

上屋戸前受制以後の変化について

—— 埠頭の効率的使用に関する一側面 ——

田 中 省 三
(日本海事検定協会)

目 次

1. 埠頭の効率的使用の経緯
2. 埠頭の効率的使用の実態
3. 一貫責任体制の進行と機能面よりみた諸問題

1. 埠頭の効率的使用の経緯

第1段階——埠頭の「あり方」としての優先使用

埠頭の効率的な利用をめぐる主張がなされたのは、周知の通り昭和36年夏頃ピークに達した「船混み現象」からである。歴史的にいて、今日までの経緯を3段階に分けてみたい。それぞれの段階に応じて、主張の内容や施策について重点の置きどころに差異があるが、利用の仕方に対して常に「あり方」をめぐる、現行港湾法なり、港湾運送事業法に関する解釈の適否や修正、批判、或いは充足すべき立法化の動きが一貫して流れていることが極めて特徴的である。

昭和36年から昭和39年3月3日の港湾労働等対策審議会のいわゆる、旧3・3答申を経て、昭和40年10月11日港湾審議会管理部会の答申である「港湾管理者の財政基盤の強化と港湾施設の効率的使用」に至る期間は、今日の埠頭利用の実態と、更に方向づけを行った基礎歴年であった。また「高度成長経済政策」による海外市場の開拓にともなう急激な貿易貨物取扱量の増大によって、「船混み」状態を起してきた側からの主張が基調になっている。

昭和30年代後半からの日本工業の飛躍的拡大＝日本経済の急激な成長からもたらされる貨物取扱量の増大という現象が「船混み」に連なるというのは

一つの絵解きになっている。それが政策の対象に浮び上がってくることで、昭和25年5月に制定をみた「港湾法」の意義である地方自治に即した自主的運営なり民主的な港づくり、或いは港湾の管理・運営に資する経済活動としての事業である港湾運送業の実状に触れないわけにいかなくなったのは当然なことであろう⁽¹⁾。

つまり、港湾と生産部門との関連をみる場合、歴史的にいつて戦後日本資本主義の重化学工業化による再編成を基軸とした「港湾問題」に他ならない。技術革新というものが、生産の一貫性、多様化、大型化を生みだしていくことを可能にしたことと結びついて、流通部門の一つとしての港湾（生産手段としての）が、それら再編成の範ちゅうに組み込まれていく具体的強化策といえる⁽²⁾。

昭和36年の「船混み」以来、埠頭の効率的利用への最初の提唱とみられるのは、前述した昭和40年10月11日の答申が、具体的方策の嚆矢とされている。「経済成長政策」は産業構造と同時に経済活動の構造を変化せしめた。経済活動を生産、消費、流通という3つのセクターから成るという機能主義的思考に立つならば⁽³⁾、迫り来たる経済政策の行き詰りを目前にした緊急に実施しなければならない事柄であったことが伺える⁽⁴⁾。

行政面からは、昭和37年8月9日内閣総理大臣池田勇人は港湾労働等対策審議会（昭和37年4月設立）に諮問一号を発しているが、他方、海運界では、いち早く船主港湾協議会を発足させ（昭和36年6月）、海運業の「港湾問題」としてと共に、経済活動の進展にともなう邦外船の積取シェア競争力の強化を目指し、昭和38年7月「海運業の再建整備に関する臨時措置法」が制定された。

一方、「国民所得倍增計画」に対応して策定された「全国総合開発計画」（昭和37年10月5日閣議決定）の中心的課題の一つとして「第一次港湾整備5ヶ年計画」の一層の進捗、それらと相俟って公布された「新産業都市指定」による開発（昭和38年7月、13指定地区）等々は、同時に日本海運資本の要請と

して、配船の効率化、それに適合し得る港湾の整備、在来埠頭の「あり方」に対置した新たな「あり方＝利用方法」であった。重化学工業を中心とした産業構造の変化の花形として開発された新産業都市の殆んどが臨海工業としての立地条件をその要因としているため、専用船の著しい建造と工業港の整備が先行したことはいうまでもない。

船混み現象以来、昭和40年10月11日の答申になって現われる「埠頭の優先使用」への過程を重視する。一つは、海運界、港運界が貨物取扱いの波動性のクッションとしての港湾労働の日傭労働依存、雇用の常用化と港湾労働法制定に反対してきたのが、旧3・3答申に見られる諸対策を講ずるようになった背景は前述の日本の産業構造の変化に主要因がある。二つは、単に前近代性からの脱皮という原点を昭和36年に基点を置くことはできない。「埠頭の効率的使用」に至る新たな港湾労働の組織化＝技術革新に対応し得る『労働力の編成と労働過程の変革、さらに経営内部組織および外部組織における「経済的合理主義の貫徹」による全面的な「近代化」と「合理化」の進展』⁽⁵⁾にある。

この時期は、ある意味では戦後日本資本主義発達の根本的問題の分析を内包した過程であるともいえる。兎にも角にも、「旧3・3答申」によって示された具体的施策である。

- ① 労働力の確保並びに労働条件の向上は、「港湾労働法」の制定をみる。

(昭和40年6月3日)

- ② 港湾運送事業の近代化は、第二、第三段階に至って、いわゆる「第一次集約」から「第二次集約」の答申によって具元化されていく。
- ③ 港湾の管理、運営の改善については、先にあげた昭和40年の港湾審議会管理部会の答申「港湾管理者の財政基盤の強化と港湾施設の効率的使用」になって表われる。

第2段階——埠頭使用の効率化「優先から専用へ」

埠頭の効率的使用の第二段階は、国際海運競争の嵐を告げるコンテリゼーションの日本での幕明けより始まる。第一段階の幕切れに打ち出された「埠

頭のあり方としての優先使用」として、埠頭の効率的使用のための措置、

- (1) 岸壁の航路別、貨物別優先使用方式の推進
- (2) 港湾運送事業体制の改善
- (3) 主要港における外貿定期船埠頭の建設、運営についての特別措置が第二段階に入って港湾における疾風怒濤の時期を出現させることになる。

第一段階で埠頭の「あり方」を軸として出されてきた優先使用に今後の埠頭の具体的利用に関する方針の萌芽をはっきり見てとることができる。というより、当初より出された優先使用を一つの便法として「あり方」を問うていった時期が第二段階であったともいえる。

つまり、昭和40年の「答申」のポイントの一つである「埠頭の効率的使用のための措置、の効率を妨げている疎外条件として現行港湾法の解釈について指摘がなされる。すなわち、港湾法が主要港の実情に即さない「公共規制」と「オープン利用形態」にあるとし、『埠頭を船会社等に貸付け効率的に使用することを可能にするため……………港湾管理者の一元的港湾管理のもとに、国と港湾管理者がともに出資する一つの団体を設け、長期低利の財政資金を導入して埠頭の建設を行い、もって効率的運営を図る』ことになり、これが後の外貿埠頭公団の発足（昭和42年10月）となり、大きな役割と問題を提起することになる。

そのため、当面、もう一つの疎外条件である港湾運送の事業体制との関係で「岸壁の航路別、貨物別優先使用方式の推進、をあげている。これらの背景として、海運造船合理化審議会の「わが国における海上コンテナ輸送体制の整備について」という答申（昭和40年9月12日）を抜きにできない。この答申の前年9月から始った太平洋航路におけるマトソン社のフル・コンテナ船の就航以来の国際海上コンテナ輸送の渦の中に一気に突入することになる。しかも、それによる海運資本の利潤を保証する体制——一つは、海運資本主体の投資対象である船舶の建造に関する国家による資金融資策、もう一つは、国家、地方自治体による港湾の新しい輸送形態に適った整備・建設並びに、

港湾全体の新しい管理運営の秩序確立というものがあればこそ成し得たものであった。

この段階の特徴は、第一段階での港湾における諸問題の基盤となっている輸送の経済性追求の施策を国策（行政指導）として明らかに打ち出したことであろう。いくつもの答申、法改正、立法がこれほど集中した時期はない⁽⁶⁾。埠頭の効率的利用に関しての検討とはいうものの、所詮いくつかの答申にも述べているように、埠頭の管理、運営、港湾労働とのかかわりを持たずに存立できない。昭和40年10月11日の答申より昭和45年3月27日「専用埠頭の効率的使用と特殊料金のあり方」に至る過程は、港湾政策の意図と本質が第1段階より一層の圧力が加ってくる⁽⁷⁾。

このように、港運業の「近代化」を推進しながら、昭和43年8月にはP S W航路における邦船フル・コンテナ船の就航を皮切りに国際海上輸送の形態変化に一層拍車を加え、日豪コンテナ・サービスに続いて、昭和45年にはP N W航路でのフル・コンテナ船就航、コンテナ専用埠頭でのサービス開始、T P F C、J A Gの上屋戸前制の採用と導入開始というめまぐるしい変動をくぐることになるのである。とりわけ、コンテナ化の推移には著るしいものがあつた。神戸港では、昭和42年秋以降年度末まで、輸出コンテナ貨物取扱量が当初4,000トンであつたものが、昭和45年度には131万トンに達した。

これら外貿定期航路におけるコンテナ化の趨勢は、埠頭の効率的使用が専用コンテナ埠頭での効果の大きさを如実に示していくことになった。と同時に、昭和45年3月27日の答申にもあるように「専用埠頭の機能の逐行を直接に担当する港湾運送事業も、貨物の流れに即応し、かつ運送責任の所在を明らかにした一貫直営体制、これと同等な一貫運営体制を確立するため……」「これに応えられない事業者であるならば免許制のもとに行政がいかに庇護しようとしても利用者側から見放されてしまうという厳しい情勢にあることを充分認識されたい。」（昭和45年3月6日、近代化基本計画委員会での上原参事官の説明より）という体制への脱皮が強く要請される。

第3段階——港湾全体の効率的利用，有機的利用「専用埠頭中心の港湾へ」

この段階は「専用埠頭の効率的利用」の答申にもあるように、輸送形態の変化の主役を務める専用船，専用埠頭建設の進展が，そこでの一貫運営体制への脱皮を迫られている港運業の在来機能を消去するような，また，その下で働いている港湾労働者の命運にかかわる諸問題を露骨に生み出していく。

実際，神戸港における主要定期航路におけるコンテナ化の進展には驚威的なものがある。昭和44年度を基準に46年度取扱量の伸びは226という指数に達し，外貨貨物量（輸出）の14%がコンテナ化貨物である。とりわけPSW航路のそれは77%という高率を示している。

また，神戸港における私有施設と公共施設での取扱量の推移は，港湾の利用に関して大きな変化をもたらしている。（別表一参照）斯様な実態は，輸送形態の変化，専用埠頭の効率的利用という面からの物差しで埠頭の効率的利用を推し測っていく傾向を生み出していく。一つは，そこでの一貫責任体制の強化推進はほぼ完全に履行されつつある。つまり，国際海上輸送のキイ・ポイントを握るターミナル・オペレーターのシステム化は，そこに参画する総ての港運業の機能を生産性の向上に凝縮させることにある。この一点にそれぞれの機能の合理的，有機的な再編成が否応なしに求められる。しかも，取扱貨物の大量化にともなう私企業としての経済性追求のもとに各港運業が置かれる。

もう一つは，専用埠頭を中心とした在来埠頭，港頭倉庫群との有機的，一体的な結合の問題である。或いは，他の輸送形態（トラック輸送，カー・フェリー輸送）との結びつきの事柄がある。

昨年末，運輸省港湾局港政課の見込みによれば，コンテナ専用船による取扱貨物量は昭和45年4.8百万トン，昭和50年28.2百万トン（定期船総貨物量の $\frac{1}{3}$ ）になる⁽⁸⁾。また，外貨埠頭公団計画の専用バースは，コンテナ・バース36，ライナー・バース46にのぼる。

神戸港においても，昭和50年に取扱う外貨定期航路専用バースであるポー

ト・アイランドでの取扱量は1,000万トンを超えるとされている。これだけ大量の定期航路貨物をさばくには神戸港全体の有機的な結びつきなり、運営が必要とされることは自明の理であろう。

その場合、上屋戸前受制による埠頭の効率化は「理想的な姿で実施される条件が調うものとみられる」⁽⁹⁾とするならば、公共埠頭における利用形態なり運営がどうあるべきなのか、余りにも一方的な問題提起をもたらしている。

以上、埠頭の効率化をめぐる経緯の概要をたどってきたわけであるが、第3段階、即ち、今日の特徴は物流革新、運輸のシステム化というもとの港湾利用者、一般公衆（港湾法第46条）の経営構造の再編成の最終ラウンドにさしかかっている。このことは当然のことながら、新たな労使関係を生成していくものと思われる。

注 (1) くわしくは、日本経済政策学会年報1971年、北見俊郎「港湾における社会資本の諸問題」のなかで、経済発展と港湾問題としての港湾の近代化の推進であった旧3・3答申の成果と欠陥を述べておられる。

(2) 柴田悦子「港湾経済」P. 12～21、第2節、「港湾における経済的性格」、昭和47年6月、成山堂書店。

(3) 中西睦「コンテナリゼーション、理論と戦略的知識」P. 14「経済発展と経済活動の変化」、

(4) この時期の「国民所得倍増計画」に不可欠であった「社会資本の充実」「産業基盤の拡大」という独占にとって必要とする課題に因應するため、道路、港湾、工業用地、用水に国家財政、金融政策による膨大な設備投資の一つとして「新港湾5ヶ年計画」が策定された。

(5) 吉村朔夫「現段階の国家独占資本主義と合理化」昭和47年5月「賃金と社会保障」P. 7。労働旬報社。

(6) 昭和40年代の前半に出された答申並びに立法は、港湾審議会を中心として、主なものでは次のようなものがある。

昭和41年6月、免許制限を軸とした港湾運送事業法の一部改正。昭和42年3月3日「事業集約化の答申。」昭和42年7月14日「外貿定期船埠頭の効率的使用についての答申」。昭和43年3月6日「5大港一般港運業の集約化」続いて3月21日「5大港一般港運業以外の業種に係る集約化」についての答申。同9月30日「5大港以外の各港における集約化について」「運賃料金体系の合理化について」昭和45年3月27日「専用埠頭における特殊料金のあり方について」「専用埠頭の効率的使用につい

て」。

- (7) 昭和45年3月6日「近代化基本計画委員会における上原参事官の説明」
- (8), (9) 昭和46年12月15日「港湾をめぐる輸送革新の進展について」運輸省港湾局港政課。

2. 埠頭の効率的使用の実態。

ここで述べる実態とは、埠頭運営における主として非オペレーション面にスポットを当てることで効率的使用の実状を提示することにある。その意図するところは次章にて明らかにしていくが、前章にて行った一定の史的把握の上に立って、具体的諸問題から港湾の効率的使用、港湾の生産効率向上の重要なファクターである各機能の分化、集中というものの有機的関連を究明しようとするものである。一つは公共埠頭であり、他は専用埠頭である。

(1) 公共埠頭——摩耶埠頭での上屋戸前受制の場合。

上屋戸前受制度下での公共埠頭については、そこにおけるターミナル・オペレーターを誰が担当するかということ、更にその結果、大きな打撃を受ける港湾運送事業の問題を避けて通るわけにはいかない。所謂「摩耶方式」である。

「摩耶方式」は、外資定期航路の公共埠頭における「公共規制」に対する「公共埠頭の効率的利用」並びに「経済性の追求」の一定の限界と「物流革新」「輸送システムの変革」をめぐる船社側の今後の埠頭運営の基本的政策及び港運業、とりわけ海貨業の現実的な対応策である。これらの事情は、昭和45年10月実施に至る経緯がよく示している。

昭和43年1月船主港湾協議会の結論として米航同盟(TPFCJ, JAG)船主会に上屋戸前受制導入を提案、同年9月の米航同盟総会にてこれを確認し、昭和45年4月同総会にて上屋戸前受制が導入できる神戸、横浜両港を対象に8月20日実施のための同盟ルール改訂の決議を行った。

一方、港湾管理者である神戸市と国によって建設された摩耶埠頭の運営につき、

- ① 埠頭を紐育定期航路の優先使用とする
- ② 上屋付バースとし、上屋はバース指定をうけた本船に使用を許可する
- ③ 荷役業務は共同出資（ステベ・乙仲）の「摩耶ターミナル㈱」が一元的に行う

とした。

他方、限定一種に代表される海貨業は船積み準備行為をめぐって、公共埠頭での港運業の一元化に真向から対立し、その間、官側からの調停により、

- ① 摩耶埠頭での上屋一般貨物は、ステベ、沿岸、乙仲の共同出資による摩耶協同組合が管理する。
- ② 上屋戸前受貨物の管理については、船社指定によりターミナル・オペレーターを決め、公共上屋11棟の各棟を仕切った上屋戸前受貨物のスペースを確保する利用方法で行うこと

で一応の着落をみた。

岸壁、上屋のセット使用は特定利用者の専用使用によって最大効率を生む。この発想は専用埠頭における一貫体制での一船社一元請と同様であり、神戸市当局の当初の目的であったバースの優先使用と船社への上屋の専用貸し構想から大きく後退したものであった。

摩耶方式の特徴は、航路別優先方式と一棟一沿岸業を基盤に、公共埠頭における運営について港運業の参加基準を (イ) 上屋一般貨物の取扱い=摩耶協同組合 (ロ) 上屋戸前受貨物の取扱い=船社指定のターミナル・オペレーター、と併列させることで、前者にて一定の公共規制を適えさせ、後者にて海貨無限定業種（船社乙仲）を誕生させた。

いずれにせよ、輸送の効率化に資する埠頭の効率的使用を部分的にせよバース、上屋の一体的使用により経岸率の向上にルールを敷いた「摩耶方式」は、公共埠頭における運営の内容に大きな変化を与えている。

別の言い方をすれば、本格的な戸前受制実施のためのトライアル的役割を果たしている。また、この実績は大きい。上屋付バースの一体的使用により

船社業域の拡大とともに、拡大部分での業務を一定の港運業者に依託する代償としての船社権限の強化が行われる。これによって起る港運業への影響は大きい。具体的には、海貨業のオペレーション部門からの後退、検数業務、検定業務の機能としての「あり方」への圧力がある。

この小稿では、公共埠頭でのターミナル運営の一元化というものの実際業務の流れを中心とした一側面を実証的に描くことにある。従って、この試みは、あくまで埠頭の効率化のポイントの一つである「貨物の流れ」、それをフィード・バックしていく「貨物情報のデータの流れ」という機能面での有機的な関連に焦点を絞るものである。故に、これから引き出される事柄については後章にて述べる。

実態はどうか。

(取扱量と内容)

昭和45年10月より開始された運送業務の進展状況は公共上屋取扱貨物量（上屋経由）の戸前受貨物は月を追って増えている。別表のように昭和46年6月時点では22.7%に達している。しかしながら、これを量的に把えた場合、傾向としては大きな変化をみせていない。

他方、開始前からの船積荷役形態をみた場合、はしけ経由が75%より46.2%、経岸率においては25%より53.8%と著しい変化を見せている。ところが、一方公共上屋からの貨物の搬出状況をみた場合、相も変わらず横持ちという港頭での交叉貨物が多い。中味としては、上屋戸前受貨物への変換貨物が含まれるわけであるが、これを単に公共上屋の海貨の手庫化という面で律し切れないものがある。それは、物流コスト、或は船積準備行為という面からの要素を加味する必要があると考えられるからである。つまり競合は成り立たないということはある得ないということである。

(上屋付バース使用の特徴)

貨物搬入受付は本船入港15日前より開始され、未通関貨物は本船出航2日前まで、通関済貨物は前日まで搬入できる。この制度は、公共埠頭の専用使

用を既成事実化し得る効果をもっている。つまり、一船毎に借り受けているが、港湾管理者の側にて同一バースに同一船社の船舶が接岸できる秩序を持たせる配慮を行っているため、配船数の多い船社は特定の上屋付バースを継続して使える仕組みになっている。

(機能分化と集中)

別図に示しているのは摩耶埠頭における上屋戸前受制による業務の概要を機能的に描いたそののである。一つの制度下での運営というものを考察する場合、必然的にターミナル・オペレーターの基軸である業務の一元化というシステムの中で、ターミナル・オペレーター、荷役業、海貨業、検数業、検定業の機能の内容と各機能とのインター・フェイスを明らかにすることが求められる。その際、機能面からの合理性の追求と、特定の機能にある種の重要性を附与する場合、夫々の機能が依って立つ利益を表す手段を研究することが必要であると思われる。

(2) 専用埠頭——ポート・アイランドにおけるコンテナ・ターミナルC・F・S業務を中心に。

上屋戸前受制とコンテナ化は、本来的に発生の源を一にしている。埠頭の効率的使用において、上屋戸前受より先行していった最大要因は、技術革新と結びついた海上運送形態の開発と埠頭の専用使用であった。当然のことながら、この背景には主要国際商業航路を主体としたコンテナ化の著しい進展がある。

この項では、斯様な事柄でなく、もっぱら神戸港におけるコンテナ・ターミナル、とりわけC・F・Sでの一貫運営体制に関する問題に触れたい。

(取扱量の増大)

ポート・アイランドのコンテナ・バースが昭和45年7月から稼動してより、供用バースの増加とともに46年末までの実績は、輸入で7倍、輸出で4倍の取扱量を示している。この数値は、昭和46年度神戸港のコンテナ貨物中、輸出入共52%の割合をもち、フルコンテナ船による取扱量において、輸入62%、

輸出68%の割合を表わしている。このように、バース建設の進展によって一層の取扱量の増大が想定される。

(埠頭の効率化)

コンテナ貨物の輸送効率化には、いくつかの要素があり、中でもターミナルの運営はキイ・ポイントであるといわれる。ポート・アイランドのコンテナ・バースのターミナル運営には、それぞれ相当な差異がみられる。前提条件としては、それぞれの専用埠頭における一貫体制の「あり方」なり、集荷体制との関連を見なければならぬ事柄であろう。狭義な面では荷役機械、コンテナの差異、それにC・F・S及びコンテナ詰されヤードに搬入される貨物との関連がある。

コンテナ・ターミナルの運送効率は別表に示されているような実態の推移からいって、喜多村氏も指摘しているように⁽¹⁾、公共埠頭とは比較にならない高い生産性を発揮する。

(C・F・Sの制御機能)

一昨年10月より1ヶ月に亘って行った「輸出入コンテナ貨物の流動調査」(大蔵省、全国8税関、京浜、阪神外貿埠頭公団)によれば、主要5港で船積されるコンテナ詰めする場所を施設別にみると、海貨業倉庫(51.9%)、公共上屋(13.2%)、C・F・S(7.9%)、C・Y(3.6%)と76%強が港頭地区に集中している。同様の傾向が神戸港にも適合し得ることが報告されている。

このような実態調査にもとづいて、C・F・Sの役割なり、機能をみた場合、コンテナ・ターミナル運営にとって取扱量からいえば補完的な要素である。しかしながら、過去のコンテナ化の実状を踏まえた場合、各専用埠頭での差異、或いは内容には画一的に考察するにはかなり問題があるようである。その背景には、調査時期、コンテナ化対象市場、東京湾、大阪湾に代表される貿易構造が要因になっていると考える。それだけC・F・Sに、での特徴を把えることは、コンテナ化なり埠頭の効率的な使用にとって一つの素材に値

すると考える。

従来、コンテナ化導入の過渡的段階での調査では輸出船積コンテナ貨物の3%が、C・F・S通過量とされていた⁽²⁾。また前述の「流動調査」においても、神戸港では10%弱という結果を引きだしている。B社の場合、一船に限っての結果であるが、通説を破っている。

さらに、C・F・Sに搬入される貨物は未通関、通関済に限らず、必ずしもLCL貨物が大宗を占めるとは限らない傾向を見せているとともに、C・F・Sをストック・ポイント的に本船スケジュールと合わせて貨物搬入が行われている。これらの事柄は、輸送経済を考える際、物流コスト面からの検討要因として物流における選択の自由＝集荷と市場の関係が海上運送人、港運業、荷送人の関連で扱えられる必要がある。

C・F・S内の業務は予期以上に煩雑さを伴いながら、当然のことながら公共埠頭における上屋戸前受制とは比較できぬほど効率的である。それだけに、C・F・S内業務の最大の特徴は、本船スケジュールを軸とした運送業務の集中的、効率的な機能発揮が否応なく要求される。C・F・Sオペレーターは、荷役機械、労働力、コンピューター等の分業化による各業種の責任にもとづく最大限の機能発揮を統制する。

注 (1) 「海運」昭和47年5月、P. 101 『転換期の港湾運送』喜多村昌次郎。

(2) 倉庫施策研究会「倉庫立地の変化とコンテナリゼーションの影響について」昭和44年9月。

3. 一貫責任体制の進行と機能面よりみた諸問題

「港湾問題」の契機となった昭和36年以来10年、この問題の所在、については大方が明らかにされてきた。その間、港湾行政を一つの座標軸として推し進められている「近代化」なるものから生じる様々な矛盾に関して、昨今は経済経営対象としての意欲的な取り組みが顕著である⁽¹⁾。また、この10年間は『戦前矢野剛氏ら数少い先覚者によって細々と切り開かれた港湾論という

特殊研究は、戦後の高度成長期にいたり一つの学会を形成するまでに発達した』⁽²⁾という日本港湾経済学会の沿革に象徴的な感慨を覚える。

「港湾問題」のなかで、とりわけ「港湾労働」と並んで「埠頭の効率的使用」＝「生産性向上」というサイクルを創りあげるため、行政指導という座標軸を従軸とし、資本を横軸とした港湾づくりの設計図をみる場合、幾多の審議、答申をよりどころにしないわけにいかない。

昭和37年4月に設立をみた港湾労働等対策審議会以降、昭和45年6月2日行政管理庁行政監察局の勧告、これに対する運輸、建設、労働三省の回答を経、さらに、昭和47年6月16日運輸省港湾局試案なる「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業」は従来までの港湾行政の一転期を印すものとして注目される。

明らかに、これらの経過が示しているように「港湾問題」の所在と変革の諸要素を明らかにする作業とともに、現在進められている一切の港湾政策が再検討される必要がある。ここでは、これらのことに触れるのが本題でないが、これらの事柄をめぐって、すぐれて二つの接近がなされていることに触れておきたい。

一つは、港湾の近代化の必要性を技術革新と結びつけて喜多村氏は述べておられる。『資本集中を背景とした新技術の採用と労働組織の再編成により、飛躍的に労働の生産性を高め、利潤増大、価値増殖を達成するためのあらゆる方策がその基礎になっている』⁽³⁾この背景には歴史的概念としての「近代化」と表裏一体の姿をとっていることはいうまでもない。そこで港湾の「近代化」から「港湾経営」の問題に発展していく。つまり港湾の法的、行政的「管理運営」から経済性の対象足り得る経営の転換が要請されていく。北見氏も述べているように、『港湾用役生産の場の客観的秩序を認めることが歴史的にも論理的にも「近代化理念」に則するがためである』⁽⁴⁾

6月16日の運輸省港湾局港政課試案「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」は極めて顕著なものがある。『在来型港湾運送事業の実態は、

港湾運送の利用者（航社、荷主）との契約当事者たる元請業者（1種）と部分的物理行為の担当者たる下請業者（2種、4種）という二重構造となっており……このような二重構造は、港湾運送の波動性のゆえに経済合理性があると説明されてきたが……（労働力不足、共同雇用の理念が大勢であるため）……二重構造は経済合理的な存在理由を失ったとみるべきである。……このため従来の業種区分（2、4種間のみならず元請、下請を含め）は開放的の方向で一歩化して、港湾運送業者のすべてが利用者から元請けできる体制をとるものとする。』

これらの理念は、北見氏が兼々指摘しているように、他産業では類をみない社会環境にある前近代性をもつ港湾社会の“だ・ら・り”からの脱却と“身分から契約へ”という日本資本主義社会の質的变化に関するものである。港湾局試案の港湾における二重、三重構造の指摘は新たな「現代的企業経営」による経済活動の向上と効率的な生産力の増大で求められる二重構造は「競争原理」のもとで行使することを否定はしていない。

埠頭の効率的使用にかかわる具体的方策の不充実な面に関して港湾の管理・運営の改善があげられている。（充実面としては、外貨専用埠頭の効率利用が成果を収めている。）その際、まさしく喜多村氏が述べておられるように『港湾の公共性なり港湾施設の公共規制は、経済社会の発展成長にしたがって、変化し変質すべき概念である』⁽⁵⁾

いうならば、それは近代日本社会史上に常に横たわっている「公」の原理でもあり、二面性である。この理念には、公共という意味が民主主義の理念でもある一般大衆の福祉と人間的な利益につながるものがあるとともに、「公」の前にすべてを呑みこんでいく使い分けは、とみに特筆すべきことであろう。昨今の「公害」という言葉は民主主義の理念としての「公」の否定の何物でもない。

もう一つは、港湾の専用埠頭を中心とした荷役機械の技術革新による近代化に国家資本を投入することに関して、柴田氏は『港湾「合理化」の最大の

「要請者」の海運資本は、海上交通生産に不可欠の通路投資部分が国家資本によって保障されるため、彼らの固定資本部分への支出を減らし、資本の回転率を早めることによって利潤増大と資本蓄積をすすめるものである。』⁽⁶⁾ それ故に、埠頭の効率的使用のあり方としての一貫責任体制への変革に関する行政指導は、明らかに特定の港運業者に限った国家独占資本を通じてなされる「体制的合理化」という対置を行っておられる。

いずれの論旨であれ、今日の港湾の利用に関する根本的变化として接近されているものである。

前章の埠頭の効率的使用の実態で若干触れたが、昭和36年より昭和45年6月の行政監察局の勧告、今年6月の運輸省港湾局試案に至る「港湾近代化」の途上にある諸々の変化の実態に立って、いくつかのことが指摘される筈である。

一般的に言えば、近代化の途上で専用船コンテナ化に代表される海上輸送形態の変化にともなって、港湾の整備、或いは施設の近代化というハード面の機能変化が何をもたらしてきたか。そして何を残してきたかを考えるとき、その影響とかかわり合いは広く、極めて根元的な事柄にぶつかる。

一つは、物流革新という物差しで港湾というものを測り、そして制御しきれものなのか、どうか。もう一つは、新しい運輸システム化に伴う諸問題、例えば、新たな専用埠頭の運営を軸とした港湾の利用に関する検討が必要である。

同様に、今後の港湾において重要な役割をもつ一貫責任体制なり、総合ターミナル、オペレーターへの指向が何をもたらし、何を残しているのか。更に、港湾機能を形成する基本要素である港湾の管理・運営、港湾運送、港湾労働者の雇用関係の既存体制からの脱皮が強調されているが、港湾の利用者たる船舶運航業者、荷主が享受する近代化によるサービスの代償に関しても当然「経済性の法則」による検討が必要になってくる。

前章までの経緯と実態の概要を通じて、埠頭の効率的使用としての上屋戸

前受制，専用埠頭での一貫責任体制をめぐる問題を究明しようとしたことを要約すれば，次のように考察できる。

専用埠頭の使用効率の高さは，専用使用という基盤に立って荷役機械，施設とそこでの一貫運営体制のみでは充分達成できない。前述したように，在来埠頭なり港頭地区の倉庫群との有機的，一体的な連繫のもとでなされることが求められる。この様に図式通りにできるのかどうかを考えると，これらの要素を形成する事柄をどう把えるかということがある。

それは，専用埠頭の上屋C・F・Sなり背後地倉庫を通過する貨物と在来埠頭の上屋，倉庫を通過する貨物をめぐる競合関係を埠頭の効率的利用という面からどう求めていくのか。物の流れをフィジカルに把えるだけでなく，一步入り込んでそれぞれの機能の有機的関連を重視するところに一つのポイントがあるのではなかろうか。とするなら，埠頭の効率的使用にどのようなファクターを持つものだろうか。

例えば過去，ゾーンC・F・S或いは港頭地区での横持ち貨物の割合の実態をみると，喜多村氏も述べておられるように，ターミナル・オペレートでの集荷機能がそれに価するものであるといえる。⁽⁷⁾

二つは，戸前受制以後の変化は荷役を中心とした港湾運送の一貫責任体制づくりと，専用埠頭，とりわけコンテナ・ターミナルの実態と表裏の関係でとらえられるべきである。

効率的使用＝生産性向上のため「港湾の独占的利用」の新たな展開は，単に港湾荷役を中心としたハード面での急速な体制づくりだけでなく，ソフト面に「機能としての一貫性」と体制づくりを求めていることは確かである。その場合，港運業の体質が労働集約的特質からの脱皮にとどまらず，企業経営の近代化＝再編成がおのずと港湾労働力の再編成に集約されることは明らかかなことである。その原形をコンテナ・ターミナルに見ることができるのである。

- 注 (1) 港湾研究シリーズ昭和46年9月より、成山堂書店
 (2) 寺谷武明「日本港湾史論序説」P. 203, 昭和47年4月, 時潮社。
 (3) 喜多村昌次郎「港湾産業」P. 201. 昭和46年9月, 成山堂書店。
 (4) 北見俊郎「広域港湾と港湾経営の本質的課題」P. 165, 日本港湾経済学会年報, 1971年
 (5) 喜多村昌次郎「転換期の港湾運送」, 昭和47年5月, 『海運』P. 103
 (6) 柴田悦子「港湾経済」P. 124. 昭和47年6月, 成山堂書店。
 (7) 喜多村昌次郎「転換期の港湾運送」昭和47年6月, 『海運』P. 48

(別表1) 神戸港における施設別利用の推移

経年(昭和)	40年	44年	45年	46年	46/40(伸び率)	
					公共	私有
公共施設	79	71	65	62	150	284
私有施設	21	29	35	38		
(輸出)						
公共施設	94	96	94	87	197	443
私有施設	6	4	6	13		
(輸入)						
公共施設	67	52	44	38	99	327
私有施設	33	48	56	62		

- (注) 1. 割合は扱いトン数をベースとした。
 2. 私有施設にはコンテナ専用埠頭取扱量を含む
 3. 出所：神戸港大観より作成

(別表-2) 神戸港におけるコンテナ貨物の施設別取扱状況

(単位：1,000トン)

暦年	外貨貨物量		公共岸壁		公団岸壁		A : a	B : b
	輸入	輸出	輸入(A)	輸出(B)	輸入(a)	輸出(b)		
昭和44年	15,321	11,425	392	534	—	—	—	—
45年	17,624	13,039	522	835	86	272	86 : 14	75 : 25
46年	16,074	15,085	463	522	616	1,100	43 : 57	32 : 68
46/45	91	116	89	63	716	404		

- (注) 出所：神戸港大観, 神戸市港湾局調べより作成。

(別表-3) TRS実施船社, オペレーター, 上屋一覧表

上屋	TRS面積	船社	TRSターミナルオペレーター	沿岸荷役業者
A	900 ^m	MAERSK LINE	三菱	倉橋海運
B	1,000	SWIRE MACKINNON (招商局)	川西, 大森, 大日, 三井	佐藤運輸
C	—	STATES MARINE L [〃]	三菱	港栄運輸
D	200	CF SHARP	N&L 大森, 日神, 大運	進栄運輸
E	792	大進海運	日新運輸倉庫	兵機海運
G	1,200	ジャパンライン DODWELL	◎上組, 神和, ジャパンエキ スプレス, 大森, 大日, 五洋	上組 沿岸部
I	1,300	山下新日本	◎住友, 大森, 後藤, 大日, 泉 洋, 連合, 義勇, 五洋, 森本	神港作業
J	1,950	川崎汽船	◎日東, 大日, 大森, 五洋	昌栄運輸
K	1,280	商船三井	◎商港, 大森, 大運, 日神, ジャパンエキスプレス, 山中, 大日	大西運輸
M	1,965	日本郵船 PTL ISC	◎日本運輸, 日包, 三井 大日, 連合, 後藤, 義勇 大森, 森本, 内外フォー ーディング	三井倉庫 沿岸部

(注) TRS面積, オペレーター等は46年8月11日現在のもの

◎印はチャンピオン

(別表-4) 摩耶ふ頭 T R S 実施船月別実績

※フルコン船、臨時船を除いた本船荷役実績
(T R S 実施船を含む)

(45. 10~46. 6)

※上屋積みとは T R S 一般上屋積の合計

年 月	T R S 実施船実績								※ 指定航路船取扱貨物比					11棟搬出貨物比	
	隻数	(A) 総積トン数	※(B) 上屋積	(C) T R S 積	(C) (A)	(C) (B)	エプロ ン積	はしけ積	隻数	(D) 積荷トン数	(C) (D)	(E) 上屋積貨物	(C) (E)	(G) 搬出トン数	(C) (G)
合 計	276	973,995	314,126	100,686	10.3	32.1	209,831	450,038	742	2,057,423	4.9	559,191	18.0	696,698	14.5
%		(100.0)	(32.3)				(21.5)	(46.2)							
45. 10	17	55,803	19,270	4,241	7.6	22.0	13,709	22,824	84	224,742	1.9	59,146	7.2	72,504	5.8
" 11	32	106,582	32,629	6,933	6.5	21.2	20,651	53,302	80	215,208	3.2	56,521	12.3	67,936	10.2
" 12	32	132,999	46,351	13,468	10.1	29.1	27,338	59,310	84	240,660	5.6	71,093	18.9	97,903	13.8
46. 1	22	71,945	21,416	8,001	11.1	37.4	16,017	34,512	68	170,391	4.7	45,724	17.4	53,319	15.0
" 2	30	95,857	30,447	9,405	9.8	30.9	21,983	43,427	78	202,738	4.6	50,499	18.6	70,469	13.3
" 3	38	129,056	40,230	14,564	11.3	36.2	22,879	65,947	91	253,198	5.8	70,266	20.7	86,748	16.3
" 4	34	107,557	35,629	12,408	11.5	34.8	22,683	49,245	93	231,132	5.4	58,971	21.0	78,691	16.2
" 5	33	117,633	36,498	11,908	10.1	32.6	27,510	53,625	82	236,616	5.0	65,248	18.3	79,949	15.6
" 6	38	156,563	51,656	19,758	12.6	38.2	37,061	67,846	82	282,738	7.0	81,723	24.2	89,179	22.7

上屋戸前受制以後の変化について

(別表-5) 上屋戸前受におけるハンドリング、チャージの内訳

1トン当り

(昭和47年1月)

配 分 先		金 額	配 分 内 容 (業務内容)
荷 役 作 業 会 社		635円	搬入から搬出までの諸作業 (コンテナ詰, パレット組は別料金)
海 貨 業		80	集荷協力金 (但し, 船社指定オペレーターのみ)
摩耶ターミナルセンター		35	運営資金 (入庫カード等用紙代, 人件費)
摩 耶 協 同 組 合		30	運営資金
タ ー ミ ナ ル オ ペ レ ー タ ー		50	手数料 (用紙代, 人件費)
		110	貨物保管料
検 数	日 検	70	荷 受
	全 検	70	荷受より搬出
合 計		1,080円	

- (注) 1. 荷主負担2ドル (720円), 船社負担1ドル (360円)
2. 本船サイドでの検数業務 (日検) は別途70円

(別表-6) 上屋戸前受実施船の船積荷役形態

(昭和45年10月~46年6月) 神戸市港湾局調べ

総積トン数	戸前受積トン数	一般上屋積	エプロン積	はしけ積	経 岸 率
973,995 ^{トン}	100,686 ^{トン}	213,440 ^{トン}	209,831 ^{トン}	450,038 ^{トン}	53.8 %
100.0 %	10.3 %	22.0 %	21.5 %	46.2 %	

(別表一七) 摩耶埠頭11棟貨物搬出状況

(昭和47年1月～4月) 摩耶協同組合調べ

	搬出トン数	搬 出 方 法					
		定期 船	直積	定期 船	横持	船積	車積
1月	24,000	トン 1,864 (7.8%)	トン 12,661 (52.8%)	トン 166 (0.7%)	トン 3,084 (12.8%)	トン 5,818 (24.2%)	トン 407 (1.7%)
2月	37,146	4,828 (13.0%)	19,788 (53.3%)	1,547 (4.2%)	4,156 (11.2%)	6,483 (17.4%)	339 (0.1%)
3月	48,181	4,425 (9.2%)	25,139 (52.2%)	1,656 (3.4%)	4,532 (9.4%)	7,037 (14.6%)	343 (0.7%)
4月	40,785	5,763 (14.1%)	22,842 (56.0%)	1,014 (2.5%)	4,077 (10.0%)	6,560 (16.1%)	450 (1.1%)

(別表一八) 摩耶埠頭11棟搬出貨物の推移

(単位：トン)

扱 別	S 46年7月	8月	9月	10月	11月	12月	S 47年1月	2月	3月	4月
11棟 搬出量	91,086	91,769	62,750	58,122	51,854	88,016	24,000	37,140	43,281	40,785
T R S 積	19,261	23,101	13,740	9,657	8,663	25,620	9,351	16,911	10,671	10,613
%	21.1 (24.8)	25.2 (28.8)	21.9 (27.4)	16.6 (21.2)	16.7 (19.6)	29.1 (32.6)	39.0 (46.0)	45.5 (57.5)	24.7 (30.0)	26.0 (32.2)

- (注) 1. 搬出量はT R S貨物のないC_W、H_W上屋取扱量を含む。
 2. ()の%はT R S実施上屋に対する割合を示す。
 3. 出所：摩耶ターミナル調べ。

(別表—9) ポート・アイランドにおける航路別取扱量 (単位: トン)

航 路	輸入貨物		航 路	輸出貨物	
	S. 45年	S. 46年		S. 45年	S. 46年
PNW	1,998	40,464	PNW	49,030	241,061
PSW	264	46,651	PSW	149,125	298,828
N. Y.	12,930	146,489	N. Y.	45,752	330,467
PHIL.	584	—	PHIL.	396	—
H'KONG	52,697	225,479	H'KONG	21,513	167,184
TAIWAN	8,158	2,849	TAIWAN	691	1,237
KOREA	8,003	87,039	N-EUROPE	—	12,544
CARIB & MEXICO	—	13,275	KOREA	4,518	40,237
AUST, N-Z'LAND	—	14,223	IND. PAKISTAN & PERSIA	—	9,751
IND. & PAKISTAN	—	668	CARIB. & MEXICO	—	170
INDONESIA	—	1,680			
CHINA	—	2,290			
計	86,118	614,784	計	271,025	1,101,479

(注) 出所: 神戸港大観より作成。

(別表—10) (イ) ポート・アイランドでの取扱貨物量 (A社の場合)

対 象 期 間	取扱数量 (積揚)		入港隻数
	コンテナ個数	ト ン 数	
昭和45年7月~46年6月	49,890	896,057	112

(注) 上記数量中、フィダー貨物は19,415個

(ロ)

年 月	隻 数	輸 出	輸 入	合 計
昭和47年1月	18 隻	55,220 トン	52,176	127,396
2月	19	58,007	25,525	83,532
3月	23	71,666	40,944	112,610

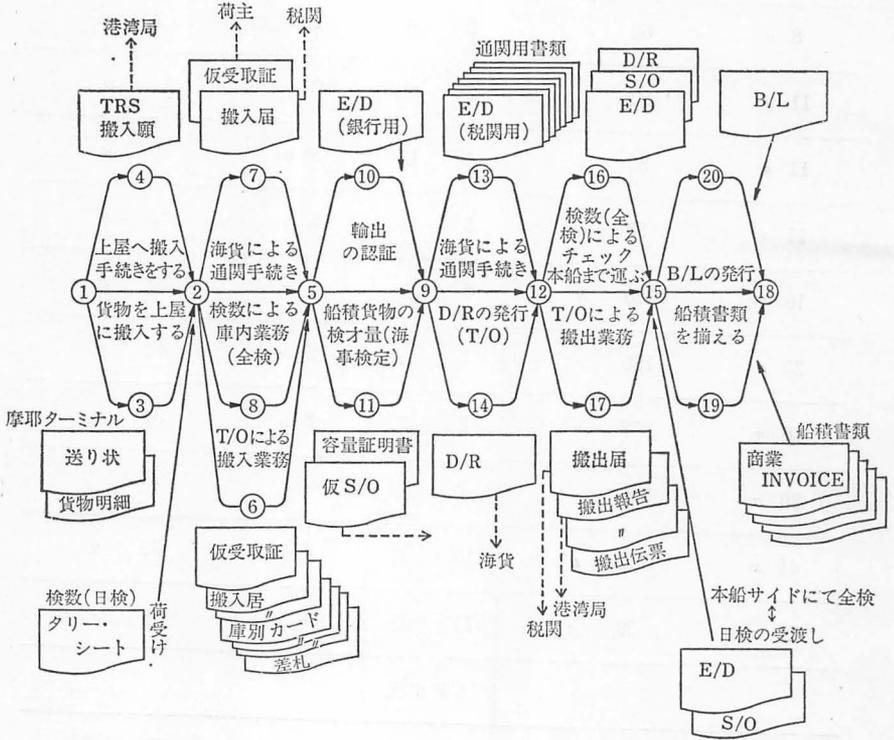
(別表—11) C. F. S内作業 (荷受, 入庫タリー,
検才量, コンテナ詰立会) 稼動状況 (A丸の場合)

検数業務			検定業務	
4名延実働16(時間)		搬入開始	1名延実働2(時間)	
8 "	60 "	2 日	1 "	2 "
11 "	83 "	3 日	2 "	14 "
11 "	83 "	4 日	5 "	35 "
11 "	83 "	5 日	5 "	15 "
16 "	120 "	6 日	5 "	35 "
20 "	150 "	7 日	6 "	42 "
46 "	257 "	8 日	8 "	50 "
30 "	705 "	9 日	—	—
44 "	252 "	10 日	6 "	38 "
11 "	39 "	11 日	—	—
		本船出帆		
延 272名	1,848 (時間)		延 39名	233 (時間)

(注) 1) 取扱数量: 3,600トン182個 (20フィート換算)

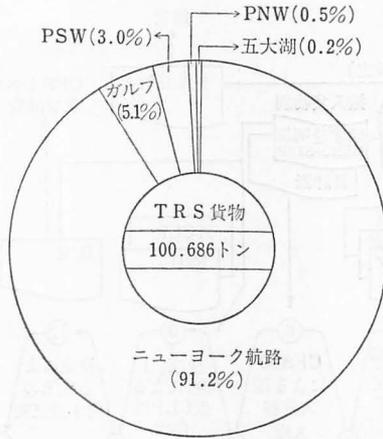
2) 検数業務の延実労働時間は徹夜作業を含む。

(別図-1) 摩耶ふ頭上屋戸前受制の業務の流れ

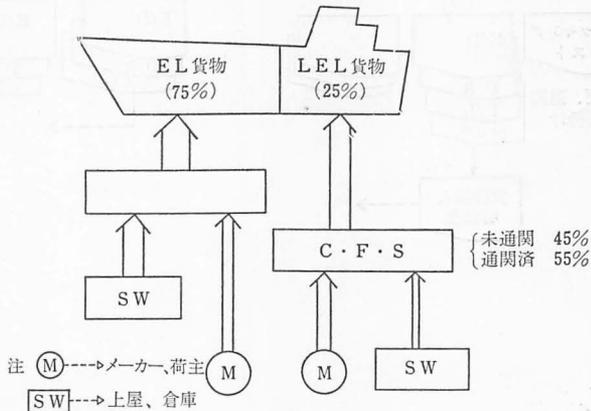


(別図-2)

上屋戸前受貨物航路別割合
 (昭和45年10月～昭和46年6月)
 (神戸市港湾局調べ)



(別図-4) 輸出コンテナ貨物の経路
 (B社 "A丸" の場合)



(別図-3) コンテナ・ターミナルCFSでの業務フロー

