

港湾研究シリーズ ⑦

港 湾 社 会

北 見 俊 郎 著
荒 木 智 種

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

港湾研究シリーズ⑦

港 湾 社 会

北 見 俊 郎 著
荒 木 智 種

株式会社

成 山 堂 書 店

＜著 者 紹 介＞

北見俊郎（きたみとしろう）

1924年横浜に生れる。立教大学大学院卒。オレゴン大学大学院，コロンビア大学大学院，キール大学留学。現在，青山学院大学経営学部教授，関東学院大学経済学部講師。（その他省略）

主要著書

「国民経済と港湾」（日本港湾協会，1958年）
「アジア経済の発展と港湾」（東大出版会，1964年）

「港湾論」（海文堂，1968年）

「港湾総論」（成山堂，1972年）

「港湾流通」（共編著，成山堂，1974年）

「港湾産業の発展のために」（編共著，港湾産業研究会，1967年）

「変革期の港湾産業」（編共著，港湾産業研究会，1968年）

「輸送革新と港湾産業」（編共著，海文堂，1970年）

「欧米の港湾」（共編著，横浜港運協会，1971年）

「港湾産業の危機と発展」（編共著，海文堂，1972年）（その他省略）

現住所：〒232 横浜市港南区笹下町4279

荒木智種（あらきともたね）

1929年神奈川県に生れる。立教大学卒，ミネソタ大学大学院卒。オレゴン大学，ハンブルク大学留学。現在，日本医科大学助教授，関東学院大学講師，日本港湾経済学会常任理事，太平洋コミュニケーション学会顧問

財団法人 港湾労働経済研究所，特別研究員
主要著書 「港湾流通」（共著，成山堂，1974年）

「輸送革新と港湾産業」（共著，海文堂，1970年）

「変革期の港湾産業」（共著，港湾産業研究会，1968年）

Countries Around the World（文化書房，1971年）

（その他省略）

現住所：〒247 鎌倉市大船 5〜12〜15〜403

港湾研究
シリーズ⑦ 港 湾 社 会

¥2,500

昭和50年12月15日 初版印刷

昭和50年12月18日 初版発行

© Kitami, Araki, 1975

著 者 北 見 俊 郎

荒 木 智 種

発行者 成 山 堂 書 店

（代表）小川 實

印 刷 誠 之 印 刷 俣

製 本 板 倉 製 本

発 行 所 蠶成山堂書店 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

「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はいない。希わくは、このシリーズ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に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各位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、この研究シリーズの刊行もあと4冊を残し、初期の計画から大幅におくれをきたしている。これらはいずれも編者の至らぬ結果であると自覚し、全10巻の早期完成を念じつつ大方の御海容を乞う次第である。

1975年 秋

責任編集者 北 見 俊 郎
喜多村 昌次郎

は し が き

「港湾社会」とは新しい言葉である。従来そうした言葉は一般的にも学問的にも用いられていなかった。明治以降、わが国にあっては「港湾は国の公物である」という表現や考え方が一般的であったが、ここでは基本的に「港湾は社会である」という表現や考え方をとろうとしている。港湾を「公物」とであるとするのは港湾機能をつくりあげている物財・物理的条件にのみ焦点をおくもので、それにはそれなりの時代的な背景があった。しかし、現実には港湾が経済社会の中において活動し、港湾機能を作動させるためには、物理的条件のみならず、制度、組織、機構などの社会的条件がなければならない。さらに、そのような社会的条件の基盤には、「人間」にかかわる条件もある。

したがって、港湾はそのような諸条件の総合的かつ有機的な関連の中で把握することによって実体が理解しうるものと思われる。とくに、ここでは諸条件のうち、「人間関係」をもととする「社会的条件」を重視するが、他の人間的条件や物理的条件についても社会的要因を軸にして考察しようとする。

次に、そのような分析の視角をもって、港湾における人間関係（社会）の構造性や機能をみると共に、わが国港湾社会の「近代化」をもあわせ考えようとしている。「港湾は社会である」と述べたが、この場合の「社会」とはもちろん近代的「市民社会」の概念にうらづけられたものである。こうした発想からすると、わが国の港湾にかかわる社会（人間関係）には前近代的な要因が残されており、「港湾は国の公物である」とする言葉がまだ生きていけるとするならば港湾にかんする法律、行政、政治、経済、産業などの仕組みがそれにふさわしい「人間関係」を通じて存在することになる。また現実の港湾を少なくとも立体的かつ総合的に理解しようとするためには、従来とくにとりあげられなかったような社会的な側面を考え合わせなければならないし、今後の港湾を展望する時にもそれを忘れてはならない。

この本は以上のような問題意識のもとに、まず基本的に、とかく「施設」として考えられがちであった港湾を「人間と社会」の角度から見ると共に、港湾における「人間と社会」の存在を確認しようとした(1章)。ついで「港湾問題」の社会的背景や現実の港湾機能のもつ「社会的構成」をみる(2,4章)と共に、港湾にかかわるものの考え方(思想)やターミナルとしての社会的な原点をもみようとした(3,4章)。一方、そのターミナルとしての港湾社会をコミュニケーション科学の立場からとらえ、港湾における情報、ジャーナリズムの史的背景(6,7章)をはじめ言論の自由(8章)や情報コミュニケーションの問題(9章)などはいずれも港湾社会の近代化を志向するものであり、その意味ではとくに港湾産業界の構造的性格(10章)をみることも同様な志向性にあつた。かつて港の世界には「学者と新聞記者を人れるな」というジンクスがあったそうである。これはいかにもわが国の港の閉ざれた社会を特徴的に示すもので、これには客観的な理論も開かれた「言葉」やコミュニケーションもなかった。したがって港湾における社会やコミュニケーションを研究する専門家も生れ出ることもなかった。ここにコミュニケーションの章をふくめたのも「客観的な言葉」が港を近代的な開かれた社会たらしめようとする念願にもとづく。なお、港湾社会にとってもっとも本質的な問題は、労働の性格と再生産の過程などにあるが、これらの問題についても若干の考察(11,12章)を試みる。最後に、わが国における港湾社会の性格をヨーロッパにおける「市民社会」との比較において考察する(13章)が、本書の全体を通じて表現しようとした港湾社会の確認と近代化の方向は、わが国資本主義社会の全体が近代的「市民社会」として定着することが土台ともなるものの、港湾という特定の社会が意識的に近代化への変革を努めなければ、港湾機能の正しい位置付けも不可能であろうということがいえよう。

はじめに述べたように、「港湾社会」とは新しい言葉であるだけに、われわれの分析にとってたよるべき文献・資料も見当らず、暗中模索のうちに、とりあえずの報告を試みようとしたのが本書でもある。分析の方法は主として社会学、もしくは、さらに範囲を広めた社会科学の立場からのものであるが、その

分析手法や資料の取扱いにおいていたらぬ貧しさが残ることを自覚させられる。また、以上にのべた事柄だけで「港湾社会」のすべてを表現したものでないことはもちろんであり、分析内容においても問題点が残されている。したがって、研究対象のとらえ方や分析の方法論においても幾多の誤ちや不足のあることを知るために、本書は一つの序説として問題提起にとどまるものであることをあえて付言すると共に、今後の分析によって以上の問題点は補われるべきものであることをおことわりしなければならない。

なお執筆分担は北見（1, 2, 3, 4, 5, 10, 12, 13章） 荒木（6, 7, 8, 9, 11章）であるが、このような本書でも数多くの方々の御指導にあづかっていることをあらためて覚える。ここにそれらの方々のお名前をあげて感謝の意を銘記するのが礼儀であるが、それまでにはまだ距離があるようにも思え、次の機会にゆずらせて頂しことをご海客願うものである。

最後に、港湾研究シリーズの6巻目としてもっと早く原稿をまとめあげるべきところ、大幅のおくれをきたし成山堂社長小川實氏はじめ関係各位に、ご迷惑をおかけしたことをおわびする次第である。

1975年・秋

北 見 俊 郎

荒 木 智 種

目 次

はしがき

第1章 港湾における人間と社会

—「港湾社会」の問題意識—

第1節 「港湾社会」をめぐって	1
第2節 ターミナルとしての「港湾社会」	5
第3節 ターミナルの構成要因と近代化の諸条件	9
第4節 港湾における人間と社会	13

第2章 「港湾問題」とその社会的背景

第1節 「社会関係」と港湾	18
第2節 経済発展と「港湾問題」	22
—その社会的性格—	
第3節 「港湾政策」の社会的背景	27

第3章 「港湾思想」と「港湾社会」

第1節 問題意識	33
第2節 仮説としての「港湾思想」	34
—港湾とは何か、の問題—	
第3節 わが国港湾における「思想」的反省	37
第4節 港湾近代化の思想と「港湾社会」	40

第4章 港湾機能の社会的構成

第1節 「社会的構成」をめぐって	45
第2節 「社会的構成」にかんする諸問題	47

第3節 「社会的構成」の基本的問題点	52
第4節 「社会的構成」の原理的側面	57
第5節 港湾機能の「社会的構成」要因	60
第6節 港湾機能の「社会的構成」	69
 第5章 ターミナルの性格と「港湾社会」の基礎問題	
第1節 交通におけるターミナルの性格	73
第2節 流通革新とターミナルの問題性	77
第3節 ターミナルの構造性と「港湾社会」の基礎問題	80
 第6章 港湾における情報と産業社会	
第1節 港湾とプレス・コミュニケーションに関する問題提起	87
第2節 ターミナルにおける情報の現代的諸問題	90
第3節 情報担当者の養成とその方向性	91
 第7章 港湾都市における「ジャーナリズム」の史的背景	
第1節 問題意識	98
第2節 港湾と新聞の歴史的考察	99
第3節 横浜と新聞	103
第4節 わが国の港湾と近代ジャーナリズム	113
 第8章 港湾社会における「言論の自由」	
第1節 欧米におけるポート・オーソリティーの形成とパブリック・リレーションの性格	115
第2節 変革期における港湾社会と港湾コミュニケーション	122
第3節 メディア・ジャーナリストの任務とその本質について	124

第9章 「港湾社会」の近代化と港湾コミュニケーション

第1節 コミュニケーションと情報の拡大	132
第2節 港湾とコミュニケーション・メディア	133
第3節 「港湾社会」の史的背景と情報の諸問題	135
第4節 港湾情報センターの現実的な課題と情報の機能化	147
第5節 「港湾社会」における情報システムと人間コミュニケーション	157

第10章 港湾産業界の構造的近代化

第1節 問題意識	161
第2節 個人と業界の基礎	163
第3節 日本の人間関係と業界	165
第4節 港湾の社会と港湾産業界	167
第5節 港湾産業界の近代化問題	174

第11章 都市社会と港湾労働

—ハンブルクを中心にして—

第1節 ハンブルク港湾の誕生と史的背景	178
第2節 主要産業と「港湾社会」	180
第3節 港湾産業の機能別分類	182
第4節 港湾労働の諸問題と展望	187

第12章 「港湾社会」の近代化と港湾労働

第1節 港湾機能と人間労働	195
第2節 「港湾社会」と港湾労働	197
第3節 港湾の体制と港湾労働の地位	199
第4節 「港湾社会」の近代化と港湾労働	203

目 次

第13章 「港湾社会」の日本の特質と問題点

第1節 ヨーロッパ「市民」と日本の港湾問題.....	208
第2節 日本の市民意識と「港湾社会」の問題点.....	212
第3節 「港湾社会」の日本の特質.....	219
索引	228
筆者紹介	

第1章 港湾における人間と社会

—「港湾社会」の問題意識—

第1節 「港湾社会」をめぐる

「はしがき」でも述べたように、「港湾社会」という言葉は一般的にも学問的にも今まで用いられていなかった言葉である。そうしたあたらしい言葉を取り上げるためには、それなりの理由や背景があるはずである。また、とくに学問的にあたらしい言葉を用いる時には、客観的な条件をみtusものでなければならない。

しかしながら、ここでただちに学問的に「港湾社会」の定義づけをすることは大変むずかしい問題でもあり、またあらかじめ予想される「港湾社会」の内容や性格を客観的に分析しなければ一応の定義づけも不可能である。いわば、そうした作業をふまえた上でなければ本来「港湾社会とは何か」という問いに応えうるものではない。したがってここでは、とりあえず一つの仮説として、「港湾社会」のアウトラインを考えながら、各章の分析のためのイントロダクションを行なってみることとする。

まず、「港湾社会」そのものの前提として、「社会」についての理解のしかたを確認しておきたい。周知のように、「社会」という言葉は日常的な一般的用語としていろいろな意味に用いられるが、社会科学や社会学においても多義的に用いられる。抽象的もしくは原語的にいって「社会」(society, Gesellschaft)とは「結合する」という意味から由来するとされ、人間関係、人間の結合、生活の共同などの意であるといわれる。これから、社会集団として家族、団体、国家などを示す場合、また一定の地域社会を示す場合、さらに体制的な内容によって封建社会とか近代社会といった歴史的な発展段階を示す場合等々さまざま

まな意味内容をもっている。

しかし社会科学もしくは社会学的な「社会」認識は、それら個々の示し方にとられわず、全体的に「人間の結合」や「人間関係」がひろく社会として問題にされるにいたった経過——人間が封鎖的な地域や身分から解放されて近代的な「市民社会」を形成してきたという——を重要視し、それが絶対主義的な国家に対応して形成されてきた点にあるといわれている⁽¹⁾。

そうした社会の構造は、何よりも、人間が社会的動物であるといわれるように、人間はたえず対人的な行為と関連との中で生活している。いわば社会はそのような「社会的行為」によってなりたっており、人間のそうした社会的関係は多くの場合「集団」を場として生まれている。こうした集団がさらに相互関係をもつことによって全体的な社会構造をつくりあげることになる。人間はこのようにして集団の成員として社会生活を行うが、個人と社会（全体）の関係は、全体としての社会が部分としての個人に先行して個人の存在を規定し、これをさらにおしすすめると、いわばファシズム的・全体主義的な社会の誕生となる。また、これに対して個人は発生的にも論理的にも「社会」に先行するものとする市民的・自由主義的社会観としての立場がある。さらに一方においては、個人と社会は「現実具体的に存在するものは個人であるが、その個人は単なる個人ではなくして、社会的関連の中におかれた個人、すなわち社会的人間である」⁽²⁾ ということから現代社会の方向づけを社会主義社会に求めようとする社会観もある。ここではもちろん、それらの社会観のうちどれが「個人と社会」の正しいものであるかを問題にしようとしてはいない。ただ、そのような個人と社会の関係はそうした社会の類型によって異なるし、またそれは歴史的な発展段階による社会体制によっても存在型態が異なってくるという指摘にとどまるものである。

一方、そのような社会は、歴史的に生産力の発展につれて、社会全体が拡大すると共に多種多様な社会を生み、分業的にも階層的に分化した社会が生れる。社会学においてはそれらを分類して、コミュニティ（community）とアソシエーション（association）⁽³⁾、あるいは組成社会（component society）と生

成社会 (contituent society)⁽⁴⁾, またはゲマインシャフト (Gemeinschaft) とゲゼルシャフト (Gesellschaft)⁽⁵⁾, 第一次集団 (primary group) と第二次集団 (secondary group)⁽⁶⁾, や基礎社会と派生社会⁽⁷⁾, 等々に類型化すると共に, 二分論的にとりあげられる。これらは近代資本主義社会の形成, 発展によって, それ以前の社会との間にあきらかに対照的な質的变化があるとすれば, 社会の発展は, いわゆる前近代的社会と近代社会の区分によっても大別できる。

ともあれ, そのように社会を発展的にとらえた場合, 前近代的社会における人間は, 一般的に基礎社会の中で個人の埋没と固定的な伝統的慣習の中に位置づけられ, 近代的社会における人間は, 多様に分化した, 二次的, 機能的社会の中で, 機能を分担する各種の集団に属し, その集団の複合体としての自由な市民社会に位置づけられるものとされている。

以上はきわめて大ざっぱな「社会」および「個人と社会」をめぐる構造と発展にともなう類型的な見解を述べたにすぎない。ここでわれわれは, 以上の概要的な一般的理解にもとづく「社会」を背景にして, 「港湾社会」というものが, ありうるとするならば, それがどのように位置づけられ, 概略どのような性格をもつものであるのかといった点を取りあえず考えてみたいと思う。

まず第一には, なぜ「港湾社会」という言葉を取りあげるかという発想的な問題意識についてである。これは前に述べたように「社会」そのものが「人間の結合」や「人間関係」において問題にされてきた経過を思い出す必要がある。つまり, 人間が封鎖的な地域や封建的な身分関係から脱脚して近代的な「市民社会」の形成を行ってきた経過を社会科学は重要視する。このような経過は絶対主義的な国家に対応して形成されたとしたが, 第二次世界大戦後のわが国社会の一般的傾向がある面ではそのような意味で「市民社会」化への道をたどりつつあると思われるが, 港湾機能をとりまく「人間関係」においては, かならずしもそうした一般的傾向と歩調を共にしているとはかぎらない。このことは, いわば港湾機能をめぐる「人間関係」——とりあえずこれを「港湾社会」としうるならば——は, 他の産業部門もしくは一般的な人間関係とかかなりの断層があるのではないかという前提が考えられる。問題は, 「港湾」が

わが国にとってきわめて重要な経済・社会的機能であるということは周知のところであるが、「港湾」がそうした重要な機能を果たすためには、その機能を核とする社会的条件がととのっていなければならない。この場合、港湾機能を軸とする社会的条件とは、さきにふれたように港湾機能にもとづく「人間の結合」や「人間関係」を意味する。しかしわが国においては、この港湾機能にもとづく「人間の結合」が本格的に形成されはじめたのは、幕末開港にはじまる明治以降であるといえよう⁽⁸⁾。

こうして、港湾機能にもとづく「人間の結合」が、ともあれわが国資本主義の形成・発展と共に確立されてきたことは事実である。ただそのような港湾における「人間の結合」の内容は実に多岐に亘るもので、それは港湾機能そのものがきわめて多面的であるがためでもある。それらの内容については後の章で詳細に述べられるはずであるが、ごく大ざっぱにとりあげても、港湾機能は、一般的に海陸交通（空港にあっては空陸交通）のターミナル用役を生産するために、貿易、商取引、港湾産業、都市・地域、市民、行政、工業等々の各方面に亘る「人間関係」を軸にしている。問題は、こうしたターミナルを「人間の結合」とか「人間関係」を中心としたものの考え方が従来あまりとりあげられてこなかったことである。後節に述べるように、それにはそれなりの理由もあってのことであるが、やや結論的に集約すれば、そうした「人間関係」がかなり前近代的要因を強く残していると考えられる。このことが、さきに述べた一般社会との一つの断層をも形成していることを物語るものである。とくに、第3次産業としてのターミナル機能においては第1次産業や第2次産業と異なる複合的な要因が多い。またターミナルの用役生産は、それに占める「人間的条件」と「人間の結合」による「組織」的条件の比重が他産業にくらべて高いものをもっている。わが国における港湾は、例えば経済成長期に、ターミナルの用役生産の高度化、効率化が要求されて一連の機械化が進められたものの、もとより機械化という物理的諸条件のみで要求がみたされるものではなく、「人間」にかかわる諸条件の変革も注目されるようになった⁽⁹⁾。しかしながら港湾における「人間」と「組織」の問題は一面に前近代的な諸条件を残してお

り、それらはわが国社会の構造的な性格を集約的に表現するものとして、そうした前近代的な諸条件をいかに「近代化」するかということが、港湾自らにとっても大きな課題となってきた。

すでにふれたように、港湾機能を軸とする「人間の結合」という社会をぬきにして港湾を考えることができない以上、そうした社会の性格や、問題点、さらには社会の「近代化」をめぐるさまざまな条件を考える必要がある。

- (注) (1) 周知のように、歴史上「近代」は16世紀のルネサンスにもとづく「人と社会」の発見によってはじまるとされている。もちろん、われわれは一面、「古代社会」、「中世社会」というように「社会」という表現を専制的、もしくは封建的な時代をあらわす意味で使用している。しかしながら、ここでの「社会」という言葉の背景には、上記のような世界史的意味での近代的な「市民社会」としての「人間の結合のされ方」によるものをして「社会」とするという意味がふくめられる。
- (2) 福武 直稿「社会」(『社会学辞典』、有斐閣、昭和46年) p. 325.
- (3) R. Maciver; *Society, its structure and changes*. 1931.
- (4) F. Giddings; *The Principles of Sociology*. 1896.
- (5) F. Tönnies; *Gemeinschaft und Gesellschaft*. 1887.
- (6) Charles H. Cooley; *Social Organization, a study of the larger mind*. 1909.
- (7) 高田保馬著「社会学概論」(岩波書店、1922年)、「改訂社会学概論」(岩波書店、1950年)
- (8) これらに対する本質的な課題は「近代的人間類型の創出」にあり、この点について、大塚久雄教授は次のように指摘している。「人間類型の問題の奥底あるいは中心にはエートス(倫理的人間類型)の問題が横たわっていることは筆者はしばしば指摘したところであったが、近代西欧のエートスとアジアのエートスを対比しつつマックス・ウェバーは前者を「内面的尊厳」innerliche Würde の倫理と特徴づけこれと対比しつつ後者をば「外面的尊厳」äusserliche Würde の倫理と特徴づけている。
- 彼に従えば、アジアの倫理においては『体面を保つ』ことが何よりも問題なのである。儀礼や手続きが問題なのである。そこでは内面的な高き深さの如きは殆んど問題とならず、ただ外面的教養の程度、地位の高下、儀礼の手續のものがたさ、はては「えらそうな服装や態度」などがいとも高く評価される。しかしていわゆる根源悪の観念はそこには存在しない。」(大塚久雄著「近代化の人間的基础」筑摩書房1974年、pp. 17-18)

第2節 ターミナルとしての「港湾社会」

以上は、一応「港湾社会」というものを想定しながら、港湾の「近代化」はとりまなおさず港湾機能をめぐる「人間関係」の「近代化」を意味するもので