

港湾研究シリーズ ⑤

港 湾 産 業

喜多村昌次郎 著

株式会社

成 山 堂 書 店

港湾研究シリーズ ⑤

港 湾 産 業

喜 多 村 昌 次 郎 著

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

著者略歴

喜多村昌次郎（きたむら しょうじろう）

1914年京都に生まれる。

中央大学専攻科（法学科）卒

現 在

運輸港湾産業研究室長

横浜商科大学（商学部）講師

主な著書

「港湾労働の構造と変動」（1964年，海文堂）

「輸送革新と港湾」（1968年，港湾経済研究所）

「国際海上コンテナ輸送をめぐる12章」（1969年，

成山堂書店，共著

港湾研究
シリーズ ⑤ 港 湾 産 業

¥ 1500

昭和46年9月25日 初版印刷

©1971

昭和46年9月28日 初版発行

著 者 喜 多 村 昌 次 郎

発行者 株式会社 成 山 堂 書 店

代表者 小 川 實

印刷者 壮光舎 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
(郵便番号 151)

電話 総務・編集 (467)7474(代)~5
営業・企画 (467)7476(代)~8

振替口座 東京 7 8 1 7 4 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

(分) 3056 (製) 24081 (出) 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約10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な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ぎ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「大学紛争」の嵐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、成山堂小川社長には、編者の不手際から刊行の時期が遅延したことについて、深くおわびをしなければならない。

1971年8月

責任編集者 北 見 俊 郎

喜多村 昌次郎

は し が き

「港湾産業」の定義なりその範囲については、必ずしも明確に規定しがたいといわれているが、すくなくとも港湾機能との関連において、あるいは港湾機能の経済性を媒介として成り立つ企業集団という見方をすれば、「港湾産業」の性格はそれなりに理解しうるものと思われる。

もちろん「企業」は個別経済の単位として、みずから資本計算を行ない、営利を目的として経営し、その結果である損益は企業それ自体に帰属するという現実の「経済」を基礎とするものであるかぎり、港湾企業の集合である港湾産業もまた、基本的には港湾機能の経済性をもって、産業存立の条件とすることには変わらないのである。

したがって、港湾産業が成立しそれが維持されるための要因としての資本構成や、その性格を問題にしなければならないとともに、商品経済、交換経済の場における港湾産業の市場構造をもみななければならない。

さらに、港湾産業が港湾運送のセクターに属するものであるばあいには、その運送手段（生産手段）と労働力事情および運賃・料金構成なども、港湾産業を理解するうえで重要なファクターともなるのである。

「港湾産業」をより具体的に定義し位置づけるに際しては、もとより方法論としては恣意をまぬがれないし、また、現象面からの判断にも明確さを欠くばあいが多いのである。その理由の一つには、港湾産業はいわゆる兼業関係によって成り立つという経営形態が普遍的であり、単一の業種あるいは産業とみなしうるケースはむしろまれであるからである。たとえば、港湾運送事業と倉庫業または陸運業その他との兼業では、前者の挙収額が後者のそれよりすくなくとも、港湾運送事業を営むことによって、兼業部門の収入を多く挙げうる経営は、すなわち港湾運送事業といえるであろう。

つまり、経営の意思なり目的が、港湾運送を主体とする方向で組織されているのであれば、挙収額なり経営形態に関係なくそれは「港湾産業」とみなされる。

このような事例は私鉄経営にその典型がみられるほか、他の産業部門にも多かれ少なかれ類似の関係について指摘しうるのであるが、それにもかかわらず、港湾産業の位置づけに際して当面する「あいまいさ」は、その中心的、主体的業種とされる港湾運送事業においてさえ、多くは巨大交通、産業資本になお癒着して、独立の産業部門としての港湾運送用役の商品生産化が、いわゆる社会的規模で完成し確立されていないゆえでもあろう。

この書が港湾機能とかかわり、あるいはそれを媒体として存立する企業集団を「港湾産業」としてとらえようとするゆえんは、わが国経済の成長発展にとって不可欠な港湾の重要性を知るがためであり、その港湾において港湾経済を現実維持発展させつつある経済組織であるがゆえに、当然主体性をもった「独立の産業部門」を形成すべきもの、という考えに根拠を置くからである。

したがって、そこでは「港湾産業」とはなにかという問題提起とともに「港湾産業」はいかにあるべきかとする問題意識も必要であろうと思われるが、それはおもに経営なり政策主体に属する分野であり、また、筆者の能力の限界もあってふれることができなかった。

ただ、港湾が貿易輸送との関連で、あるいは広く流通における基礎施設としての役割が問われている現在、港湾を場とする流通業の立場はそれなりに複雑ではあるが、すくなくとも経済の発展段階に照応する新しい態勢への脱皮は必要であらう。

本書が港湾産業をとりあげるにあたり、主として「港湾運送」「臨港倉庫」および運送取扱人である「海運貨物取扱業」に焦点を置いた理由はこの意味からであり、また、それらが港湾産業の中核的業種であるとともに、「輸送革新」の過程で、もっとも多くの問題を抱えているとみられるからで

ある。それだけにその問題の範囲は広く、根もまた深いわけであり、その説明は非才な筆者のおよぶところではないが、これも一つの道程としてとりあげたしだいである。

したがって、この書は港湾研究における多くの先達の業績に負い、それに支えられているものである。それとともに、さらには港湾産業、港湾労働組合、関係官庁、協会の方方のご厚意にもよっているほか、成山堂社長小川實氏のお励ましを得て完結したのであることを記したい。ここに深く感謝するしだいである。

1971年8月

喜多村 昌次郎

目 次

は し が き

第1章 港湾のターミナル機能

1. 交通における港湾の性格	1
(1) 海運と港湾のターミナル機能	4
(2) 陸運と港湾のターミナル機能	6
(3) 空運と港湾のターミナル機能	7
2. 港湾ターミナルの経済・社会的機能	10
(1) 港湾産業の成立と形成	10
(2) 港湾ターミナルの社会的機能	14
(3) 機能拡大と都市化	16
3. 経済発展における港湾の課題	20
(1) 大都市港湾問題の台頭	20
(2) 地域経済と港湾	22
(3) 広域港湾の構想と港湾流通	24

第2章 港運業の形成と展開

1. 港運資本の形成過程	28
(1) 港運市場の展開	28
(2) 港運業の経営組織	30
(3) 労働体系	33
2. 港湾運送事業の成立	35
(1) 港湾運送事業の前期的業態秩序	35

(2) 港湾運送秩序の実態	38
(3) 法制化とその規制	41
3. 港湾運送費用と便益	49
(1) 港湾における物的流通費用	49
(2) 港湾運送の運賃・料金構成	50
(3) 港湾運送の便益とその構造	55

第3章 新しい港湾運送の方向

1. 合理化・近代化の政策課題	65
(1) 法規制および行政の基礎	65
(2) ふ頭運送事業法制定のころみ	71
(3) ふ頭運送事業法の目的意識	72
2. 法規制から経済性へ	79
(1) 港運業の合理化努力	79
(2) 港運業の対応策	81
(3) 問題点と課題	82
3. 新しい港湾運送の体系	84
(1) 港湾運送の機能分化	84
(2) ターミナル・オペレーターへの脱皮	88
(3) 港運業の経営的集約・協同化	94

第4章 臨港倉庫の形成と展開

1. 臨港倉庫の機能と役割	100
(1) 倉庫機能の変化	100
(2) 流通倉庫への脱皮	102
(3) 流通倉庫の課題	105
2. 臨港倉庫の将来構想	108

(1) コンテナ化の影響	108
(2) コンテナ化への対応	109
(3) 流通団地と臨港倉庫	111
3. 臨港倉庫の荷役労働	114
(1) 倉庫荷役の労働市場	114
(2) 臨港倉庫の労働過程	117
(3) 倉庫労働近代化の基礎	118

第5章 貿易輸送をめぐる港湾の課題

1. 船舶運航とターミナルの結合	124
(1) 経岸率向上の要請	124
(2) 公共ふ頭の効率性	128
(3) ニューヨーク港における戸前受け制度	131
2. 輸送構造の変化とターミナル支配	137
(1) 商社、メーカーと専用ふ頭	137
(2) 海運貨物取扱業（乙仲）	140
(3) 通関業と港湾運送	143
3. 協同一貫輸送と港湾産業	149
(1) 協同一貫輸送と港湾	149
(2) 海運貨物取扱業の地位	152
(3) 複合ターミナルと港湾産業	155

第6章 コンテナ輸送と港湾労働

1. 労働力不足とコンテナ輸送	160
(1) 港湾労働法と港湾労働	160
(2) 港湾労働組合組織の動向	164
(3) 港湾労働者意識の変質過程	168

2. 外国におけるコンテナ輸送と港湾労働	174
(1) 米国太平洋岸の組織事情 (I L W U)	174
(2) I L A のコンテナ輸送対策	178
(3) 欧州の港湾労働事情とコンテナ輸送	181
① ロンドン港チルバリー・ドック (Tilbury Dock)	181
② ハンブルグ港	183
③ ロッテルダム港	185
3. 新しい港湾労働者の育成	188
(1) 港湾労働力不足への対応	188
(2) 横浜港港湾労働者教育訓練学校	190
(3) ロッテルダム港の「港湾運輸専門学校」	193

第7章 港湾産業の合理化と近代化

1. 合理化の本質と課題	200
2. 民主化から近代化へ	205
3. 港湾産業協会 (Association) と労働組合組織の役割	208

索引	215
----	-----

第1章 港湾のターミナル機能

1. 交通における港湾の性格

わが国経済の発展成長の過程で、港湾機能が港湾の立地する地域経済との関連において、あるいはまた、広く国民経済の発展にとって、その必要理由と重要性があらためて認識されるようになった。

周知のとおり、わが国は国土面積に比較して長い海岸線をもち（総面積37万平方キロ・メートルに対して海岸線延長は2万7,000キロ・メートルにもなる）、国土を縦走する山脈は、耕地面積の臨海部への展開をもたらし、産業および人口を海辺地帯へ集中させつつ発展している。

したがって、交通手段としての海運と港湾は、経済社会の維持とその発展のために、古くから重要な地位を占めてきたものである。

いっぽう、陸上交通の面では、古代はもとより、中世・近世を通じて、開発・発展がほとんど停滞的であったゆえんは、やはり地形や地理的条件の制約があったわけである。明治5年（1872年）9月新橋——横浜間に最初の鉄道が開通し、ついで阪神間（明治7年＝1874年）、京阪間（明治10年＝1877年）としだいに鉄道開設がすすめられ、それが契機となってやがて交通業が△独立の産業部門を形成するにいたるまで、陸上交通は人馬の歩行（往来）と通信（飛脚）の必要をみたすのみであったといわれている。

しかしながら、海上交通においては輸送単位が比較的大であること、運送責任制度も古くから整備され確立していたことなどによって、中世以降の海

運は菱垣廻船、樽廻船あるいは北前船の例にみられるように、それが商業資本であれ、また、問屋資本の手段としての発達であったとしても、海上交通はいち早く、これら資本と癒着しつつ独立の交通業として自立していたのである⁽¹⁾。

かくして、港湾を媒体とする交通が、わが国では海運においてまず発達し、やがて工業化の導入により工業生産力の拡大増強に寄与するとともに、いっぽう、原料、製品市場の拡張のために、海外との交易上果たしてきた役割もまたおおきいのである。

原料資源⁽²⁾とばしいわが国における生産力拡大の努力は、その生産力と強く相関する交通機関としての海運と、交通基礎施設でもある港湾との調和ある整備、発達があってはじめて達成されるのみならず、また、それが製品市場の国際的な規模での拡大、展開を可能とする。

したがって、これまでも港湾は海運との関係で、船舶航行の安全に役立つ避難、停泊の場所として、または SHIPPING のためのターミナルとしての役割が問われてきたものであるが、港湾の機能はそれのみにとどまらず、より広く経済的および社会的要因と成因を、機能として含むことによって構成されているのである。

港湾と交通の面からこれをみると、各産業それぞれの分野では「交通」はもとより生産過程そのものの一部門を構成し、あるいはそれとの密接な関係において、生産的役割を果たしつつ機能しているのであって、わが国経済の基本構造が、さきにもふれたとおり自然的、地理的条件や、資源の点で多くの制約をもち、再生産上きわめて不利な立場にあるだけに、それらのギャップを克服するに不可欠な交通条件の整備開発が、とくに必要となるわけである⁽²⁾。

社会的生産力増強の一般的条件として、総合的、体系的な交通の発達を期待する視点からみた港湾の機能は、海運と陸運の結節点なり、あるいは SHIPPING・センターの地位にとどまるものではなく、より広範に国民経済、社

会との関連でその位置づけをはかるべきものと思われる。

それでは、このような港湾の機能をその利用の目的にしたがって分類整理すると、おもに商業用貨物を運送する船舶および旅客を輸送する船舶を対象とした商港、臨海工業の生産過程に包摂された工業港のほか、漁港・避難港・軍港あるいは自由港をあげることができる。

また、港湾を経由する貨物の輸送範囲と交貿が国内のみにとどまるか、あるいは外国にまでおよぶかによって、内貿港と外貿港との区分も一般に行なわれている。

さらに、港湾の立地事情や地理的条件による分類では、天然港・人工港・河口港・沿岸港・運河港などがあり、法令上では港則法、港湾法・関税法・検疫法・植物防疫法・家畜伝染予防法・公有水面埋立法などによる規制上の区分も設けられている。

そのほか、船舶運航上の分類には、始発港(ファースト・ポート)、終端港(ラスト・ポート)、寄港港(中間港)、接続港(トランジット・ポート)、ライナー・ポート、トランパー・ポート等々があげられる。

このような港湾の分類や機能づけは、法令上のそれをのぞいて、港湾の成因上あるいは経済活動に伴う利用目的にしたがって区分されているのである。

しかしながら、このような定義をなしうるとしても、港湾の機能は単一の要因によって成立しているものはほとんどなく、現実には各機能を併有するところあるいはそれらの総合体として形成されているのである。

それゆえ、港湾は各時代の経済社会の要請に応じ、またその発展の段階に照応して、港湾のもつ潜在的機能がクローズ・アップされるとともに、また政策的課題を受持ちつつ推移発展しているのである⁽³⁾。

かつては漁港、避難港が港湾の中心的役割であったはずであり、ついで商港・軍港・工業港への重点移行という港湾問題の変化の過程は、経済的、社会的あるいは政策的変せんの投影として、港湾の歴史を規定しているともい

えるであろう。

(1) 海運と港湾のターミナル機能

港湾は地理的、形態的にみて陸上交通と海上交通あるいは水上交通または航空交通の接続点であって、国内交通網の主要な一部門を形成しているのみでなく、海外諸国の交通網とも密接に結ばれている。つまり、港湾はわが国にとって全交通体系における主要なターミナルとして、また、産業基盤強化を目的とした社会資本の重点的な投資対象とされるだけに、陸上および海空交通にかかる人と貨物の流れを合理的に受けとめ、かつ、その流れる方向との関連で、ターミナル機能の効率的発揮につとめなければならない使命を負っている。

経済の高度成長に伴って、人および物資の流動移行の大量化がますます進行しつつあり、とくに国内における貨物の輸送機関別輸送分担率の推移では、トン・キロにおいて内航海運がつねにその首位を占めているし、また、外航海運においても、貿易輸送量は逐年強い増加傾向を示している。

このように、国民経済の維持とその再生産の過程で、海運と港湾の体系的な結合が、現在および将来にわたっていよいよ密接となってくるのである。

港湾のターミナル機能を海上交通の立場からみると、船舶の効率的運航を可能にする条件が要請される。つまり、 SHIPPING・センターとして、そこでは海上運送貨物もしくは船客の集散地を受持ち、船舶の回転率向上を達成するための集貨と荷役態勢の整備とともに、航海に必要な諸準備を迅速に遂行しうることが要求されるのである。

換言すれば、海運経営の業績向上のために、ターミナル・コストを最小限にとどめ、船舶のクイック・デスパッチを最大限に可能とする諸条件を港湾にもとめることとなる。

周知のとおり、海運経営からみた問題点は、船舶の航海日数に対し、港湾における滞船日数が相対的に増大していることであり、費用項目からして改

善、合理化すべき余地はむしろターミナルに多く残されている⁽⁴⁾ ことである。すなわち、運航経費の合理化は船舶の高速化、自動化、大型化、専用化等によって、航海日数の短縮と貨物の大量輸送化を開発し、この面での経営効率の向上策は、自主的努力によって一応達成しうる。

しかしながら、いっぽう、定期船における停泊日数の短縮は、港湾におけるターミナル機能——船舶の回転率向上を可能にする基礎施設としての——の整備いかにすべてかかわるもので、このターミナル機能は、従来から船舶運航業者の管理下からことさらに切り離されてきたものである⁽⁵⁾。

これは船舶運航業者にとって、港湾機能を船舶運航管理下に置くことの経費負担と、海上運送区間の責任範囲の拡大が、ともに海運経営を圧迫するという理由にもとづくものである。

つまり、船舶運航にかぎった、いわゆるオペレーションの範囲にとどまる身軽な経営が、競争上、むしろ有利であったという歴史的な経営的価値判断にもその原因を求めることもできるようである。

海運の競争関係は、不定期船のばあいのみでなく、海運同盟間においても、いよいよ激しさを加えつつあるといわれている。したがって、その競争の手段は、オペレーションの合理化、自動化、高速化の技術革新に求められるが、このことは同時に投下資本の増大をもたらす。それにもかかわらず、これと併行する港湾ターミナルの効率性が伴わないかぎり、ターミナル・コストは相対的に大きくなり、海運の合理化努力は、港湾において減殺される結果ともなりかねないわけである。

このような限界なり傾向に際して、石油・原油・鉄鋼石をはじめとするバラ貨物と特定の貨物は、交通部門のターミナルを離れ、インダストリアル・キャリアーとして生産過程に包摂されるとともに、コモン・キャリアーを中核とする在来定期海運とは別体系となって、輸送における自己完成を達成しつつある。