

阪神港における後背地産業集積による港湾物流の促進

陳 曦

Promotion of Port Logistics by Hinterland Industrial Clusters in Hanshin Port

CHEN Xi

目 次

はじめに

- I 港湾の国際競争力をめぐる諸研究
 - II 港湾背後地を利用した産業クラスターの形成
 - III 阪神港と関西イノベーション特区の連動効果
- むすび

要 旨

国際競争力の低迷が著しい阪神港は、国際コンテナ戦略港湾の指定をうけ、後背地に先端産業の集積を促すことにより新たな貨物を創出し、国際競争力の強化を図ろうとしている。本研究は阪神港の後背地における産業クラスター形成と阪神港の再活性化との関係について考察する。

Abstract

Hanshin Port where international competitiveness degenerates remarkably was designated the strategic port of the international container. We try to strengthen the international competitiveness of the Hanshin Port by forming the advanced industry cluster behind the Hanshin Port. This article focuses on the relation between industry clusters behind the Hanshin Port and the reactivation.

キーワード：産業集積、港湾物流、港湾競争力

Key words： industrial clusters, port logistics, port competitiveness

はじめに

20世紀後半の日本の経済発展を下支えしてきた日本の港湾は、今日大きな問題に直面している。中国、韓国をはじめとする近隣諸国の大規模な港湾開発と港湾サービスの提供により、日本の港湾の国際的地位が近年著しく低下している（図1）。

アジアの国際物流のゲートウェイとして機能してきた日本の港湾が、激しい国際港湾間競争にさらされ、衰退のプロセスを辿っている。こうした事態に鑑み、国土交通省は、日本の港湾再生の切り札として平成14年に「スーパー中核港湾」政策を発表した。さらに、平成21年には大型化が進むコンテナ船に対応し、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定を行うこととした。

ところで、「スーパー中核港湾政策」の効果・成果及び今後の港湾政策の方向性を検討する際に、各指定港の港湾物流構造と地域経済との関係を明らかにする必要がある。この際、国家経済や地域経済の成長に強い関わりがある産業集積クラスターについて、マイケル・E・ポーターの理論に基づいて検討しておこう。つづいて、スーパー中核港湾の指定港であり西日本のハブ港である阪神港の後背地あるいは関西地域において、どのような産業クラスターが形成されようとしているか、すなわち、関西イノベーション国際戦略総合

1980年			1990年		
港湾	千TEU	順位	港湾	千TEU	順位
NY/NJ	1,947	1	シンガポール	5,220	1
神戸	1,456	4	神戸	2,600	5
横浜	722	13	横浜	1,650	11
東京	632	18	東京	1,560	13
大阪	254	38	名古屋	898	24
名古屋	206	45	大阪	483	38

2000年			2010年		
港湾	千TEU	順位	港湾	千TEU	順位
香港	18,100	1	上海	29,069	1
東京	2,899	15	東京	4,285	25
横浜	2,317	20	横浜	3,280	36
神戸	2,266	22	神戸	2,556	45
名古屋	1,912	28	名古屋	2,549	46
大阪	1,474	36	大阪	1,264	86

図1 日本主要港のコンテナ取扱量及び世界ランキングの推移
(1980年－2010年)

出所：日本港湾協会 港湾政策研究所

港湾・物流データ 世界の港湾のコンテナ量ランキング

http://www.phaj.or.jp/distribution/data/world_20th.pdf

注：世界ランキング順位一位の港湾データを参考として引用する

特区（以下は特区）の取組みを明確にする。具体的には、医薬・医療のライフサイエンス分野と新エネルギーに代表されるグリーン分野の両軸に整理される。例えば、神戸市の「医療産業都市」や大阪夢洲での世界トップレベルのバッテリークラスターをはじめ、世界をリードする先端産業の生産拠点の集積である。それゆえ、阪神港は国際物流を含め、物流拠点としての機能をより一層効率化・高度化するように要請されるであろう。物流機能の向上を図るため、物流インフラの一層の整備の要請は自明のことである。後背地から生み出される貨物を集荷する機能を担う阪神港が関西全体の産業を高度化する動きに対して、どのような役割を果たすのかということをはっきりと明らかにするためには、日本港湾の整備や運営を強化するための「スーパー中枢港湾政策」の方向性や効果・成果を検証する必要がある。

本研究はスーパー中枢港湾、さらに国際コンテナ戦略港湾の選定を受けた阪神港の取組み評価と今後の政策の方向性を明確にする前段階として、本稿は、阪神港の後背地を利用した産業クラスターが適切に機能して、阪神港に新たな輸送需要を創出しているのかということに注目して議論を展開することにする。

まずは、港湾の競争力をめぐる議論を先行研究に基づき整理する。つづいて、ポーターの競争環境を強調するクラスター理論に対して、積極的な公的関与を重視する産業クラスター論の議論に基づいた阪神港の後背地を利用した産業クラスター形成について述べ、そこで創出される貨物が阪神港の新たな港湾需要になりうるのか検討することにする。

I 港湾の国際競争力をめぐる諸研究

図1で見ると、阪神港を含む日本の5大港湾は国際的地位を下げ、国際競争力の低下が懸念されている。こうした中、港湾の競争力をめぐる様々な議論が行われている。特に井上（2007）は、港湾の競争力は二者択一なものではなく、多面的なものであるゆえ、自己のもつ競争力を構成する要素をどのように評価し、どう磨き、どう組み合わせるかを他港にない特徴ある競争力を実現するか、ここに各港の経営戦略が問われていると指摘する¹。その上で、井上（2002）は急成長を遂げる中国の消費や生産を睨んだロジスティクスハブを日本の港湾に形成すべきなのではないかと提言している²。すなわち、中国市場に対する加工流通基地として国際的なロジスティクス産業の集積を目指し、結果として日本の物流需要そのものの増大を図ることを意図している。津守（2006）は2004年に京浜港、阪神港及び伊勢湾がスーパー中枢港湾の指定を受けたが、そもそも「集荷」か「分散」か

¹ 井上（2007）、p. 16.

² 井上（2002）、p. 21.

の論点整理がなされていない中で議論が進行したことに疑問を呈しているが、日本の港湾の国際競争力を考える際、日本の港湾の集荷力の弱さを指摘している³。小澤（2007）も同様に、欧州基幹航路の減少は港湾の貨物取扱量の結果であると指摘する⁴。二村（2013）は Fleming & Baird の研究を引用しながら、競争力のある港湾とは、利便性が高く、効率的かつ安価でサービスが提供できる、信頼性の高い港湾であり、近隣の港湾に比較して船社または荷主から選択される可能性が高く、結果的に多くの貨物を集めることができる港湾であると述べている⁵。

こうして見ると、今後の日本の港湾に求められるのは、成長著しい東アジア地域を意識した新たな成長産業及びロジスティクス産業の集積を進め、井上（2007）が指摘するように⁶、海陸の結節点としての港湾からロジスティクスの付加価値を生み出す港湾への変貌を図ることだといえる。

II 港湾背後地を利用した産業クラスターの形成

1 国の競争力と産業クラスター

ポーターは、クラスターを「ある特定の分野における、相互に結び付いた企業群と関連する諸機関からなる地理的に近接したグループであり、これらの企業群と諸機関は、共通性と補完性によって結ばれている」と定義している⁷。さらに、ポーターは、「ある国の競争力は、その国の産業におけるイノベーションを起こす能力によって決定される。競争の基盤が知識の創出と蓄積へとシフトしていく中で、国の役割は増している」と述べている⁸。すなわち、一国の競争力を決定づける持続的なイノベーションは、ポーターが提示するダイヤモンドフレームを構成する需要条件、要素条件、企業戦略及び競争戦略、関連する支援産業という企業の競争優位性を規定する4つの要因が相互に結び付き、有機的に連携することによって創出されることになる。その際、競争的環境がこれら4つの要素の連携を促進させるとして最も重視されている。

このように競争環境を重視するポーター理論に対して、地域を構成する企業間のネットワーク化と協力的関係の存在、知識創造的な環境、社会・文化的環境の形成などを重視し、

³ 津守（2006）、pp. 9-10.

⁴ 小澤（2007）、p. 15.

⁵ 二村（2013）、p. 77.

⁶ 井上（2007）、p. 17.

⁷ マイケル・E・ポーター（1999）、p. 70.

⁸ マイケル・E・ポーター（1999）、p. 5.

機関の設置やネットワーク形成への公的機関の積極的な関与を重視する研究成果が蓄積されている⁹。

日本においても、公的機関の積極的な関与の下でクラスター形成が推進されている。その一例として、関西地方では、2011年12月に第1次指定を受けた関西イノベーション国際戦略特区がある。国際戦略特区の指定の狙いは、経済の持続的な成長を図るために、経済成長のエンジンとなる産業の集積拠点を創出することにある。

2012年12月に内閣府から公表された日本経済の動向などを分析したリポート(ミニ白書)によれば、海外設備投資比率は製造業全体の19%と3年前から6ポイント以上高まった(図2)。国内産業空洞化の懸念が強まっていると指摘している一方、国内雇用の縮小や生産性の低下につながる懸念があると警鐘を鳴らしている¹⁰。

しかし、このように製造業が海外にシフトしていく状況に対して、たとえば、世界をリードする先端産業が国内に集積すれば、高い付加価値を効率的に製品に盛り込むことにより競争優位性を実現できるようになり、グローバル競争力を取り戻すことにつながるであろう。

つまり、一国の競争力を評価する際に、グローバル化、IT化の進むなかで、世界をリードする先端産業なおかつ産業集積機能をもち、ダイナミックなイノベーションを創出する

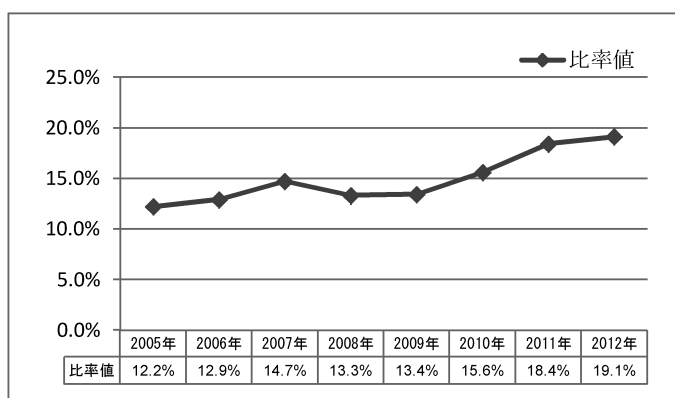


図2 日本製造業の海外設備投資比率¹¹
(2005年-2012年)

出所：経済産業省「海外現地法人四半期調査」データより筆者作成。

⁹ 財団法人総合研究所（2012）、p. 14。また、経済学の視点からクラスター概念を捉えたポーター理論と産業クラスターを経営学・組織論の視点から捉えた新たな研究の展開については、藤田（2011）、pp. 104-114を参照。また、産業集積をめぐる近年の主要なアプローチを示す研究として、小林（2009）、pp. 407-414を参照。

¹⁰ 日本経済新聞（2012. 12. 22）「産業空洞化、加速を懸念 内閣府ミニ白書」

¹¹ 2005年-2012年各年10-12期のデータを用いた。

「場」としての産業クラスターを有することが重要な指標の一つとなるだろう。

また、アジア市場を中心に海外進出するなか、生産の現地化や生産拠点の海外シフトおよび国際分業が加速するなかで生じる産業構造の大きな変化に対応するために、生産から消費までの一連の物流活動、すなわち、SCMを一層効率化することが求められている。先端産業クラスターで生産された貨物の精密化に対応する高度な物流が必要となっている。

2 関西イノベーション特区と先端産業の集積

産業の国際競争力の低下や円高などによる産業空洞化の進行などにより、日本経済が低迷している。日本政府が経済の持続的な成長を図るために、経済成長のエンジンとなる産業の集積拠点となる国際戦略総合特区の指定を行った。関西イノベーション国際戦略総合特区¹²は2011年12月に第1次指定を受けた。

具体的には、医薬品、医療機器、先端医療技術（再生医療など）、先制医療、バッテリーやスマートコミュニティという6つの分野に対して規制緩和、財政支援、税制優遇や金融支援（表1）などが行われる。

このような優遇措置を適用することにより、神戸港の後背地には先端産業・医薬の産業クラスター、大阪港の後背地には新エネルギー関連の産業クラスターの形成が進められ、阪神港での貨物取扱量の伸長が期待され、阪神港の競争力にプラスの影響をもたらすものと思われる。

今後の世界市場での需要拡大が期待される新エネルギー・環境に関する産業が集積する大阪港後背地¹³で生産されるリチウムイオン電池の生産金額は、国内シェア81.2%、太陽電池は同73.8%¹⁴を占めている。生産品の一部は阪神港、関西国際空港を利用し海外に輸出されている（図3）。

高齢化が一層加速する社会において、医薬・医療分野は今後ますます成長する産業と考えられる。神戸市では、1998年より「神戸医療産業都市構想」を提起している。神戸市三宮の南に位置する人工島「ポートアイランド」第2期地区を中心に「神戸医療産業都市」が立地した。「ライフサイエンスクラスター」とするため、産官学の連携や関連企業を集

¹² 関西イノベーション国際戦略総合特区を構成する地区は、京都市内、北大阪、夢洲・咲洲、播磨科学公園都市、阪神港、けいはんな学研都市、大阪駅周辺、神戸医療産業都市、関西国際空港の9地区である。日本経済新聞（2012年9月26日付朝刊）

¹³ 太陽電池を生産する会社は、三菱電機株式会社、三洋電機株式会社（現パナソニック株式会社）、シャープ株式会社、京セラ株式会社、カネカソーラーテック株式会社などが関西を中心に工場を集積させている。リチウムイオン電池はパナソニック株式会社、日立マクセル株式会社などがある。

¹⁴ 夢洲 産業・物流ゾーン推進会議 第三回 資料2-2（2012）、p.13.

<http://www.city.osaka.lg.jp/port/cmsfiles/contents/0000123/123883/shiryo2-2.pdf>

表1 関西イノベーション国際戦略総合特区における優遇政策の概要

京都府 京都市	大阪府 大阪市
京都府のオープンイノベーション拠点機能の強化のための新規予算（平成23年より措置／平成24年度：0.64百万円）	企業立地促進補助金（大阪府）： バイオ・ライフサイエンス、ロボット、情報家電、新エネルギー等の分野のうち、先端的な事業と認める工場又は研究開発施設の新設を行う企業に対して補助（平成24年度予算額：府内全体で3,919百万円）
不動産取得税の全額減免 （現在1/2減免を実施しており、全額減免を検討中）	府内投資促進補助金（平成19年度より措置）先端産業分野の研究開発施設の新地・増改築を行う企業に対して補助
京都府雇用の安定・創出と地域経済の活性化を図るための企業の立地促進に関する条例（平成14年4月施行）	外資系企業等進出促進補助金（平成23年度より措置）府内に新たに本社機能やアジア拠点等を設置する外資系企業等に対して補助
京都府中小企業応援条例 （平成19年4月施行）	不動産取得税：産業集積促進地域（彩都ライフサイエンスパークなど）において、対象不動産の取得に係る不動産取得税の1/2軽減（最大2億円）（平成13年度より措置）
けいはんな次世代エネルギー・社会システム実証プロジェクト推進協議会を設置（平成22年9月）	特区エリアに進出する「新エネルギー分野」、「ライフ分野」などの事業者に対する法人事業税・法人府民税・不動産取得税の軽減措置について検討中
兵庫県 神戸市	関西国際空港
産業集積条例に基づく新事業・雇用創出型産業集積促進補助（平成14年度より措置／平成24年度予算額：2,371百万円）	薬監証明等電子化促進（平成23年度予算額：5百万円）
京速スパコンの産業利用促進のために(財)計算科学振興財団・高度計算科学研究支援センターを運営（平成20年度より措置／平成24年度予算額：78百万円）	医薬品定温庫施設利用促進（平成23年度予算額：51百万円）
兵庫県立大学大学院シミュレーション学研究所開設（平成22年度より措置／平成24年度予算額：92百万円）	国際物流事業者拠点化促進（平成23年度予算額：2億40百万円）
国際戦略総合特区事業の推進（平成24年度予算額：606百万円）	就航奨励一時金（着陸料の減免）（平成23年度予算額：5億19百万円）
①医療機器等事業化促進プラットフォームの構築 ②先制医療の実現に向けたコホート研究等の推進 ③シミュレーション技術を活用した革新的創薬等の推進 ④国際医療交流による医療技術の発信 ⑤総合特区関連事業重点推進エリア（用地）の創設及び特区事業推進組織の運営	貨物需要の創出関連（平成23年度予算額：24百万円） エアライン就航誘致・サポート関連（平成23年度予算額：28百万円） （※）関西の経済界及び2府7県4政令市などで構成する関西国際空港全体構想促進協議会の平成23年度予算額（債務負担含む）

阪神港	
大阪港、神戸港など複数港寄りの外航船舶に対する特別とん税の減免（大阪市、神戸市）（平成19年度以降）	大阪港、神戸港など複数港寄りの外航船舶に対する特別とん税の減免（大阪府、兵庫県）（平成19年度以降）
陸上輸送を海上輸送に転換するなど、CO ₂ 排出削減効果のあるモーダルシフト補助制度を全国の自治体に先駆けて実施（大阪市）（平成17年度～平成19年度）	堺泉北港に寄港する内航フィーダー航路を新たに利用する場合、コンテナ1本につき3,000円の補助（大阪府：コンテナ貨物拡大助成事業）（平成23年度以降）
陸上輸送を海上輸送に転換するなど、CO ₂ 排出削減効果のあるモーダルシフト補助制度を実施。平成20年度からは鉄道輸送の利用も拡大。さらに平成22年度には陸上輸送距離短縮、コンテナのラウンドユースも対象（神戸市、神戸港埠頭公社）（平成18年度～平成22年度）	モーダルシフトを推進し内航コンテナ貨物を集める集荷策として、内航船を用いたコンテナ貨物の海上輸送へのシフト等に対する補助制度（H23：1,000円／TEU、H24：2,000）
国際コンテナ戦略港湾の集荷策として、西日本から釜山等に流れる貨物を阪神港に集約するための様々な補助制度等を実施 神戸市、神戸港埠頭(株)：内航フィーダー利用促進事業、コンテナ貨物集荷促進事業、トランシップ貨物誘致事業、ソウル首都圏貨物誘致事業 大阪市：モーダルシフト補助制度（平成23年度以降）	

出所：関西イノベーション国際戦略総合特区 HP「特区による事業メリット」より抜粋。
<http://kansai-tokku.jp/merit/>

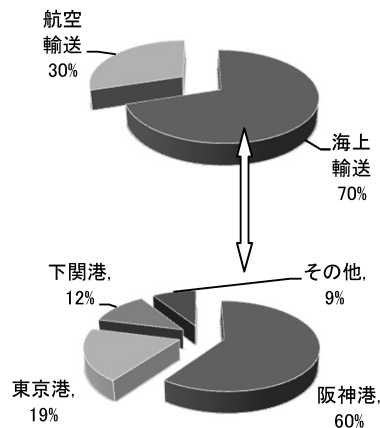


図3 日本のリチウムイオン電池輸出における阪神港の取り扱いシェア

出所：夢洲 産業・物流ゾーン推進会議第三回資料2-2（2012）p. 13.
<http://www.city.osaka.lg.jp/port/cmsfiles/contents/0000123/123883/shiryo2-2.pdf>

積させて、先端医療技術のR & D型拠点として整備されている。

こうして産業集積が進む神戸に拠点を置く企業が近年激増している（2013年8月31日までには、日本ベーリンガーインゲルハイム<独>、オリンパス、ビーエムティーハイブリッド、三菱重工業をはじめ、252社／団体）。医療・バイオを核とする臨海エリアと製造・物

流拠点に最適な内陸部の同時開発がポイントとなる。

3 特区における阪神港の位置付け

阪神港は関西イノベーション国際戦略総合特区の海上窓口として、その機能強化は、経済・産業活動を下支えする基盤強化の一環として、特区に位置づけられている。後背地の産業集積から創出される貨物を安全かつ効率的に輸送するため、また、集積している高度な先端産業に相応しい物流機能を提供できるように整備されている。例えば、連続バース一体運用や民の視点による港湾経営主体の上下分離経営の確立などの港湾運営の効率化の取組みが行われている。合わせて、内需および海外向けの貨物を取扱うために、内航フィーダーの集荷機能強化とそれによる基幹航路の維持・拡大およびコストの低減を図り、阪神港の競争力を回復させる取組みを強化するために、外貿コンテナネットワーク網の確立を急ぐ必要がある。

Ⅲ 阪神港と関西イノベーション特区の連動効果

近畿圏の後背地に巨大な消費圏を持つ阪神港では、アジアで生産された消費材や部品などの輸入が増加する一方、輸出では、日本からの製品輸出は近年全体的に減少する傾向がある。それゆえ、関西イノベーション国際戦略総合特区に集積しているバッテリー、コンデンサーなどのエネルギー産業や医薬品産業にかかわる高付加価値製品の輸出の増加が期待されている。輸出貨物については、後背地における貨物の創出及び内航フィーダーの整備が課題となっている。他方、輸入貨物については、流通コストを削減するために、効率的かつ安全、低価格な物流が要請される。具体的には、①先端産業の立地促進による創荷、②内航フィーダーの強化、③先端産業と国際物流を支えるための港湾機能の拡大、④コストやリードタイムなどの港湾サービスの向上、⑤国際物流事業者誘致によるアジア拠点の形成などの対応が必要であると指摘されている¹⁵。

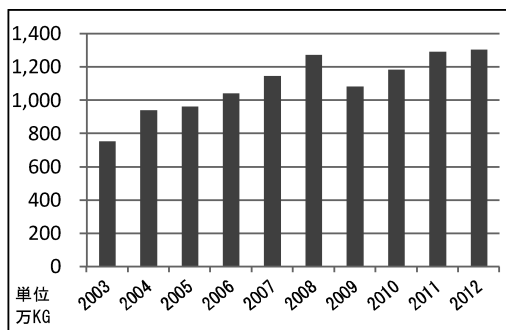
1 後背地先端産業の立地促進による創荷

神戸港・大阪港のコンテナターミナル後背地において、企業の立地需要に応じて用地を提供することによって、物流関連企業や先端産業など創荷企業の集積を促す効果が期待されている。大阪港夢洲地区の開発地区では、産業・物流ゾーンとして約40haの用地が開発された。臨海部の広大な敷地を有効に活用し、港湾に近接する場所に物流施設を設置す

¹⁵ 関西イノベーション国際戦略総合特区 <http://www.pref.osaka.lg.jp/attach/20071/00000000/nanazi.pdf> p.2

ることにより、国内二次輸送の距離が短縮されることをはじめ、物流コストの削減やリードタイムの圧縮にも繋がる。新たな企業の立地を促進することによって、阪神港を経由する貨物を増やし、港湾利用者いわゆる荷主への物流サービスの改善が期待される。

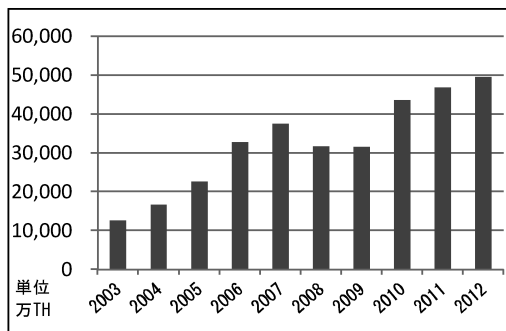
また、2003年以降から2012年までの近畿圏における医薬品の輸出貿易の動向（図4）を見ると、2009年に一旦減少するが、2012年まで右肩上がり増加している。また、同時期のコンデンサーの輸出貿易の動向（図5）を見ると、2008年、2009年と連続して減少したが、2010年から再び増加する傾向にある。このデータからみると、関西に集積している医



2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
7,531,197	9,414,895	9,631,199	10,415,519	11,476,141
2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
12,721,716	10,840,475	11,828,624	12,907,241	13,058,529

図4 近畿圏における医薬品輸出動向
(2003年～2012年)

出所：大阪税関 調査統計課 貿易統計各年確定値より筆者作成。



2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
125,480,585	166,814,781	226,284,919	328,155,579	375,217,372
2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
317,103,777	315,074,061	436,325,546	469,017,384	495,920,665

図5 近畿圏におけるコンデンサー輸出動向
(2003年～2012年)

出所：大阪税関 調査統計課 貿易統計各年確定値より筆者作成。

薬品やコンデンサーなどの先端産業が生み出す貨物の輸出に対して、プラスの効果が現れていると言える。

さらに、大阪港における医薬品の輸出入動向（2003年から2012年まで）を数量・価額ごとに見ると、以下の図6、図7の通りである。数量から見ると、輸入は輸出を上回っている。一方、価額のデータを見ると、輸出は2006年に8,831百万円、2007年に37,336百万円そして2008年に60,202百万円という実績である。このように大阪港から輸出される高付加価値貨物である医薬品は数量単位で見ると、劇的な変化は見られないものの着実にその数量を伸長させている。他方、価額単位でみると2007年以後劇的に取り扱い価額を伸長させ、今日安定的に推移している。これは、阪神港の後背地に集積する産業クラスターとして期待される医療・医薬産業が阪神港の新たな需要の萌芽と見ることができよう。

そして、大阪港周辺は工場進出に必要な面積を満たす土地があり、ロジスティクスの起

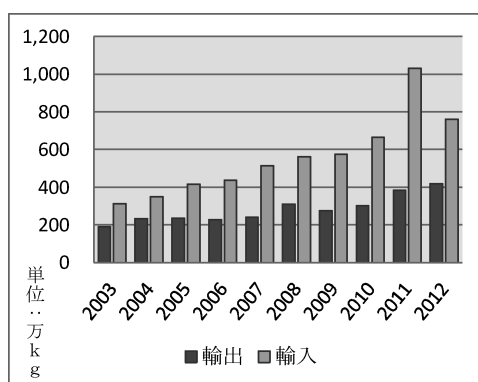


図6 大阪港医薬品輸出入動向（2003年～2012年 数量）

出所：大阪税関 調査統計課 貿易統計各年確定値より筆者作成。

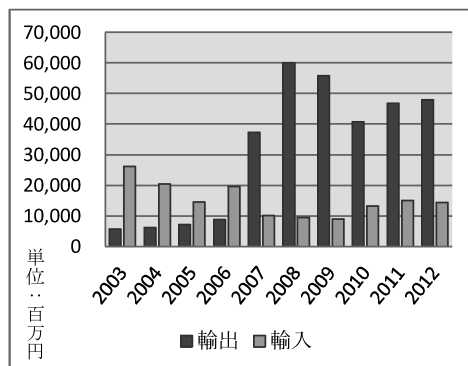


図7 大阪港医薬品輸出入動向（2003年～2012年 価額）

出所：大阪税関 調査統計課 貿易統計各年確定値より筆者作成。

点として多様な海上輸送モード、加えて関西国際空港へも車で30分圏内にあり航空輸送も選択できる。また、都心部に近接し、雇用の確保という点においても有利な立地条件を備えている。これにより今後も産業集積が期待される¹⁶。

2 港湾における規制緩和

平成17年に港湾法が改正され、スーパー中樞港湾に指定された京浜港（東京・横浜）、伊勢湾（名古屋・四日市）、阪神港（大阪・神戸）に法的指定港の位置づけが付与された。その指定とともに、公的支援政策が創設されたのをはじめ、支援策の拡充や重点化投資が図られてきた。併せて、港湾の国際競争力の向上、物流高度化及びセキュリティの確保に係る要請に応えるため、FAL条約¹⁷や港湾輸送事業の規制緩和に基づく港湾輸送事業法、港則法、港湾法、水先法の改正などが行われた。さらに、平成18年には、公共埠頭のみでなく、埠頭公社の民営化法や、水先料金規制を緩和する水先法が改正された。これらの政策、法律の改正により、大規模高規格コンテナターミナルを認定運営者が一体的に運営する次世代高規格コンテナターミナルの形成や、例えば、阪神港が行った一開港化政策など、官民連携のもとで、ハード・ソフトが一体となった総合的な施策が推進されている。井上（2007）も指摘するように¹⁸、港湾の競争力はどれだけの付加価値を利用者に提供できるかということに依存する時代に移行しつつある。こうした付加価値を創出するには、港湾で幅広い機能や活動を提供できる多様な組織の能力を結集することが必要になる。まさに、阪神港の競争力向上のための条件と言えよう。

3 基幹航路と内航フィーダーの強化

アジアの主要港が規模の拡大やサービス水準の向上・コスト削減などの様々な取組みを進めている中で、日本の港は、基幹航路ネットワークからはずれ寄港頻度が減少している。リードタイムを短縮し、効率的な物流体系を構築するためには、近隣諸国の競合港に伍するコンテナターミナルのサービス水準の向上及びコストの低減を図らねばならない。

アジアにおいて急拡大する荷動きの中で、特に、基幹航路寄港回数に着目すると、図8が示すように、近年、アジア近隣諸国の港における年間寄港回数は増加または横ばいする

¹⁶ すでに産業集積を見込んで多くの物流施設の立地が進んでいる。角谷・山谷（2010）、pp. 99-100。

¹⁷ FAL（Convention on Facilitation of International Maritime Traffic）条約は国際海上交通の簡易化に関する国際条約である。船舶の入出港に関する手続き（入出港・通関・入管・検疫・衛生手続きなど）が各港バラバラだと時間がかかり、円滑な国際物流の阻害要因にもなる。そこで各港での手続きを標準化して国際海上交通の簡易化・迅速化を図るため、1965年に国際海事機関（IMO）が採択し、1967年に発効した。

¹⁸ 井上（2007）、p. 20。

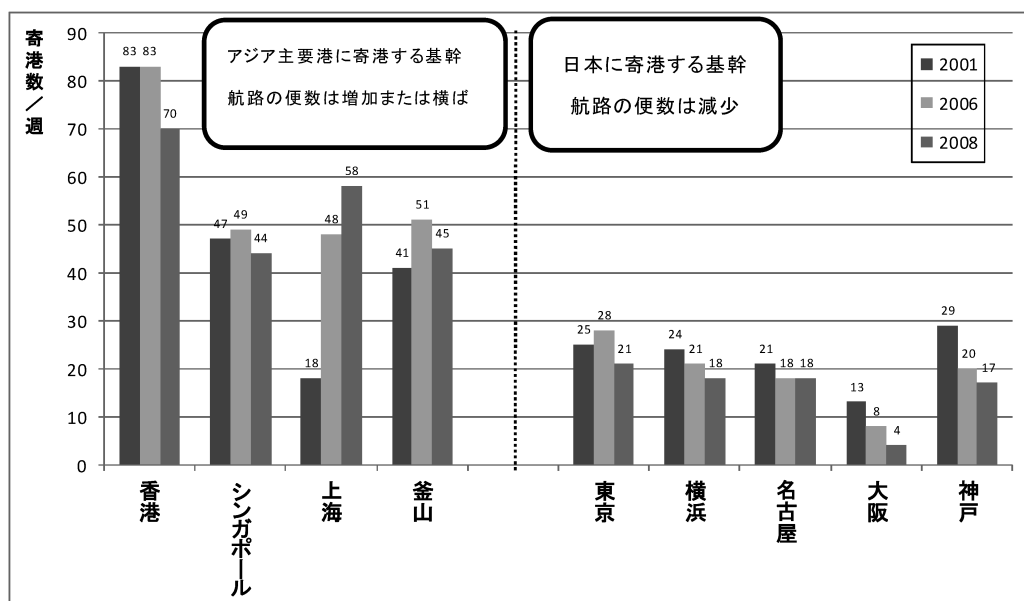


図8 日本港湾とアジア主要港の欧米基幹航路寄港便数の比較

出所：国土交通省港湾局資料「我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較」

注：2001年の値は前年（2000年）11月の値 その他の値も同様に前年11月の値

一方、日本港湾における基幹航路維持は厳しい状況にある¹⁹。

「基幹航路就航の維持・強化」と「日本の荷主に高水準のサービスを提供」するため、アジアにおける近隣港である釜山港等を凌ぐサービスを目指すこととしている。目標は、2015年までに国際貨物の集約による基幹航路を核とした国際コンテナ戦略港湾の競争力を強化することにより、アジア向けを含む日本全体の日本発着貨物の釜山など東アジア主要港でのトランシップ率を現行の50%に縮減させることである。その際、国際コンテナ戦略港湾における北米航路についてアジア主要港並みのサービスを実現する。さらに、2020年に、アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進し、東アジア主要港として選択される港湾に発展させることを狙いとする。

そのためには、阪神港は、西日本のハブ港として、中国・四国・九州地方の各港と密接に結ばれている内航フィーダー網やフェリー網を利用して貨物を阪神港に集荷することが

¹⁹ 2008年時点で、港湾利用コストは2割弱の低減、リードタイムも一日を達成している。基幹航路の回数についてスーパー中核港湾全体では、政策開始後（2008/2004）の基幹航路就航回数は全体で-3%であり、取組みを行う前（-18%、2004/2000）と比べると、減少傾向は緩やかになっている。そのなか、2000年から2008年にかけて、スーパー中核港湾指定港である東京港は微減、横浜港は横ばい、名古屋港、大阪港は微減、神戸港は減少となっている。神戸港における基幹航路寄港回数を分析すると、フィーダー貨物の割合が大きいため、瀬戸内海を中心に釜山フィーダーに貨物が流出していることも要因の一つと考えられる。「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」第3回委員会議事録添付資料1を参照。

必要である。2012年3月までのデータによれば、神戸港における内航フィーダーは国内の33港との間に週99便と不定期便、内航フェリーは10港との間に週48～49便のシャトルサービスを提供している。

また、阪神港において、平成23年4月1日より外貿コンテナを取り扱う700総トン以上の内航コンテナ船の入港料・岸壁使用料を免除する支援政策が始まった。また、内航フィーダー貨物を扱うガントリークレーンの使用料の半額免除が継続実施される。

さらに、国土交通省によれば、平成23年において神戸港では、内航フィーダーの国際競争力強化を図るため、特定の航路に船舶を投入するコストなど事業立ちあげ時にかかる一時的な運航費増加に対して3億円の補助金が拠出された。大阪港では、モーダルシフト補助制度を取り上げ、西日本の各港からコンテナ貨物を集めるために、内航船などを利用するコンテナ貨物の海上輸送へのシフトに対して8千万円の補助金を計上した。

平成22年8月神戸港と大阪港は「阪神港」として日本の国際コンテナ戦略港湾に選定されたことを受けて、基幹航路の維持・拡大や港湾サービスの向上に取り組んでいる。とくに、神戸港における集荷を促進するために、様々なインセンティブ措置が適用されている。例えば、内航フィーダー輸送網の充実等を目的とした神戸港に寄港する新たな内航輸送体制を構築するための神戸港内航フィーダー利用促進事業や神戸港陸上輸送距離短縮などによる貨物誘致事業、神戸港新規航路誘致事業および神戸港ソウル首都圏貨物誘致事業などである²⁰。

むすび

日本の経済成長のエンジンとなる産業の集積拠点として指定された関西イノベーション国際戦略総合特区は、関西における経済の活性化及び産業の振興を目的としている。この関西イノベーション国際戦略総合特区では、阪神港の後背地において先端産業である医薬品及び医療機器産業、またグリーン・エネルギー産業が集積する。

本研究では、阪神港の後背地を利用した先端産業が生み出す製品が阪神港のいわゆる創荷、すなわち、阪神港における新たな貨物の創出にいかに関与しているかということに注目し分析を行った。それによると、近年、阪神港の後背地を利用した先端産業が生み出す製品の輸出は確実に増加する傾向にあり、戦略総合特区の狙いは、成果をあげつつあると

²⁰ 2013年10月16日、大阪産業大学梅田サテライトにて、大阪港埠頭会社の山崎輝男先生および日本物流学会会員の森村竜友先生にヒヤリング調査した際にいただいた資料「阪神港のコンテナ戦略について」(2013年8月28日)の内容を引用した。

評価できる²¹。

なお、阪神港の再活性化を検討する上で、特区政策に基づく後背地における先端産業の立地促進による創荷のほかに、内航フィーダーを阪神港に集約させ基幹航路と連携させることも重要な課題となる。今日、地方港は地方経済を活性化させるべく、近隣諸国の諸港と直接取引する傾向が見られる。したがって、こうした地方港の動きに対して、阪神港が地方港にいかなる働きかけをし、フィーダー貨物を阪神港に回帰させようとしているか検討する必要がある。さらに、阪神港の効率的な経営を通して、港湾という経営資源を用いて、ビジネスを展開するという視点から、港湾経営を組織面から分析し、評価する必要もある。これらの問題は次稿の課題としたい。

参考文献

- 井上聡史「港湾の国際競争力と経営戦略」『港湾』第79巻第6号，2002年，17-21ページ。
- 井上聡史「グローバル化時代の世界の港湾の経営戦略」『土木施工』第48巻第7号，2007年，16-20ページ。
- 小澤茂樹「新たな国際物流インフラ整備の一考察—欧米基幹航路の寄港を目的とした政策をめぐって—」『交通学研究2007年研究年報（通巻51号）』，2008年，11-20ページ。
- 角谷広樹・山谷武「大阪港におけるスーパー中枢港湾に関する取り組みと産業・物流機能の強化」『都市問題研究』第62巻第2号，2010年，85-104ページ。
- 小林伸生「地域産業集積をめぐる研究の系譜」『経済学論究』第63巻第3号，2009年，399-423ページ。
- （助）商工総合研究所「産業集積の現状と課題」平成23年度調査研究事業報告書，2012年，1-29ページ。
- 津守貴之「日本の港湾の「国際競争力」とは何か」『海事交通研究』第55号，2006年，83-94ページ。
- 原田誠司「ポーター・クラスター論について—産業集積の競争力と政策の視点—」『長岡大学研究論叢』第7号，2009年，21-42ページ。
- 藤田誠「産業クラスター研究の動向と課題」『早稲田商学』第429号，2011年，101-124ページ。
- 藤田誠「産業クラスターの現状と研究課題」『早稲田商学』第431号，2012年，787-810ページ。
- 二村真理子「国際コンテナ港湾の需要分析—戦略的な国際コンテナ港湾戦略に関する考察—」『海運経済研究』第47号，2013年，75-84ページ。
- マイケル・E・ポーター 著；竹内弘高 訳『競争戦略論Ⅱ』ダイヤモンド社，1999年。
- 結城正明「都市型健康・ソフトバイオ産業クラスター形成の戦略に関する研究—バイオ技術の応用とソフトなサービス産業との融合—」『創造都市研究e』第2巻第1号，2007年，1-17ページ。
- 神戸市みなと総局，大阪市港湾局，神戸港埠頭株式会社，大阪港埠頭株式会社『阪神港のコンテ

²¹ 「関西イノベーション国際戦略総合特区国際戦略総合特別区域計画」のデータによれば、阪神港においては、2010年ではリチウムイオン電池の輸出額は990億円、全国シェアは44%となっている。太陽電池は712億円、全国シェアは21%、医薬品においても海上輸送の内の6割が阪神港を経由している。

ナ戦略について』, 2013年。

サイト

大阪税関 調査統計課『近畿圏における医薬品の貿易動向』

http://www.customs.go.jp/osaka/toukei/pdf/tokushu_201306.pdf (2013年6月19日)

関西イノベーション国際戦略総合特区 HP

<http://kansai-tokku.jp/> (2013年5月21日)

『関西イノベーション国際戦略総合特区国際戦略総合特別区域計画』

<http://www.city.osaka.lg.jp/hodoshiryo/cmsfiles/contents/0000160/160321/b.pdf> (2013年7月3日)

内閣府『第1章 競争力の源泉としてのクラスター：産業集積からクラスターへ』「世界経済の潮流 2004年 秋」

http://www5.cao.go.jp/j-j/sekai_chouryuu/sa04-02/pdf/sa04-01-01.pdf (2013年7月16日)

「夢洲 産業・物流ゾーン推進会議」第三回 資料2-2

<http://www.city.osaka.lg.jp/port/cmsfiles/contents/0000123/123883/shiryo2-2.pdf> (2013年8月5日)

その他参考資料

『日本経済新聞』2012年9月26日付, 朝刊「地方経済面近畿 B 対象9地区, 連携探る 医療・新エネ 軸に集積」

『日本経済新聞』2012年12月22日付, 「産業空洞化, 加速を懸念 内閣府ミニ白書」