

## IV-14 『我が国港湾の国際競争力回復への一提案』

(海運貨物取扱事業の長期活性化対策)

石狩湾新港管理組合	正会員	清野	馨
国際商事仲裁協会名簿仲裁人	非会員	山田	源次
北海学園大学工学部	正会員	堂柿	栄輔

### 1. はじめに

我が国の国内輸送や港湾物流費用はアジア諸地域と比較して、もともと割高であることに加え、円高の進展がそれに拍車をかける結果となった。具体的には、我が国の港湾関係費用（施設使用料、港湾荷役費など）はアジア諸港の1.2～2.5倍と割高であるばかりでなく、国内輸送コストも海上輸送コスト以上に割高である。

このため、荷主サイドからみると我が国における陸上輸送が短いほどよく、積み替えが必要なときには、港湾関係費用が諸外国と比較して割高な本国で取り扱うより、日本に近い外国港湾にて取り扱う方がコストが安価になるといった現象が起きている。

我が国では、特に神戸港が中継貨物の取扱比率が高く、これまでは国内のみならず、アジア地域のハブ港として機能してきた。しかし、先般の震災の影響なども多少加わってか、神戸港を含めた我が国港湾自体、アジアのハブ港としての地位は加速度的に低下している。

その理由としては、先に示した物流コストにつながることはあるが、アジア地域の港湾と比較すると、我が国港湾では、24時間365日荷役体制が実施されていないこと、また港湾利用料金についても他国と比較すると割高であること、そのうえ港湾荷役については日本における港湾運送事業法にて免許された業者の中の「一般港湾運送事業者」だけが荷主から貨物の船積み、陸揚げを元請けして本船との貨物の受渡行為を主宰し、他の免許業者である荷役業者は、本事業者の下請けしかできないという港湾荷役の二重構造システムになっている。更には貨物運送取扱事業者（通称：フォワーダー）は日本の港湾では港運業には介入できない制度となっており、このような日本独特の閉鎖的港湾荷役システムが、外国側（特に国際フォワーダー）から見た場合に違和感を持たれているところが原因の一つであると考えられる。

また港湾施設面においては、世界の大手海運会社同士が生き残りをかけて「協調配船体制」を取ろうとしており、コンテナの相乗りを実現させるため、船の容量が必然的に大きくなろうとしている。そのためアジア各国の港湾では、5万トン級を越すコンテナ船が接岸できる、水深-14から-15mの大型岸壁の増設計画が相次いでいる。現在のところ、水深-15m大型岸壁を供用している港湾は、アジアでは香港に4ヶ所、シンガポールに6ヶ所あるだけで、西暦2,000年までには香港、シンガポール、高雄そして釜山のアジア主要港だけで新たに35バースの大水深（-14、-15m）岸壁を整備しようとしている。一方我が国では、太平洋側の主要港にて13バースを計画しており、1996年春に神戸港にて日本初の水深-15m岸壁の供用が遅ればせながら開始されている。

こうした現実を見据えた上で我が国港湾の将来を考えた場合、我が国港湾のハブ機能をアジア港湾に奪われる方向に進んでいることは否定できず、最悪の場合には我が国の主要港ですらアジア諸港のフィーダーサービスを受ける立場になる可能性が十分考えられる。仮にそのような状況に我が国港湾がなった場合には、リアルタイムな物流需要に対応できなくなるばかりでなく、我が国経済にも大きく影響することになる。更

---

A Study on Recovery of International Competition in Japan's Ports.

by Kaoru SEINO, Genji YAMADA, Eisuke DOHGAKI

に、港湾運営を実質的に進めている港運業者などにとっても、死活問題であり、結果的には港湾経営そのものを再考せざるを得ない状況になることが予測される。

本報文では、我が国港湾の国際競争力が失われている事実を示し、その回復および存続のためには港湾物流体制の改革が必要なることを具体的に論及し示唆するものである。

## 2. 港湾運送事業法制定の経緯と概要について

### 2-1 歴史的背景

太平洋戦争終戦後、GHQの下部機関であるCTS（民間運輸局）では、日本の海運を復活させるべからずの大方針のもと、戦時中における我が国の港湾関連諸法令と諸制度が廃止させられている。その一つとして昭和16年に国家総動員法に基づき制定された勅令「港湾運送事業等統制令」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、陸揚げ業務が無駄状態となったため、これら業務は自由業となり港湾荷役などの面において当時混乱していた。具体的には、同統制令に基づく港湾運送業者の他、倉庫業者、通関業者そして陸上運送業者などが「乙仲」と自称して港湾船業者を下請けにし、港湾運送業を勝手に行うようになったため、この乙仲と呼ばれる業者が港湾内に溢れることにより極端な過当競争を引き起こし、これら業務が一時期麻痺状態となった。これらの機能を平常に戻すため、昭和26年の「港湾運送事業法」の制定は関係業界にとっても結果的に大いに効果があった。

当初の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、依然激しい過当競争は絶えなかった。そこで、港湾運送事業法の機能を向上させるため、各港湾ごとに関係業者数の少数強化を念頭におきつつ、昭和34年に本法の改正を行い、事業を免許制、運賃料金を認可制に改訂している。その結果、海運業界のコンテナ輸送が始まる昭和40年代までは、船運に頼り港湾施設の不備を補いながら海上運送の効率を挙げるために、港湾運送事業法の改正は大いに貢献したと評価されている。つまり、我が国港湾施設の不備（殆どが沖取りの時代）と海上運送の船内荷役方式の非近代化（船取り主）の背景のもと、港湾運送事業法の規制強化はその当時非常に効果があったものと推察される。

### 2-2 港湾運送事業の概要

港湾運送事業法で「港湾運送」という場合は、他人の需要に応じて一般港湾運送事業、港湾荷役事業（船内荷役、沿岸荷役）、船運送事業、筏運送事業、検査事業、鑑定事業、検量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。更に、港湾運送事業法でいう「港湾」とは、政令で指定する港湾（その水域は、政令で定めるものを除く他、港則法に基づく港の区域をいう）ということになっているので、この指定港湾のきめられた水域および港湾区域で行う行為だけが港湾運送であって、その他の港湾や水域で行われる運送行為には港湾運送事業法の適用はない。

## 3. 国際貿易取引条件の多角化による海運貨物取扱事業（海貨業）の課題

海上運送事業がコンテナ輸送を取り入れ、その業務範囲を陸上にまで広げ、コンテナ詰め貨物のdoor to door serviceを行う時代に入り、貿易業者の取引条件が多様化してきて貿易貨物の輸送形態も従来の単一路線のport to portから海陸空のIncoterms（貿易条件の解釈に関する国際規則で、1936年国際商業会議所によって制定され、1953年以後度々改正された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）も在来船だけの時代のFOB（本船渡し条件と値段を示す標準コードで、売主が買主の指定または手配した船に貨物を積み込み、本船で引き渡しを終わるまでの費用と危険を負担する事を条件とした取り引きのコード。積地渡し価格ともいう）、CIF（運賃・保険料込みの条件と値段を示すコードで、売主

が自ら手配した船舶で、買主の指定する揚げ地までの海上運送を船社に委託するとき、買主のために海上運賃を支払い、更に海上保険を付保する契約である。輸入地価格を示すコードでもある）、C&F（改正新コードではCFR、運賃込みの条件と値段を示すコードで、売主が船社に対する海上運送の委託はCIFと同じだが、買主が付保するので、売主は付保の義務がなく、保険料が含まれない）の3標準コードから、現在では13コードに増加している。

このように国際貿易取引条件が多角的、複雑、広範囲に拡大してきつつある情勢に、これらFOB、CIF、C&F条件の貿易貨物しか基本的に取り扱っていない（その他多数コードの条件の貿易貨物については国際複合運送取扱業者、通称、「国際フォワーダー」か、国際フォワーダーを多角的に兼営している一般港運業者が行っている）一般港運業者に対して、依然として厳しい免許事業の規制で港運を主宰させている現行の「港運送事業法」の存在は、我が国の外国貿易事業の円滑な発展と港湾機能の高度化の観点から考えるとデメリットとなっている。

海貨業者は港運送事業法に基づく一般港運業者であり、我が国で言うところのフォワーダーは貨物運送取扱事業法に基づく貨物運送取扱事業者であることから、これら二つの事業者は準拠法が全く違う。更に、海貨業者は港運送を行って貨物の船積み陸揚げをするのであるが、フォワーダーは現行法において港運送が行えないことから、海上運送取扱事業を行うために荷主に代わって貨物の船積み陸揚げ行為を海貨業者に委託する立場にある。ところが、海貨業は免許事業で規制が厳しいが、フォワーダーは平成2年12月より貨物運送取扱事業法の施行により、貨物取次事業では登録制、利用運送事業も許可制で料金はどちらも届出制となっており、海貨業よりは規制が緩和されている状況にある。

このようなことから、フォワーダーは、我が国港運送の外国貿易貨物の海上運送だけでなく、国内の港運以外の全運送貨物取扱を自分から行うことと海陸、海空などといった国際複合運送貨物の全世界に跨がる貿易物流行為を行うことができる。しかしながら、海貨業者は、我が国港湾内において一般港運送事業はできるが、国際複合運送や国際一貫運送を全世界に跨がり一貫して請け負うことはできないという問題がある。（我が国の港湾ではフォワーダーが、直接港湾荷役作業会社に委託したり、これを下請けにして港運業の元請け類似行為を行うことは、港運送事業法と貨物運送取扱事業法の違反となる。さりとて、一般港運業の免許を申請しても、免許基準が強く規制されていて、実際問題としては殆ど取得できないのが現状である）

#### 4. 海貨業者から国際競争力を兼ね備えた国際総合物流業者へ（国際競争力回復への私案）

近年の我が国周辺の水運状況を鑑みると、国際複合運送貨物や国際一貫輸送貨物が益々多くなる情勢の中で、日本独特の「港運送事業法」（欧米主要国などでは港運送事業法なるものは存在せず、船社と港運業者が料金を自由に決めることができる）といった枠組みは、国内の港運免許業者などにとってはメリットがあっても、物流コストの面から考えると、かえって流通コストを高騰させ、外国からの貨物受入れに摩擦を与えている面があることも否定できない。

また専業海貨業者の業域は、免許された特定港湾内の限定された業務だけであり、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。それに対して国際フォワーダーについては、国際貿易条件（Incoterms）が13コードと幅が広く、世界中での貨物運送取扱の集荷・運営ができるために手数料的収入が多く、マーケットとしては非常に広い。

従って海貨業者が経営の強化を図るためには、無限定の一般港運業者に成長し、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、これら国際フォワーダーの機能も兼業しながら、物流を効率的に行える『国際総合物流業者』に生まれ変わる必要がある。また、そのことが我が国港運業界にとっても、港湾物流の効率化につながり、港湾空間活用的高度化を図ることが可能となる。

これらのことを実現させるためには、現在、港湾内の解運送が極めて少なくなり、経岸荷役が主体となっ

たときに、港湾の陸の部分で海運と陸運の接続貨物の積み替えに港湾運送という新たな運送行為が介在すること自体あり得ないにも関わらず、「港湾運送事業」というものを法律で介在させている我が国の二重港湾荷役方式を根本的に見直す必要がある。具体的には、現行の港湾運送事業法を『港湾荷役業法』に改め、一般港運業者の制度を廃止し、これらの業者が行っている業務を世界の先進港湾のごとく、国際フォワーダーに主宰させる。更には、貨物運送取扱事業法の一部を改正し、フォワーダーが港湾での海陸貨物の積み替え業務を荷主から元請けし、港湾荷役業者を下請けに使用して行えるようにしておく必要がある。

この提案は、現在の免許業者である限定一般港運業者の海貨業者にとっては死活問題ともなりうる重大問題であるが、このまま放置していても、世界の海運情勢からみると我が国の港運業界自体、厳しい立場に立たされることは間違いない。よって、本提案が実施される際には、これら関係業者は以下の5つの選択を迫られることになる。

(1)港湾荷役業者となりフォワーダー業を兼営する。(2)港湾荷役業者となる。(荷役専業となり、荷主の委託を受け船積み陸揚げを行いフォワーダーの下請けを行う)(3)フォワーダーとなり、荷役部分(従来の直営の部分は自営)は自由に荷役業者を下請けとして業務遂行する。(4)他の事業に転業する。(5)廃業する。

第二次大戦後積み上げてきた我が国港湾慣行の重みを無視するわけではないが、産業、貨物の空洞化さえ懸念されている港湾の現状、そして行く末を考えた場合、本法に係わる革新は不可避である。よって本提案を実行するときには、国側も業者側も絶大なる決心をもってあたる必要がある。

また、21世紀には生まれ変わらなければならない機運を敏感に感じ取って、特に海貨業者は先の選択の(1)か(3)を実施できるよう、今から体制作りをしておく必要があるものと思われる。なお、従来の極めて閉鎖的であった通運事業法を全面的に廃止し、その他、道路運送法、航空法、海上運送法そして内航海運業法の一部をそれぞれ改善することによって、貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法(物流二法)による大幅な規制緩和を図り、一般トラック業者と陸運フォワーダーに鉄道通運業を開放して成功したのは、元の通運事業者の機能レベルが向上していて、開放後の自由競争に耐えられたためでもある。

このことは、我が国の港湾においても免許業者である一般港運業者、特に海貨業者は良き前例として学ぶべきことであると思われる。

ところが、港湾の場合には港湾運送事業法の改廃後、新法により規制緩和を実施してフォワーダーを港湾貨物積み替え業務に介入させた場合には、現行の無限定一般港運業者(エゼント、ステベ)は港湾物流の新体制になっても十分競争力を持ち得ているが、一般港運業者の限定業者である海貨業者の中のほとんどは新体制になった場合、国際複合運送に対するノウハウでは、自由競争に耐えられず、廃業や転業という最悪の事態も危惧される状況にある。しかしながら先にも指摘したように、このまま放置していても事態は悪化するばかりで、気づいた時には手遅れということも近い将来現実化することは間違いない。だからこそ海貨業者は、今から国際複合運送のノウハウを蓄積し将来への準備をしておく必要がある。

## 5. 参考文献

- (1)山田源次：「21世紀の海貨と物流」成山堂(1993)
- (2)山田源次：「どう開くのか港運業者の活路」(『港運』1984.10～1985.9)
- (3)港湾流通システム研究会：「港湾業務の体系」(1991)
- (4)清野馨，山田源次，堂柿栄輔：「我が国港湾の国際競争力回復と海貨業変革への一提案」北海道リサーチセンター研究(1996)