

地方港湾からみた選択的な資金配分による地域活性化の可能性

NIRA リサーチフェロー 森直子

1. 人口減少下の地域経済での中核的な機能の重要性

2005年に始まった日本の人口減少は、全国的な問題であるとともに、地域経済、地域の生活に大きな影響を及ぼすと予想されている。それは、全国で一律に人口が減少するのではなく、各地の状況によって減少の度合いにばらつきが出ることで、そしてそれが既に現在生じている地域による人口密度の差を拡大すると思われるからである。人口密度の低い地域の生活を維持するためには、隣接するより人口密度の高い地域との緊密な協力・連携が必要となる。

人口減少下では、地域毎に中核機能を有する都市とその周辺地域の連携により、当該地域を維持する必要がある。そのような中核都市は、その周辺地域への波及を通じて地域活性化に貢献する可能性がある。

そのためには、中核機能を有する都市の近隣にある産業集積や交通拠点・結節点などを効率的に利用することが重要となる。島国である日本の現状を考えると、港湾は交通拠点・結節点として重要な要素のひとつである。したがって、港湾を有する（海に面している）地域では、中核都市の近隣に立地している港湾に対して集中的投資を行い、国内・海外との物流を活性化する方策を考える必要があると思われる。

2. 地方港湾の現状

(1) 地方港湾と地域経済

島国である日本には、自然地形を利用して各地に湊、港が設けられ、外国と、あるいは国内の地域の間を結ぶ交通や物流は水運・海運を中心に発達し、各地域における経済活動の中核を形成してきた。しかし近代に入り、鉄道や道路など内陸輸送網の発達が起こった結果、国内物流に占める水上・海上輸送交通の位置付けは急速に低下した。

戦後、重工業を基盤として高度経済成長が生じる中で外国との貿易量は急増し、その輸送は海上輸送に全面的に依拠していたため、太平洋ベルト工業地帯にある東京湾、伊勢湾、大阪湾の3大湾に位置する5大港が貿易港として急速に成長することとなった。

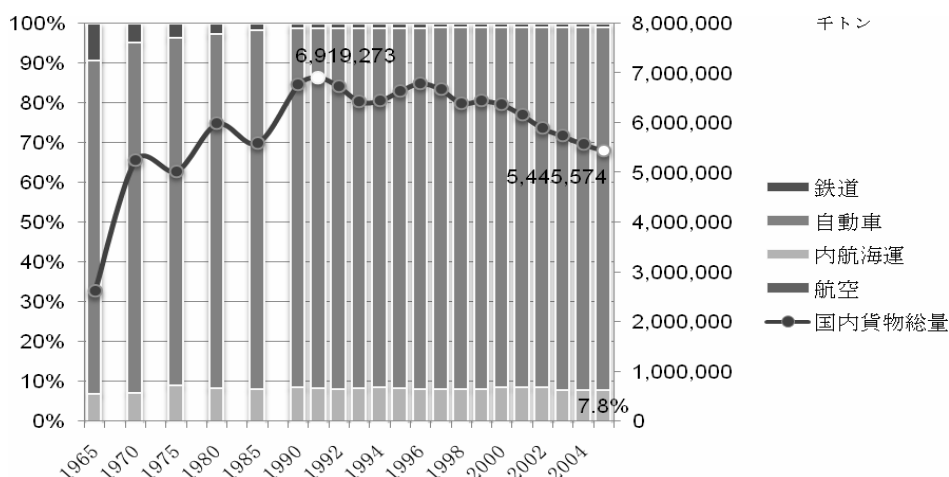
その結果、日本の港湾の取扱貨物総量に占める外貨の割合は4割に届くまでになっている（図表1）。また、これら太平洋ベルトに位置する港湾は、浚渫・掘削技術の急速な向上の恩恵を受けて、大型船舶の受け入れが可能となった結果、取扱量を伸ばした。さらに、内陸交通網との接続によって、広大な後背地を獲得していった。他方で、地方港湾の多くが、主に各港湾の臨海部に立地する特定の企業群へ燃料・原料を輸入、供給する拠点として、限定された機能に集約することとなった。その結果、日本全体の経済国内輸送の中での地方港湾の位置づけは、戦後はほぼ一貫して国内貨物総輸送量の約8%となっている（図表2）。

図表1 海運に占める外貨、内貨、内航フェリーのシェアの推移

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
外貨	35.8%	36.1%	36.7%	38.0%	38.3%	35.5%
うち輸出入コンテナ	6.0%	6.1%	6.3%	6.6%	7.1%	7.3%
輸出	6.4%	6.5%	7.3%	7.4%	7.9%	8.2%
うち輸出コンテナ	2.6%	2.5%	2.7%	2.8%	3.1%	3.2%
輸入	29.4%	29.6%	29.5%	30.6%	30.4%	30.4%
うち輸入コンテナ	3.4%	3.5%	3.6%	3.8%	4.0%	4.1%
内貨	37.8%	37.6%	37.1%	36.3%	35.9%	36.1%
内航フェリー	26.4%	26.3%	26.2%	25.6%	25.9%	25.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出所：日本物流団体連合会『数字でみる物流2007』

図表2 国内貨物輸送量および輸送手段別シェアの推移



出所：日本物流団体連合会『数字でみる物流2007』 p.6より作成

原資料出所：国土交通省総合政策局情報管理部『陸運統計要覧』

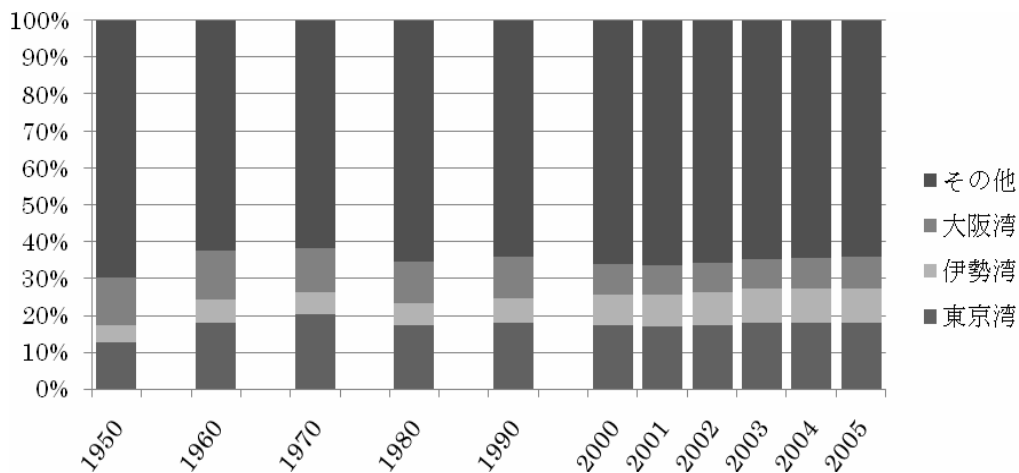
*国内貨物輸送に占める航空のシェアは、2005年時点でも0.02%であり、グラフでは確認できない。

地方港湾の戦後の発展は、内陸部の輸送形態の変化とも深く関係している。日本の

内陸輸送は、昭和 40 年代までは鉄道を中心に発達し、そのため多くの地方港湾でも鉄道との連結を図ることで機能の維持を目指した。しかし、その後、急速なモータリゼーションの展開によって道路網が各地に発達し、内陸輸送が鉄道から自動車／トラックに替わったが、3 大湾とは異なり、地方の多くの港湾において、鉄道網への接続から自動車道路網への連結に切り替えが進まず、国内輸送網との一体整備が進まなかった。その結果、地方港湾の後背地である地域の経済との関連も限定されることとなった。

三大湾*1といわれる東京湾、伊勢湾、大阪湾は、高度成長期の中で、港湾貨物取扱量の約 4 割を占めるようになった（図表 3）。さらにこの三大湾は、日本の海運による国際貿易量でも約 5 割を占め（図表 4）、急増しているコンテナ輸送においては 2005 年現在で約 8 割を占めている（図表 5）。しかし、近年、アジア航路の貨物取扱量の急増、さらにコンテナ貨物船の大型化と同時に進んだ中小型コンテナ船による近海輸送が活発化したことにより、地方港湾からのコンテナ積み出しが容易になった。従来は、大型船舶の入港可能な航路を浚渫・掘削により設置し易く、広い後背地が取れるという地勢的に有利で、重工業基地の発達していた太平洋岸の港湾が外国貿易の主流で、日本海側の地方港湾の貨物取扱は低い水準であった。しかし、1990 年代に入ってから韓国の釜山港、中国の上海港、深圳港、天津港などが国際物流のハブになったことにより、日本海側の港湾も新たに国際フィーダー港としての役割を担うことで発展の可能性を与えられたのである。

図表 3 三大湾およびその他の地方港湾が港湾貨物取扱量に占める割合



出所：国土交通省港湾局監修『数字でみる港湾 2007』p.9 および p.14 より作成

原資料：国土交通省総合政策協情報管理部「港湾統計（年報）」各年度

*ここでの東京湾は千葉港、木更津、東京、川崎、横浜、横須賀の 6 港。

伊勢湾は名古屋、衣浦、三河、四日市、津松阪の 5 港。

大阪湾は大阪、堺泉北、阪南、神戸、尼崎西宮芦屋の 5 港。

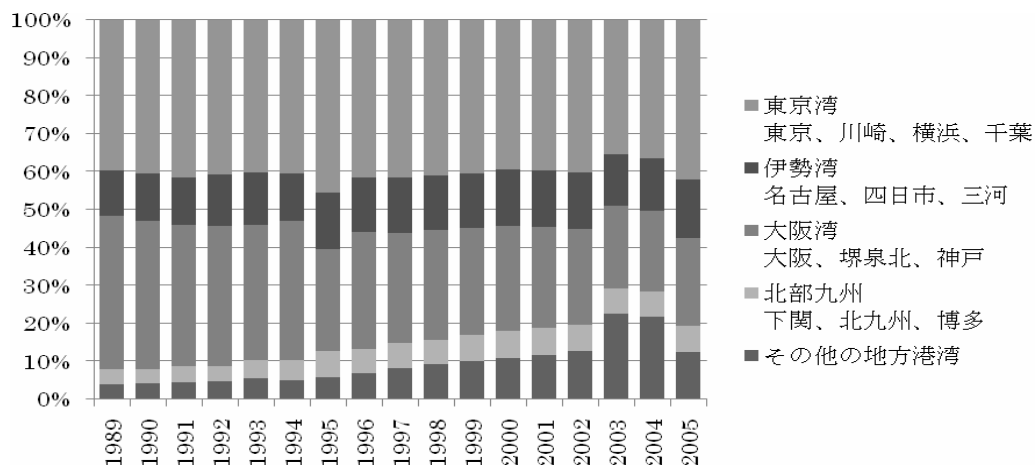
図表 4 海上国際貨物（外貨）における三大湾とその他の地方港湾の割合（2005年）

単位：トン

		輸出		輸入		外貨合計	
東京湾	東京	18,717,399	7.2%	27,791,809	2.9%	46,509,208	3.8%
	横浜	37,940,186	14.6%	42,247,786	4.4%	80,187,972	6.5%
	川崎	5,922,679	2.3%	51,256,933	5.3%	57,179,612	4.7%
	千葉	8,586,033	3.3%	88,920,336	9.2%	97,506,369	8.0%
伊勢湾	名古屋	46,720,406	17.9%	75,242,887	7.8%	121,963,293	10.0%
	四日市	3,998,333	1.5%	39,064,817	4.0%	43,063,150	3.5%
	三河	10,873,449	4.2%	2,899,174	0.3%	13,772,623	1.1%
大阪湾	大阪	10,210,882	3.9%	25,423,529	2.6%	35,634,411	2.9%
	堺泉北	3,060,903	1.2%	24,418,954	2.5%	27,479,857	2.2%
	神戸	20,054,755	7.7%	25,648,173	2.7%	45,702,928	3.7%
3大湾以外の地方港湾		94,275,462	36.2%	562,277,444	58.3%	656,552,906	53.6%
全国		260,360,487	100.0%	965,191,842	100.0%	1,225,552,329	100.0%

出所：国土交通省総合政策協情報管理部「港湾統計（年報）」第3表(1)より作成

図表 5 三大湾、北部九州、その他の地方港湾の外貨コンテナ取扱総量の割合の推移



出所：国土交通省港湾局監修『数字でみる港湾 2007』p. 17
 原資料：図 2 に同じ

*TEU ベースで算定。

また、1980年代後半から推進された地方におけるコンテナターミナルの建設が、こうした世界的な物流の潮流を受けて、地方港湾が国際貨物取扱量、特にその主流となるコンテナ貨物量を増やすことを可能にした。地方の港湾から直接積み出し、あるいは陸揚げされる貨物が全体的に増加し、地方港湾のコンテナ取扱量は1990年代半ばから順調に増加している。そのため、世界の港湾別コンテナ取扱ランキング上位約400位に名前が登場する地方の港湾も次第に増えている。2002年のランキングには、33の日本の港湾の名前が挙がっている。3大湾・5大港の世界ランキングが徐々に下がっている一

方で、順位を徐々に上げている地方の港湾が相当数ある。その中には、人口規模の小さな地方都市の港湾も含まれていることは注目される（本節末の事例研究 参照）。

地方の港湾で国際コンテナ貨物の取扱を増やすことは、輸出に関しては工場近接型の物流ルートが各地域で編成される可能性を生む。また、輸入に関しては、消費地密着型物流の形成が可能になることによって、国内陸上輸送コストを節約することが可能となり、地域経済にプラスに働く。しかし、地方の港湾における国際コンテナターミナルの整備は、内陸部交通への接続の良さが確保できる場所でないとは効果を発揮しない。従って、国土交通省と経済産業省が進めている「シーアンドレール輸送計画（船と鉄道を組み合わせて貨物を運ぶ輸送形態）」、あるいは「ロードフィーダー輸送（基幹航路を運航する船が直接寄航する港から後背地へ陸路で貨物を運ぶ輸送形態）」などとの連携が図れる港湾を優先的に整備することが重要となる。

さらに、港湾や後背地の輸送網などハードのインフラ整備のみならず、生産を行っている企業、あるいは国内の物流業者、そして海運流通業者との連携なくしては、こうした設備の投資も効果が発揮できない。全体的にみると内航海運や内航フェリーが国内物流に占めるシェアには変化がないものの、北海道―首都圏を結ぶ航路、あるいは瀬戸内海内の港湾間を結ぶ航路などでは内航フェリーを利用したトラック輸送が順調に伸びをみせており、地域における経済活動に対して重要性を徐々に増している。これは、地方港湾におけるフェリー・ターミナルの整備が徐々に進んだ結果と見ることもできる。最近の原油高を背景とした国内陸運コストの高騰が、さらにこの傾向を強めている。他方で、九州―首都圏間の航路など、最近になって定期航路が廃止される例もあり、輸送・物流網の整備は、ハードのインフラ整備とともに、どのようにソフトのサービスを確保していくかに関して、戦略的観点からの十分な検討が必要である。

これら地方港湾の利用が外国貿易を中心に増加している流れを効率的に地域経済の維持・活性化に繋げるためには、従来の地方港湾整備を漫然と続けるのではなく、地域毎に戦略的に港湾投資を進める必要がより高まっている。

(2) 日本の港湾行政

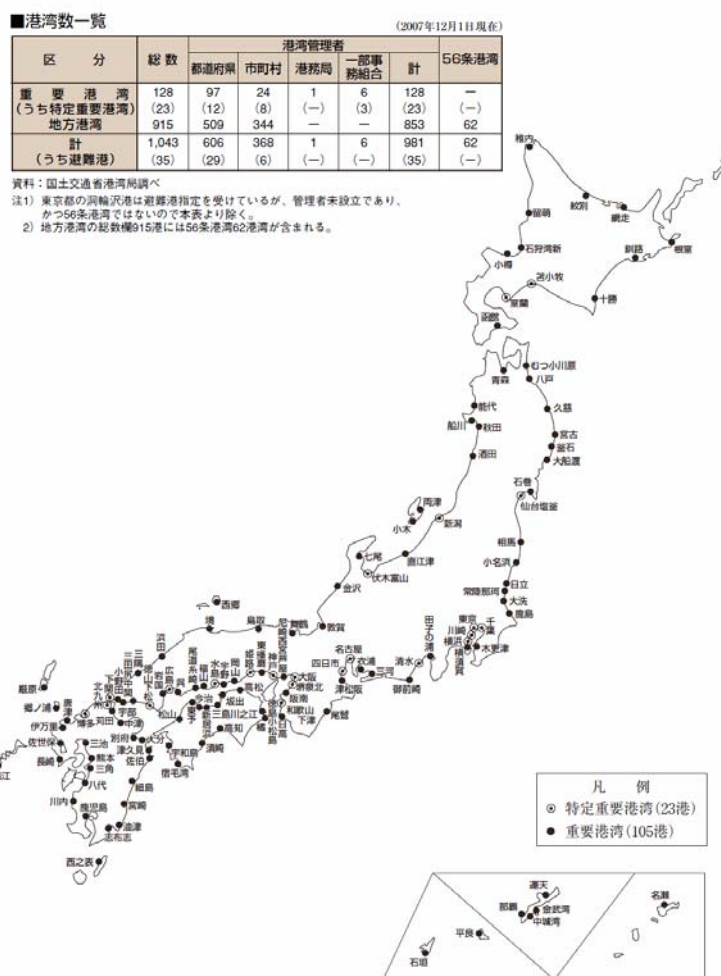
戦後の日本の港湾は、港湾法を根拠法として定義された港湾の格付けによって管理されている。また、港湾の運営は港湾毎に設立された港湾管理者（都道府県、市町村、港務局、一部事務組合）が行い、国が直接運営する港湾は存在しない。その一方で、後述する4つの格付けのうち重要港湾以上の各港湾管理者は、国に対して整備投資に関する港湾計画を提出する義務を負っており、提出された計画を国土交通省（旧 運輸省）が設置する港湾審議会が調査審議をすることで、国による全国の港湾の管理をしてきた。それは、日本が急速な経済の近代化を図り、戦後の高度経済成長に対応するための資本集約的な港湾整備を全国に適正に配置し、しかも急速に展開する必要性があったためといわれている。そのため、日本では国際・国内物流網との接続、物流業者の拠点獲得を

巡る直接的な港湾間競争が生じる余地が非常に小さかったといわれている。

米国や欧州各国では、歴史的に上記のような港湾間競争によって、外国貿易の主要港などの位置付けが決まってきた。また、地域毎に地方政府あるいは「ポートオーソリティ」と呼ばれる公社が複数の港湾を運営・管理しており、日本の港湾管理のあり方とは大きく異なっている。つまり、地方政府を中心とした公共体が港湾の管理・運営を行うことで港湾の公共性を確保しつつ、港湾間競争を基盤とした商業的な運営が特徴となっている。また、近年、急速に規模を拡大し、取扱量を伸ばしている韓国や中国の港湾は、日本の港湾行政を手本として発達したといわれているが、日本より国の関与は強い。

日本の港湾は、港湾法の基づき4つの格に区分されている。この区分は、港湾管理を担当する、国土交通省（旧運輸省）の管理運営上の把握区分であるほか、国庫補助の優先順位を示すものとなっている。対象となる港湾は、2007年12月現在で1,043港ある（図表6）*2。

図表6 日本の港湾（重要港湾以上）



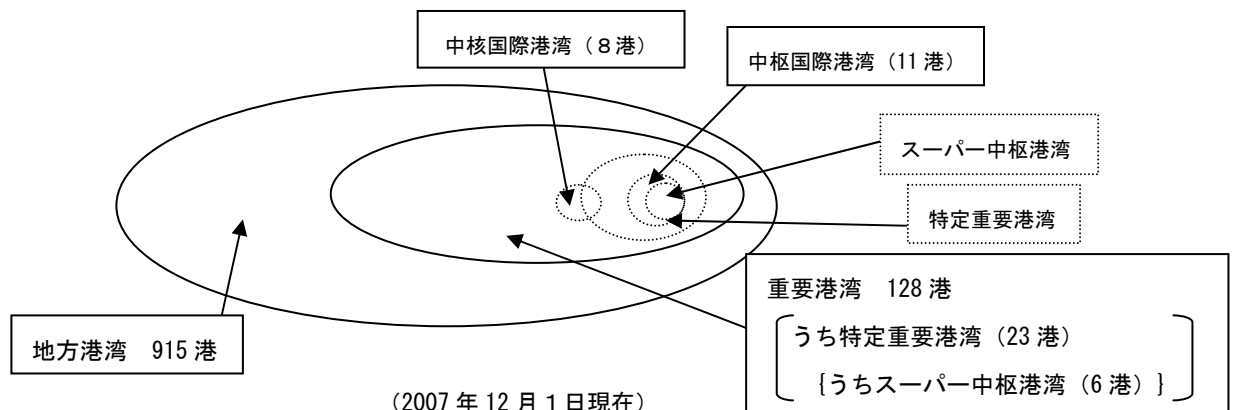
資料出所：国土交通省港務局 平成20年度予算概要、p.64を転記

港湾法に定められた区分は、特定重要港湾、重要港湾、地方港湾、避難港湾であり、特に前者の2つの区分に定められた港湾は、港湾が立地する地域のみならず、日本全国に重要なインフラであるとされている。この4つの格が最初に指定された当時は、全国の港湾を貨物取扱量、出入旅客数、背後地の関係などの具体的な数値指標によって選定を行ったといわれているが、その後は国が一方的に指定をするのではなく、各港湾の申請を港湾委員会で審議して申請内容を承認し、それを「指定」という形にしている。

これらの港湾の「格」の指定は、港湾法設定から50年を経た2000年に石狩、大湊、福井、八幡浜、青方、水俣の6港が重要港湾から地方港湾に格下げになるなどの見直しが行われるまでは、追加のみが行われてきた。それは、従来の日本の港湾行政では、「地域間公平性」や「地域間の不均衡の是正」が非常に強く意識されてきたこととも深く関係しており、「国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾」である重要港湾が偏在しないように配慮がされてきた。その結果、実質的には1,000余り存在する港湾全てを対象に、広く薄い港湾整備投資が行われてきた。

1990年代半ばから継続している拠点港湾整備の区分としては、コンテナだけを扱う埠頭の配置・整備計画を法定の港湾計画に記載することのできる港湾中核国際港湾と中枢国際港湾の指定と整備がある。これらは、上記の特定重要港湾と一部の重要港湾をカバーするものである。中枢国際港湾には4地域11港湾、中核国際港湾には、8地域8港が指定されている（図表7）。この中枢国際港湾と中核国際港湾の指定は、4大港湾の機能強化を図ると共に、国際貿易対応可能な港湾の地方分散を図るためのものであった。この中核国際港湾の指定によって、地方港湾におけるコンテナターミナルが整備され、それによって地方港湾の貨物取扱い、特にコンテナ取扱いが増加したことは確かである。また、一般貨物を受け入れるインフラが整備されたことによって、臨海部に立地する特定企業郡への原料・燃料供給基地としての地方港湾から、より広い地方経済への貢献が可能な拠点へと変化する基盤が生まれた。

図表 7 日本の港湾（格付け別による）



資料出所：国土交通省港湾局

図表 8 港湾別 世界コンテナ貨物取り扱いランキング

単位 TEU

順位	1997		順位	2002		順位	2005	
1	香港	14,567,231	1	香港	19,140,000	1	香港	23,192,200
2	シンガポール	14,135,300	2	シンガポール	16,800,000	2	シンガポール	22,427,000
3	高雄	5,693,339	3	釜山	9,436,307	3	上海	18,084,000
4	ロッテルダム	5,494,698	4	上海	8,610,000	4	深圳	16,197,173
5	釜山	5,233,880	5	高雄	8,493,000	5	釜山	11,843,151
6	ロングビーチ	3,504,603	6	深圳	7,613,754	6	高雄	9,471,056
7	ハンブルグ	3,337,500	7	ロッテルダム	6,515,449	7	ロッテルダム	9,300,000
8	アントワープ	2,969,189	8	ロスアンゼルス	6,105,863	8	ロスアンゼルス	8,087,545
9	ロスアンゼルス	2,959,715	9	ハンブルグ	5,373,999	9	ハンブルグ	7,619,222
10	ドゥバイ	2,600,085	10	アントワープ	4,777,387	10	ドゥバイ	7,484,624
13	横浜	2,347,635	19	東京	2,712,348	22	東京	3,593,071
14	東京	2,322,000	25	横浜	2,364,516	27	横浜	2,873,277
18	神戸	1,944,147	28	神戸	1,992,949	34	名古屋	2,491,198
25	名古屋	1,498,137	30	名古屋	1,927,244	39	神戸	2,262,066
30	大阪	1,204,262	41	大阪	1,514,662	51	大阪	1,802,309
79	北九州	409,753	101	博多	545,287	110	博多	666,848

出所： Containerisation International Yearbook 2000, 2005 および 2007

*1997年、2002年の順位は確定値。2005年の順位は速報値。

ただし、1990年代に日本の近隣アジア諸国が急速に経済発展を遂げ、日本を手本とした国家主導による港湾整備は大規模かつ急速で、日本の中枢的港湾に関しては、国際的な位置づけの低下に歯止めがかかっていない（図表8）。

そうした中で、2002年からはスーパー中枢港湾（指定特定重要港湾）の整備計画が開始され、5年程度の期間中に年間約400万TEU程度のコンテナ取り扱いを目標とするコンテナターミナルを整備して日本の港湾の地位向上を目指そうという、拠点港湾整備計画が強力に進められている。2004年7月には、いずれも3大港湾に属する3地域6港湾が指定を受けている。

他方、1999年に公表された『港湾投資の評価に関するガイドライン1999』でも明らかのように、港湾投資は「地域格差を是正する」ための公平性が重要視され続けていた。その結果、全国で約100港ある重要港湾（特定重要港湾除く）、約900港ある地方港湾に対しては、なんらかの整備需要を認めることによって、様々な規模の整備投資を広く行き渡らせることになっていた。

しかし、小泉内閣時代、公共投資の重点配分が基調路線となるなか、港湾関係予算の事業費総額は5800億円で頭打ちし、また事業費における国費は2004年度予算で2421億円まで漸減した。その結果、こうした広く薄い港湾整備投資は方向転換せざるを得なくなった（2008年度は事業費総額3926億円、うち国費2280億円まで減少している）。

2004年度からは、整備投資の「選択と集中」、「メリハリ」をつけるとして、特定重要港湾23港、中でもとりわけスーパー中枢港湾6港に対する整備推進事業が毎年30%を超える伸びを示している一方で、地方港湾、重要港湾の整備に関する予算の配分は、12～18%ずつ減少している。

さらに、国土交通省港湾局は、2005年2月に国土交通省は重要港湾（特定重要港湾除く）105港を2区分に分け、効率的に新規事業を行う対象を絞るとした。具体的には、新規事業実施の対象になる「高度利用推進港湾」（62港湾）と、その他の「利用促進重点港湾」（43港湾）を指定した。この区分は、(1)取扱貨物量、(2)施設利用船舶隻数、(3)施設利用船舶係留時間で分析し、(a)岸壁（水深7.5m以深）の単位延長あたりの量、(b)各データの伸び率を指標化、総合評価値50以上を「高度利用推進港湾」に、50未満を「利用促進重点港湾」と指定するとしている。当初の予定では、2007年度に指定の見直しをした上で2008年度予算から適応するとしている。今後、この重要港湾の2区分が今後も維持された場合は、5年毎に指定を見直していく予定となっている。

3. 望ましい政策対応

上記の重要港湾の2区分が今後も維持されるとすると、将来的には特定重要港湾23港、高度利用推進港湾60+ α 港の、合わせて約80港湾が、新規事業予算の配分対象、つまり中核的交通拠点の重点整備対象となる。これは、従来にはない港湾整備投資の集約であり、日本において本質的な意味での拠点港湾の設定が進む可能性がある。

しかし、東北地方の例を見ると、新規事業実施対象となる「高度利用推進港湾」に分類された港湾の配置と、現在、そして将来において地域の生活の中核となるだろう都市の配置には大まかな関連性しかない。また、国際コンテナ貨物の取り扱いでは、川崎港と肩を並べるまでになっている港湾が当初の指定から外れるなど、地域経済活動の拠点と整合性がとれない面も見られる。将来的に改善が必要な点があるのは否めないようである。それは、上記の重要港湾の2区分の評価指標設定が、施設利用率などハード中心、直接的運営効率の評価であることと関係していると思われる。既にこの評価分類には異論もでている。国土交通省の今後の対応を見守る必要がある。

さらに、地域における拠点としての港湾整備政策を考える上で、重要な点がある。人口減少下の日本の課題として、中枢機能を有する都市の近隣にある産業集積や交通拠点・結節点などを効率的に利用し、地域の生活圏域を維持せざるを得ない。そして、各地域における交通拠点・結節点への重点投資は、高い効率性を持って行われなければならない時代になっている。しかし、あまりに効率性だけに依拠した評価指標を設定すると、地方港湾の拠点整備という目的からずれてしまう可能性があることにも留意は必要である。極端で、単純な地域間公平性の追求が許されない状況であることは十分意識し、しかし、ある種の「地域修正係数」などの適切な導入は十分検討されねばならないであ

ろう。それによって、従来型の広く薄い整備予算の「ばらまき」に戻るのではなく、全国に適切な物流拠点の配置を可能にする、整備内容の質を十分考慮した「戦略的な公共投資」を可能とするものとなるべきであろう。

港湾整備内容の質を伴った「戦略的な公共投資」を考える際に、日本の経済にとって重要な国際貿易の観点からすると、コンテナターミナルの整備は重要な要素であろう。それには、世界的なコンテナ取り扱い港湾ランキングの上位約 400 位に名前が挙げられている港湾の整備に対する投資に重点をおくことも、検討する価値があると思われる（図表 9）。

図表 9 2002 年の港湾別世界コンテナ貨物取扱ランキン上位約 400 位に載った日本の港湾

世界順位*	港湾名	TEU	世界順位*	港湾名	TEU
20	東京	2,712,348	294	岩国	44,731
26	横浜	2,364,516	298	福山	43,271
29	神戸	1,992,949	300	下松	42,536
31	名古屋	1,927,244	310	伏木	37,836
42	大阪	1,514,662	313	秋田	36,822
95	博多	545,287	319	志布志	33,515
119	北九州	397,831	323	大分	31,133
127	苫小牧	344,679	332	八戸	27,347
128	清水	344,175	334	石狩湾新	26,120
215	四日市	117,675	335	松山	26,108
216	水島	117,011	341	川崎	24,450
220	新潟	114,301	342	伊万里	24,235
226	広島	109,284	347	直江津	21,801
248	那覇	104,236	355	細島	19,778
255	仙台	77,359	358	金沢	19,492
263	下関	65,556	359	高松	19,449
286	千葉	50,204			

出所： Containerisation International Yearbook 2004

*世界順位は、2004 年に速報値してした発表されたもの。従って、表 3 の 2002 年の順位として示したもの（確定値）とは異なっている。

さらに、地方の港湾にとっては、内航海運、内航フェリー関連の物流拠点であることも重要である。そうした施設の充実度なども検討課題となる可能性があると思われる。たとえば、内航フェリーは、国内外貨物輸送で RoRo 船（Roll-on/Roll-off 船：トラックや鉄道貨車でフェリーにそのまま乗り入れ貨物を輸送する形式の船）の利用を促進しようとの動きが強まっている中、成長が望める分野といわれているが、港湾施設と内陸輸送網とのハードのみならずソフトにおいても効率的な接合がないと利用が進まない。歴史的に日本の港湾整備が現在の国内輸送の中心である自動車網の整備と一体化せずに進み、一方で鉄道輸送網との接合の抜本的改善ができずにきてしまったことは否めない。

内航フェリーの活用をもって地方の港湾の交通拠点化の一部を成すときには、こうした面も考えねばならない。

すでに広域港湾の概念を全国に適応して重点整備の港湾を選定する議論、つまり港湾のサービス圏域分析、産業連関分析などの組み合わせによる港湾政策評価が部分的に試みられている。そうした分析を本格的に港湾整備の重点資金配分の決定に導入することも必要と考えられる。

【注】

*1 どの港湾が三大湾に含まれるかについての定義に固定したものはない。代表的なものでは、東京湾には東京、川崎、横浜を、伊勢湾には名古屋、四日市、大阪湾には大阪、神戸を含む。また、伝統的には東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5大港を日本の中心的港湾として他と区別して扱ってきた。

*2 そのほか、2007年7月1日現在で、2,921港の漁港（水産庁漁港漁場整備部管轄）が存在する。

【参考文献】

市村眞一 監修・土井正幸 編著『港湾と地域の経済学』多賀出版、2003年

小林照夫・山上徹監修『経済社会と港湾』、現代港湾シリーズ I、パールロード、2004年

今野修平論文集編集委員会 編『国土政策と港湾 ～今野修平論文集～』日本港湾協会、2006年

港湾投資評価研究会編『みなとの役割と社会経済評価』東洋経済新報社、2001年

津守貴之『東アジア物流体制と日本経済 港湾機能の再配置と地方圏「国際化」』御茶の水書房、1997年

日本港湾協会編『新版 日本港湾史』成山堂書店、2007年

国土交通省港湾局監修『数字でみる港湾 2007』日本港湾協会、2007年

国土交通省総合政策局情報管理部『港湾統計（年報） 平成17年』、2007年

The National Magazine, “Containerisation International Yearbook“, London: Informa UK, 1999年、2000年、2004年、2005年、2007年

事例研究

① 小さな都市の元気な港湾 ——御前崎港

御前崎港は太平洋に面した静岡県御前崎の突端に位置する重要港湾である。御前崎市は2004年4月に発足した約3万5千人の地方都市である。御前崎港は静岡県のほぼ中央にあり、東名高速道路相良牧之原インターチェンジに近く、アクセスの利便性が高い。また、駿河湾の湾口部に位置しているため、季節風に関わらず港内は静かであり、当初は1936年に避難港としての指定を受けている。港湾法が制定された1951年時点では地方港湾の指定を受けたが、県内の住宅建設用外材需要を満たすための木材輸入港として1960年代半ばから発展し、1975年に重要港湾へ昇格した。近年は、自動車など県内工業製品に関連した物流の拠点としても発展している。さらに、2004年には大規模地震後の緊急物資・人員輸送の確保を主目的としての大深水（-14m）で耐震岸壁を有する多目的国際コンテナターミナルの供用を開始し（図表10）、県内物流の拠点としての発展が期待されている。

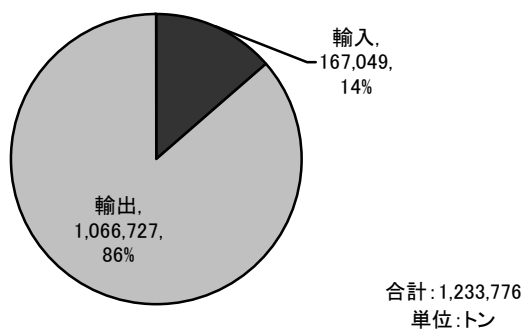
図表10 御前崎港 女岩地区のコンテナターミナル

水深	エプロン	バース数	対象船舶	ターミナル	荷役クレーン
-14.0m	280m	1	50,000トン	約46,000㎡	ガントリークレーン（13列4段積コンテナ対応）2基、トランスファー・クレーン2列

出所：静岡県港湾振興会、静岡みなと通信 海の日号（2004年7月19日）
<http://doboku.pref.shizuoka.jp/gaiyo/kowan/ourport/minato-tusin/minatotushinPDF/uninohigou.pdf> より転記。

御前崎港の概況をみてみよう。貨物取扱量（重量ベース）では図表11に見るように86%あまりを輸出が占め、輸入が14%と輸出貨物取扱が多い港である。また、外貨コンテナ取扱の2006年実績では22,517 TEU、2007年実績では27,656 TEUとなっている。2006年実績の全国でのランキングは、36位である。

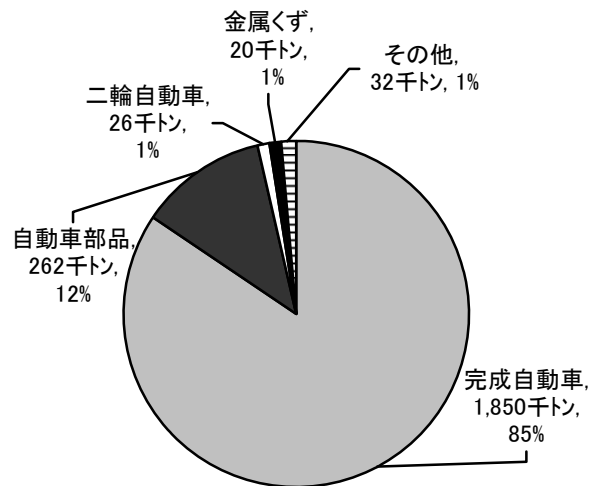
図表11 御前崎港の外国貨物取扱実績（2005年）



出所：国土交通省総合政策局情報管理部『港湾統計（年報）平成17年』第3表（1）より作成

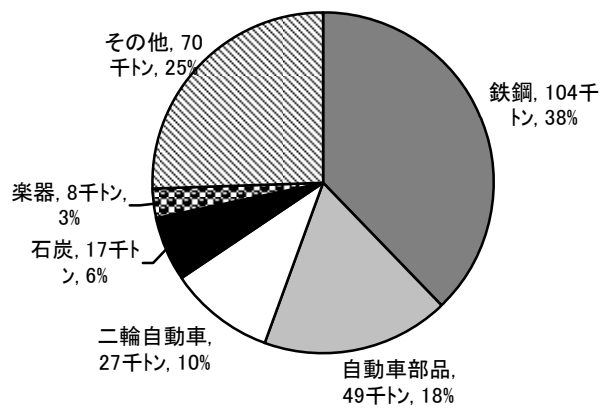
御前崎港が取扱う輸出品は完成自動車が 8 割以上を占め、自動車部品を合わせると 97%が自動車産業関連である（図表 12）。主な輸出先国は、完成自動車ではドイツ、アメリカなど先進国、自動車部品はインド、パキスタン、インドネシアなどである。また、輸入は、鉄鋼が 4 割近くを占める。その他は自動車部品、二輪自動車などとなっている（図表 13）。主な輸入元は、中国の割合が非常に大きい。

図表 12 御前崎港の品目別輸出貨物取り扱い割合（2006 年）



出所：静岡県 HP (http://www2.pref.shizuoka.jp/all/file_download1060.nsf/pages/7EEEF60652EBB4925740B0033BBB74) 「御前崎港統計資料」より転記。

図表 13 御前崎港の品目別輸入貨物取り扱い割合（2006 年）



出所：静岡県 HP (http://www2.pref.shizuoka.jp/all/file_download1060.nsf/pages/7EEEF60652EBB4925740B0033BBB74) 「御前崎港統計資料」より転記。

御前崎港は、太平洋ベルトの中ほどに位置すること、また現在でも東名高速道路への接続の良さに優位性をもち、さらに、将来的に第 2 東名高速道路が供用された場合は、さらに金谷インターチェンジへの接続も予定され、2009 年 3 月開港予定の静岡空港へのアクセスも良く、物流拠点となる要素を備えている。現在、御前崎港には国際

定期コンテナ航路が就航しており、現在は①東南アジア・インド・パキスタン航路（2006年7月～）、②中国（平成2007年4月～）、③韓国・釜山航路（2007年5月～）の3航路が就航している。

② 小さな都市の元気な港湾 ——伊万里港

伊万里港は玄界灘に面した重要港湾である。後背地には、1954年に唐津市の隣に誕生した、人口5万8千人弱（平成18年10月現在）の地方都市、伊万里市を擁している。伊万里は、古くは「Imari」で世界に名を知られる磁器の輸出港として栄え、また20世紀に入ってから市内に11あった炭鉱から産出される石炭の積み出し港として、港を核とした地域経済が発達していた。その後も、燃料の中心が石炭から石油に変わるとともに、港の取扱の中心を輸入木材に移行させ、臨界地区（七ツ島工業団地）に家具などを中心とした工業団地を形成するなど、時代の変遷につれて港の利用を基盤とした地域経済の発展を柔軟に運営してきた。さらに、1997年からは佐賀県唯一のコンテナターミナルの供用を開始するなど（図表14参照）、後背地の小ささに比較して、近年でも港湾を中心とした経済活動は活発である。

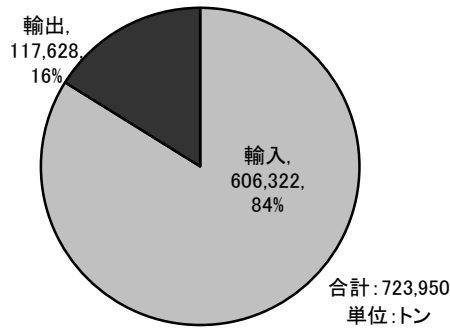
図表14 伊万里港 七ツ島地区のコンテナターミナル

水深	エプロン	バース数	対象船舶	ターミナル	蔵置能力	荷役クレーン
-9.0m	154m	1	10,000トン	約57,000㎡	約4,000TEU	タイヤマウント式ジブクレーン（定格加重34t）、移動式ローラークレーン（200tつり）

※ 現在、水深-13.0m、延長260m、対象船舶40,000トンのコンテナターミナル建設が計画されている。
 出所：佐賀県HP（<http://www.pref.saga.lg.jp/web/imarikou.html>）および国土交通省九州地方整備局唐津港湾事務所HP（http://www.karatsu-port.go.jp/kuwashii_nanatsushima.html）より転記。

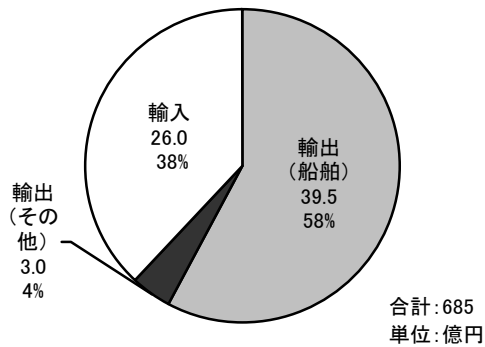
伊万里港の概況をみてみよう。貨物取扱量（重量ベース）では図表15に見るように84%あまりを輸入が占め、輸出が16%と輸入貨物取扱が多い港である。また、1997年から開始されたコンテナ貨物の取扱は急速に伸びており、特に外貨コンテナ取扱の2005年実績では57,869TEUとなっている。これは、日本の港湾の中では、全国19位の実績である。また、世界港湾別コンテナ取扱ランキングの2005年（速報値）には伊万里港の情報が掲載されていないが*1、341位に登場する伏木富山港（特定重要港湾）のコンテナ取扱が55,783TEUであることからすると、それ以上の取扱量を持つ伊万里港は世界ランキングでも340位あたりに相当する実績を持っていると見られる。また、図表16に見られるように、伊万里港は船舶の輸出港でもあり、貿易額で見たときの輸入・輸出比率は約6:4となって、輸出の方が大きくなる。現在の伊万里港からの船舶輸出は、1974年に名村造船所（本社：大阪）が伊万里工場（現：伊万里事業所）を竣工し、パナマ級のバルクキャリアーや中型のオイルタンカーなどを建造していることによるものである。

図表 15 伊万里港の外国貨物取扱実績（2005 年）



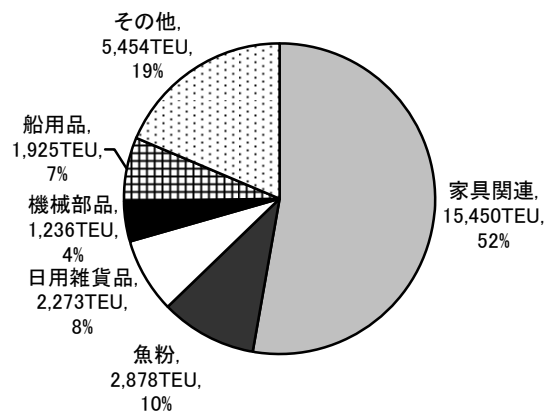
出所：国土交通省総合政策局情報管理部『港湾統計（年報）平成 17 年』第 3 表（1）より作成

図表 16 伊万里港の貿易額割合（2003 年）



出所：国土交通省九州地方整備局唐津港湾事務所 HP (http://www.karatsu-port.go.jp/kuwashii_genjyou1.html) より転記。原資料は「平成 15 年伊万里港湾統計年報」

図表 17 伊万里港の品目別輸入貨物取り扱い割合（2006 年）

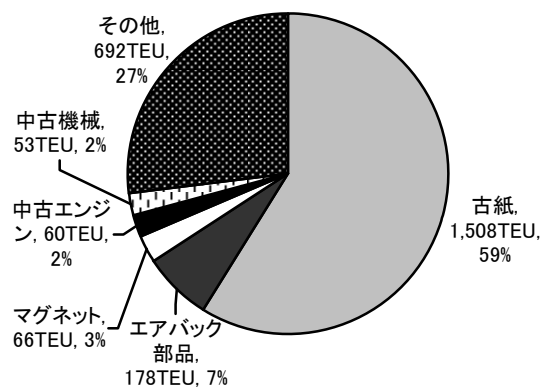


出所：伊万里市 HP (<http://www.city.imari.saga.jp/>) 「数字が示す伊万里港」より転記。原資料は「平成 18 年伊万里港湾統計年報」

伊万里港が取扱う輸入品は家具関連品（家具装備品および木製品など）が 5 割以上

を占め、飼肥料の原料である魚粉がそれに次ぐ量を占めている（図表 17 参照）。主な輸入元国は中国（2006 年で 15,654 TEU、56%）である。また、輸出は、伊万里港の浦ノ崎地区に廃棄物処理場を作るなどリサイクル基地としての機能を強化していることもあり、古紙が 6 割を占めるようになっている。その他はエアバッグ部品、マグネットなどとなっている（図表 18 参照）。主な輸出先も中国（2006 年で 1,777 TEU、70%）が大きく、韓国（586TEU、23%）がそれに次いでいる。

図表 18 伊万里港の品目別輸出貨物取り扱い割合（2006 年）



出所：伊万里市 HP (<http://www.city.imari.saga.jp/>) 「数字が示す伊万里港」より転記。原資料は「平成 18 年伊万里港湾統計年報」

伊万里港は、岸壁背後の広さに優位性を持つこと（臨海地区の大きさ全国 49 位）、さらに貨物の積み卸しや手続きの利便性の高さから、近隣に大規模港湾である博多港を持ってはいるものの、競争力が高い。さらに、九州の内陸輸送、特に自動車道路網の状況から、西九自動車道に対して利便性の高い伊万里港を活用する方が時間的に早く物流が可能である場所があることなどから、高い優位性を持っている。その結果、現在、伊万里港には国際定期コンテナ航路が①韓国・釜山、②中国・大連（平成 15 年 11 月～）、③中国・華南ラウンド（香港、蛇口、厦門）（平成 16 年 3 月～）、④中国・上海（平成 16 年 8 月～）の 4 航路就航している。

【注】

*1 港湾別世界コンテナ取扱ランキングは、基本的に各港湾から任意で提供された各年（calendar year）のコンテナ取扱量の情報を元にランキングを発表しているため、年度（fiscal year）の期間の異なる国の港湾の情報は、速報値に間に合わないこともある。