

都市経済と港湾機能の変化

山村 学

(明治学院大学)

目 次

1. はじめに
2. 都市経済の発展と港湾機能
3. 安定成長下の都市経済と港湾
4. 今後の都市経済発展と港湾の課題

1. はじめに

わが国の経済成長と物流革新の間には種々の相互作用がみられてきた。このことは既に先学諸氏の分析によって明らかにされている通りである。⁽¹⁾

そこで、今日の如き都市経済の発展過程をたどってみると、一面においては物流革新の進展とともに高度な分業化や諸商品取引の集中化などが進んだと理解することができる。しかし、高度成長過程においては、地方産業都市や大都市への経済力集中が政策的に展開されてきており、その加速度合が高まったのも事実である。

したがって都市経済発展の原動力的一要素といわれる港湾は、物流革新の過程においてその機能を大きく変化させてきている。例えば、主な指標として速度、取扱量、省力化度合などの面からとらえてみても貨物単位当りの生産性向上やコスト低減に大きな効果をあらわしていることがわかる。

ところが、このように限られた都市地域に経済活動が集中することは、そこに専門的な諸機能の分担と相互依存関係が成立し、集積のメリット追及が可能な場となるにもかかわらず、資本主義的経済発展の宿命的問題に遭遇することになったのである。

確かに港湾の整備拡充は、都市経済の発展と市民生活の向上に寄与するこ

とを目的として、つぎつぎと新しい機能や形態のものへと変化せしめてきた。しかし、産業構造の高度化と相俟って産業間や企業間に不均等発展による跛行性が生じ、これが大企業中心の系列化や支配強化によってその度合を強めつつ大都市経済を中心とするヒイラルヒイが形成されてくることになる。この過程において過疎、過密化や環境悪化なども進んでくる。もちろん、かかる過程において、種々の対応政策が展開され、これに国内外の情勢変化も加わって経済発展の軌道修正も部分的には行われてきている。

とくに昭和48年のオイルショック以降から、わが国の経済活動は大きな変化を余儀なくされるにいたり、ここ数年来から安定成長を目指す方向への転換がはかられて今日に至るのである。こうした都市経済の構造的変化に対応するためには、港湾機能にも当然のことながら変化を要請されてくることになる。

本論では、最近における都市経済と港湾機能の変化をふまえながら現状の事実を再確認して今後の基本的課題と思われるものをいくつか提起してみるつもりである。^[2]

注 (1) この分析が明確に行われているものの1つとして、広岡治哉編著「現代交通の理論と政策」（日本評論社）があげられる。同書の第1章資本主義の交通問題を参照。

(2) 本稿の展開に際しては今野修平「都市化と経済の変化からみた大都市港湾の展望と課題」（日本港湾経済学会年報 1977 年）が適切な分析を行っているので、その一部を参考にさせていたゞいた。

2. 都市経済の発展と港湾機能

都市経済の発展は、前述の如く分業化の進展や商品取引の集中化によるものであるが、これには流通機構の整備が相互作用関係で結びついている。ここでいう流通機構とは流通経路、取引形態、流通関係企業の機能、物流施設などを含め、それらの結合の仕方をさすものであるがこのメカニズムは商品の生産、流通、消費という各段階の発展度合と商品の性格によって規定されることになる。

そこで都市経済発展の基本的な方向をまとめてみると次のようにいうことができる。すなわち消費市場の拡大は生産、流通の規模拡大につながるが、一方において生産面の技術革新や流通过程における大量販売、大量物流体制が確立されてくると消費市場の拡大に結びついてくることになる。また消費の質的な側面からみると需要構造の変化が生じ、生産、流通部門の対応姿勢を変えさせながら新商品の登場を促がし、それによってさらに新しい需要が創造されてくる。⁽³⁾

つぎにわが国における都市経済の発展と港湾機能の関係をとらえてみることにするが、最近の貨物輸送構造によってもわかる通り国内向の大半（トンキロ）は内航海運である。また、これに外航海運の輸出入貨物を加えてみると港湾における貨物取扱量は如何に大きいかが理解できる。

これまでの臨海地帯においては地域開発政策の展開に伴って重化学工業部門が進出し、いわゆる産業都市化とともに原燃料や製品の海上輸送度合を高めてきた。これはわが国の国土条件を経済的に有効活用して産業構造の高度化と結びつけたものであり、各都市は新らしく整備された港湾によって消費市場である大都市との関係を深めながら発展してきている。

ところが、地方諸都市の多くは、いわゆる誘致による外来型の大企業を中心として発展してきたため、その関連を含めた工業生産のウェートが高く、内発的な地場産業の発展に結びついてこなかったのである。⁽⁴⁾ したがって、これら諸都市の経済構造は、前述の誘致産業を主体とした活動と一体化している面が多く、いまだに開発の延長過程なのか、またはこれが帰結というべきなのが判然としていないといえる。

一方、大都市においては中枢管理機能の集中化や都市型の2、3次産業化が進み、これを都市周辺部に拡大しながら大都市圏を形成してきている。また、港湾においては地方諸都市や大都市周辺部からの製品及び半成品の受入れと海外貨物の積み卸しが専用、専門埠頭を中心に行われており、1大商品市場形成の機能を如何なく発揮している。

都市経済の発展と港湾機能を、このような角度から眺めてみると、これまでの地方諸都市の経済構造や港湾機能は大都市のそれを反映する形になって

きたといえるのではなからうか。

注 (3) 流通経済発展のメカニズムについては、このような展開が主流となっている。田島義博著「流通機構の話」(日経文庫)、「流通経済用語辞典」(日経文庫)などを参照。

(4) この検討内容は日本港湾経済学会年報(1979年)「都市と港湾」において拙稿の「都市化の進展と港湾問題」で展開している。

3. 安定成長下の都市経済と港湾

わが国の高度成長期を振り返ってみると重化学工業を中心とした産業構造の高度化がはかられ、設備投資と輸出を主導力としながら都市経済の發展をうながして、前述のような産業都市化や巨大都市圏化を進展させてきたことがわかる。しかし、昭和40年代の後半に入ると、このような経済構造は、かつての景気循環という局面からとらえるのがむづかしくなってきたり、これまでのような単純な対応策では解決できない状態になっていたのである。⁽⁵⁾

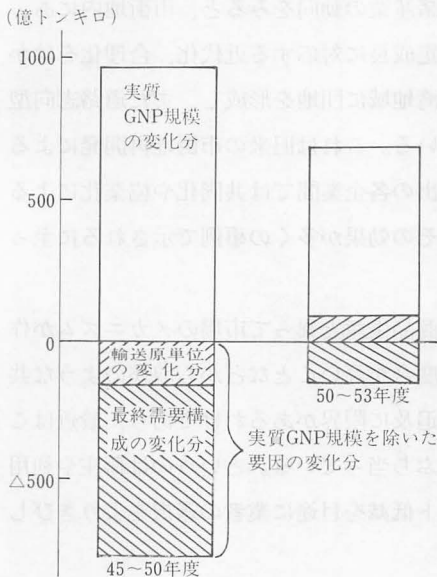
その後オイルショックを契機として安定成長路線への転換が進められるわけであるが、この過程において都市経済と港湾機能が除々に変化してきており、今日ではさらに安定成長を指向する方向への変化が定着しつつあるのでその主なものを採り上げてみることにする。

(1) 都市経済と港湾機能の変化

まずマクロ的な面から眺めてみると、物流量(トン及びトンキロ)と実質GNPの伸びはトン数の実質GHPに対する弾性値の場合に多少なりとも乖離傾向を生じてきている。しかしトンキロベースでの弾性値の方は比較的相関がみられるものの、これも品目による輸送原単位と最終需要構成の変化分が関係していることを見逃さないわけである(表1)。また、GHP構成要素の中では公共投資、民間設備投資、住宅投資などの動向が物流量の増減に大きな影響をあたえている。

つぎに輸送品目別の量的形態の変化、輸送手段別の分担変化や輸送経路、荷捌方法等には後述するような変化がみられるものの総じて拡大基調の方向

表1 要因別輸送トンキロの変化



は認められなくなっている。これは各主要産業において省エネ化や技術開発、高付加価値製品化などが主体的活動とされてきたことと商取引や物流過程の近代化、合理化が進められてきたことに加え、国内の消費市場が新規拡大よりもむしろ更新型の安定需要に主流を移してきたことにあるといえよう。これらのことは、いう迄もなく実質GNPの伸びを小さくし、経済活動の活発化によってもたらされる物流需要の誘発度合も大きくなりないことを意味するものである。

さらに近年の傾向として諸都市を中心に物流需要の少ない第3次産業が伸びてきているし、第2次産業においても大量物流につながる基礎資材型産業から加工組立型産業へのウェートが増加してきている。また輸出入貨物については品目、形状などに変化がみられるものの量的な伸びとは結びついていないのが現状である。

そこで都市経済と港湾機能の主な変化を追ってみると、基本的には安定成長への体制作りを主体としたものであることが確認できる。

例えば主要諸都市では、そのための行財政改革が種々の角度から進められており、人員削減、機構や組織の統廃合などをはかりつつ、一方では都市の特色をもつ地場産業によって内発的発展を促がすための育成や振興策が講じられてきている。もちろん、これらと結合した市民生活の向上もはかれている。

また、地方の産業都市においては生活関連施設の整備や雇用機会の創出に必要な関連産業立地の促進、さらには地方定住化の推進などを展開してきている。そのために「新産都市建設および工特地域整備のための財政上の特別

措置に関する法律」が新たに5年間の再延長となったのである。

つぎに大都市の経済活動をにう諸産業の動向をみると、市街地内にあった中小商工業者や物流業者などは安定成長に対応する近代化、合理化をはかることを目途として一部のものが港湾地域に団地を形成し、また道路志向型のものは内陸団地へと転出してきている。これは旧来の市街地再開発による環境整備とも関連しているが団地進出の各企業間では共同化や協業化によるメリット追及をはかっており、最近その効果が多くの事例で示されるに至っている。

しかし物流業界の場合は、一般の商品生産と異って市場のメカニズムが作用しないことや公共施設の利用依存度合が高いことなどから前述のような共同化、協業化その他によるメリット追及に限界があるわけであり、最近はこれと裏腹に変化してきている問題にぶち当たっている。というのは荷主や利用者が物流の質的サービス向上とコスト低減を目途に業者の選択をよりきびしくしてきたからである。

これは利用者側とすれば、安定成長になると競争激化に対応していかねばならないし、商品の多種少量化に加えてユーザーのニーズに对应していくには物流面での確実性、機動性、低廉性などを中心に、よりすぐれたサービスを必要とするからにはかならないわけである。

(2) 安定成長下の都市経済と港湾

今日におけるわが国の諸産業は資源、エネルギーおよび環境などの制約が強まる中で国際分業にも応えながら経済の安定的成長を支えていく方向をたどっているといえる。これは省資源、省エネ型で付加価値の高い知識集約型の産業へと転換してきたことを示すものであり、地方の産業都市や大都市においてもこれらのことが確認できる。

例えばエレクトロニクス、IC、コンピューターなどの諸産業やこの応用による機械機器産業の成長に加えて新工業材料（ファインセラミックス、炭素繊維、炭化珪素繊維、ガラス繊維およびこれらとの複合材料など）も間もなく出現がみられようとしている。⁶⁾

また、一方では需要の高度化や多様化を反映する第3次産業の成長が家計面（教育、医療、文化、スポーツ、その他レジャーなどのサービス）と産業面（研究、技術、管理などのソフトサービス）で拡大してきている。

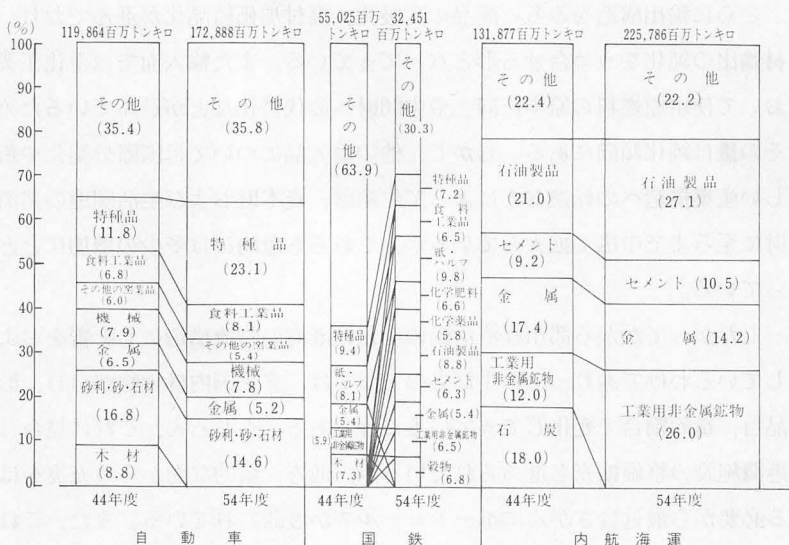
さらに輸出構造をみると商品の高級化、高付加価値品化が進んでおり、素材輸出の鈍化をうめ合せる形となってきた。また輸入面では重化学工業において使用原燃料の原単位向上や中間財への代替化などが進んでいるためにその量は鈍化傾向にある。しかし、他の輸入品については国際分業化や新しい産業構造への転換などによって生産財、資本財および生活関連の諸消費財に至るまで幅広く拡大しているが、これらも量的には多少の増加にとどまっている。

したがってかかる都市経済活動の変化は港湾の物流構造にも影響をおよぼしているわけであり、その主なものとしては、まず国内外貨物がOD、形態、品目、量的割合で変化してきていることである。もちろん、これに見合った港湾施設の整備拡充も進められているが、他方、量的な面からの充実をはかる必要から最近ではさかんにポートセールスが展開されている。また、これに加えて船舶が省エネ、省力（自動化）船化やシステ輸送化などをはかってきているし、港湾管理者側においても新しい管理運営体制の確立が進められている。

つぎに港湾と都市内および他地域を結びつける輸送手段としては、トラックが戸口性、機動性、迅速性、確実性などの特性をもっていることと道路が整備拡充されてきていることから利用者のニーズに適合し、その依存率を高める結果となっている。しかし、今日のような安定成長下では量的拡大がはかれないために車両の近代化、省エネ化、効率的な輸送システム化などによる経済性の追及が行われている（表2）。

以上の通り、本章では安定成長下における都市経済と港湾を概括的に眺めてきたに過ぎないが、主意としては安定成長が高度成長の縮少と異質なものであることを述べたかったわけである。そこで、この異質な面をふまえながら今後の都市経済発展と港湾の動向からみた課題をとり上げてみることにする。

表2 輸送機関別主要品目構成比 (トンキロ)



出所：表1に同じ。

注 (5) この分析は宮沢健一、森谷正規編「80年代の基礎産業」(筑摩書房)において素材産業の1つである鉄鋼業をとり上げ、拙稿「鉄鋼産業」で展開したものである。

(6) 新工業材料については新日本製鉄㈱総合調査部がまとめた「新工業材料の展望」(調査統計月報8月号No.135)〔但し社内限定〕にくわしく述べられている。

4. 今後の都市経済発展と港湾の課題

(1) 安定成長についての基本的認識

コンテナによる海陸複合一貫輸送体制を進展せしめたのは、世界的に高水

準の生活と賃金をほこり、安定成長化を目指す米国と北欧であったわけである。今日のわが国でも生活と賃金水準は向上しているが、今後もこれらはさらに向上がはかられていくことになる。しかも海外依存度の高い資源、エネルギーは省資源、省エネ化を上廻る価格上昇が考えられるし、環境保全も含めたその他の経費も上昇していくことになるといえる。

これは何もコンテナを引き合いに出した物流部門に限られたものではなく、あらゆる産業に共通していえることであるし、既に述べてきたような安定成長を各産業が指向していくとすれば量から質への向上と同時にコストを低減させる高能率化がはかれねばならないことになる。もちろん人件費の節減も必要となるが、この場合は労働条件の改善と結びついた生産性の向上が必然性をもってくる。

つぎに量から質への転換については、一般的な見方として商品の生産、流通、消費の各段階が多種少量化していくことを多様化や高級化してくる構造的変化と同一視しているものが多い。しかし、質的变化への対応という面からみれば、その商品なりサービスの質が需要のニーズに合うこと、すなわち適質化することであるし、またこれが有効需要となり得るときに、それが適正価格化されることを前提とするわけである。したがって供給側が新産業化や新製品の開発などを進める場合には、このことを十分に理解していなければならないし、国際分業化に際してかかる事情の配慮を怠ると、そこに調整問題を生ぜしめることになる。⁷⁾

とくに質的に異なる国際経済環境の中では、そのために貿易摩擦を生じて種々の調整が行われたり、相手国で現地生産化を行うようになったりしている。このような結果をみると、確かに相手国の雇用増大や経済発展に結びつくことになるが、自国内では雇用減少のみにとどまらず、当該商品の逆輸入というブーメラン効果も生じてくるようになるといわねばならない。

さらに第3点目としては情報処理機能の高度化をとり上げてみるが、これは経済活動の省力化や合理化ばかりでなくサービス機能の質的向上も含めた形で進展してきているといわれている。しかし、安定成長とともに成熟化していく経済社会を考えると、情報処理は単に機械化されるばかりでなく、機

械化できない想像力や工夫などが求められるようになるといえる。このことは裏を返えすと情報処理の特質や限界がわきまえられていないことにつながってくる。

つづいて、最近の労働市場を眺めてみると若年労働者を対象とした考え方が主体になっているといえる。ところが安定成長の経済は、その成熟化が進むとともに、一方では福祉の向上や高齢化にもつながっていくことになる。

とすれば賃金体系を再検討して変化させれば若干労働者にはみられない勤勉さを中高年労働者から買えるようになるわけである。

(2) 港湾地域における都市的機能の拡大化

今日の主要都市における港湾地域では貨物の量的、質的变化や物流工程の変化に対応し、かつ省エネ、省力化をはかることを前提とした装置化が専門ないし専用化の形で進んできている。また、一方ではレジャー、レクリエーション、環境関連及び防災などの諸施設や住宅その他の関連施設などが増大している。したがって業務中心の機能に加えて社会生活的な機能のウエートが高まっているわけである。

これらの諸都市港湾の中では、とくに大型都市が国際化に対応した整備を中心としているものの、概していえばそれぞれの諸都市が各自の特性を活かすことによってリトル東京的志向から離れようとしており、ヒイラルヒイからの脱皮を試みている面がうかがえる。しかし、そのためには各都市が自ら誇れるものを創出し、安定成長に対応していく方向での個性化をはかると同時に、これを地域主義と結びつけてそれぞれの都市が主体制をもって実施していけない限り、その実現が困難なことは言う迄もない。

すでに諸都市の中には、このような面からの魅力や活力が生れてきているところもあり、定住圏の形成へと結びつき始めているようにみえるが、もしそうであるとするならば、国や県単位、レベルからの協力をもっと強化する必要がある。何故ならば、都市には基本的な問題として物理的な構造からくる硬直性や企業、個人等の立地に対する執着性などの面もあり、これらは新しい方向への都市経済や港湾機能の形成を阻害する要因となっているから

である。

したがって、かゝる面からの対応や財政面からの支援が必要となるわけであるが、前述の如く港湾の都市機能拡大をはかっている場合においても、それには高度に計画的な方法をもつことが前提になるといえるからである。また、かかる対応策を検討するに当っては、単に経済学の分野のみではなく、行政学や都市工学、社会学などの総合的な協力、すなわち学際的な協力が必要になっていることも強調しなければならないであろう。⁽⁸⁾

(3) 港湾における物流機能変化への対応

運政審の答申内容（昭和56年7月6日に運輸大臣に提出）によると原油の輸入量は、今後とも増加傾向を続け、石炭やLNGなどの代替エネルギー輸入も逐次増加するとみている。また、そのために国内備蓄や配送体制などの増強を必要とすることから内航による二次輸送量が主体となって増大するとしており、他の内外貿易貨物では高付加価値製品の伸びが高まるものとみている。

しかし、このような予測の根拠には疑問視せざるを得ない面が見受けられる。例えば主要産業部門では省エネ化や代替エネ化が積極的に進められており、鉄鋼業の場合にはそればかりではなくオイルレス製鉄所さえ出現しようとしているし、電力やセメント業界をみても周知のような代替エネ化が進行している。物流部門では海運の輸送効率向上や省エネ船化が進み、トラックも燃費性能の向上、輸送効率向上、経済運転や節約運転化、点検整備の徹底化などがはかられていることから、動燃費原単位は低下しつつあるわけである。

また、高付加価値製品が伸びるということは工業出荷額からみても物流量が低下する可能性が高いといえる。この点については具体的事例をあげる必要もないであろうが、主要素材の一つである鉄鋼材においてもその傾向がみられるのである。⁽⁹⁾

それよりも、今日では一方において使い捨てライターやカイロに代表されるような低価格の低級品化や代替品、代用品化も進んで、いわゆる二極分化

がみられることや輸入品にも国産品の代替化が進んでいることなどに注目し、これらとの対比による検討がなされるべきである。また注文生産品化とユーザーの在庫圧縮からくる即納要求化などによって、かつては流通過程で行われていた加工その他のサービスがメーカーの生産工程に組み込まれるようになってきたものもあることを考慮に入れるべきである。

いずれにしても、これらのことが港湾の物流機能に変化をもたらすことになるので、その対応が今日の課題となる。この場合に、まず第1に考えられねばならないのは、それぞれの港湾における貨物の取扱能力と機能が、その都市の今後の経済活動方向に見合ったものであるかどうかの検討であろう。

つぎには湾内ないしは広域経済圏内に位置する諸都市の港湾においては、それぞれがどのようにしたら適正な分担と相互依存関係を作り上げていけるかということである。当然のことながら、これらは都市における他の経済活動部門との関連を十分配慮に入れて総合的に検討されないと整合性のとれないものになる。

したがって、港湾が安定成長過程に対応して合理的な物流機能を発揮し、その存在価値を明確にし得るような施策の展開へと結びついていくためには、この基本的課題への取組みが出発点であるといえるのではなかろうか。¹⁰⁾

注 (7) このような面から発生した問題への対応をせまられているのは、国内でも多くみられるし、かつてシュンペーターがイノベーション論議で指摘した如く、この対応への如何は産業なり企業の基礎や生存自体を衝くことにもなりかねないということにも結びつくといえよう。

(8) 前掲の広岡治哉編著「現代交通の理論と政策」第1章17頁を参照

(9) 前掲書「80年代の基礎産業」の拙稿「鉄鋼産業」227頁を参照。

(10) この基本課題をふまえながら、都市からみた港湾の問題点をとり上げ、都市問題としての港湾の検討を行った拙稿「都市化の進展と港湾問題」（前掲日本港湾経済学年報、1979年）を参照。