

第4章 関門港の連携形態としての「スーパー中枢港湾」

—スーパー中枢港湾指定申請をめぐる動向—

尹 明 憲

1. はじめに

地域間の連携について考察する場合に重要なのは、当該地域にとって利益をもたらす具体的なプロジェクトがあって、初めて他の地域との実質的な連携関係を結ぶ契機が生まれる、という点である。ここでは、関門地域における港湾の面での連携のあり方として、「スーパー中枢港湾」認定に向けての共同申請の動きについて論じる。本稿では、まず2で東アジアの国際物流の動向も踏まえながら、スーパー中枢港湾構想に関して国土交通省がこの構想を打ち出した背景とその内容について述べる。3では関門港（北九州港と下関港）と博多港が共同申請することになった経緯を明らかにする。最後に、4では関門地域にとってスーパー中枢港湾の指定申請に向けてどのような課題があり、何をなすべきかを考察して結論とする。

2. スーパー中枢港湾構想の意義と現状

(1) 背景

国土交通省が港湾関連での重要施策としてスーパー中枢港湾構想を打ち出した背景としては、東アジア諸国の著しい経済成長に伴う海上貨物の急増にもかかわらず、アジア物流の拠点としての日本の港湾の役割が相対的に低下している現状に対する危機感があったと言える¹⁾。

例えば、海上コンテナ取扱貨物量を1993年と2003年で比較すると、93年に37百万TEUであったアジア諸港の取扱量は03年には129百万TEUと3.5倍に増加したのに対して、日本では同期間に9百万TEUから15百万TEUに約1.7倍増加した²⁾。したがって、日本の港湾の取扱量の比重は、アジア+日本の合計に対しておよそ2割から1割に低下したことになる。このようにアジアの中での日本の取扱貨物量の伸びが相対的に鈍化するにつれて、世界の中での日本港湾の相対的地位も低下してきた。例えば、1980年に神戸港は世界4位のコンテナ取扱量（1,456千TEU）を誇っていたが、海上輸送での船舶大型化とコンテナ化が進展して世界各国で大型コンテナ港湾が整備されるにつれて地位の低下が続き、2005年には最高位は東京の21位、神戸は32位にまで順位を下げて優位性を失った。それに代わってアジアの主要港湾が台頭し、05年にはコンテナ取扱量の世界ランクで1位から6位までをアジアの港湾（1位シンガポール、2位香港、3位上海、4位深圳、5位釜山、6位高雄）が占めるようになったのである。

また、北米及び欧州との物流を担う基幹航路寄航便数（1週当り）についても1995年以降上海港と釜山港が大きく伸ばしている（上海：1995年1便→2002年24便→2005年45便、釜山：27便→

40便→48便)のに対して、日本の主要港湾は全般的に減少傾向にあり、特に大震災の影響を受けた神戸港では半減した(95年42便→02年28便→05年23便)。日本に輸出入されるコンテナについては、直送されずにこれら東アジアの主要港湾で積換輸送される貨物量が増加している。

グローバル化の進展に伴ってサプライ・チェーン・マネジメント(SCM)に対応できる物流システムが求められており、その拠点としての港湾のあり方は産業競争力を左右する。そこで、日本港湾の競争力を高めるために、1996年から2002年まで実施された港湾整備計画では³⁾、東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域に国内各地と世界を結ぶ中枢国際港湾を整備し、並行して日本8地域の海上物流を担う中核国際港湾を整備して、両者を高規格幹線道路で結ぶことによって民間企業の物流ニーズに応えるターミナルの最適配置を実現し、コンテナ輸出にかかわる陸上輸送コストを削減することが政策目標とされた。その結果、港湾から生産・消費地までの平均輸送距離が短縮され、陸上輸送コスト面ではある程度成果が上がった。

しかし、港湾そのものは、急速に大規模化している東アジア港湾に比較して、効率性(輸入貨物の入港から引取りまでのリードタイム)の面でもコスト(港でのコンテナ取扱料金)でも依然として落後している。このような問題点を克服するために打ち出されたのが「スーパー中枢港湾」構想である。これは、港湾整備に関する長期計画を検討する過程で2002年7月に発表された計画検討委員会の中間報告で提起されたものである。

(2) スーパー中枢港湾プロジェクトの内容

スーパー中枢港湾プロジェクトは、官民連携によるハードとソフトが一体となった総合的な施策を実施し、港湾コストの低減や取扱時間の短縮など港湾物流サービスの向上を目指している。

スーパー中枢港湾においては、ターミナルを高規格化・大規模化して広範囲に貨物を扱う「メガオペレーター」による一体運営を推進し、現状で3～4日を要するリードタイムを1日程度に短縮し、港湾コストを約3割低減することによって、3～5年でシンガポールや釜山、高雄港などのアジアの主要港湾を凌ぐコスト・サービス水準を実現することを政策目標としている。

スーパー中枢港湾構築のための具体的な施策は次の通りである。

①ターミナル運営の改革

- 大規模な高規格ターミナルを運営する民間メガオペレーターの育成
- 外貿埠頭公社など地方の行政改革、民でできることは民で

②スピーディーな港湾利用サービスの実現

- 官民連携による24時間フルオープンサービスの推進
- 港湾所手続き・ターミナル搬出入の迅速化

③国内物流ネットワークとの連携、拠点機能の強化

- 陸上ネットワークのボトルネック解消、内航フィーダーの利用促進
- 港湾ロジスティクス拠点の構築

④グローバルな物流サービスへの対応

○超大型コンテナ船に対応した大水深岸壁の整備など

これらの施策を遂行していくためには、当然財政的支援が必要であるが、それを保証する支援策としては、表1に示すような特典が与えられる。まず、次世代高規格コンテナターミナルを統括して管理運営する「メガオペレーター」となり得る民間事業者に対しては⁴⁾、荷さばき施設等の整備に係る費用を、国及び港湾管理者による無利子資金、特別転貸債（財投資金を原資とする低利融資）により貸付を行って費用負担を軽減する。また、無利子貸付制度により整備された施設は、固定資産税・都市計画税の減免措置（課税標準の1/2）が適用される。

表1 スーパー中枢港湾に関する事業制度

制度名	対象施設	整備主体	国費率等	備考
無利子資金の貸付制度 (埠頭整備資金貸付金)	荷さばき施設 (荷役機械、上屋等)	認定運営者 (民間事業者)	無利子貸付 4/10 〔国：港湾管理者：特別転貸債：民間（自己調達）=4:4:1:1〕	固定資産税及び都市計画税の特例措置 (課税標準1/2)
補助制度 (港湾機能高度化施設整備費補助金)	コンテナ物流円滑化 共同利用施設 (共同デポ) 24時間フルオープン 支援施設 鉄道切替施設	地方公共団体の 出資または 拠出による法人	1/3	
行政財産等の貸付制度	・国有港湾施設（岸壁） ・港湾管理者所有 港湾施設 (コンテナヤード等) ・埠頭公社施設 (岸壁、ガントリークレーン等)	〔貸付対象者〕 認定運営者 (民間事業者)	〔貸付期間〕 最長30年	

資料：国土交通省港湾局『数字で見る港湾 2006年版』、171頁。

スーパー中枢港湾を構成する複数の港湾間では、海上コンテナ貨物の輸出入の不均衡や船社のアライアンス化による相互利用の進展などによって、トラックなどによる港湾間の「横持ち輸送」が発生して、港湾間を結ぶ臨海部幹線道路の渋滞やゲートの混雑状況をより悪化することもある。このような状況を解消するために、「コンテナ物流円滑化共同利用施設（共用デポ）」を設置してコンテナターミナルから昼夜を問わずコンテナを搬入して、帰り荷を探すコンテナトレーラーの配車とマッチングさせて道路及びゲート混雑を緩和する。このような共用デポの整備事業に補助金が供与されるのである。

さらに、スーパー中枢港湾に対して供与される政策的支援として、未だ不十分である夜間や雨天時にも税関や植物検疫などの国の検査を24時間円滑に行うことができる施設や、コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の円滑な積み替え・横持ち輸送に資する「鉄道積替施設」の整備に対しても補助金を供与する。

港湾行政では投資の重点化が図られており、地方港湾の整備などに対しては投資削減も見られるが、スーパー中樞港湾プロジェクトの推進は投資額が増加している分野である⁵⁾。したがって、スーパー中樞港湾の認定を受けることができるならば、財政事情が厳しくなる中で有利な政策的特恵を享受して、港湾及び地域産業の競争力を強化できるものと期待される。

このような中樞プロジェクトの対象となると目された港湾は、従来から中樞港湾として位置づけられていた上記4地域であるが、政策支援に見合うだけの指定基準が次の4項目について設定されており、スーパー中樞港湾としての指定を受けるためには、次の条件を満たすことが求められる。

①国家経済・社会に対する効果

- ・ 広域連携
- ・ 目標（コストの3割減、リードタイム1日）達成に向けた明確な戦略

②コンテナ港湾としての規模

- ・ 5年後の取扱目標：400万TEU/年を達成。なお、「わが国産業の集積地のゲートウェイとしてまたはコンテナ中継港湾として戦略的に重要な場合についてもこれに配慮し判断。

③次世代高規格コンテナターミナルの形成

ア) 次世代高規格コンテナターミナルの規格

- ・ 岸壁延長：1,000m以上に相当する効率性を確保（物理的に一体的なコンテナヤードに接続するもの。整備中、港湾計画決定済みのものを含む。）なお、それ以下であっても同等以上の効率性が確保されると判断される場合は、これに配慮して指定の判断を行う。
- ・ 岸壁の水深：最大水深－15m以上
- ・ ターミナルの奥行き：平均500m程度に相当する蔵置能力

イ) 一体的なターミナルオペレーション引き受けの可能性

④ターミナルオペレーターの経営環境整備に関する施策

ア) 官民一体となった協力体制の構築

イ) IT基盤及び背後交通網との円滑なアクセス手段の確保

ウ) 港湾を核としたロジスティクス機能の拡充

⑤スーパー中樞港湾で実施される施策・戦略の革新性

3. 関門港の指定申請の経緯

北九州港と下関港は、港湾に関する各種法制度上では「関門港」として単一の港湾として位置づけられているが、実態としてはそれぞれの自治体が全く別個に運営してきた。関門地域での地域連携を取り上げる場合には、法制度上の位置づけと実態とが矛盾する両港湾の間の連携を図ることが重要となる。両港湾の連携はかつて試みられたことはあった。しかしながら、下関市の港湾行政関係者によると⁶⁾、両港湾で共同でポートセールスを以前試みたことがあるが、物流業界に「関門港」への誘致を呼びかけるとしても、同一業者が北九州港にも下関港にも進出するわけではなく、業者

側はどちらかを選択することになるので、共同ポートセールスは両港湾では共通利害を促すものではなく、取り組みもあまり進展しなくなった。通常業務での連携は各種情報の交換や防災対策などにとどまるのが実情であり、実質的な連携に取り組む必要性は港湾の通常業務からは生じることがないと見受けられる。

ところが、国土交通省が提起したスーパー中枢港湾構想では、高規格コンテナターミナルの整備による港湾物流の効率化とともに、陸上物流とのネットワークも視野に入れた広域連携に主眼が置かれている。そして、北部九州及び山口地域でスーパー中枢港湾の候補となり得るのは、「港湾法」で九州の特定重要港湾である北九州港と博多港、そして港湾運送事業法で1種港湾の一つとされている「関門港」である。したがって、「関門港」としてスーパー中枢港湾の認定を受けるためには、北九州港と下関港の両港が実質的な業務提携と利害調整を図っていくことが必須であり、これまで不振であった連携の新たな契機となるのである。かくして、「関門港」（北九州港）がスーパー中枢港湾の指定申請を行ったが、その経緯は次の通りである。

2002年7月：国土交通省が次期港湾整備長期計画中間報告の中で『スーパー中枢港湾の育成』を施策として発表。

2003年1月：1次選考として東京、横浜、川崎、名古屋、四日市、大阪・神戸、北九州、博多の9港がスーパー中枢港湾指定に向けて『目論見書』を国土交通省に提出。

2003年3月：1次選考で7港（東京、横浜、名古屋、大阪・神戸、北九州、博多）が通過。

2004年3月：上記7港が『スーパー中枢港湾育成プログラム』を国に提出。

2004年5月：国土交通省内のスーパー中枢港湾選定委員会で上記7港に対して評価を実施。

2004年7月：国が『スーパー中枢港湾』を京浜港（東京、横浜）、伊勢湾（名古屋、四日市）、阪神港（大阪、神戸）に指定。

2005年7月：国が『指定特定重要港湾』を指定。

以上のように、九州・山口地域としては北九州港と博多港が個別にスーパー中枢港湾指定に申請したが、周知のように、表2に見るように結果としては北九州港も博多港もスーパー中枢港湾には指定されなかった。

両港が選考に残らなかった理由として、「国家経済・社会に対する効果」に関する基準として示された広域連携が不十分であり、また「コンテナ港湾としての規模」に関する基準も充足していなかった点である。規模については、2004年の主要港湾における外国貿易コンテナ貨物の取扱量実績を示すと、表3の通りである。スーパー中枢港湾の指定をすでに受けた港湾は、四日市港を除いて認定基準とされている年間100万TEUを上回っているが、北九州港については40万TEU、博多港については57万1千TEUである。下関港の取扱コンテナ個数が8万2千TEUなので、これら3港湾の取扱量を合計してようやく100万TEUの水準に達するのが現状である。ちなみに、コンテナだけでなくバルク貨物を含めた港湾取扱総貨物量では、北九州港は9,314万2千トン（順位で6位）の実績があり、大阪（8位）、東京（9位）、神戸（10位）を上回っており、博多港は4,174

表2 スーパー中樞港湾育成プログラムの適合性評価結果

候補港湾名	1. 国家経済・社会に対する効果に関する基準	2. コンテナ港湾としての規模に関する基準	3. 次世代高規格コンテナターミナルの形成に関する基準	4. ターミナルオペレーターの経営環境整備に関する基準	5. スーパー中樞港湾で実施される施策・戦略に関する基準	指定の妥当性の判断
阪神港	充足	概ね充足	充足	充足	充足	ターミナルオペレーターの形成に係る所要の手続き完了を待って指定
京浜港	充足	充足	充足	充足	充足	
伊勢港	充足	指定 差し支えなし	充足	充足	充足	岸壁延長に係る港湾計画変更に向けた手続きの完了を待って指定
北九州港	一部未充足	充足	充足	充足	充足	適切な機能分担並びにコンテナ集荷及び航路開設による年間100万TEU以上のコンテナ取扱量達成の見込みを見極め
博多港	一部未充足	充足	充足	充足	充足	

資料：国土交通省港湾局提供資料

万9千トン（23位）、下関港は910万3千トン（70位）である。

表3 主要港湾の外貿コンテナ取扱実績（2004年）

（単位：上段貨物量万トン、下段個数千TEU）

港湾名	順位	合計		
			輸出	輸入
東京	1位	4,297	1,745	2,552
	1位	3,358	1,531	1,827
横浜	2位	4,078	1,946	2,132
	2位	2,607	1,356	1,251
名古屋	3位	3,966	1,871	2,095
	3位	2,155	1,087	1,069
神戸	4位	3,082	1,443	1,640
	4位	1,851	956	895
大阪	5位	2,664	715	1,948
	5位	1,726	769	956
博多	6位	1,015	412	603
	6位	571	282	289
北九州	7位	694	310	384
	8位	400	209	191
清水	8位	550	413	137
	7位	406	229	177
四日市	9位	247	124	123
	11位	13		
下関	16位	101	44	57
	15位	82	41	41
全国計	貨物量	22,561	9,771	12,789
	個数	14,984	7,397	7,587

資料：国土交通省港湾局『数字で見る港湾2006年版』、20頁。

西日本でスーパー中枢港湾として北九州港および博多港に代わる港湾はないので、両港はその候補としての位置づけである「指定特定重要港湾」には指定された。その後、両港は下関港も交えて国土交通省から指定基準として掲げられた広域連携を推進しながら、規模の基準（100万TEU）をクリアする方策を模索しているのが現状である。

4. スーパー中枢港湾申請をめぐる連携のあり方

本稿で取り上げた港湾は、言うまでもなく目に見える社会的インフラストラクチャーとしての「社会資本」であり、本報告書で統一テーマとされている「ソーシャル・キャピタル」（社会関係資本）とは異なる。北九州市においては末吉興一前市長の下で物的インフラの大型プロジェクトが推進されて、政策目標とされたハードのインフラ整備については概ね達成された⁷⁾。今後は、これらの物的インフラをいかに効率的に円滑に運営していくか、端的にはいかにして運営上のコストを削減し利用を促進して利益を増やしていくか、そのための知恵や仕組みを整えるソフト面が問われることになる。このような事情は北九州市だけでなく、関門地域はもちろん、いずれの地域にとっても当

てはまることであると言って差し支えない。

公共的な性格を持つコンテナ港湾など公共施設の運営では、当該地域の行政当局だけでなく関係各界との連携が問われ、とりわけ東アジア規模での港湾間競争の状況で成長著しい主要港湾と伍するためには、スーパー中枢港湾の認定基準に掲げられたように、特定港湾だけにとどまらない他の多くの港湾との広域連携が必要となる。このような地域内外の連携がうまく機能するためには、「ソーシャル・キャピタル」の成熟度が重要となる。

ソーシャル・キャピタルは、「相互利益のための調整と協力を容易にする、ネットワーク、規範、社会的信頼のような社会的組織の特徴」と定義されている⁸⁾。これを、関門港のスーパー中枢港湾指定申請の脈絡で見ると、共同申請・認定という相互利益を実現するためにどのように調整・協力を行い、そのためにネットワーク、規範、信頼を担保する組織をいかに築いていくかが課題となる。しかしながら、前節でも述べたように、「関門港」については法制度的位置づけにもかかわらず、これまで北九州港と下関港の間の連携がうまく作用してこなかった。これまでの状況を見ると、逆説的に「ソーシャル・キャピタル」の重要性が明確になっているのである。

次の表4では、北部九州（下関市を含む）での港湾間の連携を図る活動を示している。ここに見るように、時期的にはスーパー中枢港湾の1次選考が終わった3ヶ月後の2003年6月に、国土交通省九州地方整備局の主導で「北部九州中枢国際港湾協議会」が組織されたが、この協議会による「連携」では不十分で選定に漏れたということである。指定結果公表後には、「北九州港・博多港スーパー中枢港湾指定に向けた検討会議」（以下では「検討会議」と「関門港連携協議会」（以下では「協議会」）が組織された。将来的には「関門港」と博多港の共同申請を目指すので、3者（北九州市、下関市、福岡市）で構成される組織がいずれ結成されるべきである。

具体的な連携施策については、「検討会議」で提起されており、列記すると次の通りである。下関市も加わって3者での連携が具体化すれば、これらの連携施策の中で可能なものから実施されることになるであろう。

①港湾連携による利便性のさらなる向上

- ア) 東アジア諸港との連携：東アジア経済交流推進機構の活動等
- イ) 有事・災害時の相互支援：災害時相互支援に関する協定の締結等
- ウ) 利用インセンティブの付与等輸送コストの低減：3割程度の削減を目標等
- エ) 共同のポートセールスの推進：北米・欧州向けのセールスを共同で実施等
- オ) IT活用による物流の効率化の推進：1日以内程度のリード・タイムを目指す等
- カ) 経済界・港湾利用者との連携：港湾利用戦略会議の設立等

②陸域施策との連携とネットワーク強化

- ア) 関連道路網の整備による時間の短縮：北九州福岡道路など地域高規格道路網計画の推進等
- イ) 利用料金低減などによる輸送コストのミニマム化：ETC利用による弾力的料金設定等
- ウ) 輸送モードの効果的連携などによる物流効率化：Sea & Airなどの推進等

③貨物取扱総量の増加支援策

- ア) 国内外企業誘致・新産業育成施策：各種融資策、インキュベーションセンター活用等
- イ) 自動車産業を中心としたプロジェクト推進：関連企業の戦略的誘致と立地候補地の開拓等
- ウ) ブランド農産物の輸出促進：ふくおかブランドの高級農産物の輸出促進等

関門港の「協議会」については、全体として両港間で管理、運営、計画、整備、ポートセールス、港湾情報化（IT化）などについてできるところから連携を進めていくことを活動概要としている⁹⁾。スーパー中枢港湾部会では「育成プログラム」の準備と港湾物流の共同調査に取り組むことになる。

北部九州でスーパー中枢港湾を実現させるためには、何よりも選考では充足できなかった規模の面での認定基準をクリアしなければならない。5年後に東アジア主要港湾に伍する港湾（年間コンテナ取扱量400万TEU）に育成することがスーパー中枢港湾構想の主旨であるので、年間100万TEUという認定基準が引き下げられる可能性は非常に少ない。基準が引き下げられない限りは、100万TEUの実績を達成しなければならないが、現状では共同申請しようとしている関門港と博多港の実績を合計してようやく100万TEUを上回る水準である。この基準は単一の高規格コンテナターミナルが前提であるので、現在の取扱実績で変化がないとすれば、3港の内でもターミナルの施設規模を満たすいずれか1港に3港のコンテナ貨物をすべて集約しなければならないことになる。しかし、これが非現実的であることは言うまでもない。

北九州港では、100万TEUの取扱を実現させるために、集貨活動（航路誘致、ポートセールスの積極展開、各種インセンティブ）とともに創貨活動（安価で広大な産業空間への企業誘致）を展開しようとしている。そのためには、北九州市内外を問わず、行政、物流業界、荷主（候補）企業などさまざまな相手と連携のネットワークを広げていかなければならない。取扱量での基準をクリアした上で、博多港及び下関港と協調しながら、より具体的な「育成プログラム」を作成することになる。また、前年度報告書で触れたように、北九州港（ひびきコンテナターミナル）が東アジアのハブ港湾を目指す以上、韓国釜山港などと競合関係に立つことになるが、決定的に不利な結果を避けるためには、釜山港などと連携して協調も図る戦略が必要である。したがって、「ソーシャル・キャピタル」の形成を意識した港湾経営が今後求められる。

「ソーシャル・キャピタル」に関連した議論でその対極として引き合いに出されるのが、ゲーム理論での「囚人のジレンマ」の例であり、2人のゲームのプレイヤーが互いに協力しないために、自分にとって最適な戦略として選んだ選択が双方に不利な結果を導く場合である¹⁰⁾。ゲーム理論では1回限りでなく何度も繰り返してゲームが行われれば、過去の自分と相手が選んだ戦略とその結果を勘案して、次第に双方が協力する状態に向かうという「繰返しゲーム」という議論もある。

しかしながら、スーパー中枢港湾に関してタイムスパンは5年間であり、非協力のゲームを繰り返す余裕はない。表4で示したような協力のための枠組みはすでに設けられているのであるから、これらの検討組織において協議が進められて建設的な施策が遂行されるようになり、早期にスーパー中枢港湾の実現に近づくことが望まれる。

表 4 北部九州港湾の連携に関する検討組織活動

	北部九州中枢 国際港湾協議会	北部九州港・博多港スーパー中枢 港湾指定に向けた検討会議	関門港連携協議会
構成	九州地方整備局、福岡市 北九州市、下関市	福岡県、福岡市、北九州市	下関市、北九州市
発足	2003年6月16日	2005年6月30日	2006年2月14日
目的	対東アジア・ゲートウェイ機能の強化を通じて地域の国際競争力強化を以って九州全体の発展に資するた め、北部九州地域における中枢国際 港湾の開発、利用及び保全に係る諸 問題について広域的かつ総合的見地 から協議。	福岡県知事、北九州・福岡両市長の3者合 意に基づき、北九州港、博多港両港のスー パー中枢港湾指定に向けた具体的調整を行 う。	スーパー中枢港湾部会において関門 港（下関港、北九州港）と博多港に よる共同申請を目指し、育成プログ ラム作成に向けた検討等を行う。
今後の課題 ・ 活動	<ul style="list-style-type: none"> 各港のコンテナ取扱量増加（指定要件達成）に向けた調整 アジア・ゲートウェイ戦略策定 港湾管理者等組織の検討 熟度に応じた事業支援 等	<ul style="list-style-type: none"> 博多港・関門港の共同申請に向けた検討 提案連携施策の深化・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 関門港機能分担、コンテナ取扱量増大（指定要件達成） 関門港育成プログラム申請準備（2006年度） 関門港物流共同調査（2007年度）

資料：国土交通省九州地方整備局提供資料

注

- 1) この点は、前年度研究報告書（『関門地域研究』Vol.15）の高嶋論文112～113頁でも言及されている。
- 2) ここで特に指摘しなければ、データは国土交通省港湾局提供資料による。
- 3) 日本では1961年以来港湾整備5ヵ年計画が策定・実施され、1996年からは2002年度まで第9次計画が実施された。しかし、2003年4月に港湾整備計画の法的根拠となっていた「港湾整備緊急措置法」が廃止されて「社会資本整備重点計画」が制定され、港湾だけでなく鉄道、空港、都市公園など多様な社会資本の諸分野を一体化して、「地方分権の徹底」や「地域特性・民間活力活用への配慮」などを基本理念として、予算消化よりも成果目標を重視する「社会資本整備重点計画」（5ヵ年）が策定されるようになった（国土交通省港湾局監修『数字でみる港湾2006』、142～143頁）。
- 4) 現行では、一つのコンテナターミナルを延長およそ350mの幅に区切って複数の港運業者が個別の施設及びオペレーションシステムによる運営を行っている。次世代高規格コンテナターミナルでは延長1,000m以上のバースの貨物をより大規模な荷役装備を用いて効率的に作業を進めることができるようになる。
- 5) 国土交通省港湾局提供資料によると、平成18年度予算（案）では中枢プロジェクトへの投資は前年度に比して103億円増加したのに対して、地方港湾整備に対する投資額は41億円削減されている。
- 6) 下関市港湾局での筆者のヒアリング調査（2006年11月30日）による。
- 7) 周知のように、北九州市では末吉市長の就任時からルネサンス構想が推進され、その中の4大プロジェクトとして、大水深港湾（ひびきコンテナターミナル）、新北九州空港（海上空港）、サイエンスパーク（ひびき学術研究都市）、高速道路網（東九州自動車道）の拡充・整備が主要政策目標として掲げられ、推進されてきた。
- 8) ロバート・D・パットナム「ひとりでボウリングをする」（宮川公男・大守隆編『ソーシャル・キャピタル』、東洋経済新報社、2004年）、58頁。
- 9) 有識者によって組織された「北九州港湾経営のあり方検討委員会」が2005年3月に最終報告書をまとめたが、ここでは北九州市の港湾局（現在の港湾空港局）を一部改編して下関市と共同で独立行政法人を設けて関門両港を統一管理することを提言している。このような港湾経営の改革も検討してみるべきであると考えられる。
- 10) これは、共犯で逮捕された容疑者2人がそれぞれ独房に拘束されて、自白するかしないかを意思決定する時に考えられるケースである。例えば、ともに自白しなければ別件で1年の禁固刑、2人とも自白すれば情状酌量して禁固5年の刑にとどまるが、1人だけが自白し、他の1人が自白しなければ、自白したほうは執行猶予付きで6ヶ月の刑であるので対して、自白しなかった方は10年の禁固刑が処せられるという条件を示された時に、2人がどのような行動をとるか考える。容疑者にとって合理的な選択は、もう1人が自白しようがしまいが、自分が自白するほうが有利であると判断して、双方とも自白することを選ぶ。双方にとって望ましいのは、双方が自白しないことであるが、相互に協力せずに自分にとって合理的な選択をしたために、明らかに不利な選択をしてしまうということである。