

港湾分野における国際協力について



種村 誠之

国土交通省 港湾局 産業港湾課
国際企画室長

1. はじめに

コロナ禍の2020年にマイナス成長となった世界経済も翌年にはプラスに転じ、世界銀行によれば2024年以降は2%台後半で安定的に成長する見通しとなっています。このような中、Global Infrastructure Hubによれば、2030年の世界の港湾整備需要は約950億ドル、2040年の需要が1130億ドルと予測されており、国内市場の縮小が想定される中で、海外の大きなインフラ整備需要をしっかりと取り込み、本邦企業の成長につなげていくことが求められています。

国土交通省港湾局（以下、「当局」）では、自由で開かれたインド太平洋を念頭に、我が国と重要な関係にある国々への国際協力とともに、本邦企業の海外展開を支援するための各種取組を、省内外の関係者、関係機関と連携して進めています。今回、紙面をお借りしてその取組の一部をご紹介します。

2. 政府のインフラ海外展開の方針

政府全体の国際協力の方針としては、内閣官房が昨年6月に策定した「インフラシステム海外展開戦略2025（令和5年6月追補版）」を踏まえ、国土交通省においても令和5年6月に「海外インフラ展開行動計画」を策定しました。同計画の港湾分野の取組の方向性として、「質の高い港湾インフラの展開を通じた現地との協創」、「官民連携による継続的な関与の実現」、「デジタル技術の活用、気候変動への対応」に取り組むこととしています。以下、各取組について概要を紹介します。

3. 政府の方針を踏まえた 国土交通省港湾局の取組み

(1) 質の高い港湾インフラの展開を通じた現地との協創

日本が誇る港湾開発のモデルとして「産業立地型港湾開発」を積極的に外国政府に売り込んでいます。これは、港湾整備と

背後の産業用地整備・企業立地を一体的に行い、雇用と所得を創出し、地域の経済発展を実現するものです。国内での成功事例である茨城県鹿島港を例に海外でセールスをしており、海外の要人も多数視察に訪れています。海外での採用事例として、カンボジア最大の港湾であるシハヌークビル港やミャンマーの首都ヤンゴンの近傍にあるティラワ港が挙げられます。

また、本邦企業が海外展開し易い環境を整備する取組みとして、2011年以降、当局及び国土技術政策総合研究所がベトナム政府と協力し、ベトナムの港湾技術基準の策定を支援する取組みを進めています。2014年には両国政府間で協力覚書を締結し、継続的に取り組んでおり、昨年からは国際協力機構（JICA）の技術協力プロジェクトとして取組を強化しています。今後は他国への展開も目指しています。

また日本の技術基準の海外展開の取組として、1885年に設立された国際航路協会（PIANC）には大勢の日本人技術者がWGメンバーとして参画し、国際的に広く参照される技術基準やガイドラインの策定に日本の技術基準やノウハウを盛り込むべく活動しています。ASEANとの間には「日ASEAN交通連携」の枠組みがあり、そこに設けられた「港湾技術者会合」で様々なテーマで技術的なガイドラインを策定し、関係国に提供しています。

当局では1960年代から国際協力の一環として、JICAが途上国の港湾関係者を日本に招聘して実施する課題別研修への協力を通じ、我が国が持つ港湾整備・運営や維持管理、保安等に係る技術やノウハウを途上国に伝えてきました。この60年以上に亘る研修を修了した研修生達は各国で活躍しており、当局はJICAと協力し、この研修卒業生のアルムナイ（同窓会）を組織し、関係を再構築・発展させ、ネットワークを強化することで、日本の応援団を形成する取組みを行っています。

(2) 官民連携による継続的な関与の実現

国際協力・企業の海外展開の取組のあり方として、単に岸壁



2024年1月にジャカルタで開催したJICA港湾アルムナイセミナーの様子

や防波堤を整備して終わりではなく、上流のマスタープランや整備計画の策定を支援したり、整備したターミナルの運営を本邦企業が担うことによる継続的な関与を目指しています。このため、海外要人の来日や国交省幹部の海外出張等の機会を捉え、先方政府の要望を聴取したり、我が国の技術やノウハウを売り込むことで川上段階からの案件形成につなげるほか、整備事業受注後も政府として日本企業の継続的なサポートを行ったりJICAの技術協力プロジェクトとして当局職員を相手国政府に派遣し港湾運営能力の強化等を支援することで継続的な関与に務めています。また継続的な関与に向けた官民の情報・意見交換の場として当局が2010年に設置した「海外港湾物流プロジェクト協議会」を定期的で開催し、政府の取組方針や海外港湾プロジェクトの最新動向等、官民が有する情報をタイムリーに共有し、意見交換を行うとともに、地域別のWGや官民協働のセミナーを開催するなど活発に活動しています。継続的な関与が実現している港湾としては、ベトナムのラックフェン港やカンボジアのシハヌークビル港等があります。



ベトナム・ラックフェン港(提供: 伊藤忠商事(株))

(3) デジタル技術の活用、気候変動への対応

最近のメディアでは気候変動や脱炭素のニュースを目にしな

い日は無いと言って良く、物流を含む幅広い分野でカーボンニュートラルに向けた取組が進められています。当局でも各港湾管理者等と協働でカーボンニュートラルポートの形成を進めていますが、この取組について海外の関係者と協力し双方の取組を推進していくこととしています。例えば米国カリフォルニア州やシンガポールと港湾・海運の脱炭素に関する協力覚書を締結しており、これに基づいて両国の取組の情報交換や勉強会、シンポジウムの開催等を通じて脱炭素の取組のレベルを高めるとともに取組を加速することとしています。両事例ともに連携して取組を進めるパートナーとして主要港湾管理者にも参画頂いています。

デジタル分野では、港湾の利用にかかる官一民の各種手続を電子化・ワンストップ化し、物流の効率化や物流コストの削減を図るため、我が国の港湾に導入されている「港湾EDIシステム」のASEAN地域等の港湾への普及を進めています。現状、ミャンマーとカンボジアで導入されており、日本企業が構築したシステムが運用されています。上述のシンガポールとの覚書はデジタル分野も対象としており、効率的な船舶の入出港及び貨物の流れ、ペーパーレス化を促進するための取組の加速について協力して進めることとしています。

4. 終わりに

我が国の国際協力は1954年のコロンプラン加盟に始まりました。港湾分野の協力はその時代の情勢に応じて支援の内容も複雑化・高度化しており、政府だけでなく官民の幅広い関係者との協働が必要となっています。今年は世界の「選挙イヤー」と言われ、11月にはアメリカ大統領選挙が控えています。当局としても引き続き、世界の情勢を見極めながら官民が連携した国際協力を進めて参りますので、関係各位のご支援、ご協力を宜しくお願い致します。