

# 鉄鋼産業と港湾産業

## (その系列化傾向と支配構造の一面について)

山村 学  
(京葉鉄鋼埠頭株)

### 目 次

- まえがき
- 鉄鋼輸送の構造変化について
- 港湾物流部門への影響
- 系列支配関係の現状
- 鉄鋼産業資本の現状
- 港湾産業発展の方向について
- おわりに

### 1. まえがき

わが国の鉄鋼業は朝鮮動乱を契約として、あとに続いた神武景気の波にのり高炉メーカーを中心に新技術の導入や大規模な設備投資が進められて生産の合理化による増強が行われた結果、高度経済成長政策の立役者となって日本経済を急速な発展へと導いた。（別表1、及び2参照）

この飛躍的な鉄鋼産業資本の成長は量・質両面の変化を伴いながら膨大で多彩な系列企業群を生み出した。乃ちコンツェルンへの転化であり、まさに産官複合的巨大産業資本となってきている。<sup>(1)</sup>（別表3(その1)及び(その2)による高炉メーカーグループ構成例を参照。「鉄鋼産業」について参照）。

この独占的巨大鉄鋼産業資本における多角策の一部門として港湾物流業（附帯サービス部門の運輸面一部を形成）が位置づけられている。しかし鉄鋼材の流通形態における質的変化や規模の拡大化に追従できず、一方的ともいえる鉄鋼産業資本の輸送合理化策に巻き込まれているのが現状である。加えてこれら系列化企業部門に対する支配的圧力は、その度合を増々強めてきているといえる。

この主要因は利潤獲得の増大化を目的とした独占資本の流通過程への進出

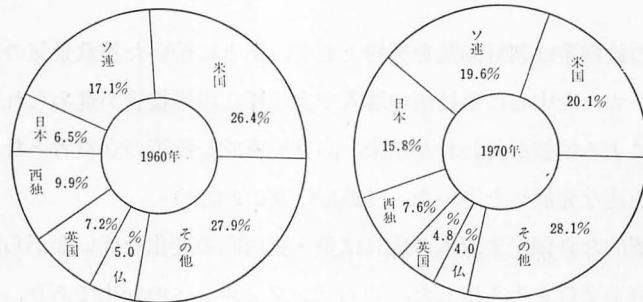
別表1-(イ) 主要国の粗鋼生産量比較

	1960年	1970年	伸び率	備考
日本	2,214 万屯	9,333 万屯	4.20 倍	日本の1946年は56万屯、1956年は約1,000万屯に過ぎなかった
米国	9,007	11,914	1.32	
ソ連	6,529	11,578	1.77	
仏	/	/	1.37	
西独	/	/	1.32	

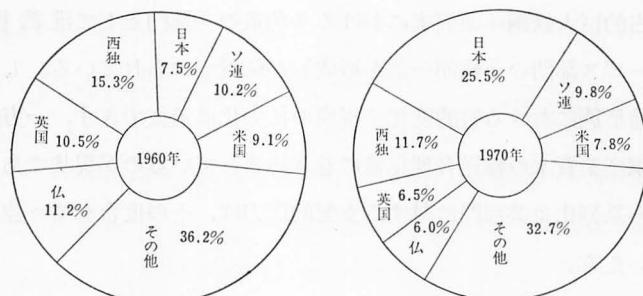
別表1-(ロ) 日本の鉄鋼生産設備投資額比較

1960年	1970年	倍率
5億9,800万ドル	18億8,900万ドル	3.2倍

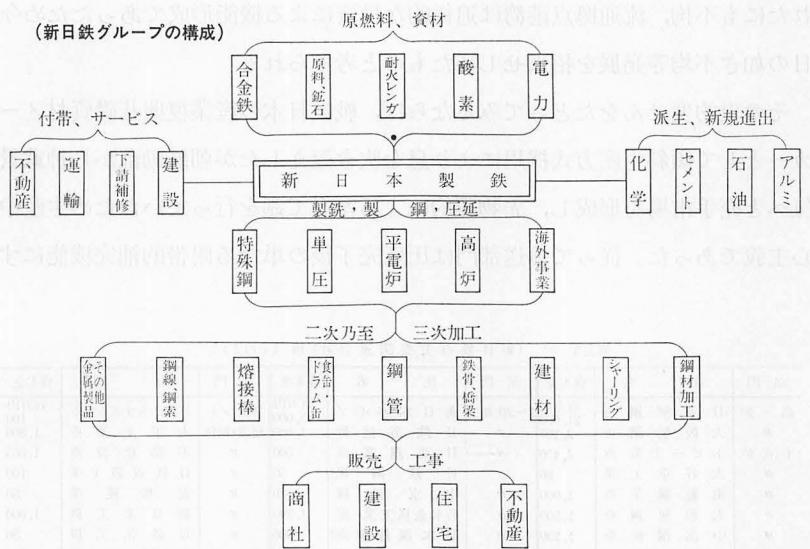
別表1-(ハ) 主要国の粗鋼生産比較



別表2 主要国鋼材輸出実績比較



別表3-(1) 高炉メーカーのグループ構成例(その1)



にほかならず、大量、定型、連続的な輸送荷捌きを一方的な合理化によって行おうとしているものであり、複雑多様化する需要形態への対応策として専用流通手段の確保を前提にしている。

従って系列色が薄く、単に取引関係のみの従属的港湾物流業者は新しい輸送手段や方法への対応が出来ない上に、現状の企業規模では投資力、労働力共に機動性を欠くため参入条件を満たし得ない結果となっている。この様な不均等発展をもたらした問題点について若干の構造分析を試みたものである。

## 2. 鉄鋼輸送の構造変化について

鉄鋼資源の大部分を海外に依存し且つ世界の鉄鋼供給基地となるためには近代的な巨大製鉄所を臨海港湾に立地することが必要とされ、また国内向も海送を主体とするため流通拠点港湾における物流機能の整備が重要課題となっている。

ところが臨海工業港湾は生産設備の一環として先行投資による整備が行われたにも拘らず、流通拠点港湾は追従的な投資による機能形成であったため今日の如き不均等発展を招来せしめたものと考えられる。

その歴史的変遷をたどってみると、戦後日本の産業復興基礎資材メーカーとして傾斜生産方式採用により息を吹き返したが朝鮮動乱から神武景気へと売手市場を形成し、先物契約による割当て制を行っていたため生産を中心主義であった。従って輸送部門は圧延完了後の単なる附帯的補完機能にす

別表3-(n) (新日本鉄の主要関連会社)例 (その2)

部門	社名	資本金	部門	社名	資本金	部門	社名	資本金
高炉	日本新製鋼※	百万円 21,600	2~3次加工	新日本パイプ	百万円 3,000	セメント	日本テトラボッド※	百万円 100
〃	大阪製鋼※	2,163	〃	日鉄溶接棒	1,600	建設・補修	大平工業※	1,800
平電炉	トビーカ工業※	4,450	〃	日亜鋼業※	500	〃	不動建設※	1,665
〃	大谷重工業※	86	〃	日鉄鋼機	50	〃	日鉄電設工業	100
〃	東海鋼業※	1,000	〃	中京製鍊	30	〃	友和産業	50
〃	大和製鋼※	1,500	〃	鉛木金属工業※	1,200	〃	新日本工機	1,000
〃	中部鋼板※	1,230	〃	日本鋼線鋼索	300	〃	日鉄化工機	30
〃	日本砂鉄鋼業※	1,001	〃	昭和製鋼	150	運輸	広畑海運	410
〃	大鉄工業※	750	〃	日鉄ボルテン	300	〃	製鉄運輸	1,000
〃	西尾製鋼	200	〃	八尾製鋼	100	〃	日鉄鉄	300
特殊鋼	大同製鋼※	10,000	〃	大和ハウス工業※	7,800	〃	東京鉄鋼埠頭	1,700
〃	三菱製鋼※	4,767	〃	君津鋼板加工	900	〃	名古屋港鉄鋼埠頭	600
〃	愛知製鋼※	4,712	〃	坂出鋼板加工	200	〃	大阪鉄鋼共營埠頭	400
〃	山陽特殊製鋼	4,369	合金鉄	日本重化学工業※	3,000	〃	京葉鉄鋼埠頭	300
〃	日本特殊鋼	1,679	〃	日本電工※	2,020	〃	秋田鉄鋼埠頭	75
〃	特殊製鋼※	972	〃	日本平洋金属※	3,300	〃	三つ子島横替埠頭	10
〃	東北特殊鋼※	260	原燃料	日鉄鉱業※	2,000	〃	日明鉄鋼埠頭倉庫	5
〃	東海特殊鋼※	500	〃	光和精鉱	1,000	〃	鉄原産業振興	432
〃	日本冶金工業※	2,430	〃	有明製鉄	120	〃	日鉄不動産	150
〃	日本金属※	1,280	〃	黒崎炭業※	2,400	不動産	日鉄不動産	500
〃	高砂鉄工※	1,504	〃	播磨耐火煉瓦※	1,000	〃	日鉄工業	250
〃	日本鉄筋鋼	1,000	〃	製鐵オキシントン	300	〃	大平起業	2
単圧	大同鋼板※	2,250	〃	名古屋サソシセンター	100	新規進出	スカイアルミニ	8,000
〃	大洋製鋼	300	〃	君津共同火力	4,500	〃	大興金属	450
〃	北海鋼機	300	〃	堺共同火力	1,500	〃	九州石油	3,000
〃	東鋼業	80	〃	戸畠共同火力	1,500	海外	マラヤヤワタ製鐵	38,875
2~3次加工	日鉄エコノスチール	2,000	〃	大分共同火力	1,000	〃	日本ウジミナス	10,770
〃	日鉄金属工業	1,000	化学校	日本触媒化学工業※	3,300	〃	フミミラ	252
〃	三晃金属工業	750	〃	新日本製鉄化学工業	3,100	〃	フジマーデン	2,376
〃	大和製缶	1,000	〃	製鉄化学工業※	2,500	〃	スードニーズスチール	186
〃	日本ドーム缶製作所	250	〃	日鉄化学工業※	7,006	商社	大阪鋼材※	1,250
〃	富士三機鋼管	2,000	セメント	富士セメント	1,500	〃	丸九産業	1,000
〃	関東大径钢管	500	〃	日コシン	400	〃	津田鋼材	300
〃	大径钢管	335	〃	日本プレスセグメント	200	〃	光洋商事	270
						〃	日本鉄板	90

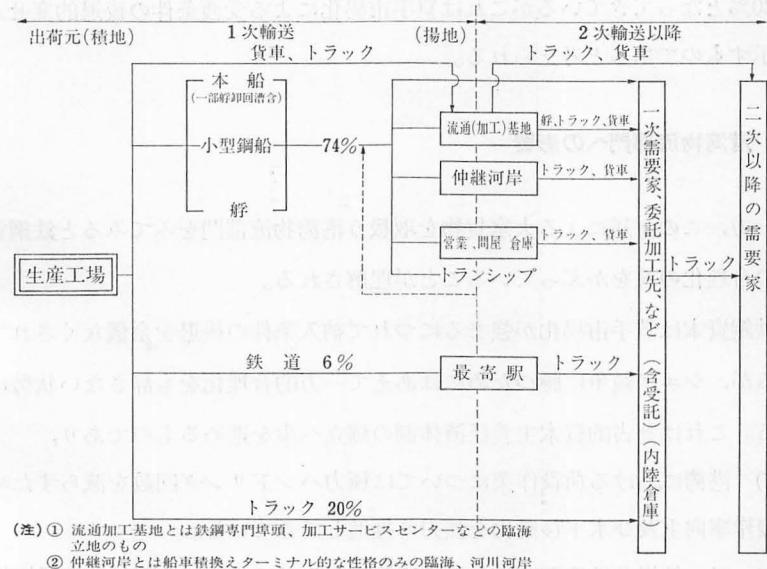
(注) ① 関連会社220社のうち約半分を主要会社として計上したものである。

② ※印は上場会社を示す。(週刊東洋経済による)

ぎず、納期や多少の輸送事故なども殆んど無視されていたこともあって、メーカーの指示通り運送及び受渡業務を行っていればよかつた。また販売受渡条件もC I F河岸渡又は仲継O/R契約が中心であり造船所、商社又は営業倉庫などの船着岸河岸向が大部分を占めていた関係上、港湾物流業者は荷主である。鉄鋼メーカーの代役的存在として従属関係を構成していた。

しかし昭和32~33年頃を境として市況の変動や後発高炉メーカー2社の台頭等により生産競争時代の買手市場構造へと変化をとげることになるが自由経済の原則に従って需要先は納入条件のシビヤー化を要求することになる。

現在における鉄鋼材の輸送経路は別図1の通りであるがここ数年間に内航船舶による分担比率はD型からE型化、小型鋼船化、バージラインシステムの採用及びカーフェリーの利用へと、その内容に変化をみせてきているが相



別図1 (高炉メーカーを中心とした) 鉄鋼製品の国内輸送経路

変らず海送が大宗となっている。

日本鉄鋼連盟の資料によれば昭和44年度における輸送分担率は総計約 6,000万屯のうち

○船舶輸送 計4,500万屯 74.3%

(内 訳)

本船 約20%

小型鋼船 48%

船 7%

○トラック輸送 計1,160万屯 19.5%

○ 貨車輸送 計 370万屯 6.3%

(但し以上はメーカーからの一次輸送量)

である。この中でトラック輸送部門の伸び率が貨車輸送部門をしん蝕して約20%となってきているがこれは買手市場化による受渡条件の後退的変せんを示すものであると考えられる。

### 3. 港湾物流部門への影響

一方、この海送による大宗貨物を取扱う港湾物流部門をみてみると鉄鋼資本の合理化の波をかぶっていることが理解される。

鉄鋼資本は買手市場化が強まるにつれて納入条件の後退を余儀なくされているが、シェア競争に勝つためにはあえて一方的合理化をも辞さない状勢にある。これは独占的資本主義経済体制の確立へ歩を進めるものであり、

(イ) 港湾における荷役作業については極力ハンドリング回数を減らすための接岸率向上及び水平移動化を強力に推進してきている。

(ロ) 又、接岸荷役埠頭は単なる倉庫機能のみではなく、合理的な流通機能をもつ基地、乃ちダム的な需給調整のほかに解梱、仕訳、包装、加工、情報機能などを有し且つ総合的物流業者として複合一貫輸送を可能とする私設専

別表4 鉄鋼流通及び加工基地の現況

## (1) 昭和40年以降建設された鉄鋼メーカーの流通戦略基地

メーカー別	基 地 名 称	所 在 地	稼動時期
新日本製鉄	坂出鋼板加工	香川県坂出市	43.4
	製鉄運輸本牧事業所	神奈川県横浜市	43.5
	京葉鉄鋼埠頭	千葉県市川市	43.12
	君津鋼板加工	神奈川県横浜市	43.12
	日本鉄構	大阪府堺市	44.2
	堺シアリング	〃高石市	44.6
	太陽シアリング	広島県広島市	〃
	新日鉄千葉鋼材ヤード	千葉県千葉市	44.9
	富士鉄鋼センター	〃	44.11
	日明鉄鋼埠頭	北九州市小倉区	45.12予定
日本钢管	製鉄運輸市川事業所	千葉県市川市	46.3 予定
	新日鉄東京鉄鋼団地(仮)	東京都10号埋立地	未 定
	日本钢管本牧流通加工センター	神奈川県横浜市	42.9
住友金属工業	〃堺鉄鋼倉庫	大阪府堺市	44.9
	〃名古屋鉄鋼埠頭	愛知県知多郡	44.11
	〃市川鋼材倉庫(仮)	千葉県市川市	未 定
	住友金属横浜事業所	神奈川県横浜市	42.1
川崎製鉄	住金鉄鋼埠頭(仮)	東京都10号埋立地	46.3 予定
	甲南サービスセンター	神戸市(葺合工場内)	42.7
	生浜サービスセンター	千葉市(千葉工場内)	43.6
	川鉄鉄鋼埠頭(仮)	東京都10号埋立地	47年度中予定
	〃市川サービスセンター	千葉県市川市	未 定
神戸製鋼	神鋼市川サービスセンター	〃	40.10
	〃市川鋼材センター	〃	46.3 予定
	〃名古屋 〃	愛知県名古屋市	〃
計	25基地		

(注) 本表は大手高汎5社の現況でありメーカー中心で運用されるものである。

(2) 全国(地域別)の鉄鋼流通及び加工センター(S44.8.31現在)(計画中を含む)

地域別設置数		地域別設置数		地域別設置数		備考
北海道	全域 45	近畿 440	滋賀 4 京都 17 大阪 357 兵庫 55 奈良 2 和歌山 5	九州 74	福岡 53 佐賀 1 長崎 6 熊本 4 大分 3 宮崎 2 鹿児島 5	(計画中のもの 55を含む)
東 北	青森 7 59 岩手 4 宮城 24 秋田 8 山形 5 福島 11	中 国 112	鳥取 7 島根 2 岡山 8 広島 77 山口 18	(総計)	1695	
関 東	茨城 13 651 栃木 10 群馬 17 埼玉 48 千葉 94 東京 389 神奈川 80	四 国 18	徳島 2 香川 11 愛媛 3 高知 2			
北 陸	新潟 27 51 富山 14 石川 7 福井 3					
中 部	山梨 2 245 長野 10 岐阜 10 静岡 37 愛知 177 三重 9					

(注) 上記調査数は(社)鋼材俱楽部の資料による。

用埠頭の建設を進めている。(別表4及び5参照)

通産、農林18団体のリーダーである日本鉄鋼連盟も港湾機能合理化の方向(鉄連ABC方針)を打ち出したがその内容はあくまでも鉄鋼資本中心主義による流通基地の拡充策に他ならない。その基本的な内容は

別表5 新日鉄グループの主要港湾産業(概要)

社名 摘要	製鉄運輸	日明鉄鋼埠頭倉庫 (45.9現在)	秋田鉄鋼埠頭 (45.3現在)	京葉鉄鋼埠頭 (44.9現在)	大阪鉄鋼共營埠頭 (44.9現在)	東京鉄鋼埠頭 (44.9現在)
事 業	海上、及び陸上運送	土地、倉庫及び機械器具の販賣 港運、倉庫、道路運送業	港運、倉庫、道路運送業	港運、倉庫業	港運、倉庫業	港運、倉庫業、通運、加工業
資 本 金	2,000百万円	5百万円	75百万円	600百万円 (括込300)	400百万円	1,700百万円
大 株 主	新日鉄 30% 三井物産 25 日本郵船 40 商船三井 20 日通 20 三井造船 5	新日鉄 40% 新日鉄 13.3 新田海陸 6.6 他に10会社11社	三井物産 33.3% 新日鉄 20.0 秋田海陸 6.6 他に10会社11社	淀鋼 50.6% 新日鉄 20.0 秋田海陸 6.6 他に10会社11社	大阪市 5.03% 新日鉄 15.5 他高炉メーカーと商社(丸紅、三井物産) 三井物産 3.9 商船三井 1.7 日本郵船 0.8 日通新日本 0.8 新和商運 0.8	東京都 58.3% 新日鉄 28.6 三井物産 3.9 商船三井 1.7 日本郵船 0.8 日通新日本 0.8 新和商運 0.8
役員、一般人事 設立	交流あり S42.7.19	交流あり S44.10.1	交流なし S39.4.24	交流あり S43.6.8	役員のみ 交流あり S38.6.21	役員のみ 交流あり S32.10.7
支 配 及 は 系列のパートーン	筆頭株主としての支 配と取引関係による 従属	左に同じ	取引関係による従属	販売関係及び役員派 遣による従属	左に同じ	左に同じ

### ○ (A案の場合)

港湾における流通基地所有者が新会社を設立して物流業を自営する。

### ○ (B案の場合)

既存業者と提携して新会社を作る。

### ○ (C案の場合)

流通基地の所有者が既存業者に作業を依頼する。

ということであるが何れにせよ資本、人事及び専用利用などによって系列支配乃至は下請支配の強化となる必然性を持っている。

生産から販売荷渡完了迄一貫した物の流れを適確に把握する必要性については、論をまたないにしても鉄鋼資本の合理化対策には多くの問題がある。すなわち、

(1) 港湾物流業を場当たり的に利用してきたことであり、現状においてすら自己中心主義の不合理性排除策を進めている観がある。

従って弱小資本で労働力中心の生産手段しか持ち得ない、中小企業性の港湾物流業は自らの発展を抑圧され、ますます鉄鋼資本への「れい属」を強めさせられているといえる。

(2) 次の点は行政指導の方向が集約再編成による港湾物流業の体質改善と資本規模の拡大による一貫責任体制の確立にあるにも不拘、その基準設定を

はじめとする指導理念に問題がひそんでいることがある。

これは輸送手段の専用化や流通システムの体系化を計ろうとする物流革命の中にあって港湾を総合輸送体系の結節点機能としてとらえていないことがあるが、現状の縦割的バラバラ行政に基因する整合性の欠陥であると考えられる。そのために相互関連性をもった有機的な物流体系の結合整備方向を示し得ないのではないかという事である。

物流形態は沖取りから接岸荷役に転換し専用埠頭化を促進する結果となつたが。

- (イ). 既存業者起用の適否は荷主側の選択意志にもとづくこと。
- (ロ). 港湾物流業は波動性と労働集約性から考えて元請、下請関係の構造形成を必要とすること。
- (ハ). 又、労働集約型産業であるため生産性の向上率よりも人件費の上昇率の方が高くならざるを得ない現状にあること。

などから考えて適応構造への体質改善には国家の助成策を必要としてる。

港湾は公共性と同時に経済性の追及を要求されているため、その機能形成上の問題は国家施策としての解決をせまられているにも不拘、実態は適正な配慮を欠く無責任行政であるといえる。

(3). 輸送構造変化への対応問題については港湾物流業界側にも一端の責任がある。

港湾の公共性にもとづ、秩序維持という行政方針と法の理念に固執し、経済構造の変化に対応する私有施設の拡充や企業の拡大におくれをとったため自力では追従困難な体勢になってしまった事である。

これは状勢判断の不適確に因るものであり企業経営上の責任問題であるということも出来よう。

#### 4. 系列支配関係の現状

独占的鉄鋼産業資本における運輸部門の系列支配関係は別表1に示した通

りであるが内航は必ず一社以上を自己の資本におさめている。(別表6参照)  
さらに内航部門内でもグループ構造(系列支配関係)が形成されており、  
その資本関係を図解例示してみると他産業資本との互恵関係によって結ばれ  
ていることも理解出来る。(別表7及び別図2参照)

港湾物流業はその両端における補完的機能を果す存在となっているが、一  
貫直営体制ではなく主体部門のみを鉄鋼資本の直系会社が担当し、他は荷主  
の代行権行使による一元的運営という形態にはめ込まれている。

別表6 高炉メーカー鉄鋼製品輸送部門の構成

(注)※は別表再分析参照

(船舶輸送部門) .....内航関係

## 1. 新日本製鉄

本船5社	近海郵船 (NYK資本, 人事)
	商船三井近海 (MON) (MO資本, 人事)
	山下新日本近海 (山新, 資本, 人事)
	柳本汽船 (独立資本, 人事) .....100%新日鉄グループの輸送 に従事, ※新和活運 (新日鉄グループ) (現在資本参加のみ, 人事交 流なし) .....殆んど新日鉄グループの輸送に従事,

小型鋼船	本船5社
	八幡船舶 (組合組織) 人事交流あり 100%新日鉄グループの 輸送に従事
	広畑海運 (新日鉄100%資本, 人事交流) //

## 2. 日本钢管 (本船, 小型船舶共)

芙蓉海運	(NKKグループ資本, 人事交流) 100%NKKグ ループの輸送
------	--------------------------------------

日産船舶	(NKK資本参加)
------	-----------

日本通運	(②系の日本海運)
------	-----------

## 3. 住友金属工業 (同上)

住金海運	(資本参加, 人事交流) 100%住金製品の輸送 第一中央汽船 (〃)
------	--

## 4. 船川崎製鉄 (同上)

川鉄運輸	(資本, 人事交流) 100%川鉄製品の輸送
------	------------------------

## 5. 神戸製鋼 (同上)

神鋼海運	(同上) //
------	---------

## 6. 日新製鋼 (同上)

月星運輸	(同上) //
------	---------

日新及び新日鉄グループ の輸送
--------------------

## 7. 中山製鋼 (同上)

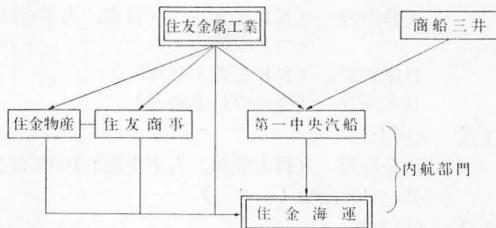
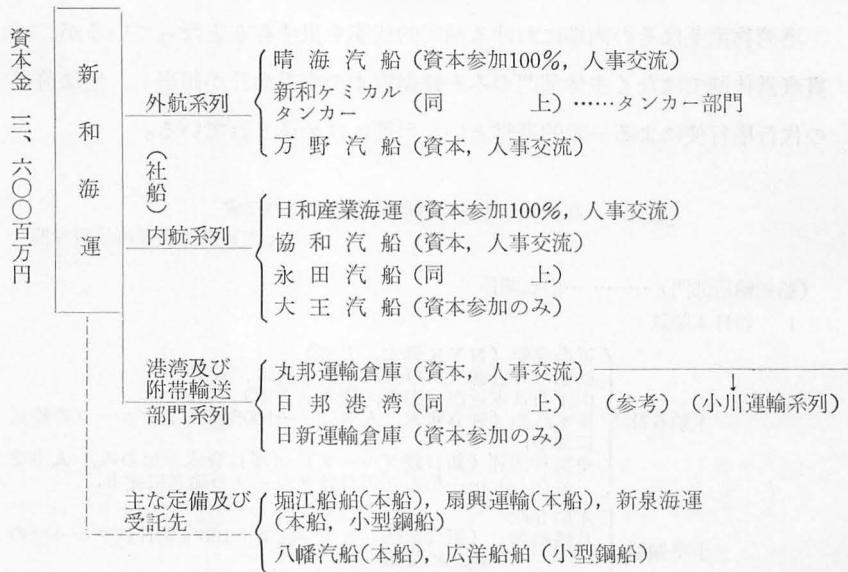
三星運輸	(同上)
------	------

別表7 新和海運のグループ構成

○新和海運は海運集約によってNYKグループになり、その主体は外航である。

(大株主) NYK 30%, 新日鐵 15%, 興銀 5.3%, 東京海上 3.9%, 日鐵礦業 3.1%

三菱重工業2.8%，IHI 2.8%，大正海上2.5%，安田火災2.4%



別図2 住友金属の内航部門資本関係図

この様な直系会社を中心とする管理体制の強化は当然既存の元請業者を下請企業へと追いやる結果になっていることは前にも述べた通りである。

具体的実例をもって示すならば新日鉄における製鉄運輸、広畠海運等を窓口とする一元管理体制であり、住友金属の住金海運、日本钢管の芙蓉海運、

川崎製鉄の川鉄運輸、神戸製鋼の神鋼海運及び日新製鋼の月星運輸などもすべて同様な形態である。

次に港湾物流業に対する鉄鋼資本の系列支配構造を分類してみよう。

(1) 株式の過半数所有の場合は資本金が少なく長期借入金（他人資本）の保証、重要人事派遣、全面利用などによって完全支配を行っている。（例、钢管埠頭鉄鋼埠頭）

(2) 互恵関係先との共同出資によって資本金（自己資本）の拡大を計り、人事交流、優先的商取引などを通じつつ物流面での全面利用を行って従属強化を進めている。（例、製鉄運輸）

(3) 全面的利用による取引支配の強化を計り重要人事の派遣を行っている。この場合は公私共営企業が多く、資本参加は鉄鋼資本の他に商社、船会社、地元港運業なども加わっているが過半数資本出資は港湾管理者である。（例、東京鉄鋼埠頭、大阪鉄鋼共営埠頭）

(4) 大量取引（利用）による支配の強化を計るが資本参加は積極的に行わず単に人事の交流を行っている（例、山九運輸機工）

(5) 資本参加を行うが互恵関係先との協調体制強化を中心とする（例、秋田鉄鋼埠頭）

(6) 鉄鋼資本の自由意志にもとづく選択により取引（利用）を行っている。（例、一般の既存港湾物流業者）

などに大別できるが支配上の圧力度合は(1)から(6)に向って隸属性があらわになり且強まってくる。

## 5. 鉄鋼産業資本の現状

相次ぐ生産設備の増強によって鉄鋼産業資本は資金調達の面のみならず市場計画にも破たんをきたす傾向にあるといえる。<sup>(2)</sup>

昭和44年下期における各鉄鋼メーカーの決算内容をみてみても固定費増大からくる高操業度維持の問題が生じており之は自己資本率の低下によって、

うかがい知ることが出来る。（別表8参照）

従って不況に弱い体質となっていくにも不拘、シェア競争による市場指向性は相変わらず続けられ昭和44年生産実績で粗鋼約78%，普通鋼熱間圧延鋼材で79%のシェアをもつ高炉5社（新日鉄、日本钢管、住友金属、川崎製鉄及び神戸製鋼）が主体となって増産体制づくりを進めている。（別表9及び10参照）<sup>(3)</sup>

別表8 昭和44年度下期資産及び負債・資本構成調（鉄連資料による）

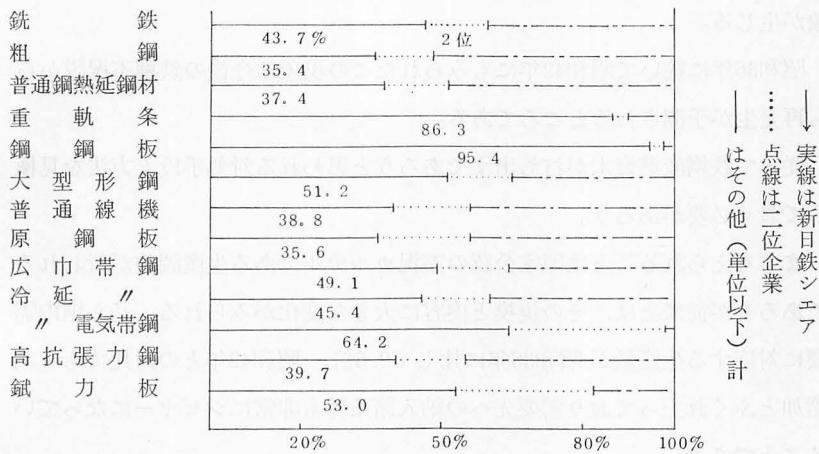
	決算日	資産の額				負債及び資本の額				資産及び負債・資本の各合計	
		流動資産	構成比	固定資産	構成比	他人資本	構成比	資本の額	構成比	自己資本	構成比
高炉	大坂製鉄	45.3.31	8,797,853	53.5	7,656,894	46.5	13,253,403	80.5	3,201,340	19.5	16,454,743
高炉	川崎製鉄	45.4.30	237,288,149	40.3	351,568,323	59.7	473,561,287	80.4	115,291,185	19.6	588,856,472
高炉	神戸製鋼	45.3.31	202,862,293	47.7	222,684,716	52.3	350,080,404	82.3	75,466,605	17.7	425,547,009
高炉	住友金属工業	45.3.31	238,417,653	44.7	294,879,399	55.3	430,289,759	80.7	103,007,292	19.3	533,297,051
中	中山製鋼	45.3.31	21,226,832	52.7	19,085,447	47.3	30,060,054	74.6	10,252,224	25.4	40,312,278
新	日本新製鋼	45.3.31	69,292,936	34.0	134,593,978	66.0	177,433,189	87.0	26,453,725	13.0	203,886,914
社	日本钢管	45.3.31	337,199,587	43.1	444,600,355	56.9	681,770,030	87.2	100,029,912	12.8	781,799,902
社	矢尺製鉄	44.12.31	3,320,532	38.9	5,213,815	61.1	6,343,256	74.3	2,191,091	25.7	8,534,347
新日本製鉄	計	45.3.31	599,747,846	37.2	1,013,244,845	62.8	1,312,923,734	81.4	300,068,957	18.6	1,612,992,691
			1,718,153,681	40.8	2,493,527,767	59.2	3,475,715,116	82.5	735,966,331	17.5	4,211,681,447
平炉	7社計		135,722,792	58.8	95,036,015	41.2	186,744,504	80.9	44,014,305	19.1	230,758,807
電炉	20社計		380,473,269	58.5	269,416,669	41.5	534,863,293	82.3	115,026,645	17.7	649,889,939
その他	9社計		201,103,366	63.3	116,760,389	36.7	226,628,904	71.3	91,234,853	28.7	317,863,757
以上	45社総計		2,435,453,108	45.0	2,974,740,840	55.0	4,423,951,817	81.8	986,242,134	18.2	5,410,193,950
同	前期総計		2,125,974,179	44.2	2,682,992,159	55.8	3,881,734,552	80.7	927,231,789	19.3	4,808,966,344

別表9-① メーカー別粗鋼生産シェア実績

（東洋経済統計による）

シェア	S 3 9		S 4 3		S 4 4	
	シェア	順	シェア	順	シェア	順
メーカー別						
(全 計)	100		100		100	
八幡製鉄	19.3	1	18.5	1	18.6	1
富士製鉄	15.5	2	16.9	2	16.8	2
日本钢管	10.8	4	12.9	3	13.4	3
川崎製鉄	10.9	3	11.3	5	12.2	4
住友金属工業	9.6	5	11.8	4	12.0	5
神戸製鋼	4.2	6	5.5	6	5.1	6
日本新製鋼	2.4	7	3.1	7	2.8	7
中山製鋼	1.9	8	1.5	8	1.3	8
大同製鉄	1.5	9	1.3	9	1.1	9
大谷重工業	1.4	10	0.9	10	0.8	10
東京製鉄						

## (ロ) (参考) 新日鉄の生産シェア (S 44実績)



別表 10 高炉メーカー (8社) の生産地域構成

メーカー	地域	北海道	東北	関東	中部	北陸	関西	中国	四国	九州
新日本製鐵	八幡製鐵			●	●		○	●		○
富士製鐵	○	○	●	○		○				○
日本鋼管				○				○		
川崎製鐵				○	●		●	○		
住友金属工業				●			○			○
神戸製鋼							○			
日新製鋼				●			●	○		
中山製鋼				○			○			

(注) ●印は使用素材全量 ○印は一部を他地域生産工場から振替へ輸送されるものの尚生産地域構成は S 45. 4. 1 現在調査。

生産は上昇しても市況が変動すれば需給関係は均衡を得なくなるが、供給過剰の場合には港湾物流業に対して大きなしわよせがくる事実を見逃がしてはならない。

過去の実績が証明しているように工場、揚地ヤードなどの在庫増加は荷捌

能率を低下させるばかりでなく倉庫も動員されるという施設の不足、不備現象が生じる。

昭和36年に続いて昭和42年にもみられたこの現象は今後の鉄鋼不況説からも再発生が予測されるところである。

従って鉄鋼産業資本が打ち出すであろうと思われる対処手段と方法を見極めておく必要があろう。

まず考えられることは国家公認の不況カルテルである生産調整が行われるであろうが従来とは、その規模と内容に大きな変化がみられる。乃ち国内需要に対応する生産量が昭和36年に比して2.5倍、昭和42年との対比でも4割増加とふくれ上っており需要先への納入諸条件も非常にシビヤーになっていくことである。

従って港湾物流業へのシワ寄せもかつてない事態となりかねないし、その結果如何によっては近代化の阻害要因となって自立向上を計れない状態に追込まれることも予測されるであろう。

## 6. 港湾産業発展の方向について

鉄鋼産業との関連において港湾産業発展の方向を眺めてみると次の諸点が考えられる。

(1) 港湾における物流用役は自然条件のほかに荷主の生産や販売事情などからくる波動性のため供給容量に巾の広い弾力性を要求される。

従って量的増加と質的変化に対応出来る方策を樹立するため、まず変動要因の適確な把握と今後の予測検討が進められなければならない。次に適正標準作業量と運賃料金の算出が行われ、つづいて適応範囲外作業の諸条件と対処策を考えいくのが体制作りの第一歩であろう。

勿論荷主の積極的な協調姿勢を必要とすることは云う迄もない。

(2) 港湾物流業の元請、下請の関係を総合商社対専門商社及び特約店の関係と同様な見方でとらえてみる必要があろう。

専門商社や特約店の場合は需要家と密接な関係にあるがこの点を商社機能の中に包含してしまえば資金面からは総合商社の保証があるため取引流通に専心出来るという構成になっている。

港湾物流業も分業化と専門化による合理的な近代化を推進していくためには、一貫元請業者が中核となって専業部門の充実化を計ることである。

そのためには専業者への援助、保証体制を確立しなければならないが国家助成策範囲拡大の運動を展開する必要がある。同時に自己本位制からの脱却をはかるとともに社会的責任の自覚を深め協業性を高揚していかなければならない。又これらは港湾の地域的な特性を充分に生かした有機的な体系として構成されねばならないと考える。

例えは広域港湾としての機能整備体系に対応する港湾物流業界の体制強化や更に細分化すれば物資別、方面別の港内利用地域設定による業界再編成が必要となってくるであろう。

(3) 前向きの再編成は国家の助成策を必要としているが港湾利用度の高い鉄鋼産業資本も当然積極的に協力すべきである。

この場合再編成による体質強化の内容は日本の海運大集約と同様に考えられなければならないものであろう。

国民経済の発展と物価の安定を基調とした施策が立てられるならば、そのためのコストとして租税負担増があっても公平妥当な限りにおいては已むも得ないものであろうと考える。

(4) 臨海工業港湾は公共性よりも経済性が先行しており流通拠点港湾もその色彩を強めてきている。

従って港湾経済諸法は旧来の遺物と化していく傾向にあるといえよう。

1970年代の「港湾産業」に適合する様早急に改正される必要にせまられて いるにも不拘、その機運を盛り上げる体制が出来ていないのは国民生活と疎遠になってきているからである。

国民の台所である港湾の認識を深めるため大衆運動への展開が必要であると考える、

## 7. おわりに

政府は独占的産業資本を中心とした経済発展政策にのみ傾注するのではなく整合性のある均衡経済の基礎条件を見究めなければならない時期に当面しているし、産業資本も又社会的責任に対する自覚を深めながら協調体制を整えなければならない必要にせまられているのが現状である。

経済成長によって所得水準が向上したといわれるが社会資本のストックは不十分であり、国民生活の内容も、ほんとうに豊かになったとは云い難い。

交通をはじめとし社会福祉施設の整備が立ちおくれをみせているばかりでなく工業地帯や都市における公害はますます激しくなってきている。

これは国民生活の向上というよりもむしろ重化学工業中心の過保護と輸出拡大優先による経済政策の結果がもたらしたものである。

この政策のゆがみについて独占的鉄鋼産業資本と従属的物流部門の一分野を形成する港湾産業の構造分析からその傾向をさぐり出そうと試みたのが本論の主旨である。

単なる一面的考察にすぎないが今後は更に他の流通分野への考察を加えていくことにより、資本主義経済政策の本質的な矛盾を明かにする所存である。

最後に先進自由主義経済大国となるためには港湾経済体制の確立が前提条件であり、当然やらなければならない国民的課題であることを強調しておきたい。

### 注(1) (4) 「鉄鋼産業」の考え方について

戦前までの旧財閥に特徴的であった人的支配、閉鎖的持株制及び内部編成における商業資本の異常な高位などが喪失し、所謂近代化された再編成が行われたため独占組織の内部構造に大きな変化をもたらしたが、一方非財閥系の新しい巨大企業（例えば旧八幡、富士鉄=現新日鉄）も政府金融機関、興銀、外資等を広く利用しながら独自性を保持しつつ急速な発展を遂げてきている。

これらの巨大企業は多角化や関連部門への支配を進めながら自らが頂点に立って多数の関係、系列企業を構成する集約型を形成するに至った。鉄鋼業の場合は高度経済成長政策の中核的存在として国家の手厚い保護を受けながら我が国特有の産業構造（重化学工業を頂点とした多層化構造による系列企業群の構

成)を形成したのである。

従ってこのような多彩事業部門をもつ複合企業性の独占的巨大鉄鋼産業資本は「鉄鋼産業」と名付けても異論がなかろうと思う。

(ロ) 「港湾産業」の考え方について

港湾を主たる経済活動の場として物流部門を担当する港運業、臨海倉庫業及びその他関連事業を港湾物流業と名づけた。

荷役、保管、運送などの用役生産は効用価値を創造し、又これを増大させるための経済的行為であり、その過程において労働対象に対する属性として定着する対価が拡大再生産のための資本循環過程を形成するものである。

しかし資本主義経済の高度な発展は物流手段と方法について合理化を要請してきており、独占的巨大資本の補完的機能完備を目途としてますます従属性の強い位置づけが行われつつあるといえる。

弱小資本の港湾物流業は公共投資による港湾諸施設のほかにわざかな自己資本の用役生産手段を併用する労働集約型の企業であり、各物流部門を専業的に分担する中小企業性の強い企業群である。そのため国家独占資本主義的経済体制への進展に伴って従属的補完機能分野として形成されていくことになる。

従って港湾物流業は従属的各産業の一分野を形成することの意味から「港湾産業」と呼んだ。

(2) 日本鉄鋼連盟の資料によれば1970~1975年の所要設備資金は3兆7千億円と想定されており年額にすると6.2百億円にものぼるぼう大な投資額となる。

また過去における日本の鉄鋼生産設備投資額はドル換算で1960年に5億9千万ドル1970年は18億8千9百万ドルとなっており3.2倍にもふくれ上っている。

(3) 既に神戸製鋼加古川製鉄所の新高炉が完成し、建設計画でも新日鉄の君津、大分、戸畠及び八幡(改築)と住友金属の鹿島及び川崎製鉄の水島、千葉、更には日本钢管の福山と扇島(リプレース)があり次表の通り完成が予定されている。

高炉建設計画(S 46~50年)

(メーカー)	(高炉名)	(着工)	(完成)
新日本製鉄	君津4号	49年8月	51年1月
日本钢管	福山5号	46. 5	47. 10
	〃 6号	47. 11	47. 4
川崎製鉄	水島4号	46. 3	47. 7
	千葉6号	47. 7	48. 12
住友金属	鹿島2号	46春	47. 3
	〃 3号	47春	48秋
	〃 4号	48秋	50春
神戸製鋼	加古川3号	48. 4	50. 3

また圧延設備でも冷間(コールドストリップミル)で住友金属鹿島1号(115万屯)、新日鉄君津3号(85万屯)、同名古屋3号、厚板ミルでは住友金属鹿島などすべて45年々内完成が予定されている

(4) 生産や販売要因による波動性とは資本主義経済に特有のものであり、鉄鋼産業の場合の具体的事例をあげれば

(イ) 国内向と輸出用の生産圧延時期(月間内)からくるもので特に輸出向は中旬に集中圧延となる傾向がある。

(ロ) 公共投資向資材は官公庁の予算時期との関係から毎年需要時期が下半期に集中する。

従って圧延も出荷も同時期がピークとなる。

(ハ) 製缶材料であるブリキ板はミカンの時期、各漁獲の時期などによって需要の波動性がある。また弱電部門である家庭電器用材料や自動車用材料などもモデルチェンジの時期には大きな差が生じる。

(乙) 以上のほかに鋼材は好、不況の変動が激しく品種的、量的両面への影響が大きいことなどである。

#### (参考資料)

1. 「輸送革新と港湾産業」 海文堂 抽稿「変ぼうする鉄鋼材の輸送構造」
2. 抽稿「流通革新と港湾利用の方向」『港湾』 V O L 47-11月号
3. 抽稿「70'における日本鉄鋼業の課題」日本鉄鋼連盟『鉄鋼界』1970 12月号
4. 抽稿「物的流通と港湾機能」法政大学大学院
5. 「日本経済研究の成果と展望」下巻、エコノミスト編集部 毎日新聞社
6. その他 日本鉄鋼連盟、鋼材倶楽部、日本鉄鋼問屋組合等の資料による。