

第4章 海陸の結節点として機能する港湾運送

1. 港湾運送とは

港湾においては、船舶への貨物の積卸しなどを行う荷役をはじめ、貨物の仕分け等を行う上屋等への搬出入及び一時保管、さらには船積み貨物の重量の検査や証明等が行われており、これらをまとめて港湾運送と呼んでいる。

平成9年に取り扱った港湾運送量（船舶積卸量）11億6,000万トンのうち、コンテナ貨物が約3割を占めており、続いて鉄鋼、石炭、金属鉱がそれぞれ1割強、自動車が1割弱となっている。

（1）港湾荷役形態の変遷

かつては港湾荷役は人力に頼ることが多く、荷捌きのための時間がかかったが、コンテナ化や機械化・情報化が進み、作業の効率化が進んできた。特に、コンテナ荷役の登場により、荷役効率は在来荷役の10倍以上になったと言われている。

（2）荷役の機械化・情報化

コンテナ貨物については、ガントリークレーンと呼ばれる大型の荷役機械を用いて船舶への積卸しを行い、ストラドルキャリアやトランステナー等を用いて背後のコンテナヤードに一時的に整理・保管される。

コンテナ荷役は一度に大量の個数のコンテナを扱うため、貨物の動きを集中管理する必要がある。このため、コンテナヤード全体が見渡せるコントロールセンターにおいて貨物の動きをコンピュータで集中管理するとともに、ガントリークレーン、トランステナー等に作業の指示を与えている。



コンテナターミナル（東京港・青海ふ頭）

また、専用船で運ばれてくる穀物や石炭・鉄鉱石、チップなどのバルク貨物については、アンローダ等の大型の荷役機械によって積卸しを行うことで短時間で大量のバルク貨物を捌くことが可能となっている。



アンローダによる積卸し作業

2. 港湾運送の果たす役割

(1) 陸上輸送と海上輸送の結節点

我が国の貿易量の99.8%は海上貿易が占めており、また金額ベースでも約8割が海上貿易によって行われている。

港湾運送は、陸上輸送と海上輸送の結節点である港湾において、両者を円滑に結びつける不可欠かつ重要な役割を果たしている。

(2) 生活を支える港湾運送

我々の生活に欠かせない大豆や小麦等の食料や、衣料品や家庭用品、紙類や木材等が海外から輸入され、港湾運送を介して全国各地に輸送されている。

このため、港湾運送がストップすれば私たちの日常生活はたちまち行き詰まってしまうし、逆に港湾運送がより効率的に行われれば、そのプラスの影響は国民生活、国民経済全般に及ぶ。

(3) 港湾運送のサービス向上による国民生活・国民経済への貢献

このような港湾運送の効率化、サービスの向上は、前述の荷役の機械化・情報化等により進められてきたところである。また、保管や荷捌き、流通加工等のサービスを総合的に備えた総合輸入ターミナルの整備により、内陸輸送とのスムーズな接続が行われている。

今後、国民生活、国民経済全般に大きな影響を及ぼす港湾運送について、関係者の取組みにより、さらに効率的、安定的なサービスの提供が行われるようにしていくことが重要である。

＜コラム＞ 内外価格差論における誤解

今年5月運輸省は各輸送機関に関する内外価格差調査の結果を発表した。それによると日本では小口・短距離の輸送が主要先進国に比し安く、大口・長距離の輸送では高いとの結果が出た。その評価を巡って、それぞれの市場における規制緩和の影響とするコメントがあったが、規制緩和は全体として実施されているものであり、小口市場や大口市場といった個別の市場に区分されて実施されているものではないため、この調査結果を規制緩和のみによるものとみなすのは誤りである。要は、日本が狭い国土の中で人口が過密なため、小口・短距離の市場が大きく、価格が低廉であるに過ぎない。内外価格差は、改革のための指標として絶対的なものではなく、内外の価格を比較する際には、何を比較対象とするかということや、内外価格差をどのように評価し活用するかを慎重に考えるべきである。

物流はそれぞれの国の国土条件や産業立地等によって大きな相違があるほか、同じ輸送モードであっても、国により距離帯や、重量帯別の需要が異なり、かつ、内外価格差をどの時期の為替レートで換算するか、実勢レートを使うか購買力平価を使うかによっても大きく変動するものである。