

東アジアとの連携を主としたわが国の港湾整備に関する研究

男 澤 智 治

要 旨

本論は、わが国港湾の今後の整備方向性について論じたものである。わが国港湾は戦後、欧米対応・太平洋側港湾を中心に整備が進められてきた。しかし、東アジア諸国の台頭と生産拠点の海外展開でわが国港湾は、コンテナ取扱量の低迷、コンテナ基幹航路数減少が示すように地位が低下してきている。再生するためには、成長著しい東アジア経済を取り込み、東アジア対応ロジスティクス型コンテナ港湾へと再編成することが喫緊の課題である。なかでも、北部九州港湾は東アジアに最も近く、わが国の窓口港湾になることが示された。

キーワード

ロジスティクス型コンテナ港湾、東アジア、北部九州港湾、RORO船、サプライ・チェーン

1. 研究の背景と目的

世界の傾向としては製品の国際的な工程間分業が進み、シームレスでスピード性のある物流が求められている。この国際的なロジスティクス・システムにおいてロジスティクス型コンテナ港湾整備は必要不可欠である。

東アジア諸国¹は港湾整備が後発であるがゆえに、世界の流れに遅れないようにロジスティクス型コンテナ港湾とその背後地機能の整備を集中投資で可能にしている。

1 東アジアとは、日本、韓国、台湾、香港、シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、中国を指す。

このような状況下、隣国日本はどう対応すべきかという命題に対し、従来蓄積された技術力を活かしながら、欧米・原材料の受け入れ港湾といった窓口に加え、東アジア諸国の窓口になることがこれからのわが国港湾の役割であると考えられる。

しかし、わが国の港湾は背後地が狭いなど様々な制約があり、東アジア諸国において開発されたロジスティクス型コンテナ港湾と同様の整備をすることは難しい。そこで、このようなわが国港湾が抱える、様々な制約をどのように克服するかが大きな課題となってくる。

このような認識のもとに、わが国の港湾が置かれた様々な制約の中で、ロジスティクス拠点としての機能を備え、国際的に競争できるロジスティクス型コンテナ港湾を整備していくための方法論を考えることは喫緊の課題である。

先進国でスタートしたロジスティクスは、港湾を中心に工業地帯が形成され、工業港といわれる港湾と大消費地を背後地とする港湾、加えてそれぞれの工場間のネットワークをどう効率的に結ばばよいかで概念が形成された。さらに、消費地と資源原産地を結ぶ線上で技術と生産をどう位置づけ、「もの」を大量、高速、安全にどう流すかを考え、そのフローの中で港湾を位置づけ、整備された。ただ、港湾建設には時間と費用が莫大にかかる。そのため、国策で行うか、既存の港湾を活用するかである。

本論文は、日本の社会体制と財政等を鑑み、後者の立場をとり、既存の港湾と旧工業地帯の跡地の活用で、ロジスティクス視点から日本型の港湾計画を提案しようとするものである。

このような考え方でロジスティクス型コンテナ港湾計画を樹てる必要性に迫られた背景は、東アジアの国々が国策で大港湾と工業集積をセットで開発し、国際間のロジスティクスの展開を試みようとするシステム機能を『良』とし、そのロジスティクス・システムの枠組みの中での流通活動に遅れをとらないための提案である。そこで、全国の既存工業地帯と国内交通インフラの活用で、東アジアの国々が国策で建設した大港湾と工業集積に匹敵する機能を持たせる

システムが可能であるという立場から行ったのが本研究である。

本論文ではロジスティクス型コンテナ港湾整備の方法論を提示し、わが国のこれまで蓄積された港湾施設やその他道路・鉄道など社会インフラを活用する中での「ロジスティクス型コンテナ港湾」のあり方を言及し、東アジアとの連携を図る中で、北部九州港湾にその概念を適用し検討したものである。

2. 従来の研究と本研究の立場

コンテナ港湾に関する研究について、ここでは、2000年以降に発表された港湾関連学会や専門誌の論文から港湾開発や運営に関するものを整理する。

井上²は、今後のわが国港湾の方向性としては、港湾を核とした「国際的に開かれたアジアの産業拠点－国際ロジスティクス・産業中核都市の形成－」を目指すことを提案している。

津守³は、日本港湾について「どのような港湾機能を国内に維持・強化するのか(五大港集約か分散か)」という論点が整理されていないと指摘する。

篠原⁴は、欧州の港湾政策との対比で日本港湾の国際競争力について論じている。そのなかで、「港湾政策は産業立地政策と一体でなければならない」と指摘している。基幹航路の大型船寄港数やコンテナ取扱数を政策立案のベンチマークとするのではなく、国民にとってより良いサプライ・チェーンは何かという視点が必要であるとしている。このような状況の下、スーパー中核港湾への選択と集中投資は、わが国経済にとって十分な方策であるのかと疑問を呈している。

2 井上聡史「グローバリゼーションと港湾経営の新たな展開」『港湾経済研究』No.42, 15-29頁,2004年3月、「第三の開国と日本の港湾」『港湾学術交流会年報』No.43,9-14頁, 2006年11月他。

3 津守貴之「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～」『海事交通研究』第55集,山縣記念財団,83-94頁,2006年12月。

4 篠原正人「港湾競争と政策パラダイム－欧州港湾政策との対比において－」『港湾経済研究』No.46,25-46頁,2008年3月。

寺田一薫⁵・寺田英子⁶は、香港、シンガポール、イギリスをはじめとする先進港における港湾民営化と公共部門の役割について論じている。このなかで、港湾民営化を進めていくためには、①国家間での港湾整備制度（港湾計画の策定・補助制度）の調整、②港湾管理へのコマーシャルアプローチの導入、③港湾施設への民間資本の導入およびリスクマネジメント、④競争的環境のもとでの官民の役割分担、が重要であるとしている。また、ターミナル・オペレータの国際展開に関して、港湾ネットワークの重要性が論じられている。

アジア地域の港湾開発・運営の実証的な研究としては、汪⁷や李⁸の研究がある。汪は、釜山港、光陽港、上海港、大連港、香港港、シンガポール港の港湾開発状況と将来展望について継続的に研究している。李は、一貫して韓国港湾を中心とした論文であるが、汪と異なる点は港湾背後地や背後にある産業との連携のなかでの港湾のあり方を研究しており、地域経済と港湾を一体的に捉えている点である。また、近年は、韓国内のみならず、経済圏として近い釜山と九州地域における港湾や産業の韓日連携についても研究している。

宮下⁹は、これまで国際物流を一貫してロジスティクスの視点から捉えている。最も新しい著書である『日本経済のロジスティクス革新力』では、日本経済における製造業のロジスティクス革新力を実証的に解明している。ロジス

5 寺田一薫「港湾管理者の役割変化と民営化政策～各国の部分的民営化と英国型完全民営化の対比～」『国際海運と国際物流の新地平』山縣記念財団、129-147頁、2005年11月、「港湾整備における地方分権と公民役割分担」『IATSS Review』Vol.33, No.1, 58-64頁、2008年4月他。

6 寺田英子“An Institutional Analysis of the Public Sectors Role in Port Development: A case Study of Port Planning in Hong Kong”『海運経済研究』第36号、33-43頁、2002年10月他。

7 汪正仁「東アジアのハブ港の港湾開発戦略」『港湾経済研究』No.45, 1-11頁、2007年3月、「21世紀に向けての北東アジアのハブ港を目指す大連港の港湾運営・開発戦略」『港湾経済研究』No.46, 181-192頁、2008年3月他。

8 李美永「韓国仁川広域市の多目的物流拠点整備に関する研究」『日本物流学会誌』No.8, 44-45頁、2000年5月、「釜山新港の国際物流拠点開発状況と物流政策的な改善課題に関する研究」『港湾経済研究』No.47, 55-68頁、2009年3月他。

9 宮下國生『日本の物流システム』千倉書房、1994年5月、『日本物流業のグローバル競争』千倉書房、2002年4月、『日本経済のロジスティクス革新力』千倉書房、2011年2月。

ティクス革新力の日米比較では米国製造業が優れていることを指摘している。さらに、わが国8大港の分析の中で、グローバルネットワーク力を持つのは東京港と神戸港であると指摘し、名古屋港は地域経済の拠点港と位置付けている。特に東京港は中部経済圏もカバーする広域港であり、横浜港と一体化することによってハブ&スポーク型港湾とサプライ・チェーン対応型港湾機能を有するとしている。釜山港は、サプライ・チェーン対応型港湾とハブ&スポーク型港湾の融合発展形であり、これは日本のコンテナ戦略港湾の立案に1つの指針を与えるものであるとしている。宮下の著書では、港湾をロジスティクス・ネットワークの中で捉えることが重要であると指摘している。

さらに、わが国では、スーパー中枢港湾、国際コンテナ戦略港湾、埠頭公社の民営化などが実施されているが、抜本的な改革には繋がっていない。

このような認識のもとに、本研究は、ロジスティクスの視点からみた日本におけるコンテナ港湾を東アジアとの連携の中でどう展開すればよいかを論じたところに意義がある。

3. わが国港湾を取り巻く課題と今後の戦略

(1) わが国港湾を取り巻く課題

近年のわが国港湾を取り巻く課題については、社団法人日本港湾協会(2010年4月)が1995年～2007年の経済・物流データを用いて整理している(参考文献6参照)。

それによれば、日本国内の産業活動の停滞に伴う国際貿易の低迷が基幹コンテナ港湾の衰退をもたらし、日本の基幹コンテナ港湾のサービス低下が産業立地の国際競争力を低下させ、日本企業の海外流出の加速化や外資系企業の国内立地の低迷をもたらすとともに、日本経済の停滞をさらに長引かせるという悪循環に入っている。速やかにこの悪循環を断ち切り、好循環のサイクルへと転

換していくことが、日本の将来にとって基本的かつ喫緊の課題となっている。

「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ」（2014年1月）のなかでは、国際基幹航路の維持・拡大策として、国際フィーダー航路の充実をはじめとする広域からの貨物集約の推進が提言されている。

一方、経済状況は、2012年12月、民主党から自民党に政権交代し、安倍首相による「金融緩和」、「財政出動」、「経済再生（国家戦略特区）」の3つの矢すなわち、アベノミクスが推進された。その結果、わが国経済は円安・株高になり景気を取り戻しつつあるが、貿易収支は2011年度から3年連続赤字拡大となっており、製造業の衰退による輸出不振がもたらしたものと考えられる。このようななかで、「日産自動車の国内生産100万台割れ」（2014年5月11日、日本経済新聞朝刊）に示されるように国内における生産・流通機能が維持・強化されるか、不安定要素が多いのが現状である。

(2) 今後の戦略

① 東アジアへのシフト傾向

IMFが2014年7月に発表した世界経済見通しによると、2014年の世界経済の成長率は、3.4%となる見込みである。国別では、先進国全体は1.8%（日本1.6%、米国1.7%、ユーロ圏1.1%）、新興・途上国は4.6%となっている。一方、アジア開発銀行が同年4月公表した「アジア経済見通し」によれば、日本など域内先進国を除くアジア全体では6.2%（中国7.5%、フィリピン6.4%、インドネシア5.7%、マレーシア5.1%など）となっており、日本よりも高い経済成長率を示している。

なかでも東アジア経済は、中国の2001年のWTO加盟後の躍進、新興アジアの躍進などから、世界経済に対する存在感を年々高めている。1980年には、1.6兆ドルの規模を有していた東アジア経済は、2010年には14.6兆ドルに達している。IMFの見通しでは、2019年には、26.7兆ドルとNAFTA、EUを超える経済圏になると予想されている。

次に、貿易額についてみると、2001年と2013年の比較で世界全体の伸びは3.0倍であるが、中国は8.2倍、東アジアは4.3倍と世界の伸びより大きく、日本の2.1倍、米国の2.1倍と比べ突出している。また、2004年、中国は米国、ドイツに次ぐ世界3位の貿易大国となり、日米貿易を上回り日本の最大の貿易相手国となっている。2013年における日本の貿易相手国では、米国が輸出18.5%、輸入8.4%(90年:輸出31.5%、輸入22.4%)に対し、東アジアは輸出50.9%、輸入40.8%(90年:輸出29.6%、輸入26.6%)と東アジアとの結びつきが強くなっている。なかでも中国とは、輸出18.1%、輸入21.7%(90年:輸出2.1%、輸入5.1%)と大きな変化を見せている。

また、経済成長に併せ消費拡大も見込まれている。『通商白書2010』(p.187)では、2010年時点で9.4億人いるアジアの中間層が20年には20億人まで増加すると推計されている。この中間層の増加が各国の購買力増大の源であり、消費拡大の原動力となる。

したがって、あらゆる指標が今後の発展の中心がアジアであることを示している。すなわち、生産拠点(世界の工場)としての地位を築いてきたアジアが、その地位を維持しながら巨大な消費市場(世界の市場)としての地位も確立させつつある。

② 東アジアと連携したロジスティクス拠点の必要性

近年、グローバル化により、サプライ・チェーンは非常に長く延び、チェーンの多くに様々なリスクを抱えるに至った。リーマンショック以降の経済混乱の中で、自動車や衣料品などグローバル企業の多くが自社のサプライ・チェーンを見直し、生産を消費に近づけ短く単純なシステムへと再構築を始めている。その結果、サプライ・チェーンはより短く単純になり、リスクへの強韌性を増し持続性を高め、CO₂など温暖化ガスの削減にも寄与することができる。

このように、生産が市場に近づくことにより、国際的な地域における域内輸送が飛躍的に増大する。東アジア地域においても同様であり、わが国はこの活

力を日本列島に取り込むことが重要である。わが国にとって東アジア地域は距離的に近いことから、海上高速ネットワークの構築が急がれる。さらに、わが国港湾は東アジアと連携したロジスティクス拠点を構築するなかで、従来の欧米との交易も行う二層構造となることが考えられる。

4. ロジスティクス型コンテナ港湾の考え方

(1) ロジスティクス型コンテナ港湾の定義

戦後、わが国の港湾は、わが国の産業を支える国際貿易の中枢として位置付けられてきた。当初は、大型船が入港できる岸壁と上屋（一時仮置きのための倉庫）を整備し、荷役は人力に頼っていた。しかし、20世紀後半に登場したコンテナ革命によって、港湾のあり方は大きく変化した。コンテナ船が寄港する埠頭は広大な野積場（コンテナヤード）とコンテナを取り下ろすガントリークレーンという機械化をもたらした。これによって港湾では、荷役等の時間短縮が図られ通過型のコンテナ埠頭が形成されていった。

近年では、コンテナ埠頭を単なる通過型にするだけでなく、港湾に立ち寄ることによって付加価値を生むロジスティクスの視点から捉えることが重要になっている。そこで、本論では、ロジスティクス型コンテナ港湾を提案する。

ロジスティクス型コンテナ港湾とは、ロジスティクス・システムの一つとして港湾をネットワークの中に位置づけることである。具体的には、港湾における荷役時間の短縮やコスト削減を図ることのみでなく、港湾のコンテナターミナルの周囲にロジスティクス産業拠点を開発し、ロジスティクス産業の誘致・集積を図ることである。したがって、港湾を単なる船舶と他の輸送機関とを接続するノードとは捉えず、港湾および直背後地がロジスティクス上のさまざまな付加価値を創造する装置を具備した場合をロジスティクス型コンテナ港湾と考える。ただし、従来の直背後地に立地する倉庫や流通センター機能（単なる

仕分け・中継)とは異なり、情報機能を整備して在庫管理を徹底し、最小限の施設で大量・高速の輸送システムを提供するものである。港湾における機能としては、①高速の海上輸送(コンテナ船、RORO船など)、②背後地(臨港地区)におけるロジスティクス産業拠点の整備、③背後圏へのアクセス強化、が求められる。また、ここでいうコンテナ港湾とは、従来のコンテナ船が発着可能な港湾のみならず、コンテナ貨物を取り扱える港湾として国際RORO船や国際フェリーが発着可能な港湾ターミナルまで拡大して定義する。

しかし、わが国では、中国や韓国のように国家戦略で背後地を整備する訳にもいかないこと、国家や地方による新規開発は厳しいことなどがあり、既存のインフラを有効活用しながら港湾整備を進めることが重要である。そこで、従来整備してきた全国の工業地帯や大消費地である三大都市圏との高速交通ネットワークを活かしながら、東アジア諸国に匹敵する港湾整備を進めることになる。

その全体イメージは図-1に示した通りである。

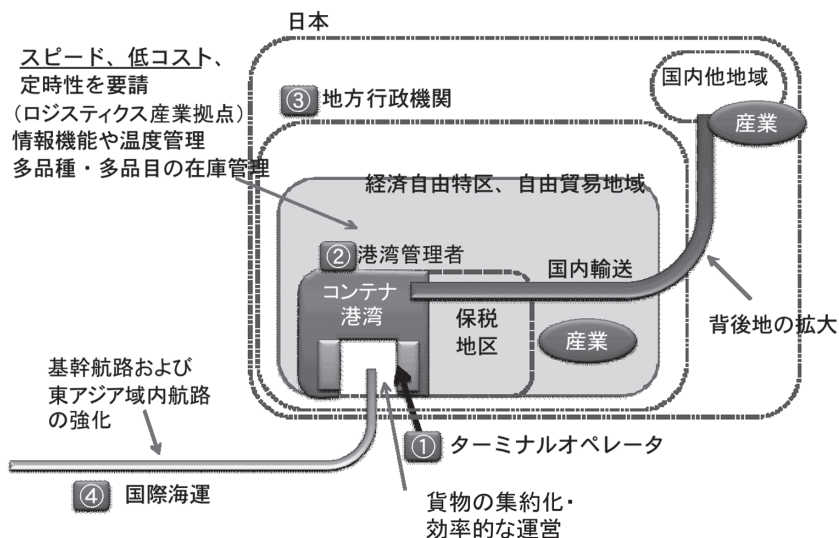


図-1 ロジスティクス型コンテナ港湾のイメージ

(2) ロジスティクス型コンテナ港湾の開発方向

対世界に対しては北米等と東アジアの結節点（対アジア戦略拠点）、対東アジアに対しては消費拡大に対応した製品・中間財の供給拠点、国内では、産業構造に適した港湾と戦略的に育成すべき港湾の視点、から考える。ここで、キーワードとなるのは、「東アジアとの連携」、「ロジスティクス産業拠点の誘致・育成」である。近年、アジアとの水平分業が進む時代にあって、従来のような直線的な輸入、輸出という関係ではなく、緊密に一体化したアジア経済圏を面としてとらえ、互いに連携する産業活動の中での日本の国土の産業政策が求められている。同時に、アジア経済圏の中で急激に増加する中高所得者層の旺盛な消費活動を支えていく高度なサービス機能も、わが国の新たな産業として重要な役割を果たすことになる。これらを担う機能をロジスティクス産業拠点で導入する。わが国では、単純な貨物の積み替え機能ではコスト競争力がないので、欧米で生産され日本の技術や伝統を加味した製品を、アジア各地に送り出す（その逆）など商品価格が高く、加工度の高いものが対象となる。

国内では、全ての港湾でコンテナ化を推進するのではなく、戦略的に整備する港湾と実需に合わせた形で可能な限り整備する港湾とに分類し、コンテナ取扱量が極端に少ない港湾は縮小・集約化していかざるを得ないとする。

(3) わが国における機能別ロジスティクス型コンテナ港湾配置論

以上より、わが国港湾は成長著しい東アジアの経済を取り込みながら、アジア域内需要および欧米とアジアを繋ぐ接点として再整備していく必要がある。その時に、背後地に立地している産業と東アジア諸国の産業との連携を深めながら、相互に投資をするなど企業の流れを作ることが重要であるとする。

そこで、最も重要なのは、大規模なコンテナターミナルと背後地のロジスティクス産業拠点の整備である。ロジスティクス産業拠点にはわが国にアクセスを考えているアジア企業や欧米からアジアに進出を考えている企業などを誘致する。例えば、機械工業、医薬品・医療機器、化学品原料、アパレル等のロ

ジスティクス産業や生産工場などが立地する。

港湾機能としては、東アジア諸国の港湾が小規模の時代にわが国港湾が誘導してきた「欧米対応・東アジア窓口型」を維持しながら、「東アジア対応ロジスティクス型」から「極東アジア¹⁰対応ロジスティクス型」へと発展させることが肝要である。

本研究から導き出された港湾配置は、全国画一の整備をするのではなく、「欧米対応・東アジア窓口型」の拠点港として五大港（京浜港、伊勢湾、阪神港）、「東アジア対応ロジスティクス型」の拠点港として北部九州港湾（博多港、北九州港、下関港）、将来を睨んだ「極東アジア対応ロジスティクス型」の拠点港として新潟港を重点的に整備する必要がある。

5. 北部九州港湾での成立可能性

(1) 東アジア対応ロジスティクス型コンテナ港湾

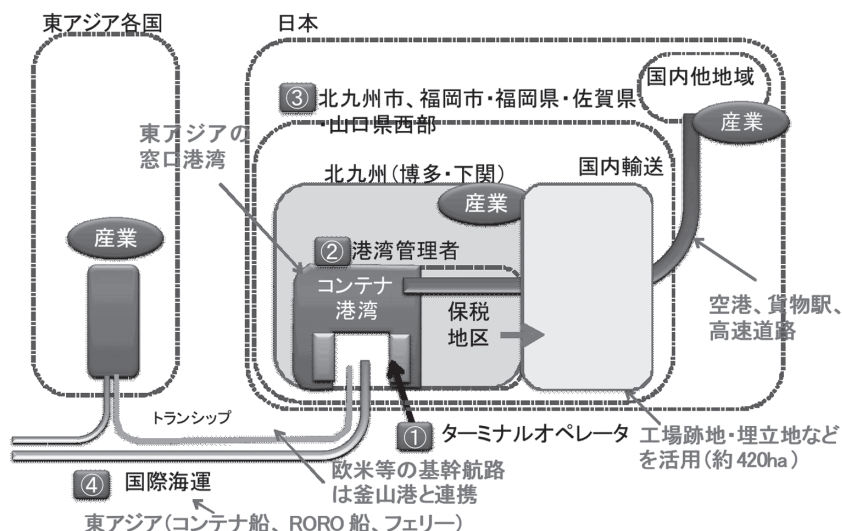
北部九州港湾にロジスティクス型コンテナ港湾を導入した際のイメージは図－2に示した通りである。

北部九州港湾は、四大工業地帯として整備されてきた工場の跡地や埋立地を活用、さらに従来整備されてきた高速交通網（空港、鉄道、高速道路）を使いながら背後地を拡大することが重要である。その上で、貨物を集約し、大量かつ高速の輸送システムを構築する。また、直背後地にはロジスティクス産業拠点を整備し、仕分け、梱包等の流通加工を行う。ここで重要なのは、多種多様の貨物を扱うことが想定されるため、量ベースでは圧倒的に多い運賃負担力の低い貨物は従来通りコンテナ船が主となり、運賃負担力のある貨物や時間・定時性を要求するJIT貨物（ジャスト・イン・タイム：適宜適量）はRORO船

10 極東アジアとは、ロシアや中国東北部を指す。

(フェリー) が主となる。現行のコンテナ船は多港寄りが多いが、なるべく直行に近い航路配船が望まれる。

これらの海上輸送を行うためには、荷役の迅速化に対応した高効率なコンテナターミナルやRORO船バースの整備が必要である。さらに、欧米向けには釜山港との連携を強化する。



図ー２ 北部九州港湾におけるロジスティクス型コンテナ港湾のイメージ

(2) 輸送費用・輸送時間の視点から見た北部九州港湾

本項では、東アジア～北部九州港湾～大都市圏（日本）間で輸送費用・輸送時間の比較を行った¹¹。

11 SSE（上海スーパーエクスプレス㈱：上海～博多間的高速RORO船、週2便運航）を利用した上海港～博多港～さいたま市間と同型のRORO船を東京港に直行した場合について、20Fコンテナのドア・ツー・ドアの輸送費用と輸送時間（港湾での通関時間も含む）を試算した。試算にあたっては、日本通運㈱福岡海運支店とSSE社への聞き取り調査（2014年5月）をもとにしている。その結果、東京港直行が346千円であるのに対し、博多港経由内航船が、311千円、鉄道接続が342千円、トレーラー接続が532千円となった。輸送日数は、東京港直行が5日間、博多港経由内航船が4日間、鉄道が3～4日間、トレーラーが3日間となった。

この結果、博多港経由と東京港直行のドア・ツー・ドアの輸送費用を比較すると、前者は後者の0.9倍～1.5倍であり、トレーラー以外の内航船や鉄道輸送では十分対応可能である。輸送日数の比較では、北部九州港湾経由が東京港直行と比較し1～2日程度早く到着することが示された。

(3) 北部九州港湾の開発可能性

北部九州港湾における開発可能性を整理すると以下の通りである。

① ロジスティクス拠点開発による効果

北九州港と博多港の埋立地420ha（有効面積210haと想定）にロジスティクス産業が集積された場合は、約95万TEUの創貨が期待できる¹²。

② 高速船就航による効果（輸出貨物）

藤田・渡部・後藤¹³によれば、フェリー及びRORO船の貨物輸送単価は、日中航路では1,999円～2,752円/kg、日韓航路は571円/kgとなっている。そこで、韓国、中国、台湾、香港と関東間の貨物流動で、輸送貨物単価が2,000円/kg以上及び日韓間では570円/kg以上を対象とすると、208,253トン（2011年税関統計）が見込まれ、約20,800TEUとなる。

③ 高速船就航による効果（輸入貨物）

同様に、日中・日韓航路では297円～472円/kgとなっており、韓国、中国、台湾、香港と関東間の貨物流動で、輸送貨物単価が300円/kg以上を対象とすると、2,505,531トン（2011年税関統計）が見込まれ、約250,500TEUとなる。

12 2011年8月に実施した釜山港湾公社でのヒアリング調査より、背後地の熊東地区465haがすべて開発された場合、210万TEUの創貨を計画しており、これを参考にした。

13 藤田哲朗・渡部富博・後藤修一「わが国とアジアの海上物流の特徴」『港湾』第90巻第4号,10-13頁,2013年4月。

これら開発可能性のある貨物量を合計すると、約122万TEUが北部九州港湾の対象貨物量となる。2012年では北部九州港湾3港で133万TEUであり、ほぼ倍増（約250万TEU）となり、名古屋港や大阪港の取扱量に匹敵することになる。

(4) ロジスティクス型コンテナ港湾の整備に向けての支援策の検討

前述したように、北部九州港湾は高付加価値品や迅速な輸送が求められる東アジアゲートウェイの拠点として機能する可能性が見出された。

今後は、この機能を発揮させるべく、北部九州港湾と既存の工業地帯や三大都市圏との間をシームレスでスピーディな物流システムを構築する必要がある。そのためには、「国内輸送コストの低減」、「国内ロジスティクス・ネットワークの強化」、「ロジスティクス産業拠点の開発」、「アジア直行航路の充実」が求められる。

① 国内輸送コストの低減（シャーシの相互通行）

2012年10月、韓国と日本の間では日本製シャーシの相互通行が認められ、2013年3月末には韓国製シャーシの日本国内通行（「ダブルナンバー制」を採用）が実施された。日産自動車九州への聞き取り調査によれば、「シャーシの相互通行によるメリットは、1ヶ月前発注から6日前確定発注へと時間短縮でき、工場での在庫圧縮によるコスト削減が大きい」としている。

しかし、物流量が多い中国とは全く緩和の方向になっていない。日中韓物流大臣会合でも最重要課題となっており、早急に緩和されることが望まれる。

② 国内ロジスティクス・ネットワークの強化

国内ロジスティクス・ネットワークを強化するためには、「45F国際コンテナを搭載したトレーラーが走行可能な道路の整備」、「内航船ネットワークの構築」、「背高コンテナが通行可能な鉄道コンテナ輸送の整備」、「通関時間の短縮」などがあげられる。

③ ロジスティクス産業拠点の開発

北部九州港湾には、博多港のアイランドシティ、北九州港の響灘地区・新門司地区、及び下関港の長州出島地区がある。ここでは、東アジアと真にシームレスでつながることのできる国際競争力のある環境を提供する必要がある。これら港湾背後地は、法律に基づく「ロジスティクス産業拠点」として位置付け、日中韓の産業と連携した自動車部品のサプライヤーズ・パークの整備や高速輸送を軸にした高付加価値製品の流通拠点としての開発が期待できる。

④ アジア直行航路の充実

北部九州港湾においては、中国や韓国と距離的に近い優位性を活かし、定時・直行・多頻度をベースにアジアとの真の近接性を実現する。基幹ルートは、所要日数1～2日とし、毎日の運航を計画する。多港寄りのルートや運行頻度の抑制で一航海あたりの貨物量を確保する現在のコンテナ船サービスの考え方とは逆に、九州に貨物を集約し、スピーディな物流システムを構築する。コンテナ船のみでなく、RO-RO船の構築も視野に入れる。

6. 結論

以上より、東アジアとの連携を主としたロジスティクスの展開のためには、わが国もロジスティクス型コンテナ港湾整備が必要であることを示し、大拠点化が難しいわが国港湾整備のための方法論を提示した。東アジアの国々は、1990年代以降、国家戦略として集中投資を行う体制ができていますが、わが国では埠頭会社の設立といった民営化は実施されたものの選択と集中による政策はこれからである。

そこで、本研究では、わが国が成長著しい東アジアとの連携を行うなかで、国内の公共インフラをフルに活用し、工場跡地の利用や旧工業地帯の再生、そ

して流通システムとの連携を北部九州港湾およびその背後地で実現することによって東アジア諸国に対抗することが現実的な方法であることを示すことができた。

(付記)

本論は、筆者の博士論文「東アジアとの連携を主とした北部九州港湾整備のための方法論」(2013年9月)をもとに新しい情報を加筆し、修正したものである。

【参考文献】

- 1) ICSEAD『変貌する世界の港湾』2010年3月。
- 2) ICSEAD『日本の港湾の課題と針路』2010年3月。
- 3) 井上聰史「新時代に挑む世界のコンテナ港湾」『交通工学』,Vol.49,No.2,25-28頁,2014年4月。
- 4) 男澤智治「ロジスティクス視点からのコンテナ港湾計画論」『港湾経済研究』日本港湾経済学会,第49号,1-12頁,2011年3月。
- 5) 男澤智治『東アジアとの連携を主とした北部九州港湾整備のための方法論』2013年9月,博士論文(日本大学)。
- 6) 社団法人日本港湾協会『アジアの活力を取り込んだ日本の成長戦略 国際ロジスティクス産業ゾーンの開発－新たな貿易立国を目指して－提言』,2010年4月。