織体としての港灣管理主体の非効率性を根本的に除去する一つの政策になる。ところで、問題は、民営化が港灣管理主体の非効率性を除去する一つの手段になるのは確かであるが、だからといって、「完全民営化」を実施して港灣機能の「公共性」を無視することもよくない。つまり、「民営化が万能薬ではないのである。場合によっては民営化（民間部門の導入）が公共サービスを適切に提供するための安全、かつ唯一な解決策であるという信念を主張するのが有害な場合もある。しかしながら、公企業が民営化されることによって、公共サービスが公企業によって提供されるときに比べて、相当効率的に提供される可能性があり、民営化そのものは、この公共サービス提供の効率性の向上を可能ならしめる一つの

有効な手段にはなる」⁷⁾といえる。そこで、重要なことは港湾管理主体の株を適切に売却して、最適な民営化を行い、それによって、非効率的な港湾運営を除去し、他方では港湾機能の「公共性」をも確保することが可能である範囲内の民営化であるだろう。このように考えると、問題は、港湾事業をどの程度民営化した方が最も望ましいのであるか、ということである。そこで本章では「最適民営化水準」の決定原理を分析する。

(1) モデルの展開

まず、消費者部門に対しては次のような前提をおく。ある消費者 h は、財（サービス）のベクトル $X_h = (X_{oh}, \dots, X_{nh})$ を消費することによって効用を最大化する。ここで、 X_h は消費者 h ($h=1, 2, \dots, H$) が消費する財（サービス）のベクトルであり、そこには当然港湾サービス X_{ih} も含まれている。 X_h のうちのある要素が正の値であれば、それは需要を、負の値であればそれは供給を意味する。とくに、 X_{oh} を労働の供給とする。

個人の効用関数は $U_h(X_h)$ であり、個人の所得の中で労働外所得を r_h とする。また、財（サービス）の価格ベクトルを $P = (1, P_1, \dots, P_n)$ とし、労働の価格を 1 とする。このようにおくと、消費者は予算（所得）制約、 $P \cdot X_h = r_h$ ($h = (1, \dots, H)$) のもとで効用関数 $U_h(X_h)$ の最大化を目標にして行動することになる。

財（サービス）の価格ベクトル P と労働外所得 r が与えられているとき消費者の間接効用関数は次のようになる。

$$V_h(P, r_h) = \max_{X_h} U_h(X_h), \quad s.t. \quad P \cdot X_h = r_h, \quad h = 1, \dots, H$$

即ち、消費者は $P \cdot X_h = r_h$ の制約のもとで $U_h(X_h)$ の最大化を行動目標とする。

労働外所得 r_h は、一括定額所得 r_{oh} と、民営化される港湾管理主体（以下本稿において「民営化企業」という）の株式を所有することによって得られる配当金で構成される。港湾管理主体の株は消費者に均等に配分されると仮定する。 θ を港湾管理主体の株式のうち民間に売却される株式の比率であるとすると、このように仮定すると、個人の投資家が所有する株式の数は

θ/H となる。ここで、1株の価格を S とすれば、各個人が θ/H の株式を購入するために支払う金額は $(\theta/H) \cdot S$ となる。

民営化企業の利潤は Π であり、それが全部配当金として株主に配当されることになれば、一人の株主に支払われる配当金は $(\theta/H) \cdot \Pi$ となる。ここで、 $(\theta/H) \cdot \Pi > (\theta/H) \cdot S$ となる。したがって、消費者の労働外所得 r_h は、一括定額所得と株式の所有によって得られる配当金所得で構成される。それを数式で示すならば、(1)式ようになる。

$$r_h = r_{oh} + \frac{\theta}{H} \cdot (\Pi - S), \quad (\Pi - S) > 0 \quad \dots\dots\dots(1)$$

社会的厚生関数は各個人の厚生関数の合計であるので、それは包絡関数 $W = W(V_1, V_2, \dots, V_h)$ となる。そこで、 W は次のようになる。

$$W = W[V\{P, r_o + \frac{\theta}{H} \cdot (\Pi - S)\}], \quad \partial W / \partial V_h > 0 \quad \dots\dots\dots(2)$$

つまり、各個人の厚生が増大によって社会的厚生は増加する。

(2) 民営化による港湾管理主体の目標転換

次に、生産部門に対しては次のような前提を置く。公企業としては1つの港湾管理主体しかなく、港湾管理主体以外の全ての企業は私企業である。港湾管理主体は様々な投入物を投入して港湾サービスを生産する。つまり、港湾管理主体の netput⁸⁾ のベクトルは $Z = (Z_o, \dots, Z_n)$ である。港湾サービスは、この財のベクトルの中の正の値であり、投入物は負の値である。私企業数は J あって ($j = 1, \dots, J$) 各私企業の netput のベクトルは $Y_j = (Y_{oj}, \dots, Y_{nj})$ である。この netput ベクトルの中の正の値は産出物を、負の値は投入物をあらわす。

次に、港湾管理主体の株の売却による港湾管理主体の目標転換について分析する。もともと、企業の目標は株主総会で決定される。「民営化企業」の場合、株主総会で $(1 - \theta) \cdot 100\%$ の株式を所有している公共セクターの代表と、 $\theta \cdot 100\%$ の株式を所有している民間セクターの代表がお互いに交渉して企業の目標を決定する。当該企業の目標は、民間セクターと公共セクターに株式がどのように配分されているかによって決定される。すなわち、公

共セクター株主の企業目標と民間セクター株主の企業目標は対立しており、その対立において力の優位はそれぞれが所有する株式数の大きさによって裏付けられる。

もし、公共セクター株主が社会的厚生を最大化を主張しても、その主張は民間セクター株主による利潤最大化主張によって制約される。その制約は次のような数式で示すことができる。 $P = \Pi(\theta)$, $\Pi_\theta = \partial \Pi / \partial \theta > 0 \dots (3)$

(P は利潤である)。ここで、利潤の大きさ Π も株主間の交渉によって決まる。例えば、民間セクターが所有する株式の比率が増大すれば、民間セクター株主の交渉力が強くなり、その結果、利潤も増大する。 $\Pi_\theta = \partial \Pi / \partial \theta > 0$ はこれを意味する。

次には、逆のケースを考えてみよう。民間セクター株主が配当率の最大化を図ろうとしても、それは、公共セクター株主による社会的厚生を最大化主張によって制約される。この場合、民間セクター株主が直面する制約は次のような数式で示すことができる。 $W = \phi(\theta)$, $\partial \phi / \partial \theta \geq 0 \dots (4)$

ここで、 W は社会的厚生関数であるが、民営化の程度によって社会的厚生が増加するケースもあるし、減少するケースもあり、また不変のケースもある。民営化の程度が高まるにつれて、民間セクター株主の主張、つまり利潤は一方向的に増加するが、社会的厚生が増加するか、減少するか、あるいは不変のままであるかは明らかではない。その理由はなぜであろうか。これは次のように説明することができる。

民営化によって「能率改善効果」が発生し、それが港湾サービスの生産費の削減と港湾料金の引き下げをもたらすなら、当該港湾管理主体の収益性（利潤効果）も増加し、また社会的厚生も増加すると考えられる。ところで民営化の程度が高まるにつれて、「利潤効果」が能率改善効果を上回ることもありうると考えられる。この場合には、民営化による社会的厚生はむしろ減少することになる。つまり、 $\partial \phi / \partial \theta < 0$ となる。もし、能率改善効果が利潤効果にちょうど等しく吸収されることになれば、民営化による社会的厚生は不変、つまり $\partial \phi / \partial \theta = 0$ となる。

次に最適化問題を考える。公共セクター株主の主張する社会的厚生を最適

化問題 ($\text{Max } W, \text{ s.t. } \Pi(\theta)$) は、民間セクター株主の主張する利潤最大化問題 ($\text{Max } P', \text{ s.t. } \phi(\theta)$) と双対問題となる。したがって、この二つの最適化問題は同じ解を持つので、1つの問題を解けば、結果(解)は同様になる。ここでは、 $\Pi(\theta)$ という制約条件のもとで、 W を最大化する問題を考えることにする。

(3) 民営化と港湾管理主体の効率

民営化企業が購入・生産する財(当然港湾サービスも含まれる)のベクトルを $Z = (Z_0, Z_1, \dots, Z_n)$ としよう。財(サービス)のベクトルのうち正の値は港湾サービス、負の値は投入物を意味する。さらに、民営化企業の生産可能性を「最低労働関数」としてとらえることができる。「最低労働関数」は、港湾サービスと、それを生産するのに必要な労働力以外の投入物 Z_1, \dots, Z_n が与えられているときに、港湾サービスを生産するのに要する最低必要労働力を意味する。港湾サービスの生産に要求される最低必要労働力は民営化の程度によって異なる。つまり、 $Z_0 = Z_0(Z_1, \dots, Z_n, \theta) \dots \dots \dots (5)$ として示すことができる。民営化を実施することによって(5)式が等式になれば、生産は技術的に効率的であるといえる。

ところで、民営化の程度によって改善される能率も異なる。もし、 $\partial Z_0 / \partial \theta > 0$ となれば、民営化の程度を高めることによって能率も高まる。なぜなら、港湾サービスと労働以外の投入物が固定されているとき、民営化の程度を高めることによって港湾サービスの生産に必要となる労働力の投入が少なくなるからである(ここで、 Z_0 は負の値である)。ところが、反対に、 $\partial Z_0 / \partial \theta < 0$ となれば、民営化によって能率はむしろ低下することになる。

次に、 $-\partial Z_0 / \partial Z_i = C_i(Z_1, \dots, Z_n, \theta)$ と示すことができる。ここで C_i は、港湾サービス ($i > 0$) 生産の限界労働費用をあらわす「シャドウ・プライス」である。この C_i も民営化の程度に依存する。

港湾管理主体の民営化問題は、港湾管理主体の株式の売却価格と密接に関連するので、次に株式の売却価格について検討する。

港湾管理主体の株式の売却については、無料で売却することもできないし、

あまりにも高い価格で売却することもできない。つまり、最低売却価格と最高売却価格が与えられるのである（港湾管理主体の監督官庁からの規制による）。株式の最低売却価格を \bar{S} とする。こうすれば、株価は $S > \bar{S}$ となる。また、株価の上限は、この企業の利潤 $\Pi(\theta)$ に一致することになる。したがって、実際の株価 S の水準は次のようになる。

$$\bar{S} < S < \Pi(\theta) \dots\dots\dots (6)$$

したがって、株の売却価格には、以下の3つのケースが考えられる。

- 1) 高価格 : $\Pi(\theta) = S > \bar{S}$, 2) 中間価格 : $\Pi(\theta) > S > \bar{S}$,
- 3) 低価格 : $\Pi(\theta) > S = \bar{S}$

(4) 最適民営化水準

目的関数である社会的厚生関数は次のとおりである。

$$W = [V\{P, r_0 + \frac{\theta}{H} \cdot (\Pi(\theta) - S)\}] \dots\dots\dots (7)$$

(7) 式の目的関数に対する制約条件は次のとおりである。

- 1) 利潤制約 : $P = \Pi(\theta) \dots\dots\dots (8)$
- 2) 最低労働関数 : $Z_0(Z_1, \dots, Z_n, \theta) \dots\dots\dots (9)$
- 3) 株式の売却価格 : $\Pi(\theta) \geq S \geq \bar{S} \dots\dots\dots (10)$
- 4) 市場の状況.

ここで、市場の条件を考えてみよう。市場が均衡になるためには、需給が一致しなければならないので、(11) 式が成立する。

$$\sum_{n=1}^H X_{ih}(P, r_h) - Z_i - \sum_{j=1}^J Y_{ij}(P) = 0, \quad h=1, \dots, H,$$

$$j=1, \dots, J \dots\dots\dots (11)$$

(11) 式の第1項は消費者による需要であり、第2項と第3項の合計は、港湾管理主体及び J 個の私企業が生産する供給である。(11) 式は(12)式のようになる。

$$Z_i = \sum_{h=1}^H X_{ih}(P, r_h) - \sum_{j=1}^J Y_{ij}(P) \dots\dots\dots (12)$$

(12) 式をより具体化すると (13) 式のようになる。

$$Z_i(P, S, \theta) = \sum_{h=1}^H X_{ih} [P, r_{0h} + \frac{\theta}{H} \cdot (\Pi(\theta) - S)]$$

$$- \sum_{j=1}^J Y_{ij}(P), \quad i = 1, \dots, n \quad \dots\dots\dots(13)$$

(13) 式の右辺の第1項は消費者による需要を, 第2項は J 個ある私企業の供給をそれぞれあらわし, Z_i は港湾管理主体による供給として(13)式によって定義される。

(13) 式を P_e で一次微分すれば, 価格効果が求められる。

$$\frac{\partial Z_i}{\partial P_e} = \sum_h \frac{\partial X_{ih}}{\partial P_e} - \sum_j \frac{\partial Y_{ij}}{\partial P_e} \quad \dots\dots\dots(14)$$

次に, 所得効果を求めると (15) 式が導かれる。(15) 式は (16) 式のように示すことができる。

$$\frac{\partial Z_i}{\partial r_h} = \frac{\partial X_{ih}}{\partial r_h} \quad \dots\dots\dots(15), \quad \frac{\partial Z_i}{\partial r} = \sum_h \frac{\partial Z_i}{\partial r_h} \quad \dots\dots\dots(16)$$

また, 「民営化企業」の利潤 (P^*) は次のように示すこともできる。

$$\begin{aligned} P^* &= \sum_{i=0}^n P_i \cdot Z_i = \sum_{i=1}^n P_i \cdot Z_i + Z_0 \\ &= \sum_{i=1}^n P_i \cdot Z_i(P, S, \theta) + Z_0 [Z_1(P, S, \theta), \dots, \\ &\quad Z_n(P, S, \theta), \theta] \quad \dots\dots\dots(17) \end{aligned}$$

ここにおいて, (17) 式の利潤 P^* が利潤制約 $\Pi(\theta)$ に一致しなければならない。なぜなら, そのいずれも, 本来同じものだからである。以上のことをまとめると, 最適化問題は次のように整理することができる。

$$\begin{aligned} &\text{Max}_{S, \theta} \quad W [V\{P, r_0 + \frac{\theta}{H} \cdot (\Pi(\theta) - S)\}] \quad \text{subject to} \\ &\left[\begin{aligned} \Pi(\theta) &= \sum_{i=1}^n P_i \cdot Z_i(P, S, \theta) + Z_0 [Z_1(P, S, \theta), \dots, Z_n(P, S, \theta), \theta] \\ \theta &\leq 1, \quad S \leq \Pi(\theta), \quad \bar{S} < S \end{aligned} \right. \end{aligned}$$

次に, 上記の目的関数に制約条件を加えたラグランジェ関数で示すと, 次のようになる。

$$L = W [V \{ P, r_0 + (\theta / H) \cdot (\Pi(\theta) - S) \} - \alpha \{ \Pi(\theta) - \sum_{i=1}^n P_i \cdot Z_i(P, S, \theta) - Z_0 [Z_1(P, S, \theta), \dots, Z_n(P, S, \theta), \theta] \} - \beta (1 - \theta) - r [\Pi(\theta) - S] - \delta (S - \bar{S})] \dots\dots\dots(18)$$

ここで、(18) 式の L を最大化するために必要な一次条件を簡単にするために

$$\frac{1}{H} \cdot [\sum_{h=1}^H W_h \cdot \frac{\partial V_h}{\partial r_h} + \alpha \sum_{h=1}^H \sum_{i=1}^n (P_i - C_i) \cdot \frac{\partial Z_i}{\partial r_h}] = A \dots\dots(19)$$

と置くことにする。この場合において、 W_h は W を V_h で一次微分したものである。

このようにして (19) 式の L の最大化のための必要条件を Kuhn-Tucker 定理によって求めれば次のようになる。

$$L_s = -A \cdot \theta + r - \delta = 0 \dots\dots\dots(20)$$

$$L_\theta = A [(\Pi - S) + \theta \cdot \Pi_\theta] + \alpha [\partial Z_0 / \partial \theta - \Pi_\theta] + \beta - r \cdot \Pi_\theta \leq 0 \dots\dots\dots(21)$$

$$L_\theta \cdot \theta = 0$$

$$L_\alpha = \Pi(\theta) - \sum_{i=1}^n P_i \cdot Z_i(P, S, \theta) - Z_0 [Z_1(P, S, \theta), \dots, Z_n(P, S, \theta), \theta] \leq 0, \quad (\Pi - \sum_{i=1}^n P_i \cdot Z_i - Z_0) \alpha = 0, \quad \alpha \leq 0, \quad \Pi \leq \sum_{i=1}^n P_i \cdot Z_i + Z_0$$

$$L_\beta = 1 - \theta \geq 0, \quad \beta (1 - \theta) = 0, \quad \beta \leq 0, \quad 0 \leq \theta \leq 1$$

$$L_r = \Pi - S \geq 0, \quad r [\Pi - S] = 0, \quad r \leq 0, \quad S \leq \Pi(\theta)$$

$$L_\delta = S - \bar{S} \geq 0, \quad \delta (S - \bar{S}) = 0, \quad \delta \leq 0, \quad \bar{S} < S$$

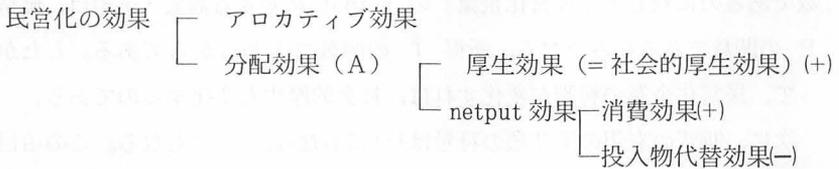
上記の式で、 α, β, r, δ はラグランジュ乗数であり、 $L_s, L_\theta,$

$L_\alpha, L_\beta, L_r, L_\delta$ は (18) 式を $S, \theta, \alpha, \beta, r, \delta$ についてそれぞれ偏微分したものである。

以上のことから、最適民営化水準を求めてみよう。最適民営化水準は、アロカティブ効果と分配効果の合計 (trade-off) によって求められる。ここ

で、アロカティブ効果とは民営化による能率の変化を意味し、分配効果とは民営化によって発生する所得変化の効果である。ここで、分配効果はさらに厚生効果と netput 効果に分けられ、netput 効果もまた消費効果と投入物代替効果に分けられる。かくして、民営化によって発生するすべての効果は、次のように整理することができる。

図1 民営化の効果



以下では、図1の各効果の内容について簡単にふれることにする。

①まず、アロカティブ効果は、民営化による能率の変化 $\partial Z_0 / \partial \theta$ と民間セクター株主に配当金として支払われる利潤の増加 $\Pi_\theta > 0$ によって決定される。アロカティブの観点からみると、 $\partial Z_0 / \partial \theta > \Pi_\theta$ になること、つまり民営化によって発生する能率改善効果が利潤効果を上回る限り、当該港湾事業を民営化する方が望ましい。この場合、港湾事業を民営化すると、利潤（経済性）の増加と社会的厚生（公共性）の増大をもたらす。つまり、この場合には、民営化を実施することによって「経済性」と「公共性」が共に向上するのである。

②分配効果とは、売却される株式に対する配当金として支払われる純所得が、社会的厚生に与える影響（効果）を意味する。この分配効果は(19)式のAによって測定される。そこで、分配効果の観点からみて $A > 0$ となれば、港湾事業を民営化する方が望ましいことになる。

ここにおいて、Aの経済的意味について検討を加える。Aは、前述の(19)式で示したように、個人所得の変化によって生ずる社会的厚生の変化を意味する。(19)式のうち、 r_h の増加は二つの面において社会的厚生に影響を与える。1つは、(19)式の右辺の第1項にみられるように、 r_h の増加は効用を増加させ、その結果として社会的厚生を増加させる。この社会的厚生の変

化こそが、所得変化によって生ずる限界的社会的厚生を増加分である。もう1つは、個人所得の変化によって生ずる、生産物に対する需要と投入物に対する供給の変化分であり、(19)式の右辺の第2項によって示されている。所得変化によって発生する追加的需要および供給の変化分は他の企業には影響を与えず、「民営化企業」だけに影響を及ぼす。なぜなら、他の民間企業の netput に対する需要・供給は所得 r の関数ではなく、価格 P のみの関数であるのに対して「民営化企業」の netput に対する需要・供給は、価格 P の関数であるのみでなく、所得 r の関数でもあるからである。したがって、民営化企業の利潤が変化すれば、社会的厚生も変化するのである。

次に、(19)式の右辺の第2項の符号は(+)にもなり、(-)にもなる。この項目の符号が(+)になるか、それとも(-)になるかは、消費効果と投入物代替効果との trade-off 関係によって決定される。後述するように消費効果は常に(+)の値になるが、投入物代替効果は常に(-)の値になる。

a) まず、消費効果について考えてみよう。所得の増加は一般的に生産物の消費を増加させる。つまり、 $\partial X_{ih} / \partial r_h = \partial Z_i / \partial r_h > 0$ となるから消費効果はいつも(+)になる。また、民営化企業の場合には独立採算制が要求されるから、港湾料金が、港湾サービス生産の限界費用を下回ることはいずれも得ない。したがって、 $(P_i - C_i) \geq 0$ となり、(19)式の第2項は常に(+)の値になる。

b) 次に、投入物代替効果について考えてみよう。投入物代替効果は常に(-)の値になる。なぜなら、所得の増加は投入物の供給量を減少させるからである。つまり、 $\partial X_{ih} / \partial r_h = \partial Z_i / \partial r_h > 0$ となる(ここで、 Z_i は投入物であるから、その符号は(-)である)。また、 $(P_i - C_i)$ の中で P_i は要素価格であり、 C_i は限界変形率である。「民営化企業」が利潤最大化の原理に従っている場合には、 $(P_i - C_i) \leq 0$ となる。その結果、投入物代替効果は常に(-)の値になるのである。

以上のことから理解されるように、所得変化による社会的厚生の変化(効果) A は、限界的社会的厚生 = 厚生効果(+)と、消費効果(+)の合計が、投入物代替効果(-)を超えることになるとき、(+)となる。また、この場合、つま

り、A が(+)になる場合においてのみ、民営化の肯定的効果が現れるので、そのときに港湾事業を民営化するのが望ましいといえる。

次に、最適民営化水準を考えてみよう。最適民営化水準は〈図・1〉で示したとおり、アロカティブ効果と分配効果との間の trade-off によって決定される。まず、アロカティブ効果としては $\partial Z_0 / \partial \theta \geq \Pi_\theta$ が考えられるし、分配効果としては $A \geq 0$ が考えられる。このようなアロカティブ効果と分配効果を考え合わせると表1のような組合せができあがる。

表1 民営化の全体効果

アロカティブ効果	分配効果	民営化の全体効果
① $\partial Z_0 / \partial \theta > \Pi_\theta$	$A > 0$	+
② $\partial Z_0 / \partial \theta = \Pi_\theta$	$A > 0$	+
③ $\partial Z_0 / \partial \theta < \Pi_\theta$	$A > 0$?
④ $\partial Z_0 / \partial \theta > \Pi_\theta$	$A < 0$?
⑤ $\partial Z_0 / \partial \theta = \Pi_\theta$	$A < 0$	-
⑥ $\partial Z_0 / \partial \theta < \Pi_\theta$	$A < 0$	-
⑦ $\partial Z_0 / \partial \theta > \Pi_\theta$	$A = 0$	+
⑧ $\partial Z_0 / \partial \theta = \Pi_\theta$	$A = 0$	◆
⑨ $\partial Z_0 / \partial \theta < \Pi_\theta$	$A = 0$	-

注 1) + : 民営化するのが望ましい。2) - : 民営化しないのが望ましい。3) ◆ : さらなる民営化を行わないのが望ましい。4) ? : 一義的に決まらない。

表1の中で、 $\partial Z_0 / \partial \theta$ は民営化による「能率改善効果」であり、 Π_θ は民営化による「利潤効果」である。能率改善効果と利潤効果の大きさは民営化の程度によって異なる。また、分配効果の中で、 $A \geq 0$ の符号をとることができる。 $A < 0$ となるのは、港湾管理主体の株を高い価格 ($S = \Pi$) で販売するときに発生する。なぜなら、株価が $S = \Pi$ であれば(18)式

で $\delta = 0$ となり、そこで (20) 式においては、 $\delta = 0$ 、 $r < 0$ であり、 $A < 0$ となるからである。 $A = 0$ となるのは、株を中間価格 ($\bar{S} < S < \Pi$) で販売するときに発生する。なぜなら、株価が $\bar{S} < S < \Pi$ であれば、(18) 式で $\delta = 0$ 、 $r = 0$ となって、(20) 式で $A = 0$ となるからである。 $A > 0$ となるのは、株を低価格 ($S = \bar{S}$) で販売するときに発生する。なぜなら、株価が $S = \bar{S}$ であれば、(18) 式で $r = 0$ となり、(20) 式においては $r = 0$ 、 $\delta < 0$ となり、 $A > 0$ となるからである。

したがって、①②⑦の場合は民営化を行い、⑧の場合にはさらなる民営化は行わないのが望ましい。⑤⑥⑨の場合は民営化を実施しないのがより望ましい。③④の場合には、アロカティブ効果と分配効果との大きさを比較して民営化の当否が決定される。ところで、この場合、 $\partial Z_0 / \partial \theta \cong \Pi \theta$ 、 $A \cong 0$ はどのようにして確認することができるのであろうか。 A の符号が正、0、負の中のどちらになるかは前述したように株価による。分配効果の面において民営化が行われるための必要条件としては $A \geq 0$ でなければならぬ。 $A \geq 0$ となるためには、株価が高価格 ($S = \Pi$) でない条件が必要である。また、アロカティブの面において民営化が行われるための必要条件は $\partial Z_0 / \partial \theta > \Pi \theta$ である。ところで、 $\partial Z_0 / \partial \theta \geq \Pi \theta$ となる条件を見つけるのは必ずしも容易なことではない。というのは、 $\partial Z_0 / \partial \theta$ の大きさと $\Pi \theta$ の大きさの中でどちらが大きくなるかは民営化の水準によって決まるからである。

そこで、結論として、民営化を行うための必要十分条件は次の2つになる。
 ①株を高価格で販売しないこと、つまり、株を中間価格および低価格で販売する（部分民営化を一応実施する）。②その結果、能率改善効果と利潤効果の大きさを比較する。そこで、前者が後者を上回る限り、民営化をさらにを行い、更なる民営化の程度を高めることによって発生する利潤効果が能率改善効果をすべて吸収するときまで民営化を行い、利潤効果が能率改善効果を超えることになれば民営化を実施しない方が望ましいということになる。

4. 結びに

以上で、わが国の港湾事業の民営化に関する理論形成を行ったが、そこで得られた結論は次のことであった。つまり、民営化によって得られるであろう効率改善効果が利潤効果を上回る場合においてのみ、港湾事業の民営化に取り組むことが望ましい、と。

民営化を民間セクターの導入であると考えれば、最適民営化水準の決定は次のように定式化することも可能である。つまり、最初に港湾事業の民営化（民間セクターの導入）を1%実施することである。その結果、港湾事業の効率性が高まり、それがよい経営実績として現れることになれば、民営化の範囲を段階的に拡大する。そこで、今度は民営化の範囲を5%実施する。その結果、さらに効率性が高まり、より良い経営実績が実現すると、民営化の範囲を再び拡大する。つまり、民営化によって、効率性が高まり、よい経営実績が実現する限り、民営化の程度を拡大するのである。そして、ある水準の民営化に達すると、よい経営実績が実現されたために、民間セクターから高い水準の配当金の要求が出て、それが港湾利用者の港湾料金を不当に高くし、港湾利用による社会的厚生を損なう可能性が生ずるかも知れない。そのような場合には、むしろ民営化の水準を縮小するのが社会的厚生の上につながる。したがって、民間セクターからの配当金の要求が、社会的厚生を減少を引き起こす可能性が現れる範囲まで民営化を実施することが望ましく、その場合の民営化の水準が「最適民営化水準」であるといえる。

ところで、わが国の港湾管理者は株を発行・所有している（公）企業ではなく、地方公共団体の一部局となっている。つまり、企業形態をとっていないのである。したがって、以上で分析した民営化の理論を現実に直接適用することが必ずしも容易ではないという問題がある。そこで、以上で分析した理論を実際に適用するときには、上記で分析できなかった点をも考慮する必要がある。例えば、民営化を民間諸力の導入と解釈することも考えられる。このように考えると、港湾事業の民営化とは、行政組織体が行っている港湾事業を民間セクターに任せることを意味する。換言すると、民間セクターを港湾事業に導入させることである。一例を挙げると、第3セクターの導入である。

そこで、最適民営化水準が、もし50%であると判断されるならば、公共セクターと民間セクターの出資比率がそれぞれ50%になるような第3セクターを作り、当該第3セクターをもって港湾事業を遂行させることである。このようにすると、行政組織体が行っていた港湾事業の半分が縮小することになる。その代わり、民間諸力が導入される結果になる。その結果、港湾の運営において「経済性」が高まり、かつ港湾機能の「公共性」も高められるのである。効率的な「港湾経営」は、このように行政組織体の役割をできるだけ減らし、民間諸力を積極的に導入することによって促進されるといえる。

- 注 (1) 拙稿「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—」『海事産業研究所報』No. 200, 1990年, 21~24頁。
- (2) 拙稿「公企業に内在する構造的問題の分析—港湾管理者の経営問題と関連して—」『青山社会科学紀要』第19巻, 第1号, 1990年。
- (3) 拙稿「日本の港湾管理体制の問題点と港湾経営」『港湾』Vol. 65, No. 8, 1990年。
- (4) Stiglitz, J. E. Economics of the Public Sector. New York: W. W. Norton & Company, 1986. p. 166.
- (5) Stiglitz, J. E. op. cit., p. 168.
- (6) 「民営化」の概念をこのような意味でとらえているものとしては次のようなものがある。Rees, R. "Inefficiency, Public Enterprises, and Privatization." European Economic Journal, Vol. 32, 1988. p. 426., Bös, D. "Privatization of Public Enterprises." European Economic Journal, Vol. 31, 1987. p. 352., Kay, J. K., and D. J. Thompson. "Privatization: A Policy in Search of a Rationale." Economic Journal, Vol. 96, March 1986. p. 18.
- (7) Smerk, G. M. "Urban Mass Transportation: From Private to Public to Privatization." Transportation Journal, Vol. 26, No. 1, Fall 1986. p. 87.
- (8) netput というのは, output と input を一緒に含んでいる概念である。

港湾行政について

中本 昭夫

(佐世保文化協会)

目次

- | | |
|------------|-------------|
| 1. はじめに | 3. 港湾行政の問題点 |
| 2. 港湾行政の実体 | 4. むすび |

1. はじめに

港湾行政は、海事立法の発展経過の中でみると、現在の船舶法、船舶安全法、海上衝突予防法、港則法、関税法の基礎となった明治3年(1879年)の布告「商船規則」制定からはじまり、明治31年(1898年)開港港則の制定、さらに明治40年(1907年)の内務省監督下の港湾調査会が「重要港湾の選定および施設の方針」を決議したことにより、ようやく独立した形ではじまったと言える。

しかしながら、港湾そのものは、海運を支える脇役という地位を得たに過ぎず、港湾は道路と同じく、現在もなお、単なる施設概念で捉えられているから、港湾行政というと、施設の修築と管理を中心に考えられがちである。

港湾行政については、和泉雄三教授の港湾研究シリーズ⑧「港湾行政」をはじめ、北見俊郎教授の港湾論など数多くの学者が、あらゆる視点で港湾行政を論じているが、現在もなお旧態依然とした国家行政の縦割りなどが踏襲されていて、実質的な港湾行政法である港湾法に限ってみても、港湾法制定による港湾の民主的な管理運営への期待感が遠退き、最近では港湾行政そのものを論じる学者が少なくなった。

第二次世界大戦後のわが国は、朝鮮動乱を契機としてかつてない急速な経済の発展と時代の変化を経験し、現在では、国際化、情報化、高度化、高齢化社会を迎え、産業構造、就職構造の変化の中で、物を中心とした価値観が心を支配するに至り、人間としての存在感さえ失われつつある。そうしたあらゆる面での変化は、港湾にも波及している。そこで、かつて産業の発展と

貿易の振興の両輪の軸として重要な役割を果たしてきた港湾を、改めて問い直すために、港湾の政策、行政について若干の意見を述べてみたい。

2. 港湾行政の実体

これまでに 港湾行政を中心とした海事行政の一元化について、多くの学者が意見を述べてきたが、行政組織法と実質的行政法⁽¹⁾による、わが国の伝統的な縦割り行政は改善されることなく、あらゆる面での隘路となっている。そこで、まず港湾の実質的行政法と行政組織についての実体を述べることにする。

(1) 港湾に関する実質的行政法

港湾の実質的行政法の主なものは、概ね次のとおりである。

- | | |
|---------------------------|----------------|
| ①港湾法、漁港法 | (運輸省港湾局 農林水産省) |
| ②港湾整備促進法 | (運輸省港湾局) |
| ③港湾整備緊急措置法 | (同 上) |
| ④特定港湾施設整備特別措置法 | (同 上) |
| ⑤北海道開発のためにする港湾工事に
する法律 | (同 上) |
| ⑥外貿埠頭公団法 | (同 上) |
| ⑦公共土木施設災害復旧事業国庫負担法 | (同 上) |
| ⑧港湾運送事業法 | (同 上) |
| ⑨倉庫業法 | (同 上) |
| ⑩港則法 | (海上保安庁) |
| ⑪海上交通安全法 | (同 上) |
| ⑫海岸法 | (運輸省港湾局・農林水産省) |
| ⑬関税法、とん税法、特別とん税法 | (大蔵省) |
| ⑭労働基準法 | (労働省) |
| ⑮職業安定法 | (同 上) |
| ⑯港湾労働法 | (同 上) |
| ⑰労働組合法 | (同 上) |

- ⑱公害対策基本法 (総理府)
- ⑲海洋汚染防止法 (運輸省)
- ⑳公有水面埋立法 (運輸省、建設省)

以上であるが、これが海事関係全般となると、造船法、船員法、出入国管理令、検疫法など実に100を越える。

(2) 行政組織

港湾の実質的行政に係わる行政組織は、運輸省をはじめ、大蔵省、農林省などの各省庁に及ぶが、港湾に直接的な関係をもつ運輸省に限ってみると、次のとおりとなる。

- ① 港湾局（管理課，計画課，開発課，建設課，環境整備課，労災課，技術課）
- ② 運輸政策局（政策課，総合計画課，運輸産業課，海洋・海事課，情報管理部）
- ③ 国際運輸・観光局（政策課，国際協力課，海運事業課，外航課，観光部）
- ④ 地域交通局（交通計画課，交通整備課，海上交通課）
- ⑤ 貨物流通局（貨物流通施設課，複合貨物流通課，海上貨物課，港湾貨物課）
- ⑥ 海上技術安全局（造船課，船員部）

以上の所掌する事務は、運輸省設置法第3条の2に規定されている。

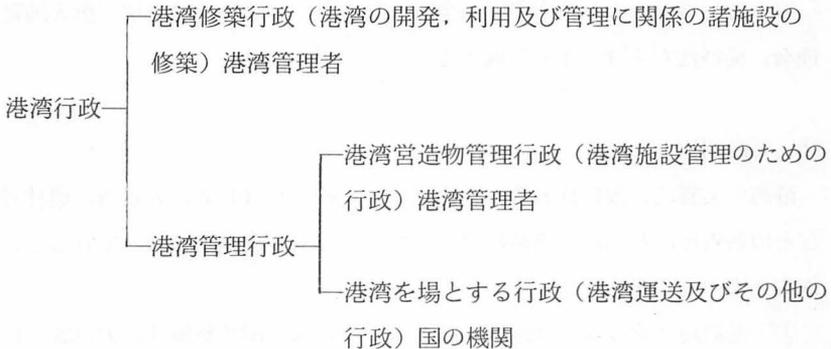
(3) 地方公共団体の場合

行政組織法は、行政機関が、法に定められた目的に対しての行動の主体、行動の方法とその範囲を決めたもので、国家組織だけでなく、地方公共団体の組織をも包含するものと考えられる⁽²⁾。

そこで、港湾行政を国家組織と地方公共団体の組織との関連でみると、港湾法、海岸法、漁港法など、施設関連の内容に限られていることから、港湾に関する地方公共団体の実質的行政は、一般的に港湾法を基本として考えら

れている。

港湾行政は、港湾の修築行政、港湾の管理行政に分類され、さらに港湾の管理行政は、営造物管理行政と港湾を場とする行政に分類される⁽³⁾。



国家機関で港湾行政を主管するのは、運輸省であるが、港湾修築行政と港湾管理行政のうち営造物管理は港湾局が所掌するが、港湾を場とする行政は、他の省庁または部局にまたがっているので、地方公共団体は、港湾法により運輸省の港湾局と密接不可分の関係を有していることから、地方公共団体の多くは、港湾法が、港湾行政のすべてであるかのように錯覚しており、地方公共団体の組織でも、港湾の修築、営造物の管理以外は、他の部局が所掌し、連携されていない場合が多い。また運輸省関係の行政も、その内部で縦割りとなっていて、これが地方公共団体へと裾を拡げている。

3. 港湾行政の問題点

港湾行政を論ずる前に、まず行政とは何かを明確にする必要がある。一般的には、行政とは、法に従って国を治めることで、その機関としては、国家機関と公共団体がある。ここで、問題として提起しなければならないことは、法の問題である。行政は法に従い国を治めるのだが、これまで、港湾法そのものが時代の進展もしくは国際社会の要請に従うという理由で、行政機関の立案により改正されてきた。いわば、行政内部の都合で法が改正されてきたのである。その多くは、行政機関のための予算獲得の手段であって、ある意味では、法そのものが、組織の強化、存続、人員確保のための手段と化し、

地方公共団体をも巻き込み、中央集権的な色彩を強めている。

港湾は、単なる施設であるのか、それとも有機的な活動主体の場なのかを明確にしなければならない。しかしながら、現実の問題として、地方公共団体の港湾への認識は、組織としての行動を、港湾法に基本を置くそれぞれの条令などで規定しているから、港湾施設の修築及び管理が主務となり、その域を出ない。いずれにしても、地方公共団体の港湾管理行政は、財政上の問題から運輸省の港湾局と縦につながる以外に命脈を保ち得ない体質を持っている。

港湾法は、昭和25年（1950年）にその目的を「港湾管理者の設立による港湾の開発、利用及び管理の方法を定める」こととして公布施行されたが、その後、その目的が「交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全すること」に変更され、民主的な港湾の管理運営の基本理念が、法の上では後退した。

その港湾法の目的の変更が適当であったか否かについては議論の余地もあるが、そうした基本理念の変更に異論を挟まなかった地方公共団体にも多くの問題があることを指摘しておかなければならない。

港湾法そのものは、国と地方公共団体の関係を中心にしたものであることから、一般市民の港湾法に対する関心はきわめて低く、港湾の施設利用に対して、港湾管理者の条令に従って、相当する使用料を支払えばこと足りるという認識があるだけで、港湾に対する国の政策などとは別の次元のものとして解釈されている面が多い。

港湾行政の最終目的は、都市機能の中核となる港湾の民主的な管理運営であり、港湾法では、その方法を港務局の設立に求めているが、ほとんど実現していない。それは、港湾法第5条の「港務局は、営利を目的としない公法上の法人とする」という規定に躊躇があるからで、ほとんどの港湾所在都市の地方公共団体は、港湾法33条による港湾管理者となることを選んだ。

さらに、その地方公共団体の港湾管理者設立にも問題がある。港湾法の当初の趣旨が、民主的な港湾の管理運営であったことからすると、港湾管理者

は、港湾所在都市の住民にもっとも密接なつながりを有する市町村であるべきだが、道府県が港湾管理者となっている場合が多い。その理由は、既存の港湾施設を、道府県が修築、管理運営してきたことと、その財産権に問題があるが、都道府県の行政実体は、地方公共団体というよりは、国の出先的な色彩が強いので、港湾管理者としては相応しくない。

道府県は、国が国有財産である港湾施設を港湾管理者に無償で貸付けていると同様に、港湾所在都市に無償貸付をして、港湾管理者を辞退するか、または、名古屋港のように、縣市共同で港湾管理者を設立すべきである。

いずれにしても、港湾の修築や管理運営は、施設使用料の歳入によって行なうという建前からすると、港湾管理者の権能の母体である地方公共団体からの繰入れ資金なくしては収支のバランスがとれない状態にある。そこで、現況のように、民主的な港湾の運営が閉されている場合は、港湾を道路と同じように、単なる公共施設として割り切るかどうかを、今後の課題として考えるべきであろう。

少なくとも、現行の港湾法では、関係機関の職員の意識の問題として、国の支配力が強まりつつあるので、当初めざした港湾法の趣旨は、著しく後退したことになる。当初めざした港湾法の趣旨が、後退することにより、そこで、港湾管理者の権限とか地位の問題が浮上してくる。

港湾法は、これまでに、第一条（目的）の改正をはじめ、昭和40年以降、実に24回も改正されており、法制定以後の改正は46回にも及んでいる。これは社会情勢の変化に対応するためのものもあるが、港湾行政そのものが、対策的で、政策的でないことを意味し、それは港湾行政機関の職員の意識の問題にも関係がある。

現在の行政には、時代に即応した裁量権が与えられていないので、こと細かく法で規定しなければ行動できないという事情はあるが、行政は、ある目的を達成するための、あらゆる要素、要因を調整する技術でもあるということ、関係を調整する技術を、関係機関の職員が理解しなくてはならない。

ここで、実質的に港湾を管理運営する港湾管理者たる地方公共団体と国の機関との関係について、述べてみたい。

(1) 修築行政の問題

港湾管理者が行なう修築行政は、その財源の大部分を国に求めていることから、国すなわち運輸省の港湾局の権限は大きく、いかに国の予算を引出すかが港湾管理者の重要な仕事のひとつとなっている。運輸省の港湾局の直接の出先機関が、港湾建設局であることからみても十分に納得できる。

ここで問題となるのは、港湾建設または修築に対する工事の考え方である。港湾の基本施設の工事に対しては、重要港湾の場合、国と港湾管理者である地方公共団体が、それぞれ50%を負担し、港湾管理者が工事を施行することになっているが、港湾法第52条により、直轄工事として、国が施行する機会が多い。建前としては、国と港湾管理者との協議が整ったときということになっている。実質的には、港湾管理者から委託を受けた形で工事が行なわれ、直轄工事が常習となっている。それは、地方の港湾建設局職員の仕事量の確保の手段となっているからにはほかならない。その直轄工事という用語は国の工事の場合を指し、港湾管理者が直接行なう工事には使用しない。

この直轄工事がすべて港湾局の職員の手で行なわれるのであれば問題としないが、工事は入札により業者が行なうのであるから、港湾管理者が行なっても問題はないし、むしろ港湾の民主的な管理運営という意味からも港湾管理者に行なわせる方が正当である。

(2) 港湾管理者の施設管理と権限の問題

港湾法第2条の5号で規定された港湾施設は、港湾管理者が施設の管理を行なうのであるが、港湾の基本施設である水域施設の場合、その利用管理は、実質的には特定港（重要港湾以上）の港長（海上保安部長）に権限がある。港長は、港則法により、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることのための権限を有し、港長が錨地の指定などを行なうことになっている。そこで問題となるのが、港湾管理者の管理権の問題である。

港湾は、基本的には水域施設を意味するのであるが、運輸省の港湾局では、係留施設の修築に行政の重点がおかれ、港湾の水域施設については、航路の開発以外については無関心で、特に水域管理の面においては曖昧な点が多く、真の意味での指導力をもっていない。その例として防衛施設所在港湾、特に

米海軍の使用を認めた横須賀港、佐世保港の場合が挙げられる。

港湾区域は、運輸大臣の承認を得て、港湾管理者が管理する区域となっているが、それに重複した形で、港内水域施設の大部分を米軍が管理している。しかも、その米軍の管理を認めたのは、運輸大臣ではなく、外務省＝防衛庁であることから、多くの矛盾が起っている。水域の使用（公有水面の使用）の場合、米軍の管理する水域では、米軍の許可を必要とする。そのため、その使用料は徴収されない場合がある。また、港湾管理者と米軍に同じ申請をする場合もある。こうしたことは、利用者側の港湾管理者の権限に対する不信感を招来することにもなる。そうした問題について、当初から港湾局と他の省庁との調整が行なわれていない。

また、港湾は、海運つまり船舶との絶対因果関係をもっているから、港湾の管理は、すべて船舶を中心に考えなくてはならないが、港湾の水域では、港湾法、港則法をはじめ、関税法、検疫法、漁業法、漁港法、水難救護法などが重複して適用され、個々ばらばらに運用されている。このようなことから、元来、国民を保護するための国家行政機関が、国民の、直接的には海事関係企業の活動を拘束し、また不必要な経費負担を強いるものとなっている。そのために、港湾を場とする国の行政と港湾管理者との関係の改善や海事行政の一元化が叫ばれてきた。

(3) 港湾行政の変化

池田内閣の所得倍増政策以後、港湾の「船ごみ」が問題となり、わが国の港湾の整備は急速に進んだが、若年労働者を中心に人口移動が急となり、人口の過密、過疎現象が現れ、港湾でも船舶利用をはじめ、あらゆる面において大都市港湾と地方都市港湾との差が生じた。そのために地方都市港湾の利用率は低下し、港湾施設の遊休化が見られはじめ、第四次全国総合計画により地方の時代を迎え、地域活性化を目指す地方の各県は、県庁所在地またはその至近地への経済、交通などのあらゆる機能の集中を図るため、その活路を港湾に求めはじめた。宮崎港、熊本港などがその例で、そのために既存の港湾は衰微しはじめている。そうした対策的とも言える、それらの計画は、あらゆる面で歪みを生じ、その歪みは、特に府県庁所在地以外の都市の港湾

では顕著である。

国の港湾行政が、施設の修築にのみに力点をおくあまりに、港湾管理者の主たる業務である港湾の管理に対する指導力を失ない、港湾管理者をして、ただ単に港湾施設を管理し、使用料を徴収することが港湾の管理運営だという錯覚を与えてしまった。そのため、港湾管理者の職員は、港湾施設の利用を、禁止の解除であると意識し、利用管理すなわち港湾販売についての関心が低下した。その原因は、運輸省の港湾局の地方出先機関に港湾の管理を指導する機構が皆無であるからでもある。

それらのことを、別の面で考えると、国の港湾行政が、施設を中心にした管理行政のみを各港湾管理者に任せることだけが民主的な港湾の運営だと考えているし、また港湾行政の縦割りの末端に位置する各地方の港湾管理者も、運輸省の港湾局とのつながりのみを重視し、その域を出ていない。そのために、港湾運送事業者、さらには地域経済界などとの連携も図っていないので、流通体系全般の中での港湾の孤立化が進行し、港湾管理者は、地方公共団体の権能を母体としていながら、国の港湾行政の一部を担う単なる機関と化している。そうしたことにより、港湾は市民の認識から遠ざかりつつある。

かつて、港湾は、その都市の経済、文化の中核機能として存在し、市民に愛されてきたのであるが、現在では、大都市港湾の場合は、過密の生産の場として、地方都市の場合は、遊休化した閑散の場として、市民には認識されている。そうしたことから、運輸省の港湾局は、地域住民の関心を港湾に向けさせるため、港湾の歴史的環境の整備を提唱し、さらにポート・ルネッサンス構想を打ち出し、親水運動、レクリエーション港湾の建設に眼を向け、積極的に各港湾管理者に対して、21世紀への港湾＝ポート・ルネッサンスをフォローするために、「豊かなウォーターフロントをめざして」と題してPRをしている。その理由として、予想以上の状況の変化があったとしているが、港湾そのものに変化があったのではなく、港湾を取り巻く環境に変化があったのだが、これまでに、それらの外的な状況の変化を港湾と常にリンクして考えなかった港湾行政の機構、直接的にはその職員の意識の方に問題があったと言うべきであろう。これまで、港湾は、海運の動向により変化してきた。

現在の港湾は海運以外の要素要因により変化しようとしている。そして、港湾管理者は、港湾活用について、新しい方向の模索をはじめ、その結果として、港湾本来の利用目的より、ウォーターフロントの開発などに行政としての比重を高めつつある。

4. むすび

港湾行政そのものは、運輸省の港湾局が所掌する範囲では、国民の一般的な理解を得ていないというべきであろう。

港湾行政である限り、港湾運送事業など港湾の実質的行政法に基づく行政のうち、少なくとも運輸省の機構内のものは、緊密な連携を保つべきであるが、それも行なわれてはいない。そこで、現在各地方の海運局で行なわれている事務の一部を港湾管理者に委任する方法も考えられるが、それよりも先に、地方運輸局の港湾に関する業務を地方の港湾建設局に移し、地方港湾局とすることを考えてもよいのではないかと考える。そうした思い切った行政改革により、地域住民の経費の負担軽減も図られる。

港湾行政は、港湾管理者自体も、法律を主にして内面的に見る場合が多いが、港湾を利用する側、つまり住民側から見る必要がある。港湾を場とする行政を含めると、その地域割りと機構が分散し、港湾管理者を含めた利用者の時間的、経済的な負担は大きい。

もっとも、各重要港湾所在都市には、港湾または海事合同庁舎が設置されてはいるが、軽微な事務処理以外の権限がなく、地方局、または本庁と称される各省庁に出向く場合が多いので、今後の問題というより、積年の問題として、大胆な改革が必要であろう。

21世紀への課題である文化的な成熟社会へのステップとして、よく言われる高度化、国際化、情報化、高齢化の問題に対して、また、産業構造、就職構造の著しい変化に対して、港湾に関する限り相当の遅れがあることを行政機関の職員が認識しなければ、港湾自体の未来は開けない。

港湾行政は、国の指導と言うよりは、国の政策として、総花的に国家予算を投下し、それなりに港湾の整備を行ってきた。それが、港湾の積極的な

利用のためというよりは、地方の一時的な活性化と行政機関職員の仕事の継続維持に重点がおかれたと思われる点が多いので、有効的な国家予算の投下とはなっていない。離島振興法による港湾の整備によく見られる政治的な総花配慮施設の完成後の遊休化と同じように、地方の港湾でも、その例が多く見られる。真の意味での港湾行政とは何か、港湾の管理とは何かを、行政機構を含めて真剣に考え直す必要がある。

港湾法では、港湾の修築についての、国の負担や補助の割合を条文化し、特定重要港湾、重要港湾、地方港湾のランク付けをしているが、それを改めて、それぞれの港湾の使命を明確にした位置付けをすべきであろう。例えばつぎのようなことが考えられる。

1. 国際貿易港湾 (横浜、神戸などの大都市港湾)
2. 産業港湾 (千葉、四日市などの港湾)
3. 地域経済中核港湾 (博多、清水などの港湾)
4. 地域経済補完港湾 (長崎、函館などの港湾)
5. 観光・保養港湾 (唐津などの港湾)
6. その他の港湾 (現在の地方港湾)

このように、港湾の使命を明確にして、その内容に応じた港湾の再開発を図ることにより、これまでのような、多目的港湾が乱立して、競合することを避けて、多目的化のための不必要な施設整備に対して国費の負担または補助などを抑制し、港湾整備の大都市集中傾向に歯止めをかけ、ポート・ルネッサンス構想などによる各港施設の同質化を避けるべきである。

要するに、現在重要港湾であるために、継続的に無意味な港湾の修築や開発を行なうという姿勢を排除し、むしろ現状の港湾施設の有効利用について、国及び地方の港湾管理者が真剣に取り組むべきであろう。

港湾は、船舶の停泊と人または物の乗り降り、積み降しの場であるという基本的な考えを再認識し、その基本的な考えにたって、レクリエーションの場としての開発などを図るべきで、そうでない場合は、港湾法による港湾としての地位は失うということを、港湾行政の立場からも明確にする必要がある。

港湾行政は、ある意味では、曲がり角を回り過ぎたと考える。それは国の全行政の体質とも関連し、特に縦割り行政、権限固執など、職員の意識の問題が多く弊害を呼び、それが、国の行政指導対象である都道府県、市町村の港湾管理者へと末端にまで及びつつあることが危惧される。

要するに、行政は人間の問題でもあり、行政機関の職員の文化意識や価値観の問題でもあるので、知能的であるより、知的な行政が、特に現在の港湾については望まれる。

- 注 (1) 和泉雄三著『港湾行政』成山堂、昭和48年3月発行、p.108参照。
(2) 和泉雄三著『港湾行政』成山堂、昭和48年3月発行、p.108参照。
(3) 北見俊郎著『港湾総論』成山堂、昭和47年3月発行、p.371参照。

製品輸入と港湾運送事業の役割

三 村 真 人

(神奈川大学)

目 次

はじめに

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 1. 輸入構造の変化と製品輸入 | (1). 港湾運送事業の機能とその変化 |
| (1). 製品輸入の増加とその背景 | (2). 港湾運送事業のコンテナ化への対応 |
| (2). 輸入額と製品輸入比率の推移 | (3). 製品輸入への対応 |
| (3). 企業戦略と個人消費に組み込まれる製品輸入 | (4). 実現すべき具体的対応策 |
| (4). 製品輸入拡大の諸施策 | |
| 2. 港湾運送事業の製品輸入増への対応化 | 結びに |

はじめに

従来、港・港湾は貨物流通の結節点として貨物の集荷・配送の場として機能してきた。とりわけ貿易貨物の流通においては国際運送＝海上運送と国内運送＝陸上運送を連結させ、貨物集積の場として経済的機能を発揮し、かつ、貿易貨物の取り扱いにおいては公安・治安および社会風俗上の取締の場としても機能しているのである。特に貿易貨物（外国貨物）の集積の場として関税法の指定する開港は貨物流通の場としてのみならず、国家の安寧秩序の観点からみても果たす役割は大きいのである。

製品輸入の増加・拡大は港湾に相当な影響をおよぼすのである。従来、我が国においては、港湾、とりわけ開港（貿易港）は輸出主導型であったと言えよう。従って、輸出向け貨物の保管・管理のための施設・設備は整備され、港湾業者にあっても、貨物取り扱いの技術は優れており貨物取り扱い上の事故発生は僅少であるが、一方、輸入ではバルク貨物が主体であることから製品貨物の保管・管理の為の施設整備は不十分であった。現在、製品輸入が増加する

状況の中で輸入製品の保管・管理が十分に為しうる施設・設備の整備が必要であると同時に港湾業者としても、この製品輸入増に対応しなければならない。

このことは港湾業者としては単に従来通りの港湾貨物の取扱い、すなわち、港湾内のみでの貨物荷役機能を果たすのみでは港湾業者＝港湾産業としての存立が困難になるものと思料される。貿易構造の変化に対応する新たな機能なり役割を港湾業者が演じていかなければ、その将来的存続は望めないのではないだろうか。そこで本稿では製品輸入の増加状況と、これに伴う輸入構造の変化に対応すべき港湾産業＝港湾業者の今後の役割について展望したいと考える。

1. 輸入構造の変化と製品輸入

(1). 製品輸入の増加とその背景

近年、我が国の貿易構造は製品輸出主導型から消費財、生活用品を中心とした製品輸入型へと大きく変化しつつある。大幅な貿易黒字を生み出している現状改善のため輸入拡大、とりわけ製品輸入の拡大振興が国策としても計られ、その結果、数年前までは製品輸入比率が25%から30%程度にすぎなかったものだが、1991初頭では50.3%へと僅か2～3年内で2倍の輸入増加を実現した。これほどの増加率であっても欧米諸国の70%～80%の輸入比率とは相当な格差があり、ここに欧米諸国、とりわけアメリカ、フランスなどから市場開放、製品輸入のより一層の拡大を強く要求する理由が存している。

周知の通り、我が国は加工貿易構造の下で鉄鋼、石炭、穀物などのバルク・カーゴを主体に輸入する産業構造を構築して来た結果、輸入に占める原材料の輸入額は勿論、数量においても圧倒的に輸出を上回り輸出入量の割合は輸出1に対し輸入8ともなり輸出入量のインバランスは余りにも著しいのである。また輸入内容を製品と原材料に分けて金額的に見ると原材料の占める割合が70%から80%にも達していたのである最近に至って漸く製品輸入比率が急伸したが、内需拡大の呼び声の下に新しい取引形態が出現した。例えば、消費者による輸入品の使用・消費のためには個人輸入、あるいは逆輸入や再輸入、更にはOEM生産による開発輸入、そして伝統的輸入取引に対抗する取引形態として並行輸入といった多角的な輸入ルートが開拓され外国商品・

製品の輸入拡大に拍車をかけたのである。輸出では重厚長大型貨物から軽薄短小型製品・部品の取引構造の大変革がみられ、鉄鋼、船舶等の輸出から半導体を中心とする付加価値の高い製品輸出へと輸出構造が大きく変化してきた。この輸出構造の変革に順応するかの如く、輸入振興に伴う製品輸入が一段と増加したのであった。

我が国の輸入構造に大きな変化をもたらしたのは1985年後半期以降から始まった大幅な円高であった。石油ショックを境にしてドルの価値は下落し始めたが、70年後半には1ドル190円から170円へと著しく円高になった。80年前半では200円台の為替相場を推移したが、80年代後半に入ると再び円高が進行し、1990年には135円から140円の振幅を示しながら相場は大きく動いているのである。円高の進行は輸入価格を下落させる経済的効果を生じさせる。したがって国内価格に比して有利な輸入価格で製品輸入を図ることができる。円高の効果は特にアジア地域からの輸入に著しく影響をおよぼし、製品や食料品などの普及品である消費財の輸入増加をもたらしている。輸入消費財の加工は国内ではあまり行われないため、原材料や中間財の輸入と比較すると、輸入価格の安価さが価格競争力を直接に発揮し¹⁾小売価格に反映されて、それだけに消費財を主流にした製品輸入が著しく増加する要因ともなる。

従来では、商社を主とした輸入ルートでの製品輸入であったが、最近では、大型小売店や流通業者による、いわゆる開発輸入（OEM生産による製品輸入）が増えており、国産品よりはるかに安価な外国製品が存在し輸入されることが製品輸入拡大の大きな要因と背景になっている。

(2) 輸入額と製品輸入比率の推移

総輸入額と製品輸入額の推移をみると製品輸入比率が一貫して伸びており、1980年では輸入総額1405億ドルに対し、製品輸入比率は僅か22.9%の低率にすぎなかったが、1988年には輸入総額1873億ドルのうち製品輸入額が918億ドルに達し、その製品輸入比率は49%に上昇した。この間の総輸入額の伸びは約33%であるが、製品輸入比率の伸びは著しく2.13倍にも達し、製品輸入額においても約2.8倍の増加を示したのである。伸び率でみると製品、食料

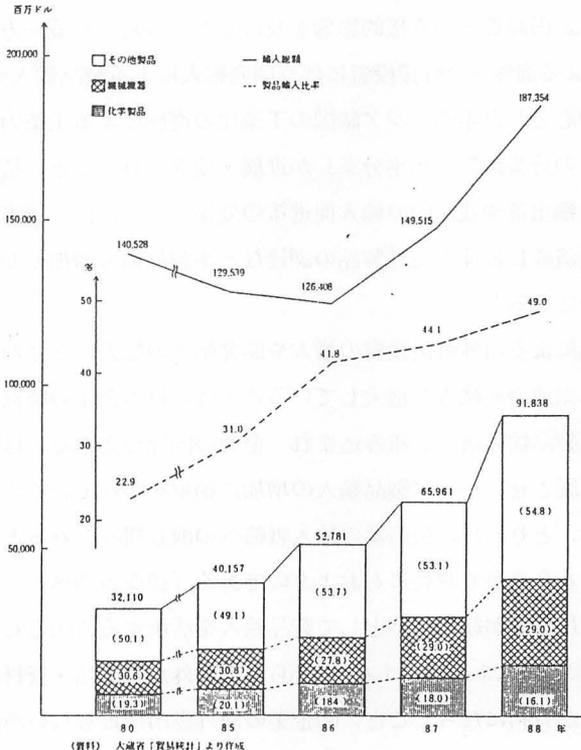
品、原材料等の伸び率が高く、鉱物性燃料は低下の傾向にあった。この中でも製品の伸び率をみると85年には前年度に比してマイナスの伸び率になったものの、それ以降では30%から40%近い伸び率を示し製品輸入の伸び率が一段と顕著であった。とりわけ88年における商品別増加率をみると食料品17.8%、原材料15.9%、鉱物性燃料マイナス2.1%であったのに対して、製品の伸び率は68.4%におよび、製品輸入が総輸入額の著しい増加に大きく寄与しているのである⁽²⁾。そして、90年には製品輸入比率は50.3%に増加した。しかし、アメリカ、ドイツ等の先進諸国の製品輸入比率は70%から80%の高率である。また、国民1人当たりの製品輸入額をみると日本434ドル、アメリカ1229ドル、ドイツ2179ドル、カナダ2714ドルで、アメリカの3分の1、ドイツの5分の1、カナダの6分の1にすぎず、著しく低額の輸入状況となっている。ただ、一言、言及するならば、製品輸入の動向は食糧自給状況や資源の供給状況および周辺工業国の有無等に大きく左右されるものである⁽³⁾。また、我が国の場合、原材料や鉱物性燃料の輸入額がフランス、ドイツ、イギリス等に比べて2倍から3.5倍に達していることから製品輸入比率が先進諸国の製品輸入比率に及ばない理由が存しているものである。

増加する製品輸入の中で欧米諸国からはハイテク製品、付加価値の高い製品および高級品のブランド製品等が主として輸入されている。例えば、アメリカからは航空機、コンピューターや集積回路が高いシェアを占め、ドイツからは乗用車、顔料、染料、医療品、インク類、イギリスからは乗用車、金や白金の一次製品、フランスからはヘリコプター、核燃料、美術骨董品等の製品が列挙される。

これに対して、アジアNIES、ASEAN、中国からは労働集約型製品、日用品および汎用品等、主として低コストを生かした廉価品が主流をなしている。具体例としては厚板、傘、ラジオ受信機、衣料品類、貴石・半貴石などである。

以上のように、我が国の製品輸入は欧米諸国とアジアからの輸入という輸入先によって2極分化された状況を呈しており、いずれの地域からの輸入も著しい増加を続けているのである。

図 1 製品輸入 ①



(資料) 大蔵省「貿易統計」より作成
通商白書(平成3年度)より転用。

表 1 製品輸入 ②

(百万ドル)

	80	85	86	87	88
総 輸 入	140,528 (27.0)	129,539 (▲5.1)	126,408 (▲2.4)	149,515 (18.3)	187,354 (25.3)
製 品	32,110 (11.6)	40,157 (▲1.1)	52,781 (31.4)	65,961 (25.0)	91,838 (39.2)
食 料 品	14,666 (1.7)	15,547 (▲3.0)	19,186 (23.4)	22,395 (16.7)	29,120 (30.0)
原 材 料	23,761 (7.1)	18,045 (▲7.6)	17,537 (▲2.8)	22,022 (25.6)	28,040 (27.3)
鉱物性燃料	69,991 (54.6)	55,790 (▲7.5)	36,904 (▲33.9)	39,137 (6.1)	38,356 (▲2.0)

(注) () 内は対前年伸び率

(資料) 大蔵省「貿易統計」

(3). 企業戦略と個人消費に組み込まれる製品輸入

円高が輸入促進にインパクトを与え、輸入製品の価格下落の効果が現れたことである。円高こそが直接的影響を及ぼしたと考えられる一方、更には、日本企業による海外への直接投資に伴う開発輸入による製品輸入やアジア N-I-E-S を中心とした東南アジア諸国の工業化の進展による工業力の上昇の結果、日本との分業体制（水平分業）が進展・確立されたこと、積極的な外国企業の対日輸出策や我が国の輸入促進策の効果、さらには、日本の旺盛な内需による経済成長に伴う海外製品の調達などが製品輸入増加の要因として挙げられるのである⁽⁴⁾。

日本企業による海外直接投資の増大や開発輸入の拡大、とりわけ、アジアからの製品調達や逆輸入が増大していることは、日本企業の経営のグローバル化戦略に製品輸入政策が組み込まれ、企業の国際分業あるいは企業内分業を一段と進展させ、一層に製品輸入の増加に拍車をかけているのである。

日本企業、とりわけ、製造業の輸入戦略への取り組みをみると輸入拡大を図ろうとする企業が6割強にもおよぶのである（通産省調べ）

このように企業が経営戦略として製品輸入を活用する要因としては、(1)85年以降の円高行進によって、コスト面からみて海外から部品・資材等を調達・輸入した方が有利になったこと、(2)企業の海外進出にともない海外生産が本格的に稼働し始めたことにより逆輸入が行われるようになったこと、(3)外国企業（主としてアジア系）の技術水準の向上により、積極的に外国企業の生産した製品の利用が可能となり、部品や中間財等を自社の生産工程に組み入れるようになったこと、(4)貿易摩擦の回避および国際協調を目的として企業が自ら積極的に輸入拡大政策を立案して製品輸入の拡大に取り組んでいることである⁽⁵⁾。

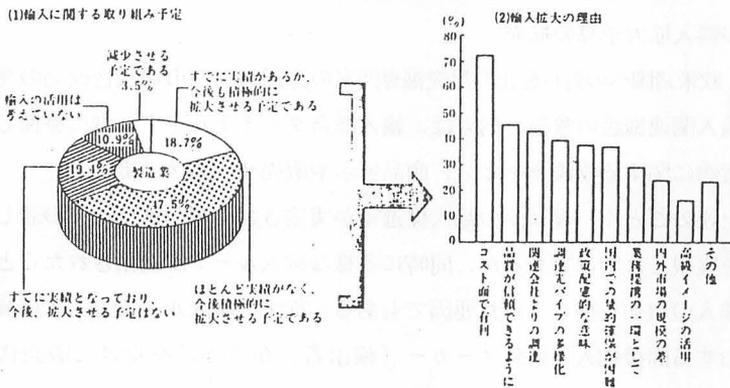
特に、製造業においては「コスト面での有利さ」が輸入を拡大する最大の理由として挙げられるが、さらには、輸入品の品質に対する信用度が高くなったことや、海外進出した関連企業からの調達・輸入等も挙げられる。

外国企業の技術水準の向上や日本企業の海外進出にともなう海外生産体制は水平分業化を実現させることである。その結果、外国企業及び海外生産拠

点から完成品の輸入増加をもたらすのである。地域的にみるとアジアN I E-S、A S E A N諸国からの輸入増加が目立つのであるが、この地域の企業、とりわけ、製造業の技術力向上にともない、我が国の企業が現地地場企業に対して委託生産、いわゆるO E M生産を行い、その製品輸入を図る企業が増大していることが製品輸入増加に寄与しているのである。

逆輸入を行う企業は海外進出企業のうち約半数近くもある。このうち自社の海外生産拠点からの逆輸入やO E M生産により自社のブランド名を付けた製品を輸入する企業が全体の約9割弱にもおよぶのである。

図 2 我が国製造業における輸入拡大への取り組み



(資料) 通商産業省「我が国経済の国際化に関する調査(製造業)」
通商白書(平成3年度)より転用。

(4) 製品輸入拡大の諸施策

輸出関連企業にあっても国際協調の立場や貿易摩擦回避を目的として海外に生産拠点を移動させる方向にある。その結果、我が国からの輸出減を図る一方、部品、資材等の輸入を拡大する中長期的な戦略を展開しようとする企業が増加しつつある。したがって、今後一層に我が国の輸入は拡大する傾向にあり、その中でも製品輸入の拡大には官民挙げての取り組みが行われていることから一段と輸入増加が行進することであろうが、この動向に対し積極的な輸入促進策が施されている。促進策の幾つかを挙げると次の通りである。⁽⁶⁾

(1) 関税の引下げおよび撤廃

工業品を中心とする90年4月に1004品目の関税が撤廃され、4品目の関

税引き下げが実施された。

(2)製品輸入促進税制の創設

流通業者、製造業者に対する税制面での優遇措置。流通業者には製品輸入の増加額の20%を限度とする輸入製品国内市場開拓準備金の積み立ての取り崩しの承認。製造業者には製品輸入増加額の5%の税額控除もしくは製造用機械に対する10%または20%の割増償却の選択の承認。

(3)輸入促進のための政策金融の拡充

日本開発銀行および日本輸出入銀行による輸入関連施設や対日直接投資へ融資の拡充および製品輸入についての外国の輸出企業への直接融資。

(4)輸入拡大予算の拡充

欧米諸国への対日輸出商品発掘専門家の派遣および市場適合商品の発掘、輸入関連施設の整備、例えば、輸入総合ターミナルを主要港に整備し輸入貨物に関する物流サービス、商品展示や販売サービスの提供。

上述のごとく、幾つかの輸入促進策が実施されて製品輸入比率の著しい伸びを実現したわけであるが、同時に多様な輸入ルートが開拓されたことが製品輸入の増加を押し上げた要因でもある。従来、輸入ルートとしては商社を経由する間接輸入と海外メーカー（輸出者）から委託を受けた販売代理店（輸入総代理店あるいは販売店）による輸入であったが、最近では、(1)海外メーカーと直接に接触しての直接輸入、(2)OEM生産に代表されるように商品の仕様・規格等を海外メーカーに指示して製品輸入を行う開発輸入、(3)輸入総代理店を経由せずに第三国あるいは第三者を通して輸入する並行輸入等の各種輸入ルートが設定され、商社、百貨店、スーパー、問屋等の、いわゆる流通業者が各輸入ルートを積極的に活用している。

新しい輸入ルートには取引上のリスク負担およびサービス提供やノウハウ不足についての懸念があるが、消費者の要望にあった商品提供を可能とし、また、輸入品を安く流通させ得る利点を生み出していることから、旧来からの輸入ルートに加えて多様な輸入ルートが製品輸入の拡大に大きく貢献しているところである。したがって今後、これら輸入ルートでの製品輸入は更に拡大を続けることであり、市場には消費者の好みに合った豊富な商品が流通

し消費者に豊かな消費生活を実現してくれるものと期待されうる。

2. 港湾運送事業の製品輸入増への対応化

(1). 港湾運送事業の機能とその変化

製品輸入が拡大の方向にあることは記述した通りである。重厚長大商品取引から軽薄短小型商品取引へと取引形態が転換して来た。特に輸入においては原材料主流型の輸入形態から製品輸入型の取引形態へと輸入構造の変容が進行しているのである。このような様相の下で、港湾産業は輸入構造の変化に対応すべき方策を講じなければならない。

今、「港湾産業」なる語句を用いたが、港湾産業の概念については、ここでは、深く考察するつもりはなく、かなり狭義の意味で港湾運送事業（者）、すなわち港運業（者）に限定しておきたい⁽⁷⁾。

港湾運送事業（者）は海上運送と陸上運送との結節点である港湾において一つの事業主体および経営体として公共的役割を果たし、当事業が生産するサービスを利用者に提供し利用者もこのサービスを要求することで運送貨物が商品として価値を生み出し、また、貿易取引上の価値も生み出されるのである。そして、当事業は海上運送および貿易運送の補完的機能も果たしているのである。実務的にみれば、国際海上運送人（船社）や貿易商人（荷主）に対し港湾サービス（貨物の適切な取り扱い、保管・管理および円滑な受渡しなど）を提供することで運送人や商人をして船舶等の適確な配船および運航や正確で適時の商品受渡しを可能にしているのである。

港湾運送事業は港湾という限られた場所で機能を果たし存立して来ているが、港湾は商品流通と物流の連結点であるからして、この連結点に存立する港湾運送事業は商品流通と物流の両分野で事業体として機能し得る可能性を有しているものと考えられる。この分野において港湾運送事業が新しい機能を果たすことで、従来からの港湾内のみでのサービス提供から脱出して新たな総合的物流機能を果たす事業体として存続しうるのである。

従来、港湾運送事業は労働集約型ないしは依存型の荷役事業として位置付けられるところでもあり、また、公共規制の下で公益サービスを提供する規

制産業として存立してきたが、⁽⁸⁾この労働集約型ないしは依存型事業から資本集約型事業へと変革を余儀なくされてきた。すなわち、総合物流業への展開であるが変革を余儀なくされて来た背景には国際貨物運送形態の改革であるコンテナ化がある。貨物運送のコンテナ化は当然に港湾貨物の取り扱いにおいてのコンテナ化でもあった。

(2) 港湾運送事業のコンテナ化への対応

昭和43年に始まった海上運送革新はコンテナ化であったが、今日では世界主要定期航路は殆どがコンテナ化されている。昭和45年ではコンテナ化率は輸出では僅かに12.1%、輸入では5.3%に過ぎなかったが、昭和62年では輸出で48.7%、輸入で30.1%となった。横浜港においては輸出では13.1%から60.1%輸入では9.1%から57.1%へと著しくコンテナ化が押し進められて来ている。製品輸出型の貿易構造であった我が国の貿易状況からすれば、輸出面でのコンテナ化率が輸入に比して一段と進行したことは当然であった。コンテナ貨物として最も適しているのがロット積みできる製品貨物であれば商港として位置づけられる港湾のコンテナ化は急速に発達したのである。一方、輸入においては原材料主体の海上運送であることからコンテナ化は進まなかったのである。しかし、今日、今後においては製品輸入が拡大するに伴い輸入面でのコンテナ化が益々進展するものと考えられる。したがって、港湾運送事業にあっても、このコンテナ化に対応しなければならない。勿論、輸入でのコンテナ化が進行したとしても、コンテナ取り扱い、あるいはコンテナ荷役のノウハウについては熟練し、輸出同様に適切かつ安全な荷役が遂行されることは間違いのない。効率的計画的なコンテナ作業が行われることで確実かつ正確な輸入貨物の荷捌き・流通が港湾の中で実現することになるのであるが、港湾内で荷捌きされる貨物は出来るだけ迅速にかつ完全に港湾を流通して目的地あるいは荷受人への引渡しが行われなければならない。ジャスト・イン・タイムの貨物流通を強く求めているのが今日の商業界である。荷主側からの要請に応じた貨物取り扱いから港湾の枠を抜け出し、積極的に貨物流通の需要を掘り起こして行かななければならない。

本来、港湾運送事業は他人の需要に応じて港湾荷役を行うものである⁽⁹⁾し

かし、この場合の需要はあくまでも輸出入貨物の本船への、あるいは本船からの受渡しにともなう港湾荷役を請負うもので、荷主側からの荷役委託に過ぎないのである。したがって、かかる荷役作業は港湾内に止どまるにすぎない。コンテナ化の進行はポート・ツー・ポートからの運送からドアー・ツー・ドアーの運送の複合化であるため、多様な運送サービスを荷主に提供することが強く求められる。それ故に、港湾運送事業においては港湾内を脱出して倉庫地点にまで眼を向けた内陸志向の貨物流通機能を遂行しなければならない。

(3)製品輸入への対応

製品輸入の増加は輸入港に到着した製品が迅速・円滑に消費市場に商流して行くことが強く要請される。コンテナ埠頭に到着したコンテナ船からの荷卸から市場への搬出、またはCFSでデバニングされた製品がいち早く消費者の需要に応じるように港から持ち出される物流サービスが港湾に求められるのである。港湾から市場に向けての物流・商流が速やかに実現するためには港湾運送事業の機能の拡大が否応なしに要求されるのである。まさに港湾運送事業は港湾における物流の主体事業(者)である¹⁰⁾。したがって、製品輸入の増加に対して多様なサービスが輸入者や小売業者および消費者等から要請されるのである。輸入通関、荷主別、地域別区分けおよび確実な荷渡しの実行、かつ損害防止等に対して細心にして木目細かい貨物取扱いおよび諸手続きの遂行である。製品輸入を阻害する要因として輸入関係者が指摘することは(1)輸入通関の面倒さ・煩雑さ、(2)輸入品の保管場所の散在や不明確さ、(3)適切な保管・管理情報の提供不足等である¹¹⁾。これらの阻害要因を除去できるのは輸入製品の輸入港到着から小売・消費時点までの物流・商流サービスが効率的に組み合わせられ、一貫した製品流通が実現してこそである。

製品輸入は産業構造および消費構造の高度化・多様化によって、より拡大し少量・多品種で軽薄短小の製品が、その輸入の対象となったのである。このため、製品輸入者あるいは利用者、いわゆる荷主からの港湾運送事業に対するニーズは多様化しているのである。輸入製品の運送・保管といった個別的機能サービスは勿論、製品の在庫管理、流通加工および情報処理等のサー

ビスを含む製品流通における一貫したトータルな物流サービスの提供が期待されるのである。多品種小口の輸入製品であればある程、無在庫＝即納化、納期の指定＝ジャスト・イン・タイムの納入化が要請されるのである⁽¹²⁾。こうした多様なサービスのニーズに対して港湾運送事業が呼応することこそが製品輸入への対応化であり、経営構造の改革であり、また、経営の高度化を実現し得るのである。

(4). 実現すべき具体的対応策

港湾運送事業が果たすべく具体的対応策として若干次のことが列挙される⁽¹³⁾。

①輸入製品の保管・管理機能の拡充——ストックポイントの創設

製品輸入は多品種・小口の輸入である。この種製品の輸入時から荷主への受け渡しまでの全区間および全期間にわたる流通調整を行い、製品保管・管理から需要に応じての流通加工および配送・受け渡しの機能を拡充することである。輸入製品は種類によっても、輸入通関手続きをはじめ検査・検疫が実施されることもあるため、これら諸作業に応じ得る機能を果たし得ることが求められる。このため、一ヶ所に製品を集荷して製品輸入に必要とする一切の輸入物流作業（業務）が遂行され、製品の物流が円滑に行われることが必要である。このような機能を果たす施設を製品ストックポイントと呼ぶが、この施設で経営活動を展開することが港湾運送事業にとっては新しい事業を引き起こすことになるのである。

②情報流通・管理の充実・拡充

適確な情報収集および提供こそが円滑な製品輸入を実現させ得る。仕出国における船積情報ははじめ、船舶動静、陸揚げ、通関、在庫、保管、管理および配送等の製品流通に関する一切の情報を収集かつ提供することである。多品種で小口の製品を多頻度輸送するのが製品輸入であるため、情報管理の整備・充実は港湾運送事業が総物流業に進出する場合には不可欠な基盤となる。特に顧客へのサービス機能の拡充こそが港湾運送事業の情報化の目的の一つである。

③製品流通との連携

製品の生産に合わせて貨物を適確に運送し、需要に応じて確実に配送する

ことが必要である。即ち生産と配送において時間の無駄を生じさせないことである。ジャスト・イン・タイムの納入・配送が可能となる物流システムを構築することが必要である。

輸入振興、とりわけ製品輸入の増大に伴い港湾での流通システムが組織化・高度化される。ストックポイント、流通加工、情報流通、管理等の各機能の充実・整備が図られることで製品輸入は一段と促進される。同時にこれら諸機能を港湾運送事業が果し得るならば、当事業の高度化を促すものでもある。正に新しいサービスとして港湾運送事業が顧客に対して提供すべきサービスであり、これらの業務分野に進出することが港湾機能の高度化ともなり、また、港湾の発展にもなるのである。

結びに

製品輸入—輸入振興が輸入構造を変容させて来たが、この事象は単に貿易問題だけでなく、港湾のあり方、港湾に存立する産業—港湾運送事業の質的改革を余儀なくさせている。港湾は貨物通過の場であり、同時に集積の場でもあるが、また情報収集の基地でもある。この場所に存在する産業—事業は多角的な機能を果たし、サービスを提供することが求められる。国際複合運送の発展は輸出国の倉庫から輸入国の倉庫までの貨物運送に関する一切の情報を入手・活用することで確実で、かつ完全な運送、即ち貨物の受渡しが実現しうるのである。国際運送人として国際フォワーダーが出現し船社との緊密な連携の下に一貫運送が遂行されている。この国際フォワーダーとして業務展開することが今後の港湾運送事業の方向付けであろう。現時点で思料するなら、製品輸入増への対応として、内陸志向型の事業経営を展開させ、記述したごとき諸機能を果たすことが港湾運送事業の課題であり役割でもある。また、製品輸入を実行する需要者のニーズに呼応しうる組織化・高度化を推進することが緊要である。そして機構、施設の整備・拡充は当然であるが、これらを業務遂行の中で有機的に結合させ、成果を現出させ、顧客の最も欲するサービスを提供するためには優れた人材を必要とする。人材教育こそが経営の要である。人材教育の環境整備もまた港湾

運送事業には大きく課せられていることを指摘しておきたい。

- 注(1) 経済企画庁・総合計画局編 『輸入と物価』 平成元年7月, 13頁。
- (2) 前掲書, 1頁。
- (3) 通商産業省, 通商白書 平成3年6月, 157頁。
- (4) 日本貿易振興会, ジョトロセンサー, 「特集・輸入大国ニッポンへ」, 昭和63年10月, 第38巻。
- (5) 通商白書, 168頁。
- (6) 前掲書, 170頁～174頁。
- (7) 港湾産業としては, 次のような業種がある。港湾建設業, 土木建築業, 通関業, 倉庫業, 海運貨物取扱業, 梱包業, 港湾運送事業, 船舶代理店業, 船用品販売業, 通運業等々である。喜多村昌次郎著, 『港湾産業』 成山堂, 昭和46年, 11頁～12頁参照。
- (8) 富田功 港運業の変貌と課題, 『港湾経済研究』 (日本港湾経済学会編) No.27, 1989年10月, 158頁。
- (9) 港湾運送事業法第2条第1項。
- (10) 港湾近代化促進協議会「新しい国際状況の下での港湾運送事業の高度化」平成元年3月, 15頁。
- (11) 前報告書, 18頁。
- (12) 日本港運協会編集部, 港運「港運業の活性化対策」1989年1月, 14巻, 72頁。
- (13) 港湾近代化促進協議会, 「国際物流の変化の中での港運業の対応策に関する調査報告書」昭和63年3月, 65頁。

港湾研究領域拡大の検討

柴田悦子

(大阪市立大学)

目次

- | | |
|--------------|------------------------------|
| 1. 国際物流研究の素描 | 3. 運政審「'91年答申」
と客船埠頭整備の課題 |
| 2. 物流政策と港湾 | 4. 港湾研究領域の拡大 |

1. 国際物流研究の素描

国際物流はボーダレス社会の経済活動に不可欠の輸送システムである。貿易（国際商取引）に伴う輸送は、古くから海運を中心に発展していた。国際物流という場合、二種以上の輸送モードを接合させ、荷主の要望に応じて貨物の種類、料金、到着日時の選択可能なサービス提供を内容としている。1980年代以降急速に進展した国際物流は、貿易活動の多様化、広域化の結果のみではない。とりわけわが国の場合、企業の海外進出、多国籍化に応じて物流の国際的ネットワークが急速に進んだのである。現在の企業の多国籍化は、単純な現地生産ではなく、最も効果的・効率的な組み合わせによって生産の世界的配置を達成しようとするものである。この際、原材料や部品の「適地生産」を行い、各生産拠点間の相互依存性を高めることによって、生産システムの世界的合理化を追求している。原材料、労働力の調達をはじめあらゆる条件をグローバルな視点に立って合理的に進める企業にとっては、原材料、部品、半製品、完成品等各段階における効率の輸送が必要となる。この種の輸送は企業活動に即して発生する物流で、企業物流と呼ばれ、生産テンポに合わせた輸送が求められる。このように国際物流のプロモーターとして多国籍化し、経営の国際化を進める企業の役割は大きかったといえる。

このことは企業戦略として物流をとらえる傾向にあらわれている。大手自動車あるいは家電メーカーは、それぞれ自社の国際物流システムを持ち、自

社系列の物流子会社が世界各地に点在する工場を結ぶ物流ネットワークをつくり、まさにロジスティックスとして国際物流に対応している⁽¹⁾。

こうした実態をうけて、キャリア側は、船会社、航空会社を中心に荷主の需要に合わせたきめ細かい物流サービスの提供をめぐる営業活動が行われている。従来のような同部門間競争のみでなく異種交通機関との競争が加わり、複数以上の交通機関の接合からくるサービスの多様化と情報ネットワークに関する新しい分野をめぐる競争が展開されている。とりわけ国際物流に際しては、荷主とキャリアとを結びつける国際貨物取扱人の役割が大きい。国際貨物取扱業としてフォワーダー、NVOCC等新しい業が多数参入して、サービス競争を激しく展開していることもよく知られている。

これらの現状を反映して、国際物流研究はいわゆる運輸研究者の側からのものが多い。国内物流研究の多くがマーケティングを中心とした流通研究者によって行われているのと対象的である。わが国においていわゆる物的流通の用語が一般化し、企業が物流管理に本格的に取り組むのも1970年代に至ってからであろう。それ以前1960年代後半における物流論は、物流の具体的活動内容としての輸送、保管、荷役の能率化、効率化を目指して、各輸送機関における技術革新の必要性を論じるものが多い。これは当時、鉄鋼、石油、石油化学、自動車等わが国の高度経済成長を牽引した産業部門が大量の原材料輸入をするにあたって、物流体制の立ちおくれと古い体質が、すでにオートメーション化による技術革新を遂げつゝある基幹産業にとって、ネックとなっていた点に問題があったことによる。当時の物流研究の中で、物流コストの分析を行ない、物流部門の合理化の必要性を示したものが注目された⁽²⁾。その後メーカー・商社側の物流管理に対する関心の高まりによって実務書として物流を扱うものが増えてきた。それらは包装、保管、輸送、配送、情報等の分野ごとにその効率化の手法とそれによる成果のデータを示したものが多い。

1980年代以降、企業活動の国際化に伴う国際物流の本格的発展の影響を受け、国際物流に関する著書論文が多く発表された⁽³⁾。これらの研究は、現状の把握、国際物流進展の背景と条件分、各輸送機関の対応、企業物流の紹介と分析、

さらに新しく登場してきた国際貨物取扱人（NVOCC・フォワーダー等）の研究等が中心である。

一方、日本海運経済学会、日本港湾経済学会等においても「国際物流」は共通テーマとしてとり上げられ、シンポジウムが行われている。1989年度海運経済学会では「海運業と国際物流」、1986年度港湾経済学会では「港湾と国際複合輸送の展望」という共通論題で報告とシンポジウムを行っている。国際物流に関する著書・各学会誌の論文等で港湾について論じているものも少なくない。しかし、国際物流の窮極の目的である「少しでも早く、正確に」（ジャスト・イン・タイム）を実現しようとする時、果して港湾はどのような役割を持つのか、港湾は単なる通過点になって良いのかという基本命題は議論の余地を残す課題と思われる。

2. 物流政策と港湾

わが国運輸産業に対する諸政策は、国鉄分割民営後一段と規制緩和の方向が強められている。臨調・行政改革審議会答申は「市場原理を活用した事業者による自由な事業展開を図る」（1988年12月）との方針を示し、それより以前に機構再編を行っている運輸省は、複合一貫輸送システムの形成と物流効率化を目指す事業規制緩和策を実施してきた。その主要なものは、外航海運集約体制の見直し、トラック運賃、倉庫料金の弾力化、通運事業の免許統合、航空3社の事業分野見直しなど全体として競争政策を拡大・推進するものであった。

1988年9月制定、翌89年12月施行された「物流二法」は、トラック事業の免許制廃止を基本とした規制緩和策を具体化したものである。「物流二法」が、とりわけ中小零細企業の多いトラック事業者の側からの要望によって策定されたというよりも、荷主、大手メーカー、大手流通業界の要請に基くものであることが特徴的である。

物流二法のうち「貨物自動車運送法」は、トラックの事業規制を道路運送法から切り離し、従来行われていた事業区分（路線・区域）を緩和し、その事業資格を免許制から許可制へ変更した。また運賃、料金についても自由化

され、「事務所その他の営業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない」との義務を負うのみとなった。このように「貨物自動車運送法」はトラック業における大幅な規制緩和を定めたものである。

もう一つの「貨物運送取扱事業法」は免許制から許可制へ緩和が中心である。つまり他業者の輸送機関を使用して貨物運送を引受ける取扱事業について、従来個別的にその実態に応じて自動車運送取扱事業（登録制）、鉄道運送取扱事業（免許制）、利用航空運送事業（免許制）、海上運送取扱業（届出制）、内航運送取扱業（許可制）、と規制レベルが個別的であったものを一本化し「利用運送事業」（許可制）に統一したのである。これは、複合一貫輸送に際して異種交通モードを効率的に接合させることを可能にするものである。物流二法施行により、国際複合一貫輸送を行おうとする事業者は単一の取扱許可を得ればどの輸送機関の利用も可能になり、取扱料金が届出で自由な運賃設定が可能となった。

これらの結果、取扱事業へ荷主や物流子会社、あるいは商社、スーパー等の物流部門への参入が容易となり、従来から物流を担当しているトラック業者との間に熾烈な競争が展開される。中小零細企業の多いトラック業は、大手荷主やメーカーの系列物流会社（貨物取扱業）の傘下に組み込まれ、下請のキャリアとして営業せざるをえなくなっている。比較的大手のトラック業者は、貨物情報ネットワークを強め、片荷輸送を避けて運賃・サービス両面における質の向上に努力して競争力を高めようとしている。しかし近年の若年労働力不足はトラック業にとって深刻な影響を及ぼし、需要もトラックもありながら運転手不足で動かせない事態が広まっている。これらのことから、過積、無理な勤務体制、不熟練労働力の活用等に起因するトラック事故が増している（営業用貨物車の自動車側が第一要因となった事故は1985（昭60）年以降700～800件以上増加しているが、1989（平成元）年以後1000件に及ぶ増加率を示している）。

ところで「物流二法」成立時、衆・参両院において数十項目にわたる附帯決議が行われている。附帯決議自体のもつ拘束力はほとんど無いが、その中で港湾運送事業に対して本法の適用除外を決めたのは注目する必要がある。

衆院附帯決議の中では「利用運送業者が行う国際複合一貫輸送の進展により港湾運送に関する秩序に支障が生じることのないよう、港湾運送の認可料金の遵守等になお一層努めること」と、料金ダンピングの防止についての決議が行われている。

一方、参院の附帯決議は項目も多く、細部にわたっている。「港湾運送事業に本法の適用がないことを関係者に周知徹底すること」「港湾運送料金の適正収受」「認可料金が遵守されるよう法令上の手当を含めた措置」「港湾物流センターの整備、港湾運送事業者の協業化、協同化、集約化等による港湾業者の体質強化」「港湾労働者の雇用安定」等、今日港湾がかかえている困難な問題を附帯決議に盛り込んでいる。ただしこれらの中には業者の古い体質そのものを変革しなければどうにもならない問題も含まれている。

国際複合一貫輸送の進展は、港湾運送業に多くの変化と問題を発生させている。従来港湾運送業には、はしけ等実運送を伴う部門もあったが、荷役の技術革新、コンテナリゼーションの進展によって、港運業から実運送部分は欠落し、港湾取扱業としての性格を強く持つようになった。沿岸、船内荷役のように実作業が行われている分野（コンテナ船の荷役では船内荷役は殆ど存在しない）と、主として貨物取扱い中心の海貨業、さらに実作業と取扱業の両者を行う元請業等、港運業種によって業態に差があることが、物流二法の適用除外となる原因であったと考えられる。しかし、複雑な業態の港湾運送業がこのまゝの細分化した免許基準の適応を受けていくことの是非は議論の余地がある。すでに船内、沿岸等の事業区分の徹廃は部分的に進行している。

さらに、戦後港湾設備の未整備段階で経済成長期をむかえ、港湾滞貨に苦しんだ時期に、日雇い、下請労働者を大量に使ったことがあった。下請日雇労働者の募集に際して「組」（暴力団）を利用し、彼らの労賃をピンハネして暴力団の資金源となっていた実態を是正するために、政府は港湾運送事業法を改正して再下請禁止を強く規定づけた経緯がある。元請（主に倉庫業）に対して下請活用の場合に、三割は自社で直接行わねばならない下請制限規定や再下請（孫請け）禁止を強く要請したのである。

今回の「物流二法」が、利用運送業に「利用の利用」（孫請け）の道を開いたことは、港運業改正の歴史的経緯からして港湾への適用を受け入れにくい条件が存在しているといえる。しかし、物流業界の体制が港湾を除いて「利用の利用」の一般化にむかう時、港湾のみ適用除外を通すことは可能といえるか否か問題が残ると思われる。

参院附帯決議の中にある港湾運送の認可料金が實際上遵守されず、いわゆるダンピングが常態化していることについて、荷主と対等な運送契約が締結できない弱小企業規換の港運業の現実を示すものと考えられる。附帯決議では認可料金の遵守のために法令上の手当てと措置の検討を示しているが、その具体化は港運業の態勢を整備しないかぎり実現はむづかしい。コンテナ時代以降港運業界の体質強化が求められてきたとはいえ、弱小業者の多い業界の整備は困難な課題である。現在の労働力不足が契機となって、何らかの形の協業化、協同化、集約化の実現へ可能性を有するかもしれない。港運業者の物流機能の充実、適切な情報ネットワークの整備と活用等積極的な対応を行わないかぎり港運業全体として存続が危ぶまれるのである。

3. 運政審「'91年答申」と客船埠頭整備の課題

運輸政策審議会は「21世紀を展望した90年代の交通政策の基本方向」と題する答申を公表した（1991年6月）。この答申は大都市鉄道、地域交通、国際海運、国際観光と広範囲にわたっており、自動車による環境破壊やジャスト・イン・タイムによる無駄な輸送の改善にむけてモーダル・シフトの提起を行っている。とくに、移動過程を豊かに楽しむ観光交通、マリナ等海洋スポーツ等についても政策提起を行っている。80年代には「効率性の確保、民間活力の導入、競争原理の重視と公共規制のあり方」といった政策課題が中心であったのに対して対照的である。

この答申の中で直接港湾を対象とした項目はない。ただ「外航客船旅行の振興を図るための施設について」の項目で、すでに大手海運会社によって進められている豪華客船の建設と本格的な外航クルーズ船の就航、加えて近隣諸国との間に数多く開設されている定期旅客船航路が今後さらに拡充してい

くであろう状況を踏まえて、客船埠頭の整備の必要性にふれている⁽⁴⁾。

近年海洋レジャーの普及にともない海上レジャー事故増加が目立つのであるが、「安全コード」の制定、「使用する船舶、港湾施設等に関する安全確認の実施」、「救急医療体制の整備」等が求められる。先の運政審答申もこれらについて指摘しているが、客船や大規模な海洋レジャーへの対応は、物流機能中心に整備が行われてきた港湾にとって全く新しい課題である。

4年前大阪港で発生したソ連客船の火災の際に、消防、救急医療体制両面にわたって多くの問題が指摘された。たゞし、周辺地域住民の積極的な救済活動によって民間ベースの日ソ親善が深まった点は喜ぶべきことであろう。本格的に客船埠頭を組み込んだ港湾整備のあり方については、海外の経験もとり入れて全く新しい発想による港湾地区の再開発が必要であろう。

国際、国内観光と結合した客船埠頭の整備は、埠頭そのものが観光対象として各港のイメージと結びつく個性的なものでなくてはならない。物流の場合に求められる効率性、均一性、機能性とは反対に、旅行者や観光者の個別的要望に答えうる選択性、個別性、港と観光地を結ぶアクセスの連続性など、全く異った次元での整備が求められる。今日各地に点在する国内船フェリー埠頭について、このような視点でみた場合、旅を楽しむプロセスに組み込むことの出来るような、港における遊空間は存在しない。フェリー埠頭も物流機能としての要素が中心に整備されているため、帰省客が集中する盆や正月にフェリーに乗り込む際に何時間もの待時間を強いられるのが実情である。客船時代ともなればこういう状態の改善からはじめねばならず、これらフェリー埠頭や客船埠頭の経営主体はどこで行うのか、新たな課題である。

クィーン・エリザベス号など外国豪華客船が入港する埠頭の場合、一応の整備はととのっているが、外国人観光客を満足させ、日本への理解を深めることが出来るような配慮は出来ていない。日本を代表する観光地、京都や奈良、伊豆・箱根や日光等へ送り出すポイントとしての視点からの整備に止っている。観光情報の提供、通訳をはじめ各種サービスの拡充が望まれる。

近年ウォーター・フロントの開発・整備に政府・自治体とも多くの関心をよせ、すでに三大湾においては巨大プロジェクトが数多く発表している。

それらプロジェクトの共通性は、主として海上埋立と老朽化した埠頭施設や臨海部工場地域の再開発が中心で港湾施設のみでなく都市機能を含めたウォーターフロント再開発にある。都市機能と港湾機能の調和を通じて「市民に親しまれる港湾」という発想も生まれている。これらは、海上汚濁や環境破壊に何らかの波止めをかけて行うなら、さらにこれらが地域住民参加によって行われるなら納得できるプロジェクトであるにちがいない。

観光振興に組み込まれた港湾整備は全く新しい課題である。従来貨物の荷役を中心に形成されてきた港湾運送業が、客船埠頭経営に馴染まないのは当然としても、中には方向転換を望む経営者がいるかもしれない。さらに新たな観光資本の流入にともない、港域で全く次元の異った別の形の競争が展開されることになると思われる。

4. 港湾研究領域の拡大

以上のような新たな機能が港湾に求められることになるが、本来の物流機能としての港湾についても、国際複合一貫輸送の本格化にともない従来の港湾運送業は大きな影響をうけることになる。すでに大手船会社はフォワード機能を充実させ、総合物流業として港湾を含めて複合一貫輸送へ進出している実態は、弱小港運業者にとって危機感を強める結果となっている。

貨物取扱業者の参入による競争激化に加えて深刻な問題となっているのが物流業における労働力不足問題である。運政審物流部会はトラック運転手を中心とした物流業界の労働力不足をとり上げ、「物流業における労働力問題への対応方策について」という答申を公表した（平成2年12月4日）。トラック業に限らず港湾運送業も含めて物流業界は長時間、不規則労働が支配的で労働環境もきわめて悪い。場所的移動を常時行う交通・運輸労働の性格上、作業環境が常に変化することはある程度止むを得ないとしても、長距離運送の場合の休憩施設や、港頭における食堂その他休憩施設は十分とはいえない。野外労働、長時間労働に対する賃金はよくない。最近若ものたちに嫌われる3Kの労働なのである。港湾労働についても週休2日制の時代に日曜完休が長年にわたる組合の要求である。

とりわけ近年の労働力不足は、好況に支えられて若年労働力の不足 加えて高学歴化による現業部門の拒否現象等による。物流業全般に賃金レベルは低い。たとえ高水準の賃金を示しても、若ものたちは労働条件全体を比較して、さらに働き甲斐がある仕事か否かを重要視する。職場の先輩たちが生きいきと仕事にとり組んでいるか、若ものたちは先輩の姿と自分の10年先とを重ねて転職を考えるのである。

運政審答申では、物流業における労働力確保のために魅力ある職場形成を目指し「週休2日制の拡大、労働時間の弾力化、年令や勤務経験を考慮した賃金体系の構築、職場環境の改善、労働災害防止対策の強化 福利厚生の実施等を通じて魅力ある職場の形成を図ることが不可欠」と指摘している。これらの指摘は物流業の体質改善への必要性を迫るわけで早急に実現にこぎつけることが出来れば問題はない。しかし企業規模の零細性と荷主への隷属性を考えると、労働条件改善に必要な原資が認可料金のダンピングによって徴収できない現状では簡単に実現できるとは考えにくい。

この答申によれば当面、中高年労働力と女性労働力の活用を提起している。男女雇用機会均等法施行後、女性の職域は広がり、従来男性のみに限定されていた職域へ女性の参加が目立ってきた。すでに港灣労働が筋肉労働であった時代は過ぎ（今日でも地方港、在来埠頭、漁港等では旧来の肉体労働中心の港灣作業が残っているが……）、コンピューターや新鋭機械の操作、専門的知識と技能を必要とする仕事が増えている。先に述べた答申が示すように客船埠頭整備が進む段階では、より広範な作業域が出現し、そこでは女性に求められる職種が増大すると考えられる。さらに大阪湾における関西新空港をはじめ、航空と海運の接続による物流の新しい輸送モードが必要とされる段階で、従来港灣では存在しなかったようなSea&Airにかかわる諸労働が発生するであろう。これらの新しい輸送システムが情報ネットワークで支えられることは間ちがいない。今後港灣における情報産業のウェイトは高まらざるをえない。情報産業分野への女性の就労の高さはよく知られている。

先の答申においても女性労働活用に際して職場環境の改善を指摘している。シャワールーム、更衣室等福利厚生施設、最寄り駅への送迎システム整備、

育児休業制など、かなり具体的細部にわたる指摘がある。たしかに上記のような職場環境整備は、女性労働者の雇用増にむけての条件であり、女性労働者が増えることで港湾労働のイメージが変わる契機になることは間ちがいない。しかし、もし今日の男女賃金格差（平成元年6月、決まって支給される現金給与男子平均を100とした場合女子賃金は57.0%）を前提とした上で女性労働者雇用を増やすことは、結果的に男子労働者の賃金を押し下げることになりかねない。女性労働者雇用に際して生じるこれらの矛盾を無視することは出来ない。

上記答申は、労働力不足への対応に内航海運業で行われている相互配乗、港湾労働者雇用安定センターによる労働者派遣事業等の実施を促している。また労働者側の調整のみでなく企業間の仕事量の調整を行うことで、例えば主要港に荷役調整委員会を設置するなどして、企業間の荷役量の調整システムの提案を行っている。これらは少なくとも市場調整を何らかの形で行うことの必要性の主張であり、いわゆる規制緩和政策とは相容れない。弱小企業が多い港運業で自発的協同組織が作られることは望ましいことではあるが、過去の経験からしてきわめて実現性が乏しい。わが国における生産・流通を含めて協同組織による企業防衛の経験はほとんど存在していないのである（消費協同組織は近年急発展を遂げている）。さらに第二次大戦時、政府主導によってつくられた協同組織が、相互理解と協調を強めるのではなく、相互監視組織としての機能を持ったことが協同組織への不信を高めた原因ともなっている。

国際物流の一段の進展が、海陸空を含めた一貫輸送をより広範囲に行うようになる時、従来の形態の港湾運送業で適応できるかどうか問題は多い。すでに関西新空港が国際貨物空港の機能に重点をおいて整備されつつある時、大阪港、神戸港における港運業者は、より広範な貨物を取扱える業に脱皮せねばならない。その意味では港運業に対する細かい免許基準や種々の規制はやがて修正されねばならないのであろう。この場合、港湾における諸機能のうちどこまでか国民生活の安全性や国民経済の正常な働きに不可欠なものであるか区分しなければならぬ。その結果、協同化への方向が具体的に組上りの

るのではないかとと思われる。物流二法の適用除外が、港運業関係団体の強い要望に基くものではあったが、トラック業とは異質でより大規模の業の再編が進むのではないかとと思われるのである。

しかし他方における港湾労働力不足と高年令化は、労働力不足の面から業の存続を脅かすことに連がるのである。果して答申のいうように女性労働者が港湾労働へ参加するのか。少くとも現在のひどく汚れて一般人が自由に出入り出来ない、しかも福利施設や食堂など心身を休める空間の貧弱な作業環境をみれば、若ものや女性は敬遠するのが当然である。

新しい時代に適応できる港湾運送業のあり方、若ものや女性をひきつける港湾労働環境の整備の方向など、行政側からではなく、港運業と労働者側から具体的プランが出ることを望むのである。

次に、物流機能に加えて全く新しい分野である客船埠頭、海上レジャー施設の整備等が、従来の港湾整備に与える影響である。埠頭自体の面積や数は物流埠頭のように多く必要としないが、遊空間として質の高い設備が望まれる。かつて航空が今日ほど発展していなかった時代に、客船、貨客船は海外渡航の主役であった。ただしこの時代の客船は、人間を運ぶ手段であって、乗船者が退屈したり、ホームシックにならない範囲でのみ娯楽設備がおかれていた。人間と貨物が同居する貨客船などは人間も貨物と同様に運ぶ手段としての機能しか持ち合わせていない。今日の客船は移動そのものを楽しむ、レジャーとしての船旅である。外国ではすでに地中海クルーズ等有名であるが、これと同様の機能を持つ新しい客船がわが国にも誕生して、すでにアジア近隣諸国間に就航している。

これら客船の着岸する埠頭は、遊空間として埠頭内におかれた諸施設で滞在したり、長時間楽しめる港湾でなくてはならない。コンテナ埠頭のような「通過点」としての港湾とは全く反対の理念が求められる。これは従来物流中心の港湾施設の整備と管理・運営を行ってきた港湾管理者にとって全く新しい課題である。これを機に、異質の業、例えば観光資本が港湾へ進出してくることは十分予測できる。ここでは形態の異った競争が発生するであろう。従来の港域＝作業域で生じるこうした変化を港湾労働者はじめ関係者はどう

受けとめるのか。港湾研究者にとっても新たな課題である。

このように見てくると、研究領域として港湾研究の対象と範囲が一層領域拡大していることに気づくのである。

- 注(1) くわしくは、鈴木暁「多国籍企業の国際物流戦略—電機メーカーを中心に—」
土居靖範「日本産業の多国籍化と国際物流の新展開—自動車メーカーの事例を中心に—」，柴田悦子編著『国際物流の経済学』第4章，第5章。
- (2) 西澤修『物的流通の管理』日本生産性本部，昭和46年。
- (3) 三木楯彦『物流システムの構築』白桃書房，1989年。
市来清也『国際物流要論』東洋経済新報社，1989年。
山上徹編著『国際物流概論』白桃書房，1988年。
柴田悦子編著『国際物流の経済学』1990年。
日本海上コンテナ協会編『国際複合運輸マニュアル』1989年。
- (4) '91年運政審答申の中の「21世紀にむけた観光振興方策について」。

沖合人工島の建設と沿岸域の保全

藤井敬宏

(日本大学理工学部)

目次

1. はじめに
2. 沿岸域の現状
3. 沿岸域に対する期待
4. 人工島の意義
5. 沖合人工島の実例と考察
6. 政府の対応と今後の課題
7. おわりに

1. はじめに

わが国の人々は、沿岸域のもつ自然の価値が高いことを知り、これを保護しなくてはならないと考えながら、一方では、生活や生産、また交流のために人為的な空間を造って高度に利用してゆかねばならないという大きなコンフリクト問題を沿岸域に抱えている。

本論文は、この問題の解決の1つとして、沖合人工島の建設を提案し、これによって生じる各種の問題に考察を加えるものである。

2. 沿岸域の現状

日本の海岸線は、湾や入江、4,000に及ぶ島嶼によって入り組み、34,000 kmと国土面積37万km²に対して長い。内陸は火山性の山地が多く、住むことのできる平野は20%強に過ぎない。この平野も、強い雨で生じた洪水が山から運んだ土砂によって形成された沖積層が多い。地盤沈下の現象の顕著な沿岸域もある。

日本海側は、潮位差はほとんどないが、太平洋側は1～3 mの潮位差があるほか、台風の通過時、3～4 mの偏差が生じることもある。地震による津

波も観測される。台風や日本海の冬期季節風によって生じる波は、8～9mを超えることもある。

また多くのダムが急流の河川を利用して、発電、各種の用水確保のためにつくられている。そのため、河口、沿岸域へ補給される土砂は、ほとんどなくなっており、造陸作用は止むにとどまらず、多くの沿岸域で、水深の増加海岸線の後退がみられる。

浸食と高潮と高波さらに、地盤沈下によって低地となった陸地を保全するため、約1万kmにわたって、海岸保全施設が構築されている。

人口は1億2千万人であるが、国土面積の1/3に満たない海岸線を有する市区町村に約50%が住む。その地域は産業・経済活動の中心となっている。

水産業はもちろん、大規模農業、臨海性の大規模工業が生まれ、資源のまったくない日本経済を支えるための大規模港湾がこの沿岸域に立地している。

このように、沿岸域の土地利用に対する需要が多いことから、人工的に土地造成が1500年前の昔から行われてきた。1つは、堤防による未造陸地（干潟）の干拓であり、他の1つはポンプ渫浚船の開発による人工埋立である。

表1に示すように、土地造成量は1985年までに、約169,200haに達する。第2次世界大戦後から40年間で、大規模に行われたことが明らかである。

表1 臨海部土地造成量の推移

時代区分	造成面積 (ha)	備 考
～1867年	約 27,700	文献資料に基づく集計値であり、全国で必ずしも網羅していない（1町歩＝0.992で換算）
1868～1944年	約 14,500	1/50,000地形図の水際線変化 プラニメータで集計した値（1945年の最近年発行の地形図を利用）
1945～1985年	約 127,000	公有水面埋立法に基づく竣工認可面積（運輸省、建設省所管分（含漁港、干拓、内水面））
合 計	約 169,200	

この大きさは、大阪府の面積に近づくものである。

表2に、この40年間の利用目的別臨海部の土地造成量が示されている。港湾区域外で農地が、港湾区域内では、港湾と関連して工業地帯がつくられたことを示している。しかし、臨海部の土地需要はこの20年間大きく変わってきている。図1は、業務・生活に関連した用地が求められていることを示す。

このような、大規模な沿岸域における埋立は、砂浜、河口デルタ、ラグーン等の湿地帯の減少をもたらす。表3に示すように、砂浜を最大に、3分の1の浅場がなくなっている。

沿岸漁業の衰頹を招いたことは当然のこととしても、沿岸域の水面の水深が深くなり、水質が悪化しつつあることは、多くの深刻な問題を生じる結果となっている。

沿岸域で、自然が形成する浅海域は、多くの動植物が生まれ育ち、国民性を人間に芽生えさせる重要な空間であるが、それが失われつつある。

図1 港湾における新規埋立地の利用形態

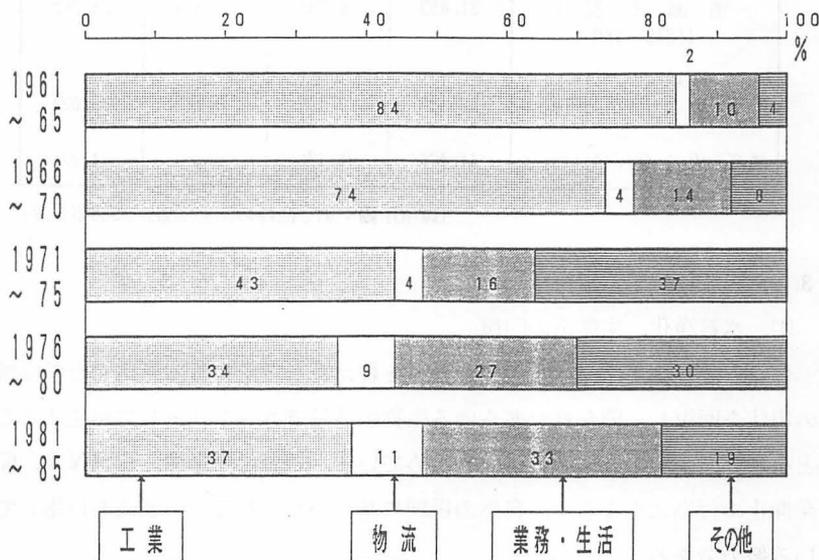


表2 利用目的別臨海部土地造成量 (1945~1985年度)

(単位: ha)

	工業用地	農用地	その他用途	合計	全体のシェア	農用地除くシェア
港湾区域内	34,010 (61%)	0 (0%)	21,927 (39%)	55,938 (100%)	44%	76%
港湾区域外	5,883 (8%)	53,383 (75%)	11,838 (17%)	71,104 (100%)	56%	24%
合計	39,894 (31%)	53,383 (42%)	33,765 (27%)	127,042 (100%)	100%	100%

表3 わが国の干潟の減少

(単位: ha)

区分	前浜	河口	潟湖	合計
現存干潟(A) (1978年)	30,666	20,312	2,878	53,856
消滅干潟(B) (1945~78年)	21,659	6,795	311	28,765
(A) + (B) 現存 + 消滅干潟	52,325	27,107	3,189	82,621
消滅比率 (B)/(A)+(B)	41.4%	25.1%	9.8%	34.8%

(環境庁編: 第2回緑の国勢調査, 1983年3月)

3. 沿岸域に対する期待

(1) 水質浄化, 生態系の回復

今日の豊かな生活レベルの向上と引き替えとも考えられる悪化した沿岸域の現状を回復し, 開かれたあらゆる生物の活動できる空間として再生することを願い, 多くの技術者は努力し始めている。それは, 単に, 自然保護, 開発抑止の行為に止まらず, 自然の摂理に基づいた自然環境の創造を目指している努力である。

(2) 安全性・国土の保全

地震・津波・高潮・高波等により、多くの沿岸域の人々の生命が失われたことを忘れてはいない。しかし、万里の長城のような城壁によって、国土を防御することは、沿岸域を鎖すことであり、如何にして海に開かれた国土にすべきか、その対策を思案している。

(3) 多目的利用、再開発

大規模農業、油・鉄鋼というような大規模装置工業の用地は、時代とともに老朽化し、再利用が求められている。一方、高度技術・情報を付加した流通業務、道路・鉄道・空港と、過密な内陸都市部で求められない用地需要は住宅用地需要とともに日増しに高まっている。また、大水深の大規模コンテナ埠頭、レジャー船のターミナル、大規模なコンベンションセンター、国際会議場、国際見本市会場、海洋性レクリエーション等が、次々と沿岸域の利用を求めている。

漁船と大型高速船さらにレジャー船と海上船舶交通は、定置の漁業振興の問題と重なりあい、安全性向上の観点からも、複雑な調整問題も生じさせている。

(4) 21世紀に向けての基盤空間

零細な私有地に細分され、個人の権利の自由行使の強い日本では、社会資本形成を始め大規模な創造性豊かな空間を内陸に求めることは至難といえる。1,200haの計画を持つ、関西国際空港も5km離れた大阪湾上の人工島に求められた。幕張メッセも埋立地に求められている。今後も、高度の情報機能をもったハイテクニュータウン、大規模レジャー基地、エネルギー基地は、21世紀に向かう日本の国土づくりの要望として、沿岸域に指向されると考える。

(5) 廃棄物の処理

現在、廃棄物処理は、切実な問題の1つである。下水処理場は、下流の沿岸域の埋立地に求められるが、これから出る1億トン以上の汚泥を含めて、年間約3億トン余りの廃棄物が発生する。再生処理や山地での処理にも限度があり、その約1/3の1億トンは、埋立に依存せざるを得ない。焼却、洩水防止等入念に行っても、水質、海象に、影響を与えないようにすることは

大変なことである。

以上沿岸域に対する5つの期待を述べた。これは、美しく、淨く、自然の状態におきたいという願いと、未来に向けて、沿岸域は利用して行かねばどうにもならないという2つの側面を露呈した結果となった。1つ1つのプロジェクトは、沿岸域の自然に与える影響は小さいという偽りを重ねることは最早許されないものと思われる。

4. 人工島の意義

(1) 沖合人工島の定義

沿岸埋立には、接地方式と島式とがある。島式は、堀もしくは、数百mの水路を狭んで、埋立地を造成するもので写真1に示すポートアイランドがその代表である。既往の陸地に港湾施設等があり、水際線が利用されているときこの方式が用いられた。しかし、護岸費用の節約、橋等を用いずとも陸地との連絡のよさ、陸地との使い易さから、接地式という沖出し埋立もかなり多く採用されてきた。

このような島式埋立は、水面幅が狭く、静穏な水域は確保できるが、水流は淀み、水質悪化の大きな要因となる。そのことから日本ではこのような水

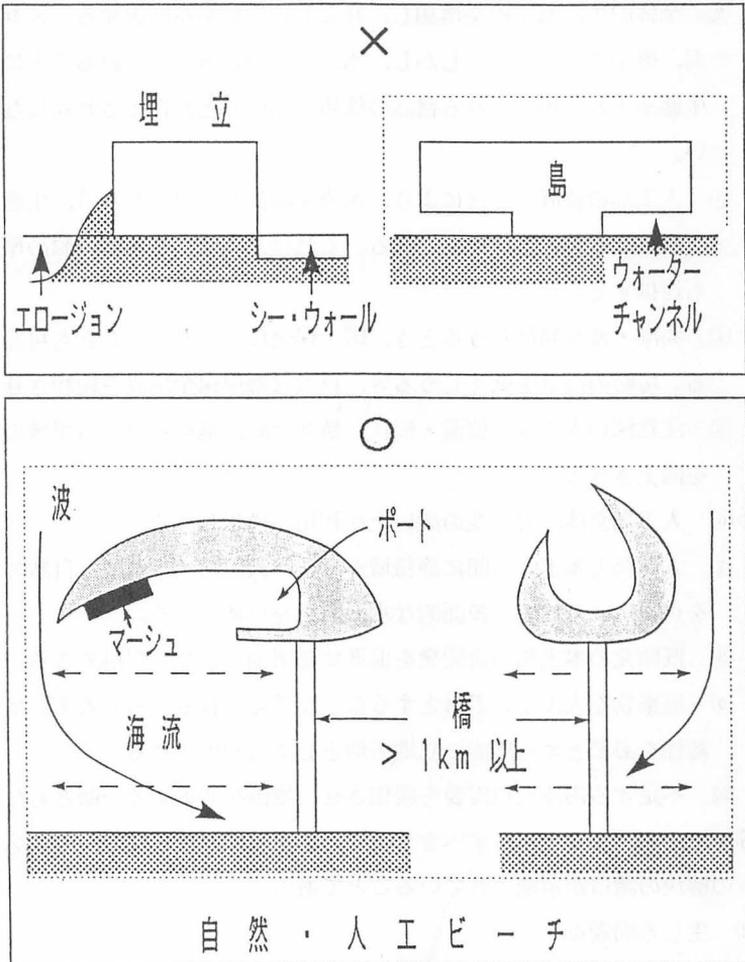


写真1 ポートアイランド（神戸）

路はさらに埋立られ、必要に迫られて数多くの街路を生み出してきた経緯もある。

本論文で提案する人工島とは図2に示すように陸地から1 km以上離れた沖合人工島のことをいう。ここで、離岸距離は、兩岸の利用、アクセスから

図2 沖合人工島の定義



決められている。また、潮流や波による水質の浄化、海岸変形等、環境問題からは、 $1/100 \sim 1/200$ の勾配で1~2 km以上が好ましいと考える。

(2) 沖合人工島の意義

沖合人工島は、従来の埋立方式と比較して、次のような利点を持つ。

- ① 本土側の海岸線はそのまま保持するか、変形を少なくし、浅場を保全する。
- ② 全体的に、海岸線を増加し、好ましい生態系を回復する。砂浜、干潟、磯を造成しうる。しかし、水深の深い地域で失われることになる生態系より、創造される自然の価値の高いことが保証されねばならない。
- ③ 人工島の位置・形状により、水流を調節し、良好な水質、生態系を改善させることも、可能となる。これは、価値ある水産資源の増加とも連携する。
- ④ 高潮・波を制御しうるとき、国土保全に役立たせることも可能である。堤防の高さを低くしうる等、巨大な海岸保全施設を緩和させる。
- ⑤ 注意深い人工島の位置・形状、植栽計画、構造物は、沿岸域の景観を向上させる。
- ⑥ 人工島全体、自由度の高い土地利用を構想しうる。
- ⑦ 人工島と本土との間に静穏域ができ、人工浜・干潟など自然の再生を可能にするほか、多面的な水面利用を可能にする。
- ⑧ 既開発の本土側の再開発を促進する用地としても利用できる。
- ⑨ 廃棄物を人工島の素材とすることが考えられる。ある人工島は、隔離性を必要とする機能の立地用地としても利用される。
- ⑩ 不足する内陸土地需要を緩和させ、地価を抑止する一助ともなる。

等々である。ここで注目すべきことは、沿岸域における幾つかのコンフリクトの解決の諸口が示唆されていることである。

(3) 生じる問題点

幾つかの利点があっても、またそれが欠点を克服した後でも、自然の状態に大きな変形を与えることに、自然維持の人々の同意を求めることは必ずし

も容易ではない。幾つかの疑問点を科学的・工学的に明確にしつつ、現状維持ではなく、自然とともに人間も生き長らえる新しい環境創造に向かうことの必要性を根気よく話し合っていくことが残される。

したがって沖合人工島には、次の課題が存在する。

- ① 各沿岸域ごとに、事情が異なるため、沿岸域ごとに、正確な現状把握とその影響予測が必要である。
- ② 従来の埋立に比べ、建設コストは一般に高くなる。深い水深では、埋立費用は、護岸費用に左右される。大規模にすれば、1㎡当たりの護岸負担費用が小さくなるため、節約される海岸保全施設費用、回復される汚染減少費用等の外部費用、外部便益の見積を正しく計測し、社会的損失のないようにする必要がある。
- ③ フェリーなど船による連絡方法のほか、便利性的ために内陸と橋、またはトンネルで連結することは、確かに費用を増加させる。
- ④ 大水深における埋立は、地盤が軟い程、地盤沈下を促進する。そのため、埋立高を低くし、地盤を海面下として設計する干拓方式も考えられる。この方法は1,000ha以上のとき、考慮に値しよう。しかし、降雨の多い日本においては、内水排除の費用、また、海面上昇や人々が抱く地震・高潮時の堤防に対する不安感からは、余り得策とは考えられない。
- ⑤ 内湾、閉鎖水域での人工島は、湾外からの吸い込み水量を小さくし水交換を悪くするという評価もある。しかし、従来の埋立方式よりよいとはいえる。
- ⑥ 新しくできた沖合人工島がどの行政体に属するかは、大きな問題となることもある。大規模ならば、新しい行政体を考えることも必要である。

5. 沖合人工島の実例と考察

(1) 歴史的経緯

日本における人工島建設の歴史は古く、12世紀に、築港に伴い築造され

た例がある。これは、防波堤の代替として静穏域を確保するために行われた。19世紀の終わりには、砲台を設置するために東京湾口に幾つかの人工島が造られた。20世紀の中頃、九州で造られた人工島は、海底の石炭を採掘するもので、小さな都市を形成したものもある。いずれも1つの目的を果たすための小規模なものであったが、1960年代に入って、日本の経済が高度化するに伴って、大規模な人工島が建設された。これらは、港湾や製鉄・製油等の工業基地やエネルギー基地として建設された。これらの人工島の特徴は、対岸距離が1 km以下、水深も浅い所に設置されることが多かった。

建設費用は安いものの被覆水域の水質を悪くし、浅場の多くが消失した。

(2) 1960年代の大規模人工島

港湾の近代化を図るため1960年代に神戸港内に436 haの人工島が計画された。奥行の広さを必要とするコンテナ埠頭を数バース接続して設けること、また、不足する住宅、新しく要請される都市機能を集約すること等多くの需要を充たすことが目的であった。結果として、大規模な人工島は、水深15mの軟弱地盤上に建設されたが、1 m²当たりの工費は、小規模の人工島より安くついた。また山土を用いることによって、土取場が、良質の住宅地を産んだ。島との連絡は架橋によっている。多くの静穏域を生じたが、水流は弱くなり、港内の水循環は良くなったとはいえない。同じようなコンセプトで、大阪南港、東京港でも人工島が造られたが、ここでは、人工海水浴場・人工干潟、野鳥公園を造る試みも行われた。これらの人工島には一部廃棄物の使用も行われている。大阪・東京港における人工島は、架橋のほか、海底トンネルによる連絡も行われている。これらの人工島は本論で提案する人工島というより、内陸の沖出し埋立の類型に該当する。

(3) 沖合人工島

1977年、大量の浚渫土砂の処分のため、対岸距離3.5 km、水深7.5 mのところ153 haの人工島が、浅海部の海岸に影響を与えない目的で造成され、1986年の完成後、臨海性公園として利用される。

大規模な人工島の計画は、1985年着工を見ている関西国際空港である。これは1,200 haに達する。主として、航空機騒音を避けるため、内陸から5 km離

れて造成されることになった。連絡は、道路と鉄道の併用橋による。(写真2参照)

在来の海岸線には変化を与えない。また、斜めの石積み護岸には、多くの動植物が発生し、好ましい傾向を示している。どのような構造物が、水質や生態系にどのような影響を与えるか注意深い観測が行われている。

写真3は、小さな漁港の例である。漁船の吃水は浅いので、外洋に面した砂浜海岸では、港口を砕波帯に設けることが多い。防波堤の設置は激しい漂砂活動を促し、海岸変形を促進し、浅場の生態系を破壊するほか、港口、港内を砂によって埋没する要因ともなる。長い栈橋で連絡する沖合人工島は、

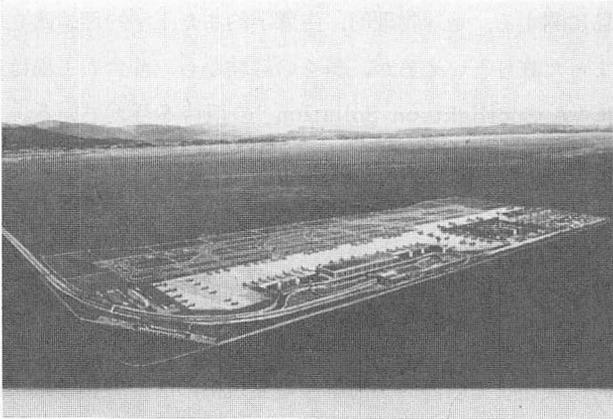


写真2 関西国際空港 (大阪)



写真3 国縫漁港 (北海道)

波や潮流の活動を抑止することなく、在来の海岸線の安定に役立つと考えられる。漁港としても、維持浚渫や、新たに海岸保全施設を設ける必要もなく海岸の景観を保持できる効果が期待される。港口を外側に設けるか、内陸側に設けるかは、一長一短がある。このような漁港建設は、海岸変形を人工的に抑止しようとするのではなく、自然の力をそのまま利用して、安定させようという新しい発想といえる。また、外洋に面する砂浜上のマリナー建設にも適用できる。

6. 政府の対応と今後の課題

沖合人工島に関する、地球物理的、生態学的また工学的理論確立の道は、今、漸く始まった許りといえるが、多くの経験から、沖合人工島は自然と人間との共存に“ A Spotlight on Sollution ”の期待を与えている。

政府でも、運輸省が中心となり、沖合人工島のより明確なコンセプト形成と、実現化促進のための調査研究を重ねており、港湾管理者等もこれに協力している。いままで行われてきた調査の経緯は、多くの人の要請に応え、合意形成に役立つことに重点が置かれているように思われるが、次の点が明らかとなっている。

- ① 技術的に現在までの港湾・海岸・埋立技術の活用で建設は可能である。
- ② 経済的には、多大の費用を要するが、外部経済を考慮すれば、採算性は必ずしも悪くない。それは、公共セクターと第三セクターもしくは民間セクターを適宜組み合わせることを意味する。
- ③ 沖合人工島の建設に伴う、地域経済への波及効果は、建設時、完成時それぞれにおいて、生産、雇用、税収とも多大の効果をもたらすことが明らかにされた。

しかし、今後に残されている問題もないわけではない。

- ① 沖合人工島は、港湾や漁湾や漁港区域の中だけに設置されることが好ましいとはいえない。この場合、計画主体、事業主体、また行政上の管理をどうするか、不明な点が多い。
- ② 沖合人工島は、大規模化に伴い、単一目的の保全・利用に対応するも

のではない。廃棄物の処理用地として基盤をつくることはもっとも実際的であるが、内陸部の再開発と一体的に、また、水域の生態系、漁業の再生、船舶航行の安全性等、総合的に検討して行かねばならない。

- ③ 沖合人工島は、巨額な建設資金を要する、資金調達を安定的に長期間弾力的に行える仕組みが新たに見出されねばならない。
- ④ 廃棄物や、汚染された海底土砂を多く利用することが要請されるが、その要請を受けた軟弱地盤上に、埋立したこのような人工島の地盤の強度はどのように改良されて行くべきかの問題が生じる。また、経済的に建設するための技術的課題が多くある。将来の大規模な沈下や、地震対策も必要とされる。
- ⑤ 沖合人工島は、自然の改善、海岸の保全に役立つことが知れても、定量的にその効果を予測することが必要である。動植物の種・個体数の増加の価値を、正しく評価し得る手法を確立する必要がある。

7. おわりに

日本は、国際化、情報化等多彩な展開を図りながら、21世紀に向けて活動空間を広く確保することが必要となっている。内陸部の再開発を極力行っても、人口の集中した、都市部では、その需要に応えることは不可能である。

一方、沿岸域は多くの動植物の生命の誕生、成育の場であり、海に開かれた浅海部は人間の心も育てるかけがえのない空間である。しかし、内湾や、大都市周辺の沿岸域の自然は既に失われている。

ここで、沿岸域の自然を積極的に回復し、海という自然と協調しながら、現実の強い空間需要をみだす方策を見出さねばならない。

本論文は、この2つの要請に応えるべく、沖合人工島の構想を示し、その可能性と、横たわる問題点の幾つかを提起した。現実的には容易でないことなのだが、これは乗り越えられない障壁ではないことを述べた。

本論文は、研究代表者を日本大学理工学部長尾義三教授とする1990年度日本生命財団研究助成の一成果として作成したものである。関係各位に厚く感謝する。

〔参考文献〕

1. KAWAGUCHI TAKESHI and others: Planning of Offshore Fishing Port in Shallow Sanday Beach, 77 Session NO. 503, Proceeding of CZM 91, Long Beach
2. NAGAO YOSHIMI: Construction of Offshore Artificial Islands and Utilization of calmed Sea Areas, Proceeding of Japan Technical Session, 27th PIANC, 1990, OSAKA
3. NEMOTO KIYOHIDE and others: Development Program of Offshore Fishing Port which overcomes Drift Sand Problem, 77 Session NO. 505, Proceeding of CZM 91, Long Beach
4. 国土庁計画調整課: 第三次全国総合開発計画, 1975年11月
5. 国土庁計画調整課: 第四次全国総合開発計画, 1986年11月
6. TAKAHIRO FUJII, YOSHIMI NAGAO: Construction of Offshore Man-made Island and Preservation of Coastal Zone, 49 Session No. 614, Proceeding of CZM 91, Long Beach

地方における港湾経営と ウォーターフロント開発について —青森県を例として—

針 谷 莊 司
(青森中央短期大学)

目 次

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. はじめに | 4. 地方における港湾経営の課題 |
| 2. 青森地域経済の現状について | 5. 結びに |
| 3. 地方における港湾経営の問題点 | |

1. はじめに

今日の港湾を取り巻く問題を見てみると、ほとんどが、所謂大港湾についての問題であるといえる¹⁾。

大都市の無秩序な開発とそれに付随するウォーターフロント部の再開発などが現代の港湾問題の中心をなすものだと考えられている²⁾。港湾は言うまでもなく、海上部と陸上部を結ぶ結節点であるが、点としての位置づけだけでなく、面としての位置づけも重要視されるようになってきた。

一般的に、地方の港湾は、大都市圏にある港湾（大港湾）に比較し、経営という考えが脆弱になりがちである。しかしながら、地方においてこそ、港湾経営に対する考えを明確にする必要性が多大であると考えられる³⁾。我が国における社会資本の考え方が欧米におけるそれと異なるということは、多くの人によって指摘されてきた。例えば、港湾においては特定少数の人が利用するということから政策の一環として、また行政の一環として運営が行われがちである。

すなわち、地域経済との関連で言えば、国家的要請が前面に出たために、都市機能と港湾機能の有機的結合が不十分であったと言えよう。換言すれば、欧米にくらべ市民と港の結びつきが弱い傾向が強い⁴⁾。

又、ウォーターフロントは決して都市的な活用方法だけでなく、「人」と

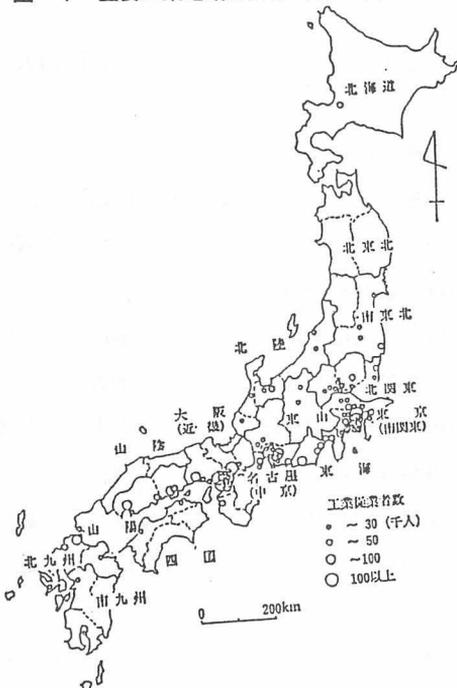
「水」との歴史的な関係も考慮する必要があるように考えられる。その点からも、現在のウォーターフロント開発に関する議論は余りにも一面的過ぎると思われる。

そこで、地方都市における港湾経営問題について、ウォーターフロント開発については地域開発に果たす役割などを参考にしつつ考察を進めていくこととする。

2. 青森地域経済の現状について

地方と大都市との格差拡大が大きな社会問題となっている。例えば、都道府県別の一人当たりの県民所得は1位の東京都と最下位の沖縄県の差が2.10倍となっている。

図 1 主要工業地域の分布 (1983年)



(出典) 竹内淳彦, 技術革新と工業地域, 大明堂 p.39.

青森県も沖縄県と並んで全国最下位グループに属しているが、これは第1次産業に依存する産業構造や企業立地の少なさによる若年労働人口の流出など複合的な理由が考えられる。

周知の通り日本の国土は東海道本線・山陽本線に沿った地域にあたる過密地域とその他の過疎地域に分類することが可能である。

図1の通りに主要工業地域の分布からも前述のことは明白である。

青森県は本州の北端に位置し、青函連絡船等により結節点の役割を果たしてきた。又、三方を太平洋、日本海、津軽海峡の海に囲まれている。そのうえ、奥羽山脈が南北にはしり四方を阪断された地形になっている。このことが長い間効率的な発展の妨げの一要因になったと指摘されている。

地域経済に大きな役割を果たす産業構造についても大きな特色がある。それは全国に比べて第1次産業の比率が高く、又、第2次産業の比率が著しく低いという点である。

また、自然環境は厳しいものがあるが、それを克服し、りんご、ながいも、にんにくは全国1位の生産量を占め、米作も全国トップクラスの生産量を誇っている。水産業もはたて、鯛、さば、いかなどが有数であり、食料供給面で大きな役割を果たしているといえる。

ちなみに、八戸港の平成元年の水揚げ数量は77万3829トンで釧路港（北海道）に次いで全国2位であった。金額ベースで見ると福岡港（福岡県）長崎港（長崎県）焼津（静岡県）に次いで4位であった⁵⁾

工業においては、八戸地区新産業都市に鉄鋼、窯業・土石、化学、紙・パルプ等の基礎素材型産業を中心とした企業が立地し、北東北の工業の中心となっている。また、近年においては内陸部において電気機械等の加工型組立型産業の立地が著しく増加している。

青森県の工業の特色として食料品、紙・パルプ、木材・家具（ひば等）の生活関連型産業が多く、味噌・醤油、津軽塗り、水産加工品等の伝統的産業（地場産業）の健闘があげられると言えよう。

以上の概況から言えるように、青森県の産業は繊維製品と農畜産・水産品以外では移入超過となっている。第1次産業や財政に依存する経済構造から

の脱却が当面求められる基本政策であると考えられる。それは、天候や国家財政の動きに大きく影響を受けやすい理由による。このような体質からの脱却を図るためにも、既存産業の振興、地場産業の見直し（村おこしの展開）、青森地域テクノポリス開発計画の推進、むつ小川原開発計画等の産業構造の高度化を早急に図る必要が大である。

経済の発展には、交通の整備が不可欠であることは言うまでもない。青森県においても首都圏から遠隔の地であるというハンディキャップを克服するために高速交通体系の整備が急がれている。また、青森空港・三沢空港という全国的に見ても珍しいツイン空港も実現している。現時点での政策としては、北日本地域における交通拠点としての位置づけを確保する必要がある。

地理的に見ると青森県は、北日本の交通の結節点に位置しており、この優位性を生かして新幹線の整備、高速道路の整備、航空体系の整備、物流需要の高度化・多様化に対応した港湾の整備などをすすめる必要がある。

図 2 青森県の港湾

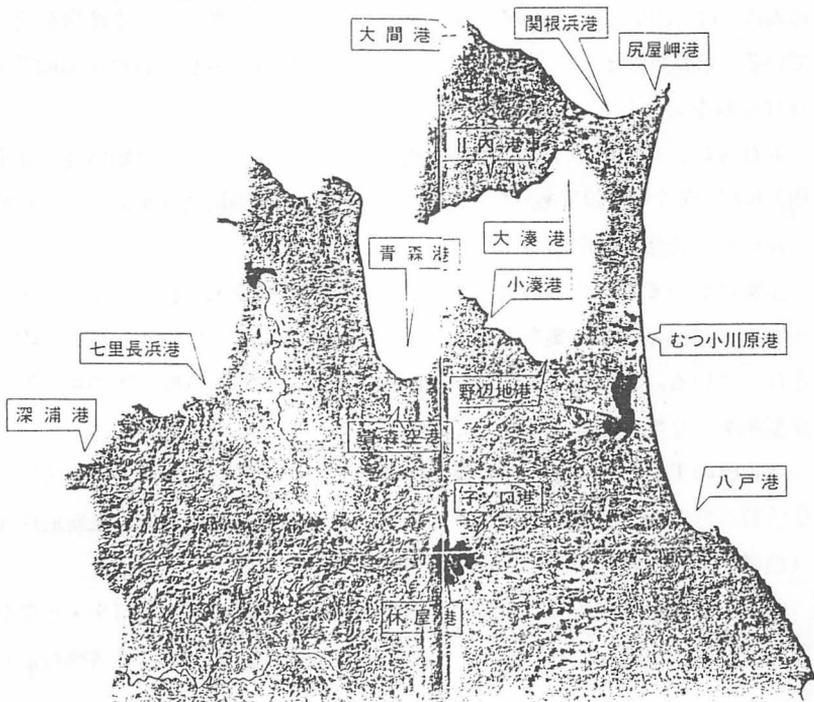


表 1 青森県の港湾

港湾区分	港湾名	設立年月日	重要港湾指定年月日	港湾区域
重要港湾	八戸	28. 4.10	26. 1.19	五戸川河口右岸（北緯40度35分19秒、東経141度28分32秒）から90度1,000メートルの地点まで引いた線、同地点から日出岩（3.3メートル）に引いた線、同岩から180度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに新井田川湊橋下流の河川水面及び馬淵川締切堤下流旧馬淵川水面。
	大湊	"	44. 4. 1	芦崎を中心として3,600メートルの半径を有する円内の海面及び田名部川鉄橋下流の河川水面。
	青森	39. 7.21	26. 1.19	西田沢二等三角点（北緯40度51分29秒、東経140度41分39秒）から裸島（北緯40度54分3秒、東経140度51分27秒）まで引いた線および陸岸により囲まれた海面ならびに堤川石森橋下流の河川水面、ただし漁港法の規定により指定された青森漁港の区域を除く。
	むつ小川原	52. 3.30	52. 9.13	棚の沢三角点（8.82メートル）（北緯41度1分21秒、東経141度23分10秒）から109度5,850メートルの地点から270度に引いた線、同地点から177度9,980メートルの地点まで引いた線、同地点から238度5,700メートルの地点まで引いた線、同地点から270度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。尾駈沼水面並びに東経141度19分49秒以東の鷹架沼水面ただし、漁港法（昭和25年法律第137号）の規定により指定された平沼漁港の区域を除く。
地方港湾	大間	28. 4.10		細間崎を中心として2,000メートルの半径を有する円内の海面。
	川内	"		川内川川内橋右岸橋台（北緯41度11分47秒、東経140度59分46秒）を中心として2,000メートルの半径を有する円内の海面及び川内川川内橋下流の河川水面。
	尻屋岬	"		弁天島頂点（21メートル）を中心として1,500メートルの半径を有する円内の海面。
	野辺地	"		野辺地町と東平内村の境界海岸（北緯40度53分8秒、東経141度5分12秒）から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。但し、漁港法により指定された野辺地漁港の区域を除く。
	小湊	"		安井崎から金附崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面。但し、漁港法により指定された小湊漁港の区域を除く。
	深浦	"		入前崎から行合崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面。
	子ノ口	30. 6. 1		小笠石から180度に引いた線及び東側の陸岸により囲まれた水面並びに奥入瀬川子ノ口橋上流の河川水面及び宇樽部川宇樽部橋下流の河川水面。
	休屋	"		六方岩と神田川右岸を結ぶ線及び東側の陸岸により囲まれた水面。
	七里長浜	58. 5.16		弁天崎（北緯40度46分59秒、東経40度12分33秒）から7度30分2,000メートルの地点まで引いた線、同地点から33度2,300メートルの地点まで引いた線、同地点から123度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。ただし、漁港法の規定により指定された鱒ヶ沢漁港の区域を除く。

図2, 表1のとおり, 青森県が管理経営する港湾は, 重要港湾である青森, 八戸, むつ小川原, 大凌の4港と地方港湾である小凌, 野辺地, 川内, 大間, 尻屋崎, 深浦, 七里長浜, 休屋, 子ノ口の9港, それに港湾法56条に基づき指定された関根浜港がある。

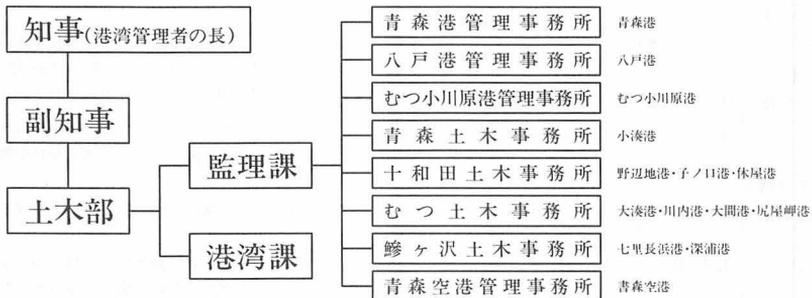
近年においては地方においても, 港湾は高度化する物流への対応やエネルギー資源の安定した輸入のための空間としては勿論のこと, 地域産業の振興や地域住民のための豊かな生活空間としての位置づけが求められている。

一般的に, 地方の港湾は, 大都市圏にある港湾(大港湾)に比較し, 経営という考えが脆弱になりがちである。しかしながら, 地方においてこそ, 港湾経営に対する考えを明確にする必要性が多大であると考えられる。

周知のように昭和63年3月(1988年)の津軽海峡線の開通により青函連絡船が廃止され, 市民の港に対する親しみは減少されたと言われている。また, 連絡船を中心とした港湾建設であったために, 現在の都市計画の障害になっている点多々ある。そこで青森港においては本年度は約77億円の事業費をかけ, 5万トン岸壁の整備のほかJR青森駅をまたぎ, 都市機能と有機的に結びついた港湾の建設に着手している。

青森県の港湾管理の機構は図3のとおりで港湾管理者の長である知事を頂点とし, 行政の中に組み込まれている。

図 3 青森県の港湾管理機構



(出典) 青森県の港湾, 青森県土木部港湾課。

地方港湾においても、港湾経営についてポートセールス（差別化）を意識した開発（経営）が要求されるだろう。

具体的には、青森港、八戸港については、外貿定期貨物の取扱が可能な国際港を目指すとともに、海外との人的交流、経済交流等と促進するための施設の整備が必要である。又、地理的特性を生かし、対ソビエト連邦との貿易拠点等も考える必要があろう。

3. 地方における港湾経営の問題点

わが国の歴史をかえりみると、国家成立以来その首都は、常に畿内地方か関東地方に置かれていた。このことは畿内地方と関東地方が、他地方に比し抜群の地域性を有していたといえよう。又、これらの地域を結ぶ地帯とそれの延長線上にある北九州までの地域を通常「中央」と認識している。⁶⁾

これに対し「中央」以外の地域はいわゆる「地方」の概念で捉えられている。大都市圏とは結果的にいわゆる中央であり、巨大都市が発達し、それが連担していわゆる東海道メガロポリスといわれる地域で、わが国産業に占める比重は極めて大きく、領域によっては80%を越える程の集積を示している。

これに対して地方圏は地域経済の基盤に第1次産業をもち、地方都市を中心に独自の生活圏を展開しながら、マクロ経済的には財政補助に依存する構造を持つ地域であると言えよう。このため大都市圏との間に生活水準格差があり、これの是正が地域経済政策の大きな論点となっている。近年において、工業の地方分散や地方定住傾向の顕在化で、生活水準の地域格差は著しく縮小されてきたが、現在でも、30年代のいわゆる高度成長期に形成された過密・過疎の格差が社会問題化している。⁷⁾

巨大都市はいずれも恵まれた港と背後に広大な平野を有している点に注目しなければならない。この条件は、古代から今日に至るまで、海上交通と港湾整備に最も有利な条件を有していた国土条件であり、これが都市形成と地域経済の発展に寄与したであろうことは、十分に考えられるであろう。この条件を具備していない地方の中小都市は、小量輸送、高価輸送の陸上輸送に依存せざるを得なくなる。

全国に港湾は、約1100存在する。図3のように、港湾は地域的には全国にバランスよく分散されているが、港湾取扱高は上位8港湾に集中している。又、図4の様に運輸関係社会資本の地域格差も明白である。

表 2 港湾数一覧表

(平成2年10月1日現在)

区 分	総 数	港 湾 管 理 者				
		都道府県	市町村	港務局	一 部 事 務 組 合	計
特定重要港湾	20	9	8	0	3	20
重要港湾	113	91	19	1	2	113
地方港湾	895	518(29)	377(6)	0	0	895(35)
その他56条港湾	71					
合 計	1,099(35)	618(29)	404(6)	1	5	1,028(35)

注 (1) ()内は内数で避難港を示す。

(2) その他56条とは、港湾法56条に基づく港湾区域の定のない港湾を示す。

図 3 重要港湾位置図



戦後の高度成長期をとおり、臨海装置型の重化学工業の発展と地方の開発政策が一致したことにより、港湾開発が遅れていた地方都市にも、港湾開発が進められた。地方都市の港湾がその地域にすむ住民との関わりをもつということは言うまでもないが、そのヒンターランドの規模の小ささから、大都市港湾との競争を始めから否定している傾向があることは指摘できよう。

また、鉄道・道路・港湾建設のような大きな事業は地域開発にとって、起爆剤であり、地域整備の展開において最も基本となるものであるといえる。

表3 平成元年度までに着手した港湾関係民活事業

● 民活法特定施設整備事業

プロジェクト名	工期	特定施設	関連施設	事業主体	備考
(1) 横浜港みなとみらい21計画 (中央地区)	62～2	国際会議場施設 国際見本市場施設	ホテル	(株)横浜国際平和会議場	63.1.8 認定
(2) 釧路港再開発計画	62～元	旅客ターミナル施設	商業施設	(株)釧路河畔開発公社	63.3.30 認定
(3) 大阪港南港地区 テレポート整備計画	62～2	テレポート		大阪メディアポート(株)	63.3.30 認定
(4) 直江津港南ふ頭 再開発計画	63	旅客ターミナル施設		佐渡汽船(株)	63.6.15 認定
(5) 青森港本港地区 再開発計画	63～2	港湾文化交流施設	商業施設	青森ウォーターフロント開発(株)	元.2.16 認定
(6) 東京港竹芝地区 再開発計画	63～2	港湾業務用施設	商業施設、 ホテル	竹芝地域開発(株)	元.3.20 認定
(7) 神戸港高浜地区 再開発計画	63～3	旅客ターミナル施設	緑地、商業 施設	三菱倉庫(株)	元.3.24 認定
(8) 日立港第4ふ頭 地区開発計画	元～3	物流高度化基盤施設		日立埠頭(株)	2.1.19 認定
(9) 塩釜港仙台港区 中野地区開発計画	元～2	物流高度化基盤施設		仙台港流通ターミナル(株)	2.3.7 認定
(10) 早岐港ハウステン ボス計画	元～3	港湾文化交流施設	緑地	ハウステンボス(株)	2.3.7 認定
(11) 秋田港本港地区 再開発計画	元～3	港湾文化交流施設	商業施設	ポート秋田(株)	2.3.28 認定
(12) 北九州港新門司 地区開発計画	元～2	旅客ターミナル施設	商業施設	阪九フェリー(株)	2.3.28 認定
(13) 博多港博多ふ頭 地区再開発計画	元～2	旅客ターミナル施設	商業施設	(株)サン・ピア博多	2.3.28 認定

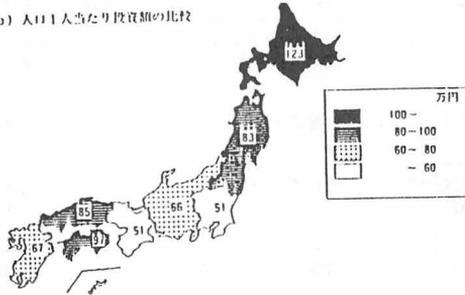
(出典) 運輸白書,平成2年版。

図 4 人口、面積を考慮した運輸関係社会資本投資の地域比較

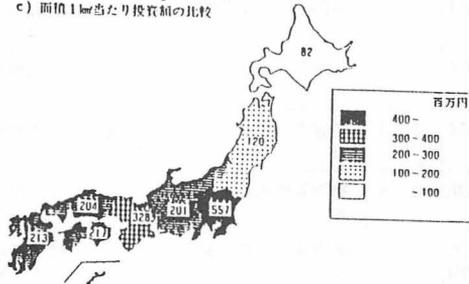
a) 地域別投資額比較



b) 人口1人当たり投資額の比較



c) 面積1平方キロ当たり投資額の比較



- 注 (1) 自治省「行政投資実績」により作成。80年度概算による。
 (2) 投資額には、86年度までは国庫の投資額が含まれるが、JRE 87年度以降は民鉄、港務民営事業、国営国庫等に関するものは含まれない。なお、国庫分は含まれる。
 (3) 東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県および東京都の愛知県、三重県、岐阜県、静岡県、大阪圏は大阪府、京都府、兵庫県、奈良県の4府県とする。
 (4) () 内の数値は、地域内の構成比 (%) を示す。

(出典) 運輸白書、平成2年版。

一方において、日本においてはその方式は政府との連携、民間資金の導入が必要とされている。又、その開発方式も政府公団による物、第三セクター・外郭団体・特別会計方式などにより分類できる。大型事業については公団公社、第三セクター、特別法人がつけられるが、その事業の調整、推進機関としての整備公社、推進協会が必要とされる。表3に港湾関係民活事業を掲げたが、関連事業等が多くなるにしたがってその開発主体が地方に依存せざるを得なくなってきた。このような関連事業のひろがりか広くなればなるほど自治体の献身的な参画が不可欠となる。逆説的にいえば、中核となる自治体による人員の派遣、財源の支出、調整役の引受などが必要となる。換言すれば、形式面にこだわり、出資の割合とか施設の大小、メリットの多少によって責任や推進力の比率を決めていくといった合議・連合体制が実質的に行われるならば、その開発の在り方は合理的とは言えないだろう。

たしかに中央と地方が協議し協力し合うことは大切であるが、そのどちらかが中心的なイニシアティブをとらなければ開発事業は前進しないだろう。単一目的の事業の場合は、政府がその威力を発揮するのであるが、地域性のある複合的事業となるにしたがってどうしても自治体の実質的な主導性が求められるようになる。

港湾などの開発事業を円滑に推進し、可能な限りコストを下げ、収益部門を将来にわたって維持していくためには、公共開発としての役割を踏まえていかねばならない。ここでいう収益部門というのは港湾経営等がこれにあたると思われるからである。

港湾開発等の開発事業の成否のかぎをにぎっているのが、土地の取得である。日本の現行制度においては、開発計画発表後、公共事業用地を安価に買収することは不可能である。まして、開発利益を税制度によって社会的に還元させることは可能であるが、その割合はとても低い。そのような理由からも先利用地の買収によって開発利益を内に吸収することが必要であるとされている。港湾開発の一つ柱である臨海部の埋立事業の場合は、公共用地を自ら作りだし、原価で造成することが可能であるが、それに付随する事業の予算をそれに上乗せしていく必要がある。又、そのためには、公共用地用の

スペース以外の都市開発関連用地を十二分にその事業計画内にとり入れ、将来の収益源として用意していく必要がある。

このように公共開発により収益を生み出すためには、単に港湾計画における埠頭建設や空港、学園都市の構想だけではなく、背後地（ヒンターランド）をも含めた都市整備の基本構想を制定し、開発地域全体の地域開発を推進する必要がある。もし土地の先行取得が可能でない場合には、開発負担金制度を導入するなどして、地域整備の資金分担を求めることなど何らかの施策を行わない限り、関連公共投資は巨額に達するであろうし、補助金に頼るだけでは、事業そのものの実行も非常に限りがあるだろう。

従来、地域開発にあたっては建設中心に考えられ、また計画・実行されてきたが、地域の発達の継続性という立場からみても、建設後の施設の経営をより重視して計画を推進しなければならない。

仮に港湾整備計画を推進したとしても、その利用者（社）が少ないとか、工業用地を造成しても進出企業が少ない場合、建設資金の償還にも行き詰まることになる。現に多くの地方港湾において、この実例をみることができる。すなわちマクロ経済的な経営視点から先行かつ集約投資をする必要がある。全体の地域開発計画の中で、交通機関・施設の整備はそれ自体としてはたとえ赤字であっても、開発用地の付加価値を高め、施設の利用者（社）を増加させる可能性という立場から、全体としての収支からみれば赤字は十分に補填できるといえる。とはいっても、交通機関・施設の赤字をできる可能な限り小さくするために住宅、企業などの立地によって反対交通の発生など、都市施設の配置からみて経営環境をつくり上げていかなければならない。

これらのことは、多くの人々によって指摘されてきたが、港湾経営においても欧米のポートオーソリティ（Port Authority）のような組織を成立させるためには、自治的精神の成熟した市民と社会が存在しなければならない。⁸⁾

4. 地方における港湾経営の課題

地域開発の基本理念は、その地域の発展に伴い所得の増加、雇用の促進等が直接地域住民に多くの好結果をもたらすことにあると考えられる。また、

間接的には地方財政の増収があげられ、それは、住民サービスに還元される。地域の発展の一つの指標は人口である。人口減少地域にとって地域開発、または企業誘致は雇用機会の増大につきるといえる。そのことは過疎地区といわれている地域の基本政策からも確認できる。換言すると、このことは過疎地区にとってのみでなく、一部の巨大都市をのぞけば、地方中核都市と呼ばれている都市を含め成長志向性を持っているといえよう。

また、地域として人口を定着させ生活基盤を支えていくためにも、企業誘致のため地方税を減免し、経営危機に陥った企業に緊急融資をするなども、公共施策の一つと言える。もし、年々、減少しつつある人口を企業誘致によって喰いとめることができるとすれば、一人当たりの行政コストも減少し、公共施設の遊休化という事態も免れ、さらに過疎対策などの財政支出をしなくてもすむ。このような諸々の効果を考えるならば、誘致にともなう租税優遇措置や奨励金制度は、地域経営全体からみて財政コストの通減をもたらす積極的施策ともいえよう。

しかしながら、地域開発は単純に奨励されるべきものではない。公害、環境破壊という、マイナス現象はすでに指摘されているが、地方財政そのものにとっても、決してプラス面ばかりとはいえないからである。石油化学コンビナートなどの装置型産業や重化学工業の立地も、その財政収支において多大な誤算があった。それは関連公共投資の増大や公害対策費の増加などである。それを市民の側からみると、海面の埋立によるリゾート地帯の喪失、工場建設による景観の破壊など環境面でのマイナスが非常に大きいといえよう。

すなわち地域開発の結果は、単に経済的な指標だけでなく、生活環境面での指標をふくめた総合的なもので判断すべきである。

このような価値基準は、市民生活の水準向上にともなってますます重要視されるであろう。近年、環境・余暇・文化等にたいし関心が高まってきているが、本質的にはその地域にある資産を活用し、実質的な生活の質を高めるといえる事が大切であるといえよう。

このような地域開発の評価は各地域の人口の状況などによって違ってくる。人口減少地域にとって、企業誘致は絶大な効果をもっている。しかし、人口

急増地区にとって集積化はマイナスの効果しかもたらさないといえる。また環境破壊のおそれの少ない工業適地をもっている地域と自然破壊を伴ってのみ地域開発のできない地域とでは、地域開発の効果の格差はあまりにも大きい。

結論的にいえば、人口等のファンタメンタルズに応じて企業誘致に強弱があつてしかるべきで、大都市近郊地域においてはウォーターフロント地域の再開発などに限定する必要があろう。地域にとっての成長は必要であるが、それによって失うべきものとの比較でその政策を決定する必要がある。

すなわち、地域にとって所得・生産という経済的恩恵とともに、環境・文化・人間関係という生活の質がもつ恩恵もまた同じくらい生活にとってなくてはならない要素であるといえる。

企業誘致による雇用確保か環境保全による生活の質をまもるかは、ある意味では矛盾することである。その選択については、単に行政サイドの選択ではなく住民に委ねる必要があろう。

昭和37年（1962年）10月策定の全国総合計画によって拠点開発方式といわれる地域格差の是正を目標とした方式を採用したが、あまり成功したとはいえなかった。

地方自治体の多くは、立地企業のない広い工業用地（多くの場合臨海部にある）を持ち、今もなお埋立事業会計の金利負担におわれるのが実情である。しかしながら、拠点開発方式で失敗したからといって地域開発を止めるというのではもちろんない。地域の発展を図ることは経済のみならず福祉にあつても不可欠の前提である。しかし問題はどのような戦略を選択するかである。

最も多いのは外部依存型ともいえる企業誘致による方法である。しかし、工場団地方式による企業誘致は全国総合開発計画の時のように常に危険負担を伴っている。

それに変わって、最近、注目を集めているのが内部的といわれている地域開発で、最も有名な事例では大分県の一村一品運動である。村おこし運動ともいわれ、企業誘致政策と比べてはるかに創造的・自力的であるといえる。

この内部的地域開発は二つに分けることができる。一つは、既存の地場

産業の育成をつうじてその高度化を図る方向と、もう一つは、地域内の資源・特性を活用して新しい産業を創造する方向である。

地方財政の視点からみれば、内部的地域開発の方が有利であると考えられる。それは、地域開発のために特に先行的な産業基盤整備とか、また、従業者のための住宅などの新規投資が必要とされないからである。換言すれば、内部的地域開発はすでにある都市施設の延長上の開発であり、同じ経済効果をもたらされるならば、はるかに低い財政コストですすむことになるであろう。

又、内部的地域開発は地方財政に大きな変動要因とならず、むしろ安定化をもたらしたと言えよう。

以上のような内部的地域開発の有利性は、財政以外の地域社会のあり方からみても、きわめて好ましいパターンといえる。まず、内部地域開発は自然環境に大きな環境の変化をもたらすことが少ない。コンビナートや住宅の進出は、地元住民にとって好むと好まざるにかかわらず、職業・生活様式の転換を迫ってきた。地域住民にとってそこには選択の余地がほとんどない。それに対して内部的開発は地域に環境変化をもたらすが、それははるかに緩慢であり、選択性が残されているといえる。

次に、内部的地域開発の方がはるかに雇用効果がすぐれている。地域開発が市民的視点から求められるのは何よりもその雇用効果で、しかも地元住民の雇用である。コンビナート方式のような企業誘致は若年労働者は雇用するが、中高年齢層の雇用機会の増加はとてもむずかしいだろう。地方財政の点からみれば、地域住民が広い範囲から雇用されることが望ましく、またそのことが地域開発の根本政策だと言えよう。企業誘致による地域開発は、地域にとってはただ生産の場を創造するだけであり、地域社会との結びつきは決して強いとは言えない。これに対し、地場産業の育成は、地域に根をはった産業となろう。すなわち企業としての発展のエネルギーも地元で蓄積され、新しい産業の創造に寄与する可能性もある。

地域社会と港とのつながりは、わが国においては、「資本の論理」によるものが多かった。すなわち、国内資源の貧しいわが国においては、重化学工

業の多くは臨海部に立地し、港湾に隣接するかあるいは自ら港湾を持つこと
によって成り立っていた⁹⁾。

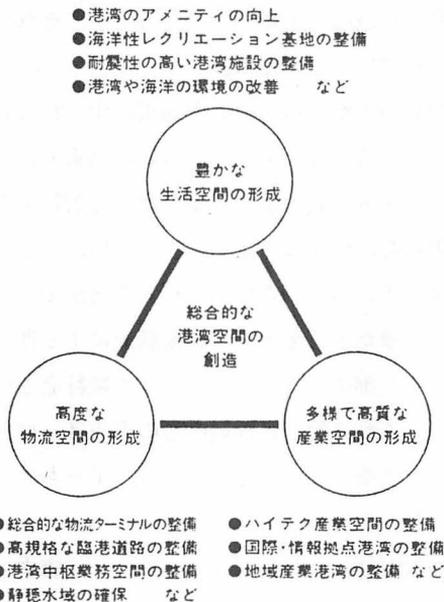
明治以降の国の港湾に対する考え方から、“港湾=生産の場”という概念
ができあがっている。しかしながら今後においては、市民との関連において、
商的メカニズムや内部的地域開発等と結びつけた「港湾都市」を創造する必
要があろう。

5. 結びに

地域経済の活性化という言葉が、最近とみに使われている。それは、定住
志向の高まりを背景にして、Uターン・Jターン希望者が増加していること
にも、一因があるだろう。しかしながら、それらの人々にとって、最も大きな
関心である雇用機会は、多くの地域において不足しているといえよう。

地域経済における雇用機会の増大の方法は大きく分けて3つある。

図4 総合的港湾空間



それは、地域産業の再生であり、また、創出であり、企業誘致でもある。前述の通り、中でも、創出の方法が一番良いといえよう。地域経済活性化の主演は、あくまでも地域産業であるべきだといえよう。

「地方の時代」という言葉が使われだしてから久しい。しかしながら、本当の意味での地方経済の自立には、いずれも程遠いといえよう。地方における産業政策に自主性、主体性が確立した時に、真の意味での地方の時代という言葉が使われるといえよう。

図4のように港湾地域における物流・産業・生活の3つの機能をバランスよく形成することが、その地域の活性化へ結びつけるものだと思うられる。換言すれば、その方法なくしては、地方の港湾の総合的な開発（創造）が不可欠であると言えよう。

注1) 柴田悦子稿「港湾広域化問題の一考察」港湾経済研究No.9 1971 p.109。

2) 都市環境研究会「都市とウォーターフロント」都市文化社 p.4-7。

3) 竹内良夫著「港を作る 流通・産業から都市活動へ」新潮社 pp.155-157。

4) 北見俊郎著「都市と港」同文館 pp.19-20。

5) 東奥年鑑1991 東奥日報社 p.189。

6) 竹内淳彦著「技術革新と工業地域」大明堂 pp.38-41。

7) 竹内良夫著「前掲書」新潮社 pp.116-117。

8) 都市環境研究会「前掲書」都市文化社 p.28。

9) 北見俊郎 奥村武正編著「都市と臨海部開発」成山堂 p.11-13。

10) 竹内良夫著「前掲書」新潮社 p.215。

ウォーターフロント開発政策と 日本経済構造の転換

木村 武彦

(名古屋港管理組合)

目次

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1. はじめに | 3. ウォーターフロント利用の主要な変遷 |
| 2. ウォーターフロント開発政策と日本経済構造の転換の背景 | 4. 都市政策の転換とウォーターフロント開発政策（むすびにかえて） |

1. はじめに

欧米におけるウォーターフロント開発の概念は「各港湾都市の歴史の重み、地理的特性、水依存産業の状況あるいは都市行政主体、特に市民意識の動向等を踏えた深遠な都市開発政策を背景にした都市再開発プロジェクトである。⁽¹⁾」と規定することができる。その意味では、現在、流行語のように使用されているわが国のウォーターフロント開発は、欧米の事情とは歴史、地理、水依存産業の状況あるいは都市行政主体に関する状況が異なるだけに必ずしも同一の概念で律しきれものではない。わが国のウォーターフロント開発の熟度が増してきた背景には、1973年のオイル・ショックに遭遇するに際し、高度成長期に大都市臨海部において、資本の集中集積による外部経済効果の恩恵に浴していた基幹産業資本の利潤極大化原理が、高度成長期の末期においては、私的投資と公共投資のアンバランスが目立ち始め、高コスト地域に転化していったために、その原理が作用しなくなったことと、併せて過密の弊害としての社会的損失を発生させ、その他の社会的諸矛盾も顕在化させたというような要因による。

この現象は、1970年の俗に、公害国会といわれたように、公害基本法の経済との調和条項を削除して、港湾においても環境整備が大巾に取り入れられ、

産業、物流一色のモノカルチャー的発想の港湾整備に変化のきざしが見えはじめた時期であった。その後第1次オイル・ショックに続く第2次オイル・ショックによる低成長期を迎え、ウォーターフロント開発も市民的公共空間として開放し、都市環境の再生へと向うかにみえたが、1985年を境に世界都市機能強化の都市政策によって高度成長期と同様の産業一辺倒に傾斜しないかとの危惧の念が抱かれている。

こうした背景をもつわが国のウォーターフロント開発について、この小論では、ウォーターフロント開発の転換点の諸事情を整理し、大都市臨海部の開発政策にどのように影響したか。現在、大都市臨海部開発（ウォーターフロント開発）は都市開発政策の色彩を濃くしているが、港湾政策との葛藤が常につきまわっている。これをどのように解決することによって、ウォーターフロント開発政策が歪のない方向に回帰するかの考察を加えることにする。

2. ウォーターフロント開発政策と日本経済構造の転換の背景

(1) ウォーターフロント開発政策転換の背景

わが国の港湾都市政策が「都市と港湾，双方に富国強兵，殖産興業という中央集権的国家主義の経済政策を順当に押し進めるための資本の再生産過程の道具としての色彩を今日まで基本的に有していた⁽²⁾」と規定できる。これまでの大都市臨海部のウォーターフロント開発においては、その大部分を日常生活空間とは相入れない産業空間、特に物流空間あるいは産業立地空間としてモノカルチャー的に占有されてきたために、人間臭を感じさせない大規模な市民の迷惑施設、例えば廃棄物処理施設、下水終末処理施設、物流施設あるいは基礎資源型工業施設等に利用されてきた。こういった「単一的機能の土地利用がウォーターフロントを都市的に活性化させることを否定した状況の元凶⁽³⁾」であると日本大学の横内憲久氏によって手きびしい批判がなされている。

このような批判に応じて、単一的機能から脱却への政策転換が始まったのは、第一に、高度成長期を通じて、大都市臨海部は産業、物流空間として極限されていた開発の中で、公共投資と私的投資のバランスが崩れ社会的損失

としての公害等の発生が顕在化したため、これに反対する市民運動の中から環境権の要求として親水権回復の要求や水辺へのアクセス権、即ち西欧の“Open to public”の思想が導入され、都市アメニティの充足が求められるようになった。第2に、わが国の金融、産業資本の集中集積過程で、新たに世界都市機能という中枢管理機能の集積に対応したオフィススペースの絶対的不足が叫ばれ、その供給源として東京臨海部副都心計画、みなと未来21計画、幕張メッセ計画等が次々に実施に移されていった。この施策は、内需拡大策と呼応して民活型の規制緩和も進行し、大規模不動産開発を誘引した。第3に、海上運送の革新といわれるコンテナ埠頭等の物流大規模施設の沖合展開が、旧来の在来船埠頭の老朽化、陳腐化をまねき、この地区の都市再開発と一体化した開発の必要性を生じた。例えば東京港の竹芝、日の出、晴海、豊州の各地区、横浜港の高島ヤード地区、高島埠頭地区、新港埠頭地区、名古屋港の2号地地区、大阪港の安治川地区、天保山地区、神戸港のメリケンパークやハーバーランド等である。第4に、1973年の第1次オイル・ショックを契機として産業構造の転換が始まり、従来広大な工業用地として占有されていた臨海部に遊休地が出現し、その地域の活性化を地方自治体を中心に推進する状況が生じた。例えば、臨海工業地帯として一番古い川崎港において1987年11月の時点で1985年に全製造業出荷額が約5兆9000億となり、対前年比で約9000億円が減少（-13.2%）した。その内石油製品500億円、鉄鋼と化学製品関係で1500億円の減少というものであった。こういった状況に鑑み、川崎市は土地利用の転換を工業系から商業系、住宅系へ誘導方針である⁽⁴⁾。

第5に、こういった経済構造の転換が、都市生活者の居住環境をはじめとして労働、余暇等のライフスタイルの変化をもたらし、ウォーターフロント開発政策におけるアメニティ思想の導入へと結びついていった。アメニティというのは「しかるべきものがしかるべき場所にあることだ」（“the righting in the right place”）と定義することができる。「しかるべきもの」とは単に「快適性」、「利便性」のみならず、地域交通サービス、交通の便益などのほかに住民の精神生活（自然、歴史的環境、コミュニティの連帯、街の景観等）を重要な構成要件としている⁽⁵⁾。こういった意味では都市コミュ

ニティ形成の基本原則を謳ったもので、ウォーターフロント開放の要求も、これまでの単一機能空間としての装置空間から都市コミュニティの形成者として都市生活者を主体として文化空間へと変容させることになる。文化は多様な機能を受け入れ、また、あらゆる生命を育み、その土地に特有の個性を生み出す多機能空間へと導いていくと指摘されている⁽⁶⁾。

これまで順次検討を加えた5項目は、わが国ウォーターフロント開発政策の転換要因の主要なものと考えられている。

(2) 日本経済構造転換の背景

周知のように、1955年から始まる高度成長は、エネルギー、資源多消費型の重化学工業を中心に大都市周辺に臨海工業地帯を形成して、輸出中心の加工貿易型の産業構造によってもたらされた。1973年秋の第1次オイル・ショックは、わが国の輸入する原油価格を1974年5月までに、平時の1973年前半の約4倍に高騰させた。石油価格の高騰に伴い各種財貨サービスの供給面でのコスト上げは、インフレを加速させ、一方、需要面での原油価格上昇は総需要の減退を導くことになった。

そのため、従来の高度成長の原動力だった重厚長大型の基礎資源型産業部門の急速な需要減退のために、1977年までのL字型不況をもたらした。併せて国際収支面でも経常収支が急激な悪化を招いた。

この時期を通じて、日本経済の構造調整が進行し、エネルギー、資源多消費型といわれる鉄鋼、石油化学、非鉄金属、紙パルプの生産は減少ないし停滞し、これに替って自動車、電気機械、精密機械、電子機器等の軽薄短小型産業の躍進がみられた。また国内需要の停滞に呼応して、輸出が大巾に拡大し、1976年には経常収支も黒字に転じている。続いて、1979年に始まる第2次オイル・ショックに遭遇し、輸入原油価格は2.8倍に上昇した。しかしながら、第1次オイル・ショックの学習効果も働いて、わが国の場合、OPEC諸国への巨額な所得移転による総需要抑制効果は次のような理由から比較的弱いものとなった。⁽⁷⁾

まず第1に老朽化施設の更新のための設備投資が増加しつつあった。第2に輸出の増加が1981年秋まで続き、総需要の安定に寄与し、一方、実質賃金

は停滞ないし減少したので個人消費や住宅建設が低迷した。第3に、第1次オイル・ショック時と異なっており、インフレ基調でなかったことも幸いして急激な金融引締めが必要がなかった。これまでに掲げた事情から1980年までにはほぼ工業生産は上昇した。

第1次オイル・ショックと第2次オイル・ショックの大きな相違は、前述したように1973年秋から3ヶ月という短期間に4倍という石油価格の上昇をもたらしたのに対して、1978年に1バーレル当たり12.98ドルであったものが1981年には35.01ドル（OECD “Economic Outlook” による）へと2年間に渡って徐々に上昇したことが、比較的軽微な景気後退で日本経済を立直らせた誘引であろうと考えられる。第2次オイル・ショックの翌年（1981年）には、経常収支は47億ドルの黒字を示し、その後、1985年には491億ドル、1987年には最高の黒字870億ドルに達した。

対外黒字の急速な拡大は、貿易摩擦を激化させ、日本経済に市場解放圧力を強めた。1985年のG7のプラザ合意を受けて、対外不均衡是正と貿易黒字解消が日本経済の課題となった。これに代えて、1986年の前川レポートと1987年の新前川レポートは、日本経済を国際協調型経済に転換することを狙いとしており、国際的に開かれた日本、内需主導型成長、住宅対策と都市再開発、積極的産業調整、市場アクセスの改善と製品輸入の増大等を主要な内容としていた。

特に、金融面においては、1984年の日米円一ドル委員会報告書を舞台に、金融市場の国際化、自由化は日米経済を一層統合させ、経済改革の相互影響力を強めた。また技術面では、省エネからME化へと進展し、世界貿易の多様化、高級化のチャンスをも鋭敏に捉えた。ME化を中心とした輸出は米国への輸出を伸ばし、世界最高の技術を誇るようになった⁽⁸⁾その後アジアNIESとの水平分業の展開や欧米への直接投資の伸展がみられる。

3. ウォーターフロント利用の主要な変遷

ここでウォーターフロント利用の主要な変遷を、わが国の主要な基幹産業資本の集中集積過程の道具として大都市ウォーターフロントが開発されてき

たという視点に立って、ながめてみると、その土地利用がわが国資本主義発展を象徴するかのようになつてきていることを確認することができる。その代表的事例として東京臨海部の利用の変遷をみていくことにしよう⁽⁹⁾。東京が江戸と呼ばれていた時代には江戸のウォーターフロントの利用状況をみると遊水思想ともいふべき豊かな発想で生活と密着させながら利用していた(傍点は筆者による)。すなわち、釣り、潮干狩り、船遊び、月見、雪見、花火、夕涼みなどの遊びは、ウォーターフロントそのものを舞台として展開された。ウォーターフロントの特徴である開放性を生かしたものに赤羽川の赤羽橋周辺の見世物小屋や「江戸名所図」にてでくる木挽町の芝居小屋を代表例としてあげることができる。また、生活において海の恩恵に浴して生活の糧としてきた人々は、ウォーターフロントに神社や稲荷を建立すると共に、海浜を利用して祭りを行ったり、四季に種々のイベントを実施して、ハレの部分においても水と密着し生活していたといわれている。

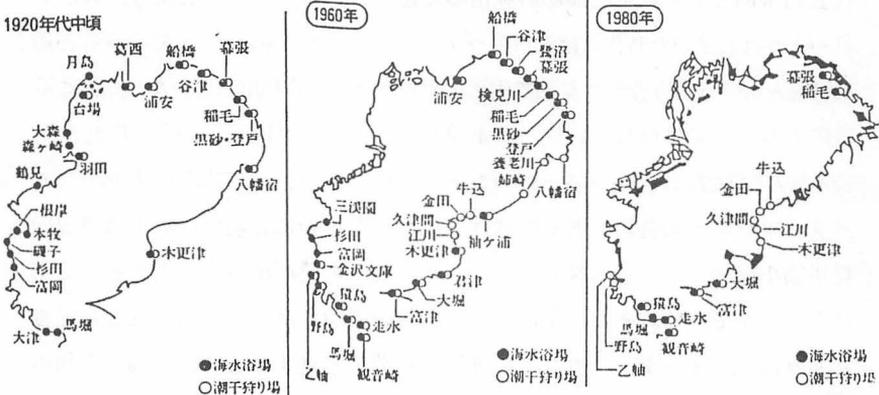
こういったウォーターフロントの自然環境としての魅力だけでなく、富国強兵、殖産興業の時代においても、産業施設が最優先に置かれたウォーターフロントは、西洋文明、文化の集積地として目が向けられたようである。しかしながら、東京臨海部の埋立が進むにつれ、ウォーターフロントから人々が離れはじめたが、それを決定的にしたのは、第2次大戦後の高度成長期であった。その主要な要因は、海汚染が工場排水や生活排水がすすみ、それに加えて海が産業廃棄物や生活廃棄物の捨て場や物流基地に変化し、人々を寄せつけない迷惑施設が配置されたことによる。

東京臨海部の工業地帯形成とウォーターフロントが人々の手から離れていった状況を最も適確に示す指標として潮干狩り場と海水浴場の東京湾での変遷状況を図1によりみていこう。

1920年代中頃には、月島、台場、葛西にもみられた潮干狩り場や海水浴場が、高度成長期の1960年には、東京から横浜にかけて東京湾西部地域にはみられなくなり、かろうじて三溪園、富岡、金沢文庫あたりに散見される。一方、千葉方面は浦安、船橋、谷津から富津に至るまで健在である。しかるに、1980年の状況では、千葉側も潮干狩り場や海水浴場が南下して、東京湾の入

口附近に点在するようになってきている様子を窺うことができる。

図1 海水浴場と潮干狩り場の変化<渡辺典介東京工業大学教授作成による>



(出所) 陳与秀信・法政大学東京まち研究会著『水辺都市』1989年74ページ図-9部カットによる。

親水性ウォーターフロント利用と裏腹の関係にある東京臨海部の埋立地形成の状況をみていこう。東京湾の埋立地の面積を江戸時代から1981年まで集計したものが表・1である。

表1 東京湾埋立地の面積

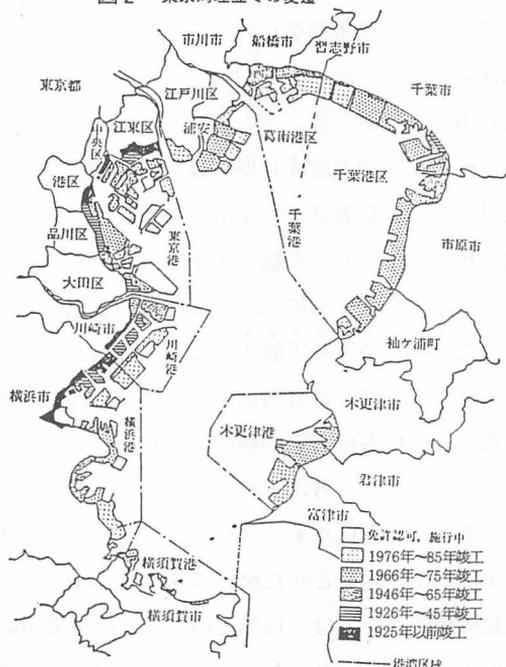
単位: ha

区 域 時代区分	東京都	神 奈 川 県				千葉県	東京湾 (計)
		川崎市	横浜市	横須賀市	小 計		
江戸時代	210						210
明治時代	75				240		315
大正時代	157	186	528	185	899		1,056
1926年～35年	460	174	144	101	419		879
1936年～45年	102	270	349	101	720	180	1,002
1946年～55年	51	23	15	-	38	179	268
1956年～60年	305	264	119	27	410	54	769
1961年～65年	75	861	522	27	1,410	3,051	4,536
1966年～70年	844	139	502	110	751	1,949	3,544
1971年～75年	1,137	241	671	110	1,022	3,861	6,020
1976年～81年3月	509	309	382	1	692	2,347	3,548
小 計	3,925	2,467	3,472	662	6,601	11,621	22,149
事 業 中	3,174	206	136	34	356	759	4,309
合 計	7,099	2,673	3,608	696	6,957	12,380	26,456

(出所) 国土庁大都市圏整備局資料による。

戦前までは、東京から横須賀に至る地域が埋立られており、高度成長期の1961年以降千葉臨海部の埋立が本格化したことを確認することができる。この表でみる限り1981年3月までに事業実施中のものも含めて2万6456haあるが、このうち高度成長期以降のものが88%の2万2726haとなっている。この利用状況も1960年～64年にはほぼ85%が工業用地として利用されていた¹⁰⁾。これを裏付ける資料として1980年の東京湾内における基幹産業の生産力をみると、①石油精製能力は14工場、225万バレル／1日で全国の39%に相当、②粗鋼生産能力は3社、1800万トンで、全国の16%相当、③石油化学のエチレンの生産能力は7社、258万トン／年で全国の43%に相当、④発電所は14ヶ所、1914万kwで全国の15%に相当、⑤湾内各港の港湾取扱貨物量は5億トンで全国の17%、浦賀水道の通航船650隻／1日平均となっており、超過密の利用状況を呈している¹¹⁾。この埋立が進行し臨海工業地帯が形成される様子を図2でみてみよう。

図2 東京湾埋立の変遷



(出所)運輸省港湾局資料による。

既に検討してきたように、東京港から横須賀港にかけての埋立は、戦前に埋立られ臨海工業地帯が形成されていたが、その前面に更に大規模な埋立が展開された。また、東京湾の東部地域、千葉港から木更津港にかけては1966年～85年にかけて大々的に埋立が進展した様子を窺うことができる。

これまでの検討で確認できるように、潮干狩り場と海水浴場の変遷が、臨海工業地帯の形成を誘引した海岸埋立の変遷と一致しており、高度成長期に常軌を逸した単一機能空間としての利用が、人々を水辺から遠ざけた事情を如実に物語っている。

しかしながら、これまでの考察で指摘したように、東京が江戸と呼ばれていた時代から戦前までは人々とウォーターフロントとの関係は、複合機能空間利用としての交りであり、自然を巧に利用しながら共生するという自然との調和の中で人々の営みが続けられた。この絆を断ち切ったのは、日本資本主義の発展過程における国土利用の歪さに求めることができる。四大工業地帯の周辺に新たに広大な工業地帯を求めることによって、俗にいう太平洋ベルト地帯を中心に資本の集中集積を行い、集積の利益を確保すると共に大都市の中枢管理機能の利便性を最大限に利用して、一石二鳥の最大利潤原理を貫徹させた国土利用政策であった。その帰結として「資本主義の黄金時代といわれた1950年代～60年代の高度成長期には、公害防止策を省略した資本蓄積がすすみ、大量生産、大量流通、大量消費の日常的な経済活動過程で公害や自然破壊は地球規模でおこり、人類史上かつてない人間生活への深刻な被害をあたえるようになった。とくに西欧社会に追いつき追いつくために、高度成長の先端を走った日本は公害の実験場のようなになった。⁽¹²⁾」（傍点は筆者による。）と指摘されたように、社会的損失としての公害が、集中的に大都市臨海部に発生した。まさに海の汚染の極地であり、ウォーターフロントから人々を遠ざけた主因であったと考えられる。

これまで検証してきたようにウォーターフロントを単一機能空間としての利用することにより、歪を生じさせた反省に立って1980年代前半までは、大都市臨海部再開発構想においては、自然との調和、都市環境の再生を念頭においた政策展開が遂行されつつあった。これまでの事例と同様東京臨海部で

みていこう。東京都港区においては、最盛時常住人口が33万7000人余であったが、1980年の国勢調査では20万人を切る状況になり、1982年8月に同区内東海道線より海側についての再開プランを作成するにあたって、住民意向の調査を実施した。その結果、数ある運河や水路を生かして、自然環境を復元し、公園や緑地を増す方向での「まちづくり」を望むというものが圧倒的であった。当時はこれにそって再開構想を押しすすめる方針であったといわれている。また、都市再開資金を融資する政府系金融機関、日本開発銀行銀行の調査「都市再生の新潮流—ウォーターフロントの再開」の中で臨海部の老朽化した港湾施設や臨海工業地帯の工場移転跡地利用に関して、欧米のウォーターフロント開発の事例を紹介しながら、ウォーターフロントを生かした都市環境再生のための重要な拠点であることを提起している。特に、その開発手法としては、公共機関による土地先行取得権の制度化や都市計画法の特例として港湾法の臨港地区指定の見直しなどを具体的に提案している。同様な方針が国土庁の調査でも揚げられたことが一橋大学の寺脇俊一氏によって紹介されている⁽¹³⁾。

これまでに例示した1980年代前半のウォーターフロント開発について地方自治体、政府あるいは公的資金融資銀行の方針は、産業利用を中心に単一機能空間であったウォーターフロントを市民的公共空間として解放し、多機能空間として都市環境の再生を目指したものであった。この時期は、第1次オイル・ショックを経て、第2次オイル・ショック後の経済構造転換期でもあり、今後の日本の資本主義の発展に暗影がなげかけられ、不安定な段階での政策選択であったと考えられる。

しかしながら、1985年を境にしてこれまでのウォーターフロント再開の方針が大きく後退し、「臨海部副都市開発基本計画」の中で、世界都市機能の受け皿としての開発拠点に掲げ、国際化、情報化に対応して、情報関係業務、国際交流、居住、文化、レクリエーションなど複合的都市機能を整備して、うるおいのある水辺環境に囲まれた住み、働きかつ楽しむ未来型国際情報都市空間へと転換を図りつつある⁽¹⁴⁾。

4. 都市政策の転換とウォーターフロント開発政策（むすびにかえて）

前節までに検討してきたように、ウォーターフロント開発政策における単一機能空間利用への極端な傾斜は、日本資本主義の発展段階での生産第一主義ともいわれる歪な構造のなせる技である。この機能一辺倒の工業立地政策は、歴史的に形成された中央集権的垂直的重層構造をもつ政治、経済の意志決定機構に由来しており、東京一極集中化をもたらした基本的な要因である。また高度成長期以降、東京湾において展開された臨海部開発政策は、それ以前に都市住民が自然発生的にもっていた遊水思想を切断して、殖産興業、富国強兵思想につながる西欧に追いつき追い越せというGNP至上主義の経済政策に基づいて展開された帰結である。

しかしながら、第2節で考察したように、第1次、第2次オイル・ショックは、エネルギー・資源多消費型の基幹産業の縮少をまねき、多付加価値産業部門への産業構造転換が推進され、臨海部産業立地空間利用の転換も図らなければならない事態が到来した。また、多国籍企業の国際的な縦横な活動は、情報ネットワークの国際的な形成とマイクロエレクトロニクスによる柔構造の生産・管理システムの発達に伴なって、国際的規模で展開する投資を一国経済の壁を破って簡単に資本回収可能なシステムをつくりあげてきた。

その一つが東京の国際金融センターとしての役割の浮上である。ロンドン市場、ニューヨーク市場と8時間の時差でネットワークされる金融市場は、アジアNIESEや太平洋岸地域との水平分業や現地生産化という経済の国際化の中で与信業務、資金供給業務、輸出入業務あるいは決済業務のメッカとなり、1986年12月にはオフショア市場を開設させ、既にニューヨーク市場をめぐり取引残高をもつまでに成長している⁽¹⁵⁾。これまでみてきたような東京を中心とした経済構造あるいは都市構造の急速な転換を一挙に噴出させたのが、1985年以降にあらわになった「東京プロブレム⁽¹⁶⁾」といわれている現象である。

この対応に、1986年6月に発表された「第4次首都圏整備計画」は、第3次計画までの自立的都市圏としての連合都市型構造を転換させ、東京都心部に国際金融機能、高次の中枢管理機能を配置すると共に東京全体への集中を是認し、域内副都心を含めて広域的に都心域化をすすめる方向を明確にした。こ

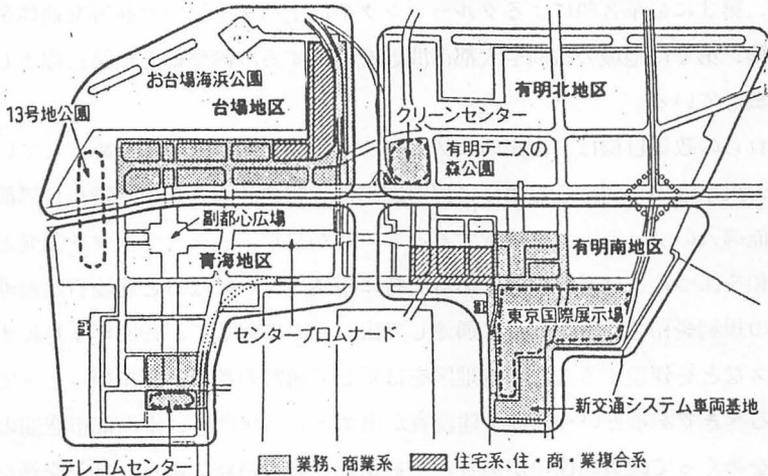
れと時期を同じくして1987年6月には、「第4次全国総合開発計画」が決定され、「東京プロブレム」の受け皿づくりが一層はっきりしてきた。

このような国の東京圏整備政策の方向を受けて、東京都は、1986年11月に「第2次マイタウン計画」、10月に「東京港の将来像について—21世紀に向けての東京臨海部の再生—」の中で臨海部副都心をあらたな開発拠点と位置付けている。

この臨海部副都心開発計画は、448haの埋立地に、就業人口11万人、居住人口6万人を想定して、宅地面積209ha、延床面積680ha程度で、そのうち商業、業務系が380ha、住宅系205ha、その他95haが計画されている。事業費は、1990年の新試算で、1987年試算の倍増となり、8兆円余となっている。事業主体としては、民活型の(株)臨海部副都心建設、(株)東京テレポートセンター、(株)臨海新交通、臨海熱供給(株)、(財)東京フロンティアの5法人と住都公団、進出企業が参加する形態となっている。

この中で注目されるのは1994年開催の世界都市博覧会「東京フロンティア」である。その事業内容は図3にみられるような恒久施設と仮設のパビリオン、既設のサブ会場と組み合わせて、さらに衛星通信により東京都の友好都

図3 東京フロンティア開催時の恒久施設



(出所) 日本経済新聞1990年11月9日号より。

市とネットワークを図る。また、各進出企業は、情報、ファッション、金融、ホテルなどの各産業がインテリジェントビルを建設し、最先端の都市装置を稼動させた都市づくりのショウビジネスを展開することになる。これを契機に臨海部副都心開発を軌道に乗せようとするものである⁽¹⁷⁾。

このように世界都市の受け皿づくりがすすめられる時、東京のウォーターフロント開発政策の方向として、市民的公共空間として開放し、都市環境の再生を図るという姿勢は後退を余儀なくされるのであろうか。既に指摘したようにウォーターフロントを単一機能空間から複合的機能空間としての利用へ、装置空間から文化空間へという港湾都市開発思想が前進しつつある時、従来からの機能的合理性や効率性を指針として形成された港湾都市形成の反省にたつて、逆に都市生活者の立場からアメニティ思想に立脚して港湾都市開発政策を推し進める必然性が希求されているのではなかろうか。

確かに、「21世紀の港湾」のフォローアップ作業の帰結としての「豊かなウォーターフロントをめざして」（運輸省港湾局編、1990年）においては、物流、産業、生活といった個々の機能の充実に加えて、従来欠けていた使いやすさ、分りやすさ、美しさ、楽しさに富む空間の質の向上を積極的に図ることを第1とし、続いて第2には輸入促進や複合輸送に対応した物流体系の整備、第3に豪華客船によるクルージングや海上バスを用いた旅客交通体系の整備、第4に地域の振興や大都市問題を解決する港湾整備を政策目標として強調している。

これらの政策目標は、従来のモノカルチャー的発想から脱却をめざしているが、東京港の事例にみるように臨海部副都心開発計画を都市政策が世界都市構能導入の受け皿として選択するとき、豊かなウォーターフロント開発との調和を保つことは至難の業である。特に事業ベースになると運輸省が臨港地区の規制緩和を1987年12月に通達して出したのに対して、1988年1月にオフィスなどを建設するなら臨港地区をはずして通常の都市計画にのっとり進めるべきであるという通達を建設省が出すという具合に、港湾都市空間の開発をめぐる政策的係争があり、一般道路と臨港道路、あるいは新交通システムの建設の問題でも同様なことが生じている。

大都市自治体はここに掲げたような問題を処理しながら、生活者としての港湾都市づくりという視点で、都市市民の参加を組織しながら、生活に便利なウォーターフロント開発をめざさなければならない。アメニティ思想を共有するウォーターフロント開発政策は緒についたばかりである。地方自治体を基本とする港湾法の精神に則って、団体の論理を培うことが、国の縦割行政を払拭して、生活者の論理の上にウォーターフロント開発政策を推進することに直結するものと考えられる。

- 注 (1)木村武彦稿「港湾都市政策の国際比較とウォーターフロント開発」（日本港湾経済学会創立30周年記念編集委員会『港・ウォーターフロントの研究』第21章，成山堂，1991年）
- (2)同上稿
- (3)横内憲久・横内研究室著『ウォーターフロント開発の手法』，鹿島出版社，1988年，33ページ。
- (4)寺西俊一稿「港湾開発の動きはこれでよいのか」（田尻宗昭編『提言 東京湾の保全と再生』日本評論社，1988年）40ページ参照。
- (5)宮本憲一著『環境経済学』，岩波書店，1989年 121ページ及び香川正俊稿「アメニティと港湾再開発に関する一考察」（『港湾経済研究No23』1985年）6ページ参照。
- (6)横内憲久・横内研究室著，『前掲書』35ページ参照。
- (7)小宮隆太郎著『現代の日本経済』，東京大学出版会，1989年3版，75ページ参照。
- (8)金森久雄編集代表『戦後経済の軌跡』，中央経済社，1990年，393～394ページ参照。
- (9)陳内秀信，法政大学東京のまち研究会『水辺の都市』，朝日新聞社，1989年，90～125ページ参照。
- (10)木村武彦稿「世界都市機能集積と沿岸域管理の共生」（『港湾経済研究No27』，1989年）83ページ参照。
- (11)竹内良夫著『港をつくる』，新潮社，1989年，130ページ及び木村武彦稿「世界都市機能集積と沿岸域管理の共生」84ページに東京湾の基幹産業の生産力に

についての高度成長期の数値があるがほぼ等しい。

(12)宮本憲一著、『前掲書』2ページ

(13)寺西俊一稿50～51ページ及び寺西俊一稿「東京湾再開発ラッシューその背景と問題点」（公害研究Vol17, No12, 1987年）12ページ参照。

(14)東京都『第二次東京都長期計画』（1986年11月），同『東京湾の将来像について』（1986年10月）及び同『臨海部副都心開発基本計画』，1988年3月，参照。

(15)木村武彦稿「世界都市機能集積と沿岸域管理の共生」80～82ページ参照。

(16)「東京プロブレム」については，寺西俊一稿「世界都市・T O K Y O」の「発展」と「危機」ー“東京経済の新展開”をどうみるかー（佐々木雅幸，寺西俊一編『グローバルエコノミーと地域経済』自治体研究社，1988年）の28ページに「①東京への国内的な「一極集中」化の強まりというプロセスと②国際的連関のなかで“東京の「世界都市」化”という二つのプロセスがまさに一つに重なり合う格好になっているわけで，……前者……は，きわめて特殊日本的な歴史的国土・都市システムのあり方という特質に起因している現象であるのに対して，後者……は，1980年代後半の世界経済の構造とその特質に起因している現象だ……この二つが重なり，ここに1980年代後半における今日の“東京プロブレム”が惹き起されている」と指摘している。

(17)東京都『臨海部副都心開発基本計画』，須田春海稿「矛盾が集中する臨海部副都心計画」（『世界第550号』1991年2月号）348～349ページ及び日本経済新聞1990年11月9日号「東京フロンティア特集」参照。

横浜港と市民生活

—横浜港の物流機能と市民の消費生活との関連で—

堀野正人

(港湾職業訓練短期大学校)

目次

はじめに

1. 港湾の輸移入機能と市民の
消費生活

2. 横浜港輸移入と生活関連品目

3. 生活関連物資の背後輸送地と
横浜市民

4. 生活関連物資輸入のコンテナ化
と横浜港

むすびにかえて

はじめに

1989年の我が国の輸入は2,108億ドルで、4年間に1.6倍に増加しており、このうち消費者に直接かかわってくる消費財の輸入は608億ドルと1985年の2.6倍に、国民一人当たりでは193ドルから494ドルへと増加している。また、その内容は、食料品、衣料品等の非耐久消費財に加えて、家電製品、自動車等の耐久消費財が大幅に増加するなど、輸入品目の種類が広がり、消費生活に輸入品が浸透してきている⁽¹⁾。

ここでは、こういった市民の消費生活に関連する物資の輸移入の増加が、横浜港という具体的な港湾とどのようにかかわっているのかを、高度成長期から現在までの輸移入における生活関連物資の比重およびその内容から、また、それら物資の背後輸送地域における横浜市の位置付けを通して考察してみようと思う。さらに、消費財輸入の増加とそのコンテナ化の進行についても若干触れてみたい。

ところで、私自身、誠に恥ずかしいことではあるが、30年間横浜に住んでいながら、横浜港のことはほとんどといってよいくらい知らずにきた。横浜港が私たちの生活とどのようなところで、どのくらいかわりがあるのだら

うか、という素朴な疑問が、本稿の動機としてあることを一言記しておく。

1. 港湾の輸移入機能と市民の消費生活

港湾の機能は大きく、流通・産業・都市活動⁽²⁾に分けて考えることができる。港湾はその背後に存在する都市の市民に対して運輸サービスを提供し、彼らの就業の場として、あるいはレクリエーションや憩いの場としても機能している。とくに近年では、第三の都市活動とかかわるウォーターフロント開発の議論において、港湾に内包される親水空間の回復に関心が集まっている。しかしここでは、港湾の基本的機能である流通、とくに物資の輸入の側面から市民の消費生活との関連をみていこうと思う。

ところで、生活を広義にとらえれば、人間の生命維持のための活動全般ととらえられるが、ここでは、一般的にもちいられている狭義の生活、つまり生産活動を除いた人間の活動として考えたい。それは、経済的な側面からいえば、財やサービスの消費活動ということである。

では、市民の消費活動の大きさや内容はどのように変化してきているだろうか。高度成長期に急速に伸びた消費も、オイルショック以降伸び悩み、ことに1980年代の前半は停滞さみであった。しかし、80年代後半にはいつて、かなりの伸びを示すようになってきた。たとえば、1970年と1989年の横浜市の1世帯あたり消費支出（平均1か月間）をみると、名目で9万5733円から33万6426円の3.51倍、実質では1.29倍に増加している⁽³⁾。とくに1970年代末から80年代前半にかけて、実質ではほとんど横這だった消費支出は、87～89年には増加傾向がはっきりと現われている。（同期間に実質で1.09倍）

また、この間の消費は質的にも変化してきた。戦後の食料、衣料などの基礎的な生活資財から、高度成長期における「三種の神器」「3C」などに代表される耐久消費財へ、そして、70年代以降は、交通通信・教育・教養娯楽などのサービスへと比重を移してきている。さらに近年では、サービス化以外にも消費の多様化、高級化といった新たな特徴がみられる⁽⁴⁾。ともあれ、長期的にみた場合、消費の増大と消費構造の高度化が基調であるといつてよい

であろう。

ところで、消費支出の増大と構造変化を進めた要因を、海外からの輸入との関係でみると、農産物をはじめとする輸入の自由化、変動相場移行後の円高、海外の情報流入の増大による消費意識の変化などがあげられる。これらの要因によって、食料をはじめとする消費財、近年では耐久消費財の輸入が急速に増加している。とくに、80年代後半、円高による輸入価格の低下を基本的背景として、アジアN I E S等からの家電機器、家庭用品、繊維製品など耐久消費財の輸入増加は著しい。

以上のような消費支出の拡大と構成の変化は、港湾を経由する輸移入の増大に少なからず反映しているものと思われる。以下では、市民消費に直接的に関連してくる物資の輸移入の動きを、横浜港を事例にとってみたい。

2. 横浜港輸移入と生活関連品目

(1) 輸移入における生活関連物資の増加

『横浜港統計年報』（各年度版）によって、生活関連物資を中心に、1960～90年の輸移入の変遷をみたのが表1である。現在、生活物資的な貨物のほとんどは輸入によるものである。

各項目について、1990年を比較年として、60年以降の変化をみてみると、まず、農水産品の内、麦・米など穀物の90年の輸移入は60年のそれを絶対量では上回るものの、比率では10.7%から3.7%へと大幅に減少している。このため、農水産品が輸移入全体に占める比率はむしろ低下している。しかし他方、野菜・果物その他農畜産品では、70年と比較すると、重量では1.5倍に、比率では2.3%から3.0%へ増加している。さらに水産品について60年と比較すると、1万8千トンから35万6千トンへ19.8倍に、比率では0.1%から0.5%へと急激に増加している。このような穀物を除く農水産品の輸入増加は、市民の食料支出の構造変化に対応するものといえる。いま、横浜市の1世帯当たりの食料費を例にとり、その内訳をみると（表2参照）、1960年から1989年の間に、主食（穀類）は大幅に低下し、他の項目が増加している。とくに魚介類、嗜好品の増加は輸入の伸びと関連しているものと思われる。

表 1 横浜港輸移入貨物

単位：千トン、()は%

	1960年	1970年	1880年	1990年	90/70
農水産品	2,024 (11.3) (1,943/96.0)	4,724 (7.7) (4,282/90.6)	5,200 (8.1) (4,749/91.3)	5,020 (7.3) (4,922/98.0)	1.06 1.15
麦	847 (4.8)	950 (1.6)	1,195 (1.9)	886 (1.3)	0.93
米・雑穀・豆	1,048 (5.9)	2,178 (3.6)	2,313 (3.6)	1,638 (2.4)	0.75
野菜・果物	--	602 (1.0)	702 (1.1)	716 (1.0)	1.19
その他農産品	--	588 (1.0)	507 (0.8)	866 (1.3)	1.45
その他畜産品	--	169 (0.3)	225 (0.3)	491 (0.7)	2.90
水産品	18 (0.1)	117 (0.2)	205 (0.3)	356 (0.5)	3.04
軽工業品	507 (2.8) (392/77.3)	1,261 (2.1) (1,169/92.7)	1,785 (2.8) (1,732/97.0)	2,319 (3.4) (2,262/97.5)	1.84 1.93
紙・パルプ	65 (0.4)	425 (0.7)	925 (1.4)	603 (0.9)	1.42
砂糖	189 (1.1)	362 (0.6)	180 (0.3)	249 (0.4)	0.69
その他食料工業品	182 (1.0)	425 (0.7)	627 (1.0)	1,345 (2.0)	3.16
雑工業品	545 (3.1) (323/59.3)	577 (0.9) (377/65.3)	657 (1.0) (656/99.8)	1,713 (2.5) (1,710/99.8)	2.97 4.53
日用品	--	295 (0.5)	534 (0.8)	1,316 (1.9)	4.46
生活関連品目	3,076 (17.3) (2,658/86.4)	6,562 (10.7) (5,829/88.8)	7,642 (11.9) (7,137/93.4)	9,052 (13.2) (8,894/98.3)	1.38 1.53
林産品	377 (2.1)	868 (1.4)	854 (1.3)	569 (0.8)	0.66
鉱産品	6,218 (34.9)	32,767 (53.5)	37,036 (57.5)	29,842 (43.5)	0.91
金属機械工業品	2,308 (12.9)	8,120 (13.3)	9,313 (14.5)	10,750 (15.7)	1.32
輸送機械	57 (0.3)	2,299 (3.8)	2,686 (4.2)	4,050 (5.9)	1.76
化学工業品	5,248 (29.4)	11,855 (19.4)	8,423 (13.1)	15,375 (22.4)	1.30
特殊品	603 (3.4)	1,074 (1.8)	1,173 (1.8)	3,066 (4.5)	2.85
合計	17,830(100.0) (11,459/64.3)	81,246(100.0) (41,958/88.5)	84,441(100.0) (29,815/46.3)	88,654(100.0) (36,453/53.1)	1.12 0.87

(注) 横浜市港務局『横浜港統計年報』1960・1970・1980年度版、同『統計横浜港』No.13、1990年速報より作成。1960年は70年以降の分類に組み替えた。大項目の下端は(輸入量/輸入量の輸移入量に対する割合(%))。生活関連品目の小項目は1990年に20万トン以上の輸移入量があった品目。

表 2 食料費の内訳
(横浜市1世帯当たり、1か月)

	1960年	1980年
主食	26.5	11.3
副食	49.6	52.8
魚介類	8.9	13.1
肉類	7.1	10.2
野菜	10.0	13.1
嗜好品	16.0	20.1
果物	4.0	4.7
外食	7.3	15.9
合計	100.0	100.0

(注) 『横浜統計書』1960・1980年度版より作成。単位：%

次に、織物、砂糖、食料工業品などの軽工業品は、対70年比で1.84倍に伸び、中でもハム、チーズ、缶詰、マカロニ、酒類などの食料工業品は、3.16

倍と急増した。また、衣服・靴・ハンドバッグ・ベルト・家具など日用品や玩具、皮革製品などの雑工業品は2.97倍、輸入量では4.53倍とこれも急増している。

さらに、70～90年の注目すべき変化の一つは、輸送機械の急激な増加である。横浜港を通じて移入される輸送機械の内訳は、ほとんどが自動車とみてよいし、その過半は生活必需品ともなった乗用車と考えられるが、しかし、残念ながら港湾統計からは輸送機械移入に占める乗用車の割合はわからない。ただ、輸入に関しては、横浜市港湾局の調べによると、輸送機械の約70%が乗用車となっている（1990年）。ちなみに輸送機械は対70年比で、輸移入合計は1.76倍に増加し、輸入だけをみると16倍と爆発的に増加している。また、80年～90年の増加量1.364トンのうち、輸入が1.030トンで4分の3を占めている。

さて、ここで統計の項目のうち、農水産品、軽工業品、雑工業品の三つを、食料品、衣料品およびその原料とその他最終消費財として、市民生活に直接的にかかわる輸移入品目であるとみなし、これらを非常に便宜的にはあるが生活関連品目とよぶことにし、その変動をみてみることにしよう（表・1参照）。

1970年と1990年とを比べると、横浜港から輸移入された生活関連品目は656万トンから905万トンへ1.38倍に、輸入では1.53倍に増加している。同じ期間に貨物合計では、輸移入で1.12倍に増加したものの、輸入では0.87倍と減少している。よって生活関連品目の増加は全体の平均を上回り、とくにその輸入の増加が目立っている。また、輸移入全体にしろ生活関連品目の割合をみると、60年=17.3%、70年=10.7%、80年=11.9%、90年=13.2%となっており、高度成長期に低下したものの、第一次オイルショックを境に上昇に転じて現在に至っていると思われる。また、生活関連物資の比率の増加には、いわゆる重厚長大から軽薄短小へといわれる産業構造の転換によって、重化学工業用原料とくに原油の輸入が減少したことも一つの要因として作用している。

次に生活関連物資の輸入に占める割合を金額の面からみてみよう（表3

参照)。70年と80年以降とでは分類法が異なるため、比較しにくい。やはり食料品、雑製品などの比率が増加している。80年以降、食料品の中では果実・野菜・コーヒー・アルコール飲料の増加が目立っている。また、上で用いた生活関連品目に相当すると思われる品目を合計してみると、金額(円表示)では1970年=2.738億円、80年=7.520億円、87年=6.429億円となっており、円高の影響で80年代に入ってからのはかえって減少した。しかし、それぞれの全輸入額に対する比率は70年=23.5%、80年=28.0%、87年=32.4%とかなりの上昇幅となっている。

表3 横浜港輸入金額(品目別割合)

単位：% ()は十億円

1970年		1980年		1987年
食料品及び動物	14.4	食料品等	16.8	18.4
		肉類及び同調製品	0.1	0.2
		酪農品及び鳥卵	1.2	1.1
えび	1.4	魚介類、同調製品	2.6	2.8
小麦	1.6	(内、えび)	1.7	1.1
		小麦	1.6	0.6
砂糖	0.8	果実及び野菜	2.4	4.2
コーヒー	0.5	砂糖	0.7	0.2
飲料及び煙草	0.8	コーヒー	1.5	2.3
ウイスキー	0.1	アルコール飲料	0.3	0.6
葉たばこ	0.5	たばこ	0.9	1.2
動植物性油脂	0.9	織物用繊維及びびくず	1.2	0.9
食料に 適しい 原材料	17.9	金属鉱及びびくず	2.1	1.2
鉱物性燃料	12.9	原料品(その他)	11.0	10.0
化学工業生産品	9.7	鉱物性燃料	23.6	10.5
機械類・輸送用機器類	20.2	化学工業生産品	7.8	9.9
乗用自動車	0.9	機械機器	12.2	20.9
原料別製品	15.7	乗用自動車	2.5	8.7
雑製品	6.5	その他	25.3	28.1
衣類及び附属品	0.7	革、同製品、毛皮	0.5	0.3
特殊取扱品	0.9	紙及び紙板	0.6	0.8
		糸、繊維、同製品	1.3	1.2
		雑製品	4.7	8.1
合計	100.0 (1,166)		100.0	100.0 (1,987)

(注) 横浜貿易協会『横浜 外国貿易統計年鑑』各年度より作成。

なお表3では、自動車のうち乗用車の輸入金額の変化をみる事ができるが、輸入総額に対するその比率は、70年のわずか0.9%から90年には8.7

%へと伸びて、主要輸入品の一つとあってよいほどまでに増加しており、その一つの背景として、最近の消費者の高級車志向が強くはたらいっているといつてよい。

以上のように、横浜港において、市民の消費生活に関連する物資の輸移入は近年とくに増加しており、その内容も、食料品だけでなく耐久消費財など付加価値の高い製品の輸移入へと変化している。

(2) 大都市港湾としての横浜港における生活関連物資の輸移入

大都市港湾はおおきく分けて二つの機能を有している。一つは工業原材料あるいは一次加工品の輸移入と高次加工品の輸移出という工業活動と結合した機能であり、もう一つは、市民生活とくに食生活と結合した穀類・加工食品・飲料や、日用品をはじめとする雑貨などの輸移入といった機能である⁽⁵⁾。そして生活関連物資の輸移入比率が相対的に高いことが、大都市港湾の一つの特徴であると考えられるが、横浜港と他の大港湾および全港湾（平均）とを比較してみるとどうであろうか（表4参照）。横浜港の輸移入に占める生活関連品目（第1節で用いた項目と同じ）の割合は14.8%（1986年）で、全港湾の10.3%（1988年）に比べて高く、大消費地を控えた大都市港湾としての性格が出ているが、東京港、神戸港よりは比重が小さくなっている。また、輸移入別にみると、横浜港は神戸港と同様、圧倒的に輸入の比率が高く、国際貿易港としての性格が出ている。

表4 5大港湾の輸移入に占める生活関連品目の割合

生活関連品目	単位：%					
	横浜	東京	名古屋	大阪	神戸	全国港湾
生活関連品目	14.8	19.9	10.1	9.1	18.1	7.5
輸入	14.2	13.4	9.0	6.7	17.3	5.5
移入	0.6	6.5	1.1	2.4	0.8	2.0

(注) 5大港湾は1986年、全国港湾は1988年の数値。日本海事広報協会『日本の港湾1989』、運輸省『港湾統計』(昭和63年版)より作成。

さきに述べたような、市民の消費生活に関する物資の輸移入、とくに輸入の増加する傾向は当面変わらないであろう。したがって、横浜港の大都市港湾としての生活物資輸移入の機能は、ますます重要になってくるといえる。

しかし、ここでの大都市がどこを指すのかは問題である。そこで次に、横浜という都市を横浜港を経由する貨物の背後圏としてみてみよう。

3. 生活関連物資の背後輸送地と横浜市民

横浜港に輸入・移入され、そこから陸上輸送によって搬出された貨物の背後輸送地をみると（表5参照）、貨物合計ではほとんど100%近くが関東地方で占められ、中でも工業原料がそのまま臨海工業地帯に吸収されるため横浜市の比率が半分を越えている。いま、生活関連品目を抜き出して、その背後輸送地域をみてみると、やはりほとんどの品目が関東地方を主要な背後圏としており、全体では88.4%を占めている。また、関東地方の中では横浜が38.4%、東京が24.8%と、2大消費都市によって大部分が占められている。しかし、横浜市への輸送量が東京都への輸送量を上回っているのは、麦・豆などの穀物とその他の農産品だけで、その他は東京都の方が上回っている。とくに畜産品、水産品、木製品では全体の50%以上が東京都に搬出されている。また、穀物のような食料原料ないし半完成品は横浜へ、そのまま消費できる食料工業品、日用品などの完成品は東京へという傾向がある。

表5 横浜港輸移入貨物（生活関連品目）の背後輸送地
単位：%、（ ）はトン

	関東地方	横浜市	東京都	全国
麦	94.8	62.1	7.3	100.0 (106,131)
米・雑穀・豆	91.0	67.7	11.1	100.0 (103,241)
野菜・果物	73.6	16.5	26.3	100.0 (23,915)
その他農産品	92.2	68.6	7.7	100.0 (44,578)
その他畜産品	95.6	3.4	87.5	100.0 (19,314)
水産品	88.7	6.8	74.7	100.0 (23,103)
紙・パルプ	76.6	9.8	17.7	100.0 (44,380)
その他食料工業品	79.2	19.8	31.1	100.0 (67,321)
日用品	90.7	15.8	40.0	100.0 (59,677)
木製品	94.3	10.4	51.5	100.0 (11,006)
その他製造工業品	87.2	2.2	37.8	100.0 (13,101)
生活関連品目	88.4	38.4	24.8	100.0 (540,877)
貨物合計	97.0	55.5	6.0	100.0(5,767,099)

(注) 運輸省「陸上出入貨物調査」（調査期間1987年10月1日～同年10月31日）より作成。小項目は1万トン以上の輸送量のあった品目。

このように、横浜港は、海上から首都圏さらに関東地方への生活物資の受け入れ口として基本的には機能しているといえる。したがって、横浜港の輸移入貨物の背後地に占める横浜市の比重という視点からみた場合には、横浜港と横浜市民の消費生活との間にはそれほど強い関係があるとはいえないだろう。もっとも、東京湾の他の港湾、とくに東京港から横浜市へ輸送されてくる貨物も多く、両港はいわば競合依存関係にある。その意味では市民の消費財輸移入を東京湾の港湾全体との関係でとらえる必要がある。

4. 生活関連物資輸入のコンテナ化と横浜港

市民の消費財輸入の増大は横浜港の物流機能にどのような影響を及ぼしているのだろうか。1985年から90年までの変化をみると、生活関連品目の輸入量は751万トンから889万トンに増加している。その内、コンテナ貨物は、273万トンから481万トンへと急激に増加しており、逆に非コンテナ貨物は478万トンから408万トンへと絶対的に減少している。したがって、この間の生活関連物資の増加分は、結局、コンテナ貨物の増加によるものといえてよい。

ところで、生活関連物資のコンテナ貨物に占める位置はどのようなものであろうか。1990年のコンテナ貨物は、輸出が1325万トン、輸入が1033万トンとなっている。輸入の内、生活関連品目は481万トンで全体の20.4%を占めている。しかし、これを1985年と比較すると、コンテナ全体で614万トン（100%）増加しており、その内訳は、輸出の146万トン（23.8%）に対して輸入が468万トン（76.2%）と多く、さらに輸入の内、生活関連品目は208万トン（33.9%）となっている⁽⁶⁾。したがって生活関連物資の増加がコンテナ貨物全体の増加のかなり大きな要因となっている。

こういった近年のコンテナ輸送の増大は、横浜港の物流機能にすでに影響を及ぼしている。たとえば、本牧ふ頭のコンテナバースおよび、背後の荷捌き地はフル回転の状況にあり、とくに搬入されたコンテナの保管場所に苦慮しているという。こういった状況に対処するため、大黒ふ頭、南本牧ふ頭などに大水深コンテナバースの建設計画が進められ、また、本牧ふ頭BC間の

の埋立（背後地の確保）が検討されているとのことである。

しかしながら、横浜港の施設に次つぎに投資が行なわれてより機能が高まるほど、より大量の貨物をより遠隔地に輸送する条件が整うことになり、投資の効果は横浜以外の広範な地域に現われるとあってよいだろう。つまり、横浜港が首都圏および関東一円の輸移入貨物の受け入れ口としてより大規模に発展することは、他方では、ますます横浜港の物流センター化を押し進め、地元市民との関係は相対的にはかえって薄くなってしまってもいえよう。横浜港は国民経済的なレベルでの機能をも果たさなければならぬわけだから、地元市民のためだけに機能すればよいなどというつもりは毛頭ないが、しかし、今後もますますこういった傾向が強まるのだとすれば、横浜市民が横浜港から享受する利益と、横浜港に対して受け持つべき負担とのバランスはどうかあるべきなのかという問題も考えてみなければならぬだろう。

むすびにかえて

以上、市民の消費生活と横浜港の輸移入機能との関係を、きわめて不十分かつ断片的にはあるがみてきた。横浜港の流通という基本的な機能は、首都圏を中心に市民の消費生活と密接に関連しており、近年とくに、消費財輸入は増大している。輸入製品の価格の低下や種類の増加は、消費者としての市民にとっては、実質的な消費の増大や選択の機会の拡大につながり、基本的には好ましいことといえるだろう（ただし、国民経済的には輸入依存率の上昇によって、不安定な要素をかかえることも事実で、とくに、食料のいっそうの海外依存が問題となることは言うまでもない）。

そして、生活関連物資の輸入が増加していくとすれば、今後は市民消費の立場からも、それらが流通段階を経過するさいの安全性、確実性、迅速性、経済性等が要求されてくる。とくに、食料原料や加工食品の輸入において、安全性は十分に確保される必要があろう。したがって、港湾の機能との関連では、貨物の増加、小口化、コンテナ化に対応した高能率のコンテナターミナルの整備が要請されてくるし、また、貨物量の増加に即応した輸入手続きの迅速化、円滑化を図るため、税関職員、食品衛生監視員、植物防疫官等、検

査体制の充実が必要となってくるであろう⁽⁷⁾。

最後に、市民の目には横浜港はどのように映っているのだろうか。やや古いが、その一端を「横浜港に関する市民意識調査」（横浜市，1981年）から拾ってみると、港と生活はどのようにかかわっているかという質問（答えは選択，複数回答可）に対して、「レクリエーション，憩いの場として」が56.6%、「食料品など生活必需品を供給する場として」が27.1%、「全然関係ない」が14.5%などとなっている。27%という数字を高いとみるかどうかは難しいが、客観的には市民生活と港湾との関係はこれからますます深くかかわるようになっていくし、関心は徐々に高まらざるをえないように思える。

注(1) 経済企画庁国民生活局『消費生活の国際化—その現状と課題』1991年，3ページ。

(2) 港の機能およびその変遷については、竹内良夫『港をつくる』新潮社，1989年，136～150ページ参照。

(3) 総務庁「家計調査」「消費者物価指数」（『横浜市統計書』1970，1989年度版より引用）から算出。

(4) 『国民生活白書』平成元年版，51～59ページ。

(5) 柴田悦子「食料輸入と大都市港湾」同『港湾経済』（第3章第2節）成山堂，1972年，市来清也「内貿雑貨輸送と港湾問題」『港湾経済研究』No.17，1979年，今野修平「大都市港湾としての東京港の問題点」『港湾経済研究』No.7，1969年，など参照。

(6) 1985年，1990年の数値は，それぞれ，横浜市港湾局『横浜港統計年報』1985年度版，同『統計横浜港』No.13（平成2年速報）による。

(7) 経済企画庁国民生活局，前掲書，21ページ。

京浜工業地帯の形成と物流体系

谷 任

(国際情報経済専門学校)

目 次

1. はじめに
2. 横浜開港と鉄道網の形成
3. 近代的工業の創設と物流の再編
4. 埋立地の造成と重化学工業化の進展
5. 京浜運河構想と港湾の広域化
6. 今後の課題

1. はじめに

京浜工業地帯について『日本の工業地帯』¹⁾の初版では「京浜工業地帯」第2版では「大東京工業地帯」、第3版では「関東臨海・内陸工業地帯」とされていることから明らかなようにその範囲は一定していない。しかし、1930年代に阪神を抜いて最大の工業地帯となって以来、戦後の一時期を除いてその地位を維持しており、その外延は内陸地帯に拡大を続けるとともに臨海地帯においても東京湾を抜け出て拡大してきた。^{2)~15)}

京浜工業地帯は江戸時代に蓄積されてきた各種の手工業およびその末期になって導入のはじまった近代的工業を基盤として発展したが、^{16) 17)}それとともに天正18年(1590)の江戸入府以来修築が積み重ねられて、元禄期(1688~1703)にはほぼ完成したとされる河川・運河による水運を昭和初年に至るまで引き継いできており、¹⁸⁾明治以降、海運・港湾が新たな発展をとげるとともに鉄道さらには自動車による輸送がその物流体系に加わることになる。本稿ではそのような物流手段相互の競合と工業立地の関係を歴史的に分析することを目的としているが、それはまた最近のウォーターフロントあるいは「川の手文化」などをめぐる論議にとっても無意味なことではないと思われる。

2. 横浜開港と鉄道網の形成

嘉永7年(1854)の再度の黒船来航にともない締結された日米和親条約により来日したハリスによって安政5年(1858)に結ばれた日米修好通商条約にもとづき横浜は長崎・箱館とともに開港し、明治政府の成立と前後して兵庫・大阪・新潟もあいついで開港した。一方、東京～京都間の東海道線が全通するのは明治22年であるが、周知のように新橋～横浜間が開通したのは同5年であり、その運輸成績は表1にみるように旅客人員については20年を最

表1 東京～横浜間運輸成績¹⁹⁾

	旅客人員	貨物噸数
	人	トン
明治5年	435,078 (100)	457 (100)
10	1,584,509 (316)	31,232 (694)
15	2,213,551 (442)	35,976 (799)
20	2,174,782 (434)	101,878 (2,263)
30	1,978,633 (395)	126,501 (2,788)
35	1,735,633 (347)	178,311 (3,962)
40	1,775,718 (355)	221,791 (4,928)

1) 明治5～20年は、前掲、「本邦鉄道社会及び経済に及ぼせる影響」上巻、66～67頁より。

2) 明治30～40年は『鉄道作業局年報』による。

高に減少していくのに対し、貨物トン数は増加を続け、40年には開通時の500倍に達することになる。また国内初の本格的鉄道企業であった日本鉄道会社は明治14年に設立されたが、その当初の計画路線は東京～高崎間でありさらに分岐して青森まで延長するというものであった。そして17年には上野～前橋間、翌18年には赤羽～品川間、大宮～宇都宮間を開通させており、宇都宮から先は郡山・塩釜・盛岡と順次延長されて、24年には青森までの東北線が全通するにいたる。この日本鉄道会社の路線は16年に完成していた直江津～高崎間の官設鉄道と接続していたため、赤羽・品川を経由して東海道線にも連絡することになり、これによって日本海側から横浜にいたる本州横断線が完成したことを意味していた。²⁰⁾

横浜港は開港後、明治20年頃まで全国貿易額の3分の2以上のシェアを占

め続けており、輸出では生糸・蚕卵紙・茶、輸入においては綿糸・綿織物・毛織物・砂糖が大きなウエイトを占めていた。20年以降においては羽二重・ハンカチーフなどの絹製品および銅が輸出品として、また輸入品としては綿織物・毛織物にかわって線綿・羊毛あるいは米・鉄・機械類などが登場してくることになる。²¹⁾このような貿易品の変化からも当時の産業機造の変化がうかがえるが、当時の主要産業であった製糸・機業の一大集積地域であった上毛地方から横浜への輸出貨物の輸送は当初から中山道による陸上輸送よりも倉賀野から利根川舟運を利用することの方が多く、前述の本州横断線がこの地方を経由するようになっても従来の状態が続いていた。このため、日本鉄道は一部貨物について賃率3分の1引き下げを実施し、これにより高崎～品川間の貨物輸送は18年、19年と連続して前年比倍増に近い伸びを示すにいたり、²⁰⁾それにともなって表1にみたように品川～横浜間の貨物輸送も急伸することになった。

関東地方における製糸・機業のもう一方の中心地であった八王子は江戸時代の後半以降、多摩南部、甲州、信州の生糸・絹織物・ぶどう・紙などの一大集産地として繁栄し、それらの物資は馬背・荷車により甲州街道を通して江戸へ送られていたが、横浜開港以降その輸出の主流となった生糸のかなりの部分を輸送するため、八王子から原町田・長津田・神奈川をへて横浜にいたる街道が「絹の道」として機能するようになった(原町田から府中・田^た無^{なし}・川越を経て高崎・桐生・富岡にいたる街道ももう一つの「絹の道」であった²²⁾)。これに対し、多摩北部の中心地である青梅^{おうめ}は慶年11年(1606)に幕府御用となって日光東照宮、各地の城郭の白壁材として用いられた石灰あるいは庶民の衣服用として全国に普及した青梅縞の産地であり、それらは初期には青梅街道から江戸へ送られたが、次第に陸路川越へでて新河岸川あるいは荒川の舟運によることが多くなった²³⁾。ただし、多摩川流域の木材は筏下しされ、六郷川を通して木場へ回漕されており、明治初年には玉川上水も通船に用いられたが、通船による汚染がはなはだしかったため2年程で禁止されている。

この地域における最初の鉄道建設計画は明治10年代に出願された新宿～羽村間の玉川上水築堤上の馬車鉄道であったが、許可が下りなかった。その後

鉄道に仮免許がおりるにいたった。しかしこの時には武蔵鉄道の出願時に横浜と足並みをそろえた八王子側の参画はなく、41年に開業した横浜鉄道は旅客収入は目標に達したものの貨物収入は目標の半分も上げられず、43年には鉄道院に貸与されるにいたる。²⁴⁾そして明治36年に八王子～甲府間を開通した中央線と結合することにより、清水港経由の富士川舟運に多大の影響を与えた²⁵⁾とされる横浜鉄道も、中央線として私鉄の中で最も早く国有化された甲武鉄道に遅れること11年で、大正6年には国有化されることになる。

3. 近代的工業の創設と物流の再編

幕末における洋式機械・造船工場の嚆矢となったのは安政元年（1854）に完成した浦賀造船所であるが、その後長崎・兵庫に続いて慶応年間にはフランスの全面協力の下に横須賀・横浜の両製鉄所が建設され、また水戸藩による石川島造船所も完成していた。明治政府はこのような幕府あるいは藩営の工場をうけつぐとともに明治3年工部省を設置し積極的な殖産興業政策を打出すことになるが、同省は赤羽・深川・品川に工作分局を設け、従来の設備に新技術を導入してそれぞれ産業機械・セメント・ガラスの生産に乗り出している。これらの官営工場の多くは明治13年以降民間に払い下げられることになるが、一方において明治6年に三井・小野・島田の3豪商が提携して設立した抄紙会社（後の王子製紙）あるいは明治22年東京繰綿問屋組合において外国綿の利用に積極的な三越・大丸・白木・荒尾・奥田により設立された鐘淵紡績などに代表されるような民間資本による大工場も登場するに至っている。²⁶⁾

明治23年における東京の主要工場とその分布図は表2および図2のようになるが、この分布図において特徴的なこととして当時の主要工場がいくつかの地域に集中し、その多くが河川あるいは海岸線に沿った地域に立地していることがあげられる。城南の目黒川流域には官営工場に由来する品川硝子、白煉瓦製造所などが立地しており、この両者はまもなく解散あるいは地方移転となるが、明治末年にかけてこの地域には明治ゴム、日本ペイント、品川製作所²⁷⁾などが立地していくことになる。隣接する芝浦を中心とする臨海地帯は三田

機械、田中機械（東芝の前身）、三吉電機（跡地は日本電気）とあるように機械工業の集中した地区であった。城北地区には前述の抄紙会社工場が隅田川から専用の水路をひいて立地しているのが目立つ程度であったが、隅田川と現在の荒川にはさまれた城東地域は縦横に堀割がはりめぐらされた地域であり、前述の鐘淵紡績の他に東京紡績がすでに立地し、明治30年代にはさらに東京瓦斯紡績および富士紡績のいずれも千人以上の工場が開設され、日本初の化学肥料会社である東京人造肥料（後の日産化学）も稼動していた。このうちの多くは江戸開府後、最初に開削された運河である小名木川沿いに立地していたが、大正以降、堅川沿岸には東京鋼材（後の三菱鋼材）・日曹製鋼などの金属工業の立地が進むことになる。^{28) 29)}

工場立地と水運の関連については王子製紙・鐘淵紡績など多くの社史でも確認することができるが、³⁰⁾昭和初年における東京の河川運河数をみても総数66（総延長86.5km）のうち、深川区26、京橋区17、日本橋区10、芝区9、本所9の順になっており、上記の工場の多い地域とほぼ一致している。³¹⁾

そしてそのような河川運河は鉄道網の形成にも大きく影響しており、高崎・東北両線の秋葉原駅、相武・房総線の本所駅（現錦糸町駅）および両国橋駅（現両国駅）、中央線の飯田町駅と貨物駅はいずれも運河網に密着していずれも明治20年代に設置され、市内小運送は水運によるよう計画されていた。このことは東海道線の汐留駅（旧新橋駅）の場合も同様であり、またそれまで海上輸送されていた常磐炭の鉄道輸送のため38年に全通した常磐線の隅田川駅も隅田川舟運に直結するための貨物駅であった。^{18) 32)}

この背景には明治10年に行われた内国通運会社の利根川筋への汽船の投入による航路の多様化、あるいは明治7年の利根川と荒川を結ぶ見沼代用水における見沼通船会社の設立、さらには明治23年に完成した利根川と江戸川を結ぶ利根運河などにより河川舟運自体が一層発展していたことがあげられる。³³⁾しかし、明治末期から大正にかけて全国の河川に普及していった高水工事による舟運の困難化あるいは鉄道輸送との競合の激化（例えば荒川水系と江戸川水系にはさまれた地域には現在の東武鉄道・京成電鉄が明治30年代に開業している）などにより、河川舟運は衰退期をむかえることになるが、これは

表3 利根運河通行量の推移³⁴⁾

	通過船数	貨物量(トン)
明治44年	21,357	460,901
大正10年	11,932	260,051
昭和6年	6,043	121,537

 表4 東京市移出入貨物総量 (昭和元年)³⁰⁾

(単位:トン)

	陸上小運送	水上小運送	合計
鉄道運送貨物	6,784,595	3,506,000	10,290,595
海運貨物	1,157,747	4,630,988	5,788,735
河川運送貨物	19,651	78,604	98,255
合計	7,961,993	8,215,592	16,177,585

表3の利根運河の通過船数と貨物量についてみても明治44年から大正10年までの10年間でともにほぼ半減し、昭和6年までの次の10年でさらに半減していること、あるいは大正9年の「東京築港計画説明書」によれば、東京における取扱貨物量は明治41年を100として、大正6年に陸運が356、水運は146となっており、内航海運を含めた水運の成長率が陸運の3分の1に近いことからそれらもうかがえる。しかし、表4の昭和元年東京移出入貨物総量のデータにおいて直接貨物輸送路としてみた場合には河川は鉄道の貨物量の100分の1程度しかないにもかかわらず、小運送の観点でみると水上小運送の合計は陸上小運送を越えており、昭和初年において河川あるいは運河による小運送は根強く残存していたことを示している。

川崎地区における工場進出の端緒となったのは明治40年の横浜精糖であり、多摩川下流南岸に工場を建設したため原料搬入には横浜港からの水運を利用

でき、また製品発送において鉄道の利用も容易であった。またほとんど同時に東京電気の工場・本社も開設され、44年になると川崎駅の東南側に鋼鉄会社（現大日本電線）が工場を新設している。京浜電鉄大師線の沿線にはまず42年に日米蓄音機（日本コロムビア）のレコード工場が完成し、さらに富士紡績、味の素などの工場の建設もあいついだ。^{35) 36)}

一方横浜においては開港以来、ハム・ビール・石鹼などの居留地の需要にもとづく日用消費材、茶・絹ハンカチなどの輸出品の工場が存在したが、いずれも手工業的なものであり、近代的工業としては明治20年代に発展した神奈川海岸沿いの製油・製粉・造船の他には鶴見地区の横浜船渠・横浜電線・日本硝子・麒麟麦酒などが目立つ程度であった。³⁷⁾そして日露戦争前後になると製茶貿易の主導権は清水港に移り、また神戸港の発展も著しいため、横浜経済界は危機感をつのらせ様々な工業振興策が打出された。しかし貿易港としての発展のための水際線の確保が優先されたため、埋立地造成をとまなう工業化政策が本格化するのには関東大震災以降のことになる。^{21) 38)}

4. 埋立地の造成と重化学工業化の進展

「僅カニ川崎大師ノ参詣者ニ依リ多少ノ繁忙ヲ見ルニ過ギ」ない「稲田麦圃中ノ一小都邑」であった川崎町にも3でみたように明治末期から工場の立地が進みつつあったが、その様相をさらに一変させる動きがほぼ同時期に開始されていた。

浅野総一郎（1848～1930）は現在の日本セメント・日本鋼管などに連なる浅野財閥の創始者として著名であるが、工部省深川セメント製造所の払下げを受け浅野セメントとして経営したのを端緒として、日本郵船と覇を競った浅野回漕店（後の東洋汽船）をはじめその経営は紡績と砂糖以外は全て関与したといわれる程多方面に及んでいるが、金融面では渋沢栄一あるいは安田財閥の祖である安田善次郎の全面的支援を受け、特に直接企業経営にのりだすことの少なかった安田財閥の実戦部隊の色彩を濃厚にもった政商型経営者であった。^{39)～41)}

浅野は明治30年頃、東洋汽船の航路選定と汽船発注をかねて欧米を視察し

たが、その近代的港湾に衝撃を受け⁴²⁾、まず明治32年に高輪・品川地先の埋立、40年頃には東京湾築港を東京府に出願したが、東京市会の反対によりいずれも免許は与えられなかった。しかし44年に出願した鶴見・川崎地区の埋立は多摩川寄りの部分については免許が下りなかったが、鶴見川寄りの部分は数度の設計変更の後大正4年許可されるに至り、明治45年に渋沢・安田なども参加して結成された鶴見埋立組合により昭和2年139万坪余の浅野埋立として完成している。⁴³⁾

浅野はこのような臨海地帯に工場を立地することのメリットとして①水陸運輸に多大の便利を有すること、②廉価なる動力を得られること、③労働者の供給の潤沢なこと、④水道の設備のあること、⑤消費地に接近していることをあげたが、浅野埋立の完成時には日清製粉・東京電燈・三井物産（埠頭）などの進出が決定しており、引続き昭和肥料・日本鋼管・東京電燈・旭硝子・浅野造船所などの大工場が開設されることになる。

このような臨海地帯の重化学工業化は横浜港にも大きな影響を与え、大正11年以降急激に貨物取扱量を増加させているにもかかわらず、取扱額においては重量物の増大により逆に減少している。この傾向は関東大震災後には政府によるそれまでの「生糸一港主義」に対する「生糸二港制」論の台頭によってさらに加速され、大正13年以降の外貿額において横浜港は神戸港の後塵を拝するようになった。²¹⁾

埋立地に立地した工場群と市街地を結ぶ交通機関としては国鉄京浜線と京浜電鉄があったが、臨海部との連絡は不十分であった。このため、海岸電気軌道が設立され、大正14年に鶴見総持寺～大師間を完成させた。京浜電鉄は大正10年に貨物輸送を開始しており、海岸電気軌道も開業時から貨物を扱ったが両者とも旅客輸送に重点がおかれていた。これに対し大正13年に設立された鶴見臨港鉄道は既設の川崎駅～浜川崎間の貨物支線を埋立地を経由して鶴見駅まで延長する貨物鉄道の敷設経営を目的としていた。浜川崎～弁天島間の第1期工事は15年に開通し、沿線の主要工場には専用引込線が敷設されたこともあって開通の2ヶ月後には1日の貨物取扱量が400トンをこえ、数年後には複線化されるに至っている。弁天橋～鶴見駅間の第2期工事も昭和

5年に完成し、これにより臨海地帯の立地条件は大幅に向上することになった。³⁵⁾ またこれらの動きに先立って鶴見～程ヶ谷間の海岸沿いに貨物線が大正6年に開通しており、高島と東横浜が貨物専用駅として開設されている。⁴⁴⁾

一方、川崎から内陸側へ向けては昭和2年に南部鉄道が川崎～登戸間および川崎～矢向間の貨客輸送を開始している。同社は大正8年に多摩川砂利鉄道として出願されたものであり、その設立趣意書には「今東京湾築港・東京及京浜間道路ノ改修・東京地下鉄道工事等開始ノ暁ハ全ク需給ノ関係ヲ失スルコト火ヲ賭ルヨリモ明ナリ」とあったが、第1次大戦後の不況のため計画は容易に進まず、12年に浅野泰次郎（総一郎長男）が実質的な経営者の地位についている。そして関東大震災の復興のための砂利類の需要急増が見込めたため建設は急ピッチで進められ、昭和3年にはさらに登戸～府中間、翌年には府中～立川間が開通し中央線および当時まだ私鉄であった青梅鉄道・五日市鉄道さらには川越鉄道（現西武鉄道）との連絡が完成している。さらに翌6年には尻手から川崎駅を横断して浜川崎に至る支線が開通し臨海地帯との連絡も達成されたが、設立当初において砂利の採取・販売は意外に振わず、旅客運賃収入が貨物運賃収入をはるかにしのいでいた。^{45) 46)}

このように京浜間の鉄道網は昭和初年までにほぼ完成し、それによる物資輸送は工業地帯および市街地の拡大にともなって著しく増大していった。このため鉄道省は能力の限界にきていた品川と田端の操車場にかわる新鶴見および大宮の操作場とそれを結ぶ貨物線（品川～田端間の山手線の複々線化を含む）を昭和7年までに完成させている。これにより私鉄を含めた京浜間の輸送のみならず、東北・上信越・常磐・総武・中央各線と東海道線および京浜臨海地帯の中継輸送は画期的に改善されるにいたった。⁴⁷⁾

5. 京浜運河構想と港湾の広域化

東京築港論は明治13年に時の東京府知事松田道之が「市区改正計画」と呼ばれた一連の都市計画との関連で提唱したことにはじまるとされるが、その前年『日本開化小史』の著者でもある田口卯吉は「現今我国にて需要する欧州の貨物にして往々之を上海に仰ぐものあり。若し此勢をして止まらざらし

めば、亜米利加、亜細亜の中心市場は終に我横浜に帰せずして清国上海に移らんこと皎として日を見るが如し。然らば日本諸開港場の相場は皆上海の爲めに制せらるるに至らんを得ず」（「船渠開設の議」）と述べ、東京築港論を展開した。田口は後に自らの築港論が渋沢栄一を通して松田に伝わった経緯を明らかにしているが、松田の提唱はその死去のため立消えになる。⁴⁸⁾松田の後を継いだ芳川顕正も18年品海築港案の稟議書を政府に提出したが、隅田川を軸に佃島・石川島をとりこみ兩岸に舟溜を掘る河港案と品川沖を埋め立て港を築く海港案の対立もあって実施されるにいたらず、その後も同様な事態が横浜市の強硬な反対もあって繰り返されることになる。^{49) 50)}

このような経過をうけて明治36年、東京市長尾崎行雄は全面築港策を排し他日の港湾修築の素地づくりとして水深と水面を確保するため隅田川河口改良工事を実施し、さらに明治44年から大正5年にかけて千トン級船舶の航行を目標として第2期工事が行われた。そして大正11年から開始した2千～3千トン級船舶を対象とする第3期工事を昭和14年に完成させている。これらは「東京港の一大禍根」とされた隅田川上流から流入する土砂への対策であったが、第2期工事とはほぼ同時期に開始され昭和5年に完成した荒川改修＝荒川放水路開削工事も同様な意義をもつものであり、また江戸川の利根川からの分岐点である関宿^{せきやど}における「棒出し」と呼ばれた川幅の狭窄工事も同様であった。⁵¹⁾

東京築港問題が以上のように執拗にくりかえされた背景には当時品川沖における荷役作業が天候に非常に左右されたこと、横浜港から東京への舢艀による輸送路は防波堤あるいは船溜などの設備が全く不備であったこと、さらに羽田沖は沈没・挫礁・衝突などがくりかえされる難所であったことなどがあげられている。このため、京浜間に運河を開削する計画も埋立地の造成および東京築港計画と様々に交錯しながら明治末年からくりかえされることになる。

すなわち明治43年の最初の出願を引継いで大正6年に設立された京浜運河会社は、その計画に浅野埋立と重複した部分があったため修正を行ったが、結局神奈川県の提携勧告により浅野は京浜運河会社の株の過半数を取得して

社長に就任し、以後川崎・鶴見地区の埋立と京浜運河開削はその主導により推進されることになる。

浅野は埋立事業に着手する以前から品川・芝浦方面に1万トン級の汽船が接岸できる施設を構築し横浜から直航が可能となる運河を開削する構想をもっていたが、関東大震災の救援物資は海上輸送によることが多く、また東京商大学長佐野善作が貿易協会における講演で「ロンドンより横浜までの運賃は横浜より東京までの回漕費と同額なり」と指摘したことも契機になって、東京市および横浜市の両者から運河開削の動きが積極化し、同13年には港湾調査会において東京港修築計画と関連させて品川を経て隅田川に通じる京浜運河基本計画が可決されるに至り、浅野も出願中の計画を訂正し基本計画に一致させた。しかし内務省においては公営論と民営論が対立して容易に認可が与えられなかったが、昭和11年に至り政府助成の下に東京・神奈川両府県に実施経営させるとの方針が決定された。浅野はこれに対し行政訴訟を起すが、結局神奈川県営の工事は京浜運河会社に委託するなどの条件で和解が成立するに至っている。そして工事に着手したのは13年になってからであったが、戦時体制の進展とともに資材・労働面に不足を生じるようになり設計変更が繰り返され、終戦直後に県会において廃止案が提出されることにより県営事業は一応打ち切られるに至っている。⁵²⁾

しかし昭和3年に完成した埋立地の前面には大型汽船が航行できる水路が開削されており、またその前年から鶴見川河口の両岸において県営あるいは横浜市営の埋立事業が着手されていたため、同4～5年頃には横浜港から鶴見地区を経て川崎市扇町に至る京浜運河の西半分はほぼ完成するに至っていた(図3参照)。そしてその頃には京浜運河の目的も京浜間の輸送の改善よりも臨海工業地帯のための施設ということに変化していた。³⁵⁾

半ば完成した運河の東端に位置する川崎港は、戦前すでに三井埠頭・東洋埠頭において一航公共貨物を扱っており、昭和26年の横浜港からの独立後さらに市営埠頭が増設されたが、地先海面のある工場は全て専用埠頭をもつ工業港としての道を歩むことになる。

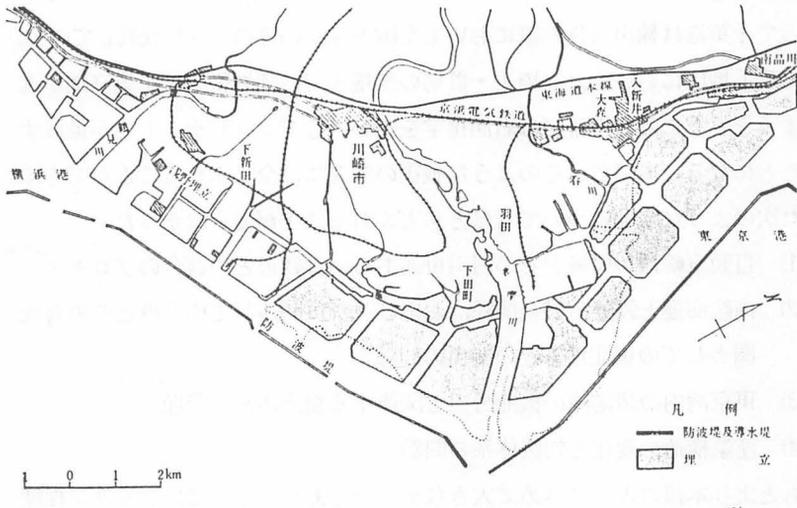


図3 東京湾臨海工業地帯計画平面図（京浜地先 昭和12年）

一方、東京港においては大正13年に前述の修築計画に基づき芝浦連絡設備工事に着手して翌年には3千トン級船舶の接岸が可能になり（現日の出棧橋）、さらに昭和7年に芝浦岸壁，9年には竹芝棧橋をあいっいで完成させている。また13年には東京府の工業生産額は全国第1位となり，東京港の取扱貨物量は1200万トンと全国第5位にまで成長するに至っていた。このような趨勢から開港促進運動が積極化し，ついに16年に横浜港と統合された京浜港として開港が実現されることになる。そしてそれとほぼ時を同じくして，水陸両用の東京市営飛行場計画（13年から7ヶ年）⁵³⁾，15年には月島・豊州・第三台場および横浜を会場とする万国博覧会，さらには東京市庁舎の晴海への移転，自由の女神を模したランドマーク設置などが計画されていたが，それらの構想は全て激化する戦火の中に消えていくことになった。⁵⁰⁾

6. 今後の課題

戦後，特に昭和40年代を通して東京から千葉さらに木更津にいたる海岸線

は急激に埋め立てられて京葉工業地帯が形成されることになり、それにともなって千葉港は輸出入貨物量において全国トップの港湾にまで発展している。また京浜地区においては、埼玉・群馬の県境まで内陸地帯への工業立地が進展するとともに臨海地帯では石油化学を中心としてコンビナート化が進展することになる。本稿ではそのような戦後の問題には全くふれることができずまた次のような問題についてもほとんどふれることができなかった。

- (1) 自動車輸送の興隆とその河川舟運あるいは鉄道との競合のプロセス^{32) 54)}
- (2) 内航海運と鉄道の競合関係、およびそれに関連して横浜港とその背後圏としての東北地方との関係の問題^{54) 55)}
- (3) 東京湾内の諸港湾の機能分担と関連する物流体系の問題^{56) 57)}
- (4) 産業構造の変化と物流体系の問題

もとより本稿の表題は極めて大きなテーマであり、ここではデッサン程度にとどまらざるをえなかったが、個別分野では詳細な研究が蓄積されてきており、体系的な研究をさらに進めることも十分可能と思われる。

注

- (1)『日本の工業地帯』 山本正雄編 岩波新書 初版=1959, 第2版=1965,
第3版=1976
- (2)『日本工業地域の形成』 板倉勝高 大明堂 1966
- (3)『工業化の地域的展開～東京大都市圏～』 辻本芳郎編 大明堂 1981
- (4)『京浜工業地帯の産業構造』 大河内一男編 東京大学出版会 1958
- (5)『京浜工業地帯』 隅谷三喜男 東洋経済新報社 1964
- (6)『京浜工業地帯～その歴史と現在～』 神奈川県立川崎図書館 1961～1964
- (7)『経済地域の研究～京浜地域の工業と農業～』 井手策夫・竹内淳彦・沢田清
博文社 1977
- (8)『日本の工業化』 幸田清基・辻本芳郎・沢田清編 古今書院 1966
- (9)『京浜工業地帯文献目録Ⅰ増補版,Ⅱ』神奈川県立川崎図書館 1974, 1984
- (10)「京浜工業地帯の形成」 加藤幸三郎 『都市の地方史』所収(雄山閣出版 1980)
- (11)「大東京地域の工場分布」 武見芳二 『地理学評論』 6-7(1930)
- (12)「東京における工業の分布」 辻本芳郎・板倉勝高・井手策夫・竹内淳彦・北村
嘉行 『地理学評論』 35-10(1962)
- (13)「京浜工業地帯の地域構造」 辻本芳郎・板倉勝高・井手策夫・竹内淳彦・北村
嘉行 『地理学評論』 37-8(1964)
- (14)「京浜工業地帯の範囲～京浜工業地帯の外縁部(1)～」 板倉勝高 『東北地理』
24-4(1973)
- (15)「機械工業地域成立の基盤」 竹内淳彦 『歴史地理学紀要』 12(1970)
- (16)『東京の地域研究』 江波戸昭 大明堂 1987
- (17)「明治期における東京の工業的土地利用」 井手策夫 『立正大学教養部紀要』
11(1977)
- (18)『江戸の川・東京の川』 鈴木理生 日本放送出版協会 1978
- (19)『横浜市史 第4巻上』 横浜市 1965
- (20)「日本の工業化と鉄道網の形成」 原田勝正 『社会経済史学』 48-5(1983)
- (21)『横浜港史 総論編、各論編』 横浜市港湾局企画課 1989
- (22)『多摩の百年 下巻 絹の道』 朝日新聞東京本社社会部 朝日新聞社 1976

- (23) 『青梅街道～江戸繁栄をささえた道～』 山本和加子 聚海書林 1984
- (24) 「横浜鉄道にみる私有鉄道の一構造」 本田紀久子 『交通文化』 5 (1965)
- (25) 「富士川舟運と清水湊の形成」 谷 任 『港湾経済研究』 28 (1990)
- (26) 『現代企業論』 鎌倉昇 筑摩書房 1966
- (27) 「目黒川流域、大崎地区の工場分布とその立地変動」 宮原俊行 『地理学評論』 29-12 (1956)
- (28) 『江東区の歴史』 江東区教育委員会 1976
- (29) 「江東（東京都）工業の地域構造」 菊地一郎 『地理学評論』 31-9 (1958)
- (30) 「貨物運送路としての東京市内河川運河」 河田四郎 『地理学評論』 7-4 (1931)
- (31) 「近代東京における都市内水運について」 岡島建 『人文地理』 46-6 (1989)
- (32) 『交通・運輸の発達と技術革新～歴史的考察～』 山本弘文編 国際連合大学／東京大学出版会 1986
- (33) 「殖産興業政策と河川舟運」 増田廣實 『社会経済史学』 48-5 (1983)
- (34) 『利根運河誌』 川名晴雄 崙書房 1971
- (35) 『川崎市史』 川崎市役所 1968
- (36) 「川崎の工業～地域の形成と構造～」 幸田清基 『東京教育大学地理学研究報告』 3 (1959)
- (37) 『都市ヨコハマ物語』 田村明 時事通信社 1989
- (38) 『京浜都市問題史』 山田操 恒星社厚生閣 1974
- (39) 『セメント王浅野総一郎（一人一業伝）』 木村徹 時事通信社 1972
- (40) 『七十年史 本編』 日本セメント(株) 1955
- (41) 「浅野財閥の多角化と経営組織」 小早川洋一 『経営史学』 16-1 (1981)
- (42) 『港をつくる～流通・産業から都市活動へ～』 竹内良夫 新潮社 1989
- (43) 『川崎港修築誌』 川崎市港湾局 1966
- (44) 「臨海・臨港鉄道の系譜とその性格」 青木栄一 『鉄道ピクトリアル』 238 (1970)
- (45) 「砂利と鉄道」 青木栄一 『鉄道ピクトリアル』 320 (1976)
- (46) 『多摩川～境界の風景～』 三輪修造 有隣堂 1988

- (47)「大都市と鉄道貨物輸送～3大都市圏における貨物輸送施設改良の略史～」青木栄一 『鉄道ピクトリアル』 318 (1976)
- (48)『明治の東京計画』 藤森照信 岩波書店 1982
- (49)『日本港湾史論序説』 寺谷武明 時潮社 1972
- (50)『水辺都市～江戸東京のウォーターフロント探検～』 陣内秀信 朝日新聞社 1989
- (51)『国土の開発と河川～条里制からダム開発まで～』 松浦茂樹 鹿島出版会 1989
- (52)『横浜港修築史～明治・大正・昭和前期～』 運輸省第二港湾建設局京浜工事事務所 二交会 1983
- (53)『東京港史』 東京都 1972
- (54)『近代日本交通史～明治維新から第二次大戦まで～』 廣岡治哉編 法政大学出版局 1987
- (55)『機帆船海運の研究～その歴史と構造～』 笹木弘・篠原陽一・鈴木暁・雨宮洋司・武城正長・土居靖範 多賀出版 1984
- (56)「東京湾における広域港湾計画への一指針」 今野修平・奥村武正 『港湾経済研究』 4 (1966)
- (57)「港湾と交通問題～首都圏を中心に～」 鈴木暁 『現代日本の交通問題(ジュリスト増刊総合特集2)』 所収 (有斐閣 1975)

港湾のパラダイム転換

—港湾と港湾機能の態勢整備に関連して—

富田 功

(港湾職業訓練短期大学校)

目次

はじめに (問題意識)

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| 1. 港湾と港湾機能の態勢整備を
めぐる基本的性格と問題点 | 3. 新しいパラダイムの特質 |
| 2. 港湾における新しいパラダイム
の確立 | 4. 新しい港湾のパラダイムと
基本的課題 |

はじめに (問題意識)

近年経済活動の面での国際化、情報化、そして規制緩和化の趨勢が一段と進展している状況のもとで、港湾と、港湾機能をめぐる変革の気運は、従来以上に高まってきている。つまり、国際的に生産活動の面で海外・現地化が進むにつれ、これに対応して流通、広報活動等の面で経済的条件として現地国との提携、協調策はもとより、その文化、習慣等の社会的諸条件の理解、認識が次第に重要となりつつある。

そして一方で、そのための国際的企業経営情報、社会的文化情報等の基盤整備も一段と推進されてきており、この面での情報化の果たす役割は、急速に拡大してきている。と同時に他方では、そうした条件整備の推進、促進活動の一環として、産業経済活動をめぐる規制緩和政策が広く浸透し、競争を基盤とする自由かつ公正な企業経済活動が一層展開されている。

主として経済活動をめぐるそうした諸事情、諸条件の展開裡で、今日、経済・社会的に港湾と港湾機能に求められている点は、それらの国際的志向ではないかと考える。

顧みて、わが国港湾の基盤整備は、周知のように港湾整備5カ年計画のもとに行われ、そして港湾機能の態勢整備は、主として港湾法、港湾運送事業

法、及び港湾労働法を基軸として形成、推進されてきたわけである。

この間、港湾と港湾機能をめぐる時代的要請は基本的に、その外部経済活動主体——主として港湾依存産業等——の変動条件に対応するための諸事情を中心に据えてなされてきた傾向にある、と言っても決して過言ではないであろう。その意味では、港湾と港湾機能をめぐる時代的要請は、決して「内生的」なものではなく、「外生的」なものと言えよう。もしそうであるならば、それはいかなる要因に基づくものなのか、そして、もしそれが「内生的」に展開されることの方が望ましいとすれば、いかなる条件整備が必要なのか——この小論では、そうした観点から問題提起を行うとともにその基本的課題等について考えてみたい。

1. 港湾と港湾機能の態勢整備をめぐる基本的性格と問題点

(1) 港湾と港湾機能の態勢整備

港湾が歴史的に、経済・社会のインパクトに対応して生成、発展してきた事情は周知の通りである。港湾にヒト、モノ、そしてカネが集まり、つまり、それらが労働力、貨物、資本に変化し、その結果、港湾を中心として市場が形成されるとともに、経済取引が展開され、これに対応して港湾をめぐる諸機能が漸次整備されるに伴い、一定の「港湾圏」が確立されるようになったわけである。その意味では、本来歴史的には、単に港湾と言うよりも、むしろ「港湾」と言う方がより適切と思われる。

したがって、「港湾」と言う場合には、そこに資本、労働力、用地と、そして情報の各要素が投入されて「港湾サービス」が産出され、しかも使用者、労働力、つまり、消費者としての人間が参画している状態であると考えべきであろう。

「港湾」が、そうした状態で構成されているとするならば、港湾機能は、このことを目的として形成され、発揮されるべき性格のものであることは言うまでもないであろう。したがって、港湾機能の態勢整備は、その時代的要請等を受けて政策的に推進、促進されるはずであり、そして基本的に「港湾」のそうした構成条件なり、構成要因を考慮して行われるはずのものである。

しかし現実には、港湾機能の形成と発揮は従来、港湾の利用主体者—主として港湾依存産業等—を軸に据えて展開されてきた傾向にあり、その限りでは、港湾機能の態勢整備は政策的にその利用主体者に重点をおいてなされてきたと考えられる。そうであるとすれば、港湾機能の態勢整備に対する時代的要請は、限られた、しかし経済的には、最大の資本を有する側の意向を強く反映させるという性格にならざるをえないであろう。

したがって、そのように時代的要請として反映させて整備された港湾機能態勢は必ずしも「港湾」の全構成主体者、換言すれば、「港湾サービス」の全消費者の意向を充分反映させたものとは言えないであろう。その意味では、港湾機能の態勢整備は本来、政策的には「港湾」を中心に据えて推進されるべき性格のものと言えよう。

そうした条件整備の対策こそ、今後の港湾機能の態勢整備の基本的方向と思われる。この場合、検討すべき課題は、政策的に最大、かつ最も困難とされる公共性、ないしは公共規制の問題と考える。

(2) 港湾機能の発揮と公共規制政策⁽¹⁾

港湾と、そして「港湾」は本来的に、各々構成条件なり、構成要因が異なるとすれば、その機能の発揮は必然的に、異なるとみるべきであろう。つまり、前者の場合は、なによりも経済性、ないしは効率性の追求が基本原則であり、したがって、社会性の追求は、それに付随する原則と考えられる。これに対して後者の場合は、経済性、ないしは効率性と、社会性の追求が基本原則と考える。

このように、港湾機能の発揮をめぐる基本的な相異は本来、港湾と、そして「港湾」が各々、経済・社会活動の中で果たすべき役割の重要性に起因すると考えられる。つまり、単に港湾と言う場合、その機能発揮の主たる対象は「資本」であり、これに対して「港湾」の場合は、「資本」と「消費者」が、その主たる機能発揮の対象である、と言えるであろう。

したがって、港湾と、そして「港湾」の機能的発揮をめぐるこうした相異は、主としてその時代の経済・社会活動の展開、発展の仕方と密接不可分な関係にあると考える。つまり、経済活動が絶えず社会活動に先行して段階的によ

り高度に発展していく時代には、港湾の機能として要請される点は、「資本と労働」の生産性向上策に寄与するための発揮が基本であり、そして、経済活動がより高度に発展するに対応して社会活動もより一層多様化していく時代には、「港湾」の機能として求められる点は、さきに述べた経済的な面での寄与策だけではなく、広く、人間としての社会的共同消費策⁽²⁾の面でも寄与することであろう。

こうして経済・社会活動の展開、発展の仕方を見ていくと、港湾から「港湾」へ転換すべき機能的発揮のための条件整備は急速に高まってきていると思われる。

そうした変動過程で、経済・社会的に問われなければならないのは公共規制の問題であろう。

歴史的に公共規制の問題は、その時代の経済・社会の背景にある諸問題の解決、ないしは改善すべき性格としての課題であり、したがって、この問題への政策的対応の仕方なり、取り組み方は、政策当局の「診断と処方箋」に依存するところが大きい、と言えよう。その意味では、公共規制政策は歴史的に、政策当局の「診断と処方箋」に基づいて展開されてきたとも言える。またその限りでは、政策当局の「診断と処方箋」は、その時代の経済・社会のあり方をも規定するところが大きい、と言えるであろう。

顧みて、政策当局は従来港湾機能の順当な発揮のために、公共規制の問題にどのように取り組み、その結果、どのような効果をあげたのであろうか——港湾における公共規制の問題をめぐる政策当局の「診断と処方箋」の性格について、若干考えてみたい。

歴史的に港湾は、総合的な行政対策の「場」⁽³⁾であると同時に、一方で、総合的政策対象の「場」でもある。そうであるならば、その時代の港湾に要請される機能の発揮は、基本的には、わが国の国際貿易を充実、強化させ、そして国際競争力を低下させないための政策の一環として展開されてきた傾向にあると考えられる。つまり、その時代の港湾機能に要請されるのは基本的に、国際貿易を推進、促進する港湾依存産業の経済性、ないしは効率性追求策としての施策と思われる。

したがって、港湾機能の発揮をめぐるの公共規制政策は必然的に、港湾依存産業のために傾斜しやすくなっていくであろう。その意味では、そうした公共規制政策は本来、経済・社会的にも広く問われなければならない性格のものと言えよう。

この場合、それに関連して政策当局の「診断と処方箋」が真に、港湾機能をめぐる現実の問題を改善し、そして、それをより望ましく「回復させる」ものか否か——こうした検討こそ、ここでは併せて問われなければならないであろう。

(3) 港湾機能の態勢整備をめぐる問題点

現実の港湾機能の態勢は制度的に、法的措置のもとに整備されてきたことは周知の通りである。つまり、港湾法を基軸とする、秩序ある計画的な港湾の管理・運営と、それに基づく一連の「促進法」（昭和28年）、「緊急措置法」（昭和36年）等により計画的に港湾整備が行われ、そして一方で、「ソフト」面での対応策として、港湾運送事業法により漸次近代的な港湾運送機能態勢が整備され、他方で、港湾機能の充実策等の一環として、港湾労働法により港湾労働対策が打ち出され、次第に、港湾労働をめぐる近代的な需給態勢が整備されてきたのである。

今日、そうした港湾機能の制度的な態勢整備の過程で問われなければならないのは、当該機能の担い手の「主体性」の問題、つまり、その経済主体として、きわめて自由に意思決定等をなしたのか否か——この点が第1の問題と考えられる。

つまり、法的措置のもとで制度的に態勢整備を確立していく場合、規制当局が、当該経済主体すべての競争力を十分検討して、考慮に入れた諸対策であったのか否か——この点は必ずしも、問題の余地がなかったとは言えないであろう。とりわけ港湾運送機能を担う経済主体の競争力は、料金規制策により十分保証されるものとならなかったのではなかろうか。その限りでは、港運料金政策が、所期の規制効果——たとえば需要拡大効果等——をあげたととしても、真に実践的経営効果——たとえば供給コストの総体的低減効果等——をあげたか否かは、おそらく疑問の残るところと思われる。

次いで、問題視されるべき点は、港湾管理・運営機能の担い手である港湾管理者の主体的な、もしくは自立的な機能発揮の問題である。つまり、港湾管理者は基本的に、Public Organizerであって決してPublic Agentではないはずである。しかし現実には、港湾管理者の機能は、港湾機能の構造からすると、Public Organizerとしての役割を發揮する以前に、常にPublic Agentとしての役割を發揮しなければならないような仕組みと考えられる。この点、法的制度によるそうした形成過程のもとでは必然的な、あるいは不可避的な方向と思われるが、もしそうであるにしても、港湾管理者には、十分Public Organizerとしての役割が与えられて然るべきと考える。こうした問題の一端は、たとえば、現実の港湾施設料金対策からも窺い知ることができるであろう。

そして、第3に問われなければならない点は、港湾労働の総体的安定化のための問題である。つまりコンテナ化以降、港湾労働の機能的役割は総体的に縮小化の方向にあるが、本来港湾機能の順当な、もしくは健全な發揮のためには、基本的に港湾労働それ自体の安定化——とりわけ経済的条件の面での総合的安定化等——を確保し、確立するための対策等が必要であろう。この点、従来港湾機能の態勢整備をめぐって最も立ち遅れてきた対策ではないかと考えられる。換言すれば、この問題は規制当局が本来、港湾機能の態勢整備の過程で、港湾労働の果たす基本的役割なり、その基本的位置づけ等を必ずしも十分認識してこなかった点に起因するところが大きいと思われる。

それでは、こうした基本的問題を解決し、改善していくために、今日経済・社会的に最も望まれている点はなにか——それは、港湾における新しいパラダイムの確立である、と考える。

注(1) 喜多村昌次郎著『港湾産業』成山堂、昭和49年6月、参照

(2) ここでは、たとえば、ウォーターフロント市場の形成策が該当するであろう。

(3) この概念は、北見俊郎教授によって主導されたのがその嚆矢と思われる。

北見俊郎著『港湾総論』成山堂 昭和47年3月、参照

2. 港湾における新しいパラダイムの確立

(1) 従来の港湾におけるパラダイム

—主として従来 of 港湾機能の態勢整備に関連して—

戦後から今日に至るまで、港湾がわが国の経済・社会活動の展開過程で重要な役割を果たしてきたことは衆知の事実である。ある意味では、港湾あつての、わが国経済活動ではなかったかとも言えるであろう。換言すれば、わが国経済活動の諸機能は、港湾機能の態勢整備の推進、促進過程のもとで充実、強化されてきたとも言えよう。

そうした過程で港湾に期待されたのは、言うまでもなく、経済的機能の充実、強化策であり、それはまた、必然的方向であったと思われる。そして、そこで港湾に最も望まれた点は、主として港湾依存産業の経済性の追求の原則を基軸に据えた機能的態勢整備であり、と同時に他方で、港湾の管理・運営機能と運送機能もまた、主としてこうしたことのための態勢整備ではなかったのではなかろうか。

もしそうであるならば、戦後から今日に至るまでの港湾のパラダイム（理想像、ないしは理想とする構想⁽¹⁾）は、施設中心型の、もしくは施設優先型の機能の発揮が基本とされたのではなかろうか、と考えられる。換言すれば、そうした時代的背景として港湾に要請されたパラダイムは、なによりも、「ハード」対応型、ないしは即応型の港湾と、港湾機能の整備が重点とされてきたのではないかと思われる。その限りでは、基本的にヒトよりも、モノを中心とした港湾であり、そしてまた、港湾機能の態勢も、そのことを主たる目的として整備されてきた傾向にある、と言えるであろう。

こうしたパラダイムのもとでは、ヒト、つまり人的資源、もしくは労働力は、第二義的とされやすく、そしてまた、港湾における人間としての存在性も、きわめて軽視されやすい傾向となるであろう。この点、たとえば、港湾荷役作業における深夜労働環境、あるいは港湾における「立入禁止区域」の存在等からも窺い知れるであろう。

しかも、こうしたパラダイムが規制当局によって基本的に改革されたり、改善されることなく永続すると、港湾の存在が次第に、内部的に、そしてま

た、外部的にも、人間と遊離しやすくなってしまいう傾向にある。そして結果的に、港湾から漸次、「人間の存在性」が希薄化し、『港湾は“イメージが暗い”』、『港湾には就職したくない』、『港湾は、“3K”』等という声が、社会的に拡大していくという傾向を招いているのではないかと思われる。その限りでは、港湾と人間の経済・社会的な関連性、あるいは融合性は本質的に、なお依然として強まらないのではないかと考える。

したがって、今日港湾と人間の経済・社会的な関係を従来と異なってより一層緊密なものとしていくためには、確かに、これまでのそうしたパラダイムは改革、改善されなければならないであろう。

そして、その気運は今日、とりわけ港湾を基軸とする国際化が拡大している環境条件のもとで急速に高まってきているのである。

②新しい港湾のパラダイム

近年、港湾にも「押し寄せてきた」国際化という「新たな波」は、これまでそこによどみなく流れていた「旧来の波」を徐々に、しかし、確実に変えようとしている。そして、この「波」はおそらく現在の資本主義経済体制が国際的に存続する限り、今後も小さくこそならず次第に大きくなっていくと思われる。

やがて、歴史的経過とともにそうした「波」は、従来の環境条件を変えて新たな環境条件創出の契機ともなるであろう。つまり、港湾における国際化の「波」は、そのパラダイム転換の契機でもあり、そしてまた、それは港湾の変革条件を広く、経済・社会的に認識させると同時に、一方でこうした気運を従来以上に醸成させていくものとなるであろう。

従来港湾のパラダイムに欠落しやすい、ある意味では、疎外され、また軽視されやすい傾向にあったのは、ヒト、労働力、そして人間、であったことは周知のことと思われる。したがって、少なくとも、そうした基本的要因を無視したり、軽視したりすることのない、新しい港湾と、そして新しい港湾機能態勢の整備こそ今後の新しいパラダイムの核であり、そしてまた、その基本的条件でもなければならぬと考える。つまり、それは、ヒト、労働力、そして人間中心型の、もしくは優先型の港湾であると同時に、港湾機能の態

勢整備が基本とされるものでなければならぬであろう——これこそ今後、港湾においてさらにその進展が予想される国際化の「波」に的確に対応しうるものと考えられる、新しいパラダイムである。

こうした新しいパラダイムのもとで、ヒト、労働力、そして人間は本来的に、復活し、そしてまた、活性化されるのではないかと思われる。換言すれば、新しいパラダイムは、港湾機能を構成する人的資源、そしてまた、港湾労働としてそれに積極的に、かつ主体的に参画しうる態勢整備と、そして一方で、一般市民、ないしは港湾都市・地域住民の港湾と港湾機能に対する正しい理解、認識と、そして接近性、親近感等を、従来と違ってより一層醸成し、高めていくであろう。

そして、そうした新しいパラダイムが漸次経済・社会的に浸透し、一方で、経済・社会活動の面で情報化、規制緩和化の「波」が大きなインパクトを与えるにつれて、従来の港湾環境条件は急速に、変革化の方向を辿っていくであろう。

こうして、新しい港湾環境の創出条件が広く、経済・社会的に形成、育成されていく過程で、さきにみたような、『港湾は、“イメージが暗い”』等々という声も次第に、改まり、消滅していくのではないかと思われる。

したがって、新しい港湾のパラダイムの確立こそ、基本的に従来の港湾と、港湾機能をめぐるヒト、モノ、カネ及び情報、換言すれば、労働力・非労働力、施設・設備、資本及び経営・管理技術のあり方等を見直し、変革していく契機になると考える。

注(1) 加護野忠男著『企業のパラダイム変革』講談社、昭和63年3月、参照。

土屋守章責任編集『現代の企業戦略—成長と生き残りのための理論』有斐閣、1990年1月、参照

3. 新しいパラダイムの特質

(1) 新しいパラダイムの意義

港湾をめぐって広がろうとしている国際化の「波」は漸次、人々に港湾の

国際的役割の重要性を一層理解、認識させていくとともに、そして一方で、港湾と港湾機能をめぐる国際的な関心をより深めさせていくと思われる。

本来港湾整備と、そして港湾機能態勢の整備は、前者が先行（後続）して後者が後続（先行）するという「不均衡」の性格ではなく、むしろ「同時性」のもとに推進、促進されるべきはずの性格のものであり、その限りにおいて、そうした関係を通じて港湾と港湾機能のあり方が、人々に正しく、社会的に理解、認識されるのであり、そして結果的には、『港湾の“イメージは明るい”』、『港湾で、就職したい』、『港湾は、“3Kなんかではない”』という声が次第に、社会的に定着していくはずである。

しかし現実には、わが国では従来、そうした関係が必ずしも形成されてきたとは言い難い。つまり、そうした関係は、往々にして「不均衡性」を帯びてきた傾向にあり、その意味では、それが、是正されるべきはずのものであったことは周知のことと思われる。

そして、そうした関係を国内の経済・社会活動の面だけではなく、広く国際的にも是正していく契機となるのは、もとより言うまでもなく、国際化の「波」である。

したがって、国際化の「波」は、人々を、労働力、非労働力であることを問わず従来以上に港湾と、港湾機能のあり方に積極的に参加させ、そして、その望ましい国際的共通、相互理解をより一層高めていくものと思われる。

それゆえに、国際化のインパクトを大きく受け、新たに港湾に確立されるパラダイムは本来的に、人間の経済・社会的意識を変え、当該組織の態勢整備をより弾力的にし、そして一方で、当該企業経営体の競争力をより強め、他方、港湾労働の意識を変え、その主体的地位の向上をより高めていく等々、こうした基本的な変革を成し遂げていくであろう、と考える。

(2) 新しいパラダイムの特質

第1に、変革性である。

従来の港湾のパラダイムのもとで、港湾と港湾機能の改善、改革等をめぐる基本的な問題・課題提起等はその性格上、往々にして港湾の「外部」からなされてきたものがほとんどであり、したがって、その「内部」からなされ

てきたものはきわめて少なく、その限りでは、従来そうした関係の改善、改革等は「外部」志向型であり、そしてまた、「外部」依存型の傾向でもあったと言えるであろう。

換言すれば、こうした傾向は基本的に、その外部経済資本の合理化策追求のためのものであり、その意味では決して、本質的に人間の基本的欲求等の追求のためのものではなかったと言えよう。そうであるならば、従来の港湾と港湾機能は、より本質的に、「人間不在」の諸関係、仕組みにあったのではないかと思われる。

たとえ経済・社会活動の展開、発展がどのような諸関係、仕組み等にあるうとも、人間が港湾づくりのために生かされ、そしてその機能の発揮のために、人間資源、そしてまた労働力として活用される条件整備こそ、本来の港湾のパラダイムであるはずである。この点、従来のパラダイムには、往々にして見落とされ、見失われていたのではなからうか。

したがって、国際的共通、相互理解が従来にもましてより一層必要不可欠な環境状況とされる今日、新しい港湾のパラダイムは、そうした変革を基本理念として据えるものである。

第2に、戦略性である。

パラダイムには本来、戦略が具備されているものである。つまり、いかなる企業経営体態勢のもとでも、戦略なくしてその理想像は生まれはしないであろう。換言すれば、企業経営体の理想像が生まれる背景には、必ず戦略計画があり、と同時に一方で、戦略態勢が形成されているものである。とりわけ企業経営体の場合、戦略態勢としての最大、かつ基本的な要因は人的資源と、そして、そのための組織態勢である。

人的資源と、組織態勢が各々、企業経営戦略のもとで経営的諸機能を遂行し、こうした過程でその経営体の従来の「体質」を漸次変えていき、そして、所与の目標を達成していくという経済・社会的役割の発揮こそ、今日、企業経営体本来の経営的使命ではないかと考える。この点、国際化が急速に拡大しつつある環境条件のもとで戦略計画の意義は基本的に、きわめて重要かつ大きいと思われる。

顧みて、従来わが国の港湾と港湾機能の態勢整備をめぐる環境条件のもとで、さきに述べた戦略が真に、総合的に存在していた、と言えるであろうか。つまり、従来伝統的な公共規制政策のもとでそうした諸関係、仕組みの戦略計画は、基本的に戦略それ自体が不明確、そして未浸透でもあったために、機能的には一部分の主体者によってしか推進されてこなかったのではないかとと思われる。その意味では、伝統的な公共規制政策を基軸とした港湾のパラダイムには、戦略が真に、存在していなかったのではないかと考える。

第3に、創造性である。

パラダイムには、さきの2つの要件とともに、創造性も重要な条件である。なぜならば、パラダイムは本来、当該経済主体が将来理想とする達成目標の「追求像」でもあるから、当然その戦略計画の推進過程で、とりわけ人的資源による創造性の発揮が、そのための必要不可欠な条件と考えられる。その意味では、真のパラダイムは、当該経済主体の人的資源による主体的な変革と、そしてその戦略計画と、加えて創造性の発揮を基本的要件、ないしは推進力として展開されるものと考ええる。

この創造性の発揮は、従来当該経済主体が、港湾と港湾機能の態勢整備をめぐって、どの程度、どのような役割を果たしてきたのかに依存するであろうが、本来その主体内にこうした自主的な形成、育成意識があったのか否かにも大きく左右されると思われる。したがって、従来そうした諸関係、仕組みの展開のもとで、多くの当該経済主体に、こうした意識が十分浸透、定着していたならば、今日、港湾のパラダイムはより一層変わっていたであろう。したがって、もしそうであったならば、従来のそうした諸関係、仕組みに対する、上述したヒト、労働力、そして人間としての社会的理解、認識はおそらく、「もっとプラスの方向に変わっていたに違いない」と考えられる。この点、従来の港湾のパラダイムが基本的に、法的措置を基軸として展開されてきた傾向にある歴史的過程のもとで、それは不可避的方向であったのかも知れない。

4. 新しい港湾のパラダイムと基本的課題

(1) 新しいパラダイムへの転換条件と課題

一般的に「在来型」から「革新型」へ転換していく場合、それを方向づける基本的要因なり、その契機となるべく要因を認識することが、なによりも不可欠と思われる。したがって、これまで述べてきた新しいパラダイムへの転換のために最も重要視すべき要因は、なによりもまず、国際化の「波」である。

国際化が、単に資本主義経済体制それ自体の隘路打開策としての「新しい波の勢い」なのか、それとも、その高度な発展段階への契機としての「勢い」なのかは別として、基本的に、ヒト、モノ、カネ、そして情報等の従来のあり方を漸次、新たな国際的共通態勢へ、そしてまた、新たな国際的融合化の方向へ推進していくのではないかと考える。この点、たとえば、わが国港湾をめぐる24時間オープン態勢、そして港湾と、港湾運送事業をめぐるアイデンティティ、さらには港湾労働の新たな主体的意識の形成等々は、今後の課題として従来以上にさらに検討すべき対象となるであろう。

その場合、港湾労働の主体的意識の形成とは基本的に、団体組織としての主体性ではなく、むしろ個人としての主体的意識であり、こうした面での主体性の形成、確立こそ、本来人的資源として、港湾労働の担うべき課題ではないかと思われる。

(2) 新しいパラダイムの育成条件と課題

新しい港湾のパラダイムが形成、育成されていく過程で本来、なによりも望まれる点は、パラダイムそれ自体の、「内部的な」創造、復活と、そして「外部的な」支援策ではないかと思う。なぜならば、パラダイムそれ自体は「創られる」よりも「創る」べき、そして「支援される」よりも「支援する」はずの性格のものであるからである。

パラダイムそれ自体の、「内部的な」創造、復活とは、経済・社会的に、港湾と港湾機能の態勢整備を担う各経済主体のパラダイムの創造であり、と同時に一方で、そのための、当該主体による実践的な復活策ではないかと考えられる。

しかも、新しい港湾のパラダイムが、単に国内経済・社会活動の面からだ

けではなく、広く国際経済・社会活動の面からも形成、育成されることが今日、なによりも望まれるのである。したがって、今後こうした形成、育成策が漸次、推進、促進されていくなればこそ、わが国の港湾と港湾機能をめぐる諸関係、仕組みはより本質的に、国際化志向の態勢整備策として評価されるべきであろう。

そのためにも、本来、「外部的な」支援策がますます望まれるであろう。ここでの「外部的な」支援策とは、外部経済主体として単に港湾機能の合理化の推進主体としてだけではなく、その合目的化の促進主体としての積極的な支援策である。この点、従来ややもすると、当該経済主体が規制当局の公共規制政策のみに依存しかちであったため、そうした国際化志向型の諸対策は、基本的に、決して外部経済部門の主体的意識、ないしは主体性によって展開されてきたはずの性格のものではなかった、と言えよう。したがって、今後、そうした「外部的な」支援策の助成等のためにこそ、規制当局の果たすべき役割は重要かつ大きいと思われる。

それゆえに、新しい港湾のパラダイムの形成、育成のために、なによりも重要視すべき点は、規制当局の基本的変革意識と考える。

邪馬台国のみなとと貿易

小合 彬 生

(タイ国工業用地公社)

目 次

まえがき

1. 邪馬台国の実像
2. 邪馬台国の形
3. 邪馬台国研究の概観
4. 21ヶ国の比定と邪馬台国の地勢
5. 邪馬台国の海運・貿易
6. 邪馬台国のみなと

むすび

まえがき

第28回港湾経済学会の大会で、3世紀の北九州とその港に関する考察を報文として発表した¹⁾。本論では、邪馬台国の貿易と港の姿を追求する。

倭国とは、日本のことを昔中国人が呼んだ名である。倭国の記事は、漢、魏、宋などの古い記録²⁾にあるが、もっとも多くの情報量を持ち公平に書かれているのは、魏（AD 226～265年）の史書・魏志（AD 285年完成）の中の倭人項³⁾である。わが国の歴史書は、西暦712年の古事記が有名だが、卑弥呼の時代から450年も後の作品である。わが国の歴史の中で3世紀の北九州だけが倭人伝により浮かび上がっている。そこで倭人伝が述べている、3世紀のわが国の港湾と海運そして貿易について分析を進めてみたい。

1. 邪馬台国の実像

多くの論文が発表されているにもかかわらず、歴史の研究者はまだ具体的に邪馬台国の姿をつかみかねている。最近の研究は、今までに提案されてきた候補地を集計したり分類してはいる^{5) 6)}。しかし、その国は3世紀に確かに

日本のどこか、ある1ヶ所に存在したはずであり、数多くの比定地をマッピングして決めたりすべきものではない。数量的つまり自然科学的にアプローチすることにより、国の位置や姿を論理的に定めるべきである。

物理的な量あるいは経済的な量として、やはり、『国の人口』が取上げられる。倭人伝はこれを『戸数』で記している。国力を表わすこの数量は、時には『敵の戦力』としても評価されるから、当時の軍事使節としては、まず間違った推定はしていないであろう。後世この『数字』に写し違いがあるとしても、周辺の諸国との常識的比較もあって、大きな間違いは生じにくい。

そこで記述されている戸数を信用して分析することとしたい。邪馬台国は戸数=7万余戸である。当時としては、相当の大国である。3世紀の近隣諸国の情勢は、魏志の東夷伝に記されているから、これを参考にしよう。³⁾⁴⁾

近隣諸国のデータによると『高句麗・3万戸で方2千里』『三韓諸国の合計は14~5万戸、国土は方4千里』である。狗奴の国は戸数の記事はないが強力なライバルであった。投馬の国は、戸数5万と書かれている。²⁾

邪馬台国の7万戸が、これらの国と同じ程度の人口密度だったと想定して国土面積を推定してみよう。そのサイズは、高句麗の2倍以上、三韓諸国を合計してその半分程度となる。いまの京城から釜山が当時7千里とされていたこと、朝鮮半島の東西両岸や対馬海峡が4千里程度だったことから考えて邪馬台国の大きさは、千里四方のブロックで7ヶ分(1ブロックに約1万戸と計算)すなわち、九州の半分弱、あるいは四国程度は必要である。

この大きさの国を、不弥国の南などに『独立した国』として比定することは、きわめて難しい。甘木市付近、八女市、山門郡では完全に狭い。吉野ヶ里遺跡が大きいと言っても、7万戸の大都市は物理的に収容できない。いままでの多くの研究に欠けていたのが、都市工学的な考察だったのである。

『邪馬台国・7万戸の大都市遺跡』は見つかることはないのである。100近いと言われる邪馬台国の比定地の大部分は、『国の広さ』の検討から否定されることになる。7万戸規模の大国は、当時の西日本では、2ヶ所ないし3ヶ所しか存在できない。すなわち九州北部、瀬戸内海、あるいは近畿一帯(奈良盆地だけでは狭い)といった大きなスペースを必要とするのである。

邪馬台国を考えるにあたっては、その地理的な大きさから分析を始めることが必要だったのである。見方をすこし変えるだけで、捜し求めていた邪馬台国の形にまったく常識的な『解』が存在することを示して行こう。

2. 邪馬台国の形

魏志倭人伝解釈の基礎としたテキストを、表・1に紹介する。ここに書かれた内容だけで、邪馬台国への道案内が、矛盾なく解釈できるのである。テキストは、原典である『倭人伝』約2000文字のうち、道案内を記している部分(約520文字であるが)から、官名、風俗等に関する記述を取り除き、邪馬台国に至る『道程』の分析に必要・十分な情報を取りまとめたものである。表に示すように332字から成り、帯方郡から『女王の都』までの道案内部分を原典²⁾³⁾から厳密に抽出している。

(1) テキストは、対馬(ツシマ)の国から不弥(フミ)の国までを順に記している。『方向・距離・道順』の説明は、不弥の国で終わっている。

(2) 都市工学から分析し、当時の倭国の中心は、奴の国(福岡市)にあり政治・経済とも大きな力を集めていたと分析した。伊都国は、その第1の衛星都市であり、郡との間の外交上の役割を受け持っていたと推定した。郡使がいつも駐まる所と記されており、はるばる到着した郡使は、常時ここに宿泊し、日を改めて女王に会いに行った^りと考えたのである。

第2の衛星都市、不弥国は、そこに卑弥呼の宮殿があった宗教都市と考えた。割合新しい国で、伊都国の管轄下にあったと記されている。

(3) 『時間の次元』による案内の記述を分離、全体の構成を明確にした。

イ. 投馬国まで南へ水行20日

ロ. 邪馬台国(女王の都)まで南へ水行計10日陸行計1月、合計40日

この2文は、ペアーで示され、近い方が先に遠い方が後に書かれている。内容は旅行の日数であり時間のディメンジョンを持つことに注意をうながした。3世紀の中国人に、ディメンジョンに関して明確な知識があったかどうかは分からないが、この2文を他の説明から分離してみると、全く新しい全体枠組(パラダイム)が、図・1のように浮かび上がって来た。

表1 邪馬台国を見つけるために必要、かつ充分なテキスト (訳文付)

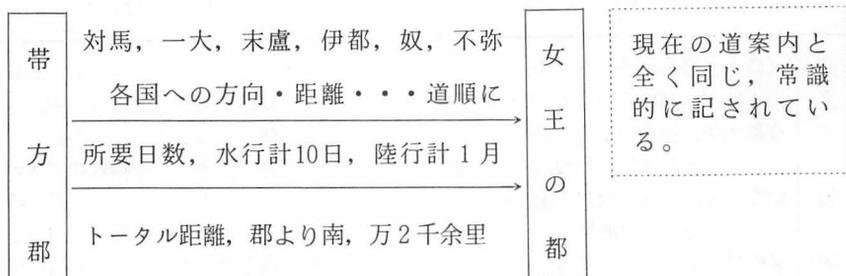
魏志倭人伝 (テキスト)

日本文 (抄) は筆者による。

前文	(倭人在带方東南大海之中, 依山島为国邑, 旧百餘国, 漢時有朝見者, 今使譯所通三十国) 從郡至倭, 循海岸水行, 歷韓国, 乍南乍東, 到其北岸狗邪韓国, 七千餘里,	(倭人は带方の東南大海の中にあり 今, 使譯を通ずる所は三十国,) 郡から倭までは海岸沿いに水行し, 韓国を経て, 倭の北岸狗邪韓国へ到る。ここで七千餘里。始めて海を渡り千餘里で対馬国。千餘戸方四百里
①	始度一海, 千餘里至对馬国, 有千餘戸, 方可四百餘里	又南へ海を渡る千餘里, 一大国へ至る, 三千許家あり, 三百里四方。
②	又南渡一海千餘里, 名曰 海, 至一大国, 有三千許家, 方可三百里,	又南へ海を渡り, 千餘里, 末盧国へ至る, 四千餘家。東南, 陸行五百里
③	又渡一海, 千餘里至末盧国, 有四千餘戸,	東南へ奴国まで百里, 二萬餘戸。
④	東南陸行五百里, 到伊都国, 有千餘戸,	東行し不彌国に至る百里, 千餘家。
⑤	東南至奴国百里, 有二萬餘戸,	
⑥	東行至不彌国百里, 有千餘家,	
時間軸	南至投馬国, 水行二十日, 可五萬餘戸, 南至邪馬台 (壹) 国, 女王所都, 水行十日, 陸行一月, 可七萬餘戸,	南, 投馬国へ至る。水行二十日, 五萬餘戸ばかり。
以北の国	自女王国以北, 其戸数道里可得略載, 其餘旁国遠絶, 不可得詳。	南, 邪馬台 (壹) 国, 女王の都する所へは, 水分計十日と陸行分が計一月かかる, 七萬餘戸である。
その他	次有斯馬国, 次有已百支国, 次有伊邪国, 次有都支国, 次有彌奴国, 次有好古都, 次有不呼国, 次有姐奴国, 次有对蘇国, 次有蘇奴国, 次有呼邑国, 次有華奴蘇奴国,	女王国以北について, 其戸数・道里を, ほぼ記載した, その他の国は遠すぎて詳しくは分からない。
21ヶ国	次有鬼国, 次有為吾国, 次有鬼奴国, 次有邪馬国, 次有躬臣国, 次有巴利国, 次有支惟国, 次有烏奴国,	それらの国名は次の21ヶ国であり その最後は奴国である。これは女王の境界の盡きる所となる。
	次有奴国, 此女王境界所盡。	さらに南に狗奴国がある, 女王に属さず。男王である。
狗奴	其南有狗奴国, 男子為王, 不属女王。	
距離	自郡, 至女王国萬二千餘里。	郡から女王国まで, トータル一萬二千餘里。

以上テキスト合計 332 字, () 含まず, 朝日新聞学芸部編「邪馬台国」朝日文庫より。

図1 女王国への道案内



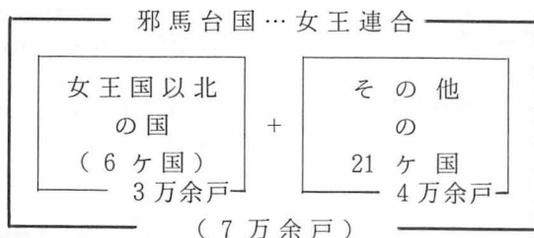
(4) つぎに，集合論的アプローチを試みて，女王国のすがたを図・2のよう
に想定した。邪馬台国は27ヶ国の連合体と推定した。韓諸国の例では，

イ．馬韓 10余万戸が50余国に分かれている。

ロ．辰韓と弁韓 合計4～5万戸がそれぞれ12ヶ国に分かれている。

いずれも，全体を作る集合のなかに，部分集合が存在している。『全体』
と『部分』のいずれの集合も国と呼ばれているので間違われ易い。

小さい方の国のサイズは，上の国々では平均して1000～2000戸となる。邪
馬台国のなかに多くの小さな国が存在し，女王に属する連合国が27ヶ国から
成るとしても解釈上ならん問題はない。

図2 集合論から見た国の姿¹⁾

(5) 『自女王国以北，其戸数道里可得略載』(女王国以北は，その戸数や里
数(距離)を示してあるが…)という原文に注目するよう注意した。

対馬に始まり順次南下して行く国々のグループであって，その南端の国が

女王国である。女王国以北は戸数・官制・里数も説明されていると定義されている。これに続く邪馬台国の説明には『その里数』の記述がない。いや、次元の異なる日数で示されている。女王国以北の国々は『その里数が記述されること』が条件だから、条件に合う国である6ヶ国の最後の、『不弥国』が『女王の都する所』と考えるのが合理的である。

集合論から、国の概念・領域の大きさは、つぎのようであると考えた。¹⁾

領域(大) 邪馬台国 = 女王の境界 = 女王に属す所 = 7万余戸

領域(小) 女王国 = 女王の都する所 = 不弥国 = 千余戸

女王国というのは、小さい国で明らかに不弥国を指していたのである。

(6) 距離については、郡から邪馬台国の入り口である対馬まで、すでに8千余里であるから、トータルの万2千余里は、国の中の『女王の都まで』の距離を示していると見た。海峡部分は、その長さを4千4百余里と考えると(古田武彦ほか⁵⁾) 不弥の国がちょうど女王の都する所になる。

魏志倭人伝による道案内の記事は、その記述に矛盾はなかった。3世紀の大国『邪馬台国』は「対馬・壱岐から博多・不弥国までの6ヶ国」と「その他21ヶ国」を合わせた『連合国』と考えれば良かったのである。

3. 邪馬台国研究の概観

研究を概観するにしても、じつに膨大である。専門の学者以外にも、推理作家、町の考古学者など歴史に興味を持つ人々が、邪馬台国の研究に取り組んでいるが、もはや、発表されるすべての文献を参照することは、不可能に近い状態に達している。

邪馬台国を発見するには、原点に戻って、魏志倭人伝の原典を忠実に解釈することから始めねばならない。いままでにない方向からのアプローチが特に有効であると信じている。その際、当時の近隣諸国の状況や、中国の政治の変化も魏志東夷伝などを大いに参照する必要がある。

港湾経済の研究者向けとして分かり易い参考文献を選ぶならば、文末の文献3)、4)がまとまっており、最近の成果は雑誌の特集ではあるが、文献5)6)に紹介されている。手に入れ易い物だが研究の現状を良く纏めている。

中世から、邪馬台国はどこにあったかの論争が続いている。これは日本側の歴史書である古事記、日本書紀が明確にその国の説明をしていない、あるいはそれを避けているところに源を発している。おおまかに言って邪馬台国は、大和説と九州説の対立とされてきた。最近では九州から大和へ政権が移動した止揚説も発表されている。しかしながら、いずれの説も当論の始めに述べたように、邪馬台国を小さな都市国家と捉えている点に問題がある。

邪馬台国大和説では、南を東、旅程1月を1日の『記載ミス』などと、原文を修正せねばならない。しかし、一旦原文を変更すると、その後、無限の『解』を生む可能性がある。原文を修正しないで、しかも合理的に解釈できないだろうかと思ったのが、この研究のスタートだったのである。

振り返ってみれば、古田武彦の対馬海峡の長さは『島々の長さを加える』解釈、榎一雄の『伊都へ到着する』という、『至』と『到』の漢字の差に関する指摘は参考になった^{5) 6)}。ただ、伊都の国は、郡使達には到着すべき場所ではあったが、そこから道程が分岐する所ではなかった。

4. 21ヶ国の比定と邪馬台国の地勢

その他21ヶ国は、合計4万戸と計算できる。平均すると1国2千戸ぐらいとなり、その国土面積は約4百里四方と推定できる。これらの国は、倭人伝中の『次に有り…』という字の繰り返しから見て、順番に記されている確度は高い。こうした国と国の隣接関係を保ったまま、弥生時代の遺跡を順につなぎ国を選んで行った。4百余里角とは、壱岐の島よりひと廻り大きいサイズと思えば理解し易い。邪馬台女王国の版図は、前出の報文¹⁾に付したので、ここでは、21ヶ国の国名と比定地を表・2として付した。

その他21ヶ国は、2つのグループに分けられる。第1のグループは、博多湾から東向きに海岸線に沿って、ほぼ20キロメートルの間隔で並んでいる。第2のグループは飯塚市にあったイガの国から（内陸部に）やはり時計回りに配されている。山間部では国と国の距離はすこし大きくなっている。『解』が常識的なせいであろうか、現在の地名と良く似ている場所が多い。

13番の鬼の国は、位相幾何学手法による確定では、佐伯市、竹田市、ある

いは八木山峠の城戸付近でも、矛盾を生じない。この手法は1～2の国が未確定でも、全体のバランスとつながり具合から、未知の国の立地点を推測できる利点があるが、屈折点での解釈の際に自由度が大きくなる。

各国はおおむね河川に沿って立地し、それぞれ平野部を有している。水と

表2 その他21ヶ国の想定結果（福岡県／大分県／佐賀県）

No.	倭人伝の国	読み	想定した地域（現在）
北九州海岸線沿いのグループ	① 斯馬国,	シマの国	志賀の島付近
	② 已百支国,	ミヤジの国	宮地嶽／宗像付近
	③ 伊邪国	イヤの国	いさぎ／水巻町付近
	④ 都支国,	クキの国	洞海湾／北九州市
	⑤ 彌奴国,	ミナの国	蓑島／行橋市
	⑥ 好古都国	ココツの国	中津（豊の中津）町
	⑦ 不呼国,	フコの国	宇佐（深池）付近
	⑧ 姐奴国,	ソナの国	姫島／伊美付近
	⑨ 対蘇国,	トスの国	国東町付近
	⑩ 蘇奴国,	スナの国	杵築市付近
	⑪ 呼邑国,	コユの国	別府（アタツ）市
	⑫ 華奴蘇奴国,	カナスナの国	朱の産地／大分市付近
⑬	鬼国,	キの国	防衛拠点（未確定）

内陸部のグループ	⑭ 為吾国	イガの国	飯塚市付近（伊川）	
	⑮ 鬼奴国,	キナの国	香春岳付近	
	⑯ 邪馬国,	ヤマの国	山国川／山国郡	
	⑰ 躬臣国,	クジウの国	久重町付近	
	⑱ 巴利国,	ハリの国	把木町付近	
	⑲ 支惟国,	キイの国	鳥栖付近	
	⑳ 烏奴国,	ウナの国	吉野ヶ里付近	
	㉑	奴国,	ナの国	八女市付近／山門郡

㉑番目の奴国（此、女王境界盡くる所、其南に、狗奴国有り）

農地が国の重要な立地条件となっていた。壹岐・対馬などの島々では、天然の良港があるものの、農地は限られ、対岸交易に従事していたのだろう。

このように、具体的に版図が示されたことにより、邪馬台国の地勢分析が初めて可能になった。その地理・経済についての分析にも手を付けることができる。国は27の『小さな国』から構成されており、北九州地区に広がっている。対馬海峡・響灘に面した北海岸、伊予灘・豊後水道に面した東海岸、有明海に面した西海岸（あるいは筑後川流域）と三方に海を有している。

潮汐の落差が5～6メートルと大きい有明海は、敵となる狗奴の軍もいて安全な航海は難かしいと考えて良い。日本海側と瀬戸内海側の海が利用されたことであろう。関門海峡についての記述がないが、将来の研究課題である。

話が飛ぶがタイ語で『田』は『ナー』と言う。稲作の伝播から時代も近い邪馬台国でも、田地が『ナー』だったのではないか（中国南部、シーサンパンナーのナーと同じ）と考えている。邪馬台国で『田地』あるいは『平野』を持つ『国の名』に『奴』が多く使われていることに気付いたからである。

山地と平地を明確にした『パネル』を作り検討した。結果は表・3にまとめて見たが、『平野』と『奴』の関係は無視できるものではない。逆に言えば

表3 国名に『奴』の付く国と田地の関係

地形と特徴	奴が付く	奴が付かない
島か海岸で 平地狭し		対馬 一大 末盧 斯馬 已百支 伊邪 好古都 不呼 対蘇
平地やや有り	姐奴 蘇奴	都支（クキ）呼邑（コユ）
平地広し	奴 彌奴 鬼奴 烏奴 奴（南端） 狗奴 = ライバル	① 為吾（イガ） （その他21ヶ国中の主要国）
内陸部で 平地狭し		鬼 邪馬 躬臣 巴利 支惟
その他・特殊	② 華奴蘇奴	伊都／不弥 （サテライトタウン）

ば『平野』の少ない国に『奴』は用いられていない。そして、もし次の2国を例外として除くならば『田地 = 奴』の関係は更に否定しがたいものとなる。

例外① 山地が多い『華奴蘇奴』国に『奴』が2ヶ用いられている。

例外② 強大な『為吾』国に『奴』が付いてない。

①については『華奴蘇奴』が朱 = 辰砂の和名を表音文字として表しているためであろう。また、②については、この国等が『奴』国の強力な『ライバル』であったため、国に『奴』の文字を避けたのではないかと考えられる。

倭人伝の記事の中には、内乱が続きついに女王卑弥呼を擁立して国が静まったと伝えられている。しかし、その女王が亡くなった時、ふたたび内戦が生じ千人もの死者が出たという。連合国の結合は固いものでなく、常時、奴国と為吾国の連合が対立していたと推測される。女王はその『統合のシンボル』の位置にあり、奴国に近い『不弥』の宮殿に居たのである。

5. 邪馬台国の海運・貿易

原文には洛陽との間の交通、貿易に関しての少なからぬ情報が含まれている。その間の行き来は幾度もあった。郡から洛陽までの距離は、郡と女王の都の間のほぼ2.5倍である（地図から読み取る）。現在京城～釜山間の鉄道は420キロメートル、対馬海峡は220キロメートルであるが、当時この計が約万2千里とされていたのである。郡と洛陽の距離は、2万～2万5千里と考えられていたのであろう。合計4万里弱である。郡から女王国まで40日の比率で計算すると郡から女王国の全行程は120—140日、陸路で20—24キロメートル/日の移動となる。

倭人伝は邪馬台国の貿易や使節団の記事を伝える。中国で政変があるとか遼東半島の交通事情が緩和されるとか、中国サイドの動きに敏捷に反応して使節が送られている。常に情勢をモニターしている気配である。対馬・一大国が貿易で生計を立てていたことが記されているが、政治情勢のモニターとなると、頻繁な往復、資力、強力な組織的バックアップが必要となる。

倭人が、漢王朝を西暦57年に訪れて以来、同107年師升王の使節、そして中国の政治的な変化に対応して、西暦三世に派遣された『女王の使節』の

記事から、大陸の情勢を『常に注視している倭の王』の存在が感じられる。

239年 = 景初3年⁸⁾の女王・卑弥呼の使節は、邪馬台国中の経済大国、『奴のシマコ(王名)』が率いていたのではないかと、筆者は推測する。

これはサミット外交である。邪馬台国が中国に送り皇帝に謁見する使節の長には、国のトップクラスの実力者を選ばねばならない。女王府には政治・軍事の力はなかったと考えた。国の実力ナンバーワンは『奴のシマコ』である。中国に赴いた使者の『難升米』は、軍旗 = 黄幢も賜わっている。これは国王か大將軍の扱いと考えておかしくない。

それから推測すれば『難升米』は、ナノシマである確度が高い。女王の治める国の中で、中国から『王の旗印』を授かるような『武人の王』があったとすれば、シマコ以外該当する人は考えられないのである。

この考察の結果から、さらに遡って1、2世紀の倭国の使者も、当時の経済活動の中心・倭の『奴』の国から送られたものと考えて良いだろう。倭の王『師升』も、その役職名『シマ』だったのではないだろうか。倭人伝では邪馬台国は、3世紀半ば迄200年、他の国から征服された記録もなく(ただし、内乱は奴と為吾の対立などで続いたらしいが)存在していた。その対岸貿易も200年以上の歴史があったはずである。

邪馬台国時代の船の絵は、前出¹⁾で紹介したが、28の權を持つ外洋航行船である。軽量の丸木船らしいが、弥生時代の海峡貿易の歴史の中で、船の改良も進んでいたはずで、その年代推定は興味ある研究課題となるだろう。

200年以上の海峡貿易の歴史となると、収奪、朝貢だけでは、交易の維持は難しい。南北に市糶(してき = 買物)する対馬・老岐の人々も、なにがしかの輸出品があって、友好と貿易のバランスを計っていたに違いない。

輸入すべきものは、食料、韓国産の鉄、青銅製品等当時のハイテク製品を含め、品種も多岐にわたる。一方、邪馬台国の輸出品は、生口と呼ばれる奴隷 = カラユキさん(?)だけでは不足。魚の乾物、昆布、布、など中世の輸出品と大して変わらない品目もあったであろう。当時、貿易の決済に金を用いた記事はない。貴重な産品としては、真珠、玉(青勾玉)、そして丹が記述されている。輸出品の中で、丹は貴重であったと思う。

邪馬台国発見の鍵は丹（朱）の産地の確定にあると考えていた。21ヶ国の比定を進めてゆく段階で、奴の字が2度も使われているカナスナの国が、じつは『朱丹』の産地であり、国名もそれに因むことが推測されることとなった。また中国から女王に『お返し』の品が下されているが、『真珠50斤』が含まれている。中国の産物であって、重さで計るものとしては、パールではなく、上質の朱丹ではないだろうか。これから、『かすかな』が、当時の貿易において通貨代わりに用いられたのではないかと推測している。

6. 邪馬台国のみなと

経済の中心、戸数2万の大都市国家、洛陽以東で最大の都市が『奴』であった。中国側が注目していたのも納得できる。このサイズになると、もはや登呂遺跡に復元されているような、草葺きの家ではないはずである。この時点で、すでに商業都市が発生していたと考えられる。その形はこれから都市工学的な発掘により確認できるが、想像以上に中世的な姿を見せるだろう。

経済・外交の中心は、やはり大都市・奴国にあった。貿易立国タイプの都市と考えてよい。飯塚市にあった『為吾の国』は、対岸貿易においてライバルであるとともに、関門海峡を抑え、瀬戸内海地域との貿易も支配していたことが想像できる。立岩遺跡に豪華な副葬品とともに埋められている王者達が代々『シコオ』と呼ばれていたのであろう。

両国は、女王の下で平和共存を約しており、国の意思決定は不弥における会議によるが、時には卑弥呼の神託に従うこともあっただろう。

対岸貿易・瀬戸内海貿易の経緯、規模は、北九州内外各地の石器、土器、青銅器、鉄器の発掘と産地の推定から明らかにされるが、卑弥呼の時代まで約200年間の交流は、わが国古代文化の形成に大いに役立ったに違いない。

貿易のタイプ別に『邪馬台国の港』を分類し、表・4に示した。予想していたかのように、港と全く関係ないのが『不弥国』であった。

税関もあった・・・港の管理に付いての貴重な記述がある。『郡の使いが倭国に及ぶや、みな津（港）に臨んで搜露（調べをつくす）し、文書・贈り物を伝送して、女王の下に届けるが、差錯することはない』である。

表4 邪馬台国の貿易とみなと（構成27ヶ国について）

対岸（韓国，魏志倭人伝）貿易のみなと	
1) 対馬国（島嶼良港多し） 2) 一大国（島嶼良港多し） 3) 末盧国（呼子湾は良港） 伊都国 5) 奴国 ———— ・那珂川河口 不弥国	九州の 北海岸 ①斯馬国，（志賀の島付近） ②已百支国，（津屋崎港） ③伊邪国 ———— イサザ・オカの港 ④都支国—天然の良港洞海（クキ）湾 ⑭為吾国 ・・・遠賀川遡上 ⑮鬼奴国

対 瀬戸内海貿易のみなと
⑤彌奴国 ⑥好古都国・・⑩邪馬国 ⑦不呼国 山国川沿い ⑧姐奴国， ⑨対蘇国 ⑩蘇奴国 ⑪呼邑国 ———— 別府湾 ⑫華奴蘇奴国 ———— 潮位差小 ⑬鬼国（未定）

筑後川や有明海に面する河川港
筑後川沿い ⑰躬臣国 ⑱巴利国 ⑲支惟国 ⑳烏奴国，西の防衛拠点・ サガヤマトチョウ ㉑奴国，南の防衛拠点・ヤマトグン

この文の津がどこか書いてないが、『津に臨む／調べをつくす』となると特定の場所が港とされており、そこに港の役所が存在した。中国の使節を休憩させる、荷物を検査し、保管し女王まで配送する機能は確保されていたらしく、中国の使節も感心したのか記載している。大勢の漕手と船団の維持には、経済的基盤の整備も行われていたことが推測される。

外事通として、郡との交渉を担当していた『伊声耆（イセキ）』、『掖邪狗（エキヤク）』は、中国から戴いた『率善中郎将』の位の高さから見ても国の重要ポストにあったはずである。『将』の「もう一人」がナのシマコであるならば、この二人伊声耆と掖邪狗は記述の洩れている『末盧国の官、副』程度の位置を占めなくてはバランスがとれない。もしかして、わが国史上初

の港湾管理者だったのではないかと思っている。

むすび

魏志倭人伝の記事を地理学的に分析すると交易の状態、みなと、そして都市の姿まで推定可能なことをここで示した。いま述べたパラダイムを立証する邪馬台国の都市や港の遺跡や遺物の出土が待たれる所である。

邪馬台国の東半分の国についての分析が残ったが、これは別に機会に護りたい。児湯（呼邑）と呼ばれる現別府市まで、博多湾から船で周旋すると、当時の里数で、約5千里になることだけ、付け加えておきたい。

邪馬台国のこの後の運命や、投馬など当時の国々の研究、わが国の『歴史書・記紀』が、それらをどうして記載していないかの検討も、興味あるところである。たとえば2万戸の大国『奴』だが、これだけの強力な国が記紀⁷⁾に無視されている。邪馬台国や卑弥呼と同じく、シマコの記事はない。

推察するところ、奴の王シマコは、どうやら『オオナムチ・スクナヒコナ』として述べられているようであるし、為吾の王は『アシハラシコオのいはイカガシコオ』として記述されているようである。さらに、ナノシマコは、いつしか、大阪地方に移動しており、『なの州（シマ）彦』の読みも『ナガス（州）+ネ+ヒコ』と変えて登場している気配がある。

3世紀の倭国『邪馬台国』の経済力を支えたのは、奴の国を中心とする貿易経済であった。その中心であった都市（後の博多）も、考えられているよりはるかに中世的であっただろう。奴の王『シマコ』が、古代世界の政治／経済活動の解明の鍵を握っていると著者は考えている。8世紀・歴史編纂にあたり（直接の記載を避け）暗号化して記述されていた倭人国古代史⁷⁾も、いま解明の糸口を与えられようとしている。

注(1) 小合彬生「三世紀北九州のみなと」（港湾経済研究『第28回大会年報』北九州市、1989年10月）204頁

(2) 魏志倭人伝、後漢書倭伝、宋書倭国伝、隋書倭国伝。中国正史日本伝(1) 新訂 石原道博編集、『岩波文庫』（岩波書店、第48刷、1988. 4. 8）

- (3) 朝日新聞学芸部『邪馬台国・朝日文庫』（朝日新聞社昭和61年5月）
- (4) 安本美典『卑弥呼と邪馬台国・21世紀図書館』（PHP 研究所，1983.9）
- (5) 特集 邪馬台国は九州にあった—吉野ヶ里遺跡が解き明かす卑弥呼の世界
監修 古田武彦（『ニュートン』，1989年9月号）58頁。
- (6) 特集 邪馬台国の謎に迫る 森 浩一，上田正昭ほか
（『プレジデント』，1989年7月号）57頁。
- (7) 太田善麿『古事記物語（若い人への古典案内）— 現代教養文庫』
（社会思想社—文庫 717— 1971. 3. 30）
- (8) 『邪馬台国・朝日文庫』³⁾ 260 頁，年表から難升米派遣は，AD 239 年。

柴田悦子編著『国際物流の経済学』

荒木智種

(日本医科大学)

本書は国際物流の社会における人間と人間のなかにおける国際物流の社会の両側面から、広範囲におよぶ国際物流経済をメインとした有効な理論を試み生みだそうとしている興味深い書である。

まず“物流”というテーマの中で、私たちにとって極めて身近で、かつ代表的な問題の一つは税関手続であろう。近年の通関手続は、わが国の産業界および諸外国からの要請で、コンピューターの導入などにより簡素化が進展しているものの、まだ「先進諸国からみると、日本の通関手続は気が遠くなるほど煩雑だ」と輸入業者のなかには指摘する人もいる。こうした声は、単的にいえば税関および衛生チェックなどを官轄する官庁の違いやら担当官が変わる点が指摘されている。また保税倉庫を十日以上使うと割増料金がかかる、といった問題に対応するだけで解決される問題ではない。通関手続の効率の低さは、コストを押し上げるだけでなく、安い海外食品等を締め出す障壁にもなる。

こうした問題を解くカギは、流通システムの効率化の確立、すなわち物流の明確化を明らかに示すことであろう。

従来、モノの輸送に際して不可欠と考えられていた“距離の克服”についても、近年における貨物輸送は、単一の輸送機関だけを問題にするのではなく、複数以上の交通機関を組み合わせることによって、貨物そのものを荷主の要請に添った輸送サービスが求められるようになった。いわゆる複合一貫輸送である。さらに、これが国際物流となると、従来のタテ割り分野別の貨物輸送における物流の概念では対応しきれなくなり、総合的視点にたった運輸機関の分析など、国際複合一貫輸送に関する研究・分析が必要になった。

ソ連・東欧の社会主義経済の衰退で、市場経済の勝利がプロパゲートされ、さらにECの市場統合によるブロック経済の到来、アジアにおける香港の中国返還など、各国をめぐる複雑な経済・社会情勢が、国際物流の流れを変貌しようとしている時機に、三年がかりで、今日の国際物流の持つ意味と果たす役割を明確にしようという共通の問題意識を持ったメンバーである「国際物流研究会」により共同研究を重ねられ、国際物流についての広範囲にわたる研究成果として、本書を上梓されたことは誠に時宜にかなっているといえる。

本書は、物流の概念にはじまり、国際物流における経済分析、通関、輸入食糧、港湾管理の現状分析にいたるまで、国際物流に関しての実態と将来展望について、広域にわたって研究・分析されており、関係者にとっては必読の書である。ぜひ一読をお

すすめたい。

本書の構成内容については、次の通りである。

第一章 国際物流と運輸業

運輸業の立場から国際物流を分析。国際複合一貫輸送におけるCarrier、ターミナル、貨物取扱人などのそれぞれの役割と位置づけ。

第二章 国際物流の経済的分析

同研究会のメインとなる研究部分で、日本企業の海外進出の現状。ボーダレスの活動を展開する企業と物流関係者が、他方ではナショナリズムに依拠せざるをえない矛盾した関係の分析。さらに生活者、労働者の視点からとらえた国際物流の検討。

第三章 国際複合輸送の構造と形態

国際複合一貫輸送の構造と形態を海運、ターミナル、Sea&Air、トラックの四部門に分け、各分野における現状と問題点を明らかにする努力をされている。

第四章 多国籍企業の国際物流戦略

—電機メーカーの事例を中心に—

第五章 日本産業の多国籍化と国際物流の新展開

—自動車メーカーの事例を中心に—

なお、第四章および第五章は多国籍企業の例からの国際物流戦略の分析。わが国の多国籍企業の代表といえる、電機メーカーと自動車メーカーを取り上げ、国際物流の主導者である企業戦略を紹介し、分析している。

第六章 国際物流における情報化

急速なテンポで進む情報化と国際物流の関係についての分析。日進月歩で変化していく情報システム化が、いかに国際物流をリードし、不可欠な存在として位置づけられるかを検討している。

第七章 通関における「規制緩和」

第八章 規制緩和・「自由化」と輸入食糧

第七章および第八章は、国際物流をめぐる規制緩和の問題である。第七章は通関、第八章は食糧輸入の問題について、税関の業務担当者が専門の立場から執筆されている。

補章 物流基盤整備と港湾管理者—大阪港の例証—

大阪港を物流基盤整備の視点から取り上げたものである。

熾烈な企業間競争によって、今日の繁栄を築き上げてきた日本企業は、多国籍企業の増大、国際複合一貫輸送の進展により、今後ますます発展を続けていくであろうが、これからの国際社会の中で成長していくためには、企業の道徳・倫理のコミュニケーション認識はもとより、世界の国々の人びとの信頼をいかにかけ得、共存をはかるかという知恵と有効な理論を身につけていくことが重要になってくるであろう。

独立戦争を闘っていたオランダで、武器弾薬を敵方スペインに売ってとがめられた、アムステルダム商人ベイラントは、貿易は自由でなければならない。利益を得るためなら、地獄にでも航海するとうそぶいた、という。「ベイラントの自由」とは、道徳・倫理の裏打ちのないただ身勝手な、自由を口実にした恥知らずな金もうけにすぎない。

自由市場経済は、双方コミュニケーション機能を大前提として企業、個人が公正なルールの下で、自由かつ達に競争する場でなければならない。

一方、国際物流の問題がクローズ・アップされるなかで、わが国における物流が産業界の要請を受けて、運輸政策の一環として取り上げられ、近年の物流革新に果たした役割は大きいといえる。

しかし、通関を例にとってみると、国際物流の進展に比例して改善をはかっていかなければならない問題が山積しているようである。行政側が許認可権限の綱引きを繰り返しては、国際社会の急激な動きに遅れをとるのではないかと懸念される。

本書の研究成果や提言が反映されるような行政システムの構築に期待したい。

（編成山堂書店発行　5判・232頁　定価2,800円、送料360円）

富田富士雄，小林照夫，柴漁業協同組合編集委員会編著

「蒼穹の下漁鱗輝きし地」

—柴漁業協同組合史—

安彦正一

(群馬女子短期大学)

1 はじめに

ウオーターフロント，臨海部の開発，埋立事業など沿岸整備によって港湾も大きく変貌しつつある。こうした状況と下で，この度沿岸漁業を対象にした漁業協同組合史が刊行された。本書は副題に示す如く横浜市金沢区柴町にある柴漁業組合が，80年余の歴史を閉じ，解散することになったのを記念してまとめられたのである。400頁余に及ぶ本書の随所には漁業関係の写真が挿入され，読者及び関係者の理解を助けている。本書刊行の経緯は「あとがき」にも述べているように，関東学院大学の富田富士雄教授が柴漁協の人たちと一緒に研究会を組織し学習を進められていた。しかし，富田教授は「漁業史についても業績を持ち，なお柴町は同教授の属している大学の地元であり，直接間接に親しくしてきた地域だから真に適任者である」とし，小林照夫教授を紹介した。従って本書は事実上小林教授がまとめられたといえる。同氏の紹介は改めてするまでもなく，港湾史，漁港史を専門に問うており，本書の執筆者としてはまさに適任者であるといえよう。又本学会の編集幹事としても，学会の発展に尽力していることは周知のとおりである。

さて，本書の内容を章別に以下紹介していこう。

2 本書の構成と内容紹介

本書の全体構成は以下のとおりである。

第1部 序章，第1章「柴の漁業集落」

第2章「明治前期の柴村」第3章「漁業法則下の柴村」第4章「柴村の青年会」

第5章「大正期の柴村」第6章「昭和初期の柴村」第7章「戦時経済統制下の柴町」

第8章「戦後の漁業の再建」第9章「柴漁業協同組合」第10章「重化学工業時代の柴の漁業」第11章「臨海部開発に伴う柴漁業協同組合の対応」終章「創造的に活動する柴の漁民」

第2部「伝承に基づく漁業生活文化史」，「資料編」

本書は二部構成をとっており，第一部は本書の中心をなす柴漁業組合の史的考察が論述され，二部では地元漁業者の参加執筆による生活，文化史が記述される。

序章には富田富士雄教授が，本書の問題意識を寄稿されている。本書は「これまでの漁業生活の歩みを史料にもとずきながら復元的に振り返ることによって，ただ単な

る個別の漁業組合の変遷史としてではなく、内港漁業のこれまでの歩みが全体として展望しうる」ことを前提として本書をまとめられたのである。更に本書の課題について「柴の一組合史という位置づけに終ることなく、柴漁業の歩みが横浜の漁業の歩みであり、同時に東京湾内漁業の実態をある意味で把握しうる課題」として進めたとする。そのような作業の軌跡は第1章から首尾一貫し、本書に結実されている。

先ず、本書の内容を章別に簡単に紹介しよう。

第1章では、柴村の漁業集落の形成から、江戸時代末期までの、漁業議定書を基軸に考察がなされる。その場合、漁業者間に定められた三十八職の漁職の内容は評者にとっても興味深くさせられる。

第2章では、明治前期の柴村の漁業生活史が描写される。わけても経済の近代化の進展は、魚の需要を増加させ、柴村でも漁獲の増加をさせるため、他県への漁場侵入問題を主題としつつ、漁業慣行などに及びその点を史料で実証づけている。

第3章では、漁業法が公布されたもとの柴村の対応が考察される。そこでは漁業組合が設立され、明治後期には再び改正漁業法が公布される内容が説明される。筆者は明治期全体を通じ柴の漁業者について、漁師は種々の漁具で広範な漁業活動を行っていたと総括する。

第4章では、柴村の青年会の設立経過、ならびに、役割を考察される。現在柴町には「青年会」はないが、戦前まで組織されていた「青年会は、柴の文化活動に多大な貢献をした」とされる。

第5章では、大正期の柴村の漁業生活が考察される。「改正漁業法」により柴村の漁業も順調な状況を示し、筆者は「大正期の海苔養殖の基盤が、昭和期に結実し、村民の生活を支えたばかりでなく、漁業組合の重要な財源となった」と指摘する。同時に柴村に隣接した野島漁組との入漁契約問題などにも論及する。

第6章以下は、昭和期の柴村の漁業生活を中心とした問題が展開される。例えば、漁業組合の規約改正問題、地域外漁場の確保の経過、金井佐次の埋立事業問題などを考察し、併せて海苔養殖事業の詳細な考察がなされる。

その後、湘南電気鉄道が開通するが、海水浴場の開設に伴い地曳網漁に影響がでる問題、反面、柴の漁業集落にも滞在客が増え、土産物などを購入する光景は、「柴に文化的諸条件を作った」とし、その意義を評価する。

第7章では、日中戦争から全面戦争へと拡大した情勢下の柴町漁業組合がリアルに描かれる。戦時下では多くの法律が改正され、これまでの漁業組合は「漁業会」に改組され、柴漁業会が設立されるが、戦争の拡大は柴の漁業に影響を与える。筆者は戦時経済統制からの影響、柴漁業の立地（軍事基地横須賀に隣接していた）の問題から考察している。それは県より各漁協組に「統制要項」「通達」が発信され、漁業生活での制約を受ける実態、漁場としていた漁業権の放棄の問題などを詳細に考察せられる。

第8章では、戦後の柴町の漁業再建策が考察されている。とりわけ戦争が終結した国土は焦土と化し、価格の暴騰や配給の混乱、物資の欠乏、こうした状況下で漁業会は役員が選任され、再建策が協議され、柴漁業はタイラギ（平貝）と海苔の養殖で復興をはかった。

次いで、漁業の再開をかけての漁港修築事業の工事内容が展開される。

第9章では、各種の団体が整理され「水産業団体法」も整理改正され、「漁業法及び漁業施行法」が成立した。筆者は旧漁業法との新漁業法との漁業権の比較を試みるとともに、柴漁業協同組合の成立経緯を考察され、その中での具体的な事業内容を個別に検討される。

第10章では、戦後の日本経済の急速な発展を特徴づける重化学工業下での、臨海部の開発、埋立事業、港湾の整備拡張問題が考察され、特に開発に伴う環境問題を懸念しつつ、漁業権と補償問題などを詳述する。わけても一度取得した漁業権が徐々に放棄していく過程は、わが国の漁業に共通した悩みが切実につたわってくる。

第11章では、昭和44年の横須賀市夏島地先の住友重機工業の埋立工事をめぐっての会社側と柴漁業協同組合との対応が考察され、同時に金沢地先埋立をめぐっての漁業補償問題及び、それに関連した転業問題についての検討がなされる。かくして、残存漁業者と市内の漁業者とによって、横浜市漁業協同組合が設立されるに至った。筆者は「柴漁業協同組合は、これまでの固有の機能と役割に一つの歴史的区切りをつけた」と指摘する。

終章では、筆者は「海苔養殖に伴う風物詩的な情景はしだいに姿を消してゆき、現在ではその光景は昔々のものと化した」と、昭和40年以降の横浜の海的环境変化を叙述し、戦後の漁業問題の推移を顧りみる。その中でも横浜市漁業協同組合は三支所を有し、柴支所は、組合員数、漁船数共一番多く、漁獲高も全体の7割を占めている等を統計表で示す。現在では小型底曳網漁が盛んで、漁種はシャコで「シャコの小柴」との表現が業界に定着した点、更に組合直営による販売所を開設して、地元の漁などを売る柴漁民の活動が示めされる。このことは筆者のいうように「あくまでも地域の住民に、東京湾の漁にこれまで以上の理解がゆきわたればという観点」で考えられたのであり、「東京湾内の漁業を共に考えることのできる“場”の構築が可能となる」という展開で、環境問題の保全に一つの問題提起をしているのである。

その成果として、直売所に対する関心は高まっており、そのことが、漁業を核とした地域住民の語らいの距離が縮まったのであるとしている。

第2部は、第1章～7章に分かれ、地元漁業組合員の執筆による、柴の漁業文化、民俗年中行事など広範な伝承を叙述してくれる。なかでも、家田洋文が柴村の青年会を組織し、その活動は同村に大きな貢献をなしたと指摘する。それゆえ、同氏が郷土についての詳細な知識をもち、まとめた「柴郷土史」は貴重な資料になっていると指摘する。

次に、資料編では、柴漁業協同組合の歴史年表、明治35年10月柴漁業協同組合設立以降の歴代組合役員及び組合総代名簿、解散時組合員慢名簿などが掲載され、漁業関係者の便宜をはかっている。

3 本書の意義とまとめ

以上のように本書は、江戸末期から、明治、大正、昭和をへて敗戦期、戦後から現在に至る柴漁業協同組合を丹念に追求し、総体として、今後の漁業組合ならびに沿岸漁業の課題を探ろうとするものである。

改まるまでもなく、現在多くの港湾、沿岸域の環境は悪化し、本書に叙述してあるように真の海が失われつつある。その中で柴漁民の渥しき、漁業制度の複雑な側面など多くの事実を評者は本書から学ぶことができた。してみれば、多くの史料に取り組み本書を完成された小林教授、富田富士雄教授を中心とした漁業関係者達の努力に敬意を表するものである。敢えて注文すれば、本書が業界との協同研究であるため、やや平板な印象は免れない。とはいえ、それは本書のメリットをいささかたりとも減ずるものではない。むしろ、我国の沿岸漁業史研究に貴重な一歩を進めた実証的な労作であるとともに、今後の研究への出発点を切開いた本書の意義は大きい。港湾関係者、漁業関係者のみならず多くの方々にお勧めできる書である。

(平成2年柴漁業協同組合刊)

(非売品)

山上 徹著「国際物流のネットワークと港」

大 浜 慶 和

(青森中央短期大学)

1 はじめに

「物・人」などが国境を越えて移動することは、輸送手段と港の機能を媒介することにより、今日、比較的容易になってきている。そのように輸送手段・港の発達、歴史的にも社会・生活様式、さらに国際経済関係においても、重大な影響力をもたらしたことも事実である。それは世界的に土地・資本・労働力・技術および情報が分割、偏在化していることであり、結果的には国際政治・社会・経済問題が多々発生させることになる。このような分割なり、偏在化を克服し、連結する機能として輸送手段なり、港の役割があることを認識するべきであることは明白である。

ところで著者・山上徹は日本大学商学部教授として港、とくに物流の視点から研究を続けられておられる。主要著書としては、すでに「海港経済論」（千倉書房 1980年）、「交通サービスと港」（1987年 成山堂書店）などの数多くの港・物流関係の研究をなされてこられている。

この度の著書は、過去の港の最適立地による経済性の追求、また港間競争における販売促進の必要性との視点にくわえ、さらに生産活動の海外現地化の趨勢の著しい多国籍企業の動向を含め国際面からアプローチを付加させて港間競争と港のネットワーク化を論じるものである。グローバリゼーション、ボーダーレス、国際化、自由化、相互依存関係の緊密化といった社会環境にあるなかで、本書は、国際物流とコンテナ港の抱えている諸問題に対して、新たな問題提起を試みようとするものである。

2 本書の構成と内容

著者は「序文」において物流革新が進展していることを次のように述べている。「20世紀半ばのわが国の工業立地は、ウォーターフロント、いわゆる臨海工業地帯の開発をもとに大量生産による生産革新をなによりも優先させることにあった。しかし、高度成長期以降、企業の成長・存続には、生産と使用（消費）との隔たりをなくする活動、すなわち流通を合理化させることが必要となった。つまり大量生産の成果により、より広い市場の確保が必要となった。とくに供給が需要を上回る場合は、需要を喚起せねばならないように、社会全体のニーズを高めるために顧客志向が重視され、需要創造のためにも商流革新による販売高の増大が最大の関心事となったのであった。さらに近年、流通活動において空間と時間的な隔たりをできるだけ短縮する物流管理が主要な戦略方法となり、つまり物流革新による生産と消費間の橋渡し活動の効率化が急務となってきている。」企業経営の利潤拡大の源泉として従来、暗黒大陸といわれた物流を解明されるにいたったことを指摘されている。とくに国境を越える国際物流

の場合、国際複合一貫輸送が不可欠な条件となり、そのためにも物流の最適な組合せ、物流システム化によるソフト面のサービス提供などが求められるようになったという時系列的な問題意識のもとに本書が構成、展開されている。

とくに、国際物流の門戸としての港の活性化を目的とし、最近のコンテナ化を中心とした複合輸送の技術的变化から港間競争にみられるネットワークのあり方を考えるべきであるとして、以下のように本書の構成と内容のもとに述べられている。

第Ⅰ部（2章まで）では、「物流・産業・生活・」空間としてのウォーターフロント、沿岸域、港の概念を明確化し、とくに港と都市の因果関係を分析し、その立地変化なり、集積現象を考察し、その集積現象を大規模経営、地域的集中、都市化についてと分類されている。ウォーターフロントは、「国際経済、国際貨物、国際海運の門戸であり、まさに『物・人・金・情報・技術』の国際間の相互の依存関係を高める集積の場となる。」(p.39)としている。

第Ⅱ部（5章まで）では、集積現象と今日の産業のメカニズムとの関係には類似的な傾向が考えられるとの問題意識から規模の経済性、範囲の経済性、連結の経済性との変化過程を分析されている。たしかに産業社会が、かつての工業化社会から情報化社会、さらに情報ネットワーク時代と進展し、いわゆる規模の経済性から範囲の経済性、さらに複数の主体間の連結の経済性によるネットワークの形成が重視されてきていることもあり、国際物流においては、ジャスト・イン・タイムの思想が多国籍企業を中心として一般化してきており、その場合、同種、異種輸送手段を連結し、総合的視点からドア・ツー・ドア輸送を考えなければならなくなってきた。さらに国際物流とサービス貿易の特徴と国際収支における輸送部門のサービス貿易、とくに港湾経費収支を規定している諸条件についても、「わが国の港の港湾経費収支は本質的に赤字となる宿命を内蔵している」(p.115)と指摘されている。

第Ⅲ部（7章まで）では、多国籍企業の本質的目的を考察しつつ、世界浸透過程を分析し、国際物流の変化、とくに「重厚長大」から「軽薄短小」への経済構造の転換により、物流に対するニーズも高付加価値化、小口化、多頻度化の様相を示し、より効率性が要求されてきていることを述べている。「多国籍企業は、グローバル・ネットワークを構築し、本社、現地間の生産スピードの同時化が可能となり、内外の生産活動に必要な在庫規模をトータルとして調整・圧縮するようになった。」(p.136)このような物流環境の変化を背景として物流2法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱法事業法）が1989年12月より施行されたのである。そこで国際複合輸送に関連するキャリア、フォワーダーの業務内容についても詳細に記述されている。つまり単なるポート・ツー・ポート間だけの輸送サービスの合理化でなく、ドア・ツー・ドアのマルチモードによる国際複合輸送の形態とフォワーダーの存在について考察されている。とくに多国籍企業を中心とした「物・人・金・技術・情報」の国境を越える移転

が世界的に増加する傾向にあり、このような変化により物流の側面あるいはそれにかかわる港のマーティング戦略においても発想転換が必要となってきたことを強調されている。

第IV部（10章まで）では、コンテナ化や国際複合輸送の普及に対応して港の発達サイクルを分析し、また航空輸送のハブ・スポーク輸送におけるネットワークの進展を考察し、コンテナという輸送具の特徴からして海港においても物流ネットワークによる連結の経済性の追求により、港勢の拡大の可能と必要性について論じられている。その場合、「コンテナ化が浸透している港では、地域的独占の背後圏の意識は、崩壊しつつあると認識すべきである。」（p.188）海空ともに港の立地は不動で地域的独占であっても、もはや単なる局地的な背後の地区のみに依存するだけの需要を期待するだけでは、施設利用効率の低下となり、いわゆる著者は、港の論理において古典的な「市場の失敗」の考え方を否定している。つまりアジアの国際コンテナ市場が成熟化するのも時間の問題との認識をもとに、激しい港間競争がみられ、港の活性化のためには港の顧客、つまり船社、荷主、フォワーダーなどの需要に合致した施設、サービス、ネットワークなどの対応が必要となってきたことを指摘されている。その理由としては、米国の航空輸送業界の規制撤廃によるハブ・スポーク・ネットワーク輸送の変化がやはり海上コンテナ輸送においても適用できるものとしている。

第V部（12章まで）では、著者の最も強く主張されていることであり、まずコンテナ港の類型により①リーダー港、②チャレンジャー港、③ニッチャー港、④フォロワー港と分類している。世界のリーダー港（拠点港）であるシンガポール・香港は、関税障壁の排除を目的とした自由港であり、国境という垣根の存在をあまり意識しないボーダーレスな考えのもとに国際流通が進展しており、そのコンテナ取扱高の増加傾向が顕著なものがある。そのような世界的にもリーダー港が存在するアジアの国際コンテナ市場は、今日、単一市場となりつつある。わが国の諸港がそれらの港にチャレンジするためには、単なる金太郎アメ方式のような開発では不十分であり、第V部では各港の経営資源を高め、その競争力の優位性を確立することが必要であることを論じられている。とくに中継、集散機能を発揮し、各港間とのネットワークを強め、拠点港の性格を高めることが必要となることを指摘されている。

わが国に関する国際物流は、従来、原材料の輸入、加工製品の輸出の型であったが、最近では、アジアNIEs、欧米などの工業製品の輸入、3国物流サービスなどが増加し、複雑化してきている。それにもなって国際物流に占めるコンテナ港の役割も上昇し、その経由する港もこれまでの日本の諸港中心のワンウェイ的なものから、アジア諸港の競争力が高まり、運航サービス形態も流動的に変化し、港の盛衰も激しいものとなっていることを強調しているのである。

3 本書の評価 — 結びにかえて —

以上のように本書は、5部、12章から編成されているが、著者はこれまでの港と国際物流の研究成果をまとめ、編集し直し公刊されたものである。従来、物流は、輸送手段別に個別的に研究されていた面があるが、本書では、輸送手段別の縦割りのな考察でなく、国際物流の展開においては、体系的研究が必要であるとの認識から、とくに同種・異種輸送手段の結節点としての港の立場から、国際物流の変化を把握しつつ、その競争と活性化を論じるものである。

今日、定期船のハブ港としての機能が、神戸から香港、シンガポール、さらに高尾へと移転している現実を認識するならば、質の高いサービスなり、ネットワーク化を推進することがわが国の港の管理者などにとり、必要不可欠なことと思われる。国際物流という広範な分野ではあるが、とくに本書では、アジアのコンテナ市場を単一市場との認識で、リーダー港へのチャレンジャーには、差別化などをわが国の諸港が積極的に展開し、港のマーケティング戦略を展開すべきことを提起されている。

本書は、国際物流という視点から港のネットワークによる活性化を理論的に解明されたものであるが、既存の学問領域と異にしており、まさに交通・流通・貿易・経営学を包括した総合的・学際的な研究成果とも考えられ、港の理論研究に新たな領域を示唆されたものであり、高く評価したい。したがって本書は、広く港運、港湾管理者をはじめ、港にたずさわる方々は勿論、交通・貿易・流通・国際経営学を専攻する方にとっても有益な書であり、必読を是非ともすすめたい。

(白桃書房 A5判 254頁)

学会記事

第29回全国大会（川崎港）概要

平成2年度第29回全国大会は10月25日（木）～27日（土）、川崎市・産業振興会館にて開催されました。

本大会の共通論題は「ウォーターフロント開発と港」と題し、下記の会員により報告・発表され、シンポジウムではこれを基にして活発に議論が行われました（詳細については、『本号年報』の“シンポジウムの概要”を参照して下さい）。

自由論題では、下記の会員により、港湾産業問題、港湾費用問題、港湾財政問題、港運経営問題等について報告・発表されました。

会期中港湾視察、見学会、懇親会（参加者90名）も開催され、首都圏経済に果たす川崎港の役割を深める上で有意義な大会でありました。川崎市港湾局の関係者をはじめ関係業界の方々に深く感謝申し上げます。

研究報告会

共通論題

ウォーターフロント開発と港……………	（韓国全州大学校）	金	在	河
千葉のウォーターフロントの地域構造……	（川村学園女子大学）	遠	藤	幸子
帆船海王丸とウォーターフロント政策……………	（富山商船高専）	雨	宮	洋司
ウォーターフロント開発と漁業権問題……………	（関東学院大学）	小	林	照夫
港湾景観の分析と評価……………	（大阪市港湾局）	芦	見	忠志
	（大阪産業大学）	榊	原	和彦
ウォーターフロント問題の基本的課題……………	（青山学院大学）	北	見	俊郎

自由論題

港湾産業の独立性に関する一考察……………	（青山学院大学大学院）	金	亨	泰
港湾諸費用形成要素と競争条件……………	（広島商船高専）	千	須和	富士夫
横浜港における港湾産業の生産力構造……	（港湾職業訓練短大）	松	橋	幸一
国際化と港湾財政……………	（名古屋コンテナ埠頭）	日	比野	光伸
港運経営の変貌と企業経営戦略……………	（港湾職業訓練短大）	富	田	功
富士川舟運と清水湊の形成……………	（国際経済情報専門学校）	谷		任

シンポジウム概要 ウォーターフロント開発と港

平成2年度川崎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中心に行なわれた。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、司会は柴田悦子（大阪市立大学）、山上徹（日本大学）の両氏であった。

報告テーマ及び報告者

- | | |
|--------------------|-----------------|
| ①ウォーターフロント開発と港 | （韓国全州大学校）金 在河 |
| ②千葉のウォーターフロントの地域構造 | （川村学園女子大学）遠藤 幸子 |
| ③帆船海王丸とウォーターフロント政策 | （富山商船高専）雨宮 洋司 |
| ④ウォーターフロント開発と漁業権問題 | （関東学院大学）小林 照夫 |
| ⑤港湾景観の分析と評価 | （大阪産業大学）榊原 和彦 |
| ⑥ウォーターフロント問題の基本的課題 | （青山学院大学）北見 俊郎 |

司会：シンポジウムのご案内を出しましたところ、運輸省がウォーターフロントについての調査、啓発をやっているので説明をしたいということですので、まず、金子聡さんにお話をさせていただきたいと思います。

金子（運輸省港湾局）：今から5年前、成熟化社会に備えた港湾整備政策として「21世紀への港湾」をつくったわけですが、これは、それまでとどこが違うのかといいますと、総合的な港湾空間の創造ということにあります。物流と産業と生活の三つの機能を調和よく導入して、お互いに連携させ、よりよい港湾をつかっていこうというわけです。

しかし、それから後の5年間というのは、ずいぶん社会経済環境というのが変化してきて、例えば、円高、内需主導型経済、地価問題、一極集中といった問題が出てきた。このような中で、港もこれらの変化に適切に対応していく必要があるし、私たちが進めてきた「21世紀への港湾」は基調としては変わりませんが、しかし、不十分な点もあった。広くとらえてみると、私たちが進めようと思っている港づくりというのも、いってみれば豊かなウォーターフロントをつくるということではなからうかということ、新しい政策を「豊かなウォーターフロントをめざして」という名前にいたしました。従来の政策とどこが違うのかといいますと、総合的な港湾空間の質の向上ということであり、まず、港湾、ウォーターフロントというのは機能だけの場ではないので、もっと、空間としての質ということを問題にして、使いやすく美しい港湾というのを作っていききたい。第二には、コンテナを中心により高度な物流空間の形

成ということが強調されるだろう。三番目に、クルージングとか、空港アクセス、幹線交通、近隣諸国との高速の国際航路などいろんな海上交通が増えています、これらにも重点を置きたい。

また、国土の均衡ある発展への貢献ということを国としましては大事にしたい。臨海部における定住基盤の整備、地方、地域への影響、大都市問題、生活環境の悪化、こういったものへの対応も、ウォーターフロントで受け持つべきものではないでしょうか。

それから、豊かなウォーターフロントを実現するための政策手段として強調したいことは、いろんな人と協調しながらやっていく、つまり、港湾管理者を中心として、民間、港湾所在の地元自治体などと密接な連携をとりながら進めていきたいと考えています。

司会：どうもありがとうございました。それでは、ウォーターフロントの性格をどう考えたらよいのか、どのような定義をしたらよいのか、というような質問がいろんな先生から来ておりますので、各々、一言ずつお考えを述べていただこうと思います。

北見：ウォーターフロントとは何かということは、経済学や社会学といった社会科学系の分野からですと、やはり歴史的に一回分析をちゃんとしてみなければ、ほんとはわからないと思います。しかし、大きくつかまえば、港湾都市の臨海部再開発の一つの課題ではないかと思います。

榊原：景観という観点からとらえると、ウォーターフロント一般には、少なくともオープンスペース、水、自然があって、そういったものが一体となって形成される景観がウォーターフロントの景観だろうと思います。

小林：水辺を都市生活の中で、生活文化の中でどういうふうに対応させていくかというところに問題があると思います。

雨宮：私はウォーターフロントについては、地理的なことを念頭において、海、港、川、運河といったところに、その地における人びとの暮らしがどのようにかかっているか、というところでもらえております。

遠藤：これまでの臨海部、沿岸部、海岸部といった言葉では表現しきれないような、つまり、自然に回帰するという状況、そこに人間が生きているという、それをひっくり返す意味で、ウォーターフロントというものが存在すべきであると考えております。

金：一つの言葉は哲学です。ウォーターフロントは海辺に沿った土地ということですが、歴史学、理論、応用科学によって明らかにされなければならないと思います。

司会：フローアの方で何かご意見がございましたらどうぞ。

中本（昭）：政策課題としてウォーターフロントと言われるんですが、概念の問題として言葉をはっきりとらえた政策をしないと誤解されると思うんです。ウォーターフロントといえば、つねに開発だといわれてるんですが、開発してはいけない部分も

あるわけですね。行政があまり焦って政策を前面に出して、認知を受けないままに言葉だけがあやふやで一人歩きしているような気がするわけです。一般市民はウォーターフロントというのは、港湾地域の中でリゾートがあって、リクリエーション施設ができるんだと勘違いをしております。

司会：それでは、前の先生方、お互いにウォーターフロント概念についてやりとりがありましたらどうぞ。

北見：私はウォーターフロントという言葉に対しては非常に冷ややかな態度をとっているんです。これはマスコミが作り出した言葉であって、それに行政が乗った。こういうやりかたというのは非常に注意すべきだと思うんです。アメニティという言葉もそうなのですが、価値観とか、それに対してどう感ずるのかという主観的要素が入ってくるような問題については、概念規定が決まらないうちは使ってはいけないと思いますね。

雨宮：ご指摘のように、一つのキャッチフレーズが政策とともに歩いているという感じがする。学問上の土台からこちらが定義を攻めていって、政策的用語とは違うもので形づくっていく、そういう力も必要じゃないかという感じがします。

榊原：アメニティというのは不明確な概念といわれましたが、日本で使われ始めたのは、環境庁あたりが快適環境なんて言い出したんですが、イギリスの都市計画法ができた段階では、一番最初からアメニティという概念が入っていたわけです。それが都市計画の重要な目標の一つとしてあるわけで、そういうものを実は我々が知らなかった。そういうことを追求しないところにも問題があるわけです。

司会：ありがとうございました。各先生にたくさんの質問がまいておりますので、次へテーマを移したいと思います。遠藤先生からお願いします。

遠藤：まず、堀野先生から、昭和40年代以降の土地利用の変遷というものを都市基盤の整備によって説明されましたが、千葉以西の産業構造の変化とはどうかかわっているでしょうか、というご質問です。ウォーターフロントの開発、括弧つきのなんです、というものを推進する要素の一つとして、重化学工業の停滞、重厚長大から軽薄短小へという産業構造の変換というものがあります。やはり、この地域にそのような傾向は多少みられるわけですし、それが一つの原動力となっていると思います。ただし、すでに作られた造船業なり、石油関係の工場にしましても、そこはすでに私有地として、そこの企業の理念でもって新たに開発が行なわれるということは、大きな問題を提示するのではないかと考えております。

次に、高見先生からですが、ウォーターフロントという言葉は今から20年くらい前に、港湾の水際線の経済効率を研究する場合に使われていましたが、これが我が国で使用された始まりです、と書かれておまして、ウォーターフロントの概念の中にもう少し歴史的なものの見方というものを加えるべきではないか、というご質問です。

その通りだと思いますが、ただ、諸外国の場合と我が国の場合、非常に状況も異なります。さらに現在、諸外国でウォーターフロントという意味がどういうふうな形で使われているのか、明確には伝わってきていませんので、そういったことも問題なわけです。

司会：金先生に鈴木先生と神代先生から、ウォーターフロントの開発と環境保全は矛盾しないのか、両立可能かというご質問なんですがいかがでしょう。難しい問題ですが。

金：両立可能かということですが、可能ではなくて、ゾレンですね、当たり前です。誰のためのウォーターフロント開発ですか、環境保全ですか。それは人間の生命を維持するための環境保全であり、ウォーターフロント開発だと思います。韓国は1960年代の高度成長とともに埋立によって、西海岸では漁業ができなくなりました。また、各地で生活、工業排水で赤潮が発生して漁業が駄目になっています。海の汚染は国際的な問題です。

司会：雨宮先生。ウォーターフロントも金太郎方式ですね、いろんなイベントをやっても失敗するんじゃないかとも言われていますが、海王丸を実現されたことについてだご質問がきておりますので、お答えをお願いします。

雨宮：まず、海王丸っていったいどんな船なのか、という質問があります。世界に30隻ぐらい大型の現役の帆船があります。そのうち1930年に造られて、現役をやめざるを得なくなった1隻が海王丸です。これは、地方にある商船学校のために造った船なんです、戦後、運輸省のところへ集中しまして、全体に使われるようになった。4本マストのバーク型と言いまして、現在はそれらの2世が活躍しています。

名古屋港管理組合の木村先生からのご質問で、住民参加の形態ということを行いました、その他にどういう方法を組合せたら、海辺への関心が長続きするのだろうか、ということです。これが、今後のウォーターフロントの鍵を握っていくのではないかと思います。運輸省の方で、21世紀の港湾からウォーターフロントを目指していくということになりますと、これは運輸省の権限を越えた部分まで概念は広がっていかざるを得ない。また、地方において、ウォーターフロントというのは、各階層が思い思いいろいろ考えております。海王丸についていえば、住民のボランティア組織ができあがっており、これが自分の意欲で、行政機関にいろいろな注文をつけています。もう一つはですね、海辺の近くに、売れ残った土地売却のため、海辺とは関係のない企業をどんどん誘致した。今後それらの産業がウォーターフロントおよび人びととの暮らしとの中で、どういふふうに対応していくのか。産業・企業、住民、行政との緊張関係を長続きさせるのが関心をつなげていくのではないかと。そう成り得るなあ、という例がもうすでに始まっておりまして、ウラジオストックには3連の帆船がございまして、富山新港に、つい2週間ほど前入ったわけですから。それと市民の交流ですとか、

新しいイベントが市民を中心にして行なわれています。

司会：小林先生、漁業補償というのは日本独特の権利主張ではないかといわれているんですが、和泉先生はじめ質問がありますのでよろしくお願いします。

小林：現在、ウォーターフロントに問われている課題は、一方には地球的な部分での問題がある。もう一つは、水辺とそれぞれの生活文化との関わりあいの問題だと思うんです。今、日本がかなり豊かになると、例えば横浜港に跨がったベイブリッジはたいへん立派で見栄えのする橋ですが、これはランドスケープを配慮しながらできたんだと思うんです。つまり、開発だけの論理あるいは基幹産業をつくらなければならないという論理の中で、ものが考えられてきた時代と違って、生活文化との対応という形でものをとらえた時に、ウォーターフロントへの対応というのはずいぶん変わってくるんだろうと思います。

今日、私が漁業権問題というものをあえて提起させていただいたのは、日本には、個別的な日本的な問題があるだろうという気がするわけです。たとえば、日本人にとっては、魚という問題は食生活のうちに切り離すことのできない問題なわけです。そして、200海里問題が出てきて、沿岸漁業ということが再び叫ばれるようになったんですね。そうすると、いままで、東京湾を例にみると、基幹産業をという形で、沿岸部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ながら、臨海部開発というのが公然と行なわれてきた。一方では、漁民は金だけとってどうしようもないじゃないかという話が出て、また、一方では漁業権問題がネックになって、いままで通りの開発がしにくくなった。ところが、横浜の場合といえはオイルショックで転業が困難になってきて、2割ばかりが転業できなかった。それによって逆に柴の漁業が残って、海が守られてきた現実というのがあるんですね。これは、ウォーターフロントに対する、生活文化の対応がなされた一つの例だろうと思うわけです。

和泉先生から、漁業補償の問題を地代として、地先海面における所有権をどう考えたらよいか、というご質問なんですが、これは歴史的にみると、いろいろと解釈の仕方は違っている。しかし現実的な形としては、明治8年に決められた海面官有の論理というのが、漁民から見れば海面借区制、つまり、官が所有しているものをお借りするという論理が基本的に生きていると思うんです。ですから、村民共有の権利として裏株の制度ないし魚介層を採取する権利というものが続いてきたのが、許可料という形でオーソライズされてきたわけですが、ある意味で、やはり地代的な側面をもっていると思います。

司会：フロアーからご質問ございませんか。

千須和：戦後経済民主化の手段として、地主小作制を解体し、近代的な自立農を保証するという農地改革が行われた。これとの類比で、戦後の網元制度の改革があって平等な漁業権を保有するようになった。そういう意味で、漁業権というものが明治の

段階との補償とは性質の違うものであると理解しています。

小林：ご指摘の通りなのですが、戦後の民主化問題を資本主義の図式としてとらえれば、そういう形なんですね。ですけれど、具体的な歴史的事象の中では、少なくとも横浜の漁村においては、網元とそれ以外という明確な関係というのはそれほどなかった、ということをつけ加えておきたいと思います。

司会：では、榊原先生に、港湾の景観を分析された方法について、群馬女子短大の安彦先生をはじめご質問をいただいておりますのでお願いします。

榊原：写真が季節によって見方が違うのではないかということですが、実際に集まってきた写真を見ますと出来合いの写真を送ってきたと思われるものがほとんどですので、そういう意味では季節感をも代表する景観であると解釈できると思います。発送した割に海外からの回答が少ないが、その辺に問題はないかというご指摘ですが、絶対数で見れば国内より多いので統計的にみれば問題はないだろうと思います。ところが、港湾の属性の差が国内よりずいぶん大きいだろうと思いますので、その辺で問題はあられるかもしれません。

別の質問で、イメージの選定の仕方の問題があるのではないか、ということです。確かにそうできて、目に見える光景を問題にするだけでなく、ベストセラーや流行歌の中の港がイメージの表現であり、また、反対にそこからイメージが形成されるという作用があるわけで、そういうイメージプランニングというのも重要です。

司会：岡田先生からの、産業空間と生活空間はどのような整備が望ましいのでしょうか、というご質問についてはいかがでしょうか。

榊原：空間の整備と景観の整備は違うわけでして、景観がどうあるべきかという点から考えますと、日常性と非日常性ということとかわかると思うんです。例えば、マルセイユでは、旧港の景観はなるべく保全して市民に開放しているわけですが、一方で、今大規模に作っている港湾については、港や工業地としての機能が第一で、景観的には日常の空間とグリーンベルトのようなもので分離しようとしている。しかし、たとえば大阪港のように、緑化して見えなくしろといったって、分離する余地さえないところでは不可能なわけです。産業的空間は非日常の景観でしょうが、かつて公害問題が顕在化する前は、我々は工場の煙や姿を希望の象徴として見たわけですから、美しいかどうかは別として見られるものとして整備すべきだと思います。

司会：北見先生には質問が多いんですが、港湾の総合的空間ということではいかがでしょうか。

北見：歴史的には港とかターミナルが中核になってほとんどの都市というのはできております。そういうオリジナルな港と都市の機能、そこに住んでいる市民等々を総合的に考えてみますと、スケールが小さかったり古い形であっても、港町というのは、今流に言うとその総合的な空間ではないかなと思っております。問題はそこ

に住んでいる市民なり住民が主人公であって、その人たちのために港も貢献し得るものでなければならぬ。現代的に焼き直すとその通りにはいかないかもしれませんが、基本的にはそうだと思うんです

井関：欧米において本当にウォーターフロントというのはあるんですか。たとえば、ニースもモナコもあれは城下町ですね。それがたまたま海に面してあり、リゾート地域になっている。ヨーロッパにおいて埋立地らしいものはなくて、ウォーターフロントというものを感ぜないんです。むしろ、日本の方が水辺に対する感覚というのは高いのではないか。江戸時代の水辺空間の利用、市民がそこを愛するということが海岸に面するところだけではなくて内陸の河川にもみられる。これは日本的な文化だと思います。そういう中でウォーターフロントを考えていけないのか、ということを変えて伺います。

小林：イギリスの場合で言いますと、河川の沿岸部は非常に開発されているけれども、海の沿岸部はむしろ保全されてきた。つまり、沿岸部の概念、ディベロップする概念が違うんですね。こういういろんな事例を通しながら、日本的な生活文化の中で位置付けていくべきだろうと思うんです。

北見：ウォーターフロントの概念規定は、もうすこし具体的な問題が出てきて、それを分析して後から説明づけるということになるかと思います。外国のウォーターフロントの中身は日本とだいぶ違う。それから、日本的な面については、日本の特殊性を認めながらも、長い目で見たら世界的普遍性ということを見つけていかなければ狭くなるのではないかと考えています。

司会：今回のシンポジウムは、比較的焦点のあった議論が行なわれたのではないかと思います。ウォーターフロントの概念自体がきわめて多面的であるため、その取り上げ方については若干の差があったのは止むを得ないと思います。ただ、これは物的な側面を問題にするのではなくて、そこでの人間生活、あるいは地域住民のあり方を、それも都市づくりから来る歴史的、文化的な側面を含めて考えていかなければならないということは共通の認識になったように思います。どうもありがとうございました。（拍手）

[記・堀野正人（横浜港湾短期大学校）]

部会活動状況

〔関東部会〕

平成3年の部会は、次の通りである。

1. 平成3年1月26日(土) 午後2:00～4:00

(於 日本港湾協会 参加者17名)

テーマと報告者

- 1) 中国の沿海港湾の発展及び計画 中国交通部 姜 萍氏
- 2) 多国籍企業の国際物流戦略について 横浜港湾短期大学校 鈴木 暁氏

2. 平成3年5月11日(土) 午後1:00～3:00

(於 横浜マリタイムミュージアム 参加者26名)

- 1) 港湾地代論 横浜港湾経済研究所 高見玄一郎氏
- 2) ウォーターフロントにおけるレジャー施設の立地
川村学園女子大学 遠藤幸子氏

報告会終了後、多くの参加会員は、「日本丸」を観覧した。また常任理事会が3時～5時にわたり開催された。

3. 平成3年9月28日(土) 午後2:00～4:30

(於 原田港湾作業㈱ 参加者24名)

- 1) 港運業の転換期 原田港湾作業㈱ 原田龍次郎氏
- 2) 海上運賃論 横浜港湾経済研究所 高見玄一郎氏

4. なお、「ウォーターフロント研究会」は、昨年12月8日(土)午後2:00よりウォーターフロント開発のモデル・ケースともなっている「東京都葛西臨海水族園」を視察し、その開発の意義を再認識した。(参加者19名)

(文責:山上 徹)

編集後記

今年、日本港湾経済学会は、30周年を迎えた。学会が設立されるには、1956年頃からはじまった、港湾関係業者、行政官庁、大学の研究者等の有志により開催されていた研究会の役割は大きい。研究会での論議が港湾に関する諸問題の分析を深めるにつれて、港湾を研究の対象とした専門学会の設立をはかる気運が醸成された。1962年10月17日、多くの賛同者を得て、横浜シルクホテルで学会の創立総会がもたれた。

この間、学会での研究発表は、我が国の港湾（港湾社会）の近代化に大きな貢献をなし、学会としての役割と機能を果たしてきた。そして、今ここに、学会誕生の地であり、学術研究の深化をはかる多くの素材を提供してくれた横浜で、30周年を記念し、研究発表を行うことのできる喜びは大きい。何故なら、学会誕生の地横浜は、我が国を代表する国際港湾都市であり、横浜港の問題それ自身が、港湾問題の本質を論議しうる素材であったからである。

その横浜が、学会30周年を迎えた現在、更に21世紀を展望したかたちで、「みなとみらい21（MM21）」構想に基づき、その姿を大きく変えようとしている。これは学会の会員にとってまたとない好機である。今回の学会の共通論題は、横浜港を展望したものであり、その意味での、横浜港を対象とした論議は、まさに21世紀の港湾問題について我々が考えなければならない素材を提供してくれるに違いないからである。編集委員会はこの年報が新たな港湾問題に関する研究の礎になることを期待している。

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)
1991年 第30回大会(横浜港) 共通論題(横浜港・その課題と展望)

港湾経済研究

(日本港湾経済学会年報・No.29)

1991年10月20日 印刷
1991年10月25日 発行

頒 価 ￥4,000 (送料共)

編集・発行者 日本港湾経済学会

印刷者 文化印刷株式会社

〒232 横浜市南区清水ヶ丘69
Tel045-242-1071

日 本 港 湾 経 済 学 会

〒231 横浜市中区山下町279の1地先
(横浜山下埠頭港湾厚生センター)
日本港湾経済学会事務局