

国際海運の変化と港湾

柴田悦子

(大阪市大)

はじめに

1. 中進国海運の発展とわが国港湾
 2. 同盟コードの発効に関連して
 3. 新たに発生した便宜置籍船問題
 4. 國際複合一貫輸送と港湾

はじめに

海上貨物の搬出入を行う港湾が国際海運の動向、あるいは国際間物的流通の変化がもたらす諸影響を受けざるを得ないことは、外貿港の場合不可避である。例えば、今年7月末から実施予定の中間コンテナ輸送のシベリア経由ルートが実現すれば、わが国と大連港間を結ぶコンテナ海上輸送への影響は避けられないであろう。この場合コンテナ専用埠頭が整備されているナホトカ港経由、シベリア鉄道と中国鉄道を利用してハルビン、長春、瀋陽などへ送られる。日本からこれらの都市への輸送日数は、大連経由では約15日、シベリア経由では約半分に短縮でき、料金が「ほぼ同じ水準」となれば、貨物輸送ルートが変更されるのは当然である。この影響をうけてわが国側の積出し港が変わることになり、日本海側諸港の活性化が期待できるという具合である。

このような国際複合一貫輸送の進展の他に、国際海運事情の変化、例えば香港、台湾、韓国などアジア中進国における港湾整備が進み、直接北米コンテナ航路などが開設されれば、従来フィーダー貨物を扱っていたわが国港湾はその影響をもろに受けることになる。釜山港コンテナ埠頭整備にともなうフィ

ダーゲート貨物減で大きなダメージを受けたのは神戸港であった。

さらに同盟コード発効に伴って予測される港湾運送業者への影響、FOC船乗組員に対しITF発行のブルー・サーティフィケイトが遵守されているか否かのチェックをFOC船置籍国あるいは所有国で行うのではなく、各國各港に入港の際ポート・コントロール出来るシステムを作りつゝあるITF活動の影響など、今後港湾の位置づけは一層国際化せざるをえない状況にあるといえる。

すでに運輸政策審議会は、昭和56年答申「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」の中で、わが国総合安全保障の確保における交通機関の役割を発表したが、わが国運輸政策のマスター・プランにおいても国際化と港湾の位置づけの重要性が、強調されたのである。

この小稿ではこれらの諸条件に検討を加え、国際化の流れに対しわが国港湾が直面している課題を明らかにしようと考える。

1. 中進国海運の発展とわが国港湾

近年アジア中進諸国の海運進出は目覚ましい。表1はこれら諸国のフルコンテナ船就航状況の推移を示したものである。1979年から82年のわずか4年間の比較であるが、わが国が総トン数で36.5%，コンテナ個数（TEU, 20フィート型換算）で44.2%増を示したのに対し、香港はトン数3.8倍、TEU4.8倍、韓国はトン数で3倍、TEU3.5倍の伸びであった。その結果、1979年時点では台湾、香港、韓国の三ヵ国合わせても、わが国と競争しうる条件には至らなかったが、1980年には総トン数ではわが国の占めるウェイトが高いもの、TEUではほぼ同じ、81年にはTEUで三国合計に追いぬかれる結果となった。

従来、極東／北米航路は、日本／北米と読みかえが可能なほどに、アジアにおけるコンテナ基地はわが国に集中していた。しかし今日ではアジア中進国が独自にコンテナ体制を整備してきたため、神戸港のように極東フィーダー貨物の多い港湾では取扱貨物減となってきた。神戸港では最盛期の1978年に

表・1 アジア主要国 フルコンテナ船就航状況

	日本	台湾	香港	韓国	日本以外 三国(計)	
1979	隻数 千総トン T E U	48 1,361 (13.7) 62,233 (11.8)	26 416 (4.2) 26,821 (5.1)	8 169 (1.7) 7,875 (1.5)	4 94 (0.9) 5,107 (1.0)	(6.8) (7.6)
1980	隻数 千総トン T E U	50 1,432 (12.4) 65,537 (10.5)	35 636 (5.5) 38,606 (6.2)	12 223 (1.9) 11,354 (1.8)	10 219 (1.9) 13,057 (2.1)	(9.3) (10.1)
1981	隻数 千総トン T E U	69 1,764 (12.6) 81,996 (10.5)	27 523 (3.7) 35,396 (4.5)	32 655 (4.7) 35,271 (4.5)	13 290 (2.1) 17,721 (2.3)	(10.5) (11.3)
1982	隻数 千総トン T E U	73 1,858 (12.9) 89,734 (10.9)	32 586 (4.1) 37,570 (4.6)	34 649 (4.5) 37,656 (4.6)	13 288 (2.0) 17,721 (2.2)	(10.6) (11.4)
1979~ 82の 伸び率 T E U	総トン 4.4.2	36.5	40.9	384.0	306.4	
			40.1	478.2	347.0	

出所：日本郵船調査室資料

()は世界総計に占める国別割合

は473万トンのフィダー貨物を扱い、それはコンテナ輸出の41.2%，輸入の51.7%を占めていた。それが1982年には286万トン、約4割減となったのであるが、その最大は韓国のトランシップ貨物減である。

神戸港における韓国との間のトランシップ貨物は1978年340万トンにのぼり、フィダー貨物の79.2%を占めていた。ところが82年には196万トン、83年にはさらに136万トンに減少してしまった。韓国に次いでシェアの高かった台湾は1978年52万トンから82年32万トンに減少したが、83年若干回復して41万トンという具合である。いずれにせよ韓国、台湾の経済成長の伸びは近年目ざましく、コンテナターミナルの整備にも力を入れ、釜山、高雄両港には最新鋭基地が誕生、コンテナ基地航路に続々と進出してきた影響を神戸港がうけているのである。

アジア中進国とのトランシップ貨物量の減少の反面、中国、フィリピン、インドネシアと米国を結ぶコンテナ貨物の神戸港経由量は逆に増加、シベリア・ランドブリッジ貨物は昨年来イラン向け急増している。イラン・イラク戦争にともなう海上輸送の困難さがこうした結果を生んでいると思われる。

同じ大阪湾に位置する大阪港は、大都市港湾としての性格上、直接背後圏と結合した貨物のウェイトが高く、歴史的にも神戸港とは異って内貿、近隣諸国との間の輸移出入貨物取扱いが主力であった。コンテナ時代に入って以後南港を中心にコンテナ埠頭整備がすゝみ、こゝ数年コンテナ取扱貨物の伸びは目覚しく、2桁台の伸び率を維持している。大阪港の場合、過去のいきさつもあるが日中貿易の順調な伸びにさゝえられて、上海、大連、天津新港などとの間に大きな貨物輸送量を示している。韓国、台湾などへのトランシップ貨物のコンテナ貨物に占める比率は、1978年44.5%（輸出40.0%，輸入50.1%）を頂点に減少してはいるが、1983年やゝ回復して24.5%，全体の約4分の1を占めている。中進国海運の寄港船社が増えるにつれてトランシップ貨物も増え、大阪港扱いコンテナ貨物総計600万トンを超えるほどに急成長している。大阪港の場合、大阪埠頭公社の専用バース以外に、大阪市がコンテナ埠頭（重量物バース、R岸壁3バース）を建設、一社で専用バースを借り受けるだけの寄港数を持たない中進国船社の利用が進んだことが港湾貨物の伸

びにも連がったと考えられる。

名古屋港では、1982年9月欧州航路が直接寄港をはじめて以後、コンテナ貨物急増が目立っている。83年に入って以後も北米西岸、北米東岸へ新たなコンテナ航路が増設されたことも加わって、コンテナ貨物取扱量の対前年比約30%増という急テンポの伸びを示している。その結果、従来輸出コンテナの7割以上を神戸港に陸送フィーダーされていたものが大幅に減少したのである。よく知られるように名古屋コンテナ埠頭は第三セクター方式、つまり名古屋港管理組合と邦船中核六社の共同出資で建設され埠頭は、六社が共同借受けしてバースの共同使用を行ってきた点が公団バース利用方式と異っていた。六社共同利用方式は、かつて二次的に補完的利用を行う港となっていた名古屋港が、神戸港、東京港などに独自に公団バース専用借受けしている船社にとって、ある面では効果的に使用できる港となったのである。近年名古屋港に公共コンテナ埠頭（重量物バース）が整備されたのを機に、海外のコンテナ船社にNCB埠頭を含めて門戸開放する方向へ進んでいる。

北九州港も田の浦、太刀浦港に新鋭コンテナ埠頭が建設されて以後、コンテナ貨物取扱い量は増大している（表・2参照）。今後アジア諸国との貿易量の伸び、あるいは輸出品目の種類によっては北九州港の位置づけは変化する可能性もあるであろう。

このように見ると、港湾を活況あるいは低調に導く原因の一つに国際的な物流の変化、さらにわが国と競合関係にある近隣諸港の埠頭整備状況が存在することが明確になるのである。前者については、経済性と効率性の視点から是認される要素が多いが、前述したシベリア・ランド・ブリッジ輸送のように、包装の不備に加え寒冷地域を通過して暑い日本へ運輸された場合、爆発性の強い貨物の危険度が高まるなど問題が指摘できる⁽¹⁾。爆発事故をおこした神戸港では事件後、神戸海上保安部を中心に事故防止対策を進め、関係業者とSLBの日ソ運営委員会の協議を続け、罰金制度を含む事故防止対策を行うことになった。

後者の近隣諸国港湾の整備拡充による先発コンテナ埠頭の貨物取扱い量減少傾向は、中進諸国の経済発展状況を示すものでむしろ好ましい側面を持つ

表・2 コンテナ八大港の定期航路貨物に占めるコンテナ化状況(輸出)

(単位:千トン)

区分 港名	昭和54年				昭和55年				昭和56年				昭和57年			
	総貨物数	コンテナ 貨物数	コンテナ 化率 (%)	定期航路 貨物数	総貨物数	コンテナ 貨物数	コンテナ 化率 (%)	定期航路 貨物数	総貨物数	コンテナ 貨物数	コンテナ 化率 (%)	定期航路 貨物数	総貨物数	コンテナ 貨物数	コンテナ 化率 (%)	
	(千トン)	(千トン)	(%)	(千トン)	(千トン)	(千トン)	(%)	(千トン)	(千トン)	(千トン)	(%)	(千トン)	(千トン)	(千トン)	(%)	
東京	5,607 4,618	4,563	98.8		6,589 5,384	5,316	98.7		7,307 5,902	5,837	98.9		7,238 5,405	5,332	98.7	
横浜	23,216 11,269	4,581	40.7		29,528 13,980	6,223	44.5		30,105 15,256	7,559	49.5		28,934 15,105	7,908	52.4	
清水	1,644 730	478	65.5		2,066 748	515	68.9		2,380 956	646	67.5		2,472 1,411	881	62.4	
名古屋	18,972 4,752	1,845	38.8		23,635 5,625	2,219	39.4		22,985 5,406	2,357	43.6		20,148 5,187	2,454	47.3	
四日市	1,458 32	8	25.1		1,960 7	4	49.1		2,064 23	6	24.0		1,200 28	14	48.0	
大阪	5,737 3,035	2,005	66.1		6,538 3,550	2,415	68.0		7,125 4,059	2,782	68.5		7,564 4,560	3,153	69.2	
神戸	19,837 17,923	10,368	57.8		23,063 20,659	12,182	59.0		24,242 21,791	13,848	63.5		21,368 19,293	12,842	66.6	
北九州	7,263 1,461	27	1.8		7,567 1,504	76	5.0		6,122 1,166	92	7.9		5,464 1,101	148	13.4	
合計	83,734 43,821	23,875	54.5		100,946 51,457	28,949	56.3		102,330 54,560	33,125	60.7		94,388 52,089	32,733	62.8	

出所: 日本海上コンテナ協会「コンテナリゼーション」(各港湾統計資料)

注) コンテナ化率 = $\frac{\text{コンテナ貨物}}{\text{定期航路貨物}} \times 100$

ていることは言うまでもない。後発国からの追いあげは、どの分野においても共通する経済発展の一法則とさえ言える現象である。このような刺激的状態がわが国に反作用すると同時に、今後の港湾造成拡充、投資などに際して近隣諸港の状況を配慮しなければならないことも事実であろう。極東発着貨物量の増減の見通しが今まで以上に重要視されることになるのである。

2. 同盟コードの発効に関連して

国際海上貨物の流れに影響を与える諸要素は少なくないが、先に述べたアジア中進諸国における海運の発展はその一つである。さらに加えて産油国を含めた発展途上諸国の海運参加、それを法的に保障する「定期船同盟行動憲章条約（いわゆる同盟コード）」の採択（1974年4月）、発効（1983年10月6日）など、わが国海運ならびに港湾への影響する国際的条件は近年とくにきびしさを加えていると考えられる。同盟コード未批准のわが国では、わが国発着貨物についてはこの条約は適用されないが、早晚批准をむかえることは間違いない、それに伴って海運、港湾のうける影響は大きいと考えられる。同盟コードの場合、直接的には船社と荷主が影響をうけるのであるが、港運業者の中にすでに国際複合一貫輸送を目指して国際複合運送人（Multimodal Transport Operator, MTO と略称）となる例も出しておらず、この場合定期船同盟の航路を使用する際に同盟コード適用航路の場合はその規定に従う義務が発生するのである。

周知のように、定期船同盟行動憲章条約とは、定期船市場へ平等な参加を求める発展途上諸国が、海運同盟の運営に新しいルールを求めて策定したもので、その主要な内容は、1. 貿易当事国船社に定期船同盟への参加権を認める。2. 同盟内の貨物積取比率に関する協定を結ぶ（この場合のガイドラインとして、貿易当事国各40%，第3国20%が示された）3. 同盟内の船主と荷主の関係をルール化する。4. 粉争解決手段として国際調停手続き機関を設置するというものである。つまり、従来先進海運諸国だけが参加資格を持っていた海運同盟へ、貿易当事国の参加を求めるとともに、一方的に取り

決めていた海上運賃、各種サーチャージ、スペシャルレート、その他一手積み契約などの諸条件について、同盟と荷主団体との協議で決めるように法的根拠づけがなされたのである。

同盟コードの特徴としては、第一に自国船への優遇政策「国旗差別政策」を基調におき、「海運自由の原則」への規制を内容としている。従来言われてきた「海運自由の原則」は、海運への参加の自由ではなく、国際海運競争における自由を意味するのであって、これは先進海運国のみが持つことの出来る自由である。国旗差別政策が自国船のみの優遇を目指すのに対して、海運自由の原則は、伝統的海運国の市場独占を維持しようとする点で内容的には集団的国旗差別である。とりわけ発展途上国海運は国営、準国営であるため、政府の意向が直接市場競争へ反映することになり、必然的に国旗差別政策となるのである⁽²⁾。

同盟コードは第二に、荷主に対する事前協議制度を提唱している。同盟は運賃率の一括引上げを実施するときは、荷主機関、荷主代表、又は荷主に対して150日以前に引上げ率の表示、実施期日、および理由を通告しなければならない。一括運賃率の引上げ実施後10ヵ月以上を経なければ次回の引上げ通告が出来ない。これらは同盟主導型の運賃値上げに荷主側からチェックをかける機会を留保したものである。一般的にみて、発展途上国のは多くは低価格大量の原材料、農畜産品を先進国に輸出し、付加価値の高い加工品を先進国から輸入しているが、輸入はCIF、輸出はFOB契約で行われるため、つねに保険料込みの高額運賃を払わねばならない。これは長年にわたって海運取引に続けられてきた習慣であるが、この方式は貿易当事国が大体において対等貿易と対等輸送力を持った時はじめて平等に作用するが、両者に格差のある場合は、概して先進工業国に対して有利である。海運力が弱く、しかも荷主的立場の強い途上国は、同盟コード発効を機に、対荷主事前協議制を採用し、加えて国家の主導で先進海運諸国との対応をはかる方向を具体化したのである。

第三に同盟コードは、同盟と荷主間で締結される一手積協定（Loyalty arrangement）を設定し維持できることを決めた。その方式は荷主と同盟間で協議することが前提とされているが、荷主が同盟船だけに船積みすること

を約束した場合、他の荷主よりも有利な運賃で同一のサービスを受けることが出来るもので、船社はこれによって継続的に積荷が確保出来、荷主は割安運賃で運航サービス入手できるというものである。この種の協定は過去において盟外船との競争に有効な武器として利用されてきた。発展途上諸国は低運賃で荷主にとって有利な同盟船活用と同盟ルールの運用を期待しているのであるが、歴史的にみて、この種の拘束協定は荷主に同盟船利用を半強制化する手段に用いられてきたことを考えると、今日、同盟の持つ拘束力の全面的弱体化を認めざるをえないものである。

港湾運送業者の中には検定業のように海運同盟ルールに応じた業務を行う業種が存在する。同盟コード発効による影響が、この種の港運業に現われるのは、荷主に対する一手積契約などに伴って運賃割引やサービス競争の結果、港運業の経営基盤が危うくなる時であろう。さらに、沿岸荷役部門、検数部門に見られるように、すでにコンテナリゼーションの進展と共に、在来船型荷役に必要であった作業部門が消えつゝあることから受ける大きな影響である。この点からみると同盟コード発効、海運同盟の弱体化、その結果として港湾運送業の経営基盤の危機という図式が画かれるのである。

3. 新たに発生した便宜置籍船問題とのかかわり

発展途上諸国の商船隊整備について UNCTAD 海運委員会⁽³⁾は、先づ定期船分野で発展途上国海運の海運同盟への参加、同盟貨物の積取確保、荷主国としての立場擁護のため荷主協議制度の導入等を柱にした「定期船同盟行動憲章条約」を1974年に成立させたことはすでに述べたところである。しかし途上国が世界海運に占める定期船の割合は2割程度で、主力はタンカー、バルク輸送などの不定期船分野である。そこで UNCTAD を舞台に1970年代後半、発展途上諸国の海運力拡充計画は不定期船分野におけるシェア拡大に重要な位置がおかれるわけである。UNCTAD 事務局が便宜置籍船（以下 FOC と略す）問題を積極的にとり上げて以後、便宜置籍船の実態がかなり明らかになってきた。これによると全世界総海上貨物の37%が便宜置籍船

によって運ばれている。さらに OECD 年次報告 (Seaborne Trade Statistics) によれば、OECD 加盟国における FOC 船による積取比率は輸出に比して輸入の方が相対的に高い。これは先進諸国の産業構造が原燃料、バルクカーゴーの輸入と、工業加工製品の輸出といった共通のパターンとなっているからで、中でも日本は輸出で35.9、輸入で37.7（数字は1979年）と FOC 船積取率がアメリカに次いで高い。先進国海運企業が自国籍船を縮小して自国船員の雇用を減らしても競争力を高めるために FOC 船を活用している実態は、わが国大手海運企業にその典型を見ることが出来るのである。発展途上諸国の船腹構成はタンカー、バルカー等不定期船を中心であるから、発展途上諸国海運は便宜置籍船とともに競争状態となる。FOC 船排除の要請が強いのは、FOC 船の真の利益取得者がアメリカや日本など先進海運諸国であり、これらの諸国が過去長年にわたって世界海運を独占してきたことに対する抵抗であるともいえる⁽⁴⁾。

UNCTAD 第5回総会（1979）は、その決議の中で、1. 不定期船の主たる構成である便宜置籍船の排除、2. 不定期船部門におけるカーゴ・シェアリングの導入、3. 船舶取得の便宜をはかること等が決定され、さらに1980年に開かれた政府間特別作業部会討議資料（UNCTAD 事務局製作）では、FOC 船の段階的排除について具体案が示された。

ところで UNCTAD が FOC 船そのものを排除の対象としているのに対し、すでに1950年代から ITF（国際運輸労連）では、船員の労働条件改善と組織強化のために FOC 船問題をとり上げ、運動をすゝめてきている。ITF、ILO における FOC 船とのかかわりは、FOC 船そのものの排除ではなく、その存在を認めた上で、労働権の確立を目指すという特質を有する。

ILO第41回海事総会(1958)は、「第107号勧告」および「第108号勧告」を採択し、FOC 船乗組員の雇用と社会的レベルの労働条件確保について勧告を行った。

107号勧告「外国に登録された船舶において勤務する船員の雇入に関する勧告」は、「加盟国はもし船員の雇入条件が、一般に、団体協約および社会

的基準が伝統的に遵守されている海運国の善意の船舶所有者団体および船員団体が受諾する団体協約および社会的基準に基いて適用される条件と同等のものでない場合には、自国の領域内において船員が外国で登録された船舶に乗り組み、又乗り組むことに同意することを阻止するため、その権限内にあらゆる措置をとるものとする」と述べた。つまり、FOC 船乗組員の労働条件が、船舶所有国における一般船舶乗組員と船主団体間の労働協約のレベルを下まわってはならないという勧告内容である。

ILO 108号勧告「船舶の登録に関する船員の社会的条件及び安全に関する勧告」は、その前文で「……これまで伝統的海運国と認識されていなかつた国において船舶の膨大なトン数が登録されていることによって、この問題が特に注目されるようになったことを考慮し……」との書き出しで、1958年4月29日国連海洋法会議で採択、署名された「公海に関する条約」の中の「国と国旗を掲げる船舶との間には真正な関係が存在しなければならない」との部分を引用して、「登録国は、登録によって課せられるすべての義務を受諾し、かつ自国の航洋商船に勤務する船員の安全および福祉のために管轄権および管理を実効的に行使すべき」であること、国際的な安全確保、海技免許状の試験実施や発効に関する適正な措置について必要な方法と制度を設けるよう ILO 加盟国に求めたのである。

戦後一貫して FOC 船ボイコットを呼びかけていたITF⁽⁵⁾の活動は、1958年12月1日から5日まで世界的規模で FOC 船入港ボイコットを実施することで一層活発化した。この段階のボイコットは、ITFが受け入れることの出来る団体協約を結んだ FOC 船に対して「ブルー・サーティフィケイト」(Blue Certificate) を発行したにもかかわらず、それを所持しない FOC 船にむけて行われた。パナマ、リベリア、ホンジュラスに移籍された FOC 船の真の船主は、当時なおアメリカが最も多く、ボイコット戦術に対応してアメリカの FOC 船主が結束して「アメリカ必要置籍委員会」をつくり、ITF と積極的抗争にのり出したのである。実際にボイコットは、アメリカの二つの海員組合の主導によって、アメリカ主要港に入港した米船主に所有されている FOC 船にむけてのみ行われた。

1950年代末の段階では、今日ほど多くの先進海運国が置籍しておらず、むしろ欧州の伝統ある海運企業の意向を反映してイギリス等は FOC 船に批判的であった。その批判は FOC 船の多くを所有しているアメリカ海運企業にむけられていく。1959年6月、欧州9カ国（ノルウェー、オランダ、デンマーク、英國、西独、スウェーデン、ベルギー、フランス、イタリア）とアメリカ政府間の会議がワシントンで開かれたのも両者の対立を反映したものであり、議題はアメリカの海運助成策、積荷優先法についてであった。アメリカはその支配下にある FOC 船隊の温存が、軍事的、経済的に絶対必要であるとの従来の方針をゆずらず、欧州側の申入れ、「すなわちアメリカ海運資本が FOC 国へ流れていくのを思い止まってもらいたいとの申出を断った。⁽⁶⁾

1960年代に入るとイギリスはじめ欧州各国とも FOC 船の増大を抑えることは出来なくなった。欧州諸国にとって「国際条約で最低基準が示されても実際にはごくたやすく最高基準となりかねない⁽⁷⁾」うえに、留保利益に対する課税の免除や置籍国の法的整備の立ちおくれ等が FOC 船への魅力を一層強めたのである。伝統海運国は、国際海運市場で FOC 船と競争せねばならず、自国海運企業への課税が一層やりにくくなる。イギリスでは1954年以降、海運企業に対する課税措置をかなり緩めたにもかかわらず、FOC 国への船舶移籍に歯止めをかけることすら出来なかった。²⁰¹⁷

1970年代になると ITF⁽⁸⁾は組織内のアジア船員への対応にせまられるようになる。ITF⁽⁹⁾はその結成の歴史からして、欧州、中でも本部のあるイギリスを中心に活動が展開されていただけに、FOC 問題とアジア船員問題の両者の共通性と異質性を理解しにくく、先進海運国の労働組合運動に新しい課題を持ちこむ結果となったのである。FOC 船の乗組員に対して ITF の示す基準賃金が、アジア諸国（日本を除く）の国内において決められている国定賃金レベルより高いことから、ITF⁽¹⁰⁾は基準以下の低賃金で雇用していることに対する制裁措置として、インド船員組合の権利停止処分を行ったのである（1978年）。これと同様、国内賃金が ITF 基準賃金に及ばないことは、シンガポール、フィリピン等 FOC 船に乗船して

いるアジア船員に共通した問題である。これらアジア船員たちは、ITFが示したレベルに賃金が上がることは望ましいが、それは他方で雇用機会を失うことに通じるから、ITFに対して抵抗する事態となったのである。その後ITFはアジア船員部会を開き、東南アジア船員の要望を扱み上げるようになった。

FOC船の増加が世界主要海運国におよび、わが国におけるFOC船活用が1970年代後半から急激に伸びてきたこともすでに述べた。1982年わが国の諸港湾に入港したFOC船合計は1億トンを超える、入港外国船総計の約半分に達している（日本関税協会「外国貿易概況」より）。

このことから、FOC船入港に伴って発生する諸問題に各港とも適切な対応がせまられるわけで、とりわけ港湾における安全性、狭水道における航行など重要な課題をかかえていることが問題となるのである。

ILOは、1976年海事総会で147号条約「商船の最低基準に関する条約」を採択した（1981年11月発効）。147号条約は、条約批准国に入港した船舶の中で一定の基準に達しない船に対して、“必要な措置”をとることが出来るというポート・ステート・コントロール（Port State Control）を与えたことに大きな特徴がある。本来船舶に関する航行安全、海洋汚染防止、船員の労働保護については、船舶の登録国（旗国）が監督義務を持つというFlag State Controlが一般的に通用していた。今回のPort State Controlは、FOC船の場合、登録船の監督と指導を十分行うことが出来ない点を理由に、登録国による監督を補うものとして入港国による一定の監督措置をとることを認めたものである。わが国の場合、ILO 147号条約は未批准であるから直ちに各港およびFOC船に対する監督権を持つことにはならない。しかし本条約批准国が増えれば、わが国港湾にとって新しい課題が生ずることになる。

ILO 147号条約の発効は、かねて便宜置籍船に対するチェック活動を行っていたITFの活動を一層活性化させた。入港する便宜置籍船を訪船し、「ブルー・サーティフィケイト」受給状況、発行されている場合ITF協約が完全に履行されているかチェックして、問題があればボイコットを含む

対抗措置をとることが出来る権限を持つのである⁽⁸⁾。点検員（インスペクター）は、それぞれの組合に属しながらも実質的にはITFから多くの権限と責任を持たされ、ITFの訓練をうけて実質的な直属オルグの役割を果すことになる。現在点検員が配置されている国は、ヨーロッパを中心に18カ国（日本も含まれている）にのぼっている。わが国では全日本海員組合が1983年1月より点検員を主要港に配置した。FOC船への新たな対応は、わが国全日海にとっても未経験な活動分野であると同時に、船員の場合ITFの組織活動が企業や一国の枠をこえて進みつゝあることが証明されるのである。そして点検員が配置された港においては、FOC船への対応という新たな問題をかかることになるのである。

4. 国際複合一貫輸送と港湾

国際複合一貫輸送はコンテナリゼーションの「必然的産物」といえるが、海・陸・空の各輸送機関を連結し、ターミナルを「合理的」に組みこもうとすれば、従来「港から港へ」の輸送体系の上に存在していた港湾経営は変化せざるをえない。

わが国では、運輸問題全般にたいして80年代のビジョンを示した運輸政策審議会答申「長期展望に基づく80年代の交通政策の基本方向」（1981年7月6日）において、物流政策のあり方が示され、具体的には国際複合一貫輸送への対応の緊急性が強調された。「運政審答申」は全体が8章にわたる大論文であるが、従来から交通運輸がもっていた大衆の移動手段のための足であり、国民生活に不可欠の物資輸送を担っているという公共性の原則が大幅に後退し、それに代って効率性と競争原理を強め、公共性にもとづいて行政が行ってきた部門を可能なかぎり縮小して当事者たちによる相互扶助（協調と提携）の考え方の導入を強調している。

「運政審答申」は第5章「物流政策のあり方」の中で、従来の物流体系は需要にあわせて輸送を準備していく「需要追随型」であったが、今後は逆に需要を開拓していく「需要開発型」に変っていかなければいけないと指摘し

ている。そのため新たに「総合運送取扱業」を設け、従来のタテ割り事業規制からの脱皮をはかけて、「適時適切に輸送機関の選択や新しい通し運賃割引制採用などについて検討すべき」としている。しかし運政審がいう「需要開発型」で利用者に選択権を与える交通サービスの提供ということは、本質的には大荷主の意向にそくした運輸手段の提供を意味することになる。

従来から港湾行政の「タテ割り」からくる不合理性について多くの批判があったが、「行政改革」の波にのって、運輸省の組織改革が進み、1984年7月1日からすでに全国9ブロックに分けて地域別に海運・陸運統一した「地方交通局」が誕生、いわゆる「ヨコ割り行政」へ転換したことは周知のことである。この「行政改革」が、「無駄をなくし効率的行政」を試行して行われたことは言うまでもないが、その前提に国内・外における物的流通の変化、協同一貫輸送の急速な発展が存在していたことは事実である。今回の運輸省「行革」で新設された「貨物流通局」では、自動車、鉄道、通運、内航、港湾運送、倉庫、トラックターミナル、パイプラインの管轄を総合的に行うことになる。

これに関連して港湾通過貨物の検査に責任をもつ税関の機能も大きく変えられつつある。コンテナ貨物の検査について新方式の導入が企画されているのであるが、神戸港では今年4月から関税局の指示で「コンテナ内蔵輸入貨物の取卸し場所検査」のトライアル（試行）が実施されている。この「取卸し場所検査」とは、本来外国から貨物が到着し輸入のために陸上げされた場所、つまり港頭地区に設けられた保税地区や税関検査場で検査を実施していくものを、コンテナ貨物取り卸し地まで税関員が出向いて、いわば「出前検査」をやろうとするものである。新検査方式では、他所蔵置方式（関税法では保税地区に置くことが困難または著しく不適当な貨物にのみ他所に置くことを認めているが、コンテナ貨物がこれに該当するとは考えられない）、許可前引き取り承認（許可前に貨物引き取りが行われるのでは実際に検査できない）、許可後検査方式（許可後国内貨物として移動はじめた貨物に対して検査を行うことは不可能である）などを適用することによって、実際上の検査の簡略化をはかっていると考えざるをえない。

最近コンテナ内蔵貨物が書類と異っていたり、特別扱いを必要とする有害危険品が無防備のまま積込まれていたり、国際複合一貫輸送を進めるに際して多くの問題が発生している。麻薬、拳銃類は論外としても、国内で禁じられている農薬、食品消毒薬、添加物など輸入に際し、水際作戦の強化が叫ばれている時に「出前通関」はかえって検査をやりにくく困難にするのである。税関職員数を大幅に増員するならまだしも、「行革」のもとで人員削減の状態では、「出前通関」は想像以上の労働強化をもたらす結果となる。このトライアルは、コンテナ貨物の流れをスピードアップするために、税関検査に必要な港頭滞留時間を短縮することを目的として考案された方式である。結局、大手荷主（大企業、商社）の要望をうけて、「外国貨物は保税地域以外の場所に置くことが出来ない（関税法第30条）の規定を無視してまで、コンテナ輸出入貨物のスピードアップをはかってきているのである。虫食い

今日、コンテナリゼーションの最大のメリットである国際間海陸一貫輸送システムのコントロールを行う組織と機関をめぐって各業界間の競争がはげしくなってきていている。わが国港運業者が国際複合運送業者（MTO）として活躍をはじめたことはすでに述べた。基本的には港湾を単なる「通過点」に変えてしまう国際複合一貫輸送に対して、港湾関係者たちは緊急な対応がせまられることになるであろう。麻薬密輸のTTI、日印吉井子事件、日本郵船の事件、神戸港の事件

注

(1) 1983年10月27日シベリア鉄道経由で輸送されてきたソ連船づみコンテナから液体危険物「ジメチルアニリン」が流出しているのを作業員が発見した。これはコンテナ内で二段に積んだ下づみドラム缶1個にひびわれがあったのが原因であるが、83年に入って2回目の事故、1978年にはこの種の危険物漏れ事故が13件も発生している。(神戸新聞 1983年10月28日)

(2) わが国も近年国旗差別政策の影響をうけている。エクアドルは極東航路から貿易当事国以外の第三国船の一切排除を通告、アルゼンチン政府は、同国と欧州航路同盟の船社問題協定が整わないのを理由に、同国船社が一斉に脱退、政府は同盟の解散を命じた。わが国の南米西岸航路の日本船積取り率は、南米諸国の自国船優先政

策導入前（1965年）97%であったが、1978年には25%に落ちこんだ。中米航路についても、同期間に84%から39%に積取り率が激減したのである。

- (3) UNCTADは1964年に南北問題を扱う機関として国連に設定され、総会の下に各種の委員会が設置されている。海運、港湾問題を扱う海運委員会は1965年11月第1回委員会を開き、以後活発な活動が続けられている。
- (4) くわしくは拙稿「いわゆる『便宜置籍船問題』について」(経営研究1983年11月号)参照。
- (5) 1984年7月、ITFはオスロ大会において船舶の非海運国への移籍に反対する方針を決定、パナマ等の便宜置籍船に対する国際的ボイコットを呼びかけた。
- (6) 榎本喜三郎「便宜置籍船問題の軌跡」『海運』 昭年58年2月、88ページ。
- (7) 『ロッヂデール・レポート』邦訳 第一分冊、62ページ。
- (8) この点に関しては吉田昭巳「ITFの便宜置籍船対策と活動」『海運』(昭和58年3月号)が参考になる。