

# 極東地域におけるコンテナ港の競争評価

—中国と韓国の港湾間競争—

二村真理子  
FUTAMURA, Mariko

愛知大学経営学部准教授

## 1—序

2006年の世界の港湾別のコンテナ取扱個数は、第1位がシンガポール、2位香港、3位上海の順であり、世界の上位5位までがアジア諸国で占められている。これは中国を中心とした極東地域の経済発展を背景として、同地域における物流量が大きく増加していることが理由として考えられる。一方、東アジアの港湾間競争においてわが国の港湾施設はその地位を相対的に低下させていると言わざるをえない。わが国の主要港湾にとって直接のライバルとも言える釜山港が5位であるのに対し、わが国のコンテナ取扱個数の第1位である東京は世界では22位と低い地位に甘んじている状況にある。

このようなわが国の港湾利用の現状に対し、政策的には「スーパー中核港湾指定」を行うなどの対応が行われているが、その内容は財政上の優遇策などを内容としており、具体的な努力の内容については各港湾の選択に依存することとされている。さて、このような場合、具体的にどのような努力が行われるべきなのだろうか？本稿ではYeo, Roe, Dinwoodie (2008)を紹介し、北東アジアの主要港湾間の競争の現状とその競争力に寄与する要素に関する分析について概観するものとする。一般に北東アジア地域とは日本、韓国、中国北東部、極東ロシアを指すが、同論文では特に韓国と中国の主要港湾間の競争に着目した分析を行っている。

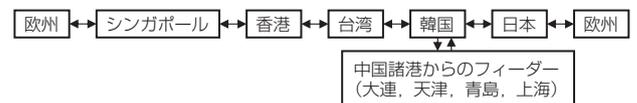
## 2—韓国と中国の港湾間競争

Ocean Shipping Consultantsが2003年に発表した推計によれば、国際貿易貨物量は2015年に6億2,000万TEUsに達し、そのうち北東アジアは1億8,470万TEUs、南東アジアで1億1,020万TEUsとなるであろうとの予測を提示している。また、新たに2006年に発表された推計でも、需要の伸びは堅調であるとの見通しが示されている。

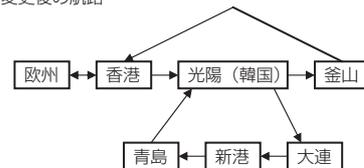
このようなコンテナ数量の増加を背景として、中国では急速かつ活発な港湾関連投資が行われている。このような中国における重点的な港湾投資の要因として、同論文では主に3

点を指摘している。第1に中国の南と北の諸港の港湾整備の立ち遅れがある。これらの港湾は水深に制約があり、港湾施設も不足しているが、貨物取扱量は急速に増加するものと予測されており、この貨物量の増加にあわせるために、インフラ投資や上物の建設が必要とされている。また、第2に主要船社による中国港湾への直接寄港の促進が挙げられる。従来のフィーダー輸送に代わる、中国国内の主要港湾への更なる直接寄港を促すために、大型港湾を開発するインセンティブを得ている。加えて、第3に中国の開放政策によって投資が刺激されている点が指摘される。このような活発な投資により多くの外国船社やターミナルオペレーターが中国港湾を利用するようになっており、この状況は韓国の港湾事業者や韓国政府を刺激している。

従来の航路



変更後の航路



■図—1 幹線航路の変更例

重点的な投資を誘引する要因として「中国港湾への直接寄港」を上げたが、これは直接の競争者である韓国にとって、大きな意味を持つものである。実際に近年、MaeskとP&O Nedlloydを含む主要船社が伝統的な主要幹線ルートを変更しつつある。例えば図—1に示したように、従来の幹線航路がヨーロッパ—シンガポール—香港—台湾—韓国—日本—アメリカであったとすれば、中国の貨物は釜山などの韓国の港湾との間のフィーダー輸送によって対応されてきた。しかし現在は中国の一部の港が幹線に含まれ、それ以外の港についてもフィーダー輸送先が中国国内の港に一部変更されるなどの変化が生じており、韓国サイドから見れば多くのトランシップ貨物を失うことを意味している。このような状況に対し、韓

国政府はバースやインフラ、上物の建設、そして後背地の開発によって、釜山、光陽などの港湾を国際ロジスティクスハブとするべく投資プランを作り、競争力強化に向けた国家を挙げた取組みを行っている。

### 3— 港湾競争に関する分析

Yeo, Roe, Dinwoodie (2008) では中国と韓国の港湾や物流事業者が港湾の競争力に影響すると考える要素について分析を行っている。まず港湾競争の要素に関する既存文献のレビューを行い、港湾の競争を規定する要素を列挙し、港湾の費用や年間の貨物取扱量、港湾混雑など38項目を抽出した。そして中国と韓国の船舶会社、ロジスティクス事業者、フォワードナー99社に対して対面と電話によるインタビューにより、リッカート尺度を用いた評価を行った。そして、因子分析により因子負荷が一定以上である18の項目を抽出し、さらにこれを以下の7要素に分類している。

#### ① 港湾サービス

港湾エリアにおいて利用者に提供されるサービスの全体的な質が向上するにつれて、港湾の競争力も向上する。この要素には「迅速な対応」「24時間、週7日のサービス」「待ち時間ゼロのサービス」の項目が含まれる。

#### ② 背後圏の状況

背後圏の状況が改善すれば港湾の競争力も強化される。同項目には「港湾運営における専門性の高い労働者や技術力のある労働者」「自由貿易ゾーンの規模と活動」「総コンテナ貨物の量」が含まれる。

#### ③ 利用可能性

本項目には「港湾到着時のバースの利用可能性」「港湾混雑」が含まれる。

#### ④ 利便性

「アプローチする水路とバースの水深」「港湾情報とアプリケーションの高度化」「港湾労働者の安定性」が含まれる。

#### ⑤ ロジスティクスコスト

港湾利用の費用が低ければ港湾競争力は大きくなる。ロジスティクスコストには「陸上輸送費」「船舶や貨物の入港関連コスト」「ターミナルの休止時間」が含まれる。

#### ⑥ リージョナル・センター

条件の良いロケーションにあることは、港湾をより競争的にすると考えられている。「幹線航路からの距離」「港湾へのアクセス」が含まれる。

#### ⑦ 接続性

内陸の接続性が高まれば競争力も高まる。「主要な荷主への距離と接続性」「効率的な陸上輸送ネットワーク」が含まれる。

以上、港湾競争力は7つの要素で構成されるものとされ、特に港湾サービスの「1日24時間、週7日のサービス」、背後圏の「コンテナ貨物総量」、利用可能性の「港湾到着時のバースの利用可能性」が特に重要であることが示された。

### 4— 結論

同論文前半では、中国の港湾整備の状況を中心に議論を進めながら、それに対する韓国の視点や対応について述べる、という構成をとっている。ここから、中国の積極的な港湾整備は韓国港湾にとって脅威となっており、この危機感が同国の一層の港湾投資を助長し、この地域における競争を促進する結果を生んでいるものと思われる。日本はこのような激しい港湾間競争から取り残された状況にも見えるが、両国港湾の競争を観察することから得られるものも多いであろう。

同論文後半では、アンケートを元に港湾競争力に関する分析を試みている。そして「港湾サービス」「背後圏の状況」などの7つの要素が重要であることを示し、港湾競争に対する主要な要素がハードからソフトへとシフトしていると指摘している。そして同地域における港湾競争力の強化とは港湾投資ばかりでなく、高度な港湾サービスや技術を伴うものであることが必要であると結論付けている。

筆者はこの論文の重要性として既存の欧米の港湾間競争の研究とは異なり、アジア地域を取り上げることに意義があることを強調している。Ng (2006) では北部ヨーロッパにおける港湾の魅力の計測を行っているが、同論文の20の質問項目から時間と費用、それから積み込み積み下ろしの遅延や港湾アクセスなどが特に重視されているという結果が示されている。基本的にはアジアのケースと重視される項目に大きな差は存在しないように見えるが、アジアがサービスレベルに加えて貨物処理量の拡大も重視されるのに対し、北部ヨーロッパのケースでは時間と費用と利便性の項目が重視されていることが見てとれる。この論文だけで判断することは出来ないが、後背地に関連する総貨物量が大幅に増えていくことが予想されるアジア地域と、それほど大きく無い地域の差が現れているようにも思われる。わが国においても同様に、競争力を高めるために何が必要か真剣に考えていく必要があるであろう。

#### 参考文献

- Ng, Koi Yu [2006], "Assessing the Attractiveness of Ports in the North European Container Transshipment Market: An Agenda for Future Research in Port Competition", *Maritime Economics & Logistics*.
- Yeo, Roe, Dinwoodie [2008], "Evaluating the competitiveness of container ports in Korea and China", *Transportation Research part A*.
- Ocean Shipping Consultant ホームページ <http://www.osclimited.com/>