

PORTS  
OF  
OSAKA  
PREFECTURE

# 大阪府の



山九(株) 第十一大丸

みなと  
2010年10月  
No.96

## TOPICS

- 阪神港の集荷機能強化に向けた取り組み…………… 1
- 阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定…………… 1
- 第36回大阪府地方港湾審議会を開催…………… 2
- 防災研修に「津波・高潮ステーション」をご利用下さい…………… 2
- 「産業振興フォーラム IN 泉大津」が開催されました…………… 3
- ちぎりアイランド(阪南2区)において人工干潟見学会が開催されました…………… 3
- 泉大津フェニックスで野外コンサートが開催されました…………… 4
- 大和川河口大阪湾クリーン作戦実施…………… 4
- 「ゴミをなくそう。水をきれいに!」啓発パネル展を堺泉北港地元3市と連携して開催…………… 5
- アドプト・シーサイド・フクシマと海岸港湾美化協力員の山野為一氏が海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰を受けました…………… 5
- 堺泉北港泉北地区における港湾事業者の皆さんとの協働美化について…………… 5

## EVENT

- 第3回高石ドラゴンボート大会が開催されました…………… 6
- 泉大津フェスタ2010Eポート交流大会「きららカップ」開催…………… 6
- 堺の夏の風物詩「堺大魚夜市」が開催されました…………… 7
- 第58回岸和田港まつり開催…………… 7
- 海上保安庁の巡視船艇による体験航海行事…………… 8
- 青少年サマーセミナー2010「潜水船の浮き沈みのナゾ」開催…………… 8

## PORT NEWS

- WELCOME!世界からのお客様…………… 9
- ようこそ大阪府営港湾へ ～初入港のご紹介～…………… 9

## INFORMATION

- 平成22年度港湾視察 ～北九州港・博多港…………… 10
- 平成22年度理事会・通常総会…………… 11
- 大阪府港湾局長感謝状贈呈式…………… 11
- 記念講演／港湾政策の現状と課題～阪神港の生き残りのために～…………… 12

**TOPICS**

阪神港の集荷機能強化に向けた取り組み……………1  
阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定……………1  
第36回大阪府地方港湾審議会を開催……………2  
防災研修に「津波・高潮ステーション」をご利用下さい……………2  
「産業振興フォーラム IN 泉大津」が開催されました……………3  
ちきりアイランド(阪南2区)において人工干潟見学会が開催されました……………3  
泉大津フェニックスで野外コンサートが開催されました……………4  
大和川河口大阪湾クリーン作戦実施……………4  
「ゴミをなくそう。水をきれいに」啓発パネル展を堺泉北港地元3市と連携して開催……………5  
アドプト・シーサイド・フクシマと海岸港湾美化協力員の山野為一氏が  
海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰を受けました……………5  
堺泉北港泉北地区における港湾事業者の皆さんとの協働美化について……………5

**EVENT**

第3回高石ドラゴンボート大会が開催されました……………6  
泉大津フェスタ2010Eボート交流大会「きららカップ」開催……………6  
堺の夏の風物詩「堺大魚夜市」が開催されました……………7  
第58回岸和田港まつり開催……………7  
海上保安庁の巡視船艇による体験航海行事……………8  
青少年サマーセミナー2010「潜水船の浮き沈みのナゾ」開催……………8

**PORT NEWS**

WELCOME!世界からのお客様……………9  
ようこそ大阪府営港湾へ ～初入港のご紹介～……………9

**INFORMATION**

平成22年度港湾視察 ～北九州港・博多港～……………10  
平成22年度理事会・通常総会……………11  
大阪府港湾局長感謝状贈呈式……………11  
記念講演／港湾政策の現状と課題～阪神港の生き残りのために～……………12

## 阪神港の集荷機能強化に向けた取り組み

大阪府港湾局振興担当部経営振興担当課

大阪府では、阪神港の集荷機能強化の一環として、西日本の内航ハブ港を目指して内航RORO定期航路網の充実・強化に取り組んでいます。

きめ細かな集荷に対応できる内航RORO定期船のネットワーク強化のため、岸壁使用料について係船時間に応じた料金を設定することにより、既存航路の増便や船舶の大型化、新規航路の開設を促します。

なお、適用に当たっては、事前に大阪府港湾局へ申請することが必要です。詳細については、下記ホームページをご覧ください。

### 【概要】

#### ◇内容

大阪府港湾局が定める要件をすべて満たす場合に限り、係留6時間まで、大阪府港湾施設条例に基づく使用料の額を1/2免除する  
(期間は3年間、社会実験として実施する)

#### ◇実施時期

平成22年8月1日から、概ね3年間

#### ◇お問い合わせ先・申請先

大阪府港湾局経営振興担当課  
泉大津市なぎさ町6番1号(堺泉北港ポートサービスセンタービル10階)  
電話:0725-21-7203(ダイヤルイン)

### 【詳細】

大阪府港湾局ホームページ <http://www.pref.osaka.jp/kowan/>

<堺泉北港の内航RORO定期航路>



大王海運「第二はる丸」



八興運輸「はつこう21」

## 阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定

大阪府港湾局計画調整課計画グループ

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化するため、国土交通省が選定を進めていた「国際コンテナ戦略港湾」に、本年8月6日(金)阪神港が京浜港とともに選定されました。

民の視点での港湾経営戦略と、西日本・瀬戸内の内航フィーダー網の充実・強化などによる広域的な集荷戦略が具体的に示されたことが評価され、今後戦略を実現させることにより、阪神港が西日本のゲートポートとして、さらに東アジアの国際ハブ港としてアジアの活力を取り込み、日本の成長戦略を牽引する港湾を目指していきます。

国土交通省では3年後を目処に中間報告を実施し、今回選定した港の入れ替えも示唆しているため、「阪神港国際コンテナ戦略港湾促進協議会」(メンバー:関経連、大阪商工会議所、神戸商工会議所、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、大阪港埠頭公社、神戸港埠頭公社)において、計画書(注)の早期実現に向け、国に対し必要な支援の要望・提案活動を行うとともに、目標に向けた取り組みを推進していきます。

〔(注) 阪神港国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書〕



神戸港ポートアイランド2期地区 コンテナターミナル



大阪湾夢洲地区 コンテナターミナル

## 第36回大阪府地方港湾審議会を開催

大阪府港湾局総務企画課、計画調整課

平成22年7月21日(水)、第36回大阪府地方港湾審議会が大  
阪府庁新別館北館4階「多目的ホール」において開催されました。

議案「阪南港 臨港地区及び分区変更について」は、阪南港  
港湾管理者から阪南2区における臨港地区及び分区の指定を諮  
問され、審議の結果、諮問内容が適当である旨の答申がなされま  
した。

今後は、年明け頃に岸和田市都市計画審議会に諮り、その後、  
大阪府都市計画審議会に諮問し、答申を頂いた後、今年度末頃  
に臨港地区及び分区の指定を行う予定です。



## 防災研修に「津波・高潮ステーション」をご利用下さい

大阪府西大阪治水事務所

『津波・高潮ステーション』は、高潮、及び近い将来必ず起こることが予測されている東南海・南海地震に起因する津波に対する正しい知識の習得と、地震・津波等災害発生時の対応を学べる防災啓発施設として、昨年9月8日に開館し、これまで1年間で、約2万6千人の方々に来館いただきました。

「高潮」、「津波」災害は、大阪湾沿岸部で活躍されている企業にとって、企業活動に非常に大きな影響を及ぼしますが、これらの災害に対する備えの一つが、防災研修の実施です。

各々の社員が「津波や高潮の脅威」を知り、「災害に対する日々の備えの重要性」に気付くことが「有事の際の的確な判断と行動」につながり、災害が発生した際、その影響を最小限に食い止めることができます。

各企業における社員の防災研修をご検討の際には、入館無料の当施設をぜひご利用下さい。

### ～津波・高潮ステーション～

所在地: 大阪市西区江之子島2-1-64

電話番号: 06-6541-7799

アクセス: 大阪市営地下鉄阿波座駅

(中央線・千日前線)

10番出口より徒歩1分

7番出口より徒歩2分

入館料: 無料

休館日: 月曜日(祝・休日の場合は翌平日)、年末年始

開館時間: 10時～16時

ホームページ: <http://www.pref.osaka.jp/nishiosaka/tsunami/index.html>



津波・高潮ステーション内津波災害体感シアター(ダイナキューブ)

## 「産業振興フォーラム IN 泉大津」が開催されました

泉大津市市民産業部産業政策課

泉大津市の主催する産業振興フォーラムが、8月25日(水)、泉大津市民会館の小ホールで開催され、市内の繊維関係企業や臨海地域の各種企業、また、関係する各種団体や一般市民を含め約170名の出席がありました。

このフォーラムは、昨年10月に策定された「泉大津市産業振興ビジョン」を受けて、市としての具体的な取組みを探るために開催されたものです。

冒頭の神戸市長の挨拶では、現在、地場産業で全般的に苦境に陥っている毛布、毛織物、ニット業界を何としても残していきたいとの決意と、本年8月に堺泉北港を含む阪神港が京浜港とともに、国の国際コンテナ戦略港湾に指定されたことを受けての今後の期待、また、産業廃棄物の埋立地となっているフェニックス区域への企業誘致と同地を国際・環境産業の拠点としたいとの抱負が述べられました。

第1部は、流通・マーケティングを専門とする関西大学経済学部の佐々木 保幸教授により「泉大津市の産業の現状と今後の産業政策の課題」と題した基調講演が行われました。近年の地域産業である繊維製造業及び商店等の小売商業の減少・低迷化を具体的に要因分析され、また、今後の産業振興へ向けての企業・行政の取組み方策等もわかりやすく説明され、多数の出席者が話に聞き入っていました。

第2部は、「泉大津市における産業の活性化」をテーマとしたパネルディスカッションが行われました。泉大津商工会議所の澤田会頭、地元の繊維業界から大津毛織(株)の臼谷社長、(株)アイソープの金沢社長、また、堺泉北港を管理する大阪府中尾港湾局長がパネリストとなって、それぞれの立場での現況、問題点、取組み、産業の活性化について忌憚のない発言や提言がありました。

出席者からは、「繊維業界の厳しい状況は知っているが、前向きなパネリストの皆さんの発言や意見を聞いて、今後の経営戦略によっては明るい展望もあること。また、臨海ゾーンにおいても新たな事業が展開することを知ることができて、非常に有意義であった。」との感想を頂きました。



## ちきりアイランド(阪南2区)において人工干潟見学会が開催されました

大阪府港湾局振興担当部開発調整担当課

岸和田市の沖合いにあるちきりアイランドにおいて、平成22年7月10日(土)に、きしわだ自然資料館の主催で、一般の方を対象とした人工干潟見学会が開催されました。

大阪府港湾局、岸和田市、財団法人大阪府都市整備推進センターが構成員である、ちきりアイランド(阪南2区)まちづくり会も、安全面などの協力を行いました。抽選の結果選ばれた約40名が、普段立入禁止になっている人工干潟で生物観察を行いました。

午前中に実施された人工干潟の見学会では、ヤドカリやカニなどの干潟の生物と触れ合うことで、海をより一層身近に感じてもらえました。また、午後からは、きしわだ自然資料館にて干潟の生物説明会や貝の標本作りが行われました。



(午前)人工干潟見学会



(午後)生物説明会

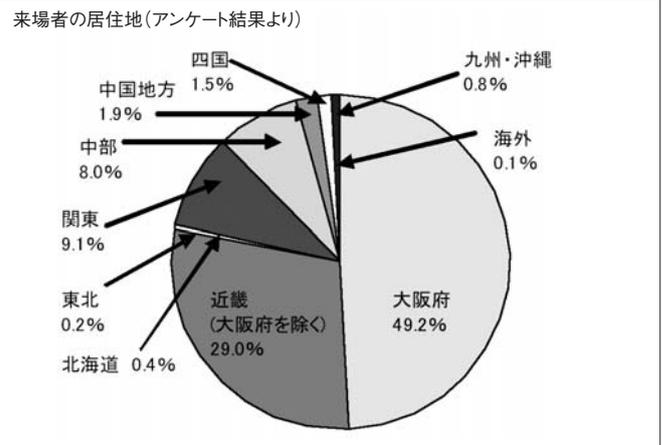
## 泉大津フェニックスで野外コンサートが開催されました

大阪府港湾局振興担当部開発調整担当課

港湾局では、堺泉北港におけるにぎわいづくり、また泉大津フェニックスの知名度向上を目的として、平成17年から野外コンサートを誘致しています。

6年目となる今年は、下記の3公演(3日間)が開催されました。晴天にも恵まれ、約4万人もの観客が集まり、大きな盛り上がりを見せました。

- 8月28日(土)「GREENS 20th Anniversary～Thanks to all !!～ SPECIAL」来場者数:5,500人
- 8月29日(日)「RUSH BALL 2010」来場者数:19,500人
- 9月 4日(土)「OTODAMA'10」 来場者数:15,000人



## 大和川河口大阪湾クリーン作戦実施

大阪府港湾局堺泉北港湾事務所管理課

毎年、6月・7月に行われる「ゴミをなくそう。水をきれいに!」合同キャンペーンの一環として、今年も6月4日(金)に大和川河口左岸付近の護岸の美化活動を堺海上保安署、大和川河川事務所、堺市港湾事務所、大阪府港湾局4者主催で実施いたしました。

当日は、朝から初夏の陽射しが降りそそぐなか、参加者の皆さんは流れる汗もいとわず、熱心に清掃作業に取り組み、水辺本来の美しい環境を呼び戻そうという気持ちで一丸となって所期の成果をあげました。

今年も、地元三宝校区自治連合会、漁業関係者、地元企業の従業員の皆様多数のご参加により、総勢148名を数えました。回収したゴミは、なんと約10トンになりました。



「皆様 ご協力ありがとうございました!」

# 「ゴミをなくそう。水をきれいに!」啓発パネル展を堺泉北港地元3市と連携して開催

大阪府港湾局振興担当部施設運営担当課

大阪府港湾局においては、毎年6月と7月の2ヵ月間にわたって「ゴミをなくそう。水をきれいに!」をキャッチフレーズに、府民の皆さんをはじめ、国や市、関係団体の協力により、海岸や港湾等の美化活動を行っています。その啓発活動の一環として堺泉北港の地元3市(堺市、高石市、泉大津市)と連携して啓発パネル展を開催しました。

このパネル展は、港湾局が実施している海岸・港湾美化活動やアドプト・シーサイド・プログラム、堺泉北港の事業者・3市、港湾局と(社)大阪府清港会が協力して実施している海面清掃等の様子を紹介しています。

今回の取組みは、府民の皆さんへの啓発効果も相当あったものと考えており、今後も継続して実施していきたいと考えています。

展示期間/場所	6月 7日(月) ~ 6月 11日(金)	高石市役所 1階ロビー
	7月 5日(月) ~ 7月 9日(金)	泉大津市役所 1階ロビー
	7月 12日(月) ~ 7月 23日(金)	堺泉北港ポートサービスセンタービル1階
	7月 26日(月) ~ 7月 30日(金)	堺市役所 高層棟1階ロビー



# アドプト・シーサイド・フクシマと海岸港湾美化協力員の山野為一氏が海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰を受けました

大阪府港湾局振興担当部施設運営担当課

毎年、国においては、「海の日」行事の一環として、海浜や港内の清掃奉仕活動等を継続して実施している個人や団体の功績に対して「海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰」を行っています。今年度、アドプト・シーサイド・フクシマと山野為一氏が近畿整備局長表彰を受けられました。

アドプト・シーサイド・フクシマは、平成15年2月に地域に愛されるきれいな海岸や海岸環境の保全を目的として、大阪府港湾局が実施しているアドプト・シーサイド・プログラムにおいて最初に認定された団体で、阪南市立尾崎中学校の生徒・保護者・教職員が、毎年、福島海岸の清掃や地元漁協と連携して稚魚を放流しています。

また、山野為一氏は、大阪府港湾局の海岸港湾美化協力員として海岸愛護思想の普及と啓発に取組むとともに、泉大津地区で実施している港湾美化啓発運動に平成8年から参加しておられます。

大阪府港湾局としては、永年にわたり海岸・港湾環境の保全に尽力されているアドプト・シーサイド・フクシマ及び山野為一氏に感謝の意を表しますとともに、今後も継続していただけることを期待しています。

# 堺泉北港泉北地区における港湾事業者の皆さんとの協働美化について

大阪府港湾局振興担当部施設運営担当課

大阪府港湾局では、港湾地域の環境悪化が著しい状況にある堺泉北港泉北(泉大津)地区の4埠頭の環境改善のための取組みのひとつとして、行政と港湾事業者の皆さんとの協働による定期的な美化活動を、各埠頭の港湾事業者でつくる協議会(泉北4区懇話会、泉北港港運協議会、泉北6区協議会、汐見埠頭協議会)及び泉大津市港湾振興室と協力して実施していますが、平成22年度においても継続して実施することとしています。

平成22年度第3四半期の予定は下記のとおりですので、協議会への加入、未加入を問わず協力いただける事業者は是非ともご参加いただきますようお願いいたします。

また、環境悪化の一因として、港湾を一時的にしか利用しない港湾関係車両運転手によるポイ捨てゴミもあるかと思われますことから、各事業者におかれましては、関係車両運転手へのポイ捨て防止の周知・啓発についてもご協力をお願いします。

実施月	地区(埠頭)	日時	集合場所
10月	泉北4区(松の浜)	10月20日(木) 14:00~16:00(雨天翌日順延)	集合しません。各事業者の隣接する道路の清掃をお願いします。
	泉北7区(汐見)	10月23日(土) 9:00~11:00(雨天中止)	汐見港湾労働者福祉センター駐車場
11月	泉北5区(小松)	11月24日(水) 12:30~14:30(雨天中止)	阪神高速道路株式会社/泉大津交通管理基地前
	泉北6区(助松)	11月26日(金) 14:00~16:00(雨天中止)	助松埠頭港湾労働者福祉会館駐車場
12月	泉北7区(汐見)	12月11日(土) 9:00~11:00(雨天中止)	汐見港湾労働者福祉センター駐車場
	泉北4区(松の浜)	12月21日(火) 14:00~16:00(雨天翌日順延)	集合しません。各事業者の隣接する道路の清掃をお願いします。



ポイ捨て防止啓発用ステッカー  
泉北4区から泉北7区の埠頭の形をもとにデザインした怪物「マリノザウルス」がポイ捨てに怒っています!

(雨天中止)

## 第3回高石ドラゴンボート大会が開催されました

高石港湾振興会

平成22年6月20日(日)大阪府立漕艇センターにおきまして、高石商工会議所主催による「第3回高石ドラゴンボート大会」が開催されました。

地域活性化を目的としたこの大会も今回で3回目となり、参加チームも32チームに増え、各地から強豪チームが参加し、対岸の浜寺公園側で多数の観客が見守る中、午前9時から開会式、入魂式に続きドラが鳴り響くのを合図に競技が開始されました。

予選、敗者復活、準決勝と順調に競技は行われましたが、突然の強風により、選手の安全を考え市内決勝及び総合決勝が中止され、順位は総合決勝が準決勝のタイムの結果を、市内決勝は敗者復活のタイム結果により表彰式が行われました。

表彰式ではオープン総合優勝から3位のチームとオープン市内優勝チームに表彰状とトロフィーが贈呈され大会は終了しました。



### 大会結果

#### ◆オープン総合決勝の順位

- 1位 磯風漕友会 (0:59.31)
- 2位 関西龍舟 (1:03.19)
- 3位 椅子に座ったNEKOO (1:06.37)

#### ◆オープン市内決勝

- 1位 高石高校ボート部 (1:25.02)
- 2位 羽衣地車奉賛会 (1:29.21)
- 3位 堺高石青年会議所「拡大」チーム (1:31.34)



## 泉大津フェスタ2010Eボート交流大会「きららカップ」開催

泉大津港湾振興会

関西国際空港の開港により誕生した、泉大津市なぎさ町の「きららタウン泉大津」を“人と人のふれあいの場”として広く市民にPRするために、「泉大津フェスタ2010(第2部)」として、『Eボート交流大会「きららカップ」』が今年も7月18日(日)に開催され、約700人が参加し、本振興会も協力いたしました。

本大会は、泉大津旧港内において行なわれ、1艇につき10名乗り、100mコースを折り返す200mをタイムで競うレースです。

当日は、梅雨明けの夏空となり、朝から太陽がキラキラと輝き、Eボート大会日和となりました。

大会は午前が大人の部、午後からは子どもの部が行われました。

午前の大人の部では16チームが参加し、予選を2回行い上位4チームが決勝戦に進み、予選1位チームの「SKY FISH」チームが決勝戦でも他チームを圧倒し、昨年につづき見事優勝しました。

午後からの子どもの部は19チームが参加しました。参加チームは子ども会のチームが多く、舵取りが吹く笛などの合図でリズムをとりながらノドルを漕いでいました。大人の部同様予選を2回行い上位4チームが決勝戦に進み、白熱した展開で最後まで接戦となり「なぎさドルフィンズ」チームが優勝しました。

本振興会は今後も、各団体と連携をして、市民が海や港に親しむ機会をつくり、海への理解を一層深めるとともに、堺泉北港の振興を通じて各企業の発展に努めてまいりますので、皆様のご協力をお願いします。



## 堺の夏の風物詩「堺大魚夜市」が開催されました

堺港湾振興会

平成22年7月31日(土)、堺の夏の風物詩「堺大魚夜市」が堺市堺区大浜公園で開催され、夏を楽しむ浴衣姿の来場者など約28万人(主催者発表)で賑わいました。

堺大魚夜市は約700年前、泉州周辺地域の漁師が「航海の神」「漁業の神」として信仰していた住吉大社(大阪市住吉区)に航海の安全と豊漁を祈念し魚を奉納した際、同時に新鮮な魚を一般客に向けて売り始めたのが起源といわれ、毎年7月31日に開催されています。

堺大魚夜市の目玉イベントの魚セリには24団体が参加。掛け声とともに19時からスタートすると、約100メートルにわたって並べられた魚セリ台の上からは「安いで、買ってや、買ってや!」と威勢のいい掛け声が飛び交い、タイやタコ、サザエ、カニなどの新鮮な海産物があっという間に売り切れました。

会場では地元高校生などが企画・出演した「ゆかたまつり」、直接魚に手を触れずに魚をさばく「包丁式」や指のサインで値段交渉を行う「古式セリ」、地元企業・団体等による「PRブース」、懐かしい夜市の様子を集めた「昔の夜市写真展」など、お子様からお年寄りまで楽しめるイベントが繰り広げられ、会場は熱気に包まれました。



## 第58回岸和田港まつり開催

岸和田港振興協会

協会発足の翌年から行われている岸和田港まつり。58回目を迎える今年は7月31日(土)に花火大会を、8月7日(土)に巡視船体験航海を開催しました。

近年全国各地で花火大会が中止となることが話題となりましたが、岸和田港まつりにつきましては皆様方から昨年を上回るご協賛をいただき、例年通り開催することができました。花火大会当日は、朝から港の守り神である浪切神社に関係者が集まり、港まつりの無事を祈って安全祈願祭を執り行いました。今年は天候に恵まれて、昼過ぎから観覧の場所取りをされる方もおられるなか、打ち上げ開始時刻には、昨年より1万人以上多くの観覧客が会場を訪れ、岸和田の夜空を彩る花火に酔いしれました。

8月7日(土)に行われた巡視船体験航海では、海上保安庁の協力により昨年と同じく巡視船「よしの」と巡視艇「あやめ」に抽選に当選された皆さんが乗船されました。船は岸和田市臨海町の工場群を左手に見つつ出航し、一旦北へ針路を取って大阪木材コンビナートの沖合いで方向転換、その後関西空港島を目指しました。乗客の皆さんは、日ごろ見る機会の少ない阪南港の海からの眺めを楽しみつつ、約1時間半の船旅を満喫されました。

岸和田港振興協会では、港と海への関心を高め、港湾の振興を図ることで多くの方に港や海の素晴らしさを伝えてゆきたいと考えております。今後とも岸和田港まつりを続けてまいりますので、引き続き皆様のご支援ご協力をお願いいたします。



## 海上保安庁の巡視船艇による体験航海行事

貝塚港湾振興会

平成22年8月8日(日)、海上保安庁より巡視船「よしの」及び巡視艇「あやめ」等の派遣を受け、体験航海を行いました。

晴天の下、午前午後各1回の航海を実施し、公募による市民等196名が参加されました。

出航に先立って、巡視船「よしの」舷側では岸和田海上保安署保安官による自己救命策の実演が行われ、ペットボトルや水筒等、とっさに身近にある物で溺れている人を救助する方法を見学しました。

いよいよ船が出港すると、参加した市民は、就役して1年余りの最新鋭巡視船で航海をする貴重な体験に興味津々の面持ちで見学されていました。また、海上から間近に見るスカイゲートブリッジや空港から離着陸する飛行機等、普段は目にする事ができない迫力のある景色に子どもたちは目を輝かせていました。

新貝塚埠頭から関西空港周辺海域までの航海途中には、巡視艇「あやめ」と警戒のために配備された巡視艇「こまかぜ」等、巡視船艇による高速船隊運動や海上保安庁の航空機との連携訓練が目の前で繰り広げられ、乗船者からは大きな歓声があがりました。

さらに、岸壁では海上保安庁のマスコット「うみまる」との記念撮影コーナーが設けられ、記念写真をとる家族連れで大いに賑い、盛況のうちに終了しました。

最後に、海上保安庁をはじめ、大阪府港湾局等の関係者の皆様には多大なるご協力をいただきました。厚くお礼申し上げます。

後援：近畿運輸局・大阪府港湾協会・大阪府・(社)近畿海事広報協会・(財)大阪港湾福利厚生協会・貝塚市



## 青少年サマーセミナー2010「潜水船の浮き沈みのナゾ」開催 青少年サマーセミナー2010実行委員会

大阪府港湾協会のご後援により、本年も去る8月20日(金)、大阪府立大学中百舌鳥キャンパスにおいて、「青少年サマーセミナー2010」が開催されました。本年度も87名と多くのお申し込みを頂きましたが、一日限りの開催であったことや会場等の制約により抽選で45名の皆さんをご案内することとなり、当日は38名の参加がありました。

今年度のテーマは、「潜水船の浮き沈みのナゾ」。テーマとしては、過去にも実施したものでしたが、例年行われる午後の工作に工夫を凝らし、今年度は水中グライダーを作りました。水中グライダーは、浮き沈みすることを利用して、前進します。この工作は、まずおもりの重みで沈み、水底でおもりを自動的に放して浮き上がってきます。浮き沈みの仕組みと、水中グライダーが前進する仕組みは、午前中に実験とクイズを通してしっかりと勉強しました。

19回目となった今年も子どもたちの笑顔と共に無事終了することができました。

本誌面をお借りして、本会の開催にあたりご尽力いただいた関係各位にお礼申し上げます。



浮き沈みについて考えよう



水中グライダー上手に進むかな?

## WELCOME!世界からのお客様

●平成22年8月18日(水)大阪府港湾局表敬訪問

SHIN YANG SHIPPING CORPORATION BERHAD  
Chief Executive Officer CAPT.TING HIEN LIONG  
SHINLINE SDN.BHD.  
Director VINCENT LING LU YEW

マレーシアの企業『SHIN YANG』関係者が日本視察の途上、港湾局を表敬訪問されました。『SHIN YANG』は現地の合板メーカーで、製品はグループ会社である船社『SHIN LINE』によって堺泉北港へ輸送されています。

大阪府港湾局振興担当部経営振興担当課



## ようこそ大阪府営港湾へ ~初入港のご紹介~

大阪府港湾局振興担当部経営振興担当課

大阪府港湾局では、府営港湾の公共埠頭に初めて入港する船舶に対し、大阪府港湾協会や地元市港湾振興会と協力して初入港の歓迎セレモニーや初入港記念盾の贈呈を行っています。

### ASIAN INFINITY (5,577総トン)

平成22年7月2日(金)  
堺泉北港汐見埠頭  
貨物船(合板)

### CENTURY VENUS (9,992総トン)

平成22年8月8日(日)  
堺泉北港汐見埠頭  
貨物船(米)



### M.V.SPRING SKY (25,745総トン)

平成22年9月13日(月)  
堺泉北港助松埠頭  
自動車専用船



### HOEGH BEIJING (28,211総トン)

平成22年9月22日(水)  
堺泉北港助松埠頭  
自動車専用船



## ●平成22年度港湾視察 ～北九州港・博多港～

港湾視察事業は、会員の皆様が、他港湾の先進的取組や港湾施設の実態などの視察によって見聞を広め、日常業務に役立てていただくことを目的に実施しています。

今年度は、平成22年8月25日(水)から27日(金)に北九州港・博多港を視察し、25名(事務局含む)のご参加をいただきました。

### 【視察した港湾の概要】

#### 〔北九州港〕

門司、小倉、洞海三港を統合し、昭和38年に発足した特定重要港湾であり、日本の港湾では、アジア大陸から最も近い位置に立地しており、釜山港まで230km、関東地区と同距離の1000km圏内に上海、青島など中国の主要港湾が位置しています。

また、関門海峡を挟み日本海側と瀬戸内・太平洋側を連絡する重要な結節点にあります。

コンテナターミナル、フェリーターミナル、RORO船ターミナル、自動車専用船ターミナルなどあらゆる種類の公共埠頭が広範囲に存在し、入港船舶隻数は全国1位を誇っています。

#### 〔博多港〕

明治32年に開港し、平成2年に特定重要港湾に指定されました。

釜山への定期旅客航路を有することから日本一の出入国者を誇る国際旅客港であるとともに、世界の主要港とコンテナ航路でダイレクトにつながる拠点港として発展しています。

また、国際物流拠点として位置づけられているアイランドシティには、国内初となるトランスファークレーンの全面電動化など世界最高水準のコンテナターミナルが整備されています。

### 【行 程】

第一日目 阪九フェリーで堺泉北港(泉大津)を出発。船中泊

第二日目 北九州港(新門司)に到着

#### 〔北九州港視察〕

- 新門司自動車物流センターを車窓から見学しました。
- 北九州市港湾空港局において北九州港の概要説明—中富港湾空港局長あいさつの後、片山港営課長から、「コンテナ貨物については、ひびきコンテナターミナルの貨物取扱量の増加が課題であること。国の国際コンテナ戦略港湾の指定を受けなかったことによる貨物への影響はあまりないこと。堺泉北港間の取扱貨物量は、全体取扱量の10%以上を占めるなど重要な相手港である。」などの説明を受けました。
- 現場視察(ひびきコンテナターミナル)では、管理棟において、空港港湾局物流振興課担当者から、「ひびきコンテナターミナルの貨物の取扱は、景気低迷もあってピーク時の半分(年5,000TEU)まで落込んだが、周辺の企業進出は好調なため、貨物の増加が期待される」という説明を受けました。

#### 〔ブリヂストン北九州工場視察〕

昨年6月から生産を開始した建設・鉱山車両用タイヤ専門工場を視察しました。

第三日目 博多港国際ターミナルに到着

#### 〔博多港視察〕

阪下福岡市港湾局理事から博多港の概要について説明を受けた後、港湾局の職員とともに国際ターミナル、箱崎埠頭、博多ポートタワー、ベイサイドミュージアムを見学しました。

箱崎埠頭には、イタリアのクルーズ船で、船長220メートル、53,000トン「コスタ・ロマンチカ号」が雄大な姿を見せて停泊しており、同船の約1600人の乗客が上陸するため、歓迎の行事を港湾局で行うという説明を受けました。



博多港国際ターミナル



コスタ・ロマンチカ号



## ●平成22年度理事会・通常総会

平成22年7月5日(月)リーガロイヤルホテル堺において大阪府港湾協会第61回理事会及び通常総会を下記のとおり開催いたしました。

- 1 開会挨拶 金盛 弥会長
- 2 来賓祝辞 国土交通省近畿地方整備局副局長  
(代理:大阪港湾・空港整備事務所長 坂 克人) 様  
近畿運輸局次長 村山 伊知郎 様  
大阪海上保安監部長 小森田 重寿 様  
大阪税関長 (代理:堺税関支署長 田縁 隆志) 様  
大阪府港湾局長 中尾 恵昭 様
- 3 来賓紹介・祝電披露
- 4 議事(議長:西岡 直也 山九株式会社泉北支店長)  
第1号議案:平成21年度事業報告並びに収支決算報告について  
第2号議案:平成22年度事業計画(案)並びに収支予算(案)について  
第3号議案:役員改選について  
以上、第1号から第3号議案について各々審議を行い、原案どおり可決承認されました。  
その他:報告事項



## ●大阪府港湾局長感謝状贈呈式

とき：平成22年7月5日(月) ところ：リーガロイヤルホテル堺 3階「橘の間」 主催：大阪府港湾局

「港湾振興」及び「海岸及び港湾の愛護」に功績のあった方々に対して、中尾港湾局長から感謝状の贈呈が行われました。また、感謝状を受けられた方々に、大阪府港湾協会総会後の交流会において、金盛大阪府港湾協会会長より記念として、ガラス製の盾が贈られました。

### ●山田 守彦 様

平成14年度から21年度まで、堺泉北港及び阪南港及びその周辺における海上輸送船舶の安全運航や安全確保を目的とする堺泉北船舶安全協議会の長として、関係官庁及び団体、企業と積極的に意見交換・連携を行い、また同協会の意識啓発に努められ、府営港湾の安全かつ円滑な運営並びに活性化に貢献されました。

### ●長松会 様

大阪府で唯一残る自然海岸である「長松自然海浜」を、自分たち住民の手で守ろうというお志のもと結成された地域の有志の方々によるグループであり、平成3年より19年の長きにわたり、週1回の海岸美化活動を行われており、海岸愛護に多大な貢献をされています。

### ●「企業による森づくり連絡調整会」の団体(社団法人大阪府産業廃棄物協会、一般社団法人堺臨海エコファクトリーズ協議会)の皆様

上記連絡調整会の一員として、平成19年度より、継続的に堺7-3区共生の森づくりの緑化活動を実施し、毎年2月に開催される植樹イベントのほか、7月の草刈イベントにも多数の協会会員が参加し、大阪湾の環境改善に資する森作りを直接に支援されており、良好な港湾の形成に貢献されています。



# 港湾政策の現状と課題 ～阪神港の生き残りのために～

講師：流通科学大学商学部教授 森 隆行 氏



平成22年7月5日(月)、リーガロイヤルホテル堺において、大阪府港湾協会平成22年度通常総会が開催されました。

記念講演として、流通科学大学商学部教授の森 隆行氏を講師としてお招きし、「港湾政策の現状と課題～阪神港の生き残りのために～」と題し、世界市場の動向や今後の視点について資料を交えてお話しいただき、港湾関係者にとつてとても有意義な講演となりました。

## (講演要旨)

本日は「港湾政策の現状と課題」ということで、コンテナ港湾を取巻く環境がどのように変化していくか、日本と世界の港湾の現状、また、世界のターミナル事業者の現状、そのような日本の港湾政策の変化が今後どうあるべきか、そして日本のコンテナ港湾の課題と、阪神港を含めて日本の港湾が今後どうあるべきかについて、私的な考え方ですが少しご紹介させていただきたいと思っています。

### 1. コンテナ港湾を取巻く環境

リーマンショックにより、短期的には大きく海運市場、それに伴う港湾の利用が低下しましたが、世界的には、一時的な混乱はあるにせよ、中・長期的には大きな流れは変わらず、海上荷動きは今後も右肩上がりが増えていくだろうと考えています。

今、グローバル経済といわれる中で、港湾に限らず、様々な産業で寡占化、二極化が進んでおり、このような中で、もはや、純粋な国内産業というのは存在しないという状況になりつつあります。

世界の貿易量と世界の海上荷動き量は、特に90年代後半くらいにカーブが非常に大きく右肩上がりになり、海上荷動き量もこのあたりからカーブが高くなっています。ここ1,2年の停滞はありますが、海上荷動きは回復基調になっていますし、カーブの角度は別にして、今後も増えていくだろうと考えています。

世界の人口を考えた場合、人口が1964年で33億人から、

2004年で64億人、2050年には90億人になるだろうといわれており、世界の荷動きでは、1960年から2004年で17億トンから65億トンと約4倍になっています。2050年の見込みでは、人口が90億人くらいになるといわれており、荷動きもそれに伴って倍になると考えられています。そうすると、かなり急なカーブになっていくことが予想されます。

特に、地域別に2050年までの人口を見た場合、アジア、アフリカなどの発展途上国が大きなキーワードになると思われます。アジアの荷動は、やはり90年代後半から右肩上がりが増えていきます。

このように世界がグローバル化する中で、市場も拡大しました。ひとつの契機としてソ連の崩壊、つまり、共産主義と資本主義の対立が終わったことがあります。それまで我々が市場として考えていたのは資本主義市場だけであり、世界の半分だけだったものが一挙に倍になりました。ソ連がロシアになり、資本主義の中に入り、また、中国は、主義は変えていませんが資本主義市場に入ってきました。さらに言えば、我々が70年代から80年代まで考えていた市場とは、西側諸国、それもヨーロッパ、アメリカ、日本といった一部の地域でしかなかったものが、東西の壁がなくなり、今まで市場と考えられなかった東南アジア、中国、アフリカの発展途上前の国まで市場に入ってきたというのが今のグローバル化の時代だと思っています。

70年代後半は人口も30億人、市場もせいぜい10億人で、その中の1億人を占めるという日本の市場は非常に大きかったのですが、現在では、人口は65億人を越えており、日本の市場は65分の1くらいでしかありません。

私たちは、日本は加工貿易、つまり、原料を輸入して、製品に加工してそれを輸出して外貨を稼ぐと、社会科の授業で習ってきました。ところが今は、冷蔵庫や洗濯機はほとんど中国、タイ、インドネシアあたりから輸入、または日本のメーカーが海外に進出し、そこから日本を経由せずにアメリカに輸出、というのが現状です。日本の輸出は、ほとんどが資本財、機械といった生産関連の機械などの資材が中心になっており、

産業構造が完全に変化しました。また、日本を bypass せずにアメリカに輸出するなど、貿易構造も変化しています。日本の最大の貿易相手国はもはやアメリカではなく、貨物量も含めて中国になりつつあります。日本の貨物の99.7%は海上輸送であり、金額ベースでは航空貨物が3割になりますが、重量ベースは貿易＝海上輸送と考えていただければよく、貿易構造が変わったから海上輸送が変わったといえます。

かつては、太平洋貿易＝太平洋航路といえば、日本とアメリカの貿易が中心でした。現在では、アメリカが中心であることは変わりませんが、日本とアメリカの点と点の貿易だったのが、アジアとアメリカという面と点という貿易に変わってきました。最初のうちは、その中でも日本の役割が大きかったのですが、だんだん日本のシェアは落ち、いまや中国とアメリカ中心に変わってきています。また、日米貿易よりも日中貿易が多くなっているというのが現状です。

このような中、荷主企業の動向としては、中国への進出では一段落しました。中国は、今まで労働力が豊富なのでコストが上がらないといわれていましたが、実際にはコストもかなり上がっており、中国は選択肢の一つではありますが、それ以外にベトナムやインドといった、東南アジア、南アジアへも日本の企業がどんどん出て行くようになりました。

近海航路では、中国、韓国、台湾などと日本との貿易が中心でしたが、今や日本に寄港せず、東南アジアからインドといった航路を開通する動きも多くなっています。今までは単純に基幹航路というと北米航路、欧州航路、3大航路というと、これに大西洋航路を加えたものだったのですが、最近は大西洋航路が相対的に小さくなり、アジア域内、日本を除くアジアの航路が非常に増えてきています。

特に近場の韓国、中国航路でいえば、韓国船社、中国船社が中心です。彼らも、どちらかというと近場中心でやっていましたが、日本はコストは高いし、運賃は上がらない、それならば日本の地方港には寄らないで、中国から東南アジアの航路に持っていったほうが良いのではないかというような考え方が当然出てきます。

船会社にとっては、港湾設備が整っていることも重要ですが、まずは貨物があることが重要なのです。その中で、直行サービス、トランジットタイムなどサービスの差別化があり、これらのことを、コストをかけずに実現しようというのがアライアンスであり共同運航の基本的な考え方なのです。

ここまでのまとめとしては、グローバル化を背景としてコンテナ港湾を取巻く環境が大きく変化しており、その結果、海上荷動きが変化しています。もはや太平洋貿易というのは、日本とアメリカではなくなりました。

また、瞬間的なリーマンショックの停滞は別にして、これからの世界の海上荷動きは、中・長期的に見れば、新興国中心に今後も継続的に増加が見込まれるだろうというのが私の考え方です。日本に限っていえば、日本の産業が海外に進出し、また少子化で消費がこれ以上大きく伸びるとは思え

ませんので、コンテナの動きはせいぜい微増、あるいは横ばい程度に考えないといけないと思います。

## 2. 世界と日本のコンテナ港湾の現状

世界と日本のコンテナの現状としては、ランキングでは東京が25番目ですが、上位はシンガポール、上海、香港、深圳、釜山、ドバイと、アジアの港が非常に多くなっています。その中でも、上海はいまや2位です。2007年の上海のコンテナ取扱量は2,600万TEUとなっており、前年度比20%の伸び率です。分母が非常に大きいので年間500万TEU伸びます。一方で、東京の取扱量は年間400万TEU弱であり、上海では東京港一港分以上のものが毎年増加しているということになり、量では、もはや競争にならず、発想を変える必要があります。

世界的には、ターミナル事業は非常に寡占化が進み、上位5社で世界全体のコンテナターミナルのコンテナ取扱量の5割弱を持っています。この寡占化の背景には、冷戦終結後の世界経済のグローバル化があります。WTO、FTAによる貿易自由化が促進し、産業構造、貿易が拡大して、海上荷動きが拡大という中で、世界中に市場を求める巨大企業が増えています。

日本ではターミナル事業はなかなか儲からないという声も多く聞きますが、世界的には、ターミナル利益率は決して低くありません。ターミナル事業上位4社のHPH、APMT、PSAやDPW-P&Oなどは、ターミナル事業は利益の高い産業であり、短期的な経済低迷で、荷動きは減少しているものの、中・長期的には伸びる有望な産業だと考えています。

ターミナルの拡大の手法として最近多いのは、特に発展途上国において、国として開発するお金がないので、民営化して運営権だけ売り渡し、あるいは10年間、20年間だけ運営する権利だけ与えて整備をさせ、その間に利益を回収させて20年後には国に帰すというやりかたが増えており、単純にM&Aというのは必ずしも多くなっています。

二つ目のまとめですが、コンテナターミナル事業において、世界と日本では状況が異なり、世界的には、ターミナル事業は収益性が高く、今後とも有効な産業と見られています。

日本のターミナル事業は、横ばいか、下手をすると縮小傾向にあり、世界を見る場合と、日本のマーケットを見る場合は違った目で見ることが重要です。

## 3. 日本の港湾政策の変遷

日本の港湾政策の変遷としては、1995年、運輸省が港湾整備構想において「大交流時代を支える港湾」という言い方で国際コンテナターミナルの整備に力を入れたことにより、地方港のコンテナ取扱量が急増し、相対的に主要港では減少しています。

2002年の交通政策審議委員会の答申では、選択された中枢港湾への集中的投資ということでスーパー中枢港湾が

指定されました。そして今年、国際コンテナ戦略港湾を選定しさらなる集中へ、というのがここ10数年の動きです。

1995年の整備の結果、13港だった地方港が2006年に53港になっています。地方港というのは私の勝手な分類では、5大港と北九州、博多、清水、四日市以外の港を地方港として数えています。コンテナ取扱数では、9大港のシェアが落ちて地方港だけで2%から11.5%にシェアが増えており、その背景には、日本とアジアの貿易の増加や95年の阪神大震災の影響などいろいろありますが、1995年の政策による地方港整備への国土交通省へのバックアップが大きいと考えられます。

地方港の利用は、中国・韓国航路が中心であり、2006年のデータでは、年間取扱量が1万TEU以下の港が16港と3割を占めており、53港のうち取扱量が3万TEU以下の港が60%近くあるというのが現状です。外貿コンテナを扱っている港全62港のうち、51港が釜山港と航路が結ばれており、中心港を除いて、地方港はほとんど釜山と結ばれて、見かけのフィーダー港ができてというのが現状です。同じように、上海航路も25港結ばれています。

ここまでをまとめると、国土交通省は、90年代後半は地方分散の方針を定めたが、2000年代の初めにその方針を転換し、選択と集中という言葉でスーパー中枢港指定することで効率化を図ろうと動きがあり、2010年はさらなる集中を行うということです。

#### 4.日本のコンテナ港湾の課題

今の日本の国家としての港湾、海運政策といったときに、統一性、一貫性がなかなか見えてこないというのが正直なところですが、港湾、海運においては、企業の国際競争力だけではなく、国の制度を足したものが本当の意味での国際競争力ではないだろうかと思います。例えば、最近外国海運ではみなし課税の制度が認められました。それが良いか悪いかは別にして、船を一隻作るのに、内部留保から作ると借金なくて済むので金利を払わなくてすむ、そうすると金利を払って船を作る場合と船そのもののコストが違ってきます。船は自由競争だといわれていますが、国によって様々な保護があり、もし日本の船会社が持っている全ての船をみなし課税にすると、何百億も違ってきます。

港湾で考えれば、例えば、釜山港も大きくなりすぎて新港を作りましたが、旧港と新港は20kmくらい離れており、新しい港と旧港の間の接続費用を払うのを荷主は当然いやがります。そこで、韓国では、それらの費用を国が負担してまで、船主を取り込もうとしています。私は補助というやりかたは長続きしないのであまり良いとは思いませんが、現実的には、税制など様々なバックアップ体制が敷かれています。このような取り組みは企業やターミナルが単独で出来るものではなく、国の力と民間の力を合わせたものが競争力になります。

また、港湾全体のコーディネートはやはり国の役割だと思います。上海のように、毎年貨物取扱量が20%増えていけば、港湾をどんどんつくればいいのですが、日本のような横ばいの中で新しい施設をつくれれば、貨物の取り合いでしかありません。そのようなことをコーディネートするのが国の役割だと思いますので、国家としての統一的な、場当たりのない方向性を出して欲しいと思います。

一方で、皆さんの立場で考えると、日本のマーケットはこれ以上大きくならないので、世界のマーケットで稼ぐしかないのではないかと、というのが私の考え方です。もちろん日本のマーケットを一番良く知っているし、一番効率よくやっているとありますが、海外にとってそれがいいかどうかは別問題になります。

ここまでをまとめると、一貫性のある国家戦略の不在があげられます。国と自治体、国と企業を併せたものが本当の意味での国際競争力です。そして、海外事業ももっと積極的に考えてみませんかということです。世界のターミナル事業者のせめて上位10社の中に、日本のターミナル事業者も1~2社が入って欲しいと思います。日本のコンテナ港湾は日本の市場だけに特化しすぎているのではないのでしょうか。2010年の更なる集中で阪神港が戦略港湾に指定され、政府からの投資で港が整備されれば荷物が増えるのか、それをもう一度考えてみましょう。

常にトップにいるためには、自分が変わらないといけないう言葉があります。変化に対応できているか、もう一度考えなければいけません。

#### 5.阪神港の生き残り戦略

コンテナターミナル事業は、世界的には需要は今後も拡大する、中・長期的な有望産業ですが、日本では需要は横ばいかせいぜい微増です。また、グローバル経済下において、ターミナル業界だけでなくあらゆる産業において寡占化が進んでいます。この中で、利益を生むのは海外市場であり、アジアの発展市場を取り込まなければいけません。リーマンショック以降の不況の中で利益を出している会社は、アジアなどの海外市場で利益を出しているところが多くあります。日本市場は縮小して、世界市場は拡大しているのだから、そこに目をつける、それは港湾事業も例外ではありません。

今まで手をつけていない市場が40億人あります。アフリカ、東南アジア、インドなどのBOP(BOTTOM OF PIRAMIDE)、つまりピラミッドの底辺部分にマーケットを見出そうということです。年間所得が3000ドル以上ある人は結構いますが、一日ドル以下で生活している人がまだ40億人以上います。

そういうところでは、我々と同じようなマーケティングでは絶対に売れないので、違ったマーケティングをする必要があります。このBOP市場に取り組む日本の会社も出てきています。味の素なども、新興国で売れるような低価格の商品を

作っています。住友化学では、日本ではもう見られない蚊帳を販売するなど、違った発想をしています。

最近日本の企業も海外市場を見直しており、特に流通業、スーパー、コンビニが海外へ出ようとしており、これに伴い、輸送需要が増加して、BOP市場の拡大、アジアを中心とする途上国関連航路、東南アジアからインドやパキスタンの航路を作る船会社もあらわれつつあります。また、日本を経由しない新たな物流が出来てきており、アジアにおける輸送手段の多様化、海上輸送と陸上輸送も増えてきています。

また、21世紀はITの時代だといわれますが、実は19世紀同様、インフラの時代だと思えます。LNGの建設や、シベリア鉄道も改築し、アメリカの地下鉄には川崎重工が、イギリスの特急には日立製作所がずいぶん車両を売っています。少し前には台湾の新幹線に、日本の新幹線車両を送っています。橋梁建設もたくさんあり、そこに日本のメーカーがずいぶん関わるなど、プラントなどの重量物輸送が出てくると思えます。

ここまでをまとめると、日本のターミナルは、量から質へと変化しており、効率化するのが先決というのが私の考えです。また、グローバル市場化の中で、ターミナル事業者も、海外事業展開を視野に入れるべきではないかと思えます。

また、港間の協調、提携、機能分担も考えなければいけません。阪神港で言えば、堺泉北港と大阪港、神戸港が個別にやっているには勝てません。効率化のためには国内の内航定期航路などのネットワークを構築する必要があるますが、港だけではできないので、国家戦略として、国内の内航船、鉄道、もっと言えば航空も含めたネットワークの構築ができれば良いと思えます。

また、日本のコンテナ取り扱い貨物量は1700万TEUくらいありますが、62港がばらばらにやっていて、一番多い東京でも380万TEUくらいになってしまいます。釜山が約1300万TEUを扱っていますが、韓国は、全体の7~8割を1港で扱っているからそういう数字になるのであり、国別で言えば、日本は4位なのです。1港で考えればランキングはずっと上がります。釜山も新港と旧港は20kmも離れているのを一つでやっている。そういう意味では、阪神港、大阪、神戸、泉北もひっくるめてやれば、500万TEUくらいになります。

そのためには、港湾を中心とした国内ネットワークが重要であり、貨物専用列車の敷設、内航の有効活用、阪神港の運営の一体化や、フィーダーと基幹航路など、機能分化をきっちりする、そのための政府の投資が必要です。

海外戦略については、個別ではなかなか難しいのですが、たとえばPSAがシンガポール全体でやっているように、公社が株式会社されれば動きやすくなり、官民一体となって海外進出するやり方もあります。

## 6.まとめ

港湾も時代の変化を読んで、それに併せて先手を打っていかねばなりません。産業構造そのものが変わっており、従来の発想は捨て、新しい時代にあった戦略を考える必要があります。そのためには、国家政策、港間の協調、官民一体となったネットワークづくり、特に鉄道と内航、フィーダーのネットワークの再構築が必要です。

海外戦略については、一社だけではなく、公社を株式会社にして、その株式会社が参加者を募るという手法も考えられます。

変化に対応できるものだけが生き残ります。港湾に生きる人たちも、変化を見極めることが大切です。キーワードとしては、「ネットワーク」そして、この「グローバル市場でどのように生きていくかの戦略」を考える必要があるということを上記して、終わりにしたいと思います。