

第1節 港湾・港湾運送の現状

1. 市場環境

(1) 我が国の港湾の取扱動向

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43%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（図表3-4-1参照）。

我が国の外貿コンテナ貨物量は一貫して増加を続けており、近年、我が国経済の低迷等により、伸び率は鈍化しているものの、我が国全体としては引き続き増加傾向にある（図表3-4-2参照）。

図表3-4-1 海上コンテナによる貿易額

【輸出】

港名	価額 百万円)	全貿易額に占める率 (%)
東京港	4,406,000	94.0
横浜港	4,441,034	64.8
名古屋港	3,990,106	60.2
大阪港	1,558,147	87.2
神戸港	3,705,884	79.7
全国	22,889,458	45.2

【輸入】

港名	価額 百万円)	全貿易額に占める率 (%)
東京港	4,026,996	89.9
横浜港	2,267,275	75.1
名古屋港	1,703,800	69.7
大阪港	1,942,511	89.2
神戸港	2,039,412	88.0
全国	15,588,738	40.4

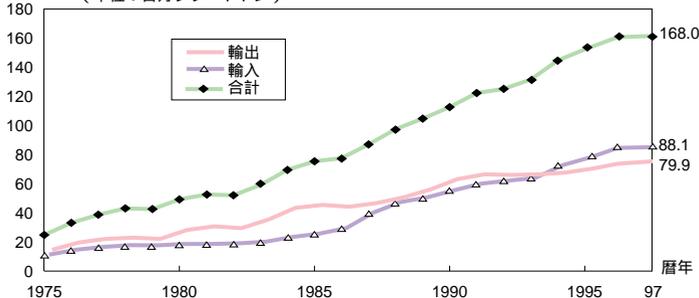
合計 (輸出+輸入)	37,685,365	43.2
---------------	------------	------

(注) 航空貨物に関わる貿易額は除かれている。

(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

(単位：百万フレートトン)

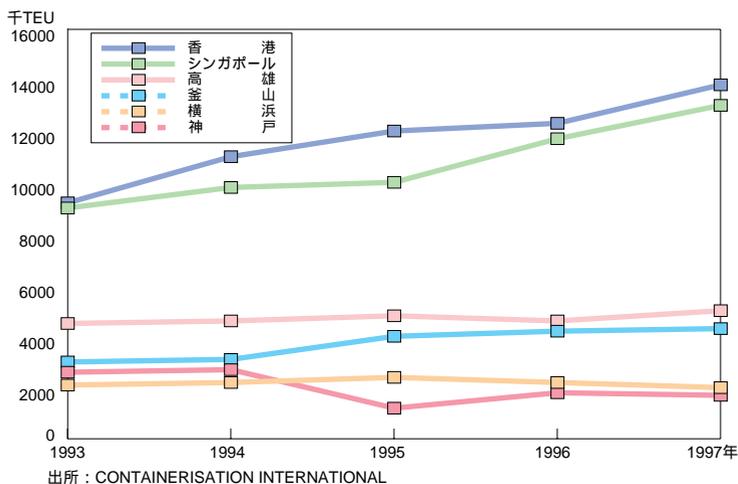


出所：港湾統計及び運輸省港湾局調べ

しかし、最近10年間に香港、シンガポールなど近隣アジア諸港における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2-5-6参照）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、我が国港湾においては横這いとなっており（図表3-4-3参照）この傾向は更に続くものと予想される。

図表3-4-3 過去5年間ににおけるアジア主要港のコンテナ取扱量



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が、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、我が国の港への寄港数が減少する一方で、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（図表2-5-7参照）。

この要因としては、アジア諸国の海上貨物の発生量・到着量が我が国の

それに比べ、飛躍的に増加してきたことが挙げられる（図表2-5-8参照）が、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いなど、使い勝手に改善の余地があることも一因となっているとの指摘がなされている。

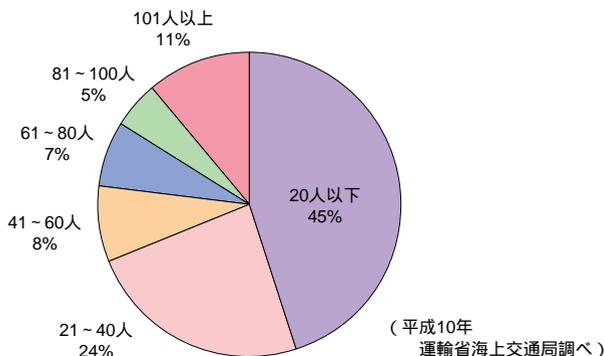
港湾のサービス水準を左右する要因はいくつかあるが、ここでは港湾諸料金ならびに日曜荷役、夜間荷役についてとりあげる。

（a）港湾諸料金

香港を除くアジア諸国と比較して我が国港湾の諸料金が相対的に高い水準となっているのは、主として人件費及び施設使用料によるものと考えられる。

人件費については、我が国とアジア諸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当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、コスト増を招いていることも一因となっている（図表3-4-4参照）。

図表3-4-4 五大港における港湾荷役事業者(下請事業者)の雇用労働者(常備)の状況



（注）事業者数毎の雇用労働者数の状況である。

(b) 日曜荷役、夜間荷役

海外諸港においては、ほぼ24時間可能な体制で荷役が行われているのに対し、我が国港湾においては、弾力的に運用されてはいるものの労使協定上の荷役時間の制限がある。また、中小企業が多く日曜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。

その結果、海運企業の配船スケジュールが制約され、利便性が悪くなるとともにターミナルの稼働率が低下する要因になっているとの指摘があった。

ただ、労使協定に関しては、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、改善が図られており、現在は、外航コンテナ船を中心に日曜、夜間荷役が行われているところである。



清水港にて夜間荷役中のコンテナ船

2. 経営状況

(1) 免許数

本年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3-4-5）のとおりである。

図表3-4-5 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	618	1,349	1,026
港湾荷役事業	1,099		
はしけ運送事業	188		
いかだ運送事業	66		
検数事業	8	39	
鑑定事業	19		
検量事業	29		

運輸省海上交通局調べ（平成11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、純事業者数とは支店を除いたものである。

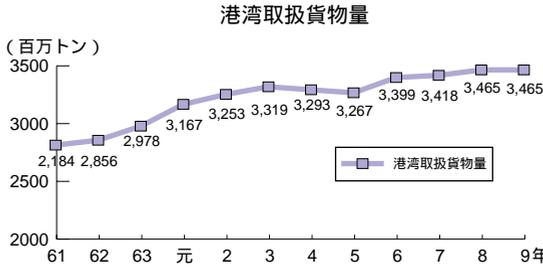
(2) 港湾運送量

港湾運送事業者が取り扱った船舶積卸量は、平成9年度で全国で11億6000万トンと平成5年以降引き続き増加を続けている（図表3-4-6（1）参照）。

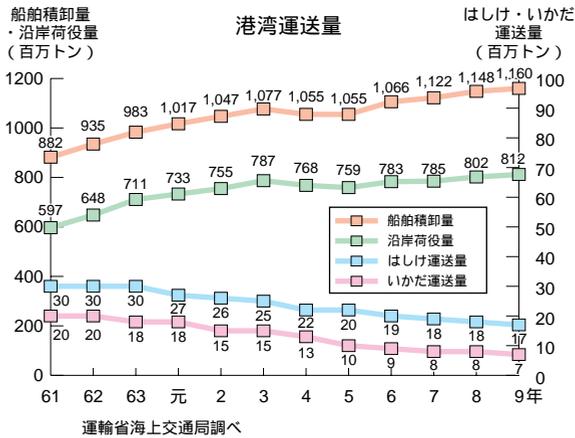
そのうち我が国の主要な5港（京浜港、名古屋港、大阪港、神戸港及び関門港。以下「5大港」という。）においては、5億300万トンとなり、全国の約43%を取り扱った（図表3-4-6（2）参照）。またこれら以外の地方港についても対前年度比2.0%増と堅調に推移している。

荷役形態別に動向を見ると、コンテナ積卸量については順調に伸びてきており、平成9年度においては対前年度比103%で、船舶積卸量の3割を占めている。特に地方港におけるコンテナ積卸量は対前年度比で11%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3-4-7参照）。

図表3-4-6 (1) 港湾取扱貨物量及び港湾運送量の推移 (全国)

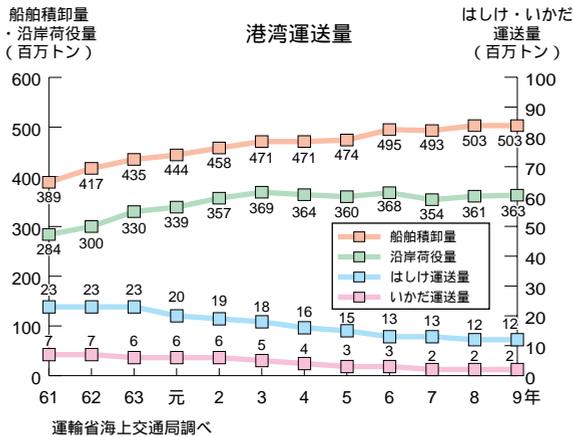
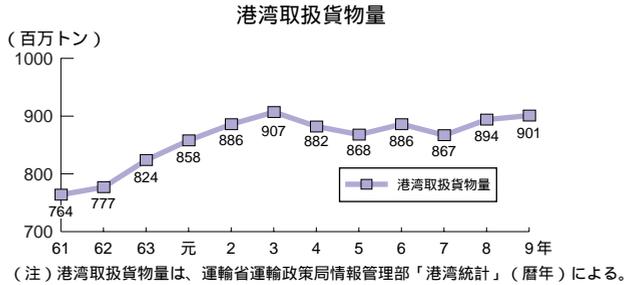


(注) 港湾取扱貨物量は、運輸省運輸政策局情報管理部「港湾統計」(暦年)による。



(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3-4-6 (2) 港湾取扱貨物量及び港湾運送量の推移 (5大港)



図表3-4-7 港湾別コンテナ積卸量の推移

(単位: 千トン)

年度	平成7年度		平成8年度		平成9年度	
	積卸量	前年比%	積卸量	前年比%	積卸量	前年比%
東京	63,481	116.5	68,493	107.9	71,961	105.1
横浜	72,385	99.4	67,919	93.8	72,845	107.3
名古屋	45,891	104.5	46,321	100.9	46,418	100.2
大阪	31,701	131.5	29,773	93.9	29,741	99.9
神戸	60,835	77.8	69,928	114.9	65,146	93.2
関門	12,920	114.8	12,586	97.4	11,804	93.8
計5港	287,213	100.9	295,019	102.7	297,698	100.9
地方港	49,712	109.1	58,992	118.7	65,353	110.8
全国	336,925	102.0	354,011	105.1	363,051	102.6

運輸省海上交通局調べ

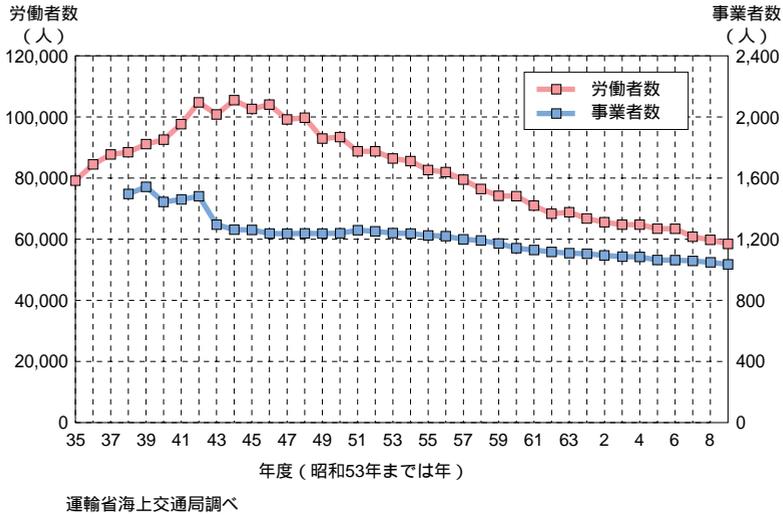
一方で、はしけ運送業及びいかだ運送業については、運送量がいずれも前年度を割り込んできており、10年前と比較すると4割以上減少している。

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3-4-8参照）、港湾運送の生産性は一貫して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3-4-9参照）。

なお、はしけ運送業は、今後も相当の事業規模の縮小が見込まれることから、平成13年6月末までの間、「特定不況業種等関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法」及び「船員の雇用の促進に関する特別措置法」に基づく支援が行うこととされた。



図表3-4-9 事業者数・港湾労働者数の推移



(3) 経営状況

港湾運送事業者の平成9年度の収支状況は、(図表3-4-10)の通りであり、収支率は前年度とほぼ同水準(103.5%)となっている。

図表3-4-10 港湾運送事業者の収支状況

(単位:百万円)

区分	全 港			5 大 港			
	平成8年度	平成9年度	前年度比率	平成8年度	平成9年度	前年度比率	
港 運	収 益	4,375	4,027	92.0	8,795	8,289	94.2
	費 用	4,207	3,891	92.5	8,470	8,000	94.5
	損 益	168	136	81.0	325	288	88.6
	収支率%	104.0	103.5		103.8	103.6	
兼 業	兼業収益	18,673	18,664	100.0	40,261	39,948	99.2
	兼業費用	17,967	18,041	100.4	38,675	38,551	99.7
営業損益		874	759	86.8	1,912	1,685	88.1
経常損益		824	711	86.3	1,846	1,657	89.8

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。