

国際海上コンテナ輸送と 外貿埠頭公団の出現

——定期船雑貨輸送の革新児・コンテナ船——

矢 野 剛

目 次

- (1) はじめに
- (2) 海上コンテナ輸送の概念
 1. コンテナの定義
 - (I) International Container Bureau (B.I.C.) による定義
 - (II) 海運同盟による定義
 - (III) Van と Container
 - (IV) フレキシ・バン・システム (Flexi van system)
 - (V) ピギーバック・システム (Piggyback system)
 2. コンテナの国際規格
 3. わが国における海上コンテナの規格
 4. 海上コンテナの種類および材質
 - (I) 海上コンテナの種類
 - (II) 海上コンテナの材質
 - (III) フル・コンテナ船の積載力表示
 5. 海上コンテナの所有者
 6. 海上コンテナ適性貨物
- (3) コンテナ船
 1. 種類
 - (I) 専用程度によるもの
 - (II) 荷役方法によるもの
 2. コンテナ船所要投資額
- (4) 海上コンテナ輸送の特質
 1. 荷主の利益
 2. 船主の利益

- (5) わが国の国際海上コンテナ輸送体制の整備
 1. 海運造船合理化審議会の答申
 2. 運輸省の国際海上コンテナ輸送体制の整備計画概要
 3. 国際海上コンテナ輸送の適正規模
 4. 本邦海運6社による3グループ
- (6) 外貿埠頭公団
 1. 外貿埠頭公団法
 2. 京浜外貿埠頭公団および阪神外貿埠頭公団
 3. 外貿埠頭公団方式経営の特長
 4. 外貿埠頭公団の計画期間と事業計画
 - (I) 計画期間
 - (II) 事業計画
 - (III) 財源
 5. 外貿埠頭公団の埠頭運営
 - (I) 年間1バース当り使用料
 - (II) 埠頭の専用使用
- (7) むすび

(1) は じ め に

コンテナリゼーション (containerization) と、パレチゼーション (palletization) とを含むユニット・ロード・システム (unit load system), すなわち輸送単位の規格化こそ、雑貨輸送船といわれる定期船の海上輸送を近代化せしめる原理でなければならない。しかもコンテナの使用によって戸口から戸口へ (door to door) 輸送が国際間においても行われ、貿易の発達に結びつき、海運・貿易に関連して港湾開発も必要となる。すなわちコンテナそのもののほか、コンテナ船の建造、コンテナ・ターミナル港の築設となるのである。

かくて海上コンテナ輸送が世界的の海・陸・空一貫輸送に着々と進行しつつあるのが現実である。ことに国際間の協調に問題があるにかかわらず英・米・欧諸国では着々実行段階にあるのを見せつけられ、“Containerization—A way of life in the U.S.A.” という言葉が思い浮ぶ。

わが国では米国からのフル・コンテナ船 (full container ship) 来航説を第二の黒船来たと噂し、1967年9月米のマトソンナビゲーション会社が日米間

最初のフル・コンテナ定期船を神戸・東京に寄港せしめたのをみて海上交通の新幹線という人もあった。

いずれにせよ定期船界に出現したコンテナ船は、不定期船界に頭角を現わした曾てのタンカーに次ぐ第二の海運界革新児といえるであろう。それにより海運・貿易は大きく影響される。

(2) 海上コンテナ輸送の概念

コンテナ輸送には陸上・航空・海上の各場合があるが、ここで海上コンテナ輸送という場合、それには海・陸・空一貫輸送の意味が加わる。

元来、バラ荷は不定期船向き、雑貨は定期船向きであることは海運界の常識である。しかるに石油・石炭・穀物・木材等の不定期船向き貨物の運送については、大型専用船・高速船の出現・荷役の機械化・専用埠頭の築設等により近代化されたのに対し、高級雑貨の輸送は、ほとんど近代化されていなかった。しかるに技術革新がもたらしたコンテナ船の出現は、海・陸・空一貫の複合輸送 (combined transport; integrated transportation) の発達を促し、道路・鉄道・海運・航空の連絡諸施設革新と相俟って交通・貿易界注目の的となってきた。

1. コンテナの定義

(I) International Container Bureau (B.I.C.) による定義

- ① 貨物がバラのまま、または簡単な包装で荷役が容易にでき、損害、汚損の発生をなくするように十分に保護することを目的とし
- ② 繰りかえし使用できるように造られ
- ③ 中味に触れず、あらゆる輸送手段で輸送ができ、輸送機関相互の積換えが容易であるように工夫された
- ④ 少なくとも1立方メートル (35立方呎) 以上の容量がある補助的な輸送手段であるとされている。

(II) 海運同盟による定義

“日本／北米太平洋岸運賃同盟及び日本／北米大西洋岸及びガルフ沿岸運賃同盟コンテナ規定第50項：コンテナ化された貨物”では“コンテナとは、箱

型の個々独立した車輪,若しくは車台のついていない(トレーラーバン),1回ぎりで取捨てることのない(バンバック)堅牢な,密閉でき,永久に変形せず,繰返しの輸送に耐え得る,既に組立てられた,内容積が135立方呎以上の輸送容器である”としている(日本港湾経済学会年報,港湾経済研究, No.2, p.114, 宮野武雄稿, 国際コンテナの諸問題参照)。

(III) Van と Container

Van と Container: 同義語とされるが,稀には区別して駐留米軍引越用良質材使用高級包装箱が Van で,普通の船会社用が(Commercial) Container とされる。

(IV) フレキシ・バン・システム (Flexi van system)

フレキシ・バンは車輪の部分がない箱形のものであるから積荷とされた場合には鉄道のショックを直接に受けるから荷傷みが多い,という欠点もないではないが,他方の特長としては1つの無蓋車にフレキシ・バン2個を積み得られることであり,列車到着と同時に何れのバンからでも取卸しすることができてトレーラに載せることができる。この場合は Container-on-flatcar といい,ニューヨーク・セントラル鉄道に例がある。

(V) ピギーバック・システム (Piggyback system)

これは車輪のあるトレーラに載せたコンテナそのままを貨車に載せるからタイヤがある関係で鉄道のショックを受けにくいから荷傷みが少ない:この場合は trailer-on-flatcar といわれる。ペンシルヴェニア鉄道に例がある。この場合フランスに限りカンガルー (Kangaroo) 方式といわれているものがある。

2. コンテナの国際規格

コンテナの大きさは,積取船の構造等で船主により異なるが,現在国際規格として事実上認められているコンテナの国際規格は International Organization for Standardization (ISO) の規格である。この ISO の size は nominal であって,実際では長さが $1\frac{1}{2}$ " 短かくなっている。それは Connector を使用して二個を連結した場合に,この Connector の寸法を加算したものが nominal と

して示されている。

ISO の規格表

Series	H (高さ)	W (幅)	L (長さ)	Rating (許容総重量)
1A	8'	8'	40'	30L/T
1B	8	8	30	25
1C	8	8	20	20
1D	8	8	10	10
1E	8	8	6-2/3	7
1F	8	8	5	5
2A	2,100mm	2,300mm	2,920mm	7
2B	2,100	2,100	2,400	7
2C	2,100	2,300	1,450	7

3. わが国における海上コンテナの規格

主要海運国においては前記国際的規格のうちの 8'×8'×20' 型に併せて 8'×8'×40' を採用する傾向がうかがわれるし、またわが国においても海運造船合理化審議会は 8'×8'×20' 型に統一することが望ましい旨を運輸大臣の諮問に対して答申し、船主も同意向のようである。一口の貨物でコンテナを満たし得る場合は Container load (C.L.) といわれ、一口では満たし得ないものは less than Container load (L.C.L.) といわれる。この場合数人の受荷人分を同じコンテナに詰め込むか、または小型コンテナが使用される。

4. 海上コンテナの種類および材質

(I) 海上コンテナの種類

- ① 普通貨物の海上コンテナ (dry cargo container)
- ② 冷凍コンテナ (refrigerated container)
- ③ タンク・コンテナ (tank container) = 食料油・化学薬品・液体またはバラ用コンテナ
- ④ オープン・トップ・コンテナ (open top container) = コンテナの上方から詰め込み、取り出すもので比較的重量品用である。
- ⑤ flat-rack container = 鋼材、合板、綿花等に適するもので、上部を含む

三面がオープンである。

⑥ thick wall container＝断熱材を張り，貨物の品質低下予防用。

⑦ 加熱コンテナ＝寒冷地向け貨物用。

ここで注意を要するのは，Hot Container である。これは船積直前または陸揚直後の状態にあるコンテナのことであって，温度とは無関係のものである。

⑧ 自動車用枠型コンテナ (ventilated container)

⑨ 家畜コンテナ

(II) 海上コンテナの材質

海上コンテナの材質にはアルミ，鋼材，合板などがある。

(III) フル・コンテナ船の積載力表示

従来船と異なり deadweight よりも，むしろコンテナの積載数で表示される。8'×8'×20'型 750 個積船では 15,000 長トンとなる。

5. 海上コンテナの所有者

海上コンテナの所有者としては船会社，鉄道等の輸送業者，貸コンテナ会社，荷主等がある。アメリカの船会社はコンテナを自ら所有するものが多く，わが国で計画中のコンテナ船主もまたコンテナを所有することになっている。そして空コンテナ (empty container) の回送費用は，当初の運賃算定にあたり考慮される。

6. 海上コンテナ適性貨物

同じく雑貨 (general cargo) といっても container cargo (van cargo) としての適・不適はある。適性貨物 (containerizable cargo) は，海上コンテナ輸送の対象貨物ともいわれる。これを船主側と荷主側の立場で各別に分類すると，船主側としては(A)海上運賃が割高な貨物と，(B)数量がまとまり易い貨物との二つになる。荷主側としては(A)盗難・損傷の恐れが多い貨物と，(B)梱包費が割高な貨物との二つになる。以上を実地についてみると横浜港輸出コンテナ貨物は，大体次の通りである。

1. 電気器具類 (トランジスタア・ラジオ，テープレコーダー，テレビジョン・セッ

- ト、真空管、通信器材)
2. 光学器機類 (カメラ, 双眼鏡, 顕微鏡, 光学レンズ)
 3. 繊維類 (生糸, 絹織物, 毛織物(手袋))
 4. 木製品類 (木製ドア, 未完成家具)
 5. その他 (玩具, 酒類, 精密機械部品, ミシン, ビニール製品, 靴, 運動具, 罐詰類)

(海上コンテナ輸送の現況と問題点, p. 19参照)

次に1965年海運同盟統計から算出された日本の対米輸出貨物量につきコンテナ貨物と非コンテナ貨物とを対比するに、全輸出量の6割はコンテナ貨物であること右表の通りであるといわれる。

(港湾荷役 1967年3月号, p. 204 参照)

航路	合計	コンテナ貨物	非コンテナ貨物
日本/太平洋岸	2,348	1,711	637
日本/大西洋岸	2,323	1,844	479
日本/ガルフ	486	282	204
日本/五大湖	—	—	—
合計	5,256	3,922	1,334

(3) コンテナ船

1. 種類

(I) 専用程度によるもの

① フル・コンテナ船 (Full container Ship)

コンテナのみを積載するもの。

② セミ・コンテナ船 (Semi-container Ship)

コンテナ専用艙を船体の1部分のみとするもの。

③ 在来型定期船によるコンテナ輸送船 (Conventional vessel)

在来型定期船であって特にコンテナ貨物を輸送するもの、ただしコンテナは重量重く、横持困難のためハッチの直下部分か、甲板上に積まれる。

(II) 荷役方法によるもの

① リフトオン/リフトオフ (Lift on/Lift off) 方式

これはクレーンまたはデリックでコンテナを吊り上げて荷役するものであり、フル・コンテナ船の典型的荷役方式である。もっとも Gantry Crane が本船上に備付けられる場合と然らざる場合があり、後者の場合はコンテナヤード (Container Yard) の Gantry Crane によるのが普通であるが、陸上にこの設備がない地方に寄港する場合のごときは Skycrane といわれるヘリコプターによる場合もある。

② ロールオン／ロールオフ (Roll on/Roll off) 方式

これはコンテナ・シャーシー (車台: chassis) にコンテナを乗せたままトラックで船内に引き入れ、または引き出して荷役する方式である。主として Ferry Boat 的多目的船舶の場合に行なわれ、車両積込方式ともいわれ、イギリスとヨーロッパ大陸間の海上輸送で多く用いられている。

2. コンテナ船所要投資額

コンテナ輸送には一定隻数のコンテナ船・その他の条件が必要であるが、ここでは一隻のコンテナ船所要投資額をみる。

下の表は海上コンテナ輸送研究会作成資料から適宜抜萃作成したものである

日本／北米太平洋岸コンテナ船1隻当り投資額 (単位: 1,000円)

項 目	500個積 (8'×8'×20'型 4隻)
船 舶	6,720,000
コ ン テ ナ	2,304,000
タ ー ミ ナ ル 費 (岸壁/敷地年間 リース代を含む)	2,686,421
計 算 機 (年間賃借料)	352,800
計	12,063,221
1 隻 当 り	3,015,805

(注) 速力21ノット、船隊構成4隻で Weekly Service, 寄港地: 阪神・京浜・サンフランシスコ・ローサンゼルス, その他の条件下記の通り。

船価… (乗出費用3.5%を含む) 1,680百万円

船員…30名 (職員11名・部員19名)

償却…18年定率償却 (残存/割年12%)

コンテナ価格… 1個当り72万円

コンテナ償却… 8年定額償却 (残存なし)

る。(海上コンテナ輸送研究会発行「海上コンテナ輸送」, 50頁参照)

(4) 海上コンテナ輸送の特質

海上コンテナ輸送による利益享受者としては、

- ① 船主 (敗北からの防禦を含む)
- ② 荷主, ひいては世界貿易の発展
- ③ 自動車・鉄道・航空事業等の複合運送の国際的発展
- ④ 関連事業の革新による国民経済的利益

が考えられるが、ここでは(1)船主と(2)荷主の利益についてのみ述べる。以上利益の反面、従来の定期船等に波及する影響のほかにも、国際間で協議・会議・条約締結など必要事項も少なくない。以上のほか、コンテナがコスト低下に役立つことを抽象的に説明するものもある。^(注)

(注) 「海上コンテナ輸送は流れ作業方式による大量輸送に特色をもち、コストの低下を可能ならしめるものであり、新しい技術による流通革命である。」(運輸大臣諮問に対する海運造船合理化審議会の昭和41年9月12日答申の一節)

1. 荷主の利益

① 荷造包装費の節約

コンテナの使用は荷造包装の簡素化を来たし、流通経費は想像以上に節約される。それは木箱に代えてダンボールを、また同じくダンボールでも強度を落し得るからである。しかもコンテナは数回使用し得られる。かくて荷造包装費の節約は市場拡大を来たす大きな原因となる。

<具体的例> 玩具の荷造包装費は、貨物1トン(40立方フィート)当り約5~6千円である(ニューヨーク航路の場合では横浜・ニューヨーク間海上運賃の50~60%)。これをコンテナ詰めとすれば Van 詰費・Van 償却費(荷主所有コンテナの場合)・空 Van 回送賃等、貨物1トン当り約1,000~1,500円を要するとして約4,000円の差益となる。

なお、通商産業省の FOB 価格に対する包装費の割合は 3.3% (1957 年調査) となっている。ところで昭和36年の米国への本邦主要品目の輸出金額は 611,672 千ドルであるから、その荷造包装費は一応 20,186 千ドルとみられる。だから荷造包装費が 25% 安くなれば 5,047 千ドル (18億円余) の節約となり、これは価格の約 0.9% にあたる。(日本港湾経済学会年報, No. 2, p.122, 宮野武雄稿, 国際コンテナの諸問題参照)

② 支出運賃の節約

同一数量の輸出品であっても、コンテナは普通荷造の場合に比べ荷造りによる容積が 15~20% 縮小するので、それだけ支払運賃の節約となる。

荷造型態別の容積増加率及び荷造費用玩具類 (7 cftの大きさのもの) (単位:円)

No	梱包型態	容積増加率	内装材料費	内装工賃	外装材料費	外装工賃	その他	計	数量	1カ当り梱包費
1	段ボール	16.0%			¥ 670	¥ 120		¥ 790	1	¥ 790
2	ワイヤバンド	18.0			700	170		870	1	870
3	三分木箱	16.0			800	170		970	1	970
4	五分木箱	25.0			1,300	170		1,470	1	1,470
5	枠箱	39.0			750	200		950	1	950

玩具は 7cft の段ボールに入っているものとする。従って段ボール詰めは外装段ボールとなる (つまり段ボールが二重になっている)。又、外装ダンボールは複面ダンボールとする。(昭和37年 4 月再版非売品, 港湾荷役機械化協会編, 海上コンテナ輸送の現況と問題点, p. 36)

③ 貨物事故の減少

コンテナの場合は、摩擦・衝撃・濡損・汚損・盗難等貨物事故を減少せしめ荷主に有利である。

④ 保険料の低下

貨物の海上保険は、着港価格が基準とされるから、荷造包装費・海上運賃の節減により保険料金は低減する。しかも上記コンテナによる貨物事故減少の点からも保険料は低下傾向にある。しかしコンテナの甲板積・マトソン社

の自家保険・その他に問題はある。

2. 船主の利益

① 碇泊日数（時間）の短縮

コンテナ船による(1)碇泊日数の短縮は、船主利益の第1である。普通の定期船では一年間に350日稼動し、港内荷役に150日を要するから航海日数は1年間に200日に過ぎない。ところがコンテナ船によれば1年間に荷役日数50日、航海日数300日となり、輸送効率の上昇となり船主としては建造費・その他に支出は増加しても結局利益となる。たとえば神戸・サンフランシスコ間輸送でコンテナ船なら15日、在来船なら21日で1航海となるから従来の3週間航程が2週間航程に短縮され、使用船数が減少する。また寄港地を^(注)極限して、コンテナを大量に1カ所に集めて機械化方式荷役を行うから、Feeder Serviceとして小型コンテナ船が就航するようになる。

(注) 迅速荷役の1例として「マトソン・ナビゲーション社の実績によると、約23トン積コンテナ1個を揚積するのに要する時間は2～3分であるといわれる。」(港湾, 昭和42年8月号, p.18, 星野英稿, コンテナ時代を迎えて)

② 港湾荷役費の経済性

港湾荷役費は、貿易条件(cif, fob)の相異、または船積港・陸揚港により荷主・船主に及ぼす影響を異にする。とはいうものの前項の荷役時間に次ぐコンテナ、ヤード(投下資本の増大を前提とし)の港湾荷役の効率化による経済性の招来は、特に注目されねばならない。ことにコンテナ・システムにより得られる利益は船主に限定されるものでもないから利益の算定・配分範囲・程度・方法等はもちろん責任分界・費用分担等についても或いは国民経済的見地からも考察するべきものがあるであろう。

(5) わが国の国際海上コンテナ輸送体制の整備

1. 海運造船合理化審議会の答申

海運造船合理化審議会は、昭和41年5月24日運輸大臣諮問第46号諮問

「わが国の海上コンテナ輸送体制の整備」に対し昭和41年9月12日運輸大臣に答申した。^(注)その答申は詳細を極め、前文中の最後に「わが国海運の国際競争力を維持強化するため政府において所要の助成措置を講ずべきである。」とした。

(注) 海運造船合理化審議会答申

わが国の海上コンテナ輸送体制の整備について

近時、国際海上コンテナ輸送が米国を中心に発展しつつあり、国際海運は新しい時代に入ろうとしている。

この海上コンテナ輸送は、従来の海上輸送よりはるかに進んだ組織化された大量輸送を本旨とし、これにより、荷役費、包装費、輸送費等を含んだ流通コストを大幅に引下げようとするものであり、また海陸複合輸送であることから各関連分野の合理化、近代化をも要請するものである。

この世界の定期航路活動における輸送革新に対処し、わが国の貿易及び海運の国際競争力の維持、強化を図ることが強く要請されるので、わが国としても早急に海上コンテナ輸送体制を整備する必要がある。

この海上コンテナ輸送体制の整備に当っては、わが国海運企業が再建整備の途上にある現状にかんがみ、関係企業間の過当競争による混乱を排除し、その提携、協調を一層強化する必要があることはいうまでもないが、今後政府および関係企業は下記の諸点に留意しつつ、この輸送革新を早急かつ円滑に具体化するよう努力するとともに、わが国海運の国際競争力を維持強化するため政府において所要の助成措置を講ずべきである。

2. 運輸省の国際海上コンテナ輸送体制の整備計画概要

運輸省による昭和42年度から46年度までの5ケ年度にわたる国際海上コンテナ輸送体制の整備計画は、次表のとおりであるが、これには港湾整備費は含まれておらない。港湾整備費の分は、外貿埠頭公団の全体計画として後述するが、両者を合わせて考えなければならない。

しかるに42年度国家予算では海上コンテナ輸送体制の整備としては予算がつかず、ただコンテナ船の建造が23次造船計画で定期船として考慮される含みとなったにすぎない。

3. 国際海上コンテナ輸送の適正規模

国際海上コンテナ船は本来ヤードの専用によってのみ成り立つ、といわれるほどであって、「ターミナルの回転率は週1回が適当である。そこでウィークリーサービスを行うに足る隻数のコンテナ船隊と、そのコンテナ船が積載するコ

国際海上コンテナ輸送体制整備計画（昭和42年度～46年度）

航路 計画・投資額	日本／北米	日本／北米	日本／豪州	日本／欧州	計
	太平洋岸	大西洋岸			
1. 船隊整備計画					
総船隊数（邦船・外船）	3	3	1	1	8
邦船隊数	2	2	1	3/8	5 $\frac{3}{8}$
邦船隻数	8 (1,000) (個積船)	14 (1,000) (個積船)	4 (500) (個積船)	3 (1,000) (個積船)	29
2. 邦船隊整備のための投資額(百万円)					
総投資額(除港湾整備費)	33,258	51,078	10,367	10,859	105,562
コンテナ船建造費	18,000	31,500	6,480	6,750	62,730
(うち開銀融資額)	(12,600)	(22,050)	(4,536)	(4,725)	(43,911)
コンテナ製造費	9,216	13,536	2,304	3,600	28,656
(うち開銀融資額)	(6,451)	(9,475)	(1,613)	(2,520)	(20,059)
国内ターミナル可動施設整備費	1,018	1,018	254	509	2,799
(うち開銀融資額)	(712)	(712)	(178)	(356)	(1,958)
外国側ターミナル固定・可動施設整備費	5,024	5,024	1,329	0	11,377
(うち輸銀融資額)	(3,516)	(3,516)	(930)	(0)	(7,962)
開発銀行融資額 (融資比率70%)	19,763	32,237	6,327	7,601	65,928
輸出入銀行融資額 (融資比率70%)	3,516	3,516	930	0	7,962
その他 (自己資金・市銀融資額等)	9,979	15,325	3,110	3,258	31,672

(船協月報. 1966年10月号, p. 23)

コンテナの個数に適合したターミナル諸施設がコンテナ輸送における一経営単位の適正規模といえることができる。」(海運造船合理化審議会答申中の6・海上コンテナ輸送の経営体制)

4. 本邦海運6社による3グループ

本邦の場合、コンテナ船の経営を単一の企業主体で行うべきか、複数の企業体による共同体制で行うべきかは問題であろうけれどもウィークリーサービス、ターミナル運営の一元化、その他の関係上、本邦海運6社による3グループが

結成された。

- ① 日本郵船・昭和海運グループ
- ② 大阪商船三井船舶・山下新日本汽船グループ
- ③ 川崎汽船・ジャパンライングループ

本邦海運6社コンテナ船一覧表

会社名	隻数	重量トン	速力 (ノット)	コンテナ積付個数 艙内 甲板上	竣工予定 年月
日本郵船・昭和海運	(注) 2	15,800	22.3	{500} {250}	43. 9
山下新日本汽船	1	15,000	22.5	{497} {202}	43.10
ジャパンライン	1	13,300	22.8	{473} {250}	43.10
川崎汽船	1	14,000	22.5	{490} {200}	43.10
大阪商船三井船舶	1	14,000	22.5	{490} {220}	43.10

(注) 1隻は日本郵船, 他の1隻は日本郵船と昭和海運との共有。

(6) 外貿埠頭公団

1. 外貿埠頭公団法

外国貿易の増進に寄与するために外貿埠頭公団が、昭和42年8月1日法律第125号で公布、即日施行された。この法律が第1条で「港湾の機能の向上を図り、もって外国貿易の増進に寄与することを目的とする。」としていることは、1個の国際海上コンテナ、1隻のフル・コンテナ船もないわが国の現在においては意を強くする。なお同法律案議会提出の理由は参考になるから次に引用する。
(注)

(注) 最近における外国貿易貨物量の増大及び国際海上貨物輸送の近代化の動向にかんがみ、外国貿易の増進上特に重要な地位を占める港湾の機能の向上を図ることにより外国貿易の増進に寄与するため、外貿埠頭公団を設立して、これらの港湾において、外貿埠頭の整備を推進させるとともに、その効率的使用を確保させる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

しかるに外貿埠頭公団が設立されて、その埠頭設備の使用を見るに至るまでの暫定措置としては、東京港品川埠頭および神戸港摩耶埠頭が臨時コンテナ埠

頭として利用されることになっている。^(注)何故かといえば、コンテナ埠頭の築造には海上コンテナ製作や、フル・コンテナ船の建造に比べ長期間を要し、費用も多額に上るからである。

(注) 「臨時コンテナ埠頭の運営について」昭和42. 6. 5. 運輸省港湾局

京浜外貿埠頭公団及び阪神外貿埠頭公団によってコンテナ専用埠頭が充足されるまでの暫定措置として、東京港品川埠頭 (No. 7. 8. 9.) 及び神戸港摩耶埠頭 (No. Q. R. S.) を臨時コンテナ埠頭として利用する際の運営法は、下記によるものとする。

記

1. 当該バースは外航コンテナ船の優先使用とし、バースが空いている場合は一般船舶の使用に供する。
2. 埠頭用地のうち、
 - 1) 従来計画していた一般バースとしての岸壁及び上屋敷の部分 (公共荷さばき地) については、オープン使用とする。
 - 2) その背後地 (従来 of 倉庫及び野積場敷の部分) の利用については特に制限しない。
(従前の例による。)
3. コンテナ船に対するバース等の指定に当っては、原則として一船毎に、公共荷さばき地付岸壁の使用許可方式をとることとし、公共荷さばき地の使用許可期間は、当該船舶のけい留日数に前後各1日を加算した期間を限度とする。
4. 道路建設は、従来の計画どおり実施し、道路としての公共利用を確保すること。
5. Fence, CFS 等を公共荷さばき地に設置することは認められないが、その背後地については特に制限しない。
6. コンテナ埠頭としての臨時利用期間後は、すみやかに一般外貿埠頭に切替えるものとする。

2. 京浜外貿埠頭公団および阪神外貿埠頭公団

元来、本邦外貿定期船貨物取扱量は、次表でわかるように、東京湾および大阪湾地区において全国の約75%を占めている(表I参照)。この点から外貿埠頭公団法では京浜外貿埠頭公団と阪神外貿埠頭公団の2公団が設立されることになり(外貿埠頭公団法第4条参照)、昭和42年10月20日付で前記2公団が夫々新発足した。

なお、横浜港および神戸港における船混みによるバース待ち状況は(表II)の通りである。

(表 I) 主要港湾別外貿定期船入港隻数及び貨物量 (昭和39年)

港	湾	入港隻数	%	貨物取扱量	%	
東	京	湾	5,371	26.2	9,080	31.6
伊	勢	湾	4,214	21.6	4,966	17.3
大	阪	湾	7,606	37.2	12,417	43.2
関		門	1,564	7.6	1,470	5.1
そ	の	他	1,533	7.5	813	2.8
全	国	計	20,288	100	28,746	100

(注) 単位=隻数は隻, 取扱量は千トン。

(表 II) 横浜・神戸両港における入港外航船のバース待ち状況

年	月	横 浜 港				
		入港船舶 総 隻 数 (A)	入港船舶のうちバース待ちしたもの			
			隻 数 (B)	(B) / (A) %	待ち時間	1 隻平均 待ち時間
36年	10月	539	72	13.4	4,549	63
	11月	587	83	14.1	3,216	39
	12月	632	41	6.5	1,613	39
37年	1~12月	6,847	285	4.2	5,465	19
38年	1~12月	6,857	137	2.0	3,655	27
39年	1~12月	7,226	311	4.3	12,815	41
40年	1~12月	8,727	410	5.2	16,721	41
年	月	神 戸 港				
		入港船舶 総 隻 数 (A)	入港船舶のうちバース待ちしたもの			
			隻 数 (B)	(B) / (A) %	待ち時間	1 隻平均 待ち時間
36年	10月	536	175	32.6	9,870	56
	11月	551	134	24.3	6,084	46
	12月	601	101	16.5	1,797	18
37年	1~12月	6,830	1,151	16.7	27,323	24
38年	1~12月	6,867	1,000	14.6	21,108	21
39年	1~12月	7,167	1,782	25.0	47,418	27
40年	1~12月	7,249	1,502	20.0	33,467	22

3. 外貿埠頭公団方式経営の特長

前記2公団は、外貿埠頭を建設し、その建設した岸壁等を有償で貸し付ける(同法第30条・33条参照)のであって、従来の公共埠頭運営方式を専用使用方式に改めるのが特色である。すなわち利用者は従来より高額の使用料支払いが余儀なくされるとはいえ、反面では船舶回転率が向上することから享受する利益は素晴らしいものがある。しかも多額の投資を要する施設費の捻出に当り国および港湾管理者の負担を軽減して長期借入金による方法が採られていることは画期的である。

4. 外貿埠頭公団の計画期間と事業計画

(I) 計画期間

前記2公団の計画期間は、昭和42年度から49年度までの8ケ年である。

(II) 事業計画

前記2公団の事業計画は、(1)全体計画(表Ⅲ)と、(2)年度別供用開始バース数(表Ⅳ)との2表に譲る。なお、外貿埠頭公団のコンテナ埠頭のみについてみると表Ⅴの通りである。

(III) 財源

建設期間中の各年度事業費の20%相当額は国および港湾管理者(地方公共団体)が出資し、その出資割合は1:1とする。残り80%のうち1/2に当る40%は船舶会社等から借入れが行なわれ、他の1/2に当る40%分は、長期の財政資金(昭和42年度分については、公団債の資金運用部引受けで年利7.1%、昭和43年度以降分については、全額政府保証債で、年利7.3%)の導入を図る。なお、資金償還の収支計算期間は30年とする。参考上、昭和42年度の予算を示せば表Ⅵの通りである。

5. 外貿埠頭公団の埠頭運営

(I) 年間1バース当り使用料

コンテナ埠頭……2億円程度

一般外貿埠頭……4,100万円程度

(固定資産税等は別である)

(表Ⅲ) 全体計画

		事業費 (億円)	建設バース数	主要事業
京浜外貿埠頭公団	建設費	429	コンテナ埠頭 11	岸壁, コンテナヤード, クレーン, フレートステーション, 道路等
	東京港	377	東京港 8	
	横浜港	52	横浜港 3	
	維持改良費	5	一般外貿埠頭 26	
	建設利息	25	東京港 26	
	合計	459	計 37	
阪神外貿埠頭公団	建設費	418	コンテナ埠頭 11	岸壁, 埠頭用地 上屋, 道路等
	大阪港	102	大阪港 5	
	神戸港	316	神戸港 6	
	維持改良費	6	一般外貿埠頭 26	
	建設利息	30	神戸港 26	
	合計	454	計 37	
総計		913	コンテナ埠頭 22 一般外貿埠頭 52 合計 74	

(運輸省港湾局, 外貿埠頭公団の構想, 42年8月, p.10)

(表Ⅳ) 年度別供用開始バース数

公団の種別	埠頭別	港別	昭和44年度	昭和45年度	昭和46年度	昭和47年度	昭和48年度	昭和49年度	昭和50年度
京浜外貿埠頭公団	コンテナ	東京	1 (1)	3 (4)	—(4)	1 (5)	1 (6)	1 (7)	1 (8)
	"	横浜	1 (1)	2 (3)	—(3)	—(3)	—(3)	—(3)	—(3)
	計		2 (2)	5 (7)	—(7)	1 (8)	1 (9)	1 (10)	1 (11)
	一般外貿	東京		2 (2)	6 (8)	6 (14)	5 (19)	5 (24)	2 (26)
阪神外貿埠頭公団	コンテナ	大阪	1 (1)	3 (4)	—(4)	—(4)	1 (5)	—(5)	—(5)
	"	神戸	1 (1)	2 (3)	—(3)	1 (4)	—(4)	1 (5)	1 (6)
	計		2 (2)	5 (7)	—(7)	1 (8)	1 (9)	1 (10)	1 (11)
	一般外貿	神戸		2 (2)	6 (8)	6 (14)	5 (19)	5 (24)	2 (26)

(注): () は累計バース数である。

(運輸省港湾局, 外貿埠頭公団の構想, 42年8月, p.11)

(表V) 外貿埠頭公団コンテナ埠頭整備計画

種別	港名	埠頭名	バース数	年度別供用開始バース数							事業費 (億円)	主要事業
				44年	45年	46年	47年	48年	49年	50年		
コンテナ埠頭	東京	大井埠頭	8	1	1	1	2	1	1	1	219	岸壁 コンテナヤード クレーン、 フレートステーション 道路等
	横浜	本牧埠頭	3	1	1	1	—	—	—	—	64	
	大阪	南港埠頭	5	1	1	1	1	1	—	—	110	
	神戸	新埠頭	6	1	1	1	1	—	1	1	127	
	計		22	4	4	4	4	2	2	2	520	

① 1バースの所要面積～約88,000M²

② 使用料は当初、年間1バース当たり1億5千万円が計画されていたが、その後予算の都合で政府の出資比率が著しく低減されたので、使用料は当初の計画を大幅に上廻る見通しである。

(日通総合研究所, 輸送展望, 1967年4月号, No. 59, p. 47)

(表VI) 昭和42年度実施予算

(単位: 億円)

	京浜外貿埠頭公団	阪神外貿埠頭公団	計
事業費	21	29	50
政府出資	2.1	2.9	5
地方公共団体出資	2.1	2.9	5
財政投融资 (公団債の 資金運用部引受)	8.4	11.6	20
船会社等からの借入れ	8.4	11.6	20

(運輸省港湾局, 外貿埠頭公団の構想, 42年8月, p. 13)

(筆者注) 表中地方公共団体出資とあるは、東京都・横浜市・大阪市・神戸市出資の意。

(II) 埠頭の専用使用

コンテナ埠頭は、岸壁と背後のコンテナヤード、クレーン、フレートステーション等(約20,000坪)を、一般外貿埠頭は岸壁と背後の上屋を夫々一体として外航定期船会社又は一般港湾運送事業者に貸付け、借受けた者の専用使用とする。

(7) む す び

「経済哲学通論」の著者杉村広蔵博士は、開巻最初に「哲学の課題とするところは、多様に統一をあたへ、混沌 (Chaos) のうちに秩序を見出して、世界 (Cosmos) をつくり上げるにある。」といわれる。もちろんこれは簡単なことではない。けれども国際海上コンテナ輸送問題を調べるうちに多岐にわたる未解決問題が多いので、別の世界があるかに考えられてならない。

一体国際海上コンテナ輸送によって蒙る利益は何人に如何なる割合で配分すべきであろうか。これは国際収支という国民経済的立場から判断すべきであろう。

現に昭和 42~46 年度の 5 カ年にわたる運輸省海運局の国際海上コンテナ輸送体制整備計画の邦船隊整備のための投資額 1,055 億 6,200 万円と、別口の京浜及び阪神両外貿埠頭公団の事業費・その他を考えに入れるときは、問題は今後の成果にかかっているとみななければならない。したがって差当りは from door to door でなくとも、また from ship's tackle to ship's tackle でなくとも、少なくとも from pier to pier の範囲内において迅速・安全・低廉の流通 3 原則が行なわるべきであろう。以上を第 1 段階とすれば、第 2 段階としては内陸輸送・港湾運送等の国内問題および国際的問題としての(1)海運同盟コンテナルール、(2)関税制度、(3)保険制度、(4)海陸空運送人の責任、(5)複合運送に関する条約等広範囲の未解決問題を包蔵するに拘わらず国際海上コンテナ輸送は、^(注)着々として実行に移されつつあるのが現状である。

(注) 複合運送は、協同輸送 (coordinated transportation), または通し運送 (through carriage) とも称せられるが、さらにまたトランスポート・モード(交通機関)或いはインター・モーダル (国際的交通機関) といわれることもある (p. 30, (2) 参照)。

ここに注目すべきは、最近国際貿易市場においては FOB ないし CIF 条件でなく送達価格 (delivered terms; delivered price) 価格によらんとする傾向があることである。くわしくいえば輸出業者が最終販売地点における競争相手の値段と自己のそれとを比較する方法を採るに至ったことである。この方法は従来

のように着港本船卸し値段の条件（CIF の場合）による売値でなく、さらに陸揚費・小運送費等をも含めての荷主の戸口着値段を算出して競争相手の値段に立ち向わんとするものである。しかも、この方法は海・陸・空一貫輸送方式とも一脈相通じるところである。

最後に私の考えをいえば、昭和 36～38 年頃の船混み時代を第 1 期とすれば、39 年発足の新産業都市および工業整備特別地域建設における工業港の出現時代を第 2 期とし、今回昭和 41 年から 42 年 10 月にかけての国際海上コンテナ輸送問題抬頭の時代を第 3 期として、港湾なるものが広く一般大衆の目につき、関心の的となるようになってきたことは、港湾の民主化傾向として、まことによろこばしく感じられる。こう考えてみると、今後の港湾問題の重心は、港湾の経営・管理にかかってくるといいたくなる。