

我が国のスーパー中枢港湾政策のねらい

Super-Hab Port Initiatives, Its Targets and Possibilities

国土交通省港湾局企画調査室長 小野憲司

Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Kenji ONO

1. はじめに

国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会港湾分科会が平成13年11月29日に取りまとめた「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方（答申）」において、わが国の国際コンテナ港湾のコスト、サービス構造を改革するために「スーパー中枢港湾の育成」が提唱された。本稿は、国土交通省が設置したスーパー中枢港湾選定委員会の検討に関する企画、調整を担当してきた筆者の目から見たスーパー中枢港湾の概念、狙い、及びその効果等をレビューするものであるが、この報告はあくまで筆者個人の考え、理解に沿った形でのものであることをあらかじめご了解いただきたい。

2. 政策の背景

(1) 物流部門の構造改革への要請

冷戦構造の終焉とIT化の進展による経済社会のグローバル化は、アジア、特に中国経済の急速な発展を促し、製造業の海外拠点への移転等わが国経済の空洞化を大きく進展させた。これは人口減少時代の到来と相俟って、雇用面、経済面での将来に対する大きな不安の拡がりの原因となっている。このような状況を打開しわが国経済の活力を取り戻すため物流部門においても、平成13年8月に閣議決定された新物流施策大綱等の政府横断的な取り組みの下に、日本経済のグローバル化を支える効率的なサプライチェーン、ディマンドチェーンの構築を支援するため、安価で安定的、効率的な輸送拠点としての国際コンテナ港湾の機能強化が喫緊の課題とされた。

(2) わが国の国際コンテナ港湾配置の考え方

港湾法に基き定められた「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」

¹は、東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州に中枢国際港湾を、またその周辺地域に中枢国際港湾の機能を補完する中核国際港湾を拠点的に配置し、選択的、集中的な港湾整備を行うこととしてきた。これらの中核・中核国際港湾は、太平洋ベルト地帯にあるわが国の人口及び産業の一大集積地から発生するコンテナの輸送需要に的確に対応するため、全体効率性²の観点にたつて、国際海運ネットワークの基幹航路へのアクセスを確保する役割を担っており、わが国発着のコンテナ貨物（ローカル貨物）の95%を取り扱っている。

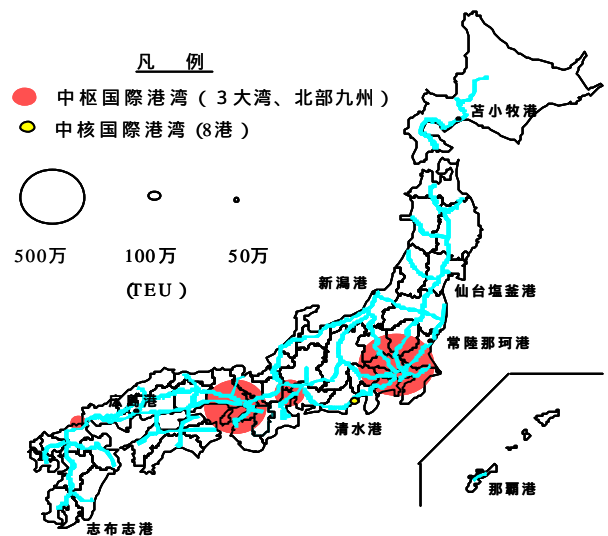


図 - 1 中枢・中核国際港湾の全国配置

(3) わが国の国際コンテナ港湾を取り巻く環境

中国等のアジア経済との国際水平分業の拡大がアジア域内のコンテナ輸送を増加させるのに伴い、コンテナ貨物の荷主は、より安く、より効率的なコンテナ輸送を求めようになり、釜山等の海外港湾へ

¹ 平成8年11月6日運輸大臣告示

² 貨物の生産消費地間の移動コストを我が国全体として最小化する港湾・ルートの選択がなされていること。

の直送、国際フィーダー輸送が増加するようになってきた。その結果、わが国発着のコンテナ貨物が海外のハブ港湾³において基幹航路に積み替えられる、いわゆる海外トランシップされるコンテナが増加している。図-2は国土交通省が5年毎に実施している全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果に基き推定した海外トランシップの比率であるが、平成5年には2%程度であったものが、平成15年には15%へと急激な増加を示しており、日本の国際コンテナ輸送が釜山や香港などの海外港湾への依存度を急速に高めていることがわかる。

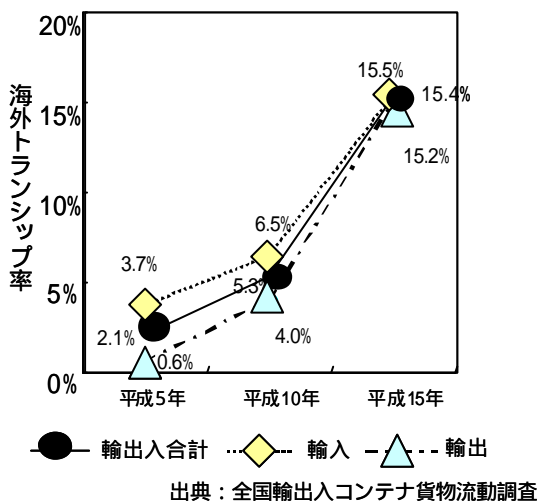


図-2 海外トランシップ比率の増加

シンガポールや釜山等のアジアの主要港がトランシップ貨物の取り扱い量を増大させながら規模の拡大とサービス水準の向上・コスト低減を図ってゆく中で、わが国の国際コンテナ港湾が国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワークから外れ、北米航路や欧州航路の大型船が日本に寄港する頻度が減少する恐れが高まっている。

館野(2004)によると、元来コンテナ輸送システムの一手段でしかなかったコンテナターミナルは、1990年代に入ってIT化の進展の中で資本集約的な独自の産業としての急成長を始め、今やコンテナ船社の手を離れ、相互に激しい競争を繰り広げているという。²⁾図-3は、館野が「コンテナターミナルオペレーターの大ビッグ4」と呼ぶハチソン、PSA

³ 大型コンテナ船が頻りに寄航する大規模なコンテナ港湾であり、周辺港湾に対してはフィーダー輸送網によってコンテナの収集・配送サービスを提供する。

APモラー、P&Oポーツの4社に、ユーロゲート(ハンブルグ)を加えた世界の5大ターミナルオペレーターの年間コンテナ取り扱い量(Throughput)の伸びを示す。これらの5社が世界各国で経営参加している港湾数はのべ90港、取り扱うコンテナ数は2002年時点で約世界のコンテナ取り扱い数の約40%に達するものと推定される。

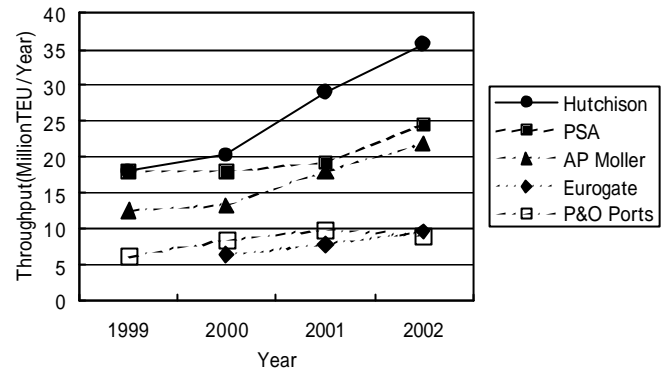
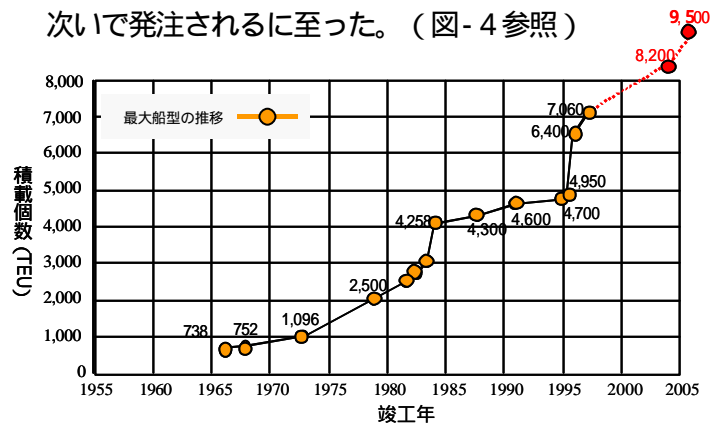


図-3 メガターミナルオペレーターの経営規模の拡大

またこの一方で、世界の期間航路に就航するコンテナ船の大型化が進展している。外航コンテナ船は1990年代中央を境にそれまでの4,000~5,000TEU級が6,000級を越える船型に大型化し、さらに2003年には積載量が8,000TEUを越えるコンテナ船が相次いで発注されるに至った。(図-4参照)



出典：池田良穂「1万TEU超大型コンテナ船の試航事例(2001.6.12超大型コンテナ船シンポジウム資料)」及び船社発表データより作成

図-4 コンテナ船の大型化の推移

上記から、今後の世界の期間航路の主力は8,000~9,000TEU級のコンテナ船になるものと考えられるが、これは満載喫水が14.5m、全長が350mに達するコンテナ船に対する港湾サービスがターミナルの側に求められることを意味し、これらを受け入れるコンテナバースについても水深-16m、延長400m、18列以上対応のポストパナマックス型ガントリークレーンを有することが最低限の施設要件となってくる。

3. わが国の国際コンテナ港湾の競争力の現状

日本発着コンテナの低コスト・多頻度輸送を確保するためには、コンテナターミナルのサービス水準の向上や港湾コストの低減を通じて、基幹航路に就航する大型コンテナ船のわが国への寄港頻度を維持する必要がある。

図-5は、40フィートコンテナ一個を取り扱うために要する港湾コストを、アジアの主要コンテナ港である釜山港及び高雄頂と東京港で比較したものである。

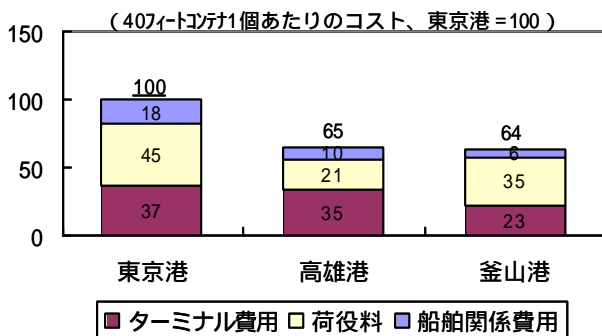


図-5 港湾コストの国際比較

各港の標準的な船舶の入出港からコンテナの積み降ろし、ヤードへの蔵置、搬出等に要する費用の標準的な値を40フィートコンテナ1個あたりで比較すると、東京港を100とした場合、高雄港65、釜山64となり、これらの日本の近隣港の港湾料金は概ね日本の三分の二であるといえ、ここに釜山港等のアジアの近隣港湾へわが国のコンテナ貨物がトランシップが増加する一因がある。⁴

またわが国の港湾は海外諸港に比べると、港湾における輸出入の手続きに長時間を要すると言われている。図-6は、わが国及び主要国港湾における輸入貨物について船舶の入港から貨物引取りまでに要する日数を比較したものである。図-6から容易に見て取れるように、わが国の港湾では税関等の手続きやターミナルからの貨物の搬出手続きに長時間を要することから、韓国の1.5倍、シンガポールの3倍

⁴ 一般に港湾費用は、入港料や水先料、タグボート使用料等の船舶関係費用、岸壁接岸料、ガントリークレーン及びコンテナヤード使用料等のターミナル費用、コンテナの積み降ろしやヤードにおけるコンテナ横持ちのための機械損料、人件費等からなる荷役費用から構成されるが、ターミナル費用の大半と荷役費用からなるコンテナ取り扱い料金は、ターミナルオペレーターが船会社から請け負う際の引き受け条件によって異なる。上記では、各港において関係者から行ったヒアリングに基づき、各費用の原価を推定して積み上げたもの。

以上の時間がかかり、港湾通過の迅速性の点でもサービス水準が劣っていることがわかる。

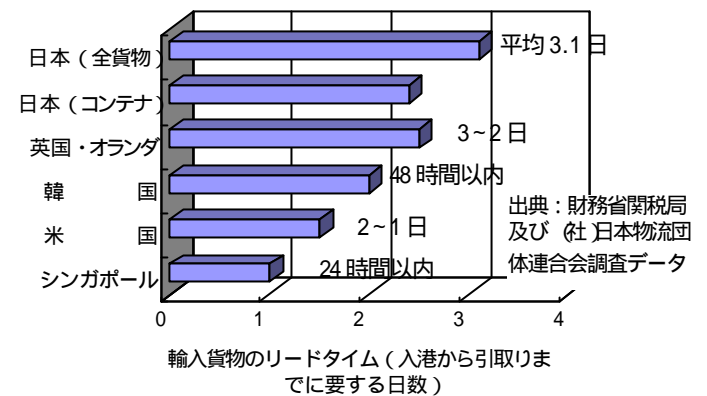


図-6 港湾のリードタイムの国際比較

4. スーパー中核港湾の概念

上記のような課題に対応するため、スーパー中核港湾の構想では、コンテナターミナル経営が、コンテナ船社の提供する海運輸送サービスの一部をなすコストセンターとしての位置付けから脱却して、それ自身が経営体としての独立性を有するプロフィットセンター化することを目指すこととした。そのための具体的手段として、

アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、i) 港湾コストを現状より約3割低減、ii) リードタイムを1日程度まで短縮、等の明確な運営目標を掲げ、従来からのバース単位でのターミナル運営から脱却して、少なくとも3バースの一体運営が可能な最少岸壁延長1,000m、大型コンテナ船への対応性の観点から岸壁水深15m以上及びターミナルの奥行き500m以上のハードを一事業者により運営し、年間100万TEU以上のコンテナ取り扱い量を確保する、

コンテナターミナルの形成を提唱し、「次世代高規格コンテナターミナル」と名づけた。次世代高規格コンテナターミナルはいわゆるコマースターミナルであり、高水準のコスト、サービスの提供によって多数の船社を顧客として誘致することが可能となり、シンガポールや香港のような巨大ターミナルの出現も視野に入る。むろん、専用ターミナル指向が強いマースク・シーランド社が、港湾コストの節減、専用ターミナルの確保及び埠頭管理会社への資本参加を求めて、2002年にシンガポール港から

タンジュン・ペラパス港に移転したことに象徴されるように、今やシンガポール型のコマースターミナル・ビジネスモデルが必ずしも万能ではなくなっている。一方、船社専用のターミナルでは、船社のアライアンス化の進展の中で、アライアンスを組む他の船社との共有化が進んでいる。このように世界のコンテナターミナルは、船社専用ターミナルとコマースターミナルの2つのビジネスモデルの中間にあって、それぞれが経営戦略を模索している。

5. スーパー中枢港湾の実現可能性

次世代高規格コンテナターミナルの競争力は、ITを活用した様々な顧客サービスの提供やターミナルオペレーターのマネジメント能力に強く依存し、単にそのコスト構造が改善されるのみでは競争力回復が果たされるとは言い難いものの、コンテナ港湾の競争力の最大要因としてしばしば港湾コストがあげられることに鑑み、本稿では、ターミナルの大規模化がコンテナターミナルのコスト構造にどのようなインパクトを与えるかを検討した。

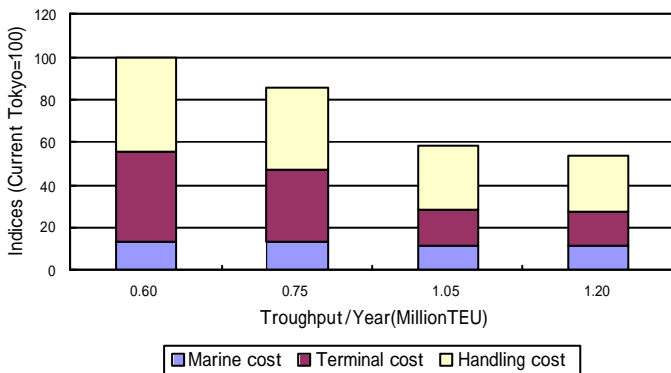


図-7 コスト構造の改善の可能性

図-7は、縦軸に3バース相当分の年間コンテナ取扱量を取り、次世代高規格コンテナターミナルが年間105万TEU~120万TEUを取り扱った場合を、現行のターミナル(1バースあたり20万TEU~25万TEU、3バースで60万TEU~75万TEU)と対比したもので、縦軸には港湾コストが指数化して示されている。次世代高規格コンテナターミナルでは、複数バースが一体的に運営されるため、管理塔、メンテナンスショップ、ゲート等が共同化され、施設面での規模の経済性が生かせる他、単位バースあたりのコンテナ取扱量を増やすことを通じて、コンテナ取り扱いの単位コストが大幅に削減可能と考えられ

釜山港等との競争ラインであるコストの30~40%削減が必ずしも不可能な目標ではないことがわかる。コスト削減効果は固定的経費の多いターミナルハード関連経費に大きく現れるが、荷役経費についても作業効率が向上することによって削減効果が期待できる。但しこの試算にはコンテナターミナルが24時間フル稼働するための荷役作業体制やピーク時需要への対応、夜間作業の自動化等の課題がまだ十分考慮されていないため、これらの点についての更なる検討が不可欠である。

また、これらのコスト削減効果が市場における現実の価格(料金)に反映されるためには、市場の独占性及び価格決定メカニズムの議論が必要である。斉藤(2003)は、インドネシア国タンジュンペラパス港の事例を用いて、コンテナターミナルオペレーターの私的独占が生じた場合の料金及びサービスへの影響を指摘している。³⁾スーパー中枢港湾に関する議論の過程でも、価格独占の防止の観点から、近接するターミナルオペレーター間の適切な競争が必要とされており、次世代高規格コンテナターミナルを軸とした透明性、公平性を有する競争の実現が、コスト削減効果が価格に波及する上で不可欠である。

6. あとがき

本稿においては、国土交通省において推進しているスーパー中枢港湾政策の背景、概念、可能性について報告した。冒頭述べた様に、ここに記述した内容は平成13年の交通政策審議会答申やスーパー中枢港湾選定委員会資料等国土交通省がこれまで公表してきた資料と若干異なる部分があり、これらの記述内容に係る全ての責任は筆者に属するものとしていただきたい。

参考文献

- 1) スーパー中枢港湾のあり方、スーパー中枢港湾選定委員会資料、www.ml.it.go.jp, 2002年12月
- 2) 館野美久: コンテナ・ターミナル-新たな覇権争い、海事プレス社, 2004年3月
- 3) 斉藤純: 分権と民営化にゆれるインドネシアの港湾、雑誌港湾、(社)日本港湾協会, 2003年7月

キーワード: コンテナ港湾政策、コンテナターミナル、競争、構造改革
正会員, 工学修士, MSc. 国土交通省港湾局
東京都千代田区霞ヶ関2-1-3, 03-5253-8670, ono-k2ea@ml.it.go.jp