

## 第4章 港湾・港湾運送の現状

### 第1節 市場環境

#### 1. 我が国の港湾の動向

##### (1) コンテナ取扱量の現状

現在、我が国における海上貿易額の42%がコンテナによる貿易となっており、東京港、大阪港を始めとした主要5大港においては特にその割合が高く、コンテナ化が進んでいる（図3-4-1参照）。

我が国の外貿コンテナ貨物量は平成9年（1997年）までは景気の低迷にも関わらず一貫して増加を続けてきたが、平成10年1998年になり対前年比マイナス5.3%と初めて前年を下回った（図表3-4-2参照）。しかし、平成10（1999年）においては5大港の外貿コンテナ貨物について対前年比7%増となるなど、貨物量は持ち直している。

図表3-4-1 海上コンテナによる貿易額

##### 【輸出】

港名	価格（百万円）	全貿易額に占める率（%）
東京港	4,059,447	93.2
横浜港	3,923,421	67.6
名古屋港	3,697,234	62.0
大阪港	1,447,877	89.3
神戸港	3,275,222	80.4
全国	21,108,802	44.4

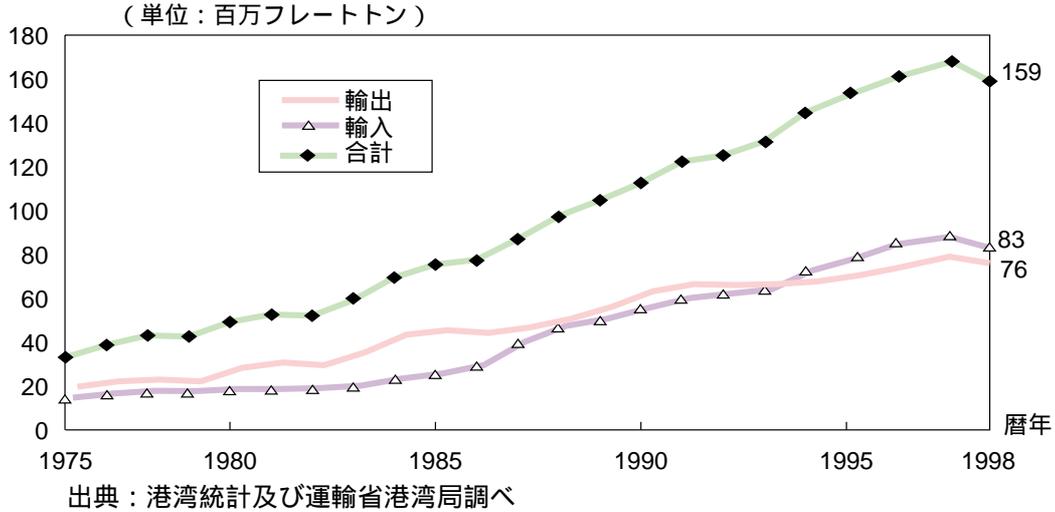
##### 【輸入】

港名	価格（百万円）	全貿易額に占める率（%）
東京港	3,804,977	91.1
横浜港	2,024,209	77.1
名古屋港	1,552,818	67.5
大阪港	1,908,781	91.0
神戸港	1,793,009	89.0
全国	13,924,406	39.5

合計 (輸出+輸入)	35,033,208	42.3
---------------	------------	------

（横浜税関調べ）

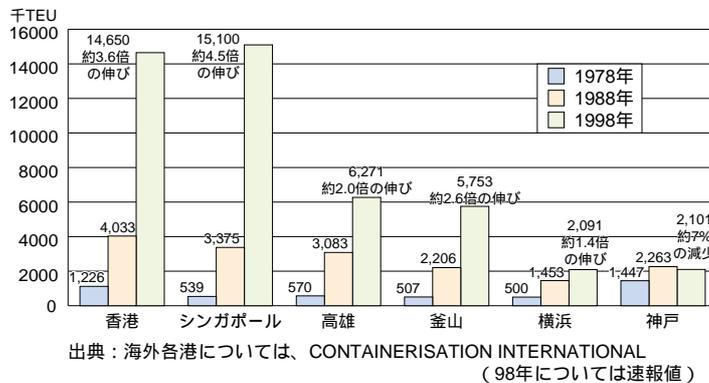
図表 3-4-2 我が国の外貿コンテナ貨物量の推移



このように我が国のコンテナ貨物量は増加しているものの、最近20年間に香港、シンガポールなど近隣アジア諸港コンテナ取扱量が大きく増加したのに対し、我が国港湾におけるコンテナ取扱量の伸びは低くなっており(図表3-4-3参照) 我が国港湾の地位は相対的に低下している。

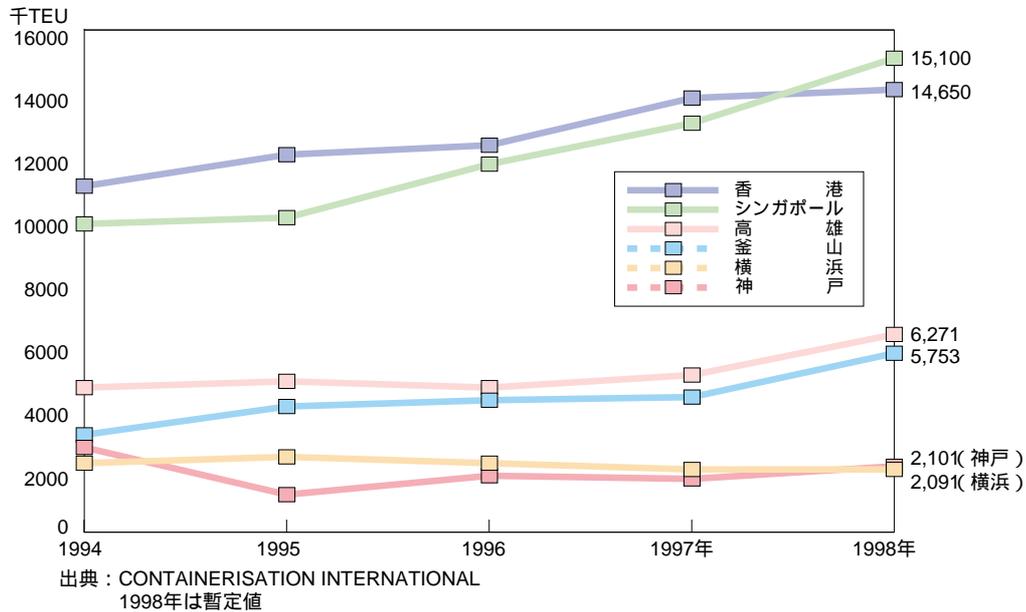
最近5年間を見ても、アジアの港湾においては取扱量が増加している一方、我が国主要港湾においては微増若しくは横這いとなっており(図表3-4-4参照) この傾向はさらに続くものと予想される。

図表 3-4-3 アジア諸港のコンテナ貨物量推移



国内各港については、港湾管理者資料  
 注1. 98年における伸びまたは減少の数字は、88年に対するもの  
 2. 運輸省資料による。

図表 3-4-4 過去 5 年間に於けるアジア主要港のコンテナ取扱量



## ( 2 ) 港湾の諸問題

現在、世界のコンテナ定期航路においては、外航海運企業数社が共同して航路を設定するいわゆるコンソーシアムを形成することが一般的となっている。企業の合併等を契機にコンソーシアムの再編が行われ航路の再設定が行われる際に、船舶の大型化にも影響されて日本の港への寄港数が減少する一方で（図表 3-4-5 参照）、中国各港、釜山、高雄等への寄港数は増加しており、この現象を捉えて我が国港湾の相対的地位の低下が指摘されている。

この要因としては、アジア諸国の海上貨物の発生量・到着量が日本のそれに比べ、飛躍的に増加してきたことが主要因ではあるが、この事実をきっかけとして、我が国港湾が香港を除く他のアジアの港湾と比較して料金が高等など、使い勝手に改善の余地があるとの指摘がなされることとなった。

我が国貿易の多くは依然として海上輸送、とりわけコンテナ輸送に頼っており、我が国経済基盤として重要な港湾に係るサービス水準を向上させることが急務の課題となっている。

図表 3-4-5 主要 9 港における主要外航コンテナ航路の寄港数の変化

	東京	横浜	千葉	川崎	清水	名古屋	四日市	大阪	神戸	関門	博多	寄港津数合計
1989 年												
北米	14.42	14.1	0	0	5	11.2	0	11.98	27.25	1	3	88.45
欧州・地中海	9.17	6.2	0	0	3	5.5	0	7.42	14.25	0.50	0	9.17
世界一周	2.17	1	0	0	0	2	0	3	0	0	1	9.17
合計	25.76	21.3	0	0	8	18.7	0	22.4	42	1.5	4	143.66

	東京	横浜	千葉	川崎	清水	名古屋	四日市	大阪	神戸	関門	博多	寄港津数合計
1994 年												
北米	15	16.58	0	0	6	15.75	0	16.74	23	0	5.75	98.82
欧州・地中海	5	7.8	0	0	4	6.29	0	10.59	8	0	1	42.68
世界一周	2.17	1	0	0	1	2.17	0	4.4	0	0	1	11.74
合計	22.17	25.38	0	0	11	24.21	0	31.73	31	0	7.75	153.24

	東京	横浜	千葉	川崎	清水	名古屋	四日市	大阪	神戸	関門	博多	寄港津数合計
1999 年												
北米	17	15.5	0	0	3.5	14.75	1	12	23	0.25	3.5	92.5
欧州・地中海	4	4.5	0	1	2	6	0	7	9	0	1	34.5
世界一周	2	0	0	0	0	2	0	2	0	0	1	7
合計	23	20	0	1	5.5	22.75	1	21	34	0.25	5.5	134

出典：各港湾管理者資料

(対 1994 年 13%)

注 1. 数字が端数であるのは、月ベースの寄港数を週ベースに換算したため。

2. この表はコンテナ船の基幹航路である北米、欧州航路等に係わるものであり、これ以外に各港には、東南アジア航路や豪州航路等のコンテナ船が寄港している。

3. 清水港の 1989 年寄港数の資料が無いことから、1994 年に寄港していた航路のうち、1989 年以前に開設された航路に係わる寄港数を計上。

### (3) 港湾サービスの現況

港湾においては、種々の主体により種々のサービスが提供されているが、ここでは港湾諸料金並びに日曜・夜間荷役を中心に見る。

#### (a) 港湾諸料金

香港を除く東アジアと比較して我が国港湾の諸料金全体が相対的に高い水準となっている(図表 3-4-6 参照)のは、主として人件費と施設使用料によるものと考えられる。

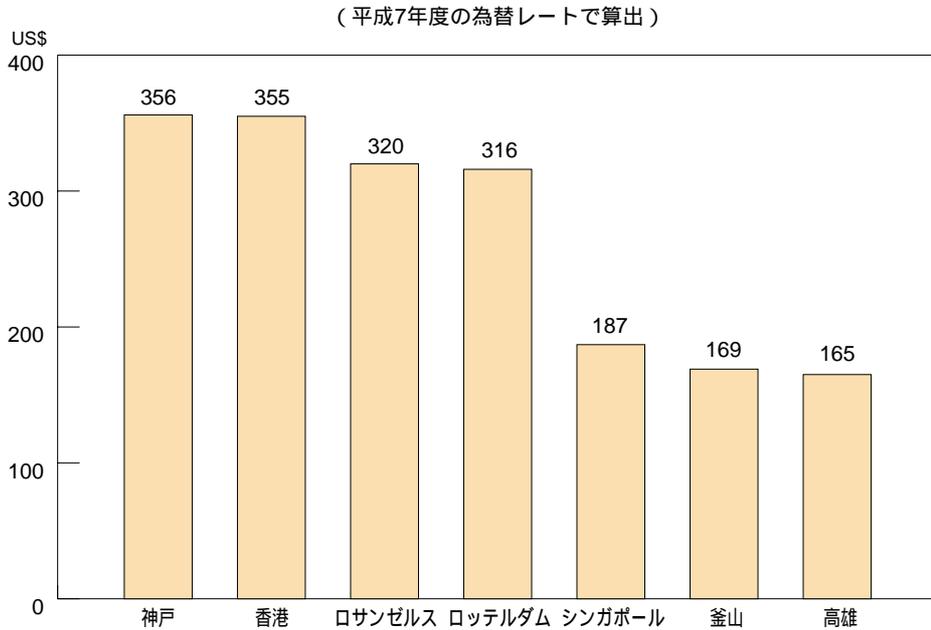
人件費については、日本と東アジア各国の基本的賃金の差が大きいことが大きな要因であると考えられるが、港湾運送事業者の一企業あたりの雇用労働者数が少ないため、港湾荷役の波動性を企業内で吸収することが出来ず労働力が遊休かしやすいため、コスト増を招いていることも一因となっている(図表 3-4-7 参照)。



港湾荷役作業（在来荷役）

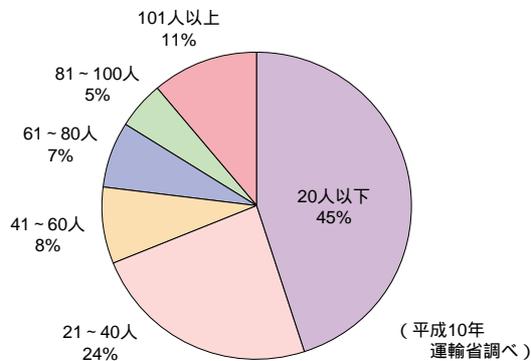
図表 3-4-6 港湾諸料金の比較

港湾諸料金の国際比較（40フィートコンテナ1個当たりの港湾諸料金）



- 注) 1. 船社からのヒアリングに基づき、運輸省作成  
(平成7年時点：但し一部平成6年のデータを利用している。)
2. 港湾諸料金とは、以下の諸費用の合計である。  
入港料、トン税、パイロット料、タグポート料、エスコートポート料、網取り料、その他船舶経費、ターミナル費用、荷役料
3. 「パイロット料、タグポート料、網取り料」は平日の基本料金である。
4. 「ターミナル費用」には、ターミナル貸付料の他にターミナル維持費等が含まれている。
5. 「荷役料」は平日の料金であり、ラッシング作業費用は含まれていない。  
また、荷役量による料金の割引制度がある場合は、それが適用された場合の実勢価格となっている。
6. 入港船型は、3,600TEU型=5万G/T級、パウスラスター有とする。
7. 入港条件：(平日)デイトタイム着岸、デイトタイム離岸
8. PORT DUE (入港料、トン税)については、入港回数による割引制度がある場合は、それが適用された料金となっている。
9. 入港1回についてコンテナ取扱個数は、40フィートコンテナ300個と仮定している。  
(日本の平均取扱個数。また、コンテナ1個当たりの港湾諸料金は、取扱個数により変動しうる。)
10. 為替レート (1996.3.29現在)  
1米ドル = 107.35円 = 7.5705香港ドル = 1.6510オランダギルダー = 1.40698シンガポールドル = 785.87ウォン = 27.527台湾ドル

図表3-4-7 5大港における港湾荷役事業者(下請事業者)の  
雇用(常用)労働者の状況



注：事業者毎の雇用労働者数の状況である。

#### (b) 日曜荷役、夜間荷役の実施状況

海外諸港においては、日曜、夜間荷役がほぼ24時間可能な体制で荷役が行われている。我が国港湾においては、中小企業が多く24時間365日荷役に対応した就労体制の構築が困難なこともあり、過去日曜荷役が安定的に行われていない時期があった。また、労使協定上の荷役時間の制限があることから、協定が整わない時期において中断される場合もあった。

その結果、船社の配船スケジュールが制約されるなど、港の利便性が悪くなっているとの指摘があった。

現在では、労使協定に関し、平成10年の春闘で、外貿コンテナの日曜荷役の実施に関する労使協定の期間が1年から3年(労働組合法上許された労使協定の最長期間)に延長されるなど、改善が図られ、主要港において安定的に日曜、夜間荷役が実施されている(図表3-4-8参照)。

しかし、中小事業者が多いことから交代要員の確保が難しく、諸外国の大規模事業者のように交代制をとることが困難であるため、荷役時間に制約があったり(注) 料金等の面でも必ずしもユーザーのニーズに柔軟に対応できていないという問題がある。



夜間荷役（清水港）

港のフルオープン化（24時間365日荷役）は世界の主要港の大勢であり、今後官民の関係者のフルオープン化に向けた取り組みが大きな課題と考える。

（注）現在、労使協定により、平日の明け方4時～8時、日曜の夜間の荷役は行われないこととなっている。

図表 3-4-8 主要港における日曜夜間荷役の実績

単位：隻数

荷役実施曜日（曜日別）								
港名	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	合計
東京	42	63	30	29	24	39	9	236
横浜	45	46	29	32	30	36	8	226
川崎	1	4	0	5	2	1	0	13
千葉	1	4	7	3	5	3	2	25
名古屋	32	64	47	59	56	38	24	320
清水	14	17	9	20	13	9	7	89
四日市	3	5	11	7	10	11	0	47
大阪	31	26	14	27	22	18	3	141
神戸	42	50	67	52	41	27	7	286
関門	33	28	30	28	14	12	1	146
博多	20	20	25	17	19	21	8	130
9港合計 (シェア)	264 15.9%	327 19.7%	269 16.2%	279 16.8%	36 14.2%	215 13.0%	69 4.2%	1659 100.0%

注：日曜日の実施隻数は、他の曜日の平均実施隻数と比較して、約26%となっている。

単位：隻数

夜間荷役実績（時間帯別）							
港名	18時以降		21時30分以降		24時以降		合計
東京	130	55.1%	118	50.0%	90	38.1%	236
横浜	109	48.2%	82	36.3%	64	28.3%	226
川崎	3	23.1%	2	15.4%	2	15.4%	13
千葉	14	56.0%	9	36.0%	7	28.0%	25
名古屋	118	36.9%	76	23.8%	44	13.8%	320
清水	48	53.9%	31	34.8%	25	28.1%	89
四日市	20	42.6%	14	29.8%	7	14.9%	47
大阪	54	38.3%	36	25.5%	19	13.5%	141
神戸	95	33.2%	59	20.6%	48	16.8%	286
関門	34	23.3%	8	5.5%	6	4.1%	146
博多	72	55.4%	43	33.1%	36	27.7%	130
9港合計	697	42.0%	478	28.8%	348	21.0%	1659

注1：合計の欄は、昼夜を問わず一ヶ月間（2月）に荷役を行ったコンテナ本船数の合計

注2：9港全体で、荷役を行う本船全体のうち約42%に対して夜間荷役（18時以降）が実施されており、同様に約29%に対して21時半以降も荷役が行われている。

注3：運輸省海上交通局調べ

## 第2節 港湾運送事業に係る経営状況

### 1. 免許数

平成12年3月末現在で、港湾運送事業法の対象となる全国94港における港湾運送事業の免許数及び事業者数は（図表3-4-9参照）のとおりである。

図表3-4-9 港湾運送事業の免許及び事業者数

区分	免許数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	620	1,344	1,019
港湾荷役事業	1,091		
はしけ運送事業	186		
いかだ運送事業	63		
検数事業	7	37	
鑑定事業	18		
検量事業	28		

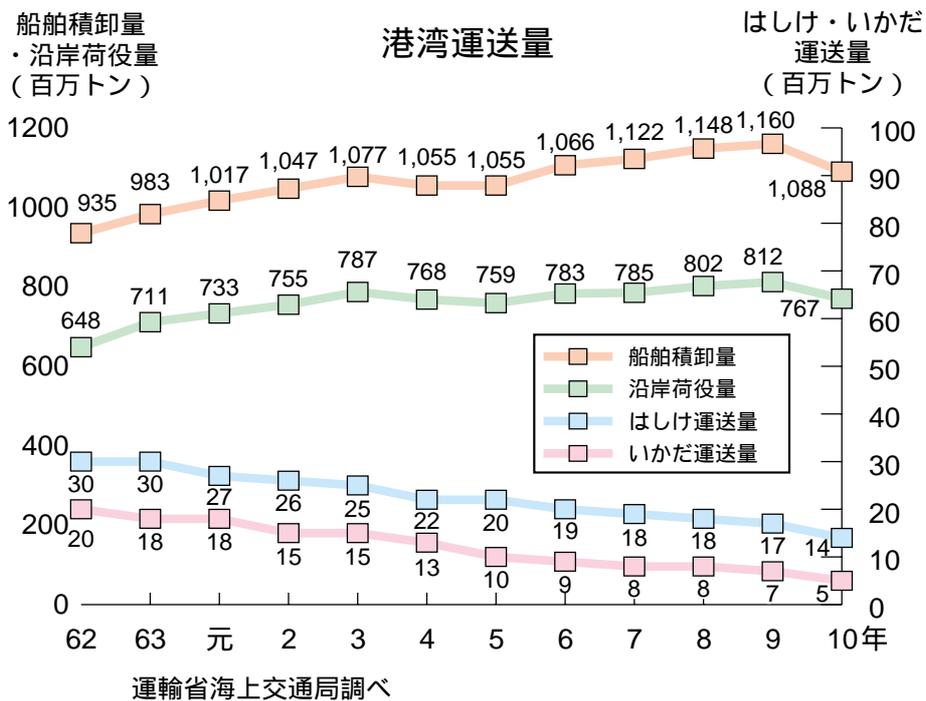
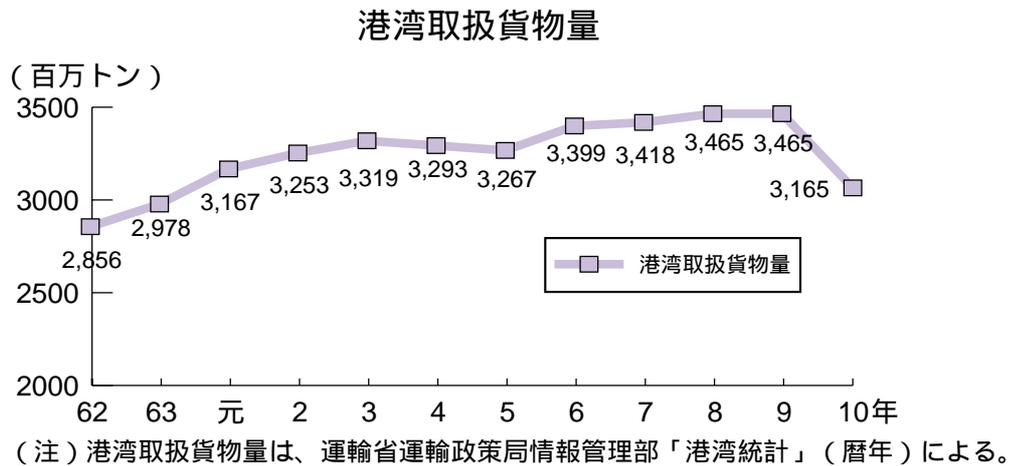
運輸省海上交通局調べ平成12年3月末現在  
（注）事業者数について、支店算入とは各事業社の支店を含み、純事業者とは支店を除いたものである。

### 2. 港湾運送量

港湾運送事業者が取り扱った港湾運送量（船舶積卸量）は、平成10年度で全国で10億88万トン（前年度比マイナス約6.2%）と近年でははじめて減少に転じた（図表3-4-10参照）。これは、不況の影響が貨物量の減少という形で現れたことが要因であると考えられる。なお、平成11年については前年比103.1%（五大港の速報値）と持ち直している。

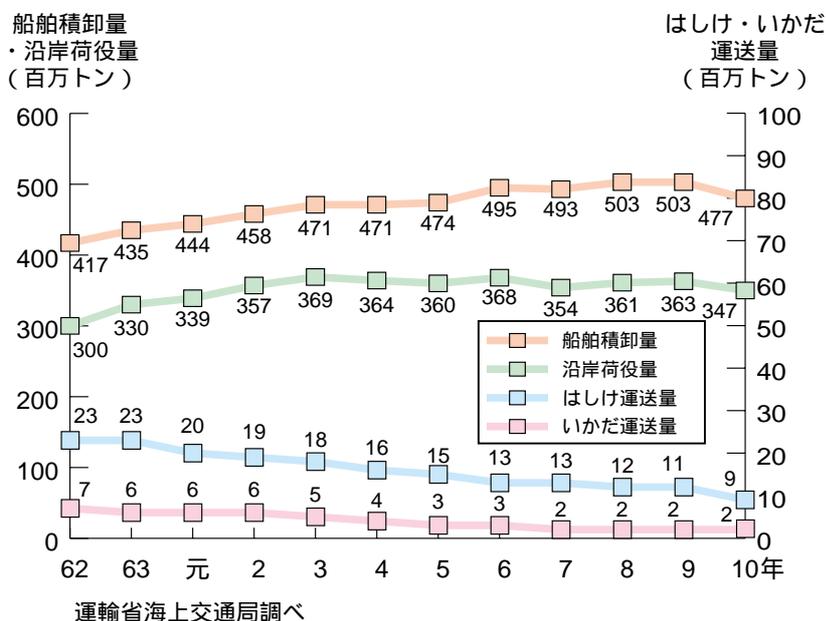
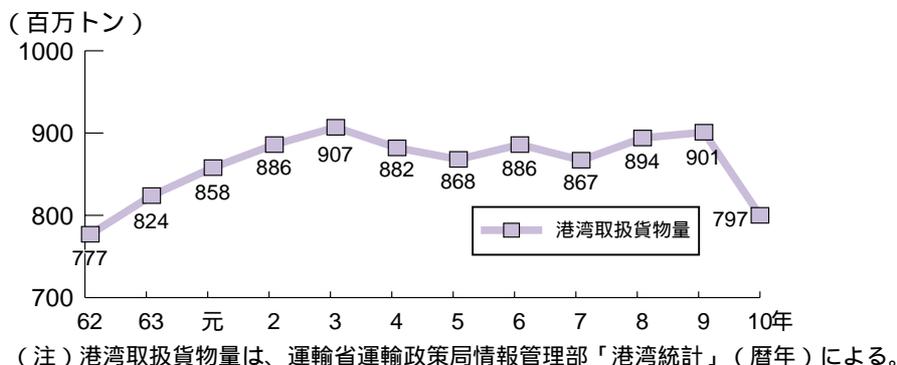
平成10年度、我が国の主要な5港（京浜港、名古屋港、大阪港、神戸港及び関門港。以下「5大港」という。）においては、4億8千万トン（前年度比5.2%減）となり、全国の約43%を取り扱った（図表3-4-11参照）。これら以外の地方港についても前年度比7.6%減となっている。荷役形態別に動向を見ると、コンテナ荷役量については順調に推移してきており、平成10年度においては前年度比98%で、港湾運送量の3割を占めている。地方港におけるコンテナ荷役量は前年度比で2.4%増となっており、地方港のコンテナ化が引き続き進んでいる（図表3-4-12参照）。

図表 3-4-10 港湾取扱貨物量及び港湾運送量の推移（全国）



(注) 港湾運送量...船舶積卸量、沿岸荷役量、はしけ運送量、いかだ運送量

図表3-4-11 港湾取扱貨物量及び港湾運送量の推移(5大港)



図表 3-4-12 港湾別コンテナ荷役量の推移

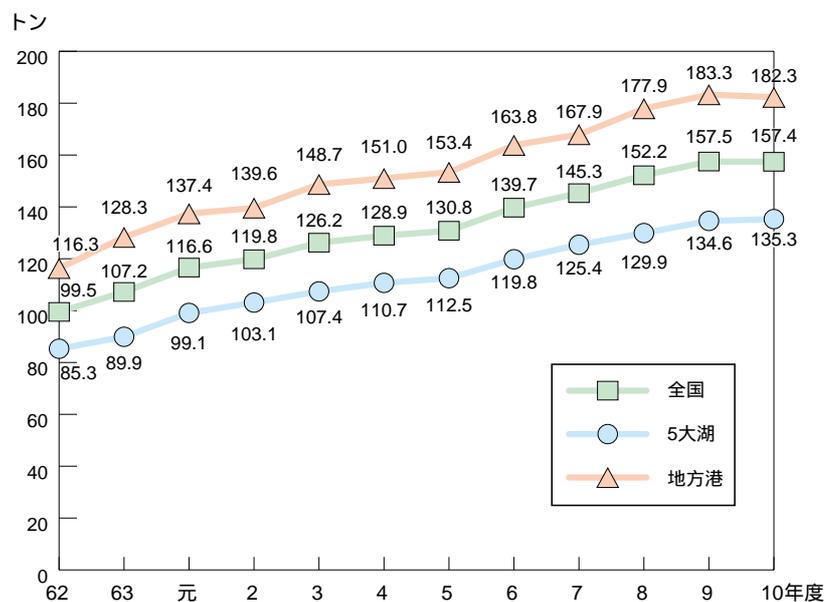
年度	平成 8 年度		平成 9 年度		平成 10 年度	
	積卸量	前年比%	積卸量	前年比%	積卸量	前年比%
東京	68,493	107.9	71,961	105.1	72,606	100.9
横浜	67,919	93.8	72,845	107.3	67,780	93.0
名古屋	46,321	100.9	46,418	100.2	45,231	97.4
大阪	29,773	93.9	29,741	99.9	29,604	99.5
神戸	69,928	114.9	65,146	93.2	61,744	94.8
関門	12,586	97.4	11,804	93.8	10,851	91.9
計 5 港	295,019	102.7	297,698	100.9	287,816	96.7
地方港	58,992	118.7	65,353	110.8	66,932	102.4
全国	354,011	105.1	363,051	102.6	354,748	97.7

運輸省海上交通局調べ

一方で、はしけ及びいかだ運送については、運送量がいずれも前年度を割り込んできており、10年前と比較すると4割以上の減となっている。

港湾運送労働者の状況について見ると、コンテナ化の進展や情報化等の荷役形態の変化に伴い、労働者1人1日当たりの荷役量は増加の一途をたどり（図表3-4-13参照）港湾運送の生産性が向上してきているが、その一方で労働者数は減少し続けており、過去最低となっている（図表3-4-14参照）。

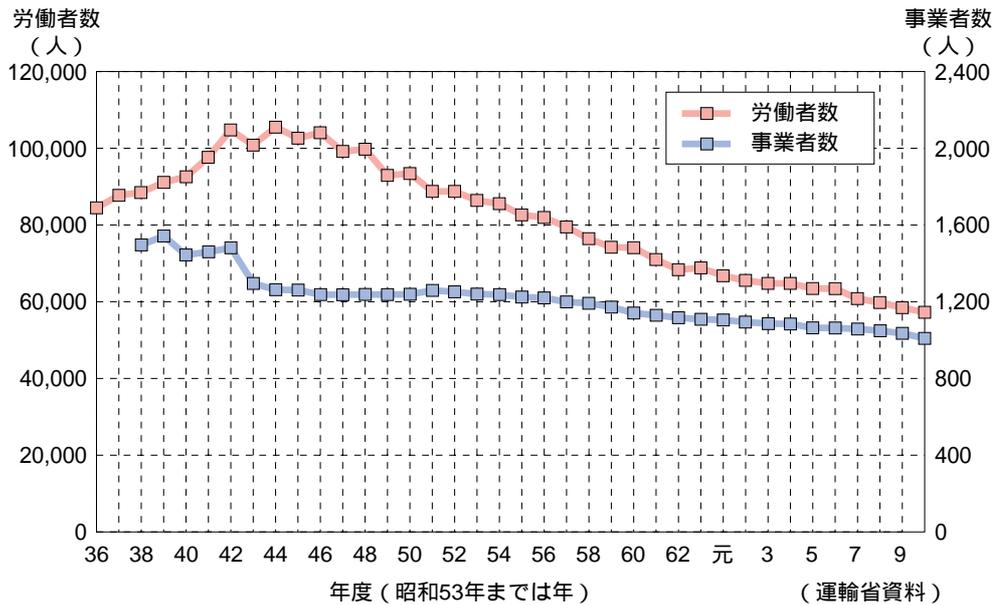
図表3-4-13 労働者1日当たりの取扱量の推移



- (注) 1. 港湾荷役労働者1人1日当り荷役量  

$$= \frac{\{ (\text{船舶積載量}) - (\text{沿岸荷役量の500トン未満の船舶に係わる荷役量}) + (\text{沿岸荷役量}) \}}{(\text{沿岸荷役労働者雇用総延べ人数})}$$
2. 労働者数は常用稼働延べ人数と日雇稼働延べ人数の合計値である。
3. 5大港：京浜、名古屋、大阪、神戸、関門
4. 運輸省資料による。

図表 3-4-14 事業者数・港湾労働者数の推移



(3) 経営概況

港湾運送事業者の平成 10 年度の収支率は前年度とほぼ同水準 (102.9%) となっている (図表 3-4-15 参照)。

図表 3-4-15 港湾運送事業者の収支状況

区分	全 港			5 大 港			
	平成 9 年度	平成 10 年度	前年度比率	平成 9 年度	平成 10 年度	前年度比率	
港 運	収益	4,027	3,741	92.9	8,289	7,883	95.1
	費用	3,891	3,636	93.4	8,000	7,632	95.4
	損益	136	105	77.2	288	250	86.8
	収支率%	103.5	102.9		103.6	103.3	
兼 業	兼業収益	18,664	17,420	93.3	39,948	36,979	92.6
	兼業費用	18,041	16,844	93.4	38,551	35,684	92.6
営業損益	759	681	89.7	1,685	1,545	91.7	
経常損益	711	647	91.0	1,657	1,554	93.8	

運輸省海上交通局調べ

- (注) 1. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。  
 2. 本表は、経営指標対象事業者 (192 社) の 1 社平均の金額である。

## <コラム> 我が国と諸外国のCT運営の比較 ～ターミナルオペレータの運営実態～

海外諸港においては港湾のフルオープン化が一般的となるなど我が国と状況の違いが指摘されているが、海外諸国のコンテナターミナル運営主体（ターミナルオペレータ）の状況について簡単に紹介したい。

我が国においては、港湾運送事業者は例えば船主が借り受けたターミナルにおいて荷役労務を供給する役割が一般的であるが、海外諸港においては、港湾運送事業者が自ら専用的にターミナルを借り受け（もしくは整備）ガントリークレーン等の荷役機械を保有した上で荷役作業を行っており、ターミナル全体の運営（オペレート）を一定的に行っている。事業者の規模も大きく、1港あたり数社の企業が、数多くの従業員を抱え事業を行っている（例えば香港では2,000人規模）。

また海外諸港においては、ターミナル運営における情報化が著しく進展し、行政、民間を問わずあらゆる書類について完全に電子化が実現している港湾も多い（例えばアジアでは釜山港、シンガポール港）。

近年、海外のターミナルオペレータの中には自国内の港にとどまらず、他国の港湾に進出する企業が増えている。例えば、香港の企業は、英国や中南米といった海運の要所に進出し、グローバルな視点からネットワーク化を進めている。これにより、戦略的に船社を誘致するなどの活動を行っている。

これらの事実を踏まえると、海外諸港の港湾運送事業者は、グローバル化を視野にビジネスとしての事業展開をより積極的に行っているように見える。

我が国においても今後規制緩和と合わせ集約・協業化を行うことで、事業者が海外諸国と同様のターミナルオペレータへ脱皮をし、24時間フルオープン等のサービス向上等による競争力の強化を図ることが期待される。