

国土交通政策研究 第64号

北部九州地域における国際物流のあり方に関する研究

2006年2月

国土交通省 国土交通政策研究所

研究調整官 國田 淳

研究官 蹴揚 秀男

— 目 次 —

はじめに	1
第1章 東アジアとの交易拡大による地域経済の発展を見据えた視点	3
(1) 北部九州の地域経済の現状	3
(2) 北部九州の輸出の動向	5
(3) 北部九州の輸入の動向	7
(4) 北部九州における既存産業の対アジア貿易の将来性	9
第2章 我が国の主要貿易国がアジアに移行しつつあることを見据えた視点	11
(1) 北部九州における国際港湾施設の現状	11
(2) 東アジア貿易におけるコンテナ貨物の流動状況	13
(3) 北部九州の国際海上輸送の新しい動き	16
(4) 東アジア貿易における輸送時間・費用の試算	18
第3章 北部九州が東アジアに近接した位置にあることを見据えた視点	21
(1) 北米・欧州向け貨物の輸送時間・費用の試算	21
(2) 釜山港及び北部九州港湾における優遇措置	24
(3) 北部九州が東アジアのトランシップハブになるための課題と要請	26
第4章 学識経験者からの提言	29
論文1 「アジア時代における九州の物流・産業への将来展望」	31
(中央大学教授 山崎朗氏)	
論文2 「九州への対内直接投資の展望と物流への影響」	45
(西南学院大学教授 立石揚志氏)	
論文3 「東アジア域内物流の中での北部九州主要港の可能性と課題」	61
(岡山大学助教授 津守貴之氏)	
論文4 「地域間競争力確保に向けたトランシップ・ゲートウェイへの課題と展望」	75
(運輸政策研究機構主任研究員 古市正彦氏)	
論文5 「北部九州における国際物流拠点形成のための政策課題」	93
(立命館アジア太平洋大学教授 汪正仁氏)	

はじめに

近年、東アジア経済の成長が目覚ましく、我が国との輸出入量も飛躍的に増大している。さらに、中国のWTO加盟、我が国と東アジア諸国とのFTA交渉の進展などは、我が国と東アジアの貿易をより活発化させ、物流量にも大きな影響をもたらすものと予想される。このような中、北部九州地域は東アジアに近接した立地条件を有しており、今後東アジアとの一層の交易拡大が期待される地域である。

一方、我が国では、物流分野において多くの規制緩和、構造改革特区による各種の物流支援措置等が実現し、東アジアとの経済連携の緊密化と相まって、我が国の国際物流を巡る事業環境は大きく変化し始めている。

本報告書は、北部九州地域を例として、このような環境変化が国際物流に与える影響を分析するとともに、学識経験者による国際物流のあり方に関する提言を取りまとめたものである。

調査研究の視点としては、北部九州地域を取り巻く現状と今後の環境変化を念頭に置いて、以下の3点を重視した。

- ①九州と東アジアとの産業連携による国際物流のあり方と課題
「東アジアとの交易拡大による地域経済の発展を見据えた視点」
- ②北部九州が日本の対東アジア貿易の拠点となるための課題
「我が国の主要貿易国が東アジアに移行しつつあることを見据えた視点」
- ③北部九州がアジアのトランシップハブになる可能性とその課題
「北部九州が東アジアに近接した位置にあることを見据えた視点」

本調査研究においては、九州地域の産業・物流等に造詣の深い学識経験者の方々からの提言として、中央大学教授 山崎朗氏、西南学院大学教授 立石揚志氏、岡山大学助教授 津守貴之氏、(財)運輸政策研究機構主任研究員 古市正彦氏、立命館アジア太平洋大学教授 汪正仁氏に北部九州における国際物流の展望についての論文をご執筆頂いた（各氏の所属は執筆当時）。

また、調査研究の一環として実施したヒアリング調査において北部九州で活動する荷主企業、物流事業者、船社の方々にご協力を頂いており、データ整理等においては日通総合研究所 渡部幹部長及び石井優子研究員に多大なご貢献を頂いた。

本報告書の発刊に当たり、ここに厚く感謝の意を表する次第である。

平成18年2月

国土交通省 国土交通政策研究所
研究調整官 國田 淳
研究官 蹴揚 秀男

第 1 章

東アジアとの交易拡大による地域経済の発展を見据えた視点

第1章 東アジアとの交易拡大による地域経済の発展を見据えた視点

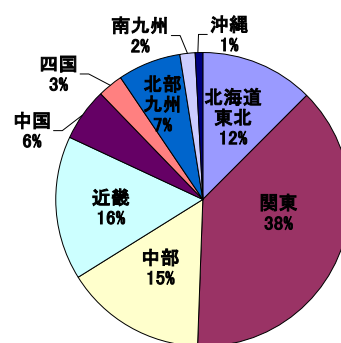
ここでは、今後東アジア物流が伸びていくと想定されることから、九州の産業・貿易の動向と将来予測について分析を行い、九州企業の対アジア貿易における将来性を検討する。

(1) 北部九州の地域経済の現状

- ・北部九州の域内総生産はスイスの GDP を上回る規模であり、我が国 GDP の 7% を占める。
- ・北部九州は非製造業に大きく依存した経済圏である。
- ・北部九州の品目別生産額のうち最大のシェアを占めるのは食料品、次いで電器機械であるが、全国に比して食料品のシェアが高く、輸送用機械のシェアが低いという特徴がある。

2002 年における北部九州¹の域内総生産は 34 兆 5,606 億円であり、日本の GDP (493 兆 1,824 億円) の約 7% に相当する。これはスイスの GDP (2,745 億ドル) を上回る経済規模である。

2001 年における北部九州の経済活動別 GDP の産業部門における構成を見ると、最大のシェアを占めているのはサービス業 (25.0%)、次いで製造業 (17.8%) であるが、サービス業も含め非製造業のシェアが全国平均に比べて高い。また、北部九州における製造業部門で最大のシェアを占めるのは食料品 (21.1%)、次いで電気機械 (15.2%) であるが、特に全国平均と比較した場合、食料品のシェアが高い点が顕著な特徴である。



資料：内閣府経済社会総合研究所国民経済計算部「県民経済計算年報」

図1 域内総生産の構成比(2002 年)

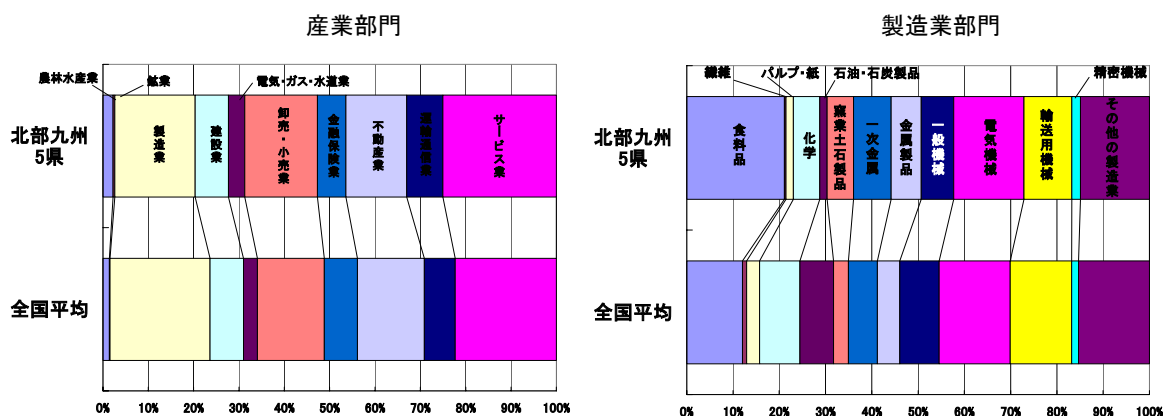
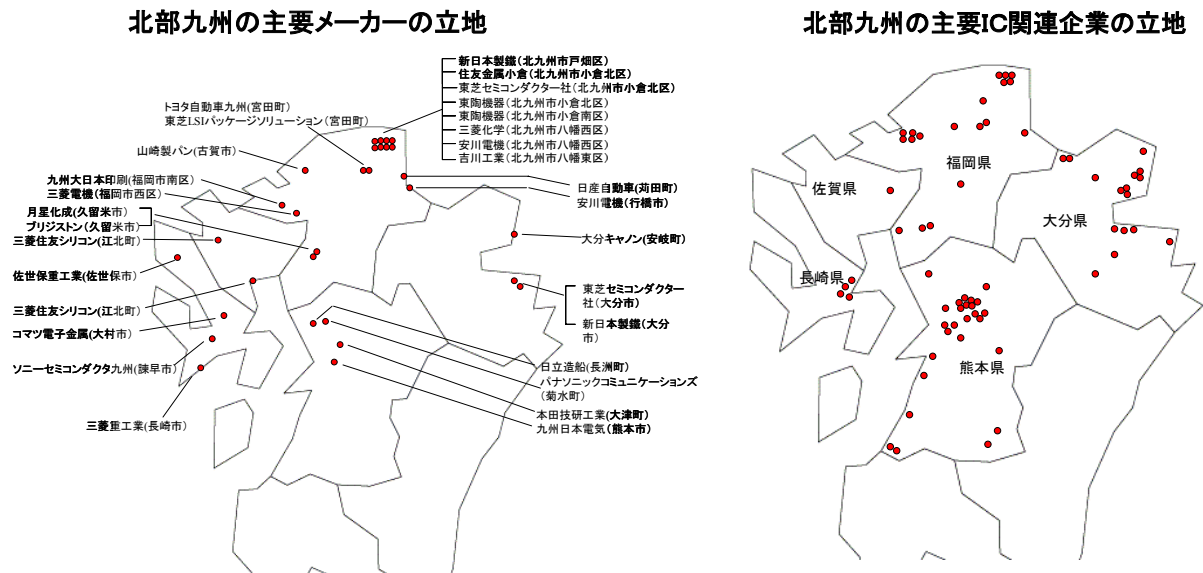


図2 北部九州における経済活動別GDPの構成(2001 年)

¹ 本稿では、産業集積や物流拠点の形成等を考慮して、特筆のない限り福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県の 5 県を北部九州としている。

なお、北部九州の最新の産業立地動向では、トヨタの愛知県外で初のエンジン工場が2006年1月福岡県荏田町に完成予定であるなど、自動車関連産業の立地が目立っており、周辺産業も含めた自動車関連企業の立地件数は2004年に27件にのぼり、2003年の17件を上回った²。このように北部九州では自動車関連産業の立地が急ピッチで進んでおり、カーアイランドとしての様相を強めていると言える。



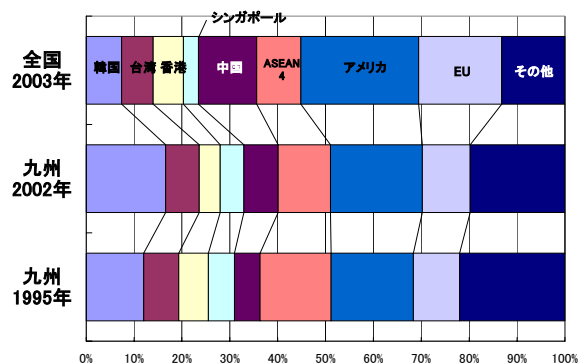
資料：財団法人九州経済調査協会『図説九州経済』2005年。

図3 北部九州の経済を支える企業の立地

² 資料：九州経済産業局『九州の工場立地動向調査（速報）平成16年』

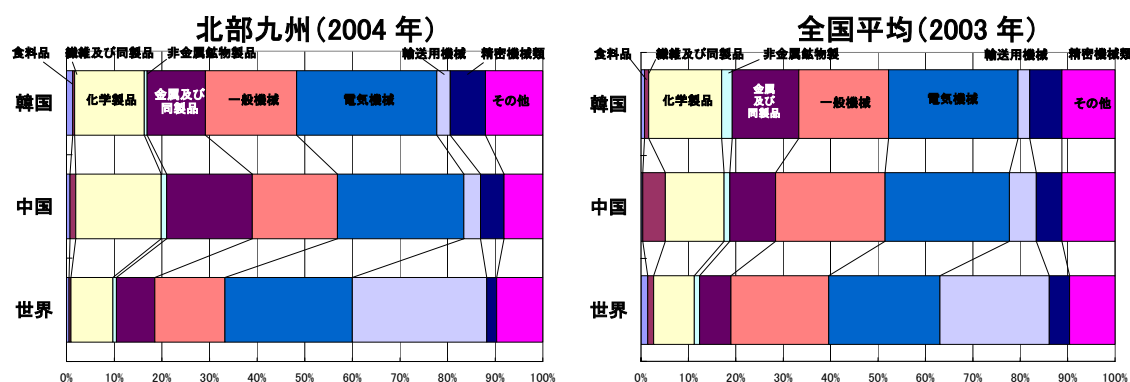
(2) 北部九州の輸出の動向

- ・九州の輸出相手地域で最大のシェアを占めるのは東アジアである。
- ・北部九州の輸出主導産業は電気機械産業、輸送用機械産業である。
- ・対中国、対韓国の輸出額を見ると、最大のシェアを占めるのは電気機械で、対世界輸出に比べ輸送用機械のシェアが著しく小さい。
- ・対中国輸出では、全国に比して化学製品、金属および同製品などの素材型産業のシェアが大きい。



資料：全国に関しては財務省貿易統計、九州に関しては門司税関資料。
注：ここで九州とは本稿で指す北部九州5県に鹿児島県、宮崎県を加えた地域である。

図4 九州の輸出(金額ベース)における国別構成



資料：全国に関しては財務省貿易統計、九州に関しては門司税関資料。

図5 主要国の輸出製品構成(金額ベース)

九州における2002年の輸出額を見ると、輸出総額3兆2543億円のうち国別で最大のシェアを占めるのはアメリカながら、地域的に捉えると東アジア諸国のシェアが最大であり、全国平均に比べて東アジアへの依存性が高い。とりわけ韓国のシェアが著しく大きく、1995年の12.0%から2002年の16.6%へと4.6ポイント拡大している。中国のシェアは比較的小さいものの、やはり輸出額のシェアが同期間中に5.3%から7.1%へと拡大傾向にある。これら韓国、中国に加えて、アメリカの輸出額のシェア拡大が目立つ一方、ASEAN4のシェアは14.8%から10.9%へと3.9ポイント縮小した。

北部九州における輸出製品の構成を見ると、主要輸出国である中国、韓国への輸出額のうち最大のシェアを占めるのは電気機械である。また、全国の傾向に比べると、対中国において化学製品や金属及び同製品など素材型製品のシェアが大きいという特徴が見られる。

表1 北部九州の対韓国、対中国の機械類輸出

品名	韓国						中国					
	1994年		2004年		対全国比 (%)	1994-2004年 年平均成長率 (%)	1994年		2004年		対全国比 (%)	1994-2004年 年平均成長率 (%)
	輸出額 (百万円)	シェア (%)	輸出額 (百万円)	シェア (%)			輸出額 (百万円)	シェア (%)	輸出額 (百万円)	シェア (%)		
総額	133,219	100.0	399,766	100.0	5.0	11.6	145,621	100.0	433,648	100.0	5.4	11.5
機械類	66,844	50.2	205,631	51.4	4.7	11.9	86,787	59.6	207,725	47.9	4.7	9.1
一般機械	23,395	17.6	76,606	19.2	4.2	12.6	23,145	15.9	77,377	17.8	4.2	12.8
原動機	3,848	2.9	12,217	3.1	7.6	12.2	5,450	3.7	6,555	1.5	4.1	1.9
事務用機器	1,205	0.9	1,004	0.3	0.3	▲ 1.8	316	0.2	7,241	1.7	2.4	36.8
自動データ処理機	302	0.2	88	0.0	0.1	▲ 11.6	42	0.0	2,946	0.7	4.6	53.0
金属加工機械	1,836	1.4	8,938	2.2	4.6	17.1	280	0.2	6,227	1.4	3.2	36.4
加熱用・冷却用機械	882	0.7	2,149	0.5	2.2	9.3	2,891	2.0	4,486	1.0	4.6	4.5
荷役機械	1,795	1.3	3,640	0.9	4.2	7.3	684	0.5	4,168	1.0	4.8	19.8
電気機械	42,045	31.6	117,575	29.4	5.6	10.8	9,678	6.6	115,370	26.6	5.5	28.1
重電機器	2,165	1.6	2,877	0.7	2.6	2.9	1,293	0.9	8,156	1.9	7.3	20.2
電機回路等の機器	3,671	2.8	14,656	3.7	4.8	14.8	1,796	1.2	12,339	2.8	4.0	21.3
映像機器	5	0.0	10,129	2.5	48.7	114.1	23	0.0	4,524	1.0	21.8	69.6
音響・映像機器の部分	3,295	2.5	12,563	3.1	4.6	14.3	25	0.0	5,800	1.3	2.1	72.4
通信機	269	0.2	675	0.2	1.2	9.6	831	0.6	1,680	0.4	3.1	7.3
半導体等電子部品	29,156	21.9	67,855	17.0	9.1	8.8	1,836	1.3	64,783	14.9	8.7	42.8
IC	13,200	9.9	57,972	14.5	11.6	15.9	1,232	0.8	46,840	10.8	9.3	43.9
輸送用機械	1,404	1.1	11,450	2.9	2.5	23.4	53,964	37.1	14,978	3.5	3.3	▲ 12.0
自動車	25	0.0	7,825	2.0	4.4	77.6	1,905	1.3	5,300	1.2	3.0	10.8
自動車の部分品	47	0.0	374	0.1	0.1	23.0	17	0.0	8,084	1.9	3.1	85.2
二輪自動車	-	-	102	0.0	8.6	-	5,563	3.8	51	0.0	4.3	▲ 37.5
船舶	66	0.0	1,434	0.4	30.0	36.1	44,915	30.8	151	0.0	3.2	▲ 43.4

資料：門司税関資料

表2 九州と全国におけるICの単位当たり生産額の変化

	九州			全国			F-C
	A.数量(百万個)	B.生産額(億円)	C.単位あたり生産額 (B/A)	D.数量(百万個)	E.生産額(億円)	F.単位あたり生産額 (E/D)	
1980年	3,658	5,485	1.5	9,350	18,418	2.0	▲ 0.5
1990年	6,431	8,897	1.4	16,054	29,134	1.8	▲ 0.4
1995年	8,698	12,179	1.4	22,572	38,339	1.7	▲ 0.3
1996年	7,576	12,706	1.7	21,293	38,462	1.8	▲ 0.1
1997年	8,660	12,359	1.4	25,220	37,701	1.5	▲ 0.1
1998年	8,202	10,662	1.3	24,699	33,729	1.4	▲ 0.1
1999年	9,039	10,929	1.2	28,533	35,846	1.3	▲ 0.0
2000年	10,607	13,924	1.3	35,335	44,281	1.3	0.1
2001年	6,570	10,185	1.6	23,242	32,591	1.4	0.1
2002年	7,230	10,243	1.4	26,323	31,788	1.2	0.2
2003年	7,295	9,868	1.4	28,126	34,376	1.2	0.1

資料：九州経済産業局資料

次に、北部九州の機械類輸出の動向を見ると、北部九州の主要輸出国である中国、韓国への輸出額で最大のシェアを占めるのは、電気機械となっている。特に中国への電気機械輸出は、輸出額が約 97 億円（1994 年）から約 1154 億円（2004 年）へ急増し、その間北部九州の対中国輸出総額に占めるシェアも 6.6%から 26.6%へと目覚ましい成長を見せた。とりわけ映像機器、半導体等電子部品の輸出においては、全国の当該製品輸出額に占める北部九州のシェアが高い。半導体等電子部品の輸出では、北部九州の対中国輸出に占めるシェアが 14.9%、成長率が 42.8%とともに高く、北部九州の中国向けリーディングインダストリーとして位置づけられる。

また、この半導体等電子部品の 7 割を占める IC の単位当たり生産額の推移を見ると、2000 年以降は全国平均を上回り、高付加価値化していることが窺える。

(3)北部九州の輸入の動向

- ・九州の輸入相手国で最大のシェアを占めるのは中国も含めた東アジアである。
- ・北部九州の主要輸入品は、鉱物性燃料および機械機器である。
- ・対中国、対韓国輸入額で、最大のシェアを占めるのは電気機械を含めた機械機器であり、なかでも半導体等電子部品は著しい成長が見られた。
- ・対中国輸入額では、全国に比べて衣類や履物などを含む「その他」のシェアが小さく、素材型産業のシェアが大きい。

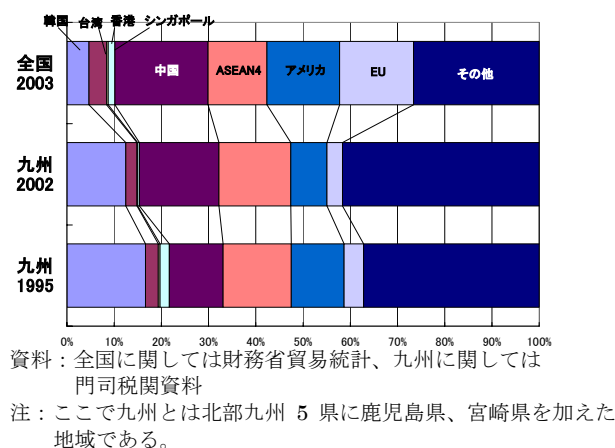


図6 九州の輸入(金額ベース)における国別構成

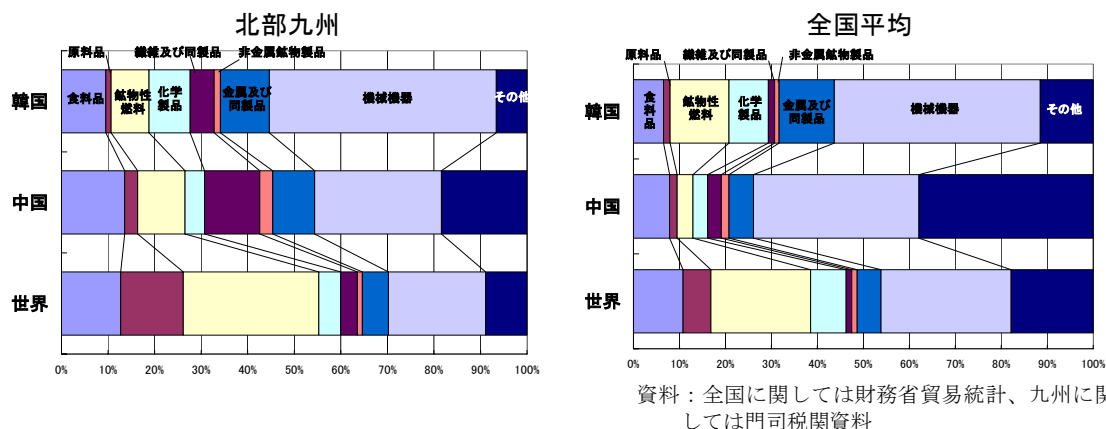


図7 主要国の輸入製品構成(金額ベース)

主に鉱物性燃料を輸入している中東を含む「その他」を除くと、2002 年の北部九州における輸入額 2 兆 9876 億円のうち最大のシェアを占めているのは中国であり、地域的には中国も含めた東アジアが最大のシェアを占めている。北部九州は全国平均に比べ、アジアからの輸入、特に対中国輸入のシェアが 16.8%と高い。

輸入製品の構成を見ると、北部九州の主要輸入品は、鉱物性燃料および機械機器であり、主要輸入国の中国、韓国からの輸入は、主に電気機械を含めた機械機器である。なかでも、半導体等電子部品に関しては、1994 年から 2004 年の 10 年間で、対韓国輸入額に占めるシェ

アが 5.8%から 30.8%へと大きく上昇し、対中国輸入でも年平均 136.3%と目覚ましい成長がみられた。また、北部九州の対中国輸入では全国の傾向と異なり、衣類や履物などを含む「その他」のシェアが小さく、素材型産業のシェアが大きいという特徴が見られる。

表3 北部九州の対韓国、対中国の機械類輸入

品名	韓国						中国					
	1994年		2004年		1994－2004年 年平均成長率		1994年		2004年		1994－2004年 年平均成長率	
	輸入額 (百万円)	シェア (%)	輸入額 (百万円)	シェア (%)			輸入額 (百万円)	シェア (%)	輸入額 (百万円)	シェア (%)		
総額	142,039	100.0	175,721	100.0	7.4	2.2	165,935	100.0	532,030	100.0	5.2	12.4
機械機器	22,376	15.8	85,627	48.7	8.0	14.4	11,139	6.7	145,062	27.3	3.9	29.3
一般機械	1,822	1.3	14,844	8.4	4.1	23.3	667	0.4	39,562	7.4	2.4	50.4
原動機	143	0.1	1,872	1.1	14.4	29.3	13	0.0	1,636	0.3	9.1	62.2
事務用機器	28	0.0	2,545	1.4	—	57.0	251	0.2	20,046	3.8	1.6	55.0
電機機械	18,915	13.3	65,404	37.2	9.7	13.2	8,822	5.3	89,320	16.8	4.7	26.0
重電機器	1,095	0.8	2,505	1.4	14.8	8.6	3,844	2.3	14,434	2.7	6.1	14.1
音響・映像機器	6,989	4.9	1,973	1.1	0.5	▲ 11.9	1,490	0.9	18,813	3.5	5.8	28.9
通信機	443	0.3	137	0.1	13.3	▲ 11.1	2,272	1.4	2,161	0.4	—	▲ 0.5
半導体等電子部品	8,196	5.8	54,162	30.8	—	20.8	3	0.0	16,304	3.1	—	136.3
IC	6,738	4.7	54,087	30.8	—	23.2	1	0.0	13,393	2.5	—	158.6
自動車の部分品	459	0.3	3,971	2.3	3,796.2	24.1	1,650	1.0	2,257	3.0	—	25.6

資料：門司税関資料

(4) 北部九州における既存産業の対アジア貿易の将来性

- ・将来的に、北部九州の最大貿易相手地域であるアジアの輸入伸び率が高い。特に、世界の消費地である中国の輸入が著しく成長する見込みである。
- ・北部九州の輸出額で最大のシェアを占める電気機械類、対中国、対韓国輸出で主要品目である化学製品、鉄鋼などの素材型製品の輸出伸び率は相対的に高い。
- ・しかし、北部九州のリーディングインダストリーである電子・通信機器など、輸出に比べ、輸入の伸びが高いと予想される品目も多い。

表4 国別実質輸入伸び率の予測値

	2004-2006年	2007-2010年	2011-2015年
世界	7.6	6.7	6.4
日本	5.7	4.9	4.3
米国	7.9	5	4.6
EU	6	6.5	5.7
アジア	12.5	7.5	7.9
うちNIES	10.4	7.3	6.9
うちASEAN	8.8	5.6	5.2
うち中国	20.2	9.2	10.9

出典：社団法人日本経済研究センター「第31回日本経済中期予測」

社団法人日本経済研究センターの第31回日本経済中期予測によると、中国を含めたアジアの輸入伸び率が高い。とりわけ中国の実質輸入伸び率の予測値は2007年-2010年で9.2%、2011-2015年で10.9%と、その他の主要地域に比べて最も高く、当面、中国が世界の消費地、大輸入国であり続けるものと予想されている。また、我が国の輸出については、民生用電気機械や電子・通信機器を始めとする機械類、化学製品や鉄鋼など素材型製品の輸出伸び率の予測値が高く、これらが有望な輸出産業を構成すると見られる。

北部九州の主要貿易相手地域は中国も含めた東アジア地域であるが、上記のようにアジア、特に北部九州の輸出額に占めるシェアが上昇傾向にある中国の輸入伸び率が高いと予測されていることに加え、北部九州の輸出額で最大シェアを占める電気機器類、対中国・対韓国輸出で主要品目の化学製品、鉄鋼などの素材型製品の輸出伸び率も相対的に高いと見られており、北部九州の輸出にとって好ましい国際経済の環境が続くと考えられる。しかし、北部九州のリーディングインダストリーである電子・通信機器など、輸出より輸入の伸びが高いと予測される品目も多く、アジアとのバランスの取れた産業連携を築く上で輸出産業の振興・育成が地域経済の大きな課題となろう。

表5 我が国の品目別貿易伸び率の予測

	2006-2015年 年平均成長率	
	輸出	輸入
農林水産業	2.3	2.7
鉱業	▲ 0.8	1.2
食料品	0.4	4.5
繊維	0.2	2.1
パルプ・紙	2.1	2.3
化学	4.6	6.9
石油・石炭	1.5	0.8
窯業・土石	1.7	1.2
鉄鋼	5.0	3.4
非鉄金属	4.1	2.4
金属製品	0.0	5.6
一般機械	3.3	6.2
産業用電気機器	3.4	0.5
民生用電気機器	6.4	8.9
電子・通信機器他	3.9	5.4
自動車	2.4	3.0
その他輸送機械	2.6	6.1
精密機械	2.6	0.8
その他の製造業	5.3	4.6

出典：社団法人日本経済研究センター
「第31回日本経済中期予測」

第 2 章

我が国の主要貿易国がアジアに移行しつつあることを見据えた視点

第2章 我が国の主要貿易国がアジアに移行しつつあることを見据えた視点

ここでは、アジア貿易における輸送ルートの現状等について分析を行い、北部九州港湾が我が国の東アジア向けゲートウェイとなるための可能性を検討する。

(1) 北部九州における国際港湾施設の現状

- ・博多港では、香椎パークポートに加え、2003年9月にアイランドシティが供用開始され、国際物流拠点としての機能を強化している。
- ・北九州港では、2005年4月に環黄海圏のハブポートを目指したひびきコンテナターミナルが供用開始され、今後の航路開設に注目が集まっている。

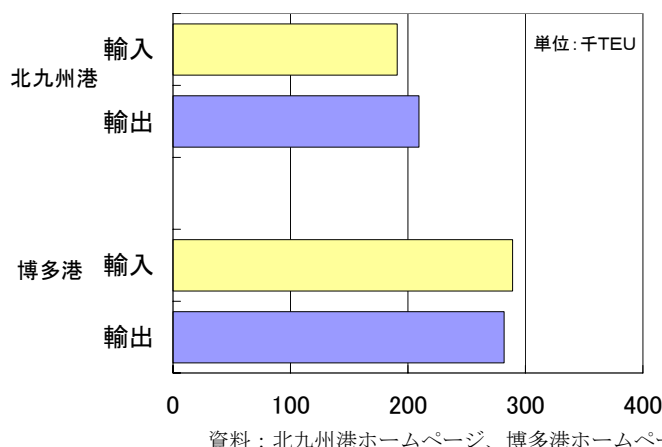


図8 北部九州主要港湾の外貿コンテナ取扱量(2004年)

①北九州港

ひびきコンテナターミナル



水深	バース数	延長
-15.0m	2	700m
-10.0m	2	340m

ターミナル総面積	約29ha
ガントリークレーン	オーバーパナマックス 2基
蔵置能力	ドライコンテナ 18,048TEU(4段積) リーファコンテナ 324個(3段積)
荷役方式	トランスファークレーン方式 トランスファークレーン6基 トラクターヘッド 7台 ヤードシャーシ 7台

資料: 北九州港ホームページ、北九州市資料

図9 北九州港の概要(ひびきコンテナターミナル)

近年、北部九州の主要港湾である博多港および北九州港の両港では、コンテナターミナルの建設など国際物流拠点形成に向けての活発な取り組みが行われている。

北九州港では、2005年4月にひびきコンテナターミナルが供用開始された。これは、我が国の港湾で初めてPFI（プライベート・ファイナンス・イニシアチブ）によって整備が行われた近代的な国際コンテナターミナルであり、将来的に欧米向けの基幹航路を開設

し、環黄海圏のハブポートを目指している。

博多港は、神戸以西では唯一、北米・欧州などのコンテナ基幹航路を有する国際港湾として九州経済の発展に大きな役割を果たしており、既存の国際物流拠点である香椎パークポートに加え、2003年9月にアイランドシティが供用開始され、国際港湾としての機能を強化している。

②博多港

香椎パークポート



区分	水深	バース数	延長
外貿コンテナターミナル	-13.0m	2	600m
外内貿ターミナル	-11.0m	1	190m
	-7.5m	3	390m
内貿ターミナル	-7.5m	3	390m

ターミナル総面積	20.9ha 外壁 2バース 水深 -13m
ガントリークレーン	4基
蔵置能力	約9,800TEU 冷凍コンセント 300口

アイランドシティ



区分	水深	バース数	延長
国際コンテナターミナル	15m	2	700m
	14m	1	330m
外国貿易ターミナル	11m	1	190m
国内貿易ターミナル	7.5m	4	520m

ターミナル総面積	146,551㎡ 外壁全長 330m 水深 -14m
コンテナクレーン	定格荷重 40.6トン 基数 3基 アウトリーチ 50m(コンテナ18列対応)
蔵置能力	7,744TEU ドライコンテナグランドスロット 1,816TEU 冷凍コンセント 240口
荷役方式	トランスファークレーン方式 トランスファークレーン9台

資料：博多港ホームページ

図 10 博多港の概要(香椎パークポート、アイランドシティ)

(2) 東アジア貿易におけるコンテナ貨物の流動状況

- ・近年、アジアを中心とする海上コンテナ輸送量が飛躍的に増加している。
- ・東アジア（韓国・中国・台湾）貿易における輸出入コンテナ貨物流動を見ると、貨物量、利用港湾ともに中国の比率が最も高い中で、釜山港が中国との輸出入貨物の約5%を扱っている点が注目される。

①世界の海上コンテナ輸送量の推移

近年、アジア諸国の経済成長や海上輸送におけるコンテナ化の進展等を背景として、海上コンテナ貨物の輸送量は増加傾向にあり、1990年に2,341万TEUであった世界の海上コンテナ輸送量は、2003年には7,472万TEUと、対1990年比で3.19倍に達している。特にアジアを中心とするコンテナ流動は、アジア域内が3.16倍、アジアー欧州が3.70倍、アジアー北米が2.64倍と飛躍的に増加している。

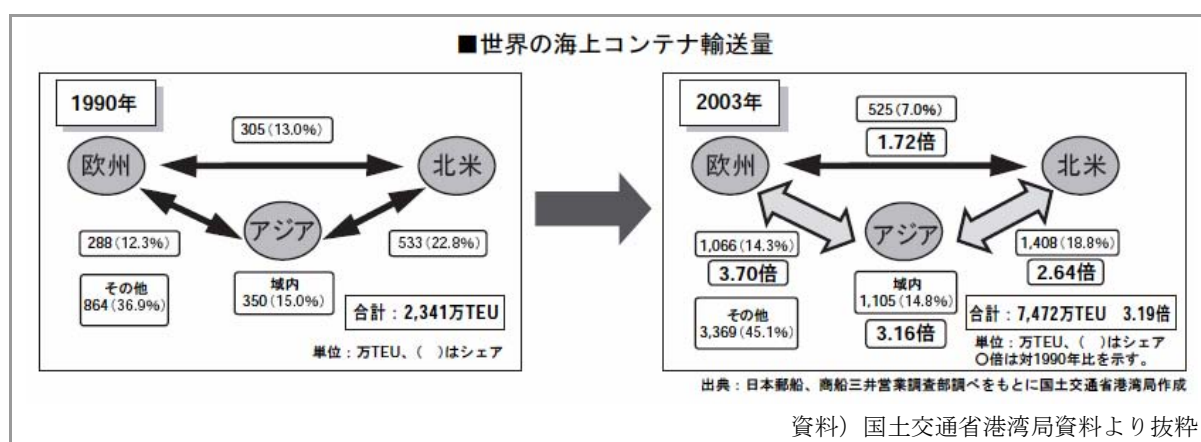


図 11 世界の海上コンテナ輸送量の増加

②東アジアへの輸出コンテナ貨物の流動状況

次ページ図12は、東アジア（韓国・中国・台湾）貿易における輸出コンテナ貨物輸送の現状について、平成15年度輸出入コンテナ貨物流動調査データから整理したものである¹。

東アジアへの輸出コンテナ貨物量(1,945,496トン)を生産地別に見ると、関東が27.6%、中部・北陸が26.1%、近畿が18.7%、中国・四国・沖縄が16.8%、九州が5.9%、北海道・東北が5.0%の順となっている。仕向国では、中国が64.2%、台湾が21.7%、韓国が14.1%となっており、中国向け貨物の比率が高い。

輸出コンテナ貨物を生産地→船積港の流動で見ると、関東、中部・北陸、近畿の貨物は、中部・北陸においてその他日本港湾の比率が16.7%<44：図1に示した東アジアへの輸出コンテナ貨物に対する千分比、以下同様>となっているものの、そのほとんどが中枢港湾で船積みされている。また、中国・四国・沖縄の貨物は65.5%<110>がその他日本港湾、25.1%<42>が中枢港湾、9.4%<16>が北部九州港湾で船積みされており、九州の貨物は86.9%<51>が北部九州港湾、10.4%<6>がその他日本港湾である。このことから、北部九州港湾では、九州及び中国・四国・沖縄を生産地とする貨物を主に集荷している現状が窺える。

¹ 国土交通省港湾局計画課からの資料提供に基づき、平成15年度輸出入コンテナ貨物流動調査（1ヶ月調査）のデータを加工している。

船積港→仕向港の流動については、中枢港湾で船積みされたコンテナ貨物の 66.9% <482>が中国港湾、14.5% <104>がその他台湾港湾、9.6% <69>が釜山港、5.8% <42>が高雄港を仕向港としている。一方、北部九州港湾では 49.3% <35>が中国港湾、25.8% <18>がその他台湾港湾、18.8% <13>が釜山港、5.6% <4>が高雄港であり、中枢港湾に比べ中国港湾の比率が低く、その他台湾港湾と釜山港の比率が高い。その他日本港湾では 42.4% <88>が中国港湾、32.4% <67>が釜山港、15.8% <33>がその他台湾港湾、8.3% <17>が高雄港であり、他に比べ釜山港のウェイトが高いのが特徴といえる。

仕向港→仕向国の流動については、釜山港を仕向港とする貨物の 76.2% <114>は韓国向け、23.3% <35>は中国向けである。その他韓国港湾の 99.9% <26>は韓国、中国港湾の 99.3% <601>は中国、高雄港の 91.4% <58>は台湾、8.6% <5>は中国、その他台湾港湾の 99.6% <155>は台湾が仕向国となっている。基本的には仕向国の港湾が仕向港として利用される中、釜山港において中国向け貨物の 5.4%（67,720 トン）を扱っている点が注目される。

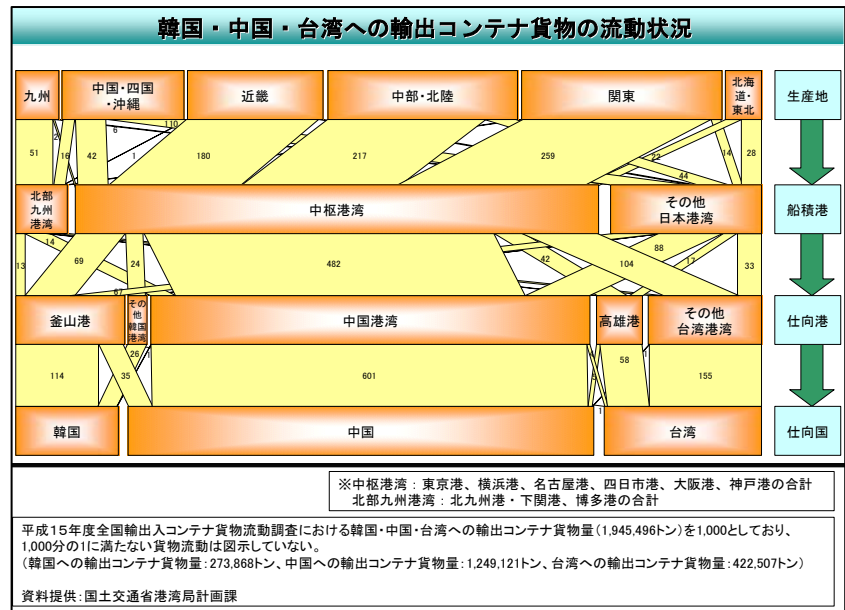


図 12 東アジア貿易における輸出コンテナ貨物の流動状況

③東アジアからの輸入コンテナ貨物の流動状況

図 13 は、東アジア貿易における輸入コンテナ貨物輸送の現状について、平成 15 年度輸出入コンテナ貨物流動調査データから整理したものである。

東アジアからの輸入コンテナ貨物量（4,493,984 トン）を消費地別に見ると、関東が 29.0%、近畿が 27.1%、中部・北陸が 26.1%、中国・四国・沖縄が 7.9%、九州が 6.4%、北海道・東北が 3.5%の順となっている。原産国では、中国が 83.9%、韓国が

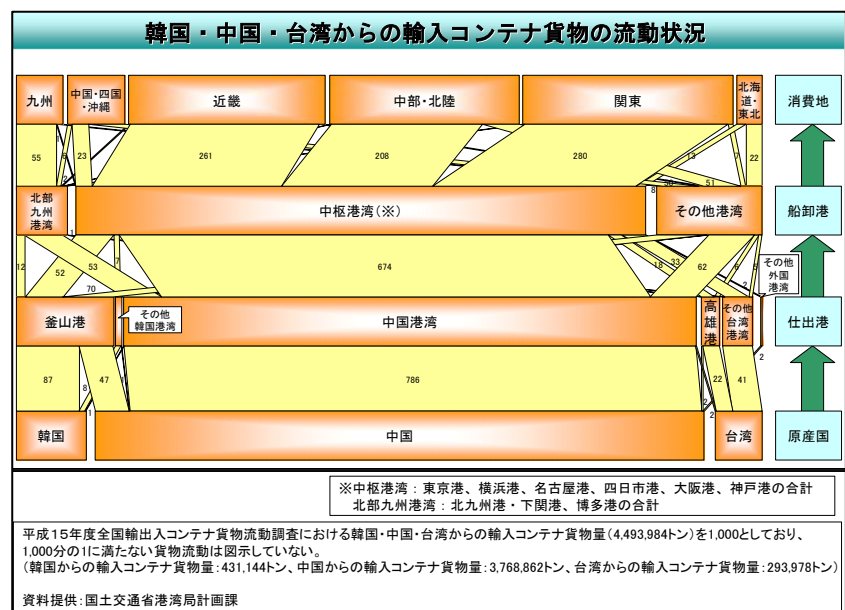


図 13 東アジア貿易における輸入コンテナ貨物の流動状況

9.6%、台湾が6.5%となっており、中国からの貨物は輸出に比べさらに高い比率となっている。

輸入コンテナ貨物を消費地←船卸港の流動で見ると、関東・中部・北陸、近畿の貨物は、中部・北陸においてその他日本港湾の比率が19.4%<51：図2に示した東アジアへの輸出コンテナ貨物に対する千分比、以下同様>となっているものの、そのほとんどが中枢港湾で船卸しされている。また、中国・四国・沖縄の貨物は63.1%<50>がその他日本港湾、28.9%<23>が中枢港湾、8.0%<6>が北部九州港湾で船積みされており、九州の貨物は86.0%<55>が北部九州港湾、12.5%<8>がその他日本港湾である。北部九州港湾は、輸入においても九州及び中国・四国・沖縄を消費地とする貨物を主に集荷しているものの、輸入貨物に占める中国・四国・沖縄の比率が輸入に比べて低いことから、北部九州港湾で扱う中国・四国・沖縄の輸入貨物のウェイトも輸出に比べて低くなっている。

船卸港←仕出港（船積港）の流動については、中枢港湾で船卸しされたコンテナ貨物の85.8%<674>が中国港湾、6.6%<52>が釜山港、4.2%<33>がその他台湾港湾、2.3%<18>が高雄港を仕出港としている。一方、北部九州港湾では76.5%<53>が中国港湾、17.1%<12>が釜山港、3.9%<3>がその他台湾港湾、2.0%<1>が高雄港であり、中枢港湾に比べ釜山港の比率が高い。その他日本港湾では48.5%<70>が釜山港、42.6%<62>が中国港湾、4.1%<6>が高雄港、3.6%<5>がその他台湾港湾で船卸しされており、釜山港が中国港湾を上回るウェイトを占めている。このことから、輸入貨物の流動においては、輸出貨物にも増して我が国地方港湾と釜山港とのネットワーク形成が深まっていると推測される。

仕出港（船積港）←原産国の流動については、釜山港を仕出港とする貨物の64.8%<87>は韓国向け、35.0%<47>は中国向けである。その他韓国港湾の91.8%<8>は韓国、8.2%<1>は中国、中国港湾の99.7%<786>は中国、高雄港の89.3%<22>は台湾、9.9%<2>は中国、その他台湾港湾の99.0%<41>は台湾が原産国となっている。輸出と同様に、原産国の港湾が仕出港として利用される傾向があるが、釜山港において中国発貨物の5.6%（211,375トン）を扱っており、輸入においても釜山港を経由する中国貨物の流動が目立つ。

(3) 北部九州の国際海上輸送の新しい動き ～北部九州における RORO 船輸送の展開～

- ・コンテナ船よりも速く、航空輸送よりも安価な RORO 船が、今後の東アジア貿易において有望な輸送モードになると見られる。
- ・我が国では、博多と上海を結ぶ上海スーパーエクスプレスが 2003 年から就航しており、その利用率も増加している。

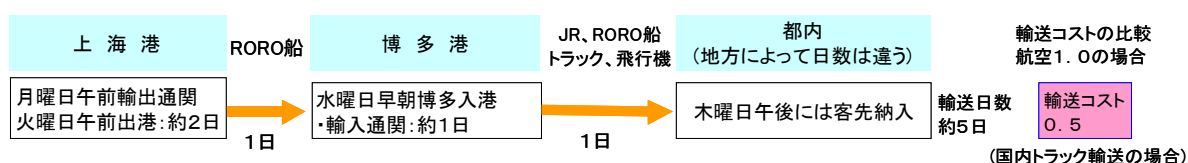
2003 年に我が国初の国際定期 RORO 船²である上海スーパーエクスプレス（SSE）が博多-上海間に就航したことは、北部九州を巡る国際海上輸送の新しい動きとして注目に値する。RORO 船はコンテナ船より速く、航空輸送より安価というメリットを活かし、近隣の東アジア貿易において有望な輸送モードに成長することが期待されている。また、日本通運では SSE を活用し、博多港を拠点に「博多クロスサービス」を提供している。これは、博多港を中継地点に、上海、釜山、東京、那覇を RORO 船・フェリーで相互に結ぶサービスであり、上海航路は SSE、釜山航路はカメラライン（フェリー）をそれぞれ活用し、さらに東京航路と沖縄航路においても RORO 船を利用しているものである。このサービスによって、様々な荷役形態の輸送手段を一貫してつなぐことができ、積み替えを短縮することが可能となる。

表6 上海スーパーエクスプレスの概要

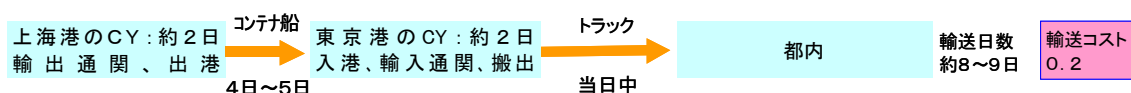
RORO 船就航の背景	・コンテナ船よりも高速 ・航空貨物より輸送コストが低い（航空貨物の輸送コストは高すぎる）	
サービス出現の理由	・中国からの製品輸入が近年増大しているが、荷主が多様な物流サービスの提供を望んでいる	
従来と比較してのメリット	・リードタイム（発地の港から着地まで）の短縮 ・運賃の削減	
輸送対象品目	輸入	電子部品、家電製品、アパレル、生鮮品、レトルト食品、家具類、化成品
	輸出	アパレル素材、家電部材、電子部品、機械類、自動車部品、雑貨
	ハード	・RORO 船の接岸できる岸壁（水深 10m）と背後の野積場の確保
成立条件	ソフト	・国内配送における多様な輸送機関サービスの提供（博多港・福岡空港からの国内配送体制の充実） ・潜在的な需要量の存在と荷主ニーズの有無・強弱 ・最低でも週 2 便の運航 ・消費率 60%程度必要
課題	シャージの相互走行（日中間での車両走行安全基準の相違）	

資料：国土交通省政策統括官付政策調整官室資料

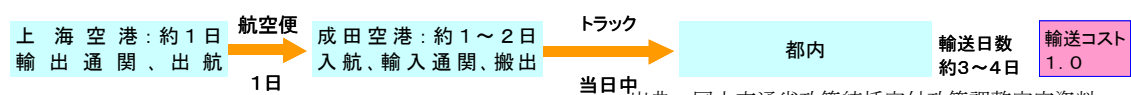
◆上海スーパーエクスプレスの場合（日本の商売に合致する輸送ダイヤ：週末には店舗に商品が揃う）



◆海上輸送の場合



◆航空輸送の場合



出典：国土交通省政策統括官付政策調整官室資料

図 14 上海スーパーエクスプレスのリードタイム（コンテナ船、航空との比較）

² RORO 船（Roll on/Roll off 船）：荷役にクレーンを使わず、貨物をトラックやトレーラシャージごと積み込む方式の貨物船。

このように北部九州を軸に展開されつつあるRORO船・フェリーの活用に関して、メリット・デメリットを整理すると以下のとおりである。

①RORO船のメリット

RORO船は車両走行方式で荷役を行うため、コンテナ船に比べ多岐にわたる輸送が可能であり、コンテナ船のクレーン荷役に比べ短時間での荷役が実現できる。また、コンテナ船では貨物を国際規格の海上コンテナに積込む必要があるため、輸出入のインバランスがある場合、空コンテナの回送が必要であるが、RORO船では貨物の形状に対して柔軟な対応ができる。さらに、荷役でクレーンを利用しないため貨物への衝撃が少なく、荷痛みを回避できる等のメリットもある。

②RORO船のデメリット

RORO船は波浪動揺に脆弱なため、長距離輸送には不向きである。また、2港間のシャトル輸送なので、コンテナ船と比して1寄港当たりの貨物量を多く確保する必要がある。さらに、コンテナ船よりも高速である反面、燃料費を中心に運航費も割高となる。

(4) 東アジア貿易における輸送時間・費用の試算

- ・国内各地域から東アジアへの輸出ルート进行想定し、北部九州を經由した場合の輸送費用・時間をその他のルートと比較した。
- ・ここでの試算は簡易なものであるが、北部九州を經由するルートと釜山港を經由するルートでは輸送費用・時間とも大きな差はなかった

北部九州が東アジアに近接した立地条件を活かし、我が国における東アジア貿易のゲートウェイとなる可能性を輸送時間・輸送費用の面から検討した。ただし、北部九州のポテンシャルを明らかにする観点から、単純化のために港湾ごとの料金・サービスの違い等は捨象している。

具体的には、図 15 のとおり国内各地域から東アジア（中国・台湾及び韓国）への輸出ルートを想定し、北部九州を經由した場合の輸送費用・時間をその他のルート（釜山港トランシップ等、下図参照）と比較した。なお、ここでの輸送時間・輸送費用は『港湾投資の評価に関する解説書 2004』に準拠しており、輸送費用には時間費用も含めている。次ページ以降に、輸出ルート別の輸送時間・輸送費用の試算結果（図 16～18）及び試算における仮定を示す。

輸送時間については、東京からの輸出では、トラックを利用して北部九州港湾で船積みするルートが最も速いが、北部九州・新潟ではダイレクトが最も速い。また、新潟からの輸出では、ダイレクトに次いでトラックを利用するルート（東京湾積出）が速く、トランシップは他のルートより長い輸送時間を要する。

一方、輸送費用はいずれもダイレクトが最も小さく、トラックによる陸上輸送はトランシップに比べても大幅に大きくなる。このことから、トラックの利用は高速性に優れるものの、コスト面ではトランシップのケースを含む海上輸送が圧倒的に優位である。

とりわけ、対韓国貿易、対中国貿易については、北部九州港湾とのダイレクト輸送が東京湾ダイレクト等に比べて、輸送時間の面でも輸送費用の面でも圧倒的に有利であり（例えば、東京湾ダイレクトに比べ、

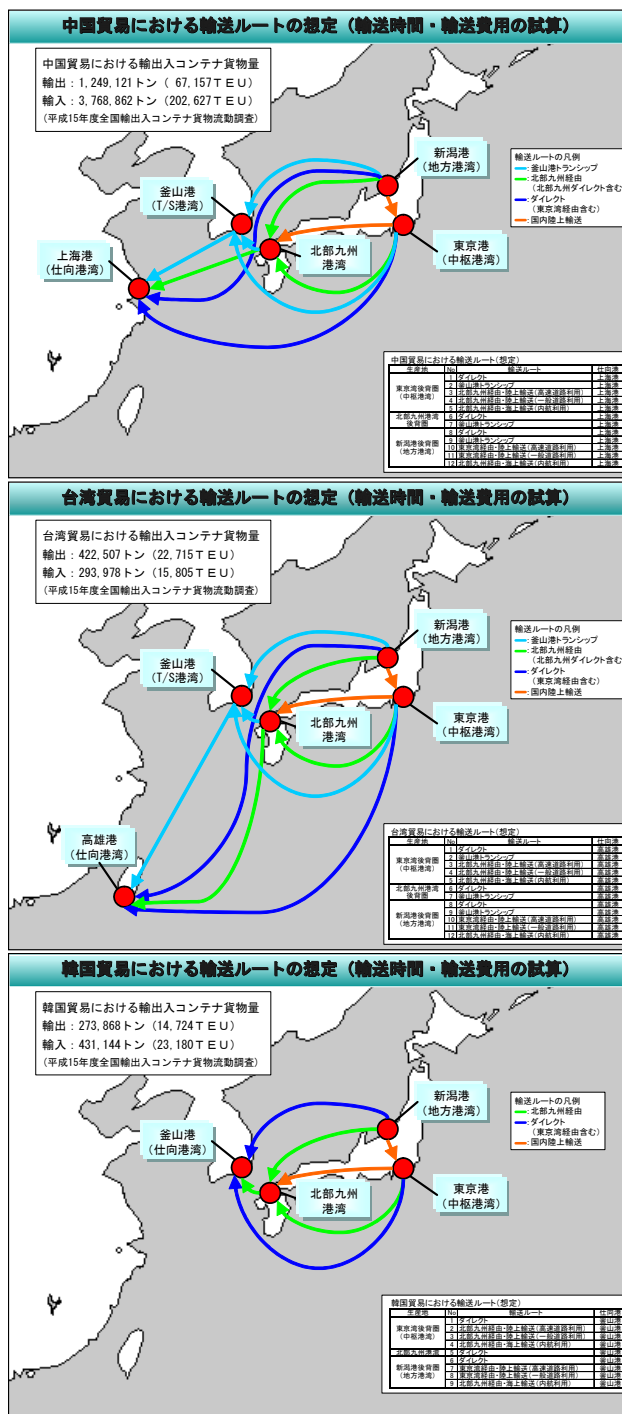


図 15 輸送ルートの想定（東アジア貿易）

対韓国で輸送時間 17.9%、輸送費用 24.6%、対中国で輸送時間 50.3%、輸送費用 53%）、近年の東アジア S C M に対するニーズの高まりも踏まえると、韓国、中国向けの流通・生産拠点としての北部九州地域のポテンシャルは極めて高いと考えられる。

北部九州港湾を経由するルート（内航フィーダー）と釜山港を経由するルートと比較すると、試算において両港のトランシップ時間・費用は同一と仮定していること、両港が近接していることから、輸送時間・輸送費用とも大きな差はなかった。これらの結果は簡易な試算によるものであるが、北部九州港湾において釜山港と同等の料金・サービス水準が実現できれば、東アジア貿易における我が国のゲートウェイになり得ることが示唆される。

我が国発着の釜山港経由中国向けのコンテナ貨物は、今回の簡易試算で明らかとなったように、輸送時間の面でも輸送費用の面でも決して有利ではないにもかかわらず、2.（2）に記載したように、コンテナ貨物流動の現状では輸出 67,720 トン、輸入 211,375 トンの計約 28 万トン存在している。このことから、北部九州港湾がトランシップ貨物に対して釜山港と同等の料金・サービスを提供することができれば、対中国だけでも年間約 300 万トン超のコンテナ貨物需要を創出できる可能性が考えられる。

また、北部九州港湾が東アジアへの航路数・寄港頻度を増加させ、ゲートウェイとしての利便性を高めていくには、料金・サービス水準に加え、日本海側を中心とする地方コンテナ貨物の集約のための内航ネットワークの形成や、貨物鉄道の活用も含めた国内輸送の円滑化等の取組も必要であろう。

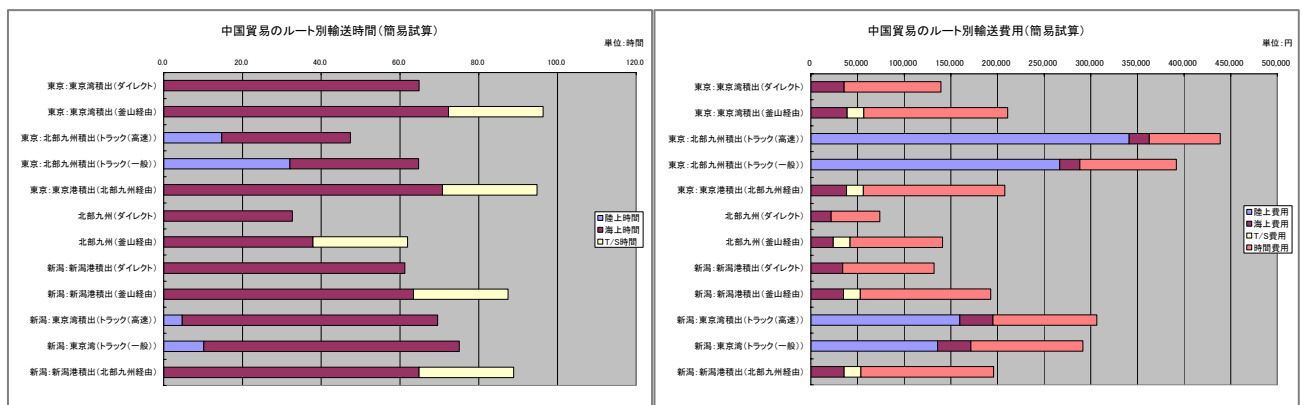


図 16 中国貿易におけるルート別輸送時間・輸送費用の試算結果

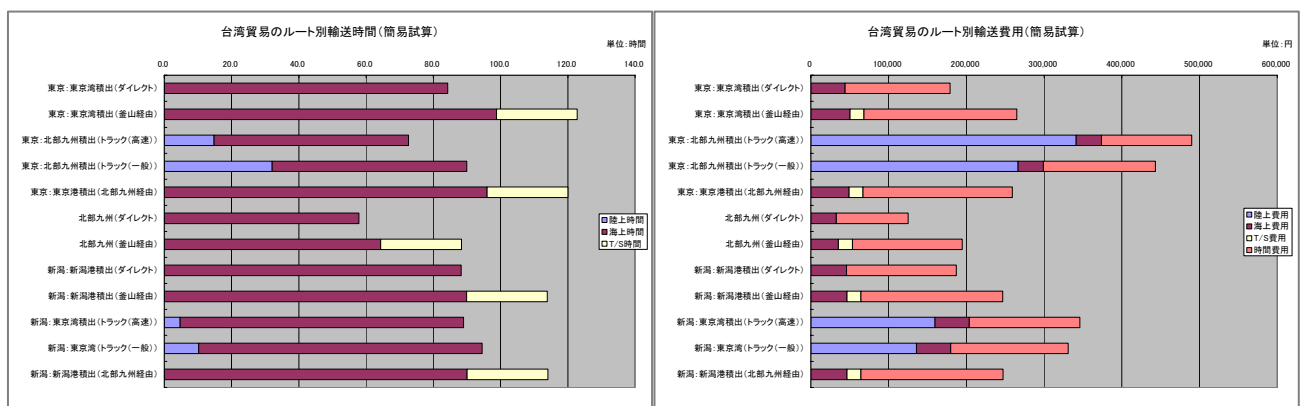


図 17 台湾貿易におけるルート別輸送時間・輸送費用の試算結果

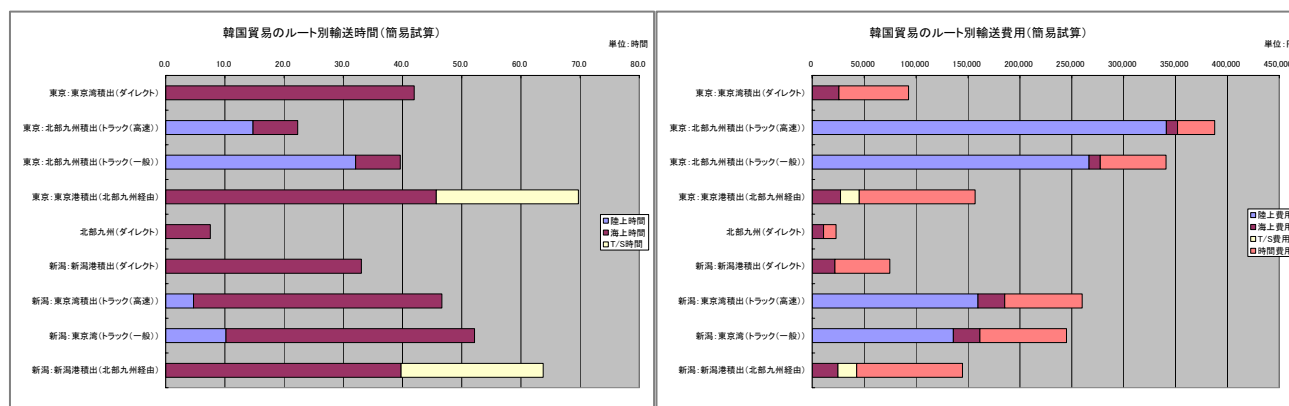


図 18 韓国貿易におけるルート別輸送時間・輸送費用の試算結果

【試算における仮定】

- ・ 中枢港湾：東京湾、地方港：新潟港、中国港湾：上海港、台湾港湾：高雄港、韓国港湾：釜山港を対象に 20ft コンテナ 1 個当たりの輸送時間・費用を試算。
- ・ 生産地から最寄りの港湾への陸上輸送は無視した。(東京湾後背圏→東京湾など)
- ・ 陸上輸送距離は、東京→北部九州を 1,100km、新潟→東京を 350km と仮定。
- ・ トラック（高速）については、高速道路利用を仮定し、平均走行速度を 74.5km/h として試算。
- ・ トラック（一般）については、一般道路利用を仮定し、平均走行速度を 34.3km/h として試算。
- ・ 海上輸送時間は、最大積載貨物量 500TEU の船型を仮定し、平均航行速度を 16.3 ノットとして試算。
- ・ トランシップ時間は、内航フィーダー、釜山フィーダーともに 24 時間と仮定。
- ・ トランシップ費用は、実績ヒアリング等に基づき、北部九州港湾、釜山港ともに 20ft コンテナ 1 個当たり 18,000 円と仮定。
- ・ 陸上輸送費用、海上輸送費用、輸送時間費用は『港湾投資の評価に関する解説書 2004』に基づき算出。

第 3 章

北部九州が東アジアに近接した位置にあることを見据えた視点

第3章 北部九州が東アジアに近接した位置にあることを見据えた視点

ここでは、日本及び東アジアからの北米・欧州向け貨物を対象に、北部九州港湾がその立地条件を活かし、東アジアのトランシップハブとして競争力を得る可能性を検討する。

(1) 北米・欧州向け貨物の輸送時間・費用の試算

- ・北部九州港湾が東アジアのトランシップハブとして発展する可能性を探るため、北米・欧州向けのコンテナ貨物について輸送ルート別の試算を行った。
- ・北部九州港湾を経由するルートは、釜山港経由と比べて輸送費用・時間にほとんど差がなく、中国発貨物に関しては東京湾経由に比べて優位性があると考えられる。

① 日本発のコンテナ貨物に係る試算

国内各地域から北米西岸航路・欧州航路に接続する輸出ルートを図のとおり想定し、北部九州を経由した場合の輸送時間・費用をその他のルート（釜山港トランシップ等）と比較した。試算の主な仮定は2.（4）と同様である。

地方港湾（新潟港）では、東京湾、北部九州、釜山港のいずれかで基幹航路に接続するルートを想定している。この結果、地方港湾からは東京湾から積み出すルートが最も高速であり、北部九州は釜山港とほぼ同じ輸送時間である。一方、輸送費用で比較すると、北米西岸航路では東京湾積み出しが勝るものの、欧州航路では逆に北部九州・釜山港を経由する方が低コストとなっている。

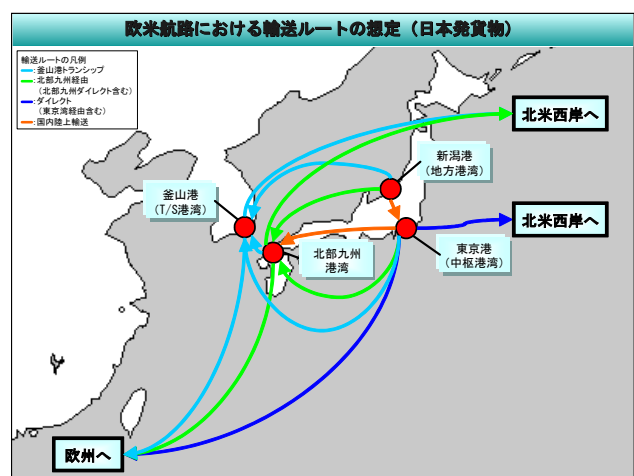


図 19 輸送ルートの想定（日本発貨物）

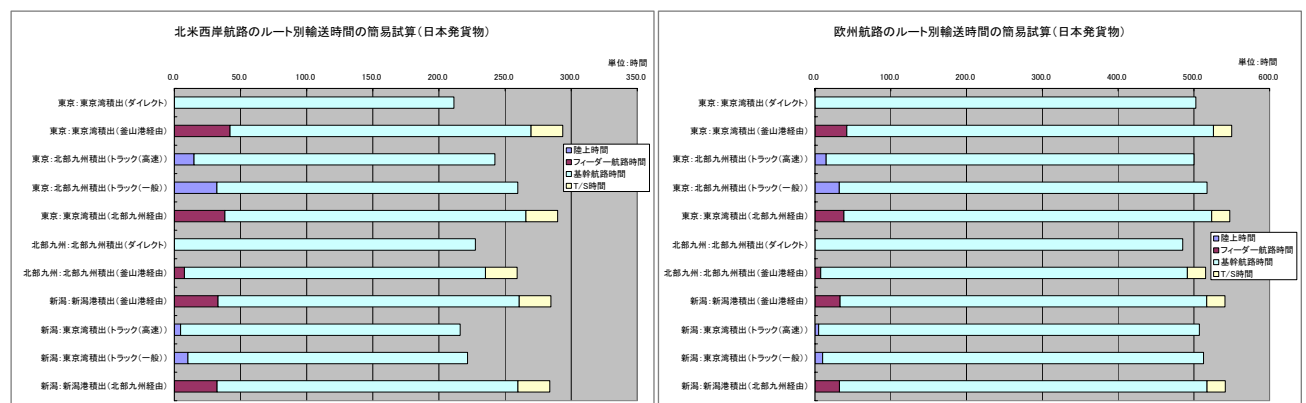


図 20 ルート別輸送時間の試算結果（日本発貨物）

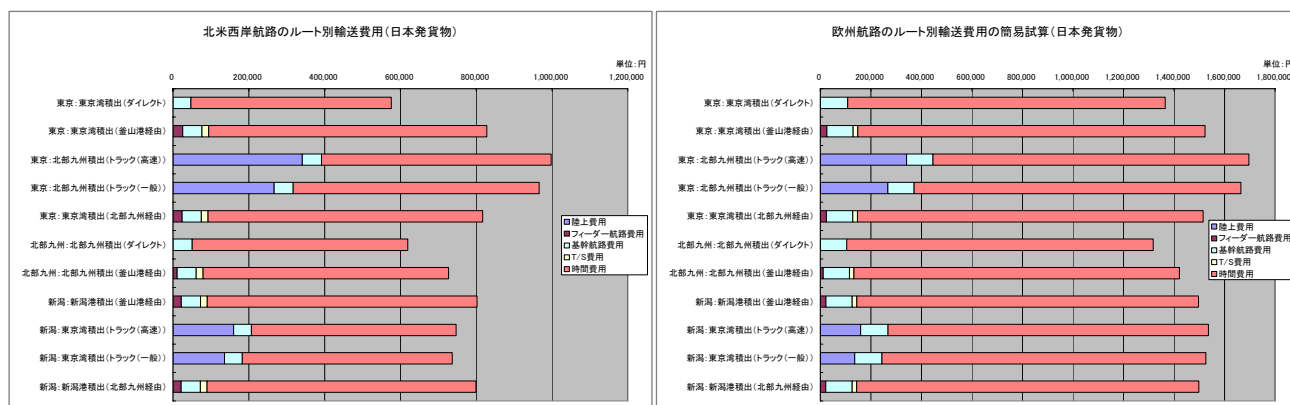


図 21 ルート別輸送費用の試算結果(日本発貨物)

②中国発のコンテナ貨物に係る試算

中国（上海港の利用を想定）から北米西岸航路・欧州航路に接続する輸出ルートを図のとおり想定し、北部九州を経由した場合の輸送時間・費用をその他のルート（釜山港トランシップ等）と比較した。

試算結果を見ると、当然ではあるが、輸送時間・輸送費用ともにダイレクトのケースが最も優位である。北部九州経由のルートでは、釜山港経由に比べ輸送時間がわずかに長く、輸送費用も若干大きいものの、ほとんど差がない結果であった。

一方、北部九州は東京湾に比べて輸送時間・費用のいずれも小さく、国内港湾の中では中国に近接した地の利があると考えられる。

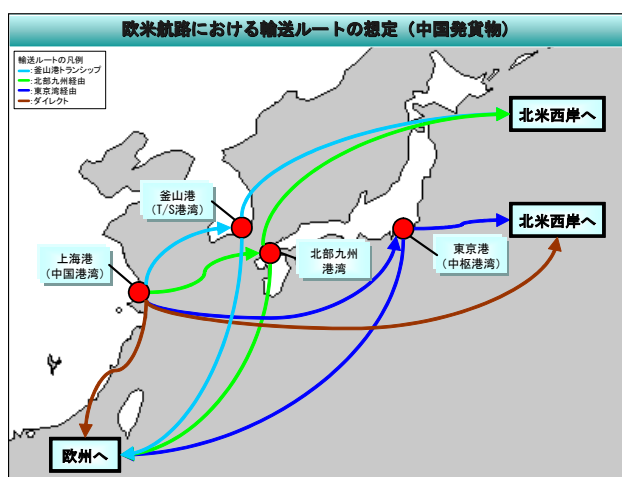


図 22 輸送ルートの想定(中国発貨物)

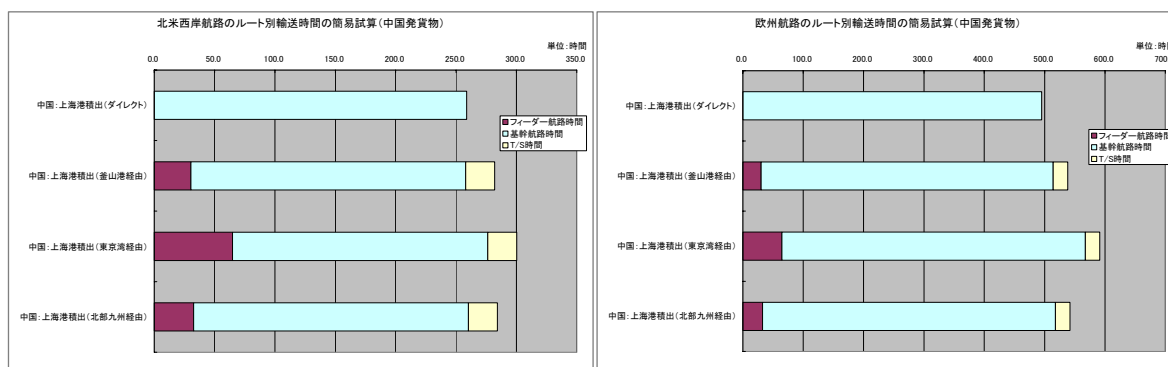


図 23 ルート別輸送時間の試算結果(中国発貨物)

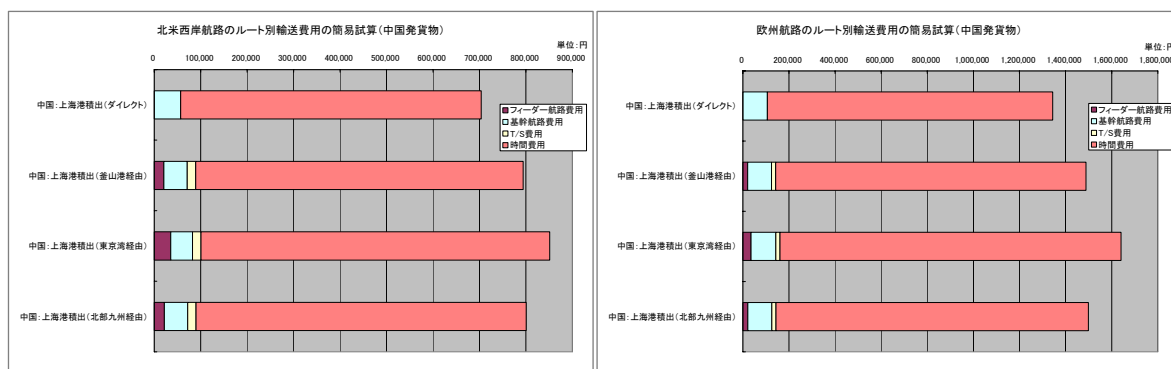


図 24 ルート別輸送費用の試算結果(中国発貨物)

(2) 釜山港及び北部九州港湾における優遇措置

- ・釜山港では、釜山新港背後地における格安の土地賃貸料（約 45 円/㎡）や物流企業への税制優遇などの各種優遇措置が講じられている。
- ・北部九州港湾では、構造改革特区による規制の特例措置や民間の経営能力などを活用し、国際競争力の強化に向けた取組が進められている。

①釜山港における各種優遇措置

東アジアの中継基地としての機能を強めている釜山港は、ボリュームインセンティブ等の優遇措置を通じてトランシップ貨物の誘致を積極的に進めており、2004 年にはトランシップ貨物の取扱量が 476 万 TEU（コンテナ取扱量の 40.8%）に達している（図 25 参照）。

現在建設が進められている釜山新港では、背後地に整備中の物流団地が自由貿易地域に指定されており、物流拠点機能の形成に向けて約 45 円/㎡という格安の土地賃貸料（最長 50 年）が設定されている。

税制面の優遇措置も手厚く、直接税では 5 百万ドル以上投資する物流企業に対して法人税、所得税、取得税、登録税、財産税、総合土地税が 3 年間は 100%免除、それ以降の 2 年間も 50%減免され、間接税でも関税免除、付加価値税減免などの優遇措置が講じられている。

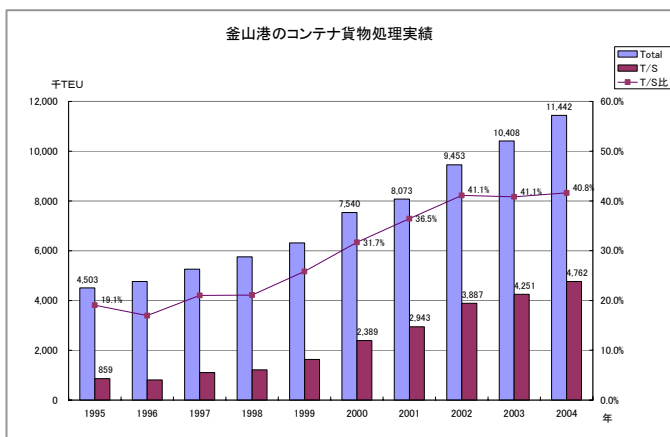


図 25 釜山港のコンテナ貨物処理実績

関税自由地域

貨物の搬出入及び中継などを自由に行える法的地理的経済活動特別区域のこと。通関手続き、関税及び除税公課金などの免除特典が与えられる地域をいう。同地域内では原則的に関税法が適用されず、関税法上外国として扱う。したがって外国から関税自由地域に搬入された物品は、国内に輸入したものとみなされないため、輸入時に賦課する関税付加価値税などの各種税金が免除される。しかし、関税自由地域から国内に搬入される時点からは関税法が適用されるため、関税自由地域を経て国内に輸入される外国物品については、関税などの輸入除税を賦課される。

②北部九州港湾における各種優遇措置

北九州港及び博多港では、それぞれ外航定期船の誘致を目指して、港湾施設利用料等のボリュームインセンティブ導入やトランシップ貨物に対する料金減免などの優遇措置を講じているほか、構造改革特区を活用した競争力強化にも取り組んでいる。

北九州港

北九州市では、「北九州市国際物流特区」が構造改革特区として認定され、通関に係る規制緩和（実質的な通関体制の 24 時間化、臨時開庁手数料の軽減）や企業立地の低コ

スト化（電気事業の規制緩和）などが可能となっているほか、北九州市独自の支援策として特区推進条例による規制緩和や進出企業に対する補助金制度が創設されている。また、ひびきコンテナターミナルではPFI方式が導入され、ひびきコンテナターミナル株式会社による一元的・効率的な運営が図られている。

博多港

博多港では、「福岡アジアビジネス特区」が構造改革特区として認定されており、同特区では通関に係る規制緩和などに加え、国や地方公共団体が整備した港湾施設（行政財産）を事業者へ一体的かつ長期的に貸付することが可能となる「特定埠頭運営効率化推進事業」が認定されている。この「特定埠頭運営効率化推進事業」に基づき、博多港では香椎パークポート及びアイランドシティのコンテナターミナルが博多港ふ頭株式会社へ一括で貸し付けられており、航路誘致等において民間の経営能力を活用した弾力的な運営が期待される。

表7 北部九州港湾における構造改革特区（国際物流関連）

北九州市国際物流特区（平成 15 年 4 月認定）	福岡アジアビジネス特区（平成 15 年 4 月認定）
【概要】 環黄海における地理的優位性等の北九州市の特性を活かし、響灘地区コンテナターミナルの完成等とあいまって、アジアにおける戦略的な産業立地環境を提供することによって、我が国における産業の空洞化を防ぐとともに、日本経済再生及び構造改革を推進しようとするもの。	【概要】 地理的・歴史的・経済的にアジアと強く結びついているという福岡の地域特性を活かしながら、九州大学をはじめとする外国人研究者の活用や産学連携の促進、博多港や福岡空港の物流機能の強化等により、アジアビジネスの展開を目指す国内外企業の集積やベンチャー企業の創出を図り、もって九州・西日本の経済活性化を推進する。
【特例措置】 ・臨時開庁手数料の軽減 ・税関の執務時間外における通関体制の整備 ・国の試験研究施設の使用手続の迅速化、使用の容易化 ・国有施設等の廉価使用の拡大 ・電力の特定供給事業の許可対象の拡大 （平成 15 年 11 月認定において追加された事業） ・公有水面埋立地の用途変更等の柔軟化事業	【特例措置】 ・国立大学教員等の勤務時間内兼業の容認 ・外国人研究者受入れ促進 ・外国人の入国、残留申請の優先処理 ・臨時開庁手数料の軽減 ・税関の執務時間外における通関体制の整備 ・国の試験研究施設の使用手続の迅速化、使用の容易化 ・国有施設等の廉価使用の拡大 ・公有水面埋立地の用途変更等の柔軟化 ・自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化 （平成 15 年 11 月認定において追加された事業） ・外国人情報処理技術者受入れ促進事業 ・夜間大学院留学生受入れ事業 ・特定埠頭運営効率化推進事業

資料：内閣府構造改革特区推進本部資料に基づき作成

(3) 北部九州が東アジアのトランシップハブになるための課題と要請 ～企業ヒアリングから～

北部九州で活動する荷主企業、物流事業者、船社等へのヒアリング調査から、北部九州が東アジアのトランシップハブとなるための課題と要請に関連する意見を整理すると以下のとおりである。

①国内アクセシビリティの改善、内航海運による貨物の集約化

- ・ 外貿から内貿へのトランジットの円滑化が実現すれば、内航フィーダー網の活用によって国内輸送費は非常に低廉化し、輸入の集約が可能になる。
- ・ 港湾への道路網、鉄道網の充実によって、他モードとの連携を容易にすることが必要である。鉄道の活用のためには、外国港湾のようにコンテナヤードまで側線を引き込むことが望まれる。
- ・ 保税輸送の緩和など、港湾周辺道路における規制緩和も必要である。
- ・ 内航海運業の立て直しとネットワーク強化であり、内航フィーダー網の充実によって周辺港湾と連携し、北部九州へ貨物を集約する必要がある。

②物流システムの国際標準化

- ・ シャーシのダブルライセンス問題の解決によって、発着国両国でシャーシの相互乗り入れを可能にすることが必要である。また、シャーシが走れる地域がコンテナヤードだけでなく港湾地域に広がると効率的になる。
- ・ 40 フィートのハイキューブを運べるようなインフラ整備が必要である。
- ・ 欧米で利用され始めている 45 フィートコンテナに耐え得るインフラ整備など、「国際標準」の物流の実現を目指すべき。

③フリーポート化

- ・ 通関の迅速化が求められる。特に、輸出通関に関しては、国際競争力・貿易立国の観点から柔軟な対応が必要である。
- ・ 植物防疫、動物検疫、食品衛生の検査を中国のように統合するなど、簡素化が望まれる。

④企業誘致・産業振興による輸出貨物の創出、港湾背後地の物流拠点整備

- ・ 現状では輸入超過となっている対アジア貿易において、バランスある輸出入の実現に向けた輸出企業の誘致・育成が必要である。
- ・ 港湾後背地に物流拠点を整備することにより、強力なロジスティクス・ハブが実現されることが望ましい。

⑤良質な港湾サービスの維持、港湾諸料金の低廉化

- ・ 我が国の港湾サービスは、アジア諸国に比べ安定性・信頼性の面で質が高い。こうした良質なサービスの提供を維持することがトランシップハブになるためには必須である。
- ・ 釜山港に対抗しうる港湾諸料金の低廉化が必要である。

北部九州の国際物流の課題と要請（荷主の立場から）

—効率的な物流ネットワークの拠点都市として望まれること—

●課題

- ・国内輸送料金高
- ・国内輸送機関の非連続性

●要請

- ①国内アクセスビリティの改善
 - ・内貿と外貿のトランジットの円滑化
 - ・他モードとの連結強化（コンテナヤードまでのJR貨物側線の引き込み）
- ②物流システムの国際標準化（45ftコンテナへの対応など）
- ③輸出通関に対する柔軟な対応。
- ④工場バンニングの促進

北部九州の国際物流の課題と要請（フォワーダーの立場から）

—企業誘致と内航海運網の充実による拠点都市の形成に向けて—

●課題

- ・貨物量の減少、貨物の分散。

●要請

- ①フリーポート化（保税地域、保税輸送の拡充。通関の簡素化）
- ②アクセスビリティの改善
 - ・港湾への道路網、鉄道網の充実
 - ・港湾周辺道路における規制緩和（保税輸送等）
- ③内航海運業の建て直しとネットワーク強化
- ④母船の寄港
- ⑤企業誘致の促進（日本資本の呼び戻し、外資誘致、大学・研究機関の研究開発サポート、人材育成などの充実）
- ⑥国際標準化（シャーシ、運転免許）

出典：ヒアリングより作成。

北部九州の国際物流の課題と要請（船社の立場から）

ー輸出貨物創出と競争力強化によってハブ港を目指すー

●課題

- ・輸出入貨物のアンバランス（輸出＜輸入）

●要請

- ①企業誘致、輸出産業の振興による貨物の創出
- ②後背地における物流拠点整備（ひびき）
- ③北九州港と博多港の集約、連携？
- ④通関の迅速化、簡略化（輸出通関の是非）
- ⑤港湾諸料金の低廉化（新規参入企業や大型船への措置と、既存企業への措置のバランスある対応）

出典：ヒアリングより作成。

第 4 章

学識経験者からの提言

第4章 学識経験者からの提言

本調査研究においては、九州地域の産業・物流等に造詣の深い学識経験者の方々からの提言として、中央大学教授 山崎朗氏、西南学院大学教授 立石揚志氏、岡山大学助教授 津守貴之氏、(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主任研究員 古市正彦氏、立命館アジア太平洋大学教授 汪正仁氏に、北部九州における国際物流の展望についての論文を執筆していただいた（各氏の所属は執筆当時）。

各氏への執筆依頼に当たり、事務局（国土交通政策研究所）からは以下の構成案を提示した。なお、【概要】の部分は各テーマにおける事務局の問題意識を参考として記載したものであり、各氏の執筆内容を拘束したものではない。

北部九州の国際物流のあり方に関する提言

－北部九州における国際物流の現状と将来展望－ <構成案>

(1) アジア時代における九州の物流・産業の将来展望（山崎先生）

【概要】アジアとの緊密な経済連携を強めていく必要性が高まる中、地域における社会資本整備のあり方やアジアとの産業間提携のあり方等の検討を通して、九州の国際物流の将来を展望する。

(2) 九州への対内直接投資の展望と物流への影響（立石先生）

【概要】巨大な消費市場として今後もその成長が予想される東アジアに近接した北部九州が、その地の利と高度な技術蓄積を活かして、対内直接投資を呼び込むことができるのか、またそれによって物流分野へどのような影響が及ぶのかを展望する。

(3) アジアとの国際物流を支えるための我が国海運の課題と展望（津守先生）

【概要】活発化する我が国の対東アジア貿易を支えるために、アジアとの短距離航路を今後どのようなネットワークで結ぶ必要があるのか、またその最適なネットワークを形成する際に克服すべき我が国海運の課題は何かを明らかにする。

(4) アジアゲートウェイポートの形成へ向けた課題と展望（古市主任研究員）

【概要】我が国と東アジアの貿易が活発化する中で、北部九州港湾が我が国のゲートウェイとして発展するために、どのような施設、制度、機能等が求められるのか、フィーダーネットワークの形成等を含めて、その課題を明らかにし、展望を得る。

(5) 北部九州における国際物流拠点形成のための政策課題（汪先生）

【概要】北部九州が東アジアに近接した地の利を活かして、我が国の国際物流拠点として発展するために、港湾施設及びその周辺後背地に整備すべき支援施設とその政策課題を明らかにする。

論文 1

「アジア時代における九州の物流・産業への将来展望」
(中央大学教授 山崎朗氏)

アジア時代における九州の物流・産業への将来展望

中央大学経済学部教授 山崎 朗

1. アジアとの交流:「出来事」から「歴史化」へ向けて

(1) 対立から交流へ

歴史認識、歴史教科書問題、国境線問題、資源開発、国連常任理事国入りなどをめぐって、日韓、日中間で政治的対立が生じている。一般大衆を巻き込んだ政治的対立（反日運動）が、近年順調に拡大してきた東アジア地域内における人的・物的・文化的交流に対して、悪影響を与えるのではないかと懸念され始めている。

しかし筆者は、日本と東アジア諸国・地域間の国際交流が一時的な停滞をよぎなくされたとしても、長期間に亘り全面的に阻害されたり、さらには国交断絶・紛争へと転じたりするような事態にはならないと考えている。なぜなら、この 10 数年間で、日本と東アジア諸国間の人的・物的・文化的交流の水準は、それ以前と比較して飛躍的に拡大し、国際交流が政治的対立に対する緩衝材として機能するようになってきているからである。東アジア内の交流は、経済発展、人口増加、社会資本整備にともなって今後もさらに拡大すると見込まれている。一部の過激な団体・個人を例外とすれば、政治的対立という名の人為的な「ダム」によって、国際交流という「新しい流れ」を堰き止めることが、いかにアジア諸国・地域全体および自国の利益を損なうことになるのかという認識は、アジア諸国間の多くの人たちによってすでに共有されている。

(2) アジア諸国・地域間交流の特性

日本と東アジア諸国・地域間の人的・物的・文化的交流は、政治的対立を対立拡大の方向にではなく、前向きの対話拡大の方向へと推進する役割を果たすようになってきたことは事実である。とはいえ、アジア諸国・地域間の国際交流の水準は、どの指標でみても、ヨーロッパ諸国間と比較すれば低い水準にとどまっている。さらに日本と東アジアの交流が本格化したのは、この十数年来のことであり、いまだ「出来事」とどまり、ヨーロッパのように「歴史化」へと昇華するにはいたっていないのである。国土交通省の国際貨物需要予測ワーキンググループによる 2030 年の需要予測結果によると、日本の国際コンテナ適合貨物貿易額は、基本ケースにおいて、輸出で 3.9 倍、輸入で 5.5 倍になると推計されており、この推計の基礎には中国とのさらなる貿易の拡大という前提条件がある。そこまで拡大してようやく、日本の GDP に対する貿易依存率は、2030 年で現在のヨーロッパ諸国並みの水準となるのである。図 1 に示されているように、日本と中国(香港を含む)の貿易額は、2004 年に日本とアメリカの貿易額を上回るまでになっており、中国は日本にとって最大の貿易相手国となっているが、現在のこの水準は将来予測からみれば、まだかなり低い水準ということになる。

東アジア諸国・地域内の交流に関する問題は、ヨーロッパと比較して交流水準が低いだけではない。日本と東アジア・諸国間の貿易は、工業製品の技術水準・製品特性からみれば、ヨーロッパのように「水平的」ではなく、日本が付加価値の高い高級品、製造装置、基幹部品・素材を輸出する「垂直的」な貿易構造となっている。そのうえ、北部九州のよ

うに徐々に国際交流の機能を担い始めた地域があるとはいえ、現状は東京、大阪、名古屋やソウル、釜山、北京、上海、大連、台北、香港といった「大都市間」を中心とした交流にすぎないという課題も抱えている。とくに中国に対しては、日本政府が特定の大都市居住者にしか査証を発行していないこともあり、日中の「地方都市間」の人的交流水準は、ヨーロッパの地域間と比較するときわめて低いのが現状である。アジア交流の活発化が喧伝されているとはいえ、アジアの都市の人口の多さ、人口密度の高さを考えると、東アジア諸国間の地方都市間交流の水準は、同じ距離間にあるヨーロッパ地方都市間とは比較できないほど低水準であるといわざるをえない。

(3) 交流促進のための制度統合

人的・物的・文化的交流の拡大が政治的対立の激化に対する一定の緩衝材として機能するようになっていることは間違いない。とはいえ、日本と東アジア諸国間の交流は、「出来事」、「垂直的」、「大都市間」という歪んだ構造を有しており、ヨーロッパ的な「歴史化」、「水平的」、「地方都市間」の交流へと展開していくまでには、アジア諸国・地域のさらなる経済発展のみならず、FTAの推進、アジア自由貿易圏の形成といった各国・地域の努力が必要である。もちろん、国際間の地域間交流のさらなる推進には、社会資本整備や航空・港湾ネットワークの構築に対する地域の努力だけではなく、国家間の政策統合（各種法制度の調整、交通法規の統一、CIQの簡素化、通貨統合など）も重要となる。

アジアで活動する日本企業と日本の行政の間には、国家間の政策統合の必要性についての基本認識に若干のずれがあったが、平成16年度の国土交通白書では、「日本を含む東アジアを一体的な圏域とした円滑な物流を実現していくためには、国際物流のコスト及びリードタイムを国内物流の水準に可能な限り近づけ、国内物流と遜色のない国際物流を実現することが求められる」¹という指摘がなされるようになっており、国内・国際一体化についての認識は、行政においても高まってきている(図3参照)。

(4) 北部九州地域の役割

北部九州地域は、東アジア諸国、とくに韓国、中国にもっとも地理的に近い位置にあり、事実地方圏のなかでは、東アジア地域間との人的・物的・経済的・文化的交流が進んでいる地域である。図2からわかるように、九州地域はアジアとの国際海上コンテナ貨物の97%、日本人出国旅客数の93%は、九州域内の港湾・空港を利用して行われている(2003年)。国際海上コンテナ貨物の自地域内港湾取り扱い比率97%は、関東、近畿よりも高い比率となっている。日本人出国旅客数93%は関東地方と同じであり、近畿ブロックに次ぐ第二位の水準となっている。福岡市港湾局によると、2004年の博多港の国際コンテナ貨物は、対前年比8%増の61万1千個となり、初めて60万個を上回った。釜山とのフェリー、高速船の利用者数も前年を3割上回る65万9千人となり、こちらも過去最高を記録した²。まさにアジアがヨーロッパ的な経済水準、交流水準に近づいていく時代において、北部九州地域は、アジア各地との交流のゲートウエーとして機能するという意味(図4参照)において地方都市間の国際交流におけるモデル地域なのである。

2. 変容する日韓交流: もっとも近いアジアとの交流再考

(1) 日韓の構造的関係

日本と韓国の産業関係は、歴史的経緯もあり、構造的な関係が形成されてきた。構造的

¹ 国土交通省『国土交通白書』p.69。

² 『日本経済新聞』2005年3月12日朝刊。

な関係とは、特定分野（造船、鉄鋼、石油化学、自動車、半導体、繊維）での激しい国際競争関係であり、かつ日本の機械系・電子系主要部品および製造装置に対する韓国産業界の極端な依存関係、韓国市場における日本製品の排除、日本市場における韓国製品の市場シェアの極端な低さ（最終製品の相互浸透の乏しさ）、韓国の構造的な対日貿易赤字であった。日本にとってもっとも地理的に近接した外国である韓国と、韓国にとって中国に次ぐ近さに位置している（北朝鮮を除く）日本との間でこのような歪んだ経済、貿易関係が形成されてきたことは、日韓両国において不幸なことであった。

しかしながら、ヨーロッパ、アメリカ企業を巻き込んだ国境を越えた産業再編成、バブル崩壊による日本経済の長期的低迷、アジア金融危機後の韓国経済の構造的変化と競争力の高い企業・製品の出現、日本製品、文化に対する韓国市場の開放政策などの環境変化によって、日本と韓国の企業間関係、産業内の競争・協調関係にも大きな変化が現れている。

まずこの数年に生じた日本と韓国の産業間関係の変化を整理し、今後の日韓関係の展開を考察すると同時に、そのような新しい関係の構築に際して問題となる国際物流について検討を加えてみたい。北部九州地方は、東アジア最大で世界第4位のコンテナ港湾である韓国の釜山港にきわめて近く（約 200km）、日本における韓国へのゲートウエーとしての役割が期待されていることは改めていうまでもない。

日本と韓国の国際物流関係、産業間関係は、ヨーロッパの諸国間の関係と比較すればきわめて異質であった。戦後韓国の経済発展は、日本をモデルとし、日本も財閥グループごとのフルセット型（主要な産業を財閥系が一揃い揃えようとする）産業構造を目指してきたために、日本と韓国の産業構造は一部の先端産業、製造装置、部品類を除くと、相互に近似しており、そのことが国際市場での激しい競争関係をもたらしてきた。

競争関係の代表格は、造船業である。造船業は戦後日本が最大の生産国であったが、近年韓国が世界第一位、日本が第二位となっている。両国のマーケットへの相互浸透はきわめて少なく、両国とも世界市場に輸出し、世界市場で激しく競争している。このような関係が鉄鋼、石油化学、セメント、自動車、半導体、コンピュータなどの産業でもみられるのである。

（2）新しい日韓産業関係の構築

造船業においては、いまだ競争の構造から脱却できていないが、他の産業では、国際的産業再編の波のなかで、日韓間において、新しい資本関係、補完関係、協力関係、競争関係が生まれているのもまた事実である。

韓国企業への技術供与がブーメラン効果をもたらし、日本企業の国際競争力を低下させるとして問題になってきた鉄鋼業においても、日韓の企業間での資本提携が進んでいる。世界第二位の鉄鋼メーカーの新日本製鉄と世界第一位の浦項総合製鉄（韓国）³は、2000年8月に、世界の主要産業、とくに自動車産業での世界的再編に対応するために、基礎的技術開発、日本と韓国以外の第三国（とくに中国、アジア地域）での共同事業、電子商取引、情報通信分野での戦略的提携で合意した。その範囲はさらに拡大され、環境関連、原料調達にまで広げることで合意した。新日鉄の出資比率は 2.3%から 2.9%に引き上げられた。浦項は完全民営化以前には、一投資家あたり 3%という出資制限が課されていたが、民営化後にはその制限は廃止されている。

³ 浦項総合製鉄は、1968年に設立された。設立以来、当時生産量で世界一位であった新日鉄から生産設備、技術を導入するなどの関係がある。

川崎製鉄は、現代鋼管⁴（ウルサン市：資本金 400 億円）に出資することに合意した。今回の現代鋼管への資本出資は、国内・国際的鉄鋼業再編への対応策の一環である。川崎製鉄は、出資と同時に中間製品の供給、自動車鋼板に関する技術供与も行なっている。すでに川崎製鉄は、現代鋼管に対して冷延鋼板用ホットコイルを年間 30 万トン程度輸出していたが、現在現代鋼管の筆頭株主は、現代自動車であり、川崎製鉄は、現代鋼管への資本参加によって、現代自動車への自動車用鋼板の販売拡大を目指している。これは、浦項総合製鉄と新日鉄が提携を強めていることに対する対抗策でもある⁵。

セメント業界では、よりドラスティックな再編がみられる。セメント業界最大手の太平洋セメント（日本）は、韓国最大のセメントメーカー双竜洋灰工業（ソウル）の第三者割当増資を引き受けて 350 億円を出資することで合意した。これにより太平洋セメントの双竜洋灰工業に対する持ち株比率は 20%（優先株を含めると 28%）となり、双竜社と同数の経営陣（代表取締役 1 人、取締役 2 人）を送り込み、経営に本格的に参加する。生産、物流面での全面的協力関係が構築され始めている。この関係により、太平洋・双竜グループはスイスのホルダーバンク、フランスのラファージュ、メキシコのセメックス、ドイツのハイゼルベルガーに次ぐ世界第 5 位の生産能力をもつ企業グループとなった。今回の資本参加の背景には、1998 年にラファージュが韓国メーカーを買収したこともある。セメント業界も鉄鋼、自動車工業と同様、ヨーロッパ、中南米企業による国際的再編と国際競争の激化が生じている。

韓国の自動車メーカーは各社とも日本の自動車メーカーの技術を導入してきた。その意味では協力関係にあるといえるが、韓国製自動車の日本への輸出、日本車の韓国への輸出は、きわめて困難な状況にあった。それに対して国際市場では、小型車市場をめぐる激しい競争関係にあった（グレード的には日本車が上位にあり、車種によっては競争関係にないものもある）。

ところが、日産自動車がフランスのルノーの傘下に入り、韓国のサムソン自動車もまたルノーに買収された（2000 年 9 月に設立：新社名はルノー・サムソン自動車）ことにより、日産とルノー・サムソンは同じルノー系の企業となった。日産自動車は、ルノー・サムソンの新型車向けに車体技術の提供を開始した。この車体はサニー、ブルーバード・シルフィなどの主力小型車で使用予定の車体であり、日産だけで 2002 年には約 90 万台に達している。単一の車体としては、日産最大の車体であり、ルノー・サムソンは、この車体を利用することで量産効果を活かすことを目的としている。

トヨタ自動車は、2001 年 1 月からハリアー、セルシオ、アリスト、アルテッツァの四車種を 2000 年 3 月に韓国ソウル市に設立した韓国トヨタ自動車を通じて販売し始めた。日本の自動車メーカーが完成車を本格的に韓国に輸出するのは、これが初めてである。2004 年には BMW を抜いて輸入車市場で第一位となっている。

1999 年 7 月から韓国政府が「輸入多角化品目（指定品目の輸入禁止）政策を全面解除したのにもない、ソニーコリアの 99 年度の売上高は前年比で 3 倍となった。ソニーは製品の輸入だけでなく、韓国国内での生産も馬山で行なっている。馬山の工場では、光ピックアップ、DVD プレイヤー、ハイファイコンポ、ヘッドホン、カーステレオを生産し、100%海外に輸出している。

⁴ 現代鋼管は、現代自動車グループの鉄鋼圧延工程を担当している企業である。

⁵ 『日本経済新聞』2000 年 11 月 2 日朝刊、11 月 16 日朝刊、12 月 19 日朝刊。

(3)産業関係の変化が貿易の性格に与えた影響

このような国際的な企業再編、日韓企業間の合併事業の増加は、企業間関係を「敵対的」、「垂直的」関係から「協調的」かつ「水平的な」関係へとシフトを意味している。もともと地理的に近いうえに、このような新しい国際的な産業再編成の結果、日韓間の物流は、CIQや通貨の問題は残されているとはいえ、国際貿易・国際物流という性格よりも国内物流に近い「準国内輸送」という性格を強めている。

とくに下関、博多港と釜山とのフェリー航路は、定時性、高速性という意味において、日韓間の国際物流にとってきわめて重要な位置を占めるようになってきている。メーカー、物流事業者は近年「物流品質」という用語を使用するようになっており、人流を伴っているフェリーは、その安定性、安全性、高速性、定時性という点において高い「物流品質」を実現しているのである。日韓間のフェリーと鉄道の組み合わせによって、下関から東京、名古屋、大阪への配送までもが視野に入るようになっており、博多港の国内フェリーネットワークの活用によって、韓国の輸出品を沖縄や東北へと海上輸送することも可能となっている。韓国にきわめて近いという北部九州地域の地理的特性が、国際フェリーという人流・物流複合型の輸送モードの実現を可能としているのである。この利点を最大限に活用するためには、港湾の整備やフェリーの就航速度の向上、便数の増大といった港湾サイドのレベルにとどまらず、今後は高速道路、鉄道輸送との連結といった国内外を一体として捉える視点がさらに重要となるであろう。

そして北部九州の課題は、韓国に近いという利点を最大限に活用した国際物流の促進だけにはとどまらない。すでに論じてきた多様な日韓の産業・企業が国境を超えた国際的な産業再編を実施するようになってきている今、あるいは相互の技術力を補完する形で多様な企業提携、合併事業を展開し始めているなかで、もっとも韓国に近い北部九州エリアが、韓国南部の工業地帯と技術的、生産システムの的に本格的に結合することができるかが問われているのである。物流は生産・消費と一体になっており、物流の視点だけで議論することは望ましくない。

3.物流の国際化がもたらす変化

(1)日本の地理的特殊性

ヨーロッパ、アメリカ、東南アジアとは異なり、日本においては、陸上輸送によって国際輸送を行うことはできない。その意味からすれば、日本の都市と港湾との関係は、大陸諸国の都市と港湾の関係とは異質である。端的に言えば、島国であり、南北に細長い地形を有する日本においては、シアトル、サンフランシスコ、ロサンゼルスなどのアメリカ西海岸の港湾やユーロポートの機能を担うロッテルダムのように、港湾の背後圏は広範囲に広がってはいない。欧米の港と比較すれば、背後圏が狭く、都市圏と港湾との関係がより濃密である。大陸の玄関口となる港では、後背地への配送を重視した鉄道、高速道路との連結が重視されてきた。日本の港湾において、高速道路や鉄道との連結が不十分なのは、地方との物流をも海上輸送で行った結果、背後圏が限定された日本の港湾物流の特質に由来すると考えられる。

ヨーロッパ内陸の都市の中央駅には、多くの国際列車が集まっており、内陸都市であっても国際都市になりうる。むしろ国境線沿いの内陸都市の方が、日常的国際交流が可能なため、真の国際都市ともいえる。しかし日本においては、国際港湾の存在は、国際的都市になる決定的条件となった。歴史的には長崎や函館、近年では神戸、横浜といった国際貿

易港を有する都市のみが、国際都市の地位を独占してきた。日本において国際港湾の存在は、単に国際貿易の拠点というだけにとどまらず、都市のステイタス、魅力的観光資源、国際コンベンション等の誘致などにおいて、他都市と差別化するための重要な役割を担うことになったのである（その役割は現在国際空港の方に移行しつつある）。

（2）空間障壁の低減への動き

物流活動における価格はいまでも、FOB 価格と CIF 価格とに区別される。FOB 価格は船積されたときの現地価格、CIF 価格はそれに insurance（保険）と freight（輸送費）を加えた商品価格、すなわち相手先の港での価格である。FOB 価格と CIF 価格の差は、輸送の困難さと輸送のリスクを表している。

FOB と CIF の価格差は、輸送技術の発達にしたがって、急速に縮まってきた。船舶の大型化、高速化、コンテナ化、冷蔵輸送技術による輸送時間、輸送費用の大幅な低下、国際法の整備、航行ルール・ルートの設定、気象予測技術の発達、船舶の安全性向上による航海における危険性の大幅な低下は、いずれも輸送コストと保険コストを引き下げた。その結果、海外の産地と国内の市場との経済的（現実的）距離は、急速に縮まってきた。縮まったというよりも、むしろ陸送運賃の高い日本の場合、時間はかかるものの、距離の長い国際海上輸送コストの方が低いという逆転現象をもたらすまでになっている。

このような「物流革命」は、国内の生産・流通システムに大きな変化をもたらし、都市の盛衰を規定する重要な要因の一つとなる。国内輸送よりも海外からの船舶輸送の方が安くなったため、コスト格差がストレートに国内生産に影響を与えるようになった。FOB 価格と CIF 価格の差は、「空間の障壁」と呼ぶことができる。輸送革命以前においては、国内の高コスト生産は、海外の低コスト生産に脅かされることはなかった。なぜなら、FOB 価格と CIF 価格差が大きく、「空間の障壁」がバリアーとなり、国内の高コスト生産者を保護してくれていたからである。

だが、「空間障壁」は、大きく低下した。国内生産できないものや舶来品と呼ばれてきた高価な商品だけが国際輸送された時代は終わりつつある。いまだ「空間障壁」の高い壁が存在する一部の鮮度、緊急性を有する商品（それらも航空輸送されるものが増えている）を除けば、いまや日常生活にかかわるほとんどの商品が、最適生産地点である世界各地から輸送されてくる。人参、玉葱、じゃがいも、米、魚、肉、ラジカセ、冷蔵庫、エアコン、パソコン、自動車も世界各地の港から東京、横浜、神戸などの主要港湾に運ばれてくる。

鉱物資源の乏しい日本は加工貿易国となるために、鉱物資源を輸入し、それを加工した付加価値の高い工業製品の輸出に力を注いできた。そのため海外から輸入する商品の中心は、工業製品を製造するための原料・燃料（石炭、石油、鉄鉱石など）であった。この構図はいまだに残っているが、輸入品のなかで日常の生活用品、電気機械、食料品の比率が上昇している。

人の国際移動が空港に取って替わられたため、港の醸し出す国際都市のイメージ機能は低下している。しかし、日本経済の国際化とコンテナ化の急速な進展は、国内輸送から国際輸送へのシフトを加速し、国際物流における港湾の機能を変化させている。

（3）反転した貿易構造

日本の国際貿易はある意味で「輸入超過」になっている。ここでいう「輸入超過」とは、貿易収支の赤字のことではない。日本の貿易収支はいまだ黒字である。輸入コンテナ貨物の重量が輸出コンテナ貨物の重量を上回ったことを指している。日本においては、港湾貨物全体でみれば、もともと輸入貨物の重量の方が輸出貨物よりも圧倒的に重い。石油、石

炭、鉄鉱石などの鉱物資源と小麦、大豆などの食料品が輸入重量の大半を占めるからである。大きな変化は、コンテナ貨物においてみられる。

輸出コンテナ、輸入コンテナともに 1980 年以降急速に増大している。そのなかでも輸入コンテナ貨物の伸び率は高く、1994 年に初めて輸入コンテナ貨物の重量が輸出コンテナ貨物の重量を上回った。その後、その差は拡大傾向にある。

(4)都市型港湾の成長

輸入時代の本格化を迎えて、最大の消費地を抱える東京港の貨物量はほぼ一貫して増大している。それに対して、高度経済成長期に日本の加工貿易を支えた輸出港である神戸港、横浜港、北九州港の貨物量の増加率は、東京港、大阪港、博多港のような都市型港湾よりも低くなっている。この背景には、輸入貨物が鉱物資源から生活物資へ変化があると考えられる。港は生産よりも都市の消費力との関係を強めているのである。

1994 年までは外貿コンテナ個数では、神戸港が日本一の地位を占めていた。阪神大震災以降、1995 年から 1997 年まで横浜港が日本一の外国貿易コンテナ港となっていた。個数だけでなく、重量ベースでも、やはり神戸港から横浜港へと同じ動向を示している。

1998 年の東京港の外貿コンテナ貨物取扱量は、20 フィートコンテナ換算で 219.9 万個（前年比 5.2%増）であった。それに対して、横浜港は 205.7 万個（前年比 11.6%減）にとどまった。横浜港と東京港の逆転の背景には、東京港は北米航路に強く、横浜港はアジア航路の比重が高いという特性があるといわれている。確かにそれも一因かもしれない。しかしもっとも重要な点は、消費地の港湾に輸入貨物が直接輸入される傾向が強くなっているという点である。2001 年でのデータでは、東京港 261 万個に対して、横浜港 225 万個とその差はさらに拡大したが、平成 16 年度の国土交通白書によると、2002 年では、東京港 331 万個、横浜港 251 万個とその差は 80 万個にまで広がっている⁶。

東京税関の調査によると、消費地が東京都であり、取卸港が横浜港である輸入海上貨物は 1997 年時点で重量ベース、金額ベースとも 25%程度ある。輸出貨物については、東京都が生産地で輸出港が横浜港である貨物は重量で 5 割を超えている⁷。現実にはその反対のケースもあり、また航路や倉庫との関係ですべての貨物が横浜港から東京港へシフトするとは考えられないが、輸入貨物、とくにコンテナ貨物は陸上輸送コストを削減するため、消費地に近い港湾に輸送したいという流れは続いている。港湾施設、関連施設の整備が進めば、生産地、消費地が東京都である貨物は東京港を使用する傾向がより強くなるであろう。

すでに指摘したように、地方における都市型港湾の例としてもっとも注目されるのが、博多港である。博多港の外貿コンテナ貨物取扱個数は、1993 年から 1998 年にかけて 2.3 倍に増加した。1999 年には北九州港を上回った。重量ベースでは、1995 年に博多港は北九州港に並び、2001 年のデータでは、外貿コンテナ貨物量は、博多港 951 万トンに対して北九州港 538 万トンとなっている。貿易港らしい機能はまったくなかった博多港がこの 20 年間に急速に成長し、神戸港以西最大の外貿コンテナ港湾となったのである。その理由は、福岡都市圏への人口集中と輸入貨物の増大、九州中部への工業立地の移動、阪神大震災、博多港のコンテナ埠頭整備などの複合的要因によるものである。

博多港のコンテナ貨物は、日本一になった東京港と比較して外貿コンテナ貨物量で 27%程度の取扱量(2001 年)とはいえ、地域の経済力からみれば、東京港以上の役割を果たして

⁶ 国土交通省『平成 16 年度 国土交通白書』p.43。

⁷ 東京港振興協議会『東京港振興促進協議会全体のまとめ』1998 年、資料編 p.8。

いる。輸入貨物のベースとなる都市圏規模（5%通勤圏人口をベース）でいえば、東京都区部の3152万人（1998年）に対して、福岡都市圏は298万人で1/10以下である。

アメリカにおいても、1980年に世界1位のコンテナ港湾であったニューヨークが1989年には世界8位となり、ロサンゼルス（7位）に抜かれた⁸。だが、1997年には、ニューヨーク（6位）がロサンゼルス（10位）を大きく上回り、都市規模と港湾貨物量の間に再び強い相関関係がみられるようになっていく。ただし関西では、大阪港と神戸港の順位が逆転するまでにはいたっていないが、大阪港と神戸港の格差は縮まる傾向にある。

外貿コンテナ貨物については、2200万tを超える取扱量の上位5港（東京、横浜、名古屋、神戸、大阪）とそれ以下の港湾との間に明確な格差が存在している（2001年データを基礎としている）。上位5港において、名古屋港だけが外貿コンテナ貨物量において、輸出貨物の重量が輸入貨物の重量を上回る輸出重量超過港湾であり、まさに工業港の特色を色濃く残しているといえよう。

6位から8位までの港湾（第二グループ：博多、北九州、清水）と9位以下の港湾の間にも格差がみられる。清水港は、輸出コンテナ345万tに対して、輸入コンテナ110万tであり、輸出主導の工業港の性格が強く現れている（2001年）。博多港は、375万t対576万tで輸入の方が多い。工業港湾と思われがちな北九州港も輸出より輸入の方が多くなっている点は興味深い。

（5）地方中枢港湾の地位

第二グループのなかでいわゆる地方中枢都市に位置する港湾は博多港のみである。札幌都市圏の外港といえる苫小牧港、仙台都市圏に位置する塩釜港および広島港は、いずれも外貿コンテナ貨物量は200万t以下である。博多港の2割以下にとどまっている。主要5港との比較では2桁の差となる。要するに、国際物流機能の格差は、都市規模格差をさらに増幅する形となって現れているのである。

ただし、博多港を例外として、地方中枢都市圏の港湾は、都市規模、経済圏の大きさと比較していえば、国際物流の拠点として機能していないのが現実である。また、地方においては、輸入超過の都市型港湾と輸出超過の工業港との対比がより鮮明になっている。アジア航路の誘致にあたっては、輸出入貨物量の平準化のために、都市型港湾と工業港との港湾連携を強化する必要がある。

すでに指摘してきたように、先進国においては、都市型港湾への輸入コンテナ貨物の集中傾向がみられる。地方港湾においては、博多港がその典型事例である。しかし、コンテナ輸送は輸入だけで成り立っているわけではない。輸出コンテナ貨物がなければ片荷となり、消費地の近くに搬入し陸上輸送コストを削減するメリットは、相殺されてしまう。都市型港湾の第一の課題は、輸出貨物の確保である。

第二の課題は、港湾設備（コンテナ埠頭など）、港湾空間、関連施設（倉庫、冷蔵施設など）の不足という問題である⁹。日本の港湾整備は、輸出促進のために工業港への重点投資がなされており、輸入時代の都市型港湾への貨物シフトへの対応に遅れがみられる。臨海工業地帯の主要港湾であった神戸、横浜、北九州は、原材料の輸入と輸出貨物を中心に取り扱いながら、周辺の大都市（東京、大阪、福岡）への輸入貨物も取り扱っていた。しかし、大都市圏の臨海部での工業生産は減少し、輸入貨物がコンテナ化した工業製品、食料品になるにしたがって、東京、大阪、福岡の都市型港湾への輸入貨物が増大し、輸入貨物

⁸ 山上徹『国際物流のネットワークと港』白桃書房、1991年、p.200。

⁹ 東京港の施設不足については、東京港振興促進協議会前掲書、pp.8-9。

の増加が輸出貨物を広域的に吸引するようになっている。輸出貨物が輸入貨物を吸引した時代から、輸入貨物が輸出貨物を吸引する時代へ移行しているのである。東京港、大阪港、博多港へのコンテナ貨物のシフトと横浜、神戸、北九州の相対的低迷は、そのことを如実に物語っている。

仙台市近郊に位置する塩釜港の輸入コンテナ 41 万 t（2001 年）は、博多港の 7%にすぎない。東北のマーケットは九州とほぼ同じであり、今後も輸入貨物の増加は期待できるが、塩釜港の問題は、輸入においては東アジアにより近い日本海側の港湾との競争があり、輸出貨物については、集配エリアを拡大する首都圏港湾（東京港、横浜港）との競争である。博多港の場合、東アジアに近く、九州の中心に位置している熊本、佐賀は水深が浅い有明海に面しており、大型のコンテナ船の就航が困難なため、二重の地の利を得ている。

4. 九州の地方港湾の国際化

(1) フェリー航路の存在

九州地方においては、もともと日本海側地域に北九州港と博多港があり、さらに北九州港の対岸に釜山港との定期航路を有する下関港が存在するため、東北の日本海側地域、北陸、山陰地域とは状況が異なっていた。下関、北九州、博多からはデイリーで釜山航路が開設されており、下関、博多にはフェリーも就航している。フェリーは、人的輸送に利用されることもあり、揺れ等への対応がなされているうえ、タイムスケジュールが厳密である。そのため、サプライチェーンマネジメントの構築にとって、コンテナ貨物船よりも利便である。かつ揺れが少ないため、精密機械など、振動を嫌う製品輸送に有利である。近年、物流品質という用語が使用されるようになっているが、フェリー輸送は、物流品質の高い輸送形態といえる。

(2) 地方港湾国際化の動き

ただ九州においても主要三港以外にも釜山航路を開設する動きがみられる。ややデータは古くなるが、1999 年 2 月現在で九州・下関の各港湾と釜山港との航路数（週あたり）は、北九州港 19 便、博多港 17 便、下関港 12 便、大分、細島（宮崎県）、伊万里の各 2 便である。1999 年以降、熊本、八代、長崎の各港を経由して釜山港に向かう航路も開設されている。山口県の港湾が釜山航路を 5 港（下関、徳山下松、岩国、三田尻中関、宇部）が有している状況と比較すれば、経済規模、人口規模、面積からして九州の港湾が北九州、博多、大分、細島、伊万里、熊本、八代、長崎の 8 港が釜山航路を有している状況は、港湾数からいえば特別濃密なネットワークというわけではない。航路数からみても山口県の港湾は 24 便あり、便数的にも特に多いとはいえない。もともと、山陰、北陸、東北と比較すれば格段に多いことは事実である。

(3) 運搬能力と貿易額

ただし、船型まで含めた週間運搬能力を比較すると、表 2 にあるように、博多港、北九州港が圧倒的であり、地方港においても、細島、伊万里の週間運搬能力が高いことがわかる。博多港の週間運搬能力は、釜山フィーダー便、フェリー便のみならず、世界一周航路なども釜山港と連結しており、その結果、博多港の週間運搬能力は、20 フィートコンテナ換算で 29,446TEU にまで拡大しており、九州・山口の釜山航路の 3/4 に達している。韓国の経済危機、日本のバブル崩壊にともなう長期的景気低迷にもかかわらず、九州の港湾で釜山港の週間運搬能力が低下した港湾は一つもない。

週間運搬能力でみると圧倒的に博多港に集中しているが、実際の対韓国貿易額でみると、

1999 年の輸出では、①下関港 1542 億円（門司税関管内シェア 38.9%）、②福岡空港 814 億円（同シェア 20.6%）、③門司港 397 億円（同シェア 10.0%）、④大分港 267 億円（同シェア 6.7%）の順であり、同年の輸入では、①下関港 1920 億円（管内シェア 49.5%）、②博多港 708 億円（同シェア 18.2%）、③門司港 693 億円（同 17.8%）、④徳山港 212 億円（同 5.5%）の順となっており、下関港の輸出入額が圧倒的に多い¹⁰。ただし、金額と輸送重量は単純に比例しておらず、下関港は付加価値の高い工業製品の輸出入が多いことを示している。週間運搬能力が低下しなかった背景には、九州経済圏（山口、沖縄県を含む）の対韓国貿易の急激な伸びがある。

（4）北部九州港湾への期待

運輸省の新世代港湾ビジョンは、「みなとへの影響として、最も特徴的なことは、アジア地域の経済発展と、これにつれて進む日本とアジアとの経済活動の一体化の動きである。これらによって、かつて国内諸地域間でやりとりされた工業関連物資、食料や家電製品等の暮らしの消費物資の輸送が対アジア輸送に転換し、これに伴いみなとを発着地とする新たな国内輸送が生じている。このような、『アジア輸送の準国内輸送化』と呼べる現象は、みなとを介した国際輸送に、国内輸送並の IT を活用したジャストインタイム輸送等スピード化とコスト削減を強く求め、輸入製品と国内製品との詰め合わせや様々な流通加工等みなとの高機能化を促している。」¹¹という認識を示している。

（5）結論と課題

本稿においては、急増する対中国貿易と北部九州の港湾、空港の関係について十分に分析するには至らなかったが、今後の方向性が日本全体としても、北部九州地域としても対中国貿易、日中間の人流の増大にどのように対処していくかにあることは間違いない。そのなかできわめて注目されるのが博多港を拠点とする高速フェリー、上海スーパーエクスプレスの就航であり、そのことによって、国内外を連結するフェリーのネットワークが博多港で形成されつつあり、これが今後の北部九州地域におけるアジアゲートウエーの基本形になるであろう。しかも博多港から約 10 k m の距離にはアジア便が多数就航している福岡空港があり、SEA&AIR という新しい物流連結についての可能性も高まっている。

ただし、最大の課題は、2800m の滑走路 1 本だけしかなく、運用時間に制約のある福岡空港の容量限界問題であることは間違いない。当面は、近隣の空港によって補完するとしても、中国を中心とした東アジア地域の今後の発展、日本との交流の増大、博多港—福岡空港の機能連結、日本におけるアジアゲートウエー機能への期待を考えると、複数滑走路を有する新しい福岡空港の建設についても本格的に検討する段階に入っている。

¹⁰ 貿易データは、門司税関「門司税関管内の対韓国貿易」2000 年 10 月 26 日より。

¹¹ 運輸省港湾局『新世紀港湾ビジョン 暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン』2000 年 12 月、p.1。

表1 釜山港への週間便数(1999年2月現在)

1. 北九州港	19
2. 博多港	17
3. 下関	12
4. 徳山下松	6
5. 三田尻中関港	4
6. 細島港	2
7. 伊万里港	2
8. 大分港	2
9. 岩国港	1
10. 宇部港	1

(出所) 運輸省第四港湾建設局調べ。

表2 釜山港への週間運搬能力(1999年2月)TEU/週

1. 博多港	29,466
2. 北九州港	7,854
3. 下関港	1,729
4. 細島港	511
5. 徳山下松港	513
6. 三田尻中関港	460
7. 伊万里港	408
8. 大分港	225
9. 岩国港	78
10. 宇部港	78

(出所) 表1に同じ。

表3 九州経済圏の対韓国輸出額と構成比・対前年比(%)

	1996 上半期	1997 上半期	1998 上半期	1999 上半期	2000 上半期
輸出額	197,944	237,888	148,566	189,507	305,531
構成比	12.3	12.9	7.8	11.0	15.8
前年比	100.1	120.2	62.5	127.6	161.3

(出所) 門司税関・長崎税関・沖縄地区税関『九州経済圏の貿易 上半期分』各年版より作成。

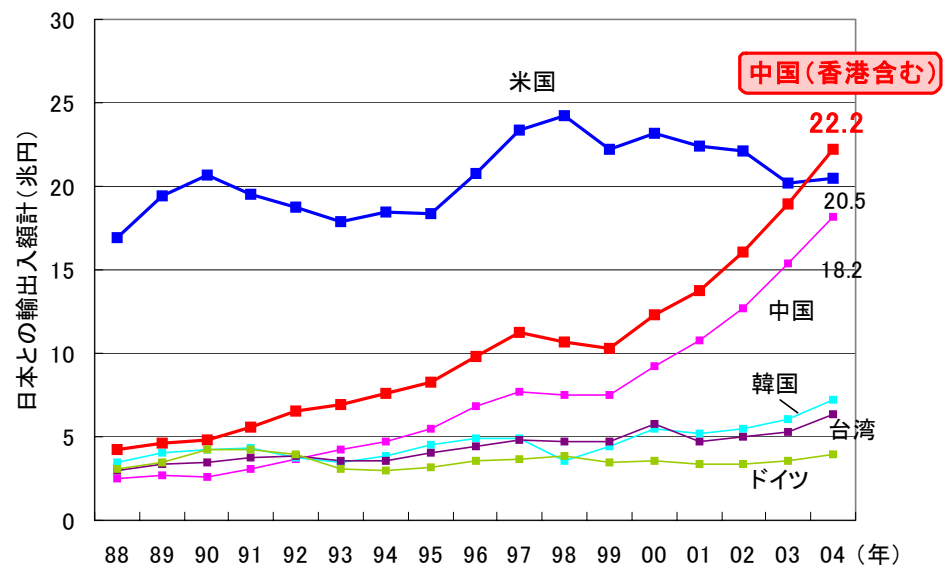
(注) 九州経済圏には山口県、九州各県、沖縄県が含まれる。金額は百万単位である。構成比は九州経済圏の輸出総額に占める対韓国貿易額のシェアである。

表4 九州経済圏の対韓国輸入額と構成比(%)

	1996 上半期	1997 上半期	1998 上半期	1999 上半期	2000 上半期
輸入額	189,610	188,223	179,818	183,210	220,272
構成比	12.4	10.4	11.7	13.0	13.0
前年比	104.8	99.3	95.5	101.9	120.2

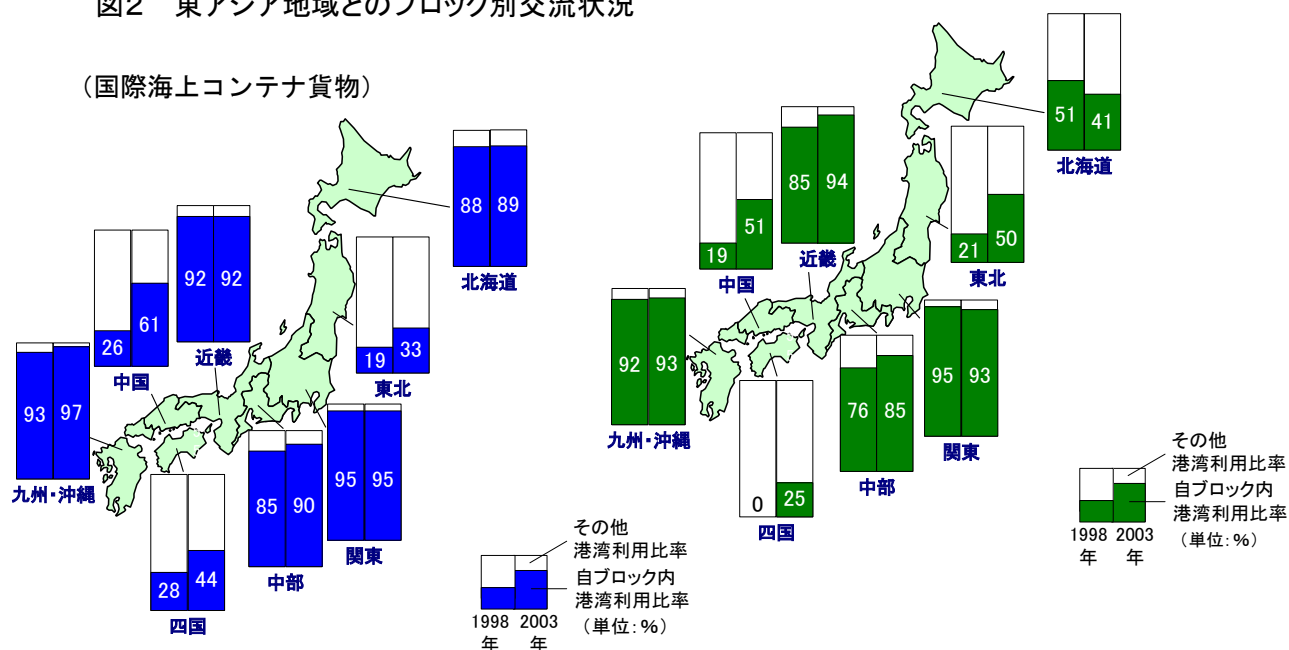
(出所) 表3に同じ。

図1 貿易相手国の変化



(出所) 二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する委員会
最終報告書(2005年4月)より(原典は、財務省貿易統計)。

図2 東アジア地域とのブロック別交流状況

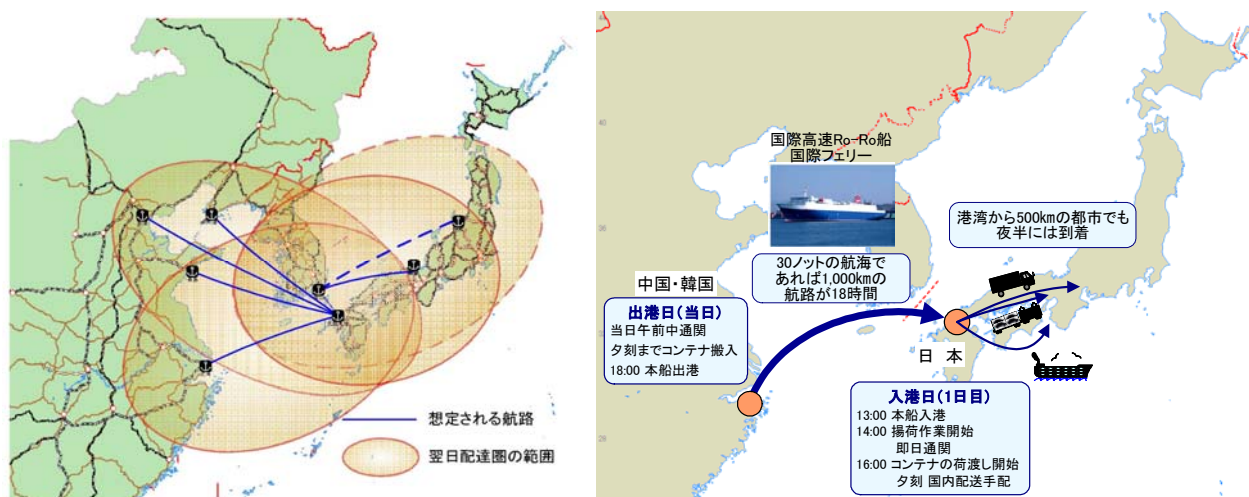


(出所) 図1に同じ。

図3 「北東アジア翌日配達圏(仮称)」のイメージ

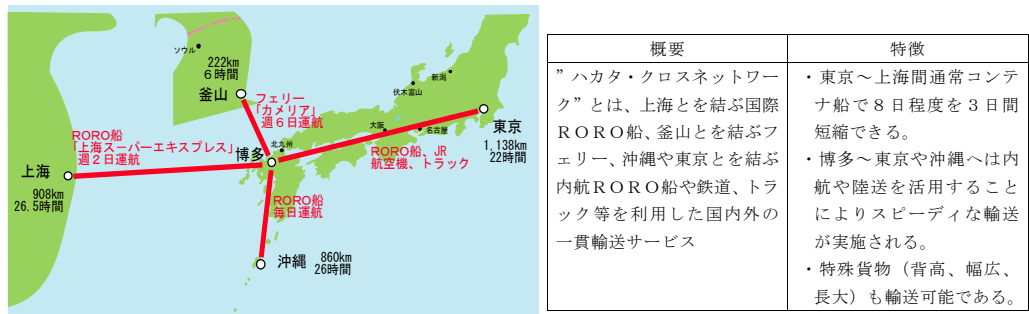
(想定される航路及び範囲)

(想定されるスケジュール)



(出所) 国土交通省政策統括官付政策調整官室作成。

図4 国際物流と国内物流の連携の事例(ハカタ・クロスネットワーク)



(出所) 図1に同じ

論文 2

「九州への対内直接投資の展望と物流への影響」
(西南学院大学教授 立石揚志氏)

九州への対内直接投資の展望と物流への影響

西南学院大学商学部教授 立石 揚志

1. はじめに

本提言の構成案（２）の【概要】には、“巨大な消費市場として今後もその成長が予想される東アジア（特に中国を指すと思われる）に近接した北部九州が、その地の利と高度な技術蓄積を活かして、対内直接投資を呼び込むことができるのか、またそれによって物流分野へどのような影響が及ぶかを展望する。”と書かれている。

だが、実際の九州への対内直接投資の現状を見ると、１９９０年代までは、欧米系の企業が多いことがわかる。福岡県に限っても、アトケム吉富株式会社吉富工場「アメリカ、化学工業」、株式会社エヌエムビー福岡加工センター「スイス、化学工業」、株式会社カーギルジャパン大牟田肥料工場「アメリカ、化学工業」、ダイスタージャパン株式会社「ドイツ、化学工業」、日本モニエル株式会社北九州工場「イギリス、窯業・土石製品」、株式会社フレンダー石橋本社工場「ドイツ、一般機械機器」、三井バーデイン染料株式会社本社工場「ドイツ、化学工業」と並び、アジア系企業としては、大宇福岡株式会社、「韓国、情報サービス」、株式会社ポスメタル「韓国、鉄鋼業」の二つがあるのみである。（一部操業停止もある）

北部九州まで範囲を広げても、上記の国以外でカナダ、オランダが加わる程度であり、アジア系では、台湾のエバーグリーングループが船舶・造船関連に資本参加した例とその他レジャー関連で事業展開しているケースがある程度である。その他、卸・小売業については、欧米系がいくつかあり、韓国財閥系はほとんどが事務所を設置している。

最近では、少し変化の兆しが見えてきたとも思われる。２００３年以降の九州の外資系企業として下記がリストアップされている。

サン・マイクロシステムズ株式会社九州支社「アメリカ、精密機器販売」、
ジーシー株式会社九州営業部「アメリカ、信販・クレジットカード」
有限会社バーチャル・トレーニングカンパニー・ジャパン「アメリカ、情報サービス業」

イナジー・オートモティブ・システムズ株式会社「フランス、輸送用機器製造業」
有限会社日中プラスチックトレーディング「中国、商社」

D3 Business English Training「イギリス、教育」

日本匯人テクノ有限会社「中国、ソフトウェア開発業」

（何れも立地は福岡県、九州経済産業局調）

中国企業の名前が登場しているが、規模や業種から見て当面、物流にそれほど大きな影響があるものとは考え難い。日中プラスチックトレーディングは日本の廃プラスチック中間処理業者を通じて廃プラスチックを購入して広東省の親会社であるプラスチック製品工場に原料として直接納入をしている。中国ではプラスチック原料が慢性的に不足しており、日本にとって中国は、リサイクルの受け皿として不可欠な存在である。事実、同社の取引は急拡大しているようである。

（2004年8月10日付け毎日新聞）とはいっても、現段階では北部九州に東アジアの企業集積が起こるまでには至っていないし、ましてやそれと結びつけた物流の可能性を論じるのは現実的ではないようにも思える。

ただ、特に中国経済は予測を上回るスピードで変化、発展を続けており、それに伴う企業（主に民間企業）の海外展開の意欲が強まっていることも事実である。最近発表された「福岡中国商品交易センター」（仮称）の構想は、中国の大型企業集団である四通集団との提携事業であり、実現すれば本格的対内投資に結びつく可能性があり、それが物流へ影響することは十分考えられる。このような具体的な動きにも触れながら、北部九州の投資環境や対内投資の可能性と物流の動きなどについて検証することにした。

2. 北部九州の投資環境

九州経済産業局は、2005年3月に「九州の投資環境2005」を発表している。それを紹介しながら、北部九州に絞った場合の投資環境の現状について述べる。

「1. アジアの中の九州：九州は本島と周辺の島々から成り、福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島で構成されており、経済発展のめざましい韓国や中国ととても近い場所にある。また、日本の南西部に位置し、気候が温暖で、地震や冬の積雪が少なく、ビジネスに最適な環境である」としている。これを北部九州、なかんずく福岡地区に絞って見てみると「環黄海経済圏」とよばれる中国沿海部と韓国西南部とは地理的、経済的に結びつきが一層強まっている。

「2. 九州の経済規模：九州は日本全体の中で、総生産額（9%）、総人口（11%）、総面積（11%）と約一割を占めており、日本の一割経済と呼ばれている。九州の域内総生産額（GDP）を世界各国と比較すると、世界16位のオーストラリアにほぼ匹敵する規模であり、ポテンシャルは高い。また、九州の工業出荷額は18.2兆円であり、自動車・集積回路（IC）関連産業の集積が進んでいる。」

福岡県を見ると、「3. 九州の交通インフラ：九州最大の国際路線を有する福岡空港からは、アジアを中心に海外の22都市と航空路線で結ばれている。特にソウル、上海、台北等の主要都市には、一日複数便が就航しており、アジアを見据えた国際ビジネスに快適な環境である。また、福岡（博多）・韓国（釜山）は、空路で50分、海路でも高速旅客船ビートルを利用すると最短2時間55分で結ばれ、日帰りビジネスが可能になっている。更に、九州全県に空港が整備されて

おり、長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島各空港からは、中国や韓国への定期便が就航している。」

福岡空港発着の2005年上半期中国線時刻表を見ると、上海・北京は毎日複数便があり、上海経由の一便は毎日四川省成都と結ばれている。北京との往復は青島経由と大連経由となっており、青島は別に、西安行きの経由地でもあるためか毎日、大連は週5日便がある形になっている。福岡市の姉妹都市である広州市には毎日一便が飛んでおり、これは観光地桂林までいける。

また、福岡空港の特徴は、これらの中国線が日本航空の上海往復一便を除き、全て中国国際航空、東方航空、南方航空といった中国の航空会社であることである。さらに福岡―上海間は東方航空が毎日、福岡発午前10時の便を飛ばし始めたことから、時差の関係もあり、上海には10時30分到着。仕事を済ませて同日の上海発18時に乗れば20時30分に福岡空港に到着し地下鉄を利用すれば福岡市内の主要駅には30分以内に戻れるという文字通り日帰り出張圏となっている。

「4. 九州の交通インフラ―高速道路・鉄道・港湾―：約1000kmに及ぶ高速道路等が整備され、主要都市間の日帰りが可能である。鉄道網は九州全域に張り巡らされており、さらに2004年3月の九州新幹線（新八代―鹿児島中央間）開通により、利便性が向上し、2012年度末（予定）に全面開通すれば、博多―鹿児島中央間を1時間20分で結ぶ予定となっている。また港湾は、国際定期航路を持つ北九州港、博多港をはじめとした25の重要港湾が整備されている。特に、日中間の物流量が飛躍的に増加する中、2003年11月から博多―上海間を26.5時間で運航する高速貨物船（週2便）が就航し、関東・関西・中部などの国内経済圏と中国・上海地域を高速で結ぶサービスが開始している。」国際定期コンテナ船で見ると、北九州港は中国が月76便、韓国が月57便、東南アジア便が月48便、台湾が月8便で、後は南米5便、豪州2便、ナホトカ1便である。博多港については、韓国が月72便、中国が月56便、東南アジアが月40便、欧州が月8便、北米西海岸が月6便となっている。

「5. 九州の情報通信インフラ：九州では、多くの県でギガビットクラスのネットサービスが整備され、さらにインターネット接続サービス事業者数が年々増加するなど、ビジネスに最適なネットワーク環境が提供されている。特に、九州と韓国の間には、光海底ケーブルで接続された日本―韓国ケーブル・ネットワーク（KJCN）が運用されている。このネットワークは、無中継方式による低料金かつ「福岡―釜山」「北九州―釜山」の2ルート構成による信頼性の高い専用サービスを提供し、両国間ビジネスの円滑に役立っている」

また、福岡県はシステムLSI設計開発拠点の構築をするため、「シリコンシーベルト福岡」という計画があり、システムLSI設計開発分野の知的集積、産業集積を核に、アジア（九州、韓国、台湾、上海、シンガポールなど）を結ぶ半導体生産のベルト地帯「シリコンシーベルト」におけるシステムLSIの設計開発拠点を目指している。具体的には、2004年10月、福岡市の百道地区に「福岡システムLSI総合開発センター」を設置している。

「九州の産業集積：九州は、鉄鋼業、化学工業、造船業などの厚みのある産業集積を形成してきたが、最近、急速に半導体関連産業、自動車関連産業の集積が

進展している。また、食料品関連産業も早い段階から集積しており、さらにバイオ産業、ロボット産業、環境関連産業などの集積に向けた取り組みが活発である。」

福岡県の従来からの産業集積は北九州地域に、一般機械器具製造業、化学工業、電気機械器具製造業、鉄鋼業、金属製品製造業、輸送用機器製造業がある。また、久留米地域にはタイヤ、ゴム靴関連業種、大牟田地区には機械金属関連業種、化学工業があり、大川地域（柳川市、筑後市、大川市、城島町、大木町、三潆町）には家具製造業関連業種、産業用機械、装置製造業種が集積している。福岡市については、北九州地域のような工業の産業集積は少なく、特徴は卸売り、小売と商業・金融の側面が強く中央大手企業の支店が集中する「支店経済」とも言われる。ただ、食品関連業種の比率は高く関連業種の一定の集積もある。また、情報通信関連、ソフト開発拠点としても発展している。

「九州のものづくりカー半導体産業－：九州は日本国内の25%の半導体を生産し、開発・設計から生産・販売まで約1,000社の企業、事業所が集積しており、「シリコンアイランド九州」と呼ばれている。経済産業省の推進する産業クラスター計画の一つである「九州シリコン・クラスター計画」では、九州全域での産学官ネットワークの形成により、九州のリーディング産業である半導体産業の世界的な競争力を強化し、継続的な発展を図ることとしている。最近の東アジア（韓国、中国、台湾）における半導体市場の拡大を受け、情報家電やゲーム用のシステムLSIの製造が増加している。」

東芝セミコンダクター社（一貫生産工場）

株式会社三井ハイテック（後工程工場）

NECセミコンパッケージ・ソリューションズ株式会社（後工程工場）

ローム福岡株式会社（後工程工場）

パナソニック・ファクトリー・ソリューションズ株式会社（半導体製造装置工場）

「九州のものづくりカー自動車産業－：九州には、日産自動車、トヨタ自動車九州や二輪車の生産を行う本田技研工業が操業しており、二輪車も含めた出荷額は、1兆円を超え、四輪自動車の生産台数にして77万台（2004年）と日本の自動車生産の重要な地位を占めている。また、2004年12月にはダイハツ車体（大分県）が操業開始したところであり、今後もトヨタ自動車九州の生産能力増強（2005年9月予定）やトヨタ自動車九州のエンジン工場の稼動（2006年1月予定）により、北部九州に年間100万台の自動車生産拠点が形成される見込みである。これらに合わせて関連部品メーカーの進出が相次いでおり、今後より一層の生産拡大と自動車関連産業の集積が見込まれている。」

「九州のものづくりカーロボット産業－：わが国は、産業用ロボットの分野において世界一の地位を築いており、製造業を中心として多くのロボットが稼動している。また、福祉・介護や災害救助など多様な分野での活用に関心が高まっており、ロボットの市場も急速に成長していくことが期待されている。九州における産業用ロボットの生産は、出荷額796億円（全国比19%、2002年）に上り、世界有数の製造用ロボットメーカーである安川電機やロボットベンチャー

であるテムザックをはじめとして、多数のロボット部品関連中小企業が集積している。また、九州地域には、九州大学や九州工業大学をはじめとする大学・高専等に100人を超えるロボット研究者が存在しており、産学連携による次世代ロボットの開発が期待されている。」

北部九州には上記の株式会社安川電機、株式会社テムザックの他、下記のようなロボット関連企業がある。

株式会社エーエスエー・システムズ
光テクノシステム有限会社
ジャパンシステムエンジニアリング株式会社
株式会社タック技研工業
株式会社志摩テック
株式会社ジェイ・フィット
株式会社ハヤシ
九州計測器株式会社
株式会社 J A P A N R O B O T E C H
パナソニックファクトリーソリューションズ株式会社

「九州の環境・リサイクル産業：環境・リサイクル産業は、循環型経済社会を構築するための根幹をなす産業であり、将来の九州地域における主要産業の一つとして期待されている。この分野の市場規模は、1998年の2.3兆円から2010年には3.9兆円に拡大する見込みである。九州では重化学工業発展の中で、大気汚染防止技術や水質汚濁防止技術などの産業公害防止技術、リサイクル技術などの地球環境保全技術が蓄積されている。こうした中、九州には、環境・リサイクル産業集積を目指すエコタウン（北九州市・大牟田市・水俣市）が三つ存在し、様々な事業に取り組んでいる。また、「九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ（K-RIP）」を中心に、環境・リサイクル産業の育成・振興を通じ、循環型経済社会システムの実証的モデル構築と地域経済活性化を目的に数々の事業を展開している。」北九州エコタウンには大学・研究機関等の環境・リサイクル技術開発機能の集積があり、環境テクノス株式会社、光和精鉱株式会社、大谷化学工業株式会社、西日本環境エネルギー株式会社、サンワテック株式会社、日本エコロジー産業株式会社、株式会社福岡生物産業開発研究所等の関連企業がある。

「九州のバイオ産業：バイオ産業は、雇用の場の創出、新規ビジネスの機会拡大等、21世紀の中核産業として期待されており、産業化に向けた開発競争が国内外で展開されている。九州においても、福岡バイオバレープロジェクトなどバイオ産業振興に向けた取り組みが九州各地において進められている。また、近年、大学の技術シーズを基にバイオベンチャーを設立する動きが広がっており、2004年末現在、全国で464社、九州では31社が設立されている。最近、我が国で上場したバイオ企業14社のうち、九州から2社上場しており、今後とも九州地域におけるバイオ産業の発展が期待されている。」

北部九州におけるバイオ関連産業の集積は、北九州エリア、鳥栖エリア、久留米エリアに分けられる。北九州エリアには、九州工業大学大学院の生命体工学研

究科をはじめとする研究機関を擁するなど、バイオ産業の集積を形成しており、環境テクノス株式会社（バイオ環境バイオプロセス産業）、株式会社九州メディカル（バイオ環境バイオプロセス産業）、株式会社ナインラボ（バイオツール・情報産業）等の企業がある。鳥栖エリアには、久留米エリアに隣接するライフサイエンスの集積が存在し、久光製薬株式会社（バイオ医療産業）、株式会社東洋新薬（バイオ食品産業）がある。久留米エリアは、福岡県バイオバレープロジェクトを立ち上げ、福岡バイオインキュベーションセンター施設など県南久留米を中心にバイオ技術を核とした新産業の創出や関連企業研究機関の一大集積を形成している。企業としては、株式会社ジーエヌアイ（バイオ医療産業）、株式会社エコジェノミクス（バイオ環境バイオプロセス産業）、株式会社ジーンアクト（バイオツール・情報産業）、ビジョンバイオ株式会社（（バイオ食品、バイオツール・情報産業）がある。

「九州の研究開発力：地域経済の活性化・再生を図るためには、地域における新事業・新産業の創出が必要であり、このためには、地域の大学・研究機関、地域企業及び産業支援機関が連携して、新たな技術開発に取り組むことが重要である。九州地域における研究開発は、地域コンソーシアム事業として採択されたプロジェクトから見ると、九州で産業集積が進展している半導体等情報通信分野と環境分野にナノテクノロジー・材料、ライフサイエンスを加えた4分野が大きな割合を占めている。また、九州には有力な大学、国・公設の研究機関及び民間研究機関が集積しており、産学官連携による共同研究が活発である。九州管内の主要8国立大学・9工業高等専門学校企業の共同研究数は3年前の2倍強と急増している。」

「九州の人材力：九州には70大学、52短大及び9高専など、充実した高等教育機関があり、高等教育を受けた人材が豊富である。中でも九州の大学生総数（231,753人）のうち40%（89,959人）を理工系学生が占め、さらに、情報工学や生命科学等の多彩な学科を擁しているなど、九州において事業展開する企業にとっては、優秀かつ多様な技術系人材の確保が容易になっている。近年、九州企業の東アジアへのビジネス展開が増加する中、国際ビジネスを担う人材育成の一環として九州においてもMBAスクール等の取り組みが開始されている。また、九州と東アジアをつなぐ優秀な人材確保の観点等から留学生等海外人材の活用が期待されている。九州は外国人登録の留学生比率が13.8%を占め、全国の比率（6.6%）よりも高くなっている。」

「九州地域が持続的な経済発展を図っていくためには、地域のポテンシャルを最大限に活用し、新たな産業を創出していくことが必要である。このため、「知の創造拠点」である大学とその知識を活用して「事業の創造」を図る産業界との連携が非常に重要である。このような中、経済産業省が2001年に「大学発ベンチャー1000社計画」を打ち出して以来、起業が急増している。2004年3月末時点で、大学発ベンチャー企業数は全国で799社、九州では78社（全国比10%）に達している。母体となる大学別では、九州工業大学と九州大学の2大学は全体の約4割を占めている。事業分野別に見ると、九州ではIT分野、特にソフトウェア開発関係の起業が約4割と最多であるが、最近では、バイオ、医療・福祉、新素材、新製造技術など、今後の成長が期待される分野の起業が多くなっている」

「九州への投資：外資系企業の対九州投資は、年代が新しくなるごとに進出件数が増加しつつある。進出企業の親企業を地域別にみると、サービス業が約7割を占めている。また、2003年以降に九州に進出した主な外資系企業について見ると、欧米企業のアジア市場をも睨んだ進出や、日本市場への新規参入を目的としたアジア（中国）企業の進出など、九州の地理的優位性等に着目した進出が特徴として見受けられる。」

これに最近の新しい動きを加える。ドイツ資本の大手自動車部品メーカーであるイナベアリング社が、今年の4月20日、中国からの自動車部品輸入の物流拠点として福岡に事務所を開設した。同社は、ベアリングメーカーでシェア世界第二位のシェフラーグループの日本法人である。背景としては、今年秋以降の自動車生産能力が100万台を超すことが確実となった北部九州地域の自動車関連産業がある。具体的には、「カーアイランド九州」に集積する部品メーカー各社への部品販売を目指している。シェフラーグループは、現在上海に部品関連工場を持っているが、2006年から生産を倍増させて、日本などアジアへの輸出を開始する計画がある。福岡の事務所は上海の工場から日本向けの物流業務も担当する。また、九州・福岡地域は半導体関連産業の集積度も高いため、半導体工場の設備用にも部品を供給していく意向も示している（2005年4月21日、西日本新聞記事より）。この動きには、欧米の企業が単に福岡に事務所を開設したという以上に大きな意味がある。つまり、欧米企業が中国での生産拠点からの輸出をする場合、日本及びアジアを輸出先として想定し、その際の物流拠点として福岡を選んだのである。

「九州の構造改革特区：わが国では、規制改革の推進及び地域の個性ある発展を目指し、「構造改革特区」制度を導入している。九州では、40件の「構造改革特区」が認定されているが、外国人研究者やIT技術者の在留期間延長、外国人研究者等の入国・在留資格申請の優先処理などの国際関係の規制特例措置を設ける特区が多く見られる。例えば、福岡市の「アジアビジネス特区」では、アジアビジネス拠点形成に向けて、外国人研究者の受け入れ促進等の人材活用や、通関の24時間化等の物流機能の強化のための規制緩和を行っている。」

3. 福岡市の対内投資誘致政策

「21世紀中華街構想」

福岡市の山崎市長は、2004年4月、北京で開かれた日本国際貿易促進協会等が主催した講演会で、福岡市のアジア戦略の中核として、「福岡は日本で初めて中華街が出来た地で、中国に最も近い大都市」として、博多湾のアイランドシティ（人工島）に中国企業の誘致を想定した「21世紀の中華街」構想を発表した。主に中国の民間企業を対象に、中国企業の投資をサポートし、福岡を日本市場参入への足場としてもらうことを考えている。同時に、福岡に限らず九州の企業で既に中国との取引がある企業、今後取引を希望する企業を集積させ、多様な経済交流が促進されることを期待している。

同構想は、中国側に注目され、2004年8月には、北京で開かれた都市戦略シンポジウムに中国政府のシンクタンク・中国政策科学研究会から招かれ、福岡市の幹部が考え方を詳しく紹介した。その中で、「日中間では、中国経済の発展に伴い、各分野で双方向の経済交流がすすんでいる。アジアビジネスという点でも中心はやはり中国」と中国との経済交流のい。そして新たに、各種の優遇措置やサポートによる中国企業の積極誘致だけでなく、双方のニーズに合わせた人材開発、市民レベルで相互理解を深める社会文化交流の基地づくりを進める考えを表明した。

その後、中華全国工商連合会（工商連）の胡徳平第一副主席が特に本構想に興味を示し、2005年には、中国側が有識者や工商連傘下の企業が中心となり、日本側も有識者、ビジネス経験者を参加しての「21世紀中華街構想」日中共同検討委員会が結成された。

このような状況の中で、さらに具体的な動きとして「福岡中国商品交易センター」が開設される可能性が出てきた。これは、福岡の華人企業と博多港ふ頭株式会社が中国の大型民営企業集団である四通集団と提携して事業化を目指すものである。実現すれば、日本で初めての本格的な中国商品交易所となり、福岡市のアジア物流拠点機能の強化につながる。きっかけは、2004年11月に福岡で開かれた「国際新華商会議」に胡徳平工商連参加団団長とともに来日した四通集団段永基総裁と福岡の華人企業（メディアインターナショナル）の間で中国と福岡の間で物流を伴う具体的な経済交流の可能性が検討された。そして工商連幹部とともに福岡市の地理的利便性や港湾貿易機能、ビジネス環境を高く評価したことによるとされている。商品交易センターには、当面中国の家具や建材、自動車部品等の出展が予定されているが、将来は衣料や食品分野へ拡大する可能性がある。また、九州の地場企業にとっては中国進出のコストをかけずに福岡で輸出入や各種の取引ができるメリットがある。つまり、同センターは中国商品の展示、商談、物流のほか、日本商品の中国輸出、日中の企業連携などの窓口機能を持つ本格的な交易拠点を目指している。

四通集団について簡単に触れる。四通集団（Stone Group）は、1986年に設立された中国最大級の民営ハイテク企業集団である。傘下には、北京四通情報技術有限公司等100%出資の企業の他、出資や共同経営による50数社、3000人の従業員を擁している。主要事業分野は、電子関連の機器製造、ソフト開発であり、1990年代初頭から多角化を進め、ケーブルテレビ、ポータルサイド（米ナスダック上場）、バイオ・食品、不動産開発企業など多岐にわたる。モトローラ、フィリップス、シーメンス、三菱電機、三井物産、富士通、オムロン、Allen Bradley等日本を含む外国企業との提携もある。主な傘下企業としては下記のようなものがある。

〔四通巨光〕

四通の幹部と巨人集団、光彩集団による出資会社。董事長は段永基氏。同氏は、四通巨光を旗艦会社として、傘下の60数社を資本統合し、200数十億元の資産を有する中国最大の民営企業集団を目指しているといわれる。

〔光彩事業投資集団有限公司〕

中国光彩事業促進会が、四通集団、聯想集団等著名な9社と共同設立した会社。不動産事業を主体として、金融、ハイテク産業を両翼とするグループに発展している。

[新 浪]

中国大陸を始め世界の華人向けオンラインメディアと情報エンターテインメントサービス会社である。四通集団は、大手ポータルサイト[新浪ネット (sina.com)]の株式13%を保有している。

[陽光四通メディア]

四通電子と陽光メディアの共同出資により、香港で設立された。

[上海黄金パートナー生物科技有限公司]

四通集団が、2003年、11億7000万香港ドル（約157億円）で中国最大規模かつ最強の健康食品、バイオ関連企業。主力健康食品の「脳白金」、「黄金搭档」は、中国の著名ブランドである。

このような中国の民間有力企業集団が福岡で事業展開することの意味は大きい。ある程度事業が軌道にのれば、所属する工商連の各分野の企業への波及効果は計り知れないものがある。交易センターの開設場所は当面は、人工島ではなく、博多港ふ頭の近くの敷地に予定されている。ただ、2005年3月に行った北京での説明会参加企業は当初予想した150社を大きく上回る200社であったこと。さらに、胡耀邦元共産党総書記の子息でもあり、中国の民営企業家にも人望があるとされる胡德平氏が挨拶の中で、「福岡中国商品交易センター」事業に中国全国工商連合会が全面支援するとの意向を示したことなどから、出展企業も増加する可能性があり、早い時期に人工島での本格的な事業に発展することになるかも知れない。

こうした中、4月末に開催の「21世紀中華街」日中共同検討準備会に示されたアイランドシティ（人工島）・アジアビジネスゾーン形成に向けた基本戦略（案）には以下のように書かれている。

先ず、三本の柱として、

1. 経済活動基地
 - ・ 中核施設としての中国商品交易センター（数万平方メートル規模）
 - ・ 中国系企業（香港・台湾・華僑も含む）と日本企業のビジネス交流拠点
2. 人材開発基地
 - ・ ビジネス連携人材等育成基地
 - ・ 新時代中国公務員等研修施設
3. 社会・文化理解基地
 - ・ 飲食・物販店、漢方文化、健康センター等
 - ・ 伝統・現代文化紹介、市民交流施設等

人材開発のところで、新時代中国公務員研修とあり、日本側が一方的に教育するようなイメージであるが、ここでは、日中両国の行政関係者、ビジネスマンが相互に学びあい刺激しあう場であることが望ましい。社会・文化理解では、市民交流施設が上げられているが、人工島全体の活用法についても広く市民のアイデアや意見を取り入れながら進めて行くべきであろう。

アイランドシティ（人工島）の概略について福岡市の資料から紹介する。

「博多港東部海域において、国、福岡市及び博多港開発株式会社の三者により進めているアイランドシテイ整備事業は、全体面積401.3haのうち約53%にあたる214.3haの埋め立てが完了しています。

アイランドシテイでは、博多港の港湾機能をさらに充実するため、大水深の航路・岸壁を整備するなど、国際水準のみならずづくりを進めています。

また、構造改革特区・都市再生などの国の制度も活用し、発展するアジアと協業するビジネス拠点の形成、健康・医療・福祉、IT・ロボットなど、新たな産業の集積を図るとともに、快適な住宅地や、環境との共生を図る豊かな緑地空間の整備など、質の高い都市づくりを進めています。」

4. 博多港のアジア関連物流機能

ここで、アジアとの関連で博多港全体の物流機能を見てみる。1983年にコンテナ船が本格的に入港して以来、博多港の国際海上コンテナ貨物取扱高は一貫して右肩あがり続けている。2004年取扱高で60万TEUを突破、最近10年間での国際海上コンテナ取扱高は倍増している（香港の1,800万TEUは別格としても、上海その他隣接する東アジアの1,000万TEUクラスの巨大港とは桁違いではあるが）。博多港を基点に考えると釜山港は神戸港より近い。また、上海港は東京港とほぼ等距離にある。アジアの主要港への時間距離において、博多港は国内の他主要港と比較してもあきらかな優位性がある（北九州港も同様なことがいえる）。釜山港、高雄港、香港との物流時間において博多港は神戸港に対して1日、東京港・名古屋港に比べて1日半短い。このリードタイムを生かし、時間が優先される精密機械部品や電気機械部品、アパレル製品などで博多港に陸揚げ後、関東・関西方面に陸送されるケースが増えている。輸出面においては、従来からの自動車、二輪車、タイヤ、半導体関連、鉄鋼製品に加えて、最近薄型テレビ関連でプラズマ・ディスプレイパネルの輸出が増加している。また、主に中国での需要急増を受けて、古紙、廃プラスチック、くず鉄の輸出が目立っている（「フォーラム福岡、2005年3月号」より）。

その他、注目される新しい動きとして、博多港の機能と同時に港から10キロと近い福岡空港の利便性を活用して、中国貨物を陸海空の複合輸送するサービスを日本航空が開始している。これは、上海発の貨物を高速船で博多港に運び、福岡空港から北米や欧州、そして日本各地に運ぶ海上・陸上・航空の複合輸送サービスである。中国の経済成長に伴い、中国から欧米に向かう直行便は輸送能力が不足気味で運賃も上昇傾向にある。新しい輸送ルートで需要増に応える。全てを空輸する場合に比べて3-4日多く日数がかかることから、運賃は2割程度安く設定する。上海―博多港間は日本通運などが運行する高速トレーラー輸送船（RO-RO船）「上海スーパーエクスプレス（SSE）」を利用する。日本航空では関連会社を通じて上海周辺で貨物を集荷する。高速船が博多港に到着した後は、トレーラーを保税のまま福岡空港に陸上輸送する。日本航空の福岡―ホノルル便を利用してハワイ経由でロスアンゼルスに出荷するほか、羽田・成田空港経由で欧州などに転送する。また、日本の各地への転送（空輸・陸送）も同時に行う。上

海発は週二便、高速船はトレーラーを連結した車両が直接乗り降りできる構造で、積み下ろしの作業時間が短い。博多港に到着して、4時間後に福岡空港を出発する便にも積載が可能である。欧米向けの輸送日数は中国からの直行便を利用する場合と比べて3-4日長い4-5日となる。日本国内向けは上海で木曜に集荷した貨物が、土曜日の夕刻には各地で配送が終わる。（2004年12月24日付け日本経済新聞より）

5. 北九州市の国際物流特区

2005年4月1日、東アジアの物流拠点を目指した「ひびきコンテナターミナル」（HCT）が開港した。6万トン級の大型船が接岸できる水深15メートルの岸壁は日本海側の港では初めてである。貨物船の大型化という世界の潮流に対応したもので、経済成長が著しい環黄海経済圏で強力な競争装置となる。定期航路の早期開設に全力をあげる。2006年3月には新北九州空港の開港も迫り、海と空の両面から「国際物流・交流拠点都市」づくりを進める北九州市の戦略が本格化する（2005年3月31日付け西日本新聞）、とあるが、本稿の主題である対内投資との絡みでの新たな物流の動きは現在のところ見えてこない。同新聞の特集記事は続ける。HCTが掲げる目標は、環黄海圏にある中国、韓国の港から貨物を集め、北米や欧州に運ぶ航路を開設することだ。①環黄海とHCT②HCTと欧米。この二つが大きな流れとなる。6万トン級の大型船が入れる大水深（15メートル）の岸壁は、航路開設に大きなアピール力をもつ。世界の海運界は、貨物船が4万トン〜8万トンクラスへと大型化し、寄港地を集約した大陸間輸送が主流になっている。HCTは北米、欧州航路の大型船が入れる港だ。しかも、24時間稼働が出来る。アジアと北米間の航路では、津軽海峡を抜ける日本海ルートが「これまでに比べ、航海日数を二日程度短縮できる」（北九州市港湾局）メリットがあり、主流化しつつある。そのルートにあるHCTが「環黄海のハブポート」として期待されるゆえんだ。北九州市をはじめ天津、釜山など環黄海の日中韓十都市は、昨秋、「東アジア経済交流促進機構」を立ち上げ、地域版FTA（自由貿易協定）の創設などをめざして共同プロジェクトを推進する。

この地域版自由貿易協定の実現に向け、HCTは物流拠点として役割を果たすのは間違いない。また、北九州がかつての素材産業中心の街から、21世紀型の新たな産業都市へ転換する上からも、HCTの牽引力に期待が集まる。外国からの貨物を集めると同時に、物流の機能を評価して、北九州へ工場進出が相次いでいることが、それを裏付ける。「ひびきコンテナターミナルの背後には安価な2千haもの産業空間が広がっている」（北九州市港湾局）とあって、自動車産業を中心に、東アジアを睨み産業の集積が進みそうだ。第一期の供用ゾーンは、水深15メートルと10メートルの岸壁をそれぞれ2バース備える。貨物取扱量は、5年ほどかけて、まず年間50万TEUの規模に持っていくのが目標とされている。これを運営するのが、ひびきコンテナターミナル株式会社である。シンガポールの物流会社、PSA社を核に16社と北九州市が設立した株式会社である。PFI（P

r i v a t e F i n a n c e I n i t i a t i v e)の手法で民間活力を利用した柔軟なオペレーションを行う。

HCTは、東京と上海の中間に位置する立地の良さに加え、中国が高度経済成長を背景に貨物量が急増していることから、運営会社は第一弾として中国航路の開設に全力をあげ、実績をつくる作戦である。近く中国で航路誘致のセミナー開催を予定している。東アジア経済交流推進機構のメンバーである大連、青島、天津の3港を合わせると900万TEUを超える貨物が生まれており、環黄海圏のハブポートとして「ひとり勝ち」といわれる韓国・釜山港に迫る勢いである。PSA社は、大連港、韓国・仁川港など11カ国、16の港で事業を展開しており、北九州市港湾局は「貨物の積み替えは情報の共有が大事になる。PSA社との連携に期待している」としている。

これに関連して末吉北九州市長は、「来年3月には新北九州空港が開港し、そのアクセスとなる東九州自動車道の整備も最終段階を迎えています。これらの物流基盤を総合的に結びつけ、北九州市の高度な産業技術や人材を活用する国際物流特区による産業集積を図ることで、地域経済の活性化を目指してまいります」と述べている。

また、北九州商工会議所の重渕会頭は、「特に自動車産業においては、主要自動車メーカーが生産拠点をさらに拡大して「カーアイランド」の位置づけが明確になり、関連企業群を含めて九州の基幹産業の役割を担ってきております。また、「シリコンアイランド」の開発生産拠点としても企業立地が加速している状況です。近い将来、環黄海経済圏のブロック化により、域内FTAが締結されれば、このような高付加価値製品や部品の生産・物流拠点としての価値が高まり、国内外からの企業進出もますます盛んになるだろうと思われます」として自動車関連と半導体関連に今後とも期待しているようである。

そして北九州市の財団法人国際東アジア研究センターの山下所長は次のように語っている。「私は、膨張を続ける中国貨物の受け皿となることが、HCTとして最も現実的で活況につながる道だと考える。-中略-とりわけコンテナの扱い量の増え方がすごく、上海港ではこの十年間に十倍も増えている。経済が年率8%の高成長を10年続けても、規模は二倍だ。貨物が十倍に増えていることのスピード、勢いは驚くばかりだ。このペースは今後も続いていくと見ていいだろう。「モノづくりを支えるのが物流」といわれるが、上海を始め環黄海圏の港の活況ぶりをみると、HCTが成功するかどうかは、中国からの集荷がカギを握ることは間違いない。北部九州は自動車部品産業の集積が進んでおり、今後、自動車産業の成長が著しい中国への輸出が増え、中国に進出している日系企業から自動車関連の汎用部品の輸入が展望できる」（2005年3月31日付け西日本新聞特集記事より）。

北九州市及び周辺地域は、福岡市と比べると各分野の産業集積がもともとあり、最近では、自動車関連産業がエンジン等主要部品から関連部品、プラスチックや工業用繊維といった関連素材へと生産を拡大あるいは新規に進出している。ただし、この動きが対内投資、とくに中国企業の対内投資とは今のところ結びついてはいないようである。福岡市は工業関連の産業集積では劣るが、「21世紀中華街構想」とその中核事業となる「福岡中国商品交易センター」が実現すれば、その吸引力は大きいといえるし、継続的な物流と結びつく可能性はある。

6. 北部九州地域の中長期的な活性化策

これまで、北部九州の投資環境、産業集積の現状と将来、そして対内投資の促進と物流基地に関する最近の動きについて見てきた。対内投資の促進の目的の一つは地域の活性化であろう。投資環境や産業集積を論じる際に、日本社会全体の高齢化と人口減少の現実には認識する必要がある。北部九州も例外ではなく、福岡市は将来にわたり比較的若年層の割合が全国に比べ高いとされているが、北九州市は高齢化、高齢化が深刻で、北部九州はもとより、九州全域では間違いなく少子・高齢化の時代に入っている。一方、少子・高齢化はマイナス面ばかりでなく、お互いが知恵を出し合い、成熟社会に入らないうちで、量を求めることから質を高めることに目を向け、「真に豊かな社会」、「安心・安全な生活環境」、「自然との共生」等を真剣に考えるきっかけにもなると思われる。

このような観点から考えると、これまで検証してきた北部九州の投資環境の評価の仕方にも異なった視点もあることに気がつくはずである。また産業集積の現状認識と将来の方向付けも変わってくる。そして対内投資促進の方法にも当然違ったアプローチがありうるということがわかるのではないか。つまり、少なくとも数十年の単位で見た、21世紀型の望ましい投資環境は、基本的な交通インフラ、情報通信インフラは当然として、その上で、成熟社会における「安心・安全・快適」な生活条件と外国人や外国企業が長期にわたって滞在、活動する上でこの「安心・安全・快適」を共有できるものであろう。

産業集積についても、北部九州への自動車関連産業や情報通信関連産業の急速な集積は歓迎すべきことである。しかしこのような産業集積だけでは、「豊かな未来」や「安心・安全・快適な成熟社会」は見えてこない。そこで、北部九州の特性を生かした産業として、「食と農」関連産業の集積を目指すことを提案したい。そして、「食と農」関連産業と観光関連産業、環境関連産業を意識的に結合させることが重要になってくる。

まず、九州全体ではあるが、農林水産業、食料品製造業は九州の主要産業であることを再認識する必要がある。つまり、九州の農林水産業総産出額は年間2.1兆円で全国の2割を占める。食料品製造業として捉えると、工業出荷額で3.9兆円となり、九州全体の22%を占め、輸送用機械機器製造業（自動車他）2.8兆円、電子部品・デバイス製造2兆円を上回っている（平成14年）。北部九州は、このように広大な農林水産業地帯を後背地に持つ食品加工基地であり域内の発達した物流機能を発揮しての卸・小売そして飲食業の集積地でもある。とくに、福岡市は、九州で唯一人口の増加が続く都市として各種の飲食業が競いあう場所であり、それに食品加工業の発展は著しい。また、毎年、国際食品展とシンポジウムを開催しており、中国その他アジア諸国・地域を中心に世界からの参加がある。「21世紀中華街構想」そして「福岡中国商品交易センター」の中でも食品加工関連の位置づけが重要になっている。

改めて指摘するまでもなく、「食」関連の産業は、生産現場である農業、畜産業、水産業から始まり、中間に位置して最も広範囲にわたる各種の「食品加工業」、それに関連する輸送、貯蔵や多様な包装・印刷へと関連し、商店でのショーケース、さらには各家庭の家電製品、食品関連資材にまで及ぶ。周辺ですぐに連想できる既存の産業でも、各種の農業関連機械、畜産関連設備・資材、水産業では船舶、漁労関連資材、船上冷凍・製氷設備などがある。また、農業、畜産、水産の現場では、バイオ技術が応用されているし、生産現場と流通、販売を総合的に管理するための情報通信機器もある。先端産業としての情報通信技術やバイオが「食と農」関連で現在でも利用されているし、将来は「安心・安全・快適」を追求する上でさらに積極的な結びつきが期待される。食品加工段階では、多種多様な機械・機器・資材、冷凍・冷蔵設備、保冷車等の特殊車両、食品を保存するだけでなく、安全性と外観の美しさを追及した天然素材や合成素材を利用した包装材料、包装機械もある。

「飲料」を含めるとさらに範囲は広がる。アルコール飲料の醸造や蒸留分野の関連産業としては、ステンレス製発酵容器、蒸留塔が思い浮かぶし、ソフト飲料を含めて、果物・野菜等の搾り機器、攪拌設備、充填設備、缶・ボトル、添加物、香料へと広がる。醤油に代表される調味料の分野も奥が深く多様である。これら全てを貫く重要な柱に「水」の安全と水質、さらに美味しさの問題がある。そのように考えると水処理設備や浄水機器産業の分野に及ぶ。北九州市に集積する環境関連業種の企業は、産業関連から生活関連分野にも注目すれば、「水」関連以外でも、生活ごみリサイクル、畜産関連廃棄物再利用、焼酎などの絞り糟の処理方法など「食と農」関連でのビジネスのチャンスも広がるはずである。

このようにして、北部九州が、「食と農」をキーワードに、自然や温泉に恵まれた九州全域と連携して、既存の投資環境と産業集積に「安心・安全・快適」な地域であることをアピールできれば、先ずは東アジア、中でも中国からの観光客にとっては魅力的なものになる。そして、観光で訪れた多くの人との交流を通じて、九州の良さを理解してもらい、相互信頼が生まれ、双方向のビジネスや対内投資に結びつく可能性がでてくる。直接対内投資を呼びかけることに比べて回り道のようなではあるが、成熟社会を迎えた今、対内投資促進の一つの方向ではないだろうか。

7. 「食と農」に関しての日中間の交流

「食と農」に関しては、近年、中国からの価格の安い農産物、特に野菜類が大量に輸入されるようになった。そのため、日本の野菜農家等には直接的に被害がはじめ、ひいては日本の農業全体に打撃を与える危険性が指摘されたりした。そして、中国からの輸入野菜等の影響で、国産野菜価格の下落が起こり、それを受けて日本政府は、2001年4月、白ネギ、生シイタケ、イグサの3品目について「緊急輸入制限（セーフガード）を発動した。3品目とも、九州が主要産地であり、影響も大きかった。

突然、これらの品目の日本向け輸出が中断した中国の生産者や流通関係者の被害の大きさも想像に難くない。中国政府は報復措置として、日本からの自動車、エアコン、携帯電話の輸入関税を引き上げたため、日本からの輸出は一時急激に減少し、日本全体としては金額的に大きな損失を蒙った結果となった。この問題に関して、九州の農業関係者は当初、「被害者は自分達、加害者は中国」との認識で、「中国と話し合いなど出来ない」との態度であった。しかし、時間の経過と共に、冷静に分析してみると、3品目ともそれぞれ違うが日本の農業関係者と流通業者が中国に対して栽培指導や種子の提供を行い、同時に買い付け保障をする「開発輸入」の実態が明らかになった。その後は日中間の生産者同士、流通業者に情報や意見交換の気運が芽生えつつあり、中国からの輸入だけでなく、九州からの農産物の輸出促進の具体的な取り組みがはじまっている。福岡県では、当面、イチゴ（あまおう）や大分・熊本両県ではナシ（新高）などが輸出品として期待されていることもあり、「食と農」分野での双方向の交流の可能性が高まっている。そうなれば、物流面では、博多港の高速 RORO 船上海スーパーエクスプレス（SSE）の活躍の場面が増える。

将来目標は九州産の米の中国沿海都市部富裕層への売り込みである。これらの動きに関連して、日本の中高年農業技術者の中国での技術指導と中国の若者の日本での就農を継続的に行うことも一部で検討されている。また、中国では、最近、四通集団のような、一部農業・食品関連企業の急成長と海外展開も検討され始めており、これを高度な技術がありながら、後継者に悩む日本農業の活性化に結びつけることもできるのではないか。

「食と農」の分野では、工業とは異なり、全ての面で先進国が発展途上国より進んでいるわけではない。また、技術的に進んでいるものが、安全であるとも限らない。環境に優しいか、持続的な社会の発展にとって合理的かどうかも重要である。さらに、鮮度保持や輸送・保管時間の短縮が重要になってくると生産地と消費地の距離が極めて大きな要素になる。「地産地消」という言葉は、これから必ずしも国内だけの範囲で考える必要はないのではないか。北部九州と中国の東部沿海部は「地産地消」の圏内になる時代になりつつあるともいえる。

8. 終わりに

これまで、東アジアから、とくに中国からの対内投資を促進することを念頭に、現在の北部九州の投資環境、そして物流拡大への可能性を探ってきた。地元の行政や研究機関の対内投資促進のための投資環境や産業集積に関する調査、提言では、自動車関連産業、半導体関連、バイオ、ロボットが必ず登場する。それは、それで現状を反映したものであろう。しかし、ここではそれに加えて「食と農」の分野の各種産業こそが、北部九州と九州全体、そして中国沿海部を結びつけ長期にわたって双方向の経済交流が続く可能性のあることを強調した。そしてそれが、九州の観光産業、環境産業の発展とも結びつき、人流から対内投資と物流へと発展すると信じるからである。ただ、物流に関して、北部九州は上海や韓国釜山等との量的な競争はできない。本稿でも簡単に紹介したシーアンドエア

一等、北部九州の特性を生かし、これら大物流基地との質の高い連携をめざすべきであろう。

{補足}

韓国釜山港の機能を活用した日中間の物流、そして博多港、北九州港の利用価値を上げる可能性のある新しい動きと提言を紹介する。

釜山港を拠点とした物流ネットワークの構築

「釜山港を中心に九州各地にも航路が結ばれていることを活用した物流ネットワークの構築が考えられる。

こうしたメリットを生かして、釜山港に日本国内向け物流センターを設置する企業連合が現れている。物流コンサル会社である J&K ロジステイクス株式会社

(東京) が全体の管理を行う中、福岡運輸株式会社など日本国内の関連企業 6 社と韓国の企業 2 社が参加して、中国から日本へ輸入される商品のストックポイントを釜山港に設置している。—中略—

九州においても博多港や北九州港を活用して同様のストックポイントを置くことが考えられよう。緊急時のデリバリーにも陸送で素早く対応が可能となるため、釜山港にない新しいメリットを生み出すことにもつながる。」

(財団法人九州地域産業活性化センター報告書、2005 年 3 月)

論文 3

「東アジア域内物流の中での北部九州主要港の可能性と課題」
(岡山大学助教授 津守貴之氏)

東アジア域内物流の中での北部九州主要港の可能性と課題

—博多港の事例を中心に—

岡山大学経済学部助教授 津守 貴之

問題の所在

本稿の課題は次の2つの側面から博多港の可能性と課題を整理することにある。すなわち、①地方コンテナ港の成長モデルの典型としての博多港の既存成長パターンとその変容および今後のあるべき成長パターンの姿の整理、②東アジア域内物流活発化という環境変化の中で、北部九州主要港である博多港が果たしえる役割とそのための課題の整理、である。言うまでもなく、これら2つの課題は相互に関係するものである。①は博多港の立場から見た今後の成長戦略のあるべき方向を整理することが目的とされ、そのためには東アジア域内市場の一体化という環境変化にどのように対応すべきかという論点を含んでいるのに対して、②は一体化が急速に進展している東アジア域内市場にとって博多港がどのような役割を果たしているのか、また今後、果たしえるのかを整理するものである。

ここで「地方港」とは、①後発コンテナ港であること＝神戸港や横浜港のように在来船が主流の頃から定期船が寄港し、その後、それらがコンテナ船に切り替わってきた伝統的な先発港湾ではなく、コンテナ化が進む中でコンテナ定期船航路が開設されていった後発コンテナ港であること、②少数の大荷主への依存度の高さ＝多種多様な荷主に対応できる先発港湾とは違い、少数の特定大荷主のコンテナ貨物を取り扱うことに、少なくとも初期においては、特化した港湾であること、したがって、大量のFCL貨物を比較的安い料金・運賃で港湾を「素通り」させることに優位性を持つという、コスト重視型貨物対応の港湾であること、③このことは同時に混載や梱包等の港湾物流機能が未集積な港湾を意味していること、を意味している。後述するように、博多港はもともと、これらの特徴を顕著に持つ「地方港」として急成長してきた。

本稿の主張点は以下の通りである。

①博多港の今後の可能性＝博多港は東アジア域内各地域と日本国内とを結ぶ部分的な国内広域ハブとして機能しえるとともに、そのことによって東アジア域内と日本各地を効果的に連携させ、相互の経済発展に寄与する可能性があるし、またこの可能性を模索しなければ博多港の今後の持続的発展は望めない。

ただしそのためには以下の課題をクリアする必要がある。それは、

①博多港の成長パターン転換の必要＝従来の大荷主依存型物流から中小荷主対応型物流への転換、②国内外の港湾との連携の本格化、③①、②のための港湾物流機能の充実＝とりわけ貨物への対応能力の多様化と遠隔地を含めた国内都市流通機能との連結、④施設面、機能面の制約に対応したターゲット貨物の絞り込み、である。

以下、本稿では最初に博多港の現状を概観し、博多港の既存成長パターンがどのように変容しているのか、またそれがどのような環境変化によってもたらされているのかを整理する。その上で、博多港が東アジア域内各地と日本各地をつなぐ結節点として機能することが今後の博多港の持続的成長にとっては不可欠であることを確認するとともに、施設面、機能面での制約により、ターゲットを絞った集荷・創荷戦略が必要であることを明らかにする。最後に、これら機能の集積を通じて東アジア域内において博多港が果たしえる役割を整理する。

1. 博多港の現状と既存成長パターン

(1) 博多港の現状

1) 博多港のコンテナ貨物取扱量の推移

まず最初に博多港のコンテナ貨物取扱量を概観してみよう。表1は博多港のコンテナ貨物取扱量と増加率および空コンテナの取扱比率を全国の数字とともに示したものである。まずこの表から博多港は過去15年程度の間、順調に取扱い貨物を増やし、この期間に3倍増の60万TEUを取り扱っていることがわかる。言うまでもなくこの取扱個数は地方港では最大の数字である。

ただし増加率そのものは徐々に鈍化してきており、ここ数年を見るならば、全国平均よりも低い数字になっている。また空コンテナの比率も全国平均が20%前後であるのに対して、博多港は常時、20%半ば、最高では30%近くと高い数字を示している。

これらのことから博多港のコンテナ貨物取扱量は、実質的にはその伸びを表面上の数字よりも低下させていることがわかる。

2) 博多港の国・地域別輸出入コンテナ貨物取扱量の推移

次に博多港の国・地域別輸出入コンテナ貨物取扱量の推移を見てみよう。表2は博多港の国・地域別輸出入コンテナ貨物量の推移を示したものである。この表でわかることは過去10年余りの間に韓国、台湾、中国といった東アジア諸国のシェアが大きく上昇している反面、アメリカ、カナダといった北米が急激にそのシェアを低下させていること、および欧州が一時期シェアを上昇させたものの、その後、再びシェアを落としていることである。このように博多港のコンテナ貨物取扱量を国・地域別に見るならば、「脱欧米入亜」状況、即ち、近海航路の比重の上昇と基幹航路のその低下という状況にある。

これは直接的には欧米基幹航路の博多寄港が減少してきたことと、これら航路上の船舶の配船スケジュールが博多港にとって不利になったことによるものである。表3を見てみよう。この表は博多港の各航路の数とそれぞれの便数を見たものである。いわゆる基幹航路と言われる遠洋航路については、世界一周航路が2002年に休止、北米西岸航路が1994年の7航路月間26便をピークに2004年には3航路10便に減少、同じく欧州航路も97～99年の間の2航路8便が1航路4便と減少している。その他、地中海航路、中近東航路、豪州航路は軒並み休止している。一方、東南アジア航路や中国航路は増加傾向にあり、ピークを過ぎた韓国航路を合わせると、2004年には全33航路182便中、アジア近海航路は29航路168便と、圧倒的にアジア近海航路が多くなっている。

3)博多港の品目別コンテナ貨物取扱量の推移

相手国の変化とともに取扱品目も変化しつつある。ここでは輸出貨物と輸入貨物の構成の特徴およびその変化を見てみよう。

a)輸出

輸出に関してはもともと博多港はゴム製品が圧倒的に多く、それに次いで輸送機械、その他機械が上位を占めている。ただしこれら品目は絶対量では増加しているものの、そのシェアを次第に低下させてきている（表4）。

ところで輸出コンテナ個数に占める空コンテナのシェアが大きくなっていることが博多港のここ数年の最大の特徴である。空コンテナのシェアは90年代前半にすでにおおむね30%を越えていたが、90年代末以降、さらに上昇して40%台で定着している（表4）。言うまでもなく空コンテナの輸出シェアが高いということは輸出入のバランスの悪さ、すなわち輸入超過状態にあることを意味している。そしてこの輸入超過状態をもたらしているのが、前述のアジア近海航路の急増と遠洋基幹航路の後退である。この点については、後述するように、単純に航路数・便数の増減がそのまま輸出入相手国の変化に反映しているわけではないが、アジア近海航路が増加している背景には、博多港も全国諸港と同様に、東アジア域内物流が活発化していることがある。そして中国をはじめとする東アジア域内諸国との間での輸出入は、多くの都市型港湾がそうであるように、博多港の場合も大幅な輸入超過である。他方、欧米航路に関しては輸出超過となっている。このようにアジア近海航路の増加と欧米基幹航路の後退は、博多港全体で見ると、輸入超過構造の定着・深刻化をもたらしている。当然のことながら、輸出入バランスの悪さは船社の運航効率の低下をもたらす。このことは船社にとって博多港が魅力の乏しい港湾になる潜在的要因となっている。

b)輸入

輸入については、東アジア域内各国との輸出入の増加という現象と重ね合わせてみると、東アジア域内水平分業化を反映したものとなっている。すなわち、加工食品を含む食料品や機械類あるいは日用品・木製品といった雑貨類のシェアが上昇している（表4）。これら加工品の多くが中国をはじめとする東アジア域内から輸入されている。それに対して、かつて輸入においてベース・カーゴとなっていた動植物性肥飼料（＝主にヘイ・キューブとペットフード等）や原木は、絶対量では増加傾向を見せているものの、相対的なシェアは低下させている。これら2品目のうち、ヘイ・キューブは北米航路を使って輸出されてきたゴム製品や機械類の帰り荷として輸入されているものである。また原木は、もともと博多港が木材港であったことの名残と、築後地区を中心とした背後地に家具産地あるいは家具産地問屋を控えていることによるものである。総じて、従来のように輸出貨物の帰り荷やもともと博多港の機能に対応した特定貨物の取り扱いといった特定荷主対応の輸入から、しだいに多様な貨物を取り扱うようになりつつあると言える。

4)博多港の集荷圏の特徴

博多港の集荷圏を見ると（表6、7）、輸出貨物の生産地、輸入貨物の消費地ともに九州島内がほとんどである。九州島内で生産あるいは消費される貨物は、かつて神戸港経由で輸出入されていたが、¹しだいに北九州港や博多港等の地元港湾を利用するようになってきた。荷主との近接性とそれによる物流コストの低さを強みとして博多港は、コンテナ港として成長してきた。このように博多港は地方コンテナ港の典型的な成長パターンを集荷圏においても示してきたと言える。

(2)博多港の既存成長パターンとその変容

博多港の既存成長パターンの特徴とその変容を整理すると、①大荷主依存型成長とその後退、②欧米基幹航路主導型成長からアジア近海航路主導型への比重移行、③近接地である地元九州島に限定された集荷圏、ということになる。それぞれの特徴とその変容について説明を加えると、以下のようになる。

①大荷主依存型成長とその後退＝1983年にコンテナ施設を供用開始した当初からもともと博多港は地元大荷主依存型でコンテナ貨物の取扱量を拡大させてきた。具体的には佐賀県、福岡県内のブリヂストンのタイヤ工場から搬出される輸出用タイヤ、熊本県内の本田技研工業の輸出用二輪車、福岡県内の九州松下の輸出用機械類の3つの大口荷主の貨物だけで博多港の輸出実入り貨物全体の80%以上が占められてきた。²そのなかでも特にブリヂストン他のゴム製品は実入り全体の50%前後を占め、博多港のコンテナ貨物取扱量増加の原動力となるとともに、博多港への北米基幹航路誘致のベース・カーゴとなってきた。

このように博多港の今までの成長パターンは、大荷主に極端に依存しているという意味で、典型的な後発地方コンテナ港の成長パターンであったと言える。このことはこれら博多港の近接地に立地する少数の大荷主がこれら企業の工場あるいは倉庫でコンテナ詰めされた貨物がスムーズかつ安価に博多港を「素通り」することにメリットを見いだしていたことを意味する。これは逆に言うならば、博多港にはこれら大荷主の素通り貨物を取り扱う以外のさまざまな港湾物流機能（たとえば小口混載機能や特殊梱包機能あるいは輸入貨物の仕分けなどの流通加工機能等）を、とりあえずは必要としなかったということである。この点も多く、地方コンテナ港と同様の特徴を博多港が持ってきたことを示している。

ところが、前述したように、1990年代後半からゴム製品以外の輸送用機器や機械類の輸出がそのシェアを低下させはじめている。そしてその代わりに絶対量ではいまだ少ないものの化学製品や加工食品、紙・パルプ等が次第にそのシェアを上昇させ始めている。このことは博多港が今までのように博多港を素通りする特定少数の大量貨物だけに対して対応していればよいというのではなく、多様な中少量貨物への対応も必要とされるようになってきていることを意味している。

②欧米基幹航路主導型成長からアジア近海航路牽引型成長への比重移行＝航路数・便数および輸出入相手国については、当初、北米（後に欧州も加わる）に比較的大きな比重があったのに対して、近年、しだいに韓国、中国等の東アジア域

¹ 津守貴之 [1997] 第5章を参照されたい。

² この点も津守貴之 [1997] 第5章を参照されたい。

内各国へと比重が移りつつある。このことからわかるように、博多港の成長パターンは次第にアジア近海航路が牽引力となるものへと変わりつつある。そしてアジア近海航路牽引型成長パターンへの移行は、同時に輸入主導型成長パターンと、後述する対東アジア主要港連携強化型成長パターンへの移行を意味している。したがって博多港の今後の持続的成長を考えるならば、東アジア域内物流への対応が必要とされることは論を待たない。その中でもとりわけ輸入牽引型成長への対応が必要である。具体的には輸入品の検品、仕分け等の流通加工業務の定着・強化、通関法の暫定8条を利用した衣類および衣類原料等の輸出入手続・作業の実施、空コンテナの増加に対応したバン・プールの増設および空コンテナの滞留を利用した輸出促進等である。

③近接地である地元九州島に限定された集荷圏＝九州島内の市場は、地方圏としては相対的に大きい。関東、関西と比べるとやはり規模が小さい。したがって九州島に集荷圏を限定すると今後の成長は必然的に頭打ちとなる。

(3)博多港をめぐる環境変化

1)東アジア物流市場の構造変化

a)中国市場の急拡大と船腹需給バランスの変化

①中国市場の急拡大＝中国は現在、急速な経済成長を経験しつつあるが、その原動力の1つになっているのが外資系企業の対中進出である。外資系企業の対中進出は単に中国市場を拡大させるだけでなく、中国と他国との間の経済交流を活性化させている。その一つの実例が中国と他国との間の貨物流動の急増である。たとえば東アジア－北米航路に占める中国発着貨物のシェアを1990年と2003年で比較すると、北米向け輸出で8%から65%強（香港を含む）、輸入で4%から40%強（同）と10年余りで急激なシェア・アップを示していることがわかる。同様に日本、韓国を見てみると、日本は輸出が28%から10%弱、輸入が40%から24%、韓国は同じく12%が6%、16%が12%とシェアを大きく落としている。このように東アジアにおける物流市場は日本および韓国といった北東アジアから中国へとその中心を移している。

②東アジア海運市場における船腹需給バランスの変化＝上記のように東アジア海運市場は貨物発着量を急増させている中国の影響を大きく受ける状況にある。具体的には、各船社は膨大な貨物発着量を持つ中国市場に船舶を大量投入するようになっている。このことによって1980年代後半以降、概して緩和状態にあった海運市場の需給関係がタイトなものになっている。その結果、各船社は東アジア域内で寄港する港湾の集約化を進めている。その中でもとりわけ運賃が相対的に安く、1港当たり積卸し貨物量が少ない日本諸港への配船を船社は減少させてきている。前述した博多港の基幹航路の減少は、正にこのような東アジア海運市場の構造変化の中で生じた現象である。数年前までの需給緩和状況下での船社－荷主間の関係、すなわち、大量貨物を持つ大荷主の船社に対する強い交渉力の発揮という関係は、現在、後退している。大荷主が持つ貨物の絶対量ではなく、中国市場と比べてその荷主がどれだけの貨物を持っているのかという基準で船舶の日本寄港が決められる状況になっている。

b)東アジア域内水平分業の進展と荷主の物流ニーズの高度化

貨物発生・流動地域が変化すると同時に、物流に関する荷主のニーズも変わりつつある。現在、需要面では製品寿命が短縮化し、かつ製品に対する消費者のニーズが多様化している。また供給面でも企業活動のグローバル化に伴い企業間競争が激化している。このような状況の中で、荷主は自らの企業活動を細分化し、自らのコア・コンピタンスの状況に応じて、あるものは自社の内部に留め、あるものは自社の外へアウトソーシングするようになっている。そしてこれら細分化され組織的には自社内外に分散した諸活動を、国境を越えた広い空間で最適配置すること、そして最適配置されたこれら諸活動を有機的に結びつけることによって、需要の流動化に対応するとともに自社の競争力を強化するようになっている。その際に重要なことは最適配置された諸活動の間をつなぐ物流の仕組みである。多頻度で中量以下の貨物を迅速かつ多方面に正確に運ぶことが求められるようになっている。

このように荷主のニーズの高度化に対応するためには、東アジア域内でのきめ細かい物流ネットワーク・サービスの構築とそれを欧米基幹航路と効果的に接続する仕組みが必要とされるようになってきている。

2)船舶の巨大化と寄港地の集約化

東アジア海運市場を変容させているもう1つの要因が船型の大型化である。船社は船舶を巨大化させることによって規模の経済を発揮させ、コンテナ1本当たりの輸送コストを引き下げようとしている。現在、巨大コンテナ船の代名詞であるポスト・パナマックス型船舶はコンテナ船全体の船腹量の65%近くを占め、そのうち超巨大船である7000TEU以上の船舶は10%を占めるようになってきている。また近海航路でも基幹航路から脱落した中型船(1000～2500TEU)を近海航路に投入する動きが一般化しつつあり、ここでも実質的な船型の大型化が進行中である。船型の大型化は1港当たり取り扱い貨物量の下限を押し上げ、船社による寄港地の集約化をもたらす一つの要因となっている。そして船社はあるものはアライアンスという形で国境を越えた船社間提携を結び、またあるものは他船社を吸収合併し、それぞれの強みを生かした物流サービスを提供する体制を整えつつある。

これら船社の対応がハブ&スポーク体制の域圏化の直接的な契機となっている。船舶の大型化と寄港の際の1港当たりの最低必要貨物量の大幅増加によって、従来のような一国規模での集荷ではなく、域圏規模での集荷へと集荷空間の範囲を拡大させている。またアライアンスの一般化は、域圏規模での海運市場の融合とそこでのハブ港湾の選択肢をより絞り込む背景となっている。その結果、プサン港やシンガポール港、高雄港等が、東アジア規模でのハブ港湾としての地位を確保してきたのである。

このような状況に加えて、近年、東アジアの海運市場で発生している事態は船舶運航のシステム・コストの上昇である。その典型的な要因はコンテナという箱そのものの不足、船舶そのものの不足および燃料費の高騰である。その背景には中国をはじめとする東アジアにおける貨物輸送需要の急激な増加がある。しかしながらコンテナや船舶の不足については東アジア全域で一律に表われているもの

ではない。貨物需要が比較的少ない国・地域においてこの「不足」問題はより顕著に表われている。その代表的な例が日本である。日本をめぐる海運市場は、日本発着貨物の増加が、中国などと比べると極端に少ないため東アジア域内におけるその地位を急激に低下させている。コンテナ定期船輸送市場における需給関係が相対的に逼迫していないため、運賃水準が比較的低く、またコンテナ港湾が多数存在するため（現在、コンテナ船が寄港している日本港湾の数は67港もある）、1港当たりで積み卸しする貨物量が、中国の主要港湾等と比べると極端に少ない。これらのことによりコンテナ船社にとって日本をめぐる海運市場は魅力のないものとなっており、その結果、「不足」問題のしわ寄せ＝不足しているコンテナおよびコンテナ船の中国市場への集中投入と日本市場からの引き上げという事態が生じている。この点は日韓航路においても同様であり、船舶不足、コンテナ不足による日韓航路の運航にかかわるシステム・コストの上昇が日韓航路の減便、航路見直しにつながっている。

このような東アジア海運市場の構造変化が、博多港の遠洋基幹航路の減少やアジア近海航路数の伸びの鈍化という形で現れている。

2. 新しい成長パターンの模索とその課題および制約要因

今まで見てきたように、博多港の現在の課題は、外部環境の変化によって既存の成長パターンが有効性を低下させてきているのに対して、新たな成長パターンを構築しなければならないことである。その際のキイ・コンセプトは東アジア化への対応である。そのためには①中小荷主あるいは小口貨物への対応力の強化、②東アジア物流を円滑に行うための機能集積、③輸入物流と国内物流との融合機能の集積、④東アジア域内向けの新たな輸出貨物の創出等である。

(1) 対東アジア域内戦略

1) 東アジア域内物流の取り込みの遅れ

博多港は現在、従来の北米基幹航路を基盤とした大荷主依存型成長パターン以外の成長パターンを確立するためには対東アジア域内物流、とりわけ対中物流を取り込むことが必須要因となっている。ところが現在の博多港は、表8に見られるように、東アジア域内物流が相対的に弱いというのが特徴となっている。その背景にある最大の要因は対中輸入物流に対応した港湾物流機能の集積が弱いことである。そしてその結果として中国とのダイレクト航路が比較的少なく、部分的にプサン・トランシップ・ルートで取り扱われているため、スピード、コストで不利になっているケースがある。また多くの東アジア諸国との間でもダイレクト便が少なく、多くが海外主要港でトランシップされているのが実状である。博多港は「アジアのゲートウェイ」を標榜しているが、現実には東アジア域内物流機能は未集積のままである。

2) 東アジア域内物流活性化の取り組み

博多港における東アジア域内物流取り込みの試みの具体例として、ここでは博多港－プサン港、博多港－上海港、博多港－東京港等国内諸港等の複数航路を博多港を軸として結び合わせる「博多クロス・サービス」を取り上げる。

博多港は1990年から日韓貨客フェリーとしてカメリア・ラインを就航させている。現在、カメリア・ラインは日曜日以外は毎日、就航しており、日韓間の多頻度輸送の有力なルートとなっている。このカメリア・ラインは先発サービスである下関- 浦サン間の関釜フェリーと類似の機能、すなわち、日韓ローカル貨物の日本全国規模での輸出入拠点機能を果たしえるものとなっている。

また荷主に対する利便性の向上をはかるために、博多港では2003年11月に新たに「上海スーパーエクスプレス」（略称、SSE）という物流サービスを開設している。これはRO-RO船を使ってJRの12フィートコンテナを博多港- 上海港間でシャトル輸送するとともに、博多港で陸揚された貨物をトラックあるいはJR鉄道で国内近遠距離まで運ぶというものである。これによって博多港の日本国内の背後圏を拡大させるとともに、成長著しい上海港および華東経済圏との連携を強めることによって日本の荷主のビジネス・チャンスを創出し、貨物を生み出そうというものである。またこのサービスの特徴は、前述したように20フィートや40フィートといった国際コンテナ規格よりも小型の12フィートコンテナを使用しているところにある。小型サイズのコンテナを利用することによって小口貨物への対応ができるようになっているのである。

これら東アジア域内物流サービスの競争力の源泉は、博多港と東アジア域内各地域との近接性にある。博多港が東アジア域内各地域と距離的に近いことによってもたらされる競争力要因の1つはスピードである。たとえばSSEを使うと博多- 上海間は26時間で輸送できることになっている。輸入貨物の場合、日本の他のどの港で輸入するよりも早く貨物が日本に到着し、したがって日本の事業者がその貨物を取り扱うことができる。その結果、貨物の検品（場合によっては不良品の差し戻し）、流通加工等の販売前の最終工程を早く終了することができるとともに、不良品の差し戻しがある場合は、最も早く生産地である中国に不良品を戻して仕直すことが可能である。このスピードという競争力要因は多頻度輸送という別の競争力要因をももたらすものである。東アジア域内各地域との近接性は博多- 中国・韓国等との間を結ぶ航路をシャトル便とすることを可能としている。このことは、多くの地方港コンテナ定期船サービスが複数港を回ることを前提としていることと比較すると、日本- 中国・韓国間輸送のスピードが速くなり、それだけ頻度が上がることにつながっている。もう1つの競争力要因はコストである。東アジア域内各地域との近接性は博多港とこれら地域との間の輸送に使用する船舶の必要数を、神戸港、大阪港あるいは横浜港、東京港といった主要港よりも抑えることを可能としている。その結果、博多港発着の中国・韓国シャトル・サービスは上記主要港のそれよりも船舶数が少ない分、運航コストを抑制することができ、博多港サービスのコスト競争力につながっている。

さらに博多港には国内航路として、東京航路、北海道航路、沖縄航路等が就航している。これら国内航路間あるいは国内航路- 東アジア域内近海各航路、さらには東アジア域内近海各航路間およびこれら航路の延長線上の陸送で結ばれた、国境を越えた複数地域を結びつけるサービスが「博多クロス・サービス」である。このサービスはまだ本格的には機能していないが、博多港が持つ最大の優位性である東アジア域内各地域との近接性を生かしたきめ細かいDoor to Door

物流サービスの構築とそれによる日本を含めた東アジア域内各地域の産業振興を推進させる可能性を持つものである。

ただし博多港の後背地である北部九州地域は市場規模が相対的に小さいため、SSEの便数は週2便と少ない。輸送頻度の少なさがSSEの消席率の低さをもたらしており、SSEが日本と中国を効率的に結びつける機能を果たしているとは言い難いのが実状である。また「博多クロス・サービス」といっても、各航路の発着バースが異なるケースが多々あり、必ずしも各航路間での有機的な連絡がはかられているわけではない。

(2)基幹航路への対応

前述したように、博多港に従来寄港していた基幹航路就航船舶が博多港を抜港した場合、これら基幹航路を使って運ばれていた貨物はどのような代替ルートで運ばれるようになっていくのか。これら貨物は東アジア主要港、とりわけプサン港や高雄港、シンガポール港をトランシップ拠点とするルートで運ばれるようになっていく（表9、10）。前述したように博多港の成長はこれら東アジア主要港との連携＝主要港をハブ港とし博多港がフィーダー港化するという形での連携を強化することによってもたらされてきたという側面がある。

博多港では基幹航路減少という状況に対して、整備中であるアイランド・シティにおける大水深（－15m）バースを連続2バースとすることによって、ポスト・パナマックス・タイプの超大型船が比較的容易にバース・ウィンドウを確保できるように、施設面での制約要因の解消に努めている。ただしアイランド・シティの整備は段階的に行われているため、大水深バースを連続2バースに整備するまで、平成22年まで待たなければならない。

また東アジア域内貨物を取り込むことによって、これら貨物の中の欧米向け貨物をトランシップする可能性を模索している。

(3)港湾物流機能の集積戦略―「ロジスティクス・ハブ」の形成

東アジア域内物流への対応の際のポイントは、①輸入貨物の効果的取り扱い、②そのための港湾物流機能の高度化、③複数航路の効果的連結である。これらの機能を博多港に定着させるための一つの仕組みが「ロジスティクス・ハブ」である。すなわち、前述した多様な輸入貨物への対応能力（小口混載、特殊梱包、検品、流通加工、暫定8条を利用した輸出入業務等）を持つ事業者の誘致・育成を博多港港頭地区において行い、従来の素通り貨物対応だけでなく、港頭地区で貨物を小口化する、あるいは小口貨物を混載する業務を定着させる。そのことによって国境を越えて移動する貨物が博多港を経由する必然性を確保するというものである。また博多港港頭地区への物流・流通機能の取り込みは単に輸入貨物対応だけでなく、輸出品取り扱い機能も含めたものとして考えるべきである。さらに輸入貨物の急増は空コンテナの国内滞留をもたらしているため、十分なバン・プールの確保も焦眉の急である。

ただしこの点についても土地の分譲価格の高さや土地賃貸の仕組みの導入の可能性等も含めた土地の十分な確保が困難であること、博多港には上記の多様な貨物への対応能力を持つ事業者が比較的少ないことなどの課題が存在する。

小括

最後に本稿の分析を簡単にまとめるならば下記のようなろう。

①博多港の今後の可能性＝博多港は、ロジスティクス・ハブの効果的展開を基盤としたクロス・サービスの実体化をはかることによって東アジア域内各地域と日本国内とを結ぶ部分的な国内広域ハブとして機能しえるとともに、そのことによって東アジア域内と日本各地を効果的に連携させ、相互の経済発展に寄与する可能性がある。逆に言うならばこの可能性を模索しなければ博多港の今後の持続的発展は望めない。ただし東アジア主要港との連携強化は博多港が持つ基幹航路をさらに減少させる可能性も充分ある。しかし東アジア主要港との連携強化という選択肢しか博多港の今後の持続的成長を維持する方法がないということが現実である。

今後の課題としては持続的成長を制約する要因としての施設面での制約＝施設の規模の小ささ、市場面での制約＝地元市場の規模の小ささ等を考慮しながら、①博多港の成長パターン転換の必要＝従来の大荷主依存型物流から中小荷主対応型物流への転換、②国内外の港湾との連携の本格化、③①、②のための港湾物流機能の充実＝とりわけ貨物への対応能力の多様化と遠隔地を含めた国内都市流通機能との連結、④施設面、機能面の制約に対応したターゲット貨物の絞り込み、を進めることである。その際、留意すべき点は制約要因からくるターゲット貨物の絞り込みと港湾物流機能の充実＝取り扱い貨物の多様化とのバランスをはかることである。

－ 参考文献－

津守貴之〔1997〕『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

表1 博多港のコンテナ貨物取扱状況―伸び率と全国シェアの推移

(単位:TEU)

年 次	博多港取扱コンテナ貨物量(TEU)						全国取扱コンテナ貨物量(TEU)			
	計	対前年 比	全国比	空コンテナ	空コン 比率	全国比	計	対前年 比	空コンテナ	空コン 比率
平成 元 年 (1989年)	85,856	103.7	1.3		0.0	0.0	6,832,711	-	995,825	14.6
2 年 (1990年)	84,841	98.8	1.2		0.0	0.0	7,344,344	107.5	1,069,877	14.6
3 年 (1991年)	116,429	137.2	1.5		0.0	0.0	8,019,770	109.2	1,150,693	14.3
4 年 (1992年)	120,014	103.1	1.4	25,624	21.4	1.9	8,324,666	103.8	1,340,096	16.1
5 年 (1993年)	136,830	114.0	1.6	29,315	21.4	2.1	8,662,441	104.1	1,426,780	16.5
6 年 (1994年)	170,380	124.5	1.8	35,154	20.6	2.2	9,561,730	110.4	1,577,411	16.5
7 年 (1995年)	256,037	150.3	2.5	46,940	18.3	2.7	10,070,160	105.3	1,728,142	17.2
8 年 (1996年)	259,313	101.3	2.5	56,797	21.9	3.0	10,538,096	104.6	1,866,689	17.7
9 年 (1997年)	298,198	115.0	2.8	64,206	21.5	3.3	10,812,445	102.6	1,950,175	18.0
10 年 (1998年)	314,151	105.3	3.0	76,856	24.5	3.8	10,545,482	97.5	2,023,486	19.2
11 年 (1999年)	391,350	124.6	3.4	105,249	26.9	4.5	11,552,706	109.6	2,315,825	20.0
12 年 (2000年)	473,952	121.1	3.7	137,801	29.1	5.3	12,685,410	109.8	2,592,199	20.4
13 年 (2001年)	493,272	104.1	4.0	138,811	28.1	5.5	12,372,729	97.5	2,508,990	20.3
14 年 (2002年)	510,391	103.5	4.0	126,972	24.9	5.2	12,775,980	103.3	2,427,732	19.0
15 年 (2003年)	531,926	104.2	3.8	131,522	24.7	4.8	13,926,919	109.0	2,757,473	19.8
16 年 (2004年)	570,841	107.3	3.8	135,166	23.7	4.8	15,042,761	108.0	2,832,356	18.8

※福岡市港湾局資料および港湾近代化促進協議会資料より作成

※博多港の平成16年数値は速報値。

表2 博多港の国・地域(仕出・仕向)別コンテナ貨物取扱量推移

(単位:TEU/%)

仕出・仕向 国・地域名	平成4年 合計	平成5年 合計	平成6年 合計	平成7年 合計	平成8年 合計	平成9年 合計	平成10年 合計	平成11年 合計	平成12年 合計	平成13年 合計	平成14年 合計	平成15年 合計	平成16年 合計
ホンコン	3,420	5,306	8,020	11,636	13,522	18,229	18,324	15,884	17,654	21,956	28,756	38,660	37,913
	2.8	3.9	4.7	4.5	5.2	6.1	5.8	4.1	3.7	4.5	5.6	7.3	6.6
韓国	19,739	26,022	45,147	70,970	80,646	81,754	81,673	91,994	116,510	143,399	161,708	185,982	209,412
	16.4	19.0	26.5	27.7	31.1	27.4	26.0	23.5	24.6	29.1	31.7	35.0	36.7
台湾	6,729	9,304	8,579	14,968	19,468	30,256	36,966	64,201	79,399	84,153	85,259	96,222	98,670
	5.6	6.8	5.0	5.8	7.5	10.1	11.8	16.4	16.8	17.1	16.7	18.1	17.3
中国	95	196	5,698	11,482	14,919	21,047	30,524	47,970	70,221	77,180	81,933	104,406	130,114
	0.1	0.1	3.3	4.5	5.8	7.1	9.7	12.3	14.8	15.6	16.1	19.6	22.8
シンガポール	2,263	1,279	3,591	13,871	17,658	24,140	22,432	16,323	14,893	13,512	18,613	17,420	13,328
	1.9	0.9	2.1	5.4	6.8	8.1	7.1	4.2	3.1	2.7	3.6	3.3	2.3
タイ	6,195	10,974	17,626	26,079	23,945	23,279	13,393	20,378	18,876	23,791	24,011	20,872	22,557
	5.2	8.0	10.3	10.2	9.2	7.8	4.3	5.2	4.0	4.8	4.7	3.9	4.0
アラブ首長国	1,353	1,278	2,841	4,646	4,993	4,287	4,511	6,666	4,844	5,713	2,470	128	
	1.1	0.9	1.7	1.8	1.9	1.4	1.4	1.7	1.0	1.2	0.5	0.0	0.0
サウジアラビア	3,558	2,867	430	626	1,370	1,280	2,065	2,004	1,985	2,418		2	242
	3.0	2.1	0.3	0.2	0.5	0.4	0.7	0.5	0.4	0.5	0.0	0.0	0.0
オーストラリア	4,512	5,981	8,183	7,979	7,919	8,726	9,703	11,308	9,002	7,723	3,296		
	3.8	4.4	4.8	3.1	3.1	2.9	3.1	2.9	1.9	1.6	0.6	0.0	0.0
欧州	2,057	2,518	3,058	12,556	22,615	32,689	38,459	36,454	27,737	24,012	27,986	18,714	16,777
	1.7	1.8	1.8	4.9	8.7	11.0	12.2	9.3	5.9	4.9	5.5	3.5	2.9
アメリカ	61,296	60,531	57,493	63,814	43,282	42,999	41,789	62,411	70,399	56,724	46,104	27,143	15,704
	51.1	44.2	33.7	24.9	16.7	14.4	13.3	15.9	14.9	11.5	9.0	5.1	2.8
カナダ	7,446	9,635	7,935	12,605	5,585	3,893	3,505	7,014	6,538	6,756	8,550	5,280	5,448
	6.2	7.0	4.7	4.9	2.2	1.3	1.1	1.8	1.4	1.4	1.7	1.0	1.0
総計	120,014	136,830	170,380	256,037	259,313	298,198	314,151	391,350	473,952	493,272	510,391	531,926	570,841

表3 博多港の国際コンテナ航路数の推移

	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
世界一周	1(4)	1(4)	1(4)	1(4)	1(4)	1(4)	1(4)	1(4)	1(4)	-	-	-
北米西岸	6(26)	7(26)	5(18)	4(14)	4(14)	4(14)	4(14)	4(14)	4(14)	4(14)	5(18)	3(10)
中南米	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
欧州	-	-	1(4)	2(6)	2(8)	2(8)	2(8)	1(4)	1(4)	2(8)	1(4)	1(4)
地中海	-	-	1(4)	1(*0)	1(*0)	1(*0)	2(*4)	-	-	-	-	-
中近東	2(2)	2(2)	1(1)	1(1)	1(2)	2(6)	1(4)	2(8)	1(4)	-	-	-
豪州	1(1)	1(2)	1(2)	1(2)	1(2)	1(2)	3(10)	1(2)	1(2)	1(2)	-	-
東南アジア	2(8)	2(8)	2(8)	3(12)	5(20)	4(15)	5(16)	4(16)	6(24)	7(28)	6(24)	9(36)
中国	-	1(3)	4(12)	3(11)	4(14)	4(16)	5(20)	7(28)	7(28)	8(32)	12(48)	14(60)
韓国	1(12)	1(12)	2(24)	3(28)	2(24)	3(28)	2(24)	5(52)	5(52)	6(68)	8(80)	6(72)
合計	12(53)	15(57)	18(77)	19(78)	21(88)	21(89)	25(104)	25(128)	26(132)	28(152)	32(174)	33(182)

註1) ()内は月間便数

註2) 航路数、月間便数は各年とも3月1日現在。

註3) 地中海航路、中近東航路の*は北米西岸航路との重複分で、合計には計上していない。

出所: 表1に同じ。

表4 博多港の主要輸出貨物

	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
輸送機械	5,563	4,636	5,710	13,859	11,263	14,542	13,787	9,863	11,443	12,314	13,464	13,802	15,930
	10.7	7.9	6.8	11.0	8.7	9.6	8.7	5.0	4.8	5.0	5.3	5.3	5.7
その他の機械	8,612	9,238	9,188	11,996	9,964	9,716	11,860	10,379	15,095	18,817	20,143	15,286	15,336
	16.6	15.8	11.0	9.6	7.7	6.4	7.4	5.3	6.4	7.7	7.9	5.9	5.4
ゴム製品	14,942	16,891	31,035	45,936	46,940	55,532	58,295	68,685	66,582	56,876	69,453	72,353	78,583
	28.8	28.9	37.2	36.6	36.1	36.5	36.6	34.9	28.1	23.2	27.2	27.7	27.9
空コンテナ	14,458	20,100	27,312	31,576	44,150	52,032	53,751	79,450	107,011	113,410	104,363	110,449	113,912
	27.8	34.3	32.7	25.1	33.9	34.2	33.7	40.4	45.1	46.2	40.8	42.3	40.4
	51,971	58,544	83,486	125,591	130,125	152,180	159,358	196,606	237,123	245,274	255,777	261,033	281,889

出所: 表1に同じ。

表5 博多港の輸入貨物

	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
野菜・果物	589	795	1,512	4,380	3,710	3,677	4,649	6,122	8,131	9,493	7,464	7,311	9,706
	0.9	1.0	1.7	3.4	2.9	2.5	3.0	3.1	3.4	3.8	2.9	2.7	3.4
その他農産品	1,368	1,721	1,778	1,912	2,878	3,060	3,491	3,278	5,531	6,491	10,209	15,698	15,002
	2.0	2.2	2.0	1.5	2.2	2.1	2.3	1.7	2.3	2.6	4.0	5.8	5.2
水産品	1,917	2,602	3,917	6,104	8,206	9,382	9,582	12,682	13,008	15,627	15,604	14,246	15,372
	2.8	3.3	4.5	4.7	6.4	6.4	6.2	6.5	5.5	6.3	6.1	5.3	5.3
原木	9,803	9,597	12,716	15,913	13,673	8,858	7,373	13,311	12,870	13,045	13,681	13,569	15,658
	14.4	12.3	14.6	12.2	10.6	6.1	4.8	6.8	5.4	5.3	5.4	5.0	5.4
輸送機械	97	125	294	1,195	1,504	2,526	2,205	3,083	4,982	6,494	7,415	7,624	8,321
	0.1	0.2	0.3	0.9	1.2	1.7	1.4	1.6	2.1	2.6	2.9	2.8	2.9
その他の機械	707	728	1,988	4,828	4,603	6,156	6,254	9,230	11,826	14,280	14,897	15,337	19,146
	1.0	0.9	2.3	3.7	3.6	4.2	4.0	4.7	5.0	5.8	5.9	5.7	6.6
その他食料工業品	5,536	5,488	5,921	10,921	9,179	10,767	10,886	11,264	16,073	15,048	15,619	16,492	20,621
	8.1	7.0	6.8	8.4	7.1	7.4	7.0	5.8	6.8	6.1	6.1	6.1	7.1
日用品	3,237	6,096	10,227	13,429	18,666	26,447	22,772	30,302	38,500	42,207	49,725	58,253	60,226
	4.8	7.8	11.8	10.3	14.4	18.1	14.7	15.6	16.3	17.0	19.5	21.5	20.8
木製品	1,074	1,686	1,700	3,650	5,127	6,632	4,890	6,602	6,546	6,042	6,963	6,888	8,327
	1.6	2.2	2.0	2.8	4.0	4.5	3.2	3.4	2.8	2.4	2.7	2.5	2.9
動植物性製造飼肥料	17,014	18,886	15,562	16,884	10,682	14,315	17,665	26,606	31,415	34,882	30,778	32,356	31,424
	25.0	24.1	17.9	12.9	8.3	9.8	11.4	13.7	13.3	14.1	12.1	11.9	10.9
空コンテナ	11,166	9,215	7,842	15,364	12,647	12,174	23,105	25,799	30,790	25,401	22,609	21,073	21,254
	16.4	11.8	9.0	11.8	9.8	8.3	14.9	13.2	13.0	10.2	8.9	7.8	7.4
	68,043	78,286	86,894	130,446	129,188	146,018	154,793	194,744	236,829	247,998	254,614	270,893	288,952

出所: 表1に同じ。

表6 博多港の後背地—輸出貨物の生産地の構成

	トン	比率
九州・山口	148290	96.5
福岡	86062	56.0
佐賀	8995	5.9
長崎	2431	1.6
熊本	23556	15.3
大分	1641	1.1
宮崎	17037	11.1
鹿児島	1978	1.3
山口	6590	4.3
関東	1475	1.0
近畿	3011	2.0
中国*	132	0.1
その他	683	0.4
合計	153591	100.0

出所:国土交通省港湾局『平成15年度輸出入コンテナ貨物流動調査報告書』より作成

表7 博多港の後背地—輸入貨物の消費地の構成

	トン	比率
九州・山口	254778	96.3
福岡	196596	74.3
佐賀	25119	9.5
長崎	6241	2.4
熊本	11144	4.2
大分	6912	2.6
宮崎	2936	1.1
鹿児島	3870	1.5
山口	1960	0.7
関東	3392	1.3
近畿	2829	1.1
中国*	1216	0.5
その他	2236	0.8
合計	264451	100.0

出所:表6に同じ。

表8 博多港の対中物流動向

			2000年		2001年		2002年		2003年		2004年	
			輸	入	輸	入	輸	入	輸	入	輸	入
博 多 港	中 国	最初・最終地 シェア	33,974	39,883	40,068	44,099	41,387	50,752	47,620	57,980	65,104	68,253
			14.3	16.8	16.3	17.8	16.2	19.9	18.2	21.4	23.1	23.6
		仕出・仕向地 シェア	33,346	36,875	38,507	38,673	39,560	42,373	49,524	54,883	65,313	64,802
			14.1	15.6	15.7	15.6	15.5	16.6	19.0	20.3	23.2	22.4
	総 計		237123	237123	245274	247998	255777	254614	261033	270893	281889	288952
全 国	中 国		375459	1056741	443787	1230116	523203	1322946	669384	1582999	777714	1826967
			6.0	16.4	7.3	19.6	8.3	20.4	9.9	22.1	10.5	24.0
	総 計		6240067	6445343	6089293	6283436	6276240	6499740	6762186	7164733	7431298	7611463

出所:福岡市港湾局資料および港湾近代化促進協議会、Shipping Gazetteから作成。

表9 博多港の海外トランシップ状況1-海外ハブ港の利用状況

(単位:TEU)

最初・最終国		平成12年		平成13年		平成14年		平成15年		平成16年	
		輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
韓国	最初・最終地	46,267	39,695	55,350	46,369	59,138	61,575	78,923	68,959	85,178	81,714
	仕出・仕向地	55,790	60,721	66,724	76,675	77,373	84,334	99,136	86,845	112,790	96,622
	トランシップ	9,523	21,026	11,374	30,306	18,235	22,759	20,213	17,886	27,612	14,908
	トランシップ比率	17.1	34.6	17.0	39.5	23.6	27.0	20.4	20.6	24.5	15.4
台湾	最初・最終地	18,546	7,684	17,093	5,956	14,673	7,094	15,635	7,754	15,589	6,821
	仕出・仕向地	41,878	37,521	44,590	39,563	42,435	42,824	43,239	52,983	44,632	54,038
	トランシップ	23,332	29,837	27,497	33,607	27,762	35,730	27,604	45,229	29,043	47,217
	トランシップ比率	55.7	79.5	61.7	84.9	65.4	83.4	63.8	85.4	65.1	87.4
中国(ホンコン)	最初・最終地	9,175	5,454	8,494	5,448	9,119	8,786	8,956	12,882	9,800	12,080
	仕出・仕向地	11,805	5,849	12,866	9,090	16,256	12,500	21,918	16,742	21,441	16,472
	トランシップ	2,630	395	4,372	3,642	7,137	3,714	12,962	3,860	11,641	4,392
	トランシップ比率	22.3	6.8	34.0	40.1	43.9	29.7	59.1	23.1	54.3	26.7
シンガポール	最初・最終地	5,366	4,205	4,628	4,956	7,057	4,895	6,466	4,165	6,234	3,233
	仕出・仕向地	6,383	8,510	5,479	8,033	7,799	10,814	7,014	10,406	6,360	6,968
	トランシップ	1,017	4,305	851	3,077	742	5,919	548	6,241	126	3,735
	トランシップ比率	15.9	50.6	15.5	38.3	9.5	54.7	7.8	60.0	2.0	53.6

出所:表1に同じ。

表10 博多港の海外トランシップ状況4-欧米における直航比率の低さ

最初・最終国		平成12年		平成13年		平成14年		平成15年		平成16年	
		輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
欧州	最初・最終地	28413	22018	29572	22085	29689	22275	22815	20624	24283	19,329
	仕出・仕向地	15,188	12,549	13,114	10,898	15,512	12,474	7,696	11,018	6,887	9,890
	トランシップ	-13,225	-9,469	-16,458	-11,187	-14,177	-9,801	-15,119	-9,606	-17,396	-9,439
	トランシップ比率	-46.5	-43.0	-55.7	-50.7	-47.8	-44.0	-66.3	-46.6	-71.6	-48.8
アメリカ	最初・最終地	35,196	48,468	29,255	47,197	30,289	32,377	22,095	33,664	16,762	25,741
	仕出・仕向地	33,780	36,619	27,964	28,760	26,869	19,235	15,394	11,749	6,748	8,956
	トランシップ	-1,416	-11,849	-1,291	-18,437	-3,420	-13,142	-6,701	-21,915	-10,014	-16,785
	トランシップ比率	-4.0	-24.4	-4.4	-39.1	-11.3	-40.6	-30.3	-65.1	-59.7	-65.2
カナダ	最初・最終地	580	12,243	784	10,977	2,206	9,194	1,771	7,961	1,385	9,103
	仕出・仕向地	362	6,176	598	6,158	2,195	6,355	1,445	3,835	606	4,842
	トランシップ	-218	-6,067	-186	-4,819	-11	-2,839	-326	-4,126	-779	-4,261
	トランシップ比率	-37.6	-49.6	-23.7	-43.9	-0.5	-30.9	-18.4	-51.8	-56.2	-46.8

出所:表1に同じ。

論文 4

「地域間競争力確保に向けたトランシップ・ゲートウェイへの課題と展望」
((財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所 主任研究員 古市正彦氏)

地域間競争力確保に向けたトランシップ・ゲートウェイへの課題と展望

ー北部九州港湾への提言ー

(財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所 主任研究員 古市 正彦

1. はじめに

最近の空間経済学や経済地理学の分野では、地域や都市の発展、国際貿易の促進、さらには産業の立地に対して、輸送コスト、自然条件、人為的条件等の違いがどのように影響するかを分析し、様々な知見が得られている¹⁾。なかでも輸送コストが大きな影響力を持っており、低廉な輸送コストを享受できる港湾都市が歴史的に見ても著しく発展し現在多くの大都市を形成していることがその論拠のひとつとされている。さらに、人口や産業がひとたびある地域や都市に集積すると規模の経済や輸送コスト低減による外部経済が働き、集積がより一層進むと言われている。

最も素朴な例として、中国沿岸地域（東部地域）が経済発展のエンジンとして近年の中国経済全体を牽引し、面積シェア 11%、人口シェア 38%の沿岸地域に GDP の 59%が集積している²⁾ことや、アメリカ合衆国においても海運の利用可能な（大洋、五大湖、大河川などの）沿岸から幅約 50km の地域（面積シェア 15%）に 54%の人口と、60%の民生所得が集積していることが指摘されている³⁾。また、Radelet S. and Sachs J. (1998) は IMF の貿易統計を利用して国際貿易の輸送コスト比率を (CIF/FOB-1) で表現し、その国や地域の経済成長（一人当たり GDP の伸び率）との関係をクロスカントリー分析している。輸送コスト比率 (CIF/FOB-1) が経済成長に対して有意に負の影響を与えていることが明らかにされ、輸送コストの低減を通じて経済成長が促されることが実証的に分析されている⁴⁾。

しかしながら、近年特に著しく増加している中継貨物であるトランシップ需要を含む国際海上コンテナ貨物の集約が国際貿易に係る輸送コスト低減をどのように促進し、その結果として地域の経済成長をどのように促しているかという点については十分解明されていない。

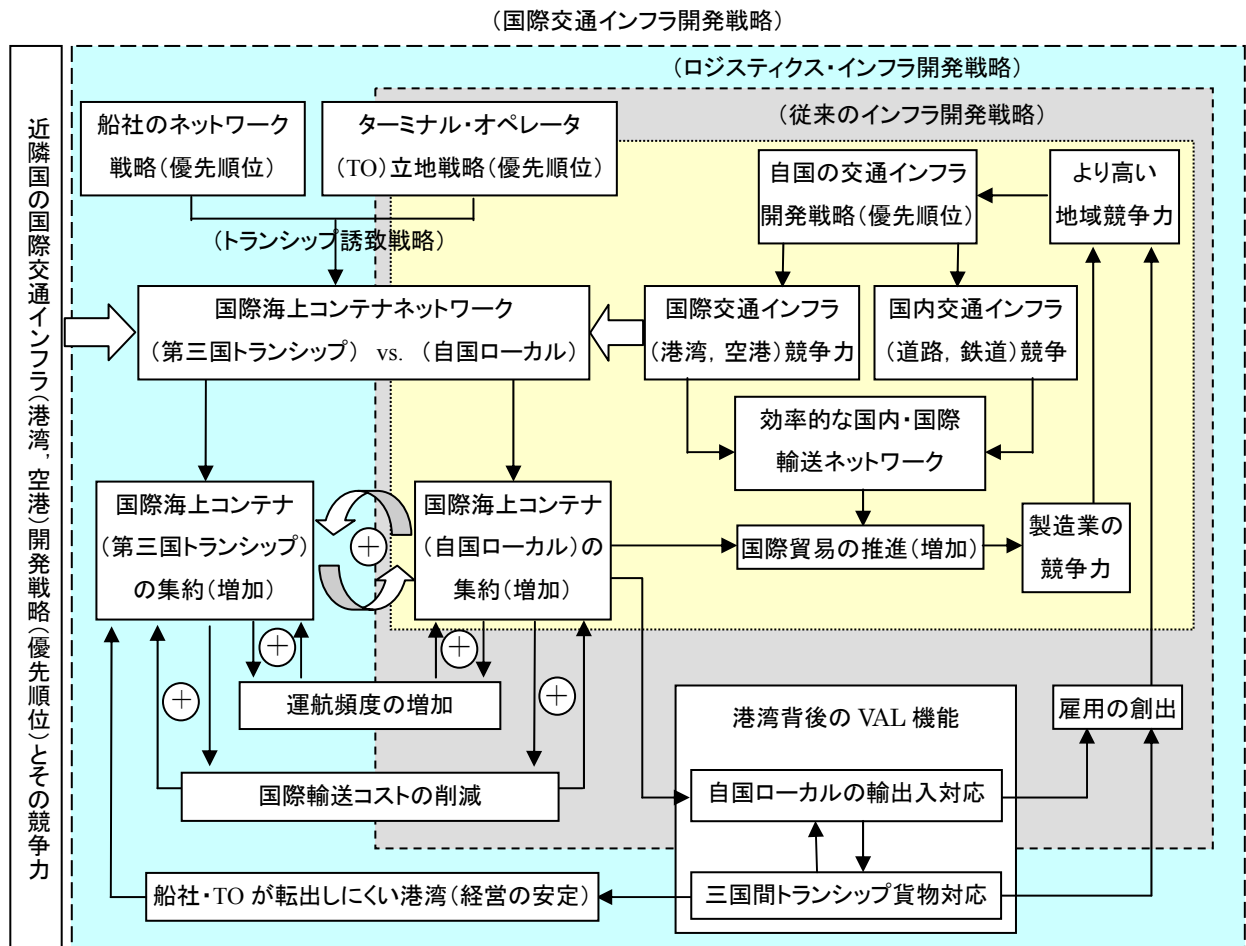
そこで本稿では、トランシップ需要をも含む国際海上コンテナ貨物を戦略的に集約することにより、輸送コスト低減を通じてその地域の国際競争力が強化されるという仮説の検証を試みる。また、トランシップ需要とはライバル港との競争条件次第で容易に移転してしまう移ろい易い需要であり、過当競争を招きやすいことを事例で示す。さらに、トランシップ市場における過当競争から脱却するため最近導入されつつある付加価値物流 (Value Added Logistics: VAL) 対応型港湾の動向を紹介し、最後に、東アジアの視点から北部九州港湾についてトランシップ・ゲートウェイへの課題と展望をまとめる。

2. 国際交通インフラの充実による地域間競争力の向上

第三国間のトランシップ需要を積極的に取り込むことで国際海上コンテナ貨物を集約

してきた国や地域は国際競争力を本当に強化したのだろうか．「日本の潜在競争力」⁵⁾（2004 年，日本経済研究センター）では，港湾や空港などの国際交通インフラの役割として「交通インフラ整備の度合いが高ければ高いほど，企業の生産性上昇，物流コスト低減，さらには海外市場へのアクセス強化を通じて，その国の経済活動が促進される」としている．その実証については，Lima N. and Venables A. J. (1999)⁶⁾などの経済地理学分野の既存研究に譲っているが，交通分野の分析が十分なされているとは言い難い．

一方，日本のような島嶼国においては，国際交通インフラの持つ重要度が格段に大きいことは容易に理解できる．しかしながら，日本における従来の国際交通インフラ政策は，国内需要（貿易の場合は日本ローカルの輸出入貨物）を対象に港湾インフラの必要量を算定し，それに基づいて整備され貿易相手国とのネットワーク化が進められてきた．対照的に，近隣に急成長する中国が存在する東アジアでは，中国の需要をトランシップ貨物として取り込むよう韓国や台湾が戦略的に港湾インフラや空港インフラを充実させてきた．これには，国家戦略としての国からの支援策が大きく貢献している．そのような情勢のなか，国際貿易に海上輸送あるいは航空輸送が不可欠な島嶼国日本では，その輸送コスト低減のため近隣諸国市場を対象に第三国間のトランシップ需要を出来る限り取り込むことが重要



注) Manabu Fujimura (2004), Cross-Border Transport Infrastructure, Regional Integration and Development, ADB Institute Discussion Paper No.16.をもとに

著者が大幅に修正.

図ー１ 国際海上コンテナの集約，国際輸送コストの低減及び地域間競争力の関係概念図

であるにもかかわらず、トランシップ需要の大胆な集貨戦略の採用を躊躇してきたと言える。これは、トランシップ需要はライバル港との競争条件次第で他港へシフトし易い需要であり、ひとたび供給過剰になれば過当競争に陥り易いことが主たる要因であると考えられる。さらに、コンテナ貨物を集約することがその地域や国の競争力の強化にどのように貢献しているかについて十分解明されていないこともその一因であったと考えられる。

Fujimura M. (2004) は、海岸線を有していない内陸国においては、国際貿易に不可欠なクロスボーダー・インフラ (Cross-border Infrastructure) の充実によって国際貿易の輸送コスト低減が可能であり、その輸送コスト低減を通じてその国や地域が国際競争力を持つようになるというコンセプトを提示している⁷⁾。

著者はこのコンセプトを、第三国間の中継貨物であるトランシップ貨物の取扱いを含む範囲に拡張し、さらに港湾背後で VAL 機能を併せ持ったトランシップ・サービスを提供することがトランシップ需要の他港への移転を防ぎ、港湾経営の安定化につながる概念をモデル化した (図-1)。さらに、港湾背後で VAL 機能を併せ持ったトランシップ・サービスを提供すれば、VAL 機能による雇用創出も期待できる。すなわち、国際海上コンテナに関しては「量は質である」と言われるようにコンテナ取扱量を増やすことによって規模の経済が働き、国際輸送コストの低下を通じて取扱量をさらに増やす。それにも増して、その港のコンテナ取扱量が増えることにより航路ネットワークのカバーエリアと運航頻度が増加しサービス水準が向上するので、トランシップ貨物を含めてその港の利用がまた増えるという正のフィードバック効果が働く。具体的には、日本発着の海上コンテナ流動データをもとに、荷主のコンテナ輸送の経路選択行動をロジット分析した結果、海上輸送コスト、陸上輸送コスト、総輸送時間、運航頻度、トランシップ・リスクの 5 項目で表現でき、特に海上輸送コスト低減と運航頻度増加がその経路選択に正の強い影響を与えることを Furuichi M. (2005) が明らかにしている⁸⁾。

3. 日本の潜在競争力

世界の多くの研究機関によって計測され発表されている競争力ランキングではスイスの経営開発国際研究所 (IMD) のものが有名である。一方、日本経済研究センターは世界 50 カ国・地域の将来の成長を決める潜在競争力を計測し比較することを意欲的に試みた報告書「日本の潜在競争力」を 2004 年 12 月に発表した。この分析では、潜在競争力を構成する「国際化」、「企業」、「教育」、「金融」、「政府」、「科学技術」、「インフラ」、「IT」の 8 分野の競争力をそれぞれ計測し合成したもの (1980 年) を「潜在競争力」と定義し、それがその後の結果としての「競争力」(1980~1990 年に伸びた一人当たり GDP 増加額) を決定するという仮説を立てている。さらに次の 10 年間 (1990~2000 年) にも同様に適用して、「潜在競争力」と「競争力」の相関関係を調べたところ、それぞれ 0.77、0.73 と良い結果を得ており、現時点の潜在競争力を計測することでその国や地域の将来の競争力を事前評価できるとしている (参考図表-1、参考図表-2)。

日本の潜在競争力ランキングは、6 位 (1980 年)、9 位 (1990 年)、15 位 (2000 年)、15 位 (2003 年) と徐々にではあるが確実に順位を下げている。さらに、日本との比較のために大陸との位置関係や島嶼国であるという地理的条件が類似している東アジアの韓国、ヨーロッパの英国、オセアニアのニュージーランドについて潜在競争力ランキングを見てみると、英国は 11 位 (1980 年)、4 位 (1990 年)、7 位 (2000 年)、8 位 (2003 年) と 1990

年以降は徐々に順位を下げている。一方、韓国の潜在競争力ランキングは 28 位 (1980 年), 23 位 (1990 年), 23 位 (2000 年), 19 位 (2003 年), また、ニュージーランドは 19 位 (1980 年), 18 位 (1990 年), 18 位 (2000 年), 17 位 (2003 年) と両国とも一貫して徐々に順位を上げている (参考図表-3)。

潜在競争力を決定する 8 つの競争力要因のなかで、「インフラ」要因は「一人当り航空機離陸回数」, 「一人当たりコンテナ取扱量」, 「送配電ロスの比率」, 「道路舗装率」の四つの要素によって定義されている。最初の二つの要素は、航空機と船舶による国際輸送を支える「国際交通インフラ」の、三番目の要素は「公益インフラ」の、そして最後の要素は「国内交通インフラ」の充実度を表していると言える。日本の「インフラ」要因に関するランキングは 28 位 (1980 年), 22 位 (1990 年), 24 位 (2000 年), 25 位 (2003 年) と 1990 年以降一貫して順位を下げているが、これは国際コンテナの取扱量の伸びが他国に比べて相対的に鈍く、港湾の国際競争力低下が影響していると分析されている。同様に英国の「インフラ」要因ランキングも一貫して順位を下げている。一方、それとは対照的に、韓国の「インフラ」要因は 34 位 (1980 年), 24 位 (1990 年), 25 位 (2000 年), 23 位 (2003 年), また、ニュージーランドの「インフラ」要因ランキングも 10 位 (1980 年), 4 位 (1990 年), 4 位 (2000 年), 3 位 (2003 年) と両国ともその順位を順調に伸ばしている (参考図表-4)。

「インフラ」要因は 8 つの競争力要因のうちの一つに過ぎないが、これら 4 カ国におけるそのランキングの変遷は「潜在競争力」のランキングの変遷とよく一致している。

一人当りコンテナ取扱量は「インフラ」要因のなかでも 4 つの要因のうちの一つに過ぎない。しかしながら、国際貿易に係る輸送コストとの関係で言えば最も影響力の大きい要因と考えられる。そこで、数字の読みやすさを考慮して人口千人当りコンテナ取扱量 (カッコ内は 1980 年を 1.00 とした場合の水準) を指標として 1980 年, 1990 年, 2000 年の三断面についてその増加傾向を見ると、日本は 23 (1.00)→66 (2.87)→108 (4.70), 英国は 33 (1.00)→66 (2.00)→122 (3.70) とその水準と増加の傾向は良く似ている。また、韓国とニュージーランドについて見ると、韓国は 17 (1.00)→55 (3.24)→192 (11.29), ニュージーランドは 76 (1.00)→127 (1.67)→318 (4.18) となっており、両国は日本・英国に比べると 1990 年以降とくに急速に増加し、高い水準に到達していると言える。人口千人当りコンテナ取扱量が代表する国際交通インフラの充実度は国の競争力の一部分を説明しているに過ぎないが、島嶼国における四カ国の例を見るだけでもそこには明らかに強い正の関係が読み取れる。これについては、第 4 章で人口千人当りコンテナ取扱量の増加と輸送コスト低減の関係をもう少し詳しく分析する。

4. 国際海上コンテナの集約と国際貿易における輸送コストの低減

ここでは、第一段階として国や地域のコンテナ取扱量の集約が国際貿易における輸送コストを低減させているという仮説の実証を試みる。

(1) 総輸入コスト比率 ((CIF/FOB-1)) による輸送コストの計測

各国の国際貿易の輸送コストが国際比較可能な世界共通の統計としては、貿易統計の輸入量 (金額ベース) と輸入コストがある。輸入貨物価格の表示方法として、貿易統計上ふたつの方法がある。ひとつは FOB (Free On Board) という輸出国の仕出し港における貨物価値であり、そこから輸入国の荷揚げ港までの海上輸送コストや保険料は含まれない。い

まひとつは CIF (Cost, Insurance and Freight)であり、これは FOB に輸入国の荷揚げ港までの海上輸送コスト (Freight) と保険料 (Insurance) を加えたものである (図-2)。貿易統計では輸出貨物についてはFOB 価格で表し、輸入貨物はCIF 価格で表すことが多い。

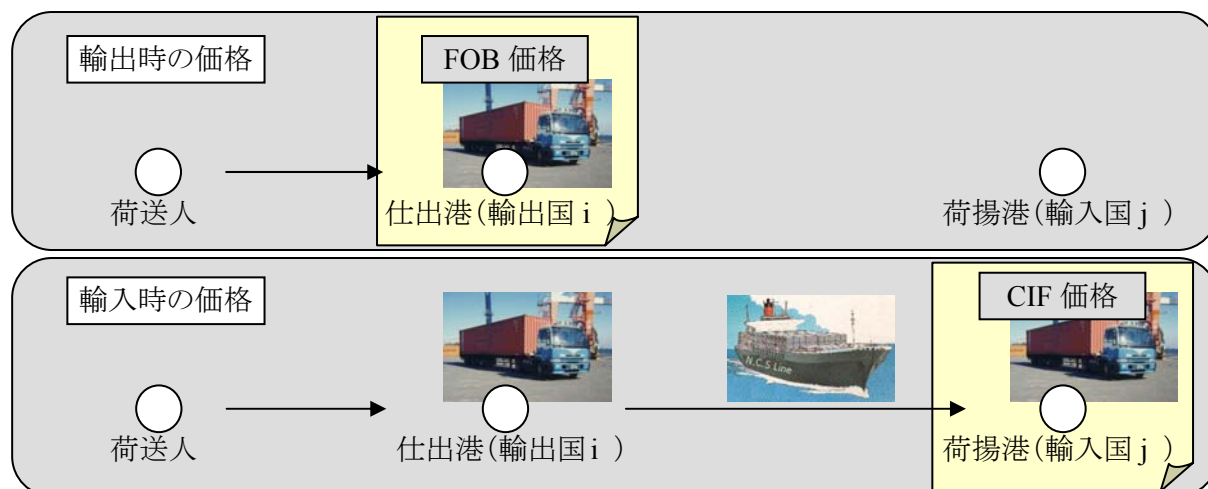


図-2 CIF 価格及び FOB 価格の概念図

ここで、輸送コスト比率 ($CIF_{ij}/FOB_{ij}-1$) を、「輸出国 i の仕出港から輸入国 j の荷揚げ港までの輸送費用」の「輸出国 i の仕出港での貨物価値」に対する比率と定義する。通常、FOB は FOB_i として輸出国において集計され (式 (1))、一方、CIF は CIF_j として輸入国で集計され (式 (2)) ているが、IMF のホームページでは FOB を輸入国別に集計した FOB_j (式 (3)) が利用可能である。これは国際的に比較可能な統計であり、また各国毎の輸入貨物に関する CIF_j 価格及び FOB_j 価格が長期間にわたり集計、整理されているため、その利用価値は高い。

$$\text{輸出貨物として輸出国 } i \text{ について集計した } FOB_i = \sum_j FOB_{ij} \quad (1)$$

$$\text{輸入貨物として輸入国 } j \text{ について集計した } CIF_j = \sum_i CIF_{ij} \quad (2)$$

$$\text{輸入貨物として輸入国 } j \text{ について集計した } FOB_j = \sum_i FOB_{ij} \quad (3)$$

(2) 地域経済連合別の人口千人当りコンテナ取扱量と総輸入コスト比率((CIF/FOB-1))

各国・地域別の傾向を個別に見ると、内陸国と島嶼国の違い、発展段階の違い、政治的・経済的安定性の違いなど様々な要因の違いから、安定的な傾向を読み取ることが難しい。そこでまず、世界の四つの主要な地域経済連合*についてその傾向を見ることとする。

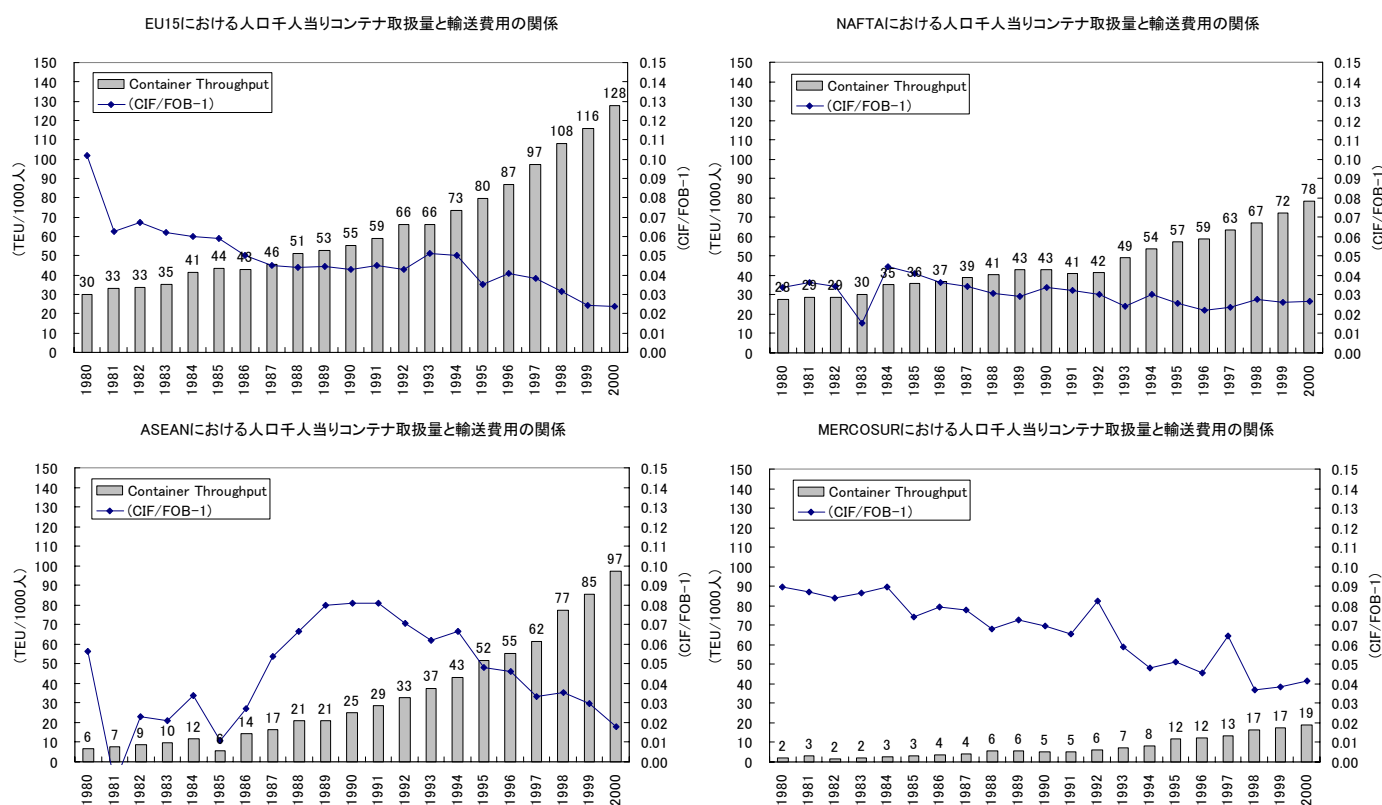
したがって、「各地域経済連合の人口千人当りコンテナ総取扱量 (TEU) の増加に伴い、総輸入コスト比率 (CIF_j/FOB_j-1) は低下する」という仮説を検証するため、各地域連合別

* 地域経済連合の分類は次のとおり。EU15 カ国 (Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, Netherlands, Portugal, Spain, Sweden, U.K.), NAFTA3 カ国 (Canada, Mexico, U.S.A.), ASEAN10 カ国 (Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand, Vietnam), MERCOSUR4 カ国 (Argentina, Brazil, Paraguay, Uruguay)。

の人口千人当りコンテナ取扱個数（TEU）及び総輸入コスト比率（ CIF_j / FOB_{j-1} ）を 1980 年～2000 年の 20 年間について集計し、比較する。

EU15 カ国、NAFTA3 カ国、ASEAN10 カ国及び MERCOSUR4 カ国の地域経済連合別に見ると、EU15、NAFTA 及び ASEAN においては 1980 年～2000 年までの 20 年間に人口千人当りコンテナ取扱量を急激に伸ばし、2000 年時点ではそれぞれ 128（TEU）、78（TEU）及び 97（TEU）と人口千人当りほぼ 100（TEU）の水準に到達している。その結果、EU15、NAFTA 及び ASEAN（1980 年代の ASEAN は社会・経済的に安定していなかったため、例外的に乱高下したものと考えられる。）では総輸入コスト比率（ CIF_j / FOB_{j-1} ）が概ね安定的に低下し、2000 年には 2.4%、2.7%及び 1.8%と十分に低い水準まで下がっている。

一方、MERCOSUR においてはコンテナ取扱量が急速に増加し始めたのは 1995 年前後からと他地域に比べて遅かったため、人口千人当りコンテナ取扱量は 2000 年時点においても 19（TEU）と他の三地域に比べてかなり低い水準に留まっている。その結果、総輸入コスト比率（ CIF_j / FOB_{j-1} ）は 2000 年で 4.1%まで低下したものの、これは他の三地域経済連合と比べて高止まりしていると言える。



図－3 主要 4 大地域経済連合における人口千人当りコンテナ取扱量と総輸入コスト比率（ $CIF/FOB-1$ ）

(3) 島嶼国における人口千人当りコンテナ取扱量と総輸入コスト比率（ $CIF/FOB-1$ ）

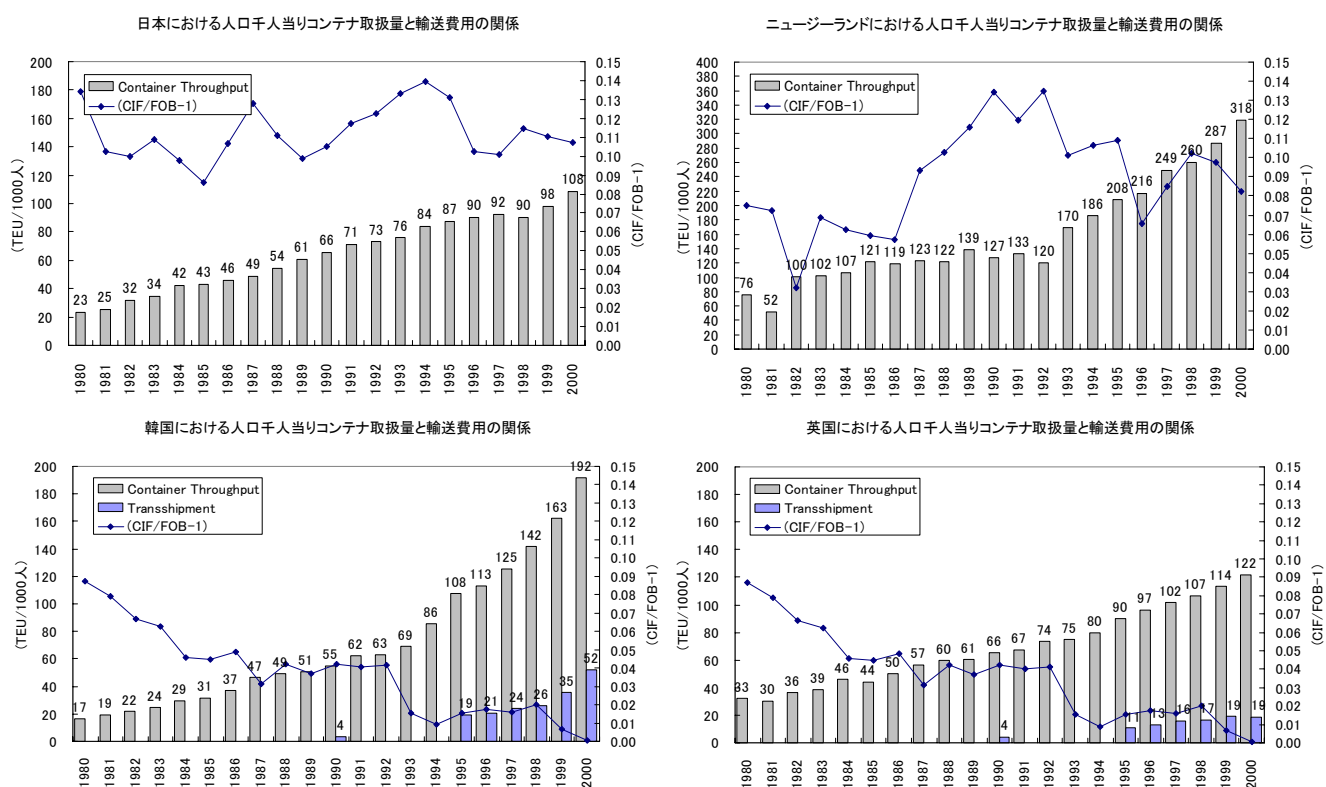
次に、同じ仮説を検証するため、島嶼国という類似点をもつ国として日本、ニュージーランド、韓国及び英国について人口千人当りコンテナ取扱量（TEU）及び総輸入コスト比率（ CIF_j / FOB_{j-1} ）を 1980 年～2000 年の 20 年間について集計し、比較する。

この四カ国の地理的類似性については、島嶼国であり大陸の縁辺部に位置している点で

ある。しかしながら、大陸とのトランシップ貨物の集約状況に大きな違いがあり、日本及びニュージーランドにおいてはトランシップ貨物をほとんど扱っておらず、総コンテナ取扱量の数%以下の水準に留まっている（2000年）。一方、韓国及び英国においてはトランシップ需要を積極的に集約しており、特にトランシップ貨物の総コンテナ取扱量に対する比率は韓国で27%（2000年）、英国で16%（2000年）となっている。また、韓国では2000年以降もトランシップ需要の集約を急速に進めており、2003年にはトランシップ貨物比率を36%にまで上昇させている。

人口千人当りコンテナ取扱量を四カ国について比較すると、日本及び英国においてはそれぞれ108（TEU）及び122（TEU）とほぼ100（TEU）程度の水準にある。一方、韓国では192（TEU）、ニュージーランドでは318（TEU）とそれぞれ日本・英国のそれぞれ約2倍、約3倍の水準にある。

これら四カ国における総輸入コスト比率の低下傾向は、2000年時点の人口千人当りコンテナ取扱量の水準よりも、トランシップ貨物の集約状況に大きく影響されていると考えられる。トランシップ貨物の取扱いの少ない日本とニュージーランドにおいては、総輸入コスト比率がそれぞれ10.7%及び8.2%と高止まりしている（2000年時点）。しかしながら、トランシップ需要の集約を積極的に進めてきた韓国及び英国では総輸入コスト比率がそれぞれ0.8%及び0.1%と極めて低い水準を達成している（2000年時点）。



図－4 島嶼国における人口千人当りコンテナ取扱量と総輸入コスト比率(CIF/FOB-1)

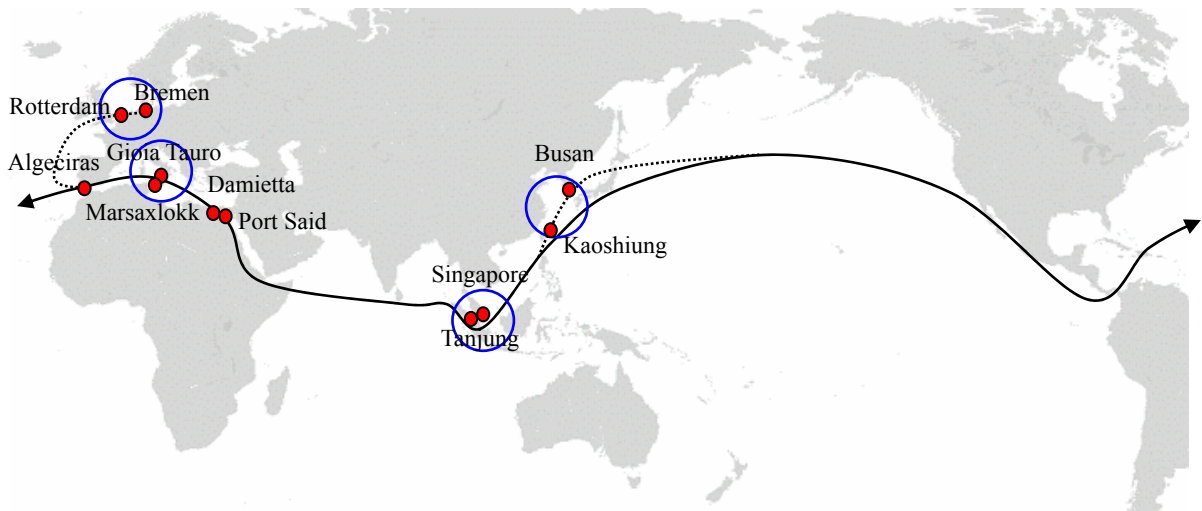
いずれにしても、コンテナ取扱量を伸ばした国や地域において、また、急激に取扱量を伸ばすためにトランシップ需要を戦略的に集約した国や地域において、総輸入コスト比率の安定的な低下傾向が見られると言ってよい。また、海上コンテナ基幹航路近傍の戦略的

な位置にある港湾においてトランシップ需要の熾烈な争奪戦が実際に繰り広げられてきたことが、コンテナ貨物を集約することのメリットが大きいことの例証となっているとも考えられる。

5. 移ろい易いトランシップ需要

そこで、トランシップ需要をターゲットとして、国際海峡や国際運河の隣接地域に集中している港の間で繰り広げられているコンテナ獲得競争について、ロッテルダム港とブレーマーハーフェン港の競争、シンガポール港とタンジュンペラパス港の競争という二つの事例を次に紹介する。世界の総コンテナ取扱量の約 35%（2003 年）は世界の四大ターミナル・オペレータによって取り扱われている⁹⁾。四大ターミナル・オペレータのなかで PSA（Port of Singapore Authority）と HPH（Hutchison Port Holdings）はもともとシンガポールと香港に起源を持っており、みなと起源のターミナル・オペレータである。一方、APMT（A P Moller Terminals）と P&O Ports はそれぞれ Maersk-Sealand と P&O（Peninsular & Orient）という船社に起源を持つターミナル・オペレータである。船社に起源を持つターミナル・オペレータは自らの船社のネットワーキング戦略に応じて柔軟に寄港地を再編することが出来るという特徴がある。

これは、ターミナルの賃貸条件（長期リース契約の賃貸料）を巡る大変熾烈な港湾間競争によっては、いとも簡単に自らのターミナルを移転してしまうことを示している。また、これらの船社やターミナル・オペレータがトランシップ需要を中心に集荷戦略を展開する港湾は、おおむね超大型コンテナ船が就航する海上コンテナ基幹航路近傍に位置している（図－5）。



図－5 世界の海上コンテナ基幹航路上における港湾間コンテナ集約競争

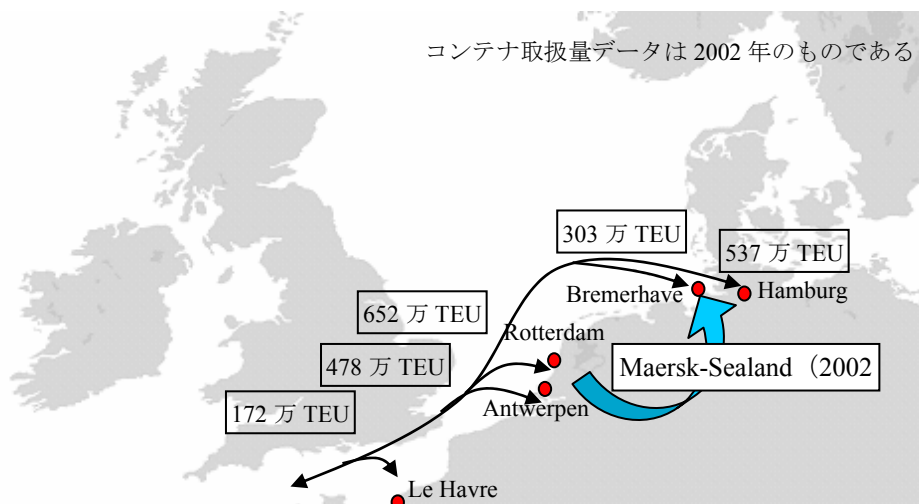
(1) ロッテルダム港からブレーマーハーフェン港へシフトした Maersk-Sealand の事例¹⁰⁾

ブレーマーハーフェン港で拡張した新しいコンテナ・ターミナルは 2000 年に供用開始した。それまでロッテルダム港のサービス水準に不満を抱いていた Maersk-Sealand 社にとっては、ブレーマーハーフェン港が提示した新しいターミナルの条件は競争力の高いものであったと思われる。その結果、Maersk-Sealand 社が 2001 年に両港に割り当てていた取

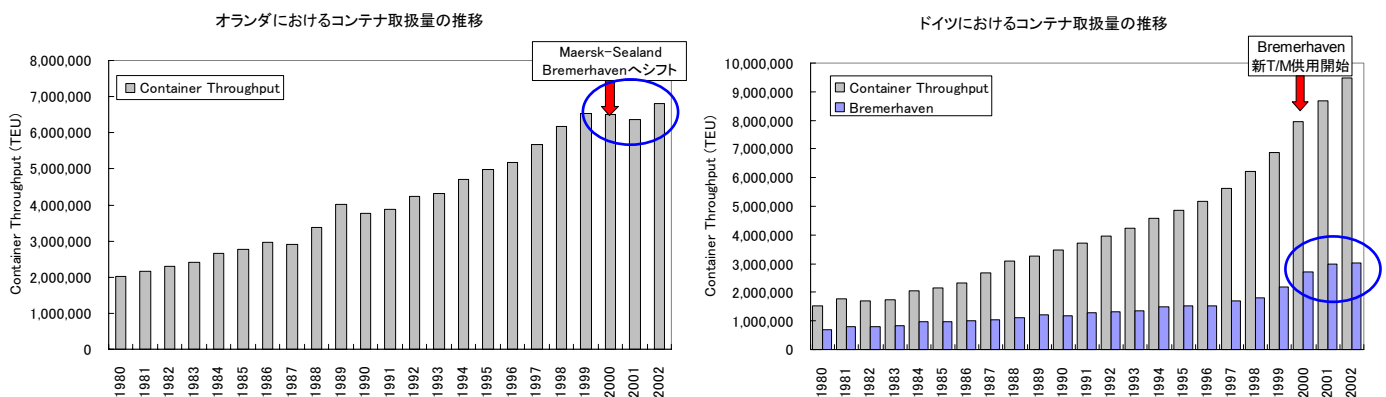
扱能力は 430 万 TEU（ロッテルダム港：230 万 TEU，ブレーマーハーフェン港：200 万 TEU）であつたが，2002 年に向けた増加分の大部分をブレーマーハーフェン港に割り当てることにより 2002 年には 490 万 TEU（ロッテルダム港：220 万 TEU，ブレーマーハーフェン港：270 万 TEU）へとその割り当てを変更している。

2002 年のロッテルダム港及びブレーマーハーフェン港のコンテナ総取扱量はそれぞれ 652 万 TEU, 303 万 TEU で，Maersk-Sealand 社の取扱能力は両港の取扱実績のそれぞれ 34%，89%を占めている。したがって，ブレーマーハーフェン港において同社はほとんど唯一の最大ユーザーであり，割当てシフトの影響が極めて大きい。が，ロッテルダム港においても約 1／3 を占める大口のユーザーのシフトであることから，少なからず影響を受けている。しかしながら，ハンブルグヘル・アーブル間の主要港を利用している船社は他にも多数あり，同社のシフトを期に他社がロッテルダム港へ逆のシフトをしている場合もあり，両港のコンテナ取扱実績だけを見るとその結果としての変化は単純ではない。にもかかわらず，ロッテルダム港を含むオランダ全体でのコンテナ取扱量は 1980 年以降の拡大基調のなかで 2000 年から 2001 年にかけて大きくダウンした。

さらに重要なことは，ハンブルグヘル・アーブル間の主要港では滞船が生じるなど混雑が著しいことから港湾間のユーザーのシフトはあるものの，ヨーロッパにおけるコンテナ需要はトランシップも含めて拡大基調にあり，結果的に Maersk-Sealand 社は両港合計の取扱能力を増強し，さらには，オランダ（ロッテルダム港が大部分を占める）のコンテナ取扱量も 2001 年にいったん減少したものの，その後は復調基調にあることである（図－7）。



図－6 ハンブルグヘル・アーブル間における港湾間のコンテナ集約競争による船社シフトの例



図－7 ハンブルグヘル・アーブル間における港湾間のコンテナ集約競争による船社シフトの影響

(2)シンガポール港からタンジュンペラパス港へシフトした Maersk-Sealand と Evergreen の事例

10)

マレーシアのタンジュンペラパス港はシンガポール港から 50km 以内の戦略的な場所に位置しており、1998 年から供用を開始した。また、2000 年には APMT 社が株式の 30% を取得し、港の運営主体であるポート・オブ・タンジュン・ラパス (PTP) の経営に参加するなか、Maersk-Sealand 社がシンガポール港からトランシップ貨物の大部分をタンジュンペラパス港にシフトした。また、2002 年には Evergreen 社も航路の一部をシンガポール港からタンジュンペラパス港に移した。

2000 年に Maersk-Sealand 社がシンガポール港で扱っていた 180 万 TEU を 2001 年には全てタンジュンペラパス港にシフトしたが、トランシップにおける他船社への接続の問題等により、その後 50 万 TEU を再びシンガポール港へ戻した。このように両港は地理的にも非常に近接しており、極めて熾烈な競争を繰り広げているが、東アジア～欧州間の需要を主体としたこの地域でのトランシップ需要の堅実な拡大基調を反映して、両港を合わせたコンテナ取扱量は、1,746 万 TEU (2000 年)、1,757 万 TEU (2001 年)、1,946 万 TEU (2002 年) と順調に増加している (図-9)。

このように、「ロッテルダム港とブレーマーハーフェン港の競争」と「シンガポール港とタンジュンペラパス港の競争」の二つの事例は、トランシップ市場における厳しい競争の結果、ターミナル・オペレータも船社も容易に利用港をシフトしてしまう冷徹な事実を示している。さらに注目すべき点は、トランシップ需要が拡大基調にあるなかで競争が促進された結果、船社、ターミナル・オペレータ等のユーザーにとっては港湾費用低下などサービスの水準が向上したと考えられることである。

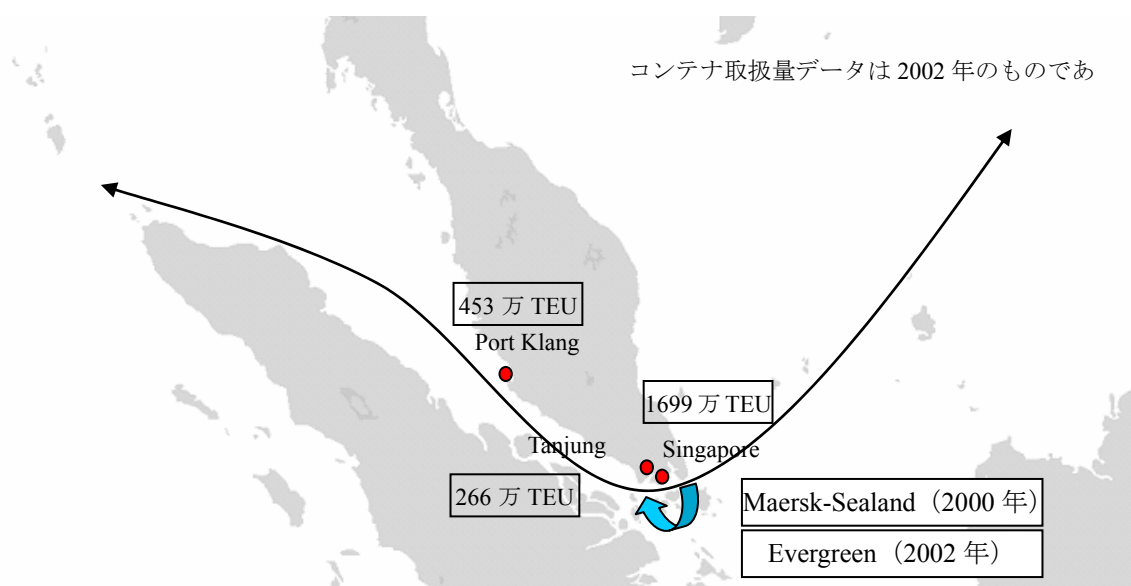
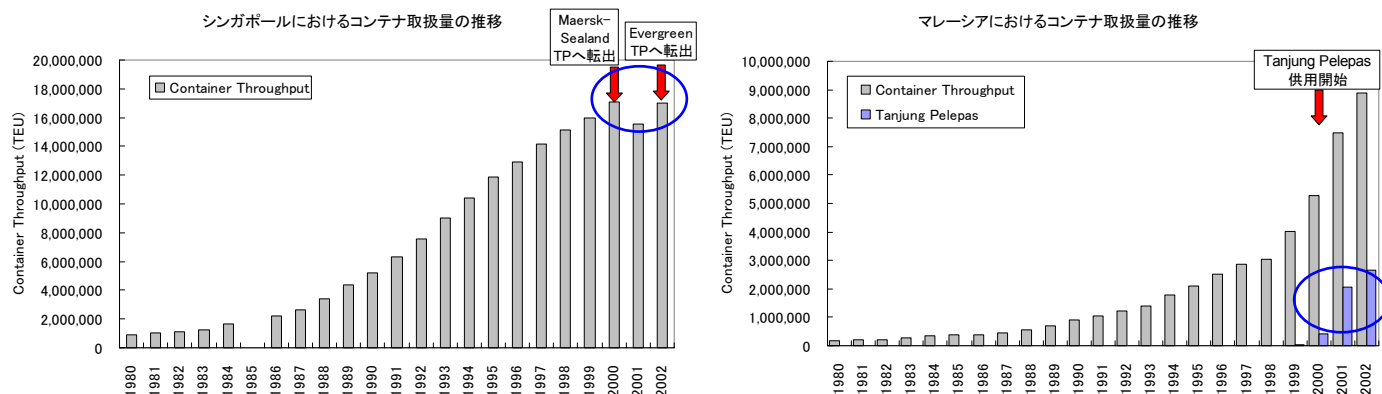


図-8 シンガポール・マレーシア間における港湾間のコンテナ集約競争による船社シフトの例



図－9 シンガポール・マレーシア間における港湾間のコンテナ集約競争による船社シフトの影響

6. 付加価値物流 (VAL) によるトランシップ需要固定化への試み

これまで紹介したように、トランシップ需要を巡っては、港湾料金の値下げや安価なターミナルリース料の導入など、港湾間競争、同一港湾内でもターミナル間競争が過熱している。トランシップ需要が拡大基調にある場合は良いが、トランシップ需要をターゲットとする場合には、その需要がいったん停滞傾向に陥った場合のリスク・ヘッジとして過当競争からの脱却を戦略的に検討することが不可欠である。そこで、最近導入されつつある VAL 対応型港湾の動向を紹介する。

釜山新港プロジェクトでは、トランシップはマイナスという発想を逆にプラスに転じるため、付加価値物流 (VAL) の一環としてトランシップ貨物に SCM (サプライ・チェーン・マネジメント) や DCM (ディマンド・チェーン・マネジメント) の高度な物流機能を付加する取組みを行っている (図－10)。その一例であるクロスドック機能とは、入荷するコンテナ内の貨物をバラして倉庫内で仕分け、加工、在庫管理までして荷主のオーダーに応じて配送することである。例えば、中国各地の工場で生産される様々な商品を工場に最も近い港から韓中フィーダー航路で釜山港へ運び、釜山港で貨物をコンテナからデバンニングしたうえでターミナル背後の倉庫 (クロスドック) にバラして入れる。そして、日本国内各地に分散する荷主のオーダーに応じて必要な貨物を必要な量だけコンテナに詰め合せて、必要な時に荷主に最も近い港まで日韓フィーダー航路で輸送することで、国内の陸送距離を最小化できる。さらに、荷主は生産のオーダーは工場へ、出荷のオーダーはクロスドックへそれぞれ出すことにより、オーダーから入荷までのリードタイムの短縮が可能となる¹¹⁾。



図－10 トランシップへのクロスドック機能の導入



ベルギー・ゲンクのロジスティクス倉庫(2005年3月21日 古市正彦撮影)

図－11 付加価値物流 (VAL) への展開例

さらに、クロスドック機能に加えて付加価値機能を取り入れた例としてベルギー内陸の運河沿いに位置するゲンク港に隣接したロジスティクス倉庫を紹介する(図－11)。ここは、アジアで生産した日本メーカーのプリンターやコピー機などの欧州市場全体への配送センターとして機能している。欧州域内のそれぞれの市場に応じた言語のソフトやマニュアルをインストールしたり、電圧や形状の異なる電源プラグをパッケージする工程をここでを行い、さらに、最終段階で製品にトラブルが生じた場合には返品修理などを行う(リバー・ス・ロジスティクス)機能を併せ持っている(図－11)。このような機能を持つ付加価値物流 (VAL) では、通常の倉庫に比べ、設備投資や雇用創出の効果が大きく、従来の倉庫業と製造業の中間的な存在になりつつある。

この付加価値物流によるトランシップ需要固定化の試みについては、これ以外にも様々な動きがあり、体系的な議論については別に稿を改めてまとめることとしたい。

7. 課題と展望

このように国家戦略として第三国間のトランシップ需要を戦略的に誘致する政策を採り、短期間に急激にコンテナ取扱量を増やしている港湾は数多く見られる。2000年前後には、トランシップ貨物が港湾間の厳しい競争によってライバル港へシフトした事例がいくつも出現した。世界有数のハブ港湾であるシンガポール港、ロッテルダム港も例外ではなく、近隣の比較的新興港湾にターミナル・オペレータ全体またはその一部が船社とともに移転した。この教訓を受けて、両港を中心に第三国間のトランシップ貨物に対して付加価値をつける工程を港湾の直背後地で行う付加価値物流 (Value Added Logistics: VAL) 対応型の港湾を標榜するようになり、これが物流部門における 3PL (Third Party Logistics) 化の進展とも相俟って時代の流れと合致するようになってきた。

すなわち、基幹航路近傍の国や地域では戦略的な地理的優位性を活かして、単なる貨物の載せ替えだけでなく、港湾を中心に地域全体のロジスティクス・センターとして最終組立工程や付加価値付けに加えて在庫管理までも含むロジスティクス・サービスを提供する戦略に転換したと言える。その結果、トランシップ貨物に対して単に輸送コストが安いと

いうだけの過当競争を仕掛けられても、荷主や船社が他港へ容易に移転し難くなり、港湾管理者にとっては経営の安定化に貢献することになる。さらには、ロジスティクス機能による雇用創出にもつながることから、地域経済の成長に少なからず貢献する点も強調されて良い。

ここで北部九州に目を転じれば、欧州～東アジア～北米間の基幹航路は、コンテナ貨物の重要な発生源であった日本の太平洋ベルト地帯に寄港するため太平洋沿岸の位置にあったが、中国沿岸部及び韓国がコンテナ貨物の重要な発生源になるにつれ釜山港から日本海を抜けて津軽海峡に至る位置に移りつつあると言われている¹²⁾。したがって、北部九州から日本海、津軽海峡付近に位置する日本の港湾においてもトランシップ需要の戦略的集貨においては地理的優位性を有しており、トランシップ需要を巡って近隣港との競争に参入することは十分可能である。さらに、中国を含む東アジア地域のコンテナ需要は、上海港と深圳港の取扱能力の増強により 2000 年から 2002 年までの 2 年間で上海港 (227 万 TEU) と深圳港 (254 万 TEU) の二港で 481 万 TEU のコンテナ需要が顕在化している。このように、この 2 年間だけを見ても中国の潜在需要が急速に顕在化し、驚くべき拡大基調にある (図-12)。これは、逆説的に言えば中国の港湾取扱能力 (供給力) が現時点では絶対的に不足していることを示唆している。

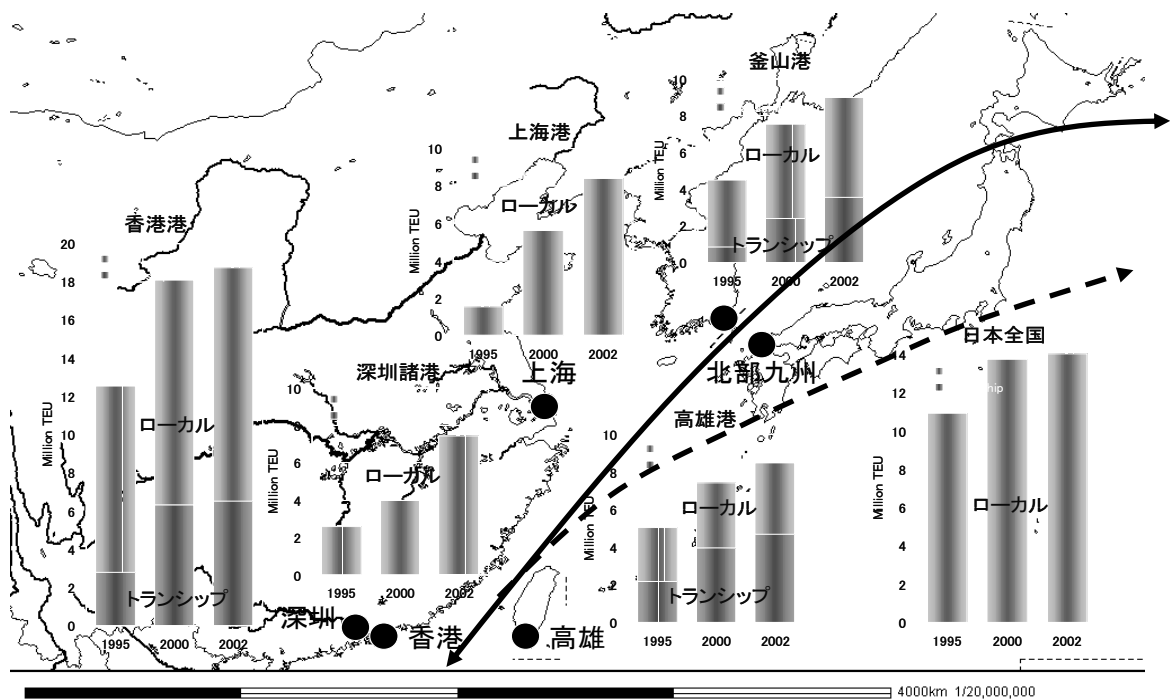


図-12 2000 年以降急速な拡大基調にある東アジアにおけるコンテナ需要

このような中国の急速な成長がいつまで続くのかについては議論の分かれるところであるが、少なくとも北京オリンピック (2008 年)、上海万博 (2010 年) までは続くという見方が有力である。したがって、北部九州の戦略的な地理的優位性を活かして、今後 2010 年までに拡大基調が続くと考えられる中国のコンテナ需要をターゲットとしたトランシップ・マーケットにおける釜山港、高雄港との競争に北部九州港 (博多港、北九州港) が参入するには、とにかく競争への参入を急ぐ必要がある。また、ライバル港では釜山港の例で示したようにいったん掴んだトランシップ需要を容易に手離さないよう、港湾に VAL 機

能を統合させつつあり，したがって，当然北部九州港においてもトランシップ対応型ターミナル直背後に VAL 機能の導入，さらにトランシップ対応型ターミナル本体に対しても近隣諸港との港湾間競争で競争力を持てるような長期貸付等の条件提示が不可欠であろう。

最後に，北部九州港と中国とのフィーダー航路，北部九州港と国内諸港（特に日本海，瀬戸内海沿岸地域）とのフィーダー航路のカバーエリアやサービス頻度を釜山港のフィーダー航路網に遜色ない程度に充実させなければならない。また，現在の様々な状況を考えると，日本の港湾のコンテナ・フィーダー航路網を充実させるのは日本の船社以外には考え難い。一方，航空分野に目を向けると，2006 年 3 月に開港予定の新北九州空港を拠点とするスターフライヤー社が北九州市の支援を含め，地元資本で設立されている。さらに，同社は国内主要都市に加えて上海・北京・ソウルなど近距離国際線も視野に入れている。翻って，北部九州港においても，ゼロからトランシップ需要を取り込むためのトリガーとして同様の発想が不可欠である。

参考文献

- 1) 藤田昌久，ポール・クルーグマン，アンソニー・J・ベナブルズ(2000 年)，「空間経済学」，東洋経済新報社。
- 2) 国家発展改革委員会 総合運輸研究所(2005)，地域開発における交通基盤施設開発政策，第 14 回中日運輸経済技術交流会資料(2005 年 4 月)。
- 3) Rappaport J. and Sachs J. (2001), The U. S. as a Coastal Nation, www.kc.frb.org/econres/staff/jmr.htm
- 4) Radelet S. and Sachs J. (1998), Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth, www.earthinstitute.columbia.edu/
- 5) 日本経済研究センター(2004)，「日本の潜在競争力」，(社)日本経済研究センター。
- 6) Limao N. and Venables A. J. (1999), Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs (The World Bank Working Paper Series No. 2257).
- 7) Fujimura M. (2004), Cross-Border Transport Infrastructure, Regional Integration and Development, ADB Institute Discussion Paper No.16.
- 8) Furuichi M. (2005), Evolving Short-Sea Container Networks in the East Asian Region, EASTS 2005 (Forthcoming).
- 9) 舘野美久(2004)，「コンテナ・ターミナル 新たな覇権争い」，海事プレス社。
- 10) Yap W. Y. and Lam J. S. L. (2004), An interpretation of Inter-container port relationships from the demand perspective, Journal of Maritime Policy Management, Vol. 31, No.4, pp. 337-355.
- 11) 古市正彦(2005)，地域間競争力確保と国際海上コンテナ航路網の展開，国土交通 2005 年 1 月号，pp. 22-23.
- 12) 寺島実郎(2004)，2004 年の世界潮流と安全保障，港湾 2004 年 7 月号，(社)日本港湾協会。

参考資料

参考図表－１ 潜在競争力指数(1980年)と競争力(GDPpc増分)(1980～1990年)

(順位) 国名	潜在競争力	GDPpc 増分	(順位) 国名	潜在競争力	GDPpc 増分	(順位) 国名	潜在競争力	GDPpc 増分
(1) 米国	73.0	5,140	(18) イタリア	55.3	3,569	(35) ベネズエラ	42.4	-642
(2) スイス	66.4	6,110	(19) ニュージーランド	54.9	1,271	(36) メキシコ	41.9	-95
(3) スウェーデン	63.6	4,617	(20) チェコ	53.7	-	(37) チリ	41.8	618
(4) シンガポール	63.0	6,618	(21) アイルランド	52.8	4,190	(38) ブラジル	41.7	-177
(5) ドイツ	62.6	5,226	(22) ロシア	52.3	505	(39) フィリピン	40.6	-82
(6) 日本	62.0	11,660	(23) イスラエル	50.4	2,187	(40) 中国	39.9	184
(7) オランダ	61.9	3,855	(24) 台湾	50.2	4,811	(41) インドネシア	39.4	274
(8) デンマーク	61.4	4,499	(25) スペイン	49.4	3,100	(42) タイ	39.2	881
(9) カナダ	61.0	2,690	(26) ギリシャ	49.0	173	(43) トルコ	37.9	620
(10) 英国	60.5	3,883	(27) 南アフリカ	48.1	-508	(44) ペルー	37.8	-664
(11) ノルウェー	60.5	5,246	(28) 韓国	47.4	4,057	(45) イラン	37.6	-89
(12) フィンランド	60.0	6,217	(29) ハンガリー	47.1	659	(46) エジプト	36.9	239
(13) フランス	59.9	4,548	(30) ポルトガル	45.8	2,631	(47) インド	36.8	96
(14) オーストリア	59.3	5,271	(31) マレーシア	45.6	807	(48) ベトナム	36.6	-
(15) 香港	59.0	7,523	(32) アルゼンチン	44.4	-2,009	(49) コロンビア	35.5	251
(16) 豪州	57.8	2,584	(33) サウジアラビア	44.2	-4,454	(50) パキスタン	31.8	130
(17) ベルギー	57.2	4,374	(34) ポーランド	42.6	-	相関係数	0.77	

出典) 日本の潜在競争力(2004年12月)(日本経済研究センター 研究代表者:浦田秀次郎)

参考図表－２ 潜在競争力指数(1990年)と競争力(GDPpc増分)(1990～2000年)

(順位) 国名	潜在競争力	GDPpc 増分	(順位) 国名	潜在競争力	GDPpc 増分	(順位) 国名	潜在競争力	GDPpc 増分
(1) 米国	70.1	5,703	(18) ニュージーランド	57.2	2,739	(35) チリ	43.3	2,022
(2) シンガポール	64.8	10,842	(19) オーストリア	55.0	5,422	(36) アルゼンチン	42.9	2,137
(3) 香港	63.1	5,877	(20) イスラエル	53.9	3,288	(37) タイ	42.1	827
(4) 英国	62.9	4,165	(21) イタリア	53.3	2,708	(38) ベネズエラ	41.7	-49
(5) ドイツ	62.8	4,097	(22) 台湾	53.3	8,410	(39) トルコ	41.5	571
(6) ノルウェー	62.5	9,114	(23) 韓国	51.3	5,231	(40) インドネシア	41.2	238
(7) スイス	62.1	825	(24) スペイン	51.0	3,425	(41) 中国	39.7	474
(8) オランダ	61.6	6,239	(25) ロシア	49.5	-1,195	(42) ブラジル	39.5	547
(9) 日本	61.5	4,819	(26) チェコ	48.8	112	(43) フィリピン	38.8	61
(10) スウェーデン	61.1	4,087	(27) サウジアラビア	47.6	-351	(44) エジプト	38.2	246
(11) カナダ	61.0	3,752	(28) 南アフリカ	47.5	-92	(45) イラン	36.9	366
(12) フランス	59.7	4,128	(29) マレーシア	47.1	1,693	(46) コロンビア	36.4	166
(13) ベルギー	59.4	5,355	(30) ギリシャ	46.9	2,294	(47) ペルー	34.5	438
(14) デンマーク	58.7	6,675	(31) ハンガリー	45.4	514	(48) インド	33.9	136
(15) アイルランド	57.9	13,021	(32) ポルトガル	45.1	2,958	(49) ベトナム	32.5	158
(16) フィンランド	57.7	5,162	(33) ポーランド	44.6	1,074	(50) パキスタン	31.6	68
(17) 豪州	57.5	4,911	(34) メキシコ	43.6	619	相関係数	0.73	

出典) 日本の潜在競争力(2004年12月)(日本経済研究センター 研究代表者:浦田秀次郎)

参考図表－3 潜在競争力指数総合ランキング

順位	1980 年		1990 年		2000 年		最新時点	
	国 名	潜在競争力	国 名	潜在競争力	国 名	潜在競争力	国 名	潜在競争力
1	米国	73.0	米国	70.1	米国	69.4	米国	68.5
2	スイス	66.4	シンガポール	64.8	香港	68.6	シンガポール	68.3
3	スウェーデン	63.6	香港	63.1	シンガポール	67.5	香港	68.0
4	シンガポール	63.0	英国	62.9	スイス	63.5	スイス	63.5
5	ドイツ	62.6	ドイツ	62.8	ノルウェー	61.8	ノルウェー	61.5
6	日本	62.0	ノルウェー	62.5	スウェーデン	61.4	オランダ	61.1
7	オランダ	61.9	スイス	62.1	英国	61.1	ドイツ	60.5
8	デンマーク	61.4	オランダ	61.6	オランダ	61.1	英国	60.2
9	カナダ	61.0	日本	61.5	フィンランド	60.7	スウェーデン	59.5
10	ノルウェー	60.5	スウェーデン	61.1	ドイツ	60.7	カナダ	59.4
11	英国	60.5	カナダ	61.0	カナダ	59.6	アイルランド	59.3
12	フィンランド	60.0	フランス	59.7	アイルランド	59.4	フィンランド	59.2
13	フランス	59.9	ベルギー	59.4	ベルギー	58.2	デンマーク	58.7
14	オーストリア	59.3	デンマーク	58.7	デンマーク	58.0	ベルギー	58.3
15	香港	59.0	アイルランド	57.9	日本	58.0	日本	58.0
16	オーストラリア	57.8	フィンランド	57.7	フランス	57.5	フランス	57.6
17	ベルギー	57.2	オーストラリア	57.5	オーストラリア	56.1	ニュージーランド	56.4
18	イタリア	55.3	ニュージーランド	57.2	ニュージーランド	55.7	オーストラリア	56.2
19	ニュージーランド	54.9	オーストリア	55.0	オーストリア	54.2	韓国	55.5
20	チェコ	53.7	イスラエル	53.9	イスラエル	54.0	オーストリア	55.3
21	アイルランド	52.8	イタリア	53.3	イタリア	53.6	台湾	54.2
22	ロシア	52.3	台湾	53.3	台湾	53.4	イスラエル	53.9
23	イスラエル	50.4	韓国	51.3	韓国	53.1	スペイン	53.6
24	台湾	50.2	スペイン	51.0	スペイン	52.6	イタリア	53.2
25	スペイン	49.4	ロシア	49.5	ギリシア	48.5	マレーシア	49.1
26	ギリシア	49.0	チェコ	48.8	チェコ	48.5	チェコ	49.1
27	南アフリカ	48.1	サウジアラビア	47.6	マレーシア	48.0	ギリシア	47.9
28	韓国	47.4	南アフリカ	47.5	ポルトガル	46.9	南アフリカ	47.4
29	ハンガリー	47.1	マレーシア	47.1	ハンガリー	46.6	ロシア	47.1
30	ポルトガル	45.8	ギリシア	46.9	ロシア	46.5	ハンガリー	46.9

出典) 日本の潜在競争力(2004 年 12 月)(日本経済研究センター 研究代表者:浦田秀次郎)

参考図表－４ 潜在競争力の決定要因「インフラ」のランキング

順位	1980 年		1990 年		2000 年		最新時点	
	(順位) 国 名	インフラ	(順位) 国 名	インフラ	(順位) 国 名	インフラ	(順位) 国 名	インフラ
1	シンガポール	74.0	シンガポール	83.4	シンガポール	97.0	シンガポール	95.6
2	ノルウェー	68.6	ノルウェー	70.9	香 港	77.1	香 港	79.1
3	香 港	64.0	香 港	67.2	ノルウェー	63.2	ニュージーランド*	63.6
4	デンマーク	62.5	ニュージーランド*	61.2	ニュージーランド*	61.8	ノルウェー	61.0
5	スイス	62.3	スイス	60.9	台 湾	58.5	アイルランド	59.9
6	ロシア	62.3	アイルランド	60.6	アイルランド	57.8	台 湾	58.3
7	カナダ	61.1	台 湾	59.8	スイス	57.6	スイス	56.5
8	イスラエル	60.5	オランダ	59.0	ベルギー	57.5	オランダ	56.2
9	ベルギー	59.8	スウェーデン	58.9	オランダ	55.7	ベルギー	56.1
10	ニュージーランド*	59.4	デンマーク	58.0	デンマーク	54.0	デンマーク	53.8
...	(11) 台 湾	58.5	...	...	...	...	...	...
...	(12) 英 国	58.5	...	...	...	...	...	...
...	...	...	(13) 英 国	56.8	...	...	...	...
...	...	...	...	...	(15) 英 国	52.3	...	...
...	...	...	...	...	...	...	(16) 英 国	52.5
22	...	...	(22) 日 本	51.9	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	(23) 韓 国	50.4
24	...	...	(24) 韓 国	50.6	(24) 日 本	50.0	...	...
25	...	...	...	...	(25) 韓 国	50.0	...	...
26	...	...	...	...	...	...	(26) 日 本	49.9
27	(27) 日 本	49.5	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	(34) 韓 国	44.5	...	...	...	...	...	...

出典) 日本の潜在競争力(2004 年 12 月)(日本経済研究センター 研究代表者:浦田秀次郎)

論文 5

「北部九州における国際物流拠点形成のための政策課題」
(立命館アジア太平洋大学教授 汪正仁氏)

北部九州における国際物流拠点形成のための政策課題

立命館アジア太平洋大学アジア太平洋マネジメント学部教授
汪 正仁

I はじめに

近年、経済のグローバル化に伴う国際競争の激化は、日本全体に大きな影響を与え、製造業が中国や東南アジアへ流出するなど、今や「産業空洞化」への対応が国家的課題となっている。こうした現象を防ぐとともに、経済再生、構造改革の推進を図るために、優遇措置を設けた港湾に隣接する「臨海工業団地」や「国際物流特区」、「自由貿易区」(FTZ)における国内・国外の企業誘致政策を打ち出すべきである。また、これらの地域に立地するメーカーの完成品や物流企業による物流加工品の輸出、部品、原材料、半製品の輸入に当たって隣接する港を楽しんで使ってもらうために、国際競争力のある港づくりが極めて重要である。

北九州港は、アジア大陸に近く、地価も安い九州の最北端に位置し、西日本最大の国際貿易港(太刀浦コンテナターミナルを中心に)として日本の経済を支えている。九州やその周辺地域には、自動車・化学・機械などの企業が集積し、近年、IC産業の進出など、活発な経済活動が展開され、北米・欧州向け貨物の発生も期待される。北九州市はこれらの条件を活かし、同市の産業および経済の発展を図るために、北九州港を日本の中枢国際港湾として近隣の韓国・釜山港と並ぶ「環黄海圏ハブポート構想」を策定した。こうした構想に基づいて、1995年に運輸省(現、国土交通省)が「北九州港・響灘大水深コンテナターミナル」(図-1参照)を東京湾、伊勢湾、大阪湾と並び日本の四大中枢国際港湾(注1)として位置づけし、「北九州響灘環黄海圏ハブポート構想」を策定した。

中枢国際港湾は、国際海上コンテナ輸送において、基幹航路をはじめ多数の航路を有し、高頻度の輸送サービスを提供し、広域にわたる背後圏を持ち、日本における国際海上コンテナの大部分の輸送を担う役割が大きい。

北九州響灘環黄海圏ハブポート構想は、若松区・響灘地区に大水深岸壁を有する「響灘コンテナターミナル」(注2)を整備し、北九州港とアジアとの深い結びつきを活用して、西日本および経済発展が著しく、今後のコンテナ貨物増大が予想される中国・環黄海地域から発生する消費地の北米・欧州向けのコンテナ貨物を中継する機能を持たせ、①日本一安い港湾料金、②365日・24時間稼働、③定時制・信頼性・効率性、の3つの目標を目指している。2005年4月に響灘地区で水深15m岸壁を備える「民間資本による社会資本整備」(Private Finance Initiative=PFI)(注3)の導入による響灘コンテナターミナルの一部供用を開始した。同ターミナルの稼働に伴って、東アジア国際物流における北九州港の役割は一層重要になるとみられる。しかし、北九州港が東アジア国際物流の拠点を目指すために、港湾管理・運営に関わる幾つかの政策が課される。

以上を踏まえて、本論文はまず、北九州港の歴史的背景と役割に触れ、そして北九州港の外航定期コンテナ航路の概要を紹介し、続いて港湾開発におけるPFIの導入のメリットを取り上げる。また、響灘コンテナターミナルの特徴と背後地へのアクセスを分析し、最

後に、国際物流拠点形成における北九州港の課題を検討する。

Ⅱ 北九州港の歴史的背景と役割

北九州港は、古くからアジア大陸との交流拠点として、韓国の釜山港にわずか 230km、また 1,000km 圏内には上海、青島、大連といった中国の主要商業港が、関東地区と同じ距離に位置している。同港は、本州と九州の結節点にあり、関門海峡にも面しており、古くから交通の要衝として栄えてきた。また近代は日本の工業化を支える港としての役割を果たし、現在では、西日本最大の国際貿易港として、コンテナ貨物取扱量は全国第 8 位となっている。また、同港は、国内物流の拠点港として、北九州市内だけでなく九州・山口地域の人々の生活や産業、経済を支える大切な役割を担っている。また、特に、アジアに近いという地理的特性から、日々発展するアジア諸国と日本を結ぶ重要な港として機能している。

図-1 北九州・響灘大水深コンテナターミナル(完成予想図)



資料：国道交通省九州地方整備局。

1963年に門司市、小倉市、八幡市、若松市、戸畑市の五市が合併して北九州市が誕生した。それを契機に、外国貿易の「門司港」、国内流通の「小倉港」、および工業港の「洞海港」を総称して「北九州港」と名づけた。いち早くコンテナリゼーションにも対応し（田野浦コンテナターミナル：1971年に開設）、今日では太刀浦コンテナターミナルを中心に西日本の国際物流拠点としての役割を果たしている（図-2 参照）。また近年は、アジア地域の経済発展を背景に、新たな産業展開の場として期待される総面積約 2,000ha に及ぶ響灘の臨海埋立地に開発した響灘コンテナターミナルの運営開始（2005年4月）を契機に、より一層充実したサービスが提供できるよう期待されている。

図—2 北九州港の位置



資料：北九州港港湾局。

Ⅲ 北九州港の外航定期コンテナ航路の概要

北九州港は中国、香港、韓国、台湾を中心にアジア各国の港と密接に結びついている。2005年3月1日現在、北九州港の外航定期コンテナ航路の月間寄港便数は184便（表-1参照）であり、その中、アジア航路が定期コンテナ航路の9割を占めている。例えば、同港は月間、中国向け16航路、64便、香港向け3航路、12便、韓国向け4航路、52便、台湾向け4航路、16便、と結んでいる。また、このほかにもフィーダー接続によるネットワークで全世界と結ばれている。

また、スーパー中枢港湾である響灘コンテナターミナルの稼働を契機に、近い将来、北部九州における外航定期コンテナ航路が増えてくると予想される。東アジア国際物流における北九州港が演じる役割は一層重要になっている。

表—1 北九州港の外航定期コンテナ航路

国名・地域	航路数	便数/月	国名・地域	航路数	便数/月
南米西岸	1	1	中国	16	64
南米南ア	1	4	香港	3	12
豪州・NZ	1	2	台湾	4	16
シンガポール	1	4	韓国	4	52
インドネシア	1	4	ロシア	1	1
タイ・インドシナ	5	20			
フィリピン	1	4	合計	39	184

資料：北九州港港湾局。

Ⅳ 響灘コンテナターミナル開発における PFI の導入のメリット

響灘コンテナターミナルは地理的優位性に恵まれ、背後地には広大な産業用地があり、しかも産業技術が集積している。北九州市が「民間資本による社会資本整備」(Private Finance Initiative=PFI)の導入によって大水深コンテナ岸壁などの必要なインフラ整備や PFI 事業者に対する所要の財政上、税制上の支援措置の導入・拡充などを通じて日本一質の高いサービスの港づくりを目指している(表-2 参照)。

PFI とは、公共施設などの建設、維持管理、運営などを民間の資金、経営能力、技術的能力を活用して行う手法である。民間の資金とノウハウを活用することで国や地方公共団体の事業コスト削減、より質の高い公共サービスの提供を目指す。響灘コンテナターミナル PFI 事業(注 4)は 2001 年 8 月に北九州市・都市再生本部のプロジェクトに選ばれており、同事業を軌道に乗せることで九州、西日本に加え、環黄海圏をも背後圏に加えた国際物流拠点の形成が期待される。これらを実現させるためには、北九州市は、①中国、東南アジア航路の一層の充実、②響灘コンテナターミナル供用に向けた北米・欧州航路の誘致、③モーダルシフトに対応した低コストの国内輸送モードの実現、について今後も取り組むものと見られる。

この事業は、外資企業のシンガポール港湾公社(PSA Corporation)(持ち株 34%)を中核とする企業グループ(注 5)による港湾建設であり、日本国内港湾の運営に海外企業が参加を表明するのは初めてである。

響灘コンテナターミナルの岸壁、埋立地などの基礎構造物は、従来どおり公共により整備するが、ガントリークレーン、ヤード内荷役機械などの上物施設は、民間事業者が整備し、運営することを基本とする。また、事業に参画する民間事業者は、国内外を対象とした公募方式で選定する。従来型の第 3 セクとの大きな違いは、事前にリスク分担を決めて責任を明確にしていることである。つまり、民間事業者へ移転されるリスクもある反面、民間事業者にとっても事業の効率的運営が利益を生むというインセンティブが働き、より一層の競争力が付くものと考えられる(表-3 参照)。

表-2 九州市の既存コンテナターミナルおよび響灘コンテナターミナル
整備の資金分担の比較

区分	施設・整備	既存の CT	響灘 CT
整備 (ハード)	防波堤、航路、停泊地、岸壁、ヤード用地造成(埋め立て)など	国・北九州市	国・北九州市
	ヤード舗装、ヤード照明、受変電所 冷凍コンセント、管理棟、ガントリークレーンなど	北九州市	北九州市またはターミナル運営会社
	ヤード内荷役機械 オペレーションシステムなど	ターミナル運営会社	ターミナル運営会社
運営 (ソフト)	コンテナターミナル運営	複数の民間事業者	ターミナル運営会社

資料：『北九州港』No.60、北九州市港湾局。

表－3 PFI の導入により期待される効果

北九州市	民間事業者
民間事業者のノウハウおよび投下資金回収努力による「施設稼働率の向上」	民間の参入拡大による「新たなビジネスチャンスの創設」
民間資金による施設整備に伴う「市の財政負担の軽減」	民間主導の施設整備による「収益性の向上」
リスク分担の明確化による「市のリスク負担の軽減」	リスク分担の明確化による「長期経営の確立」
公募方式の採用による「意欲と能力のある民間事業者の発掘」	国、日本政策投資銀行などの PFI 支援制度の活用による「資金調達の円滑化」

資料：北九州市港湾局

V 響灘コンテナターミナルの特徴

2005 年 4 月に稼働開始した北九州市の西部に位置するスーパー中枢港湾である響灘コンテナターミナルの第一期整備計画(コンテナターミナル用地 43 ha、港湾関連用地 65 ha)は、水深 15 メートル岸壁 2 バース（各 350 メートル、岸壁延長 700 メートル、5 万トン級コンテナ船が接岸可能）および水深 10 メートル岸壁 2 バース（各 170 メートル、岸壁延長 340m、1 万トン級コンテナ船が寄港可能）を整備している（注 3）。

同コンテナターミナル（第一期工事の年間コンテナ取扱能力 50 万 TEU）は、神戸港以西では唯一の水深 15 メートル、5 万トン級の大型コンテナ貨物船が寄港できる岸壁を持つ日本国内最大級の港湾である（航路水深 16 メートル）。また、コンテナターミナルと背後圏を結ぶアクセス道路となる臨港道路（沈埋トンネル）などのインフラ整備も整っている。

響灘コンテナターミナルの特徴は、下記の 4 点が挙げられる。

1. 世界が認めたロケーション

世界最大の市場である中国に近接し、中国のコンテナ取扱量の増大に伴い、主流化しつつある日本海ルートを経由するところに位置し、ターミナル運営会社の中核出資者である世界的ターミナルオペレーター PSA 社も認めた日本国内随一のロケーションである。

2. グローバルネットワークを有する港

2004 年 12 月現在、PSA 社は本国シンガポールのほか、9 カ国 14 港においてコンテナターミナルの管理・運営を行い、世界中の船社や荷主とのネットワークを有している。響灘コンテナターミナルはこのネットワークの一員としてグローバルな集荷、航路誘致戦略を展開している。特に、環黄海圏においては PSA 社が運営する中国の大連港、韓国の仁川港のターミナルと連携して、ハブポートの地位を確保していく。

こうした目標を達成するために、PSA グループが「大連・仁川・響トライアングルネットワーク構想」（図-3 参照）を提唱し、船社誘致戦略として響灘コンテナターミナルを環黄海圏のハブ港とする。具体的には、PSA 社が管理・運営に参画している中国の大連港および韓国の仁川港と響灘コンテナターミナルの間をフィーダー船でコンテナを輸送し、響灘コンテナターミナルにおいて基幹航路の大型船に積み替えようという戦略である。

大連港は、地理的に黄海の湾奥に位置しているため、基幹航路のルートから遠く離れて

いる。また、仁川港は水深が十分でなく、干満の差も約 9m と大きいことから、大型船の寄港が容易ではない。そこで、環黄海圏の扇の要に位置し、北米基幹航路の日本海経由のルート上にもあり、また、基幹航路の大型船に対応可能な大水深岸壁を有する響灘コンテナターミナルと大連港、仁川港の間にネットワークを形成しようというものである。

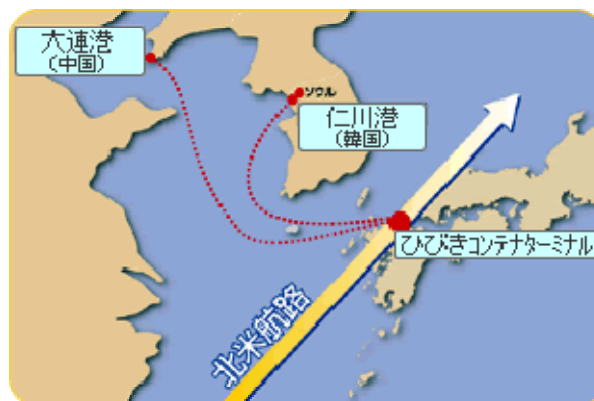
3. 安価で広大な 2,000 ha の産業空間

響灘コンテナターミナルの背後には、安価で広大な 2,000 ha の産業空間が広がっている。「北九州市国際物流特区」による規制緩和や市独自に制度化した特区条例や助成金制度をプラスすることによって、国内で唯一、日本の産業空洞化を食い止めることができる港湾と一体となった産業空間となる。

4. 背後地に広大な消費圏を有する

響灘コンテナターミナルの背後に半径 50 km 圏内の人口は約 200 万人であるため、その背後地の大消費地への窓口としての重要性は極めて高い。同ターミナル（太刀浦コンテナターミナルの例からも）の稼動に伴って、港湾・流通関連企業のための膨大な土地需要を生み出すことが見込まれる。また、流通に関連した様々な生産分野の企業の立地需要も生み出している。こうした動きは響灘周辺の土地だけでなく、臨海部を中心として市全体に波及する可能性が大きく、北九州市の活性化の大きな起爆剤になる。

図—3 大連・仁川・響きトライアングルネットワーク構想



資料：国道交通省九州地方整備局。

こうした特徴を利用して、響灘コンテナターミナルは、①港湾コストの約 3 割低減、②港湾リードタイムの 1 日程度化、③岸壁延長 1,000m 以上、④最大水深 15 m 以上、⑤コンテナターミナルの奥行き 500m 程度を目標として掲げ、西日本および環黄海地域の北米・欧州向けコンテナ貨物を中継する機能を果たしていく。響灘コンテナターミナルの稼働を契機に、東アジア国際物流における北九州港が一層大きな役割を果たしている。響灘地区を適地として選んだのは次の幾つかの理由がある。

1 国際航路ネットワークの形成が容易

環黄海地域から北米へ向かう場合、日本海経由の航路は太平洋経由の航路より最大 2 日程度早く到着できるため、今後北米航路の主ルートになるとと思われる。その場合、響灘

地区は、関門航路の西側に位置し、通峡制限の影響を受けないため、国際航路ネットワークに非常に組み込まれやすいというメリットを持っている。

2 ハブ港の可能性を有している

北九州港はこれまで、中国の大連港、青島港をはじめとする華北地域と充実した航路網を築いてきた。このため、環黄海地域から発生する北米、欧州に向かう貨物を取り扱うアジア北部のハブ港に成長していく可能性を有している（図-4 参照）。

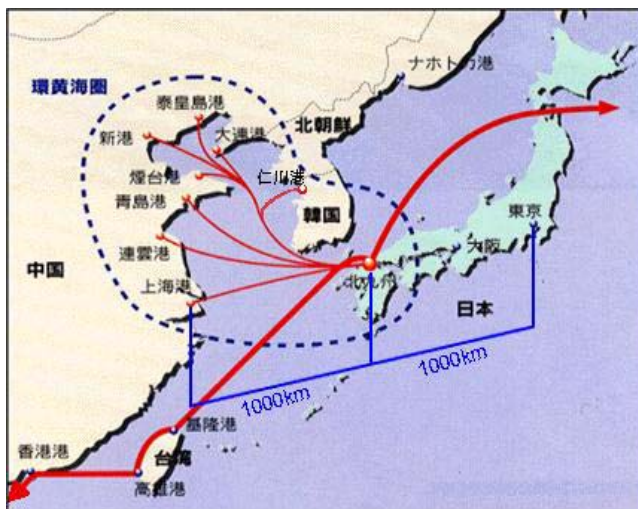
3 大水深パースの整備が容易

響灘地区は日本海側に開き、大水深海域を有しており、すでに廃棄物処分場として整備され、外郭施設や一部埋め立てが進んでおり、早期完成が可能である。また、事業費も比較的安価にできると考えられる。

4 背後に 2,000ha の臨海埋立地がある

響灘地区は、2,000ha に及ぶ広大な埋立地が造成されており、その一部では分譲を行っている。「響灘臨海工業団地」（図-5 参照）は北九州市が新しい工業地域として最も期待し、大型港湾施設と一体となったインダストリアルパークを目指している地域である。また、同地域には北九州エコタウンなど環境産業の集積が着実に進んでいる。

図—4 東アジアにおける北九州港と近隣国主要港との航路



資料：国道交通省九州地方整備局。

図—5 響灘臨海工業団地と響灘コンテナターミナルの位置



資料：国道交通省九州地方整備局。

響灘コンテナターミナルが本格的に稼働し、主要航路が寄港するようになれば、北九州市が北米・欧州と直接結ばれるようになり、輸送日数の短縮と輸送コストの縮減が市内の各企業の競争力を向上させる。さらに港湾の背後地において物流関連産業や加工組立型産業の集積が進めば、新たなビジネスチャンスや、雇用の拡大など北九州市の経済全体にも大きな波及効果があるものと期待されている。

VI 響灘コンテナターミナルの背後地へのアクセス

国際物流の視点からみれば、ハブ港になる条件の一つとしては、背後地へのスムーズかつ速やかなアクセスが極めて重要である。響灘コンテナターミナルへのより効果的な陸上交通ネットワークを実現するため、下記的高速道路や国道などの整備を進めている。

1 福岡・西九州方面へ（西行き）

高速道路を利用する場合には、①一般道路→都市高速→九州縦貫自動車道、②国道495号線→新若戸道路（整備開始）→都市高速5号線（整備開始）→九州縦貫自動車道、の2つのルートがある。一方、一般道路を利用する場合には、国道495号線（竹並バイパス整備中）→国道3号、のルートである。

2 本州・東九州方面へ（東行き）

本州方面行きの場合には、国道495号線→新若戸道路（整備開始）→都市高速道路→関門自動車道→中国自動車道を利用し、東九州方面行きの場合には、①国道495号線→新若戸道路（整備開始）→都市高速道路→九州縦貫自動車道→東九州自動車道（整備開始）、②国道495号線→新若戸道路（整備開始）→都市高速道路→国道10号、の2つのルートを利用する。

また、響灘コンテナターミナルの供用に伴い、同ターミナルから北九州市中心部、東九

州・本州方面への交通量の増大が予想される。そのアクセスをよりスムーズにするため、現在、洞海湾にかかっている「若戸大橋」(図-6 参照) だけでは対応しきれないのである。そのために、1991 年 11 月に響灘・若松と戸畑・小倉を結ぶ新たなアクセス道路(洞海湾をくぐる海底トンネル) として若戸大橋に隣接する「新若戸道路」(図-6 参照) の整備が 2000 年度に事業採択され、国施工により 2001 年より着工した。同事業は 2005 年 4 月に供用が始まった。

新若戸道路建設の具体的内容は、若松区浜町交差点から戸畑区川代埠頭の約 1.2 km を臨港道路として「運輸省第四港湾建設局」(2001 年 1 月以降国土交通省となる) で整備する。新若戸道路の最大の特徴は、全長 4.2 km のうち、洞海湾を横切る長さ 557m の区間を沈埋トンネル工法で施行するということである。海底の地盤を掘り進めて造っていくのではなく、巨大なコンクリートの箱を沈め、接合した後に土砂を埋め戻して造る海底トンネルで、高品質のトンネルを短期間に造れるというメリットを持っている。

この洞海湾における自動車専用道路としての大規模な沈埋トンネル工法(7 つ沈埋函を連結して陸上トンネル区間に接続) の採用は九州初である。こうした港に直結した臨港道路の整備によって交通の円滑化が図れ、スムーズな物流が可能になる。

図—6 若戸大橋と新若戸道路の位置



注：図の左側の橋は若戸大橋であり、その右側の道路は新若戸道路(一部は海底トンネル)である。

資料：国道交通省九州地方整備局。

VII 国際物流拠点形成における北九州港の課題

近年は、港湾間競争が激化しており、特に東アジアのハブ港間の競争は一層厳しくなっている。例えば、高雄港と台湾海峡を挟んだ中国・上海港、香港港と近隣の塩田港、シンガポール港と Johore Strait を挟んだマレーシア南部の Port of Tanjung Pelepas (PTP) との競争、が挙げられる。日本も例外なく、北九州の響灘コンテナターミナルと地理的に近い韓国の釜山港と光陽港が競争相手になっている。

北九州市は、①中国、韓国に近い地理的優位性、②北九州エコタウン事業と既存プロジ

ェクト等との相乗効果（響灘環黄海圏ハブポート構想、北九州学術・研究都市、新北九州空港等）、③重厚長大産業の集積により整備された社会資本やノウハウ（企業遊休地、水、電気の活用、物流基盤等）等の優位性を持っている。同市は、アジアに近接するという地理的優位性を活かし、九州・中国・四国までをカバーする西日本の流通加工拠点と次世代・先端技術を中心とした新産業拠点を構築している。

北九州市は上述した優位性を生かすとともに、これから荷主による響灘コンテナターミナルの利用ないし釜山港・光陽港に匹敵する国際物流のハブ港になるために、①ターミナルの機械化、自動化、港湾情報化、②港湾料金の軽減、③日本の主要港にある古い習慣にとらわれない新しい港づくり、の政策課題が課される。

同市では、平成 11 年度に策定した北九州市のマスタープランである「北九州市ルネッサンス構想」（注 6）の実現に向け、平成 12 年 3 月に平成 11 年度を初年度とする第三次実施計画（H11～H15）を策定した。その中で町づくりの基本的な方向の一つとして「北九州市の物流拠点都市づくり」を掲げ、響灘大水深コンテナターミナルや新北九州空港といった 21 世紀の物流ニーズを支える陸・海・空の新たな物流基盤整備と東九州自動車道（北九州市～行橋市）や新若戸道路など交通ネットワークの整備を最重要施策に位置付けている。

また、同市は今後とも IT を活用した使い易い 21 世紀の新しい港の創造と港湾施設と背後地における産業競争力の強化のための特区制度を活用した物流拠点を目指している。そこで規制緩和と優遇措置が導入された「北九州市国際物流特区」（注 7）が設けられた。同国際物流特区の構想は、北九州市の東アジアの国際物流拠点および生産拠点としての発展のため、①安くて便利な港の実現、②魅力的な企業立地環境の実現、を目指して次のような規制緩和などが求められている。

1. 港湾の 24 時間 365 日稼働および料金の均一化・低廉化

海外では一般的になっている通関・検疫業務の 24 時間 365 日開庁や時間外手数料廃止に向けた規制緩和を要望している。これによって利便性・信頼性の向上を図り、PFI 事業による響灘コンテナターミナルの整備・運営と合わせ、アジア主要港湾並みの港湾コストを目指している。

2. 安価な電力の供給

電気事業の規制緩和により、発電事業への新規参入を促し、電力コストの低減を図る。

3. 工業用水道料金の低廉化

4. 広大で安価な土地の提供

5. 充実した環境産業

北九州エコタウンは日本最大の規模を誇り、工場などの廃棄物の処理や再生が可能。

6. 研究開発への支援

北九州学術研究都市など研究機関が充実しており、産学連携の体制を整えているが、更なる充実に向けた規制緩和を要望している。

7. 行政手続の簡素化

北九州市国際物流特区構想が実現すれば、物流関連企業や製造業の立地を起爆剤に、関連サービス業の立地、市内小売業の売り上げ増などの波及効果が見込まれ、雇用の創出や市民生活の向上による地域経済の活性化が期待される。

加えて、2006 年 3 月に供用開始を目指す大型ジェット機が離発着可能な本格的海上空港「新北九州空港」(滑走路：2,500m (L) × 60m (W)) は北九州港のコンテナ基地やフェリー基地に隣接しており、また現在建設中の東九州自動車道のインターチェンジにも間近に位置している。将来的には 24 時間運用も可能な新北九州空港の開港により、「空」「海」「陸」の理想的なアクセスを実現し、北九州圏域 200 万人の航空交通の利便性向上や、東九州経済圏・西瀬戸内海経済圏のネットワークづくり推進という大きな意義を持っていると見込まれる。

注・参考文献

- 1) 中枢国際港湾は、国際海上コンテナ輸送の拠点としての機能を保持し、海外諸港との港湾間競争にも対応するため、コンテナ専用の岸壁、高能率の荷役機械、十分な奥行きを有する荷捌き用地および所要の物流施設を備えるとともに、フィーダー輸送との円滑な接続を図る。また、埠頭が一体となって効率的に利用できるように、できる限り連続的に岸壁を整備して、埠頭単位でコンテナターミナルを形成する。さらに、関係機関と連携して、幹線道路網などとの円滑な接続を図っている。中枢国際港湾のコンテナターミナル整備には、1998 年度より岸壁の公共整備の導入および特定単一のターミナルオペレーターを通じた共同利用・高度利用の促進によるコストの低減、利用効率の向上を図る公共・公社方式双方のメリットを生かした「新方式」(岸壁は公共、背後のターミナルは公社)が導入されている。
- 2) 2020 年に完成する響灘コンテナターミナルの全体構想は、水深 15～16m バース、6 バース、水深 12m バース、4 バース、水深 10m バース、2 バース、合計 12 バースを建設する(埠頭用地約 180 ha、港湾関連用地約 316 ha、コンテナ貨物取扱能力 150 万 TEU)。
- 3) PFI とは、もともと英国で用いられてきた手法である。この PFI は 1979 年から政権を握ったサッチャー首相が、景気低迷、財政難で公共サービスが著しく低下したことを背景に、国財政再建のために国営企業の民営化や規制の緩和、公共業務のアウトソーシング(外部委託)を進めて「強くて小さな政府」の実現を目指した際に、行政システムの見直しの一環として 1992 年に誕生した。PFI は、効率性の高い民間企業に公共事業を任せることで、VfM (Value for Money=税金による投資に対して得られる価値)を高めることや、投資によるリスクも民間企業に移転させることが狙いである。導入当初は行政側、民間側双方に戸惑いがあり、なかなか実績が上がらなかったが、現在では道路、橋梁、鉄道、病院、学校、刑務所、官公庁庁舎、情報通信システムなど、国民生活に密着した公共事業に広く導入され、さまざまな成果を上げている。
- 4) 日本での PFI は、1997 年 11 月の緊急経済対策の目玉として浮上してきた。これを受けて、政府自民党は 1998 年 5 月に「PFI 推進法案」を国会に提出した。また、建設省の

「民間投資を誘導する新しい社会資本整備検討委員会」では、1998年5月に「日本版PFIのガイドライン」をまとめている。1999年7月23日に「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（PFI法、法律第117号）が成立し、9月24日に施行された。2000年3月13日に同法に基づき国が定める「PFI事業の実施に関する基本方針」が公表された。日本版PFIは民間の資金力、技術力、経営能力、人材などの導入により、社会資本の効率的整備と国・地方公共団体の現在および将来の財政支出の有効活用を図り、社会資本整備を促進することを目的とした事業手法である。対象事業は、従来、国や地方公共団体などの公的主体によって行われてきた社会資本整備事業であり、民間の役割分担と責任の分担、リスク分担、公的支援の程度などは、基本的に民間事業者との間の契約によって定められる。

- 5) PSA Corporation を中核とする企業は、①新日本製鉄株式会社、②三井物産株式会社、③株式会社上組、④日本通運株式会社、⑤山九株式会社、⑥日鉄運輸株式会社、⑦九州電力株式会社、⑧九州旅客鉄道株式会社、⑨東陶機械株式会社、⑩株式会社ゼンリン、⑪伊藤忠商事株式会社、⑫株式会社福岡銀行、⑬株式会社山口銀行、⑭株式会社西日本銀行、⑮株式会社富士銀行、⑯九州工業株式会社、である。
- 6) 「北九州市の物流拠点都市づくり」は、平成11年度に策定した北九州市のマスタープランである「北九州市ルネッサンス構想」第三次実施計画において市政の大きな目標の一つとして掲げられている。この物流拠点都市の具現化に向けた取り組みの方向性としては「アジアの技術フロンティアの形成」と「グローバルネットワークの形成」という大きな二つの柱を立て、産業立地と物流基盤の形成を図り、産業と物流の集積を促進し、「複合型物流拠点都市」を目指すこととする。具体的には、①使いやすく魅力ある新しい港づくり（24時間、365日稼働、日本一安い港湾料金、情報ネットワーク化）、②港湾への多様な広域アクセスの整備、③アジアとの連携による新たな輸入・加工拠点の形成、④リサイクルゲートウェイの形成、の4項目を掲げた。
- 7) 北九州は日本では最西端に位置するが、視野を東アジアに広げると、まさにその中心に位置することがわかる。北九州港は東アジアと北米を最短距離で結ぶ「日本海ルート」の上にある。このことから、北九州市が①中国とアメリカ・日本を結ぶ「国際物流拠点」、②中国へ先端素材・基幹部品などを供給する「生産拠点」、として大きなポテンシャルを持っていると考えている。そのポテンシャルを引き出すためには、経済活動を妨げる各種の規制を緩和・撤廃していくことが必要である。そこで考えられたのが「北九州市国際物流特区」である。