

地方港の「国際化」¹⁾

津 守 貴 之

問題の所在

本稿の課題は地方港の「国際化」は「国際化」する要因そのもののなかにさらなる「国際化」を促進することを阻止する要因があることを明らかにすることである。ここで地方港²⁾の「国際化」とは地方港における国際コンテナ航路の開設という意味に限定する³⁾。

近年、とりわけ1990年代に入って日本国内の地方港において国際コンテナ航路の開設が相次いでいる。そうした中で地方港の分析も各地方自治体の地域活性化政策等との関連でしだいに増えつつある。これらの分析の中でしばしば見られる傾向の1つは発展段階的視角を採用していることである。発展段階的視角とは、日本の地方港のコンテナ物流に限って言うならば以下のようなだろう。従来、コンテナ貿易・物流活動を全く行っていなかった港湾が、例えば、第1段階として内貿コンテナ施設の整備を行って国内フィーダー港として機能し始

¹⁾ 本稿は1995年12月に徳島大学で行われた中四国商経学会における筆者の報告をもとに作成したものである。

²⁾ 「地方港」とは神戸、横浜、東京、名古屋、大阪のいわゆる5大港以外の港という意味であり、その中には比較的規模の大きな北九州港や博多港、清水港等も含まれている。

³⁾ コンテナ輸送は、周知のように、Door to Door輸送を可能とするという意味において地方圏経済の世界経済への（正確には他国内の特定の地域経済への）物流面での直結をもたらしている。

める。次に第2段階として港湾整備を外貿機能にまで進めることによって、まずアジア近海の国際フィーダー航路を開設する。さらに第3段階として遠洋トランク・ルート＝欧米航路のコンテナ船が寄港する本格的な外貿コンテナ港湾に成長するというものである。¹⁾

港湾がしだいにその機能を充実させて成長していくという現象は、歴史的にしばしば見られるものであり、このことそのものは問題ではない。この視角の問題点はそれぞれの段階での「国際化」を可能とする諸要因あるいは諸条件についての分析が不十分であること、そしてこのことと表裏をなすことであるが、自覚的か無自覚的かは別として個々の港湾を分析の基本単位と見なし、港湾間関係にまで考察が及んでいないことである。

また最近では地方港の「国際化」をその重要な部分とする地方の「国際化」を国境を越えた地域間の直接的な経済交流の具体的な形態とし、地域自立とそれを基盤とした東アジア分業の新たな形態として積極的に評価しようとする主張も見られる。この考えによるとGlobal化とは「地球規模でのメインポート（アジアポート）と地方フィーダー・サービス港の間のネットワークの形成」とされる。そして、Regional化－Local化とは「東アジアの各地方港の間で、メインポートを中継・迂回せず直接に国際直行航路が開設され、各港における貿易相手地域の分業化がみられる動き」であるとともに「局地経済圏・国境貿易を物流面で支えるもの」であるとされる。²⁾ ここではGlobal化をメイン・ポートと地方フィーダー・サービス港との間の支配－従属関係の形成とほぼ同義であると捉え、Regional化－Local化を国境を越えた地方港間での対等な関係の形成として把握し、この2つの現象を対立する動きとして捉えている。

港湾間関係を考察しようとする点は前述の単純な発展段階的視角とは違う特

¹⁾ 発展段階的視角の最近の例としては田原栄一 [1995] がある。これは田原氏が委員長となってまとめた報告書 (財)九州海運振興センター [1995]) を要約した文章である。

²⁾ 川本忠雄 [1992] pp.61-63.および川本忠雄 [1994] pp.137-139.。ただし、なぜGlobal化とRegional化、Local化を異なるものと考えているのか、その理由は分からない。また同じ川本忠雄 [1992]、[1994] の中でRegional化、Local化の動きはGlobal化の動きに取り込まれてしまうという考えを示しているが、その根拠についても不明確である。

長である。しかしこの主張の問題はGlobal化がRegional化－Local化と対立するものなのかどうかという点、あるいは、港湾間の「対等な関係」が現実にあるのかという点にある。この論点については港湾間の「対等な関係」を保証する現実的根拠についての分析、したがって港湾間分業の現実的傾向についての分析が必要とされよう。

この「Regional化－Local化論＝対等な港湾間関係論」と関連させて筆者の分析視角を簡単に説明しておこう。

空間的に見るならばGlobal化とは、1)従来、国境の中に閉じ込められていた国内各地域が国境を越えて外国内の各地域と直接的に経済関係を持つこと、2)その結果として国境を越えた新たな地域経済間階層構造ができることである。国境を意識するならば、Global化はInter-Local化である。¹⁾現在の状況は国民経済という経済空間が溶解し、より広い域圏経済（例えば東アジア経済圏やEU等）という経済空間が形成されつつあり、その中で国境を越えた地域経済間の階層秩序が形成されつつあると考えられる。

以上のようにGlobal化を定義づけるならば地域経済間連結の重要な経路である港湾のあり方についても階層構造的分析が必要不可欠であることは容易に分かることである。そして本稿では階層構造的視角を採用して主に国内要因を中心として地方港の「国際化」についての分析を行うこととする。

本稿の構成は以下のとおりである。まず最初に地方港におけるコンテナ物流の拡大と地元化の進展状況を確認する。次に地方港「国際化」の背景とその中に潜む「国際化」進展阻害要因を、1)港湾施設整備の進展とその性質、2)物流業界の構造変化、3)荷主の物流体制・戦略の構造変化の3つの点から検討する。そして最後に従来通説あるいは見解の批判的検討を行う。

¹⁾ Global化についての筆者の見解については既に、津守貴之 [1992]、津守貴之 [1994]でも示しているとおりでである。本稿ではGlobal化の国内的側面あるいは国内的要因をより詳細に検討することも課題の1つである。

I. 地方港「国際化」の進展

本節では地方港の「国際化」の進展を、1)地方港におけるコンテナ貨物取扱量の推移、2)非5大都市圏（以下、地方圏とする）コンテナ貨物輸出入における5大港依存度の変化、3)地方圏コンテナ貨物の地元地方港依存度を見ることによって確認する。

(1) 地方港におけるコンテナ貨物取扱量の増大

地方港のコンテナ輸出入量の推移を見てみると（図3）、80年代における入って増加が顕著になっている。輸出量が80年の68万トンから93年の707万トンへと10倍強に、輸入量は同じく63万トンから680万トンへと11倍弱へと過去14年間で急激に増加している。特に最近では輸入量の急増が目覚ましい。84年までは輸出主導的あるいは輸出偏重的傾向を見せていたが、85年以降、輸入も増加傾向が定着している。これは85年以降、コンテナ輸送に適している製品類の輸入の急増が地方港経由でも行われ始めている結果であると考えられる。

図1: 非5大港のコンテナ貿易量推移(単位: 万)

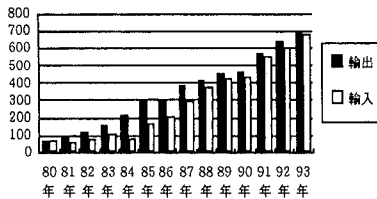
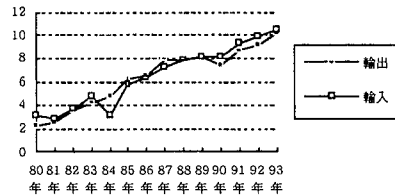


図2: 非5大港のコンテナ輸出入量全国シェア推移 (トンベ-ス/%)



運輸省港湾局計画課資料より作成

また輸出入の絶対量だけでなく、地方港のコンテナ貿易量全国シェアも年々上昇しており（図2）、輸出入ともに80年の2-3%から92年には10%を越える

ようになっている。つまり日本の貿易構造の変化（対東アジア資本財輸出及び製品輸入の増大等¹⁾）にともなって、コンテナ輸出入量全体が増加しているだけでなく地方港利用が相対的にも活発になっているのである。

(2)地方圏における5大港依存度の低下

5大港のシェアの低下が3大都市圏以外の地域（以下、地方圏と呼ぶ）におけるコンテナ貨物の流動状況を調査時期ごとに時系列で比較してみよう。

表1:輸出コンテナ貨物の5大港依存度の推移 (トン・ベ-ス/%)
表2:輸入コンテナ貨物の5大港依存度の推移 (トン・ベ-ス/%)

	70年	75年	79年	85年	89年	93年
北海道	99.7	86.6	65.1	92.0	38.4	68.6
東北	99.9	99.1	99.4	98.0	97.7	97.5
北陸	98.2	99.0	99.8	98.1	94.1	91.5
中国	99.5	99.4	98.7	93.0	88.9	75.8
四国	99.9	100.0	99.9	98.8	97.7	96.1
九州	99.7	97.9	95.7	67.2	56.9	40.5
沖縄	-	6.5	100.0	35.8	8.6	21.3

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

大蔵省関税局他「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」各年版

輸出では70年調査の時点では全ての地域がほとんど100%に近い5大港依存度を示している。その後、総じて5大港への依存度は低下しつつあるが各地域でばらつきが見られる。即ち、東北、北陸、四国における5大港への依存度の低下はあまり顕著でないのに比べて、中国、九州は傾向的に低下している。特に九州の低下は著しい。また北海道も若干の波があるが低下しつつある。ただし79年調査以降に限ってみるならば、依存度の低下が鈍い東北、北陸、四国に

¹⁾ この点については津守貴之 [1995b] を参照。

においてもわずかながら5大港への依存度の低下が見られる。

輸入でも70年調査の時点では5大港への依存度は全ての地方で90%以上ときわめて高い数字を示しているが、その後、東北、四国を除いた地方では、依存度が低下しており、特に85年調査以降、かなり明確に低下傾向が見られる。その中でも特に北海道と九州の依存度の低下が著しい。

このように地方圏における5大港離れは、地域ごとにばらつきはあるものの着実に進行しつつある。

(3)地方圏におけるコンテナ物流の地元化

表3:地方圏における地元港利用率=地元化率

	89年調査		93年調査		89年調査		93年調査	
	輸出货量	地元化率	輸出货量	地元化率	輸入量	地元化率	輸入量	地元化率
苫小牧	-	-	5697	30.93	-	-	22433	41.70
新潟	1845	1.29	4667	3.41	4835	8.26	13100	15.50
伏木富山/金沢	-	-	5889	4.31	-	-	8479	10.03
敦賀/舞鶴/境	-	-	7912	2.74	-	-	2135	1.49
清水/四日市	119468	19.18	201346	29.79	64530	19.78	80456	19.32
広島/徳山下松	-	-	42757	10.30	-	-	6849	4.07
今治	-	-	2736	2.85	-	-	1259	1.45
関門/博多	142921	39.31	206357	48.00	127617	62.21	283540	73.64
那覇	1632	-	481	78.72	12730	-	24541	86.69

*各港の後背地は以下のとおり、苫小牧港-北海道、新潟/伏木富山/金沢港-新潟、富山、石川、福井県、敦賀/舞鶴/境港-京都府、福井、鳥取、島根、滋賀、清水/四日市港-静岡、山梨、長野、愛知、岐阜、三重県、広島/徳山下松港-岡山、広島、山口県、今治港-四国、関門/博多-九州・山口地域、那覇港-沖縄県

表1に同じ

5大港離れをしている地方圏輸出入コンテナ貨物はそれぞれの地元港で取り

扱われているケースが多い。表3は5大港以外の主な地方コンテナ港が地元貨物をどれだけ取り扱っているかを見たものである。即ち、各地方の輸出入貨物全体に占める地元港取り扱い量の比率(=地元化率)が示されている。この表によると、まず第一に、89年調査、93年調査ともに数字が揃っている新潟港、清水/四日市港、関門/博多港において地元化率がほぼ上昇していること、第2に、93年の地元化率を見てみると、先に見た表1、2における5大港依存度の低下と対応した数字となっていることが分る。具体的な例をあげてみると、九州における5大港依存度は93年調査で輸出が41%、輸入が24%であり、同年調査の地元化率=関門/博多港利用度が48%、74%となっており、5大港依存度と地元化率を合計した数字がほぼ100%となっている。これは他の地方港においても同様に見られる傾向である。つまり地方圏貨物の5大港離れは各地方圏の地元港の利用度上昇=国際物流活動の地元化によってもたらされている。

次節では国際コンテナ物流活動の「地元化」をもたらし要因を検討することによって「地元化」の限界を考察することにしよう。

II. 地方港「国際化」の条件と限界

1. 地方港におけるコンテナ施設整備の進展とその規模

他の船舶と同様にコンテナ船に関しても、接岸し荷役を行うためには最低限のコンテナ専用の設備が必要である。したがってコンテナ船が地方港に寄港するためにはハード面の一定の整備が前提条件となる。ところで、従来、5大港においてはコンテナ施設の整備は主に船社がコンテナ・ターミナルを借り上げる形でやってきた。ところが近年では、地方港を中心に、港湾管理者である各地方自治体が公共コンテナ・バースを整備するケースが多く見られるようになってきている。つまり整備が、いわば民間主導から行政主導へと転換している。そこでここでは地方港におけるコンテナ施設整備を進展させた政策的要因を見

てみよう。

地方港におけるコンテナ施設整備の動きは1980年代、とりわけその後半以降に大きく進展する。その主な動きとして以下のものがあげられる。

まず第1に、第四次全国総合開発計画（以下、四全総）における外貿コンテナ機能の地方分散政策である。これは5大港へのコンテナ貨物の集中状況の解消＝地方港へのコンテナ貨物取扱活動の分散化によって国際コンテナ物流機能の面で「多極分散型国土の形成」を図ろうとしたものである。具体的には地方圏産業の振興等を図るため外貿定期船航路の開設・充実を行う。即ち、1993年4月現在、9地区でのコンテナ港湾の供用が行われているが、それを15地区に増加させる。またそのことによって急増している輸入貨物に対応し、かつ貿易不均衡の是正を企図した輸入対応型コンテナ港湾の整備を進めるとともに3大湾の港湾（主に5大港）への負荷を軽減するというものである。

第2に、四全総とも関連するが、輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（以下、F A Z法）である。これは膨大な国際収支黒字の削減を意図した輸入拡大策であると同時に年々増加する製品輸入を円滑に処理できる能力を地方圏でつける政策でもある。即ち、輸入拡大策としては5大港でそのほとんどが取り扱われていた製品の輸入を地方港に分散させることによって製品輸入経路を増やし製品輸入を円滑に行えるようにする。その結果、輸入が拡大し貿易黒字が削減されやすくなるというものである。またそれとともに処理が煩雑であり、現実には5大港では滞りがちであった製品輸入業務を地方港で肩代わりする。

第3に、第9次港湾整備5ヵ年計画における地域国際流通港湾、中核国際港湾の整備である（図3、4参照）。地域国際流通港湾とは、トラック輸送で1日2往復が可能な半日行動圏程度の範囲の地域毎に、その地域を背後圏として近隣諸国（具体的にはアジア諸国）と当該地域との間の生産・消費活動の連係を支えることを企図した港湾であり、多目的外貿埠頭等、需要に応じた適切な

図3 地域国際流通港湾の配置構想

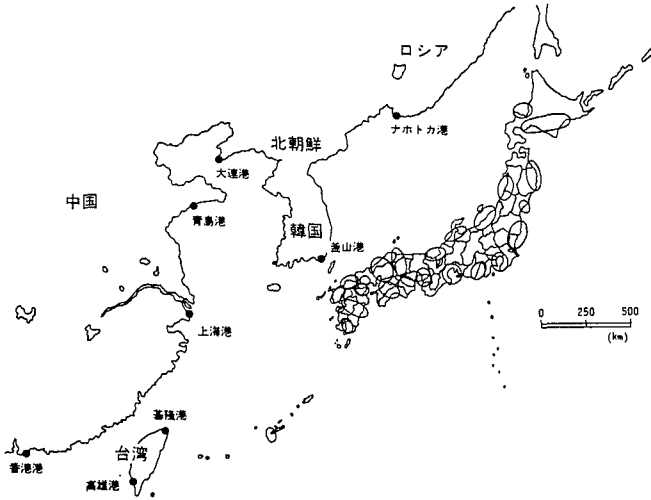
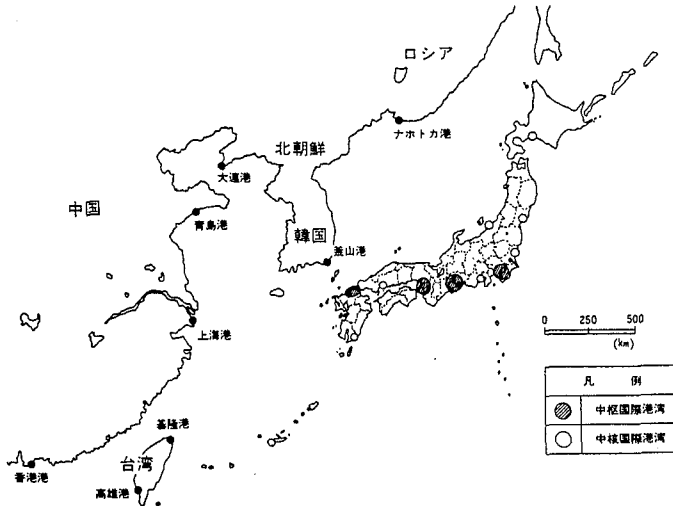


図4 国際海上コンテナターミナルの配置構想



施設と規模を持つ、いわば小規模地方コンテナ港である。中核国際港湾とは、地域国際流通港湾の中でも、北海道（苫小牧港）、日本海中部（新潟港）、東東北（仙台港）、北関東（日立港）、駿河湾沿岸（清水港）、中国（広島港）、南九州（志布志港）、沖縄（那覇港）の各地域の中核となる港湾で、欧米航路等、基幹航路の開設も想定した国際海上コンテナターミナルを持つ、いわば中規模コンテナ港である。これらいわゆる地方港整備に対して、既に国際物流機能が集積している従来の5大港を含めた3大湾（東京、伊勢、大阪）内諸港湾（5大港+千葉港、四日市港）に北部九州諸港湾（北九州港、博多港、下関港）を加えた諸港湾にはさらに整備を進め、年々巨大化するコンテナ船（コンテナ船の巨大化については後述）に対応できる大規模荷役施設や情報技術の高度化に対応した最先端の国際海上コンテナターミナルを整備する。¹⁾

このような地方港整備の進展によって、従来、行いえなかったコンテナ物流が地方港でも行える条件が、少なくとも施設面では整いつつあると言える。

さらに後述するが、近年のコンテナ輸送は、特にアジア近海輸送において、船体にクレーンを備え付けた中小型コンテナ船がしばしば利用されているため、従来のようなコンテナ専用の港湾施設を必ずしも必要とはせず多目的バースでも処理可能なケースも見られる。このこともコンテナ施設が貧弱な地方港にコンテナ船が寄港できる理由の1つになっている。

しかし今述べてきた地方港の港湾整備のあり方そのものの中に既に地方港の施設面での限界が見られる。それは端的に言うならば、施設面での国内港湾機能のランクづけである。中核国際港湾を含めた地域国際流通港湾はアジア近海航路の開設を想定し背後圏の「需要に応じた」整備を行っていくという地元貨物対応型港湾整備である。それに対して中枢国際港湾は幹線航路対応の、いわばハブ・ポート型港湾整備である。後者が近年台頭著しいアジア主要諸港（シンガポール、香港、高雄、プサン等）のハブ・ポート化への対抗を意識していることは言うまでもない。この国内諸港湾間でのランクづけは次に述べる物流

¹⁾ 以上、地域国際流通港湾、中核国際港湾、中枢国際港湾の説明については運輸省港湾局 [1995] によっている。

業界の構造変化によってもたらされたものであり、かつ固定化される傾向があるものである。

2. 物流業界の構造変化

ここでは物流業界の構造変化を海運業界と陸運業界（主にトラック輸送業界）を検討することによって見ることにする。

(1) 海運業界の変化¹⁾

周知のように、1980年代以降、84年の米国新海運法の施行やアジア船社を中心とした盟外船社の台頭等により海運同盟の規制力は大幅に低下し、コンテナ外航海運業界は競争のきわめて厳しい業界となっている。そうした中で、コンテナ船社はコスト削減と輸送サービスの向上の両方を達成しなければならなくなっている。ところで、コストを削減する方策としては、1) 単位輸送量当りコストを下げることを狙いとした船舶の大型化と、2) 港湾関係コスト（コンテナ・ターミナルの運営コストなど）の削減がある。1)については近年はコンテナ船の大型化が進んでおり（表4）、船型の主流も4000TEU積み程度のパナマックス型から5000-6000TEU積みのポスト・パナマックス型へと変わりつつある。2)についてはより港湾関係コストの安い港湾の選択あるいは選び直し等が行われている。

またサービスの向上については、定曜日サービスの提供、トランジット・タイムの短縮化、貨物追跡システムなどの情報サービスの充実などが具体的な内容としてあげられる。つまり船社は荷主に対して多頻度輸送と、きめ細かな情報提供サービスを提供することを要請されているのである。言うまでもなく、今あげた内容のサービス向上対策はコスト上昇要因となる。例えば多頻度輸送

¹⁾ 外航海運業界の説明については主に運輸省海上交通局編 [1995] を、内航海運業界の説明については内航海運組合総連合会 [1989] を参考にした。

サービスを行うためには大型コンテナ船を多数保有し、かつ大型コンテナ船に対応したターミナル整備などが必要であるし、情報提供サービスの充実にしても多額の情報化投資が必要である。この対立する2つの要請を達成するための対策がグローバル・アライアンスであり、そのもとでのサービス差別化、即ち、幹線輸送サービスと支線輸送サービスへの特化である。その結果、寄港地の再編と各港ごとの役割分担の見直しが行われるようになってきている。幹線サービスにおいては特定大港湾に配船港を限定した巨大コンテナ船による多頻度配船を行うことによってコスト削減とサービス維持／向上を両立させる、その一方で抜港された港湾を含めた地方港と上記特定大港湾＝ハブ港湾との間できめ細かな支線サービスを中小型コンテナ船で行うという、ハブ・アンド・スポーク体制ができつつある。

表4：遠洋フルコンテナ船の平均船腹量推移

	83年	84年	85年	86年	87年	88年	89年	90年	91年	92年	93年	94年
隻数	779	794	809	805	840	881	918	952	970	1028	1046	1147
TEU数(1000TEU)	916	1010	1111	1135	1220	1352	1442	1527	1645	1812	1931	2159
隻数/TEU数	1176	1272	1374	1410	1452	1535	1571	1604	1695	1763	1846	1882

日本郵船株式会社調査部「調査月報」各号より作成

このきめ細かな支線輸送サービスの構築・再編がとりもなおさず地方港の「国際化」を直接的にもたらしている。しかし、その反面、地方港は幹線輸送サービス航路から外され支線輸送サービス港に固定化されやすくなっている。このことが支線輸送サービス港＝フィーダー・サービス港から幹線輸送サービス港への「発展」を単純に考えられない理由の1つである。

それと同時に内航輸送コストの高さが国内輸送を極力カットする傾向を生み出している。内航海運業界は極めて参入規制の強い業界であることは良く知られているとおりである。船腹調整制度がスクラップ・アンド・ビルド(S&B)方式という形で存在しており、基本的に新造船に際して新造船船腹量に見合っ

た既存船の解撤を行うことが義務づけられている。そのため、いわば「廃船市場」が成立しており、廃船＝スクラップを買う分だけ新造船コストは高いものとなっている。その結果、ただでさえ船腹調整によって内航運賃が高留まりしている上に、解撤に要したコストが反映されてますます内航運賃は高くなっている。このことが、少なくとも間接的に、荷主をして内航輸送をなるべく回避する＝内航輸送のバイパス化傾向をもたらしている。

このことも地方港の「国際化」を促進している要因の1つであるが、逆に同じ理由から地方港が遠隔地の他地域の貨物を取り扱うことを困難にしている。少なくとも海運業界の構造変化の影響だけに限るならば、日本の地方港は5大港をハブ港とする国内フィーダー港から、現在のところ内航輸送をバイパスすることによって、アジア主要港をハブ港とする国際フィーダー港に転換したにすぎない。¹⁾ 問題は、港湾施設の貧弱さもさることながら、国内コンテナ貨物を後背地を越えて集荷し、そのことによって大型コンテナ船を誘致することができるかである。海運業界の動向を見た限りでは地方港は直近の後背地を越えて集荷を行うことは困難である。次に国内陸上輸送における問題点を見てみよう。

(2)陸運業界の変化

陸運業界においても日本国内輸送をなるべく短縮化しようとする傾向が見られる。その背景として以下のものが考えらる。

第1に、1990年12月に施行された、いわゆる物流2法の施行により長距離トラック乗務員を2名体制にすることおよび休憩あるいは休憩場所を確保すること等が遵守項目として入れられたため、長距離輸送は従来よりも人件費や関連設備費が高くなりやすくなっていることである。具体的な条文は以下のとおりである。²⁾

¹⁾ この点については津守貴之 [1994] で指摘しているとおりである。

²⁾ 具体的な条文については輸送経済新聞社 [1995] から引用した。

「貨物自動車運送事業輸送安全規則」、第2章：貨物自動車運送事業、第1節：貨物自動車運送事業が遵守すべき事項（過労運転の防止）の項に、

3 貨物自動車運送事業者は、運転者及び事業用自動車の運転の補助に従事する従業員（以下「乗務員」という）が有効に利用することができるように、休憩に必要な施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合にあっては睡眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。

4 貨物自動車運送事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、乗務員の勤務時間及び乗務時間を定めなければならない。

6 一般貨物自動車運送事業者等は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置しておかななければならない。

7 特別積合せ貨物運送を行う一般貨物自動車運送事業者は、当該特別積合せ貨物運送に係る運行系統であって起点から終点までの距離が百キロメートルを超えるものごとに、次に掲げる事項について事業用自動車の乗務に関する基準を定め、かつ、当該基準の遵守について乗務員に対する適切な指導および監督を行わなければならない。

- 一 主な地点間の運転時分及び平均速度
- 二 乗務員が休憩又は睡眠をする地点及び時間
- 三 前項の規定により条替するための運転者を配置する場合にあっては、運転を交替する地点

第2に、物流2法（貨物自動車運送事業法）及び道路交通法の改正による過積載規制の強化により実質上、輸送コストが上昇していること、これも具体的な条文をあげるならば同じく貨物自動車運送事業輸送安全規則第2章第1節に「過積載の防止」という項目があり以下の文章が見られる。¹⁾

¹⁾ この条文についても輸送経済新聞社 [1995] から引用した。

第四条 貨物自動車運送事業者は、過積載による運送の防止について、運転者その他の従業員に対する適切な指導及び監督を怠ってはならない。

また道路交通法が95年5月に改正され過積載規制が強化されている。改正の特徴は以下のとおりである。1)警察官の権限の拡大：警察官は、過積載の疑いがあるトラックに対して検査し、違反があれば荷物を降ろさせるなどの措置をとることができる。2)運転手への罰則の強化：罰金のほかに従来2点であった違反点数が最高6点となり、免許停止や免許取消処分になることがある。3)荷主への処罰遡及：過積載を命じた荷主は警察から再発防止命令を受け、再び過積載を行った場合、6ヵ月以下の懲役などの刑罰に服さなければならない。¹⁾

第3に、高い高速料金あるいは高速料金の値上がりにより高速道路利用率が高い長距離輸送はコストが高くなっていることがあげられる。

長距離輸送コストの上昇は、まず第1に、地方圏と、地方圏から見れば遠隔地にある5大港との間の輸送コストの割高感を生み出している。このことは反面、近距離輸送の利益率を相対的に高めている。その結果、陸運業者の中には長距離輸送から近距離輸送へと重点を移す業者がでてきており、地方圏貨物を長距離陸送して5大港まで運ぶあるいは5大港から運ぶことを避ける傾向がでてきている。このことは地方圏貨物を地元地方港で取り扱う傾向をもたらす要因の1つである。第2に、地元所在の陸運業者が新たに国際物流業務に参入し始める傾向をもたらしている。陸運業者は長距離輸送業務の後退に対応してそれを相殺する新たな業務を見つけなければならない。そうした中で貿易構造の変化による地方圏貨物の国際化、とりわけ製品・食料品輸入の増大は、それらを取り扱う国際物流業務が地元所在の陸運業者にとっての新たなビジネス・チャンスとして注目されるようになってきている。例えば、内陸での保税輸送業務あるいは保税倉庫業務や、限られた業者だけであるが港運業務への進出が見ら

¹⁾ 輸送経済新聞社 [1995] を参照。

れる。このことも地元地方港へのコンテナ航路誘致と相まって地方圏貨物を地元地方港で取り扱う傾向を促している要因の1つである。

しかし長距離輸送コストの上昇から生じる陸送距離の短縮化傾向は反面、5大港の直接の後背地である3大都市圏の貨物をわざわざ地方港で取り扱うということも期待できないことを意味する。表5は国内各地域毎にコンテナ貨物の全国シェアを見たものである。地方港におけるコンテナ貨物の取扱量が増えていると言っても、地方港全体でわずか1割である。地方圏は輸出で中国地方の9%、輸入で九州地方の7%が最高であり、3大都市圏の20-30%と比べると圧倒的な格差がある。もともと地方港取扱コンテナ貨物の少なさの背景には地方圏におけるコンテナ貨物の少なさがある。今後、陸送距離の短縮化傾向が継続し、近距離輸送圏内の近接港で国際物流活動が行われるならば、各地方港は基本的には直近の後背地のみを対象とした集荷しか行いえず、結果として5大港なみの国際物流機能の集積は期待できないと思われる。このことは先述した地域国際流通港湾の位置づけと一致している。即ち、「トラックで1日2往復圏内の後背地の需要に応じた」港湾整備は、まさに地元貨物のみを対象とし、その貨物量の多寡によって規定されるものである。

表5:地方圏コンテナ貨物の少なさ:全国シェア(1993年/トン・ベ-ス/%)

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
輸出貨物	0.3	3.0	28.2	2.9	29.2	19.2	9.2	2.0	5.8	0.0
輸入貨物	1.1	2.0	36.1	1.8	18.6	26.8	3.9	1.8	7.3	0.6

表1と同じ

3.荷主の物流体制・戦略の変化

海運、陸運を問わず物流業界において国内輸送の短縮化傾向が見られる背景には先述したように物流業界固有の論理が働いている。しかしもともと物流業

とは貨物の持ち主である荷主の要請に応じて貨物を空間的に移動させる（輸送）あるいは貨物の需給の時間的ズレを解消すること（保管）が基本的業務である。つまり元来、荷主の意図に沿って輸送や保管等の物流業務は行われるものである。そうであるならば、メーカーを中心とした荷主側の生産の論理を見る必要がある。

メーカーを中心とした荷主側において80年代以降、物流体制の変化＝物流の直接管理組織の構築と、それと対応した物流戦略の変化＝トータル・コストの削減と物流を通じた企業の全般管理が一般に見られるようになってきている。この変化の直接的な背景としては急激な円高の進行と定着がある。85年9月のプラザ合意以降の急激な円高の進展とその定着および90年代におけるさらなる円高傾向によって国内生産拠点の価格面での国際競争力が大幅に低下したことはよく知られているとおりである。国内各メーカーはこの円高に対して当初、生産コストの削減で対応し、それはある程度成功したが、もはやこれ以上の生産コストの削減は困難な状態に陥っている。そこで注目されているのが物流コストの削減である。この動きの中には物流そのものを企業活動の全般管理として捉え直しトータル・コストの削減を図る企業も一部では見られる。もう1つの背景は円高の進展・定着とも関連する国内メーカーの海外生産の本格化である。海外生産の本格化は工場内物流あるいは調達物流の国際化という事態をもたらしている。このことは生産管理の遠隔地化あるいは国境を越えた生産管理という問題を生み出しており、大メーカーを中心に従来のような商社任せ、フォワーダー任せの物流体制からメーカーによる国境を越えた生産の直接管理体制へと転換する傾向が見られる。

またコンテナリゼーションの進展によって、港湾物流はかなりの程度単純化されている、あるいは単純化されつつある。インランド・デポあるいは工場内におけるバンニング／デバンニングによって港湾はコンテナ貨物の単なる通過点となりつつある。大荷主である大メーカーが比較的自由に利用港湾を選択できるようになった背景には大メーカーの取扱貨物が膨大であること（それによってコンテナ船の配船誘致が比較的行きやすいこと）とともに、従来、煩雑で特

殊作業が必要であった港湾荷役がコンテナ化によって単純化していることがあげられる。コンテナ化による荷役作業の簡便化によって大荷主にとっては5大港等既に国際物流機能が高度に集積している港湾を必ずしも利用する必要はなく、港湾利用の選択肢が広がっているのである。その結果、地方圏に立地する大荷主（メーカーおよびその工場）はわざわざ遠隔地にある5大港を利用しなくても近接した地方港を利用できることになる。このことは地方圏貨物の地元地方港利用を促進する要因となるが、逆にその限界をももたらす。第1に、すでに物流業界の変化のところで述べたこととも関連する点として、より国内輸送を短縮化しようとする動きは荷主のコスト削減戦略の反映として現れているのであり、したがって荷主は国際物流活動を行う場合になるべく直近の港を選択する。その結果、当該地方港で遠隔地の貨物を集荷することは極めて困難となる。第2に、少なくとも現在、地方港利用のメリットはほとんど国内輸送の短縮によるコスト面での有利さのみであることに関するものである。コスト面での有利さは先述したコンテナ化に伴う港湾物流の簡便化によってもたらされたものであるが、インランド・デポや工場内でバンニング／デバンニングされるFCL貨物はともかくとして、荷役に際して特殊技術やノウハウが必要な貨物やコンテナ1本に満たない貨物（LCL貨物）を取り扱うことは依然として難しい。事実、地方港の多くがLCL貨物の混載業務を行っていない。これらLCL貨物は5大港を中心とした「中樞国際港湾」で処理されるケースがほとんどである。いわばコンテナ貨物の荷役業務の難易度に対応して港湾利用の差別化が行われている。即ち、コスト面を重視する貨物は近接する地方港を利用し、混載等のサービス面を重視する貨物は5大港等を利用するというのが現状である。¹⁾ したがって中小企業の貨物あるいは少量多頻度輸送を必要とする貨物に関しては大量多頻度輸送対応の地方港では処理は困難である。

また地方港はしだいにコンテナ港として地方の荷主のための港になりつつあるが、より正確に言うならば、地方港は主に地方の大荷主の港として機能して

¹⁾ コンテナ貨物荷役作業の差別化とそれに対応した港湾間階層的分業については津守貴之 [1995a]、[1995c] において指摘しているとおりである。

表6：地方港の「国際化」－促進要因(条件)と進展阻害要因

	「国際化」促進要因	「国際化」進展阻害要因
施設	地方港整備の進展 1)四全総 : 外貿拠点の地方分散化 : 「多極分散型国土の形成」の一環 2)第9次港湾整備計画 : 「大交流時代における港湾」 : 「地域国際流通港湾」、「中核国際港湾」の整備	港湾施設整備規模の小ささ (バース、クレーン、水深等) : 整備計画における地方港の位置づけに対応 ↑ 地方圏貨物の少なさ
物流業界	☆配船港選択の柔軟性の向上 1. 盟外船社による地方港配船 2. 中小型コンテナ船によるアジア近海輸送の活発化	☆国際支線サービス港への特化 : 船型の大型化(パナマックス型からオーバー・パナマックス型へ)+地方圏貨物の少なさ →幹線航路誘致困難
	1. 海運同盟弱体化による船社間競争の激化→船社間提携及び航路の再編 →(1)より効率的な配船の必要性(コストとサービスの両立) (2)サービス差別化: 1)幹線サービス、2)支線サービス 2. 内航輸送コストの高さ	
	1. 地方圏－5大港間輸送の困難化 2. 地方圏陸運業者の国際物流業務への参入(国際貨物の集荷・保管等)	1. 他地域貨物の取り扱い困難 2. 地方圏貨物の少なさ →1)地元貨物のみの国際物流業務拡大は困難 +2)国際物流業務の質的集積困難
	1. 長距離輸送コストの上昇: 物流2法の施行、高速料金の高さ・上昇 →近距離輸送の利益率の相対的上昇 →長距離から近距離への陸運業者の業務の転換 2. 陸送コストの一般的上昇: 道交法改正に伴う過積載規制の強化等	
荷主	・ 部品輸出・製品輸入の増加 1) 地方圏工場からの部品の直接輸出 2) 地方圏市場への製品の直接輸入 (FAZによる輸入の空間的経路の拡大政策)	1. 大荷主依存型物流(特に輸出) : 大荷主の企業戦略の影響大 2. 地方圏貨物の少なさ=取扱品目の少なさ 3. 通過地点としての港湾 →国際物流業務の質的集積困難
	・ 海外生産(商社を含む)の進展 1) 自社物流の拡大、2) 物流経路の潜在的流動化、3) 多頻度少量輸送の要請 ☆工場近接型輸出(入)物流と消費密着型輸入物流の一般化 : 国内物流を極力削減←割高な国内物流コスト + 国際競争力回復のためのコスト削減	

いるのである。地方港におけるベース・カーゴの状況を見るならば、このことは一目瞭然である。例えば、広島港では輸出コンテナ貨物全体に占める輸送機械の比率は91%であり、この大部分が広島県に立地する自動車メーカーの関連貨物である。境港港では同じく輸出コンテナ貨物全体に占める紙の比率が98%とほとんどであり、これは鳥取県に立地する製紙メーカーの貨物である。また比較的規模の大きな博多港においても輸出コンテナ貨物全体のなかでタイヤ・ゴムが57%、その他機械が17%、輸送機械が10%となっており、それぞれ福岡県、熊本県に立地するタイヤ・メーカー、家電メーカー、二輪車メーカーの輸出貨物がその大部分を占めている。¹⁾

このように見てくるならば、地方港の「国際化」を直接に促進しているベース・カーゴは後背地の大企業の貨物であるケースが多く、その意味では地方港は現在のところ、地場中小企業の港というよりは大企業の、いわば「インダストリアル・ポート」であると言えよう。

結語

今まで国内的要因を中心に地方港の「国際化」を推し進めている要因を分析してきた。そしてそれが同時に地方港のさらなる「国際化」を阻害する要因でもあることを明らかにしてきた。本稿を終わるにあたって現在の日本の地方港の「国際化」の性格規定を階層構造的視角から行うとともに、発展段階的視角と「対等な港湾間関係論」を本論の内容にもとづいて検討してみよう。

地方港の「国際化」は、第1に国内における港湾間の機能分担＝階層化の再編成という側面を持つものである。即ち、地方港はコスト重視貨物取扱港として機能し、直近の後背地に立地する大荷主のFCL貨物を中心に取り扱う港として位置づけられる。それに対して5大港はサービス重視貨物取扱港としても

¹⁾ 広島港については津守貴之 [1992a]、博多港については津守貴之 [1990] を参照。

機能し、FCL貨物を典型として多品種・多頻度・少量・多方面輸送を必要とする貨物を全国的に集荷し取り扱う港として位置づけられる。この国内港湾間の機能分担あるいは階層性は、本論で述べた理由によって、流動化させることはきわめて困難である。¹⁾

しかしこのことは大枠としての東アジア物流体制の再編成という背景がなければ顕在化しなかったものである。東アジア物流体制の再編成とは、港湾間関係のみを単純に取り上げるならば、日本の主要港以外のその他のアジア諸国の主要港が東アジア地域におけるハブ（リレー）・ポートになるというものである。地方圏貨物の5大港依存度の低下＝地方港の「国際化」は日本以外の東アジア諸国の主要港湾との連結が可能であり便利であるという状況なしには考えることができない。以前に筆者が指摘したように、²⁾ 日本の地方港の「国際化」は国内主要港である5大港から日本以外のアジア諸国主要港にハブ・ポートを代えただけにすぎない。したがって第2に地方港の「国際化」は東アジア的規模での港湾間階層構造の再編成という側面をも持つものであると言える。

このように見てくるならば、単純な発展段階的視角とそれにもとづく「分析」が、少なくとも日本の地方港に関するかぎり、ほとんど希望的観測にすぎないということが簡単に分かる。単純な発展段階的視角は港湾間関係の考察が欠如しているばかりでなく、地方港が「国際化」しつつあるその原因あるいは条件についても十分な分析を加えていないものが多い。

また「対等な港湾関係論」についても現実認識の甘さが見られる。現実の事態は対等な港湾間関係の形成などではなく日本の規模での階層性から東アジア的規模での階層性への転換であることは明らかである。地方港の「国際化」とは、そうした中で東アジア地域に直接に日本の地方圏が統合されていく姿を港

¹⁾ 博多港や北九州港等の一部の地方港は直近の後背地の荷主に対して、航路の有無によって制限されるが、5大港に準ずるサービス重視型貨物の取り扱いが可能な港である。したがって5大港と地方港の中間にこれら港湾を位置づけることができる。津守貴之 [1994c] 参照。

²⁾ 津守貴之 [1994] 参照。

湾物流から映し出したものである。さらにその主体はかならずしも地方圏の地場中小企業ではない。本論でも見たように地方港の「国際化」を協力に押し進めているものは巨大メーカーを中心とした大荷主である。そこには「対等な港湾関係」を保証する事実ではなく、東アジア規模での新たな国境を越えた地方間階層秩序を浮かび上がらせる現象がより鮮明に認められるのである。¹⁾

¹⁾ 発展段階的視角については、例えば、田原栄一 [1995] は、地方港（この論文では大分港）が本格的な外貿コンテナ港湾に発展するためには「航路網の充実と貨物の集積の好循環の創出」が必要であり、そのためにはまず第1に「ベースカーゴの確保」、次に「船社に対する港湾施設・機能の充実」および「荷主に対するアクセス条件、機能面の条件の整備」が不可欠であると語っている。しかし「ベースカーゴの確保」はともかくとして、「船社云々」「荷主云々」に関しては、ハードの施設整備についてはこれらの方策を講じても現実には直近の後背地の貨物が少なすぎるために限界があること、ソフトの機能整備についても集荷力のある港湾だからこそ機能整備は進むわけで、直近の後背地の貨物しか集荷できない状況のなかでどのようにして機能整備を進めていくのかについては一向に分らない。これらの問題はひとえに日本の物流構造全体および後背地企業の物流慣性についての分析を行っていないことから生じていると思われる。

－引用文献－

- 川本忠雄 [1992] 「東アジア経済におけるダイナミズムと物流革命の進展」『下関市立大学論集』木下悦二学長退任記念号
- 川本忠雄 [1994] 「東アジアにおける資本主義の発展と都市間・港湾間競争－環黄海・渤海経済圏と沿岸主要港（中国・韓国・西日本）の動きを中心に－」『下関市立大学論集』第37巻第3号
- 国土庁計画・調整局編 [1993] 「第四次全国総合開発計画総合的点検中間報告」
- 九州海運振興センター [1995] 『東九州中核ポート化を目指した大分港の海上輸送網整備のあり方に関する調査研究』
- 日本内航海運組合総連合会 [1989] 『内航海運』内航ジャーナル社
- 田原栄一 [1995] 「大分港の外資コンテナ航路開設の可能性調査と課題」『研究所報』（大分大）第29号
- 津守貴之 [1990] 「物流グローバル化と地域貿易の空間的再編－北九州、博多、下関 3 港の動向－」『九州経済調査月報』第44巻
- 津守貴之 [1992a] 「地域企業の海外進出とグローバル物流戦略」『研究報告書』（岡山大学産業経営研究会）第27集
- 津守貴之 [1992b] 「日本自動車産業 国際的展開 物流環境－1980年代 状況 中心－」『経済研究』（韓南大校経済研究所）創刊號
- 津守貴之 [1994] 「東アジア地域における物流活動の空間的再編成－80年代以降の日本の国際コンテナ物流を中心として－」『経済学会雑誌』（岡山大）第25巻第4号
- 津守貴之 [1995a] 「国際物流機能の拠点性とその分散－神戸港機能停止下における中国地方の国際海上コンテナ物流の状況－」『経済学会雑誌』（岡山大）第27巻第1号
- 津守貴之 [1995b] 「貿易構造の変化と物流経路－1990年代以降の日本の対東アジア貿易・物流を中心に－」『経済学会雑誌』（岡山大）第27巻第1号
- 津守貴之 [1995c] 「九州における国際物流の展望と課題」『輸送経済』10月17日号
- 運輸省海上交通局編 [1995] 『日本海運の現況：1995年版』（財）日本海事広報協会
- 運輸省港湾局 [1995] 「大交流時代を支える港湾－世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン－」
- 輸送経済新聞社 [1995] 『現代の物流情報：LOGISTICS NOW '95』輸送経済新聞社