

橋本・日本経済論と私の研究

IMAHASHI, Ryu / 今橋, 隆

(出版者 / Publisher)

法政大学経営学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経営志林 / The Hosei journal of business

(巻 / Volume)

39

(号 / Number)

2

(開始ページ / Start Page)

27

(終了ページ / End Page)

30

(発行年 / Year)

2002-07-30

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00003583>

橋本・日本経済論と私の研究

今 橋 隆

1996年の4月に法政大学経営学部へ赴任した私は、橋本さん（と呼ばせていただく）とのお付き合いをきわめて短い間しか経験できなかった。しかし、力量上の制約を意識して狭隘な専門に終始しがちな私にとり、スケールの大きな彼の日本経済論はつねに矚目の対象であり、折に触れてなされる学問談義の一端にさえ、その卓見は片鱗を覗かせていた。テニスの合間など休憩するひとときに、「カツの日本経済についての議論は偏っているね」というような会話を交わすと、学問の高楼から吹き降ろす薫風を感じ、低木たる自らを情けなく恥じつつ、優れた研究者と職場をともにする喜びも禁じ得なかったものである。もっとも、テニスの方ではハードヒットの橋本さんをとて受け止めかね、焦らせてミスショットを誘うという術策を弄し、「あのロブは逃げだな、若年寄りみたいで見苦しいよ」と今度は言葉で正面から攻撃されることもしばしばであったが。

高楼からはさまざまな専門の箱庭が鳥瞰できるもので、外航を中心とした海運産業、港湾労働などの分野でも橋本さんの業績は隠れようもない。外航海運産業におけるコスト競争力に関し、運輸経済研究センターで行われた調査研究や、港湾運送事業を対象として規制政策を論じた論文などはその好例である。ここではそうした文献を参照することにより、彼の業績という巨木の中で、海運や港湾に関する知見がどのような役割を果たし、意義を残したかを一考したい。

1. 高度経済成長と海運および港湾

日本の戦後復興は当初の段階において、国産のエネルギーに依存するものであった。傾斜生産方式における石炭の重要な役割から、それは明らかである。しかし、1955年頃になると、そうした方

式の限界が徐々に露呈されることとなる。橋本（1991年）は次のように叙述する。

「石炭価格が国際的にみて割高であったため、鉄鋼の生産コストが高められたとみられた。そして、鉄鋼原料の鉄鉱石の輸入先が戦前の中国、マレー半島からアメリカ、インドなどに切り換えられ、輸送距離が長くなって、輸送コストが割高になった。日本における資源生産性の低さは、まずは産業発展の制約条件だったのである。」

そもそも、国産エネルギーへの依存は、敗戦により国際社会から締め出された状態において、やむを得ぬことであった。しかし、1952年のサンフランシスコ講和条約以降、厳しい環境の中で経済は徐々に復調し、利用可能な外貨の量、芳しからぬ輸出競争力をはじめとする国際貿易上の制約も次第に緩和しつつあった。国内の石油産出量は僅少なため、原油へのシフトは必然的に海外からの輸入を意味している。こうして、石炭から石油へのエネルギー転換を介して資源生産性の向上を図るという戦略が浮上することとなる。

1950年代後半、原油価格は下落基調であったが、同時に海上運賃などの諸費用も低下したため、原油のCIF価格は大幅に下落し、エネルギーを輸入に頼る日本や西欧にとって交易条件は有利に展開した。橋本 *ibid.* は次のように分析する。

「1957年～62年のCIF価格低下のうち、43%がFOB価格の低下であり、57%が運賃、保険料などの低下と推定できる。なかでも海上運賃の低下の貢献が大きかったと推定してよからう。海上運賃の低下については、スエズ動乱で運賃が急騰した後の反作用という面もあるが、それだけではなくタンカーの大型化にともなう輸送コストの低下も貢献している。」

すなわち、エネルギーの転換という戦略は、時を同じくして始動していたタンカーの船型大型化

という好条件をフルに活用できたわけで、順風に恵まれたものと形容できよう。海上運送における技術革新は、エネルギー革命を後押ししたのである。背景として、ブロック建造、フォト・マーキング、自動ガス切断などの技術進歩が造船業において次々と実用化されたことも別の個所で指摘されている。

いうまでもなく、貿易面でのメリットはエネルギー面にとどまらず、海外に供給を頼る原料の価格すべてに波及する。とりわけ高度成長経済の牽引車となった鉄鋼業では、前述したように鉄鉱石の輸送距離が長いので、海上運賃の下落が供給コストを引き下げる効果は大きかった。タンカーほどではないにしても、ドライカーゴの領域における船型の大型化や荷役作業の自動化も、運賃の下落に重要な役割を果たした。

「日本のケースの輸送距離は他の国と比べて著しく長かった。1956年の時点で、イギリス、西ドイツの2倍、アメリカの1.75倍と推計されていた。(中略)ごく単純に、CIF 価格と FOB 価格の差を海上運賃と考えると、海上運賃は CIF 価格の56%を占めたことになる。海上輸送コストは資源生産性を考えるうえで重要な要因であることがわかる。」(橋本 *ibid.* pp45)

もっとも、船型の大型化、国際的な緊張緩和などによる海上運賃の下落は各国共通の背景であるものの、日本の経済社会が座してそれを享受できたわけではない。なるほど日本は四面環海の良好な環境にあるとはいえ、港湾という交通基礎施設は大型化する船舶に対応して、早急に設備を近代化する必要に迫られた。すなわち、航路の浚渫、大型岸壁の建造、臨海工場用地の造成などである。

「1950年代は輸入量の激増、船舶の大型化の進展が先行して進み、1961年には6大港だけで1か月に3,000隻もの滞船が生じるといふ、港湾機能の供給不足が生じた。この事態に対応して、1961年に港湾整備緊急措置法が制定され、港湾整備5ヵ年計画(1961年～65年度)が策定された。これは港湾を政府の公共投資の重要な対象分野の一つとすることが公認されたことを意味した。」(橋本 *ibid.* pp47)。

港湾の場合、高速道路や国道などと異なり、管理者は都道府県や政令指定都市を中心とする地方

自治体である^(注1)。ただし、利用料金(あるいは特定財源)と一般財源をミックスした資金調達により、5ヵ年を基調とした整備計画が実行されるというシステムそのものは、道路、空港など他の交通基礎施設と同様の制度であり、少なくとも高度成長の時期を通じ、この方式は有効に機能したものである。

2. 港湾運送に関する政策の転換

橋本(2000年)は、既述のように主として高度成長期に形成された海運や港湾に関する政策が、1990年代に至り、どのような経緯で転換を余儀なくされたかを読み取る上できわめて有意義な論文である。加えて、外航海運業やあるいは内航海運業に比べてさえ、学界の正則な業績に結実されてこなかった港湾運送事業を対象としているため、その概況を記述している意味でも価値はなおさら高い^(注2)。

1951年に制定され、その後3度の改正を経る港湾運送事業法は、典型的な供給調整条項を含んでいる。すなわち、第6条第1項第1号で「港湾運送供給量が港湾運送需要量に対し著しく過剰にならないこと」と規定されている。実際の運用においても、港湾運送サービスにつき常に供給超過であるとの判断のもとで、新規に免許は交付されなかった。一方、料金は認可制であり、時にカルテル破りの行動もみられたものの、全体として高どまりの傾向にあったことは、経常利益率が全産業平均を1割程度上回るといふ指摘(橋本 *ibid.*)により推察される。

1996年から需給調整規制の撤廃を打ち出した運輸省の方針転換により、港湾運送事業においても、港湾運送事業法や港湾労働法の改正(2000年)が行われた。すなわち、6大港につき、事業の参入は許可制に、料金認可制は届出制となった。こうした変化の理由として、「海運会社、荷主のニーズに合った新規サービスの開発が遅れ、サービスの質が劣化した」「港湾運送事業が高コストになっていて、利用料金が高いことが問題である」(橋本 *ibid.*)とされ、かつそうした変化のポイントとして1995年が指摘されている^(注3)。このように効率を重視する政策基調が台頭したことにつき、

条件としてあげられているのは次の4点である。

①かつては海上輸送、港湾運送、陸上輸送というようにセグメント毎に展開された交通サービスが一貫化され、一連の物流や輸送に組み込まれたこと。

②海上輸送と港湾運送事業における技術革新。前者においてはコンテナリゼーション、船型の大型化など。後者について、荷役機械化やIT化の進展がある。

③海上荷動きの変化により、日本の港湾運送事業者はかつての加工貿易への対処で固定的に荷主を確保するという好条件を失い、貨物が日本の諸港を経由しなくなった。加えて、主として1980年代における日本の港湾整備は、その主力を地方港のコンテナ対応に置いたため、主要港湾の設備は相対的に陳腐化した。

④アジア諸港の機能的充実により、日本の港湾は相対的に高コストとなった。シンガポール、香港などのハブポートにおいて、作業区分の撤廃、港湾管理と荷役管理の一体化などといった港湾荷役マネジメントに関する組織改革が功を奏している。

橋本 *ibid.* が設定した問題意識の特徴は、「効率か公平か」とした標題に明瞭にあらわれている。港湾運送は、その制度的特徴を記述した上で、「政府規制を前提として競争制限を行うことで、該当産業の所得を増加させる所得再分配システム」と位置づけられている。さらに上記のように効率面を意識した政策の変化を跡づけた後、「それが所得再分配制度の変更である点を直視しなければ、実態を見誤る」としている。

このように見ると、港湾運送に対する規制の主にもここ50年の展開はきわめてよく整理され、説得的に分析されている。ただし、現実に生じた事実を論理的に跡づけるという、いわば歴史家の視点をしばし離れ、経済政策として港湾運送に関する規制政策を評価するという立場に身を置くと、二つの問題点を指摘することができる。

第一に、効率か公平か、という視角による場合、「政府規制を前提として競争制限を行うことで、該当産業の所得を増加させる所得再分配メカニズム」(橋本 *ibid.*) それ自体の妥当性である。少なくとも社会的余剰の最大化を目的とするなら、そ

うした所得再分配は産業に対する規制政策の政策目的ではあるべきでなく、税制や生活保護制度に委ねられるべきである。

第二に、「規制緩和とはそれほどたやすく進行することではない」(橋本 *ibid.*) のは事実であるとしても、果たして1995年以前に規制緩和を推進できなかったのか、またそうした方がこれほどまでに主要港湾の競争力は低下しなかったのではないか^(注1) という疑いは残る。たやすく進行しないからこそ、早期に着手しなくてはならないともいえよう。「イギリス、アメリカに10年遅れて、日本でも公平より効率を重視する考え方が台頭した」(橋本 *ibid.*) という指摘からすると、より早期の政策転換が示唆されているようにも読み取れる。とりわけ、高度成長の時期には、いわば「成長のひずみ」を是正する意味で妥当であった「結果の平等」という政策目標は、たとえば80年代にも一貫して追求されるべきであったかどうか、という検討は必要であるように思える。なぜなら、「日本のポート戦略は、コンテナ荷役ができる港湾を地方に分散するという、世界的な動向と反対方向の政策であった」(橋本 *ibid.*) 背景もまた、効率にくらべて公平を過度に追求したことはないだろうか。

2001年度に在外研究でニュージーランドに生活していた私は、橋本さんの死をいまだに受け入れかねている。眼前をよぎる幻は、しばし黙考した後、上記の疑問を鮮やかに切り返すはずであり、後輩の拙い論理は煙草のけむりとともに消えるはずである。学問上の意見がときに食い違っても、つねに温顔をもって接していただいた日々を懐かしみつつ、筆を擱くこととしたい。

注

注1 名古屋のように、複数の自治体が一部事務組合を結成して港湾管理にあたるケースもある。

注2 内航海運の場合も、業界団体のまとめたガイドブックに頼り基礎的な知識を得るという状態が続いた。竹内(1995年)はようやくその状態を打破し、船腹調整事業の問題点を的確に指摘した貴重な業績である。

注3 なお、橋本(2000年)も指摘するように、実

際には港湾運送の規制が基本的には労使の協定に基づくため、政府規制の緩和は部分的な効果を有するにとどまる。

注4 たとえば釜山港のコンテナ取り扱い料金は東京港の65%であり、取扱量は790万個と東京港の277万個に比較すると約2.8倍になる(2001年)。

参考文献

橋本寿朗 「日本経済論—二十世紀システムと日本経済—」 ミネルヴァ書房 1991年

同 「公平か効率か：所得再分配政策としての運輸産業規制政策とその再編—港湾運送事業を事例に—」 法政大学経営学会 「経営志林」第37巻第3号 2000年

竹内健蔵 「第7章第2節 内航海運」『講座 公的規制と産業4 交通』NTT出版 1995年