

## 海運流通の体系化と地域港湾の諸問題

神代方雅  
(小樽市港湾部)

### 目 次

1. まえがき
2. 列島改造と海運流通体系化の問題点
  - (1) 思想と体制
  - (2) 全国的な海運流通機構にある問題
3. 後進地域海運流通の一般的状況
  - (1) 流通需要の特徴と不経済性
  - (2) 物流用役供給の特徴と不経済性
  - (3) 物流の偏向・波動と労働生産性の格差
4. 地域海運流通体系化の方策
  - (1) 体系化の目的と手段
  - (2) 平等基盤への方策
  - (3) 物流需給の構成
5. むすび

### 1. まえがき

日本列島があまねく、土地利用が拡大され、人口と生産と所得がこれに伴って平準化される必要があり、後進地域に産業が自律的発展をなしうる条件を作ることが列島改造の基本でなければならない。過密地域から過疎地域に産業を分散させるというのは発想が逆である。物流についても同様に、物流体系化に弱い部分を強化することが先である。

列島改造の手段の一つとして、大量輸送時代の総合交通体系の形成を目指し、鉄道新幹線・高速道路網・ジャンボ航空・工業及び流通港湾の整備あるいは地方に国際貿易港を育てるとし、昭和60年における物流の50%を海運によるとしているが、海運による大量かつ低コストの輸送が産業開発の主軸であり、速度や量あるいは物資毎の輸送手段も自由に適応できる海運の適応性に対し、

陸上輸送には限界がある点を考えるなら、海運流通の体系化が物流体系化の主役として登場しなければならない。そのためには、内航海運の流通に対して、よりシビアな判断が必要である。海運流通体系化には、これを妨げる問題が多く過ぎ、特に地方港湾に問題が多いからである。体系化を阻む条件は大港湾にも勿論多くあると思われるが、ここで考えたいのは、大港湾と地方港湾とは相対的関係にあり、何ぞれのもっている条件も相互に影響し合うことと、もう一つはより条件の悪い地方港湾が全体として物流体系化の制約条件を形成していることである。即ち現況において、十指に満たない大港湾と八十以上の地方港湾との間に、内航海運の主な流通があり、相互に影響を与えてることは明らかである。また大港湾と地方港湾との間には、機能・労働生産性・所得等に相当の格差があり、地方港湾にある不経済要素が、国全体の海運流通の効率を制約している。従って、列島改造の手段として物流の体系化を図るためには、一つには大港湾と地方港湾との格差を平準化しながら物流齊合化を図るとともに、地方においても隣接する港湾との間に適切な機能分担を図るなど、地域のなかの物流齊合化によって地方港湾の問題を解決しなければならない。

工業再配置をテコとして地域を開発すれば、自から地方港湾の問題も解決されるという判断もあるし、また物流需要を調整するうえに必要なことである。しかし、工業再配置や地域開発を進めるためには、先ず港湾の問題を解決する必要がある。

## 2. 列島改造と海運流通体系化の問題点

### (1) 思想と体制

過密の弊害を除き、過疎地域に分散しようという思想そのものが誤りである。現実に迫られている問題として解決しなければならない事に異論はない。しかしそのための手段として過疎地域に産業が立地し、自律的発展ができる条件が必要である。過密地域が出来上ったのは、戦後の日本の経済発展のために、止むを得なかったものと解釈しても良い。しかし問題は弊害が発生するに至るまで、これを喰止める適切な努力、実効のある手段が取られなかつたことであ

る。その根源は思想にある。即ち、行政的に見るならば、後進地域にある産業が自律的発展をなし得ない条件、例えば輸送費や労働力の再生産のための居住環境・教育・医療・福祉・レクリエーションに至る諸問題が、具体的に検討され、実効のある政策が必要であった。新産業都市の建設、あるいは新全国総合開発計画等が政策として取られたものであるが、抜本的に過密動向を阻止し得なかったものは、産業資本そのものの思想であり、地域開発を担う地方自治体が俗に三割自治という貧しい体制にあるからでもある。このことは海運に関しても同様の事が云える。例えば港湾労働法は大港湾だけのものであるし、コンテナリゼーション等世界的な動向を受止める問題、物流高度化と外航海運の問題が論ぜられ、地方にある不経済要素や、物流高度化に対応できない問題は一般に論ぜられる事が少ない。また体制や制度にも一考すべきものが多くある。例えば港湾管理者は港湾運送業に上屋や土地を使用許可し、荷役機械を貸与するが、業者の経営内容等を指導すべき何物もない。港湾を計画し建設するが、背後輸送のための道路や内陸デポ等を広域的な判断で計画し、プロジェクトに乗せる権限もない。荷役の機械化のための起債事業も夫々の貨物や港湾によって採算性が異なるが、返還の年限は全国一律である。例えば採算性を見ながら据置期間を長くする措置があつても良いと考える。

以上『海運流通政策による地域開発誘導の重要性』を改めて認識し、考え方や制度体制等を根本的に修正することが、物流体系化のために必要ではないかと考える。

## (2) 全国的な海運流通機構にある問題

第一に最も基本的な問題は、内航海運が大港湾と地方港湾との間に主として存在し、これに対して地方港湾の数が多く、揚積ともに貨物が細分化されていることである。卑近な例を以てすれば長屋的であり、物流需要を起こす内陸面積の割合に玄関口が多いということである。それは長い海岸線に対する内陸開発の必要上多いということであり、また臨海工業の開発あるいは海運を利とする産業の開発が大きい理由となっているので、開発促進のための当然の先行投資である。しかしこのことは、物流だけで見ると、日本全体として数多い港湾

が内陸への輸送距離を短かくして安い輸送費を与へる反面、港湾自身は小規模となり、貨物の量も細く分けられ、いわゆる集積のメリットが得難いということになる。例えば欧州の各港、ロッテルダムなどの規模と巨大な背後圏による物流が物流の高度化を可能とする最大の要素である点と対比すれば明らかである。

数が多いということは、海運業や港湾運送業の犠牲において、荷主に内陸輸送費を安くさせていると同時に、港湾と流通ルートの選択を自由にさせ主導権を与えている。犠牲とは例えば、海運業の立場では外航海運に比し内航海運は航海時間に対する滞港時間が長く、港湾が多いことが更に長くなり、集荷も楽でない。港運業の立場では、荷役の機械化投資の採算性の問題と、逆に港湾毎の競合的投資があったり、運賃ダンピング等荷主の主導権に従属することになる。しかしこのことは、貨物量との関係であり、開発途上の過程の問題として捉らえねばならない。

この点に関しては、大港湾と地方港湾との格差を生む原因にはなっているが、格差そのものの問題ではなく、数が多く貨物が分割されていて、地方港湾が海運業にも港湾運送業にも生産性を上げうる状態に、まだ全体として達していないと云う問題である。数が多いことによる海運流通の用役生産上のマイナス面をどのようにして消去し、物流の体系化を進めるべきかということであって、物流の構成とか、港湾の広域的機能分担の問題として解を求めねばならない。

第二は港湾機能の不均衡の問題である。即ち、大港湾と地方港湾とに相互に流通がある場合の両者の機能の格差あるいは地方港湾間にある格差である。ここで云う機能とは、物的機能は勿論、経済的その他港湾における物流用役生産の能力である。また夫々の港湾の全体の能力ではなく、用役生産の生産性を指すことは云うまでもない。地方港湾の間の不均衡も、例えば流通の集中パターンを形成する等の結果を招来する。しかしながら、ここで云う不均衡とは、総ての物流に対して云うものではなく、夫々の港湾を経由すべき齊合的物流に対して備えねばならない用役の生産性についてである。更にまた、全く同一の生産

性をもたねばならないと云う意味でもない。例えばコンテナーのフィーダーサービスについて、小港湾がメインポートと同一の荷役機械をもたねばならないと云うのではない。少くとも、その港の扱数量等内容に応じて荷役の速度・安全等に遜色のないものが準備されねばならない。用役生産能力の不均衡の問題で、最も基本的なものは港湾の労働力と、その生産性である。後述のように、物流の偏向は貨物扱の少ない港湾程大きく、加えて所得も低い。このことは、港湾運送業の機械化その他機能増大の投資能力を抑制することであり、不均衡の問題の基本的要素である。

第三は所得の不均衡である。先ず、港湾運送料金の設定において1～3類に港格を分け、更に1類は大港湾とその他に格差があり、2類は甲乙に分け、港湾荷役料金に格差を設けている。更に不思議なのは、揚料金と積料金に差があり、後者が高い。いうまでもなく、後進地域の物流機能の低さと、後述のように物流偏向による労働生産性の低さ、更に後進地域は移入が多く、それは先進地域で積出すものである。更に所得を減少させるものは料金競争（ダンピング）である。これは地方港湾に限った問題ではないが、少ない貨物を取り合う競争が激しいということである。実態はダンピングする方にも原因はあるが、荷主のもつ主動権がそうさせる、押つてくるものと云って差支えない。競争ということは勿論料金だけでなく、採算に合わない投資をも余儀なくされる。即ち、無理な機械化や物流の波動に対する労働力その他の準備である。

第四は物流の偏向である。これは、工業や農業、消費都市というように土地利用が集中的に行なわれている以上、日本だけの問題ではない。しかし、日本列島が南北に長く、太平洋岸に工業地帯が集中し、1次と2次産品の物流が交錯しつゝ冬期に影響する物流の偏向があることは矢張り物流体系化の基本的な問題点である。そして、偏向の影響は、夫々の港湾の扱貨物の総量に対する偏動の巾や量で測定することが出来るが、後記のように扱貨物の少ない港湾が変動の巾や量が大きい。また、貨物扱の内容に於て、労働集約的貨物扱の量との貨物の変動が、深刻化する労働問題と相まって、最も大きい影響を与える。

以上の4点は、極く基本的な問題であるが、それは物流需要の量と質に対する

る供給側の問題であり、それも主として港湾にある問題である。海運業の立場での問題も勿論、この点と密接不可分であるが、海運業は或程度自由な立場にあり、かつ海運業に最も影響を与えるのは港湾の機能であるから、先ず港湾にある問題を解決しなければならない。いま物流の体系化をどのようにして進めのかという、具体的な判断をする場合、その前提に立つものは前述のとおり、現状にある問題、即ち発展過程の問題として捉らえることである。即ち、現状にあるこの4点の問題は、更に突込んで考えると、物流需要が増大する過程においてどのようにして物流の高度化や近代化を量的に拡大し、あるいは現状において近代化に適し得ない物流に対し、どのようにして用役生産の効率を高めるかということを、全国的視野で体系的に処理することであると考える。このように、物流体系化の目的を、全国的に海運や港湾運送の用役生産の生産性を高めるということに、割り切って考えてみると、次のA・B・C型の物流、

A型：高度化型物流

B型：高度化と労働集約型との中間の物流

C型：労働集約型物流

を全国的視野、あるいは例えば北海道の道央地区という地域での視野等で、目的に対応して、物流全体として構成することが、体系化の一つの手段であろう。即ち、全国的視野あるいは局部的地域的視野とか、ある一つの流通ルートで現況を見るならば、物流が細分化され、あるいは偏向することにより、あるいはまた港湾運送業のもつ能力等によって、AがBとなり、BがCとならざるを得ない姿があるからである。物流需要の内容は、もっと複雑なものがあり、高度化だけを中心には考えられないが、例えばということである。要は物流用役生産の生産性が上がり、運賃原価を削減し、各流通ルートが平準的に利用され、各ルートの運賃原価が平準化され、惹いては地域の生産と所得が平準化されるという、物流の齊合化を体系的に構成することである。

### 3. 後進地域海運流通の一般的状況

後進地域の海運流通について、物流需要と供給の両面での特徴、および港湾

管理財政の現状等の要点を述べ、特に港湾運送業の用役生産の生産性と物流波動との関係を分析する。

#### (1) 流通需要の特徴と不経済性

後進地域産業が一次産業を中心とし、二次産業も資本と規模の弱小、生産と消費の季節的偏向や、資源・土地利用、人口の広域的散在、基本的には産業がコンビネートされた姿に集積し得ない不経済性、その他諸々の後進要素が、流通需要として物流用役生産に不経済要因を与えていた。即ち、

##### i 海運の経済性への適応度が低い。

港の数との相対関係もあるが、後進地域は年間を通じて一品目の量が少なく、輸送頻度に対応して考えると、昔は相当長期に保管された貨物も小刻みに輸送されているので、船社にとっても大量のメリットが少なく、港湾運送業にとっても、機械化投資の採算が低く、また全体として荷役や運搬の経路が長くなり無駄が多くなって、海運の経済性に適応する度合が低い。

##### ii 物流の波動が大きい。

一次産品、特に農林水産品が季節的偏向が大きく、消費財も建設資材等が大きい。またコンスタントな物流需要を起す産業が少ない。海運業にとっても不経済であるが、港湾はキャパシティが小さい程、波動の影響する所が大きい。

##### iii 港湾への物流需要の定着度と内陸需要の散在

夫々の港湾の背後勢力圏に荷主としての産業が張りつく姿、荷主として定着する率が少なく、特に北海道は内陸に広く散在している。このことは、荷主産業の港湾への協力の度合が低く、逆にいふと、どの港湾を通過してもよいという選択の自由をもつことであり、荷主の主導権を強くする。港湾が広域的な不特定多数の物流に対して公共性を確保しなければならない使命をもつてのに対し、荷主はこれに協力しなければならぬとは毛頭考えていない。しかし賢明、あるいは必要に迫られている荷主は、少しでも計算的に総コストの安くなるルートの港湾に協力的である。

##### iv 物流高度化への適応度が低い。

運賃負担力の低い貨物が多く、また負担力の高いものも量の少、あるいは片荷等によって、コンテナー化等物流高度化に対し経済的困難性があり、また一部コンテナー化される貨物も、メインポートへの輸送費を加えると在来船による輸出よりもコスト高になるという逆現象を生ずる。

#### v 物流計画化への適応性

物流需要そのものが相場により大きく変動し、また輸送機関は帰り荷を少しでも多くしようということで実際の需要に対応しない輸送が行なわれるから、何も地方港湾だけが計画的でない物流が多いということではない。問題はこのような物流が地方港湾にどのように影響するかということであるが、場合によっては物流の偏向波動を調節する役割も果しているが、高い波と重複した場合は地方港湾のキャパシティ（基礎施設・機能施設・労働力等）からみると港湾全体の収支を不均衡にする割合が大きいと云うことが一つである。他の一つは、その地域に隣接する幾つかの港湾がある場合、このような港湾にとっての不経済的な物流は、港湾運送業として力の弱い港湾にしわ寄せされるということである。このような現象は、物流の体系化という目的と港湾の背後が逐次土地利用が拡大して都市型化する動向とのことで、物流計画化への適応性という大きい課題を与えている。それは、荷役や保管機能のキャパシティを大きくしなければならないことであり、従って港湾運送業や管理者の投資の能力の問題であるとともに、地方港湾相互の平準的利用や機能分担の問題であるかも知れない。

### （2）物流用役供給の特徴と不経済性

#### i 海運業の立場

内航海運が外航に比し不利ということは、前記の航海時間に対し滞港時間が長いという関係の他に、陸上輸送との競合が基本的である。例えば、工場から工場に鉄道輸送すると港湾を経由するより安くつく。運賃負担力の高い消費財は、価格が高いだけに、流通需要が小刻みになり、時間的計画性が要求されるので、鉄道やトラックが利用される。従って海運としても小型船輸送の需要がある。このような陸運との競争もまた、物流需要が増大してゆく

過程の問題であって、海運のもつ量のメリットと、港湾の機能増大とによつて、逐次海運が有利になるものと思われ、特に港の数と滞港時間からすると内航のコンテナー化は海運を有利とする。陸運の基礎施設の建設には自から限界があるので、極力内航海運が有利になるような方策が必要である。

しかるに現況においては、上記のような流通需要に左右され、あるいは港湾の機能の劣勢により、地方港湾に寄港する内航海運はチャーターベースが低い。従って船社は、港湾の諸料金を押さえたり、少しでもチャーターベースの高いルートに集中しようとして激しい選択を行い、少数のルート(港湾)に地域の物流が集中する。またあるいは、積載率の低い港湾には小型船を配して積載率を高め、三角航路を計画し、あらゆる努力をする。しかし、船社の手足とも云うべき港湾運送業、例えば自社の系統でしかも代理店を兼ねるものに対してすら、救済の手が廻らない。いわんや、コンテナー化その他、物の高度化に対する船社の投資は、余程有利な港湾でない限り考えられない。

## ii 港湾運送業の立場

全国的な海運流通機構にある問題（港の数、機能の不均衡、所得の不均衡、物流の偏向）および、後進地域物流需要の不経済的特徴（海運経済性への適応度の小、物流波動の大、物流需要定着の少、物流高度化への適応度の小、物流計画化への適応性の少）がすべて後進地域の港湾運送業に影響し、あてはまる問題であって、特に港運業の立場を説明する要はないが、云うならば港運業は、荷主産業・海運業・陸運業と港湾管理者等公共性を守る立場との四者が作る四角な箱に閉込められている存在である。物流用役の需要者と供給者の夫々は、ともに同一の目的あるいは利益を追及しなければならない立場にありながら、夫々個々の立場での利益が追及され、成行きや力関係のなかで物流が形成されている。また港運業相互の競争が、同じ港の中で、更に隣接する港で行なわれるなど、良く云うと自由競争であるが、悪くいうとエゴイズムの発揮であり、物流全体の体系化に程遠い現象を呈している。このような情況のなかで、港湾運送業は一般的に物流近代化への固定的な投資が困難であり、労働問題には対処しきれないという状態におかれている。以下、

後進地域港湾運送業の問題点について整理し、若干の説明を加える。

① 港運業自身の問題：過去において港運業が他産業に比し収益も大きく、労働力も充分であった時代の体制や慣習が残っていることに先ず問題があるが、今日先進地域を中心とする他産業の労働生産性が上昇し、高賃金化しているなかで、これらに対抗して生産性をあげるための諸条件が、逆に相対的に低下し、弱体化している所に基本的な問題があり、そしてローカル程資本力が弱小である点である。このことは荷主、船社に対し充分のサービスができない、逆にタリフも荷主や船社の意向に左右され易い、対抗力をもち得ないということである。

② 量の少と投資効果、競争

③ 生産と流通の高度化とその影響：一般産業が生産性を上げ、次に指向する物流高度化への負担は、港湾なかんずく物流規模が小さく、運賃負担力の低い貨物が多い地方港湾が、高度化への投資効果が低く、また高度化不可能の貨物が多い。しかし、大港湾との相対的関係や競争のため、否応のない投資を必要としている。即ち、地域におけるコンテナー化のパターンは、先ず世界的物流の枠にはめられ、例え少量であり、あるいはコンテナー運賃の負担力の有無に拘らずコンテナー化の必要に迫られていることと、逆に地域物流近代化のため積極的にコンテナー流通のパターンを造成しなければならない、あるいは内航においてコンテナー輸送が有利であるという点から求められるものである。しかし、コンテナー化への投資は港運業にとって、或いは港湾管理者としても、相当長期間にわたり不採算を覚悟しなければならないことが先ず第一の問題点である。第二には、コンテナーあるいはフェリーに貨物が転移し、残る労働力を必要とする貨物は負担力の低い或いは波動の多いものとなり、港運業の収益を相対的に低下させ、荷役高度化への投資を困難にする。またコンテナーのフィーダーにおいて余分のチャージがかかるることは、荷主の負担を重くし、港運業にも影響を及ぼす。

④ 物流の偏向・波動と生産性：貨物扱の少ない港湾程、波動が大きく、労働力の準備も事情の良し悪しがあり、労働生産性も相当の差異があるが、次節に

詳説する。

⑤ 料金格差：昭和48年4月認可の料金ベースを次に掲げる。バースターム、夏料金、雑貨扱の船内と沿岸荷役料とである。

荷役料金の比較 (単位: 円／トン)

		1類港 6大港	その他の 1類港	2類港甲 北海道	その他の 2類港甲	2類港乙	3類港
船内荷役	料金	430(A)	418(B)	350(C)	334(D)	334(E)	293(F)
(揚料金)	A～F A	1	0.972	0.814	0.777	0.777	0.681
沿岸荷役 (船舶～ 上屋)	料金	386(A)'	375(B)'	342(C)'	342(D)'	323(E)'	285(F)'
	A'～F' A'	1	0.972	0.886	0.886	0.837	0.738

6大港と3類港で、労働集約的な船内荷役で32%，機械化可能の沿岸荷役で26%の差がある。冬料金は、東北・日本海・北海道に2～4割増、4ヶ月間設定されている。次に揚と積の料金は全国的に積が高く、京浜港・雑貨・船内荷役で、揚434、積529円／トンと約22%高い。しかるに現況で北国は夏の揚荷が多く、京浜は積荷が多い。結果として期間が短く、扱量の少ない冬期の割増は、揚積の料金差を上廻らず（4割増でも）、収入減になる。このような料金差がなぜあるのかは別として、今日生活程度が平準化し、輸送費を加えた後進地域の物価高と、若年労働力を生産性の高いわが国工業の中心地域に吸収されている事情のなかで、まことに不合理である。

⑥ 労働問題の深刻化：今や地方港湾では、港運業の存立を根底から危くする極めてシリアルな問題となりつつある。一口に労働問題といふと労働力不足の問題であって大港湾も同様であるが、地方港湾は問題の性質に相違がある。地方港湾においては、必要労働力を求め得ない問題と、温存している労働力を遊ばせ充分の生活費を給し得ないという相反する問題、別の角度からみると、キャパシティとアラウアンスの問題である。大港湾は不足の問題が主で、港湾労働法はそのためにある。地方港湾の問題の本質は、先ず物流の変動が大き

く、これに対応する充分の労働力を常時保有することが困難であり、また隨時吸收しうる労働力がない、あるいは賃金ベースその他で吸収する能力を持ち得ない、また常雇・臨時という形で労働力を或程度定着させているが、貨物の少ない時期には臨時のものには充分の生活費を支給し得ないというような点にある。しかして、最も基本的な問題は、大港湾と同様に、常雇労働力が逐次老令化し、これを補充すべき若年労働力がなく、また賃金・職場の内容等吸収しうる状態にない事である。例えば北海道を例にとると、平均年令は室蘭港45.4、小樽42.7、函館41.4、留萌41.3、苫小牧38.4、釧路38.1と高令化している。これに対して平均収入は表一1のように、室蘭港9.2千円、小樽8.6千円、函館8.6千円、留萌9.0千円、苫小牧12.5千円、釧路9.5千円と、年令の割合で他産業と比較すると中以下の収入である。港湾労組の要求している賃金ベースでは、地方港湾の港運業は倒産するであろうと云われている。またもう一つの問題は、労働力の単純な補給では充足できない、いわば技術的な面があり、臨時日雇ですら或程度定着する理由はそのあたりにあり、簡単に他の労働に振向けたり、他から吸引することができない。また全体としての北海道の若年労働力の不足が、浮動労働力をも吸収しており、港湾への吸収を困難にしている。

⑦ 荷主の主導権と競争：後進地域は荷主産業の港湾利用の定着度合が少ない。即ち港湾直背の港湾を利用する産業が少なく、また背後勢力圏においても必ずしも陸上距離至近の港湾に定着するとは限らないということである。それは背後圏への道路整備が遅れているとか、船社の吸引力によるとか、ダンピングが行なわれるなど、多くの物流を安定させない要素があるからである。また或いは港湾背後の産業集積が少なく、物流に集積のメリットを与えないということでもある。何ぞれにしてもこのことは、荷主の港湾に対する特定化した利用や、港湾利用の積極性を欠くことになり、逆に荷主の主導権を強めている。特に北海道のように内陸に広く物流需要がある場合は、荷主の主導権は更に強まる。例をあげると、ある港湾で貯木場使用料を上げた時、荷主の団体ではその港に一本の木も入れないと豪語したと云う。利用者として、港や港運業を育てよう、協力しようという考えはないのである。また荷主や船社にしても、メリ

表一 支部別職種別賃金調査表(男)

区分	職種	調査人員	平均年令	平均勤続	平均扶養	平均基準内	平均基準外	平均総収入	平均時間外
釧路	船員	内岸	122	37.8	9.8	2.7	61,936	33,773	95,709
	沿岸	241	38.9	11.2	2.7	64,600	32,292	96,892	68.3
	はしけ	48	42.6	14.1	2.4	68,293	24,208	92,501	52.9
	機械	60	41.0	13.0	2.7	63,631	26,580	90,211	58.5
	通運	3	42.7	17.3	3.0	68,000	15,000	83,000	40.0
	曳船	16	41.2	15.9	2.9	68,609	38,968	107,577	70.7
	職員	59	30.6	9.0	1.3	62,842	9,327	72,169	26.3
	検査	1	35.0	2.0	4.0	50,900	10,290	61,190	30.0
	その他	139	36.4	11.9	2.7	65,817	37,612	103,429	59.9
	平均	689	38.1	11.4	2.6	64,484	30,648	95,132	60.4
室蘭	船員	内岸	61	44.9	12.2	2.7	65,340	24,407	89,747
	沿岸	94	45.8	14.5	2.6	66,389	27,824	94,213	31.1
	はしけ	3	54.3	11.3	2.7	60,583	27,684	88,267	54.0
	機械	12	41.4	17.8	2.5	65,548	20,333	85,881	35.7
	トラック	3	49.0	13.7	1.0	67,674	16,868	84,542	32.0
	通運	1	39.0	15.0	4.0	67,120	12,000	79,120	23.0
	曳船	2	49.5	14.0	2.0	66,750	15,000	81,750	30.0
	その他	176	45.4	13.9	2.6	65,899	25,704	91,603	36.3
	平均								
函館	船員	内岸	37	41.6	6.6	2.3	62,529	18,520	81,049
	沿岸	27	42.8	9.3	2.4	63,023	17,814	80,837	43.5
	はしけ	7	50.6	5.0	1.3	61,171	37,976	99,147	77.3
	機械	16	38.0	6.1	2.6	67,608	31,734	99,342	70.3
	トラック	6	29.8	2.8	2.2	63,430	30,284	93,714	73.3
	曳船	4	48.3	4.5	2.3	60,866	32,025	92,891	71.0
	その他	1	33.0	10.0	4.0	60,816	15,802	76,618	40.0
	平均	98	41.4	6.9	2.3	63,367	23,116	86,483	54.1
小樽	船員	内岸	76	42.9	9.2	2.8	63,264	22,380	85,644
	沿岸	215	44.9	12.1	1.7	62,035	24,264	86,299	43.8
	はしけ	25	46.2	14.7	2.4	63,656	7,935	71,951	30.6
	機械	40	37.7	11.9	2.4	64,567	21,371	85,938	46.2
	トラック	3	36.7	10.0	3.3	65,270	28,846	94,116	57.3
	曳船	11	41.3	9.9	2.3	67,762	32,046	99,808	56.5
	いかだ	17	41.4	11.4	2.1	65,512	27,015	92,527	49.5
	職員	41	33.5	9.7	1.6	63,840	11,447	75,287	2.5
	その他	8	48.6	15.5	2.5	63,612	17,310	80,922	26.4
	平均	436	42.7	11.5	2.0	63,076	21,736	84,812	40.0
留萌	船員	内岸	26	43.1	15.4	3.3	65,319	26,066	91,385
	沿岸	26	43.8	17.2	2.9	64,658	26,917	91,575	53.3
	機械	21	36.0	5.5	2.3	62,696	23,879	86,575	37.0
	平均	73	41.3	13.2	2.9	64,329	25,740	90,069	48.1
苫小牧	沿岸	岸	67	37.9	7.0	2.4	65,302	58,864	124,166
	そ	他	3	50.0	8.7	2.7	71,533	76,435	147,968
	平	均	70	38.4	7.1	2.4	65,569	59,617	125,186
支部平均			257	41.2	10.7	2.5	64,454	31,094	95,548
									58.5

「全日本港湾労働組合北海道地方本部」の調査による。

ットの大きい港に集中しようというパターンが出来る。メリットの少ない港湾は、おこぼれ的になる。おこぼれ的というのは、安い取引があり急に輸送需要が増大した場合とか、力のない荷主や運賃負担力の低い貨物の場合などである。このような状況下でローカル程荷物を取る競争が激化するのは当然で、同一港湾内から他港との間に港運業のダンピングが常識化しており、それは益々悪循環となっている。

⑧ 大港湾との相対関係：上記の荷役近代化における相互の機能のバランス、或いは料金格差や労働生産性の格差など、多くの相対関係があるが、同一の基盤に立ち（イコールフーティング）得ない点が物流の体系化を妨げ、大港湾のためにマイナスであることは前述のとおりである。

⑨ 広域的港湾機能と港運業：前記の如く、荷主や船社の主導的立場により少数港集中のパターンを生ずる。例えば陸上距離が長く運賃原価が高くなるルートであっても、海上が短く港湾機能の良いルートに貨物が集まる。それは主として船社の力で荷主が吸引されるのであるが、港運業もこのことに力を貸す。即ち物流における集積のメリットが追求されるのである。そしてその最大の要因は港湾機能である。集中から外れる港湾は不経済的用役生産のしわよせを受けるが、地域開発の視点から見ると平準的開発に反する偏向を生み出す。総花的でなく、機能造成の集中が開発のために有効であるが、長期的には平準的港湾利用が必要である。勿論、少数港集中が過渡的な問題であるとしても、成行まかせであるならば、広域的港湾投資の効果を阻むことになる。特にローカルの港運業が一般に不利な立場にあるなかで、集中から外れる港湾の港運業は収益が低く、港運業の経営だけでは到底収支が成立しない状況にある。

次に、港湾が増加し、各港の機能が増大し、全体的に背後圏が狭まって、内陸輸送の至近化とともに、計画的タイムリーな輸送、よりシビアな近代化を必要としつつある、即ち港湾が都市型化しつつある点である。一方において前述のように無計画的物流を受止める必要のため、港運業はより余裕を持ちながら、その体質はより精度の高いものに変えて行かねばならないということである。

このような広域的港湾機能の格差や、一つの港湾としても変化が進行しているなかで、港運業はこれに適応してゆく余力をもち得ない。従って適切な機能や運賃原価の構成が困難である。

### iii 港湾管理の立場

東京港においては、大小百数十のバースと広大な水域・運河等を管理する管理者総収入は、僅か数バースの外貿公団東京港収入の $\frac{1}{4}$ 程度にしかすぎないと云い、收支の適正化と公共性の現代的解釈が必要であるとしている<sup>(1)</sup>。東京港と地方港湾を対比するのは恐縮であるが、このことは、公共バースは物流の高度化から遅れているものを扱い、また料金設定も公共的に安い、即ち物流効率が低く、収入も低いということである。港湾の公共的経営と港湾財政との関係は、正に現代的解釈を要するものであるが、地方港湾は更に困難な関係にある。即ち、物流高度化の採算に乗るものは僅かの量しかなく、外貿公団の採算は求め得べくもない。それ以外の物流も一般に生産性の低いものであるに拘らず、物流高度化のためにも、物流の公共性を地域開発の視点で港湾管理自治体の範囲以外に及ぼすためにも、不採算の先行投資を多く必要とする点にある。数年前、貨物扱が最も低下した頃、小樽港「つり堀論」を然るべき学者官僚が放言した。隣接する新たな港湾の建設により、小樽港経由の物流を負担させ、小樽港は観光港とせよという真面目らしき論議である。港湾の負担すべき広域的公共性を無視した場当たり論議、言語同断である。東京港の如き、都市のシビルミニマムの為にも役立たねばならない都市型港湾としての公共性、開発途上にある背後圏のための広域流通を確保すべき港湾の公共性、いずれもそれなりの論理的妥当性があるが、つり堀は港湾の私物化論である。それが許されるなら、管理者は何も苦勞はしないし、管理都市の市民経済拡大のための港湾利用に集中する。つり堀論の背景は、市民経済が港湾に依存していると考える場合、隣接港と競合するであろうという危惧と、財政困難とに対し、それなら『つり堀』で商売しなさいということである。

ローカルの港湾は、背後圏内陸の開発誘導のための先行投資を、リスクを

表一2 昭和46年各港ステベ扱貨物とその波動の内容 (単位:千トン)

港名	総貨物 (A)	ステベ扱 貨物 (B)	同最高月 の量 (C)	同最低月 の量 (D)	C-D (E)	E/C % (E/D %)	年間増減 の量 (F)	F/B %
横浜	112,145 (100%)	48,468 (43.2%)	4,362 (3月)	3,655 (2月)	707	16.2 (19.3)	3,526	7.3
川崎	94,639	28,796 (30.5)	2,662 (12月)	2,138 (8月)	524	19.8 (24.6)	2,341	8.1
名古屋	69,659	46,212 (66.0)	4,311 (11月)	3,318 (2月)	993	23.0 (30.0)	3,213	7.0
東京	42,005	20,723 (49.5)	1,940 (3月)	1,636 (10月)	304	15.6 (18.6)	1,302	6.4
四日市	33,776	4,718 (14.0)	551 (12月)	333 (6月)	218	39.6 (65.5)	1,081	22.9
清水	15,754	10,496 (75.0)	978 (12月)	790 (8月)	188	19.2 (23.8)	574	5.5
新潟	14,976	5,960 (40.0)	535 (10月)	413 (6月)	122	22.8 (29.6)	701	11.8
苦小牧	12,978	5,024 (39.0)	495 (6月)	320 (1月)	175	35.4 (54.7)	789	15.7
博多	10,749	7,622 (71.0)	754 (11月)	508 (6月)	246	32.6 (48.3)	659	8.7
新居浜	8,193	6,333 (74.0)	644 (10月)	465 (2月)	197	27.8 (38.5)	698	11.0
小樽	4,225	1,745 (41.0)	191 (5月)	100 (1月)	91	47.5 (91.0)	354	20.2
秋田	3,007	1,332 (44.0)	147 (11月)	92 (1月)	55	37.4 (59.8)	236	17.7
直江津	2,805	1,401 (50.0)	138 (6月)	95 (1月)	43	31.2 (45.3)	239	17.1
船川	1,914	936 (49.0)	87 (6月)	70 (3月)	17	19.6 (24.3)	64	6.8
境	1,818	835 (46.0)	144 (12月)	45 (2月)	99	68.8 (220.0)	273	32.7
敦賀	1,692	1,190 (73.0)	149 (10月)	73 (8月)	76	51.0 (120.0)	261	21.9
秋田	1,608	1,127 (70.0)	137 (3月)	62 (7月)	75	54.7 (120.5)	253	22.5

省みず行なわねばならない。投資の効果はかなり先にあるということである。更に質的機能高度化の比重が高まり、管理者起債事業が大巾に増加する傾向、即ち単費支出が増大し、港湾の収入では到底バランスしない状態にあることである。和泉教授は『赤字補填の財源を国に要求するのは民主主義政治原則そのものの表現、公共性をもつが故の態度と評価せねばならない<sup>(2)</sup>』と云っているが、ローカルの港湾が広域流通への公共性を確保する必要と、管理自治体の財政の関係を認識する必要がある。

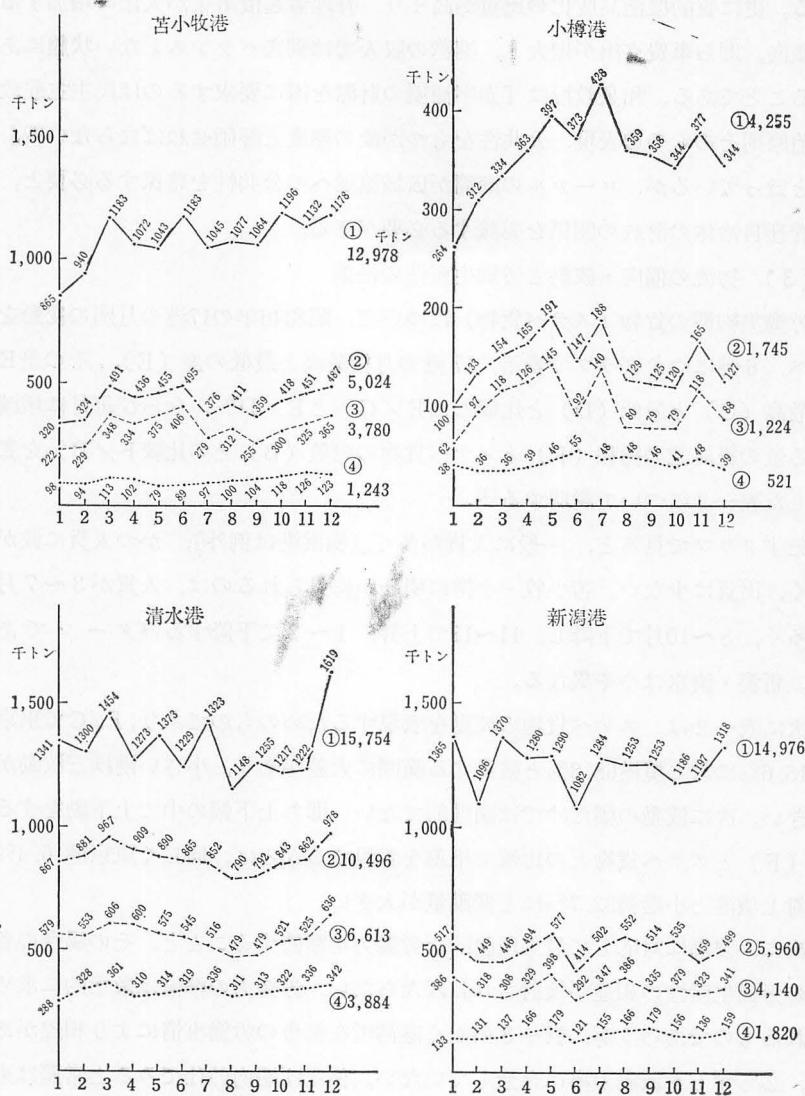
### (3) 物流の偏向・波動と労働生産性の格差

労働集約型の貨物（ステベ貨物）について、昭和46年の17港の月別の変動を調べ、6港につきグラフで表示、17港の月扱最高と最低の差（E）、その差Eを最高（C）と最低（D）と比較したE/C%とE/D%，ならび毎月に増減する量の絶対値の総和（F）とステベ貨物の総量（B）との比較F/B%を表示した表一2について説明する<sup>(3)</sup>。

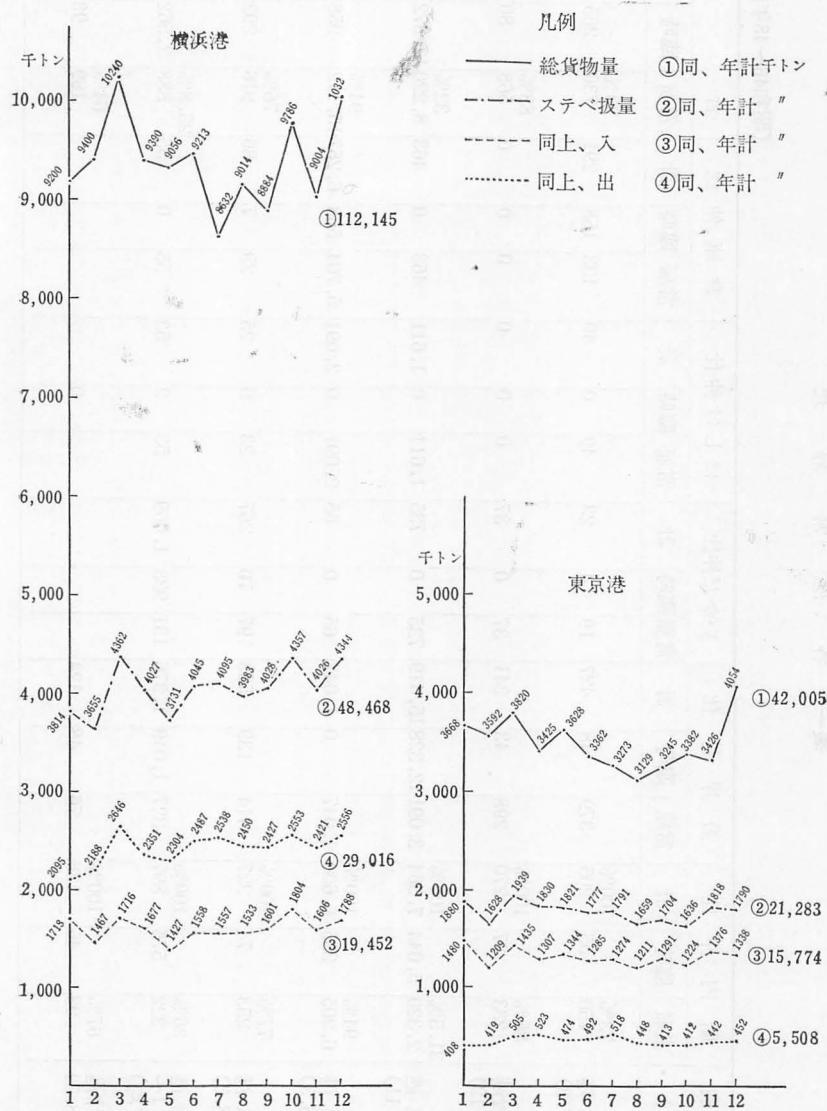
先ずグラフで見ると、一般に入貨が多く（横浜港は例外）、かつ入貨に波が多く、出貨は少ない。苫小牧・小樽に明らかに見られるのは、入貨が3～7月に多く、8～10月で下降し、11～12月で上昇、1～2月で下降するパターンである。新潟・清水はやや異なる。

次に表一2は、ステベ貨物の波動を表現するためのものであり、E/Cで東京港15.6%に対し境港68.8%と波動する範囲に大差があり、小さい港ほど波動が大きい。次に波動の幅だけでは論理的でない。即ち上下幅の中で上下動をする量（F）とステベ貨物との比較で格差を表現するならば、同じく東京港6.4%に対し境港と小港湾32.7%ほど変動量が大きい。

次に、波動に対応して最も理論的な労働力を準備することと、その場合の各港の労働生産性の相違が検討されねばならない。労働力の準備は数学的に求められるものであろうが、表一3の如く港湾所在都市の労働事情により相違があり、必ずしも波動の率に合致していない。例えば船内仲仕でみると常雇は東京港で32%，新潟港36%と低く、他の港、小樽73%，苫小牧84.5%，横浜94%，清水77%，直江津67%と高い。波動が大きく、常雇の比率の高い港湾は当然労働生



昭和46年港別ステベ取扱貨物（その一）



(その二)

(昭和46~48年調査)

表-3 各 港 常 雇 比

種 別 (調査 年月)	船 内 仲 仕			沿 岸 仲 仕			いかだ仲仕			はしけ仲仕			倉 庫 仲 仕			合 计		
	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計	常雇	臨時	計
小樽港 (47.3)	73% 150	55	100% 205	379	48	427	19	4	23	49	0	49	133	158	291	73%	265	100% 995
苫小牧港 (47.12)	86% 233	37	100% 270	298	43	341	37	0	37	0	0	0	0	0	0	88% 568	80	100% 648
東京港 (46.11)	31.5% 2,320	5,044	100% 7,364	3,091	12,328	15,419	735	0	735	1,611	0	1,611	463	0	463	32% 8,220	17,372	100% 25,592
横浜港 (46.3)	94% 6,205	395	100% 6,600	1,047	0	1,047	65	0	65	2,091	0	2,091	5,704	563	6,267	94% 15,112	958	100% 16,070
清水港 (48.3)	77% 253	74	100% 327	414	139	553	197	70	267	23	0	25	29	7	36	76% 916	292	100% 1,208
新潟港 (46.1~ 12平均)	36% 322	575	100% 897	327	1,049	1,376	131	938	1,069	53	2	53	55	0	55	25.8% 888	2,562	100% 3,450
直江津港 (48.3)	67% 93	45	100% 138	76	48	124				0						64% 169	93	100% 262

産性が低位にある。例えば小樽港は変動幅でみて変動しない部分が52.5%，波動量はステベ貨物の20%を占めているが，73%の常雇をもつ。

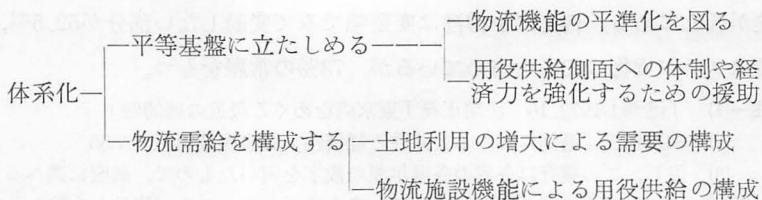
- 注—(1) 「港湾」1972.10 江端正義「東京湾をめぐる最近の諸問題」  
(2) 和泉雄三「港湾における公共性と経済性」海事産業新報 №55  
(3) 但し、この調査は各港の各港年報の数字を用いたもので、厳密に調べると穀物・チップその他が機械化されているものがあり、ステベ貨物から除かねばならない。全国的なおおよその内容を見るということである。またグラフの縮尺は、三通りに異なる。

#### 4. 地域海運流通体系化の方策

##### (1) 体系化の目的と手段

国土の平準的利用の一つの手段は、海運のルートや港湾があまねく平準的に利用されることである。そのためには先ず、止むを得ない条件によっての差異以外は運賃原価が平準化される必要がある。一方運賃平準化の動向は、国の政策としても、経済距離の縮少を目指し、国土の有効利用に結びつくものであるが、運賃の市場性や競争原理からみても、物流機能が全国的に充実するに伴って、運賃の準平化をもたらすものと考える。また物理的にみても、海陸輸送機関の高速化と地域間物流の大量化と近代化が距離による運賃差を縮少する。従ってそれは時間の問題と考え得るかも知れないが、動向を助成する政策がなければそれは困難である。即ち、平準的運賃原価を生み出すための助成の方策としては、機能の平準化と格差の解消が必要であり、それによる平準的用役生産性によって可能になる。即ち平等の基盤に立たしめる必要である。

また、体系化が物流の近代化と高度化をめざしているものとすれば、その内容は物流ロスの解消、用役生産性の増大、惹いては運賃原価の逓減にある。そのためには、以上述べたようなローカルにある諸々の阻害要因を解消することと、次いでロスを少なくし全体として用役の生産性を拡大しうるような理論的な体系に物流を構成する必要がある。以上を要約すれば、



## (2) 平等基盤の方策

### —物流機能の平準化—

二つの意味があり、一つは相対的な問題として、交流する港湾相互の間に、特に大港湾と地方港湾との間に機能の均衡が必要であり、他の一つは比較の問題として、全体的に止むを得ない条件による差異以外は機能の平準化を図り、或いは特徴をもたせるという意味である。

### —非物的機能の平等基盤—

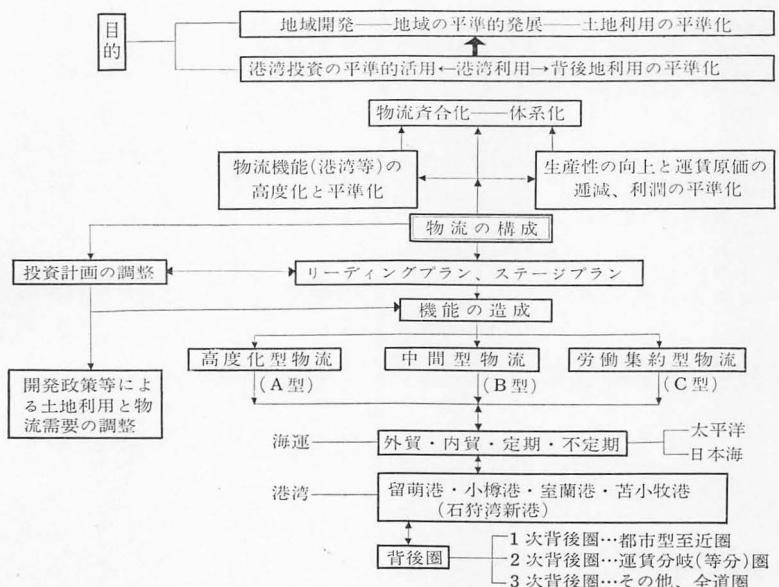
内航海運から港湾管理者、港運業に至る用役生産に関する体制や経済的基盤を強化し平準化する必要であるが、その基本は資本生産性の平準化である。例えば具体的に、内航のコンテナー化は外航とも関連して重要であるが、内航コンテナー船（2～3千トン級）に荷役機械を設備すれば、どの港でも揚積できるので、このような船舶に助成するとか、逆に港湾管理者に対しては、コンテナー荷役機械購入の起債に対し、コンテナー数量増加の動向に応じて起債年限を設定し、採算に合うようにすれば、港運業にも無理なく貸与できる方策などである。また港運業の労働力の準備についても、波動と生産性の関係等により、長期低利資金を貸付ける等援助の方策もあるのではなかろうか。

## (3) 物流需給の構成

物流は自由主義経済の下で自然と構成されるものであり、これを政策などでどうこうできるものではないという判断が常識的である。しかし物流の高度化を考える段階では、システム化が生み出す効果や、コンテナー化等高度化のメリットにより、物流をある方向に定型化させることが可能と考える。即ち物流の構成とは、最も理論的にその時期や段階、あるいはその物流空間に考えられ

る物流の内容を先ず見出し、次いでそのような物流が起りうる条件、換言すれば経済的等のメリットが部分的にも全体的にも得られる条件を造り出すことであろう。これは勿論海運だけで考えるべきものではない。

いま海運について考えるなら、前記A・B・Cの型の物流で、北海道の道央地区の港湾でみた場合、地区全体として海運と港運が共に生産性が上がり、運賃原価を通減し、各流通ルートが平準的に利用され、各ルートの運賃原価が平準化されるような物流を構成することは理論的には考えられる筈である。例えば、前記A型物流が道央全体の数量で可能性があっても、各港に分散することにより不可能になり、Bも集約することによりAとなったり、C型も集約分散等により波動を調節したり機械化を図る可能性があるかも知れない。更に物流需要を地域開発と土地利用に関連して長期的視点で調整するならば、物流構成の効果が増大されるであろう。次に表示の関係はこの考え方を示したものである。



## 5. むすび

以上、物流体系化と近代化の問題を、ローカルの物流の現状から検討したが、それは問題の概略を説明したものに過ぎないし、また体系化の方策にしても、基本的な考え方を一例として示したものに過ぎず、もっと具体的な方策が必要であるが、ご参考に供し得たとすれば幸いである。