

## みなとみらい産官学ラウンドテーブル第16回公開セミナー

～ 知の交流・蓄積・創造・還流の場 ～



平成24年8月1日(水)、横浜ランドマークタワーにおいて、「みなとみらい産官学ラウンドテーブル」第16回公開セミナー(主催:横浜国立大学成長戦略研究センター)が開催され、100名余りの参加者がありました。今回は、横浜国立大学統合的海洋教育・研究センター長の池田龍彦教授をコーディネーターとし、一般財団法人国際臨海開発研究センター調査役の舘野美久

氏、横浜市港湾局港湾経営部長の植松久尚氏を招いて、『日本のコンテナターミナルはアジアの中で生き残れるか? - 横浜港をケーススタディとして - 』というテーマで講演を行い、議論しました。参加者から事前に質問を提出していただいたこともあり、講演後のパネルディスカッションと質疑応答では会場も交えた活発な意見交換が行われました。

最初に池田龍彦教授に、『港湾物流の過去・現在・未来』と題して、日本のコンテナ輸送がこれまで辿ってきた道とその現状について、各種データを用いて世界のコンテナ化との比較を交え、説明がありました。今般、東アジアが関係するコンテナの流れ(流動量)は世界全体の58%超を占め、アジアのプレゼンスが非常に大きくなっているなか、コンテナ導入当初に日本が上位に位置していたコンテナのハンドリング数については、現在、中国、シンガポール、香港、韓国がその上位を独占しているという状況となっています。こうした状況は、フルコンテナ船の年間寄港回数にも表れており、池田教授は、日本の港湾のハブ機能が下降気味であるとの危惧を述べるとともに、日本の地方港の外貨コンテナの50%以上が釜山航路に依存しているという現状にかんがみ、北東アジアのコンテナ輸送について、日本がリードして日中韓の議論を進めて行く必要性を指摘しました。

次に舘野美久氏は、『世界のコンテナ船社の戦略』と題して、近時の世界経済の変動のなか、主として今後の物流や船社のコンテナシステムがどのように変わっていくのかについて発表がありました。今般の主要コンテナ船社の戦略を象徴する超巨大コンテナ船(Ultra-Large Container Ship: ULCS)の出現により、コンテナターミナルは巨大船対策のリスク管理、ナビゲーション、本船在港時間、港湾料金のネゴ・決定等、様々な課題に直面しています。こうした現状を踏まえ、舘野氏は、2020年の世界コンテナ業界の展望として、世界人口の増加によるコンテナ需要の確実な増加、高頻度サービスの普及(SCM、3PL)、

NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier) の活動の重要性等を掲げたうえで、日本のコンテナターミナルが取るべき今後の方向として以下の点が大切であると指摘しました。①世界経済の質の変貌の掌握、②北米向けの輸出型ターミナルから、アジア・中国との間の輸出輸入型を兼ね備えたターミナルへのシフト（ターミナル施設の再構築）、③ターミナル施設の自動化の推進。さらに、ハードウェアとソフトウェアに加えて、ヒューマンウェアの充実が重要であると付け加えました。

最後に植松久尚氏が、『横浜港の戦略』と題して、横浜がいま、どのような取組みを行っているかについて発表がありました。昨年の 3.11 以降の原発事故の影響により、横浜港のトランシップ率が減少するなか、現在、横浜は、東京、川崎とともに、「釜山港等に対峙する国際拠点港湾・航路特性を生かした国際ハブポートの実現」を目指しています。具体的には、①港湾運営会社制度（横浜港埠頭株式会社の設立）を活用したターミナル貸付料の低減に取り組んでいるほか、横浜市として直接、②戦略的集積補助、④アジア輸入貨物増加促進補助、⑤超大型コンテナ船対応のためのインフラ整備等の事業をスタートさせているとのことでした。

続くパネルディスカッションと質疑応答では、事前質問への対応を行い、議論を喚起するとともに、池田教授によるフォローアップのもと、横浜港の将来を考えるべく、以下の点について、熱心な意見交換が行われ、大いに盛り上がりました。

- 北東アジアなかで日本のコンテナターミナルの存在意義を対外的にアピールするための高質で信頼性の高いサービスについて
- ヒューマンウェア（人材確保）の重要性について
- これらの日本のメガコンテナターミナルのあり方について
- 国内物流・内航海運への配慮について
- コンテナターミナルの自動化の障害について
- ターミナルオペレータの重要性について

#### 【アンケートからのご意見】

(1) ご案内から期待していたものと実際のセミナーの内容は一致していましたか？

- ・世界の位置付がわかった。
- ・もう少し国のシステムも言及すべき。
- ・<生き残りについて>こうしたセミナーの結論としてつまるところ港湾運送事業法案など 10 年前と同じ指摘で終わるところに日本港湾の停滞を思いました。
- ・本音での話が聞けて概ね満足。
- ・海側からみているか。国内輸送は大変である（乗務員の労働時間等）。
- ・民間と行政の回答から問題点が明らかになっているが、その解決策がアンタッチャブルとなっている。
- ・もう少し各パネラーの方々の持ち時間が長かったら良かったです。

- ・具体的な将来像のようなものを期待していた。
- ・沢山の貴重な情報の提示がありセミナーとしては学ぶことは多かった。ただし「生き残れるか?」という設問に対しては、間接的な議論であったと感じた。

(2) このセミナーから学ぶことができましたか、有益でしたか?

- ・日本の港湾行政を良く理解していて、今後の課題が明確になった。
- ・今後の業務上大変参考となった。
- ・横浜港についての話は初めて。
- ・現状の認識が出来た。
- ・もう少し具体策をご教示頂ければ理解が深まると思います。
- ・文字通り港の過去・現在・未来がイメージ出来た。ただ現実的な方向性についての議論は不十分であった。
- ・横浜港の戦略。
- ・パネルでの館野講師の説明は大変参考になりました。
- ・国際ハブ港となり得るかどうかは料金もさることながら地理的特性に依るところが大きいと思う。その中で釜山がハブ港としてユーザーに選ばれている訳であり、ハードの整備を以って釜山が貨物を導回するとのお題目はどれ程の意味があるのか?国内港湾が生き残る(存在し続ける)為にはひとえに貨物量が日本国内にあり続けるかどうかのはずで、その意味では議論、検討すべきは内需拡大、あるいは国際産業空洞化を防ぐための円高対策ということになると考える。今回の議論は、国交省の主導する戦略港湾のお題目からあまり外れておらず、正直あまり目新しさはなかった。
- ・海から考えている? 8:30~12:00、12:00~16:30、T作業が7時間労働している中で「国際競争力」とは? ドレージがまっている中「チャブ」の1時半をまたせるなど「お客様の目線」になっている?

(3) 今後、本セミナーでお聴きになりたいテーマや講師等についてお答え下さい。

- ・世界のコンテナミナルの現状。日本のCTもCターミナルへ変貌すること必要か?法規制、一般行政の見直し。
- ・今日のセミナーに関連し、荷主、船社、荷役業者などの方々の話を聞きたい。
- ・人口減少下での成長戦略について。
- ・「戦略港湾」について深く関心があります。
- ・「官」の中に安全保障問題(貿易面だけでなく、戦略的なものも含め)を取り上げていただけないでしょうか。
- ・館野氏を講師に現在の経済の流れを分析検討。

(4) 本セミナーのご感想、今後のご提案、お気づきの点等、何かございましたらご教示ください。

- ・横浜が生き残れるのかどうか?もう少し議論をする時間が欲しかった。
- ・施設を貸付ける側と借受側の認識のずれがあることがわかった。
- ・港湾費用に対してコスト意識があるのか? (管理者、T、作業会社の側) すべてを含めた考え方。若手労働の確保 (カントリーオペレーター等)
- ・現在の課題解決というテーマで絞り込んで欲しかった。
- ・池田先生の説明はとてもわかりやすい、非常に参考になると思います。

