

広域港湾における 港運事業の近代化について

山 本 長 英
(港湾近代化促進協議会)

目 次

1. はじめに
2. 港湾管理運営と港運業界の立場
3. 輸送革新と港運事業
4. 港運業近代化への基本姿勢
5. 新港湾整備5ヶ年計画と基準港湾における問題点
6. 港湾運送事業の近代化への道と今後の施策
7. 総合交通体系の確立に関する運輸省の構想
8. 参考書類
9. おわりに

1. はじめに

港湾運送事業の近代化、合理化については、現在各港において行政の指導のもとに、業者の自主的な努力と利用者団体の協力により、かなりの成果を挙げてはいるもののいまだに個々については問題が残っている。

では港湾の近代化というのは一体どのようにしたらよいのか、また近代化ということばの定義はどうであるか、これの解釈については①近代化とは歴史的法則性に裏付けられた封建社会から資本主義社会への脱皮をいう。②コストダウン、あるいは機械化の充実③港湾の機能そのものを近代的、有機的にその姿を変化させていく、等種々の意見があるがいずれにしても、港湾をとりまく経済的な要素は、日本経済の発展につれて急激に変化していくため、港運事業もこれに即応して近代化していかなければならないという要請がでてくるわけである。もちろん港湾の近代化を考えた場合、港運業のみではなく、広域港湾の問題、あるいは港湾管理運営等非常に広範囲な問題の解決に迫られている。かかる渦中において、直接作業を担当している港運業者のおかれている立場はまことに微妙なものがある。

2. 港湾管理運営と港運業界の立場

現在わが国の港湾は、経済の著しい発展により急激な進展をとげつつあるが、他方改善を必要とする問題もなお、山積していると思われられるのでその一端を述べることにする。東京湾の総合開発については既に各方面からいろいろな提案がなされてきたため、各関係機関は、あげてこれが対策に取り組んでいる。港湾の広域化が必要であることは言を俟たないところではあるが、われわれにごく身近な東京湾を例にとってみれば、横浜、川崎、東京、千葉（特定重要港湾）、市川、船橋（重要港湾）、木更津（地方港湾）等の港湾が湾内に位置しており、今後予想される急激な流通革新の進展からみた首都圏としての、発展を展望した場合、各々の港湾がばらばらの管理、運営を実施しては、到底増大する輸送の需要に応ずることは不可能といえよう。これらの各港湾について細部にわたり、その機能を検討分析した場合、沿革的には外貿、内貿に区分されて、それぞれの機能を分担してある程度の効果をあげてはいるものの、将来の海上輸送の増大を考慮に入れた場合においては、広域的、一体的に管理、運営する必要性が生じてくることは言を俟たないところである。港湾管理者としてその重要性をになう地方公共団体としては、いろいろな利害関係を内蔵し難しい問題をかかえていると思われるが、制度機構の効率的な運用により何とか広域港湾化を促進しないと大量輸送、大量荷捌きの見地からみて、大きなアンバランスを生ずる結果となろう。

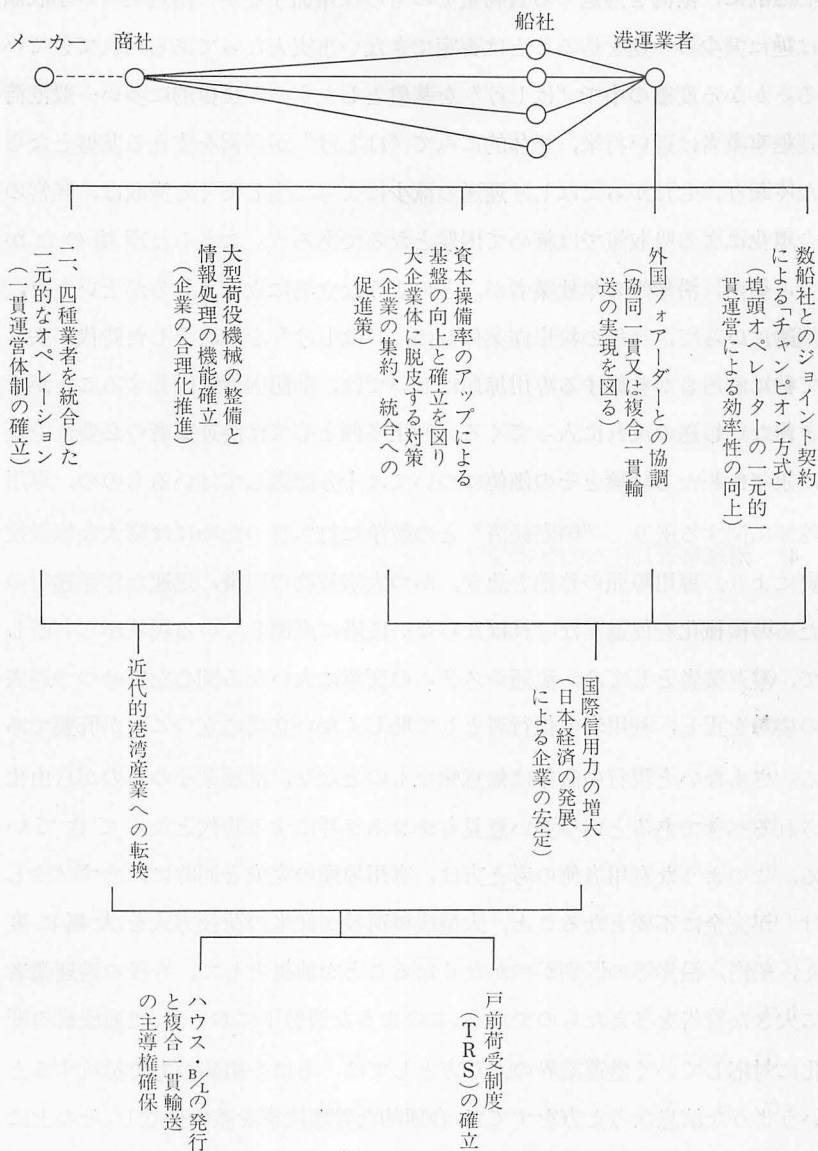
貨物の輸送量が増大する一方、コンテナ化、専用船化、および巨大タンカー等の出現により、海上輸送は実質的に急激な変化をとげつつある。過去にみられたように、何処へでも防波堤と埠頭および上屋等の荷捌き施設をつくれば、港湾としてすぐに利用できるというようなことは考えられない時代となってきた。例えていえば、東京湾の新しい造成計画にしても、港湾用地のみでなく、港湾関連輸送施設や、コンビナート等の工場建設、都市再開発のための用地造成計画が含まれており、かつ、陸上輸送施設の整備および都市計画、工場立地計画の調整も不可欠の要素となっている。海上輸送と陸

上輸送の接点が港湾である以上、いくら外的要素が整備されたとしても、港湾がこれにともなっていかなければ、その効果が期待されないばかりでなく、国民経済発展のうえにも、大きな支障を来すことは間違いないところである。このような港湾整備の重要性に関連して、忘れてならないのは、港湾運送事業、あるいは港湾労働の近代化である。現在の港運業界は、あげてこれらの社会情勢に対応するため、第2次近代化、合理化策（別紙参照）に邁進し、基盤の強化に全力をあげて取り組んでいる。海上コンテナ輸送、カーフェリー等の異状なまでの発展が今後どのように伸展したとしても、港湾運送事業そのものは絶対に消滅してしまうものではない。したがって、港湾労働としても、量、質ともに優秀な労働力を確保するため港湾労働、ひいては港運業の近代化が大きな要素を占めていかなければならない。港湾整備の方向は、かかる要素を十分考慮に入れ解決していかなければならないと思う。

3. 輸送革新と港運事業

船舶の大型化、専用化が急速な進歩をとげつつある今日、港湾荷役についても高能率、しかも専門化された機械による自動化、迅速化が強く要請される場所である。かかる情勢下からみて、今後、さまざまな専用埠頭が計画、建設され、旧態的な一般埠頭は順次その姿を消していくことは間違いない事実となろう。現在、石炭、鉱石、穀類、自動車などをはじめとし、セメント、工業薬品、石油化学製品、木材、バナナ、糖蜜、鉄鋼、チップ、石灰石など、多数の貨物が専用船によって運搬され、それぞれの専用埠頭において一貫的な輸送が効率的に行なわれている。雑貨のユニット化、コンテナリゼーションなど既に開拓されている輸送形態の革新、拠点輸送間の採用等新しい輸送方式が伸びていることは前述の通りであるが、さらに内陸輸送との関連においても、ターミナルの複合化、広域化など、在来の港湾ターミナルの様相を一変している。この結果従来の沖荷役を中心とした港湾運送の形態は、埠頭ターミナルを中心とする接岸荷役へと急速に転換しつつある。この結果

必然的に、港湾を通過する貨物量そのものは増加するが、港運業者の挙収額は逆に減少の一途を辿ることは否定できない事実となつてあらわれてきている。かかる変遷の中で“はしけ”を基盤としたものが圧倒的に多い一般港湾運送事業者は近い将来、総体的にみて“はしけ”が経営を支える基盤とならなくなり、したがってはしけ運送の減少によって生じてくる減収は、経営の合理化による吸収策では極めて困難となるであろう。こうした環境のなかで、船内、沿岸等の単独業者が、どのような立場に立たされるかという、端的にいつて、今後の接岸作業体制は、“はしけ”を中心とした時代が去つて特に利用者が整備する専用埠頭においては、前記両者を区分することができ得ない輸送の流れに入ってくる。利用者側としては港運業者の必要性並びに永年にわたる経験とその価値については十分認識してはいるものの、専用埠頭に関する限り、“国際経済”との競争に打ち勝つためには膨大な施設投資により、専用埠頭の整備を急ぎ、かつ大宗貨物の円滑、迅速な作業遂行のための機械化を促進しなければならない段階に直面している現状から判断して、港運業者としては、流通システムの変革に大いなる関心を寄せつつ過去の姿勢を正し、利用者の代行者として恥しくない立場に立つことが肝要である。さもないと現行の法律は無意味なものとなり、港運業そのものが自由化されるべきであるという強い意見もチラホラ耳にする時代となつてきている。このような利用者側の考え方は、専用埠頭の完成と同時に、まず“はしけ”が完全に不要となること、大型機械荷役が従来の荷役方式を大幅に変え、船内、沿岸等の区別がつかなくなることを前提として、今後の港運業者に大きな警告を与えたものである。このような情勢下において、流通機構の変化に対応していく港運業界のあり方としては、もはや組織の力で抵抗するというような消極的な考え方をすて、合理的な管理機構を整備確立し、その上に立って近代化によるしわよせを利用者側に理解してもらつ一方、政府としても、何等かの助成措置が講ぜられるよう、真剣に取り組まなければならない時期に到達している。このような趨勢におかれてゐる港運業者としては、港湾運



送事業法を楯にとった権利の主張のみではなく、個々の立場を離れ、業界全体が一つに固まって利用者に理解される受入れ体制を急がなければならない。さもないと港運業界全体が大きく後退せざるを得ない羽目に陥ることは明らかである。なお、海上コンテナの運営については、港運業界が提示した運営体制方式に対し船社側としては、港運業界の立場を無視しては、コンテナ埠頭の運営そのものが円滑に遂行できないとの判断のもとに、作業の一元化による一貫運営体制を基礎として1業者1ターミナルによる既存業者への委託運営が確約されると同時に、その料金についても、船社側に与えるメリットを対象として企業経営に見合う対価について事務ベースによる協議体制のもとに話し合い、合法的な原価モデル計算が合意された次第である。

(参考) 専用埠頭を港運業者が所有若しくは保有し運営する場合のチャート
(前頁の図)

4. 港運業近代化への基本姿勢

現在各港において行なわれている港運業の実態は、

- (1) 船社系列によるもの
- (2) メーカー、荷主系列によるもの
- (3) 商社系列によるもの
- (4) 倉庫系列によるもの
- (5) 複合輸送と関連をもつ通運、陸運業者の港運事業への進出積極化
- (6) 海運貨物取扱業者（個品取扱一種業者）の今後のあり方

などが考えられるが、今後これらの作業構造を大きく変ぼうせめしる要素として

- ① 外資埠頭公団の建設にかかわる専用埠頭
- ② メーカー、荷主等により建設される専門埠頭
- ③ カーフェリーの大型化、長距離化
- ④ LASH船の出現
- ⑤ 受渡しの合理化および荷姿の変化に伴う作業方式の改善

などがあげられるが、このような転換期を迎えた港運業界は自主的な近代化施策として慎重審議した結果次に示す対策を早急に実現すべく努力することとしている。

◎港湾近代化に対応する元請業者のあり方

現在、われわれ港湾運送事業をとりまく環境は、一面において利用者の側からの流通革新に即応しうる体制づくりの強い要望を受けつつあり、一面において沖取荷役を中心とする在来方式からの、急激な変転によって経営危機は日を追って激しくなっている。

このような転換期の中で、経営を維持し、将来の発展を期するためには、まず利用者が納得しうる体制を作り上げることは、勿論必要であるが、同時にその姿は業の安定につながる体制でなければならない。

この体制とは窮極的には、中核体としての一種業者（元請業者）のあり方に焦点が絞られ、具体的には元請業者の引受責任の明確化を確立するためにはどのような方策を講ずるべきかという問題であり、同時に元請業者の経営基盤を如何にすべきかという問題である。

このような問題を認識した上で元請業者のあり方について以下の方策をたてる必要がある。

記

元請業者のあり方

(1) 元請業者の経営基盤

元請業者は船内荷役事業と艀運送事業とを基盤とする。

(2) 元請業者の作業体制

元請業者は船内荷役事業を直営するか、または直営と同等の効果のある運営体制をとり、艀運送事業は事業協同組合の組合員となる。

(イ) 元請業者と船内荷役事業者と結びつく場合

(A) 元請業者1社に対し、船内の専業者を2社以内とする。

- (B) 船内の専業者 1 社に対し元請業者の数を 2 社以内とする。
- (d) 舁運送は大型グループ化による経営の効率化、安定化をはかるため、元請業者は舁専業者と事業協同組合を結成して、その組合員となり、港湾ごとに数ブロックの合理的な運営方式をとると共に料金の完全収受と舁数の適正化を図る。

但しこの場合は現在の免許基準には拘泥しない。

5. 新港湾整備 5 カ年計画と基準港湾における問題点

運輸省は、わが国経済の高度成長に伴なう生産活動や、物資流動の活発化を背景とした、港湾経由貨物の取扱量が急激に伸びている現状に鑑み、第 3 次港湾整備 5 カ年計画は実状にそぐわないとの判断を下した。すなわち、全国の港湾における 43 年度の取扱貨物量は、輸出入貨物および内国貨物を合せると 13 億 5,400 万トンに達し、44 年度は前年比 20% 増としても、16 億トン台を優に超える取扱量となっている。これに対する現在の港湾整備計画は、47 年度の目標値を 15 億 3,000 万トンとしているため、かかる変化から第 4 次港湾整備のための新計画をたてて、需給の不均衡を是正することとなったわけである。この新計画により、重点的に整備する港湾施設は、船舶の巨大化が進む一方、塩、石炭、飼料などの大型専用船が、次々に建造されているため、まず、輸出港を中心とする大型岸壁と、内国貿易の面でカーフェリーの飛躍の増加が予想されているため、フェリー専用埠頭の整備およびこれが付帯施設を完備すると同時に、わが国海岸線の港湾開発がほぼ限界に達しているとの判断から、航路の開発などにより、既存重要港湾の高度利用を図るという考え方ももっている。このような状況下における基準港の開発、拡張計画の焦点を促えながらその問題点を究明したいと思う。

◎ 新港湾整備 5 カ年計画……46 年 2 月 5 日閣議了解

1. 策定の趣旨

港湾整備は昭和43年を初年度とし昭和47年に至る投資総額10,300億円（港湾整備事業8,000億円，災害関係事業，地方単独事業1,200億円，港湾機能施設整備事業1,100億円）の港湾整備5箇年計画に基づき実施してきたが，

- ① 新経済社会発展計画の策定
- ② 港湾取扱貨物量の増大
- ③ 海上コンテナ輸送，フェリー輸送の本格化，新規開発港湾の整備促進，船舶航行安全対策の推進，海水汚損防止等公害対策の推進など新たな要請の台頭などの諸情勢から現行港湾整備5箇年計画を改訂する必要性が生じ新たに港湾整備5箇年計画を策定するものである。

2. 計画の期間，規模

計画期間	昭和46年度～昭和50年度	
計画規模	総投資額	21,000億円
	港湾整備事業	15,500 //
	災害関連事業・地方単独事業等	2,400 //
	港湾機能施設整備事業	2,100 //
	予備費	1,000 //

3. 重点事項

新港湾整備5箇年計画の内容となる重点的な事項は，次のとおりである。

- (1) 物的流通のための港湾の整備
 - (イ) 外国貿易港湾の整備
 - (ロ) 国内貨物輸送における拠点港湾の整備
- (2) 地域開発に関連する港湾の整備
 - (イ) 産業港湾の整備
 - (ロ) 民生安定，地場産業育成のための地方港湾の整備
- (3) 安全確保のための施策の推進
 - (イ) 狭水道航路の整備促進
 - (ロ) 安全対策上必要な水域，外かく施設の積極的整備
- (4) 公害防止のための施策の推進

海水油濁防止施設の整備等公害防止施策の推進

4. 今後の調整

計画の内容については，今後港湾審議会の意見をきき，また経済企画庁との協議を行なって検討を進めたい。具体的な各港の整備事業については，各港湾管理者との調整を図ると同時に離島関係については，経済企画庁，北海道関係については，北海道開発庁と協議して，その内容を確定し，できるだけ早期に港湾整備5箇年計画を閣議決定する。

（東京港）

背後の大消費，生産都市東京をひかえている東京港は，昭和42年9月わが国初の北米太平洋岸のコンテナ輸送に踏切ったことを契機として，従来の内貿中心主義から国際貿易港へ脱皮する努力が続けられている。

1. 東京を中心とする地域経済の中心機能を果す都市港湾の建設を促進し，機械力

の充実による荷役の能率向上を図る。

2. 東京湾ベルト地帯における外貿機能を分担する方針のもとに、外貿定期船港として新発足する。
3. 港湾区域の有効な埋立開発により港湾施設の整備拡充を図り、貨物の背後輸送力の強化および東京を中心とする陸上交通輸送体系の抜本的改善に努め、さらに、既成市街地の再開発に寄与するための用地を大規模に造成する。

(横浜港)

横浜港は従来の東京を中心とする首都圏への輸入港というイメージを破り、神奈川県内陸工業の進展（中津工業団地、伊勢原工業団地、東名高速道路の厚木インターチェンジ付近の内陸型地帯）に歩調をあわせ、これらの産業と密接な結びつきをもって過去横浜のみを中心に発展してきた神奈川県経済の姿を全県域的な規模に広げるよう改革することが必要であり、現に本牧埠頭の完成とともに、これらの埠頭関連産業用地については、日産自動車、三井物産、三菱重工業、住友金属、日石化学など、自動車、鉄鋼を中心とする港湾に大きく変ぼうしつつある。

世界の工場といわれ、貿易立国としてのわが国の表玄関たる横浜港は、港湾の近代化、効率化を図るため、コンピュータによる情報センターを開発するなど港湾機能の画期的な強化を図っているが今後、東京湾広域港湾の形成や東京湾ポート・オーソリティ構想が実現される暁にはそのリーダーとして大いに発展することが期待されているが、一面現状を凝視した場合、労働力の潤渇、港湾施設の未充足、臨港路面交通の混雑激化、港運業者の集約化推進など、横浜港が将来の飛躍をめざすためには、是非共解決策を構建しなければならない問題が山積しており、まさに大きな変革期に直面しているといえよう。

(名古屋港)

海上コンテナの基地も整備されつつある名古屋港は、神戸、横浜に次ぐ輸出第2位の実績を誇り、トヨタ自工を中心とする自動車工業の中心地である。今後の名古屋港は、コンテナ中間基地とする外貿と鉄鋼、自動車、木材などの効率的な港湾整備の拡充に向けられているが同港の問題点として挙げられる諸点は次の通りでありこれらの解決策が急務となっている。

- ① 高価品貨物の輸出高が比較的少いこと。
- ② 中間港のハンドでともいえるが船社側においてスケジュール維持のための早荷役の要請があるほか、貨物の関係で抜港となる宿命を負っている。

(大阪港)

全国的な輸出の飛躍的増大により、大阪港は鉄鋼、肥料、雑貨が大幅に伸び、大消費地大阪を背後にひかえて化学工業品、鉱業品、金属、機械工業品など工業化へのバイタリティをみせている。年間200万トンの取り扱い増をみこんでの港湾整備は着々と進められており、この計画は、これまで立遅れていた港湾の整備を一気に回復するとともに、内航のターミナルとして、大正港、南港の両内航整備、建設、外航貿易については南港コンテナ埠頭の建設が、鋭意進められており、将来神戸港と並ぶ商港としてクローズアップされることは間違いない。また、背後地輸送の動脈的な役割りを果たす内陸への整備も着々と進み、大阪港に陸揚げされる貨物のスム

一貫した輸送体制の確立が期待されている。なお、昭和50年以降の計画としては、北港の防波堤の西側水面約400万平方メートルを埋立て、コンテナ、フェリー、ラッシュ船、C Bバージ、海底トンネル、橋渠と高速道路との連結、南港とのベイブリッジ、ヘリポートによる陸海空一貫輸送が企画されている。

(神戸港)

わが国の代表的な輸出貿易港である神戸港は、昭和50年度完成を目途として、ポートアイランドの建設を急いでいるが、これにたずさわる流通関連業界の関心は、極めて高いものがある。東都埋立地区の真向いに計画されている六甲埠頭の造成計画は、ポートアイランドに並ぶ大事業として、熱心に検討中であるが、これと本格的に取り組むのはまだ遠い先のことであり、現在はポートアイランド1本にしぼって、集中的な投資が行なわれている。なぜならば、神戸港は現在コンテナ化が急ピッチで進められているため、これが受入れ体制の完備が急務となっているからである。この外、神戸港全体として、摩耶埠頭、新港第8突堤東堤、新港第4突堤を拡張再整備するとともに、内貿施設として西部地区に須磨港を、東部地区に東神戸フェリー埠頭の建設がいそがれている。

(関門港)

関門港は、九州の表玄関として、九州全域、また山口県、山陰地方を背景として、内外貿易の拠点となり、わが国経済の発展に寄与してきたが、従来門司は外貿港、下関は内貿港としての性格が濃いとされてきた。しかしながら現在の下関港はかつての内貿港としてのイメージから脱皮し、長府臨海工業地帯などの造成もあり次第に国際港としての性格をおびつつある。なお、海上コンテナ輸送の急激な進展にとともに、コンテナ貨物を確保し、コンテナ船の寄港を目指して、昭和44年8月に着工された門司田野浦コンテナターミナルが、いよいよ本年4月より使用を開始した。この田野浦埠頭は、当初ライナーバースの建設が予想されていたものであったが、コンテナ革命の予想外の急速な進展によって、関門港から神戸港に流出する貨物がさらに増加の傾向にあるところから、北九州港湾管理組合ではこれが対策に苦慮した結果、コンテナ船誘致施設の建設以外に方策がないものと判断し、急拠田野浦埠頭をコンテナ基地に変更したものである。

九州、山口経済圏の発展にともなって今後ますますその規模の拡大が期待される関門港は、以上のように第4次北九州港湾整備5箇年計画の完了する昭和50年には、わが国経済発展の一翼を担うメインポートとして生れ変わるべく、日夜変ぼうを遂げつつある。

6. 港湾運送事業の近代化への道と今後の施策

1. 海運業の近代化に関する経緯（図解）

月日	審 議 会	法 律	行政措置等	業界, 利用者等
39年3月	港湾労働等対策審議会 答申			
	(労働事業)			
41年7月	港湾審議会港湾運送部 会発足 合理化の具体策諮問	港湾労働法施行 (日雇の登録等)		
10月		改正港湾運送事業 法施行 免許基準 下請の制限		
12月			料金改訂	
42年3月	集約化に関する第一次 答申			
4月	料金, 埠頭の効率化の 諮問専門委員会設置			関係者の協力 体勢
7月	埠頭効率化(定期船公 共埠頭) 中間答申			
43年1月	料金体系について専門 委員会報告		指導監督の強化	
3月	5大港の集約化に關する 答申(2回)		地方協議体制 = (各種業者 他官庁 地方海運局)	中央協議体制 (港湾近代化促 進協議会)
5月	(港運部会の2年延長)			
7月			集約化の推進に關 する大臣依命通達	
8月			集約化の具体策に 關する通達 港湾運送近代化基 金構想(運輸省重 要政策)	集約化に關する 意見具申
9月	態勢整備目標— 地方港の集約化に關する 答申 料金体系の合理化に關 する答申	16条の制限	地方港の協議体制 (各港各種業者 他官庁 地方海運局)	料金体系の合理化 に關する意見 具申
10月			料金改訂	
11月			港湾運送近代化基 金制度の発足(財 政援助)	
44年8月				
45年3月	埠頭効率化答申 (専用埠頭)			

2. 運輸政策審議会流通部会の特別委員会の設置について(昭和46年3月29日運輸省港湾局港政課の要請)

1. 特別委員会設置の趣旨

港湾運送事業については、港湾労働等対策審議会の昭和39年3月3日の答申以来、昭和41年6月の港湾運送事業法の一部改正により、事業の集約化を始めとする近代化施策を強力に推進してきたところであり、経営規模の拡大、一貫責任体制の確立、荷役機械化の促進等について一応の成果を収めたのであるが、最近に至りコンテナ化を始めとして港湾をめぐる輸送革新の動きはまことに目覚ましく、このため事業の前近代性の払拭に重点を置いた従来の港湾運送事業近代化政策は、輸送革新への適応という方向への転換を検討すべき時期に来ているといえよう。

港湾審議会は、昭和41年7月から運輸省設置法の一部改正によって、港湾運送事業に関し審議する権限を与えられ、運輸大臣の諮問に応じて港湾運送事業の近代化施策について港湾運送部会を設けて審議し、数次にわたり答申を行なってきたのであるが、法定の期限の終了により昭和44年度限りで同審議会の港湾運送事業の近代化に関する審議は一応終了した。その最終の答申である昭和45年3月27日付「専用埠頭の効率的使用と特殊料金のあり方について」答申において、港湾審議会は、冒頭に述べたような問題認識のもとに専用埠頭の効率的使用に関し港運行政の今後の基本的方向をさし示した。しかしながら、港湾における技術革新は、今後埠頭使用の専用化の方向において大きく発展するのであるから、そこにおける港湾運送事業と港運行政のあり方の問題は、単に専用埠頭に止まらず、港湾全体の規模において根本的な検討を行なう必要がある。したがって、同答申は、その末尾において「輸送革新に対応する港運業界の新たな体制づくりを促進するために、解決しなければならない諸問題を今後審議するのに適切な機構を設けることを、政府に強く要望」しているのである。港湾運送特別委員会は、この要望にこたえるため、運輸政策審議会流通部会の特別委員会として設置するものである。

2. 審議事項

昭和45年6月の諮問第2号に関し、物的流通近代化の重要な一環である港湾運送の近代化について、その基本的な方向に関する調査・審議を行なう。

〔諮問第2号〕『物的流通近代化のあり方およびこれを実現するための基本的方策について』

3. 検討項目

- (1) 港湾運送需要の動向
- (2) 港湾をめぐる諸輸送革新の発展の見通しと港湾運送事業者の果すべき役割
- (3) 輸送革新に対する港湾運送事業の対応状況と問題点
- (4) 輸送革新に対応して港運政策上取るべき施策の方向

4. 委員会の構成

運輸政策審議会委員（物的流通部会所属）	5 名
〃 特別委員	1 名
〃 専門委員	11名

(学識者 2, 港湾管理者 2, 事業者 2, 港湾労働者 2, 利用者 3)

合 計 17名

5. 審議日程

- (1) 審議の開始 昭和46年 4 月下旬
- (2) 審議の終了 昭和46年10月を目途とする。
- (3) 審議の回数

本 会 議 3 回 (審議事項検討, 中間報告および総括)
 専門委員会 5 ~ 7 回

3. 港湾調整審議会(総理府)における港湾近代化に関する審議事項について

港湾調整審議会においては、コンテナ化の進展等に伴う諸問題を調査審議することとなり、さしあたり専門委員会の作業として、調査審議を要すると思われる問題点の提起を行なうこととなりました。

つきましては、近く開催される専門委員会の会議資料とするため、ご多端の折縮ですが、下記の事項について 3 月末日までにご回報下さるようお願いします。

記

港湾における施策の整備、輸送革新の進展(コンテナ、複合一貫輸送、カーフェリー、戸前受制等)に伴う、港湾運送、港湾労働にかかる問題、その他港湾問題として検討すべき事項。

上記に関し港運業界より選出されている専門委員としては、本件の重要性に関し慎重審議の結果輸送革新に伴う港運業の問題点について下記の要望を行なうとともに今後この問題点について上記運輸政策審議会と併行して港運業界のあり方と位置づけについて審議が進められることとなった。

輸送革新に伴う問題点

- I 輸送革新(コンテナ、複合一貫輸送、カーフェリー、戸前受制、専用埠頭等)の進展に伴う港運業者の職域(位置づけ)の明確化、並びに港湾労働者の職場確保の問題
- II 輸送革新に伴う港運業者の企業不安(過剰施設対策等)の問題
- III 現行港湾作業慣習とこれに伴う労働慣習の改善問題

4. 港湾運送をめぐる問題点の要旨

- 1. 物的流通における港湾運送の意義
- 2. 港湾運送事業の近代化の意義

2-1 近代政策導入の動機

- ① 流通部門における合理化要請
- ② 労働力不足と労働問題

2-2 近代化を阻む諸要因

2-2-1 内的要因

- ① 企業の零細性
- ② 経営の前近代性
- ③ 元請，下請関係の錯綜による元請責任の弱体化
- ④ 契約の不自由性（義理人情）
- ⑤ 日雇への依存（波動性の問題を含む）
- ⑥ 労働条件の劣悪性（身分保障，労災保障の不備，長期間労働）

2-2-2 外的要因

- ① 港運需要の波動性
- ② 事業の他律性

2-3 集約の成果

- ① 経営基盤の強化
- ② 一貫責任体制
- ③ 波動性への対応

2-4 集約の問題点

- ① 適正規模（何が適正規模か）
- ② 集約と合理化（果して集約は合理化を推進したのか，競争をなくしサービスを悪くしたのではないか etc）

2-5 現在要望されている港運近代化

3. 港湾をめぐる輸送革新の見通し

- ① コンテナ
- ② 流通センター埠頭
- ③ フェリー
- ④ プッシャーバージ，ラッシュュ船
- ⑤ 上屋戸前受制
- ⑥ 一貫協同輸送

4. 港湾労働力の確保

4-1 一貫直営方式，下請会社方式およびハイヤリング・ホール方式との比較

4-2 港運の営業日および営業時間（約款）

4-3 魅力ある職場（労災防止，労働時間短縮，筋肉労働の軽減，福祉の向上）

5. 新しい港湾運送事業のあり方

5. 登録日雇港湾労働者の雇用のあり方について

本件に関しては，昭和45年度港湾雇用調整計画に関する答申（昭和45年3月17日付答申第9号）において「登録日雇港湾労働者の就労確保の見地から，雇用の基本的あり方等について引続き検討することを申し添える」と指摘され，その後労使問題分科会から公益側委員会へと移り数度にわたる検討の結果，現行法のなかでどのような対策を行なうべきかがまとめられた結果，総会の席上承認され，45年11月30日付（総審港第34号）をもって労働大臣に対し建議がなされた。

本建議は労働大臣，運輸大臣および自治大臣等に報告されたものであり，その要旨は次の通りである。

総審港第34号（昭和45年11月30日）

労働大臣 野 原 正 勝 殿

港湾調整審議会 会長 石 井 照 久

登録日雇港湾労働者の雇用のあり方に関しては，昭和45年度港湾雇用調整計画に関する答申（昭和45年3月17日付答申第9号）において抜本的に対策を検討すべき段階にあることを指摘したが，その後の審議により同問題に関し当面措置すべき対策につき結論をえたので，意見として提出する。

国際貿易の著しい伸長，輸送革新の進展のなかで，港湾機能の整備拡充は緊急の課題である。

港湾労働については，港湾労働法の施行を契機として，労働者の常用化，日雇港湾労働の近代化等の対策が進められているが，なお改善すべき余地が少なくない。港湾機能の保持にとって港湾労働は欠くことのできないものであり，その改善には不断の努力が傾けられなければならない。

登録日雇港湾労働者の雇用のあり方に関し，当面措置すべきものとして別紙にかかげる対策の推進に努められたい。

なお、対策の推進にあたっては、次の基本方針にも十分な配慮を加える必要がある。

1. 労使関係の近代化

登録日雇港湾労働者をめぐる問題の解決への途は、労使関係の近代化がなくてはじめてひらかれる。労使は急速な変革を求められている港湾運送をめぐる諸事情、わが国全体の厳しい労働需給の状況等を認識し、それぞれが主体性を確立するとともに、労使関係の近代化にさらに努めなければならない。

2. 港湾運送事業の体制整備

港湾運送事業の近代化を進め、輸送革新に対応しうよう、その体制の整備を行なうべきである。

3. 港湾労働の総合的検討

港湾の関係施設の整備や輸送体制の変革（コンテナ化、複合一貫輸送等）に伴って港湾運送に大きな変化があらわれ、これらの影響が港湾労働者の質および量について波及してくることが予想されるので、これに対する総合的な施策の検討が必要である。

（別紙）

I 日雇港湾労働者の雇用に関する問題点

1. 港湾雇用調整計画等について

港湾雇用調整計画における登録日雇港湾労働者数は、いずれの業務についても現に登録されている労働者数を下廻らないようにとの配慮が加えられているため、事態の変化に必ずしも即応しておらず、また、港湾雇用調整計画は次のような事情もあって、登録日雇港湾労働者の確保および就労の安定につき所期の効果をおさめているとはいえない。

(イ) 登録制度を尊重し、育成しようとする姿勢が労使に徹底していないこと。

（例えば、事業者全体に、公共職業安定所の紹介によって登録日雇港湾労働者を優先して雇用する慣行が定着していないこと。）

(ロ) 常用港湾労働者の中には季節雇用の者が含まれており、これが登録日雇港湾労働者の就労を圧迫していること。

(ハ) 登録日雇港湾労働者の中には、出頭、就労の状況が著しく悪い者がいて、制度の適正な運用が妨げられていること。

2. 就労日数について

登録日雇港湾労働者の出頭の状況、紹介方法の問題（職種区分の問題、就労条件についての労働者のえり好み、雇用すべき労働者についての事業者のえり好み等の問題を含む）、直接雇用の慣行など諸種の要因がからみあって、登録日雇港湾労働者の就労日数の改善が進んでいない。

3. 求人未充足について

登録日雇港湾労働者の就労の機会が十分に確保されない状況のもとで、部分的には日雇求人の未充足という変則的な状態が続いている。

4. 登録日雇港湾労働者の給源について

登録制度がとられた後においても、登録日雇港湾労働者の給源についてみるべき変化はあらわれておらず、登録日雇港湾労働者が近代的な労働市場のもとで確

保されていく見とおしはほとんどない。

II 登録日雇港湾労働者制度等の改善

1. 登録日雇港湾労働者の共同雇用の理念

(1) 登録日雇港湾労働者の制度は、港湾労働近代化のための重要な方策であるとともに、日々変動する荷役需要に応じうる労働者を、各港湾運送事業者が常用労働者として雇用しておくことについての事業者および荷役需要者の経済的負担の軽減と労働力の効率的な活用を目的とする方策でもある。

最近の登録日雇港湾労働者の雇用をめぐる前記のような問題に対処するためには、実質上各事業者が港湾ごとに共同して登録日雇港湾労働者の全体を確保しているという考え方およびこれに対応する労働者の姿勢（共同雇用の理念）を確立し、それにふさわしい措置をとることが必要である。

(2) 登録日雇港湾労働者の制度について共同雇用の理念を採用し、これにふさわしい体制をとることは、港湾労働の改善、港湾運送の効率化を促進するものであるので、荷役需要者がこのような体制の実現を可能とするよう積極的に協力（費用その他の負担）をすることが必要である。

(3) 国および地方公共団体は、職業紹介体制の整備、関係者の指導等につき適切な措置を進めるべきである。

2. 港湾雇用調整計画等

(1) 登録日雇港湾労働者については、当該港湾において真に必要なとする的確な数とするため、港湾運送事業者等関係業界から提出される資料および地区職業安定審議会における審議内容等の活用により、計画策定の改善を図ること。

(2) 登録日雇港湾労働者の就労確保のため、次のような措置を行なうこと。

(イ) 季節労働者は原則として使用しないものとする。

(ロ) 登録日雇港湾労働者から常用港湾労働者に採用する体制を整えること。

(3) 港湾運送事業者は、登録日雇港湾労働者の就労日数の向上を図るとともに、実際の就労日数が労使間で定めた就労日数に足りなかった場合には、その不足する日数につき適当な補償措置が行なわれるように努めること。

3. 雇用調整手当

雇用調整手当については、手当の支給額、財源の合理化等につき次の点を含めて所要の改訂を加えるべきである。

(イ) 雇用調整手当の額は、賃金および就労の実情に応じて定めること。

(ロ) 港湾運送事業者が港湾運送附加料金として収受した額が、納付金として納付した額をこえた場合、その資金を活用する方法について検討すること。

4. 職業紹介等

(イ) 登録日雇港湾労働者の職業紹介については、職種区分の改訂、就労先や労働者の選定にあたっての恣意の排除、直接雇入れの厳正な規制等により改善を図ること。

(ロ) 登録日雇港湾労働者の出頭、就労状況による登録取消しについては、その基準を検討し、厳正に行なうこと。

(ハ) 日々の労働需給を的確に把握し、円滑な職業紹介を行なうことに資するた

め、公共職業安定所に労使代表を加えた「登録日雇港湾労働者需給委員会」（仮称）を港湾ごとに設けること。

Ⅲ 教育訓練と福祉対策の改善

1. 教育訓練

港湾運送をめぐる種々の変化に応じつつ、就労機会の確保、災害の防止を図るため登録日雇港湾労働者が作業内容の変化に弾力的に適応できるようこれに対応する教育訓練を開始することが必要である。この場合関係者は教育訓練の受講を促進する措置について配慮すること。

なお、国は新たに登録日雇港湾労働者として就労する者についての基礎的な教育訓練を事業者側の協力を得て確実に実施すること。

2. 福祉対策

事業者は、登録日雇港湾労働者の福祉対策を常用港湾労働者の福祉対策に準じて推進すべきであり、国、地方公共団体はこれに対し必要な援助を行なうべきである。

登録日雇港湾労働者の住宅の改善については、この際特段の措置が必要である。

7. 総合交通体系の確立に関する運輸省の構想

運輸省当局は、新しい時代に対応する交通の総合的体系への仕向性を高める必要があるとして、輸送の需要に対し過不足のないサービスを提供し得るよう各種の交通機関を効果的に組合せた全国的な交通ネットワークを形成しこれらの、交通網の最も効率かつ合理的な運用を図るとともに、相互の経済競争原理の導入と、その評価、公共投資と受益者負担のあり方の関係、運賃の水準や運賃制度の相互比較を行ない、海陸輸送のアンバランスを調整しつつ有機的な総合輸送体系を整備したい考えである。なお、従来からの運輸行政は、運輸関係者の保護、育成を図ることに最大の主眼をおいてきたが、今後は輸送サービスの質的变化の限界を考慮しつつ利用者側を含めた交通対策を樹立する必要があるとしている。また、運輸行政のあり方のなかで、許可または認可事項についてもそれぞれの競争原理に応じて弾力的に運用し合法的な措置をとることも考慮している模様である。このほか制約要因として、労働力の不足、土地、海面、空域等空間利用の問題も深刻化することが予想されているため、交通に対する技術改新、省力化等も強力に進めることとしている。運賃料金面についても、経済運営上大きな比重をもっているので、

その引上げは当然抑制されなければならない。これが解決のためには企業の合理化、近代化の徹底を図ってコスト上昇要因をできるだけ企業内部で吸収するほか、政府としては公共投資による交通関係社会資本の整備を図り、企業の外部環境を整備し、交通生産性の向上を図るべきであるが、これらの措置を講じてもなお、吸収しきれないコストの上昇に対処するためには、適時必要最小限度の引上げを国民の合意の上で実施する配慮がとられている。

8. 参考書類

1. 5大港における港湾運送事業者数（1～5種、昭和45年3月31日現在）

業 種		5 大 港					
		京 浜	名古屋	大 阪	神 戸	関 門	計
一般 港湾 運送 事業	無 限 定	41	13	26	16	13	109
	海 貨 限 定	58	9	37	45	1	150
	いかだ一貫限定	3	1	8	0	0	12
	そ の 他 限 定	30	7	17	12	1	67
	計	132	30	88	73	15	338
船 内 荷 役 事 業		61	13	21	24	19	138
はしけ運送 //		130	12	106	59	25	332
沿岸荷役 //		158	46	176	90	64	534
いかだ運送 //		14	8	16	7	5	50
計		363	79	319	180	113	1,054
合 計		495	109	407	253	128	1,392
(事業者数)		(337)	(63)	(292)	(183)	(90)	(965)

2. 払込資本金別企業数

資本金別	100万円	100万円 を超え 300万円	300万円 を超え 1,000万円	1,000万円 を超え 5,000万円	5,000万円 を超え 1億円	1億円 を超えるもの	合 計
年 別	以 下	以 下	以 下	以 下	以 下		
40年10月末	160	263	384	284	57	92	1,240
現 在	(13)	(21)	(31)	(23)	(5)	(7)	(100)
45年10月末	57	118	318	358	98	112	1,061
現 在	(5)	(11)	(30)	(34)	(9)	(11)	(100)

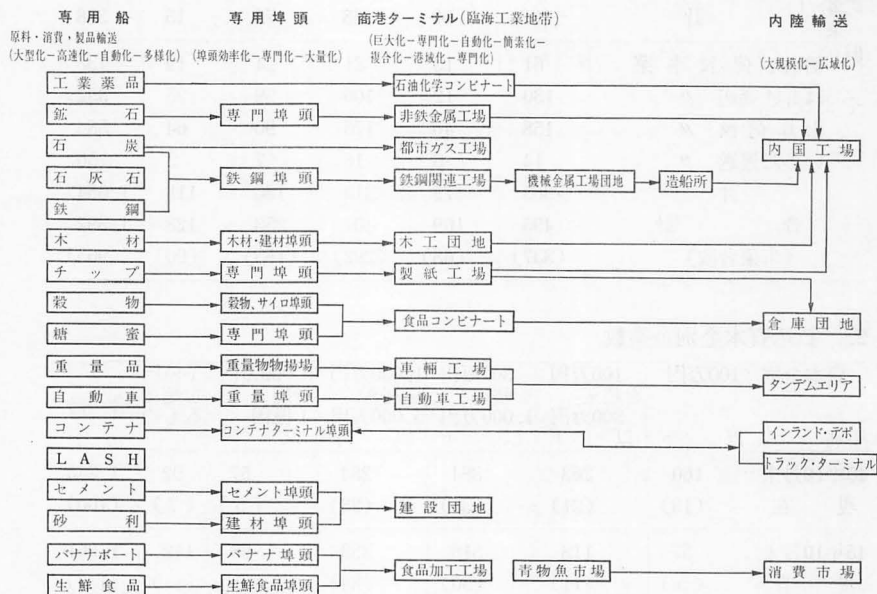
(注) 港湾運送事業実態調査による。

3. 港湾運送収入（1企業平均・単位百万円）

区 分	5 大 港	地 方 港
無限定一般港湾運送事業者	1,773	440
海貨限定一般港湾運送事業者	296	—
その他限定一般港湾運送事業者	461	321
船内荷役事業のみの専業港湾運送事業者	302	352
はしけ運送事業のみの専業港湾運送事業者	101	152
沿岸荷役事業のみの専業港湾運送事業者	61	30
上記事業の2以上を兼営する事業者	439	105

- (注) 1. 第3回港湾運送事業実態調査による。
 2. 収入の期間は昭和45年5月末の時点において最近の事業年度（年2回決算のときは2回分合計）の港湾運送事業収入である。

4. 物的流通からみた専用埠頭および商港ターミナルなどの一貫輸送体制への連繋と複合化



9. おわりに

以上述べた通り、港運業者としては、このようなきびしい現実 に 堪 え つつ、積極的に強力な基盤の確立を図り、利用者の理解が得られる合理化および労務体制をつくりながら、流通機構の一環となる覚悟が必要である。さもないと、第1次集約を終った業者であっても、脱落者がでることを念頭におく必要がある。筆者は単純な合併、集約論者ではないが、今後のあるべき理想の姿としては、新 3・3 答申にみられる通り、業界全体が団結して、一時的にはかなりの犠牲が生ずる危険もあるが、これに堪えつつ外部からの強い要請に応じて、バランスのとれた近代化の方向に進進していかなければならない。なお、これが達成については、個々の事業者が全体の需給関係を考えず、バラバラにその事業を拡大し、改善していくというような姿勢でなく、また、個々の経営にとって都合のいいもののみを取り入れるというような、便宜的なものであってはならないことを銘記しつつ、近代的な組織化と経営の合法的管理を徹底的に行なうことが肝要であり、企業のもっている人的、財的、技術的な能力を流通过程にあわせて冷静に対処すべきであると信じてやまない。