

21世紀東アジア海運ネットワークと日本コンテナ港湾

——先進国型港湾政策への転換を求めて——

川 本 忠 雄

目 次

はじめに

1. 東アジアコンテナ港湾の現況
2. 韓国・中国の港湾政策の特徴と方向
3. 21世紀日本港湾の位置付けと港湾政策の転換

はじめに

この20年間の世界コンテナ貨物取扱量における日本港湾の地位低下は顕著である。日本全体の港湾の取扱量を合計しても、3位の上海港に届かない。対外面では経済のダイナミックな発展を背景とした東アジア主要港間の猛烈な港湾インフラの整備状況、対内面ではマクロ的には日本経済の長期低成長、ミクロ的には港湾利用コストの高さや各種規制の残存などの対外・対内諸要因が日本の競争力を削いでいる。

日本の港湾政策は明白な転換をすべき時期が来ている様に思える。東アジア主要港と貨物取扱量をめぐる港湾間競争に港湾政策の主力を注ぐのは止め、21世紀における先進国型港湾の形成の方向に明白に政策転換をすべきである。すなわち東アジア海運におけるハブ港の位置をめぐっての港湾インフラ拡大政策ではなく、東アジア主要ハブ港との有機的ネットワークの形成（日本港湾は効率的なフィーダー港へ）と、日本国内の産業構造（産業立地）、消費構造（輸入消費地）に対応した地方港湾整備および地域の総合的な都市生活空間整備に連動した港湾整備がそれである。この政策転換を意識的に行うことである。

取扱量拡大を指向する20世紀型の港湾整備は、世界の工業製品の供給基地であるBRICs（特に中国）およびそれと密接に連携したNIES（韓国、台湾、香港、シンガポール）が実施し、日本は21世紀先進国型港湾の形成を指向すべきである。

本稿ではこのような視点から東アジアの海運と港湾の現況を分析し、日本の現港湾政策の問題点を考察していきたい。この場合、貨物一般を対象にするのではなくコンテナ海運を中心に論述していくことにする。コンテナ運輸こそ世界的規模で規格の統一性を要求される、グローバルゼーション下での中心をなす運輸形態であるからである。

1. 東アジアコンテナ港湾の現況

まず第1表から第8表をみてみよう。最初に見てとれるのが、近年の東アジア（日本以外）各港における貨物取扱量の急速な伸長と日本および欧米各港の長期低迷である。

2006年（表1）、世界のコンテナ貨物取扱量上位10港の内、東アジアの港湾が6位までを占め、特に、上海（3位）、深圳（4位）の伸びは著しい。1979年の取扱量（表7）と比較して、上海は約1500倍（深圳港はその当時は未開発）に対して、香港は約18倍、ニューヨーク港は約2.9倍、東京港は約6.3倍、神戸港は約1.8倍と対照的な結果となっている。2007年上半年期、上海港は第2位であり¹⁾、その凄まじい伸び率（表1）からみてこの1～2年で上海港がトップの位置にたつものと予測できる。また全世界の他港と比べて、中国各港の伸び率の高さは異様ですらある（青島22.1%、寧波35.7%、広州40.9%、天津22.9%など）。

この各港の状況を反映して、世界海運の国別のコンテナ取扱量（表2）における東アジアの地位は圧倒的である。具体的には80年代～90年代のNIES、2000年以降の中国各港の飛躍的な成長である。中国のコンテナ海運における世界シェアは23.1%（2005年）であり²⁾、年率20%近い伸び方である。この最大の理由は、90年代後半以降のグローバルゼーションの急展開と、それに波長を合わせていっ

表1 2006年、世界主要港湾のコンテナ取扱量

(千TEU)

	港湾名	国名	06年取扱量	05年取扱量	前年比(%)
1	シンガポール	シンガポール	24792	23192	6.9
2	香港	中国	23230	22427	3.6
3	上海	中国	21710	18084	20.1
4	深圳	中国	18469	16197	14.0
5	釜山	韓国	12030	11843	1.6
6	高雄	台湾	9775	9471	3.2
7	ロッテルダム	オランダ	9600	9300	3.2
8	ドバイ	UAE	8923	7619	17.1
9	ハンブルク	ドイツ	8862	8088	9.6
10	ロスアンゼルス	米国	8470	7485	13.2
11	青島	中国	7702	6307	22.1
12	ロングビーチ	米国	7290	6710	8.6
13	寧波	中国	7068	5208	35.7
14	アントワープ	ベルギー	7019	6482	8.3
15	広州	中国	6600	4685	40.9
16	ポートケラン	マレーシア	6320	5544	14.0
17	ニューヨーク	米国	5128	4793	7.0
18	天津	米国	5900	4801	22.9
19	タンジュンペラパス	マレーシア	4770	4177	14.2
20	ブレーメン	ドイツ	4450	3736	19.1
21	レムチャパン	タイ	4123	3766	9.5
22	厦門	中国	4019	3342	20.2
23	東京	日本	3665	3593	2.0
24	タンジュンプリオク	インドネシア	3347	3282	2.0
25	アルヘシラス	スペイン	3245	3180	2.0
26	大連	中国	3212	2655	21.0
27	横浜	日本	3200	2873	8.0
28	ジャワハルラ・ネール	インド	3084	2575	19.8
29	コロombo	スリランカ	3079	2455	25.4
30	フィリクストウ	英国	3000	2900	3.4

(注) 2006年は速報値

「出所」Containerisation International March 2007を加工作成

た港湾の背後圏の急速な経済成長（特に第二次産業の形成と集積）がある。

これだけ大量のコンテナを処理するためには、広大なコンテナターミナル施設（大水深の埠頭、荷役機械、荷捌き・仕分け施設、保管、倉庫など）と24時間対応の労働供給の確保および高度のIT化対応設備が必要である。また港湾地区だけでなく、それと有機的に連携する国内外の物流ネットワークの整備と関連法規の規制緩和も重要である（国内外の海運ネットワーク、陸送ネットワーク/道路・鉄道網整備など）。こういう条件整備と船社および荷主の港湾選好（従って港湾の集荷状況）はパラレルの関係にあり港湾の競争力に直接反映していく。

さてこの様な東アジア各港の成長の中でも、より詳細にみると、取り巻く状況の相違によりその伸び率にも差がみられる。

まず長期にわたり世界コンテナ海運のハブ港として首位を競ってきたシンガポール港、香港港は依然としてその地位を保持しているが、近年、その取扱量伸び率に勢いがみられない。特に両港とも近隣コンテナ港が整備されるにつれ、それへの対応が緊急の課題とされている。

シンガポール港はその周辺地域に急成長途上の有力なコンテナ港の存在がある（表1）。ポートケラン（マレーシア/2006年取扱量、世界16位）、タンジュンペラパス港（マレーシア/世界19位）、レムチャパン港（タイ/21位）、タンジュンプリオク港（インドネシア/世界24位）がそれであり、日本第1位（世界23位）の東京港を凌駕する取扱量を有している。特にシンガポール島の対岸に立地しているタンジュンペラパス港（PTP）の存在が大きい。大手船社は、シンガポール港の割高な荷役手数

表2 2005年、国別コンテナ取扱総額 (千TEU)

	国名	取扱量	対前年増減率(%)
1	中国	88548	18.5
2	米国	38519	10.4
3	シンガポール	23192	8.7
4	日本	16777	2.1
5	韓国	15113	5.2
6	ドイツ	13507	8.2
7	台湾	12791	▲1.8
8	マレーシア	12027	4.5
9	イタリア	9855	4.1
10	UAE	9846	13.7
11	オランダ	9521	12.2
12	スペイン	9170	10.9
13	英国	8599	3.3
14	ベルギー	7890	8.4
15	ブラジル	5598	10.7
16	インドネシア	5503	2.5
17	タイ	5115	5.5
18	インド	4938	14.0
19	オーストラリア	4830	▲4.5
20	カナダ	4163	6.0

(注) 千TEU未満は四捨五入 ▲は減少

「出所」Containerisation International Yearbook 2007を加工作成

料(PTPは3割以上低い)を嫌い、ASEANのトランシップ貨物取扱港としてPTPへの寄港を始めている。例えば、2000年のマークス・シーランド(デンマーク)³⁾、2002年のエバーグリーン(台湾)⁴⁾、などがその動きである。これに対してシンガポール港の長所はITを駆使した高付加価値型のサービス提供である。政府系港湾管理会社PSAインターナショナル社は、港湾運営のノウハウを提供するため、世界各港の運営委託の拡大に努めている⁵⁾。

香港港も同様の問題を抱える。香港は市域を接した近隣港として成長著しい深圳港(深圳市は中国最初の輸出特区)を有する。特に香港港の割高な港湾利用コスト(人件費が主要因)により⁶⁾、貨物取扱量の一部分は深圳港に流出し、相対的に地位低下が生じている。香港港は港湾利用料の削減などの諸対策に努力している段階である。

釜山港、高雄港も北東アジアのハブ港としてその位置を保っているが、90年代後半以降、中国港湾の急成長と共に激しい競合状態となり、貨物取扱量の伸び率は停滞し(2006年、前年比、釜山1.6%、高雄3.2%、表1)、毎年の大規模港湾整備を求められている。中国港湾が未開発の90年代前半までは、

表3 2001年世界主要港のコンテナ取扱量 (千TEU)

順位	港名	取扱量
1	香港	17900
2	シンガポール	15520
3	釜山	8073
4	高雄	7540
5	上海	6340
6	ロッテルダム	6102
7	ロスアンゼルス	5184
8	深圳	5076
9	ハンブルク	4689
10	ロングビーチ	4463
11	アントワープ	4218
12	ポートケラン	3760
13	ドバイ	3502
14	ニューヨーク	3316
15	ブレーメン	2896
16	フィリクストウ	2800
17	煙台	2700
18	青島	2640
19	東京	2536
20	ジオイア・タウロ	2488
21	レムチャパン	2312
22	横浜	2304
23	マニラ	2296
24	タンジュンプリオク	2222
25	アルヘシラス	2152
26	タンジュンペラパス	2049
27	神戸	2010
28	天津	2010
29	名古屋	1872
30	サンファン	1830

(注) 千TEU未満は四捨五入

「出所」Containerisation International Yearbook 2003を加工作成

両港は中国各地の港のハブ港としての位置でもあり、一部貨物に関して、日本のハブ港(神戸港・横浜港)と欧米ルートを巡っての競争が存在しただけであった。しかし90年代後半以降は、両港は日本の地方港のハブ港としての位置になるべく競争の焦点を移行している。また競争力を高めるためコンテナ港としての整備の集中化を図っている(韓国は釜山港、光陽港の2ポートシステム、台湾は高雄港への集中化)。

次に中国港湾について。中国港湾の急成長の主要因は何と言っても中国経済それ自体の20年間に及ぶ近代化と高度成長がある。人口が多く広大な経済空間でのこれほどの長期間に及ぶ高度経済成長は未曾有のことである。これにグローバル化と産業のIT化を基軸にしたイノベーションの波が重

表4 2001年、東アジア主要港のコンテナ取扱量 (千TEU)

順位	港名	取扱量
1	香港	17900
2	シンガポール	15520
3	釜山	8073
4	高雄	7540
5	上海	6340
6	深圳	5076
7	ポートケラン	3760
8	煙台	2700
9	青島	2640
10	東京	2536
11	レムチャパン	2312
12	横浜	2304
13	マニラ	2296
14	タンジュンプリオク	2222
15	タンジュンペラパス	2049
16	神戸	2010
17	天津	2010
18	名古屋	1872
19	基隆	1816
20	広州	1730
21	大阪	1503
22	廈門	1290
23	大連	1210
24	寧波	1210
25	台中	1100
26	バンコク	1069
27	チワン	900
28	タンジュンペラク	868
29	光陽	847
30	仁川	610

(注) 千TEU未満は四捨五入
「出所」*Containerisation International Yearbook 2003*を加工作成

表5 1990年、世界主要港のコンテナ取扱量 (千TEU)

順位	港名	取扱量
1	シンガポール	5224
2	香港	5101
3	ロッテルダム	3666
4	高雄	3495
5	神戸	2596
6	釜山	2348
7	ロスアンゼルス	2116
8	ハンブルク	1969
9	ニューヨーク	1898
10	基隆	1807
11	横浜	1648
12	ロングビーチ	1598
13	東京	1555
14	アントワープ	1549
15	フィリクストウ	1418
16	サンファン	1381
17	シアトル	1171
18	ブレーメン	1163
19	オークランド	1124
20	バンコク	1018
21	マニラ	1014
22	タコマ	938
23	名古屋	898
24	ルアーブル	858
25	チャールストン	794
26	ハンプトンロード	789
27	ホノルル	655
28	タンジュンプリオク	644
29	メルボルン	624
30	ポートラシッド	614

(注) 千TEU未満は四捨五入
「出所」*Containerisation International Yearbook 1992*を加工作成

なり、世界の工業地帯としての発展がみられている。全世界の多国籍企業進出の結果、沿岸部を中心に各地で産業集積が現出し、それと並行して物流機能の整備が急ピッチで進行していく、今まさにその途上である。

現況では中国経済全体の規模が年々拡大しているので、東アジアの他国で進行中の主要港湾への集中化は中国ではみられず、各地でそれぞれの経済背後圏を背景に、大規模な港湾整備が進行しているのである。長江デルタの産業集積を背景にした上海（洋山島）港、上海と杭州湾を隔てその外港の位置にある寧波港、香港に隣接し珠江デルタ・華南圏を有する深圳塩田港・広州港、山東省の代表港である青島港（黄島）、首都北京経済圏の外港である天津（塘沽）港、東北3省の代表港である大連（大窯湾）

港、福建省の中心港であり台湾の対岸に位置する廈門（アモイ）港など多数である。今後の港湾整備の進捗につれて、中国国内で発生する膨大な貨物の荷捌きと同時に次第に外国港のトランシップ港（TS港）としての役割も有し始めると推測できる。

以上、世界のコンテナ海運をリードしている東アジア地域の先発港でも、その地位は決して安泰ではなく貨物取扱量をめぐって激烈な港湾間競争が行われているのが現況である。

続いて日本の港湾についてみると、同じ長期低迷傾向においても具体的にはその中での地位変動がみられる。現在、日本を発着する全貨物量の中で、海外のハブ港で積み替えられる比率（海外トランシップ（TS）比）は、1993年の2.1%から2003年の15.5%に急増している⁷⁾。逆にいえば次第に日

表6 1990年、東アジア主要港のコンテナ取扱量 (千TEU)

順位	港名	取扱量
1	シンガポール	5224
2	香港	5101
3	高雄	3495
4	神戸	2596
5	釜山	2348
6	基隆	1807
7	横浜	1648
8	東京	1555
9	バンコク	1018
10	マニラ	1014
11	名古屋	898
12	タンジュンプリオク	644
13	ポートケラン	497
14	大阪	479
15	上海	456
16	北九州	453
17	天津	286
18	ペナン	222
19	タンジュンペラク	198
20	セブ	185
21	清水	158
22	青島	135
23	大連	131
24	台中	128
25	グアム	119
26	イロイロ	96
27	広州	81
28	ベラワン	80
29	ダバオ	69
30	ジョホール	66

(注) 千TEU未満は四捨五入
「出所」Containerisation International
Yearbook 1992を加工作成

本の港を素通りしていく貨物が増加しているのである。つまり東アジア域内物流が次第に準国内物流化していくという認識が必要となろう⁸⁾。

かつての日本のハブ港であった神戸港、横浜港の凋落（阪神大震災は凋落を早めた要因ではあっても根本的な原因ではない）、工業産品（特に自動車）の輸出入港（名古屋）の健闘、最終消費財の大輸入港（東京港）がコンテナ貨物取扱量で日本第1位、東アジアハブ港との連携と競争が効率的に機能している港（博多港、北九州港など）の成長などの特徴がみてとれる。

2002年、国土交通省は「スーパー中枢港湾」構想を出し、京浜、阪神港など一部主要港の集中的整備を推進しているが（「選択と集中」）、地方港を管理する地方自治体の施策は国家の港湾政策とは必ず

表7 1979年、世界主要港のコンテナ取扱量 (千TEU)

順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク	1779
2	ロッテルダム	1773
3	神戸	1304
4	香港	1304
5	サンファン	803
6	高雄	777
7	オークランド	734
8	シンガポール	699
9	ブレーメン	692
10	シアトル	669
11	アントワープ	667
12	ハンブルク	637
13	ロングビーチ	636
14	釜山	583
15	東京	581
16	基隆	560
17	横浜	556
18	メルボルン	505
19	ボルチモア	502
20	ジェッダ	496
21	ルアーブル	451
22	ロンドン	401
23	ハンプトンロード	384
24	ホノルル	376
25	シドニー	365
26	フェリクストウ	359
27	サウスサンプトン	342
28	チャールストン	337
29	マニラ	322
30	ダブリン	297

(注) 千TEU未満は四捨五入
「出所」Containerisation International
Yearbook 1981を加工作成

しも一致していない。地方に立脚するメーカー、流通企業は生産や輸送の最効率性を求めて必ずしも日本の大規模港を利用しない傾向がある⁹⁾。この点は、輸出入コンテナ貨物取扱量に占める5大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）の比率低下の数字にもみてとれよう（財務省関税局「全国コンテナ貨物流動調査」¹⁰⁾。

最後に東アジア以外の港の動向について。東アジアの様に近隣に急速に成長している港湾をもたない欧米の港湾は、依然としてハブ港として機能している港もある（ロッテルダム、ニューヨークなど）。また対東アジア取引量が多い港湾の伸びが著しい（北米西岸／ロスアンジェルス・ロングビーチ・シアトル・バンクーバーなど）。また膨大なオイルマネーの投資による港湾の大規模整備（ハード・ソフ

表8 1979年、東アジア主要港のコンテナ取扱量 (千TEU)

順位	港名	取扱量
1	神戸	1304
2	香港	1304
3	高雄	777
4	シンガポール	699
5	釜山	583
6	東京	581
7	基隆	560
8	横浜	556
9	マニラ	322
10	大阪	237
11	名古屋	176
12	バンコク	164
13	ポートケラン	117
14	グアム	74
15	仁川	43
16	タンジュンプリオク	43
17	ベナン	35
20	清水	34
21	セブ	32
22	ラエ(パプア)	23
23	パペーテ(タヒチ)	18
24	上海	15
25	ポートモレスビー	12

(注) 千TEU未満は四捨五入
東アジアはミャンマー以東とする
(コンテナ取扱量25位まで)
1979年はコンテナ取扱量で神戸港が東アジアでトップ港であった最後の年である
「出所」Containerisation International Yearbook 1981を加工作成

ト両面で中継貿易港化を指向した整備)を実施中のドバイ(UAE)の急成長も、今後この地域の発展方向を展望する上で興味深い。あるいは高度な最終消費地を背後圏に有する港はその位置をなんとか保持している(先進国型港湾としてのEU各港、特に英国、ドイツの諸港など)。21世紀日本の港湾政策の方向を考察する上でEU各港は参考になる(この点は3章で詳述)。

2. 韓国・中国の港湾政策の特徴と方向

まず韓国の港湾政策について。これまでの韓国の政策は取扱貨物量の拡大を主目的とした成長優先政策であった。そのための港湾インフラ整備(埠頭の建設、荷役機械の設置など)とその効率的運用に焦点が当てられていた。そして外貿コンテナ港としての集中的整備として釜山港、光陽港の2ポートシステムが採られていく¹¹⁾。90年代前半以前の東アジア地域においては、中国港湾は未開発であり日本のハブ港も次第に競争力を失っていく時代であった(台湾の高雄港、基隆港が数少ないハブ港として韓国の競争相手であった)。

しかし90年代後半以降、中国港湾の急成長とともに東アジア地域は激しい港湾間競争の時代に入っていく。現在すでに韓国港湾への外貿貨物の毎年持続的増加が期待できる時期は過去のものとなっている。今や質的な港湾整備政策への転換が要請されている。すなわち貨物取扱量の量的拡大だけでなく、港湾地域での付加価値の創出による成長(海運売上高の向上)が要求されているのである¹²⁾。

具体的には中国、欧米から日本へ(あるいはその逆)直接物流されていた貨物を、韓国港湾へ一旦移入し、これら貨物を加工・組立などにより付加価値を付けて、日本各港へ運ぶという政策である。つまり日本各港は韓国ハブ港のフィダー港となるという政策である。表9は極めて興味深い。釜山港のトランシップ(TS)貨物の相手国別割合で、中国ルート貨物は2002年以降、伸び率が鈍化しているのに対し、日本ルート貨物はその比重を高めてきている。

この様な基本政策の下に、近年の釜山新港および光陽港の整備がある。

表9 釜山港の年度別コンテナ取扱量

単位:万TEU

年別	1999	2000	%	2001	2002	2003	2004	%	2005
総貨物量	644	754	100	807	945	1041	1144	100	1,250
うちT/S貨物量	163	239	31.70	294	389	425	476	41.61	
うち中国	92	135	17.90	174	232	239	258	22.55	
うち日本	45	71	9.42	94	115	135	167	14.60	

「原出所」釜山港湾公社資料

「出所」『KAIUN』No.932、2005年5月号、40頁

表10 光陽港のコンテナ取扱量

(千TEU、%)

年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
総貨物量	695	893	1113	1223	1322	1457
前年比伸び率	35.0%	33.2%	26.3%	9.7%	11.1%	10.7%
内T/S貨物量	87	198	308	327	360	343
T/S比率	12.6%	22.2%	27.7%	26.7%	27.2%	23.5%

「出所」『KAIUN』No.946、2006年7月号、94頁（加工作成）

まず釜山港の拡大・整備の変遷について¹³⁾。

70年代以降の釜山港（コンテナ港）の発展は戦前からの旧港（市街中心地に面した商港）に立地した子城台埠頭から、次第に荷捌き地を確保できる市周辺部・外縁部（神仙台埠頭、戩蛮埠頭、新戩蛮埠頭、牛岩埠頭等）へとその埠頭整備が拡大してきた。さらに釜山新港開発計画として2011年までに、市中心地より西南に約25km離れた場所（加徳島の近く）で広大な新港湾地区を整備中である。完成すると総計804万TEUの貨物取扱能力を有し、10万トン級23バース（水深15～16m）を含む30バースの埠頭設備である。既存の釜山港の設備と併せ、合計約2000万TEUに及ぶ北東アジアにおける巨大ハブ港の登場である（2005年時点での日本全体の外貿コンテナ取扱量の約1.2倍、表2）。さらに新港に隣接して2012年までに約120万㎡の背後物流団地を整備中である。この物流団地に複合的物流関連産業（荷役業、運輸業、保管業、展示業、梱包・仕分・加工・組立など）とともに外資の貿易・物流企業の誘致を計り、そのための各種優遇措置を定めている¹⁴⁾。また新港湾と有機的に接続する高速道路、トラックターミナル、インターチェンジ、鉄道の建設も2011年までに完成予定である。そしてこれら全体を整備する事により集荷貨物の高付加価値化、港湾物流の低コスト化と高収益化を図っている。これらの政策は、「東北アジアの物流ハブ化」政策、「港湾競争力強化のための総合対策」と呼ばれている。そして背後圏を含めた釜山地区全体のロジスティック・ハブを目標としているわけである¹⁵⁾。

しかし今後ともTS港として取扱量を増加させていくのは、かなりの努力を要する。主要な中国港湾が大規模整備を次々と実行し、それが稼動し始めると、中国国内で発生し従来は外国へ向かっていたTS貨物は、今度は中国の港湾より直航貨物として輸送されていく割合が増加していく。表9にすでにその傾向がみえる。当面は日本の地方港からのTS

貨物の集荷に努力し、近い将来には、日本集荷および中国国内集荷の貨物取扱をめぐって中国主要港湾との熾烈な競争状況になっていくものと予測できる。

次に第二釜山港としての光陽港の整備について¹⁶⁾。

光陽港は第2釜山港として釜山港との有機的連携関係（釜山港から西に200kmの距離）を保ちながら1987年以降、急ピッチで開発されてきた。第1段階（1987年～97年、4バース、取扱能力120万TEU）、第2段階（1995年～2003年、8バース、163万TEU）、そして現在は第3段階であり、2011年を完成年度とする意欲的な港湾開発を実施している。その終了段階には、合計33バース、貨物取扱量933万TEUを持つように計画され、自らも世界10位以内にランクされる北東アジアのハブ港を目指している。しかし光陽港のコンテナ貨物量のTS比率（表10）をみても、この数年20%台を超えることなくTS貨物量自体も横這い状況である。表9でみた様に、TS貨物比率が40%を超え、その取扱量も着実に伸長している釜山港とは明白な相違がみられる。

現時点での光陽港の位置付けはやはり、釜山港の補完的位置にありその連携の下に成長していくものと評価できる。現在、中国港湾の急成長が見られるが、未だその貨物はローカル貨物が多く、TS港としての性格を有し始めるにはもう少し時間がかかる。その間、どれだけTS貨物（特に日本ルート）を集荷できるかがこの港の将来に強く影響を及ぼすものと思われる。

続いて中国の港湾政策について。2003年、中国は「中国港湾法」を制定公布した。これは中国で初めての港湾事業に関する全面的かつ系統的な法律であり、2003年に公布され2004年1月1日に施行された。これは20余年に及ぶ改革開放政策の実際の経験に基づいて国際港湾の管理方法を取り入れてい

るといわれている¹⁷⁾。制度的にもようやく整備され、中国は本格的に国際海運政策を遂行し始めたといえる。

また現在、中国は「海洋大国」「海運強国」「造船強国」などを国家目標として掲げている（『中国運輸発展報告 2004（中国交通部）』より¹⁸⁾）。従って港湾整備も非常に大規模であり意欲的である。

表1～表8にみたように、近年、中国各港の貨物取扱の伸びは爆発的である。中国経済のみならず、中国海運の世界経済における存在は圧倒的になりつつある。2006年、中国は輸出額9690億ドル、輸入額7920億ドルでいずれも世界3位（日本は輸出で4位、輸入で5位）であるが（WTO, *International trade statistics 2007*）、2006年下期（7～12月）に限れば、輸出額は米国を抜いて世界2位となっている。2008年には通年でドイツを抜き世界1位となる予測も出ている¹⁹⁾。

それを海運面で支えたのは量的な成長を目指した、港湾インフラの拡大政策であるが、その荷捌きなどの能力は日々発生する貨物量の増加に追いついていないといわれている²⁰⁾。従って各港湾は主として国内で発生する貨物の処理に追われ、本格的なハブ港湾としての性格を現してくるのはこれからである。この点が自らの国内市場の狭隘さから、比較的早期よりハブ港としての方向性を有してきた主要なNIES港湾とは相違している。

さらに中国港湾ではコンテナ貨物のみならず、バルク貨物（一次産品が主）、その他貨物の取扱いを総合的に可能にする港湾整備を実施中である。しかも情報化対応もできる効率的な港湾整備を急ピッチで遂行している。多くの論者が中国海運・港湾を取り巻く諸課題（環境、安全不備など）を分析し、その将来的発展の困難性を指摘しているが、現在の中国経済の実力は日本・欧米をモデルに短期間で諸問題を改善する潜在力があることは認識すべきであろう²¹⁾。

代表的な中国港湾の整備状況をみてみよう。

最初に杭州湾周辺の主要港湾（上海港・寧波港）について²²⁾。杭州湾を挟んだこの地域の港湾群・コンテナターミナル（CT）群は、現在、世界海運で一番ダイナミックな発展を現出させ、今後20～30年、世界海運の中心地となる可能性がある。

まず上海港は、世界3位のコンテナ取扱量にある

だけでなく、現在さらに拡張中である。これまで上海港CTは、旧港（市内中心地、黄浦江地区）10バース、外高橋CT16バースの合計26バースであったが、1バース当り、年間平均70～80万TEUの取扱量を捌き超過密状況であった²³⁾。従って上海中心部より80km、陸地より海上約30kmに浮かぶ舟山群島の一角（大洋山、小洋山島など）に洋山港を建設中である。これは2012年完成を目指して、合計30バース（水深15m、1万TEU級規模を含む）の規模である。これにより1300万TEUの取扱能力の増加となり、既存設備能力と併せて少なくとも3000万TEU以上の取扱量を捌くことが可能となるといわれている。この水準は群を抜いて世界一の水準である。『第一財經日報（中国）』誌によれば、洋山港開発により釜山港取扱量は最大で3割減の可能性すらあると論じている²⁴⁾。

この上海港以上の急成長を示しているのが、杭州湾をはさんで対岸にある寧波港である。この寧波港は天然の良港である。大水深と舟山群島に囲まれた広い内海水域および港湾造成地を有している。2008年完成予定の杭州湾を跨ぐ「杭州湾跨海大橋」ができれば、江蘇省の大量の貨物アクセスが容易になり、元々、上海港取扱いの貨物の一部が流入すると予想されている²⁵⁾。2010年までに14バース増設計画（水深18mの中国最大水深CTを含む）を実施中である。これが完成すれば既存のバースと併せて27バースとなる。寧波港は2003年以来、毎年100万TEUも増加を続け、2007年には700万、2010年には1000万TEUのコンテナ取扱量を目指している。これが期待の数字ではなく実現可能と評価されているところにこの港のダイナミズムがある。

続いて華南経済圏のハブ港、深圳塩田港をみてみよう²⁶⁾。深圳港は、改革・開放の初期、機関車の如く中国経済を牽引した深圳経済特区の東側に立地する天然の大水深港である。1990年より本格的に開発され、現在世界4位の大コンテナ港である。2004年末、世界主要港と60の定期航路（北米36航路、欧州18航路、アジア5航路、オーストラリア1航路）を有している。また現在2010年を完成年度として、水深16m（1万TEU級コンテナ船対応）を有する6バースの増設計画、および香港のCT運営会社（MTL）主体の開発計画（2007年供用予定、

水深 15.5 m、5 バース) を同時実施中である。近年、深圳経済特区や珠江デルタに進出した外資系企業(台湾・香港系が多い)は、外国への輸出の一部を香港港から輸送コストが安価な(特に荷役費)深圳港へ振り替える傾向があるといわれている。香港港のこの数年の伸び悩みの主因はここにある。現在、香港港湾当局は港湾利用料の削減を中心とした対策を迫られている段階である。

最後に地方港を代表して青島港を概観してみよう。青島港は山東省の東南に立地し、地方港とはいえ、世界 11 位、東アジア 7 位のコンテナ取扱量(2006 年)を有している。この量は、東京港(日本 1 位)の約 2.1 倍の水準である。青島港のコンテナ取扱量の伸びも凄まじい。2001 年 264 万 TEU、02 年 341 万 TEU、03 年 424 万 TEU、04 年 514 万 TEU、05 年 631 万 TEU、06 年 770 万 TEU という拡大ペースである。77 万 TEU (01~02 年)、83 万 TEU (02~03 年)、90 万 TEU (03~04 年)、117 万 TEU (04~05 年)、139 万 TEU (05~06 年) という各年のまさに加速度的な増加量だけでも、博多港・北九州港・下関港の全年間国際コンテナ取扱量合計(2005 年 124 万 TEU)を凌駕する量である(*Containerisation International Yearbook 2007*)。現在、黄島(膠州湾を挟んで青島市の対岸部)の前湾港第 3 期プロジェクトを実施中であり、これが完成すると 750 万 TEU の取扱能力を有するといわれている²⁷⁾。青島市には多くの日本・韓国を中心とした外資の進出がみられ、国内有数の家電メーカー(ハイアール等)も存在するが、何よりも青島港の背後圏は山東省である。山東省だけで一国の国民経済の規模を有する(2005 年、人口約 9239 万人、地域 GDP、約 185.2 億元)²⁸⁾。青島港はそこで行われている全経済活動を動脈として支える対外取引港である。

青島港は中国国内ではローカル港湾として位置付けられるが、対外的にみると第 1 級の国際港湾である。貨物取扱において国内発着の貨物が大部分であるが²⁹⁾、外国の TS 貨物の取り込みに努力しなくても国内背後圏の巨大な成長と共に港湾もまた発展していく関係にある。同様の性格をその他の中国主要地方港湾は有している。首都圏を背景に持つ天津港、東北 3 省の輸出入を取り扱う大連港、台湾海峡に面し福建省の代表港である厦門港など数多い。

以上、全体としてみれば現在の中国港湾の大規模整備は投資過多とは思えない。中国経済の発展にともなう海運需要・物流需要に港湾設備が追いつかない状況が続いている。上海港、深圳港のみならず多くの主要な港湾が、一国の国民経済にも匹敵する大背後圏を有していて、しかもその経済全体が急拡大しているのであり、常に、港湾・物流設備の拡大・整備が求められている。そして近い将来、中国港湾のキャパシティが増加するにつけ、中国貨物は近隣の自国港湾を利用する割合が増加していく。その影響を最も被るのが、周囲のハブ港(釜山港、光陽港、高雄港、香港港、シンガポール港)である。特に前 2 者の影響は甚大である。国内経済背後圏の大きさにより、中国港湾は中国発着の貨物取扱(ローカルカーゴ)が中心であるという傾向は今後も続くが、常に最適な効率性を求める資本行動は、東アジア地域で TS 貨物をめぐる熾烈な港湾間競争を惹起させていくものと思われる。

21 世紀は工場のみならずコンテナ物流も中国を中心に動いていくことになる。

3. 21 世紀日本港湾の位置付けと港湾政策の転換

1960 年代に入り世界の海運はコンテナリゼーションを中心とした物流革命が進行し、各国港湾政策もこれに対応していく(コンテナ埠頭・フェリー埠頭の整備、陸運との有機的連携を目的とした複合一貫輸送体制の確立など)。従って 61 年からスタートする我国の「港湾整備 5 ヵ年計画」においても、60~70 年代の主要内容は、コンテナ化を強く意識し貨物取扱の量的拡大を目指した「港湾近代化」であった³⁰⁾。

しかし第 6 次計画(86~90 年)の中で初めて港湾整備事業関連の投資額が削減され、第 7 次計画においては港湾関係の総投資額も削減されていく。また港湾整備においても物流機能だけでなく、生活機能をも含んだ総合港湾整備の方向へ転換されていく。この方向の中で第 8 次計画(96~2000 年)では、港湾を都市生活空間としても位置付けていく。快適なウォーターフロントの整備(自然環境との共存、アメニティ空間の整備など)も注目されていく。そして第 9 次計画(2001~05 年)ではグロー

表11 神戸港のコンテナトランシップ（積出・仕向港別）の貨物取扱量（千MT）とシェア（%）

		1985年	1993年	1997年	2000年	2003年
		貨物量・シェア	貨物量・シェア	貨物量・シェア	貨物量・シェア	貨物量・シェア
A	韓国港から外国港へ	1579 (47.6%)	1096 (19.3%)	114 (8.3%)	95 (2.7%)	16 (4.6%)
B	外国港から韓国港へ	375 (11.3%)	584 (10.3%)	387 (28.1%)	52 (1.5%)	6 (1.7%)
C	韓国港関係計(A+B)	1954 (58.9%)	1681 (29.6%)	501 (36.4%)	147 (4.2%)	22 (6.3%)
D	中国港から外国港へ	260 (7.8%)	2107 (37.1%)	237 (17.2%)	1953 (55.6%)	180 (51.6%)
E	外国港から中国港へ	199 (6.0%)	884 (15.6%)	446 (32.4%)	888 (25.3%)	70 (20.0%)
F	中国港関係計(D+E)	459 (13.8%)	2991 (52.7%)	683 (49.6%)	2841 (80.8%)	250 (71.6%)
G	韓国・中国港関係計(C+F)	2413 (72.8%)	4672 (82.3%)	1184 (86.0%)	2988 (85.0%)	272 (77.9%)
H	トランシップ貨物取扱量計	3316 (100.0%)	5679 (100.0%)	1376 (100.0%)	3515 (100.0%)	349 (100.0%)

「原出所」神戸市みなと総局「神戸港大観」各年度版

「出所」(財) 関西交通経済研究センター『関西交通経済ポケットブック』1987年版、1995年版、2003年版、2006年版

バリゼーション下の日本港湾の著しい地位低下に対応すべく「国際海運ネットワークの整備」が提唱されている³¹⁾。

この流れの中で、東アジアの大型ハブ港に対抗するために国が重点的に整備を行う港湾としてスーパー中枢港湾整備政策が登場した。国土交通省は2003年度からの港湾整備長期計画の中心として、2004年、京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、阪神港（大阪港・神戸港）の3港湾を、スーパー中枢港湾として指定した（博多港、北九州港も指定を目指している³²⁾。2005年、港湾法を改正し、これら3港湾を指定特定重要港湾として位置付けている。世界的なコンテナ船の超大型化（8千～1万TEU級）に対応するために、これら3港湾は2009年度までに水深16mのコンテナバース整備を急いでいる。また近隣のハブ港レベルのサービス水準を目指して、港湾コストの3割削減、出荷時間の短縮（接岸からコンテナターミナルを出るまでのリードタイムを1日に短縮）などの目標を掲げている。そのための大型荷役機械の整備、コンテナターミナルの高度情報化、周辺道路網の整備などを推進している途上である。

しかし釜山港、高雄港、上海港など近隣大型港と競争し、自らを東アジアハブ港として位置付けて整備していく、このスーパー中枢港湾整備の方向は現実的ではない（コンテナ船の大型化に対応した大水深バースの整備は国内拠点港では必要となるが）。

神戸港のコンテナTS貨物取扱状況の変遷をみてみよう（表11）。90年代前半までは、TS貨物量は絶対的にも増加して、神戸港が東アジアのハブ港としての位置にあることがみてとれる（1979年までは神戸港は東アジアで第1位の貨物取扱量、表

8）。その中で80年代までは、韓国の港を積出港・仕向港とする割合が高く（その多くが北米ルート）、90年代に入り中国経済の発展とともに中国の港を積出・仕向とする比率が増加していく。阪神大震災（95年）を契機に量的に急激な減少が見られるが、数年間は、何とか主として中国港を対象としたハブ港としてのポジションを保持していた。しかし21世紀に入り周辺国主要港湾の急成長（特に中国港湾の台頭）と共に、神戸港の性格は急速に変化してくる。1993年のTS貨物量に比して2003年のそれはわずか6%と激減している。この傾向は持続していて最早、東アジアのハブ港としての位置付け、それを前提にした港湾整備は現実を反映しなくなってきている。

60～70年代の第2次産業の設備投資を主軸とした高度経済成長の時代を通過した日本と、現在まさにその段階を通過中の中国、あるいはそこを卒業中のNIESとは港湾政策に求められる内容が相違して当然である。ポスト近代化の段階に入った21世紀日本にとり、新たな港湾の位置付けと政策が必要とされている。

さてこれからの日本の港湾政策の方向について考えてみよう。戦後港湾政策は工業生産・物流機能を重視した港湾整備の方向であった。これは高い経済成長・大量の設備投資と連動した現代東アジア諸国の港湾政策と同じ性格を有するものであった。スーパー中枢港湾整備は依然この方向の性格が強いが、上述してきたように、ポスト工業化の経済段階に入っている現代日本の港湾政策としては適合性に欠ける。

21世紀日本の方向は先進国型港湾の整備の方向が要求されよう。これは物流機能の整備に関して

は、全国一律の成長政策一辺倒ではなく、その都市の経済状況、地理性に適合した方法で効率化をはかっていく。また港湾機能を物流機能オンリーに絞るのではなく、総合的な都市生活空間整備の一環としての港湾整備、ウォーターフロント整備を実施していく方向である。

この方向の内容を具体的にみてみよう。

まず物流機能の整備について。日本の港湾は1950年港湾法の制定により従来の国営から地方自治体への権限委譲が行われた。合計1079港（2005年4月）ある港湾運営の大部分は地方自治体の下にあるが³³⁾、各港はグローバル化の急進展の中で生き残りをかけて具体的に計画され直していく必要がある。日本全国一律の成長モデルではなく各港の背後圏の経済状況により、具体的な港湾政策の内容が規定されるべきだろう。

①東アジア全体をにらんだ大規模中枢港のケース。この代表港としてスーパー中枢港湾指定港である5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）がある。東アジアハブ港との貨物取扱量をめぐる競争ではなく、21世紀のSCM（サプライ・チェーン・マネジメント）に対応できる効率的な港の整備である。荷主のニーズに最適な、低コストの包括的なロジスティック機能（輸送・流通加工・在庫管理）を有する港湾整備が必要となる³⁴⁾。

②工業部品・中間財の輸出入港のケース。この例としては自動車産業の集積が大きい伊勢湾（名古屋港など）、金沢港（コマツ/建機関連）、広島港（マツダ自動車関連）、北九州港（トヨタ・日産自動車関連、新日鉄関連）等々、数が多い。現代の日本経済は製品輸入型となりつつあり、また輸出品目は東アジア向けの工業部品（部品メーカーの多くは地方に立地）が増加している。従って輸入品（特に最終消費財）の多くは大都市圏（特に東京）に入り、輸出品は地方港から東アジアへと出て行く。東アジア物流は準国内化していて、輸送効率を高めるため、国内中枢港を経由しない地方からの直航便が増大しているのである³⁵⁾。

③地方ニッチ港のケース。この種の港は近隣の国内中枢港湾と取扱貨物量を競うのではなく、大規模港が扱わないニッチ貨物取扱をその特性にしている³⁶⁾。例として伊万里港（佐賀県）をみてみよう。伊万里港（1997年からコンテナ取扱）の貨物量は

この9年間で約18倍に急増し、九州で4番目の規模に拡大している（2006年、約3万TEU）。週4便の定期航路を有している（釜山2便、大連・華南地域に各1便）。その取扱量の半分以上は家具であり、また他港が扱わない魚粉は全国一の輸入量を記録している（2004年6万9千トン）。あるいは上海および大連との定期航路を持つ那覇港もニッチ港の性格が強い。貨物は大規模国際物流が扱わない沖縄県内市場向けの日常雑貨（自転車・衣服など）が主である。

このいずれもが東アジア大型ハブ港および国内港との効率的・有機的連携を実施している。特に②、③の地方港は国内主要港だけでなく、東アジアハブ港との定期航路拡大が顕著である。日本の地方港は事実上、釜山港をメインポートとするフィダー港の性格を持ち始めている。2002年6月時点で、釜山との定期航路を有する地方港（日本海沿いの港が多い）は、50港（週当たり便数197.75便）となっていて拡大基調は更に続いている³⁷⁾。

続いて、都市生活空間整備の一環としての港湾整備政策について。

この政策は21世紀日本の港湾政策の方向として特に重要である。コンテナ港湾の位置付けという本論から少し逸脱するが日本の港湾全体の将来像を考察する上で最後に取り上げたい（港湾地域の再開発も含めて）。先進国港湾政策の参考事例として、現代イギリスの港湾をみてみよう。

イギリスの港湾はどこも物流空間というよりも、都市住民のための快適空間の一部を形成している。港湾地域の一部にほとんどの場合、簡単な遊戯施設（観覧車、メリーゴーランド等）があり、またペットと一緒に散歩できる親水スペースがある。主なイギリス港湾を概観してみよう。

ポーツマス港（南東部）について³⁸⁾。この港はイギリス東南部にあり、イギリス有数のサウスサンプトン港（コンテナ港）と市の東側で隣接している。もともとポーツマスは英国最大の海軍都市であり、そのウォーターフロントは世界最大のドッグヤードが展開していた工業都市でもあった。現在もその機能は存在しているが、興味深いことに市全域が歴史遺産・近代産業遺産のいわばミュージアムとなっている。歴史的艦船の係留³⁹⁾、海軍関係の施設（海軍博物館など）、ドッグヤード群、歴史的倉庫・生活

施設（住宅・教会など）が都市の生活空間の一環として存在し、同時に観光にも寄与している。

リバプール港について。リバプールは大英帝国下の代表港でもあり、世界の奴隷貿易の中心であった。奴隷貿易であげた膨大な収益は産業革命時の英国の繁栄に寄与していく⁴⁰⁾。現在は中部英国の代表的な産業都市であり中心港湾であることに変化はないが、ポーツマスと同様に、市域全体が近代産業遺産といってもよい都市空間および歴史的雰囲気満ちている。ウォーターフロントの巨大ドッグや倉庫跡は、国立海事博物館やモールに転用され、世界中から多くの観光客が訪れている。

カーディフ港について⁴¹⁾。カーディフは英国西部ウェールズの首都であり代表的港湾都市である。かつてはカーディフ炭と鉄鋼の積出港で世界的に有名であった。現在は市域全域に展開する産業遺跡（石炭取引所、貿易商会、教会など）とウォーターフロント開発を結合させて、新しい都市計画が進行している。新オフィス群やレジャー施設も臨港地区に集められ、産業海事博物館や国立テクニクレスト（英国最大の実用的サイエンスセンター）なども建設されている。まさにカーディフ湾を中心にした都市空間の開発である。

最後に港湾機能のほとんどを停止し、新しい都市空間に転換していった事例として、ロンドン港をみてみよう。ロンドン港はテムズ川の河川港として、多様な関連施設（ドッグヤード、倉庫など）も有し1970～80年代までは世界有数の港湾として発展していた（1979年、コンテナ取扱量、世界22位）。しかし80年代以降、ロンドンの港湾物流機能はドーバー海峡に面した外港（コンテナ港としてのフェリクストウ港、フェリー港としてのドーバー港など）に移転していき、港湾地区（ドックランド）は市内で斜陽の地区となっていった。このドックランドの本格的再開は90年代より大規模に進められた。現在は港湾跡地に高層ビル群が林立する新金融街「カナリー・ウォーフ」に再生し、市中心部の「シティ」に匹敵する約7万人が働く金融の中心地になっている（多国籍の大手国際投資銀行、国際法律事務所など入居）⁴²⁾。「カナリー・ウォーフ」の再開は東京港および東京の将来計画に大きな参考になるものと思われる。

以上、イギリスの事例をみてきたが最近の日本の

港湾政策にもこの様な視点はすでに導入されている。1996年からの第8次港湾整備計画の中での「都市生活空間としての港湾」「快適なウォーターフロントの整備」、あるいは2006年、国土交通省海洋・沿岸域政策大綱の中での「海洋沿岸域への親しみ、理解を増進」などがそれである⁴³⁾。それらに基づき、90年代より「東京臨海副都心計画」（船の科学館等のミュージアム、国際展示場、テレコムセンター、お台場海浜公園など）が推進され、あるいは横浜の「みなとみらい21（MM21）」、千葉の幕張メッセなどが東京湾ベイエリアで建設されている⁴⁴⁾。

しかし未だこの考え方は、効率的な物流政策、そのための港湾整備という、いわば港湾政策のメインストリームの補完的な位置にあり、現代日本の港湾政策はスーパー中枢港湾整備にみられるように、貨物取扱量の拡大政策（大規模公共投資）という側面から脱しきれていない。また80年代後半以降、各地の臨海地域にフィッシャーマンズワーフの新設もみられるが⁴⁵⁾、どこも経済活性化を目的（特に観光）にしたものが多く、都市住民の生活快適空間という視点はまだまだ希薄である。21世紀日本の港湾政策は港湾機能を物流機能オンリーに絞るのではなく、総合的な都市生活空間整備の一環としての港湾整備が必要である。それを状況追従的に実施するのではなく、21世紀日本の港湾政策として意識的な政策転換が重要であろう。

（注）

- 1) 「日本経済新聞」2007年8月31日
- 2) *Containerisation International Yearbook 2007*
- 3) 「日本経済新聞」2000年8月22日
- 4) 「日本経済新聞」2002年4月8日
- 5) 2005年、日本初のPFI方式で開港した北九州ひびきコンテナターミナル（HCT）の運営会社にもPSAが出資比率34%で参加した（2007年、経営難により事実上の北九州市の直営方式に転換している）。北九州市港湾局諸資料より
- 6) 米国向け貨物の場合、1TEUあたりの費用は深圳港より約250ドル高いといわれている。「日本経済新聞」2007年8月31日
- 7) 「日本経済新聞」2007年6月30日
- 8) 『KAIUN』No.937, 2005年10月号, 11頁
- 9) 「日本経済新聞」2007年8月16日
- 10) 輸出入コンテナ貨物取扱量に占める5大港の比率

- は、輸出が1993年88.8%から2003年77.5%へ、輸入が93年88.4%から2003年79.8%へ低下している。小川雄平(2006)105~106頁
- 11) 韓国港湾別コンテナ貨物集中度(2004年)をみると、釜山港は80%、光陽港9.2%、仁川港6.5%、蔚山港2.0%、その他2.3%である。ほとんどが釜山港一極集中であるが、近年、増加する貨物需要量に釜山港の整備が追いつかず、その近隣に光陽港を開発し有機的・効率的連携を意図している。Continerisation International Yearbook 2007, 参照
- 12) 韓洛鉉・朴明燮(2005)「東北アジアにおける韓国港湾の国際物流拠点化の方策」『港湾経済研究(日本港湾経済学会編)』No.44, 115頁
男澤智治・李美永(2005)「日本と韓国の港湾政策の比較研究」『港湾経済研究(日本港湾経済学会編)』No.44, 133頁、138頁
- 13) 『KAIUN』No.932, 2005年5月号, 40~43頁
- 14) 物流団地の賃貸期間は最長50年間。土地賃貸料は日本円で年約45円/㎡、建物使用料は年約725円/㎡と格安料金。500万ドル以上の投資企業に対して、直接税(法人税、所得税等)が3年間全免、それ以後2年間は半免となる。間接税(関税、付加価値税等)は免税される。同上誌42頁参照
- 15) 『KAIUN』No.937, 2005年10月号, 14頁
- 16) 山岸寛(2006)「光陽コンテナターミナルと国際物流」『KAIUN』No.946, 2006年7月号, 94~97頁参照
- 17) 三浦良雄(2004)「中国港湾の拡大戦略」『KAIUN』No.924, 2004年9月号, 22~23頁
- 18) 廣瀬肇(2006)「中国の海洋政策と日本」『KAIUN』No.949, 2006年10月号, 27頁
- 19) 「日本経済新聞」2007年4月13日号
- 20) 廣瀬肇(2006)前掲論文, 25頁
- 21) 同上誌, 27頁
- 22) 三浦良雄(2006)「動き出した上海洋山港」『KAIUN』No.942, 2006年3月号, 50~55頁
- 23) 同上誌、50頁。これ以外の港でも、1コンテナバース当りの貨物取扱量は超過密であるという報告は多い。従って中国港湾は日々発生する膨大な国内貨物(ローカルカーゴ)を捌くのに追われ、未だ外国TS貨物の比重は低い。
- 24) 同上誌, 55頁
- 25) 例えば今日、外資系企業の進出が著しく産業集積が顕著な蘇州市(上海市に隣接)の貨物の寧波港からの荷揚・積出がその一例である。同上誌、54頁
- 26) 汪正仁・郭雁燕(2006)「華南経済圏のハブ港」『KAIUN』No.941, 2006年2月号, 46~49頁
- 27) 現在、青島港務局はP&O、MARSK、COSCOとの合弁プロジェクト、およびCSXワールドコンテナグループ(米国)出資によるプロジェクトを実施中である。
- 青島経済技術開発区管理委員会(2004)『青島経済技術開発区』14頁
- 28) 中国国家统计局『中国統計年鑑(2006年版)』
- 29) 上海港でさえTS貨物の割合は、全体の2%にすぎないといわれている。山岸寛(2006)、前掲論文、97頁
- 30) 男澤智治・李美永(2005)、前掲論文、130頁
- 31) 同上論文、131頁
- 32) 北部九州・山口県で東アジア港湾間競争を念頭に置いた大型港湾プロジェクトが続行されている。博多港の人工島(アイランドシティ)では、2003年に水深14mバースが整備され(5万トン級船舶の接岸可能)、2009年末には15mバースの供用が予定されている。北九州港では、2005年、響灘に面した「ひびきコンテナターミナル(HCT)」が開港している。24時間荷受けが可能な水深15mバースを整備し、日本海側で唯一10万トン級大型船が接岸可能となっている。開港当初は、シンガポールの港湾運営会社(PSA)を主要な出資者とするPFI方式のターミナル運営であった(2007年、採算性の悪化により事実上の市有化となっている)。
- 両港とも日本で第4番目のスーパー中核港湾指定を目指した次世代高規格コンテナターミナルの整備を実施している。現在、取扱貨物量の限界から単独での指定は可能性が低く、両港に下関港(山口県)を加えた共同申請を計画中である。福岡市港湾局、博多港開発株式会社、北九州市港湾空港局資料より
- 33) 全国の港の内訳は、特定重要港湾23港、重要港湾105港、地方港湾951港、合計1079港、この内、外国貿易コンテナ貨物取扱実績がある港は61港となっている。
- 男澤智治・李美永(2005)、前掲論文、130頁
- 34) 『KAIUN』No.950, 2006年11月号, 45頁
- 35) コンテナ取扱量の5年間(2000年~2004年)の伸び率は、5大港17%、地方港36%と地方港の方が大きい。また国際海上コンテナの陸運による平均走行距離(港から貨物移出入先)は、1993年、輸出122km、輸入100kmだったが、2003年、輸出96km、輸入71kmと短くなってきている。『KAIUN』No.937, 2005年10月号, 12頁
- 36) 「日本経済新聞」2005年12月29日
- 37) 川本忠雄(2002)「日韓経済連携協定の現実的背景」30頁
- 38) PORTSMOUTH HISTORIC DOCKYARD 1994, Portsmouth Naval Base Property Trust
- 39) 1805年トラファルガー海戦(ネルソン提督)の旗艦であったヴィクトリー号、メアリー・ローズ号(沈没船が引き揚げられそのままドックで多くの資料とともに展示)などがある。同上書参照。

- 40) 今井宏・青山吉信 (1995) 150 頁
- 41) *CARDIFF* (1994), Jarrold Publication
- 42) 「日本経済新聞」2007年6月23日号
- 43) 2006年6月、国土交通省は「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」を取りまとめた。その概要をみると、全体8項目の中の1項目として、海洋沿岸域への親しみ、理解を増進するという項目がある。内容は、親水空間の確保やリクレーションの活性化、海洋沿岸域に関する知識の普及および理解の向上となっている。この大綱の大部分は、海上における安全、国土保全、防災、環境保護に重点があり、総合的な都市生活空間の形成という視点は希薄である。国土交通省 (2007) 『国土交通白書 (2007年版)』88頁
- 44) 山上徹 (2003) 187~191 頁
- 45) 80年代後半以降、国際化、情報化、業際化を内容とする新流通革命が喧伝された。フィッシャーマンズワーフは従来それぞれ機能分けされていた業種を、水産の観光化をキーワードに各地に建設された。生産(漁業)―卸売業(魚仲買市場)―小売業―飲食業という各業種を一箇所に集め観光客を誘致する施策である。通産省商政課 (1989) 『90年代の流通ビジョン』参照
- (参考文献)
- (外国図書)
- Department of the Environment, Transport and the Regions, *Transport Statistics Great Britain (annuals)*
- Department of the Environment, Transport and the Regions, *Transport Statistics Report (annuals)*
- B.Hoyle, D.A.Pinder, M.S.Husain (1988), *Revitalizing the Waterfront*, Bellhaven Press
- Korea Ministry of Transportation, *Statistical Yearbook of Transportation (annuals)*
- M. Levinson (2006), *THE BOX*, Princeton University Press, (邦訳 2007) 『コンテナ物語』日経BP社
- 青島経済技術開発区管理委員会 (2004) 『青島経済技術開発区／経済新航路 2004』
- (和書)
- 今井宏・青山吉信 (1995) 『概説イギリス史 (新版)』有斐閣
- 汪正仁 (1999) 『東アジア国際物流の知識』文理閣
- 汪正仁 (2004) 『ビジュアルでわかる国際物流』成山堂
- 汪正仁・郭雁燕 (2006) 「華南経済圏のハブ港」『KAIUN』No.941, 2006年2月号
- 大前研一 (2000) 『港湾IT革命』プレジデント社
- 小川雄平 (2006) 『東アジア地中海経済圏』九州大学出版会
- 男澤智治・李美永 (2005) 「日本と韓国の港湾政策の比較研究」『港湾経済研究 (港湾経済学会編)』No.44, 成山堂
- 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』第35巻第2・3合併号
- 川本忠雄 (1994) 「東アジア巨大市場圏の形成と港湾間競争」『コンテナリゼーション』No.264, 日本海上コンテナ協会
- 川本忠雄 (1995) 「北部九州・山口の港湾インフラ整備と環黄海経済圏」『環黄海地域のインフラ整備の現状 (小川雄平・木幡伸二編著)』国際東アジア研究センター
- 川本忠雄 (2003) 「東アジアにおける連携とアイデンティティの多層構造」『下関市立大学論集』第47巻第2号
- 韓洛鉉・朴明燮 (2005) 「東北アジアにおける韓国港湾の国際物流拠点化の方策」『港湾経済研究 (港湾経済学会編)』No.44, 成山堂
- 国土交通省 (2007) 『国土交通白書 2007年版』
- 国土交通省港湾局監修『日本の港湾』各年度版、日本港湾協会
- 港湾経済学会 (2002) 『港湾経済研究 (北東アジアと日本の港湾)』No.41, 成山堂
- 港湾経済学会 (2003) 『港湾経済研究 (首都圏港湾の経営と課題)』No.42, 成山堂
- 小林志郎 (2007) 『パナマ運河拡張メガプロジェクト』文真堂
- 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
- 高見玄一郎 (1989) 『港の世界史』朝日新聞社
- 津守貴之 (1997) 『東アジア物流体制と日本経済』御茶ノ水書房
- 廣瀬肇 (2006) 「中国の海洋政策と日本」『KAIUN』No.949, 2006年10月号
- 三浦良雄 (2006) 「動き出した上海洋山港」『KAIUN』No.942, 2006年3月号
- 水野和夫 (2007) 『人々はなぜグローバル経済の本質を見誤るのか』日本経済新聞社
- 山上徹 (2003) 『現代港湾の異文化の賑わい』成山堂
- 山岸寛 (2004) 『海上コンテナ物流論』成山堂
- 山岸寛 (2006) 「光陽コンテナターミナルと国際物流」『KAIUN』No.946, 2006年7月号
- 山本武彦・天児慧編 (2007) 『新たな地域形成 (東アジア共同体の構築1)』岩波書店