

# 日本港湾の「国際競争力」とは何か

～日本港湾の機能集積の方向性～

津 守 貴 之

(岡山大学経済学部助教授)

## 目 次

### 問題の所在

#### 第1章 日本港湾をめぐる環境変化

1. 日本の物流需要の動向
2. 東アジア海運市場の動向

#### 第2章 日本港湾をめぐる競争・連携の構図

1. 港湾間競争・連携の構図
2. 港湾地域－内陸地域間競争・連携の構図

#### 第3章 「日本港湾の国際競争力」と日本港湾の機能集積の方向

1. 「日本港湾の国際競争力」とは何か
2. 日本港湾の機能集積の方向

### 問題の所在

本稿の目的は次の諸点を明らかにすることである。すなわち、①日本港湾の「国際競争力」という議論はトータル物流という観点からは限定された港湾機能にのみ当てはまること、②「競争力の国際比較」という議論ではなく、日本における港湾機能集積のあるべき内容（＝国内に維持・強化すべき機能とは何か）を議論すべきであること、③ただし機能集積の内容は国内各港湾ごとに多種多様であること、④したがって、日本全体のみならず少なくとも東アジア域内における物流機能配置とそれを支える仕組み全体についてのヴィジョンが必要であること、である。

このような目的を設定する理由は以下のことによる。しばしば日本港湾の「国際競争力」が「低下」している、という議論を聞く。その際、後述するように、日本港湾の「国際競争力低下」の根拠は、第一に日本の主要港のコンテナ貨物取扱個数の伸びが世界的に見れば相対的に低いこと、その結果、日本の主要港のコンテナ貨物取扱個数の世界ランクが徐々に落ちてきていることである。そして第二にその原因として港湾のコスト構造が悪くサーヴィスも低いと論じられることである。しかしその一方で「日本の港湾労働者の作業能率は諸外国の港湾労働者と比べて高い」という主張もある。これら正反対の主張の間に見られるのは港湾の「国際競争力」の定義あるいは「国際競争力」を支える機能およびそれら

を国際的に比較する土俵が不明確なまま日本港湾の優劣を論じているという議論の曖昧さである。また「日本港湾」という言葉で一律に「国際競争力の低下」を論じられるほど日本港湾は共通性があるのかどうかということについても整理がついていない。「日本港湾の国際競争力の低下」の原因として、よく引き合いに出されるものは、官側では港湾行政の非効率性や港湾政策の欠陥・不備、民側では港湾秩序の古さである。しかし「国際競争力」の定義やそれを支える諸機能の内容の整理なしに、これら官民双方の現状あるいは課題を論じるのは、課題解決の優先順位を混乱させる可能性がある。換言するならば、定義や機能の内容を明確にすることが日本港湾の今後の方向を考えるための出発点になるのである。

本稿では上記の目的に応じて次の3つの視点から日本港湾の機能集積の方向性を検討する。それは①港湾の役割、②日本の港湾物流サービスの需給関係、③港湾機能の配置である。これらを順に説明すると次のようになる。①港湾の役割＝一般に論じられるように、島国日本の生命線である海上輸送と国内を結ぶ出入り口として、そこで提供されるハード、ソフトのインフラおよびそれを利用した港湾物流サービスはきわめて重要な意味を持つものである。一方、港湾とは一義的には最終顧客である荷主のビジネス・チャンスの拡大とそれによる地域産業の振興である。というのも港湾はそれ自体は港湾物流というサービスの提供場所であり、そこで活動する港運事業者もそのサービスの提供者にすぎないからである。したがって港湾という場所およびそこで活動する港運事業者のみを対象として港湾機能の集積の内容や「日本港湾の国際競争力の低下」を議論することは危険である。次に港湾にとって最終顧客でありかつ第一義的なサービス提供対象である荷主が立地する地域とはどの範囲なのか、さらには当該港湾が荷主ニーズに応えることを通じて産業振興に寄与する空間とはどの範囲なのかという問題がある。このことについては日本港湾については概念的には次の3つの空間的範囲を想定することができる。すなわち、当該港湾の直近の後背地、たとえば当該港湾が位置する都道府県内（およそ50km圏内以内）、直近の後背地を越えた国内遠隔地、東アジア域内である。そしてこれら3つの空間それぞれに必要とされる港湾物流機能は異なる。したがって日本港湾の「国際競争力の低下」を議論するためにはこれら3つの空間ごとに必要とされる港湾物流機能の内容と集積状況を検証することが必要である。②日本の港湾物流サービスの需給関係＝日本港湾の役割を考える際に、当然、日本港湾が提供する港湾物流サービスの需給関係を見なければならぬ。港湾物流サービスに対する需要とは、いうまでもなく各国、各地域ごとの貨物発生量とそれら貨物の物流特性である。日本港湾の場合、特に東アジア域内での日本発着貨物の相対的なシェアとその物流特性が問題となる。これらは個々の荷主の物流需要の総和であり、物流特性は荷主の物流ニーズを反映したものとなる。ただし港湾物流サービスに対する需要は船社サイドからも当然ある。そして船社は海運市場という独自の市場で競争を展開しているため、海運市場の需給関係が港湾物流サービスの需給関係へも大きな影響を及ぼしている。したがって港湾物流サービスの需給関係を見るためには荷主の物流ニーズの動向を含めた貨物発生量および当該貨物の物流特性の動向と、海運市場の動向を考察することが不可欠である。③港湾機能の配置＝機能配置については2つの側面がある。すなわち、1つは日本の国内あるいは東アジアの各地域にどのような港湾機能が配置されているのか、あるいはすべきかというものであり、もう1つは港湾地域に配置

されてきた港湾物流機能を今まで通り港湾地域に配置すべきかあるいは内陸地域に配置すべきかというものである。特に日本は細長い国土を持つこともあり、どこの港湾にどのような機能を集積させることが日本全体の物流効率化にとってメリットがあるのかという配置の視点が必要である。このことは単に国内での港湾間あるいは港湾－内陸間での機能分担だけでなく、東アジア域内において日本のどの港湾がどのような機能を持つべきかという論点も含むものである。とりわけ東アジア域内において港湾間関係が再編成されつつある現在、日本国内の港湾機能配置は日本全体が東アジア域内物流の中でどのような位置に置かれるのか（あるいはどのような位置を占めるべきなのか）という論点に深く関わるものである。

本稿の構成は以下の通りである。最初に第1章では日本港湾をめぐる環境変化を港湾ユーザーである荷主と船社の動向から考察する。ここでは港湾は一義的には最終顧客である荷主のビジネス・チャンスの拡大、ひいては後背地の産業振興をサポートするハード、ソフト両面でのインフラおよびサービスの場にすぎないこと、また海運市場の動向によって港湾利用は大きく変化すること、したがって港湾機能によって支えられる「国際競争力」というものは限定されていることを明らかにする。次に第2章において日本港湾をめぐる競争・連携の構図を、日本国内の各地方、広域地域、日本全体、東アジアという4つの地域と港湾地域－内陸地域という2つの空間にわけて整理する。そして最後に日本港湾の課題とそれへの政策的対応の方向を検討する。

本稿では紙幅の関係上、取り上げる物流形態をコンテナ物流に限定する。RORO船輸送や国際フェリー輸送あるいは在来船輸送については別の機会で論じることとしたい。

## 第1章 日本港湾をめぐる環境変化

### 1. 日本の物流需要の動向

#### (1) 東アジア域内における日本の物流市場の位置の低下

日本のコンテナ貨物発着量は20フィートコンテナ換算（TEU）で1600万弱（2005年）で世界4位、シェア4.7%である。日本のコンテナ貨物発着量は傾向的に増加しているが、近隣のその他東アジア諸国の貨物発着量も大きい。たとえば中国は同じく2004年には7454万TEUで世界1位（シェアは22.1%）、シンガポールは2131万TEU（同じく3位、6.3%）、韓国は1430万TEU（同じく5位、4.2%）、台湾は1303万TEU（同じく6位、3.9%）、マレーシアは1126万TEU（同じく8位、3.3%）と、日本以上あるいは日本に匹敵する国が東アジア域内には複数存在する（数字は日本については港湾近代化促進協議会資料、その他についてはContainerization International Yearbook 2005年版をもとに筆者作成）。

また国別順位では日本よりも下位の韓国、台湾、マレーシアでも、これらの国々の主要港のコンテナ貨物取扱量を見ると、韓国のプサン港、台湾の高雄港は1000万TEU以上の取扱量を示しており、日本最大のコンテナ貨物取扱港である東京港の360万TEUよりもはるかに多いコンテナ貨物を取り扱っている。

たとえば東アジア－北米航路に占める中国発着貨物のシェアを1990年と2004年で比較す

ると、北米向け輸出で8%から69%弱（香港を含む）、輸入で4%から44%弱（同）と10年余りで急激なシェア・アップを示していることがわかる。同様に日本を見てみると、輸出が28%から8%弱、輸入が40%から21%強とシェアを大きく落としている（数字は商船三井営業調査室調べをもとに筆者作成）。この傾向は欧州航路においても同様に見られるものである。このように東アジアにおける物流市場は日本から中国へとその中心を移している。

## （2）日本の東アジア域内依存度の上昇

一方、日本発着のコンテナ貨物が運ばれている航路のシェアの変化を1990年と2003年を比較することによって見てみよう。まず北米航路（西岸航路と東岸航路の合計）のシェアの変化は輸出で45.2%から24.8%、輸入で44.2%から19.3%と大幅に低下している。それに対して東アジア域内航路（近海航路と東南アジア航路の合計）は同じく輸出で27.0%から51.8%、輸入で33.2%から61.5%へ急激に上昇している（上記数字は国土交通省港湾局計画課資料をもとに筆者が計算したもの）。このように日本発着貨物を取り扱う物流市場も東アジア域内へとその比重を移しつつある。

東アジア域内における日本発着貨物の比重の低下と中国発着貨物の比重の上昇および日本発着貨物に占める東アジア域内の比重の上昇の背景には、言うまでもなく東アジア域内水平分業の拡大・深化とその中での生産・消費拠点としての中国の浮上という産業配置の空間的再編成がある。

## （3）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

貨物発生・流動地域が上記のように変化すると同時に、物流に関する荷主のニーズも高度化しつつある。現在、製品寿命が短縮化し、かつ製品に対する消費者のニーズが多様化している。また荷主はその企業活動を細分化し、自らのコア・コンピタンスの内容に応じて、あるものは自社の内部に留め、あるものは自社の外へアウトソーシングするようになっているし、これら細分化され組織的には自社内外に分散した諸活動を、国境を越えた広い空間で最適配置し、最適配置されたこれら諸活動を有機的に結びつけることによって、需要の流動化に対応するとともに自社の競争力を強化するようになっている。その際に重要なことは最適配置された諸活動の間をつなぐ物流の仕組みである。そこでは多頻度で中量以下の貨物を迅速かつ多方面に正確に運ぶことが求められるようになっている。

日本の物流市場の東アジア域内への依存度の上昇という全体状況は、このような荷主の物流ニーズの高度化を含みながら進展している。したがって物流事業者は国内外、とりわけ東アジア域内でのDoor to Door物流を多方面、多頻度、小口で提供する能力を問われるようになってきている。

## 2. 東アジア海運市場の動向

### (1) 中国市場の急拡大と船腹需給バランスの変化

その一方で、近年、東アジア海運市場における船腹需給バランスの変化が見られる。それは前述した中国発着貨物の急増という現象を一因とするものである。まず各船社は膨大な貨物発着量を持つ中国市場に船舶を大量投入するようになってきている。このことによって1980年代後半以降、概して緩和状態にあった海運市場の需給関係が2000年前後から逼迫傾向を示すようになってきている。この海運市場の需給逼迫という状況に対して、各船社は東アジア域内で寄港する港湾の絞り込みを進めている。このことはとりわけ運賃が相対的に安く、1港当たり積卸し貨物量が少ない日本諸港への配船を船社が減少させる結果をもたらしている。現在、東アジア域内では大荷主が持つ貨物の絶対量ではなく、中国市場と比べてその荷主がどれだけの貨物を持っているのかという相対的な基準で船舶の日本寄港が決められる状況になっている。

### (2) 船舶の巨大化とアライアンスおよび船社間合併

東アジア海運市場を変容させているその他の要因が船型の大型化とアライアンスおよび船社間合併である。船社は船舶を巨大化させることによって規模の経済を発揮させ、コンテナ1本当たりの輸送コストを引き下げようとしている。現在、巨大コンテナ船であるポスト・パナマックス型船舶はコンテナ船全体の船腹量の65%近くを占め、そのうち超巨大船である7000TEU以上の船舶は10%を占めるようになっており、今後も超巨大船の投入は引き続き行われる予定である。また従来、基幹航路で運航されてきた中型船（1000～2500TEU）を近海航路あるいは東アジア域内航路に投入する動きが一般化しつつあり、東アジア域内においても実質的な船型の大型化が進行中である。船型の大型化は1港当たり取り扱い貨物量の下限を押し上げ、船社による寄港地の絞り込みを加速させる要因となっている。さらに船社はあるものはアライアンスという形で国境を越えた船社間提携を結び、またあるものは他船社を吸収合併し、それぞれの強みを生かしたグローバルな物流サービスを提供する体制を整えつつある。

東アジア海運市場においては、上述した船社の対応がハブ&スポーク体制の域圏化＝東アジア規模化の直接的な契機となっている。船舶の大型化と寄港の際の1港当たりの最低必要貨物量の大幅増加によって、従来のような一国規模ではなく、域圏規模へと集荷空間の範囲が拡大している。またアライアンスの一般化は、域圏規模での海運市場の融合とそこでのハブ港湾の絞り込みの背景となっている。

このような状況に加えて、近年、海運市場全般に見られる現象は船舶運航コストの上昇である。これはコンテナという箱および船舶の不足および燃料費の高騰である。その背景には中国をはじめとする東アジアにおける貨物輸送需要の急激な増加がある。しかしコンテナや船舶の不足の影響は東アジア全域で一律に表われているわけではない。貨物需要が比較的少ない国・地域においてこの「不足」問題はより顕著に表われている。その代表的な例が日本である。日本の海運市場は、日本発着貨物の増加が、中国などと比べると少な

いたため東アジア域内におけるその地位を低下させている。また前述したように日本の海運市場はコンテナ定期船輸送市場における需給関係が相対的に逼迫していないため、運賃水準が比較的安く、またコンテナ港湾が多数存在するため（現在、コンテナ船が寄港している日本港湾の数は67港もある）、1港当たりで積み卸しする貨物量が、中国の主要港湾等と比べると極端に少ない。これらのことによりコンテナ船社にとって日本をめぐる海運市場は魅力のないものとなっており、その結果、「不足」問題のしわ寄せ＝不足しているコンテナおよびコンテナ船の日本市場からの引き上げという事態が生じている。

## 第2章 日本港湾をめぐる競争・連携の構図

### 1. 港湾間競争・連携の構図

日本の港湾物流サービス市場の需給関係が変化しつつある中で、港湾機能の配置も東アジア規模で再編成されつつある。以下では国内港湾間関係の変化が東アジア規模で見るとどのような港湾間競争・連携の構図を持っているのか、またこの構図と連動して港湾地域－内陸地域間関係の構図もどのような特徴を持ちどのように変わりつつあるのかを見る。その上で国内外の港湾および内陸地域に立地している関係企業が上記の構図の中で相互にどのような関係をもっているのかを検討する。

#### （1）国内港湾間競争・連携の構図

##### 1) 主要港－地方港間競争・連携の構図とその変容

全体的に見るならば、地方圏は地元地方港を利用するケースが傾向的に増えている。それはとりもなおさず主要港の国内集荷圏の縮小を意味している。たとえば国交省等がほぼ5年ごとに行ってきた「全国コンテナ貨物流動調査」を時系列的に見ると、1980年代前半までは地方圏において生産・消費された国際コンテナ貨物が主要港である5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港）で輸出入された比率は90%程度であったのに対して、90年代以降はその比率が大きく落ちている。<sup>1</sup>

地方圏の港湾として地方港が機能するようになってきた直接的かつ典型的な要因は、地方港が地方圏の特定少数の大荷主の専用港として機能してきたということによる。というのも地方圏の大荷主は比較的まとまった貨物を持っており、この貨物をもとにしてコンテナ航路の誘致が比較的容易であったからである。

その結果、国内主要港と地方港間の競争・分業関係は次のような構図を持ってきた。すなわち、地方圏のコスト重視貨物（コンテナ単位でまとまった貨物であり、かつ比較的スピードや輸送頻度を必要としない代わりに、物流コストの削減が最優先される貨物）については地元の地方港が集荷する、地方圏のサービス重視型貨物（コンテナ一本にまとまらない小口貨物であるか、梱包に特殊な技術が必要な貨物あるいはコンテナ一本にまと

---

1 この点については津守貴之 [1997]、津守貴之 [2001] を参照されたい。

まった貨物でもスピードや輸送頻度が物流コストよりも優先される貨物)については、これらの貨物を取り扱うことのできる混載業者や梱包業者が存在する、あるいは多様かつ多頻度のコンテナ航路が充実している主要港が集荷する、そして当たり前であるが関東、東海、近畿といった3大都市圏の貨物についてはコスト重視型貨物、サービス重視型貨物両方をこれら3地域の地元港湾である5大港が取り扱ってきた。<sup>2</sup>

その後、1990年代以降、上記の主要港－地方港間競争・分業の構図は若干の変化が見られ、地方圏のサービス重視型貨物の一部を地方港が取り扱い始めているケースが散見されるようになってきている。その背景としては地方圏の中小荷主が東アジア、とりわけ中国ビジネスを拡大させる中で、比較的まとまった貨物を発生させており、この貨物にピンポイントで対応した港湾物流サービスを地方港の物流事業者が提供し始めていることがあげられる。ただし前述したように、東アジア海運市場は不安定化しており、今後とも地方港が今までのように取扱量を拡大させ続けるかどうかは予断を許さない。実際、2000年以降、日韓航路や日中航路等の近海航路においても地方港寄港の休止や寄港する地方港の絞り込みあるいは今まで競合してきた船社の間での協調配船という形での実質的な減便が進行している。

## 2) 国内港湾間競争の激化

一方、国内港湾間関係一般を見るならば、近接する港湾間での集荷競争が激化している。これは主要港－地方港間に限定されるものではなく主要港間および地方港間でも激化している。たとえば主要港間では東京－横浜両港間、神戸－大阪両港間および阪神両港－名古屋港間で集荷・航路誘致競争が激化している。またそれ以外のおよそ60以上に及ぶ地方港は都道府県に1港以上存在しており、これら地方港間でも集荷・航路誘致競争が展開されている。その結果、現在の日本は各都道府県の範囲よりも細分化された「狭域物流圏」がコスト重視型貨物の集荷圏として形成され、その上にサービス重視型貨物の集荷圏として比較的広域の主要港集荷圏が重なる構造となっている。<sup>3</sup>

ただしここで注意しなければならないことは、5大港の集荷圏が縮小していると言っても、それが5大港全てに一様に見られるものではないことである。具体的には伝統的な外国貿易港湾である神戸港と横浜港、とりわけ神戸港はその集荷圏を急速に縮小させているのに対して、東京港、名古屋港、大阪港は取扱量を着実に増加させているだけでなく、集荷圏を一部拡大させてもいる。

### (2) 東アジア域内港湾間競争・連携の構図

#### 1) 国内主要港－東アジア主要港間競争の構図とその変化

国内主要港と東アジア主要港との間の競争が典型的に表れているのが国際トランシップ

2 この点についても津守貴之 [1997]、津守貴之 [2001] を参照されたい。

3 この点についても津守貴之 [1997] を参照されたい。

貨物と国内トランシップ貨物の集荷の面である。周知のように日本の主要港の国際トランシップ貨物の集荷力は大きく低下しており、現在、東アジア域内各地域と欧米各地域の間での国際トランシップ貨物の取扱いは、横浜港において若干行われている他はほとんど行われていない。この点は、かつて取扱い貨物の3割弱が国際トランシップ貨物であった神戸港において特に顕著に見られる現象である。もう1つの国内トランシップ貨物の取扱いについては、日本発着貨物の東アジア主要港における国外トランシップの増加という形で、日本各港が東アジア主要港をトランシップ拠点として利用する傾向が徐々に強まっている。このことは地方港のみならず5大港発着貨物についても見られるものである。ただし欧米基幹航路の便数を見てみると、東京、横浜、名古屋の各港は、この数年間に限ると、ほぼ横ばいである。それに対して神戸、大阪、博多の各港は徐々にではあるが便数を減らしている。したがって日本の5大港発着貨物が東アジア主要港でトランシップされるということは、西日本の各港を除けば、日本の主要港の絶対的なサービス水準が低下したからというよりも、東アジア主要港のサービス水準が相対的に向上したことによるものである。

## 2) 国内地方港－海外主要港間連携の構図とその変容

地方港と海外主要港との間でやり取りされる貨物には2つのタイプのものがある。それはダイレクト貨物と海外トランシップ貨物である。これらのうちダイレクト貨物は、さらにもともと5大港経由で輸出入されていたものと、従来、在来船で運ばれていたものがコンテナ化したものの2つに分けられる。これらの中で新たにコンテナ化された貨物が地方港発着で取り扱われるケースは地方港そのものの機能強化と考えられる。それに対して海外トランシップ貨物については国内主要港である5大港から東アジア主要港にハブ機能を移転させたことを意味している。換言するならば、地方港の成長は東アジア主要港との連携＝東アジア主要港のフィーダー港化によって促進された面がある。総じて言うならば、日本国内での港湾機能の分散＝地方港の成長は、東アジア規模で見ると、東アジア主要港へのハブ拠点の集約である。<sup>4</sup>またこのことから「日本港湾」という言葉で日本国内全ての港湾を一律に扱うことはできないことがわかる。と言うのも5大港の集荷力の低下も神戸港とそれ以外では異なるだけでなく、5大港の集荷力の低下は地方港の集荷力の向上を意味しているからである。

## 2. 港湾地域－内陸地域間競争・連携の構図

一方、このような港湾間関係の再編成は港湾物流市場および海運市場だけでなく、内陸の物流市場の動向も含めた形でもたらされたものである。コンテナ物流というDoor to Door物流の仕組みが一般化する中で、内陸の物流機能の役割が大きく関わるようになってきている。内陸の物流拠点、たとえば荷主や陸送業者の工場、倉庫等において、従来、主に港湾地域で行われてきたコンテナ詰め、出し、通関、検品、仕分け、流通加工等の作業が

---

4 この点についても津守貴之 [1997] を参照されたい。

行われるようになったことによって港湾地域ではコンテナ貨物がほとんど素通りするという状態が一般化した。つまり港湾地域と内陸地域とは互いに機能集積の面で競合する関係になったのである。

ただしこの港湾地域－内陸地域間の競争関係は日本港湾全体に一律に現れたわけではない。港湾地域にもともと物流機能が集積している5大港等との間で競争関係が顕在化する一方、地方港と内陸地域との間では競争関係は顕在化せず、逆に連携関係が見られるケースの方が多かった。というのも内陸地域に従来の港湾物流機能が移転し、その内陸地域の物流機能を利用することによって、もともと港湾物流機能が未集積な地方港においてコンテナ貨物を取り扱うことが可能となったからである。

### 第3章 「日本港湾の国際競争力」と日本港湾の機能集積の方向

#### 1. 「日本港湾の国際競争力」とは何か

##### (1) 外部要因としての貨物発生量と海運市場

すでに見たように日本港湾の東アジア域内における地位の低下は、まず第一に日本で発生する貨物量が相対的に少なくなってきたこと、それにとまって船社、とりわけ基幹航路を運航するメガ・キャリアの船舶の日本寄港が横ばいしないし減少していることによるものである。日本で発生する貨物量が相対的に少なくなってきたこと背景には、言うまでもなく、日本の製造業の東アジア域内移転がある。これらは港湾そのものの「国際競争力」とは別の要因である。別途、国内への製造業の回帰措置を検討する必要がある。したがって「日本港湾の国際競争力」を議論する際には、このような外部要因からもたらされる日本港湾の地位の低下はまず排除する必要がある。ただし日本港湾が1港当たりの貨物量が少ないことがその地位の低下をもたらししている一因であるため、港湾の配置の問題は検討しなければならない。たとえば60港を越えるコンテナ港によって貨物が特定の港湾に集約されにくくなっているのかどうか、また集約するためには何が必要なのかという点である。

##### (2) 3つのタイプの「日本港湾の国際競争力」の存在

それでは外部要因を除いた「日本港湾の国際競争力」とはどのようなタイプがあるのか、次にこの点を整理してみよう。これは最初に論じたように、港湾の役割の空間的範囲に対応するものである。すなわち、①海外遠隔地貨物の集荷力＝国際トランシップ貨物の集荷力、②国内遠隔地貨物の集荷力＝国内トランシップ貨物の集荷力、③地元貨物の集荷力の3タイプである。このうち①と②はしばしば「日本港湾の国際競争力の低下」で議論されるものであるが、すでに述べた5大港－地方港間競争の関係からもわかるように、5大港の国内トランシップ貨物集荷力の低下＝5大港の「国際競争力の低下」は国内地方圏貨物の集荷に関する東アジア主要港の「国際競争力の強さ」を意味しており、それは地方港の地元貨物集荷力強化と連動している。このことから「日本港湾」という枠組みで「国際

競争力」を論じることができないことがわかる。また基本的にある一定以上の量の貨物は一般的には地元港湾で輸出入されることを考えるならば、地元貨物の集荷力とは少なくとも外国港湾と比較した「国際競争力」というよりも、当該貨物が外国航路を誘致できるだけの量があるかどうかという問題となる。

### (3) トータル物流の一部としての港湾物流

またコンテナ物流の仕組みがDoor to Door物流であることからわかるように、港湾とはあくまでもトータル物流の一部を構成する海上輸送と陸上輸送の結節点という1つの拠点にすぎない。上述した3つのタイプの「国際競争力」のうち、通常、「日本港湾の国際競争力回復」の対象とされる国際トランシップ貨物と国内トランシップ貨物の集荷についてそれぞれにコストとサービスの両面からその「競争力」の構成要素を整理してみるならば次のようになる。

#### 1) 国際トランシップ貨物集荷についての「国際競争力」

①東アジアのある荷主から当該荷主が利用する東アジアの特定港湾までのアクセス、②当該東アジア港湾、③当該東アジア港湾と日本の港湾との間の外航フィーダー、④日本の港湾でのトランシップ、⑤日本の港湾から目的地である欧米等遠隔地までの海上輸送、⑥目的地港湾のコストとサービス、⑦目的地港湾から最終荷主までのアクセスが日本港湾で国際トランシップ貨物を取り扱う際の一連の流れとなる。それに対して海外港湾を利用してダイレクトに輸送される場合は、③、④、⑤が東アジア港湾と目的地である欧米の港湾との間の海上輸送という形になる。したがって概念的にはこれら2つの流れの間でのコストとサービスの比較によってどちらが有利かということで日本港湾の国際トランシップ貨物集荷に関する「国際競争力」は測られることになる。

#### 2) 国内トランシップ貨物集荷についての「国際競争力」

国内トランシップ貨物の場合は、上記①が日本の内陸と港湾、②が日本の港湾、③が内航フィーダーとなる。それに対して東アジア主要港でトランシップされる場合は、③が日本の港湾と東アジア主要港との間の外航フィーダー、④が当該東アジア主要港でのトランシップ、⑤が当該東アジア主要港から目的地である欧米等遠隔地までの海上輸送、ということになる。

このように「日本港湾の国際競争力」を日本主要港の国内外のトランシップ貨物の集荷力に限定しても、港湾物流だけでそれが決まるわけではないことがわかる。

### (4) コスト問題解決の困難さ

サービス面で言うならば、基幹航路の便数が横ばい状態である日本主要港は東アジア主要港と比べて競争力が弱いということが言える。また港湾物流に関しても本格的な手続きのシングル・ウィンドウ化の遅れや港湾物流作業の共同化の遅れ等の問題が存在する。

一方、港湾物流および内航フィーダーをはじめとする国内物流のコストをどれだけ引き下げられるのかという点を考えると、常識的に言って限界があると言わざるを得ない。というのも、東アジア域内において最も人件費が高い日本でコスト構造を改善するためには、外国人労働者の受け入れを認めるか、機械化を進めるかのどちらかあるいはその両方をしなければならないからである。しかし外国人労働者の受け入れは簡単にできることではない。また機械化といっても日本の各港湾の特性、すなわち、取り扱う貨物の物流特性や量によって機械化の費用対効果は各港間でかなりの格差が生じることになり、多くの港湾で機械化は限定的なものとなる可能性が高い。したがって作業の共同化を含めて港湾物流コストの削減を行っても近隣東アジア主要港に対してコスト競争力を持つことは困難であると考えられる。

## 2. 日本港湾の機能集積の方向

### (1) 2つの方向＝集約か分散か

今まで見てきたように「日本港湾」は大きく分けて2つのベクトルの機能集積の可能性がある。1つは5大港に国内トランシップ貨物集荷機能を再び強化するものであり、政策的には本来「スーパー中枢港湾政策」がこの役割を担うはずのものである。もう1つは地方港の地元貨物集荷力をよりいっそう強化するものであり、政策的にはかつて1995年に運輸省港湾局が示した「大交流時代の港湾」政策の継続ということになる。このように現在の日本港湾の問題は「国際競争力の回復」というよりもそれ以前の「どのような港湾機能を国内に維持・強化するのか」という論点そのものが整理されていないところにある。最後にこの点について分散か集約かという視点から簡単に整理しておこう。

### (2) 集約の可能性と限界

国内主要港の国内トランシップ貨物の集荷力を強化するという事は表面的には基幹航路の維持・強化ということになるが、実質的には主要港の港湾物流機能の高度化を海外港湾との連携の中で進めるとともに当該港湾と国内遠隔地を結ぶルートおよび遠隔地港湾の港湾物流効率化を進めることを意味している。主要港への国内トランシップ貨物集約を進める際の問題は、国内ハブ港である主要港と国内フィーダー港の両方における港湾物流の効率化および海上、陸上両方での国内フィーダー・ルートの効率化をどの程度進めれば、どのようなタイプの貨物、港湾、輸送ルートでどの範囲で可能なかということである。と言うのも、日本のコスト構造から考えるならば、かつて神戸港が持っていたような全国ネットワークを再構築することは不可能だからである。具体的には西日本では神戸港、大阪港を国内ハブとしてせいぜい瀬戸内圏のサービス重視型貨物で、中型船の寄港が困難な地方港の後背地の貨物が集荷できる可能性があり、東日本では太平洋側の北海道、東北、関東、東海のサービス重視型貨物を東京、横浜、名古屋の各港が集荷できるかどうかという程度となる。

### (3) 分散の課題

一方、集約に限界があるならば、分散を進めることがより効率的であるかどうかについては、航路の安定性が確保されるかどうかのポイントとなる。なるほどすでに分散配置されている地方港を活用して、東アジア各港・各地域との物流機能の連携を進め、増大する東アジア域内物流を各地方単位で活性化させるという方向は集約という方向よりもある程度は容易である。しかし前述した東アジア海運市場の構造変化によって東アジア域内航路は不安定化している。したがって地方港の地元貨物取扱い機能の強化に重点をおく場合にはプサン港等の東アジア主要港との制度的な連携が必要とされる。この点が担保されることが日本港湾の総フィーダー化が有効な物流施策になる前提となる。

### (4) 港湾機能の担い手は誰か

最後に港湾機能の担い手について簡単に触れておくことにする。というのも日本港湾の機能集積を集約、分散どちらの方向に進めるとしても、それを実質的に担うのは民間事業者であるからである。この点については既存港運を育成して総合物流事業者に脱皮させるのか、新規参入業者の支援を重視するのかという論点がある。しばしば港運業界が競争圧力が弱く保護されているため競争力が弱いと言われている。この点の検討については別稿にゆずるとして、ここでは以下の点のみを指摘しておきたい。それは港湾運送事業法の改正に伴う港運業界への新規参入規制の緩和が行われている現在、どのような能力を持つ港湾物流事業者を今後育成していくべきなのかを整理しておく必要があることである。既存港運事業者を育成してグローバルに活動する総合物流事業者に脱皮させていくのか、船社、陸運事業者あるいは荷主等の新規参入業者に港運事業をゆだねることによって港湾物流サービスの高度化をはかるのか、日本の港湾機能の充実の内容の整理とともにその担い手についても検討が必要である。とりわけ荷主の物流ニーズが高度化している現在、様々な物流商品を提案する能力を物流事業者は求められている。この能力の担い手が既存港運事業者、新規参入業者のどちらであるにせよトラック業界やタクシー業界のような過当競争体質に陥らないことが最低限の要件である。というのもこれら業界では過当競争によってサービス品質の向上が困難になっているからである。とりわけ港湾物流サービスは危険な作業が多いため、安全性を確保することが必要とされ、そのことが物流の安定性につながっている。

#### —参考文献—

津守貴之 [1997] 『東アジア物流体制と日本経済』 御茶の水書房

津守貴之 [2001] 「日本の港湾経営の本質的問題点」 『岡山大学経済学会雑誌』