

## 行き詰まり

All bunged up

### (概要)

現在、世界の多くの港は、増え続けるコンテナ貨物によって深刻な混雑状態に陥っている。様々な要因によって引き起こされたこの事態は、各国の経済活動に悪影響を与えるほどの大きな問題となっているが、根本的な解決は一朝一夕になされるものではない。この難局を乗り切るには、コンテナ輸送事業に関わるすべての関係者が力を合わせていくことが必要である。

「増加する港の混雑の問題を解決する魔法の薬はない」とディーン・ダビソン(Dean Davison)は、本誌に語った。

世界のコンテナ輸送産業は、ここ数年増え続けるコンテナの混雑に苦しんでいる。1960年代後半に国際コンテナ輸送が開始されて以来、コンテナ国際輸送量は毎年増え続けている。事実、1980年以来、世界のコンテナ取扱量は、平均で毎年9.5%の伸びを見せており、伸び率は継続的に貿易伸び率を数パーセント超えている。

加えて、2002年初頭の中国の世界貿易機関(WTO)への加入と、その結果生じた生産パターンの変化によって世界のコンテナ物流は更なる加速を起こし、その取扱量はここ数年でまた急激に上昇している。

しかしながら、この成長は諸刃の剣である。コンテナ取扱量の増加により海運船舶の利用率は上がるが、既存の港湾施設にとってこれはかなりの負担となっている。

おそらく2004年における世界のコンテナ港の混雑は歴史上最悪のものであり、2005年のピークシーズンにはよりひどい事態になると懸念される。

混雑自体は何も目新しいことではないが、2004年のそれが以前のものとは大きく異なっているのは先進国が過去最悪の遅れを経験したということである。アントワープ、ロスアンジェルス、ロングビーチ、モンリオール、ロッテルダム、シンガポール、サウスハンプトン、バンクーバーといった何百万TEU級のコンテナ港湾が貨物取り扱いにおいて大変厳しい難局を経験したのである。さらに悪いことに、長きに亘って最新式の貨物処理施設への投資を行ってきたと賞賛されていたにも拘らずこの状況が起こったのである。

### 不満の原因

この状況に至る多くの潜在的な理由がある。しかし、一般的には港湾管理者やターミナル運営会社が自分たちの施設や資源にのしかかる需要を正しく予測し、対応することが出来なかったせいだとされている。とりわけ中国の輸出の増加についてはかなり過小評価がされており、このことによって中国からの

製品を輸入している主要港(ロスアンジェルス、ロングビーチ、ロッテルダム)が最も多くの影響を受けることとなったのである。

他方、過去3年間のブラジルでの爆発的な輸出の増加は国内の港に対する過小投資も重なって国中で重大な問題を引き起こし、イタジャイ、サントス、サンパウロが最もひどい混雑に陥ったのである。

加えて、港湾管理者の中には超大世代のコンテナ船のサービスが増加することに対して十分な対応をしてこなかったのもあるように思われる。このような超大コンテナ船は、輸出入、積替えなどの作業に長い時間のかかるものであり、このことにより岸壁やヤードに負担がかかることとなる。

ヨーロッパでの混雑の大半はインフラの問題によるものであったが、アメリカにおいては労働力不足が唯一最大の課題であった。夏季には、ロスアンジェルス港やロングビーチ港では一日当たり40人から50人の労働力不足が伝えられ、結果としてそれぞれの船に割り当てられるクレーン数が少なくなり、荷積降し時間が長くなって、岸壁の占有時間も長くなってしまったのである。

どんな原因であったにせよ、ヨーロッパと北米の混雑は限られたゲートのキャパシティや、問題を抱えた鉄道施設、混雑した道路、トラック運転手の不足といった陸側の問題が合わさって起こったものである。結果としてターミナルの正常な貨物の流れに支障をきたし、結局はヤードでの渋滞が生じたのである。

## 問題解決

単純に言えば、港の混雑によって経済活動が遅滞し、国際市場での国家の総合的な競争力は低下する。コンテナの入出港に遅れが生じれば流通システム全体に悪い影響が出て最終的に行き詰まり状態を引き起こすのである。

2004年の9月、10月に南カリフォルニアで起こったこの問題の極みは、通常ならば35から50隻の待ちであるのに、90隻以上の船舶が停泊地で待たされたというものであった。この時は通常時に比べ入出港に著しく時間がかかっており、普段なら2、3日で済むところを8日から10日間もの停泊を余儀なくされた。

輸送にかかる経路を変更するという考えられるが、通常、輸送というものは常に最適なルートを選択して行われており、これを変更すればより多くの時間やコストを費やす結果となる。

新しい港の建設や港の処理能力を上げるということは分かりやすい解決方法であるが、実行には時間がかかり、即座に効き目のではない。新規建造は費用と時間のかかる選択肢であり、環境や資金の問題が先に解決されないといけない。

どんなケースにおいても港の処理能力を向上させようと思えば、陸上のインフラに負荷がかかり、輸送システムにおける混雑の問題がまた明らかとなってくるのである。また、より処理能力の高い施設の建設が常に可能なわけではない。例えば、南カリフォルニアのロスアンジェルスでは必要な土地が足りず、高価で時間のかかる埋立て事業によって新たな埠頭300および400を完成させたのである。しかしこの問題は地球規模の問題であり、全ての場所で同じよう

にいくわけではない。

単純に代替施設を建設しようとするのではなく、港には、まず既存の施設や労働体系をより有効に使い現在の能力をフル活用することが求められている。

## 飴と鞭

ヨーロッパでは2004年、CMA、CGM、Mediterranean Shipping Company、OOCLによってフィーダー輸送が活発となったが、これはイギリスの輸出入貨物を北ヨーロッパ諸港を経由するフィーダー輸送を視野に入れたものであった。この動きはサウスハンプトンやフェリックストウの混雑とも部分的に関連しているが、また、陸側の問題や運転手不足にも起因している。さらに、バージ船の運航者は、ライン運河のあちこちで深刻な遅れに直面し、7月と8月の一番ひどい時期には、ロッテルダムやアントワープで平均2、3日縛りつけられていた。通常のライン川曳航待ちは、24時間から36時間である。

またインド政府は、ジャワーハルラルネルー港の悪化する混雑に対して、一時的に「沿岸航海法」の規制緩和を行い、外国の運送業者にインド国内の港間の国際貨物の取次ぎを許可することで対応した。さらに隣接するムンバイ港の関税を下げ、そちらの港を使うよう奨励した。

他に考えられる対応策としては、荷出し人や受取り人に余裕を持ったスケジュールを立ててもらい、倉庫により多くの在庫を抱えてもらう、いわゆる「安全弁」という考え方もある。

## 将来の展望

ここ数年のコンテナ業界に打ち寄せている増加の波はすぐには収まりそうも無く、この混雑の問題も速やかな解決を迎えるようには思われない。

毎年の世界中のコンテナ港のコンテナ処理業務量は、2005年、2006年にそれぞれ12.1%、8.5%の伸びが予測されている。その先についてDrewry Shipping Consultantは2007-2009年において成長率は6~7%に落ちると予測している。これはコンテナ輸送の浸透による成長率の鈍化と中国へのアウトソーシングの先細りを想定したものである。

コンテナ取扱貨物量について言えば、2004年には3億56百万TEUだったものが、2005年には3億99百万TEU、2006年には4億33百万TEUになっているという見積もりがあり、2014年には、7億3百万TEUが世界の港で取扱われ、今日のほぼ2倍の数字になるものとも予測されている。

既に国内の港で高利用されているインドは、混雑する高い危険性を抱えている。新しいターミナル施設の着工が遅れているのは、部分的にはやっかいな役所主義、時間のかかる入札制度および許可手続きのせいであるとも言える。

世界的なベースで言えば、明確な答えは新しいコンテナターミナルの建設であるということになる。しかし、骨の折れる計画と環境制約が足を引っ張っており(特に北米とヨーロッパにおいて)新しい港の建設にはより時間がかかり、より実現困難なものとなっている。

港湾施設には、例えばダブルスプレッダ - のガントリークレーンやターミナ

ルの生産性を上げる為の情報システムなどの新しいテクノロジーが必要とされている。しかし決定的なことに、新しい投資は熟練した人材の雇用が必要になる。コンテナがターミナルに留まる無駄な時間を減らすことや利用率を高めることにも注意が払われるべきであるが、これらは輸入業者にとっては魅力的な事柄ではない。

その他の状況を改善する為の提案は、港への出入りの為のトラック専用レーンの建設である。このシステムはイタリアのラスペツィアにおいて Contship Italia Group によって成果を上げている。

さらに、内陸に有るコンテナデポットをより活発に利用することにより、沿岸のターミナルを空けて、インターモーダルと鉄道のさらなる活用を図るという考えもある。

おそらく長期的かつ効果的な解決を図るためには、サプライチェーンのあらゆるグループがこのプロセスに参加するかどうかを決め手となる。つまり、この混雑状況を完全に解決させるには、海運業者、港湾管理者、ターミナルオペレーターがロジスティックプロバイダー、トラック運送業者、鉄道関係者、政府とともにあらゆるレベルで協力体制を取っていくことが必要である。

Dean Davison はロンドンを基盤に活動する Drewry Shipping Consultants の上級顧問であり、海運やインターモーダル、港湾活動を専門としている。詳細は [www.drewry.co.uk](http://www.drewry.co.uk) にて。

2004 年は、世界の最大級のコンテナ港湾のいくつかで、深刻な混雑が起こり世界中にコンテナの山が積み上げられた。

2004 年に混雑の著しくみられた港湾は以下の地域の港湾である。

- ・ 米国南カリフォルニア
- ・ 北ヨーロッパのベネルックス、英国
- ・ 地中海、特にハブ港であるイタリアのジオイアタウロウ港、ギリシャのピラエウス港、マルタのマルサックスロック港
- ・ インド
- ・ 西アフリカと南アフリカのダーバン
- ・ ブラジル、特にサオフランシスコドサルとサントスの南部港湾

(抄訳者 近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 経理課 中村達夫)  
(校閲 国際港湾協会 日本会議事務局)