

⑤ 21世紀の横浜港港湾関連産業の振興へ向けて

渡邊圭祐

1 はじめに

横浜港の開港以来の歴史は、港に係る様々な港湾関連産業が支えてきたと言っても過言ではない。そして、これらの産業は横浜経済の基盤としても重要な役割を担ってきた。しかし、近年、港を取り巻く大きな環境変化のなかで、そのあり方も、大きく変わろうとしている。

ここでは、まず港湾関連産業が横浜経済に果たしている役割、近年の貿易構造の変化や物流革新が進展する中での課題を整理し、次に、来たるべき時代の港湾関連産業の振興方策について、「グローバルな活動拠点としての横浜港」と「地域資源としての横浜港」の二つの視点で考察する。

2 港湾関連産業が横浜経済に果たす役割

① 本市の産業基盤としての横浜港

今や、我々の日常生活には輸出品があふれている。我が国の年間輸入量（一九九八年）は約九億トンであるが、これに輸出量約二億トンを加えた約十一億トンのうち実に約九・八％が港を経由している。貿易額ベース（一九九九年）では、約七三％が港経由で、

その約一〇・二％は横浜港が担っている。港なくして日本の経済社会は成り立たないわけであるが、なかでも横浜港は、我が国を代表する国際物流拠点として、横浜市はもとより、首都圏をはじめ広く東日本地域に及ぶ背後圏の経済活動を支える交通インフラとしてきわめて重要な役割を果たしている。

また、横浜港は、京浜工業地帯の一翼を担う生産・エネルギー拠点としての側面も持ち、かつての我が国の高度経済成長を支えてきた。近年、産業構造が大きく変化する中であって、以前のような成長力はないものの、横浜港臨海部等における製造品出荷額は、今なお市内総出荷額の約五〇％を占めており、横浜の産業基盤としての重要性は変わらない。

さらに、最近では、臨海部に「みなと」の魅力を活かした多様な施設の整備が進められ、多くの市民で賑わいを見せており、新しい港湾関連産業の集積も始まるなど、横浜港は、新たな地域産業の振興の場としての役割も期待されている。

② 横浜経済への波及効果

ひと口に、港湾関連産業といっても、極めて多様な業種の総称である。ここでは、港湾

物流の直接的担い手である港湾運送業、倉庫業やこれを支援する金融・保険業などの「物流関連産業」、横浜港を生産・物流基地として利用している「生産関連産業」、さらに、港に近接して立地し、港が持つイメージや観光・文化的要素を経営資源として活用している「生活文化関連産業」を港湾関連産業としてとらえる。

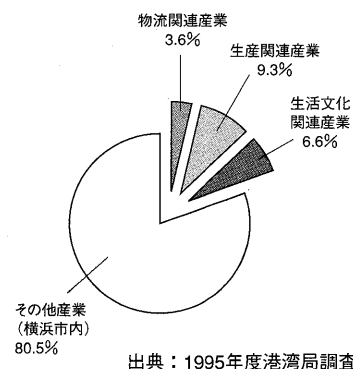
これらの業種について従業者数をみてみると、「物流関連産業」、「生産関連産業」で約十六万九千人で、これは横浜の市内従業者数の約一三％、「生活文化関連産業」の約八万六千人を加えると二十五万五千人となり、市内従業者の約二〇％が港に関わりがあることになる。近年の傾向としては、生活文化関連産業の比率が高まってきている（図一）。

また、港湾関連産業の付加価値額は、直接効果で二・一兆円、波及効果で一・二兆円、あわせて三・三兆円に達し、横浜市の市内生産額と比較すると、それぞれ一九％、一二％となり、合計すると約三割に当たる経済効果を有することになる（図二）。

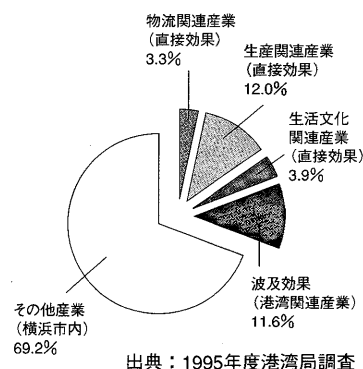
3 「総合物流拠点」としての横浜港の課題と展望

- 1 はじめに
- 2 港湾関連産業が横浜経済に果たす役割
- 3 「総合物流拠点」としての横浜港の課題と展望
- 4 「新たな産業基盤としての横浜港」の動向と展望
- 5 おわりに

図一 横浜港の雇用創出効果



図二 横浜港の経済効果



① 転換期を迎えている我が国の物流

今、我が国の物流は大きな転換期にあると言われている。世界経済のグローバル化が一層進展する中、各企業はコスト削減等により、国際競争力を高め、高い生産性を追求している。そのため、より経済的な物流システムや輸送ルートの構築が以前にも増して重要視され、各企業は自らの生産・物流施設が立地する国や地域を自由に選択する時代が到来している。

一方、情報通信技術の革新や国際分業体制の一層の進展、また物流コスト等に対する企業や消費者の意識の高まりにより、物流ニーズは高度で多様なものになりつつある。このため、物流関連産業についても、従来の枠組みを超えた新たな業態・サービスへの取組が求められている。

これまで港湾物流の中心的役割を担ってきた港湾運送事業は、事業の安定化の観点から、参入規制(事業免許制)、価格規制(料金認可制)が取られてきた。その結果、事業者間の競争が生まれにくく、船会社や荷主のニーズにあったサービスが提供されにくい面が指摘され、法律改正により規制緩和が図られた。

また、最近では荷主自らが港以外の地区に物流拠点を設けることにより、港が単なる貨物(コンテナ)の通過点となるケースも増えている。港頭地区で流通加工を行うなど新たな付加価値を生み出す工夫が今後の物流関連産業に求められている。

さらに、国際複合一貫輸送、サードパーティーロジスティックス(★荷主に対して物流改革を提案し、包括して物流業務を受託する

業務)などの新規分野の開拓も重要となっている。

② 港湾も「選択される」時代に

横浜港で扱われた一九九九年の外貿貨物量は六千八百七十二万トン、貿易額は約八兆四千億円(全国シェアは第二位)に達し、日本を代表する国際貿易港としての地位を維持している。

しかしながら、近年、諸外国、特にアジア各港における港湾取り扱い貨物の著しい伸長と比較して、横浜港のみならず我が国港湾の相対的な地位の低下が指摘されている(図1-3)。これは、船会社が物流コスト削減のため、船舶の大型化を急速に推し進める中にある。アジア各国が積極的に港湾整備を進めたのに対し、我が国主要港がこれへの対応に遅れをとったこと、さらに港湾利用料金等の高コスト構造や港湾のサービス水準の相対的低さなどによる国際競争力の低下が主な原因と考えられる。さらに、船舶の大型化により、船会社は寄港地を集約する傾向にあり、日本へ寄港する航路の割合も減少している。

今や港湾は、コスト、手続き、荷役体制、荷さばき、保管等サービスレベルにより港湾利用者から「選択される」新たな時代を迎えていると言える。そのため、横浜港にあっても、国際的に遜色のないレベルの港湾施設の整備やサービスの提供が求められている。

③ 国際貿易港としての一層のレベルアップ

へ向けて

横浜経済を支える港湾関連産業の振興を図

っていくためには、荷主や船会社が横浜港を選択する条件を整えることによって、横浜港への寄港隻数を増やし、集荷力を高めていくことが不可欠である。そのため、港湾管理者として、高度化・効率化する物流ニーズに対応した諸施設や物流システムの整備を先行的に進め、「使いやすい港づくり」をハード・ソフト両面にわたって実現させていくことこそが、今最も求められている。

⑦ 高度な港湾施設の整備

ア 大水深コンテナバースの整備

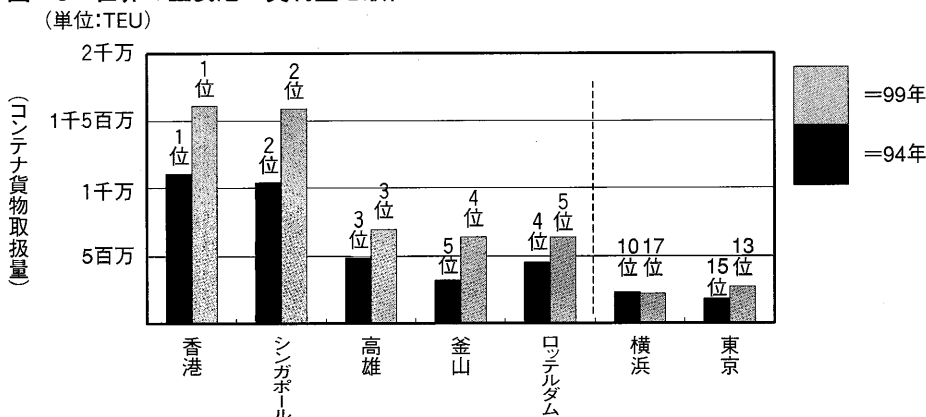
東アジアの主要港(香港、シンガポール、高雄、釜山等)では、大型コンテナ船が入港可能な水深一五m以上の大水深コンテナバースの整備が進んでおり、北米航路等の基幹航路の中継機能(ハブ機能)を持つ港として発展している。横浜港においても、アジアのハブ港としての機能を強化するべく、現在、南本牧ふ頭に水深一六m、本牧ふ頭においても水深一五m以上の大水深バースの整備を進めている。

イ 新たな総合物流ターミナル等の整備

輸入貨物の増加と新たな物流ニーズに対応するため、FAZ(輸入促進地域)施設として大黒ふ頭に整備された「横浜港流通センター(YICC)」は、荷さばき・流通加工から配送までの一貫作業による物流コストの削減効果や、総合保税地域指定による税関手続きの大幅簡素化などが図られ、新たな総合物流ターミナルとして機能を発揮している。

また、国際航空貨物の通関・保管・荷さばき機能を持つ「横浜航空貨物ターミナル

図-3 世界の主要港の貨物量と順位



(YAT)も県内メーカーの輸出貨物の取り扱いを中心に利用され、活況を呈している。これらの施設を、利用者のニーズを踏まえ、効率的かつ柔軟に運営することにより、一層の港湾サービス水準の向上を図っていく。

④ 臨港交通施設の充実

臨海部で発生する交通を円滑に処理し、ふ頭相互や背後地域との効率的な物流を確保していくため、臨海部の道路網の強化を図っていく必要がある。そのため現在、臨港幹線道路(新港〜瑞穂)や国道三五七号横浜ベイブリッジ区間の整備を進めている。

⑤ 「使いやすい港づくり」の推進

港の集荷力を高めるためには、施設面での充実・強化を図ることと同時に、ユージャー側の視点に立った真に使いやすい港づくりが求められる。例えば、日曜荷役への対応や入出港手続きの簡素化、港湾使用料等の適正化などソフト面の施策を推進していく必要がある。そのため、横浜港では行政と民間が一体となつて「コンテナターミナルの三百六十五日、二十四時間オープンの実現」「港湾利用に関わるトータルコストの適正化」「港湾施設の効率的な運営の確保」「港湾関連諸手続の簡素化と港湾物流情報処理システムの早期導入」を四本の柱として、使いやすい港づくりを進めている(図4)。

4 「新たな産業基盤としての横浜港」の動向と展望

横浜港は国際貿易港としてのグローバルな

活動拠点である一方、「地域のみなど」としての視点で見ると、「まちづくり」や「地域振興」の重要な資源とも言える。

また、横浜市民意識調査によると「横浜を最もよくあらわすイメージ」として七割近くの人が「海と港」をあげ最も多くなっていることから、市民にとって横浜港は横浜のアイデンティティであり、また「財産」でもある。

近年は、外貿物流機能の沖合展開、都心臨海部の再開発、京浜臨海部等での生産機能の再編など、横浜臨海部の機能配置が大きく変わる中で、従来型の物流、生産の場から、様々な価値を生み出す、多様な分野の産業活動の場へと変貌しようとしている。

① 京浜臨海部等での新たな業務拠点の形成

京浜臨海部、根岸湾・金沢臨海部に多く集積する生産機能は、かつてより成長力が衰えたとはいえ、広大な市場を背後に持つことや本社等中枢機能との近接性、高度な産業技術の集積など、企業にとつて事業を展開するメリットは大きなものがある。

近年は、立地条件を活かし、多品種少量の生産拠点、研究開発拠点への転換、試作工場化、ショールーム工場化などの新たな動きも見られる。特に、京浜臨海部の末広町等においては、京浜工業地帯の活性化に向け、研究開発機能を中心とする拠点づくりへ向けた取組が進められている。

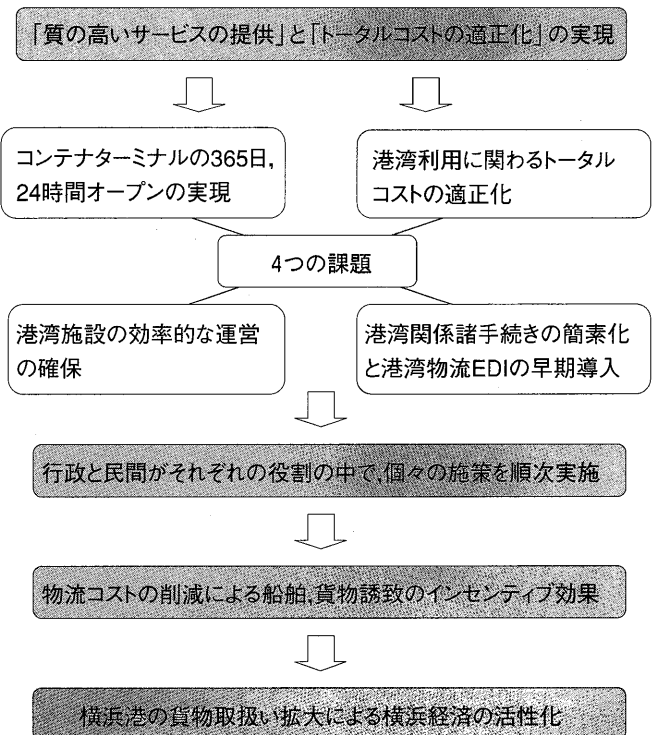
② 都心臨海部等での新たな業務拠点、交流拠点の形成

都心臨海部では、船舶の大型化やコンテナ化の進展にあわせ港湾物流機能を沖合に展開させながら、老朽化、陳腐化した古くからの港の再開発を進めてきた。そして、現在、街区開発はみなどみらい21中央地区から新港地区へと広がり、水辺に臨む開かれた空間を活用しながら、国際性豊かで賑わいのある新たな商業・業務集積が形成されつつある。事業着手から二十年近くが経過して、都心臨海部の土地利用の大転換も大詰めを迎えようとしている。

一九九九年の新港地区の街開きは、港湾機能に特化され今まで市民が入ったことのない

図-4 使いやすい港づくりに向けた取り組みの概要

目標:横浜港における利用者ニーズに対応した物流サービスの実現



エリアに市民が足を踏み入れたという意味では画期的なことであった。ここは、港湾サイドからまちづくりを進め、都心機能へと転換し、新たな港湾関連産業の基盤づくりを行った。なかでも輸入促進と本市経済の活性化を目的としてオープンした「横浜ワールドポーターズ」はFAZ施設として、輸入品を中心とするショッピングセンターの他、輸入ビジネスを支援する様々な施設が盛り込まれており、港湾関連産業の振興拠点としての役割を担っている。

また、赤レンガ倉庫保存活用事業は、新港地区に唯一残された歴史的建築物である赤レンガ倉庫を活用して、横浜の文化を創造し、また食をテーマとして新しいマーケットを創出していく画期的なプロジェクトである。ここを横浜の新しい文化の発信源としながら、新産業が生まれ、成長していく期待が込められている。

さらに、現在、大さん橋を21世紀の横浜の海の玄関口とするべく、国際客船ターミナルの整備が進められており、クルーズ船の誘致等により、さらなる活気と経済効果が見込

まれる。そして、都心臨海部の街づくりは、新港地区から大さん橋、山下公園・新山下方面へと広がり、関内地区と一体となった新たな都心づくりの段階を迎えている。ここが、21世紀の港湾関連産業の振興基盤となる。

③市民の憩い・賑わい・交流の場の形成

近年、港湾緑地や親水護岸の整備、マリナー等海洋性レクリエーションのための施設整備など、「水辺」や「海」を活用して、市民が憩い、集い、様々な交流が繰り広げられる場づくりが進められている。

一九九六年、金沢臨海部にオープンした「横浜ベイサイドマリーナ」は、遊休化した木材ふ頭の貯木水面を利用し、市民の海洋性レクリエーションの拠点としてのマリーナを中心に、アウトレットモールやレストラン等が整備され、賑わいのあるみなとの商業空間整備の先駆けとなっている。

また、臨海部の各拠点をつなぐ形で、水上交通ネットワークが形成されつつあり、市民に「みなと」をより身近なものとして感じてもらえる魅力ある輸送手段として、今後、東京湾

内の各港を含めた航路の拡大が期待される。

5 おわりに

開港した頃の横浜港は、人・モノ・情報などが集まる「結節点」として賑わいを見せていた。しかし、その後長らくの間、物流や生産の場に特化され、人々を遠ざけてきた。しかし近年、少しずつではあるが、かつてのような港の賑わいが戻りつつある。

そして、物流や生産中心の「港」から、より多様な意義をもち、新たな価値を生み出す「みなと」へと変わりつつあり、そこで様々な産業活動が繰り広げられようとしている。

横浜港には、世界をリードする国際物流拠点として、また地域づくりの資源として、さらなる発展の可能性が広がっている。この可能性を、21世紀の横浜経済の活性化や豊かで安全な市民生活のために活用しながら、世界に誇れるみなとづくりを目指していく必要がある。ここに横浜港湾関連産業が成長していく道筋がある。

△港湾局企画調整課総合調整係長▽