

日本海側諸港の連携と共生



元金沢商工会議所常務理事

西盛祐吉郎

1. 私はほぼ半世紀にわたり地元港の航路開設や集荷、集客に関わり様々な苦勞をし、辛酸もなめてきた。一方では「他港との連携」に思いを寄せてきた。日本海側の市場圏は限られ、そこに多くの港がある。とても開発途上の港に入り込む余地はなく、相携えていくしかないのでは、との思いからであった。

昭和50年には旧運輸省第一港湾建設局管内の日本海側6県の港湾振興団体に連携を持ちかけたが、話題提供で終わった。諦めきれず同55年には対象を北陸の港湾関連企業に絞り試みたが、強い抵抗にあった。日本海側にはまだ外国との定期航路はなく、原木を積載した旧ソ連船が行き来していた時代であり、納得もできた。

2. しかし、時代は変わった。平成に入り何処の港にもコンテナ航路がつき、港勢は著しく発展した。一方、港湾を取り巻く環境は複雑多岐にわたり、戦略ひとつを描いていく場合でも、時には国際政治や経済情勢、物流動向、観光振興、環境問題などを勘案しなければならない時代になり、一港湾で取り組むより他港と連携した方が遥かに賢明であ、と理解され始めた。現に、同一船社が寄港する港間では情報が交わされたり、同じ目的を持つ港が共同でクルーズ船の誘致を行っている。

願わくば、その連携の輪が特定の港同士でなく、日本海側諸港に面的に広がることを期待したい。今となれば過当競争は杞憂であり、多くの港の集積こそが日本海側発展の大きな一因とも言え、連携で新たな日本海時代が到来するのでは、と思う。近隣港間では商圈が一部競合しているが、航路の安定や荷主企業のある程度の定着で、かつての様に意識し合う状況はあまり見られない。これまでの実績を尊重し合い、後は関心が持てる共通の課題さえ提示できれば、連携はスムーズに進むのではなかろうか。その意味で北陸整備局のビジョ

ン提唱は時宜を得たものと思う。

3. RORO船の集荷について触れたい。私は40年ほど前、大手機械メーカーのアドバイスで北陸～九州間にフェリーを走らせたいと思い何度かトライした。貨物量が少なく難しい航路である。そこに近海郵船が2年ほど前、敦賀～博多間にRORO船を投入し、既設の苫小牧航路と合わせ日本海縦貫航路を実現させた。厳しい中での英断である。この航路を日本海側の皆さんでぜひ育てていただきたい。

同航路がより安定、拡充するため、苫小牧と博多が北米やアジア向けのハブ港になることを期待したい。国の方針にあるかどうかは未確認であるが。博多が釜山に匹敵することは物理的に難しいと思うが、対馬海峡をはさみ釜山と博多が両々相まって特色あるハブ機能が発揮できればそれで良いと思っている。

日本海側の荷主企業は輸出する場合、一般的に陸路で太平洋側へ持っていくか、釜山トランシップしかない。そこに第3の選択肢を提供できれば企業にとっては歓迎すべきことである。最後は経済性、利便性などを勘案し利用港を決めれば良い。その選択肢が太平洋側には多く、日本海側には圧倒的に少ない。その不利益を少しでも克服していけるよう、様々な戦略を講じていかねばならない。

4. 日本海側には他にもフェリーやRORO船で対岸と結んでいる港がある。いずれも日本海側の寄港港は限られており、県域を越えた集荷を期待したい。

コンテナ船はほぼ各港に寄港し各県間の遜色はなく、当該県の荷主企業は大体、地元港を使っている。しかし、特にRORO船はコンテナに収納できない大きな製品や急ぎのコンテナなどをメインにし、寄港港が限られ、県域を越えた集荷が求められる。近隣県にとっては他県の港の利用となり、複雑な思いかもしれない。が、航路がなければ仕方がない。RORO船の利用によって地元の荷主企業の利便性が高まれば、それに越したことはない。

企業には県境、国境はない。私は長く経済団体に育った精か、そのことを早くから会得し、地元港の振興に専念しながら、荷主企業に対し、時には広域的観点から接してきた。

5. 今ひとつ、ウォーターフロントの整備である。港と言えば物流問題がかなりを占めているが、港がもし街中にあると、その街にとっては大きな都市問題となる。海外では水際線の使い方が実に巧みである。そもそも北前船は寄港地ごとに固有の港まち育んだ。どんなに小さな港であっても、また定期船が入って

いなくても、その地域にとっては長い歴史の中でかけがえのない存在となり地域産業、地域文化の礎になっている。そのような特色ある港まちが連担し、日本海沿岸に現在の魅力あるエリアをつくってきた。

将来に向けて各港それぞれに新たな港湾戦略を構築し整備を進めている。本来、そのような事業は当該地域の英知で進めるべきと思うが、時には他港のノウハウが参考になる場合もある。この問題でも連携を深めていければ、トータルとして日本海沿岸に新たな魅力を生むことになる。

6. 連携の場は、目的に応じて幾つもあったとしても良いと思う。かつてハルピンを訪問した折、国際貿易促進会同支部幹部から「新潟で布団が軽く寝やすかった」と言われ、地元企業に話したがそこで途切れた。もし市場開拓面で連携の場があればそこに報告し即、それが日本海側の関連企業に伝わり、新たなビジネスに発展していたかもしれない。ひいては港の貨物量の増大に繋がる。このような話は至る所にあるのでは。

7. どのような連携の場を設けるにしても各自治体の理解が必要である。それを促す意味でも企業の集まりである経済団体、特に経団連や商工会議所の理解と協力を期待したい。どんなに世界に冠たる製品をつくっても、海外に輸送する手段が制約されているのでは競争に勝てない。

港には一港湾関係者だけでは対処できない難しい問題が山積している。総合的な経済団体の指導力を心から願っている。日本には大小多くの港があり、日本の経済発展の大きな一因となってきた。未来においてもその役割は変わらないのであるから。

(2021年6月5日)