

コンテナ輸送市場の構造変動と港湾

木 村 武 彦

(名古屋港管理組合)

目 次

1. はじめに
2. コンテナ輸送市場の構造変動
3. コンテナ・サービスの多寄港への転換
4. 多寄港サービス下の埠頭整備の方向
5. 港湾の環境変化の中の課題
6. むすび

1. はじめに

1966年(昭和41年)にシーランド社(Sea-Land Service Inc.)がはじめて大西洋航路にコンテナ船を4隻就航させて以来18年目を迎えた。この輸送方式がわが国の海運界に導入される端初となったのは、その翌年マトソン社(Matson Navigation Co.)がハワイ航路に就航させていたコンテナ船を極東まで延長させることをFMC(連邦海事委員会)に承認を求めたというニュースが伝わり、これを契機にして「第二の黒船」の衝撃を受けて、急遽官民合同の「コンテナ輸送研究会」が設置され、コンテナ輸送についての研究及び情報収集を短期間に集中的に行った。

その成果が、海運造船合理化審議会(以下「海造審」という)の答申「わが国海上コンテナ輸送体制整備について」にまとめられ、わが国のコンテナ輸送体制整備の基本施策が打ち出された。続いて69年には急速なコンテナ輸送の進展に伴って、海造審から追加答申が出されているが、これまでの一連の経過については周知の事実である。

しかしながら、当初のコンテナ輸送についての対応は、単なる海上輸送の技術革新として皮相的な理解に留まっていたため、コンテナ輸送が本質的に

持っている輸送体制の変革を迫るものという理解には達していなかった。そのためわが国の港湾整備における施策もどちらかという伝統的な二眼レフ思考に立脚して、京浜、阪神の両地区を中心にコンテナ埠頭の建設が行われた。このような事情から、コンテナ輸送新幹線論に代表されるように寄港地削減と高速輸送を基本にしてコンテナサービスが開始されたが、燃費の高騰と低成長経済の中でタービン方式からディーゼル方式への主機関換装を行い、燃費の節約と経済スピードを実現して、安価で効率的な輸送サービスの要求に応えたものである。また、コンテナ輸送が資本集約的な輸送であることも手伝って、運賃同盟（以下「同盟」という）においてコンテナ輸送体制が確立されると盟外船によるコンテナ輸送への進出は不可能に近いと考えられていたが、現実にはそのような方向には進まずコンテナ船腹の過剰状況を生みだし、新たな時代に突入しようとしている。

この小論では、コンテナ輸送市場の構造変動に伴うコンテナサービスの多寄港転換の要因を分析し、二眼レフ的思考のコンテナ埠頭整備が今日の港湾物流変化に対応可能かを検討し、このような環境変化が港湾の諸分野に与えた課題を提起しようとするものである。

2. コンテナ輸送市場の構造変動

シーランド社がコンテナ船を就航させて以来2年後の68年末には、商業ベースで15社、76隻、93万総トン、34千TEU(Twenty foot Equipment Unitの略で20フィートコンテナ換算の単位である)であったものが、10年後の78年には実に20倍強の急成長を遂げ、最近の4年間ですら2.5倍の増加をみている(表・1)。

このような急激な増加の原因は、まず第一に発展途上国の国威をかけた進出があり、第二に外貨獲得を中心にした社会主義国の国営船社、第三に自貨自国船積政策に支えられて手厚い保護を受けている民間船社、それに便宜置籍により低コスト船隊の運行を行い、価格競争力の強い大手船社の進出等が⁽¹⁾あげられ、荷動量とのアンバランスが生じつつあるといわれている。

しかしながら、船腹の急激な増加がコンテナ輸送市場にどのような影響を

表・1 就航航路別世界のコンテナ船隊の伸張対比

就 航 航 路	年度初	隻 数	D/W	千トン	コンテナ積載数 TEU
全世界コンテナ航路合計	1978	467 (100)	10,082	(100)	550,440 (100)
	1980	709 (152)	16,664	(165)	882,846 (160)
	1982	1,163 (249)	26,256	(260)	1,389,309 (252)
日本・極東 ／北米・カナダ西岸	1978	101 (100)	2,096	(100)	114,907 (100)
	1980	143 (142)	2,996	(143)	164,894 (144)
	1982	134 (133)	3,176	(152)	185,360 (161)

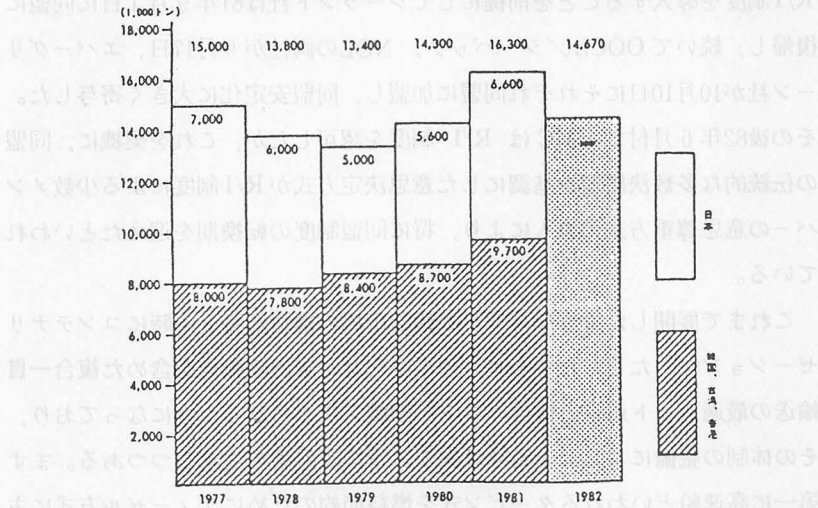
注) 日本郵船調査室資料により作成

もたらしたかの解明のためには、同盟の内部資料によるのがもっとも望ましいが、入手困難であるため、その一例として北米太平洋航路（東航）における船腹事情を日本郵船の高橋宏氏の試算により算出し、「Shipping and Trade News」の荷動量並びに運賃指数のデータによって状況を把握することしよう。まず北米太平洋岸航路（東航）の船隊は表1によると134隻、185千TEUの輸送力は、PSW (Pacific South West) 及び PNW (Pacific North West) 航路に就航している船舶の1ラウンド日数は日本・韓国起しで30日その他の地域で45～50日として平均40日とすれば、年に8～8.5回のサービスと考えられる。TEU当り詰効率を22トンとすれば $185 \text{ 千} \times 22 \times 8.0^{(2)} = 3,256 \text{ 万トン}$ となる。

これを最近6年間の荷動量（図・1）の平均1,400万～1,500万トンと比較してみると2倍以上の船腹過剰状態になっていることを示しており、このような状況が運賃水準指数にどのように反映しているかをみると、81年の指数106は7～8年前の運賃水準とほぼ同じであるという驚くべき運賃の下落傾向を読みとることができる（図・2）。

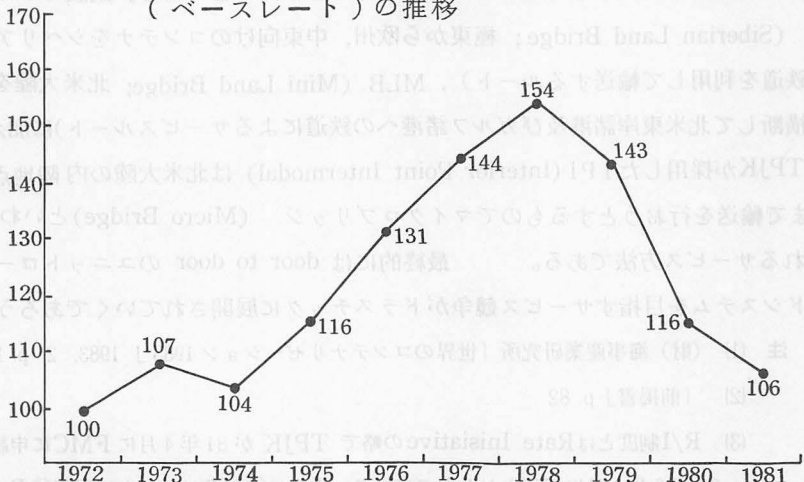
この間の同盟の事情は、シーランド社の2年5ヶ月におよぶ同盟脱退により盟外船との激烈な競争が運賃指数を79年の143から一気に81年の106へと下落させざろう得なかった当時を想起させるが、これは将に同盟の存立をかけた運賃競争を惹起させた帰結ではなからうか。その結果同盟システム内に

図・1 北米太平洋岸航路（東航）総荷動量（試算）



- (注) 1. Shipping and Trade news, 1983年3月30日号による。
 2. 同盟船の消席率と盟外船の消席率が同じとして推定している。
 3. 日本・韓国／北太平洋岸運賃同盟 (TPJK), 日本・韓国／西カナダ運賃同盟 (JKWC), 香港・台湾／北太平洋のトーキング・アクリーメント 10107 による荷動量をもとに試算した。

図・2 TPJK (日本・韓国／北太平洋岸運賃同盟) の運賃 (ベースレート) の推移



Shipping and Trade news 1983年9月30日号による。

R/I制度⁽³⁾を導入することを前提にしてシーランド社は81年9月1日に同盟に復帰し、続いてOOCL／シーパック、NOLの両社が9月17日、エバーグリーン社が10月10日にそれぞれ同盟に加盟し、同盟安定化に大きく寄与した。その後82年6月付でFMCはR/I制度を認可したが、これを契機に、同盟の伝統的な多数決原理を基調にした意思決定方式がR/I制度による少数メンバーの意思尊重方式の導入により、将に同盟制度の転換期を迎えたといわれている。

これまで展開したようなコンテナ輸送市場の構造変動と同時にコンテナリゼーションがもたらしたサービスの平準化が一層内陸輸送を含めた複合一貫輸送の最適ルート追求と輸送コストの削減を求められるようになっており、その体制の整備にコンテナ船社は次のような対応策を追求しつつある。まず第一に高速船といわれるタービン式を燃料節約のためにディーゼル方式に主機関換装を行い、同時にコンテナ船の大型化を進めている。初期PSW航路が750～1,000 TEU積であったが、今日の二世船といわれるリプレース船は1,500～2,000 TEU積になっており、一部にはUSLが韓国に発注した4,184 TEU積の船の存在も間近となりつつある。第二には、複合一貫輸送ルートの設定がよりきめ細かなサービスをはじめたことである。既設のSLB (Siberian Land Bridge; 極東から欧州、中東向けのコンテナをシベリア鉄道を利用して輸送するルート)、MLB (Mini Land Bridge; 北米大陸を横断して北米東岸諸港及びガルフ諸港への鉄道によるサービスルート)に加えTPJKが採用したIPI (Interior Point Intermodal) は北米大陸の内陸地点まで輸送を行おうとするものでマイクロブリッジ (Micro Bridge)といわれるサービス方法である。最終的にはdoor to doorのユニットロードシステムを目指すサービス競争がドラスチックに展開されていくであろう。

注 (1) (財) 海事産業研究所「世界のコンテナリゼーション1983」1983. 2 p. 14

(2) 「前掲書」p. 82

(3) R/I制度とはRate Initiativeの略でTPJKが81年4月にFMCに申請、82年6月1日に認可されたものである。内容は①対象はレートに限定②R/Iにより設定されたレートは同盟メンバー全員を拘束③盟外船への対抗手段に限

定、同盟シェアが70%を割った時に適用される。この手続の方法は、従来多数決原理によって同盟の意思決定がなされていたが、このシステムの特徴は少数メンバーの意見尊重原理を導入したことである。即ち、最初7社で構成されるオーバーサイト・コミッティに提案、1社（提案社を除く）でも賛成者があれば全メンバーを拘束する。仮りに全メンバー会議で否決されても提案者が対象品目の同盟シェアが70%を下回っている資料を作成して同盟議長に提出、再度オーバーサイト・コミッティで2社以上の賛成があれば R/I 発動宣言が行われる。（日本郵船弘報室資料による）

- (4) ユニットロードシステム (Unit Load System) とは、物資流通の発地点から着地点まで、あらゆる物的流通施設（可動施設、荷役機並びにリンクとノードからなるシステムネットワーク）や取引単位を考慮して、物資を流通技術と経済性からみた最適の単位にユニット化し、可能な限りこのユニットを崩す被害を最小限にいくとめることによって、物的流通コストと時間を最大限に削減するシステムをいうのである。（増井健一、佐竹義昌編「交通経済論」1969、p 151

3. コンテナ・サービスの多寄港への転換

コンテナ輸送市場の構造変動がどのような経過を辿って多寄港への転換につながったかその要因説明を試みよう。わが国の定期船寄港地の指定状況を各同盟タリフにより同盟別にみていこう（表2）。京浜、阪神及び名古屋の各港は総ての同盟よりベースポートとして指定されており、ダイレクトコーリングサービスないしフィーダーサービスを受けることができる港湾であるのに対して、清水、四日市及び関門の各港は7～12の同盟にアウトポートとして指定されており、サーチャージないし、条件によりサーチャージなしの港湾となっている。

このような同盟による指定条件の違いが、入港隻数にも反映しており、定期船入港比率でみると京浜港ではほぼ30%、阪神港が45～46%、名古屋・四日市港で15～16%を示している。この表で四日市港を分離しなかったのは湾単位のシェアをみたかったからであるが、他の二港清水と北九州はそれぞれ2

表・2 同盟別寄港地指定状況（往航のみ）

同盟	港名	京 浜	阪 神	清 水	名古屋	四日市	関 門
東	カ ナ ダ	○	○	○	○		○
西	カ ナ ダ	○	○	○	○		○
北	米 五 大 湖	○	○	○	○		○
北	米 大 西 洋 岸	○	○	○	○		○
北	米 太 平 洋 岸	○	○	○	○		○
	プ エ ル ト リ コ	○	○	○	○		○
	ラ テ ン ア メ リ カ	○	○	○	○		○
	メ キ シ コ	○	○	○	○		○
	南 米 西 岸	○	○	○	○		○
	ブ ラ ジ ル	○	○	□	○	□	○
	ラ ブ ラ タ 川	○	○	□	○	□	○
	ヨ ー ロ ッ パ	○	○	○	○	□	○
	（ コ ン テ ナ ）	○	○	○	○		○
	西 ア フ リ カ	○	○	□	○	□	□
	南 ア フ リ カ	○	○	□	○	□	□
	東 ア フ リ カ	○	○	□	○	□	○
	ア デ ン ・ 紅 海	○	○	○	○	□	○
	アラビア海・ペルシャ	○	○	○	○	□	□
	セ イ ロ ン	○	○	○	○	□	□
	インド・パキスタン	○	○	○	○	□	□
	オーストラリア	○	○	□	○	○	□
	ニュージーランド	○	○	□	○	○	□
	南 太 平 洋	○	○	○	○	△	○
	イ ン ド ネ シ ア	○	○	○	○	□	○
	サ バ	○	○	○	○		○
	サ ラ ワ ク	○	○	○	○		○
	タ イ	Japan Port					
	イ ン ド シ ナ		〃				
	フ イ リ ッ ピ ン		〃				
	香 港	○	○	○	○	○	○
	台 湾	○	○	△	○		△
	カ ナ リ ヤ 諸 島	○	○	□	○	□	□

- (注) 1. ○はベースポート，□条件によりサーチャージなりアウトポート，
△サーチャージ付アウトポートを示す。
2. 以後の表で京浜＝東京港，横浜港 阪神＝大阪港，神戸港のことである。
3. 各同盟タリフより作成

%と5%位の値を示している。これをコンテナ船についてみると石油ショック直後の74年には京浜、阪神の両港は共に40%の比率を示しているのに対して、名古屋・四日市港は15%、清水港は4.5%のシェアをもっていたが、79年には阪神港が60%近くに急上昇し、京浜港のシェアは低下して36%、名古屋・四日市港は11.4%、清水港は約3%でいずれもシェア下落の傾向にある(表・3)。この傾向を確認するために81年の三大湾の各港と清水港のフルコ

表・3 主要港における在来定期船とフルコンテナ船の入港隻数の推移 (単位: 隻, %)

	年	74 (49)		75 (50)		76 (51)		77 (52)		78 (53)		79 (54)	
		合 計											
在 来 定 期 船	合 計	18,649	100	20,098	100	21,049	100	22,984	100	23,923	100	22,525	100
	京 浜	5,747	30.8	5,998	29.8	6,181	29.4	6,935	30.1	7,293	30.5	7,164	31.8
	清 水	394	2.1	467	2.3	553	2.6	643	2.8	658	2.8	543	2.4
	名古屋・四日市	3,136	16.8	3,352	16.7	3,346	15.9	3,522	15.3	3,656	15.3	3,456	15.3
	阪 神	8,229	44.1	9,221	45.9	9,858	46.8	10,873	47.3	11,232	47.0	10,313	45.8
	北 九 州	1,143	6.1	1,060	5.3	1,111	5.3	1,111	4.8	1,088	4.5	1,049	4.7
フ ル コ ン テ ナ 船	合 計	3,520	100	4,178	100	4,473	100	5,555	100	6,345	100	7,085	100
	京 浜	1,406	39.9	1,520	36.4	1,550	34.7	1,875	33.8	2,140	33.7	2,554	36.0
	清 水	158	4.5	152	3.6	140	3.1	183	3.3	210	3.3	217	3.1
	名古屋・四日市	529	14.9	647	15.5	631	14.1	680	12.2	700	11.0	806	11.4
	阪 神	1,430	40.6	1,830	43.8	2,140	47.8	2,794	50.3	3,258	51.3	3,452	58.7
	北 九 州	—	—	29	0.7	12	0.3	23	0.4	37	0.6	56	0.8

(注) 各港の港湾統計年報より作成

ンテナ船の入港隻数をみると神戸港が隻数、トン数共に32~33%、東京、横浜の二港は隻数、トン数共に20%前後、名古屋港も各々10%、清水港については共に3%と相方が同じ値を示しているのに対して、大阪港は隻数で16%、トン数で10%のシェアを示しているのは、小型のフルコンテナ船の入港が多いことを物語っている(表・4)。

これまでの事実は、同盟のベースポートとしての指定如何がコンテナ船時代になってより一層定期船港としての地位の格差が大きくなりつつあることを物語っている。しかしながら、われわれは一般的な傾向にのみ目を奪われ

表・4 81年(昭和56年)フルコンテナ船各港別入港隻数

(単位: 隻, %)

港 名	隻 数	割 合	千総トン	割 合
東 京 港	1,449	17.6	28,871	20.7
横 浜 港	1,755	21.4	30,743	22.0
清 水 港	236	2.8	4,727	3.3
名 古 屋 港	831	10.1	15,119	10.8
大 阪 港	1,299	15.8	13,737	9.8
神 戸 港	2,622	32.0	46,247	33.1
計	8,192	100	139,444	100

(注) 1. 各港統計年報より作成

2. 割合の計が100にならないのは少数第2位以下は切り捨てたためである。

表・5 生産地別船積港別コンテナ貨物量

(単位: トン, %)

生産地	船積港	全 国 計	京 浜 港	清 水 港	名古屋・ 四日市港	阪 神 港	関 門 港	そ の 他
実 数	北海道	3,302	1,185	—	89	876	—	1,152
	東 北	41,019	40,128	186	50	573	82	—
	関 東	486,515	471,813	523	981	10,482	2,660	56
	北 陸	56,353	18,693	3	1,946	35,626	85	—
	中 部	418,212	143,252	47,059	121,777	105,704	405	15
	近 畿	332,392	4,298	143	2,275	325,050	609	17
	中 国	86,683	929	—	428	84,170	1,055	101
	四 国	21,380	249	—	94	21,013	6	18
	九 州	71,733	942	—	51	67,655	3,054	31
	沖 縄	23	—	—	—	23	—	—
構 成 比	全 国	1,517,612	681,489	47,914	127,691	651,172	7,956	1,390
	北海道	100.0	35.9	—	2.7	26.5	—	34.9
	東 北	100.0	97.8	0.5	0.1	1.4	0.2	—
	関 東	100.0	97.0	0.1	0.2	2.2	0.5	0.0
	北 陸	100.0	33.2	0.0	3.5	63.2	0.2	—
	中 部	100.0	34.3	11.3	29.1	25.3	0.1	0.0
	近 畿	100.0	1.3	0.0	0.7	97.8	0.2	0.0
	中 国	100.0	1.1	—	0.5	97.1	1.2	0.1
	四 国	100.0	1.2	—	0.4	98.3	0.0	0.1
	九 州	100.0	1.3	—	0.1	94.3	4.3	0.0
比	沖 縄	100.0	—	—	—	100.0	—	—
	全 国	100.0	44.9	3.2	8.4	42.9	0.5	0.1

(注) 全国における輸出入コンテナ貨物流動調査報告書(大蔵省関税局, 全国各税関, 京浜外貿埠頭公団, 阪神外貿埠頭公団 S54.7)による。

てはいけない。周知のように「全国における輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」の中の生産地別船積港別コンテナ貨物量（表5）によれば、コンテナ貨物の約30%は中部地域で生産されているにもかかわらず、そのうちの34%は京浜港で、25%は阪神港で船積されている事実である。然るに、前節で指摘したようなコンテナ輸送市場の構造変動に起因して、荷主の徹底した物流コストの削減要請にこたえて、寄港地増加可能な条件が整えられた。他方、船社経済からみた場合、名古屋港－阪神港、清水港－京浜港のフィーダーサービス料金が人件費、燃料費の高騰により当初考えられた以上の上昇率を示し、各船社にとって多大の負担となりはじめた。また、空バンの回送費にも相当な費用をかけているが、寄港地増加によって当初の考慮外の費用削減効果をもたらした。

寄港地増加は船社経済にとっての有利性を導き出した反面、京浜、阪神両港に専用ターミナルを所有している船社にとっては、フィーダー貨物の減少にともないターミナル運営の制約条件を付加する結果になっている。それにもかかわらず寄港地増加を決定した裏には、これまで検討したような船社経済にとって有利性を否定する材料がみあたらないからであろう。⁽¹⁾

注 (1) 81年と82年の2ケ年に渡って名古屋港管理組合では、船社経済からみた寄港地増加の採算性についての調査を実施した。この報告書は今年中に発行される予定であるが、その中でのモデルによる種々のシミュレーションの結果からも寄港地増加に伴う不利な条件は見出せなかった。

4. 多寄港サービス下の埠頭整備の方向

66年の海造審の答申のコンテナターミナルの項をみると「コンテナ船は荷役時間を短縮し、船舶の廻転を高めるところに特色がある。この点からコンテナ船は在来定期船とは異り多港積、多港揚は避け、積地および揚地は極力限定すべきである。わが国のコンテナに適する貨物の大半は、京浜および阪神地区に発着していることから、わが国の海上コンテナ輸送のためのターミナルはこの両地域にまず設置されるべきものと考えられ、これに次いで中京地区のターミナル建設が考慮されなければならないであろう。」⁽¹⁾と述べてお

り、その後のコンテナ埠頭の整備状況をみると京浜地区に 40.9%, 18バース、阪神地区に 43.2%, 19バースが整備されているが、既に第3節で検討した

表・6 全国主要コンテナ埠頭の現状（昭和57年）

港湾名	埠頭名	バース数	%	バース長 (m)	備 考
東京湾		18	40.9	5,150	
東京港	品川	(2)	22.7	550	東京都
	大井	8		2,300	東京港埠頭公社
	13号地	0		0	〃
横浜港	本牧（D突堤）	(2)	18.2	600	横浜市
	本牧（A突堤）	4		1,100	横浜港埠頭公社
	大黒	2		600	〃
駿河湾		(1)	2.2	440	
清水港	興津第二	(1)	2.2	440	静岡県
伊勢湾		5	11.2	1,350	
名古屋港	金城	(2)	9.0	470	名古屋港管理組合
	西4区	2		600	名古屋コンテナ埠頭(株) (NCB)
四日市港	南	1	2.2	280	四日市コンテナ埠頭(株)
大阪湾		19	43.2	5,600	
大阪港	南港	5	11.4	1,350	大阪港埠頭公社
神戸港	摩耶	(2)	31.8	600	神戸市
	ボードアイランド	12		3,650	神戸港埠頭公社
関門		(1)	2.2	300	
北九州港	田野浦	(1)	2.2	300	北九州市
計		44	100	12,840	

注 (1) 1982年版港湾要覧より作成

(2) 重量物埠頭としてコンテナを扱っているものについては()書きしてある。

コンテナ船の多寄港サービス傾向を付加するならば、名古屋港の9.0%, 4バース及び清水港の2.2%, 1バースのコンテナ埠頭の整備については不充分ではなからうか。

特に、未寄港だったニューヨーク航路が「1973年(昭和48年)のオイルショックを機会に重油を散撤く高速49日運航から53日の減速経済運航を行い名古屋寄港を実現した。この例は、低経済成長時代に経済速度を重視し、荷主サービスを考慮した結果である⁽²⁾と指摘した状況以上に前節までに考察したような船社経済に合理化を強いる条件が醸成されており、当初において考えられたような寄港地を極力限定するといった考え方は水泡に帰しつつある。ここで昨年から今年(83年)の春にかけて、ヨーロッパ航路の寄港が始まった名古屋港の阪神諸港へのフィーダー貨物の推移をみると実に60~70%が名古屋港積に転換している状況こそ荷主の物流コスト削減要求と船社経済の合理化の帰結であろう(図3)。港湾物流におけるこのような変化は、ここ一年位に生じたもので、ニューヨーク航路におけるコンテナサービスと同様にサービスの定着化は必至である。

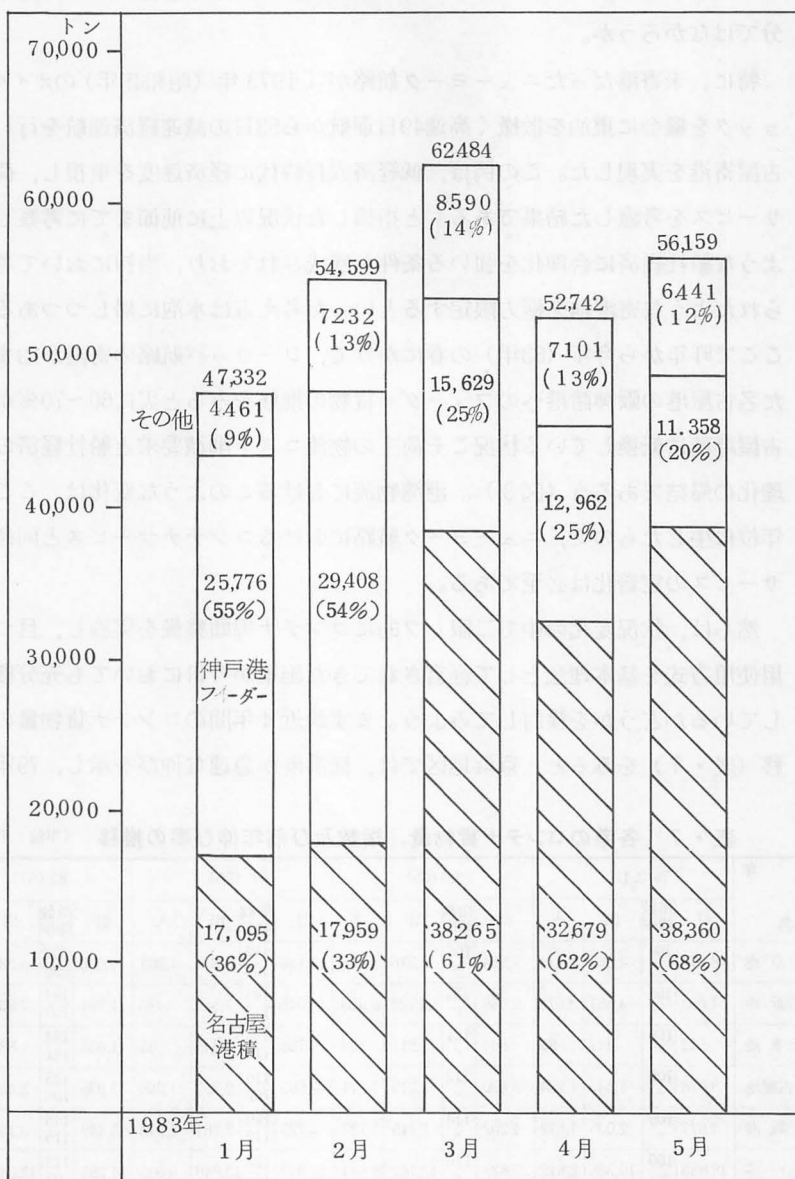
然らば、状況変化の中で二眼レフ的にコンテナ埠頭整備を実施し、且つ専用使用方式を基本理念として経営されてきた施策が今日においても充分機能しているかどうかを検討してみよう。まず最近4年間のコンテナ貨物量の推移(表・7)をみると、京浜地区では、横浜港が急速な伸びを示し、79年を

表・7 各港のコンテナ貨物量、指数及び前年伸び率の推移 (単位: 千トン)

年	79 (54)				80 (55)				81 (56)				82 (57)			
港名	計	指数 伸率	出	入	計	指数 伸率	出	入	計	指数 伸率	出	入	計	指数 伸率	出	入
東京港	8,974	100 —	4,563	4,411	9,564	106 "	5,316	4,248	10,106	112 106	5,837	4,269	9,596	107 95	5,332	4,264
横浜港	7,653	100 —	4,581	3,072	9,556	125 "	6,223	3,333	11,045	144 115	7,559	3,486	11,781	154 109	7,908	3,878
清水港	533	100 —	447	86	644	121 "	515	129	735	138 114	645	85	1,038	194 141	881	155
名古屋港	3,078	100 —	1,845	1,234	3,490	113 "	2,219	1,271	3,565	116 102	2,357	1,208	3,835	125 108	2,454	1,380
大阪港	3,677	100 —	2,005	1,672	4,202	114 "	2,415	1,787	4,725	129 112	2,781	1,944	5,449	148 115	3,153	2,292
神戸港	18,880	100 —	10,368	8,512	20,823	110 "	12,182	8,641	22,943	122 110	13,848	9,095	21,285	113 93	12,842	8,443

(注) 各港統計年報より作成、ただし82年値は速報値

図・3 欧州航路の名古屋港積とフィーダー別貨物量推移



(注) 名古屋港管理組合資料

100とした場合82年には154となり、81年から京浜地区で第1位の港になっている。阪神地区では、神戸港がわが国でコンテナ取扱貨物量第1位の地位は変わらないものの、指数は113で停滞気味であり、82年の前年に対する伸び率は93でマイナスであるのに対して、大阪港の指数148を示し急成長の様子が窺える。

一方、多寄港の恩恵にあずかった名古屋港及び清水港についてみると82年指数はそれぞれ125、194でここに掲げられている港の中で清水港がトップの伸び率を示している。ここで各港のバース延長当りコンテナ取扱量を表6と表7より82年現在で計算すると、東京港 3.36 千トン/ m (単位は以下略) 横浜港 5.12, 清水港 2.35, 名古屋港 3.58, 大阪港 4.03, 神戸港 5.00 となっておりこれまでのコンテナ埠頭整備の方向の妥当性を立証できよう。しかしながら、既にこれまでに指摘したようにコンテナ輸送市場の構造変動は港湾物流に大きな変動を与えつつあるので、可及的すみやかに従来の建設計画を再検討を図らなければならない。また専用埠頭方式の経営においては、建設費の40%を縁故債として引受けていることから巨額な港湾投資と見為され、かって公共埠頭を利用していたような手数料又は使用料としての港湾費用の支払いと異って高負担の借受料を支払わなければならないので、埠頭経営という視点から企業原理を導入し、排他的ターミナル使用に基づく自社船の集中配船、集中集貨を強いられているのが実情である⁽³⁾。

その基本となるコンテナ埠頭の生産性は、排他的ターミナルの使用を行っても船社の配船ないし集貨能力と結合しなければ常に効率的使用が可能であるとは限らない⁽⁴⁾と指摘されている事実から、多寄港時代に突入した今日、今後の埠頭経営は危険負担の分散のための共同利用方式か、もしくは公共埠頭方式によるコンテナ埠頭建設もより一層押し進めなければならない状況である。

注 (1) 海運造船合理化審議会答申「わが国海上コンテナ輸送体制の整備について」

昭和41年9月12日

(2) 拙稿「港湾選択とコンテナ輸送—フィーダー問題への接近」(月刊名古屋港 Vol. 26, No. 6, 1977, 7)

(3) 拙稿「大都市港湾管理体制の転換をめぐる政策課題」(港湾経済研究No.18,

1980, 10) p. 133

(4) 柴田悦子稿「港湾における生産性の考察」(海運経済研究No16, 1982)

pp. 121~122

柴田教授は埠頭の生産性について従来考えられていた岸壁延長に加えて新しくヤード面積当り取扱貨物量により専用使用方式と公共使用方式の生産性を比較しているので、その方法論によって、横浜港と名古屋港を比較したものが表8である。名古屋港の場合、NCBの使用方式は邦船6社の共同ターミナルであることを考えると共同使用方式の生産性も相当高いことが窺える。

表・8 コンテナ貨物の専用埠頭及び公共埠頭の比較

港 湾 名	コンテナ 貨 物 量 A	ヤード 面 積 B	岸 壁 延 長 C	$\frac{A}{B}$	$\frac{A}{C}$	クレー ン 数	借 受 者
横 浜 港	万トン	万 m^2	m				
専用バース							
本牧No 5, 6	} 470	19.6	600	14.6	0.47	4	シーランド
Na 7		6.3	250			2	日本郵船
Na 8		6.2	250			2	川崎汽船
大 黒	110	10.5	300	10.4	0.36	2	山下新日本
公共バース							
本牧No 1~3	349	7.55	600	46.2	0.58	3	
名 古 屋 港							
専用バース							
西 4 区	224	18.4	600	12.7	0.37	4	邦船6社共用
公共バース							
金城No.76, 77	104	6.5	470	16.0	0.22	3	

(注) 昭和56年各港統計年報による。

5. 港湾の環境変化の中の課題

コンテナ船の多寄港サービスへの転換に伴う港湾物流の変化は、コンテナ埠頭の建設及び経営方式を含めて、港湾の諸分野に波紋を投じているが、ここではこれまでに考察の対象になかった幾つかの問題を整理して今後の政策課題の提起を試みる。

まず最初に港湾の管理運営上の問題の検討から始めよう。コンテナ埠頭の専用使用方式の導入により、原則的には港湾管理者以外の特別法体系の公法人である京浜・阪神の両外貿埠頭公団（以下「公団」という）によって建設及び経営が行われてきたが、81年度末をもって公団は解散し、地方移管が行われ、埠頭公社が主体となって経営して行くようになり、表面上は港湾法の枠内で施策が遂行されるようになった。しかしながら、移管の際に利用者である船社を中心に、これまで公団が経営していた方式の継承、特に専用使用方式における個別原価主義に基づく使用料の算定方式の確保と外貿埠頭建設の重複投資を避けて効率的な管理運営を目指した広域港湾構想の二点を担保させるためにも国の行政指導監督強化が主張されたが、その趣旨に添った港湾審議会の答申が為され、「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」（昭和56年法律第28号）（以下「承継法」という）が成立した。

コンテナ埠頭の一元管理を強く主張していた港湾管理者側にとっては、公団以上に国の指導監督権の強化が唱い込まれた承継法に基づく埠頭公社の設立は、地域の主体性から考えた場合魅力のない管理主体となりつつある。既に第4節でも指摘したように、かつての公団埠頭でも共同利用が模索されており、港湾物流の地域分散化傾向の中で公共方式もコンテナターミナルとして充分機能する状況にあるとき、港湾管理者を中心にした地域経済主体との間でのコンテナ埠頭の建設及び経営をめぐる軋轢の解消は今後の施策の課題の一つである。

第二は、港湾運送業と港湾労働に関する法制の問題である。港湾運送事業法（昭和26年法律第161号）は公共埠頭の事業形態を中心にして構成されたものであり、コンテナ埠頭、サイロ埠頭及び工場付帯埠頭にみられるような

専用埠頭の輸送革新に対応できない状況になったため、64年（昭和39年）3月3日の港湾労働対策審議会の答申を手はじめに輸送革新に対応するための一貫運営体制（一貫責任体制と一貫直営体制の両方の概念を含む）の確立を目指していろいろな継続的な答申と行政指導によって専用埠頭の効率的運営が図られてきた。特に70年（昭和45年）には「専用埠頭の効率的使用と特殊料金のあり方について」の中で専用埠頭の港湾運送業についてふれ「これと接続する海運、陸運及び生産流通過程との関連を考えなくては成立し得ないものとなってきており、一貫したシステムの中における最適のサービスを提供することが要請されている。」として輸送革新下の港湾運送業の充分な対応を強調するとともに、専用ターミナル内での作業に対して特殊料金の設定を唱っている。

一方、専用埠頭内での労働は、「システムの中における最適サービスを提供」に象徴されるように、システムとしてのターミナル労働の形成に最大の焦点が置かれ、その内容は荷役の積卸しはもちろん保管、証明機能を含めた労働を有機的に関連付け効率的な労働の再編成を目指している。⁽¹⁾この合理化過程の帰結として港湾運送業者への分配の還元は少なくなく、船舶の Quick dispatch や製造業の生産合理化の一貫として船社、荷主に吸収されている。また、公共埠頭のコンテナターミナルについては、船隊規模及び集荷量の少ない新興の外船を中心に利用されているが、ターミナルの共同利用によってシステムとしてのターミナル労働の形成に準じて一貫運営体制が確立されており、前節で述べたように専用埠頭以上の生産性をあげている。このようにみると港湾運送業及び港湾労働の関係は、システムとしてのターミナル労働の形成が最大の焦点であり、この合理化過程での港湾への還元の問題が港湾運送事業法改正過程での課題となる。

第三に、港湾運送業者の兼業化の拡大、特に国際複合輸送並びにコンテナ輸送業への進出の課題である。81年に日本フレートフォワードーズ協会（JIFFA）が設立され、NVOCC（Non Vessel Operator Common Carrier；非船舶運送業者）の存在が認知され始めた。JIFFAのメンバーのうち約40%が海外進出しており（81年運輸省調査による）、70年代以降から盛ん

になった企業の海外進出の物流部門として営業活動を行っているのが実情である。

NVOCC は、全輸送区間で異種交通機関と運送契約を結ばなければならないため、コンテナ輸送ボックスレート、コンソリデーション及び輸送ルーティング設定等のノウハウによって収益を確保しなければならないので、企業規模によってコンペンセーション（Compensation；補償）の問題も含めてユニットロードシステムの進展の中で今後法制によってカバーされなければならない。これに対してコンテナ輸送業への進出は、コンテナ輸送の寄港地削減原理のもとで未寄港地のベースポートからフィーダーサービスを実施するための需要により成立したものである。然るに船社経済の合理化に伴う多寄港サービスの実施は、その需要を一機に削減させる状況にある。この収益減を港湾運送業内で如何に吸収するかが港湾物流の変化に伴う課題の一つである。

注（1） 田中省三稿「港湾における技術と労働－港湾労働再編成をめぐって－」（海事産業研究所報No.203，1983，5）p. 36

6. むすび

これまでにコンテナ輸送市場の構造変動に伴う多寄港サービスへの転換により、港湾の種々の分野に影響を及ぼしその帰結として、どのような課題を提起しつつあるかを検討してきた。

国際的な複合一貫輸送の進展が同盟に危機を招来させる状況にあり、港湾も将に通過点に変貌しつつある。ベースポートを有する港湾都市は輸送革新の対応に遅れを取らぬように情勢変化に充分に対処し得る情報収集・調査の体制を確立するとともに、地域の主体性を確立した港湾の安定経営を目指すことが焦眉の急となっている。

特にベースポートを有する港湾は最近競って海外ポートセールスに力を入れ、国際複合一貫輸送の対応のために貿易相手国のシッパー及びコンサイニーに自港を盛んにP R する戦術に出ているが、この施策の結果は別にして、時機を得た施策であろう。

