



戦略的な港湾対策で、国際競争力を強化

国土交通省成長戦略会議で、港湾の国際競争力強化に向けた政策がスタートしたのは平成21年。現在、海洋国家日本の復権を目指して多様な取り組みを始めている。その意義と展望とは……？

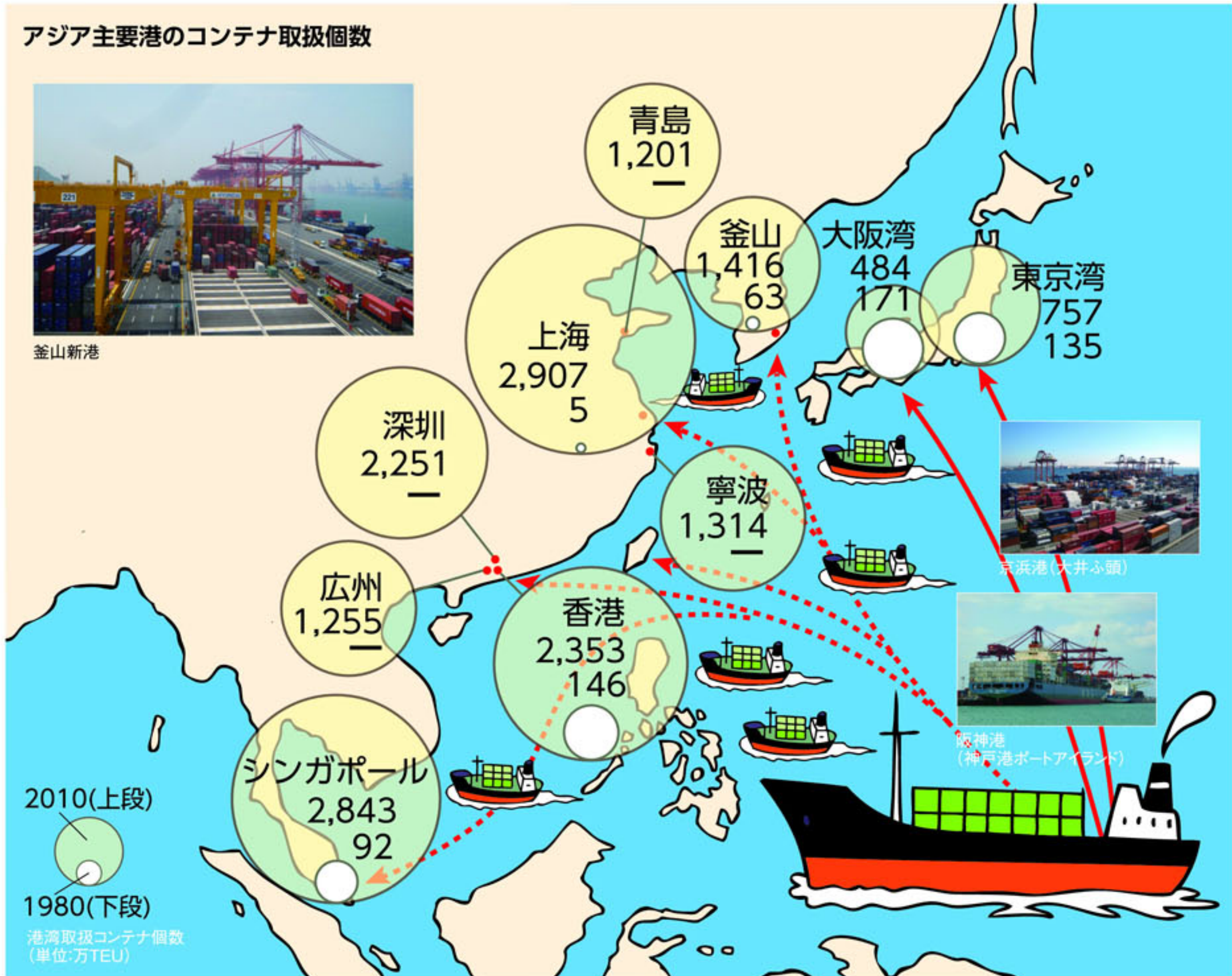
01



アジア主要港のコンテナ取扱個数



釜山新港



釜山や上海、大陸沿岸では、ここ30年間で取扱個数は大きく増加している。単位のTEUは20フィートコンテナを1、40フィートコンテナを2とするもの。



港湾局 計画課企画室 課長補佐 有本彰男

東アジアの主要港として 選択される港湾を目指し

現在、世界経済のグローバル化やアジアを中心とした新興国の経済成長により、海上を輸送する国際貨物は大きく増加を続けている。主に製品や半製品を扱うコンテナ船は大型化が進み、港湾におけるコンテナ取り扱個数は、全世界では1999年からの10年間で2.3倍。日本を除くアジアでは世界平均を上回る2.8倍に増えている。その一方で、日本は1.3倍にとどまっている。

港湾局計画課の有本彰男課長補佐は、「釜山港を始めとするアジア主要港のハブ(拠点)機能強化により、日本発着の貨物がアジア主要港で欧米の基幹航路に積み替え輸送(トランシップ)されています。2008年のデータでも日本発着貨物の18%が奪われています」と話す。釜山港や上海港などでのトランシップの増加は、大型コンテナ船が接岸できる施設、国際基幹航路の多さ、営業力の強さなど

によるものだ。

日本にとっては、諸外国との輸送時間・コストの増大や、積み替え時のトラブルによる輸送の遅れ、積み替え港でのストライキなどによる輸出入の安定性への懸念など多くの問題点がある。

一方、穀物、鉄鉱石、石炭などバルク貨物（梱包されていないバラ積みの貨物）を運ぶ船舶も大型化している。超大型の鉱石輸送船の場合、接岸に必要な岸壁水深は、23mになる。2014年の完成を目指してパナマ運河の拡張工事が進められており、これに対応して登場する穀物輸送船も更なる大型化が進展する見込みだ。近隣のアジア諸国では、大水深岸壁の整備が進んでいるが、現在、日本には対応できる港湾はほとんどない。つまり我が国では、船舶の大型化による輸送コストの低減効果が享受できないのが現状だ。

「このままでは日本の国際コンテナ基幹航路の便数は減少し、輸送コストの増加で製品の価格にも影響し、国内立地産業の国際競争力も低下してしまいます。また、資源や食糧の安定的な供給にも不安が生じ、我が国の産業の海外流出も加速されるでしょう」と有本。

日本の港湾整備と競争力強化は火急の課題なのだ。

港湾運営の民営化スケジュール



国際コンテナ戦略港湾に 阪神港、京浜港を選定

大型化が進む輸送船に対応し、アジアの主要国と遜色のないコストサービスなどの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた港湾機能の強化が始まっている。

ひとつは平成22年8月に選定した国際コンテナ戦略港湾の整備だ。「戦略港湾として阪神港（大阪港・神戸港）と京浜港（東京港・横浜港・川崎港）の2カ所に集中し、欧米との基幹航路のコンテナ輸送拠点としてハード・ソフト一体となった施策を実施。ハブ機能を強化し、2015年に東アジア主



内航フィーダーとは

国際コンテナ戦略港湾において、大型コンテナ船による欧米向け基幹航路に接続するため、国内各港と戦略港湾との間で貨物を船により輸送すること。主な航路としては瀬戸内海の各港と阪神港を結ぶものがある。この他にも鉄道やトラックにより貨物を集約する鉄道フィーダー、トラックフィーダーがある。



国際バルク戦略港湾に 国内10港を選定

ソフト面で最も大きな変革といえるのが、港湾運営の民営化である。「これまでは港湾管理者や地方自治体が出資した埠頭公社が運営していましたが、現在は大阪港・神戸港・東京港・横浜港それぞれで民営化を進めています。今年度中に民間出資の特例港湾運営会社を設立し、27年度までには阪神港と京浜港2社の港湾運営会社に統合する計画です」

民間の視点による港湾の二元的な運営を行うことで、臨機応変な営業活動や関連事業の自由な展開など、港湾運営活性化への期待は大きい。

要港でのトランシッパ率を半減、2020年には東アジア主要港に選ばれる港湾を目指します」

ハード面としてはまず、水深・広さとも超大型船に対応するコンテナターミナルの整備を進める。また、国内各港からアジアで積み替えられているコンテナを日本から直接目的地に輸送するには、ハブ港での貨物集約が必要だ。そこで民間企業や港湾管理者と協働し、新規内航航路を立ちあげるなど内航フィーダーを促進。地方港湾の荷役機械の整備なども支援するほか、港湾運営の効率化や内航フィーダー集荷に寄与する事業者への優遇を行っている。

また、バルク貨物においては平成23年度、扱う貨物ごとに国際バルク戦略港湾を選定。穀物は釧路港など5港、鉄鉱石は木更津港など3港、石炭は小名浜港など3港を選定し、我が国の産業・国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧などの安定的かつ安価な供給を確保するため、物流コストの低減化や港湾機能の効率化などを進めている。2015年までには現在主力になっている大型船舶、さらに2020年までには今後登場する最大級の輸送船舶の満載での入港にも対応しうる港湾機能を整備する計画だ。