

アジアの港に対抗するための 国と都の取り組み

藏居 淳氏 東京都港湾局港湾経営部物流企画担当課長

アジアにおける日本の港湾の相対的な地位の低下が指摘される中、国は3大湾6港の国際競争力を強化する「スーパー中枢港湾プロジェクト」を打ち出した。東京都港湾局港湾経営部物流企画担当課長・藏居淳氏に、国と東京都が進める港湾にかかる施策についてうかがった。



日本の港湾の国際競争力を強化するべく、国、自治体とで物流のインフラ整備に取り組む近年、企業活動のグローバル化等で貨物量が増大するのに伴い、船舶の大型化、国内外の船会社のアライアンスなど、国際物流の構造は大きく変化している。その中で、港湾も国際的な競争が激しさを増している。経済的躍進をするアジアにおいて地位が低下している日本の港湾を鑑み、国、自治体とで物流インフラの整備をバックアップしていかなばならない。



国土交通省港湾局ホームページ「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進」 <http://www.mlit.go.jp/kowan/>

日本の港の地位

はじめに日本の港湾の現状について概括的にご説明ください。

藏居 昨年の東京港(京浜港東京区)の外貿コンテナ取扱量は過去最高の359万TEU¹を記録しました。国内では8年連続の首位ですが、世界の港湾ランキング(英誌『コンテナリゼーション・インターナショナル』)では第21位に当たります。以前、神戸港や横浜港はランキング上位の常連でしたが、残念ながらアジアの主要港が躍進して世界の上位を占める中で、日本の港湾は相対的に地位が低下しつつあります(9頁・資料8参照)。

背景にはアジア経済の興隆に伴う貨物量の伸びがあるわけですね。

藏居 アジア、特に中国の生産が爆発的に増えており、消費地である北米、ヨーロッパとの輸送量が急増して、かつて世界最大の主要航路だった北米・ヨーロッパ間の輸送量を大きく超えるようになっていきます(20頁・資料参照)。このように中国をはじめとするアジアの港湾の貨物取扱量が圧倒的な勢いで伸びたため、横ばいの日本の港湾は大きくシェアを低下させている

という状況です。

日本の船会社にとっては、日本の港湾の方が利用しやすいということはないのでしょうか。

藏居 企業活動のグローバル化などによる貨物量の増大に対応するため、日本と海外の船会社の間でアライアンス(協調配船)が進んでいます。今や一つの船会社ですべての船を仕立てて世界中をカバーするのが困難になっているため、世界の船会社は国を越えてグループを組み、主要航路のサービス網をつくって共同運航を展開しているのです。そして、グループ間でしごきを削っています。例えば、荷主から荷主に届けるのに要する時間であるリードタイムの短縮で言えば、アジア・北米間の主要な国際基幹航路は1ラウンド35日うち東京港～北米西岸間は片道約9日というのが一般的ですが、その期間に収めるため、北米で寄るのは2港か3港、アジアでも5港か6港のように寄港地を絞り込んでいます。国際基幹航路では、資本の理論による寄港地の絞り込みが厳しく行われるようになっているわけです。問題は、そのような競争の中、日本の港湾がアジアの他の主要港湾に比べて貨物揚積量が少なく、かつコストが高いということから、寄港するメリットがないと見なされつつあることです。

1 TEU：20フィートコンテナに換算したコンテナ個数。



主要航路を運航する大型船による直行便が寄港しなくなることで生じるデメリットは。

蔵居 日本に寄らないようになれば、日本の荷主が北米なりヨーロッパに輸出しようとするときには、直行便が出ている韓国の釜山港や台湾の高雄港までいったん小型船で運んで、そこで積み直さなければなりません。当然、輸送日数が余計にかかりますし、期間だけでなく、積み下ろしの労務費、保管費も加わるためコストは3割から6割も増えてしまいます。もう一つ重要な点は、積み替えのときミスが起きる可能性があることです。積み替えの際、間違えて積み忘れたり、他の便に載せたりすることがないとは言えません。日本の港はそのあたりの管理は優れていて、コンテナをどのように積み、どのように降ろせばよいか細かく計画を立て、正確に実行します。荷主にとっては、安いことも重要ですが、正確性、定時性ということも重要な要素です。日本メーカーの生産拠点が次々と海外に移転する中、国内に工場を残すメーカーはコストを少しでも下げようと厳密な生産管理、販売管理をして、血のにじむような努力をされています。その中で輸送日数が狂うことは、それだけ在庫コストがかかるという大変な問題となるわけです。その点からも、できればワンクッション置かず、日本の

港湾から出る直行便に載せた方が望ましいと言えます。

ところが、現状としては韓国の釜山港などが日本の港のハブになりつつあるということですね。

蔵居 東京、横浜、名古屋、神戸、大阪など日本の主要港と北米やヨーロッパとは直行便で結ばれ、釜山港や高尾港等とのフィーダー輸送²はほとんどありませんが、日本は全国各地に約60ものコンテナ港があり、特に日本海側の港の多くは、まず釜山港等まで運び、そこで大型船に積み替えて北米やヨーロッパに運ぶようになっています。そのようなフィーダー輸送の割合は、平成10年からの5年間で3倍となり、海上輸送の15%に達しています。この傾向が進めば、国際基幹航路の日本への寄港がさらに減少してしまいます。それによる輸送コストと輸送日数の増加が日本の産業競争力、国民生活に多大な悪影響を及ぼすことが懸念されます。

韓国の港の競争力の源泉は、

蔵居 直行ルートではなく、中継地までフィーダー輸送をして積み替えれば、当然、その分のコストがかさむわけですが、日本にはトラック輸送などの国内配送料、倉庫の保管料など物流コストが総じて高いという弱点があります。韓国はその点に着目し、国を挙げて「日本国内の陸上輸送を避けて小型船で釜山に運べば、トータルの輸送コストは安くなる。コンテナの積み替え基地としてぜひ釜山港を利用してほしい」と日本の荷主に対して熱心な誘致活動を行っています。

韓国だけでなく、中国も大規模な港湾整備を進めているのでは、

蔵居 実は韓国は韓国で危機感を持っています。現在、釜山はランキングで世界第5位ですが、中国も猛烈な勢いで港湾整備を進めており、これまで釜山港を経由していた中国製品が中国の港からダイレクトに出荷されるという動きが出ています。韓国はこれまで釜山を利用していた中国のトランスシップが減ることに危機感を覚え、また釜山新港という大規模な港湾を新たな整備しようとする中、日本をターゲットにしているわけです。そのように、アジアでは港湾間の熾烈な競争が展開されています。

選択と集中

このような動きに対して日本政府はどのような方策を考えているのでしょうか。

蔵居 国際的な地位の低下という危機感から、国はコストとサービスに優れた港湾を選択的、集中的に育成して競争力を強化しようというプロジェクトを打ち出しました。それが「スーパー中枢港湾」構想です。具体的には東京湾、伊勢湾、大阪

2 フィーダー輸送：他の港湾で大型コンテナ船から小型船に積み替える輸送形態。

湾でそれぞれ2港ずつ、合計6港をスーパー中樞港湾と位置付け、エリアの核にしていこうというものです。

選択と集中ということですね。

蔵居 船会社にすれば、積荷にある程度のボリュームがないと、東西の大陸間の国際基幹航路に乗せるメリットがありません。そこで、主要港では効率性を高めることにより貨物量を伸ばしていくとともに、各地方港でばらばらに貨物を扱うのではなく、主要港にまとめて集中的に取り扱っていこうというプロジェクトです。そうすれば、日本にも依然として総額1,500万TEUを超える貨物量があるのですから、取り組み次第では引き続き直行便が日本のメイン港に寄ってくれるものと考えます。具体的には、主要港ではコストダウンやサービス水準向上の努力をする。アジアにおける競争では、コスト面で3割も4割の差をつけられたが、この差を可能な限り解消する。時間もコストもそれほど遜色ないようにして、世界的な船会社が積み替え貿易を選択せざるを得ない状況を回避する。そのような取り組みで、厳しい競争環境に置かれる船会社に日本の港を利用してもらい、引き続きメインポートとして主要な航路の中に位置付けられるようにしていこう、というものです。

コスト削減とサービス向上が一つのポイントになるわけですね。

蔵居 それについては具体的な数値目標が掲げられています。港湾コストを3割減じて釜山港、高雄港並みにすること。また、現在3～4日かかっている港湾通過時間を1日程度に短縮するというものです。

国際競争力向上のための方策としてどのようなことが考えられているのでしょうか。

蔵居 まず、施設をできるだけ効率的に使うため、需要があ

れば夜間も運営していこうということで24時間フルオープン化のための施設整備に対する支援制度があります。また、次世代高規格コンテナターミナルの運営の効率化があります。これは大規模なターミナルを一体的に運営することで施設効率を高めようというもので、民間の運営会社が施設を整備するのですが、その資金を無利子で貸し付ける制度です。さらに、国内の主要港と地方港を結ぶネットワークをつくっていくという構想があります。

全国に約60ものコンテナ港が整備されたのは、国の海運政策にいわゆるパラマキ的な面があったということでしょうか。

蔵居 むしろ、メーカーなど荷主の要望によって整備されてきたかたちです。メーカーにすれば、陸上運賃は割高であることから、「工場に近い港から出したい」という要望があり、かつては京浜、中京、阪神に集中していた工場が東北や九州などに移転するに伴い、全国各地にコンテナポートがつくられてきました。今回、アジアにおける港湾の競争が激しくなる中、全国約60の地方港と3大湾の6港を結び、国内の海上輸送のネットワークを構築していこう、と軸足を移した格好です。

さらに国に要望されることは。

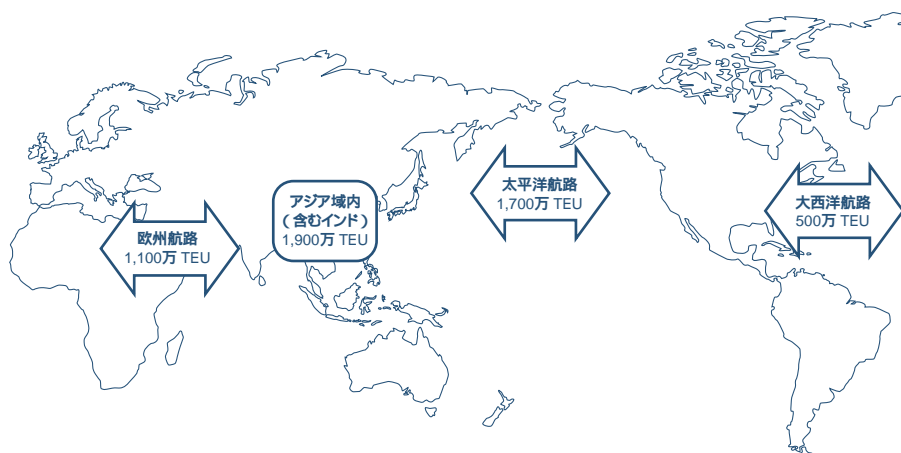
蔵居 今回のプロジェクトでは、ハード整備でいろいろな制度を用意していただきましたが、それらは基本的に新規の施設に対する支援策です。横浜港とともに京浜港として指定を受けた東京港を抱える東京都としてはありがたいのですが、既存のコンテナターミナルのコストの低減をいかに図るかという課題があります。国もそこはなかなか難しいようで、「共同化など運営効率化の取り組みでコンテナ1個当たりのコストを削減する動きをとってはどうか」という提案をされていますが、海

外に目をやれば、韓国や中国は国策として港湾を整備しているわけです。

日本はあくまで民間が整備の主体であるということですね。

蔵居 日本の場合、岸壁などは国の直轄事業ですが、ヤード整備やクレーンの整備に国費が一切入っていません。港のクレーンは15年くらいで取り替えなければなりません。原価回収ということで船会社に投資額の全額を料金として請求しているような状況です。国には、「機能更新のため短期間に回収しなければならないものや、減価償却費が

資料 世界主要航路・地域のコンテナ物流量(概数)



出所：日本郵船調査グループ「世界のコンテナ船隊および就航状況(2005年版)」(社団法人日本海運集会所)

高いものについては補助金を入れていただきたい」とお願いしているところ。また、港湾の施設使用料は減価償却費が多くを占めています。いったんつくったら費用が決まってしまうため、なかなかコストを下げられないという難しさもあります。それでも少しでも管理運営経費を下げられるため、われわれもアイデアを出し、国とタッグを組み、工夫していきたいと思っています。

水先案内人などの人件費も、日本はどうしても割高になるのでは。

蔵居 海外には日本以上に高い港もありますが、もう少し下げられないかということで、国土交通省もパイロット協会と検討を重ね、この通常国会にパイロット料金を規定する水先法³の改正を上程されました。これが可決成立しますと、1年後を目途に見直しをしていくことになります。

効率化と安全対策

ソフト面の課題は。

蔵居 国際化や標準化では、日本はやや遅れている面があります。国でも物流の国際化について検討されていますが、国際テロの問題もあり、保安体制、安全確保の問題を絡めて取り組まれているようです。

東京都としては、港湾の安全対策についてはどのような対策を講じられていますか。

蔵居 進入を禁止するためのフェンスの敷設などハード面の対策は急遽取り組み、整備をほぼ終わりました。警視庁、海上保安庁、税関など関係機関と連携し、密入国やテロを防止することも大切ですが、人の出入り、モノの搬出入などの手続きをあまりに厳しくすれば、物流が停滞しかねず、安全対策を図りながらできるだけ効率的に流さなければなりません。両立させるための対策としては、例えば、手続きの電子化をさらに進め、あらかじめ貨物情報を送信してもらうようにすることで、予定を立て、オペレーションをよりスムーズにすることなどが挙げられます。また、電子化のシステムも荷主や物流事業者間でばらばらでしたが、現在、その共通化が図れないか検討しているところ。なお、アメリカの港湾はテロ対策の一環で、日本を出港する24時間前に自国の税関に電子的なデータを送らせるというルールを設けました。そこで、それに対応するため、この24時間が加算され、36時間前には輸出業者からデータをもらわなければならなくなり、リードタイムが長くなる傾向があります。

東京都の今後の港湾計画は。

蔵居 船舶の大型化も進んでいますから、水深を深くする、

クレーンのアームの幅を大きくするといった港湾施設の改良が不可欠です。東京都は大井埠頭の再整備を行いました。さらに大井・青海埠頭のヤード機能の拡張等を進めているところ。中央防波堤外側埋立地に大規模なコンテナターミナルをつくる計画もあります。また、物流改革は港湾のみで完結するものではなく、内陸部の交通網の整備も大切です。北関東など内陸部の生産拠点から京浜の港湾までの間には、踏切や道路が立体化されていないといったボトルネックがまだまだ残っており、その解消のため、他の自治体とともに国に道路整備を要請し、また自治体としても放射、環状の道路網整備のため自治体間で協力しながら努力していかなければなりません。

同じ京浜港の千葉港、横浜港とはどのような関係にあるのでしょうか。

蔵居 京葉工業地帯にある千葉港は工業港の色彩が強く、横浜港は工業港と商業港の性格を併せ持っています。東京港は商業港であり、生活に密着した消費物資の輸入が多いのが特徴です。背後圏は北関東、南東北まで広がっており、首都圏の膨大な物流に対応していくためには、横浜港と役割分担しながら連携して共通する課題解決に取り組んでいくことが不可欠です。同時に、港湾としては事業者のためのコスト削減やサービス向上に競争して応えていく。つまり、連携と競争がキーワードになるかと思います。

そのような取り組みで、国際的な競争が激しくなる中、日本の物流インフラの整備を進めていくということですね。

蔵居 日本の製造業各社の間には、モノづくりの拠点をすべて海外に出してしまうのではなく、ある程度国内に残したいという意向がありますが、物流インフラに携わる行政としても残し得るよう力を尽くさなければなりませんと思っています。また、メーカーだけでなく海運や物流、小売、それぞれにかかわる民間事業者の方々は、効率化のため日々懸命の努力をされているわけで、それを手続的、施設的にバックアップしていくことがわれわれ行政の役割であると思っています。

東京都港湾局港湾経営部物流企画担当課長

蔵居 淳(くらいあつし)

1984年入都、港湾局総務部企画主査、財務局主計部予算主査(労働経済局担当)、2000年財団法人東京港埠頭公社振興課長。2002年港湾局臨海開発部開発調整担当副参事。2005年港湾局港湾経営部物流企画担当課長(現職)



舘野美久『コンテナ・ターミナル 新たな覇権争い 世界戦に挑むための基礎講座』(海事プレス社・2004)

読者の皆様のご意見・ご感想をお寄せください。 h-bunka@lec-jp.com

3 水先法：昭和24年5月30日公布。同年8月29日施行。水先案内をすることができる者の資格を定め、水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保することで船舶交通の安全を図り、併せて船舶の運航能率の増進に資することを目的とする。