

平成 22 年 6 月 14 日現在

研究種目：基盤研究（C）
 研究期間：2007～2009
 課題番号：19530397
 研究課題名（和文） 日韓中における港湾物流の競争力強化と連携方策に関する研究
 研究課題名（英文） The Study of regarding the competitive power strength and coordination plan of harbor physical distribution in during Japan, Korea and china
 研究代表者
 男澤 智治（OZAWA TOMOHARU）
 九州国際大学・国際関係学部・准教授
 研究者番号：90330886

研究成果の概要（和文）：

本研究は、①わが国のコンテナ港湾政策に関する検証、②わが国の港湾に大きな影響を及ぼす韓国・中国港湾戦略の分析、③わが国と韓国・中国の港湾との連携、の3つの視点から研究を行った。今後のわが国港湾のあり方は、将来にわたって成長著しい東アジア（特に大中華圏）のネットワーク型経済を取り込んでいくことが重要であると指摘している。また、5大港においては、埠頭公社の民営化、京浜港の事例にみられる広域港湾連携が考えられ、コンテナターミナルの一体運営による新たな組織の提案を行っている。

研究成果の概要（英文）：

This paper did research from 3 view point that ①inspection regarding the container harbor policy in Japan, ②analysis of Korea/China harbor strategy of that extends a big influence on the harbor of Japan, ③coordination between the harbor of Japan and Korea/China. I am pointing out it that the way of a future Japanese harbor is important to be taking network style economy of growth remarkable east Asia (especially a greater china) extending for a period of the future. The large regions harbor coordination that the case of keihin harbor and the privatization of the pier public corporation in 5 large harbors, are conceivable and be doing the proposal of the new organization by the unit operation of the container terminal.

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2007年度	500,000	150,000	650,000
2008年度	1,100,000	330,000	1,430,000
2009年度	300,000	90,000	390,000
年度			
年度			
総計	1,900,000	570,000	2,470,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：経営学・商学（物流）

キーワード：コンテナターミナル、コンテナ港湾、ロジスティクス、埠頭公社、港湾戦略、
 ポート・オーソリティ、港湾開発、港湾運営

1. 研究開始当初の背景

(1) 21世紀においても、わが国が繁栄し続けるためには、国際経済活動の玄関口として港湾の果たす役割は不変である。わが国の経済全体の生産性の維持、国民の生活水準の確保のために港湾が果たす国際物流の役割は依然として変わるものではない。

(2) 近年、わが国の貿易構造の変化などによる産業の空洞化を含め、国際物流戦略に対応した港湾の改革とはいかにあるべきかを考えることが重要である。また今後、わが国の港湾の国際競争の優位性を高めるためには、本質的にいかなる課題があるだろうか。すなわち、激しいアジア諸港とのコンテナ港間競争時代のなかで、わが国の港湾のおかれている立場や役割とは何か、を考える時期に来ている。

2. 研究の目的

(1) 初年度は、世界及びわが国のコンテナ港湾の現状と課題、わが国コンテナ港湾政策の検証を行う。

(2) 2年目は、わが国港湾政策に直接的な影響を及ぼす中国（上海、青島）、韓国（釜山、光陽、仁川）の港湾戦略や北部九州港湾と韓国、中国との連携を通じて、日韓中における港湾連携の現状や課題を整理する。

(3) 最終年度は、これまでの研究を総括しながら、今後のわが国コンテナ港湾のあり方について整理する。

3. 研究の方法

(1) 基礎的な情報については、既存文献や港湾データ等の収集及び日本海事新聞など業界紙を中心に整理を行なった。

(2) フィールド調査として、中国、韓国への海外港湾調査、国内港湾（主要5港及び北部九州港湾）、さらには国際港湾協会、日本船主協会など港湾関係団体へのインタビュー調査を行った。

4. 研究成果

(1) 国際間を行き来するコンテナ貨物量について港湾別、国・地域別にみると、1990年以降、日本を除く東アジア諸港の取扱量が顕著に伸びており、特に中国は大幅な伸びを示している。その影響で日本、中国、韓国、台湾を含めた東北アジア4国のコンテナ貨物取扱量の世界シェアは34.8%までに高まっている。この世界シェアを年次別にみると、中

国の一貫したシェア拡大に対し、日本、台湾は年々低下傾向、韓国は2000年以降横ばい

となっている。一方、わが国では1970年以降コンテナ貨物量（トンベース）は増加しているが、その伸び率が鈍化しており、世界シェアは低下の一途である。また、わが国の港湾から東アジアの主要港を経由して最終港へ流れるトランシップ貨物は2003年でわが国全体の15%に達している。今後の世界的なコンテナ物流のスループットは、2015年に約6億TEUと予想されており、コンテナターミナルの量的な充足が必要となっている。

(2) 港湾の経営を巡る環境は、①増大する貨物量に対応するための新規の施設整備、②船舶の大型化への対応、③港湾サービスに対する改善の要求、④港湾間競争の激化、⑤複数の港湾に跨るネットワークの構築、⑥港湾のロジスティクス化、に集約される。このようななかで、1980年代から港湾運営の民営化が進められてきた。21世紀に入ると国際的なサプライチェーン・マネジメントが展開されるなかで、競争力のあるロジスティクス・サービスを提供し得る港湾を目指す方向に進展している。特に欧米港湾では、①次世代コンテナターミナルの開発、②ロジスティクス・パークの形成、③背後圏へのアクセス強化、④官民多様なパートナーシップの形成、があげられる。

(3) わが国のコンテナターミナルは、1960年代後半以降、外貿埠頭公団や埠頭公社を中心に整備が進められてきた。1995年以降は、地方へのコンテナ港湾の展開も図られている。近年では、PFIの利用や埠頭公社の民営化などが実施されつつある。このような過程のなかで、従来のわが国コンテナ港湾に対する課題は、ハード面の整備に目を奪われ、管理・運営といったソフト面の対応や世界情勢を見据えた港湾の戦略性が乏しかったことを指摘している。

(4) わが国の主要港のコンテナ港湾開発・運営についてみる。東京港では、2008年4月から東京港埠頭公社を民営化し、翌年4月からは東京港内の全てのコンテナターミナルを管理している。横浜港では、2007年4月から埠頭公社によるコンテナターミナルの一体的運営が行われ、メガターミナル・オペレータとして横浜港メガターミナル(株)を設立している。名古屋港はコンテナターミナルの自動化、大阪港と神戸港はメガターミナル・オペレータの設立などを行っている。近年、注目されているのは、東京、横浜、川崎による3港広域連携の動きと東京以外の4港湾でも埠頭公社を民営化する動きが出ている点である。

(5) 中国や韓国での海外港湾調査を通じて

言えることは、各港湾ともコンテナターミナルを軸としながら、港湾空間構造が大きく変化してきている点である。すなわち、単なる「海上・内陸輸送の拠点」から「港湾背後団地の造成・企業のサプライ・チェーン・マネジメント支援」、「総合物流基地・国際情報交流の拠点・都市機能の追加」などさらに広範に機能が拡大していることがわかった。

(6) 韓国港湾の事例をみると、韓国政府はコンテナターミナル及び直背後地を自由貿易地域 (FTZ) に指定し、それ以降の背後圏を経済自由区域に指定している。この区域内では、外国人の入居に対し賃貸料が減免、所得税・法人税が3年間100%免除され、国際物流・国際業務・商業・住居等の拠点整備がなされている。なかでも釜山地域と仁川地域の開発は大規模であり、急速に整備されている。釜山地域は港湾物流を主としながらも、5つの地域を整備(新港湾、ミョンジ、チサ、デュドン、ウンドン)し、物流、国際業務、先端産業、メカトロニクス及び専門教育、流通&レジャー・休養施設などが整備されている。仁川地域は首都ソウルに30kmと近いことから、国際業務の中心地としての役割を担っている。例えば、仁川国際空港や仁川新港を中心に、松島(ソンド)国際業務都市、永宗(ヨンジョン)国際物流都市、青羅(チョンナ)国際観光都市を整備し、アメリカのデベロッパーによる開発も手掛けられている。しかし、2009年には韓国でもコンテナ貨物量が10%台で減少し、今後のコンテナターミナル整備には影響が出ている。



写真1 釜山新港背後地の流通センター



写真2 仁川(松島)国際業務都市

(7) 中国港湾の事例をみると、上海港は、上海市と長江流域を背後地として、中国本土の主要港のみならず、国際港湾としても機能し、取扱量が増加している。黄浦河口部、外高橋と洋山の3地域から構成され、主要取扱品目は、石炭、鉄鉱石、石油、コンテナである。華東地域には、海運物流の中核として、中国最大港の上海港と近年発展の著しい寧波港がある。上海港は、2007年は、香港を上回る2,615万TEU(対前年20.5%の伸び率)のコンテナを取り扱い、世界第2位のコンテナ取扱港湾となっている。なお、貨物全体の取扱量では、5.6億トンで、2005年から3年連続で世界第1位である。また、寧波の取扱量も936万TEU(世界第11位で、対前年32.4%の伸び率)と急増している。上海港の公共バースの運営は、上海国際港務(SIPG)が行っているが、コンテナターミナルは、ハチソン、APMなどの外資系やCOSCO、China Shippingなどの中国本土系の海運企業などと合弁企業を設立して運営を行っている。SIPGの物流戦略の重点目標は3点あり、①揚子江戦略：地方港湾のターミナルや物流事業の運営等によって、長江流域の内陸貨物をバージで運び、上海港から輸出する戦略、②上海とのフィーダー機能の確保によって洋山港を活用していく北東アジア戦略、③海外事業展開などの国際戦略から構成される。

さらに、東海大橋のもとに展開する「臨港新城」は、総合産業団地、物流園区、大型装置製造団地が立地予定であり、芦潮港鉄道コンテナターミナル駅も整備され浦東鉄道を経由して全国の鉄道ネットワークと接続している。また、同地区には、2005年6月に全国初の「保税港区」に指定された洋山保税港区があり、自由度の高い保税オペレーションを行うことが可能となっている。

青島港は、山東省山東半島の南岸に位置し、山東省最大の商港ならびに軍港である。19世紀末に港湾が開発され、1960年代に石炭埠頭、1970年代に対岸の黄島石油埠頭と湾内のフェリー埠頭、1980年代前半に老港コンテナターミナルが5バース整備、2002年以降は、黄島地区(前湾)にコンテナターミナルを移設

している。コンテナターミナルの運営は、青島新前湾集装箱馬頭有限公司（QQCTN）、招商局が行っている。前湾南港を開発した招商局は、青島港務局から50年間の営業権を得て、コンテナターミナルの土地の造成から上物の整備までを一貫して行い、隣接する物流園区も運営し、一体的な港湾管理を行っている。また、青島港は、2008年8月から上海港に続いて「保税港区」の指定を受けている。背後圏の整備状況をみると、前湾地区には、1984年10月、国务院の批准を得て「青島経済技術開発区」が設置され、家電電子、機械製造、石油化学、生物製薬、国際貿易などの企業が誘致されている。さらに、1992年にはコンテナターミナルの直背後地を中心にFTZ、すなわち「青島保税區」（物流園区、港湾港区）が整備され、中継貿易・加工貿易・商品展示などの拠点となっている。2001年4月、青島市政府は「青島開発区の発展スピードを速める決定」を公布し、青島経済発展の中心及び都市建設の中心を青島開発区に移すことにした。その流れで、前湾コンテナターミナルの開発も進んだことになる。



写真3 上海・洋山新港のコンテナターミナル

(8) 近年、わが国と東アジア経済との緊密な関係強化によって物流機能の高度化が一層強く求められており、各国の連携によってあるいは国家レベルの競争的環境のもとで、東アジア規模での物流インフラの整備が急速に進められている。わが国の物流政策においても、東アジア経済圏が準国内化しつつあるとの認識を深め、東アジアとの競争視点だけではなく、東アジアとわが国の物流システムのシームレス化・一体化や、東アジア物流システム全体の高度化に取り組んでいる。北部九州も例外ではなく、東アジアに地理的に近いという優位性を活かしながら、博多港、北九州港、下関港を基点に中国や韓国へコンテナ船、国際RORO船、国際フェリーが運航され、日韓中の強固な港湾ネットワークが構築されている。そのなかで、博多港を基点とする「博多港マルチ・クロス・ポート」や日韓RSRサービス、HDS（ホット・デリバリー・

サービス）などがある。これらは、主に韓国・中国から北部九州を中継し、日本の三大都市圏へ輸送するものを対象としており、航空機と船舶の中間的な輸送、もしくは時間的には航空機と変化がなく、低コストであるといった物流ニーズを満たすものである。これらをサポートするために、行政による「東アジア経済交流推進機構」の設立や「超広域経済圏」構想、「九州経済活性化プラン」などがあり、九州経済産業局や各県市をあげて東アジアとのネットワーク強化を行っている。しかし、日韓中の物流をシームレスに行うためには、12フィートコンテナの輸送における通関問題やシャーシ輸送の自由通行ができないなど、国際間輸送の課題を抱えている。

(9) わが国港湾のあり方を整理するために、既存文献のレビューを行った。その結果、①今後、わが国港湾が持つ機能の明確化、②公民の役割分担のあり方（国と地方、港湾管理者と民間）、③背後地と一体となった産業立地政策、④ネットワーク型物流への対応、などが示唆された。

(10) さらに、コンテナ港湾開発・運営に関する考え方では、①誰が港湾開発・運営の主体となるか、②わが国港湾にはどのような機能を残すか、③コンテナターミナルの役割や主役が誰か、④国がどこまで関与するか、といった視点から整理した。このなかで、公共主体の港湾管理者から港湾経営上の自由度が増すポート・オーソリティへの移行、コンテナターミナルの主役はターミナル・オペレーターであること、国は限定的な関与となることなどを指摘している。

(11) わが国港湾は、今後とも成長著しいアジア特に、中国をはじめとする大中華圏のネットワーク型経済といかにリンクしていかかが重要である。今後の方向性としては、①五大港ではポート・オーソリティの設立、②地方中核港湾では地域の産業やニーズに密着した港湾の整備や運営、③地方単独港では五大港との連結の重要性などを示した。各港湾では、それぞれの実情に合わせた形で、「港湾の民営化」、「ロジスティクスセンター整備」、「港湾背後圏とのアクセス強化」、「次世代コンテナターミナルの開発」、「ポートアライアンス」などに取り組んでいる。わが国港湾を展望する時に、一つの地方自治体が一つの港湾を管理・運営する時代は終わりを告げているかと考える。

5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕(計4件)

- ① 男澤智治、我が国コンテナ港湾の今後の展望、九州国際大学国際関係学論集、査読無、第5巻、第1・2合併号、2010、69-95
- ② 李美永、男澤智治、韓国における港湾物流の競争力強化に関する研究、港湾経済研究、査読無、No. 48、2010、129-140
- ③ 男澤智治、東アジアにおける港湾戦略の現状、九州国際大学国際関係学論集、査読無、第4巻、第1・2合併号、2009、93-115
- ④ 男澤智治、近年における日本の港湾運営の動向―主要5港を中心として―、物流問題研究、流通経済大学物流科学研究所、査読無、No. 50、2008、1-19

〔学会発表〕(計1件)

- ① 男澤智治(代表)・李美永、韓国における港湾物流の競争力強化に関する研究、日本港湾経済学会、2009年9月18日、九州国際大学

〔その他〕

ホームページ等

- ① 「ひびきCT「東アジアのハブポート」旗印下ろす 港湾長期構想が現実路線へコンテナターミナルは縮小」財界九州、財界九州社、2009年11月、52-54
- ② 「世界に開かれた九州の窓口「博多港」の将来像」企業特報 I.B、(株)データ・マックス、2009年春号、48-49
- ③ 「東アジアにおける港湾戦略の現状」九州うんゆジャーナル、九州運輸振興センター、Vol. 85、2009年3月、34-45
(講演及びインタビュー記事が掲載されている)

6. 研究組織

(1) 研究代表者

男澤 智治 (OZAWA TOMOHARU)

九州国際大学・国際関係学部・准教授

研究者番号：90330886