

外航定期貨物輸送船における輸送システムの変革と港湾運送業の再編成

市川 勝一
(港湾産業研究会)

目次

1. はじめに
2. コンテナ化の必然性
3. コンテナ化による港湾運送業への影響
4. 行政指導による港湾運送業の再編成
5. 試案「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」
6. 近代化、合理化の中での港湾産業への展開と諸条件
7. むすび

1. はじめに

国際海運界にコンテナ専用船の歴史を開いた、米国のシーランド社のフルコンテナ船「フエアランド号」によるコンテナ輸送が、昭和41年4月ニューヨーク港より、ロッテルダム港に向け開始されており、既に六年を経過した。

わが国でも海上コンテナ輸送について、マトソン社の極東航路にコンテナ船を配船の一年後、PSW航路にコンテナ船を配船の一年後、PSW航路に日本郵船、昭和海運の二社グループと四社グループ（大阪商船三井船舶、山下日本汽船、川崎汽船、ジャパンライン）が誕生し運航を開始した。次いで昭和44年10月より、豪州航路に、日本郵船、大阪商船三井船舶、山下新日本汽船の邦船グループが結成され運航を開始し、一方、川崎汽船は豪州の国营会社 Australian National Line、さらにもう一社の Flinder Shipping と三社により、Eastern Seaload Service (略称 E. S. S.) を結成運航を開始している。もう一つのグループとして英国の Oversea Container Limited (略称 OCL), Associated Container Transport (略称 ACT), とスウェーデンの Australian West Pacific Line (略称 AWPL) とオーストラリアの Asso-

ciated Shipping により Australian Japan Container Line (A. J. C. L) を結成し運航を開始している。A. J. C. L は前述の邦船三社グループとスペースチャーター方式とターミナルの共同使用を行っている。

PNW 航路（シアトル・バンクーバー航路）には、邦船六社が三隻のフルコンテナ船を就航せしめ、スペースチャーター方式とターミナルの共同作業を行っている。昭和46年12月より開始された欧州航路のフルコンテナ船による輸送には、まず第一のグループとして日、英、西独の三国、五社の船社により、トリオグループが結成され、合計十七隻のフルコンテナ船により運航が行われ、スペースチャーター方式とターミナルの共同使用方式がとられ、昭和48年中に全船が出揃うと、在来定期貨物輸送船は完全に姿を消すことになっている。

欧州航路の第二のグループとして、北欧三社にて結成されている Scan Service とオランダの Neder Lloyd は両者が提携して Scan Dutch と改称し、日本における代理店も Euro Bridge 社を新設して六隻のフルコンテナ船を建造し、その第一船は、昭和47年7月より運航を開始しており、全船が就航後は、在来型定期貨物輸送船は逐次減少せしめることを発表している。

ニューヨーク航路については、米国の United States Line (略称 USL)、とイスラエルの Zim Container Line に引続き邦船五社は昭和47年秋頃より7隻のフルコンテナにより運航を開始する予定で、既にスペースチャーター方式とターミナルの共同使用についての打合せは終わっているといわれる。

この外コンテナ船の配船について検討されている航路として地中海航路があり、これには、日、仏、伊三国の六社の船社によりスペースチャーター方式とターミナルの共同使用を行うことになっており、この船社名は、日本（日本郵船、大阪商船三井船舶）、フランス（Cie, Des Messageries Maritimes, Cie Maritime Des Chargeurs Reunis）イタリア（Lauro Lines, Lloyd Triestino Navigation Co）である。

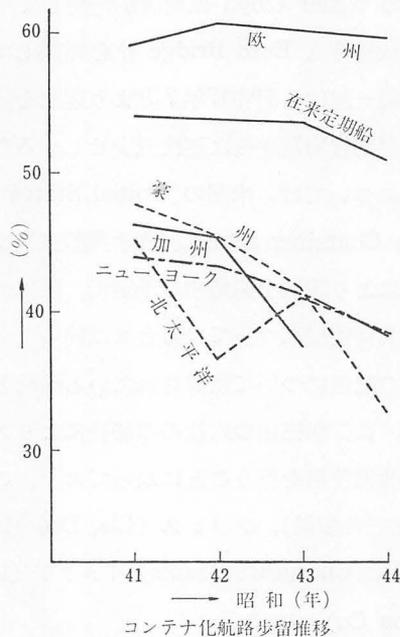
このように、主要航路におけるコンテナ化は進展の一途をたどっており、

これら輸送システムの変革により、在来定期貨物輸送船の港湾運送をになっていた港湾運送業界は大きな影響を受け、再編成を余儀なくされている。ここでは、コンテナ化の必然性とコンテナ化による港湾運送業の影響の実態をとらえ再編成の原因と必然性について探究してみることにする。

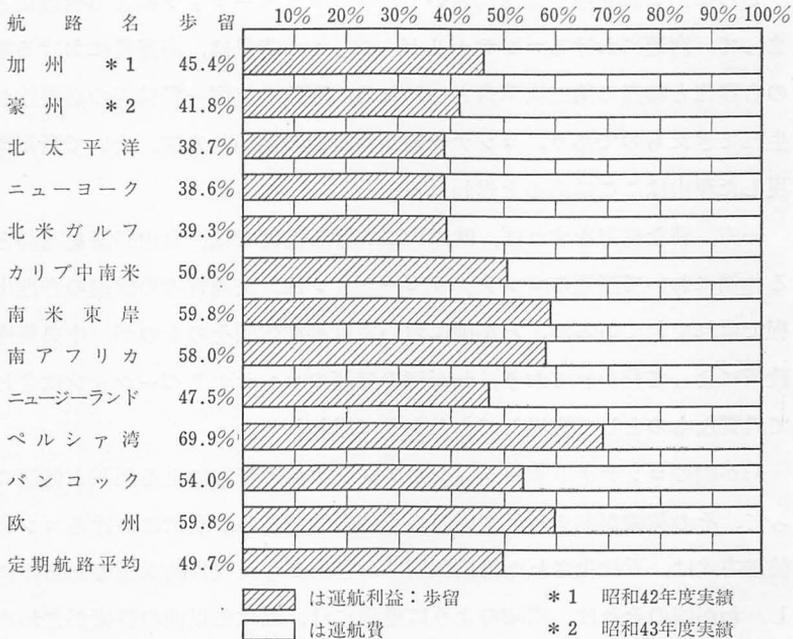
2. コンテナ化の必然性

船社の運航採算面から見た定期航路運営のあり方について考えて見ると、最近の北米航路や豪州航路における運航利益率（歩留）の低下傾向は著しいものがあり、定期航路全体を平均した運航利益率（歩留）が50%前後である、先進国を相手とする航路では数年前から50%を下回っており、北米太平洋（PNW）においては実に39%と40%を割っている現状であるといわれる。

日本を起点とする主要定期航路の最近の運航利益率（歩留）を示すと下図の通りである。



すなわち同図で明らかになることは、北米、カナダ、豪州などの先進国相手の航路は、運航利益率（歩留）が低く、アジア、アフリカなどの発展途上国相手の航路は歩留が高いということである。これは要するに、ニューヨーク、北米太平洋、豪州、加州などの航路において運賃に占める運航費、その中でも特に荷役費の割合が高いということに他ならない。



(資料出所) 海運経営実務講座9 定期船 宮本清四郎著 p.250より

すなわち毎年の運賃同盟 (J. A. G) による運賃値上げにもかかわらず、それを上回る荷役費の上昇のため運航利益率は低下の一途をたどり、さらにこれら先進国を相手とする航路には、比較的高船価の優秀船隊を投入しているため船舶損益が赤字による公算大ということになる。

次に、最近の定期航路経営において、日本経済の発展に伴う貿易量の増大に対し、わが国をはじめとする世界の港湾施設がそれに伴わず、さらに港湾労働者の労働時間の短縮 (例えば日曜日の完休、就業開始時間の08:30開始

等などのため荷役能率は低下の傾向にあり、そのため航海日数と停泊日数の比率が悪化している。換言すれば、船の回転率が低下しているのである。

このためには、港湾における荷役作業を労働集約型から資本集約型に移行させる必要がある。このためには、貨物を大きな単位として取扱うユニット・ロード・システムによる荷役能率の増進以外に方法がない。

さらに、これを陸上輸送において、ユニタイゼーションによる合理化と相まって、海運におけるコンテナリゼーションの背景は、海運業における輸送の合理化と輸送の第三次革命といわれる、海陸の協同一貫輸送の必要性から生れてきたものであり、コンテナ船が荷役費の高い、米国、次いで豪州に出現した理由はここにあると思われる。

一方、別な見方をすれば、欧米⁽¹⁾における港湾では、自由経済を基礎とする体制において海運のコンテナリゼーションは、交通資本の輸送の合理化過程で生れてきているが、わが国においては港湾体制そのものが、中央集権的政策によって貫かれており、わが国の海運のコンテナリゼーションはきわめて異質なものとして登場してきたように思われる。

わが国のコンテナリゼーションがアメリカ海運資本による刺激と促進によって、その契機が与えられているのも特徴的である。欧米におけるコンテナ輸送方式は、近代化された港湾体制におきあがった現代的課題であるのに対し、わが国のそれは、周知のように港湾には、近代化以前の要素がきわめて多く、一方では近代化を促進させながら、他方には、現代的課題を果さなければならぬ宿命にある。この二重の課題、いわば二重の断層をもった上からコンテナリゼーションがおし進められる場合、港湾運送にたずさわる各業種に重大な影響を与えずにはおかないことになる⁽²⁾。

註 (1) 海運経営実務講座 9 定期船 宮本清四郎著 海文堂発行 p. 248~252参照

(2) 港湾論 北見俊郎著 海文堂発行 p. 136~137参照

3. コンテナ化による港湾運送業への影響

まずコンテナ輸送の開始される前の日本を中心とした在来定期貨物輸送船の港湾運送について航路別にあげ、これがコンテナ化により、どのように変化したかについて比較対照して見ると次の通りとなる。

表—1(A) P S W航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名	就航隻数	元請名横 元請名港	元請名名古屋港	元請名神戸 元請名港
日	日本郵船船	3	関東郵船運輸	旭運輸	三井倉庫船
日	昭和海運船	3	三菱倉庫	名港海運	三菱倉庫
日	大阪商船三井船船	5	宇徳運輸	名港海運	三井倉庫
日	ジャパンライン	3	京浜倉庫	藤木海運	上組
日	川崎汽船	2	大東運輸	上組	日東運輸
日	山下新日本汽船	4	宇徳運輸	伊勢港運	住友倉庫
米	American President Line	7	三井倉庫 住友倉庫	東洋倉庫	住友倉庫
米	Pacific Far East Line	14	三菱倉庫	名港海運	三菱倉庫 三井倉庫
台湾	Orient Overseas Line	12	山九運輸機工	名港海運	山九運輸機工
米	States Steam Ship Co	25	三井倉庫 三菱倉庫	三菱倉庫	三井倉庫
ソ連	Far Eastern Steamship Co	6	東海運	藤木海運	川西倉庫
パキスタン	National Shipping Corp of Pakistan	12		三菱倉庫	三菱倉庫
メキシコ	Trans portation Maritima Mexicana	14	商船運輸倉庫	名港海運	商船港運

（資料出所） 神戸港定期外国航路表，昭和46年6月，昭和42年5月
近代港湾「船社の港湾対策 1. 2. 3. 4. 5. 6. より
横浜港定期外国航路表

以上の二つの表から見ると、コンテナ化により船社がターミナルの共同使用、スペースチャーター方式をとったため、ターミナルオペレーターの数は制約され、定期貨物輸送船の港湾運送における船内元請をしていた数社がターミナルオペレーターになることが出来ずに影響をうけている。

次に加州航路のコンテナ化の影響のうち、従来、在来定期貨物輸送船が寄

表-1(B) P S W航路 (コンテナ船)

国籍	船社名	就航隻数	東京港 (ターミナルオペレーター)	横浜港 (ターミナルオペレーター)	名古屋港 (ターミナルオペレーター)	神戸港 (ターミナルオペレーター)
日	郵船, 昭和海運グループ 日本郵船	3	(品川コンテナターミナル 日本コンテナターミナル(株))	—	(金城埠頭) 旭運輸	(摩耶コンテナターミナル) 日本コンテナターミナル(株)
日	昭和海運			—	名港海運	
日	四社グループ 大阪商船三井船舶	6	(品川コンテナターミナル) 東京コンテナターミナル 共同事務所 〔三井倉庫 大東運輸 鈴江組 住友倉庫〕	—	(金城埠頭) 名港海運	(摩耶コンテナターミナル) 神戸コンテナターミナル 共同事務所 〔三井倉庫 上組 日東運輸 住友倉庫〕
日	山下新日本汽船			—	伊勢湾海運	
日	ジャパンライン			—	藤木海運	
日	川崎汽船			—	上組	
米	Sea Land Service	3		(本牧A埠頭) ジャパンコンテナサービス (三井倉庫)	—	(ポートアイランドC-1) ジャパンコンテナサービス (三井倉庫)
米	American President Line	2 (最終的には4隻)		(本牧A突堤) アメリカターミナルサービス 三井倉庫 住友倉庫	東陽倉庫 (東海協和海陸)	(ポートアイランドC-2) 神戸マリンターミナル 住友倉庫
米	Sea Train Inc		大井コンテナNo.8 鈴江組		—	(ポートアイランドコンテナNo.2) 住友倉庫
台湾	Orientover Seas Container Line	揚2.5 積2.5		(本牧D突堤) 山九運輸機工	—	(摩耶コンテナターミナル) 山九運輸機工

(資料出所) 神戸港定期外国航路表 昭和46年6月

近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.

港していた港に、コンテナ化のため寄港をとり止め、内陸輸送またはフィダーサービスに変わったため、コンテナ船の寄港しない定期船港の港湾運送業者に影響を与えている。

在来定期貨物輸送船は、日本の港に次のごとく寄港していた。

門司—神戸—名古屋—清水—横浜—室蘭（日本郵船の配船より）

（資料出所） 神戸港定期外国航路表42年5月より

ところがコンテナ船は、邦船が、東京、名古屋、神戸のの三港のみで、シーランド、シントレイン社は、東京(横浜)、神戸の二港のみ寄港し、従来、在来定期貨物輸送船の寄港していた、門司、清水、室蘭等は大きな影響をうけ、また名古屋港も外国船のコンテナ船が寄港しないため、横浜港ではコンテナ

表—2 P N W航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名	就航回数	横浜港元請名	名古屋港元請名	神戸港元請名
日	日本郵船	3	関東郵船運輸	旭運輸	三井倉庫
日	昭和海運	4	三菱倉庫	名港海運	三菱倉庫
日	大阪商船三井船舶	6	住友倉庫	三井倉庫	商船港運
日	山下新日本汽船	4	宇徳運輸	伊勢湾海運	住友倉庫
日	ジャパンライン	2	京浜倉庫	藤木海運	上組
日	川崎汽船	2	大東運輸	上組	日東運輸
米	American Mail Line	5	鈴江組倉庫	藤木海運	住反倉庫
ノールウェイ	Barber Line	5	三井倉庫	伊勢湾海運	上組
ソ連	Far Eastern Steamship Co	6	東海運	藤木海運	川西倉庫
ノールウェイ	Knut Knutsen Line	8	三協運輸	藤木海運	三井倉庫
台湾	Orient Overseas Line	4	山九運輸機工	名港海運	日本通運
米	State Steamship Co	5	三井倉庫	三菱倉庫	三井倉庫 三菱倉庫
ユーゴスラビヤ	United Yugoslav Lines	7	山九運輸機工	名港海運	山九運輸機工

（資料出所） 神戸港定期外国航路表，昭和42年5月

近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.

横浜港定期外国航路表

表—2(B) PNW航路(コンテナ船)

国籍	船社名	就航回数	ターミナルオペレーター 横浜港	ターミナルオペレーター 名古屋港	ターミナルオペレーター 神戸港
日	日本郵船	3	本牧公団埠頭A突堤	金城コンテナ埠頭	摩耶コンテナ埠頭
日	昭和海運			名港海運	
日	大阪商船三井船舶			名港海運	
日	山下新日本汽船		大東運輸	伊勢湾海運	住友倉庫
日	川崎汽船			上組	
日	ジャパンライン			藤木海運	
米	Sea Land Service	7	本牧公団埠頭A突堤 ジャパンコンテナサービス (三井倉庫)	—	ポートアイランドC-1 ジャパンコンテナサービス (三井倉庫)
米	American Mail Line	4	本牧市営D突堤 鈴江組倉庫	金城コンテナ埠頭	ポートアイランドC-2 住友倉庫

(資料出所) 神戸港定期外国航路表

近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.

・ターミナルが東京港に移ったためその港の港運業者は少なからぬ影響を受けている。

PNW航路のうちで邦船各社について見ると、在来定期貨物輸送船の港湾運送には、横浜、名古屋、神戸の各港で六社が従来していたが、コンテナ船になり、横浜港で二社、神戸港では三社に集約されている。寄港地に、在来型では、ほとんどの邦船各社が清水港に寄港していたが、コンテナ船になっても寄港していない。

3(A)と(B)とを比較して見ると、在来船の場合には、横浜港で7社、神戸港では4社が荷役を行っていたが、コンテナ化により横浜港のターミナルオペレーターは二社、神戸港はコンテナ・ターミナルが大阪南港にきまったため、豪州航路における船内元請の業務は、大阪商船三井船舶が二ヶ月に一回、E & A, Royal Inter Ocean Line の各貨客船のみの荷役を月に各一回づつ行うのみとなった。

表一3(A) 豪州航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名	就航隻数	横浜港元請名	名古屋港元請名	四日市港元請名	大阪港元請名	神戸港元請名
日	日本郵船	6	関東郵船運輸	旭運輸	四日市倉庫	郵船港運	日本運輸
日	大阪商船三井船舶	5	三井倉庫	名港海運	〃	商船港運	〃
日	山下新日本汽船	2	宇徳運輸	藤木海運	〃	近畿港運	川西倉庫
日	川崎汽船	2	大東運輸	上組	〃	日東運輸	日東運輸
英	Eastern & Australian SS Co. Ltd	5	山九運輸機工	旭運輸	〃	郵船港運	日本運輸
英	The China Navigation Co Ltd	6	宇徳運輸 三協運輸 山九運輸機工	日本通運	〃	日本通運	〃
英	Dominion Far East Line	2	住友倉庫	〃	〃	住友倉庫	〃
英	〃	6	〃	〃	〃	〃	住友倉庫
スエーデン	Australia West Pacific Lines	3	関東郵船運輸	旭運輸	〃	〃	〃
オランダ	Royal Inter Ocean Line	2	住友倉庫	日本通運	—	〃	〃

（資料出所） 神戸港定期外国航路表 昭和42年5月神戸港湾局発行

横浜港定期外国航路表 昭和45年3月横浜市港湾局発行

— 欧州航路のトリオ・グループ、スカンダッチのコンテナ船就航前の各船会社の船内元請には、横浜港では八社、神戸港では六社が行っていたが、コンテナ船就航後は、船社のターミナルの共同により、ターミナルオペレーターは、東京港で二社、神戸港で二社に集約されている。また横浜港が Base Port であった欧州航路は、コンテナターミナルが東京港大井埠頭に移ったため、横港の港湾運送業にとって少からず影響を与えている。

○ また欧州航路においては、日本における寄港地を東京、神戸の二港に指定しているため、従来欧州航路の在来定期貨物輸送船が寄港していた、清水港、名古屋港、小樽港、門司港にも大きな影響を与えている。これらの港はコンテナ船が寄港しないため、輸出貨物はトラックによる内陸輸送やフェリーにより東京、神戸両港のコンテナ・ターミナルに輸送されることになり、港湾

表—3(B) 豪州航路 (コンテナ船)

国籍	船会社	就航隻数	横浜港ターミナルオペレーター	名古屋港ターミナルオペレーター	四日市港ターミナルオペレーター	大阪港ターミナルオペレーター				
日	邦船グループ 日本郵船	3	本牧頭A突堤 関東郵船運	公団埠頭 旭運輸	金城埠頭 旭運輸	四日市埠頭 四日市倉庫	南港コンテナ埠頭 商船港運			
日	大阪商船三井船舶							名港海運	四日市倉庫	商船港運
日	山下新日本汽船								四日市倉庫	
オーストラリア	ESS グループ Australian National Line	3	本牧頭A突堤 大東運輸	公団埠頭 上組	金城埠頭 上組	四日市埠頭 四日市倉庫	南港コンテナ埠頭 日東運輸			
オーストラリア	Flinder Shipping								四日市倉庫	日東運輸
日	川崎汽船									
英	A. J. C. L グループ Over Sea Container Limited	2	本牧頭 関東郵船運	公団埠頭 東海協和海陸	金城埠頭 東海協和海陸	四日市埠頭 四日市倉庫	南港コンテナ埠頭 商船港運			
英	Associated Container Transport								四日市倉庫	商船港運
スウェーデン	Australian West Pacific Line								四日市倉庫	
英	China Navigation Co								四日市倉庫	

(資料出所) 神戸港定期外国航路表

近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.

ESS. AJ. CL. MOL. NYK 各社のコンテナニュースより

より船積され、港湾を素通りするため、それだけ地方の港湾運送業に影響を与えることとなる。

5(A)と(B)を比較すると、在来定期貨物船の場合、日本船の船内元請は、横浜港では五社、神戸港では六社で、名古屋港が五社で行っていたが、船社のスペースチャーター方式とターミナル・オペレーターは、ごく少数の業者となることが予想される。

また、地中海航路について見ると、

以上の六社により、運航されているが、昭和47年4月22日付の日本海事新

表一4(A) 欧州航路（在来定期貨物輸送船1）

国籍	船社名	就航 隻数	横 浜 港 船 内 元 清	名 古 屋 港 船 内 元 清	神 戸 港 船 内 元 清
日	日本郵船A B C	4 4 4	三菱倉庫	旭運輸	三菱倉庫
日	大阪商船三井船舶	8	商船運輸倉庫 宇徳運輸	名港海運	住友倉庫 商船港運
デンマ ーク	川崎汽船マースクラ イン	A B 6	大東運輸	上 組	日東運輸
英	Ben Line Steamers A B	8	山九運輸機工	名港海運	山九運輸機工
英	Blue Funnel Line A B	19	宇徳運輸	日本通運	川西倉庫
仏	Cie. Des Messagers Maritimes	A B 9	三井倉船	三井倉庫	三井倉庫
仏	Cie Maritime Des Chargears Reunis	5	三井倉庫	"	"
英	Glen Line	8	住友倉庫	日本通運	住友倉庫
西独	Hapag Lloyd A. G	A B 17	三菱倉庫	藤木海運	三菱倉庫
米	Marchesshie Line	4	三協運輸	名港海運	住友倉庫 ニッケルエンド ライオンズ
和	Nedlloyd	A B C 12	住友倉庫	東海協和海陸	住友倉庫
シンガ ポール	Neptune Orient Line	4	大東運輸		日東運輸
台湾	Orient Overseas Lines	4	山九運輸機工	名港海運	日本通運
ポーラ ンド	Polish Ocean Line	A B 11	日新運輸倉庫	伊勢湾海運	ニッケルエンド ライオンズ
北欧三 国	Scan Service	A B C D E 37	三菱倉庫 三井倉庫 関東郵船運輸	名港海運 伊勢湾海運	上 組
東独	Veß Deut Sche See Teederei Rostock	6	三井倉庫	—	渋沢倉庫

（資料出所） 神戸港定期外国航路表 46年6月神戸港湾局発行
近代港湾「船社の港湾対策」1. 2. 3. 4. 5. 6.

表—4(B) 欧州航路(コンテナ船)

国籍	船社名	就航隻数	東京港 ターミナルオペ レーター	神戸港 ターミナルオペ レーター
日	<u>トリオグループ</u> 日本郵船㈱	3	大井コンテナ No.4埠頭 国際コンテナ ターミナル㈱	ポートアイランド C-3 三菱倉庫㈱
日	大阪商船三井船舶	2		
英	Overseas Container Limited (Blue Funnel Line, Glen Line, P & O)	5		
英	Ben Line Container (Ben Line Steamer & Ellerman & Backwell)	3		
西独	Hapag Lloyd	4		
北歐三 国	<u>スカンダッチグループ</u> Scandinavian Joint Shipping Service	4	大井コンテナ No.8 鈴江組倉庫	ポートアイランド No.2 住友倉庫
オラン ダ	Neder Lloyd	2		
仏	Cie Des Messageries Maritime	計画中		
日 デンマ ーク	川崎汽船 マースクライン	計画中		

(資料出所) 神戸港定期外国航路表

NYK. MOL. OCL. BLC. HAPAG LLOYD 各社のコンテナ案内資
料より

聞によれば、日本、フランス、イタリアの上記六社により、日本—地中海航路のコンテナ船配船を47年の末から開始し、当初この航路に配船されるコンテナ船は、20フートのコンテナ720個積三隻をもって第一船は47年10月31日に欧州を出航し第2船は、48年1月末、第3船は48年4月30日の予定となっており、これら3隻のコンテナ船は、49年には1300個積のコンテナ船6隻に代替されることになっている。日本における寄港地は、東京と神戸の二港であり、ターミナルの共同使用とスペース・チャーター方式が行われる。

表-5(A) ニューヨーク航路(在来定期貨物輸送船)

国籍	船社名	就航隻数	横浜港船内元請名	名古屋港船内元請名	神戸港船内元請名	
日	日本郵船	A B C D	3 3 3 4	関東郵船運輸	旭運輸	三井倉庫
日	大阪商船三井船舶	A B C D	4 3 4 4	宇徳運輸	三井倉庫	商船港運 (A B C) 大森回漕店 (D E)
日	川崎汽船	A B C	3 3 3	大東運輸	上組	日東運輸
日	ジャパンライン		6	京浜倉庫	藤木海運	上組
日	山下新日本汽船	A B C	3 3 3	東海運	伊勢湾海運	住友倉庫
米	American Export Isbrandsen Line		7	日新運輸倉庫	愛知海運	日新運輸倉庫
米	American President Line		7	住友倉庫 三井倉庫	東洋倉庫	ニッケルエンド ライオンズ
ノール ウエイ	Barber Line		8	三井倉庫	伊勢湾海運	上組
台湾	China Merchants S. N Co Ltd		7	日本通運	東海協和	三井倉庫
"	China Union Lines Ltd		6	日本通運	"	日新運輸倉庫
韓	Korea Shipping Corp		9	日本通運 横浜船舶作業	藤木海運	"
デンマ ーク	Maersk Line Ltd		7	三菱倉庫	三菱倉庫	三菱倉庫
フィリ ッピン	Maritime Co Of The Philippine		5	三協運輸	伊勢湾海運	"
台湾	Orient Overseas Line	A B	6 8	山九運輸機工	名港海運	山九運輸機工
米	Pacific Star Lines		6	鈴江組倉庫	藤木海運	ニッケルエンド ライオンズ
"	States Marine Lines		12	三菱倉庫	三菱倉庫	三菱倉庫
フィリ ッピン	United Philippine Line Inc		8	鈴江組倉庫	伊勢湾海運	ニッケルエンド ライオンズ
米	United State Lines		15	鈴江組倉庫	名港海運	三井倉庫

(資料出所) 神戸港定期外国航路表 46年5月 神戸市港湾局発行
42年6月 "

横浜港定期外国航路表 45年3月 横浜市港湾局発行

表-5(B)ニューヨーク航路(コンテナ船)

国籍	船社名	就航隻数	東京港ターミナルオペレーター	横浜港ターミナルオペレーター	大阪港ターミナルオペレーター	神戸港ターミナルオペレーター
日	日本郵船	2	大井コンテナ埠頭末	定		ポートアイランド末
日	大阪商船三井船舶	2	〃			〃
日	山下新日本汽船	1	〃			〃
日	ジャパンライン	1	〃			〃
日	川崎汽船	1	〃			〃
米	United Sates Line	11		本牧D突堤 鈴江組倉庫		ポートアイランドC-1三井倉庫
米	Zim Container Line	4		鈴江組突堤 本牧P	南港コンテナターミナル	
米	American President Line	6 計画中			日東運輸	

(資料出所) 神戸港定期外国航路表 46年5月 神戸市港湾局発行
 コンテナリゼーション Zim Container Line パンフレットより
 海上コンテナ時代を迎えて 市川勝一述 p-17参照
 輸送革新に対処するための新技術の開発(海運)

これらの地中海航路がコンテナ化されるとターミナルオペレーター(在来定期船では横浜港、神戸港で各4社で行っていた)の問題や、従来、横浜港に寄港していたものが、東京港への寄港による横浜港船内元請業者の船内荷役量の減少の問題や、名古屋港に寄港しないための港湾荷役業者の取扱量の減少の問題等が予想される。

日本を中心とする主要航運のコンテナ化は船社のターミナルの共同使用とスペース・チャーター方式を誕生させた結果、港湾運送業のうち元請船内の各業者は、再編成を余儀なくされ、加州航路における、東京コンテナターミナル(株)、神戸コンテナターミナル(株)の誕生、アメリカ・プレジデント・ライン社のターミナルオペレーターとして、アメリカ・コンテナターミナル(株)の誕生、その他、船社と港運業と船社との共同出資による、日本コンテナターミナル(株)、国際マリン・コンテナターミナル(株)等の誕生となっている。

表—6(A) 地中海航路（在来定期貨物輸送船）

国籍	船社名	就航隻数	横浜港 船内元請	名古屋港 船内元請	神戸港 船内元請
日	日本郵船	5	三菱倉庫	旭運輸	日本運輸
日	大阪商船三井船舶	8	宇徳運輸	名港海運	住友倉庫
伊	Lauro Line	2	三菱倉庫	—	三菱倉庫
伊	Lloyd Triestino Navigation Co	5	鈴江組倉庫	—	”
仏	Cie. Des Messageries Maritimes	5	三井倉庫	三井倉庫	三井倉庫
仏	Cie Maritime Des Chargears Reunls	5	”	”	”

（資料出所） 神戸港定期外国航路表 昭和46年6月 神戸市港湾局発行
近代港湾 船社の港湾対策 1. 2.

4. 運輸省の行政指導による港湾運送業の再編成

港湾運送事業の合理化と、港湾労働の近代化を目的とした政策的関心なり、あるいはその実践の経過をみると、昭和37年8月9日、内閣総理大臣諮問第1号——港湾労働および港湾の運営、利用の改善について——に対する港湾労働等対策審議会」の答申——いわゆる三・三答申——のほか、つぎの通り諮問——答申が提起されている。

諮問その1

「港湾運送事業の合理化に関する方策について」昭和41年7月20日「港湾審議会港湾運送部会）

- (1) 昭和42年3月3日答申「港湾運送事業の合理化に関する具体的方策（事業の集約化）について」
- (2) 昭和43年3月6日答申「五大港における一般港湾運送事業の集約化について」
- (3) 昭和43年3月21日答申「五大港における一般港湾運送事業以外の業種

に係る集約化について」

(4) 昭和43年9月30日答申「五大港以外の各港における集約化について」

諮問その2

「港湾運送事業の運賃料金体系の合理化及び埠頭の効率的使用について」昭和42年4月14日答申（港湾審議会港湾運送部会）

(1) 昭和42年7月14日答申「外貿定期船のための公共埠頭における輸出船積みの場合について」

(2) 昭和43年9月30日答申「港湾運送事業の運賃料金の合理化について」

(3) 昭和45年3月27日答申「専用埠頭の効率的使用と特殊料金のありかたについて」

なお、以上のほか、前回提示した「港湾管理者の財政基盤の強化及び港湾施設の効率的使用の確保のため、緊急に実施すべき方策に関する答申」は港湾審議会管理部会答申であるが、港湾運送事業の合理化条件と密接にかかわる問題提起でもあるので参照の要がある。

以上列記した港湾運送事業をめぐる合理化、近代化のための各問題提示は、周知のとおり港湾運送事業の「集約」であり過等競争の緩和と経営規模の大型化であり、その方向で港湾運送事業法の一部改正が行われた。

昭和46年3月末現在で、全国に港湾運送事業者（一種元請、二種船内荷役業、三種はしけ回漕業、4種沿岸荷役業および5種いかだ運送事業者）数は1,226社で、このうち免許数を見ると全国93港で2,465件となっており、その55.4%が五大港に集中しているのが実態である。こうした港湾運送事業者の経営規模は、資本金1,000万以上のものが58.1%を占め、5,000万以上のものは全体の約23%を占めている。この数値は事業の集約化を打出した港湾運送事業法の一部改正（昭和41年以前と比較して、資本金1,000万以上の会社の占める率が21.9%だけ増加したということの成果である⁽¹⁾。

一般港湾運送事業者のうちこれらの対象となったのは海貨限定一種業者が

あげられる。とくに、コンテナリゼーションの進展は、従来荷主の委託をうけ、船舶により運送された貨物の港湾における船舶からの受取り、また船舶により運送された貨物の港湾における荷主への引渡しにあわせて、はしけ運送、沿岸荷役を一貫して行う行為を行うのであるが、これが、コンテナリゼーションの進展とともに、はしけ回漕貨物の減少、CY貨物の増加による港湾保税地帯における輸出入貨物の取扱量の減少の心配と、今後、CFSオペレーターとなるためには、船社の委託をうけ、無限定一種の免許を持たなければならない。現在の免許では、海貨限定一種業者は、コンテナ化の進展により、現在使用している上屋を船社のCFSの指定をうけ、小口コンテナ貨物の混載する作業から締め出されることになる。そこで海貨業者も小口コンテナ貨物の混載作業が行ないよう新しい道を開かんとしたのが海貨無限定の免許業者の誕生である。しかし、この免許を充足するためには免許基準を充足するだけでなく、同時に海貨業者または海貨部門を新たに合併し、かつ船社からの取扱いの委託保証を取りつけることが要求されている。

海貨無限定業者を一名船主乙仲といわれ、従来の荷主乙仲とは別なタイプの海貨業者が再編成され誕生することになった⁽²⁾。

注 (1) 海運47年6月号 転換期の港湾運送(第3回) 1. 港湾運送事業の集約と定着運輸港湾産業研究室長 喜多村昌次郎

(2) 海貨業の現状と将来ビジョンに関する調査報告書 第2節海運貨物取扱業の性格と法律上の地位 運輸港湾産業研究室編

5. 運輸省港湾局港政課の試案「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」

昭和47年6月16日付の運輸省港湾局港政課の試案として「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」が提出されている。この中では、今後の港運政策は港湾運送における流通合理化を図ることを最終目標とすると述べられており、

- (1) 港湾荷役の技術革新を推進するとともにその成果が十分に享受できるような体制を整備する
- (2) 在来型の港運送作業を基盤とする港湾運送事業制度で今後社会的経済的に不合理な制度となると認められるものについては、抜本的改正を行なうとともに競争原理の導入を図る。
- (3) 事業を最終的に支配するのは人の要素である。港湾運送もまたその例外ではない。従って港湾運送の国民経済に占める重要性が増大するにつれ、より良質の港湾労働が安定して確保されることが必要となる。このためには、港湾労働に対する社会的評価を抜本的に高める必要があるがこれらは労働時間の短縮等労働条件の改善が必要である。
- (4) 以上の(1), (2), (3)に基づく施策の円滑な実施を図るため必要な助成策等の総合的円滑化対策を策定し実施する。

さらに基本施策としては、

(1) 技術革新の推進

- ① コンテナ埠頭その他の技術革新埠頭のオペレーションについては、船社、荷主等の当該物流システムの管理主宰者が経済合理性を貫徹できるように免許等の規制の弾力化を図る
- ② 埠頭荷役機械のみならず倉庫、流通加工施設、陸送施設等の港湾周辺物流施設と集貨、配送ネットワークを保有することにより港湾を基盤とする物流システム産業への脱皮を図る港湾運送事業者に対しては関係機関と協力して資金、用地の確保、免許の取得等について積極的に援助を行なう。
- ③ 港湾荷役の技術革新によって、はしけ運送は今後急速に余剰遊休化するすう勢にあるが、技術革新の推進の円滑化を図るために、余剰はしけの整理、離職者対策等について期間を限って、国及び残存する港運事業者ならびに船社、荷主等の利用者の負担により、円滑化の措置を講ずるものとする。

④ 二重構造の解消と競争原理の導入

この項では、在来型港湾運送事業の実態は港湾運送の利用者(船社, 荷主)との契約当事者たる元請業者(一種)と部分的物理的行為の担当者たる下請業者(二種~四種)という二重構造となっており、国のこれに対する法制もこのような実態を反映したものであるが、それに加えて労働需給に事情変化の生じた今日においてはこれを固定化する役割を果し、利用者からみれば港運市場の硬直化を、労働者から見れば、労働条件の低水準をもたらした一因となっている。……中略……

下請構造のような中間段階を排し、利用者の需要に直接対応する体制を実現することが必要である。このため従来業種区分は(2, 4種間のみならず元請, 下請間を含め開放の方向で一本化して港湾運送事業者の全てが利用者から元請できる体制をとるものとする。この結果、港運市場の競争性は増大し利用者に利益する面が多いのみならず、一方労働者側からみれば労働条件の向上、平準化をもたらすこととなり、港湾に対する良質な労働力の流入を促進し、今後の港湾機能の維持に不可欠な良質労働力の安定確保に貢献することとなろう。

以上の運輸省港湾局港政課の試案は、今更新しく出されたものでなく、昭和37年3月3日の3.3答申以来の一貫した考えかたによってつらぬかれていることが予想される。

6. 近代化, 合理化の中で港湾産業への展開と諸条件

以上述べたごとく、定期船輸送における物的流通の量的拡大と質的向上は、ターミナルとして代表的な港湾にもっともきびしく要請されてくる。この物的流通の主体的な輸送をおこなう「産業」としての港湾産業は、早急に自らの合理的な経営をもって内側からの近代化を図ってゆかなければならない。

これはすでに港湾産業がかつての「生業」的性格から社会的責任をもった近代的企業に質的發展を遂げてゆかねばならないことを意味するものであり

港湾政策や港湾運送業対策などとの関連をもちながら自発的な企業体制の変革を試みなければならなくなっている。この企業体制の変革はいうに易くならずむずかしいきわめて幅広い問題をふくんでいる。港湾運送業は歴史的にも体験的知識と知恵、前近代的な人間関係、行政依存などの精神的基盤と、弱小資本でもって産業資本、海運資本への隷属関係という中で自からの再生産をはかってきたというのが一般的であった。今後における新しい港湾産業への脱皮は、何よりも近代的企业家精神が物的条件に先行する必要がある。この近代的企业家精神は、根本的に自由と平等などの理念が合理的経営理念と結果することによって生れる⁽¹⁾。

かつての港湾運送業の経営内容は、いわば古い形での労務管理に主眼があったといえるように、流動資本への依存率がきわめて高い比重をもった。法制化と行政力は企業経営の前提でもあった。集約化問題がどのように進展するとしても、今後の港湾産業は資本力の拡大と拡充が先決であり、これに対する具体的な方策を自から積極的にたてられるべきである。そして自からの企業の合理化によって企業基盤の確立を図るとともに、積極的な港湾産業の発展の場を創設開拓してゆかなければならない。輸送革新進展を見ぬいた港湾産業となるビジョンを作る必要がある。

また、港湾産業が重要産業として名実共になるためには、何よりもその産業に属する人間が「重要産業人」にならねばならない。その意味で港湾労働者は近代的労働者意識をもつと共に高い技術をもたなければならない。

以上は主として、港湾産業の内側における諸条件にとどまったが、港湾産業それ自体の近代化は、外的条件としての企業環境の整備や、法制化、行政力などとの関係を合せねば達成するものではない。とくにわが国にあっては、港湾運送業を今日あらしめた要素の中には外的条件の結果によるものも大きいと思われる。3.3答申の中では「港湾労働」「港湾運送業」「港湾管理・運営」の3本柱の問題の他に、「船積の月末集中の旧慣を打破するための自主的な協力体制の確立」をすることや「港湾関係行政の合理化と行政機関の充実」

などがあげられ、また港湾問題を幅広い社会、経済の問題としてとらえ、また問題の本質をかなり深く掘り下げている⁽²⁾。

しかし、現実に行行政ルートにのって答申の本質はどこまで生かされているかについては一考を要する。3.3答申は「港湾労働」「港湾運送業」について行政努力がなされたが、港湾管理・運営については本格的対策が打ち出されていないようである。従来の港湾政策が主として港湾機能を利用する立場からのものであり、利用者にかかわる問題の改善策もすすめられてこなかった。思うにわが国の港湾問題の本質は、港湾機能の利用体制の結果発生しているものと見る事が出来る面もあるので、この点についても深いメスを入れねばならない。Intermodal Transportation にかかわる論理は、いわば利用者本位の理論形成になりかねない面を含んでいる⁽³⁾。

このように経済成長の過程で港湾産業が課せられている問題を遂行するため、港湾利用の立場からの合理化に應えながらも内側からの合理化と近代化をおしすすめなければならぬものとした。さらに、そのような外側からの合理化対策は、港湾利用者のメリットの追求手段としてではなく、港湾の内側が真に近代化を遂げうるような方向が好ましく、3.3答申が打出している「自主的な協力体制」とは、一方では港湾産業が近代化に目覚めて主体的に動き出すことであり、さらに港湾利用者や行政の立場にあっても同等の立場において港湾産業を認めることを意味する。

少くとも従来の港湾運送業は、多分に政府理解を「お上の仕事」としていた面が残っている。これは現代の政府もしくは行政側の態度をきわめて誤解する面もあり、自からの認識に欠けることを示すものと思われる。

行政側に対する正しい態度こそが一面では本来の行政者意識を生み出させることにもなる。こうした両面から対等な立場が今後育成されてこそ港湾対策は本来の機能を発揮されうるであろうし、港湾産業もそうした主体性を確立することが何よりも港湾機能を正しく発揮させることにもなるであろう⁽⁴⁾。

注 (1)(2)(3)(4) (港湾研究シリーズ①「港湾総論」)北見俊郎著 榎成山堂発行 p318
～p325参照

7. 結 び

第2節において定期船輸送の合理化により、現実的に港湾運送業が船社の合理化のため再編を余儀なくされていることを具体的な事例をあげ述べ、第4、5節では運輸省の行政指導による再編成を述べた。このように港湾運送業は再編成を余儀なくされているが、第6節にも述べるように、外的条件による再編成ではなく、内よりの近代的な産業に質的転換を成しとげるような、外からの力によるものではなく、歴史的につくられてきた企業環境をいかに変革し、主体的な条件を企業の内側に形成してゆく、そういう港湾産業の再編成こそ変革期におけるもっとも大きな問題であるといえよう。