

日本港湾経済学会中部部会編

港 湾 研 究

第 19 号

1997 年

序 眞 継 隆

研 究

Structural Changes in Consumption in Asian Kyaw Sunn Wynn (1)
Developing Economies

自動車産業における貿易構造の変化が名古屋港背後地経済に与える影響 山 口 直 樹 (29)

港湾開発方式としての「香港モデル」 小井川 広 志 (69)

書 評

高田富夫著「海運産業の成長分析」 眞 継 隆 (107)

名古屋港管理組合

港湾開発方式としての「香港モデル」 ー レッセ・フェールの政治経済学 ー^{*1}

小 井 川 広 志

(名古屋学院大学)

I. はじめに

1842年の南京条約によって、香港はイギリス領とされた。香港領有は、自由貿易主義を暴力的に強要してきたイギリス帝国主義の歴史的象徴である。しかしながら、アヘン戦争という高価な道徳的・道義的犠牲を払ってまでも手に入れたこの島の経済的価値について、その当時のイギリスの政治家たちは、深い失望感を抱いていた。例えば、当時の外相パーマーストンは、香港を「人家すらほとんど存在しない不毛の島」とみなして、別の場所を領有すべきであったと嘆いている。また、マーティン植民地財務局長は、香港の地理的、文化的特質が、イギリス式の植民地開発に不適であるとして、早くから香港放棄論を唱えていた²。

だが香港は、彼らの悲観論を大きく裏切って、天然の良港としてのその地形的優位性を如何なく発揮し、約150年間のイギリス統治の間に今日の繁栄を築く事に成功する。60kmほど西に離れたマカオと異なり、香港島周辺は、十分な水深、入り組んだ入江など、天然の良港としての格好の地理的条件を備えていたからである。その名の通り、香港はイギリス植民地の中での「香しき港」となったのだ。

ところで、いかに香港が有利な地形的条件を兼ね備えているといっても、そのことが直ちに港湾の経済的優位性を保証するものではない。特に、船舶の大型化が進み、大量の貨物処理を迅速に行うことが不可欠な現在において、この傾向は顕著である。近代的な港湾機能が発揮されるためには、埋立て、堤防建設、クレーン敷設などの巨額の資本投下が必要とされる。天然の良港という自然条件に加えて、近代的で効率的な港湾設備という人為的条件が付け加わってはじめて、香港は世界最大規模の近代港へと成長していったに違いない。

それでは、香港の港湾開発に関して、香港政庁はこれまでどのような政策を採

用してきたのであろうか？ 本論文の主題は、この問題を歴史的に振り返り、その特有の政策体系を経済学的に解釈することにある。

ところで、香港政庁の経済政策哲学は、広くレッセ・フェール（自由放任主義）として知られている。政庁は、市場メカニズムが有する富創造機能に全幅の信頼を置き、市場メカニズムを歪めるような政策的介入、特定産業への保護などを極小化してきた。この認識が正しいとするならば、香港政庁の積極的不介入主義と港湾整備とを付き合わせた場合、そこにはいくつかの疑問点が浮かび上がるのではないか。とりわけ、港湾開発に必要とされる先見性、計画性と、香港政庁の一連の自由放任主義的経済政策哲学との間には、解明されるべき理念的隔たりがあると言わなければならない。本研究の基本的な問題意識はそこから出発している。具体的には、以下の諸点が検討されなければならない。

まず第1に、そもそも「植民地政府」として統治民に政治的信任を問わない香港政庁が、どのような政治的理由からアジア有数の機能的な港湾建設を進める必要があったのか？ 第2に、これに関連して、香港政庁の一連の自由放任主義的な政策哲学と、港湾建設に対する介入主義的支援政策は、基本的に矛盾しないのか？ もし、港湾開発に限って介入主義的政策が採用されてきたとすれば、その例外性を認める根拠はどこに求められたのであろうか？ 第3に、香港政庁が念頭に置いた港湾建設計画は、妥当性を有し、先見的であったのだろうか？ 香港は、現在、世界最大のコンテナ貨物取扱量を誇っている。香港政庁は、その具体化に向けて常に首尾一貫したビジョンを持ち、効果的に港湾機能整備を進めてきたと評価して良いのであろうか？

以上のように本研究は、香港の経済発展と港湾開発の関連を、香港政庁の自由放任主義政策のケーススタディの一つとして位置づけし、港湾開発モデルとしての「香港モデル」像を明らかにすることを目的としている。ここで提示された問題に対する筆者なりの解答は、論文末にて総括されるであろう。そのためにまず、香港港湾開発の歴史を紐解くことから分析を開始しなければならない。

II. 香港港湾開発の沿革－「港湾レッセフェーリズム」の歴史

一般に、道路や港湾、空港、堤防、下水道などといった公共財の供給は、いわゆる「市場の失敗」の領域とされている。このような財は、市場の自由な取引に任せたままでは、社会的に最適量が供給されない。社会的な必要性がどのように大きくとも、私企業が個別に市場に参入し、社会的な需要を満足するほど大規模な社会資本建設を行う事は、通常困難となるからである。ここに、公的部門が市場に介入する余地が生まれる。すなわち、公共支出などの財政発動によりそのギャップを埋めることが、政府に要請されることとなる。

香港政庁においても、実際に、港湾の維持、補修、管理、港湾環境保護などのために、毎年、政庁の全財政支出の2%前後を費やしている³。成長著しいアジアの中間地点に位置し、その中でも突出した成長を続けている中国に陸続きで近接する香港は、中継貿易の拠点として地理的には絶好の環境に置かれている。この香港の優れた港湾機能は、本来の恵まれた地形的、地理的条件に、人為的な開発・維持努力が効果的に組み合わせられた賜物に他ならない。コンテナターミナルが建設される以前の香港ポートでは、バージ船を主力とした前近代的な人海戦術の荷役業務が支配的であった。この形態は、それなりの経済的な合理性も存在しているのであるが、しかし、貨物の量的拡大と迅速化といった経済的要請に対して、この方法ではいずれ技術的なボトルネックが発生してしまう。

バージ業務が支配的であった香港の前近代的な港湾組織は、1970年初より、アジアで最大級のコンテナターミナルに急速に変貌を遂げていった。以下では、その経緯を歴史的に振り返り、政庁の港湾開発への取り組みを概観していこう。

1. コンテナ委員会の召集 ー香港港湾開発の出発点ー

香港における港湾開発の計画と具体化は、それではどのように進んだのか。港としての香港の発展は、オイルショック後の1970年代後半になってからようやく本格化している。つまり、日本や他のNIES諸国に比較すると、1960年代半ばのコンテナ革命の波には、どちらかといえば香港はやや出遅れた感があつた。

1960年代に、海運業ではコンテナ化への趨勢がほぼ決定的となっていた。貨物の積み出し、積み卸しの煩雑さ、それが引き起こす労働条件の悪化、港湾の混雑、

コスト高など、世界貿易の拡大にともなう、当時の海運作業にはボトルネックが生じていた。コンテナによる貨物輸送は、これらの不効率を緩和する大きな技術革新として期待されたのである。特に、遠距離貨物の輸送の際にコンテナ利用は効果的であった。実際にイギリスでは、1965年にコンテナ海運会社が新たに設立され、大西洋、太平洋路線に航行を開始している。

コンテナ貨物の効率的な処理には、ターミナルの施設を完備した特殊目的の港湾が必要とされる。香港は、イギリスにとっての極東の海運基地としての役割を担っていたため、本国のコンテナ化の進展にともなう、その対応を迫られることとなった。このような海外での事情を背景として、1966年7月には香港総督の指示によりコンテナ委員会(Container Committee)が召集された。委員会設立の趣旨は、次のように謳われている。

近年、世界大で進む急速なコンテナ海運サービスの発展が、香港の貿易・産業に対して持つ意味を吟味し、香港に適切と思われるコンテナ処理施設の必要性和、その建設方式を勧告する*4

コンテナ委員会の行動は迅速であり、僅か5ヶ月後の同年12月にはその最終報告書を提出している。ちなみに、日本政府の最初のコンテナ埠頭整備計画は、1968年から74年を計画予定期間としていた。また、香港の「好敵手」であるシンガポールでは、東ラグーン埋立計画を実行に移し始めたのが1967年であった。これらの状況と比較しても明らかなように、香港ポートのコンテナ化の着想それ自体は、アジアの他の地域の港湾開発に比べて、決して出遅れていた訳ではないことになる。

コンテナ化が海運業の世界的趨勢と徐々に認識され始めた1960年代半ばにおいても、奇妙なことに、海運依存の高い香港全般で、それに対する危機感が叫ばれていた訳ではなかった。中でも、香港政庁内の行政局(Executive Council、日本の内閣に相当)では、巨額の支出を必要とするコンテナターミナルの建設に特に否定的であった。総督に提出すべきコンテナ委員会の報告書に、行政局独自で

作成した否定的なメモ書きを挟み込んだとのエピソードもささやかれた程である*5。行政局がターミナル建設に前向きでなかった事実は、例えば立法評議会での以下のやり取りからも推察することができる。

目下、世界のあらゆる国で、港湾当局が最新鋭のコンテナカーゴサービスの研究を進めており、香港政庁はその点では遅れをとっている訳ではない。コンテナ委員会も鋭意努力を続け、このやっかいな問題に関する包括的な報告書が作成されようとしている。しかしながら、財務長官は、この報告書に関して、次のような見解を表明された。すなわち、これは相当な出費を必要とし、しかも時期尚早のようにみえる、と*6。

すなわち、香港政庁は、港湾建設の重要性をある程度認めつつも、建設費用がかさむそのプロジェクトの遂行に、当初から乗り気ではなかったのである。興味深い事実は、しかもこれだけではない。大規模なコンテナターミナル建築の必要性は、香港政庁当局のみならず、実は、当時の香港の港湾経営関係者からも殆ど認識されていなかった。例えば、Holt's Wharfは、コンテナ革命への対応について、1966年の段階で、次のような「柔軟すぎる」業務的対応を表明している。

我が社は目下、月に6個ほどの小さなコンテナを取り扱っている。現行の施設では、20フィート以上のコンテナを取り扱う事はできないが、施設拡張の予定は今のところ無い。コンテナ革命の行く末については調査中であるが、順に進めていけばおそらく、コンテナやパレット、一般貨物などの混合船の処理は可能となるであろう*7。

同様に、North Point Wharves, Hong Kong & Kowloon Wharf & Godown Companyなどの大手ターミナル業者も、拡張の計画はないが、現行の施設で対応できるのではないかと、この見解を表明している。このように、コンテナターミナル建設の是非を巡っては、香港政庁の当局者のみならず、業界内部においても、肯定的

な意見の一致が見られていなかったのである。

2. コンテナターミナル建設の費用便益をめぐって

コンテナ委員会の建言には、コンテナ化が世界の海運業の趨勢であり、貿易港として繁栄を謳歌してきた香港が、この波に乗り遅れることへの大きな危機感が基底に存在していた。1950年代の対中禁輸措置により、中国との中継貿易港としての地位を失いつつあった香港は、同じ機能を、次には東南アジア諸国との貿易関係の中に求めざるを得ない。そのためには、際立って高い国際競争力を持った効率的な港湾機能が必要とされる。

コンテナターミナルがもたらす利益は、中継貿易基地としての機能の強化だけではない。香港経済は、60年代にはいと、それまでの貿易サービス業務中心から、製造業中心へと経済の重心をシフトさせつつあった。近代的なコンテナターミナル施設は、当時勃興しつつあった製造業の拡大にも有益である。コンテナ委員会の報告書にも説明されているように、効率的な港湾機能の維持・確保は、輸出競争力を強化することにより、香港製造業の発展に貢献するに違いない。

このような議論が飛び交う中でも、香港政庁は、コンテナターミナルの建設に依然として消極的であった。昂船州に建設中の台風シェルターをコンテナターミナルに転用すべきである、と主張するある議員の積極論に答えて、政庁は、「コンテナ化が進展すれば、その時こそ台風シェルターが必要となるであろう。これぞ、我々のジレンマである」と、詭弁でかわし、真剣に取り組む姿勢を一向に示していない⁸。業を煮やしたコンテナ委員会は、翌年の1967年10月に第2次報告書を提出し、コンテナターミナル建設への早期の着工を再度促した。そこでは、コンテナ化の利益とターミナルの具体的な建設方式、ならびに他のアジア諸国のコンテナ化への取り組みを紹介し、より一層の危機感をあおっている⁹。しかしながら、やはり政庁の様子見的な態度を覆すには至らなかった。

コンテナ化への取り組みの遅れは、香港経済の生命線とも言べき港湾の国際競争力を損ないかねない。1967年に始まった文化大革命によって、中国大陆との中継貿易機能の消滅は、香港にとってもはや決定的であった。それに代わるべ

き地場製造業の輸出拡大を支援するためにも、港湾機能の近代化は香港にとって急務であったはずである。にもかかわらず、香港政庁は、このような客観的状況を的確に認識していなかったのであろうか？

ここで注意すべきは、コンテナ革命に対する当時の関係者の認識である。1960年代後期のコンテナ化の潮流は、当時ではまだ疑問視された段階にあり、当の香港に限らずその将来性に懐疑的であった。例えば、荷役、運搬などの作業で、巨大なコンテナの取扱いにはことごとく難渋した。陸運にてコンテナを移動させることも困難であり、次船が来港するまでコンテナが港に留め置かれることもしばしばであった。これらの難点を回避するための設備投資は莫大であり、投資の回収期間などを考慮すると、コンテナ革命の頓挫がまことしやかに語られたという¹⁰。とりわけ香港では土地が狭隘であり、これらの制約条件が大きく働く。また、小回りの利く割安なバージ業務が活発に活動が続けていた当時の香港において、コンテナ化の実需は、他地域に比較して乏しい状況であったと言えよう。

コンテナ化の円滑な進展のためには、経済的な矛盾も存在していた。コンテナ化は、定期船個品運送貨物の大量化に対応し、輸送を合理化するために開発された運送手段である。この利益は、輸送の効率化の便益を受ける船会社に主に帰属することとなる。他方、港運業者は、莫大なターミナル建設の投資リスクを一方的に背負わなければならない。また、荷役作業の省力化に伴い、雇用調整のコストも発生する。したがって、コンテナ化の推進はもっぱら船会社サイドが積極的であり、港運会社サイドはその誘因に欠ける。この投資誘因の非対称性は、一般には公的部門の介入によって回避されてきた。例えば日本の港湾開発のケースでは、公団方式を採用することにより、この難点を回避した。この方式では、公的部門が、港湾投資のリスクを引き受けたことになる。公団方式が一種の妥協策として有効であったとしても、しかしながら香港にこの方式は導入不可能である。言うまでもなく、「積極的不介入主義」を堅持する香港政庁の経済政策哲学において、このようなリスク・テイキングの要請は相容れないからである。

コンテナ化の進展に遅れをとらないためには、できるだけ早期のターミナル建設に着手することが望まれる。これには、莫大なコストが短期的に発生する。他

方、香港経済にもたらされるコンテナ化の利益は、明らかに長期的なタイムスパンを必要とする。しかも、コンテナ革命の行く末が明確でない当時では、その長期的利益の実現も不確定とみなさざるを得ない。したがって、香港政庁が、コンテナターミナルの建設に「様子見 (wait and see) 」的態度を示したことは、あながち理解不能ではない。さらに付け加えれば、港湾行政に限らず、香港政庁の経済問題に対する取り組みのスタンスそのものが、常に様子見の態度を特徴としている^{*11}。均衡財政主義が何より優先される香港政庁の経済運営に、特定の公共支出項目を突発的に増大させるフレキシビリティは、少なくともこの時点では存在していなかった^{*12}。むしろ逆に、香港政庁が主体となってコンテナターミナルの建設に着手していたとするならば、「積極的不介入主義」からの重大な逸脱として、それはそれでまた別の大きな物議をかももし出していたに違いない。このように考えていくと、ターミナル建設に対する政庁の及び腰的な態度は、取り立てて非難されるべき政策スタンスではないことになる。

それでは、香港でのコンテナターミナル建設を推進した決定因は、結局何であったのだろうか？

3. 民間主導によるターミナル建設

香港は、以上で述べてきたように、コンテナ化への世界的な動向に、おしなべてかなり鈍感であった。これは、香港の海運業者が世界的な潮流を見逃していたからではない。上記の議論に付け加えるべき理由の一つとして、当時の香港に、そもそも現在のHIT、MTL（後述）のようなコンテナ処理サービス専門会社が存在していなかった事実も重要である。彼らは、もともと船舶修理会社であり、カーゴ処理サービスはその副業で営まれていたに過ぎなかったのである。

1960年代当時の香港は、政庁の政策哲学よろしく完全な「自由港」であった。港湾に関連した諸産業は甚だ未分化であり、倉庫業、船舶修理業、海運業、荷役業などが一緒に営まれている状態であった。その中でも、彼らの最大の収益源は船舶修理業務であり、荷役業の貢献度はごく僅かに過ぎなかったという^{*13}。したがって、多大なコストを必要とするコンテナターミナルの建設に、香港の民

間港運関連企業が誘因を持つ可能性はより一層乏しい。1969年7月には、小型のコンテナ処理施設が九龍倉庫会社によって建設されるが、そのポイントとして尖沙咀西が選ばれている^{*14}。既に公表されているコンテナ委員会の報告書がKwai Chungをコンテナターミナルの候補地として推薦していること、さらに、コンテナ輸送の成長性を真剣に考慮していれば、尖沙咀のような拡張可能性の乏しい市街地にコンテナ施設を置くことは賢明ではなかったはずである。これらの事実などを考え併せると、コンテナ化の趨勢が、香港の産業界でも真剣に考慮されていなかったと考えざるを得ない。

しかしながら、世界的にコンテナ革命が進展しつつあった60年代当時、香港は、時を経ずして否応なしにコンテナ化の波に呑み込まれることとなる。

香港域内にコンテナターミナルを確保することの最大の受益者は、他ならない先進諸国の海運業者である。香港の当時の最大の貿易相手国は、コンテナ化が浸透していたアメリカであった。また、本国イギリスも、植民地香港のコンテナ化の進展には利益を有している。香港は、英連邦の極東海運基地であり、その他にも、西ドイツ、アメリカ、日本などの先進諸国にとって、香港は重要な貿易パートナーとなっていた。事実、1966年までに、香港では既存の古いクレーンなどを利用して既に9万個のコンテナの処理実績を持っていたのである。

香港の貿易量の伸長に伴い、市街地域での荷役作業も、既に許容量限界に達していた。輸出志向工業化が徐々に軌道に乗り始めていた当時の香港では、コンテナターミナルの建設の是非を別にしても、本格的な港湾機能の整備を進める必要性に迫られていたと言えよう。したがって、1960年代末の香港は、内的要因からしても、外的要因からしても、コンテナ化はいわば必然の経路であった。このような観点から港湾整備を考えた場合、コンテナが接岸できるほどの水深に恵まれ、後背地に余裕があり、かつ地場製造業の生産地に近い^{*15}、といった条件を満たしているKwai Chungにコンテナターミナルを建設することは、すぐれて経済的合理性が存在していたといえる。

しかしながら、問題は残る。コンテナ施設の建設には莫大な投資が必要とされる。そのための開発主体の参加と資金調達をどの様に行えば良いか。各海運業者

が各企業別にそれぞれ独自のバースを所有することは、上で述べたように経済的でない。このような共通利害の認識と実際の行動は、ヨーロッパ諸国で素早かった。香港ポートコンテナ化の端緒は、結局、香港域外から与えられることとなったと考えられる。

まず、1969年にはOverseas Containers Limited (OCL、イギリス系海運会社4社のコンソーシアム)、Ben-Line (イギリス)、Hapag-Lloyd (西ドイツ) の3社のコンソーシアムによるModern Terminals Limited (MTL) が結成された。コンテナターミナルへの投資は、当時、ギャンブルとしての認識が依然強かったものの、これらの動きに対して、幸いにもSwireや香港上海銀行などの香港地場資本が関心を示した^{*16}。香港政庁の基本的な政策スタンスは、「コンテナターミナル建設の必要性は、既存の民間ターミナル業者の要求に沿った計画という観点から吟味されるべきである^{*17}」という考え方である。したがって、民間企業のイニシアティブに異論を挟む理由はない。結局政庁は、コンテナ委員会の提言に従い、Kwai Chungの一部をコンテナターミナルとして利用することを認めた。こうして、民間企業が利潤動機に基づいてターミナル開発の主体となる、極めてユニークな香港の自由放任主義的港湾開発がスタートしたのである。

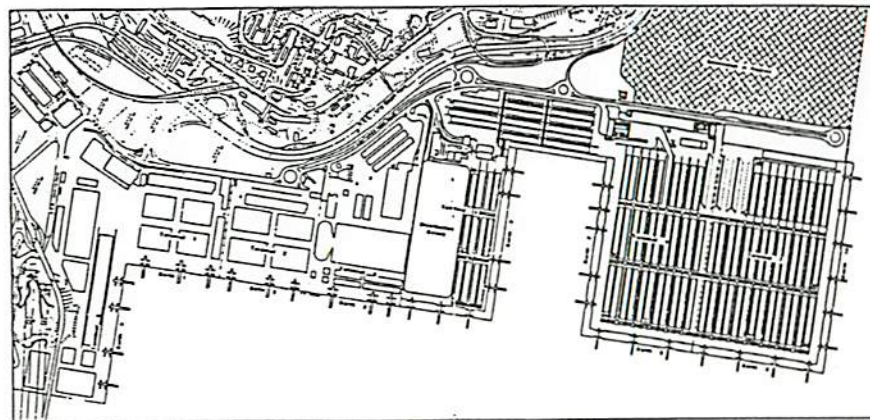
4. 政庁の「積極的」不介入主義とコンテナ開発の行き詰まり

1970年8月に行われたターミナル建設への入札は、完全競争入札であった。その際、香港政庁は、入札者に対して2種類の入札方法を選択させた。一つは、政庁が港湾の埋立、整備を行った後に、土地の使用権を付与する方法であり、いま一つは、政庁の埋立、整備の前に、ターミナルの建設権と使用権共に、落札者に付与する方法である^{*18}。

前者の場合、埠頭の埋立と整備に、予算の関係上少なくとも5年は要すると政庁は説明した。この方式では、時間的ロスが余りに大きく、コンテナターミナル建設本来の経済的要請から、各企業にとって現実的な選択肢とは言えない。そこで、入札企業は後者の開発方式を選択した。その結果、埠頭に始まり、堤防整備、クレーン設備の据付など、その後のターミナル建設の費用の全てが、それら民間

企業の負担として上乗せされた。ここでも、香港政庁のコンテナ輸送に対する認識は明らかであろう。香港政庁は、コンテナターミナル建設に対し、徹底的なまでに支援を与えようとしていないのである。いわば、政庁の過度に「積極的」な不介入主義が、ここでも看取される。

第1図 香港コンテナターミナルのロケーション (第1号～第7号)



(出所) Taylor (1991) P. 26より

結果は、第1ターミナルがMTLに、第2ターミナルが日本の大山海運の香港現地法人であるKCW(Kowloon Container Warehouse)に、第3ターミナルが、アメリカ系列のSLOT(Sea-Land Orient Terminals)によって落札された。なお、最大の面積を持つ第4ターミナルの落札は、この時点では保留とされた(各ターミナルの地理的位置関係は、第1図を参照)。その入札に際して政庁より課せられたリース条件は細かく、厳密であった^{*19}。そのため、各社は自身によるターミナル建設を急がなければならず、その資金繰りに奔走した。例えばMTLのケースでは、香港上海銀行や現地欧米系企業に追加融資を求め、HK\$14.9千万の建設費用をかるうじて調達している^{*20}。このような紆余曲折を経ながらも、1972年9月5日には、香港最初のコンテナ船としてTokyo Bayが入港し、世界最大級のコンテナタ

一ミナルとしての香港の歴史がこうしてスタートすることとなった。

ところが、香港ターミナルオペレーター3社は、その「船出」早々、厳しい試練に直面することとなる。このような莫大な初期投資を回収するためには、コンテナ取扱い業務の順調な拡大が不可欠であった。例えばMTLでは、そのために初年度のコンテナ取扱量として少なくとも8万7千TEUs、そしてその後の成長率を年最低5%以上と見積もった^{*21}。しかし、1970年半ば、オイルショック後の世界経済は、厳しい海運不況下にあった。香港におけるコンテナ取扱量も、1970年代後半の5年間で、僅か4.6%の低い年平均成長率にとどまった。1975年には、第2ターミナルを所有するKCWが倒産するなど、香港のコンテナターミナルオペレーターは、操業開始早々、厳しい経営を余儀なくされたのである。

このような香港コンテナターミナル業界の再編の中で、後発ながら積極的な動きを見せるのが、HIT(Hong Kong International Terminals)である。Hutchisonグループの一つとして1974年に設立されたこの会社は、同年、第1回目の入札の際に保留とされた第4ターミナルの開発権を獲得し、また1976年には、KCWの倒産により競売にかけられていた第2ターミナルの買収にも成功した。HITは、Hutchisonの関連会社という経営上の優位点を如何なく発揮した。HITの強みは、第1に、親会社のHutchisonが、同社の先発競争相手であるMTLの大株主の一つとなっており、ライバル企業に対して優位に経営戦略を進めることができた点である^{*22}。第2に、HITの前身であるChina Dock Companyは、市街地に船舶修理、及びカーゴ処理設備を所有していた点である。それにより、例えばEastern Island Corridor建設に障害となるNorth Point Dockを政庁が徴収するため、政庁は、第4ターミナルの入札に際してHITに便宜供与を与えた。しかもHutchisonは、傘下に不動産関連会社を有している。China Dock Companyが、North Point、Kwun Tong、Hung Homなどに有する既存のカーゴ施設を都市再開発用に売却することにより、HITは、比較的潤沢にターミナル開発の資金を捻出することができたのである^{*23}。

第1表 香港コンテナターミナル開発略史

1966. 7.	コンテナ委員会召集
同年. 12.	コンテナ委員会報告書提出
1967. 10.	コンテナ委員会第2次報告書提出
1969. 5.	コンテナ委員会、工学報告書(エンジニアリング・レポート)提出
1969. 8.	イギリス系3社のコンソーシアムによりMTL成立
1970. 4.	香港政庁、Kwai Chungコンテナターミナルの建設を正式承認
同年. 8.	3社にターミナル建設権利を付与、建設開始 (1973年完成) MTL (No. 1)、KCW (No. 2)、SLOT (No. 3)
1972. 9. 5.	Tokyo Bayが香港最初のコンテナ船として入港
1974	HIT設立。そのままターミナルNo. 4の建設に着手
1976.	HIT、ターミナルNo. 2を買収
1976.	MTL、ターミナルNo. 5の開発権益を落札
1986.	HIT、ターミナルNo. 6の建設開始
1988.	HIT、ターミナルNo. 2をMTLに売却
1989.	HIT、ターミナルNo. 7の開発権益を\$43.9億ドルで落札
1991.	ターミナルNo. 8、MTL、HITらの資本参加で建設開始
1996.	香港政庁、ターミナルNo. 9の建設計画承認

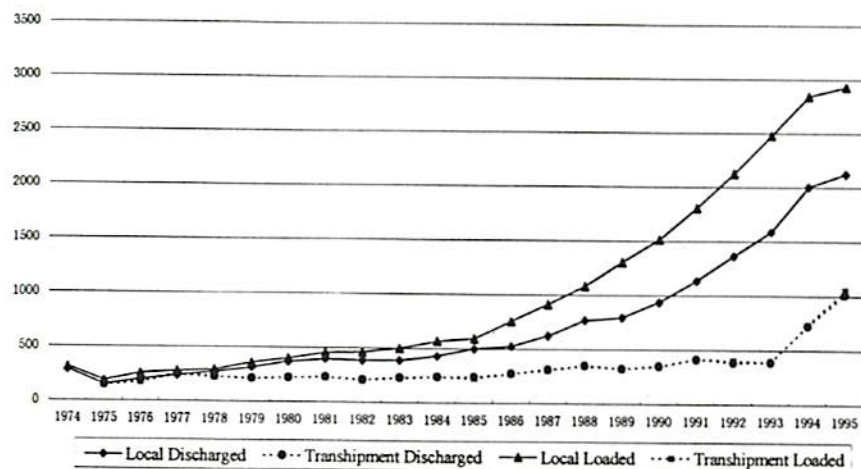
(出所) Cheng&Wong(1997)、Rodwell(1989)、Sinclair(1992)などにより作成

このように、1970年代半ばの時点で、香港コンテナターミナルのオペレーターは、MTL、HIT、SLOTの3社およびその関連会社に絞られた。このうち北米ベースのSLOTは、独自の非拡大路線を進み、その後のターミナル拡張には殆ど関心を示していない。第1表に示されているように、その後の香港コンテナターミナルの発展は、HITとMTLの2社の激しい拡張競争を軸に展開していくことになる。

5. コンテナ産業の飛躍的拡大

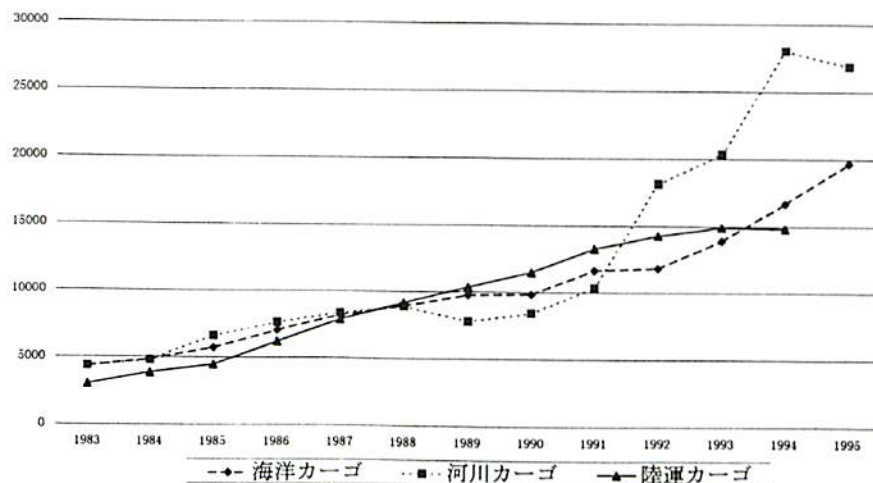
香港におけるコンテナ取扱いの伸びは、1976年頃から次第に回復していく。

第2図 香港における類型別コンテナ取引量の推移 1974-95
(単位 千TEUs)



(出所) Hong Kong Annual Digest of Statistics

第3図 香港中国間 輸送手段別 貨物総取扱量 1983-95
(単位 千トン)



(出所) Hong Kong Annual Digest of Statistics

そして、その後のターミナル建設も、第4号、第5号、第6号へと徐々に活発化していく。しかし、香港におけるコンテナサービス産業の本格的な発展には、何と言っても、中国大陆の改革開放路線の定着が決定的であった。

第2図に示されるように、それまで微増で推移していた香港のコンテナ取扱量は、1980年代後半に入ってから、急激に増加している。この変化は、言うまでもなく、中国華南地域で生産された工業製品が、香港を経由して再輸出されるようになったためである。中国の改革開放政策の基本戦略は、先進諸国からの外資導入による輸出志向工業化に他ならない。改革開放路線への転換は、1978年12月の党第11期三中全会で既に正式決定されていた。その後の数年間のタイムラグは、日、米および華僑資本を中心とする投資国が、その路線の定着度を見極め、実際に現地生産を軌道に乗せるのに要した期間である。中国の中でも比較的規制の緩やかな華南地域は、こうして労働集約財の国際加工基地に変貌し、80年代後半から香港経由の輸出志向工業化が花開く事になるのである。

香港-中国間の貿易量の変化は、第3図に示されている通りである。なおこの間、日本、アメリカ、台湾などの主要貿易相手国と香港との貿易量の拡大は、目立って増加しておらず、香港のコンテナ取扱量の急増の大部分は、およそ中国との貿易量の急増によって説明される。中でも注目すべきは、80年代後半以降の再輸出額の伸びが著しい点である。この事は、中国の改革開放路線の窓口として、香港が重要な貢献を果たしている事実を想起させよう²⁴。

しかしながら、我々の関心から眺めた場合、次の認識が重要である。すなわち、70年代より停滞していた香港のコンテナ取引需要を突発的に刺激した最大の功労者こそが、その中国の改革開放路線であった、という現実である。この認識が正しいとするならば、世界最大のコンテナ取引量の実績を以て香港コンテナターミナルの開発が成功した、と即断することには注意が必要となるのではないだろうか。先にも見たように、コンテナ委員会の問題意識は、香港-中国間の中継貿易機能喪失の危機に、そもそも端を発していた。だが、香港コンテナターミナル発展の最終的な方向性を与えたのは、皮肉にも、中国との中継貿易活動の再開であったからである。この問題の詳細は、政庁のレッセフェール政策解釈の視点から、

論文末の総括の箇所で再び議論することとしよう。

Ⅲ. 「港湾レッセフェーリズム」としての香港ポート

上で概観したように、香港におけるこれまでの港湾開発は、圧倒的に民間企業の主導により推進されてきた。香港政庁の自由放任主義は、日常的な港湾業務の中でも徹底されており、港湾管理行政に関する政策的介入は、ごく限定的な分野に限られている^{*25}。

さて、港湾開発に関する香港政庁の自由放任主義的スタンスは、「トリガーポイント・メカニズム」と呼ばれるその独特のターミナル開発計画方式に特徴的に現れている。トリガーポイント・メカニズムとは、「コンテナ処理需要の予測値が、既存および計画中のバースの稼働キャパシティと等しくなればじめて、新規のバース建設への”引き金”が引かれる。これは、1バース分の供給の遅れを引き起こすことになる(Port Development Board(1992)P.23)。」と説明される。すなわち、コンテナ処理サービスの実需が、現実の供給キャパシティを上回ってはじめて、新規ターミナルの建設が開始される、という開発方式である。香港政庁の港湾行政にかかわる態度は、これからも明らかなように徹底して受動的であり、経済的な要請が現実的なものとなって、ようやく重い腰を上げる、という事態の繰り返しであった。まさに、港湾開発においても、香港政庁はレッセフェール(自由放任主義)を徹底させていることになる。

ところで、このような香港政庁の「港湾レッセフェーリズム」は、独特の香港港湾経済を形成する要因になったと考えられる。香港政庁にユニークな自由放任主義は、香港ポートにどのような固有の特徴をもたらしたのであろうか。本節では、この問題に触れていきたい。ここでは、その中でも2つの特徴を取り上げ、次節の経済分析のための準備的考察としていこう。

1. ターミナルオペレーター3社の寡占化

香港のコンテナターミナルの特徴として、まず第1に、少数の民間オペレーターの寡占体勢下にある点を指摘しなければならない。

コンテナサービス業務は、初期投資が膨大であるため規模の経済性が強く働き、小規模な企業が市場に群立するよりも、大規模な企業が独占的に供給活動を行った方が効率的となる。その結果、自由な市場メカニズムの下では小規模企業が淘汰され、市場は独占化の傾向を持つことになる。このような状況を回避するため、費用通減産業に関しては、一般に公的部門が自ら供給主体となるか、あるいは民間企業の独占的な価格設定に対する政府の規制が正当化されている。

香港のコンテナターミナル業務は、HIT、MTL、SLOTおよびCOSCO-HITの4社によって担われている。COSCO-HITはHITの関連会社であるため、香港コンテナターミナルは事実上、僅か3社の寡占体制下に置かれていると言ってよい。この寡占状態は、コンテナターミナル建設当初から、既に20余年も続いていることになる。

中でも、積極的にターミナル建設を進めてきたHITの市場支配力は強く、COSCO-HITを合わせると、香港コンテナ総取引量の6割以上のシェアを占めている。この状態は、明らかに政庁の自由放任主義によってもたらされた所産の一つに他ならない^{*26}。

第2表 コンテナ取扱サービス料金の各国比較 (単位HK\$)

	Trans-pacific East-bound		Trans-pacific West-bound		Asia/Europe		Intra Asia	
	ANERA		TWRA		FEFC		IADA	
	TEU	FEU	TEU	FEU	TEU	FEU	TEU	FEU
Hong Kong	1,875	2,500	1,875	2,500	1,686	2,491	1,380	2,070
Taiwan	976	1,440	1,224	2,054	1,224	1,580	1,224	1,580
Singapore	996	1,478	1,297	1,921	887	1,259	996	1,478
South Korea	770	1,105	818	1,107	818	1,107	651	958
Japan	不明	不明	不明	不明	不明	不明	763	1,145
Malaysia	876	1,306	1,177	1,758	584	876	907	1,352
Philippines	541	734	773	958	502	618	434	578
Indonesia	657	1,082	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	387	580
Thailand	798	1,197	798	1,197	N.A.	N.A.	798	1,197
Germany	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	1,504	1,504	N.A.	N.A.
Netherlands	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	1,364	1,364	N.A.	N.A.
U.K.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	831	831	N.A.	N.A.

香港コンテナターミナルにおける寡占化の帰結として、独占的な価格設定が行われている可能性がある。実際、香港で積み替えを行うコンテナ船は、第2表に示されているように、アジア地域でも最も高い THCs(Terminal Handling Charge s)の支払いを余儀なくされている。しかしながら、相対的に割高なTHCsそれ自体は、オペレーター3社の独占力行使の根拠とはならない。独占的価格設定と判断されるには、次の幾つかの点で吟味が必要となる。

まず、ハンドリングチャージの高低には、需要要因が影響を与える。香港の場合、上述のトリガーポイント機構により、ターミナルサービスへの超過需要が恒常的に発生している可能性が高い。そのような状態であれば、THCsの継続的な上昇は、経済学的観点から自然である。第2に、香港コンテナターミナル業務の費用構造を反映して、THCsが割高となっている可能性がある。香港の狭隘な土地は高地価をもたらし、これはターミナル業者の土地所有の機会費用を増大させる^{*27}。また、香港のターミナル3社のターミナル運営は、効率化のために多額の設備投資を行っている。高コストは供給曲線を上方にシフトさせ、その結果、THCsの均衡価格は上昇することになる。

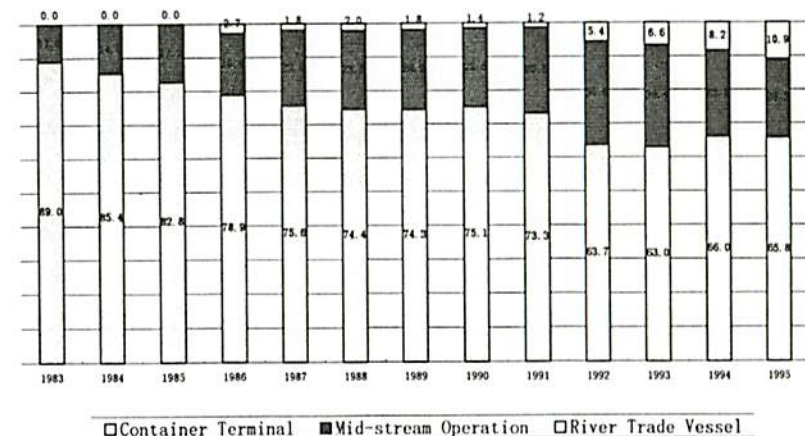
ところで、ターミナルオペレーターの積極的な投資の結果、彼らの業務効率は極めて高いと言われている。一例を挙げれば、1つのクレーンで運べるコンテナ数は、香港では35~40個であり、28~30個程度の日本の作業能率と比較してもより大きな効率性の違いが存在する。また、厳しい土地条件を反映して、高積みコンテナを効率的に操作するなど、ディポジットスペースの活用にも工夫が凝らされている。さらに、コンピューターなどによるターミナル制御にも多額の投資を行っており、経済性を高める努力が続けられている。その結果、ターミナルオペレーターのコンテナ処理単位費用は、第3表にあるように、近年低下傾向を示している。

しかしながら、僅か3社が文字通り隣り合わせで荷役作業を行うKwai Chungターミナルの内部で、価格操作の試みが全く行われていないとは考えにくい。

第3表 コンテナ取扱サービス料金、物価水準、単位コストの推移(1991=100)

	1991	1992	1993	1994	1995
コンテナ処理料金	100	109.3	115.7	123.5	129.1
(増加率)	-	[9.3%]	[5.9%]	[6.7%]	[4.5%]
消費者物価指数	100	109.4	118.8	128.3	139.5
(増加率)	-	[9.4%]	[8.5%]	[8.1%]	[8.7%]
単位当り操業コスト	100	96.8	94.0	88.2	87.0
(増加率)	-	[-3.2%]	[-2.9%]	[-6.2%]	[-1.4%]

(出所) Cheng and Wong(1997) p.50より

第4図 香港における形態別総コンテナ取扱量の推移 1983-95
(単位千TEUs)

事実、第3表にあるように、単位コストが低下する一方で、THCsは上昇傾向を示している。だがそれならば、寡占下における各社の積極的な設備投資は、経済学的にはどのように解釈すべきか？ これらの特徴の経済学的な考察は、次節で展開することとしよう。

2. バージ業者の活躍

香港では、ユニークな港運手段として、バージ船を利用した中流作業(Mid-Stream Operation)がエネルギーに活動を続けている。この形態による荷役作業の存在も、香港政庁の港湾レセフェーリズムのひとつの現れと考えるべきである。

日本も含めたアジアの他の港でも、はしけなどによる小規模な海上輸送作業が部分的に観察される。しかしながら、中流作業が近代的なターミナル業務と調和的に併存し、しかも不可欠な役割を担っている点が、香港ポートの大きな特徴となっている。第4図にあるように、中流作業は現在でも香港のコンテナ取扱総量の約4分の1を占め、そのシェアはこれまで、堅調に推移してきている。

香港で中流作業が活発な理由の一つは、その低料金にある。コンテナターミナルを利用する場合に比べて、そのハンドリングチャージは約40～50%とかなり低い^{*28}。また、小回りの利くその機動性も魅力の一つである。コンテナ詰めほどのロットの大きくないカーゴの処理、陸運の交通渋滞を回避して直接大型船に積み込める敏速性など、バージ船による荷役作業は、地場産業の繊維産業や衣料品製造メーカーに根強い需要を持っている。流通段階で組織化が進んでいない雑貨品などの搬出において、コンテナはそもそもコスト高となる。このような場合、バージ船は、香港域内に10カ所設置されているPublic Cargo Working Area からフレキシブルに船積み業務を請け負う。バージ船による中流作業の活躍の余地は、このように香港では相当に大きく、機械化の進んだ大型コンテナターミナルとは、実際に一定の棲み分けが生じている。

バージ船が香港で健在に活動可能なもう一つの理由は、コンテナターミナルのキャパシティが、常にほぼ満杯状態で稼働しているためである。先述のトリガーポイント・メカニズムを想起されたい。既存のターミナルのキャパシティが一杯になって始めて、新規ターミナルの建設に着手するその方式では、バージ船による中流作業が、その間の超過需要を吸収することとなる。第4図が示すように、中流作業のマーケットシェアは、1992年、1993年のピークには30%を超えていた。これは、第8コンテナターミナル操業開始の1994年までのオーバーキャパシティ

を、バージ業者が引き受けていたからに他ならない^{*29}。

バージ船による中流作業と、ターミナルでの処理業務は、技術的に代替が十分に可能である。むしろ、コンテナ化されていない貨物や重量貨物の搬出に関して、中流作業に頼らざるを得ない状況は、コンテナ化が進む以前と何ら変わっていない。コンテナターミナルの時間当たりのコンテナ取扱量28～30本に対し、バージ船では10～15本と処理能力は劣るものの、沖合では船の両サイドからコンテナを積み出すことができるので、総計20～30本の取扱いが可能である。中流作業は、量的にもターミナル作業に比較して遜色がないことになる。

しかしながら、中流作業は作業上の安定性に欠け、その分、目に見えないコストが発生する可能性がある。例えば高波の状態では、作業中のバージと船舶とが接触し、船体が傷つくケースもある。また、貨物の取扱も丁寧さに欠け、積み荷に損傷が生じる可能性もある。結局のところ中流作業は、「安かろう、悪かろう」の低評価を払拭しきれない。

ところで、バージ業者は、港湾の近代化を進めようとする港湾当局にとって、どちらかと言えば好ましい存在とはみなされない。バージ船やはしけなどによる中流作業は、一般に資本装備率が低く、危険を伴う低賃金労働に依存した前近代的な荷役作業といえる。このような非効率な業者が残存することにより、港湾機能の近代化が損なわれる可能性があるためである。そこで、例えばシンガポールなどでは、港湾局(Port Authority of Singapore)が最低賃金法を厳しく適応することにより、このような非効率な業者の活動の余地を政策的に縮小させている^{*30}。しかしながら、バージ業者の参入にも退出にも、香港の場合には規制が全く存在していない。香港政庁のレセフェーリズムは、上述のように、むしろバージ船による中流作業活動によって、効果的に補完されてきたといえる^{*31}。香港におけるバージ船は、非効率を象徴する前近代的遺物などではなく、自由放任主義の海風が漂う香港ポートで、それなりの相応しい役割が与えられているのである。

さて、以上のような香港ポートの産業組織上の特徴から、次のような5点を強調したい。

- ・ ターミナル開発に、香港政庁は資金的な支援を行ってきていない。その結果として、香港のコンテナ・ターミナルは3社の寡占状態が続いている。
- ・ 香港におけるTHCsは、世界的にみて相当に割高である。
- ・ Kwai Chungのターミナル業者は、積極的に設備投資を進め、そのためコンテナ処理コストは低下しつつある。
- ・ 香港ポートにおいて、バージ船に特殊的な貨物荷役の需要が存在する。
- ・ トリガーポイント・メカニズムにより、バージ業者は需要変動の緩衝機能を担っている。

そこで問題は、このような香港独特の産業組織上の特徴を、どのように経済学的に解釈すべきか、という点にうつる。次節では、単純な独占モデルを利用して、その分析を試みていこう。

IV. 香港コンテナ・ターミナルの経済学

ここまでで概観してきたように、香港の港湾経済は、その歴史的経緯はもとより、その管理運営、現行の産業組織などにおいても、興味深い独自性を示している。問題は、この独自性がどのような経済学的含意を持つか、ということである。香港の港湾経済が持つ特徴として、ここでは次の諸点の説明を試みよう。

- ① 香港のTHCsの上昇が激しく、高額となっている背景には、どのような要因が指摘されるか？
- ② ターミナル業者が、むしろ積極的に設備投資を進めて、コンテナ処理単価を低下させようとしている要因は何か？
- ③ バージ船とターミナルオペレーターが共存可能な理由は何か？

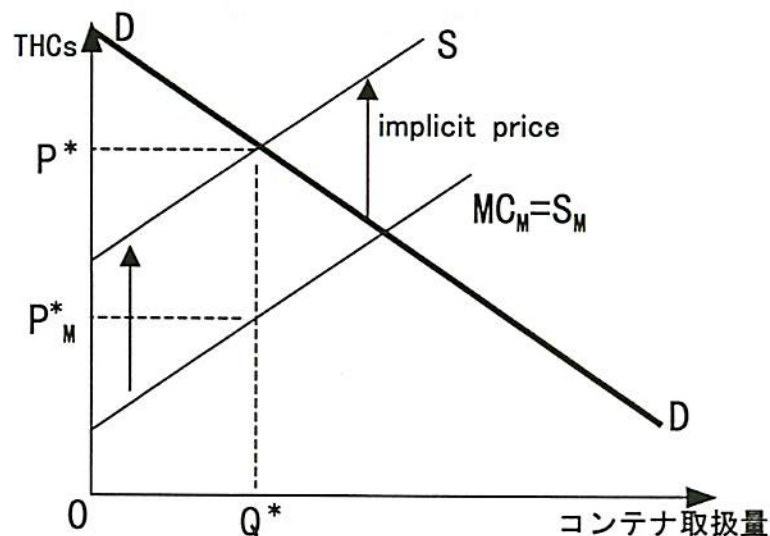
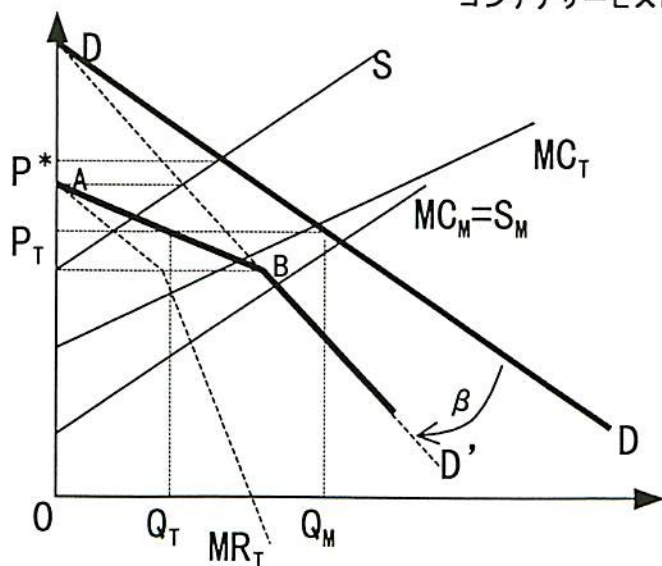
①と②とは、経済学的には両立しがたい命題である。利潤最大化を行おうとする独占企業は、限界費用が低下すれば財の供給量を増大させようとするので、その結果価格は低下する。独占企業は、一般に市場支配力を行使することによって供給量の制限を行い、人為的な希少性を作り出して価格の引き上げを図ろうとする^{*32}。このように、独占企業は設備投資のコストを取って負担せずとも、供給制

限による独占利潤の確保に誘因が働くはずである。しかしながら香港の場合、独占力を行使しうるはずの民間企業が、むしろ積極的に設備投資を行うことによって、単位処理コストを引き下げようとする誘因が存在しているようにみえる。この問題を考えるには、後に見るように需要の外生的変化と③のバージ船の存在を考慮する必要がある。

さて、これらの問題に答えるために、以下では独占モデル理論の応用を試みる。ここでは、香港港湾経済の特殊性を考慮し、次のような幾つかの仮定をモデルに導入する。

- a) 3社のターミナルオペレーターを事実上1社のガリバー型独占形態とみなし、それを無数のバージ業者が完全競争的に取り囲んでいる状況を仮定する。
- b) バージ業者によるコンテナの取扱いには、丁寧さなどのサービスの質の点から、事実上の追加コスト (Implicit Price) が上乗せされる^{*33}。
- c) ターミナルオペレーターは、追加コストがかかるバージ業者に比較して、価格面でより優位である。
- d) ターミナルオペレーターとバージ業者とでは、取り扱うコンテナ業務の一定部分に非対称的な棲み分けの傾向が観察される^{*34}。すなわち、コンテナ貨物の β 割合は、機動性に優れたバージ船にて専門に取り扱われる。その他のコンテナ貨物の処理は、ターミナルオペレーター、バージ船に無差別である。

第5図 バージ業者のみで構成されるコンテナサービス市場

第6図 バージ業者とターミナルオペレーターが共存する
コンテナサービス市場

① バージ船のみからなる香港ポート

コンテナターミナルが建設されておらず、無数のバージ業者のみが完全競争的にコンテナ貨物を処理するケースを分析する。第5図に示されるように、コンテナ処理サービスに対する需要曲線を DD 、バージ業者によるサービスの供給曲線（限界費用曲線）を MC_M とする。バージ船によるコンテナ処理には、仮定b)により追加的コスト（Implicit price）がかかるために、コンテナサービス需要者が直面する実質的供給曲線は図中の S で与えられる点に注意すべきである。これより明らかなように、コンテナの均衡取扱量は OQ^* となり、バージ業者が受け取るコンテナ処理サービス価格（ターミナルハンドリングチャージ、THCs）は P_M^* で表される。

② ターミナルオペレーターとバージ業者の併存

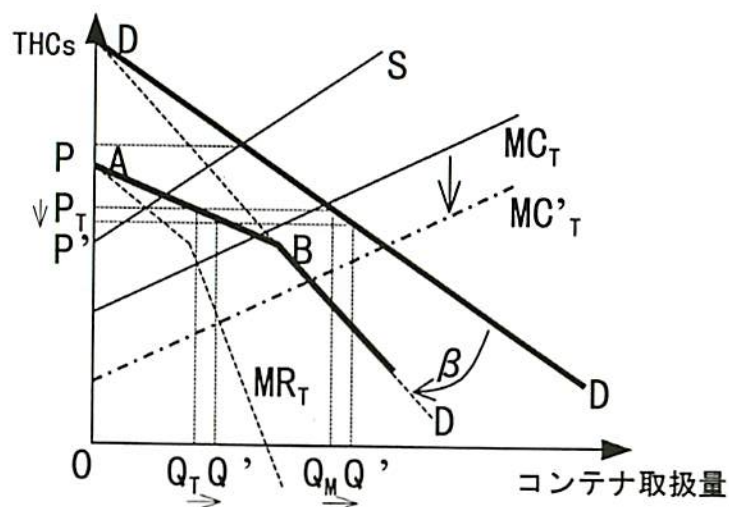
このような状況に、ガリバー的なターミナルオペレーター1社が参入したとしよう。第6図を利用して、その経済的効果を考察する。

ターミナルオペレーターには、バージ業者が完全競争的に奪い合った後のコンテナ処理サービス需要しか残されない。しかも仮定d)により、その中の β 割合は、バージ処理に特殊なコンテナサービス業務であり、これにはターミナル業者は参入できない。したがって、ターミナル業者には、まず、需要曲線 DD からバージ業務に特殊な β 割合を差し引いた DD' が残り、さらにこれからバージ業者のコンテナサービス処理分を差し引いた屈直線 ABD が、実際にターミナルオペレーターの直面する需要曲線となる。この場合、ターミナルオペレーターの限界収入曲線は、図中の MR_T の形で与えられる。

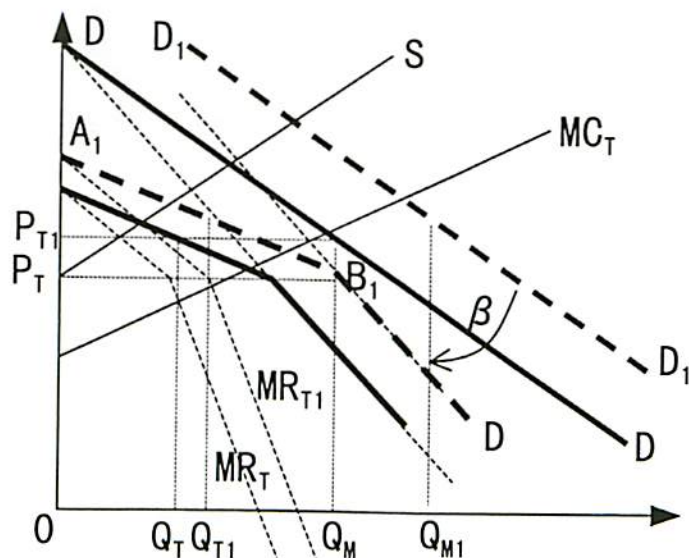
いま、ターミナルオペレーターの限界費用曲線を MC_T とする。直面するコンテナ需要曲線に対して独占的に振る舞うターミナルオペレーターは、図中の $MC_T = MR_T$ となるコンテナサービス供給量 Q_T において、自らの利潤を最大化することができる。この時のコンテナサービス価格は、 P_T で決定される。 $P^* > P_T$ であるから、バージ業者はこのターミナルオペレーターが提示する価格に従わなければならない。したがって、均衡サービス価格は P_T 、ターミナルオペレーターとバ

バージ業者によるコンテナサービス取扱量はそれぞれ $0Q_T$ と Q_TQ_M となり、ターミナルオペレーターとバージ業者が併存することとなる。

第7図 ターミナルオペレーターの限界費用低下



第8図 コンテナ需要増加の経済効果



③ 経済分析（比較静学）

以上のような分析のフレームワークを用いて、冒頭の問題に解釈を加えていこう。

まず第1に、ターミナルオペレータが継続的に行っている費用低下的設備投資が、どのような経済効果をもたらすのかを確認しよう。これを図示したものが、第7図である。

今、設備投資により限界費用曲線が MC_T から MC'_T に低下したとしよう。この場合、コンテナ処理サービス均衡価格 P_T から P'_T へ低下してしまうので、ターミナルオペレーターの独占利潤は必ずしも増加しない。他方、バージ業者のマーケットシェアは、必ず低下する点に注意すべきである。また、コンテナ処理サービス均衡価格により、社会的総余剰は増加する。

第2に、今度はバージ業者の処理コストが減少するケースを考察しよう。バージ業者の供給曲線が下にシフトするため、ターミナルオペレーターに残される需要は全般的に減少する。その結果、利潤を最大化する生産量、価格はともに低下、減少し、独占利潤は減少することとなる。他方、バージ業者も、均衡価格の低下に直面するが、彼らのマーケットシェアは増加している。社会的総余剰は、この場合も価格低下により増大する。

第3に、興味深く現実的な変化は、コンテナサービス需要が外生的に増加したケースである。第8図において、需要の外生的増加を、 D_1D_1 で表そう。この時、バージ業者が専有する需要部分 β を差し引いた後のターミナルオペレーターの限界収入曲線は、同様の手続きにより MR_{T1} となる。したがって、ターミナルオペレーターの利潤を最大化するコンテナ処理サービス供給量は、 Q_{T1} となる。需要が弾力的であれば、均衡価格の上昇が平均費用の増加を上回るので、この場合ターミナルオペレーターの独占利潤は必ず増加する。また、ターミナルオペレーター、バージ業者共にコンテナ処理サービス供給量は拡大する。両者のマーケットシェアの変化は、外生的な需要増加の形状、およびにターミナルオペレーターの限界費用曲線の形状に依存するが、バージ業者のシェアが増大する可能性が高いものと考えられる^{*35}。

④ 経済モデルからの示唆

以上の経済分析から、香港ポートにおけるいくつかの特徴は、次のように説明される。

まず興味深い点は、第5図と第6図とを比較して明らかなように、バージ業者のみで構成される市場にターミナルオペレーターが参入する事によって、消費者余剰が増大する点である。これは、バージ船のコンテナ処理サービスにImplicit Priceが付加されていること、ならびに効率的なターミナル業者の参入により、競争する市場で競争が発生するためである。なお、ここでは図示されていないが、市場がターミナルオペレーターのみで構成され、彼らが市場支配力を発揮する独占均衡と比較しても、この共存市場の消費者余剰は増大している。

先にも指摘したように、香港ではターミナル業者3社が、寡占状態にもかかわらずむしろ積極的に設備投資を進め、コンテナ処理単価を低下させている。しかし、香港ではTHCsの上昇が著しいのが特徴であり、コンテナ処理単位費用の低下が必ずしもTHCsの低下に結びついていない。なぜか？ その原因は、ここでの分析により推察される。限界費用の低下そのものはTHCsを低下させる効果を持つものの、需要の外生的な増加はその逆の効果を持つからである。価格の変化は、両者の合成で決定されることになる。実際の香港のケースでは、需要の拡大による価格上昇効果が費用低下による価格下落効果を上回っているものと考えられる。したがって、超過需要の存在をTHCs引き上げの根拠としているターミナルオペレーターの主張は、この部分では正当化される。

注意すべきは、価格が「結果的に」上昇する場合、ターミナル限界費用の低下は彼らの独占利潤を必ず増大させる点である。充分な需要増加に乏しく、限界費用の低下がむしろハンドリングチャージを引き下げてしまう場合には、先に見たように、ターミナルオペレーターの利潤は減少する可能性があった。しかし、需要増加の効果が相対的に大きく、その結果として価格が上昇すれば、限界費用を低下させるような投資行動は、利潤を増大させようとする企業の最適化行動として説明が可能になる^{*36}。

バージ業者の意義も、上の分析から経済学的に明確化される。

彼らは、迅速性や機動性、コンテナ化されない小型貨物の取り扱いなどにおいて、ターミナルオペレーターが持たない優位性を発揮している。それと同時に、バージ業者の役割として、香港ポートにおける彼らの緩衝的な機能がしばしば指摘される。例えば、ターミナル建設が需要に追いつかず、キャパシティを超過する場合には、バージ業者が行う中流作業がこれを補完してきた。また、バージ業者の存在は、寡占体質が顕著な香港コンテナターミナルにおいて、ターミナル業者3社による独占力の行使を妨げる競争要因となっている。ただし、独占価格を設定するターミナルオペレーターの存在により、そうではない場合に比較して、バージ業者もより高いコンテナサービス価格の恩恵にあずかることができる（ $P_M^* > P_T$ ）。さらに、需要の外生的な増加は、バージ業者のマーケットシェアを高めることが明らかされた。

以上のように、バージ業者の存在を考慮した我々の経済モデルは、香港ポートで現実に観察されている状況と整合的であり、その経済効果を説明するに説得的である。

V. まとめと結論

以上、本論文で述べてきた香港コンテナ港開発の経緯ならびにその特徴は、以下のように要約される。

- ① 香港政府は、コンテナターミナル建設に際して一切の支援を行わず、民間ターミナル業者が開発権益を得て、その建設を行った。
- ② 香港政府のターミナル建設の計画性は、妥当なものではなかった。政府は、コンテナターミナルを、地場輸出推進、東南アジア諸国とのハブ港化への意図を持ったが、コンテナターミナル開発の成功は、結果的に中国の改革開放政策によってもたらされた。
- ③ 民間主体の開発方式は、香港コンテナ港の寡占状況を生み出した。寡占状況が産み出す独占利潤は、民間主体で進められたターミナル建設費用の「後払い」に他ならない。換言すれば、独占利潤の発生は、民間主導の香港ポート開発の

必然的帰結ともいえる。

- ④ 香港に特徴的なパージ業者の存在は、超過需要の安全弁、オペレーター独占力の抑止と、「港湾レッセフェリズム」が支配的な香港ポートで、独特の重要な役割を演じている。

ここでは、港湾開発に対する香港政庁の自由放任主義の意義を探る。そこから、港湾開発における公的部門の役割に関する教訓を導き、本研究の総括としたい。

まず、本論文の冒頭で提起した問題に答えることから始めなければならない。すなわち、香港における港湾開発の計画・実施は、香港政庁の一連のレッセフェール経済政策の中でどの様に位置付けられるか、という問題である。この問題の回答としては、これまでの議論から明らかにされたように、政庁の自由放任主義は、港湾開発の面でも、徹底して貫かれていた事実が浮かび上がる。計画性と大規模投資を必要とする港湾開発といえども、政庁の自由放任主義の例外ではなかったのである。例えば、度重なるコンテナ委員会の勧告にも関わらず、香港政庁は、結局コンテナターミナル建設のイニシアティブをとることはなかった。港湾建設は、民間企業の直接の経済的要請から推進されてきた。港湾は、公共財であるにもかかわらず、政庁がその建設を公的に介入・支援する事はなかった。したがって、なぜ植民地政府が、住民のために港湾開発を進める必要があったのか、という問題提起自体に、意味がないことになる。

更に、コンテナ委員会が念頭に置いた港湾開発計画それ自体にも、そもそも妥当性・先見性は存在していないことが明らかになった。香港が、世界最大のコンテナ取扱量を維持している要因には、近年の中国との中継貿易の拡大が決定的な役割を果たした。しかしながら、そもそもコンテナターミナル建設の契機が、中国との中継貿易機会の消滅に端を発していた事を想起してほしい。地場輸出の拡大、東南アジア諸国のハブ港としての貨物取扱いは、現状では無視しうる程度に過ぎず、香港港湾サービスの発展は、コンテナ委員会が当初に期待した方向と大きく異なってしまった。

港湾開発が香港政庁の手で積極的に進められ、しかも中国経済が鎖国政策を継

続していたとするならば、香港の港湾開発は「政府の失敗」を引き起こしていたに違いない。この点からも、民間主導による香港型港湾開発方式が、改めて着目されて良いのではない。

コンテナターミナルは、必ずしも公的に供給される必然性はない。港湾は、純粹公共財ではないからである。まず第1に、港湾の使用には、排除不可能性は存在しない。港湾の利用者から料金徴収を厳密に行う事は容易であるし、実際に世界の殆どのターミナル使用料は公共であっても有料であり、料金徴収が現に行われている。第2に、港湾の利用には混雑性が伴う。A社の船舶の荷下ろし中には、B社の船舶はそのバースを利用できない。したがって、コンテナターミナルの利用は、公共的に整備される灯台などの提供と、経済的な性質がそもそも異なっている。この点で、民間企業が港湾開発を進めるインセンティブは、十分に存在している事になる。香港は、世界最大のコンテナ貨物取扱いという実績によって、民間主導によるコンテナターミナル開発の可能性を示しているのである。

しかしながら他方で、世界的に広く観察されるように、コンテナターミナルが公的に供給されなければならない根拠はどこに求められるか？ その一つは、本論文でも議論したように、コーディネーターとしての公共部門の役割である。コンテナターミナルの整備によりもたらされる費用便益は、船会社と港運会社とで不均等が生じる。政府は、両者のいわば調停役として港湾の整備を進める役割を担うこととなる。次に、港湾が広く公共的な機能の一部を担っているという経済的特質も考慮されなければならない。港湾として利用可能な海岸線には限りがあり、その意味で港湾は公共的な性質を持つ。例えば、港湾サービスが過小供給となれば、そのサービス価格が上昇し、港湾に関連する産業の国際競争力を減殺することとなる。このような公共的機能を持つ港湾サービスは、社会的に望ましい量が適切な価格で供給されなければならないことになる。最後に、港湾サービスには規模の経済性が働き、自由な市場メカニズムの下では独占化の傾向を持っている。そこでは、社会的に最適な量が供給されるように、限界費用と平均費用の差額の補助金部分を公的部門が負担する必要が生じる。公団が港湾開発を行い、その後民間部門に貸与する日本の公団型開発方式は、この補助金の機能を実質的

に果たしていることになる。

このような諸条件を考慮した場合、民間主導による香港型港湾開発モデルのある種の限界が明らかになる。すなわち、香港コンテナターミナル開発の経験を、港湾開発の一つのモデルとして普遍化するには、次のような香港に特殊的な幾つかの条件が存在することを忘れてはならない。

まず第1に、香港ポートには、バージ業者という独特の業種が存在している事実である。彼らは、独占化傾向を示しがちな港湾産業組織において、あるいはしばしば生じる貨物取扱需給のギャップにおいて、重要な緩衝機能を果たしてきた。

第2に、香港には、目立って重要な地場製造業が存在していない点も重要である。地場産業は、陸運コストや納期の関係から、自ずと近接の港湾を積荷・積出港として利用せざるを得ない。したがって、例えば、ターミナルオペレーターの供給制限によるハンドリング・チャージの上昇は、製造業の生産費を引き上げ、社会的に厚生上のロスが生じることになる。しかし、港湾のファンクションの中でも中継貿易機能が重要な場合、ハンドリング・チャージは国際価格に制約され、民間企業が独占力を行使する余地は乏しくなる。おそらく香港の場合、無制限のハンドリングチャージの上昇が生じれば、潜在的な競争者である華南地区の港湾開発が促されることとなろう。

第3に重要な点は、Kwai Chungコンテナターミナルを含め、香港城内の全ての土地の所有権が、香港政庁に一元化されている点である。ターミナルオペレーターには、その使用権のみが与えられているに過ぎない。そのため、香港政庁は、リース条件として土地利用の詳細をターミナルオペレーターに賦与することができる。また、民間のターミナルオペレーターがハンドリングチャージを禁止的に引き上げた場合、政庁は、別のターミナル建設への入札を改めて募ることにより、競争的な環境を維持することができる。

香港は、1992年に世界最大のコンテナ取扱港となり、現在でもその地位を維持している。これには、香港ポート独特の産業組織、あるいは中国華南地域の発展、といった特殊的条件に負うところが大きい。しかしながら、公的部門が一切の支援を行わず、民間主導で港湾開発が進む「香港モデル」を、そのような特殊事情

による例外として一蹴するには、香港ポートのこれまでの実績は余りにも大きいといえよう。港湾開発方式としての「香港モデル」から何を教訓とすべきか、その取り組みが重要となろう。

* 1) 本研究を進めるにあたって、佐藤一守氏、岡田卓三船長（ともに日本郵船（香港）有限公司）より、香港の港湾経済に関する貴重な助言ならびに資料の提供をいただいた。ここに記して感謝したい。

* 2) 中嶋（1997） P. 83-85

* 3) Hong Kong Annual Digest of Statistics（各年度版）より算出。ただし、ここでは空港管理支出も含まれている。

* 4) Container Committee（1966） P. 15

* 5) その要点は、(1)委員会の勧告に従ってKwai Chung地区をコンテナターミナル用途に即断し、他の土地利用への可能性を無視するのは時期尚早である (2)コンテナターミナル建設の必要性は、既存の民間ターミナル業者の要求に沿った計画という観点から吟味されるべきである、という2点である（Robinson & Chu（1978） pp. 101）。(1)では、香港政庁の都市計画に関する高い関心度が、(2)では企業利益の代弁者としての香港政庁の経済政策スタンスが改めて確認される。また、(2)の観点に立てば、民間企業がイニシアティブをとって進めるターミナル開発には、政庁は取り立てて異論を挟まないスタンスも看取できる。後に議論するように、香港のターミナル開発はその通りに進むこととなる。

* 6) 1967年3月16日のある立法評議員の発言。Hong Kong Hansard 1966 P. 175。

* 7) Container Committee（1966） P. 5

* 8) 1967年3月30日立法評議会での政庁の答弁。Hong Kong Hansard 1966 P. 258。

- * 9) Container Committee (1967)。
- * 10) 天田 (1994) 第3章。
- * 11) 例えば、当時の財政長官 J. Cowperthwaite (1962-71在任) は、予算教書の中で、次のような保守的な予算編成の原則を表明している。「予算拡大の多くの部分は、新たに追加されたプロジェクトより、むしろ既存の政策に充当されることとなっている。」詳しくは、Lo (1990) p. 70参照のこと。
- * 12) 均衡財政主義の下では、財政支出が経常支出のみに費やされ、巨額の予算を必要とする鉄道、空港などの大規模プロジェクトが実施される可能性はなくなる。この難点を回避するため、香港政庁は1977年より予算儲備制度を開始したが、Kwai Chungコンテナターミナルの開発はこれ以前の議論になる。
- * 13) これらの会社がコンテナ処理ビジネスの将来性に気づくのは、Kwai Chungターミナルが、本格的な操業を開始してから以降のことである。詳しくは、Rodwell (1989) p. 30-41などを参照のこと。
- * 14) 華僑日報、1970年5月4日。
- * 15) 当時の香港製造業の最大の生産拠点は、Kwun Tongを中心とした地域である。ここからKwai Chungまでは、市街地の広がる九龍半島を横断していかなければならず、激しい交通渋滞が予想される。そこで、香港政庁は、1972年の時点で東西九龍高速道路の建設を確約し、1974年にこれを完成させている。さらに、新界の工業団地とKwai Chungを結ぶ道路建設にも積極的に取り組んだ。
- * 16) MTLがHK\$ 3千万、Swire、香港上海銀行、Hutchisonなどの現地企業がHK\$ 2千万、これにイギリス政府系金融機関からの融資HK\$ 2.9千万、合計HK\$ 7.9千万が、入札のための調達資金総額であった (Sinclair (1992) P. 61-68)
- * 17) 先の脚注を参照。
- * 18) Sinclair (1992) P. 68-69
- * 19) この時に要求された入札条件としては、例えば、24ヶ月以内の予定敷地の埋め立て完了、36ヶ月以内のクレーンなどの港湾設備整備完了、などであ

- る。政庁自らが整備を行う場合の整備計画と比較して、明らかに落札企業の負担は重い。詳しくは、Sinclair (1992) P. 69。
- * 20) Sinclair (1992) P. 70-72。
- * 21) Sinclair (1992) P. 72。
- * 22) そのため、MTLの経営戦略がHITに漏れ、例えば第4ターミナル入札の際には、HITはMTLより僅かの差で、落札に成功している。
- * 23) Rodwell (1989) P. 50などを参照。
- * 24) 香港が中国と世界経済の仲介者として重要な役割を演じた、と論ずる研究は枚挙にいとまがない。その整理は、例えばSung (1991) などに詳しい。
- * 25) 他方で、以下のような特定の公共的港湾業務に関しては、政庁は積極的に民間の経済活動をサポートしている。すなわち、(1)船舶の誘導、(2)停泊作業、(3)環境汚染対策、(4)巡回、(5)捜索・救助活動、(6)気象情報の提供、である。また、有償で船舶修理業務、タグボートの手配、ゴミの回収、水・食料の供給なども行っている。詳しくは、Marine Department (1997)、及びTaylor (1991) 第4章、第5章などを参照のこと。
- * 26) しかしながら香港政庁は、ターミナル建設の新規入札を、Private treatyによる非公開形式で行ったケースが何度か観察されている。この場合、新規ターミナルの入札は、既存の3社のみに打診され、新規参入は当初から計画されていなかった経緯が見られる (Rodwell (1989) P. 56, Sinclair (1992) P. 77)。したがって、3社の寡占体制は、自由な市場メカニズムの帰結であると同時に、政庁の何らかの政治的配慮もこれを促した、と捉えなければならない。ただし、政庁のその真意は明らかではない。
- * 27) Silverman (1997) 参照。
- * 28) Westlake (1991) 参照。
- * 29) Cheng & Wong (1997) P. 28。
- * 30) シンガポール政府と香港政庁によるバージ業務、舁業務への政策の相違とその合意については、やや古い資料であるが、Chiu (1981) pp. 18-19が具体的である。

- *31) パージ業者は、低賃金労働力に依存した低サービス価格により、ターミナルオペレーターとの競争力をかろうじて確保している。パージ船上での港湾労働は、低賃金に加えて典型的な3K労働であり、その上労災の補償も全くない。にもかかわらず、このような労働力が香港において確保されるのは、不法も含めた中国からの移民港湾労働者が、戦後継続的に流入してきているからである。香港におけるユニークな港湾経済組織の成り立ちは、このように、香港が置かれた特殊な政治経済的要因と無縁ではない。
- *32) この行為は、厚生上のロスを生むため、独占の弊害として批判される。
- *33) 先述のように、パージ船によるコンテナ取引には、迅速性、柔軟性などの面で絶対的な優位性があり、ターミナル業者はその面で棲み分けが生じている。他方、海上の不安定な場所で、労働集約的な方法により貨物を取扱うパージ船のコンテナ処理は、安全性や保管性などの面で問題があり、これをここでは一種のコストとして把握している。
- *34) この点に関して、懇親会の席上、木村吉男教授（中京大学）からモデル改良のための有益な示唆をいただいた。記して感謝したい。
- *35) 両者のシェアが不変となる一つの例は、需要曲線が完全に平行に右上にシフトし、かつターミナルオペレーターの限界費用が一定のケースである。ターミナルオペレーターの限界費用が逓増的（右上がり）な場合には、パージ業者のシェアは拡大する。コンテナターミナルにおけるオーバーキャパシティの発生は、まさにこのケースに相当する。
- *36) もっとも、増大した独占利潤が、その投資コストをカバーしうるか否かの問題は、この分析の枠組では明らかではない。

【参考文献】

- 1) Container Committee (1966) Report of the Container Committee, Hong Kong Government.
- 2) Container Committee (1967) Second Report and Recommendations of the Container Committee, Hong Kong Government.
- 3) Cheng, Leonard K., and Y. C. Richard Wong (1997) PORT FACILITIES AND CONTAINER HANDLING SERVICES.
- 4) Chiu, T.N. (1981) "Containerization in the Ports of Hong Kong and Singapore: A Comparative Analysis." Bulletin, Hong Kong Geographical Association No.11. pp.15-21.
- 5) Lo, C. S. S. (1990) PUBLIC BUDGETING IN HONG KONG: AN INCREMENTAL DECISION-MAKING APPROACH. Writers' & Publishers' Cooperative. Hong Kong.
- 6) Marine Department, Hong Kong Government (1997) PORT OF HONG KONG. Charter International. London. UK.
- 7) Robinson, R. and D. Chu (1978) "Containerization and the Port of Hong Kong in the 1970s." Australian Geographer. Vol.14. pp.98-111.
- 8) Rodwell, S. (1989) Boxes and Barnacles: The Story of Hong Kong International Terminals. Great Wall Graphics Ltd. Hong Kong.
- 9) Sinclair, K. (1992) The Quay Factor: Modern Terminals Limited and the Port of Hong Kong. Modern terminals Limited. Hong Kong.
- 10) Silverman. G. (1997) "Harbouring Doubt: Hong Kong Cut Costs as Its Role Evolves." Far Eastern Economic Review. 6 Feb. 1997.

- 11) Sung. Y. W. (1991) THE CHINA-HONG KONG CONNECTION: THE KEY TO CHINA'S OPEN-DOOR POLICY. Cambridge University Press, UK.
- 12) Taylor, D. A. (1990) THE PORT OF HONG KONG. Book Marketing Ltd. Hong Kong.
- 13) Westlake. M., (1991) "Port out of a Storm." Far Eastern Economic Review. 18 Jul. 1991.
- 14) 天田乙丙 (1994) 「港運がわかる本」 成山堂
- 15) 中嶋嶺雄 (1997) 「香港：移りゆく都市国家（新版）」 時事通信社

書

評