

日本のコンテナ港湾政策：市場変化と制度改革、主体間関係

津守，貴行

<https://hdl.handle.net/2324/2534520>

出版情報：Kyushu University, 2019, 博士（経済学），論文博士

バージョン：

権利関係：Public access to the fulltext file is restricted for unavoidable reason (3)

氏 名： 津守 貴行

論文題目： 日本のコンテナ港湾政策－市場変化と制度改革、主体間関係

区 分： 乙

論 文 内 容 の 要 旨

本書は近年の港湾政策であるスーパー中枢港湾プロジェクトと国際コンテナ戦略港湾政策を対象にして、その妥当性を評価したものである。本書では政策形成・執行プロセスの特徴と問題点を直接的な当事者である国交省港湾局、港湾管理者（地方公共団体）だけでなく、港湾ユーザーである船社と港湾物流の担い手である港湾運送事業者及びその業界団体（日本港運協会）も含めてこれら主体の相互関係を検討することによって政策の特徴と問題点及びそれが生じる背景を分析した。

第1～3章では日本のコンテナ港湾問題の現象面を整理した上でその背景を分析し、1980年代後半以降、日本主要港にコンテナ貨物が集約されにくいメカニズムとそれが持つ関係主体別での意味を明らかにした。日本の港湾問題とは現象的にはコンテナ・ターミナルの生産性の低さであり、全国各地に過剰に整備されたターミナルへの貨物分散がそれをもたらしている。生産活動のフラグメンテーションとそれにもとづいたサプライ・チェーン・マネジメントがコンテナリゼーションと相互作用的に展開する中で、日本国内の製造拠点、特に最終加工組立拠点が東アジアに移転している。そのため日本のコンテナ貨物輸出力は伸び悩むとともに、国内で生産される素材・部品の集約拠点となる最終加工組立拠点が関東、近畿から海外に移転したことにより、これまで国内輸送で関東、近畿に集約されていたこれら貨物が地方圏の地元港湾＝地方港から直接、海外に輸出されるようになった。同時に海運市場においては東アジア諸国の産業化による膨大な貨物量の発生がコンテナ船の巨大化を促し、またコンテナ物流というモジュラー化された物流システムは規模の経済に拍車をかけ、船社間の統合・合併とアライアンスの巨大化をもたらした。巨大船を運航する巨大船社・アライアンスは膨大な貨物を取り扱う港湾に寄港地を集約させるようになったため、東アジア域内で相対的に貨物量が少なくなった日本の主要コンテナ港は寄港地から外されるようになっていく。その結果、日本のコンテナ・ターミナル運営から船社は撤退を開始し、これが日本の主要港の集荷力低下を加速させた。それは日本のコンテナ・ターミナルでは港運事業者の役割が相対的に強くなる環境をもたらした。

第4章では1～3章での分析を踏まえて日本におけるコンテナ港湾政策のあるべき方向として、海外巨大港湾と競い合うのではなく、日本国内の貨物を国内ブロック（阪神港＝瀬戸内と京浜港＝太平洋側東日本）ごとおよび貨物特性（地元貨物＋地方圏サービス重視型貨物）ごとにまとめる方針を明確にし、港運事業者の起業能力強化を目的とした特定コンテナ・ターミナルへの限定的・集中的支援と国内アクセスの利便性向上のための支援制度の創出を提案している。

5、6章では4章の結論と比較しながらスーパー中枢港湾プロジェクトの制度的特徴と問題点をそれらが生じる背景を分析している。スーパー中枢港湾プロジェクトは広域港湾（京浜、伊勢湾、阪神各港）の中の特定ターミナルに支援を集中させ、そこで事業展開する港運事業者を育成するという内容を持つ集約政策という意味でこれまでにない画期的な側面を持つが、その支援措置は極めて限定的であり、政策効果は低かった。それは国交省港湾局が国営港湾化を意図して政策展開を図ろうとした動きに対して日本港運協会がそれを利用して港運事業者をターミナル・オペレータとし

て育成する内容にするという日本港運協会主導での政策形成が進んだが、それに対して国営港湾化を阻止しようとする主要港管理者（＝地方自治体）と既存のターミナル・オペレータである船社の反発によって当該政策は内容が薄いものとならざるを得なかったからである。

7、8章では国際コンテナ戦略港湾政策の特徴と課題をスーパー中枢港湾プロジェクトと比較しながら整理している。国際コンテナ戦略港湾政策はスーパー中枢港湾プロジェクトと異なり、広域港湾全体を運営する港湾運営会社を設立し、それを強化するもので、その強化の方法は港湾運営会社が運営する複数ターミナルを国が買収＝国営港湾化するというものである。そのため船社ターミナルも支援対象として含められるようになった。このような変化が生じた主要な背景は、日本港運協会会長の交代とそれによる方針変更およびその影響力の低下が見られたこと、財政赤字に悩まされる主要港管理者の多くが国からの支援＝国営港湾化に方針転換したことである。当該政策はスーパー中枢港湾プロジェクトが民間主導型であったのとは異なり、行政主導、さらに言うならば国交省港湾局主導型で政策形成がなされ、前の港湾政策で萌芽的に見られた港運事業者のターミナル・オペレータとしての育成という方向は大きく後退することとなった。

終章では日本のコンテナ港湾政策の今後のあるべき方向と内容として、ターミナル・オペレータの育成・強化を中核とするべきであり、そのためには日本港運協会・港運事業者が政策形成・執行の主導性を取り戻すことが必要であることを提示している。