

国際一貫輸送の進展と港湾問題

山 村 学

(明治学院大学)

目 次

1. はじめに
2. 国際一貫輸送の要請とその展開
3. 港湾における問題点とその対応課題

1. はじめに

国際輸送の効率化を目途とした海上貨物のコンテナ化は、年々増加を続けている。これは国際海上コンテナ輸送の普及、定着化と相まって、世界各国の港湾整備が進んだことと、コンテナ貨物を最終需要先まで一貫輸送できる体制が確立されてきたことにあるといえる。近年は、とくに国際物流の効率性追及とサービス水準の向上に加え、ドァ、ツー、ドァの一貫した物流サービスの供給が強く要請されてきている。

確かに、このような国際一貫輸送体制の確立は、国際物流の質的向上と物流コストの低減によって国際競争力を強化する一助となるが、その拠点となる港湾での物流活動をみた場合に、多くの問題が残されているといわねばならない。

したがって、本稿ではこれらの問題に対する事実認識を深めながら、今後の対応課題を提起してみることにする。

2. 国際一貫輸送の要請とその展開

(1) 一貫輸送の要請とその背景

わが国は、近年の低成長下において高付加価値産業化への構造変化が進んできた。しかし、円高や貿易まさつの追い打ちが加わって、最近の国際貿易環境は一段ときびしさを増してきている。そのため、次のような背景から国際物流への対応要請も変化を続けてきている。

④ 高付加価値産業（組立型産業や知識集約型産業など）が中心的地位を占めるようになり、差別商品化、軽薄短小化、多品種少量化が進んで、物流面でも適時 適量、適地へのジャスト、イン、タイムによる高度な納入体制確立を強く要請されてきたことである。

これは効率的な一貫物流システムの確立を目指すものであり、企業経営戦略の一環として優位性を高めようとするものである。

⑤ 近年における海外生産活動の活発化にともなつて、これを支えるための国際物流体制が企業経営戦略に大きな影響を与えるようになってきている。したがって、円滑かつ迅速な国際一貫物流体制の確立が、経営戦略の成否をにぎる鍵となつている、

⑥ 新技術の開発と、その国際交流が急速に進んでいるため、商品のライフサイクルは短命化の傾向にある。また、国際情報化の進展も、これに拍車をかけている。

したがって、国際物流面では総体的な日時の短縮化、保管費の削減、包装コストの節減などが要請されている。また、国際物流情報のシステム化をはかって効率的な一貫物流サービスを行うことが望まれている。

(2) 国際一貫輸送活動の展開とその方向

国際一貫輸送への要請に対応するためには、国際間で海、陸、空など複数の輸送手段とターミナルの組合せによる物流システムが形成されなければならない、そのため、わが国の港湾関連物流業界が主体となつて、次のような一貫輸送体制の確立を目指し、需要の創造や拡大をはかつてきている。

④ 国際物流システムを形成し、ドァツードアの一貫物流活動を行うことが国際複合一貫輸送または国際総合物流活動と呼ばれ、業者の態様によつて、

大きく二つに分けられている。⁽¹⁾

その一つは、外航船社や国際航空会社が自己の提供による輸送手段（船舶，航空機）を中心にして、相手国の鉄道，トラック，ターミナル会社などと提携し、国際複合一貫輸送を自己の責任で完結させるものである。また、もう一つの態様は、輸送手段を持たない運送取扱または利用運送業者が、それぞれの輸送業者やターミナル業者と下請ないし提携化をはかつて、自己の名義と責任で元請し、国際複合一貫輸送を完結させるものである。

したがって、いずれの場合も一本のB/L（船荷証券）で通し運賃，一貫責任のもとで提供させる国際物流サービスということになるが、前者はキャリアーまたはVOC（VESSEL OPERATING COMMON CARRIER）と呼ばれ、船社を主体にしてMBL（ミニランド，ブリッジ）やIPI（インテリア，ポイント，インターモーダル，またはMB＝マイクロ，ブリッジ）などの一貫輸送方式を開発してきている。一方、後者は非船舶運航業者，すなわちNVOCC（NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER）と呼ばれ，元請責任において後述のように種々の方式により国際一貫輸送を行ってきているが，別名インタナショナル，フレート，フォワーダーとも呼ばれ，わが国では海貨業者が，この分野の活動主体となっている。しかし，専業者は少く，大部分が港運業，海運業，倉庫業，道路運送業などを兼業しており，海外に現地法人や出先機を設置したり，物流拠点を保有するようになってきている。

◎ 国際化の進展と一貫輸送のニーズが高まったことから，わが国でのNVOCCとしては日通をはじめ，大手の港湾業者や倉庫業者などが，つぎつぎとこの国際物流市場へ参しネットワークを形成して定期的な貨物や不定期のプラントプロジェクト貨物などを一貫して取扱うようになってきた、しかし，国際複合一貫輸送の主流はコンテナ化された貨物であり，次のように種々のルート別方式が開発されてきている。例えば，

(A) 日本からソ連ナホトカまで海上輸送を行い，シベリア大陸経由して欧州や中近東へ陸上輸送するシベリアランドブリッジ（SLB）方式。

(B) 日本からアメリカの西岸諸港まで海上輸送し，アメリカ大陸を横断して

東海岸に運び、そこから再び海上輸送を行って西欧へ送るALB（アメリカランドブリッジ）方式。

(D)日本からアメリカ西岸へ海上輸送を行い、そこから東岸の諸港やガルフ、中西部の諸都市などへ鉄道輸送するMLB方式。また西岸からシカゴ、デンバーなどの内陸諸都市へ鉄道輸送するIPIないしMB方式。同様に、西岸から東岸まで鉄道輸送を行い、そこから仕向先の諸都市へトラック輸送するRIPI（リバースIPI）方式。

(C)日本からカナダのバンクーバーまで海上輸送し、そこからモントリオール、トロントなどの諸都市へ鉄道輸送を行う日加一貫輸送方式、日本から韓国の釜山まで海上輸送し、そこからコンテナドレイヤトラックでソウルまで輸送する日韓一貫輸送方式。

(E)さらに海空一貫輸送方式（シーアンドエア方式）では、日本からシアトル（アメリカ）やバンクーバー（カナダ）まで海上輸送を行い、そこから欧州方面へ航空輸送される方式などである。

このような一貫輸送方式は、前述の如く利用者側にとつても総合的な輸送日時の短縮と正確化、総体運賃の低減、在庫費用や包装費用の節減となり、国際競争力強化の大きは一助となってきた。

⊙ したがって、わが国の国際物流業者は、さらに、国際一貫輸送を進展させるためのNVOCC百数十社がJIFFA（ジャパン、インターナショナル、フイートフォワードーズ、アソシエーション）という組織を設立し、現在は社団法人として活発な組織活動を展開するに至っている。⁽²⁾ また、新しい業者の参入も増加し、一貫輸送方式やルートの拡張も行われながら国際複合一貫輸送は拡充が進むと同時に競争化の傾向を強めてきている。

この背景としては、1980年代に入って欧米諸国での運輸規制緩和が進み、国際複合一貫輸送が容易に行えるようになったことと、総合的効果をねらって荷主のニーズが高まってきたことがあげられる。⁽³⁾ もちろん、日中貿易の増大や小口貨物のコンテナ混載による国際コンソリデーションサービス需要の増加、新しい地域向の開発による増加、三国間における一貫輸送の開発なども国際一貫輸送進展の大きな要素となっている。

そこで、ここ数年前頃から行われ始めた国際一貫輸送の主なものを取り上げてみると、

(A)日本から香港経由で広州まで一貫輸送したり、天津港経由で北京や上海港経由で南京まで一貫輸送する日中複合一貫輸送方式。

(B)日本から台湾、タイ、インドネシア、南アフリカ共和国などの国内仕向地までの国際複合一貫輸送方式。

(C)シーアンドエア方式ではアフリカ、東南アジア諸国、オーストラリア、中近東諸国、中南米諸国向の国際一貫輸送。

(D)日本の業者によって海外から日本に輸入される貨物の国際一貫輸送や米国、カナダなどから東南アジア諸国を向地とするもの及びその逆のものの三国間一貫輸送。

(E)日本から海上輸送した相手国の港でトランシップして仕向地まで一貫輸送を行うシーブリッジ方式などが行われてきている。

(3) 各業界における対応策の展開

すでに述べた如く、今日におけるわが国の産業構造はハイテクノロジー、バイオテクノロジー、新素材などの産業化と高度組立産業の発展を中心とした産業構造へと変化してきており、高付加価値商品化や商品の軽薄短小化、多種多様化が進んでいる。このような変化は物流単位の小口化と複雑多様な物流サービスへの要請につながってくる。

また、一方においてはメーカーが海外生産拠点の拡大をはかってきており、国際的な工程内分業や製品差別化分業の進展に対応するための国際物流合理化を要請するに至っている。もちろん、この背景には円高や貿易摩擦の回避対策が折込まれていることも否めない事実である。

そこで物流関連業界の国際複合一貫輸送に対する取り組み状況を追ってみることにする。

④まず主要荷主の場合は、国際情勢の変動に見合った物流への対応にせまられており、最近では海外から原材料その他の諸物資輸入を促進する一方、海外生産拠点の拡充をはかっている。とくに国際物流面に焦点を当ててみると、物流情報システムの構築による一元的な管理体制の強化をはかり、効率的な

一貫輸送体制の確立を目指している。そのため、国外の物流拠点集約化、輸送単位の大口化、小口貨物の仕向先別混載化などが行われ、船社やNVOCCの選定やルート別方式の見直しなども行われている。

㊤ 船社の場合はコンテナ埠頭の借受けに始まり、海外のコンテナターミナルを確保することによって、アメリカではすでにMBL、IPIなどの一貫輸送にめざましい進出をとげている。

最近、一部の船社においては内陸の輸送コスト削減とスケールメリットの追及を目途として二段積コンテナ列車によるユニットトレーンサービスも開始されてきている。これは、配船スケジュールにあわせてコンテナ列車を運行する方式であり、到着日時の正確性が売り物になっている。

また、一昨年9月のアメリカ新海運法施行に伴う競争激化の中で、各船社は荷主とSC（サービス、コントラスト）を締結して数量の確保を行いながら、荷主ニーズの高まりに対応するため種々の一貫輸送対策を展開してきている。⁽⁴⁾

さらに極東地域と北米間のネットワーク強化をはかるため、船社の共同配船を単独運航に切りかえたり、大型コンテナ船の投入によるメリット追及が行われ始めている。

㊦ わが国のNVOCCによる国際複合一貫輸送は、従来の船社や大手物流業者に加えて集荷力のある港運業、倉庫業、トラック業からの参入と海外ネットワークをにぎる商社や大手荷主などを母体した子会社、系列会社の参入が相次いで行われてきている。また、これらの業者は国内における物流事業の各種免許を背景に海外のネットワーク形成に必要な現地法人化や事務所設置、現地企業との提携などを行い、海外活動を自社主体で展開するためのラセンス取得や物流拠点の整備拡充なども行っている。もちろん、国内においても集配力を強力するために内陸の物流拠点整備を進めたり、港湾背後地に国際一貫輸送体制を確立ための諸施設整備や拡充をはかったりしてきている。これは、個々の荷主特有のニーズに対応していくことを目途としているものの、量的増加を見込めないことからくる業者間のサバイバル戦略にもとづいた競争を背景としているのも事実である。

そこで、NVOCCによる国際複合一貫輸送への対応状況を眺めてみると、荷主と船社のSC締結分を除いたものの盟外船利用や小口少量貨物のコンテナ混載輸送を主体に開発を進めていることがわかる。

④ 行政当局及び港湾管理者の対応方向

アメリカにおいては運輸行政の規制緩和が進行し、1977年（昭和52年）に航空貨物の規制廃止、1980年（昭和55年）にはトラック運送事業の大巾な規制緩和が行われてきた。この過程で1979年9月OECDから「競争政策に関する理事会勧告」が出され、運輸行政の規制緩和策が各国で展開されるようになってくるのである。

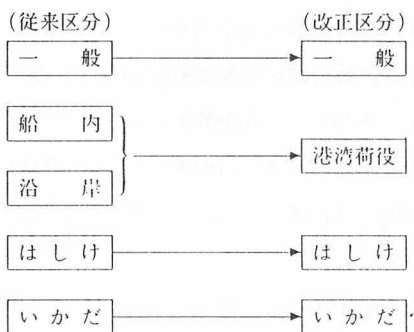
わが国でも1981年（昭和56年）に運輸政策審議会が「10年後の総合交通のあり方」を運輸大臣へ答申しているが、この中に規制緩和をふまえた「総合運送取扱人」の創設や国内外の情勢変化に対応できる物流体制の確立などがうたわれている。これらは今日の国際複合一貫輸送への対応に見合うものであり、行政面からの検討によって具体化をはかるために第二次臨時行政調査会（通称第二臨調）を発足させ、臨時行政改革推進審議会（通称行革審）によって規制緩和策への展開が進められているのである。

本稿では紙面の都合上、国際複合一貫輸送の拠点となる港湾の物流体制を中心とした行政当局及び港湾管理者の対応施策展開を追ってみることにする。

既に述べたように流通港湾で取扱われる外貿貨物の中で国際複合一貫輸送の対象となるものが増加しており、その内容も大宗貨物ばかりでなく、小口化、多様化し、地域やルート方式も広範囲に及んできている。したがって行政当局としては次のような対応施策の展開を行ってきている。

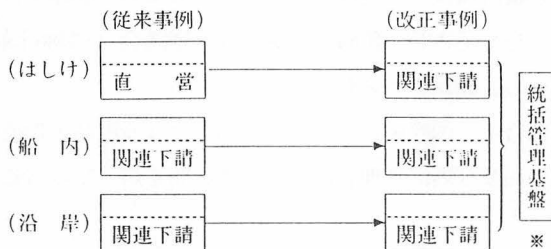
① 昨年は港湾運送事業法の一部改正を行い、統括管理基盤の新設、船内荷役と沿岸荷役を港湾荷役業に統合及び免許基準の量的調整や下請範囲の変更などを行ってきた。また、特認料金の設定も認可するようになったが、これらは港湾物流体制の変化に対応するための措置であり、法制度の弾力的運用もなされていることから規制緩和の方向にあることを理解できる。（図式

業種区分の改正図式(1)



出所：運輸省貨物流通局の説明会資料による。

下請制限の改正と統括管理基盤の新設図式(2)



(注) ※印は「コンテナ埠頭等の近代的な施設において港湾運送を統括管理する行為」が新たな基盤として追加されたもの。
出所：業種区分の改正図式(1)と同じ。

⑤ 国際一貫輸送活動の拠点となる港湾においては、迅速かつ効率的な作業が要請され一貫輸送関係者間で正確、迅速な情報交換や効率的な事務処理が必要となることから港湾貨物情報ネットワークシステム（通称シップネット）構築への対応施策が展開され、現在では本格稼動に入ってきている。しかし、シップネットの範囲は海貨業者、船社、検量業者、検数業者に限定されているため、情報システムとしては不十分な面がある。そのため運輸省当局は本年8月から調査整備委員会を設置して調査検討を行い、より広範囲にわたる物流情報システムの構築を目指すことになっている。

⑥ また、昭和61年度を初年度とする第7次港湾整備計画においては「複合一貫輸送等高度化する物流に対応した港湾の整備」を推進することになっているし、港湾地域内及び背後地との間を貨物が円滑に流れるようにするための道路も整備されることになってくる。

これを受けて主な流通拠点港湾の管理者は

(A)外貿ライナーバースやコンテナバースの整備拡充。

(B)既設埠頭の再開発による港湾機能の増進。

(C)埠頭後背地における国際複合一貫輸送関連施設の整備。

(D)背後地の物流活動や都市機能と港湾地域を結びつけるための諸通路その他の基礎施設整備。

(E)港湾関連情報システムの整備などを計画している。

さらに港湾整備は従来の公共事業ばかりでなく、民間活力を導入して総合的な施設整備を推進していくことになっており、第三セクターの設立も予定されている。

⑦ 来年度に運輸省当局は、国際複合一貫輸送の統一的な約款整備や責任の明確化などを目的とした基礎資料を作るための実態調査を行うことになっている。これは国際物流の構造的変化に的確に対応していくためのものであるが、大手メーカーの海外進出とともに荷主や物流業者による海外ターミナル開設が進み、NVOCC関連の現地法人化や事務所設置、海外業者との物流業務提携化などが目立ってきていることも、この実態調査の大きな背景となっている。

3. 港湾における問題点とその対応課題

国際的に高度な技術革新が進展していることと、わが国の産業構造も高度技術装置型、知識集的型的産業が中心となる構造へと変化していることに加え、国際経済情勢がますますきびしくなることを考え併せれば、このような情勢に対応した港湾物流体制が確立されなければならないことはいうまでもない。しかし、流通拠点としての港湾から国際複合一貫輸送の進展について検討を加えてみると、いくつかの問題点があり、その対応課題を提起してみる必要がでてくるのである。

(1) 産業の「空洞化」と港湾物流の変化

わが国の大手企業においては前述の如く海外生産拠点の拡充が進できている。しかし、この生産内容をみると

① ノウハウやブランド以外は殆んど現地の原材料によって一貫生産し製品化するもの。

② 生産工程のうち簡単な部分は中進国や新興工業国で生産を行い、複雑かつ高度な部分は日本で生産して国内で製品化するものと海外生産拠点でKD方式によって製品化するもの。

③ 一般的な製品は中進国や新興工業国で生産し、高級な製品は日本で生産するものなどに分けられる。したがって、海外生産分は日本の雇用なりGNPが減少し、これらを日本に輸入すれば、日本のGNPはさらに減少することになる。

これを産業の空洞化と呼んでいるが、円高や貿易摩擦への対応と国際市場拡大策が背景にある以上、産業の生産構造変化としてとらえねばならないであろう。(表1)

表1 海外地域別日本企業の直接投資届出実績

(単位:百万ドル、%)

地域別	年度別	1981	1982	1983	1984	1985	累 計	構成比
北 米		2,522	2,905	2,701	3,544	5,495	17,167	36.4
中 南 米		1,181	1,503	1,878	2,290	2,616	9,468	20.1
ア ジ ア		3,338	1,384	1,847	1,628	1,435	9,632	20.4
中 近 東		96	124	175	273	45	713	1.5
欧 州		798	876	990	1,937	1,930	6,531	13.9
大 洋 州		424	421	191	157	525	1,718	3.6
ア フ リ カ		573	489	364	326	172	1,924	4.1
計		8,932	7,702	8,146	10,155	12,218	47,153	100.0

出所:大蔵省国際金融局資料による。

しかし、このような生産構造の変化は、港湾における国際物流構造の変化となってあらわれてきており、海外生産拠点と結びついたタイムリーな国際複合一貫輸送を要請されるに至っているのである。

港湾物流関係者は、かかる生産構造の変化に対応したメーカーの物流対策についての理解を深めつつ、これに見合った体制づくりを行うことが当面の大きな課題の一つとなっているといえる。

(2) 国際複合一貫輸送制度の体系化

国際複合一貫輸送はコンテナリゼーションの進展とともに普及し、一方では各国の運輸規制が緩和されてきたこともあって、これからの国際物流における主流になろうとしている。しかし、1980年の「国連国際物品複合運送条約」を批准しないまま、先進諸国において国際複合一貫輸送を実施するに至っているのである。これは実務上不適応の内容があったとされているが、事実が先行する形となり、既にその効果はあがってきている。

そのために、制度上の体系的な整備も後追いの形となり、種々の対応策が急がれているのは周知の通りである。

④ その一つは港湾運送事業法の改正による統括管理基盤免許の新設である。これによると、統括管理の設備基準がきびし過ぎ、取扱量も全体の50%以上でなければならないという制約がある。また、統括管理業務への基盤変更によって、従来の基盤業務を密接な関係にある専門者に移行して下請契約を締結しなければならないとなっている。

これらに対処することは、港湾における国際複合一貫輸送活動の実態からみて非常にむづかしいといわざるをえないし、現実統括管理基盤への移行が進んでいないのも確かである。したがって、実態をふまえた免許基準の弾力的運用がはかれるように働きかけを行っていく必要がある。

⑤ わが国の港湾におけるNVOCCの活動については港湾運送事業法、国際海上物品運送法などからみても法的参入や運賃料金の規制が明確にされていないし、またB/Lを含めた国際運送上の約款にしても統一化されていないのが現状である。

これは利用運送行為が法的に体系化されていないからであり、NVOCCの活動に必要な利用運送の法制化を進めていくべきであろう。また、小口、少量貨物のコンテナ混載によるコンソリデーション活動についても法的なルールを確立していく必要があるのではなかろうか。

⑥ 港湾におけるNVOCCの活動範囲や内容の拡大は、港運業の業務拡大につながり、ひいては港湾労働者の職域拡大となってくる。しかし、その業務内容は複雑多様化し高度な知識や技術が必要となってくるのは火をみるよりも明らかである、

したがって、港湾労働法も、このような体制変化に対応できる内容のものに改訂を加える必要がでてきているといえよう。

⑦ B/L(ビル・オブ・レイデング)すなわち船荷証券は商法や国際海上物品運送法によって有価証券としての性格が裏付けされている。しかし、国際複合一貫輸送業者が発行している複合運送証券は、各社まちまちの書式であり、運送責任の所在も明確になっていない面がある。その上、法的裏付

けないことから貿易決済を行う銀行の中には、この複合運送証券の受取りを拒否するところもでている。

このようにな問題の対処策として（社）日本海運集会所は標準統一書式化をはかり、運送責任の所在を明確にして、銀行が受取りやすくしようとしている。また、書式の内容については船荷証券の機能と陸運の貨物引換証、航空の貨物受領証を一枚の証券で兼用できるようにしたものであるが、今日ではこの早急な実施が必要となっている、

(3) 民間活力の導入と港湾の管理運営

国家および地方財政の行きづまりと港湾機能整備の必要性を考え併せれば、民間の資金やノウハウを導入するための港湾機能総合整備事業制度を活用すべきであろう。周知のように、この方策は民活法の適用による税制上の優遇措置や日本開発銀行など政府系金融機関による投融資によって民間企業が行う港湾施設整備を促進させることである。

しかし、民間企業は資本の論理にもとづく経済性の追及を前提としなければならないので、次のような問題への対応課題が検討されねばならない。

① まず第一に、港湾管理者の計画を検討し、具体化させる方針を決める機関の審議会や委員会などの委員構成である。これまでの諸報告や答申の内容をみてもわかる通り、大局的な判断や既成事実、既成理論の展開に始終しており、実態にふみ込んで経験科学として解明していく姿に欠けているわけである。

したがって、委員構成の検討が重要課題としてとり上げられねばならないであろう。

② つぎに、港湾施設の整備に進出する民間企業の行動である。企業にとってみれば自己の都合に見合う施設利用に変形したり、自己の企業構図を作るための手段にしたりするが有利となる。

したがって、民間活力を導入する場合、どのようにして、これに対処し港湾物流の秩序維持をはかるが対応課題として検討されねばならないであろう。

(4) 港湾物流業界の体質強化

すでに述べてきた如く港湾の物流業界は、国際化や情報化の進展を背景として効率的な一貫輸送体制の確立を目指して、経営の合理化をはかりつつ今日に至っている。とくに、国際複合一貫輸送活動に焦点を当ててみると、それぞれが潜在需要の顕在化をはかつたり、新規需要を開発したりしてきており、NVOCCとしてシステム、オルガナイザー的地位に脱皮をはかっているものも見受けられる。しかし、港湾を主体として経済活動を展開する中小企業であっても、その特徴を生かして経営体質の強化をはかる方策を、さらに追及していく必要があろう。例えば

① 物流業務の共同化を可能にできる範囲が拡大できれば、システム事業化の推進はより容易になる。共同集荷、共同施設利用、共同配送・荷役・保管・包装・情報処理、関連及び付帯業務の共同化などの検討をもつと積極的に検討すべき時期にきているといえるのではなかろうか。

② また、事業機会の拡大に走り過ぎ、無媒な競争を展開し易い体質を持ち合せていることも否定できない事実である。したがって労使協調のもとで抜本的な体質改善をはかっていくことも今日の緊急対応課題といえよう。

③ 中小企業事業団の調査によると、海外進出中小企業の一部には撤退がみられ、現地法人の実情把握も乏しく、投下資本の回収もできないものもあと報告されている。そして撤退理由は需要不振などの経済的理由よりも、現地パートナーとの考え方の相違が主流を占めている。

今後ともNOVCCを目指す港湾物流業の海外進出は活潑化するであろうが、海外ネットワーク形成に必要な人材育成の遅れが否めず、重要な対応課題としてとり上げられなければならないであろう。⁽⁵⁾

注(1) 物流活動の構成機能については、統計審機会の資料（昭和40年）によれば、物資流通と情報流通の各活動に大別され、前者は輸送、荷役、保管、包装、流通加工の活動とこれらの施設提供活動に分けられている。後者は情報伝達及び情報施設活動となっている。

また、システムとは、（財）流通システム開発センターの資料によると

「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」としている。そして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、オフが存在するとし、物流活動全体をトータルシステムとして一元的に管理する方策に情報のシステムが要請されるとしている。

(2) JIFFAは5年前の昭和56年に任意国体の組織で設立されたが、昭和60年10月には運輸省から公益目的の社団法人に認められ、昭和61年4月現在の加盟業者は122社に及んでいる。

(3) 米国ではトラック輸送の規制緩和に加え、1984年の新海運法の施行によって、FMC（連邦海事委員会）にタリフをファイルするだけとなり、米国内を発・終点とする国際複合一貫輸送が容易に行えるようになった。

(4) SC（サービスコントラクト）は、船社と荷主の間で取決めを行う運賃、寄港地、スペース保証などの特別契約であり、米国の新海運法施行によって二重運賃制にかわる運賃割引制度として導入されたものである。またIA（インデペンデントアクション）と呼ばれる行為は、同盟によつて定められたものとは異つて、それぞれの船社が自社のみのサービス条件や運賃を設定するものである。

(5) 「経済月報」（三和銀行発行）昭和61年7月号に調査内容が掲載されている。