

日本の大課題

国力の源泉は「港」にあり

太陽企画出版
定価*1500円[本体1456円]
ISBN4-88466-267-9
C0031 P1500E

【第一章】
日本の知られざる危機
【第二章】
世界に大きく遅れた日本の港
【第三章】
海運が実現する物流革命
【第四章】
緊急課題となった港湾整備
【第五章】
二世紀の日本再生への提言
【附章】
官民の意識改革が必要だ
運輸省港湾局長・相原英郎氏との対話

日本の大課題

国力の源泉は「港」にあり

竹村健一

太陽
企画出版
SU-370



日本の大課題

国力の源泉は「港」にあり

竹村健一

日本の「港」は遅れている。
ボーダーレス経済下の驚くべき矛盾。

21世紀を見据えた新たな問題提起

太陽企画出版*定価1500円[本体1456円]

躍進著しいアジアの港／47
 凋落の一途をたどる主要港／50
 国家戦略の差が明暗分ける／55
 世界の最先端をいくシンガポール／58
 コンテナ取扱量世界一の香港／61
 東アジア「海運列強」の港湾戦略／62
 国際ハブ・ポートから脱落した日本／65
 生き残りをかけたアジア各港の戦い／69
 一五メートル岸壁で致命的な遅れ／71
 ハイテク化でも世界の後塵拝す／75
 コスト高で競争力失う／81
 国際的企業提携は何をもたらすか／86
 ビジョンを欠いた港づくり／88
 非関税障壁としてやり玉に／92

第三章 海運が実現する物流革命

海運よりも割高な陸運コスト／99
 国内物流の四割を占める海運／101
 輸送の海運シフトでコスト削減が／104
 長距離輸送で強さ発揮する海運／106
 港に向けられる公共事業費は雀の涙／109
 硬直化している公共事業の予算配分／111
 明治政府による横浜築港計画／115
 巨費を投じ国際港に生まれ変わる／118
 年間予算の二〇倍を投じた大阪市／119
 港湾の衰退で斜陽化したイギリス／122
 ✓日本はイギリスを反面教師にできるか／124

第四章 緊急課題となった港湾整備

エネルギーの確保と安定供給に寄与／129
 災害やゴミ問題にも貢献／131

■ 日本はイギリスを反面教師にできるか

イギリスの首都・ロンドンの経済もまた、日本や他の先進各国の大都市と同様に、八〇年代以降、製造業や建設業などから金融業や情報産業にシフトしていくリストラクチャリング（再構築）が進められたが、その変化は各国の都市より急激で、人々に深刻な打撃をもたらした。八〇年代の一〇年間で、ロンドンでは、製造業や建設業、交通・通信業の雇用が四割前後も減少している。もちろん、一方で、金融・保険業などの雇用は三割程度増えたとされるが、この製造業を中心とした凋落は、政府のインフラ投資の減退によって一層助長されたという説もある。

そして港湾でも、多くの施設が休止となった。造船や製鉄と並んで、イギリスでは、いまや港湾は典型的な斜陽産業とされている。港湾からは大量の失業者が吐きだされ、都市の雇用問題の一つとなっている。

こうしたイギリス港湾の悲劇は、繰り返しになるが、政府が港湾をインフラではなく、商業と見なしてきたからである。ヨーロッパ大陸の港湾と比べて、港湾の経営を公共サ-

第三章 海運が実現する物流革命

ビスと考えず、あくまで民間会社とする視点でとらえ、したがって規制や補助もほとんどなく、港湾の維持や管理や開発は、その港湾の収入で賄おうとしてきたからだ。

すでにロンドンやリバプールなどのイギリスの古き黄金時代の港湾は、河口からの距離がやや遠いことや、水深の浅さなどから、東岸のフェリックストウ、ドバーなどの港に貨物取り扱いのシェアを奪われている。こうして大型船の寄港が減ってきたことが、今度は大水深バース（岸壁）への投資意欲を減退させるという悪循環に陥って、斜陽化にますます拍車がかかるわけである。

加えて、英仏海峡トンネルの開通である。本来ならば、地理的に恵まれているイギリスの港湾は、このトンネルの開通で、最良のヨーロッパの玄関口となって不思議はない。たとえばリバプールに大型船が貨物を陸揚げし、そこから大陸各地に陸上輸送されていく可能性もあつておかしくないのだが、いまは逆にロッテルダム港あたりからイギリスに貨物が運ばれてくるという形に向かいつつある。結局は、港湾の利用価格と便益、サービス内容によってハブ・ポートは選択されていくのである。

「やや余談になるが、英仏海峡トンネルの話をするとき、私がいつも思うのは、アジアでも、そう遠くない将来、日本と韓国とを結ぶ海峡トンネルが計画されるのではないかとい

うことだ。

つい最近も、ある雑誌で韓国の若手財界人が、新たな日韓関係の交流は、やはり九州から始まるべきだと次のような発言をしていた。

「日本が九州から対馬までトンネルを掘り、対馬から釜山までは韓国の負担でトンネルを掘って、海底トンネルで両国を結ぶ。こうしたことを本気で考えるべきだ」

そうすれば日韓両国の経済に貢献するのみならず、中国やロシアにまで大きな影響を及ぼすことになるのではないかというのだが、私も全く同感だ。

「EU（欧州連合）」ならぬ「AU（アジア連合）」がアジアにできる日は、まだそう近いこととは思えないが、この日本海の海峡トンネルは、アジア全体のため、また日韓関係の改善のため、さらに日本の景気回復のためなど、いろんな角度から、ぜひ二一世紀の早い時期には実現させてほしいものである。

こうして見てくると、二〇世紀後半のイギリスの港湾の凋落は、日本にとっても、実に多くの教訓を含んでいるといつてよいだろう。日本は、このイギリスの教訓を活かして、その二の舞は絶対に避けるようにしなければならない。

第四章

緊急課題となった港湾整備