

港湾運送業の現状

松 本 清
(日本倉庫協会)

1.

コーウン(港運)、またはコーワン・ウンゾー(港湾運送)の語は、邦語としては新しい造語に属し、「港湾運送業等統制令」の勅令名称で初めて熟した成語である。同勅令は、「国家総動員法」(昭和13年4月1日公布、法律第55号、5月5日施行)に基づき公布され(昭和16年9月16日、勅令第860号)、同年9月20日に施行された。

この勅令は、昭和20年9月29日に戦時諸法令の廃止が決定することにより、国家総動員法が廃止された結果、一応は根拠がないものとなつたのであるが、連合軍総司令部GHQは、占領政策を遂行する必要上、同勅令を事実上に生かしていた。そののち、6カ年を経た昭和26年5月29日に、政府は「港湾運送事業法」を公布(法律第161号)し、同年6月20日に施行して、昭和21年9月に「公式」に廃止した前掲の勅令の不存在による不便を補うに至つた。昭和21年9月の「公式的廃止」は、米軍の輸送司令部(Second Major Port)の強い要求のため、昭和26年までは「法律に基づかない行政」を港運業のうえに行なつていたことになる。

港湾運送業等統制令は、その名のように、港湾運送業(戦前のこの勅令公布までは、海陸連絡業、または水陸連絡業と呼んでいた)を戦争目的に合わせるために、国家の力により統制することを法の目的とした。当時までは、港湾運送業は自由営業に属し、そのために、全国での正確な統計は作られていないので推計の域を脱しないが、約6,000店社ないし7,500店社とされていた業者の施設と営業権との出資により、125社の統制会社に取りまとめてしまった。

この統制令の後身として現われた事業法の公布目的は、統制解除後の港運業界に群小企業が続出して無秩序状態を出現することを防

止せんとするものであり、目的達成のために、要件充足主義による登録制を設け、営業者を拘束するのみでなく、営利のためにしない自家用の事業にも規制の手を伸ばすこととした。法律名称が港湾運送「業法」とならず、「事業法」となつたのは、このためである。事業の登録制は、昭和 34 年 10 月 1 日から免許制に代るに至つた。

2.

港運業とは、どのような内容を有するものであるかについては、学界の興味を得ていない分野であるために、現在では、範囲を単に港湾運送事業法が示すところに限定するのを常とする。

統制令が規制の対象としたところを、まず示すと、次のとおりであつた（同勅令第 2 条）。

「海上運送ニ附隨シテ貨物ノ船積又ハ陸揚ノ為、荷捌、積卸又ハ解船若ハ曳船ニ依ル運搬ヲ為ス事業及此等ノ作業ノ請負ヲ為ス事業」

というのであり、事業種類を、次のように区分して指定した（同令施行規則第 3 条）。

「第一種 海運業者又ハ荷主トノ間ノ請負契約ニ基キ船積又ハ陸揚荷捌ノ作業ヲナス事業

第二種 海運業者又ハ荷主トノ間ノ請負契約ニ基キ船内作業ヲナス事業及ビ其ノ下請ヲナス事業

第三種 船積又ハ曳船ニヨル運搬ヲナス事業

第四種 船積又ハ曳船ニヨル運搬ヲナス事業及ビ其ノ下請ヲナス事業

第五種 木材ノ積卸筏組及ビ運搬ヲナス事業」

当時までの港運業界の用語をもつてすれば、次のように区分されたことになる。

第1種業務とは、「荷捌き業務」つまり

Landing and Shipping Agency, つまり Broking の 1 種となる。

第2種業務とは、「船内荷役業務」つまり

Stevedoring

第3種業務とは、「船運送業務」つまり

Lightering

第4種業務とは、「浜荷役(関東地方での河岸ーカシー荷役業務)」

つまり Longshoremen

第5種業務とは、「筏業務」つまり Rafting 統制令の施行により、逆に「荷捌き業務」を「第一種業」の如く第号で呼び慣すようになり、その余波は今日に及んでいる。

現在では、検数業 Tallying、検量業 Measuring、検数業 Surveying (法文では『鑑定業』をも規制の対象にしている。)

以上によつて明らかになることは、港運業とは陸運と海運とを接着させる事業であるということであり、海運業の一部としか見られていなかつた事業が正しい認識を得てその独立を得たものとすべきである。

3.

旧くから「ミナトの発展」の表現がありながら、「コーウンの発展」という表現はない。コーウンの語が新しいこと、港湾に対する発言が港湾工学界から強く発せられていたこと、実業界の要人が官界的発言を真似ての発言に陶酔し、何ら自主性のある態度を取らないでいたこと、本邦諸港湾の盛衰史に注目をした人がないこと、などにユガミの原因が在ると言える。もつとも、港運論を体系付けようとする努力が全く行なわれていなかつたと言うわけではなく、旧く実業界では山本五郎(『港湾経済論』)学界

では石川文吾（『商業理論』）の諸氏の研究があり、また中島時雄氏（『港運論は如何にして可能であるか』—『港湾』第25巻、第2号所載）も戦後この方面に着眼して、港運論樹立を叫んだ。拙著「港湾運送」（昭和25年刊、五島書店）もその一つに加わり得た。

私見をもつてすれば、一般に港湾の盛衰とする事実は港運業の盛衰を指すに外ならない。この経済活動の量の変化は、陸岸については後方地域（背後地 Hinterland）、つまりその港に依存する陸域における生産または消費される物資量の変化により、水面については船型の増大に因るを原則とする。これに加わるもののが政治的理由である。

優勢な後方地域を与えられたり、船型増大への適応性を持つに至ると、その土地の港運業は急速に発展して他の港湾の港運業を圧倒するに至る。鳥羽・津が四日市と名古屋とに、堺が大阪に、平戸・唐津・国ノ津・坊ノ津が門司に勢力を奪われた事実は好例である。政治的理由を示すものとしては、開国と横浜、鎖国と長崎の関連がそれに応えることになると思われる。

「後方地域」に対照し得る語としては「前方地域 *Frontierland*」がある。この語の示す関係に注目した人としては後藤憲一（工学博士、現在は大阪埠頭倉庫社長）がある。前方地域とは、A港と関連の深いB・C・………の諸港をA港から見た場合を指す。港運業に対する関心が薄いことは、港運業の性質が認識されていないに近いことを示すと言える。その性質を大きく補えるとすれば、次のようになる。

a) 港運業は交通現象の一つである。

港運業の目的が物の移動に資する能力を有しようとするところに在るから、交通の持つ広狭いいずれの解釈に従うとしても、交通現象の一つに属することは明らかである。

b) 港運業は価値のバ(場、Sphere)の転換を図る経済活動である。

港運業は、すでに述べたように、海運と陸運とを接着させる。換言すれば、水貨を迎えて陸貨とし、陸貨を送つて水貨とする。運送が価値の空間移行、倉庫が時間的移行を目的とすることに対比し、港運は価値の場の転換を図つている。

c) 港運業は動態を持つ。

運送あれ、倉庫あれ、ともに物を静態において取扱うのに対し、港運は場の転換をする関係で常に動態である。転換はさらに物群の集合と分割とを行なう。

4.

昭和36年末現在で、日本には次記の如くに港湾が存在する。

a) 特定重要港湾	7
b) 重 要 港 湾	73
c) 地 方 港 湾	965
d) 避 難 港	35
e) 漁港法での漁港	2,725
合 計	3,805

港運業的に見た場合には(a)(b)(c)の三つが関与すると言える。(a)の7港とは、京浜・清水・名古屋・四日市・大阪・神戸・関門をいう。

港運業は、既述した事業法によりその内容を区分されているが、理論的な検討が行なわれていないために、業界として大きく不利益を受けている。区分の順に従い、かつ主なものについて、以下若干の紹介を行ない、学界の注目を要請したい。

第一種業について、まず述べたい。

「充分な労務者と、充分な船舶とを用意すること」、これが第一種業者と船会社との間で契約される荷捌きの業務のキー・ポイントで

ある。請負業者は、だから、船内荷役業者（第2種業者）と契約して充分な労務者を手配し、自家船・借船（第3種業者）を搔き集めての充分な船腹を準備する義務を負担するのであるが、この義務を裏打ちするのに何があるのかとなると、イキナリ「対価」があるとの考え方がある、今まで一般に行なわれて来ている。

現在の荷捌き（荷揚げについて）の区分は、次のとおりである。

（ア）総揚げ *Shed delivery*

（イ）浜渡し *Special delivery*

（ウ）直渡し *Alongside delivery*

荷捌契約は、一般各社の個々の航路別に契約されるのみでなく、往航・復航別さえも細分され、しかも荷捌業者はその船会社の競争航路になる他の船会社と荷捌契約を締結することを禁止される状態にあるから、契約自体は完全に排他的である。排他的であり、独占的であるということは、契約の上から「荷捌権」というものを設定しない限り、理論的には説明できない。

ところが、実際では、前記の荷捌き方法の区分が示すように、直渡しが盛んに行なわれるから、（ア）と（イ）とに充当する船腹以上の船腹充当の要と不要とは不確定事項になるのみでなく、当然に（ウ）項として処理すべきであろう利益が侵害されることにもなる。（ア）が完全に排他的、（イ）は半ば排他的、（ウ）は完全に「容他的」である事実が、港運業に対する理論の不足、研究の不足から、何らの疑問も抱かれないで併存している。こうしたことは、荷積みについても同じように言うことができる。

荷積みについては、荷捌権が確立していないことにより、輸出貿易の金融面に障害を招いていることを指摘する必要がある。それは Received By The 前度が荷捌権と密着するからである。

第二種について、次に述べたい。

船内荷役とは読んで字の如く、船艙内に在つて、荷揚げ・荷積みのための作業をすることである。なお「荷役」はニエキ(-e-)と読むのが正しいはずながら、ニヤク(-ya-)と旧くから読んでいる(註、役員・世話役の如く職責を示すときは-yaku、懲役・苦役・使役の如く労務を示すときは-ekiである。)

船内荷役は付加価値の塊りであると言うことができるから、外国船に関する限り、外貨手取率が100%に近い産業である。この点に関しては、次の数字が注目を要する(前掲、要覧参照)。

貿易貨物船舶積取比率(邦船)

昭和歴年	輸出	輸入	合計
21	93.6%	20.2%	51.6%
25	17.3	26.8	24.6
30	43.6	52.1	50.6
31	44.8	47.5	47.1
32	49.2	42.8	43.6
33	56.6	57.4	57.2
34	54.6	53.8	53.9
35	52.4	47.5	48.0
36	49.3	41.3	42.0

外国貿易は、原料代プラス付加価値の和と付加価値との比が問題になり、この比が大きいほど好ましいとされるのであるのに、日本産業のうちで、外貨手取率が相当高位に在るはずの船内荷役については、政府は低物価政策ないし公共料金の故をもつて、できる限りに低く押さえることに努力をしている。それでいて、船内荷役料の流通経費的大きさについては研究することがない。

邦船の手取率は、昭和33年の57.2%をピークとして、そのものは漸次に減少しつつある。

換言すれば、外船の比率が増加しつつある。船内荷役料の低いことで日本はすでに定評があるので加えて、外船の比率が増加しつつあることは、日本の船内荷役料の低いことが外船の利益を年々扶助することを意味する。

昭和36年度という会計年度に前表の数字を修正すれば、次のようなになる。

昭和	輸出(千トン)	邦船(千トン)	邦船率
36	11.829	6.028	51.0%

輸入(千トン)	邦船(千トン)	邦船率
121.109	48.872	40.4%

合計(千トン)	邦船(千トン)	邦船率
132.938	54.900	41.3%

昭和36年度の外国貿易高は、通関ベースで輸出4,322百万ドル、輸入6,008百万ドル、合計10,330百万ドルであるから、貨物1トン当りは、132,938千トンで割ることにより、77.7ドルとなる。雑貨率をもつてすれば、船内荷役料はトン当たり70セントであろうから、流通経費率は0.9%である。この比率を大きいと見るか、それとも小さいと見るかは客観性がないだけに困難であるが、政府は船内荷役の原価の査定にあたり、あらゆる項目に及んで削除と減額とをするのが常である。

労働市場の賃金水準からだけで政府は割り出しているのであろうが、船内荷役労務者の作業環境の悪いこと、危険度の高いこと、労働者の知的水準が外国に比して相当に高いことなどを考慮に入れると、外国のそれに比して低きに過ぎることを容易に知ることができる。原価査定に狂いがあるために、港湾労働者に対する福祉向上が業者の自主性において行なわれず、削った部分だけは、

廻わり廻わつて社会政策の形で国家費用としての拠出になる。

船内荷役料の低いことが、本邦の港湾活動に別の形で不要に近い負担を与えていていることが看過されている。それは、海運業の国際性に基づくところであるが、本邦の港湾は日本の地理的位置とは無関係に接続作業と徹夜作業とが多いことである。

6.

第三種の艀船 Lighter, Barge については、次の問題がある。荷捌きの不確立が原因の一部を作つてゐるが、船腹確保の方法に乏しいことである。昭和 35 年から昭和 36 年にかけて港湾活動のマヒ状態を生じたのも、屑鉄の輸入を除けば、船腹確保の乏しかつたことが大きく作用していたと言える。

荷捌きの区分で述べたように、荷捌きの契約が独占性を持つとは言いながら、浜渡しとても請負契約の内容として当然に成立しているのではなく、その請負契約者が艀運送業者として貨主と結ぶ契約として成り立つてゐるに過ぎないのであるから、利益の点では「半ば排他的」であるけれども、実質面では直渡しにあたつて運送に従事する他の業者と同一の立場に立つてその排他性のウエイトが小さい。「充分な艀船腹の配置」という負担は単純に負担として残る。

また、艀運送自体の輸送量にも注意を要する点がある。昭和 36 年度の営業用トラックが輸送した量は、路線運送が 19,315 千トン、区域運送が 420,581 千トン、合計 439,896 トンである。艀の陸一陸 Land to land の輸送が 9,929 千トンで、陸送を 2 % だけ緩和させていると見ることができる。

第四種の沿岸荷役は浜荷役のことである。浜荷役に大きく関連するのが、上屋(ウワヤ、Transit shed)であり、最も誤解された施設である。

上屋とは、構造が倉庫に比して簡略であり、その任務は貨物の一

時蔵置、つまり仮置きに在るとするけれども、構造の簡略は上屋の本来の姿ではなく、単に歴史的なものであるに留まる。仮置きとは、現象的な把握であるに留まり、本質をえたものではない。上屋の本質は、陸上に在る擬制された船舶でなければならない。

港運業の介在により、自然の地形に支配されている運送、つまり海運と陸運とが、地形の支配の打破というものを前提にするのでなければ、その接続はあり得ない。上屋によつて接続されるということは、上屋が打破していることを意味する。

こうした機能がある上屋の設置、または運営について、明治・大正に及んで広く設けられた官設・公設上屋の存在が、民間上屋の運営を狂わせるに至つた。上屋料の算定として「シキリヨー(敷料)」観念、つまり従量率観念が支配的になつて、そこには管理事務への報酬の軽視、さらには資本維持の原則否定をも招くに至つた。これが、上屋貨物は運送途上に在る貨物であつて、寄託貨物ではないとの説を生み出すにも至つた。商法第597条の否定でもあることになつた。

港湾運送事業諸統計

(第1表) 港運事業者数

		一般港運 事業者	個別港運 事業者	曳船 (隻)	(千HP)
5大港	昭和32	360	1,540	590	38
	36	380	1,520	730	51
其他港	32	310	1,140	330	21
	36	340	1,140	320	22
合計	32	670	2,680	920	59
	36	720	2,660	1,050	73

(註) 5大港：京浜・名古屋・大阪・神戸・関門

(第2表) 86指定港の荷役業者実数

(昭和 36 年)

資本金による区分	社数	比率
個人と 1,000 万円以下	1,262	80.3%
1,000 万円 ~ 1 億円	239	15.2
1 億円以上	70	4.5
合 計	1,571	100.0

(第3表・A) 全国港湾取扱貨物量

(単位 千トン)

昭和	外国貿易	内国貿易	合 計	合計比 (昭30=100)
10	38,050	178,121	216,171	84
20	—	32,450	32,450	13
25	17,828	100,726	118,554	46
28	43,315	189,097	232,411	90
29	46,013	192,902	238,916	93
30	50,028	207,293	257,320	100
31	61,474	236,416	297,890	116
32	71,773	264,868	336,642	131
33	63,366	250,150	313,516	122
34	82,739	290,014	372,753	145
35	107,031	348,337	455,369	177
36	136,964	388,462	525,426	204

(註、昭和 36 年分は暫定)

(第3表・B)

全国港湾主要品目別取扱量
(単位 千トン)

品目別	昭和32年(A)	昭和35年(B)	B/A
米穀類	7,440	9,460	125%
飲食物	15,928	11,463	72
塩	4,150	5,583	135
鉱油	5,0678	8,3296	164
石炭	7,4120	7,9550	107
鉱石	19,837	23,448	121
石灰石	10,970	14,924	136
セメント	11,508	16,815	146
肥料	4,871	7,836	161
薬品	5,494	6,590	120
木材	17,271	20,809	120
鉄	25,000	30,518	123
金属製品	4,924	5,516	112
機械	4,997	2,444	49
漁獲物	6,920	7,864	114
其他共計	33,6642	45,5369	135

(第4表) 汽船船内荷役量

表紙編集 (日・英語)

(単位 千フレート・トン)

昭和	5大港	其他港	合計	合計比 (昭30=100)
28	35,761	27,066	62,827	94
29	34,362	26,521	60,883	92
30	37,482	29,044	66,526	100
31	44,241	35,233	79,474	119
32	51,189	43,336	94,525	142
33	45,011	37,686	82,697	124
34	57,464	46,546	104,010	156
35	69,590	63,477	133,067	200
36	81,340	83,588	164,878	248

(第5表・A) 船舶保有量

	昭和	(隻)	(千トン)
5大港	32	5,490	727
	36	6,280	876
	(36/32)	(115%)	(121%)
其他港	32	2,600	349
	36	2,300	336
	(36/32)	(88%)	(96%)
合計	32	8,090	1,076
	36	8,580	1,212
	(36/32)	(106%)	(113%)

(第5表・B) 船 船 運 送 量 (千 吨)

(単位 千トン)

	昭 和	船 一 陸 船 一 船	陸 一 陸 相 互 間	合 計
5 大 港	3 2	3 6, 5 3 9	4, 2 5 6	4 0 7 9 5
	3 6	4 6, 3 6 1	6, 9 6 7	5 3, 3 2 8
	(3 6/3 2)	(1 27%)	(1 64%)	(1 31%)
其 他 港	3 2	1 2, 0 0 8	3, 3 6 2	1 5, 3 7 0
	3 6	1 2, 8 8 1	2, 9 6 2	1 5, 8 4 3
	(3 6/3 2)	(1 07%)	(88%)	(1 03%)
合 計	3 2	4 8, 5 4 7	7, 6 1 8	5 6, 1 6 5
	3 6	5 9, 2 4 2	9, 9 2 9	6 9, 1 7 1
	(3 6/3 2)	(1 22%)	(1 30%)	(1 23%)

統計について:

第1.2.5表は、昭和37年の港湾博覧会(東京)展示による。

第3.4表は「運輸経済統計要覧」(昭和37年度版、交通統計研究所)による。