

シリーズ「50年後の国土への戦略」

国際物流イニシアティブ



藤田武彦
論説委員
株式会社クリエイティブ
顧問

1995年1月17日、阪神淡路大震災で神戸港は壊滅的な打撃を受けた。平清盛の時代に大輪田泊といわれた頃から嘗々と築きあげられた230バースを超える岸壁が崩壊し、港の機能はほぼ総て失われた。あまりの惨状に呆然と立ちすくむ中で、耐震補強を施しておいた摩耶埠頭だけが無傷で生き残り、陸上交通網も絶望的な神戸への緊急物資搬入やアクセスに役立ったことが技術者としてせめてもの救いであった。

それまでの神戸港は世界で屈指の貿易港で、欧米諸国とアジアを結ぶ基幹航路だけでも大阪と併せ週に58便というハブポートであった。充実したフィーダー網を通じてアジアと世界を結ぶ港として、ロッテルダムがユーロポートと呼ばれるのと同様、アジアのマザーポートと呼ばれていた。

国は港の復興を急いだ。不可能と思われた全ての機能を2年で回復する計画を作成し、手分けをして上海、香港、釜山等国際物流を神戸に依存するアジア諸港に、他港への一時避難と、順次の神戸回帰を要請した。しかしながら実態経済は2年待つほど悠長ではなく、基幹航路の神戸抜港（不寄港）は常態化した。2013年は週14便に過ぎず、最盛期の見る影もない。その間上海は1から61便へ、釜山は27から49便に伸びた。国際物流は確実に周辺諸国にシフトしていった。今も我が国港湾の国際競争力は失われ続けている。世界のコンテナ取り扱いランキングを見ても、1980年に世界第4位であった神戸港が2012年には52位に凋落。我が国は東京港28位、横浜港43位、名古屋港50位、大阪港57位と軒並み低位に甘んじており、5港併せても1位・2位の上海やシンガポールの何と半分にも満たない。

我が国が世界の幹線物流網から取り残されること、即ち他国からのフィーダーに依存することは、国際物流コストの引き上げにつながり、ひいては産業の国際競争力が失われることとなる。国家安全保障上も好ましく無い。このことは元シンガポール首相のリー・クアンユー氏が述べたとされる「島国の経済レベルはその国の港湾や空港のレベルを超えることは出来ない」にあまりにも的確に表現されている。

この遅れを取り戻すことは容易ではない。港湾行政当局は我が国港湾の復権を目指して懸命の策を講じる。いわゆる国際コンテナ戦略港湾政策である。大水深コンテナターミナルの整備、港湾運営会社育成による港湾の効率的な運営とターミナルコストの低減、戦略港湾へのフィーダー機能強化による分散貨物の集約、ゲートオープン時間の拡大や情報化による荷主サービスの向上等々である。

しかしながら、これらの政策がほとんど功を奏していないことは実に残念である。原因ははっきりしている。日本経済が長期低迷する間に近隣諸国の成長は目覚ましく、もはや日本はアジアの物流中心たり得ないこと、国際コンテナ船が既に全長400m、18,000個積みが登場

するなど大型化が急速に進展しているにも係わらず我が国の港湾が全く対応し切れていないこと等々。港湾行政当局は公共投資削減による整備の遅れを嘆くが、国家財政は破綻に瀕しており、無い袖は振れぬ式の予算に「日暮れて道遠し」の感は拭えない。また、デンマークを本拠として国際物流を担うマースク社や各国船社のアライアンスは、国際物流ネットワークの東端に位置する日本を重視していない。太平洋航路はまだしも、マラッカ海峡を経由する欧州航路の日本寄港は減少の一途である。港運業についても、香港のハチソンやデンマークのAPM、シンガポールのPSA、ドバイのDPW、中国のCOSCOグループといったメガオペレーターBig5で世界のコンテナの半数以上を支配しており、シェア3%に満たない我が国オペレーター6社のプレゼンスは低い。

ならば、我が国は50年先を見据えて如何に対処すべきか。コンテナ化という物流革命が起きて高々50年、今後更に変化し続ける国際物流を見極めることが第一である。アジア・南米・アフリカ等の途上国需要の急激な増加、新興国技術の向上による生産拠点のシフト、シェール革命や海洋開発による資源エネルギー地図の変化、船舶の大型化やメガキャリア・メガオペレーターの寡占化の進展。北米ではパナマ運河を、船幅32.3m、喫水12m（3,800個積みコンテナ船レベル）から船幅51m、喫水15.5m（13,900個積みコンテナ船レベル）に拡張すべく取り組んでいる。工費の増大によるトラブルが伝えられるが、完成予定の2015年を目前に控えその影響は計り知れない。ニューヨーク～東京間の輸送で、スエズ経由24,300kmを余儀なくされているオーバーパナマックス船がパナマ経由となれば18,000kmに短縮され、「香港や上海以東はフィーダー輸送に格下げ」といった危機からは解放されよう。西海岸のロサンゼルス・ロングビーチ両港も、東海岸の荷物を西海岸まで陸送して太平洋航路で担う戦略を描いている。これらの動きは、太平洋の要として日本を蘇らせる可能性が大きい。

北極海航路もまた楽しみである。ロッテルダム～横浜が現在スエズ運河経由で20,800km・40日を要するのに対し、北極海航路を利用すれば13,600km・25日と6割に短縮できる。この場合にあっても、欧州～アジアのゲートウェーとして日本の地政学的優位性が浮上する。国際物流自由度が極めて高い太平洋をシーレーンとして縦横無尽に活用すべきは我が国なのである。近隣諸国は国際物流の覇権を求めて太平洋への出口を探している感すらある。

我が国にとって、国際物流幹線から脱落せず国の経済に対する不利やリスクを抱え込まない、いわば経済の安全保障政策を講ずることは紛れもなく喫緊の課題である。重要なことは防御に止まらず、英知を集めてものづくり日本を復権すること、そのための生産拠点と市場とを世界に求めて行くことこそが我が国の産業政策でなければならない。これを実現するための戦略として、太平洋を基軸とした国際物流体系を構想し、世界に唱え牽引して行くこと、我が国産業の世界展開即ち海外における生産消費環境を国際物流体系と整合性を持つつ経済界と政府が一体となり創出すること、更には世界を舞台に活躍する我が国物流産業を息長く育てていくこと、が求められているのである。