

港湾運送事業法の免許制に対する評価と海運貨物取扱事業者の経営体制に関する一考察 *

Evaluation of the Licensing System under the Port Transportation Business Law and Discussion of the Management structure for Harbor Forwarding Agents and Longshoring Operators.

清野 馨**・堂柿 栄輔***・五十嵐 日出夫****

By Kaoru SEINO, Eisuke DOHGAKI and Hideo IGARASHI.

Abstract

Among those licensed under Japan's Port Transportation Business Law, only agents (common carriers) are allowed to contract shippers and shipping companies for cargo loading and landing and to supervise the free on board activities. However, other cargo-handling agents licensed under the law, which include harbor forwarding agents and longshoring operators, are only allowed to subcontract these agents (common carriers). This paper examines these extremely closed loading and unloading systems of Japanese harbors by referring to the historical background of this law.

1. はじめに

我が国の貿易輸送におけるトンベースの99.8%、国内輸送トンキロベースで41.7% ⁽¹⁾ が海上輸送に頼っている。それら貨物を扱う港湾において荷役を行う港湾運送事業は、海上輸送と陸上輸送の結節点の役割を担う重要な産業分野の一つである。しかしながら港湾における船積みや陸揚げにおいて鉄道、トラックの陸運と海運との間に、港湾運送事業という更なる物流行為を法律により規制することは他国に例を見ない。

1951(昭和26)年に制定された港湾運送事業法は、このような我が国独特の港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的 ⁽²⁾ にこれまで運用されてきた。

同法制定以来の主な効果としては、事業免許制及び料金許可制による安定的な港湾運送の確保と、悪質な労務供給事業者の排除など ⁽³⁾ が考えられる。しかし一方で事業の活力や国際感覚などが損なわれ、その弊害が現在露呈してきていることも否めない。その具体的な例としてあげられるのが1997(平成9)年9月4日に発動された米国連邦海事委員会による制裁措置 ⁽⁴⁾ などである。

我が国の運輸政策審議会では、1997(平成9)年12月の行政改革委員会における意見をも踏まえ、1998(平成10)年5月より同審議会海上交通部会に港湾運送小委員

会を設置し、港湾運送事業法の具体的な規制緩和の進め方について審議を開始、1999(平成11)年6月に最終答申 ⁽⁵⁾ を得ている。なお、今後は2000(平成12)年内の実施を目指し、同法改正案の国会提出などの所要の措置を講じることとされている。

こうした背景を踏まえ本研究では、コンテナリゼーションの進展を勘案しつつ、我が国における港湾運送事業法の免許制に対する評価を行う。更に、港湾運送業の国際競争力回復及び安定的な荷役を実現させるため、一般港湾運送事業者の中、海運貨物取扱事業者に関する考察を経営体制の面から行おうとするものである。

2. 港湾運送事業法制定の経緯と概要

(1) 港湾運送事業法制定の歴史的背景

太平洋戦争終戦後、日本占領連合軍最高司令部の下部機関であった連合国総司令部民間運輸局では、日本の海運を復活させるべからず ⁽⁶⁾ の大方針のもと、戦時中における我が国の港湾関係諸法令の諸制度を廃止させている。

その中で、港湾運送事業に関係するものとしては1941(昭和16)年9月の国家総動員法に基づき制定された勅令で、当時の港湾運送事業の準拠規定でもあった港湾運送業等統制令 ⁽⁷⁾ の廃止(1946(昭和21)年9月)や、

* Keywords : 港湾物流、港湾運送事業法、海運貨物取扱事業者

** 正会員 石狩湾新港管理組合港務部施設課 主任

(☎061-3242 北海道石狩市新港中央1丁目202番地 サポートセンタープラザ2階)

*** 正会員 博(工学) 北海学園大学工学部土木工学科 教授

**** 7x11-会員 工博 北海学園大学工学部土木工学科 教授

1939（昭和14）年4月に公布された海運組合法⁽⁸⁾の廃止（1947（昭和22）年8月）がある。これら関係法律の廃止により、海上運送事業には必要不可欠な貨物の船積み、陸揚げ業務が無法状態となり、港湾荷役の面において小規模業者の濫立を招き港湾秩序も混乱⁽⁹⁾した。

このような混乱を鎮め、国の経済再建を担う輸送力の確保と安定化を実現させるため、当時の我が国政府は日本占領連合軍最高司令部に対しその実情と規制の必要性を説明⁽¹⁰⁾し、1951（昭和26）年5月29日に港湾運送事業法を制定している。

当初、港湾運送事業法は登録制、運賃料金は届け出制で、登録基準が低かったために多数の業者が申請登録できた。そのため本法制定当時は未だ少ない港湾貨物の奪い合いが激しく、依然激しい競争が絶えなかった。⁽¹¹⁾

政府は同法の機能を向上させるため、各港湾毎に関係業者数の少数強化を念頭におきつつ1959（昭和34）年に同法の改正を行い、事業を免許制、運賃料金を認可制に改訂している。その後も、運輸大臣の諮問に応じて港湾審議会が各種合理化対策などを審議、答申⁽¹²⁾し、港湾運送事業法の改正または行政指導が行われてきた。

以上のような歴史的経過から港湾運送事業法を評価すると、海運業界のコンテナ輸送が始り船腹調整される1974（昭和49）年頃⁽¹³⁾迄は、係岸荷役機能の不備を補いながら海上輸送の効率性を向上させるため、同法の免許制や許可制などは、その当時の時代背景から考察すると適切な規制強化であったと評価できる。

表-1 港湾運送事業法の制定と改正経過

（参考文献などを参考に筆者が作成）

- 1939年4月：「海運組合法」が公布され、海上運送事業が五種に区分される
- 1941年9月：国家総動員法に基づき「港湾運送業等統制令」が公布実施され、戦争の為の港湾輸送力を総動員することになり、同統制令第4条により港湾運送業者を合併させ、一港一社に集約
- （終戦）
- 1946年9月：「港湾運送業等統制令」の廃止
- 1947年8月：「海運組合法」の廃止
- （1950年：朝鮮動乱による特需景気の到来⇒臨海部の工業復興が本格化）
- 1951年5月：「港湾運送事業法」（法律第161号）の制定により、一般、船内、船、沿岸の4事業の登録制、料金の事前届け出制（確定料金制）、事業財団抵当制、全部下請けの禁止
- 1953年8月：港湾運送事業法の第一次改正により、木船船舶の適用除外、独占禁止法の一部適用除外、登録基準強化、対象港湾の拡大が法律化
- 1959年3月：港湾運送事業法の第二次改正により、筏、梭数、鑑定、検量の4事業を追加、事業の免許制、料金の認可制、独占禁止法適用除外範囲を拡大し全部下請けの禁止が法律化
- 1964年3月：港湾労働等対策審議会により「港湾労働及び港湾の運営・利用に関する改善の為の対策」を答申（港湾運送事業、港湾労働、港湾管理運営の近代化策を提言し、本答申により1965年の「港湾労働法」の制定、更に1966年の港湾運送事業法の第三次改正をもたらせた）
- 1965年6月：「港湾労働法」（法律第40号）の制定
- 1966年6月：港湾運送事業法の第三次改正により、免許基準の引下げによる事業規模拡大、下請け

- 制限の強化による一貫直営体制の確立が法律化
- 1967年3月：港湾審議会により「港湾運送事業の合理化に関する具体的方策（事業の集約化）について」を答申（一貫責任体制と事業規模拡大の推進の為の中間目標を設定）
- 1968年9月：港湾審議会により「港湾運送事業の運賃料金体系の合理化について」を答申（事業の集約化、運賃・料金体系の合理化）
- 1972年8月：運輸政策審議会港湾運送特別委員会専門委員会により「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」が報告された。本報告の狙いは、従来の事業者保護中心の港湾運送事業法から、二重構造の解消と自由競争原理の導入による輸送の技術革新を促進させ新しい港湾運送秩序の形成を目的とした内容であったが法改正には至っていない
- 1982年12月：行政官庁により「港湾運送事業に関する規制の見直し」が勧告された
- 1983年3月：臨時行政調査会による「行政改革に関する第5次答申（最終答申）」の中で、港湾運送事業形態の近代化に対応した合理的な制度の確立を図るため、免許基準の見直しと免許区分の統合について検討するよう勧告が出された
- 1984年7月：行政官庁及び臨時行政調査会の勧告を受け、港湾運送事業法の第四次改正において業種区分の統合（船内と沿岸荷役を統合）、コンテナ頭等の近代施設における下請け制限の緩和などが法律化
- ……〔米国連邦海事委員会による制裁措置関連〕……
- 1995年9月：米国連邦海事委員会が北米航路を運航している内外船社19社に対し、日本の港運システムについてヒアリングやアンケート等の調査を開始
- 1996年11月：米国連邦海事委員会は米国商船法第19条に基づき、港湾運送事業法による免許制や事前協議制度等の港湾慣行が、日本貿易に従事する海運会社並びに荷主に好ましくない状況をもたらしているとして日本船社が運航する定期コンテナ船に対し、米国の港に寄港する毎に10万ドルの課徴金を課すとした制裁措置案を公示
- 1997年9月：米国連邦海事委員会が制裁発動
- 1997年10月：米国連邦海事委員会による制裁に関連し、日米政府間協議がワシントンで開催される（10月20日：日米政府間で実質合意）
- 1997年11月：米国連邦海事委員会による制裁措置を無期限停止（日米政府間協議の合意事項等の実施を見届ける姿勢）
- 1997年12月：外国政府による邦船社への一方的制裁に対抗する「海運対抗法」が成立
- 1999年5月：米国連邦海事委員会が制裁措置を撤回
- 1996年12月：運輸省は市場原理の導入による事業の一層の効率化、サービスの多様化を図るため原則として各事業分野において、事業免許制（需給調整規制）を廃止する方針を打ち出した
- 1997年3月：「規制緩和推進計画の再改訂について」を閣議決定し、この中で港湾運送事業の事業免許制の廃止の見直しを指摘
- 1997年12月：「規制緩和推進計画の再改訂について」を踏まえた意見が、行政改革委員会より答申された（事業免許制を廃止し許可制へ、料金認可制を廃止し届け出制にすべき等の意見）
- 1998年3月：行政改革委員会の最終意見に従い、必要な措置を講ずる旨の閣議決定を受け「規制緩和推進三箇年計画」が策定される
- 1998年5月～：運輸政策審議会海上交通部港湾運送小委員会において具体的な規制緩和の進め方と港湾運送安定化策について審議を開始
- 1999年6月：運輸政策審議会が「港湾運送事業の規制緩和について」を最終答申
- 主な指摘としては
- ・主要9港（京浜、千葉、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多の各港）における規制緩和（事業許可制と料金届け出制への変更）の実施
 - ・悪質な事業者の参入を防止するため、罰則等の基準強化…など
- （2000年内に港湾運送事業法の改正を行う予定）

(2) 港湾運送事業の概要

港湾運送事業法でいうところの港湾運送は、他人の需要に応じて行う一般港湾運送事業、港湾荷役事業（船内荷役・沿岸荷役）、艇運送事業、筏運送事業、検数事業の一つに該当する行為を示す。

この行為を事業として行うものが港湾運送事業でありその事業を行うためには、免許を受けるなどの法規制がある。また、港湾運送事業法でいう港湾とは、港湾運送事業法施行令で指定する港湾であるため、この指定港湾のきめられた水域および港湾区域のみで行う行為が港湾運送であって、その他の水域、区域で行う運送行為には同法の適用がない。

更に港湾運送事業法により、港湾運送事業者以外の者が他の者から依頼を受けて、港湾運送事業を営むことは出来ない。従って、通関業免許のみ、或いは倉庫業免許のみの業者などは、港湾での港湾運送行為はできない。また、港湾荷役（船内、沿岸）事業、艇運送事業については、いずれも荷主又は船舶運航業者から直接業務を受けることができない法体制となっている。この点が我が国の港湾運送事業法の大きな特徴であるものとする。

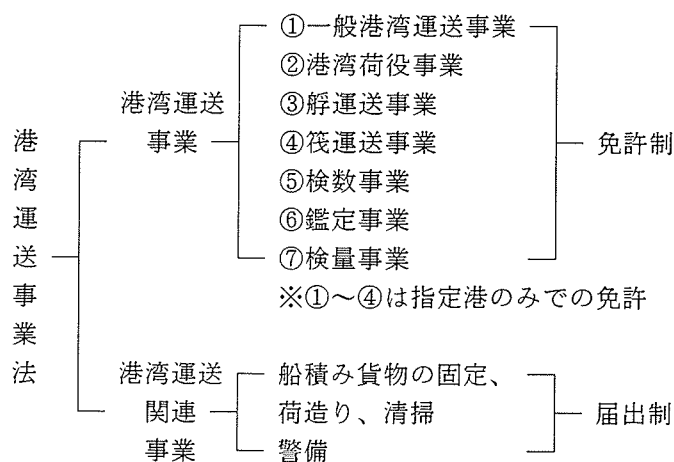
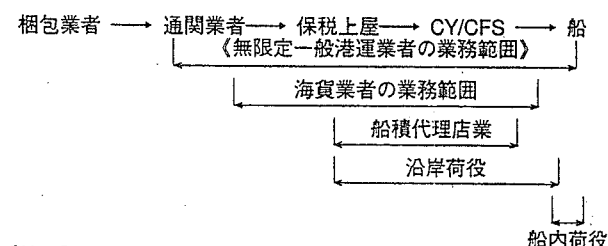


図-1 港湾運送事業法の概要図

(港湾運送事業法をもとに筆者が作成)

【輸出】



【輸入】

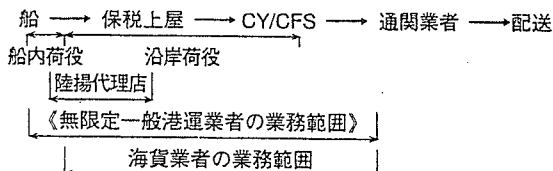


図-2 海上輸送に携わる港湾運送事業者

(現地調査や文献調査などを行い筆者が作成)

なお、図-1に港湾運送事業法による港湾運送事業の種類をまた、図-2には海上輸送に携わる港湾運送事業者の業務範囲を示した。

これら具体的な業務内容については港湾運送事業法を参照されたいが、以下において考察する海運貨物取扱事業者（以下「海貨業者」という）については、図-1の中の一般港湾運送事業に属し、その実態は次のとおりである。

(3) 海運貨物取扱事業者の概要

海運貨物取扱事業は1953（昭和28）年に港湾運送事業法が改正された際、運輸省が同省令の中で初めて使用した名称であり、法律上では一般港湾運送事業（個品荷主限定免許）⁽¹⁴⁾と称されている。

海貨業者に求める条件としては①荷主の委託を受け、船側においてする個品貨物の受渡しにあわせて、艇運送や沿岸荷役などの作業を行う事業⁽¹⁵⁾、②免許基準を充足させ運輸大臣の免許を受ける、③運輸大臣による運賃及び料金の認可を受け遵守する（割戻は禁止）、④運輸約款の認可、⑤全面下請けの禁止、⑥港湾運送事業会計規則による報告などが規定されている。

なお、①の「荷主の委託を受け」を削除した事業、つまり荷主からも船主からも委託を受けることができる者を新海運貨物取扱事業者（以下「新海貨業者」という）と称している。

我が国における港別・港湾運送事業の免許数については、表-2のとおりである。我が国における船舶積卸量の約43%、コンテナ積卸量の約82%（いずれも1997（平成9）年度実績）⁽¹⁶⁾を担う京浜、名古屋、大阪、神戸

表-2 港別港湾運送事業の免許数

(運輸省監修：「港湾要覧」1998年3月をもとに筆者が作成)

		五 大 港	その他港	合 計
一 般 港 湾 運 送	無限定	105	194	299
	海貨限定	108		108
	新海貨限定	42	3	45
	筏限定	5	1	6
	その他限定	56	98	154
	小計	316	296	612
単 独 事 業	港湾荷役	427	696	1,123
	うち船内	52	175	227
	うち沿岸	307	402	709
	うち一貫	68	119	187
	艇、筏運送 小計	156	98	254
		583	794	1,377

(1997年3月末日現在で、検数・鑑定・検量事業を除く)

そして関門の五大港においては、一般港湾運送事業者のうち「海貨業者及び新海貨業者」が約47%を占めている状況にある。

3. 港湾運送事業法の免許制に対する評価

(1) コンテナ時代以前の港湾運送事業法の役割

港湾運送事業は、貨物の船舶への積み込み及び取卸しを目的に労働力を供給するという側面が強いことから、労務供給事業の性格を有するものと考ええる。更に、このような性格に加え、業務量の日別波動制⁽¹⁷⁾が大きいという実態があることから、本論の2. (1)にて指摘したように、1946（昭和21）年から1959（昭和34）年頃までの間に見られた悪質事業者（暴力労務手配師など）が介入する余地があったものと考察できる。

また、海陸物流の結節点でもある港頭地区という限られた公共空間で営まれる事業であることから、混乱が生じた場合、荷主や船社側は代替え措置を講ずることができない。そのため港湾運送の不安定化は、我が国の貿易活動や経済活動に直接、悪影響を与える性格を有している。

このような特殊性を有する我が国の港湾運送の安定化を図るため、1951（昭和26）年の港湾運送事業法の制定更には、1966（昭和41）年の改正による下請け制限などの強化、1968（昭和43）年の免許基準の強化は非常に効果があったものと評価できる。

具体的には、図-3の如く1960（昭和35）年頃に50%程度の日雇労働者依存率だったものが、基準強化後には急激なる減少の一途をたどり、日雇労働者に依存する悪質な暴力労務手配師の参入がされにくい環境となっている。また、免許数についても1968（昭和43）年以降減少（図-4）しており、免許基準を満たさない悪質事業者を排除した現れの一つであると考えられる。

以上のことなどから、コンテナ時代が幕開けし解運送が船腹調整（減少）⁽¹⁸⁾される1974（昭和49）年頃までは、解荷役が中心であったことから、港湾運送事業法による免許制や港湾労働法などが、当時の運送業務の安定化を適切に誘導していたと評価できる。

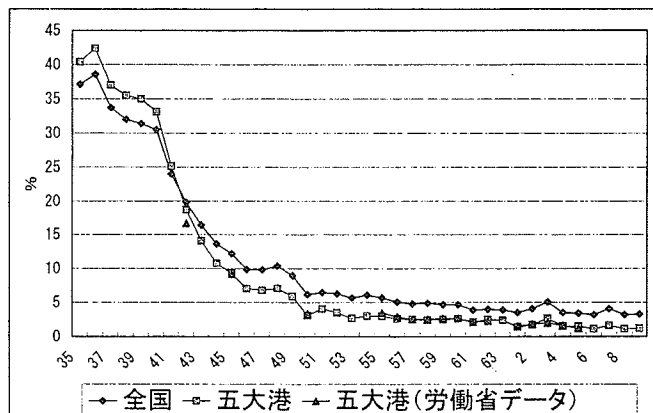


図-3 日雇労働者依存率の変化

（運輸省海上交通局ヘビリングし筆者が作成）

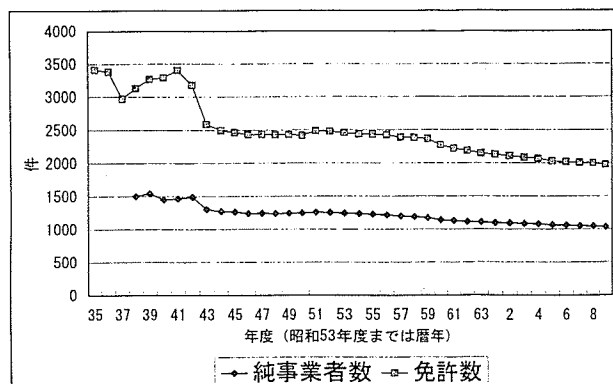


図-4 免許数・純事業者数の変化

（運輸省海上交通局ヘビリングし筆者が作成）

(2) コンテナ時代以後の港湾運送事業法の弊害

港湾運送事業法による免許制などが、1965（昭和40）年代の高度経済成長期における港湾貨物取扱量の増加による安定的な荷役の確保も含め、解運送が減少しはじめる1974（昭和49）年頃まで大きな役割を果たしてきたと評価できることは、先に考察してきた。

しかしながら、1972（昭和47）年8月18日に運輸政策審議会港湾運送特別委員会専門委員会により、「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業について」が報告されている。本報告の中では、港湾施設の整備や港湾荷役の技術革新の進展により、解運送が余剰遊休化することを予想しつつ、港湾運送事業法による免許制などが「港運市場の硬直化」や「労働条件の低水準化」につながる一因であることを指摘しつつ、同法改正の必要性などについて報告している。

なお、本報告に基づく港湾運送事業法の改正を運輸省が検討していたが、海貨業界の強い反対運動などにより国会提出されていない。⁽¹⁹⁾

その後、1982（昭和57）年12月13日には行政管理庁が「港湾運送事業に関する規制の見直し」を勧告し、1983（昭和58）年3月14日には臨時行政調査会が「行政改革に関する第5次答申（最終答申）」の中で港湾運送事業法の免許制に関する基準見直しなどを勧告した。

以上の各勧告などを受けて、1984（昭和59）年7月20日に港湾運送事業法の第四次改正が行われている。本改正は、1968（昭和43）年9月より日本船初のフルコンテナ船が就航し、1983（昭和58）年頃より我が国港湾も本格的なコンテナ時代に突入（図-5参照）したことを受けて、コンテナふ頭の近代的施設における同法の下請け制限の緩和措置などを法律化させたものであった。

しかしながら、これまで数度にわたる港湾運送事業法の改正などにも係わらず、荷主や船社などから港湾運送サービスの多様化や料金の低廉化の要請が一層高まることにより、同法の免許制度に対して各種弊害を引き起こし、我が国港湾の効率化や活性化を阻害させる原因となってきた。

具体的には、

①免許制度により新規参入が自由ではないことから、事

業者間の競争が生まれ難く、船社や荷主のニーズにあったサービスが提供され難くなっている。

②港湾毎、業務区分毎に細分化された免許制によって、非効率的な多数の中小事業者が維持されることとなりこれら港湾運送事業者の規模の拡大による事業の効率化を困難にさせている。(図-6, 7参照)

③免許制によって、自ら常備労働者を抱える多数の中小事業者が存在し、企業外労働者の活用の仕組みも不十分なため、日別の波動性に十分に対応することが出来難くなっている。

④それとともに、船社や荷主の需要に応じた弾力的なサービスを提供(例えば日曜荷役や夜間荷役など)するための効率的な就労体制を組むことが困難となっている。

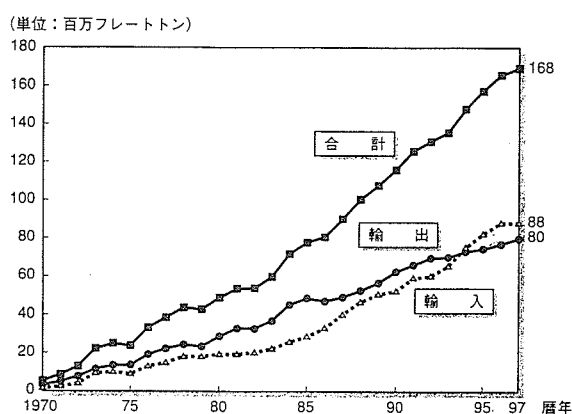
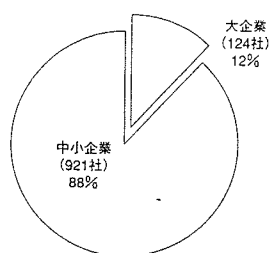


図-5 外貿コンテナ貨物量の推移

(出典: 運輸省港湾局; 「平成11年度概算要求の概要」p14)



※大企業とは、資本金1億円超かつ従業員300人超の企業のことである。
※平成10年3月現在、運輸省海上交通局調べ

図-6 港湾運送事業における大企業と中小企業の比率
(出典: 参考文献③ p72より)

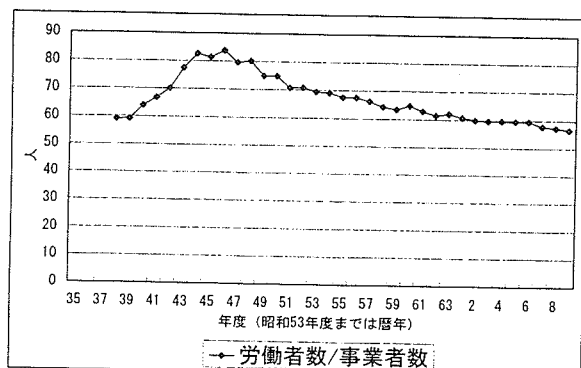


図-7 1事業所あたりの労働者数の推移

(運輸省海上交通局へヒアリングし筆者が作成)

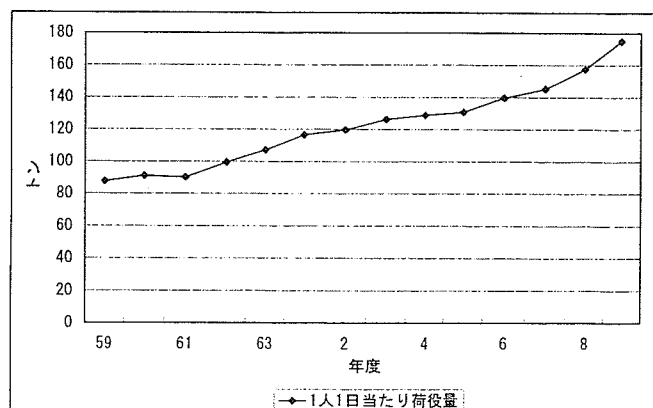
(3)運輸政策審議会の答申に関する考察

1996(平成8)年11月、米国連邦海事委員会により港湾運送事業法による免許制などが、日本貿易に従事する海運会社や荷主などにとって好ましくない状況をもたらしているとして、米国に定期コンテナ航路を有する日本船社に対し、具体的な制裁措置案を公示した。

このような事をも背景に、1997(平成9)年12月4日に行政改革委員会規制緩和委員会では、港湾運送事業法の免許制(需給調整規制)と料金認可制の見直しの必要性などをまとめ、内閣総理大臣へ意見提出している。

その後、1998(平成10)年5月20日に運輸政策審議会海上交通部に港湾運送小委員会を設置し、具体的な規制緩和策などについて審議を開始、1999(平成11)年6月10日に最終答申を行った。最終答申においては主要9港(京浜、千葉、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多)において、2000(平成12)年内に事業免許制を許可制に、料金認可制を届出制にすべきとした意見の他、悪質な事業者参入の防止策などがあわせて指摘されている。

本答申は、これまで整理、考察してきた観点から考えると、我が国港湾における国際競争力増強を図るために遅まきながら有効な規制緩和方針であると評価できる。なお、現在はコンテナ化の進展などによる荷役形態の変化にともない、労働者1人1日当たりの係岸荷役量は増加(図-8)し、港湾運送の生産性は一貫して向上してきている。それと関連して港湾内の船運送などが極めて少なくなり、係岸荷役が主体となっている(図-9)ため港湾の海陸接続貨物の積み替えには、港湾運送という新たな行為が介在すること自体、その必要性が低下してきている。それにも係わらず、海上輸送のほか、海陸、海空の国際複合運送貨物を全世界にまたがり貿易の取り扱いが可能な貨物運送取扱事業者(フォワーダー)⁽²⁰⁾において、日本国内のみ、準拠法の違いもあって港湾運送行為だけが行えず国際一貫輸送のできない非効率的な



注) 港湾荷役労働者1人1日当たり荷役量 = $\frac{[(\text{船内荷役量}) + (\text{沿岸荷役量})]}{(\text{船内・沿岸荷役に従事した常備労働延人員と日雇労働延人員の合計値})}$

図-8 労働者1人1日当たり荷役量の推移

(運輸省海上交通局へヒアリングし筆者が作成)

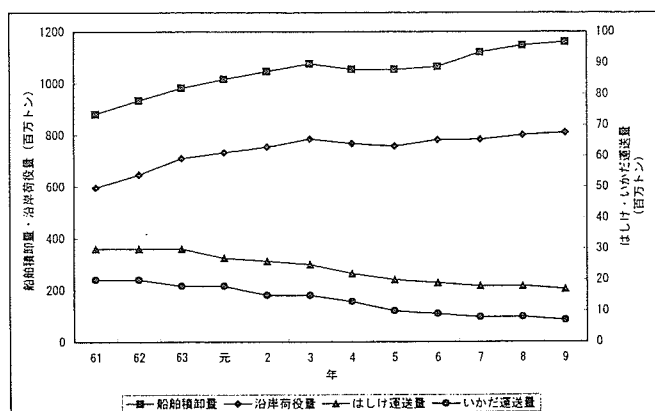


図-9 港湾運送量の推移（全国）
（運輸省海上交通局へヒアリングし筆者が作成）

荷役構造となっている問題。更には、我が国港湾における、二重構造システム（港湾運送事業法により船社及び荷主との契約当事者である元請け業者（一般港湾運送事業）と下請け業者（港湾荷役事業等）との二重請負構造になっている）の問題などの検討、見直しが今後とも必要であると考え。

(4)規制緩和にともなう港湾運送事業者への影響

今回の運輸政策審議会による答申に基づき改正される港湾運送事業法において、既に十分な競争力を有する無限定の一般港湾運送事業者については影響が少ないものと考え。しかしながら五大港（京浜、名古屋、大阪、神戸、関門）に集中している海貨業者については港湾運送事業法の改正にともない、国際競争力を備えた事業者へ適切に移行できるかに不安が残る。その具体的な理由の一つとして、海貨業者の経営構造体質がある。

現状における海貨業者の営業収入は、一般港湾運送収入と通関業収入がその経営を支えている中軸をなす。これに対する営業経費が流動経費であり、その他荷役設備や運送、保管施設および経費管理のための人件費、物件費、金利などの固定経費がある。この中の収入は取扱貨物量にほぼ正比例するため、貨物流通の不況時期には各種固定経費との収支バランスが崩れ、経営が困難となる脆弱な経営構造体質にあることなどがこれまで指摘⁽²¹⁾されてきている。

規制緩和後については、事業免許制が許可制に、料金認可制が届出制になることにより、多くの港湾運送事業者以外の者が参入しやすくなるため、限りある貨物数量を奪い合い、値引き競争が激しくなることによって営業収入は減収するものと考察される。更に、同審議会の答申にもある労働者保有基準を引き上げると、人件費に関連する固定経費が増大し、海貨業者の経営体制は益々弱体化する傾向にあるものと考えられる。

よって以下においては、港湾運送業の国際競争力回復及び安定的な荷役を実現させるため、現状において港湾運送事業法の規制緩和の影響を大きく受ける営業体質にある海貨業者が抱える課題と、今後の経営体制に関する

考察を行う。

4. 海運貨物取扱事業者の課題と経営強化策

(1)国際貿易取引条件の多角化にともなう課題

海上運送にコンテナ輸送を取り入れ、その業務範囲も陸上にまで広げられるようになり、コンテナ貨物のdoor to door serviceを行う時代となっている。それにともない貿易業者の取引条件が多様化し、輸送形態も従来の単一航路から、海陸空のインコタームズ（Incoterms）⁽²²⁾も在来船だけの時代のFOB, CIF, CFRの3標準コードのみならず、現在では表-3に示したごとく10コード以上にも増加している。

このように、国際貿易取引条件が多角的に複雑かつ広範囲に拡大してきつつある情勢において、我が国の一般港湾運送事業者はこれらFOB, CIF, CFR条件の貿易貨物しか基本的に取り扱っていないという課題がある。しかしながら、その他多数の標準コード条件による貿易貨物については、本論の3.(3)にて指摘したフォワーダーが行っている。現在は、港湾運送事業法により我が国における港湾運送行為のみができないが、規制緩和後については事業許可制になり、一般港湾運送事業への新規介入が極めて容易となる。このことにより、フォワーダーは準拠法である貨物運送取扱事業法の見直しなども併せて必要⁽²³⁾とするが、最終的には海陸、海空といった国際複合運送行為を全世界をマーケットにしつつ行うことが可能となる。

それに対し海貨業者は、免許された特定港湾内の限定された運送業務だけであり、しかも収入源は自ら集荷した貨物数量に対する規定料金額のみで、マーケットとしては極めて狭い。また、フォワーダーの様に国際複合運送や国際一貫運送を一貫して請け負うノウハウが極めて少ないという、これまでの免許制度による保護に起因した問題がある。

(2)国際総合物流業者への移行の必要制

運輸政策審議会が答申した内容をもとにする規制緩和は、現在の海貨業者にとって非常に大きな影響を与える重大な法改正である。しかしながら、産業、貨物の空洞化さえ懸念される我が国港湾の現状を踏まえ、本論3.(2)に示した港湾運送事業法の免許制による弊害などを可及的速やかに解決しなければならない情勢にある。そのため2000（平成12）年内に予定されている法改正は、不可避であるものと考え。

以上のことを踏まえ五大港に集中する海貨業者は、自社の経営体質を強化させるため、無限定の一般港湾運送事業者に成長し、通関業や倉庫業、梱包業、海運代理店業そして貿易業務代行業などとともにフォワーダー機能を兼業しつつ、国際物流行為を行える国際総合物流業者へ体質改善させる必要がある。このことは、我が国海運業界にとっても港湾物流の効率化につながり、港湾空間活用の高度化を図ることが可能となるものと考え。

表－３ Incoterms における輸送形態、商品引渡時点と区分

(現地調査や文献調査などを行い筆者が作成)

類型	英 文 表 示		和 文 表 示	契約履行時点	運賃負担	保険負担	利用方法
E 型	E X W	Ex Works	出荷地工場渡条件	売主の工場、農園、鉱山等で引き渡し時	買主	買主	全輸送形態
F 型	F C A	Free Carrier	出荷地運送人渡条件	運送人に引き渡し時	買主	買主	全輸送形態
	F A S	Free Alongside Ship	船積港船側渡条件	本船船側	買主	買主	海上輸送
	F O B	Free on Board	船積港本船渡条件	本船船積完了時	買主	買主	海上輸送
C 型	C F R	Cost and Freight	運賃込渡条件	本船船積完了時	売主	買主	海上輸送
	C I F	Cost Insurance and Freight	運賃保険料込渡条件	本船船積完了時	売主	売主	海上輸送
	C P T	Carriage Paid To	一貫運賃費用込渡条件	運送人に引渡時	売主	売主	全輸送形態
	C I P	Carriage and Insurance Paid To	一貫運賃費用保険料込渡条件	運送人に引渡時	売主	売主	全輸送形態
D 型	D A F	Delivered At Frontier	国境指定地渡条件	国境指定地で引渡時	売主	売主	全輸送形態
	D E S	Delivered Ex Ship	仕向港本船着船渡条件	仕向地で本船着船時	売主	売主	海上輸送
	D E Q	Delivered Ex Quay	仕向港埠頭渡条件	仕向地の埠頭で引渡時	売主	売主	海上輸送
	D D U	Delivered Duty Unpaid	仕向地持込渡関税買主負担条件	仕向地へ持込渡時 (関税買主負担)	売主	売主	全輸送形態
	D D P	Delivered Duty Paid	仕向地持込渡関税売主負担条件	仕向地へ持込渡時 (関税売主負担)	売主	売主	全輸送形態

注 1. 全輸送形態には陸海空、鉄道など全ての輸送形態および複合一貫輸送を含む。海上輸送には、内陸水路輸送を含む。

注 2. 運送人には、履行運送人および契約運送人、つまり利用運送人を含む。

注 3. 1990 年改正のインコタームズでは、標準略記(コード)を従来の C & F を CFR と改め、FOB・AIR PORT を廃止し、従来なかった DDU を新設して全部の標準略記を 3 文字に統一して、EDI Message (電子メッセージ) の導入を可能にした。この標準コードは ICC と国連欧州経済委員会の協議に基づいて作成されたものである。

注 4. 今回の改正で、改正インコタームズの EXW 以外の全部の標準コード取引で EDI Message の使用が売主と買主により合意されれば、所定の運送証書に代えて EDI Message をこれと同等のものとして使用することができる旨定められている。

(3) 海運貨物取扱事業者の経営体制に関する実務的考察

海貨業者は、国際総合物流業者へ適切に移行し、国際競争力を増強させるため他の事業を兼営することが必要であるものとする。このことは結果的に、多くの海貨業者の体質強化のみならず、我が国港運業の効率化増進にもつながることとなる。以下に、海貨業者の多角的な兼業強化策について実務的な観点から考察する。

港湾運送業者の中の海貨業者は、業域が狭いことに起因して、港湾に貨物が少ない時期には海貨業だけの事業では収益が少なく経営が不安定となる。⁽²⁴⁾ 従って、兼営を行うことによる収益の増加は、経営の安定、強化につながる。以上のことから、現状における海貨業者が国際総合物流業者へ体質改善するためには、下記内容のとき港運業以外の事業兼営の検討が必要であるものとする。

- ①通関業(既に兼営している業者が多い)
- ②倉庫業(一部業者は兼営している)
- ③梱包業
- ④貨物損害保険代理業(陸運貨物、海運貨物、航空貨物、損害保険会社代理の兼営)
- ⑤陸運業の兼営(貨物自動車運送取次ぎ事業、貨物自動車利用運送事業そして貨物自動車運送事業の各兼営)
- ⑥国際複合一貫輸送関係各種事業の兼営

ア. 海上運送取次ぎ事業(自社名で海上運送を荷主

に取り次ぐ事業)

- イ. 利用海上運送事業(船社を下請けに使用して、荷主から海上運送を引き受ける事業)
- ウ. 航空貨物運送取次ぎ事業(自社の名又は荷主の名で航空貨物運送を取り次ぐ事業)
- エ. 利用航空貨物運送事業(自社の名で、航空運送事業を下請けに使用して荷主から航空運送を引き受ける事業)
- オ. 航空貨物代理店業(航空貨物運送取扱人が航空会社の航空貨物代理店となると、この代理店は集荷代理店の性格であるから、毎回代理店が集荷して航空会社に支払った運賃額の一定率の金額を代理店手数料として受け取れる)
- カ. 海・空複合一貫輸送貨物の取扱(海上輸送は船で、空の部分は航空機で接続一貫輸送を行う事業)
- キ. 海・陸・空複合一貫輸送貨物の取扱(例えば、大西洋複合一貫輸送やシベリアランドブリッジ輸送など)

⑦国際貿易実務代行業の兼営

なお、⑤のうち貨物自動車運送取次ぎ事業と貨物自動車利用運送事業については、貨物運送取扱事業法に基づき、トラックを保有せずに行い、トラック及び車庫貨物保管施設の保有ができた時点で貨物自動車運送事業を兼

営しトラック事業を自営する。これら事業の兼営により海貨業者はトラック貨物運送及び鉄道貨物の道路運送とその取り扱いが自由に行えるように体質強化される。

以上、各事業の兼営は、海貨業者がこれまで外部委託していた陸運部分の運送を自営することで、運賃コストの引き下げにともなう競争力増強に効果がある。更に、他社の陸運貨物を正規の運賃を収受して運送することができるようにもなり得る。このような体質強化が実現すると、兼営の陸運業を独立させて子会社を設立し、これら分野の事業を任せ、陸送貨物の集荷に専念させることによってマーケットの拡大を図ることが可能となる。

但し、⑥のアからエの4事業についても同様、貨物運送取扱事業法に基づく事業であって、本法律の規定によりそれぞれ登録又は許可を受ける必要がある。

5. おわりに

我が国における港湾には、世界先進国主要港湾および近隣において急速に発展している港湾などに例を見ない「港湾運送事業法」が港運業界にしっかりと浸透し、根付いている。

港湾を実質的に動かしている港運業の現状としては、これまで国が安定的な港湾運送の確保と、悪質な労務供給事業者の排除などを目的に、必要な時期に適切なる規制の強化を行ってきたが、近年では同法の目的に添わず益々硬直化してきている。そのため、同業界は著しく閉鎖的となりその結果、港運業者相互の公正な自由競争が行われず、しかも免許業者の新陳代謝が行われないため港運料金が益々高騰するなどの悪循環を引き起こしている。なおかつ荷主、船社の要望に反し、荷役の24時間

365日制も完全実施されないなどの結果、我が国港湾の国際競争力はアジア諸港と比較した場合、相対的に低下しはじめてきている。⁽²⁵⁾

本論文においては、このような状況を改善させ、しかも我が国港湾の国際化・近代化を実現させるための一考察として、港湾運送事業法の評価を行い、併せて海貨業者の変革について考察してきた。なお、我が国港湾の国際競争力を増強させるためには、今回考察してきた港湾運送業界の見直しだけでなく、各関係業界の抜本的かつ一体的な連携のもとでの規制緩和や体質基盤強化なども併せて実施されることが必要であるものと考え。

謝 辞

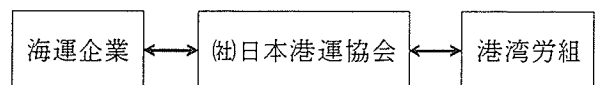
本論文を取りまとめるにあたり、1997（平成9）年9月1日に他界なされる直前まで、熱心なるご指導を国際商事仲裁協会名簿仲裁人（当時）である山田源次氏より賜りました。この場を借りて衷心よりお礼申し上げつつ同氏の残された偉大な功績を讃え、ここに謹んでご冥福をお祈り致します。

6. 参考文献・注釈

- (1) 運輸政策審議会海上交通部会答申：港湾運送事業の規制緩和について、p2, 1999年6月10日
- (2) 『港湾運送事業法』第1条, 1951年5月29日法律第161号として制定
- (3) 運輸省海上交通局編集：『日本海運の現況（平成11年版）』, (財)日本海事広報協会, p10, 1999年7月
- (4) 「1996（平成8）年11月、米国連邦海事委員会^{*1}は我が国の民間企業における港湾慣行である事前協議制度^{*2}等を問題として、我が国海運企業3社が米国の港に寄港する度に10万ドルの課徴金を課すとの制裁措置を発表し、1997（平成9）年9月に本制裁を発動した。その後、日米間の協議を経て一応の決着を見たが、1997（平成9）年11月に制裁措置を停止したものの、完全撤回されるに至らなかった。米国側の制裁措置は、相手国船舶に対する内国民待遇及び最恵国待遇を保証した日米通商航海条約に違反するものであるとして、運輸省はその完全撤回を求め1998（平成10）年1月、同条約に基づく協議を開始した。1999（平成11）年5月、米国連邦海事委員会は制裁措置を撤回したものの、引き続き我が国の港湾慣行等をめぐり内外の海運企業に報告徴収を求めている状況にある」

^{*1} 米国連邦海事委員会：1984（昭和59）年米国海運法等に基づき、米国船社及び米国貿易に従事する外国海運企業等の運賃・役務・慣行及び協定に関する規制・監督を行う独立行政委員会

^{*2} 事前協議制度：海運業界、港運業界、港湾労働の合意に基づき、コンテナ船の配船変更等における港湾の雇用調整システムとして、海運企業と(株)日本港運協会との間で協議が行われ、その後、(株)日本港運協会と港湾労組との間で行われる協議



なお、本制度については内外船社関係者や米国、EU等海外政府からの手続きの簡素化や透明性の確保等その改善に関する強い要望を踏まえ、我が国港湾を使いやすくさせるために1998（平成10）年10月、(株)日本港運協会、邦船社の団体、外船社の団体及び運輸省の四者間で以下の趣旨の合意がなされている。

- ☐ 事前協議制度の性格の明確化
- ☐ 事前協議制度の簡素化
- ☐ 手続きの透明化
- ☐ 紛争処理手続きの創設

しかしながら、国際的な観点から評価すると未だ不十分であり、(株)日本港運協会を経由しない事前協議方式等、更なる改善を検討しなければならない情勢にある。

- (5)「港湾運送事業に関しては、事業免許制・料金認可制により、安定的な港湾運送の確保、悪質な労務供給事業者の排除等が図られてきた。しかしながら、その一方では事業の活力が損なわれ、その弊害も生じてきた。このため1997（平成9）年12月の行政改革委員会の意見を踏まえ、1998（平成10）年5月より運輸政策審議会海上交通部に港湾運送小委員会を設置して具体的な規制緩和の進め方と港湾運送安定化策について審議を開始し、1999（平成11）年6月に次の内容（概要）での最終答申を得た。
- 主要9港において、2000（平成12）年内に事業免許制を許可制に、料金認可制を届出制とすべきである
 - 悪質な事業者の参入を防止するため、労働者保有基準を1.5倍に引き上げるとともに、欠格事由を拡充し、罰則を強化すべきである
 - 過度のダンピングを防止するため、料金変更命令制度、緊急監査制度を導入すべきである
 - 労働者保有基準の引き上げに連繋した事業協同組合化や作業の協同化等を推進すべきである…等」
- (6)岡部 保：戦後復興期の港湾をめぐる諸情勢について、「港湾・12月号」，(株)日本港湾協会，pp6-10，1995年12月
- (7)山田源次：『21世紀の海貨と物流』，成山堂書店，p18，1993年12月
- (8)日坂秀満：国際物流業者としての海貨業者，「港湾・6月号」，(株)日本港湾協会，pp29-32，1997年6月
- (9)市川猛雄：『港湾運送事業法論』，成山堂書店，pp16-17，1985年7月
- (10)前掲：『21世紀の海貨と物流』，p5
- (11)前掲：『日本海運の現況（平成11年版）』，p68
- (12)「運輸大臣の諮問に応じて港湾審議会では、以下に示す各種合理化対策を審議し答申してきており、港湾運送事業法の改正あるいは行政指導の基盤となっている。
- 1964（昭和39）年3月3日答申：港湾労働及び港湾の運営・利用に関する改善のための対策
 - 1965（昭和40）年10月11日答申：港湾管理者の財政基盤の強化及び港湾施設の効率的使用の確保のための緊急に実施すべき方策
 - 1967（昭和42）年3月3日答申：港湾運送事業の合理化に関する具体的方策（事業の集約化）について
 - 1968（昭和43）年3月6日答申：5大港における一般港湾運送事業の集約化について
 - 1968（昭和43）年3月21日答申：5大港における一般港湾運送事業以外の業種に係る集約化について
 - 1968（昭和43）年9月30日答申：5大港以外の各港における集約化について
 - 1968（昭和43）年9月30日答申：港湾運送事業の運賃料金体系の合理化について
 - 1970（昭和45）年3月27日答申：専用埠頭の効率的使用と特殊料金のあり方について」
- (13)港湾流通システム研究会：『港湾業務の体系』，港湾都市情報サービス，p172，1991年4月
- (14)前掲：『21世紀の海貨と物流』，p101
- (15)前掲：『港湾運送事業法論』，p58
- (16)前掲：『日本海運の現況（平成11年版）』，pp188-190
- (17)「1962（昭和37）年8月9日付けにて、池田勇人内閣総理大臣が港湾労働等対策審議会会長へ意見を求めた諮問文書の中で”港湾労働については、労働の特殊性もあって従前から多くの問題が指摘され、その解決のための努力が払われてきたのでありますが雇用の形態、労働市場の状況については、港湾荷役作業の波動性による不安定性、前近代性がいまだ解消しておらず…”と、当時から日別波動性が大きいことを指摘している」
- (18)前掲：国際物流業者としての海貨業者，p30
- (19)前掲：『21世紀の海貨と物流』，p92
- (20)「貨物運送取扱事業者（フォワーダー）とは、貨物運送取扱事業法に基づく貨物運送取扱事業を行う者のことで、我が国港湾発着の外貨貨物の海上輸送だけではなく、海陸・海空・国際複合運送貨物を全世界にまたがり取り扱うことができる。ただし、現行では我が国の一般港湾運送事業だけは介入できない状況となっている」
- (21)前掲：『21世紀の海貨と物流』，p3
- (22)「インコタームズとは、国際貿易に慣用されている主要な貿易条件の統一解釈に関する国際規則で、1936（昭和11）年国際商業会議所によって制定され1953（昭和28）年以降度々改正されている」
- (23)「貨物運送取扱事業法においては、港湾運送が荷役作業中心であることから、海上運送等他の輸送モードと同一レベルでの規制をすることが適当でないという考え方から、貨物運送取扱事業者（フォワーダー）が自ら港湾荷役作業を行うこと、または直接作業会社に委託して一般港湾運送事業者（元請け）と類する行為を行うことは、港湾運送事業法違反となる」
- (24)清野 馨：我が国の港湾物流体制の改革について，「港湾・6月号」，(株)日本港湾協会，pp53-58，1998年6月
- (25)小椋幸一，清野 馨：東アジアと我が国港湾の現状について，「海と港No.17」，(株)寒地港湾技術研究センター，pp106-113，1999年4月