


 特集
3

欧米の港をみて横浜港の将来を思う

高見玄一郎

① はじめに

欧米の主要港湾を視察した後で、あらためて横浜の港をふりかえってみると、横浜港はやはり世界的にりっぱな港であると思う。そのスケールからみても、世界の十大港の一つに加えられるであろう。しかしながら、港にはそれぞれ特殊な性格があり、どの港でもそれぞれの自己の将来をみつめながら、その将来を考えているありさまにはまことに真剣なものがあって多大の感銘をうけたのであった。われわれはそうした欧米の一流港湾の具体的な形を捨象し、共通の問題を抽出し、そこに見出される一つの発展の法則性を考え、あらためて横浜の港というものの将来を考えてみたいのである。

② ロッテルダム港の位置と役割

われわれがみた欧米の数多くの港のうちでもっとも感銘をうけたものの一つは、ロッテルダム港であった。この港は、貨物の扱い高からみるとすでに年間1億トンに達し、世界第一位を占めていたニューヨーク港の上に出たのであった。ロッテルダムがなに故このような急速な発展をとげ、さらにぼう大なユーロポート計画をおし進めるようになったかという理由は、戦後ヨーロッパにEECが結成されたこともその一つに数えられるであろうが、基本的には、鉄道あるいは内陸水路、すなわちライン河や運河によって結ばれたそのヒンターランドの広さと、経済的重要性にある。

周知のように、ライン河は、有史以前からオランダとスイスを結ぶ交通路として利用されており、中世紀の初頭にはすでに沿岸の鉱物資源と農業とを基礎とする経済的な繁栄がみられ、ヨーロッパ内陸部の最も重要な通商路となっていたのであった。その流域はドイツの国土の4分1をうるおし、オーストリア、スイス、東フランス及びオランダからの北海への出口となっている。本流だけを見ても、スイスからオランダ国境まで440マイルさらにオランダ領内で110マイルが航行可能であり、その支流であるリッペ、ルール、ラーン、モーゼル、マイン、ネッカーの各河川は、それぞれ1,000トンクラスのリヴァー・バージ河川くはしけ>を通すことができる。海洋を航海する本船は通常ケルンまでさかのぼることができるといわれ、5,000トンのはしけ群<barge trains>がマンハイムまでさかのぼり、ストラスブールは2,000トンのはしけを着けることができる。小型の500トンないし600トンのはしけは、さらに奥地まで達することができるのである。

これらの河川貨物は、さらに広大な運河のシステムによって広い地域に流通することができる。たとえば、マル・ライン運河はパリを水運で結び、その運河のシステムによってロレーンの鉄鉱石とザールの石炭に結びつくのである。またローヌライン運河はベルフォールギヤフブをこえてマルセイユにつながり、新しくダニユーブ河と結ぶ運河が計画されている。

これらの地域は、歴史的にロレーンの鉄鉱石とルール石炭とを基礎として栄えた、ヨーロッパのもっとも重要な工業地帯をその内部にかかえているものであって、さらに、四通八達の鉄道網がこの水運と結びついている。

ロッテルダム港の背後地の重要性を説明するには、これで十分であろう。このようなヨーロッパの心臓部との結びつきをその自然的条件とするならば、今一つ経済的に重要な問題が考慮されなければならない。われわれはユーロポートのような、ぼう大な計画が、経済的に「いかにして可能であるか」ということに興味をひかれた。それは、現地をみることによって、たちどころに解決されたのであった。すなわち、米英の巨大な石油資本が、こぞつてこの計画を支持し、ここをヨーロッパの石油工業の拠点にしようと努力していることである。すなわち、ロッテルダムの港湾当局が、広大な工場敷地および埠頭を造成して長期の契約でこれを石油会社に貸与するという形で、その計画は進められている。ロッテルダム市は、ライン河の下流であるマース河にのぞみ、北海から15マイル奥地にあるが、この15マイルにわたる西岸が、今や大港湾と化しつつあるのである。このぼう大な地域にわたる資本の集中、集積が重要である。

われわれが、港湾を一つの経済単位として考える場合、当然そこで問題になってくるのは、資本の問題である。年々港湾地区に多くの資本が投下され、そこから利潤が生れ、さらに拡大された形で資本が再投下される。これが資本主義経済の発展の基本的方向である。この、いわば資本の自己運動を、港湾という一つのまとまった経済組織の中でどうとらえるかということは、一つの理論的問題であるが、この点については後に示すように、われわれは一つの考え方をもっている。そして港湾の造成に関してばかりでなく、港湾の運営に関しても、この考えは適用されなければならない。

この点では、欧米のどの港でもみられるように、ロッテにおいても、ポートオーソリティという形でまとまってるし、また **Cargo handling** にしても、数個の強力なステバドアー・カンパニーが中心となって運営している。要するに、港湾の運営に関する、近代的資本が存在するということである。

④ シカゴ港とその周辺との結びつき

ロッテルダム港のほかに、今一つ、われわれの大きな関心をひいたのは、アメリカのシカゴの港であった。シカゴの港を語る前に、セントローレンス・シーウエイについて触れなければならないであろう。

セントローレンス河は、すでに1,700年代のはじめから部分的運河を開設する計画があり、今次世界大戦前までにかなりの水運の便があった。周知のように、これが五大湖と大西洋とを結ぶ Sea way として完成したのは1959年6月であって、7つのロック長い区間の水路のしゅんせつ、護岸の建設、新しい運河の開設、橋梁の架設、発電所の建設をふくみ、総額4億7千万ドルの経費をかけて、アメリカとカナダとが協力してつくりあげたものである。このシーウエイの開設によって、7,000トンないし8,000トンの本船が直接五大湖に出入するようになり、五大湖は世界の第八番目の海として注目されるようになった。

ところでこの五大湖であるが、これがアメリカの経済、したがって、世界経済の上に占める割合は非常に大きい。すなわち、人口100万人以上をもつ北米合衆国の五大市のうちの二つ、すなわちシカゴとデトロイトがこの湖岸にあり、カナダの二大都市、トロントとモントリオールが、オンタリオ湖とセントローレンス河に沿っている。このほかにもミルウォーキー、トレード、クリーヴランド、バッファロー、ロチェスターなどの大都市が、すべてこの湖岸にある。これらのことは、この地方のもつ経済的意義が非常に大きいことを示すものである。

レイク・シュペクアーの西南岸のミネソタおよびウイスマコンシン州の両州は、アメリカの豊富な鉄鉱石の産地である。そしてシカゴを中心とするミシガン湖の南岸および、デトロイトやトレードのあるエリー湖の西岸はアメリカの鉄鋼センターを形成している。エリー湖の東のアパラチア山系は、有名な石炭の産地である。それでレイク・シュペクアーやミシガン湖から鉄鉱石その他を積んできた船は、オンタリオ湖から石炭を積んで帰る。レイク・シュペクアー西部のアメリカおよびカナダの春播小麦地帯からの小麦は湖を下って南岸に達し、石材はミシガン湖から運び出され、パルプの原木や石油は、セントローレンス河を上ってくる。

こうした米国あるいはカナダだけの貨物量、とくにバルク・カーゴの量は、おびただしいものであるが、これに加えて、セントローレンス・シーウエイの開設によって、このアメリカの重工業の中心が、直接ヨーロッパ市場とつながったことはこの地方の経済的価値を、いやが上にも高めるものであった。五大湖の各港から、大西洋を越えてヨーロッパに達することは、アメリカ東岸のいずれの港よりも近距離にある、ガルフ・コーストからの距離と比較すれば、五大湖からヨーロッパへのそれは、数百マイルも近距離にある。ただ冬季3カ月は、氷結のため、このシーウエイが使用できないという不便さがあるが、このためヨーロッパ市場への直接的な輸出が、五大湖の各港で新しく提起されたのであった。またこのテーマに関して、シカゴはとくに大規模な港湾計画をもつてのぞんでいる。

われわれは、ここで、北米合衆国の中西部におけるシカゴの経済的地位に注目しなければならない。シカゴは、ニューヨークに次いで、五大湖の最西南端にある地理的条件からして、早くから商工業の中心をなしていた。シカゴの、エアポートはアメリカ最大の飛行

機の発着数をもっている。シカゴはその初期においては、北部ミシシッピ流域の穀物の集散が最大の経済的価値をもち、1854年には、アメリカ最大のトウモロコシの市場となりさらに年にはアメリカ最大の小麦の取引の中心となった。材木もまた同市の重要な商品であり、1856年にはこれもアメリカ最大の材木取引市場となり、その扱いは1870~1880年頃には世界最大のものであったといわれる。このほか、家畜は肉類の取引においても有名であった。

南北戦争後、ここに急速に工業生産が発達し、1890年には、ニューヨークに次いでアメリカ第二の工業都市となった。すなわち、その主要なものは、食料品工業、冶金工業<特に製鉄>機械及び電気機械などである。とくに鉄工業では、従来ピッツバーグが有名であったが現在では、市の南部のキャムレット地区に巨大工業が集り、アメリカ第一位の生産量をもつようになった。こうした有利な諸条件は、さらに、1933年にイリノイ・ウオーターウェイによつて、アメリカの国土の4分の1をその流域にもつミシシッピ河と連り、1956年にセントローレンス・シーウェイが開かれたことによつて、直接大西洋につながった。こうして、現在のシカゴの雄大な計画へと発展するのである。

それは、シカゴと世界市場、とくにヨーロッパ市場との直結である。そしてこのためにぼう大なキャムレット・ハーバーの計画が現在遂行されているのである。われわれは、紙数がないのでここでこの計画自体にふれることはできないから、港湾がいかにして発展するかということの1つの例としてあげるに止める。

④ 港湾発展に関する2原則

以上、われわれは、ロッテルダムとシカゴとの二つの港について語ったが、こうしたことは多かれ少なかれ、どの港においてもみられることである。とくにこの両港が、もっとも雄大な、世界的規模において、こうした事態を示しているのは、注目に価する。そこでわれわれは、こうした事態のなかから港湾の発展に関する原則的な問題を抽出して、この原則に照らして横浜の港を考えてみることにする。原則というものは、どの場合にも抽象的なものであるが、私はここに二つの原則をかかげたい。それは

(1) Cargo Lane ないしはEconomic Line

(2) Capital Circuration

である。

第1のCargo Lane ないしはEconomic Line であるが、Laneとは「小路」、飛行機や船舶が常時航行するところの「航路」という意味に使用されるが、ここでは、港湾の貨物が、常時どのような方向に流れて、ゆきわたるかという意味に用いる。Lane とは、ハイウェイの「車線」という意味にも使用されるので、この言葉を用いてみた。これをさらに抽象的にいえば、Economic Line ということもできる。すなわち、特定の港と他の地区との経済関係をLine<線>によつて表現する方法である。こうした言葉が外国で用いられて

いるかどうか、私は知らないが、ここでは私の意図する概念の記号として、この言葉を使用したい。

第1の原則<Cargo Lane が大きければ大きいほど、その港は繁栄する>

ロッテルダムやシカゴやニューヨークやその他世界の一流の港は、すべて巨大な hinterland をもっている。これらの hinterland と結ぶ Cargo Lane と、まことに巨大であるが、われわれがとくに注目しなければならないことは、横浜の Crage Lane を、いかにして拡大するかということである。

もし許されるならば、われわれは、ここに一つの夢を描いてみたい。この場合われわれが意識しなければならない問題点の一つは、従来関東地区における、輸送、交通体系が、東京を中心としてのみ考えられてきたことである。横浜のような重要な国際港で、東日本の門戸である場所で、従来この観点は割合と薄かったようである。わずかに鉄道のみが、一部その役割をはたしてきた。われわれは、新らしく横浜中心の輸送体系を考えるべきである。ここで私は Cargo Lane という言葉を使用したい。その意味するところは、鉄道道路、水路、いずれでもよいが、貨物の指向する方向、地域、ルートを示しているのである。このような横浜中心の Cargo Lane を想定してみると別図のようになるであろう。

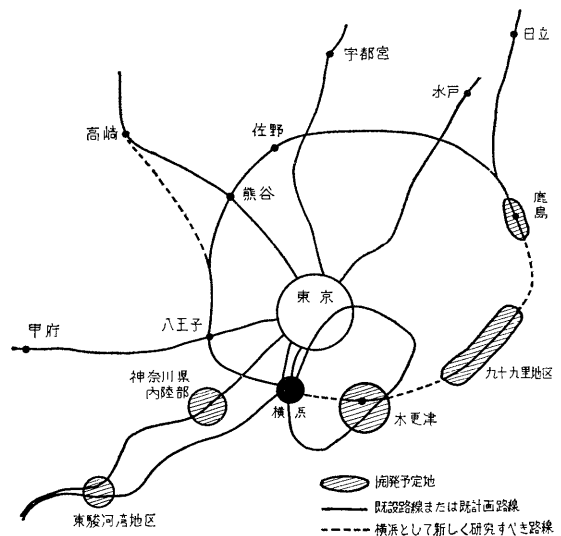
この場合、われわれは新しい関心を、新規開発地区に向けるべきである。とくに対岸の木更津の開発に関しては、横浜人はあまり関心を寄せていないのであるが、横浜港の50年あるいは100年後の在るべき姿は、対岸へ伸びるということである。これらの新しい港湾や開発地区を、横浜の Cargo Lane 中にいかにしてとり入れるかということが研究されてよいであろう。むしろ積極的にこれらの地区の開発を促進し、これを横浜港と結びつける努力をすることが好ましいと思われる。

第2の原則

<港湾における資本蓄積が大きくなればなるほど、その港は、繁栄する>

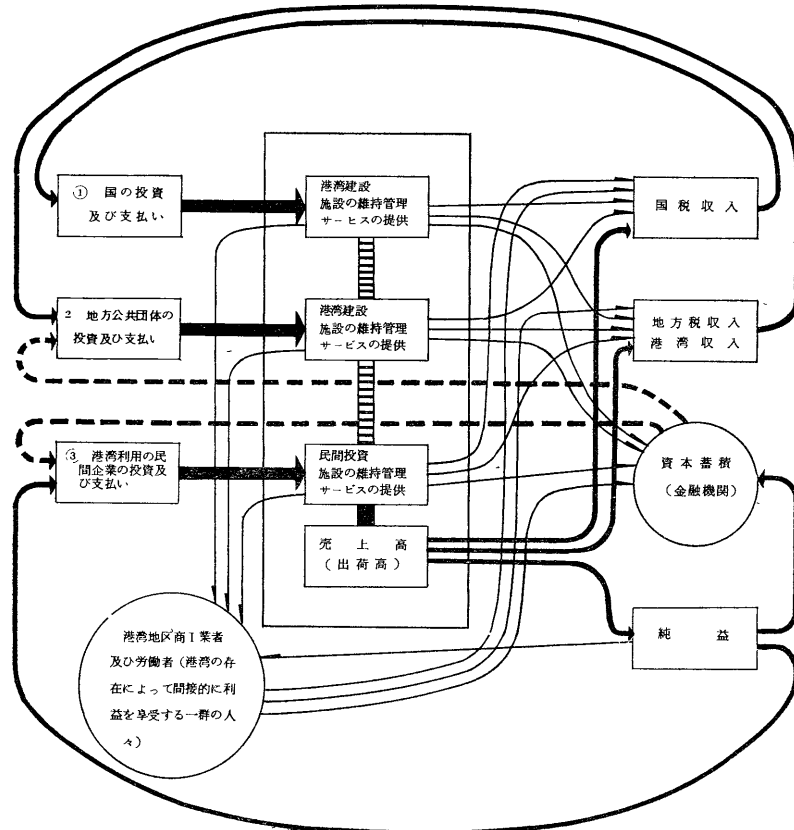
第1の原則と第2の原則とは、互に関係をもつものであるが、港湾を一つの経営体とみるときに、当然そこにおける資本循環の形がなければならない。これについての研究は、しばらく以前から行っていたので、今回欧米の視察旅行に出かける前に別図のような図表を完成していた。外国を旅行して、生産港湾に関して

第1図 横浜港のCargo Laneの想定図



このような考え方があるかないかということは、非常に興味のあることであったので、若干の質問を行ってみたが、港湾管理者に関するかぎり、ポートオーソリティの収支以上にあまり関心がなかったようである。その点では、われわれは、外国よりも一歩先んじていると考えてよいであろう。

第2図 港湾における経済機能の発生ないしは港湾利用によつて生じる利益



この図表に示すところのものは、ポートオーソリティというような単独の公共企業体の範囲に止まらず、港湾が存在する地域全般を含むものである。したがって、この図表に示すような資金の流れが具体的に把握されるならば、一つの都市の盛衰をかけた、経済発展の基本的形が具体的に理解できるであろう。同時に、港湾という、一つのまとまった経済単位が存在し、これが総合的に発展してゆくところの、経済的形が理解されるものとする。

それゆえに、これは港湾内部の問題である。港湾における Cargo Range を拡大することとともに、港湾における資本の蓄積を拡大すること、これが港湾発展の二つの大きな経済的要素である。もちろん、この中には、港湾地区における大工場をもふくんでいるし、港湾自体の経営をもふくんでいる。この二つの分野を政治的に推進することに今後の港湾の運命がかけられているものと私は信じている。

<神奈川県経済調査会専務理事>