

【研究ノート】

港湾運送機能と都市交通体系の課題

—新しい都市交通体系の模索—

富 田 功

1. はじめに

近年、「港」にも企業的経営の考え方—すなわち、「港」の経営化—を導入しようとする気運が社会的に次第に高揚されつつある⁽¹⁾。その主眼点は、「港」の本来の役割—当該都市・地域での経済・社会的な役割など—を再考するとともに「港のあり方」をヒューマン・スケールの観点に立って近代化を図ろうとする点へ向けられている。こうした考え方が「港」の関係者間で社会的にも理解されつつあるということは、その意味では「港」への近代化意識が次第に醸成されつつあるともいえるのである。

しかし、一方では、「港」の経営化という考え方が、無原則的にその関係者間、とりわけ「港」の運送機能の形成者—すなわち、港湾運送事業者—の間で競争制限志向の観点からは十分容認されてはいない状況も看過されてはならないであろう。この点はとくに、成熟した長き伝統のある「港」では抜きがたい傾向ともなっているようである。この意味からすると、「港」の経営化は、成熟した「港」よりは今

(1) 東京都港湾審議会答申「港湾計画の基本的方向」，昭和56年1月，36頁。

『港湾の諸機能の充実には、港湾の「経営化」という観点から民間資金の活用をはかる。……今後の港湾管理・運営を改善するため、わが国の実情にあった港湾の「経営化」を志向する。そのため必要に応じ法令、制度の改定を検討する。』（ただし、傍点は引用者によるもの、以下同じ。）

「港」の経営意識にもとづく問題は、北見俊郎著『港湾論』海文堂，昭和43年6月，にその負うところが大きい。

後新たに開発される「港」の方がよりその実践対象とされやすいともいえよう⁽²⁾。もしそうであるならば、大都市所在の「港」でこそその近代化意識が十分顧みられなくてはならないのではなかろうか⁽³⁾。

周知のように、「港」への近代化意識は一般的に、「港」の生成・発展がその外生的条件に規定されてきた傾向にあるという意味ではきわめて「後発的」であるともいえる。「港」の機能を利用する側に位置する産業資本の合理化、近代化が格段と進展している今日、「港」への近代化意識は、少なくともその外生側の近代化と同時性をもって考えられなければならない時期にきているように思われる。その場合、「港」の機能を形成している諸条件は、第一に検討されるべき課題であろう。

この小論では、かつては「港」の核的存在でもあったはしけ機能についての今日の問題性とこれを改善せんがための諸条件を中心として少しく考察してみたい。

2. 「港」の機能の基本的性格

「港」の機能は、一般的にはその経済・社会に果たしている役割の観点から、①交通的機能、②生産的機能、③経済的機能、④社会的・文化的機能に分類されている⁽⁴⁾。こうした諸機能が「港」の外生的諸条件の変動とともに歴史的に変遷してき

(2) 喜多村昌次郎先生（(財)港湾労働経済研究所所長）は、小名浜港調査（『小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査』昭和49年3月、福島県土木部）、苫小牧東港調査（『港湾経営の実践的方法と組織体制に関する調査研究』昭和51年12月、埠頭経営研究会）、福井港調査（『港湾経営調査』昭和52年3月、埠頭経営研究会）などで、この点について早くから透察されている。

(3) たとえば、経済・社会の進歩という観点から「港」の諸条件をさらに検討してみることも必要であろう。

港湾における「合理化」と「近代化」については、北見俊郎著『港湾総論』などに詳論されているが、「近代化」の認識目的は、基本的には「合理化」にあることはいうまでもないであろう。

(4) この点についての詳細は、(財)港湾労働経済研究所編『港の知識』、東洋経済新報社、昭和51年12月、17～27頁に平易に纏められている。

港湾産業の機能を体系化されたものとしては、松橋幸一稿「港の産業」（北見俊郎編『港の社会科学』、海文堂、昭和54年5月、所収）97頁に詳しい。

たことは周知の通りであり、現代ではとりわけ、その社会的・文化的機能が社会・経済の近代化、あるいは民主化、進歩などの観点から重要視されてきていることは看過しえないであろう⁽⁵⁾。つまり、社会・経済の発展に対応して「港」の合理化も絶えず強く要請される中で、「港」の近代化、あるいは民主化が提起される本来の意義は、おそらく、「港」の制度なり、機構・組織、理念・思想等を、現実社会経済の中で生活を営んでいる人間の立場から最もぞましい、合目的な方向へ改め、そのことにより「港」の基本的な構成条件を新たに創出しようとする—この点にアクセントがおかれてきたようである。それゆえにこそ、発展という条件の中には、本来的には合理性と合目的性が内在化（内実化）していなければならないはずであり、この点、「港」の社会・経済では看過されやすかったように思われる⁽⁶⁾。このことは、「港」の機能のあり方が問われる所以でもある。

「港」の機能の構成条件は、国、地方公共団体、港湾産業および港湾労働と、海運、商社およびメーカー等の一般産業資本とがその供給（提供）者側と需要（利用者）側に区分されている。この両者間には、もしくはその一方の当事者間（あるいは他方の当事者間）には社会・経済的に—制度的に—、政策的にも密接な関係があったことはいうまでもない。たとえば、国による、海運の保護・育成・助成など、港湾産業、港湾労働の温存など⁽⁷⁾、および地方公共団体の三割自治の性格（非自立

(5) この論点に関しては、早くから、北見俊郎教授によって唱導されてきておりその詳細については、北見俊郎著『港湾総論』、成山堂、昭和47年3月、同著『都市と港—港湾都市研究序説—』、同文館、昭和51年4月、などを参照されたい。

(6) この点の理解については、筆者には、たとえば、『「港」は本来社会・経済の単なる交通的諸条件ではなく、社会的構成体でなければならない』—こうした「港」の位置づけの中に見い出すことができるように思われる。なお、その詳細については、北見俊郎著、『前出、都市と港』を参照されたい。

別の観点からの理解としては、『水際線の市民への解放という理念が必要とされるであろう—そうした考え方も、今後は重要視されて行かなければならないと思う。』この点については、喜多村昌次郎稿「港湾再開発の構想」（北海道開発局、小樽市『港湾再開発調査報告書』、昭和55年3月、所収）260～269頁参照。

(7) 北見俊郎著『前出、港湾総論』に詳説されている。

性)などにみられるごとく、「港」の機能をめぐるといった集権的な支配・統制的関係などはその一例でもある。

これまで政策的にも重要視されてきた「港」の機能の構成条件は、確かに明治以降歴史的には個々の港でその過程は必ずしも一様ではなく、個々の地域的特色、あるいは地域的制約条件などを基盤として形成されてきたわけであるが⁽⁸⁾、そうした過程でとりわけ重要と思われられることは、「港」の機能の需要側の諸条件がかつて国策的に整備されてきた経緯もあったがために、このことが「港」の機能の供給側の形成条件を規制しうるほどの影響を与えてきたであろう点である。この点が、今日「港」の機能の需給関係をめぐるといった問題発生の一因になっているといっても過言ではなからう。たとえば、港湾運送事業料金の認可性も、単に公益性という観点からだけでなく、そうした「港」の機能の対策上必要視されてきた施策のようにも思われる。

少しく上述したことから「港」の機能の需給関係をめぐるといった問題点は、国が「港」の機能の構成条件に係わって果たしてきた行政的役割は大きく、しかもその歴史的過程で変質してはきているが、「港」の機能の供給側の条件はなお長期的には、安定化せしめられる方向には至っていないことである⁽⁹⁾。こうした点への施策こそ、外生条件の変化—すなわち、社会・経済の進歩という観点からすれば、「港」への社会的要請が広く、浸透しつつある現在、「港」の機能の体制づくりには必要不可欠な要件とされなければならないであろう⁽¹⁰⁾。

「港」の機能の供給側の諸条件が公共部門と民間部門によって形成されていることは周知のとおりである。これまでその需要者側から、これら両部門に対する生産性

(8) 小樽港の生成事情については、拙稿「小樽港の発展過程」(北海道開発局、小樽市『前出、報告書』所収)6~35頁の参照をのぞむ。

(9) この点については、早くから、喜多村昌次郎先生が問題提起されてきたが、今日でもなお重要な政策課題の一つであろう、と筆者は思う。

(10) 港湾機能の近代化政策に関連したものとしては、拙稿「港湾経営に関する基本考察」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究No.17』,昭和54年10月,所収)181~196頁などの参照をのぞむ。

されてきた背景には、需要者側にとっての経済性の原則の確立を図るべきであるという視点から、今日でもそうした改善策などが未だ十分達成されているとは言い難いからであろう。したがって、歴史的諸条件の中で形成されてきた「港」の機能の供給側の条件をより本格的に変革しうるためには、少なくとも、これまでのその需給関係をめぐる基本原則をさらに検討することが社会的に合意されなければならないであろう。そのうちでもとりわけ、「港」の運送機能をめぐる問題発生の「根」は深く、そして広範に亘っているように思われる。

3. はしけ機能の現状と問題点

「港」の運送機能も経済・社会の多様な発展形態に対応して歴史的に変化してきていることはいうまでもない。かつては「港」の中核的な役割を果たしてきたはしけ機能も、国際経済の分野での流通合理化、産業経済面での経営合理化等々の急速な展開により、今日では相当に後退してきており（表1参照）、このため、「港」の成立条件がはしけ機能によって歴史的に形成されてきた大都市及び地方都市の「港」では、とりわけそうした現象に起因する港湾運送問題がさまざまな形で露呈し、その本格的な政策提言がのぞまれていることは周知のとおりである⁽¹⁾。しかし、そのための、はしけ機能の需給者双方で十分納得のえられる有効な政策は必ずしも容易ではなく、その意味では、この点は採らるべき政策の限界であろうと思われる。

この節では、はしけ機能の供給条件について少しく開題して行きたいと思う。

(1) はしけ機能の効率性と問題点

はしけ機能の効率性を問うことの意味は、港湾機能そのものよりはこれを構成する港湾運送機能を担う事業部門（はしけ回漕専門部門）の経営効率性を検討するこ

(1) とくに大都市港湾（東京港、横浜港、大阪港及び神戸港）のはしけ機能の実態については、（財）港湾近代化促進協議会『はしけ実態調査報告書』，昭和53年12月，に詳説されているので参照されたい。なお，本調査の受託機関は，（財）港湾労働経済研究所（東京港，横浜港の実態調査を担当）と（財）関西物流近代化センター（大阪港，神戸港の実態調査を担当）である。

表1 はしけ船腹量及び輸送量の推移

区分 年	東 京 港			横 浜 港						
	隻 数	船 腹 量 積トン	年間輸送量 トン	回 転 数	積 載 率	隻 数	船 腹 量 積トン	年間輸送量 トン	回 転 数	積 載 率
昭和 41	1,354	241,694	7,396,419	3.78	0.75	2,265	373,801	14,684,609	4.57	0.66
42	1,411	255,303	6,439,776	3.28	0.77	2,362	405,968	17,042,302	5.11	0.69
43	1,545	302,274	11,149,139	3.30	0.63	2,274	422,290	17,743,376	4.18	0.64
44	1,460	306,701	9,875,618	2.54	0.71	2,196	454,177	19,155,791	3.87	0.57
45	1,325	291,181	7,976,180	3.16	0.72	2,324	502,766	18,472,763	3.64	0.75
46	1,214	274,506	6,526,015	2.74	0.70	2,318	521,493	17,329,625	3.63	0.72
47	1,078	252,756	5,256,572	2.63	0.69	2,448	584,743	17,850,450	3.71	0.71
48	1,008	239,261	5,281,724	2.67	0.70	2,451	578,976	17,127,905	3.41	0.74
49	911	228,162	5,544,636	2.83	0.75	2,027	530,836	17,274,692	3.37	0.77
50	914	236,592	4,042,784	2.22	0.67	1,972	549,892	14,229,164	3.02	0.72
51	816	222,057	3,461,283	1.82	0.68	1,858	536,926	13,714,310	2.99	0.70
52	802	222,052	3,166,452	1.66	0.79	1,853	537,505	13,735,621	3.57	0.68
53	571	173,217	352,583	2.94	0.69	1,249	400,939	833,107	3.15	0.66

区分 年	大 阪 港				神 戸 港					
	隻 数	船 腹 量 積トン	年間輸送量 トン	回転数	積載率	隻 数	船 腹 量 積トン	年間輸送量 トン	回転数	積載率
昭和 41	1,645	267,394	12,491,142	4.23	0.75	1,755	331,708	11,250,615	2.76	0.63
42	1,748	302,705	13,368,717	4.53	0.76	1,844	323,565	12,366,609	2.81	0.64
43	1,781	326,434	13,248,615	4.05	0.77	1,871	349,894	13,798,795	4.83	0.66
44	2,050	423,251	13,222,210	3.68	0.74	1,983	409,536	13,961,715	4.28	0.62
45	2,001	452,639	15,648,910	3.74	0.76	2,097	459,030	14,895,397	4.12	0.64
46	1,846	466,594	13,231,506	3.50	0.73	2,060	464,958	14,485,596	4.16	0.63
47	1,721	429,003	11,413,303	3.54	0.65	1,994	457,766	13,592,788	3.89	0.64
48	1,689	422,281	13,033,404	3.54	0.73	1,913	447,036	14,093,842	3.77	0.69
49	1,351	363,249	13,046,013	3.79	0.75	1,543	386,521	12,911,937	3.88	0.71
50	1,259	343,767	10,715,759	3.27	0.74	1,456	370,474	10,894,890	3.40	0.69
51	1,257	356,342	10,550,141	3.43	0.70	1,398	378,032	10,627,484	3.56	0.66
52	1,155	341,452	10,254,708	3.82	0.71	1,333	364,676	9,463,447	3.85	0.63
53	794	260,778	614,251	3.72	0.63	914	274,341	688,072	4.42	0.57

出所：(財)港湾近代化促進協議会『はしけ実態調査報告書』昭和53年12月，545～547頁。

(注) 港湾統計資料による(隻数および船腹量は各年3月末日現在の実績であり，52年の隻数および船腹量は買上げ前の数値である。)ただし，昭和53年においては，はしけ実態調査(2月分)による。

とにある。というのは、従来港湾機能の向上は、はしけ機能の向上とその專業部門の経営効率性という観点からとりあげられるよりもむしろ、それ以外の他の業種（一般港湾運送事業、船内荷役事業及び沿岸荷役事業）の機能の向上、したがってそれらの事業の生産性向上という観点からとりあげられてきた傾向にあるからである。

港湾機能の發揮は、資本（岸壁、荷役機械及びはしけ等）、労働（船内荷役事業、沿岸荷役事業及びはしけ運送事業での直接作業要員の他間接的管理要員など）及び用地（荷捌施設、保管施設など、つまり上屋、倉庫、野積場など）の三要素が有機的に結合してこそ図られうるものであり、しかもこの場合、各要素間にかなりの代替的、もしくは補完的關係があるゆえ、港湾機能の向上は各要素間の最も経済的な組合せ・結合によって追求されるはずである。すなわち、岸壁、荷役機械など資本要素のいっそうの整備により、はしけ機能が相対的に後退するにしたいが⁽¹²⁾はしけ労働に過剰をきたすとともに、はしけ通路（運河など）も漸次埋立てなどにより縮少されてきている。

はしけ機能の効率性を表示する指標としては、通常次式の回転数が用いられている。

$$\text{回転数}(\gamma) = \frac{\text{航海積トン数}(n)}{\text{船腹トン数}(S)} = \frac{\frac{\text{運送量}}{\text{積載率}}}{\text{船腹トン数}}$$

この式からもわかるように、相対的に、 n が増大し S が減少して行けば γ の向上が図れるわけであるが、主として「港」における波動性などの観点から、はしけ專業者側からすれば S の相対的削減（この点は表1を参照して頂きたい）を早急には断行しえないであろうし⁽¹³⁾、あるいは、相対的に、 n の減少に対応して S の削減が必

(12) この点の詳細は、拙稿「現代港湾管理・運営の基礎的問題」（『港湾労働経済研究・年報No.5』、（財）港湾労働経済研究所、昭和56年1月、所収）、108～129頁など参照。

(13) このことは、はしけ專業者が最小の船腹量では必ずしも航海積トン数を最大にしえない、より正確には、一定の船腹量を保有しなければ航海積トン数を最大にすることはできないであろうことを意味している。このばあい、航海積トン数の最大化の条件は、積載率及び航海（輸送）日数の最大化が前提であることはいうまでもない。

要視されるばあいにもこれが容易に進展しえていないようである。このことは、Sの規制条件に係わる問題であるとともにSの保有の仕方の問題、したがって、はしけ專業者とそれ以外の一般港湾運送事業者（以下ではその簡略化のため元請業者と呼ぶ）との現下の分業体制によっている問題を台頭させるであろう。この問題は、結局は、はしけ專業者の「專業」条件と元請業者の「元請」条件に係わる利害問題をいかに公正に調整しうるかに依存している、とも換言しうるのである。その意味では、はしけ機能の効率性の問題は、単に資本と労働と用地の有機的な配分の問題ではなく、港湾運送機能の形成に係わる制度的な問題といえよう。

(2) はしけ機能の安定性と問題点

はしけ機能の安定性は、さきの式によればnとSの相対的安定による γ の安定化に依存しているわけであるが、 γ そのものはほぼ需要者側の決定条件に依存しているため、この問題は專業者及び元請業者自身の主体的な行動が十分及びえない範囲で生起してくるゆえ、両者によるはしけ機能の安定的な維持は企業経営上きわめて困難である。たとえば、神戸港では、はしけ機能の需要に際して利用者からその予約が一定期日前（7日以上前）になされる比率は、『ステベ6.3%、その他限定4.7%、海貨無限定7.3%、海貨限定2.9%でもわかるように、1週間も前にはしけ利用を予約するケースはまれである。』とされていることから⁽¹⁴⁾、はしけ利用の予約は前日、ないしは2日以上7日以内のケースでなされる比率がいかに多いことがわかる。これに加えて、予約なしの当日利用のケース（いわゆるかけ込み利用などともいわれている）が約1/3（なお、横浜港では1/4程度）もあるということは、はしけ機能の安定的な供給条件をもたらすものでは決してない。

この点をはしけ労働の雇用形態（表2参照）からみると、神戸港では自社直接の雇傭者比率が66.4%（横浜港のばあいは52.2%）になっている程度であるから、これははしけ労働の安定条件からすればかなり遊離している指標のようである。その

(14) (財)港湾近代化促進協議会『前掲調査報告書』, 472~473頁。横浜港では、はしけ利用の予約が前日になされたものが40%、2日以上1週間前が37%、1週間以上も前からなされているものが23%とされている（『前掲調査報告書』358頁）。

表2 業態別にみた雇用形態別はしけ等乗組員数（横浜港）

業態	雇用形態		1	2	小計	3	4	5	小計	6	合計
	人数	%									
総	人数		1,071	14	1,085	305	55	6	366	144	1,595
	%		67.15	0.88	68.02	19.12	3.45	0.38	22.95	9.03	100
元	人数		365	6	371	22	12	0	34	23	428
	%		85.28	1.40	86.68	5.14	2.80	0	7.94	5.37	99.99
無	人数		14	0	14	6	0	0	6	10	30
	%		46.67		46.67	20.00			20.00	33.33	100.0
新	人数		45	0	45	10	0	0	10	2	57
	%		78.95		78.95	17.54			17.54	3.51	100.0
海	人数		130	8	138	27	5	0	32	14	184
	%		70.65	4.35	75.00	14.67	2.72	—	17.39	7.61	100.0
専	人数		517	0	517	240	38	6	284	95	396
	%		57.70	—	57.70	26.79	4.24	0.67	31.70	10.60	100.0

業種別にみた雇用形態別はしけ等別乗組員数（神戸港）

業種	雇用形態		1	2	小計	3	4	5	小計	6	合計
	人数	%									
総	人数		822	17	839	255	58	23	336	89	1,264
	%		65.0	1.4	66.4	20.2	4.6	1.8	26.6	7.0	100
ス	人数		235	3	238	23		3	26	24	288
	%		81.7	1.0	82.7	8.0		1.0	9.0	8.3	100
その他限定	人数		67		67	11	3	1	15	9	91
	%		73.6		73.6	12.1	3.3	1.1	16.5	9.9	100
海貨無限定	人数		66		66	20	21		41	9	116
	%		56.9		56.9	17.2	18.1		35.3	7.8	100
海貨限定	人数		136		136	63	1	2	66	11	213
	%		63.8		63.8	29.6	0.4	1.0	31.0	5.2	100
専業	人数		318	14	332	138	33	17	188	36	556
	%		57.2	2.5	59.7	24.8	5.9	3.1	33.8	6.5	100

(注) 1は、自社が直接雇備している従業員
 2は、自社が直接雇備している従業員のうち他の港運業者に用船に出したはしけ等に配乗している従業員
 3は、船主船長
 4は、船主船長であるが、保険等の関係で形式上会社雇備としているもの
 5は、船主船長であるが、保険等の関係で個人船主（妻子など）に雇備される形をとっているもの
 6は、個人船主又はオーナー会社に雇備されているもの

出所：（財）港湾近代化促進協議会『前掲，調査報告書』273頁（横浜港），492頁（神戸港）。

意味では、とくに專業者によるはしけ機能の安定性の問題は十分検討される必要があるであろう。たとえば、①はしけ運送業務の專業者への全面的委託、②免許基準の緩和⁽¹⁵⁾、③グループ配船の早急な実施などである。

4. 都市交通体系と“Coordination”の必要性

(1) “Coordination”の意義

“Coordination”という概念は通常、都市交通政策の領域では統制とか、協調もしくは調整、あるいはコーオーディネーションという原語形態で解釈されており、等位と訳語されているケースはほとんどないようである⁽¹⁶⁾。その限りでは、“Coordination”という概念には、三ないしは四通りの都市交通対策の理念が包含されているように思われる。ということは、採られるべき都市交通対策は、われわれが一義

(15) 『前掲調査報告書』，18頁などに詳しい。

(16) 大槻信治氏は、Fenelon, K. G., Transport Coordination の文献にみられる“Coordination”を統制と訳語されている（大槻信治著『交通統制論』岩波書店，1943年）。“Coordination”に関しては、この他、高野善次著『協同運輸の理論と実際』，交通日本社，1955年，11頁，増井健一著『交通経済論』東洋経済新報社，1968年，159～178頁，大森一二稿「交通調整の基調—フランスの例を中心として—」（『青山経営論集，第2巻第4号』，1968年）23～41頁などを参照。筆者は“Coordination”を等位と解しているが、これについては識者の見解をも十分踏まえて今後検討して行きたいと思う。

Bonavia, Michael R. は、その著書 The Economics of Transport (Niabet, London, 1954年, pp. 183～188) で、Coordination と Control の関連性について詳論している。この点について、増井健一教授は『前掲書』（172～173頁）で、次のように言及されている、『コー・オーディネーションという言葉は、ちょうどその双生児の高名な兄弟である合理化 (rationalization) と同様に、広く使われてしかも定義されることがあまりないが、その意味は統制 (Control) とは多少異なる。後者は交通機関と国および国の機関、たとえばアメリカの州際商業委員会との関係を含む。他方、コー・オーディネーションは2以上の交通機関の間関係である。それは二つの鉄道というような、同種交通機関の間にも適用される。そのねらいは、技術的に能率の劣るほうを排除することによって、あるサービスを消費者に最小の費用で供給すること、また結合的に需要され、あるいは相互に補完的な関係にある諸サービスが調和的に供給されることを保証するにある。』（ただし、傍点は引用者によるもの。）

的であるよりはむしろ多義的に、あるいは狭義的にではなくてより広義に考え併せなければならぬことに気づかされる。つまり、都市交通対策の理念としては個別性よりも総合性の方によりアクセントがおかれるであろう、とも換言しうるのである。したがって、都市交通政策に要請される総合性の理念は、一面的ではあるが、そうした観点からも理解されうるであろう。すなわち、都市交通体系として単に個々の交通手段のみの対策ではなく、全交通手段を対象にしたこれら相互間の対策を考えていくことが都市交通政策の総合性を具現するものである、といえよう。都市交通政策の総合性を考える場合に看過してならない点は、前述した“Coordination”との関連で言及しうるならば、その解釈の適切性もしくは妥当性よりも、そのことにかなる政策理念・見解が伏在しているかを認識することであると思う。

“Coordination”を統制と解する論者は、都市交通企業の経営統制の過程を経て漸次都市交通統制を行い、その実現により政策目標としての都市交通体系の一元化（統合化）を図ろうとするであろう。第二の、協調もしくは調整政策を“Coordination”という概念から引き出そうとする論者は、都市交通手段の個々の特性を十分発揮しうるような対策なり条件の創出を第一義的に考え、そうした状況下で運輸（輸送）量の協調・調整を実現させ、漸次都市交通手段相互間の適正な競争促進を意図しようとするであろう。こうした考え方に基づく政策目標は、個々の交通手段によって構成されている都市交通の組織体を共存共栄（=Coexistence）させようとする点におかれるであろう。第三のコー・オーディネーションとして原語形態的に解釈する論者は、のぞましい都市交通体系は、現存の市場価格機構を十分機能させるという条件により創出されることの方がよいと考えるであろう。ここでは第四といえるか否かは別として、それを等位と考えようとする者は、第二の論者の考え方をさらに狭めた観点から、都市交通の組織体をできうる限り差別的な（=Discriminatory）共存共栄などを回避させようとする点に都市交通政策のアクセントを措くであろう。たとえば、鉄道交通部門、道路交通部門及び港湾運送部門のうちいずれかの部門が他の部門よりも政策面、投資条件の面などで有利に、あるいはその逆に不利に取扱われることなどはできうる限り避け、そうした状況下で都市交通の組織体を共存共栄させて行くことの方がのぞましいと考える。

以上のごとくに“Coordination” 関する識者の見解を少しく概観してきたが、都市交通政策として“Coordination” によって実現させようとする目標—今日の交通問題を改善しよりのぞましい都市交通体系を創出せん—とすること—については、いずれの論者にあってもほぼ同一のように思われる。相異なる点はおそらく、いかなる手段 (=Means) を講じようとするかであろう。すなわち、“Coordination” を統制、あるいは協調もしくは調整と解して都市交通体系を構想する識者は、その対象となる交通手段がいかなるものであれ、統制のばあいには、交通・運輸産業における個々の企業にその経営統制を強い、それにより企業間統制—たとえば当該企業の営業路線の地域・区域別分担など—を行わしめて漸次これを強化せしめ—たとえば企業合同など—、都市交通市場における独占的体系の基盤を確立させて行こうとするであろう。これに対して協調もしくは調整のばあいには、個々の企業にその維持、発展のため相互間協調を行わしめ、都市交通組織の構成者として健全経営をなさしめるように企業相互間の運輸調整を実現させ—たとえば相互乗入など—、したがって運輸調整を不可能ならしめる状況などをできうる限り回避させ、都市交通企業の共存共栄のためには無条件に競争制限策などを採らしめないであろう。競争制限策が必要とされるばあいとは、おそらく、さきにみた運輸調整が全く不可能な、あるいは不十分なときであろう。概述してきたように、統制と、協調もしくは調整と解する各識者の都市交通体系構想上の相異点は、採られるべき都市交通政策の手段が一方は強制 (=Compulsion) を伴うのに対し、他方は任意 (Free) で、ときに半強制 (Semi-Compulsion) が行われる程度である、ともいえよう⁽¹⁷⁾。次に、コー・オーディネーションと等位とによる相異点は、前者のばあいは、すべての都市交通・運輸事業は自由競争原理に委ね、したがって都市交通・運輸企業がその市場における需給動向を指標として自らよりのぞましい交通体系を創出すべきであろうと構想するのに対し、後者のばあいには、鉄道、道路及び港湾の各交通部門間でとりわけ貨物運輸事業は相互に協同一貫 (複合) 輸送なさしめるようにも志向させ、一方旅客運輸事業では鉄道と道路の各交通部門間で等位な (=Coordinatory) 競争を行わ

(17) そうした規定から生ずる不備な点などについては、別な機会に補充したいと思う。

せしめんとする。

上述してきた意味からすると、都市交通政策としての“Coordination”に求めようとする論者の考え方は、おおむね競争促進志向型（協調もしくは調整とコー・オーディネーション）、競争制限志向型（統制）及びその中間型（等位）の三つに要約しうるであろう。

(2) “Coordination” と都市交通問題

今日の都市交通問題は、どの点をどのように改善されることがのぞまれているのであろうか。前項で少しく考察した“Coordination”の本来の意義もこうした現状認識なり目的意識と密接に係わっているとすれば、今日では、人口及び資本の都市集中→都心地域の地価高騰→住宅建設問題→いわゆる郊外化による交通問題という図式を、単に交通施設の再整備、あるいは輸送力の増強などという経済的な量的改善策のみに依存しやすい方策は再考する必要があるだろう。今日の都市交通問題は、確かに量的な、あるいは物理的条件の側面にあろうが、それ以上に質的な、あるいは社会的条件の側面にも内在しているように思われる。すなわち、都市の交通問題は都市の拡大・成長への対応過程で生じてくるものであるがゆえに、都市交通事業者には、交通手段の大量・大型性、高速性及び規則性（信頼性）という需要者側の経済的要請の充足が不可避となり、従来そのような条件に対策上のアクセントを措いて都市交通問題が改善されてきた傾向にあるともいえるのである。しかしながら、都市交通問題の本格的な改善がそうした方策のみでなされてきたとは決していい難く、むしろ、それはさきにもみたように循環論的な対処策にしかすぎないことに気づかされる。その意味では、都市交通問題は、単に都市と交通との機能的な側面のみではなくそれらの構造的な側面にも係わる問題ともいえよう。

都市交通問題の構造的側面とは、旅客運輸、貨物運輸のいかんを問わず「交通」は都市の構成・発展要件としての手段であるがゆえに、「交通」と旅客（＝人間）、貨物（＝物流、商流）、施設（＝量的、質的）及び組織（＝効率的、安定的）などに係わる本質的な問題にさらに言及することである。すなわち、①「交通」と人間（貨物）と施設、②「交通」と組織などに係わる基本的問題を検討し、都市の発展過程で生起する交通問題と「交通」（物的条件）の社会的適合性などの見地から捉

える交通問題とを峻別することである。したがって、都市交通問題を本格的に改善しようとするためには、少なくともこれを「交通」と「人間と組織」の問題として検討することがのぞまれるのである。本項でとりあげようとする“Coordination”の目的とその必要性についても、こうした観点から考察することが都市交通問題の共通認識として重要であろうと思う。

「交通」—ここでは都市交通を主要課題としている—を社会的にコントロール、あるいは制限したりすることはほとんど不可能であり、また適正な「交通」のために阻害要因となっている諸条件—たとえば交通資本と交通労働と交通組織の諸関係など—を改変したりすることも決して容易ではない。そうした意味からすると、今日都市交通問題を本格的に改善することはほとんど不可能なことかもしれない。しかし、そうであるがゆえにこそ、「交通」と「人間と組織」の問題は、両者の本質的課題（＝公共の利益）と併せて再考されなければならないのである。

「交通」を問題視するばあいは、①資本（交通手段としての鉄道、自動車、はしけ及び荷役機械など）、②労働（労働力構成、労働力配置・編成など）、③用地（施設・設備のストックなど）の側面とすれば、「人間と組織」の問題をとりあげるばあいは、①運賃・料金の負担原則⁽¹⁸⁾、②都市背後圏と交通組織の経営・管理方法の側面⁽¹⁹⁾などである。これを換言するならば、前者のばあいは適正な（合理的な）交通資源配分の問題（交通産業の健全経営の問題など）であり、後者は、交通利用者の価値意識の問題（公共の利益の問題など）となるであろう⁽²⁰⁾。この両者の問題は、結局は経済・社会での市民の「交通」意識の問題、すなわち、さきにみた①資

(18) これの詳細については、拙稿「運賃の理論」（古川哲次郎、秋山義継、芦田誠、富田功共著『交通論12章』成山堂書店、昭和55年9月所収）93～119頁などの参照をのぞむ。

(19) 都市交通機関の運営機構等については、古川哲次郎稿「都市交通の諸問題」（『前掲書、交通論12章』所収）161～165頁などに詳しい。

(20) これらの問題は、私的交通（Private Carrier）と公共交通（Common Carrier）ののぞましき調和の問題とも換言しうるであろう。旅客及び貨物輸送の両面で前者の成長が後者の衰退をもたらしている現在、前者の経済的優位性、後者の非効率性という見地からのみで分析される傾向がつよいが、人間生活の基本目的を充足する交通手段としては後者の、拡充整備による伸長策なども検討されなければならないであろう。その限りでは、「交通」価値意識の漸次的転換が社会的にのぞまれているともいえよう。

本、②労働、③用地（土地）に対する市民の価値評価の問題に帰するようである。したがって、都市交通問題を直視しこれを本格的に改善しようとするためには、少くとも都市や地域経済・社会の発展のために要する交通費用については、これが過度にならないように社会的に抑制し、適正な運賃・料金はその利用者がこれを合理的に負担するとともに、都市交通組織の合理的形成のための近代化を図ることが前提条件ではないかと思う。“Coordination”の本来の意義もそうした過程を経ることによって始めて十分理解されうるであろう。その意味では、“Coordination”は、都市交通問題を本格的に改善しようとするための決して単なる手段（方法）ではなくて、むしろ都市や地域の経済・社会での公共の利益を確保するための重要な要件であると思われる。

都市交通領域における“Coordination”の目的性を中心に概述してきたが、以下では“Coordination”の必要性などについて若干考察してみよう。

(3) 都市交通体系と“Coordination”の必要性

筆者が都市交通手段としての鉄道輸送、道路輸送及び港湾運送の合理的体系化のための重要な要件と考えている“Coordination”について、都市交通問題にすぐれて造詣が深い角本良平氏の所論を以下に要約してみよう⁽²¹⁾。

（昭和43年次まで……引用者注）今日のように、自動車産業が発達しその広範な普及とともに鉄道と道路で貨客輸送の面で激しい争奪が行われている現在、自動車輸送の著しい出現をみななかった時代にまで遡ると当時は鉄道の独占時代—貨客輸送のほとんどが鉄道に依存していた時代—であり、その当時の交通政策と同一では鉄道輸送の後退→衰退の過程は免れえないであろう。たとえば、道路整備の財源には国費が投入されているのに対して鉄道事業としての軌道（道路）整備費にはそれが投入されていない。したがって、鉄道と道路の競争条件の平等化、すなわち通路費負担の是正という観点からすれば、鉄道事業にも国費が投入されて然るべきなのである。

鉄道事業にそうした国の助成策が採られない状態で交通調整を行うことは鉄道の特性を正しく評価するものではないから、このばあいの交通調整は決してのぞましくなく、それは消極的な交通政策に終わってしまうであろう。こうした点で交

(21) 角本良平稿「交通政策改変の方向」（『運輸と経済，Vol. 28-6』，運輸調査局1968年所収）24～30頁。同著『鉄道と自動車—1億2,000万人の交通計画—』，日本経済新聞社，1968年，127～154頁参照。

通調整にはおのずから限界があるであろう（傍点は、引用者によるもの）。

角本良平氏の交通調整限界論ともいべき考え方は、国鉄公企業体組織の観点から不採算線と採算線を明確に区別され、とくに大都市における交通調整は国鉄経営上必ずしも有利ではない（このましくない）政策であろう、との結論に達しよう。確かに、政策実践をめぐる個々の利害問題（the Interests）はとりわけ企業経営上重大な関心事であることはいうまでもなく、しかも、交通市場がいつそう競争促進志向型になればその問題は関係運輸・輸送企業にとって不可避的となり、政策実践のいかんではその恩恵をうける企業と不利を免れえない企業とが生じやすくなる。交通調整限界論は、関係企業が当面する経営課題を直視して展開されており、その限りでは、少くとも企業経営サイドに重きをおく考え方ともいえよう。筆者は、こうした交通調整限界論はもう少しその枠組みを拡げることが必要ではないかと思うのである。つまり、政策実践をめぐる関係企業の利害問題に力点をおく一方で、それら利用者サイドの要請も十分考慮に入れたうえで交通調整問題は論じられる余地があるのではないかと思う⁽²²⁾。というのは、都市交通と都市間交通を一体的に、あるいは巨視的に捉え、総合的な問題改善策の理念を前者の交通調整問題へ適用しようとするばあいには、とりわけ大都市の貨物輸送体系の問題性などはややもすると看過されやすく、この点総合的交通調整論に限界点があるとすれば、大都市交通問題に係わる“Coordination”の必要性はさらに検討されなければならないであろう。そうした観点からの検討がとくに鉄道輸送の特性を十分理解しないということには決してならず、むしろそのような“Coordination”こそ、鉄道輸送の特性も十分発揮せしめうる積極的な都市交通政策と認識されよう。そして、この“Coordination”は

(22) 交通問題と公共性、もしくは交通と公共性の問題は今後も十分議論される余地があるであろう。たとえば、公共性とは、集団の中の大多数に共通する利益を目的とした認識であり（喜多村昌次郎稿「物流事業と公共性」、日本倉庫協会編『季刊倉庫、No.41』1979年所収、19頁）、あるいは機能発揮のための社会的性格を意味するものであり（北見俊郎著『港湾総論』成山堂、昭和47年3月所収、117～138頁など）、それは全体の利益を意味しよう（大久保哲夫稿「英国公共企業体に関する一考察(Ⅰ)―国家企業公社（1975年設立）について―」『明大商学論叢、Vol. 62～3・4』1980年1月所収、85頁）など参照。

都市交通関係企業間の「等位」によってこそ可能とされうるであろう。

そのばあいの問題点は、当該企業はその提供する運輸・輸送サービスの量と質の両面で無原則的に削減、低下をきたしてはならないことである。もし、広範なそうした状況の生起はそのこと自体当該企業の社会的信用を失わさせ、強ては「等位」による関係企業間による（運輸・輸送の）営業協定・業務提携なども破棄させてしまいかねない⁽²³⁾。“Coordination”によるこうした結果はできうる限り回避されなければならないゆえ、今日では政策当局は、特別のばあいを除いて競争制限型よりも競争促進型の“Coordination”施策の助長に努めなければならないであろう⁽²⁴⁾。そうであればこそ、“Coordination”は、決して単なる都市交通関係企業それ自体の救

(23) たとえば港湾運送部門のはしけグループ化（共同化）にみられる元請業者と専業者間の免許基準をめぐる「不協和音」の発生（56.8.25付 日本海事新聞）などは、都市交通体系としての“Coordination”構想の具体化をより困難とさせる要因の一つでもあろう。この点は、今後十分検討してみたいと思う。

(24) K. M. ギウィリアムは、過去一世紀における交通分野の問題を顧みて、『Coordination という用語はしばしば Competition の直接の反語として用いられてきた。』と述べている（Gwilliam, K. M., *Transport and Public*, London, 1964, pp. 9-10）。

〔参考文献（注以外の主要なもの）〕

1. 秋山一郎著『交通論』有斐閣，1964年。
2. 大森一二稿「都市交通事業の性格」（『青山経済論集，16-2』1964年所収），同稿「パブリックサービスからみた交通事業」（『同上論集，12-2』1960年所収）。
3. Bonavia, Michael R., *The Economics of Transport*, Niabet, London, とくに pp. 165~215。
4. Daggett, Stuart, *Principles of Inland Transportation*, Harper and Brothers, N. Y., 1955, とくに pp. 459~487, pp. 551~563。
5. Fenelon, K. G., *Transport Coordination*, London, 1929。
6. Meyer, John R., Peck, Merton J., Stenason, John, Zwick, Charles, *The Economics of Competition in the Transportation Industries*, Harvard University Press, 1959, とくに pp. 1~17, pp. 145~215。
7. Milne, A. M. (初版) and Laight, J. C. (第2版), *The Economics of Inland Transport*, Sir Issac Pitman and Sons, London, 1963。

済策⁽²⁵⁾であってはならないように思われる。大都市・地域のよりのぞしい交通組織・体系は、これまでに述べてきた“Coordination”構想によって創出されうるであろう。

5. 「港」の近代化と課題—新しい都市交通体系を展望しつつ—

「港」それ自体の近代化は戦後とくに高度経済成長期以降近代的な埠頭諸施設及び革新的荷役機械等の整備，導入により急速に図られてきている。これに伴い「港」の当該都市・地域における諸機能—生産的，交通的，経済的及び社会的機能等—は格段と増大している。わけても，昭和42年以降進展してきたコンテナ輸送革新による主要な「港」の物流機能はいっそう拡大しつつある（表3参照）。そのことは，一方で主要な「港」相互間のシェア獲得競争をよりシビアにさせるとともに，「港」の交通的及び経済的機能を維持する港湾運送事業者による料金競争も次第にその熾烈さを増しつつある。他方で，地理的及び経済諸量的条件からみてコンテナ輸送革新に十分に対応しえなかった地方の「港」の機能を後退せしめている⁽²⁶⁾。また，そのことにより，湾岸道路整備・建設構想の早期促進を社会的に余儀なくさせる程に，「港」の臨港交通にも隘路をきたしている。

「港」の物流機能の拡大によって派生するそうした問題は，一つは，港湾運送事業者による「港」の機能形成の問題，二つには，経済諸量の増大に対応すべき社会資本不足の問題とに大別されるであろう。これをより根本的な点に即して言うならば，「港」の管理・運営にかかわる近代化問題であるとともに，「港」の機能を中心とした都市・地域の経済・社会的役割分担の問題—つまり，都市・地域経済相互間の流通適正化問題—である，といえよう。この問題は，一面は「合目的性」追求

(25) 大槻信治著『前掲書』

(26) 地方港湾でコンテナ輸送革新の影響をうけ隣接港湾の飛躍により「港」の諸機能が著しく後退した一例としては，小樽港を指摘することができる。同港の衰退過程については拙稿「小樽港の発展過程」（北海道開発局港湾部『港湾再開発調査報告書』昭和55年3月，第1章第1節），P.6～P.935等参照されたい。

表3 主要港外貨貨物量の動向

(単位：トン)

港名	総取扱量 (外・内貨計)	外			貿		
		計	輸 出	輸 入	うちコンテナ貨物 (内数)		
					計	輸 出	輸 入
神 戸							
51年	135,868,243	40,182,306	19,991,930	20,190,376	15,994,121	8,799,919	7,194,202
52年	142,953,744	43,912,085	22,126,991	21,785,094	18,515,606	10,760,737	7,754,869
53年	142,951,504	43,323,013	21,455,624	21,867,389	20,613,347	11,476,432	9,136,915
54年	148,073,062	41,937,751	19,837,222	22,100,529	18,930,239	10,395,060	8,535,179
55年	150,797,458	44,691,697	23,062,796	21,628,901	20,822,317	12,181,628	8,640,689
東 京							
51年	55,238,025	14,093,810	4,874,981	9,218,829	7,058,275	4,043,062	3,015,213
52年	58,541,053	15,291,104	5,521,454	9,769,650	7,590,107	4,353,459	3,236,648
53年	59,660,852	16,273,842	5,653,780	10,620,062	8,752,089	4,751,575	4,000,514
54年	61,875,080	17,408,594	5,607,281	11,801,313	8,973,334	4,562,531	4,410,803
55年	62,006,729	17,335,180	6,588,701	10,746,479	9,564,026	5,315,960	4,248,066
横 浜							
51年	113,805,484	52,057,610	20,437,206	31,620,404	5,623,471	3,561,534	2,061,937
52年	116,989,856	54,038,868	21,866,353	32,172,515	5,958,598	3,721,218	2,237,380
53年	118,359,395	53,260,101	22,627,329	30,632,772	6,854,452	4,195,913	2,658,539
54年	124,160,549	55,199,922	23,215,722	31,984,200	7,653,571	4,581,214	3,072,357
55年	127,199,641	59,343,826	29,527,919	29,815,907	9,555,824	6,222,846	3,332,978
清 水							
51年	13,424,920	8,134,455	776,000	7,358,455	315,810	258,415	57,395
52年	14,491,341	8,553,045	1,337,943	7,215,102	494,635	406,301	88,334
53年	14,974,926	8,968,720	1,580,555	7,388,165	528,344	432,241	96,103
54年	14,507,148	8,434,701	1,643,834	6,790,867	563,893	477,690	86,203
55年	15,772,381	9,706,143	2,066,010	7,640,133	643,969	515,214	128,755
名古屋							
51年	98,935,128	52,303,880	16,644,351	35,659,529	2,491,041	1,737,814	753,227
52年	100,831,643	52,123,117	18,706,216	33,416,901	2,533,105	1,757,016	776,089
53年	101,306,104	51,476,356	18,564,093	32,912,263	2,652,929	1,679,164	973,765
54年	109,454,568	57,765,222	18,971,666	38,793,556	3,079,182	1,845,309	1,233,873
55年	113,439,957	61,387,218	23,634,783	37,752,435	3,490,357	2,218,919	1,271,439
四日市							
51年	42,548,567	25,441,940	830,342	24,611,598	304,967	16,778	288,189
52年	42,895,873	25,860,683	1,126,465	24,734,218	217,410	12,406	205,004
53年	42,021,892	25,200,067	1,501,816	23,698,251	246,520	20,070	226,450
54年	42,263,854	24,945,565	1,458,063	23,487,502	214,397	7,950	206,447
55年	39,396,498	22,622,369	1,960,248	20,662,121	171,555	3,665	167,890
大 阪							
51年	78,819,153	16,127,062	5,866,079	10,260,983	2,477,443	1,492,394	985,049
52年	78,911,570	16,495,059	6,094,176	10,400,883	3,350,157	1,914,092	1,436,065
53年	79,142,321	17,169,610	5,951,448	11,218,162	3,995,017	2,209,553	1,785,464
54年	83,351,046	18,142,110	5,737,203	12,404,907	3,677,581	2,005,416	1,672,165
55年	83,908,235	18,506,429	6,538,367	11,968,062	4,202,041	2,415,352	1,786,689
北九州							
51年	84,603,712	28,743,093	6,092,738	22,650,355	11,941	9,029	2,912
52年	86,156,717	27,427,249	6,226,726	21,200,523	29,658	21,448	8,210
53年	81,483,198	23,157,235	6,574,324	16,582,911	35,964	27,457	8,507
54年	89,204,395	27,929,968	7,262,590	20,667,378	46,562	26,727	19,835
55年	91,858,906	29,744,677	7,566,706	22,177,971	120,847	75,689	45,158

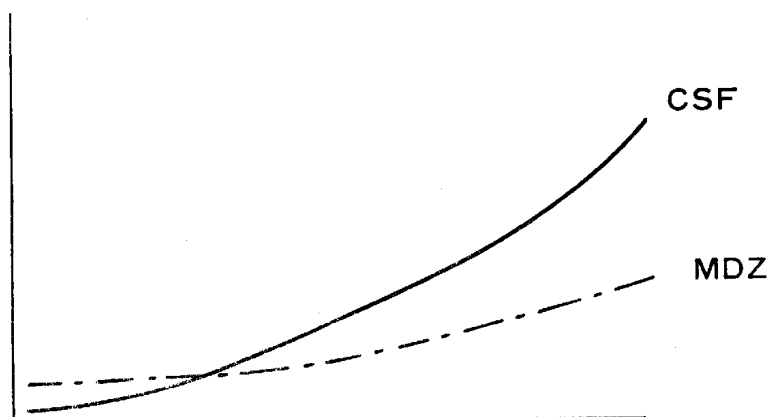
資料 日本海上コンテナ協会, 「Containerization (No. 140) 」 1981, 11, p. 78~p. 79

にもとづく基本原則形成の問題であり、他面は「合理性」追求にもとづく資本ストック・フローの再編成の問題である、とも換言しうるであろう。

今仮に、CSFを資本ストック・フロー曲線、MDZを近代化曲線とすれば、経済・社会での両者の関係は図1のごとく表示されうるであろう⁽²⁷⁾。同図からも明らかのように、経済・社会の未熟期—仮に明治期以前と想定しておこう—を除けば、私たちの経験によれば、CSFとMDZはこれまで決して一致することがなく、将来も政策当局が諸与件を変動させえなければ、両者が恐らく一致することはないような性格のものと想定しうるであろう。両者が一致することの意味は、私達人間の、経済・社会における「合理性」追求、あるいは合理化精神と「合目的性」追求、あるいは近代化精神とが一致することであるゆえ、ヒューマン・スケールの基本的立場からすると経済・社会における生産及び分配システムが最ものぞましく創出されている状況にある、といえるであろう。したがって、その意味でできうるかぎり、政策当局は両者が一致しうるような経済・社会づくりの諸計画と諸施策を講じなければならないことは言うまでもない。しかし、そうした経済・社会づくりは、必ずしも容易ではないようである。そうであればこそ、上述した合理化精神と近代化精神との背離を縮小化しうる方向が政策当局には要請されるのである。

合理化精神、換言すれば「港」の機能を中心とした資本ストック・フローの再編

図1 資本ストック・フローと近代化の関係（仮）



(27) 本図で仮定された前提諸条件などはさらに今後の研究過程で検証して行きたい。

成問題は、それが国際的相互依存関係のもとで国際的に展開するゆえ、その最適化は自国の港湾政策、もしくは交通政策のみでは十分制御しがたい傾向にあり、その意味では国際間の経済政策に依存するとともに、これの影響を受けやすい傾向にある、ともいえるのである。他方、近代化精神、換言すれば「港」の管理・運営機能が背後圏の発展・拡大と十分斉合しうるような組織体制づくりの問題は、それが自国の歴史的所産としての価値意識等がつよければつよい程、欧米諸国の価値意識等の積極的導入には後退的になりがちであるゆえ、「港」の管理・運営機能を新たに形成するための理念の統一化は国際的視野を欠きやすく、ややもすると排他的になりやすい傾向にあるようである。

したがって、「港」の機能整備・形成等にかかわる合理化及び近代化精神を一面では再認識するとともに、他面でこれらを意識的に改革して行くことも必要であろう。

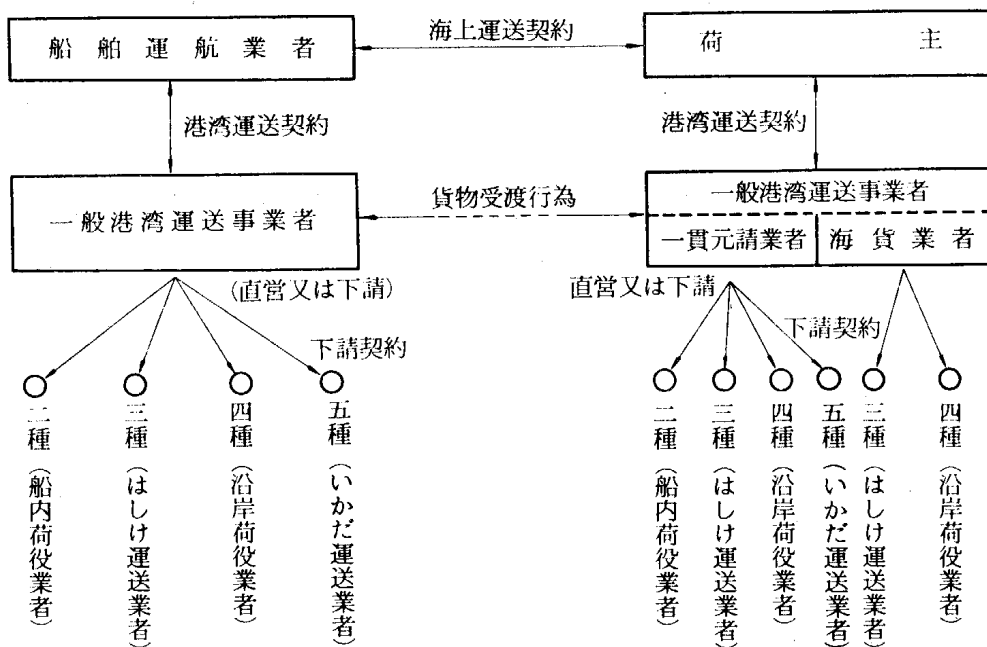
「港」の諸機能、とりわけ物流機能（臨港道路機能）の拡充・整備策は、都市・地域内輸送よりも都市・地域間輸送のための方にそのウエイトがいっそう高くおかれやすい、このためそうした対策目的とは反対にかえって「港」の背後圏都市交通を逼迫させ、それが今日の都市交通問題の抜本的改善策をより困難にしているようである—そのこと自体がまた、都市交通問題の所在を不明確にしやすいのかもしれない。その意味では、「港」の物流機能の拡充・整備策は「港」と都市・地域相互間、及び「港」と「港」相互間の交通体系構想の一環として計画されなければならないであろう—。他方、「港」の管理・運営機能の目標は、①その経済・社会的役割を利用者—船舶運航事業者、荷主団体、港湾運送事業者、貿易取引業者、金融・保険業者及び市民等—に広く周知させること、②その管理組織は適正規模であること、③その運営組織構造はより近代的体制であること、などに主眼点がおかれなくてはならないであろう。このうち、とくに③の「港」の運営機能は、少なくとも、これまでのような複雑な二重構造組織⁽²⁸⁾のもとでその役割が発揮されというのではなく、むしろより「単純化」した組織体制（すなわち過当競争体制から脱皮した適正競争体制、さらに進んでは独占的競争体制）のもとで公正な競争促進型へ志向して行くことが必要であろう。

こうした方策が採られうるためには、「港」の管理機能を包含したその総合的機能をいかなる諸条件で形成するか、ということと密接に関係していることはもとより言うまでもない。「港」の管理機能を現行の港務局から直ちに欧米主要国でみられる Port Authority 形態へ無原則的に移行しなければならないという性格のものでは決してないが、日本的企業経営形態ではそうした行き詰り等は決して打開しえ

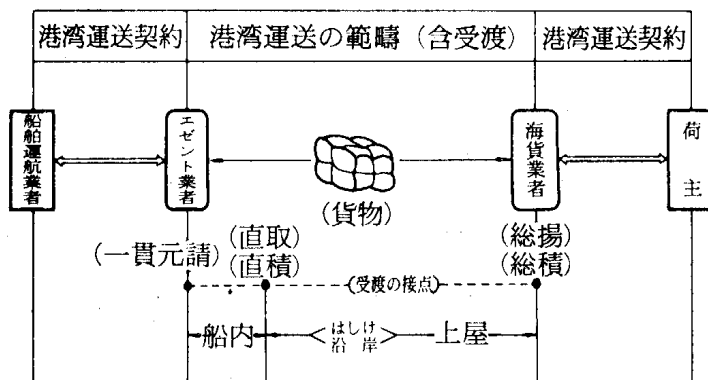
㊸ そうした条件のみの指摘をもってして「港」特有の、もしくは固有の性格である、と説明・断言しうるには不十分であろう。「港」の特殊性とは本来何なのか、こうした点の分析も十分なされなければならないであろう。

ここでは下図を参照してその問題性等を理解されたい。

港湾運送の引受形態(1)



港湾運送の引受形態(2)



出所資料, 日本港運協会「港運 Vol. 4, No. 32」昭和54年2月, p. 51~p. 52

ないことも厳然たる事実である。とすれば、私たちの経験では、「港」の管理機能として少なくとも財政的行き詰まり等を打開しえる効率的な、公正な経営形態とはいかなるものか、を諸見地から十分検討しなければならないであろう。というのは、「港」の近代化は、「港」の運営機能のみならずその管理機能の漸進的改革をもなくしてはありえないはずであるからである。「港」の機能を中心に据えた新しい都市交通体系の基本的な創出条件も、以上述べてきた点に内在しているものと思われる。

6. む す び

コンテナ輸送革新の国際的進展により在来型港湾運送機能も著しく変革し、「港」の経済的物流機能は格段とそのウェイトを増大しつつある。このため、都市交通問題、とりわけ道路交通問題は単に量的のみならず質的にもその深刻さを増しているようである。大型、高速の重量車両の増大傾向が、その社会的費用の適正負担の原則の問題のみに止まらず、むしろそのこと以上に道路交通管理の組織体制の問題を投じているように思われる。都市・地域相互間の物流機能のための道路容量の拡大策を正当化するのみでなく、「港」の機能を中心とする都市・地域内のための道路管理体制の必要性も十分検討せねばならぬであろう。

そうした契機となるのは、まず第一に「港」の近代化である。つまり、これまでの港湾運送の組織構造をより近代化に改編し、本来の港湾交通機能の実現・達成をめざすとともに、「港」の管理機能もその硬直化傾向から脱皮すべく改革して行かなければならないであろう。そうした施策こそが、「港」の利用者側をしてその「特殊視」を改善する唯一可能な途ではなからうか。これが普遍的見地からの重要性の所以である。

「港」と都市・地域、及び「港」相互間の経済的物流機能も十分枠組に入れた新しい都市交通体系の創出方向は、真に“Coordination”構想が具体化されるべく、その利害関係集団の Interest が超克されうるような近代化精神の確立に俟つところきわめて大といわねばならない。