

港 湾 の 重 要 性

矢 野 剛

1. は し が き

「近時船舶には巨額の投資を要するから、商港における船舶の碇泊日数を短縮すべきは当然である。」とは、筆者が35年前に「商港論」の序文に書いた一節である。しかも船混みは、末だに解消されていない。高速度化による海上輸送日数の短縮化はあっても港湾における滞船日数の節減が期せられなくては海運・貿易の不利は免かれない。この点についての一般の関心が望まれてならない。

シュターペルトフェルド (Franz Stapelfeld) は、「海運運賃市場」のなかで「すべての国がその港湾をあらゆる国に解放して海運の便に供した時、始めて海運市場は世界経済組織のなかに入り得たのである。」①として港湾を海運運賃市場成立の要件の一つとした。また小島博士は、「一つの商港は、大抵一つの海運市場である。」②とされる。さらにまたギーゼは、「定時航海は予め定められた港に予め定められたる時間に寄港する航海を云う」③といい、規則的航海を特定諸港間で行う点に重点をおいている。だから公海 (high seas) での航海は、港湾に出入する目的のため必要ではあるが、港湾における貨物の移動こそが大切であって、外国貿易に高い依存度をもつわが国としては、経済の成長に伴なう臨海工業、臨海工業地帯の造成^(注)ならびに地域開発等に関連して日本港湾の経済的側面の研究こそ重要視されねばならない。そして港湾の国民経済的、個別経済的、世界経済的研究にはいる方法論として、(1)理論的認識、(2)歴史的認識、(3)政策的認識の3部門から成る研究方法をとるべきだと信ずるが、ここでは紙数の関係から港湾の重要性についてのみ概説する。

(注) ロンドンのミルウォール・ドック会社は、ドック用地以外に工業用土地を造成して賃貸地代の収入を図った点での先駆者のようである。

2. 国民経済としての港湾経済

港湾経済と一口にいても、それが国民経済である場合と、個別経済である場合と、世界経済である場合とがある。国民経済の場合は、港湾企業を国民経済構成部門としてみる場合であり、この点についてのいろいろの問題については、別の機会で説明したから、ここでは省略するが^(注)、いうまでもなく国民経済は、個別経済から構成されているから、個別経済としての港湾企業の形態は、自ずから国民経済部門としての港湾経済の形態をもある程度規定することになる。

- (注) 矢野剛稿「港湾経済」海運 昭和28年8月号 p. 26
矢野剛稿「港湾の類型」港湾 昭和26年9月号 p. 9
矢野剛稿「港湾政策序説」海運 昭和27年9月号 p. 44

3. 世界経済と港湾経済

船舶と港湾とが同性質であることからその作用力は、世界経済に関連すると同時に各国の国民経済にも関連する。この点で注目されるのは、「海港ノ国際制度ニ関スル条約及規定」(大正15年10月28日条約第5号)である。

4. 個別経済としての港湾経済

個別経済(意思経済)としての港湾経済は、労働過程を通じて港湾用役を生産し、これを利用者に販売することによって投下資本の価値増殖を図からんとする港湾資本の体系と、それ以外の個別的な経済部門との間において、港湾用役の価値(料金)を媒介として港湾用役が資本家的に、又社会的に再生産されているところの諸関連をいう^(注1)、かくて港湾経済は、投下資本の循環公式：

$$G \rightarrow W \begin{cases} \swarrow A \\ \searrow P_M \end{cases} \dots\dots P \longrightarrow G'$$

に従って G' の増殖による港湾用役の再生産を続ける^(注2)。いわゆるゴーイング・コンサーン(going concern)である。しかし港庁営とか、国営な

どでない場合の港湾では上述投下資本循環公式があてはまらないので、この場合は、各個資本の集計されたものとみななければならない。

（注1） 小泉貞三稿「交通の生産性と流通性」商学論究第8号 p. 44 参照

（注2） 富永祐治稿「交通資本の蓄積」一橋論叢第27巻第4号 p. 47 参照

富求祐治稿「交通労働の生産性」経済学雑誌第19巻第1号 p. 1 参照

富永祐治稿「交通業近代化への道」経済学雑誌第25巻第1号 p. 37 参照

かくて港湾企業は、まさに港湾個別資本の単位体そのものである。いうまでもなく企業というふうには生産経済であり、又営利済経でもあり、⁶資本に関する損益の帰属する主点のことである⁷（注）。とはいうものの国家や地方自治団体のごとき消費経済の場合においてもまた遣り方では公共企業体とされうる。かくて港湾企業のあり方は、自己の存在を主張する主体性の強化を前提とする。それなくして港湾の機能を伸ばして社会済経・国民経済・国際済経等の全体済経発展の担い手の一つとなることは覚束ない。この港湾企業の本質は、公共企業であると思われるが企業形態等についてはここでは触れない。いずれにせよ港湾企業は、政治的・法律的観点からではなく、済経の立場からすれば、投下資本に対する済経法則たる G' の増殖公式に従順であるべく、決してその他のものであるべきではない。しかも独立採算制を堅持し、自己の内部済経を持続・強化しなければならない。かくて企業は、価値の増殖を本質とするところの経営そのものに結び付くけれども、経営は必ずしも企業ではない。

（注） 小島昌太郎著 経営学序説 p. 153

5. 港湾投下資本と港湾の原単位

港湾投下資本には国の公共事業費、港湾災害復旧事業費、地方公共団体負担費、受益者負担金、私企業資本、その他がある。ところで港湾取扱貨物量の増大は、①船型の大型化、②船種の専用化（特殊化）、③速力の高度化をきたし、その結果、港湾の①水深の増大化、②埠頭の専門化（Specialist port）、③荷役の機械をきたし、恰かも海軍がコモン・キャリアーからインダストリアル・キャリアーに移行するがごとく、港湾また商業・ポートからインダストリアル・ポート化しようとする傾向がみら

れる。要するに、船舶と港湾とは相まってこそ輸送の合理化が期待されるのであるが、ここ注目されるのは、①荷役形態の近代化に伴なう繋船施設費の増大傾向と、②船型の増大に伴なう港湾施設費の増大傾向とは、港湾原単位を上昇せしめる二大要素であるということである。それはつぎのとおりである。

1. 繋船施設は、沖荷役の不経済を解消するために必要である。そのため接岸荷役の比率は年々上昇し、外国主要港では貨物取扱数量100万屯当り20~40バースであるが、わが国では横浜4バース、神戸9バースに過ぎない(1959年調)。ここで注目されるのは、定期船貨物の受渡しがアメリカではゴードウン(godown)制度の発達により多くは専用埠頭で行なわれることである。
2. 貨物1屯を取扱うための港湾施設は、大型船の方が小型船に比べて多額を要する。

さて港湾の原単位は、普通の場合と異なり、港湾資産を取扱貨物量で割ったものである。言葉を換えていえば、単位産出高すなわち output 当りの港湾資産額のこと、算式で示せば、次のことである。この場合に産出高というのは取扱貨物数量であり、港湾資産というのは資本蓄積額である。

$$\text{原単位} = \frac{\text{港 湾 資 産}}{\text{取 換 貨 物 量}} \quad \text{港 湾 資 産} = \text{取 扱 貨 物 量} \times \text{原 単 位}$$

以上の算式により将来の港湾計画が国家的規模において立てられるのであって、具体的計画案を総合的にみた場合の一つの枠とされている。即ち今後の原単位を想定し、かつ今後の産出高をも想定し、この兩者を掛け合わせて所要の資産額を求め、この資産額から計画前の過去における資産の残存額を差引き、これに計画年度間の年々の補填投資額(港湾耐用年数を50年として年々の減価償却分)を加算した額が今後(何ヵ年間)の投資額になる^(註)。ここに言う港湾投資額は、港湾関係行政投資額(公共事業費又は地方公共団体の単独事業費、公共土木施設費、災害復旧事業費等)であって、民間事業費や特別の場合の起債分は含まれていない。従って上述

の原単位は、港湾関係行政投資、すなわち社会投資による設備資金額のことになる。右以外、最近巨額の民間港湾投資が製鉄工業港等の場合に行なわれていることを忘れてはならない。

（注）戦前・戦後に於ける港湾資産・貨物取扱量・原単位の推移は、経済企画庁総合計画局編「日本交通の現状と将来」pp. 90, 91 参照。又今後の貨物推定量は昭和40年6億屯，昭和45年8億6千万屯（その後前者は6億2千万屯，後者9億4千万に改正さる。今後の原単位は戦前2円の10%増で2円20銭，昭和34年港湾デフレーターは昭和9～11年価格の424倍とみる（経済企画庁総合計画局編，前掲書 p. 93，運輸省昭和35年8月新港湾整備5カ年計画港湾改修事業 p. 15，その他）

6. 船混みの問題点

昭和38年頃から一般の注目をひくようになってきた船混み問題は、わが国のように資本力に乏しい国柄では、数少ない接岸設備を二六時中、利用する方が効率的であり、それがための船待ちは当然であるかのようにも考えられるが、実はそうではない。すなわち船混みが緩漫な場合ならば定期船はバース・ターム，不定期船はデマレージにより荷主との間で，CIF；FOB の各条件を考慮して折合がつくであろうけれども，昭和38年の場合は，問題が余りに大きすぎた。すなわち，この場合の船混み対策には多くの資本と時間と，過當の合理化等を要し，急速の解決は容易でなかったのである。ここにおいて筆者としては船混み対策の根幹として港庁による港湾運送事業の経営という新しい問題をを考へざるを得なくなった。けだし港湾の経営には経済的視野（economic horizon）の広い国民経済と，その範囲が狭い個別経済との双方を統一的に具現する湾庁制度こそ理想的のものであると信ずるからである。

7. 海運貨物賃率と港湾費

海運貨物表定賃率においては運送価値・運送原価・競争が運賃率決定の基礎的要素であることは，自由運賃構成の場合と本質的に異なるものではない。しかしながら表定運賃率の場合には長期にわたる平均を，また自由運賃率の場合には個々の場合の事情を基礎として決定されるのが相異なる

点である。ギーゼ博士作成の表から検出すると、港税・その他の賦課と船積陸揚費は、総原価の3割を占め、それは可変費の約8割に当たっている。元来海運賃率の対象たる海上運送給付の内容は、(1)距離に関係ある部分と、(2)距離に無関係の部分とから成るが、海運貨物表定賃率表では、この両者は一体となって表わされている。そして同表でみると、距離に無関係の費用部分が総費用の63%を占めていることがわかる。したがって同盟運賃率からみて、港湾における諸費用の節減、滞船期間の短縮、荷役能率の増進が国民経済に与える影響は非常に大きいといわねはならない。

要するに、海運における労働手段は、船舶だけでなく、港湾もまたこれに属する。そこで船舶の航海日数 (days at sea; days of steaming) とか、碇泊日数 (days at port) とか、港湾における回転率 (turnround in port) とか、航海および港湾碇泊の期間 (Ship time at sea and port) とかといわれるとおり、船舶と港湾とは海上運輸上可分的関係にあるものである。

8. 港 湾 の 定 義

以上を要約する意味で港湾の定義を述べる。もっとも定義は最初に示した方が順当であるかも知れないが、港湾には複雑な内容があるから、概念規定の把握上、最後に定義を述べるのも一方法ではあるまいかと思われる。

港湾は工学的、立法的、経済的視点から各別に定義し得られるが、ここで後の二者に限定したい。

I 法的規制面からみた場合

漁港法には漁港の定義はあっても、港湾法には港湾の定義はない。

(1) 港湾法上の港湾区域と臨港地区

港湾法第2条第3項は、港湾区域、第4項は、臨港地区について規定し、ここでは港湾区域(水域)と臨港地区(陸域)とを加えたものが港湾の地域ということになる。また第2条第5項は港湾施設を規定し、さらに第37条~41条は、港湾管理権が及ぶ範囲である港湾区域および臨地区内において、港湾管理者が保有する規定権(一定工事の

許可制，一定建築制限等）を規定している。

(2) 港域法上の港の区域

港内における船舶交通の安全および港内の整とんを図ることを目的とするところの港則法第2条は，港の区域（港域）は別に法律で定めるとし，それにもとづいて港域法が公布されている。この港域法で定められている港の区域は，港湾法で定められている港の区域とは全く別種のものである。

(3) 港湾行政上の港と港湾

港湾行政上では港と港湾という二種の用法によっているが，条約の場合は海港としている。以上のうちで港としているものは，港則法，港域法，関税法，とん税法，特別とん譲与税法，検疫法，漁港法，港湾法，東京国際空港管理規則等であり，港湾としているものは，港湾法，港湾運送事業法，公有水面埋立法施行令，港湾調査規則，海運局所属港湾施設使用規則等である。

II 経済面からみた場合

港湾は(1)漁港内での加工，(2)工業港内での製造，(3)自由港内での混合，臨，(4)港倉庫・野積場・貯木場での保管等港湾地域を含む地域経済活動と密接な関連を有し，その機能には(1)技術的機能，(2)社会機能，(3)経済的機能がある。

(1) 港湾の技術的機能

港湾は，海面と陸上と空中という具合に，本質的に自然条件が異っている空間領域間の連絡を可能ならしめる機能を果たしているといえることができる。されば港湾は，船舶（商船，漁船等）ならびに航空機（飛行船，ヘリコプター等）が，安全，迅速，正確，便利快適，大量，低廉に出入，碇繋しうる要件を具備するを要し，しかもこの要件は，地理的，経済的，行政的，技術的の4つの側面から観察される。

(2) 港湾の社会的機能

港湾の社会的機能は，海上輸入依存の増大によって，人間生活が海に面した場所で行なわれる傾向を増大することと密接な関連を有して

いる。海に面した陸上での生活領域の拡張は港湾の必要性を増大し、そこに港湾都市を形成するに至る。港湾に直接、間接関連する経済活動が営まれることによって、人口の増大が生じ、港湾行政機関等と政治活動を促進するにつれて、港湾都市の規模は増大してゆく。世界の主要都市の多くが港湾都市であって⁽⁴⁾、海上に陸上に生活領域の拡大を促進していることは明らかな事実である。その意味では港湾と人間の生活領域との関係は、非常に密接な関連を有していることを疑うものはないであろう。

(注) 世界主要都市（人口順）50都市のうち港湾がない都市は、わずか4都市にすぎない。

（矢野剛稿，港湾の話，昭和19年9月号 海と船誌参照。）

(3) 港湾の経済的機能

港湾の経済的機能として第1に、交通手段の利用を促進し、輸送客体の流通、分配の便を増進することによって、経済圏の拡大を促すことが指摘される。港湾企業にとっては港湾が産業の場であって、これからの生産活動が他の企業の流通、分配の便を増大する。このようにして地域経済は、他の地域経済との相互交易を促進する。その結果、経済活動領域の拡大を推進することになって、社会的、経済的效果が一層増進されることになる。

III 港湾の定義私見

港湾に関する従来の定義は、拙著港湾経済の研究（pp 43, 44）に譲り、ここでは私見のみを述べる。すなわち「港湾とは、船舶ならびに航空機が出入、碇繋する地域における水・陸・空運のための通路利用の提供ならびに人および貨物の水・陸・空運連絡役務の提供が行なわれる交通機関である。」^(注1)。もっとも港湾を通路とせず施設であるとする者もある^(注2)。そこで、通路そのものに交通経済的価値がある場合、たとえばオーナーが船体を賃貸する場合に似て埠頭を賃貸するような場合とか、あるいは港湾を場として、そこで行なわれる港湾運送業、引船業、その他の交通経済的価値がある場合とがあり、前者は、通路利用役、後者は連絡用役である。別に臨海倉庫業、給水業、シップチャンドラー、その

他港湾を場とする一般的事業もありうるが、それらは交通経済外である。いずれにせよ、港湾用役が生産、販売、消費されるのは、海運における海運用役のそれと同様である。しかし港湾を場として行なわれる国家行政上の諸問題、たとえば出入管理、関税取締、検疫、動植物検査、その他も、ここでは経済外のものである。それに似たものに工業港に関連すの工業用水問題、地元自治団体による工場誘致条例等がある。

(注1) 矢野剛稿「港湾というもの」東京港、昭和30年6月号 p. 6 参照

(注2) 今野源八郎編交通経済学 p. 59, 今野源八郎編(四), 交通の構造, 参照

9. 港 湾 の 類 型

港湾を中心とする経済活動領域の範囲を規準に考えるならば、(1)国民経済内の経済活動を推進する内国貿易港型、(2)2つの国民経済活動間の取引に従事する外国貿易港型、(3)他国の国民経済相互の取引に従事する自由貿易港型の3つの類型が考えられる。なお、港湾行政上、その他の面からの分類は省略する。

10. む す び

経済を通じて港湾をみる港湾経済の研究は、技術や行政などの面からの港湾研究に比べると、非常に立ち遅れていて先行まべきものが遅行している観がある。そこで経営の字句が1つも使っていない港湾法は、港湾管理法だといっても差支えないであろうし、これを改めて港湾経営法に改めることを筆者は切望するものであるが、同時に港湾は、輸送需要の資応施設としてのみでなく、産業基盤の強化育成、地域開発の根幹として重大な使命を果たす役割を担っていることを忘れることはできない。すなわち国土計画の中核であるところの新産業都市および工業整備特別地域^(注)においては工業化をもって地域開発の基本とせられており、港湾整備事業は臨港工業の誘致、地域工業化の根源となるものである。

(注) 新産業都市13地区のうち、松本諏訪1地区を際き他のものには全部港湾がある。新産業都市13地区の建設は、昭和39年12月25日内閣総理大臣が承認し正式の発足をみた。(昭和39年8月運輸省港湾整備の長期構想 pp. 7, 8 の表参照)

新産業都市地区名	開発の中核的港湾
1. 道央 (北海道) 2. 八戸 (青森県) 3. 仙台湾 (宮城県) 4. 常盤郡山 (福島県) 5. 新潟 (新潟県) 6. 富山高岡 (富山県) 7. 岡山県内 (岡山県) 8. 徳島 (徳島県) 9. 東予 (愛媛県) 10. 大分 (大分県) 11. 日向延岡 (宮崎県) 12. 不知火, 有明, 大牟田 (福岡県, 熊本県) 13. 松本諏訪 (長野県)	小樽, 室蘭, 苫小牧 八戸 塩釜, 石巻 小名浜 新潟 伏木富山 宇野, 水島, 岡山 小松島, 橘 新居浜, 東予 大分 細島, 延岡 八代, 三池

工業整備特別地域地区名	開発の中核的港湾
鹿島 (茨城県) 東駿河湾 (静岡県) 東三河 (愛知県) 播磨 (兵庫県) 備後 (広島県) 周南 (山口県)	鹿島 田子浦, 沼津 三河 姫路, 東播磨 福山 徳山下松