

(第二課題)

欧州と日本における港湾と企業物流の動向

筑波大学 土井 正幸*

1. 研究の目的

洋の東西を問わずコンテナ輸送を中心とする港勢の議論において、利用する企業物流の分析が不可欠である。欧州においては、ロッテルダム港を始めとしてアントワープ、ハンブルグ、ブレーメン、ブレーメン・ファーフェンなどの主要港が港湾サービスと欧州内二次輸送網の整備によりゲートウェイ機能を競ってきた。この欧州において新たな競争促進の流れが起こっており、これを分析して欧州の港湾利用と経済へのインパクトを検討することがひとつの目的である。

一方、香港、シンガポール、高雄、釜山などのアジアの主要港は、基本的に別の経済圏をサービス圏域(中継輸送も含む)にし、経済と港湾が一体となった圏域間競争を繰り広げている点で、欧米とは異なる(アメリカも欧州と類似の港湾間ゲートウェイ機能競争)。さらに日本国内の港湾物流構造は、3大湾を中心に主要港湾の直接の背後にそれぞれの主要仕向・仕出地たる大都市圏が対応している。このように日本の港湾物流基本構造は欧米とは異なるものの、外貿の開港を間近に控えた常陸那珂港の整備は、首都圏の貨物を東京湾の背後からアプローチするもので、新たな変化と言える。日本の荷主にも企業物流にSCMのコンセプトが進むなどの意識変化が出てきており、日本の新たな港湾物流動向による港湾利用と経済へのインパクトを議論することがもうひとつの目的である。

2. 欧州における港湾の動向

欧州の港湾物流基本構造については筆者が以前にまとめたものがあり、これを振り返る。欧州の主要港では従来から地方政府が港湾管理に活発に携わることが多いが、ターミナル・オペレーターの活動力を活かしながら、こうしたゲートウェイ競争の影響もあって、効率的に港湾の運営を行ってきた。

今回のIBS助成によりその後のロッテル

ダム港を調査した結果、以下のような最近動向が確認された。(a) ロッテルダム港は事業性の明確化のため既に公団経営になり、今後はさらに独立採算制の高い機構に移行の予定。(b) コンテナ貨物の需要が増加しており、2005年を目標に港湾地区の2割拡大や、二次輸送では特に道路の取扱伸びを計画。

3. 欧州における企業物流の変化

さて、欧州ではEU統合(1992年)とユーロ導入(1999年)により企業物流行動に大きな合理化の波が起きており、これが利用港湾の再編、特に中心港あるいは港湾運営や欧州内2次輸送が効率的な港湾への集約化といったインパクトをもたらすことが予想され、IBS助成により徹底した調査を実施中である。

EU統合に伴う国境消滅により欧州フォワーダーの業務のうち大きな比重をしめる通関業務が激減、トラック輸送の域内カボタージュ廃止、運賃自由化など一連の規制緩和でも物流事業の競争は激化した。

冷戦の終結により経済が東方に拡大しつつあった中、さらにユーロ導入により欧州でも生産企業のM&Aや大型合併が相次ぎ、それに伴って生産拠点統廃合及び物流再構築が必要となった。主要生産企業は競争生きぬきのため経営資源を生産、販売などの本業に集中し、物流のアウトソーシングさらには物流業者とのアライアンスといった流れさえでてきた。こうしたニーズの変化に伴い物流事業者は生き残りを賭けて、港湾利用の見直しも含めて変革を迫られている。

4. 日本の港湾物流動向と経済インパクト

欧州の動きも参考に日本に関しては、筆者が別に進めている常陸那珂港の港湾物流への影響分析とCGEモデルによる港湾効率化の日本経済へのインパクト研究について紹介し、ポテンシャルを検討する。

* とい まさゆき(筑波大学社会工学系 教授)