

東アジアのコンテナ港湾上位10港の変遷 (単位: 1000TEU)

東アジア順位	1975年			1985年			1995年			2005年		
	世界順位	港	取扱量	世界順位	港	取扱量	世界順位	港	取扱量	世界順位	港	取扱量
1	3	神戸	905	3	香港	2,289	1	香港	12,550	1	シンガポール	23,192
2	4	香港	802	4	高雄	1,901	2	シンガポール	10,800	2	香港	22,427
3	13	東京	359	5	神戸	1,852	3	高雄	5,232	3	上海	18,084
4	15	横浜	329	6	シンガポール	1,699	5	釜山	4,503	4	深圳	16,197
5	21	基隆	246	9	横浜	1,327	8	横浜	2,757	5	釜山	11,843
6	24	高雄	225	11	基隆	1,158	12	東京	2,177	6	高雄	9,471
7	28	シンガポール	192	12	釜山	1,148	13	基隆	2,170	13	青島	6,307
8	37	名古屋	134	14	東京	1,004	16	マニラ	1,688	14	ポートラン	5,544
9	38	大阪	133	24	マニラ	505	19	上海	1,527	15	寧波	5,208
10	44	マニラ	95	34	大阪	423	22	名古屋	1,477	16	天津	4,801

注: TEU = 20フィートコンテナ換算個数

出所: 経済産業省「通商白書2008」

に伴い、企業の最適立地は国際的視野で見直されているので、ハブ空港・港湾および情報インフラなどの社会資本整備状況は一国の経済力を含めた総合国際競争力を左右する重要な要素となってきた。さらに、グローバル・ネットワーク競争の時代を迎えて、競争優位を目指す企業はサプライチェーン戦略の

構築を、いや応なく迫られている。サプライチェーンマネジメント(SCM)の中での空港・港湾はある意味で工場や倉庫と同様に位置付けられており、その典型的な例が大阪府堺泉北港におけるシャープの「二十一世紀型コンビニート」構想である。

いささか遅きに失した感はあるものの、拙論文の主張に近い「総合物流施策大綱」が偶然にも一九九七年に閣議決定され、二年前に「アジア・ゲートウェイ構想」が発表された。

スーパースター中核港湾やハブ空港などの交通インフラのあり方は、日本のグローバル競争優位を決定する重要な要因であることが広く認識されるようになった。もともと、効率的な国際物流システムの構築については、ハブ港湾やハブ空港等の交通インフラなども重要であるが、安全問題、環境問題や規制緩和などソフト面も勘案した総合政策として、グローバル・サプライチェーンによる荷主ニーズなどを取り込んだ枠組みで、基本方向を考えるべきである。総合物流施策大綱ないしアジア・ゲートウェイ構想は、まさにそのような課題を解決するためのものであった。

👉 ジャパン・アズ・ナンバーワン ——もう一度

ところが、『ジャパン・アズ・ナンバーワン』から三〇年。国際物流の要であるコンテナ

港湾を見ると、日本のコンテナ港湾の取扱量はナンバーワンどころか、トップランナーである中国の後ろ姿さえも見えなくなった。二〇〇五年のコンテナ港湾ランキング上位二〇港にはかつて東アジアの主役だった神戸、東京、横浜といった日本の国際港湾はない【表参照】。日本の国際空港もまた、同じ運命を辿ろうとしているのである。

三〇年ほど前の日本は、私にとっては古き良き時代の日本だった。二度にわたる石油ショックも無事に克服し、人々は自信に満ち溢れていた。私も、多くの心優しい人々と巡り合い、そして支えられて、夢と希望に満ちた留学生生活を謳歌していた。就職してまもなくバブルが弾けて、政府が極めて難しい経済運営を余儀なくされている状況の中で、経済政策・交通政策の重要性を改めて痛感させられた。大学で交通経済学を教えながら、日本経済再生策を交通政策の側面から模索し続けてきた。結論を繰り返すと、もともと一般財源を投じてハブ空港・港湾、エネルギー・インフラおよび幹線道路などの社会資本を整備するとともに、ETC等を利用して混んでいない高速道路を無料化し、日本経済全体の活性化を図る必要がある。近い将来、日本産業が国際競争力を取り戻し、もう一度『ジャパン・アズ・ナンバーワン』と言われることを願ってやまない。

ジャパン・アズ・ナンバーワン それから二〇年

国際文化教育交流財団一九八三年度奨学生。台湾出身。七
六年来日。八一年神戸大学経営学部商学科卒業。八三年神
戸大学大学院経営学研究科商学専攻博士課程(前期)修了。
八六年神戸大学大学院経営学研究科商学専攻博士課程(後
期)修了。広島経済大学専任講師(交通論・中国語担当)。
九七年広島経済大学教授。九九年より現職。専門は国際物
流、グローバル・サプライチェーンマネジメント。

福岡大学商学部教授 陶

とう いみん 怡敏



奨学金をバネに 自分の道を切り開く

三〇年ほど前、神戸大学経営学部に留学し
たとき、E・F・ヴォーゲルの『ジャパン・
アズ・ナンバーワン』が日本で七〇万部を超
えるベストセラーとなり、世界中に「日本的
経営」ブームを巻き起こした。大学の授業で
も「日本的経営」の普遍性と特殊性をめぐる
議論が真剣になされていた。私も日本の産業
の強さの源泉を探るべく、手当たり次第、日
本文化、企業経営や産業政策に関する本を読
みあさり、ようやく入学三年目で先生の講義
の内容を自分なりにノートできるようなった
のである。日本のものづくりの強さの源泉
を追求しているうちにだんだん経済・経営の

勉強が面白くなり、博士課程に進学し国際物
流の研究を進めることになったが、進学のため
の学資を工面する必要があった。当時の神
戸大学はまだ国際文化教育交流財団の募集対
象校に入っておらず、奨学金応募の際に神戸
大学の留学生担当教官と事務官のご尽力と同
財団の段階のご配慮により、神戸大学が同財
団の募集対象校になった。熾烈な学内競争と
厳しい面接試験を経て、幸運にも同財団の奨
学生に選ばれた。今振り返ってみれば、あの
時が私の人生の最大の転機だったと思う。同
財団の奨学生に選ばれたことは、私にとって
大変な励みとなったことは言うまでもないが、
経済的支援のみならず、かけがえのないもの
をたくさん得られた。とりわけ、工場見学で
日本の社会・産業・企業経営に触れることが

●国際文化教育交流財団は、経団連第一代会長故石
坂泰三氏の遺徳を記念し、一九七六年に設立された。
これまでに、世界三一カ国の大学・大学院へ一七二
名の日本人留学生を派遣するとともに、世界三七カ
国四九〇名の外国人留学生への奨学金の供与や講演
会等を実施してきている。

できた体験は、実務経験のない私にとって、
今なお商学部で教えるための貴重な財産であ
る。就職後も見学会や懇親パーティーに参加
させていただき、素晴らしい企業人や他の奨
学生との交流を通して、お互いに良い意味で
刺激し合いながら、さまざまな異文化に触れ
ることで自分のアイデンティティを確認する
貴重な機会になった。

国際物流戦略と 日本の国際競争力

現在は福岡大学商学部で交通や物流を教え
ている。専門は国際物流、グローバル・サプ
ライチェーンマネジメントや交通政策などで
ある。研究内容に関しては、二〇年ほど前か
ら今日に至る多くの論文の中で「日本の国際
競争力を強化するためには、もっぱら景気対
策のための公共事業を大幅に減らし、国家戦
略としてハブ空港・港湾および情報インフラ
などの社会資本を重点的に整備していくこと
が重要である」と一貫して主張してきた。
近年、経済のグローバル化・ボーダレス化