

ターミナル機能と港湾

その他のタイトル	Terminal Function and Sea Port
著者	柴田 悦子
雑誌名	関西大学商學論集
巻	38
号	3-4
ページ	257-272
発行年	1993-10-25
URL	http://hdl.handle.net/10112/00019779

ターミナル機能と港湾

柴田悦子

はじめに

1. 港湾労働の位置づけ
2. 港湾における諸作業分野
3. 港湾の種類と機能分担
4. 港湾のターミナル機能

はじめに

国際物流の効率化が問われる時、港湾に対して「クィック・ディス・パッチ（本船即発）」が要求される。「港湾は貨物の通過点でよい」「港における貨物の滞留時間はゼロに近づけるべきだ」との意見は、特に荷主側から大きい。とりわけ原材料の大量輸入、製品輸出といった産業構造を有していた1970年代末頃までは六大港を含めて全国各地の港湾が工業港的性格を強く持ち、「クィック・ディス・パッチ」は生産工程における合理化と同様の役割を港湾に期待したのであった。

コンテナ時代（1970年代後半以降）に入り、港湾取扱貨物に変化が生じた。輸入貨物に占めていた原材料、素材貨物が減少、コンテナ化された雑貨が増加した。80年代以降、労働力コスト削減を目的とする企業の海外移転は、港湾取扱貨物に対しても大きな変化を与える。製品、半製品の増加は、コンテナ化を一層進めると共に、コンテナ貨物に占める工場用貨物の比率を高めることになった。北米、アジア地域にむかうコンテナ貨物の4割前後を工場関連貨物が占めている状況のもとで、貨物の港湾滞留時間を減らし、輸出入手続・通関手続の簡素化、検査の迅速化を求める動きが高まってきた。この段

階で、「港湾は貨物の通過点でよい」とする主張は強くなる。

しかし一方、コンテナの技術革新は生鮮魚貝類、野菜、果物、生花、半加工食品の輸入を増加させる。国民の消費物資、とりわけ食生活に直接関係を持つ輸入食品の増加が、輸入食品を扱う業者、生活協同組合、さらに婦人団体等からその安全性に対する関心を高め、港湾のチェック体制の整備が強く求められるようになる。

この間、埋立地に臨海工場を建設して工業港湾的性格が強かった港湾は、海外への工場流出後の跡地再開発の課題を持つことになる。港湾整備の課題は、積極的新規埠頭建設のみでなく、利用効率の低下した在来埠頭の再開発の必要性が高まってくる。一般世論の動向が、地球環境への関心、サステイナブル・デベロップメント（国連の「地球サミット」で採択されたリオ宣言に使われている。「永続可能な発展」）の動きをうけて、港湾のあり方に関する疑問と反省が生じてくるのも当然であろう。

過去数10数年間に生じた港湾をめぐる変化をみる時、果たして港湾の経済的位置づけは何かという基本的名題について、従来から行われてきた研究の反省と発展の上で検討を行う必要がある時期ではないかと考えるのである。

この小論では、上記の問題意識の上に立って、港湾をターミナルの一つとして位置づけ、その経済的機能を考察しようとするものである。

1. 港湾労働の位置づけ

場所的移動＝位置変化を目的とする交通において、交通用役生産における生産手段＝交通手段が、通路・運搬具・動力機と呼ばれる三要因の統一体であり、運搬具と動力機が結合して一体化している自動車、船舶、航空機と、両者は分離しているが通路と動力機が結合することによって機能を開始することの出来る電車と、交通機関の構造と技術内容において差が存在することは周知のことである。

交通における通路は、輸送対象の移動に際して運搬具が稼働・走行する通

路＝走行路，すなわち線路，道路，航路（航路の大部分は自然海路であるが，スエズ・パナマ等運河や港域内水路については人工的建造物である）と，駅，港湾，空港，トラックターミナル等のターミナルに分けることができ¹⁾。旅客ターミナルを交通機能面についてみれば，輸送の継続・連続性確保（例えば乗り換え駅の構造や上下移動の際の便宜性など），正確な情報提供等が重要である。貨物ターミナルの場合は，荷役，包装等再整理，簡単な加工，一時的保管，船舶や航空機の情報と貨物情報の提供等が必要となる。

これらターミナル（交通・運輸面からみた場合）において独立した生産領域を有し，価値生産に資しているのは港湾，空港における荷役を中心とした労働である。鉄道貨物駅あるいはトラックターミナルにおける荷役労働は，上記の港湾・空港の場合と同質であるが，これらの諸労働は，それぞれの運輸労働過程の一部に組み入れられているため，独立して論じる必要性は低い。

港湾荷役労働は，船艙への貨物搬出入，岸壁・ヤード内貨物移動が中心であるが，コンテナ混載貨物のバン積みバン出し労働も港湾労働に包含される。工場から直接搬出入されるコンテナの増加に伴い，バン積みバン出し労働が必ずしも港湾地域で行われるとは限らなくなった。この労働は本船荷役労働とも，従来から共通認識となっている個品貨物の包装労働とも異なる中間形態である。本船へ直接貨物の搬出入を行う荷役労働は，従来の船内，沿岸両サイドの労働を含んでおり，それは生産的労働である。個品貨物の包装は工場労働の最終段階であり，工場労働に包摂して考えられるが，流通段階へ投入されて以後に生ずる包装は，本質的には使用価値の減価を防ぐ労働であり，価値増殖に資する生産的労働とはいえない。港湾で行われる包装労働は，それ自体独立の労働過程を持つことは少なく，荷役労働の準備過程である。つまりコンテナバンへの搬出入は，本船荷役の準備段階であり，本質的に港湾労働に属すが，工場でバン積み出しが行われている場合の労働は，コ

1) 拙著『港湾経済』（成山堂）14ページ。拙著『交通論を学ぶ』（法律文化社）27、28ページ。

ンテナ輸送（ドァ・ツゥ・ドァ輸送）の特性から、港湾労働の一部が工場労働へ侵入したと考えられる。

港湾労働は、場所的位置の移動という有用効果生産過程の一部である。港湾における荷役労働は、輸送対象である商品の上へ、ある種の有用効果としての価値を形成する。荷役労働は価値形成に資してはいるが、荷役対象に労働は対象化されず、荷役貨物＝商品の使用価値に何ら変化の痕跡を残さないのは、交通用役生産の特質と共通している。港湾労働（荷役労働）は交通労働の一部として、生産的労働に属すと考えてよい。

港湾をはじめ道路・空港等は一般的労働手段に属する。マルクスは一般的労働手段について「それは直接（生産）過程には入らないが、それなしでは過程は全く進行することができないか、または不完全にしか進行することができない。この種類の一般的な労働手段は、やはり土地そのものである。……この種類のすでに労働によって媒介されている労働手段は、たとえば作業用の建物や運河や道路なのである」²⁾と述べている。

港湾、鉄道、産業道路、空港、ダム、工業用排水施設など一般的労働手段は、場所的固定性、建設投資の巨額性や長期性、先行投資の不可避性等、いくつかの共通の特性を有している。一般的労働手段としての港湾は、海運用役生産にとって不可欠の存在である。港湾は海運用役生産において、船舶（運搬具）の発着ターミナルであり、海運の生産手段として位置づけられる。ターミナルで発生する労働は、前述のとおり、それ自体が価値生産に参加するが、荷役対象となる貨物は、海上輸送の移動対象とそのものである。海上貨物輸送全過程のうち発着ターミナルで発生する荷役を中心とした労働は、交通用役生産から見れば、港湾で独立の生産過程を持ち、荷役貨物に新しい価値を含めて価値移転を行いながらも、なおかつ海上輸送に包接されて価値形成を行う。これは大企業の部品生産を行う下請企業の存在と両者の関係に類似している。

2) マルクス『資本論』第1巻、第5章、労働過程と価値増殖過程（大月書店版、第1巻、237ページ）。

海運の生産手段としての港湾機能は、物流機能に集約できる。旧来の在来荷役においても技術革新の先端をゆくコンテナ荷役においても、いかに荷役の効率を高めるかが、港湾運送業者の最大関心事である。効率的荷役実現にむけて、在来船荷役では作業グループ（ギャング制）の編成と配置、有能な現場監督者の採用等に、最新の新鋭コンテナターミナルでは、コンピューターで制御された優れた荷役機器類とそれら进行操作する技術者の確保等に強い意欲を示しているのは、港湾機能の中核をなす物流機能の重要性を示すものである。

2. 港湾における諸作業分野

港湾が海上輸送の一部門を形成すると考えられてきたのは、物財の輸送という交通用役生産において、港湾は海運の生産手段として不可欠の役割を有しているからであった。交通用役生産が、運搬具と通路の結合によって可能となり、両者の技術的統一がその生産水準を左右するほどに重要な要素であることは周知のことである。運搬具と通路における技術革新は、運搬具の側が先行するのが一般的であり、船舶側の技術革新を受けて港湾諸施設の整備が進んできた。船舶の大型化はバースの延長、より深い水深を必要とし、各種専用船に合わせた埠頭整備と荷役機械設置が行われていった。とくにコンテナ船の出現は、港湾そのものの形態を変えてしまった。いわゆるフィンガー・ポートから広大なヤードを背後に持ち、すべてを機械荷役で処理できるコンテナターミナルの建設である。これらは海運が主導的に行った船舶の技術革新に応じて港湾の大規模建設・整備が行われたことを示すものである。この場合港湾は政府の計画に基き、「公共財」として建設される。

港湾が政府その他の公的資金によって整備されてきたことは、港湾の「公共性」を論じる場合、一つの論拠とされてきた。港湾の利用は、内外の海運会社に平等利用を保証することを原則としているが、港湾の効率的利用のために、専用埠頭（貨物別、航路別）やコンテナ埠頭にみられる優先的利用形

態が一般化していった。これに伴って1970年代以降港湾の公共的利用が後退していったことは多く指摘されている。

一方、港湾のターミナルとしての機能は、単に海運用役の生産手段としてだけではなく、貨物の集散基地としての機能と役割を有しているのである。古くから商港といわれている多品種の貨物が集散する貿易港や中継港には、荷役に代表されるような実働部門だけではなく、多くの作業分野、例えば荷主と船社の間で輸出入をスムーズに行い、通関をはじめとするドキュメント部門、貨物・船舶関連情報を正確に流す情報システム部門、さらに輸出入貨物の取引や商談を行う純粹の商業部門等が存在する。

貿易貨物を取り扱う場合、クレームの事後発生を防止する必要から第三者による証明を行うのが検数業³⁾である。検数業は現在、貨物の受け渡し証明、貨物の仕訳作業、コンテナ詰め出し貨物の確認等を業務としており、海外には、輸出入貨物についてタリー業が検量証明を行っている。検定部門は、国際的な海運同盟ルール、国連の海上運送ルールに基づき、船積み貨物の積み付けに関する検査と証明、貨物の容積・重量の計算を証明する業務を行う。検数・検定業は、外貿輸出入貨物取り扱いに際して、外国商社・荷主との契約上・信用上重視される証明行為を担当しており、検数・検定の証明があるものは、通関手続がスムーズに行われる。

コンテナ輸送が主流を占める今日、一部に検数・検定業務不要の主張があるが、貿易相手国が世界各地に拡大し、発展途上国や新しい独立国間と貨物流動が活発化する現状では、むしろその必要性は大きくなると考えられる。

港湾における物流実作業（荷役・整理・保管）は、船内荷役、沿岸荷役、はしけ、いかだ等を行う港湾運送事業（上記検数・検定等を含む）を言うが、保管業務を行う倉庫業も広義では港湾物流業である。港湾労働という場合、これら港湾物流を担当する実作業部門を中心にした分野を指すが、物流

3) 検数事業は港湾運送事業法第2条第1項第6に定められた行為「① 貨物の個数の計算、② 受渡しの証明」を行う事業で、事業者は運輸大臣の免許をうけねばならない。

機能に商流機能が付加された海貨業をも含んで考えられている。

海貨業は、法的には港湾運送事業に属す免許事業である。もともと海貨業の機能には「海上運送取扱業務」が含まれており、港湾物流の実作業分野を担当していたが、経岸率の向上、輸送革新の導入、普及などの影響をうけて、実作業分野は縮小、海運貨物の総合的取扱人として、情報分野を含めて国際複合一貫輸送で重要な役割を持つに至っている。

船舶（海運業）と輸出入貨物（荷主）を結合させる作業は、情報化以前から重要な分野を形成していた。古くはロンドンのボルチック海運取引所⁴⁾があるが、このボルチック海運取引所は、船主、ブローカー、船舶備船者、各商業分野から選抜された荷主側代表者で構成されるコミッティによって運営されていた。この取引所の主要な役割は、1日2回開かれている立会いで船主と備船者に成約の場を提供することであるが、市場の動向に関する最新の情報を提供する場ともなり、貨物と船舶を結合する重要な情報源となって、ここで成約された備船料が、海上運賃マーケットを左右するほど大きな力を有していた。17世紀後半、資本主義の黎明期において海運と荷主の仲立を行う業と場所が存在し、海外貿易に重要な役割を有していたことは、今日、港湾物流を考える上でも参考になる。

わが国では、戦前の旧法「海運組合法」に「甲種仲立業」と「乙種仲立業」が存在していた。前者は貨物の海上輸送、船舶の貸渡し、売買、運航委託などを行う業であるのに対し、後者は船会社と荷主との間で船積み貨物の仲介、取り次ぎを行う業として規定されていた。旧「海運組合法」は1954年に廃止され、「甲仲」は完全に姿を消して、その業務は海運業者に引き継がれたが、「乙仲」は法的名称が消滅し、海運貨物取扱業（海貨業）になった後も通常用語として使用されていた（今日乙仲の用語は使われなくなった）。

現在、海貨業は荷主の委託をうけて輸出入貨物船積作業と貿易に関する諸

4) ロンドン、ホルチック海運取引所 (The Baltic Mercantile and Shipping Exchange) はロイズと同様17世紀後半コーヒー店で海運情報の交換、運送または用船取引、船舶売買を行っていた点にその起源が存在する。

手続きを行っている。海貨業は港湾運送事業として免許事業であるから、免許基準を満たしていなければならないが、港湾の労働形態が機械化、コンテナ化の影響をうけて急速な変化を遂げるに至って、海貨業の業務は運送取次機能に重点がおかれるに至った。近年、国際複合運送の進展と共に、国際貿易貨物を戸口から戸口まで一貫輸送する運送取扱人への脱皮を目指す海貨業もあらわれている。こうして海貨業がかつて有していた港湾における貨物荷役・整理・移動といった実作業分野から作業領域が拡大し、貨物取扱い・取次ぎ機能が強められているのが実態である。

海陸複合一貫輸送が一般化する段階で、運送手段を所有しないで、船社・航空会社などの輸送手段を利用し、貨物の輸送を行うフォワーダー (forwarder) という新しい利用運送業者が出現した。フォワーダーは国際貨物の一貫輸送に必要な作業を行うための新たに出現した業者であるが、荷主 (例えば商社) や海運会社の系列で組織されている場合が多い。フォワーダーは輸送手段を所有しないノン・キャリアーが一般的で (船社系列の場合 NVOCC と呼ばれる)、アメリカから日本へ導入された業種であり、海運・航空・トラック・鉄道を組み合わせて、荷主の要望に沿った輸送システムを提供する。フォワーダーは海貨業に比して企業規模は大きく、国際的規模の輸送を担当するのであるが、業態の内容は、海貨業と大差はない。

港湾運送業法による免許基準の厳密さが、海貨業の国際複合一貫輸送への進出をおくらせる結果となったことは否定できない。

これらの輸出入貨物と船舶の結合 (最も早くて確実な輸送と納得できる運賃の決定など) のために、その仲立ちを行う労働は、価値生産に直接資する荷役労働とは異なり、商的機能を中心とした商業労働である。海貨業 (フォワーダーを含む) は船社と荷主のいずれにも不利にならないような運送サービスを取次ぎ提供すると共に、多くの船舶・貨物情報を使用して、両者の成約に寄与しているのである。これはいわゆる商業労働一般とは異なるが、国際貨物輸送に不可欠な労働であり、海運用役生産の準備段階ともいえる。

表 1 は神戸港における海貨業者の取扱量の変化である。この間、神戸港の

表 1 神戸港における海貨（無）限定免許事業者の取扱量の推移

(単位：千トン)

年 度	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
引受実績	85,557	88,111	89,758	86,397	86,390	93,404	98,859	101,501	101,098
海貨引受実績	4,519	4,694	4,569	4,363	4,786	4,856	5,050	5,357	5,360
海貨のシェア	5.2%	5.3%	5.1%	5.1%	5.5%	5.2%	5.1%	5.3%	5.3%
海貨貨物量の推移	98.9	102.7	100.0	95.5	104.7	106.3	110.5	117.2	117.3

- (注) 1. 海貨（無）限定免許事業者とは、海貨無限定免許事業者及び海貨限定免許事業者をいう。
2. 引受実績とは、神戸港における全一般港湾運送事業者の引受量の合計をいい、各年度集計を行っている。
3. 海貨のシェアとは、海貨引受実績／引受実績×100で計算した。
4. 海貨貨物量の推移とは、海貨引受実績を1985年を100とした指数で示している。

(出所) 関西交通経済研究センター『神戸港、大阪港における海運貨物取扱事業のあり方に関する調査研究報告書』平成5年3月。

取扱貨物量はコンテナ貨物中心に伸びているが、海貨業者の取り扱いシェアはほとんど変化していない。これはコンテナターミナルへ海貨業者の進出が弱いことを示している。しかし海貨業者自体の意識についてみると、業務の効率的処理のためのコンピュータ化やネットワーク化には積極的意欲を持ち、利用運送、運送取次事業にも進出しているのが実態である⁵⁾。このことから関西新空港を中心とした新しい国際複合一貫輸送ネットワーク形成に際し、海貨業の業域変化が生じることは予測できる。この分野の市場競争の激化は避けられず、港湾というターミナルで展開される非価格競争の局面が強まるのであろう。

5) 関西交通経済研究センター『神戸港、大阪港における海運貨物取扱事業のあり方に関する調査研究報告書』（平成5年3月）145ページ。

港湾で行われている通関業務は、大蔵省による関税徴収業務であるが、輸入の場合、通関手続の段階でその貨物について、危険品、毒物、劇物のチェックが出来、それにもとづいて適切な手法で荷役、その他の作業が行われる。CFS 貨物は港頭地区でコンテナからバン出しを行うが、この作業は、麻薬・武器等の反社会的物品の国内流入を防ぐことになる。さらに植物防疫、動物検疫、危険品検査など各種法令によって港頭地区で行う検査やチェックは、有害物資の国内への搬入を阻止する役割を担っている。

この種の通関、検査、検疫等の作業は、港湾に出入するトラック労働者、港頭で働く港湾労働者や倉庫労働者の安全確保のために重要な役割を持つと同時に、輸入貨物の中でシェアが急増している輸入食品の安全性を確保するためにも広く国民全体にとって重要性の強い分野の作業である。この分野の労働の多くは公務労働であり、サービス労働に属すと考えてよい。

港湾全体の管理、運営、コンテナ埠頭経営を行う地方自治体、管理組合、埠頭公社等の公務労働も、その経済的性格はサービス労働に属する。

ターミナルとして港湾をみる時、その中で展開されている諸労働は、海運用役生産の一部としての貨物の荷役を中心とした生産的労働、貨物と船社の仲立ちを中心とした商業労働、港湾通過貨物の安全性確保を中心としたサービス労働を含むことが明らかになった。これら三つの分野にわたる機能は、ターミナル——この場合は貨物の集散と国内外への海上輸送発着所、海陸輸送の結合所——としての役割から理解できるのである。

3. 港湾の種類と機能分担

港湾はその立地、背後経済圏の状況等の影響をうけて、商港（貿易港）、工業港、大都市港などと分類されている。クイック・ディス・パッチの要望が強くあらわれて、港湾を通過点でよいとする主張は、工業原材料や半製品など工場貨物輸送が主流を占める工業港に対して多くみられる。工場貨物は生産過程を無駄なく、完成品に至るまで移動させる必要から、港湾までも生産

過程の一部に組み込んだ位置づけをするのである。コンテナ貨物は本来雑貨輸送を行うものであるが、現実には工場貨物が大半をしめ、ドア・ツウ・ドア輸送による効率性を求めているのであるから、工業港的位置づけを港湾に求めることになる。ここではスピーディな荷役、港湾の生産的機能が重要視される。

これに対し、古くからの商港は異なる。多くの貨物の集散地であり、トランシップ・カーゴの比率の高い港湾では、単にスピーディな荷役が求められるだけではない。ターミナル内の保管施設、コンピューターによる中継貨物管理とバース・ヤードの最適利用システムをはじめ、港湾機能の中に商業・情報機能が求められることになる。わが国ではかつて神戸港、横浜港がアジア諸国から欧米向け貨物の中継港としての役割を有していたが、アジア諸国港湾整備が進むと共に、神戸、横浜ともに大消費地を背後にもつ大都市港湾の性格が強まり、中継港としての役割は低下していった。

アジアの代表的中継港はシンガポール、香港である。シンガポール港はその地理的特性が中継港として優位性を持っているばかりでなく、港湾管理者である港湾庁、政府ともどもコンテナ中継港としての促進策を講じている。中継コンテナおよび再輸出貨物の港湾料金（荷役料等）は、割引措置がとられており、取扱総量6,354千 TEU（91年）のうち約6割が中継輸送である。北米航路の西端発着港、欧州航路の中間港に位置し、ASEAN 諸国にとって中継港としての役割はきわめて大きい。シンガポール港は自由港である。港域内フリー・ゾーンはすべて保税地域で、フリー・ゾーンで加工、再輸出される貨物は約2割、中継貨物と合計すると約8割がシンガポール国内に搬入されないトランシップ・カーゴである⁶⁾。

シンガポールに次いでコンテナ貨物取扱高が多い香港港は、クワイチュン・コンテナポートを中心に荷役を行っているが、貨物量の増加に対応できず、沖荷役が続いている。香港港の港湾管理・運営はターミナル運営会社

6) くわしくは土井正幸「シンガポール港のコンテナ中継輸送政策およびその実績と国内外へのインパクト」『コンテナリゼーション』No. 248, 1992年8, 9月。

(民営)で行っているが、港湾計画は各方面の港湾関係代表者によって構成された港湾開発委員会の諮問をうけて香港政庁が進めている。香港は古くから自由港としてアジア一帯の中継貿易基地の役割を有していた。加えて華僑を中心に商業、金融の一大都市を築き上げてきた。現在は中国開放政策による沿海諸都市の著しい経済発展の影響をうけ、欧米主要航路が入っている香港港の役割は大きい。海上コンテナ中継輸送貨物量は明確ではないが、再輸出貨物を加えると約50%を超えていると思われる。とくに再輸出貨物の中心は中国が圧倒的であり、日本企業の中国進出が増える80年代後半から対日再輸出貨物の増加がうかがえる。シンガポールに比べ、中継輸送圏がアジアに大きなウエイトを占めているのは、アジアの金融ビジネスセンターとして、香港が歴史的に果たしてきた役割に基くものと考えられる。

近年、台湾の高雄港に広大なコンテナターミナルが整備され、急速に貨物量を伸ばしているが、これは台湾海運企業が目覚ましい発展をうけて整備が進んできたためである。コンテナターミナルの利用形態は、わが国と類似した船社へのリース制であり、中継貨物は対米貿易が最も多い。

かつて韓国、台湾諸国からの中継貨物を多く扱っていた神戸港（多い時は取り扱い貨物の4割を占めていた）は、アジア NIES 諸国の経済発展と港湾整備が進む段階で、トランシップ・カーゴは大幅に減少した。1980年代後半中国経済活性化の影響をうけて、近年仕出し地中国、仕向地米国というタイプの中継貨物が増加している。本来中継港は、国際的な貨物流動の補完的基地であり、港湾を含む海空交通手段が未整備の諸国を含む貿易市場拡大に重要な役割を演じているのであるから、中継港の機能は、物流機能プラス商的機能である。中継港は貨物流動においては、直接その背後都市と関係はない。しかし、その港湾に海外船舶の出入が増えることで、保税倉庫をはじめ港湾作業分野への就労が増加し、出入船舶増によって港湾管理者の収入増になる。外国船員が都市へ来ることが出来れば、その波及効果は期待できる。ただしコンテナ輸送になって以後、船舶の港湾滞留時間が減り、船員の上陸時間は短縮されてしまった。さらに円高は外国船員の日本市場への魅力を失

わしている。

以上のように中継港と背後都市との結合は間接的である。これに対して、六大港を中心とした大都市港湾は、大消費地を背後に有し、搬入貨物の大部分が背後都市圏に落ちる。この場合、上記の工業港、中継港とは異なった機能を持たざるをえない。大都市港湾は一般的に搬入貨物よりも搬出貨物のヒンターランドの方が深い。さらに輸入された魚類、生鮮品、果物、生花の類は、商取引の中心地である東京、大阪にむけて深夜トラックによる輸送もめずらしくない。大都市港湾は、搬入貨物の多品種性と仕出国の広域・多国性が特徴的である。

大都市港湾の特質は、港湾通過貨物に対する安全性確保のためのチェック体制強化が求められることである。食品検査をはじめ、有毒、有害物、反社会的貨物の搬入をチェックする機能の充足が求められる。ここでは「港は貨物の通過点」であってはならず、検査、検疫、消毒、管理など港湾におけるサービス機能のウエイトが高まる。

これらのことは、港湾の持つ特性に応じて港湾における諸産業の機能と役割に差があることを示している。これら港湾の特性に応じて現実の具体的港湾政策は差があるのは当然であろう。例えば工業港、中継港、大都市港に対する規制緩和のあり方をみても、ドア・ツウ・ドアの工場貨物と市民生活に直結する貨物に対する場合とは異なるのが当然であろう。

わが国の場合、大都市港湾に工業港的機能が付帯している例が多い。これはかつて臨海工業地域と大都市港が隣接して立地されてきた関係上、止むをえない面でもある。しかし臨海工業地が縮小した今日、大都市港湾と工業港間の機能分担が明確になりつつある。

4. 港湾のターミナル機能

一つの港湾に物流機能、商業的機能、情動的機能、サービス・公務的機能が集約されている港湾は、ターミナルそのものである。近年法制化され実施

に移されている FAZ (輸入促進地域, フォーリン・アクセス・ゾーン) などは, 港湾ターミナルに新しい商的機能を付加したものと考えられる。FAZ は「輸入促進および対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」(1992年 3 月制定, 7 月施行, 8 年間の時限立法) に基づいて, 港湾や空港の周辺地域に輸入貨物を取り扱う製造, 卸・小売, 運輸業者に進出の場を与え, 輸入関連ビジネスの振興を図ることを進めようとする制度である。第一次指定地域には, 大阪港アジア太平洋トレードセンター, 関西国際空港りんくうタウン, 神戸港六甲アイランド, 北九州港小倉駅北口地区, 新千歳空港, 長崎空港北側埋立地, 松山港自動車運転試験場跡地など 7カ所が選ばれた。主要施設としては, 輸入共同上屋 (大阪), 航空貨物ターミナル (神戸), 大型物流ターミナル (北九州), 保税倉庫や展示場 (北海道), 国際航空貨物ターミナル (長崎), 見本市会場, 冷凍冷蔵施設 (松山) 等各港とも独自の特色を出している。FAZ に指定された事業主体は第三セクター, これに対し, 国からの資金援助, 施設建設のため民活法による補助金, 政府資金の低利融資, 地方税の減免措置などが与えられる。'93年度には上記 7 地域に加えて川崎港, 横浜港, 新広島空港, 下関港, 大阪港などが新規に指定され, 空港, 港湾の輸入促進施設の整備が進むことになる⁷⁾。

FAZ はもともと貿易不均衡, 対米黒字削減対策の一環として通産省が打ち出した対策である。FAZ の事業として輸入促進基盤整備事業 (空港, 港湾地域の整備) と輸入貨物流通促進事業 (輸入貨物の物流に関する整備) への支援が行われる。

大蔵省は FAZ 発足にともなって関税法の一部の改正を行った。それによると, 従来倉庫, 工場など単一施設ごとに指定をうけていた保税地域の指定を見直し, 「総合保税地域」として一括指定を行い, なお, 出荷まで一定期間が過ぎた製品の関税に利子をかける利子制度の撤廃など, 総合保税地域

7) FAZ については市来清也「輸入促進と港湾」流通経済大学「流通問題研究」1993 年 5 月。鈴木 暁「輸入促進とインフラ整備」『港湾経済研究』No. 32 (1993) が参考になる。

内の貨物にはきわめて有利な条件を与えている。これによって総合保税地域に進出する内外の企業活動は有利に展開されることになるであろう。

FAZ に整備される輸入促進高度化施設とは、輸入促進を図るための多様な機能を有する一群の施設をいう。具体的には ① 輸入貨物の保管、加工、展示または運送、さらに輸入貨物を取り扱う支援事業の業務用施設、② 輸入の促進に寄与する新商品の開発または輸入貨物の流通の円滑化に資する技術、研究開発のための施設、③ 展示施設、研究施設など共同利用施設などである。これらをもても、FAZ は港湾地域内に新たに設置された商業ゾーンであることがわかる。

アメリカでは FTZ（フォーリン・トレード・ゾーン）という指定地域が港湾地域内に存在する。これは輸入促進地域法と関税法が一体化された地域で、地方公共団体や港湾局など公的機関が管理する「一般地域」と、工場を操業する民間企業が管理する「サブゾーン」の二種に分けられている。「一般地域」では国際貿易の振興と地域の雇用拡大、指定地と施設の適合性や計画の妥当性、利害関係者の意見聴取等が FTZ 委員会認可の条件となっている。「サブゾーン」の場合、「一般地域」の条件に加えて、地域の消費者利益に合致するか、「サブゾーン」の操業がその地域の他の多目的施設に関連して高密度使用が可能か否かの検討がされたのち認可される。

アメリカ諸港ですでに存在している総合保税地域では、各種保税機能が総合的に活用される公共的施設（第三セクターを含む）に重点があるのに対し、FTZ は貿易促進事業に重点をおいている。

わが国の FAZ は FTZ に類似しているが、現在のところ FAZ 指定地域施設は第三セクターによって整備が行われ、それに対する助成・支援策が中心である。アメリカの FTZ が消費者の利益、利害関係者への配慮、既存の諸施設との斉合性に関する基準等を認可条件に明記しているのに対し、わが国の FAZ は、施設重点で消費者や地域住民の利害への配慮はされていない。沖縄県では那覇港にアメリカ型 FTZ が存在し、自由港の性格を強く有しているが、地域が限定され、その範囲で地域指定がされていて自由港と

は異なる⁸⁾。

FAZ, FTZ が自由港と根本的に異なるのは、自由港が中継貨物・再輸出貨物の基地として全世界に門戸を開き、貨物の国際物流拠点となるのに対し、FAZ, FTZ は逆に輸入促進のための諸施設の整備にウエイトを置く制度である。今日、わが国が直面している不均衡貿易是正策として FAZ が実施されたことをみれば明らかであろう。

港湾地域に商的機能の特質を強くもつ FAZ が通産省の施策として導入されてきたことで、港湾のターミナルとしての多機能性は一段と強まったと考えられる。旅客輸送にみられるターミナルが、単に輸送部門の発着の機能に止まらず、ホテル、デパート、ショッピング街、レストラン街、旅行社、塾やカルチャーセンター、会議場、小広場、さらに情報提供機関、市役所等の窓口まで配置されて多機能な空間をつくり出しているのは、多くの人間が集まり通過していくターミナルの特性によるのである。貨物についても同様に多品種大量貨物が集散し通過していくターミナルの機能は多様である。海陸複合一貫輸送の発展が、海陸空の輸送機関を接合して、正確な情報ネットワークに支えられて、最も合理的な輸送が行われるためには、より多くのターミナル機能の充足が必要であろう。また貨物ターミナルにおける商的機能の拡大が貨物と共に人流の増加を促すことは間違いない。従来の港湾に多くの新しいターミナル機能が付加されるのではないかと思われる。

8) 沖縄に自由港を置くべきとする主張は本土復帰以前から存在していた。しかし広大な米軍基地の存在する沖縄の自由港化には、時の政府も含めて反対の声が高く、実現していない。