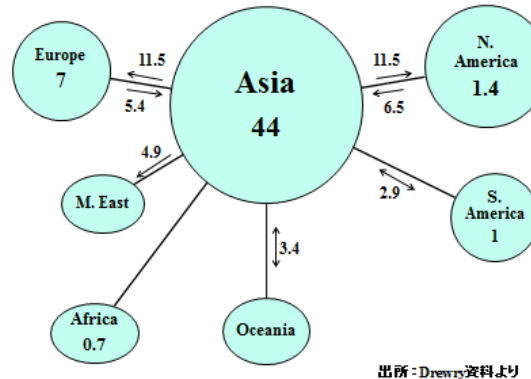


港湾競争論の成否

- 地域的特性
米国と日本、欧州と日本：港湾競争はない
港湾競争があるとすれば、近隣港湾同士に限定される
- 何を競争するのか
貨物の取合い？ 1. 輸入品はいずれにせよ日本の港湾に
2. 輸出品は日本の港湾から出て行く
3. 生産の海外移転は港湾競争敗北の結果ではない
ハブの取合い？
日本の港湾はかつて国際ハブだったか？

世界の海上コンテナ荷動き2009 (単位:百万TEU)



基幹航路主義の終焉

1. 北米航路・欧州航路よりアジアの荷動きが世界の中心に
2. ハブ&スポークから網の目の直接寄航へ
荷主は自社にとって最も便利な輸送を志向
3. 大艦巨砲主義の進化は止まる
4. 大水深港湾の利用は限定的
5. 釜山ハブは脅威ではない
些事を政策の中心にするべきではない
北部九州を戦略ハブにしない限り、釜山中継は続く
6. 重要なのは基幹航路船誘致より地域経済活性化

北部欧州港湾の戦略

- 調査対象: 英国・ドイツ・オランダ・ベルギー・ノルウェー
スウェーデン・フィンランド
- 港湾会計は「黒字」
Landlord型港湾が一般的(土地は売らない)
収益は入港料・機器使用料・地代・施設建物家賃
内部留保と再投資(自己ファイナンス)
- 港湾管理者の公社化(民営化ありきではない)
但し、英国は完全民営化
- 港湾の発展と都市計画
ますます増大する環境問題と市民の苦情
都市中心からの港湾移転

国際戦略港湾政策評価と今後の課題(1)

1. 「港湾競争」概念の修正を
 - ①海を隔てた港湾とは競合しない
 - ②日本の輸出入貨物は日本の港を必ず通過する
 - ③トランジップ貨物奪還の価値は限定的
2. 「戦略港湾」の意義への疑問
 - ①既存の大港湾追認は「戦略」ではない
 - ②釜山のハブ化に対抗するなら北部九州しかない
 - ③地方経済(特に日本海側)の活力を増進する港湾政策を
3. 港湾(埠頭)運営会社の意義は薄い
 - ①目指すべきは港湾管理者の独立組織化
 - ②民営化より公社化を

国際戦略港湾政策評価と今後の課題(2)

4. 港湾経営とは
 - ①独立・自助を目指すなら“Landlord”型経営に
 - ②入港料・地代・施設利用料収入で黒字化へ
 - ③利益再投資とPFで自己ファイナンスを
5. 「民の活力」論議は公務員制度改革で対応すべき
 - ①民営は必ずしも活力につながらない
利益至上主義による短期志向・公益概念の減退
 - ②公的管理の非効率性は公務員と民間の業務遂行方法の平準化で改善