

市民経済と港湾政策の転換

——物価との関連において——

富 田 功
(港湾労働経済研究所)

目 次

1. 序
2. 現代の物価問題と混合経済体制
3. 物価形成と港湾料金
4. 港湾運送事業と港湾政策の転換
5. 結 語

1. 序

わが国の近年の経済成長は、昭和48年秋の“石油危機”以降名目、実質とともにスローダウンした。48年以前の過去10数年間にみられた顕著な高度成長時代は、したがって終息し、わが国経済は低成長時代に入ったといわれている。この間の消費者物価は『33年以降一度も下落することなく、年率5パーセント強の率で上昇しつづけている。』⁽¹⁾

経済成長と消費者物価との関係でみられる、現在のそうした経済現象は“インフレーション”の局面を呈している。

『“インフレーション”という用語は必ずしも厳密に定義されて使用されているわけではない。したがって現在先進工業諸国に進行している物価上昇を“インフレーション”と呼ぶかどうかを議論することはほとんど意味がない。』⁽²⁾

ここでは、とりわけ“インフレーション”について議論することが、その目的ではない。しかし、論題との関係で“インフレーション”とは一応次のように定義しておこう。『一般物価水準がかなりの期間にわたって持続的に上昇する状況』⁽³⁾である。

いっぽう、物価水準に対応して賃金水準もマイルドな率で持続的に上昇して

いるのが、ここ10年間の傾向である。

われわれは、このような“インフレーション”的パターンを“クリーピングインフレーション”と定義しておくのが便利であろう。“クリーピングインフレーション”的特徴は、『景気の極度の好・不況から独立して物価・賃金が持続的に上昇し、たとえ通貨価値は減少しても、通貨に対する信頼までは失われることのないインフレであるといってよいであろう。』⁽⁴⁾

この小論では、そうした経済情勢を背景裡に展開している、現代の物価問題を港湾における最適資源配分の見地から論及してみようと思う。

注 (1) 新開陽一、新飯田宏、根岸隆著『近代経済学—経済分析の基礎理論—』有斐閣、昭和47年11月、第3篇現代の経済問題第18章インフレーション、p. 472

(2) 前掲書、p. 473

(3) 前掲書、p. 474

(4) 前掲書、p. 477

2. 現代の物価問題と混合経済体制

昭和30年度の物価上昇の動向をみると、『“クリーピングインフレーション”が問題となり始めた34年頃までは、消費者物価も卸売物価もそれぞれ年率0.6パーセント、0.4パーセント程度の上昇率で全体としてほぼ安定していた。このことは輸出物価指数（輸出商品の価格を加重平均して構成したもの—引用者〔注〕）についても同様である。しかしこの後昭和40年までは、消費者物価が年率6パーセントを超えて上昇したのに対し、卸売物価、輸出物価指数などは依然として安定し続けていた期間である。したがって、昭和30年代の日本の物価問題の焦点は「卸売物価が安定しているのに、消費者物価が顕著に上昇するのはなぜか」という両物価指数の乖離現象にあるといってよい。』⁽¹⁾との側面に現代の物価問題の基本的性格が見出されよう。

40年以降の物価上昇をみてみよう。『30年代を通して安定していた卸売物価の上昇傾向に著しい特徴がみられる。すなわち、30年代には31、32年を除けば卸売物価が対前年上昇率で2パーセントを超えることはなかったが、40年以降は43年を除き、いずれもほぼ2パーセントを超える上昇テンポを速めていた（し

かし景気後退の影響を受けて71年下期からは横ばいないし下落して年間では0.7パーセント下落している)。他方、消費者物価は、43年頃までは30年代後半よりもやや上昇率に鈍化傾向(年率4.7パーセントの上昇)がみられたが、最近では卸売物価とともに急速な上昇を示している。このような40年以降の物価動向の特徴は、「卸売物価の急上昇とその下方硬直性の増大」という点にその特徴が見出される。もちろん消費者物価の上昇率も依然大きく、両物価の乖離現象が消滅していない点では30年代と違っているわけではない。30年代を通じ卸売物価よりもさらに安定的な動きを示した輸出物価も若干上昇してはいるが、輸入物価指数は若干これを上廻って上昇している。』⁽²⁾

30年以降の物価上昇の特徴が40年を境にそのように大別される場合、“クリーピングインフレーション”に基づく現代の物価問題の基本的要因についてはどのように考えるべきであろうか。すなわち、経済的要因(貨幣金融、賃金等)、経済外的要因のそれぞれの独立によるものなのか、またはその複合によるものと考えるべきなのか。

物価上昇の基本的原因については、これを需要の側に求めるディマンド・プル説と、これに対立するコスト・プッシュ説とに分けるのが一般的でもある。二つの説に対するわれわれの立場は後者である。つまり、『現代の物価上昇は、現代の市場機構に内在する価格の非伸縮性と、政府に課せられた政策的要請によって、供給者が価格を下げないため、または価格をつり上げるために起こっている。』⁽³⁾という点にその基本的原因を認めようとする立場をとりたい。

『経済変動のプロセスで一般に個々の商品、サービスの需給条件の変化は、相対価格の変動をもたらす。この変動プロセスで、かりに価格が十分伸縮的で、ある商品、サービスの価格が高くなる一方、他の商品、サービスの価格が安くなれば、これらの平均値である物価水準は安定しうるが、現代の資本主義における二つの制度的要因、すなわち、(1)価格や賃金に下方硬直性があつて価格・賃金が十分に下がらないこと、(2)財政・金融当局も生産の縮少、失業の増大を避けるための支持的な財政・金融政策をとること、によって相対価格の変化は一般物価水準を上昇させる。』⁽⁴⁾という基本的な考え方を認めたい。

そうした考え方を認めるかぎり、現代の物価問題の分析については、『それが混合経済体制の帰結として現われ、経済体制の歴史的性格と深く結びついている。』⁽⁵⁾とされる経済体制論の基本的認識を出発点としなければならないであろう。すなわち、『完全競争市場では価格機能が正常に機能しているかぎり、商品・サービスの生産および分配量は価格の自動的な操作によって定められる。ところが、生産および分配に参与する経済主体（すなわち、企業、労働組合、その他の利益集団など）が市場支配力をもつことができ、他方で政府が無原則に市場に介入するならば市場の価格機構は正常に作用しなくなり、または不完全になったりする。そうなると価格は本来の機能を失い、市場支配力のもとではそれは生産および分配所得の増大もしくは確保のための単なる人為的な道具化してしまう。』⁽⁶⁾『しかも今日の政府は、市場の自動的な力によって労働者が失業したり、賃金が低下したり、農産物の値下がりによって農民が困窮したり、不景気によって企業利潤が減少したりすることに対して、強い同情をもつようになっている。政府は価格の本来の機能をゆがめても人々の所得の確保を図る方が重要だと考えるのである……。したがって、今日の政府は真剣に物価上昇の抑制に取り組む誘因をもたないのである。』⁽⁷⁾ということを認識しなければならないであろう。

以上に述べてきた現代の物価問題に対する“体制論的アプローチ”的理念は、次のような物価対策論議に看取されよう。『需給構造を反映するようなメカニズムが、政府の介入によって著しくゆがめられているから、政府介入を特別の理由がないかぎり軽減すべきである。』⁽⁸⁾

注 (1) 新開陽一、新飯田宏、根岸隆、前掲書、pp. 478—479

(2) 前掲書、p. 480

(3) 前掲書、p. 487

(4) 前掲書、p. 487

(5) 塩野谷祐一著『現代の物価—インフレーションへの体制論的接近—』日本経済新聞社、昭和49年12月、pp. 21—22

(6) 塩野谷祐一、前掲書、pp. 19—20参照

(7) 塩野谷祐一、前掲書、p. 20

(8) 岡田清稿「物価政策と行政の介入」(『運輸と経済30—8』, 昭和45年8月)p. 24

3. 物価形成と港湾料金

前項では、一般物価水準を持続的に上昇させる基本的原因は、混合経済体制下におけるコスト・インフレによるものと考えたのである。したがって、そこでは、混合経済体制の組織化原理をどのように検討すれば一般物価水準の持続的上昇を停滞または抑制させることができるであろうかを模索しようとした。これは、現在展開しつつある“クリーピングインフレーション”を政策的に抑制することが現在の混合経済体制原理の下ではほとんど不可能であろう、ということを是認しようとする立場なのである。

ここでの問題は、港湾との関連において、一般物価水準の持続的上昇が続くかぎり、その発生メカニズムを考えることである。この場合の考察対象は、生産者と消費者を結ぶ流通段階での価格形成要因としての港湾料金である。

周知の如く、港湾料金は港湾運送事業関係料金と港湾施設使用料とに体系化されているが、価格形成要因としての港湾料金という場合にはこれを「流通経費要因」とみなければならないであろう。流通経費をマクロ的にみれば、「物的流通経費」としての港湾荷役料金の占めるウエイトは全く微々たるものである(0.9%⁽¹⁾)。このことは、港湾荷役料金の物価に与える影響は総体的に小さいが、これが物価との関係で無視されても決して問題のないということを意味するものではなかろう。むしろ、物価上昇の発生メカニズムを考えようとする場合、それは重要なファクターになるように思われる。というのは、港湾荷役料金、したがって「物的流通経費」を低減化させる場合の問題点として、何よりも現行の商取引慣行が指摘されるからである。これを検討することなくして港湾荷役料金の合理化は根本的にはありえないであろう。この商取引慣行の検討策は、マクロ的にはとりわけ、「非物的流通経費」として推計される「卸売」段階でいっそう要請されよう。

他方、港湾における「流通経費」としての施設使用料については、その廉価性による赤字基調⁽²⁾の定着状態は次の点からも一考されるべきであろう。『現

在の港湾流通経費（使用料水準一引用者[注]）がたとえば消費者にとって果して安いものであるか否かは改めて検討しなおさなければならない問題である。というのは、消費者は結局、国家あるいは地方自治体への納税によってすでに港湾経費の一部を負担しているのであり、港湾財政の改善は現在の財政逼迫を納税という形の負担から直接物価の上昇による負担という形に切り変えられるだけであるのであれば、結局、そのどちらの形をとるにせよ、納税によるか高い物価によるか、そのいずれかの形式による負担方法の選択に帰してしまうからである。これならば財政の改善は余り意味をもたないことになる。』⁽³⁾これを換言するならば、港湾財政の赤字基調は、社会資本としての港湾施設がこれまで公的資本によって整備、維持されてきたため、その使用料を可能なかぎり廉価にしておこうという基本的理念から生じたことを認識するとともに、その場合の負担方法を批判的に検討することであろう。こうした理念の政策化によって便益を享受しうるのは、港運業よりも荷主・船会社かもしれない。このことは、混合経済体制の視点から考えるならば、政府の介入策によってメリットがもたらされるのは寡占的な市場支配力をもつ経済主体であることを意味しよう。

もし、政府の市場介入策が物価上昇に抑制をかけるという方向であるならば、これは基本的に問題なしと評価しなければならない。しかし、「港湾流通経費」をめぐる実態は決してそのようにはなっていないようである。これは次の点からうかがえよう。『流通コストの低下は常に個別資本の利潤の増大となるか、あるいは減少するおそれのある利潤の確保の手段という形を通して実現するため、物価の引き下げとしてあらわれることは少ない。その逆に、流通コストの上昇は物価の上昇としてはね返ることは容易なのである。』⁽⁴⁾

以上述べてきたことを要約してみよう。物価形成と港湾料金の関連性については、(1)混合経済体制の下では、両者が密接な相関関係にあるところまでには至っていないこと、(2)国民総生産に占める港湾荷役料金の構成比は全く微々たるものであること、したがって、港湾荷役料金が物価形成に与える影響はほとんどないであろうこと、(3)港湾管理者財政の赤字基調は最適資源配分の見地からすれば望ましくないこと、したがって、施設使用料水準の引き上げが、物価

問題との関連でどの程度にされるべきかは検討されなければならないことである。

- 注 (1) 『流通費用に占める運賃料金』日通総合研究所, 昭42.10, p. 5
(2) 鈴木暁稿「“需要調整型”港湾体系への課題」(『港湾経済研究 No. 12』成山堂書店, 昭49.10) p. 187などの参照をのぞむ。
(3) 『価格形成要因としての港湾流通経費』東京都港湾局港管部港管課, 昭和47.3, pp. 186-187
(4) 東京都港湾局, 前掲書, p. 187

4. 港湾運送事業と港湾政策の転換

港湾における商品・サービスの流通経路はその実態からみてきわめて複雑である。たとえば、それは輸出船積み経路において顕著にみられよう。このことは、港湾運送行為の複雑性を如実に表現しているようである。したがって、港湾流通経路に対応している港湾運送行為を交通経済論的に一義的に厳密に把握しようとすることは、困難なことかもしれない。これが、港湾運送市場の理論的規定を明確にさせえない所以でもあるように思われる。

交通サービスは、元来、その代替性に乏しいがゆえに、他のサービス生産にみられるような“競争市場形態”が常に成立しているとはかぎらず、その意味では、交通市場は相対的に独占性の強いものとされてきた。

ところが、周知の如く、近年における産業構造の高度化、著しい技術革新の展開などによって同種および異種輸送手段が発達し、かかる見解の有効性は疑問視されるようになった。これは、とりわけ内陸貨物輸送市場を中心として論じられている。

内陸輸送と海上輸送の接点的機能を果たすともいわれている港湾運送の市場形態に関しては、前段でもこれを一義的に論じるならば、定説がないがゆえに誤解を招くかもしれないのではないか、というように述べたけれども、ここでは、港湾運送における“元請行為”，“下請行為”という特殊な行為的性格⁽¹⁾に着眼するならば、港湾運送市場は基本的には“不完全競争”⁽²⁾の性格といえるかもしれない。しかも、この点に関しては、公共ふ頭よりも専用ふ頭における港

湾運送行為の場合に顕現化しているように考えられる。すなわち、元請業者の“特定制”の場合には他の同業者のエントリーを許さないことになるので、“寡占性”的機能が相対的に強く發揮される。したがって、この場合には、むしろ“寡占的競争”というように表現した方が適切かもしれない。

ここで元請業者、換言すれば、一般港運業者の性格などをみておこう¹³⁾。船内荷役では、一般港運業（無限定）の免許を受けているもの（A：175社）、同乙仲限定以外の限定の免許を受けているもの（B：61社）、および同乙仲限定の免許を受けているもの（C：118社）の取扱量の全体に占める割合は、金額で71.2%，数量で61.5%，専業者（D：18社）は同様に金額で4.9%，数量で5.8%，複数専業免許取得者（G：161社）、すなわち船内荷役事業などのいずれか2以上の事業の免許を受けているものであって、一般港運業の免許を受けていないものは同じく金額で23.9%，数量で32.7%という実態である。つまり、船内荷役取扱量は、大雑把にいうと、一般港運業が全体の約7割、専業者が約3割を占め、したがって、このことから一般港運業者の市場支配力はかなりなものといえよう。

次に、はしけ運送についてみてみよう。A～Cの一般港運業者は全体の金額で71.9%，貨物量で68.2%というウエイトを占めている。ついで専業者が同様に金額で25.3%，貨物量で28.2%，複数専業免許取得者が同じく2.8%，3.6%である。したがって、一般港運業者の全体に占める割合はほぼ船内荷役と同程度ではあるが、専業者のウエイトは船内荷役の場合とは逆に複数専業免許取得者よりもはるかに高くなっている。

沿岸荷役では、全体的に一般港運業者のウエイトはやや低くなっている。港湾運送市場の“不完全競争”的性格に関しては前述したとおりである。そのサービス供給者側では、しかし、需要獲得のために激しい“料金競争”を開拓している。すなわち、認可料金を下廻った“暫定料金”による需要獲得競争等はその一例でもある。この場合のサービス生産量（供給量）は限界費用と価格との一致点で均衡するが、これは完全競争モデルにおける産出規模決定原理と同じである。したがって、この場合、平均費用は限界費用よりも高いからサー

ビス供給者はその生産費をフルに回収することはできないのである。この費用未回収分は特別料金等で償わざるをえないのである。

したがって、そうした港運料金の決定原則が変更されないかぎり、港運業の現状は本質的に変わらないであろう。これは、港運業の経営実態が変わらなければ、利用者である荷主・船会社に対する港湾政策は基本的に変わらないことを意味するであろう。

港湾政策が、もし混合経済体制の下では変更されえないならば、現代の物価問題の性格は基本的に変わらないであろう。このことは、物価問題の原因と対策がどこにあるかを明示しているように思われる。その意味では、港湾政策の現代的課題に対する方向づけは国民的視野で注目されよう。つまり、港運市場における需要者側の市場支配力、もしくは市場行動力に基づくその“寡占力”をいかに“平準化”^④していくかであろう。

と同時に、“港運料金競争”を可能にさせている港運業の構造的関係、たとえば、業種の段階的構造なども改変の方向で検討されなければならないであろう。

注 (1) もし、元請と下請との構造的関係を「系列化」というように考えるならば、両者の行為的性格に関しては、これを必ずしも「特殊なもの」とは断定しないかもしれない。したがって、この問題はさらに検討されなければならないであろう。

(2) この場合の港湾運送(荷役)サービスの需要者は特定小数、その供給者は不特定多数という変形的な市場形態のことを意味するのである。

(3) 東京都港湾局、前掲書、pp. 34—49

(4) 熊谷尚夫著『経済政策原理』岩波書店、昭44. 3, p. 254

5. 結 語

港湾と物価問題はすぐれて大きな課題である。これはとりわけ、現代の物価問題に対する分析の困難性に起因しているようである。『果して経済学は物価問題を十分に分析できるのか、』という一般的な設問をしてみたい。この問い合わせに対する私の答は、経済学は物価分析のための「完全で完結的な」理論を現にも

コンプリート・アンド・クローズド

っていないし、そしておそらくは将来ももちそうにない、ということである。』
(村上泰亮稿「資本主義体制と物価問題」、東洋経済臨時増刊 No. 32、昭和50年4月所収)。

本稿では、そのような困難性を考えつつ、混合経済体制の組織化原理を再認識し、これを物価問題との関連では新たに検討し直さなければならないこと、そして、港湾政策のあり方を批判的に若干検討し、これが転換されなければならないこと、に言及してきたつもりである。

そうした過程で、物価問題の、その根が深く、大きいこと、港湾のそれに果たす役割がきわめて重要であることなどに改めて気づかされたのである。