

[研究員論考]

環黄海地域におけるコンテナ物流とポートアライアンス*

国際東アジア研究センター上級研究員 亀山 嘉大

1. はじめに

現在、日本のコンテナ港湾では、基幹航路の寄航便数の減少が続く、トランシップ（積み替え）貨物の取扱量で伸び悩んでいる。昨今の燃料価格の高騰は、この傾向をさらに加速させ、“抜港”問題を生じさせており、日本のコンテナ港湾の国際競争力の低下に警鐘が鳴らされている。実際、日本のコンテナ港湾のフィーダー（支線）化は深刻であり、海外トランシップ率（輸出入）は^(注1)、国土交通省の資料によると、1993年に2.1%であったものが、1998年には5.3%、2003年には15.5%、2008年には18.0%と上昇一途である。この流れが続くと、日本のコンテナ港湾は、フィーダー港湾として位置付けられるようになり、コンテナ港湾の国際競争から脱落してしまうであろう。日本のコンテナ港湾のフィーダー化は、荷主にとって物流コストの上昇やリードタイムの増加に繋がり、輸出入価格を上昇させることになる。これは、国内の物価に転嫁されるため、消費者の効用水準を低下させ、生産者の費用負担を上昇させ、産業の国際競争力を低下させることになる。

周知のように、日本のコンテナ港湾の国際競争力の低下の背景には、アジア各国（地域）の経済発展に伴い、各国（地域）で大型のコンテナ港湾が稼働し始めたことがある。1990年代以降、アジア各国（地域）でコンテナ貨物の取扱量が増加しており、日本も例外なく増加している。しかし、後述のように、香港港、シンガポール港、高雄港、釜山港といったアジア各国（地域）のコンテナ港

湾の躍進の中、日本のコンテナ港湾は国際的な地位を下げており、フィーダー化に拍車を掛けている。特に、2000年代以降、中国のコンテナ港湾が台頭してきており、日本に限らず、韓国（釜山港）にとっても脅威となっている。

日本政府は、日本のコンテナ港湾の国際競争力の強化のために、特定重要港湾を指定してきた。1995年に、旧運輸省が4地域11港の“中枢国際港湾”と8地域8港の“中核国際港湾”を指定し^(注2)、国際海上輸送網の拠点の形成を進めてきたが、十分な成果は上がっていない。ここに来て、港湾同士との連携を模索しているが、日本の国土計画の中で、港湾政策をどのように位置付け、どのように理解していく必要があるのだろうか。

このような関心のもと、本稿では、第1に、日本と韓国の国土計画（港湾政策）を取り上げて、「選択と集中」のあり方を議論する。これを踏まえて、第2に、環黄海地域におけるポートアライアンスのあり方を議論し、北部九州地域の港湾政策の課題を提示する。これに先立ち、次節では、世界のコンテナ港湾の動向とともに、日本のコンテナ港湾が置かれている立場を見ていく。

2. 世界のコンテナ港湾の動向

1980年代以降、輸送技術の発展に基づく輸送費の低減によって、発展途上国の安価で豊富な労働力（さらには、土地や資源）の活用が可能となり、国際的な分業体制の進展とともに国際物流システムが構築された。国際物流システムの発展の一翼

*本稿の作成にあたって、神戸大学大学院海事科学研究科の石黒一彦准教授、国際東アジア研究センターの瀧井貞行主任研究員との議論が有益であった。また、下関市港湾局から情報提供をいただいた。記して、感謝を申し上げる。

を担っているのは、パナマックス級やスエズマックス級といった大型化一途のコンテナ船であるため、コンテナ取扱量の動向を見ていく必要がある。

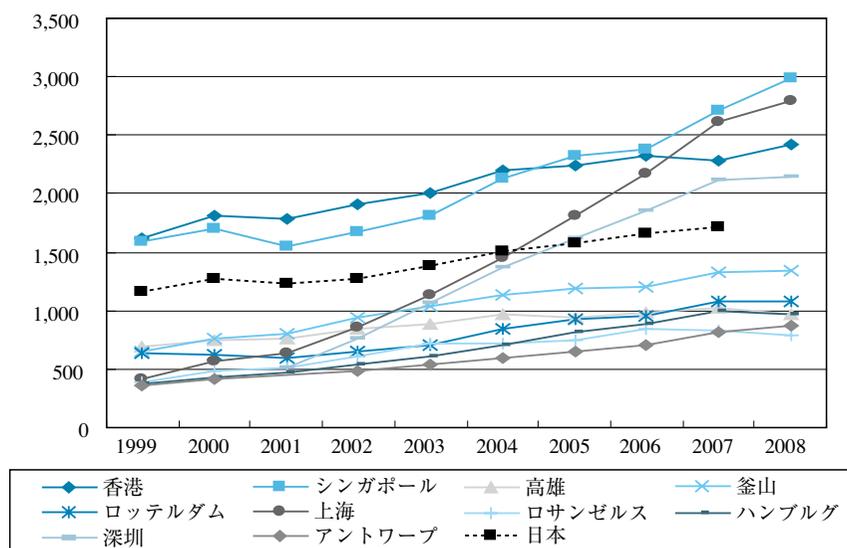
図1は、世界のコンテナ港湾の中で、最近10年間のコンテナ取扱量の平均値が500万TEUを超えている港湾の動向をまとめたものである。なお、日本の全国値を参考のために掲載している。2000年代初頭までは、香港港とシンガポール港の数値は他を圧倒しており、2強による首位争いが展開されていた。その後、上海港と深圳港が急激に数値を伸ばし、2007年には、上海港が香港港を抜き2位に躍進した。一方で、図1に掲載されていないが、ここ2~3年の間で、ドバイ港、青島港、寧波・舟山港、広州港が急激に数値を伸ばしており、5位の釜山港に急接近してきている。近年、釜山港のコンテナ取扱量は伸び悩んでおり、2009年には順位を下げるかもしれない。

図1では、日本の個々のコンテナ港湾を見ることができない。現在、日本のコンテナ港湾で、こ

れらの世界のコンテナ港湾に及ぶものはないからである。付表(図4)は、1999~2007(2008)年における日本のコンテナ港湾のコンテナ取扱量の動向をまとめたものである。現在、国内で最大のコンテナ取扱量を誇っているのは東京港であり、以下、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港が続いている。図1と付表(図4)の比較から、東アジア地域に限定しても、日本のコンテナ港湾は、世界水準に水をあけられていることが確認できる。

表1は、1989年、1999年、2007年における世界のコンテナ港湾のランキングを比較したものである。1989年時点では、5位に神戸港がランクインしていた。そして、12位に横浜港、16位に東京港が付けていた。横浜港は、ランキングのベスト10にランクインしていた年もあった。この傾向は、多少の変動を保ちながらも1994年までは維持されていた。しかし、1995年1月の阪神・淡路大震災によって、神戸港は機能不全に陥り、コンテナ取扱量を減少させ、急速にランクを下げた。1997年3月に、

図1 世界のコンテナ港湾のコンテナ取扱量の動向(単位:1万TEU)



(出所) Containerisation International Yearbook, various years

表1 世界のコンテナ港湾のランキング (単位：1万TEU)

1989年			1999年			2007年		
1	香港	446	1	香港	1,621	1	シンガポール	2,710
2	シンガポール	436	2	シンガポール	1,594	2	上海	2,615
3	ロッテルダム	360	3	高雄	699	3	香港	2,288
4	高雄	338	4	釜山	644	4	深圳	2,110
5	神戸	246	5	ロッテルダム	634	5	釜山	1,326
6	釜山	216	6	ロングビーチ	441	6	ロッテルダム	1,080
7	ロサンゼルス	206	7	上海	422	7	ドバイ	1,070
8	ニューヨーク	199	8	ロサンゼルス	383	8	高雄	1,020
9	基隆	179	9	ハンブルグ	374	9	ハンブルグ	990
10	ハンブルグ	173	10	アントワープ	361	10	青島	946
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
12	横浜	151	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
⋮	⋮	⋮	13	東京	270	⋮	⋮	⋮
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
16	東京	144	17	横浜	220	⋮	⋮	⋮
			17	神戸	220	⋮	⋮	⋮
						24	東京	372
						26	横浜	318
						⋮	⋮	⋮
						38	神戸	202

(出所) Containerisation International Yearbook, various years

神戸港は全面復旧しコンテナ取扱量を増やしているが、微増でランクの回復には程遠い。

また、1999年に至るまでに、神戸港に引き摺られるように、日本の他のコンテナ港湾もランクを下げています。この要因として、木村(2009)は、①アジア各国(地域)の経済成長とともに、これらの国(地域)発着の貨物数量が大幅に増えたこと、②(東アジア地域)のゲートウェイ機能が、神戸港から釜山港に移ったこと、を指摘している。そして、②に関して、「一度、ゲートウェイ港湾が確立されると、貨物集積による貨物1単位当たりの取り扱いコストの低下が実現し、他の港湾による貨物の奪還が難しくなる(木村, 2009, p. 56)」ということ述べている。

言い換えると、コンテナ取扱量を大幅に増やしている世界のコンテナ港湾では、「輸送の規模の経済(bulk economy)」が機能し、さらに、空間経済学で指摘されている「集積の経済の凍結効果」が機能し、貨物集積を成長させているのである^(註3)。実際、世界のコンテナ港湾は、コンテナ船の大型化に合わせて、超巨大コンテナ船を寄港させ、一括大量輸送を実現させるために、大水深コンテナ

ターミナルを整備している。東アジア各国のコンテナ港湾でも、コンテナターミナルの大水深化とともに、バース長も長くなっており、ガントリークレーンの設置基数も多くなっている。しかし、後述のように、日本のコンテナ港湾は、バース長やガントリークレーンの設置基数で見劣ることが多く、大型コンテナ船の寄港が少ないため、規模の経済を發揮できないでいる。日本のコンテナ港湾は、世界の潮流に乗り損なっているのである。

次節では、日本と韓国の国土計画(交通政策)の比較から、日本のコンテナ港湾が世界の潮流に乗り損なっている原因を探ってみたい。

3. 日本と韓国における国土計画と輸送インフラの整備

3.1 日本の国土計画と輸送インフラの整備

現在の日本の国土計画は、1962年の「第一次全国総合開発計画(1全総)」以来、5次に及ぶ「全国総合開発計画(全総)」を体現したものとなっている。しかし、日本が人口減少時代を迎えたことで、全総に代わる開発計画を定める必要が出てき

た。2008年7月に、新しい「国土形成計画（全国計画）」が閣議決定された。本計画は、1全総以来の「地域の均衡ある発展」という基本方針から「地域間競争」という基本方針へパラダイムの転換を図るものである。「国主導から二層の計画体系」への転換という題目のもと「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土形成」が推進されている。

しかし、この基本方針の変更は、本当の意味でパラダイムの転換を図るものではない。改めて、付表を見てみよう。現在、日本のコンテナ港湾は66港もあり、少なくとも「地域の均衡」は十分に達成されている。2007年の日本の全国値（62港の合計）は1,716万TEU、主要12港の合計は1,538万TEUである。主要12港で全体の89.6%を占めている。一方、残りの50港で178万TEU（全体の10.4%）なので、1港当たりのコンテナ取扱量は3.6万TEUに過ぎない。このことから、日本の港湾政策に関して、以下の2点を課題として提示できる。第1に、港湾インフラ（公共投資）の「選択と集中」が実行できていないのである。日本は島国

であるため、ある程度、コンテナ港湾が分散されていないと、効率的に物流を行えない。しかし、66港ものコンテナ港湾はやはり過剰である。その結果、第2に、日本のコンテナ港湾の国際競争力が低下しているのである。

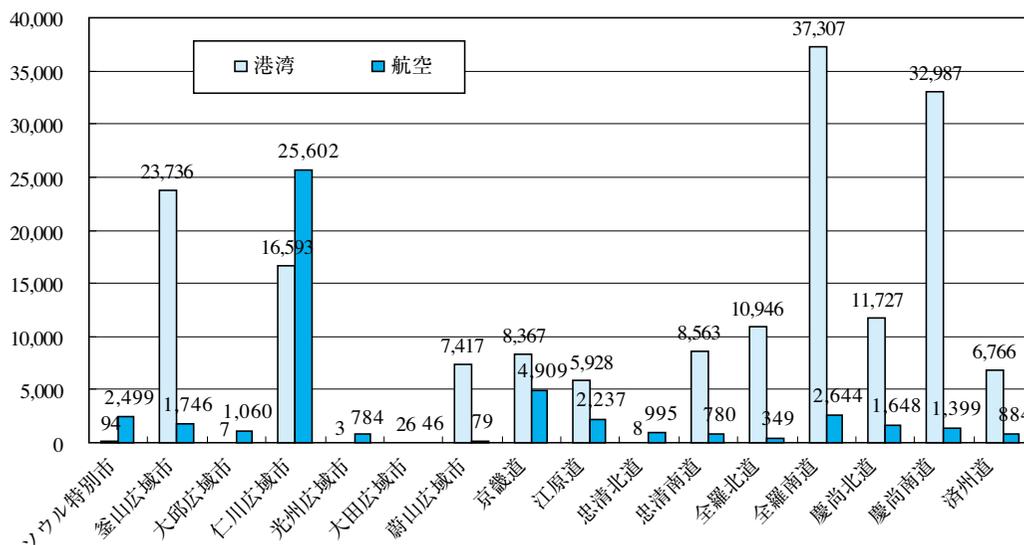
それでは、ランクで勝る世界のコンテナ港湾を有している東アジア各国では、コンテナ港湾の整備（港湾政策）をどのように展開しているのだろうか。以下では、隣国の韓国を事例に取り上げる。

3.2 韓国の国土計画と輸送インフラの整備

韓国政府は、日本と同様に、開発計画として地域の均衡発展を目的にした国土計画（交通政策）と経済計画（産業政策）を実施してきた。しかし、日本と韓国の開発計画には、大きな違いがある。韓国政府は、国土計画の国際戦略として、アジアの輸送拠点の確立を志向し、釜山港（釜山新港）と仁川国際空港を重点的に整備してきた。

図2は、港湾・航空インフラの投資に関して、

図2 韓国の地域別の港湾・航空インフラの投資の累積額（単位：1億ウォン）



（出所）大韓民國統計庁（各年版）に基づき筆者作成

1985～2006年における韓国の各地域（特別市・広域市・道）別の累積額を図示したものである。初めに、港湾インフラを見てみよう。なお、ここで示した港湾インフラの投資データは、全ての港湾インフラのものであり、コンテナ港湾に限定されたものではない。そのため、必ずしもコンテナ港湾の整備（投資）状況を示している訳ではない。それでも、全羅南道、慶尚南道、釜山広域市の3地域に投資が集中していることが確認できる^(註4)。これらの3地域の主要な港湾を挙げると、全羅南道は光陽港や木浦港を有している。慶尚南道は蔚山港（1997年まで）と馬山港を有している。釜山広域市は釜山港（釜山新港）を有している。

ところで、韓国政府は、コンテナを取り扱うことができる港湾を限定している。釜山港（釜山新港）、仁川港、光陽港、平澤港、木浦港、蔚山港の6港である。これらの港湾は、図2の港湾インフラが集中している地域に含まれている^(註5)。ただし、平澤港、木浦港、蔚山港は、近海航路対応のローカル貨物に限定して運用されており、国際的なコンテナ港湾は、釜山港（釜山新港）、仁川港、光陽港の3港である。2003年に、韓国政府は、釜山広域市、仁川広域市、光陽市を経済自由区域に指定し、これらの3港の整備に注力している。

次に、航空インフラを見てみる。一見して、仁川広域市に投資が集中していることが確認できる。仁川広域市には、韓国全体の航空インフラの累積額の53.7%が集中している。単年の投資データに基づき、地域別の投資動向を見ると、1980年代後半は、ソウル特別市に投資が集中し、最大の年で約60%を記録していた。この時代、韓国のゲトウェイ空港は金浦国際空港（ソウル特別市）であった。1990年代初頭は、韓国第2の都市である釜山広域市に投資が集中し、最大の年で約50%を記録していた。その後、1990年代後半以降、仁川広域市に投資が集中し、過去にない集中度（約

68%）を4度も記録している。韓国政府は、1990年代初頭に、金浦国際空港の容量（拡張性）に限界を感じ、新しい国際空港の着工準備を始めた。仁川広域市の永宗島と龍遊島の間にあった干潟を埋め立てて、1996年に、仁川国際空港の旅客ターミナルと滑走路の着工を始めた。韓国政府は、仁川国際空港を東アジアのハブ空港に育てるために、投資を集中させた。仁川国際空港の開港は2001年3月29日であるが、ドウ ウィット・フェルトハイス・ブルハウト・松本（2007）の報告にあるように、開港から僅か5年余りの2007年時点で、アジアのハブ空港の地位を不動のものとしている^(註6)。

韓国の国土計画（交通政策）は、特定地域に投資を集中させていく傾向にある。しかし、港湾政策と空港政策を比較した場合、投資が集中している地域は、前者では3～4地域あるが、後者では仁川広域市の1地域しかない。しかも、仁川広域市が有している仁川国際空港は、アジアのハブ空港になっている。さらに、投資額の規模を見てみると、港湾インフラの方が航空インフラよりも大きくなっている。港湾インフラがコンテナ港湾以外の項目を含んでいることを考慮しても、港湾政策は、空港政策に費用対効果で見劣っているようだ。実際、仁川港のコンテナ取扱量は2007年で166万TEU、2008年で170TEU、また、光陽港のコンテナ取扱量は2007年で172万TEU、2008年で181万TEUに過ぎない。ここに来て、釜山港のコンテナ取扱量が伸び悩んでいるが、光陽港に足を引っ張られている^(註7)。

まとめると、韓国政府の「選択と集中」は、空港政策の方が港湾政策よりも効果的に実行されているものと考えられる。

3.3 輸送インフラの整備の分散と物流構造

韓国政府は、日本と同様に、開発計画として地域の均衡発展を目的として標榜してきた。しか

し、図2を見る限り、韓国の港湾・空港政策は、地域の均衡発展という目的と必ずしも整合的ではない傾向にある。日本と韓国の国土計画（輸送インフラの整備）を比較していく上で、両国の輸送インフラのストックに関して、変動係数（CV：Coefficient of Variation）を算出し、地域間のバラツキを見ることは有効である。

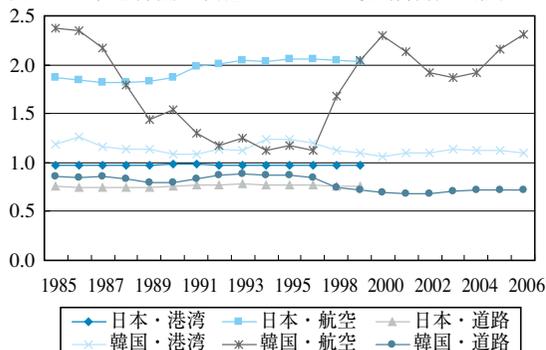
図3は、日本と韓国の輸送インフラのストックに関して、地域間のCVの動向を図示したものである^(注8)。なお、日本のストックデータは、内閣府政策統括官編（2002）から入手している。一方、韓国のストックデータは、図2で使用した単年の投資データに基づき、恒久棚卸法（減価償却率を8%に設定）で推計したものである。

基本的な傾向として、両国ともに、航空インフラ、港湾インフラ、道路インフラの順でCVが大きい。日本のCVが1998年で切れているため、一概にはいえないが、航空インフラと港湾インフラは、韓国のCVの方が日本のCVよりも大きい。即ち、日本と韓国の輸送インフラの整備では、日本の方が地域間格差は小さく、韓国の方が地域間格差は大きくなっている。しかし、図3を見る限り、韓国の港湾インフラの整備では、想定していた程、地域間格差が生じていないものと考えられる。一

方、韓国の航空インフラの整備では、CVが大きいことから、地域間格差も大きいと解釈できる。韓国の開発計画は、国際戦略の視点と国内戦略の視点を明確に区別し、それらを使い分けて“強み”を発揮し、国際競争力を確保してきた。この傾向は、空港政策の方が港湾政策よりも顕著に当て嵌まる。実際、仁川国際空港はアジアのハブ空港の地位を獲得したが、釜山港（釜山新港）は国際的な地位を下げている。このことは、韓国の港湾政策が「選択と集中」を充分に実行できていないこと、即ち、釜山港（釜山新港）に加えて、仁川港や光陽港に投資を分散したことに起因しているものと考えられる。結果として、自らの“強み”を損なっているのである。

ところで、輸送インフラの地域間格差の拡大は当該ストックの（一部の地域への）地理的集中を意味し、輸送インフラの地域間格差の縮小は当該ストックの地理的分散を意味している。それでは、輸送インフラの整備の地理的集中（あるいは、地理的分散）は、各地域の国内・国際物流にどのような影響を与えているのであろうか。Ishiguro and Kameyama (2007) では、1980年、1990年、2000年における日本の都道府県データを使用し、製造業の国内移出と海外輸出に、道路、港湾、航空の輸送関連の社会資本（輸送インフラ）がどのような影響を与えているのかを分析している。推定結果から、日本の平均的な傾向として、基礎素材型産業の国内移出に、全ての時点で港湾インフラと航空インフラが有意に正の影響を与えており、また、生活関連型産業の国内移出に、全ての時点（一部は2時点）で道路インフラと港湾インフラが有意に正の影響を与えていることが判明した。しかし、海外輸出には、どの時点でもどの輸送インフラも影響を与えていないことが判明した。日本の輸送インフラは、国内物流の促進に寄与しているが、国際物流の促進に寄与していないことを示唆

図3 日本と韓国の輸送インフラの変動係数の推移



(出所) 大韓民國統計庁（各年版）、内閣府政策統括官編（2002）に基づき筆者作成

している。即ち、日本の輸送インフラは、平均的な傾向として、国内的なものになっており、国際的なものになっていないものと考えられる。

4. ポートアライアンスの意義と課題

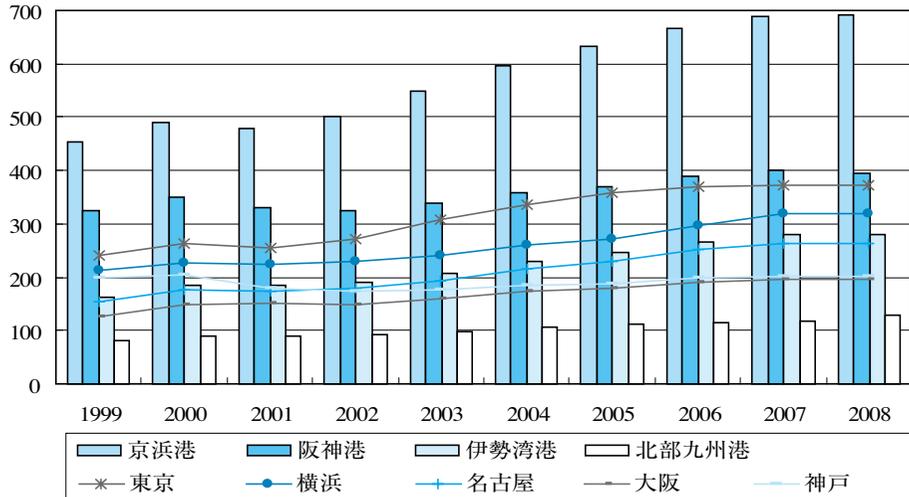
4.1 スーパー中枢港湾とポートアライアンス

日本政府は、日本のコンテナ港湾の国際競争力の強化のために、港湾同士の連携を模索している。2004年7月に、国土交通省は、アジア各国のコンテナ港湾を凌ぐコスト・サービスの実現のために、スーパー中枢港湾構想を掲げて、第1節で述べた“中枢国際港湾”の中から“スーパー中枢港湾”を指定した。これによって、予算の重点配分と規制緩和が実施される。指定条件は、原則として同一地域で年間400万TEU程度のコンテナ取扱量があり、高規格のコンテナターミナルの施設を備えていることである。例えば、岸壁1,000m、奥行き500m、水深15m以上の施設規模が必要になる。

図4は、想定されるポートアライアンスに基づ

き、コンテナ取扱量を集計したものである。京浜港（東京港、横浜港）、伊勢湾港（名古屋港、四日市港）、阪神港（大阪港、神戸港）の3港湾（地域）が、400万TEUを判断基準として、スーパー中枢港湾に指定された。伊勢湾港は、指定条件の数値に近づけていくことが求められている。そして、ポートアライアンスが現実に進んでいる。2007年12月に、「港則法施行令」が改正・施行され、大阪港、神戸港、尼崎西宮芦屋港の3港でポートアライアンスが成立し阪神港になった。同様に、2008年3月に、東京港、横浜港、川崎港の3港でポートアライアンスが成立し京浜港になった。ポートアライアンスによって、例えば、大阪港と神戸港に個別に寄港していた船舶は、従来、別個に入港手続きや納税を行っていたが、双方に寄港した場合でも、各種の手続きが1度で済むようになった。現実的にも、これまで、大阪港は輸入超過、神戸港は輸出超過でコンテナの過不足が問題であったが、阪神港になったことで、“内航輸送”として、^{はしけ} 船（barge）やトラックで空コンテナを融通できる

図4 日本の主要なコンテナ港湾とコンテナ取扱量の動向（単位：1万TEU）



(注)2008年は速報値に基づいている（2008年の北部九州港に下関港の数値は含まれていない）。

(出所) Containerisation International Yearbook, various years, 日本荷主協会（2009）に基づき筆者作成

ようになった。京浜港(東京港⇔横浜港)でも、バージ輸送の需要が増加しており、内航海運の役割が重視されている。これらのポートアライアンスの効果によって、入港船舶数の増加、国際競争力の強化、そして、グリーン物流の普及が期待されている。

4.2 北部九州地域に見るポートアライアンスの課題

北部九州地域は、“中枢国際港湾”の中で、唯一“スーパー中枢港湾”に指定されなかった。その原因は、北九州港と博多港の連携で合意形成ができていないこと、さらに、他の3地域(港湾)と比較してコンテナ取扱量が少ないことにある。実際、北部九州港(下関港、北九州港、博多港)は、200万TEUにも届かない(図4)。スーパー中枢港湾構想は、国の視点のもとでの港湾政策であり、国家財政が厳しくなる中、「選択と集中」を追及した結果として解釈できる。一方で、(北部九州港にとって)厳しい見方になるが、日本政府は、北部九州港を重点的な投資に足る港湾と認めなかったとも解釈できる。しかし、スーパー中枢港湾構想を契機に、日本政府が確固たる決意をもって、日本の港湾政策に取り組み始めたかという点に甚だ疑わしい。なぜならば、スーパー中枢港湾構想の後でも、(小規模な)コンテナ港湾に投資が続いているからである。

スーパー中枢港湾の指定に起因して、北部九州地域では、北九州港と博多港の連携に関して、賛否両論で広く議論がなされている。北部九州地域では、巷間で聞かれるように、北部九州港のポートアライアンスを望む声が小さくない。実際、大阪港と神戸港の場合と同様に、北九州港は輸出超過、博多港は輸入超過でコンテナの過不足が問題になっている。一方で、北部九州地域は、港湾管理者が異なっており(下関港=下関市、北九州港

=北九州市、博多港=福岡市、苅田港=福岡県)、北部九州地域としてコンセンサスが取れていない。総論賛成・各論反対の議論が続き、收拾が付かない。しかし、本質的な疑問として、ポートアライアンスは誰のためのものであるだろうか。この点は、議論や分析が必ずしも充分ではなく、あるいは、抜け落ちている感もある。

例えば、北九州港と博多港のコンテナの過不足に関しても、京浜港や阪神港と同様に、ポートアライアンスが有効である保証はない。ポートアライアンスによって、コンテナの過不足が解消できるかどうかは、①北九州港と博多港の両方に、同じ船会社が定期的に寄港しており、さらに、②寄港頻度が同頻度で、寄港日が適当に近接していることが必要である。北九州港と博多港では、これらを必ずしも満たしていない上に、地理的な障壁もある。スーパー中枢港湾の3地域(港湾)は、いずれも同じ“湾”の中にあり、“内航海運”として港湾間のアクセスが簡単であり、また、ボトルネックの問題があるにしても高速道路の接続も良い。これらのことは、北部九州港のポートアライアンスの意義に疑問を生じさせる。

冒頭で述べたように、日本のコンテナ港湾のフィーダー化は、荷主にとって物流コストの上昇やリードタイムの増加に繋がり、最終的には、国内の生産者や消費者に物価の上昇として転嫁される。スーパー中枢港湾構想(ポートアライアンス)は、こういった流れを回避していくためのものである。その有効性は、国内の生産者や消費者が物価の安定(あるいは、下降)を享受できるかどうかで判断(評価)していく必要がある。北部九州港のポートアライアンスに関して、客観的な議論や分析を早急を実施していく必要がある。

しかし、スーパー中枢港湾に指定されなかったことで、日本政府と北部九州地域の利害(方針)が合わないことが表面化しているのも事実であ

る。中央政府の「選択と集中」の実行は、地方自治体にとって、選択された場合とされなかった場合で、利害が異なったものとなる。一方で、日本政府が確固たる姿勢を見せていないのも事実である。そのため、北部九州地域としては、自らの港湾政策（物流戦略）は自らで策定していく必要が出てくるのである。

4.3 環黄海地域における北部九州港の戦略

北部九州地域の各港湾が一丸となって共通の港湾政策（物流戦略）を検討していく場合、自らが拠って立つ地域が異なり、利害が合わないため、その戦略は必ずしも各港湾の利益と一致しないということを認識しておく必要がある。しかし、例えば、北九州港と博多港が別個に港湾政策を実施していくことは、国際競争力の強化やグリーン物流の普及の点からも、そして、地方自治体の財政面の点からも効率的ではない。

スーパー中枢港湾に指定されなかったとはいえ、北部九州港は、日本の広域地域である九州地域の、さらには、日韓両政府が広域連携を模索し

ている環黄海地域のゲートウェイである。そのため、北部九州地域として、“一定の連携”を考えていく必要がある。アジア戦略の視点で港湾と空港を比較した場合、どちらも輸送の規模の経済は、大都市圏の港湾や空港にある。しかし、輸送時間（日数）では、港湾と空港で様相が異なってくる。物理的距離と輸送技術の関係で、船舶輸送の方が航空輸送よりも輸送時間（日数）の差が大きくなる。北部九州港としては、この点に活路を見出していくしかないのではないだろうか。

具体的には、環黄海地域における北部九州港という位置付けを明確にし、その中で役割を決めていくことが望ましい。表2は、東アジア経済交流推進機構（OEAED：The Organization for the East Asia Economic Development）に属している環黄海地域10都市における港湾インフラの施設規模をまとめたものである。釜山港、天津港、青島港の施設規模が傑出しており、他の港湾の巻き返しは困難である。OEAEDの物流部会では、国際複合一環輸送を検討しているが、釜山港、天津港、青島港をハブ港湾と見なした上で、北部九州港は、こ

表2 環黄海地域10都市における港湾インフラの施設規模

		下関	北九州	博多	釜山	仁川
水深別バース長 (m)	-15		700		3,676	
	-14			330	1,200	300
	-13			600	600	
	-12	240	620			
	-11				500	1,160
	-10	370	340 & 555			802
ターミナル総面積 (㎡)		117,000	683,047	369,745	3,070,293	688,330
ガントリークレーン (基)		1	11	7	55	14

		蔚山	天津	青島	大連	烟台
水深別バース長 (m)	-15		2,028	750	422	
	-14			1,030		873
	-13			690	332	
	-12	610				
	-11		366			
	-10		1,323			
ターミナル総面積 (㎡)		202,000	343,000	900,000	560,000	672,362
ガントリークレーン (基)		6	40	60	1	8

(出所) 伊藤 (2008) を参考に、各市の港湾部局の Website の情報に基づき筆者作成

これらの港湾のフィーダー港湾としての役割を担っていく必要があるのではないだろうか。しかし、フィーダー港湾とはいっても、環黄海地域へのゲートウェイという地理的特性を活かし、九州地域（あるいは、西日本地域）の小規模港湾からの内航フィーダーのハブ港湾としての役割を追求していく必要がある。そのためには、外航と内航の“横持ち”を減少させ、コスト削減に繋がるシステムの構築が求められる。

以下では、これらを推進するための国内戦略としての物流振興の方策を提示したい。第1に、海事クラスター（の形成）と産業クラスターの融合を挙げることができる。海事産業自体が、海事産業同士の連携、さらには、周辺産業と連携し相乗効果を発揮していく必要がある。第2に、地域にある産業・技術の集積を活用し、外資を誘致し集荷していくことを挙げることができる。2009年4月、北九州市のひびきポートランドで、日本の寿工業と韓国のポスティールの合弁企業であるアジア特殊製鋼が稼働を始めた。同社は、日本の鑄造技術で高品質のインゴットを生産し、韓国や東アジア各国へ輸出している。最近、全国的に臨海部の遊休地の活用が検討されているが、この事例がモデルケースとなることに期待したい。これらを踏まえて、第3に、域内連携の強化を挙げることができる。個々の地方自治体が産業振興のために、企業誘致に取り組んでいる。企業誘致に成功しても、産学官（あるいは、企業間）連携が構築されないため、産業クラスターの形成が進んでいない事例が少なくない。同様に、企業誘致が地域の港湾・空港の利用（集荷）に繋がっていない事例も少なくない。この原因は、本質的には、地方の港湾・空港の輸送モードの頻度が少ないことにある。一方で、このことは、地方自治体の物流振興部局と産業振興部局の連携が充分にとれていないことにも起因している。どの方策にしても、地域の総

力をあげて域内連携を強化していく必要がある。

5. おわりに

本稿では、日本の国土計画の中で、港湾政策をどのように理解していく必要があるのかという問題意識から始め、環黄海地域における北部九州港のポートアライアンスのあり方や物流振興の方策を議論してきた。

新しい「国土形成計画」では、「国主導から二層の計画体系」への転換が掲げられているが、“地域の均衡”を“地域間競争”に読み替えるのではなく、明確な方向付けが必要である。韓国の開発計画で見えてきたように、国際戦略と国内戦略を明確に区別し、港湾・空港政策を策定していく必要がある。実際、開発計画の国際戦略は、国家の優先事項として、日本政府が責任をもって取り組む必要があるのではないだろうか。そして、国際戦略を与件として、個々の広域地域（あるいは、都市）は、国内戦略に専心的に取り組むことができるのである。これらの結果として、日本の港湾・空港の国際競争力も高まるのではないだろうか。

個々の広域地域（あるいは、都市）が取り組む国内戦略は、4.3節で提示した方策がある。これらは、個々の地方自治体の裁量のもとにある。さらに、北部九州港でシームレスな複合一環輸送の体制を構築していく必要がある。ただし、これには中央政府と地方自治体、地方自治体同士の調整が必要である。即ち、港湾は地方自治体、空港は国土交通省航空局、道路は国土交通省道路局、鉄道はJRが、それぞれを管理しており、地方自治体の裁量のもと独力で解決できない局面が多い^(註9)。最終的には、再び中央政府の裁量に帰着する問題であり、やはり行政改革や規制緩和に期待せざるを得ない。

注

- (注1) 海外トランシップ率＝(日本から)海外港で積み替えられる輸出入貨物／(日本の)全輸出入貨物、で算出できる。
- (注2) “中枢国際港湾”の詳細は、東京湾地域が東京港、横浜港、川崎港の3港、伊勢湾地域が名古屋港、四日市港の2港、大阪湾地域が大阪港、堺泉北港、神戸港の3港、北部九州地域が下関港、北九州港、博多港の3港である。なお、“中枢国際港湾”と“中核国際港湾”以外は、“その他の港湾”に分類されている。
- (注3) ハブ港湾(空港)を有している都市が成長していくかどうかは、別の議論が必要である。例えば、森(1998)を参照されたい。
- (注4) 蔚山広域市は、1997年に慶尚南道から独立し直轄市になった。蔚山広域市は蔚山港を有しているが、1996年以前の蔚山港への投資は、慶尚南道で計上されている。
- (注5) 仁川港は仁川広域市、平澤港は京畿道に属している。仁川広域市の累計は、4番目の規模である。
- (注6) 仁川国際空港のハブ空港化では、空港の着陸料を安く設定していることも見逃せない。例えば、ジャンボ機の場合、成田国際空港は約95万円、関西国際空港が約83万円の世界でも1、2の高さである。一方、仁川国際空港は約35万円である(国土交通省航空局監修、2007)。このことは、制度的インフラの運用によって、物的インフラの機能を向上させることができると示唆している。
- (注7) 1980年代後半の時点で、釜山港は、韓国国内の約80～90%にも及ぶコンテナを取り扱っており、キャパシティの問題が顕在化していた。1994年に、海運港湾庁(現在の国土海洋部)は、「短期・中期・長期港湾整備・開発計画」を策定し、光陽港(1997年に供用開始)、仁川港、釜山新港の開発を進めてきた。

(注8) 地域区分は、日本が都道府県、韓国が特別市・広域市・道である。

(注9) そのため、都市内の輸送インフラが直結されていない北九州市の物流振興では、これらを結ぶためのハードルが高くなっている。

参考文献

- 伊藤秀和(2008)「北部九州の地域経済と港湾物流」『東アジアへの視点』19(2), pp. 2～14
- 木村達也(2009)「貨物ゲートウェイ空港の国内立地のための方策－アジアの活力を取り込んだ経済成長向上に向けて－」『Economic Review』(富士通総研(FRI)経済研究所)13(2), pp. 47～70
- 財団法人港湾近代化促進協議会(2008)「外貿コンテナ貨物取扱量(平成19年)」(<http://www.kinsokukyo.or.jp/pdf/kontena.pdf>)
- 国土交通省航空局監修(2007)『数字でみる航空』航空振興財団
- 大韓民國統計庁(各年版)『韓国統計年鑑』
- 内閣府政策統括官編(2002)『日本の社会資本－世代を超えるストック－』財務省印刷局
- 社団法人日本荷主協会(2009)『荷主と輸送』414(4月号)
- 森知也(1998)「集積の経済と輸送のハブ効果による都市形成メカニズム－交通プロジェクトによる産業立地政策への応用－」『アジア経済』39, pp. 54～65
- ヤップドゥウィット・ヤンフェルトハイス・ギョームブルハウト・松本秀暢(2007)「日韓主要4空港における航空ネットワーク・パフォーマンスの評価－日本にとって最大のハブ空港はどこか?－」『東アジアへの視点』18(4), pp. 25～36
- Ishiguro, K. and Y. Kameyama (2007), “Intra-regional Physical Distribution and Port Policy in Japan,” Paper presented at the International Seminar on Cross-Border Cooperation between Cities in East Asia Countries, The Shilla Jeju, 13 December 2007.

付表 日本のコンテナ港湾のコンテナ取扱量の推移(単位:TEU)

	1999年		2007年			1999年		2007年	
	TEU	%	TEU	%		TEU	%	TEU	%
東京	2,398,973	20.77	3,718,536	21.67	舞鶴	6,271	0.05	7,845	0.05
横浜	2,129,579	18.43	3,181,322	18.54	堺泉北	2,364	0.02	14,392	0.08
清水	343,278	2.97	430,825	2.51	和歌山下津	4,922	0.04	8,813	0.05
名古屋	1,536,542	13.30	2,638,452	15.37	姫路	0	0.00	2,062	0.01
四日市	96,215	0.83	165,959	0.97	境	9,426	0.08	19,824	0.12
大阪	1,268,237	10.98	1,972,685	11.49	水島	41,407	0.36	104,343	0.61
神戸	1,991,680	17.24	2,018,983	11.76	福山	24,026	0.21	82,194	0.48
北九州	349,854	3.03	412,259	2.40	広島	75,052	0.65	166,224	0.97
千葉	57,488	0.50	29,222	0.17	呉	0	0.00	877	0.01
川崎	67,536	0.58	43,282	0.25	徳山・下松	43,377	0.38	76,400	0.45
下関	61,406	0.53	73,239	0.43	岩国	44,582	0.39	32,997	0.19
博多	388,682	3.36	702,066	4.09	三田尻中関	2,898	0.03	44,739	0.26
12港計	10,689,470	92.53	15,386,830	89.65	宇部	4,265	0.04	4,309	0.03
苫小牧	114,481	0.99	179,414	1.05	浜田	0	0.00	3,031	0.02
石狩港新港	16,384	0.14	23,438	0.14	徳島・小松島	12,944	0.11	16,717	0.01
室蘭	0	0.00	0	0.00	高松	7,079	0.06	32,731	0.19
小樽	0	0.00	14,027	0.08	松山	21,257	0.18	27,521	0.16
釧路	0	0.00	13,683	0.08	三島・川之江	6,049	0.05	18,147	0.11
函館	0	0.00	3,148	0.02	今治	8,699	0.08	17,330	0.10
八戸	22,249	0.19	31,741	0.18	高知	7,997	0.07	7,421	0.04
大船渡	0	0.00	1,998	0.01	三池			2,585	0.02
秋田	24,624	0.21	51,392	0.30	伊万里	13,518	0.12	49,797	0.29
酒田	8,012	0.07	10,011	0.06	唐津	0	0.00	0	0.00
仙台	38,441	0.33	106,439	0.62	長崎	1,184	0.01	5,965	0.03
小名浜	12,926	0.11	21,125	0.12	八代	3,372	0.03	12,743	0.07
日立	7,776	0.07	0	0.00	熊本	1,267	0.01	4,123	0.02
鹿島	21,062	0.18	0	0.00	大分	6,136	0.05	31,950	0.19
常陸那珂	0	0.00	10,756	0.06	細島	21,984	0.19	20,729	0.12
新潟	75,320	0.65	161,891	0.94	油津	0	0.00	6,214	0.04
直江津	13,696	0.12	19,801	0.12	志布志	3,453	0.03	57,721	0.34
伏木富山	30,837	0.27	63,363	0.37	川内	0	0.00	8,540	0.05
金沢	14,745	0.13	35,868	0.21	那覇	71,435	0.62	68,577	0.40
敦賀	12,534	0.11	8,211	0.05	50港計	863,236	7.47	1,775,985	10.35
御前崎	0	0.00	27,531	0.16	全国値	11,552,706	100.00	17,162,815	100.00
三河	5,185	0.04	35,287	0.21					

(注) 表では、主要12港以外に“54港”を掲載している。50港計は、2007年のコンテナ取り扱い実績に基づいている。

(出所) 港湾近代化促進協議会(2008)に基づき筆者作成