

港湾整備と地域経済の発展

～苫小牧港と北海道の未来～

平成26年9月10日、苫小牧港の未来を考える研究会と苫小牧埠頭(株)が主催する出版記念シンポジウム「港湾整備と地域経済の発展～苫小牧港と北海道の未来～」が、苫小牧市のグランドホテルニュー王子で開催され、約240名が出席しました。

本シンポジウムは、平成25年の苫小牧港開港50周年を機として、苫小牧埠頭(株)（代表取締役社長：長岡久人）が北海道大学公共政策大学院石井吉春教授、(株)北海道二十一世紀総合研究所とともに、「苫小牧港の未来を考える研究会」を立ち上げて取りまとめた「苫小牧港の発展と今後の展望に係る調査研究」をベースとした書籍『港湾整備と地域経済の発展—苫小牧港と北海道の未来—』が、本年8月に刊行されたことにあわせて開催されたものです。

第1部 基調報告「北海道発展の新たな可能性」

地域産業としての次世代自動車産業



松田 久一 氏
(株)JMR生活総合研究所
 代表

これからの人口減少社会における地域経済の解決策は雇用づくりです。北海道は将来移住したい地域のNO.1です。北海道は潜在的な人口吸引能力が非常に高い地域で、雇用創出ができれば将来可能性は大きいものがあります。

苫小牧港の後背地には広大な土地があり、この地に自動車部品産業が集積しています。これに組立工場が進出してくれば大きな雇用創出となるわけですが、今の国内の自動車産業は非常に苦しい状況にあります。国内でのモノづくりが、大変難しい状況になっています。したがって、自動車メーカーが新しい組立工場を国内に建設すること

は期待できません。一方、世界の自動車はEV^{*1}シフトが進んでいます。ハイブリッドの次は、EVということになっています。よって、苫小牧も現在のガソリン車の組立工場を誘致するということではなく、もっと先の自動車産業をにらんで発展していくこと、それを雇用につなげていくことを考えてはいかがかと思います。

現在、消費がモザイク模様になっており、自動車の需要がなかなか戻ってこないといわれています。日本の自動車の需要は、国内でどんどん下がっています。国内の自動車産業にとっては、この国内需要の減少傾向、エネルギーコスト高、賃金高、生産労働人口の減少が、四重苦となっています。国内自動車産業が、また国内でのモノづくりが、今後変わっていくということです。

ガソリン車はできて100年たちます。これからいつまでも続いていくとは考えられません。ハイブリッド、電気自動車、ソーラーカーへと自動車は世代交代していきます。このような自動車産業の展開にあわせて、苫小牧の自動車産業の集積および広大な後背地を利用することを考えてはいかがでしょうか。自動車産業の行きつく先をどう考えるかということですが、自動車というモノで考えるよりも、安心、安全、快適な移動システムと捉えた方が良くはないかと思います。カーナビや自動交通システムの導入など、移動通信システム産業と考えることもできます。そうしますと、自動車のためのアプリケーションやコンテンツ等が必要となり、総合的な移動システムを構築するための多様なツールの集積が必要となります。安全で快適な移動システムをどう提供していくか、日本の自動車産業は、新しいシステム産業に変わっていきます。

※1 EV (Electric Vehicle)
 電気自動車。

今後の新しい産業構築に向けて、今、日本にとって一番必要なものは「アイデア」です。そのために企業は新しい発想の人材を求めています。若い人たちもそのような仕事を求めており、そのマッチングが必要となっています。そのために何が欲しいかと言いますと、新しいアイデアがわいてくる「場所」です。アイデアはどこで生まれるかと言いますと、水、空気、土地が生み出す風景です。こうした風景が発想の原点となります。北海道は新しい発想を生むための環境に恵まれています。東京に居ては新しい発想は生まれません。苫小牧港の後背地を利用して、「アイデア」がわく場所、そうした人たちが集まる地域づくり、産業集積を目指してはいかがでしょうか。

道産食料の輸出戦略と苫小牧港

農業は人口が増えると生産量が増える産業です。世界の農産物貿易額は急増しており、農業は世界的な成長産業となっています。特に伸び率が著しいのはアジアで、こうしたアジアの市場を狙わない手はありません。アジアの農産物輸入が急増している一方、国内市場は、少子高齢化で縮小していくことになります。こうなっていくといかに農産物を輸出していくか、安倍内閣は農家の所得倍増を掲げていますが、国内市場に頼ることでは無理な話で、海外市場に進出していかざるを得ません。



金子 弘道 氏
 帝京大学経済学部地域経済学科教授

日本は農産物輸出小国です。日本の農林水産物輸出の推移を見ますと2013年に5,505億円と史上最高の輸出額を達成しています。北海道はどうかと言いますと、全国の約8割の農林水産物輸出額ですが、内訳を見ますと91%が水産物で、酪農品、穀物等の輸出はまだまだ小さいのが実情です。海外市場の開拓がどうなっているのかと言いますと、TPP参加が決まってから輸出を開始する産地、企業、団体が急増しています。

輸出先は、台湾やシンガポールの富裕層向けですが、現地で展開されているのが産地間競争です。日本の産

地間競争を海外で行っている。その結果、足下を見られて値下げに応じざるを得ないという状況が続いています。また、日本は良いものを作ればアジアで売れると思っているようですが、それも神話に近い。相手国のニーズをどれだけの確につかんで売るか、また富裕層も飽和状態に近くなってきましたので、その次の中間層の市場をどのように開拓していくかといった戦略が必要になってきています。中間層市場を開拓するためには、農産物価格を下げなければなりません。

それでは、農産物をどのように輸出拡大していくのか。そのためには、原料供給型の農業から加工品型の農業への転換が必要であり、また、作物別マーケティング組織をどのようにつくるか、安全性のグローバルギャップ^{※2}をどう普及させるか、輸出のインフラ体制、農場の海外進出支援、農業技術や知的財産権を含めた輸出をどのように考えていくのか、そのための人材をどのように育成していくのかといった点が大事になってきます。

具体的に見ていきますと、アジア各国はコールドチェーンが未整備のため、日持ちのする加工品の比重を高めなければなりません。北海道も国際市場を見据えた農商工連携が必要です。また、欧米では産地間競争を回避するために、作物別輸出組織を設立しています。専門のスタッフを雇ってマーケティング調査や価格・ブランド戦略を立てて、国全体で一つになって取り組んでいます。こうした取り組みも必要になってきます。

北海道の農産物の輸出拡大のための七つの戦略を考えてみました。一つ目は、モノの輸出を観光とどのようにタイアップ、セットさせていくかです。二つ目に、例として一過性のイベントではなく、1店舗で地道に試食販売を続け成功しているところがあります。JA全農山形の取り組みでさくらんぼやなしのラ・フランスです。三つ目に、北海道の場合はスイーツや美をキーワードにして業務用の素材を開発することができるのではないかと思います。四つ目に、^{こんぼう}梱包技術、輸出技術、つまりどれだけ鮮度を保って輸出できるかの技術が必要となります。さらに、地域の商社機能、中間層

※2 グローバルギャップ (GLOBAL G.A.P)
 農産物生産における安全管理を向上させることにより、円滑な農産物取引環境の構築を図るとともに、農産物事故の低減をもたらすことを目的に、章句品安全規格を標準化したもの。ドイツに本部を置く非営利組織フードプラスが運営主体。

の開拓・拡大、そのための人脈・信頼関係づくりが必要と考えられます。

苫小牧港においては、冷蔵・冷凍施設といった輸出インフラをどのように今後整備していくのか。輸出農産物のロットをいかに確保するのか。そのためには、農業だけに任せるのではなく、商工業が連携して輸出技術やノウハウを開発しなければなりません。これを成し遂げるためには、オール北海道での取り組みが必要となります。農業は、北海道の基幹産業です。すべての産業が輸出する地域に適した農産物加工品を作るにはどうしたら良いのか。みんなで取り組んでいく必要があると思います。

第2部 パネルディスカッション

苫小牧港の未来

パネリスト

- 江頭 和彦 氏 博多港ふ頭(株)社長
 加藤 真人 氏 飛島コンテナ埠頭(株)社長
 長岡 久人 氏 苫小牧埠頭(株)社長
 石井 吉春 氏 北海道大学公共政策大学院教授
 司会
 寺澤 純 氏 北海道新聞苫小牧支社長

加藤 まず、会社の紹介をさせていただきます。平成17年12月に開業した、10社の合弁会社です。ミッションは、コンテナヤードの利便性向上と低コストの追及、産業経済の発展に尽くすことです。これまでの官民一体の活動から、民でできることは民でという発想で始めました。運営の特徴と狙いですが、一つ目は、自動化ターミナルへの挑戦です。少子高齢化社会への対応、安全を含めた港湾作業環境の改善、負荷の平準化を図り、効率化して競争力を高めることに努めています。二つ目は、名古屋には五つのターミナルがありますが、全ターミナルのシステムを共通化しています。全体のデータベースを統一し、ユーザーの利便性を高めています。三つ目は、ターミナルの中での作業の共同化です。四つ目は、メンテナンスを内製化^{※3}し、ユーザーの観点で維持更新を手掛けています。

※3 内製化
 企業が外部の専門家に委託していた業務を、自社内で行うこと。

効率化、安全をどのように果たしていくかを不断で取り組むことにより、そこから新しい提案が生まれてきます。お金をかけずにできることはたくさんあります。今のやり方を変えないと良くはなりません。今より良くしたいのであれば変えていく努力が必要です。

当社は、多くの会社が共同で運営しています。利害が対立することもあります。時間はかかりましたが、各社の利害を離れて港の将来を協力して考えられることができる会社になったと感じています。

江頭 当社は、福岡市が51%の株式を持つ第三セクターです。20年前に設立しました。平成26年2月に、福岡市から指定管理者制度に基づき「博多港港湾運営会社」の指定を受けました。10年間行政財産を借り受けています。「管理型の港湾運営から経営型の港湾運営へ」をコンセプトに発足しました。

博多港は、後背地に工業地帯がなく、苫小牧港に比べると面積の小さいコンパクトな港です。コンテナターミナルの近くに高速道路が続いている、JRの貨物ターミナルと隣接している、近くに空港があるといったコンパクトな構成になっています。小さいからやりやすいと考えています。また、釜山、上海と国際RORO^{※4}航路があります。釜山は、苫小牧一八戸間よりも近い距離です。このROROの強みをさらに生かしていくことが、博多港が取り組むべき課題と考えています。九州は、自動車産業のメッカです。そのほかにキャノン等のグローバル企業があります。その中で、当社は、顧客ニーズに対応したサービスを提供していくことが使命だと考えています。

当社の差別化をどのように図るかについて、「IT」「ECO」「BCP^{※5}」の三つを掲げて経営しているところです。ECOについては、RTG^{※6}をエンジンから電動化し、CO₂排出量は約80%の削減となりました。BCPについては、停電時の電源バックアップ体制の整備、強風の情報を共有することによりガントリークレーンの逸走事故、コンテナ倒壊の防止に努めています。IT、情報化については、コンテナのステータス情報をトラックの皆さん、荷主の皆さんに提供しています。

※4 RORO (船) (Roll-on/Roll-off ship)
 フェリーのようにランプウェイを備え、車両甲板を持つ貨物船。搭載される車両は自走で搭載・揚陸できる。
 ※5 BCP (Business Continuity Plan)
 事業継続計画。
 ※6 RTG (Rubber Tired Gantry Crane)
 埠頭でコンテナ荷役作業を行うタイヤ式トランスファークレーン。

自分のコンテナがどういう状態になっているかを分かるようにすることで、道路の渋滞が解消しました。また、青島、深圳、広州等の五つの港の状況もリアルタイムに分かるようになっていました。今自分たちの荷物が中国の港を出たかどうかという情報を荷主の皆さん、トラックの皆さんが入手できます。

博多港は、日本海側、太平洋側の基幹航路に位置しています。苫小牧港は、太平洋側よりも大きい日本海側の基幹航路に位置しています。目の前に基幹航路があることを前提にどのように対応するか、博多港、苫小牧港共通の課題ではないかと考えています。

当社にとって港湾インフラを整備する市や港湾管理者との信頼関係は非常に重要です。しかし、官に甘えてはいけません。運営を効率化するための努力を常に続けていかなければなりません。

長岡 長い事業年月を経て、当社の現在の主業はオイルターミナル事業となりました。オイルタンクを苫小牧と石狩の両地域に有しています。それらの需要は札幌圏にあります。現在、石狩で大増設をしていますが、これは、国が石油製品の国家備蓄を民間企業に委託して進めていく施策に基づいて投資を決断したものです。苫小牧で苫小牧だけを見ていると、グローバルな中で会社の位置づけが見えなくなります。もっと大きな視野で見なければ、考えなければなりません。

外に出て行かなければ、今後人口の減る北海道だけでは、社業・事業の発展は難しいと考えています。我々が目を開いて苫小牧や北海道だけではなく、大きな視野でビジネスチャンスを見出すことで、苫小牧の企業は成長していくことができるのだと思います。大事なものは、企業が自立的に取り組む意志と情報と知恵です。他に頼るのではなく、自分たちで考え、行動する力が、今の企業に必要なのだと思います。そうすれば必ず道は開けていくと考えています。

石井 苫小牧港は、地理的な条件に恵まれ、北海道を代表する港として伸びてきました。一方で、片荷の改善が進んでいない、港湾管理者の収益性が脆弱である等の課題は改善されていません。北海道の人口減少は避けられないものであ

り、港での取扱いを生活物資に依存している苫小牧港は、取扱量が減っていくと予想されるわけです。また、一般的なインフラ、施設の耐用年数はだいたい50年といわれており、今後、維持更新投資に資金を必要とする状況を迎えるのは間違いありません。このような中で、外に出す荷物をいかに増やしていくか、中継地としての機能をいかに創出していくかが、今後重要なこととなります。関係する企業が力を結集して、港の運営の効率化、集約化といった方向に大きく舵を切る、全国的な視野での港湾の競争力を高めていくことが必要になってきます。

しかしながら、北海道ははまだ新たな港湾整備といったところに軸足が置かれており、また、これまでの経緯として、地域の均衡ある発展を重視してきた傾向があり、こうした点を今後はより重点的に、より効率的に整備と運営を進めなければなりません。その中で、北海道の玄関口としての新しい苫小牧港を構築していく必要があります。

人口減少の時代は、残念ながらダウンサイジングを考えなければなりません。これまでは港湾整備に莫大な資金を投入し、これにより経済活動が活性化し、民間企業の利益に結びついてきましたが、これからは再投資が難しい財政状況になってきますので、インフラと運営という港湾の上下の役割を考えなければなりません。苫小牧港が北海道経済を引っ張っていくためにも、関係者の結集と努力を期待しています。

寺澤 何もしなくてもモノが集まってくる時代は終わりつつあります。その中で、今後の苫小牧の港、北海道経済の発展をどう考えていくかという観点から、いろいろと示唆に富んだ刺激的な発言をいただきました。江頭社長、加藤社長の会社の取り組みも一朝一夕になし得たものではなく、準備と時間と覚悟をもって取り組んできた成果であると思います。意識を変えていくことが物事を進めていく上で重要であるということが、本日の皆さんのお考えの底流としてあるのではないかと思います。本日は、ありがとうございました。

