

日本の港湾政策に関する一考察

松 尾 俊 彦
(東海大学海洋学部教授)

目 次

はじめに

1. ばら撒き投資から「選択と集中」投資へ
2. スーパー中枢港湾の成果
3. 港湾の国際競争力問題
4. 港湾の選択と集中
5. 重点港湾
6. タイ・ベトナムの港湾事情と日本の港湾政策との比較
 - (1) バンコクの港湾事情
 - (2) ホーチミンシティの港湾事情
 - (3) わが国の港湾政策との比較

おわりに

はじめに

現在、わが国の港湾政策は、いろいろな意味で注目されている。2009年の政権交代後に発表された「戦略港湾」や「重点港湾」などである。マスメディアも多く取り上げ、中には「日本の港湾が危機的な状況にある」とか、「岐路に立つ日本港湾政策」などとセンセーショナルな取り扱い方をしているものもある¹⁾。多くの論調は次のようなものと言えよう。

まず、港湾でのコンテナ貨物取扱量をもとに世界ランキングを示し、その上位をアジアの諸港が占めていることを述べる。しかし、わが国といえは一番取扱量の多い東京港でさえ第26位と低迷していることを示す。そして、その理由は日本港湾の国際競争力が低下したためとし、このままだと日本の産業や雇用に影響を及ぼしかねない事態となっていると解説する。その一方、隣国・韓国の釜山港は世界第5位であり、その釜山港の取扱貨物の半分は、日本などを中心とした海外の貨物であると説明する。釜山港はアジアのハブ港まで成長したと述べ、何故日本と韓国の差はここまで開いたのか？と問い、港湾諸料金の違いや港湾でのコンテナの滞留時間の違い、そして岸壁水深の違いなどに原因があると解説する。そして、このままでは大型のコンテナ船が日本に寄港しなくなり、わが国の産業のあり方にも影響を与えかねないと訴える。韓国は釜山港に資本を集中的に投下し、国策と

してアジアの貨物を集めようとしたが、わが国ではこの10年間で10兆円を超える資本を投入し、60を超えるコンテナ港湾を整備した。しかし、日本を代表する京浜港でさえ、超大型船が接岸できる水深-18m級の岸壁は一つもないとする。このような問題に対応するために、「選択と集中」をキーワードとして検討されているのが、今回の戦略港湾であると解説する。

さて、本稿で問題としたいのは、日本港湾の「国際競争力が低下した」という部分である。そして、その理由を、①コスト・リードタイムの問題、②岸壁水深などの施設の問題としている点である。本当にこの2点が日本の港湾の国際競争力を低下させている原因なのであろうか。そして、現在進行中の戦略港湾の問題を検討してみたい。さらには、③国際コンテナ戦略港湾として京浜港と阪神港を指定したが、これについても検討を試みたい。そして、本稿を脱稿する直前にバンコクおよびホーチミンを訪問したが、両国の港湾を視察して感じたわが国港湾政策との比較についても書き入れたい。

1. ばら撒き投資から「選択と集中」投資へ

1985年に港湾の長期政策「21世紀の港湾」が公表された。ここでは、3大湾のコンテナ整備が一応の成果を見たとして、これよりは地方港のコンテナ対応への整備方針が示された。同時期に日米構造協議が開催され、計600兆円規模の公共投資も重なって、わが国には60を超える国際コンテナ港湾が整備された²⁾。そこで、ばらまきとの批判もあり、国は1995年の長期政策「大交流時代を支える港湾」において、中枢国際港湾と中核国際港湾を指定した。これにより、国は「ばら撒き」から「選択と集中」へと政策転換を見せたように振る舞った。さらには、2002年よりスーパー中枢港湾構想を進め、2005年から東京湾、伊勢湾、そして大阪湾を指定して、コンテナターミナルの整備を進めてきた。このスーパー中枢港湾は釜山港を目標として港湾料金の3割削減、そしてシンガポール港を目標に貨物の滞留時間を一日程度とし、目標年次を2010年と定めた。ただし、このスーパー中枢港湾は、先に指定した中枢国際港湾のさらなる「選択と集中」を目標としたものではなく、コスト削減と滞留時間の短縮などを実現するために必要なメガターミナルオペレータの育成に関する一つの社会実験として位置づけ、これが成功すれば他の港湾にも同じ方法を広げるとした³⁾。したがって、スーパー中枢港湾は厳密に言えば「選択と集中」からははずれていたと言えよう。そのため、政権交代とともに限られた予算の中で効果的な港湾投資に向けて、2009年に国際コンテナ戦略港湾（以下、ハイパー中枢港湾）構想が公表された。財政再建が叫ばれる中で、港湾投資先を絞り込み、効率的な港湾形成を目標とすることは意義のあることではあるが、選定基準に大水深岸壁の必要性が盛り込まれるなど、箱モノ造りの感は否めない（表1参照）。また、選定の仕方も、基準を示して公募を行い、その中から選定するというもので、選定方法もスーパー中枢港湾とほぼ同じである。そこで、スーパー中枢港湾が成功したかどうかについて、その成果を見てみよう。

2. スーパー中枢港湾の成果

スーパー中枢港湾の成果としては、国交省が公表した「スーパー中枢港湾政策の総括と

表 1. 国際コンテナ戦略港湾選定基準

- | |
|---|
| <p>1. 基幹航路及び東アジア航路の一定の貨物と航路集積があること</p> <p>①目標年次（2015年）において、現状のスーパー中枢港湾と概ね同程度の貨物の集積が見込めること</p> <p>②目標年次（2015年）において荷主に基幹航路の多頻度サービスを提供するため、基幹航路に係る一定のコンテナの集積が見込めること</p> <p>③トランクラインからの追加寄港時間（地理的条件）1日程度</p> <p>2. 大規模岸壁が効率的に整備できる等物理的条件を具備していること</p> <p>④内航航路；外内貿の一体運用が可能であること</p> <p>⑤高速道路；高速道路へのアクセスが整っていること</p> <p>⑥貨物鉄道；貨物鉄道へのアクセスが整っていること</p> <p>⑦将来のコンテナ船の大型化に対応しうる、水深-18m級、延長1000m、奥行500m以上のターミナルが確保できること</p> <p>対アジア貿易として、水深-12m級で必要な規模のターミナルが確保できること</p> <p>⑧ターミナル背後においてロジスティクス用地が確保できること</p> <p>⑨コンテナ埠頭間の円滑な連絡が確保できること</p> |
|---|

国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿」に示されている⁴⁾。すなわち、平成20年時点ではあるが、「コストは2割弱の低減、リードタイムも1日を達成するなど、当初の目標については視野に入りつつある。」としている。したがって、わが国の港湾コストとリードタイムの問題はほぼ解消できたという結果が見えなければならないが、トランシップ率は1998年から2003年までに約10%上昇しているのに対して、2003年から2008年にかけては2.4%の上昇で、「上昇傾向にはあるものの、政策開始前に比べ減速している。」としている。また、基幹航路の寄港回数についても、2000年から2008年にかけて「上海港、釜山港における年間寄港回数は増加する一方、東京港は微減、横浜港は横ばい、名古屋港、大阪港は微減、神戸港は減少となっている。」と記している。

以上のように、スーパー中枢港湾政策は港湾コストの削減とリードタイムの短縮を目標として、それをほぼ達成した感があるが、それによってトランシップ率や基幹航路に就航する大型コンテナ船の寄港数は増えなかったことになる。

さらには、コンテナ取扱ランキングを東京港で見ると、2005年には21位であったものが、2009年には26位まで下がってしまった(表2参照)。他のスーパー中枢港湾のいずれもが、そのランキングを低下させた。

これをみるかぎり、先に述べた国際競争力の低下理由にある港湾コストの問題とリードタイムの問題は国際競争力の増強にはつながらなかったことになる。また、岸壁水深-16mも効果がなかったといえよう。ハイパー中枢港湾が-18mの水深になれば大丈夫とする理由は見当たらない。

政府は、この総括によって「さらなる港の選択と集中が必要である。」としているが、これがハイパー中枢港湾構想へとつながることになる。

表2. 港湾別コンテナ取扱ランキングの推移

(単位: 100万TEU)

順位	1985年		1995年		2005年		2007年		2008年		2009年	
	港名	TEU	港名	TEU	港名	TEU	港名	TEU	港名	TEU	港名	TEU
1	ロッテルダム	2.65	香港	12.55	シンガポール	23.19	シンガポール	27.90	シンガポール	29.92	シンガポール	25.87
2	NY/NJ	2.40	シンガポール	11.85	ホンコン	22.43	上海	26.15	上海	27.98	上海	25.00
3	香港	2.29	高雄	5.23	上海	18.08	ホンコン	23.88	ホンコン	24.25	ホンコン	20.98
4	高雄	1.90	ロッテルダム	4.79	深セン	16.20	深セン	21.10	深セン	21.41	深セン	18.25
5	神戸	1.85	釜山	4.50	釜山	11.84	釜山	13.27	釜山	13.43	釜山	11.95
6	シンガポール	1.70	ハンブルグ	2.89	高雄	9.47	ロッテルダム	10.79	ドバイ	11.83	広州	11.19
7	ロングビーチ	1.44	横浜	2.76	ロッテルダム	9.30	ドバイ	10.65	寧波	11.23	ドバイ	11.12
8	アントワープ	1.35	ロスアンゼルス	2.56	ハンブルグ	8.05	高雄	10.26	広州	11.00	寧波	10.50
9	横浜	1.33	ロングビーチ	2.39	ドバイ	7.62	ハンブルグ	9.90	ロッテルダム	10.80	青島	10.26
10	ハンブルグ	1.16	アントワープ	2.33	ロスアンゼルス	7.48	青島	9.46	青島	10.32	ロッテルダム	9.74
11	基隆	1.16	NY/NJ	2.28	ロングビーチ	6.71	寧波	9.36	ハンブルグ	9.70	天津	8.70
12	釜山	1.15	基隆	2.18	アントワープ	6.48	広州	9.20	高雄	9.68	高雄	8.58
13	ロスアンゼルス	1.10	東京	2.17	青島	6.31	ロスアンゼルス	8.36	アントワープ	8.66	アントワープ	7.31
14	東京	1.00	ドバイ	2.07	ポートケラン	5.54	アントワープ	8.18	天津	8.50	ポートケラン	7.30
15	ブレーメン/ ブレーメンハーヘン	0.99	フェリックスストウ	1.90	寧波	5.19	ロングビーチ	7.31	ポートケラン	7.97	ハンブルグ	7.01
16	サンファン	0.88	マニラ	1.67	天津	4.80	ポートケラン	7.12	ロスアンゼルス	7.85	ロスアンゼルス	6.75
17	オークランド	0.86	サンファン	1.59	NY/NJ	4.80	天津	7.10	ロングビーチ	6.49	タンジュンペラバス	6.00
18	フェリックスストウ	0.85	オークランド	1.55	広州	4.68	タンジュンペラバス	5.50	タンジュンペラバス	5.60	ロングビーチ	5.07
19	シアトル	0.85	上海	1.53	タンジュンペラバス	4.17	NY/NJ	5.40	ブレーメン/ ブレーメンハーヘン	5.50	厦門	4.68
20	バルチモア	0.71	ブレーメン/ ブレーメンハーヘン	1.53	レムチャパン	3.82	ブレーメン/ ブレーメンハーヘン	4.89	NY/NJ	5.24	レムチャパン	4.64
					東京(20位)	3.81	東京(24位)	4.12	東京(24位)	4.27	東京(26位)	3.74
					横浜(27位)	2.87	横浜(28位)	3.43	横浜(30位)	3.49	横浜(36位)	2.90
					名古屋(34位)	2.49	名古屋(35位)	2.89	名古屋(38位)	2.81	名古屋(一位)	2.82
					神戸(39位)	2.26	神戸(44位)	2.47	神戸(45位)	2.43	神戸(一位)	2.56
					大阪(41位)	2.09	大阪(46位)	2.30	大阪(一位)	-	大阪(一位)	2.24

出所) 今井昭夫編『国際海上コンテナ輸送概論』東海大学出版会および『数字で見る港湾』、三井倉庫資料などにより筆者作成。

3. 港湾の国際競争力問題

さて、港湾の国際競争力とは何であろうか。ガントリークレーンの設置数の比較、バースの数、コンテナ船の寄港数などで比較して、多かった少なかったと評するのが国際競争力であろうか。

最初に述べたように、現在の評価尺度はコンテナの取扱数を用いるものが多い。また、海外の貨物（トランシップ貨物）の中継をどの程度扱ったかにある。多くの際にわが国港湾のベンチマークとして取り上げられる韓国・釜山港は、国策として資本を集中投下して、韓国国内の約8割の貨物を釜山港に集中させている。これにより釜山港は第5位とランキングされ、全体の取扱量の約4割をトランシップ貨物としている。日本の場合はどうであろうか。

わが国のコンテナ港湾は、先に述べたように60港を越える数まで整備された。したがって、一港当たりの取り扱い数は少なくなっている。日本全体で取り扱うコンテナを京浜港と阪神港で2分すれば、年間500～700万TEU前後になる。ランキングは15位前後になろう。これで国際競争力が高まったと評価できるだろうか。「国際」となれば、海外貨物を如何に集荷（取り扱い）できたかということであろう。ハイパー中枢港湾として指定された京浜港と阪神港が韓国や中国の貨物をの中継できるかなれば、それは期待できないといふしかない。このことは、スーパー中枢港湾の成果を見れば分かる。韓国には釜山港、中国には上海港や天津・大連・青島港など立派な港湾が整備された。また、コンテナ取扱量も立派な数値である。したがって、昔のようにわざわざ日本を中継する必要は全くない。日本港湾の国際競争力を説明する際に、「アジアの各港に積み荷を奪われた」⁵⁾とするも

のがある。確かに1970年代当時は韓国や中国の貨物が日本の港を中継していた。しかし、自国の港湾が整備され、貨物は自国の港湾を利用することになっただけであり、何も日本の貨物を多く奪ったわけではない⁶⁾。したがって、「国際」競争力という意味では、わが国の港湾にこれ以上の国際競争性を求めることは意味のないことと考える。あるとすれば、北部九州の港湾であろう。ここであれば、韓国や中国東北部の貨物を中継できる地理的位置にあるといえようが、トランシップ貨物量そのものはあまり多くはなかろう。問題は国際ハブ港湾として高い国際競争力を目指すのではなく、分散的に取り扱っている国内貨物の方である。すなわち、国内ハブ港湾の形成を問題としなければならない。

4. 港湾の選択と集中

国が現在行っている「選択と集中」は、整備予算の投資先の選択と集中であり、その枠からはずれた港湾を今後どのようにするかについては見えてこない。

国際コンテナ戦略港湾についてみれば、京浜港と阪神港となったが、スーパー中枢港湾である名古屋・四日市港も継続的に整備を進めるとしている。それでは、ハイパー中枢港湾との差別化ができるのかどうか理解できない。さらには、場合によっては名古屋港をハイパー中枢港湾として京浜港か阪神港と入れ替えるとも公表している点は、スーパー中枢港湾の選定でも見られた曖昧さを残している。また、京浜港と阪神港をハイパー中枢港湾と指定しても、コンテナ貨物がそこに集中するかどうかは分からない。コンテナ貨物を集中させることが大きな目的であるが、その点が見えてこない。

ヒアリング調査によれば、釜山港を利用している日本の荷主は、日本のスーパー中枢港湾を利用すれば海上運賃は安い、そこまでの陸送費が高くなるという。一方、釜山港を利用すれば、荷主に近い地方港湾を利用するので陸送費を大きく削減することができるという。ただし、釜山港までの海上運賃は日本のスーパー中枢港湾から釜山港までの運賃より割高となるが全体としては安くなり、釜山港を利用するとしている。

もし、わが国の外貿コンテナ港湾が京浜港と阪神港だけに絞られれば、陸送コストをかなり安くしなければならない。高速道路の無料化がそれと結びつけば、京浜および阪神のICの渋滞が激しいものになることは想像に難くない。また、港頭地区周辺の交通渋滞もそれ以上のものとなろう。これを海上のフィーダ輸送とすれば、日本海側の荷主などは輸送時間に悩まされることになる。

そもそも京浜と阪神だけでコンテナを取り扱うということが難しい。京浜・阪神港以外の港湾管理者は必死に集荷活動に励むことになる。このことは、たとえば日本港運協会の久保昌三会長の発言「内航フィーダなどを活用して、2港に貨物を集積させようとしているにも関わらず、一部の地方港で税金を使って外国船（韓国船・中国船）に補助金を与え、国内の内航船との競争を阻害しようとしている。」⁷⁾にみられるような動きである。

以上のようにハイパー中枢港湾構想は、スーパー中枢港湾と同じような結果となることは想像に難くない。結局、その2港に貨物が劇的に集荷されることはなく、国内ハブ港湾の形成すらも怪しい状況にある。

5. 重点港湾

港湾法で指定されている重要港湾が多すぎるため、それを絞り込んで「重点港湾」とし、国の直轄事業を絞り込むこととなった。前原国交省大臣は、重点港湾の発表当日（8月3日）「43については、これは港としての競争力を高めるための取組として新規事業は行っていく、新規の直轄事業は行っていくと、こういうことでございます」と述べている。ここにいう「競争力」とは一体何を指すのであろうか。これも他のアジア諸国との競争を意識しての発言であろう

か。重点港湾は工業港と分類される港湾も多く見られる（表3参照）。これと現在進んでいる国際バルク戦略港湾との関係も見えてこない。さらに言えば、重点港湾に選ばれなかった重要港湾を今後どのように扱うのであろうか。港湾法を改正して、重要港湾から外すのであろうか。あるいは、指定されなかった港湾の今後については、港湾管理者の意思に任せるということなのだろうか。いずれにしても、43港の重点港湾ですら港湾計画に示された目標を達成している港湾が全体の1/7しかなく、また逆に指定から漏れた港湾でも目標を達成している港湾もあり、指定の基準がよく分からない⁸⁾。分かっているのは国交大臣の発言にある「各県に1港」が原則的なものであるという点である。しかし、県単位での港湾の配置が適切かどうかは極めて不明瞭

表3. 重点港湾の港湾計画と成果

No.	港湾名	目標年次	目標年次の計画量 (A)	H19の実績値 (B)	(B) / (A)
1	三河	H17	30,400	32,078	105.5
2	福山	H20年代前半	43,400	45,511	104.9
3	青森	H20年代半ば	26,600	27,458	103.2
4	木更津	H30年代前半	70,000	73,021	104.3
5	宇部	H20年代後半	35,800	36,255	101.3
6	東播磨	H20年代前半	40,900	41,080	100.4
7	敦賀	H27	18,800	17,551	93.4
8	函館	H30年代前半	34,000	31,740	93.4
9	呉	H20年代前半	26,000	23,672	91.0
10	岩国	H20年代後半	18,600	16,476	88.6
11	境	H30年代前半	5,200	4,549	87.5
12	坂出	H20年代前半	29,600	25,633	86.6
13	八代	H30年代前半	5,600	4,674	83.5
14	秋田	H30年代前半	10,700	8,896	83.1
15	鹿島	H30年代前半	78,600	65,218	83.0
16	中津	H20年代前半	5,400	4,403	81.5
17	荻田	H20年代前半	39,700	31,311	78.9
18	大分	H30年代前半	88,900	69,613	78.3
19	八戸	H30年代後半	33,000	25,543	77.4
20	宇野	H16	64,900	48,466	74.7
21	徳島小松島	H20年代半ば	12,200	9,077	74.4
22	東予	H20年代後半	20,800	15,420	74.1
23	高松	H20年代前半	68,100	50,243	73.8
24	衣浦	H20年代前半	28,600	20,955	73.3
25	小名浜	H30年代前半	22,400	15,955	71.2
26	横須賀	H20年代後半	25,100	17,291	68.9
27	釧路	H20	27,000	18,431	68.3
28	石狩湾新	H10年代後半	8,600	4,199	48.8
29	茨城	H30年代前半	39,500	23,896	60.5
30	長崎	H20年代前半	5,400	3,193	59.1
31	鹿児島	H17	73,300	43,256	59.0
32	松山	H15	26,700	15,057	56.4
33	酒田	H30年代前半	6,000	3,374	56.2
34	金沢	H20年代後半	6,300	3,470	55.1
35	高知	H20年代前半	13,500	7,395	54.8
36	那覇	H20年代後半	19,500	10,398	53.3
37	細島	H20年代前半	8,400	4,304	51.2
38	伊万里	H30年代前半	3,400	1,773	52.1
39	浜田	H18	1,800	916	50.9
40	御前崎	H17	8,400	4,261	50.7
41	舞鶴	H17	19,400	9,444	48.7
42	大船渡	H12	7,300	2,886	39.5
43	中城湾	H12	11,200	3,952	35.3

出所) 国土交通省公表資料をもとに筆者作成。

である。この港湾政策の不明瞭さが、次に述べるタイやベトナムと違う点であろう。

6. タイ・ベトナムの港湾事情とわが国の港湾政策との比較

(1) バンコクの港湾事情

タイの経済を支える港湾としては、チャオプラヤ川に沿うクロントイ港（岸壁水深-9m程度）がバンコク経済を支えてきた（写真1参照）。しかし、港湾周辺の交通渋滞が激しく、交通量を減らすため、すなわちコンテナの取扱量を減らすために、1991年にバンコクから約120km離れたレムチャバン港（岸壁水深-14～-16m）を開港した（写真2参照）。そのため、クロントイ港（港湾運営はPAT）のコンテナ取扱量は、1995年に146万TEUであったが、1998年には111万TEUにやや減少したという（現在では処理能力の向上などにより140万TEU程度の取扱量である）。

一方、レムチャバン港は1995年に49万TEUであったが、1998年には143万TEUにまで増加し、現在（2009年）では464万TEUの取扱量である。この量は、世界ランキングでは20位にあたり、東京港より上位にある。ただし、クロントイ港を利用して輸出していたバンコク北部の工業団地の荷主は、レムチャバン港は非常に遠くなり、移送費用が高くつくことから評判が悪かった。そこで、バンコクから約40kmの位置にラッカバンICDを設け（円借款）、ここまでの移送費用を荷主に負担させ、ラッカバンICDから約120kmまでのレムチャバン港までの費用は船社に負担させることで、北部の工業団地の利用者に配慮している。ラッカバンICDは広さが約96万 m^2 で、最大のコンテナ蔵置能力は6,700TEUである⁹⁾。また、タイでは工業団地で通関を済ませることができ、かつ、レムチャバン港のカットオフが日本の半分程度のため、レムチャバン港のCYで滞留するものは少ない。見方を変えれば、レムチャバン港のCYにおけるコンテナの回転率が高いことを示すものである。

レムチャバン港には北米航路は寄港しているが、国際ハブ港湾ではない。この港のトランシッパ率は1%程度で、ほとんどタイ国内だけの貨物を取り扱っている¹⁰⁾。すなわち、タイを代表する国内ハブ港湾（拠点港湾）である。欧州航路については、シンガポールでトランシッパするという。



写真1. クロントイ港



写真2. レムチャバン港

(2) ホーチミンシティの港湾事情

ホーチミン市のサイゴン川に Saigon PortやVICT、Tan Can Portなど4つのコンテナターミナルがある。さらには、その南側にCat Lai ターミナルもあり、これらのターミナルの合計で2009年には年間338万TEUの取扱量があった。しかし、河川港で水深が10m前後と浅いことや河口より約80kmもさかのぼる必要があること、さらには、そこまでの水路も水深が8m程度と浅いため、3m程度の干満差を利用して通航している。条件的には日本港湾の備えている条件よりかなり悪いが、取扱量は東京港並である。

最初にコンテナターミナルとして開港したVICTは、2007年に57.2万TEU（2008年は30.6万TEU）の取扱量があり、その60%はバージ輸送で上流のICDと結ばれている（写真3参照）。ICDからVICTまではバージ輸送（24～96TEU／隻）で2時間程度であり、ICDからカイメップまでは8時間程度（2時間＋6時間）の輸送時間となっている（図1および写真4参照）。

ホーチミン港が河口から80kmもさかのぼる必要があることから、カイメップ川、チーバイ川の河口付近に港湾開発が進んでいる。2009年にはTan Cang Cai Mep International Terminal (TCCT) と SP-PSA International Terminal (SP-PSA) のターミナルが完成した。TCCTは、カイメップ川の河口付近にあり、岸壁水深14mの1バース（300m）にポストパナマックス型のガントリークレーンが3基敷設され、またRTG12基を備え年間60万TEUの処理能力を備えている（写真5参照）。計画では2011年1月に2バースが完成する予定で、合計3バース、180万TEUの処理能力を備えるという。ホーチミンとの輸送においては9割がバージ輸送（128TEU／隻）で結ばれており、その水路は40kmで6時間程度かかるという。ヒアリング調査では欧州航路はないが、北米航路が結ばれており、カンボジアやインドネシアの貨物が、この港湾でトランシップされているという。

一方、SP-PSAはTCCTよりやや上流に位置し、2バース（600m）に6基のガントリークレーンが備わり、年間100万TEU強の処理能力を備えている。



写真3. コンテナのバージ輸送

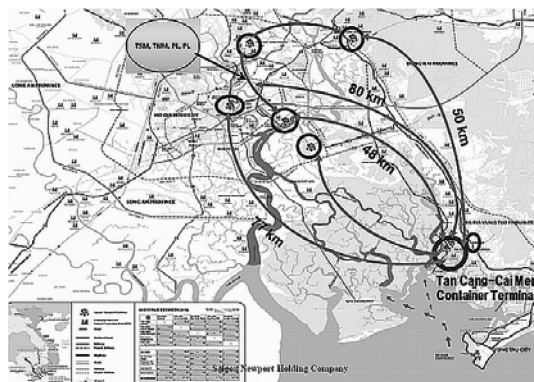


図1. カイメップ港（TCCT）の位置



写真4. ホーチミン港（VICT）

しかし、幹線道路からカイメップ地区への道路は現在整備中で、未だ舗装されておらず、バージ輸送が多いことの1つの理由であろう。

(3) わが国の港湾政策との比較

タイおよびベトナムにみる港湾政策で見習うことは、次の点である。

まず、第1に国際競争力を意識して、無理な国際ハブポートを目指していない点である。身の丈にあった（貿易量に見合った）港湾開発とも言えよう。



写真5. カイメップ港（TCCT）

第2に新港（レムチャバン港やカイメップ港）を設ける際に、明確に何らかの問題を解消するという目的があること。そのために、どこに港湾を設けるかという「配置論」が検討されていることである。日本の場合は、将来のための先行投資が多く、またスーパー中枢港湾のように曖昧な目標にとどまっていることが多い。「各県に1港」という考え方が、その曖昧性を示している。日本全体での配置論ではなく、港湾管理者の要請による港湾開発が行われてきたとも言えよう。「各県に」というのは高度成長期の遺産であり、現状のような減速経済下においては、国全体での港湾数や配置を検討すべき時期に来ている。港湾の広域管理が必要な時代であり、この点だけに限定すれば、港湾管理の範囲が県という単位では小さすぎるとも言えよう。

第3に、利用者のためのICDを設けるなどの対応策があること。これについては、一部日本でも荷主に近いところにICDは見受けられるが、ここにも配置論が問題となろう。

第4に、専用の鉄道を設けている点である。これは環境対策にもなり、日本も見習う点であろう。また、陸上輸送が交通渋滞を抱えているということもあるが、バージ輸送が多く使われている点も環境対策には好影響である。

おわりに

最初に「日本の港湾は危機的な状況にある。」との意見があったとしたが、危機的なのは「港湾政策」ではなかろうか。「コンクリートから人へ」を標榜している政権であるのに、相変わらず岸壁水深や岸壁延長、奥行きなどとコンクリートに関連する部分を求めている。結局は成長路線（拡大路線）の政策から抜けきれず、縮小のための全体像が描かれていない。

今、わが国の港湾政策に求められている点は、不用意に国民の不安をあおるような言い回しはやめて、粛々と整理を進めていくことである。その中で、韓国や中国にこれ以上トランシップ貨物を奪われないようにするには、国全体の貨物の流れを検討しなければならない。ただし、それでも国の貿易量以上の貨物を港湾が取り扱うことはない。港湾での貨物の取扱量は、国の経済力によるものである。港湾政策は産業政策や都市政策の結果でもあり、港湾だけで解決できる部分は限られている¹¹⁾。

注)

- 1) たとえば、日本経済新聞（2009.11.22）や同（2010.4.2）などを参照。
- 2) 武城正長（2004）pp.75-82を参照。
- 3) 国土交通省港湾局『交通政策審議会港湾分科会第2回物流・産業部会議事録』p.14、平成14年6月10日。なお、この資料は以下のURLからダウンロードできる。
http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kouwanbun/buturyu_sangyou/2/images/020610.pdf
- 4) この部分は津守貴之（2010）にも詳しく述べられている。
- 5) 日本経済新聞（2010.4.2）。
- 6) わが国発着のコンテナのうち、年間200万TEU程度のコンテナが海外の港湾でトランシップされている。この点は、1割強のコンテナが国際競争から奪われているとも言える。しかし、その程度だから、わが国港湾の国際競争力は十分確保されているとも言えよう。
- 7) 内航海運新聞（2010.8.16）。
- 8) たとえば、新居浜港は平成20年代半ばという目標年次に対して135.2%の達成率を示しており、また取扱量も1,271万トンと比較的多いが、今回の重点港湾には指定されていない。
- 9) ESCO（EASTERN SEA LAEM CHABANG TERMINAL CO., LTD.）資料より。
- 10) 黒田勝彦ら（2010）p.38参照。
- 11) 国交省が8月22日に公表した「ビジネス拠点」の内容は、集中的に都市開発を進める「特定地域」指定制度というが、都市のインフラ整備を目的としたもので、箱ものづくりからの脱却には疑問を感じる。

主な参考文献

- 武城正長（2004）「『スーパー中枢港湾』政策と日本の港湾」『大阪商業大学論集』第131.
- 古市正彦（2005）『港湾の競争戦略』（運輸政策研究機構）.
- 武城正長（2006）「埠頭公社コンテナターミナルとスーパー中枢港湾政策」『港湾経済研究』No.45.
- 津守貴之（2006）「スーパー中枢港湾政策再考」『港湾経済研究』No.45.
- 篠原正人（2007）「港湾競争と政策パラダイム－欧州港湾政策との対比に置いて－」『港湾経済研究』No.46.
- 二村真理子（2009）「港湾競争力に関する考察」『海事交通研究』第58集.
- 津守貴之（2010）「スーパー中枢港湾プロジェクトの「総括」と今後の課題」『運輸と経済』第70巻第3号.
- 拙稿（2010）「物流拠点の海外移転とわが国の港湾整備の課題」『運輸と経済』第70巻第3号.
- 黒田勝彦・家田仁・山根隆行（2010）『変貌するアジアの交通・物流』（技報堂出版）.