



日本海側は機能ごとくに拠点港を形成

太平洋側では戦略港湾を選択して集中施策を行うのに対し、日本海側港湾では役割の明確化と港湾間の連携により機能強化を図る。対岸諸国の経済発展を取り込み、国際競争力を強化し、日本海側地域の経済発展を図る取り組みだ。

地理的優位性のもと大陸との密な航路を

中国・韓国・ロシアなど日本の対岸諸国は著しい経済発展を続けている。中国はいまや日本の最大の貿易相手国。地理的に近い日本海側港湾と中国・ロシアとのコンテナ貨物取扱量の年平均伸び率は、太平洋側に比べても大きい。しかし、量では80〜90%を太平洋側の港湾が占めているのが現状だ。

「中国では、海に接しない内陸部（東北3省）の貨物の多くは大連に輸送され、輸出入しています。また、日本海側港湾を通じて中国・ロシアに輸送されるコンテナは、太平洋側港湾に比べて釜山でトランシップ輸送されている割合が高く、地理的特性が活かされていないのが現状です」と港湾局産業港湾課の滝川尚樹係長。

「実際は有利な位置にあるはずの日本海側の各港湾の役割を明確化し、必要な機能を強化して、対岸諸国の発展を日本の成長に取り入れることが機能別に拠点化を図る大きな目的です」

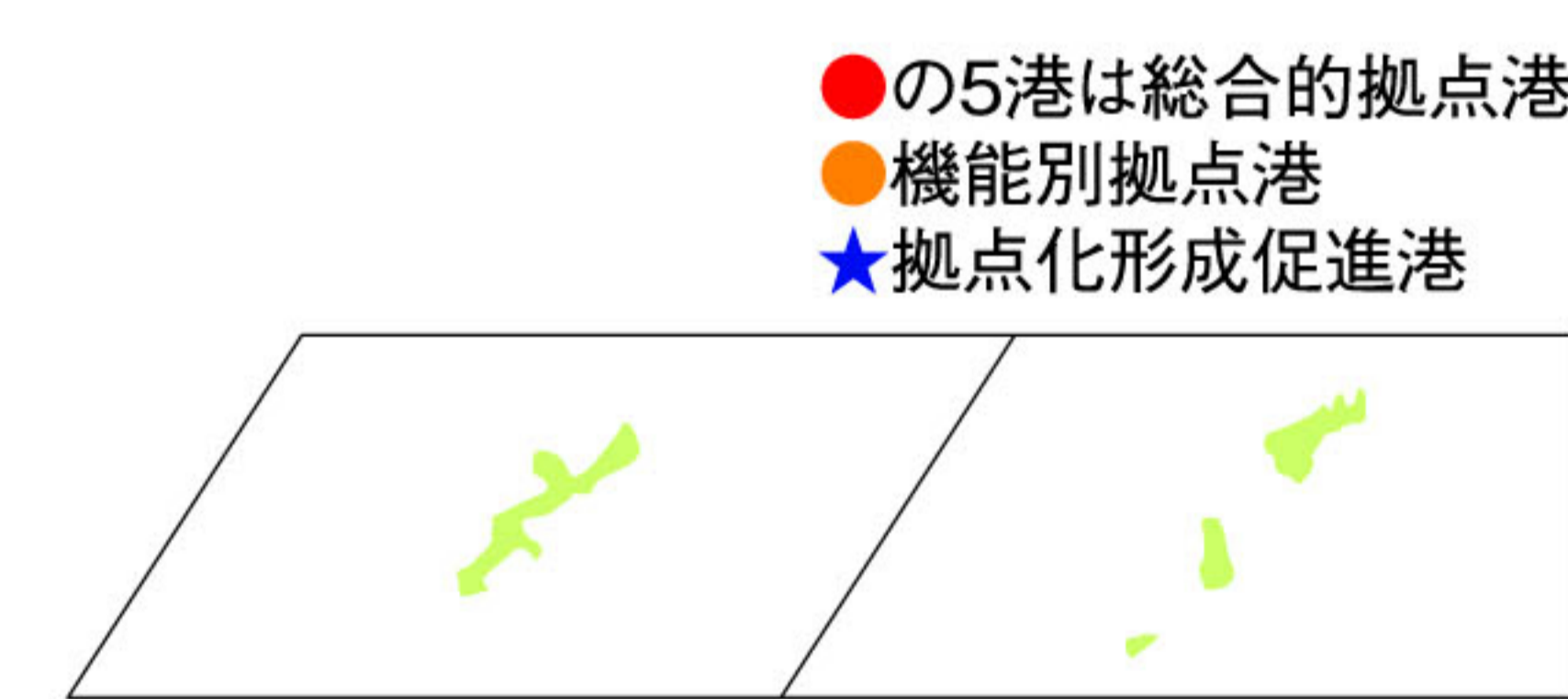
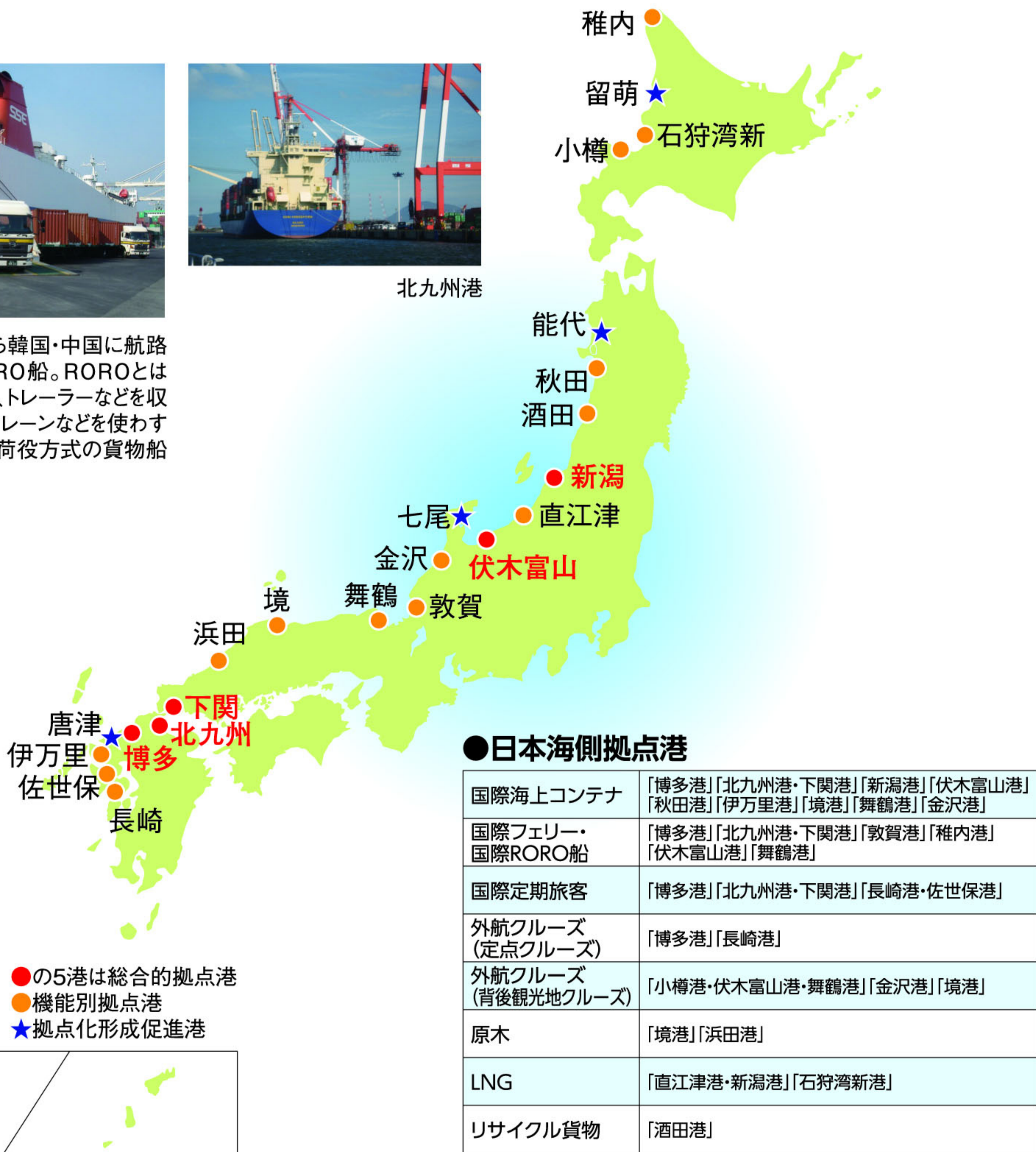
昨年11月に「国際海上コンテナ」国



現在は敦賀港・下関港から韓国・中国に航路が開かれている国際RORO船。ROROとはRoll-On/Roll-Offの略で、トレーラーなどを収納する車両甲板を持ち、クレーンなどを使わず自走により積み下ろしする荷役方式の貨物船のこと。



北九州港



際フェリー・国際RORO船」「国際定期旅客」「外航クルーズ」「原木」「LNG」「リサイクル貨物」の機能別に19港を日本海側拠点港に選定。このうち他の日本海側港湾と比較して総合的な発展の可能性が高い5港を総合的拠点港として選定した。今後は必要な支援施策を集中し、計画の進捗状況について長期的なフォローアップを行っていく。

特に貨物車両をそのまま積めるフェリーやRORO船は、小港湾でも荷役が可能。コンテナ輸送に比べ積荷の震動衝撃が少なく、定時性にも優れている。

「英国と欧州大陸間では多くのフェリー・RORO船航路があります。将来的には、日本海も同様に大陸との航路を形成していくポテンシャルがあると思います。また、クルーズなどの分野で港湾背後圏の観光をアピールし、活性化を図っていききたいですね」

さらに東日本大震災のように、太平洋側が被災した場合の代替港としても、日本海側港湾の役割は重要だ。

「日本海側の潜在能力は非常に高い。将来を見据え、各港湾と協力し、競争力強化を図っていきます」

活力ある港湾の復活に期待が高まる。



港湾局 産業港湾課
産業連携企画室
産業港湾第一係長
滝川尚樹