

日本海側港湾の連携によるポートセールスの実態調査報告

ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史

ERINA 調査研究部研究主任 李春霞

要旨

我が国の国際コンテナ航路は太平洋側港に集中しており、日本海側の地方港には航路が少ないのが現状である。日本海側の各港湾の貨物量は限られており、単独で航路を誘致することが難しい。そのため、連携してポートセールスを行うことは、日本海側港湾の共通の利益につながり、大きな意義があると考えられる。日本海を航行する国際コンテナ航路やクルーズ客船は、日本海側の複数港湾に寄港することが一般的であり、クルーズ客船誘致も含めて、連携の可能性は十分にある。

そこで筆者らは、日本海側の地方港港湾の連携によるポートセールスの実態を把握することを目的として、2022年に日本海側の地方港の関係機関・団体を対象としたアンケート調査及びヒアリング調査を行った。その結果、クルーズ客船誘致のための連携活動の方が、コンテナ航路の新設や拡充を目的とした連携よりも活発に行われていることが分かった。後者についても、連携効果に対する期待はあるが、有効な連携活動はほとんど行われていない。

キーワード：日本海、地方港、ポートセールス、クルーズ船、コンテナ航路

JEL Classification Codes : R41 O18 L99

1. はじめに

我が国の国際コンテナ航路は太平洋側港に集中しており、日本海側の地方港には航路が少ないのが現状である。日本海を航行する航路・船舶の増加は、日本海側の地域経済振興に利益があることは言うまでもない。しかしながら、日本海側の各港湾の貨物量は限られており、単独で航路を誘致することが難しい。そのため、連携してポートセールスを行うことは、日本海側港湾の共通の利益につながり、大きな意義があると考えられる。しかも、日本海を航行する国際コンテナ航路やクルーズ客船は、日本海側の複数港湾に寄港することが一般的であり、クルーズ客船誘致も含めて、連携の可能性は十分にある。しかしながら、各港湾の関係者などからは、港間のライバル意識などが邪魔をして港間連携はほとんど行われていないといった声を聞くことが多い。そもそも、港間連携についてのまとまった情報が存在せず、その実態はまだ把握されていない。

そこで、筆者らは、日本海側の港間連携がどの程度行われているのかの実態を明らかにすることなどを目的として、2022年に日本海側港湾の関係機関・団体を対象としたアンケート調査及びヒアリング調査を行った。以下、第2節で調査の全体像の説明、第3節及び第4節でそれぞれアンケート調査及びヒアリング調査の結果報告を行い、第5節において調査結果を踏まえた若干の考察を加える。

2. 調査の全体像

本調査は、日本海側の地方港の連携によるポートセールスの実態を把握することを目的として実施した。ポートセールス活動は、港湾の利用拡大を目指して、(潜在的)利用者に対して自港湾の利便性や優位性等をアピールして利用を促す活動である。特に、国際コンテナ貨物量及びクルーズ客数の増加を目的とした活動が積極的に展開されている。これらの分野は、特定の企業活動(製鉄、石油化学、発電など)と結びついた

バラ貨物や定期フェリー航路の乗客と異なり、輸送ルートの選択・変更の余地が相当程度ある。そこに、港間での競争関係が存在することから、ポートセールス活動の必要性が生じることになる。

こうした状況を踏まえ、調査の対象港湾を、北海道から九州に至る日本海側港湾のうち、定期コンテナ航路が就航している17港湾とした(表1)。2022年初頭に実施したアンケート調査では、これらの全港湾の港湾管理者を始め関

表1 対象港湾

道府県	対象港湾
北海道	石狩湾新港、函館港、小樽港
秋田県	秋田港
山形県	酒田港
新潟県	新潟港、直江津港
富山県	伏木富山港
石川県	金沢港
福井県	敦賀港
京都府	舞鶴港
鳥取県・島根県	境港
島根県	浜田港
福岡県	北九州港、博多港
佐賀県	伊万里港
長崎県	長崎港

出所：筆者作成

係する機関・団体に対して調査票を送付した。2022年夏以降に実施したヒアリング調査では、新潟港、伏木富山港、金沢港、博多港の4港の港湾管理者を対象として実施した。

3. アンケート調査

(1) 調査の概要

アンケート調査は2022年1月～2月に実施し、回答期限を2月4日に設定した。調査票は郵送送付した。回答方法については、郵送調査票を利用した郵送またはFAXでの回答、ウェブ上に設定した入力フォームからの回答、電子ファイルを利用した電子メールでの回答のいずれかの方法が選択できるようにした。

調査対象は、全ての対象港湾(17港湾)に関わる港湾管理者、立地自治体(道府県・市町)、港湾振興団体、商工団体(商工会議所・商工会)とした。このうち、港湾振興団体については、インターネット上で、連絡先が把握できたものをリストアップした。なお、港湾管理者と立地自治体が同一団体である場合は、それぞれを分けずに1通の調査票を送付した。港湾振興団体の連絡先が港湾管理者、立地自治体、地元商工団体となっている場合には、同一連絡先に各団体別の調査票を送付した。その際、原則としてそれぞれの団体の立場での回答を求めたが、実際の活動が一体化していて個別の団体に分けて回答するのが困難な場合は、いずれかの団体が代表する形で、他団体の分も併せて回答することも可能とした。調査票の総発送数は80通であった。

調査項目は大きく分けて、3分野から構成した。すなわち、①国際コンテナ航路に関するポートセールス活動、②クルーズ客船誘致に関するポートセールス活動、③港間相互連携である。

(2) 調査票回収状況

調査票を送付した80団体のうち、なんらかの回答があった団体数は59団体で、(粗)回答率は74%であった。このうち、ポートセールス活動を実施してお

り、その内容について回答があった団体は32団体であった。このほか、ポートセールス活動を実施していないとして、ポートセールス活動の内容に関する設問への回答がなかった団体が8団体あった。また、有効回答があった他団体と一体として活動しているとして、独自回答を省略した団体が19団体であった(表2)。

(3) 調査結果

上述の通り、アンケート調査では大別して3分野の質問を設けたが、そのう

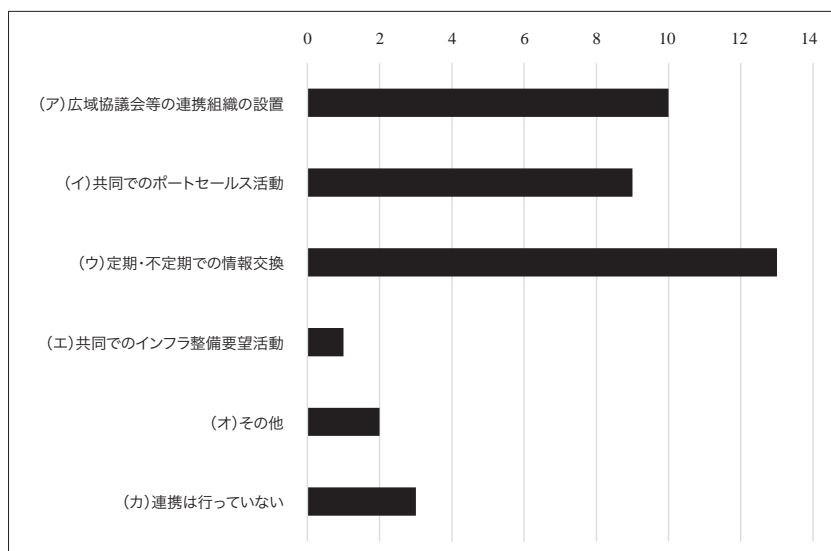
ち「③港間相互連携」に関する部分の調査結果を示す。全質問項目に対する回答については、別途、公表済みであるので、そちらを参照されたい(新井・李、2022)。まず、港間連携の有無等に関する基本的情報を、各港を代表すると考えられる機関の回答に基づいて示す。原則として、港湾管理者団体を各港代表機関とみなしてそれらの回答を集計した。ただし、港湾管理者からの回答が無かった港湾については、他団体の回答を用いた。具体的には、酒田港、舞鶴港については港湾管理者と一体とし

表2 調査票回収状況

港湾	港湾別回答数	うち			
		港湾管理者	立地自治体	港湾振興団体	商工団体
石狩湾新港	1(2)	1	0	0(2)	0
函館港	1(1)	1	0	0(1)	0
小樽港	1(2)	1	0	0(2)	0
秋田港	3(3)	1	1	0(3)	1
酒田港	1(1)	0(1)	0	1	0
新潟港	4	1	1	1	1
直江津港	2(1)	1	1	0(1)	0
伏木富山港	3(1)	1	2	0(1)	0
金沢港	1(1)	1	0	0(1)	0
敦賀港	2(1)	1	1	0(1)	0
舞鶴港	1(1)	0(1)	0	1	0
境港	4(1)	1	0(1)	1	2
浜田港	2(1)	1	1	0(1)	0
北九州港	1	1	0	0	0
博多港	1	1	0	0	0
伊万里港	2(2)	1	1	0(2)	0
長崎港	2(1)	0	1	1(1)	0
合計	32(19)	14(2)	9(1)	5(16)	4

注:カッコ書きの数字は、有効回答があった他団体と一体として活動しているため、独自回答を省略した団体の数である
出所:筆者作成

図1 港間連携活動内容(複数回答可)



有効回答数:17 出所:筆者作成

て活動している港湾振興団体の回答を、長崎港については立地自治体の回答を用いた。図1に示す通り、17港のうち13港が定期・不定期での情報交換を行っている。10港が広域協議会等の連携組織を設置している。また、共同でのポートセールス活動を行っている港も9港ある。これに対し、他港との連携を行っていない港が3港ある。

港間連携を行っている14港のうち、ほぼすべての13港は日本海側の港湾との間での連携を行っている(図2)。同時に、ちょうど半数にあたる7港は日本海側以外の港湾と連携を行っており、連携が海域を越えて行われていることが分かる。

次に、期待する連携効果や障害についての回答状況を示す。ここでは、有効回答票とした32件の回答の集計結果を用いる。前掲表2の通り、港湾によって回答数が異なり、最大で4回答あった港湾(新潟港、境港)も含めて単純合計しているため、一部港湾のバイアスがかかっている可能性があることに留意が必要である。

期待する連携効果で最も多いのは、「新規コンテナ航路開設の促進」と「クルーズ客船寄港回数の増加」で、いずれも半数を超える18団体が回答している。次いで、17団体は「知名度・ブランド力の向上」と回答している。「コンテナ貨物集荷量の増加」や「ポートセールス活動の費用削減・省力化」との回答がそれぞれ13団体である。「特に期待することはない」との回答はゼロであり、港間連携への期待があることが分かる。

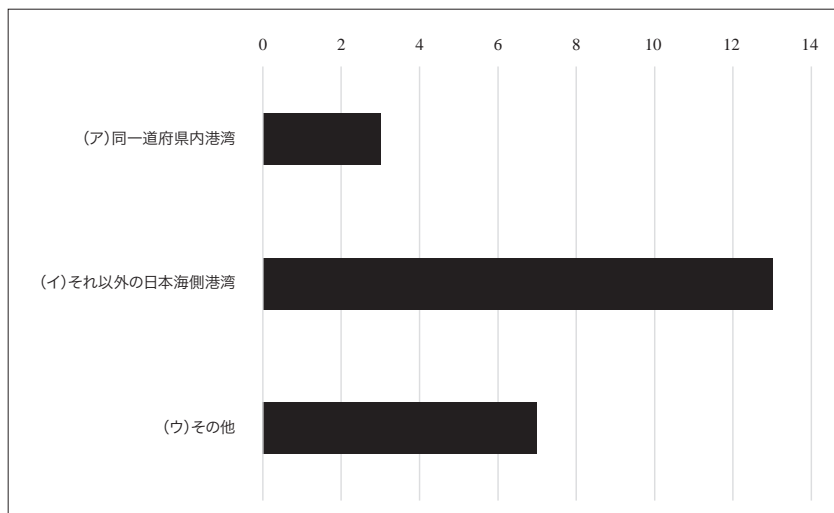
他港との連携の障害になることに関しては、やはり最も多いのは「他港との競合関係」で、23団体が回答している。次いで、「それぞれの港湾の戦略・方針の違い」で、14団体が回答している。「特に障害はない(と思われる)」と回答している団体は6団体である。

4. ヒアリング調査

(1) 調査の概要

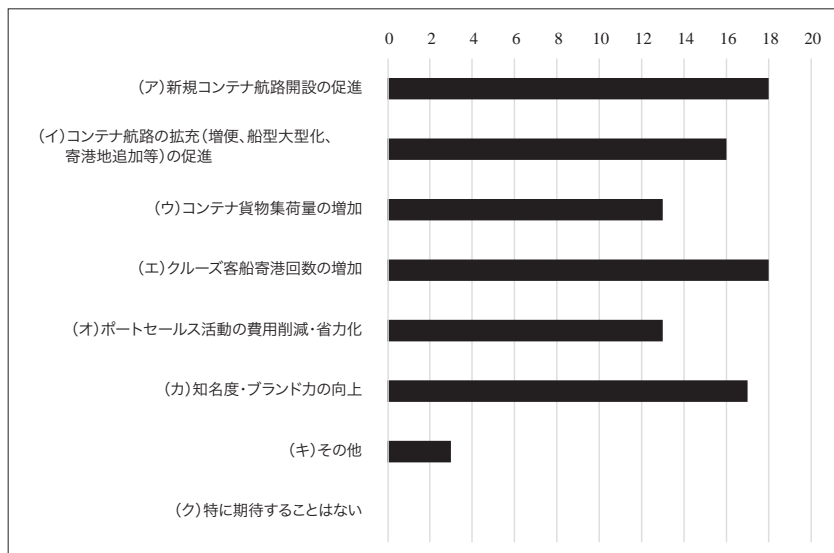
ヒアリング調査は、表3に示した4港の港湾管理者を対象として、面談

図2 連携相手港湾(複数回答可)



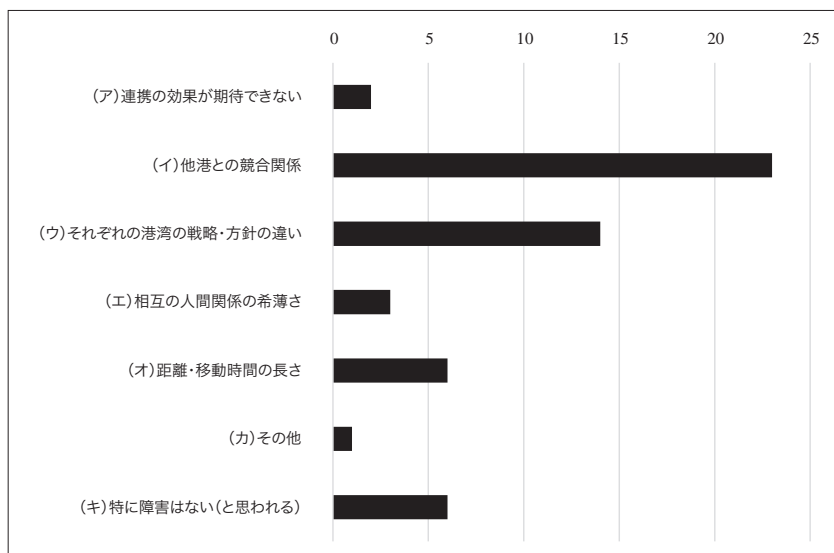
有効回答数: 14 出所: 筆者作成

図3 期待する連携効果



有効回答数: 32 出所: 筆者作成

図4 連携の障害(複数回答可)



有効回答数: 32 出所: 筆者作成

表3 ヒアリング調査対象

港湾	ヒアリング先	実施日
新潟港	新潟県交通政策局	2022年12月7日
伏木富山港	富山県商工労働部・土木部	2022年8月25日
金沢港	石川県商工労働部	2022年8月24日
博多港	福岡市港湾空港局 博多港ふ頭株式会社	2022年10月24日

出所：筆者作成

方式で実施した。

訪問先では、まず基本的な情報として、ポートセールスの戦略・重点課題、ポートセールスの実施体制（港湾管理者と地元自治体、経済団体、関係企業等との連携、役割分担など）について聞いたうえで、本題として他港との連携開始のきっかけや経緯、現在の活動状況及び他港との連携の現状評価や課題、今後の方針について聞き取りを行った。

(2) 調査結果

面談の中で、港湾管理者から聞き取った内容のうち港間連携に関する要点を取りまとめると以下の通りである。なお、報道やプレスリリース等によって公知となっている事柄を除き、港湾名には言及しない。

具体的な連携事例としては、連携組織の立ち上げによる共同セールス活動、ポートセールス用資料の共同作成、港湾施設見学会が挙げられた。連携組織としては、金沢港と伏木富山港において、それぞれクルーズ客船誘致を目的とした組織が立ち上げられている。ある連携組織では、海外での共同PR活動などを実施しているとのことであった。

伏木富山港の連携相手は、小樽港と舞鶴港である。この3港での連携開始の契機は、2011年に国土交通省が「日本海側拠点港」を選定したことで、この際に3港は連名で外航クルーズ機能での拠点港を目指して応募し、選定を受けた。金沢港は、さまざまな港湾と連携している。例えば、神戸港、広島港、北九州港、境港、金沢港、青森港での6港での連携の場合は、石川県が主導する形で連携を呼びかけたとのことであった。

コンテナ航路関連では、連携組織の事例は確認されなかったが、複数港が共同で船社向けの説明資料を作成したケースがあった。このほか、各港での聞き取りの中から、他港港湾管理者との間で電話やメール、あるいはオンラインミーティングなどの形で情報交換を行っている様子が垣間見えた。特徴的な事例として、博多港では2022年10月27日、28日の2日間に日本海側港湾関係者を対象として、コンテナターミナルの見学会を開催している。こうした見学会の開催は今回が初めてとのことである。今回の開催趣旨は、これまでほとんど関係が無かった日本海側港湾との連携の糸口を探るべく、まずは接点づくりから始めることだとの説明を受けた。

連携の効果については、最終的にクルーズ客船の寄港回数として現れているとの評価があった。また、ポートセールス活動の有効性という点でも、連携組織に参加する港湾を巡るモデルクルーズプランを作成した上での船社への働きかけに手ごたえを感じている様子も窺えた。他方、コンテナ航路関連では、他港との情報共有が業務遂行に有益であるといった言及はあったものの、対外的に目に見える連携効果を指摘する港湾はなかった。なお、博多港の見学会については、今回の聞き取り調査が見学会実施前だったため、成果を聞くことはできなかったが、開催後に博多港ふ頭のウェブサイトに掲載された記事では、見学会期間中に多くの日本海側港湾関係者と交流し、各港の現状や課題について共有できたことが報告されている¹。

連携を進める上での課題としては、

他港との競合関係やメリットが見えにくいといった点が指摘された。他港との競合は、コンテナ貨物の集荷の面で特に強く意識されていた。また、直接的に言及はなかったものの、聞き取りの様々なやりとりの中から、各組織での人事異動のために長期的な人間関係の構築が困難であることも窺えた。

今後の展望については、トラック運転手のひっ迫が懸念される「2024年問題」²との関連で内航コンテナ航路も視野に入れた連携の可能性を指摘する声があった。

5. 考察

今回の調査では、国際コンテナ航路とクルーズ客船の2つの側面に着目した。いずれも複数港湾による連携が有効であると考えたためであるが、それぞれの様相は異なることが明らかになった。総じて、クルーズ客船誘致における連携の方が活発に行われていると言える。

クルーズ客船の場合、日本近海でのクルーズ船の数が限定的である一方で、相対的に港湾の数が多く、運航船社にとって新規寄港地開拓は必ずしも優先課題ではないと考えられる。こうした中、複数の港湾が各地の観光資源や受け入れ態勢などの情報を集約しつつ、モデルコースを設定することは、船社側の労力軽減に寄与するので、クルーズ船誘致に有効である。また、クルーズ客船はある寄港地で観光した後、夜間に次の寄港地に移動することが一般的であり、寄港地間に適度な距離が必要であることから、連携港湾は遠距離にあることが有意義である。アンケート調査からは、連携相手が必ずしも日本海側港湾に限られていないことも明らかになった。したがって、今後も様々な組み合わせで連携が進む余地があるものと考えられる。コロナ禍で停止したクルーズ旅行も徐々に復活し始めており、今後の期待される。

¹ <https://hakatako-futo.co.jp/news/#1> 2023年1月5日最終閲覧)

² 「2024年問題」とは、働き方改革関連法によって2024年4月1日から自動車運転業務の年間時間外労働の上限が960時間に制限されることで発生する問題のことである。

国際コンテナ航路の分野での連携は相対的に低調であることがわかった。この分野でのポートセールス活動を集荷と航路開設（拡充）に分けて考えた場合、集荷活動では、背後圏が重なる近隣港同士は競合するため、そもそも連携することが難しい。アンケート調査結果でも集荷面での期待は相対的に小さかった。これに対して、新規コンテナ航路開設に関しては、クルーズ客船の場合と同様の構図となるので、連携の意義があると考えられる。この面での他港湾との連携には期待が大きく、ヒアリング調査で前向きな姿勢を示した港もある。とはいえ、観光地情報など詳細情報を必要とするクルーズ船寄港地選定と、端的に言えば貨物量のみで判断できるコンテナ船寄港地選定とでは、連携の意義も違って来るかもしれない。

謝 辞

業務多忙の中、アンケート調査への回答、ヒアリング調査への対応にご協力いただいた関係機関・団体の方々に、あらためてお礼申し上げます。

<参考文献>

新井洋史・李春霞（2022）『日本海側港湾のポートセールス活動・港間連携の概況』北東アジア情報ファイル EJ-2201.

他方、聞き取り調査の中でも指摘があったが、「2024年問題」を控え、内航コンテナ航路の充実が進む可能性もあり、このことが日本海側港湾の航路誘致戦略にも影響を及ぼしうる。折りしも、2022年11月に、井本商運は新たな日本海側フィーダー航路として、秋田港、新潟港、北九州港の間に配船を開始した。博多港、北九州港の北部九州2港は、日本海側の中では最も航路網が充実している港湾であり、日本海側港湾連携のカギを握る存在になりうるものと考えられる。

同時に、日本海側各港湾と釜山港との関係も焦点となって来るだろう。コロナ禍による国際的な物流混乱の中で、釜山トランシップサービスにおいても釜山港でのコンテナ滞留が発生したことで、一部荷主企業では釜山離れの動きがあるとの話もあった。釜山港

湾公社（BPA）は、2022年11月28日に金沢で、翌29日に新潟で荷主向けセミナーを開催した。こうした韓国側からのアプローチにどのように対応していくかも課題である。

6. おわりに

本調査は、日本海側の港湾によるポートセールス活動での連携の展望や課題について検討するための情報収集を目的として実施した。対象港湾17港のうち、ヒアリング調査を実施したのが4港に留まるなど、必ずしも十分な調査ができたわけではない。今後は、追加的な港湾ヒアリングに加え、船社側を対象とする調査なども行って、より詳細な検討を行っていきたい。