

港湾の物流構造からみた物価問題の一側面

山村 学
(法政大学)

目 次

1. はじめに
2. 物価問題との関連からみた港湾の物流
3. 港湾の物流が物価に及ぼす影響
4. 物価変動が港湾の物流に及ぼす影響

1. はじめに

(1) 問題意識

昭和30年代に始まったわが国の高度経済成長も、48年秋に発生したオイルショック以降は実質成長率がマイナスに転ずるというきわめて厳しい事態を招来するに至った。

したがって、高度成長期には主に量的な面からの対応を中心とした、物流の合理化や近代化をおし進めてきた港湾業界も、今日の減速経済下では質的な充実への転換が要請されている。いうまでもなく、わが国の経済成長と港湾の物流は密接な関係にあるので、これまでも直接あるいは間接的に種々の影響をおよぼし合ってきた。しかし、諸製品の生産性向上と港湾の物流量増大とが相対的に比例していた、いわゆる高度成長期には、港湾と直結した海陸輸送手段の技術革新による合理化や貨物のユニット化などに対応していくための新しい港湾施設整備とか拡充の問題、および港運業の体質強化に関する問題が、つねに行政上の中心的課題とされてきたのである。

そのため、これらの問題については数多くの研究や論争が行われてきたし、政策的な対応も進められてきたといえるが、港湾の物流構造変化から物価問題については、今までのところ多角的な分析があまりなされていない。

そこで本論は、港湾における物流構造の変化をできるだけ動態的に把握しながら、物価の変動要因となるものを摘出し、その経済的意味の追求を試みよう

としたものである。

(2) 港湾の物流に対する基本的認識

港湾は海陸の結節点として商品の生産過程に先行的または後続的に直結して有機的な物流機能（輸送、荷役、保管など）を果たすものと生産された商品の流通過程において種々のターミナル的機能を果たすものに大別できるが、今日の港湾における物流構造からみてもわかる通り、港湾の利用者は殆んどが巨大産業なので、主としてこれらの要請にもとづいて行われる用役生産提供の場となってきたている。

これは、港湾がそれぞれの巨大産業を中心とした物流合理化の対象となってきたからにはかならないし、事実港湾の物流は巨大産業中心の構造へと顕著な変化を遂げている。したがって、換言すれば港湾は公共性よりも私的経済性の追求が優先した利用形態へと大きく変化してきているわけである。

しかし、公共投資によって形成される港湾、すなわち社会資本が、このように特定の産業を発展させるための物流の場として利用されるということは社会的合理性を欠く面が多いし、総合的に物流構造を改善していく上での制約要因となって関連分野で多くのヒズミを生ぜしめているのが現状であろう。

(3) 物価問題に対する基本的認識

物価とは生産財や消費財などについて、それぞれの商品価格を総合化した概念であって、その水準よりも変化の方向とか幅が問題とされ、つねに指標によって表現されるし、貨幣価値の上下落と裏腹の関係があるといえる。

つぎに最近の物価変動、とくに上昇要因を追求していくための手がかりとしては、管理価格が存在している事実を明らかにすることや生産性の向上を大きく上回る賃金上昇率がコストアップ要因となってどの程度価格に転稼されているかを解明することから始めなければならないが、港湾の物流からみる場合には、

- ① 巨大産業の支配強化に起因した価格的な操作上の問題点
- ② 物流業界の体質や労働集約的経営方法などに由来する賃金コストの上昇とその料金転稼に関する問題点

- ⑥ 公共的料金として改正される場合にみられる種々の問題点
- ⑦ 港湾の物流諸施設が公共投資や私的投资によって造成された場合に、これがどのようなコストパッケージ要因となっているかという問題などの追求に視点を集中すべきであろう。

2. 物価問題との関連からみた港湾の物流

(1) 港湾における物流問題顕在化の背景

物価の変動や上昇につながるのは港湾物流のどのような側面からなのかということを確かめるために、まず港湾をめぐる物流問題顕在化の背景から検討を加えてみることにする。

① 産業構造の変化と港湾物流の増大

昭和20年代の後半から始った鉄鋼業の合理化をキッカケとして、わが国の産業構造は重化学工業化の方向に急速な転換が進んだが、この過程で新しい技術をつぎつぎと導入し得たことに一つの経済発展要因を見出せる。

また昭和35年からは「所得倍増計画」という国家あげての積極的産業発展

表 1 全国港湾における主要輸出入品の取扱量推移 (単位:千トン)

品目 暦年		石炭	原油	鉄鉱石	鉄、くず 鉄など	石油製品	原木	木材	米穀類
輸	昭 35	20	—	—	1,740	641	320	53	
	40	70	1	6	9,176	798	850	15	
	45	5	—	2	18,225	937	183	684	
出	46	22	107	49	24,099	1,218	173	973	
	47	12	118	35	21,721	858	125	216	
	48	31	7	56	24,882	828	85	536	
輸	昭 35	8,379	29,990	14,817	5,971	5,010	5,329	5,657	
	40	16,860	79,978	38,493	6,398	14,970	17,395	12,000	
	45	49,522	177,291	99,133	10,136	10,980	43,402	19,743	
入	46	47,362	207,816	114,993	5,694	9,358	39,791	17,974	
	47	49,380	227,871	111,324	5,006	10,588	45,148	19,562	
	48	57,506	260,995	136,549	9,166	12,542	53,306	23,223	

資料は運輸省「港湾統計年報」による。

政策が重化学工業部門の設備投資を増大せしめ、生産能力の大幅引上げに役立ってきたことも同様である⁽¹⁾。

しかし、このような産業構造への転換は海外資源の輸入依存度を高めつつも、一方では加工製品の輸出増大をはかっていくことによって達成されたわけであるから、港湾がいかに産業の生産活動や流通活動の中核的役割を果たしてきたかも理解できる（表1及び2）。

事実、港湾の整備拡充政策は昭和36年の船混みをキッカケとして積極的に進められ、港湾物流の合理化や近代化に大きく寄与してきている（表3）。

表2 内外員別の全国港湾取扱貨物量推移（伸び率 昭30=100）

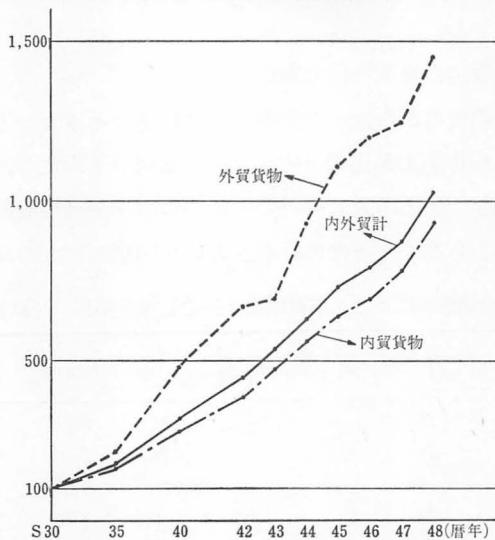


表3 第1次～4次港湾整備5か年計画の概要

内 容	次 别	第 1 次	第 2 次	第 3 次	第 4 次
計 画 年 月		昭 37. 2	昭 40. 8	昭 44. 3	昭 47. 3
計 画 期 間 (年度)		36～40	40～44	43～47	46～50
計画貨物量(億トン)		6.2	10.5	15.3	33.8
実績貨物量(億トン)		8.1	16.0	20.0	—
投資額の規模(億円)		2,500	6,500	10,300	21,000
実計画期間と進捗率(年) (%)		(4年) 83.8	(3年) 44.5	(3年) 48.7	—

④ 港湾物流の構造的変化

港湾における物流構造の変化は、まず臨海の重化学工業港湾から始まった。

すなわち、輸入原材料の急増や供給地域の遠距離化、分散化と生産製品の大量輸送化に特化した専用船の導入および生産過程に直結した専用岸壁での機械荷役化を進め、個別の巨大産業単位での効率的な物流体系を形成してきた。

これは当然、物流コストを低減せしめたが、製品価格の引下げとなってあらわれることは殆んどなく、逆に特定の物流業者を元請とするインダストリアルキャリア化が進められて、一般業者の活動領域をせばめる結果となったのである。しかも元請業者ですら系列支配が強化されたために不況時の経営弾力性を発揮できない体質になってしまっている。

近年、急速な発展をみたコンテナ埠頭をみても同様で、コンテナ専用の大型荷役機械使用による船内、沿岸荷役の一体化と解の不要化をもたらしたが、これらの元請作業は船化系列の少数業者に限られてしまっているので、一般業者は下請として労働集約度の高い特殊作業や部分作業に従事しているのが現状である。

また、輸入穀物類は専用のサイロ埠頭でニューマチックな機械荷役が行われているし、鉄鋼その他の主要貨物もメーカーや商社の専用埠頭、ないしは専門埠頭において新しい産業形態や方法が採用されている。

確かに港湾を中心としたマーケティング活動や計画的生産活動などの強化をはかっていくためには効率性の高い物流行程管理が要求されるかも知れないが、今日の荷役形態、方法、埠頭の機能などをみてみると、基本的にはメーカーや商社を頂点とする物流システムの一貫に組込まれているので

⑤ 港湾の物流業界は元請、下請を問わず種々のリスク負担が大きくなっている。

⑥ 労働集約的な作業内容が多角化してきているので生産的弾力性が弱まって即応体制の確立を困難なものにしている。

⑤ とくに最近の生産、出荷、需要減退という減速経済下においては業界の体質が極端に悪化せざるを得ない体制となっているといつても過言ではない⁽²⁾。

したがって、これらのことから港湾の物流業界は装置型の元請と労働集約型の下請との間で企業間格差が拡大する方向にあるといえるし、下請の合理化は投入労働量の節約という限られた範囲であるということができよう。

(2) 港湾地域における在庫投資の増大

わが国の景気循環過程における在庫投資の動向をみてみると、輸入資源の確保に不安がなくなるにしたがって諸資源の備蓄率は低下してきている。

これは資源の備蓄管理技術の発達もあるが、巨大産業が景気変動に伴う製品の生産に迅速な対応を示すようになったため、好不況の転換期には製品在庫へのシワ寄せをさらに大きくするようになったことも確かである。

しかし、近年は海外諸資源の高騰ばかりでなく入手面での不安も高まっているので備蓄率増大策が再び構えられ始めている。

ここで、このような在庫投資の問題をとり上げたのは港湾地域が、これらの資源や製品在庫投資の場となっているからにほかならないし、また在庫投資の動向が物価変動の一因となるからである。

いうまでもなく、資源の備蓄率増大は価格の長期安定化をはかる意図で行われるものであるが、在庫金利、在庫中の資源減耗、港湾地域における在庫用地の確保や施設の整備、さらには在庫の管理などを考えるとコストアップの要因となる。

また、製品在庫量の増減は生産、流通、消費と密接な関係にあるので、製品の生産規模拡大によって流通や消費量を増加せしめれば在庫量も当然増加することになるが、実際にこれを所得倍増計画の昭和35年から48年までの製品出荷と在庫指標でみても後者の方がより増大している。

したがって、近年までの巨大産業における港湾地域の製品在庫投資は、生産と流通量の増大を中間項として増加してきたが、今日の不況期においては需要

の減退が大きく、生産制限を行っても在庫は過剰気味の推移をたどっている。

一方、それにもかかわらず価格は下降するどころか、むしろコストアップを理由に値上げされているのが現状である。

(3) 港湾の公共投資と私的投資の増大

港湾の整備拡充投資は公私共、年々増加してきているが、投資単価の急速な上昇によって他の物流施設投資との間に歪みを生じたり、民間の巨大産業における生産設備投資とのギャップを大きくしたりしていまだに脆弱性を解決できない状態にあるといえる。

また、港湾の物流業界が、この脆弱性を埋め合わせるだけの資本力をもっていないため逆に物流資本装備率を低下させる結果ともなっている。

もちろん基礎施設としての港湾投資は国庫の補助と地方自治体の財政支出によって行われるものであるが、企業会計方式による収支バランスをみると赤字基調のものが多くなっているので、何らかの財政的補完によって港湾機能の維持をはかっているわけである(表4)。

表4 主要8港における港湾管理者の経常収支
(企業会計方式) (単位:百万円)

年度	昭 46	昭 47	前年度比(%)
収 入 ①	14,455	16,110	111
支 管理費	12,126	13,395	110
出 公債利子	5,445	6,307	116
② 減価償却費	3,695	4,140	112
計			
差 引 ①-②	△ 6,811	△ 7,732	114
収支比率 ②/①	147	148	—

資料は「運輸白書」49年版による。

したがって、この赤字による財政圧迫を港湾料金の値上げでカバーすればよいわけであるが利用者による価格転嫁や港運業者へのシワよせに終ってしまえば財政改善の意味はなくなるというジレンマが待ちうけている。それと一方においては私設の専門埠頭化を進めてきたために、これが港湾の総合的な運営管

理面で大きな制約要因となってしまっているのである。

(4) 港運料金の値上げ推移

港湾の物流業者は港運業や倉庫業を主体とした経済活動を行うものであるが、その対価としての運賃、料金は公共的性格をもつものとされている。しかし、この改訂については物価に直接大きな影響を与えないという政策的判断がなされているため業者と荷主の団体間で合意をみた内容通りの決定が行われてきている。

具体的には49年6月に平均23%、本年8月に16.4%の値上げが行われたが、中小企業（資本金1億円未満）が85%と圧倒的に多いことと典型的な労働集約型の産業であるために、改訂の主な内容は諸物価の値上りと労務費の上昇となっている。

また、今回の場合も改訂料金の面から事業の合理化をはかっていくことを前提としているが荷主に対して交渉力の弱い立場にある物流業にとって、果たして適正な料金となっているかどうか疑問であるばかりか、合理化によって安全性をそこねたり、地域格差を助長する恐れも考えられる。

3. 港湾の物流が物価に及ぼす影響

前項では物価問題に関連すると思われる面から港湾の物流をとらえてみたが、さらに港湾の物流が物価にどのような影響を及ぼしているか、またはどのような影響を及ぼし得るかを検討する必要がある。

しかし港運業や倉庫業などの運賃、料金は用役提活動にかかる対価であるから、物質的な商品の価格形成過程からみると間接ないしは属性的なものとして位置づけられるので物価に直接影響を及ぼすことが殆んどないといえる。

以下、かかる観点から検討を加えてみることにする。

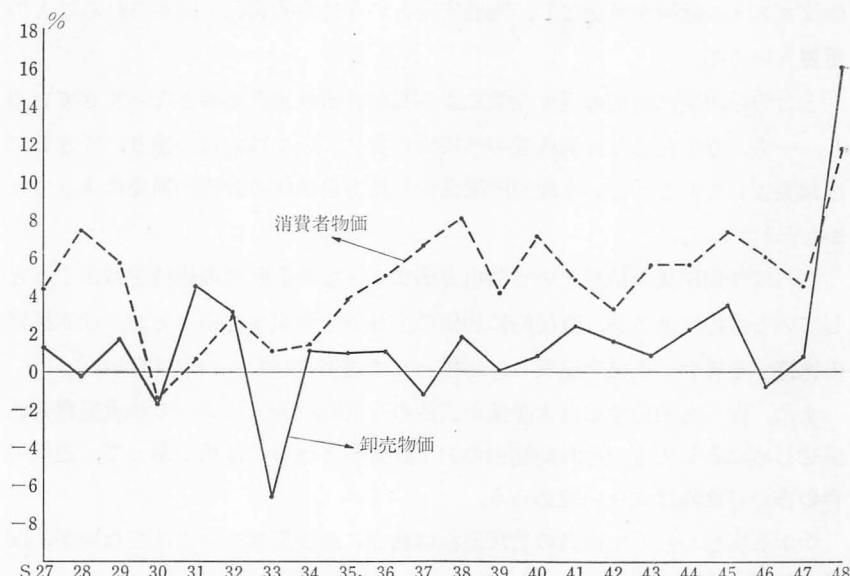
(1) 物価への影響（その1）

昭和27年から46年のニクソンショックにいたる20年間の卸売物価は、ほぼ横這いで推移してきたが、これは重化学工業化の急速な進展と相俟って卸売商品の生産性が高まり、つねに相対的なコスト上昇を上回っていたからである。

そのため巨大産業では利潤の拡大化となって大規模な設備投資をつぎつぎと誘発させてきたが、このような過程では港運料金の上昇を吸収しても卸売商品価格の水準は安定させうる状態にあった。

しかし、一方生産性の低い中小企業の商品とかサービス産業の諸料金などは労働需給のひっ迫度合が強まってきたため賃金水準の上昇を吸収し得なくなつて価格に転嫁され、消費者物価を年率平均6%程度おし上げ続けてきた(表5)。

表5 卸売及び消費者物価指数の推移(前年比)



資料は日銀の「経済統計年報」による。

この結果、卸売物価と消費者物価の間には、いわゆる生産性格差インフレを生じたが、その悪性を逆に利点と解する傾向にあったことも確かである。

だからと言って、巨大産業が港湾の物流料金上昇を容認していたわけではなく、冷厳な資本の論理にもとづく経費節減の衝動が、つねに強く働いていた。何故ならばそれは如何に製造原価を切り下げたとしても、物流経費の増大で相殺されてしまえば収益率の向上が計れないからにほかならない。

また昭和30年代の後半からみられた巨大産業の港湾物流施設投資も、原材料から末端の製品物流まで垂直的な統合をはかつて自己完結型の効率的物流体制を確立することに眞のねらいがあったわけである^[3]。

(2) 物価への影響（その2）

公共投資によって形成されてきている港湾の基本施設は社会資本であり、公共性が重視されてしかるべきものである。

したがって、換言すれば港湾の経済的社会的機能が公共的に効率性を高めて物流コストの低減を可能にし、物価安定という社会的還元がはかられることの重視といえる。

ところが現実は特定の巨大産業による私的経済性追及の場となってきたるし、一方、赤字化した港湾機能の維持管理費については前述の通り、できるだけ低廉にしておこうという政策的配慮から地方自治体の財政的補完によってまかねわれている。

これは結局国民の納税という負担方法によって共有財産の維持をはからうとしているものであるが、直接的に物価の上昇方を負担する場合とか、独立採算の保持する場合の問題を追及した結果として選択されたものではない。

また、港湾を利用する巨大産業が前述の垂直的統合化によって物流経費を低減せしめたとしても、それが物価の引下げ要因となるのは稀であって、逆の場合の方が可能性は大きいであろう。

かかる実態からみて港湾の管理運営は物価に直接影響をおよぼさないが、間接的影響は大きいといわねばなるまい。

(3) 物価への影響（その3）

物価の変動、とくに上昇は景気回復策として行われる金融緩和や財政投融資の積極化などによって生じることが昭和47年以降から発生しているインフレから容易に理解できる。

周知の如く、金融機関の貸出し競争と企業の手元流動性の大幅な増大が土地の買あさりや株式投資を誘発し、商品の投機までひき起したのである。

この際、港湾地域が巨大産業の投機的在庫投資の場と化したことは、いまだ

に生々しい事実としてよみがえってくるが、このようなデマントプルとインフレマインドのかきたてによる物価上昇要因は、総需要抑制策によって49年春以降から殆んど解消され、代って賃金コストや輸入物価の上昇が新たな要因となって今日に至っている。

中でも賃金コストアップと物価上昇がスパイラル状に作動していることが港湾の物流料金を値上げしなければならないという破目に追込み、生産性向上で賃上げや諸物価の高騰を吸収できなくしていることに注目すべきであろう。

(4) 物価への影響(その4)

前述のようなコストプッシュは不況期においても物価を上昇せしめる要因となるので、いわゆるstagflationが進行している。そのため自己資本比率が低下して稼働率を引き下げにくくしてしまった巨大産業は、その影響が大きく、自己製品価格への転嫁をはかることと港湾の物流料金を含む各種公示料金を極力抑制することにやっきとなっている。

したがって、港湾における物流合理化の鉢先は、ますます鋭さを加えてきているが、公共的に適正な料金設定という面からみると基本的な疑問に突き当る。すなわち、それは新しい経済政策の線上で、一国の経済を窮屈的に規制する「価値観」から改めて検討しなおされていないことである。

港湾の物流合理化に対する限界と可能性は荷主、船社、港湾管理者、物流業界などによって多少の相違があるにしても、その内容が明らかになれば必然的な料金の上昇は避け得ないのでなかろうか。

4. 物価変動が港湾の物流に及ぼす影響

シンクロナイズ化した世界的インフレと景気の低迷に加えてマネーフローの変化が相乗的に作用していることから貿易や国際収支は縮少均衡の傾向を示しつつある。

これは輸出入量の減少となってあらわれているので、とりもなおさず港湾における輸出入貨物取扱量の減少ということになる。

しかも、物価変動を国際的にみた場合、世界経済の成長速度、資源市場支配

力、物理的供給力、生産コスト、代替の可能性、技術の進歩など、いろいろな要因がからみ合っているので、世界の中の日本と日本の港湾という面からさらに追及していくべき課題といえよう。

- 注 (1) 量産体制を確立してきた日本の産業構造分析は数多く行われているが、例えば日本鉄鋼業の場合は第一次生産合理化(1951~55)によって年間粗鋼生産高は940万トン、第二次合理化(1956~60)後は2,200万トン、第三次合理化(1960~65)になると4,100万トン、しかも今日では1億トン台の生産規模となっている。
- (2) 拙稿「減速経済下の港湾荷役」流通設計、Vol. 59、1975年8月号による。
- (3) 物流部門の後進性や公共料金などの問題は安部一成著「日本経済の物価上昇機構」(日本評論社 昭和46年刊)、阿部真也著「流通行動と物価騰貴」(ミネルヴァ書房 昭和49年刊)の中で詳細に分析されている。