

## 序論 研究目的とその成果

著者	池上 寛
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	アジ研選書
シリーズ番号	35
雑誌名	アジアにおける海上輸送と中韓台の港湾
ページ	1-10
発行年	2013
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00016822">http://hdl.handle.net/2344/00016822</a>

## 序論

# 研究目的とその成果

池上 寛

### はじめに

中国をはじめとする東アジア地域では、持続的に経済成長が続き、国際分業体制が確立してきた。また、この分業体制を支えるのは、国を越えた輸送であり、海上輸送、航空輸送、陸上輸送の3つの輸送モードが考えられる。ただし、陸上輸送は大陸など国境が地続きである場合のみ可能であることから、おもな輸送手段は海上輸送と航空輸送である。そして、海上輸送と航空輸送を比べた場合、海上輸送は大量の輸送に適し、輸送費用が安く、輸送できないものがほとんどない、などのメリットがある。実際に、海上輸送と航空輸送で運ばれた輸送量を比較すると、海上輸送が圧倒的に多い。たとえば、日本の輸出入貨物を重量ベースでみた場合、港湾によるものが99.7%、空港によるものが0.3%である（国土交通省港湾局2012, 18）。そのため、海上輸送が輸送手段の中心であるといってもよい。本研究では東アジアの国際分業を支える海上輸送に注目し、その実態の分析をめざした。

海上輸送を担うのはコンテナ船やオイルタンカーなどの船舶である。船舶によって、分業体制を支える原材料や部品だけではなく、半完成品や完成品、製造工程に必要な原油やガスなどの天然資源も輸送されている。この意味で、船舶も製造活動や国際分業を支えている。さらにいえば、船舶が接岸する港湾が国際分業には必須である。海上輸送を分析するには、港湾の現状を把握しなければならない。

以下、こうした動機からスタートした研究会の問題意識とその成果について概括的に述べる。第1節では研究目的と得られた知見について検討し、第2節では先行研究と研究成果についてまとめる。最後に、今後の課題について示す。

## 第1節 研究会の問題意識

1990年代以降、世界における海上輸送量は大きく拡大した。その背景には、グローバル化の進展にともない、製造業で国の枠を超えた分業体制が確立したことがあげられる。多国籍企業は対外直接投資を実施する一方、それを受け入れる国ではさまざまな規制緩和を実施した。その結果、多国籍企業では分業体制が確立するとともに、その分業体制を支える国際物流も大きく変化することになった。つまり、製造業企業が国を超えたサプライ・チェーン・マネジメント (Supply Chain Management: SCM) やジャスト・イン・タイム (Just in Time: JIT) といった物流体制を構築することで、国際物流、ひいては海上輸送や港湾も変化することになった。

逆に国際分業が成立する条件として、港湾は重要な要素のひとつである。製造されたものは港湾に運ばれ<sup>(1)</sup>、そこから船に搭載されて海外へ輸送されなければならないからである。しかし、国際分業にとってかくも重要な港湾事情の研究は十分になされているとはいえない。

このような問題意識から、2011年度から2年間にわたって「アジアにおける海上輸送と港湾」研究会を実施し、アジア地域における海上輸送の現状を把握するとともに、海上輸送の増加を促進した重要なファクターとしてアジアの代表的な港湾の現状や課題を明らかにすることをめざした。なお、ここでいうアジアとは、香港を含んだ中国、韓国、台湾といった北東アジアに主眼をおいている。北東アジアに限定したのは、ひとつにはこれら国・地域の港湾が1990年代から世界をリードしていたためである。たとえば、1990年代から2000年にかけては香港港や台湾の高雄港、2000年以降は中国の上海港や韓国の釜山港があげられる。また、これら国・地

域の港湾は日本にも地理的に近く、その港湾の現状や課題を明らかにすることは日本における今後の港湾政策に資することになると考えた。

なお、本来であれば、シンガポールやマレーシアなどの東南アジアも論じるべきである。しかしながら、東南アジアの港湾に詳しい人材が日本には少ないこともあり、研究会では取り上げなかった。東南アジアの港湾を含めたアジア地域全体の海上輸送や港湾については、いずれ別の機会に分析することとしたい。

研究会では各委員がそれぞれの専門を生かし、アジアにおける海上輸送や港湾についての現状と課題を明らかにし、それを成果に反映させた。とくに、海上輸送に関する部分を担当した委員は、それぞれの専門の立場からアジア地域における海上輸送の現状、海運会社のアジア戦略といった視点からアジアにおける海上輸送を明らかにした。また、北東アジアの主要港湾を担当した委員は現地調査による港湾見学や関係者へのヒアリング、港湾や海上輸送に関する資料の収集などを通じてアジアを代表する港湾の調査および分析をおこなった。地道ではあるが、アジアにおける海上輸送や港湾の現状を把握するには、統計資料や書籍だけではなく、ヒアリングを含む現地調査が必要と考えたためである。さらに、研究会では講師を招き、経済発展における港湾の役割、日本や東南アジアの港湾事情などについて聴取し、研究会では取り上げられなかった国・地域の港湾や海上輸送の現状も把握するよう努めた。

## 第2節 先行研究と研究成果、得られた知見

つぎに、先行研究を概観し、研究会における成果の概要と得られた知見を紹介する。

### 1. 先行研究

海上輸送や港湾に関する研究としては、近年でもいくつかの研究がおこ

なわれてきた。しかしながら、その多くが研究対象を日本に限定している。代表的な業績として、石原・合田（2010）があげられる。日本のコンテナ輸送を歴史的視点から検討し、コンテナ船、管理、通関や保険についてまとめたものである。また、津守（1997）は日本の国際コンテナ物流機能の再配置がもつ意味を東アジア規模でとらえたものである。この本も日本をふまえて書かれたものであり、タイトルにこそ東アジアとあるが日本の港湾に主眼がおかれている。

また、コンテナ輸送を扱った業績としては、アメリカにおけるコンテナ輸送の歴史や発展を網羅的に取り上げた Levinson（2006）であろう。著者がマスコミ出身であり、コンテナが生まれた背景や港湾に関することも書かれている。なお、この本は日本語訳も出版されている。また、今井（2009）も海上輸送におけるコンテナ輸送に着目し、コンテナに関係するコンテナ船、コンテナターミナル、海上コンテナ輸送、コンテナの背後輸送について取り上げたものである。ただし、世界や日本の状況についてはほとんど書かれていない。

アジアの国際物流や港湾について分析したものはあまりないが、汪（2000）は東アジアにおける国際物流の視点から書かれたものである。神戸港と釜山港の比較、香港における陸・海・空の複合一貫輸送などを取り上げているが、アジアの海上輸送や港湾についての叙述はない。また、舘野（2004）はコンテナターミナルのことを主眼におきつつも、アジアのコンテナ港湾については本論でほとんど分析していない。ただし、資料編ではアジアの主要コンテナターミナルの設備状況や港湾管理について取り上げている。

アジア経済研究所からは池上・大西（2007）を出版している。この本は汪（2000）同様、海上輸送や港湾に特化したものではなく、東アジアの貿易構造や航空貨物など多くの論点を取り扱っている。また、黒田・家田・山根（2010）もアジアにおける海上輸送、航空輸送、陸上輸送などの輸送インフラを網羅的に扱っている。また、これらのインフラの直接的利用者である船社や航空会社の動向、さらには日本をはじめとする一部のアジア諸国の国際共同施策や今後の見通しを解説している。

## 2. 研究の成果

本書の構成は以下のとおりである。

### 第1部 アジアの海上輸送に関する現状

#### 第1章 アジアにおける海上輸送の現状分析

#### 第2章 船社の東アジア域内での運営戦略

### 第2部 北東アジアの主要港湾に関する現状と課題

#### 第3章 中国北部主要港の発展過程と競合状況

#### 第4章 中国長江デルタ諸港の現況と課題

#### 第5章 香港港の現状と香港系グローバル・ターミナル・オペレーターの戦略的展開

#### 第6章 北東アジアのハブ港をめざす釜山港の戦略と現状

#### 第7章 三通解禁以後の台湾と中国における海上輸送と港湾の変化

各章のタイトルからわかるように、第1章と第2章は海上輸送に関する論文で、本書の第1部を構成している。

第1章では、海上輸送の現況について議論している。世界の海上輸送と船腹量を取り上げ、コンテナの荷動きとコンテナ船の就航状況について検討した。また、国・地域と港湾別のコンテナ取扱量とコンテナ船の就航状況を分析し、バルク輸送の代表的貨物である鉄鉱石および原油の輸送と港湾の状況についても言及している。

第2章では、船社の実務経験を有する筆者が船社のアジアにおける運営戦略を検討した。まず、東アジアの荷動きの状況と日本港湾の現状を取り上げ、アジア域内の配船パターン、運賃と運航コストをふまえたうえで、運賃と運航コストに配船パターンがどのような影響を与えるかを考察した。また、船社の基本戦略を配船パターンごとに分析した。

つづいて、第3章から第7章までは第2部を構成し、北東アジアの国・

地域における港湾政策と港湾に関する論文をまとめている。

第3章から第5章では、中国について検討した。中国の国土が大きいこともあり、第3章では環渤海地区港湾群といわれている中国北部の港湾を、第4章では上海港に代表される長江デルタ地域を、そして第5章では香港を取り上げた。

第3章では、環渤海地区港湾群を代表する大連、天津、青島の三大港と周辺中小港湾を取り上げ、三大港を中心とした港湾再編、最新の設備建設、コンテナターミナルの開発状況について検討している。また、コンテナを港湾から各地域へ輸送する手段として、これまでのトラック輸送とは別のモードで注目される「海鉄聯運」の動向も取り上げた。さらに、中国におけるバルク貨物の中心が北部港湾であるため、バルク貨物の最新動向についても検討している。

第4章では、長江デルタにある主要港湾について検討した。上海港は現時点で世界一のコンテナ港である。この章では、長江デルタ港湾群を代表する上海港や寧波・舟山港などの主要港湾について現況、総合評価および相互関係を明らかにした。また、第3章同様、「海鉄聯運」にも言及し、長江デルタの港湾を利用する海運企業についても取り上げた。

第5章では、珠江デルタの主要港を概観するとともに、香港港の現状と問題点を取り上げている。香港ではグローバル・ターミナル・オペレーターと呼ばれる港湾企業が港湾管理をし、経営をおこなってきた。近年ではこれら企業が外国の港湾経営にも積極的に投資をおこなっている。本章は、香港系の主要グローバル・ターミナル・オペレーターの動向にも焦点を当てている。

第6章では韓国を取り上げ、韓国の港湾政策と釜山港の動きについて検討した。韓国の港湾政策とともに、釜山港における港湾設備の拡充、港湾管理運営の民営化、後背地について議論した。ここから明らかになるのは、韓国政府が港湾政策の策定に主導的な役割を果たす一方、港湾管理をいち早く民営化し、後背地として自由貿易地域を導入してきたことである。

最後の第7章では台湾を取り上げた。台湾では2008年12月に中国との「三通（中国との直接の通商、通航、通信）」が解禁された。この三通によっ

て、台湾と中国の海上輸送にどのような変化があったかを船社の参入状況、港湾の使用状況、輸出入における取扱貨物の状況について検討した。さらに最近の港湾管理体制改革の動きも考察している。

### 3. 得られた知見

研究会で議論し、最終成果として得られた知見について簡単にまとめる。第1に、北東アジアの港湾においては、輸出入のための貨物の積卸しが中心の港湾と、貨物の積替え（トランシップ）が中心の港湾、という2タイプの港湾が混在していることである。前者は香港港をのぞいた中国の港湾であり、後者は香港港や釜山港があげられる。貨物の積替えはコンテナ貨物でよく使われる手法である。フィーダー船と呼ばれる中小コンテナ船でコンテナ貨物を周辺国・地域の港湾からハブ港と呼ばれる港湾に運び、その後ハブ港から大型コンテナ船に貨物を積み替えて基幹航路と呼ばれる欧州やアメリカへ輸送する方式である。たとえば、釜山港では、日本海側にある日本の港湾からフィーダー船でコンテナ貨物が釜山港に運ばれ、それが大型船に積み替えられ欧米に輸送されている。

第2に、港湾近くへの製造企業誘致を現在でも実施していることである。こうしたかたちでの製造業の集積はアジアでは1966年に台湾の輸出加工区の設置から始まった。この輸出加工区は高雄港近くにあり、現在も稼働している。高雄輸出加工区の成功はその後、中国や韓国でも工業団地や自由貿易地区などを設置する動きにつながった。そして、現在でも釜山港や台湾では港湾の後背地に集積地を作る動きを続けている。韓国では関税自由地域や自由貿易地域の制度を導入し、製造業や物流企業の誘致を積極的に進めている。また、台湾でも2004年に自由貿易港区を設置し、2013年3月には自由経済モデル区を設置することを明らかにし、8月から稼働しはじめた。

第3に、コンテナターミナルの管理運営を民間に任せる動きが目立つことである。港湾は国や港湾近くにある自治体などの公共団体が所有し、管理運営することが多い。そのため、コンテナターミナルも公共団体が管理



運営している。しかしながら、香港を中心に港湾自体の所有は公共団体がおこなうが、コンテナターミナルの経営や管理運営を民間企業に任せる動きが増えている。管理運営を任されたコンテナターミナル管理会社の一部はグローバル・ターミナル・オペレーター（Global Terminal Operator: GTO）と呼ばれるようになり、海外の港湾に投資し、外国のコンテナターミナルの管理運営に積極的に参画している。香港の HPH（Hutchison Port Holdings: 和記黄埔港口）はその代表である。港湾を所有している公共団体は GTO に港湾の管理運営を委託した結果、効率的な港湾管理ができるようになり、コンテナ貨物の取扱いを増やした。また、韓国ではコンテナターミナルの管理運営部分を国から切り離して公社を設立し、その公社がコンテナターミナルを管理運営する形態をとっている。台湾でも 2012 年 3 月に交通部傘下の港務局の港湾管理運営部分を株式会社組織変更し、韓国に追随した。

以上のような知見は、日本ではあまりみられない現象である。とくに、香港港や釜山港ではコンテナ貨物の積替えが取扱貨物の半分以上を占め、路線の維持拡大、コンテナ貨物の集積につながり、取扱貨物が増加する要因になっている。こうした成功例は日本の今後の港湾政策にも参考となる。また、香港港はいち早くコンテナ港を建設してそのノウハウを蓄積し、それを海外へ展開してきた。コンテナサービスは製造業などに比べて海外展開がしにくいと考えられていたが、コンテナ輸送が海上輸送の主流となっていくなかで、海外展開が可能になったのである。そして、こうした動きがアジアの海上輸送や港湾の発展に寄与したのではないかと考えられる。

## おわりに——今後の課題として

海上輸送が今後も国際物流の中心であることは疑いのないところである。そのなかでもアジアにおける海上輸送はこれからも世界の海上輸送の中心を構成するであろう。しかしながら、研究会を通じて明らかになった課題もある。この課題を示して、まとめとする。

まず、アジア、とくに中国における海上輸送の拡大もいずれ終わるとい  
うことである。中国は現在「世界の工場」としてコンテナを含んだ貨物や  
海上輸送の中心である。中国の経済的台頭がアジアにおける海上輸送の発  
展や、コンテナターミナルの取扱量の増加につながっているといっても過  
言ではない。しかし、この状態が永遠に続くとは考えにくい。貨物量が頭  
打ちになったときに、中国やアジアの海上輸送と港湾はどのように変化す  
るのか。この課題については今後検討しなければならないであろう。

つぎに、日本や東南アジアを含めたアジア全体の港湾で、二極化が進ん  
でいることである。中国などで、十分な貨物を取り扱えるほどの設備を備  
えているにもかかわらず、一部の港湾では将来の取扱量の増加を期待して  
さらに港湾整備をする動きがある。アジア全体を見通した場合、過剰な港  
湾整備によって、将来的には供給過剰を引き起こす可能性は否定できない。  
他方、シンガポールをのぞく東南アジアでは製造業の発展や国際分業によ  
って貨物の取扱量が増加しているにもかかわらず、港湾の整備が追いつ  
いていない。港湾の整備が追いつかないために、扱える貨物に限界が生じ、  
作業が滞って効率的な作業ができないこともあり得る。それが結果として、  
製造業の発展、あるいは経済成長の足かせになる可能性もある。アジア全  
体で、バランスのとれた港湾整備が今後必要になると考えられる。

最後に、日本の港湾についてである。今回の研究会では日本の港湾につ  
いて取り上げることはしなかった。しかし、研究会で海外の港湾について  
の報告を受けるたびに話題になったのは、日本の港湾はどうあるべきか  
ということであった。国土交通省では日本の港湾の国際競争力の強化を図  
ることを目的に、2010年8月に国際コンテナ戦略港湾、2011年5月には国  
際バルク戦略港湾をそれぞれ選定した。国際コンテナ戦略港湾では阪神港  
(神戸港、大阪港)と京浜港(東京港、川崎港、横浜港)、国際バルク戦略港  
湾では鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港、釧路港(以上、穀物)、木更  
津港と水島・福山港(以上、鉄鉱石)、徳山下松・宇部港および小名浜港  
(以上、石炭)が選定された。ただし、港を選定しても、実際に船舶が寄港  
するかどうかは船社次第である。

港湾インフラ整備・開発には、製造業の発展や国際分業の深化など、ほ

かの産業との関連づけを明確にする必要がある。その際には、アジアの多くの港湾がそうであったように、港湾自体の整備だけではなく、海上輸送、その後背地にある製造業などの産業集積も含めて、総合的な施策を考えていく必要があるといえよう。

〔注〕

- (1) この過程で梱包やコンテナなどへの搭載、輸出のための諸手続きなどが必要であるが、ここでは省略して議論する。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 池上寛・大西康雄編 2007. 『東アジア物流新時代——グローバル化への対応と課題——』アジア経済研究所.
- 石原伸志・合田浩之 2010. 『コンテナ物流の理論と実際——日本のコンテナ輸送の史的展開——』成山堂書店.
- 今井昭夫編 2009. 『国際海上コンテナ輸送概論』東海大学出版会.
- 汪正仁 2000. 『東アジアの国際物流システム』文理閣.
- 川嶋弘尚・根本敏則編 1998. 『アジアの国際分業とロジスティクス』勁草書房.
- 黒田勝彦・家田仁・山根隆行編 2010. 『変貌するアジアの交通・物流——シームレスアジアをめざして——』技報堂出版.
- 慶應義塾大学地域研究センター編 1997. 『アジアの物流——現状と課題——』慶應義塾大学出版会.
- 国土交通省港湾局監修 2012. 『数字でみる港湾 2012』日本港湾協会.
- 館野美久 2004. 『コンテナ・ターミナル新たな覇権争い』海事プレス社.
- 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.
- 宮下國生 2002. 『日本物流業のグローバル競争』千倉書房.

<英語文献>

- Cullinane, Kevin and Dong-Wook Song 2007. *Asian Container Ports; Development, Competition and Co-operation*, London: Palgrave Macmillan.
- Levinson, Mark 2006. *The Box*, New Jersey: Princeton University Press (邦訳は村井章子訳『コンテナ物語』日経 BP 社 2007 年).