



その4

〈運輸部〉

港のなかの貨物輸送を担う港湾運送

■1 はじめに

四面を海に囲まれている我が国では、貨物輸送の大半を海上輸送に依存しています。

特に本県においては、生活物資をはじめとする種々の物資の九〇%以上が船舶により運送されています。

このような物資が消費者あるいは荷主に届くまでには様々な流通段階を経ますが、この流れを簡単に示しますと

生産者(発荷主)↓陸上運送事業者(トラック・鉄道)↓倉庫業者↓港湾運送事業者(発荷側)↓海運事業者↓港湾運送事業者(受荷側)↓倉庫業者↓陸上運送事業者↓受荷主となっています。

この中で陸上運送と海上運送の結節部分を受け持っているのが港湾運送事業です。

■2 港湾運送事業について

このように港の中において貨物の船舶への積み込み、取り卸しなどいわゆる荷役作業を専門に行なう港湾運送事業は、食料、資源の大部分を海外に依存している我が国にとって、生活物資の安定供給及び経済の発展のうえから極めて重要な役割を担っています。

終戦後において、港湾運送事業はだれでも自由に営むことができたため、中小の事業者が乱立し、過当競争が行なわれ、港が大混乱するという事態が生じました。

このため現在は港湾運送事業法により、全国の港のうち九六港を指定港とし、ここで港湾運送事業を営もうとする場合には運輸大臣の免許を受け、料金についても認可を受けなければならないこととなっています。

本県においては、那覇港ほか三港運天・平良・石垣が指定され、運輸部海運第一課においては、これら四港における港湾運送事業の免許、認可及び指導監督を行なっています。

県内事業者数は下表のとおりです。

(1) 一般港湾運送事業者

	那覇港	運天港	平良港	石垣港
事業者数	7 社	2 社	3 社	3 社

(2) 検数等事業者

検数事業	検量事業	鑑定事業
1 社	4 社	4 社

近年の港湾運送事業の荷役形態は従来の人手による作業形態から、船舶や輸送機器の技術革新により、大きく変化してきました。

今日では、大量の貨物を迅速に輸送する手段としてコンテナ(規格の統一された大型の容器)に貨物を収納し、これを大型の専用船(フル・コンテナ船)等により輸送する形態が多くなっています。「写真1」は、フル・コンテナ船において、大型のトラッククレーンを使用してコンテナの積卸し作業をしているところです。「写真2」が、フル・コンテナ船の船上でコンテナをクレーンで吊り上げるために、スプレッダ(コンテナ吊具)をコンテナにセットしようとしているところです。

現在の荷役作業は機械化されているものの、上記写真のようにコンテナ積卸し作業をするのに監督以下船上で七人、岸壁側で七人九人の作業員が必要であり、これを「ギヤング(組)」として複数のギヤングが必要であることから、他の業種に比べて多くの人手が必要です。また、船舶が入港した際には業務が集中し



写真-1



写真-2

Harbor



写真-3

て多くの人手が必要となるが、これ以外は人手が余るといふ業務の流動性があります。
荷役作業には危険が伴う場合があり、「写真2」のような大型船舶における船上（高所）作業等の際には安



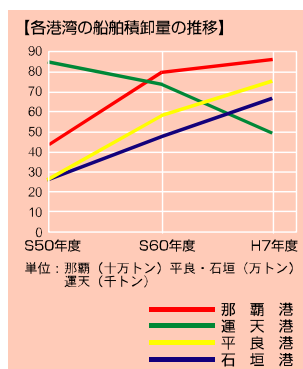
写真-4



写真-5

全帯（命綱）が欠かせません。
「写真3」は、コンテナヤード（岸壁の近くにあるコンテナ基地）において、ストラドル・キャリア（写真中央の荷役機械）を使用してコンテナを移動しているところです。
「写真4」は、那覇市が那覇新港埠頭に設置したコンテナクレーン（一般にガントリー・クレーンと呼ばれている。）です。
供用開始は本年4月を予定しており、これによりフル・コンテナ船の

荷役作業の迅速化が図られます。
「写真5」は、RORO船（カーフェリー型）において、フォークリフトを使用しコンテナの積卸し作業をしているところです。
船舶積卸し実績の推移は次のとおりです。



3 まとめ

経済活動がグローバル化し、国際的な競争時代に入っていく中で、物流コストの低減、ニーズの多様化・高度化への対応等効率的な物流体系の構築が我が国の物流全体に求められています。

国においては、物流効率化のための諸方策を盛り込んだ「総合物流施策大綱」が策定され、この大綱を受けて沖縄総合事務局でも「沖縄地方総合物流施策推進会議」を設置し、そこで沖縄の物流全般の効率化に向けた取り組みを行なっています。

県内の港湾運送事業にあつては、他県の港湾施設に比べ施設整備が立ち遅れていることや事業者の事業規模が小さく、日々の業務の波動性（毎日荷役作業がある訳ではない）を企業内で吸収できない等の理由から効率化がなかなか進展していない状況

にあります。

また、規制緩和の流れの中で港湾運送事業にあつても、事業免許制を許可制にするなど需給調整規制を廃止すべきとの行政改革委員会の最終意見が出ています。これが実施されれば、事業者間の競争が激化することが予想されます。

このような状況の下で、効率的で低廉な港湾運送サービスを提供するには、ハード面では立ち遅れている港湾施設の整備、ソフト面においては港湾運送事業者の集約・協業化による経営基盤の強化及び情報化の促進等が必要であると思われます。

運輸部においては、今後とも県内港湾運送事業の発展のために種々の支援を行なっていくこととしております。

