

第 29 号(2010. 9.30 配信)

日本は貿易立国の国柄です。産業・経済も国民生活も、輸出・輸入が盛況を持続していかないと成り立ちません。最近、貿易の相手国が、数年前まで上位を占めてきた欧米諸国に代わって、中国を筆頭とするアジア諸国に移ってきました。長年、日本の最大の輸出入先だったアメリカが首位から滑り落ち、中国がトップに躍り出たことはご存じでしょう。アジアの急成長と活況が日本との輸出入を刺激して相互依存を強め、その一方では、諸産業の競争を激化させています。

そこで今回は、貿易立国の上できわめて重要な海運の動きと、積み出し・荷降ろしに不可欠な港湾の実態を、あれこれの話題を紹介しながらお話ししていこうと思います。JICA の事業に関連する機材・資材の輸送にも直接関わる事柄ですから。

主題は、端的にいうと「海運と港湾の今」。ちょっと固い感じですが、前回の「水の話」とは違い、文中では詳しい数字は避けて一覧表にまとめ、分りやすく語っていきたくて考えています。

つい、この 8 月の話ですが、日本政府は「ハブ港湾」、つまりアジアの拠点港として、四つの主要港の中から、京浜港(東京港、川崎港、横浜港)と阪神港(大阪港、神戸港)を選び、「国際コンテナ戦略港湾」に指定しました。重点投資の対象として、世界最大級のコンテナ貨物船が入港できる水深 18 メートル岸壁の整備や、港湾手数料の引き下げを進める計画です。競って敗れた伊勢湾(名古屋、四日市)と北部九州(北九州、博多)の両港は、予算激減の危機感に見舞われています。

世界の港湾別コンテナ取扱量

(単位はコンテナの専門単位/1TEU=20フィートコンテナ1個分)

順位	1980年	取扱量 (万TEU)	順位	2009年 (速報値)	取扱量 (万TEU)
1	ニューヨーク/ ニュージャージー	195	1	シンガポール	2,587
2	ロッテルダム	190	2	上海	2,500
3	香港(ホンコン)	146	3	香港	2,098
4	神戸	146	4	深圳	1,825
5	高雄	98	5	釜山	1,195
	↓			↓	
12	横浜	72	26	東京	374
	↓			↓	
16	釜山(ブサン)	63	36	横浜	280
	↓			↓	
18	東京	63	-	名古屋	※282
39	大阪	25	-	神戸	※256
46	名古屋	21	-	大阪	※224

※は2008年実績

なぜこのような政策が採られるようになったのか? - 近年のアジアの発展が、世界の港湾を「ハブ港」化し、取扱量の優劣を激変させているからです。「ハブ」の原理や意義は、「ハブ空港」のお話をした際に(「サロン便り」第 22 号 = 2010.3.22 配信を参照)詳述したので省きますが、「港湾」について新聞報道は、「ハブ港」よりも「拠点港」と呼んでいます。

では一体どんな激変が起きているか?

今日の海上輸送は、コンテナ取り扱いが主力です。国際物流の世界が、規格化された「巨大な箱」コンテナの普及で輸送スピードが格段に向上し、コストが劇的に下がったからです。それがグローバル化の流れで、世界の物流量を飛躍的に増やす起爆剤になったといわれます。30 年前の 1980 年と比べ、左表のコンテナ取扱量の港湾別ランキングを見れば、一目瞭然です。

日本の港は、アジアの激動に飲み込まれたというか、忌憚ない表現をすれば、政府も業界も先見の明を欠き、世界の動きに完全に乗り遅れたとしか言い様がありません。今は日本の荷主までが、地方港からのコンテナを、釜山港で国際航路に積み替える例が増えているといわれます。

真相というか、ここに至った内実はもっと根深いのではないのでしょうか。

港湾は基盤工事に類する重要な事業です。関連する公共事業費を、地域振興を主目的にして、地方自治体や地元の国会議員の主張に押され、「世界との競争」という観点を置き去りにして、将来方向の整理も議論もないまま多数の港にバラまいてきたに違いない。その無見識、その慣例化が「戦略港湾」選定によって、超大型のコンテナ岸壁整備を目指す拠点港に集中投資し、メリハリが利いた予算の使途に変われば...

しかし、日本の港湾は「世界から2周遅れ」といわれる現状です。アジアの主要港から、大きな遅れをとる日本の「拠点港」に「荷物を奪い返す」ことが、いつまでに、どう変えていけるのか、難題への挑戦はこれからです。

さて、厳しい現状から話を始めましたが、さすが海運日本！と誇れる話題に切り換えましょう。

世界の海運上位5社とはどこか？その規模は？(船の隻数は概数にとどめます)

トップは「商船三井」(「商船」は往年のOSK(大阪商船))で900隻に上り、2位が「日本郵船」の800隻、「川崎汽船」が5位450隻と、世界5大海運会社中3社を日本が占めます。ちなみに3位は「コスコ」(中国、800隻近い)、4位にA.P.モラー・マースク(デンマーク、約700隻)がいます。

日本の海運は、決して平坦に発展してきたわけではなく、むしろ1985年のプラザ合意後の急激な円高で経営危機に陥った苦難を経ています。90年代も「万年不況業種」の汚名を受けました。リストラと再編を繰り返し、2003年頃からのアジア経済の発展を取り込んで、見事に復活！08年の3月期には上記の大手3社合計で6千億円を超える経常利益を上げています。海運の出入りは国際的にほとんど規制がありません。いや応なしに、世界の海運会社同士の勝負になります。コスト削減を徹底し、世界経済の流れをいち早くとらえようと努めた結果です。しかし安んじていられるはずはない。勝ち残りの知恵を活かす商戦はすでに始まっています。日経新聞の記事から、「えっ、そんな...」と思わず驚くような話を幾つかご紹介しましょう。

日本郵船が、上記の世界5位モラー・マースクから環境分野での提携打診を受け、この6月にその実現が公表されました。大手同士の連携、例えば商船三井と川崎汽船との共同運航やコンテナ各社の再編圧力などがすでに現実化していますが、国際的な枠組みや提携は、海運業界では珍しいことです。

郵船は、太陽光パネルを搭載した自動車運搬船や、船底に空気の泡を送り摩擦抵抗を減らす新型船など、環境負荷の小さい「エコシップ」で、業界で先行した取り組みを進めています。独自路線の志向が強いマースクに、ノルウェーの船舶検査・認定機関の船級協会(DNV)まで加わり、3者が省エネ技術を持ち寄り、「環境分野で業界をリードする」態勢をつくっています。

大量輸送ができる海運は、一定の重さの荷物を運ぶには単位当たりの環境負荷が小さくできる輸送手段です。しかし現状は、二酸化炭素の排出量自体が多く、国際海運全体で何と全世界の約3%を占め、ドイツ一国の排出量に当たるそうです。国際海事機構(IMO)が排出規制を検討中で、2013年にはすべての国際船舶に削減を義務づけるといわれています。二酸化炭素の削減は、燃費の向上を通じて燃料コストの抑制につながります。海運各社の競争力を大きく左右しますから、省エネ船の研究、導入は急務です。

次は海運会社でありながら、船舶依存から脱却する事業の実例です。

ブラジルのリオデジャネイロ沖での話。国営石油会社ペトロブラスが、2014年まで5年間に最大2,200億ドルを投資し、超深海油田「プレサル」を開発する巨大プロジェクトに日本から海運会社が集まっています。船舶の提供ではなく、洋上に浮く生産設備が目標です。郵船は水深2000mを超

える地点から石油を汲み上げる設備を建設し、その運営も請け負います。13年から20年間に約3,400億円の収入を得る計画とか。商船三井も同様の設備を貸し出すといわれます。いずれも自社単独ではなく有力商社などと組んでの事業です。

なぜ海運会社に関わったのか。海運各社の主力事業は、コンテナや工業製品、鉄鋼原料、液化天然ガス(LNG)などの輸送です。ところが、新興諸国の貿易量が急拡大し、中国はじめアジア勢の追い上げに危機感がつる今、これまで磨き上げてきた操船などの技術をフルに活かせる洋上資源開発に着目しました。英国のBPが責められたメキシコ湾の石油流出事故のようなリスクもあるけれど、すそ野が広い資源分野には、ビジネスにつながるタネが無数にあると読んだようです。

上記の話に社名が出なかった川崎汽船は、出資先のLNG企業を通じ、洋上でのLNG生産事業に世界で初めて乗り出すといわれます。パイプラインの敷設が必要な従来方式と比べ、生産コストを最大で3分の1程度にまで低減させることができる由です。

海運界も、世界経済や社会の変動のど真ん中で、多様に対応していると痛感します。激甚な競争に海運日本が打ち勝って、世界をリードしてほしいと思っています。

(9月27日記。国際サブロー)