

② 貿易構造の変化に対応した物流機能の強化を目指して

■中根 忠

1 はじめに

横浜港は、一九九三年の統計データによると輸出入合計の貿易額は、約九兆六百三十億円、二七年連続日本一の座を確保すると共に、海上出入貨物量約一億二千三百七十万トン、このうち外貨物量は約六千八百二十四万トンで、史上最高という輝かしい実績をあげた。

とりわけ、コンテナ貨物量は一九八七年に改訂した港湾計画における西暦二〇〇〇年の目標値三千百万トンを突破し、取扱個数(約二百七十七万TEU)において、世界の港のランキングでベストテンに入るの確実視されている。

本稿は、この十年間における横浜港を取り巻く経済環境の変化を概観し、横浜港の物流動向の変化と対応策、また現在おかれている状況を踏まえ、日本を代表する国際貿易港として、更なる物流機能の強化を目指すという視点から所見を述べたものである。

2 横浜港を取り巻く経済環境の変化

① 貿易構造の変化

わが国の貿易収支(通関ベース)の黒字は、

八〇年代前半に高い伸びを示したが、一九八五年九月のプラザ合意以降、一気に円高が進んだ。

また、対外不均衡を是正し、豊かな国民生活を目指した内需主導型の経済政策を強調した「前川レポート」が一九八六年春に発表された。

円高の進行と対外不均衡是正策を推進する過程で、港湾にとって大きな影響を及ぼしたものは、製造業の海外直接投資による生産の拡大と製品輸入の増加である(図-1)。

輸入の動向についてみると、金額ベースでは、八〇年代前半は一千三百億ドル/年程度で停滞しているが、一九八七年以降大きく上昇している。これは、一九八七年からの景気拡大により、輸入数量が増大したことによる。品目では、八〇年代前半にシェアの高かった鉱物性燃料が減少し、自動車、事務機器等の「機械機器」類と金属製品類や繊維製品の「その他製品」という製品輸入が大幅に伸び、輸入拡大に寄与している。

輸入総額に占める製品輸入比率をみると、一九八四年の二九・八%から、一九九二年の五〇・三%と上昇し、これまでの第一次産品の原材料を輸入し、加工し輸出するというパターンが変化している。そのため、横浜港の

場合も輸入は民間ベース(工場ふ頭や専用ふ頭)、輸出は公共・公社ベース、さらに、主要輸入貨物の保管は民間倉庫、輸出貨物の一時蔵置と荷さばきは公共・公社の上屋、荷さばき地という大まかな取扱施設の仕切りがあったが、製品輸入比率が高まったため、公社ベースでの取り扱いへと変化し、施設面、さらには機能面でも新たな対応を求められることとなった。

② 海運動向の変化

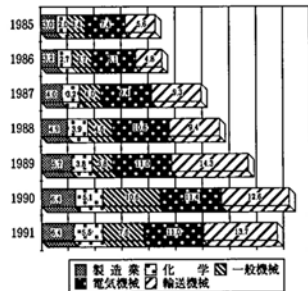
一九六六年四月米国のシーランド社が大西洋航路にコンテナ船を就航させて以来、世界の主要航路においてコンテナリゼーションが進展した。世界の遠洋外航フルコンテナ船舶腹量の推移(表-1)によると一九九二年末の隻数は一千二十八隻、輸送能力は百八十一万二千三百五十五TEUで、一九八四年末との比較では隻数で一・三倍、輸送能力で一・八倍と増大している。

ここでは、コンテナ船に焦点をあて、過去十年における変遷を振り返ってみる。

定期船の航路運営を考える場合、国際カルテルとしての海運同盟の存在を無視することはできない。海運同盟とは、特定航路に配船する複数の船会社が無用の競争を避けるため、

- 1 はじめに
- 2 横浜港を取り巻く経済環境の変化
- 3 横浜港における物流動向の変化と対応
- 4 物流機能の強化と課題
- 5 二十一世紀のリーディングポートを
- 6 おわりに

図-1 製造業の海外生産比率(%)



資料：通商産業省

輸送能力、運賃、サービス形態を相互に協定し、盟外船の活動の排除と対荷主からの法外な要求を退けるためのものである。

だが、一九八四年六月、アメリカ政府は、国内交通業に対する規制緩和の流れの中で、「新海運法」を制定した。この法律は、少なくとも次の二点において、太平洋航路の同盟船社の運賃の自主決定権を奪い、事実上同盟の解体を促進したと思われる。すなわち、

- ・同盟の個別船会社が十日間の（連邦海事委員会への）事前通告で、独自の運賃、サービスを提供可能とするインディペンデント・アクション（I・A）独自行動権の権利を設けたこと。

・サービスクントラクト（S・C）やタイムポリウムレート（T・V・R）という制度を設け、大量貨物を持つ大手荷主に有利な割引運賃制を導入したこと。

従来から船腹過剰であった太平洋航路は、当時から激しい競争が展開されていたが、この「新海運法」により、個別船会社は貨物欲しさにI・Aを乱発し運賃を下げ、また、大手荷主には船会社にとって不利なS・Cを締結させられ、航路採算面で自らの首を絞めることとなった。とりわけ、日本海運は、海上運賃が従来からドル建てであるため、プラザ合意以降の円高と相まって、一挙に採算が悪化した。

反面、韓国、台湾、中国等の船会社は、低い船員コストによる低運賃と、自国の工業化や先進国の生産拠点のシフト等の恩恵によって増強した生産力を背景に、極東地域における積取りシェアを高め、その結果、相対的に

日本の船会社は、地盤沈下していった。

この傾向は、太平洋航路に止まらず、日本の大手船会社の定期船部門は、全て赤字経営と言っても過言ではない。このような状況の中で各船会社は、輸送の合理化によるコスト削減を目指した大型コンテナ船の就航及び建造ラッシュと、情報化等の荷主へのサービス向上による独自性を打ち出すことで、経営基盤の確立に努力してきた。

この結果、港湾管理者は大型のコンテナターミナル（バース延長三百五十メートル、水深マイナス一四〇一五メートル、奥行き三百五十（五百メートル）とスーパージェットリークレーンの早急な整備を船会社から要請されて、莫大な設備投資が必要となっている。

この要請に答えられない港は、いわゆるマザーベッセル（母船）の入港しないフィッダー

ポートに没落していくこととなる。

先程、「新海運法」を一つの契機として、大手荷主の地位が船会社より強くなったことを述べたが、これは、コンテナ船の運航スケジュールにも及んできている。つい五年ほど前は、ウィークリーサービスという太平洋、欧州航路では週に一隻は寄港することを意味したが、現在は、曜日固定（FIXED DAY SERVICE）へと変化し、さらに、週二便、さらには週三便寄港するよう運航サービスを荷主は要求してきている。

当然一つの船会社では、週二便サービスに必要な隻数を揃えることはできない（欧州航路で一ラウンド六十三日として週一便寄港で九隻、太平洋航路の場合三十五日で五隻が必要）ので、他の同型船をもった船会社と共同してサービスをを行うこととなる。共同運航は、

表-1 遠洋外航コンテナ船の推移

年	隻数	TEU	新造船	
			平均TEU	平均TEU
1968年	76	34,214	450	—
72年	217	221,322	1,020	928
77年	385	440,351	1,144	1,056
82年	739	823,469	1,114	1,037
83年	779	916,416	1,176	1,454
84年	794	1,010,339	1,272	2,054
85年	809	1,111,450	1,374	2,046
86年	805	1,135,070	1,410	2,100
87年	840	1,219,895	1,452	2,237
88年	881	1,352,181	1,535	3,019
89年	918	1,442,424	1,571	2,268
90年	952	1,527,112	1,064	2,437
91年	970	1,644,621	1,695	2,324
92年	1,028	1,812,350	1,763	2,369
68~92年	13.5倍	53.5倍	3.9倍	—
同年率	11%	18%	5.8%	—
68~72年	2.9倍	6.5倍	2.3倍	—
同年率	30.0%	59.5%	22.7%	—
72~82年	3.4倍	3.7倍	1.1倍	1.1倍
同年率	13%	14%	0.9%	0.9%
82~92年	1.4倍	2.2倍	1.6倍	2.3倍
同年率	3.3%	8.3%	4.7%	8.6%

それぞれの船会社のエゴがぶつかりあい運営は非常に難しく、契約期間満了の際このサービスを解散し、新たなパートナーと組むケースが多い。

パートナーが変わると、新たなパートナーとの力関係で使用コンテナターミナルの変更が起こることがあり、施設に対する投資や港運業の職域確保等様々な問題を生じ、ひいては港湾の存在をも左右することとなる。

3 横浜港における物流動向の変化と対応

① 一般貨物船とフルコンテナ船の入港隻数が逆転

この十年間における変化は、まず、一九九〇年を境に、外航定期船のうち一般貨物船とフルコンテナ船の入港隻数が逆転したことがある(表12)。

横浜港は、コンテナ化に立ち遅れ東京港の後塵を拝してきたが、一九七九年にはフルコンテナ船の入港実績において、一九八二年にはコンテナ貨物量において東京港を抜き去り、以降東日本を代表するコンテナポートとしての地位を確立した。

一九九〇年のフルコンテナ船と一般貨物船の横浜港における入港隻数の逆転は、少なくとも二つの政策判断に有利に働いた。一つは、横浜港の港奥部の老朽化した新港ふ頭をクローズし、みなとみらい21計画を推進することであり、他の一つは、本牧ふ頭のBC突堤間の埋立工事に踏み切ったことである。

コンテナ船が増えることは、当然コンテナ

表-2 外航船用途別年次推移表

(単位: 隻, 総トン, %)

		一般貨物船	構成比	フルコン船	構成比	その他の船舶	構成比
1984年	隻数	4,733	37.9	2,075	16.6	5,692	45.5
	総トン数	34,524,066	18.9	40,358,667	22.1	107,805,875	59.0
1985年	隻数	4,155	35.0	2,475	19.2	5,916	45.8
	総トン数	32,749,582	17.4	49,561,401	26.3	106,010,912	56.3
1986年	隻数	4,141	34.4	2,529	21.0	5,368	44.6
	総トン数	30,078,086	16.7	50,388,872	28.1	99,129,903	55.2
1987年	隻数	3,903	33.2	2,610	22.2	5,234	44.6
	総トン数	29,444,462	16.4	51,778,142	28.9	97,916,613	54.7
1988年	隻数	3,401	29.6	2,718	23.7	5,365	46.7
	総トン数	25,215,717	13.6	53,580,306	29.0	106,204,391	57.4
1989年	隻数	3,200	26.7	3,109	25.9	5,682	47.4
	総トン数	23,612,681	12.2	59,354,266	30.7	110,337,804	57.1
1990年	隻数	3,107	26.1	3,270	27.5	5,516	46.4
	総トン数	22,370,177	11.5	62,698,015	32.3	109,045,344	56.2
1991年	隻数	3,125	26.7	3,427	29.3	5,136	43.9
	総トン数	24,120,855	12.6	67,827,817	35.5	9,945,647	51.8
1992年	隻数	3,076	25.1	3,949	32.2	5,233	42.7
	総トン数	23,021,172	11.3	79,696,749	39.1	101,335,188	49.7
1993年	隻数	2,819	22.6	4,332	34.7	5,337	42.7
	総トン数	22,271,071	10.1	96,616,988	43.9	101,300,028	46.0

貨物も増え、一九八四年に輸出入合計一千五百六十万トンであったものが、一九九三年には三千百万トンへと倍増した。外航定期航路の貨物量に占めるコンテナ貨物量の比率（コンテナ化率）も、六五%から八一%へと伸長している。

② 施設面での対応

この十年の間、増え続けるコンテナ船とコンテナ貨物への施設面での対応に追われ続けてきた（表-3）。

また、施設面での対応は、岸壁、コンテナヤード、ガントリークレーンといった基幹施設に止まらず、コンテナの輸送機器であるシャシーの置場や空コンテナ置場等も不可欠となっている。

③ 倉庫機能の大転換

さらに、輸入コンテナ貨物の増加は、倉庫機能に大転換を迫ることとなった。

従来、倉庫は輸入貨物の保管が主な業務であったが、最近ではほとんどが製品なので、多品種小ロットの保管となり、小口の配送機能も併せ持つ必要に迫られ、さらに、定温機能、

表-3 コンテナ取扱施設の整備状況

施設名	1984年	1993年
岸壁	9バース	20バース
ガントリークレーン	17基	36基
コンテナヤード	71.1ha	139.8ha

注：(株)横浜港埠頭公社施設も含む。

ラベル貼りや検品等の流通加工機能、在庫管理のための情報システム機能等が必要となっている。そのため大黒ふ頭を中心に一九八二年以降建設された倉庫は、まず四十フィートコンテナのトレーラーが問題なく出入庫でき、コンテナからの貨物の取り出しがスムーズに行えることが必要条件となった。

④ 航空貨物の増大

ところで、日本の製造業は、円高不況を経験する中で製品の非価格競争力を強化し、輸出商品の高付加価値化へとシフトしてきた結果、航空輸送の利用が進んできた。半導体等電子部品、事務用機器、科学光学機器等、単位重量当たりの付加価値の高い製品は、運賃負担力もあり、また、スピードを求める傾向にある。

このため、横浜港は、航空貨物への対応として、一九八九年に荷さばき、保管、羽田・成田空港への輸送を行う横浜航空貨物ターミナル株式会社（YAT）を設立し、前記業務を行っている。荷主からみれば、海上輸送だけでなく、空のアクセスも完備されているので、納期等で問題があれば海上輸送から航空輸送への切り換えも可能であり、横浜港の集貨力の強化には非常に有効である。事実、YATの取扱量の伸びは目覚ましいものがある。

4 物流機能の強化と課題

① 道路アクセス

これまで、横浜港の最大の弱点は、背後圏から港までの道路アクセスの悪さであると各

方面から指摘されてきた。

とりわけ、コンテナ化が進展し、ドアツードアの一貫輸送が可能となってくると、輸送の定時性に対する荷主ニーズも高まってきた。横浜港の背後圏は、地元神奈川をはじめ、東京、千葉、北関東方面のシェアも高く、都内及び横羽線の渋滞による陸上輸送コストの増加も、荷主にとって大きな問題であった。

また、大手の船会社も、横浜港にコンテナターミナルを運営する一方で、東京にもオフドックコンテナヤードを設け、ここでもコンテナの受け渡しを行っており、東京・横浜間のコンテナ輸送（船会社の負担）の回転を高めコストセーブを図ることが課題となっていた。

道路アクセスの悪さは、港湾局の長年の懸案であったが、一九九四年度中に東京湾岸道路が大井南口から大黒・本牧ふ頭まで開通すること、また、湾岸五期の工事も順調に進捗しているほか、東名高速道路の横浜インター出口の混雑も、保土ヶ谷バイパスの改良工事が一九九六年度内に完成することで、横浜港への道路事情はかなり改善されることとなる。

② 港湾施設の整備

⑦ 横浜港流通センター建設事業

次に、港湾施設の整備のうち主要なものについて触れてみたい。

まずはじめに、一九九四年三月に起工予定の横浜港流通センターの建設事業について述べたい。この施設は、輸入促進法（フォーリン・アクセス・ゾーン（FAZ））に基づく対象施設で、「外国企業の大規模公共事業への参