

横浜港と市民生活

—横浜港の物流機能と市民の消費生活との関連で—

堀野正人

(港湾職業訓練短期大学校)

目次

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| はじめに | 3. 生活関連物資の背後輸送地と
横浜市民 |
| 1. 港湾の輸移入機能と市民の
消費生活 | 4. 生活関連物資輸入のコンテナ化
と横浜港 |
| 2. 横浜港輸移入と生活関連品目 | むすびにかえて |

はじめに

1989年の我が国の輸入は2,108億ドルで、4年間に1.6倍に増加しており、このうち消費者に直接かかってくる消費財の輸入は608億ドルと1985年の2.6倍に、国民一人当たりでは193ドルから494ドルへと増加している。また、その内容は、食料品、衣料品等の非耐久消費財に加えて、家電製品、自動車等の耐久消費財が大幅に増加するなど、輸入品目の種類が広がり、消費生活に輸入品が浸透してきている⁽¹⁾。

ここでは、こういった市民の消費生活に関連する物資の輸移入の増加が、横浜港という具体的な港湾とどのようにかかっているのかを、高度成長期から現在までの輸移入における生活関連物資の比重およびその内容から、また、それら物資の背後輸送地域における横浜市の位置付けを通して考察してみようと思う。さらに、消費財輸入の増加とそのコンテナ化の進行についても若干触れてみたい。

ところで、私自身、誠に恥ずかしいことではあるが、30年間横浜に住んでいながら、横浜港のことはほとんどといってよいくらい知らずにきた。横浜港が私たちの生活とどのようなところで、どのくらいかわりがあるのだら

うか、という素朴な疑問が、本稿の動機としてあることを一言記しておく。

1. 港湾の輸移入機能と市民の消費生活

港湾の機能は大きく、流通・産業・都市活動⁽²⁾に分けて考えることができる。港湾はその背後に存在する都市の市民に対して運輸サービスを提供し、彼らの就業の場として、あるいはレクリエーションや憩いの場としても機能している。とくに近年では、第三の都市活動とかかわるウォーターフロント開発の議論において、港湾に内包される親水空間の回復に関心が集まっている。しかしここでは、港湾の基本的機能である流通、とくに物資の輸入の側面から市民の消費生活との関連をみていこうと思う。

ところで、生活を広義にとらえれば、人間の生命維持のための活動全般ととらえられるが、ここでは、一般的にもちいられている狭義の生活、つまり生産活動を除いた人間の活動として考えたい。それは、経済的な側面からいえば、財やサービスの消費活動ということである。

では、市民の消費活動の大きさや内容はどのように変化してきているだろうか。高度成長期に急速に伸びた消費も、オイルショック以降伸び悩み、ことに1980年代の前半は停滞さみであった。しかし、80年代後半にはいって、かなりの伸びを示すようになってきた。たとえば、1970年と1989年の横浜市の1世帯あたり消費支出（平均1か月間）をみると、名目で9万5733円から33万6426円の3.51倍、実質では1.29倍に増加している⁽³⁾。とくに1970年代末から80年代前半にかけて、実質ではほとんど横這だった消費支出は、87～89年には増加傾向がはっきりと現われている。（同期間に実質で1.09倍）

また、この間の消費は質的にも変化してきた。戦後の食料、衣料などの基礎的な生活資財から、高度成長期における「三種の神器」「3C」などに代表される耐久消費財へ、そして、70年代以降は、交通通信・教育・教養娯楽などのサービスへと比重を移してきている。さらに近年では、サービス化以外にも消費の多様化、高級化といった新たな特徴がみられる⁽⁴⁾。ともあれ、長期的にみた場合、消費の増大と消費構造の高度化が基調であるといつてよい

であろう。

ところで、消費支出の増大と構造変化を進めた要因を、海外からの輸入との関係でみると、農産物をはじめとする輸入の自由化、変動相場移行後の円高、海外の情報流入の増大による消費意識の変化などがあげられる。これらの要因によって、食料をはじめとする消費財、近年では耐久消費財の輸入が急速に増加している。とくに、80年代後半、円高による輸入価格の低下を基本的背景として、アジアN I E S等からの家電機器、家庭用品、繊維製品など耐久消費財の輸入増加は著しい。

以上のような消費支出の拡大と構成の変化は、港湾を経由する輸移入の増大に少なからず反映しているものと思われる。以下では、市民消費に直接的に関連してくる物資の輸移入の動きを、横浜港を事例にとってみたい。

2. 横浜港輸移入と生活関連品目

(1) 輸移入における生活関連物資の増加

『横浜港統計年報』（各年度版）によって、生活関連物資を中心に、1960～90年の輸移入の変遷をみたのが表1である。現在、生活物資的な貨物のほとんどは輸入によるものである。

各項目について、1990年を比較年として、60年以降の変化をみると、まず、農水産品の内、麦・米など穀物の90年の輸移入は60年のそれを絶対量では上回るものの、比率では10.7%から3.7%へと大幅に減少している。このため、農水産品が輸移入全体に占める比率はむしろ低下している。しかし他方、野菜・果物その他農畜産品では、70年と比較すると、重量では1.5倍に、比率では2.3%から3.0%へ増加している。さらに水産品について60年と比較すると、1万8千トンから35万6千トンへ19.8倍に、比率では0.1%から0.5%へと急激に増加している。このような穀物を除く農水産品の輸入増加は、市民の食料支出の構造変化に対応するものといえる。いま、横浜市の1世帯当たりの食料費を例にとり、その内訳をみると（表2参照）、1960年から1989年の間に、主食（穀類）は大幅に低下し、他の項目が増加している。とくに魚介類、嗜好品の増加は輸入の伸びと関連しているものと思われる。

表1 横浜港輸移入貨物

単位：千トン、()は%

	1960年	1970年	1880年	1990年	90/70
農水産品	2,024 (11.3) (1,943/96.0)	4,724 (7.7) (4,282/90.6)	5,200 (8.1) (4,749/91.3)	5,020 (7.3) (4,922/98.0)	1.06 1.15
麦	847 (4.8)	950 (1.6)	1,195 (1.9)	886 (1.3)	0.93
米・雑穀・豆	1,048 (5.9)	2,178 (3.6)	2,313 (3.6)	1,638 (2.4)	0.75
野菜・果物	--	602 (1.0)	702 (1.1)	716 (1.0)	1.19
その他農産品	--	588 (1.0)	507 (0.8)	866 (1.3)	1.45
その他畜産品	--	169 (0.3)	225 (0.3)	491 (0.7)	2.90
水産品	18 (0.1)	117 (0.2)	205 (0.3)	356 (0.5)	3.04
軽工業品	507 (2.8) (392/77.3)	1,261 (2.1) (1,169/92.7)	1,785 (2.8) (1,732/97.0)	2,319 (3.4) (2,262/97.5)	1.84 1.93
紙・パルプ	65 (0.4)	425 (0.7)	925 (1.4)	603 (0.9)	1.42
砂糖	189 (1.1)	362 (0.6)	180 (0.3)	249 (0.4)	0.69
その他食料工業品	182 (1.0)	425 (0.7)	627 (1.0)	1,345 (2.0)	3.16
雑工業品	545 (3.1) (323/59.3)	577 (0.9) (377/65.3)	657 (1.0) (656/99.8)	1,713 (2.5) (1,710/99.8)	2.97 4.53
日用品	--	295 (0.5)	534 (0.8)	1,316 (1.9)	4.46
生活関連品目	3,076 (17.3) (2,658/86.4)	6,562 (10.7) (5,829/88.8)	7,642 (11.9) (7,137/93.4)	9,052 (13.2) (8,894/98.3)	1.38 1.53
林産品	377 (2.1)	868 (1.4)	854 (1.3)	569 (0.8)	0.66
鉱産品	6,218 (34.9)	32,767 (53.5)	37,036 (57.5)	29,842 (43.5)	0.91
金属機械工業品	2,308 (12.9)	8,120 (13.3)	9,313 (14.5)	10,750 (15.7)	1.32
輸送機械	57 (0.3)	2,299 (3.8)	2,686 (4.2)	4,050 (5.9)	1.76
化学工業品	5,248 (29.4)	11,855 (19.4)	8,423 (13.1)	15,375 (22.4)	1.30
特殊品	603 (3.4)	1,074 (1.8)	1,173 (1.8)	3,066 (4.5)	2.85
合計	17,830(100.0) (11,459/64.3)	81,246(100.0) (41,958/88.5)	84,441(100.0) (29,815/46.3)	88,654(100.0) (36,453/53.1)	1.12 0.87

(注) 横浜市港務局『横浜港統計年報』1960-1970-1980年度版、同『統計横浜港』No.13、1990年速報より作成。1960年は70年以降の分類に組み替えた。大項目の下端は(輸入量/輸入量の輸移入量に対する割合(%))。生活関連品目の小項目は1990年に20万トン以上の輸移入量があった品目。

表2 食料費の内訳
(横浜市1世帯当たり、1か月)

	1960年	1980年
主食	26.5	11.3
副食	49.6	52.8
魚介類	8.9	13.1
肉類	7.1	10.2
野菜	10.0	13.1
嗜好品	16.0	20.1
果物	4.0	4.7
外食	7.3	15.9
合計	100.0	100.0

(注) 『横浜統計書』1960・1980年度版より作成。単位：%

次に、織物、砂糖、食料工業品などの軽工業品は、対70年比で1.84倍に伸び、中でもハム、チーズ、缶詰、マカロニ、酒類などの食料工業品は、3.16

倍と急増した。また、衣服・靴・ハンドバッグ・ベルト・家具など日用品や玩具、皮革製品などの雑工業品は2.97倍、輸入量では4.53倍とこれも急増している。

さらに、70～90年の注目すべき変化の一つは、輸送機械の急激な増加である。横浜港を通じて移入される輸送機械の内訳は、ほとんどが自動車とみてよいし、その過半は生活必需品ともなった乗用車と考えられるが、しかし、残念ながら港湾統計からは輸送機械移入に占める乗用車の割合はわからない。ただ、輸入に関しては、横浜市港湾局の調べによると、輸送機械の約70%が乗用車となっている（1990年）。ちなみに輸送機械は対70年比で、輸移入合計は1.76倍に増加し、輸入だけをみると16倍と爆発的に増加している。また、80年～90年の増加量1.364トンのうち、輸入が1.030トンで4分の3を占めている。

さて、ここで統計の項目のうち、農水産品、軽工業品、雑工業品の三つを、食料品、衣料品およびその原料とその他最終消費財として、市民生活に直接的にかかわる輸移入品目であるとみなし、これらを非常に便宜的にはあるが生活関連品目とよぶことにし、その変動をみてみることにしよう（表・1参照）。

1970年と1990年とを比べると、横浜港から輸移入された生活関連品目は656万トンから905万トンへ1.38倍に、輸入では1.53倍に増加している。同じ期間に貨物合計では、輸移入で1.12倍に増加したものの、輸入では0.87倍と減少している。よって生活関連品目の増加は全体の平均を上回り、とくにその輸入の増加が目立っている。また、輸移入全体に占める生活関連品目の割合をみると、60年=17.3%、70年=10.7%、80年=11.9%、90年=13.2%となっており、高度成長期に低下したものの、第一次オイルショックを境に上昇に転じて現在に至っていると思われる。また、生活関連物資の比率の増加には、いわゆる重厚長大から軽薄短小へといわれる産業構造の転換によって、重化学工業用原料とくに原油の輸入が減少したことも一つの要因として作用している。

次に生活関連物資の輸入に占める割合を金額の面からみてみよう（表3

参照)。70年と80年以降とでは分類法が異なるため、比較しにくい。やはり食料品、雑製品などの比率が増加している。80年以降、食料品の中では果実・野菜・コーヒー・アルコール飲料の増加が目立っている。また、上で用いた生活関連品目に相当すると思われる品目を合計してみると、金額(円表示)では1970年=2.738億円、80年=7.520億円、87年=6.429億円となっており、円高の影響で80年代に入ってからのはかえって減少した。しかし、それぞれの全輸入額に対する比率は70年=23.5%、80年=28.0%、87年=32.4%とかなりの上昇幅となっている。

表3 横浜港輸入金額(品目別割合)

単位：% ()は十億円

1970年		1980年		1987年
食料品及び動物	14.4	食料品等	16.8	18.4
		肉類及び同調製品	0.1	0.2
		酪農品及び鳥卵	1.2	1.1
えび	1.4	魚介類、同調製品	2.6	2.8
小麦	1.6	(内、えび)	1.7	1.1
		小麦	1.6	0.6
砂糖	0.8	果実及び野菜	2.4	4.2
コーヒー	0.5	砂糖	0.7	0.2
飲料及び煙草	0.8	コーヒー	1.5	2.3
ウイスキー	0.1	アルコール飲料	0.3	0.6
葉たばこ	0.5	たばこ	0.9	1.2
動植物性油脂	0.9	織物用繊維及びびくず	1.2	0.9
食料に 適しい 原材料	17.9	金属鉱及びびくず	2.1	1.2
鉱物性燃料	12.9	原料品(その他)	11.0	10.0
化学工業生産品	9.7	鉱物性燃料	23.6	10.5
機械類・輸送用機器類	20.2	化学工業生産品	7.8	9.9
乗用自動車	0.9	機械機器	12.2	20.9
原料別製品	15.7	乗用自動車	2.5	8.7
雑製品	6.5	その他	25.3	28.1
衣類及び附属品	0.7	革、同製品、毛皮	0.5	0.3
特殊取扱品	0.9	紙及び紙板	0.6	0.8
		糸、繊維、同製品	1.3	1.2
		雑製品	4.7	8.1
合計	100.0 (1,166)		100.0	100.0 (1,987)

(注) 横浜貿易協会『横浜 外国貿易統計年鑑』各年度より作成。

なお表3では、自動車のうち乗用車の輸入金額の変化をみる事ができるが、輸入総額に対するその比率は、70年のわずか0.9%から90年には8.7

%へと伸びて、主要輸入品の一つとあってよいほどまでに増加しており、その一つの背景として、最近の消費者の高級車志向が強くはたらいっているといつてよい。

以上のように、横浜港において、市民の消費生活に関連する物資の輸移入は近年とくに増加しており、その内容も、食料品だけでなく耐久消費財など付加価値の高い製品の輸移入へと変化している。

(2) 大都市港湾としての横浜港における生活関連物資の輸移入

大都市港湾はおおきく分けて二つの機能を有している。一つは工業原材料あるいは一次加工品の輸移入と高次加工品の輸移出という工業活動と結合した機能であり、もう一つは、市民生活とくに食生活と結合した穀類・加工食品・飲料や、日用品をはじめとする雑貨などの輸移入といった機能である⁽⁵⁾。そして生活関連物資の輸移入比率が相対的に高いことが、大都市港湾の一つの特徴であると考えられるが、横浜港と他の大港湾および全港湾（平均）とを比較してみるとどうであろうか（表4参照）。横浜港の輸移入に占める生活関連品目（第1節で用いた項目と同じ）の割合は14.8%（1986年）で、全港湾の10.3%（1988年）に比べて高く、大消費地を控えた大都市港湾としての性格が出ているが、東京港、神戸港よりは比重が小さくなっている。また、輸移入別にみると、横浜港は神戸港と同様、圧倒的に輸入の比率が高く、国際貿易港としての性格が出ている。

表4 5大港湾の輸移入に占める生活関連品目の割合

生活関連品目	単位：%					
	横浜	東京	名古屋	大阪	神戸	全国港湾
生活関連品目	14.8	19.9	10.1	9.1	18.1	7.5
輸入	14.2	13.4	9.0	6.7	17.3	5.5
移入	0.6	6.5	1.1	2.4	0.8	2.0

(注) 5大港湾は1986年、全国港湾は1988年の数値。日本海事広報協会『日本の港湾1989』、運輸省『港湾統計』(昭和63年版)より作成。

さきに述べたような、市民の消費生活に関する物資の輸移入、とくに輸入の増加する傾向は当面変わらないであろう。したがって、横浜港の大都市港湾としての生活物資輸移入の機能は、ますます重要になってくるといえる。

しかし、ここでの大都市がどこを指すのかは問題である。そこで次に、横浜という都市を横浜港を経由する貨物の背後圏としてみてみよう。

3. 生活関連物資の背後輸送地と横浜市民

横浜港に輸入・移入され、そこから陸上輸送によって搬出された貨物の背後輸送地をみると（表5参照）、貨物合計ではほとんど100%近くが関東地方で占められ、中でも工業原料がそのまま臨海工業地帯に吸収されるため横浜市の比率が半分を越えている。いま、生活関連品目を抜き出して、その背後輸送地域をみてみると、やはりほとんどの品目が関東地方を主要な背後圏としており、全体では88.4%を占めている。また、関東地方の中では横浜が38.4%、東京が24.8%と、2大消費都市によって大部分が占められている。しかし、横浜市への輸送量が東京都への輸送量を上回っているのは、麦・豆などの穀物とその他の農産品だけで、その他は東京都の方が上回っている。とくに畜産品、水産品、木製品では全体の50%以上が東京都に搬出されている。また、穀物のような食料原料ないし半完成品は横浜へ、そのまま消費できる食料工業品、日用品などの完成品は東京へという傾向がある。

表5 横浜港輸移入貨物（生活関連品目）の背後輸送地
単位：%、（ ）はトン

	関東地方	横浜市	東京都	全国
麦	94.8	62.1	7.3	100.0 (106,131)
米・雑穀・豆	91.0	67.7	11.1	100.0 (103,241)
野菜・果物	73.6	16.5	26.3	100.0 (23,915)
その他農産品	92.2	68.6	7.7	100.0 (44,578)
その他畜産品	95.6	3.4	87.5	100.0 (19,314)
水産品	88.7	6.8	74.7	100.0 (23,103)
紙・パルプ	76.6	9.8	17.7	100.0 (44,380)
その他食料工業品	79.2	19.8	31.1	100.0 (67,321)
日用品	90.7	15.8	40.0	100.0 (59,677)
木製品	94.3	10.4	51.5	100.0 (11,006)
その他製造工業品	87.2	2.2	37.8	100.0 (13,101)
生活関連品目	88.4	38.4	24.8	100.0 (540,877)
貨物合計	97.0	55.5	6.0	100.0(5,767,099)

(注) 運輸省「陸上出入貨物調査」（調査期間1987年10月1日～同年10月31日）より作成。小項目は1万トン以上の輸送量のあった品目。

このように、横浜港は、海上から首都圏さらに関東地方への生活物資の受け入れ口として基本的には機能しているといえる。したがって、横浜港の輸移入貨物の背後地に占める横浜市の比重という視点からみた場合には、横浜港と横浜市民の消費生活との間にはそれほど強い関係があるとはいえないだろう。もっとも、東京湾の他の港湾、とくに東京港から横浜市へ輸送されてくる貨物も多く、両港はいわば競合依存関係にある。その意味では市民の消費財輸移入を東京湾の港湾全体との関係でとらえる必要がある。

4. 生活関連物資輸入のコンテナ化と横浜港

市民の消費財輸入の増大は横浜港の物流機能にどのような影響を及ぼしているのだろうか。1985年から90年までの変化をみると、生活関連品目の輸入量は751万トンから889万トンに増加している。その内、コンテナ貨物は、273万トンから481万トンへと急激に増加しており、逆に非コンテナ貨物は478万トンから408万トンへと絶対的に減少している。したがって、この間の生活関連物資の増加分は、結局、コンテナ貨物の増加によるものといつてよい。

ところで、生活関連物資のコンテナ貨物に占める位置はどのようなものであろうか。1990年のコンテナ貨物は、輸出が1325万トン、輸入が1033万トンとなっている。輸入の内、生活関連品目は481万トンで全体の20.4%を占めている。しかし、これを1985年と比較すると、コンテナ全体で614万トン（100%）増加しており、その内訳は、輸出の146万トン（23.8%）に対して輸入が468万トン（76.2%）と多く、さらに輸入の内、生活関連品目は208万トン（33.9%）となっている⁽⁶⁾。したがって生活関連物資の増加がコンテナ貨物全体の増加のかなり大きな要因となっている。

こういった近年のコンテナ輸送の増大は、横浜港の物流機能にすでに影響を及ぼしている。たとえば、本牧ふ頭のコンテナバースおよび、背後の荷捌き地はフル回転の状況にあり、とくに搬入されたコンテナの保管場所に苦慮しているという。こういった状況に対処するため、大黒ふ頭、南本牧ふ頭などに大水深コンテナバースの建設計画が進められ、また、本牧ふ頭BC間の

の埋立（背後地の確保）が検討されているとのことである。

しかしながら、横浜港の施設に次つぎに投資が行なわれてより機能が高まるほど、より大量の貨物をより遠隔地に輸送する条件が整うことになり、投資の効果は横浜以外の広範な地域に現われるとあってよいだろう。つまり、横浜港が首都圏および関東一円の輸移入貨物の受け入れ口としてより大規模に発展することは、他方では、ますます横浜港の物流センター化を押し進め、地元市民との関係は相対的にはかえって薄くなってしまってもいえよう。横浜港は国民経済的なレベルでの機能をも果たさなければならぬわけだから、地元市民のためだけに機能すればよいなどというつもりは毛頭ないが、しかし、今後もますますこういった傾向が強まるのだとすれば、横浜市民が横浜港から享受する利益と、横浜港に対して受け持つべき負担とのバランスはどうかあるべきなのかという問題も考えてみなければならぬだろう。

むすびにかえて

以上、市民の消費生活と横浜港の輸移入機能との関係を、きわめて不十分かつ断片的にはあるがみてきた。横浜港の流通という基本的な機能は、首都圏を中心に市民の消費生活と密接に関連しており、近年とくに、消費財輸入は増大している。輸入製品の価格の低下や種類の増加は、消費者としての市民にとっては、実質的な消費の増大や選択の機会の拡大につながり、基本的には好ましいことといえるだろう（ただし、国民経済的には輸入依存率の上昇によって、不安定な要素をかかえることも事実で、とくに、食料のいっそうの海外依存が問題となることは言うまでもない）。

そして、生活関連物資の輸入が増加していくとすれば、今後は市民消費の立場からも、それらが流通段階を経過するさいの安全性、確実性、迅速性、経済性等が要求されてくる。とくに、食料原料や加工食品の輸入において、安全性は十分に確保される必要があるだろう。したがって、港湾の機能との関連では、貨物の増加、小口化、コンテナ化に対応した高能率のコンテナターミナルの整備が要請されてくるし、また、貨物量の増加に即応した輸入手続きの迅速化、円滑化を図るため、税関職員、食品衛生監視員、植物防疫官等、検

査体制の充実が必要となってくるであろう⁽⁷⁾。

最後に、市民の目には横浜港はどのように映っているのだろうか。やや古いが、その一端を「横浜港に関する市民意識調査」（横浜市、1981年）から拾ってみると、港と生活はどのようにかかわっているかという質問（答えは選択、複数回答可）に対して、「レクリエーション、憩いの場として」が56.6%、「食料品など生活必需品を供給する場として」が27.1%、「全然関係ない」が14.5%などとなっている。27%という数字を高いとみるかどうかは難しいが、客観的には市民生活と港湾との関係はこれからますます深くかかわるようになっていくし、関心は徐々に高まらざるをえないように思える。

注(1) 経済企画庁国民生活局『消費生活の国際化—その現状と課題』1991年、3ページ。

(2) 港の機能およびその変遷については、竹内良夫『港をつくる』新潮社、1989年、136～150ページ参照。

(3) 総務庁「家計調査」「消費者物価指数」（『横浜市統計書』1970、1989年度版より引用）から算出。

(4) 『国民生活白書』平成元年版、51～59ページ。

(5) 柴田悦子「食料輸入と大都市港湾」同『港湾経済』（第3章第2節）成山堂、1972年、市来清也「内貿雑貨輸送と港湾問題」『港湾経済研究』No.17、1979年、今野修平「大都市港湾としての東京港の問題点」『港湾経済研究』No.7、1969年、など参照。

(6) 1985年、1990年の数値は、それぞれ、横浜市港湾局『横浜港統計年報』1985年度版、同『統計横浜港』No.13（平成2年速報）による。

(7) 経済企画庁国民生活局、前掲書、21ページ。