

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・港湾運送の動向

(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2-4-1）。

我が国の外貿コンテナ貨物量は97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、98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。しかし、99年においては外貿コンテナ貨物について対前年比8%増となるなど、貨物量は持ち直している（図2-4-2）。

図表2-4-1 海上コンテナによる貿易額（平成12年）

【輸出】

港名	価格(百万円)	全貿易額に占める率(%)
東京港	4,064,984	90.5
横浜港	4,217,546	69.0
名古屋港	3,891,021	60.5
大阪港	1,428,022	89.2
神戸港	3,363,799	81.9
全国	22,002,036	42.6

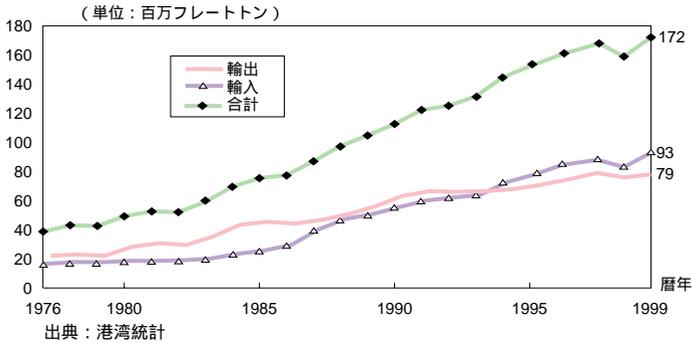
【輸入】

港名	価格(百万円)	全貿易額に占める率(%)
東京港	4,175,518	94.1
横浜港	2,084,745	73.1
名古屋港	1,669,238	67.1
大阪港	2,213,516	91.2
神戸港	1,812,930	89.6
全国	15,109,976	36.9

合計 (輸出+輸入)	37,112,012	40.1
---------------	------------	------

(横浜税関調べ)

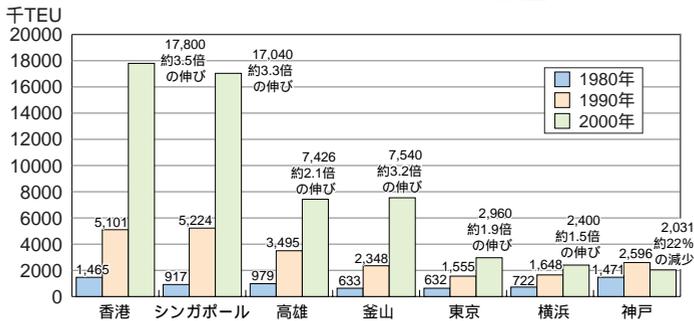
図表2-4-2 我が国の外貿コンテナ貨物量の推移



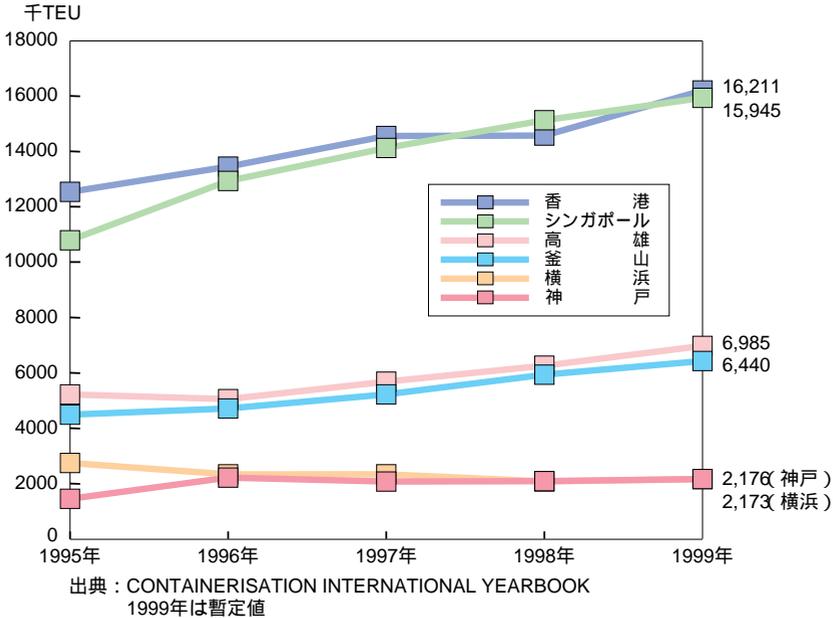
しかし、最近20年間に香港、シンガポールなど近隣アジア諸港コンテナ取扱量が大きく増加したのに対し、我が国港湾におけるコンテナ取扱量の伸びは低くなっており（図2-4-3）、我が国港湾の地位は相対的に低下している。

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微増若しくは横這いとなっており（図2-4-4）、この傾向はさらに続くものと予想される。

図2-4-3 アジア諸国のコンテナ取扱量の推移



図表2-4-4 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2-4-5）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いなど、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2-4-5 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	寄港数合計
1989年												
北米	14.42	14.1	0	0	5	11.2	0	11.98	27.75	1	3	88.45
欧州・地中海	9.17	6.2	0	0	3	5.5	0	7.42	14.25	0.5	0	46.04
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

(対1989年+7%)

	東京	横浜	千葉	川崎	清水	名古屋	四日市	大阪	神戸	関門	博多	寄港数合計
1999年												
北米	17	15.5	0	0	3.5	14.75	1	12	25	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

(対1994年-13%)

出典：各港湾管理者資料

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

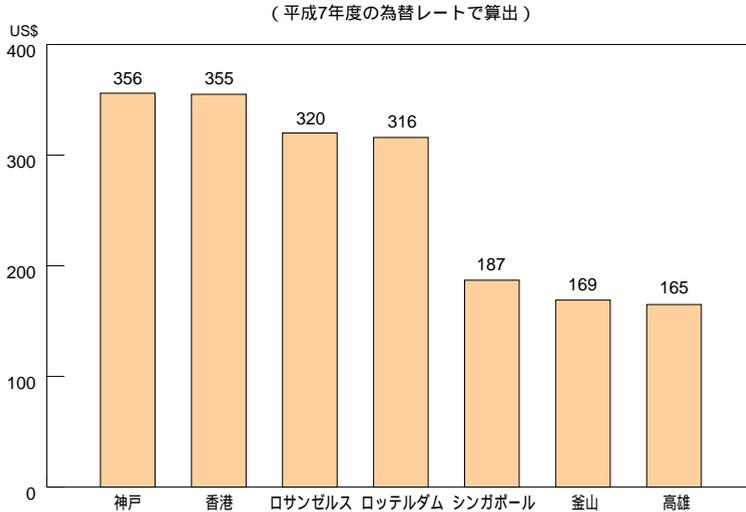
港湾においては、種々の主体により種々のサービスが提供されているが、ここでは港湾諸料金並びに24時間フルオープンの実施状況を中心にみる。

港湾諸料金

香港を除く東アジアと比較して我が国の港湾諸料金が相対的に高い水準となっている(図2-4-6)のは、人件費の占める割合の高い荷役費用のみならず、船舶関係費用や施設使用料の違いによるものと考えられる。

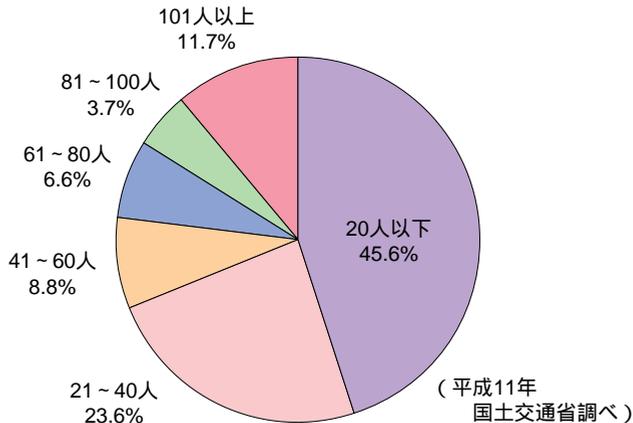
図表2-4-6 港湾諸料金の比較

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）



- E) 1. 船社からのヒアリングに基づき作成
 （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、タグボート料、エスコートボート料、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、タグボート料、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
 11. 国土交通省海事局資料

図表2-4-7 5大港における下請け事業者の雇用労働者の現況



注：事業者毎の雇用労働者数の状況である。

港湾の24時間フルオープンの実施状況

海外主要港においてはグローバルスタンダードとなっているものの、我が国港湾においては、中小企業が多く24時間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り、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。

従来日曜荷役の実施に関する労使協定は1年又は3年ごとに例外協定の更新で実施されてきたが、平成13年の春闘で、日曜荷役の実施が恒久化され、安定的に日曜、夜間荷役が実施されている（図2-4-8）。

港湾の24時間フルオープン化は世界の主要港の大勢であり、我が国港湾の国際競争力強化の観点から、今後官民の関係者によるフルオープン化に向けた取り組みが大きな課題と考えられる。

図表2-4-8 主要港における日曜夜間荷役の実績（平成12年2月）

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%	236 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		21:30以降		24時以降		4時以降		合計
	隻数	割合	隻数	割合	隻数	割合	隻数	割合	
東京	130	55.1%	118	50.0%	90	38.1%	38	16.1%	236
横浜	109	48.2%	82	36.3%	64	28.3%	17	7.5%	226
川崎	3	23.1%	2	15.4%	2	15.4%	0	0.0%	13
千葉	14	56.0%	9	36.0%	7	28.0%	3	12.0%	25
名古屋	118	36.9%	76	23.8%	44	13.8%	6	1.9%	320
清水	48	53.9%	31	34.8%	25	28.1%	18	20.2%	89
四日市	20	42.6%	14	29.8%	7	14.9%	3	6.4%	47
大阪	54	38.3%	36	25.5%	19	13.5%	1	0.7%	141
神戸	95	33.2%	59	20.6%	48	16.8%	8	2.8%	286
関門	34	23.3%	8	5.5%	6	4.1%	1	0.7%	146
博多	72	55.4%	43	33.1%	36	27.7%	16	12.3%	130
9港合計	697	42.0%	478	28.8%	348	21.0%	111	6.7%	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：国土交通省海事局資料

第2節 港湾運送事業に係る経営状況

1. 免許数

平成13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2-4-9）のとおりである。

図表2-4-9 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	619	1,329	1,004
港湾荷役事業	1,072		
はしけ運送事業	181		
いかた運送事業	60		
検数事業	7	37	
鑑定事業	18		
検量事業	28		

国土交通省海事局調べ（平成13年3月末現在）

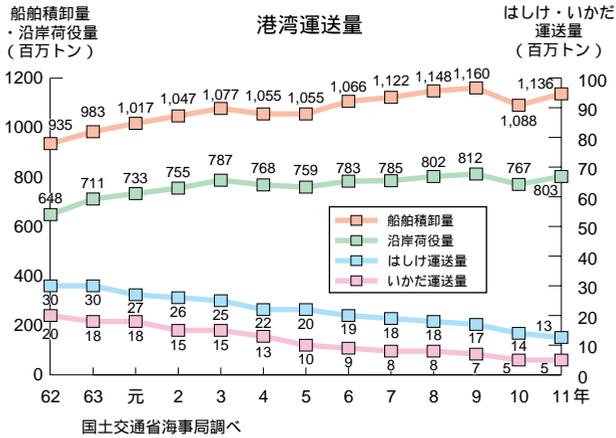
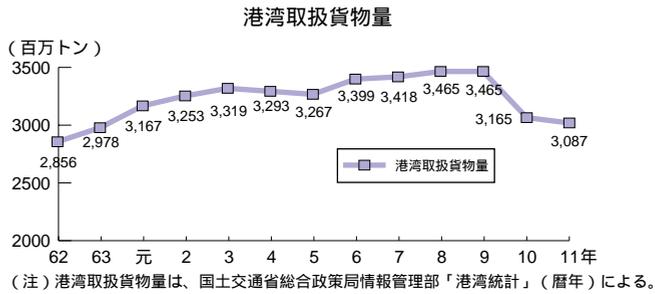
（注）事業者数について、支店算入とは各事業者の支店を含み、純事業者数とは支店を除いたものである。

2. 港湾運送量

港湾運送事業者が取り扱った港湾運送量（船舶積卸量）は、平成11年度で全国で11億3,582万トン（前年度比プラス約4.3%）と前年度は減少したものが増加に転じた（図2-4-10）。

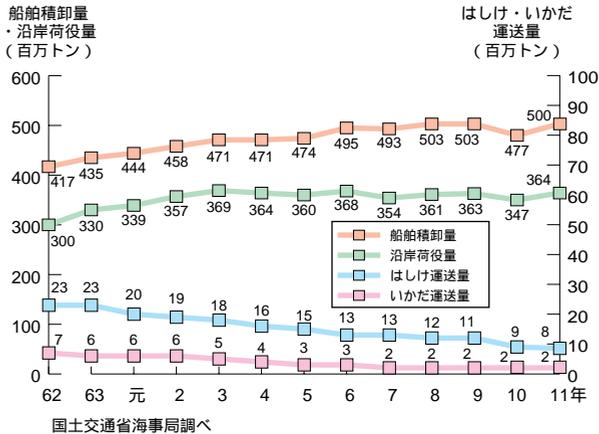
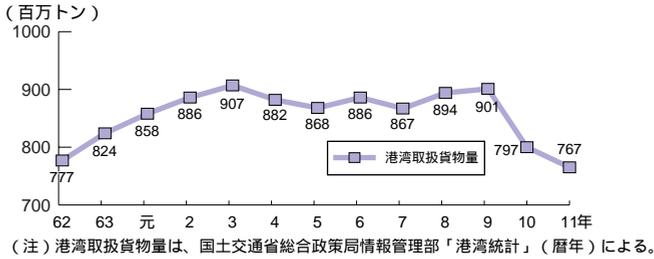
平成11年度、我が国の主要な5港（京浜港、名古屋港、大阪港、神戸港及び関門港。以下「5大港」という。）においては、4億9,972万トンとなり、全国の約44%（前年度比4.8%増）を取り扱った（図2-4-11）。これら以外の地方港についても前年度比4.0%増となっている。荷役形態別に動向を見ると、コンテナ荷役量については順調に推移してきており、平成11年度においては前年度比110%で、港湾運送量の3割を占めている。地方港におけるコンテナ荷役量は前年度比で17.1%増となっており、地方港のコンテナ化が引き続き進んでいる（図2-4-12）。

図表2-4-10 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2-4-11 港湾運送量の推移（5大港）



図表2-4-12 港湾別コンテナ荷役量の推移

(単位：千トン)

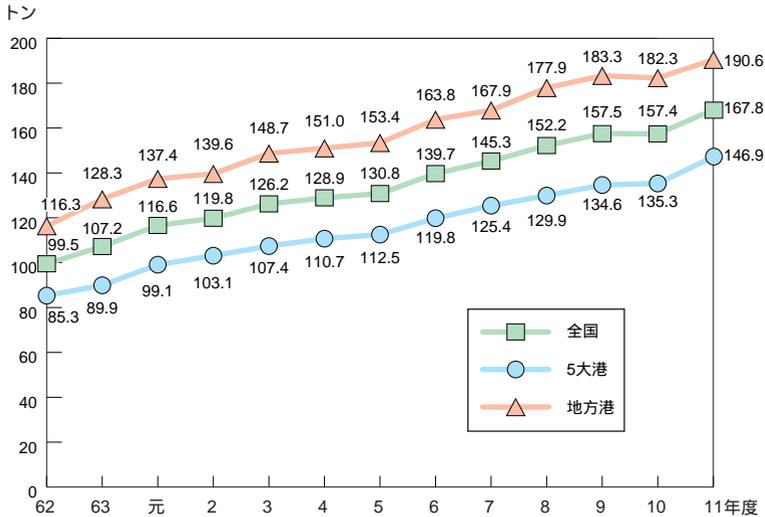
年度	平成9年度		平成10年度		平成11年度	
	積卸量	前年比%	積卸量	前年比%	積卸量	前年比%
東京	71,961	105.1	72,606	100.9	79,915	110.1
横浜	72,845	107.3	67,780	93.0	71,646	105.7
名古屋	46,418	100.2	45,231	97.4	48,525	107.3
大阪	29,741	99.9	29,604	99.5	34,298	115.9
神戸	65,146	93.2	61,744	94.8	66,135	107.1
関門	11,804	93.8	10,851	91.9	11,157	102.8
計5港	297,698	100.9	287,816	96.7	311,675	108.3
地方港	65,353	110.8	66,932	102.4	78,380	117.1
全国	363,051	102.6	354,748	97.7	390,055	110.0

国土交通省調べ

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2-4-13）、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2-4-14）。

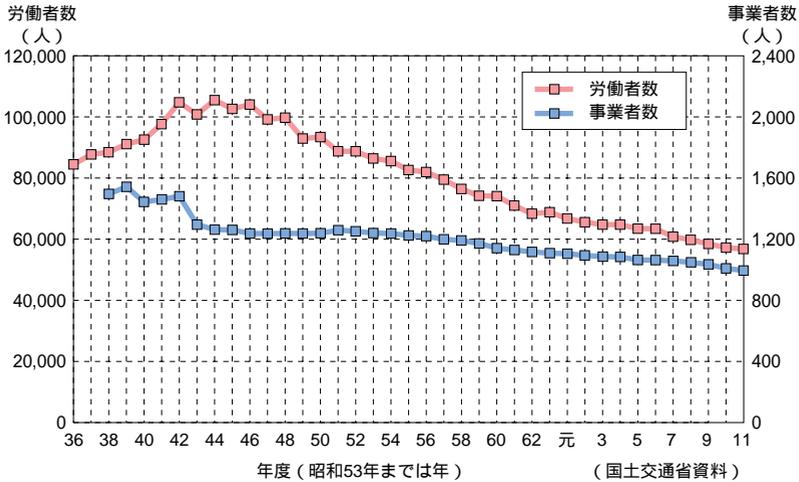
図表2-4-13 労働者1人1日当たりの取扱量の推移



- (注) 1. 港湾荷役労働者1人1日当り荷役量

$$= \frac{((\text{船舶積載量}) - (\text{沿岸荷役量の500トン未満の船舶に係わる荷役量}) + (\text{沿岸荷役量}))}{(\text{港湾荷役労働者雇用総延べ人数})}$$
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. 国土交通省資料による。

図表2-4-14 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11年度の収支率は前年度とほぼ同水準（103.1%）となっている（図2-4-15）。

図表2-4-15 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10年度	平成11年度	前年度比率	平成10年度	平成11年度	前年度比率	
港 運	収 益	3,741	4,062	108.6	7,883	8,406	106.6
	費 用	3,636	3,939	108.3	7,632	8,141	106.7
	損 益	105	123	117.1	250	264	105.6
	収支率%	102.9	103.1		103.3	103.3	
兼 業	兼業収益	17,420	17,165	98.5	36,979	37,803	102.2
	兼業費用	16,844	16,656	98.6	35,684	36,655	102.7
営業損益		681	632	92.8	1,545	1,413	91.5
経常損益		647	664	102.6	1,554	1,523	98.0

国土交通省海事局調べ

(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（168社）の1社平均の金額である。