

姫路の海人

うみ ひと
— 浜風レポート —

神戸港が近すぎる。県内第二の海の玄関でありながら、国際港の印象が薄い姫路港。「神戸とコンテナで勝負しよう」と思えば、横綱と序の口ほどの差がある。行き交う船を眺めながら、水田裕一郎はつぶやいた。「ただ、姫路が勝つ方法もあります」。地方港を世界に開く挑戦は、マンモス港とのし烈なコスト競争の始まりだった。

ポートセールス推進協事務局課長

水田裕一郎さん(39)

「マンモス港との競争を嫌い、「あえてコンテナを避けてきた」姫路港は、わずか六十キロしか離れていない神戸港を補完できなかった。コンテナは、大阪港はもちろん、名古屋や横浜にも流れた。県や市、海運業者らは翌年、「姫路港ポートセールス推進協議会」を結成。十億円かけて中島ふ頭に多目的クレーンを設置するなど、港湾設備を拡充し、四年後に姫路港初の海外コンテナ定期航路を実現させた。韓国・プサンとつなぐ、週一回のシャトル便。プサンを中継して、上海や天津など中国の港とも結んだ。

「韓国航路なら勝てる」。プサンまでの海上運賃は神戸からとほぼ同額。そのため陸送分の経費が浮いた。二十トコンテナの場合、一本で一〜二万円の違いが出た。路線バスと同じで、安い定期便ができれば、荷主は自然と使うようになり「ます」。便数が少ないことと、クレーンの荷役効率が悪く課題はあるが、積み荷は順調に伸びているという。

しかし今、状況は新たな展開を見せている。神戸・大阪が狙うスーパー中核港湾の申請が通れば、港湾使用料を一気に下げる可能性がある。わづかなコストの違いが港勢を決めるため、関係者は戦々恐々。国が姫路国航路です。神戸に逃げてくるコンテナを取りと室蘭を特定重要港湾から外す候補に挙げている。戻すのが狙いだ。「未開発な部分があるから新しい挑戦ができる」。水田は、逆境に負けてはいない。

中国航路を開きたい



「姫路市の仕事の約4割が、この港で生まれているらしいですよ」。姫路青年会議所の副理事長も務めている水田裕一郎さん。飾磨港区

【姫路港の貿易】姫路税関支署の2002年の調べでは、輸出入の貿易総額は約3781億円(前年比3%増)。内訳は、輸出入が約1224億円(同16.9%増)、輸入が約2556億円(同2.5%減)で、輸入超過となっている。中国への輸出は、有機化合物・プラスチック・鉄鋼が前年より約2割増え、約274億円。外国貿易船の入港は1115隻(前年より103隻増加した)。(敬称略)