

# わが国コンテナ港湾の将来展望に関する研究

## — ロジスティクス視点からのアプローチ —

男 澤 智 治

### 要 旨

本論文は、わが国のコンテナ港湾についてロジスティクスの視点から考察したものである。これまでのコンテナ港湾整備は、5大港を中心に全国に60港のコンテナターミナルを整備してきた。ハード整備はかなり充実したところであるが、企業のロジスティクス・ニーズに対応した港湾整備には至っていない。本稿では、東アジアの港湾整備の事例をみながら今後は重点的な整備の必要性を述べている。

### キーワード

ロジスティクス, コンテナ港湾, 東アジア, 5大港, 北部九州

### はじめに

経済のグローバル化のなかで、物流は国際競争力を左右するきわめて重要な活動との認識が高まっている。とくにグローバル企業においては、物流を核として生産活動、販売活動などを含めた企業活動全体の最適化を指向するロジスティクス・システムの構築や、流通チャネル全体を通しての効率化を図る SCM (サプライ・チェーン・マネジメント) の導入が活発化している。市場に合わせて、調達から販売までを同期化することによって、原材料在庫および製品在庫を可能な限り削減し (コストミニマム)、シームレスでスピーディな物流を実現しようとするものである。

このロジスティクス・システムを支える港湾もただターミナル効率化を追求していただければ単なる通過点となってしまう、ロジスティクス効率を極度に追求する荷主に港湾経営が影響されることになる。こうした厳しい環境の中で、世界の主要港湾の多くは生き残りをかけて港湾の内外にロジスティクス産業の一大集積拠点を形成しつつある。従来の港湾はそこで掛かるコストや時間を少しでも減らすことによってしか物流上の積極的な役割を見出せない存在であっ

たのに対して、むしろ港湾に立ち寄ることでロジスティクス上の付加価値を新たに生み出す役割を与えようとする戦略である。

こうしたグローバル・ロジスティクスの高度化・効率化には、輸出入貨物のほとんどを占める海上貨物について、国際輸送と国内輸送の結節点である港湾においてロジスティクス拠点の整備が必須であるが、現時点ではロジスティクス視点からの計画論に至っていない。

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見たわが国におけるコンテナ港湾計画論について検討したものである。

## 1. コンテナ貨物の動向と港湾システムの課題

### (1) 経済・貿易動向と物流

世界の実質 GDP 成長率 (PPP ベース) は、2001 年 2.6 %、2002 年 3.1 %、2003 年 4.1 %、2004 年 5.3 %、2005 年 4.8 %、2006 年 5.4 %となっている。21 世紀に入ってから 5 年間で、わが国の GDP は年率 0.2 ~ 2.7 % 増、中国の GDP は 8.3 ~ 10.7 % 増であり、中国の成長が顕著である。しかし、2007 年にはアメリカのサブプライムローンによる景気低迷や原油高、2008 年度後半以降はリーマンショックなど世界経済に深刻な影響を及ぼし、世界の実質 GDP 成長率も 2009 年は 1.1 % 減とマイナスに転落している。2009 年末頃からはやや回復基調となり、『Asian Development Outlook 2009』(アジア開発銀行) による 2010 年の国別経済見通しを見ると、高い順に中国 (8.9 %)、インド (7.0 %)、ベトナム (6.5 %)、インドネシア (5.4 %)、マレーシア (4.2 %)、韓国 (4.0 %) などとなっている。

長期的な GDP の見通しとして寺島氏は、「アジアが世界 GDP に占める割合は現時点で 25 % (わが国が 11 %、その他アジア 14 %)、20 年後は 40 %、2050 年は 50 % に達する」<sup>1)</sup> と指摘しており、世界経済でのアジアのプレゼンスがますます高まることが予想されている。

世界貿易の実質伸び率 (輸出ベース) は、2002 年 4.0 %、2003 年 6.0 %、2004 年 12.6 %、2005 年 7.5 % と GDP の伸びより高くなっている。2001 年と 2005 年で比較すると、総額の伸びは 1.7 倍であるが、中国は 2.8 倍、東アジア<sup>2)</sup> は 1.9 倍とわが国の 1.5 倍、米国の 1.4 倍と比べ突出している。また、2004 年には、中国は米国、ドイツに次ぐ世界 3 位の貿易大国となり、

---

1) 北九州港開港 120 周年記念事業 (2009 年 12 月 16 日) で講演された寺島実郎氏 (日本総合研究所会長) の講演資料「寺島実郎の時代認識」(2009 年 11 月 1 日更新版) を参照。

2) 東アジアとは、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。

日米貿易を上回りわが国最大の貿易相手国となっている。2009 年実績 (わが国の貿易相手国：1～10 月の合計) では、米国 13.6 % (90 年：27.4 %) に対し、アジア 49.5 % (うち大中華圏<sup>3)</sup> が 30.6 %) とアジアとの結びつきがますます強くなっている。『通商白書 2008』では、「アジアでは、域内貿易比率が NAFTA を超えて、44.3 % まで高まるなど、生産面での統合が急速に進んでいる」(pp. 143) と指摘し、アジアでの中間財 (加工品・部品) の貿易が拡大し東アジア生産ネットワークが構築されている。さらに、近年では所得の向上に伴い、消費財の動きも大きくなってきている。特に、中国をはじめとする大中華圏でのネットワーク型経済に注目する必要がある。

一方、G7 諸国における 1995 年と 2007 年の名目 GDP、貿易額、コンテナ取扱量の伸びを比較すると、わが国はいずれの項目も低迷している (表 - 1)。この間、アジア近隣諸国が急成長を遂げたにもかかわらず、その潮流を取り込むことができなかったのではないかと考えられる。

表 - 1 G7 諸国の経済・貿易動向

	年次	日本	米国	カナダ	英国	フランス	ドイツ	イタリア
名目 GDP	1995	5,283,057	7,342,300	581,682	1,133,633	1,570,256	2,522,792	1,097,174
	2007	4,383,000	13,742,000	1,429,710	2,802,000	2,593,000	3,316,000	2,114,000
	07/95	0.83	1.87	2.46	2.47	1.65	1.31	1.93
貿易額	1995	779,000	1,355,595	360,244	507,152	568,178	988,073	440,038
	2007	1,320,367	3,183,380	805,968	1,055,781	1,165,041	2,379,820	1,009,888
	07/95	1.69	2.35	2.24	2.08	2.05	2.41	2.30
コンテナ量	1995	10,604	19,104	1,740	4,726	1,693	4,451	2,992
	2007	19,008	41,625	4,605	9,383	4,928	16,713	10,435
	07/95	1.79	2.18	2.65	1.99	2.91	3.75	3.49

注：名目 GDP と貿易額は百万ドル、コンテナ量は千 TEU である。

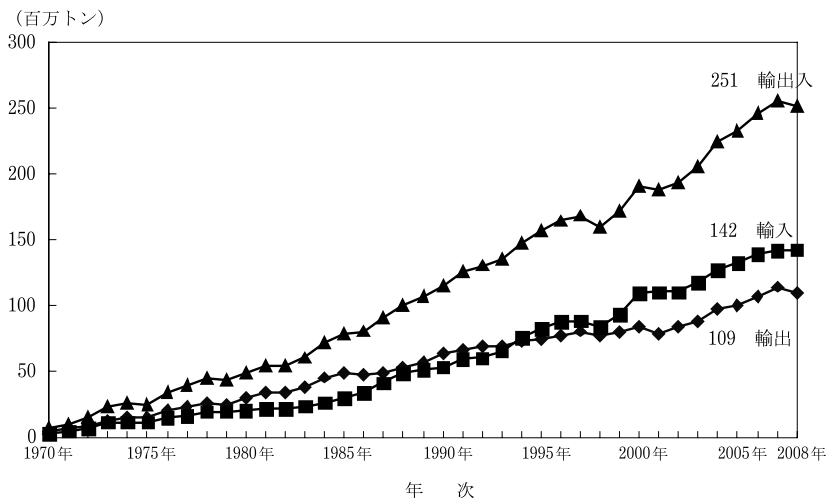
資料：名目 GDP は (財) 矢野恒太記念会 『世界図勢図会 2006/07』 及び総務省統計局 『世界の統計 2010』、貿易額は (財) 国際貿易投資研究所 <http://www.iti.or.jp>、コンテナ貨物量は国土交通省港湾局 『数字でみる港湾：(1998 年、2009 年版) より筆者が整理。

3) 大中華圏とは、中国、香港、シンガポール、台湾を指す。

## (2) わが国のコンテナ貨物取扱量

## コンテナ取扱量の推移

わが国のコンテナ貨物取扱量は図 - 1 に示したように、1970 年以来、一貫して増加している。1970 年には輸出入合計で 636 万トン、1980 年に 4,903 万トン、1990 年に 1 億 1,528 万トン、2000 年に 1 億 9,134 万トン、2008 年では 2 億 5,113 万トンとなっている。伸び率は、1970 年から 1980 年が年率 23 %、1980 年から 1990 年が 9 %、1990 年から 2000 年が 5 %、2000 年から 2008 年が 3.5 %と徐々に低下している。しかし、コンテナ貨物量の伸びは、この間の実質 GDP 成長率を上回る勢いで伸びている。



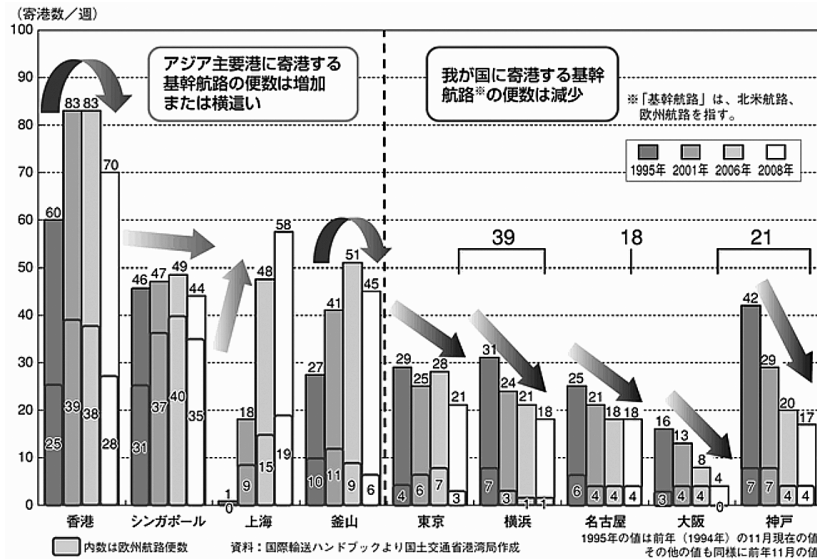
(資料) 国土交通省資料等より作成

図 - 1 わが国外貿コンテナ貨物量の推移

また、TEU ベースで 1975 年と 2007 年を比較すると、世界全体では 1,740 万 TEU から 48,094 万 TEU へ約 27.6 倍、わが国全体では 187 万 TEU から 1,901 万 TEU へ約 10.2 倍となっている。わが国の世界シェアは 1975 年の 10.8 %から 2007 年には 4.0 %となっており、3 分の 1 程度にまで低下した。日本海事センターが毎月発表している PIERS データに基づく「日本・アジア / 米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」によると、2009 年 9 月に日本積みシェアは 4.3 %となっており、韓国の 4.5 %を下回り、台湾の 3.4 %、ベトナムの 3.5 %などにも抜かれるのは時間の問題といわれている (Container Age・2009 年 12 月号)。

このような世界シェアの低下は、わが国主要港における欧米航路の寄港便数にも影響を及ぼしている。図 - 2 に示す通り、1995 年、2001 年、2006 年、2008 年の週当たり欧米航路寄港便

数をみると、東京港 (29 25 28 21) は横ばいであるが、それ以外の 4 港 (横浜港 (31 24 21 18), 名古屋港 (25 21 18 18), 大阪港 (16 13 8 4), 神戸港 (42 29 20 17) であり、特に関西 2 港は地盤沈下している。



(出所) 国土交通省：平成 21 年度港湾局関係 予算概要請求より

図-2 基幹航路における寄港数の比較

### 国際間競争 - トランシップ

わが国に発着する海上コンテナ貨物のうち、釜山港、香港港等のアジア主要 12 港で積み替えられて諸外国へ（から）輸送される貨物量（海外トランシップ）の全体に占める比率が、1998 年の 5.4% から 2003 年では 15.6%，2008 年では 18.0% に達し、この 10 年間で 12.6 ポイント上昇している。<sup>4)</sup> これを港湾別に見ると、スーパー中枢港湾<sup>5)</sup> では、トランシップ比率が 1998 年の 2.7% から 2008 年には 12.3% まで上昇し、その他の港湾では、18.3% から 41.5% となっている。トランシップの港湾について見ると、スーパー中枢港湾ではシンガポール港や香港港が多く、その他の港湾では、圧倒的に釜山港である。

4) 国土交通省港湾局『平成 20 年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査』2009 年 3 月を参照。調査期間は、2008 年 11 月 1 日から 11 月 30 日までの 1 ヶ月間である。

5) スーパー中枢港湾とは、わが国に国際競争力のある港湾を育成するために国土交通省が策定したものであり、2004 年 7 月、東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港が指定された。

いわゆるわが国のコンテナ貨物が外国の港に依存する、「港湾のフィーダー化現象」が進んでいる。わが国発着のコンテナ貨物が海外主要港で積み替えられた場合、それによる費用と時間の損失、さらに、コンテナ貨物の生命線である定時性が確保できなくなることが予想され、国内物価の上昇や輸出産業の競争力の低下を招くことになる。

以上より、現時点での港湾課題は、「アジアの経済を取り込んだ産業政策の不在」、「わが国主要港における欧米基幹航路の減少」、「トランシップ貨物の拡大」といった点に集約される。さらに、わが国港湾では、輸入貨物の入港から引取りまでの時間が米国、シンガポールに比べて長いこと、コンテナ取扱い料金が諸外国に比べ高いこともあげられる。

## 2. ロジスティクス視点からのコンテナ港湾の考え方

従来のコンテナ港湾整備では、コンテナ港湾をコンテナがドアからドアへの流通過程の一要素の流通拠点としてとらえ、標準化・規格化されたコンテナバース、コンテナターミナル、ガントリークレーン等の組み合わせの最適化に重点をおいていたと考えられる。したがって、先進の港湾よりも安い人件費、輸送費等を投入できれば容易にコンテナ貨物を誘致することが可能であった。しかし、わが国の港湾は高コスト構造であるがゆえに単純なコンテナ貨物の誘致は難しいのが現状である。

近年、生産企業は最終的な販売先を視野に入れながら、原料の調達地、生産地、販売先をいかにシームレスに結ぶかが重要となっている。そこで要求されていることは低コスト・高速輸送システムの構築であり、コンテナ定期船の充実とコンテナターミナルと一体となったロジスティクス産業拠点の整備がカギとなる。このことは、前述の港湾課題の解決策につながる。そのなかで、成長著しいアジア市場をわが国に取り込んでいくこと、北米等とアジアを結ぶ接点としてコンテナ港湾を位置付けることと考える。ここでいうロジスティクス産業は、製品の保管や仕分け、混載等による供給のタイミングの最適化や、ラベリング、製品組立、ソフトウェアのインストールやリコール対策など、単に製品を輸送するだけでなく製品に価値を付加する様々なサービスを提供するものである。流通加工は、港湾背後に立地する産業との連携を考えなければならない。具体的には、日本や欧米で生産、製造されアジアの中高所得者層が消費する高品位の製品を取り扱うことになる、さらには日本やアジア各地の産業が使用する高度な機械や機器、システムなどを取り扱う。また、流通過程における技術様々な注文や流通加工などを施し、背後圏にある技術などとの連携も図ることのできる国際拠点として位置付ける。

また、従来整備された港湾と内陸工業地は高速道路網の整備で連係が可能となり、これらの社会基盤も活用しながら国内外のロジスティクスを構築していくこととなる。

いずれにしてもこれまでの港湾政策は、港湾の内部のみに目が向けられ、わが国の国土のうえに経済、産業が将来にわたって国際的な魅力と活力をもってどのように成長を遂げていくかというビジョン、その中で臨海部や港湾がその実現にどう寄与していくかが明確にされてこなかった。端的に言えば、わが国の国土と世界を結ぶ国際貿易を活発にする新たな産業の展開そのものが、グローバル化の中ですでに後回しになったと言える。

### 3. 東アジアおよびわが国主力港湾にみる制度と実態からのコンテナ港湾の検討

#### (1) 東アジアのコンテナ港湾に対する評価

筆者が近年実態調査を行ってきた韓国、中国、台湾のコンテナターミナルを中心とした港湾開発の現状分析は以下の通りである。

韓国では、コンテナターミナルの開発に伴う民間資金の導入や背後地を含めた整備を行っている。実態調査では、単なる「海上・内陸輸送の拠点」から「港湾背後団地の造成・企業のSCM支援」、「総合物流基地・国際情報交流の拠点・都市機能の追加」へと変化させている事実が検証されている。中国の港湾は、未だハード整備が中心である。上海港は、沖合い30kmの島に洋山深水港を建設し、大型コンテナ船の寄港を誘致している。その背後には、韓国と同様、ロジスティクス産業拠点を整備し、増大するコンテナ貨物との連携を図っている。また、中国は単独での港湾整備が難しいことから上海港ではハチソン（ターミナル・オペレータ）と港湾管理者であるSIPGが手を組むことにより、ターミナルの整備と運営を行っている。台湾では、近年新設された台北港がある。台湾ではこれまで国が中心となってコンテナターミナルの整備・運営を行ってきたが、台北港のコンテナターミナルの整備・運営は台湾の船会社によるコンソーシアムに任せるBOT方式を採用している。さらに、自由貿易港区や輸出加工区の整備などを行っている。

この事例研究のなかで、前述したコンテナ港湾に対する考え方に最も近いのは、釜山新港である。釜山新港は、コンテナ貨物の中継と港湾背後地にロジスティクス産業を誘致し、東北アジア物流センターを目指している。背後地に立地する釜山国際物流センター（BIDC）では、ルノーサムソンの自動車部品のアセンブリーやABG/Amwayのアジア物流センターとしてロジスティクス型コンテナ港湾が整備されつつある。



## (2) わが国のコンテナ港湾に対する評価

わが国では、1960 年以降にコンテナターミナルの整備が積極的に行われてきた。1960 年代～70 年代には主要港に埠頭公団を設置し国費によるコンテナターミナルの整備が行われ、1980 年代以降は行政改革の一環で埠頭公団が廃止、埠頭公社による整備・運営となった。1990 年代後半からは、港湾の民営化への対応などが実行されてきた。これによって一定量のコンテナターミナルが充足したことは評価される。しかし、世界のコンテナ貨物の伸びには届かず、相対的な地位の低下が叫ばれる。

そこで、2004 年 7 月、スーパー中枢港湾に主要 5 港湾を指定し「選択と集中」を図ったが、メガターミナルオペレータの受け皿のみができただけで、港湾の抜本的な改革には繋がらなかった。この点を反省し、2010 年 8 月、国土交通省はコンテナ戦略港湾を選定し東京湾と大阪湾を中心にアジアと競争が出来る港湾を集中投資する考えを示した。

わが国港湾政策はハード面の整備が中心であり、世界情勢を見据えた港湾の戦略性、すなわち、ロジスティクス視点からのコンテナ港湾に対するアプローチがなかったと考える。

## 4. 東アジアと連携したわが国コンテナ港湾計画プログラム

### (1) わが国港湾計画の考え方

戦後の高度経済成長をつくりあげた民間資本の活力には目を見張るものがあった。そのため、社会資本は民間資本の増加に追いつけず、相対的に不足がちになった。社会資本の主要な領域に組み入れられている港は、拡充と整備に遅れが生じた。その結果、貿易立国であり、貿易依存度が高いわが国の国民経済は、その再生活動に支障をきたした。そのために、「船混み問題」という港湾の一現象が生じ、1961 年に、政府は「港湾整備緊急措置法」を制定し、この年を初年度として 65 年までとする「第 1 次港湾整備五箇年計画」を策定した。また、この時期に、重化学工業の育成を前提とした産業構造の高度化を図り、港湾と臨海工業地帯を結合させる工業港の整備計画が行われた。鹿島、水島、新潟東、塩釜仙台、石巻、苫小牧の各港は、この政策に即して整備された。

1967 年 8 月から 72 年 7 月までの港湾審議会（第 28 回から第 51 回）の主要議案の骨子は、「港湾の近代化」についてであった。この頃、話題になったのは、コンテナ輸送に代表される協同一貫輸送体制（複数の輸送機関が連結された合理的な輸送方式）である。コンテナを基盤とした輸送は、その後、国際コンテナ輸送、内航コンテナ輸送、中距離フェリー輸送等の新しい形態を生み出した。このようななかで、東京港の品川埠頭では、他港に先駆けて、コンテナ



バースが整備され、1967年にコンテナ船が就航した。また、神戸港でも、同年に、外貿港の振興策の一つとして、摩耶埠頭の一部をコンテナ埠頭として使用することになった。その意味では、1967年はわが国における「コンテナ時代」の幕開けである。その後、外貿埠頭公団や各地の埠頭公社を通じて主要5港にコンテナターミナルが建設されていった。

この港湾整備計画は、第9次(1996-2002年度)まで策定後、社会資本整備重点計画のなかで実行されている。従来の港湾計画は、増大する輸送量や輸送革新への対応をすべく、港湾ターミナルの整備に力が注がれてきた。2004年以降は、スーパー中枢港湾による港湾の重点投資、広域港湾管理、埠頭公社の民営化、ロジスティクスゾーンの整備などの施策が打ち出されているが、道半ばといったところである。

一方で、わが国の周辺諸国である韓国、中国、台湾のコンテナ港湾は、欧米先進国に追随した形での東アジアでのロジスティクス型コンテナ港湾を形成している。

そこで、今後のわが国の港湾はどうあるべきかを考えてみたい。

まず、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、「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。最も重要である対アジア戦略拠点であるが、具体的には、北米等とアジアを結ぶロジスティクス産業拠点、アジア域内の産業拠点として考える。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のなかで考える。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する。また、コンテナ取扱量が極端に少ない港湾は他の利用も考えられるため、今後コンテナ港湾の数は縮小・集約化していかざるを得ないと考える。

## (2) 開発プログラム

以上を受け、今後の開発方針としては、東京湾・大阪湾・伊勢湾などわが国の中枢機能を担っている３大湾による「コンテナ港湾の集約化、北米等と東アジア間のロジスティクス産業拠点を形成」、博多港・北九州港など北部九州港湾による「東アジアと連携した港湾」、将来的に極東アジアを見据えた場合、日本海側の拠点港として新潟港の整備を考えなければならない。

具体的には、第１ステップとして国内コンテナ貨物の集約化、第２ステップとしてロジスティクス産業拠点の誘致が考えられる。

コンテナ貨物の集約化では、東京港と青森県の港湾がポートアライアンスを組んだように、地方の港湾と連携を取りながら集約化を進めることが重要である。その時に、地方の港湾運送事業者が職をなくすことがないように各港でコンテナ貨物を集約し、内航フィーダー船や鉄道、トレーラによる共同輸送などを検討すべきである。

ロジスティクス産業拠点の誘致では、現在政府が提案している「総合特区制度」を活用し特典を与えることが重要である。これに関しては、釜山新港の背後地整備で実行されている法人税、所得税、登録税等の 100 % または減免といった優遇策などが参考になる。

## (3) 港湾配置論

ここでは、これまでの議論を踏まえ、今後、コンテナ貨物を中心としたわが国港湾の戦略について主要港、その他港湾に分けて述べる。今後、最も重要視される港湾配置は図 - 3 に示した。

### 主要港

わが国における国際コンテナ貨物の 8 割以上を担う 5 大港については、国内企業の産業競争力強化のためにも基幹航路の維持が最重要課題であると考ええる。

2010 年 2 月 10 日、東京都、川崎市、横浜市の連名で「京浜港共同ビジョン」が公表された。コンテナ物流強化に向けたターゲットとしては、「東日本のメインポート機能の維持」、「釜山港に対峙する日本のハブポートの実現」、「東アジアの国際ハブポートの形成」をあげている。今後、実質的な一港化を推進するなかで、貨物集荷や共同のポートセールスを展開していくとしている。関西でも同様の動きがあり、湾内の近接港湾との連携は進んでいくものとする。

そこで、今後は、東京湾・大阪湾・伊勢湾といった３大湾を中心に国内コンテナ貨物を集約化し、迅速な荷役が可能な次世代コンテナターミナルの導入を行い、欧米基幹航路の維持に努める。その上で、新規、遊休地や用途転換によって生み出された土地を利用した欧米とアジアを結ぶロジスティクス産業拠点を誘致する。

### その他港湾

主要港以外でコンテナ貨物を取り扱っている港湾は全国に 60 港にも達するが、従来通りの整備は難しいと考える。そこで、成長著しいアジアの経済を取り込むために、北九州港をはじめとする北部九州港湾、ロシアとの流動を想定した場合、環日本海流動の要である新潟港が重点港湾としてあげられる。

特に、北部九州港湾は、釜山港や上海港など世界中の航路が集中する港湾とハブアンドスポークシステムが構築されている。そこで、背後圏の産業と連携した日中韓のロジスティクス産業拠点を形成する。そこで、背後圏の産業と連携した日中韓のロジスティクス産業拠点を形成する。ここでは、日中韓における物流のシームレス化（シャースが自由通行できない）がカギである。

それ以外の港湾では、主要港との連携強化、コンテナ以外の対応、といった視点から考える必要がある。

主要港との連携強化では、東京湾・大阪湾・伊勢湾港と地方部とのアクセスを強化する必要がある。その時、国内輸送としての鉄道輸送や内航フィーダー輸送に対し国が補助するなどして輸送コストの上昇を招かないような工夫が必要である。内航フィーダー船に対しては、a) 内航フィーダー船に対する暫定措置事業納付金（船価の 3 割と言われる）の減免、b) 燃料用重油の減免措置、c) 内航フィーダー船の外貿ターミナルへの直着け、などの構造的な改革が望

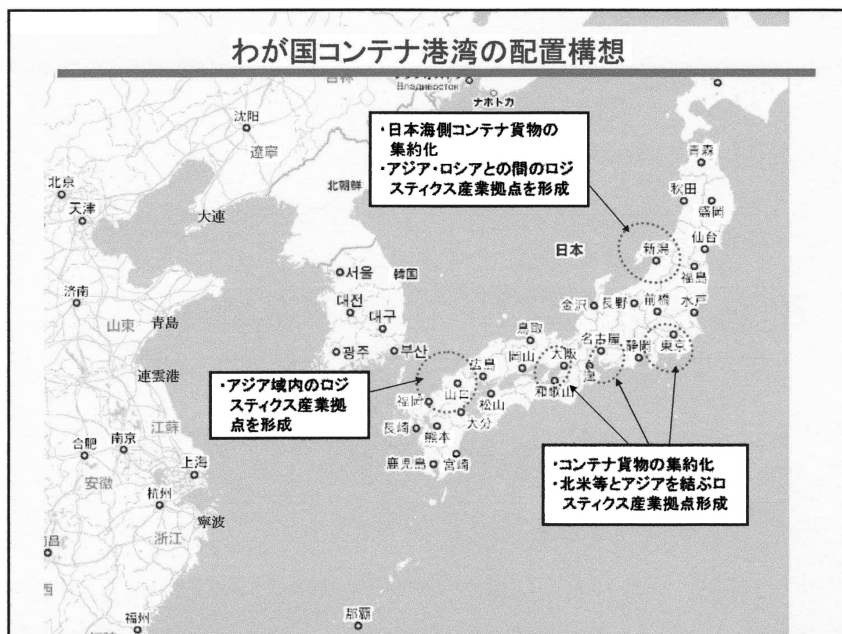


図 - 3 わが国コンテナ港湾の配置構想

まれる。さらに、トレーラ輸送の場合は高速道路ネットワークとの関係が重要であり、今後は45Fや53Fなど長大型のコンテナの通行などが課題としてあげられる。

また、コンテナ港以外への転換、例えば、国際フェリー・RORO 船の利活用も注目される。生産拠点の海外移転に伴い、国際工程間分業がますます進み、部品の輸出入などコンテナ単位まで貨物がまとまりにくくなるケースもある。そこで、トレーラシャーシに混載して、そのままフェリーや RORO 船に載せる形が多くなることが想定される。

### おわりに

これまで実行してきたコンテナ港湾への取り組みは、港湾における荷役の迅速化、港湾のシームレス化をもたらした。しかし、これでは、港湾は単なる通過点となり、地域経済に与える影響も少ない。そこで、世界の港湾は、港湾背後地に巨大なロジスティクスセンターを構築し港湾で貨物を卸し、付加価値を付けて再度出荷する体制を整えつつある。わが国においても経済成長が著しいアジアに位置している地理的特性を活かしながら、ロジスティクス産業拠点を入れた新たなコンテナ港湾を創造する必要があると考える。このなかで、北部九州はその一躍を担うことができると考える。

### 参 考 文 献

- 1) 塩畑英成「港湾ロジスティクス拠点整備のあり方に関する考察」交通学研究 2006 年研究年報, pp. 239-248, 2007 年 3 月.
- 2) ICSEAD『変貌する世界の港湾』2010 年 3 月.
- 3) ICSEAD『日本の港湾の課題と針路』2010 年 3 月.
- 4) 高橋宏直『コンテナ輸送とコンテナ港湾』技報堂出版, pp.18-21, 2004 年 11 月.
- 5) 三村真人・小林照夫・富田功編著『貿易と港』成山堂書店, pp.4-8, 1998 年 7 月.
- 6) 松尾俊彦「わが国におけるコンテナ港湾の国際競争と港湾整備の課題」東海大学海洋学部「海事研究プロジェクト(海事研究センター)」研究報告, 第 1 号, pp.48-57, 2010 年 4 月.