

## 日本のコンテナ港湾の競争力再考

津 守 貴 之

### 問題の所在

本稿の目的は次の4点を整理・確認することにある。すなわち、①コンテナ港湾一般の機能の整理、②コンテナ港湾一般の競争力とその規定因、③日本のコンテナ港湾が持ち得る現実的な競争力の整理、④日本のコンテナ港湾が持ち得る競争力を維持・確保するために必要な政策措置、である。

通常、コンテナ港湾の「競争力」を議論する際に最もあげられる指標はコンテナ貨物の取扱量（取扱個数）である。日本のコンテナ港湾の「競争力低下」が議論される際も、しばしば近隣の東アジア諸国の主要港と比べた日本主要港のコンテナ貨物取扱個数とその根拠として示されている。ただしコンテナ貨物の取扱個数と言った場合、そこには空コンテナも含まれる。またトランシップ貨物の場合はダブル・カウントされている。このように集めている貨物量という意味では、コンテナ貨物の取扱個数は正確な指標とは言えない。またコンテナ・ターミナルの稼働率も問題とされるケースや、欧米基幹航路をはじめとする主要航路の便数も取り上げられる場合もある。しかし最初のコンテナ貨物の取扱個数と同様、これらの指標についても、全てそれぞれの港湾の集荷力の結果としての数字でしかない。問題なのは、これらの結果をもたらず集荷力を規定する諸要因である。したがって集荷力を規定する諸要因を整理することが必要である。そしてそのためには港湾が持つ様々な物流機能をあらかじめ整理しておかなければならない。言うまでもなく、港湾が持つ様々な物流機能の集積度が当該港湾の集荷力を規定する諸要因を構成する柱の1つであるからである。

ただし港湾はそれそのものでは貨物を生み出す機能を持たない。あくまでも産業集積があり、そこで生み出される貨物を取扱う機能の種類がどのようなものであり、またそれがどの程度であるのかということが港湾が持つ物流機能にかかわる問題点である。つまり港湾の集荷力を検討する場合、単に港湾が持つ物流機能のみを対象とすればよいということにはならない。逆に港湾が持つ物流機能以上に、港湾の後背地の産業集積の状況がその港湾の集荷力を大きく規定するということを明確に認識しておく必要がある。したがって本稿においても後背地の産業集積の状況を、港湾の競争力を規定する重要な要因の1つとして取り上げることとする。

ところで日本のコンテナ港湾の競争力を再考する背景として、日本のコンテナ港湾の国際競争力低下という議論とそこから出てきた近年の港湾政策の展開、具体的には、スーパー中枢港湾プロジェクトや国際戦略港湾政策および「港湾経営の民営化」を政策の目玉とする港湾法改正といった動きがある。そしてこれらの多くが現実には実効性が乏しいものであったり、港湾の現場を無視したものであったりしているのが実状である。したがってこれらの港湾政策の妥当性と可能性を検討するためには、コンテナ港湾の競争力とは何なのか、そしてそれを規定する要因、機能はどのようなものなのかとい

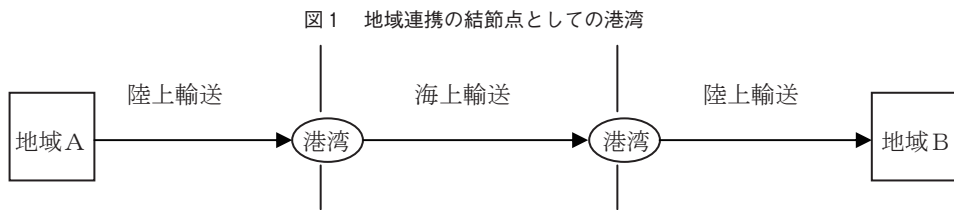
う一般的な論点と、日本がおかれた状況の中で日本のコンテナ港湾の競争力を強化するためには何が必要かという具体的な論点を整理しておく必要がある。以下、本稿では、コンテナ港湾の機能と競争力の規定因、日本のコンテナ港湾が持ち得る機能とそれを可能とする条件およびそのための政策措置について論じる。

## 1. コンテナ港湾の機能

本節ではまず港湾一般の物流機能を整理する。そしてその中でコンテナ港湾一般の物流機能がどのようなものであり、どのような特徴を持つのかを確認する。

### (1) 地域連携の結節点としての港湾

図1のように、港湾は海（湖・川）で隔てられた2つの地域である地域Aと地域Bを海上輸送および陸上輸送を経て結びつけている。港湾はヒト、モノの流れを通じて両地点間の経済活動の連携を支える結節点の役割を担っている。



このように港湾の役割は最も単純なケースでは異なる2地域間の連携の結節点ということになる。そして結節点の内容とはターミナル機能と複数の物流ルートのみ組み合わせ機能である。最初にターミナル機能から見てみよう。

### (2) ターミナル機能

コンテナ・ターミナルの機能を具体的にイメージしやすいように、コンテナ・ターミナルにおける諸業種にかかわる日本の法律、すなわち、港湾運送事業法を例に見てみよう。

#### 1) 法律上の港運の定義

日本の港湾運送事業法においては港湾運送事業とは次のように定められている。

「この法律（港湾運送事業法のこと＝筆者）では『港湾運送』とは、他人の需要に応じて行為であつて、次に掲げるものをいう」

「1 荷主又は船舶運航事業者の委託を受け、船舶により運送された貨物の港湾における船舶からの受取若しくは荷主への引渡又は船舶により運送されるべき貨物の港湾における船舶への引渡若しくは荷主からの受け取りにあわせてこれらの行為に先行し又は後続する次号から第五号までに掲げる行

為を一貫して行う行為」

「2 港湾においてする船舶への貨物の積込又は船舶からの貨物の取卸（第四号に掲げる行為を除く）」

「3 港湾における貨物の船舶又ははしけによる運送（一定の航路に旅客船（十三人以上の旅客定員を有する船舶をいう。）を就航させて人の運送をする事業を営む者が当該航路に就航する当該旅客船により行う貨物の運送その他国土交通省令で定めるものを除く。）、国土交通省令で定める港湾と港湾又は場所との間（以下単に「指定区間」という。）における貨物のはしけによる運送又は港湾若しくは指定区間における引船によるはしけ若しくはいかだのえい航」

「4 港湾においてする、船舶若しくははしけにより運送された貨物の上屋その他の荷さばき場（水面貯木場を除く。以下単に「荷さばき場」という。）への搬入、船舶若しくははしけにより運送されるべき貨物の荷さばき場からの搬出、これらの貨物の荷さばき場における荷さばき若しくは保管又は貨物の船舶（国土交通省令で定める総トン数未満のものに限る。以下この号において同じ。）もしくははしけからの取卸し若しくは船舶若しくははしけへの積込み（貨物の船舶からの取卸し又は船舶への積込みにあつては、当該船舶が岸壁、さん橋又は物揚場に係留され、かつ、当該船舶の揚貨装置を使用しないで行う場合に限る。）」

「5 港湾若しくは指定区間におけるいかだに組んでする木材の運送又は港湾においてする、いかだに組んで運送された木材若しくは船舶若しくははしけにより運送された木材の水面貯木場への搬入、いかだに組んで運送されるべき木材若しくは船舶若しくははしけにより運送されるべき木材の水面貯木場からの搬出若しくはこれらの木材の水面貯木場における荷さばき若しくは保管」

「6 船積貨物の積込又は陸揚を行うに際してするその貨物の箇数の計算又は受渡の証明（以下「検数」という。）」

「7 船積貨物の積付に関する証明、調査及び鑑定（以下「鑑定」という。）」

「8 船積貨物の積込又は陸揚を行うに際してするその貨物の容積又は重量の計算又は証明（以下「検量」という。）」

また港湾運送事業には「港湾運送関連事業」も港湾運送事業とされており、下記のように定められている。

「この法律で『港湾運送関連事業』とは、営利を目的とするとしないを問わず、他人の需要に応じて次に掲げる行為を行う事業をいう。

港湾においてする、船舶に積み込まれた貨物の位置の固定若しくは積載場所の区画、船積貨物の荷造り若しくは荷直し又は船舶への貨物の積込み若しくは船舶からの貨物の取卸しに先行し若しくは後続する船倉の清掃港湾においてする船積貨物の警備」。

## 2) ターミナル機能の特徴

このようにターミナルとしての港湾の機能とは、港湾運送事業の種類によって法律上、分類されている。これを簡単に整理すると次のようになる。港湾運送とは、一般に陸上輸送と海上輸送の間をつなぐ結節点である港湾における他人の貨物の運送のことを言う。つまり他人から対価を得るビジネス

として他人の貨物を運送することを、「港湾運送事業」と称するということである。また港湾は海陸輸送の結節点なので、当然、海上輸送手段である船舶への貨物の積み卸し＝船内荷役作業がある。この船内荷役機能が港湾独自の機能であり、他の物流拠点では代替できないものである。これは港湾運送事業法における「2 港湾においてする船舶への貨物の積込又は船舶からの貨物の取卸」に当たるもので、通常、「2種事業」とよばれるものである。また港湾運送作業は船舶への貨物の積み卸しに加えて、船内作業を行う港湾の岸壁部分とヤードや港湾内倉庫・野積み場との間の貨物輸送・荷役をその主な作業とする港湾地域内（ヤード内）での貨物輸送・荷役、いわゆる沿岸荷役作業がある。これは港湾運送事業法の「4 港湾においてする、船舶若しくははしけによる運送された貨物の上屋その他の荷さばき場への搬入、船舶若しくははしけにより運送されるべき貨物の荷さばき場からの搬出、これらの貨物の荷さばき場における荷さばき若しくは保管又は貨物の船舶もしくははしけからの取卸し若しくははしけへの積込み」に当たり、「4種事業」と呼ばれるものである。少なくとも港湾地域内での貨物輸送・荷役は港湾地域でなければありえない機能なので、これも港湾独自の機能ということになる。

### 3) 港湾地域の倉庫・野積み場等における諸作業

港湾地域における物流作業は純然たる港湾運送だけでなく、港湾地域内の倉庫や野積み場等で、①貨物の一時保管、②検疫、③通関、④貨物の梱包・開梱、⑤小口貨物の混載・仕分け、⑥輸入貨物の流通加工等が行われている。

①貨物の一時保管－船積みを待つ間、一時的に港湾地域で滞留する貨物を保管する作業や、船卸し後、港湾地域から搬出されるまでの間、一時的に滞留する貨物を保管する作業のことである。石炭や鉄鉱石などの輸入の際に、これらの貨物が工場に運び込まれるまでの間、港湾地域の野積み場で一時保管されている例や、在来貨物が港湾地域の倉庫で一時的に保管されている例がこれに当たる。またコンテナ・ターミナルにおけるコンテナ・ヤードでのコンテナの蔵置も当然、これに該当する。ただし貨物の種類や荷姿によっては必ずしも港湾地域で一時保管作業が行われなければならないというわけではない。

②検疫－動物や植物あるいは肉類等の輸出入を行う際には、病気や害虫などの国内進入あるいは海外伝播を防ぐために、動植物検疫を行う必要がある。通常、この業務は港湾・空港で行われる。

③通関－貨物の輸出入を行う際は、内国貨物の外国貨物への転換あるいは外国貨物の内国貨物への転換を行わなければならない。これが通関であるが、この作業は港湾地域の保税指定を受けた倉庫や野積み場において行われるケースが多かった。たとえば港湾地域で貨物の一時保管を行っている間に通関作業を行う等である。ただし通関も港湾地域で行わなければならないわけではない。内陸地域においても保税指定されている場所があれば、そこで通関作業を行うことは可能である。

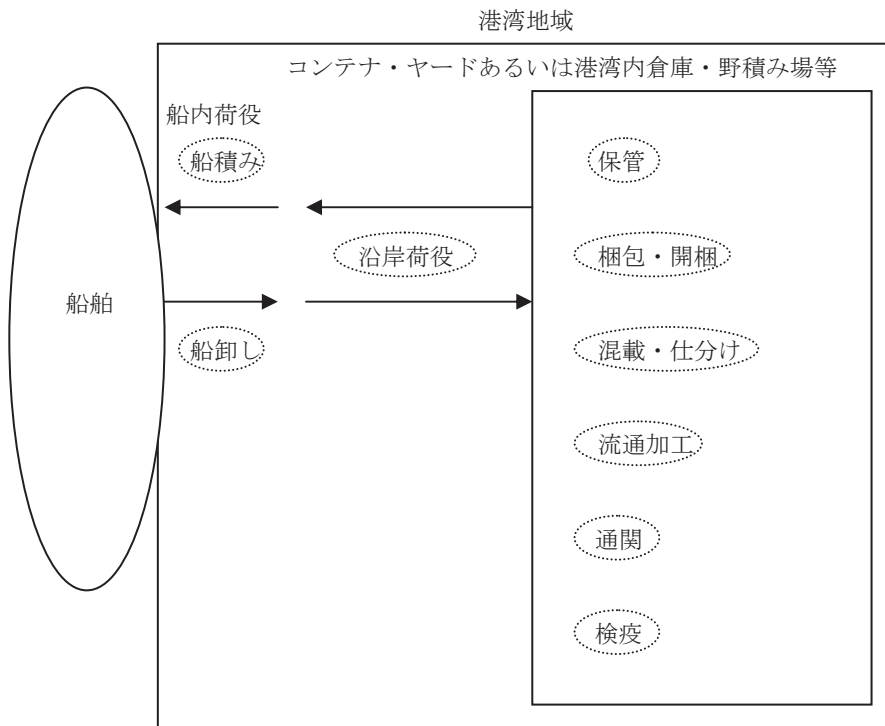
④貨物の梱包・開梱－一般貨物船でさまざまな貨物を輸送する場合、貨物をはだかのまま船に搬入するのではなく、それぞれの貨物の特性に合わせた梱包を行うのが普通である。たとえば自動車部品等はそのまま船に積みつけるのではなく、木枠等で梱包した後で船積みする。また逆に輸入された一般貨物はほとんどが梱包されているため開梱が必要である。このような梱包・開梱作業も港湾地域の

一時保管場所で行われることが多い。ただし梱包・開梱作業も港湾地域で行う必然性はなく、内陸地域の倉庫などで当該作業が行われるケースも当然ある。たとえばコンテナは貨物梱包の容器の一種である。現在、日本のコンテナ貨物の圧倒的多数が、港湾地域ではなく、内陸地域においてコンテナ詰め・コンテナ出しされている。

⑤小口貨物の混載・仕分け－貨物は原油や鉄鉱石などのように同一種類の貨物が大量に輸送される場合と、日用雑貨のように小口で輸送されるケースが多い場合とに分けられる。後者の場合、しばしば単一の荷主では貨物量が梱包・輸送単位に満たない。コンテナ輸送のケースを見てみよう。コンテナ1本単位の貨物量を荷主が持っていない場合、コンテナ1本に満たない貨物を運ぶと空いたスペースが無駄になるため、しばしば複数荷主の小口貨物を積み合わせてコンテナ1本の貨物に仕立て上げる。この作業を混載と呼ぶ。また混載された貨物は受荷主に届けられる前に開梱し、荷主ごとに分別しなければならない。この作業が混載貨物の仕分けである。これら混載・仕分け作業も港湾地域の一時的保管場所においてなされることが多かった。しかしこの作業も今までの作業と同様に内陸地域で行われるケースが増えている。

⑥貨物の流通加工－①～⑤の作業は基本的に港湾が海上輸送と陸上輸送の結節点であることから、輸送手段の転換（船舶からトラック、鉄道等あるいはその逆）にともなう貨物の滞留が発生しやすいことを背景に港湾地域で定着してきた作業である。しかし貨物の流通加工はもともと荷主の工場で行われてきた作業が港湾地域に移転してきたケースが多い。すなわち、輸入の場合、輸入された貨物の

図2 港湾の諸機能



仕分けは当然のこと、検品や荷札・値札付けや小売店向けの商業包装等、荷主の配送センターで行われてきた作業が含まれている。さらには簡単な最終組立を含むケースもある。また輸出の場合は輸入と逆に輸出港において検品や荷札・値札付け、簡単な最終組立が行われるケースも見られるようになっている。

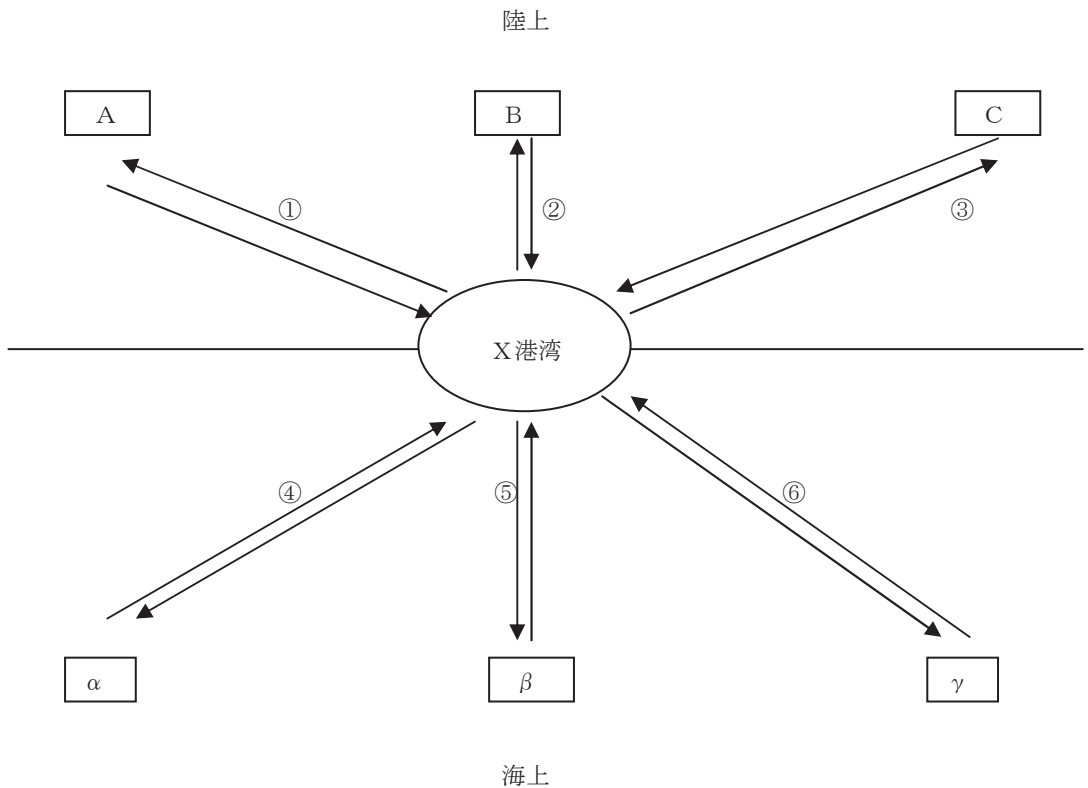
言うまでもなく、流通加工という作業は港湾地域に限定されるものではなく、もともと内陸地域の倉庫・工場において行われてきたものである。

海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾地域独自の物流業務は港湾荷役とそれに付随する港湾地域内輸送・荷役である。それ以外の物流業務のほとんどは、貨物によっては港湾地域で行われなければならない必然性はない。したがって港湾の役割・機能とは、まず効率的な港湾荷役・運送サービス、すなわち狭義の港湾物流サービスの提供が第一に挙げられる。その上でそれ以外の港湾物流サービスのどれをどの程度のレベルで提供できるかによって当該港湾の機能の集積度とそれにもとづいた競争力=集荷力は規定されることになる。

### (3) 物流ルートのお組み合わせ機能

次に港湾内部の機能ではなく、外部の物流ルートとの関係から生じる港湾の物流ルート組み合わせ機能を見てみよう。

図3 複数地域間連携の結節点としての港湾



最も単純なケースでは、港湾は2地域間連携の結節点の機能を持つことになるが、実際にはそのような単純なケースはほとんど皆無である。現実には港湾は複数の地域間の連携の結節点として機能している。その際、結節点としての機能の集積度はどれだけ多くの地域を結ぶ海陸の物流ルートを持っているのか、またそれらの物流ルートの頻度や一回の輸送量はどの程度かといった要因によって規定される。たとえば図3のX港湾は陸上ではA, B, C 3地域と結ぶルート(①, ②, ③)を、海上では $\alpha$ ,  $\beta$ ,  $\gamma$  3地域とを結ぶルート(④, ⑤, ⑥)を持っている。陸上ルート①, ②があるため、A, B両地域のまとまった特定貨物を集荷することができ、航路⑤を持つことが可能となり、A, B地域と $\beta$ 地域との間の連携機能をX港は持っている。これら6つの海陸物流ルートの組み合わせによる複数地域間連携機能、言い換えるならば、これら6地域に立地している荷主間連結機能がX港湾の機能となる。ただしこれら6つの物流ルートの頻度や一回の輸送量によって6地域それぞれの荷主の中にもX港湾を利用できる荷主とできない荷主に分かれることになる。また当然のことながら、X港湾は直接には6地域以外の地域との間の連携の結節点にはなりえない。

このように港湾は港湾地域内部の物流機能と海陸の複数の物流ルートの組み合わせ機能によって海上輸送をはさんだ複数地域間連携の結節点の役割を果たしている。

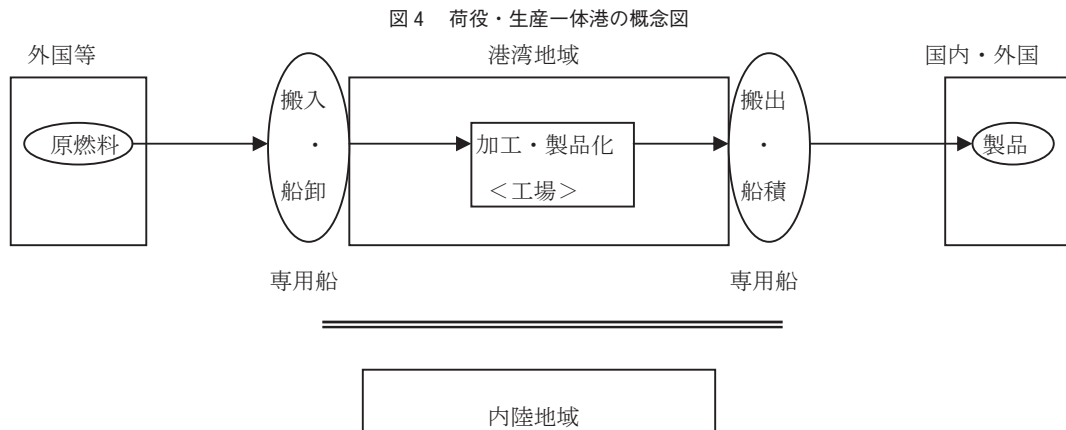
## 2. 港湾の役割の諸類型

次に港湾の後背地の範囲のあり方に応じて港湾の役割を類型化してみよう。

### (1) 産業港湾：荷役・生産の一体港湾

荷役・生産一体港とは生産活動を行うメーカーの工場が港湾地域に立地しており、当該工場での生産活動に必要な原燃料がその港湾から直接船卸しされ、工場に搬入されるとともに、当該工場で生産された製品がその港湾から直接船積み・搬出される仕組みを持つ港湾のことである。

荷役・生産一体港は臨海工業地帯の工業港にその典型的な姿を見ることができ。たとえば、日本



出所：津守貴之 [2001] を修正。

の場合、現在、国内に有力な鉱山や油田あるいは炭田がないため、製鉄所や石油精製工場等は大量の原料（鉄鉱石や原油）や材料・燃料（石炭等）を輸入しなければならない。このような原料・材料・燃料は大量輸送に適した船舶、とりわけそれぞれの貨物の輸送に特化した専用船（タンカーや鉄鉱石運搬船、石炭運搬船等）で運ばれる。また一次産品であるため、1単位当たりの価値が低く、したがってなるべく輸送コストを安くする必要がある。そこで輸入地点＝生産地点という立地のあり方が求められることになる。重厚長大型の鉄鋼業や石油化学工業等が臨海部に立地する傾向があるのは、このような理由による。また製品の輸出あるいは搬出の際、使われる船舶は輸入貨物を運んだ専用船とは異なるタイプの専用船か一般貨物船であり、通常、取扱貨物量も輸入よりは少なくなるため、利用される岸壁（バース）は輸出入（あるいは搬出入）でそれぞれ異なるケースがほとんどである。

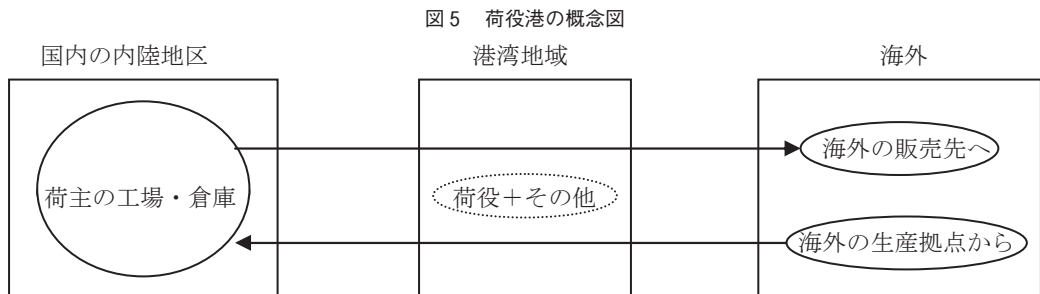
荷役・生産一体港においては先に見た港湾の諸業務のほとんどが港湾地域内あるいはそこに近接した臨海地域で行われることになる。というのも荷役・生産一体港の取扱貨物はそのほとんどが港湾地域とそれに隣接する臨海地域に立地している大荷主の貨物であるからである。そればかりではなく荷役・生産一体港における物流業務は基本的に当該大荷主の構内作業になり、当該大荷主およびその物流子会社あるいは協力物流会社が当該企業向けの物流業務を専門に行うからである。

このように荷役・生産一体港は複数の荷主の多種多様な貨物を取り扱うのではなく、特定少数の大荷主の限定された貨物を取り扱う専用港となっているケースがほとんどであった。またその後背地としての地域、すなわち港湾物流サービスの提供対象となる地域は港湾地域およびそれに隣接する臨海地域に限定される傾向があった。

荷役・生産一体港に見られるように、港湾の後背地の空間的範囲が臨海地域に限定され、対象となる荷主がそこに立地する大荷主に特定されてきた背景には臨海地域への鉄鋼業や石油化学工業等の素材産業を中心とした重厚長大型産業の配置がなされてきたことがあげられる。そして港湾の主な機能とは加工貿易型産業の港の機能であること、つまり、原燃料を輸入してそれを使って加工製品を生産し、それを輸出するという典型的な加工貿易を支える機能であり、したがって物流ルートは基本的にPort to Portで構成されてきた。

## (2) 商業港：荷役作業と多様な物流ニーズへの対応が可能な港湾

商業港とは港湾地域に生産拠点が存在せず、基本的に港湾荷役作業が港湾地域における物流業務の



出所：図1に同じ。



中心となる港のことである。

商業港は工業港とは異なり、特定の大荷主のニーズに専門化した港湾ではなく、複数かつ多様な荷主のニーズに対応した港であり、荷役・生産一体港のように、港湾地域およびそれに隣接する臨海地域の少数の大荷主の特定大量貨物向けに特化した専用港ではない。したがって物流業務が港湾地域に限定される必要はなく、港湾地域における物流業務のあり方は以下のように大きく2つのパターンに分けて考えることができる。1つは港湾地域においては港湾荷役とそれに付随する港湾地域内輸送のみが行われるパターンである。もう1つは港湾地域において、荷役・生産一体港と同様に、貨物の梱包・開梱、混載・仕分け、通関、流通加工等の物流業務が行われるパターンである。

港湾地域における物流機能のあり方は、当該港湾を利用する荷主がどのようなニーズを当該港湾に求めているかによって変化する。図5の港湾地域のところで、「荷役+その他」となっているのは、当該港湾を利用する荷主のニーズによって「その他」の物流機能の内容が変わることを示したものである。しかし通常は商業港と言う場合、港湾荷役機能の充実は当然のことながら、その他の物流機能の集積度が高く、多様な物流機能の集積が遠隔地から貨物を集荷する要因になっていることが多い。そういう意味では商業港のうち、海上物流ネットワークが発達したものが、次にあげるトランシップ港ということになる。一方、商業港の場合、その後背地は荷役・生産一体港よりも内陸地域に広範囲に広がるが、港湾荷役や港湾運送以外の物流機能は港湾地域に限定されず、内陸地域に分散する可能性がある。したがって物流ルートはPort to Portに限定されず、内陸地域まで広がるケースが多い。

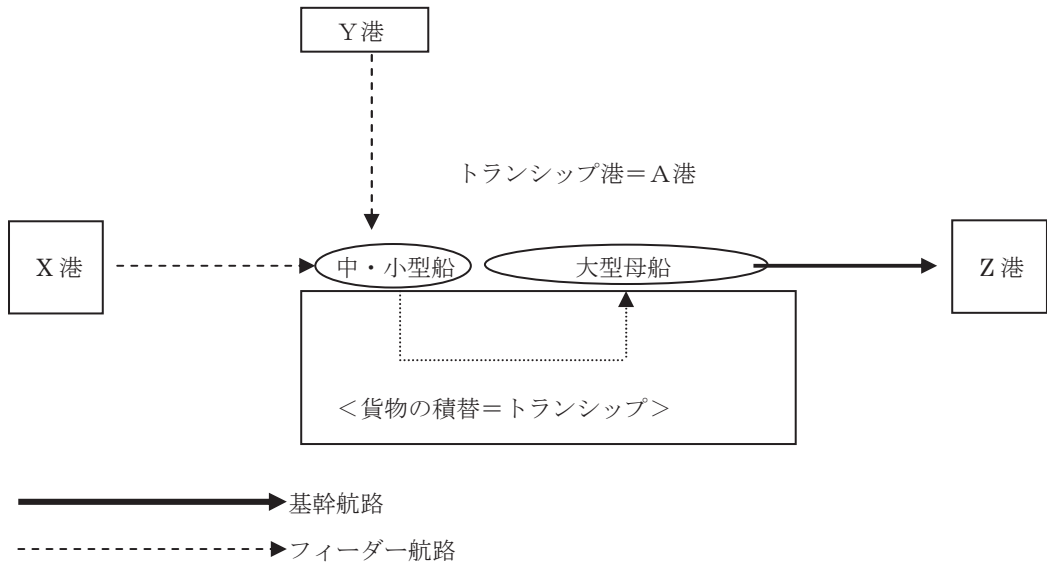
### (3) トランシップ港

トランシップ港とは貨物の積替港のことである。すなわち、トランシップ港の機能は当該港の港湾地域やそれに隣接する臨海地域あるいは直近の後背地ではなく、遠隔地や他港の貨物を陸送あるいは中・小型船で集めて、その貨物を大型母船に積み替え、遠隔地の港湾へと輸送するというものである。図6を見てみよう。X港とY港は中・小型船に貨物を載せてトランシップ港であるA港まで運び、そこで大型母船に積み替えてZ港へと運んでいる。X港とY港は直接、Z港との間に航路を持たないため、Z港との航路を持っているA港を積替拠点=トランシップ港として間接的にZ港とつながっている。

ちなみにX、Y両港とトランシップ港であるA港をつないでいる航路をフィーダー（支線）航路、A港とZ港を結んでいる航路を基幹航路と呼ぶ。フィーダー航路は通常、比較的近距离の港湾間を中・小型船で結ぶ航路が多い。それに対して基幹航路は遠距離の港湾間を大量貨物を運ぶ大型母船が就航している航路である。トランシップ港は近隣諸港に対して放射線状にはりめぐらされた航路網の中心に位置している。この放射線状にはりめぐらされた航路が国内航路である場合は、当該トランシップ港は国内ハブ港、国際航路である場合は国際ハブ港ということになる。

ところで荷主にとって本来、直行便が、コスト、スピードともに最もメリットがあるはずである。それにもかかわらずトランシップ港が必要となる理由は、①基幹航路上の大型母船が寄港するだけの大量貨物がない、②基幹航路上の大型母船が寄港するが、近隣のトランシップ港と比べて寄港頻度が少なく利便性が低い、③基幹航路上の大型母船が寄港するがフィーダー運賃や港湾コストが高い、で

図6 トランシップ港の概念図



ある。

トランシップ港の場合、後背地は当該港湾の港湾地域やそこから地続きの内陸地域に限定されず、他港の港湾地域やその後背地にまで広がっている。そしてトランシップ港の重要な物流機能は貨物の積替機能になる。この積替機能を持っていることはトランシップ港が複数の港湾間連携機能、つまりより多段階の物流ルートとの組み合わせ機能を持つことを意味している。また積替機能の内容は貨物の荷姿によって異なる。たとえばコンテナ貨物の場合、最も単純なケースは、港湾地域内部での船舶間コンテナ貨物移動だけとなるが、ばら積みの在来貨物や小口貨物等では港湾地域において貨物の一時保管や仕分け、混載等が必要となるケースがある。

### 3. コンテナ港湾の競争力の規定因

コンテナ港湾の機能とそれにもとづいたコンテナ港湾の諸類型に対応させて、コンテナ港湾の競争力の規定因を整理してみよう。そうすると、まずあげられるのはコンテナ港湾内部の物流機能であり、次は当該コンテナ港湾が持つ物流ネットワーク機能である。ただし問題の所在でもすでに触れたように、港湾はそれそのものでは貨物を生み出さない。港湾が取扱う貨物量の多寡は、当該港湾の物流機能によるというよりも、一義的には当該港湾の後背地の産業集積の状況によって規定される。したがって本稿ではコンテナ港湾の競争力の規定因として、上述した2つの物流機能に加えて後背地の産業集積の状況を取り上げることとする。

#### (1) コンテナ港湾の競争力①—物流ネットワーク

物流ネットワークには海上物流ネットワークと陸上物流ネットワークおよび航空物流ネットワーク

の3つがある。このうち、海上物流ネットワークについては、さらに外航海運ネットワークと内航海運ネットワークに、陸上物流ネットワークはドレージ・ネットワーク、トラック・ネットワーク、鉄道ネットワークにわけることができる。本稿では紙幅の都合上、2つの海上物流ネットワークとともに、陸上物流ネットワークを一括して考察する。また航空物流ネットワークについては省略することとする。

### 1) 外航海運ネットワーク

外航海運ネットワークにおける競争力要因は大きく、①航路の種類、②航路の頻度、便数、③航路間の接続機能の3つにわけることができる。①については、そもそも外航航路がなければ港湾は機能しないため、航路があることは大前提として、それぞれの地域の域内航路に加えて、様々な種類の航路があるのかどうか、とりわけ基幹航路と呼ばれる欧米航路があるのかどうかが必要になる。言うまでもなく多様な航路が存在すると世界中の多くの港湾に貨物をダイレクトで運べるため、当然、集荷力が強くなる。②については航路があってもその航路の頻度がどの程度かによって、やはり集荷力が異なるというものである。当たり前のことであるが、同じ航路でも寄港頻度が高いと利便性が高まるため、集荷力が強くなる。たとえば週1便しか寄港しない場合は、その便に乗り遅れると1週間待たなければならないことになる。それに対して週3便寄港している場合は、たとえ予定していた便に積み遅れても、次の便が1日おいて寄港するため2日遅れるだけですむことになる。また出荷や入荷の頻度が高い貨物の場合、寄港頻度が高い港湾でなければ利用できないケースが多い。③については①と関連するが、航路間の組み合わせ機能によって、より強い集荷力を発揮することができる。たとえば欧米基幹航路と域内航路の組み合わせによって域内航路で欧米航路向け貨物を集めることができる。この機能は前述したトランシップ港の機能である。

### 2) 内航海運ネットワーク

外航海運ネットワークが海外の港湾との間の海上輸送ネットワークであるのに対して、内航海運ネットワークは、国内の港湾間の海上輸送ネットワークになる。そしてコンテナ物流に関しては、その中心となるものが内航フィーダー輸送ネットワークになる。内航フィーダー輸送ネットワークとは、本来、外航船が輸送すべきところを内航船で代替する輸送ネットワークのことである。これは先に見たトランシップ港における中・小型船での輸送ネットワークのうち、国内輸送に限定されたものである。この内航フィーダー輸送ネットワークが充実しているかどうかによって国内遠隔地貨物の集荷力が大きく左右される。そして内航フィーダー輸送ネットワークの充実を規定する要因は、内航フィーダー船の運航効率とそれに影響を与える国内港湾荷役のコストと効率性およびより基盤的には内航海運業界の安定性とコスト競争力である。

### 3) 陸上物流ネットワーク

陸上物流ネットワークに関しては、港湾と国内遠隔地を結ぶ陸上物流ネットワークの充実度と、陸上物流ネットワークと港湾との間のアクセスの利便性の程度ということになる。そしてこれを規定し

ている要因は、取り扱い貨物量と陸運業界、鉄道業界の競争力という業界単位での要因と、港湾と内陸の間のアクセス・ルートの状況というハードの要因が中心となる。

## (2) コンテナ港湾の競争力②—港湾物流体制

次にあげられるものが港湾物流体制である。これはハードの要因とソフトの要因にわけることができる。

ハードの要因としては、当該港湾の岸壁延長、水深、ヤード面積、貨物情報システム等がある。これらは貨物や船舶を当該港湾が受け入れる際の条件となるものである。ただしこれらハードの条件は必ずしもこれがなければ貨物や船舶が来ないというわけではない。当該港湾にこれらハードの施設がなくとも、近隣諸施設を代替的に利用する等の工夫で対応することは可能である。

またソフトの要因としては、前述した港湾物流の諸機能が該当する。これら諸機能のうち、とりわけ船内荷役と沿岸荷役については安定的かつ迅速、安全な作業体制の確保が港湾の競争力強化にとっては大前提となる。それ以外の諸機能については、そのほとんどが港湾地域外の内陸部においても展開可能であるが、同一港湾内部にこれら諸機能を集約することによって当該港湾への貨物集約が促進されるため、当該港湾の競争力の源泉の一部となる。逆にこれら諸機能を内陸地域に展開させると、当該港湾に貨物を集約させる必然性が低下するため、他港を利用する荷主が出てくる可能性がある。そうすると貨物は分散して当該港湾の集荷力は低下することになる。

## (3) コンテナ港湾の競争力③—産業集積

港湾物流の特性として、既に述べたように、港湾が自ら貨物を創り出すわけではないことがあげられる。港湾物流機能は、港湾そのものではなく、後背地の産業にその内容を規定される。港湾物流は受注型であり、したがって港運産業は受注型産業ということが出来る。貨物がなければ港湾は意味を持たないため、いかに先進的な港湾施設や効率の良い港湾荷役体制を持っていても、またその港湾を運営する主体が優れた経営主体であっても、後背地に貨物がなければその港湾は機能しない。必ずしも事例として適切ではないかもしれないが、たとえば北九州港のひびきコンテナターミナルは、当時、最新の港湾施設を持ち、北九州市から異例の好条件（ヤード使用料金等の破格の減免措置等）を得て、また世界のコンテナ・ターミナル・オペレータ大手であるシンガポールPSAが資本参加するという形をとったにも係らず、ほとんど利用されていないのが実状である。それはひびきコンテナターミナルの後背地に荷主企業がほとんど立地しておらず、しかもひびきコンテナターミナルが立地している響灘地区が内陸との交通の便が悪い、いわば「陸の孤島」であるため、貨物がほとんど集められなかったからである。このように港湾の競争力を規定する第1の要因は後背地の産業集積の状況である。

必要な港湾物流機能は後背地の産業集積の状況に依存するため、港湾の競争力はその港湾の後背地の「範囲」に大きく規定されることになる。後背地の「範囲」とは空間的範囲と利用者の範囲の2つにわけることができる。と言うのも港湾の後背地は単純にその港湾に空間的に近接している地域を指すわけではないからである。現実には当該港湾の近接地域であってもその港湾を利用しない荷主は数多く存在する。それは後背地の荷主が持つ港湾物流に対するニーズとその港湾が提供する港湾物流

サービスが一致しないことがあるからである。それではなぜ両者が一致しない状況が生まれるのか。換言するならば、ある港湾の港湾物流機能と後背地に立地する荷主の港湾物流に対するニーズの間になぜずれが生じるのか。それはその港湾が持つ物流ネットワークの内容と港湾物流機能の充実度によるものである。ただし十分な貨物量があれば、それに応じた港湾物流機能の充実と物流ネットワークが構築されることになるため、やはり産業集積の程度がコンテナ港湾の競争力を規定する一義的な要因ということになる。

上記3つの競争力要因のうち、最も重要なものは後背地の産業集積の規模と内容である。そして後背地の空間的範囲および利用者の範囲を規定する競争力要因が物流ネットワークと港湾物流体制となる。

### 3. 日本のコンテナ港湾の競争力とその背景

#### (1) 東アジアの中での日本経済に位置の変化

まず東アジアの中での日本経済の位置の変化、すなわち、その位置の相対的な低下があげられる。たとえば“Containerization International Yearbook”を見てみると、1978年時点では日本は世界のコンテナ貨物取扱量の中で国別では2位であり、そのシェアは10.8%であった。ところが2007年には同じく4位でシェアは4%に大きく低下している。一方、中国は1978年には20位内にも入っていなかったものが、2007年には米国を押さえて1位で、そのシェアは26.7%と圧倒的である。このように日本の位置が低下しただけでなく、近隣の中国が大きく台頭していることによって、東アジア域内における日本の中心性の低下あるいは消失をもたらしている。

この点はコンテナ貨物の全体量だけに言えることではない。表1、2は東アジアから見た北米航路における東アジア各国の貨物揚げ積みのシェアの変化を見たものである。東アジアから北米への輸出については、1990年には日本は東アジア域内において28%と最大のシェアを示していたが、2009年には4.5%にまでそのシェアを落としている。一方、中国は1990年の段階では日本に次ぐ24%となっているが、2009年位は69.4%とほぼ7割のシェアにまで上昇している。またそれ以外の国、地域に関しても、2009年には、ASEANは12.7%、韓国は4.7%となっており、日本よりも高いシェアを示している。このように北米航路の東航においては日本は下位に位置するようになっている。

この状況は輸入航路である西航においてもあまりかわらない。やはり1990年時点では、日本は40%と圧倒的なシェアを誇っていたが、2009年には12.4%にまで落ち込んでいる。一方、中国は13%から46.1%へと上昇している。またそれ以外の台湾(9.1%)、韓国(10.4%)、ASEAN(16.4%)と比べると、日本はほぼ同水準となっており、その東アジアにおける中心性は損なわれているといえることができる。

このように絶対的にも相対的にも貨物量という面では日本は東アジア域内の中心にはなりえない状況にあることは明白である。すなわち、港湾の競争力を規定する一義的な要因である産業集積とその結果としての貨物量という点では、日本港湾の競争力およびその強化は限界があることになる。

表1 アジア-北米航路における日本発着貨物量のシェアの低下（東航）

	日本	中国		台湾	韓国	ASEAN	
		中国本土	香港				
1990年	28	24	8	16	23	12	14
1991年	25	28	8	20	22	10	16
1992年	23	33	11	22	19	9	17
1993年	22	35	13	22	18	8	17
1994年	20	39	20	19	16	8	18
1995年	19	42	25	17	14	7	18
1996年	17	45	30	15	14	7	18
1997年	16	47	33	14	13	6	17
1998年	14	49	34	15	12	7	17
1999年	13	52	35	17	11	7	17
2000年	12	57	42	15	9	7	16
2001年	10	60	46	14	8	6	15
2002年	9	64	49	15	8	6	14
2003年	7.8	61.7	48.5	13.3	7	5.2	13.5
2004年	7.2	65.3	55	10.3	5.4	4.8	12.8
2005年	6.8	67	60.3	6.7	4.7	4.5	12.5
2006年	6.2	68.6	63.3	5.3	4.4	4.3	11.9
2007年	5.7	69.9	65.3	4.6	4.1	4.2	11.7
2008年	5.6	68.9	64.5	4.4	4.1	4.6	12.1
2009年	4.5	69.4	65.5	3.8	3.8	4.7	12.7

出所：日本海事センター資料より作成。

表2 アジア-北米航路における日本発着貨物量のシェアの低下（西航）

	日本	中国		台湾	韓国	ASEAN	
		中国本土	香港				
1990年	40	13	4	9	18	16	14
1991年	38	16	5	11	18	15	14
1992年	36	18	5	13	17	15	15
1993年	37	18	5	13	16	15	15
1994年	35	20	7	13	15	13	16
1995年	34	23	8	15	13	13	17
1996年	33	24	10	14	12	13	17
1997年	32	26	11	15	12	13	18
1998年	35	28	13	15	12	11	15
1999年	33	28	16	12	11	13	15
2000年	30	31	20	11	10	13	16
2001年	29	35	25	10	9	12	14
2002年	27	37	27	10	9	13	15
2003年	22.7	40	31.3	8.7	7.7	11.1	13.5
2004年	20.3	41.6	33.9	7.7	8.2	11	13.8
2005年	18.4	44	36.8	7.2	8.6	10.3	13.4
2006年	17.2	45.9	38.3	7.6	9.7	10	12.7
2007年	14.3	41.8	34.5	7.3	12.9	11	14.5
2008年	14.1	41.2	34.4	6.7	11.7	11.5	16.4
2009年	12.4	46.1	38.8	7.3	9.1	10.4	15.3

出所：表1に同じ。

(2) 東アジア物流ネットワークの中の日本港湾の位置づけ<sup>1</sup>

## 1) 国内港湾配置および国内物流ネットワークの状況と国内港湾間関係

さらに日本港湾の競争力を阻害している要因が、日本国内におけるコンテナ港湾機能の分散状況である。

## a) 国内港湾配置の状況

表3は日本の地方圏において生産された貨物が日本の主要港である5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5港のこと）を使って輸出された比率を時系列的に示したものである。また表4は同じく地方圏において消費された貨物が5大港を経由して輸入された比率を時系列的に示したものである。この2つの表を一見すればわかるように、5大港経由の比率は傾向的に低下している。このことは日本の地方圏が日本の主要港である5大港を利用しなくなってきたこと、すなわち、日本の主要港が国内遠隔地貨物の集荷力を低下させていることを示している。一方、日本にはコンテナ航路を持つ港湾が65港ある。つまり主要港以外の地方コンテナ港が60港存在するということになる。これら分散配置されたコンテナ港湾を利用してそれぞれの地域の貨物が輸出入されるようになってきている。この背景には、当然、日本という島国が東西南北に細長く展開しており、そこに生産拠点や消費市場が分散配置されていることがある。

表3 輸出コンテナ貨物の5大港依存度の変化（トン・ベース／％）

	70年	75年	79年	85年	89年	93年	98年	03年	08年
北海道	99.7	86.6	65.1	92.0	38.4	68.9	39.2	20.9	24.7
東北	99.9	99.1	99.4	98.0	97.7	97.5	78.7	69.1	76.1
北陸	98.2	99.0	99.8	98.1	94.1	91.5	79.4	66.4	61.4
中国	99.5	99.4	98.7	93.0	88.9	75.8	60.2	36.6	41.1
四国	99.9	100.0	99.9	98.8	97.7	96.1	86.8	70.5	73.0
九州	99.7	97.9	95.7	67.2	56.9	40.5	23.1	11.1	9.4
沖縄	-	6.5	100.0	35.8	8.6	21.3	8.0	2.2	0.5

表4 輸入コンテナ貨物の5大港依存度の変化（トン・ベース／％）

	70年	75年	79年	85年	89年	93年	98年	03年	08年
北海道	98.2	98.2	99.0	94.7	48.1	58.0	29.5	13.1	16.0
東北	96.7	99.9	100.0	98.2	94.9	95.5	73.4	52.8	52.7
北陸	100.0	98.8	99.4	98.2	81.3	71.6	42.6	34.5	36.0
中国	96.9	96.3	97.1	86.8	81.9	78.5	56.3	36.2	35.2
四国	100.0	96.0	96.9	83.7	85.8	90.1	68.0	58.7	53.1
九州	92.1	94.1	86.5	50.4	36.0	23.9	9.9	4.5	4.2
沖縄	-	21.3	43.8	40.1	27.0	11.3	5.1	4.7	4.6

出所：表3、4とも国土交通省港湾局等『全国コンテナ貨物流動調査報告書』各年版より作成。

1 東アジア域内における日本港湾の位置づけについては津守貴之 [1997]、津守貴之 [2003] も参照されたい。

## b) 国内物流ネットワークの状況

またそれとともに、国内輸送コストの相対的高さも主要港の国内集荷力低下の一因となっている。たとえば日本の人件費は近隣東アジア諸国と比べて圧倒的に高い。また国内物流ネットワークで利用される輸送手段、たとえば内航船舶等は外航船舶と比べるとほとんどが小型であり、輸送効率が相対的によくない。その結果、国内物流ネットワークの運賃は相対的に高いものとなっている。

このようにコンテナ港湾機能の分散配置による国内物流ネットワークの弱体化と国内物流ネットワークの弱さによるコンテナ港湾機能の分散配置の加速という状況が見られる。このことは日本の主要港の競争力強化という観点からは「悪循環」である。

## c) 国内港湾間関係

以上のことから日本においては国内港湾間関係の希薄化、すなわち、国内港湾間での内航フィーダー船による貨物のキャッチボールが行われにくい状況が強まっている。その一方で、国内に数多ある地方コンテナ港湾の集荷圏はほぼ都道府県規模で狭域化している。

## 2) 東アジア海運ネットワークと東アジア域内港湾間関係

## a) 東アジア海運ネットワークの構造的変化

すでに見たように東アジア域内各国のコンテナ貨物の取り扱い状況において、日本は中心性を失っている。それは東アジア域内規模で構築されているコンテナ物流ネットワークのハブ&スポーク体制のハブから日本港湾がはずれるということを意味している。このことを端的に示すものが表5である。日本の主要港である5大港は全て欧米基幹航路の便数を減少させている一方で、貨物量が急増している中国の港湾である上海は便数を急増させている。またそれ以外の香港、シンガポール、プサンは概ね便数を維持している。

つまり外航海運ネットワークを見る限りでは、貨物発生地点の変化によって、日本は外航海運ネットワークのハブ機能を喪失しており、コンテナ港湾の競争力要因である物流ネットワーク面でも不利になっていることがわかる。

表5 日本主要港発着の欧米基幹航路の便数減少

港湾名	1995年	2001年	2006年	2008年
香 港	60	83	83	70
シンガポール	46	47	49	44
上 海	1	18	48	58
プ サ ン	27	41	51	45
東 京	29	25	28	21
横 浜	31	24	21	18
名 古 屋	25	21	18	18
大 阪	16	13	8	4
神 戸	42	29	20	17

出所：国土交通省港湾局資料



#### b) 東アジア域内港湾間関係の再編成

そして前述した日本国内におけるコンテナ港湾機能の地方分散は、実は日本以外の東アジア主要港を中心とした港湾間関係、すなわち、東アジア主要港を国際ハブ港とする外航海運ネットワークの形成と連動したものである。日本の地方コンテナ港の多くが韓国航路、すなわち、プサン航路を開設しているが、このプサン航路が外航フィーダー航路として、プサン港を国際ハブ港とする外航海運ネットワークの中に、日本の地方コンテナ港を統合していく航路として機能している。換言するならば、日本の地方コンテナ港は日本の主要港に貨物を集約するのではなく、東アジア主要港のフィーダー港になることによって外航航路を開設している。また日本の主要港についても、上述した欧米航路の便数減少という事態に直面して、少なくとも一部の貨物は東アジア主要港の欧米航路を利用する、すなわち、日本主要港も一部貨物については東アジア主要港のフィーダー港となっている。このことは逆のケースもある。すなわち、航路のスケジュールによっては一部貨物について日本の主要港がプサン港や上海港等の東アジア主要港のハブ港として機能するというものである。つまり日本港湾と一括りにすることはできず、また同じ港湾でもその機能は荷主や貨物によって異なるケースがあり、東アジア域内規模で港湾間の競争と連携の「弁証法」とでも言うべき構図が見られる。

### (3) 日本の港湾物流体制

#### 1) 港湾物流のハード面

港湾物流のハード面では、しばしば外航船社からコンテナ・ヤードが輸入対応になっておらず狭いといったクレームや、航路・岸壁水深が浅いという不満が出される。しかし逆にコンテナ・ヤードを拡張したり、航路・岸壁水深を増深したりすると貨物量が増えるかというところというわけではない。これら外航船社から出されるハード面での要求の実質的な背景は、主に、日本は貨物量が少ないのにコストが高いため効率が悪いのでそれを少しでも相殺したいというものである。このことは次に見る港湾物流のソフト面についても同様に言えることである。

#### 2) 港湾物流のソフト面

ここでは外航船社、とりわけ外国系外航船社および荷主からしばしば出される「ニーズ」である港湾の24時間フルオープンと事前協議制度の廃止について見てみよう。

##### a) 24時間フルオープン

港湾の24時間フルオープンとは、コンテナ・ターミナルのゲート・オープンを24時間フルオープンにするというものであり、いわばコンビニエンス・ストアと同じ状況にして、荷主はいつでも貨物をコンテナ・ターミナルに持っていける、あるいは貨物をとりにいける体制にすべきであるというものである。逆に言うならば、そうになっていないため、日本のコンテナ港湾は集荷力が弱くなっているというものである。

しかし実際にはユーザーである荷主の生産体制が24時間対応になっていないケースが多いため、24時間フルオープンはほとんど不必要である。また仮に24時間フルオープンするとしたら、そのための

夜間勤務要員をコンテナ・ターミナルに張り付けなければならず、その分、港湾物流コストが高くなる。そして増加したコストを吸収するためには、通常の間時間帯におけるコンテナ貨物1本当たりの港湾物流作業の料金を高く設定しなければならなくなり、結果的に荷主にとってもコスト増加になる。逆にそうしなければターミナルは維持できなくなる。

加えて現実的には限定的なオープンで十分である。たとえばゲート・オープン時間を8時半から前倒しにして7時にすると、4時半を延長して6時や8時にするといった対応である。

#### b) 事前協議制度

事前協議制度とは、日本港運協会と全国港湾労働組合連合会および港湾運輸同盟との間の協議と、日本港運協会と船主協会内部の船社・港湾連絡協議会との間の二者二者協議という形をとる。簡単に言うならば、港運の現場における作業体制の変更をとまう航路変更・船舶変更などについては、船社は港運業者および港湾労働組合にあらかじめ連絡し、その了解を取り付けるための制度である。

この制度は、しばしば外航船社、とりわけ外国の外航船社から潜在的に不満が出ている制度である。というのもユーザーである船社が起用する港運事業者を自由に選べないからである。言うならば消費者が自分を買う商品を選ぶことができないという制度である。ただしこの点は他の商品でもよくあることであり、事前協議制度とは、そういう意味では、人為的に独占状態を作りだすことによって交渉力を強化しているものと見なすことができる。それではなぜこのような独占状態を日本の港運業界は作りだしているのか。それは港運事業者が船社や荷主の下請けになりやすく、船社や荷主に対する交渉力が弱くなりやすいからである。その結果、作業料金をたたかれ、安定的な収益をあげることができなくなると、港運の現場作業の品質が落ちる。いわば日本の港湾物流機能の中核である荷役作業における競争力を維持する仕組みと言える。

また事前協議制度があろうがなかろうが、貨物があれば船社は船を寄港させるため、この制度をなくすことが日本港湾の競争力強化の決定的な要因にはならない。一方で、事前協議制度があるため、港運事業者は安定的にビジネスを行えるため、熟練労働者を再生産することが可能となっている。

## 4. 日本に必要とされる港湾政策とは

それでは最後に、今まで見てきた日本のコンテナ港湾の競争力の現状から、現在の日本の港湾政策の問題点と今後日本に必要とされる港湾政策のポイントを概観しておこう。

### (1) 現在の日本の港湾政策の問題点

#### 1) 「港湾」政策としての港湾政策

まず現在の日本の港湾政策は、港湾という空間に限定された政策になっている。と言うのも、後述するように政策内容がほぼ港湾施設整備に限定されているからである。その結果、本来必要とされる後背地産業のニーズへの対応という視点がきわめて薄い。このことはそのまま後背地産業と港湾地域を結ぶ物流ネットワークとの連携の視点も薄いことを意味している。近年、スーパー中核港湾プロジェ

クトや国際戦略港湾政策において、若干、内航フィーダー輸送の活性化という視点が前面に出てきたが、内航フィーダー輸送の基盤となっている内航海運業界全体の活性化という視点は全くないため、実際には本格的な物流ネットワーク政策は未だ存在しない。陸運ネットワークや鉄道ネットワークについては、内航フィーダー輸送ネットワークよりもさらに政策的な関与が薄いものとなっている。また外航海運ネットワークとの連携についてもほとんど政策措置がないのが実状である。

## 2) 港湾施設整備政策としての港湾政策

また政策内容が港湾施設整備に限定されていると述べたが、このことは同時に港湾物流機能の担い手である港運事業者への視点が薄いことを意味している。つまり港湾施設の直接的なユーザーである港運事業者のニーズに対応していないことになる。その結果、不必要な港湾施設の整備を促進している傾向が強い。この点については施設整備が必要な港湾において不必要な施設整備を行っているケースと、施設整備が不必要な港湾に施設整備を行っているケースの2つに分けることができる。後者については、単に無駄な投資を行うというだけでなく、港湾施設の過剰分散による国内貨物の拠点集約を阻害するという追加的なマイナス面がある。このことは現在の港湾政策が「港湾」政策であり、国内物流ネットワークとの連携という視点が薄いことも連動してくる。すなわち、国内物流ネットワークとは無関係に個々の港湾施設が整備されることによって、国内港湾間関係はますます希薄となり、国内物流の集荷圏の狭域化を加速させることになる。そして狭域化した国内集荷圏ごとに存在するコンテナ港湾に対して、貨物量が十分であれば、外航コンテナ航路が開設される。ただしそのほとんどが韓国航路ないしは中国航路であり、これら航路は韓国および中国の主要港に貨物を集約し、これら港湾の国際ハブ機能を強めることとなる。また国内物流ネットワークとは無関係に港湾施設が整備されているということは、日本全体の港湾機能の配置政策がないということでもある。

## (2) 産業政策と港湾政策

産業政策と港湾政策の関連は2つの意味がある。1つは産業振興あるいは産業創出を促すことを明確に意識した港湾政策という意味、すなわち、いわば産業政策の一環としての港湾政策という意味と、港湾産業そのものを強化するという意味での産業政策という意味である。後者については(4)で論じることとし、ここでは前者に絞って整理しておく。

すでに繰り返し指摘しているように、港湾はそれそのものでは存在理由はない。あくまでも産業振興のためのインフラとして意味を持つのであって、創出・振興すべき産業に合わせてその機能も整備されるべきである。そうであるならば、まず必要とされることは水平分業が進展する現在において、東アジア域内の中で島国日本はどのような産業あるいは生産工程を維持・強化すべきなのか、すなわち、日本の製造業のコア・コンピタンスは何なのかをある程度絞り込んでおくことである。そして次に、この日本の製造業のコア・コンピタンスにとって、どのような港湾機能が必要であり、その港湾機能を維持・強化するためにはどのような港湾施設とソフトの制度措置が必要なのかを特定するという作業が求められている。今までの港湾政策は港湾という空間から見た港湾政策であったため、しばしば本末転倒な政策が展開されてきたが、需要に合わせた施設・サービスの提供という本来の姿に

戻すことが必要である。その際、単に日本の状況だけで港湾政策の内容を決めるのではなく、東アジア域内全体における海運ネットワークやそれに対応した港湾間関係の再編成を当然、視野に入れておかなければならない。たとえば少なくとも東アジア域内では貨物量の相対的なシェアを低下させている日本の場合、港湾施設を過剰、過大に整備する必要はないことになる。ここで過剰とはコンテナ・ターミナルを数多く整備するということであり、過大ということは不必要に大規模な施設、たとえば-18mの大水深バース等、を整備することを意味している。

### (3) 海運政策と港湾政策

#### 1) 外航海運政策と港湾政策

港湾はもともと海上輸送ネットワークをつなぐ結節点である。そうであるならば海上輸送ネットワークとの連携という視点が不可欠になることは当然である。したがって港湾政策を考える際に、外航船社のニーズへの対応という視点を持つことが必要となる。そしてコンテナ・ターミナルを運営している主体の多くが外航船社であることを考えると、この視点の必要性はより強いものであることがわかる。その際、東アジア域内の客観的状況、たとえば貨物発生量の多寡やそれによる外航海運ネットワークの状況等を考慮して、日本の港湾にはどのような航路が定着可能なのか、定着させるためにはどのような外航海運政策と連動した港湾政策が必要なのかを検討する必要がある。その際のポイントは、日本国内に国内ハブ港機能を残すのか、それともハブ機能はそのほとんどを東アジア主要港に移転させるのか、残すとしたら日本のどこの地域にとってのハブ機能を残すのかという点である。スーパー中枢港湾プロジェクトも国際コンテナ戦略港湾政策も国内ハブ港機能を残すという方針は打ち出しているが、日本国内全ての地域の貨物を国内ハブ港に集約することは不可能である。現実的な方策としては日本を、太平洋側の東日本、瀬戸内、環日本海の3ブロックに分け、国内ハブ港を1つだけ選ぶとしたら太平洋側の東日本のハブとして京浜港を、2つ選ぶとしたらそれに加えて瀬戸内のハブ港として神戸港あるいは大阪港を拠点化するとともに、環日本海ブロックに関しては、主にプサン港をハブとするネットワークを充実させるということになるはずである。そしてこの基本方針が決まれば、それに対応した海運政策と港湾政策の連携を具体化することが可能となる。

#### 2) 内航海運政策と港湾政策

国内ハブ港を維持する場合は内航海運政策と港湾政策の連携がきわめて重要な論点となる。と言うのも国内ハブ港への貨物集約の主要ルートの1つが内航フィーダー輸送ルートになるからである。これに関してはスーパー中枢港湾プロジェクトの末期から現在の国際コンテナ戦略港湾政策に至るまでの間に内航フィーダー輸送の活性化がしばしば議論されている。この点は今までの港湾のみに限定した「競争力強化」あるいは貨物集約戦略から見ると一歩前進していると言える。ただし問題は内航フィーダー輸送を内航海運業界全体から切り離して論じているところにある。内航フィーダー輸送の活性化はその基盤にある内航海運業界全体の抜本的な体質改善なしには中長期的に持続しがたい。

#### (4) 港湾物流高度化政策としての港湾政策

産業としての港湾産業という視点を明確化する必要がある。しかし残念ながら、この視点は、少なくとも国土交通省成長戦略会議報告書には全くない。当該報告書では「港湾力」の強化が唱われており、一見、港湾産業の育成・強化が重視されているように見えるが、実際には、当該報告書における「港湾力」とは港湾機能の高度化＝港湾物流の「効率化」、すなわちコスト削減とサービス向上のことであり、港湾物流の担い手である港運事業者にコスト削減とサービス向上による負担増を要求するものとなっている。概して当該報告書は荷主の視点で貫かれている。しかし本稿でも見てきたように、必ず港湾に必要な物流機能は港湾荷役であり、それを安定的かつ安全に提供できる主体は港運事業者であることを考えるならば、また港運事業者が荷主や船社に対して相対的に弱い立場にあることを考慮するならば、強い港運事業者の育成政策が必要とされることは論を待たない。

#### 参 考 文 献

- 国土交通省成長戦略会議 [2010] 『国土交通省成長戦略』国土交通省HP (2010年5月17日付)  
津守貴之 [1997] 『東アジア物流体制と日本経済』御茶の水書房  
津守貴之 [2001] 「日本のコンテナ港湾経営の本質的問題点」『経済学会雑誌』(岡山大) 32巻4号

## Competitiveness of Japanese Container Ports Reconsidered

Tsumori Takayuki

The purpose of this paper is twofold. First, I want to make it clear the source of competitiveness of Japanese main container ports. Second, I will specify the course of suitable container port policy in Japan. In general, there are three sources of competitiveness of container ports, that is, industrial agglomeration and volume of cargoes as the result of it, supply chain networks, especially, networks of shipping lines and stevedoring system in container port. Now, Japanese main container ports have lost the first source of competitiveness of container ports, namely, volume of cargoes and networks of shipping lines of these ports are weakening. The result clearly show that Japanese main container ports can not depend to increase container cargoes throughput on only efficient stevedoring system in port as the third source of competitiveness of container port. Therefore, Japanese government should, at first, support to strengthen supply chain networks as short-term policy and secondly promote to reaggregate or regenerate the cluster of manufacturing industry as long-term policy.