

持続可能なサービス維持へ正念場

■地方港、荷役機器・整備費用高騰が重荷

地方港のコンテナターミナル施設の老朽化が、持続可能なオペレーションを行う上で大きな課題となっている。1990年代後半ごろから地方港へのコンテナ航路の就航が進んだが、30年近くが経過し、今後は改修費用が増えていくと予想される。岸壁クレーンが1基体制の地方港も多く、故障時に本船荷役ができなくなるケースも発生している。船舶の大型化に伴い、既存施設では対応が難しくなる港も出ている。一方、近年は港湾工事費用や荷役機器の価格が高騰しており、老朽化対策に係る港湾管理者や港湾関係者の財政負担が高まっている。船社は持続的に円滑な荷役を行えることを求めており、こうした条件が整わない港湾は抜港対象になる可能性がある。

韓国船社を中心に90年代ごろから地方港のコンテナ船サービスが急速に拡大した。円高進行に伴い、荷主拠点最寄りの地方港を活用したいニーズが高まったほか、95年に発生した阪神・淡路大震災により、アジア有数のハブ港だった神戸港が被災し、韓国の釜山港と地方港を結ぶコンテナ船サービスが代替ルートとしての役割を果たした。この結果、地方港のコンテナ施設の整備が進み、ガントリークレーンの導入やヤードスペースの拡張など、コンテナ荷役に特化したターミナルが整備された。

しかし、足元では港湾施設の老朽化対策が課題となっている。さらに自然災害の頻発化・激甚化により、港湾施設が被害を受けるケースも増えており、これまで以上の防災・減災対策が求められている。

コンテナ定期航路が就航する地方港のうち、ガントリークレーン1基体制で運営している港湾は十数港となっている。常設のガントリークレーン

がなく、移動式クレーンなどを使って本船荷役を行う港を含めると20港以上となる。仮にクレーンが故障した場合、荷役作業の生産性が低下するほか、最悪の場合は作業が停止することもある。老朽化が進めば、故障リスクが高まるほか、メンテナンスコストも上昇する。バックアップ体制が求められる一方、荷役機器の価格は物価高騰などにより上昇しており、新規導入・更新コストの捻出が難しいとの声がある。特に港湾管理者が投資する岸壁クレーンには公金が投入されるため、「巨額の投資に対して、果たして民意が得られるのか」(港湾管理者)といった声もある。足元では港湾労働者の不足も顕在化している。今後は荷役機器があっても、オペレーター不足で稼働できない事態が増える可能性もある。

これまでは中古クレーンを購入し、導入コストを抑える動きもあったが、「価格高騰により、主要港などでリブレースが進まなければ、中古市場に

良いクレーンが出回らない。耐用年数ギリギリまで使うケースも増えれば、安全面で中古品を使うことも難しい」(地方港関係者)との声もある。

コンテナ船の大型化によって、岸壁・航路などの水深や岸壁クレーンの能力が不足するケースも出ている。韓国船社が地方港サービスに投入していたコンテナ船は、かつては300TEU型が主流だったが、今年までに300TEU型船はほとんど姿を消した。ひと回り大きい700TEU型船も「用船マーケットに適船があまり見つからない」(韓国船社関係者)との声もあり、1000TEU型が主流になりつつある。国際フィーダー輸送を担う内航コンテナ船でも大型船が登場しており、井本商運や鈴与海運は最大1000TEU型船を投入している。こうした船型を受け入れられなければ、抜港対象になり得る。しかし、浚渫工事時間もかかるほか、コストも上昇している。「国際コンテナ戦略港湾政策を進める以上、地方分散ではなく、戦略港湾に投資をさらに集中すべき」(港湾関係者)との意見もある。「港湾労働者不足の状況も考えると、今後は一定程度の集約が進むだろう」(船社関係者)との見方も強い。

他方で、ドライバー不足や陸送コストの上昇への対応、物流の環境負荷低減のため、地方港を活用したい荷主のニーズは高まっている。地方港が持続可能な港湾サービスをいかに構築していくかが課題となる。