

港湾物流の変化とその対応課題

山村 学

(明治学院大学)

1. はじめに

港湾の移輸入貨物は、通常港湾取扱貨物と呼ばれている。したがって、港湾に先行、後続する物流過程と有機的に結合した港湾貨物の取扱い工程をとらえてみるならば、この工程を港湾物流と呼んでも差支えないと思う。

とくに、近年の傾向として貨物の流れ方の特徴を物流システムとして把握し、その構造を分析することによって大きな変革を遂げてきているのは周知の通りである。⁽¹⁾

例えば港湾物流の変化を概観してみても物資別、荷姿別、航路（又は方面）別などの専用、専門埠頭化が進み、解工程の省略化、荷役、運搬、保管関連諸設備の大型化、専用化、自動化、省力化などによる作業工程や作業単位の変化を生じてきている。取扱貨物の荷姿、形状、単位についてもコンテナ化、パレタイズ化、バラ荷化、その他形状や単位重要な変化などがみられ、附帯する関連作業を含めて港湾物流の一貫化が進んでいる。

本論は、かかる港湾物流の変化を事実認識によって、いくつかの角度から把握を試みつつ、そこに内在する問題点に考察を加え、その対応課題へのアプローチを行ってみることにしたものである。

注(1) (財) 流通システム開発センターにおいては、「システムとは、ある共通の目的を達成しようとして、多くの要素が相互に関連をもちながら効率的に作用している複合体である」とし、物流活動を構成する各部門の活動を機能と費用の面からみるとトレード・オフ関係が存在することから、物流活動全体をトータルシステムとして一元的に管理

るため方策として港湾情報のシステム化がはかられてきている。^①

本論は、かかる港湾物流の変化を事実認識によって、いくつかの角度から把握を試みつつ、そこに内在する問題点に考察を加え、その対応課題へのアプローチを行ってみることにしたのである。

2. 経済構造の変化と物流

(1) 安定成長過程と物流

かつての高度成長期においては、重化学工業化の進展と相まって物流面でも量的な増大が続いてきた。しかし、第1次オイルショック以降は世界経済全体が伸び悩みの状態となり、わが国の経済構造も安定成長の方向へと転換を余儀なくされて今日に至っている。

この転換過程においては、まず省エネルギー、省資源化をはじめとする徹底的な合理化が進められ、一方では種々の新技術開発による商品の高付加価値化やハイテクノロジー関係諸産業への進出などが行われてきた。また、国際的には経済援助政策の一環として海外設備投資や技術輸出などの協力も進められてきた。^② さらに、この過程において国内の需要構造が多様化し、消費パターンの変化とともに第3次産業が同時併行的に拡大してきた。

その結果、高付加価値化は商品の軽薄短小につながっていき、海外経済協力は相手国商品の逆輸入化、いわゆるブーメラン現象となり、第3次産業化は「物ばなれ」を招来している。したがって、物流面では、かかる変化に対応するための質的な転換を要請されて今日に至っており、港湾整備も再度見直し（第7次港湾整備5ヶ年計画）が行われようとしている。

すでに、港湾をはじめとする諸物流活動の変化に対しては、それぞれの事業規制を緩和して弾力的に対応できるような法体系への改正も進められてきている。

(2) 総体的にみた物流構造の変化

一般に物流といわれる分野は、生産と消費を結ぶ流通過程の商取引関係、すなわち所有の効用を創出する活動分野を除いたものであるとされている。したがって、商品の時間的、場所的効用を創出する保管、輸送およびこれに

附帯する諸活動分野ということになる。

このことは、生産、商取引、消費の構造に変化が生じれば、物流構造も当然、それに対応するための変化が要請されることを意味するものである。

近年における物流も商品の高付加価値化と軽薄短小化に加え、需要の多様化に伴う多品種少量化、需要の適時適量化によるチャスト、イン、タイム納入化などの進展から物流工程の管理体制強化がうながされ、構造的にはその方向に変化してきているとみることができる。

この変化は、総体的にみれば一貫物流システム化や物流情報システム化といわれているが、内容に立ち入ってみると種々の問題を内在している。

例えば、元請と呼ぶ大手の物流業者や荷主関連の物流子会社などを通じて多くの物流業者を下請ないし再下請化するという業界編成が行われてきていていることである。これは窓口集約という名のもとに進められているが、内容的には資本グループないし系列化をはかり、できない分野は大手業者傘下の共同ないし協業化を進めて一貫管理システム化を目指しているのである。なお、大手荷主になると、この元請制を貨物別、方面別に分けているものもある。

また、物流業界においては専業化をはかるものと物流各業種の兼業化や関連部門への進出、副業化志向などがみられるが、これらも何らかの形で荷主と結びついているものが多い。⁽²⁾

さらに物流関連設備の投資動向をみると、主として元請業者が荷主の保証を背景に行っているものが多く、下請業者になると設備投資の範囲が限られてしまっている。

注(1) 例えば輸入に占める高付加価値品の傾向をみても原油に代って石油化学製品が伸び、鉄鉱石や石炭に代って鉄鋼材が増加してきている。

また、非鉄金属や繊維なども原料より製品輸入の方へのシフトがみられる。

(2) 有数の大手物流業者は元請所管個所が荷主単位ないし荷主の貨物別や方面別などに事業部制なり独立採算制をとっているものが多い。

したがって、その所管個所が荷主と密接な関係をもっている。
また、物流関連部門への進出は流通加工、損保関係、物流機器整備

などに多くみられ、副業化は商事部門、建設関連、貸ビル、マンション経営、養殖栽培、スポーツ施設、ホテル、飲食業、旅行業など多種多彩であるが、有休施設や人材の活用が主体となっている。

3. 港湾物流の変化

(1) 港湾の整備と物流政策

港湾におけるこれまでの物流基礎施設整備は物資別、荷姿別、航路（ないし方面）別などに専用、専門化した埠頭造成に重点がおかれてきた。また、港湾整備計画の見直し（昭和61年度を初年度とする第7次港湾整備計画）による今後の方向としては総合的な物流ターミナルの整備（内外貿コンテナ、情報システムなど）、高規格な港湾道路の整備、港湾中枢業務空間の整備、静穏水域の確保など高度な物流空間の形成および多様で高質な産業空間の形成などが検討されている。

しかし、港湾における物流活動の内容変化はもっと異質な形となっている事実を確かめる必要がある。例えば、港湾における物流関連業務の一環としてプロジェクト向製品の部材や部品を仮組立てて最終調整や矯正を内外貿埠頭又はその周辺の港湾地域内で行えるかというと熔切断、矯正、加工などに火気使用の制限があるし、塗装も引火性のために制約を受けるのが現状である。また、貨物の中味の一部を加熱したり、薬物使用によって物質を変化させたりする試験、検査の場合も同様である。港湾物流関連業務は、このほかにも生産や消費の過程が部分的に入り込んできているが、行政や管理運営面からの対応ないし取組みは、いまだに消極的であるといわざるを得ない。

つぎに、比較的安定した大量貨物といえる電炉メーカー各社の鋼材は公共専門埠頭に集約すればメリットがあるのにもかかわらず、公共の雑貨埠頭その他の供用で分散され不経済な物流活動をつづけている。しかし、鋼材も多品種少量化、加工製品化、需要先への適時適量納入などが進んでいるので、早急に公共専門埠頭化を進めねばならない事態になっているといえる。

一方、港湾物流業界に対する諸政策の展開としては、事業法の規制緩和を背景として法の改正や料金体系の見直しが行われ、中期的には複合一貫輸送

を促進するための方策が検討されている。また、此度運輸、労働両省の共管として設立された「(財)港湾労働安定協会」は港湾労働者年金や転職資金の運営、職業訓練施設の設備や運営と技能の振興および標準訓練費の助成、港湾労働法関係付加金に係る事業その他を行うが、このように労働安定化をはかるための体制がつくられたことは、港湾物流業界や労組の過保護政策にならない限り評価されるべきであろう。

(2) 港湾物流活動の変化と業界の動向

港湾の物流活動は最初に述べた如く、港湾に先行、後続する物流過程の活動と有機的に結合しており、その構造は量的伸び悩みの中で質的向上をはかるという内容のものへと変化してきている。

まず専用ないし専門埠頭化は本船の接岸荷役によって解工程が省略される結果となり、解着岸のみの河岸も統廃合されてきたことから解本来の機能を発揮する機会は減少の一途をたどっている。そのため数次にわたる買上げ対策や新造解の手控えが行われ、現存解の中には指定区間の曳航に耐えがたいものや減量積載をしなければならないものがみられ始めている。しかし、現在のところでは、この具体的な対応策を構じるまでに至っていないし、解基盤の業者は他の免許基盤へ業種転換をはかることがむずかしい状況にある。

また、専用、専門埠頭をはじめとして港湾物流の諸設備は大型化、専用化、自動化、省力化され作業工程や作業単位が変化してきている。これは貨物の荷姿、形状、単位などの変化に対応して、より効率的な作業を行うことにある。

したがって、元請をはじめとする港湾物流業者は、かかる変化の中にあって自らのサバイバルを賭けたマーケティング戦略を展開してきているものもあるが、これは複雑多様化する物流ニーズへの対応という意識に立ったものであるにせよ、内容は単なる過剰サービスに過ぎず、実質ダンピングの様相を呈している。もちろん、堅実な企業においてはTRCの導入やその他諸施設策を構じて経営体質の改善なり、強化がはかれているのも事実である。

いずれにしても、結果的には港湾を中心した一貫物流責任体制が元請業者によって形成されているわけであり、最近では海上貨物から航空貨物へ、ま

た航空貨物を海上貨物へ引渡すship to air や air to ship業務に進出したり、国際複合一貫輸送にも進出してきている。

したがって港湾物流の料金体系は、今日の実態にそういう改訂されたが、他の物流料金はそれぞれの事業法別認可料金となっているため一貫物流業務を行っても併算料金をしなければならないのが現状である。

つぎに港湾物流業界の新しい動向としては、前述のような物流関連および附帯の諸業務や副業への参入がみられることである。また物流情報化も急速に進んできており、港湾情報ではシップネットが活用段階に入っている。

さらに港湾労働対策面では港湾労働法や職業安定法などを背景に本年10月以降労働者のワッペン着用化が進められている。これは、職域を確保して労働安定をはかることが目的とされている。

4. 今後の対応課題

(1) 新らしい港湾整備計画について

運輸省港湾局は昭和61年度を初年度とする第7次港湾整備計画を策定するに当って、港湾機能を総合的に整備するため民間の資金やノウハウの導入を目指とした港湾機能総合整備事業制度の創設方針を決めており、初年度予算として事業費63億円、財政投融資27億円の要求が行われることになっている。

しかし、民間活力の導入とはいえた多額の資金が必要であり、かつ回収期間も長期化するために、まず国家の安定的な資金を確保するとしている。

ところが、問題はこの主な事業である港湾業務機能施設や港湾サービス機能施設などの整備に進出する民間企業にある。何故ならば港湾関連の大手荷主である企業から多額の資金やノウハウを導入した場合、その施設利用が変形されたり、都合のよい企業構図を作るための手段になったりすることが懸念されるからである。

したがって、民間活力の導入をはかった場合、港湾の物流秩序をどのようにして維持していくかという対応課題が検討されなければならない。

(2) 規制緩和と複合一貫輸送について

臨時行政改革推進審議会（行革審）の答申（昭和60年7月22日）によると

「高度化、多様化する輸送ニーズに対応するため、複合一貫輸送を促進する方向で規制の見直しを行う」となっている。しかし、規制緩和は1979年9月に出された「競争政策に関するOECD理事会勧告」を背景とした運輸行政の簡素化をはかるためのものであり、物流構造の変化に対応することとは直接関係がないといえる。ところが行政の簡素化によって免許の基準や条件が緩和され、競争原理が働くようになると物流秩序をどのように維持していくかという問題がでてくる。

また複合一貫輸送については事業法の制度が必要なことはいうまでもない。とすれば、港湾物流の秩序維持がはかれることを前提とした規制緩和策への対応課題が残されているし、複合一貫輸送については、法制度化をはかるにしても現行の各物流事業関連諸法との関連から検討されなければならないわけである。

(3) 港湾の貨物流通行政について

港湾の物流関連ないし附帯業務をみると、その範囲や内容が生産過程の一部から消費分野の一部にまで及んでいる。したがって、かかる角度からの港湾利用に関する規制緩和の対応策が課題として早急にとり上げられるべきである。したがって、換言すれば物流にまつわる経済活動が何でもできる港湾を目指すということである。

もちろん、このような対応は港湾管理者によって行政当局へ積極的に働きかけるべきであろう。

つぎに解機能の一つである港湾内の二地点間輸送をみると、湾内の指定区間を設定して広域港湾化をはければ、もっと有効に活用できる面がある。このような解対策も一つの対応方向であり、単なる船腹調整政策に始終することなく、もっと弾力的な対応を巾広く検討していくべきであるといえる。⁽¹⁾

(4) 港湾の管理運営について

港湾情報化の進展を先取りした形のテレポート構想、第三センターや民間の活力を導入して港湾業務機能施設や港湾サービス機能施設などを整備する港湾機能総合整備事業制度への働きかけ、港湾管理者間の単なる網引き活動に始終しているポートセールスの展開などをみると、如何にもはなばなしよく

みえるが、港湾の管理運営上最も重要とされる埠頭の供用には多くの対応課題が残されている。例えば分散からくる不経済な利用、物流構造の質的变化に即応し得ない管理運営体制、荷主や貨物を誘致してもその実態にそぐわない港湾機能などであり数えあげればきりがない。

まず、港湾管理者には実態が重要であり、それに対応した具体的な施策を行うという基本課題に立ちもどる必要性があるのでなかろうか。

(5) 荷主の港湾利用について

かつての高度成長過程において、荷主側は供給拡大=需要増大をはかるためのマーケティング活動を展開し、大量生産、大量流通化に対応できる物流革新を要請しながら自らも一体となってこの推進をはかってきた。しかし、安定成長過程を迎えて需要構造が大きく変化してきたために、新らしい需要創造やサバイバル戦略としてのマーケティング活動へと転換がはかられてきている。

したがって、荷主はこの多様化したマーケティング戦略にもとづいて、複雑でキメ細かな物流への対応および企業体質の強化につながる効率的な物流への対応を同時併行的に進めてきている。言い換れば質的に向上させた物流を低コストで実現していくための新しい物流システム開発を進めており、すでに受発注のオンライン化、変化している需要構造の分析、効率的な在庫管理システム化、物流工程における貨物の追跡可能化などが行われるようになってきている。⁽²⁾

また、港湾において進行している物流の合理化は、元請関連業者を中心に展開されているが、荷主も一体となって効率的な物流設備の導入やそれに見合った物流システムの開発が行われ、窓口集約ばかりでなく新らしい元請業者の起用も行われている。そして安定成長に対応していくための港湾物流近代化を目指しているのである。

しかし、物流コストを背景とした荷主主導型の別建運賃制や特認料金制がとり入れられてきているおり、元請業者の要求額よりもつねに低くおさえられているのが現状である。これは不況時にダンピングを防止できる反面、低位安定化を続けることになるので業者の経営体質改善や活力向上をはかれな

いないという両刃の剣の課題をかかえている。

(6) 港湾物流業界の活動について

すでに述べた如く、港湾物流の量的伸び悩みの中で物流効率化の要請は高まるばかりであり、国際化や情報化という物流ニーズへの対応にもせまれているのが業界の実状である。しかし、いまだに約8割が中小企業という脆弱な体質は変わっていないことから経営基盤の強化が、まず第1の課題となっている。

この点については、業界が従来の派生需要に対応するという考え方から脱皮して、自らが需要創造へ積極的に取組むようにしない限り体質改善は計れないし、コスト低減や業務の効率的遂行による収益向上にも結びつかなくなっているのが現状であろう。

すでに他の物流業界ではマーティング戦略の展開によって潜在需要を引き出したり、新しい需要が開発されたりしてきているが、物流の要ともいえる港湾物流活動にあっては、システムオルガナイザーにもなり得るので物流需要の開拓は容易に行える筈である。もちろん、港湾物流業者の中には効率的な業務遂行によるコストの低減化を進めているものや新しい需要開発によって事業の拡大をはかっているものもあり、これが経営体質の強化に結びついている。

したがって、港湾物流業界は多様化する物流需要に積極的に取組み、具備している特徴を生かしながらシステム事業化を推進すべきであろう。

注(1) 船の主な機能としては、沖荷役の本船と積み揚げ岸壁を結ぶ補助的輸送機能、港湾の指定区間内および指定区間を輸送する発着地点間の輸送機能、倉庫保管の代りに船内に積載して係留保管する倉船機能があげられている。

(2) 生産財の代表的なメーカーである新日本製鉄㈱（旧八幡製鉄㈱）は、すでに昭和29年に米国のマーケティングを導入して市場課を設置している。これは鉄鋼が買手市場に移行しつつあるという見通しにもとづいたものであり、昭和34年になると市場部へと拡大されてくる。