

## B. Chinitz : Freight and the Metropolis.

武 山 弘

(北海道立総合経済研究所)

私と本書との出逢いをとりもってくれたのは、北見先生であった。神戸で開催された第三回日本港湾経済学会に初めて出席しての帰路、港湾経済研究とどう取組んだらよいか、御教示いただくべく先生宅へ出向き、これを読めと示されたのが本書であった。早速とりよせ、今日まで、或る章は、二三回読み返すまでに、私にとって身近かな書となっている。というのも、本書は、それまで、私がいただいていた「地域経済発展と交通」への混沌たる関心を、論理と実証によって、その混沌たるキリを消し去って、はっきりした問題意識にまで高めてくれた唯一の書だからである。

本書はサブタイトルが、「アメリカの輸送革命のニューヨーク地域に及ぼすインパクト」とされているように、貨物輸送機構の変化が、ニューヨーク都市圏の経済発展に、いかなる影響を、今まで与えてき、将来与えるであろうかを解明している。

地域経済発展における貨物輸送の果す役割には、二つの側面がある。本書は、序論において先ず、この二側面を論理的に明らかにし、分析視角をはっきりさせて、その二側面をそれぞれ、第一部、第二部にわたって、実証的に分析しているのである。

第一の側面は、貨物輸送の機能的变化が、地域経済発展にどう影響を与えるかという視角からの問題設定である。貨物輸送機能は、地域内のみならず、全国的需給関係によっても規定されるから、その機能的变化は、国民経済の全体的、地域的構造変化を反映する。すなわち、輸送の機能的变化は、当該地域をも含む全国的構造変化に受動的に規定される。従って、地域経済発展に与える貨物輸送機能インパクトのメカニズムは、全国的視野に立った地域及び地域間経済構造を与件とし、その与件変化に対応した機能変化として顕現する。

第二の側面は、貨物輸送の構造的変化が、地域経済発展にどう影響を与えるかという視角からの問題設定である。貨物輸送の構造変化とは、その技術革新である。第一の側面における分析が、地域及び地域間構造変化を与件とした貨物輸送の機能変化の地域経済発展における受動的役割を解明したものであるとすれば、第二の側面に

おける分析は、地域及び地域間構造変化を与件の座から引きおろし、今度は、逆に貨物輸送構造を与件とし、その技術革新という与件変化が、地域及び地域間経済構造をどう変化させるか、しかして、地域経済発展をどう規定するか、そのメカニズムの分析であり、貨物輸送の構造変化の地域経済発展における能動的役割を解明しているのである。

では、この二つのアプローチで、ニューヨーク都市圏を具体的にどう分析しているか、まず、第一の側面から接近している第一部「国民経済の玄関口（Gateway to the nation）」からみてゆこう。

アメリカにおける初期の経済発展は、外国貿易に大きく依存していた。第一次産品を輸出してのみ、経済発展に必要な工業製品を輸入し得たからである。従って、その輸出入の触媒としての港湾機能は、アメリカ初期の経済発展に重要な役割をになわされていた。とりわけ、ニューヨーク港は、アメリカ全体の外国貿易における玄関口として、直接的には、ニューヨーク都市圏の経済発展の核を形成するとともに、間接的には、より以上に、合衆国全体の経済発展を促進する役割をになわさせられていたのである。

ちなみに、合衆国全体の外国貿易額にしめるニューヨーク港のシェア推移をたどるなら、1790年5.7%、1830年37%、1870年57%、1957年38%と、同港開港以来、その港湾機能は、19世紀半ばまで相対的に上昇し、そこをピークとして19世紀後半以降現在にいたるまで、相対的に低下しているが、同港の貿易量は、ピーク時においてはまさに、合衆国全量の半分以上をしめており、現在において、シェア低下したとはいえ、なお3分の1以上をしめているのである。

では、初期から19世紀半ばまでの同港湾機能の相対的上昇は、いかなる地域経済的構造条件に根ざすものであろうか。

1820年代以前においては、内陸輸送手段が未だ発達していなかったが故に、内陸発着の輸出入貨物にとって、その発着地点より最も近い港湾経由の輸送経路が、輸送コスト上、最適ルートであったがために、各港湾の背後圏は小さく、従って、多数の港湾が、それぞれローカルな需給関係に、その機能を限定されざるを得なかった。

18世紀末に、ニューヨーク港の貿易シェアが、5.7%にすぎなかったのは、そうした構造条件を背景としていたからである。

しかし、運河開設を始め、1820年代からの道路整備、1830年代から鉄道開通など、

内陸輸送における技術革新を中心とする構造変化が、19世紀半ばにかけての港湾機能の集中化をもたらすのである。それは、相つゞ革新的内陸輸送手段の開発が、内陸輸送コストを削減し、港湾のローカルの機能のメリットを失わせ、大港湾への機能集中を有利にしたからに外ならない。

さらには、船舶の大型化、定期船の就航、輸出入業務の専門的サービス産業としての自立化が特定港湾への機能集中に、一層の拍車をかけたのである。

こうした港湾機能集中化の地域経済的構造条件を背景としながらも、特にニューヨーク港を、合衆国全体の玄関口にまで、機能集中化した構造要因として、その天然的位置をもみがすわけにはいかない。ニューヨーク港は1825年開設したエリー運河とハドソン川による広大な背後圏への輸出入貨物集配基地として、都市発展の核を形成するとともに、輸入原料指向型産業特に砂糖精製、コーヒー加工などの特化をみ、人口の中西部諸州移動に伴い、水運と鉄道の発達も相まって、そこへの輸出入取引をも一手にうけて、国民経済を主導するまでに金融、販売両機能の集積をみせ、19世紀半ばにおける貿易シェア57%の偉業を達成し、ニューヨーク都市圏の自律的成長力をここに確立することになるのである。

しかし、一たん、都市が自律的成長力を有するに至ると、移輸入に依存せずともそれ自体の中に成長への活力を内蔵し得るから、都市成長の港湾依存度は低下する。19世紀半ばをピークとして、その後、ニューヨーク港湾機能は、絶対量的には拡大基調にありながらも、全国的伸びほどではなく、相対的に機能低下をみ、年には貿易シェア全国比38%にダウンしているのは、そうした都市の自己規制を反映しているのである。だが、基底的には、ニューヨーク港の機能低下は、より一層、地域経済的構造変化に根ざしている。地域経済的構造変化へは、両側面から接近し得る。全国的構造変化と地域間競争力構造変化とである。

ニューヨーク港機能低下への全国的構造変化としては、人口、工業の西部移動の激化、アジア交易の開始による太平洋岸発展、ニューヨーク港において比重の高いジェネラル・カーゴよりはバルク・カーゴの伸び率の全国的増大などをあげることができようし、その地域間競争力構造変化としては、全国的経済成長及び船会社への補助金政策による、他港湾の商機能整備、通信施設の改善によって、他港においてもニューヨーク並みの輸出入サービスが可能となったこと、かくして、ニューヨーク港のサービス機能優位が低下すると、輸送コスト極小化、輸送時間短縮において優位な他

港が見直されたこと、ニューヨーク港のハンケ依存性及びニブロン<sup>1</sup>の狭小によるトラック乗入れ困難性、従ってコスト高、ラテンアメリカとの交易が増大するにつれて、その交易における南方諸港湾の優位性強化、ミシシッピー川利用による同沿岸港への一部貨物流出などをあげることが出来よう。

ニューヨーク港湾機能の上述してきた推移と現状をふまえた上で、チニッツ教授は、同港の将来予測を行っているのであるが、今後とも、同港の輸出入大宗貨物はデエネラル・カーゴであるとして、その港湾機能における雇用吸収効果に期待をかけるのである。しかし、その期待のデエネラル・カーゴにおいても、輸出において、全国比同港シェアは、1955年26.8%であったが、予測値は、1965年22%、1975年20%、1985年18%、輸入において、全国比同港シェアは、1955年28.6%、であったが、予測値は、1965年27%、1975年26%、1985年25%と、輸出入とも、今後更に、ニューヨーク港湾機能の相対的低下を推測しており、そうした予測の前提条件としての地域経済的構造変化の想定を明らかにしている。その想定は、一部、現在の同港機能低下をもたらした構造変化を深化させたものである。すなわち、人口及び工業の西部及び南部への分散強化、同港の輸出入サービス機能優位性低下の進展、同港におけるターミナル・コスト高騰である。しかし、過去の経験から想定し得ない構造変化として、セント・ローレンス・シーウエーの航路改修によるインパクトが大きな比重を認めよう。同シーウエーは、五大湖につながり、同湖沿岸に散在するアメリカ中北部工業地帯への大西洋側からの原料搬入、大西洋側への製品出荷に輸送コスト上、大きな節減効果をもち、特に、ニューヨーク港経由のデエネラル・カーゴのうち、同工業地帯発地産品がしめる8%は、1965年において、シーウエー航路へ流出すると想定されている以上の想定から、外国貿易におけるニューヨーク港機能の相対的低下を予測する一方、他方では、内航海運において、コンテナリゼーションの進行が、陸運への巻き返しを演じ、特にそのフリゲントサービスに優れている同港機能の相対的上昇要因と想定され、国際航空においても、ニューヨーク都市圏は、全国比25%をしめて貨物量は少くないが、雇用吸収効果は大である。だが、今後25年間ににおけるニューヨーク港の雇用誘引の軸は、何んと云っても、外国貿易におけるデエネラル・カーゴの海送機能なのである。

さて、本書第一部を要約紹介し終えたのであるが、貨物輸送機能が、地域経済的構造変化対に依りて受動的に機能変容をとげる機能客体は港湾商機能であり、その輸送

機関は船舶であった。その他の輸送機関、鉄道、自動車及び飛行機の相つぐ出現は、貨物輸送構造の技術革新的構造変化として、地域経済的構造変化の一環に組み込まれていた。しかし、そうした一連の貨物輸送構造の革新的変化は、むしろ、地域経済的構造変化を引き起こすイノベーションである。

本書第二部「貨物と工業 (Freight and Manufacturing)」は、それら一連の革新的変化が引き起す地域経済的構造変化を工業立地の変化として把握し、ニューヨーク都市圏を中心とする工業立地に、輸送革新がいかなるインパクトを与えてきたか、又その将来展望にもふれているのである。従って、第二部は、港湾機能が、直接でできていないので本稿ではその紹介を簡単に止めたい。

まず、ニューヨーク都市圏を中心として、合衆国全体の工業立地に、輸送革新はいかなるインパクトを与えたか、第一部においてみたように、19世紀後半からの全国的な人口及び工業の分散化が展開する中にも、1910年頃までは、大規模工業の大拠点集中が、特に中西部諸州中心に進行した。この期間、ニューヨーク都市圏は、輸送コスト感応の工業を流出させたが、代って、都市的外部経済に依存する運賃負担力の高い衣服業、印刷業などに特化した。こうした工業の大拠点集中をうながした輸送機関は鉄道である。それまで、内陸輸送は水運が中心であったが、鉄道は、水運に対抗して運賃を長距離通減し、輸送コスト削減においても、輸送時間短縮においても、水運をおさえた。大規模工業が、規模の利益を追求しての規模拡大が必然的に伴う市場拡大従ってそれは、輸送コスト増大となるが、鉄道のこの内陸長距離の輸送コストダウンは、内陸大拠点地域における、規模拡大を一層有利にし、集中に拍車をかけたのである。かくして、鉄道は東部海岸諸都市を相対的に停滞化させたが、その中にあって、ニューヨーク都市圏はその外部経済の集積によって、付加価値の高い中小工業を集中特化せしめ、なお高い成長率を維持し得ていた。

しかし、0910年以降、それまで集中化していた大規模産業も人口移動に対応して、特に西部、南部の諸州へ分散し初めたのである。しかし、この工業分散をうながした輸送機関が自動車である。鉄道輸送は、ターミナルコストが高い。従って、ターミナルコストの小さいトラック輸送は、短距離輸送において鉄道輸送より、はるかに安い運賃で、貨物を集配する。しかも集配サービスは鉄道よりよい。

かくして、長距離輸送は短距離輸送に対比して相対的に割高となり、大拠点地域における規模拡大は必ずしも有利ではなくなってくる。むしろ、それぞれの市場地域

に分散立地して、たとえ生産規模の利益が落ちて、それを埋め合わせて余りあるほどの短距離輸送の利益を享受し得るようになってきたのである。

こうした産業分散化傾向は、ニューヨーク都市圏において、中西部地域に特化して当圏内では非特化であった大規模工業の成長率を高め、逆に、当圏内に特化していた中小工業の成長率を低下させた。中西部地域からの大規模工業のニューヨーク流入は云うまでもなく、短距離輸送コスト削減の利益を求めての立地行動であるが、中小工業のニューヨーク流出は、これら工業が、運賃コストに非感応な高価生産グループであるから、輸送コスト削減よりは、輸送時間短縮に帰因するのである。すなわち輸送機関の高速化は、高賃金地域から低賃金地域へ、生産工程を分散化させることが有利となる。何故ならば、中小工業は、都市外部経済の接融の利益に大きく依存するといえ、都市における高賃金圧力も又大きい。輸送の高速化は、その接融の利益をそれほどそこなうことなく、生産工程分散化を許し、その分散地の低賃金による高収益で、その都市接融上の不利益を相殺しつくしてしまうほどに、その不利益を小さなものにしてしまうからである。こうした高賃金圧力がなければ、輸送革新は、ニューヨーク都市圏の経済成長を相対的にもっと高めていたはずである。

しかし、工業分散化は、ニューヨーク都市圏から、周辺地域諸州へのみならず、又ニューヨーク都市圏内においても顕著である。チニッツ教授は、その圏内分散化傾向をも輸送機関との関連において詳細に実証分析されているが、もう、ふれる余白がなくなったので残念ながら、省略せざるを得ない。

ただ、最終章において、「産業の将来 (The industrial future)」と題して、上述してきたアメリカの産業分散化傾向が、今後も続くであろうとは必ずしも云えないと予測している。物的流通一貫化の一環として登場してきたピギーバック及びフィッシャーバック両方式が、短距離輸送に対して長距離輸送を再び優位化し、工業の大拠点集中を又促進させるからである。しかし、今後のハイウエーのより一層の拡充は、長距離輸送よりは短距離輸送を優位化し、更に分散化傾向を促進させる。その他、緒綜した貨物輸送構造変化の想定の下にチニッツ教授は、今後、分散化傾向は弱干にぶるであろうと推定しているのである。

さて、これで一応、本書の骨格を紹介し終えたのであるが、「地域経済発展と交通」におけるアメリカの現実、その日本の現実とはまことに対象的であることに気がつく。第1部において、アメリカは、外国貿易を経済発展の基盤として出発したが

すでに貿易依存度を低下し、自己充足的発展過程をたどるに至っていることが明らかにされているが、日本は、なおその経済発展に貿易依存度を不可欠としている。又、第二部において、アメリカの輸送革新は、すでに工業分散化の段階にあることが明らかであるが、日本の輸送革新は、なお工業集中化の段階にある。

この両国経済構造の両対称性は、地理及び風土構造的側面と、経済発展段階の側面との両面から究明し得るように思われるのであるが、本書が教えてくれたきわめて興味深い研究課題である。