

港湾運送機能合理化の考察

宮 地 光 之

(本間船舶作業・株)

1. まえがき

最近、港湾運送事業の近代化あるいは港湾運送の合理化が、問題とされている。ところが、近代化・合理化の概念が不明確に用いられて、両者の区分が明確にされていない。六大港における港湾運送事業の集約・再編成は、港湾運送事業を近代化するためであるとか、港湾運送機能を合理化するためであるとかいわれている。さらにまた、港湾運送事業の近代化は、一貫直営体制にすることであり、港湾運送機能の合理化は、一貫輸送体系にすることであるとかともいわれている。

しかるに、現実には、不定期船に積揚のF・IまたはF・O貨物の輸送体系は、港湾運送事業の近代化あるいは港湾運送機能の合理化を図らなくても一貫輸送体系がとられているのである。なるほど、定期船に積揚のB・T貨物については、一貫輸送体系がとられていないが、一般港湾運送事業の近代化を図ることによって、一貫直営体制による一貫輸送体系がとれるという理論は、港湾運送の実態の認識欠如による理論である。

「近代化」とは、資本主義化することであり、⁽¹⁾「合理化」とは、コストダウンあるいは利潤追求を図る手段方法である。また、近代化は体制の問題であり、合理化は体系の問題である。⁽²⁾しかるに、「三・三答申」および「新三・三答申」は、この両者を同じ概念のようにしばしば混同して用い、それにもとづいて政策がとられている。すなわち、一般港湾運送事業を中心とする一貫直営にすることが、あるいはまた下請企業を一般港湾運送事業の系列

化におくことが、合理化という一貫輸送体系がとれるということである。それは、体系の問題でなく体制の問題である。

まず、港湾運送の実態を把握認識し、輸送体系の中で、港湾運送機能の合理化は、どうすればよいかを考察する。

注

(1) 佐々木誠治教授著「日本海運業の近代化」第1章序論参照。

(2) 北見俊郎教授稿「輸送の近代化と全港輸送体制」参照。(港湾経済研究 No.5)

2. 港湾運送の一般的概念

(1) 一般港湾運送

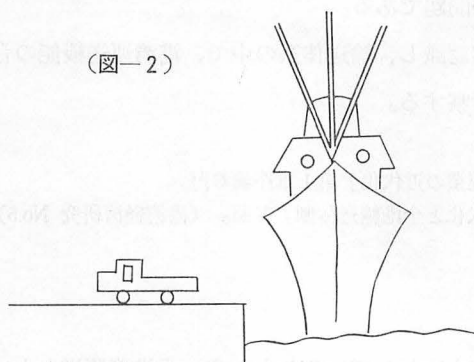
港湾が、海陸の連結点であるといわれていることから、「港湾運送」という言葉は、常識的に、陸上運送と海上運送を結ぶ中間の運送であるように思われる。すなわち、陸上運送→港湾運送→海上運送の概念である。このような港湾運送が存在しうるのであろうか。

港湾運送事業法に定義する「港湾運送」を要約すると、荷主または船舶運航事業者の委託を受け貨物の受渡しにあわせて、これらの行為に先行または後続する「船内荷役」「沿岸荷役」「舢艀による運送」「いかだに組んでする木材の運送」を一貫して行う行為を港湾においてする行為である。と定義している。



(沿岸荷役) + (舢回漕) + (船内荷役)

—陸上運送→ ← 港 湾 運 送 → ←海上運送—



(図-2)

(沿岸荷役)+(船内荷役)
陸上運送 → ← 港湾運送 → ← 海上運送

行為すなわち貨物の受渡事務と受渡作業である。

受渡作業において、貨物を船側からあるいは船側まで運搬するのは、荷主の行なう行為で、荷主はこれを一般港湾運送事業者に委託している。貨物を船側から船内へ積み込むまたはその逆の行為は、船舶運航事業者の行なう行為で、船舶運航事業者はこれを一般港湾運送事業者に委託している。このような実態において、荷主と船舶運航事業者との間に海上運送契約が結ばれているうえに、さらに荷主と船舶運航事業者との間に、同等の立場で他の運送業者が存在しうるであろうか。

港湾運送事業法の港湾運送において、運送契約が結べるのは、図-1の舢回漕である。舢回漕を除くと、陸上運送と海上運送の中間に港湾運送という運送行為は存在しない。舢回漕を河川運送あるいは舢運送として、港湾運送から除外区別すると、一般港湾運送は、運送行為でなく、海上輸送貨物の受渡作業という港湾における移動運搬行為であるということになる。

(2) ステベドアリング

ステベドアリングとは、「陸から船に、また船から陸に、貨物を移動する」⁽¹⁾ことである。港湾運送事業法における船内荷役の定義の「港湾においてする船舶への貨物の積み込みまたは船舶からの貨物の取り卸し」に、いっ

この定義において、筏は特殊の貨物輸送であるので除き、定期船積B・T貨物を中心に理論を進める。定期船B・T貨物の港湾運送の形態は、上図で示すように二つの形態がある。図-1においては運送行為が存在するが、図-2では貨物の受渡

けん似かよっているが、違っているのである。ステベドアリングの行為者であるステベドアとは、わが国では一般港湾運送事業者（一般に元請と呼んでいる）を指しているが、通常ステベドアとは、わが国の船内荷役業と沿岸荷役業を一緒にしたものである。したがって、諸外国のステベドアは、船会社・荷主と契約して、港湾における船積み船卸しの荷役作業を行なっていて、わが国のように、荷役会社と船会社・荷主の間に、一般港湾運送事業者は存在しないのである。

(3) 船内荷役業と沿岸荷役業

諸外国では、船内荷役と沿岸荷役をステベドアが一貫して行なっているが、わが国では、船内荷役は船内荷役業者が、沿岸荷役は沿岸荷役業者と分けて行なわれている。

戦前において、船内荷役業は、上屋内（あるいは艀）から本船への貨物の積荷まで、および本船から上屋内（あるいは艀）への貨物の揚荷作業を行なっていた。そして、沿岸荷役業は、岸壁から艀への積荷、艀から岸壁への揚荷および倉庫内作業を行なっていたのである。

ところが、戦後において、沿岸荷役業は、前述の作業のほかに、上屋内から船側まで、船側から上屋内までの作業を行なうようになった。このため、船内荷役業は、本船貨物の積み卸し作業のみを行なうことになった。あとで述べるが、このことが港湾における運送機能を複雑非合理的にした一因となっており、反面、港湾運送機能合理化のポイントとなるものである。

注

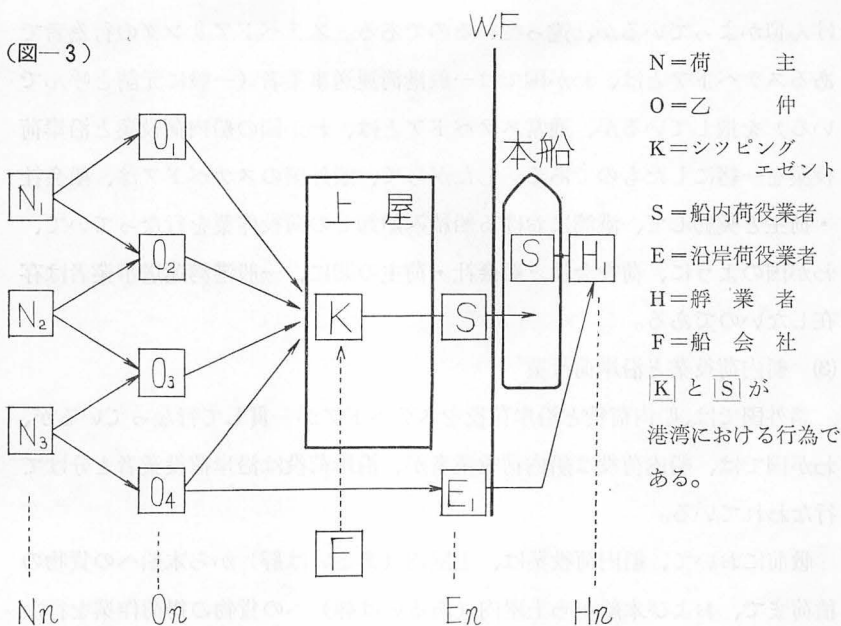
- (1) Eugene H. Lederer 「Port Terminal Operation」 P. 129参照

3. 港湾運送機能の合理化

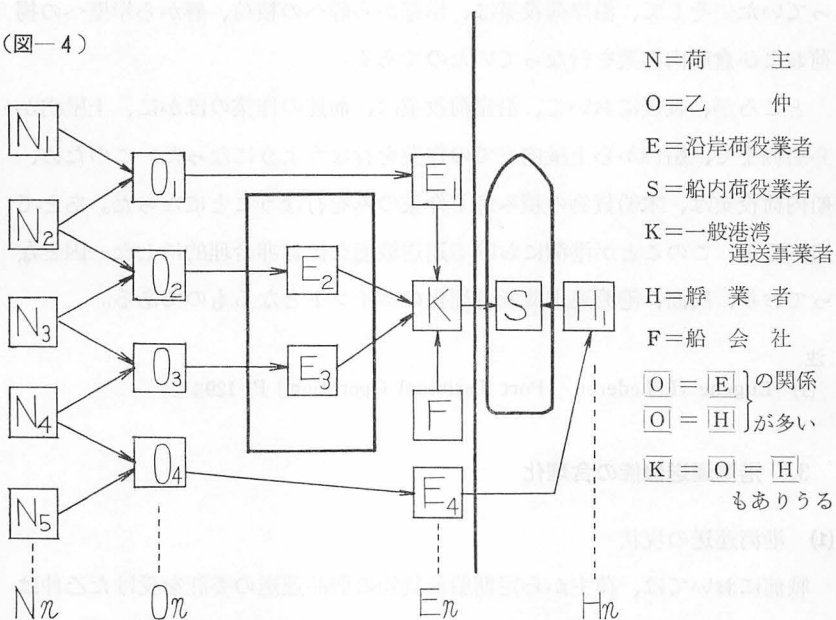
(1) 港湾運送の現状

戦前においては、荷主から定期船積貨物の個品運送の委託を受けた乙仲は着岸本船積荷には上屋の戸前で、（艀回漕では船側で）貨物を船会社に引き

(図-3)



(図-4)



渡し、その貨物の保管と積み込みの運搬荷役作業は、船会社の責任で行われていた。船会社は、この行為を SHIPPING エゼントに委託していた。SHIPPING エゼントは、荷役作業を荷役業者に下請させていた。このように、上屋戸前の貨物の引き取りから保管そして船積みする一連の行為が、「港湾における行為であった。（図-3. 参照）

それが現在のように、図-4 で示すような非合理的で複雑な体系になったのは、乙仲が港湾運送事業法の限定一般港湾運送事業の免許を受け、沿岸荷役業として港湾における行為ができるようになったことにある。そして、戦後、航路別上屋付パースの確立ができない間に、荷主から定期船積貨物の個品運送の委託を受けた乙仲は、乙仲自体の業務より利潤の多いところの舁回漕あるいは上屋から船側までの沿岸荷役を行ない、貨物の引き渡しを船側で行なうようになった。

上屋は、本来、通関の場であると同時に、本船の積付計画にあわせた船積荷役の準備をするところである。それが現実には、乙仲の手倉のようになり、本来の目的のために使用されていない。着岸本船に積荷している現状は、上屋を通過して船積されるもの、トラックから本船に直積みされるもの、舁回漕（着岸本船のすぐそばで、わざわざ舁積みする場合もある）で船積みされるものなどがあり、それらが、多数の乙仲を通じて行なわれるので、事前に荷役計画をたてることができず、船積時は混乱をきわめ、著しく荷役能率を低下せしめているのである。

(2) 港湾運送機能の合理化の前提

不定期船に積揚の F・I あるいは F・O 貨物は、大体において、単一荷主単一種類の多量の貨物である。このため、一般港湾運送事業者は、荷主から貨物の引き取りから船積まで、あるいは貨物の船卸しから引き渡しまで、一貫して輸送の委託を受けることができ、一般にいうところの一貫輸送体系がとれるのである。

ところが、定期船積 B・T 貨物については、一般港湾運送事業者は、荷主

から貨物を引き取り本船積みまで、一貫して輸送を引き受けることはできないのである。それは先にも述べたように、B・T貨物の船側までの輸送は、荷主が一般港湾運送事業者（一般的には、限定一般港湾運送事業の免許を有する乙仲）に委託し、船側から本船積み込みは、船会社が一般港湾運送事業者に委託するからであって、委託者が異なるからである。

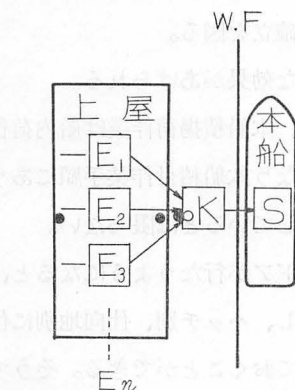
船会社からステベの委託を受けた一般港湾運送事業者が、荷主から船側までの貨物の輸送の委託を受ければ、一貫輸送体系がとれることになると思われるが、図-4で示すように、船会社からステベの委託を受けた一般港湾運送事業者（K）、が多数の乙仲（On）に代り、多数の荷主（Nn）を相手にすることは実際問題として不可能である。したがって、一般港湾運送事業者が一貫直営体制をとっても、また下請企業を系列化しても、定期船積貨物の一貫輸送はできないのである。

乙仲の業務は、港湾運送の対象外であり、舁回漕は、河川運送あるいは舁運送として港湾運送の対象外におくと、「港湾における行為」は、上屋戸前で貨物を引き取り本船積み込みまで、およびその逆の行為である。この中でいわゆる「港湾運送」（言葉と実態をマッチさせるために「港湾荷役」としたほうがよいと思う）の合理化を考察する。

(3) 「港湾運送」（「港湾荷役」）の合理化対策

港湾運送事業法による港湾運送事業は、一般港湾運送業（一種業）、船内荷役業（二種業）、舁回漕業（三種業）、沿岸荷役業（四種業）、筏回漕業（五種業）である。前述のとおり、貨物の上屋戸前受けから本船積み込みまでを「港湾における行為」とすると、僅か100米～200米の距離の間の港湾運送事業者は、一種、二種、四種の業者があり、その間に倉入れ倉出し船側と三回のタリーが行なわれている。（図-5.参照）これを一種、二種、四種業に分けず、諸外国のようにステベドアー業種で行なうようにする。（図-6.参照）かくすることにより、港湾における一貫直営体制の一貫輸送体系が確立されるのである。

(図-5)



E = 沿岸荷役業

K = 一般港湾運送業

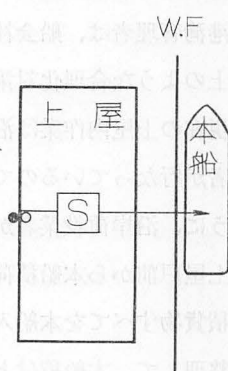
S = 船内荷役業

● 荷主タリー

○ 船主タリー

(図-6)

現状から合理化へ



S = ステベドア

このような港湾運送機能の合理化を図るには、つぎの対策が必要である。

- ① 舁回漕は河川運送事業法、筏回漕は筏運送事業法というような別の法律で規制して、港湾運送事業法から除外する。

いわゆる「港湾運送」は、一般港湾運送業（一種業）、船内荷役業（二種業）、沿岸荷役業（四種業）をなくし、港湾運送業あるいは港湾荷役業一本の業種にする。

- ② 乙仲に限定一般港湾運送事業の免許を与えたことが、現在の港湾運送体系を複雑にし、能率を低下せしめている。

乙仲は、ファワーダーあるいはカスタムブローカーとして本来の業務に専念せしめ、乙仲と港湾運送事業者の資格を明確にする。

- ③ ドックサイド、シップサイドのダブルタリーをなくし、荷主・船会社は公平中立的第三者機関の検数業者に委託し、シングルタリーにする。

- ④ レシーブド B/L で買取りができるよう金融機関の協力を得る。

- ⑤ 荷主は、貨物を上屋戸前で船会社に引き渡すことを原則とし、戸前以後の荷主負担の費用を船会社に支払う。

荷主が、船側で本船に直積する場合は、上屋通過の費用より高額の費用

になるようにする。

- ⑥ 港湾管理者は、船会社別、航路別ベースの確立を図る。

以上のような合理化対策により、つぎのような効果があげられる。

- ① 現在の上屋内作業は沿岸荷役業者が行ない、本船積揚荷作業は船内荷役業者が行なっているので、船内荷役業者が行なう本船積付作業手順にあうように、沿岸荷役業者が上屋内に貨物を集積しているとは限らない。

上屋戸前から本船積荷まで一業種のステベドアが行なうようになると、船積貨物すべてを本船入港までに上屋に集積し、ハッチ別、仕向地別に仕訳整理して、本船積付と逆積付を上屋内にしておくことができる。そうすることにより、本船積荷作業は計画どおり順調に行なわれ荷役能率をあげることができる。

- ② 上屋から本船まで、一貫作業ができ、荷役作業にロスタイムがなくなる。

- ③ 現在、沿岸労働者は過剰、船内労働者は不足しているが、沿岸労働者は沿岸荷役作業に、船内労働者は船内荷役作業に分れ、他の作業に従事しない。

沿岸、船内の業種をなくし、ステベドアー業種にすることにより、労働者も沿岸、船内と区別せず港湾労働者一本として、港湾労働力の有効的利用を図ることができる。

4. むすび

以上述べてきたことにより、「港湾運送」という言葉が、言葉の概念と実態に相違があることが感じられると思う。「港湾運送」より「港湾荷役」という考えに立つと、港湾運送の合理化が図りやすくなる。

「三・三答申」および「新三・三答申」は、目的の不明確な港湾運送事業の近代化を図り、港湾運送の合理化を意図しているように感じられる。その近代化は、港湾運送の生産性に直接関与しない中間搾取的な一般港湾運送事

業者を中核にした集約・再編成である。しかし、これまで述べてきたように、港湾運送事業を一貫直営体制にしても、運送機能を従来のままにしておいては、表面は近代化されたと称しているが、内部は合理化されず従来の機能がそのまま存在しているのである。これが現在の姿である。

目的の明確な港湾運送（港湾荷役）の合理化、すなわち、僅か100米～200米の距離の間に存在する三業種の港湾運送事業を一業種にすることが先決である。それは必然的に、港湾運送事業の集約・再編成が行なわれることになるが、集約・再編成は経済の自由競争の原則に委ね、業者の自主性に任せるべきである。

かくして、港湾運送における一貫直営体制の一貫輸送体系が確立されるのである。