

日本海物流の現状と課題¹

津守 貴之

問題の所在

本稿の目的は日本海物流の現状と課題を整理することと、これら課題に対する政策のあるべき方向を提示することにある。ここで日本海地域とは日本海に面している北海道、西東北、北陸、山陰、北部九州・山口地域とする。ただし統計数字の取り方から便宜的に西東北は青森、秋田、山形の各県、山陰は鳥取、島根の両県、北部九州・山口は山口、福岡、佐賀の各県とする。

本稿の分析の視点は次の2つである。①地域間競争・連携の東アジア化＝グローバル化とは、空間的に見るならばインター・ローカル化、すなわち、国境を意識しない地域連携が容易になる現象のことである。そしてグローバル化ないしは東アジア化の進展は日本の各地域にとってチャンス（＝今まで連携が難しかった海外諸地域との交流の容易化がもたらす地域企業にとっての新たなビジネス・チャンスの発生とそれによる当該地域の新たな産業の振興）とリスク（＝東アジア規模での地域格差の拡大とその中での当該地域の産業衰退および東アジア域内周辺化）をもたらす。したがって現在の国土利用政策および地域開発戦略は、上記のチャンスを現実のものとし、同時に上記リスクを回避するものでなければならない。そのためには国境を越えた地域連携を促進させることは当然として、地元地域に産業を集積させるための連携相手および連携の仕方の適切な選択が求められるようになっている。²特に日本海地域の多くが産業未集積地であることを考えるならば、東アジア域内全体の中で日本の「均衡ある国土の発展」を構想する視点、すなわち、さらなる地域格差の拡大防止あるいは既存の格差の是正のための国内外での適切な地域連携の構築という視点が必要である。ただし本稿では分析を日本側地域および日本海上の物流活動に限定している。対岸である大陸アジア側地域の分析については今後の課題としたい。②物流市場の構造変化＝東アジア域内経済の一体化は国境を越えた地域間交流を現実のものとする個別具体的な物流活動が存在するこ

¹ 本稿は津守貴之 [2006] を下敷きにして新たに書下ろしたものである。

² この点については津守貴之 [1997] 第6章を参照されたい。

³ たとえば小川和夫・小牧照雄編 [1991]、日本海圏経済研究会編 [1992]、小川雄平・小幡伸二編 [1995]、

⁴ たとえば本多健吉・韓義泳・凌星光・坂田幹男 [1995]、坂田幹男・本多健吉・凌星光 [2000]、坂田幹男 [2001] 等。

とを意味している。したがって、域内でのボーダーレスな物流とその機能の内容とそれらの地理的配置およびこれらを規定する物流市場の動向を考察することが必要である。「環日本海経済圏」³や「北東アジア経済圏」⁴あるいは「東アジア地中海」⁵という言葉があるが、これらの交流空間を現実的なものにする、あるいは交流をより緊密なものにするための重要なポイントの1つは地域と地域をつなぐ物流（および人流）ルートとその機能である。これが本稿で物流に焦点を当てて地域の産業振興を考察する理由である。ただし物流の本来的な役割は荷主のビジネス・チャンスの拡大とそれをもとにした地域産業の振興であり、その意味では物流機能とはあくまでも産業振興のサポート機能でしかない。ハード面での施設を含めた物流機能の集積と産業集積との間の関係は、しばしば「鶏と卵」の関係として表現される。しかし今の日本は施設を作れば貨物が集まり産業集積が進むという状況にはない。国境を越えた経済活動が活発になる中で物流機能の重要性が高まっていることは事実であるが、それが施設需要に短絡的につながっているわけではないことには十分留意する必要がある。

本稿の構成は次の通りである。最初に日本海物流の特徴を整理する。ここでは日本海地域の産業集積の概況を踏まえて日本海物流の今までの構図を確認する。すなわち、筆者が10年以上前に整理したように、⁶日本の地方コンテナ港が東アジア主要港、とりわけプサン港をハブ港として国際コンテナ航路を開設してきたこと、したがってプサン港を中心とした物流ネットワークを持つことが日本海地域ではどのような形で表れているのかを確認する。次にこの構図が環境変化によってどのように変化しつつあるのかについて検討する。本稿では環境変化として海運市場を含めた物流市場の構造変化を取り上げ、それが日本海諸港および日本海地域にどのような影響を与えているのかを整理する。そして最後に、これまでの議論を踏まえて、港湾管理者である地方自治体および港湾政策の担い手である国交省が今後どのような政策的サポートを日本海地域に対して行うべきなのかについて概念的に論及する。

1. 日本海物流の特徴

(1) 産業集積の弱さと地域間格差

日本海地域の特徴は、第一に産業集積の弱さにある。たとえば、当該地域の県内総生産（名目値、2003年）は全国シェア17.4%と当該地域に分類している道県の数（14）を考えると経済規模は相対的に小さい。また工業出荷額の全国シェア（2003年）はさらに低く13.8%

³ 小川雄平 [2004] を参照。

⁴ 東アジア主要港をハブ港とした日本地方港の「国際化」という構図については、まず津守貴之 [1994] において分析した。その後、この論文を含めて津守貴之 [1997] において体系的に整理した。

となっており、当該地域が生産拠点としての機能集積が遅れている地域であることがわかる。それに対して小売販売額（2002年）は19.2%となっており、ほぼ人口比に対応した数字となっている。ただし卸販売額（同）は12.4%と低い数字を示しており、商機能においても当該地域は集積が不十分であることがうかがえる（表1）。

日本海地域の第二の特徴は地域内の多様性である。産業集積が遅れていると言っても、日本海地域全体が一律に同じ状況にあるわけではない。たとえば太平洋ベルト地帯の西端を成す北部九州・山口は上記4つの指標全て5%程度の数字を示しており、当該地域の中では最も産業集積が進んでいる。また北陸も、卸販売額以外は、4%台の数字を示しており比較的産業集積が進んでいる。それに対して北海道、西東北、山陰は産業集積の遅れがより深刻である。

表1 日本海地域の経済規模の概要（金額ベース、%）

	工業出荷額	卸販売額	小売販売額	県内総生産
日本海地域全体	13.8	12.4	19.2	17.4
北海道	1.8	3.3	4.9	3.9
西東北	1.9	1.3	3.0	3.2
北陸	4.2	2.6	4.5	4.2
山陰	0.8	0.4	1.1	0.9
北部九州・山口	5.1	4.8	5.7	5.2

註）工業出荷額は2004年、卸販売額、小売販売額は2005年、県内総生産は年の数字である。

出所：経済産業省『工業統計表』、『商業統計表』より作成

日本海地域の第三の特徴は、大陸アジアと海をまたいで面しているという意味での、他の東アジア諸国との「近接性」である。ただしこの点についても、日本海地域は東西南北に細長く連なっており、「日本海地域」として単純に一律に論じることはできない。日本海地域は、既に述べたように産業集積の面でも多様であると同時に、具体的な連携相手である大陸アジアの諸地域のどこと近接性を持つかということもこの多様性に大きく影響している。これは日本海地域が近接する大陸アジア地域そのものが多様な顔を持つことによる。すなわち、前述した中国の中でも急速に成長している上海周辺、それに次ぐ成長を示している華北および中国東北地方、先進国入りし成熟した経済を持ちつつもプサン港の物流機能の低下に強い危機感を持つ韓国、開発が緒についたばかりの極東ロシア地域などである。これら大陸アジア側地域がそれぞれに持つ特徴によってもそれぞれに近接する北海道、西東北、北陸、山陰、北部九州・山口は多様性を持つようになっている。

(2)日本海諸港のコンテナ貨物取り扱い動向と集荷圏の特徴

それでは実際に日本海物流がどのような特徴を持つものなのかを見てみよう。ここでは統計がとりやすいコンテナ貨物に焦点を絞って日本海物流の基本的な構図を確認する。

1)日本海諸港のコンテナ貨物取り扱い動向

表2 日本海諸港のコンテナ貨物取扱い動向（T E U）

年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
青森	80121	91020	89342	114481	148573	154515	164911	173545	179822	170705
石狩湾新港	0	1698	6885	16384	15645	22961	26120	30177	29874	28907
室蘭	0	0	0	0	2104	3171	4427	4890	5183	4128
小樽	0	0	0	0	0	0	0	6415	11112	14292
釧路	0	0	0	0	0	0	0	9994	13873	12908
秋田	9734	17256	14694	24624	29063	34273	36822	39896	41378	42880
酒田	2894	6185	6860	8012	9176	9197	7527	7681	9663	9661
新潟	45725	54123	58667	75320	92870	103586	114301	125067	144475	157426
真江津	5605	11757	10931	13696	19329	19081	21801	20451	22160	21555
伏木富山	21658	27173	25615	30837	46983	36298	37836	46213	51755	55783
全沢	13740	16303	12954	14745	18216	17697	18492	24543	24784	30003
敦賀	5757	7091	9981	12534	15325	19832	23511	24159	17758	16912
舞鶴	2548	3392	6546	6271	8776	10248	8204	7604	11412	7941
境港	5077	6565	6582	9426	13966	16208	18860	16863	24220	25378
志田	0	0	0	0	0	822	1066	1416	2099	2154
下関	52082	50687	53552	61406	65299	66890	65556	70065	81993	82569
北九州	354744	348697	320125	349854	355058	338033	338830	375625	400402	407695
博多	258759	298020	313789	388682	474150	493265	510372	531927	570841	621068
伊万里	0	2774	8146	13518	17431	23939	24235	30554	47822	57869
唐津	0	0	0	0	0	0	0	3643	2413	0
上記諸港計	858174	94274	944669	1139790	1331914	1370016	1422871	1550728	1693039	1769834
対前年比	-	109.9	100.2	120.7	116.9	102.9	103.9	109.0	109.2	104.5
全国対前年比	-	102.6	97.5	109.6	109.8	97.5	103.3	108.1	108.9	104.8

港湾近代化促進協議会資料より筆者作成。

表2は日本海諸港のコンテナ貨物取扱個数の推移を見たものである。この表を一見してからわかることは、①2000年に入ってコンテナ貨物を取り扱い始めた港湾が複数あること、②表2の最下段を見ると、順調に取扱個数を増やしており、2000年頃までは全国伸び率よりもかなり高い伸び率を見せているが、近年、その伸び率は全国の伸び率と比較すると鈍化していること、③博多港、北九州港といった40～60万TEUの貨物を取り扱う比較的大きな港湾がある一方で、1万TEU以下の港湾あるいは1万TEU台のきわめて取扱個数が少ない港湾もある。そしてその中間に、苫小牧港、新潟港、下関港といった4万～10万TEU程度の取扱いをしている「中規模」港があること、である。

2)日本海諸港の集荷圏の特徴

表3 日本海諸港の集荷圏の狭さ (トン・ベース)

地元依存度	輸出	輸入
100%	苫小牧港、石狩湾新港、秋田港、酒田港、境港、伊万里港	苫小牧港、石狩湾新港、秋田港、酒田港、境港、伊万里港
80～99%	新潟港(87.9%)、直江津港(89.0%)、伏木富山港(99.6%)、金沢港(99.8%)、舞鶴港(85.1%)、博多港(89.0%)	新潟港(87.5%)、直江津港(82.9%)、伏木富山港(99.5%)、金沢港(99.7%)、舞鶴港(80.4%)、博多港(96.6%)
50～79%	北九州港(64.7%)	北九州港(77.5%)
50%未満	敦賀港(31.4%)、下関港(45.1%)	敦賀港(25.9%)、下関港(20.5%)

国土交通省等『全国コンテナ貨物流動調査報告書』2003年版より作成。

日本海諸港の集荷圏の特徴を一言するならば、それは集荷圏がほぼ地元限定されていることである。表3からもわかるように、ほとんどの港湾が地元地方の貨物の取扱比率が80%以上である。例外として敦賀港と下関港がある。敦賀港の場合、北陸地方にあると言っても、北陸地方の西端に位置し、その直近の後背地が近畿地方になるためである。敦賀港は近畿地方の貨物の取扱比率が高くなっており、近畿地方を敦賀港の集荷圏と考えるならば、やはりその集荷圏は空間的に極めて限定されている。また下関港は伝統的な対韓国貿易港であるため、日本全国の荷主が下関港を利用するルートができ上がっていることによる。そういう意味では下関港は地方港の中では集荷圏が広域にわたる異質な港湾である。⁷表2で見たように日本海諸港の中にはコンテナ取扱個数が1万TEU以下の港湾が複数あるのは、もともと地元地域の産業集積が弱いことに加えて、当該港湾の集荷圏が空間的に限定されている

⁷ この点についても詳しくは津守貴之 [1997] 第5章を参照されたい。

ことによるものである。

3)日本海地域の主要港依存の状況

一方、日本海地域の日本国内主要港（＝東京、横浜、名古屋、大阪、神戸のいわゆる「5大港」）依存度、すなわち、これら主要港経由で輸出入される日本海地域の貨物の比率を見ると、地域によってばらつきがある。主要港からは相対的に遠隔地に位置し、比較的規模の大きな博多港、北九州港を持つ北部九州・山口が最も主要港に対する依存度が低く、それに次いでやはり比較的遠隔地に位置する北海道の主要港依存度が低い。一方、主要港に比較的近く、規模の大きな港湾が少ないあるいはない西東北、北陸、山陰は主要港依存度が比較的高い。

ただしこれらの数字も経年的には低下しており、概して言うならば日本海地域の主要港依存度は次第に低下してきたと言える。⁸

表 4 日本海地域の主要港依存状況

地方	輸出貨物	輸入貨物
北海道	39.3	29.5
西東北	61.4	39.6
北陸	79.5	42.6
山陰	88.7	64.6
北部九州・山口	25.3	9.6

註）西東北は青森、秋田、山形の各県、北陸は新潟、富山、石川、福井の各県、山陰は鳥取、島根両県、北部九州・山口は山口、福岡、佐賀の各県である。

表 3 に同じ。

(3)限定的な物流ルート

今まで見てきたように物流活動を含めて日本海地域は多様であり一律に論じられない点があるにも関わらず、本稿でこれら地域を一括して「日本海地域」とする理由の1つは物流空間が日本海規模で形成されていることである。具体的には日本海地域が1980年代後半以降、東アジア主要港、とりわけプサン港との連携によって地域産業の振興を図ってきたこと、海

⁸ 日本海地域を含めた地方圏の主要港依存度の低下については津守貴之 [1997] 第3章あるいは津守貴之 [2001] を参照されたい。

運市場そのものがほぼ日本海単位で構成されていることである。日本海側の各港湾は海外主要港、とりわけプサン港との連携を強化する、すなわち、プサン航路を開設し日韓間の物流機能をダイレクトに持つと言うよりも、日韓間以外の物流、たとえば日中間や日本-東南アジア間あるいは日本-欧米間等の物流をプサン港を経由して行うという形で充実させてきた。そのことによって地元の(一部の)荷主の物流コストを低減させ、またリードタイムを短縮させ、それら荷主のビジネス・チャンスを拡大させてきた。

表5 日本海諸港の海外トランシップ動向(トン・ベース)

年 港湾名	輸出全体	うちプサン港	輸入全体	うちプサン港
苫小牧	74.6	59.0	74.5	68.0
石狩湾新港	84.5	84.5	86.1	86.1
室蘭	10.3	10.3	92.6	92.6
釧路	73.1	73.1	98.5	98.5
秋田	86.1	86.1	97.8	97.8
酒田	93.8	93.8	76.9	76.9
新潟	60.8	60.8	34.4	32.3
直江津	53.6	53.6	67.0	67.0
伏木富山	46.4	46.4	59.9	56.4
金沢	73.6	73.6	77.7	77.7
敦賀	13.9	13.9	23.7	23.7
舞鶴	8.2	8.2	47.8	47.8
境港	66.3	66.3	32.6	32.6
浜田	100.0	100.0	59.6	59.6
下関	1.2	1.2	7.2	2.3
北九州	4.1	4.1	19.7	8.6
博多	24.7	24.7	35.1	15.3
伊万里	74.4	74.4	92.8	92.8
唐津	100.0	100.0	96.2	96.2

国土交通省等『全国コンテナ貨物流動調査報告書』2003年版より筆者作成。

表5を見てみよう。日本海諸港の多くが、その取扱いコンテナ貨物を海外主要港、とりわけプサン港でトランシップしている。このことは特に「中規模」以下の港湾において顕著である。すなわち、日本海諸港の多くがその取扱い貨物のほとんどを、東アジア主要港が属する国(とくに韓国)と輸出入しているのではなく、プサン港をはじめとする東アジア主要港を経由して、間接的にその他の国と輸出入しているのである。日本海地域は今まで利用して

きた日本の主要港＝5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港）への依存度を徐々に低下させてきた。この日本主要港に対する依存度の低下分が、ほとんどそのまま東アジア主要港、とりわけプサン港に振り返られてきたということである。

一方、既に見たように、産業集積が一部地域を除けば弱いため、日本海地域で発生する貨物量は相対的に少ない。日本海側諸港湾が開設している航路はほぼ韓国航路と中国航路に限定されたものとなっており、東南アジア航路を持つ港湾は苫小牧港、新潟港、北九州港、博多港の4港のみである。またいわゆる基幹航路と呼ばれる欧米航路については博多港および苫小牧港以外は開設されていない（表6）。前述したように、韓国、中国以外の国・地域との間の物流についてはプサン港や中国主要港でトランシップされるケースが一般的である。また韓国航路、中国航路に関しても、定期便に限定すれば、シャトル便は、博多港、北九州港、下関港を除けばまれである。これら3港以外の日本海側諸港に寄港している船舶は日本海側の複数港湾を寄港するスケジュールを持っている。というのも船社にとっては日本海側諸港に寄港した場合、1港湾ごとでは十分な積卸し貨物量が確保できないためである。そのためほぼ各道県ごと（場合によっては1道県に複数）に存在するコンテナ船寄港港湾に対応した形で日本海地域は各港湾ごとの集荷圏に細分化され、県単位あるいはそれ以下のいわば「狭域物流圏」が形成されているのである。そしてこれら国内の「狭域物流圏」がプサン港をはじめとする東アジア主要港をハブ港として国境を越えた空間、具体的には日本海域等といった空間で束ねられ、いわば「環日本海物流圏」を形成している。

表6 日本海諸港の航路開設状況（2006年末時点）

航路名		港湾名
近海航路のみ	韓国航路のみ	石狩湾新港、酒田港、秋田港、敦賀港、浜田港
	中国航路のみ	小樽港
	韓国および中国航路	直江津港、金沢港、境港、下関港、伊万里港
	韓国、中国、ロシア航路	伏木富山港
近海航路および東南アジア航路		新潟港
近海航路、東南アジア航路、その他		北九州港
欧米航路、近海航路、東南アジア航路、その他		博多港、苫小牧港

各港湾管理者資料より筆者作成。

2. 物流市場の構造変化

(1)海運市場の構造変化

しかしここ数年、東アジアの海運市場に変化が見られるようになってきている。その代表的なものは東アジア域内市場、とりわけ中国市場の急拡大による船腹・コンテナ不足と原油高による燃料費高騰である。前者は船舶のチャーター・コストや新造船コストの上昇や新規コンテナ投入コストやコンテナ・リース・コストの上昇をもたらす。これら2つの要因は船社にとって船舶の運航コストを必然的に高めるが、近海航路、とりわけ日中航路は、新規参入および市場退出が容易であるため、構造的にコスト高に対応した運賃切り上げが困難な市場である。このような状況への対応として船社は日本海航路の再編、すなわち、寄港地選別・絞り込みや他船社との協調配船（実質的な減便）を進めている。たとえば、従来、ライヴァル関係にあった韓国船社間あるいは韓国船社と中国船社の間でこれら競合2社が競って同じ曜日に1船ずつ同じ港湾に配船してきた。その結果は船舶の消席率の低下と運賃切下げ競争による収益圧迫であった。このような状況から脱却するためにライヴァル船社同士が定型し、2社で1船のみ配船するスペース・チャーターを採用するケースが増えている。これは日本海諸港から見るならば、同一曜日に配船されたいた2船の船が1船に減便されていることを意味する。そして同時にこのことは低下傾向にあった運賃が再び上昇することを意味している。

また定期船市場全体で進行しつつある船型の大型化は、小型船が中心であった近海航路へもかつての「大型船」で現在は「中型船」になった2000TEU前後の船舶が投入される傾向を生み出している。これは運航コストの上昇への対応として船舶の大型化でそれを減殺しようとする船社の行動としては合理的なものであるが、日本海側各港湾にとっては1港当たり最低必要貨物量の増加を意味しており、船社による寄港地選別・絞り込みを加速させる要因となっている。このことはとりわけ現在、1万TEU程度の取扱量しかない章規模港湾への寄港中止・休止と、中規模以上の港湾への寄港地の集約という動きをもたらしている。

このような海運市場の構造変化によって日本海側諸港湾へのコンテナ船の寄港頻度の低下あるいは輸送船腹の実質的な縮小が生じており、日本海地域の国際物流ルートは不安定化している。

(2)東アジア域内水平分業の進展と荷主の物流ニーズの高度化

他方、東アジア域内における水平分業の進展は荷主の物流ニーズの高度化をもたらしてい

る。それは端的に言うならば、多頻度・小口輸送・正確なスケジュールへの需要増大であり、従来のコンテナ単位での物流のみではこの物流ニーズへの対応は困難であり、より小口の輸送用容器が必要とされている。とりわけ日本海地域は産業が集積している関東、東海、近畿と違って貨物量がまとまりにくいいため、貨物の小口化は本来的なニーズとしてもともと潜在的にあったと言える。

この物流ニーズの高度化に対応した新しい物流システムとして徐々に利用されるようになってきているのがRORO船あるいは国際フェリーを輸送手段とした小口貨物のDoor to Door物流の仕組みである。典型的な例としては、博多港の上海スーパー・エクスプレスがあげられる。また極東ロシアがようやく経済成長の兆しを見せ始めたことおよびロシア経由での中国東北部との連絡通路としての役割を持つ可能性が出てきたことから日本海地域、とりわけ山陰以东における国際フェリー輸送および国際RORO船輸送の可能性が出てきた。ただし日本海地域は地元貨物が少ないため、これら新しい物流システムを利用した遠隔地集荷とそれにもとづく創荷の仕組みの構築・定着・普及が課題である。

3. 今後の日本海物流と政策サポートのあるべき方向

日本海諸港湾と他の東アジア諸港湾との今までの連携パターンの基本形は、コンテナ船による東アジア主要港のフィーダー港化という形での船社による国境を越えた港湾間の「縦の連携」であった。この連携は日本海地域に一定の経済効果をもたらしたことは事実であるが、同時にこの連携強化は日本海諸港湾が隣り合う港湾同士で過剰な集荷競争を展開し、集荷圏の「狭域化」を固定させる結果をもたらしている。集荷圏が「狭域化」する中で、上記の海運市場の変化、すなわち、日本海諸港への船社の配船スケジュールの整理統合によって日本海物流ルートは不安定化している。

一方、荷主の物流ニーズの高度化によって新たな物流サービスの必要性が顕在化しており、従来型の週1～2便の近海航路の開設というだけでは、荷主のニーズに応えきれなくなっている。このような状況に対して日本海側各港湾は集める貨物の量の増大を必要とするようになってきているが、すでに見たように、「狭域物流圏」が存在する中では、単なる集荷のみでは近隣諸港との間のゼロサム・ゲームという形での消耗戦を繰り返すだけにすぎない。そうではなく、貨物を創り出す独自の仕組みの構築をも求められるようになってきている。そのためには、第1に内陸との「縦の連携」の強化があげられる。すなわち、日本海地域内の各地域の産業特性に対応しターゲットとなる荷主を絞り込んだ独自の物流サービスをピン・ポイントで作り出すことである。このことによって地場産業を活性化させ、地元地域のコア・コ

ンピタンスの創出・強化を支えられるだけでなく、その結果として貨物の創出＝創荷が可能となる。第2に日本海の東アジア側対岸の港湾との新たな連携である。例えば、従来のプサン港との連携に加えて極東ロシア各港との間での一日輸送圏をコンテナ船に限らず、国際フェリーやRORO船を利用した形で、従来のコンテナ船のみでの「縦の連携」を構築・充実させる。同時に日本海諸港と東アジア諸港との間の港湾物流レベルでの連携を進め、「縦の連携」をさらに充実させる。第三に他の港湾あるいは内陸物流拠点との「横の連携」の強化である。各港湾ごとの独自性が明確になれば港湾間の相互補完関係を構築することは不可能ではない。そしてJRや内航輸送をトラック輸送と組み合わせることによって効率的かつ安定的な国内輸送の仕組みを構築することが必要である。

最後に日本海物流の仕組みをより望ましいものにするための政策対応を、各港湾管理者＝地方自治体と国、とりわけ国土交通省の2つの立場から簡単に整理してみよう。

地方自治体の政策課題＝まず地元地域のコア・コンピタンスの特定とその強化によるその地域独自の産業振興策の展開が必要である。そしてそれをサポートするための物流機能の集積をピンポイントで行う必要がある。ただし各自治体が独自の港湾物流機能を集積させると言っても、環日本海地域は一部地域を除けば産業集積が弱く、各自治体が単独で独自の物流システムを構築できる状況にはない。したがって国内外の他地域との連携によって物流の仕組みの改善を図っていかなければならない。その一つは国内他港との合理的な連携である。たとえばすでに述べたように日本海側諸港に寄港している近海航路はそのほとんどが日本海側に複数寄港している。このことは別言するならば、これら複数港湾全体でワン・セットの市場として船社に認識されているということである。そうであるならば、同一航路上にある港湾を管理している複数の自治体が連携してポートセールスを荷主および船社に行うことが可能である。日本海側各港湾・各地域の特殊性あるいは独自性の整理・明確化は、各自治体が相互補完的に連携する際の基盤をなすものとなる。

また日本の主要港との間の連携も、日本海諸港が自らのコア・コンピタンスを特定化することができるのであれば、より効率的に行うことができる。端的に言うならば、今まで地方圏の地元コスト重視型貨物については日本海諸港を含めた地方港が、地方圏のサービス重視型貨物については主要港が取り扱うという構図が緩やかに形成されてきた。⁹この構図の中で、日本海諸港が地元サービス重視型貨物の中のどれをピン・ポイントで選択し、上記の「縦の連携」の充実によって当該貨物を取り扱う荷主のビジネス・チャンスを拡大させ、創荷を実現し、結果として追加的な貨物取扱いに結びつけられるのかという段取りになる。

もう一つはJRを含めた陸送を使った横の連携である。前述したように日本海の海上輸送ル

⁹ この日本国内での主要港－地方港間分業の構図については、詳しくは津守貴之 [2001] を参照されたい。

ートは一部、不安定化している。それへの対応策として日本海側の拠点港に航路をある程度集約し、この航路を安定化させるとともに、拠点港から日本海各地域に国内輸送を行うルートを新たに作ることが考えられる。その際の国内輸送手段として、遠隔地輸送にはJRが有力な選択肢になる。

次に国土交通省の対応のあるべき姿を見てみよう。日本海側諸港湾の機能集積およびそれによる新しい環日本海・環黄海・環東シナ海物流システムを構築することは、一見、国交省港湾局が進めているとされるスーパー中枢港湾政策＝東京湾、伊勢湾、大阪湾の3大港への高度港湾物流機能の集約政策と相反するように思われる。しかし日本が東西南北に細長い国土を持つこと、周辺の国々に集荷力が強い大規模港湾が存在することを考えると、これら3大湾に日本全土から一律に貨物を集めることを考えることは非現実的である。おおまかではあるが日本の国際物流は次の5つのブロックに分けて政策を講じることがより現実的である。すなわち、北海道を含む日本海側地域、東東北・関東・東海地域、近畿・中四国（山口を除く）、九州・山口、沖縄の5ブロックである。本稿で対象としている「日本海側地域」とは、ここで挙げた北海道を含む日本海側地域と九州・山口地域の北部ということになる。スーパー中枢港湾政策の対象地域は、主に東東北・関東・東海地域と近畿・中四国地域であり、それ以外の地域は別の物流政策を講じることが合理的かつ現実的である。

最近、国交省港湾局から「新しい物流政策」が打ち出された。スーパー中枢港湾政策との「新しい物流政策」の関係を整理するならば、スーパー中枢港湾とそれ以外の港湾との間の役割分担を明確にするための追加的な政策ということになろう。具体的には、空間面で見るとすればスーパー中枢港湾政策でカバーできる地域とできない地域の分類と、機能面ではこれら2つの地域にとってそれぞれに必要なかつ適切な仕組みとそれを支える施設の整備という形になるはずである。スーパー中枢港湾政策でカバーできる地域についてはスーパー中枢港湾を中心とした内航、陸送、JRを利用した広域大量集荷の仕組みが、カバーできない地域については日本海諸港湾の中からごく少数の拠点港を選び、そこに中小量貨物の取り扱いに対応したRORO船、国際フェリーあるいは在来船を輸送手段として使うとともに、遠隔地集荷が可能な国内輸送の仕組みとそれに対応した施設の整備という形になろう。これら2つの地域に対応した政策展開によって細分化された国内の「狭域物流圏」は再び統合され、東アジア域内物流へのより効率的な参加が可能となる。

言うまでもなく、国の役割の1つは各地方（自治体、地域企業等）の創意工夫を引き出すための環境整備をするとともに、地方の創意工夫に付随しやすいローカル・エゴを抑制し地域間の機能分担を調整することにある。そのためには国が東アジア域内経済が一体化する中で日本全体にどのような機能を維持・強化させるのか、そしてその中で日本海地域をどのように位置づけるのか、つまりどのような機能を当該地域のどこに集積させ、地域内の連携を

よび他地域との連携をどのような仕組みで構築していくのかという全体ビジョンを出すことが必要である。

引用文献

- 本多健吉・韓義泳・凌星光・坂田幹男 [1995] 『北東アジア経済圏の形成』新評論
- 日本海圏経済研究会編 [1992] 『「環日本海経済圏」の見方』創知社
- 小川和夫・小牧照雄編 [1991] 『環日本海経済圏－北東アジア・シベリア時代の幕開け』日本経済新聞社
- 小川雄平・小幡伸二編 [1995] 『環日本海経済・最前線』日本評論社
- 小川雄平 [2004] 『東アジア地中海の時代』明石書店
- 坂田幹男・本多健吉・凌星光 [2000]
- 坂田幹男 [2001] 『北東アジア経済論－経済交流圏の全体像』ミネルヴァ書房
- 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事例として－」『岡山大学経済学会雑誌』25巻4号
- 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」』御茶ノ水書房
- 津守貴之 [2001] 「日本のコンテナ港湾経営の本質的問題点」『岡山大学経済学会雑誌』32巻4号
- 津守貴之 [2006] 「東アジア時代の日本海物流」『人と国土』32巻3号