

# わが国の港湾政策の変化と中核的中央地方港湾の課題

松尾俊彦\*1

## Change of Port Policy and Subjects of Central Local Port in Japan

Toshihiko MATSUO

### Abstract

Recently, the port policy of Japan has changed its course of direction drastically; due to the shortage of Japan's finance, it no longer has become possible to distribute to a large number of local ports the equal amount of budget to improve all of them. On the other hand, Japan is now faced with the reality that port competition against East-Asian countries has been intensified and, therefore, more focused investment in the port construction is required in order to survive its heated competition. Furthermore, the recent port construction has come to take into consideration the aspects of public welfare, as well as those of the economical efficiency.

The government's reaction to these environmental changes has been to choose only a limited number of important ports and invest more biased judges in them. As a result of this strategy, they have started to look more closely at each local port to find out those which look more outstanding in terms of their "uniqueness".

The goal of this study is to identify the criteria by which important local ports can be chosen as worth the investment of such focused budgets. In order to do so, first, the author extracts the characteristic features of each local port by using the methods of Principal Component Analysis and Cluster Analysis. On the basis of that result, next, the categorization of the local ports into two types is made: central container ports and feeder ports. Further, the author proposes a Container Handling Model to show that container handling capacity is greatly affected by the improvement of access roads. Finally, the author reminds the reader of the necessity of appropriately replacing dangerous zones in the port areas, so that the citizen will become more frequently visit the ports and more acquainted with the sea.

### 1. はじめに

21世紀に入り、わが国の港湾政策は大きく変わり始めた。国民一人当たり500万円を超える多額な負債を抱える国家の財政状況では、予算のばらまきがいつまでも続くはずはなく、選択と集中の時代を迎えたことになる。さらに、ハード面の整備だけではなく、暮らしと密着した港湾のあり方を求め、市民の憩い・癒しの場所としてのソフト面の工夫も求められる時代となった。このような政策の中にあっては、地方港湾は「いかに選択されるか」が問われることとなり、それは特徴的な、そして個性的な港湾の姿を模索する必要に迫られる時代を迎えたことを意味する。

そこで、本小論では、今後の地方港湾の課題を整理してみたい。すなわち、競争関係になり易いと思われる中核的な地方港湾を抽出し、今後の課題を検討する。特に、わが国の主

要な港湾が存する東京湾と伊勢湾との中間的な位置にあり、厳しい港湾経営を強いられている清水港に焦点を当てつつ、地方港湾の課題について検討を試みる。

まず、第2章では、これまでのわが国の港湾政策の変化を概観する。ここでは、東アジア諸国との港湾間競争を前提とした政策が継続しており、競争関係と考えられるのはコンテナ港湾であることから、地方のコンテナ港湾が本小論で検討すべき範囲となることを述べる。

次に、第3章では多変量解析を用いて地方港の特徴を捉え、総合的な比較とその分類を試みる。そして、今後競争的関係となる可能性を持つ地方港湾を抽出し、中核的中央コンテナ港湾として位置づけるか、あるいはフィーダ港として位置づけるかについて検討する。

そして、第4章では、港湾利用モデルを構築し、今後の競争関係にある中核的中央地方港湾の今後の課題を検討する。特に、港湾までのアクセス道路整備が港湾利用に大きく影響を

与えることを示し、高速道路建設の凍結に対して考察を加える。さらに、憩いや癒しという面から求められる港湾のあり方についても検討を試みる。

## 2. 港湾を取り巻く環境の変化

### 2.1 経済のグローバル化と港湾の役割の変化

1995年1月の阪神淡路大震災により、一時的に神戸港が使用不可能となったが、神戸港の復興とは裏腹に、神戸港への荷主回帰は進まなかった。そして、わが国の主要コンテナ港湾のアジア地域における地位の低下が話題となり始めた。特に、世界の海運業界がアライアンスを編成し、6,000TEUを超える大型コンテナ船を就航させ、入港する港湾の選別を始めるや否や、わが国のコンテナ港湾では水深が浅く大型コンテナ船が入港できないことを理由に、-15m以上の水深を有する高規格コンテナ港湾の整備が声高に叫ばれた（竹村、1996）。

運輸省も1995年7月に長期ビジョン「大交流時代を支える港湾」を策定し、わが国におけるコンテナ港湾の整備に拍車をかけた。そこで、地方の港湾も生き残りをかけコンテナ港湾整備に奔走するが、このような予算の「ばらまき型」港湾整備は総務省の目にとまるところとなり、1996年9月に「港湾に関する行政監察結果に基づく勧告」によって問題が指摘された。

そこで、国土交通省は21世紀に入る直前の2000年12月に「新世紀港湾ビジョン」を打ち出し、ばらまき型から「選択と集中」という新たな局面に入ったことをアピールした（国土交通省、2001a）。しかし、依然としてわが国港湾は世界の競争下にあるという姿勢は変わらない。すなわち、バルク貨物ではなくコンテナ貨物を港湾での主力の貨物として位置づけ、わが国では競争力のあるコンテナ港湾を整備すべきであるという方向は変わっていない。特に、製品輸入が進む中、コンテナ港湾の重要性は拡大している。

### 2.2 経済復興から憩いの「みなと」へ

21世紀に入るまでのわが国の港湾政策は、戦後の経済復興から一貫して拡大方向にあった。特に、資源不足のわが国においては海外から資源を輸入し、加工製品を輸出するという加工貿易立国を目指し、臨海部の開発に奔走した。その間、埋め立てを繰り返し、バース数を増やすために、市民にとっての親水性は損なわれてきた。

1985年の「21世紀の港湾」や1990年の「豊かなウォーターフロントをめざして」によって政策当局は港湾の親水性をアピールしてきたが、ほとんどはレジャーに関する上物を港頭地区に設けるといった程度であったと言えよう。しかし、21世紀の新世紀港湾ビジョンでは、砂浜などの自然回帰が盛り込まれ、憩いや癒しといったキーワードが使われており、本来の親水性が見直されている。特に、「暮らしを海と世界に結ぶみなと」づくりという点は目新しいものである（国土交通省、2001a）。

## 3. 地方港の総合的な比較分類とその特徴

### 3.1 港湾の総合比較分類

#### (1) 主成分分析による比較

港湾はその用途によって商港と工業港、さらには漁港やリクレーション港などに分かれる（小林・池田、1990）。しかし、各港湾を定量的に商港や工業港に区別することは簡単ではない。

そこで、地方港湾の特徴と分類を行うために、多変量解析を用いて分析を試みる。分析手法としては、全体の特徴を抽出できる主成分分析を用い、分類については主成分分析の因子スコアを利用してクラスター分析を用いた。なお、データは「日本の港湾2001」に記載されている特定重要港湾を中心に24港を取り上げ、入港トン数や品目別取扱量を用いた（Table. 1）。

まず、主成分分析によって固有値が1.0を超えるものが3つ抽出された（Table. 2）。第1主成分の因子負荷量をみると、多くの変量で+0.8を超えている（Table. 3）。また、第2主成分は鉱産物と化学工業品が+0.9を超えており、他の変量は小さな値となっている。そこで、第1主成分は港湾の総合力を表す軸とした。また、第2主成分はプラス側が工業港でマイナス側に非工業港という港湾の性格を表す軸とした。なお、第3主成分は林産品のみが高い値を示しているため、今回の分析では特に同定せず使用しないこととした。

この第1主成分と第2主成分の因子スコアを用いて、24港湾をプロットすると、総合力では神戸港、東京港、横浜港、名古屋港、そして大阪港という順になった（Fig. 1）。次いで、博多港や千葉港、苫小牧港、千葉港そして北九州港という順であるから、中枢国際港湾に指定されている東京湾、伊勢湾、大阪湾、それに北部九州の港湾が並んだ形になっている。また、地方港に目を転じてみると、清水港や塩釜港、それに新潟港や那覇港などが目に付く。

一方、第2主成分である港の性格から見れば、千葉港が飛び抜けて工業港的な性格を見せており、次いで川崎港、横浜港、四日市港、堺泉北港、徳山港という順である。逆に非工業港としては清水港、下関港、それに那覇港や広島港などの順になる。なお、伏木富山港は林産品の取扱割合が極めて大きく、特異なデータと考えられる。

以上から、今後の港湾整備において国から選択される港湾かどうかについては、第1主成分でプラス側にあり、第2主成分ではマイナス側にある港湾が注目されよう。

#### (2) クラスター分析による分類

次に、主成分分析で得られた第1主成分と第2主成分の因子スコアを用いてクラスター分析を行い、24港湾の分類を行った（Fig. 2）。

大きく3つに分類すれば東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港の総合力の大きな5大港のグループと千葉港および川崎港の工業港のグループ、そして他の港湾のグループという分類となる。そして、その他のグループでは清水港など

Table. 1 Volume of Cargo Handled at Major Ports (1998)

(unit: ton)

	Volume of Vessels Arriving at Ports	Agricultural & Aquatic Products	Forestry Products	Mining Products	Fabricated Metals & Machinery Products	Chemical Industrial Products	Light Manufacturing Products	Miscellaneous Products	Special Products	Container Cargo
Muroran	34,494,262	19,301	2,105,241	15,208,550	20,975,712	8,623,631	537,429	1,409	134,266	0
Tomakomai	59,923,709	1,418,684	4,755,862	11,294,906	48,420,671	12,722,274	2,873,637	551,691	1,357,218	854,249
Niigata	59,923,292	564,142	2,264,574	3,047,252	12,526,753	13,846,986	382,037	284,387	238,710	738,822
Toyama	14,214,786	112,390	2,407,016	3,750,130	375,448	3,203,332	135,820	78,614	144,772	343,238
Shiogama	42,267,877	663,490	564,967	6,126,560	17,016,390	10,576,645	1,844,821	329,278	739,698	538,020
Chiba	13,058,521	2,740,880	682,913	56,467,848	22,517,634	76,827,176	1,244,189	251,745	3,327,666	406,770
Tokyo	141,000,000	5,398,310	1,865,318	8,686,373	36,803,738	14,719,661	6,902,806	6,197,158	7,818,144	31,015,316
Kawasaki	89,403,317	1,811,946	641,190	37,083,134	10,308,591	44,948,777	575,586	259,945	2,051,058	832,323
Yokohama	238,000,000	6,063,861	617,210	31,844,584	34,609,477	28,668,224	4,655,025	5,007,475	6,354,561	30,922,479
Shimizu	41,871,750	1,778,560	1,798,305	866,385	3,920,848	6,390,806	1,131,625	813,259	1,233,428	4,220,616
Nagoya	206,000,000	5,142,033	4,107,912	28,553,8852	56,915,328	29,067,749	2,571,793	5,165,083	2,341,265	25,718,347
Yokaichi	54,806,496	608,343	154,181	22,266,601	3,634,707	31,258,814	154,660	125,024	235,384	1,180,978
Wakayama	42,846,514	26,171	345,850	22,068,122	8,841,319	15,998,458	85,123	22,722	512,430	42,683
Sakai	75,863,463	541,124	353,811	23,940,474	22,184,646	27,878,002	584,449	527,351	271,658	46,236
Osaka	142,000,000	2,412,960	1,306,726	7,472,591	52,733,096	10,152,160	4,223,015	4,861,051	3,527,790	17,344,772
Kobe	227,000,000	7,507,056	696,607	6,649,444	59,427,558	10,737,635	6,099,326	5,985,356	2,945,327	28,703,430
Himeji	30,708,369	157,283	275,457	10,949,953	6,559,512	15,414,143	24,469	29,558	1,287,841	0
Tokuyama	38,388,950	106	855	23,988,370	7,130,021	22,727,670	46,386	77,077	1,463,954	453,129
Shimonoseki	14,667,809	544,822	41,454	1,044,938	5,393,665	1,529,513	177,254	453,331	107,886	747,912
Kitakyushu	95,468,043	782,777	481,714	22,969,202	42,115,860	18,646,468	869,971	872,802	607,031	3,314,884
Hakata	55,878,972	3,720,520	593,429	3,418,197	16,234,924	6,640,364	1,714,662	3,526,430	3,719,777	7,215,205
Hiroshima	56,335,347	137,274	224,740	1,501,415	14,117,222	2,843,759	77,875	31,065	175,761	900,299
Naha	20,363,463	490,975	101,756	263,277	3,486,601	927,861	1,032,946	181,972	2,802,002	815,254

Table. 2 Principle Component Analysis

	Principal Component		
	1	2	3
Eigenvalue	5.8886	2.0056	1.0910
Contribution	58.89	20.06	10.91
Accumulation of Contribution	58.89	78.94	89.85

Table. 3 Factor Loading

	Principal Component		
	1	2	3
Volume of Vessels Arriving at Ports	0.91000	0.02198	0.02335
Agricultural & Aquatic Products	0.94645	0.07286	-0.09203
Forestry Products	0.29091	-0.20597	0.87172
Mining Products	0.12839	0.97142	0.11774
Fabricated Metals & Machinery Products	0.80956	-0.00490	0.40084
Chemical Industrial Products	0.11346	0.97382	0.08373
Light Manufacturing Products	0.93723	-0.14891	-0.06515
Miscellaneous Products	0.96398	-0.14435	-0.10249
Special Products	0.80526	0.12376	-0.33768
Container Cargo	0.96915	-0.08381	-0.10841

の商港的なグループと和歌山港や姫路港などの工業港的なグループに分けられる。

工業港的なグループはその港頭地区が重化学工業のプラントを抱えている場合が多く、他の港湾とは競争関係になり難い。しかし、清水港などの地方の商港的な中核グループは5大港との競争はもちろんのこと、他の同じような地方港との競争にさらされる。したがって、今後の港湾経営から見れば、この中核グループに入る港湾が一番苦しいものとなる。清水港は、特に扱っている品目が総花的であり、もう少し商港に特化した取扱いにしなければ選択されない港湾となる恐れがある (Fig. 3)。可能ならばコンテナを主力とし、5大港に次ぐ地位を地方港として確立することが必要となる。

### 3.2 コンテナ港湾としての地位と特徴

それでは、特徴ある地方港として5大港に次ぐ中核的コンテナ港湾と思われる地方港湾を見てみよう。

まず、コンテナ港湾としての港勢を見ると、東京港などの5大港の取扱量は年間100万 TEU を超えているが、6位以降になると50万 TEU を下回り、ここに1つの大きな壁が見いだせる (Table. 4)。Fig. 2 や Fig. 3 と合わせて見ていけば、博多港と苫小牧港、それに清水港は5大港に次ぐ地方のコンテナ港湾として位置づけられよう。なお、北九州港は工業港的な性格も強いが、年間30万 TEU を超えるコンテナを扱っていることから見て、十分に中核的港湾コンテナ港とし

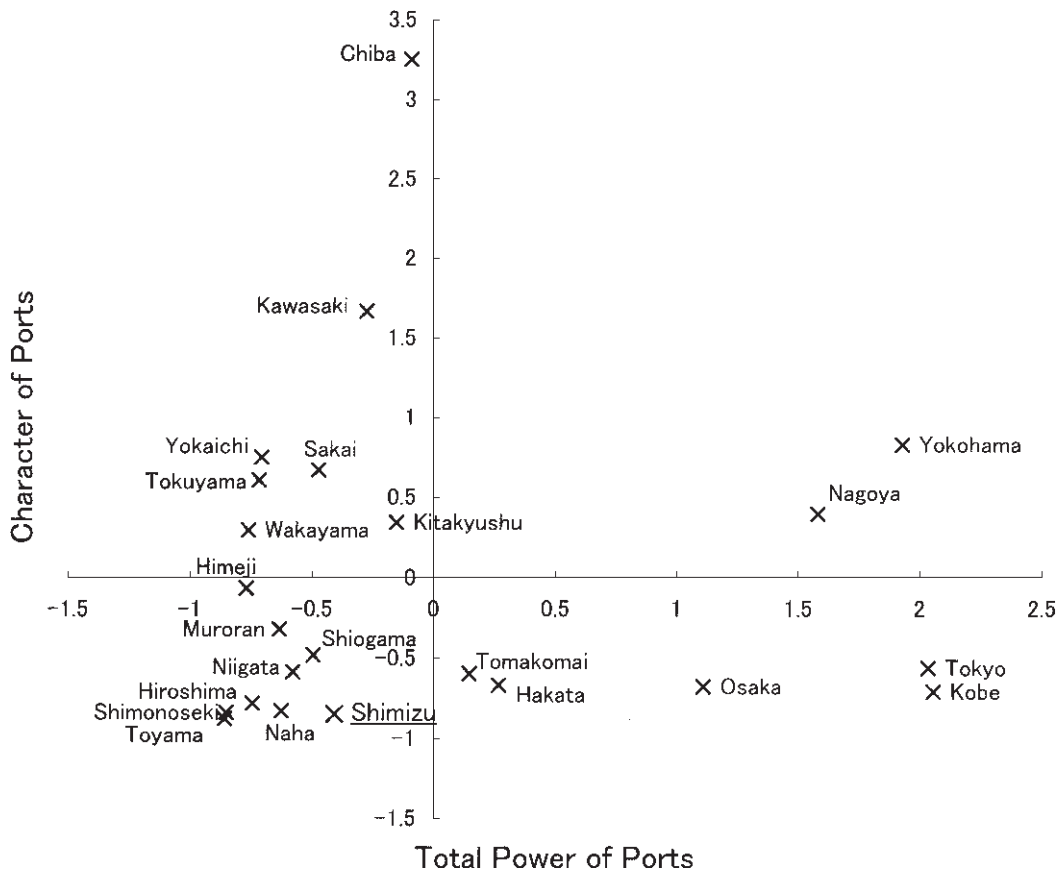


Fig. 1 Factor score of port by principle component analysis

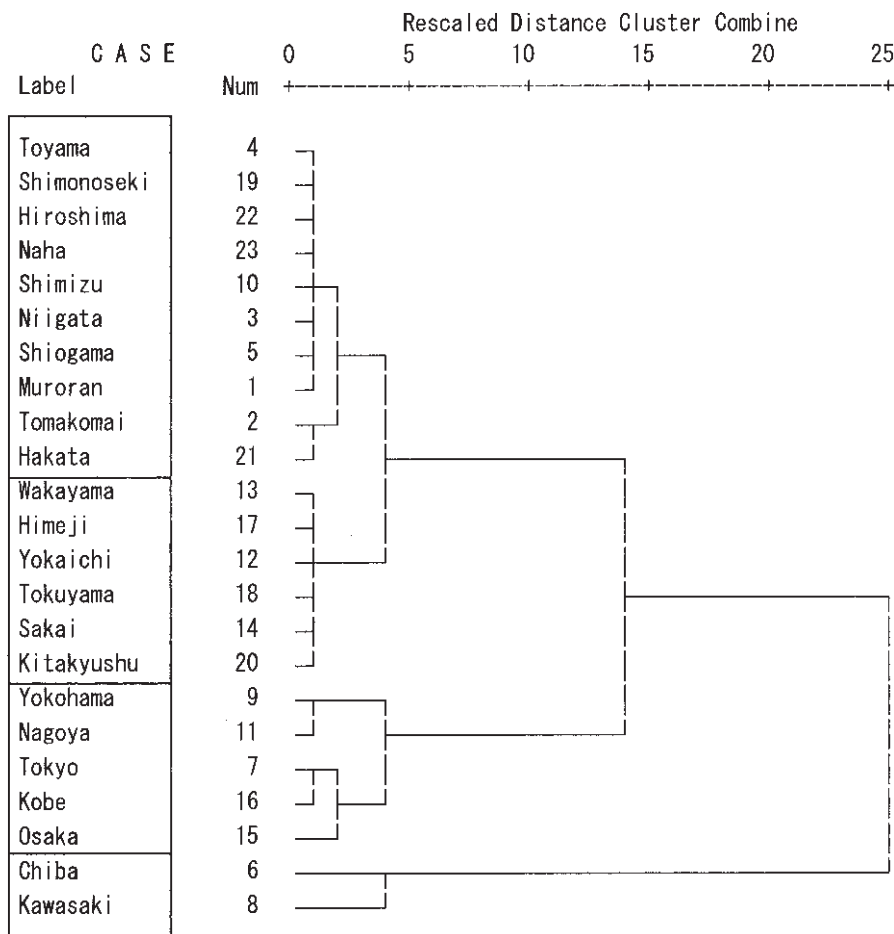
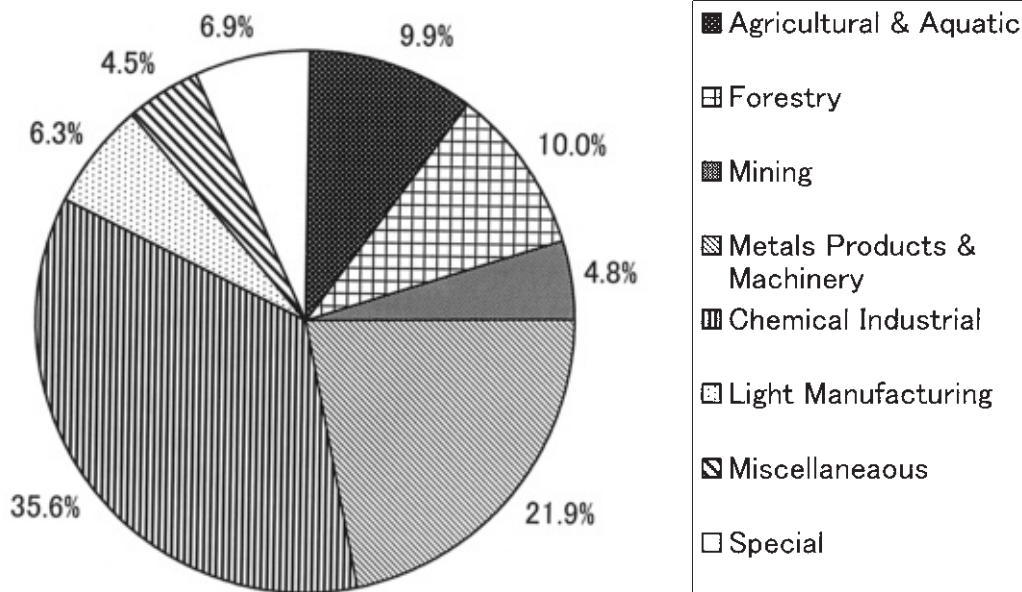


Fig. 2 Dendrogram using Complete Linkage



source[日本港湾協会 (2002)]

Fig. 3 Rates of Cargo Handled by Commodity at Port of SHIMIZU

Table. 4 Volume of Container Handled at Major Ports (2001)

No.	Name of Port	TEU
1	Tokyo	2,595,930
2	Yokohama	2,245,934
3	Kobe	1,802,005
4	Nagoya	1,736,089
5	Osaka	1,502,989
6	Hakata	493,265
7	Kitakyushu	338,033
8	Shimizu	321,282
9	Tomakomai	154,715
10	Yokaichi	111,002
12	Hiroshima	81,906

Source: [大阪商工会議所, 2002]

て位置づけられるが、博多港との競争関係が強くなるであろう。したがって、博多港は福岡県を中心としながらも熊本県や鹿児島県の港湾としての役割を、北九州港は山口県や大分県・宮崎県の港湾としての役割というように、その棲み分けを行う必要がある。また、四日市港も工業港的な性格のグループではあるが、年間10万 TEU を超えるコンテナ取扱量である。しかし、名古屋港の存在を考えれば、コンテナ港湾として位置づけることは将来的には苦しい立場になろう。したがって、長期的視点に立てば工業港として割り切った方が良いのではないと思われる。

さて、博多港と北九州港に次ぐ清水港は全国で8位の位置にあり、年間約32万 TEU を扱っている。稲垣氏によれば、年間8万 TEU を超えなければ、コンテナポートとして採算が取れないとしている(稲垣, 1997)。したがって、10万 TEU を1つの採算点と考えるならば、Table. 4 に示されるように11位の新潟港までがその範囲に入る。この点から見れば、清水港は横浜港と名古屋港に挟まれた位置にあるものの、比較的検討している地方港と見ることができる。しかし、清水港の主要なコンテナ埠頭は袖師第1埠頭と興津第2埠頭のみで、袖師第1埠頭のコンテナターミナルは総面積が約18万5千 $m^2$ 、コンテナ蔵置能力は5,167TEUで水深は12.2mである(日本荷主協会, 2003)。また、興津第2埠頭ターミナルは総面積が約6万6千 $m^2$ 、蔵置能力は2,122TEU、水深が12.2mである。そこで、国土交通省と静岡県は第1興津埠頭の東側を埋め立てている(埋立面積42万6千 $m^2$ )。この新興津コンテナターミナルは水深が15mでコンテナヤードは約20万6千 $m^2$ となる予定であり、2003年6月に1部が供用開始された。したがって、その狭隘性の問題は解決されつつあると言える。

### 3.3 観光都市と港湾

1998年3月に閣議決定された五全総となる「21世紀の国土のグランドデザイン」が公表された。そして、この第2部第2章の第3節に「国内及び国外からの観光の振興」が盛り込まれた(国土庁, 1999)。これが、運輸省として最後となった長期港湾政策「新世紀港湾ビジョン」でも引き継がれ、港湾を「文化・癒し・健康・観光等暮らしに豊かさを与える産業空間」と位置づけている(国土交通省, 2001b)。「選択と集中」の時代に入った地方港湾では、地域社会と連携した港湾計画が必要であり、清水港も例外ではない。

横浜港や神戸港は国際的にも有名な港湾であり、観光客を引きつける力を持っているが、地方港はそれなりの努力を必要とする。たとえば、小樽港や門司港などは、古い港湾施設を利用してレトロ感覚を打ち出し、新たな観光客を引きつけている(中野, 2003)。国際観光都市を目指していた旧清水市(現在は広域合併で静岡市)でも、清水港に観光を主力と

した魚市場や商業施設を設け、市民はもちろんのこと他府県からも観光客を呼び寄せる施設として計画・設置した。しかし、1991年に記録した年間537万人の観光客をピークに、その後は減少傾向にあり、清水港も観光という面では苦戦している（日本港湾協会、2002）。

このようにみれば、港湾を通して海に親しみ、また国際的な交流を期待することはかなりの困難を伴うものと考えられる。しかし、これに対応できる面を示すことができれば、いわゆる選択される港湾として位置づけられよう。

#### 4. 中核的な地方港の課題

##### 4.1 競争力のある港湾とその課題

###### (1) コンテナ利用モデルの構築

前章では、地方港湾が年間10万 TEU を超える中核的なコンテナ港湾として生き残り、さらなる競争を続けていくか、あるいは国内フィード港として割り切るくらいの覚悟が必要であることを述べた。

そこで、ここでは競争的な地方港湾の課題を検討するため、コンテナ港利用モデルを作成し、コンテナ港利用率の向上を示すパラメータの検討を行う。

モデルとしては、駅ビル等の利用モデルなどで使われる修正ハフモデル(1)とした。また、データとしては、まず、「1998年度全国コンテナ流動調査」から東京都、神奈川県、静岡県、山梨県、長野県、愛知県、大阪府、兵庫県、それに

福岡県の9都府県の各都府県庁所在地と東京港、横浜港、清水港、名古屋港、大阪港、神戸港、それに博多港の7港間におけるコンテナの利用率を利用した（Table. 5）。また、説明変数としてはコンテナ港までの距離とコンテナ港のバース数、それにガントリクレーン数を用いた（Table. 6）。

$$P_{ij} = \frac{X_j^{\mu_1} \cdot Y_j^{\mu_2} \cdot T_{ij}^{\lambda}}{\sum_{j=1}^m (X_j^{\mu_1} \cdot Y_j^{\mu_2} \cdot T_{ij}^{\lambda})} \quad (i=1, \dots, n) \quad (1)$$

ここで、

$P_{ij}$  : 都府県  $i$  のコンテナ貨物が港湾  $j$  を利用した確率

$X_j$  : 港湾  $j$  のバース数

$Y_j$  : 港湾  $j$  のガントリクレーン数

$T_{ij}$  : 都府県  $i$  から港湾  $j$  までの一般道路距離 (km)

$\mu, \lambda$  : パラメータ

実際のコンテナ実利用率と修正ハフモデルによる利用率の

Table. 6 Number of Berth and Gantry Crane of Ports

	Berth	Gantry Crane
Tokyo	12	29
Yokohama	21	40
Shimizu	5	5
Nagoya	12	14
Osaka	19	8
Kobe	25	43
Kitakyushu	7	8

Source [運輸省, 2001]

Table. 5(a) Rates of Container Cargo Handled at Major Ports (Export)

		Ports						
		Tokyo	Yokohama	Shimizu	Nagoya	Osaka	Kobe	Kitakyushu
Prefecture	Tokyo	0.554361	0.360979	0.002846	0.012481	0.025642	0.049540	0.004150
	Kanagawa	0.375391	0.608357	0.000287	0.003257	0.005702	0.007004	0.000003
	Shizuoka	0.149613	0.155730	0.603290	0.073786	0.006698	0.010830	0.000052
	Yamanashi	0.531770	0.270502	0.180286	0.008941	0.001979	0.006523	0.000000
	Nagano	0.568726	0.217709	0.059252	0.123398	0.006357	0.024540	0.000017
	Aichi	0.033797	0.013322	0.028266	0.880418	0.019277	0.024703	0.000217
	Osaka	0.009266	0.018993	0.002831	0.015018	0.507794	0.444409	0.001689
	Hyogo	0.006765	0.006888	0.000052	0.002002	0.015313	0.968652	0.000327
Fukuoka	0.003736	0.013155	0.000000	0.006527	0.022941	0.412129	0.541512	

Source: [運輸省, 1999]

Table. 5(b) Rates of Container Cargo Handled at Major Ports (Import)

		Ports						
		Tokyo	Yokohama	Shimizu	Nagoya	Osaka	Kobe	Kitakyushu
Prefecture	Tokyo	0.6601	0.3089	0.0015	0.0030	0.0076	0.0168	0.0021
	Kanagawa	0.3142	0.6759	0.0049	0.0007	0.0010	0.0028	0.0004
	Shizuoka	0.0897	0.1762	0.5495	0.1673	0.0057	0.0101	0.0015
	Yamanashi	0.2360	0.4406	0.2155	0.1032	0.0003	0.0042	0.0001
	Nagano	0.2204	0.3766	0.0563	0.3123	0.0170	0.0174	0.0000
	Aichi	0.0047	0.0033	0.0011	0.9417	0.0225	0.0221	0.0047
	Osaka	0.0117	0.0069	0.0007	0.0124	0.1683	0.7891	0.0108
	Hyogo	0.0027	0.0018	0.0001	0.0047	0.1492	0.8394	0.0021
Fukuoka	0.0019	0.0008	0.0000	0.0002	0.0177	0.1375	0.8420	

Source: [運輸省, 1999]

相関係数は比較的高い値を示し、距離が増えればコンテナ利用率は下がり、バース数やガントリクレーンの数が増えれば、利用率が増加するモデルとなった (Table. 7)。なお、輸入の方が輸出よりデータに対して当てはまりの良いモデルとなった。

Table. 7 Parameter of Huff model

	Correlation Coefficient	$\mu_1$	$\mu_2$	$\lambda$
Export	0.82283	1.64500	1.48720	-1.03460
Import	0.94400	1.71083	0.93279	-0.81864

## (2) 不安定な地方港の位置づけ

このモデルによって地方港湾の代表港の一つである清水港を例に、コンテナ利用率について考察を加えてみよう。

清水港は3.2でも述べたように、コンテナ港としてはその狭隘さが問題となってきた。しかし、バース数やガントリクレーンの数が少ない割にはコンテナ取扱量が大きな港である。その理由としては、まず1つには Table. 5 に示すように自県の貨物の取扱量が他の港に比較して非常に多いことである。これは北九州港でも同様である。さらに、清水港の場合は、横浜港や名古屋港に挟まれているにもかかわらず隣県の貨物も良く集荷していることである。たとえば、Table. 8 は港湾の無い山梨県の輸出入コンテナ貨物の港湾利用について実測値とハフモデルによる計算値を示したものであるが、これによれば清水港の実測値は計算値より遙かに大きな値となっている。すなわち、清水港はハード面の施設能力だけでは説明できないソフト面の能力によりコンテナ貨物を集荷していることを示している。

このことは、コンテナ取扱量からみれば中核的なコンテナ港湾である清水港も、ポートセールスなどの大きな努力の結果であり、油断すれば横浜港などの中枢港湾に貨物を取られる危険性を秘めていることになる。逆に言えば、ハード面の整備もさることながら、ポートセールスなどでコンテナ貨物を集荷できる可能性もあることを清水港は見せていると言えよう。

さらに、清水港の場合は2003年6月に新興津ターミナルが供用を開始したことから、更なる集荷の努力が必要となるが、ここで山梨県や長野県からの輸送距離の短縮（実際には輸送時間の短縮）が大きく影響を与えることとなる。そのた

めには、山梨県などと結ぶ道路整備が必要となるが、現在建設中の中部横断道の完成は清水港のコンテナ利用率を延ばす方向に大きな影響を与えるであろう。すなわち、高速道路建設の凍結が話題となっているが、地方港湾にとっては極めて重要な問題をはらんでおり、高速道路建設に対する全国一律な判断には疑問が残る。

また、本小論では紙数の関係で扱わないが、わが国の港湾の欠点の1つに、港を通過する際の書類の多さと手続きにかかる時間の長さが指摘されている。そこで、清水港では第1次の構造改革特区制度に名乗りを上げ、「国際港湾交流特区」として、通関の臨時開庁手数料を半額とし、税関の時間外での配置も便宜を図ることになった (日本荷主協会, 2003)。

## 4.2 憩いのある港湾づくりと課題

わが国の地方都市では「国際観光都市」などと言うところがある。北海道函館市、長野県の軽井沢町、長崎市、宮崎市などがある。また、温泉を活かした国際観光温泉文化都市などとして熱海市や別府市などが掲げている。また、函館市、塩釜市なども国際海洋文化都市と言い、長崎などは国際マリン文化都市という言葉を使っている。いずれにしても港を抱える地方都市の将来像に市民が港を通して海と親しみ、憩い、癒される姿を描いている。

旧清水市は国際海洋文化都市を掲げていたが、多くの地方都市がそうであるように、とても国際観光都市という雰囲気はない。港を背景とした国際観光都市ならば横浜や神戸のような比較的多くの客船の寄港があり、外国人観光客が町を歩いている姿を思い浮かべるが、清水港周辺からはその姿はほとんど見られない。清水港を抱える旧清水市は2003年6月に旧静岡市と合併し、新たな静岡市となった。合併前に策定された旧清水市第4次総合計画では清水市を「海・ひと・まちが共存する国際海洋文化都市」の創造を基本理念としていた (静岡市ホームページ)。しかし、清水駅から見える姿は、エネルギー取扱地区のタンク群である (Fig. 4)。商業施設のある場所は、駅からやや離れたところにあり、観光という意味ではその再配置が求められよう。また、憩いの場所となっているゾーンも、商業施設やマリナーがあるという形で、自然の砂浜などはなく、近代的な施設から海を眺めるという程度となっている。観光も視野に入れて、観光客も港を通して海に親しむ形を求めるなら、危険物が貯蔵されているエネルギー取扱地区を駅周辺から離す必要がある。2003年9月に

Table. 8 Rates of Container Handled at Major Ports from/to Yamanashi Pref.

Port	Export		Import	
	Observed	Calculation	Observed	Calculation
Tokyo	0.5318	0.1899	0.2360	0.2456
Yokohama	0.2705	0.6569	0.4406	0.5828
Shimizu	0.1803	0.0143	0.2155	0.0450
Nagoya	0.0089	0.0260	0.1032	0.0374
Osaka	0.0020	0.0129	0.0003	0.0158
Kobe	0.0065	0.0992	0.0042	0.0720
Kitakyushu	0.0000	0.0007	0.0001	0.0015

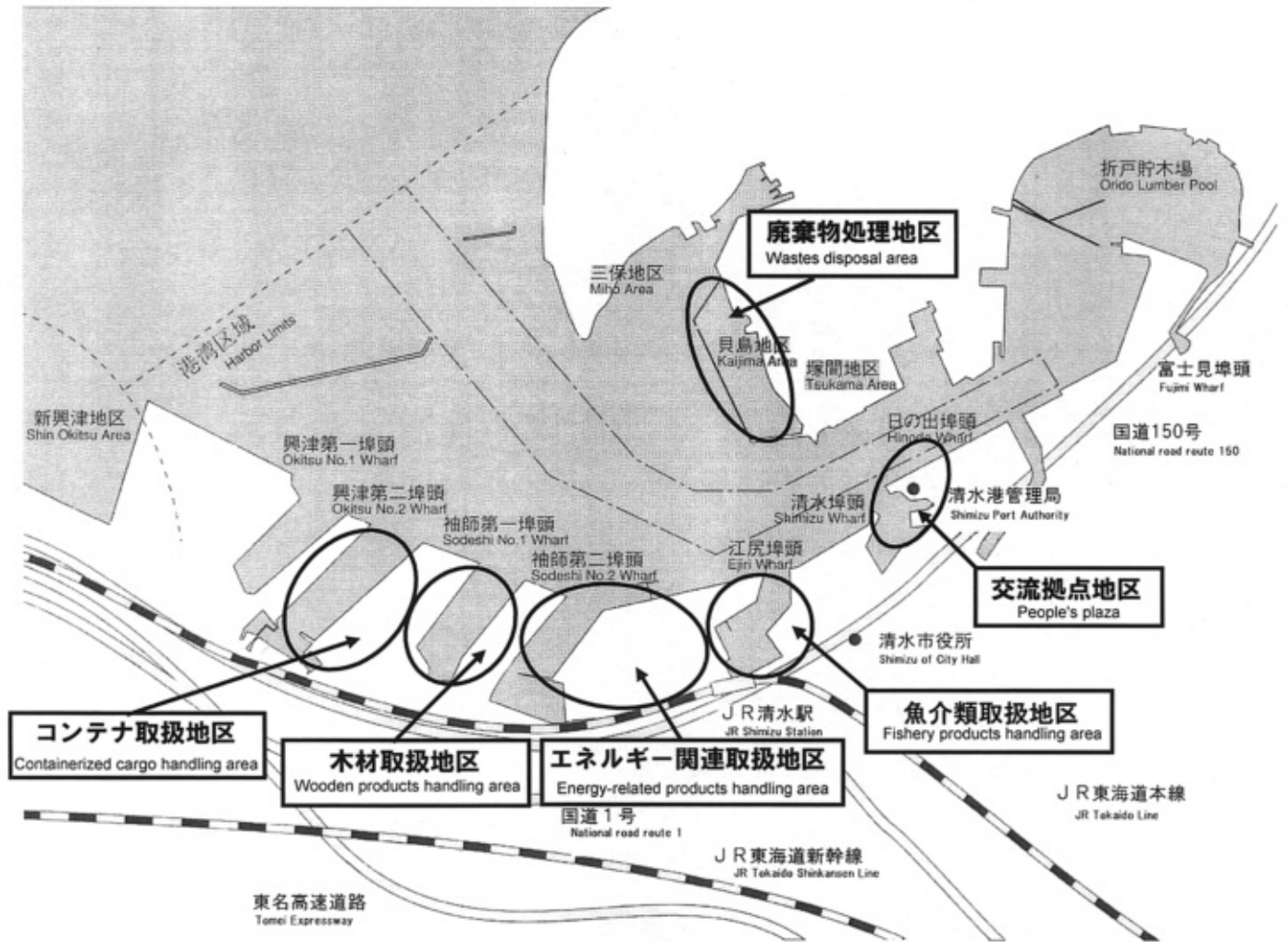


Fig. 4 Overview of Shimizu Port

起こった十勝沖地震による苫小牧港の原油タンク火災の状況をみれば、観光と危険物タンク群の隣接は相反するものと容易に想像が付くはずである。

一方、コンテナ港湾は機械化された港湾で、人の姿があまり見えない港湾である。したがって、コンテナを取り扱う地域が癒しの港湾にはならない。そのため、港湾経営はコンテナの取扱いで賄い、コンテナ取扱いの区域とは切り離された部分を憩い・癒しの部分として配置する必要がある。

### 5. おわりに

本小論では「選択と集中」の時代を迎えた港湾政策の中で、今後の地方港湾のあり方について検討を加えた。その中で、5大港と典型的な工業港を除く地方港は、中核的なコンテナ港湾として特徴づけるか、あるいは国内フィード港として割り切ることが重要であることを述べた。ただし、中核的なコンテナ港湾でも清水港などは、施設能力面から見れば極めて多くの取扱量を保っているが、それがこれから先も可能であるとは言えず、不安定な状況が続くことが予想される。今後も自県の貨物はもちろんのこと、近隣県の貨物集荷を目指した周辺道路整備などのハード面の整備と書類手続の簡素化や使用料金の割引などのソフト面の改善が望まれる。

さらに、真の意味での親水性も港の機能に求められており、港湾機能の再配置も必要である。特に、20世紀の経済を支えた各港の重化学工業品を扱う領域の配置は、観光面と大いに関係するところであり、今後の再配置の検討が必要である。また、機械化の進んでいるコンテナ取扱いの部分も親水性とは切り離して考える必要がある。

### 参考文献

生田正治 (1995)：新生神戸港に望むこと，海運（6月号），26-32。  
 稲垣 哲 (1997)：地方コンテナ港の実態と課題，港湾経済研究，36，27-40。  
 大阪商工会議所 (2002)：大阪湾域における港湾機能効率化に関する提言，8pp。  
 岡本直久・佐藤孝夫 (1998)：コンテナ港湾整備の経済効果，港湾（1月号），40-45。  
 岡本直久・佐藤孝夫 (1998)：大型コンテナ船に対応した埠頭整備の経済効果の推定，運輸政策研究（秋号），12-24。  
 運輸省 (1992)：人と地球にやさしい港湾の技術をめざして，東京，大蔵省印刷局，107pp。  
 運輸省 (1995)：大港流時代を支える港湾，東京，大蔵省印刷局，85pp。



- 運輸省 (1999) : 平成10年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書, 180pp.
- 運輸省 (2001) : 日本の港湾2001, 東京, 日本海事広報協会, 975pp.
- 片桐正彦 (1995) : 第九次港湾整備五箇年計画の策定に向けて, 海運 (11月号), 30-34.
- 川嶋康宏 (1996) : 大交流時代と港湾, 運輸と経済, **56**, 26-35.
- 経済産業研究所 (2002) : 我が国主要港湾地域の国際競争力強化に向けた調査報告書, 92pp.
- 交通政策審議会 (2002) : 経済社会の変化に対応し, 国際競争力の強化, 産業の再生, 循環型社会の構築などを通じて良い暮らしを実現する港湾政策のあり方 (答申), 35pp.
- 港湾投資評価研究会 (2001) : みなとの役割と社会経済評価, 東京, 東洋経済新報社, 219pp.
- 国土交通省 (2001a) : 暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン, 東京, 財務省印刷局, 87pp.
- 国土交通省 (2001b) : 新世紀を拓く港湾の技術ビジョン, 東京, 財務省印刷局, 135pp.
- 国土庁 (1999) : 21世紀の国土のランドデザイン, 東京, 時事通信社, 396pp.
- 小林義久・池田宗雄 (1990) : 港湾知識のABC, 東京, 成山堂書店, 222pp.
- 静岡市ホームページ : <http://www.city.shizuoka.shizuoka.jp/deps/kikaku/sougoukeikaku/4jisou/sakutei/shushi.html>
- 総務庁 (1996) : 港湾に関する行政監察結果に基づく勧告, 13pp.
- 竹村健一 (1996) : 日本の大課題, 東京, 太陽企画出版, 212pp.
- 中野恒明 (2003) : 北九州・門司港レトロ地区の活性化への取り組み, 港湾, **910**, 14-15.
- 日本港湾協会 (2002) : 清水港整備構想調査委員会第1回委員・幹事合同委員会資料本編, 83pp.
- 日本荷主協会 (2003) : 新興津コンテナターミナルがオープン, 荷主と輸送, **345**, 46-48.
- 松尾俊彦・水下佐知子 (1998) : 多変量解析を用いた港湾の特徴抽出と港湾開発問題, 港湾経済研究, **37**, 262-274.
- 三村真人・澤喜司郎・香川正俊・矢嶋道文 (2002) : 交通と文化の史的融合, 東京, 八千代出版, 258pp.
- 山上 徹 (2003) : 現代港湾の異文化の賑わい, 東京, 成山堂書店, 204pp.

## 要 旨

我が国の港湾政策は大きく変化し始めた。国の財政事情が悪化してきていることから、これまでのように多くの港湾を対象とした港湾整備ができなくなってきた。しかし、主要な取扱い貨物となってきたコンテナについては、東アジア諸国との港湾競争も激しくなっており、高規格なコンテナ港湾の整備も求められている。加えて、経済面だけからみた港湾整備ではなく、厚生面からみた港湾整備も求められるようになってきた。

そこで、我が国政府は、今後整備を行うべき港湾を選択し始め、選ばれた港湾に集中的に予算を配分する方針を固めた。そのため、地方の港湾は政府から注目され、かつ特徴的な港湾となる必要に迫られている。

本研究では、中核的な地方港湾の今後の課題について検討した。まず、主成分分析とクラスター分析により、地方港湾の特徴を抽出し、分類を行った。そして、中核的な地方のコンテナ港湾とフィーダ港と位置づけるべき港湾を分類した。さらに、コンテナ取扱いモデルを構築し、港湾までのアクセス道路の整備がコンテナ取扱量に大きく影響を与えることを示した。さらに、港を利用した市民の海への関心を深めるためには、港湾における危険物ゾーンなどの再配置も必要であることを述べた。