

# 東アジアにおけるコンテナ港湾の競合

遠藤 幸子

(川村学園女子大学)

## 目 次

1. 序 論
2. 東アジアにおける主要なコンテナ港湾の動向
  - (a) 神戸港 (b) 高雄港 (c) シンガポール港 (d) 香港港
3. トランシップ・システムに対抗する新しいコンテナ港湾の出現
  - (a) 釜山港 (b) ポートケラン港
4. 結 論

## 1. 序 論

東アジアは、近年コンテナ貨物の発生量が急増している地域である。この地域には、日本および香港・韓国・台湾・シンガポールなどのいわゆる NICS と呼ばれる新興工業国群が集中し、国際物流の動向を把握する上で、また流通システムの変化について調査分析する上で注目に値する地域といえる。これらの国々では、急増するコンテナ貨物の取り扱いに対処するため、相次いでコンテナ施設の整備・拡張が進められてきた。なかでも特に大幅な増加が予測される基隆・釜山・バンコクでは、港域外に新たに補助港湾を配置する計画である。その結果、1990年頃までには、東アジア地域に新たに約20のコンテナバースが新規に完成することになる。

Containerisation International Yearbook (1989年)<sup>1)</sup>によると、1987年の国別コンテナ取扱数では、1位アメリカ、2位日本、3位台湾、4位香港、5位イギリスの順で、これを港別にみると1位香港、2位ロッテルダ

ム、3位高雄、4位シンガポール、5位ニューヨーク・ニュージャージー、6位釜山、7位基隆、8位神戸、9位ロサンゼルス、10位ロングビーチの順となる。すなわち東アジアには、世界で10指に入る港湾が6港も存在する。

港湾貨物のうちでもコンテナ貨物には、主要港に集められ、そこで積みかえられて目的地に到達する、いわゆるトランシップ貨物と呼ばれるものが少なくない。東アジアでは、この主要港に該当するのが香港、神戸、高雄、シンガポールの4港である。そして、このトランシップ貨物をめぐる主要港間の競合は激しさを増している。しかし、トランシップ貨物の量とその動きに関して正確なデータが得られるのは神戸港のみで、シンガポールのように公表していない港湾もあり、調査分析に際しては制約が少なくない。

筆者は、これまでに神戸港を取り上げて、トランシップ貨物の量と動きならびに品目について調査分析した<sup>2)</sup>。その結果、トランシップ貨物の量は1978年をピークとして、その後は減少の傾向にある。これは、韓国を仕出国とするコンテナ貨物のうち、神戸港を経由してU・S・Aに輸送されていたものが、韓国の港湾施設の充実に伴って、直接自国から仕向国の揚地へ輸送されるようになったことによるものと考えられる。神戸港の国内における地位は低下していないものの、周辺諸国への影響力にはかげりがみられる。これに対して、周辺諸国への影響力が今だに衰えていないのがシンガポールである。背後に、マレーシア、インドネシア、タイ、インド、フィリピンなどのコンテナ施設の建設がたちおけている国々が存在するからである。又、高雄のように港湾の低料率、高能率、好労務、年間休日5.5日をセールスポイントとして積極的にPRし、トランシップ貨物の獲得に努めている港湾もある。

こうした状況にいち早く対応してきたのが外国の船社である。東アジア市場を重視した配船、ターミナルの確保、集貨網の拡充をみれば、その戦略は明らかである。日本の船社は、この点では出遅れたという感をまぬがれない。しかし、我が国でもコンテナ船の運航に関する運輸省の政策変更があって、16年間にわたった邦船協調配船体制に終止符がうたれた。その結果、単独あるいは外国の船社との提携を含む新たなグループ化が行なわれ配船形

態にも変化がみられた。さらにサービスの内容にも変化が生じ、定曜日運航、船社による複合一貫輸送体制の充実がもっばらの課題となっている。<sup>3)</sup>

以上のような状況を鑑み、今後、コンテナ港湾の動向を追跡してゆく上で、有効と思われる視点について考察した。

- ① 国内における各コンテナ港湾間の競合
- ② 国内におけるコンテナ貨物の流通システムの形成
- ③ 国内で流通システムの頂点に位置する港湾が、周辺諸国を含めたより広範囲な地域において、どのような地位を獲得してゆくか。
- ④ 港湾利用という点で、最も顕著にさまざまな状況の変化を反映するであろうと思われる船社の動向。

これらの点に留意しつつ、東アジアにおける港湾経由貨物の動きについて調査分析し、各国の主要コンテナ港湾の競合について探ろうというのが本論文の目的である。

## 2. 東アジアにおける主要なコンテナ港湾の動向

東アジアの主要なコンテナ港湾は、神戸、香港、高雄、シンガポールの4港である。いずれも年間150万TEU以上の取扱量があり、その中には相当量のトランシップ貨物が含まれている。まず、この4港について、近年における動向をさぐってみたい。

### (a) 神戸港

表1 日本の主要なコンテナ港湾

	外貨コンテナ 貨物総取扱量	外貨コンテナ 貨物輸出货量	外貨コンテナ 貨物輸入量	コンテナバース の数	コンテナバース 総延長(m)	ガントリー クレーンの数
神戸港	F/T 21,285	12,842	8,443	14	4,630	27
東京港	" 9,596	5,332	4,264	11	2,858	18
横浜港	" 11,781	7,908	3,873	8	2,300	16
名古屋港	" 3,834	2,454	1,380	4	1,320	8
大阪港	" 5,448	3,153	2,295	5	1,350	10
北九州港	" 235	148	87	4	1,160	5

(出所) Outline of Major World Port in 1982より作成  
量の単位は1000トン

表1からもわかるように、神戸港は日本のコンテナ港湾の中で最も施設能

力が高く、コンテナ貨物取扱量でもても他を凌駕している。外貿コンテナ貨物総取扱量のみならず、輸出入別取扱量でも、神戸港はいずれも第1位である。航路別・輸出入別コンテナ貨物取扱量でみると、現在26種類ある航路（P・N・WとP・S・Wは合計、世界一周は実績なしで計24種類）のうち、神戸港が取扱量で第1位を占めているのが輸出で14航路、輸入では11航路ある。外貿コンテナ貨物総取扱量第2位の横浜港の場合は、輸出で6航路、輸入で6航路、同3位の東京港の場合は、輸出1航路、輸入4航路で取扱量第1位であった。<sup>4)</sup>

ところで、神戸港の外貿トランシップ貨物の動きをみてみよう。神戸港を経由する外貿トランシップ貨物のうち94.7%がコンテナ貨物である。外貿トランシップ貨物は、神戸港の全輸出量の13.9%、全輸入量の15.0%を占めており、これを外貿コンテナ貨物だけについてみれば、輸出の20.6%、輸入の33.4%にも達している。神戸港を経由して輸出される290万5,500トンのコンテナ貨物のうちの82.2%はアジア諸国から入ってきたもので、そのうちの56.8%は韓国が仕出地となっている。この韓国を発地とする135万6,000トンのコンテナ貨物のうち82.5%は、アメリカ合衆国を最終目的地とするものである。このコンテナの中身は、日用品、機械類、金属製品、がん具、ゴム製品などである。（表2）<sup>5)</sup>

表2 神戸港経由コンテナトランシップ貨物仕出・仕向国別上位3品目

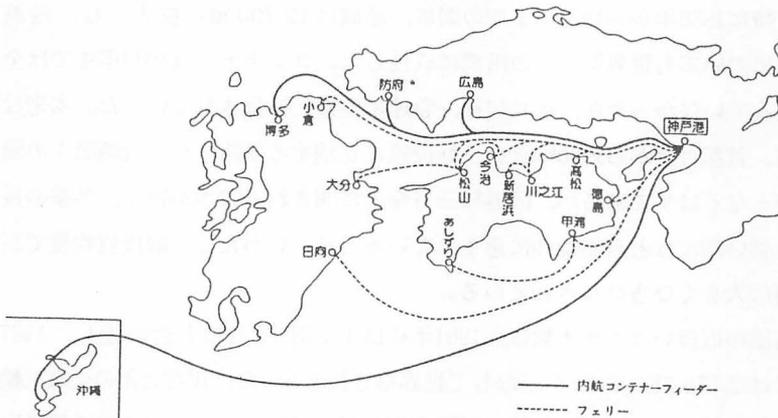
	総数(トン)	第1位	第2位	第3位
総数	2,905,546	日用品	その他機械	金属製品
韓国→U・S・A	1,118,693	日用品	その他機械	金属製品
台湾→U・S・A	359,006	日用品	その他機械	金属製品
U・S・A→韓国	265,918	くずもの	染料・塗料・合成樹脂など	綿花
香港→U・S・A	213,559	日用品	その他機械	がん具
中国→U・S・A	99,225	日用品	金属製品	その他食料工業品
フィリピン→U・S・A	94,169	日用品	その他製造工業品	その他食料工業品
シンガポール→U・S・A	57,879	その他機械	日用品	その他農産品
U・S・A→中国	42,994	染料・塗料・合成樹脂など	その他畜産品	その他機械
韓国→香港	33,132	紙・パルプ	砂糖	その他食料工業品
中国→カナダ	31,917	その他食料工業品	日用品	金属製品
香港→韓国	30,406	くずもの	金属くず	日用品
U・S・A→台湾	28,727	果物・野菜	その他機械	紙・パルプ
韓国→運河地帯	25,464	日用品	その他せいの工業品	その他機械
韓国→西ドイツ	23,763	日用品	その他機械	金属製品
その他	480,694	日用品	その他機械	その他食料工業品

（出所）神戸市港湾局（1984）「神戸港大観」より作成

神戸港が他の港湾を1歩リードした状況にあるのは、神戸港の管理者である神戸市が、積極的に新しい国際複合一貫輸送時代に対応すべく具体策をうちだしてきたからである。それは、相次ぐ大型コンテナ施設の整備、港湾と後背地を結ぶアクセス網の整備、シティ・エア・ターミナルならびにエア・カーゴ・シティ・ターミナルの設置、関西新空港の航空貨物基地建設計画の作成などをみれば明らかである。なかでも六甲アイランドは、4万重量トン級のコンテナ船が2隻同時に接岸できるコンテナターミナルが設置されている。しかも、このコンテナバースは、フェリー網、内航フィーダー網、高速道路網で西日本の各地と連結されている。図1は、神戸港を頂点とする内航フィーダー網を示したものである。広島港、三田尻港（防府）、博多港、那

図1 神戸港の内航フィーダー網（フェリーを含む）

神戸市港湾局「神戸港便覧」より



覇港は、内航フィーダー網で神戸港と結ばれており、これらの港湾の後背地において発生したコンテナ貨物の中には、海路で神戸港まで輸送され、そこで大型の外航コンテナ船に積み替えられて輸出されるものが少なくない。例えば、本田技研熊本工場、日産自動車九州工場、ブリジストン久留米工場から搬出される輸出品の一部は、本田の場合は博多港から、日産ならびにブリジストンの場合は北九州港から内航フィーダー網を利用して神戸港に輸送され、そこで積み替えられて後、さまざまな国際複合一貫輸送ルートを利用し

てアメリカ合衆国へ輸送されている。<sup>6)</sup>

このように国際複合一貫輸送時代の到来にいち早く対応してきた神戸港であるが、長びく海運不況、貿易摩擦による輸出貨物の減少、国内の他の港湾特に大阪港との競合、東アジアにおける各国主要港湾との競合特に香港港の港勢拡大ならびに韓国におけるコンテナ施設の充実に伴うトランシップ貨物の減少など、厳しい状況下におかれているといわねばならない。なかでも香港港には、1983年にコンテナ貨物総取扱量で抜かれており、近接する大阪港の貨物取扱量が神戸港の56%に達したことも危機感をつのらせる一因となっている。

#### b) 高雄港

高雄は1860年商港として開港され1900年代に入ってから本格的に整備された。特に1956年から1970年までの間に、港域は12,700 m<sup>2</sup>に拡大され、港湾規模においても世界第1級の港湾に成長した。コンテナ化は1969年までは全く進んでいなかったが、それ以後、急速に整備・拡張されていった。本来ならば、首都台北から約30kmという好位置に立地する基隆港が、台湾第1の国際港となるはずであるが、同港は三方を山に囲まれ直背地が狭く、冬季の長雨、強い潮流など自然条件に恵まれているとはいいがたく、取扱貨物量で高雄港に大きくひきはなされている。

高雄の取扱いコンテナ数は、1981年には100万TEUの大会に達し、1987年には2,778,786 TEUを記録して世界第3位となった。<sup>7)</sup> 現在台湾の全海上輸送貨物の約%, コンテナ貨物の58%を取り扱っているが、政府の交通部に属する港庁の方針では年間取扱量1億5000キロトンを目標としており、総合港としての機能を充実させる計画である。

高雄のコンテナ取扱高が近年急速に増大した理由の1つは、トランシップ貨物の増加にあるといわれている(表3)。これは、同港に専用ターミナルを配置しているアメリカの船会社であるSEALANDとAPLが、東アジアにおける自社貨物の拠点として高雄を位置づけるようになったことに起因している。1984年の全トランシップ貨物の75%は、この2社が取り扱ったもので

表3 高雄港のトランシップ貨物の全体に占める割合

	トランシップ貨物	総 数	%
1981年	80,513	1,124,707	7.2
1982年	99,549	1,193,998	8.3
1983年	274,162	1,479,482	18.5
1984年	535,281	1,784,981	30.0

(出所) 日本海上コンテナ協会, 「東南アジア地域コンテナ輸送事情調査団報告書」より作成

あった。さらに、他の有力船社、EVERGREEN, OOCL, USL もこれに追随し、高雄にシンガポール、バンコク、マニラなどの港湾から輸送されてきたコンテナ貨物を北米航路の船に積み替える基地としての役割をになわせようとしている。<sup>8)</sup>

台湾には、北に基隆港、南に高雄港の2大コンテナ港湾があり、両港間の距離は400kmに過ぎない。このため発地(荷主)から基隆あるいは高雄のコンテナヤードまでの輸送は、その距離に関係なく同一運賃となっている。基隆港の近くには、インランド・デポなどを配置するだけの敷地を確保できないことから、このような陸上運賃体系が生まれたのであろう。なお、国内におけるコンテナの輸送は、もっぱらトラックが中心であり、鉄道による輸送は第二、第三コンテナヤードに引込線があるにもかかわらず、かなり少ないというのが現状のようである。

狭い国土、西部に集中する工業区、南北に走る高速道路といった状況下において、広大な直背地をもつ高雄港に貨物は一層集中の度を高め、各国の船社も東アジアのコンテナ中継基地として、寄港数をふやすなど、今度、高雄港は飛躍的に発展するものと予想される。一方、基隆港は、高雄港の補助的な機能をになうことになるであろう。

### (c) シンガポール港

シンガポールは、イギリスの植民地時代から中継貿易港として発展してき

た。それは、周辺諸国の経済発展に伴って一層拍車がかかることになった。1987年のコンテナ取扱個数は2,634,500 TEUで世界第4位であった。<sup>9)</sup>このうちトランシップ貨物が占める割合については正式に公表されていないが、40%程度といわれている。

一方、シンガポールという国自体も1970年代に入って急激な発展をとげた。1972年には国産品の輸出が再輸出を上回り、現在では輸出の $\frac{2}{3}$ が国産品の輸出である。すなわち工業化の進展によって中継貿易を主体とする構造がくずれ、加工貿易の比重が増加した。

港湾施設の建設、運営は国営で、シンガポール港務局(The Port of Singapore Authority : PSA)が担当している。PSAは、トランシップ貨物誘致策を積極的に展開してきた。取扱料金の優遇、一定期間内に第二船に積み替えられた貨物に対する割引、無料保管期間の延長、第一船から第二船に1~3日間に接続が完了した場合に10~30%のリベートを支払う制度などを導入して中継貿易港としての地位を強固なものとしてきた(表4)。

表4 シンガポール港のトランシップ貨物優遇策

■取扱料金 (積/揚1回当)			■一定時間内に第2船に積みかえられた貨物に対する割引		
	20フィート	40フィート		20フィート	40フィート
トランシップ貨物	100ドル	145ドル	24時間以内	30ドル	45ドル
上記以外の貨物	200ドル	285ドル	48時間以内	20ドル	30ドル
			72時間以内	10ドル	15ドル
■無料保管期間					
輸出コンテナ	5日間				
輸入コンテナ	3日間				
トランシップ貨物	28日間				

(出所) 日本海上コンテナ協会、「東南アジア地域コンテナ輸送事情調査図報告書」より作成

ところで最近、船社によるシンガポールを拠点とした周辺諸国向けのサービス網作りが活発になってきている。すなわち、日本からまずシンガポールに貨物運び、そこで積み替えてタイ、インド、パキスタン、インドネシアなどへ輸送するというものである。協定メンバーのなかでも商船三井は北米航路(極東~北米太平洋岸南部=PSW)において、シンガポールに直航サービスを行っており、このルートを利用して、自前でインド・パキスタン

向けトランシップ・サービスを実施している。また、同じく協定メンバーである日本郵船もインド・パキスタン向けトランシップ・サービスを検討中である。さらに、シンガポール・トランシップのインドネシア向けサービスを実施する船社も出現しそうな気配である。<sup>10)</sup>

シンガポールではPSAが1992年完成をめざして新しいコンテナ・ターミナル (Pulau Brani Terminal) の建設に取り組んでいる。これは、83 haのヤード・スペースに大型フルコンテナ船用5バースとフィーダー船用5バースを設置した近代的なターミナルで、年間300万TEU以上の取り扱いが可能であるといわれている。

シンガポールではPSAが一元的に港湾の管理運営を行なっている。コンテナバースは原則として公共であるが、1987年から特定の船社に対して一部バースの優先使用权を認める制度を採用した。これは一定量以上のコンテナ貨物を扱うことを条件としたもので、この優先使用权を得ている船社には、NOL, Maersk, Evergreen, APL, Sealand などがある。<sup>11)</sup> PSAの船社に対するポートセールスの姿勢も今や大きく変わろうとしている。

#### (d) 香港港

1987年の実績は、3,457,182 TEUで世界第1位であった。かつて唯一の資源は、天然の良港といわれる香港港であった。しかし工業化の進展に伴い、経済基盤は中継貿易から加工貿易へと変化していった。

香港の経済は、1960年代前半にはプラスチック工業の成長によって、さらに後半には電子機器工業の成長によって著しいのびをみせ、国内総生産も前年比10%増と東南アジア随一の高度成長を記録した。1970年代に入ると石油危機を契機として輸出は停滞し、一時的に成長率は鈍化したものの、後半には、みごとな回復ぶりをみせ、1960年代をしのぐ成長率を示した。ところが、1982年には、またしても世界的な不況による輸出の停滞にみまわれ、国内総生産も前年比1.1%増と急激な低下を記録した。<sup>13)</sup> こうした状況下において、香港の主権をめぐるいわゆる「1997年問題」に関して、イギリスと中国の見解の相違が露呈し、それが将来への不安をまもり、経済の悪化に一層拍車を

かけることになった。そして民間の投資意欲も大いに減退した。こうしたいくつかのマイナス要因があったにもかかわらず、1983年後半から景気は回復のきざしをみせはじめた。輸出の拡大、特に全輸出の約40%を占めているアメリカ合衆国の市場拡大が大ききけん引力となったといわれている。しかし、香港市民にとって「1997年問題」に対する不安が決して消え去ったわけではない。海運業に関していえば、「現在香港で営まれている海運業界の活動は新しい中国の香港政府のもとで今まで通り継続される。」ということが1984年に承認された英中共同宣言において明確化されている。しかし、これは微妙な問題といわねばならないであろう。

中国のコンテナ化は大変遅く1970年代に始まった。1980年以前についてはデータがないが、1980年には18,000 TEU、1985年には、257,000 TEUであった。<sup>14)</sup>おそらく今後とも増加してゆくであろうことは予測されるものの、広大な内陸部をかかえる中国にとっては、インフラストラクチャーの問題が大ききかかわってくる。内陸部の隔海度の大きい地点への輸送には鉄道が不可欠であるものの、鉄道はいつも予約で一杯といった状況である。しかも、中国のハイウェイは2車線で、コンテナの道路輸送には少なからず制約が伴う。

中国における港湾経由貨物の流通システムとして有望なものは何か。それはリバー・トランスポート・システムや、香港を頂点とする内航船舶によるフィーダーシステムであろうといわれている。しかし、さらに末端の部分、コンテナ化本来の目的であるDoor to Door の輸送システムが、どこまで伸びるかは、現在のところ未知数である。

### 3. トランシップ・システムに対抗する新しいコンテナ港湾の出現

輸出貨物の増加に伴って、コンテナ化を推進し、自国の港湾から直接揚地へ輸送する直航システムの実現をめざす国が現われた。こうした直航システムが次々と実現してゆけば、先に述べた主要港のトランシップ貨物の量はしだいに減少してゆくはずである。釜山港のコンテナ施設が整備されたのに伴

って、韓国を発地とし神戸港を經由して輸出されていたコンテナ貨物は減少した。さらに東南アジア諸国においても、シンガポールや香港を經由していたトランシップ貨物を減少させるような動きがいくつか伝えられている。

そこで、こうしたトランシップ・システムに対抗する新しいコンテナ港湾の出現についてみてみたい。

#### (a) 釜山港

韓国は数次の5か年計画によって、10%をこえる年平均経済成長率を達成した。韓国の高度成長は、外資・外国技術の積極的な導入による加工輸出型産業の育成と強力な輸出振興策にあるといわれている。輸出は1962年以降、1981年まで年平均38%という驚異的な勢いで増加したが、1982年以降、世界的な景気の低迷や対韓輸入制限の強化などによって鈍化した。<sup>15)</sup> 今後の貿易動向については、輸出先である先進国の景気いかんによるが、軽工業品分野での競争力の減退や先進諸国の対韓輸入制限強化の動き、さらに市場開放要求の高まりなどの影響力も無視できない。

韓国のコンテナ港湾は、釜山と仁川の2港である。仁川は、台湾の基隆と同じく、大消費地（ソウル）の外港という恵まれた位置にあるが、潮の干満差が大きいこと、地理的に幹線航路上からはずれた位置に立地しているため、極めて不利である。施設面ではまづまづであるが定期船の寄港は少なく、HJCL および Sealand のフィーダー船のみである。

韓国においても国際複合一貫輸送への対応は重要な課題となっており、ソウル・釜山間的高速道路及び鉄道を利用したコンテナ輸送が盛んである。

釜山のコンテナ・ターミナルの運営は、韓国海運庁管轄下の特殊法人、釜山コンテナ埠頭運営公社が一元的に行い、一種の公共ターミナルにもかかわらず、施設利用に際しては自国船社優先主義をとっているという特徴がある。すなわち、外国船社は、ターミナル内でのコンテナの stack を原則として認められておらず、CFSの使用も不可能である。また berthing に際しては、first come / first serve が原則であるが、韓国船社には優先バース権を認めている。従って、外国の船社は地元通運業社と提携して、各自 Off-Dock CY を確保せざるをえない。

1987年の釜山港のコンテナ取扱実績は1,949,143 TEUで世界第6位であった。<sup>16)</sup> 韓国を代表するコンテナ港湾として発展を続けてきた釜山港であるが、問題は直背地の狭さである。今後、取扱量が増大しても、それに対処しうるだけの大規模な物流施設を建設する余地はない。1990年代中には、釜山港の収容能力は限界に達するといわれており、政府は釜山港の代替港を建設することを計画中である。

強力な輸出振興策に対応して施設の整備・拡張を推進してきた釜山港であるが、今後国内において流通システムのどの部分を担うことになるかによって将来の発展の方向が決まるであろう。もし新しいコンテナ港湾が十分機能することになれば、国内においてもその影響力は無視できないし、船社にも選択の余地を与えることになる。

#### (b) ポートケラン港

マレーシアは、これまで伝統的に先進国の景気の変動に左右されやすい貿易構造をもっていた。しかし、一次産品の種類もゴムとスズからパーム油、カカオ、胡椒、原木・製材品、原油・天然ガスなどが加わって多様化し、現在ではさらに工業化の進展に伴って軽工業製品が加わるようになった。1983年には、輸出品の約30%を工業製品が占めるに到った。

マレーシアには大小14の港湾があり、そのうちポートケラン、ペナン、ジョホール、カンタン、ピンツルの5大港が連邦政府の管轄下にある港湾局によって管理されている。1987年のコンテナ取扱実績では、ポートケラン275,700 TEUで世界第51位、国内第2位のペナン125,430 TEUで第100位であった。<sup>17)</sup>

ポートケラン港は、近代的設備を備えた北港と従来の設備を有する南港の2区画からなりたっている。北港には、3つのコンテナバースと4基のガントリー・クレーンを有するコンテナターミナルがある。当港湾は若干入超の傾向はあるが、比較的輸出入のバランスがとれているので、コンテナ船の寄港地として有望視されている。

ポートケランは、首都クアラルンプールから40kmのところに立地しており、

輸入雑貨の多くは、この大消費地に輸送されている。また、ケランバレー工業地帯及び南部の工業都市ペラク、ゲマスなどの輸出貨物も当港に集められる。コンテナの内陸輸送には、もっぱらトラックが使われており、鉄道による輸送は少ない。トラック会社としては、国策会社 KONTENA NATIONAL社と民間の SHAPADU の2社がある。前者はトラクターヘッドの保有台数では世界最大規模を誇っている。しかしシャーシ不足となりがちなため、FCLコンテナは約1週間の滞貨となっている。また、当港とクアラルンプールの中間には、インランド・デポが配置されており、ここでもFCL、LCLコンテナの通関が可能で、前述の国策会社が運営にあたっている。

現在マレーシアでは、ポートケラン港にコンテナ貨物を集中させるべく、ハード面でもソフト面でもさまざまな対策を講じている。1986年に政府は、保有株式の51%を民間に放出し、ターミナルの運営を民営化し、それによって効率の改善をめざそうとしている。また、シンガポール向けに陸上輸送されるコンテナ貨物については、1コンテナ当たり100ドルのサーチャージを徴収している。にもかかわらず、船社やコンサイニーは、シンガポールを利用することが多い。というのは、サーチャージを支払ってもシンガポール経由の方が目的地に迅速に到着するからである。<sup>18)</sup>しかしこうしたマレーシア政府の努力がすべてむだであったというわけではない。川崎汽船が、1989年5月からマレーシア直航サービスを開始し、ポートケラン、ペナンの2港に寄港することになったからである。川崎汽船は、これまでシンガポールからのトランシップ・ベースでマレーシア発着貨物を引き受けていた。川崎汽船は現在この近海フルコン航路の投入船を4隻から5隻に増強し、曜日固定のウィークリー体制でサービスを行っている。<sup>19)</sup>

#### 4. 結 論

序論で述べた4つの観点から、東アジアにおけるコンテナ港湾の動向について調査分析した。その結果、以下に述べるような結論に達した。

① 東アジアでは、日本を除けば、コンテナ港湾は各国とも1港集中型であ

る。韓国の釜山港や台湾の高雄港のように競合する港湾が存在するにもかかわらず、地理的条件によって自ずとその優位性が決まってしまった例が少なくない。今後、それらの港湾がどのような盛衰の途をたどるかは、貨物の発生量ならびに貨物の増加に伴う施設の整備・拡張の余地の有無にかかっている。それだけの余地がなければ、新たに補助港湾が建設されることになり、新しい流通システムが生まれることになる。

② 中国を除けば、国内におけるコンテナ貨物の輸送はトラックが中心である。国際複合一貫輸送時代の到来に対処すべく、港湾を拠点とするネットワークづくりに具体的な形で取り組んでいる港湾管理者は少ない。その点では、神戸港、高雄港が有望である。将来は情報・通信システムを結合した総合港のみが国際物流を左右することになるだろう。

③ 経済力の発展に伴って発着貨物が増加すると、各国とも自国の港湾から直航システムでコンテナ貨物を出し入れしようとする。その結果、シンガポール、高雄、香港、神戸など主要港のトランシップ貨物は減少する。その最たるものが、釜山港の発展に伴い、トランシップ貨物の減少をみた神戸港である。

④ 各国の港湾管理者の思わくとは別個に、船会社による港湾の選択、すなわちその流通システムづくりとどうかかわるかという問題がある。原則としては、一定量の貨物が常に確保でき、しかもコンテナ施設が整備されていれば、船会社は寄港を考えるであろう。しかし、必ずしもそれだけではない。船会社にとっては最も効率の良いシステムであっても、そこでの位置づけが港湾管理者の意向にそうものかどうかは別問題だからである。現在、船会社が注目しているのは、シンガポール港と高雄港であり、他の多くはフィーダー・システムにしか組み込まれないということもおこりうる。

#### 注

- 1) Containerisation International Yearbook, 1989年, Through Trans・pvrt Mutual Service, London.
- 2) 拙稿「国際複合一貫輸送システムの形成期における神戸港の役割」, お

茶の水女大人間文化研究年報, 1986,

- 3) 日本海上コンテナ協会, 「東南アジア地域コンテナ輸送事情調査団報告書」, 1986, P 8,
- 4), 5) 神戸市港湾局, 「神戸港大観」, 1984,
- 6) 日本郵船神戸支店における聞き取り, 1985,
- 7) 前掲書 1) による。
- 8) 前掲書 3) P 99,
- 9) 前掲書 1) による。
- 10), 11) ジャパンプレス社, 「SHIPPING GAZETTE」, 1989年 5月 8日号, P 17,
- 12) 前掲書 1) による。
- 13) 前掲書 3) P 66~69,
- 14) 日本海上コンテナ協会, 「日本 / アジア新興工業国物流情報交換会議報告書」, 1988, P 95~99
- 15) 前掲書 3) P 111 ~ 113
- 16), 17) 前掲書 1) による。
- 18) 前掲書 14) P 156 ~ 157
- 19) ジャパンプレス社, 「SHIPPING GAZETTE」, 1989年 5月 15日号, P 18,

マレーシア直航開始第 1 船は, “Asia Star“で, 東京 5月16日(火), 名古屋同17日(水), 神戸同18日(木)の後, 基隆, Manila, Singapore を経て, ポートケラン到着が5月31日(水), ペナン6月3日(土)であった。