A Polar Opposite Region of Japanese Ports
-Reality and Problems-

Abstract

Japanese ports have been stagnant year after year. This condition affects Japanese manufacturing, and competition in the international market of products because in demand deteriorates. It is a result of the following three points: (1) Because of a lack of government planning and the construction of a container wharf, ports container increased, and Japanese ports became stagnant; (2) Japanese ports lost a market principle because the government did not think about the cost of harbor distribution; (3) on the other hand, with the government taking a protection policy of coastal vessels, the ports were in an even worse situation.

The Ministry of Land, Infrastructure and Transport understood this reality and planned the super nucleus harbor design based on a market principle. It held the committee meeting for super nucleus harbors in October, 2002. In December, it held the second committee meeting and made a standard of the choice of super nucleus harbors. Based on that standard, it invited public participation in choosing a harbor manager. Depending on the appeal, seven harbors (Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Nagoya, Yokkaichi, Kitakyushu and Fukuoka) and one group (Kobe and Osaka) applied. In May, 2009, the evaluation result for each port of the Super Nucleus Harbor Choice Committee was reported. And on July 23, Keihin Port (Tokyo and Yokohama), Isewan (Nagoya and Yokkaichi) and Hансın Port (Osaka and Kobe) were authorized in super nucleus harbor. Three ports authorized in super nucleus harbor were imposed on some topics such as 30% reduction of harbor cost, reduction of lead time, shortening of the customs/quarantine time and simplification of an administration procedure, etc. However, the problem of harbor cost reduction is not easy to consider even if I try to take up the subject of labor costs. Another trend of Japanese ports is the practical use of ports as a general culture domain, as well as the issue of distribution. The first one is in relation to Shimonoseki Port and Pusan Port, and Shimonoseki Port takes Pusan Port into consideration to develop dose not concern a symbiosis theory in relation to sharks and suckfish. This development dose not concern of a uniform large port theory of a specially important harbor; and there is also matter of harbor administration, including a cultural area design. Port building become museums, as in the case of Sakai Port, and the port becomes an information center regarding of an economic/cultural exchange in Tottori Prefecture.

The policies of Shimonoseki and Sakai are new trials to plan activation of a communities through ports assuming an economic/cultural design. Super nucleus harbors accepting, ports lead to the diametric opposition of Japanese harbors, in this sense.

* President of College of Humanities, Kanto Gakuin University
1. はじめに—戦後日本の港湾社会の動向—

「国の営造物思想」が前提になっていた戦前同様、戦後の日本の港もまた政府の舵取りで整備が進められ、重工業から重化学工業時代へと対応してきた。そのため、技術の近代化と人と組織の間に断層が生じたので、その問題が長い間研究対象になった。日本で港を研究課題とする唯一の学会、日本港湾経済学会でも、港湾社会における人間・組織の近代化問題を、共通論題で何度となく取り上げてきた。

高度経済成長から安定経済成長の時代になると、両者の断層は少しずつ是正され、港湾社会の近代化の内実化がはからえてきた。そして、港湾管理者による市民に向けでの港づくりが足がかかりになって、市民の目も港に向けられるようになった。そして、港湾のあり方に関わる課題については、自治体と市民の連係がみられるようになった。港の機能も時代とともに移り変りをみせている。石油危機を招き、貿易摩擦が発生すると、日本の産業構造自体が転換を余儀なくされた。重厚大型産業から軽薄小型産業への移行は、港湾の形態と臨海部のあり方を変えた。そして、そこに成熟した社会の下での港湾問題があるとすれば、今後はその問題の解決をはかりつつ、日本の港湾のあるべき姿を模索しなければならない。

ところが、成熟した社会の中での港湾問題を論じつつも、他方では、物流拠点としての港湾においては、機能論が優先するので、港湾機能の停滞は港湾経営論では常に重要課題になっている。そうした傾向の中で、日本の港湾活性化論の一つとして、国の威信をかけたスーパー中樞港湾論が構築されてきた。しかし、スーパー中樞港湾構築論とは別に、これまで社会資本を投入し、ある程度の港湾整備を実現した重要港湾において、物流拠点としての港湾の再考とは異なる角度から、港湾の特性を全面に押し出し、新しい地域社会と港湾の結びつきを課題とする自治体も現れはじめている。こうした現実を踏まえて、本稿は「両極化する日本の港」と題して、日本における新
2. スーパー中枢港湾構想

英誌『コンテナリゼーション・インターナショナル』(CI)がまとめた世界主要港の2003年「コンテナ取扱量ランキング(上位30港)」によると、香港が2010万TEU(推定)を記録して首位、2位はシンガポール(1810万TEU)、3位には上海(1061万TEU)が浮上した。その他アジアの主要港湾としては、4位深圳、5位釜山、6位高雄となっており、いわゆる「大中華圏」の港が上位6港のうち5港を占めている。全体からみると、中国の貿易拡大が海上の荷動きを牽引した形になり、新しい物流の構図が描かれはじめている。日本の港では、東京(328万TEU)が前年比の21%増で17位と健闘し、横浜(246万8555、推計)が28位と、30位内に踏み止まったが、神戸、名古屋はランキング外になった。

こうした構図の中で、日本の港にとって気かりなことは、「釜山トランスシップ」の増大である。寺島武郎も指摘しているように、「太平洋に渡る物流において、釜山がハブ化しており、特に西日本方面の物流は釜山で積み替えて太平洋を渡る形になってきている」ことである。こうした物流の構図は、日本の製造業にも影響を与え、迅速性が問われる製品の国際競争力劣化の要因にもつながっている。

日本の港の停滞要因としては、戦後を通してみられた港湾政策は、「貿易大国日本」をキャッチフレーズに、港を有する自治体の活性化策と結びつけ、全国の重要港湾にコンテナ港の建設を促すような、政府のゼネコン型「コンテナ港バラまき」政策が主導を占めた。その結果、「親方日の丸」というものの考え方が港湾管理者の間には充満し、「箱もの」だけを競う風潮が助長され、港湾の物流面からのコストを含む機能の問題は二次的なものになった。そうした状況もあり、市場原理を失った日本の港湾
は、港湾機能そのものの非効率が目立ちはじめた。また他方では、内航船の保護育成策も絡み、そのコスト高は日本の港湾の空洞化現象に拍車をかける要因になった。

こうした現実を重くみた国土交通省は、アジアの主要港を凌ぐ港湾サービスを実現するため、先端的、実験的に民間のノウハウを活かし、市場原理に立脚したコンテナターミナルの経営を実現することを狙いとして、スーパー中枢港湾を構想した。

スーパー中枢港湾の育成に向けて、国土交通省の港湾局と海事局が共同で、2002年10月7日に、第1回委員会を開催した。そして、12月6日には、第2回委員会を開催して、「わが国経済活性化に向けたスーパー中枢港湾のあり方及びスーパー中枢港湾指定のための基準」を取りまとめた。その結果、2003年度中のスーパー中枢港湾の指定に向けて、中枢国際港湾の港湾管理者のなかから候補を募集し、各応募者から目論見書を提出されることになった。

国土交通省の呼びかけで、2003年1月14日までに、スーパー中枢港湾の指定を目指して、7港湾管理者、1グループの応募があった。それは、東京都、川崎市、横浜市、名古屋港湾管理組合、四日市港湾管理組合、北九州市、福岡市の7港湾管理者と神戸市・大阪市の1グループである。2003年2月14日に、第3回委員会の議を経て、東京都、横浜市、名古屋港湾管理組合、神戸市、大阪市、北九州市、福岡市が候補者に選定された。選定された港湾管理者はスーパー中枢港湾の要件充足の具体的とり組みに入った。

2004年5月6日、スーパー中枢港湾選定委員会の評価結果が取りまとめられ、京浜港、阪神港及び伊勢湾については、所要の要件の充足を持って、スーパー中枢港湾の指定を行うことになった。その後、国土交通省は、京浜港(東京港・横浜港)、伊勢湾(名古屋港・四日市港)、阪神港(神戸港・大阪港)の3港については、条件が整ったとして、2004年7月23日付けで、スーパー中枢港湾に指定した。

3港はメガターミナル等を充足の要件とした。
① 京浜港については、6月24日に、「横浜メガターミナル(株)」を設立した。
② 伊勢湾については、7月12日に、交通政策審議会港湾分科会において、名古屋港飛島埠頭南側地区の港湾計画を変更した。更に、同月20日には、既述の港湾計画変更等が適切である旨を国土交通大臣に通知し、港湾施設の整備を約束した。
③ 阪神港については、6月30日に、「阪神メガコンテナターミナル(株)」を設立し、翌月20日には、「夢洲コンテナターミナル(株)」を設立した。

各港湾は、上記の要件充足の諸機能の内実化と、2004年度内にそれぞれの港湾が有するターミナルシステムの統合、大規模化、更にはIT化への社会実験への突入と、そのことに必要な国からの経済的支援を具体的にした。その意味では、今年度中にスーパー中枢港湾の準備が整えられる。2005年度には先導的・実験的な施策の実施という手順になっている。また、今後の課題としては、福岡港、北九州港の連携を前提にしたスーパー中枢港湾化も考えられる。

3. スーパー中枢港湾の取り組みと今後の課題

—京浜港の取り組みを前提に—

スーパー中枢港湾構想の展開によって、日本の従来型港湾投資(バラまき型)とは異なり、社会資本の投資は、スーパー中枢港湾に選定された3港に集中する。2005年度の概算要求でも364億円が盛り込まれた。それは大型コンテナターミナル建設等を支援し、高い国際競争力を有する港湾の育成を前提にしたものである。

スーパー中枢港湾育成の課題として、現在次のような課題が論じられている。これは東京港の事例であるが、それは「アジア諸国の主要港湾を凌ぐ港湾コスト・サービス水準の実現」である。しかし、その目標は京浜港だけのものではなく、スーパー中
枢港湾に選定された3港の共通の課題である。そのために、港湾コストについては、現状より約3割低減し、釜山港、高雄港のレベルにすることであり、リードタイムについては、現状の3日から4日を1日程度に短縮することになる。そのためには港の構造をどのように対応させ、人の問題を含めて、その組織をどのようにつっくりかえるかが課題になる。

そのために、東京都と横浜市は、京浜港の具体的運営をはかるために、協議体制を確立し、次の5点についての取り組みを行うことを明らかにした。

① 物流ネットワークの強化としては、京浜港間の輸送力の効率化と内航コンテナフィーダーの活性化である。

② 港湾コストの低廉化に対して、京浜港として入港料のインセンティブ制度の導入をはかり、公社埠頭の貸付料の早期低廉化をする。

③ 手続きの共通化・情報化の実現に関しては、施設使用手続きの共通化と情報の供用化をはかるために、IT化と情報プラットホームを早期に実現する。

④ 危機管理体制の構築としては、国際物流港としての認識に立って、耐震パースの相互利用体制の確立と保安対策を強化する。

⑤ その他としては財政支援体制の強化があげられる。特に港湾施設保安対策の運営、港湾物流に関連する国道(357号)の整備、コンテナ車両の高速道路料金の低廉化、動植物検疫のフルオープン化体制の強化には、国の財政支援が必要になる。

また、スーパー中枢港湾のカギになる港湾のコスト問題とリードタイムの短縮化については、東京港の行動計画は年間のコンテナ取扱個数約340から360万TEU(概ね5年後を目途)としたもので、前者については、内航フィーダー船舶の利用や貨物量の増加、施設の効率的利用を促すためのインセンティブ制度の導入、構造改革特区を活用した水先制度の改善、タグサービスの効率化によるタグ料金の低廉化などがあり、
後者としては、コンテナ予約搬出入システムの拡充、昼休み利用の促進等によるゲート・オープン時間の延長、日曜日のコンテナターミナルの有効利用と荷主等の誘致活動、港湾物流プラットホームの構築、船舶動静情報やコンテナ搬出可否状況等の提供による荷役の効率化と配車の効率化等が、それである。ハード面としては、次世代高規格コンテナターミナルの形成であり、大井ふ頭(船社連携メガターミナルを前提にして)、青海ふ頭(公共・公社融合メガターミナルを前提に)の整備があげられている。

東京港とともに京浜港を構成する横浜港の課題は、年間のコンテナ取扱個数約350万TEU(概ね5年後を目途)して、東京都同様港湾のコスト問題とリードタイムの短縮化を目標にしている。前者については、貨物取扱量の増大や基幹航路・国内外のフィーダー輸送網の定着化、効率的なオペレーションを可能とする事業体制の構築に資する料金体制やインセンティブ措置を講じるための施策の導入や拡充である。後者については、通関・検疫時間を短縮化する行政手続きの簡素化であり、IT化の推進によるリードタイムの短縮にある。特に横浜港は活物検疫の24時間フルオープン化の課題をはじめ、現在導入しているコンテナ搬出可否情報提供システムの24時間化、その中でも解決しなければならない課題になっている。ハード面では、次世代高規格コンテナターミナルの構築を前提に、本牧ふ頭BC突堤間、南本牧ふ頭MC-1,2、大黒ふ頭II期のそれぞれの延長と水深マイナス15メートル岸壁の整備をあげている。

スーパー中枢港湾を構想した日本の港湾の差別化政策は、特定港湾の増強を通じて実現されるかも知れないが、しかしその背後には解決しなければならない多くの課題をみる。確かにスーパー港湾は市場理論を前提に構想されてはいるが、世界の港湾競争の中で停滞を余儀なくされてきた要因である、世界的物流の構図、港湾運営とその規制、労働コストの高騰を含む港湾コストの騰貴、港湾整備の制約、港湾社会の特殊な組織、同割り中央行政と縦張り主義の自治体等の問題は、長い歴史を有したものであり、政策の施行と実行、求められる成果の間には、容易に解決できない問題が山積
している。

現に神戸市の市会(2003年3回定例議会における亀井議員の発言より。インターネットから収録)では、「神戸市は今、国会が進めている『スーパー中核港湾』政策に名乗りをあげて、神戸港の活性化に役立つとして取り組んでいます。果たしてそうでしょうか。神戸港衰退の主要な原因は、震災の影響はもちろんですが、世界の物流機能が中国中心へと変化したこと、また、日本の大企業が生産拠点を海外に移し、輸出路線から輸入路線に転換したことなどです。(中略)『スーパー中核港湾』政策で提起されている『広域連携』、『経費3割削減』、『リードタイムの短縮』、『メガオペレータ設置』などですが、これらで神戸港の発展がはからえるとはとても思えません。政策の多くが港湾労働者の労働条件を今より悪化させるものばかりです」と。

確かに、港湾労働問題一つをとっても、港湾労働者の場合は、週休二日制が他の労働者に比べて実施されているとはいえない状況の中で、フルオープン体制の構築は決して容易な問題ではない。逆に高騰している港湾労働者の賃金をフルオープン体制の中でどう再構築するのかといった課題も、今後検討を余儀なくされる重要な事項である。そうした多くの課題を残しながらも、特定重要港湾の中でも最重要港湾である東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の諸港湾と四日市港が、スーパー中核港湾に向けてスタートラインに立った。

4. 日本海沿岸に港を有する都市の事例

—経済文化圏の形成の基地を求めた港
物流経済文化拠点が地域の経済文化圏の基地になるような港湾の位置づけである。
従来の港湾機能偏重型の港は、物流の名を借りた箱ものの整備を前提としたものであるとすれば、後者のそれは、港湾域全体が経済文化圏内経済や文化の幅広い共用の場になるような方策を前提にしたもので、地域の産業や文化が集積した情報基地であったり、文化基地でありったりするような、多面的な価値観に基づく交流の場を港に求めたものである。その意味では、後者においては、港湾域全体を経済文化圏のフロントとして特化したような特別開放区の位置づけが必要になる。
日本海沿岸の港が立地生を活用し、その特性を活かした経済文化圏構想を前提とした港湾事例としては、特定重要満湾下関港をあげることができる。その港は釜山港との至近性を活用して、韓国の輸入貨物については即日通関を原則にしている。また、その立地性から、東アジア諸国の港を半日で結ぶ高速輸送ネットワークの整備を前提とし、経済文化圏構想の一つのコアとして、港の位置づけを考えている。
下関港からの対韓国・釜山港の国際フェリーは、日本の国際定期フェリー航路の草分けであり、1970年に開設された。そして、1998年には、総トン数1万6187で、TEU158個搭載でき、旅客定員438人が乗船できる新造船「はまゆう」が就航している。フェリーで運ばれる荷物は、貨物に関する年中無休通関の採用によって、関西・関東方面には2〜3日で輸送され、その迅速性は下関港の特徴をなしている。また、2001年3月からは、対中国・青島港間の航路が開設され、2週3便で運行している。現在では物流ルートとして定着しているばかりでなく、定時性により利用者にも好評を博している。このような下関港の立地性を活かした国際定期フェリー基地の特性が、貨物・旅客の増加要因である。
下関市港湾局長宮本卓次郎は「下関港大繁盛理論」を掲げる。その面白さは「下関港大繁盛理論」の骨をなす「下関港極端論」にある。その小判論には、下関港が日本の大港湾に比べて「小さいのは当たり前、それを自覚し、大港湾とは違う取り
組みをすることが必要」といった、「鮫と小判鮫」にみる共生の理論を、下関港小判鮫に視点を置いたある種の居直り論である。そして次に、下関港が特化する国際定期フェリーを全面にわたって「国際フェリー手荷物理論」がある。その理論は、関釜フェリーによるデイリー・サービスの特性からくる365日の即日通関による利点を、港湾戦略論にしたことにある。(2)「下関港仲良し倶楽部理論」も際立った理論である。特に「仲良し倶楽部」といった表現が面白い。

下関港には岸壁1バースにコンテナ・クレーンが1基しかない。そのため「利用者が船主・港運に施設を仲良く使ってもらうしかない」というのが港湾管理者の言い分である。その結果、下関港のコンテナターミナルは、関係会社が出資する株式会社にその運営を委託し、協業化が可能になったとしている。そしてさらに、下関市の港湾運用の独自性は、「コリアン・ゲート理論」、「続下関港小判鮫理論」へと続く。下関港は韓国と結ぶスピードある港湾に優位性を見出し、その先鋭化によって港勢の拡大をはかる。その結果、「コリアン・ゲート・ポート」になる。

しかし、小判鮫下関港も釜山港という大きな魚に張り付いて楽をしているだけではない。韓国に立地する数多くの本邦企業は、関釜フェリーの高速物流サービスに依存している。そうした相互依存の関係を両港・両国の港湾関係者が正しく認識し、協力を深化させることの肝要であり、大港湾である釜山港に敬意を表しつつ密接な協力関係を構築するという意味をこめて、下関港の「続小判鮫理論」は展開している。(3)つまりそこには、画一的な大港湾論が展開されているのではなく、下関港の特徴を活かした港勢の拡大と下関独自の経済文化圈構想の図式がある。

境港も鳥取県の経済文化圈構想の下で港湾のPR活動を展開している。大勢としては、従来の港のPRは、「港が如何に経済発展に寄与しているか」にあったが、最近は必ずしもそうではない。境港の事例であるが、そこでは鳥取県の経済文化圈構想の下での広報活動が行われている。
境港の「夢みなと公園」に「夢みなとタワー」がある。入場有料施設は4階と3階で、1階のエントランス・ロビーから4階、3階へとエレベーターで降りる。4階「夢みなと交流村」、そこは鳥取県が力を入れている対岸諸国6地域（中国河北省・吉林省・大連市・モンゴル中央県・韓国江原道・ロシア沿岸地帯）の珍しい民族楽器や美術工芸品、民芸品などが展示され、中でもモンゴルの住居、実物大のゲルは人気を博して、対岸に広がる世界を身近なものにしている。3階には「環日本海研究室」、「とっとり研究室」、「夢みなとシアター」がある。その一つ「環日本海研究室」には世界最大規模のDビジョンが設置されていて、そこから飛び出す立体画像には日本海をとりまく国々の交流や未来の夢が描き出されている。

「夢みなとタワー」で展開している交流ビジョンは、鳥取県の次のように環日本海構想の中で位置づけられている。

① 環日本海地域を対象とした鳥取県の魅力を紹介する。祭りや交流会の開催や相互のホストホームステイの実施により、異文化理解をはかり、伝統や文化、観光資源をPRする。

② 世界に開かれた「Tottori」となるための基盤づくり。外国人観光客や労働者を受け入れ可能な人・施設・体制づくり、環日本海経済交流の貿易支援施設の整備、若者が気軽に国際交流に取り組める仕組みと支援づくり、環日本海経済交流を進めるFAZ海外サポーターの設置とビジネス情報や企業アドバイスを可能にするソフト面の交流支援体制の充実をはかる。

①に関しての平成13年度の施策は、吉林省との経済交流の推進、江原道との経済交流の推進、国際観光の推進を前提にした観光客船の誘致等の事業展開であった。②に関

- 183 -
する平成13年度の施策は、境港FAZ機能整備促進事業を基にした国際経済交流のための総合拠点施設の整備、環日本海圏地域間の経済交流の促進、サイバー貿易博覧会参加事業に基づく鳥取県内企業の貿易情報発信の推進、環日本海圏での交流・協力を推進するための協力サミットづくりなどの具体的な実施にあった。境港の課題をとりあげてみても、物流に中心をおくる港湾機能整備のための施策ではなく、そこでは広義の経済交流の展開を支援する形で港湾を考える方向にある。それは、単なる物流基地としての境港ではなく、鳥取の経済と文化の関係を基軸とした鳥取の港としての境港の新しい港の位置づけをみる。

限られた事例ではあるが、下関港、帠泊港とも、その港湾問題は単なる物流を主体とした機能面の拡充、別言すれば、単に物流拠点港湾の整備ではなく、地域社会の特性を活かした港湾の取り組みがみられる。それは、狭義においては特定の地域社会を基軸とした広範囲の経済交流圏の形成を課題として、広義においては国際文化交流に必要な観光問題や地域社会の情報受発信基盤を含む国際文化圏構想の担い手とした港湾問題といった、政策転換が前提になっている。

5. おわりに—港湾機能の墨分けを前提に—

今日のように港湾間競争の激化した中であって、東南アジアにおいては二つの方向で港湾整備が行われている。その一つが、シンガポール・香港・高雄・釜山といった大型ハブ港湾による更なる情報システムの整備・時間・コストの削減を課題とした高品質の港湾サービスを前提としたハブ港としての地位の確保と拡大であるならば、大型ハブ港湾に及ばないまでも、比較的大きな港湾（日本では東京・横浜・神戸等は大型ハブ港に入るのでこの3港を除く特定重要港湾ないしは重要港湾のなかでも比較的コンテナ埠頭が整備されている港湾）では、航路を誘致し、自国の貨物は自国の港湾か
ならダイレクト輸送するという方向での港湾整備を強めている。そして、既述のような港湾では、競争に打ち勝つための手立てとして、次のような港湾整備と有機的な連関を求める形での具体策を講じている。それは、ある意味での船会社や荷主に対する「使いやすい港」をどう提供するかの課題でもある。

① 港湾に関わるコストの低減化：シンガポール港でみられるような船会社向けのボリュームデイ・ディスカウントやトランスシップ時間に応じたディスカウント等はその一つである。

② 船舶の港湾滞留時間の最小化：ワンストップサービスの展開等はその一つである。

③ 付加サービスの提供：港湾直背後の流通センター、フィーダー船会社や荷主の斡旋等もその一つで、シンガポールではそうした付加サービスの特徴をなしている。

④ 情報化による港湾サービスの効率化：シンガポール港でのペイプラン、船舶情報、トランスシップ情報を義務づけ等もその一つである。

しかし、すべての港湾がそうした競争原理に基づき、その視点で港湾のあるべき姿を構築するとすれば、過度な社会資本の投下だけが先行する。日本のように中央省庁に「オンブにダッコ」の港湾までが、コンテナ施設を整備して、スモール神戸やスモール横浜を目指していた日本の港湾の現実をかつては憂慮したが、ここに来て浮上してきたスーパー中核港湾構想もまた、その将来を精査することなく進められれば、過度な社会資本の新たな投入場所になるだけで、国際物流のハブ構想をうまく結びつくのかどうかを心配する向きもある。

例証としては必ずしも十分ではないが、下関港や境港にみる経済圏構想ないしは経済文化圏構想を前提にした港の位置づけは、地域社会の特性を港湾の中に投影し、港湾を通して地域社会の特性を浮き彫りにさせる新しい試みである。こうした港湾の新
高い位置づけとその前提に立った港湾整備は、単なる物流の視点ではなく、観光資源までを含む広義の文化領域の中での港湾の新しい位置づけになる。そこで、港は経済文化圏を構成する各地域を結ぶ一つのコアをなす地域社会と連動し活性化する。その意味では、今後の日本の港湾政策は、過度な社会資本の投下を促すような画一的な港湾整備ではなく、両港にみるようなポーダレス化の時代を意識した港湾の位置づけは、今後の日本の港湾を考える一つの取り組みとして評価できる。

注
1. 下関市港湾局長宮本卓次郎『下関港大繁盛理論』は、インターネットより(財)山口経済研究所：総合研究開発機構(National Institute for Research Advancement)シンクタンク情報「シンクタンクの研究成果詳細情報」(2000年度研究終了)に基づく。尚、この研究成果は(財)山口経済研究所が、自主研究として、「山口県と韓国との地域間交流」を研究タイトルとした自主研究として、2002年2月〜4月の3ヶ月間にわたって実施したものである。
2. 上記資料に基づく。「国際フェリー手荷物理論」の根拠は次の記述である。「下関港にも日本を自慢するものがある。それは我が国唯一のデイリー・サービスを行っている国際フェリー定期航路の関釜フェリーである。そして、デイリー・サービスの国際フェリーが就航しているからこそ、下関港は我が国でいち早く365日の即日通関を可能した港湾となっている。つまり、即日通関が当たり前前の国際旅客が毎日入る下関港ではCIQの体制が充実しており、その充実したCIQ体制がコンテナ貨物の即日通関も可能にしている」と。
3. 上記資料に基づく。
4. 鳥取県の広報資料に基づく。
参考文献
小林照夫・山上徹監修、小林照夫、澤喜四郎他編著『経済社会と港湾』
(現代港湾シリーズ I)パールロード、2004年
小林照夫・山上徹監修、山上徹・渋正仁他編著『国際物流と港湾』(現代
港湾シリーズII)パールロード、2004年
小林照夫・山上徹監修、山上徹・宮井久男他編著『集客戦略と港湾』(現
代港湾シリーズIII)パールロード、2004年
小林照夫著『日本の港の歴史—その現実と課題—』(交通ブックス・シ
リーズ)成山堂書店、1999年