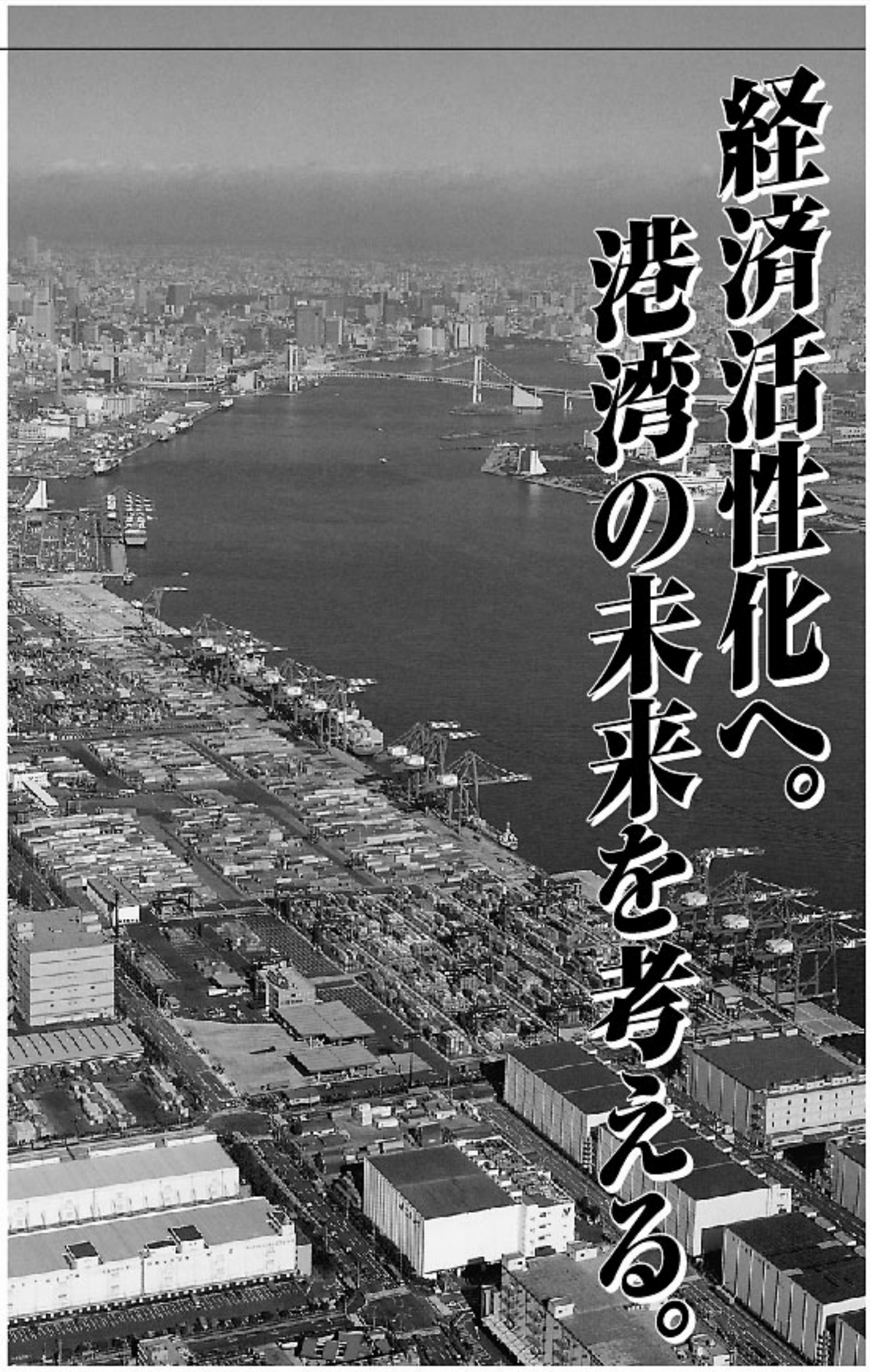
# 経済活性化へ。港湾の未来を考える。



**厳しい経済不況の中、「地域産業の活性化」が大きな課題とされています。その背景には、企業が生産性を求めて海外に流出し、国内の産業空洞化を招いたこと、アジア諸国のめざましい経済成長による国際競争の激化などがあります。そんな中、日本経済の活性化のために見直されているのが、地域の港湾の活用です。多くの主要産業が生産拠点を立地する地域の港湾の整備・活用は、産業再生に大きく貢献すると考えられます。行政も港湾を活用した「地域の経済活性化」に積極的に取り組んでおり、企業も地域の港湾利用を促進することで、物流の効率化とコスト軽減を実現しています。**

## 港湾は主要産業を育ててきた日本のライフライン

日本は食料の6割、エネルギーの9割以上を輸入に頼っており、現在、輸出入の99.7%は海上輸送によって担われています。日本にとって、港湾は国を支えるライフラインです（図1）。

経済不況を脱して地域のみなら ず日本の経済の活性化を図るためには、貨物を"安定的"かつ"低廉"に輸送しなければなりません。このため、効率的な輸送システムの維持・拡大を図ることが必要なのです。

海上輸出入の85%は、日本のエネルギーや基幹産業などを支えるバルク貨物です。また、現在、臨海部の工業出荷額は全体の41.2%となっており、国の経済を支える産業の多くが港湾を中心として立地しています。

日本の主要な産業である自動車の場合、生産工場の約70%が主な輸出港湾の背後圏にあります。また、内陸部の工場を結ぶ自動車専用道路ICと港とのアクセスは10分以内となっています。こうした環境で生み出される自動車関連の輸出貿易額は、約9兆円（日本の輸出貿易額の約2割）にもなります。このような環境を様々なジャンルで整えることが、日本企業の国際競争力の強化、すなわち国内の投資や雇用に結びつくのです。

●図-1「輸出入貨物の99.7%は港から」

出典：「食料自給率」（農林水産省）、「総合エネルギー統計」（経済産業省資源エネルギー庁）、「外国貿易概況」（日本関税協会）をもとに国土交通省港湾局作成

## 国際競争力を伸ばすための新たな港湾政策

日本を取り巻く物流環境は大きく変化しています。経済のグローバル化により、例えば、かつて国内で作られていた製品・食料品が、アジア各国から日本へ入ってきています。

このようなアジア相互依存関係の深まりの中で、国際水準を視野に入れた港湾のコストの削減やサービスの向上が課題となっています。香港、シンガポールなどが、国際的な港湾として取り扱い貨物を増大させている中で、日本の港湾は国際物流の大動脈である基幹航路ネットワークから外れる恐れが高まっています。基幹航路を走る大型コンテナ船が日本に寄港する頻度が減少すれば結果として、リードタイム（時間コスト）の増加、コストの上昇などを招き、産業力低下も招きかねません。国際港湾の機能を強化するため、すでに、港湾荷役の24時間フルオープン化が実現され、また、輸出入・港湾諸手続きのワンストップサービス（シングルウインドウ化）の実現などが図られています。

交通政策審議会港湾分科会は、7月12日に取りまとめた中間報告で、「スーパー中枢港湾構想」として、これらの課題に対応するための施策を報告しています。目標は、アジア諸国の主要港湾をしのぐ港湾コストとリードタイム（時間コスト）の削減です。世界水準の港湾サービスの提供に向け、さまざまな取り組みが、始まっています。さらに、現在検討が進められている特区制度とうまく調和させれば、産業再生に大きく貢献できるものと期待されています。

●「世界と日本 主要港湾の取り扱い量の変動」　（単位：千TEU）

| 1980年 | | 2001年 | |
|---|---|---|---|
| 1 ニューヨーク/ニュージャージー | 1,947 | 1 香港 | 18,000 |
| 2 ロッテルダム | 1,901 | 2 シンガポール | 15,520 |
| 3 香港 | 1,465 | 3 釜山 | 7,906 |
| 4 神戸 | 1,466 | 4 高雄 | 7,540 |
| 5 高雄 | 979 | 5 上海 | 6,334 |
| 6 シンガポール | 917 | 6 ロッテルダム | 5,944 |
| 7 サンファン | 862 | 7 ロサンゼルス | 5,183 |
| 12 横浜 | 722 | ※（ ）内は1999年順位 | |
| 16 釜山 | 634 | 18 (14) 東京 | 2,770 |
| 18 東京 | 632 | 21 (20) 横浜 | 2,400 |
| | | 25 (19) 神戸 | 2,100 |

※TEU（Twenty-foot Equivalent Unit）＝コンテナの数を20フィート・コンテナに換算した場合の単位

出典：「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK」March 2002 Containerisation International 誌より

着岸中の大型コンテナ船

## 注目を浴びる地域の港湾

**後背地の企業による生産能力増強に合わせ、これを支える港湾インフラを整備することで、地域の活性化、雇用の創出にも貢献しています。**

### 【下関港】

本州の最西端に位置し、大陸へ最も近いことから、海陸交通の要衝として早くから発展してきた下関港。その中でも長府地区は、立地条件などにも恵まれ、大手の基幹産業が集積して「長府臨海工業地帯」を形成しています。当該地区にあるブリヂストン下関工場では、国内唯一の超大型タイヤ（直径3.0m以上）の製造拠点として、世界シェア第1位を占めています。さらに、同社は工場拡張および物流機能の集約を図るため、隣接地で物流センターの整備を進めています。

しかし、長府地区の岸壁は水深が7.5mしかなく、大型タイヤを運搬する大型船が入港できないため、その多くは陸上輸送で博多港、神戸港および横浜港へ運ばれます。また、超大型タイヤについては、特殊な車両で少量ずつしか運搬することができないため、「はしけ」で北九州港へ運ばれます。これらはそれぞれ北米、南米および豪州に向けて出荷されています。

そこで、直接海外輸出のできる環境を整えるために、現在、長府地区に大型船の入港可能な水深11m岸壁や泊地、公共ふ頭の整備が計画されています。このように、港湾施設の大型化により、下関港から目的地までの輸送費用の1割強の削減を可能とすることで、国際競争力を高めるとともに、地域経済の活性化を促進させることが期待されます。

陸送される大型タイヤ

### 【三島川之江港】

愛媛県伊予三島市と川之江市にまたがる三島川之江港。両市には大手製紙企業を含む約250社の製紙関連企業があって、四国全域の経済活性化に大きな役割を果たしています。三島川之江港背後圏での紙パルプ製造は、粗付加価値額（製造品出荷額から原材料使用額などを除いたもの）年間2,286億円を生み出し、全国1位となっています。

それに対して、三島川之江港で取り扱える貨物輸送量には限界があり、主に阪神方面からの2次輸送に頼っているのが現状です。また大型船の入港に対して大型岸壁が少ないことから、大型船が海上で停船して荷役を待つことも多く、その待ち時間だけで年間2,000時間を超えるロスタイムが出ています。

このような状況を改善するため、水深14mの岸壁、防波堤、泊地の整備が行われています。

これらの整備を行うことで輸送コストの約8割が削減可能になるとの試算もあり、またこれら物流効率化プロジェクトに合わせて約860億円の民間投資と約750人の直接雇用が期待され、背後圏の経済活性化が見込まれています。

沖で接岸の順番を待つ船舶

### 【常陸那珂港】

内航・外航航路合わせて10航路が定期航路として開設されている常陸那珂港では、貨物の取り扱い量も着実に増加しており、平成12年の32万トンに対して、平成13年の取り扱い量は約100万トンにのぼっています。港へ直結する北関東自動車道も全線開通に向けて整備が進んでいます。

日産自動車は、「日産リバイバルプラン」に基づいて輸送ネットワークの再構築を行い、そのうちの北海道向け車両の輸送は、常陸那珂港→苫小牧港、日立港→釧路港の2航路を利用しています。この結果、東京湾諸港を利用するよりも納期が2日短縮されました。こうした輸送ネットワークの再構築などを通じて、物流コストの削減につなげることができました。さらには$CO_2$の排出量の削減にも効果があらわれています。

日産栃木工場を中心とした車両等の運搬に関して、陸送距離の短縮などの地理的優位性を持つことから、今後は全国各地に向けて発送する貨物の確保が期待されており、後背地を含めた港湾機能の整備が進められ、さらに使いやすい港にするための努力が行われています。

積み込みを待つ自動車

## 港は企業活動のライフライン

トヨタ自動車株式会社　常務取締役　木下 光男

トヨタ自動車では、昨年1年間で海外の皆様に約350万台の新車をお届けし、このうち半分弱の158万台を日本から輸出いたしました。毎日約4300台の新車が、日本の港から世界へ運ばれたことになります。またコンテナ約14.2万本（20フィートコンテナ換算）相当の部品を輸出、海外からは8千本相当の部品を輸入いたしました。

国内では1日当たり2200台の車を、全国20を超える港へ15隻以上の船を使って、皆様にお届けしています。このように、私どもの自動車を運ぶに当たり、港は重要な役割を果たしています。

トヨタは世界26カ国43の工場で生産して、世界のお客様に車を提供しており、国内でも世界からの優れた部品を使用して生産を行い、海外とは密接な係わり合いができています。

「トヨタの工場は愛知県」は、過去のこととなりました。北海道、九州にも工場ができ、全国で生産、また部品資材の仕入先も国内各地に点在しています。これらは生産能力の確保と共に地域活性化にも寄与させて頂いているものと確信しております。

北海道や九州など遠い工場への部品輸送には、環境に優しく、しかも多くの荷物が運べる船を最大限に活用しています。

このように、トヨタにとって「港」は国内外を問わず、販売にも生産活動にも切っても切れないものとなっています。港湾がストップすれば企業活動も停止せざるを得ない状況です。今や「港は企業活動のライフライン」になっています。トヨタに限らず、日本の企業にとって港湾は、従来の輸出主導の時代以上に非常に重要なものとなっています。日本で将来とも頑張っていくために、私は「港」に次の三つのことを期待しております。

その一つは、"世界の競争に打ち勝つ「港」"になって欲しいということです。具体的にはまず「港湾のインフラ整備」です。

世界はネットワークで結ばれています。このネットワークから外されないことが必要不可欠です。大型船、最新船に対応できるインフラ整備に期待します。たとえば、大水深バースやITを駆使した港湾の整備です。

さらに「低コストの港」ということです。世界の船が「さすが日本だ」「港のことは日本に学べ」と認めるような徹底的に合理化された低コスト、高効率オペレーションの追求を願っています。

二つめは、"荷物（コンテナ）はスムースに"という期待です。

海外旅行された方なら、出国や入国で長蛇の列を成している中で待たされた経験がおありかと思います。荷物も同じです。船からガントリークレーンで荷降ろしされ、シャシーに載せられたコンテナがそのまま届け先に向かう日もそう遠くないことと期待しています。

三つめは、"タフな港"という点です。

耐震バース化や、的確な気象情報収集により安心して、いつでも容易に利用できる港湾の整備を期待したいと思います。

これからの社会は、ますますグローバル化が進むことになります。世界海上グローバルネットワークをリードする港湾づくりが急務です。港湾のあるべき姿、グランドデザインを描きそれを実現するためには、ハード、ソフト、さらに種々の制度変更まで視野に入れた心意気が必要です。今後、日本の企業が日本をベースに活動していくための必須要件として、こうした港湾改革、港湾整備があると思います。

世界を相手に企業活動を展開している港湾ユーザーの一人として、今後さらに国際競争力を向上させていくためにも、「将来の更なる港づくり」をお願いするものです。

(社)日本港湾協会　www.phaj.or.jp
〒107-0052 東京都港区赤坂3丁目3番地5号 国際山王ビル8階
TEL:03-5549-9575 FAX:03-5549-9576