



正念場を迎える長崎港の国際定期コンテナ航路

～ 求められる地域を挙げた利用促進 ～



写真：長崎港の小ヶ倉柳埠頭（出所：長崎港活性化センターのパンフレット）

目次

はじめに	4. 今後の航路維持・発展への課題
1. 長崎港の現況	5. 求められる集荷対策
2. 国際定期コンテナ航路の現況	6. 国際定期コンテナ航路の意義と効果
3. 他港との比較からみた長崎港の現状	おわりに

はじめに

16世紀の開港以来、長崎港は国際貿易港として西欧、東南アジア、中国など世界に開かれた全国有数の港であった。しかし、戦後、太平洋岸が貿易の中心になるにつれて、その貿易港としての地位は低下を余儀なくされた。また、1960年代半ばから始まった海上輸送におけるコンテナ^(*)化は急速に拡大し、港湾施設のコンテナ対応が遅れた長崎港は他の地方港と同様、物流港としての地位が一層低下することとなった。

(*) コンテナは貨物輸送用の容器。標準サイズは20フィートコンテナが横2.4×縦2.6×長さ6m、40フィートコンテナは長さ2倍の12m。このほかにも形状などの異なるものがある。

しかし、1990年頃からは、中国を始めとする東アジアの経済発展に伴う貿易拡大や国内輸送のコスト高への対応策として、全国的に地方港における国際コンテナ航路開設の動きが活発化してきた。長崎港においても、長崎～福州直行貨物航路、長崎～上海航路、廈門～福州～上海～長崎航路と3つの航路が開設された。しかしながら、貨物取扱量（および集客）が伸びずいずれも休・廃止に追い込まれるなど、地方港における航路維持の難しさが浮き彫りになった。

こうしたなか1999年7月に就航し5年目に入った長崎港と韓国・釜山港を結ぶ国際定期コンテナ航路は、取扱量が増加傾向を辿り採算ベースを上回るなど、今後の発展に期待がかかっている。そこで、本稿ではこの航路の現況と今後の維持発展に向けた課題をレポートする。



1. 長崎港の現況

まず、長崎港の物流機能全般をみていこう。長崎港の取扱貨物量（国内貨物含む、2001年）は354万トンとなっており、九州の港湾のなかでは15位という低位に止まっている。また、現在の貿易額（2002年）をみると、輸出1,389億円、輸入451億円、合計1,840億円となっており、全国順位（空港含む）は輸出39位、輸入65位、輸出入計では51位、九州のなかでは8位に止まっている。貿易額の内訳をみると、輸出は船舶類（977億円）、一般機械（原動機等、364億円）が大半を占め、コンテナには馴染まない

（収まらない）品目が中心となっている。一方、輸入は一般機械及び電気機械（131億円）、魚介類（46億円）などが比較的多い。

2. 国際定期コンテナ航路の現況

（1）定曜日サービスと釜山トランシップ

長崎県、長崎市、貿易・運輸関連業界、長崎港活性化センター（官民による長崎港振興組織）、長崎県貿易協会などが一体となり、熊本県との連携によって「長崎～釜山国際定期コンテナ航路」の就航に漕ぎ着けたのは1999年7月のことである。この航路は、韓国・高麗海運株がサニースプルース号（3,993トン、コンテナ342TEU^(*)積み）を使用し釜山～八代～熊本～長崎～釜山という経路で就航している。長崎港（小ヶ倉柳埠頭）には毎週水曜日と土曜日に寄港しており、週2便の定曜日サービスが実現している。

（*2）TEUはコンテナの計算単位で、1TEUは20フィートコンテナ1個分に相当。

釜山港は香港、シンガポールに次ぐ世界第3位のコンテナ取扱量（2002年）を誇る拠点（ハブ）港であり、欧米をはじめ全世界に航路を有している。このため、長崎港

図表1 九州の主要港湾の取扱貨物量(2001年)
(万トン)

順位	港名	取扱貨物量
1	北九州港	8,641
2	大分港	6,135
3	鹿児島港	4,614
4	博多港	4,151
5	苅田港	3,053
6	津久見港	2,979
7	別府港	1,041
8	志布志港	954
9	宮崎港	935
10	佐伯港	815
11	細島港	579
12	八代港	487
13	佐世保港	356
14	熊本港	356
15	長崎港	354

資料：国土交通省九州地方整備局

図表2 全国主要港別貿易額の順位(2002年)
(億円)

順位	港名	貿易額
1	成田空港	181,302
2	名古屋港	96,314
3	東京港	88,541
}		
12	福岡空港	12,144
}		
15	博多港	10,460
}		
18	門司港	7,141
}		
22	大分港	6,183
}		
24	喜入港	5,764
}		
26	苅田港	4,703
}		
37	戸畑港	2,991
}		
51	長崎港	1,840
	輸出 (39位)	1,389
	輸入 (65位)	451

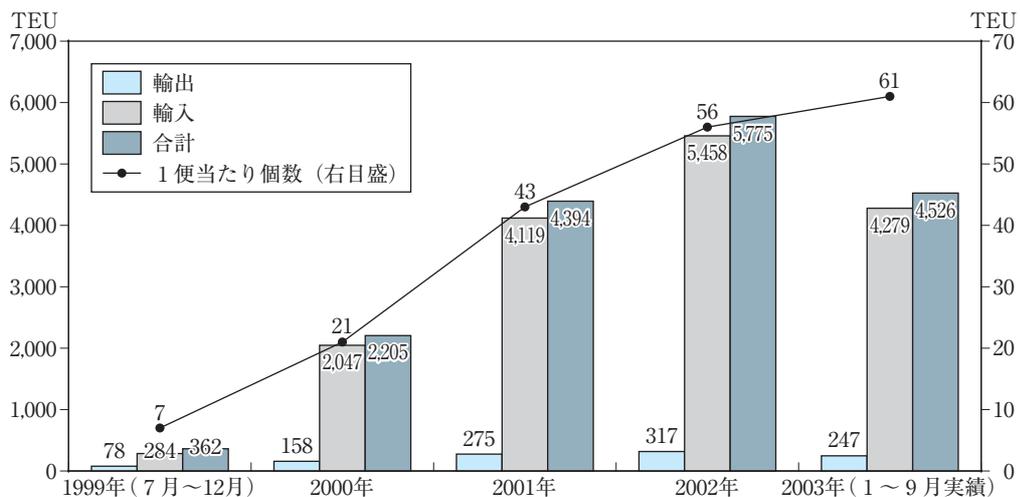
資料：財務省

はこの航路開設によって釜山港での積み替え（トランシップ）により世界各地との物流ルートを確認したことを意味している。

（２）増加傾向を辿る取扱量

長崎港における韓国航路のコンテナ取扱い状況をみると、就航当初の1999年（7～12月）には輸出入取扱い個数（TEU、実入コンテナ）は1便当たり7個に止まっていたが、その後増加傾向を辿っており、2002年には56個、2003年（1～9月実績）は61個まで伸びている。この内訳をみると、輸出が伸び悩むなかで増加しているのが輸入であり、そのウエイトは全体の95%に達している。つまり船から降ろす荷物はあっても積み込む荷物が少ない（少ない）という‘片荷’の状態であることがわかる。なお、航路を利用する荷主数は、最近1年間では180社を超え、月平均50社ほどになっており、着実に浸透してきている。

図表3 長崎～釜山国際定期コンテナ航路のコンテナ取扱量



資料：長崎港活性化センター

また、輸出入の相手先地域を2003年（1～9月）実績でみると、輸入の場合、欧州が53.5%と過半数に達し、これに中国17.6%、韓国14.3%と続いている。一方、輸出は中国が41.1%、韓国が39.6%と両者で大半を占めており、以下フィリピン、ベトナムが続いている。

主な利用貨物をみると、輸入では三菱重工長崎造船所で建造中の大型客船の資材が欧州から入荷しており、このほか中国からの果実缶詰などが中心となっている。一方、輸出については機械、船舶資材、建機などがあるものの、大口のものはないのが現状である。



3. 他港との比較からみた長崎港の課題

ここまで長崎港・航路の利用状況を見てきたが、次に現在どのような課題があるのか、九州の主要港との比較でみていこう。九州には国際定期コンテナ航路を有する貿易港が11カ所にのぼる。このうち、国の中枢港湾として位置づけられている北九州港、博多港は航路・便数をみても群を抜いており、北九州港が40航路・月間206便、博多港も29航路・月間158便と毎週数十便が寄港する。そこで、この2港を除く主要7港についてみていくことにする（図表4参照）。

（1）航路・便数

まず、航路・便数では、大分港が5航路・週6便、志布志港（鹿児島県）4航路・週7便、細島港（宮崎県）3航路・週8便など九州東岸の港湾が航路・便数が多く、西岸は八代港が2航路・週3便と複数航路を有しているものの、長崎は熊本、伊万里と同様1航路・週2便に止まっている。こうした航路・便数の差は、東岸は本州地区と海外を結ぶ定期航路に近く寄港地になりやすいこと、逆に西岸は北九州・博多港とのアクセスが良く貨物が流れることが背景にあるものと考えられる。

（2）コンテナ取扱量

コンテナ取扱量（2002年）をみると、長崎港は総取扱量が7港中6位、うち輸入は4位ながら輸出は最下位となっている。また、輸出入量のバランスという面では、細島港と八代港が概ねバランスがとれているのに対し、大分港は輸入量の不足、その他の4港は輸出量の不足が目立ち、特に伊万里港、志布志港、長崎港は輸出量が1割程度に止まっている。こうした‘片荷’の状況は、船会社にとっては積荷不足を来し、また各港にとっては輸出用の空コンテナ不足、或いは空コンテナの過剰という非効率を生み航路のコストアップにつながるため、その解消が大きな課題となっている。

（3）設備

国際コンテナ対応の港湾施設をみると、長崎港は岸壁（水深、長さ）については特に見劣りしないが、コンテナヤードが1.2haと狭隘でコンテナ蔵置能力も500個程度と、熊本港を除く各港との間には大きな格差がある。因みに、現在、長崎港のコンテナヤード（小ヶ倉柳埠頭）はコンテナ置き場が不足の状態にあり、ヤード拡張の必要性に迫られている。



(4) 基本貨物（ベースカーゴ）

各港のコンテナ取扱いにおける基本となる貨物（ベースカーゴ）をみると、大分港〈輸出：キヤノン、昭和電工、本州製紙〉、細島港〈輸出：旭化成、輸入：綿花等〉、志布志港〈輸入：稲わら・牧草等〉、八代港〈輸出：日本製紙、輸入：魚粉〉、伊万里港〈輸入：家具、魚粉等〉となっており、各港とも継続的に取り扱えるものを有していることがわかる。また、こうした明確なベースカーゴがある港ではコンテナ取扱量も多いことがみてとれる。これに対して、長崎港の場合は輸入では客船資材があるものの輸出にはそれが見当たらず、ベースカーゴの確保が大きな課題となっている。

図表4 九州の主な貿易港の概況（2003年10月末現在）

港名	コンテナ航路数	2002年 コンテナ取扱高 (TEU、実入りコンテナ)			設備		主な取扱品目
		輸出入計	輸入	輸出	岸壁（水深、延長）	ターミナルの規模、コンテナ蔵置能力	
北九州港	40航路・月間206便（韓国航路・月間70便）	269,352	167,659	101,693 輸出比率 37.8%	太刀浦（-12m）×620m、（-10m）×555m、小倉（-11m）×440m	35.7ha、15,300本	（輸出）機械金属工業品、化学工業品、（輸入）化学工業品、金属機械工業品
博多港	29航路・月間158便	383,419	232,005	151,414 輸出比率 39.5%	アイランドシティ（-14m）×330m、香椎（-13m）×600m、箱崎（-12m）×240m	45ha、21,500本	（輸出）ゴム製品、機械金属工業品、（輸入）農林水産品、雑工業品、化学工業品
伊万里港	1航路・週2便（韓国釜山航路）	13,446	12,084	1,362 輸出比率 10.1%	（-9m）×154m	3.2ha、1,642本（うち空240本）	（輸出）ロール紙、エアバッグ部品、（輸入）家具、魚粉、日用雑貨
長崎港	1航路・週2便（韓国釜山～熊本・八代）	5,775	5,458	317 輸出比率 5.5%	（-12m）×270m、（-10m）×185m	2.2ha（コンテナヤード1.2ha）、526本	（輸入）家具、食料品
熊本港	1航路・週2便（韓国釜山～長崎・八代）	3,879	2,767	1,112 輸出比率 28.7%	（-7.5m）×130m	1.9ha、372本	（輸入）家具、食料品、日用品
八代港	2航路・週3便・月12便（韓国釜山～長崎・熊本2便、釜山～博多・門司1便）	8,285	4,915	3,370 輸出比率 40.7%	（-10m）×185m	2.1ha、770本（うち空コンテナ48本）	（輸出）日本製紙の紙パルプ、（輸入）魚粉
大分港	5航路・週6便（釜山2便、上海2便、台湾1便、東南アジア1便）	17,634	4,283	13,351 輸出比率 75.7%	（-14m）×280m、（-10m）×170m	22ha、4,755本	（輸出）キヤノンマテリアルのトナーカートリッジ、昭和電工の合成樹脂、本州製紙のロール紙
細島港	3航路・週8便（韓国釜山2便、台湾4便、台湾香港2便）	16,514	8,296	8,218 輸出比率 49.8%	（-13m）×260m、（-10m）×185m	12ha（コンテナヤード7ha）、2,600本	（輸出）化学薬品、染料塗料合成樹脂、（輸入）綿花、農作物、食料加工品、等
志布志港	4航路・週7便（香港・台湾2便、台湾2便、中国（大連・青島1便、上海1便）、中国・韓国1便）	18,860	16,699	2,161 輸出比率 11.5%	（-8.5m）×200m、（-7.5m）×280m	5ha、2,500本（空コンテナ含む）	（輸出）紙パルプ、豚皮、（輸入）稲藁、牧草、タイヤゴム原料

資料：各港港湾管理者へのヒアリング及びホームページを基に当研究所で作成。

(5) ポートセールス（集荷・航路誘致）体制

次に国際定期コンテナ航路の振興に向けたポートセールス（集荷・航路誘致）活動についてみよう。まず、各港とも県が港湾管理者となっており、殆どの県では港湾の整備・管理を担当する港湾課がポートセールスについても担当する体制となっている。また、各港とも関連業界や港湾関係機関（税関等）、荷主企業などを含めた官民によるポートセールス推進団体^(*)があり、そのトップには県知事が就任し、港湾管理者を先頭に地域を挙げてポートセールス等に取り組む姿勢をアピールしている。

(*) 但し、北九州港、博多港はそれぞれ港湾管理者である北九州市及び福岡市の港湾局が独自に集荷・航路誘致の担当部署と専担者を配置し、ポートセールス活動を展開している。

一方、長崎港は大分港とともに、ポートセールスを県の港湾課ではなく商工担当部門が担当しており、ポートセールス推進団体のトップについても長崎港は県知事（副知事）ではないなど、港湾管理者（県）が一步下がった印象となっている。

なお、長崎港におけるポートセールス活動の中心は長崎港活性化センター（1998年設立、事務局：長崎市商工部商業貿易課及び長崎商工会議所、専任嘱託2名、兼務5名）であり、月2回の世話人会（県物産流通振興・港湾課、市、商工会議所、貨物取扱業者6社）で荷主や貨物に関する情報交換を行い、貨物取扱業者6社が行うセールス活動を支援しているほか、同センターとしても地元を中心に年間50社程度へのセールス活動を実施している。

図表5 九州の主な貿易港の管理者とポートセールス推進団体

港名	港湾管理者		ポートセールス推進団体
	港湾管理者	航路振興の担当	
北九州港	北九州市(港湾局)	北九州市港湾局	北九州市港湾局物流振興課の7名体制で集荷・航路対策実施。
博多港	福岡市(港湾局)	福岡市港湾局	福岡市港湾局総務部振興課の4名体制で集荷活動を実施。
伊万里港	佐賀県(港湾課)	県土木部港湾課	佐賀県伊万里港振興会（会長：佐賀県知事）
長崎港	長崎県(港湾課)	県物産流通振興課	長崎港活性化センター（会長：長崎商工会議所会頭） (社)長崎県貿易協会（会長：民間）
熊本港	熊本県(港湾課)	県土木部港湾課	熊本港ポートセールス協議会（会長：熊本市長）
八代港	熊本県(港湾課)	県土木部港湾課	八代港ポートセールス協議会（会長：八代市長）
大分港	大分県(港湾課)	県商工労働観光部 商業・流通課	大分県ポートセールス実行委員会（会長：副知事）
細島港	宮崎県(港湾課)	県土木部港湾課	宮崎県ポートセールス協議会（会長：県知事）
志布志港	鹿児島県(港湾課)	県土木部港湾課	志布志港ポートセールス推進協議会（会長：県知事）

資料：各港港湾管理者へのヒアリング及びホームページを基に当研究所で作成。

4. 今後の航路維持・発展への課題

(1) 最大の課題 ～ 大型客船資材の輸入終了後の集荷 ～

これまでみてきたように長崎港の課題は少なくないが、当面の最大の課題は何と云っても大型客船資材の輸入終了後、如何に貨物を確保していくのかという点である。すなわち、大型客船建造が完了（2004年5月、船主側へ引き渡し）するのに伴い、現在のベースカーゴとなっている客船資材の輸入が2004年4月には終了することになる。

船会社側からは航路の採算ラインとして1回の寄港で輸出入合計コンテナ50個の確保を求められており、現在はこのラインを確保できている。しかし、2004年5月以降については、現状では採算ラインを大きく割り込むことが避けられない状況にある。このため、県、市、関連業界は長崎港活性化センターを中心に、その打開を図るべく集荷対策に知恵を絞り、また頭を悩ませているところである。

(2) 他港へ流れている貨物

集荷対策の柱として取り組まれているのが、地元の荷主（企業者）の掘り起こしである。その背景にあるのは、長崎県内で生産された物品、或いは県内で消費される物品の多くが、他港を通じて輸出入されているという現実である。

長崎県における輸出入コンテナ貨物の量は？

では、どれくらい長崎県で生産および消費される輸出入コンテナ貨物があるのだろうか。的確なデータはないが、5年毎に実施される「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の1998年調査結果（1998年10月の1ヶ月調査、運輸省）が参考になる。それによると、長崎県で生産・消費される輸出入コンテナ貨物量は輸出約5千トン、輸入約13千トン、合計約18千トンであり、これをコンテナ1個（TEU）＝15トンで換算すると月間の輸出333個、輸入867個、合計1,200個（年間14,400個）に相当する。5年前の調査で環境が変化しているとはいえ、現在の長崎～釜山国際定期コンテナ航路の採算ラインである1便当たり50個、月間400個を確実に上回る量があるものとみられる。

また、長崎県が2001年度に実施した県内貿易実態調査によると、県内で輸出入を行っているのは300社程度あり、長崎港利用の可能性のある潜在的な荷主企業は少なくないとみられる。

輸出入コンテナ貨物はどこに流れているのか

では、こうした貨物はどこの港にどれくらい流れているのだろうか。参考データとして「全国貨物純流動調査」（2000年、国土交通省）の3日間調査（2000年10月17～19



日)における輸出コンテナ貨物の積出港をみると、長崎県では57.2%が神戸港、次いで北九州港23.5%、博多港19.2%、地元の長崎港は実績なしと、全量が他港に流れていることを示している。これに対

し、大分県では大分港が52.4%、宮崎県では細島港が77.1%と地元港の利用が最も多く、対照的な結果となっている。また、輸出コンテナ貨物量も熊本県の3千トンをはじめ大分、宮崎、佐賀の各県も概ね1千トンに上るのに対し、長崎県は43トンに止まっており、コンテナに馴染む輸出貨物が少ないことを示している。3日間のみの調査で出荷のタイミングなどの問題もあり、実態を正確に反映しているわけではないが、長崎県の特徴を表していることは確かであろう。

(3) 他港への貨物が流れる要因

県内で生産・消費されるコンテナ貨物はなぜ他港に流れるのであろうか。積み卸し港の選択権は、荷主とは限らず、輸出入を仲介する商社等、或いは特に輸入のCIF(本船渡し)契約の場合、輸出側が航路・荷揚港を決定することもある。しかし、基本的には生産地から消費地に至るドア・ツー・ドアの輸送費用に、利便性、安全性、スピードといったものを加味した総合的な流通コストによって決まると考えられる。

例えば、長崎港と博多港を比較した場合、長崎港の周辺地域の貨物であれば、陸上輸送コストは博多港まで150kmも運ぶより、10~20km程度で済む長崎港に運ぶ方が数分の1と安いはずである。しかしながら、多数の航路がひしめく博多港は船会社間競争で海上運賃が低下することや、毎日就航という利便性、輸出入の相手先地域との直行便があるため積み替えリスクが小さいといった、コスト、スピード、安全性の面で優位性を発揮しているものと考えられる。

また、博多港(福岡市港湾局)では北九州港や釜山港とともにアジアの国際ハブ港湾を目指した熾烈な貨物獲得競争を行っており、使いやすい港づくりに向けてスピードアップ(貨物のリードタイム短縮)、荷役の24時間対応や通関・検疫の時間外対応、各種の港湾施設・荷役機器の使用料の大幅な引き下げなど、継続的にきめ細かくサービス向上を進めている。こうした努力が奏効していることも見逃せない。

図表6 輸出コンテナ貨物の港湾選択状況
(2000年10月17~19日3日間調査) (トン、%)

貨物発地	出荷量	積出港(構成比)					
		第1位		第2位		第3位	
佐賀県	904	博多港	96.6	横浜港	2.0	大阪港	1.5
長崎県	43	神戸港	57.2	北九州港	23.5	博多港	19.2
熊本県	3,305	博多港	91.3	神戸港	6.6	北九州港	2.1
大分県	1,307	大分港	52.4	博多港	21.0	北九州港	12.7
宮崎県	1,575	細島港	77.1	北九州港	22.7	神戸港	0.2

資料:「全国貨物純流動調査」(2000年、国土交通省)



5. 求められる集荷対策 ～ 地元の貨物は地元港で ～

今後の集荷を考える上で長崎港が目指すべき方向は、長崎県内或いは少なくとも県南地域で生産・消費される既存のコンテナ貨物を誘致すること、もう一つは輸出入貨物を新たに開発することであろう。

(1) トータルコストの引き下げで既存貨物を誘致

上述のように、県内にもまだ未開拓の輸出入コンテナ貨物はあるとみられ、セールスの対象企業は少なくない。コンテナ1個に満たない少量貨物も混載することで利用可能であり、こうした小口貨物を含めて着実に積み上げていくことが利用貨物の確保には不可欠となっている。同時に、例えば、比較的まとまった輸出コンテナ貨物として、大手メーカーなどには電気機械・電気機器があり、また今後、新エネルギー関連製品（太陽電池）の輸出も計画されていることから、こうした大口貨物の誘致も不可欠となっている。

こうした誘致を行う上で不可欠なのがコスト引き下げである。既存のコンテナ貨物が近県の大港湾に流れていること自体は航路・便数に圧倒的な差がある以上やむを得ないが、少なくとも長崎県内或いは県南地域は陸送距離が明らかに短い長崎港を利用してもらう必要がある。そのためには、今後、各種の港湾施設・荷役機器の使用料、入港税などを港湾管理者が引き下げること、同時に通関関係費用・荷役料・陸送料などを関連業界が業務の共同化や提携を通じて引き下げることなど、官民とも実効性のある方策が求められている。こうしたコスト引き下げが進めば、荷役や通関・検疫、輸送の面で混雑・渋滞がなく時間のロスが少ない、或いはコンテナの搬出入に時間的余裕があるといった利点もあることから、貨物のリードタイムなど時間コストを含めたトータルコストでの長崎港のメリットをアピールすることができよう。

(2) 新たなコンテナ貨物の開発

コンテナに馴染む貨物が少ないという長崎県の現状を考えると、今後、新たなコンテナ貨物、特に輸出貨物を開発していくことは不可欠といえる。例えば、九州の他港でも、輸出コンテナ貨物の不足に悩む志布志港では、今年9月、鹿児島県産の木材・竹炭ボードなど木造住宅用部材を韓国に輸出した。また、細島港でも今年4月に住宅建設が急増し内装・家具などの木材需要が高まる中国（廈門市）へ宮崎県産の杉丸太をコンテナで輸出した。こうした県産品をアジア向けに輸出する動きは発想を転換し

たものであり、本県にとっても参考になろう。

経済発展著しい中国の沿海州などでは所得水準が急上昇し、日本を凌ぐ消費文化が花開いてきており、その中国と本県は長い交流の歴史と人的つながりもある。そうしたつながりを生かすことによって、本県の地場産品などの市場として開拓することが考えられる。例えば、高所得層をターゲットに高品質の食材（みかん、びわ、菓子、素麺、高級魚介等）や陶磁器などを高級品として輸出することもできよう。長崎県は今、中国との人の交流（観光客誘致）を積極的に進めており、それをさらにモノの交流につなげることができれば、長崎港にとっても大きな力になろう。

6. 国際定期コンテナ航路の意義と効果

最後に、長崎県にとって長崎港の航路維持・発展はどのような意義があり、また効果があるのか、という点を整理しておきたい。

まず挙げられるのは、地域経済を支えるインフラ（社会的生産基盤）である港も航路があってこそこの港であり、航路は道路の延長で物流を担うインフラであるということ。航路は長崎港の周辺地域における国際物流コスト削減や効率化に寄与し、地域の貿易促進にもつながるとともに、産業立地上でも貢献するものであり、航路がないことによる地域の経済的損失は大きいといわざるをえない。また、これまで長崎港では90年代に3度も航路の休・廃止を経験しその都度、荷主の信用を失ってきており、その轍を踏むことはもう許されず、現航路を何としても維持していくことが必要である。

次に指摘できるのは航路があることによる経済的な波及効果の大きさ、裾野の広さである。主なものだけでも、船舶の入港税、岸壁使用料、綱取放料、上屋・荷役機器使用料、給水料、船舶代理店料、荷役料、通関取扱料、通関料、コンテナ輸送料などが、港湾管理者や貿易・運輸関係業界にもたらされる。このほかにも倉庫業（貨物の保管・仕分け）、梱包業（輸出品の梱包）、金融保険業（貿易関係）、石油販売業（給油）、小売業・飲食・宿泊業（関係者等の飲食・買物・宿泊）、造船業（修理等）等々、その裾野は広く、雇用面での貢献も大きい。

もう一つ挙げられるのが長崎（市）の地域特性である。長崎は国際貿易港として発展した地域であり、現在もその貿易港としての歴史や港にまつわる造船や観光、水産といった産業に支えられている。国際航路は、この長崎の産業や対外的なイメージを支えている長崎港が歴史上の存在ではなく、今も国際貿易港として機能しているという証しであり、不可欠の存在といえよう。



おわりに

長崎港の国際定期コンテナ航路は、今、航路維持の正念場を迎えようとしている。航路維持には貨物量の確保が不可欠であり、貨物量が増えれば船社のサービス向上（海上運賃の低下）→集荷増→さらなるサービス向上、という好循環も期待できる。そのためにも、港湾管理者の県が先頭に立って航路利用を荷主企業側に働きかけることが必要であり、税関・検疫、貿易・運輸関連業界、産業界、荷主企業を巻き込んだ港湾・航路利用促進、コスト引下げなどの活動が求められる。現航路の寄港先である熊本県との連携強化も重要なことはいままでもない。

また、中国をはじめ東アジアが目覚ましい発展をみせ、益々国際化が進展していくなかで、港湾・航路は国際物流を通じて人や情報の交流にもつながる重要なインフラであり本県の発展にとって不可欠という共通認識の醸成も求められよう。地域を挙げた長崎港・航路の利用促進により、生き生きとした長崎港づくり、ひいては長崎県の発展につながることを期待したい。

(中村 政博)