

麦寮専用港施設配置図

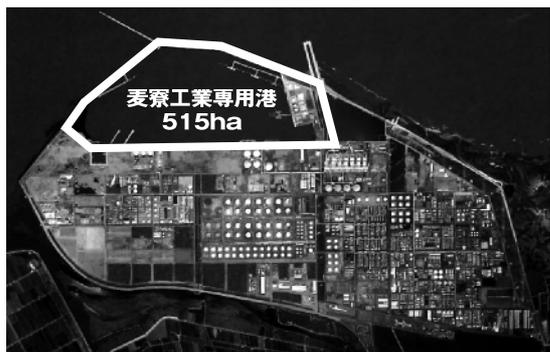
台ブラグループは会長の王永慶が一代で築いた総合化学企業で、台湾の三大企業グループの一つ。世界銀行からの融資に加え、台湾政府からは用地取得、税制優遇、資金調達面での支援を受けたとのことであるが、一企業が独力でかくも巨額の資金を調達・投資できたとは驚きである。カリスマ・オーナー経営者ならではのリスクを恐れない決断力、スピードが成功の秘訣かもしれない。我が国の企業にはなかなか真似のできない芸当である。また、開発に際しては環境団体から相当反対を受けたようであるが、利害関係者や周辺住民との調整、瀬戸内法等環境面の諸規制を考えると、我が国ではこのような巨大プロジェクトを一企業が、しかもこのように短期間で実施することは困難であろう。

気になったのはコンビナート内が栄えている一方、周囲は荒地や寒村が広がるのみで、全く開発の恩恵が行き渡ってなさそうな点である。隣接して都市開発が行われる予定であったが、地元自治体の財政状況により遅延しているとのこと、台湾人従業員1万人のうち、4,500人が敷地内の寮での単身生活を余儀なくされている。幹部職員も子弟の教育環境が整っていないため、台北より単身赴任しているとのこと。民間主導による急速な開発の陰の部分であろう。

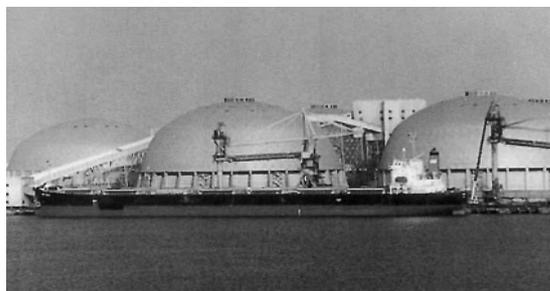


我が国臨海コンビナートの競争力強化に向けて

目下、我が国の基礎素材産業は中国特需やデジタル素材の需要増に支えられ絶好調だが、東アジアでは麦寮のようなライバル企業が続々と市場に参入しており、今後アジア市場における競争はさらに激化するものと予想される。大量の原材料及びエネルギー資源を輸入する基礎素材型産業にとって、原材料・資源輸送コストは競争力に直結する要素である。コンテナ船同様にバルク輸送船も急速に大型化しており、石炭輸送に関しては17~30万トン積みケープサイズバルカーが主流となりつつある。しかしながら、主に高度成長期に整備された我が国臨海コンビナートの専用岸壁では老



麦寮コンビナート全景(グーグルマップで“Mailio”と地図検索すれば閲覧可)



荷揚された石炭はドーム型貯炭場にストック

朽化が進行するとともに、特に瀬戸内海の各港では港内及び開発保全航路等における水深の不足から、ケープサイズバルカーが満載で入港可能な港はごく一部に限られる。主要企業からは、「我が国は生産技術では優位にあるが、物流コストでの劣勢はボディプローのように効いてきており、時間との勝負。産業港湾の整備を一刻も早く」との声が強く聞かれる。

このため、産官学から成る「中国地方国際物流戦略チーム」においては、官民の協力による大水深バルクターミナル(スーパーバルクターミナル)の整備等を柱とする産業競争力強化に向けた緊急提言を取りまとめたところである。提言詳細は当局HP (<http://www.cgr.mlit.go.jp/chiki/kouwan/kokusai/index.html>) をご参照願いたい。コンテナ港はこの10年で東アジア諸国に大きく水をあけられてしまったが、バルク貨物を扱う工業港で後塵を拝すれば我が国基幹産業にとってはより致命的である。「失われた十年」を何とかくり抜けた今、本格的な人口減少社会を迎える我が国産業界にとっては、アジア市場における競争力強化に向けた官民による早急な取り組みが必要だ。