

東アジア海運と日本港湾の有機的ネットワーク

——再論・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. 現況の東アジアコンテナ海運
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

冷戦体制崩壊後のこの20年間、東アジア地域では物流（特にコンテナ海運を主軸にした複合一貫輸送）の有機的ネットワークが形成され、その傾向が日々強化されている。資本主義市場経済の下では、歴史的にも論理的にも、まずその市場諸力・価値価格メカニズムは流通過程から（特にその最表層である物流過程から）浸透し、次第に生産過程の深部（その最深部は農業生産部面）を把握するに到る。また食糧生産部面が包摂されることにより、労働力の日々の再生産もそのメカニズムの中に繰り込まれていく。その意味では現在の東アジアの物流過程は日常生活用品の需給ネットワークも形成され、ほとんど一国内の国民経済のような有機的結合が強いものとなっている。その靱帯を変更し弱体化させることは最早不可能である。

さてこのような東アジア物流の全体状況の中で、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（2010年、1773万TEU）を合計しても、4位の深圳港（中国）に届かない（*Containerisation International Yearbook 2012*）。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的停滞、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。

近年、日本の港湾政策は「スーパー中枢港湾構

想」「国際コンテナ戦略港湾構想」といった選択と集中の方向と、「日本海側拠点港湾」などの地域拠点化の方向との、いわば一貫性に欠ける様相を呈している。

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（釜山港など）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）と消費構造（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。国内の大規模港は、港湾の雇用創出効果も評価しながら、効率的な国内ハブ港としての機能再構築が求められよう。この政策転換を意識的に実施することである。

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東アジア諸国（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。

本章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、これからの日本の港湾政策の方向性を論述していきたい。特に日本の地方港湾と東アジア・ハブポート（特に釜山港）との有機的連携の説明と、その方向での地方港湾運営の在り方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。

さて4年前の本誌（第51巻第1・2・3合併号）で「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—」を論述した。本稿も今後の日本港湾の方向は東アジアのハブ港を目指すのではなく、現在の日本の経済状況に適した先進国型港湾の方向を目指すべきだとする基本的な主張に変化はない。

しかし現実の変化は想定以上に激しい。東アジアにおける更なる港湾間競争の激化である（特に中国港湾の未曾有な発展）。それにもかかわらず日本の港湾政策はこの現実に対応しきれていない様に思われる。矛盾ある方向性を伴った場当たりの政策と言ったら言い過ぎであろうか。これに対して、国家レベルの政策とは別に地方港は全力で経済のグローバル化に対応しようとしている（国際フェリー基地の形成、環境と東アジアをにらんだ特区構想など）。

本稿では4年後の現実を踏まえて、再び先進国型港湾政策への転換を求めて論述した。

1. 現況の東アジアコンテナ海運

まず第1表から第6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。1979年においては（表1・表2）、欧米および日本の著名な港が上位を占めているのだが、2000年においては、東アジア諸港の台頭が著しい（表3・4）。1979年を起点とした理由は、日本の港が東アジアでトップの座を占めた最後の年だからである。

2010年（表5）、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8位までを占め、特に中国港湾の伸びは著しい。表6をみてみよう。1979年の取扱量と比較して上海は約1938倍（深圳港はその当時は未開発）に対して、香港は約18.2倍、ニューヨーク港は約3.0倍、東京港は約7.4倍、神戸港は約2.0倍と対照的な結果となっている（表1・表5も参照）。2010年、上海港は遂にトップの位置に立つ。また全世界の他港と比べて、中国各港のコンテナ取扱量の伸び率の高さは異様ですらある。2005年から2010年までの間で、広州167.9%、寧波152.4%、青島90.5%、天津110.0%などである（表5）。注意しなくてはならないのは、2010年は

2008年のリーマンショックを契機とした世界経済恐慌の悪影響を受け、大幅に貨物取扱量が減少あるいは低迷した2009年の翌年である。それにもかかわらず、05年比でこの実績の高さは、世界恐慌ものともしない中国各港の凄まじい勢いを反映している。

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。中国のコンテナ取扱総額は2010年の対2005年比は1.41倍と大幅増を記録している（*Containerisation International Yearbook 2012*）。この最大の理由は、90年代後半以降のグローバル化の急展開と、それに波長を合わせていっ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。また様々な貿易・通商業務のノウハウを有する荷主・フォワーダーの集中が港湾のソフト条件を整えていくのである。

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5）。ポートケラン（マレーシア／2010年取扱量、世界13位）、タンジュン・ペラパス港（マレーシア／世界16位）、

表1 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	ハンブルグ	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。

レムチャパン港(タイ/世界21位)、がそれであり日本第1位(世界25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といわれている。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¹⁾。

表2 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
18	清水	34
19	セブ	32
20	ラエ(バプア)	23
21	バペーテ(タヒチ)	18
22	上海	15
23	ポートモレスビー	12
24	四日市	10
25	ラバウル	5

(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。

1979年はコンテナ取扱量で日本の港が東アジアでトップ港であった最後の年である。

「出所」表1と同じ

香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2010年世界4位の深圳港(深圳市は中国最初の輸出特区)を抱える。また華南経済圏を背後に有した成長著しい広州港(世界7位)を近隣に有する。特に香港の割高な港湾利用コスト(人件費が主要因)により、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といわれている。香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近隣港と比べて低率あるいはマイナスとなり(2010年の2005年比は釜山19.9%、高雄-3.1

表3 2000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	18100
2	シンガポール	17040
3	釜山	7540
4	高雄	7426
5	ロッテルダム	6275
6	上海	5613
7	ロスアンゼルス	4879
8	ロングビーチ	4601
9	ハンブルク	4248
10	アントワープ	4082
11	ポートケラン	3207
12	ドバイ	3059
13	ニューヨーク	3006
14	東京	2899
15	マニラ	2868
16	フィリクストウ	2800
17	ブレーメン	2712
18	ジョイア・タウロ	2653
19	タンジュンプリオク	2476
20	サンファン	2393
21	横浜	2317
22	神戸	2266
23	レムチャパン	2195
24	煙台	2148
25	青島	2120
26	アルジェシラス	2009
27	基隆	1955
28	名古屋	1912
29	オークランド	1777
30	コロンボ	1733

(注) 千TEU未満は四捨五入。
「出所」Containerisation International
Yearbook 2002を加工作成

％、表5)、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、両港は中国沿岸に点在する中国の地方各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、両港は日本の地方各港のハブ港としての位置になるべく競争の主点を移行している。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、台湾は高雄港への一極集中化)。

中国港湾について。中国港湾の急成長の主要因は

表4 2000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	18100
2	シンガポール	17040
3	釜山	7540
4	高雄	7426
5	上海	5613
6	ポートケラン	3207
7	東京	2899
8	マニラ	2868
9	タンジュンプリオク	2476
10	横浜	2317
11	神戸	2266
12	レムチャパン	2195
13	煙台	2148
14	青島	2120
15	基隆	1955
16	名古屋	1912
17	天津	1708
18	大阪	1474
19	広州	1430
20	台中	1130
21	廈門	1085
22	バンコク	1074
23	大連	1011
24	タンジュンペラク	949
25	寧波	902

(注) 千TEU未満は四捨五入
「出所」表3と同じ

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、それが内陸部へと波及していく(世界の工場化)。それとともに所得向上となり、消費革命(従来、売れ筋でなかった商品の購買)も進展していく。中国自身がいわゆる世界の巨大消費市場として現れてくる。そしてそれと並行して物流機能の整備と国内外の情報ネットワーク化を基軸にした流通革命化が進行し、それと共に世界の流通資本の進出も急ピッチで実施されていく、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く

表5 2010年、世界主要港湾のコンテナ取扱量

(千TEU)

	港湾名	国名	10年取扱量	05年取扱量	05年比増減率(%)
1	上海	中国	29069	18084	60.7%
2	シンガポール	シンガポール	28431	23192	22.6%
3	香港	中国	23699	22427	5.7%
4	深圳	中国	22510	16197	39.0%
5	釜山	韓国	14194	11843	19.9%
6	寧波	中国	13144	5208	152.4%
7	広州	中国	12550	4685	167.9%
8	青島	中国	12012	6307	90.5%
9	ドバイ	UAE	11600	7619	52.3%
10	ロッテルダム	オランダ	11146	9300	19.8%
11	天津	中国	10080	4801	110.0%
12	高雄	台湾	9181	9471	-3.1%
13	ポートケラン	マレーシア	8870	5544	60.0%
14	アントワープ	ベルギー	8468	6482	30.6%
15	ハンブルク	ドイツ	7900	8088	-2.3%
16	タンジュン・ペラバス	マレーシア	6530	4177	56.3%
17	ロングビーチ	米国	6263	6710	-6.7%
18	廈門	中国	5820	3342	74.1%
19	ニューヨーク	米国	5292	4793	10.4%
20	大連	中国	5242	2655	97.4%

(注) 日本の主要港湾は、東京(428万TEU、25位)、横浜(328万TEU、36位)、神戸(256万TEU、45位)、名古屋(255万TEU、46位)、大阪(126万TEU、86位)、博多(75万TEU、119位)などである。1万TEU未満は四捨五入。

「出所」Containerisation International Yearbook 2007, 2012を加工作成

表6 中国主要港湾のコンテナ取扱量

(千TEU)

	1979年	90年	95年	2000年	10年
上海	15 (179位)	456 (43位)	1527 (19位)	5613 (6位)	29069 (1位)
深圳	—	—	155 (133位)	720 (71位)	22510 (4位)
寧波	—	—	160 (128位)	902 (65位)	13144 (6位)
広州	2.5 (238位)	81 (149位)	100 (166位)	1430 (37位)	12550 (7位)
青島	—	135 (107位)	600 (52位)	2120 (25位)	12012 (8位)
天津	—	286 (64位)	702 (43位)	1708 (31位)	10080 (11位)
廈門	—	30 (233位)	329 (82位)	1085 (49位)	5820 (18位)
大連	—	131 (111位)	370 (73位)	1011 (60位)	5242 (20位)

(注) カッコ内の順位は世界主要港湾の中でのコンテナ取扱量の順位

千TEU未満は四捨五入。

「出所」Containerisation International Yearbook 1981,1992,1997,2002,2012を加工作成

のだが、東アジアの他国で進行中の主要港湾への極端な集中化はみられず、それに対して中国では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。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(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しい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（海外トランシップ比）は急増している。逆にいえば次第に日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²⁾。現在、物流企業はサプライチェーンの一翼を担い、すでにアジア・シームレス・ロジスティクスを展開している（国際海運と国内陸運との有機的な結合、RORO船やフェリーのシャトル便（高速船）の拡大、コンテナ規格・シャーシの共通化、電子タグを使用したコンテナのモニタリングシステムなど³⁾）。

かつての日本のハブ港であった横浜港・神戸港の凋落（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）としての健闘、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もある（主に1990年代の傾向として）。この点に関して、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）の比率をみてみよう⁴⁾。この比率は、輸出が1993年88.8%から2003年77.5%、2008年77.4%へ、輸入が93年88.4%から2003年79.8%、2008年80.0%となっている。この低下傾向は主に90年代に顕著に見られたが、最近ではほぼ横ばいに落ち着いている。

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が多い港湾はある一定程度の取引量を確保している（北米西岸／ロスアンゼルス・ロングビーチ・シアトル・バンクーバーなど）。あるいは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し、コンテナヤードの徹底したIT化を進めた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、オランダ、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各港の動向は参考に値しよう⁵⁾。

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⁶⁾。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の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⁷⁾。

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、これら貨物を保税保管するだけでなく検品や包装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。その過程で日本各港は韓国ハブ港のフィーダー港的位置付けになるという方向である。

21世紀に入り釜山港のトランシップ（TS）貨物

は全体の取扱量の中でその比重（TS比率）を次第に高めてきている。1999年釜山港のTS比は25.3%（その内、対中国は56.4%、対日本は27.6%）だったのが、2000年31.7%となり、2004年41.6%、2009年45.0%（その内、対中国は29.0%、対日本は17.1%）と上昇してきている⁸⁾。

また表7は極めて興味深い。2009年時点で、トランシップ目的で釜山港を經由している日本発着外貨コンテナ貨物量は91万5899TEUであり、釜山港への日本発着外貨コンテナ貨物の48%にも達している。かつての東アジアのハブ港であった5大港で

もこの比率は、33.6%に達し、それ以外の地方港では55.9%と過半を超えている。日本の地方港は釜山港をハブ港とするフィダー港の性格が次第に強くなってきているといえよう。

表8は釜山航路の2010年6月21日以降の配船予定隻数を港別に集計したものである。週当たり合計で299隻の配船があり、便数が多い5大港や博多港、関門港以外にも、全国のほとんどの地方港が釜山港との間で海運ネットワークを形成していることがわかる。

また中国に対してもTS貨物比率が、55.9%という高率なのは極めて注目すべき実績

である（表7）。現時点での釜山港の競争力の高さを確認できると同時に、今後、中国港湾の大規模開発の進展とともに、この比率の変化が興味深い点である。この基本政策の下に、近年の釜山新港および光陽港の整備がある。

まず釜山港の拡大・整備の変遷について⁹⁾。

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、戯蛮埠頭、新戯蛮埠頭、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2015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1062万TEUの貨物取扱能力、1万TEU超のコンテナ船が入港可能な30パス（全て水深16m以上）の埠頭設備である。既存の釜山港の設備と併せ、2000万TEUをはるかに超える巨大ハブ港の登場である（日本全体の外貨コンテナ取扱量も優に凌駕）。

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。この物流団地は団地型

表7 2009年釜山港のコンテナ取扱量（TEU）とTS比率

相手国	発着港	合計	輸出入	T/S	比率
中国	青島	568,982	220,156	348,826	22%
	天津	544,315	144,823	399,492	26%
	新港	124,684	11,266	113,418	7%
	大連	327,656	104,640	223,016	14%
	上海	514,213	339,530	174,683	11%
	寧波	210,570	102,754	107,816	7%
	廈門	81,725	54,209	27,516	2%
	その他	410,541	248,838	161,703	10%
	合計	2,782,686	1,226,216	1,556,470	100%
日本	東京	145,119	111,940	33,179	
	横浜	166,750	93,277	73,473	
	名古屋	108,295	63,881	44,414	
	大阪	168,128	129,194	38,934	
	神戸	92,689	53,813	38,876	
	5大港小計	680,981	452,105	228,876	25%
	苫小牧	119,452	42,048	77,404	8%
	新潟	68,836	29,557	39,279	4%
	直江津	15,062	6,291	8,771	1%
	門司	88,645	43,687	44,958	5%
	博多	174,906	78,766	96,140	10%
	その他	762,942	342,481	420,461	46%
	小計	1,229,843	542,830	687,013	
	合計	1,910,824	994,935	915,889	100%
(中日小計)		(4,693,510)	(2,221,151)	(2,472,359)	46%
(その他の国)		7,246,109	4,348,887	2,897,222	54%
総合計		11,939,619	6,570,038	5,369,581	100%
トランシップ比率					45%

「原出所」Busan Port Authority

「出所」『日本郵船調査月報』2010年7・8月合併号

表8 日本各港の釜山航路便

番号	港	配船
1	大阪	週22便
2	博多	週21便
3	門司	週19便
4	横浜	週18便
5	東京	週17便
6	名古屋	週17便
7	神戸	週16便
8	下関	週13便
9	清水	週10便
10	広島	週9便
11	徳山下松	週8便
12	新潟、伏木富山	週7便
13	苫小牧、水島、三島川之江	週6便
14	松山、今治、志布志	週5便
15	秋田、金沢、四日市、豊橋、岩国	週4便
16	塩釜仙台、直江津、敦賀、大分、大竹、境港、高松、徳島、細島、福山	週3便
17	石狩湾新港、八戸、千葉、高知、八代、伊万里	週2便
18	釧路、函館、川崎、小名浜、日立那珂、和歌山、舞鶴、呉、宇部、三田尻中関、浜田、三池、響灘、長崎、薩摩川内、油津、熊本	週1便
19	室蘭、大船渡	隔週1便
	週間 隻・港数合計	299

「原出所」 *Shipping Gazette*, June 21, 2010 から集計
「出所」『日本郵船調査月報』2010年7・8月合併号

外国人投資地域（FIZ）に指定され、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¹⁰⁾。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2015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¹¹⁾。この背後物流団地を含めた釜山新港開発は1995年から開始され、仁川国際空港、KTX（韓国高速鉄道）と並んで国家三大事業の一つと言われている。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一旦近隣ハブ港（釜山港・香港・シンガポール港等）へ向かっていたTS貨物は、今後は中国の港湾より直航貨物として海外輸送されていく割合が増加していく。当面は日本の地方港からのTS貨物の集荷にエネルギーを傾注し、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。

さて現在、第2釜山港としての光陽港の整備が続いている¹²⁾。

光陽港は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。現在は開発の第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を計画し、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（2010年実績、208万TEU、世界57位）。しかし光陽港のコンテナ貨物量のTS比率をみると、2001年以降20%台を大きく超えることはなくその比率に顕著な増加がみられない。まえてみたようにTS貨物比率が45%に達し、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。

現時点での光陽港自体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。

しかし光陽港の将来を見る場合は港自体の機能・能力だけでなく国内背後圏の動向を併せて見る視点も重要である。現在、この地域は光陽湾圏経済自由地域（GFEZ）に指定されている（また同時にこの地域はFTZ指定もされている）。この経済自由地域は、2003年に仁川、釜山・鎮海、光陽の3カ所が、08年に黄海、セマングム、大邱・慶尚北道の3カ所が指定された。この地域では、外資の産業活動のほかに、外国人のための教育、医療、住居環境、行

政支援、租税、関税、賃料引き下げなどに対する例外措置が適用されている¹³⁾。

これらは南部韓国を生産・物流の巨大ベルト地帯に成長させようとする意欲的な計画であるが、対岸の北部九州地域・山東半島地域との連携も含めて今後の動向が注目される。

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験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¹⁴⁾。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¹⁵⁾）。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6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。2010年、中国は輸出額15800億ドル（世界1位）、輸入額13940億ドル（世界2位、世界1位は米国）となっている（IMF, *Direction of Trade Statistics 2011*）。

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。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、安全面での不備など）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

で諸問題が改善される潜在力があることは認識すべきであろう¹⁶⁾。

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¹⁷⁾。この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していて、今後10～20年で世界海運の中心地となる可能性がある。

まず上海港は現在、世界1位のコンテナ取扱量にあるだけでなく、さらに拡張中である（2011年現在、1～3期工事が完成し最後の4期工事が進行中）。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¹⁸⁾。従って上海中心部より80km、陸地より海上32.5kmに浮かぶ舟山群島の一角（大洋山、小洋山島など）に洋山深水港を建設中である。陸地と港の間を東海大橋が結ぶ。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をはるかに超える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。

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年完成の杭州湾海上36kmを跨ぐ「杭州湾跨海大橋」により、江蘇省の大量の貨物アクセスが容易になり、旧来の上海港取扱いの貨物の一部が流入して来ている¹⁹⁾。2010年までに14バース増設を実施した（水深18mの中国最大水深CTを含む）。これにより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、2010年には1314万TEUのコンテナ取扱量を達している。2005年と比較して実に152.4%増であり、また数年単位でこの実績を倍増させることが計画されている。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²⁰⁾。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。また香港のCT運営会社（MTL）主体の開発計画（水深15.5m、5バース）は2007年供用開始となり、2010年、水深16m（1万TEU級コンテナ船対応）の6バースも完成している。

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）深圳港へ振替える傾向があるといわれている。香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、世界および東アジアとも8位のコンテナ取扱量（2010年）を有している。この量は、東京港（日本1位）の約2.8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、07年946万TEU、08年1032万TEU、10年1201万TEUという拡大ペースである（09年は世界経済危機の影響で6万TEUの微減）。そして77万TEU（01～02年）、90万TEU（03～04年）、139万TEU（05～06年）、176万TEU（06～07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・北九州港の年間国際コンテナ取扱量合計（2010年123万TEU）に匹敵する量である（*Containerisation International Yearbook 2012*）。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、これが完成するとさらに750万TEUの取扱能力を有するといわれている。また2011年6月、青島市中心地域と対岸の黄島を結ぶ世界最長（41.6km）の青島膠州湾大橋が完成した（同日、海底部では青島膠州湾トンネルも開通）²¹⁾。

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-

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。2010年、人口約9579万人、地域GDP、約391.7億元となっている（『中国統計年鑑』2011年版）。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、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である。同様の性格をその他の中国主要地方港湾は有する。例えば首都圏を背景に有する天津港、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れ、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、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世紀は工業生産のみならず消費も中国を中心にダイナミックに展開していく。従ってコンテナ物流も中国が世界の基軸となる。

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輸送革新が進行し、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、地方港湾を含めた全港湾の貨物取扱の量的拡大を目指した「港湾近代化」であった²²⁾。

しかし第7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、その後、港湾整備事業の投資は港の選別と集中化の方向が出てくる。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（91～95年）では、港湾を都市生活空間としても位置付けていき、快適なウォーターフロントの整備（自然環境との共存、アニメティ空間の整備など）も注目されていく。第9次計画（1996～02年、7ヵ年計画）ではグローバル化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²³⁾。

2003年、社会資本の各分野の連携と効率化を図るため、国土交通省はこれまで港湾、道路、空港、治水など9分野に分かれていた公共事業の長期計画を1本化し、「社会資本整備重点計画法」を策定した。そして2008年～2012年までを計画期間として具体的重点策を決定した（2009年3月閣議決定）。

港湾関係では、国際競争力の強化（スーパー中枢港湾の充実・IT化）、地域の活性化（地方港とアジア諸港との航路拡充）、大規模災害対策、循環型社会への対応、自然環境の保全・再生、港湾施設のバリアフリー化、港湾空間の緑化、港湾施設の長寿命化対策などの目標があげられている（国交省港湾局資料より）²⁴⁾。

この具体策をみると特徴は二つある。一つは物流機能の国際競争力強化（中枢港湾への選別化と地方港湾のアジアとの連携）、他は港湾空間の快適性の整備である。

この二つの特徴について検討してみよう。まず港湾物流機能の整備について。

社会資本整備重点計画の中で、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、北九州港は指定が外れた）²⁵⁾。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港湾は水深16mのコンテナバース整備を急いでいる。また近隣アジア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、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。

さらにまた2010年、日本港湾の選択と集中をスローガンに、国土交通省は「国際コンテナ戦略港湾」構想を打ち出していく²⁶⁾。

この構想は、東アジアハブポートとしての機能充実（基幹航路拡大・取扱量確保を含む）と国内ハブ機能再構築などを目標に掲げ、その港湾に指定されたのが、阪神港（大阪港・神戸港）と京浜港（東京港・川崎港・横浜港など）の2港であった。また指定地域全体の港湾の一元的経営管理を構築することにより一層の機能向上を計画している。例えば京浜港はメトロポリタン港構想を打ち出している。これは東京湾を一体化した港であり、港湾の開発、管理運営、営業など全ての業務を一体管理するメトロポリタン・ポート・オーソリティ（MPA）の構築を計画している²⁷⁾。

また2011年、国土交通省は成長が著しい対岸（中国・韓国・ロシア）の貿易・観光促進のために港の機能強化を目的として19港の「日本海側拠点港」を指定した（予算配分や規制緩和等で重点整備）。その中で規模の大きい博多港、北九州港、下関港、新潟港、伏木富山港の5港は「総合的拠点港」に指定している²⁸⁾。

さて「スーパー中枢港湾」「国際コンテナ戦略港湾」「日本海側拠点港湾」という国土交通省の港湾政策は如何に評価したら良いだろうか。現在進行中の熾烈でグローバルな港湾間競争に対する焦燥感を感じ得ても、現実の日本港湾の実態を反映した合理的な性格を見てとることは出来ない。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、この一連の港湾整備の方向は現実的ではない（欧米直航路の

フル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)。また「選択と集中」という方針を掲げながら、「国際コンテナ戦略港湾」「日本海側拠点港」など相反する政策に、困惑している物流業者も多い²⁹⁾。

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9)。90年代前半までは、TS貨物量は絶対的にもある一定の量を確保して、なんとか神戸港が東アジアのハブ港としての位置に踏み止まってい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2)。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。ピークだった1993年のTS貨物量に比して2009年のそれはわずか1.7%へと激減している。

また1993年のTS比は14.3%(全外貿コンテナ貨物取扱量39844千トン、TS貨物量5679千トン)の実績があったが、2009年はわずか0.3%(全コンテナ貨物量30524千トン、TS貨物量95千トン)であり、ほとんど実績がない。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全く反映しなくなってきている。

このことは、北東アジア主要港湾の欧米基幹航路寄港便数の変化にも如実に反映している(表10)。欧米基幹航路の誘致を巡る中韓の熾烈な港湾間競争の中で、日本の港湾はいずれも寄港便数を激減させ

表10 欧米基幹航路寄港便数比較(寄港便数/週)

	1995年		2001年		2007年		2009年	
	北米航路	欧州航路	北米航路	欧州航路	北米航路	欧州航路	北米航路	欧州航路
香港	35	25	44	39	42	30	37	29
上海	1	1	9	9	33	17	35	19
釜山	17	10	30	11	41	10	38	7
東京	25	4	19	6	20	5	18	4
名古屋	20	5	17	4	14	4	10	5
神戸	35	7	22	7	15	4	13	4

「出所」『KAIUN』No.990, 2010年3月号, 15頁

てきている。特にトランシップ港として繁栄を誇った神戸港の減少は著しい。日本をパスして動く東アジアコンテナ物流の傾向である。しかし基幹TS港(従ってハブ港)としての機能を失っていても、できるだけフルコンテナ船による欧米直航路の維持は継続すべきであろう(その理由の一つとして、複数の他港経由の航路ではコスト高は免れないということがある)。

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したばかりの韓・台・シンガポール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。全国の港の内訳³⁰⁾は、重要港湾106港(指定特定重要港湾3地域、特定重要港湾22港を含む)、地方港湾、56条港湾が存在する。

港湾運営の大部分は地方自治体の下にあるが、各港は経済の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

表9 神戸港のコンテナ貨物量とコンテナトランシップ(TS)貨物量とTS比

(千トン、%)

	1985年	90年	93年	95年	2000年	05年	09年
コンテナ貨物量	28486	38776	39844	21130	32159	32015	30524
TS貨物量	3316	4931	5679	2470	3515	329	95
TS比	11.6%	12.7%	14.3%	11.7%	10.9%	1.0%	0.3%

(注) 千トン未満は四捨五入。

「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、1992年版、1995年版、1997年版、2002年版、2007年版、2011年版。

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。そして事実、地方各港は全力でグローバル化の現実に対応していく努力を続けている。

①東アジア全体をにらんだ大規模中枢港、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³¹⁾。言わば国内ハブ機能の再構築が必要である。

②工業部品・中間財の輸出入港、例えば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。現代の日本経済は全体としてみれば製品輸入型となりつつあり、また輸出品目に限ってみれば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³²⁾。

③地方ニッチ港、これ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³³⁾。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2004年全国一の輸入量を記録している（6万9千トン）。また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主要港との効率的・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ーダー港の性格を持ち始めている。2010年6月時点で、釜山との定期航路を有する日本の港（日本海沿いの港が多い）は、61港（週当たり便数299便）となっていて拡大基調は更に続いている。

④国際定期航路を使った貨物の国際物流と国内物流の効率的な中継港、この港のタイプは下関港や博多港など少数の事例だが、今後、東アジアの有機的な海運ネットワークの発展に伴って、環黄海・環日本海沿いの代表的な地方港がこの機能を有していくと思われる。

現在の下関港をみてみよう。下関港の国際定期フェリー航路は、韓国へ週7便、中国へ週4便であり、極めて効率的な海運システムとして東アジアの国際・国内物流を有機的に連結している。特に関釜フェリー（下関－釜山間）は、定時性（2隻体制による毎日運行）、表11に見るような迅速性（航空に匹敵する輸送リードタイムの短さ）、即日通関（年中無休・24時間対応）、背後の高速道路や幹線鉄道へのアクセスの良さなどの理由により競争力が極めて高い³⁴⁾。また韓国・中国からの生鮮品（野菜など）の移入だけでなく、最近では超円高を背景に韓国企業から日本（特に北部九州）の自動車工場向けの部品調達が増大している³⁵⁾。

そしてこれら国際海運と内陸輸送（内陸フェリー、トラック、JRコンテナなど）が効率的に連結することにより、国際複合一貫輸送の機能を高め

表11 東京－ソウル間の輸送リードタイム比較

	関釜フェリー	一般コンテナ船	航空便
1日目	東京集荷	集荷	成田空港（倉庫）
2日目	下関港 出港（19:00）	輸出通関	フライト
3日目	釜山港 入港（8:30）	東京港 出港	仁川空港（倉庫）
4日目	ソウル 到着・配達		
5日目		釜山港 入港	
6日目			
7日目		輸入通関	

（資料）日本貨物鉄道(株)の資料から「出所」山口経済研究所『やまぐち経済月報』2010年8月号、6頁。

てきている。下関港の近隣港である北九州港は九州と本州を結ぶ国内フェリー航路の拠点である。また博多港にも複数の国際定期航路があり連結強度を高めている（釜山へフェリー週7便、旅客ジェットフォイル日3～8便、上海へ週2便のRORO船）。

最後に今後の東アジア物流の可能性を展望する上で興味ある試みを見てみよう。北九州市は近年、公害を克服し環境関連産業（リサイクル産業など）が集積する都市となってきた。2011年、北九州市は福岡県・福岡市と共同申請していた「グリーンアジア国際戦略総合特区」と「環境未来都市」の2つの特区が指定された。この特区は「アジア」と「環境」を前面に掲げた計画である。港湾物流の観点からこれを見ると、北九州港（響灘地区）は環黄海圏の静脈物流の拠点港にもなり得る可能性がある。生産から消費への動脈物流ではなく、環黄海地区から広く産業廃棄物を移入しそれをリサイクルして移出する、そのハブ的な役割を果たす港湾の方向である。現在は遊休化している大水深港と広大な背後地の存在がその可能性を生み出している³⁶⁾。

以上、港湾物流機能の整備の特徴についてみてきたが、未だ高度成長期の政策から抜け出していない。アジアの他のハブ港と競争力を競う政策（スーパー港湾・国際コンテナ戦略港湾構想など）はすでに非現実的なものへとなってきた。地方港の方向性も曖昧性が残る。「社会資本整備重点計画法」の中で、アジアハブ港との航路拡充には触れているが、あくまでもハブ港は日本の港に固執している。各港の地域の特徴を生かした運営と、ハブ港は必ずしも日本でなくても良いという意識転換が重要である。その上で、海上物流に関しては東アジアの有機的ネットワークの中に如何にして日本の各港が効率的に嵌め込まれていくかということを実験的に検討すべき時期であろう。国益、一国単位の利害を前面に出しての港湾整備は結局、大いなる経費の無駄と非効率を生むことを認識すべきである。

続いて、都市生活空間整備の一環としての港湾政策について。

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。先進国港湾政策の参考として現代イギリスの港湾事例がよく取り上げられるが、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。

事例としてポーツマス港（南東部）を見てみよう³⁷⁾。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があり、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³⁸⁾、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、歴史的な生活諸施設（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。このポーツマス港に似た事例としてリバプール港³⁹⁾、カーディフ港⁴⁰⁾などがある。

また港湾機能のほとんどを止め、新しい都市空間に転換していった事例として、ロンドン港がある。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、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発は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、「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⁴¹⁾。「カナリー・ウォーフ」の再開発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。

さて最近の日本の港湾政策にもイギリス港湾の事例でみた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⁴²⁾。それらにも基づき、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く⁴³⁾。

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核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、各地の臨海にフィッシャーマンズワープの新設もみられるが⁴⁴⁾、どこも経済活性化を目的（特に観光）にしたものが多い。また現在の「社会資本整備重点計画法」でも港湾の緑化や干潟の保全、港湾施設のバリアフリーなどには触れているが極めて不徹底である。今後の先進国港湾の進むべき方向として、快適な都市空間の整備の一環としての港湾空間を正面から位置付ける必要がある。

これからの日本の港湾政策の方向について再度まとめて論じたい。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。スーパー中核港湾整備から国際コンテナ戦略港湾への集中・集権化の流れ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。また日本海側拠点港構想もこれまでの政策（戦略的港湾への選択と集中）との一貫性が欠けるといえよう。

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、総合的な都市生活の快適な空間整備の一環として港湾整備、ウォーターフロント整備を実施していく方向である。それを状況追隨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を行うことが重要である。

注

- 1) 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。
- 2) 『KAIUN』No. 937、2005 年 10 月号、11 頁。No. 1011、2011 年 12 月号、12~34 頁。
- 3) 藤原利久 (2011) 「北部九州から東アジアへの高速船コンテナ貨物量の拡大可能性」『東アジアへの視点』第 22 巻 1 号、2011 年 3 月号、国際東アジア研究センター、11~15 頁。
- 4) 国土交通省港湾局『全国輸出入コンテナ貨物流動調査』平成 5 年度版および平成 20 年度版参照
- 5) 『KAIUN』No. 990、2010 年 3 月号、22-23 頁
- 6) 韓国港湾別コンテナ貨物集中度 (2004 年→2009 年) をみると、釜山港は 80%→74.9%、光陽港 9.2%→11.0%、仁川港 6.5%→10.0%、蔚山港 2.0%→1.8%、その他 2.3%→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。また首都ソウルの外港である仁川港も整備が進み、輸入物資を中心に取扱量を増加させている。
Containerisation International yearbook 2012, 参照
- 7) 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。
- 8) 『KAIUN』No. 932、2005 年 5 月号、40 頁。『日本郵船調査月報』2010 年 7・8 月合併号、61 頁。
- 9) 同上誌、40~43 頁。「日本経済新聞」2011 年 1 月 21 日。WEDGE、2011 年 11 月号、26~32 頁。
- 10) 団地型外国人投資地域 (FIZ) では外国人持ち分比率が 30% 以上の外国人投資企業 (製造業 1000 万ドル以上、物流業 500 万ドル以上) に優遇措置が供与される。物流団地賃貸期間は最長 50 年間で土地賃貸料は土地価格の 1% 以下と格安料金。直接税 (法人税、所得税等) が 3 年間全免、以後 2 年間半免、資本財の関税 3 年免除。「日本経済新聞」2011 年 10 月 19 日号参照。
- 11) KAIUN、No. 937、2005 年 10 月号、14 頁
- 12) 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。「日本経済新聞」2011 年 10 月 19 日号参照。
- 13) 「日本経済新聞」2011 年 10 月 19 日号。

- 14) 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。
- 15) 廣瀬肇 (2006)「中国の海洋政策と日本」『KAIUN』, No. 949、2006年10月号、27頁。
- 16) 同上誌、27頁
- 17) 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。「朝日新聞」2011年8月30日。
- 18) 同上誌、50頁。これ以外の港でも、1コンテナバ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。
- 19) 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
- 20) 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
- 21) 山口経済研究所『やまぐち経済月報』No. 435、2011年7月号、20～21頁
- 22) 男澤智治・李美永 (2005)、前掲論文、130頁
- 23) 同上論文、131頁
- 24) 国交省港湾局『日本の港湾 2010年版』
- 25) 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進行中である。両港とも次世代高規格コンテナターミナルの整備を計り、日本で第4番目のスーパー中枢港湾指定を目指していた。しかし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していた。福岡市港湾局、北九州市港湾空港局資料より
- 26) 『KAIUN』No. 1005、2011年6月号、10～13頁
- 27) 『KAIUN』No. 990、2010年3月号、8～13頁
- 28) 「日本経済新聞」2011年11月12日号
- 29) 『WEDGE』2011年11月号、34頁
- 30) 『KAIUN』No. 990、12頁。また「56条港湾」とは港湾区域の定めのない港湾のことである。
- 31) 『KAIUN』No. 950、2006年11月号、45頁
- 32) 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。
- 33) 「日本経済新聞」2005年12月29日
- 34) 山口経済研究所『やまぐち経済月報』2010年8月号、2～17頁。
- 35) 「日本経済新聞」2012年1月19日
- 36) 「朝日新聞」2011年12月23日号
- 37) *Portsmouth Naval Base Property 1994*
- 38) 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。
- 39) リバプール港は大英帝国の代表港でもあり、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。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に満ちている。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。今井宏・青山吉信 (1995)『概説イギリス史（新版）』有斐閣、150頁
- 40) 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エスト（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。*CARDIFF* (1994), Jarrrold Publication
- 41) 「日本経済新聞」2007年6月23日号
- 42) 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。しかしこの大綱の大部分は、海上における安全、国土保全、防災、環境保護に主点があり、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
- 43) 山上徹 (2003) 187～191頁。
- 44) 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*

Containerisation International Yearbook (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)

石原伸志 (2011)「東アジアの物流拠点化を目指して 後背地に FTZ」『KAIUN』No. 1011、2011 年 12 月号、日本海運集会所

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

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

川本忠雄 (2008)「21 世紀東アジア海運ネットワークと日本コンテナ港湾」『下関市立大学論集』第 51 巻第 1・2・3 合併号

関西交通経済研究センター (2011)『関西交通経済ポケットブック 2011 年版』

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

国土交通省海事局 (2011)『海事レポート 平成 23 年版』成山堂書店

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

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

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

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

藤原利久 (2011)「北部九州から東アジアへの高速船コンテナ貨物量の拡大可能性」『東アジアへの視点』第 22 巻 1 号、2011 年 3 月号、国際東アジア研究センター

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、日本海運集会所

水野和夫 (2007)『人々はグローバル経済の本質を見誤るのか』日本経済新聞社

安岡和政 (2010)「日本最大の国際フェリー基地・下関港」『やまぐち経済月報』No. 424、2010 年 8 月号、山口経済研究所

山上徹 (2003)『現代港湾の異文化の賑わい』成山堂

山本武彦・天兒慧編 (2007)『新たな地域形成 (東アジア共同体の構築 1)』岩波書店