

港湾研究シリーズ ⑩

港 湾 流 通

北 見 俊 郎 編
喜 多 村 昌 次 郎

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

港 湾 流 通

北 見 俊 郎
喜多村昌次郎 編

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

《著 者 紹 介》(執筆順)

北 見 俊 郎 (きたみ としろう)
1924年横浜生れ 立教大学大学院卒
現在青山学院大学教授

柴 田 悦 子 (しばた えつこ)
1928年兵庫県生れ 大阪商科大学卒
現在大阪市立大学助教授

喜多村昌次郎 (きたむら しょう
じろう) 1914年京都生れ 中央大
学専攻科(法学科)卒 現在港湾総
合研究所長

徳 田 欣 次 (とくだ きんじ)
1925年北海道生れ 小樽経済専門学
校卒 現在北海道総合経済研究所労
働経済課長

山 本 和 夫 (やまもと かずお)
1932年神奈川県生れ 九州大学卒
現在東京都物産局副参事

和 泉 雄 二 (いずみ ゆうぞう)
1920年北海道生れ 東京大学卒 現
在函館大学教授

河 越 重 任 (かわごえ しげと)
1931年東京生れ 早稲田大学卒 現
在国会図書館調査立法局労働課主査

荒 木 智 種 (あらき ともたね)
1929年神奈川県生れ 立教大学・ミ
ネソタ大学大学院卒 現在東京医科
大学助教授

山 村 学 (やまむら まなぶ)
1929年茨城県生れ 法政大学大学院
卒現在明治学院大学講師

港湾研究
シリーズ ⑩ 港 湾 流 通

¥2200

昭和49年9月25日 初版印刷

昭和49年9月28日 初版発行

© Kitami, Kitamura, 1974

編 者 北 見 俊 郎

喜多村 昌次郎

発行者 成 山 堂 書 店
(代表者)小川 實

印 刷 第一印刷(株)

製 本 関 山 製 本 所

発行所 成山堂書店 東京都新宿区南元町4番地51(〒160)

電話・東京03(357)5861〔代表〕

振替口座 東京78174番

3056-24131-3819

「港湾研究シリーズ」の刊行に際して

わが国経済・社会の発展の中で「港湾問題」が重要視され、社会的な注目をあびるようになってから10数年になる。この間、各面からの対策がうたれるとともに社会科学的研究も進められるようになった。しかしながら、他の研究領域からすると港湾、空港、駅などをふくめてターミナルの経済・社会的研究の歴史は浅い。したがって、現実の政策と理論の分離がなされず、それらの総合性にも欠けるうらみがある。ターミナルの問題は単に交通の課題にとどまらず、背後の都市問題、臨海工業、地域開発等の諸問題から、港湾の政策、行政、産業、労働、管理、運営等々のきわめて広域な諸問題が交錯した独特な世界を形成している。こうした分野の研究は方法論の上でも研究態勢の面でもかなりの広さと深さをもった総合性が要請されるであろう。

この「港湾研究シリーズ」は、ともするとわが国の港湾が、技術的な手法や経済社会が直面する現代的な問題意識をぬきにした理論で考えられやすい点を考慮しつつ、体系的にまとめようと試みられたものである。われわれは、現代的な問題意識と実証的な分析を通じて、当面する問題の解決の方向を客観的にみようとする努力の軌跡が、やがて一方ではこの分野の学問系譜の一里塚となることを自覚させられている。

また以上のような研究は決して個人の業で可能になるものではない。とくに港湾のように新しい研究分野の開拓には、多くの人々の協力を欠くことができない。幸いこのシリーズは、日本港湾経済学会につらなる篤学の士により刊行にまでこぎつけることができた。このシリーズの各巻は、それぞれの著者による自由な研究を尊重するものであって、編集にあたって統一した価値観や規制を行なっていない。希わくは、このシリーズがわが国の港湾の近代化やわが国の経済・社会の順当な発展のために、何らかの貢献がなされるならば各著者ととも編者にとってもよろこびに耐えない。また各著者におかれては御多忙

な日々の中でもこのシリーズのために心くだかれたことを想い厚い謝意を表するとともに、成山堂小川社長ならびに関係社員の方々の御尽力に対しても御礼を申し上げねばならない。最後に、このシリーズの刊行に関してはまだ残された諸問題も多いことを自覚されるが、それらはいずれも編者の至らぬ結果と大方の御海容を乞う次第である。

1974年8月

責任編集者 北見俊郎

喜多村昌次郎

は し が き

「経済成長期」といわれた時期にはいろいろな言葉があたらしい装いをもって登場してきた。輸送革命、物的流通、協同一貫輸送などという「流通」にかかわる言葉もそうである。しかしそれらの言葉の多くは、必ずしも学問的に明確な性格づけがなされていたわけでもなく、またそれらの問題意識も新しく生まれたものでもない。「経済」を構成する要素として、流通は生産と消費をとりむすぶ場にあるが、資本主義経済が循環経済であるかぎり、生産は市場によって制約をうけ、市場の拡大や深化が生産の発展に欠くことのできないものである。したがって生産の順当な発展のためには、それに見合う市場の確保がたえず必要になり、そのためには生産過程のみならず流通過程の「合理化」も必須な条件となる。このことは資本主義経済のはじめから組み入れられていた論理でもあるが、それが「経済成長期」にきわめて大きな比重をもって迫り、政策的にもあたらしい装いをもつようになった。

さて問題は、そうした流通過程の「合理化」にとって一つの隘路となったのがターミナルであり、港湾における流通が大きく問われるようになったことも周知の事実でもある。しかし、それは一面において港湾が流通過程で大きな役割をになうものであるという認識をも強め、港湾全体の「近代化」が、外からの「合理化」に応ずる大きな基本的条件であるという自覚も生ずるようになった。この港湾全体の「近代化」とはきわめて広範囲にしてさまざまな諸問題をふくんでいる。これらの諸問題は港湾それ自体の基本的な諸条件でもある港湾労働、港湾産業、港湾の管理・運営、港湾行政などの「あり方」から、港湾機能と市民経済、地域経済、情報問題等々、港湾のもつ構造的な経済ならびに社会的な諸問題を総合的に内側からとりあげてみなければならない必要にも迫られる。

たとえば物的流通とか協同一貫輸送という言葉で、流通過程における「合理

化」をはかろうとする場合でも、港湾それ自体の経済・社会的な内容を見無視するわけにはいかない。むしろ港湾の外からの視角に内からの視角を合わせ、港湾を本質的かつ総合的にみることによって「港湾流通」の位置付けや役割をみようとするところに本書の意図があると思われる。

本書の執筆者各位にはきわめて御多忙の中にもかかわらず玉稿をお寄せ下さったことを何よりも心から感謝する次第である。また本書が「港湾研究シリーズ」の10巻として誕生し、全巻刊行に一步近づいたことは大きなよろこびといわなければならない。なお、本書の執筆者は次のとおりである。北見俊郎（第1章）、柴田悦子（第2章）、喜多村昌次郎（第3章）、徳田欣次（第4章）、山本和夫（第5章）、和泉雄三（第6章）、河越重任（第7章）、荒木智種（第8章）、山村学（第9章）。

最後に本書の構成ならびに編集上の問題などで種々いたらない点が多いことと思われるが、それらはすべて私の責任に帰するものであることを明記し、前もって大方へのおわびを申し上げる次第である。

1974年・夏

北 見 俊 郎

総 目 次

第1章 港湾流通と国民経済

(北見俊郎)

はしがき	1
第1節 国民経済と「流通」をめぐる問題意識	3
第2節 わが国経済の発展と港湾流通の諸条件	9
第3節 国民経済と港湾流通の課題	15

第2章 港湾流通と市民経済

(柴田悦子)

はじめに	24
第1節 港湾流通貨物の市民経済とのかかわり	25
第2節 臨海工業地帯における港湾貨物	32
第3節 港湾流通貨物の内陸輸送	36
第4節 港湾流通貨物増と市民生活	40

第3章 港湾流通と港湾産業の変革

(喜多村昌次郎)

第1節 港湾「流通問題」の基礎	43
1 物流増大と港湾運送	43
2 港湾流通における問題点	45
3 港湾施設と港湾運送需要構造	47
第2節 流通費用と港湾体制	50
1 ニューヨーク港における港湾運送	50
2 施設の回転率向上とフリータイム制	52
3 港湾施設の利用形態と港湾運送	54
第3節 港湾流通革新と港湾産業の体制変革	57
1 港湾運送の生産力とその構造的性	57

2	港運政策実践の方向	59
3	港湾産業の体制的変革をめぐる	61

第4章 港湾流通と労働問題

(徳田欣次)

	はじめに	65
第1節	わが国における港湾労働の特質とその変遷	68
1	港湾労働の特質	68
2	港湾労働体系の変遷	69
第2節	輸送革新と港湾労働	75
1	輸送革新と港湾労働の変化	75
2	輸送革新にともなう港湾労働の変革に関連する諸政策	81
第3節	輸送革新と港湾労働組合運動	84
	むすび ―港湾流通における港湾労働問題の課題―	86

第5章 港湾における物的流通革新と港湾の経営

(山本和夫)

	はじめに	96
第1節	協同一貫輸送における港湾経営の諸問題	98
第2節	物資別専用輸送化と港湾経営の問題	104
第3節	港湾経営の公共性と経済性	116
	おわりに	121

第6章 港湾流通と港湾行政

(和泉雄三)

第1節	港湾行政の範囲	124
第2節	戦後日本港湾行政史の三つの特徴	128
第3節	港湾行政と国際商業	135
第4節	港湾流通の近代化と港湾行政	136

1 港湾流通の近代化……………	136
2 港湾行政機関の民主化……………	139

第7章 港湾流通と制度的問題

——港湾機能の近代化をめぐる——

(河越重任)

1 流通近代化と港湾機能……………	144
2 港湾の存在形態と概念……………	145
3 港湾の機能と制度……………	146
4 高度蓄積と港湾……………	147
5 港湾荷役と港運業……………	148
6 「新しい」港運業とは……………	150
7 新しい業態への古い論理……………	152
8 理念なき資本の論理—「共同雇用の理念」—……………	154
9 港湾労働制度の最低基準……………	157
10 港労法改悪案の矛盾……………	159
11 港湾における制度の近代化……………	161

第8章 港湾機能と情報コミュニケーションの

基本的諸問題

(荒木智種)

はしがき……………	163
第1節 港湾の原意と港湾都市形成過程……………	164
第2節 港湾と情報コミュニケーション機能……………	168
第3節 ハンブルク港湾都市邦の史的背景と情報の役割り……………	170
第4節 港湾のヒンターランドと港湾コミュニケーション機能……………	175

第9章 港湾流通の構造的変化と今後の課題

(山村 学)

第1節 日本経済の発展と港湾流通の位置づけ……………	182
----------------------------	-----

第2節 港湾における流通経済構造の分析	185
1 一般的な流通経済の構造	185
2 港湾における流通経済の構造	186
第3節 港湾流通の現状と問題点	188
1 港湾の整備計画からみた問題点	189
2 港湾の流通行政からみた問題点	192
3 港湾の運営管理からみた問題点	195
第4節 港湾流通の課題と展望	197
1 港湾整備計画策定上の課題	197
2 流通行政上の課題	198
3 港湾管理上の課題	200
4 港湾流通業界の課題	201
5 若干の展望	202
索引	205

第1章 港湾流通と国民経済

目 次

は し が き

第1節 国民経済と「流通」をめぐる問題意識

第2節 わが国経済の発展と港湾流通の諸条件

第3節 国民経済と港湾流通の課題

は し が き

与えられた課題は「港湾流通と国民経済」というきわめて大きなテーマである。したがって、もしこのテーマを総合的にとりあげるとすれば、この章のみで一冊の本ができあがるくらいの内容になるであろう。そのため、ここでは、与えられたテーマの基本的な点というか、原理的な側面に内容をしばって考えてみることにする。

その基本的な、あるいは原理的な側面というのは、好むと好まざるとにかかわらず、わが国の経済体制である資本主義経済の原点を一方でみつめつつ、国民経済における経済政策との関係で「流通」といわれるもの位置づけを行ない、さらにそれとの関係で「港湾」をとりあげようとする。周知のように、わが国の資本主義経済はおくれて欧米のそれに追従し、「追いつけ追いこせ」といった政策的なスローガンの中で、欧米が300年かかるものを100年あまりで成しとげたかのような形をもっている。しかしながら「歴史に飛躍は許されない」

という名言は、一見、高度な資本主義的生産力をもつようになったとはいえ、内面的には数多くの前近代的な諸関係や矛盾した要因を温存させ、むしろそれらの内在的な諸問題こそが、わが国の国民経済の近代化や政策的課題として残された今後の大きな問題といわねばならない。わが国の現代社会における都市問題、公害問題、自然破壊、過密・過疎などの諸問題も、明治100年の後遺症であると感じさせられる。

以上のような性格がティピカルにあらわれている分野が港湾においてではないかとも思われる。こうした問題意識のもとで、少なくとも国民経済と港湾の関係を「流通」の側面から考察しようとするが、ここで若干おことわりしておかねばならないことがある。それは、以上にのべたような問題意識や分析の方法をとるにしても、それらはいずれもかぎられたものであって、たとえばこの小誌の中で、「国民経済」や「港湾流通」といった表現を必ずしも明確に定義づけてから執筆したものではない。「国民経済」というものは、すでに知られる一般的な概念を前提にしているが、「港湾流通」そのものを、学問的にどのように定義づけるべきかということを考えつつも、それは未解答のものとして、港湾機能一般もしくは港湾運送能力といった常識の域をでないであろう。さらに「流通」は「交通」、「輸送」などよりもさらに幅広い内容を現代語としてもっているが、それらについてもかなり省略した形で、港湾機能の国民経済における「流通過程」の一環としての位置づけにとどめる。また資本主義化が、欧米においては近代的「市民社会」化を意味する以上、わが国における港湾の社会的側面に意を用いたが、それらの点も必ずしも要を得ていないであろう。

このように、与えられたテーマが大きいばかりか、内容的にも幅広いいくつかの問題があるのを知りながらも、それらを補うまでにはいたっていない。こうした多くの問題点をもつこの小誌は、当然、今後の研究で補い、かつ修正してゆくべきものであることを大方のご海容を乞うとともに前もっておことわりする次第である。

第1節 国民経済と「流通」をめぐる問題意識

一般に「経済」を構成する要素として、「生産」、「流通」、「消費」の三つがとりあげられる。理論経済学の区分の方法においては、通常、「消費」、「生産」、「交換」、「分配」の四部門に分かたれるという説もある。この場合、「交換」を「流通」と同じ意味にとれば、人間の経済行為は人間の欲望をみたすことを目的とするので、まず「消費」の問題が論じられ、ついで財の「生産」が行なわれ、「交換（流通）」「分配」が問題視されるというのである。

いずれにしても、この交換（流通）経済は、分業が広く発達した社会において重要視され、高度な生産力をもつにいたるほど、それが国民経済にとって、全般的にして本質的な性格をもつようになってくる。そこでは、いわば広範な分業と高度の生産力それ自体も「交換」なしには経済秩序を維持することができなくなるといわれる。とくに資本主義経済体制にあっては、アダム・スミス (Adam Smith) からジョン・スチュアート・ミル (John Stuart Mill) にいたる古典学派は、もろもろの修正や批判をあげながらも、「利己心」(self interest) にもとづく生産が、神の「見えざる手」によって社会的にも予定的に一つの調和を生むという楽観的な「予定調和説」に原則をおいていた。もちろん、この楽観的な気分は、当時がイギリス資本主義の上昇期であり、「産業革命」の黎明期において、いわば「生産論」が根本問題になっていた時でもあった。その後のスミスの楽観論は、トーマス・ロバート・マルサス (Thomas Robert Malthus) やデビッド・リカルド (David Ricardo) の悲観的な論理によって批判されつつ、古典学派解体期の代表者であるミルにひきつがれるわけである。その内面的な動きがマルサスやリカルドにおいては、資本制的な生産様式の支配化によって多くの社会的矛盾に直面しながらも、まだ資本の自己増殖への信頼が残っていた。しかしミルの段階では、すでに階級闘争がはげしくなり、社会主義の進出によって、古典学派のもちつづけた「生産」の法則は不変にしても、

「分配」の法則を歴史的なものとし、大きな変革の必要性が説かれるにおよんで古典学派に亀裂が生ずるにいたった。こうした古典学派の亀裂が解体につながるが、この解体が外部的にもたらしたものとして、小生産者の立場からの古典学派に対する批判、空想社会主義の誕生、リカード派社会主義の成立などがあげられている。いわばミルの「経済学原理」が刊行時（1848年）には「共産党宣言」も刊行されているなど一連のマルクス学派形成の著作があらわれている⁽¹⁾。

以上は、ごく大ざっぱな学説史背景であるが、それらの中から考えられることは、① 資本主義経済の体制にあっては、ある意味で古典学派の流れの中にみうけられるように、スミスの楽観的な予定調和説を批判しながらも、「利己心」や「資本の自己増殖」を否定するまでにはいたっていない。② スミスにおいては「生産論」が中心課題であったが、この問題はミルの段階においても「生産」の法則は不変なものとしていた。③ マルクスによる「資本論」は周知のように第一巻に「資本の生産過程」、第二巻に「資本の流過程」、第三巻に「資本制生産の総過程」をとりあげており、それらは資本主義社会から社会主義社会への移行の必然性を「近代的社会の経済的運動法則」からみちびき出したものとされている。したがって、そこでは「資本制生産」の変革を目的としているが、このことが「経済」の「生産」、「流通」、「消費」、あるいは「分配」を加える各要素の構成を根本的に否定したり、変革することを意味しない。もちろん、経済学の各学派にあっては、構成要素のいずれかに重点をおくというニュアンスの変化はあるであろう。

こうした「経済」の構成要素をめぐるニュアンスは、具体的には一国経済の政策的なあり方によるので、そのあり方もまたその国の国民経済の自然的、歴史的諸条件によって左右されるものである。しかしながら、どのような国民経済にあっても、資本主義経済体制においては、「資本の論理」が貫徹されるという前提をもっている。したがって、「経済」の構成要素のうち何がもっとも重要視されるかという問題も、「理論」における論理的なものであるというより、その国の国民経済のおかれた歴史的段階を背景とする政策的な課題であ

る場合が多い。つまり古典学派が「生産」を中心的にとりあげ、それを不変なものとしてきたこと自体も古典学派の土壌であったイギリス資本主義の経済史的段階を背景にしたものと考えられる。

さて、以上のような諸問題をもち合わせながら、われわれは国民経済と港湾流通の基礎的な問題を考えようとしているわけであるが、この節では、さしあたり港湾流通が何であるかということの前に、国民経済における「流通」そのものの性格をとりあげる必要がある。すでにふれたように、「経済」の構成要素の各々についてのニュアンスの差は、その国の自然的、歴史的諸条件をもととする経済政策によって特色づけられるであろう。その経済政策の特色も、しいていえば自然的、歴史的諸条件をふまえた「資本の論理」によって方向づけられるものといえよう。たとえばわが国経済の発展にとって、外国貿易は必須の条件であるとされている。その主な理由は、周知のようにわが国は島国であり、国土面積がせまく、その上国土の有効面積率はきわめてひくい。さらに人口が多く、したがって人口密度が高く、重要資源のほとんどを産出しえない。したがってそのような国は加工貿易を主とする外国貿易に依存せざるをえないというのである。以上の論理はそれ自体まちがいがあるとは思われず、まだ実態的にも要を得ていると思われる。

しかしながら、以上の論理はわが国経済の自然的諸条件を中心とした考え方からであり、経済の社会的諸条件なり、「経済」の構成要素の各関係や、政策的諸条件などの、いわば社会科学としての全体的な論理をおき忘れたものともいえよう。なぜならば、以上にのべたわが国経済の自然的諸条件と全く異なる国の国民経済、——たとえばアメリカを考えてみると、これもまた周知のように、アメリカは国土面積とその有効率が大きく、国土面積に対する人口（密度）がきわめてひくい。さらにほとんどの重要資源を産出しうる。実はこうしたアメリカ経済が、外国貿易に依存しなければ一步も前進してこなかったという歴史的、かつ論理的な背景を忘れてはならない⁽²⁾。その歴史的・論理的背景こそが、資本主義経済における「資本の論理」であり、政策的な諸問題をめぐる社会的諸条件であるということである。

すなわち、一国の国民経済における発展の方向は、「経済政策」によってきめられるが、この政策は、経済科学の中においては「政策論」として、他の「歴史」「理論」に対応し、歴史的究明によって示される経済間の因果関係（法則性、理論）を現実の実践に応用させる部門とされる。したがって、実際の政策は、一定の目標や規範をたて、その目標を実現させる方法をあきらかにしなければならないし、当然、目標の設定あるいは政策実践には、何らかの形で「価値観」がふくめられる。通常、経済政策の主体者は政府であるので、その目標、実現の方法、価値観などは政府によってきめられる。この場合、政府はそれらのきめ方の基準をどこに求めるかはもちろん時代によっても異なるであろうし、政府の性格によっても異なる。しかし大体において共通しうるのは、政府の立場からして「最大多数の最大幸福」ということを前提にするということで、その国の国民経済にとってもっとも影響力の大きい、あるいは支配的な生産力をもつ立場から政策のあり方がきめられやすい⁽³⁾。その意味では、資本主義経済において、古典学派が「生産」を中心とする経済理論によってしめられていたということも当時のイギリス資本主義の経済発展の段階を示すことにもなる。とくに資本主義経済が、本来約束した問題はスミスもいうように、大工場制工業にもとづく生産力の増大、個人の自由と市民社会の形成、各個人の平等な経済への参加を保証する、等々であった。このような資本主義の約束は、もちろん「経済」を構成する要素のうちの「生産」だけによって可能的であるはずがなく、生産力の発展は当然一方において「消費」が約束されていなければならない。資本主義経済が循環経済であるかぎり、「経済」を構成する要素のどれもが一つのバランスをもつことによって、生産力の増大なり、個人の自由と市民社会の形成、各個人の平等が約束されるわけである⁽⁴⁾。しかし、こうした論理に対して、現実の経済政策は、必ずしもそのようには行なわれてきたとはいえず、歴史的にも「生産」が中心になりうるような傾向をもち、その立場からの「消費」や「流通」への政策がとられがちであった。このことは、「産業革命」以前の「産業資本」の段階においてとくに著しく、また「以後」