

中 西 瞳 著

## 港 湾 流 通 経 済 の 分 析

河 西 稔

(横浜市政調査会)

本書は数ある港湾関係書籍のなかでも、きわめてユニークな存在である。それはおそらく、本書の題名に掲げられた「港湾流通経済」という名称をもって、著者が港湾を研究対象とするさいの方法的な根拠を概括している点に歸するものであろう。

もっとも「港湾流通経済」なる名辞は、本文中には現われず、そのため一個の独立した概念として、より深く論究されるということはないが、著者・中西氏がその言葉に託して云わんとするところは、本書の序文において、明確に表現されている。

すなわち、「港湾はただ単なる海陸空の連絡地または結節点・通路という地域的空間という角度から考察するよりも、生産の場として、また生産と消費を結ぶ独立した流通経済主体として研究対象とすることの方が、より重要である。」その場合、「港湾経済主体の内部経済問題としては、港湾の能力と効率の向上が第一の課題となる。この港湾能力と港湾効率を決定する要素は、港湾貨物流動量、港湾資産、港湾労働、港湾管理運営問題などである。また、外部経済問題としては、地域経済の開発便益、港湾を利用する各種交通機関への便益、特に海運企業への便益などがその要素となる。」としている。つまり港湾サービスの利用者からみて、「早く、良くて、安全な」サービスの提供にたいする対価がもっと安くなることが望ましく、したがって「港湾流通コストが最低となる港湾流通機構と経路を確立すること」が、理想目的とされ、その角度からの研究分析が本書において行なわれるのである。これは中西氏が海運業の出身であり、「港湾が海運企業の収益率の決定において非常に重要であることを認識した」結果、港湾問題への研究に入ったという事情、また現在、政府の物的流通委員をしておられる点を考えあわせて、うなづけるところであろう。

港湾の存在をたんに経済地理学や交通経済学の対象としてとりあげるのでなく、国民経済の分野の中に位置づけられた経済主体として考察しようとする試みは、中西氏をもって嚆矢とするわけではない。手近かなところで、たとえば高見玄一郎氏が、港湾の経済機能を生産過程に組みこまれる輸送資本循環の一般的形態へ抽象化してみせ

たこと、北見俊郎氏が、資本主義経済機構の矛盾が支配する中での特殊港湾的な資本と労働の態様（生産関係）に目をむけたこと、梶幸雄氏が、日本の経済社会体制とその赴く趨勢の中に港湾の存在が占める役割を解明していくこと、などが挙げられよう。いや、そればかりでなく昨今は、港湾の法制や財政を通じた分析、あるいは地域計画との関連で論じた論稿等においても、それぞれのアプローチの仕方こそ異なれ、港湾のもつ主体的な意味と論理を確立しようとする共通の姿勢がそこにつよく見出されるのである。

しかしながら中西氏の方法は、先に述べたように明確な目的意識をもち一貫した論理展開を行なっている点で、他の論者には見られないきわだった特色を備えている。国民経済=総資本の経済力を可能なかぎり発揚するために物的流通の効率化を図る—いわば生産力中心の視野であり、個別経済的に云えば経営重点主義であり、政策的次元では合理主義の立場にたつものと云えるのではないか。ただそれを、港湾の経済関係を支配してきた前近代的な要素を払拭することで達成しようとするところに、氏の面目がうかがわれるのであって、方法論にかかる価値評価の問題をしばらく置くとすれば、本書が明快な論旨と説得力をもつ著述として、<港湾経済学>の模索の域から一歩をヌキんでた近來の収穫であることは疑いをいれぬところである。

以下、各章の内容を簡単に紹介しながら、氏の論理展開を辿ってみることにしよう。

第1章「わが国港湾の性格と役割」は、いわば総論的部分をなし、港湾の定義からはじまって、その立地論、輸送革新との関係、管理運営上の課題、港湾労働の問題点を記述している。まず中西氏は、商品価格の中のコストの60%は流通経費であり、そのまた半分の30%が運送・荷役・包装・保管からなる物的流通コスト (physical distribution costs) として算定されうると云う。しかも、外国市場が国民経済の再生産過程に事実上組み込まれざるをえないという、わが国の実情において、これら物的流通コストの問題は、等閑視しえないものであり、そのため港湾機能の重要性は、臨海工業地帯の役割（主要重化学工業製品の80%を生産）とともに、今日一層の喫緊事となっているのである。そこで港湾を「直接的には交通の通路としての施設・設備たる機能を有するが、間接的には国民経済における独立した個別経済として、それが存在する地域の生産または消費の水準の改善、換言すれば、その勢力圏の住民の富の向上が左右される門戸としての生産個別経済体または交通機関である」と定義づけ、わが

国港湾の立地を論ずるにあたり、カウツの純粹経済理論的な推論の適用を避けて、「むしろ地方振興に基づく民主的立場、技術的立場、社会的立場、国土計画的立場より把握しうる因子の方に重要性のある場合も多い」とした著者の考察は、歴史的な立地問題を離れて現状分析の項に入ると、むしろ近代経済学的な定量観察と経済合理主義の立場を前面におしだすに到るのである。しかもその部分の方が、はるかに生き生きとしていて説得力もつよい。30年から35年までの貨物輸送量の増加寄与率の45%が民間固定資本形成にあったこと、また35年の貨物輸送量の86%が中間生産部門に向けられていることを指摘して、「産業構成における第二次産業の比重の増加が、経済規模の拡大を上廻る貨物輸送トン数の増大の一因となっている」と、氏は論述する。さらに輸送機関の動向としては、国内輸送において、産業基礎資材の大量・長距離輸送需要を背景に、自動車の中・長距離への進出傾向（23%）と内航海運の運送分担の増大（44%）が挙げられ、国際貨物輸送においては、欧米市場への依存度の増大と鉄鋼原料・原油の輸入増を背景として、定期船・タンカー・鉄鋼石専用船の輸送量が増加し、一般不定期船の比率が減少していることが明らかにされる。

このような現状の整理の上にたって、中西氏は、流通技術革新の問題に立ち入るのである。「①輸送については、車輛や船舶の大型化・高速化・専用化および船舶の自動化、②保管については、流通機構の革新にともなうストック・ポイントとしての機能を備えた新しい倉庫の出現、③荷役については、作業の機械化、④包装については、荷造・包装の近代化と標準化」をもって、物資流通における輸送革新の特色とし、さらに「物的流通コスト削減の最善策である総合物的流通システム完成の具体的な方法は、ユニットロード・システムの完成である。」と規定する。ここには現在問題となっているコンテナリゼーションやパレチゼーション、またコールド・チェーンなど、すべてが含まれることになるのである。そのさい「物資流通のユニットは、輸送業者から見れば大きければ大きいほど、単位当たり物的流通コストが安くなるのであるが、物的流通施設の能力ならびに商取引単位の現状から見て限界があり」、したがってユニットの適正規模の決定が重要となってくる。またユニットロード・システムの完成によって「船舶・航空機・自動車・鉄道の各交通機関が持つ独自の長所を有機的に結合連絡せしめ」「輸送の目的である安全・確実・迅速・低廉性を充分に達成せしめる」ためには、その必要条件として、輸送施設（鉄道・道路・倉庫・パイプライン等の基礎施設、車輛・船舶等の可動施設、コンテナ・パレット・コンベヤ・クレーン

等の協調施設より成る)の増大と整備、協同輸送方式の確立、輸送施設の共同利用や運賃体系の整備が不可欠とされるのである。そして中西氏は協同方式として、ピギーバック、フィッシィバック、シップページ、バーディバック、シーエヤー等の耳新しい諸方式を紹介しているが、これらあたりは欧米の事情に詳しい氏の本領というべき個所であろう。

ところが現状においては、ユニットロード化を阻害する最大の要因として、港湾基礎施設の著しい立ち遅れがある。「30~37年の間に、港湾取扱貨物量が2.3倍にふえているのに対し、港湾資産額は51%の増加にとどまり、両者の開きはますます拡大している」のであって、この輸送供給力の絶対的不足が船混みを慢性化し、海運の運航率を妨げているので、これの整備については「政府が中心となって」「国家の社会資本によって」早急に実施されねばならないとする。こうした観点より、著者は次に港湾管理上の問題点を取り上げるのである。日本の港湾は「国家の中央集権的な重点投資によって建設され」、それを民間企業が利用するという形態で経営されてきたが、港湾がたんに国策に左右される存在でなく、設備・土地・労働を生産要素としてサービスを提供し、その代価として港費・貨物費を受けとる個別経済的主体であることを認識するならば、欧米の港湾なみに、その建設・経営費用を原価ベースで償うにたるだけの収入を目指さねばならない。かかる原則の確立こそ、港湾施設のバランスのとれた拡大整備にとって財源的な裏づけ保証となるものである。「この結果、船費・貨物費の関係公課料率が担当程度あがることはさけられない」が、それは「港湾労働の生産性向上や港湾荷役サービスの改善合理化の努力によってクイック・ディスパッチを成功させること」により解決して行かねばならないだろう。

港湾料金の安さは、商品コストを引下げ、価格における国際競争力を増大する効果をもつが、反面、諸外国に比しての港湾経費の低さは著しい支払超過となって現われ、海運国際収支( IMF)における大きな赤字要因をなしている。したがってこの矛盾関係の解決には、原価主義にたった料率の引上げと、それをカバーするに足る海運・港湾の一層の合理化が行なわれることが望ましい。臨海工業港や専用ふ頭の場合、港湾経費率はかなり低いが、ふ頭背後地や保管施設の公共的利用という点では問題が残されている。

以上の資本的要素に関する考察について、中西氏はいま一つの生産要素である港湾労働についても提言を行なっている。これは、すでに常識化した事柄の再説である

が、港湾運送業者の位階下請制度を改善して近代化と系列化を促進させ、機械化による労働節約と並行しながら、港湾労働者の常備化・福利厚生への配慮等、社会的地位の向上に留意し、将来のネックとして予測される労働力の保全確保につとめるべきだとするのである。

第2章「巨大化する港湾・専用化する船舶」は、産業構造・貿易構造・輸送構造の変化に伴う港湾・船舶の形態・機能の変容を扱った内容で、主として現象面の記述にとどまり、理論的な展開はさして見られないが、「港湾能力は、単位時間あたり貨物の可能流動量で測定される絶対的なもので、基本ならびに機能施設、労働力、土地と資本で決定される。すなわち港湾の生産要素で決定されるのである。港湾効率は、一定能力を得るに要する費用の尺度といえる。これは、物理的港湾生産要素と、港湾運送事業の流通活動のスピードと、その活動の費用できる。港湾能力と機能は、船舶回転率と港湾貨物流通貨物量の増減を決定する主要条件となる。」と述べるくだりは、氏の面目が躍如としており、また公共ふ頭における私的資本の独占使用に関して、「公共性には、公衆的利益と社会的利益があって、公衆的利益が少なくとも、社会的な利益が非常に高いものは、公共性があると認めてよいのではあるまいか」と問題を投げかける部分は、論理の上でいささか厳密さを欠くとは云え、注目に値する大胆な意見の提出であると思う。

第3章「港湾の公共性」は、前章末尾の問題をうけて、「公共性」概念の法的・歴史的な意義をさぐりながら、現今の「公共性」の社会経済的な意味を明確化しようとするものである。しかし私は、「全体的公共性」とか「多数利用公衆的公共性」とか「通俗的公共性」とかの区分けにはさしたる関心を持たない。したがって、中西氏が法律学者の間でもアイマイな「公共性」の概念をつかって、「公共ふ頭の公共性は、まつともよいサービスをもっとも安く提供する場合」に存在すると述べるとき、なにか首肯しえないものを感じるのである。もっとも利益を受けるものはダレなのか。氏はそこで一転して、公共ふ頭内の民間倉庫資本に目をむける。これまで物理的に独占的位置を占めることで、不当な超過利潤にあづかってきた大手企業の「公共性」無視を難じ、港湾機能の効率化とサービスの向上のためにも、独占の弊害を排除し、公営化あるいは公益事業的規制を強化せねばならないと説く。「料金については厳格な会計規則の下に適正原価主義をとり、資本報酬については、必要なる事業資本を吸収しうる範囲で最低のものとし」、独占的使用によって生じた超過利潤を消去し、「高い

サービス標準の下に最低の料金でサービスを提供せしめる」という方策そのものには、私も無論異議はない。だがそのこと（流通コストの軽減）が、すなわち「公共ふ頭の公共性發揮」につながるものかどうか。一般論として見た場合、たとえば前章のように、国家社会の便益に資することができれば、私的独占も公共の名のもとに容認されるという、逆の論理となって働く可能性も依然として残されるのではないかろうか。

第4章 「流通革命と港湾」では、流通・交通の本質と機能について、もっとも力の入った原理論が展開される。戦後の日本資本主義の国内市場開拓努力は商業資本を近代的な姿に脱皮させ、商品流通活動と物的流通活動の両面にわたって機構と技術の革新を呼びおこす契機となった。生産的消費中心の高度成長期から、ひずみ是正と資本自由化の時期に移行するにつれ、物価の安定、企業コストの削減、社会開発の促進という至上課題に対応するものとして、物的流通革命は一層つよく呼ばれるに到っている。そこで著者は、流通活動を追跡するための前提として、流通の概念を論ずる。とくに交通経済学における生産説と流通説の対立に関しての見解の表明は興味深いものがある。中西氏は、運送を生産過程としてみたマーシャルやマルクス（追加的生産過程説、有用効果生産説）の理論を斥け、「交通の機能を〈価値の転置的形成〉と考え、生産を〈価値の質量的創出〉（物財の形相的変化）と限定して考える」ことによって、「交通=流通過程説をとりながら、「〈生産〉と〈消費〉を結ぶのが〈流通〉であり、〈流通〉のなかの〈物的流通〉が〈交通〉である」と述べるのである。氏はさらに、この概念規定を港湾の場に延長して、価値の転置的・有用的形成の一部である港湾物的流通の経路とシステムの問題点を指摘し、港湾の合理化・近代化・効率化を説いている。

第5章「港湾物的流通費の分析」は前章の具体的な計量化である。港湾所有者は平均貨物港湾流動量を基準として港湾投資額を決定しようとするが、船主・運航業者は船舶と貨物の最大能力を基準として港湾投資が行なわれることを希望する。このギャップは、季節的変動要因と「港湾のヒンターランドの経済的構成によって直接に決まるもの」であるが、「国家を含めた輸送サービスの消費者は輸送総費用の最低限度を得ることを求めており、また「港湾流通貨物の場合、輸送総費用の最低限度は、運賃の節約よりも港湾物的流通費の節約が多くの可能性を含んでいることは間違いない」ところなので、合理化による港湾流通費用の節減が図られて然るべきであるとする。そこで著者は港湾能力と港湾経費の関連表をつくり、「港湾投資による開発が、

たとえ貨物取扱い費用の上昇を意味しても、貨物費の上昇が船費の減少より小さいならば、港湾施設能力の開発をしなくてはならない」と述べるのである。この章の後半は、横浜港の実態調査を中心とした港湾物的流通費の分類と分析にあてられている。

第6章「港湾投資効果の判定」は、最適港湾投資額の決定をいかになすべきかについて、綿密な方法的検討を加えたものであり、独立したすぐれた論文となっている。港湾の投資額の推計と決定の方法として、①各港別の積上げ方式、②全体計画による原単位方式、③経済規模による社会資本配分方式の三つをとりあげ、それぞれの特徴を紹介しながら、主として②の方式を中心に論究をすすめる。

まず原単位方式の関数である港湾資産の推計については、企業会計的価値表示であるインベントリー・メソッド、資産の数量的・機能的評価に重きをおくキャパシティ・メソッド、技術的・生産力視点にたつグロス・ベースの三種の方法を分析しつつ、「社会資本の適正な配分とともに財源の確保」を行なうために、減価償却や評価修正を行なうインベントリー・メソッドは残されねばならないが、「同時に、港湾資産の能力的関係と効率的関係も資産推計のなかには生かされなければならない」と述べるのである。いま一つの原単位関数である港湾取扱い貨物量の推計については、関係工場の生産能力と将来計画、販売経路、海運貨物市場の構造変化の傾向と、船舶の技術革新等に留意すること、さらに地域経済指標との相関関係を見ることが絶対不可欠の要件であるとして、その計量的推計方法を述べる。そしてこの二つの関数を用いた原単位方式に積上げ方式を結合し、さらに資産を公共ふ頭と専用岸壁に分けてそれぞれの原単位を求め、取扱い貨物量のデフレーター使用等を加味することによって、港湾投資額決定の適正な判断は可能となるであろうと指摘するのである。

一般に社会資本の経済効果と云われるものには、需要効果（社会資本一単位の増加は、波及効果をふくめて2.4倍の需要を引き起す）、生産効果（一般産業ならびに公共企業の資本回転率、収益率を向上させる）、構造効果（規模の経済性の創出効果、新しい民間投資を誘発する補完性効果需要を喚起するデモンストレーション効果、技術・制度の変化、浸透をもたらす随伴効果などが考えられる）が挙げられるが、いずれにしてもその判定を正確にくだすのは容易なことではない。そこで氏は最後に、複雑な関数を推定するにあたっては、変数選択に充分な注意を払うと同時に、「産業連関表、地域経済指標をはじめとする多くの資料、統計を理論的に検討を加え、実際に実用に供することができるよう改善しなければならない」と結んでいる。

第7章「わが国港運業の現状と問題点」ならびに第8章「港湾倉庫の現状と問題点」は、これまでの原論的なアプローチの方法を、実際の港湾企業の現状分析にふりむけたものである。

第9章「国際収支における港湾経費収支改善のための理論的考察」は、第1章5節の問題把握をより厳密に検討しなおした意欲的な論文である。「貿易外収支の赤字6億2,400万ドル(37年)の大半を占める海運収支の赤字(3億9,300万ドル)の中で、港湾経費の赤字が占める割合が50%近くに達する」という現状は、一面では「海運国のもつ宿命」ともいるべき事柄であって、専用船をのぞけば、「外国港湾に寄港する数が圧倒的に多い」ために生ずるものなのである。しかしながらイギリスの場合には、港湾収支はわが国と同様、恒常に赤字でありながら、貨物の積取比率のバランスならびに三国間輸送において、かなりの黒字をだし、全体の収支をつぐなっている。さらに諸外国においては、港湾施設利用料率が日本にくらべ遙かに割高であるため、日本の船舶の外航セーリング数が増加すればするほど、外国船の日本寄港をもってしては到底補いえない規模の赤字をもたらすことである。(邦船の国外における港湾経費支払は、外船からの経費受取のはぼ2倍)。これを解決する方策としては、アメリカのように港湾関係タリフの適用にあたって自国船優遇措置をとることや、あるいは新興国のように、港湾機能と能率の悪さから船舶の長期碇泊を余儀なくさせて結果的に港費収入を増加させることなどがあるが、なによりも基本的な解決策は、原価主義にたった港湾料率の改訂に外ならない。

現在の港湾収入は「ようやく管理費を賄なうに足るものであって、減価償却のための積立金はもとより、維持補修費、借入金利子はすべて赤字勘定」となっているのである。諸外国の料率にサヤ寄せし、かつ従来の赤字分を施設耐用年数内に解消しようとするならば、現行使用料はなお2~3倍の値上げがなされて然るべきものであろう。また水域施設や外かく施設や臨港道路については、現在使用料が全く徴収されていないが、これも不合理な話であり、少なくとも外国船舶に対して、それらの使用料を取る権利は絶対に留保すべきである。以上の見解を明らかにした中西氏は、ついで近代港湾の典型としてのロンドン港ならびにニューヨーク港の港湾管理経営と収支の実態について、実証的な検討を加えながら、次のように結論する。港湾料金は原価主義にたって定め、港湾経営の独立採算性を確立すべきである。外国船に対しては合法的な差別料率を制定すべきである。それとともに港湾の流通機構の合理化、関連事業の近

代化がすすめられて、港湾能力と効率と料金との平均したバランスが実現されねばならない——。

第10章「イギリス主要港湾の現状について」は、細部を紹介するまでもないであろう。付録として収録された「物的流通の基本政策について」「3.3答申」「港湾の管理運営に関する答申」「新3.3答申」の各資料は、おそらく著者が委員として参画した報告書類であろうが、これについても省略する。

本書の内容紹介にあたって、部分的にはかなり細かく、それも著者の見解と私の意見とを意識的に交叉させながら記してきたつもりなので、この上、新たにつけ加える事柄とて、さしてない。冒頭にもふれたように、これまでの港湾関係の書物が、歴史や現状の解説や問題整理の域にとどまりがちだったのにくらべ、本書は物的流通の観点と近代的方法意識をもって終始貫かれており、原理的なアプローチや政策的提示も、まことに歯切れのよいものを持っている。ただ、本書が書き下しの著述とちがって雑誌論文等の集成によって編まれているという事情は、全体の構成の上でやはり弱点となっているように見受けられるのだ。全章を通しての理論的な表現という点ではややアイマイさが残り、重複のくどさや、前後矛盾の個所が散見するのである。論文発表の時間的ズレや、抽象的考察と具体的提言との差異がもたらした瑕瑾かもしれないが、たとえば次のような部分である。

- ① 公共港湾施設の使用料は減価償却を含めた原価ベースにのせるべきであるという見解（P. 35. 40. 151. 205）とあわせて、港湾経営費を直接利用者のみに負担させると流通コストが巨大になるから、間接受益者負担の公費（税金）支弁を主力とすべきだとする意見（P. 80）の表明。
- ② 港湾の「公共性」の章の紹介でふれたことに関係するのだが、公共上屋の専用使用や公共ふ頭の背後用地の民間所有をきびしく批判する（P. 44. 47. 86. 89. 180）一方で、社会的便益の名のもと、公共ふ頭の独占的リース貸しを提案している（P. 67）こと。
- ③ 公共ふ頭内倉庫の独占的超過利潤獲得を指弾（P. 86. 91）しながら、他方、倉庫保管料の値上げや税の減免、倉庫用地あっせん等の優遇措置を勧告している（P. 188）こと。
- ④ 港湾流通は価値の質量的創出にかかわらないから生産過程とは云いがたい（P. 188）こと。

109) と論じつつも、港湾を生産の場として (P. 4)、生産要素をもちサービスを生産 (提供) するものとして (P. 35)、また物的流通費を生産コストの中に含まれるものとして (P. 113) とらえていること。

これらの点については、どうやら矛盾する関係を統一する論理が欠落したまま、現象に流されてしまっている感じが濃いのである。

国民経済的見地にたつということは、生産力の一途の発展をそのままうねらうことではあるまい。私には港湾は、海陸交通の結節点であるばかりか、国家独占資本主義段階の諸矛盾の集積した結節点であるような気がしてならないのだ。独占的大資本の進出支配と、群小企業の乱立寄生、原生的労働と搾取関係の温存。それに現代の資本主義が体制的に生みおとした社会的アンバランスとクリーピング・インフレーションが、複雑にからみあった影を投げかけているのである。

かかる段階において「港湾」への学問的要請は、たんなる経営合理主義や近代主義では解決のつかない側面に、積極的なメスを入れることなしには、真に成立しがたいようにも思われる所以である。

(A5版 293頁、定価 1,200円  
発行所 成文堂、1967年6月30日発行)