

正 誤 表

誤	正
71 頁	75 頁
72 頁	73 頁
73 頁	74 頁
74 頁	71 頁
75 頁	72 頁

上記の頁に誤りがありました
謹んでお詫び申し上げます。

文化印刷株

国際複合輸送の新しい展開と港湾の課題

— 東京港の経験と対応の方向 —

高橋 恵三

(東京都港湾局)

目 次

1. はじめに
2. コンテナリゼーションの進展と国際間の複合輸送の新展開
3. 東京港における総合物流ターミナルの整備
4. 今後のコンテナリゼーションの展望と港湾

1. はじめに

世界の海上雑貨輸送の革命といわれるコンテナ輸送が、太平洋航路で本格的に展開されるようになってから、早くも 20 年が経過した。コンテナ輸送方式の最大の特色は、船舶の一部であるコンテナバンが船体から切り離されて、陸上輸送のための容器としても機能し、内陸部を流通するというところにある。これにより、従前、港湾を境にして分断されていた海上と陸上の輸送システムが物理的に一体化されることとなった。コンテナ輸送が開始された当時から、国際間物流の一貫化の実現が期待されたのも、まさにこの特性に着目してのことである。

以来今日まで、コンテナシステムは順調に拡大を続け、物流の合理化も著しい進展をみせている。しかし、その展開が本格化するに伴い、国際間の輸送を本当の意味で一貫化するためには、当初の認識をはるかに超える複雑な課題が山積していることも明らかになってきた。

東京港を例にとれば、コンテナバンに貨物を収容したまでの内陸部輸送——いわゆる FCL によるドアツウドア輸送の比率は、予想されたほど高まらず、おおむね 50 % 前後のまま大きな変動なく推移している。それどころ

か、輸出貨物についての荷主の意向は、港頭付近までバラ貨物——LCLで輸送して一ヵ所の総合物流センターに貨物を集約してバンニングする方式を近年改めて評価しつつあるとのデータもある。

図-1 企業からみた輸出コンテナ貨物の荷形態とコンテナ詰め場所

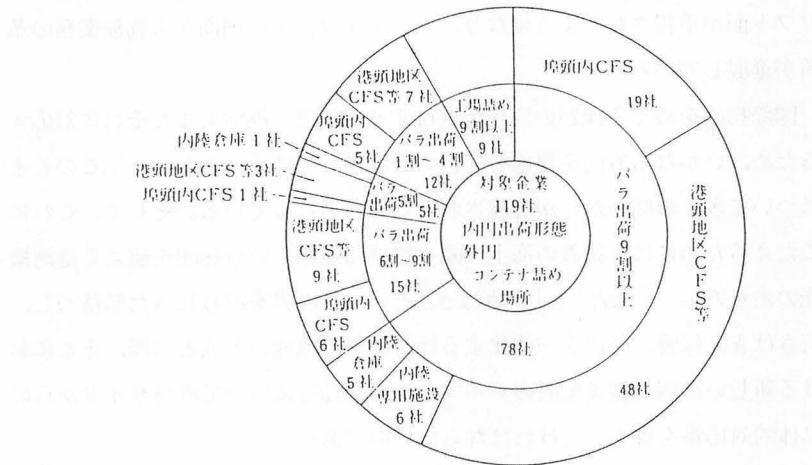
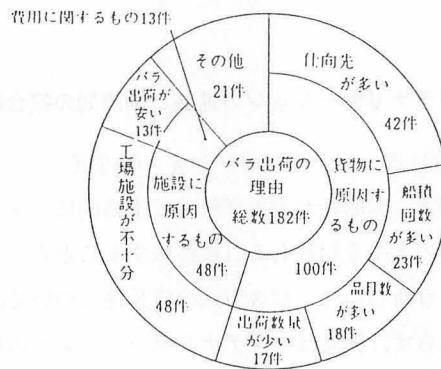


図-2 企業からみた輸出コンテナ貨物をバラで出荷する理由



(注) 1. 日本開発銀行調査による(昭和60年)

2. 対象東京港背後圏所在の輸出企業（年額50億円以上）

最近における国際複合輸送の一つの動向としては、物流手段の中核を海上コンテナ輸送におきつつも、必ずしもバン流通の形式的一貫性（ドアツウドア）にとらわれず、ルーズカーゴとコンテナカーゴとを合理的に結合する仕

組みや、複数の運送手段の最適な組み合わせを追求するなど、運送システムをより弾力的に構築することに大きな関心が向けられるところとなっている。さらにシステム整備の中心的課題としてコンピューターを利用した物流の一元的管理や複合運送証券の発行等による運送責任、資金決済の一貫化などのソフト面が重視されるようになり、ハード・ソフトの両面から物流業務の革新が進展している。

国際物流をめぐる課題の変化が進行する過程で、港湾もまたそれに対応するため、いかなる方向を目指して自らを変革してゆくべきか—今、このことについて多くの問い合わせが提起されるところとなっている。そして、これにこたえるためには、狭義の海上・陸上輸送の連結という範囲を超える港湾機能のあり方—「保管」と「荷さばき」といった境界を取り払った船積卸し、荷さばき、保管、陸送を一体化する総合的物流機能の形成と管理、そこにおける新しい港湾の施設配置のレイアウトの問題等について港湾サイドからの具体的対応策を確立しなければならないのである。

本稿は、以上のような問題意識を念頭におきながら、東京港が国際複合輸送の今日的課題に対応してゆくための視点と施策について検討を試みるものである。

2. コンテナリゼーションの進展と国際間の複合輸送の新展開

(1) 日本におけるコンテナリゼーションの進展

1960年代に、米船社が太平洋航路で本格的にコンテナ輸送を開始するとともに、日本の大手6船社もこれに参入することとなった。当時は海上コンテナ輸送という新しいサービス方式の成長性について必ずしも統一的見解が確立されておらず、例えばコンテナリゼーションへの対応を目的として設立された外貿埠頭公団すらコンテナバースと在来船バースとを並行して整備する状態であった。一般的にはコンテナ輸送と在来ライナー輸送は共存しうるとの見解が多かったが、その後の現実では在来定期船は主要航路から全く姿を消す結果となっている。

このようにコンテナ輸送がまたたく間に世界の海上雑貨輸送を席巻するこ

ととなった理由としては、何よりもまず港湾における荷役の効率性をあげることができる。コンテナ船の港湾荷役能力は在来船に比し、8～10倍といわれているが、さらにこれに加え、雨天時や夜間においてもほとんど平常時と変わらずに作業でき、しかも港湾労働の大幅な省力化と安全性の向上、荷役と輸送における貨物の品質管理の徹底など、数多くのメリットを生みだし、港湾の生産性は革命的に進歩した。

東京港の大井ターミナルでは現在8バース 2,300 mの水際線を利用して年間1,200万トン余りの貨物を輸出入しているが、仮にこれを在来船方式で処理するとすれば50～60バース、1万m以上の水際線を確保しなければならないと見込まれる。このようにコンテナリゼーションは、総体としての港湾施設規模をコンパクトにまとめることを可能にし、都市にとって貴重な水際線を有効に活用することにも大きな貢献をもたらすこととなっている。

また、一港湾における雑貨貨物取扱能力の飛躍的向上と、背後地と港湾との結合の合理化・密接化は、日本全土における港湾の配置にも大きな影響をもたらし、それまで全国に散在していた外貿定期船港湾を、東京湾、大阪湾、伊勢湾に集約配置する結果をもたらした。

もちろん、コンテナ輸送のメリットの本質は、単なる港湾荷役の改良を超えた物流体系(海・陸)の変化にあるが、その集約的便益が港湾の場に大きく表れていることも事実であり、輸送革新はまさに港湾を通じて実現しつつあるといえよう。このようにしてコンテナ輸送は、海上輸送——港——内陸輸送を機能的にも物理的にも大きく変化させ、国際輸送の主役となったのである。

現在、日本の海外貿易貨物は輸出1億7,286万トン、輸入6億7,059万トンであるが、そのうちコンテナによるものは輸出4,400万トン、輸入2,585万トンである(1984年実績)。輸入については、日本が資源輸入国で、鉄鉱石、石炭、原油、食糧などバラ物重量貨物のウェイトが高いため、コンテナによるものの比率はそれほどではないが、輸出については、自動車や鉄鋼などを除くとすでにほとんどの製品がコンテナ化されている状況である。

また、貿易金額ベースではコンテナによるものが総額24兆円(36%)で、

うち輸出については総輸出金額の 49 % にあたる 18 兆円に達している(1984 年実績)。今後もコンテナ輸送が、製品物流を中心にして一層進展してゆくことは疑いのない趨勢である。

表-1 主要港外貿貨物に占める外貿コンテナ貨物推移表

単位:トン

年 項 港名	45 年		50 年		55 年		58 年	
	外貿貨物量	コンテナ化率	外貿貨物量	コンテナ化率	外貿貨物量	コンテナ化率	外貿貨物量	コンテナ化率
東京港	9,495 713	7.5	11,500 4,710	41.0	17,335 9,564	55.2	16,938 10,017	59.1
横浜港	55,573 2,001	3.6	49,453 4,553	9.2	59,344 9,556	16.1	54,136 13,050	24.1
富水港	8,841 311	3.5	7,354 326	4.4	9,706 644	6.6	8,260 1,349	16.3
名古屋港	31,795 719	2.3	41,606 1,844	4.4	61,387 3,490	5.7	56,207 4,988	8.9
四日市港	22,319 276	1.2	24,682 268	1.1	22,622 172	0.8	19,312 165	0.9
大阪港	14,742 473	3.2	14,468 1,856	12.8	18,506 4,202	22.7	21,416 6,195	28.9
神戸港	30,675 1,358	4.4	34,369 10,835	31.5	44,692 20,822	46.6	42,583 22,801	53.5
北九州港	29,981 —	—	27,765 38	0.1	29,745 121	-0.4	28,926 434	1.5
計	203,421 5,851	2.9	211,197 24,430	11.6	263,337 48,571	18.4	247,778 58,999	23.8

(注) 1. 各港上段・外貿貨物の総計、下段コンテナ貨物 2. コンテナ化率 = $\frac{\text{外貿コンテナ貨物}}{\text{外貿貨物の総計}} \times 100$

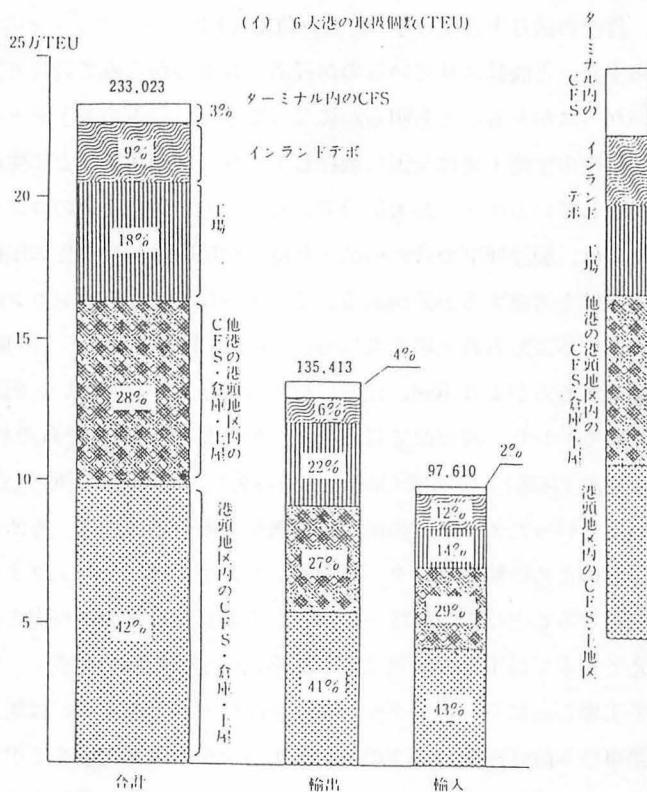
(2)国際複合輸送をめぐる最近の状況

以上のようにコンテナ輸送は当所の予測を超えて急速かつ全面的に進展し、これに伴い国際間輸送の一貫化も船社をはじめとする多くの企業の手によって現実に機能される状況になっている。

そもそも、国際間の輸送は何種類もの輸送手段を経由しなければ成立しないものである。かつての在来船時代においても、自動車、鉄道、船舶などの異種の機関の連続があってはじめて国際的規模の貨物運送が行われていたことは今日と変わりがない。しかし、それにもかかわらず「複合輸送」という概念が在来船時代に成立しなかったのは、それらの輸送手段が経済単位としてバラバラに切り離されていて、一つの手段ごとに自己完結的に機能していたからにほかならない。つまり、コンテナリゼーション以前は、異なる輸送手段をシステムとして統一することができなかったということである。コンテナ輸送が新しい輸送方式として登場したとき、始めて複合輸送という概

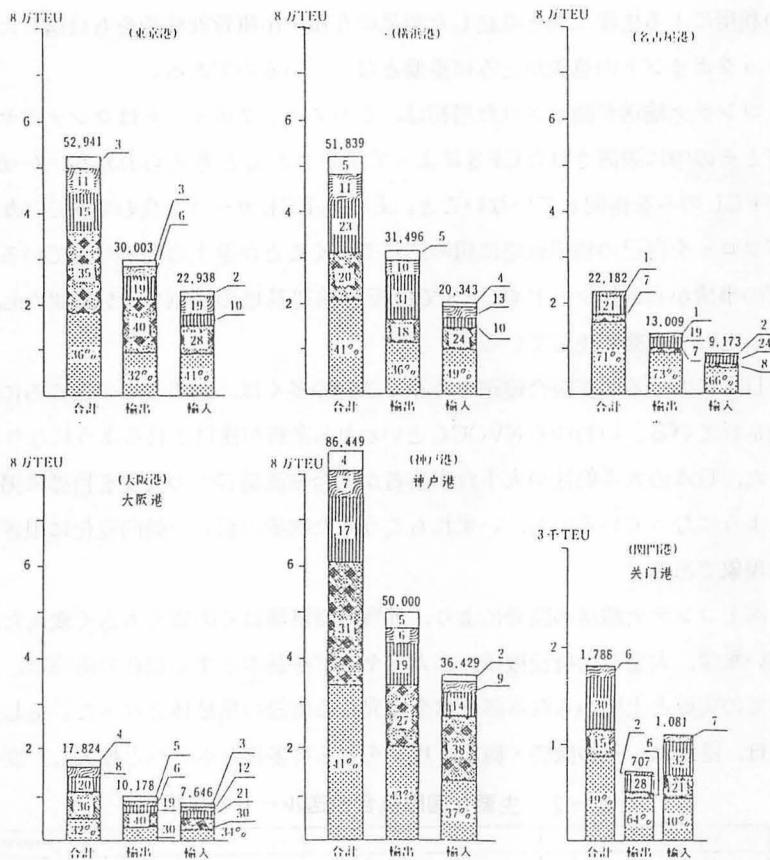
念が現実のものとなり、コンテナの箱が異種の輸送手段を結合する鍵になるものとして期待された。確かにコンテナ容器が海上・陸上を自由に流通することにより輸送を一貫化する突破口が開かれた。しかし、実際の経験を経るに従い、貨物の送り手と受け手（荷主↔荷受人）にとってコンテナの箱を常に手元から手元へと流動させているのが経済コスト等からみて最良の方法とは限らないケースがあることも明らかになってきた。日本の大手メーカーの場合、輸出貨物の生産工場は全国に散在しており、その工場ごとに生産（輸出）品目を特化しているケースが大部分である。一方、輸出貨物のコンテナ詰めにあたっては、製品種別のほか船積・卸港、利用船社、輸出先の国内輸送など多くの条件を考慮する必要がある。このような現実からバンニングは工場ごとに実施するよりも数工場の製品を一ヵ所の「輸出センター」に集中したうえで実施する方がより迅速、低廉に行えることが少なくない。例えば、埼玉県の工場でテレビ、茨城県で音響機器、福島県でVTRをそれぞれ製造し、これを東京港（邦船）、横浜港（米船）に積み分け、北米西岸、欧州などに輸出しているといったメーカーの場合、取扱量の多い港頭地区一ヵ所にバンニングや保管のための輸出センターを設置した方が工場バンニングよりコスト的に有利となることは相当程度一般論として成立しうるのが現実となっている。加えて日本では工場の新規立地や拡張に用地面の制約が多く、生産量にあわせて工場ごとにバンニングセンターを設けることが実際には難しい。また、道路事情や陸送経費から空のコンテナバンを内陸部工場まで引き戻すことがコストや時間の関係上、経済面で合理的とはならない事情もますますふえてきている。近年、輸出メーカーを中心に物流拠点づくりが大きな課題となっているのは、このような動向に基づくものである。

図-3 6大港コンテナ詰め・取り出しの施設別状況
(施設別取扱個数)



(1) (1) 日本港湾協会調査
(2) (59年10月+11月)× $\frac{1}{2}$ により算出

(口) 港別



大規模な輸出拠点による物流管理が可能になり、その整備が進んでいる背景には、コンピューターと通信手段の結合による情報管理方式の飛躍的な進歩がある。物流合理化の目標は、物流の停滞点をできるだけ少なくし、供給点と需要点との間をあたかも一つのベルトコンベアの様に結びつけることがある。しかし、国際間の物流では船舶の運航頻度（多くても1週間に1回）とか船積するための貨物ロット（1船につきコンテナ100本程度が船社の寄港最低単位といわれる）などの理由からストックポイントをゼロにすることは不可能である。したがって現実的に考えるならストックポイントは広域の物流体系にとって不可欠なものであり、問題はそれをいかなる場所にどの

のような機能を持たせて適切に配置するかということになる。コンピューターの利用による生産工場と直結した製品の在庫・出庫管理機能をも具備したストックポイントの意義がとみに重要となっているのである。

コンテナ輸送が開始された当初は、このストックポイントはコンテナヤードとその中に設置されたCFSによって満足されると考えられたが、メーカーがFCLのみを指向していないこと、しかもLCLカーゴを含むすべてのカーゴフローを自己の物流戦略に組み込んでおくことが至上命題となっているなどの事情から船社ヤードやCFSでは複合輸送基地の役割を十分に果たしえないという事態が生じている。

日本における国際複合輸送をめぐる課題の多くは、近年このところに集約されている。いわゆるNVOCCといわれる業務が注目されるようになり、また、日本の大手船社や大手倉庫業者が総合物流業者への脱皮を目標に掲げるようになっているのも、いずれもこうした物流の新しい動向変化に根ざした現象である。

海上コンテナ輸送の開発により、外貿雑貨港湾はその姿を大きく変えた。深い水深、大型専用荷役機械、広大なヤードを基本とする現在の港湾は、かつての突堤と上屋からなる港とは全く異なる施設の集積体となった。そして今日、港湾は、その機能・施設・規模をさらに多様なものへと拡大し、変化

表一2 主要な国際複合輸送ルートの現状

ルート名	ルート	開港時間
シベリア・ランド・ブリッジ(SLB)	日本 → ポストチャイ → フ連邦 → 欧州・中近東 船舶 航空 船舶	1971年
ソ連陸山シー・エア	日本 → ポストチャイ → ワラジオストック → モスクワ → 欧州・中近東・アフリカ 船舶 トランク 航空 船舶	1968年
アメリカ・ラント・ブリッジ(ALB)	日本 → 米国西岸 → 米国東岸 → 欧州 船舶 航空 船舶	1972年
カナダ・ランド・ブリッジ(CLB)	日本 → カナダ西岸 → カナダ東岸 → 欧州 船舶 航空 船舶	1979年
北米西岸陸山シー・エア	日本 → カナダ西岸 → モントリオール → 欧州・中近東・アフリカ 船舶 航空 船舶	1962年 ごろ
欧州航路陸山・日輸送	日本 → 欧州諸港 → 欧州内陸地区 船舶 航空	1971年
東南アジア陸山シー・エア	日本 → 香港・バンコク・シンガポール → 欧州 船舶 航空	1982年 ごろ
ミニ・ランド・ブリッジ(MLB)	日本 → 米国西岸 → 米国東岸・ガルフ地区 船舶 航空	1972年
インテリア・ポイント・インターモーダル (IPD)	日本 → 米国西岸 → 米国内陸地区 船舶 航空・トラック	1980年
日本・日輸送	日本 → 米国西岸 → 米国各地 船舶 航空・トラック	1971年
日韓・日輸送	日本 → 韓国 → 韓国各地 船舶 航空・トラック	1972年

させざるをえなくなっている。これは前述したように、国際複合輸送の発展にあわせて、港湾地域が総合物流拠点に変化するという形態をもって進展してゆくこととなる。

表-3 北米航路における複合一貫輸送の増加状況

Year	<small>表-1>東国向け時間の輸送実績</small>						(Unit: Revenue-Ton)				
	TP JK	JKAG	Grand Total	TP JK	JKAG	Grand Total	TP JK	JKAG	Grand Total		
1968	1,743,899	1,010,253	2,754,152	0%	3,136,009	5,890,161	46.8%	53.2%			
1969	1,817,629	1,224,255	3,091,884	0	3,210,898	6,332,782	48.8	51.2			
1970	2,037,170	1,319,655	3,356,834	0	3,169,503	6,526,337	51.4	48.6			
1971	1,866,066	1,323,810	3,190,776	0	3,788,660	6,979,436	45.7	51.3			
1972	2,000,697	1,260,094	3,021,276	2.8	3,311,177	6,918,111	51.9	48.1			
1973	2,013,865	1,211,150	3,603,067	14.4	2,650,616	6,489,669	50.2	49.8			
1974	2,378,850	1,314,443	4,604,376	19.8	3,078,519	7,682,925	59.9	40.1			
1975	1,029,096	955,206	769,012	353,000	2,123,199	5,677,107	62.6	37.4			
1976	2,697,328	1,411,268	1,285,010	8,203,660	21.7	2,511,519	7,715,215	67.4	32.6		
1977	2,086,635	1,118,839	1,735,703	8,311,257	27.4	2,685,086	9,026,313	70.3	29.7		
1978	2,710,418	1,643,190	1,117,921	6,409,532	21.2	3,409,110	8,818,672	61.3	38.7		
1979	2,264,297	1,157,913	992,202	4,714,192	21.0	2,315,365	7,059,857	66.8	33.2		
1980	2,553,009	1,240,690	39,935	1,030,975	4,861,609	22.0	2,639,363	7,603,972	61.8	35.2	
1981	2,870,310	1,125,473	216,733	1,301,421	5,503,913	28.6	2,872,535	8,466,478	66.1	33.9	
1982	2,018,313	1,109,831	480,359	1,702,977	6,280,510	31.9	2,723,621	9,001,131	69.8	30.2	
1983	5,757,373	1,573,610	36,702	2,623,293	8,700,014	39.4	2,772,853	11,562,867	76.0	24.0	
1984	4,616,330	2,172,926	1,226,110	2,835,053	10,001,210	37.7	3,102,783	11,001,002	77.8	22.2	

注:TPJK:複合一貫運送、JKAG:港湾運送

物流に対する企業ニーズの変化を港湾の場で具体的・積極的に受けとめ、対応してゆくことが港湾を管理するものの最大の課題となっている。

図-4 日本の大手倉庫企業は総合物流企業へと変化している

4 大倉庫事業部門別収入の割合

49年度	倉庫部門	港湾運送部門	陸上運送部門	不動産部門	その他
	29%	49%	12%	6%	4%
54年度	23%	47%	18%	6%	4%
59年度	18%	49%	18%	9%	6%

(注) 東京倉庫協会資料より作成

図-6 大井埠頭物流基地の開発状況

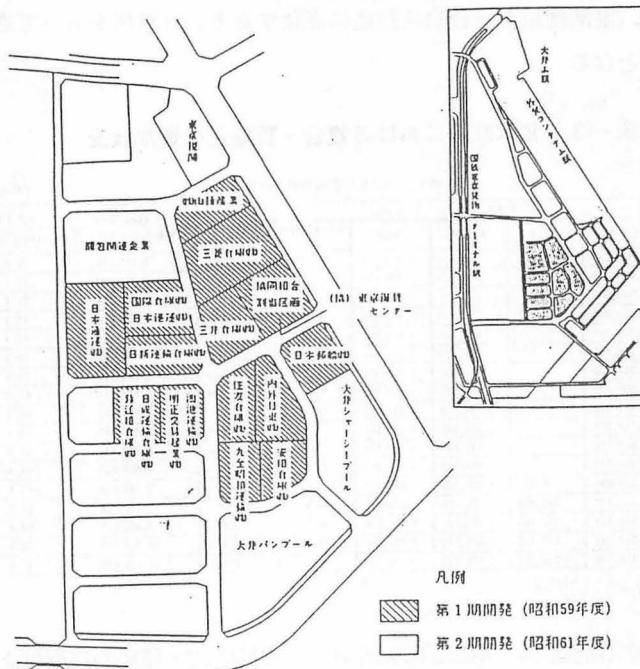
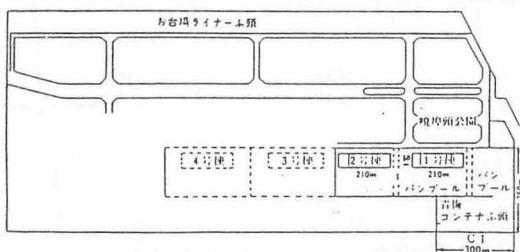


図-7 青海流通センター施設概要

場 所	青海コンテナバース跡地
施 設	4棟（第1期2棟、第2期2棟）
完成時期	第1期 1987年完成予定 第2期 1988年完成予定
規 模	1棟当り（3階建）延 約38,300m ² 1階（標準高12m） 11,500m ² 2階（青海流通センター本館） 11,500m ² 3階（ 同 上 ） 11,500m ² 事務室等（1～4階） 3,800m ²



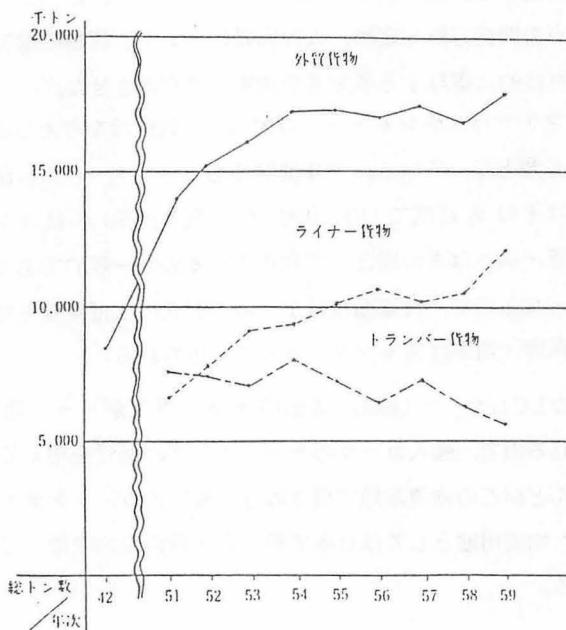
3. 東京港における総合物流ターミナルの整備

(1) コンテナポートとしての東京港の課題

東京港は、昭和 16 年に国際貿易港として開港し、特に第二次大戦以後日本の首都東京にふさわしい港湾とすべく、外貿施設の積極的整備が図られてきた。しかし、現実には船社サイドの事情から海運同盟による定期船寄港地の指定をうけることができず、長時間トランパー対象の港湾にとどまらざるをえなかつた。

しかし、1967 年に日本～カリフォルニア航路 (P・S・W) において同盟の指定港の地位を獲得して以後、PNW、北米東岸、欧州、地中海等世界の主要航路が相次いで開設された。その結果、1984 年の実績においてコンテナ貨物の取扱量では日本全体の 16 %、輸出入金額では 22 % を占める代表的国際貿易港へと成長した。

図一8 東京港外貿貨物取扱量推移



東京港の取扱貨物量は年間約6,000万トンで、その内貿貨物が約70%，外貿貨物約30%の割合となっている。この取扱量は総量的にはここ数年おおむね安定的な推移を続けているが、貨物の品目、性格は大きな変化を示しており、外貿についてはライナー取扱貨物の過増とトランパー貨物の減少が明白に表れている。

日本の経済構造が今後ますます高度技術集約型に進んでゆくことを考えると、木材に代表される素材型トランパー貨物は引き続き減少し、機械類などのライナー貨物は増加してゆくものと予想される。しかし、一方厳しい国際競争のなかで企業が流通コストの削減のため、港のサービスや経費をますます重視するようになっており、東京港もその持つ発展可能性を現実のものとするためには、港湾地域全体の経済効率性の向上に一層努めてゆかなければならぬ。

このような観点からみると、現在の東京港には幾多の解決しなければならない問題があることは否めない。

まず最も基本的なこととしてバース——特に外貿コンテナバースの施設面、運営面の問題がある。大井コンテナターミナルはすでに開業以来10年以上を経過しているが、コンテナ船の大型化のため、水深、岸壁延長、クレーン規模等の設備面での改良の必要性も生じてきている。

一方、バースの運営面では、RORO船やセミコン船など船型の多様化が進み、かつ中小船社の参入、在来カーゴとコンテナの混載などがふえていることから、大井のように一船社がフルコン船を対象として1バースを専用リースする方式だけでなく、複数の船社が自己の必要に応じてバースを共同利用できる方式も積極的に導入する必要が生じている。

コンテナ輸送の拡大に伴い、一国を代表するリーダーポートの条件はフルコン船はもちろん、セミコン船、RORO船などコンテナ輸送の多様なニーズに対応しうる港湾設備と運営方式を備えし、船舶と貨物を大量に集中できるようにすることが必須となる。東京港もこの方向を目指して、設備と運営の充実策を図らねばならないことは当然である。

しかし、このことはこれからコンテナ港湾が成立するための基礎的条件にすぎない。そしてコンテナ港湾の優劣と発展性は、国際物流のためのハード・ソフト両面にわたる諸機能の成熟度——国際的物流企業の拠点施設、物流管理のための情報処理機能、貿易・商業活動や金融業務などが港湾を中心に十分に集積しているか——によって左右されることとなろう。貿易量が増大して、物流の国際ネットワークが整備され、日本の企業活動もその中に組み込まれるようになっている今日では、港湾地帯こそが物流システムの拠点とならざるをえず、また、それなしには港湾の発展もありえない。

この観点からみると、残念ながら東京港はライナーポートとしての歴史が浅く、貨物の集荷、保管、コントロールを行う事業の集積状況が他の国際貿易港に比べて不十分であり、その結果物流業務の展開に立ち遅れかねない危惧が生じている。

新しい国際複合輸送のための物流基地として港湾地帯を開発整備することが、今日東京港に課せられた最大の課題となっている。

(2) 大井コンテナ埠頭背後の物流基地開発

このような状況認識のもとに、東京都は大井コンテナターミナルの背後に大規模な物流センター基地の開発を進めている。

米国的新海事法の制定以来、日本でもNVOCCの業務が注目を集めているが、問題はキャリアを持つか持たないかということよりも、貨物を大量に集貨し、荷主の希望に従って最も適切に保管・荷さばきし、かつ輸送とともに、そのプロセスを総合的に管理する機能を港頭地区で主体的に行うことができるものは誰かということである。日本の企業について考えれば船社、港運会社、倉庫会社、陸運会社、さらには総合商社まで物流にたずさわる事業者の全てをあげることができ、この中で業域のワクにとらわれずに物流業務一切の総合展開に成功したものが、その資格を勝ちとりうるということとなろう。

大井埠頭の物流基地は、まさにこのような事業者の活動の場として都が提供するものであり、海運、港運、倉庫の事業者のなかから国際物流事業を行

う力量と計画をもつものを選定して都有地を貸付け、開発を進めている。

開発対象地区は、面積約 27 ヘクタールであるが、そのうち 17 ヘクタールについては 1 ~ 2 ヘクタールの単位で 14 区画に分割して、1985 年 1 月に用地借受者を公募したところ、全国の海運、港運、倉庫の事業者 51 社から進出申込みがあった。

都では関係業界と協議のうえ、

- ① 首都圏等で生産・消費する輸出入貨物等の集荷・保管・配送の流通サービスの一大拠点として開発する。
- ② コンテナ埠頭等、公共港湾施設と一体的な物流基地として開発する。
- ③ 国際複合輸送時代をリードする物流基地として開発する。
- ④ 京浜間のコンテナ貨物の交錯輸送の解消など、港湾物流改善の戦略的拠点として開発する。
- ⑤ 東京港の貨物集荷を強化するため、民間活力を完全に發揮できるように留意して開発する。

という 5 点の開発方針を定め、大井埠頭のコンテナ貨物の増加とバース利用の増進に具体的に寄与する事業者を選定して立地させた。

最近のコンテナバンやシャーシーの大型化・数量増を考えると物流施設は広い敷地が必要となっている。大井地区でも 1 ヘクタールの区画のうち倉庫建屋の面積はその $\frac{1}{3}$ 程度で（約 3,000 m^2 ），残りの 70 % はコンテナやシャーシーの保管・荷さばきの場として利用されるのが一般的である。倉庫は 3 ~ 5 階建となるので、倉庫面積は 1 万 ~ 1 万 5,000 m^2 程度となり、輸出入保税貨物の保管・荷さばきセンターとして活用される。

大井地区の LCL カーゴ（輸出）は 600 万トン程度がバース施設面から限界と考えられるので、輸入カーゴのデバンニング、保管を加えても上屋必要貨物のほとんどがこの物流基地で荷さばき可能であり、コンテナターミナルと一体化した物流用地としては日本で最大級・最新鋭の設備となるものと期待されている。

(3) 青海コンテナターミナルと流通センターの開発

東京港では、大井ターミナルがフル稼動の状況に近づいており、新しいコンテナバースの整備が必要になっている。このニーズにこたえるため、昭和60年11月に東京港で第11番目のコンテナ埠頭、青海ターミナル第1バースが供用を開始した。

このターミナルは、整備及び運営の方式で大井埠頭と異なる幾つかの特色を有している。コンテナ航路の拡大と参入船社の増加は、バースを専用リースするだけの貨物量や資金を持たないため、自己の船舶の係留時だけスポット的にターミナルを利用する傾向を増加させている。しかし、コンテナ輸送では、背後ヤードにおけるコンテナの保管と前面バースの利用とはセットのものであり、在来ライナー船以上にヤードと岸壁との相関性は強固なものとならざるをえない。このため、中小船社を対象とするターミナルでも岸壁のスポット化やヤードの一般使用はコンテナ輸送の実態および能率からみて適当ではない。コンテナターミナルでは、ヤードの管理とガントリークレーンの操作に重点があることを考えると、ターミナルオペレーターがバースを管理しつつ複数の船社の埠頭供用を統括してゆくことが、専用リース化できないバースの運営においては望ましい方向であろう。

青海ターミナルはこのような現実をふまえて、大井埠頭のような専用リース方式と公共バースにおけるスポット的供用方式の中間をゆく運営方式を目指すもので、具体的には日本を代表する外航6船社と15の航運業者の共同出資会社「青海埠頭株式会社」によって管理・運営されるものである。

整備面については、従来の専用ターミナルが全て埠頭公社によって建設されていたのに対し、東京都と公社が施設を分担して建設するもので、第1バースではバンプール(6万m²)、CFSは東京都、岸壁、クレーン、ヤード(4万5,000m²)は埠頭公社がそれぞれ整備した。

これとともに、ターミナル内(第1～第4バース)に都と港運業者とが協力して日本最大の流通センターを建設し、LCLカーゴの大量集荷を中心とする国際複合輸送基地として青海埠頭を発展させる計画であり、1987年秋完

成を目指し第1期計画(2棟)の建設事業に着手している。

これらの施策によって、近い将来青海地区は大井地区に勝る新しい東京の物流拠点に成長するものと期待されている。

4. 今後のコンテナリゼーションの展望と港湾

21世紀は「太平洋の時代」といわれている。今後10～15年後には太平洋をとりまく日本、中国、アメリカをはじめ、アジアNICS(アジア新工業国)ASEAN、オセアニア諸国で形成される太平洋経済圏が世界経済の中心となり、世界の貿易と海運も太平洋地域を核として展開されることになるという予測である。現在、太平洋圏に属するアジア地域が世界で最も成長性の高いことはまぎれもない事実であり、大局的にはこの動向のうえに世界経済の拡大が続くことは、まず異論のないところであろう。

一つの経済圏が成立し、その経済圏を構成する国々の経済成長が実現することは、貿易規模が拡大し、物流量も増大してゆくことを意味する。日本のコンテナ貨物は、こうした観点からみると今後も順調に増加し、15年後(21世紀)には、1億4,000万トン(現在の2倍規模)に達すると見込まれている。

したがって、港湾が果たす役割もまた今後ますます重要なものとなってゆく。この責務にこたえ、円滑・合理的な国際間物流を実現するために、港湾地域を総合的に開発してゆくことが我々に与えられた使命と考える次第である。