

日本のコンテナ港湾経営の本質的問題点

津 守 貴 之

1. 本稿の目的

現在、日本のコンテナ港湾をめぐるさまざまな問題が指摘され、議論されている。例えば、阪神・淡路大震災の被災を受けた神戸港のコンテナ貨物取扱量回復の遅れや日本の大コンテナ港湾のコンテナ貨物取扱量の伸び悩みによって表現される日本のコンテナ港湾の「競争力の低下」、また日本の大港湾からの基幹航路の抜港問題に象徴される日本の大港湾の東アジア地域におけるハブ・ポート機能の喪失、そして地方港のみならず大港湾をも含めたコンテナ港湾の過剰建設の問題、さらにはコンテナ貨物の港湾素通り問題に典型的に見られる港湾そのものの機能の見直し等である。

本稿では現在の日本の港湾をめぐる「2つの過当競争」の考察、即ち、コンテナ港湾間の過当競争と港頭地区—内陸地区間の過当競争の考察を機能面に焦点を当てて、日本の港湾経営の本質的問題点を整理することとしたい。

以下、第2節において日本のコンテナ港湾をめぐる競争状況を量的側面（＝日本国内および東アジア域内におけるコンテナ港湾間の空間的な競争・連携状況）から、第3節において質的側面（＝貨物類型別に見たコンテナ港湾間の競争・連携およびその背後にある内陸地区における物流機能集積の位置づけ）から検討することにする。そして最後にこれらの作業を通して可能かつ必要なコンテナ港湾経営の方向性を提示することとしたい。

2. 日本港湾をめぐる過当競争状況—港湾間競争の量的側面

(1) 5大港—地方港間競争

1) 地方コンテナ港の台頭

神戸、横浜、東京、名古屋、大阪の5大港以外の地方港の国際海上コンテナ貨物の取扱量の推移を見てみると（表1）、輸出量が80年の68万トンから98年の1301万トンへとおよそ19倍に、輸入量は同じく63万トンから1266万トン（20倍）へと過去およそ20年間で急激に増加していることがわかる。さらに港湾近代化促進協議会の調べによると⁽¹⁾、1999年の地方港のコンテナ貨物取扱比率は輸出入合計で17.9%となっており地方港のコンテナ貨物取扱比率は80年代以降、着実に伸びている。

2) 地方圏の5大港依存度の低下

地方港のコンテナ貨物取扱比率の上昇は、とりもなおさず5大港のその低下である。次に5大港のコンテナ貨物取扱比率の低下が各地方圏におけるコンテナ貨物の流動状況にどのように反映しているのかを、運輸省港湾局、大蔵省関税局他が行っている『コンテナ貨物流動調査』（1ヵ月間調査）を利用して調査時期ごとに時系列で比較してみよう。

表1 地方港のコンテナ貨物取扱量の増加と地方港取扱比率の上昇 (万トン/%)

| | 80年 | 85年 | 90年 | 91年 | 92年 | 93年 | 94年 | 95年 | 96年 | 97年 | 98年 |
|-------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 輸出量 | 68 | 303 | 465 | 568 | 637 | 707 | 818 | 1102 | 1102 | 1102 | 1301 |
| 地方港比率 | 2.35 | 6.27 | 7.46 | 8.68 | 9.22 | 10.20 | 11.31 | 14.91 | 14.91 | 14.91 | 17.0 |
| 輸入量 | 63 | 168 | 434 | 552 | 599 | 680 | 791 | 1067 | 1067 | 1067 | 1266 |
| 地方港比率 | 3.18 | 5.89 | 8.25 | 9.33 | 9.92 | 10.44 | 10.55 | 13.00 | 13.00 | 13.00 | 15.3 |

※ここで地方港とは神戸、横浜、東京、名古屋、大阪の5大港以外の港湾を意味する。
運輸省港湾局資料より作成

(1) 港湾近代化促進協議会『外貿コンテナ取扱個数及び貨物量』1990年～1999年分から算出した。

同調査によると、輸出入ともに（表2，3）70年調査の時点では関東、東海、近畿といった、いわゆる3大都市圏以外の各地方圏全てで5大港依存度がほとんど100%に近い数字を示している。しかしその後の調査では、5大港から最も遠距離に位置する北海道、九州をはじめとして地方圏は全て5大港への依存度を傾向的に低下させていることがわかる。とりわけ98年調査では5大港依存度の低下が顕著に出ており、90年代に地方圏貨物の5大港離れが加速したことを物語っている。

これら2つの表からわかることは次の2点である。即ち、①かつては3大都市圏だけでなく、地方圏の貨物も5大港を經由して輸出入されていたこと、②その後、地方圏において5大港依存度が低下していることである。この5大港へのコンテナ物流活動の集中状況から地方港への同活動の分散状況への転換の背景には、以下の諸変化がある⁽²⁾。即ち、まず第一に、政策的には、80年代後半以降、「多極分散型国土の形成」あるいは輸入促進を目的として、中央省庁（特に国土庁や運輸省）は地方コンテナ港湾整備に前向きになるとともに、各地方自治体も「地方の国際化」という掛け声のもとで、中央

表2 輸出コンテナ貨物の5大港依存度
(トン・ベース/%)

| | 70年 | 75年 | 79年 | 85年 | 89年 | 93年 | 98年 |
|-----|------|-------|-------|------|------|------|------|
| 北海道 | 99.7 | 86.6 | 65.1 | 92.0 | 38.4 | 68.9 | 39.3 |
| 東北 | 99.9 | 99.1 | 99.4 | 98.0 | 97.7 | 97.5 | 78.7 |
| 北陸 | 98.2 | 99.0 | 99.8 | 98.1 | 94.1 | 91.5 | 79.5 |
| 中国 | 99.5 | 99.4 | 98.7 | 93.0 | 88.9 | 75.8 | 60.2 |
| 四国 | 99.9 | 100.0 | 99.9 | 98.8 | 97.7 | 96.1 | 86.8 |
| 九州 | 99.7 | 97.9 | 95.7 | 67.2 | 56.9 | 40.5 | 23.5 |
| 沖縄 | - | 6.5 | 100.0 | 35.8 | 8.6 | 21.3 | 8.0 |

表3 輸入コンテナ貨物の5大港依存度
(トン・ベース/%)

| | 70年 | 75年 | 79年 | 85年 | 89年 | 93年 | 98年 |
|-----|-------|------|-------|------|------|------|------|
| 北海道 | 98.2 | 98.2 | 99.0 | 94.7 | 48.1 | 58.0 | 29.5 |
| 東北 | 96.7 | 99.9 | 100.0 | 98.2 | 94.9 | 95.5 | 73.4 |
| 北陸 | 100.0 | 98.8 | 99.4 | 98.2 | 81.3 | 71.6 | 42.6 |
| 中国 | 96.9 | 96.3 | 97.1 | 86.8 | 81.9 | 78.5 | 56.4 |
| 四国 | 100.0 | 96.0 | 96.9 | 83.7 | 85.8 | 90.1 | 68.0 |
| 九州 | 92.1 | 94.1 | 86.5 | 50.4 | 36.0 | 23.9 | 9.9 |
| 沖縄 | - | 21.3 | 43.8 | 40.1 | 27.0 | 11.3 | 5.0 |

*どちらも1ヶ月調査。沖縄の数値の急激な増減は1県という狭い範囲で、かつ1ヶ月という短い期間での調査であることからくるものである。

運輸省港湾局・大蔵省関税局等『全国輸出入コンテナ貨物流動調査』各年版より作成

(2) 日本におけるコンテナ物流活動の5大港集中の論理と地方港分散の論理について詳しくは津守貴之〔1997〕を参照されたい。

省庁のコンテナ港湾機能の分散政策に積極的に呼応していった。その結果、地方港におけるコンテナ施設整備が進展し、コンテナ施設が全国に分散した。施設分散はその後、阪神・淡路大震災による神戸港の機能停止によってさらに加速された。そして第二に、物流業界の構造変化に関しては、コンテナ定期船業界の構造変化と荷主の対船社交渉力の向上があげられる。周知のように、1984年における米国海運法の改正を直接的な契機として、そして盟外船社の急激な台頭を重要な一因として、海運同盟は形骸化の一途をたどってきた。この傾向は米国海運法1999年改正法においてさらに強められた。一方、大荷主の多国籍化によって国境を越えた中間財物流が活発化したため物流コストの削減とリード・タイムの短縮化を目的として、大荷主が自社近接型物流、さらには自社主導型物流を追求しはじめている。コンテナ定期船業界における競争激化そして船腹過剰とともに、大荷主の物流活動への積極的関与によって、大荷主の対船社交渉力は強まっている。その結果、地方圏に販路や生産拠点を持つ大荷主は、遠隔地にある5大港ではなく、地元地方港を利用して輸出入を行う傾向を強めており、コンテナ船社もこの大荷主の要求に応える形で地方港配船を活発に行っている。これに加えて日本国内の物流コストの高さが国内物流ルートの短縮化＝地方圏貨物の地元地方港経由での直接的な輸出入を加速化させていることは言うまでもない。

上記の諸変化によって地方港の国際コンテナ貿易港としての台頭と、その結果としての5大港—地方港間競争の発生、さらには地方圏の輸出入貨物の5大港依存度の低下、換言するならば5大港の集荷圏の縮小がもたらされているのである。

(2) 地方港間競争

しかし地方港がコンテナ港として発展していると言っても、地方港が相互に緊密に連携して5大港に対抗しているというわけではない。地方港は地方港で集荷をめぐって相互に激しく競争している。この点を地方圏の集荷圏の

狭さおよびコンテナ貨物生産・消費量の絶対的少なさから見てみよう。

1) 集荷圏の細分化

前掲の『コンテナ貨物流動調査』の1998年調査の数字をもとに整理してみると、輸出コンテナ貨物を取り扱っている地方港42港のうち、当該地方港が立地している（あるいは近接している）わずか1つの都道府県に集荷貨物の90～100%を依存している地方港が22港、70～89%の港湾は8港、以下、60～79%は5港、50～69%は2港である。一方、49%以下の港湾はわずか5港でしかない。

輸入コンテナ貨物についても、輸入コンテナ貨物を取り扱っている地方港43港のうち、同じく1つの都道府県に集荷貨物の90～100%を依存している地方港が15港、70～89%の地方港が15港、以下、60～79%が6港、50～69%

表4 地方コンテナ港取扱輸出貨物の集荷圏集中度（トン・ベース，%）

| | 港湾名（主要集荷都道府県） |
|----------|--|
| 90%～100% | 苫小牧（北海道＝100%）、石狩湾新港（北海道＝100%）、八戸（青森＝96.6%）、秋田（秋田＝97.3%）、小名浜（福島＝99.4%）、鹿島（茨城＝100%）、日立（茨城＝97.1%）、千葉（千葉＝95.1%）、和歌山下津（和歌山＝100%）、水島（岡山＝98.3%）、広島（広島＝95.0%）、徳山下松（山口＝98.8%）、岩国（山口＝98.3%）、三田尻中関（山口＝98.6%）、宇部（山口＝100%）、小松島（徳島＝100%）、松山（愛媛＝98.2%）、今治（愛媛＝97.5%）、高知（高知＝99.5%）、伊万里（佐賀＝90.0%）、大分（大分＝100%）、那覇（沖縄＝93.0%） |
| 70%～89% | 新潟（新潟＝87.9%）、直江津（新潟＝89.0%）、伏木富山（富山＝89.5%）、金沢（石川＝79.5%）、清水（静岡＝88.0%）、四日市（三重＝89.6%）、高松（香川＝77.7%）、細島（宮崎＝86.4%） |
| 60%～79% | 酒田（秋田＝66.6%）、堺泉北（大阪＝65.5%）、境（鳥取＝71.8%）、福山（広島＝68.6%）、志布志（宮崎＝66.8%） |
| 50%～69% | 三島川之江（愛媛＝50.2%）、博多（福岡＝65.9%） |
| 49%以下 | 塩釜（宮城＝37.0%）、川崎（神奈川＝45.1%）、敦賀（滋賀＝31.4%）、下関（山口＝31.8%）、北九州（福岡＝47.5%） |

* 「集荷圏集中度」とは各地方コンテナ港が取り扱うコンテナ貨物全体に占める最大取扱都道府県の割合のこと。例えば苫小牧港の場合、苫小牧港の取扱コンテナ貨物全体に占める北海道産コンテナ貨物の割合が100%となっている。

表2に同じ。

表5 地方コンテナ港取扱輸入貨物の集荷圏集中度(トン・ベース, %)

| | 港湾名(主要集荷都道府県) |
|----------|---|
| 90%~100% | 苫小牧(北海道=100%), 石狩湾新港(99.2%), 八戸(青森=98.3%), 秋田(秋田=92.2%), 小名浜(福島=96.0%), 伏木富山(富山=93.7%), 金沢(石川=95.6%), 清水(静岡=91.3%), 和歌山下津(和歌山=100%), 広島(広島=93.9%), 徳山下松(山口=98.0%), 高松(香川=92.1%), 長崎(長崎=98.4%), 大分(大分=91.9%), 那覇(沖縄=98.7%) |
| 70%~89% | 塩釜(宮城=75.4%), 鹿島(茨城=89.8%), 千葉(千葉=74.9%), 新潟(新潟=87.5%), 直江津(新潟=82.9%), 四日市(三重=75.6%), 水島(岡山=73.8%), 福山(広島=76.8%), 岩国(山口=87.8%), 小松島(徳島=80.7%), 松山(愛媛=88.7%), 今治(愛媛=87.6%), 高知(高知=80.3%), 細島(宮崎=89.9%), 志布志(鹿児島=82.5%) |
| 60%~79% | 酒田(山形=65.7%), 日立(茨城=31.2%), 敦賀(京都=69.3%), 境(鳥取=69.2%), 三島川之江(愛媛=79.1%), 博多(福岡=66.5%) |
| 50%~69% | 舞鶴(京都=53.8%), 堺泉北(大阪=65.2%), 三田尻中関(山口=57.5%), 北九州(福岡=53.6%), 伊万里(福岡=59.1%) |
| 49%以下 | 川崎(東京=35.7%), 下関(大阪=16.9%) |

表2と同じ。

が5港で、49%以下はわずか2港あるにすぎない。

このように日本の地方コンテナ港は、その集荷圏を当該港湾が立地する1~2の都道府県に限定されているケースが圧倒的に多く、各地方港の集荷圏は極端に細分化されている。さらに、例えば山口県は下関、徳山下松、宇部、三田尻中関、岩国の各港を、新潟県は新潟、直江津両港を、愛媛県は今治、松山、三島川之江各港を、広島県は広島、福山両港といったように、1都道府県の中に複数のコンテナ貨物取扱港湾が存在し、集荷圏が都道府県レベルよりも細分化されているケースさえ見られる。

2) 集荷力の弱さ

集荷圏の細分化は、常識的に考えて、各地方港の集荷力を弱めるものである。もちろん集荷圏が1~2の都道府県に限定されていても、当該地方港において最低限の貨物量が集荷されているならばさほど問題はないと言えるか

もしれない。しかし現実には地方圏のコンテナ貨物発生量はもともときわめて小さい(表6)。なぜならば産業が集積している関東、東海、関西といった3大都市圏およびその周辺とは違って、地方圏は産業集積の度合いが低いからである。中国地方、九州地方の数字が比較的高くなっているが、これはいわゆる太平洋ベルト地帯上の諸県、即ち、岡山県(コンテナ貨物の生産量の全国比=2.6%、同消費量の全国比=1.3%)、広島県(同2.2%、1.6%)、山口県(同3.6%、1.2%)、福岡県(4.9%、4.4%)があるからであり、その他の中国・九州諸県の比率は極端に少ない。このように地方圏の貨物量が絶対的に少ないにもかかわらず、1道府県1港程度のコンテナ取扱港が存在しているのが日本の現状である。

ここで前掲の港湾近代化促進協議会の調べをもとに地方港がどの程度のコンテナ貨物を1港当たり取り扱っているかを整理してみよう。5大港以外の地方港48港の1港当たり平均取扱コンテナ個数(TEU)は33137本、さらに地方港のうち博多、清水、北九州の上位3港を除くと、地方港45港の1港当たり平均取扱コンテナ個数(TEU)は17562本と2万本にも満たない。通常のガントリー・クレーン1基の1年間の維持・管理・運営コストを考えると、クレーン利用料金を1時間7万円程度に設定した場合、おおよそ年間5万本のコンテナを取り扱わなければ採算がとれない(これはあくまでもガントリー・クレーンのみでの計算であり、コンテナ・ヤードの整備などその他の投資コストは含まれていない)。つまり平均すると全ての地方港がクレーンの維持・管理・運営コストすらまかないえていないことになる。もちろん

表6 地方圏のコンテナ貨物生産・消費量の少なさ(トン・ベース, %, 1998年調査)

| | 地方圏計 | | | | | | | | 関東 | 中部 | 近畿 |
|----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| | 北海道 | 東北 | 北陸 | 中国 | 四国 | 九州 | 沖縄 | | | | |
| 生産 | 24.8 | 0.3 | 3.2 | 2.8 | 8.7 | 2.3 | 7.3 | 0.0 | 28.5 | 29.1 | 17.7 |
| 消費 | 19.7 | 1.3 | 2.4 | 2.2 | 4.3 | 2.0 | 7.1 | 0.3 | 35.3 | 21.5 | 23.4 |

表2に同じ。

全ての地方港にガントリー・クレーンが設置されているわけではないが、たとえジブ・クレーンなどのその他のクレーンの維持・管理・運営コストをガントリー・クレーンの半額程度としても、平均2万本に達しない取扱量というのは明らかにほとんどの地方港が採算割れをしていることを示している。そして上位7港についても1港にガントリー・クレーンが1基しかないわけではないので、これらの港湾も当然、採算は厳しいはずである。このような現状を見るならば、コンテナ港湾の過剰建設に対する批判が出てくるのもごく自然な成り行きであると言える。

しかも地方港が遠隔地の貨物を集荷しようとしても、大荷主による国内輸送の短縮化と地元港湾の利用度の向上は、単に地元地方コンテナ港湾の利用を促進するだけでなく、当該地方コンテナ港にとって遠隔地にある貨物の集荷を困難にもしているため、非現実的である。

そして90年代において典型的に見られる地方港配船パターンは既存航路上の港湾への追加寄港である。その背景には船社による日本地方港発着コンテナ船の輸出入貨物のインバランスの是正という課題がある。

コンテナは輸送容器であるため反復利用が可能である。そしてコンテナ物流は基本的に往路・復路ともに貨物輸送を行うことが望ましいことは言うまでもない。なぜならば往路・復路とも貨物輸送を行った場合と往路・復路のどちらかのみ片荷輸送を行う場合を比べると、単純に考えて、コンテナ1本当たりの運送コストは後者は前者の2倍になることになるからである。

しかし現実には地域間あるいは港湾間で空コンテナの過不足が生じている。当たり前のことであるが、輸入港およびその後背地には空コンテナが滞留し、輸出港およびその後背地ではコンテナ不足という事態が発生する。特に少数の大荷主の貨物に依存している地方港はそのほとんどが輸出貨物、輸入貨物のいずれかしか持たないという輸出入貨物のインバランスという問題を抱えている。追加寄港は、このような状況に対して船社が地方港における輸出入貨物のインバランス状態を是正することを目的として90年代に活発に

行われてきたのである。たとえば輸出貨物偏重港への配船を行っている場合、その船社は当該航路の途中あるいは延長上にある輸入貨物偏重港に追加寄港することによって輸出入貨物のインバランスを部分的にはあれ軽減・是正することができ、空コンテナのポジショニング・コストをそれだけ抑えることが可能となる。

つまり東アジア域内船社の集荷対策およびコスト削減策（空コンテナの効率的なポジショニング）として地方港への追加寄港が行われてきたという側面を持つ。

さらにコンテナ船社にとって地方港配船は比較的うまみのあるサービスである。なぜならば地方港配船サービスは地方圏の荷主にとって5大港経由での輸出入に付き物の国内遠距離輸送をカットできる分、全体の運賃が割安になるため、地方港配船サービスを行う船社は通常、5大港への配船よりも運賃を高め設定できるケースが多いためである。たとえば広島県のある荷主が神戸港を利用して台湾からの輸入を行っていたとしよう。仮に台湾から神戸港への海上運賃が10万円で、神戸港から広島県までの国内運賃が10万円、トータルの運賃が20万円であるとする、新規に台湾—広島港航路を開設する船社はその海上運賃を10万円から20万円の幅で決定することが可能となる。もとより地方港への配船は5大港への配船と比べて集荷が不安定であるというリスクやコンテナ・リースが困難であるといった高コスト要因も持つものであるため、地方港配船が必ずメリットがあるとは言えないが、概して言うならば、海上運賃が比較的高めに設定しやすいことと海上運賃を柔軟に設定できることが船社にとっては魅力となっている。

追加寄港による配船港の増加は、一方で新規に配船される地方コンテナ港湾にとってはコンテナ航路の新規開設あるいは既存航路の増便として歓迎されるものであるが、しかし他方で国内各地域における集荷圏の細分化をもたらしてもいる。というのも、単純化して言うならば、輸出貨物偏重港と輸入貨物偏重港が2港で輸出入貨物のバランスがとれた港湾1つと同じ扱いに

なっており、どちらか1港に貨物をまとめるという方向ではなく、2港ばらばらに集荷するという状況を固定化するからである。その結果、同一地域（たとえば東北地方や中国地方等）において複数のコンテナ港湾が存在することによって同一地域内部で、いわば「狭域」物流圏が形成されているのである。この集荷圏の細分化が各コンテナ港湾の集荷力の低下をもたらすのは当然のことであり、また同一地域内部でのコンテナ港湾間の集荷競争を顕在化・激化させている。

このように現在、日本国内では5大港—地方港間のみならず地方港間（さらには、本稿では触れないが5大港間でも）過当競争と言ってよい行き過ぎた集荷競争状態が定着している。

(3) 東アジア域内港湾間競争

1) 大港湾間のハブ・ポート化競争

ところで5大港は国内地方港とのみ集荷競争を展開しているわけではない。東アジア規模で見れば、5大港は他の東アジア主要港との間で日本を含めた東アジア域内貨物の集荷競争を行ってきた。そうした中で最も注目されてきた事柄が東アジア域内におけるハブ・ポート機能、即ち、東アジアと欧米とを結ぶ結節点の役割をどこの港が担うのかという問題である。

そして現実に現在、東アジアでも東アジア規模でのハブ・ポート機能争奪競争が熾烈となっている。その中で躍進著しい港が、シンガポール、香港、高雄、プサン、上海等の日本以外の東アジア主要港である。シンガポールはアジア—欧州間、香港は華南—欧米間、高雄はアジア—北米間、プサンは北東アジア—北米間、上海は華中（とりわけ長江流域）—北米間のハブ・ポートとして機能している（あるいは機能しつつある）。とりわけ、1位のシンガポールの取扱量の多さは同港のトランシップ比率の高さ＝ハブ機能の集積の高さに起因している。

ここで日本の5大港の東アジア域内でのハブ・ポート化（あるいはハブ・

表7 コンテナ貨物取扱量トップ30港 (TEU)

| 順位 | 港湾名 | 1998年 | 国籍 | 順位 | 港湾名 | 1998年 | 国籍 |
|--------|----------------------|----------|--------|--------|----------------------|----------|--------|
| 1(2) | シンガポール | 15100000 | シンガポール | 1(2) | 香港 | 16100000 | 香港(中国) |
| 2(1) | 香港 | 14650000 | 香港(中国) | 2(1) | シンガポール | 15900000 | シンガポール |
| 3(3) | 高雄 | 6271053 | 台湾 | 3(3) | 高雄 | 6985361 | 台湾 |
| 4(4) | ロッテルダム | 6032000 | オランダ | 4(5) | プサン | 6439589 | 韓国 |
| 5(5) | プサン | 5752955 | 韓国 | 5(4) | ロッテルダム | 6400000 | オランダ |
| 6(6) | ロング・ビーチ | 4097689 | アメリカ | 6(6) | ロング・ビーチ | 4408480 | アメリカ |
| 7(7) | ハンブルグ | 3550000 | ドイツ | 7(10) | 上海 | 4210000 | 中国 |
| 8(9) | ロサンジェルス | 3378218 | アメリカ | 8(8) | ロサンジェルス | 3828851 | アメリカ |
| 9(8) | アントワープ | 3265750 | ベルギー | 9(7) | ハンブルグ | 3750000 | ドイツ |
| 10(11) | 上海 | 3066000 | 中国 | 10(9) | アントワープ | 3614264 | オランダ |
| 11(10) | ドバイ | 2800000 | U A E | 11(13) | ニューヨーク・ニュー ジャージー | 2863342 | アメリカ |
| 12(15) | フレクストウ | 2500000 | イギリス | 12(11) | ドバイ | 2844634 | U A E |
| 13(12) | ニューヨーク・ニュー ジャージー | 2450000 | アメリカ | 13(12) | フレクストウ | 2700000 | イギリス |
| 13(14) | 東京 | 2450000 | 日本 | 13(13) | 東京 | 2700000 | 日本 |
| 15(13) | 横浜 | 2200000 | 日本 | 14(21) | ポート・クラン | 2550419 | マレーシア |
| 16(27) | ジオイア・タウロ | 2125640 | イタリア | 15(19) | タンジュン・プリオク | 2550419 | インドネシア |
| 17(17) | 神戸 | 2087000 | 日本 | 16(16) | ジオイア・タウロ | 2273303 | イタリア |
| 18(19) | サンファン | 1992150 | プエルトリコ | 17(17) | 神戸 | 2200000 | 日本 |
| 19(19) | タンジュン・プリオク | 1898069 | インドネシア | 17(15) | 横浜 | 2200000 | 日本 |
| 20(23) | アルジェシラス | 1825614 | スペイン | 19(22) | ブレイメン・ブレイメ ルハーフェン | 2200000 | アメリカ |
| 21(22) | ポート・クラン | 1820018 | マレーシア | 20(23) | マニラ | 2103721 | フィリピン |
| 22(20) | ブレイメン・ブレイメ ルハーフェン | 1820000 | ドイツ | 21(19) | サンファン | 2084711 | プエルトリコ |
| 23(16) | マニラ | 1716212 | フィリピン | 22(20) | アルジェシラス | 2000000 | スペイン |
| 24(21) | コロombo | 1710000 | スリランカ | 23(28) | ラム・チャバン | 1828460 | タイ |
| 25(18) | 基隆 | 1706874 | 台湾 | 24(24) | コロombo | 1704389 | スリランカ |
| 26(28) | オークランド | 1575406 | アメリカ | 25(26) | オークランド | 1558900 | アメリカ |
| 27(26) | シアトル | 1540000 | アメリカ | 26(29) | 名古屋 | 1541000 | 日本 |
| 28(38) | ラム・チャバン | 1424702 | タイ | 27(40) | 塩田 | 1580000 | 中国 |
| 29(25) | 名古屋 | 1420000 | 日本 | 28(33) | 青島 | 1540000 | 中国 |
| 30(32) | ル・アーヴル | 1320000 | フランス | 29(27) | シアトル | 1490048 | アメリカ |
| | | | | 30(30) | ル・アーヴル | 1378379 | フランス |

出所: "Top 30 Ports" in *Containerization International* March, 1999および March, 2000

ポート機能の回復)の可能性を考える場合、結論先取的に言うならば、かなり可能性は低いと言わざるを得ない。その理由として東アジア域内における日本の地理的位置と日本発着の貨物量の東アジア域内における比率の相対的低下があげられる。

まず、より本質的な日本発着の貨物量の少なさという点から見てみよう。

表8は東アジア域内全体のコンテナ貨物輸送量を国別・地域別に示したもの

表8 アジアにおけるコンテナ貨物量の推移(単位:TEU)

| | 1980年 | 1986年 | 1990年 | 1992年 | 1994年 | 1996年 | 1997年 |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 東北アジア | 4133.8 | 7564.4 | 11645.8 | 13252.5 | 15554.7 | 18232.4 | 18969.6 |
| <u>構成比</u> | <u>45.5</u> | <u>39.9</u> | <u>35.8</u> | <u>31.2</u> | <u>28.0</u> | <u>26.4</u> | <u>25.3</u> |
| 日本 | 3322.0 | 5649.3 | 8093.7 | 8965.0 | 9913.7 | 10835.2 | 10983.1 |
| <u>構成比</u> | <u>36.6</u> | <u>29.8</u> | <u>24.9</u> | <u>21.1</u> | <u>17.8</u> | <u>15.7</u> | <u>14.6</u> |
| 韓国 | 667.9 | 1533.0 | 2668.9 | 3177.7 | 4130.0 | 5005.2 | 5300.0 |
| 東北中国 | 30.3 | 237.1 | 576.5 | 861.8 | 1451.0 | 2283.0 | 2575.5 |
| 極東ロシア | 113.6 | 145.0 | 306.7 | 248.0 | 60.0 | 109.0 | 111.0 |
| 華中・華南地域 | 3143.3 | 7184.4 | 11285.2 | 15699.8 | 21000.9 | 26220.9 | 29132.0 |
| <u>構成比</u> | <u>34.6</u> | <u>37.9</u> | <u>34.7</u> | <u>37.0</u> | <u>37.7</u> | <u>37.9</u> | <u>38.8</u> |
| 香港 | 1465.0 | 2774.0 | 5100.6 | 8178.8 | 11050.0 | 13460.0 | 14496.6 |
| 台湾 | 1644.3 | 4140.1 | 5450.8 | 6178.9 | 7307.3 | 8078.2 | 8262.6 |
| 東・東南中国 | 34.0 | 270.3 | 733.8 | 1342.1 | 2643.6 | 4682.7 | 6372.8 |
| 東南アジア | 1806.6 | 4223.2 | 9592.5 | 13478.1 | 19083.2 | 24672.3 | 26930.4 |
| <u>構成比</u> | <u>19.9</u> | <u>22.3</u> | <u>29.5</u> | <u>31.8</u> | <u>34.3</u> | <u>35.7</u> | <u>35.9</u> |
| シンガポール | 917.0 | 2203.1 | 5133.8 | 7398.6 | 10400.3 | 12944.5 | 14120.0 |
| インドネシア | 104.1 | 364.0 | 923.7 | 1488.6 | 2278.4 | 3152.3 | 3246.3 |
| マレーシア | 171.7 | 401.8 | 901.3 | 1261.2 | 1787.6 | 2561.2 | 3032.6 |
| フィリピン | 432.4 | 743.0 | 1497.8 | 1739.2 | 2251.7 | 2868.0 | 3019.5 |
| タイ | 181.4 | 511.3 | 1078.3 | 1437.0 | 1930.5 | 2271.3 | 2422.0 |
| ヴェトナム | - | - | 57.6 | 153.5 | 424.7 | *775.0 | 930.0 |
| ミャンマー | - | - | - | - | 10.0 | *100.0 | 160.0 |
| 総計 | 9083.7 | 18972.0 | 32523.5 | 42430.4 | 55638.8 | 69125.6 | 75032.0 |
| <u>構成比</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> |

*地域分類 ①東北アジア=日本、韓国、中国東北部、ロシア極東部、②華中・華南地域=東・東南中国、香港、台湾、③東南アジア=シンガポール、フィリピン、マレーシア、タイ、インドネシア、ヴェトナム、ミャンマー、カンボジア

出所:『日本海事新聞』

である。国別では明らかに日本の位置が相対的に後退している。その一方で香港、台湾、シンガポールが大きく躍進している。また地域別では東北アジアの伸びが相対的に鈍いものに対して、華中・華南地域や東南アジアの伸びは急激である。東アジアの産業化の波が、いわゆるアジア NIEs を中心に北東アジアから ASEAN、中国へと拡大していく中で、コンテナ貨物需要の中心地は北東アジアから華中・華南および東南アジアへと移りつつある。このような状況を背景として日本および日本を含めた北東アジアは相対的に東アジア域内のコンテナ物流の中心という性格を薄めつつある。

次にコンテナ貨物の物流需要の東アジア全域への分散、とりわけその「南下」傾向を前提として、地理的位置の問題についてみてみよう。日本の地理的位置は東アジア域内では北東に偏りすぎているため、日本港湾が東アジア域内の貨物を広く集める場合の地理的優位性はあまりない。東アジア域内コンテナ物流の中心は、地理的位置から考えるならば、東向き＝北米航路では台湾の高雄港、西向き＝欧州航路ではシンガポールということになる。たとえば欧州航路や北米航路に関して言うならば、日本は航路上のファースト・ポート（＝航路の出発点）、ラスト・ポート（＝航路の終着点）に位置しており、航路上にあるシンガポールや台湾の高雄等の港湾と比べるとハブ拠点にならなければならない必然性は弱いと言わざるを得ない。日本の主要港が東アジア域内のハブ・ポートになりにくい理由の一つはここにある。

上記のように貨物量および地理的位置から見て、日本港湾は東アジア域内のハブ・ポートとなる必然性はほとんどないし、またその可能性も低い。したがって現在の5大港—東アジア主要港間競争は、もっぱら日本国内貨物の集荷をめぐるものとなっている。以下に述べるように、このことが実は地方港の国際コンテナ貿易港としての台頭をもたらした東アジア規模での最も重要な要因の一つでもある。

日本の5大港と地方港の間の集荷競争は、東アジア規模で見るとすれば、5大港とその他の東アジア主要港の間の集荷競争という側面をも持つものであ

る。というのも日本の地方港の多くが東アジア主要港との間の航路を開設することによって「国際」コンテナ貿易港となっているからである。日本の地方港の多くは従来、5大港経由で間接的に行ってきた国際コンテナ貨物の輸出入を、5大港の代りに東アジア主要港を利用することによって「直接的」に行えるようになってきている。つまり、日本の地方港は、5大港を国内トランシップ港として利用するのではなく、東アジア主要港との間で直接に貨物をやりとりするか、あるいは東アジア主要港を国際トランシップ港として利用することによって国際コンテナ貨物を取り扱うことができるようになってきているのである。したがって日本国内での5大港—地方港間競争は、東アジア規模で見るとすれば、5大港—東アジア主要港間競争あるいは日本の地方港—東アジア主要港間連携である。言い換えるならば、日本国内でのコンテナ物流活動の地方分散は、東アジア規模で見るとすれば東アジア主要港へのトランシップ機能の移転＝東アジア主要港へのコンテナ物流活動の集中でもある⁽³⁾。当たり前のことであるが、5大港を経由せずに地方港で直接に輸出入された貨物の分だけ、5大港の貨物取扱量は減ることになる。さらにこの地方港配船が東アジア主要港をハブ・ポートとするネットワークに組み込まれていることは言うまでもない。そしてそのことは当然、5大港の国内貨物トランシップ機能を低下させるものでもある。

2) 東アジア規模での地方港の挑戦

しかし東アジア規模での港湾間競争は何も大港湾間のハブ・ポート化競争だけではない。表7に示されているように、タンジュン・プリオク（インドネシア）、ポート・克蘭（マレーシア）、ラムチャバン（タイ）、マニラ（フィリピン）や中国の諸港湾（上海、青島、大連、塩田、蛇口等）等の他の東アジア諸港湾も急速に台頭しつつある。たとえば中国の上海、青島、塩田各港は中国貨物の増加に対応してそのコンテナ貨物取扱量を飛躍的

(3) この点については津守貴之 [1997] 第6章において論じている。

に伸ばしている（上海が対前年比37.3%増加で10位から7位へ、青島が対前年比26.9%で33位から28位へ、塩田が同じく52.2%で40位から27位へ）。またマレーシアのポート・クランがトランシップ貨物の取扱いによってそのコンテナ貨物取扱量を対前年比37.9%増加（21位から14位へ）させている。そしてこれら後発諸港湾がシンガポールや香港等の東アジアのハブ・ポートからの潜在的あるいは顕在的な「自立」の動きを見せつつある。

このように後発地方コンテナ港湾の台頭は日本に特殊な現象ではない。いわば東アジア規模での「地方コンテナ港湾の台頭」とでも言うべき現象が見られるのである⁽⁴⁾。その背景には、荷主（メーカー等）の東アジア全域への広汎な展開＝生産拠点等の分散と、これら荷主の貨物の集荷をめぐるコンテナ船社間の熾烈な競争およびその結果としての東アジア規模での地方港配船、さらにはこれらに加えて、コンテナ船社の地方港配船に対応したコンテナ・ターミナル・オペレーターの「対外進出」＝「多国籍化」がある⁽⁵⁾。少なくとも東アジア規模でコンテナ港湾施設が分散化傾向にあること、大荷主主導型での地元近接コンテナ港湾の利用が一般化しつつあることを考えるならば、この後、東アジア域内各地域のコンテナ貨物を日本の5大港で取り扱うということはきわめて難しいと言わざるを得ない。日本港湾は東アジア規模で見ても、ハブ・ポート化（拠点集中化）と直航化（拠点分散化）という正反対のベクトルを持つ激しい過当競争のまっただ中にあるのである。

(4) 中国を中心とした地方港の台頭と香港との競争の顕在化については津守貴之 [1999 b] を参照されたい。

(5) コンテナ・ターミナル・オペレーターの「対外進出」＝「多国籍化」については津守貴之 [1999 b] においても論じている。

3. 港湾間機能分担と港頭地区・内陸地区間関係—港湾間競争の質的側面—

今まで主にコンテナ貨物の取扱量という量的側面から東アジアにおけるコンテナ港湾間関係を見てきた。次にコンテナ物流の質的側面、即ち、コンテナ貨物の諸類型とその背後にある内陸地区の役割変化に焦点を当てて、東アジアにおけるコンテナ港湾間関係を再検討してみよう。

(1) コンテナ貨物の諸類型

表9では日本を中心として貨物の取り扱い方と貨物需要の発生地点の遠近・国内外に応じて、港頭地区において取り扱われるコンテナ貨物を9つの類型に分類している。まずこれらの諸類型の特徴を説明しておこう。

1) サービス重視型貨物

サービス重視型貨物にはサービス重視型 FCL 貨物と LCL 貨物の2つの類型が含まれる。前者のサービス重視型 FCL 貨物の特徴は輸送スケジュールの正確性、輸送頻度の高さ、あるいは港頭地区（あるいは少なくともその周辺）において梱包・バンニングおよび開梱・デバンニングが必要な貨物である。また LCL 貨物は、言うまでもなく、港頭地区およびその周辺において混載・仕分けが必要な貨物である（付け加えるならば、LCL 貨物は、スピードを要求されるものと比較的要求されないものに分けられる）。

サービス重視型貨物は、貨物需要の発生地点の遠近・国内外に応じて、

表9 コンテナ貨物の諸類型

| | 国内の直接の後背地 | 国内の遠隔地 | 他の東アジア |
|-----------|--------------------|--------------------|--------------------|
| サービス重視型貨物 | ①LCL 貨物 ②FCL 貨物 | ④LCL 貨物 ⑤FCL 貨物 | ⑦LCL 貨物 ⑧FCL 貨物 |
| コスト重視型貨物 | ③FCL 貨物 | ⑥FCL 貨物 | ⑨FCL 貨物 |

出所：Tsumori (1998)

当該港湾の直接の後背地に存在するもの(①, ②), 当該港湾から遠隔地に存在するもの(④, ⑤), 他の東アジア地域に存在するもの(⑦, ⑧)にさらに分けられる。

サービス重視型 FCL 貨物の上記の特徴から当該貨物の集荷をするためには当該コンテナ港湾の航路網の充実＝複数の航路, とりわけ欧米トランク・ルートと近海フィーダー・ルートの両方を持っていることと, それぞれの航路におけるコンテナ船の寄港頻度が高いこと, あるいは梱包・開梱作業やコンテナ・バンニング, デバンニング作業が正確・円滑に行えること(その中には積み付け方法や荷役方法などが異なる多種多様な貨物の取扱いが行えることが含まれている)が必要とされる。

LCL 貨物を集荷する場合は, 混載・仕分けや梱包・開梱業務等の港頭地区における港湾物流サービスの質的充実が必要である。したがってサービス重視型 FCL 貨物を集荷するための条件である航路網の充実あるいは寄港頻度の高さに加えて, 混載・仕分け等の業務の当該コンテナ港湾における集積が必要とされる。

2) コスト重視型貨物

コスト重視型貨物とは, 港頭地区において, バンニング, デバンニング, 混載, 仕分け等の特別な取り扱いを必要としない貨物で輸送スピードの速さがそれ程, 求められない貨物のことである。このタイプの貨物は全て FCL 貨物で, やはり貨物需要の発生地点の地理的区分から③, ⑥, ⑨に分類される。

コスト重視型貨物は, 基本的に港頭地区を通過するだけの貨物である。したがって, 少なくとも港頭地区において港湾物流サービスの質的充実を必要としないため, 当該貨物を集荷する際の最大のポイントは近接性＝荷主とコンテナ港湾との間の距離にある。

これら3つのタイプの貨物類型の集荷のポイントをコンテナ港湾側から表現し直すならば, コスト重視型貨物の集荷には近接性のメリットがなければ

ならないのに対して、サービス重視型 FCL 貨物および LCL 貨物を集荷するためには近接性のメリットではなく、小口、多品種、多頻度といった高度な物流サービスを提供できる広汎な物流機能の集積を必要とすることになる。換言するならば、これらの広汎な物流機能の集積が特定港湾にあれば、それは近接性のメリットを凌駕するため、当該港湾における遠隔地のサービス重視型貨物の集荷を可能とするのである。さらに逆に言うならば、近接性のメリットしか持たず、高度な物流機能の集積が見られない港湾は、地元荷主のサービス重視型貨物の取扱いが不可能なため、これら貨物は高度な物流機能の集積を持つ他港にその取扱いを委ねなければならない。

(2) 港湾間競争・連携と貨物類型

1) 国内港湾間機能分担の構造

ところで先に述べた 5 大港—地方港間競争を、上述した貨物類型別に対応させて表現し直すならば以下のようなになる。現在までの日本国内でのコンテナ港湾間分業は、神戸港等の 5 大港がその直接の後背地である 3 大都市圏のコンテナ貨物全般と 5 大港にとって遠隔地である地方圏のサービス重視型 FCL 貨物と LCL 貨物を取り扱い、地方港は地元地方圏のコスト重視型貨物を集荷するという一種の分業の構図ができあがっている⁽⁶⁾。前述したように、国内的にはコンテナ港湾施設の地方分散政策と国内輸送の短縮化により、従来、日本全国のコンテナ貨物のほとんどを取り扱っていた 5 大港が、しだいに遠隔地である地方圏のコスト重視型貨物を手放し、地方港にゆだねつつあるという状況が、このような国内港湾間分業を形成する背景となっている。ここで 5 大港と地方港の競争力のあり方を見てみると、地方港は距離（近接性）という点で地元のコスト重視型貨物に関して 5 大港を含めた他港に対して競争力を持っている。その一方で、5 大港は物流機能の高度な集積

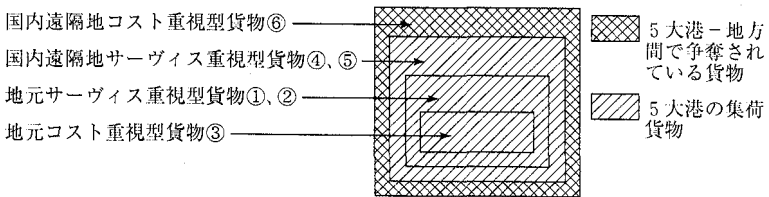
(6) この点については津守貴之 [1997] 第 4 章を参照されたい。

という優位性を持つため、地元（3大都市圏）のコスト重視型貨物、サービス重視型貨物両方の集荷だけでなく、地方圏のサービス重視型貨物の集荷に対しても競争力を持っている。後述するように、日本の地方港のほとんどは、画一化・単純化された港湾物流サービスしかもっていないため、距離という要因のみを競争力の源泉として持つにすぎない。それに対して5大港は多様な港湾物流サービスを保持していることが独自の競争力を形成し、地元のみならず遠隔地のサービス重視型貨物をも集荷できる体制が整っているのである。したがって5大港—地方港間の競争関係は基本的に地方圏のコスト重視型 FCL 貨物の集荷において見られる（図1）。

2) 5大港—地方港間競争と東アジア域内港湾間競争

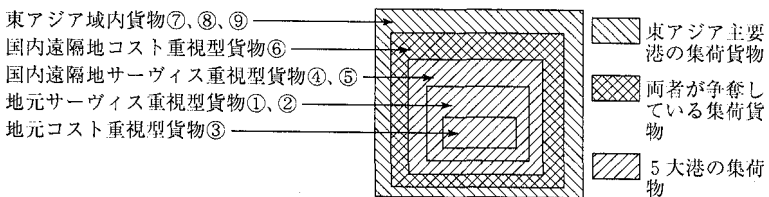
またこの5大港—地方港間分業の構図を東アジア規模で見ると次のようになる。日本の地方港は東アジア主要港の間の連携によってコンテナ航路を開設しえているケースが多い。このことから日本の地方圏は、コスト重視

図1 5大港から見た5大港と地方港の集荷圏・集荷貨物特性



出所：津守貴之 [1999 a.] を修正

図2 5大港と東アジア主要港の集荷貨物



出所：津守貴之 [1999 a.] を修正

型貨物に関しては地元地方港を通じて他の東アジア域内主要港の集荷圏に、サービス重視型貨物に関しては日本の5大港の集荷圏になっていると言える。さらに日本以外の東アジア域内の国際トランシップ貨物に関しては、日本以外の東アジア全域への物流需要の分散および東アジア主要港のハード、ソフト両面での整備の進展にともない、日本の5大港はその集荷力を低下・喪失させている。

(3) 港頭地区—内陸地区間競争

1) 港湾物流サービスの内陸化とコンテナ貨物の港湾素通り問題

上記の貨物類型から見たコンテナ港湾間競争・連携の構図は、単にコンテナ港湾間の関係性にとどまるものではない。その背後には港頭地区—内陸地区間の関係の変化がある。そこで次に港頭・内陸両地区の間での港湾物流機能をめぐる競争・連携関係を分析し、さらに港頭・内陸地区間競争・連携が既述の港湾間競争・連携とどのように関連しているかを検討してみよう。

表10は前掲『コンテナ貨物流動調査』をもとに日本の輸出入コンテナ貨物のバンニング・デバンニング場所の変化を時系列的に整理したものである。メーカー倉庫でのコンテナ・バンニング、デバンニングは輸出入とも増えており、また荷主倉庫でも輸入貨物において同業務が行われる傾向がある。当然、これらのコンテナ貨物はメーカー倉庫、荷主倉庫でFCL貨物化されているため、港頭地区においては単なる通過貨物になる。その結果、メーカー

表10 コンテナ・バンニング/デバンニング場所の変化(トン・ベース)

| | | 78年調査 | 85年調査 | 89年調査 | 93年調査 |
|--------|----|-------|-------|-------|-------|
| メーカー倉庫 | 輸出 | 22.2 | 25.5 | 29.2 | 33.3 |
| | 輸入 | 14.8 | 16.3 | 16.4 | 17.3 |
| 荷主倉庫 | 輸出 | 4.1 | 5.7 | 6.8 | 4.7 |
| | 輸入 | 8.9 | 10.1 | 13.0 | 15.6 |

表2に同じ。

を含めた荷主は最低限のコンテナ港湾施設と当該コンテナ貨物を円滑に輸出入できる航路を持つ港湾ならば、どこでも利用できることになる。このことが地方港においても、コスト重視型の大量 FCL 貨物に関してはコンテナ貨物の船積み・船卸しを行いえる前提条件となっている。そして多くの地方港が、直近の後背地に立地している少数の大荷主の大量の FCL 貨物に依存した、いわば大荷主専用港湾となっている。地方港のコンテナ貨物取扱港としての台頭の背景には、港湾物流サービスの「内陸化」という現象の進展が見られるのである。

このように大荷主のコスト重視型の大量 FCL 貨物の取り扱いに際して必要とされる港湾物流サービスのタイプは、主に FCL 貨物の迅速・低廉な取り扱いという画一化・単純化されたものに限定されることになる。言うまでもなく、この大荷主のコスト重視型の大量 FCL 貨物のコンテナ港湾通過が、「コンテナ貨物の港湾素通り問題」の重要な要因の一つをなしている。

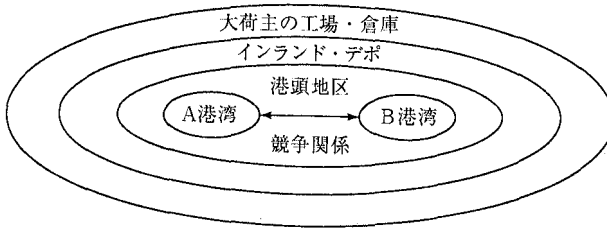
さらにインランド・デポの整備とそこにおけるバンニング、デバンニング、通関等の作業の定着は、大荷主の貨物だけでなく、中小荷主の貨物の内陸部での FCL 化を促進している。そして、当然のことながら、インランド・デポの整備の推進が結果として「コンテナ貨物の港湾素通り問題」を助長している。

2) コンテナ港湾機能の空間的分散

上記のことを空間的に解釈してみると、図3に見られるように、コンテナ港湾における物流サービスの発生地点が港頭地区に限られるのではなく、広く内陸のインランド・デポや直接に荷主の工場・倉庫にまで分散しているということになる。

このように荷主の立場からするならば、利用するコンテナ港湾に関する物流サービス機能の立地点の空間的な選択肢は、単に複数のコンテナ港湾の間だけでなく、実質上、荷主の工場・倉庫、インランド・デポをも含んだものとしてある。つまりコンテナ港湾の競争（あるいは連携）相手は、他のコ

図3 コンテナ港湾機能の空間的分散



出所：Tsumori (1999c) を修正

ンテナ港湾，インランド・デポ，荷主の工場・倉庫という3層構造になっていると言える。そして，すぐ後に述べるように，このコンテナ港湾機能の空間的再編成は一方で空洞化する既存コンテナ港湾を生み出すとともに，他方で新規コンテナ港湾を台頭させているのである。

3) 5大港頭地区の空洞化

前述したように，大荷主の大量 FCL 貨物を扱う物流サービスは港頭地区に集積場所を限定される必要はない。したがって，大荷主が求める港湾サービスのあり方は産業としての港湾物流サービスの港頭地区における集積，とりわけ多種多様な個別荷主に対応できるさまざまな業務（混載・仕分け，バンニング・デバンニング，梱包等）の集積ではなく，画一化・単純化された輸送・荷役機能の集積のみをもたらす傾向にある。そしてこのことが5大港における高度な港湾物流サービスの集積のメリットを後退させ，後発地方港の急激な台頭，すなわち，5大港から地方港へとコスト重視型 FCL 貨物の流出をうながしている最大の理由の一つとなっている。

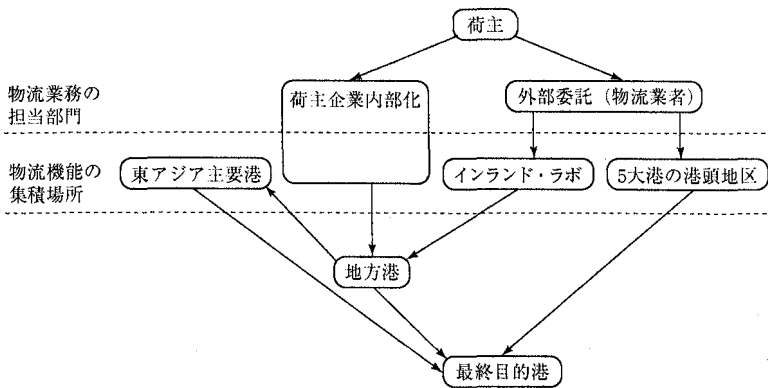
この点はインランド・デポの整備が進んだ場合も基本的に同じである。大荷主の自社内物流の進展と同様に，インランド・デポにおける貨物の FCL 化の進展は，港湾物流サービスが集積した既存有力港湾の港頭地区における港湾物流サービスの空洞化をもたらす要因となる。

そして他方で，後発地方港にとっては，内陸地区における物流機能の集積

はコンテナ貿易港としての台頭を支える重要な要因となっている。

図4は地方圏における輸出貨物の流れと物流機能の集積場所を単純化して示したものである。まず荷主（送り手）から貨物が送りだされる際の最初の流れは、荷主自らの企業内能力あるいは貨物特性に応じて、物流業務を内部化するケース（大荷主の大量貨物の取扱いなど）と外部委託するケース（中小荷主の貨物あるいは大荷主の小口・多頻度貨物など）の2つに分けられる。次に物流業務を内部化することを選択した荷主は、港頭地区における高度な港湾物流機能を必要としないため近接する地方港を輸出港として選択する。そしてそこから直接、最終目的港に貨物を輸送するか、あるいは東アジア主要港をトランシップ拠点として間接的に最終目的港に輸送する。一方、物流業務を外部委託するケースでは、さらに2つのルートに分けられる。すなわち、インランド・デポに貨物を持ち込み、そこでコンテナ・バンニングを行い、近接する地方港経由で、以下、上記の内部化したケースと同様のルートで最終目的港へ輸送するものと、インランド・デポではなく、5大港まで国内輸送し、5大港の港頭地区（およびその周辺）においてコンテナ・バンニングを行い、5大港から直接、最終目的港に輸送するものである。

図4 地方圏の貨物の流れと物流機能の集積場所



出所：Tsumori (1999 c) を修正

つまり、物流機能の集積場所は、5大港の港頭地区、インランド・デポ、荷主企業の内部（工場、倉庫など）および地方圏貨物のハブ・ポートとして機能する東アジア主要港となる。近年、コンテナ貨物取扱港として急激に台頭してきた日本の地方港の多くは必要な物流機能をインランド・デポ、荷主企業の内部および東アジア主要港に依存することによってFCL貨物を取り扱っているのである。言い換えるならば、日本の地方港は、前述したように東アジア主要港との連携によって、すなわち、東アジア主要港に集積している物流機能に依存することによって、国際コンテナ航路を開設することができているだけでなく、内陸部に実質上「移転」している「港頭」地区の物流機能にも依存することによって国際コンテナ航路を開設することが可能となっているのである。この意味では「日本の地方圏の内陸地区」―「日本の地方港」―「東アジア主要港」の3地点間の連携が日本の地方港の国際コンテナ貿易港化を可能としていると同時に、これら連携する3地点と日本の5大港が地方圏のコスト重視型FCL貨物の集荷に関して競争状態にあるということになる。

このように内陸地区において物流機能が集積することによって日本の地方港は台頭する条件を得ていると同時に、5大港は停滞することとなっている。

さて、上記のように日本のコンテナ港湾をめぐる競争・連携の基本構造を整理したうえで、最後に日本の港湾経営のあるべき方向性を提示するとともに、日本の港湾経営の本質的問題点を明確にしておこう。

4. あるべき港湾経営の方向性と日本の港湾経営の本質的問題点

(1) あるべき港湾経営の方向性⁷⁾

まず5大港と地方港にわけてあるべき港湾経営の方向性を整理しておく。

1) 5大港

5大港は上記コンテナ貨物類型の中で、タイプ①、②、③を優先的に集荷のターゲットとすべきである。その上でタイプ⑤の貨物の集荷を試みるという順番になろう。なぜならば、タイプ④、⑥の貨物は地元港湾で取り扱われるものであり、日本の5大港はこれらのタイプのコンテナ貨物の集荷に関してほとんど競争力を持たないからである。

そして5大港の最大の集荷競争力はタイプ③の貨物の集荷に現れるため、とりわけタイプ③の貨物の集荷競争力の維持・強化が重要となる。具体的には現在5大港が持っている港頭地区におけるコンテナ貨物の荷役・バンニング・デバンニング・混載・梱包等の作業水準の高さを維持・強化すべきである。

またタイプ⑤の貨物の集荷については、タイプ③の貨物の集荷競争力強化の延長線上で、5大港において多国籍混載を行う仕組みを作ることによって可能とされる。タイプ③の貨物とタイプ⑤の貨物を5大港で再混載する業務を定着させるのである。多国籍混載が5大港で行われるようになるならば、5大港のタイプ③の集荷競争力はますます強化されることになる。

2) 地方港

地方港はタイプ①の貨物をすでに集荷しているため、地域産業の振興という視点から見ると、タイプ②の貨物の集荷を今後、積極的に行っていくべきである。その方法として、他の東アジア主要港を積替拠点とする多国籍混載の活用が考えられる。即ち、日本の地方港発着 LCL 貨物をいったん東アジア主要港まで輸送した上で、当該東アジア主要港で再混載し、仕向地に送るといったものである。

実際に98年から韓国船社が2社、プサンあるいは香港・シンガポールでの日本地方港発 LCL 貨物の多国籍混載 (Multi-Countries Consolidation) を

(7) この文章は津守貴之 [1999a] の文章を修正したものである。

行っている。この仕組みは日本の地方港発着の LCL 混載貨物をプサン港で仕分けし、さらに再混載して中国や東南アジアへ運ぶ（あるいはその逆）というものである。

これら韓国船社による地方港発 LCL 貨物の取り扱い開始の背景には日本－韓国あるいは日本－その他東アジア間のコンテナ・インバランスの問題がある。周知のように、アジア通貨危機を契機としたアジア経済不況は、日本以外の東アジア諸国の輸入を極端に減少させた。その一方でこれら東アジア諸国は経済危機打開のために輸出ドライブをかけてきた。その結果、日本に空コンテナが滞留する一方で、その他の東アジア諸国では空コンテナの不足が深刻になっている。さらに日本から他の東アジア諸国への生産拠点移転が傾向的に進む中、日本は他の東アジア諸国に対してコンテナ貨物の入超状態が構造化している。当然、日本から東アジア諸国へ空コンテナを回送しなければならないため、空気を運ぶよりも少しでも運賃がとれるものを運んだほうがメリットがあるという判断から日本地方港発 LCL 貨物の取り扱いが開始されている面は大きい。

また多国籍混載は韓国船社によるプサン・ハブで行われているだけでなく、より本格的にはフォワードナーによってシンガポール、香港をハブとしてすでに定着を見つつある。

このように地方港発 LCL 貨物の東アジア主要港での混載業務は、現在の特殊事情のもとで可能となっているという一過性的性質を持つものの、混載運賃が相対的に利幅が大きいという現状が続くならば、今後、このルートが定着する可能性は十分考えられる。

上では5大港と地方港にわけて、あるべき集荷戦略を考察してきた。わけた理由は5大港と地方港とでは港湾機能の集積度が決定的に異なり、集荷をする際のターゲットとなる貨物の類型、したがってそれら貨物を持つ荷主の範囲が異なるからである。しかし5大港、地方港を問わず共通して言えることは効率的な集荷＝ターゲットとする荷主に対する効率的な物流サービス

の提供が必要であるということである。そしてそのことによって既存荷主のビジネス・チャンスを広げるとともに潜在的な荷主が国際ビジネスへ参入することを支援するという2つの「創荷」機能を持つことが求められている。

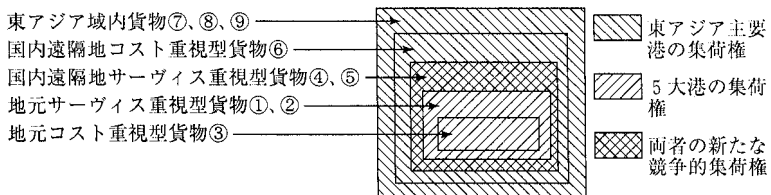
3) 5大港と地方港の新たな対立

ただし上記の東アジア主要港での多国籍混載を行う場合を含めて地方港が地元 LCL 貨物を取り扱うようになると、当然、5大港との間で当該貨物の新たな集荷競争が発生することになる。今まで、タイプ④の貨物の集荷において生じていた5大港—地方港間競争あるいはこの競争を通じた5大港—東アジア主要港間競争が、タイプ③の貨物の集荷にも拡大するからである。この新しい集荷競争の構図は、言うまでもなく、5大港が現在持っている競争力を根本的に脅かすものである(図5)。このように現在の日本のコンテナ港湾の空間的配置は、5大港の港湾物流サービスの維持・強化と地方港のそれがトレード・オフの関係にあるというきわめて非効率的なものである。

(2) 日本の港湾経営の本質的問題点

上述の5大港と地方港の新たな対立に見られるように、日本の港湾経営はきわめて問題の多いものとなっている。「2つの過当競争」=国内港湾間の過当競争と港頭地区—内陸地区間の過当競争という現象を軸に日本の港湾経営の本質的問題点を明確にして本稿を閉じることにしたい。

図5 新たな5大港—東アジア主要港間競争の展開



出所：津守貴之 [1999 a.] を修正

1) 物流機能配置政策の不備

まず第1の過当競争である国内港湾間競争から見てみよう。今まで見てきたように、日本のコンテナ港は明らかに過剰整備状態にある。その結果、日本国内における港湾物流機能の高度な集積がしだいに喪失されつつある。日本港湾の東アジアにおけるハブ・ポート機能の喪失の一因はこの過剰整備による機能分散・弱化にある。仮に5大港の中のさらに2港程度に全国に散らばるコンテナ港整備に使用した資金を集中し、高度に機械化・情報化された施設とその施設の使用料の大幅な低減および当該港湾への他地域からのアクセスを安価かつ簡便にしたならば、これら2港程度の日本の大港湾は少なくとも北東アジアのハブ・ポートの位置を今でも維持していた可能性はある。ところが5大港一地方港間競争のみならず、5大港間競争（たとえば神戸—大阪、横浜—東京）や北九州—博多といった近隣中規模港湾間での競争が存在する現在では、分散投資に付き物の中途半端な施設整備と高い施設使用料が一般的に見られ、日本港湾全体が他の東アジア主要港の「草刈り場」と化しつつある。しかもその上、採算割れ港湾の存在が常態化しているのである。これらの現象はすべて直接的には日本に港湾物流機能の適切な配置政策が存在しなかったことに起因するものである。

次に第2の過当競争である港頭地区—内陸地区間競争を見てみよう。この問題は港頭地区に機能集積をはかり、港湾の競争力の維持・回復・強化をすすめるのか、港頭地区を切り捨てて内陸地区に機能集積を行うのかという論点と、港頭地区と内陸地区の有機的な連携をいかにして保つかという論点に集約される。第1の論点については、たとえば港湾労働法の問題にみられるように、監督官庁は一方で「港湾の競争力の低下」を声高に唱えながら、他方で港頭地区に対して内陸地区が有利な条件で規制緩和を進めているのが現状である。この点は伝統的な大港湾である5大港においてより顕著にみられる現象である。前述したように、5大港は内陸地区と地方港の連携によってその集荷圏を縮小させるとともに、機能集積を低下させつつある。しかしな

がら、そうだからといって内陸地区に高度な物流機能集積センターが形成されているわけではない。現在の港湾行政は港頭地区と内陸地区のどちらに機能集積を進めるつもりなのか、その方針が全く明らかではない。さらにこの点は第2の論点とも関連してくる。日本の港湾はもともと臨海部工業地帯に適した工業港として整備されてきた。臨海部工業港は原燃料を船舶で臨海部工業地帯の工場に直接搬入し同工場で製品に加工し、そのまま臨海部工業港から船舶で販売先に搬出するという荷役・生産一貫港としての性格が極めて強い港である。このことは同時に従来型の工業港が港頭地区あるいは臨海部と内陸地区との陸上アクセスをそれほど強く必要としていないことを意味している。「港湾整備」とは海に面した港頭地区のみの整備を意味するケースが多いことがこのことを端的に物語っている。このように日本の港湾は一般的にこの工業港の特徴である内陸地区との陸上アクセスの弱さを持っている。この点は第1の論点以前の初歩的な港湾行政の欠陥である。

2) コンテナ物流への対応の軽視⁽⁸⁾

上記のように港湾物流機能の配置政策に一貫性が見られないという背景にはコンテナ物流の特性に適切に対応できていない現在の港湾行政の問題がある。

従来の日本のコンテナ港湾整備は2つのベクトルと港湾物流効率化についての2つの目的によって特徴づけられている。港湾整備の2つのベクトルとは港湾建設と物流効率化のことである。日本のコンテナ港湾の整備はまず建設することが先に決まっていて、その後に建設された施設に合わせて利用方法が考えられるというケースが圧倒的に多い。そしてこのような施設の場合、往々にして物流効率化にとって適切なものではないため、新設されたコンテナ港湾の競争力は極めて弱い。

物流効率化についての2つの目的とは、①港頭地区を中心とした港湾内部

(8) この文章は津守貴之 [2000] の文章を修正したものである。

の「物流効率化」と、②当該港湾の後背地をも含めた港湾—内陸—貫物流の効率化についてである。現在の日本の場合、①の物流効率化は建設というベクトルに引きずられる形で進められている側面が強い。そして世界のトップ・ポートである香港港やシンガポール港が外部貨物の集荷によって台頭したことを表面的に捉えて港頭地区の効率化こそが物流効率化のポイントであると錯覚されている傾向が強い。しかし後背地を外国に依存しなければならぬ都市経済である香港やシンガポールと異なり、国内に製造業の集積を持つ日本の場合、集荷すべきあるいは集荷できる貨物は基本的に国内に存在する。したがって物流効率化とは一義的には国内物流と国際物流の一体化を進めることに主眼が置かれるべきであろう。従来の日本のコンテナ港湾経営の本質的問題点は正にこの点を軽視してきたことにある。

3) 一貫物流政策と明確な後背地振興政策の必要性

以上のように日本の港湾経営には空間面、機能面ともに一貫物流政策というものが存在しないことが最大の問題である。港湾が臨海部だけでなく内陸地区との連携を持ちえるようになったということは地域経営の一部としての港湾経営という視点が必要になったということの意味する。もはや港頭地区の経営と内陸部物流基地の経営とを切り離して考えることはできないし、内陸地区の産業振興と港頭地区の整備・開発のあり方は相互に連動させて進めなければならないのである。

そして一貫物流政策の欠如という事態は同時に日本の港湾経営が「誰のための港湾か」という視点を欠落させていることをも意味している。「誰のための港湾か」といった場合、当然、後背地の荷主のためという答えが想定されるはずであるが、日本の港湾経営は今まで必ずしもこの答えを前提として行われてきたとは言い難い。またたとえ「荷主のため」という答えがあったとしても次に問題とされる「どのような荷主のための港湾か」という問いかけには少なくとも行政側にほとんど解答が用意されていないのが現状である。言うまでもなく「どのような荷主のための港湾か」という問いかけに

は、単に企業の規模の大小だけでなく後背地経済の産業集積とそれを与える独自性を維持・強化できる産業や企業のサポートという側面をも考慮する必要がある。なぜならば日本の地方コンテナ港のほとんどが特定荷主の専用港化しており、公共性の観点からもまた地域振興への効果の面からも限界を持っているからである。

さらにこの「どのような荷主のための港湾か」という問いかけは、単に地元貨物を集荷するというだけでなく、地元荷主の潜在的なビジネス・チャンス顕在化させることによって貨物を創出するという「創荷」の仕組みを当該港湾が持ちえるかどうかという課題をつきつけるものでもある。そしてこの点こそコンテナ港湾が地元地域経済の振興にとっての存在理由を証明する試金石でもある。

引用文献

- 津守貴之 [1997] 『東アジア物流体制と日本経済—港湾機能の再配置と地方圏「国際化」』 御茶の水書房
- Tsumori, Takayuki (1998) "The Position of Kitakyushu Port in the Asian Inter-Port System", Proceeding in SEAPOL Kitakyushu International Conference,
- 津守貴之 [1999 a.] 「港湾の競争力と地域経済」 ㈱関西経済研究センター『アジア物流と日本の港湾経営—国際競争下の拠点港湾に関する研究調査報告書』所収
- 津守貴之 [1999 b.] 「香港」 ㈱関西経済研究センター『アジア物流と日本の港湾経営—国際競争下の拠点港湾に関する研究調査報告書』所収
- Tsumori, Takayuki, (1999c) "Competitiveness of Container Ports Reconsidered", 『韓國港湾經濟學會誌』第14次港湾經濟學國際學術大會特輯論文, 第15輯 (韓國港湾經濟學會)
- 津守貴之 [2000] 『『物流拠点都市』北九州の課題と対応策—コンテナ物流機能の集積面から—』北九州大学北九州産業社会研究所編『地域産業社会研究 北九州市企業の物流戦略』所収