

港湾研究領域拡大の検討

柴田悦子

(大阪市立大学)

目次

- | | |
|--------------|------------------------------|
| 1. 国際物流研究の素描 | 3. 運政審「'91年答申」
と客船埠頭整備の課題 |
| 2. 物流政策と港湾 | 4. 港湾研究領域の拡大 |

1. 国際物流研究の素描

国際物流はボーダレス社会の経済活動に不可欠の輸送システムである。貿易（国際商取引）に伴う輸送は、古くから海運を中心に発展していた。国際物流という場合、二種以上の輸送モードを接合させ、荷主の要望に応じて貨物の種類、料金、到着日時の選択可能なサービス提供を内容としている。1980年代以降急速に進展した国際物流は、貿易活動の多様化、広域化の結果のみではない。とりわけわが国の場合、企業の海外進出、多国籍化に応じて物流の国際的ネットワークが急速に進んだのである。現在の企業の多国籍化は、単純な現地生産ではなく、最も効果的・効率的な組み合わせによって生産の世界的配置を達成しようとするものである。この際、原材料や部品の「適地生産」を行い、各生産拠点間の相互依存性を高めることによって、生産システムの世界的合理化を追求している。原材料、労働力の調達をはじめあらゆる条件をグローバルな視点に立って合理的に進める企業にとっては、原材料、部品、半製品、完成品等各段階における効率の輸送が必要となる。この種の輸送は企業活動に即して発生する物流で、企業物流と呼ばれ、生産テンポに合わせた輸送が求められる。このように国際物流のプロモーターとして多国籍化し、経営の国際化を進める企業の役割は大きかったといえる。

このことは企業戦略として物流をとらえる傾向にあらわれている。大手自動車あるいは家電メーカーは、それぞれ自社の国際物流システムを持ち、自

社系列の物流子会社が世界各地に点在する工場を結ぶ物流ネットワークをつくり、まさにロジスティックスとして国際物流に対応している⁽¹⁾。

こうした実態をうけて、キャリア側は、船会社、航空会社を中心に荷主の需要に合わせたきめ細かい物流サービスの提供をめぐる営業活動が行われている。従来のような同部門間競争のみでなく異種交通機関との競争が加わり、複数以上の交通機関の接合からくるサービスの多様化と情報ネットワークに関する新しい分野をめぐる競争が展開されている。とりわけ国際物流に際しては、荷主とキャリアとを結びつける国際貨物取扱人の役割が大きい。国際貨物取扱業としてフォワーダー、NVOCC等新しい業が多数参入して、サービス競争を激しく展開していることもよく知られている。

これらの現状を反映して、国際物流研究はいわゆる運輸研究者の側からのものが多い。国内物流研究の多くがマーケティングを中心とした流通研究者によって行われているのと対象的である。わが国においていわゆる物的流通の用語が一般化し、企業が物流管理に本格的に取り組むのも1970年代に至ってからであろう。それ以前1960年代後半における物流論は、物流の具体的活動内容としての輸送、保管、荷役の能率化、効率化を目指して、各輸送機関における技術革新の必要性を論じるものが多い。これは当時、鉄鋼、石油、石油化学、自動車等わが国の高度経済成長を牽引した産業部門が大量の原材料輸入をするにあたって、物流体制の立ちおくれと古い体質が、すでにオートメーション化による技術革新を遂げつゝある基幹産業にとって、ネックとなっていた点に問題があったことによる。当時の物流研究の中で、物流コストの分析を行ない、物流部門の合理化の必要性を示したものが注目された⁽²⁾。その後メーカー・商社側の物流管理に対する関心の高まりによって実務書として物流を扱うものが増えてきた。それらは包装、保管、輸送、配送、情報等の分野ごとにその効率化の手法とそれによる成果のデータを示したものが多い。

1980年代以降、企業活動の国際化に伴う国際物流の本格的発展の影響を受け、国際物流に関する著書論文が多く発表された⁽³⁾。これらの研究は、現状の把握、国際物流進展の背景と条件分、各輸送機関の対応、企業物流の紹介と分析、

さらに新しく登場してきた国際貨物取扱人（NVOCC・フォワーダー等）の研究等が中心である。

一方、日本海運経済学会、日本港湾経済学会等においても「国際物流」は共通テーマとしてとり上げられ、シンポジウムが行われている。1989年度海運経済学会では「海運業と国際物流」、1986年度港湾経済学会では「港湾と国際複合輸送の展望」という共通論題で報告とシンポジウムを行っている。国際物流に関する著書・各学会誌の論文等で港湾について論じているものも少なくない。しかし、国際物流の窮極の目的である「少しでも早く、正確に」（ジャスト・イン・タイム）を実現しようとする時、果して港湾はどのような役割を持つのか、港湾は単なる通過点になって良いのかという基本命題は議論の余地を残す課題と思われる。

2. 物流政策と港湾

わが国運輸産業に対する諸政策は、国鉄分割民営後一段と規制緩和の方向が強められている。臨調・行政改革審議会答申は「市場原理を活用した事業者による自由な事業展開を図る」（1988年12月）との方針を示し、それより以前に機構再編を行っている運輸省は、複合一貫輸送システムの形成と物流効率化を目指す事業規制緩和策を実施してきた。その主要なものは、外航海運集約体制の見直し、トラック運賃、倉庫料金の弾力化、通運事業の免許統合、航空3社の事業分野見直しなど全体として競争政策を拡大・推進するものであった。

1988年9月制定、翌89年12月施行された「物流二法」は、トラック事業の免許制廃止を基本とした規制緩和策を具体化したものである。「物流二法」が、とりわけ中小零細企業の多いトラック事業者の側からの要望によって策定されたというよりも、荷主、大手メーカー、大手流通業界の要請に基くものであることが特徴的である。

物流二法のうち「貨物自動車運送法」は、トラックの事業規制を道路運送法から切り離し、従来行われていた事業区分（路線・区域）を緩和し、その事業資格を免許制から許可制へ変更した。また運賃、料金についても自由化

され、「事務所その他の営業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない」との義務を負うのみとなった。このように「貨物自動車運送法」はトラック業における大幅な規制緩和を定めたものである。

もう一つの「貨物運送取扱事業法」は免許制から許可制へ緩和が中心である。つまり他業者の輸送機関を使用して貨物運送を引受ける取扱事業について、従来個別的にその実態に応じて自動車運送取扱事業（登録制）、鉄道運送取扱事業（免許制）、利用航空運送事業（免許制）、海上運送取扱業（届出制）、内航運送取扱業（許可制）、と規制レベルが個別的であったものを一本化し「利用運送事業」（許可制）に統一したのである。これは、複合一貫輸送に際して異種交通モードを効率的に接合させることを可能にするものである。物流二法施行により、国際複合一貫輸送を行おうとする事業者は単一の取扱許可を得ればどの輸送機関の利用も可能になり、取扱料金が届出で自由な運賃設定が可能となった。

これらの結果、取扱事業へ荷主や物流子会社、あるいは商社、スーパー等の物流部門への参入が容易となり、従来から物流を担当しているトラック業者との間に熾烈な競争が展開される。中小零細企業の多いトラック業は、大手荷主やメーカーの系列物流会社（貨物取扱業）の傘下に組み込まれ、下請のキャリアとして営業せざるをえなくなっている。比較的大手のトラック業者は、貨物情報ネットワークを強め、片荷輸送を避けて運賃・サービス両面における質の向上に努力して競争力を高めようとしている。しかし近年の若年労働力不足はトラック業にとって深刻な影響を及ぼし、需要もトラックもありながら運転手不足で動かせない事態が広まっている。これらのことから、過積、無理な勤務体制、不熟練労働力の活用等に起因するトラック事故が増している（営業用貨物車の自動車側が第一要因となった事故は1985（昭60）年以降700～800件以上増加しているが、1989（平成元）年以後1000件に及ぶ増加率を示している）。

ところで「物流二法」成立時、衆・参両院において数十項目にわたる附帯決議が行われている。附帯決議自体のもつ拘束力はほとんど無いが、その中で港湾運送事業に対して本法の適用除外を決めたのは注目する必要がある。

衆院附帯決議の中では「利用運送業者が行う国際複合一貫輸送の進展により港湾運送に関する秩序に支障が生じることのないよう、港湾運送の認可料金の遵守等になお一層努めること」と、料金ダンピングの防止についての決議が行われている。

一方、参院の附帯決議は項目も多く、細部にわたっている。「港湾運送事業に本法の適用がないことを関係者に周知徹底すること」「港湾運送料金の適正収受」「認可料金が遵守されるよう法令上の手当を含めた措置」「港湾物流センターの整備、港湾運送事業者の協業化、協同化、集約化等による港湾業者の体質強化」「港湾労働者の雇用安定」等、今日港湾がかかえている困難な問題を附帯決議に盛り込んでいる。ただしこれらの中には業者の古い体質そのものを変革しなければどうにもならない問題も含まれている。

国際複合一貫輸送の進展は、港湾運送業に多くの変化と問題を発生させている。従来港湾運送業には、はしけ等実運送を伴う部門もあったが、荷役の技術革新、コンテナリゼーションの進展によって、港運業から実運送部分は欠落し、港湾取扱業としての性格を強く持つようになった。沿岸、船内荷役のように実作業が行われている分野（コンテナ船の荷役では船内荷役は殆ど存在しない）と、主として貨物取扱い中心の海貨業、さらに実作業と取扱業の両者を行う元請業等、港運業種によって業態に差があることが、物流二法の適用除外となる原因であったと考えられる。しかし、複雑な業態の港湾運送業がこのまゝの細分化した免許基準の適応を受けていくことの是非は議論の余地がある。すでに船内、沿岸等の事業区分の徹廃は部分的に進行している。

さらに、戦後港湾設備の未整備段階で経済成長期をむかえ、港湾滞貨に苦しんだ時期に、日雇い、下請労働者を大量に使ったことがあった。下請日雇労働者の募集に際して「組」（暴力団）を利用し、彼らの労賃をピンハネして暴力団の資金源となっていた実態を是正するために、政府は港湾運送事業法を改正して再下請禁止を強く規定づけた経緯がある。元請（主に倉庫業）に対して下請活用の場合に、三割は自社で直接行わねばならない下請制限規定や再下請（孫請け）禁止を強く要請したのである。

今回の「物流二法」が、利用運送業に「利用の利用」（孫請け）の道を開いたことは、港運業改正の歴史的経緯からして港湾への適用を受け入れにくい条件が存在しているといえる。しかし、物流業界の体制が港湾を除いて「利用の利用」の一般化にむかう時、港湾のみ適用除外を通すことは可能といえるか否か問題が残ると思われる。

参院附帯決議の中にある港湾運送の認可料金が實際上遵守されず、いわゆるダンピングが常態化していることについて、荷主と対等な運送契約が締結できない弱小企業規換の港運業の現実を示すものと考えられる。附帯決議では認可料金の遵守のために法令上の手当てと措置の検討を示しているが、その具体化は港運業の態勢を整備しないかぎり実現はむづかしい。コンテナ時代以降港運業界の体質強化が求められてきたとはいえ、弱小業者の多い業界の整備は困難な課題である。現在の労働力不足が契機となって、何らかの形の協業化、協同化、集約化の実現へ可能性を有するかもしれない。港運業者の物流機能の充実、適切な情報ネットワークの整備と活用等積極的な対応を行わないかぎり港運業全体として存続が危ぶまれるのである。

3. 運政審「'91年答申」と客船埠頭整備の課題

運輸政策審議会は「21世紀を展望した90年代の交通政策の基本方向」と題する答申を公表した（1991年6月）。この答申は大都市鉄道、地域交通、国際海運、国際観光と広範囲にわたっており、自動車による環境破壊やジャスト・イン・タイムによる無駄な輸送の改善にむけてモダル・シフトの提起を行っている。とくに、移動過程を豊かに楽しむ観光交通、マリナ等海洋スポーツ等についても政策提起を行っている。80年代には「効率性の確保、民間活力の導入、競争原理の重視と公共規制のあり方」といった政策課題が中心であったのに対して対照的である。

この答申の中で直接港湾を対象とした項目はない。ただ「外航客船旅行の振興を図るための施設について」の項目で、すでに大手海運会社によって進められている豪華客船の建設と本格的な外航クルーズ船の就航。加えて近隣諸国との間に数多く開設されている定期旅客船航路が今後さらに拡充してい

くであろう状況を踏まえて、客船埠頭の整備の必要性にふれている⁽⁴⁾。

近年海洋レジャーの普及にともない海上レジャー事故増加が目立つのであるが、「安全コード」の制定、「使用する船舶、港湾施設等に関する安全確認の実施」、「救急医療体制の整備」等が求められる。先の運政審答申もこれらについて指摘しているが、客船や大規模な海洋レジャーへの対応は、物流機能中心に整備が行われてきた港湾にとって全く新しい課題である。

4年前大阪港で発生したソ連客船の火災の際に、消防、救急医療体制両面にわたって多くの問題が指摘された。たゞし、周辺地域住民の積極的な救済活動によって民間ベースの日ソ親善が深まった点は喜ぶべきことであろう。本格的に客船埠頭を組み込んだ港湾整備のあり方については、海外の経験もとり入れて全く新しい発想による港湾地区の再開発が必要であろう。

国際、国内観光と結合した客船埠頭の整備は、埠頭そのものが観光対象として各港のイメージと結びつく個性的なものでなくてはならない。物流の場合に求められる効率性、均一性、機能性とは反対に、旅行者や観光者の個別的要望に答えうる選択性、個別性、港と観光地を結ぶアクセスの連続性など、全く異った次元での整備が求められる。今日各地に点在する国内船フェリー埠頭について、このような視点でみた場合、旅を楽しむプロセスに組み込むことの出来るような、港における遊空間は存在しない。フェリー埠頭も物流機能としての要素が中心に整備されているため、帰省客が集中する盆や正月にフェリーに乗り込む際に何時間もの待時間を強いられるのが実情である。客船時代ともなればこういう状態の改善からはじめねばならず、これらフェリー埠頭や客船埠頭の経営主体はどこで行うのか、新たな課題である。

クィーン・エリザベス号など外国豪華客船が入港する埠頭の場合、一応の整備はととのっているが、外国人観光客を満足させ、日本への理解を深めることが出来るような配慮は出来ていない。日本を代表する観光地、京都や奈良、伊豆・箱根や日光等へ送り出すポイントとしての視点からの整備に止っている。観光情報の提供、通訳をはじめ各種サービスの拡充が望まれる。

近年ウォーター・フロントの開発・整備に政府・自治体とも多くの関心をよせ、すでに三大湾においては巨大プロジェクトが数多く発表している。

それらプロジェクトの共通性は、主として海上埋立と老朽化した埠頭施設や臨海部工場地域の再開発が中心で港湾施設のみでなく都市機能を含めたウォーターフロント再開発にある。都市機能と港湾機能の調和を通じて「市民に親しまれる港湾」という発想も生まれている。これらは、海上汚濁や環境破壊に何らかの波止めをかけて行うなら、さらにこれらが地域住民参加によって行われるなら納得できるプロジェクトであるにちがいない。

観光振興に組み込まれた港湾整備は全く新しい課題である。従来貨物の荷役を中心に形成されてきた港湾運送業が、客船埠頭経営に馴染まないのは当然としても、中には方向転換を望む経営者がいるかもしれない。さらに新たな観光資本の流入にともない、港域で全く次元の異った別の形の競争が展開されることになると思われる。

4. 港湾研究領域の拡大

以上のような新たな機能が港湾に求められることになるが、本来の物流機能としての港湾についても、国際複合一貫輸送の本格化にともない従来の港湾運送業は大きな影響をうけることになる。すでに大手船会社はフォワーダー機能を充実させ、総合物流業として港湾を含めて複合一貫輸送へ進出している実態は、弱小港運業者にとって危機感を強める結果となっている。

貨物取扱業者の参入による競争激化に加えて深刻な問題となっているのが物流業における労働力不足問題である。運政審物流部会はトラック運転手を中心とした物流業界の労働力不足をとり上げ、「物流業における労働力問題への対応方策について」という答申を公表した（平成2年12月4日）。トラック業に限らず港湾運送業も含めて物流業界は長時間、不規則労働が支配的で労働環境もきわめて悪い。場所的移動を常時行う交通・運輸労働の性格上、作業環境が常に変化することはある程度止むを得ないとしても、長距離運送の場合の休憩施設や、港頭における食堂その他休憩施設は十分とはいえない。野外労働、長時間労働に対する賃金はよくない。最近若ものたちに嫌われる3Kの労働なのである。港湾労働についても週休2日制の時代に日曜完休が長年にわたる組合の要求である。

とりわけ近年の労働力不足は、好況に支えられて若年労働力の不足 加えて高学歴化による現業部門の拒否現象等による。物流業全般に賃金レベルは低い。たとえ高水準の賃金を示しても、若ものたちは労働条件全体を比較して、さらに働き甲斐がある仕事か否かを重要視する。職場の先輩たちが生きいきと仕事にとり組んでいるか、若ものたちは先輩の姿と自分の10年先とを重ねて転職を考えるのである。

運政審答申では、物流業における労働力確保のために魅力ある職場形成を目指し「週休2日制の拡大、労働時間の弾力化、年令や勤務経験を考慮した賃金体系の構築、職場環境の改善、労働災害防止対策の強化 福利厚生 の充実等を通じて魅力ある職場の形成を図ることが不可欠」と指摘している。これらの指摘は物流業の体質改善への必要性を迫るわけで早急に実現にこぎつけることが出来れば問題はない。しかし企業規模の零細性と荷主への隷属性を考えると、労働条件改善に必要な原資が認可料金のダンピングによって徴収できない現状では簡単に実現できるとは考えにくい。

この答申によれば当面、中高年労働力と女性労働力の活用を提起している。男女雇用機会均等法施行後、女性の職域は広がり、従来男性のみに限定されていた職域へ女性の参加が目立ってきた。すでに港灣労働が筋肉労働であった時代は過ぎ（今日でも地方港、在来埠頭、漁港等では旧来の肉体労働中心の港灣作業が残っているが……）、コンピューターや新鋭機械の操作、専門的知識と技能を必要とする仕事が増えている。先に述べた答申が示すように客船埠頭整備が進む段階では、より広範な作業域が出現し、そこでは女性に求められる職種が増大すると考えられる。さらに大阪湾における関西新空港をはじめ、航空と海運の接続による物流の新しい輸送モードが必要とされる段階で、従来港灣では存在しなかったようなSea&Airにかかわる諸労働が発生するであろう。これらの新しい輸送システムが情報ネットワークで支えられることは間ちがいない。今後港灣における情報産業のウェイトは高まらざるをえない。情報産業分野への女性の就労の高さはよく知られている。

先の答申においても女性労働活用に際して職場環境の改善を指摘している。シャワールーム、更衣室等福利厚生施設、最寄り駅への送迎システム整備、

育児休業制など、かなり具体的細部にわたる指摘がある。たしかに上記のような職場環境整備は、女性労働者の雇用増にむけての条件であり、女性労働者が増えることで港湾労働のイメージが変わる契機になることは間ちがいない。しかし、もし今日の男女賃金格差（平成元年6月、決まって支給される現金給与男子平均を100とした場合女子賃金は57.0%）を前提とした上で女性労働者雇用を増やすことは、結果的に男子労働者の賃金を押し下げることになりかねない。女性労働者雇用に際して生じるこれらの矛盾を無視することは出来ない。

上記答申は、労働力不足への対応に内航海運業で行われている相互配乗、港湾労働者雇用安定センターによる労働者派遣事業等の実施を促している。また労働者側の調整のみでなく企業間の仕事量の調整を行うことで、例えば主要港に荷役調整委員会を設置するなどして、企業間の荷役量の調整システムの提案を行っている。これらは少くとも市場調整を何らかの形で行うことの必要性の主張であり、いわゆる規制緩和政策とは相容れない。弱小企業が多い港運業で自発的協同組織が作られることは望ましいことではあるが、過去の経験からしてきわめて実現性が乏しい。わが国における生産・流通を含めて協同組織による企業防衛の経験はほとんど存在していないのである（消費協同組織は近年急発展を遂げている）。さらに第二次大戦時、政府主導によってつくられた協同組織が、相互理解と協調を強めるのではなく、相互監視組織としての機能を持ったことが協同組織への不信を高めた原因ともなっている。

国際物流の一段の進展が、海陸空を含めた一貫輸送をより広範囲に行うようになる時、従来の形態の港湾運送業で適応できるかどうか問題は多い。すでに関西新空港が国際貨物空港の機能に重点をおいて整備されつつある時、大阪港、神戸港における港運業者は、より広範な貨物を取扱える業に脱皮せねばならない。その意味では港運業に対する細かい免許基準や種々の規制はやがて修正されねばならないのであろう。この場合、港湾における諸機能のうちどこまでか国民生活の安全性や国民経済の正常な働きに不可欠なものであるか区分しなければならぬ。その結果、協同化への方向が具体的に組上りの

るのではないかとと思われる。物流二法の適用除外が、港運業関係団体の強い要望に基くものではあったが、トラック業とは異質でより大規模の業の再編が進むのではないかとと思われるのである。

しかし他方における港湾労働力不足と高年令化は、労働力不足の面から業の存続を脅かすことに連がるのである。果して答申のいうように女性労働者が港湾労働へ参加するのか。少くとも現在のひどく汚れて一般人が自由に出入り出来ない、しかも福利施設や食堂など心身を休める空間の貧弱な作業環境をみれば、若ものや女性は敬遠するのが当然である。

新しい時代に適応できる港湾運送業のあり方、若ものや女性をひきつける港湾労働環境の整備の方向など、行政側からではなく、港運業と労働者側から具体的プランが出ることを望むのである。

次に、物流機能に加えて全く新しい分野である客船埠頭、海上レジャー施設の整備等が、従来の港湾整備に与える影響である。埠頭自体の面積や数は物流埠頭のように多く必要としないが、遊空間として質の高い設備が望まれる。かつて航空が今日ほど発展していなかった時代に、客船、貨客船は海外渡航の主役であった。ただしこの時代の客船は、人間を運ぶ手段であって、乗船者が退屈したり、ホームシックにならない範囲でのみ娯楽設備がおかれていた。人間と貨物が同居する貨客船などは人間も貨物と同様に運ぶ手段としての機能しか持ち合わせていない。今日の客船は移動そのものを楽しむ、レジャーとしての船旅である。外国ではすでに地中海クルーズ等有名であるが、これと同様の機能を持つ新しい客船がわが国にも誕生して、すでにアジア近隣諸国間に就航している。

これら客船の着岸する埠頭は、遊空間として埠頭内におかれた諸施設で滞在したり、長時間楽しめる港湾でなくてはならない。コンテナ埠頭のような「通過点」としての港湾とは全く反対の理念が求められる。これは従来物流中心の港湾施設の整備と管理・運営を行ってきた港湾管理者にとって全く新しい課題である。これを機に、異質の業、例えば観光資本が港湾へ進出してくることは十分予測できる。ここでは形態の異った競争が発生するであろう。従来の港域＝作業域で生じるこうした変化を港湾労働者はじめ関係者はどう

受けとめるのか。港湾研究者にとっても新たな課題である。

このように見てくると、研究領域として港湾研究の対象と範囲が一層領域拡大していることに気づくのである。

- 注(1) くわしくは、鈴木暁「多国籍企業の国際物流戦略—電機メーカーを中心に—」
土居靖範「日本産業の多国籍化と国際物流の新展開—自動車メーカーの事例を中心に—」，柴田悦子編著『国際物流の経済学』第4章，第5章。
- (2) 西澤修『物的流通の管理』日本生産性本部，昭和46年。
- (3) 三木楯彦『物流システムの構築』白桃書房，1989年。
市来清也『国際物流要論』東洋経済新報社，1989年。
山上徹編著『国際物流概論』白桃書房，1988年。
柴田悦子編著『国際物流の経済学』1990年。
日本海上コンテナ協会編『国際複合運輸マニュアル』1989年。
- (4) '91年運政審答申の中の「21世紀にむけた観光振興方策について」。