

東アジア港湾間関係の再編成と日本港湾 -コンテナ港湾の「国際競争力」とは何か①-

2009.01.31

rep:津守貴之 (岡山大学)

0. 問題の所在

(1) 報告の目的

- ①東アジア港湾間関係の再編成を規定している要因を整理すること
＝コンテナ港湾の「国際競争力」の規定因を整理すること
- ②東アジア域内における日本港湾の位置づけを明確にすること
- ③日本の港湾政策の適切な方向を示すこと

(2) 主張点

- ①港湾はそれ自体で輸送需要を生み出すわけではない。また単体で機能するわけではない（最低2つの港湾が必要）。このように港湾の国際競争力は港湾外部の要因によって規定されるところが大きい。したがって個々の港湾のみを分析してもその国際競争力の実態は把握できない。
- ②港湾外部の要因とは大きく分けて生産・消費拠点の配置という要因と海運ネットワークという要因の2つがある。
- ③上記2つの要因から見て、日本港湾は東アジア域内において拠点性を持つことは難しい。
- ④日本港湾の「国際競争力」を向上させるためには、東アジア規模での港湾機能の分担の明確化と港湾間ネットワークの充実をもたらす施設・制度格差が必要である。

(3) 議論の背景

- ①島国日本の経済環境の整備→港湾機能の重要性に対する認識の深まり
- ②日本港湾の非効率性・低生産性という一般的な認識
- ③港湾間の実質的な過当競争という現実

(4) 分析の視点-3つの視点

- ①外部要因＝荷主（輸送需要）と船社（海運市場）の行動
荷主の行動→貨物量（輸送需要）の増減
船社の行動→航路ネットワークの構造とその再編成
- ②内部要因＝港湾物流サービスの担い手としての港運事業者と行政体の行動
- ③外部要因と内部要因の相互関係

1. 東アジア域内港湾間関係の再編成

(1) 再編成の実態-コンテナ港湾の消長（表1）

- ①東アジア主要港の台頭
- ②日本港湾の相対的地位の低下
- ③東アジア主要港間競争の激化

(2) 再編成の背景

1) 産業配置の変化＝輸送需要発生地点の空間的移動（表2）

- ①企業活動のグローバル化
- ②貨物発生地点の分散

2) 物流機能配置の再編成

a)技術変化

- ①コンテナ化の進展⇒物流活動の規格化・標準化
- ②船舶の大型化⇒必要最低輸送量の増加

b)海運市場の構造変化

- ①競争激化によるサービス水準の上昇
- ②運航コストの上昇
- ③アライアンスと M&A
- ④競争分野の差別化

3) 2つの論理の均衡＝リージョナルな規模でのハブ&スポークの形成

- ①ネットワーク形成によるサービスとコストへの両面対応
- ②機能集約空間の拡大＝国民経済から域圏経済へ
- ③船社間競争による「均衡」の不安定化⇒拠点の流動化

2. 東アジア域内港湾間関係の中での日本港湾

(1) 日本港湾間の消長 (表3)

- ①主要港－地方港間での消長
- ②主要港間での消長

(2) コンテナ物流機能の地方分散＝国内主要港の国内集荷圏の縮小 (表4)

(3) 国際トランシップ機能の低下＝国内主要港の海外集荷圏の縮小 (表5)

(4) 国内ハブ機能の海外移転 (表6)

(5) 国内分散と域圏集約

政策的含意

(1) 日本港湾の位置づけ

- ①東アジア域内の物流拠点としての地位にはないし、そうなる可能性も低い。
- ②東アジア主要港との連携を通じた機能維持・強化という対応が現実的。

(2) 日本港湾に関する3つのシナリオ

1) 国内ハブ機能の維持・強化

- ①主要港の絞込み (5大港⇒2大港 or 1大港)
- ②国内輸送ルートの活性化をもとにした効率化が必要。

2) 国内ハブ機能の全面的な海外移転

- ①釜山港や上海港への国内ハブ機能の移転＝日本港湾の総フィーダー港化
- ②フィーダー・ルートの安定性の確保が必要。

3) 中途半端な状況

- ①現在の状況
- ②国際物流ルートの不安定化