

規制緩和は着々と進んでいるが……

港湾運送事業は規制緩和の遅れた分野というイメージが強い。大量の輸出入貨物を扱う関係上、守るべきルールはたしかに多い。しかし、法律上の事業規制の緩和はそれなりに進んでいる。

近年では二〇〇〇年十一月に施行された「港湾運送事業法」の改正が大きい。このとき政府は、全国の港に先行するかたちで主要九港（東京、横浜、名古屋、神戸など）の港運事業の需給調整を廃止した。事業への参入手続きを免許制から許可制に移行し、料金も認可制から届出制に改めた。

この規制緩和は、九六年の行政改革委員会の議論と、その後の総合物流施策大綱の方針に依って実施された。背景には、香港、シンガポール、釜山などアジアの主要港の台頭と、その裏返しとしての日本の港湾の競争力低下があった。この状況を変えるため、主要港の運営に競争原理の導入を促したのである。

それなりの成果は出た。財務省によると、九〇年頃に一週間に要していた輸入コンテナの入港から引き取りに要するリードタイムは、現在では平均二・三日程度まで短縮されている。シンガポールの「二四時間以内」と比べるとまだ彼我の差は大きい。前進していることは間違いない。二〇〇一年には、港湾運送業の労使間で二四時間荷役を認める合意がなされ、正月を除く年間三六四日稼働の可能性も出てきた。

ある荷主企業の物流マネジャーも、「以前に比べれば港湾の使い勝手はよくなった」と評価する。ただし「荷主の立場では、リードタイムの平均値が二日に短縮したと言われても実はあまり意味がない。平均値が二日だとしても、バラツキがあって四日かかることもあるようでは結局は四日分の在庫を持たざるをえな

第3部

港 湾——ユーザー本位の港をめざす

日本の物流業のなかで港湾関連事業は近代化が遅れている。そのツケが、主要港の国際的な地位の低下としてますます顕在化してきた。現状を打開するために国交省は今年7月、港湾経済課を新設。矢継ぎ早に施策を打ち出して港湾行政のテコ入れを図っている。めざすは利用者ニーズに応えられる港の実現だ。（岡山宏之）

い」と現状への不満も漏らす。

実際、日本の港湾の相対的な競争力は二〇〇〇年以降さらに低下してしまっている。次ページに、一九八〇年と二〇〇四年のアジアの主要港のコンテナ取扱量を比較した図を掲載した。この四半世紀で、日本の港の国際的地位がいかに低下したかが如実に示されている。さらに図中にはないが、規制緩和がなされて以降の二〇〇一年の実績値と、現在の数値を比較してみると問題の深刻さが分かる。

第一位の香港の二〇〇四年の取扱量は、二〇〇一年比で三・九百万TEU（二〇フイートコンテナ換算）増えた。シンガポールは五・一百万TEU増、釜山も三・五百万TEU増。中国シフトの恩恵を受けた上海は八・二百万TEUも急増している。一方、日本の主要港も、東京が八一万TEU増で、横浜が一七・七万TEU増と伸びてはいるが、桁が違う。神戸については五・四万TEUのマイナスだ。

トランシップ（通過貨物）の多いアジアのハブ港では、一部の取扱量がダブルカウントされている点は考慮する必要がある。それを差し引いても伸び幅は圧倒的だ。上海にいたっては、昨年だけでほぼ東京港の年間取扱量に匹敵する物量を増やした。日本の主要港の競争力低下は依然として止まっていない。

覚悟もあらたに港湾行政を転換

港湾の国際競争力が落ちると、将来的には荷主企業の競争力低下を引きおこす。日本の港と海外を直接結んでいる航路が、たとえば日本→釜山→海外という具合にアジアのハブ港経由に変われることを、港湾の世界では「フィーダー港化」という。これは日本の荷主にとっては、リードタイムが伸び、物流コストが上昇してしまうことを意味している。

物流行政の新常識

国交省の試算によると、もし日本の港が完全にフィーター港化してしまったとしたら、輸入品の製品価格は二〜五%上昇する。輸出コストも上昇するため、日本発の製品の国際競争力が低下し、一〇年間で三〜四兆円の輸出減につながる可能性があるという。こうした事態を荷主企業が放置するとは思えないため、国内産業の一層の海外流出が避けられなくなる。

現状を重くみた国交省は、改めて港湾行政のテコ入れを図った。今年五月に成立した「港湾活性化法」（改正港湾法）では、京浜、伊勢湾、阪神の主要三港を「スーパー中枢港湾」に指定し、アジアの主要港に匹敵する競争力をつけさせようとしている。港運事業の規制緩和も、二〇〇〇年の主要九港から一歩進めて全国に拡大する。さらに夜間入港規制の緩和など、施策を矢継ぎ早に繰り出している。三〜五年後をメドに港湾コストを三割減らし、リードタイムは二四時間以内というユーザー本位の港の実現をめざす。

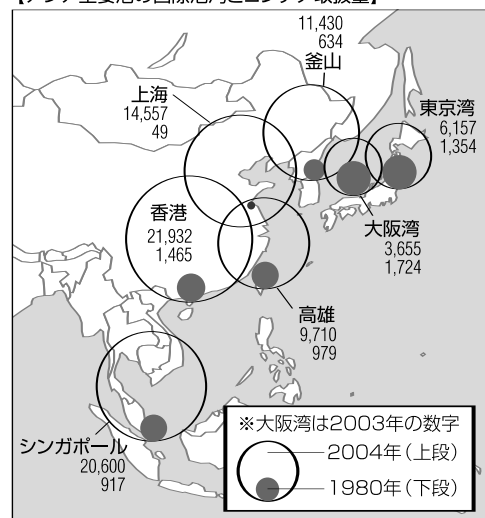
港湾行政の組織も大幅に見直した。今年七月に港湾局に港湾経済課を新設し、港運事業を管轄していた海事局港運課をここに移管。インフラ整備やIT化の推進部門も新セクションに集約して、港湾に関するハードとソフトの行政を一元化した。

身内に潜むムダにもメスを入れている。これまで港湾の実務管理は、地方自治体などを母体とする各地の埠頭公社に委ねてきた。これがスーパー中枢港湾プロジェクトでは、国が自ら現場運営に口を挟んで公社業務の効率化を主導している。「まずは官が自ら血を流す姿勢を見せなければ、本気度が伝わらず日本の港湾は変わらない」（港湾経済課の安部賢課長補佐）という覚悟のあらわれた。

港湾コストが高止まりしている理由として、港運事業者の多くは、埠頭公社によるターミナルコストや入

アジア諸港に比べて相対的地位が低下している日本の港湾

【アジア主要港の国際港湾とコンテナ取扱量】



出典) CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年) March 2005 Containersation International (2005年)

我が国の主要港の相対的地位の低下

1980年 (単位:千TEU)

順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オー克蘭ド	782
13	横浜	722
16	釜山	634
18	東京	632
46	名古屋	206

2004年 (単位:千TEU)

順位	港名	取扱量
1(1)	香港	21,932
2(2)	シンガポール	20,600
3(3)	上海	14,557
4(4)	深圳	13,650
5(5)	釜山	11,430
6(6)	高雄	9,710
7(8)	ロッテルダム	8,300
8(7)	ロサンゼルス	7,321
9(9)	ハンブルク	7,003
10(11)	ドバイ	6,429
	京浜港	6,157
	阪神港	3,656
20(17)	東京	3,580
29(27)	横浜	2,577
※(31)	名古屋	2,074
※(32)	神戸	2,046
※(47)	大阪	1,610

出典) CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK (1980年及び2005年) March 2005 Containersation International (2003年)

注1) 名古屋港、神戸港、大阪港のコンテナ取扱量は、2003年の数字
 ※は、順位は不明 ()内は2003年の順位
 資料: 国土交通省

出港料の高さが一因と主張している。港湾経済課としては、まず官のコストを引き下げ、次の段階で港運業者自身の努力を引き出した考えだ。その上で、名目上は可能になった日曜荷役や二四時間稼働が、民間主導で拡大していくことを期待している。

国際物流の関係者が直視すべき現実

もともと、時間外業務が一部でしか実施されないことについても港湾運送業者なりの言い分がある。港運事業に携わった経験が長く『港運実務の解説』という著書もある田村郁夫氏は、日曜荷役などが進まない理由をこう指摘する。「港運業者だってやる気はある。だが現状では物量が中途半端にしか集まらないことが多く、クレーンを動かしても採算がとれない」

この言葉が示すように、港湾活性化の取り組みが行政の思惑通りに進むかどうかはまだ分からない。さらに依然として港湾に灰色のイメージがつきまとっていることも事実だ。それでも国際物流の関係者が港湾から目を背けては仕事にならない。逆にかけて巧く業務をさげば、ライバルとの差別化を図れる。

日本の港湾の一面を知るうえで格好の教科書をお勧めしたい。横浜港を地盤とする有力港湾荷役業者、藤木企業の藤木幸夫会長の著書『ミナトのせがれ』という本だ。日本で七〇年代にコンテナ化がスタートしたときに藤木氏が関係者間の調整に奔走した様子や、著者と山口組三代目組長との交際などが赤裸々につづられている。港湾業界ならではの労使協調の場である「事前協議制」の背景を垣間みられるはずだ。

日本の港湾の国際競争力を回復させるためには、行政だけでなく荷主を含む関係者すべてが、真摯に現実と向き合う必要がある。日本の主要港がフィーター港化してしまっただけでは手遅れだ。