

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			
論文名	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			
論文調査委員	主査	九州大学	教授	石田 修
	副査	九州大学	教授	星野 裕志
	副査	九州大学	准教授	堀井 伸浩

論文審査の結果の要旨

本論文は、日本の港湾の国際競争力と世界のコンテナ輸送におけるプレゼンスの低下の中で、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という課題克服に向けた日本の2つの港湾政策を研究の対象としている。特に、政策形成・執行プロセスにあって、直接的当事者である国交省港湾局と利害関係者である港湾管理者（地方公共団体）、ユーザーの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）という、各主体の相互関係に注目する。そして、主体の相互関係を検討することによって政策特性や問題点が生じる背景を分析し、政策の妥当性を評価するという手法をとっている。

第1章では、日本のコンテナ港湾問題のデータを整理する。日本の主要港がもはや国内貨物の集約拠点に留まり、その機能さえ低下しつつあることを確認する。そして、国際競争力低下の原因として、①日本で発生する貨物量の伸び悩みと、②コンテナ港湾の過剰整備と分散配置（集荷圏の細分化）＝「狭域物流圏」の2つの要因を明らかにした。第2章では、日本のコンテナ港湾の集荷力低下の背景と要因を分析する。国内と国外の産業集積と配置の再編成、そして、それらに対応した海運市場の構造変化を、定量的および定性的に分析する。その結果、日本国内の素材・部品集約拠点としての最終組立工程の機能低下は、「貨物のハブ」機能の低下をもたらしたと指摘する。そのため、東アジアの中での日本港湾のプレゼンスが低下している。つまり、国際競争力低下、狭域物流圏の形成とは、東アジア全体の状況における日本のポジショニングの変化であり、港湾外部の要因に規定されていると結論する。第3章では、日本のコンテナ港湾の運営体制およびターミナル・オペレータ事業の特徴と変容を分析する。そして、2000年代に入って港湾外部要因に対応するために、適切な組織的・制度的な改編が不十分であったとする港湾内部要因が提示される。すでに、第2章で見た産業集積・配置と海運市場の構造変化を合わせることで、日本をめぐる集荷メカニズムの変容がここで整理される。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集約政策、すなわち、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創出を提案する。第5章では、4章で提案されたスーパー中枢港湾プロジェクトなどの制度的特徴と問題点を整理する。現行政策は、あるべき理想像と比較するならば、かなり後退した政策・制度であることを明らかにしている。第6章では、スーパー中枢港湾プロジェクトの特徴と、それが孕む問題点を惹起する背景を、関係各主体間の当該政策への関与のあり方から考察する。当該政策では港運事業者・業界、とりわけ日本港運協会の主導性が突出していること、それに船社が対抗しようとしたこと、これらの民間の動きを国交省港湾局や一部の港湾管理者がそれぞれの利害に応じて利用しようとしたこと、これら全体によって政策内容が中途半端になったことを明らかにしている。第7章では、国際コンテナ戦略港湾政策の特徴

と課題およびその可能性を、スーパー中枢港湾プロジェクトと比較しながら分析する。ここでは、港湾政策の移行によって民間主導から国主導へと変化し、それによって集約政策の担い手となるコンテナ・ターミナル・オペレータ育成の後退をもたらしたことが明確となった。第8章では、国際コンテナ戦略港湾政策の課題と背景を、主体間関係とともに、それがスーパー中枢港湾プロジェクトの時期にどのように変化したのかを分析している。すなわち、日本港運協会の主導性の大幅な後退と、国交省港湾局の主導性の向上である。終章では日本におけるコンテナ港湾政策のあるべき方向は、コンテナ・ターミナル・オペレータの育成・強化であり、それを実現するためには日本港運協会と個々の港運事業者が、国交省港湾局に変わり主導性を取り戻すことが必要であることを提示し、結びとしている。

論文として、現行コンテナ港湾政策の評価を、データ分析にとどまらず、政策形成における国交省港湾局とその他の利害関係者の主体関係から分析しているという独自の手法を取り入れている。これは、著者が時間をかけ、また、広範囲かつ丁寧な調査・取材に基づくものであり、コンテナ港湾政策に重要な知見を与えるものとして高く評価できる。

なお、本論文は、筆者が所属する日本海運経済学会の推薦により、一般財団法人日本海運集会所の2018年度「第50回住田正一海事奨励賞」を受賞していることを記しておきたい。

以上の理由から、本論文は博士（経済学）の学位を授与するに値するものと認める。