

市川 猛雄 著

「港湾運送事業法セミナー」

松橋 幸一

(神奈川総合高等職業訓練校
横浜港湾分校)

さきごろの新聞記事に、憲法が意外に読み通されていないとの調査結果が発表されていた。いうまでもなく、憲法は日本国民の基本的な権利と義務を詠った法中の法である。にもかかわらず、国民はそれほど関心を寄せていないように見受けられる。とかく法律というものは、専門家以外にはなかなか馴染み難いものようである。

港湾運送事業法は、港湾運送事業者にとって、いわば憲法である。企業存立の可否がそこにある。こうした意味で、企業の経営に携わる側の人々は、否応なしにこの法を熟知せざるを得ない立場にある。昭和四十年代のはじめの頃、企業の集約・合併の一大旋風が吹き荒れた。自らの属する企業が、新らしく設定された規模の基準に合致しうるか否か、一企業として存立しうるかどうかの瀬戸際に立たされた。こうした切迫感に追い立てられて、経営陣のみならず、課長、係長といった中堅クラスまで、こぞってこの法律を勉強した。

勉強会や研究会がそちこちで開催されて賑わったものである。こうした人々が今、港湾運送事業の経営に当っている。

やがてそうした嵐も一段落して、安泰な時代が十年も続くと、事業法に対する関心の密度にも変化が生じる。憲法の条文を知らずとも、国民は自動的に憲法に基づいて保護されるといった、安易な考え方が蔓延する。事業法を知らずとも、行政と業界が歩み寄り、調整と妥協をくり返しつつ港運業界が運営されていく、といった他者依存型の思考が、特に若手実務家に見られる傾向のようである。著者はこうした風潮に警鐘を打ち鳴らしている。「初級管理職の人達は今まで現業に忙しくて、なかなかこういう勉強まで手が回らなかった。そこで雲の上からご下問やご下命があっても、すぐには応じられようもないらしい。したがって悪くすると、やっぱり當てにされずじまいになってしまうのではないかろうか。」(第1講)

著者には、すでに「港湾運送事業法論」(成山堂刊 昭和46年)がある。このことについて本書のはしがきに簡単にふれられているが、「条文を先ずあげて、続いてそれについて詳しい説明をしたもので、必要なときはその条文のところを開けば、関係法令共々大ていのことことが解るようになっている。」(卒直に言って、筆者もこの事業

法論に依って事業法を勉強させていただいた。懇切な解説で、決して難解な逐条解説書ではない。)

だが、法律にはアレルギー症状を示す読者もないではない。特に繁忙を極める日常の業務の中に身を置くと、それが大切なものであることは十分に認識しているながら、ともすると一日延ばしが重なるのが現実である。本書はそうした読者のために「港湾運送に多少の心得があれば、スラスラと読んで納得がゆくように配慮されている」(はしがき)のが特徴である。

その構成を見よう。

第1部 係長のための港湾運送事業法セミナー

第1講 最近読んだ記事

第2講 海運局と市の港湾部

第3講 行為と事業

第4講 一般港湾運送と受け渡し

第5講 荷主代行

第6講 港湾とは

第7講 船内荷役・はしけ運送・沿岸荷役・いかだ運送

第8講 檢査・鑑定・検量

第9講 港湾運送関連事業

第10講 免許制度

第11講 免許基準

第12講 免許・不免許の判断

第13講 事業の開始・変更・廃止

第14講 公益事業であることに基づく義務

第15講 確定運賃料金制度

第16講 港湾運送約款

第17講 債務不履行に基づく損害賠償請求権と不法行為に基づく損害賠償請求権の競合

第18講 引渡し不能貨物の処理

第19講 下請の制限

第20講 港湾運送事業抵当

第21講 内航海運との関係

第22講 会計

第23講 報告

第24講 事業の停止と免許の取消し

第25講 罰則

終講のことば

第2部 港湾運送法律評論

1 一般港湾運送と受け渡し（他に五編が載録されているが、紙幅の都合で以下を省略させていただく。）

特に著者は「係長のための」にウエイトを置いており、講演を聞くような読み易さ、を重視している。著者が念頭に置いた読者層は、係長に代表される港運業界の中堅管理職をはじめ、関係業界の若手、並びに学生であろうか。筆者の個人的な事情を述べるなら、実務を学ぶ港湾カレッジの学生には最適の参考書である。

ところで、港湾運送事業法は、大まかにいって現在二つの問題を抱えている。そのひとつが「受け渡し」の理論である。

戦後、それまでアラヒトガミであられた天皇が、象徴とされた。象徴とは何か、説明を受けると理解できるが、どうも今ひとつ、十分に納得できない何かが残る。世界に百五十余りの国があり、その中に幾つかの王国がある。王の意味はなぜだか象徴よりもよく解るし、納得できる気がする。それも歴史の重みのせいだろうか。

象徴を引き合いに出して申し訳ないが、事業法の中の「受け渡し」も納得し難いもののひとつである。説明されると、なるほどそういう考え方もあるな。と思われるが、だがしかし、と、すぐに幾つかの異論が想起される。

なぜ港湾運送にだけ「総合的な企画・指導・調整のもとに港湾運送を主宰し、これを完成する」（終講のことば）といったオルガナイザーとしての業務、ソフト系の仕事が認められないのだろうか。社会にはこうした業務が数多く存在する。設計事務所、旅行社、出版社等々、いずれもその持てるノウハウを提供することによって、利用者の便宜を計っている。筆者は常々一般港湾運送事業者をオーケストラの指揮者にたとえてきた。同じ構成メンバーでも、指揮者が違えば異なった演奏をすることはよく知られるところである。その指揮者が指揮者の位置に専念することがなぜ許されないのである。なぜ自からピアノを、バイオリンを演奏しなければならないのか、どうにも納得がいかない。

「ただ法律が港湾における輸送のオルガナイザーである一般港湾運送事業の説明、定義に『受け渡し』という観念を立法技術として導入したのに過ぎない。（中略）意図に反して皮肉にも、『受け渡し』だけが独り歩きしてしまい、（中略）理論上免許基準の上で（中略）結局ハードの面を若干プラスした現在の免許基準になってしまって（後略）」（終講のことば）が真実であろう。

第二の問題点は法と現実の乖離である。事業法の制定（昭和26年）、大幅な改正（34年）と現代では、業界を取り巻く環境ががらりと変っている。このことは説明を要しないであろう。

乖離。その最たるもののが免許基準である。周知の通り現在はしけの第三次買い上げ

が進行中である。一方でははしけの船腹量を確保しておかなければならぬ。こうした矛盾をそのままにしておいては、業者は立つ瀬がない。

法制定や改正のころには予想だにできなかつたコンテナ輸送の発生と進展がある。在来船でさえ、貨物の大半がコンテナと車両である。基幹労働者の数や施設の規模の規定が、業の近代化を阻んでいるようにさえ思われる。

専用埠頭におけるコンテナ荷役は、公共埠頭における在来型定期船の港湾運送形態とは大幅に異なる。従来の船内・沿岸といった業種区分は無意味となる。

こうした、よく知れわたつた矛盾の他にも問題は多々ある。貨物事故等の求償で、港湾運送の側が裁判での被告の席に座らせられる例が多いが、大抵の場合、その結果は港湾の側に不利である。司法にも、港湾運送の実態が十分に理解されていないよう見受けられる。このあたりの事例が、本書第二部に紹介されている。

「企業は人なり」という言葉がある。これはそのまま港湾運送界にもあてはまる。人材たる人々の質と層の厚さがあつてこそ、事態は好転する。人材とは何か。その分野のことをよく知っている人であつて、かつ、よくできる人である。本書はそういう意味であまりよく知らない人を、よく知っている人に変える。あまりよくできない人を、よくできる人に育てる。係長に代表される中堅管理職を第一線の実力者に成長させる。その方がたちが、将来の港運業にならうのである。

「すでに時代とマッチしなくなつた法律に事業者の方から身体を合わせる無理が一日も早く解消することを祈つて止まない」（終講のことば）に全面的に賛意を表するものである。

（市川猛雄著　港湾運送事業法セミナー　昭和57年5月　（株）成山堂書店

定価3,400円）