

## 第25回 運輸政策コロキウム

## 物流港湾整備の経済効果

運輸政策研究所は、平成10年9月30日、当研究所研究員の岡本直久研究員を報告者とし、社団法人日本港湾協会栢原英郎理事長をコメンテーターとして招き、第25回運輸政策コロキウムを開催した。同コロキウムには、官庁、大学関係者、道路、運輸事業実務者等約80名の参加者が出席し、活発な意見交換も行われた。

報告内容は、当「運輸政策研究」の前号(Vol.1, No.2, pp.12-24)に研究論文として掲載されており、ここではおもにコメントとディスカッションの概要について報告する。

1. 司会	中村英夫 所長
2. 報告	岡本直久 研究員
3. コメンテーター	栢原英郎 日本港湾協会理事長

## 報告の概要

港湾投資への効率化要請に対して、投資がもたらす効果を定量的に明示することが必要である。この課題に対し、便益帰着構成表の考え方を適用して、港湾活動に直接関わる港湾管理者、船社等の輸送事業者ばかりでなく、港湾後背圏の荷主、住民、あるいは国民にとってどれほどの効果があるかを定量的に示すことを可能としている。報告の中では横浜港の増深整備をケーススタディとして分析し、大型船に対応した大水深化のメリットが極めて大きいことが示された。

## コメントの概要

1 発表内容に対するコメント  
公共事業への批判、特に港湾関係では、コンテナを扱う埠頭の整備のあり方についての批判が非常に厳しい中で、これまでほとんど検証されてこなかった埠頭改修工事、あるいは埠頭建設工事の効果を、分析的かつ定量的に解明した研究として大変興味深く、また意義も深いと思う。事例がさらに多くなることによって、客観性を持った議論の可能性が高まることが大変期待される。以後の意見交換のために、2, 3コメントを述べる。

第一は、誰に一番効果が現れるかという点である。

今回の計算では、船社はコストが下

がった部分を全部運賃の引き下げへ転嫁させ、船社のメリットは0としているが、実際には船会社はコスト削減の一部を自分の会社の利益として留保すると思われる。一方、背後圏および全国の産業・国民という、いわば声なき人々(サイレントマジョリティー)に、最も大きな便益が現れるというところが、港湾の抱えている不幸なところであろう。その辺をよく理解をしていただく努力を我々がしない限り、直接的な関係者から、埠頭の整備・大型化が必要であるということを導き出すのは難しい。

第二点目は、船社が受ける便益のうち、我が国の船会社が享受し得る部分はさらに少ないという点である。コンテ



報告：岡本研究員



コメンテーター：栢原理事長

ナ輸送における邦船社の取扱比率は、1980年時点で輸出20%、輸入35.5%であったが、1996年の統計では、輸出13.5%、輸入18.5%まで落ちてきている。報告の中では船社を区別せずに便益を推計しているが、実際には邦船社の便益はわずかで、外国船社が大きいということを示している。そうすると、国内の利用者から大型のコンテナ埠頭を整備する必要があるという声を引き出すことは、ますます難しいと思われる。

また、分析の中で横浜港取扱貨物の一部が高雄港からフィーダーされると仮定している点で気づいた点を述べる。現在地元の港から釜山を経由して世界に流れていっている貨物が増えている。この背景には積み替えることによって生じるコストよりも国内陸上運賃の方が高いことに原因があるといえる。一例を挙げれば長岡・新潟間と長岡・横浜間では陸上運賃の差は41,000円であり、そこから台湾までの海上運賃の差5,000円と比べて非常に陸上運賃が高く、そこが課題となることが分かる。国内の輸送運賃が安くない限り、地元の港から貨物を積み出したいという荷主の動きを止めることは困難ではないか、と我々は考えている。

第三点目として今後の課題を述べる。今回の報告の対象は増深改良・ガントリークレーンの設置による荷役効率の向上に要する追加的な費用とその効果の変化分を比較している。しかし埠頭新設の場合には200億程度の事業費が必要となるため、この場合便益がどうなるのか、あるいは、既存部分の費用を含めた全体の費用と効果について検証すべきではないか、という議論が起こるであろう。今後、この方向の検討も進めていただくことを希望する。

## 2 港湾投資批判に関する私見

昨今のコンテナ埠頭整備に対する厳しい批判に感ずる違和感の原因について、現在考えていることを2点ほど述べる。

一つは、「コンテナ輸送の2極化」ともいべき現象である。昭和40年代の初期に、我が国に導入された頃のコンテナ輸送は、北米あるいは欧州を中心とした基幹航路において、その中でも特に高級な貨物を運ぶ限定された輸送手段であった。そのようなコンテナ輸送の導入期に努力された方々から見れば、どこの港でもコンテナを扱っていいものではないと思われるかもしれない。確かに基幹航路における輸送船舶の大型化と高速化に見られるように、「コンテナ輸送の高質化」は今もなお進んでいることは事実である。

しかしながら、その一方でコンテナの持つ優れた荷役効率に着目して生じている「コンテナの普遍化」が進んでいることに対する認識も必要であろう。

ここでいう普遍化の意味は、定期航路貨物のコンテナ化率が増加しているという意味ではなく、従来定期船では運んでいなかった貨物ですらコンテナの形態で輸送されるようになっていくことである。コンテナ貨物の1トンあたりの平均申告価格を見ると輸出では1985年に412,000円であったものが1993年には346,000円と16%も下がっている。また輸入に至っては273,000円から176,000円まで35%も下がっている。酒田港での例をあげれば、輸取出

扱貨物の1位は磁性粉体、2位はさらし粉、3位は古タイヤである。輸入も2位の家具だけが伝統的なコンテナ貨物であるといえ、ゼオライト(1位)、石材(3位)といった一昔前では扱わなかったものまでコンテナ化されているのである。

コンテナ輸送に関するこのような現実と、コンテナ輸送導入期に活躍された方々の抱えているイメージとのギャップに、今日の不幸な議論の原因があるのではないだろうか。今後普遍化の傾向は強くなるため、地方港とはいえコンテナを効率的に扱えない港は競争力を失う。取扱規模に応じた効率的な対応が必要とされる。

いま一つは、「では事態が起こってから対応したらいいのではないか」という議論である。

新潟港の例を示すと、1600年に急激に入港船隻数が増えている。これは信濃川と阿賀野川が洪水によって合流し、水深2.5mであった信濃川河口が水深7mまで深くなったことと関連づけられる。その後、信濃川河口部の水深が浅くなるに従い入港船隻数は減少し、佐渡に船が廻ってしまうようになったが、大河津分水の通水によって土砂流入を防ぐことができ、水深も深くできて再度隻数も増えてきた。つまり歴史的に振り返っても港にとってどれくらいの水深を持っているかということが港の勢いを決める重要なポイントであることは明らかである。(とりまとめ:運輸政策研究所 岡本直久)

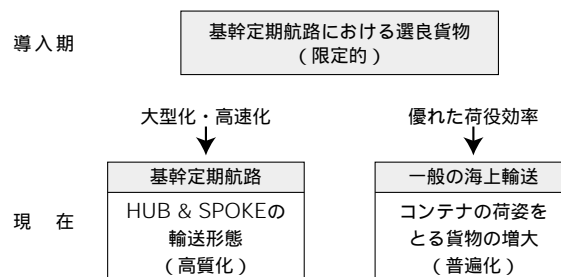


図 1 コンテナ輸送の2極化