



メガシップ(超大型船)を待つ

ドミニカ共和国のカウセド・コンテナターミナルは DP ワールド(ドバイ)によって 2003 年に開業したが、水深 14m の航路を有している。

## メガシップ(超大型船)はカリブ海に来るのか？

### Are mega ships coming to the Caribbean?

パナマ運河が拡幅されカリブ海地域にゲートを開く 2014 年に向け、今こそこの地域の港湾が計画を立てる時だと、デビッド・ビンドラー(David Bindler)は語る。

海運業界にはたくさんの変化があり、その多くはカリブ海の港湾の経営手法にインパクトを与えるだろう。52 億 5 千万ドルのパナマ運河第 3 閘門追加プロジェクトによって、運河は 1 万 1 千 TEU 積み規模のコンテナ船に対応することができるようになるであろう。信じられないかも知れないが、わずか 10 年前、世界最大のメガシップ(超大型船)はわずか 6 千 TEU 積みであった。この整備は将来の配船に大きな影響を与え、より多くのポストパナマックス級の船をカリブ海にもたらずであろう。

ここ数年、ポストパナマックス船を建造してきたコンテナ船社にとって、この発表はよい知らせとなった。もともと超大型船は欧州 - アジア航路に投入するために建造され、アメリカに寄港させる意図は少しもなかったが、いまや状況は一変した。

アメリカ航路にポストパナマックス船を送り込む新たな関心は、一つの言葉によってまとめられる。それは「中国」である。過去 5 年間に、中国はアメリカ国内で消費される

製品の最大の輸出国となり、今やアメリカの輸入品の 45%を供給している。アメリカに輸出されるコンテナの本数は 2001 年の 4 百万 TEU から 2005 年には 8 百万 TEU に増加している。市場シェアの拡大とはまさにこのことだ。コンテナ船社が所有する超大型船をアメリカ航路に投入することに強い関心を抱くことも当然である。

しかし、このことは港湾に問題を提起した。現在、これらの超大型船はパナマ運河を通航できないため、最終目的地に貨物を届けるために西海岸の港湾で全ての貨物を陸揚げし、多数のトラックや鉄道による連絡に頼ることを強いられている。ロングビーチ港やロサンゼルス港に陸揚げされる莫大な量の貨物は、トラックや鉄道のインフラがこれ以上輸送需要に応えられないほどに達している。

西海岸諸港の混雑を減らすことのできる実行可能な選択肢はわずかである。

- ・中国からの需要を弱める、これは今年の初めに短期的に行われるかもしれない。
- ・アメリカが中国からの輸入品に対する厳しい貿易制裁を発動するかまたは輸入数量制限を強める。
- ・船社にアメリカのメキシコ湾岸及び東海岸諸港への直行便を増やすように申し入れる。

アジア航路に就航するコンテナ船社は今こそ西海岸諸港の混雑を緩和するための措置を取らなくてはならない。船社はパナマ運河拡張事業の完成を待てない。変革は早急に求められている。ある船社は東南アジアから東海岸への貨物をスエズ運河経由で輸送する実現可能性について検討している。輸送日数はかかるが、より確実なサービスとなるだろう。別の船社は、カンザスシティ・サザン鉄道によってまもなく開始されるアメリカ南東部まで毎日運行されるインターモーダル鉄道輸送サービスを利用するために、メキシコ太平洋岸のラサロ・カルデナス港への寄港を始める予定である。

しかし大部分の船社はアジアからアメリカのメキシコ湾岸及び東海岸への直行海上輸送サービスに多くの船腹量を配置しようとしている。そうなればカリブ海には多くの船が往来し、それらはより大型化するであろう。

このことは、この地域の港にとって問題になると同時に、チャンスを与えることにもなる。これは 2014 年、ポストパナマックス型船がパナマ運河を通航できるようになりカリブ海を自由に航行するようになった時に、間違いなく問題となる。

カリブ海の港の中で、主要積み替えハブ港を目指すことを表明したのはわずかにすぎない。キングストン(ジャマイカ)やフリーポート(バハマ)のような港は、大手コンテナ船社に対し、将来的なコンテナ積み替え港として売り込んでいる。しかしこれらの港はそこそこの成功を収め、ターミナルは既にあふれており、将来的により多くのコンテナと大型船を扱うためには何らかの大規模な施設の変革が求められる。

おそらく他に 1 港か 2 港は、差し迫った超大型船の来航に物理的、経済的に対応する能力があるであろうが、これらの港が施設を拡張し、トランシップ貨物を引き付ける

ための意欲と経済的能力を有するかどうかは時が経てばわかってくる。

しかしカリブ海の港のほとんどにとって、改善が必要なものは構造的なもの(ハード面)ではなく、文化的なもの(ソフト面)である。これらの港は、費用のかかる港湾拡張事業に多額の投資を行うのではなく、費用対効果のより大きい戦略的サービス改善に投資すべきである。

これらの港はこれまでポストパナマックス型船を受け入れたことがないかもしれないが、今より大きな船、より多くのコンテナを受け入れる準備を必ずしなければならない。そしてその準備はほとんどが大量の建設工事や広大な浚渫に関するものよりも生産性の向上に必要なものである。

以下に、船社や荷主が貨物の投入を決める前にカリブ海の港やターミナルに対して求める戦略的なサービスの必要条件をいくつか示す。

### **クレーンの生産性**

もし、ある港で1時間にわずか 12~15 個のコンテナしか降ろすことができず、しばしば係船の遅れが発生した場合、船社はその港に超大型船を入れようとしないう。

### **設備の維持管理**

もし、設備が時間で 95%良好な状態でなければ、その港は予防的維持管理計画を戦略的に改定する必要がある。

### **トラックの回転時間**

もし、トラックがターミナル内で 1 時間以上かかるのであれば、そのターミナルは効率的に運営されておらず、荷主、トラック運送業者双方に対して迷惑をかけるであろう。

### **受け入れ・受け渡し時間の延長**

これは多くの港(及び船社、輸入業者)にとって大きな文化的変化である。しかし、ゲートがより長く開いていることで、1 日当たりどれだけより多くのコンテナが扱うことができたか考えてほしい。

もし港の空間を最大限に活用しようと考えているなら、ターミナルにおける実入りコンテナの非常に長い滞留時間は、削減すべきである。これはターミナルの拡張に何百万ドルも費やしたくない港にとって最も重要な目標であろう。

### **空コンテナ蔵量能力**

もし船に遅延が生じた場合、空コンテナを積むことなく、急いで出航しなくてはならないこともあるであろう。これはターミナル効率及び取扱い能力利用効率を低下させる。

### **技術**

これはいくらかの投資を必要とするが、カリブ海の港は技術力を高め、手続きを効率化するために最大限努力すべきである。

### **トレーニング**

組合員・非組合員労働者及び管理職の能力水準を向上させることは、経営状態のよいターミナルを維持するために不可欠である。

## 安全及び保安

港湾管理者は港で働く労働者の安全と、施設及び貨物の保安に対して 100%責任を

**「高価な港湾拡張プロジェクトへの膨大な投資よりも港湾で実施すべきは、戦略的なより費用効率の高いサービスの改良である。」**

持たなくてはならない。

過去3年間に燃料費、船舶建造費及び定期用船費が急騰したことに気を付けなくてはならない。近海船社を含む全てのカリブ海の船社は、コスト管理についてもっと創造的にならなくてはならないであろう。その結果、よりいっそうの合併や買収、船舶共有契約にまで生じる。より大きな船が、より少ない港に寄港するようになることが確実に起こりそうである。従って、カリブ海の港とターミナルオペレーターは、しかるべき計画を立てなくてはならない。

ほとんどのカリブ海の港には9千TEU積みの船型の船は入港しないであろう。しかし、戦略的なサービス改善とターミナル効率化の実施によって、これらの港は、極めて近いうちにカリブ海を航行するであろうより大きな大型コンテナ船に対応するためのより良い準備が整うであろうことは確かである。



**貨物量の増加に対処するためにターミナルが更新されつつあるポートオブスペイン港(トリニダード・トバゴ)に並ぶコンテナ**

(抄訳者 国土技術政策総合研究所 港湾研究部 港湾施設研究室 牧野武人)  
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)