

## 港湾の国際競争力

\*松本清次



### 1. 世間の注目は、恥ずかし嬉し

我が国の港湾、空港の国際競争力及び相対的地位の低下について、社会的関心が高まっている。港湾・空港の整備・管理に長年携わってきた者として忸怩たる思いを抱くが、港湾の重要性について世間の理解不足を嘆いていた身として、嬉しくも思っている。しかし問題は深刻で重い。

国土交通省では、国際コンテナ港湾の競争力強化を目指して「スーパー中枢港湾」政策を推進してきたところであり、その総括に基づいて「国際コンテナ戦略港湾」を育成することとし、その選定作業を進めている。このほか、「国際バルク戦略港湾(石炭・鉄鉱石・穀物の輸入拠点港)」や日本海側の中核港湾を育成すべく、その選定準備を行っている。

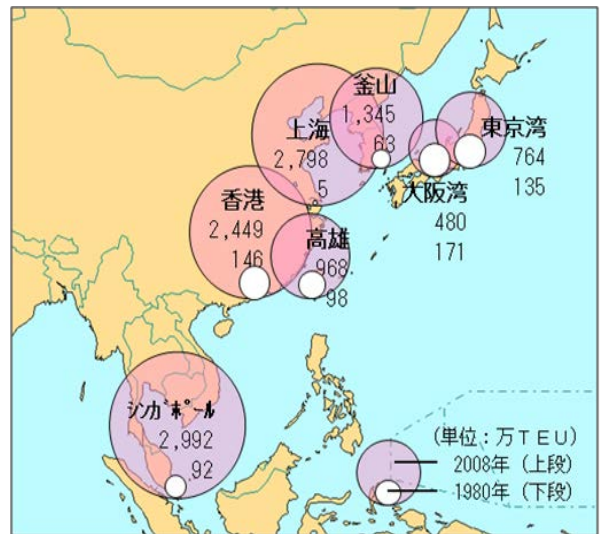
これら施策の詳細は役所の発表資料等に譲るとして、本稿ではミナトの競争の背景について紹介するとともに、日頃思っているところを若干述べさせていただきたい。

### 2. 何のための競争力強化か？

バンクーバー冬季五輪で、日本は長野冬季五輪以降の低迷を脱し、選手団の健闘が讃えられた。その一方、メダル獲得競争において中国や韓国が大躍進し日本が大きく後れを取ったことについて、これを反省し中国や韓国のキャッチアップを目指すべきであるとの主張がマスコミを賑わせた。曰く「金メダルは国民に誇りと元気を与える。国を挙げて選手強化に取り組むべきである…云々。」

港湾、空港の世界にあっても、我が国は韓国や中国に追い越され、貨物量の世界ランクも低下してしまった。その意味では五輪のメ

ダル獲得競争に似ているが、事態はもっと深刻で、誇りや元気の問題では済まない。近隣諸国の港湾との競争のなかで、我が国は北米や欧州と東アジアを結ぶ基幹コンテナ航路のネットワークから脱落しかねない危機に面している。欧米とのコンテナ物流において、釜山港や上海港でのトランシップ(積換え)が不可避の事態になれば、物流のコスト及び時間の面で我が国産業は大きなハンディを負い、国際競争力を失う恐れがある(図-1)。



資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982, 2010より作成。なお東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港・神戸港

図-1 東アジア主要港のコンテナ取扱

オリンピックや世界選手権で上位を目指すためではなく、東アジア予選を勝ち残るための競争力強化が問題なのだ。

「(貨物量や航路数で)勝つことではなく、(基幹航路に)参加することに意義がある」

(写真-1)

\*国土交通省国土技術政策総合研究所 副所長



写真-1 クレーンが林立し貨物溢れる上海港

### 3. 基幹航路の寄港地は絞り込まれる

基幹航路に就航するコンテナ船の船型はどんどん大きくなり続けている。1つのループ(航路の1往復又は1周のこと)には複数の船が投入され一定の間隔で各港に寄港しているが、船が大型化し積載容量が増えれば投入する船数を減らさないと供給過剰となる。従って減船するが、単純にこれを行えば各港への寄港間隔が長くなって(寄港頻度の減少)荷主サービスが低下するため、他船社との競争力が低下する。これを避けるため、船社は寄港する港の数を絞り込み、1ループの所要日数を短縮することで寄港頻度を維持しようとする。寄港地の選別にあたっては、①大型船用コンテナ埠頭があり②より大量の貨物が集荷でき③寄港コストが安い港、がポイントとなる。

### 4. 選択と集中—貨物量確保のために—

基幹航路ネットワークに生き残る／参加するためのカギのひとつは「大量の貨物」であり、その求められる水準は従前よりも高くなる。どうすれば大量の貨物を集められるのだろうか？

自国の経済が成長すれば、港湾貨物も自ずと増大する(中国港湾の急成長パターン)。自国発着の貨物だけでは不十分なため、周辺諸国を背後圏に取り込んで国際ハブ港として成長する道もある(シンガポール港、コロンボ

港、釜山港等のパターン)。

我が国の場合、自国発着貨物の急成長は期待出来ないが、その量は基幹航路を維持するために必要な水準に達しているし、今後も一定の増加は見込める。その一方、周辺諸国には既に巨大港湾が存在し、これらの国の貨物を奪うことは、少なくとも当面は現実的でない。

よって、我が国の進むべき道は、①我が国発着貨物の海外港湾(釜山港等)への流出を防ぎ、②我が国の拠点港湾数を限定し基幹航路貨物を広域から集荷することとなる。

「スーパー中枢港湾」には3地区(京浜、伊勢湾、阪神)の6港(東京、横浜、名古屋、四日市、大阪、神戸)が指定されたが、「国際コンテナ戦略港湾」の選定は1~2箇所とされている。

### 5. 望まれる国内運送コストの低減

我が国の地方を発着するコンテナ貨物を基幹航路に乗せようとする時、地方の港湾から釜山港等へ海上輸送(外航フィーダー)し、そこで基幹航路にトランシップするルートが存在する。釜山港に近い九州発着の貨物だけでなく、中四国その他の各地を発着する貨物も一部はこのルートを利用している。

その理由として、釜山港と我が国3大湾の港湾の間で港費の差があることは事実であり、これを解消するための施策を展開しているところだが、より大きな問題は、国内フィーダー輸送(トラック、内航海運)が外航フィーダー輸送(専ら外国船社)に運賃面で太刀打ち出来ていないことだ。つまり、トラックや内航海運は国内運送を担っているとはいえ、外国船社と競争状態にあり、その優劣が我が国港湾の競争力、ひいては我が国産業の国際競争力を左右している。外航海運と国内運送では燃料油に係る税制の相違がある等条件は平等でないが、内航海運や国内陸運の競争力向上を願わずにはいられない。高速道路の無料化や料金低減がその追い風となることを祈って、本稿の締めくくりとしたい。