

港 湾 經 済 研 究 ⑧

流通革新と埠頭経営

日本港湾経済学会編

成 山 堂 書 店

港 湾 經 済 研 究

流通革新と埠頭経営

日本港湾經濟学会編

日本港湾經濟学会年報
No. 8 / 1970

株 式 会 社
成 山 堂 書 店

◆日本港湾経済学会のあゆみ

1962年	創立総会および第1回大会開催	(横浜港)	
1963年	第2回大会	(東京港)	共通論題 (港湾投資の諸問題)
1964年	第3回大会	(神戸港)	共通論題 (経済発展と港湾経営)
1965年	第4回大会	(名古屋港)	共通論題 (地域開発と港湾)
1966年	第5回大会	(新潟港)	共通論題 (日本海沿岸における港湾の諸問題と将来)
1967年	第6回大会	(北九州・下関港)	共通論題 (輸送の近代化と港湾)
1968年	第7回大会	(小樽・道央諸港)	共通論題 (流通体系の斉合性と港湾の近代化)
1969年	第8回大会	(大阪港)	共通論題 (大都市港湾の諸題と将来)
1970年	第9回大会	(清水港)	共通論題 (流通革新と埠頭経営)

流通革新と埠頭経営

(『港湾経済研究』No. 8)

定価1250円

1970年9月20日印刷
1970年10月5日発行 ©1970

編者 日本港湾経済学会
横浜市中央区山下町279の1地先
(横浜市山下埠頭港湾厚生センター)
運輸港湾産業研究室気付
日本港湾経済学会事務局
TEL 045-651-4166 〒231
発行者 (株) 成山堂書店
代表者 小川 実
印刷者 文化印刷株式会社

発行所 株式会社 成山堂書店
東京本社 東京都渋谷区富ヶ谷1-13-6 (〒151)
電話 03-467-7474 (代) ~ 8
振替口座 東京78174番
神戸出張所 神戸市生田区三宮センター街一丁目
流泉書房内 電話 078-33-7390番

序

本年度第9回全国大会は清水港において「流通革新と埠頭経営」という共通テーマのもとに開かれる。本学会も創会以来次年度は第10回をむかえようとしており、年々その充実ぶりは会員諸兄と共にご同慶に耐えない。

本年度の共通テーマは、まさに時を得た感でもある。流通革新が世界的規模でおきあがりつつあり、さらにその問題の焦点は港湾にむけられている。こうした大任を港湾が果たすためには、どうしても港湾の管理・運営体制を根本的に考え直さねばならなくなっている。それは、一方では管理や運営の体制を民主化すると共に、他方では港湾を経営してゆく経済的な自主化を計らねばならない。例えば「レベニュー・ボンド」（見返債券）の発行にもとづく、経済性と民主性を柱にした方向付けが意識の上でも、理論の上でもまず考えられることが急務であろう。そういう意味においても、本学会が港湾の管理・経営問題を真剣に学問的に考究することは、学会の時代的要求に応える道でもあり、そのことが学問の発展にもつながることと信ずる。

本学会の大会については、大会地地元各位の絶大なる御尽力をはじめ、日頃賛助会員ならびに正会員の御協力、さらに事務局関係者の御努力のきわめて大なることを感謝すると共に、今後なお一層の御力ぞえを願い、共々本学会の健全な発展を念じてやまない。

昭和45年初秋

日本港湾経済学会長 矢 野 剛

欧米のポート・オーソリティと わが国の港湾管理問題

矢 野 剛
(城 西 大 学)

目 次

はじめに

1. 港湾用語と概念
2. 欧米のポート・オーソリティとその内容
3. ロンドン・ポート・オーソリティとニュー・ヨーク・ポート・オーソリティの比較
ロンドン港庁とニュー・ヨーク港庁との比較表
4. わが国の港湾管理とその諸問題
む す び

は じ め に

課題について申し上げる前に、卑見を付け加えさせて戴くならば、課題にある2項目については日本および外国において、かなり立派な資料があります⁽¹⁾。そこで問題は、外国の長所を如何に取り入れるかの方法論だと思います。

わが国港湾制度の現状は打開・発展されなければならないが、港湾問題の取扱上ネグレクトされてはならぬことは、港湾の民主化を図ることである。

- (1) 1. 日本港湾協会発行，外国港湾行政の実態，昭和35年3月21日。
2. 運輸省港湾局編集，日本港湾協会発行，港湾管理の現状と問題点，昭和40年11月。
3. Port Administration in the United States by Marvin L. Fair (Cornell Maritime Press, 1965.)

1. 港湾用語と概念

まず、用語から説明する。それは、話手と聴手の間の理解を図るためである。それにしても同じポート・オーソリティといっても、その内容は同一でない。そこで代表的なものとしてロンドンと、ニュー・ヨークのポート・オ

ーソリティについて述べる。

(1) 港湾の管理 (Port Management)

管理は、法律的に言えば、事務管理で、監督の意味であり、処分行為に相対する保存改良行為である。また管理は、経済的に言えば、経営体の最上部にあたる経営即ち (Administration) と、その最下部にあたる作業 (Operation) との中間にあたるものであって、経営体の活動を指揮監督する機能をもっている。(山城章著、経営政策 p. 51, 古川栄一編、管理組織 p. 48参照)

しかるに、港湾法に限定した管理は次の通り。(住田正二著、港湾運送と港湾管理の基礎理論 pp. 165~170参照)

- ① 港湾管理⁽¹⁾は港湾を利用者に利用させること。
- ② 港湾区域内の水域・港湾隣接地域内の港湾施設および給水船、引船等が利用に耐えられるように良好な状態に維持されること。
- ③ 港湾の利用に関する秩序の保持。
- ④ 臨港地区内の土地を利用する構築物に関する秩序の保持。

(2) 港湾の経営

『個別の諸経済が、主体の意志により一定の計画性をもって、目的追求の努力をなしつつある相をとらえて、経営されつつある状態というのであるが、かくて個別経済が経営体と称せられることになるのである。この意味において成立する称呼が「経営」である。』(経営学辞典 p. 134, 平井泰太郎)『また経営を、企業を経営するというように用いた場合、それは経営管理の意味であって、企業が生産力の諸要素を結合したところのものを運営するという内容を有する。結合されたものを運営するという経営管理の職能は堅実性と保守性とを要請するが企業の本質的職能は創意と冒険と進取とを強く要請するものである』(経営学辞典 p. 135, 高宮晋)

かくて経営と管理とを合せて経営管理⁽²⁾とか、管理経営⁽³⁾とかいわれる。management は管理であるが、managerial autonomy となると

● ●
経営の自主性と訳される。つぎに administration は、● ●
● ●
public administration となると、行政と訳され、また administrative
autonomy は行政上の自主性と訳される。(矢野剛著、港湾経済の研究pp.
138, 141, 142. 参照)さらに、人事管理は personnel administration or
management といわれる。(経営学辞典 pp.349, 354. 瀧利重隆)

(3) 港湾の運営

港湾の運営は、港湾管理者側からみた言葉で、港湾管理者が港湾の利用者に対し、その管理する人的物的施設を提供して利用させることである。(港湾法第12条1項4号・10号・11号参照)

(4) 港湾の利用

港湾の利用は、港湾の利用者側からみた言葉で、たとえば、港湾利用の対価である入港料(港湾法第44条の2, 1項参照)、または港湾利用の宣伝(港湾法第12条1項7号)等である。

(5) 港湾の開発

港湾の開発は、臨海工業地帯の造成などである。(港湾法第12条1項3号の2, 第37条1項4号, 第48条1項・2項)

(6) 港湾の発展

港湾の発展は、港湾の開発, 利用を通じて、港湾の所在する都市を発展させる意味である。(住田正二著、前掲書 p.152, 港湾法第12条1項, 2号, 7項参照)このように 港湾の発展が進展して行くと、臨海地域と後方地域との分界が問題となり、遂には後方地域が国内全体に広がって行くであらう。

(7) 港 湾

港湾という言葉そのものにも、いろいろの解釈がある。港湾法には港湾の定義がなく、漁港法には漁港の定義がある。法律上のことはさておき一般的見地から港湾をみると、それは港湾都市として認識され、そこには港湾と直結する多くの経済問題がある。たとえば臨港鉄道、臨港

倉庫、臨港地帯工場、港湾運送、水・陸・空運一般流通機構等々、港湾の開発・発展と表裏の関係にあり、港湾の後方地域は、ますます増大し、極言すれば日本全体の経済力と日本全体の港湾とが次第に結び合い、広域港湾の開発・発展がポート・オーソリティの実現を可能ならしめるであろう。

(8) 港湾の企業形態

港湾法には直接関係ないが、港湾企業は、まさに港湾個別資本の単位そのものと、私は解する。そして企業の所有主体と経営主体とが一致する場合には、(1)私有私営企業と、(2)公有公営企業となり、所有と経営の組合せによっては、(3)公有私営企業、(4)私有公営企業、(5)公私共同企業となる。このような港湾企業形態はまた港湾経営形態ともいえるであろう。(矢野剛著、港湾経済の研究 p.63.) 企業の形態について増地博士は、『企業の形態とは、経営経済における企業者の構成がいかになっているかという様式であり、その本質的要素は、出資、経営および支配の関係である。この三者の合一または分離が企業形態を決定する。』

(増地庸治郎著、新訂企業形態論, p.42. 参照)

港湾企業形態

① 私有私営港湾企業

(イ) 私営港

② 公有公営港湾企業

(イ) 国営港

(ロ) 地方公共団体営港

(ハ) 港庁営港

③ 公有私営港湾企業

(イ) 公有埠頭などを私設会社に貸付け賃賃料を課徴する場合

(ロ) 公有施設の委託経営⁽⁴⁾

④ 私有公営港湾企業

⑤ 公私共同港湾企業⁽⁵⁾

港湾は、公企業⁽⁶⁾の対象となり、または公私共同港湾企業⁽⁷⁾の対象ともなるから、一義的には解されない。

以上(1)から(8)の用語とダブルようであっても、港湾法上特に説明を加えないものとして次の3用語——4.の(1)で港湾；4.の(2)で港湾管理；4.の(3)で港湾管理者の業務；——を、むすびの前4.に付記することにした。

(1) 港湾の管理はまた、その管理を定めた法律との関係において次の五つに分類される。

- ① 法律に基き国が行う港湾の管理。
- ② 地方自治法第2条2項の公共事務として行う港湾の管理。
- ③ 法令により港湾管理者に団体委任された委任事務として行う港湾の管理。
- ④ 地方自治法第2条3項の行政事務として地方公共団体が行う港湾の管理。
- ⑤ 私人が私法上の行為として行う港湾の管理。(住田正二著、前掲書、p.179. 参照)

なお、港湾法第2条による港湾管理者は港務局又は港湾法第33条による地方公共団体となっている。

- (2) 資本家によるこれら活動・計画・指導・監督は一般に経営管理とよばれる(中央大学70周年記念論文集、商学部 p.339, 岩尾裕純稿、経営管理の本質；古川栄一編、経営管理組織 p.10.)
- (3) 前掲中央大学70周年記念論文集、pp.273・274, 細野日出男稿、大都市交通近代化の研究。
- (4) 豊州石炭埠頭経営委託契約書(昭和25年8月21日)
- (5) 室蘭港では戦後、市当局と市民との協同出資で室蘭港振興株式会社を設立した。その後、この会社の建設に国庫補助が与えられることになったので、市は自己の企業として建設を完了して、それを会社が経営することになった。これについて東寿博士は「この場合、外見的には公有民営企業であるが、実態は公私共同企業である。」といわれる。(「港湾における公私共同企業問題」港湾、昭和25年12月号参照)。また大阪港振興株式会社も戦後の災害復旧にあたり、私企業公共化を目的として創立運営されたものである。(矢野剛著、港湾経済の研究p.64.)
- (6) 公企業(英 Public enterprise; 米 Public ownership)。

公企業の形態は、小島昌太郎博士によれば、次のとおり。

- ① 国の特別会計をもって行う公企業
- ② 公法人たる公企業
- ③ 地方公共団体の公企業(同氏著、経営学序説、pp.295, 266.)

公企業は、その企業を所有経営する主体の公的性格をとり上げた場合と、また企業それ自体の、公共性をとり上げた場合とでは、別種の概念となる。けれども普通に公企業といえは前者の場合を指し、後者の場合は、これと区別するためには、公益企業(Public utilities)、または、公共企業、あるいは公用企業と称せられる。ここでは、国家、地方自治体、協同組合(産業組合)、その他いわゆる委員会などの公的団体が所有経営する企業を、公企業とする。

公企業は公共団体が所有経営するものであるが、公共団体が所有経営するも

のすべてが公企業であるとはいえない。というのは、公共団体が所有経営するものの中には公営事業とか公経営とか、いうものがあるからである。

公営事業というのは、単に経済のみにとらわれないで、広く統一された意志の下で計画的、組織的に行なわれるところの行政事務一般を指している。

公経営というのは、公共団体が行なうところの経済上の作業が、統一された意思の下で計画的、組織的に行なわれるものを指すのである。(矢野剛善, 港湾経済の研究 pp. 61, 62)

(7) 公共事業。

「政府や地方公共団体などが施設を行なっている道路とか、橋梁とか、港湾、河川などの土木事業は、いわゆる公共事業 (Public works) と称せられているものである。それらは営業的活動を行なうものではない。すなわち企業ではないから資本を調達して建設を行なうことをしないものである……財政的支出……」
(北久一著, 公益企業論 pp. 9~10. 参照)

2. 欧米のポート・オーソリティとその内容

(1) ポート・オーソリティの語源

ポート・オーソリティとは自治的港湾管理庁のことで、ポート・オーソリティ；ハーバートラスト；ハーバーボード；ハーバーコミッショナーズ；ハーバートラストコミッショナーズなどいろいろにいわれ、古くから使われているのがポート・トラストである。興味のあることはポート・オーソリティという語が生まれた経緯であって、ロンドン港庁設置法案が英国議会で審議中、一議員が新機関の名称は何かと質問したのに対し、提案者であるロイド・ジョージ氏は、この法案の各条には種々のオーソリティが規定してあるから、ポート・オブ・ロンドン・オーソリティと命名しては如何と答えたことに由来するのである。

(2) ポート・オーソリティの概念

- (a) 港湾の自治的管理経営を本旨とし、国家はその組織・職能・財政に対し単に法律上の基礎を設けるに過ぎない。
- (b) 一般行政庁から全然独立した法人として設立される。
- (c) 組織は、選挙せられた委員からなる。(ロンドン港庁の場合、任命委員によるものが多い)
- (d) 港の所有・管理・経営の実行にあたっては、土地収用権・課税権・

港債発行権・その他の権限が与えられ、管理区内は両州にまたがる場合（ニュー・ヨーク港）もあり、又一港に限らず数港に及ぶ場合もある。

（Virginia State Ports Authority）

(e) 公益のために経営される公共機関であるから、事業上利益を挙げて株主配当をする必要なく、従って課徴料率の低れんと、施設の改善とが期待し得られる。

(f) 財政は自給自足主義であり、政府または地方公共団体からの補助を必要としないことを原則とする。但し補助されても差しつかえないと思われる。たとえば行政的に独立したゼノア港に対しイタリヤ政府は1カ年90万マルクの補助を与えた例があり、またロンドン港庁創立に当り3船渠会社の買収費22,362,859ポンドは新設のロンドン港庁が発行した港債をもって支払われた。この港債は、買収予定の3船渠会社に対しドック証券が発行されていたのと引替えに交付された。（矢野剛著、港湾経済の研究pp.77・78.参照）またニュー・ヨーク港庁創立に際し立替金が行われた例もある。

(3) ポート・オーソリティの長所と短所

(A) ポート・オーソリティの長所

(a) 広汎な権限を有し、統一的に経営するから港湾管理行政の理想に合致する。

(b) 官僚的欠点、政党的弊害、営業手腕の欠陥等がない。

(c) 港湾関係の専門知識経験者を広く網羅するから、全体の利益のために時宜に適する施設をすることができる。

(d) 財政的自給自足主義を採り、港湾収入が一般会計に繰入れられないし、また港債も発行しうるから港湾改善の時機を失しない。

(e) 事業上の利益で株主に配当をすることを要しない公益事業であるから、課徴料率の低れん、施設の改善が期し得られる。[(2)の(c)参照]

(B) ポート・オーソリティの短所

- (a) 自治的管理をもって特長とするだけに、自治精神が発達していない地方または小港では行なわれ難い。
- (b) 幹部委員の策動によって自港の利益のみに走り、国家的利益が閑却されることなしとしない。

(4) ポート・オーソリティへの移行

ポート・オーソリティへの移行のタイプを次に示す。すなわち、①国営港からの移行。②私営港からの移行。③広域港湾経営のための移行。

① 国営港から港庁営港への移行

フランスでは主要港は歴史的に国営であった。ところが、中央集権制による弊害のために近接の他国港湾との競争上不利を招くようになったので、この不利を免れるために国営港から自治制による港庁制度へと発展移行した。すなわち1920年「海商港の自治制および港湾工事施行手続簡略に関する法律」にもとづいて、1924年11月13日大統領により自治制がル・アーブル港に実施された。それは特殊公法人である港庁であって、港の基本施設は国から、陸上施設は商業会議所から、それぞれ譲り受けて港湾を所有経営するようになった。

カナダでは1936年10月1日実施のナショナルハーバーズ・ボード法(The National Harbours Board Act)によって、国営港を統一的に経営する中央港庁(National Harbours Board)が特殊法人(連邦政府任命の3人の理事で組織)として設立され、運輸大臣の監督のもとに一般的港湾管理権を付与されているが、税率の制定などの権限は枢密院が保留している。すなわち、N・H・B.(The National Harbours Board)作成の原案が運輸大臣の承認を得て、さらに枢密院の承認を要する。

② 私営港から港庁営港への移行

ロンドン港は、船渠会社の私営港として資本主義的發展過程を経てきたが、自由競争の弊害として港湾の公共性にもとづく総合計画を実

現化することが困難に陥ったので、港庁制度に発展移行した。

③ 広域港湾経営のための移行

ニュー・ヨーク港は、既存港湾の所有経営が港庁に移行したのではなくして、行政区を異にする近接港湾の、いわば広域港湾の、統一経営を目的としたものである。ここで注目されるのは、港庁所有経営の港湾のほかに、ニュー・ヨーク港内には別に市の従来からの所有経営船渠（現在は、市の Department of Marine and Aviation 管轄）があるから、ニュー・ヨーク港は複数制による公共体管理経営港である。もちろん私営も別にある。

3. ロンドン・ポート・オーソリティとニュー・ヨーク・

ポート・オーソリティの比較

欧米のポート・オーソリティといっても、共通点も「相異点もある。アメリカの61ポート・オーソリティを調査した Fair 氏によれば、ポート・オーソリティの事業種別は31項目ある。（By Marvin L. Fair, Port Administration in the United States, pp. 51—53.）

ロンドン港庁とニュー・ヨーク港庁とを対比してみると次の通り。

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
1. 名称	The Port of London Authority (P. L. A; P. A.)	The Port of New York Authority
2. 根拠法	The Port of London Act, 1908 (1909年4月1日実施)	Compact between the States of New York and New Jersey 1921.
3. 設立年月日	1909年3月31日	1921年
4. 性格	公共企業体	体公共企業体(両州に跨る港域 (The Port District; The Port of New York District) において終 端・運送・商業の3施設の完備を 図る法人)

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
5. 設立前の管理者と所管事業	×①The Trinity House ×②The Police Authority (警視庁管掌警察) ×③The Corporation of London (ロンドン市管掌船舶衛生) ④The Thames Conservancy ⑤The Watermen's Company 以上の中×印は港庁に移管されず④及び⑤が移管された。①④⑤の詳細は、矢野剛著、港湾経済の研究pp. 78・79・88. 参照。	港庁の設立により新しく所管事項を決定するに当たり下記4項目は所管外とされた。 ①マンハッタン島のドック経営はニュー・ヨーク市に属する。 (マンハッタン島は1626年にダッチ・ウェスト・インディア会社が26ドルで買収したものである) ②水先案内は、両州が選任する委員会で監督する。 ③港内水面の保全・塵芥投棄の監督は、大統領任命・かつ陸軍大臣管理下の監督官により行われる。 ④繫船場の指定・爆発物取扱監督・船内仲仕取締は、連邦官吏たる水上警察が当たる。
6. 設立の動機	私企業による船渠会社の競争の結果赤字を来たしたため各社合同して公共企業体を作り、これに買収されることになった。 買収会社は次の通り。 (1)ロンドン・エンド・インディア船渠会社 (2)サーリ・コマーシャル船渠会社 (3)ミルウォール船渠会社 なお、1921年に港庁は King George V Dock を新設したので、現在はこれを加えたものである。	①1917年ニュー・ヨーク港事件(注)に対する州際交通委員会判定内容が港庁の設立となった。 判定内容：「ターミナル問題解決の鍵は、調整のために賃率を変更することではなく、同地域の住民と運送業者とが相互の利益増進のために協調努力して現状を善することである。」 (注)本件は西部地方から、この港湾地域内の各駅に到着する鉄道貨物は、いずれも同一賃率が課せられていたので、ニュー・ヨーク側に比べて短距離のニュー・ジャージー側としては、自己に有利の賃率に改訂方を要求した。詳しくいえば、海運貨物はもっぱらニュー・ヨーク州側で、鉄道貨物はもっぱらニュー・ジャージー州側で取扱われ、鉄道

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
		貨物については貨車航送・解船運搬・渡船などが発達し、ニュー・ジャージー州の水際は、鉄道会社の独占舞台となり、ニュー・ヨーク側は市設港湾がもっぱらニュー・ジャージー州側の鉄道で 사용되는結果となり、挙句の果てが本件となったのである。 ②上記判定が契機となって、港湾問題解決のための港湾開発委員会が1917年に両州で組織されたこの委員会は、1920年に港湾開発総合計画案を発表した。(注) (注)その後設立されたニュー・ヨーク港庁によって1922年には上記総合計画案の大部分が採択された。この総合計画案は、鉄道に限らずトラック・渡船・車両用トンネル・青果物施設・穀物エレベーター・燃料取扱施設・その他が含まれたが、その後の事業は、空港・その他の経営に拡大された。 (矢野剛著、港湾経済の研究 pp. 94-101.) ③ニュー・ヨーク港庁は、別に市が所有経営する船渠があるに拘わらず、それと併存して二州共立の港庁(Bi-State Port Authority)が公共企業体(Public Corporation)として発足したものである。従ってニュー・ヨーク港は1名 A New-York New Jersey Port ともいわれる。
7. 理事会 英国 Board;	理事会は15名を下廻らず、16名を超えざるもの(うち1名は	理事総数……………12名 内訳:

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
米国 Board of Commissioners	Chairman, 他1名は被推せん者, 残り14名は運輸大臣任命のmembers)で組織される 国家港湾委員会(National Ports Council)……………1 (Chairman) 被推せん者(Co-opted Member) ……………1 (The Director-General) 船主及荷主協会 (Chamber of Shipping of the U.K. and London General Shippers Society) ……… 3 members 商業会議所及荷主組合(London Chamber of Commerce and the British Shippers' Council) …………… 3 members 沿岸船渠組合(London Wharfingers' Association Ltd.) …………… 1 member ロンドン・バージ所有者のマスター・ライターメン組合 (Association of Master Lightermen of Barge Owners in London)……1 member グレーター・ロンドン都会 (Greater London Council) …………… 1 member ロンドン市会 (Corporation of the City of London) …………… 1 member トリニティ・ハウス (Corporation of Trinity House) …………… 1 member 労働組合代表 (Persons representative of organised labour)…………… 2 members 国家港湾委員会(National Port	ニュー・ヨーク州…………… 6 名 ニュー・ジャージー州… 6 名 理事の任命 港区内居住の有権者中から両州知事がそれぞれ 6 名を州議会の承任を得て任命する。任期 6 カ年各州居住表決者各 6 名中 4 名はニュー・ヨークの場合は, ニュー・ヨーク市の居住表決者であり, ニュー・ジャージー州の場合は, ニュー・ヨーク港域中のニュー・ジャージー州の地区内の居住表決者となっている。 理事長 理事長は理事の互選とし, 任期 1 カ年。 (備考) 理事者の 肩書をみるに 銀行・信託会社・貿易金融会社・不動産投資会社・金融協会・保険会社・証券取引所・商事会社・製造会社・電気会社・ガス会社等の現又は前会長・社長・専務取締役・取締役, または理事長もしくは理事, あるいは法律事務所弁護士であって, 港湾事情に精通したものは一人もない(海事交通研究, 1966年第3 輯 p. 56, 高村忠也稿, 港湾管理における英米両方式の得失について)

	ロンドン港庁	ニュー・ヨーク港庁
	Council) 1 member	
8. 職務分掌	Marvin L. Fair: Port Administration in the United States, p. 201. 参照。	左掲書: p. 200. 参照。
9. 独立採算制 Self-Contained Accounting Organization; Business Accounta- bilities; Business Calculation	ロンドン港庁の設立法である1908年12月21日公布のロンドン港法(The Port of London Act.1908)は、ロンドン港庁に対しロンドン港債(Port of London Stock)の発行権を付与し、資本の自己調達を可能にし、企業方式による貸借対照表・損益計算書により収支の適合を確認し、かくて利益金の自己処分が行われる。なお、ロンドン港庁は、ドック買収費総額22,656,245ポンドを含む総額28,090,458ポンドの港債(Port of London Stock)を1920年ロンドン港統一法により発行している。なお、港庁は港債以外に借入金を行い得る場合もある(矢野剛著、港湾経済の研究, pp. 79・80・81・91. 参照)。	ニュー・ヨーク港庁については、独立採算性として特記すべきものが見当たらないので、一般的説明を付記する。すなわち収支の独立と適合(Self-Sustenance; Self-Supporting)とにより企業の自主性を確立し、合理化要素を企業に導入する独立採算性は、パブリック・コーポレーションの財務管理方式として採用される。しかも、パブリック・コーポレーションにたいしては国家補助もまた支払われることもありうる(占部都美前掲書 pp. 201. 204. 227. 228. 参照)
10. P.L.Aと 私営公共埠 頭業者との 特殊関係	ロンドン港庁と河岸にある Public Wharfingers とは、港庁設立当時の経緯から特殊関係にあり、貨物の倉庫保管については競争的立場にある。もっともロンドン港法では、港庁がこれら私営公共埠頭業者を一定手続により合併し得ることになってはいるものの、その動きがないのが現状である。ロンドン港法では種々の義務・制限を港庁に課しているのに反し、私営公共埠頭業者には、それが無いのみでなく、港庁の成立により同	