

経済成長の要 日本 の 主要港

日本経済再生に向けて政府が推し進める成長戦略において、「日本の港湾の強化」が重要な施策の一つに位置づけられている。国土交通省では欧米の主要港などを結ぶ国際基幹航路の寄港を維持・拡大することを目的に「国際コンテナ戦略港湾」政策を推進。東京港、川崎港、横浜港の三つの港からなる「京浜港」、大阪港、神戸港の二つの港からなる「阪神港」を国際コンテナ戦略港湾に選定し、港湾運営会社の民営化や港湾整備の重点投資などを進め、激化する国際競争に勝ち残ることを目指している。

国際コンテナ戦略港湾

京浜・阪神2港に集中

取扱貨物量の減少などにより、国際基幹航路の直接寄港が少なくなると、国内に立地する企業が海外の港湾を経由して輸送することになる。これは直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失うことにつながり、結果的に海外経由ルートへの運賃も高騰することになる。また積み替えによる遅延や貨物が痛むリスクも大きくなる。海上貨物輸送ルートの弱体化は、国内産業の空洞化を招く一因にもなる。

日本の港湾強化が経済成長には欠かせない要素となることから、安倍首相が6月に打ち出した新たな経済成長戦略「日本再興戦略」にも国際コンテナ戦略港湾政策の推進が盛り込まれた。国交省はこれを受けて、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を7月に設置。ここでも進められた国際コンテナ戦略港湾政策をさらに深化させるとともに、国、港湾管理者、港湾運営会社、港湾関係者が取り組むべき課題を明確にし、具体的な取り組みを加速させている。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の座長には梶山弘志国土交通副大臣が就任。委員として久保昌三曰

本港運営协会会长、鈴木修曰、本船主協会副会長、横浜港埠頭の髙島正之社長などが参加している。推進委員会では国際コンテナ戦略港湾である京浜港と阪神港に内航船で貨物を集める「集荷」港湾周辺に企業誘致などを進め海上貨物を増やす「創荷」、海外の港湾との国際競争に勝ち抜くための「競争力強化」の三つを柱に議論が進められている。国際コンテナ戦略港湾に関する施策は以前から行われていたが、ここに来て取り組みが加速しているのは、政権交代に加え、中国や韓国の港湾における取扱貨物量が急激に拡大し、日本の港湾の存在が小さくなっているという危機感が背景にある。

アジアの主要港の2012年のコンテナ取扱個数は、上海が3258万TEU（1TEUは20フィート1個）とトップ。次いでシンガポール、香港、深圳、釜山と中国と韓国の港が続いている。日本の港では東京港が469万TEUで最高だが、順位は29位と低位。貨物量は上海の7分の1に止まっている。



現在民営化した各港の埠頭会社を「特例港湾運営会社」に指定すると、国や港湾管理者が所有する港湾内のコンテナターミナルなどの運営を目指す。

こうした取り組みは港湾施設であるコンテナターミナルの運営が、所有者によって別々に行われていたため、必ずしも効率的とは言えなかったことの反省に立ったものだ。港湾施設を効率的に運営することで利用料の低減など国際競争力の強化を図り、上海港や釜山港などにも対抗することは戦略の柱であり、民間の視点を取り入れて港湾の経営を効率化することは、必要とされている。

運営の効率化が必要に（東京港大井町埠頭、①京浜大井町埠頭、②商船三井提供③日本郵船提供）

行政財産の貸し付けられるようになる。自社で所有する施設と合わせて一体運営することで、効率的な港湾の運営を目指す。

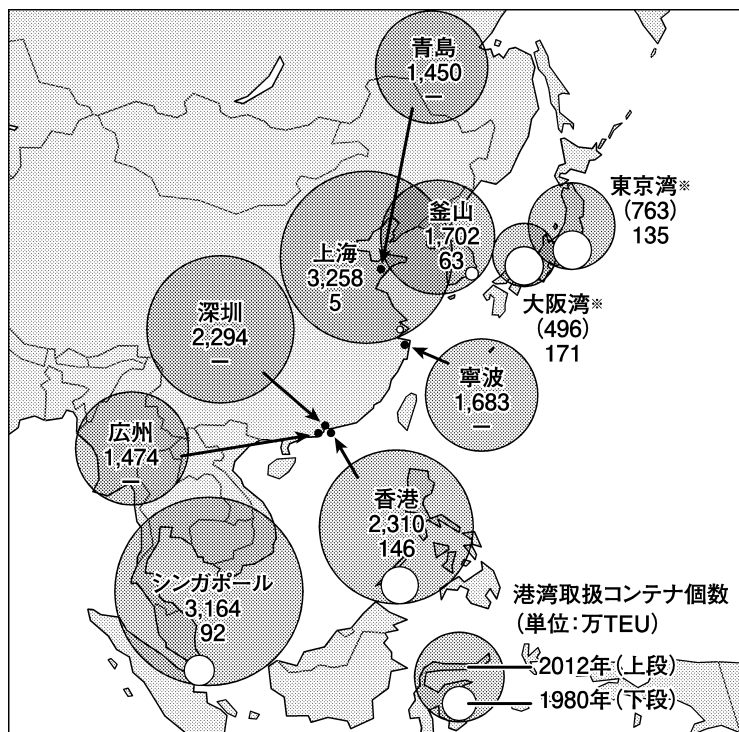
その一つが統合会社の民営化。統合会社は、民間出資の割合が少なくない。大きな目的の一つである「民の視点での戦略的港湾運営」の実現が難しくなる。統合会社の経営体制として、どのような形が望ましいのか、今後さらに議論されることになりそうだ。

このほか国交省は「集荷」の取り組みとして、国

民営化し国際競争力強化

アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

アジア主要港のコンテナ取扱個数



※東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港、神戸港。上段の数値はともに2011年の取扱量

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

1980年	(万TEU)	2012年(速報値)	(万TEU)
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	195	1(1) 上海	3,258
2 ロッテルダム	190	2(2) シンガポール	3,165
3 香港	146	3(3) 香港	2,310
4 神戶	146	4(4) 深圳	2,294
5 高雄	98	5(5) 釜山	1,702
6 シンガポール	92	6(6) 寧波	1,683
7 サンファン	85	7(7) 広州	1,474
8 ロングビーチ	82	8(8) 青島	1,450
9 ハンブルク	78	9(9) ドバイ	1,328
10 オークランド	78	10(11) 天津	1,229
13 横浜	72	29(27) 東京	469
16 釜山	63	(40) 横浜	(308)
18 東京	63	(47) 名古屋	(262)
39 大阪	25	(52) 大阪	(249)
46 名古屋	21	(53) 神戸	(247)

(注) 数値はいずれも外内貿を含む。ランキングの()内は2010年の順位。12年の30位以下については11年の取扱量。(国土交通省資料より作成)

名古屋港



名古屋港は1907年、水域(8194万平方メートル)に開港。4市1村(名古屋、東海市、知多市、弥重町、飛島村)にわたる広大な陸域(4215万平方メートル)を有する。2012年の総取扱貨物は160万トン、取扱貨物のみならず、バルク貨物や完成自動車を取り扱う総合港湾として、アジアの成長を取り込み、わが国の経済と産業の成長をけん引する「国際産業ハブ港」の実現を目指している。これに向けて現在、コンテナターミナルの民営化の推進や道路整備によるアクセス強化、国際バルク戦略港湾施策などの取り組みが進められている。

また、安全・安心を支える港として東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模災害に対応した防災体制を強化している。災害に強いまちづくりと一体となった安心できる港を目指したハード・ソフト両面からの防災機能の充実強化が図られている。

中部圏の産業と暮らしを支える

名古屋港は1907年、水域(8194万平方メートル)に開港。4市1村(名古屋、東海市、知多市、弥重町、飛島村)にわたる広大な陸域(4215万平方メートル)を有する。2012年の総取扱貨物は160万トン、取扱貨物のみならず、バルク貨物や完成自動車を取り扱う総合港湾として、アジアの成長を取り込み、わが国の経済と産業の成長をけん引する「国際産業ハブ港」の実現を目指している。これに向けて現在、コンテナターミナルの民営化の推進や道路整備によるアクセス強化、国際バルク戦略港湾施策などの取り組みが進められている。

コンテナ

バルク

完成自動車

外貿コンテナ取扱貨物量日本一

国際バルク戦略港湾に選定

輸出台数日本一

総取扱貨物量・貿易額ともに日本一

総合港湾 **名古屋港**

～国際産業ハブ港を目指して～

飛島ふ頭南側コンテナターミナル
日本初のIT・自動化コンテナターミナル

欧州・北米
航路

鍋田ふ頭コンテナターミナル
最新荷役機械導入・3バース一体運営

中国
アジア航路

名古屋港管理組合

http://www.port-of-nagoya.jp/

〒455-0033 名古屋市港区港町1番11号
TEL:052-654-7839 FAX:052-654-7990