

〈研究論文〉

## 港湾都市 SASEBO への提言

—東アジア研究所 平成29年度第2回研究セミナーを振り返って—

山本 裕\*

### はじめに

本学佐世保キャンパスが所在する佐世保市は1902年に市政が敷かれている。それ以前の1889年に旧日本海軍佐世保鎮守府が開庁され、同時に佐世保港も開港となっている<sup>1</sup>。以来、100年以上の長きにわたって佐世保市民は佐世保港とともに苦楽を歩んできたとも言える。敗戦後の昭和20年には、佐世保港の浦頭（うらがしら）は博多港、舞鶴港（京都府）とともに大陸からの引き揚げ港に指定され、140万人におよぶ軍人や軍属、その家族たちが帰還している。現在の佐世保港は、商港機能は三浦や干尽、浦頭などの一部の岸壁に限られ、倉島と平瀬は海上自衛隊に、また、平瀬とジュリエット・ベイスン（立神埠頭）は米海軍の占有使用となっている。これら軍関係の使用のため、佐世保港の実に80パーセントに制限水域が敷かれており、商港機能の拡大には大きな制約となってきた。事実近隣の長崎港や伊万里港のようなコンテナ化は未だ図られず、製造物流の輸出入や流通業の輸入でも一般化しているユニットロード（コンテナ化）への対応が大きく遅れる結果となっている。

2014年春に三浦岸壁に外貿旅客船に対応する

CIQの上屋が完成した<sup>2</sup>。その年のクルーズ客船の寄港は、わずか10隻であったが、翌2015年には36隻、2016年は64隻、2017年は87隻となる（2017年12月15日調査）。国土交通省はこのような実績を認め、佐世保港をクルーズの拠点港に指定して、浦頭には国の直轄で新しい岸壁を整備することになった。米国カーニバル社の独自の投資も行われる<sup>3</sup>。中国や韓国など周辺国からの外国客船の寄港は友好と平和の証でもある。また、海運の華ともいえる旅客船の就航は、軍港の色彩が強かった佐世保港にこれまでとは違った一面を添えることになり、佐世保市民や学生たちは多文化や多様性を享受できる、またとない機会となる。

東アジア研究所は、海事クラスターでもある佐世保市や長崎県に関連し、過去3年にわたって海事関連のセミナーを開催してきた。学会にも案内したところ、遠く沖縄や関西からご出席頂いた年もあった。海事クラスターとは、港湾の所在のほか造船業や船主、港運事業者、船社<sup>4</sup>の存在、それをソフト面で支える金融業やシップ・ファイナンスの存在、そして造船工学や海運論を教示できる大学や研究所などの存在が有機的に機能する産官学の集積と定義できよう<sup>5</sup>。

\*長崎県立大学東アジア研究所長、経営学部教授

ここに3年間の講演・発表を列記して、演者にはあらためてお礼を申しあげたい(敬称略)。毎回の進行役は著者が務めさせていただいたこと、講演・発表以外にも別の演者をまじえて、毎年討論会を行ったことを付言しておく。開催場所はいずれも本学佐世保校、図書館多目的ホールにて。

平成27年11月20日

- ・ 尹 清洙 (本学准教授)「スミスモデルによる長崎県の海事分析」
- ・ \*平井 太郎 (長崎県)「対馬の輸出振興と新規航路開設の取り組みについて」
- ・ \*前山 つばさ (佐世保市)「佐世保市の成長戦略～佐世保港の人流拡大に向けた取り組み～」
- ・ 藤原 利久 (アジア成長研究所)「環黄海の近海物流の現状と課題」
- ・ \*高 玲 (福州大学)「一带一路戦略の推進における日本物流への影響と対応策」

平成28年11月24日

- ・ 宮地 晃輔 (本学教授)「佐世保港での造船・造修事業の今後の可能性」
- ・ 谷澤 毅 (本学教授)「軍港都市・港湾都市・観光都市 - 佐世保の近代化」<sup>6</sup>
- ・ 前山 つばさ (佐世保市)「佐世保港の現状について」
- ・ 市丸 俊一 (佐世保市)「佐世保市水産業の現状と課題」
- ・ 河又 貴洋 (本学准教授)「佐世保市の地政学的位置づけと創造都市開発にむけて」

平成29年11月16日

- ・ 篠原 正人 (福知山公立大学特任教授)「港湾政策のありかたと佐世保港の可能性」
- ・ 倉富 樹一郎 (国土交通省九州運輸局)「九州管内の港湾情勢について」

- ・ 江崎 康弘 (本学教授)「加速化するグローバル化と日本企業の課題」

\*印は本誌第8号に論文掲載。

今年度の講演・発表と討論会のテーマは、「海事振興と地域経済への貢献」であった。講演・発表からは多くの示唆が得られた。今回は85名にご参加いただいたが、学生も多く聴講してくれた。以下、今回の発表の要旨とセミナーの様子を掲げ、報告にかえるものとする。

## 1. 特別講演要旨：「港湾政策のありかたと佐世保港の可能性」

篠原 正人

わが国の港湾政策は「選択と集中」および「民営化」を中心概念として組み立てられている。その中で注目されるのは、韓国の釜山港で日本の輸出入コンテナ貨物がトランシップされる傾向にあることを、阻止しようという施策が講じられていることである。私はこのような些末な事象に捉われて、本来の政策のあるべき姿を見失うべきではないと考えている。

港湾政策は日本の産業政策を後押しすることが本務である。現在の国策は「地方創生」であることを鑑みると、人口と経済の首都圏集中を是正するための港湾政策がなければならない。従って、基幹航路誘致を念頭に置いた国際戦略港湾より、日本海側拠点港湾への注力がより重要であると考えている。幸い、長崎港と佐世保港は「日本海側拠点港」に指定されており、国際定期旅客船や外航クルーズの分野で活躍することが期待できる。また、佐世保港は「官民連携国際クルーズ拠点」として、カーニバル社との連携の下に新たな展開が目論まれている点、頼もしく感じる。

世界はアジアを中心にして回りつつある。これまでの対欧米輸出志向から、アジアで作り、アジアで消費する時代になった。500年以上にわたる欧米の植民地主義からやっと脱却して、アジア本来の歴史を作り始めたことは、喜ばしくかつ力強い時代の流れとなるだろう。

人流と物流の双方において、アジアの経済パワーはますます増強していくに違いない。その中で日本が取り残されていくと考える必要はない。日本はアジア諸国の成長の恩恵を今後も受け続けるに違いない。日本の企業が優れた品質と素敵なデザインのモノを作り続け、素晴らしいおもてなしの精神を発揮し、相手をおもんばかる心を持ち続ける限り、日本は今後も世界の人々の憧れの対象として繁栄するだろう。

港湾はその一端を担う立場にある。物流については、基幹航路に拘泥せず、地方港とアジア諸港との間に縦横無尽に、近海航路が張り巡らされることをイメージしよう。そのために企業誘致が必須である。人流については、九州の地理的優位性を生かして、クルーズ船客のニーズを的確にとらえ、末永く地域経済に貢献する仕組みを作ろう。

欧州では、物流と人流を明確に分けた港湾施設整備を推進することが一般的である。物流は騒音とトラック交通の錯綜を生じるため、町の中心から離す必要がある。そして町の中心部にはクルーズ船客、空路での旅行者、そして地元の人たちがすべて「そぞろ歩き」を楽しめる港湾を形成していくのである。

佐世保港はすでにそのような方向性で開発が進んでいることから、非常に心強く感じている。

長崎県立大学は地元の大学として、県内港湾を始め九州諸港およびその関連産業へ、優秀な人材を送り込む責務を負っている。物流新時

代、そしてクルーズ新時代に沿った大学教育を積極的に推進していかれることを祈念したい。

(文責 篠原)



写真1 篠原先生（福知山公立大学）

## 2. 発表要旨：「九州管内の港湾情勢について」

倉富 樹一郎

九州地方整備局の平成29年度の取り組みを中心に話します。まず、足元の九州管内の取扱貨物量は5億フレート・トンで、輸出品目である完成車や鋼材に特色がみられる。コンテナの取扱量は208万個（TEU、2016年速報値）で内外貿ともに全国の伸びを上回っている。管内のクルーズ船の動向は、814回（平成28年）で全国の約4割を占め、平成29年は1000回を超えるものと思われる。また、管内の外国人旅行者の入国者数は381万人（2016年）で、うちクルーズ船など港湾の利用者が194万人と空港利用の187万人を超え、九州の特徴となっている。

平成29年度の新規事業の一つとして鹿児島県志布志港のふ頭再編改良事業をあげる。志布志港は畜産業が盛んな南九州を背後圏貨物とし、配合飼料の原料などの集積拠点となっている。とうもろこしの輸入は207万トン（平成27年）

と全国の港湾で2位となっている。志布志港では、大型のバルク船の入港に対して水深が不足しており、減載して入港する必要があるという課題があった。そこで、大型船を活用した効率的な海上輸送により、穀物を安定的かつ安価に輸入するため、大型船舶に対応した新たな14mのバースの整備を進める。

急増するクルーズ船の寄港需要に対応するため、国際旅客船拠点形成港湾の指定を受けた佐世保港及び八代港では、官民連携による新しい制度のもと、新たなクルーズ専用岸壁の整備を進めている。佐世保港に関しては、国が浦頭地区に新たなバースを整備し、民間企業である米国カーニバル社が旅客ターミナルビルの整備を行い、佐世保市が背後の駐車場等の整備とカーニバル社にバースの優先予約の権利を与えるという官民連携のスキームの構築に取り組んでいる。クルーズ船の経済効果は長崎港では一人当たり3.1万円(2015年長崎県調べ)、神戸港(2012年神戸市調べ)では3.8万円などとなっており地域経済への貢献が高い。なお、世界的なクルーズ人口の予測では今後全世界の予測が約1.7倍にとどまるなかでアジアは約2.7倍との推計もあり九州管内への取り込みが、さらに、期待される場所である。なお、八代港においてクルー

ズ船内のレストランへの九州地方の食材が納入された事例(日本酒、焼酎、醤油など)も起きている。課題としてはランドオペレーターの問題などがあるので、適正化を図る制度が平成29年度に改正された(通訳案内士法及旅行業法の一部を改正する法律案)。(文責 山本)

### 3. 発表主旨：「加速化するグローバル化と日本企業の課題－インバウンド・アウトバウンド両面より－」

江崎 康弘

国内市場は、少子高齢化が加速するなか、人口が減少するとともに生産年齢人口も減少に向かっている。国立社会保障・人口問題研究所調査の人口統計資料2017によると2016年の人口は約1億2600万人だが、2050年には約9700万人、つまり2900万人も人口が減少することが予想されている。さらに、約9700万人のなかで39%の約3800万人が65歳以上の高齢者となり、労働力の低下と人口減が同時に発生し、国内市場の縮小は避けがたい事象となっている。一方、新興国諸国、特にASEAN諸国では、今後人口増とともに急速な経済成長が予測され、市場性が期待されている。日本経済、特に人口減少および高齢化率が顕著な地方にとって、グローバル化が地方経済創生の鍵を握っていると言っても過言ではない。

実際、JETRO(日本貿易振興機構)の世界貿易投資報告2017によると、上場企業(186社)の2016年度の海外売上比率(日本からの輸出は含まれない)は製造業で57.7%、非製造業で32.9%、合計で56.5%となり、2013年度から4年連続で50%を超える高水準となっている。

一方、中小企業白書2016によるとわが国の輸出企業7225社のうち約90%の6397社が中小企業



写真2 倉富様(九州運輸局)

であるが、輸出額に関しては、わが国年間輸出額56.8兆円のうち中小企業の占有率はわずか6%である。また、この中小企業のなかでの輸出企業数6397社も中小製造業のなかで3.5%に過ぎず、中小企業全体数381万社に対しては、0.16%に過ぎないのである。中国や東南アジア諸国に進出している小規模サービス産業である各種の飲食店の詳細データに関しては、JETRO作成でまとめた資料が見当たらないが、重光産業一熊本の味千ラーメン等の大手外食チェーン等が中国や東南アジア諸国に進出しているが、バンコクのJETRO（日本貿易振興機構）や金融機関関係者からヒアリングした限りでは、進出する小規模企業数も確かに多いが、撤退する小規模企業・店舗も相当数になるとのことであった。

このように、グローバル化の進展に伴い、大手製造企業を中心に海外事業展開が加速する一方、進展が捗らず停滞する地方中小企業と二項対立の構図がある。

本稿では、地方中小企業を中心にインバウンド・アウトバウンドの両面より海外事業展開の課題をあげるとともに対応策へのインプリケーションを提示するものである。（文責 江崎）



写真3 江崎先生

#### 4. 討論会（講演・発表者と九州地方整備局・温品所長、佐世保市・山口次長、本学宮地教授）

討論会全体の発言を細かく捕捉することができなかつたので、ここでは宮地先生からいただいたご自分の発言内容の要旨を掲載する。

日本の造船業は、主に長崎県や佐賀県および環瀬戸内海に位置する岡山県・広島県・愛媛県に集積している。造船業はすそ野の広い産業であり、中核としての造船企業に加えて、船舶機器メーカー、造船所構内サプライヤー（地元協力先企業）などが新造船事業（船舶の新規建造）に参加をしている。これにより造船業が集積する地域には、造船サプライチェーン構築されることになる。

近年の日本の造船企業の中では、新造船事業に対する準大手・中手の造船企業に競争力が高い。ここで競争力とは、新造船の受注力に優れ、安定的な建造隻数を確保してきた造船企業を意味する。わが国準大手・中手造船企業は、造船専門企業であり、新造船事業での競争力を維持できなければ会社存続の危機に立たされる。これらの造船企業の新造船市場の潮目の変化を読み取る力は高く、この中に造船と港湾の関係を見ることができる。

たとえば、2008年9月のリーマンショック前においては、以下の事例があった。リーマンショック前において中国では急伸する経済成長を支えるために膨大な鉄鉱石を必要としていた。この時、オーストラリアのパース港は、鉄鉱石の積出港として中国にとっては鉄鉱石確保のための拠点となる港であった。一方、パース港は、遠浅の港であり、大型船舶の入港が困難な港であると位置づけられていた。この状況が

わが国の準大手造船企業A社に受注獲得の機会を与えた。具体的には、当時中国は、パース港に入港ができる可能な限りの大型の鉄鉱石ばら積船に対する潜在的ニーズを有していた。A社は、パース港に入港可能な大型の25万トン鉄鉱石ばら積船を開発し、大量受注に成功した。造船と港湾の関係において、この事例は、港湾の特徴にあった新造船開発に成功すれば、受注を獲得できるという造船企業の競争力確保の一つのモデルを示している。

港湾の深度や岸壁の条件が、入港できる船舶のスケールを決定することから、今後の港湾整備計画は、当然、造船にも影響を与えることになる。佐世保港において今後、入港させたい船舶の船種やスケールを意識した港湾整備が行われる場合、造船企業もこの動向に注目をして、受注機会の確保に向けた検討を行う必要がある。(文責 宮地)



写真4 討論会風景

### 5.1 事例紹介(1) Port de Barcelona (バルセロナ港)

講演と発表、討論会では、地元長崎県の港湾を中心に現状の紹介や今後の見通しについて研究やご意見が披露された。この小節では、佐世保港がクルーズ拠点港に選定されたことに鑑

み、先進的な欧州の港湾を紹介したい。

スペインのバルセロナ港は世界第2のクルーズ市場でもある地中海の西岸に位置している。同じ地中海にあるイタリアのジェノアやフランスのマルセイユなどのように決して天然の良港ではなかったとされるが、製造業に関してはスペイン第一の背後圏貨物にも恵まれ、1950年代以降、みなとは旧港から南に拡張され、専用船バースやコンテナターミナル、そして6つのクルーズバースなどが整備されてきた<sup>7</sup>。港湾機能として筆者が注目しているのは、マルセイユのように旧港、クルーズターミナル(新港)、コンテナ港(フォス港)と地理的にも分離されず、コンパクトに一つにまとまっている点である。地中海では、ジェノアが、九州では、あえて言えば博多港がコンパクトでこれに近いであろうか。さらに、バルセロナは国際空港まで10<sup>キロ</sup>程と近く、コンテナターミナルのポスト・パナマックス型の大型のガントリークレーンはアームを折って休止するほどの至近距離である。クルーズ会社のホームページを見てもバルセロナでの乗降のルートも多く、フライ&クルーズとなって航空需要にも寄与していることが分かる。



写真5 バルセロナ港  
並走するアイータ・クルーズ(カーニバル傘下)  
筆者撮影(コスタ・ディアディマより)。

次にバルセロナの特徴として、海事教育への重視がある。インターモダル（複合一貫輸送）とロジスティックスを学ぶ研究センターとして、The Escola Europea de Short Sea を誘致し、これとは別に Barcelona Maritime Museum も開設している。佐世保にも海上自衛隊のセールタワーで佐世保港の歴史を学ぶことはできるが、商船や物流、港湾についても学習できる場が欲しい。また、バルセロナに限らず欧州の港湾都市は競って、民間の物流や海運に関するフォーラムや学会を開催している。このように港湾都市としての多様性をアピールするためには、単に港の存在にとどまらず、歴史や文化の発信（日本語・英語・韓国語・中国語）、教育の場の提供、内外の会議が行われたための選ばれる都市に変遷していく必要がある。なお、筆者がバルセロナの港湾管理者を訪問した時は、担当部長はまるで海運会社のビジネスマンのように、昨夜は遅くまで重要な利用者（顧客）のコンテナの列車への積み替えを追っていたと語ってくれて、欧州のビジネス・セクターとパブリック・セクターとの垣根の低さを感じさせた。

## 5.2 事例紹介(2) Suomenlinna Sveaborg (海上要塞スオメンリンナ)

近年は、夏場に福岡からもヘルシンキへ直行便が飛ぶようになったため、バルト海に浮かぶスオメンリンナを訪問された方も多いと思う。ここでは、エテラ(ヘルシンキ)港からフェリーでわずか15~20分、世界遺産にも登録されたかつての軍事要塞を紹介したい。軍事大国でもあったスウェーデンとロシアに挟まれたフィンランドを象徴する遺産でもある。6つの島、4つの砦からなるスオメンリンナに上陸すると、石造りで堅剛な砦に圧倒されると、橋で結ば

れた4つの島は1時間もあれば回れるが、そこにはビジターセンターや軍事博物館、退役した潜水艦、ピクニック・エリア、教会などがある。都会の喧騒からはなれ1日中楽しむことができる。軍事博物館には日本製のバギーもあった。多くのトンネルが公開されており、照明はないが、パンフレットには懐中電灯持参の子供たちに人気とある。島には現在も使われる世界最古とされる乾ドックがあり、長崎のそろばんドックを彷彿とさせた。佐世保港の前畑弾薬庫の返還後の跡地利用が検討されたが、数年前に訪問したスオメンリンナを振り返って、島をありのままに活かし、島全体が学びの場となっていることにあらためて共感している。

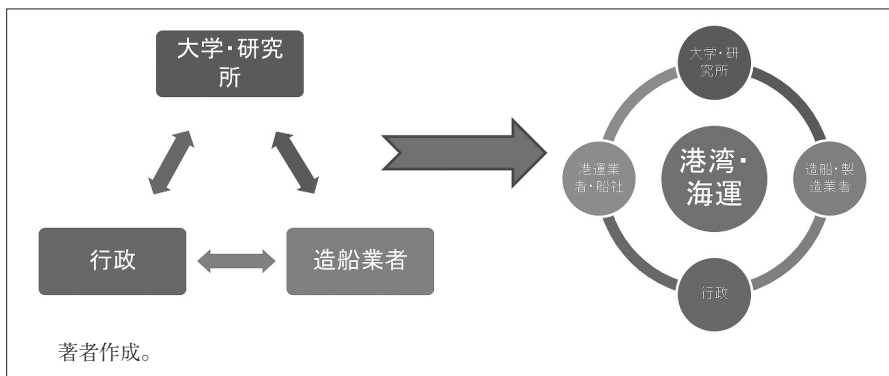


写真6 フィンランド・ヘルシンキ  
スオメンリンナ軍事要塞 乾ドック  
筆者撮影。

## むすびにかえて：新たなクラスターづくりの提言

先にクラスターについて言及した。長崎県でも海洋クラスターの形成がなされたと聞くがその後の進展はどうであろうか。クラスターは存在だけでは意味がない。例えば、大学・研究所と造船業者、行政と大学、行政と造船業者との

図1 港湾・海運を中心とするクラスターの形成  
海洋クラスターから港湾・海運クラスターへの転換



個々のインタラクションはあろうが、クラスターが目指すのは、それらの有機的な結合であり、そこから得られるスピルオーバー的なものである。ただしクラスター全体をドライブするエンジンやモチベーションがあるほうが成果を求めやす。

そこで、中心軸を明確に港湾と海運<sup>8</sup>に据えることにより、本県のクラスターは目的も明確になる（図表1）。波及効果が大きな、ものづくり、造船業の存在はクラスターには欠かせない<sup>9</sup>。一方で、歴史的にもワールド・クルーズの寄港先としてのNAGASAKIのブランドは高く、これに近海クルーズの拠点としてSASEBOが加わろうとしている<sup>10</sup>。クルーズ船に限らず、本船の寄港は、水先人から、タグボート、綱とり、シッス・チャンドラーや給水に至るまで雇用も創出し、これに、入国管理や税関、検疫など官庁の集積もうむことになる<sup>11</sup>。本県であれば、定期的なドライドックの受け入れも可能であろう。また、クルーズ船は船員も多いので、船員交代の際、地元空港の利用も高まる。旅客サイドでは、寄港地や近隣の小売業や観光地訪問の増大に繋がる。クルーズ船においては、陸上電力供給システムを搭載すること

が一般的であるが、日本では他のコンテナ船やフェリーでも定期運用されているとは聞かない<sup>12</sup>。国立公園に隣接する佐世保港では、寄港中のクルーズ船には補助エンジンを止めてもらい、陸上から送電して温室効果ガスの削減に努め、また、アイドリングストップが可能な港としてもアピールできるようになって欲しい。

さらに、大学も海事クラスターを意識して、クルーズと観光の双方に関連する講義やゼミが展開できれば地域との一体化も高まり、インバウンドクルーズを学びの場としても利用すれば、活きた外国語を使う場や、観光や物流人材の育成にも転換できよう。浦頭の共用前には、旅客に対応する学生（ボランティア）ガイドの育成を行政や民間とタイアップして進めていきたいと考えている。学びの場にとどまらず、地域との交流や経済の促進にも一役買うことができるはずである。

今後、佐世保市と長崎県がクルーズの寄港地にとどまらないためにも多くの知見や経験の集積が必要となる。

最後に、今回のセミナーは一部長崎県立大学佐世保校学術研究会の助成を得た。記してお礼を申し上げる。



(参考文献はそれぞれ脚注に示している。)

本学の名誉教授で佐世保港地方港湾審議会や長崎県地方港湾審議会の委員長を長く務められた松本勇先生が2017年9月逝去されました。本県からの新規航路や離島航路・空路の委員会や検討会でもご尽力された先生でした。ここに先生のご生前のご活躍を偲び、ご冥福をお祈りいたします。

## 注

- 1 開港という意味では1562年に湾内の横瀬浦に、ポルトガル船が平戸から寄港地を移している。
- 2 開港している港に、外国船舶籍の船が国内で最初と最後に寄港するさいに、入国管理局（法務省）の検査を受けるとする定めがある。
- 3 佐世保市のホームページ（佐世保港国際旅客船拠点形成について）を参照されたい。<http://www.city.sasebo.lg.jp/kouwan/kouminato/20171211.html> 2017年12月14日アクセス。
- 4 国際海運業界のニーズとして、造船工学は空気潤滑システムやデュアル・レーティングシステム、エコセリングなどの環境系の要求や最適経済運航を可能とするシステム開発に応える必要がある。応用経済学では需要予測を兼ねたイールド・マネジメントの最適化システムの構築が問われる。また、経営学では、例えば、日本のおもてなしを普遍化したグローバルな顧客情報システムの開発やダイバシティーに富み、マルチカルチャーな組織を構築するためのグローバルな人事制度の提案なども期待されよう（船社のニーズとして Ocean Network Express の資料を参考にした）。
- 5 海事クラスターの形成について篠原は、（1）クラスターの形成期における行政の役割の重要性、（2）クラスター内の企業間ネットワークの重要性、とりわけ長期的な金融業のかかわり、（3）長期的で協働精神に基づいた人材形成のマネジメント、が有効だとしている。Shinohara, M., "Maritime cluster of Japan: implication for the cluster formation policies", *Maritime Policy & Management*, Volume 37, 2010 - Issue 4:377-399. また、討論会にもご出席いただいた本学宮地教授は、佐世保市における「進化的海洋クラスター」の形成のために今治地区の海事クラスターから学ぶべきことを丹念なヒアリング調査をもとに、ものづくりの視点からまとめられている（宮地見輔（2017）「佐世保市における「進化的海洋クラスター再構築」のための課題—造船・修造事業の視点および造船先進県愛媛県「今治地区」の現状をふまえて—」『平成28年度 長崎県立大学「離島」「長崎の地域課題」に関する研究報告書』）。それによると、今治の最大の強みは船主（オーナー）が地元造船企業に発注し、金融機関もシップ・ファイナンスとして支える好循環が構築され、さらに、地元の工業高校も造船に特化した学科をつくり人材の供給に努めている点を指摘している。
- 6 谷澤毅（2013）『佐世保とキール 海軍の記憶 日独軍港都市小史』塙書房、も参照いただきたい。
- 7 年間のクルーズ寄港数758隻(268万人)、フェリーはイタリア・ジェノアなど5航路、ほかに RORO 船の定期航路もある（欧州ではフェリー、RORO をまとめて ROPAX とよばれる）。コンテナ取扱量 220万 TEU（外貨は120万 TEU）、ドライバルク440万トン、リキッドバルク1140万トンなど（バルセロナ港アニュアル・レポート2016年版より）。北部九州と欧州の ROPAX に関する研究は、藤原・江本（2013）『シームレス物流が切り開く東アジア新時代—九州・山口の新成長戦略—』西日本新聞社を、また、長崎県の取り組みについては、藤原・山本・井手（2013）「長崎港～上海港における国際貨客高速船（フェリー）によるシームレス SCM 物流」『日本物流学会誌』No. 21：295～302、を紹介したい。
- 8 近年の国際海運（定期船業）の動向については山本裕「異論「海運再編」と今後の展望」日刊 CARGO（海事プレス社）2017年9月13日、を参照いただきたい。
- 9 神戸市の海事クラスター（海事製造業）における最新の研究として以下を紹介する。堂前・松本（2017）「神戸市の海事部門における集積の経済の検証」『海事交通研究』第66集：13～24。
- 10 かつて神戸港は世界第2位のコンテナ取扱量を誇り、震災前の前年（1994年）でも第6位であった。1980年代から90年代の前半までは、同じ太平洋航路の寄港地でもあった、台湾や香港とはターミナルでの技術や経験の差は歴然であったが、日本の行政や民間企業はその技術をもって、アジアや欧州にターミナル業を拡大するには至らなかった。先見性の欠如、リーダーシップの不在、ファイナンスやファンディングの脆弱さが原因であろうか。その後、香港のハチソンやシンガポールの PSA が世界的なメガ・オペレーターとよばれるまでに成長し、また、近年ではフィリピンの ICTSI がアフリカにまで業容を拡大しているのを見ると、日本の港湾行政と港運企業は大きなビジネスチャンスを逸したと言えよう。SASEBO はクルーズ拠点としての経験値を高め、そのノウハウが市場メカニズムの中で評価されるよう、ビジネスにまで昇華させる必要がある。港湾の競争力については、山本裕（2012）『国際海運と内外港湾の競争力』、長崎県立大学経済学部研究叢書17：23～49を参照されたい。また、地方港の港湾整備に関しては、1995年の「大交流時代を支える港湾」に基づいて、地方港湾にコンテナターミナルが整備されてきた。しかし、100億円の釣り堀と椰

揃されてきた港もあり、港湾計画や振興計画は日々  
厳しい競争にさらされる民間とも一体化して、十分  
に練られたものでなければならない。

- 11 港湾関連のしごとについては、山本裕（2012）特  
別寄稿「世界と日本の港湾サービス」『港湾』11月  
号：6～9、社団法人日本港湾協会、を参照されたい。
- 12 陸上電力供給システムに関しては、工藤・矢野・  
木口（2011）「船舶版アイドリングストップの実証  
実験について」平成22年度技術研究発表会、吉田晋  
（2013）「陸上供給システム」『日本マリンエンジ  
アリング学会誌』第48巻第5号：8～12、などを参  
照されたい。