

第20章 港湾経済と地代論

I はじめに

港湾を、社会経済学の、もっと端的にいえば、経済学の研究対象にしようとするならば、何が、先ず取りあげるべきだろうか？そもそも、経済現象とは何であるか？

こういう、初步的というか、根本的というか、きわめて基礎的な疑問に対して、答えることから始めたい。

港湾の社会経済というような、きわめて、錯雜した港湾、さらに先進的技術と自然諸科学の知識とが投入された現代港湾を対象とした場合、大小様々な問題領域にぶつかり、またそれらの背後にある社会経済法則にも様々ぶつかる。どこを、どう切りとっても、1つの研究課題たり得る。

しかし、筆者は、こういう場合、常に、経済学の基礎理論から見て、何が見えてくるだろうかを課題にしてきた。なぜなら、港湾を、土木あるいは機械工業技術の分野にのみに局限するのではなく、また、実務上の諸隘路の打開策の解決に限定するのではなく、社会科学の、その基礎である経済学の応用問題として、港湾を眺めるという方法論を取ってきた。すると、何よりも先ず、価値論、価格論が、基本だということになる。

具体的には、港湾法上の、港湾管理者の料金（第44条の1）、入港料（第44条の2）、滞納処分（第44条の3）、港湾管理者以外の者の料金（第45条）、国が負担し、または補助した港湾施設の譲渡等（第46条）、収支報告（第49条）、土地または工作物の譲渡（第53条）、港湾施設の貸付等（第54条）などなど。つまり、金銭貨幣に関わる部分こそが、価値論、価格論だということになる。

港湾法では、港湾施設の建設費の負担に基本的重點が置かれるが、この場合、その資金の出資者が、主として国家財政であることが強調される。したがって、主として国の出資した港湾施設の使用料、料金はもとより、その譲渡、つまり販売にも、国のきびしい監督の眼が光り、港湾管理者をしばりつけている。

国の制約づきながら、以上の港湾施設の使用料、料金、譲渡、貸付、これを扱うのが、経済学者の仕事になる。これと共に、入港料、港湾施設の建設費の

投下とその回収、償却が、課題とされるべきである。

港湾の経済学的課題の第1は、こういう、港湾施設の建設費用とその回収、建設された港湾施設およびその関連する料金、利用料金とその費用の問題でなければならない。

そもそも、貨幣があって初めて経済現象なるものが存在する。貨幣抜きで、経済分析をするなど、とんでもない心得違いである。

こういう基本的、初步的視点からするならば、使用料、諸料金、入港料、港湾の収支計算と共に、港湾施設そのものの貨幣的性格分析がきわめて重大である、ということになる。以上が、予備的アプローチである。

II 土地価格

入港料等の港湾施設利用料金はどれくらいが適当なのか、その金額設定の原則は何かという問題は、以上の通り、港湾経済分析の基本的問題である。とくに、それは、現在、港湾管理者の収支計算、経営管理論上の1つの課題になっている。しかし、現在のところあまり、論議を呼ぶテーマになっていない。それは、この使用料の金額如何という問題が、重要視されていないわけではない。そうではなくて、港湾施設の料金設定に大きな法律的行政的制約がある、とても、自由市場における価格設定、(この場合、港湾施設の利用、サービスの市場価格ということになろう)という問題になぞらえて考究するわけには行かないこと、これがネックなのである。たとえば、港湾管理者が、港湾施設の中で、最も重要な水域施設(航路、船だまり)、外かく施設(防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤、岸壁)については、港湾法第44条1の規定する「その提供する施設又は役務の利用」料金を徴することができない。また、入港料を船舶から徴収することはできるが、重要港湾にあっては、料率を定めて、運輸大臣の認可を受けなければならない。料率変更も、また同じ。(第44条の2)

日比野光伸氏は⁽¹⁾「港湾法は料金決定について独立採算制を前提として体系づけられていない」代表的な例として、この「水域、外かく施設のように受益の計測が困難な施設から料金徴収を禁止」していることをあげている。また、岡野行秀氏は⁽²⁾日本の港湾経営の原則は何であるかと問い合わせ、「港湾には理解しがたい、不可解とさえ感じられる点がある」と批判される。

料金問題は、収入支出、つまり港湾財政のうちの収入を構成する主要なファクターであり、当然、港湾経営、あるいは、港湾管理論の中で取りあげられることになる。

この小論で取りあげるのは、このような見地からみた料金問題でもなければ、港湾経営または港湾管理論でもない。

そうでなくて、もしも、港湾経済を論ずるのならば、貨幣に関わる、あるいは、価格に関わる分野を取りあげるのが当然だという、ただそれだけのことである。

この当然のことの延長として、次のことがいいたいのである。

料金、つまり港湾施設の「サービス」価格と並んで、もう1つの価格、貨幣に関わる項目、すなわち、「土地価格」が、取りあげるべきではないかということである。

そして、この「土地価格」を取りあげるということは、その価格が高いとか安いとか、あるいは、土地の市場がどうだとか、そういう、現在の日本の所謂、土地価格の高騰、地上げ、バブル問題と当然関わってくる。だが基本的に一般に、港湾経済を論ずる場合、「土地価格」問題などがあるのか、という当然の疑問に答えることが必要だろう。

たしかに港湾の場合、土地価格は、いま問題になっている大都市の土地価格問題、もう1つ、古くからの農業の土地所有、小作問題における土地価格の重要性に比べると、さて、重要でないように見える。土地価格を問題にする場合、当然のことながら、その土地が販売され、購買されるということ、つまり、土地が売買されること、市場にあること、換言すると、土地が商品化されていることを前提する。そして、この場合の「土地」というイメージは、「陸上の地面」という内容である。通常の「土地」というイメージに、水面、海面は入っていないからである。

港湾の場合、港湾施設というと、港湾法第2条の5所定の施設で、大まかにいうと、水域という海水、河川水域内に存在する水面と、通常は、埋立地である人工の陸上地面およびそこを場所とする人工施設に分けられる。どちらも、「空間」という共通性を持つ。

だから、そもそも、港湾施設を論ずる場合、農業や陸上の建設等の場合と異なり、「土地」の概念が広まり、陸上ののみならず、水上空間も含まれているのである。「土地」は、陸上と、海上と、2つの空間を含んでいる。港湾の場合、「土地」のイメージは、陸上に局限されず、海水面にまで拡大、延長されている、と考えるべきではなかろうか⁽³⁾?

港湾の場合、したがって、「土地」価格は、大まかにいって2つに分けられる。陸面の価格と、水面（主として地先海面）の価格である。陸上の「土地価格」は、すなわち、臨港地区、隣接地域の土地の売買価格のことである。こ

ちらの方は、農業や建設業にいうところの土地のイメージと同じだから、説明抜きで、理解できるだろう。ただし、ご承知の通り、たとえば「臨港地区」を形成する地面、場所、さらに抽象すれば、空間は、現代港湾の場合、大部分、人工的な埋立地であり、その占有権、利用権は、第1次的には国家、第2次的には、港湾管理者と呼称される港務局および一定の地方公共団体が持っている。無条件に認められた私有地ではない。だから、無条件に、市場に投げ出され、無条件に価格をつけられ、無条件に、売り買いされる商品ではない。

しかし、国家および港務局あるいは、地方公共団体の占有、所有された土地だからといって、絶対に売買されない、商品化されないということにはならない。国、港務局および地方公共団体自身が、その土地を市場に上せ、売りに出した場合は、当り前のことではあるが、買われることになる。臨港地区および隣接地域の新しい埋立地を、国あるいは大都市当局が、売りに出すケースは、きわめて常識的な事実となっている。その埋立てられた人工の土地売買をめぐって、スキャンダルさえ、往々にして出ている現状である。とくに、東京の臨港地区、あるいは臨港地区との隣接地区の土地売買をめぐるトラブルが多いようである。

売りに出されないで「貸す」場合がある。所有権あるいは占有権は国、地方公共団体が握り、その利用を、一定時期を限って、料金を取って、許可するケースである。この場合は、賃貸借関係となり、やり取りする貨幣は、利用料金と呼ばれる。港湾法上の使用料等の料金のたぐいは、これと同趣旨である。民法では、売買された土地は不動産として取り扱い、物権法で規定され、賃貸借は、債権法で取り扱う。賃貸借の場合、「土地価格」は、元金、賃貸借料算定の基礎の金額となる。したがって、直接的関係ではなく、間接的関係になる。しかし、まったく無縁の存在になるのでは、決してない。

これは、農業、大都市の建築地と共通する土地価格の本質は、その土地の利用に対する専用権、排他的な利用権であって、つまり、「権利名義」である。利用されない土地は、無価値であって、タダになる。土地であれば無条件に価格がつけられ、売買されるというのは、土地ブローカー、土地を対象とするヤマ師、詐欺師の詭弁にすぎない。こういう詐欺師、ペテン師、悪質な土地ブローカーが北海道の無価値な土地を餌にして、無智な、東京の都市住民をだましたという話は、北海道に住んでいる筆者の耳には、よく、入ってくる話である。

ここまで突込んでくると、「土地価格」という経済的性格が理解できよう。経済学では、「土地価格」は、土地所有の問題として、地代論の主要問題にな

っているのである。

売買される「土地」だけが地代論の対象になるのではなく、料金、料率、利用料もまた、地代論に関係し、地代論に基づけられるのである。

III 「空間」の概念の導入

港湾法でいう港湾施設が、主として地先海面である水域をいう港湾区域と、これに接する陸上、すなわち都市計画法上の臨港地区と、2つの空間を場所とする諸施設であること、以上の通りである。したがって、港湾法を法律的根拠とする港湾施設の経済的利用を研究対象とするのが、港湾経済学だという筆者の理解が、もし前提として許されるならば、港湾経済現象としてとらえられる「土地」の概念は、単に、陸上面に限定されることなく、港湾区域を形成する海水面、さらには港湾区域の一部を形成する河川までも、拡大延長してイメージせねばならぬことになるだろう。(港湾法第2条8)

したがって、売買され、あるいはその売買価格、市場価格を元金、基礎として算定される利用料金、賃貸借料を論ずる場合、水域の市場価格、売買価格および利用料金をも拡大延長して考察の対象にすべきだということになる。

ただしこのことは、理論上、そうなるというだけのことである。もし、この水域、水面の利用が何らの経済価値もなく、無料で行われるとすれば、理論上、拡大・延長されるというだけで、現実的には日本では、何らの意義も無いということになる。

港湾経済を論ずる場合、水域の売買など現実には全くあり得ないという考えが、むしろ常識であったと思う。したがって、「土地価格」も、水域では、つけられぬし、現実に、つけられたことすら、なかったのではないかというの、が、当り前の考え方ではないかと思う。

日比野光伸氏の表現を借りるならば、「受益の計測が困難な施設から料金徴収を禁止⁽⁴⁾」した港湾施設が水域を対象とした水域施設、これを保全する外かく施設であったということは、こういう考え方から出てくるのである。

もし、このような拡大・延長が、現実の港湾経済の研究に、何らの現実的価値もないとすれば、このことは、単に、「理論上あり得る」というに止まり、いってみれば、単なる机上の空論にすぎないということになる。

もし、現実に、売買、あるいは、利用権をめぐる金銭的取り引きがあったとすれば、話は別であろう。水面までの拡大・延長は、現実味を帯びてくる。この場合、土地価格、土地の利用料の対象には、水域もまた含めた方がよいということになろう。単に、港湾法上の港湾の規定論に止まらず、港湾経済の分析

にも、水域の論議を追加した方がよいということになろう。

この場合、臨港地区、隣接地域、水域を含めた「土地」を考察の対象とするわけである。こういう場合、「土地」というイメージはとかく、陸上に限定され勝ちなので、山上徹氏の力説されるステーション概念、いってみれば「空間」概念を導入し、「土地」ではなく「空間」、「利用空間」という抽象化した用語を使用した方が、適切のようである⁽⁵⁾。ただし、その用い方には、限界がある⁽⁶⁾。

山上氏のステーション概念は、海港、空港を含めた統一的規定のようであるが、ここでは、空港を含めた「空間」という意味ではなくて、水域を含めた広い意味の「土地」という用語と理解されたい。

水域の利用権が取り引きされた事実が、小林照夫氏の漁業権の歴史的分析に示されていると考える⁽⁷⁾。

この論文で、小林氏は、横浜市金沢区の臨海部水面の埋立と、開発、そのための所在漁業権との衝突、漁業補償という戦後臨海工業地帯造成過程で見られた最大の問題を取りあげ、問題の当事者である柴漁業組合（協同組合）の「漁業権設定の史的過程を踏まえ、ウォーターフロント開発と漁業権問題について言及⁽⁸⁾⁽⁹⁾」されたものである。

この論文で説明された漁業権は、沿岸水域に設定された定置網漁業権、区画漁業権、共同漁業権であって、何れも、沿岸の一定水域における漁業を営む漁業者および漁業従事者の権利を国が保障（昭和24年法律第267号漁業法第1条、第6条）したものである。旧漁業法は、明治43（1901）年4月公布されたが、昭和24年に廃止され、代って公布された新法が現在の漁業法である。ただ、新法といっても沿岸漁民の漁業の権利を国が保障したことに変りはない。旧法は「35箇条からなり、漁業権を法定化し、私有権の内容を明確化したところに特徴があった⁽¹⁰⁾。」

筆者がここで取りあげるのは、この「私有権」たる漁業権の経済的性格である。沿岸の一定水域において、漁業を営むことの保障とは、すなわち、その水域所有の魚を捕獲する権利を、たとえば、一定資格の漁業者の団体である漁業協同組合に与えることで、具体的には、その漁場にその協同組合員外の漁民が入って漁業を営むことの禁止および、その漁場を漁業以外の業者が、たとえば土木工事などによって、漁場を荒すことを禁止するものである。これは、海面に「私有権」、つまり、土地所有権を設定するということと同じではなかろうか？ 目的は、その一定海域からとれる魚の捕獲による経済利益の保障であり保護である。このことは陸上における土地所有権保障の目的と同じではないだ

ろうか？

「私有権」といっても、それは、一定海面から魚を捕獲する権利であって、何も、その海面を、物理的に囲い込むことではない。魚を捕獲する専有権である。この漁業権の実体は、「権利」名儀に外ならない。したがって、その「販売」とは、漁業を営む権利の放棄であって、海面や、海水そのものの物理的受授ではない。

この漁業権の補償、すなわち売買が、臨海工業地帯造成の前提条件をなす。この事実は、水域に土地価格が成立した事ではないだろうか？

IV 土地資本と「空間」概念の制約

「空間」の概念は、確かに、水域にまで「土地」概念を拡大・延長する場合、有効であった。しかし無条件的に正しいかというと、そうではない。そこに、制約がある。それは、港湾における土地資本との衝突においてである。

港湾における港湾施設は、現在、すべて、莫大な工事資金を投入して、人工的に造成されたものである。港湾区域の現出に当っては、外かく施設、すなわち、防波堤、防潮堤、防砂堤以下の人工的建設を必要とする。人工港湾以前の「天然の良港」は、筆者の現在住んでいる函館港を含めて、既に過去のものでしかない。「天然の良港」は、明治30年代以降の、産業革命によって、過去のものとなったのである。それは、汽船以前の、小型帆船時代の形態にすぎない。

現在、日本の港湾を論ずる場合、港湾区域なる水域は、外かく施設の建設により、臨港地区は、先ず、埋立によって、人工的に、造り出されたものである。つまり大金を掛けて人工的に造成された生産物なのである。「社会資本」という、経済学上、若干、疑問の感じる用語を使用した方が、一般には、理解が早いと思うが、その「社会資本」を注ぎ込んだ結果、新造された人工の施設なのである。単なる自然空間ではない。たとえば、臨港地区の地面の大概の空間は、正に埋立地であって、その上に、何にも建築物が無くとも、真っさらの空間でも、すべて金をかけて創造されたものである。

筆者を含めて、港湾経済の研究者達は、この港湾の土地そのものを主たる生産手段および固定資本として、考えてきた。それはそれなりに正しい。正しいというのは、その空間が、港湾労働者の立ち働く場所、空間としてとらえられると共に、その空間無くしては、労働そのものが存在し得ず、また、その空間を労働の手段として利用するからである。港湾サービスを生み出す生産手段であったからである。

その場所・空間が、金をかけて、普通いわれる「社会資本^⑪」を投入して初めて新しく造出された土地である限り、それは、固定資本であったのであり、その限りでは「社会資本」たり得たと考えられる。

場所・空間それ自体を固定資本としてとらえるということは、すなわち、マルクスのいう土地資本^⑫として、とらえることを意味しないだろうか？ 単なる場所でもなければ、空間でもないのである。

この土地資本は、そこを利用して、港湾サービスを生み出す限りにおいて、そのサービスを貨幣化し得る。そのサービスと交換される貨幣、利用料金、あるいは使用料は、地代の概念でとらえられる以上に、利子の概念、あるいは、利潤の概念が入っている。つまり、その料金、あるいは払下げ、販売された造成埋立地の代金の中には、地代と利潤、利子が混入されているのである。「土地資本」たる所以である。

土地資本であるということは、その空間が労働の場所、建物、施設が建築される一定の空間であるということとは、異なった意義内容を持つものである。

それゆえに、港湾の水域、臨港地区という陸上空間のとらえ方が2つあり、第1は、土地資本であること、第2は、場所であり「空間」であること、この2つは、それぞれ、異った視角を持つものであるとえた方が、よりスッキリすると筆者は考える。

筆者は、最近まで、このように空間概念と、土地資本の概念を、はっきり区別して考えてこなかった。「場所」という用語1本でくくり上げてきた。筆者の港湾のとらえ方は、港湾が、資本と賃労働との働く場所であるということであった。どうも、それが曖昧であり、理論的混乱を招き易いという反省から、この2つの意義を区別したのである。そして、その区別は、マルクスの地代論を導入することによって、得られたのである。

V 差額地代と絶対地代

地代論となると、差額地代について、一言ふれておく必要がある。リカードらは、地代論では差額地代だけ取りあげた。それ以来、地代論では、マルクス以外、差額地代しか取りあげられていない。

交通経済学、港湾経済学では、この差額地代論は、立地論として扱われている。具体的には、競争論、港湾セールスの問題である。1990年の日本港湾経済学会では、筆者の問題提起を受けたという形で、(大変光栄なことです)千須和富士夫氏が、「港湾諸費用形成要素と競争条件」を報告された^⑬。

この標題で報告された理由は、2つある。第1は、日本の港湾が、私的資本

によって建設、経営されず、国、地方公共団体によって建設、公営され、したがって、地代の典型的形態である借地料の形をとることなく、前述のように港湾法上、水域、外から施設の利用料金徴収も禁止されている。このことから港湾で、借地料を支払う借地人は、臨港地区および港湾隣接地域（港湾区域外100m以内の地域、港湾法第37条の2）内で建物、諸施設を建設、所有する私的資本家、企業であり、土地の貸主である地主は、国および地方公共団体であり、一般的平均価格形成に参加しない性格をもつこと、私的土地位所有者、私的資本家との間でやり取りされることを前提する地代論は、適用されないことである。したがって、具体的実証的研究対象として、絶対地代論は、ストレートな形で、応用できることになる。第2には、港湾経済現象の理解分析に当っては、古くから理論的にも多く論ぜられている立地論¹⁴、現在の港湾経済、とくに、港湾管理者の重大政策の1つ、ポート・セールス論の理論的立脚点、すなわち、位置の優劣論を取りあげることから入る、つまりは、差額地代論として、地代論を応用した方が理解し易いということ、以上の2つが理由だろうと考える。それは、きわめて、もっともなことである。

しかし、論議は、千須和氏の論述で100%尽きたわけのものでもない。

港湾経済上、地代は、どういう形で具体的にとらえられるのか、という初步の、端初の段階で、まだまだ、論議の必要があると思う。何の具体的問題も無いとし、また絶対地代が、そもそも存在しないときめつけるのは、国有、地方公共団体が土地を所有、占有する場合、地代論は入りこむ余地もなく、無用の存在だというに等しいが、果してそうであろうか？

筆者は、人工の手を加えない自然のまま、「天然の良港」の場合なら、資本主義に立脚した地代論は、適用できないと思うが、現在の人工港湾、近代港湾の場合、やはり、地代論は適用し得るし、適用されねばならないと考える。具体的には、地代は、総体としての港湾施設使用料、たとえば、入港税、入港料の形をとると思う。

しかし、港湾管理者の立場からいうと、やはり、立地論、ポート・セールス論を取りあげ、差額地代論を展開した方がわかり易い。

差額地代は、地代論では、農業・都市問題の展開において、沃土の大なること、その土地の位置がより有利であること、この2つによって優等地と劣等地を順位づけ、優等地に差額地代が生ずると説かれる。

交通論、立地論では、位置論が取りあげられる。この場合、農業上の沃土論は引き下げられ、位置の優劣を取りあげる。マルクスの資本論では、位置論は、具体的に展開されない。なぜなら、資本論では、競争論を、故意に、意識

的に、無視して、経済的基本法則だけを取りあげるからである。

位置論上の優等地とは、運輸費が安上りになる場所、より商品販売上有利である場所であって、つまり、運輸費を引下げ得ることをその内容とする。それは、交通、港湾が経済構造上、流通過程に分類されること、したがって、運輸費、交通費用は、流通費であること、交通の発達とは、経済学上、流通費を引下げることによって、資本の回転をより早めることであるという、基本的発想を基礎とするのである⁽¹⁾。

VII おわりに

本章での地代論導入の問題提起が、空理空論的な面があり、地代論など港湾経済分析に果して必要か、という批判に対し、幾分でも、答えられたかどうか疑問に思うが、詳細な考察については、今後の研究課題としたい。

注(1) 日比野光伸「国際化と港湾財政」(『日本港湾経済学会年報』No.28, 1990年) 144ページ。

(2) 岡野行秀「外部環境の変化と港湾経営」(『日本港湾経済学会年報』No.22, 1984年) 22ページ。

(3) 港湾法では、「土地」が陸上の地面に局限されず、水域にまで拡大、延長されることを次のように表現している。「この法律で港湾区域とは、第4条第4項の規定により認可があった水域をいう。」(第2条3)「この法律で港湾施設とは港湾区域及び臨港地区内における……施設……をいう」(同条5)。

(4) 日比野光伸、前掲書、144ページ。

(5) 山上徹『交通サービスと港』(成山堂書店、1987年) 大浜慶和氏の書評「山上徹著『交通サービスと港』」(『日本港湾経済学会年報』No.25, 1987年) 201ページ以下。

(6) 後述の「土地資本」との関わりに問題がある。

(7) 小林照夫「ウォーターフロントの開発と漁業権問題——横浜の沿岸域開発の史的考察を前提に——」(『日本港湾経済学会年報』No.28, 1990年) 46ページ以下。

(8) 同、47ページ。

(9) 1990年の日本港湾経済学会の共通課題は「ウォーターフロント開発と港」であり、この論文はその共通論題の1部であった。

(10) 小林照夫、前出、51ページ。

(11) 「社会資本」という用語は、官庁エコノミストを中心とする政策論者の造語であろう。たとえば、港湾施設のように国、地方公共団体のような、私的資本でない公共的社会組織が税金、郵便貯金のような公的資金を投入して私的所有物ではなく、公共的施設、その生産物、サービスが私有されず、一般公共の役に立つ生産物であるような公的資金を社会資本と命名したと思う。しかしそもそも「資本」とは何かの疑問が残る。

(12) マルクス、資本論、第3部、第6篇「超過利潤の地代への転化」(岩波文庫版、1954年、11分冊、向坂逸郎訳) 13ページ。

拙著「港湾政治経済学の理論体系」(成山堂書店、1989年) 第3章第2節「場所」の経済学でかなり論じてある。

(13) 千須和富士夫「港湾諸費用形成要素と競争条件」(『日本港湾経済学会年報』No.28, 1990年)

100ページ以下。

(14) チューネン「孤立国」1826年。

(15) 高見玄一郎「東京湾の新しい機能に関する研究」(IPE YOKOHAMA, 1990年)。