

経済交流セッション

「北東アジア物流の現状と展望—日本の地方港の利活用」

基調講演

北陸港湾ビジョン—日本海北前船構想2030— 策定の背景と諸施策

東北学院大学教授

柳井雅也

北陸港湾整備局が中心となって、北陸港湾ビジョン検討委員会を立ち上げ、2021年3月にビジョンを策定した。今日は骨子を説明したい。

北陸地域の港湾関係は、私自身は2000年、ちょうど21世紀に入ったころから、いろいろと関わっている。当時、環日本海経済交流というかたちで、「平和の海」という言葉を使い、これからいかにして日本が大陸側とつながっていくかといった話を一生懸命していた。そのプロセスの中で、例えば図們江開発の経済的な合理性を示すため社会実験なども行われていた。

しかし2005年ころ、SARSの感染や中国で反日デモが起き、投資環境などに対するリスクヘッジが、危機として日本側で認識されるようになってきた。

中国から撤退するという話ではなく、中国との貿易は続けつつ、プラスワンということで東南アジアをどう考えていくのかという議論が、小泉内閣の頃に出てきた。その後2010年に名目GDPで日本は中国に逆転され、2013年には「一帯一路」構想が出てきた。中国経済に対する脅威論が徐々に台頭してきた。

ところが、実際は2015年に中国の生産年齢人口がピークアウトし、日本は1995年にピークアウトし、それから10年後の2005年頃から総人口が減り始めた。中国は2021年、約1千万人の新生児が生まれ、建国以来もつとも数が少なく、経済は踊り場に来ているという認識がある。ただ、現在の日本とのGDP格差は2.3倍くらいだが、中国経済のほうがはるかに次のステージに向かって動いているという

ことがわかっていただけるかと思う。

その一方で、日本はこの10年間、東日本大震災を経験し、エネルギーの変革の問題や経済をどう立て直していくかという議論をしてきた。当然、人口も減ってきている。また、防災という点では、単に災害をどうするかという議論ではなく、もっと具体的なレベルで、例えばRORO船が、洪水など様々な被害があった時に役立つとか、いままでの経済一辺倒の合理性の中で港湾を構想するよりも、もう少し幅広く、一つのインフラとして港湾を考えていかなければいけない、そうした議論も出てきた。

このような背景から今回新たな北陸港湾ビジョンが策定された。

そのポイントの一つは、北陸地域の地理的な優位性、大陸に向かって地域が配置しているということと併せて、後背地に三大都市圏、特に東京とのつながりが非常に強く、そういったものをうまく活かしていく。もう一つは、シベリア・ランド・ブリッジのように、大陸でヨーロッパとつながる。ここ最近では、北極海で天然ガスが採れ、LNG(液化天然ガス)が輸送され受け入れられるということもある。

さらに、ASEANとの連携をどのようにしていくのか。そして、北海道から九州までつながっている内航の航路をうまく使っていくにはどうしたらよいか。こういった議論が策定の背景の中にちりばめられている。

「新たな北陸港湾ビジョンの概要」(図1)を見たとき私も驚いた。いよいよ古典的な世界にまた戻っていくのかと。しかし、いろいろと議論していくと、そういうことで

はなく、北前船の考え方を活かしていくということである。つまり、日本だけでなく世界の他地域とつながることによって、その優位性をうまく利用しながら活性化し、そこに情報通信の力を組み合わせて広域的なネットワークを作り、その中心に北陸地域を位置づけていく。北陸は地理的な点では日本のミドルポイントなので、北陸港湾ビジョンを策定することになった。日本海の都市をつなぐレベルではなく、むしろ大陸、あるいは後背地の三大都市圏とつながっていくことがこの図の中には織り込んである。

例えば、この図1の中で、A(ASEANなど東南アジアにつながっていく路線)とB(内航)をシームレスにつなぐ。つまり、国内航路の運輸がそのままアジア、中国、もしくはASEANとつながっていくという発想・意図が入っている。

Bは、他地域との活性化ということで、ドライバー不足にどう対応するか、陸送するときのCO₂をどう減らすのか、そういった、「脱炭素社会」に向けた貢献やRORO船による災害対策などがBの中に織り込まれている。

Cはシベリア・ランド・ブリッジだが、のちほど事例をお話する。

それから、Dはエネルギーの輸入基地として、地球温暖化の中で、北極海がかなり重要な位置を占めるので、未来戦略の中で位置づけることも重要だと思う。

そして、Eは三大都市圏と、災害発生時のバックアップ体制でつながっていく。これは、事業継続計画(BCP)のことで、災害が起きても事業を継続していくという

プランニングである。つまり、三大都市圏と平時からつながり、例えば、情報やデータのバックアップや、エネルギーの備蓄、輸送でつながっていく。

少し切り口を変えて、5つのカテゴリーで整理した(図2)。

まず、物流については、海上輸送と国内物流体系の構築ということで、TPP、EPA、RCEPなど、これらをシームレスにつなぐことが物流ビジネスの本命である。

それから、産業・エネルギーについては、基地としての拠点化を進めることが重要だ。なぜなら、東日本大震災では、新潟県、新潟市から仙台に石油が入ってきたり、ガスはガスパイプラインを通じて仙台に供給された。エネルギー基地としての拠点化は、日本海側の経済機能を組み合わせる考えたときにありうる話だと思う。

防災・減災では、北陸地域では港湾のBCPと企業のBCPを連携させていくのかということだ。企業のBCPは地元のみならず、太平洋側の企業も、連携も含めて机上あるいは図上訓練をしている。おそらく日本の中でも最も進んでいる取り組みになるであろう。これはエネルギーの拠点化と合わせて進めると、実はいろいろなビジネスの種がこの中に入っていることに気が付くと思う。

維持・管理では、それらを支えるスマートインフラを実現することで、港をグリーン化し、脱炭素社会に対応するような港、あるいはフリーメンテナンズの港をつくる必要があることを示している。

現在、コロナ禍で止まっているが、観光についても新たな動きが出ている。

北陸の海上輸送網(図3)について説明する。これは簡単なカウントの仕方である延べカウントでは、韓国は1週間に23便、中国は13便、極東ロシアについては週当たり0.5便+13便動いている。

全体的には韓国便、おそらく釜山港が主だと思うが、それが問題である。リードタイムが、釜山港を経由するとプラス1週間となり問題になっている。国内便については、仮にASEAN諸国に持っていく場合、コストやリードタイム、国内の港の順番が問題であるといわれている。実際、苫小牧だと週20便だが博多は6便となっており、ASEANとの関係では、西日本とのつながり

図1

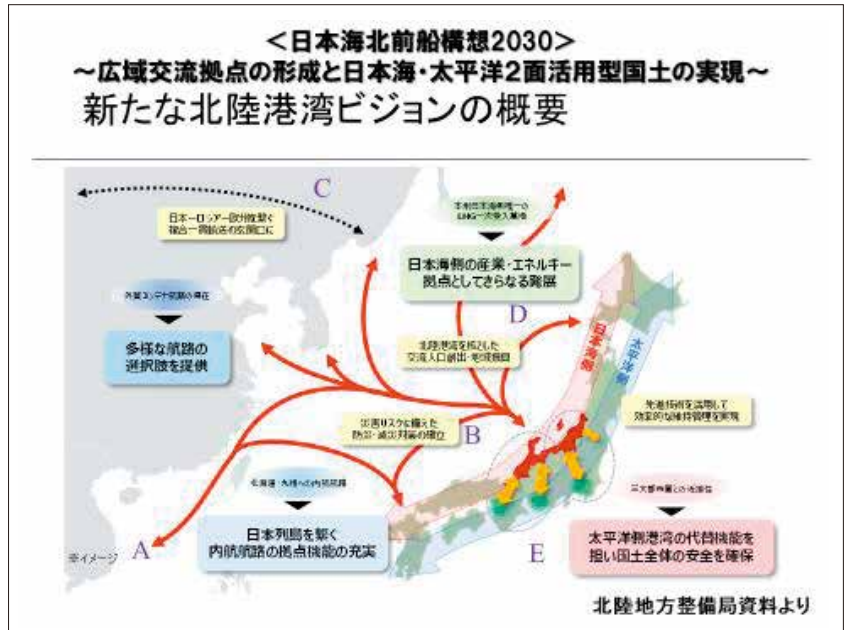
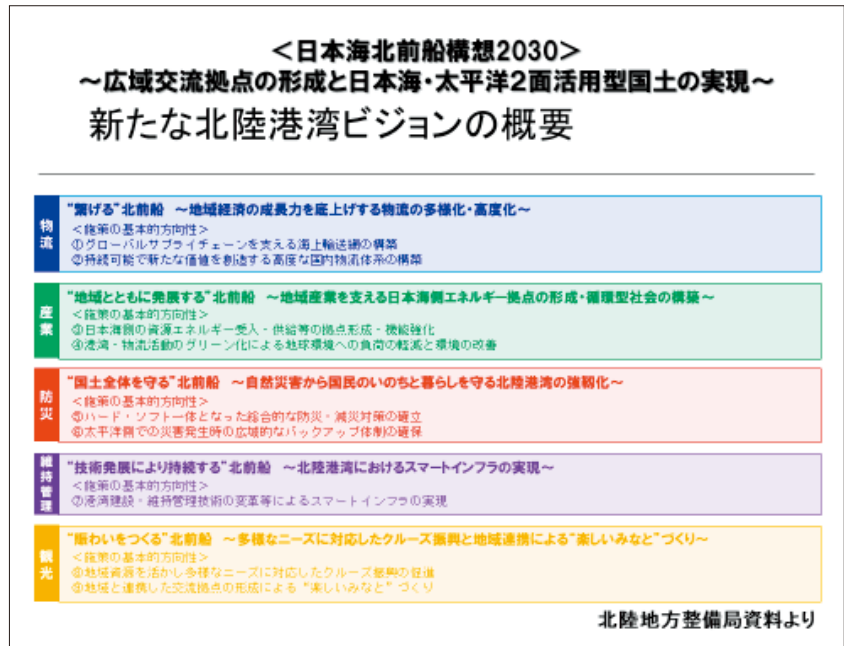


図2



が弱い。

物流面では、シベリア・ランド・ブリッジがある。輸送コストは海上輸送の平均で約2.3倍なので、付加価値の高いもの、ジャストインタイムできちんと届かなくてはいけないものを考える必要がある。また、海上輸送に比べると、日数は半分といわれている。問題は手続きだが、ブロックレインについては、搭載するすべての貨物情報の提出を1カ月前に求められ、企業からすると、なかなか気軽には使えないという問題がある。政府レベル、国レベルで議論を詰めていく必要があるので

はないか。また、輸送する場合、以前は鉄道貨車の性能の問題で、荷物が揺れ、衝撃が加わることがあり精密部品の輸送はなかなか難しいと言われていたが、最近ではそのようなダメージもなくなった。梱包技術や列車の状態が良くなってきた。輸送の位置情報は、ロシアを通過後、プレスト(ベラルーシ)までは船社が提供するウェブサイトで確認ができる。しかし、そこから先は鉄道オペレーターに確認する必要がある。

ASEANとの貿易(輸出+輸入)は約20.5兆円あり、中国に次いで15%ぐらい

これらを活かし、ブラッシュアップしていくことが必要になる。

また、カーボンニュートラルの港については、いろいろな研究が始まっている。水素ステーションの配置や燃料電池の導入、ロボットを使った港のひび割れ等の監視技術、フリーメンテも視野に入れながら、環境にも対応していく必要がある。

防災は、「ピンチはチャンス」という言葉があるように、北陸地域はこれを産業に

変え、いざとなった時に一気に太平洋側を支援し、貢献するという仕組みづくりを続けていく必要がある。すでに代替輸送訓練は毎年、太平洋側の三大都市圏で行っている。

観光についても、今、新しい取り組みが始まっており、金沢は横浜と連携し、レイルアンドクルーズというかたちで、横浜から人を乗せて金沢に来て、そこから北陸新幹線で戻すという、アイデア

が実行されようとしている。このようないろいろな取り組みがあり、これまでのように、ビジネスだけやったり、図們江開発だけ進めるという議論から、いろいろな日常生活、防災まで巻き込んで新しい今後の十年間を港湾マネジメントの中に活かすというのが、この港湾ビジョンの本来の目的であると思う。

新潟港を利用した輸出状況について

北越コーポレーション株式会社取締役新潟工場長
大塚裕之

荷主の立場から新潟港利用の状況・課題・要望などについて話す。

はじめに北越コーポレーションの概要と新潟工場について紹介したい。

当社は1907年(明治40年)に新潟県長岡市で設立した。従業員数は連結で4545人、単体で1606人である。国内には新潟県新潟市、長岡市、三重県紀宝町、大阪府、千葉県市川市、茨城県ひたちなか市に工場があり、海外には中国、カナダ、フランスに拠点がある。主な製造品は、雑誌、コピー用紙、パンフレット、カタログ・チラシ等に使用される洋紙や、お菓子などの箱や本の表紙、ハガキなどに使用される板紙などで、最近ではプラスチック代替製品の紙コップ、紙皿などの生産、半導体の搬送に使用するチップキャリアテープ原紙、エアフィルターのろ材、耐油紙トレイなどを製造販売している。

新潟工場は61万7千平米の敷地に抄紙機が8台、パルプ製造設備が2系列あり、年間の紙の生産量は100万トンである。人口80万人の政令指定都市新潟市のほぼ中心に位置し、JR新潟駅から東に約2キロ、新潟空港から4キロの場所にある。工場から東側23キロの所に新潟港があり、輸入するチップ船が着岸できる専用のチップヤードを保有し、製品の輸出を行っている。

次に新潟港の利用状況について述べ

たい。

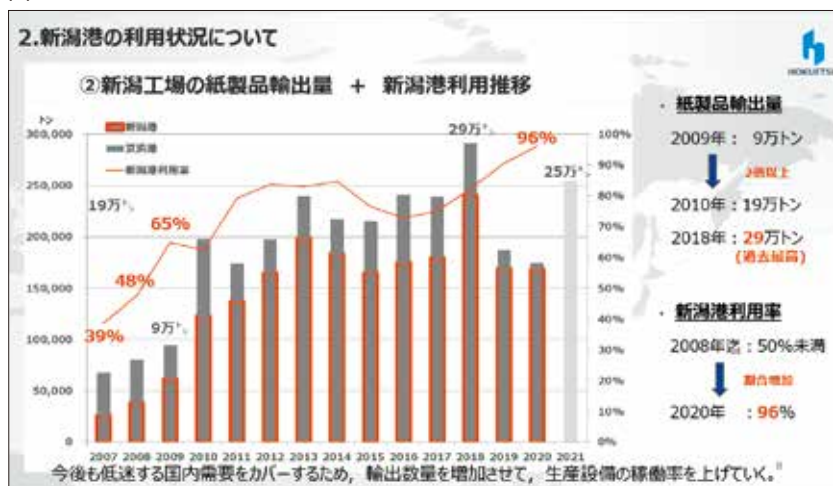
新潟港の利用が拡大したきっかけは、2006年に新潟工場に大型抄紙機9号機の導入が決まったことである。その目的は国内販売とともに輸出販売の拡大を行い、国際競争力を高めることである。新潟港は輸入過多になっており、輸出を拡大する企業には追い風だったことも影響した。

2008年には港湾施設の増強や港湾倉庫のキャパシティを増大し体制を整え、新潟工場の輸出は2009年が9万トン、翌2010年は19万トン、2018年はこれまでの最高の29万トンになった(図1)。しかし、その後は米中貿易摩擦や新型コロナウイルス感染拡大によるアジア諸国のロックダウンなどの影響で、輸出は大幅に減少し

ている。なお、2021年の実績は25万トンでやや回復傾向になっている。新潟港を利用した輸出は2008年までは50%を下回り京浜港の割合が高かったが、2009年は新潟港の利用率は65%となり、直近2020年は96%となっている。今後も低迷する国内需要をカバーするため、輸出数量を増大させていきたい。

新潟港からの主な輸出先は東アジアと東南アジアで、全体の約8割を占める。京浜港からの輸出は中東と北米で約7割となっている。ASEAN諸国、特にベトナム、タイ、フィリピン、マレーシアは今後も成長が期待される国々で、学校教科書や参考書等の印刷用紙以外にもダンボールの中芯原紙の需要増加が見込ま

図1



れ、重要な輸出国に位置付けている。

新潟港を利用するメリットは地理的な面で利便性が高いことだ。新潟工場と新潟港の距離は約23kmで、京浜港まで輸送するよりもコストを大幅に抑えられる。トラック輸送と比較すると約5分の1程度で済んでいる。また、利用するトラックの台数を必要最小限にすることでドライバー不足対策にもなっている。

新潟港を利用した輸出は、港湾に隣接する3つの倉庫にトラックで製品を輸出する方法と、自社でバンニング(輸出貨物をコンテナに積み込む)して、コンテナをヤードに持ち込む方法がある。自社でバンニングを始めた2011年は約2万トンで、2020年は8万トンになり、約4倍増加した。新潟港から輸出する半分強を自社でバンニングしていることになり、結果的に新潟港の利用拡大にもつながっていると考えている。

新潟港を利用している立場から課題、要望、改善いただきたいことを述べたい。

冬季の海上はしけが多く、本船の遅延やスケジュールの乱れがある。また新潟港から出航する本船は、中国本土への一部を除きほとんどが韓国釜山で積み替える航路で、直行便と比べ航海日数

が長くコストがかかる。直近ではコロナ禍によって、港湾施設の人手不足が発生し、釜山港でも滞留時間が非常に長くなっている。また、新潟港も取扱量が増え、コンテナヤードのキャパシティ不足が続いている。またコンテナの前搬入が困難な場合がある。納期の調整は弊社営業部が行うが、間に合わない場合は、京浜港まで陸送し直行便の本船に乗せて対応している。コンテナの前搬入の柔軟な対応や、ヤードのオープン時間の拡張、また新潟港から、例えば特定の受け先への直行便の新航路の検討、トランシップの場合には、船齢会社等へ航海時間の短縮やサービスの向上などを行政や企業が一体となって改善に向けて取り組んでいくことを要望したい。

さらに、モーダルシフト(貨物輸送をトラックから船や鉄道に変えること)を利用した港づくりを検討いただきたい。新潟港が日本海側のメインポートとしての役割をより一層担うためには、隣県の荷主にとっても京浜港よりも利用価値の高い魅力的な港にしていくことが必要だ。それは、新潟県にとってもより競争力が高まることにもつながる。かつて2002年まで運行していた貨物専用鉄道は、新潟東港の拡

張と放水路の設置により線路敷がかかること、また、各企業がトラック輸送に切り替えたことなどの理由で廃線となっている。コンテナヤードでは隣接倉庫への貨物の搬入搬出は全てトラック輸送で行われ、ヤード付近では天候や集中度合いによっては渋滞が発生する。廃線当時とは状況も異なり、貨物専用鉄道を利用したコンテナ輸送はコストメリット、環境配慮への対応、トラックドライバー不足の解消の一助につながるものと思う。

最後に、当社の今後の取り組みについて2点紹介したい。

2023年の12月より新潟工場ではトイレトーパー、ティッシュペーパーなど家庭紙の分野に進出する。減少を続ける印刷情報用紙分野から生活必需品を生産・販売していきたい。

また、環境問題に対して、「北越グループゼロCO₂2050」を策定し、バイオマス等のCO₂ゼロエネルギーを積極的に活用し、自然循環型素材である紙を生産している。現在では、CO₂ゼロ、エネルギー比率を業界トップレベルの70%まで高めることはできている。2050年までCO₂排出、実績・実質ゼロに挑戦していきたい。

新潟港～日本の西海岸のセントラルポートへ～

株式会社新潟国際貿易ターミナル 代表取締役社長
青山正裕

新潟東港は本州日本海側最大のコンテナターミナルで、面積は東京ドーム約6個分に相当する。雪国新潟のコンテナターミナルの特徴は降雪対策である。世界で唯一無二の融雪ヤードを持っており、雪に強いターミナルを目指している。

新潟東港のコンテナ航路を見てみたい(図1)。左図は1999年、当社設立当時のもので、当時、北はロシアへの直行航路、南はシンガポールやタイにも直行航路があった。その後、航路網が段々と狭まってきて、現在は右図のとおり、いわゆる環日本海経済圏と環黄海経済圏につな

がっている。ロシア航路については、現在運休状態で航路再開を期待している。

コンテナの取扱個数は新潟東港は秋田港、富山港、金沢港と比べ2倍以上である。これまでのコンテナの取扱個数を見ると、リーマンショックや東日本大震災などによる増減があるものの、全体的には増加傾向であると考えて良いと思う。

輸出入比率について見てみると、新潟東港の輸出入比率は輸入2に対して輸出1の比率になっている。新潟東港の最大の利用荷主は北越コーポレーションで、輸出では同社の紙製品が年間2万TEU程度

含まれている。輸入では同社の紙パルプが年間2千～3千TEU程度含まれている。また、国・地域別の貨物割合については、輸出は中国と韓国で約50%、輸入は中国と韓国で約80%を占めている。

新潟東港を起点として、海上物流ルートをもとめると図2のとおりである。

輸出入の相手地域は3つある。1つ目は、韓国釜山、ロシアにつながる環日本海経済圏。2つ目が韓国、中国華北、中国華東につながる環黄海経済圏。3つ目は、残念ながら現在直行航路はないが、中国華南、東南アジア、さらにはインド、

図1

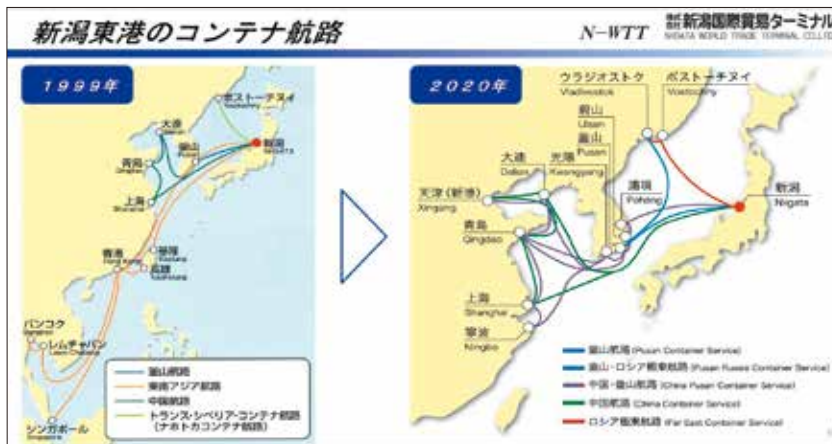
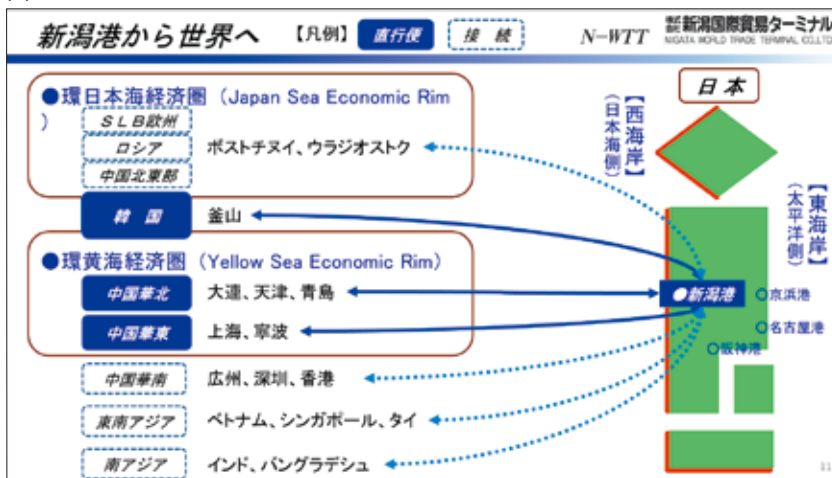


図2



バングラデシュなどの南アジアである。点線で示しているところは直行航路がないので、韓国釜山港等を経由した接続貨物と考えていただきたい。直線の部分には直行航路がある。今後、点線の部分については新規貨物を増やし新規航路の誘致につなげたい。

日本の港湾政策について触れたい。

2020年の外貿コンテナ取扱量TOP10を見ると、上から上海、シンガポール、寧波、深圳、広州、青島、釜山、天津、香港、ロッテルダムである。1位から9位までアジアの主要港が占めている。7位の釜山港は2100万TEU以上を取り扱っている。日本は国内65の港全部の合計が1739万2千TEUである。そのうち、東海岸の5大港、つまり京浜港、名古屋港、阪神港の5大港で約75%程度を占めている。日本国内の港全部あわせても残念ながらアジアの主要港に太刀打ちできないレベルである。そういう状況にもかかわらず、国は基幹航路を何とか釜山港から5大港に取り戻すため、いわゆる

「国際コンテナ戦略港湾政策」を打ち立て、東海岸の主要港を全面的に支援している。そのため、地方港の発展は、なかなか進まずブレーキがかけられている状況である。

私は何とか「国際コンテナ戦略港湾政策」のみで5大港に偏ることなく、「地方創生のための港湾政策」にも応分の力点を置き、この二つの政策を国として両立してもらいたいと考えている。それにより、日本港湾全体の発展につながると信じている。

続いて、コンテナターミナル業に関わる者として、使いやすい港作りのポイントを列記する。ハード面では、コンテナ船が入出港しやすい航路や、防波堤の整備がある。新潟港の防波堤は国が整備した自信作である。それから、ターミナル施設、荷役機械の整備については、どの港でも当然のことである。また、当港は雪国仕様の施設整備として、世界で唯一無二の融雪ヤードを整備している。さらに船社・荷主のニーズに応じた整備も考えなければならない。先程北越コー

ポレーションからはヤード不足の問題、あるいは鉄道輸送に関する提案をいただいたが、今後真剣に検討していきたい。ソフト面では、ガントリークレーンプロダクションの改善がある。当ターミナルでは一基あたり、平均1時間に35本のハンドリングレベルを提供している。船社にとっては船舶のポート・ステイ・アワーズを短縮したいという要望があり、そのための改善に努力していきたい。ゲート待機時間の短縮については、当港は、トラック1台当たりゲートに並んでからゲートを出るまでに平均約17分でサービスを提供しており、主要港に比べ荷主等から高い評価を得ているところ。一方で、船社・荷主からは柔軟な荷受け、あるいは柔軟な荷渡し要望もある点を踏まえ、ニーズに応じた更なるサービスの提供に努めていきたい。併せて通関など迅速な手続きについても行政に働きかけをしていきたい。

最後に、新潟港の展望についてまとめると次の2つである。

1つ目はハード面・ソフト面から使いやすい港づくりに努め、先ほど触れた3つの地域に目を向けて『日本・西海岸のセントラルポート』を目指すことである。はじめに、「環日本海経済圏」における日本のゲートウェイ機能の発揮を目指したい。次に、「環黄海経済圏」につながるゲートウェイ機能をさらに充実させていきたい。さらに、中国華南、東南アジア、南アジアにつながるコンテナ物流の拡大を目指し、新規貨物あるいは新規航路の誘致に向けたリサーチや提案に注力していきたい。顧客へのポートセールスに努め、ユーザー船社・荷主のニーズを正確に把握して、港としての「ポテンシャル」を追求していきたい。

2つ目は、『地方創生』のための港湾政策の実現を国と地方自治体に積極的に働きかけていきたい。先ほど申し上げたように、国として東海岸の5大港への支援に偏らないように地方港の特性を生かした港湾整備や支援が、日本の港湾全体の発展には必要であると考えている。とりわけ、西海岸の発展に国にはもっと目を向けてほしい。あくまでもこれは、新潟でビジネスを展開する者としての心からの期待であるという風に理解いただきたい。

日本—ロシア—欧州を結ぶ FESCO コンテナサービス

FESCO 統合輸送社ウラジオストク支社航路部長
ミハイロフ・ドミトリー

FESCOはロシア最大の民間輸送物流会社で、海運、港湾、鉄道、複合一貫物流事業の資産を有している。これにより、当社は、貨物のドア・ツー・ドアの輸送を行い、インターモダール輸送(複合一貫輸送)のすべての段階を管理することができる。当グループのオペレーションの大半はロシア極東に集中しており、FESCOはロシアとアジア諸国の間でダイナミックに成長する貿易取引に参加することができる。

FESCOグループは、ウラジオストク市内のウラジオストク商業港を所有している。そこで年間貨物処理能力は一般貨物および石油製品は約500万トンである。コンテナ貨物は昨年、記録を更新し約75万TEUとなった。これは、ロシア極東の全港湾の対外貿易コンテナ処理数の約45%に当たる。

インターモダール輸送を効率的に発展させるため、FESCOグループは国内にノボシビルスク、トムスク、ハバロフスクの3つの鉄道ターミナルを所有している。これらはロシア国内のシベリア鉄道の通過点である。そのほかに当グループは、輸送船21隻、トラック約1千台、コンテナ10万5千TEU強、牽引車15両、鉄道貨車9千両強を所有している。

2021年の当社の実績を紹介したい。

3つの新しいトランジットサービスを始めた。輸送船4隻を購入し、ウラジオストク国際貿易港のコンテナ処理数は昨年の67万TEUを突破し、75万TEUになった。7本の定期ルートを開設した。新しいコンテナを1万7千TEU、新しいリーファーコンテナを300TEU購入した。

当社の輸送網はアジア太平洋地域に

多くの経由地点を持っている。

次に、Japan Trans Siberia Line (JTSL) について話したい。これはFESCOの最も古いコンテナ輸送ルートだ。1971年3月に日本とロシアの間で定期コンテナ輸送が始まった。当時、コンテナ輸送という考え方が積極的に導入されて、非常に短期間で普及した。1983年には輸送量は11万683TEUとなった。同時に、このコンテナ輸送ルートで使用された船舶は8隻におよぶ。現在、このJTSLは日本の6港湾、ロシアの2港、釜山港を結んでいる。図1は現在のJTSLのルートを示したものである。

直近のルートで稼働しているのは2隻である。毎週サービスを行っており、この3年間でコンテナ取扱量は増え続けている。特に2021年は前年のほぼ2倍の2万5千TEUを超えた。顧客の輸送ニーズを満たすためにこの15年で、ウラジオストクから西に向かって、ロシアとCISの域内で鉄道サービスが幅広く展開されてきた。現在、すべての大都市はFESCOグループのコンテナ列車で結ばれている。ウラジオストク港から西方面に毎週、およそ40本の貨物列車を運行している。クラスノヤルスク、ノボシビルスク、エカテリンブルク、モスクワ、サンクトペテルブルクに荷物を輸送している。

2019年からFESCOグループは株式会社ロシア鉄道、RZDロジスティクスと共同でシベリア・ランド・ブリッジのトランジットサービスを復活させた。これは日本からEU諸国、またその逆方向への貨物輸送を行っている。

また、2021年にFESCOグループは欧

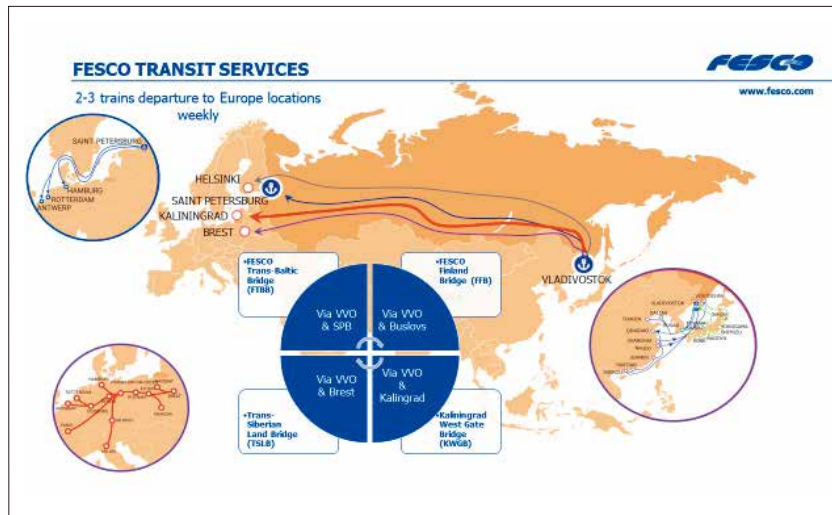
州向けの貨物輸送の新たなサービスを開始した(図2)。従来のウラジオストク港からベラルーシのプレスト、そこへさらに欧州に向かうシベリア・ランド・ブリッジに、昨年、我々が加えたのが、ウラジオストク～サンクトペテルブルク～欧州の主要港湾「FESCO Trans Baltic Bridge」、ウラジオストクからフィンランドへの直行便「FESCO Finland Bridge」である。さらにウラジオストク～カーレニングラード、さらに海路で欧州へ向かう「Kaliningrad West Gate Bridge」のテストを行った。このように、現在、当社にはアジアのあらゆる港からロシア経由で欧州の港湾、欧州の仕向地にコンテナを運ぶ計4種類のサービスがある。

JTSLの貨物量が増えたので、さらに、ウラジオストク港と日本の港湾を結ぶ新規ルートの開拓を考えている(図3)。当社は、日本海側、特に富山港や新潟港発の貨物輸送が増え、太平洋側の神戸港、横浜港からの貨物も増えている点に着目し、日本海側の富山港、新潟港から太平洋側(神戸港、横浜港)も周って貨物を集め、ロシアの港に運ぶというサービスを検討している。このサービスの第1便はすでにシミュレーションされており、近々、試験輸送を実施する。その輸送船にはFESCO YaNINAを使用する。JTSLの航路拡大を最終的に決定し、創設過程のサービスの潜在的貨物量を見積もるため、すべての関係各所からの協力を希望する。我々は顧客の長期的オファーを前向きに検討していきたい。

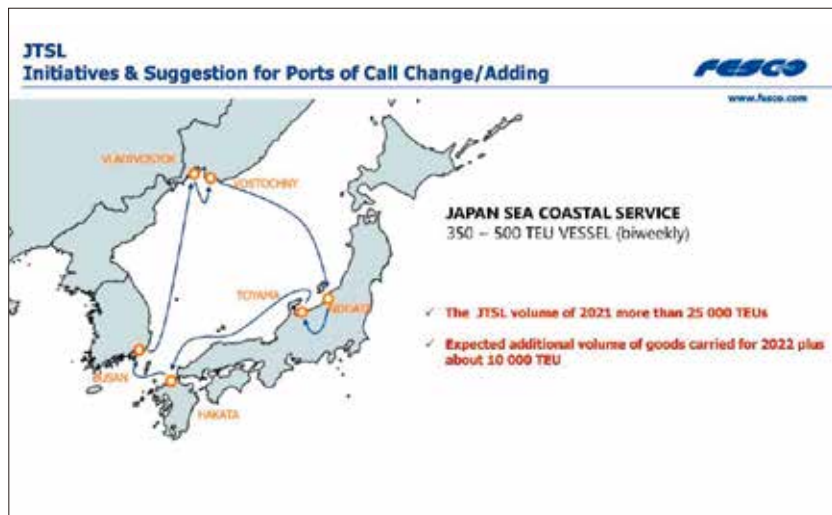
☒1



☒2



☒3



釜山港と日本の地方外港との協力関係

釜山港湾公社マーケティング部長
李應赫 (イ・ウンヒョク)

グローバルサプライチェーンの現状や日本の地方港湾との協力、釜山港の現状について発表する。

まず、グローバルサプライチェーンの混乱は、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、殆どの国際研究機関やDrewry¹のような専門研究機関では世界中の貨物量が大きく減少すると予想していたが、予想と反する結果が起きた。2020年の上半期に約500万TEUの貨物が処理できず、下半期へ押し寄せることになり、これがグローバルサプライチェーンの混乱の始まりとなった。米国の場合、2020年8月から月間輸入コンテナ貨物量が200万TEUを下回ったことがない。今は200万TEUを上回っている状況である。最近では、グローバル需要増加分の約7割~8割を米州地域が占めている。そして米州地域からはじまった港湾貨物の積滞現象が世界中に広がり、米州地域だけではなく、アジア・欧州などの地域にも波及した。空コンテナの回転率が低下し、船と空コンテナの不足により輸出できない状況が起きている。また、コンテナ輸送の定時性が保証出来ない状況が続いており、特に上海-ロサンゼルス間、上海-ロッテルダム間の定時率が10%程度という記録的な状況が続いている。更に昨年に起きたスエズ運河の閉鎖、深圳塩田港、寧波港、ベトナム・ホーチミン港等の港湾閉鎖などにより、過去最悪の物流混乱が起きた。海上運賃はさらに上昇し、上海-ロサンゼルス間、上海-ロッテルダム間がいずれも1万ドルを越える前代未聞の事態となっている。ここで重要なポイントは、船腹量が足りないと言われているが、絶対的な数が足りないわけではない。船が回らなくなったことで、港に停泊中の船舶の船腹量の約12%になっている。ロサンゼルス

の船舶が待機している状況だ。

現時点でこの問題に対する解決策はない。問題を解決するためには、世界中の船舶量、空コンテナ数、港湾、鉄道、道路、倉庫、港湾労働者などの物流施設と人員が増えなければならないが、これは事実上不可能である。従って、今は消費者の消費需要が減るのを待つし

かない。

次は新型コロナウイルス感染拡大が釜山港に与えた影響について説明する。最も大きな影響を受けたのはクルーズ部門である。2016年度に寄港したクルーズ船が200隻以上、計50万人の利用客がいたが、昨年は寄港した船が皆無だった。そして、コンテナヤード利用率も80%を記録

図1 釜山港の輸出入とトランジットの割合の推移

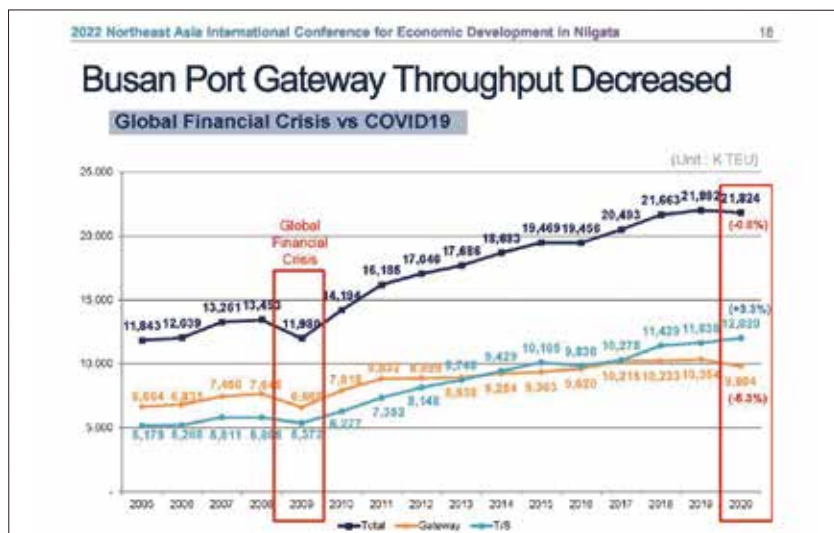
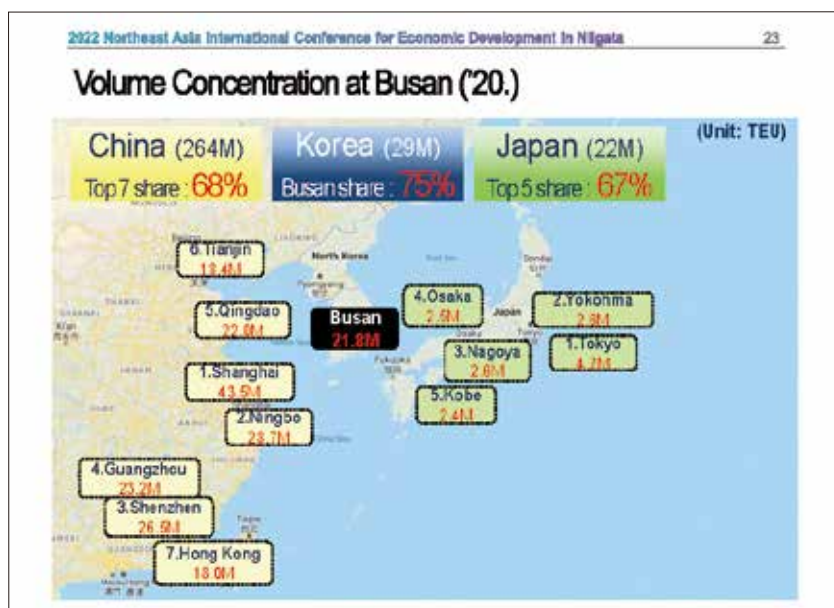


図2 釜山港の貨物の割合



¹ Drewry Shipping Consultant Ltd.は1970年にロンドンで設立された世界有数の海事関連専門出版・コンサルティング会社。

した。通常、コンテナヤードの使用率が80%以上になると運営に支障が出る。米国ロサンゼルスロングビーチ港の90%と比べると、実は良好な数値である。釜山港の輸出入とトランジットが示す割合の推移を見ると(図1)、2009年度にリーマン・ショックの影響で輸出入とトランジットの貨物量が減少に転じたが、その後は増加し、2020年には減少に転じた。ただし、輸出入貨物量が5.3%減ったがトランジット貨物量が逆に3.3%増加した。

なぜトランジット貨物量がダメージを受けなかったのか、最大の理由は釜山港のトランジット競争力が強いからである。競争力が強い理由は、第1に、釜山港

は「世界工場」中国と世界3位の経済大国日本の間にあり、地理的条件が良い。第2に、国際定期コンテナ航路の本数が多い。釜山港は279本ある。第3は安定性である。釜山港はポートクローズの回数が非常に少ない。

図2では釜山港が持っている集荷の拠点性を表している。韓国では年間コンテナ取扱貨物量が2900万TEUで、そのうち約75%が釜山で処理されている。日本の場合は内航貨物を含めて年間コンテナ取扱貨物量が2200万TEUで、うち約67%が上位5港で処理されており、中国の場合は年間コンテナ取扱貨物量が2600万TEUで、うち約68%が上位

7港で処理されている。

最後に釜山港と日本の地方港との協力関係について説明する。日本のコンテナ港の65港のうち62港が釜山港と定期コンテナ航路を結んでいる。日本の主要港では新型コロナウイルス感染の影響で取扱貨物量が今までの上昇傾向から横ばいになった。釜山港の取扱貨物量は、東京港の約5倍となっている(図3)。

釜山港ではコンテナ航路が集中している。北米方面の航路は、週42本があるのに対して京浜港と阪神港は19本と10本、欧州方面の航路では、釜山港の週13本に対して、京浜港と阪神港は3本と1本である。我々の調査では、例えば苫小牧から海外へ輸出する場合、横浜を経由するより釜山港を経由した方が物流コストの削減できる。そして新潟や金沢の場合でも、釜山港を利用すると費用のメリットがある。釜山を経由するとリードタイムがかかると思うかも知れないが、釜山港は北米路線が週42本あるのに対して横浜港は週5本しかなく、実際に釜山港を経由の方が時間短縮になる場合が多い。

図4で示した通り、2001年度の釜山港における日本とのトランジット貨物量と日本の内航フィーダー貨物量が約40万TEUではほぼ同じ規模であったが、最近では釜山-日本間のトランジット貨物量が日本の内航フィーダー貨物量の倍程度になっている。そして2001年に日本の全体の輸出入貨物のうち約3.8%が釜山でトランジットしていたが、最近ではその割合が約9.7%まで増えた。

釜山港の日本のトランジット貨物は主に地方港から来ている。日本の貨物は釜山港を利用して輸出をすれば、荷主は物流費用が節約でき、地方港は貨物量が増え、釜山港はトランジット貨物が増加し、関係者全員がWin-Winの関係になる。

釜山港は「K防疫」の成功により港湾の運営が中断することなく、継続的に貨物を処理してきた。今後も、釜山港は日本の荷主の輸出競争力の向上に貢献したい。

図3 釜山港と日本上位5港の年間コンテナ取扱貨物量

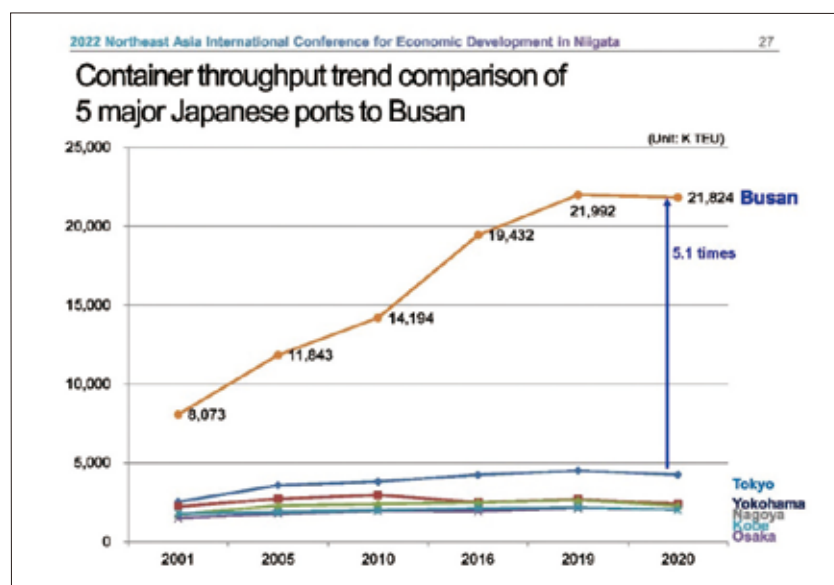
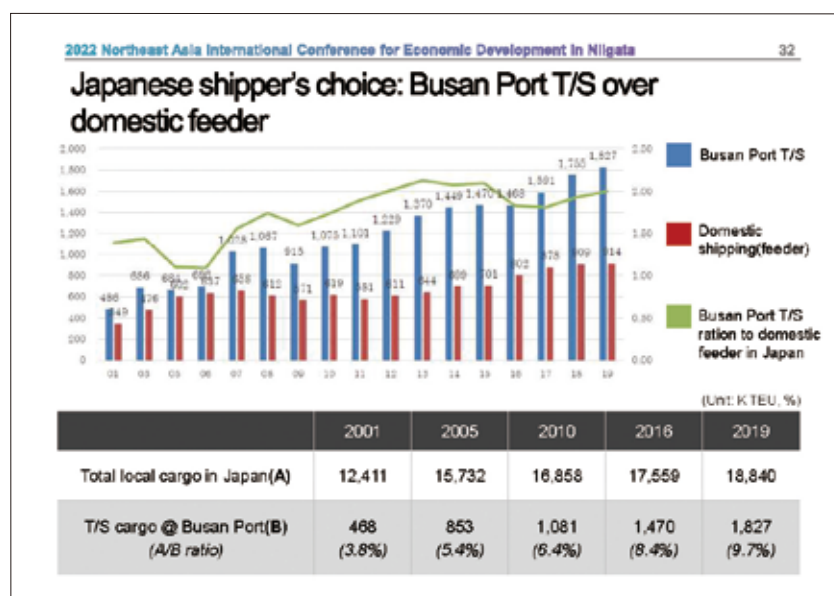


図4 日本の貨物の釜山港トランジットと内航フィーダーの割合



パネルディスカッション

コーディネーター (ERINA 蔡)

新潟港を含む日本海側の港湾に寄港する新規航路について、FESCO社の現在の検討状況と今後のスケジュールについて教えてほしい。また、FESCO社の船が新潟港に寄港するに当たって、具体的な貨物の目標値や課題、懸念事項などがあるのか。最後に、新規航路の予定寄港地をFESCO社が新潟港、伏木富山港、博多港を選定した理由、想定するベースカーゴ、航路に対する期待などについても伺いたい。

ミハイロフ・ドミトリー

我々は新規航路の実現に非常に近いところにいる。今後2月から3月までの間に、このサービスを開始できるであろう。ただし、最終的な寄港のリストと運航スケジュールがまだ決まっていない。貨物量について、我々はおおよその見当がついている。しかし、それだけでは不十分である。我々の分析では、船が寄港するに当たって、ロシアから日本への各便の貨物量が少なくとも100TEU程度、あるいは日本からロシアへの貨物量が50TEU程度必要だと考えている。2つの条件のうち、1つでも満たせば、寄港の可能性がある港として検討することができる。もし、2つの条件が全部満たされて、バランスが取れた港だと判断できればなお良い。今日、新潟港のプレゼンを聞いて、いくつかの数字を見た。これらの数字について、もう少し掘り下げて検討するつもりである。そしてその結果によっては、新潟港が寄港地の1つになり得るだろう。

我々は現在、釜山港を経由して、プレゼンで挙げた6カ所の港以外の日本の港にも貨物を輸送している。おそらく新潟港もその1つである。新潟港～ロシア間の貨物をもう少し増やせれば、直行航路を作ることができるだろう。

柳井雅也

一部の荷主から釜山港でトランジットした場合、1週間かかるという不満の声があるが、解決策はあるのか。

李應赫 (イ・ウンヒョク)

我々もよく同じことを聞く。これは釜山港の問題であると認識されているようだが、実は違う。釜山港の問題より、釜山港を利用している船社の船舶管理の問題である。現在グローバル規模の物流混乱のため、他の湾で船舶の運航に遅延が起きた際の船社のリスケジュールなどにより発生する問題であることを申し上げたい。

青山正裕

日本～欧州間の輸送について、オールウォーターの海上運賃がシベリア・ランドブリッジの輸送運賃とそれほど差がなくなってきたと聞いた。最近荷主がSLBに興味を持ちはじめているという話もあるが、実態はどうか。

ミハイロフ・ドミトリー

まず、SLBのメリットは輸送時間が短いことである。過去、我々は日本の国土交通省と合同でトライアル輸送を行った。これについて日本側の運輸業界の専門紙によれば、日本の富山港から欧州までの輸送時間が1カ月かからなかったという。これは我々にとって重要なメリットである。更に、釜山港湾公社の李氏が指摘したように、オールウォーターの海上運賃が上がったことで、昨年の第3・第4四半期は我々の運送サービス (SLB) の方が安くなっており、価格においても競争力を持つようになった。そして日本の港を含む多くの顧客が当社に発注を始めた。2020年に当社が運営するウラジオストク～プレスト間の貨物列車が10本だったが、38本となり約4倍に増えた。これらのコンテナの大部分は、SLBの利用にシフトしたクライアントのものだ。当社は顧客のSLBへのニーズを満たすため、今後サービスを拡大する予定である。

オンラインからの質問

北陸地方整備局が推進する日本海側港湾と北東アジア、更に東南アジアとの連携は合理的なものだと思うが、一方で、国土交通省は国際戦略港湾構想は京浜、阪神への集中を推進している。財源に限りがあるなか、国の政策として両者の整合はどうなのか。

柳井雅也

先ほど北越コーポレーションの大塚氏が説明したように、工場や会社によって使い勝手の良い港湾があると思う。従って、3大港に集約することは合理的な判断とは言えない。逆に、ある程度産業集積が進んでいる地域では、港湾整備を継続しないと企業のコストアップに繋がり、生産・経営の活動が続かない。特に日本の場合には自然災害が多いので、ある程度分散しておかなければならない。

会場からの質問

FESCO社が日本海側で新たな航路を検討中ということで、発表資料のなかでは寄港地として新潟港含め、富山港、博多港、釜山港とロシア極東航路を結ぶ航路について記載があったが、プレゼンでは、太平洋側の神戸港、横浜港に寄った航路と検討中ということで、発表資料とプレゼンの内容が異なっている。実際の現在の検討状況としてどういうルートを検討しているのか。

ミハイロフ・ドミトリー

ご指摘の通り、プレゼンでは、当社の現時点でのプログラムについて説明した。新規航路では日本の日本海側の港湾の貨物を想定しているが、この目標を達成するため、初期段階では日本の太平洋側の港を寄港する必要があると考えている。また、運ぶ貨物の内容も重要だ。日本海側の港湾は、木材やパルプなどの輸入貨物が多い。従って、我々はこれらの貨物を日本海側の港湾に持って行き、荷物をおろして空コンテナを太平洋側の港湾に運び、日本からの輸出貨物を積んで、ウラジオストクまで運ぶ。もし、新潟や富山など日本海側の港湾にはロシアや他の外国向けの輸出貨物が十分あれば、当社は喜んで日本海側の港湾に特化したサービスを行う。

オンラインからの質問

新潟港を利用する際に、船社や荷主に対するインセンティブ制度があるのか。

青山正裕

新潟港のインセンティブ制度については、新潟県が中心として制度が整備されている。また、当社および新潟市からのインセンティブ制度がある。新潟県のインセンテ

ィブ制度に関しては、新規航路の運航、取扱貨物量の増加などに応じて、様々な角度から荷主の誘致に適した内容が用意してある。インセンティブの詳細についてはこの場では申し上げないが、日本

の地方港のなかで内容が非常に充実していると言われている。詳しい内容はホームページに掲載してあるので、そちらをご覧ください。