

都市港湾の流通問題に関する一考察

市 来 清 也

(神戸商船大学)

目 次

- 第1節 都市港湾流通の検討課題
- 第2節 港湾流通の概念
- 第3節 貨物流動と流通形態
- 第4節 港湾流通と港湾用役

第1節 都市港湾流通の検討課題

都市港湾においては、都市機能との関連において、その港湾機能も複合的なものとなっている。しかし、そのなかで、主体的役割を果しているのは、海陸交通の結節点としてのターミナル機能であろう。ターミナル機能により都市港湾は、都市機能における商流活動と一体となって、物流活動を推進するものとなっており、それにより、流通分野における役割を有機的に果すものとなっている。

ところで、都市港湾においては、流通活動との関連から、背後地の形成要因やそれとの結びつき、及び港湾における流通システムのあり方などが、その機能的な面で、重要な要素となっている。一方、都市港湾における貨物流動の動向をみると、国際的な省資源化、省エネルギー化の傾向、および国内産業構造の変革などから、その量的質的变化がみられつつあり、これが港湾機能にも大きな影響をおよぼすものと予想される。

さらに、都市港湾の利用者である荷主企業についてみると、安定経済成長下における需要停滞に対処して、その経営の維持発展をはかる上から、物流活動の合理的管理が、企業の経営方策として、大きな役割を果すものとなってきている。そこでは、物流活動は、企業の総体的物の流れにおいて、効果

的に機能し、トータル・コストの削減をもたらすものであり、また都市社会とも調和的存在として、都市経済に寄与するものであることが重要となっている。

このような諸情勢において、都市港湾においては、都市機能との関連から、港湾物流用役についてのマーケティングの推進や、用役の質的向上をはかることなどが課題となってきた。本稿では、これらに関して、都市港湾における流通活動の特質と問題点などを検討し、さらに、その本質的なあり方などについて考察することとする。

第2節 港湾流通の概念

経済社会において、生産と消費を結ぶ流通活動が港湾を経由して行なわれる必要のある場合において、港湾は、経済社会におけるこれらの流通活動を分担するものとしての役割を果たすことになる。そこでは、まず流通の一般的概念との関連において、港湾流通の内容を検討することが必要となってくる。

流通は、一般的には、財貨やサービスなど経済財の供給者から需要者に行きわたる間に生ずる経済活動を内容としており、生産と消費の間の場所的、時間的、人的隔たりを有機的に結び合わせる機能として、大きな役割を果たしている。この流通においては、通常、経済財の使用価値を実現するために、まず貨幣との形態転化としての商取引活動が発生し、それによってもって経済財の移動としての物流活動が行なわれることになる。そして、この流通は、個別経済的観点においては、企業のマーケティングなどとの関連における経営管理の対象として、また国民経済的観点においては、社会的、国民経済的利益を増進させるための生産と消費を結ぶ活動方策として、それぞれ重点の置場の異なる視点から、一般に把握されてきている。いずれにしても、流通は、これを簡潔に定義すれば、生産者から消費者へ財貨およびサービスを社会的、物理的に移転させる経済活動であり、商取引活動と物流活動の2活動からなっているものといえよう。

通常、港湾においては、海陸の結節点としてのターミナル機能を通じて、

流通活動が行なわれており、貿易や国内取引などの商取引活動にともなう、経済財の港湾を経由する移動としての物流活動が行なわれている。港湾流通は、このような港湾のターミナル機能に基づき、港湾を場として行なわれる流通活動を内容としているので、港湾流通においては、有機的に物流機能を果たすことが決定的要因となっており、物流活動がほぼその主体を占めることになる。この港湾流通においては、資本の総循環度合を高め、再生産過程における増殖機能を拡大するための要請からして、その合理化近代化による生産性向上が大きな課題として導入されることになる。それは、利用者の立場から港湾流通を通じて、資本の転態効率が高められることになるので、新しい流通構造への展開は、主に利用者を中心としたものとして、顕著なあらわれかたを示してきている。⁽¹⁾ そこでは、港湾流通においては、利用者のニーズを満足させるものであることが要請されることになり、最終的に、利用者である荷主の総体的流通合理化に効果的に機能するものであることが重要な課題となっている。

ところで、港湾機能は、技術的面、社会的面、経済的面の3側面から考察される。⁽²⁾ まず技術的面においては、海陸輸送の結節点としての港湾の基礎的機能がその対象となる。これは、物流活動分野における輸送基礎施設提供活動であり、海運・陸運の連携媒介をするターミナル活動としての機能である。次に社会的面においては、港湾に直接間接関連する経済活動が営まれることによって、港湾都市が形成される関係である。港湾のターミナル機能に関連して、生産流通活動の港湾への集中と周辺背後への人口の集積が港湾都市を形成する要因となっており、港湾機能は都市機能ととくに深い関連性を有するものとなっていることである。さらに経済的面においては、港湾企業にとって港湾は生産の場となっており、これらの生産活動が他の企業の流通・分配の便を増大する役割を果していることである。

このように港湾は、ターミナル活動を基盤として、種々の関連する機能を有している。この故に、都市港湾の機能については、海陸交通の結節点であるターミナルとしての役割における単なる物理的条件のみでなく、現実に都市港湾として行なっている全体的な諸活動を可能にしている経済的、社会的

諸条件をも含めて把握することが重要となっている。現実の都市港湾は、歴史的にみても経済的社会的諸条件を包含したものとして、その全体的港湾活動を形成し発展してきている。そこには、これらの都市港湾における経済的社会的活動の背景として、それに対応した商業の基盤が存在することになる。⁽³⁾ 元来、都市は人間の集団として、集団社会に必要な消費活動の場であるので、それを内容とした商業活動は、都市機能の主体をなすことになる。そして、このような都市機能によって、港湾機能は支持され推進されることになり、港湾流通との関係を展開することになる。

港湾流通は、物流活動を主体としつつ、都市機能による商取引活動と一体となって進められることになる。すなわち、港市港湾においては、物流は港湾のターミナル機能によって行なわれ、商取引流通は港湾背後の都市機能により推進されることになる。都市港湾の流通は、このようなターミナル機能と都市機能の一本化によって、本来の役割を果たすことになる。そこでは、港湾背後における都市機能としての商業活動に基づく商取引流通と表裏一体となって、港湾における物理的、経済的、社会的条件を具備したターミナル活動により物流活動が行なわれ、港湾流通が効果的に機能することになる。そして、港湾流通の対象は、都市が集団社会であり、その消費的性格からして、それらに対応した商業関連財貨（都市型貨物）が中心をなしていくものと思われる。

注 (1) 北見・喜多村編「港湾流通」（成山堂，昭和49年9月），山村学稿，P188

(2) 矢野剛著「港湾経済の研究」（日本港湾協会，昭和39年11月），P 47

(3) 北見俊郎著「港湾総論」（成山堂，昭和47年3月）P 172

第3節 貨物流動と流通形態

(1) 貨物流動の動向と影響

港湾流通は、港湾のターミナル機能を基盤として行なわれる物流活動を主体としていることから、港湾における貨物流動の動向に大きく影響されるこ

とになる。都市港湾における貨物流動についてみると、全般的にみて、その量的な面と、質的な変化が主な課題になるものと思われる。

まず都市港湾における貨物流動の量的な面について、5大港の動向をみると、表1のとおりである。港湾取扱貨物量は、昭和48年までは順調な伸びを示しているが、その後下降し、51年から再び増勢に転じており、54年にはほぼ48年の水準に復帰し791百万トンとなっている。そして、一般的にみてその伸びは、高度経済成長期に比べて低調となっている。一方、港湾運送量も、このような港湾取扱貨物量の動きにつれて、ほぼ同様な推移をみせており、54年には、船内荷役量が352百万トン、沿岸荷役量が300百万トンとなっている。ただししけ運送量は、減少の傾向をたどっており、49年の69百万トンから54年の38百万トンと著減している。

表1 港湾取扱貨物量及び港運貨物量推移（5大港）

区分 \ 年		45	48	49	50	51	52	53	54
港 湾 取 扱 貨 物 量		600	791	759	703	722	753	750	791
港 湾 運 送 量	船 内 荷 役 量	273	276	285	271	279	303	323	352
	沿 岸 荷 役 量	215	230	238	223	244	244	246	300
	はしけ運送量	69	57	56	46	45	43	36	38

注：運輸省港湾局港政課監「港運要覧」（昭和55年版）P. 8による。

さらに5大港における主要品目別船舶積卸し実績についてみると、コンテナ、鉄鋼、金属鉱、自動車、石炭、穀物、原木などが主な品目となっている（表2参照）。このうち伸びの著しいのはコンテナ、自動車などとなっており、逆に減少しているのは金属鉱、石炭などとなっている。今後の動向についてみても、国際的な省エネルギー、省資源化の傾向や、わが国産業構造の高度加工型産業への移行傾向などからして、ほぼ同様な動きを辿るものと予

表 2 主要品目別船舶積卸し実績（5大港）

品目 \ 年	45 年	50 年	54 年
コ ン テ ナ	13,049	52,356	99,736
鉄 鋼	45,813	40,736	51,786
金 属 鉱	42,327	36,943	36,241
自 動 車	11,112	18,806	34,437
石 炭	33,942	22,075	21,747
穀 物（撤）	14,571	13,650	16,357
原 木	9,536	6,640	10,119
雑 工 業 品	16,677	11,434	8,572
砂・砂利・石材	5,765	3,668	5,636
紙・パルプ	4,375	4,244	5,340
そ の 他	76,228	60,836	62,050
計	273,395	271,388	352,021

注：運輸省港湾局港政課監「港運要覧」（昭和55年版）P. 18～19による。

想される。そこでは、一般的にみて、かつての高度経済成長期のような貨物量の著しい伸びは期待されないものと思われる。

次に、貨物流動に関する質的な変化についてみると、流動貨物の附加価値の高い貨物への濃縮化をはじめ、流通経路の国際的短絡化、複合化などがその対象となってくる。すなわちわが国の産業構造は、今後さらに高度加工型産業へと進展していくことが予想されるが、他方、資源産出国においても、資源を加工または精製し、二次製品、半製品として輸出する傾向がみられており、また発展途上国においても、消費物資の生産など労働集約型産業へと脱皮していくものと思われる。このようなことから、輸出においては、高度の技術集約型製品や雑貨類が増加していくであろうし、また、輸出相手国へ現地進出して組立や加工を行なうことなどにより、流通経路も短絡化される方向を辿ることになる。さらに輸入においては、これまでの原材料のかわ

りに鉄鋼素材や製材品などの占める割合がふえ、総体の貨物量は濃縮化されていくことになろうし、また、発展途上国などからの繊維製品や消費物資などが増加する傾向から、流通経路は複合化していくものと予想される。⁽¹⁾

都市港湾における貨物流動のこのような変化の動向は、港湾機能のあり方にも大きな影響を及ぼすことになる。元来、都市港湾の機能は、都市の商業機能を基盤とする商港的機能を本質的内容としているのであるが、現実の都市港湾においては、高度経済成長期などにおける生産拡大に対応しての工業港的機能も多く形成されてきており、同一港湾内に商港的機能と工業港的機能が併存している状況である。これらは、都市港湾の発展段階における形成過程として、当然の現象として良くみられるものである。ところで、このような都市港湾における工業港的機能は、公害対策や都市機能の鈍化をはかる面などからして、最近、隣接する附近の工業港などへ分散移転されつつあり、減少の傾向にはあるが、今後は、さらに貨物流動の動向からしても、原材料を対象とした工業港的機能の活動分野はせばめられ、低調になっていくものと思われる。一方、加工型製品や雑貨を対象とした商港的機能は、コンテナ埠頭や定期船埠頭、カーフェリー埠頭その他公共埠頭を中心として比較的活動の方向をたどることになろう。そこでは、都市港湾は、商港的機能と工業港的機能の混在した形態のものから、商港的機能の比重をさらに強めていくことになり、都市の商業活動機能に寄与する度合を高めていくものと思われる。

ここで、都市港湾における貨物流動は、その貨物の性格からして、都市の商業（消費）関連貨物流動、加工型産業関連貨物流動、及び都市周辺及び臨港地所在の工業関連貨物流動の3種に分類されると思われる。商業（消費）関連としては、日用雑貨や食料品などの流動があげられるが、これは直接都市機能との関連の深いものと言えよう。また、加工型産業関連としては、木材、紙、金属製品などの流動があげられるが、これは都市機能形成に寄与しているものと言えよう。そして、工業関連貨物流動は、原材料や製品の流動であるが、間接的に都市機能の発展をうながしているものと言えよう。

(2) 背後地と流通機能

背後地は、一般にその港を通じて輸移出（入）される貨物の出荷（入荷）地点を含めた地域とされている。この背後地の範囲は広範にわたっており、通常、その港の勢力圏を示している地域として認識されている。都市港湾における背後地は、地理的条件よりも経済的条件にその重点を有しており、港湾の経済価値を決定するうえで大きな要素ともなっている。通常、都市港湾においては、背後地は、臨港地域を除くと、その都市の経済地域内と経済地域外に区分される。すなわち、都市の経済地域内は、都市港湾の機能を維持増進するための都市機能としての役割を果している地域であり、経済地域外は、その他の背後地全般を指すもので、都市港湾の機能を利用している地域である。

港湾と背後地に関する理論的な展開としては、A. J. サージェント (A. J. Sargent ; Seaport and Hinterland, 1938) がその原点を示しているものとしてあげられる。

それは、背後地形成の基本的要因として、港からの距離、時間、運賃、交通事情（道路、鉄道、河川、運河）、人口をとりあげており、とくに交通事情に重点をおいている。ところで、このサージェントの理論的基調は、欧州、北米、南米などの大陸を対象としており、また農業生産物に重点を置いたものである。そこで、わが国のような地理的、経済的、社会的に条件の異なる場合においては、さらに複雑な要因がこれに加わってくることになる。そこでは、「A. J. サージェントの提起している問題意識と地理的事情の差をふまえた上に、日本の資本主義経済・社会の歴史的背景からくる構造的な特質が現実には hinterland の概念を形成する主要因となるといっても過言でない」ことになる。²⁾

わが国における背後地形成の要因としては、地理的事情を除くと、A. J. サージェントの掲げる要因のほかに、歴史的な経済社会構造の特質が、それ以上の重要な役割を果してきたものといえよう。しかし、この場合においても、より安い運賃への志向ということが、たえず背後地における基本的な課題となってきたものと思われる。

このような課題に関して、流通近代化の面よりみると、もし、背後地が利

用者（荷主）における物流管理のうえから最も効果的な港湾選択の結果として形成されるものとするならば、その形成要因は、物流コストと物流サービスの2要因に集約されるものと思われる。この場合、物流コストは、単なる港と背後地点間における運賃コストではなくて、利用者における商品流通のトータル・コストの節減を内容とした経営政策的なものであり、また、物流サービスは、利用者の生産から販売にいたる商品の流れにおいて、その総合的物流合理化をはかるものとしての、港湾用役を中心とするその質的内容を意味していることになろう。京浜、阪神などの大都市港湾においては背後地における利用者（荷主）のこのような港湾選択の行なわれる可能性が強いものと思われる。

港湾流通において、都市との結びつきからして、その機能能力の最も関連の深い背後地は、都市経済地域内の背後地であろう。この経済地域内は都市機能を形成している商業活動の場であるので、これらに対応した港湾流通の占める割合の大きい場合に、都市港湾としての機能は最も良く発揮されることになる。そこで対象貨物は、前述するごとく、都市機能に対応した商業（消費）関連貨物や加工型産業関連貨物が主体をなすことになり、また、その背後地内の物流形態は、いわゆる都市内物流に属するもので、都市内物流としての機能を果たすことが重要であり、その面での対策として交錯輸送や重複輸送の縮減をはじめ、交通公害の防止、地域住民への寄与などをはかることが、利用者（荷主）の港湾選択などとの関連において、課題になってくるものと思われる。

(3) 都市港湾と流通システム

港湾における流通合理化は、輸送革新や物流システム化などの語で一般に表現されているように、海陸複合一貫輸送や物資別専用輸送などの物流システム化により推進されてきている。とくに都市港湾においては、コンテナ船輸送やフェリー輸送などを主体とする海陸複合一貫輸送システムによる合理化の進展に著しいものがみられている。これらは先に述べたように、最終的には利用者である荷主の要請する総体的流通合理化を対象として、そのシス

テム化が推進されることになる。都市港湾におけるこのようなシステム化の進展は、一方において、港湾物流企業のこれらシステムへの埋没という結果を招来するおそれもみられている。すなわち、港湾における物流システム化の進展は、港湾物流の合理化、効率化をもたらす反面、在来型港湾物流をめぐり大きな影響を及ぼしてきている。

港湾物流においては、高度経済成長期を通じ、増大する港湾取扱貨物を効率的に処理するため、高度に機械化した荷役方式を主体とするシステム化が進展してきている。その結果、在来型港湾物流の企業分野では、経済の安成長期への移行にともなう港湾取扱貨物量の伸びの鈍化と、輸送革新の進展による業域や職域の減少傾向などからして、その経営状態は一般に悪化してきており、構造不況の様相を示している。とくにはしけ運送において、運送需要の減少、はしけの余剰・遊休化による不振が深刻化している。これらは、流通合理化にともなう都市港湾における大きな課題となりつつあり、その対策が、流通近代化との関連において重要となってきた。

次に、都市港湾における物流システムの主宰者についてみると、コンテナ船輸送やフェリー輸送をはじめ一般定期船輸送においては、船会社の主催性の強いものとなっている。一方、利用者である荷主の主催性の強いのは、不定期船輸送となっている。そして、これらの船会社と荷主の間に立って海陸一貫した物流システムの運営における調整的役割を果たしているのが、港運業などの港湾物流企業となっている。ところで、都市港湾においては、その背後地の集団社会性からして、流通の対象は、商業対象貨物すなわち雑貨型に類する財貨が主体をなすことから、コンテナ船輸送やフェリー輸送その他定期船輸送が、都市との関連性の強いものと思われる。そこでは、交通用役の供給者側である船会社の主催性の強い物流システムが推進されることになる。

このような船会社の主催性の強い物流システムにおいては、運賃同盟に基づく交通用役の独占的供給形態とその背景において、物流システムは推進されることになる。この場合、港湾と都市の流通面における機能的あり方としては、利用者（荷主）側の意向が疎外されないことが重要となっており、港湾物流企業は、これら物流システムの主催者と利用者の間にあって、流通の

一貫性、合理性をはかるものとしての調整者としての大きな役割を果たすことになる。すなわち、都市港湾においては、港湾物流企業が、このような立場から、港湾と都市を有機的に結ぶ流通システムの運営及びその近代的あり方の面で重要な要素を占めることになると思われる。

注 (1) 拙稿「物流と港湾問題」(港湾労働経済研究所編「港湾労働経済研究No. 3」昭和54年1月)、P. 89～92

(2) 北見俊郎著「都市と港」(同文館、昭和51年4月)、P. 119～121 及び P. 132

第4節 港湾流通と港湾用役

(1) 港湾用役と都市機能

港湾用役は、港湾の有するターミナル機能および都市生活関連機能により提供されるあらゆるサービスである。これは、港湾を場として生産され販売されるもので、需要者に対し商品性、価格性を有する用役である。港湾用役を流通の面よりみると、港湾のターミナル機能により生産され販売される物流用役(港湾物流用役)が、その主体をなすことになる。そこでは、需要者は利用者たる荷主であることもあれば、船会社であることもあるが、窮極的には、荷主にその需要は帰属する性格のものである。すなわち、港湾物流用役は、港湾のターミナル機能を基盤として、港湾において、需要者の依頼に応じてなされる物品の海陸にまたがる空間的・時間的隔りを克服するための用役であり、本質的には無形財、即時財としての性質のものであるといえよう。

港湾物流用役は、このように無形の生産物の類型に属し、無形財・即時財として生産と同時に販売・消費される即時性・非貯蔵性がその特質となっている。通常の有形の商品は、生産、貯蔵、販売の過程を経て取引されるが、港湾物流用役は生産即販売されることになり、その間に貯蔵による調整がきかないものとなっている。港湾物流用役は、このように即時性のものであるので、有形財生産の場合とは、大きく異なったものとなっている。有形財生

産においては、その生産と販売、消費の時間的ずれについては貯蔵により、場所的ずれについては輸送により調整することが可能である。ところが、無形財である港湾物流用役の生産においては、供給者側で施設や労働力など必要能力を準備し、または提供しても、これらの能力のうち、需要に合致した分だけが有効に生産・販売・消費されることになり、その他の能力または用役は費用のみを要して無駄に終ることになる。

また、港湾物流用役は、都市機能における商取引流通の発生を基盤とし、それに従属して発生するものとなっており、自ら需要を創り出すものとはなっていない。港湾物流用役の供給者側は、利用者の需要に即して、受動的な立場でその用役を提供することになる。しかもその需要は、一般に、不特定多数の利用者を対象としており、非定型的、非定量的で、波動性の強いものとなっているのが特色的である。そして、港湾物流用役は、不特定多数の利用者に対し有償で提供されるサービスとして、経済社会における共通の必需性を対象としており、公共性の強いものとなっている。ここで公共性とは、「集団の中の大多数に共通する利益を目的とした認識」⁽¹⁾をその本質とするものであるが、とくに港湾物流用役の場合は、公共的社会資本施設としての港湾を生産の場とすることから、公企業的公共性との関連の深いものとなっており、その面から制約性の強いものとなっている。⁽²⁾

港湾物流用役は、以上のような特質を有しており、その公共性において、都市機能との関連性のとくに深いものとなっている。すなわち、公共性としての果す度合いが強いほど、都市の不特定多数の商取引活動と関連することになり、都市機能への結合性を高めることになる。そこでは都市港湾における商港的機能や公共埠頭の機能、及び港湾物流企業のコモン・キャリアとしての機能などが、港湾物流用役をして都市機能との関連性をより高める主な要因となっているものと思われる。

港湾用役は、流通の面において都市機能と、港湾物流用役の公共性を通じて、その関連性を高めているのであるが、そこでは、さらに都市港湾を経由する貨物の流動量や範囲などにより提供される物流用役の量により、また、物流近代化への対応の程度としての提供される物流用役の質により、都市機

能との関連度合の強弱を有することになる。すなわち、都市経済地域内への貨物流動量が多く、流動範囲としての後背地が同地域内を占め、また、都市機能たる商業活動を対象として、利用者（荷主）に総合的流通合理化の面で寄与するような物流活動の場合において、とくに港湾物流用役は、都市機能との関連度合が高いことになるものといえよう。

なお、港湾用役は、物流用役のほかに、都市生活関連として、レジャーや福祉、都市再開発などのための用役を包含することになる。そして、現実の都市港湾においては、都市の商取引活動を対象とする物流用役を主体として、これらの用役が調和的に生産・販売される場合において、都市機能との関連が充分に果されることがになるものと思われる。

(2) 都市港湾とマーケティング

都市港湾において、マーケティングの対象となるのは、港湾用役であり、とくにその中で主体をなしているのは、港湾物流用役である。一般に港湾においては、安定経済成長期を迎え、これまでのような港湾貨物流動量の著しい伸びがほとんど期待されないことから、港湾整備の進展にともない、それに対応した港湾用役の需要を確保することが必要となってきた。このような背景のもとに、都市港湾において、マーケティングを必要とする主な理由としては、次の3つの場合があげられる。

第1は、輸送方式などの改善が、以前は不利で実現できなかったような貿易を可能とすることから、その対象となるような輸出入業者と折衝し、需要を開発する必要がある。

第2は、港湾流通貨物の大部分のODが、他港との競争関係にある背後地の区域内にある場合、その荷主に対し、サービス面の利益を提供して惹きつける必要がある。

第3は、物流事業における改善を通じて、物の流れの惰性を打破し、より良いルート、より良い港として、需要を確保する必要がある。

以上のような理由からして、これらに対処するために、都市港湾においては、最近、港湾用役の生産・販売についての科学的・計画的経営活動として

のマーケティングが重要な課題となってきた。

通常、港湾におけるマーケティングは、一般的には港湾管理者により、個別的には港湾物流企業によりそれぞれの営業を通じて、港湾用役の需要者を対象として推進されることになる。とくに、港湾管理者にとっては、港湾整備は巨額の先行投資を要し、財政上の大きな負担となるようなベンチャー・ビジネスとしての危険性を有するのであるが、これらに対処して、港湾経営を健全に推進する上からマーケティングが重要な要素となってきた。一般にマーケティングは、市場対策活動、商品化活動、情報活動、取引活動の諸機能からなっており、需要を効果的に創造する役割を果たすものとなっている。その故に、港湾管理者にとって、マーケティングは、港湾用役の需要を確保する上での有効な経営戦略となりつつある。

港湾管理者によるマーケティングは、荷主や船会社などを対象として、港湾販売（salling the port）として具体的に推進されることになる。その主な方策についてみると、次のようなものがあげられる。⁽³⁾

(イ) 外渉活動

- ① スタッフによるPR方策の策定推進。
- ② 管理者、上級職者による地区または全国港湾会議、外国貿易会議への出席、および公共機関、船会社、輸出業者との折衝活動。
- ③ 港の信望を高めるような市民企画へのポート・オーソリティの参加。
- ④ 港の発展するような事項について経営面の助言をする諮問委員会の設立。

(ロ) 宣伝、広告

- ① 港の広報（月間報）発行。
- ② 郵送用または訪問者用の小冊子発行。
- ③ 訪問者への舟艇による港内巡航案内。
- ④ 背後地における運輸関係会合や輸出業者関係会合のための港の映画の準備及び映写。
- ⑤ 関係誌や地方紙への広告の掲載。

(ハ) 情報提供

- ② 内陸事務所による港関係料金やサービスについての情報提供。
- ③ 小冊子による港の料金やサービスに関する情報提供。
- ④ 通信文書式による要求に基づく各種の情報提供。

(二) 販売促進

- ① 有望な輸出入業者及びその代理店へのダイレクトメール通信。
- ② 現場事務所のスタッフによる訓練された勧誘員としての輸出業者や荷受人との折衝。
- ③ 勧誘員による出張販売促進。
- ④ 背後地との接触、及び商業・交通部門との協調勧誘。

一般に欧米の先進国港湾においては、ポート・オーソリティによる港湾販売活動が盛んに行なわれており、上記のような方策のほかに、主要港においては、駐在員の海外派遣なども良く行なわれている。

都市港湾におけるマーケティングをさらに効果的に成功させるためには、このような港湾販売活動と併せて、港湾機能の背後地も含めた総合的整備が重要と思われる。これには道路や施設などをはじめ、制度・慣習・取扱なども含めた一体的な港湾機能の整備をはかることが肝要と思われる。今後の都市港湾においては、利用者の総合的物流合理化を対象として、背後地と一体的に整備された港湾機能を基盤として、物流用役の質的向上をはかることがマーケティングの面から要請されることになる。

(3) 港湾物流用役の質的向上

都市港湾におけるマーケティングにおいて、最終的に重要な要素は、港湾物流用役の質に関する事項であろう。都市港湾においては、その背後都市の商流機能に対応して、利用者（荷主）のニーズを満足させ、その総合的流通合理化をもたらすような港湾物流用役を供給することが要請されることになる。そしてこのような、港湾物流用役を生産し、販売することが、本来の都市港湾における港湾物流用役の質の向上を意味しているものと思われる。そこではまず、利用者である荷主側における物流活動の性格を把握する必要がある。

都市港湾の利用者である荷主企業は、都市機能を形成している商業活動の担い手でもあるが、この荷主企業においては、安定経済成長下の需要停滞に対処して、経営の維持発展をはかるうえから、物流の合理的管理が重要な課題となっている。すなわち、企業経営に対して、生産や販売などとの関連において、総体的利益をもたらし、さらに都市地域経済とも調和的存在として寄与するような物流の合理的管理が必要となっている。荷主企業における物流活動は、その企業のあらゆる営業活動と相互関係を有しているのであるがそれらとの関連において、コスト面とサービス面の調整をはかり、トレード・オフの考え方に基づいて、総体的な合理化・効率化をはかることが肝要となっている。そこでは、荷主企業における物流活動は、顧客に対して満足する値段とサービスで、しかも企業に対しては充分利益が得られるコストとして、商品を提供することに役立つものであり、また、それらを通じて都市経済における物価安定と繁栄に寄与するような内容のものであることが重要となっている。

港湾物流用役は、このような荷主企業における物流活動に則したものであることが、その内容になるものと思われる。すなわち、港湾物流用役は、利用者（荷主）に最適物流システムを提供して、トータルコストの引下げをもたらすものであり、さらに市民生活を対象とした物流コスト節減による物価安定に寄与する内容のものであることが要請されることになる。そこでは、利用者への最適物流用役を生産・販売することを通じて、都市経済の発展や市民生活の安定に貢献することが、港湾物流用役の質的向上につながることであり、マーケティングの成果を増大させることになるものと思われる。このような面からして、港湾物流用役の生産・販売においては、個々の荷役や保管、輸送などの用役の合理化、コスト低減も重要であるが、さらにこれらの用役を最適に組合せ効果的に機能せしめて、トータル・コストを引下げるところのソフト的分野における用役が本質的に重要な要素になるものと思われる。¹⁴⁾

都市港湾における港湾物流用役の供給は、港湾物流企業などを主体として行なわれることになる。都市港湾においては、都市貨物との関連から、定期

船輸送による船会社主催の物流システムが大きな比重を占めることになるが、通常、荷主への対応としては、港湾物流企業が、船会社と荷主の間において、物流システムの調整的役割を果たすことになる。すなわち、港湾物流企業が、このような調整的役割におけるオーガナイザーとして、荷主志向の物流システムを形成し、港湾物流用役として提供することになる。そこでは、港湾物流企業は、港湾物流用役の質的向上をはかる主体者としての本質的役割を果たすことになり、それを通じて、都市港湾における流通近代化に大きな役割を果たすものと思われる。

- 注 (1) 喜多村昌次郎稿「物流事業と公共性」(日本倉庫協会編「季刊倉庫No.41」, 昭和54年6月), P. 19
- (2) 拙稿「港湾物流研究序説」(港湾労働経済研究所, 「港湾労働経済研究No. 4」, 昭和55年1月), P. 201 ~ 203
- (3) Marvin L. Fair; Port Administration in the United States, (Cornell Maritime Press, 1954), P. 175 ~ 176
- (4) 拙著「物流経営論」(ぎょうせい, 昭和55年11月), P. 334