

地域港湾振興における補助事業の役割

—伏木富山港を中心に—

長田 元^{1*}

The Role of Transport Subsidies in Port Promotion:

Particularly Focusing on Fushiki-Toyama Port.

Gen NAGATA (Toyama College)

富山県にある伏木富山港では、シベリア鉄道を利用した物流が浸透しているが、いくつかの課題も認められる。本報告では、富山県の伏木富山港に関する補助実績から同港の港湾振興策の課題を考察した。考察の結果、伏木富山港からロシア・中東欧地域への貿易は増加しており欧州への第3のルートとなり得ること、小口混載貨物の充実に向け一層の取組が求められること、これらの活動が伏木富山港の価値を高めると結論付けた。

Key words: Port Promotion Policies, Seberian Land Bridge, LCL, Subsidies, Central and Eastern Europe

キーワード: 港湾振興策, シベリア・ランド・ブリッジ, 小口混載貨物, 補助実績, 中東欧地域

1. はじめに

地方における多くの港湾では地方自治体が港湾振興を担っている。地元企業に港湾を利用してもらうためポートセールスを行ったり、補助制度を創設したりして港勢を拡大しようとしている。松尾(2011)(引用文献(4))が指摘するように各地方の港湾はそれぞれの地域経済とも密接な関係があるほか、とりわけ日本海沿岸地域の港湾では対岸諸国との関係を踏まえた港のあり方が検討されている。

他方、日本では2020年から流行し始めた新型コロナウイルス感染症は、人のみならず物流にも影響を与えている。コンテナ不足が発生したほか、海上輸送費が上昇した。海上輸送からシベリア鉄道を利用した物流のあり方なども検討されている。地方の港湾においても様々な影響を受けて、これまでになかった現象が発生している。

例えば、富山県にある伏木富山港では、コンテナ取扱量が2014年以降、微減、微増を繰り返している一方、シベリア鉄道を利用した物流が浸透してい

ることも事実である。伏木富山港の取組みや課題を明らかにすることは、日本海沿岸地域の港湾のあり方、コンテナ不足や海上輸送費の上昇、海上輸送からシベリア鉄道の利用について考えることにつながる。と考える。

本報告は、上記の問題認識のもと伏木富山港の港湾振興策を考察し、近年の同港の取組みを明らかにすることで、日本海沿岸地域の港湾のあり方、コンテナ不足や海上輸送費の上昇、海上輸送からシベリア鉄道の利用に関する課題について考察を行うことを目的とする。

2. 先行研究

(1) 先行研究の整理

はじめに日本の港湾の今後の整備課題に関する研究について整理する。松尾(2011)は、地方港湾は地方の地域経済との関わりが強いこと、地方におけるハブ港湾の管理は地元産業・地域経済を見据えたものでなくてはならず、国の直轄ですべて管理するこ

¹ 富山短期大学

Corresponding author*: nagata_gen@toyama-c.ac.jp

とは困難であることを指摘している。また、多くの地方港湾はコンテナの集荷に困難をきたすこと、港湾管理者の管理範囲を広げるための港湾法の改正を提唱している。

伏木富山港の研究については、雨宮(2014) (引用文献(1))が、伏木富山港中央部にある富山新港が物流の拠点として、北東アジアとの航路の充実、背後地には 70 社近くのアルミや木材等の地域色を持った企業群があり、約 7 千人の雇用が確保されており、港湾と地域経済が密接な関係にあることを指摘している。

こうした中、注目すべきは辰巳(2016) (引用文献(3))の研究である。辰巳(2016)は、北陸地方にある主要港湾の経営戦略について、北東アジア地域の将来性や課題を踏まえた考察を行うことを目的として、SWOT 分析の手法を用いて比較することにより当該港湾の特徴を明らかにしている。当研究は日本海側港湾の機能や状況についても考察を行っており、伏木富山港については、「ロシアの経済政策の影響を受けやすい」ことを指摘している。また各港の特徴を活かした港湾運営を行うことを提唱している。

ロシアとの貿易には「シベリア・ランド・ブリッジ」とも関連が深い。「シベリア・ランド・ブリッジ」の 2000 年代前半までの歴史や動向については辻(2007) (引用文献(6))が詳しい。近年の日本海側港湾とロシアとの貿易については新井(2019) (引用文献(2))が、日ロ経済交流や対ロシア海上輸送の現状を整理している。当研究では、日本海側港湾でのロシア発着貨物が拡大する可能性が存在していること、ただし、日本海側各地の能動的な努力が必要であると論じている。

(2) 本論文の位置付け

港湾のあり方に関する先行研究は、港湾と地域経済の関係、港湾管理者であり港湾振興を行う地方自治体の取組を考察することの重要性を示している。とりわけ、辰巳が提示した SWOT 分析を活用した北陸地方における港湾戦略はこれらの港湾の特徴を踏まえたもので重要な着眼点である。しかしながら、同研究が明らかになって以降、同種の研究が十分に行われていないほか、とりわけ伏木富山港に最も近い金沢港は 2014 年以降コンテナ取扱量が増加傾向にあり、伏木富山港との差が縮まっている。こうした実態は、再度、港湾の取組みを考察することの重

(註1) 2021 年 5 月 6 日及び 5 月 14 日の富山県へのインタビューによる。

要性を読取ることができる。

また、富山県から入手した補助金の支給実績やインタビューからは、シベリア鉄道を利用した動きや小口混載貨物の拡大といった地域の企業を対象とした取組みの課題も認められる。新井(2019)は、日本海側港湾でのロシア発着貨物が拡大する可能性が存在していることを明らかにしている。また、日本海側各地の能動的な努力が必要であると論じているが、具体策については十分に考察を行っていない。

こうした富山県の港湾振興策の特徴は、先行研究が示した港湾と地域経済の関係、北陸地方における港湾戦略を考えるうえで新しい視座を提供できると考える。本報告はこうした点を踏まえ、これまでの研究が十分に分析していない近年の伏木富山港の港湾振興策を考察し、その特徴と課題を明らかにすることを目的とする。

3. 富山県の港湾振興策

伏木富山港の振興は、富山県商工労働部立地通商課が中心となって行っている。荷主等への支援制度の窓口も同課となっている。富山県は、富山県内の企業に伏木富山港を利用すれば、太平洋側の港を利用する場合に比べて国内輸送費が削減できる点を強調している。同時に釜山港経由で世界各国と輸出入が可能であること、県が各種補助制度を用意して企業の輸出入を支援していることも強調している。

富山県の支援制度は、コンテナ貨物を扱う荷主企業等に助成金を支給する 1. 「荷主企業奨励金」をはじめ、ロシア航路やシベリア鉄道との接続の良さを活かした 2. 「トライアル輸送補助金」のほか、伏木富山港の小口混載貨物輸送サービスを初めて利用する荷主企業を対象とする 3. 「小口混載貨物コンテナ利用促進補助」などの支援制度を設けている。シベリア鉄道関連の補助は隣県にはない補助制度であり、富山県の補助制度の特徴のひとつである。支援制度については、隣県同様、実績が十分に明らかになっていないことから富山県支援実績を照会した¹。特に、「トライアル輸送補助金」及び「小口混載貨物コンテナ利用促進補助」実績は以下表 1 から表 3 の通りである。

表 1. トライアル補助金「通常枠」

国内他港から伏木富山港にシフトするコンテナ貨物や新規コンテナ貨物を対象 限度額：100 万円

	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
支給実績	1,764,239 円	4,425,440 円	469,450 円	4,351,019 円	5,085,777 円
企業数	4 社	6 社	1 社	5 社	6 社

出典：富山県から提供を受けた資料に基づき筆者が作成

表2. トライアル補助金「シベリア・ランド・ブリッジ特別枠」

上記に加えシベリア鉄道を利用してモスクワ・欧州方面と輸出入を行う経費 限度額 200 万円

	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
支給実績	1,500,000 円	1,799,848 円	1,506,968 円	903,467 円	6,844,142 円
企業数	1 社	2 社	2 社	2 社	9 社

出典：富山県から提供を受けた資料に基づき筆者が作成

表3. 小口混載貨物コンテナ利用促進補助金 2017 年度創設

伏木富山港の小口混載貨物輸送サービスを初めて利用する荷主企業を対象 限度額 20 万円

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
支給実績	—	144,470 円	—	—
企業数	—	2 社	—	—

出典：富山県から提供を受けた資料に基づき筆者が作成

4. 考 察

富山県の補助実績や貿易の実態からは、荷主企業奨励金は 2017 年度を境に支給金額は減少傾向にあるが利用企業数が増加傾向にあること、2020 年度にシベリア・ランド・ブリッジに係る補助実績及び利用企業数が急増していること、小口混載貨物コンテナについては利用が低調であることがわかる。

(1) シベリア鉄道の活用策について

2014 年度以降伏木富山港のコンテナ取扱個数が微減、微増となっている要因について、富山県から「ロシア経済の低迷により、貨物量は微減、微増を繰り返している」と回答を得た。

一方、シベリア鉄道を活用したヨーロッパ方面へのリードタイムの短縮は、ロシア経済の動向に左右されずに同港の振興を図ることにつながる。その証左として、伏木富山港を経由した中欧・東欧地域への貿易額は増加している。

また、国土交通省に対してもコンテナ不足とシベリア鉄道の活用について照会を行い、「シベリア鉄道は第3の選択肢を増やすという点でコンテナ不足の対策に資する。国としても検討している」との回答を得た(註2)。

日本全体や都道府県単位による貿易統計は広く公表されているが、港湾別に国別の貿易統計を詳細に示したものは殆どない。伏木富山港の貿易の詳細を明らかにすべく財務省貿易統計から欧州地域の状況を整理した。

日本全体の 2020 年度の貿易額は、2019 年と比較して輸出入共に減少した。ロシア単独では-15.4%減少、西欧地域の貿易は-14.4%、中東欧・ロシア等で-10.1%、減少している。

一方で、伏木富山港の輸出入額を確認したところ、

(註2) 2021 年 7 月 5 日 国土交通省総合政策局参事官(国際物流)室に対する照会

日本全体とは異なる傾向となっている。対ロシアでは輸出が-8.0%減少、輸入が 7.5%増加となっている。西欧地域では、輸出は-19.7%減少と日本全体の減少割合を上回る減少であったが、輸入では 19.9%増加した。国別では、輸出はポルトガルが 69.8%、リトアニアが 172.4%、ウクライナが 137.8%それぞれ増加した。輸入ではドイツが 93.0%、オーストリアが 139.4%、アルバニアが 34.4%、ラトビアが 255.5%、ウクライナが 71.9%、チェコが 67.4%増加した。ドイツやオーストリアを除き、いずれの国も伏木富山港における国別の貿易額に占める割合は小さい。しかしながら、とりわけリトアニアやウクライナといった東欧諸国との貿易の拡大は伏木富山港の強みをさらに強化するものである。

(2) 小口混載貨物の拡大について

富山県の小口混載貨物に関する補助金については、要件等を背景として利用実績が少ない。補助金をきっかけに県内企業に小口混載の動きが広まればこうした課題に対応できると考える。

ただし、小口混載貨物の取扱い増加に当たっては課題も認められる。小口混載貨物を増加させるには、多くの企業から幅広く貨物を集めなければならない。このためには、地域にある多くの企業のニーズを把握し、混載貨物の情報提供や伏木富山港の認知を図る必要がある。

伏木富山港の振興に関わるポートセールスについては、2020 年度は伏木富山港の現地視察会、名古屋・東京における伏木富山港利用促進セミナーの開催、国際物流総合展 2021 へのブース出展(2019 年度も実施)が主なものとなっていた。2019 年度はロシア、韓国へのポートセールス訪問団の派遣、「シベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業」出発記念セミナー、富山県内における FESCO セミナーの開催などを行っていた。

雨宮(2014)が取り上げた「富山新港港湾振興会」は、2021 年 5 月現在、富山新港臨海工業用地で操業する企業や港湾利用者を中心に 78 団体で構成されている。対岸貿易促進のためのポートセールス事業の実施が事業計画に含まれているが主な活動は年 1 回の定期総会や旅客船の誘致活動等となっている。多くの取組みが継続して行われているものであり、いずれも港湾振興策としては意義のあるものである。

しかしながら、名古屋市内、東京都内の企業に伏木富山港の利用を提案するものである。県内企業から

5. 結 論

幅広く貨物を集めるという視点ではこれまで以上に取組が求められると考える。

同時に、各物流事業者や荷主の貨物を集約する行為体が必要となる。この行為体は必ずしも県庁や国土交通省である必要はない。まず考えられるのは海運会社であるが、港に進出している企業や小口貨物であるため規模の小さい企業から幅広く貨物を集めるという点で商工会議所といった機関も対応できると考える。伏木富山港においても様々な企業が進出し、県内には様々な団体が存在している。実施は可能である。小口混載貨物の取扱いの増加は、富山県の港湾振興策にも合致する。この方策も伏木富山港の強みを強化するものと考えられる。

Tally(2018) (引用文献(5))は、港湾間競争に影響を与えるものとして、1)港湾のパフォーマンス、2) 港湾へのアクセスのしやすさ及び立地、3)港湾の伝統性、4)政府の支援、5)利用者の選好を挙げている(註3)。特に、港湾の伝統性については、「港湾の拡張事業の支援に関する長い歴史がある都市に立地している港湾は、とりわけ競合している港湾が競争力を獲得しているときに港湾振興策を支援する文化が生まれる」(註4)とある。また、政府の支援については補助金を挙げており、利用者の選好については、「ある港湾に利用者が強い選好を持つ優れたサービスが提供される場合、その港湾の競争力は他の港湾に対して強化される」とある。

新井(2019)は、日本海側港湾でのロシア発着貨物の拡大にあたり、日本海側各地の能動的な努力が必要であると論じているが、具体策については十分に考察を行っていない。伏木富山港においては、富山県が中心となり港湾振興策を推進しているが、小口混載のニーズの掘り起こしにおいて富山県の更なる活動、あるいは港湾にかかわる企業の活動が必要になると考える。これは企業に限らず経済団体や業界団体も可能と考える。日本海側各地の能動的な努力として、地元企業・地域経済の振興にもつながる小口混載の充実が伏木富山港の能動的な努力として位置づけることができると考える。

港湾の競争については、辰巳の議論や Tally の議論を踏まえつつ、とりわけ特定の企業や大口荷主に港勢が左右されない地方港湾においては、企業や行為体の存在についても付加できると考える。

先行研究は、「ロシア向けの貨物を取り扱っているという強み」を明らかにしているが、ロシアの経済政策の影響やシベリア鉄道の安定的な運航が伏木富山港の港勢に影響を与えることも明らかになっている。こうした中、近年の国際情勢や物流事情の変化はロシアを経由したヨーロッパとの輸出入にも影響を及ぼすようになってきている。

こうした物流事情の変化を受けて、伏木富山港の港湾振興策、補助実績の実態を明らかにして、特徴と課題を考察した。富山県の補助実績や貿易の実態からは、2020年度にシベリア・ランド・ブリッジに係る補助実績及び利用企業数が急増していること、小口混載貨物コンテナについては利用が低調であることが明らかになった。

伏木富山港からロシア・中東欧地域への貿易は増加しており、シベリア鉄道を利用したロシアや東欧へのアクセス改善は、ロシア経済が伏木富山港の港勢を左右するといったリスクを軽減し、欧州への第3のルートとなり得る。一方、小口混載貨物の充実については、県内企業から幅広く貨物を集めるという視点ではこれまで以上に取組が求められる。小口混載貨物を幅広く集めることができれば、日本海側各地の能動的な努力として、地元企業・地域経済の振興にもつながる。ロシア・欧州へのアクセス改善及び小口混載貨物の拡大は伏木富山港の可能性や価値を高めると考える。

引用文献

- (1) 雨宮洋司 (2014) 「日本海“みなとまち”づくりへの胎動～富山での挑戦～」『港湾経済研究』52号 pp.1-14.
- (2) 新井洋史 (2019) 「ロシアとの貿易の玄関口として～日本海側港湾に期待される役割～」『運輸と経済』79巻第11号 pp.73-79.
- (3) 辰巳佳彦 (2016.3) 「北陸地方主要5港湾における港湾経営戦略に関する研究」『港湾経済研究』54号 pp.123-135.
- (4) 松尾俊彦 (2011) 「日本港湾の今後の整備課題に関する一考察～コンテナ港湾を中心として～」『港湾経済研究』49号 pp.37-48.
- (5) Wayne K. Tally. (2018), *Port Economics Second Edition*, Routledge Maritime Masters.
- (6) 辻久子(2007)『シベリア・ランドブリッジー日ロビジネスの大動脈ー』成山堂書店.

(註3) 報告者による日本語訳。(註4) 註3と同様。