
 資 料

ロンドン港湾局開発5か年政策の概要

資料：(P.L.A...THE NEXT FIVE YEARS
OUTLINE OF FUTURE POLICYより)

山 本 長 英
(大東港運(株))

目 次

1. はじめに
2. コンテナリゼーションと在来個品雑貨
3. コンテナリゼーションに適しない在来雑貨荷役のための条件
4. 非生産性ドックの閉鎖
5. エネルギー受入れ体制への配慮
6. P L A の経営と今後の港湾管理

1. は じ め に

ロンドン港湾局は、同港の将来計画を樹立、これを推進するため、関連当局すべての衆知を集め、このほど将来5か年政策のアウトライン(PLA・THE NEXT FIVE YEARS OUTLINE OF FUTURE POLICY)を発表した。よってその概要を述べるとともに、本資料が各位の参考となれば幸いである。

今後のロンドン港における貨物輸送とその取扱見通しを的確に把握するためには、次に述べる2つの重要な傾向をみのがすことはできない。その1つは、撒貨物特に石油、穀類と林産物並びにコンテナ、パレタイズロード等のユニット化輸送に大きな成長が期待できることであり、他の1つは、コンテナリゼーションの進展に伴い、在来の個品雑貨が著しく減少していく事実を率直に受けとめていかなければならない。このことはいうまでもなく、コンテナ貨物が、ロンドン港を通じて実施されるか否かにかかっているといえよう。しかるに現状についてみると、在来の個品雑貨に係る取扱量は、P L A 総歳入の約80%を占めていることから、今後予想される該貨物の急激な低下現象は、重大な影響を及ぼすこととなる。このように在来の個品雑貨は下降の傾向にあるものの、その反面撒物の取扱増加が期待されている。ロンドン港の年間総貿易量は、過去数年間の統計によると約6千万トン前後で波動している。

チルベリーに設置された新しい穀物ターミナルは、稼動以来7か月という短期間で初年度の予想取扱量を大きく上廻った。穀類の輸入量は、1968年度は約120万トンであったものが、1970年には140万トン、1974年度には200万トンを超えることはまず間違い

ないところである。従ってすべての関係者が、一つの共通した目的のうえに立って協調することが可能であるとするならば、全体の貿易量は今後の5か年で大きく成長することは言をまたないところである。

2. コンテナリゼーションと在来個品雑貨

梱包用板材、紙パルプ及び一般用板材等は確実に伸長し、本年度は約200万トンに到達することが予測されているが、在来の個品雑貨は、コンテナ革命の影響をうけて減少の一途を辿っていることは前段で述べた通りであるが、現在アップパー・ドックにおいては、欧州との近距離輸送、北太平洋並びに濠州との輸送、貿易の変革により、コンテナの発展が顕著となり、在来パースでの貨物取扱減が肌で感じられるほど目立ってきた。船社としても1971年末から開始した極東貿易へのコンテナサービスに引続き、1973年末からはニュージーランド向けコンテナサービスを実施中である。なお、サレイ・ドックには現在15の一般雑貨用パースがあり、またインデアエンド・ミルオール・ドック、ロイヤルズ及びチルベリーについてみても老朽化した雑貨用ドックがあるが、これらは今後すべて管理の維持と労働力の供給が不必要となってくる。何故ならばコンテナリゼーションの影響をうけ、在来の一般雑貨荷役はおそらく現在の約1/5程度で処理され得ると計算されているからである。このような状況のもとで、すでに老朽化した小規模ドックの削減は、本5か年計画のもとで徐々に実行に移されなければならない。しかしながらこの計画は一般用雑貨ドックが、次の段階において効率的な運営が行われ、受益が可能となるよう近代化していくことが必要条件である。このためには、本計画が早急に行われるのではなく、また全部のドックが閉鎖されるべきではないことをその前提として、十分に検討を加え、慎重に対処する心構えが肝要である。特にチルベリーのフィンガードックは80年以上も経過しており、将来、より高い生産性を生むためより広いドックに生れ変わり、近代的な機械化を図ることが痛感されている。

ロンドン港にコンテナが引寄せられるかどうかということにはかかわりなく、密度の高い雑貨ドックシステムへの収縮は、コンテナリゼーションの進展に伴い不可避な要素となっている。もちろんわれわれとしてはコンテナ雑貨が増加することを希望し、これが達成されるために最善の努力を積重ねてきた。コンテナシステムの融通性は、英国の地方の港湾を通じてコンテナがロンドン地域に、またロンドン地域から各地向運送されるという事実は、もはや過去における束縛された時代は終わったことを物語るものである。今後のロンドン港は、コンテナと散物専用のドックシステムにより国際競争に堪え得る能力を養成することが焦点となってくる。これを達成させるためには、従来より河を遡ってロイヤル・ドックに寄港するコンテナ船社の不満、苦情等に対して適切な、しかも満足できる説得が行われなければならない。それには用地を拡張して、広い地域をもつコンテナ埠頭を建設するという確約を、それぞれの船舶運航業者に対し明確にすること

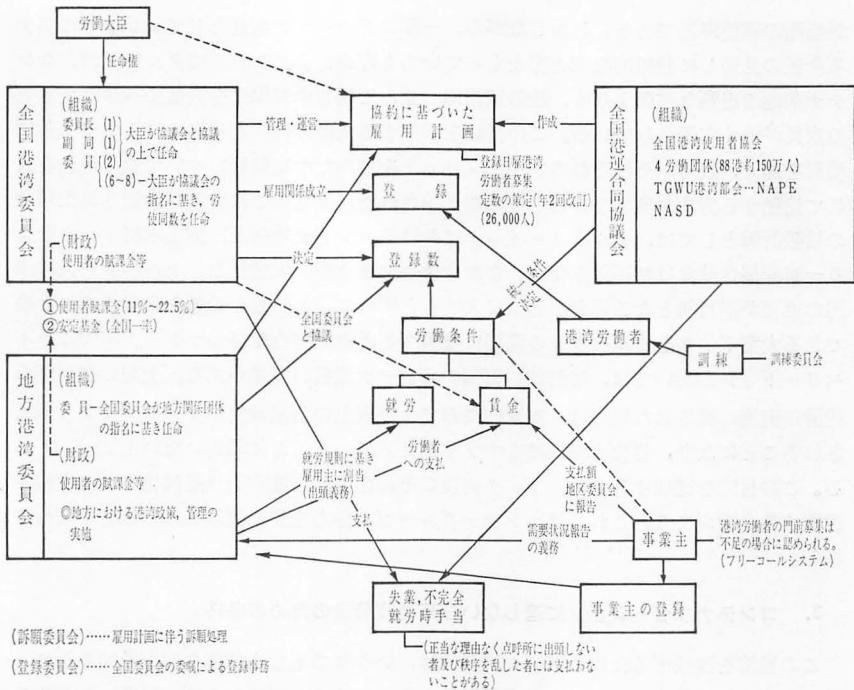


図1 英国における港湾労働者関係機構(主として港湾労働者雇用規制法, 1946年制定による)(The Dock Workers Regulation of Employment)

(注) (1) 1966年制定の港湾法に基づき下記の通り改正された。

1. 雇用主(企業社)の免許制施行…季節労働者以外の労働者を常用として雇用し得る事業主の免許(389社)
2. 港湾局が直接港運事業を行うことができる。

(例) Manchester…揚積作業全体について独占権を有している。

Glasgow, Bristol, Leith, Tees & Tyne…港運業に従事できるが制限があり現在 Manchester の穀物倉庫荷役のみである。

Liverpool…港湾局でなく民間企業である(Master porters, Master stevedores)

- (2) 1969年1月運輸省が国会に提出した「港湾改革論」によれば今後主要港湾を国有化し一切の港湾サービスを原則として国が直営することとなる。

(参考)

(1) 港湾労働条件

1. 週40時間2シフト制
2. 年次有給休暇2週間+公休6日
3. 賃金時間給
4. 出張稼働(片道250哩以内に限る)
5. 年金制度(65才以上)

(2) 福利厚生

1. 救急法に基づく訓練
2. 一般福祉基金制度(35万ポンド)
3. 生活相談施設
4. 重傷者社会復帰

が当面の重要課題である。しかしながら、一部のグループの意見としてコンテナに関する今後の見通しに悲観的な考え方をもっているものがある。これらのグループは、コンテナ基地の過剰な拡張よりも、油貯蔵用地と並んで梱包木材埠頭を設置すべきであるとの意見が強く主張されている。この計画を採用するためには、利用者也交えて十二分に検討を加え、双方がそれぞれの立場でメリットを生み出す可能性について念には念を入れて協議する方向が望ましいという結論が示された。もしもこの計画が承認された場合の拡張計画としては、チルベリードックにおけるコンテナ埠頭と、梱包木材ドックをより一層発展させなければならない。また今後コンテナ船が大型化し、チルベリー入口水門の通過が不可能となる場合を考慮に入れると同時に、これらの船舶を着岸することのできる大型ドックをチルベリーの周辺に建築する計画が実を結びつつある。すでにチルベリードックにおいては、年間約10万個のコンテナ取扱い実績がある。上記の諸計画が円滑に実施に移された場合は、実質的にみてより以上の個品雑貨がコンテナにより搬入されることになり、貨物の伸びはますます高まっていくことは間違いないところである。この目的を達成するため、ドック内及びその臨港部に能率的な近代化された設備を設置する必要がある、これらはコンテナグループの協力を得て建設されることが期待される。

3. コンテナリゼーションに適しない在来雑貨荷役のための条件

この目的を達成するためのドック再開発は、いうまでもなく能率の向上を図るため、近代化された施設を備えることが必須条件となってくる。何故ならば、現在コンテナサービスを行っていない開発途上国、並びに産業水準が遅れているために、現段階ではコンテナサービスを行うことが時期早尚であると思われる諸外国のため役立つところの荷役方法の開発に努力しなければならない。その方法としては、とりあえずパレタイズ等のユニットロードシステムを急ぐことが先決である。上記の荷役については、ミルオールドックが最適であろう。このバースの背後地には、オスレン複合体が所有している広い用地がある。このスペースを活用して生産性の向上を図るとともに、取扱貨物に対するトン当りのコストを引下げることが可能となるよう、十分な配慮が払われなければならない。また本ドックの中にある西インド地区においても、近代的なバースとして開発することのできる優れたバースが2、3あり、これらについても新しい投資が考えられるべきである。

4. 非生産性ドックの閉鎖

非生産性ドックの閉鎖に当っては、そのドック数と複雑な操作を行う必要性からみてその時期をいつにするか現時点においては非常に困難な問題であるが、この施策は早急に結論を出さねばならない。高水準でしかも生産性に富むドックに改造することは、将

来超大型高速船の入港を可能にし、これによって貿易量の増加が期待されているからである。これがためには各地域におけるドックの縮小計画を、前進的かつ継続的な方法により確立していかなければならない。具体的にいうとまずこれらの削減は PLA 管理中の老朽ドックをその対象として、計画をたてなければならぬことは当然であるが、一方総合的な考え方からすると、民間ドックを含めた一連のバランスを考慮しながら調整していくことが重要である。しかしながらこのことは前に述べたように非常に複雑な要素があり、操作上大きな困難を伴うため、現時点では問題が生ずるおそれがある。出来得ることならば全港湾産業の団体である港湾協議会の意見を尊重することも一方法であり、これにあわせてデブリン企画第2号の実施と計画との調和を図っていくという考え方もある。

さてここにおいて大きな要素として考えられることは、被雇用者の取り扱いをどう措置したらよいかにかかってくる。ドックの削減処理により生ずる港湾作業員のシフトは融通自在制の導入と機械化、合理化の推進策がこれら作業員の理解のもとに過去においてある程度の効果をもたらしたものの、今後発生するであろう大幅な削減はどうしても避けられないことは自明の理である。労使間の話し合いによる退職（自然消耗を含む）、希望退職等少数範囲については、その目的が達せられることは期待されているが、ドックの閉鎖並びに今後の拡大施設計画の歯車がうまく噛み合わない、港湾労働組合の長い歴史からみて、将来満足すべき労働条件が打出されること、失業対策及び社会保険行政の完備等をふまえ特に重要な協議事項として論議が交わされることは必至である。また非能率ドックの縮小期間中は、このドックを利用してきた船社の定期船グループに対し大きな犠牲を強いることなく、他のドックに移動を要請してその了解を取りつけるための話し合いが必要であり、かつその変化に適応するような諸準備を怠るようなことがあってはならない。ドック縮小のための費用は PLA と各企業者双方で合意のうえ、均衡かつ公平な分担を取り極めることが肝要である。

5. エネルギー等受入れ体制への配慮

ロンドン港の石油貿易とこれが輸送については、現在ゆるやかではあるが伸長が続いている。1974年当初の入港予想としては約4千万トンに達することが確実視されている。これがため現在当港を利用している20万トン級以上のタンカーをけい留するため、水道を深水にするところの改良工事がほぼ完成に近づきつつある。なお PLA としてはこのほかロンドン港内のマブリン・サンズに主要な深水バースを建造中であり、この便益は第3ロンドン空港とほぼ同様のメリットが確実であり、これらは新産業開発の一大基地として国家経済のうえで重要な意味をもつこととなろう。また西ドイツドックにおける撤ぶどう酒の荷さばき施設については、今後の成長経路のため適切な設備を完備し大量貨物受入れのため拡張工事の促進策を積極的に取り運ぶことであり、目下本工事は

急ピッチで進められている。

6. PLA の経営と今後の港湾管理

PLA の経営については過去数年間継続的に赤字経営が続いているが、この原因は借入金による高率な金利負担がその主な原因となっている。この結果必然的にコストの上昇を来し大きな損失金を計上しているわけである。故に何等かの手段を講じてこれらの累積赤字を消し、黒字経営に転換するという方策が打樹てられなければ近代化を目指すための開発財源が効果をあらわすことは実質的に不可能である。また一方においては前述の通り希望離職港湾作業員に対する失業手当等支給のための資金を準備しなければならない関係上、PLA の赤字経営は依然として続き、これを解消することは非常に困難性を伴うことになる。しかしながらその反面、ドックの削減措置によって必要性の減少した港湾地域内の遊休用地の売却等による収入の道が開けるということもあり、必ずしも悲観的な暗い見通しばかりではない。

近時港湾法の抜本的な改正により、ロンドン港における管理体制は大きな変ほうを遂げようとしている。本誌で述べてきたいくつかの重要政策のアウトラインは、将来の国家経済繁栄のための基礎としてどうしても達成せしめなければならないものばかりである。

従来よりとられてきた港湾諸施設の「国有化」という前近代的な保守封建政策より一日も早く抜け出し、新しくしかも進歩的に、世界的な視野に立ったところの流通革新過程をしっかりと踏えながら、港湾の効率的な運営と、健全な財政によるところの基礎的要求に対し、これらが完全なしかも合理化された管理体制の確立を目指し官民一体の努力が強く要望される所以である。