

World Watching

ワールド・ウォッチング

10



高田 昌行

国土交通省港湾局計画課
課長補佐

アジア域内貿易や投資の拡大、ボーダーレス化の進展に伴い、いまやアジア地域を拠点とする国際コンテナ物流は全世界の約6割を占めるに至っている。この中で、香港のハチソンやシンガポールのPSAといった国際ターミナルオペレーターは自国に留まらず海外主要港への展開を積極的に図る反面、マースク・シーランド等の船社アライアンスはより有利な寄港地を求め、ドラスティックな寄港地選択をはじめている。本年初めに香港港、シンガポール港を視察し、その状況を垣間見たのでここに紹介したい。



香港港とシンガポール港

香港港は主に華南経済圏を背後圏とする中国南部のゲートウェイ港として、世界第一位、1621万TEU（99年現在）のコンテナ貨物を取り扱っている。01年1月から初めて年中無休となり、旧正月の不稼働日が無くなった同港では、一貫して民間活力を活用し、政府の関与はターミナル計画の企画立案や行政手続きなど必要最小限に留めている。現在は最大手のHITを含む4つのターミナルオペレーターが専用ターミナルの建設から管理・運営までを一手に引き受けている。

一方、シンガポール港は東南アジアのトランシップ・メガハブ港として、世界第二位、1594万TEU（99年現在）の貨物を取り扱っている。同港における唯一のターミナルオペレーターであるPSAは、96年2月に港湾関連規制業務をMPAに移管し完全民営化を目指しているが、依

動く！ アジアのハブ港

然として政府がPSAの株式を100%保有しその目処はたっていない。PSAは船社が特定される専用ターミナル方式を採用せず不特定船社を対象とする公共ターミナル方式を採用し、ITを積極的に活用しつつ、体系的な一元管理・運営による高度なオペレーションを実現している。

両港を視察し、印象的であった点を以下に3点紹介する。



既存の大港湾と隣接港との新たな競合

第1に世界的な大港湾でも隣接港との熾烈な競争に置かれ、安閑としていられない現実である。例えば、香港港と同じ背後圏を有する深圳・塩田港では、現在は税関手続きの迅速さ等から香港港が優位に立つものの、15年後には同港の取扱量は香港港に追いつく可能性もあると政府高官は述べており、これまで以上に隣接港を視野に入れたコスト・サービスの提供が必要となっている。

他方、シンガポールではマースク・シーランド社が昨年、寄港拠点をシンガポールからマレーシアのタンジュンペラパス港に突如変更し、既に昨年度の取扱量は40万TEUに迫り、今年度は180万TEUのトランシップ貨物をシンガポールから移す意向である。マースク社は同港の運営会社に資本金の3割相当を出資し、同社は港湾料金をシンガポール港より3割安くすると売り込んでいる。

こうした港湾間での熾烈な競争の中で、ターミナルオペレーターはその優れた運営ノウハウを諸外国に移転しつつ、移転先との港湾連携により競争力の強化に努めている。PSAは既に大連港やベニス港を含む世界7カ国におけるターミナル運営に参画し、すでに海外における取扱量は170万TEUとなっている。

また、香港港の最大のターミナルオペレーターであるHITには香港のハチソン財閥が出資し、

同財閥は、上海港、塩田港、フェリックスストウ港、ロッテルダム港を含む世界8か国のターミナルオペレーター業に参画している。グローバルな海運ネットワークが形成され、港湾が「商品」のように選択されるにつれ、国際ターミナルオペレーターとしても、当該港のみならず他港の港湾運営まで含めた支配権を握らなければ、当該港自体の運営にも影響が及ぶ状況が到来してきたのである。



IT投資が基礎インフラ

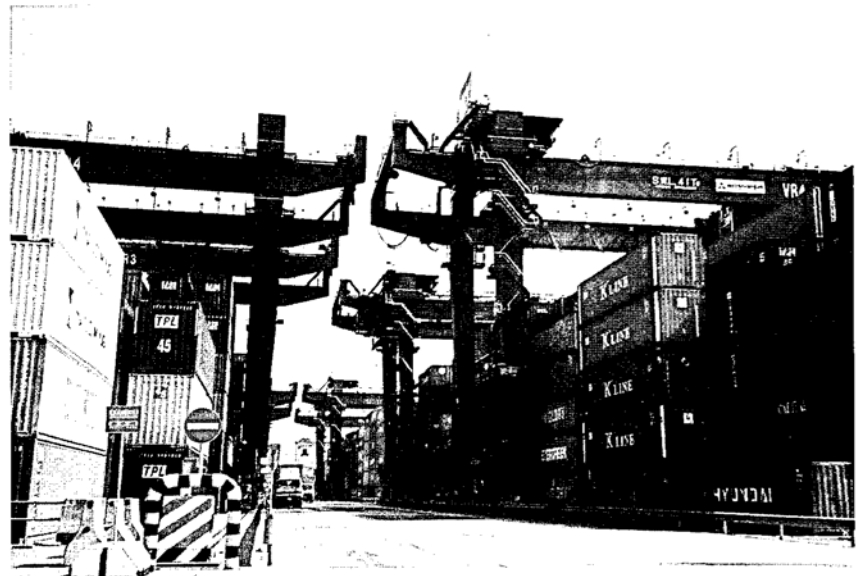
第2にITを活用した基盤整備が極めて重要な方策と位置付ける両港の姿勢である。既存埠頭の利用率をIT投資により極限まで高め、やむを得ない場合にのみ岸壁の整備等の代替手段を講じる。IT投資により実現した効率的なターミナルの運営ノウハウは海外に移転し、当該港と相手港との効率的な海運ネットワークの構築を図る。その結果として新たな需要創出を図るとともに、相手港の港湾利用料金に関する価格決定権まで支配する。グローバルな展開により自らのハブ港の地位を確固たるものとしつつ、IT投資などの初期費用も回収するというしたたかな戦略である。



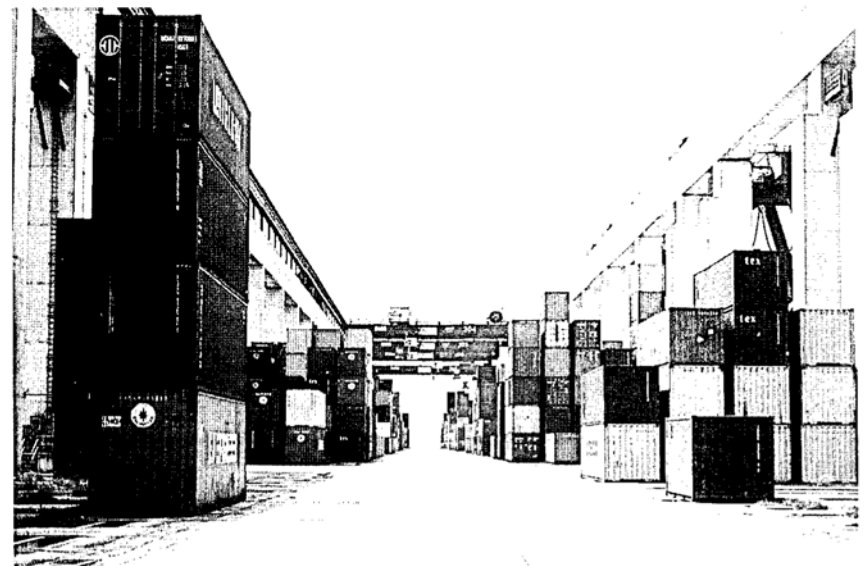
国策としての港湾振興

第3に島国である両国では、港湾産業（コンテナターミナルの運営業等）を国の中核産業として位置付け、ITを活用しつつ産業振興に政府が一丸となって取り組む点である。

例えば、シンガポールでは1989年から国が主導的に横断的な調整を行いつつ、ユーザーとの連携を図りながら行政手続きの改善等を進めてきた。その結果、今ではITを活用した税関などの輸出入手続きを処理するネットワーク（トレードネット）と入出港手続きなどを行う港湾関連ネットワーク（ポートネット）との有機的な連携が図られ、港湾行政手続きの簡素化・ワンストップサービスの実現が図られるとともに、同ネットワークを介して関係者間におけるリアルタイムの情報交換・共有等が可能となっている。PSAの担当者にIT化の成功の秘訣を質した



香港 HITターミナル



シンガポール パジルバンジャン新ターミナル

ところ、必要な法律を制定しユーザーに強制的に従わせるか、あるいは経済的な規制を課すこと、さらにはデータ交換に必要な標準規準を策定すべしとの回答があった。ちなみにPSAにはIT技術者が300人、投資先の中国ではIT技術者が常時100人滞在すると述べていた。また昨年3月からオープンしたパジルバンジャン新自動化ターミナルの開港式典では、首相が出席した由。同じ島国でかくも違うのはなぜであろうか。

今後ともアジアの急激な経済発展や人口増加によりコンテナ物流は確実に増加する。現在の日本の港では、世界標準になれた海外の顧客は拠点港としての価値を認めず、相対的な地位は益々低下するだろう。日本の大部分の港がフィーダーポート化すれば、貨物の定時性、随時性が不安定となり、貿易立国日本の基礎がぐらつくのは必然である。まさに大同団結し、オールジャパンで港の振興に取り組むときが来た。

目覚めよ、海運国家日本！！