

第 39 回土木計画学研究発表会（春大会）：2009. 6. 13～14（徳島大学）

企画論文部門 セッション討議内容の記録

セッション名：国際物流・港湾の政策分析と今日的課題	
日付： 6月 14日（日）曜日，セッション時間： 10:10 ～ 11:40	
オーガナイザー・司会者名（所属）：石黒一彦（神戸大学）・柴崎隆一（国土技術政策総合研究所）	
討議内容	セッション全体：発表者が多かったため，セッション全体を通じた議論の時間を取ることはできなかった。
	(331)「不定期船—最近の新造船船型の傾向」蛭原公一郎（元（株）商船三井）：（質問①）ハンディマックス型はどここの港でも入れる使い易さが特長であるにもかかわらず，大型化が進んでいるのはどういう理由か？→（回答）日本の港湾などを無視する流れになっている．大型化に際しては，長さではなく喫水を大きくする傾向にあるため，その対応が必要である．（質問②）日本の港湾整備の方向性への示唆は？→（回答）大型のバルク船はプライベートのバースに着くことが多い．企業による対応には限界があるため，公共による支援が望まれる．
	(332)「廃棄物リサイクル財市場における動的価格均衡と問屋の在庫行動」大窪和明（東北大学大学院）：（質問①）不確実性は増加しているのか？その理由は何か？→（回答）不確実性は増加している．市場が国際的され，国内だけでなく諸外国の需給構造の影響を受けるようになったためである．
	(333)「国際経済シナリオに基づく将来貿易額の推計～応用一般均衡モデル（GTAPモデル）を用いた予測～」小野寺仁（パシフィックコンサルタンツ（株））：（質問①）楽観シナリオもそれ程楽観的ではない．もっと楽観的なシナリオもあり得るのではないか？→（回答）あり得るが，結果が劇的に変わるものではない．（質問②）年経済成長率の結果は現実的なのか？→（回答）最近の世界の経済成長率は4%程度なので，妥当な範囲内である．
	(334)「我が国港湾におけるトランシップコンテナ流動の推計」赤倉康寛（国土技術政策総合研究所）：質疑時間の関係もあり質問が特に出されなかった．
	(335)「四国港湾を対象とした簡易型国際コンテナ流動予測モデルの構築と四国港湾の利用促進に向けた施策の検討」福元正武（国土交通省四国地方整備局）：（質問①）輸送時間をパラメータとして含めることができなかったということだが，寄港頻度の逆数（期待待ち時間）が含まれるということであれば，これを含めた総輸送時間であればモデルに含めることもできるのでは？→（回答）時間制約上そこまで検討できなかったもので，今後検討したい．（質問②）シミュレーションで徳島港一港だけ頻度をあげているが，ループで複数港寄港を考えると，複数港で頻度を増加させる方が現実的ではないか．→（回答）今回の想定は大阪湾発着の東南アジア航路の寄港を想定したので徳島港のみの寄港とした．複数港の寄港頻度増加についても今後シミュレーションを行いたい．
	(336)「航路の変更を考慮した災害時国際海上貨物輸送に関する一考察」安福皓介（神戸大学）：（質問①）ループごとの寄港地を当てるモデルにも関わらず，再現精度の検証は港湾取扱量で行っているのは如何？→（回答）ループ単位の精度はまだ改善の余地があるため，これを集計した港湾取扱量のレベルで再現性を提示した．（質問②）釜山港被災時でもフィーダー船は寄港可能と仮定しているのはどういう状況を想定しているか？ 光陽港を考慮する必要はないのか？→（回答）釜山港

ではない周辺の（中小の）港に寄港すると想定した。具体的な港は想定していない。光陽港は欧米航路の直行便がなかったので除外した。

（337）「船社の寄港地選択行動分析に基づく北極海航路実現可能性検討」石黒一彦（神戸大学）：（質問①）北極海航路の実現により、シンガポールのトランシップが減り、日本や中国が増加しているのはわかるが、地理的關係を考えると韓国が伸びないのは疑問である。→（回答）現在はトランシップ貨物の取り扱いを国単位で考慮しているため、日本や中国における規模の経済が働きすぎているためと考えられる。今後港湾単位のモデル等に改良する予定である。（質問②）北極海航路実現により、ロシアのハブ港実現の可能性は？ また、中東地域等における現況のトランシップ専門港への影響は？→（回答）中東等のトランシップ専門港への影響は大きいと考えられる。ロシアについては、北極海沿岸に全く産業が存在しないこともあり、トランシップ専門港でも成立は難しいと考えられるが、補給等のために寄港地を整備する必要性はあるだろう。