

物 価 と 港 湾

——価格形成における港湾の位置——

柴 田 悦 子
(大阪市立大学)

目 次

1. 港湾における価値と価格
2. 港湾物流費と商品価格との関係
3. 商品価格に影響を与える港湾滞貨

1. 港湾における価値と価格

1960年代以降港湾における技術革新は、その規模においても、そのテンポにおいても目を見張るものがあった。コンテナ埠頭の出現を筆頭に、臨海部埋立地には臨海工場に接続した工業港が建設され、各種物資別専門埠頭も整備された。さらに埠頭利用の方法にも接岸荷役を円滑化するために種々の工夫が重ねられ、その中へ情報システムの導入等も進められたのである。1960年から1973年の間に港湾取扱貨物量は、全国で5.84倍（4.55億トンから26.58億トン）に、5大港で4.4倍（1.8億トンから7.9億トン）に増加した。これは高度経済成長期における原燃料を中心とする貨物激増に対応する「港湾づくり」が進展したことを意味する。

一方、この間5大港における港湾労働者の延びはほとんど無い。船内労働者の場合、常用については約2.2倍増加したが、日雇は逆に7分の1に減少した。沿岸労働者についても同様に、常用は若干増加したが、日雇は6.5分の1に減少しており、はしけも同期間内に約2割の人員減である。つまりこれだけはいきりと省力化がすすんだのである。

本来、物財生産において、上記のような技術革新と省力化は、労働生産性の増大を意味する。労働の生産性と労働の価値創出は逆比例するのであるから、

製品単位当りの価値は低下し、これは市場競争で修正されるにしても価格低下に結びつくことはいうまでもない。しかし、港湾の場合は、機械化＝省力化＝単位時間当り労働者1人の作業量増大＝労働生産性の増大 という図式は、一般物財生産と同様であるにもかかわらず、その結果としての製品単位当りの価値低下については、多くの修正要素が加わり、さらに価格形式については、市場競争の場に出ることなく、「政策的料金」という形態をとるため、価値から価格への乖離^{かい}は一層激しくなる。

ここで先ず明らかにしなければならないのは、港湾において労働生産性の増大が、製品単位当りの価値低下に結びつく場合に存在する修正要素を明確にすることである。この場合、港湾の労働生産性と直接的あるいは間接的に結びついている港湾の基本的諸施設が、社会的一般的労働手段として存在することは決定的な修正要素であろう。すでに建設されて数10年あるいは100年以上も経過した港湾についてみれば、その一部に例え新鋭荷役機械を設置したとしても、基本施設における価値は全部あるいは、ほとんどの部分が移転し終わっていると考えられるから、港湾取扱貨物量の伸びは、そのまま生産性増大＝単位当り商品（貨物）への港湾における追加価値部分の低下となる。しかし、社会的一般的労働手段が持つ共通的特性——場所的固定性、建設投資の巨額性や長期性、長期の懐妊性、さらに先行投資の不可避性など——は、新しく港湾を建設する場合、途方もなく巨額な先行投資を必要とすることは周知のことである。ゆえに一般的生産手段としての港湾は、私的資本の活動領域から離れて、国家資本が投入されてきたのであり、従って巨額な先行投資や長期の懐妊性という特質にも対応できたのであった。

ところで1960年以降、高度経済成長にともなう原燃料輸入をはじめ、各種取扱貨物量の激増と、貿易自由化による輸出入貨物の増加は、わが国資本主義生成以来、はじめての規模で港湾造成——臨海埋立、掘込み方式をはじめ人工島造成など、近代的土木工学を駆使した港湾建設——を進めたのであった。これら巨額の先行投資によって建設された港湾についても、この港湾が海上交通における交通用役生産の一部として活用されるかぎり、その港湾の耐用年数に応

じて輸送される貨物に分割されて価値移転を行なう。ただし、これら新設港湾における価値移転が、建設後 100 年前後の年月を経過した港湾と比較して、単位当り貨物に移転する価値部分が巨額になることは言うまでもない。

一方、インダストリアル・ポートと呼ばれる臨海大工場に接続した港湾の場合は、工場施設の一部として機能しており、それぞれの工場で生産される生産物の中へ工場建設・用地・機械と同様の方式で価値移転を行う。この場合、先にあげた港湾で発生する交通用役の生産、その運送対象への価値移転が存在しないことは当然である。いわゆる公共埠頭と工場専用埠頭における商品への価値移転の大きさの比較については単純には論じられない。それは両者の港湾ならびに埠頭に対する国家資本の投入率ならびにその条件等、価値移転の内容を考える場合に、かなり埠頭ごとに異なった重要な要因が少なくないからである。

外資埠頭公団によるコンテナ埠頭の場合は、従来の埠頭建設とは大きく異なっている。これには埠頭建設に民間資本が大きなウェイトを占めるばかりでなく、建設のために要したコストを基礎に 1 バース当りの年間専用貸付価格が算定されている。海運企業、さらにその傘下の C F S オペレーターは、コンテナ貨物料金の中にすべてを含めて算出しており、この場合在来埠頭における「政策的料金」決定よりも、経済法則の貫徹ははっきり見ることが出来る。

以上のことから、港湾を通過する貨物に付加される価値部分は、労働生産性の確実な向上にもかかわらず、必ずしも減少していくとは限らない。この傾向はとくにコンテナ埠頭をはじめとする新設港湾に多いと考えられる。しかしここで問題なのは、こうした港湾で追加される価値部分を、その価格が全く反映しておらず、政策的に料金という形でしか現象しない点である。価格が価値を反映せず、かなり低いレベルで「料金」として現象すること自体は、港湾通過貨物を商品としてみた場合、商品の価格＝物価に含まれる流通費の中の港湾関係費をより少なく追加することになり、この限りで考えれば、商品の価格に安定的要因となっていると言えるであろう。

2. 港湾物流費と商品価格との関係

先に述べてきたことから明らかなように、港湾料金は一般商品の価格決定方式とは全く異なっており、実際に港湾建設に必要とされた費用から大きくはなれて決定されているのである。ただし昭和34年から実施された特定港湾施設工事特別会計は、受益者負担制度を導入し、石油・鉄鋼港湾の建設には、関係者（主として利用者）から受益者負担金を徴収することにした。さらに石炭埠頭、セメント埠頭（門司）、鋼材埠頭（大阪）などでは、港湾管理者が施設利用者から特別利用料を徴収している。これらの例をみても、港湾建設関係費の負担方式は一定しておらず、その価値を全く反映しないで、完全な「政策的」料金が決定される例から、ここに掲げた比較的近年になって建設がすすんだ物資別専門埠頭のように、ごく一部分であるにせよ港湾建設に要した費用を「特別利用料」のような形で不十分ながら反映させている場合まで、さまざまである。従って港湾の価値移転に関して、それが各商品価格に占める比率など到底明確に出来ないであろう。

現実には、物的流通費の見地から港湾にかかる費用としての港湾料金をみる場合、今まで述べてきたような港湾建設部分を除外して、より経常的に必要となる港湾管理のための諸費用、港湾荷役、保管といった部分に要する費用を基準に考える方が一般的であろう。

荷役、荷さばき、保管、湾内輸送といった港湾における諸労働は、交通用役の一部と考えられ、労働が対象化する一般物財生産と異なることは言うまでもないが、港湾を通過する貨物＝荷役対象に価値移転を行う点は、交通用役生産における輸送対象への価値移転と全く同様である。具体的には港湾諸施設や諸機能（荷役機械、舁など）の場合は、物理的・社会的磨滅に応じて分割した価値移転が行われ、荷役・荷さばき・運搬といった諸労働の投入に際しては、その労働に必要とされた労働力の価値の上にあらたに創出された価値部分を加えて、移動対象＝貨物への価値移転が行われる（港湾における価値移転の特質については、『港湾経済』成山堂、第1章第2節「港湾における経済的性格」

の部分でくわしく述べた)。

港湾における諸労働の中に保管という部分が含まれる。荷役労働は交通用役の一部として考えられるが、保管はその機能からしてかなり異なる。倉庫の機能は、貯蔵品の使用価値の減価を制限し、防止する役割を持つ。倉庫の機能を充すためには種々の労働——倉入、倉出、荷造り、整理など——を必要とする。これらの倉庫労働は、これなくしては倉庫の機能は円滑にすまないが、といって倉庫という使用価値がその属性としてもつ効用——保管は、上記の諸労働が一時的に停止しても、保管の効用は持続する。この点労働が停止した瞬間に移動が止まる交通と区別せねばならない。

営業用倉庫の場合は保管料という形で、公共上屋の場合は使用料という形で利用者に負担をさせ、港湾荷役の場合は「料金」の形態で徴収されるが、最終的には商品の価格に包含されることはいうまでもない。わが国の場合、欧米諸国港湾に比して荷役料金が低いことがよく問題にされる。昭46年港湾運送料金改訂によって、5大港では船内12%、艀7.1%、沿岸10.1%上昇し、さらに48年の改訂では、船内26%、艀21.5%、沿岸24%とかなり大幅に上昇したため、港湾運送業の採算はかなり好転したといわれている。ただし弱小零細企業の多い港運業の場合、一時的好転であったとしても、根本的に経営が改善されたことを意味するものではない。一昨年(1973)全国船内荷役協会では、五大港統一料金を港湾の実態に即した港別料金に切りかえ、労務費の上昇にあわせた料金スライド制への移行を検討したが、実現にはいたっていない。

一方、港湾管理者は、埠頭、岸壁、上屋、荷役機械等諸施設から使用料ならびに役務利用料を徴収することで港湾の独立採算を目指しているが、主要8港についてみた場合、47年度収入161.1億円、支出238.4億円と約77.3億円の赤字である。近年とくに増加している支出部分は、港湾管理者による実質負担部分の減価償却費ならびに公債利子の部分である。港湾管理者にとって、独立採算を目指した港湾経営は港湾利用料を上げるか、利用料の対象外とされている諸施設から何らかの形で料金を徴収することを考えるかいずれかである。例えば、港湾水域施設(航路など)や外郭施設(防波堤、護岸など)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部分を料金徴収の対象にしていく方法、つまり入港料徴収などについて議論されている。わが国の港湾法では入港料規定があるにもかかわらず、実際に徴収している港湾は新潟、北九州など数港にすぎない。

この場合についても、港湾管理者の努力目標とされている独立採算制を港湾へ導入することの可否については改めて根本的に問い正さなければならないであろう。独立採算制という概念はもともとソヴィエトで1920年代初期の新経済政策として採用されたもので、それは何よりも分権的管理あるいは経済計算の手段を意味する。そして建設資金は国家財政から繰入れるのが原則となっている。資本主義社会で行われる独立採算制度は、計画経済が基調となっている社会主義経済とは異なって、各部門間の競争が前提となっている社会で、国家ならびに地方財政の投入部門について、この経済競争の原理を導入してきたのである。つまり第二次大戦後、資本主義の危機が深化する中で国家資本の活動領域が広がるのと結びついて、独立採算制が採用されてきたのであった。

これら港湾管理者の独立採算制指向や港湾運送業の経営健全化を目指して、新たな入港料制度の採用や港湾料金の徴収は、結果的には港湾にかかる費用を増大させ、商品価格に何らかの影響を与えるであろうことは、理論的に見る限り異論はない。その限りで考えるなら商品価格の中に占める物物流通費、さらにその中の一部である港湾諸費の切り下げと、港湾管理者ならびに港運業者の経営健全化とは矛盾する内容である。

ただし、物流コストの中で港湾の持つウエイトは微々たるものであり、さらに商品コストの中で占める港湾経費は、問題にならないほど小さいことは、改めて言うまでもない。さらに、より重要なことは、資本主義の独占段階における価格形成が、市場競争の段階を経ることなく、管理価格あるいは独占価格として形成されることであろう。生産と流通に要した費用から形成された価格が、さらに市場競争を通じて修正されて決定されていくのではなく、これらのコストを大きく離れ、管理された価格が形成され、しかも管理価格の範囲が広がり、そのウエイトが高まるにつれて、物流コストの一部としての港湾関係

費を論ずる意味は軽くなってしまうのである。

しかもわが国の商品流通機構の複雑さは、流通部門間の競争を激化し、結局は大手商社の手に資本の集中をもたらすことになる。つまり、先に述べたように、理論的には港湾関係費の低下は商品価格へ何らかの影響を持ってよいはずであるが、流通の各段階で吸収されてしまい、最終市場価格を動かすところまでは到底およばない。

以上、港湾における物流費が商品価格に占めるウェイト、それが上昇した場合の市場価格に与える影響等について考えてみたが、結論的には、港湾に要する費用が、商品の最終価格に持つ役割とウェイトはきわめて僅少であるということになる。

3. 商品価値に影響を与える港湾滞貨

以上のように、商品の価格の中に占める港湾関係費のウェイトは僅少なもので、物価に占める位置づけもそれほど大きいとは考えられない。しかし、ひとたび流通過程に異常が発生し、正常な速度と経路で貨物が流れなくなると、事態は急変する。1973年春から夏にかけて、神戸・横浜港をはじめとする主要港で起った港頭滞貨さわぎ、その後翌74年に入ってさらに深刻化した冷凍貨物の滞貨、こうした異常事態の発生は、商品の市場競争を狂わせ、結果として物価をひき上げることになった。この1973～4年港頭滞貨は、1961～2年に生じた船ごみ、滞貨につづいて戦後2度目の混乱を港湾でひき起したのであった。

当時横浜港では穀物や農水産品、飼料関係が主に滞貨し、神戸港では棉花や輸入肉、生ゴムの滞貨が目立った。とくに普通倉庫で保管出来ない肉や農水産物は、冷蔵・冷凍倉庫が必要であるが、神戸港の場合これら特殊倉庫の不足がより一層滞貨を深刻なものにした。

例えば、農林省動物検疫所神戸支所指定の冷蔵倉庫は、1973年2月までは32,000トン弱の保管残高でほぼ満庫状態であったものが、同年3月34,500トン、4月37,000トン、5月38,000トン、6月39,000トンと収容能力を超過して増加した。コンテナヤードではこの間陸揚げされたコンテナが滞留し、とくに冷凍

コンテナはその蔵置能力を超えて陸揚げされた場合、せっかく輸入された肉が港頭で腐敗するという事態にまで至った^[1]。

1973年5大港における1隻平均待ち期間は48.2時間、前年の40.2時間に比して8時間も増加したのである。神戸港ではソ連の冷凍貨物船がオーストラリアから冷凍肉2,700トンを積んで神戸新港第二突堤に接岸したにもかかわらず、冷蔵倉庫が満庫で荷揚げできず、2か月間も足どめされていたが、結局小松島港へ変更せざるを得ないというような事態も発生した。この滞貨さわぎで「円滑化資金」によって「買上げ」がすすめられつつあった舩が、倉はしけとして見なおされるというようなことも起った。

こうした滞貨によって、保管料、滞船料がかさみ、商品価格に影響を与えることは当然であろう。食肉など冷凍貨物の滞貨は腐敗につながり、商品の価値を減価させる。このような状態が生じた場合、商品価格を切り下げても販売を急ぐ場合が多いが、73～4年の輸入食肉滞貨による肉の市場価格への影響はほとんど見られず、むしろ逆にインフレ、高物価の中でも肉の価格上昇率は高い方でさえあった。

こうした港湾滞貨の原因は、直接的には港を通過する貨物の保管施設（上屋、倉庫、野積場）の不足と、上屋・倉庫の回転率の低下によるものであるが、より根本的には、一方における集中的に発生した輸入増と、他方における「買占め、売惜しみ」によるインフレ値上り待ち、さらに74年に入って一段と深刻化した不況の影響を受けたものと考えざるをえない。倉庫の不足については、40年から48年までの8年間に神戸港を利用した貿易貨物は2倍以上に激増しているのに、冷蔵庫は89%、サイロは69%増えているものの、普通倉庫は僅かに21%、上屋と合わせても39%しか増えていない^[2]。

倉庫・冷凍倉庫の不足は事実であろう。とくに冷凍倉庫のように近年になって需要が増えた倉庫については、設備の立ちおくれの側面は否定できない。しかし、港湾の「消化能力」を極端に超えて、なおも増加する輸入貨物に対して、何の施策も取り得ない状況こそ問題ではなかったかと思われる。この異常滞貨は、円切り上げによる外貨取得が輸入を急増させたことによって生じたと

いわれている。この冷凍貨物の輸入急増のより深い原因には、わが国沿岸ならびに沿海漁業の衰退——とくに沿岸の場合は臨海工場建設による工場廃液での汚染も漁業を衰退せしめる原因となっている——、さらに農業の自給率低下など農業・食糧政策の結果として、冷凍貨物の輸入を急増させたのである。一方、棉花、鉄鋼などは不況による企業活動の停滞の影響をかなり強く受ける貨物である。操短、工場閉鎖が行われるなかで、この種の貨物の動きが鈍ることは当然予測できたであろう。しかし、72年後半から起っている「買いしめ、物かくし」による物価高騰は、輸出入品を扱う大手商社にぼう大な利潤をもたらしたのであったが、これによって、少しでも商品の流れをスムーズにしようとする努力が後退したことは事実である。クイック・ディスパッチ、物流革新への指向が努力される一方で、「物かくし」による価格騰貴が策されることこそ、問題であろう。

このように見てくると、「物価と港湾」の関係は、きわめて関係深い問題ではあるが、それは港湾管理者や港運業者といった港湾内部から発生した関係ではなく、むしろ港湾を利用する商的流通部門の側から発生する問題の方が中心であることがわかるのである。

この点に関して、東寿氏は、東京港水産物専門埠頭の例をあげて、物的流通面からの解決に効果をあげていることを認めたくて、「……港運業界の内部問題の要請からだけでは物価は廉くならない。実質的なターミナル・オペレーターとして東京都の行政指導のもとに自ら生産地と直結するというように商的流通のメカニズムを変え、現物管理的に流通コストを知事が公共的に支配し得るものとすれば、市内消費としての生鮮物、水産物の末端価格を知事が地域住民のためにコントロールし得ることになるう」⁹⁾と述べられている。

ここでも物価を下げる道は、商的流通のメカニズムを変えることが大きい役割を持つこと、さらに第三者機関によるコントロールが必要なことが指摘されている。ここで問題とされた第三者機関こそ港湾管理者であればもっとも現実的であろう。

注（1）『近代港湾』1973年8月，pp. 6～7。「港頭滞貨が描き出した波紋と港湾産

業に残されたもの」

(2) 『神戸港』昭49年9月号, p. 13。山田源次「神戸港の滞貨に思う」

(3) 『港湾』1952.2, 東寿「物価問題と港湾の役割」