

第 1 回 2 限目

「環日本海の中で伏木富山港が 果たす役割－港湾間競争と連携－」

講師 富山高等専門学校（射水キャンパス）国際ビジネス学科

講師 岡本 勝規 氏

1. 港湾整備の選択と集中

今、港湾は非常にグローバルな国際競争にさらされている。日本政府は港湾に関して選択と集中を行い、何らかの特色のある、伸びる見込みのある港湾をピックアップして集中的な投資を行おうとしている。その選択と集中の柱になるのが国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾、日本海側拠点港の三つの構想である。このうち、比較的大きな港湾が国際コンテナ戦略港湾、やや中規模な港湾が国際バルク戦略港湾で、特に伏木富山港に絡んでくるのが日本海側拠点港である。



国際コンテナ戦略港湾とは、かつての横浜港や神戸港のようにコンテナが集まる大きな港湾を造って、日本国内のみならず、周辺諸国からもコンテナを集める一大集約拠点にしようという構想である。現在、国際的なコンテナ港としては、香港港、シンガポール港、釜山港が代表的で、中国の上海港、深圳港なども台頭してきている。かつてコンテナ取扱量が世界上位であった横浜港や神戸港は見る影もない。従って、世界中からコンテナが集まって散っていくような、拠点となるハブ港をもう一度日本に造れないかという政策が国際コンテナ戦略港湾である。

結論から言うと、既に京浜と阪神が国際コンテナ戦略港湾に選ばれている。京浜とは東京港と横浜港、および両者の間にある川崎港も合わせたもので、阪神は大阪港と神戸港を合わせたものである。ここで注目していただきたいのは、昔のように東京、横浜、神戸、

平成 22 年度 富山県大学連携協議会公開講座
第 1 回 2 限「環日本海の中で伏木富山港が果たす役割－港湾間競争と連携－」

大阪という分け方をせずに、京浜と阪神という形で一体的に運用しようという発想が出てきたことである。

二つ目の柱である国際バルク戦略港湾のバルクとは、ばら荷といわれる昔ながらの荷物のことである。バルクに該当するのは穀物、麦、石炭、石油、飲み物などで、コンテナとは荷姿が異なるので荷役の方法も異なる。そのため、コンテナとは別の戦略が必要だとして国土交通省が国際バルク戦略港湾を募集したところ、13 港が手を挙げた。現在選定中だが、国土交通大臣は「どれも見るに値しない計画なら、一つも選ばない可能性もある」と言っている。国土交通大臣が特に不満を述べたのは港湾間連携の部分である。国際コンテナ戦略港湾で見られた港湾間連携が国際バルク戦略港湾には見られないことを不満に思っているようだ。

三つ目の柱である日本海側拠点港に関しては、幾つといった数は明示されていないし、まだ公式に走りだしたわけでもない。しかしながら、恐らく今後は拠点港の整備が進むものとして、いろいろな記事が新聞紙上をにぎわせている。

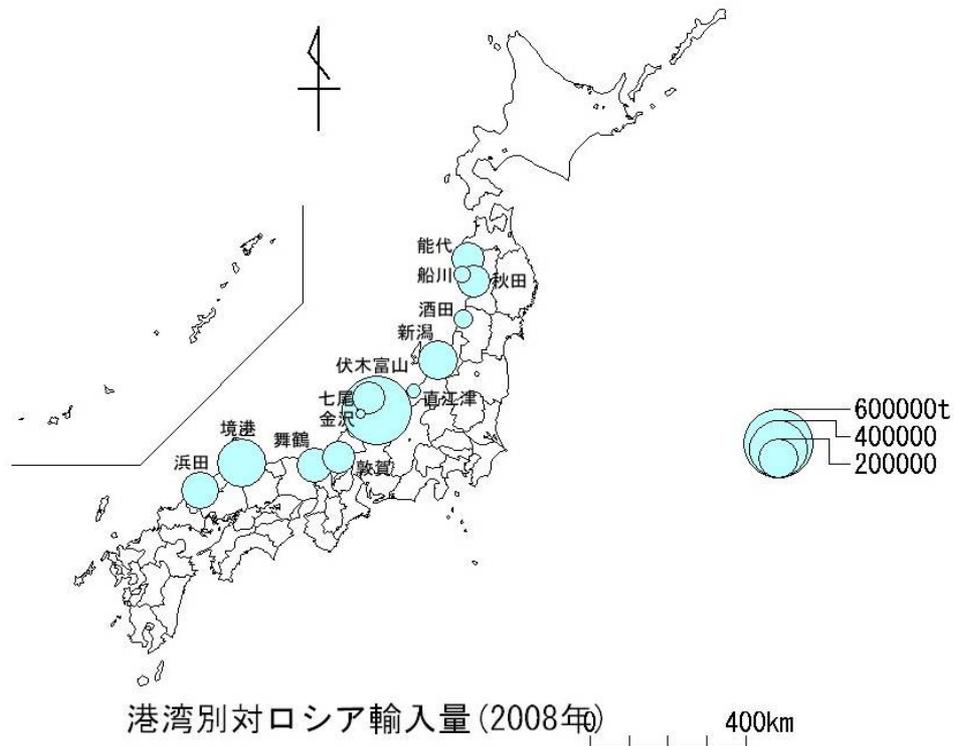
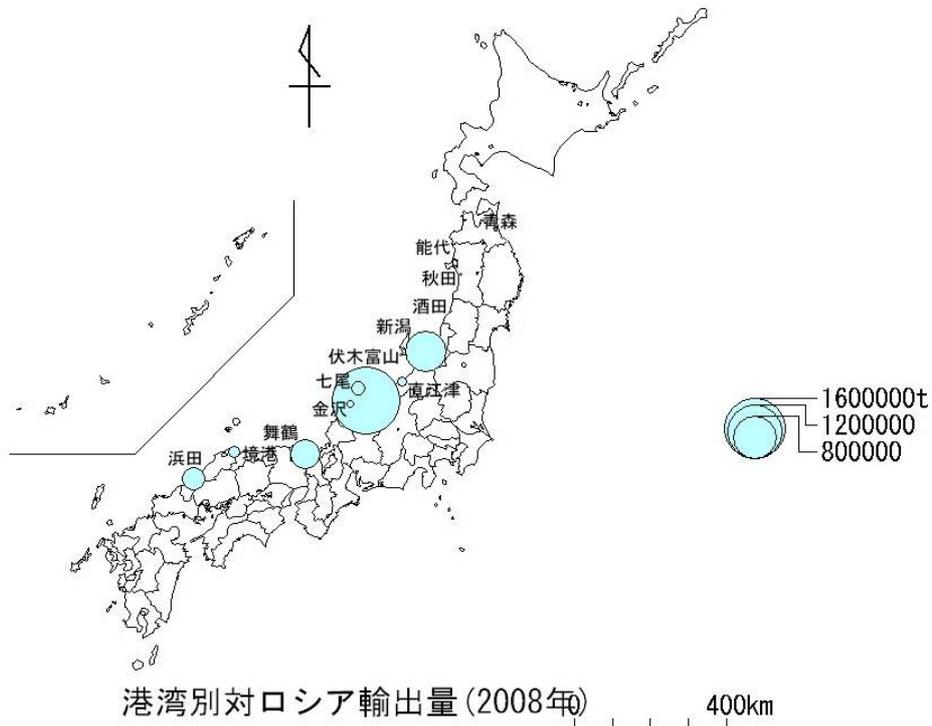
2. 伏木富山港の位置付け

港にもいろいろ種類があり、国土交通省管轄の貿易や貨物をメインにした港以外にも農林水産省が管轄している漁港など、縦割りでいろいろ色分けされているが、今日お話しするのは国土交通省管轄の貨物を取り扱う港に関してである。

国土交通省管轄の港は大きく分けて三つの格付けがなされている。格が一番高い港は特定重要港湾で、2 番目に格が高い港は重要港湾と呼ばれ、その下に地方港湾がある。特定重要港湾には非常に規模の大きな横浜港や神戸港が指定されているが、日本海側でも新潟港と伏木富山港が指定されている。この二つの港のほか、日本海側にはかつて 20 の重要港湾があったが、福井港は 2001 年に地方港湾へ格下げされ、現在、日本海側の重要港湾は 19 港となっている。

ロシアとの貿易量は、過去、輸入に関しては伏木富山港が日本海側では抜きんで大きな規模を誇っていた。輸出に関してはどこの港も大して大きくない。韓国との貿易量は、過去、輸出に関しては各港で大した差はないし、現在もあまり変わっていない。輸入に関しては、新潟港が少し大きいものの、それほどの規模ではない。中国との貿易量については、過去、輸出は各港ともあまり振るっていない。輸入に関しては 80 年代に伏木富山港が日本海側の中では抜きんでた取扱量を誇っていた。しかし 1998 年には縮小し、増えてきた新潟港と変わらない状態になっている。

3. 太平洋側地域と日本海側地域の比較



1986年と1998年の日本海側におけるロシアとの貿易量を神戸港や横浜港と比較すると、特に輸入に関してははるかに規模が大きいことが分かる。それに対して韓国や中国との貿易は、日本海側で扱っている貿易量を全部集めても横浜港や神戸港を下回るような状況なので、ロシアとの圧倒的な貿易量が余計に目立つわけである。そのロシアとの圧倒的な貿易

**平成 22 年度 富山県大学連携協議会公開講座
第 1 回 2 限「環日本海の中で伏木富山港が果たす役割－港湾間競争と連携－」**

易量の多くを稼ぎ出しているのが伏木富山港であり、そこが伏木富山港の強みでもある。

しかし、世界的に見ると横浜港も神戸港も、もう巨大な存在ではない。日本には東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、関門港（門司+下関）という六つの主要な港があるが、今はその 6 大港のコンテナ取扱量を全部合わせても釜山港に勝てない状態だ。

その釜山港から日本海側の重要港湾に、網目のようにフィーダー航路と呼ばれる定期コンテナ航路が延びている。これは自港のコンテナ埠頭を稼働させようとして、それぞれの港がコンテナ航路を呼んできたためである。日本海側でコンテナ航路を誘致しようとして最初に目が向くのは、巨大なコンテナ港湾である釜山港にならざるを得ない。釜山港は、直近のデータでは世界で 5 番目に大きなコンテナ港湾で、基幹航路と呼ばれる物流網のメーンとなる航路を持っている。アメリカやヨーロッパへ向けて巨大コンテナ船がどんどん出港する港になっており、富山県をはじめ日本海側各地で作った製品をアメリカやヨーロッパへ向かわせるには釜山港で積み替えるのが便利だとして、日本海側各港へ航路を引っ張ってきたのである。

そうすると、今までは名古屋港、大阪港、神戸港、横浜港を経由していた貨物が、釜山港経由で出ていくことになる。これは日本海側の地方港湾にとっては自港の活性化のためにはやむを得ない話だが、当然神戸港や横浜港の地位は低下する。

そこで問題なのは、最初にご紹介した国際コンテナ戦略港湾の考え方である。国土交通省はコンテナを集約して出す拠点となるような港湾を国内に一つか二つ造りたいと思っているが、その一方で地方港活性化のためには日本海側の港から釜山港へ直接出さざるえない。つまり、考え方が矛盾することになる。

今後、国土交通省は国際コンテナ戦略港湾となった阪神と京浜を活性化させるために地方港をどう扱うつもりなのか。もしかすると釜山港へ直接出すのはやめろなどと言うかもしれない。私が懸念しているのは、京浜や阪神に国際コンテナ戦略港湾を造る過程で、地方港湾の切り捨て、ないしは累が及ぶことだ。単に投資が減るだけならまだしも、地方港が国際的な貿易港として生きていくための戦略に横やりが入らないか、心配になってくる。

4. 伏木富山港の現状

2008 年の資料を使って現状をご説明しよう。港湾統計から作成したデータを見ると、対ロシア輸出量では伏木富山港が目立っている。1998 年時点では、日本海側からロシアへ輸出される量は寂しいものだったが、2008 年には新潟港や舞鶴港、浜田港などからもかなりの量を出すようになってきている。とりわけ大きいのは伏木富山港である。このロシアへの輸出量の爆発的な伸びをもたらしたのは中古車である。

**平成 22 年度 富山県大学連携協議会公開講座
第 1 回 2 限「環日本海の中で伏木富山港が果たす役割－港湾間競争と連携－」**

輸入量に関しても、伏木富山港は突出している。過去も北洋材の貿易で、伏木富山港は他の港に抜kindで輸入量が多かったが、直近の 2008 年においても相変わらず輸入量が突出して多い。しかし、北洋材の輸入関税が値上げされたため、量自体は減っている。

ロシア以外はどうか。例えば韓国に関して言えば、直近のデータでは新潟港と伏木富山港がいい勝負をしている。輸入に関して言えば伏木富山港の方が少し上回っているから有利かと思えば、今度は秋田港が伸びてきている。日本海側の拠点港を選ぼうとするときには難しいところだろう。

中国への輸出量に関しても、新潟港と伏木富山港が横一線という感じである。秋田港も結構あるし、金沢港は港の横にコマツが工場を建てたため、非常に脅威である。

結局、伏木富山港が強調すべきはロシアとの関係であろう。それ以外の国との関係では不利、もしくは横一線かもしれない。ただ、はっきりと言えることは、中国との関係や韓国との関係は、太平洋側の港から見れば微々たるものだということである。

しかしながら、少し懸念材料もある。それは過去の大きな変化である。つい先日、富山県知事が国土交通省を訪ね、日本海側の拠点港として伏木富山港を選んでほしいと申し入れをされた。そのときに理由として挙げられたのは、輸出入のバランスがいいことだった。伏木富山港の輸出入のバランスが現在いいことは確かだが、今後もいいとは限らない。今、富山県は輸出入のバランスの善し悪しを 2008 年の統計で説明しているようだが、今は扱われなくなっている品目があることに注意すべきである。その一つが原油で、かつては日本海石油が扱っていたが、製油所を閉鎖したために輸入されなくなってしまった。

原木についても、北洋材の取扱がほぼ消えたような状態だ。2007 年 7 月まで北洋材の輸出関税は 6.5%だったが、その後、ロシア側が輸出関税を段階的に上げ、現在は 25%となったため、価格が上昇して競争力を失ってしまった。

さらに木材チップも、高岡にあった日本製紙が撤退し、木材チップを今輸入しているのは中越パルプだけで、取扱量が減ってきている。

頼みの綱は、射水の堀岡にある北陸電力新港火力発電所に入ってくる石炭である。しかし、あの発電所は新港を開港した辺りにできた発電所なので、更新の時期を迎えようとしている。いつまで稼働するか心配であり、結局は石川県の志賀原発の稼働次第だろう。

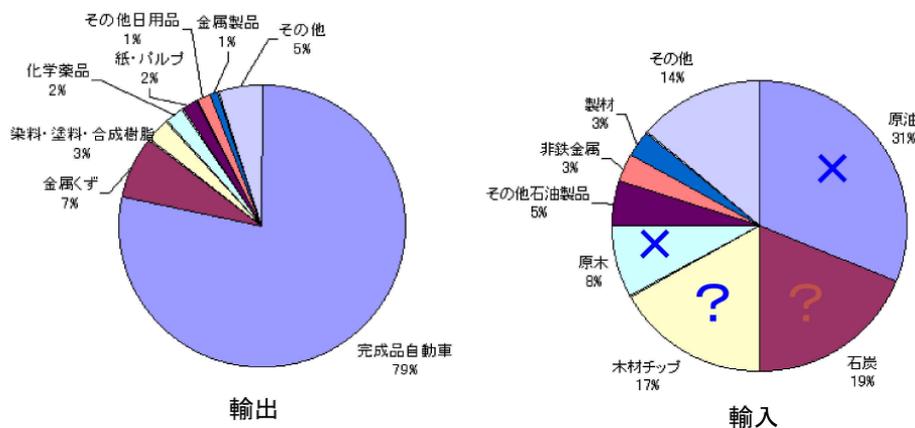
輸出に関してはさらにひどい。伏木富山港の輸出量のうち、8 割を中古車が占めている。中古車がロシアへ多く輸出されていた理由については諸説あるが、一番有力な説は、ロシアから北洋材を船に積んで持ってきて、北洋材を下ろして空いたところに中古車を積んで帰っていたという説だ。ところが、関税が値上がりして北洋材があまり入ってこなくなりました。そこで中古車業者自らが RORO 船を用立て、中古車を積んで輸出し始めた。帰

第 1 回 2 限「環日本海の中で伏木富山港が果たす役割—港湾間競争と連携—」

りは空で帰ってきても 2008 年ごろはもうかっていたが、今はロシアが中古車に対する関税を上げたため、中古車の輸出は本当に駄目になってしまった。ロシア政府としては自国内の自動車産業の保護という立場から、さらに関税を上げるという話があるが、幾つかの中古車業者に聞いたところ、輸出できなくなった理由は関税だけでもないようだ。つまり、リーマンショックでルーブルが安くなり、相対的に中古車の価格が上昇するとともに、ロシアの金融システムががたがたになり、中古車を買うときにローンが組めなくなったのである。ここ数カ月は持ち直しているが、それはこの 9 月にロシアが中古車の輸入規制を敷き、日本車を全面的に輸入禁止にする措置を取るという話があったからだ。その駆け込みで、ここ数カ月間は中古車が多く出ていたが、結局この輸入禁止措置はなくなった。

恐らく富山県は 2008 年の統計を見てバランスがいいと宣伝されているのだろうが、日本海側の拠点港の選定については 2009 年の統計が出る前に決着した方がいいだろう。

伏木富山港における品目別輸出入量(2007年)



5. 伏木富山港の可能性

日本海側の拠点港を目指すことに関して私自身の考え方を言えば、バランスうんぬんよりもこれまでのロシアとのつながりを強調すべきである。とりわけ国際コンテナ戦略港湾との関係から言えば、地方港がみんな釜山港にぶら下がっている現状について、国際コンテナ戦略港湾の政策と矛盾してきていることを指摘した上で、伏木富山港がこれまでロシアと培ってきた経験とポテンシャルをより強調された方がよいのではないかな。

もう一つお話ししておきたいのは、国際バルク戦略港湾の話で国土交通省からあった、

平成 22 年度 富山県大学連携協議会公開講座
第 1 回 2 限「環日本海の中で伏木富山港が果たす役割－港湾間競争と連携－」

港湾間連携という案についてである。太平洋側の港から見れば、日本海側の港は小さなパイを分け合っけんかしているような具合である。現時点では、日本海側の拠点港は一つか二つになるだろう。二つ選ばれれば結構なことだが、もし一つなら、どうすれば新潟港に対抗できるかが課題になる。政治が決めることなので分からないが、どこの港も拠点港になることを虎視眈々と狙っている。国土交通省が一つの選定の観点として港湾間連携を挙げているということは、隣の港と手を結び、共に勝つという戦略が求められているということである。既に京浜も阪神も国際コンテナ戦略港湾という形で連携している。当然そういうことが日本海側でも考えられてもよいのではないか。

そこで私から一つ提案したいのは、北陸港や日本海港を考えてみることである。強力なライバルである新潟港に対抗することを考えたときには、例えば伏木富山港と金沢港で一体となって運動することも考えられる。東へ向かうときには伏木富山港を利用し、西に向かうときには金沢港を利用すれば、わざわざ能登半島を回らなくていい。実際、利用する側からすれば、港が細かく分かれていることにあまり意味はない。例えば名古屋港は名古屋港管理組合が一体的に運用しているので非常に使い勝手が良いという評判である。そういったことを北陸でも考えたらいいのではないか。新潟港に先んじて、伏木富山港と金沢港と七尾港で連携することを考えてもいいだろう。

そのときにネックになるのは実際に現場で働かれている方に影響が及ぶことである。今、各港にはそれぞれ港湾運送会社がある。伏木港、富山港(岩瀬)、金沢港の港湾運送会社も別々である。もし港を一体的に運用することになると、港湾運送会社の再編も視野にはいるかもしれない。そうなる少し軋轢があるだろうが、そこは同業者組合を作るなどして、ぜひとも乗り越えていてもらいたい。

日本海側の拠点港を目指すのであれば、釜山港に依存している状況から脱却するためにロシアとの関係を活用してほしい。そして、金沢港や七尾港と港湾間連携を図ることで伏木富山港に注目が集まるだろうということを繰り返し申し上げて、まとめとしたい。