

報告

北方海域技術研究会第1回講演会 報告

山内 繁樹

1. はじめに

日本技術士会北海道本部北方海域技術研究会主催の第1回講演会を7月19日、かでの2・7において開催しました。今回は全日本漁港建設協会会長の長野章氏から「東日本大震災と漁港漁村の復旧・復興」をテーマに、独立行政法人国際協力機構国際協力専門員の古市正彦氏からは「国際物流の動向と我が国の港湾の国際競争力 ～トランスシップとロジスティックの融合～」をテーマとしてご講演いただきました。この2講演について報告いたします。



講演中の長野講師

2. 東日本大震災と漁港漁村の復旧・復興

長野講師からは、漁業の将来を展望しながら、被害状況と現在の復旧状況、復旧方針に関する論点、関係者へのアンケート速報など、多岐にわたる話題を提供いただきました。その概要を紹介します。

東北地方太平洋沖を震源とする地震は強い震度とともに大きな津波を伴い、漁港、漁場、漁村施設に甚大な被害を受けました。被害は総額1兆2,299億円に上り、平成23年度水産基盤整備予算の724億円をはるかに超えていますし、範囲も20都道県に亘っています。

災害後、将来の地域再興のために直面した課題は漁業再開時の市場維持と瓦礫の処理でした。気仙沼漁港では6月中旬から始まる三陸沖カツオ漁とその流通経路維持のために岸壁200mが応急工事により復旧されました。瓦礫処理では、気仙沼では災害廃棄物の撤去、一時仮置場への搬出を概ね1年以内、全ての処理を概ね3年以内と見積られています。

こうした現地での対応とは別に、水産業被害の復旧復興については次のような議論が起こっていま



カツオ水揚げに向けた応急工事

す。まず、五百旗頭復興構想会議議長から北海道南西沖地震で壊滅的な被害を受けた奥尻島の復興手法につき、「新しい街や防潮堤がつけられたが、奥尻島の不幸という話を聞く。住む人が減ってしまっていて、非常にさみしい。今次災害ではそのような不幸を起こさないような構想を提案しなければならない。」と発言がありました。第二点は、宮城県村井知事から表明された水産振興特区構想で、民間企業に

漁業権を与え、被災地の漁業復興に民間参入を促そうというものです。第三点は、漁業を振興するためには協業化・共同経営体による漁業を行う必要があるというものです。第四点は、日本には2,950の港があるが、漁業集落を集約して高台移転をし、漁港を集約し規模を大きくしたもので復旧復興すべきであるとの提案です。

こうした議論に対し、奥尻島では過疎化の中でも漁業生産は維持されながら、一人あたり生産量は増加傾向にあり、資源の特性と漁業経済のあり方から前記発言の誤りを指摘できます。漁業権漁業への民間参入促進は、資源と地域の崩壊をもたらす多くの問題点を指摘できます。協業化・共同経営は地域での取り組みや漁業の収益化の実績から支持できます。集約化や移転議論については、漁業集落と仕事場である漁場を結ぶ漁港との効率的な位置関係に関し、分散した小規模漁港整備が低コストである事実から問題点を指摘できます。

以上の論述の他、復旧に関する技術的論点や岩手県の漁港漁場漁村建設業者へのアンケート結果を示しながら今後とも東日本における漁港漁村の復旧復興の現状、問題、課題への対応について取り組みたい旨を語られました。

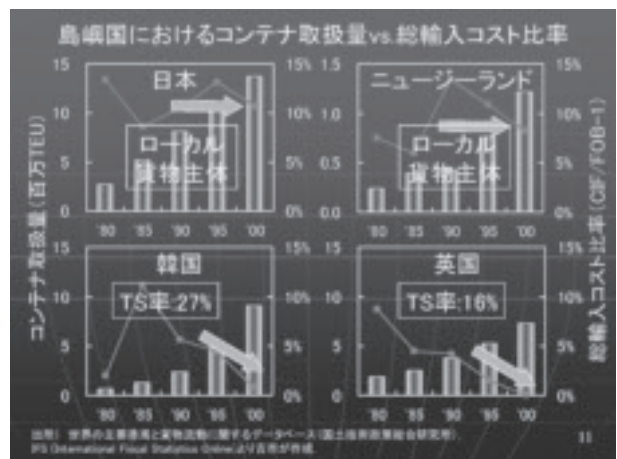
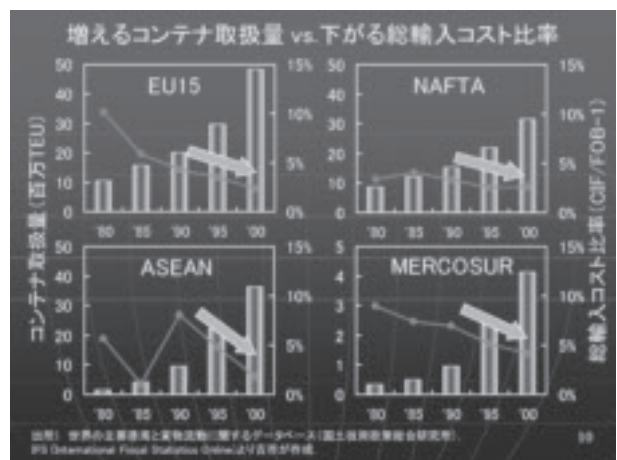
3. 国際物流の動向と我が国の港湾の国際競争力 ～トランスシップとロジスティックの融合～

古市講師からは、近隣国の国際交通インフラ戦略・競争力の特徴を1980年以降大きく拡大した国際コンテナ輸送から分析するとともに、これから見える我が国港湾および北海道の港湾競争戦略についてご講演頂きました。その概要を紹介します。

国際コンテナ貨物市場においての大きなリスクはトランスシップ需要が競争条件次第で容易に拠点港湾を移しうるというところにあります。韓国や台湾は、急増する中国のトランスシップ需要をとりこむインフラを戦略的に整備してきました。このように国際海上トランスシップ貨物を集約してきた国や地域は、実際に国際競争力を強化できたのでしょうか。総輸入コスト比率(CIF/FOB-1)1を用いてコンテナ取扱量との関係を調べると、コンテナ取扱量が増えると



講演中の古市講師



コンテナ取扱量と総輸入コスト比率
古市正彦：「港湾の競争戦略～トランスシップとロジスティックの融合～」
(財)運輸政策研究機構 2005年発行)

総輸入コスト比率が低下することがわかりました。また、トランスシップ率の高い国では、貨物価格に対する輸送費の比率が非常に低く、対照的に日本のようにローカル貨物主体の国では非常に高くなってい



日韓航路(釜山トランシップ)サービス例
 古市正彦：「港湾の競争戦略～トランシップとロジスティクスの融合～」
 (財)運輸政策研究機構 2005年発行



講演を聞く出席者

ることも判明しました。つまり、交通インフラの整備に応じて海外市場へのアクセス強化、物流コスト低減、企業生産性上昇など、経済活動が促進されることが類推できたわけです。

さて、日本発着国際コンテナの海外港トランシップ実態に目を向けると、海外港を利用するのはスハルバ中枢以外の国内地方コンテナ港が主体で、トランシップの約7割が釜山港を利用しています。これは、国内陸上輸送コストおよび内航フィーダーコストが高く、一方で釜山など近隣のハブ港からトランシップする安価なサービスが多数出現したことが背景となっています。そこで、釜山港に流れている中国向けコンテナを日本の港に取り戻す方策として、地方コンテナ港と中枢港間の内航(日本人船員運航)と、中枢港と中国間の外航(外国人船員運航)を同じ船で運行し、外航貨物は中枢港でスルー貨物とする内航・外航連続型フィーダー航路を提案しました。

また、競争の厳しいトランシップ需要を港湾に定着させるためには、トランシップ貨物に付加価値をつけるロジスティクス機能を港湾機能に取り込むことが重要になっています。釜山港では、生産地である中国と消費地である日本の間にあって、仕分け・在庫管理・発送を行うクロスドック機能を担い、少量多品種の製品を毎週日本の多数の地方港に配送するサービスを開始しています。加えて、大規模な港湾物流団地計画が進められています。

講演の締めくくりとして、北海道の港湾においては、東アジアから北米に向かう基幹航路がすぐそば

を通っているのと同時に、東アジアから北極海航路に向かう出口にあるという地理的優位性を生かす工夫への期待と、45 フィートコンテナの取り扱いも大きな機会になり得ることを指摘されました。

4. おわりに

平成23年度の第1回定例会の長野・古市両講演者には、快く講演をご承諾いただき誠に感謝いたします。今講演会では東日本大震災、港湾の国際競争と一見異なったテーマでありながら、今後の日本の各種基盤を考えていく際に不可欠な知見を示していただいたと考えております。講演では、質疑応答も含め大変有意義な時間を過ごさせていただいたことを、この場をお借りして重ねて御礼申し上げます。北方海域技術研究会では今後も講演会などの開催を予定しております。会員の方は勿論、会員以外の方も歓迎致しますので是非御参加いただきますようお願い申し上げます。

なお、本報告は当研究会幹事・役員のメモから山内が作成したもので、内容に関する不備・間違い等は山内に帰するものであることを申し添えます。

山内 繁樹 (やまうち しげき)

技術士(水産部門)

株式会社 エコニクス

