

研究

輸送の近代化と臨港上屋の運営

松 本 清
(東洋大学)

1

元来輸送なるものは、輸送企業 (Transport business) を除き、それ自体からは何らの利益を生むものではないのであるから、輸送過程を最小限度に圧縮しようとすることは、企業一般の態度であるが、これが企業間で注目を浴びるに至っているのは、それなりの理由がある。利潤観の伸展がその理由である。

単に売買によって得られる第1次利潤から出発して、マスプロによって得る第2次利潤の生み出し段階に留まっていた過去においては、輸送経費への関心は薄いままで経過せざるを得なかった。これを実証するものの一つとして昭和6年5月に国鉄が開業したコンテナー輸送の立消えをあげることができる。当時すでに相当に普及していたトラック輸送に対応すべく国鉄が試みた進歩的な企画が不幸にして所期の成果を示さないままに、準戦時体制の中に消えて行ったことは、輸送経費がマスプロによる第2次利潤に充分に吸収し得ていたからであると見て差支えなかろう。

こうした状況に大きい転換を要請することになった遠因は、敗戦を契機として怒濤のように流入した米国の経済文化の一つとしての大型トラック、フォークリフト、パレットなどの实物教育であり、近因となったものは日本自体の経済活動の復活への歩みであり、それは昭和25年6月25日に発生した朝鮮動乱によって支持され、昭和30年から翌31年秋にかけての海外景気の好転でさらに裏打ちされたわけである。いわゆる「数量景気」の出現がそれであ

る。

この景気は31年秋から32年第1四半期に及んでの「神武景気」を生じて市場の質量双方にわたっての拡大による輸送面への依存度の高まりに加えて、資金コストが占める比率の増大、償却からの圧迫といった要因の表面化もあり、経営の合理化を図っての利潤、つまり第3次利潤の追求の一つとして輸送近代化を真正面から考えるに至ったと言える。

特にこの点に大きく作用した後続要因は、政府が採択して国民に自信または希望を与えた「国民所得倍増計画」(昭和35.12.7採択)であろう。この採択発表は直ちに設備投資を柱とした景気上昇を來して「岩戸景気」なるものを生み出している。当然のこととして輸送の近代化を求めるものとなった。

輸送近代化で最も顕著なものは自動車輸送であろう。米国のハイウェイがそのまま日本に出現したからであり、その第1号は名神高速自動車道である。(昭和40.7.1全線開業、189.7キロ)。これに次ぐものは目下着工中の東名高速である。(昭和42.4.22 静岡県清水市で起工式を挙行)。昭和41年成立の国土開発幹線自動車道建設法によれば、既設の名神を含めて7,600キロを予定路線とし、昭和44年度までに約630キロ。昭和50年度までに約4,000キロが開通することになる。

高速自動車道路を補助する他の道路にあっては舗装率も低いのであるが、その道路を走行するトラックは大型化の一途を辿るのみでなく、専用化も進み、かつ行動半径は年とともに大きくなつて、鉄道輸送の強敵となってしまっている。

トラック輸送の増大に伴い大都市での大型車の乗入れに規制が行なわれるようになり、大型車による都市間の輸送貨物を都市内に流入させようとして小型車への接続を図るためのトラック・ターミナルを出現させるに至った。その最も著しいものが「日本自動車ターミナル会社」の創立である。(昭和40.7月)、トラック輸送の増大は全国各地にモーテルを出現させ、都市倉庫の立地条件の変化と倉庫施設の変革とを生んでいる。トラック輸送はこのような補助施設の発展を得て、年間輸送量は国鉄・私鉄両者合計の252百万ト

ン（昭和40年度、「運輸白書、昭和41年」）の約8倍に相当する2,193百万トンに達している。

トラック輸送に並んで陸上輸送の多くを取り扱う鉄道、特に国鉄においては、昭和36年度を初年度とする「第2次長期計画」、昭和40年度を初年度とする「第3次長期計画」などによりその近代化を進めている。旅客輸送の面で東海新幹線の開業（昭和39.10.1）、山陽道新幹線の起工（昭和41年）などの新しい進みを行なうとともに、貨物輸送面でもコンテナー輸送の再開（昭和36.6月）を手始めとし、専用貨物列車のスピード・アップ、種類の増加などを行ないつつある。大出荷地帯での区間複線化主要幹線の複線化などもこれに平行して実現されつつある。他面これに直結するものとして包装の指定制、私有貨車の容認荷役機械化、保線作業機械化、通運事業の近代化を進めて来ている。

海上運送にあっては、まず船舶の高速化を見ることができる。遠洋定期航路船にあってすら16knotsであったのに対し、今日では不定期船ですらこれに近い速力が採用されている。また運転については自動化が進み、それに伴い専用船の出現、船舶の大型化を誘致している。大型化の最も著しい例としてタンカー「出光丸」（昭和41.12月竣工）の出現がある。

専用船につき本邦に大きいショックを与えたのはコンテナー専用船の就航である。この種の船舶の出現により、貨物が包装から解放されること、重点集荷港が発生すること、港湾形態に大きい変革を生ずること、集荷活動が内陸へ進出すること、乙仲業者の活動分野の拡大が来るであろうこと、資本活動の上で米国海運業との競争が激化するであろうことなど多くの問題を発生させていている。

この専用船に平行して船舶自体につき飛躍的な近代化を遠からぬ将来に招くと見られるものに原子力船の実現がある。現在のところでは将来の問題の一つとしてしか現われていないけれども、多くの技術的困難が解決されて来れば、海運の姿は大きく変わってしまうことであろう。

海運の近代化を補助するものとしては各地の港湾修築の前進と工業港の発

展とがある。国民所得倍増計画と土木工学の進みとが裏付けとなっているが、他面には荷役機械の進歩のあることは見逃すことができない。

また船舶輸送近代化の一環として見落すことができないものは、Pusher-barge の実現であり、近く予想されるものとしては船舶バージ (Lighter aboard Ship)、即ち Las がある。Las の出現は直ちに船溜りについて角度を異にした設計を必要とするに至ると考えなければならない。

2

輸送の近代化に対して臨港上屋の運営をどのように対応させなければならないかは、抽象的には簡単に答案が割り出される。社会資本の先行性とを結び付ければよく、さらに圧縮して設備投資の範囲で問題を検討すればよいが、これを具体的に追求するとなると、近代化そのものが多岐に亘るだけに、事態は複雑な様相を呈する。

臨港上屋のみならず、上屋一般を見れば、現象的には運送途上に在る貨物を短期間滞留させる設備（建物、土地または水面）であり次のとおりの機能を有することが判る。

(ア) 陸上に在る船舶として機能する。

船舶は航行してこそ有用のものであるが、一旦港湾に到着して航行という動態から、碇泊という静態に移れば、稼動力を失った船倉に過ぎなくなる。船舶の速力の向上を図っていることは動態をヨリ多く持続しようとするためであるから、反対に静態をヨリ少くするには速発を中心にして配慮をしなければならない。つまり船舶から貨物を速かに「吸い上げ」、船舶に貨物を「吐き出す」ことをしなければならない。

そのようにするには、船舶を陸上に擬制して存在させるよりほかはない。法人を Fictitious person とも云うのに従えば Fictitious ship on the land なるものを想定することになる。その存在を擬制された船舶に相当するものが臨港上屋となる。

(イ) 擬制された貨車・トラックとして機能する。

貨車もトラックも走行することがその稼動力であるのだから、上屋との関連においては船舶の場合と全く同一であり、従って上屋は船待ちする貨車であり、トラックとなる。

このように船舶、貨車、トラックに上屋を擬制することは、一見して奇異であるけれども、運送現象の一貫性を理論付けるのには重要な手続きである。日本の奥地の工場で生産された商品が米国内の市場に立ち現われるには、陸運・海運・陸運の3過程を経由するが、最初の陸運と海運、海運と次の陸運とは自然的条件に従えば決して連結するものではなく、従ってそこには運送の一貫性の代りに断続性があるに過ぎない。水陸連絡と一口に言っても断続性を一貫性に変化させることの理論付けの役目は果していない。上屋の擬制性に依存するよりほかはない。

(イ) 交通要具の一元化と相対的増加として機能する。

交通要具を擬制することにより、交通要具の抽象化が許され、一元化が可能となる。この一元化は「連続した交通線」を生み出し、輸送の近代化がこの交通線を時間的に縮少することであることも示している。貨物は増加し、交通線が時間的に緻むとあれば、その結果は交通要具の相対的増加として現われる。

船腹または貨車量を絶対的に増加させるには建造なり、製作なりをしなければならないが、交通要具は擬制されることにより相対的に大きく増加する。輸送の近代化は単量あたりの輸送コストの引下げを目的とするのであるから、相対的な交通要具の増加は引下げ手段の一つとして意味を持つに至る。

上述の上屋の機能を充分に活用しようとして、臨港上屋については関係方面で特に注目しつつあるにも拘わらず、安定した結論に達していないのは、保税倉庫を含めての倉庫が私設を本流としているのに反し、上屋が貿易振興の国策を基にして官公設のものを本流とする点にある。現にその運営方式が大別して次のとおりであることがそれを示している。

オープン上屋制 (a) 完全オープン制

(b) 航路別オープン制

専用上屋制 (c) 荷捌業務専用制

(d) 船会社専用制

港湾の公共制に鑑るときは、オープン制が理論的には妥当となるけれども、オープン制の現状は次の諸欠陥を示している。

(ア) 管理責任の分散

オープン制にあっては貨物の警備は利用者（荷捌業務、乙仲または個々の荷主）の費用と危険において行なわれ、責任が帰一しておらない。この事は野外に任意に貨物を置いた状態と何ら異なるところがない。

(イ) 保管能力の低下

オープン制では利用者はできる限り場所を広く占有して作業を容易にしようとする傾向がある。つまり早い者勝ちのスペース分捕りを行なうことになる。搬入・搬出は数量（トン）計算であるので、スペースを広く取ることに対し制約は受けない。

また収蔵貨物の品目に限定が加わることがあり、上屋の利用が充分でない危険もある。神戸港での大宗貨物である綿花が同港の新港町上屋から締め出されている事例は注目するに足りよう。

(ウ) 接岸本船との連絡の欠如

本船が接岸していても、その本船と最寄りの上屋とは連絡がないから、エプロンでの荷役に帰一性がないし、エプロンの荷役機械も充分には活用されない。

(エ) 官公庁予算上の制限

オープン制ではその上屋の所管が官公庁であるから、予算上の制限なり拘束なりを受けて営繕を充分に、かつ迅速に行ない得ないことがある。

と誤称している。) の専用に供するものと、船会社の専用に供するものがあるが、本邦では専用上屋について船会社を考慮に入れることはコンテナー問題の発生以来と言うことができる。

専用上屋制には次の利点がある。

- (ア) 保全と管理とが併せて行なわれる。
- (イ) 荷役が当然に一元化される。
- (ウ) スペイスが有効に利用される。
- (エ) 航路の何たるを問わず、ベースで本船と連絡されるのが原則である。
- (オ) 上屋使用料の計算が明確である。
- (カ) 営繕についての欠陥が少い。

欠陥としては、専用権の帰属が利権化され易いことがある。

コンテナー輸送が表面化するに伴い、「在来の上屋」と「コンテナーの上屋」とを区分する必要が生じて來るので、臨港上屋の運営も従って区分して研究しなければならなくなる。在来の上屋は建物中心で見るべきであり、コンテナーの上屋は「コンテナー・ヤード」つまり空地中心で見なければならないからである。

建物を中心とするときには、過去の実績から見て荷捌業者専用制を採択する方が有利である。空地を中心とするときに果してどのようになるかは、現在のところ本邦では未知数であるが、米国では船会社の専用制が行なわれている。

本邦では京浜・阪神両地区で海上コンテナー輸送の本格化に備え「外貿埠頭公団」なるものを設けようとし、同公団誕生の暁には、次に示すとおりに昭和50年度には累計22ベースをコンテナー・ベースとして建設することにしている。

年度別コンテナー・ベース建設累計

港別	44年度	45年度	46年度	47年度	48年度	49年度	50年度
東京	1	2	3	5	6	7	8
横浜	1	2	3	3	3	3	3
大阪	1	2	3	4	5	5	5
神戸	1	2	3	4	4	5	6
合計	4	8	12	16	18	20	22
					ほかに一般埠頭	52	

コンテナー・ヤードを前提とするとき、港湾の運営の面から、コンテナー輸送は大集積地間のピストン輸送を建前とすることから、荷捌業者の専用を不適とする。

ここに臨港上屋の運営について乙仲業の取扱いが問題になる。それは港湾運送事業法の改訂に伴う業者の集約化とのからみ合いが生じて来るからである。乙仲業者は本来の姿に戻り、集荷事務を中心とすることにし、荷捌業との区別を明らかにする要しよう。いわゆる Division of labour の原則に立ち戻ることにより、上屋利用の効率を高める必要があろう。