

# 論 說 報 告

土木學會誌 第十三卷第四號 昭和二年八月

## 港 政 論

會員 工學士 井 上 範

On the Harbour Administration.

By Han Inoue, C.E., Member.

### 内 容 梗 概

港政上から見た港の發達と現状を述べ、港政の得失を論じ、港を發達させるには管理經營に如何なる式を探るが良いかを説く。

### Synopsis

This paper reviews the development of ports from the administrative point of view, and discusses the comparative merits of the different methods of administration. —A suggestion is given for the best system to be adopted in the control and operation of port affairs.

### 目 次

緒 言	2
第一章 商港の發達	2
1. 發達の順序と港政の種類	2
2. 世界重要商港の發達	4
第二章 世界諸港々政の現状	10
1. 英國及其領土諸港の港政	10
2. 歐大陸諸港の港政	13
3. 北米合衆國諸港の港政	14
4. 日本其他諸國の港政	17
5. 市營港の組織	17
6. 州營港の組織	20

7. 國營港の組織	21
8. 公營港の組織	22
9. 私營港の組織	25
第三章 港政の得失	25
1. 市營の得失	25
2. 州營の得失	29
3. 國營の得失	30
4. 公營の得失	31
5. 私營の得失	31
6. 二つ以上の港を一手で管理經營することに就て	34
第四章 結 論	35

## 緒 言

商港は發達するに従つて關係する範圍益々廣く、港政の適否は常に商港の盛衰に係はるのみならず、國運の消長に迄も影響するものである。吾國の商港も改修を施し必要の設備を加へられたるもの愈々多く、其港政に就ては當に充分なる考究を遂ぐべき時機にありと信ぜらる。外國に於ても港政は時々革められ、近來殊に北米合衆國に於て港政に關する論議盛である。本論は先づ港の發達の跡を尋ね、次に世界の主要港の現状を述べ、第三に港政の得失を論じ、結論として如何なる港政を採るべきかを説かんと思ふ。所論の中には一見理想と思はるゝ節も在らう。已に或程度に發達した港に直ちに港政を理想的に革めよと云ふのではないが、港が夫々有する使命に従ひ、確固とした方針を立て、時機の宜しきを待ち、國情を斟酌して幾分づゝにても改進したならば、國家の利益であると信ぜらる、港政とは廣く云へば港の管理經營から港則、港稅等に關する事迄をも意味するのであるが、本論は主として港を充分に發達せしむるには誰が港を持ち、如何なる組織で管理經營するが良いかを論じ、經營振りや收支の勘定等に關する事、其他港則や港稅等には觸れない、港に興味を持ち其前途を考慮せらるゝ人々に本論が幾分でも參考となるを得ば幸甚である。

## 第一章 商港の發達

### 1. 發達の順序と港政の種類

海岸の形狀が風波を防ぎ船舶の碇泊に便利な處、又は河口から少し上流で安全な場所などに好んで人が集まり、市街を形造り、船舶が出入する様に成つたのが、港の初期である。此様な初期には港ありての市か、市ありての港か判らぬ状態の事もあるが、段々發達して船舶の數が増加し且人工的に施設を行ふ必要が起ると、市、縣、州、國、會社等の内誰かゞ手を下す

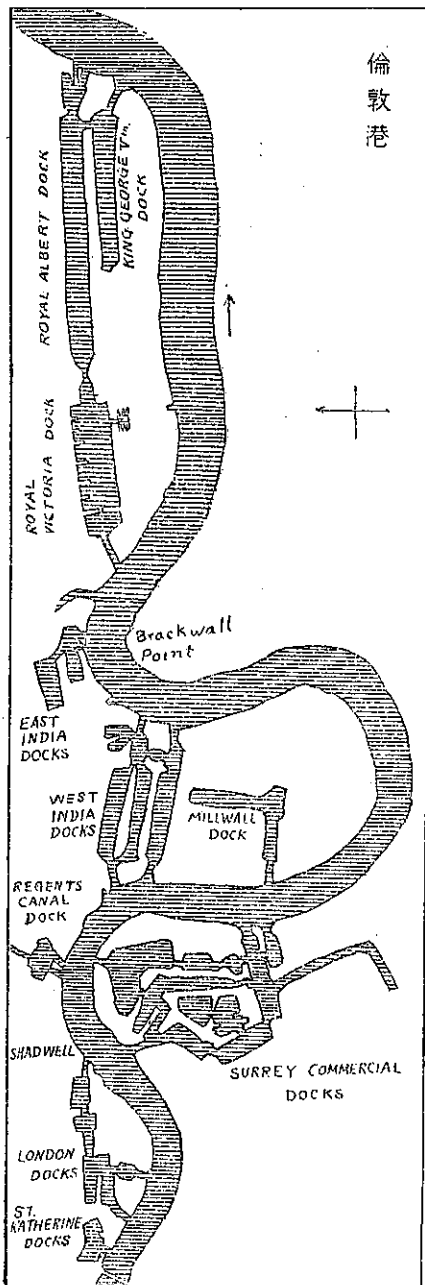
こととなる。港が更に發達を續くるならば施設も引續き行はるゝであらう。そこで市なら市ばかりが手を下して港を管理經營するならば著者は之を純市營港と名づける。又縣なら縣、州なら州、國なら國ばかりが手を下すならば純縣營港、純州營港、純國營港と名づける。處が初は純市營港、純縣營港、純州營港などであつたものが、貿易が盛になると純市營港の内に縣、州或は國が又純縣營港、純州營港の内に國が自ら設備を營み、或は私設備も許される事がある。さうなると港は複雑となり、最早純の字を付けられなくなる。強て名づげんとするならば、其中重要な經營をなすものゝ名に依り、例へば市が主なる經營者であれば市營港、縣が主なる經營者であるならば縣營港、其他州營港、國營港、私營港などゝ云ふこととなる。然るに茲に管理經營を市、縣、州、國、私などから全く別である公益的の法人に委ねたものがある、之を公營港と名づける。

公營港は港が或程度に發達した後に組織の變更によりて出來たもので、圓滿な發達を遂げつゝある港は此様な組織の變更に面倒が少ないが、複雑となつた港は著しく面倒となる。現今世界の港を見ると盛大な港の内に公營港若しくは夫と同じ精神を以て經營さるゝ準公營港と云はるゝものが多い。又組織を變更して此種の港に成らんとする傾向が認められる。

私營港の中に港が一會社に依つて營まるゝものと、一港内に同目的の多數の會社が存在するものとあるが、前者は純私營港と名づけらるゝもので、此種のものゝ中には相當立派なものがある。

又他の方面から觀察すると官僚的の國民性を有する國には縣營、國營などの港が多く、民主的の國民性を有する國には公營港、私營港が發達して居る。親が子を育てる時に一人立の出來る迄は充分に保育して遣らねばならぬが、一人立の出來る見込の付いた時に獨立させると、其子は力相應に展びるが、何時迄も手に掛け過ぎると、依頼心が起りて遂に大なる人に成れぬと同じ様に、港の初期には縣、州或は國から補助を與へる必要があるが、自營の出來る様に成つたらば公營港又は之に準ずる組織に變更して獨立させれば年々補助又補助を重ねるよりも却て目覺ましき發達を遂ぐる事が有るのは面白い事である。反對に子が立派に成ると、親の中には子に掛るものが有ると同じ様に、港が相當収益を生む様になると其収益を市や縣などが取上げて財源だと心得るものがある、之も亦港の發展に大なる害を及ぼすものである。

つまり港は可成單純な組織の許に發達させ、何時迄も親に掛りてはいけなと共に親は子に掛るのもいけない、獨立の見込の付いた時に何時でも容易に組織を變へることが出來る様にせねばならぬ。已に相當な發達をしたものは既往を顧みて醜い跡が有つたならば深く考慮して改進の途を講じ、將來の方針を定めねばならぬ。此様な目的から先づ世界の大港が如何なる途を取りて發達して來たかを尋ねることは徒勞でなく、後進者の大なる參考となること



第一圖

ター、穀類を積まれる船の使用に供され、其名も Commercial Dock と變へられたが、1807年に Commercial Dock Co. の所屬に移され、此會社は後間もなく Norway Dock, Lady

を疑はない。

## 2. 世界重要商港の發達

(一) 倫敦港 倫敦が紀元 61 年に已に港で有つた様に Tacitus 氏が書いて居るのを見ても如何に古い港であるか判る、始めて出來た船渠は Howland Great Wet Dock で、今は Surrey Commercial Dock の中に入つて了つて形は消えたが、英國に於ける最初の公設船渠であつた。是は 1696 年の法令に依つて造られたものである。是より百年近くも経過して 1789 年に Brunswick Dock が造られた。是は後に擴張されて East India Dock と成つたものである。次で West India Docks は 1800 年に基石が据付けられ、1802 年に時の總理大臣 William Pitt に依つて開渠された。是が West India Dock Co. の初で經營の安全の爲めに其後 21 年間 West Indies から來る船は盡く此新しい船渠に入ることを強制されたのである。之に倣つて London Dock Co. は 1805 年に Wapping に於て London Docks を開いた時に同様 21 年間葡萄酒、ブランデー及 East and West Indies 以外の土地より煙草と米を積載して來た船に入渠を強制する特權を與へられた。翌 1806 年には East India Dock Co. の經營する船渠が Brackwall に開かれたが、East Indies 並に支那との貿易に對して同様に 21 年の特權を得た。即ち是等の私營設備は補助的特權を附與せられたのである。最初に出來た Howland Great Wet Dock は當時 Greenland の捕鯨に従事する船を入れて居つた爲めに、Greenland Dock の名を得たが、捕鯨業の衰頽するに及んで木材、

Dock, Acorn Pond 及 Laven der Pond を開いた。此頃より Grand Surrey Canal Co. が創設され船渠間の連絡水路を設けた（此會社は 1865 年に Surrey Commercial Dock Co. となつた）。

裏に West India, London 及 East India Dock の三會社に與へられた 21 年間の特權は夫々 1822, 1826, 1827 年に満期となつたが、政府は之を繼續することを許さなかつたので、此後の私設備には補助的特權は無くなり、船の出入自由である船渠が出来る様になつた。當時之を Free Dock と稱し、其最初のものゝは 1828 年に開かれた St. Katharine Dock で、同名の會社の經營にかゝるものであつた。此様に會社が増加したが 1838 年に至りて East India Dock と West India Dock の兩會社が合併した。1850 年に Victoria Dock Co. が同名の船渠の築造許可を得たが、1864 年に London Dock Co. と St. Katharine Dock Co. とが合併して Victoria Dock の築造權を買收した。

此頃より會社間に競争の風を生じ、1868 年には新に Millwall Dock Co. 起り London and St. Katharine Dock Co. は Victoria Dock の擴張を行つて、之を Royal Albert Dock (1880 年開渠) と名づけたが、East and West India Dock Co. は直ちに Tilbury Docks (Royal Albert Dock より遙か下流にあり) の築造 (1886) を以て之に應じた。此二つの會社は互に競争することゝの結局社運を悲境に陥るゝを覺り、1901 年に合併して London and India Docks Co. となつた。斯くて London and India Docks Co., Millwall Dock Co. 及 Surrey Commercial Dock Co. の三會社が鼎立することゝなつたが、各會社間並に會社と仲仕業者、紮業者等の間に競争や爭議が絶ゆる暇の無いやうになつたので、遂に政府は 1900 年に委員會 (Royal Commission) を設け、如何に倫敦港を改良すべきかを諮問した。1902 年に委員會は倫敦港が數會社に分割さるゝの不利を擧げて是等會社を合併すべきことゝ、從來 Trinity House の所管に屬した港内の航路標識、Thames Conservatory の所管に屬した Teddington 以下の航路維持並に Watermen's Co. の特權等を併せて公益法人に移して管理經營を行ふを可とする旨を回答したので政府は之を採用し、1908 年に各會社を買收し Port of London Authority を設けて獨立自營をなすことゝした、其買收額は 2300 百萬磅に達した。

倫敦港の發達は大凡以上の如くでテムス河の維持、航路標識は政府で行つたが、船渠の設備は私營の方針で進んで來た處、私營の弊に陥り新進港に後れを取る恐があつたので組織を變じて公營としたのである。

## (二) リバープール港

1709 年に最初の奴隸船がリバープール港を出帆したと云ふことであるが、此港の稍認めらるゝ様になつたのは十八世紀からで、第一の船渠の工事は 1710 年に着手され 10 年かゝりて

出来上つた、爾後 50 年間に三船渠が設けられたが、何れも市營であつた。處が貨物に課せらるゝ税金が高きに失するので不満の弊起り、遂に 1859 年に公益法人を設けて市が所有した船渠を移管經營させた。之が現今の Mersey Docks and Harbour Board で當時税金徴集の權利を市から Board に移す爲に市へ 150 萬磅を支拂つた。其後 Board の經營振に對して色々の非難も有つたが、港は發達を續け世界大港の一つとなつた。即ち本港は初市營であつたが、1859 年から公營港に變つたのである。

### (三) アーブル港

佛國のアーブル港は 1517 年にフランシス一世が創設し、十八世紀の終迄は軍港であつたが、1792 年に商船川船渠の Bassin du Commerce の半分が出来た。其残の半分と Bassin de la Barre は 1820 年に竣工したが、當時政府は財政不如意であつた爲に、工費の大部分は市と商人とが出資した。然し 1830 年以後は政府の財政順調と成つたので、工費は政府と商人との間で分擔する様になつた。其後 Bassin Vauban (1843), Bassin de l'Eure (1855), Bassin Dock (1859), Bassin de la Citadelle (1871), Bassin Bellet (1887) が開かれ今世に至り 1895, 1904, 1909, 1919 年の各法令で新設備が着々施行された。近來迄工費の一部は政府で、一部は市の Chambre de Commerce (商業會議所に似たもの) で負擔し前者が海中工事を、後者が陸上設備と實地運川を行つて來たのであるが、段々外國の港に後れを取る様になり此組織の缺點を認められたので、公營港に變るを可とする議が起り、遂に 1924 年に本港はボルドー港と共に組織を變へて公營港となつた。

### (四) ロツテルダム港

本港は古い港で 1328 年に Oudehaven が出来たが、二世紀を経て 1577 年に Nieuwe haven が設けられ、次で Haringvliet (1592), Leuvehaven (1603), Wijnhaven (1613), Scheep makers haven (1613) 等が出来た。是等の時代には盛況であつたが、十八世紀から十九世紀の初迄苦境に入り、十九世紀の半頃になつて Wester Quay, Willems Quay, Voer haven 等が築造された。其後市の對岸にも設備を施され Spoorweg haven (1879) と Konings Dock (1872) が國と市との共力で造られた。

1873 年に Rotterdam Trading Co. が創立され、市より土地を借入れ Binnenvaart haven (1879), Entrepot haven (1879) と保税倉庫を造つたが、當時下流の航路開鑿工事の中止に遇ひ新設備が利用されないで會社は非常の困難に陥り市は止むなく 1882 年に會社を買収した。幸に外海に通ずる航路は其後着々水深を加へ、出入船舶の数は増すに至つたので、更に Rhine haven (1887-1895) の開鑿に着手され、Park haven (1890), 第一 Katendrechtsche haven (1891), 第二 Katendrechtsche haven (1896), Maas haven (1905) が相次で設けられ、又 Nassau (1892), Persoons (1901), Kous (1912), Kiel (1913) の諸工業用船渠並に St. Jobs haven

(1908), Schie haven (1909), Waal haven の一部 (1912), Ijsel haven (1914), Lek haven (1915) 等が出来た、且 1914 年には Hook of Holland を市に合併した。

是等の諸船渠は市が建設し、岸壁沿の土地は大部分船會社、「ステベドアー」業を営む會社等に貸付し、借用者が上屋其他の設備を行つて居るが、市が自ら上屋を建設した處もある。要するに本港は純市營港として發達して來たのである。

### (五) 漢堡港

1189 年に漢堡市民が下エルベ (Lower Elbe) の維持に關する責任を負ふ條件にて同河の自由通航權を得てから本港は重要な位置を占むることとなり、1548 年に至り “Düpe” Board (Düpe は深くする意) を設け同河の整理をなす任務をさせた。十六乃至十七世紀には多くの水路及舟溜を造り、又 1715 年に Elbe-Deputation を設け、河の改修を司ることとした。1767 年から 1795 年にかけて Niederhafen が擴張されたが、十八世紀の末から十九世紀の初迄は佛軍の占領に遇ひ、1814 年に至りて港廳を再設することが出来た。

市が最初の築港公債を募つたのは 1837 年乃至 1840 年に Woltmann 及 Hübbe の案に従て港の擴張を行つた時で、其額は 75 萬マークであつた。次で 1844 年に Hübbe は Grassbrook Hafen の計畫を立てたが、其案は閘門を設くるのであつた。此時英人技師 James Walker 及 William Lindley 兩氏が招聘され、Hübbe と三人で協議作製した案が翌年出来上つたが、やはり閘門を船渠とエルベ河との間に設くる計畫であつた。此閉船渠式の採用は港の將來の發展上に大きな障碍を與ふる惧があるので、市會は此案を未決のまま公表しなかつた。其代り此場所に二つの淺き開船渠を 1852 年に設くることとした。越えて 1856 年に至り Lindley は Hübbe と相談せず Grassbrook Hafen の淺きに失するを論難し、且從來市が踏襲し來つた方針に反して港の沿岸の土地を個人に賣渡すの可なるを主張した。市會に此動議の出た時に Hübbe は反對の意見を公表したが市會は Lindley の案に賛成し、Hübbe は遂に其職を去るに至つた。

Hübbe に次で Johannes Dalmann (1856) の繼ぐに及んで、Lindley は勢力を失墜して去つた。Dalmann の力に依つて開船渠は本港に最も經濟的であることに決定され、永く此方針に依ることとなつた。1868 年にエルベ河改修に關する Prussia との最初の條約である Köhlbrand 條約成立し、爾後二回改縮された。Customs Union の成立したのは 1888 年で、次で自由港の一部竣工した。夫より年と共に新設備を加へ今日に至つた。又エルベ河口の Cuxhaven は 1857 年に始めて施工され、1884 年に鐵道の連絡成り、1914 年に Hamburg-America Line の繫船棧橋と America haven 竣成し、且漁港が改修された。

Dalmann は永く港長 (Director) であつたが、1875 年死去し、Christiani Nehls 繼ぎ、1897 年同氏死去の後、Max Buchheister 就任し、1908 年同氏死去し、Johann Friedrich Bube: doy

代り、1919年同氏死去の時迄在任した。是等港長の就任年數を見るに Dulmann 20年、Nehls 22年、Buchheister 7年、Bubondey 17年である。

漢堡は市であるが亦一小聯邦で港は市營の内に加へらるゝが、他の港と趣を異にして居る。以上發達の跡を見るに常に一定の方針の下に進み來り、其組織は純であり且港長は何れも永く在任して居るなどは港の盛大となつた一因であらう。

### (六) 紐育港

Hendrick Hudson がハドソン (Hudson) 河を發見した翌年 1610年に始めて和蘭の船が來て土人と貿易を開いたが、四年を経て United Netherland Co. がハドソン河にて貿易をする特許を得、三箇年間に四航海を許された。次で Dutch West India Co. が20年間 New Netherlands にて貿易をする特許を得た(1621)。此會社の代表者 Peter Minuit が Manhattan 島を 1624年に僅かに 26弗で買ふたのは有名な話である。

West India Co. の特許は 1636年に廢されたが、和蘭が支配した 1664年迄の間は船舶に課した税金が重かつた。後英國の領有に歸し漸く盛況を見たが、米國獨立戦争が濟んで 1783年 11月に英軍が紐育を去つた頃は町や港の状態は悲慘を極めたもので、家屋や埠頭等が廢頽又は擲失されたのみでなく、歐洲及英領西印度との貿易は一時殆んど閉鎖されたので、東洋との貿易を開始せねばならぬ程であつた。其後ナポレオン戦争が起つたので再び好運に向つた。

港の設備としては最初に Broad Street の端に上陸場が有つて貨物は船から舳で運ばれ此處で揚げられた。其後 East River の方に小埠頭が出來、十八世紀の半過に Hudson 河の岸に稍長い棧橋が 5,6本出來た。1803年の地圖に East 河側に 41, Hudson 河側に 10本程の上陸場が示されてあると云ふ。

Manhattan 及周圍の土地が英領となつた時に Lieutenant-Governor の Thomas Dongan は 1686年に沿岸干潟(干潮の時に露出する部分)を市に交付した、Dongan charter が是である。1708年に Governor Cornbury は市に Nassav 島又は Long 島より市に至る渡船と Nassav 島沿岸干潟の一部を交付した、是が Cornbury charterである。1730年に Governor Montgomery は干潟の外方幅員 400呎の水面内に棧橋設置の權を市に與へた、之を Montgomery Charter と名づける。此帶狀水面は Hudson 河では King Street より Battery Place 迄、East 河では Whitehall Street から Corlears Hook 迄を境として居つたが、段々擴張されて Manhattan 島全部に及んだ。1870年に Department of Docks が設けられた時に此帶狀水面の幅員を 400呎から最大 1000呎迄擴大して市有と定めた。然し當時市は財政不如意で諸設備を充分に施すことが出來なかつた、却て私人が市から許可を得て設備を行つたので港の發達を助長した。



抑私人で此種の許可を得たのは Peter Delancey が最初で (1686), 許可の條件は築設さる棧橋迄街路を延長して其路面を舗装し且維持すること及び棧橋の一半を市の所有とすること等であつた。1832 年に至り許可の際竣工の期限を付ける様になつた。1839 年には許可の範囲を棧橋の設置と料金徴集に止めたが、1850 年には以前の如く水底土地使用許可とした。此様に私用を許可したので第四十二街以下の水際の 90% 以上は私設で占めらるゝことゝなつて了つた。後之を市に戻す爲に何れも建設費より非常に高い買價を支拂はねばならぬことゝなり、莫大の経費を要し、今日迄も尙私設が澤山に残つて居る。然し當時市が自ら手を下すだけの財力もなく、又後に至りて累を生むことも判らなかつたのであるから咎めることは出来ないのみならず、若し私設が許されなかつたならば紐育港はポストンやヒラデルヒヤと並んで行くことさへも出来なくなつたかも知れない。

1870 年に設けられた Department of Docks には 5 名 (1873 年に 3 名に減す) の理事 (Commissioner) が市長から任命されたが、1898 年に此局は Department of Docks and Ferries となり、又 1902 年には理事を只 1 人に減じた、其後渡船の事は Department of Plant and Structures の所管となつたので再び Department of Docks の名に戻つた。此局は市役所内にありて港から得る収入は市金庫に入り、港の必要な経費にのみ使ふことが出来ない、又理事は市長に依つて任免さるゝのであつた。

以上述べた様に本港は一貫した方針の下に發達して來なかつた。私設を許して復之を買戻し現在市設と私設と相交つて居る。又ハドソン河の對岸は New Jersey で、州 (State) を異にし、其沿岸の施設は全く私設主義を取つて居る。此様な複雑な状態では荷役が經濟的に行はれない。大戦當時本港の設備が一層良く運用することが出来たならば恐らく米國に數億弗の利益を與へたであらうと嘆ずる人さへある程なので、New York 及 New Jersey 兩州から各委員を選出して港灣改良調査委員會 (New York, New Jersey Port and Harbour Developing Commission) を設け 4 年間調査研究を遂げしめた。其報告に基づき 1921 年に The Port of New York Authority が設置された。是は兩州より出せる各 3 名づゝの委員より成り、港灣改良調査會の提出した改良案を更に精査の上利害関係者と協議を遂げ確定案を造つた。其案は兩州の承認を経て今や其實行に取掛つて居る。

是等六港は何れも世界の大港であるが其發達の跡を見ると倫敦港は私營主義で進んだが會社競争の弊に墮へず、之を買収して公營に改め、リバープール港は早くより市營を變じて公營となし、アーブル港は國營で進んだが到底外國の港に後れを取るを免れざるを覺りて公營と變じ、ロツテルダム港、漢堡港は純なる市營で一定の方針に従ひ充分な發達を遂げ、紐育港は方針不定の爲複雑な港となり且一港灣に兩州が別々に手を出すの不可を覺り、倫敦

港に做つて Port of New York Authority を設けたが前途幾多の困難が有ることであらう。歐米の古い港に就て此様に發達の跡を尋ねたならば興味津々盡きないことは恰も人の傳記や國の歴史を読んで盛衰興亡の來る所以を知ると同じ様であらう。然し茲には六港に止め他の港は次章以下に時々例證さるゝ處により窺知することゝし度い。

## 第二章 世界諸港々政の現状

本章に於ては世界の諸國が現今大體どの様に港を管理して居るかを述べ、主要港の經營者の名を擧げて市營、州營、國營、公營、私營の何れであるかを示し、是等五種の港の大體の現状を説く。

### 1. 英國及其領土諸港の港政

英國には公營並に私營の港多く其領土に於ても準公營が多く、次に示す表の中で英本國にある商港の内公營 44, 私營 29, 市營は唯 2 港である。

英國では國が商港を直接に管理し又は補助を與ふことをしない、只小漁港の中には間々補助を受くるものがある。港の行政上の監督は運輸省に屬し、同省で港則の制定港内設備の検査、料金の認可、新設工事の許否等の事務を掌つて居る。又商港の施設に關する重大な方針は議會の承認を待たねばならぬ。

第一表 英國の諸港

港 名	經 營 者	
Aberdeen	Harbour Commission	公 營
Belfast	Harbour Commissioners	"
Berwick-on-Tweed	"	"
Blyth	"	"
Burntisland	"	"
Cork	"	"
Falmouth	"	"
Ipswich	Dock Commission	"
Kirkwall	Orkney Harbour Commissioners	"
Lancaster	Port & Harbour Commissioners	"
Leith	Harbour Commissioners	"
Limerick	"	"
Londonderry	Port & Harbour Commissioners	"
Maryport	Harbour Commissioners	"
Middlesbrough	Tees Conservancy Commission	"
	Harbour Commissioners	"
	L. & N. E. R. Co.	私 營
New Castle	Tyne Improvement Commission	公 營

Plymouth	Harbour Commissioners	公 營
Queenstown	Cork Harbour Commissioners	"
Sligo	Harbour Commissioners	"
Sunderland	River Wear Commissioners	"
Waterford	Port & Harbour Commission	"
West port	"	"
Wexford	Harbour Commission	"
Whitehaven	"	"
Yarmouth	Port & Haven Commissioners	"
Arbroath	Harbour Trustees	"
Boston	Harbour Trust	"
Dundee	"	"
Glasgow	Clyde Navigation Trustees	"
Greenock	Harbour Trust	"
London	Port of London Authority	"
Montrose	Harbour Trustees	"
Newry	Port & Harbour Trust	"
Peterhead	Harbour Trustees	"
Port Glasgow	Greenock Harbour Trust	"
Shoreham	Harbour Trustees	"
Dover	Harbour Board	"
Dublin	Port & Docks Board	"
Hull	{ Humber Conservancy Board	
	{ L. & N.E.R. Co.	私 營
King's Lynn	Port & Harbour Conservancy Board	公 營
Lynn	"	"
Liverpool	Mersey Docks & Harbour Board	"
Workington	Harbour & Docks Board	"
Youghal	Harbour Board	"
Alloa	L. & N.E.R. Co.	私 營
Ardrossan	Harbour Co.	"
Ayr	L.M. & S.R. Co.	"
Barrow	"	"
Barry	G.W.R. Co.	"
Bo'ness	L. & N.E.R. Co.	"
Bridgwater	Port & Navigation Co.	"
Cardiff	G.W.R. Co.	"
Ellesmere Port	Manchester Ship Canal Co.	"
Fishguard	G.W.R. Co.	"
Fleetwood	L.M. & S.R. Co.	"

Gloucester	{	Sharpness New Docks Co.	私 營
		Gloucester & Birmingham Navigation Co.	"
Goole		Aire & Calder Navigation Co.	"
Grangemouth		L.M. & S.R. Co.	"
Grimsby		L. & N.E.R. Co.	"
Inmingham		"	"
Llanely	{	G.W.R. Co.	"
		Harbour Trust	公 營
Manchester		Manchester Ship Canal Co.	私 營
Methil		L. & N.E.R. Co.	"
Milford		Milford Docks Co.	"
New Port		G.W.R. Co.	"
Harwich	{	L. & N.E.R. Co.	"
		Harbour Conservancy Board	公 營
Penarth		G.W.R. Co.	私 營
Port Talbot		"	"
Runcorn		Manchester Ship Canal Co.	"
Sharpness		Sharpness New Docks Co.	"
Southampton	{	S.R. Co.	"
		Harbour Board	公 營
Swansea	{	G.W.R. Co.	私 營
		Harbour Trust	公 營
Troon		L.M. & S.R. Co.	私 營
Bristol		Bristol 市	市 營
Preston		Preston 市	"
		L. & N.E.R. Co. .... London & North Eastern Railway Co.	
		G.W.R. Co. .... Great Western Railway Co.	
		L.M. & S.R. Co. .... London, Midland & Scottish Railway Co.	
		S.R. Co. .... Southern Railway Co.	

英領土の港

港 名	經 營 者 名	
Montreal (Canada)	Harbour Commissioners	州 營
Quebec ( " )	"	"
Tronto ( " )	Harbour Commission	"
Vancouver ( " )	Harbour Commissioners	"
Saint John (New Brunswick)	City Council	市 營
St. Johns (New Foundland)	Department of Marine & Fisheries	州 營
Colombo (India)	Port Commission	公 營
Bombay ( " )	Board of Trustees	"
Calcutta ( " )	The Commissioners for the Port of Calcutta	"

Sydney (Australia)	Harbour Trust	公 營
Melbourne ( " )	Harbour Trust Commissioners	"
Fremantle ( " )	Harbour Trust	"
Wellington ( " )	Harbour Board	"
Geelong ( " )	Harbour Trust	"
Bunbury ( " )	Harbour Board	"
Hobart (Tasmania)	The Marine Board of Hobart	"
Launceston ( " )	Dock & Harbour Authority	"
Auckland (New Zealand)	Harbour Board	"

## 2. 歐大陸諸港の港政

佛國の主要商港は工部省 (Travaux Public) で造り、上屋、起重機、其他貨物運搬揚卸貯藏等の設備は市の Chambre de Commerce に施工させ且其經營をさせるのであつたが、最近に至りアール、ポルドー、ストラスブルグは組織を變へて公營となつた。私營のものは港内又は航路に面する一部分の施設に止まる。

白國は政府で港を造り、市に經營させ大體佛國の制に似て居る。私營港には Brugge 及 Zee Brugge がある。

伊國は港を四種に分ち第一級 (輸出入貨物年額 25 萬噸を下らざるもの) の港に對しては船舶の出入碇泊の安全に必要な工事の經費を全部國庫支辨とし、第二級 (同 2.5 萬噸を下らざるもの)、第三級 (同 1 萬噸を下らざるもの) の港は工事費の一部を補助し、第四級 (同 1 萬噸以下のもの) の港に關しては全然市町村の負擔としたが、其後 Genoa 港は公營式に變じ最近 Naples Trieste 等が公營の組織となつた。

獨逸に於ては漢堡、Bremen などの港は市が即ち聯邦の一であつて港は市營の形であるが中央政府の干渉は極めて稀である。和蘭に於て大港は市に屬するが、港の事に關し市長は中央政府より命令を受くることになつて居る。是等の國に於て港に到達する航路の工事は國が施行し管理をなす。

西國の港は全く國で施工して居つたが、1868 年 Barcelone に大工事が着手せらるゝに際して Junte と稱する港廳を設け其組織を公營式にした。其後 Bilbao, Valence にも此式を採用した、其他の港は引續き國が管理して居る。

第二表 歐大陸諸港

港 名	經 營 者	
L'Havre (佛)	Conseil d'administration	公 營
Bordeaux (")	"	"
Strasbourg (")	"	"

Marseilles (佛)	{ L'administration des Ponts et Chausees Chambre de Commerce	國 營
Dunkerque (〃)		公共團體經營
Nantes (〃)	〃	〃
Boulogne (〃)	〃	〃
Rouen (〃)	〃	〃
Calais (〃)	〃	〃
Antwerp (白)		國營, 市營
Bruge (〃)	{ Compagnie des Installations Maritime de Bruges	私 營
Zee Bruge (〃)		
Rotterdam (和)	Rotterdam 市	市 營
Amsterdam (〃)	Amsterdam 市	〃
Hamburg (獨)	Hamburg 市	〃 ※
Bremen (〃)	Bremen 市	〃 ※
Gothenburg (瑞)	Gothenburg 市	〃
Stockholm (瑞)	Stockholm 市	〃
Malmö (瑞)	Malmö 市	〃
Oslo (諾)	Oslo 市	〃
Barcelone (西)	Board of Works	公 營
Bilbao (〃)	〃	〃
Valence (〃)	〃	〃
Genoa (伊)	Consorzio Autonomo del Porto di Genova	〃
Naples (〃)	Autonomous Harbour Board	〃
Triest (〃)	〃	〃
Venice (〃)	〃	〃

※ Hamburg, Bremen は夫々州であるから州營とすべきを正しいとするが、著者の分類では市營に近きものと認め市營と書いた。

### 3. 北米合衆國諸港の港政

北米合衆國の中央政府には Shipping Board (船舶の事を掌る), Port Facilities Commission (Shipping Board の成立と共に設けられ港の設備を調査考究す), Interstate Commerce Commission (鐵道の事は此所管である), War Department (航路の事は此管掌に屬す) がありて港に關係して居るが、航路の改修保護並に輸出入貨物及旅客取扱の設備等に関しては議會に可否を決する權を附與されてある。航海規則, 關稅の徵集, 碇泊場の設置, 航路標識, 防疫等の事務は中央政府で行ふが細い事は地方廳の所管に屬して居る。港の經營に就ては州營港, 市營港, 私營港及是等の混合したもあり, 比較的新しき港多く今後組織の改めらるゝものも多くあるであらう。

第三表 北美合衆國諸港

港 名	經 營 者	
Portland (Me.)	Commissioners of Harbour & Tidal Waters of Portland	州 營
Portsmouth (N.H.)	Portsmouth 市	市 營
Boston (Mass.)	Division of Waterways & Public Lands	州 營
	Department of Public Works of Boston	市 營
Newburyport ( " )	Divion of Waterways & Public Lands	州 營
Gloucester ( " )	"	"
Beverly ( " )	"	"
Salem ( " )	"	"
Lynn ( " )	"	"
Bedford ( " )	Division of Waterways & Public Lands	"
	Municipal Committee on Wharves of the City Council	市 營
Port of Fall River ( " )	Division of Waterways & Public Lands	州 營
Providence (R.I.)	The Rhode Island Harbour Commission	"
Newport ( " )	"	"
New London (Conn.)	New London 市	市 營
New Haven ( " )	Board of Harbour Commissioners	"
Bridgeport ( " )	Public Works Department	"
Norwalk ( " )	Norwalk 市	"
New York (N.Y.)	The port of New York Authority	公 營
	Department of Docks, N.Y. City	市 營
Philadelphia (Pa.)	Department of Wharves, Docks. & Ferries.	"
Chester ( " )	Chester 市	"
Wilmington (Del.)	Board of Harbour Commissioners	"
Camden (N.I.)	Department of parks & Public Property (市)	"
	The New Jersey State Board of Commerce & Navigation(州)	"
Baltimore (MD.)	Bureau of Harbour Port Development Commission	"
Newport News (Va)	Port Commission	"
Norfolk ( " )	"	"
Portsmouth ( " )	Portsmouth 市	"
Wilmington (N.C.)	Commissioners of Navigation & Pilotage	"
Georgetown (S.C.)	Chamber of Commerce	"
Charleston ( " )	The Port Utilities Commission	"
Savannah (GA)	Savannah Port Authority	"
Brunswick ( " )	Brunswick 市	"
Fernandina (FLA)	Fernandina 市	"
Jacksonville ( " )	City Commission	"
Miami ( " )	Miami 市	"
Key West ( " )	Key West 市	"

Charlotte Harbour (FLA)	Boca Grande Terminal Co.	私 營
Tampa ( " )	City Commission	市 營
Pensacola ( " )	Pensacola 市	"
Mobile (ALA)	Alabama State Docks Commission	州 營
Pascagoula (Miss)	Pascagoula 市	市 營
Gulfport ( " )	City of Gulfport Commission	"
New Orleans (La)	The Board of Levee Commissioners of the New Orleans Levee District.	州 營
	The Board of Commissioners of the Port of New Orleans	"
	The Public Belt Railroad Commission of the city of New Orleans	市 營
Orange (Tex)	Orange Wharf & Dock Commission	"
Beaumont ( " )	Beaumont Wharf & Dock Commission	"
Galveston ( " )	The Galveston Wharf Co.	私 營
Houston ( " )	Port of Houston Commission	市 營
Port Arthur ( " )	Port Arthur Canal & Dock Co.	私 營
San Diego (Calif.)	San Diego 市	市 營
Los Angeles ( " )	Board of Harbour Commissioners	"
Stockton ( " )	Stockton 市	"
San Francisco ( " )	Board of State Harbour Commission	州 營
Oakland ( " )	Oakland 市	市 營
Berkeley ( " )	Berkeley 市	"
Richmond ( " )	Richmond 市	"
Portland (Oreg)	The Port of Portland Commission (州)	州 營
	Commission of Public Docks (市)	市 營
Astoria ( " )	The Port of Astoria	※
Seattle (Wash)	Port of Seattle Commission	※
Tacoma ( " )	Port District Commissioners	※
Duluth (Minn)	Duluth 市	市 營
Superior (Wis.)	Board of Harbour Commissioners	"
Marquette (Mich)	Marquette 市	"
Port Huron ( " )	Port Huron 市	"
Detroit ( " )	Detroit 市	"
Milwaukee (Wis)	Board of Harbour Commission	"
Chicago (Ill)	Port Commission	"
Cleveland (Ohio)	Cleveland 市	"
Erie (Pa)	Erie 市	"
Buffalo (N.Y.)	Buffalo 市	"
Honolulu	Board of Harbour Commission	州 營
Manila	Manila Harbour Board	"

※ 港區 (Port District) を制定し理事は區民の選挙によるもの、港區は市及郡を含む。



#### 4. 日本其他諸國の港政

日本に於ては主要商港を兩種に分ち、第一種は重要な外國貿易港で國が經營するものとし、横濱、神戸、關門、敦賀の四港である。第二種は地方の經費で施工し國庫より補助を與へるものとし、東京、大阪、鹽釜、四日市、鹿兒島、長崎、境、新瀉、船川、青森、名古屋、清水、那覇、若松、高松、小松島、今治、伏木、伊萬里である。第一種港の防波堤、浚渫、岸壁、埋立等の工事は内務省土木局が行ひ又第二種港の内では是等の工事を内務省に委託するものが多い。陸上の設備の施工と經營に付ては第一種の内横濱、神戸、關門諸港の外國貿易に關係ある分は大藏省で外國貿易に關係ある分は市で施行することになつて居る。其他の港では多く市で施行し又鐵道省は連絡用汽船の發着所を自ら設備して居る、是等は現今函館、青森、關門等にある。私營の設備は神戸港に於て以前から東京倉庫及東神倉庫の兩會社に許されてあるのは大きなものであるが、何れも港内の一部に設けられた荷役設備である。港全部を私營するものは若松、大牟田等で初は石炭輸出の爲に造られたものである。

北海道、臺灣、朝鮮、樺太等の港は夫々道廳及各總督府の局課で管理し、且港灣工事を施し、又南滿洲鐵道株式會社は大連港に私營設備を經營して居る。

上海港は荷役設備に私營が多いが、The Whangpoo Conservancy Board が水路の維持等を行つて居る。

香港には未だ港廳の設置が無い。

Rangoon 港には Commissioners for the Port of Rangoon が有つて經營をなす。

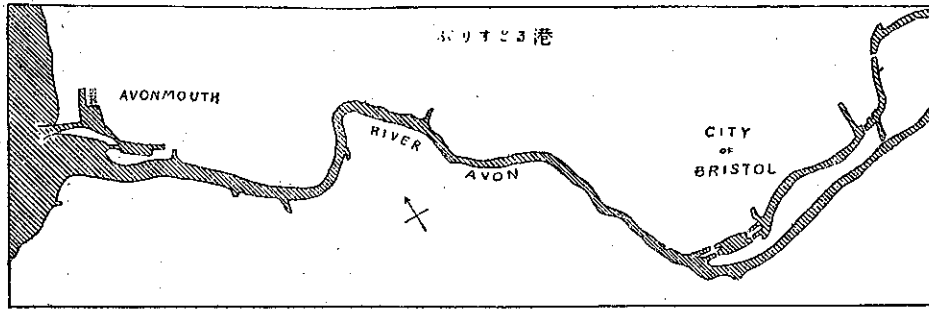
南米の諸港即ち Vera-Cruz, Tampio, Salvador, Callao, Antofagasta, Rosario 及バルカンの諸港の中には一會社をして設備をさせて居るのがある。

#### 5. 市營港の組織

市營港は市役所の一部局に依つて管理經營さるゝものが多い、市長が其部局長に適任者を命じて一切を任かせて居ると、數名の理事 (Commissioner) を選び其中より理事長を定め是等の人々の協議に依つて事を決するのことがある。此理事制に於て理事會は單に諮問に答へ又は獻言をなすに止まるものと、實務をも掌るものがある。又港の收入を市の一般會計に納め港の經費は市の税金其他總ての歳入の中より支出するものと、港の收支は全く別個獨立の會計の下に置くものとあり。獨立の會計制度で理事の選出法が最も公平適切であり、理事會の權限が充分に廣くあるならば公營港に近きものとなり、準公營と稱することを得るのである。英國にて市營港は前表に示す通り極少い、他の多くの港が公營や私營であるのに Bristol の様な港が何故に市營となつて居るのであるか、同港の發達の歴史を尋ねて見ると推測に難くないのである。

Bristol は倫敦に次ぐ最も古い英國の港で、其昔倫敦を除けば第一位の港であつた。改修

に着手されたのは實に 1239 年で十八世紀の初頃には岸壁の延長は倫敦を凌ぐ程であつた。其後船が大きくなるに連れ、閉船渠の必要を生ずる様になつた時に市が其築造をしなかつた爲に、Bristol Dock Co. が創立され閉船渠を設けた。此會社は 1803 年より 1848 年迄存続



第 二 圖

したが成功ではなかつた。貿易も盛大とならず、港も繁榮しなかつた。其理由は會社の組織を一見すれば頷かれるであらう。

會社には Board of Directors と云ふのが有つて 27 人から成立ち、其内譯は市長 1 名、市會議員より選出のもの 8 名、The Society of Merchant Venturers の會長 1 名、會員 8 名、株主より選出のもの 9 名で収益の多きを希望する一般株主の代表者は 27 名の内 9 名の少數で他の代表者には貿易關係者で港に於ける料金の低廉を希望するものが多かつた。夫故に株主の代表者は Board に料金を改正する權を與へざるが最も必要であると考へ、Board は只貨物に課する料金を少かに低下することは出来るが、他の料金の低下をなすことが出来ない様にしてつた。そこで料金は以前からのまゝで改正されなかつた。夫のみならず港の繁榮を期する爲の改良は少しも行はれなかつた。其中にナポレオン戦争後の不況に襲はれ會社は存続する事が出来ず、遂に 1848 年に市に買収された。

市は直ちに料金を低下して港勢の挽回を計つたが、船形は益々大となり、港の設備は之に伴ふ事が出来ず、市の經營も亦困難を來した。遂に航洋船は本港に通ずる Avon 河を溯航する事が出来なくなつた。之が爲に河口即ち Avonmouth に二會社が私設船渠を造る様になつた (1877 及 1879)。勢市は是等の會社と競争せねばならなくなり、其結果市は 1884 年に是等の會社を買収した。然し會社で施行した設備は甚だ不完全のもので、之を完備するのは容易で無かつた。當時の商習慣からは Bristol の船渠を改修するを便としたが、船形が益々大きくなる趨勢からは河口の設備を改良せねばならなかつた。其後幾多の困難に打勝ち、現今では河口で取扱はるゝ方多く出入船舶噸數で 71%、收入額で 70% となつた。未だ間の商習慣や商業機關の存在があつても地理上並に船舶の大きさの關係から此様に變化するのは止むを得ない次第である。

市が會社を買収した時に議會は Bristol 港の工事の中には永久的のものが有るにも係はらず、保存期限を 60 年程に定めて、其間に原價を償却せねばならぬ事とした。夫が爲に市が年々積立つべき金額は他の港に比較すると 2 倍以上の割合となつた。後議會は之を 80 年に改めたが、積立金を多くする爲には料金を高めねばならず其影響は可なり著しかつた。市の今日迄の投資額は £7370000 で 1923 年には償却の爲の積立金 £95000 市から補助として支出せる金額 £60000 である、即ち市が積立金の一部を補助して居る形である、是は市の財政上重大な問題であらねばならぬ。

試に他の港を調査するに倫敦港では Port of London Authority の出来た時に資本金に對して最初の 10 年間は積立をなさず、以後 90 年間に還済することとし、リバープール港は積立金年に £100000 を超えず。グラスゴー港は資本金はブリストル港より £3000000 多いけれど、積立金は約半額である。他の港に於ては収益の一部を積立金に充當して居る。

以上の如く本港は獨立經營が困難で、公營の組織に變り得ないのでは無かつたのかと想像せらるゝのである。

Bristol 港が此様に苦難を耐めて居るが、目を轉じて和蘭を望めば Rotterdam, Amsterdam は共に市營であるが、隆々たる勢で市長の下にある部局が管理經營を行つて、常に經濟的打算を誤らず、發達の跡を見るに無駄の仕事を認めない。Rotterdam 港では岸壁築造に先ちて其沿岸土地を借用するものと内約し出來の上は岸壁、埋立等の工費に對し相當なる借地料を拂はしめ、其上に上屋其他の設備を許すこととしたので、市が岸壁、埋立等に投ずる資金は何時も活かされてゐるのである。只是にては岸壁が盡く専用となりて了ふので近頃公共用の分を造り、其上に上屋其他の設備を施した。

更に隣邦獨逸を見れば Hamburg と Bremen の兩港は市營に似てゐるが、前章にも述べたる如く兩市は何れも小聯邦であつて、港は其邦の運命を支配するもので、他の尋常の市營と經營の精神に於て異なるものがある。左れば自由港を創設し、船貨の揚卸の爲めに出来るだけの便利を計り、漢堡に於ては仲仕を供給し、又船に返り荷を充分に供給するに力めた。漢堡の發展の目覺ましきは築港の當初英人を聘して教を請ひしに、後年英人の膽を寒からしめロイド・ジョージの視察となつた程で、倫敦港の組織變更を早からしめたのも同港の爲であると云へる。

翻て北米に至れば紐育港は從來市營であることは前章に述べたるが如く、Philadelphia 港も市の部局である Department of Wharves, Docks & Ferries で管理經營されて居るが、是等 2 港の多くの棧橋の中には市營と私營とが混在されてある。太平洋岸に於て Los Angeles 港は曩に大金を投じて水道工事を完成し、夫によりて電力を得、工業の發展を促したが、海路に依る物資輸送の必要を認め、商業會議所會員 200 名が各自ら千弗宛を醸出して港灣計畫

の調査に宛てた。是程の意氣込で今や着々實行に進みつゝあり、同港は港の収入を市の一般會計と區別し、經營の衝に當る港廳は5名の理事より成り、其制は公營に近きもの即ち準公營と稱せらるべきものである。

日本に於ては大阪港、東京港などが市營の主なるもので、市に部局を置いて管理經營を行ひ市債と政府補助とで設備を施して居る。

## 6. 州營港の組織

州營港と云ふは米國の State, 加奈陀の Dominion, 日本の縣、道、總督府などの營む港を指すのであるが、米國に於ては California, Louisiana, Maine, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, Alabama などが州營の港を持つて居る。其中主要なるものについて述べる。

San Francisco 港 (California) は 1863 年に State Board of Harbour Commissioners を設け管理經營を司らした。此港廳は3人の理事 (Commissioner) より成り、其1人が理事長となる、3人は州知事が任命し、理事長だけは毎日出勤して事務を見るが他2人の理事は毎週1回會議に出席して協議をなす。目下是等の理事は同港の貿易に直接關係の無い人々を選定して居る。是が他の港と稍趣を異にする處である。又棧橋を計畫する場合に知事と市長とが協議に列席する事となつて居るが、多くの場合は理事の意見通りに決めらるゝ様である。又理事は有給である。本港には私營の設備は許されず、鐵道渡船等も皆港廳の下にあり、即ち本港は純州營で且公營に近いものである。

New Orleans 港 (Louisiana) は 1896 年に Board of Commissioners を設くる制を定め 1901 年より實施した。此港廳は港の貿易運輸を管理し、港の發達に最良と認むる策を講ずる任務を有し、5名の理事より成る。是等は同市の屈指の實業家の内より知事が任命し、政黨に關係なき人々を選び無給である、此港廳の出來た當時埠頭は皆假設的のもので、上屋の設備すら無かつたのであるが、港廳を設けてから之に債券の發行を許し、着々設備を行ひ 1923 年には債券總額 36750000 弗に達し、収入 3500000 弗、支出 3000000 弗となり盛況を呈する様になつた。此様な發展は全く管理經營の宜しきによるのだと云はれて居る。但し鐵道は市の下にある Public Belt Railroad Commission に又ミスシッピー河の修築は州の下にある The Board of Levee Commissioners に屬して居るが、是等が皆合併して一體となつたならば一層都合が良いのではないかと思はれる。

Boston 港 (Massachusetts) は 1911 年迄は州に屬する Harbour and Land Commissioners の下にありて港の設備は鐵道會社の棧橋を主として居たが、此年3人の理事より成る港廳を設け、1916年に二つを合併して Commission on Waterways and Public Lands となし、後之を州の Department of Public Works の下に置いた。理事の任期は3年で州知事が任命するのである。此港廳は港、河其他沿岸の改良發達に必要な施設をなし、又一定の補償を取

りて私設工事を許可する事をも掌る。元來沿岸の土地及其前面一定幅員の水面は州の所有であつたが、古より其一部を鐵道會社に貸付し會社は私設棧橋を造り、夫に依つて貿易が段々盛となつて來た。處が近頃に至りて州に屬する港廳で立派な棧橋を造り、又戦時中に出來た連絡設備もありて色々の持主の設備が混在せる有様である。

Montreal 港は Harbour Board によつて管理經營さるゝが、此 Board は現今 3 名の理事から成立ち、州知事に依つて任命さるゝのである。常務は General manager を置いて統轄させて居る。3 名の理事は港の知識に富める専門家に限らない、毎週 1 回 3 名が會合する席に General manager が行て説明し意見を述べるのである。現 Manager Fonnell 氏は大學卒業後 20 餘年本港の仕事に従ひ 1922 年に Manager となつた人で、港の事に詳しく萬事任されてある様である。新工事に必要な資金は公募される。理事の數は 1906 年迄は 11 人であつたが此年 3 人に減じた、11 人の理事は次の様に選定された。

市長	1 名
Chamber of Commerce より	1 "
Board of Trade より	1 "
Corn Exchange より	1 "
Shipping Federation より	1 "
政府の任命	6 "

處が理事の數多き爲に議論を戦はずに時を消し、議の決定に暇取り港の發展上面白くなかつたので 3 人に減じたと云ふことである。又以前は事務を扱ふ部局が各獨立して夫々責任を負ふ組織であつたが、互に圓滑を缺き面白くなかつたので、1921 年に General Manager を置く事としたのである。本港は北米に於て最も評判の良い港の一である。是は其組織が純でありて當局者に其人を得て居るからである。

Portland (Me), Providence (R.I.), New London (Conn.), Mobile (Al.) は何れも州營港であるが是より發展に向ふであらう。

日本の港で州營港の中に數へらるゝ主なものは基隆、高尾、釜山、仁川、小樽、名古屋等である。是等は總督府、道廳、縣廳の一局課によつて施設が行はれて居るが、未だ獨立の會計を立てゝ居るものを聞かない。

州營港の中には市營、私營等の設備のある處に州が手を下し、在來のものは其儘にしてある爲に設備の持主が色々となつた不純のものがある。前に述べた Boston の如きは其一例である、此状態は力めて避けるが良いのである。

## 7. 國營港の組織

國營港は佛伊白日等の諸國にあるが、防波堤、岸壁、埋立、浚渫などの仕事を國で施行する

が、荷役用器械、上屋等の施設をなし其運用の衝に當るものは多くは政府でなく、市役所や Chambre de Commerce である。新に工事の計畫を立つる時に市や Chambre de Commerce の意見を徴するが、大體政府當局者の案に従つて決定さるゝ事が多い。市の當局者に異なる意見が有りても政府に對して強く主張され難い様である。工事施行の爲に政府當局者に出張所を設け又市や Chamber de Commerce は港灣事務を扱ふ爲に別に部局を設く。

佛國に於ては私設の荷役其他の設備を許可して居るのは次の4箇所に止まる。

● Joliette 倉庫	(マルセル港内, 1854年6月10日の法令により)
● Pauillac の設備	(ボルドー港附近, 1894年7月20日 同上)
● Verdon 同	(ギロンデ河, 1914年4月21日 同上)
● Caronte 同	(マルセル港附近, 1921年4月21日 同上)

佛國に於て國が施す修築工費の一部を市や Chambre de Commerce より納付させるが、其割合は以前は總額の 1/3 位であつたが段々増加の傾向となり、總額の 1/2 以上に達すること稀でない。

Antwerp 港に於て北部の設備の内には國が造つたものと市が造つたものとあり、スケルド河に臨む岸壁と南部にある舟溜は國が建設したのであるが、皆市で管理運用をして居る。現今更に大擴張計畫を立て工事中であるが、是は國が計畫し且施工して居る。市で港の經營の任に當るものは市長と5名の市參事會員で是等の人々の協議に依りて事を決し重大な要件は國王の裁可を仰ぐ事となつて居る。5名の中2名は常務を掌る。又別に港灣委員會ありて意見を提出することを得るのである。

## 8. 公營港の組織

公營港の中主なるものゝ港廳の組織は次の様である。

倫敦港 1908年12月 Port of London Act により Port of London Authority を設けらる。之を組織する委員の數は28人、内18名は選舉され、10名は任命さる、其内譯は

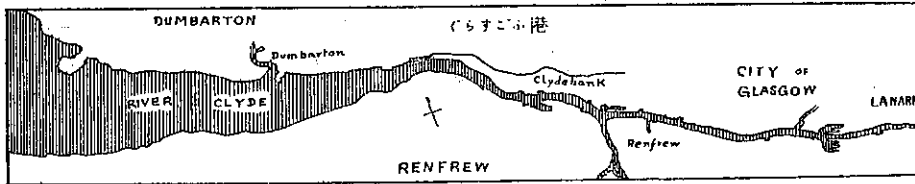
港の料金を仕拂ふ者、仲仕業者、船所有者等より選出	17 名
港の労働者より選出	1 "
海軍省より (以下任命)	1 "
運輸省より	2 "
倫敦府會より	4 "
倫敦市會より	2 "
Trinity House (航路標識を司る古い役所) より	1 "

議長及副議長は以上28名以外のものより任命することを得、然る時は總數30人となる。

Liverpool 港 港廳を Mersey Docks and Harbour Board (1857年の Act により創設)

と稱し、委員の數は 28 名にて其内譯は

港の利用者即ち船主、貿易商其他港の料金を納むる者等より選出	24 名
Mersey Conservancy Commissioners の中より任命	4 "



第三圖

Glasgow 港 港廳を Clyde Navigation Trust (1809 年の Act に依り創設) と稱し、委員の數は 42 名にて其内譯は

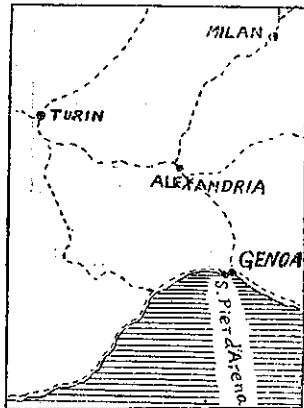
Glasgow 市より	12 名
Renfrew より	1 "
Clydebank より	1 "
Dumbarton より	1 "
Lanark 郡より	2 "
Dumbarton 郡より	1 "
Chamber of Commerce より	2 "
Merchant House より	2 "
Trade House より (以上任命)	2 "
港の料金を拂ふ人より選出	18 "

Genoa 港 港廳を Consorzio Autonomo (1903 の法令に依り創設) と稱し、委員の數は 27 名にて其内譯は

議長 (國王任命)	1 名
政府官吏	10 "
Genoa, Milan, Alexandria, Turin の各州より	4 "
Genoa, San Pier d'Arena 各市より	3 "
Milan, Turin の各商業會議所より (以上任命)	2 "
鐵道會社より (以下選出)	2 "
商人船主等より	3 "
港灣労働組合より	2 "

以上は比較的大きなものを挙げたのであるが、何れも古い港で Glasgow の Merchant House, Trade House の様な歴史的協會、倫敦の Trinity House の如き昔を忍ぶ名が残つて

居る。委員は港のある市から許りでなく州、邑其他遠く離れた關係都市からも出て居るのがある。Glasgow 港の航路である Clyde 河に臨む Renfrow, Dumbarton 等から委員が出て居



第四圖

ること、Genoa 港から離れた Milan, Turin の商業會議所から委員が出て居るのは其例である。又港の労働者を代表する委員を加へてあるは London, Genoa で時勢が然らしめたのである。

近頃出来た新しい公營港には佛國の l'Havre, Bordeaux, Strassburg, 西國の Valencia などを數へることが出来る。佛國では公營港の創設迄に永い間議を重ねて居る。1912 年 1 月 5 日に港の公營を認むる法律を、又 1916 年 3 月 6 日港の管理法を發布したが、當時歐洲大戰中で直ちに實行に至らなかつた。大戰開始後 1 箇月目に佛國では主要港に港長を置いて港務を掌らすこととした、港長は身を軍籍に置いて戦時中多忙多端の任務を遂行して成績良好であつたので、1917 年に時の工部大臣 M. Claveilla 氏は港に將來も引續き港長を置くの案を提出した。然るに是に對して議が中々纏まらなかつた。其中に大戰終了し軍籍にある港長は職を去つたが、偶戦後の輸送で非常の混雜を來し港長の必要を一般に認められたので、遂に 1920 年 6 月 2 日の法律で港長を置くことを認められた。公營港の委員の數は 9, 15 又は 21 人とし Chambre de Commerce, 縣會, 市會, 鐵道, 大藏省, 海軍省, 港の労働組合より代表者を出し又港を使用する者, 主なる工業家, 商人, 農業家, 船主, 海員, 運送業者, 造船業者等より投票によりて選出さるゝのであるが, Chambre de Commerce から委員の半數を出すことが出来る。此公營の組織へ最初に變つた l'Havre 及 Bordeaux では

Chambre de Commerce	より	9 名
縣	より	1 "
市	より	1 "
労働者	より	1 "
政府	より	9 "

の 21 名の委員になつて居る。從來政府で一部の工事を行ひ、Chambre de Commerce が陸上設備と運用とを引受けて居つた關係上、後者から多數の代表者が出ることとなつたのであらう。此新しい組織に變る時に政府と Chambre de Commerce とは所有の營造物や器械類を新港廳に讓渡したのである。

投票によりて選出された委員の任期は倫敦 3 年, Glasgow 3 年, l'Havre 及 Bordeaux 2



年目に 1/3 宛改選さるゝので任期 6 年である。

委員の任務は一定の時期に會合して港の發展改良に必要な新施設の計畫を議し、所要の經費を支辨する方法を立て、政府の許可を受くべきものは其手續を了することとし、施工並に經營に關する豫算を決定し、且施工の監督をなし、其他港に關係ある諸問題を解決するのであつて、議長は委員の中より選定する處と委員外の者を任命する處とがある。

日常の事務は General Manager 又は Director と稱する主宰者の下に多數の部を設けて分掌せしめて居る。佛國では Director の候補者 3 名を委員會より推薦し、工部大臣が其中より選定することとなつて居る。港廳で扱ふ事務は港の荷役設備を始め鐵道、航路標識、浮標、水先案内、檢疫、水上警察、海事登録、船舶検査等に涉つて居る。

新計畫及起債に關しては政府の許可を要し、英國では議會の協賛を経ねばならぬ。補助金に就ては英國は政府から與へて居らぬが、佛國の l'Havre 及 Bordeaux の兩港廳は政府の補助と Chambre de Commerce の寄付を受けて居る。其額は l'Havre に毎年政府より 800 000 法、Chambre de Commerce より 10 箇年間毎年 300 000 法以内。Bordeaux に政府より 3 750 000 法、Chambre de Commerce より 15 箇年間毎年 100 000 法である。

公營港々廳の収入は岸壁、上屋、起重機等の使用料、鐵道料金、土地貸付料其他で、支出は資金の利子、維持修繕費、廳費、給料等で收支相償ふて尙剩餘ある場合は之を必要なる改良費に宛て、且出來得べくば料金の低下を行ひ、依て以て貨物の増加船舶の輻輳を計り、港の發展を遂ぐるに力むるのである。

### 9. 私營港の組織

英國には鐵道會社の經營する港が中々多い、其種類は色々であるが旅客と普通貨物の連絡を目的とするものには Southampton あり、石炭搬出を目的とするものには Cardiff, New Port, Port Talbot, Immingham 其他多く、原料並に製品の輸出入を目的とするものには Manchester あり。米國には Galveston あり、同港の設備の 90% は Galveston Wharf Co. に屬し、市は會社資本の約 1/3 を所有する大株主で、重役 9 人の内 3 人は市から出て市長は其 1 人である。歐洲にては Bruges 及 Zeebrugge が Compagnie des Installations Maritime de Bruges に依つて經營され、日本にては若松港が若松築港株式會社に、大牟田港が三井炭礦株式會社に、大連港が南滿洲鐵道株式會社に依つて經營されて居る。何れも皆會社組織である。

## 第三章 港政の得失

### 1. 市營の得失

市が行ふ事業の中衛生に關する上水、下水、公園などゝ電燈、瓦斯、市街鐵道などゝは稍趣を

異にするが港灣設備は更に性質を異にするものであるのに動もすれば是等を皆一律に考へ且取扱はれる爲に缺點を生ずるので、其陥り易い弊の一つは港の収入を當にすることである、其他の缺點を併せて列記すれば、

(一) 市が港の収入を當にすること 港が幼稚であつて市税其他の収入から補助を與へらるゝ時代には、港の發達は直接に市に利益を與へるから市の投資した金額に對して相當利廻に當る収益を直接に收め得ずとも差支はないと主張せらるゝことすらある程に収入に重きを置かないで着手され經營されて行く、處が港から段々収入を生じ夫を市の一般収入に納める様になると遂に財源と心得るに至る。市の財政上から此様になるのは當然かも知れないが斯くては港の諸料金を低下する事は容易に行はれないのみならず、動もすれば収入の多からん爲に料金の率を高める事となる。先年州營である桑港を市營に變じ様とする動議がカルホル＝ヤ州議會に提出された事が有つたが、此動議に反對を唱へたのは船舶業者、貿易業者等で其理由とする處は市營となると料金が安くないからと云ふのであつた。

市が港灣の修築に伴ふて生ずる浚渫土砂を利用して埋立地を造り、此埋立地を貸付け又は賣却して市の収入を圖る事がある。此様な仕事を築港と稱する事もあるが、是だけでは所謂土地會社の事業と同じもので本論に云ふ商港の設備の本領ではない。此様な附帶事業の収入で修築工事費の大部分が償却出来る時は誠に結構である。然し茲に論ずる収入とは荷役川設備即ち岸壁、棧橋、上屋、倉庫、起重機、鐵道等より得る料金を主としたもので、此種の収入を市が財源と心得ることの面白く無いのを云ふのである。此弊を除くには港に關する會計を特別のものとするを可とするのである。

(二) 政黨的色彩を帶び易いこと

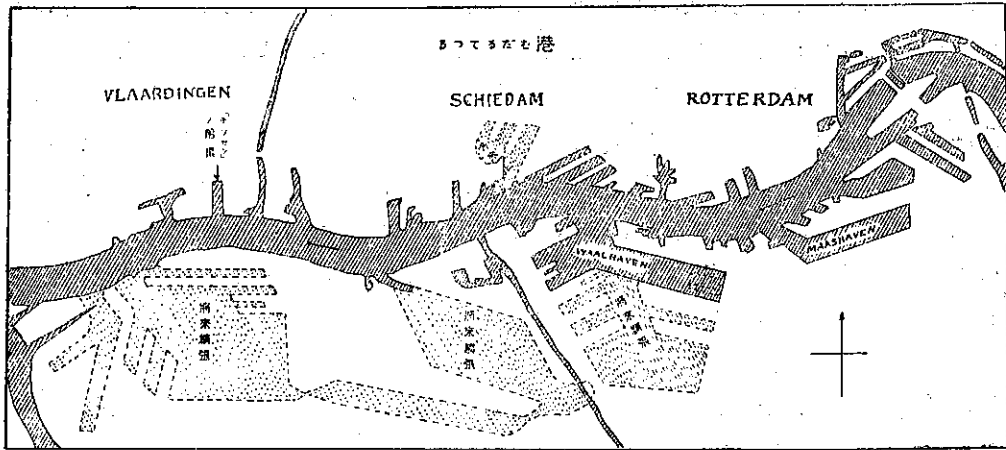
市長は數々政黨關係を有することあり。又市長が數名の理事を選び港務を任ぬる場合にも政黨の關係を顧慮して選定された理事であれば其處に政黨的色彩の發揮せらるゝことは免れない。數年前著者が Oslo 港 (舊 Christiania) に遊びし時同港は市營にて4名の理事が市長の任命に依り港務に當りて居たが、其中2名づゝ異なる政黨に關係があり、全く公平が保たるか否かを疑ふ人が有つた。

(三) 市長の代る毎に經營方針の變更を免れ難いこと

市長は數年にして交代するが、其都度港の經營方針に多少の變更を生ずることは免れない。又市長が功を急ぐの結果往々慎重な調査を経ずして立案することがある。

(四) 私設備が許され易いこと

市營港の中に往々私設備が許可される。一は市の財政が不如意で市自ら施設を行ふ事が出来ない時、二は政黨的關係から私設を許可する場合、三は市の當局者に深慮なく無雜作に許可さるゝ場合であるが、是等の事は市營港に限らず州營港や國營港にも有り勝のものである。



第五圖

之が爲に港が不純となり後に累を醸した例に乏しくない。Bristol 港や紐育港が私設備を許して後に之を買戻した如きは参考すべき事である。漢堡, Rotterdam, Amsterdam などに於ては従來私設の許可を興へて居らぬ。市で造つた岸壁沿の土地を貸付し其上に私設備を行はしむるに止まる。

#### (五) 市營港は市の區域外に發展するに困難であること

港が漸々發展するに連れ市の區域外に擴張する必要が起ると市は必要な土地を買収して市内に加ふことは出来ないうで其土地の存在する村邑を市に合併せねばならぬ事が起る。此時其村邑が市に合併することを有利と認むるならば容易に合併の議が進捗するであらうが、若し合併の議が纏まらなければ擴張は出来ない。又合併の實行が遷延した爲に時期を失する事も起るであらう。Rotterdam 港の下流左岸に市は廣大な土地を有し、大きな船渠の新設擴張は何時でも着手し得る様になつて居るが、右岸に稍離れて Vlaardingen と云ふ邑がある。獨逸のチツセン (Thyssen) 氏が此處に土地を買入れ極粗末な船渠を掘つた。岸は少かに土留工事を施し、土砂が崩込まないだけの緩勾配に仕上げ中央は相當の大きさの汽船が碇泊することの出来る深さに淺瀬してある。著者が大正 12 年の冬に實見した時には 6 隻の汽船が入つて居た。是等は瑞典其他から鑛石を運搬して來て、此處で舢に積換へ、ラインの上流ルール地方にあるチツセンの製鋼所へ移搬さるゝのである。自分の所有する船渠であるから入港料も繫船料も入らない、又大工事を施したのでないから其設備費を計算して鑛石 1 噸に割當てゝ見ると Rotterdam 市の港灣設備を使用するより遙かに低廉であるべきである。Rotterdam 市の當局者は之を見て自分の港に來るべき船を途中で横取された感がする、如何にも齒痒いのであるが、Vlaardingen は市外の土地であり市より海に至る航路の改修維持は國の仕事であつて嘴を入るゝことが出来ない。

以上述べた處は市營港の缺點のみであつて之だけを見ると市營港は面白く無いと感ずる人があらう、然し港は發達の順序として市營を経ねばならぬものが多い、(一)以下(四)迄の缺點は局に當る人次第で全くか又は或程度迄除去せらるゝものであるが(五)に至りては如何ともする事が出来ない。夫故に港が大なる發達を遂ぐる運命を有するものは適當の時期に於て組織の變更をなすを可とするのである。根本的に市から全く離れた公營又は準公營的の組織に變ずるを可とする場合も有らう、或は其様な根本的のものでなく市の下で準公營的の組織を探るを可とする場合も有らう、前の場合の例には Liverpool を擧げ後の場合の例として Portland (Oregon) を示すことが出来る。Liverpool 港の事は既に數々記述したので茲には後の二港の組織に就て述べやうと思ふ。

1928年12月 New Orleans で開かれた第十二回米國港灣協會大會にて Portland 港の Manager である G.B. Hogardt 氏の言に

「Portland 港には 1910 年に Commission of Public Docks を設けた。是は市長に依つて任命された5人の理事より成り理事は任期5年で毎年1人づゝ交代し、全く無報酬である。此 Commission は港の改修計畫を立て荷役設備を完成し、土地を買入れ、料金を制定し、港に關係の規則を定むる等一切の經營を行ふのである。是等の義務と權利の施行に就て市會其他の制肘を受けず、會計を獨立し、日常の事務を支配する爲に Manager を置き、其下に建設維持運輸等の部を置いて夫々分掌させてある、創設以來引續き Manager であつたが今日迄 18 年間圓滿に發達し何等の故障を認めない云々」とあり。

之に對する會員の討議の中に市長に依りて任命せらるゝ理事より成る港廳は政黨の影響を受けざるやの質問あり。其答には從來全く其事無く若し有つたならば自分は十數年の永い間 Manager の職に留ることは恐らく出来なかつたであらう。是迄市長は政黨的色彩ある理事を選定せなかつた事は幸であつたと述べて居る。是は當局者の人次第で弊に陥らない事を示す良き例である。

又 Portland 港より海に至る Willamette 河の航路の改修維持其他は州の下にある Port of Portland Commission で行ひ其理事は9名より成り、州知事に依つて選定せらる。此 Oregon 州では港及航路である河の存在する郡市を一港區 (Port District) とし夫に The Port of . . . (港名) と稱する港廳を置き得る事となつて居る。Port of Portland では航路の改修、維持の外に曳船、水先案内、燃料の供給、修船渠等の經營をして居るが、曳船や修船渠は浚渫船の爲に必要なもので兼て一般の用に役立てゝ居るのである。

同州にある Astoria 港では The Port of Astoria と稱する港廳で凡ての管理經營を行ひ市には別の港廳が無い。理事は5名で港區内の人に依りて選舉され、任期4年、2年目に2人、次の2年目に3人が改選せらるゝ定である。

又 Seattle 港のある Washington 州では同様に港區の制を設け、其設定の賛否は港及航路に接する郡の人々の投票に依つて決せらる。其港廳を Port Commission と稱し、州郡市より支配を受けぬ獨立のもので、理事は普通 3 人（人口 8 萬以上の場合には 5 人とすることを得）とし、任期 3 年、毎年 1 人づゝ改選せられ、無報酬であるが、人口 20 萬以上の場合には 3 千弗の報酬を受くる事を得ることゝなつて居る。港の改修に所要の資金は債券の發行に依る場合には發行の可否は港區内の人の投票に依りて決せられ、3/5 以上の賛成あれば發行することを得るのである。此債券の總額は港區内にある課税し得る財産總額の 3/100 を超過する事は出来ない。又徵税に依つて資金を得る事も出来るが、其税額は毎年 2 百萬弗を超ゆることは出来ない定である。此港廳で港の改良發達に必要な施設を行ひ得る事となつて居るが、Seattle 市が所有する棧橋其他のものゝ管理及警察の事は Port Warden (港守の意) と稱する市吏に依りて行はれて居る。

此様な港區の制に就ては尙研究の餘地があるであらうが、市營であつて港の會計を獨立せしめて居る例は Los Angeles, Copenhagen などに見ることが出来る。

港區の制を有する港は市營、州營などと全く別に論ずべきものであらう。然し現今は Oregon や Washington などに行はれて居るが未だ廣く採用されて無いので市營と共に述べたのである。

## 2. 州營の得失

前節市營の得失の(一)乃至(四)の諸項と同じ弊は州營に於ても免れ難い、即ち知事が政黨關係から離れない時は其下にある港は政黨の影響から脱し難く、又知事が政變のある毎に代る様では其下にある港は經營方針の動搖より免れ難いことは明かである。若し州が港からの収入を一つの財源の様考へるならば其弊は市營と相似たものが有るであらう。

米國には政黨の關係から來る弊害を成るべく避くる爲に港の管理經營に任ずる理事を政黨に關係なき人々より選定することゝして居る州もあるが、又政黨を顧慮し夫に關係ある人々より理事を選定して居る州もある。後者の例は New Jersey 州である、同州では從來沿岸干潟を共儘私人に賣り又は貸し夫によつて莫大の収入を納め、其額 1200 萬弗に達し之を學校の經費に宛てた。其結果 New Jersey の Hudson 河岸には私設備が盛に施されたので、1915 年に State Board of Commerce and Navigation を設置して是等の設備及運河並に汽船等の監督に關する事務を掌事とした。此 Board は 8 名の理事より成り民主黨、共和黨のもの各 4 名づゝを知事が選定し、任期 4 年で、毎年民主黨のもの 1 人共和黨のもの 1 人づゝ交代する事としてある。其結果は却て政黨的色彩を除去する事を得たと稱して居る。

港の擴張の必要ある時市營港の様狭い境界内に局限せらるゝ事なく、遂に都合が良い。唯港の一部が他の州に屬する場合即ち河又は海峽の港で對岸は他の州に屬する時には種々の點で複雑となる事を免れない。此様な場合には何れの州からも離して公營的の組織とするが

良い。紐育州と New Jersey 州とは Hudson 河を挟んで相對して居るが兩州協議の上 Port of New York Authority を造つたのは好例である。

米國の州營港の理事は知事が選定するのが多い。其選定の方針も港に依つて異り、報酬も或州では與ふるに他の州では全く與へず、任期も一定して居ない、知事の交迭と共に代る港もある、是等は港の情態に依つて定め時に應じて改むるを可とするものである。理事の下に General Manager を置く場合に其人が優れた人物で、理事の交代が有つても十分に信任せらるゝ時は憂ふるに及ばないであらう。

### 3. 國營の得失

小なる商港では其貿易の關係する範圍は一地方に止まると認めらるゝが、港が大きくなれば其貿易は國全體に關係が有ると云はれる。夫故かゝる貿易港の修築には國が補助を與へ時として國自ら修築を行ふが當然であると言はれる。是が國營の起つた所以である。港の必要に應じて國が充分に補助を與へ、又は國自ら手を下して施設を爲すならば是程有力な港は無く到底他の港が競争などは思ひも寄らぬ筈である。然るに實際は之に反するのは何故であるか。

#### (一) 勢力を集中することの困難

國が港の施設に補助金を與ふるとなると何れの港も出来るだけ多額の補助金を得て設備を改良したくなるのは當然である。そこで出入貨物の噸數などから港の順位を定め、或噸數以上の輸出入ある港は國が補助する事が出来ると定めたとしても、國運の隆盛に向ふ國であると是迄補助を受くる資格の無かつた港が年を経るに連れて資格を得る様になるであらう。其結果補助する港の數は段々増すこととなる。若し上に述べた様な資格を定めずに置いたとしても、地方民の運動とか政黨の關係とかゝら補助する港の數が増加さるゝことが有り勝である。港の數が増すに連れて相當に補助金の總額が増加せらるゝなれば良いが、國の財政の都合では必ずしも増加する事は出来ないのみならず、補助總額を時として前年より減ぜねばならぬ事も起るであらう。夫故財政の豊かな國では各港が充分の補助金を得らるゝが、然らざる國では或金額を澤山の港に割當分配する事となり、一港宛の金高は必要とする額に達しない、自然工期を延長せねばならなくなる。

佛國では港の工事は工部省 (Travaux Public) の下にありて其大臣は政黨内閣の交迭がありても職に留る事を得、政黨的關係から超然たる事を得る様にしてあるが、國から補助を受くる港の數は甚だ多くなり其爲に主要な港に勢力を集注する事が出来なくなり、最近に至り公營組織へ變更する港を見るに至つた。

#### (二) 事務の敏活を缺ぐ

國營港に従事する官吏の執務振は兎角官僚式を脱する事が出来なで、手續に暇取り形式に捕はれる傾がある。又貿易の趨勢に應じて臨機の所置を取らんとしても豫算以外の金は使

用するに容易でなく、往々時機を失することがある。

### (三) 商賣に不得手である

港を經營するからには船舶招致、貨物驛集の策を講ずるは勿論倉庫業、ステベドアー業、燒料供給、給水業又時として船塢修繕等をも行ふて港の盛大を計らねばならぬが、是等の業務は官吏の一般に不得手な處である。佛國では此種の經營は *Chambre de Commerce* に委ね、國では防波堤、航路、船渠、岸壁、埋立、浚渫等を施行するに止まつて居る。是では港の眞の統一と云ふ事が出来ない、港の經營を經濟的になすには是非共一つ頭で計畫から經營迄を一纏に考へた後に着手せねばならない事は明白な理である。

### (四) 市民愛港心に乏しくなる

主要港が國費を以て政府で施工さるゝと其港の多數市民は唯政府に依頼して其成果を待つ事となり、銳意港の現状並に將來に就て考慮を拂ふ者少く、又假令有つたとしても其人の意見を採用さるゝ途が乏しいので、多くは政府のなす處に唯従ふのみとなる。

以上は國營の缺點をのみ挙げたのであるが國營港の工事は他に比して一般に堅實である。殊に旅客設備の如きは國の玄關口として立派なものを設けられ易い。

## 4. 公營の得失

公營港には市、州などの境界は問題とならない。又獨立經濟で補助を求めないから市營、州營、國營に見る様な缺點は少い理である。且政黨的色彩も消す事が出来る。經營宜しきを得ば收支相償ふばかりで無く収入の剩餘を以て設備を改良擴張し益々隆盛となり得るのである。唯委員の數と選定方に就き時々論議が起るであらう。

英國の公營港 London, Liverpool, Glasgow などの委員の數は London では29人の内17人が貿易に従事する人々の中から選ばれ、Liverpool では28人の内24人が同様の人々から選ばれ、Glasgow では43人の内18人が同様に選ばれ、残りの委員は役所其他の代表者である。是等委員の數は多過ぎる感がある。之を米國の州營港の理事の數が少かに3名乃至5名なのに比べると、頭が重過ぎはせぬかと思はれる。それで近頃倫敦港の委員組織に就き改革案を論ずる人もある。然し古い歴史を持ち且夫を尊ぶ國では容易に改め難い點も有らう。

## 5. 私營の得失

私營の中に港全部を私營するもの(甲)と、港内一部の設備を私營するもの(乙)とがある。甲は誰も手を着けなかつた所を港に仕上げたものに多い。例ば若松港、大牟田港、Manchester, Immingham, Southampton, Zee Bruges 等である。此種の港は近き處に他の港がある場合には着手に先ち考慮を要するものである。何となれば兩者は自然競争に陥り互に苦しむ事になる恐があるからである。或鐵道會社が完成の港の中には適當の場所がない、又思ふ様に設備が出来ないからと云ふ理由で、近處を選んで荷役設備を造つたとする、鐵道會社が

其設備を利用して貨物を澤山に吸集する事が出来るならば良いが、既成の港との間に競争が起り豫定通り貨物を招來する事が出来なかつたならば會社は荷役の料金を出来るだけ安くし貨物を招致する策を講じ損失があれば鐵道の運賃で補ふ事とする。此様に損をしても尙自ら設備を施す事は果して止むを得ない事で有るか否かは詳細に調査せねばならぬ。

乙は市營、州營、國營などの港の内に見受けられ、大きな港の内に私設備が許された場合と先づ私設備が港の一部に施されて後段々港が盛大となり、市營其他の設備が出来て私設備は一部分のものとなつた場合とがある。假に其設備が鐵道會社のもので有つたとすると、會社は貨物吸收策として自己の設備に於ける荷役料金を低下する事がある。此種の策は港の發達に大影響あるものである。此場合同港内に於て荷役設備を營む者は競争上料金を鐵道會社のと同じく低下せねばならぬ。鐵道會社は損失ある時は一般運賃に依りて填補し得るが、他の經營者には填補の途が無い。此様な状態では設備の新設が困難で、自然港の發達を阻碍する事となる。

然らば鐵道會社でなく單に荷役設備を經營する會社が港内にある場合は如何。一般に會社經營の衝に當る専務或は支配人は會社の利益を擧ぐる事に専心努力し、最も時機に適した經濟的の經營振を採るであらう。其苦心奮闘は到底市營、州營等の當局者の間に見られないものがある。凡そ港の經營者は貨物が船舶から卸されて上屋、倉庫等を経て商人の手に渡る迄及び反對に商人の手を離れてから船舶に積込まるゝ迄の一切の世話を引受け、種々の仲人の手數と經費とを省く様取計ふのが理想である。私營であれば夫が出来易いが、他の經營者では中々細い事まで一手で引受け上手に遣る事が困難である。其爲に色々の仲人が入用となり、自然經費も高まる、英國の港の中で唯 Manchester だけが良く此邊の事迄も遣つて居ると云はれる。かゝる長所を有する私設備が同じ港内に有りては市營、州營等の設備の經營上に大なる打撃を蒙る事は明かである。

然らば港内の荷役設備を盡く私營とする事は如何。是亦大に考慮せねばならぬ。一港内の全設備を一會社が獨占的に經營すると社界公共の利益よりも株主の利益を主眼とするので諸料金の低廉を期する事が出来ない。之を避くる爲に幾つかの會社を併立させ、互に競争させると彼等は初の中は競争をなすが、互に不利なるを覺る時は妥協を遂げ、料金を協定し、數會社併立の實を失つて了ふ。又は極度の競争に陥り港の發展に資する利益すら得られないで港を衰態に導くに至る。何れにしても結果は面白くないのである。

然らば私營設備を許可すると共に一方に市營、州營等の設備を施し私營の専横を制する法は如何。是れは不可能にあらざれども初より損失を覺悟せねばならぬ故に危険である。New Orleans 港の石炭積込設備は損失を覺悟して設けられたものではないが、1922 年の同港年報を見ると、石炭積込設備の收支計算は損失を示して居るので、理事の 1 人に聞いて



見ると、石炭設備だけとしては缺損勘定であるが、是あるが爲に港内に於ける石炭積込料金を制限し、石炭を供給する會社が過分の積込料を要求するを防ぐに預つて力あり。同設備は船舶に對し間接に利益を與へて居るとの事であつた。

更に私營設備を許可したる場合に其弊を避くる法は別に有りや否や。會社が設備に對して完全な所有權を有する場合には會社の自由を束縛する様な制限を加ふる事は出來ない。然し或期限で土地又は土地と其上に施された設備とを貸付經營させた場合は條件を付する事も容易である。其實例は

(一) 或年限の後に會社の建設した設備を買収する權利を保留すること。Copenhagenでは會社が自由港内の土地の貸付を受け、其上に上屋、倉庫其他の設備を行ふて居るが、其開業後 25 年の後は何時にても設備を買収する事が出来る。

(二) 會社重役の中に政府其他より代表者を出すこと。Copenhagen の自由港會社の重役 8 人の中 2 人は政府より、2 人は港廳 (Copenhagen Harbour Board) 委員より出て残 4 人は株主より出て居る。

(三) 利益配當の制限。Copenhagen では會社に利益ありたる場合に其中より第一に港廳が自由港設備に費した金に對して 4 分の利に相當する金額と利益の 5/100 に相當する積立金とを引去り残額の分配は

港廳へ	1/2
會社株主へ	1/2 (但し株主の出資額に對して 4 分以上の割合に達する時は 4 分に相當する額に止む)

殘額ある時は更に次の割合に分配す。

港廳へ	4/5
會社株主へ	1/5 (但し株主の出資額に對して 4 分以上の割合に達する時は 4 分に相當する額に止む)

更に殘額ある時は港廳と會社株主とに平分す。

又 Stockholm では會社は株主に 6 分以上の配當をなす事を得ぬ事とし、利益の殘餘は盡く市に提供することにしてある。

Gothenburg の自由港では設備を全部會社に貸付したのでなく、單に倉庫を使用させ倉庫の業務だけを營ませて居るが、其利益處分に就ては先づ會社は其出資額に對する 5 分だけの分配を受け、殘金の中より市が倉庫設備に投じた金額の 5 分に相當する額を引去り、尙殘餘あれば會社と市との間に出資額に應じて按分する定めである。

Oslo 港に非常に廣大な倉庫と穀物倉とあるが、二つ共會社が土地を借受け建設したもので許可の條件としては 40 箇年後には無償で兩設備を市に納付する事としてある。此様に或年

限の後に私設備を公有とする條件は港の將來を考慮した面白い例である。

(四) 貸付期限 貸付期限は土地だけを貸付して其上に會社が建物器械類を設くる場合には相當永い年月とし、建物其他の全部完備せるものを貸付する場合には短期とするは普通である。後の場合で最も短かき例は桑港の1箇月である。是は借用する會社の營業状態は不可測で長期の内には會社が徒に設備を遊ばせ、他に迷惑を及ぼさぬとも限らない爲に1箇月毎に契約を更新することとしたのである。又 Stockholm では自由港の全設備を市で施行し其まゝ會社に貸付して居るが期限は5年である。

(五) 料金に關する制限 會社の内には貨物招致の爲に設備使用に對する料金を會社の經營する鐵道或は船舶の運賃と一緒に計算して區別を立てぬものがある。此の如きは荷役料金、上屋敷料を明に區別發表させ海陸連絡に關する經濟と、鐵道又は船舶輸送に關する經濟とを別のものとして收支の計算を立つる事とさせるが良い。

之を要するに私營は其優れたる點を活かし、弊に對しては充分に豫防し得るなれば差支ない。但し水面土地並に荷役設備を全部完全に私有させる事は面白くないと思はる。1924年9月 Seattle で開かれた Pacific Coast Association of Port Authorities で爲された次の決議は大に味ふべきものである。

各國の經驗によれば生産並に貿易の發達は港に於ける貨物荷役設備の便否に重大なる關係を有し、其設備は私有よりも公有を可とするが故に大平洋岸の人々は港内の水面、水際及荷役設備は公有とし又已に私有となれるものは可成速かに公有に移す事を期すべし。

## 6. 二つ以上の港を一手で管理經營することに就て

近い處にある港は互に競争する様になり易いものである。其結果無理な仕事重複な設備が爲され、互に圓滿な發達を阻害するものである。若し其様な港を一手で管理經營するなれば是等の弊が省かるゝ筈である。然し市營港と市營港、州營港と州營港又は市營港と州營港などを其儘一手に收むる事は不可能であるから、港を市や州から離して別の組織に變る外ない。Liverpool 港が對岸の Birkenhead を合併し、New York と New Jersey とは Port of New York Authority を造りて一纏に港の事を考究する事とした。又私營港の間にありては一手に收むる事は容易で英國の Great Western Railway Co. では Port Talbot, Barry, Penarth, Cardiff, New Port 等の諸港を持つて居る、何れも石炭輸出港である。

相近き二港が互に競争をなし無駄な金を使ふよりも早く一團となるが良い。此場合に兩港が河や運河で連絡する時は其連絡水路も共に一緒にするを理想とするが、國や州で其連絡水路を管理する時には中間に競争的設備を許可せざる事とせねば兩港合併の意味を失ふであらう。吾國に於て門司、下關の如き又東京、横濱の如きは研究を要する港である。

#### 第四章 結 論

本論は是迄に商港の發達を尋ね、其現状を説き、組織の得失を論じたが、本章に於て商港を發達させる爲には管理經營の組織を如何にすべきかを論じやうと思ふ。

先づ商港其ものゝ本來の目的から考へると、商港は貨物と旅客の海陸連絡を便にする、即ち出来るだけ安全且迅速に出入させ、出来るだけ荷役其他の經費を安くし得る爲に設備せらるべきものである。是等の條件は追々に満足されて行くもので、

- (一) 初は船舶其ものゝ安全を計る爲に防波堤を設けて波浪の襲來を防ぎ、航路碇泊場を浚渫して出入繫留に便にし、
- (二) 次に荷役の安全と迅速とを計る爲に船舶を横付する棧橋、岸壁、上屋及道路等を設け、
- (三) 設備の全能力を發揮するに最も適當な經營法を講ず。

此三順序に發達すれば商港の目的は完成せらるゝであらう。勿論近來新に修築さるゝ港の中には是等の諸項を一度に具備するものも有るが、兎に角(一)の状態にある港を第一期港、(二)の状態にある港を第二期港、(三)の状態にある港を第三期港と稱し、各期に應じて管理經營を如何にすべきかを述べやう。

第一期港は一般に獨立經營の難いものである。特種の貨物を多量に輸出入する港、例へば石炭を輸出する私營港などでは可能の場合があるが、普通の港では防波堤や浚渫に要した莫大な經費に對し相當の利廻となるだけの収入を出入船舶から得るには入港料を高くせねばならぬ。然るに此様な第一期港で船舶の出入を多くするには反對に入港料は可成低下せねばならぬのである。到底他の港より高い入港料を徴する事は不可能である。夫故此種の港の經營者は澤山の補助金を貰ふか、浚渫した土砂を利用して容易に埋立地を造り其土地を賣却する事に依りて築造費の大部分を償還し得る見込が無ければ着手が覺束ない。石炭輸出港では入港料が高くとも石炭が其港を經由する爲に鐵道、船舶の運賃を節約する事を得、石炭の價格は安くなるなれば船は喜んで入るであらう。

此様な理由で第一期港は國や州から補助金を受くるか、又は防波堤や浚渫の工事は國費や地方費で支辨する方が良い。北米合衆國では港の岸から突堤や棧橋を造るに必要な幅員を大體に定め、岸に稍平行した線を引いて、之を法線 (Bulkhead Line) とし、此線より外の區域は船舶の航路や碇泊場とし、其區域の浚渫並に防波堤工事は國や州の仕事としたのがある。又 Rotterdam より海に至る航路は和蘭の國で維持をなし、Amsterdam から北海に通ずる North Sea Canal も國の所管としてある。其他の國でも亦日本でも防波堤や浚渫は國や縣が施行したのが多い。

第二期港は第一期港で船が沖に懸り軽荷役をなす中に出入船舶と貨物とが段々増加して横

付の設備を設くるに足る程となり、棧橋や岸壁、上屋等が造られた時からを云ふが、此種の設備は收支の見込が立つ前は市、州、國何れかに創めねばならぬ、其經營を有利に導くには

第一 船舶が澤山横付して呉れねばならぬ。

第二 船舶が横付したなれば出来るだけ早く且安價に荷役を濟ませねばならぬ。

第三 船舶は成るべく澤山の卸荷をなすと共に積荷も澤山に得らるゝ様畫策せねばならぬ。

第四 貨物の引取り或は積込が簡便迅速に出来る様世話をせねばならぬ。

第五 港内設備の狀況其他を汎く知らせ船舶の來航を促さねばならぬ。

第六 世界の諸港の狀況、海運界、經濟界の趨勢を察し經營の方針を定め、施設の改良に留意して後れを取らざる様力めねばならぬ。

以上列記した處を段々に満足せしめねばならぬ、是等が充分に行はれたものは立派な港で之を第三期港と稱するのである。人に例ふれば第一期は親の保育時代、第二期は扶助を受くる時代、第三期は獨立自營の成人期である。第三期港には公營港、準公營港又は私營港の方が他の港よりは進み易いことは前各章に論じた事から明かであらう。

港は夫々運命を有し第一期に止まるもの、第二期に了るもの、又第三期に進むものとあるが管理經營の如何によりて運命は大に左右せらるゝものである。第一期港に着手の前から第二期第三期の將來迄も熟慮して掛らねばならぬ。防波堤で圍まるゝ或港があり、第一期港に止まる運命を持ち防波堤の築造、航路及碇泊場の浚渫を主なる工事とし船舶は舁荷役をのみ行ひ岸には舁用の荷役設備を施せば足る港と假定すると、廣い水面を防波堤で圍んだならば良い。然し其港はやがて第二期に進み船舶は棧橋や岸壁に盡く横付させる見込があるならば初に甚だ廣い水面を碇泊場として設くる事は益少く却て害となる事すらある。何となれば港内に棧橋や岸壁が設けられた場合に船は是等に横付けして荷役をなす事も出来、又港内に碇泊して、舁荷役を爲す事も出来るので荷役設備の經營者は充分な成績を擧ぐるに可なりの苦心が必要で、初から自由な碇泊場が狹隘で横付けねばならぬ港の方が經營容易の事が有るからである。即ち沖懸の出来る事が却て横付設備の發達を遅らす場合は有り得るのである。是は第一期港の計畫から注意を要する一例であるが、更に第二期に入りたる港に於て荷役設備の經營者は施設後當分の收入不充分であつても追々收支相償ふ様にせねばならぬ。然らざれば續て擴張を行ふ事は容易でない。此故に誰が經營するにせよ其計畫は將來收支相償はせねばならぬ事を念頭に置いて取掛らねばならぬ。若し計畫が過分の工費を要するもので、例へば突堤や棧橋の幅員が過大であり、岩壁の工費が高價に失し或は上屋、道路等が贅澤に流れたならば、將來經營上に患を残すであらう。實に是等の計畫に判斷を誤らぬ事は最も大切であり且至難である。

