

# 世界の港湾の鼓動を聴く

連載200回を迎えたWorld Watching

## 井上 聰史

World Watching編集担当 (政策研究大学院大学客員教授)

# はじめに

本誌連載のWorld Watching (WW) は本年1月に200回を迎えた。スタート以来16年8か月、実に140名近い方々に執筆頂いてきた。海外での会議や調査に出張の折、あるいは在外公館や海外事務所での勤務の中で、日本の港湾仲間に役立つと思われる貴重な情報や発見さらに考察をコンパクトに綴って頂いた。

まだまだ世界の港湾に関する活きた情報が十分には届きにくい日本にあって、少しでもグローバル化の風を肌で感じ、世界の港湾の鼓動を聴くことが出来ればと願い、この連載を続けてきた。ご協力頂いた皆さまには、多忙な中を快く筆を執って頂き、厚く感謝申し上げる次第である。

# **2 WW200編の視程**

この連載に登場して頂いた港湾人の足跡は、図1に示すように、文字通り全世界に及んでいる。アジアと欧州がもっとも多く全体の37%、36%を占める。アジアの中では東南アジアが18%と高いが、近年は中国、インドなど東アジアや南西アジアが増えつつある。欧州では北部諸国が過半を占めるものの、南部諸国の比率が徐々に高まっている。北米やアフリカ、中南米、オセアニアがそれぞれ4~7%、さらに中東諸国が3.4%と続いている。

対象とするテーマは、図2の通り実に多岐にわたっている。わが港湾人の関心事を鏡のように映していると云えよう。また連載中には世界経済の歴史的な転換点を経験した。2000年6月に開始したWWが100回を迎えたのは2008年9月、リーマンショックの最中であった。その後、世界経済のグローバル化が構造的に変化したことは、テーマ分野の構成に少なからず影響を与えている。

まず一貫して高い関心を集めたテーマは、「国や地域の港湾開発」(22.5%)と「コンテナ港湾の開発」(21.5%)である。また港湾の経営体制や戦略

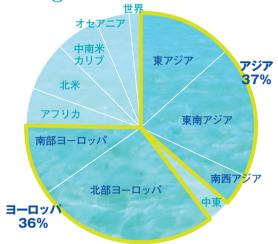


図1 掲載論文の対象地域別シェア

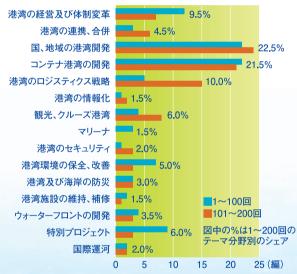


図2 掲載論文のテーマ分野別シェアの変化

についても多数取り上げられた。特筆すべきは、100回までの前半は港湾の民営化や公企業化など「港湾の経営及び体制変革」(9.5%) に焦点が集まっていたが、後半は「港湾の連携、合併」(4.5%) に関心が高まっている。さらに「港湾のロジスティクス戦略」(10%) が前半の5編から後半の15編へと大幅に増加していることも、潮流の変化を示唆している。

さらに近年のクルーズ船寄港を反映して「観光、クルーズ港湾」(6%)が伸びている。また「港湾環境の保全、改善」(5%)では地球温暖化対策への関心が高い。一方、数は少ないが港湾の「情報化」「セキュリティ」「防災」「維持、補修」「ウォーターフロント開発」にも抜かりなく目は配られている。

「特別プロジェクト」には、洋上風力発電や潮

力発電から超大型の閘門やケーソン式防波堤など 興味深いプロジェクトが並ぶ。また「国際運河」 では、2016年6月に稼働したパナマ運河の拡張や新 スエズ運河について、技術的、経済的な側面から 運河地域の開発まで多角的に取り上げている。

## 新たな港湾の課題と挑戦

世界の港湾を取り巻く環境は大きく変貌している。WWにもその姿が断片的とは云え、見え始めている。とくに新たな時代をもたらすであろう潮流の変化を指摘しておこう。

#### (1) コンテナターミナルの再編

韓進海運の倒産などコンテナ海運界は厳しい状況にある。CMA CGMがAPLを、Hapag-LloydがUASCを買収し、さらにNYK、MOL、K-Lineがコンテナ部門を統合する。こうした買収、統合により船社数は減少し、結成から日の浅い現在の4つのアライアンスも、2M、Ocean、THEの3アライアンスに再編される。この結果、米国や日本などの主要港湾は、船社ベースのターミナルを中心とするためターミナル数が過剰となり、その再編を避けて通れなくなる公算が強い。また残るターミナルも生産性の大幅な改善が急務となろう。港湾管理者がどのようにターミナルの再編、高度化をリードするのか、迫りくる課題である。

#### (2) 港湾のロジスティクス戦略

リーマンショック後の国際物流は、サプライチェーンの一層の高度化が進んでいる。このため港湾がコンテナターミナルだけで競争する時代は去り、港湾を核にしたサプライチェーン全体の効率性、信頼性を競う時代に入っている。世界の港湾は、背後圏や前方圏へのアクセスを強化するため、単にインフラの整備に留まらず、輸送サービスの改善や開拓に挑戦し始めている。また製品の市場価値を今やロジスティクスが決定する時代になった。主要港湾は、"貨物"を船に揚げ積みする機能に留まらず、取り扱う"製品"に市場価値を付加する機能を高めるため、ロジスティクス・パークを戦略的に開発している。

#### (3) 港湾の連携、統合

従来、港湾間の競争は激しさを増すばかりであった。しかし超大型コンテナ船の就航に備えるため巨額の港湾投資が必要となり、一部の港湾においては、ただ競い合って投資合戦を続けることが困難になっている。また広域的なアクセス網や輸送サービスを強化するためには、むしろ近隣港湾



タコマ港と部分統合したシアトル港は、18,000TEU積コンテナ船対応のターミナル再整備を両港共同で進める

(提供: Northwest Seaport Alliance)

と手を組んで解決に挑戦することが有利だと判断する港湾が現れ始めている。地域が補完し合い、あるいは共同戦線を張って、共通の課題を克服し発展を目指すように、港湾においても競争から連携、統合の時代に入りつつあると思われる。港湾のガバナンスと経営戦略に抜本的な転換を迫る課題であり、新たな挑戦の始まりである。

#### (4) 港湾施設の維持、再生

コンテナ貨物を筆頭に爆発的な増加を続ける港湾需要に対応するため、世界の港湾はインフラの整備、拡充に努めてきた。この結果、膨大な港湾施設の維持、補修が喫緊の課題となっている。とくにコンテナターミナルについては、船型の大型化やヤードの自動化などに対応して、大規模なリノベーション(再生)が必要となる。わが国の施設点検や診断、補修の技術には、アジアなど途上国の港湾はもとより先進国の港湾にも、多くの需要があると思われる。またターミナルの稼働を止めずに再生を図る高度な工法や工程管理など、日本の港湾人の知恵と経験を世界の港湾で発揮してほしいものである。

### むすびに

わが国各地の港湾が、アジアをはじめ世界の港湾と緊密なネットワークを形成し、使い勝手の良いロジスティクス拠点になることで、初めて日本の地方創生が本格的に始動する。

日頃から世界の港湾の動きに耳を澄ますだけでなく、その取り組みの背後にある狙いや意図、また結果だけでなく実現の過程や残された課題にも目を凝らすことが、大切になっている。WWが少しでもその手立てやヒントを提供することができれば幸いである。

最後に、WW執筆者の交渉や調整にご苦労頂いている国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室、また丁寧に辛抱強くレイアウトや校正を担当して頂いている(株)ウェイツの坂井女史に深く感謝したい。