

内貿雑貨輸送と港湾問題

市来清也
(神戸商船大学)

目 次

- はじめに
- 貨物流動と港湾
- 雑貨海上輸送の概要と港湾
- 雑貨海上輸送における港湾の課題
- むすび

1. はじめに

わが国経済は、石油危機を契機として、省資源化、高度加工産業化の傾向を辿っており、国内輸送における数量的な高度成長は余り期待されないが、附加価値の高い製品すなわち雑貨類の輸送は増大していくことが予想される。そして、今後の国内貨物輸送においては、省エネルギー対策や環境問題などの諸制約から、長期的展望に立って、内航海運の積極的活用が必要とされており、とくに雑貨類の定型大量海上輸送体制の整備がその中心課題となりつつある。このような動向に関連して、内貿雑貨輸送の特質と、港湾のあり方および問題点を主体に以下述べることとする。

2. 貨物流動と港湾

(1) 貨物流動の動向

国内における貨物流動は、経済の安定成長期を迎えて、かっての高度成長期にみられたような大幅な量的増大を期待することは困難となってきた。国内貨物流動量の最近5ヶ年間の推移をみると、表1のとおりで、年々減少の傾向を辿っており、47年度の587万トンに対し、51年度の実績は499万トンと、5年間に約15%の減少となっている。ところで、輸送機関別の流動量は、自動車が最も多

く、51年度においては、87.1%を占めており、次いで内航9.2%，鉄道3.7%の順となっている。そして、5年間の輸送機関別シェアの推移をみると、鉄道は一貫して減少し、自動車は頭打ちとなっており、内航は漸増の傾向をみせている。

今後の国内貨物流動においては、産業構造の変化や、省エネルギー、省資源対策および環境問題などが、大きく影響していくものと予想される。すなわち、わ

表1 輸送機関別貨物輸送トン数の推移

(単位：千トン)

輸送機関 年 度	鉄 道		海 運 (内航)	自 動 車	航 空 (国内線)	計
	国 鉄	民 鉄				
昭和47年度	182,450 (3.1)	56,919 (1.0)	434,179 (7.4)	5,203,418 (88.5)	141 (0.002)	5,877,107 (100.0)
48	175,681 (3.1)	53,161 (0.9)	574,835 (10.1)	4,911,957 (85.9)	176 (0.003)	5,715,810 (100.0)
49	157,705 (3.1)	48,114 (0.9)	501,361 (9.9)	4,377,374 (86.1)	158 (0.003)	5,084,712 (100.0)
50	141,691 (2.8)	42,737 (0.8)	452,054 (9.0)	4,392,859 (87.3)	165 (0.003)	5,029,506 (100.0)
51	140,913 (2.8)	45,110 (0.9)	457,571 (9.2)	4,355,945 (87.1)	178 (0.004)	4,999,717 (100.0)

注 1. 運輸省「運輸経済統計要覧」(昭和52年版)による。

2. () は輸送機関別割合(%)を示す。

が国の産業構造は国際資源の諸動向や生活環境の諸条件に対応して、省資源、省エネルギー型産業に移行し、量的拡大より質的向上を求めて、素材生産重点のものから高度加工型産業へと移行していくものと思われる。そこでは、多様化高級化した国民経済生活のニーズを反映して、産業の技術集約化、高付加価値化がさらに進展し、貨物流動においては、技術集約型、高付加価値型品目が相対的に大きな割合を占めていくことが予想される。そして、貨物流動は、いわゆる雑貨類の占める割合が増大していくことになり、その流動量は、高度加工型製品として濃縮化され、量的伸びは経済成長に比し鈍化していくものと推測される。

国内貨物流動量の長期的展望に関して、第三次全国総合開発計画では、60年度

の国内貨物輸送量を50年度の約1.7倍にあたる86億トン、6,300億トンキロになるものと予測している（表2参照）。国内貨物流動量の最近の推移は、年々低調な動向をみせているのであるが、三全総などの予測に基づけば、60年以降の見通し

表2

第三次全国総合開発計画における貨物輸送量の見通し

項目		実								指 数 (昭和50年度=100)			
		昭和40年度		50年度		60年度		65年度		40 年度	50 年度	60 年度	65 年度
		構成比 (%)											
輸送量 (百 万 ト ン)	総計	2,625	100.0	5,000	100.0	8,600	100	10,000	100	52	100	171	199
	自動車	2,193	83.5	4,393	87.3	7,500	87	8,600	86	50	100	170	196
	鉄道	252	9.6	185	3.7	170	2	190	2	136	100	94	103
	海運	180	6.8	452	9.0	960	11	1,200	12	40	100	212	269
輸送量 (億 トン キロ)	総計	1,864	100.0	3,609	100.0	6,300	100	7,600	100	52	100	176	210
	自動車	484	26.0	1,297	35.9	2,400	39	2,900	38	37	100	189	224
	鉄道	573	30.7	474	13.1	460	7	500	7	121	100	96	107
	海運	806	43.3	1,836	50.9	3,400	54	4,100	55	44	100	187	226

- 注 1. 総計には航空を含む。
2. 第三次全国総合開発計画による。

としては、貨物流動の絶体量がかなり増加することになり、省エネルギー、労働力不足、交通空間の不足、環境問題、公害問題などの関連から、トラックや鉄道による内陸輸送だけでは、雑貨類の円滑な輸送は困難となることが予想され、海路利用促進の必要性が高まるものと推測されている⁽¹⁾。そして、このような事態に対応するための今後の方策として、雑貨類の定型大量海上輸送システムの整備が大きな課題となってきた。

(2) 雜貨輸送と港湾機能

港湾は、その位置する地域社会、すなわち都市と一体となって形成され、機能することになる。そこでは、港湾は地域社会との関連において、多くの役割を果すことになるが、そのうち、最も本質的で重要なものは、流通活動におけるタ

ミナル機能としての役割であろう。

港湾は、ターミナル機能を通じて市民生活と密接に連繋し、またその関連において、福祉やレクリエーションなどの種々の役割を果しているものと思われる。このようにみると、港湾機能の主体は、ターミナル的性格のものを中心として、形成されていることになろう。そして、都市型港湾において、最も市民生活と関連の深いのは、雜貨と称せられる貨物の流通活動を対象とするターミナル機能ということになろう。

雜貨類は、市民生活に必要な日用必需品をはじめ、諸種の加工型製品を包含しており、都市経済社会に欠くことのできない密接な関連を有している。このような面からして、都市港湾においては、雜貨類の貨物流動が次第にその比重を増し、重要性を高めていくものと思われる。さらにまた、これまでの都市港湾における原材料などの輸入は公害などとの関連もあり、都市機能の純化をはかる必要から、周辺港や地方港へさらに分散されていくことになろう。そこでは、都市港湾は商港としての純度をさらに高めていくことになり、雜貨類や市民生活に関連の深い貨物を主たる対象とした流通ターミナルとしての機能を果していくことになろう。

注 (1) 福島義章稿「新海上貨物輸送システムと港湾ターミナル」(運輸調査局発行「運輸と経済」第37巻第9号, 1977) p.35

3. 雜貨海上輸送の概要と港湾

(1) 内航海運の特色と雜貨輸送

内航海運は、他の輸送手段に比べて、大量性、長距離性、低廉性の面ですぐれでおり、石油製品、鉄鋼、石炭、セメント、非金属鉱物など大量貨物の長距離輸送という分野において最も良く発展してきている。内航輸送貨物の内容をみると、その80%以上がこれらの大量貨物で占められており、雜貨類は約10%強を占めるに過ぎない。

現在、内航海運における雜貨輸送は、主として、北海道、大阪、沖縄を中心とする各定期航路により行なわれている。これらの航路は、その形成過程よりみる

と、原材料など大量貨物を輸送している一般不定期船の帰り便を利用して、雑貨を輸送する形態から発展してきている。そして、現在もそのような形態は、程度の差はある、本質的なパターンとして運営面に残されている⁽¹⁾。そこでは、雑貨輸送は、何らかの形で不定期船に依存して行なわれていることになる。また、その積荷をみると、航路によって多少事情は異なるのであるが、通常、不定期船向きのロット貨物をベースカーゴにして、これに雑貨類を積合せる方法で輸送されているのが特色的である。

元来、雑貨輸送は、不特定多数の荷主より出荷される小量貨物を対象として、その方面別集合輸送をするのが本来の姿である。ところで、内航海運においては、このような小量貨物の集合輸送は、通常、ロット貨物の輸送に従属する形態で行なわれており、内航海運の特色を活かした方向で展開されている。これらからして、内航における雑貨輸送は、内航海運の有する大量性、長距離性、低廉性の特色に依存しつつ、その助力によって行なわれているものと言えよう。

(2) 内航定期雑貨航路と港湾

現在雑貨輸送を行なっている内航主要定期航路の形成過程、輸送実績および港湾利用形態をみると次のとおりである。

まず、北海道定期航路であるが、これは戦後、北海道から石炭や木材を京浜、阪神方面などへ輸送していた船舶の帰り便を利用して、京浜、阪神から雑貨類を北海道へ輸送する形態として運営されたのがその起源である。その後、次第に定期航としての基盤を確立し、35年から37年にかけ、北海道／京浜、阪神、関門、裏日本の4つの定期航路運賃同盟が結成され、さらに38年にはこれらの同盟が1本化されて現在にいたっている。北海道定期航路における最近の輸送実態は、表・3のとおりで、北海道向けの場合、車輌、鋼材、ロット物で約51%を占め、一般雑貨が約49%となっており、本州向けの場合、紙パルプが約81%を占め、その他、農産物、木材で約19%となっている。また、往復航荷量のアンバランスが目立っている。

北海道定期航路は、その輸送品目の実績からして、本州からは車輌、鋼材、ロット物に一般雑貨を積合せて、また北海道からは紙パルプをベースカーゴとして

表3 北海道定期航路の輸送実績(50年度)

航 路		航 海 数	延 D/W	積 荷 内 容							合 計
積地	揚地			車輌	鋼材	一般雜 貨	ロット 物	木材	紙ブルブ	農產 物	
本州	北海道	756 (715)	2,258.777 (2,160.906)	101.735 106.360	111.266 154.816	210.119 201.550	10,640 (35.133)	—	—	—	433,760 (497.895)
北海道	本州	923 (808)	2,822.740 (2,495.327)	—	—	—	1,379 (4.022)	1,269,104 (1,149.489)	24,693 (13.696)	260,388 275.600	1,555,564 (1,442.807)

注: () 内は前年度実績。

資料: 北海道定期航路運賃同盟。

運営されており、ロット貨物に強く依存することになる。そして、これらの輸送貨物を対象として、ロールオン・ロールオフ船やコンテナ船などの近代化船が多く就航しており、輸送の合理化が図られている。同航路における港湾の利用状況についてみると、通常、一般公共埠頭において荷役が行なわれており、接岸本船、エプロン、直背後上屋および野積場などとの機能的に一体化した利用は必ずしも行なわれていない。近代化船などにより合理的な海陸協同一貫輸送を推進するためには、できれば、専属の埠頭や荷捌ヤードが整備されるべきものであるが、現実には、近代化船で輸送される貨物が相対的にまだ少ないし、また船舶にガントリー・クレーンやランプウェイなどの荷役設備を具備しているので、埠頭の荷役設備をとくに必要としないなどのため、一般公共埠頭において、他の定期船や貨物船との共同使用の形態で港湾における荷役が行なわれている状況である。

次に、大阪雑貨定期航路についてみると、当初、九州、四国、中国などから石炭その他原材料を運搬してきた機帆船の帰り便を利用して、大阪の安治川、木津川、尻無川の川筋にある回漕業者が雑貨輸送を行なったことから始まっている。帰り便を利用できる不定期船を隨時、大阪で定期運航のスケジュールにのせて定期船として運航し、最終着港で揚荷後再びもとの不定期船にもどす運航形態として発展し、次第に往復航とも定期運航を行なうものへと進展してきている。現在、大阪港と九州、四国、中国、京浜の各方面を結ぶ航路が運営されている。大

阪雑貨定期航路の最近の輸送実績をみると、表4のとおりで、往航の場合、鋼材が約80%を占め、雑貨が約20%となっており、復航の場合、鋼材が約38%，雑貨が約62%となっている。なお、往航に比し復航の貨物量が著しく少なく、約3分の1程度となっている。これは、復航における雑貨の輸送量は往航とほぼ同じであるが、鋼材の輸送量が少ないことを示している。

表4 大阪雑貨定期航路輸送実績 (51年度)

(単位: トン)

航 路 名	往 航					復 航						
	主要品目		計	1ヶ月 平均 輸送量	平均 積載率	構成比	主要品目		計	1ヶ月 平均 輸送量	平均 積載率	
	鋼材	雑貨					鋼材	雑貨				
四国	542,771	245,305	78,8076	65,673	49	48%	37,436	318,483	355,929	29,660	34	62%
中国	208,156	12,710	22,0866	18,406	59	13%	54,604	7,180	61,784	5,149	54	11%
九州	439,763	72,152	51,1915	42,660	58	31%	64,793	20,722	85,515	7,126	58	16%
東京	117,776	468	11,8244	9,854	61	8%	56,452	555	57,007	4,751	54	11%
合計	1,3084,66	330,635	1,639,101	136,591	—	100%	213,285	346,950	560,235	46,686	—	100%

注) 大阪内航運貨協議会資料による。

航路別では、四国航路が約半数のウエイトを占め、次いで九州航路の比重が大きくなっている。各航路とも平均積載率が30~60%となっており、その低いのが目立っている。品目別みると、総体的に鋼材が大きな割合を占めており、鋼材をベースカーゴとして雑貨を積合せ輸送しているのが特色的である。復航においては、鋼材の占める割合は低下しているのであるが、その分だけ輸送量の減となっている。

大阪雑貨定期航路の使用船舶は、小型船が主力を占めており、平均船型は中国航路が約160総トン、四国航路が約210総トン、九州航路が約240総トン、東京航路がやや大型化して430総トンとなっている。大阪港における埠頭の使用状況をみると、大阪南港を東京、九州航路及び北海道、沖縄航路が、大正内港及び安治川内航を九州、四国、中国航路が、その他安治川、木津川、尻無川の各川筋を

四国、中国航路が利用している。そして、定航を運営している内航運送業者及び取扱業者は、その数が多く、企業規模の小さいものが多い。近代化をはかるために、地域別に協同組合が結成されているが、具体的な共同配船や共同作業などの合理化はほとんど行なわれていない。荷役は沿岸荷役が主体となっており、小型船の船積卸まで行なわれている。その形態は、内航運送業者が自ら沿岸荷役を行なうもの、あるいは下請荷役業者を使用して行なうもの、または、鉄鋼問屋など荷主との結びつきでその依頼により行なうものなど多様である。他の港においては、通常、公共埠頭において一般内航船とほぼ同様な荷役形態がとられている。

さらに、沖縄定期航路についてみると、昭和25年に大阪商船、三井船舶、日本海汽船の3社により発足し、その後外航定期航路として、A P Lなども参加して運営されてきたが、47年5月沖縄の日本復帰により、内航定期航路となり現在にいたっている。主な航路としては東京・名古屋航路、阪神航路及び九州航路がある。沖縄定期の積荷は、往航はコンテナや車輌が大部分でバラ荷は比較的少ない。復航は分蜜糖やパイント缶詰など品目が限定されており、総体量も非常に少なく、往復航荷のアンバランスが目立っている。就航船舶は比較的近代化されており、4,000～9,000総トン級の大型貨客船をはじめ、2,700総トン級のロールオン・ロールオフ船やコンテナ船、および1,000総トン級の貨物船が多く使用されている。然し、荷動きの低調から積載率が低く、50年度には貨客船が約46%，貨物船が約55%となっており、運航採算は良くない。港湾の利用状況は、北海道定期の場合とほぼ同様で、公共埠頭において荷役が行なわれており、近代化船によるコンテナやロールオン・ロールオフ方式の荷役合理化も進んでいる。なお、那覇港における雜貨類のコンテナ化は約60%程度となっており、埠頭施設の利用率も比較的高い実績をしめしている。

(3) 長距離フェリーと港湾

長距離フェリーは、53年1月末現在で、15事業者により24航路、52隻、40万6,700総トンが運航されている。この長距離フェリーは自動車輸送のもつ軽便性と船舶輸送のもつ大量、長距離、低廉性とが結合した海陸協同一貫輸送としての特色において、雜貨輸送をさかんに行なっている。最近は無人車航送による輸送が

増加し、トラック航送の約50%を占めている。無人車航送は長距離ほど有利で、トラック業者はこれを利用運送の1手段として定着させてきている。

長距離フェリーの経営内容をみると、最近、好転のきざしが見えているが、一般的にみてあまり良くない。これは、経済の安定成長期を迎える、輸送需要の伸びやみから収入増が頭打ちの傾向となっているのに対して、船舶建造費や埠頭使用料の負担が大きいこと、及び燃料費や人件費の上昇などによるものである。ほとんどの航路が多額の操越欠損金をかかえ苦慮している状況である。

長距離フェリーが利用している埠頭は、フェリー埠頭公社の整備になる埠頭が大部分を占めているのであるが、その他に県市所有の公共埠頭、船会社の私設埠頭、及び開発会社整備埠頭などがある。このうち、フェリー埠頭公社整備の埠頭が、フェリー輸送については、運用面や安全面ですぐれているのであるが、それだけに使用料も高くなってしまい、フェリー業者にとって経営上的一つの負担となっている。

注 (1) 抽稿「内航における雑貨輸送の現状と課題」(日本港湾協会発行「港湾」第55号、1978) P. 36

4. 雜貨海上輸送における港湾の課題

(1) 内航雑貨埠頭の整備と問題点

内航における雑貨輸送は定期航路を主体にして行なわれており、通常、他の内航船と共同使用の形で公共埠頭において荷役作業が行なわれている。そして、本船、沿岸、上屋、荷捌における作業形態は、必ずしも埠頭利用の面で機能的に一体化されたものとはなっていない。港湾における雑貨類の物流合理化をはかるためには、埠頭施設が機能的に一体化して利用されることが重要である。そこでは雑貨埠頭をいかなる貨物でも取扱う埠頭とするのではなく、雑貨という特殊なカテゴリーに属する貨物を専門に取扱う物資別専門埠頭の一形態として検討することも必要かと思われる。(1)

内航雑貨輸送において、その本格的な港湾物流の合理化をはかるためには、バースや上屋を専用化して、本船と一体的運営が可能な埠頭の整備が望ましいこと

になる。ところで、内航雑貨輸送の現状をみると、総体的な数量が少ない上に、そのほとんどの航路が積載率が低く、往復航のアンバランスが目立ち、しかも、自動車輸送やフェリーなどとの競争による運賃面の制約などがあるので、運航採算はあまり良くない状況である。内航雑貨輸送を対象とする埠頭整備の面からすると、港湾における社会資本投入の遅れがみられるのであるが、整備後の港湾原価の負担力の点などを考えると、内航雑貨輸送の現状からして、検討すべき問題点があるものと思われる。

内航雑貨輸送が、内航の特色である大量性、長距離性、低廉性に依存した形態で運営されているという体質からみて、当面、雑貨のみを対象とした埠頭の整備は対象貨物や港湾原価負担力の関係などから考慮すべき事項が多いものと思われる。そこでは、港湾原価と内航雑貨輸送の負担力との関連における調和が埠頭整備に要請されることになろう。

(2) 集貨問題と港湾機能

内航雑貨輸送は、その輸送実績の現状からして、その多くが、比較的ロットの大きい、言わば不定期船あるいは専用船向きに近い貨物をベースカーゴとし、これに雑貨類を積合すという形態で運営されている。今後、このような形態に対して、さらに本来の雑貨類の輸送比重を高め、その本格的基盤を確立するためには、港湾における合理的な集貨体制を確立することが大きな課題となってくる。

雑貨輸送における本質的な輸送の原則は、早く、安く、安全に、正確にということになろう。これについて、輸送機関の特質を比較すると、一般的には次のようなものとなっている。すなわち、鉄道輸送は、①大量の商品を一時に能率的に輸送するのに適す、②中・遠距離輸送には運賃が割合で経済的である、③近距離輸送の運賃は比較的割高である、などとなっている。また自動車輸送は、①小・中量商品の近距離輸送に運賃が割安で経済的である、②戸口から戸口への一貫輸送に適し便利である、③輸送途中の積換荷役がほとんど必要でなく、荷造包装は比較的簡単でよい、④大量輸送にはあまり適しない、などとなっている。一方、船舶輸送は、①大量商品の遠距離輸送に適しており割安で経済的である、②輸送速度が他の輸送機関に比べて遅い、③安全性や正確性の面で鉄道や自動車に

比較してやや劣る、④天候により荷役や航行が左右されやすい、などとなっている(2)。

ところで、輸送機関選択と内航海運の利用について、運輸省流通対策本部が昭和54年に発表している対荷主アンケート調査の結果によると、内航海運については、輸送費が安いとするところが81.8%と各輸送機関中最高の数となっているが輸送時間を不適とするところが72.1%と多く、またサービス機能が悪いとするところが59.5%，安全性・信頼性が少ないとするところが45.0%となっている。さらに、輸送機関の選択理由として、①運賃が安いことが98.4%，②発着時間が正確が74.2%，③天候・スト等に影響されないが69.7%，④輸送所要時間が短いが66.7%，⑤事故が少ないが60.6%，⑥一貫輸送体制で便利が59.1%，⑦迅速な輸送が必要とされるが59.1%，⑧出荷単位が適合しているが54.5%，⑨荷傷めが少ないが51.5%，⑩集配サービスが機動的であるが40.7%となっている。これらの選択理由のうち、雜貨輸送に関しては、とくに、一貫輸送体制が便利であることや、集配サービスが機動的であることなどが、重要な要素として関連してくるものと思われる。

荷主側の立場からすると、物流の戦略的合理化をはかるために、常に商品を顧客に、適正な品質 (right quality)，適正な数量 (right quantity)，適正な時点 (right time)，適正な場所 (right place)，好適な印象 (right impression) 適正な価格 (right price) の 6 R の理想的条件で届けることができる物流システムを作りあげることが⁽³⁾、雜貨輸送に関して肝要である。それで雜貨輸送の供給側に対しては、このような荷主側の立場に対応するような良質の輸送態勢を確立することが強く要請されることになる。そこでは、雜貨の種類や輸送需要の特徴及び輸送区間ごとに適応した輸送サービスの開発と、荷主への積極的販売が、本格的な雜貨輸送態勢確立の基盤となるものと思われる。

ところで、雜貨海上輸送をさらに促進する上において、考慮すべき重要な事項は、内航雜貨輸送が船舶輸送の有する特性すなわち「大量性、長距離、低廉性」に依存する形態で、これまで発展してきたということである。このことは、やはり今後の内航雜貨輸送においても、その運営の基調をなすもので、輸送する対象

貨物に特色ある傾向を残すものと想定される。そこでは雑貨類のなかでも内航の特性に比較的適応した貨物、すなわち輸送ロットがある程度大きく、比較的安定した量の移動が恒常的に行なわれるものが、その輸送貨物の主体をなすものと思われ、対象貨物について、業種別、品目別、地域別におのづからある限度が生ずることになろう。また、雑貨類の往復航のアンバランスや季節的変動に対処するためにも、不定期船向きと思われるような貨物に、その一部を依存せざるを得ないという問題点が残されることになろう。そこには、トラックなどで輸送される陸送雑貨とは若干性格の異なる海送雑貨としての特色がみられることになる。

内航雑貨輸送の集貨を合理的に推進するためには、これらの海送雑貨を対象として、港湾におけるターミナル機能を中心とする集貨体制を形成することが必要である。そして、その原則的方向は、需要者である荷主側の要望に副うべく、一貫輸送、適合輸送、安定輸送に対応したものであることが基本となろう。海送雑貨はロットの大きいものと小さいものに、その性格からして区別されることになる。小ロットのものについては、コンテナやパレットによるユニット・ロード・システムを推進し、また港湾ターミナルにおける混載機能を整備することが必要である。ロットの大きいものについては、それぞれの荷主の流通形態との関連において、適合した安定的な集貨システムを形成していくことが要請されることになろう。そこでは総体的物流コストの低減と、荷主のニーズに適応することが必要となってくる。とくに総体的物流コストの低減に関しては、雑貨海上輸送における総コストの約3分の2近くが発着両港における港湾経費及び集配費用などで占められている現状からして、港湾経費及び集配コストの節減が、その重要な要素となるものと思われる。

このような海送雑貨の集貨体制の形成は、当然のことながら、業界の形態やあり方にも大きな課題を提起することになる。内航雑貨輸送に従事する業者は、その数が多く、企業規模も一部を除きあまり大きくない現状である。港湾におけるターミナル機能の有機的活用と、集貨体制の効率的展開をはかるためには、関係業者の共同化、協業化などが基本的には、必要となってくる。ところで、地域別に協同組合などが結成されている事例はあるが、共同配船や共同作業などによる

合理化は、貨物フェリーの場合を除くと、まだ行なわれていない実状である。貨物フェリーの場合は、東京／苫小牧間において、日本沿海フェリーと川崎近海汽船の共同運航が行なわれており、集貨や運営面の共同化が進展している。

今後、内航雑貨輸送における集貨体制を合理的に形成するためには、共同集貨をはじめ、トラック業者などの協調、荷主への良質サービスの提供および荷主側の協力などが大きな課題となろう。そして、これらが港湾のターミナル機能を通じて、有機的にシステム化されることが、集貨問題解決への基盤となるものと思われる。

(3) 流通拠点港湾と物流合理化

経済の安定成長時代を迎えると、流通拠点港湾における物流合理化は、質的向上にその重点が置かれることになり、物流のサービス向上、コスト削減、環境問題、省エネルギーなどが、その主な対象となりつつある。そして、港湾物流のあり方は、これまでの産業奉仕型から国民生活志向型へと転換しつつあり、地域社会と密着した物流システムの形成が重要となってきている。すなわち、地域社会の総合的な物流合理化をはかるため、生産から消費を結ぶ海陸一貫した輸送合理化が可能であることが強く要請されつつある。

流通拠点港湾においては、地域社会との関連性からして、雑貨類の輸送が重要な部分を占めるものと思われる。最近、この雑貨類の物流合理化をはかるための方策として、コンテナ船や長距離フェリーなどによる海陸協同一貫輸送が進展してきており、これに対応して、流通拠点港湾も機能的整備や充実が進められつつある。雑貨輸送においては、このような海陸協同一貫輸送をはじめ、港湾と内陸部を有機的に結ぶ物流システムの形成や内陸物流拠点との機能的連繋運営が、その合理化をはかるためにとくに重要となってきている。

今後の雑貨輸送においては、流通拠点港湾を中枢機能として、内陸部と一体となった物流システムの形成、運営が基本的課題となるものと思われる。そこでは、物流の発地から着地まで一貫した総合的取扱が重要であり、そのための流通拠点港湾の施設面や機能面の整備と合せて、雑貨輸送業者の総合物流業者への脱皮が強く要請されることになろう。

- 注 (1) 港湾荷役機械化協会編「雜貨ふ頭における流通施設の適正計画に関する調査(II)」(同協会発行, 1978) P.37
(2) 日通総合研究所編「物流の知識」(東洋経済新報社発行, 1978) P.102~P.104
(3) 日通総合研究所編「同上」P.45

5. むすび

内賀雜貨輸送の合理的な発展をはかるためには、集貨面や経営面の態勢を確立することが、とくに重要となっている。そこでは、輸送の質の向上をはじめ、業界の共同化などによる近代化や、港湾ターミナル機能を中心とする内陸部との一貫物流システムの形成、ならびにそれに対応する港湾埠頭の整備などが内賀雜貨輸送をめぐる港湾問題として、解決すべき主要な事項となろう。