

日本海側の港湾事情

富山県貿易・投資アドバイザー 野村 允

はじめに

昨年9月から10月にかけて、日本海側にあるいくつかの港湾を訪問する機会を得た。

近年、日本海沿岸諸県では、北東アジア地域——特に中国を中心に対岸諸国との経済交流の活発化を進める中で、海上輸送面では「コンテナ化」、「船舶の大型化」、「メインバースの大深水化」、「RO・RO船の導入化」が大きな潮流となっている。こうした流れの中で、日本海側の港湾が如何なる変化を示し、また地方港として今後どのような方向を指向しているのかを探ることが、今回の訪問目的であった。具体的には、港湾整備などハード面および対岸貿易、海上輸送ルート、ポートセールス活動などソフト面の現状・課題について、地方自治体および官民合同の港湾振興会などにヒアリングを行った。

本稿は、ヒアリングの中から訪問港に共通したハード・ソフト両面に対する取り組みおよび特徴的な動き、そして将来への抱負などを羅列したに過ぎない。ちなみに、対象港は北九州、下関、浜田、舞鶴の諸港と北陸3県の港湾であり、ヒアリング先は各地方自治体(港湾課など)、およびポートセールス活動を実施している組織などである。

1. 港湾および港湾周辺地区の整備状況

(1) 整備の現状

A 各港に共通した整備状況

- ①前述の海上輸送の大きな流れに対応して早くから港湾整備計画を策定し、その計画に沿って、現在整備を進めている港湾とさらなる港湾機能の充実を目指して現整備計画の改正を検討している港湾がある。

- ②各県内港湾の役割分担を指向し整備を進めている港湾がある。

例 福井県の場合、敦賀港——国際物流基地、福井港——エネルギー基地・工業港とする。

- ③港をいくつかの区域に分け、それぞれ役割分担を指向し整備を進めている港湾がある。

例 舞鶴港の場合、東港区域をフェリー基地を含む内貿港、西港区域を対岸貿易を中心とする外貿港とする。そのほか下関港など

- ④港湾施設の中で“中核”となる独自の施設を有する港湾がある。

例 伏木富山港——多目的国際ターミナル(新湊地区)、舞鶴港——FAZ施設、下関港——沖合人工島：国際物流基地(整備中)、北九州港——ひびきコンテナターミナル(整備中)

- ⑤各港で規模の大小を問わず整備されている事業としては、メインバースの整備(水深-13m~-14m)、コンテナ専用バースの拡張、危険物処理施設の整備、緑地帯の造成、港湾周辺アクセス道路網の整備、フェリー離発着バースの整備などがあげられる。

B 従来の概念を超えた新しい港づくり——北九州港——

- ①国際物流特区の指定(2004年)

- ②港湾と港湾周辺地区施設との一体化

例 「鉄道貨物ターミナル駅」設置による“シー&レール輸送”および北九州空港開設(2006/3)による“シー&エア輸送”の推進をはかる。

③「ひびきコンテナターミナル」(2005/4 供用開始)の中核的役割

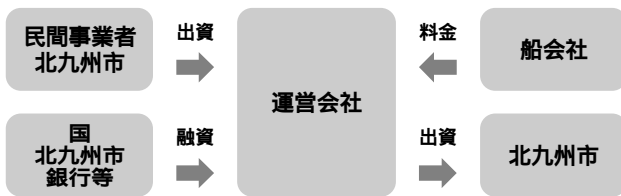
例 日本海側で唯一の水深 - 15mの大深水岸壁、業務運営管理にPFI手法の導入(図1)、海外メガターミナルオペレーターの参画(ジャパンPSA社)

(2) 今後の整備計画

A 現施設の拡充

①コンテナバースの延伸(伏木富山港、金沢

図1 北九州港のPFI事業の仕組み



資料：北九州市港湾関連資料

港など)

②コンテナヤードの拡張(伏木富山港、舞鶴港など)

③防波堤の延長(敦賀港)

B 新施設の整備

①産業廃棄物処理場の整備(七尾港など)

②耐震バースの強化(七尾港など)

③臨港道路網の拡張(伏木富山港、下関港など)

④港湾区域の機能分担化の検討(浜田港)

例 物流・エネルギー・生産区域の設定

⑤外貿フェリー、客船対応施設の整備(敦賀港など)

⑥ウォーターフロントの整備(下関港など)

2. 対岸貿易と海上輸送定期航路の状況

(1) 貿易の現状(2004年通関実績から)

A 概観

港湾別の対岸貿易のシェアは表1の通り、対

岸貿易のシェアは高い。中でも下関港が9割近くを占め、特に対韓貿易に特化している。浜田港の場合、規模は小さいが対口貿易(木材輸入)のウェートが顕著である。

B 国別

浜田港を除き各港湾とも中国、韓国のウェートが高いが、比較的バランスのとれているのが舞鶴港である。同港の場合、対北朝鮮貿易のウェートが高いのが特徴である(対岸貿易総額の17%)。近年、日朝関係の低迷を反映し貿易額、入港船隻数ともに減少したが、最近回復傾向にある。

北陸3県では、伏木富山港がトップを占めており、特に対口貿易は突出している。

C 貿易のパターン

①「輸出過多型」の港湾は、北九州、下関、伏木富山の諸港であり、「輸入過多型は」舞鶴、浜田、金沢の3港である。比較的輸出入バランスのとれているのが敦賀港といえよう(表1)。

②貿易パターンの変化は、伏木富山港に代表されるように、対岸諸国の経済・産業事情や各県の産業構造の変化、港湾周辺地域を中心とした集荷エリアの動き、海上輸送ルート(寄港を含め)の変更、地元企業の海外進出状況などいくつかの要因によって影響されるものと予測される。

D コンテナ貨物の取扱い状況

世界的なコンテナ化時代を迎え、対岸貿易においても各港湾のコンテナ貨物の取扱い量は逐年増加の一途を辿っている。

2004年の港湾別国際コンテナ貨物の取扱い量(定期航路別)は表2の通りである。この表から見て、国際コンテナ貨物の取扱い量は「コンテナ輸送定期航路」の存在が大きく影響することが窺われる。

表1 対岸貿易のシェア、貿易パターン

(単位：%)

港別	伏木富山	金沢	敦賀	舞鶴	浜田	下関	北九州
対岸貿易シェア	44.3	28.4	62.8	63.9	79.9	88.4	31.1
貿易パターン	輸出過多	輸入過多	輸出 輸入	輸入過多	輸入過多	輸出過多	輸出過多

注：対岸貿易シェア — 貿易総額に占める対岸貿易(中国、ロシア、韓国、北朝鮮)のシェア

資料：各港湾関連統計から作成

(2) 国際コンテナ輸送定期航路の状況

A 現状

表3の通り、各港湾とも韓国ルート便数が最も多く、釜山港をハブとした中国、東南アジア、欧米へのトランシップが活発である。

B 最近の動き

①便数の増減

近年、中国・東南アジア経済の好伸を背景に、韓国船社は自社の有する日韓サービスと

韓中サービスとの有機的な組み合わせ（日韓サービスの中国延航など）を進めている。各船社はコンテナ船の大型化とともに釜山港をハブとする中国、東南アジアへのサービスネットワークの拡大化を進める中で、日韓定期コンテナ航路の収支悪化を理由に、地方港に対し、提供スペースの縮小を促すなど大きな変化が生じている。

2005年における各港湾における便数の増減ケースは以下の通りである。

- a. 増便のケース 伏木富山港 — 東京船舶による韓国航路の開設、金沢港 — 中国航路の開設、北九州港 — 上海への直行航路の開設
- b. 減便のケース 伏木富山港 — 東南アジア航路(週/1便 月/1便)、舞鶴港 韓国航路(週/2便 週/1便)

②寄港地などの変更

敦賀港(丹東ルートの廃止)、浜田港、北九州港など。

③RO・RO船の運航

伏木富山港 — ロシア航路(新湊地区)、金沢港 — 北米航路、下関港 — 中国航路(フェリー)など。ちなみに、内航船の定期航路では、敦賀港(敦賀~苫小牧)がRO・RO船を導入している。

(3) 今後の展望

今回のヒアリング先では、今後の北東アジア地域との経済交流 — 特に対岸貿易および海上輸送航路などについての抱負(狙い) 課題を拝

表2 国際コンテナ取扱量(2004年) (単位: TEU, %)

港名	航路	取扱量	前年比
伏木富山	韓国	34,749	5.3
	中国	8,143	54.8
	TSCS	394	33.1
	東南アジア	9,262	20.9
	計	52,548	13.7
金沢	韓国	17,709	2.4
	計	17,709	2.4
敦賀	韓国	7,515	8.6
	中国	4,568	32.1
	計	12,083	11.5
舞鶴	韓国	3,356	4.0
	中国	3,334	212.8
	TSCS	0	-
	計	6,690	40.6
浜田	韓国	2,453	16.3
	計	2,453	16.3
下関	韓国	44,227	9.7
	中国	24,388	47.1
	計	68,615	4.6
北九州	韓国	68,986	5.5
	中国	161,357	0.2
	その他	176,908	6.9
	計	407,251	6.1

資料: ①「Warm Topic」北陸AJEC 2005/3
②各港湾ヒアリング資料から作成

表3 国際コンテナ輸送定期航路

	伏木富山	金沢	敦賀	舞鶴	浜田	下関	北九州
韓国	週4便	週3便	週2便	週1便	週1便	毎日(フェリー) 週 { 21便 6便	月52便
中国	週2便	週1便	週1便	週1便		週2便(フェリー) 週1便	月80便
ロシア	月1便			不定期 (ナホトカライン)			月1便
その他	東南アジア 月/1便	北米 月/1便					月47便

注: ①2005年8月末現在
②内航船定期航路 — 敦賀、舞鶴、下関、北九州港にあり
資料: 各港湾関連資料から作成

聴した。以下、ヒアリング内容を箇条書的に集約した。

A 対岸貿易振興の戦略

- ①対岸貿易向けの輸出入品の開発
- ②特有の地場産業の集積を高める
- ③企業誘致（外資企業も含め）の促進
- ④地元商社機能の充実
- ⑤効果あるポートセールス活動の促進
- ⑥小口貨物取扱いサービスの実施

上記課題への対応として、従来のようにそれぞれ個別に取り組むのではなく、官民^{こそ}挙って一体的に実施することが望ましいという声が強かった。

B 海上輸送ルートの拡充対応

- ①釜山港のハブ港としての役割をさらに活用して、フィード網の充実をはかる（各港湾共通した意向）
- ②今後とも対中貿易の活発化に伴い中国航路の拡充（北九州港）韓国船社による中国～韓国～下関港とのトライアングルルートの開設検討（下関港）
- ③TSCS航路（SLB輸送）の活用（伏木富山港、敦賀港、舞鶴港など）
- ④図們江ルート（羅津港、トロイツァー港の利用）への関心が高い（金沢港、浜田港）
- ⑤パルク貨物の定期配船化の実現（福井港など）
- ⑥モーダルシフトの流れの中で、“シー&レール”、“シー&エア”の輸送体系の構築に取り組む（下関港）

以上、各港湾はそれぞれが置かれている位置づけ（産業構造・集積度、集荷エリアとのアクセス、隣接港の存在など）を勘案する中で、港湾施設等の整備とともに貿易、輸送ルート^{ふしん}面で如何に自港の独自性を発揮させるかに腐心している姿勢を強く感じた。

3. ポートセールス活動の状況

(1) 現状

A 組織

- ①官民合同組織の設立（行政機関、地元荷役業者、経済団体、貿易関連企業など）
例 伏木富山港ポートセールス事業推進協議会、金沢港振興会、舞鶴港振興会など
- ②同一県内でも、港湾別に組織の存在
例 (社)敦賀港貿易振興会と福井港振興会など

B セールスの目的

- ①港湾の整備 — バースの延伸など
- ②定期航路（寄港を含め）の誘致
- ③自港の特性をPR — アクセス状況など
- ④企業誘致 — 港湾周辺地区への立地
- ⑤国際観光客の勧誘

C セールス先

- ①海外 — 中国、韓国を中心に進出日系企業、船社など
- ②国内 — 大都市圏・隣接県の貿易関連企業、経済団体などおよび地元の貿易関連企業、経済団体など

D セールス方法

- ①海外 — 自港のPR・情報交流のための懇談会、セミナー、展示会などの開催、港湾施設・アクセス状況・産業構成などの紹介パンフレットの作成、地元企業の海外視察など
- ②国内 — 海外とほぼ変わらないが、ユーザーへの「港湾利用調査」を実施して問題点を把握しているケースがある（伏木富山港）

E 助成制度

- ①港湾を利用してもらいながら利用拡大をはかるため、ユーザーへの助成制度を実施（敦賀港、福井港など）
- ②港湾の輸出入に係る野積場、コンテナ貨物に関連する港湾施設利用に減免措置を実施（島根県）

(2) 将来展望

A セールス目的

- ①周航型ルートの中で寄港を要請
- ②新航路の開拓（台湾ルートなど）および減便ルートの復活（東南アジア航路など）を検討
- ③循環型フェリー時代を迎え、観光フェリールートの開拓

B セールス先

- ①海外 — 中国、韓国、ロシア極東地域、図們江地域など
- ②国内 — 大都市圏の在日外国貿易関連企業、滋賀県米原市に開設予定の「国際大型物流センター」(SILC) など

C 地域・港湾間の連携について

- ①国際物流推進のための協力体制づくり（取引費用、手続きの簡素化についての制度面の協力、隣接港と連携した混載貨物の取り組み、ワンストップサービス化など）

例えば、「東南アジア経済交流推進機構」（2004年11月、北九州市・下関市両市商工会議所で構成）の中にある「ロジスティックス部会」（主幹事：韓国 - 仁川市、中国 - 青島市、日本 - 福岡市）の動きが注目されている。

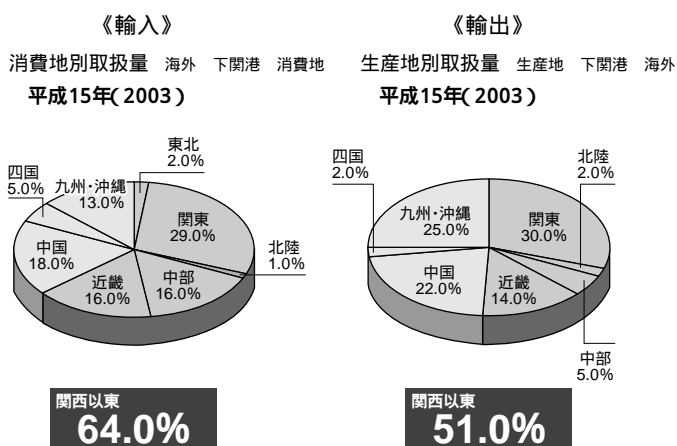
- ②地方自治体内での連携化の促進

例えば、地方自治体の港湾整備、物流・輸送、企業誘致などの担当セクション間の連携をはかるなど

おわりに — 地方港としての役割 —

これまで日本海側の極く限られた港湾について略述した。ちなみに、北海道および日本海側東北地方の港湾の動きについては、次のように仄聞している。酒田港の場合、北東アジア地域との交流促進を指向して「21世紀の北前船構想」をテーマに、具体的目標として“人流・物流機能”、“リサイクル機能”、“親水機能”、“防災機能”を有する酒田港の長期湾計画の策定が進められている。北海道では、石狩新港が外貿、小樽港が国内フェリ

図2 下関港 — 国際海上コンテナ貨物流動調査から —



ーといった形の役割分担が進められている中で、特に国内フェリーの活用（小樽～名古屋・下関など）を重視している。

以上のような日本海側の諸港湾の大雑把な動きの中から、各港湾では、北東アジア地域との経済交流のさらなる促進を目指し港湾整備といったハード面とともに、ソフト面における地方港としての役割（利便性の向上策など）について、さまざまな工夫をこらし対応しつつあるように思われた。以下、諸港湾が指向する対応を集約してみた。

- ①自港の有する優位性（ノウハウ）の活用 — モーダルシフト（陸上輸送 海上輸送）の流れの中で、自港のノウハウを活かし港湾周辺地区に企業誘致をはかる（金沢港） 図2の通りこれまでのエリアである関西以東からさらに東北・北海道まで集荷エリアを延ばす（下関港）など
- ②地域・港間の連携・協力の推進 — 内航船ルートの開拓・充実など地方港間でのネットワーク化の促進（下関港、石狩新港など）など
- ③港湾管理・運営体制の改善 — 荷役作業・通関時間等の改善、取扱費用等の低減、PFI手法の導入（北九州港）など
- ④北東アジア地域との国際交流の促進 — 姉妹都市、友好港関係、定期的国際会議（北陸・韓国経済交流会議など）の活用、観光流動の活発化、文化・学術交流の促進など多面的交流を指向。

以上