

松橋 幸一

(横浜港湾短期大学校)

目次

はじめに

1. 港湾流通のコストの発生要素
2. 輸入における港湾産業の生産の構造

おわりに

はじめに

港湾における生産関係は複雑な様相をていすとされている。工業生産のように製品として具体的に財としての形をとらず、したがってその財を形成するであろう価値のように効用がみえてこず、そうした意味では交通サービスにおける用役生産の構成を観察するにはある種の困難をとまなう。その上、港湾では、港湾に求められている全体の機能を構成するのにいく種類もの機能つまり業種が相互に依存しあう形をとっているとき、その構造を理解するにはさらなる困難をとまなう。こうしたことから、港湾産業の生産関係を説明するような研究に乏しかった。

たまたま港湾産業の全貌を説明しようとする意図をもっていろいろな角度からの検討をくわえてきて、ようやくここまで到達した。そうした次第で、今回は横浜港における輸入貨物を対象として、港湾産業のうちとくに貨物と深くかかわる種類の業種について、港湾流通を完結するなかで種々の機能が相互にどのように関わっているのかをみる。

ここでは生産関係を金額で観察する。検数業が100トンの貨物を検数した、というときの100トンと、沿岸荷役業が100トンの貨物を荷役したというときのそれとは、まったく貨物にたいする関わり方がちがう。これを比較検討するには、金額という物差しがもっとも適切であろう。こうした理由による。あらかじめお断りしておくが、これは絶対額ではない。つまり現実の業務の

上では、各種の割増料金であるとか、逆に数量割引とかの諸制度が料金に盛り込まれているが、そうした条件は一切除外して、基本料金のみで考える。したがって得られた数字は、その港湾業務の絶対額ではなくて、相互の関係性を示すのみであるとして理解いただきたい。

まず、1節で貨物が港湾を流通する際のコストの発生する要素、これは大体の業種という分けがされていることをみる。最初にどのような要素があるのか、その代表的なものを例示し、説明する。つぎに、港湾にはどのような流通の経路があるのかを図示する。これはコンテナの場合、個品雑貨が公共埠頭を経由する場合、そして大宗貨物が民間埠頭を経由する場合に三大別しうる。そのそれぞれについて代表例を一つずつ図示し説明する。

本来なら、すべてを図示し説明を加えなければ、筆者の論拠に対する信憑性を欠くことになるが、紙幅の関係で一部を省略せざるをえないことをお断りしておく。

2節でそれぞれの経路を通過する貨物の量を算定し、つぎに1節で得た数字と積算してそれぞれの業種の関わり方をみる。これを拙論の結論とする。

1. 港湾流通のコストの発生要素

(1) 港湾流通コストの発生要素

本船が到着すると、船会社は入出港に関する一切を取り仕切るが、その中で、貨物に関わる部分はランディング・エージェントに委託する。エージェント業は貨物に係る作業部分を船内荷役業に委託し、一方で数量の証明の部分を検数業に委託する。

船会社は運送責任の完了を証明する方法として、数量の証明部分を検数会社に委託し、ランディング・エージェントとの間に貨物を受け渡しする。船会社から委託されてする検数をシップサイドといい、ランディング・エージェントから委託されてする検数をドックサイドという。

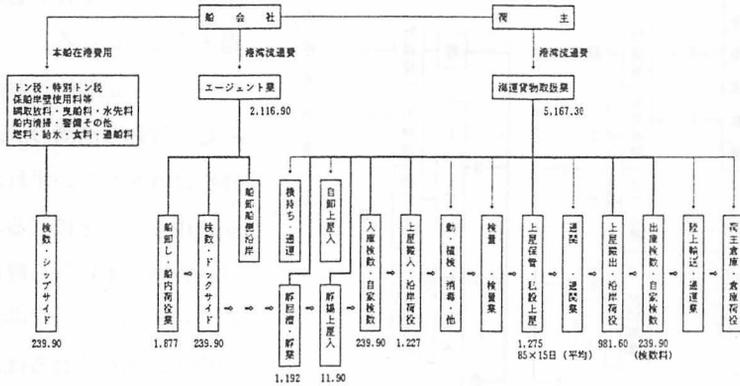
図・1は在来定期船における輸入貨物の、自家取りを図示したものである。図中の下段の左から数個の項目がこの関係を示している。

一方、貨物の受け取り人である荷主は、港湾の貨物の取り扱いを海運貨物

取扱業（以下ここでは海貨業と略称する）に委託する。受託した海貨業は貨物の受け取り手段である斛を差し向け、船側で荷物を受け取り、回送のうえ、上屋に収納し、諸手続きをすませた上で、荷主の要請にあわせて出庫して港湾運送を完了する。

このように図中の柘目一つが一つの要素つまりは一つの業種を示す。

輸入貨物の流通経路図・船・輸入・定期船・雑貨



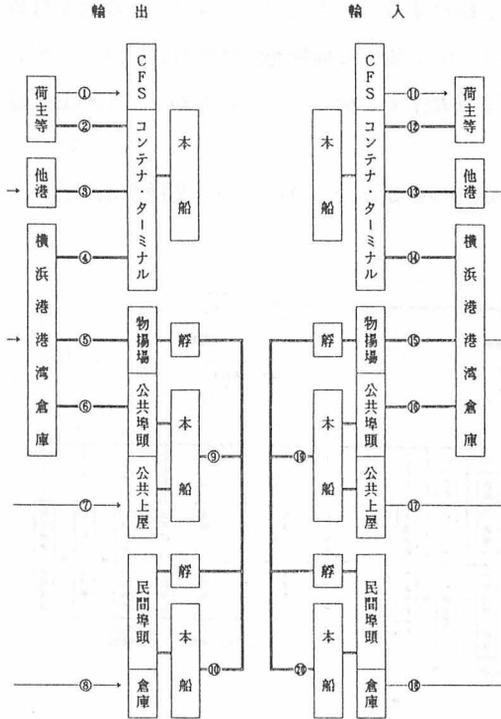
図・1

図・2はこうした貨物の流通経路にどのようなものがあるかを見たものである⁽¹⁾。図中左半分が輸出を、右半分が輸入を示す。ここでは輸入をみるのだが、コンテナの流通に関しては⑪から⑭に示す4通りに集約される。⑪はLCL貨物といわれる、小口の貨物の経路で、コンテナ船から卸されたコンテナが、ターミナル近接のコンテナ・フレート・ステーション（以下CFSと略称する）に運ばれ、ここで中味が取り出される。荷主はここまで貨物を受け取りにゆく。

⑫は通称コンテナ扱いといわれる方法で、荷主がコンテナ・ターミナルまでコンテナのままの貨物を受け取りにゆく方法である。

⑬は荷主から受託した他港の（たとえば東京港の）海貨業が、荷主にかわってコンテナを受け取り、コンテナをそこまで（たとえば東京港まで）運び、そこでコンテナから取り出し、輸入の手続きをしようとする方法である。

⑭が横浜港の海貨業が、荷主にかわってコンテナを受け取り、横浜港の手



図・2 港湾を通過する貨物の流通経路

倉まで運び、コンテナから取り出し、それ以降の手続きをしようとする方法である。

横浜港を通貨するコンテナ貨物は、この四種の流通経路のいずれかを通過することになる。

一方で、定期船における雑貨貨物の港湾の流通経路は⑮⑯⑰のいずれかを經由することになる。⑮は貨物が本船から舢に卸され、回送されて港湾の倉庫に入れられるばあい、つまり図・1に図示した例をしめしている。

⑮は岸壁に揚げられた貨物を海貨が直接引き取るばあいで、⑯は本船が着岸した岸壁直背後の上屋に貨物が入れられて、貨物はここから海貨によって引き取られていく例をしめす。

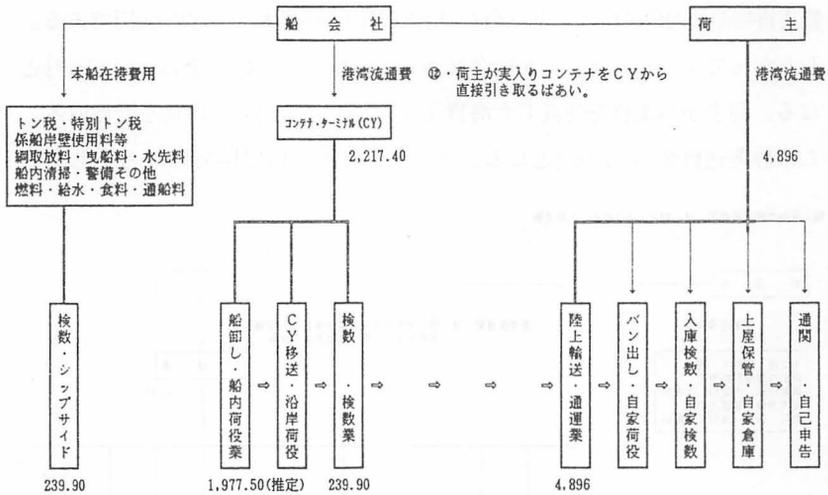
民間の施設は物資別に専用で使用される場合が多い。一般的にいえば、そこに着岸する船舶はF O B契約で大宗貨物を運ぶ不定期船である。定期船で運ばれた貨物なら、舢で到着して倉庫に入れられることになる。

ここでは岸壁と倉庫がセットで使用されるのが前提で、荷主は⑱にしめす経路で貨物を受け取ることになる。

⑲と⑲はこの海側の部分をしめしたのみで、したがって⑲は⑱とイコールであり、⑲は⑱に含まれる。

繰り返すが、横浜港を通過する輸入貨物はこれらの経路のいずれかを通過することになる。

輸入貨物の流通経路図・㊸・輸入・定期船・コンテナ



図・3

(2)コスト算定方法

コストの算定にあたっては基本料金のみをもってすることをすでにお断りしてある。まず、コンテナ扱いにおけるコストを図・3にみる。これは図・2における㊸の経路である。船会社は本船関係の書類をすべて検数に委託するものとして、雑貨のトン当たりの検数料金を計上した。これは船会社が本船在港費用として支出するいろいろな経費の部類に含まれるとして、コンテナ・ターミナルの費用とは別にした。

コンテナ・ターミナルにおける貨物の取り扱いには1,977.50円を要する⁽²⁾。また検数の基本料金はトン当たり239.90円である。

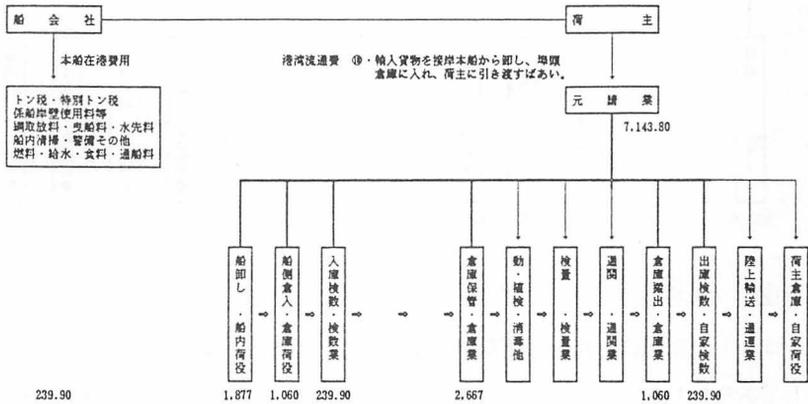
このコンテナを荷主が受け取りにくるとして、陸上輸送に要する費用は、4,896円となった⁽³⁾。輸送の後の一切の業務は自社の業務の中で消化するものとして、つまり港湾産業に対して金銭の授受を生じないものとして、金額を計上していない。

その結果、船会社がコンテナ・ターミナルに対して支払う港湾流通のコストは2,217.40円、荷主が港湾産業に支払うコンテナの輸送費は4,896円であ

った。

次に定期船における雑貨の輸入のケースをみよう。図・1がそれである。雑貨貨物の船内荷役料金がトン当たり1,877円、検数料金が239.90円である。したがってエージェンツ業が船会社から受け取る下払い料金は2,116.90円となる。荷主から業務を受託した海貨業は、船を差し回して貨物を受け取る。この船運送料金が1,192円となる。その船を公共の物揚場で揚げるとして、

輸入貨物の流通経路図・④・輸入・不定期船・大宗貨物



図・4

物揚場使用料が11.90円、この際数量の確認するものとして入庫の検数料が239.90円、荷役料金が船揚げ上屋入力で1,227円となる。この後、貨物によっては動物検疫や植物検疫そして消毒、あるいはその他の検査等、いろいろな作業があるが、この部分は単純にトン当たりで算定し難いので、将来、別の方法を考慮せざるを得ない。輸入のばあい、検量することは稀なのでこれも省略する。貨物は上屋に保管される。この保管料には私営上屋の保管料一日あたり85円で15日間保管するものとしよう。

通関については、料金はトン当たりではなく、書類一件いくらという設定のしかたであるので、これも別の方法を案出しなければならない。機会を改める。こうした一切の手続きを終えて、貨物は上屋から搬出される。この荷

役に981.60円、検数のコストとして239.90円を要する。荷主自身が受け取りにくるとして、これ以降の費用はここで除外する。以上の合計が海貨業が荷主から受け取るべき金額で、5,167.30円となる。

これは普通、自家取りといわれる貨物の受け取り方法だが、これとは別に、社取りといわれる、ランディグ・エージェントが一時保管しておくばあいがある。貨物が舳取りされる限り、費用の構成に差がないので、この図の数字をそのまま利用することにする。

それにひきかえ、貨物が岸壁におろされてそのまま荷主に引き取られるばあいの料金構成が、図の一部二段になっている上側である。ここでは、別の図として掲載することを省略するが、差異のある部分のみを略述すると、卸された貨物を処理する船側沿岸の料金が981.60円、トラックに積んで上屋へ運ぶ料金が3,643.75円⁽⁴⁾、車から卸して上屋に入れる料金が981.60円とトラック手伝いの料金が120円とする。前述の舳のばあいの、舳回送料と舳揚げ上屋入れの料金と入れ替えることによって、この経路の額が算出できる。海貨業の側の合計金額は8,708.75円となる。

もう一つのばあいを図示しておこう。図・4は不定期船で運送された大宗貨物の経路を示す。本船は荷役と無関係となるので、流通の一切を荷主から受託した元請業が港湾運送の一切を取り仕切ることになる。

船内荷役の料金が1,877円、船側から倉に入れるまでの料金が1,060円、この際の検数料金が239.90円である。倉庫での保管料を2,667円と想定する⁽⁵⁾。植物検疫や貨物の検量や通関はここでは除外する。あとは倉庫から搬出する料金とその際の検数料金である。それ以降は港湾の領域外と考える。以上の合計は7,143.80円となる。

貨物が舳取りされて倉庫に保管されるばあい、舳回送料金の1,192円に加えるに舳手伝いの126円が加わり、舳揚げ倉入れの1,325円が前記の1,060円にとって代わる。この合計は8,726.80円となる。

以上に貨物を雑貨と限定した上で、主要ルートにおける諸費用の発生要素について観察した。

横浜港における港湾産業の生産力構造

	貨物量	CFS	コンテナターミナル関係		い	か	頭	
			CL	他港湾				横浜港
		348901	1994373	2770640	2504013		15760	2073650
		0.0121545	0.0694771	0.0965195	0.0872312		0.000549	0.0722388
		0.0121545	0.0694771	0.0965195	0.0872312		0.000549	0.0722388
沿岸荷役	ハン出し	1888.00	22.95		182.23	164.69		
沿岸荷役	CFS出し	981.60	11.93		94.74	85.63		70.91
沿岸荷役	自卸上屋入	981.60						
沿岸荷役	トラック手伝	120.00						
沿岸荷役	上屋出自積	981.60						
	小計		34.88	0.00	276.97	250.32	0.00	70.91
海貨業	上屋保管	850.00	10.33					
海貨業	上屋保管	1275.00			123.06	111.22		92.10
海貨業	陸送料	400.00						
海貨業	車野積入れ	536.80						
	小計		10.33	0.00	123.06	111.22	0.00	92.10
検査業	シブサイト	239.90	2.92	16.67	23.16	20.93		17.33
検査業	トラック付	239.90	2.92	16.67	23.16	20.93		17.33
検査業	入庫検査	239.90	2.92		23.16	20.93		
検査業	出庫検査	239.90			23.16	20.93		17.33
検査業	検査料	90.20					0.05	
検査業	検査料	162.10						
検査業	検査料	85.60						
	小計		8.75	33.34	92.62	83.71	0.05	51.99
検査業	検査料	155.00						0.09
検査業	陸揚検査	60.40						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.00
公共埠頭	物揚場使用	11.90						0.86
公共野積場	車保管料	75.00						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.86
船内荷役	船卸	1877.00	22.81					135.59
船内荷役	船卸CY移動	1977.50		137.39	190.87	172.50		
船内荷役	船卸	538.00					0.30	
船内荷役	一貫料金	1397.00						
船内荷役	船卸上屋入	2949.00						
船内荷役	船卸上屋入	1760.00						
船内荷役	船卸野積入	1397.00						
	小計		22.81	137.39	190.87	172.50	0.30	135.59
倉庫業	サイロ保管	1031.40						
倉庫業	倉出自積	825.00						
倉庫業	船側倉入	1060.00						
倉庫業	保管料	2667.00						
倉庫業	倉出自積	1060.00						
倉庫業	貯揚倉入れ	1325.00						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
戻回送業	沖取作業料	671.62						0.37
戻回送業	戻組料金	368.00						0.20
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00		0.57
埠頭業	車保管料	1905.00						
埠頭業	野積出し	578.00						
埠頭業	野積入れ	578.00						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
陸運業	引き取り	4896.00		340.16	472.56	427.08		
陸運業	横持ち料	3643.75						
	小計		0.00	340.16	472.56	427.08	0.00	0.00
燐蒸業	植検手数料	73.80						0.04
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00		0.04
貯回漕業	貯運送	1192.00						
貯回漕業	貯手伝い	126.00						
	小計		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
合計			76.77	510.89	1,156.08	1,044.83	1.04	351.46

横浜港における港湾産業の生産力構造

扱い関係 総岸雑貨	総岸雑貨	総岸車	民間埠頭扱い関係				除外分	合計
			サイロ	総岸車	総岸雑貨	貯雑貨		
1485696	78194	440602	707933	34006	4136617	707485	11407610	28705480
0.0517565	0.002724	0.0153491	0.0246619	0.0011847	0.1441055	0.0246463	0.3974018	1
0.0517565	0.002724	0.0153491	0.0246619	0.0011847	0.1441055	0.0246463	0.3974018	
50.80								
6.21								
50.80	2.67							
107.82	2.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	743.57
65.99	3.47							
		6.14						
		8.24						
65.99	3.47	14.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	420.56
12.42	0.65	3.68						
12.42	0.65	3.68			34.57			
12.42			5.92		34.57	5.91		
12.42	0.65				34.57	5.91		
			4.00					
				0.10				
49.67	1.96	7.36	9.91	0.10	103.71	11.83	0.00	454.99
			1.49					
0.00	0.00	0.00	1.49	0.00	0.00	0.00	0.00	1.57
0.00	0.00	1.15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.01
		1.15						
97.15					270.49	46.26		
	8.03	21.44						
			43.41					
97.15	8.03	21.44	43.41	1.65	270.49	46.26	0.00	1,147.89
			1.65					
			25.44					
			20.35					
					152.75			
					384.33	65.73		
					152.75	26.13		
0.00	0.00	0.00	45.78	0.00	689.83	124.51	0.00	860.13
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.57
				2.26				
				0.68				
				0.68				
0.00	0.00	0.00	0.00	3.63	0.00	0.00	0.00	3.63
188.59								
188.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,428.39
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04
						29.38		
						3.11		
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	32.48	0.00	32.48
509.21	16.14	44.34	100.59	5.38	1,064.03	215.08	0.00	5,095.84

2. 輸入における港湾産業の生産の構造

(1) 経路ごとの貨物量

昭和62年の横浜港の輸入貨物量は28,705,480トンであった。このうちコンテナ貨物は7,617,927トンであった⁶⁾。それらを図・2にしめした経路に分けると、表・1の数字になる。

公共埠頭および民間埠頭を経由する貨物の量については横浜港統計年報から算出した、さらにこのなかで、雑貨とは異なる方法で荷役されるものとして、公共埠頭経由の原木を「いかだ貨物」として区別し、車もまた区別した。民間埠頭を経由する貨物のうち麦を「サイロ保管貨物」として区別し、車もまた区別した。さらに、輸入に特徴的なこととして、原油、重油、石油製品で民間施設で扱われる貨物を、今回の分析対象から除外した。撒貨物として民間の専用施設で扱われる油類は、工場における自家荷役として処理され、ここで筆者が対象としている港湾産業の生産の対象とされる機会に乏しい。したがってこれをはずすことのほうが妥当と思われる。

以上の貨物量について前節で得た金額を積算して作表すると、表・2のようになる。

表・1 経路別流通貨物量
単位 レベニユートン

流通経路	貨物量
C F S 経由	348,901
コンテナ扱い	1,994,373
他港湾扱い	2,770,640
横浜港扱い	2,504,013
公共埠頭扱筏	15,760
公共扱解貨物	2,073,650
公共扱い経岸雑貨	1,485,696
公共直背後上屋入	78,194
公共経岸車両	440,602
サイロ保管麦	707,933
民間経岸車両	34,006
民間埠頭経岸雑貨	4,136,617
民間扱解貨物	707,485
除外貨物	11,407,610
合計	28,705,480

この表はマルチプランという名の、パーソナルコンピューターのプログラムを利用したものである。

蛇足かも知れぬが、この表の構造を少々説明させて戴く。上部横軸に表・1の区分を取り、2行目にその貨物量を記載した。ちなみに、このプログラムでは横方向を行とよび、縦方向を列という。3行目は2行目の数字を指数化したものである。つまり表の最左端の合計貨物量を1とした場合、それぞれの経路の貨物量をしめしている。おなじ数字が4行目にも並んでいるが、右端に貨物量=とあり、すこし離れて1の数

字がみられるが、貨物量が1トンであったばあいには、各経路ごとに配分される貨物の量が、各桁目にしめされる構造になっている。この表の特徴は、パーソナル・コンピューターが自動計算することにある。したがってこの1を、解析を必要とする数字に置き換えることによって、その右に並ぶそれぞれの数字が自動的に再計算されて表記される。

次に、縦軸に業種、業務の内容、その単価を記載した。これはそれぞれ前節であげた経路ごとのコストの発生素素ごとの基本料金である。一部前節で説明を省略した部分（たとえば筏、車、サイロに関する単価）があるが、紙幅の関係とご理解戴きたい。いずれも料金表⁷⁾から、該当する基本料金のみを抽出してある。それより、ここでは先を急ぎたい。

表中の数字は、それぞれの項目ごとの、上段の貨物量と左端の単価の積である。つまり、1トンの貨物が輸入されて横浜港を通過するとき、コンテナ貨物としてCFSを通過するのは0.0121545トンであり、この貨物に対してバン出しとしてコンテナから取り出す作業に要する金額は22.95円、コンテナ・フレート・ステーションから出して荷主の車に引き渡す作業料が11.93円である、というふうを読む。

(2) 表の解析

昭和62年の輸入貨物量は2.870万トンであった。このうち原油等、本表から除外する量が1.140万トン、40%をしめる。コンテナ貨物が27%、公共埠頭経由が14%、民間埠頭経由が19%と、コンテナのウエイトの大きさと、輸入における民間施設の役割の重さがよくわかる。

原木のいかだ取りは微量、の一語につきる。横浜港のような大都市港湾には適合し難い貨種といえるのかも知れない。わが国の材木の輸入は相当の量に及ぶが、木材は地方港湾に最適の貨物であり、かつまた、現在の港区区分では諸料金ははるかに低廉であるので、荷主は中小地方港湾（二類港、三類港）を指向することになる。

公共埠頭経由の軽貨物が7%と健在である。横浜港は軽を主要な運送手段として成立してきた経緯があって、いまなお歴史を引きずっている結果ともいえるし、逆に経済的な輸送手段であるともいえる。筆者個人の見解からす

れば、運河等を整備することによって、経済的かつ省エネルギー的な都市内の物流手段ができると思うが、その理論の展開には機会を改める。

経岸貨物について二つの項目をあげているが、一つは船側から直接引き取られる種類の経路、もう一つが本船着岸の直背後の上屋に入れられるものである。この0.002724は経岸貨物の5%として推計した数字である。いずれにせよ、経岸貨物量が増加したということは、貨物の流通の時間が短縮されたことを意味する。

民間の埠頭で目立つのが、ここでは経岸雑貨の区分にいられてあるが、14%をしめる413万トンの輸入貨物である。これこそ私設埠頭の面目躍如たる部分で、ある特定の貨物のために全体が適合するように設計されている。荷主にとっては魅力のある物流の形態が作りあげられている。

それになお解があるのは、特定の貨物をその特定の施設にいられて事後の処理をしたほうが経済性が高いことによる。つまり量的に本船を着岸させるほどにまとまらない時、公共埠頭に着いた船から舳に取り、その舳の貨物を専用の埠頭で処理することを意味する。当然、その後の貨物の取り扱いについては、スケール・メリットを享受しうる。

サイロの貨物量が筆者の期待からすれば少なかった。施設の不足があることは事実として、そのことよりむしろ地方港湾に撒小麦等の物流経路が分散したことのほうが大きい。合計の金額をみよう。横浜港に輸入貨物が1トン増えると、5,095.84円が港湾産業の売上として増加し、そのそれぞれの業種への配分は右端の欄の数字となる。もっとも多く配分されるのが陸運部門で、28%である。あまり乱暴な表現は誤解を招くことが恐れられるが、コンテナ輸送によって舳からトラックに移動した港湾運送の部分である。船内荷役が23%、沿岸荷役が15%だが、コンテナの船卸を船内荷役に区分したことによる。現在すでに業種としては港湾荷役業とする方向であって、船内と沿岸を区別する旧来の方法は意味が薄れつつある。

次いで大きな比重をしめるのが倉庫の17%である。民間埠頭の保管機能にかかる部分をすべて倉庫に分類したのでこうした結果となった。いずれにせよ、保管は港湾の物流機能の主要な要素であることをしめす数字であり、か

つまた民間埠頭の特徴でもある。

(3)管理費の問題

表・2では、一般港湾運送事業者の管理費について考慮されていない。荷主に対する港湾運送費用の請求は、こうした諸作業料金の合計に管理費を上乗せするのではなく、単に積算額でされる。一般港湾運送業者の管理費はこうした諸料金に含まれると解されている。そこで、それぞれの料金について、労務費76.26%、作業機材費4.11%、この合計80.37%を直接労務費とする。この作業の直接管理費に3.98%、この累計84.35%が作業費（つまり船内荷役業、沿岸荷役業のコスト）とする。これに一般管理費（つまり一般港湾運送事業者の管理費）を12.65%計上し、金利0.75%、利潤2.25%、としてこれらの累計を100とする⁸⁰。

(4)港湾産業の生産の構造

表・2の貨物量に輸入貨物量2,870万トンを代入して総挙収額を算出するとおよそ14,625,000万円になる。輸出に比して貨物量が大きいかかわらず、額が少ないのは、原油等港湾産業に無縁に通過していく貨物量が多いことによる。いずれにせよ、一切の割増料金を考慮に入れていない上、通関や付帯作業を除外しているので、実際の費用はこれを大幅に上回るものと想定される。ここでは絶対額としての意味ではなく、港湾産業の内部における相互の関係を額表示したものと理解していただきたい。

以上にみたのと全く同じ方法で輸出を観察し、その結果と本論の結果を合成することによって、表・3を得た。つまり昭和62年の横浜港の港湾産業の生産の総額は約3,617億円で、それぞれの生産力の度合いは、指数で示すとおりであった。

特に目を見張るのが陸運部門で、ついで沿岸荷役部門である。僅少差で船内荷役部門がつづく。もっとも、すでに述べたとおり、現在では船内と沿岸が厳密に区別されがたく、かりにこれを合算すると陸運業を凌駕する。やはり荷役はいまだに港湾の主要部門の地位を保っていることがわかる。一方ではそれだけ合理化要請が働く部分であるともいえる。一般港湾運送部門と海貨部門がバランスよく並んでいるが、貨物の受け取り側と払い出し側の仕事

量が均衡すると考えればよいのだろうか。一般港湾運送の額は過去の調査に負ったものであるのに比して、海貨の額は筆者が算出したものであるのに、非常に接近したことを偶然とは思わない。

表・3 港湾産業の生産の構造

単位 万円

部門別	輸 出	輸 入	合 計	指 数
一般港湾運送部門	2,725,191	1,850,070	4,575,261	12.65
海運貨物取扱部門	3,423,630	1,018,111	4,441,740	12.28
船内荷役部門	1,856,556	2,778,864	4,635,420	12.82
解運送部門	374,780	78,629	453,409	1.25
沿岸荷役部門	4,125,415	1,800,068	5,925,483	16.38
検数部門	800,536	1,101,460	1,901,996	5.26
検量部門	526,085	3,801	529,886	1.47
関連事業部門	521,478	0	521,478	1.44
倉庫部門	852,290	2,082,241	2,934,532	8.11
公共上屋部門	586,166	4,866	591,032	1.63
埠頭業部門	507,248	8,788	516,035	1.43
陸運部門	4,597,324	3,457,911	8,055,234	22.27
茂部門	0	1,380	1,380	0.00
燻蒸部門	0	97	97	0.00
他産業部門	646,290	438,752	1,085,042	3.00
合 計	21,542,988	14,625,037	36,168,025	100.00

事務費を含む管理費がこの程度であるのは健全と考えてよからう。社会の構造が複雑になるにしたがって、要求される事務量が増加する傾向にあるところから、これらはそれぞれ相当に努力した結果であると考えられる。こうした解析はさらに他のデータと比較しながら観察しなければなるまい。

倉庫部門は輸出よりも輸入により大きく貢献していることがわかる。公共上屋部門には輸入貨物が入られることが少なく、これも横浜港の特徴をよく表している。

おわりに

本来ならこうした作業はグループで十分な討議を重ねた上でおこなわれるものであろう。その点、筆者一人の作業では、数字の信頼性についての説得力

に欠けるうらみがある。ましてや限られた紙数で、資料を省略するとあればなおのことである。筆者自身そうした点を反省すると同時に、さらに精度を向上させる努力を要することを自覚するものである。

料金問題が、複雑であるばかりでなく、企業経営の直面する諸問題とも関連することから、とかくその研究がなおざりにされてきた観がある。本論は額そのものを問題にしているのではないが、料金を物差しにした港湾産業への接近が、それなりの意味をもっているものと考えて。さらに研究を充実させたい。

注 (1) 拙稿「コンテナ輸送による港湾荷役形態の変化とコストの変動」

日本沿岸域会議論文集 No.2 1990. p.3

「図・1 港湾における貨物の流通経路モデル」を再録。

(2) 拙稿「輸出にみる港湾産業の生産力構造」海事産業研究所報 No.291 平成2年9月20日 額の算出の根拠については上記論文をご参照戴きたい。基本的には、コンテナで輸出入された貨物の総量をコンテナ数で割り、1個当たりの平均貨物量を求め、コンテナ1個の荷役料金を貨物量で除してトン当たりの価格を算出した。

(3) 同上 (4) 同上

(5) 同上。以上のそれぞれの額の算出根拠について、拙稿をご参照戴きたい。ここでは保管期間を3期(1ヶ月)、従価料金を算定するための貨物の価格を100,000円とし、雑貨料金を適用する等の処理をしてある。

(6) 横浜市「第48回 横浜港港湾統計年報」1988年

(7) 横浜港振興協会「横浜港港湾料率表」1988年 今回の拙論の金額はすべて本表に基づいている。

(8) 山本長英著「港湾運送運賃料金入門」港湾経済研究所 昭和45年 p.5. p.p.21~22, p.p.62~63 他

(9) 前出「輸出にみる港湾産業の生産力構造」で、今回と同様の手法で輸出について観察し、その結論の一部として作表し「表・4 港湾産業の生産の構造」とした。それと、今回の輸入を結合することによって、港湾産業の生産力構造について、一応の結論を得た。