

港湾諸費用形成要素と競争条件

千須和 富士夫

(広島商船高等専門学校)

目 次

1. 問題の所在
2. 港湾をめぐる土地所有と投資
3. 競争条件下の港湾サービス価格と特別利潤
4. 港湾の競争形態

1. 問題の所在

港湾が相互に近接して競合する状態にある時、港湾は競争条件下に置かれているという。この競争条件は、2つ以上の港湾自体が有する条件と、利用者側の有する条件に支配されるとRolf Stuchtey はいう。⁽¹⁾

Stuchtey 博士によれば、第1の条件は海港の海事上並びに運営上の条件であり(彼はサービス競争という。)港湾への出入に際しての海事上の便益の質、船舶の手早い捌き、それは船会社側でも望んでいる量的質的な需要に答えるものである。第2の条件は、港湾費用、入港や荷役に伴う費用条件である(これは価格競争という)。時には内陸輸送費用も問題となる。第3には荷主側の条件、荷送人または荷受人の目的や選択に委ねられる要素である。取引上の貨物(商品)の引渡し条件の定め方が輸送費用とルートを支配するからである。

この関係は、国内港湾ばかりでなく、同じヒンターランドを持ち、港湾同士も内陸輸送網で連絡されている場合にも起こるし、またhub center portとfeeder portのように、内陸輸送網で相互に連絡していないような場合にも起るのである。Jean-Georges Baudelaire は、仕向国内の港湾の混雑に伴って促進された新しい内陸ルートや安定しているランドブリッジルートを紹介し

ての国際的な港湾間の競争にも注目すべきであるといっている⁽²⁾。

港湾の競争条件は、概括すると Stuchtey の 3 条件に絞られ、サービス条件、費用条件、商取引条件と類別されるようであるが、それらの条件を構成する要素、それら諸条件の相互関連などの分析については、かならずしも明解ではない。

サービス条件を構成する海上上並びに運営上の質を考えてみればわかるように、自然の環境、立地、港湾施設、運営技術、運営組織などが係ってくるのである。経済学的範疇では、土地、資本に大別される。運営技術、組織は本来労働の熟練度と教育に裏づけられており、またそれを維持発展させる人間の意志と共に教育、訓練、労働力保持に投じられた費用が随伴している点を見落してはならないであろう。こうして主に船舶運航に対応する条件は、土地と資本、その資本の部分もハード面とソフト面との投資があることに注目しておきたい。

第 2 の費用条件は、利用者にとっては港湾の提供するサービス（用役）の価格を意味している。港湾は土地を基盤にしており、土地は移動できるものではなく、したがってその土地の上で展開されるサービスは、その限りでは独占状態にある。サービスの種類は多様であり、同種のサービスに複数の企業が関与して、そのサービスに関しては競争関係が生じるであろうが、港湾全体としては、その港湾内におけるサービスの価格は平均的価格に落ち着かざるをえない。港湾内が市場として自由競争的か、寡占的かによってサービス価格にある程度の高低の差を生むであろうが、港湾内では価格の均衡点が存在するといえるであろう。形式的にはタリフとして公示されている表定価格の存在がそれである。しかもこのタリフはサービス提供者側の政策的意図が含まれている。したがって費用（価格）条件は、その構成要素とはいかなるものから成立しているのであろうか。これが基本問題である。

第 3 の条件の商取引条件であるが、荷主側の港湾の選択基準そのものを表わすといえるであろう。とすると、その選択基準は港湾側の事情によるものと、荷主側の純粋な事情によるものとに分けられることは、すでに検証されている⁽³⁾。港湾側の事情によるものとは、①寄港頻度が少ない、配船されてい

ないなどの配船事情。②港湾独自の慣熟性、いわゆる貨物や船舶取扱いのノウハウの蓄積や設備の充実があるかどうかなどである。「慣熟性」はある意味では時間が函数であり、港湾を支える人間集団を港湾社会というならば、その港湾社会を貫く意志とか意欲とかが育むものである。そして先にも述べたように、具体的にはソフト面への投資として裏付けのあるものである。と取敢えず述べ、後に再論することにしよう。配船事情については、貨物量と配船量とは相関性を持ち、相互規定的な関係である。港に貨物が集まれば、船は来るのであり、船を呼べば、貨物は来るのである。

港湾の貨物や船舶の取扱量は、その港の置かれた位置や機能により分担が行われる。競争が真に展開するのは、相手は限られており、その意味では一方で「優しい独占」(benevolent monopoly)が存在するが、限られた港湾、自らが独占性をもつ港湾同士の問題だとするA. H. J. Bownのような考え方もある⁽⁴⁾。

ここでの問題点は、どのような港湾間の競争であるか、いかなる貨物、貿易取引、海運利用などの特定分野をめぐる港湾間の競争であるのかは捨象し港湾間に以上のような競争が存在している場合の、競争の経済原理を考察することに向けられている。

2. 港湾をめぐる土地所有と投資

「港湾政治経済学の理論体系」で和泉雄三氏が提起した問題は、港湾の基盤を成す土地(水域を含む。以下同じ)の所有関係とその効果に考察の目を開くべきであるという点である。

それはなぜかという、土地所有に対応した経済効果として、地代が発生し、地代は生産過程で得られた剰余価値について、貸付資本における利子が貸付資本家に配分されるように、土地所有に基づく対価として土地所有者は配当を受けるべきであり、その部分が国有となっているが故にこの関係が無視されている。港湾の土地所有を手掛りに、港湾の費用負担の問題や独占資本に向けての超過利潤を港湾自身も保証するところの過剰な価値移転が行われているのではないかという推論的な問題提起なのである。

港湾が利用者の運輸資本—海運資本と港運資本を具体的に考えよう—と、荷主—企業の規模の大小ではなくて、港湾を通過する貨物の品目で彼らを代表させよう。そうすれば、その貨物の製造元の企業群や取引の企業別の規模が見えてくる—に利用を委ねる時、港湾費用を負担してもらっている。名目は使用料であったり、運賃料金であったりする。これらは先にも述べたように概ね表定価格である。

港湾を大きく生産手段と捉え、運輸用役生産の場として公開されている場とした場合、生産手段としては通路（土地）であり、通路に付加された資本すなわち防波堤、港域内航路、埠頭、上屋倉庫、荷役機器などの役割を受けもつ施設等の他に動力源がある。さらに補助的な輸送手段としての小型船舶、臨海鉄道や自動車などの内陸接続輸送手段や小型荷役機械の4種に類別できる。

土地は自然物であり、人間が生み出した労働生産物ではないということが第1の特徴である。第2の特徴は、土地は移転できないということである。山を崩して平地にしたり、水面に土を埋め立てて陸地としたりすることはできる。しかしそれらは土地そのものの利用形態を変えるため、人間が労働を投入し、土地に資本を投じたのであって、土地の形態が変わり、利用効果は変わってはいても、土地そのものが動いたわけではない。土地造成とか水面埋立とかいうが、土地の形質の変更である。

この意味からすれば、土地は労働生産物ではないことと、土地に労働が投入されたこととは区別されなければならない。土地は労働生産物でないのであるから、本来的には価値や価格をもたないとするのが労働価値説の基本的考え方である。「もたない」というより、「関係がない」としてもよい。

土地が私的所有制を前提とする資本主義経済体制下では、土地所有の効果は、「ある人びとがいっさいの他人を排除して、地球の一定の部分を彼らの個人的意志の専有領域として支配するという独占」⁽⁵⁾である。しかしその効果が経済的にいかに実現されるかが問題なのである。

土地は自然物であり、所在場所は唯一である、という特徴から、その土質の豊饒度や位置、産出する鉱物、棲息する動植物などが異なる。土地所有者にとっては、この所有する土地によって、超過利潤としての地代をもたらす。

というのは、その土地の利用によって行われる商品生産が、他の土地を利用して行われる商品生産よりも、より多くの利潤をもたらすならば、すなわち生産のための投下資本プラス平均利潤としての生産価格を超えて、市場において生産価格以上の価値を実現するならば、市場価格と生産価格との差額分だけ、その土地の利用によって、商品生産に当たった産業資本家は超過利潤を手にしたことになり、土地所有者はその超過利潤を土地の賃貸料としての地代として要求するのである。この土地の性格の相違は、それぞれ相異なる土地の所有者に対しては、土地の優劣に応じた差額地代をもたらす。その理由は、市場において実現できる超過利潤にそれぞれ差異があるからである。しかも未利用地も利用が開始されるや否や、土地所有に基づく絶対地代を生む。土地の所有者と産業資本家が分離していない段階では、この関係が明白ではないが、他人の土地を利用しようとする際、土地の利用を土地所有者が無償で認めるとすれば、所有の目的がなくなるからである。したがって土地所有が要求する地代には2種類あり、所有そのものに立脚し、限界地で典型的にあらわとなる絶対地代と自然物の土地の性格の差に基づく差額地代Ⅰとが、同時に登場し、土地所有者は両者を同時に収受するのである。

港湾における土地は、農業生産や採鉱、漁労が目的の利用ではない。輸送のための通路であり、都市整備の拠点であり、リクリエーションや工業生産の場である。そうなると、土地の性格の中では、位置と海事上の便利さなどの要素が重視される。位置は通過する貨物の生産と消費の場にどれ程近接しているかに係わる。原料輸入の例では、生産加工地域に直接持込むのが最も物流費用が低廉となる。消費財の移入であれば、大消費地域で陸揚げするのが、同様に最もコストは低くなる。ただしいずれも船舶の入港が容易であるという場合に限られる。

しかももう一つ重要な要素が土地には加わる。農業では土地改良という資本を投下して土質や形状を改善する形をとるが、港湾の土地利用は、2つの投資方法により改善することができる。1つは船舶の出入港や荷役に便宜とスピードをもたらすような、またその他の利用目的に沿った設備の充実のための投資という問題と、2つには労働力に対する投資である。後者はなぜか

という、運営技術とか、荷役とか、通関とかその他港湾の諸機能を高め維持していく人間の育成、港湾の社会的要因への投資の問題である。後者の問題は、これまでは歴史的な要因、自然のままに集積された諸資本の活動の結果として受止められてきているが、港湾の「慣熟性」あるいは正当にいい換えるなら、学習効果と便宜さの度合としての「成熟度」である。この経済的意味は、この労働力への投資のことをいうのである。

この港湾の「成熟度」の概念は資本に関連する重要な契機を含むので、さらに詳論するならば、人間的要素、産業資本的要素、社会環境的要素、都市構造的要素と限りなく港湾を媒介とする諸政策的投資に近づいていくが、ある広がりをもつ投資基礎とする、その港湾社会の有する能力であり、資本によって育まれた集合体としての力量と表現されるべきものであり、いうまでもなく、有体的なストックも含むが、むしろ本質は無形のストックの方に重みがあるものなのである。人間的要素とは、繰り返すようになるが、港湾の管理運営、荷役、通関、金融、貿易、運輸保管など、流通や流通を補完するすべての業務分野にわたる人材の結集と彼らの間での伝統的・革新的技術、技能の継承が行われていることであり、このためには、公的機関や企業による教育訓練のための投資が行われているのである。産業資本的要素とは、これらの人材を労働力として擁し、企業として立地運営する私的資本の存在である。社会環境的要素とは、産業資本のような企業形態に至らないまでも、港湾に集まってくる人びとや企業に対するサービスが娯楽や医療、衛生、給食などで支えられる文化的な匂いの強い公的・私的資本の活動分野のことであり、都市構造的要素とはd 港湾を都市たやしめるハードの活動機能を含む公的あるいは私的資本の蓄積分野である。これらの中にはストックであるものもあれば、フローとして日々動きまわっている資本もあるが、「成熟度」というと一見人間の属性のように思われるが、実は資本の追加的投入による蓄積状態を表わしているものである。それ故にこそ土地とは切り離せない存在であり、あたかも農業の土地改良と類似のものとなるのである。

土地所有は絶対地代と差額地代を生み、追加投資は差額地代Ⅰとは異なる差額地代Ⅱを生む要因となることから、次に視点を変えて、港湾の差別へと

移ろう。

これまでに考察した「港湾の成熟度」は追加投資そのものを意味し、この「港湾の成熟度」はいわば港湾の位置以外の資本に根拠を置いた便益性を利用者に与えるものであり、港湾相互の差別を生じさせるものであった。

そればかりではない。港湾諸費用の形成要素をまとめてみると、土地所有に対応する絶対地代と土地の性格に基づく差額地代Ⅰのハードそのものと、さらに「港湾の成熟度」による差額地代Ⅱ、これに加えるに、具対的な用役に対応する費用が加わる。具体的な用役に対応する費用には、港湾サービスを商品とみなした場合の地代を除く生産価格に当たるものすべてである。

私的資本が港湾において地代相当の施設使用料、埠頭賃借料を支払って機能しているとの主張が起ころうであろうが、地代相当であるかどうかは後に述べるので、省略し、港湾の土地は国有または公有として所有される問題に積ることとする。

通常、日本における港湾は水域の港湾区域、陸域の臨港地区（都市計画法第2章規定または港湾管理者が認可を受けて定める）、港湾隣接地域（港湾区域に隣接し港湾管理者が指定）より構成され、管理者の港湾台帳に登録され、区域内での行為は制限されている。港湾の土地には国有・管理者有・私有の別がある。臨港地区、隣接地域は港湾の管理運営の必要上定めた地域であり、私権の存在する部分がある。

港湾を構成する主要部分の土地が国有であり公有であるのは（また施設への投資をも含めて）、港湾の通路（物流）機能がすべての資本に対して開放されており、いわゆる公共性が地代の負担を免除させる理由となる。もともと資本にとっては、土地の私有制は、超過利潤としての不労所得を強要し、資本の総体の蓄積テンポを規制し、土地購入によっての生産活動を行わなければならない場合には資本の再生産の能力を小ならしめるというように、資本の障害物となっている。土地が公有であれば、少なくとも絶対地代は無視しうるわけである。土地国有論が資本主義経済生成期に登場しているのは、動機はいかにかかわらず、資本の増殖運動の妨げとなっており、土地のみを私有財産制の対象からはずすことが、自らに超過利潤を一層多く帰属させ

ることができるからに他ならなかった⁽⁶⁾ためである。

もう一つ「港湾の成熟度」を意味する港湾資本の集積は、港湾管理者の管理する空間を越えて、港湾を取りまく都市圏の範囲において行われ、港湾の土地空間との一体性は必ずしも不即不離というわけではない。しかし港湾に連延し、機能的には結合しているのであり、港湾の土地空間に投じられた港湾施設が土地と結合し、土地に固定されるのとは自ら異なるのであるが、港湾としての立地並びに港湾への投資そのものが誘因となるのである。

以上によって港湾における土地所有と追加投資による港湾という土地の変化について考察したのであるが、港湾が提供するサービス（用役）の価格にどのように反映し、または欠落しているかを次に検討してみようと思う。

港湾サービスという時、その内容はなにかと当然問われるが、港湾における用役をその多様性を捨象し、貨物が港湾を通過するに要する用役のすべてを含ませつつ、その通過に要する費用とみなすことにし、しかもその通過過程を分断して考えずに、抽象的な流れ（Lane）とし、その流れに係わる費用（cost）を港湾サービスの価格（price）とみなして論じることとする。

3. 競争条件下の港湾サービス価格と特別利潤

海運における運航費に占める港湾費用は、待ち時間の多寡によって割合を異にする。荷主にとっても、商品の全輸送費用を最小にする関心は極めて大きいのは当然である。とくに港湾の諸料金の変動が荷主へ転嫁される場合、港湾諸料金の10%の増加は、荷主の全輸送費用に2～2.3%の増加を促がすといわれている⁽⁷⁾。またCIF価格に占める港湾諸料金は5%以下とみられている⁽⁸⁾。

いま産業資本の運動の表式 $G-W-P-W'-G'$ の流通過程 $W'-G'$ に焦点を当ててみよう。逆に入口の $G-W$ でも全く問題は同じであり、買いか売りかの違いであり、売りは商品の価値実現であって正に「命懸けの飛躍」⁽⁹⁾の時である。しかし売りはまた一方の資本のもしくは最終消費への買いである。港湾を通過する商品は、実際には $G-W$ 、 P （生産過程または生産的資本）、 $W'-G'$ のいずれの段階にもあることが可能であり、現に商品の引渡

しの目的で、あるいは個別産業資本内の生産段階での製品移動の目的で、港湾を通り抜けて行く。したがって港湾の機能、そこで行われる船積み船卸しを核とするその前後の用役生産は、一つは商品の位置転換、空間的移動の効用であり、時には価値保存の効果を発揮するのであるが、もう一つのより本質的な機能は、資本の回転、資本の自己増殖の運動を速めるということにある。それ故にこそ待ち時間の発生、商品の滞留は終局には荷主のマイナスとなって現われるのである。海運資本にとっては、船舶の回転遅れが阻害要因となる。そこで港湾サービス価格は、速度を函数とすることになる。

港湾サービス価格を港湾諸費用形成要素からみると、土地の絶対地代部分差額地代Ⅰ（位置）部分、差額地代Ⅱ（改良投資）、運用一作業費（諸運賃料金）部分に分けることができる。これに加え、待ちに係わるCongestion Levy（混雑課税）やサーチャージは付加部分といえる。

そして商品の滞留によって生じる利子負担、販売機会の損失など、商品の価値実現に影響を与える問題も生じる。

供給側の港湾の制約条件は、①資本の部門間移動が、ほとんど行われない（利潤率に左右されない）、②輸出できない（国内の固定資本であるため）、③局地市場と国際市場とが併存する（競争条件では近接国の港湾と同一市場圏におかれる）、④しかも市場競争では不完全である（独占段階の不完全競争とは別の意味で、公共財としての政策価格の存在、計測の困難な価値尺度のない効用や外部経済効果、外部不経済効果の存在など）ため、随時、価格機構が働かないという問題がある。

特に政策価格の実状は、実質価格を下まわる「港湾使用料」にあるとされる。¹⁰⁷実質価格はこれまで不明確であったが、本稿では、地代、投下資本、運用費用によると規定したので、価格の間隙^{げき}がみえてきたといえる。

水域施設、外郭施設のように「それ自体価値をもちながら、実際には徴収の対象とならない」全部未回収分、基本的な固定施設について「その価値のある部分を使用料として回収」する部分未回収分^{げき}があげられているが⁽¹¹⁾、これらはいずれも投下資本についてのみであり、地代を含むものとは理解されていなかった。また運用費用は港湾の管理運営に関連する公務労働（港務

局ではそれらの従事労働）、組織の維持費いわゆる管理費（固定資産も含む）が無視されてきている。公務労働は一般的には社会的空費とみられるものであるが、運輸機能に係わる管理労働は、それ自体として用役生産の補充労働であり、港湾労働の事務系現業業務部門と共通性がある。

地代、投下資本の全部または一部、運用費の可変資本部分（労働力費用）と不変資本部分（管理運営固定資産・情報システムなどの維持費など）が、港湾を通過する商品に、無償で付加されて行くことがわかる。これと共に有償でも限界費用の差に相当するような価値部分も付加される。無償部分と有償部分の比率額が問題であるが、残念ながら統計的には未整理である。この無償の価値の移転部分を特別利潤⁽¹²⁾という。

港湾の競争は、商品の生産と流通が国際規模で行われている現段階で、世界市場を土台にして展開することはいうまでもない。しかし港湾の所在する諸国家は、各国独自の国民経済の再生産構造をもち、資本制生産様式もあれば、社会主義生産様式も混在し、資本制生産様式下の諸国にあっても、各国特有の資本制再生産構造をもって、対峙しているのである。各国独特の労働生産力、労働強度、労働時間、生活水準（労働分配率）同じことであるが、利潤率があり、したがって独特の価値形成を行い、その再生産構造と結びついた国際的商品交換、国際的分業を成り立たせており、それらは相互に依存し合う関係となっている。国際的商品交換の行われる前提としては、世界市場における同一価格、国民経済で形成される国内価格とは異なる国際価格、すなわち国際的価値が存在することである。

国際価値に対応するのは、世界的に必要な平均労働時間であり、これは各国の中位の社会的必要労働時間の加重平均値とみなされる⁽¹³⁾。各国の国民経済内の労働過程では、1労働日当たりの労働強度の差、労働力当たりの労働生産力の差が存在し、労働強度の差は、高い国ほど価値の生産量が多く、低い国ほど価値の生産量は少ない。労働生産力の差は、生産力が高い国では使用価値の生産量が多くなり、低い国ほど使用価値の生産量は少なくなる。これを港湾部門で考えてみると、労働強度が高い国での用役生産は、労働時間当たりの価値生産が多いこと、すなわち作業量が大きいことを意味し、労

働密度が濃く荷役の機械化、情報処理のシステム化が高度に進展している状態を表わす。労働の生産力が高い国での用役生産は、労働力単位当たりの作業量が大いことを示す。これも労働過程における労働配置や組織、技術の向上社会関係や自然関係を表わし、用役生産における効果は荷役作業量の上昇、港湾内における船舶や貨物の移動の早期化を促す。

港湾における用役生産は、国際的な競争においては国際的な商品とみなされるが、実際には即時財であり、輸出されるような自立性はなく、その国のその場所においてのみ存在する不変資本と可変資本の組み合わせと労働の質を伴うものであるが故に、国際価値による平準化としてではなく国際的な格差そのものとして現われ、港湾の利用者にとっては、特別利潤あるいは特別の超過利潤をもたらす源となる。

この事情を述べてみよう。国際的商品交換では、各国の国民経済がもつ独自の価値規定、その国の資本制生産の発展段階に照応した労働の強度、労働の生産力（特定の産業部門または国別資本の担う）によって、社会的、平均的労働が生じるが、この労働の成果である生産物が、ひとたび国際的商品として世界市場に投げ込まれると、各国で行われている個別の国民的労働は局地性・地域性を脱き捨て、世界的労働へ変換され、国際価値への平準化が行われる。この平準化は、国内では労働強度の差により生産物の価値量に差を生じていたが、生産物はいかなる労働の強度の差をも示すことなく登場し、世界貨幣による価値表示を受ける。国内の労働の生産力の差も、世界市場へ送られる生産物にとっては、全く同じ状態となる。国内では労働の生産力の上昇は価値をそのままにして使用価値量を、つまり生産物の量を増やしたのであるが、この生産物が世界市場においては、やはり世界貨幣による表示、国際価格をつけられる。そして国際的価値の共通基盤に立つ。そしてあらゆる国の同一種類同質の商品生産物は、同一の価値に平準化される。これが商品生産者の手を離れた生産物の辿る運命である。ところが港湾のサービス（用役生産）は、国際的競争をしながらも、独立した生産物でないため、また即時財であるため、平準化されずに、労働強度の差、労働生産力の差をそのまま港湾サービス価格に反映せざるをえないわけである。

こうして国内で生じた諸費用形成要素による格差をどう国際場裡で乗り切るかが問題となる。

利用者は港湾サービス価格が総体的に低い港湾を選ぶであろう。第1に全輸送費用を最小とするために、第2に資本の回転速度を速めるために待ち時間や商品の滞留が起こらないようにするために、第3に商品の価値保存、価値実現が確実であるようにするために。そして第4に特別利潤が得られるように。

競争下の港湾サービスが生み出す特別利潤にはどのようなものがあるのか。この問題をこれまでの論理から導き整理してみよう。

国内の競争においては、港湾が支払いを求める使用料等は、国内港湾間のグループによる等差が設けられていても、同規模、同種の港湾の使用料等が同じであったならば（例えば8大港のタリフの共通性を考えて）、消費地または搬入先あるいは生産地または搬出先への港湾の位置、内陸運賃の差を生む港湾間では、差額地代Ⅰ部分の特別利潤を利用者にもたらず。同様にして、ハード部分と「港湾の成熟度」とみなされる差額地代Ⅱ部分にあたる特別利潤をもたらず。一部は次の第3の範疇として、一部は金利軽減として。この根拠は、商品代金の回収時間、滞留による利子負担などのマイナスを港湾サービス価格の差以上に軽減できる場合に発生する。

第3にわが国では共通であるが、港湾の絶対地代並びに投下された資本の無償の価値移転を表わす差額地代として。

第4に運輸資本並びに荷主資本との関係、運輸資本内の相互の関係によって生じる特別利潤がある。この問題は、これまで登場していなかったが、港湾という場が提起する問題なので、ここで触れておかざるをえない。荷主である一般産業資本は、海運、陸運の産業部門を担う運輸資本の用役生産を購入して、商品輸送を行い、国内市場もしくは国際市場において商品の販売を行う。運輸費用やこれに関連する保管費用は、純粋な流通費と違って、商品の生産された時の価値のほかに、運輸に伴う労働過程で生じる運輸手段（労働手段であり、用役の生産手段）と運輸労働（保管についても同様）の不変資本部分の価値と可変資本の価値の部分とを併せて、その価値の一部を運輸

客体となった商品に加えて移動していく。商品の形態変化は起こらない。港湾での用役生産も全く海運、陸運と変わらない。この生産過程で港運資本は可変資本部分の労働力から剰余価値、すなわち利潤を生み出す。その利潤の中から貸付資本（金融資本）への利子を払い、施設使用料等を支払う。ところが、荷主は運輸資本が競争関係にあること、主要な運輸の発生先であること、資本の融資あるいは出資元であることなど、競争関係や従属関係の立場を利用して、本来運輸資本の取得すべき剰余価値部分、もっと極端に言えば、運輸労働が受取るべき価値部分（賃金に相当する）にまでを削りとっていく状況が生じる。これが特別利潤の荷主による奪取である。そしてこのような競争関係、従属関係は、運輸資本相互の内部関係にも及ぶ。港湾では運輸の基幹は海運と港運である。こうした競争と従属の関係は海運側にか、港運側にか、資本蓄積の大きさ、歴史的な資本としての成長発展の違いによって、主導権が異なるが、日本では海運優位である。海運優位によって、海運資本による港運の特別利潤の収奪が行われる。港湾は海運と荷主との運送契約の成立・終了する場でもあるため、荷主側から運輸資本の一環をなす港運資本に対しても、荷主の業務を通じて、同様の収奪が行われるのである。

国際的な競争下での港湾における特別利潤はどうなるであろうか。まず各国の港湾が背後で内陸で結び合っている場合と、至近の位置にありながら、内陸では結びついていない場合とに分けて考えておく必要がある。

1) 港湾が背後で内陸で結び合っている場合

これは内陸輸送が国家の壁をもちながら、商品の移動、輸送機関の連絡が円滑にできているということが想定されている。この限りでは、国内港湾間の競争関係とはほぼ同様の特別利潤を利用者にもたらずであろう。同規模、同種の港湾では競争が激しく、港湾サービス価格は、最も成熟度の高い港湾の限界費用に落つくであろうから、（これは地代を考慮していないのが特徴）港湾サービス価格の引下げは、それ自体で利用者の特別利潤の源となり、その特別利潤の出所は、それらの港湾の維持に当たる国家の、その社会の負担（税収などの公負担）となる。商品の生産、販売に当たる産業資本は、港湾サービス価格が下がれば下がるほど、特別利潤を手にすることができる。こ

の場合の産業資本は当該国の産業資本だけにとどまらない。運輸資本にとっても、本来の利潤部分が削られるような立場に立たされる。こうして産業資本は、運輸部門からも特別利潤を引き出すとともに、世界市場（相手国）での商品の価値実現（価格形成と販売）に有利となる。

2) 港湾の背後が内陸で結ばれていない場合

港湾の市場構造としては、国内港湾間の競争があったとしても、国際的には独占かあるいは相手国も複数の競争関係にある港湾が存在するとして、寡占状態にあるといえる。独占あるいは寡占状態では、価格政策がとれる。当該国の輸出については低いサービス価格を、輸入については高いサービス価格を適用することができる。逆の場合をとって、輸入についてはサービス価格を下げ、商品の導入を図かるということもできる。ただし自由貿易主義を基調とする世界資本主義の国家間の均衡が、こうした非関税障壁を認めるかどうかということである。日本とN I E S諸国の港湾間の関係を考えても、港湾サービス価格は当該国の国民経済の再生産構造にふさわしい労働の強度と労働の生産力を背景にして決定される。コンテナオペレーション・システムが導入され、コンテナ機器がN I E S諸国に輸入され、活動するようになってからは、労働価格になお格差があるとしても、また労働の強度や労働の生産力が技術習熟において差があっても、荷役能力にいささかの遅れがあるとしても、長期的には平準化していくものである。こうした貿易体制のあり方や技術水準の違いが、一時的には特別利潤の別の源泉となりえても、長期的には、内陸で結びついている港湾と同様の結果を招くであろうと考えられる。港湾サービス価格の低水準または引下げは、自国民の負担になり、外国の産業資本にとっても特別利潤を提供する点では変わりはないのである。

4. 港湾の競争形態

この稿のまとめに当たり、港湾が競争関係にある時、港湾は自らのためにいかなる競争方法をとるかについて考えておきたい。

Bennathan 及び Walters は、内陸輸送を利用する競争 (inland competition) と積み換えによる競争 (transshipment competition) を提示してい

る。港湾の用役生産は一定と考えられがちであるが、実際には真実ではないという前提に立っている。港湾と荷主とは真向から対立する。荷主は自分の商品の移動にとって、いずれの港湾が有利かで選択する。船混みで滞船すれば、代わりの港湾へ移って行ってしまふ。

港湾サービス価格と内陸運賃とは結びついており、これは港湾の位置と内陸運輸機関の質と関連する。また海運側の配船、寄港回数にも関連する。後者のような港湾にとっては、従函数のような海運事情とは別に、港湾の成熟度による質の差は、荷主にとっては在庫費用、商品の金利などの負担を生み、内陸運賃の差どころではない。したがって港湾サービス価格に手をつけて引下げても効果がない。よほど運賃負担力のない商品を除いてではあるが、そういえるであろう。内陸運輸機関の改善は、むしろ成熟度の高い港湾への商品集中を促進する要因にさえなってしまうのである。

マレーシアのケラン港とシンガポールの港湾との競争で、マレーシアは自港の利用を促がすため、ケラン港の港湾料金を低くし、国境での手続を複雑に、シンガポール向けの鉄道運賃は高く、ケラン港行の運賃は低くして対抗した⁽¹⁴⁾。自国港湾の保護のための費用は、結局自国民が負担するという教訓である。

二番目の積換え競争は、Transshipment port 間の競争として出現する。日本と韓国、台湾、香港などの港湾間の競争を考えればよい。これは Bennathan らが推計したように、積換えの競争力は港の規模、相手仕向港との距離、船の大きさによるよりも、積換え費用、なかんずく荷役料に依存していると認めざるをえなかった⁽¹⁵⁾。コンテナ港における積み換え、いわゆるフィダー業務にかかわる競争関係では、オペレーションの質の差とそれぞれのサービス価格について管理者の関心が極めて高いといわれるのも、在来船からコンテナ船に変わっても、貨物の流れにおいて、またその流れを促進する上でなら本質的な変化はなかったことを表わすものである。積み換えと保税保管を収入に当てようとする時、荷役料などは通常の輸出入商品に適用する料率を引下げ、自国貿易とは関係なく、積み換えを促進する方法がとられている。この料率の低さはシンガポール港の場合では、通常より43～52%レスと

いわれる⁽¹⁶⁾。

港灣は国の内外の産業資本にとって、特別利潤あるいは超過利潤を生む場であることが明瞭になったことと思われる。それは多かれ少なかれ、自国民の負担においてであり、また運輸労働に従事する者の犠牲においてである。

注(1) R. Stuchtey “Port Competition and Marketing”

“Port Management Textbook” Institute of Shipping Economics,
Bremen 1978 p. 288 ~ 291

(2) Jean-Georges Baudelaire “Port Administration and Management”
The International Association of Ports and Harbors, Tokyo, 1986
p. 330 ~ 332

(3) 千須和富士夫「ヒンターランドの類型化と領域の測定」(日本港灣経済学会年報No26 1988) 同論文の文献を参照のこと。

(4) A. H. J. Bown “Port Economics” (Second, ed 1967, London)
p. 140 競争は限定された港灣間の問題とする根拠は、①港灣が個々に持っている物質的發展度の多様な差異、②大型外航船航路の対照的な硬直性、③出来あがっている市場の存在、④ヒンターランドの影響、⑤特殊取引に対応する港灣の特殊施設の存在を、ボウンは挙げている。

(5) Karl Marx “Das Kapital” Dritter Band zweiter Theil 1894
S. 628 ~ 629 (大月版「資本論」第3巻 第5分冊 p.795)

(6) 土地国有論については、「経済学辞典第2版」(1979年 岩波書店)の西村孝夫『土地国有論』の文献目録を参照。

(7) Esra Bennathan & A.A. Walters “Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries” (1979, Oxford Univ. Press)
p. 25 この高率の百分率は、運航費中の港費割合が36%時期の推計によったもので、港費割合が下がれば、影響する割合も下がると著者は註記している。しかし在来船とコンテナ船との港費割合を比較しても、コンテナ船は必ずしも低くはならないようである。

(8) *ibid* p. 27 ~ 28 総輸送費用の中に占める海上運賃の諸調査資料に基

づいた間接的評価である。Bennathan並びにWalterの引用している資料リストは、Brooking Institute, OECD, United Nations, US Congress等の行った調査報告書である。

- (9) Karl Marx ; Zur kritik der politischen Ökonomies (Marx -Engels Werke, Band 13, Dietz relag, Berlin 1961) S.71
大月版全集第13巻 71ページ
- (10) 金亨泰「港湾管理者の財政赤字問題の解明とその解消策 — 港湾補助の撤廃と規制緩和政策を中心にして—」(『海運産業研究所報』No.284 1990年2月) 港湾料金が限界費用の水準で決定されているのではなく、それよりも低くおさえられ、(赤字原因は)平均費用さえ下回る水準の料金体系となっているからに他ならない。と金氏は述べている。
- (11) 柴田悦子「港湾経済」(昭和47年,成山堂書店) p. 17
- (12) 同上 p.17 海運資本に港湾の価値移転が行われるような論理構成であるが、帰属先は運輸客体の商品であり、中間で海運や港運の資本が特別利潤を分け合うものと理解すべきであろう。徳田欣次(「現代の港湾」昭和62年税務経理協会)もほぼ柴田氏と同じ見解をとっている。宮本憲一「社会資本論」(昭和42年有斐閣) p.18で「特別利潤」の概念は、登場し、一般的労働手段の価値移転に用いられた。
- (13) 岩田勝雄「国際経済の基礎理論」(1988年 法律文化社) p.96
- (14) Bennathan & Walters, ibid p.152
- (15) Bennathan & Walters, ibid p.159 ~ 161
- (16) Bennathan & Walters, ibid p.159