

港湾の経済的性格について

柴 田 悅 子

(大阪市立大学)

(一)

交通労働が生産的労働に属する理論的根拠に関しては、戦後わが国においても数回にわたって交通生産説論争が展開されてきた¹⁾。その中心的争点はその根拠を生産物の使用価値の完成又は実現のために、交通労働——場所的移動——が必要であるとする「追加的生産過程説」²⁾と、交通労働そのものが空間的位置の変化あるいは場所の変更という有用効果——交通用役——を生産すると主張する「有用効果生産説」³⁾であろう。

「追加的生産過程説」の主張は、「物の使用価値はただその消費によってのみ実現されるものであり、そしてその消費は、その場所の変化を、したがって運輸業の追加的生産過程を必要とすることがありうる」(『資本論』国民文庫版5分冊235ページ)という『資本論』の叙述から導き出され、資本の循環過程に組み入れられる商品輸送(労働力輸送も含む)は、生産的労働とみなすが、個人旅行は非生産的とすることから「部分的生産説」の立場をとる。これに対し「有用効果生産説」は輸送対象の如何に關係なく交通用役を生産するのであるから「全面的生産説」の立場に立つ。

しかし、この論争は両者とも、部分的であれ、全面的であれ、交通労働を生産的労働と前提した上での論争である。この意味ではマルクスが『資本論』第二巻、第一篇、第一章で示した運輸業の定式 $G - W < \frac{A}{P_m} \cdots P - G$ は、両者いずれの立場からみてもその根拠として前提とされているのである。交通労働に関しては、その根拠に若干の差異があろうとも、生産的労働に属するという点においては、交通理論家の多くが認知したと考えられる。

一方、港湾労働は運輸労働の一部に属し、その労働過程の内容は輸送対象の荷役積みおろし、再整理、荷さばき、包装、一時的保管、可動施設の運行・

調整等を含み、可動施設=運搬具による走行をその内容とする一般交通労働とは異なる。陸上における貨物駅構内あるいはトラックタミナル内の諸労働が、労働過程の具体的内容については、港湾労働にもっとも類似しているものの、陸上のこれら諸労働は、一般運輸労働過程の一部に組入れられて、独立した経済母体を持つに至っていない。それはあたかも生産工場内に布設された工場内線路を走るトロッコが、独立した運搬労働部門を形成しないのと同様である。そのため、輸送対象の荷役労働に関して、一般交通労働の補完的役割をその特質と規定する場合が多いが、港湾労働に関しては、単なる補完的役割を持つのみではない。

運輸労働によって生み出される位置の移動という有用効果の価値は、他商品の価値形成と同様に、その有用効果のために消費された生産要素(労働力と生産手段)の価値と、運輸業に従事する労働者の剩余労働がつくり出した剩余価値によって規定される。港湾労働は、場所的位置の移動という有用効果生産過程の一部であるかぎり、港湾における荷役・保管のための諸労働は、輸送対象である商品の上へ、ある種の有用効果としての価値を形成する。この場合、労働対象=運搬対象に労働が対象化されない故に、商品の使用価値に何ら変化の痕跡を残さないのは⁴⁾、交通用役生産の特質によるもので、港湾における荷役・保管の諸労働もその例外ではない。港湾労働を交通労働の一部として生産的労働とみなすのは、以上のような理由にもとづくのである。

港湾における諸労働が、海上輸送労働の部分として存在していることは、今更付言する必要もないが、陸上輸送から海上輸送へ、あるいはその逆へ、商品の場所的移動を実現させるために、港湾労働は不可欠の存在なのである。

しかしここで重要なことは、港湾における諸施設は、その大部分が海運資本の生産手段として存在していることである。防波堤、港域内航路、埠頭、岸壁、倉庫、上屋、荷役機械等々港湾施設は、その主たる部分は海運資本の生産手段として使用されている。ただし荷役・保管・再整理といった港湾における諸労働が、その労働過程で独自に労働手段を必要とすることは当然で

あるが、港湾労働(主として荷役労働)の生産手段が港湾であるとするのは正確ではない。港湾労働の中心的生産手段は荷役のための諸機械(クレーン、フォークリフト等)と、運搬物の再整理・包装等を行う場所(上屋、倉庫、岸壁物揚場等)である。

港湾における基本的諸施設は、直接的には港湾労働に關係を持たない。これらはむしろ海上輸送労働における生産手段として存在するのである。

(二)

交通労働における生産手段=交通手段は、通路・運搬具・動力機と呼ばれる三要因の統一体であり、貨客移動のための通路、その上を移動する運搬具それを動かす動力装置の三者から構成される。運搬具と動力装置は、一般産業における作業機と動力機に相当するが、交通においては、その多くは動力機と運搬具を統一した一単位として構成(電車、船舶、航空機等)されている場合が多い。交通における通路は、交通生産の特性を最もよくあらわしており、輸送対象の荷役、再整理、一時的保管、可動施設の運行・調整等を行う発着地点(駅・港・空港・トラックターミナル等)と、運搬具が稼動・走行する通路(線路・道路・航路等)の両機能をあわせもっている。

陸上交通における通路についてみれば、鉄道においても、通路そのものが近代的土木技術によってつくられた「建造物」であって、その建設自体に巨額な投資を必要とするのに対し、海運と空運の場合、通路はその走行道路のほとんど全部が人工を加えない自然路である。しかし自然路が無差別に、自然的状態のままで海路または空路となるのではなくて、両端における発着地点の設備状態(土地の広さ、施設完備の程度、荷役機械、労働力の補給)等によって、両端を結ぶ空間が通路としての役割を持つことになるのである。空運の場合は、エア・ポート、つまり発着地点のみが自然路から独立して存在し、両端間の通路は全体すべてが自然路であるのに対して、海運の場合は発着地点としての港湾が陸上あるいは海上の諸設備のみでなく、通路=航路の一部をも人工的に建設している点、空港と若干の相異点を有する。⁵⁾

港湾は、交通手段としてその通路の一部に属すが、鉄道路線や駅が鉄道資本の生産手段として、さらに道路が自動車輸送資本の生産手段の一部として機能すると同様に、港湾は海運資本の生産手段の一部なのである。鉄道（可動施設を除く）、道路、空港、港湾等は、それぞれ交通資本の生産手段の一部を形成し、交通資本の生産活動には不可欠のものであるが、その建設には巨額な投資が必要とされ、一部私鉄資本を除いて、その建設は公共資本＝国家資金によってなされる。

港湾をはじめ鉄道、道路、空港等は、工業用地・工業用水等とともに、「社会資本」あるいは「公共資本」と呼ばれているが、マルクスによれば、一般的労働手段として、労働手段の一つにつけ加えられている。

マルクスは労働手段を(1)全体として生産の骨格・筋肉系統と呼ぶことの出来る機械的労働手段と(2)労働対象の容器として役立つ生産の脈管系統と(3)もっと広い意味で労働手段に数えられるものとして一般的労働手段をあげている。「それは直接過程にはいらないが、それらなしでは過程は全く進行することが出来ないか、またはただ不完全にしか進行することが出来ない。この種類の一般的な労働手段は、やはり土地そのものである。なぜならば、土地は、労働者に彼の立つ場所を与え、また彼の過程に仕事の場を与えるからである。この種類のすでに労働によって媒介されている労働手段はた、とえば作業用の建物や運河や道路なのである」⁶⁾。

一般的労働手段として存在する港湾は、直接には海上輸送労働過程にはいりこまないが、海運の労働過程はそれなしには全くおこなわれないか、または不完全にしか行われない。港湾の基本施設（水路、防潮堤、バース、岸壁碇泊設備、物揚場、上屋、倉庫等）は、海運資本にとっての一般的労働手段である。（一般的労働手段の分析規定については、宮本憲一『社会資本論』第一章の中で総括的にとり上げられているが、彼はこれを社会的一般労働手段と名付けている。）

港湾・鉄道・産業道路・飛行場・ダム・工場用排水設備・臨海工業用地な

ど一般的労働手段は共通の特性をいくつか有している。すでに多くの人が何らかの形で述べておられるが、場所的固定性、建設投資の巨額性や長期性、先行投資の不可避性等がそれである。場所的固定性は、これががつねに土地との結合性が強いことを意味し、その開発や整備に土地所有者＝地主との関係をぬきにしては行いえないことを示す。近年みられる地代と土地価格のはげしい上昇は、資本と旧支配層との矛盾を増大させている。

建設投資の巨額性や長期性は、一般労働手段が、生産資本の平均的利用度に応じて建設されるのではなく、その最大限の必要性を満たす要求にもとづいて建設されるためで、この大規模性は一般的労働手段自体の要求ではない。つまり鉄道や道路はピーク時の交通量にあわせて、設備保有が行われ、港湾も波動性のピーク時における荷役能力を要求してその建設がすすめられる。さらに将来における需要予測が一般的労働手段に先行投資を要求し、建設投資額はますます巨額となる。こうした性格は、その投資のかなりの部分を公共資本に依存する結果を生む。巨額な国家資金の投入によって生み出された港湾その他の一般的労働手段は、ピーク時以外は遊休化する傾向が強い。港湾における航路の浚渫、台風等の自然災害のたびに必要な防潮堤・防波堤の改修等へ継続的な投資は、一般的労働手段がつねに社会的空費をともなうことを意味する。この社会的空費部分の大半は、社会的費用として国家に負担される場合が多い。

(三)

港湾の諸施設が国家資本で建設されようとも、その価値は「生産資本」、港湾においては海上交通資本と結合して、はじめて生産物の価値に転化することができる。港湾の価値は、物質的財貨（あるいは人間）を輸送する海運業という交通資本の利用によって、はじめて輸送対象に価値移転を行う。港湾独自で価値移転や価値増殖はおこなわない。港湾の価値は、あたかも一般生産過程において機械＝固定資本の価値が、新たな生産物の中に、機械の磨滅の一定部分づつを分割的に移転されるのと同じ方法によって、輸送対象と

される商品の上に価値の移転を行う。港湾が独自に社会的便益を生むと考えるのは正しくない。

「一般に公共投資から得られる便益は三つのカテゴリーに区分される。

第一は『直接的便益』とよばれるもので、公共投資が直接に生み出す生産物ないし用役の価値額であり、第二は『間接的便益』であって、公共投資の第二次的、外部経済的諸効果のうち、なんらかの操作によって貨幣的価値が可能なものをふくみ、さらに第三は『無形の便益』で貨幣タームによる評価がいちぢるしくむずかしいものをいう。」(熊谷尚夫『経済政策原理』岩波書店 288 ページ以下)

港湾が輸送される商品に、分割的価値移転を行うことは、海運資本にとって生産手段（交通における通路の一部として）としての港湾の性格からも容易に理解できる。海運資本は、港湾の価値にあたるものと国家（ここでは私的資本に対する国家資本の所有者という意味）、具体的には港湾管理者に使用料として支払い、港湾の価値を含んだ輸送対象＝商品を価値どおり販売するのであるが、港湾使用料が「公共的施設」としての港湾の特性や、海運政策上の配慮から、極端な割安料金に定められていることによって、つねに特別利潤を取得できる。しかもわが国においては、水域施設（航路など）と外郭施設（防波堤・護岸など）は、港湾料金徴収の対象となっていない。これら水域施設および外郭施設の建設・整備には、他の諸施設に比べて直接国家資金の分担率が高くなっている⁸⁾。ただしここでは港湾諸施設の建設資金が、直接国家資金によるか、あるいは港湾管理者＝地方公共団体の資金によるかは問題ではない。両者ともに私的資本から区別されたいわゆる「公共資本」、広義における国家資本であることが重要なのである。

さて、海上交通用役の生産者である海運資本は、その生産に不可欠な生産手段の一部として港湾を必要とするのであるが、港湾の一般的労働手段としての性格上、その建設・整備あるいは管理・運営が国家と地方公共団体で行われているため、現実には港湾の使用者あるいは利用者としてあらわれる。海運資本家は、港湾の利用のたびにその使用料を支払う。しかしその使用料

は割安に決定されているため、たとえば、港湾の価値の半分しか補填しないという例をとれば、この場合、輸送対象への港湾価値移転は終了しているのなら、その差額にあたる二分の一の価値部分は、特別利潤として海運資本家のあるか手許に帰属する。この関係は、港湾利用者が外国の海運資本であろうと同様である。わが国の港湾使用料が、外国諸港湾の使用料に比して低料金である部分だけが、より多くの特別利潤を彼らに帰属させるのである。それに対し諸外国港湾を利用するたびに比較的高い使用料を支払うわが国海運資本は、比較的僅かな超過利潤しか取得できないだけである。

港湾の価値移転の方法は、陸上における有料道路のそれとよく似ている。ただし有料道路の場合は、商品輸送又は人間輸送を目的として交通用役生産のために利用される以外に、レジャーを目的とした自家用車が利用する場合が多い。この場合自家用車による道路の摩滅は、価値移転をおこなわない。共同消費手段として利用されるので、道路の価値は摩損するのみである。さらに有料道路においては、通行料として道路使用料を徴収するのみで、道路運送に附着した荷役その他の諸労働に関する諸費用は存在しない。この場合の輸送貨物への価値移転と使用料金との関係は均一であり簡単である。

港湾の場合における価値の移転と使用料金の関係は、港湾諸施設のもつそれぞれの特性に応じて、いくつかのタイプごとに別々の方法をとる。

第一は、さきにあげた水域施設（航路等）や外郭施設（防波堤、護岸等）のように、それ自体価値を持ちながら、実際的には料金徴収の対象に入らないため、海運資本によって輸送対象への価値移転は行われながら、その新たに附加された価値部分はまるまる当資本の特別利潤となる形態である。

第二は、バース、岸壁、浮標、物揚場、木林整理場、上屋、サイロ等は、港湾における基本的な固定施設である。これらは前記の例と同様に価値移転を行うが、その価値のある部分を使用料として回収しているので、特別利潤の巾はその差額部分とならざるを得ない。

第三は、曳船、荷役機械を中心とした稼動施設である。このうち荷役機械は荷役のために港湾運送業者によって利用される場合が多い。港運業者は、

港湾労働者を雇用し、荷役機械等の使用料を払って荷役作業を行う。荷役労働過程では、それ自体としてある種の交通用役を生産するので、ここでは資本はそれ自体として価値増殖を行う。これはあたかも大電機メーカーや独占的自動車メーカーが、その製造工程の一部を別の業者にゆだねている場合と同じである。部品業者は、労働力と労働手段を購入し、生産活動を行うことによって、その部品に新たな価値を附加するが、総括的には完成したテレビや自動車の全体の価値の中に含有されるのである。港湾荷役の場合も、これと同様に海上輸送の一部として、最終的には輸送対象に総括的に価値移転を行うと考えてよい。

港運業者が、弱小資本にもかかわらず、経営を持続出来るのは、荷役機械をはじめ上屋、物揚場、木材整理場その他作業施設や作業機械が、一般的労働手段であるため、その固定資本への投資をまぬがれていれば外ならない。

一般的労働手段が、その投資の巨額性、先行性、固定性、長期性、「公共」性等の理由で、民間資本以外の広義の国家資本によっていることはすでに述べた。しかしその運営は、しばしば企業的に行われる。港湾においてもその管理・運営は港湾管理者、その多くは地方公共団体によって行われ、その経営は独立採算を目指している。一般的労働手段も、いったん企業的に運営されると、設備やその運営方法で「合理化」をしようとする。この場合民間資本のように資本の節約と利潤増大を目指した徹底的方法を採りにくいが、一方、公的権力をを利用して「資本の法則」を無視した方法で、抜本的な「合理化」が行われる場合もある。

神戸港摩耶埠頭は、埠頭、上屋の経営、沿岸から本船まですべての港湾荷役作業を一貫しておこなう近代的新鋭埠頭であるが、この埠頭運営を行う「摩耶ターミナル株式会社」（船会社40%、元請業者30%、乙仲30%の共同出資による）の設立、ならびにニューヨーク定期航路専用埠頭の整備について、港湾管理者の強力にして適切な行政指導がなかったならば、おそらくその実現は困難であったろう。

一般的労働手段に属する部門は、もともと社会的空費が大きいために公営・公有化されたのであるが、都市交通・水道をはじめ種々の公営企業で、「地方公営企業法」等による独立採算制が厳格に適用され、それらの企業化がすすみ、公共性にかわって収益性が強く主張されはじめている。港湾においては、部分的には「地方公営企業法」の適用を受けるものがあるが、それ自体全面にわたってはいない。

さらに、港湾をはじめとする一般的労働手段は、資本制社会の再生産的一般的条件である。したがって、少くともその最低限の費用は資本制社会のない手たる法人企業や資本家の所得によって、主としてまかなわれるべきであろう。

最近コンテナ輸送の開始にあたって、その埠頭建設に海運資本が参加し、民間資本を含めた公団方式でその建設が実行されている点は、その建設資金の出所に関するかぎり改善への道であると思われる。

(四)

近年臨海工業用地の造成が急速にすすみ、過去7年間に10倍以上の土地造成が達成された。これらの用地は、従来から存在する六大港を中心とした港湾の隣接地域、および太平洋ベルト工業地帯を結ぶ地帯に造成されたのである。新たに造成された土地には、工場建設と同時に港湾建設がおこなわれた。これらの工業用地造成も港湾建設もその大部分は、港湾管理者=地方公共団体によっている。

新しく工場地帯として誕生した新産工業都市における港湾は、その地域に建設された生産工場の附帯施設としての役割を持つ。原材料品の輸移入、製品の輸移出のための港湾であって、この場合、水域施設と外郭施設を除いた港湾施設は生産資本へ直接譲渡されるか長期にわたって生産資本に専用貸される場合が多い。港湾管理者は、文字どおりの管理のみであって、港湾経営の責務は生じない。

生産資本への譲渡、専用貸の形態をとろうとも、原料や製品の輸送が行わ

れるかぎり、港湾の価値が輸送対象である商品の中へ移転する方法にはかわりない。ただし特定生産資本の附帯設備となった場合、その工場建物・工場内倉庫等と同じく固定資本として、当該工場における生産物の上に価値移転を行う。この場合、海上輸送はまさに水際線より海側の運輸のみを指すことになろう。

この種の工業港が近年急速に増えてきている。港湾全部が特定巨大資本に帰属しない場合でも、埠頭や岸壁ごとに以上のような形態をとる場合が多い。これは臨海性を有する比較的巨大な生産資本が、純粹の生産過程以外の部分まで自己の統制下に組み入れることによって、より徹底した資本の「合理化」を推進しようとする意図にもとづいている。陸上輸送の部門での工場内専用ひきこみ線・専用貨車・専用駅さらに自家用トラック等は、かなり以前から存在していた。運輸部門以外でも販売組織・流通部門へ直接生産資本が進出している例は多い。

従来貿易港としての伝統を持つ六大港においても、近年隣接工業地域の激増にともない、輸入商品にしめる原料品の比重が著しく伸びてきた。このことは従来の輸出入港においても、専用埠頭の建設、サイロの増設、コンビナートなど港湾の結合を強力に進行させる結果となる。今後さらに港湾への生産資本の要求は拡大する傾向にある。

ここで港湾が交通＝海運資本の生産手段であることを再確認しなければならない。このことは、コンテナ輸送体制のもとで、港湾の諸機能が単純化された段階で、もっとも顕著になるであろう。

(附記) この小稿は昭和42年度日本港湾経済学会における報告に、若干の加筆を行ったものである。

- (注) (1) ソ連においては国民経済バランスにおいて、旅客輸送と個人的通信を物的生産に含めるかどうかで、過去30年にわたる論争が続けられている。
- (2) 「追加的生産過程税」の主張者としては、赤堀邦雄「交通経済学上の二つの問題」・運輸調査局『運輸と経済』第25巻 9号(40年9月号)が新らしいが、その他、西川清治氏、石井彰次郎氏、崎山一雄氏らがこの立場から、論争に

参加し労作を発表されている。

- (3) 「有用効果生産説」は富永祐治「交通用役について」(『経済学雑誌』第37巻第4号)で全面的に展開されたが、最近では中西健一「交通の生産的根」(『拠運輸と経済』第25巻12号、40年12月)、金子ハルオ「国民所得の理論問題」(都立大『経済と経済学』第14号)等がある。
- (4) マルクス『剩余価値学説史』第1巻付論「生産的労働の概念」においては交通労働における価値増殖過程について述べたあと、「商品がその予定の場所に到着するや否やその使用価値についておこったこの変化は、消え去って、たんにその交換価値の上昇、すなわち商品の価値の騰貴の中にあらわれるだけである。このばあいには、実際の労働は使用価値については何の痕跡も残していない」と述べられている。
- (5) この部分は属稿「港湾における体制的合理化とその内容」(二)『経済研究』86号による。
- (6) マルクス『資本論』第一巻、第5章労働過程と価値増殖過程(大月書店訳、第1巻237ページ)
- (7) 港湾法44条、第2項「港湾管理者は、水域領域(泊地を除く)又は外かく施設の利用に対し、前項の料金を徴収することが出来ない。」
- (8) 港湾法42条、第2項「特定重要港湾においては……水域施設又は外かく施設については、その工事に要する10分の10までを、けい留施設については、その工事に要する費用の10分の7.5までを国において負担することができる」
- (9) くわしくは宮本憲一、『社会資本論』「第2章 社会的共同消費手段を」参照されたい。