

「港湾運送事業法論」

市川 猛 雄 著

山 上 徹
(青山学院大学)

1. はじめに

わが国の港湾は、経済成長期といわれるここ10年間の経済発展の段階において、諸々の対策の対象となってきた。港湾運送においても港湾運送事業の近代化、合理化が国民経済の立場から強く要請され、「3・3答申」(昭和39年3月3日)では、周知の如く、港湾労働力の確保、港湾管理運営の改善等とならんで港湾運送事業が問題となった。それは港湾出入貨物量の増大に伴い、港湾における物流の担い手としての港湾運送事業の役割の重要性がつとに認識され、その健全な発展、特に近時における流通革新の進展を背景として、事業の一層の近代化、合理化が各方面から要請されたからである。

このような情勢にあたり、港湾運送事業の実務担当者のもとより、関係各方面の方々において、関係法令等についてさらに適正な理解と、十分な把握をもつ必要のあることは申すまでもない。

ここに紹介する文献「港湾運送事業法論」の著者、市川猛雄氏は「相模運輸常務取締役」といった実務界での指導的立場にあり、既に著者は港湾の諸問題に関して多くの論文や研究発表等で豊富な蓄積と学識を世に示されている。

本書刊行のいきさつは、社員教育のために、「港湾運送事業法」について著者が説明されたものを肉づけして一冊の本にまとめられたのである。そしてそれには港湾運送事業の各条文に関係あるトピックスが巧みに織り込まれ、妥当な解釈が加えられ、「港湾運送事業法論」として体系化を試みられたのであった。その背景には、著者が運送事業界の近代化を念願する故に、このような適当な資料が見あたらない領域に、「港湾運送事業法論」といった集大成された本にまとめることを可能にしたのである。

2. 本書の概要と問題点

それでは各章の項目内容について若干ふれてみることにしよう。

第一部、序論では、港湾運送の態様、港湾運送事業法の性格、構成、について述べている。

港湾運送の性格については、海上運送、陸上運送のいずれに属すべきかについて、港湾運送はちょうど海上運送と陸上運送の接点における運送であり、はしけ運送は物理的には海上の運送であるが、その手段であるはしけは海商編の適用からわざわざ除外された「ふね」であり、沿岸荷役のうち上屋に関する運送は物理的に陸上における運送である。このような不明瞭さがある上に、實際上、港湾運送は海上運送業者と荷主との間に締結された海上運送契約の一部であることもあって、海陸いずれの法を適用すべきかといった特殊的な問題があることを引例をもって指摘している。

また港湾運送事業法の構成は、法、施行令、施行規則、港湾局長通達、地方海運局長処理要綱等から成り立っている。それらは時代的要請によって改正され現在に至っていることが示されている。

本論の総則においては、「港湾運送事業法」での第一条にある本法の目的とは何かを示し、また港湾運送、港湾運送事業とは何か、船舶とはしけの相違、上屋と船積貨物の問題等を精緻に解説されている。特に港湾運送に関する秩序の確立について戦前、戦中、戦後に区分し、その変遷を明記している。また第3条では、港湾運送事業の種類とその呼称を上げている。

- ① 一般港湾運送事業（3条第1項第1号に掲げる行為を行なう事業）第一種事業。
- ② 船内荷役事業（前条第1項第2号に掲げる行為を行なう事業）第二種事業
- ③ はしけ運送事業（前条第1項第3号に掲げる行為を行なう事業）第三種事業
- ④ 沿岸荷役事業（前条第1項第4号に掲げる行為を行なう事業）第四種事業
- ⑤ いかだ運送事業（前条第1項第5号に掲げる行為を行なう事業）第五種事業
- ⑥ 検数事業（前条第1項第6号に掲げる行為を行なう事業）
- ⑦ 鑑定事業（前条第1項第7号に掲げる行為を行なう事業）
- ⑧ 検量事業（前条第1項第8号に掲げる行為を行なう事業）

港湾運送に該当する行為が8種類あるのでそれを行なう事業が8種類あるのは当然

であるとしている。

第2章、港湾運送事業等では、港湾運送事業全般が免許を必要とし、その免許区分、免許権限者等について各事業内容、範囲の態様を説明している。この2章は、著者が最も強調されんとする問題点を含蓄している（第4条～22条）章である。

港湾運送事業の業務内容は、港湾における貨物の積み卸し、運送、運搬、荷さばき、分類、仕分け、補修および加工などの作業とともに、これらの作業業務と対応する倉庫、荷さばき場、上屋、荷役機械、はしけおよび岸壁などの有機的結合をはかり、その効率的利用を達成することにある。しかし流通革新の波が押し寄せている現時では、「法」が予想した事業の区分の仕方では不適切になりつつあり、即ち著者は一般港湾運送とは「一切合財を取りしめる港湾運送の主宰」であるとし単に「受渡し」の有無で一般港湾運送か、その他の港湾運送かを区別することには不都合な点があるとしている。

また第9条、運賃および料金によれば、港湾運送の運賃および料金（以下料金と略称する）は、許可料金であり、かつ確定料金である。9条において港湾運送料金は運輸大臣の許可を受けなければならないとされているが、さらに第22条第2号では許可通り実施しないことは行政罰の対象とされ、また第10条では割戻しの禁止が規定され、これに違反するときは第22条第1号で行政罰を受けるほか、第35条第3号で刑事罰を受けることになっている。したがって認可された料金は最高料金でもなければ最低料金でもなく、唯一無二の確定料金である。

このような制度の背景は、著者によれば、中小企業である港湾運送事業者を、大企業である利用者の値引要請から保護する趣旨によるものであるが、実情は必ずしも守られてはいないとし、この問題は古くて新しい問題であり、常にその対策が提案されるが、守られない原因の根本には経済的強者弱者の関係、過当競争、支払側と受取側との一般的な立場値引要請に対する支払側になんらの罰則がないことのほかに、合理化の要請や料金原価計算の不完全という、根の深い原因があることを指摘されている（P. 89）。

第3章では、港湾運送事業抵当（第23条～第28条）を問題にし、港湾運送事業の事業施設は、大部分が担保とする途が閉ざされているので、これらのものを一括して事業財団を組成して、これを担保に供する途を開き、また事業者の資産の中に土地、上屋等があってその一つ一つに抵当権を設定することができたとしても、それよりも有

機的に一体となっている事業設備を一括して担保とする方が担保力もふえて、債権者にも港湾運送事業者にも有利になる。このような見地から認められたのが港湾運送事業財団の制度であるが、港湾運送事業財団設定の届出に関する事務処理について、財団の制限、存続等についての法規の解説がみられる。

第4章の雑則は、第20条等に触れた免許、許可、認可の条件または期限(第29条)、また職権の委任(第30条)では、種々な職権が与えられている運輸大臣だが、行政の便宜上施行令第4条で定めるような職権は地方海運局長に委任して行なわせることについて項目を上げ説明している。次に運輸審議会への諮問(第31条)、港湾管理者に対する通知等(第32条)、報告徴収等(第33条)、政令への委任(第33条の4)等に亘って説明している。

第5章において諸々の罰則について、

附録では、関連法規、通達その他、運輸審議会等答申、参考資料、参考論文等があわせて収録されている。

以上が本書の概要であるが、「港湾運送事業」は、前近代的語感をもっていると、一般に考えられるが、そのことは「港湾運送事業法」の推移や解釈の変遷から政府がどのような理念をもって対処してきたかで判明されるが、この点について、著者は、戦前、戦中、戦後、流通革新の現在に分離し、そのメスをあてている。

「港湾運送事業法」の推移や解釈の変遷から察知できることは、国際競争力強化の美名のもとに、貿易の展開したがって取扱貨物の増大とクイックデスペッチの要請、集中配船、料金問題等が、一方において港湾運送の効率性を要求するために運送事業への「しわよせ」といった結果となり、全く港湾運送事業の主体的な立場が堅持されていなく、港湾に関する確立すべき秩序は、政治、経済の情勢に応じて変化するという結果となっている。

現時の物的流通革新の環境からみても、港湾運送の実態は全く流動的であり、また行政は、本来営業に介入すべきものでなく、事業法と称される法律は、全く企業に対し行政力の支配下にあるといえる。それは港湾施設体系の不足不備と港湾利用者が港湾運送秩序づけの根拠となっているという港湾運送の構造的に問題があるようだ。「港湾運送事業法」は物的流通革新により時代おくれになりつつあり、早晩改正されるべきであり、その時には『あれもこうしてやろう、これもこうしてやらなければ』といった配慮はやめて行政の焦点を絞れるような根拠法規として生まれ変わることを

切望する」といった官側の主張に対して著者は、真向から反対の意見を述べられている。「国の機関は大衆の利益を守るためには権力を持つべきであるが、経済人同士の問題にはそれほど張り切って介入する必要はない」(P. 270)ことを強調されているが、それは尤もな事である。法の規則なり行政の意思等が、港湾利用形態からの要望ばかりを重視するのでなく、港湾運送事業者自体の機能をも配慮し、い多少し主体的に考えられんことを願望されている著者の見解に賛同せざるを得ない。

さて、本書で著者は「流通革命」という用語をもって今時の流通問題を記述されているが、「革命」という用語をもって流通問題を考えることが、現状において妥当な表現であるだろうかといった疑問が生じる。

「革命」つまり *revolution* という用語よりもむしろ戦後の技術革新から発生した一連の革新 (*innovation*) が流通面に波及してきたものと解する方が正しいのではないか。著者の「流通革命」という用語よりも「流通革新」が適切であるといえる。なぜならば「革命」とは、産業革命なりフランス革命、ロシア革命といわれるように思想、経済、政治等の全社会体制の変革とかかわり合を持つような場合に用うるのが常識とも考えられる。「流通革命」と言ったならば、交通における物理的諸条件の進歩改革の大きさが生産関係、生産力関係をも変え、さらに、それへの変革には、それなりの社会経済的質的变化、並びに、それらの基盤ともなる思想的变化があって、質的な差異が体制的にも認めうるような場合にかぎるのが妥当ではなかろうか。

このような用語の濫用は先物買いのジャーナリズムがわれ先に飛びつき、中にはその内容表現がきわめてオーバーで、諸関係者(流通業者等)に非常に大きな衝撃を与え、不安、動揺せしめ、極端な表現をするならば、オチオチ日常の業務にも手がつかないといった影響を与えることは行過ぎではないかと考える。それに対して著者自身は実務界の方であると同時に、本書は法律学的ではなく、どちらかといえば、業界の若い社員のための教育用の本であるから、少々オーバーな表現の方が現実的でよいと逃げられるかもしれない。

しかしながら、交通や港湾のような科学的に未確立な学問分野においては用語の性格をかなり厳密に検討してゆくことが理論形成の上でも必要なことであると感じているのは筆者ばかりではないことであろうと思われる。

3. む す び

以上、著者は、「事業法」全文37条を解釈の上で、時代的要求の推移に即応しうるように引例を加えて、法規特有の難解な用語に対して、解りやすい平易な語をもって出来るだけ、法規の領域を明白にすることに努力を傾注されている。

最近における流通革新の進展で、港湾運送の実態は、全く流動的となり事業法に関連する難しい問題が次々に発生しているが、ここに一冊の本にまとめられたことはまことに時誼を得たものであり、実務担当者のもとより、関係各方面の方々にとって本書は貴重な手引書となることであろうし、またその価値は、そのまま著者の努力を高く評価することとなる。

なお、本書を一読して、とりとめないことを書きつらねたのであるが、本書のもっとも意とされる点について十分な理解や紹介ができていないのではないかという不安が残る。これはひとえに筆者の浅学未熟によるものであり著者の御寛容を乞う次第である。

(発行所 成山堂 昭和46年11月18日 A 5判270頁 定価1,600円)