

## &lt;研究ノート&gt;

東京湾におけるコンテナの横持ち  
と陸上輸送への適合についての方向

中 田 信 哉

## 1 問題の発端

過去、運輸省（現・国土交通省）、関東運輸局、横浜市、川崎市、東京都などの物流に関する研究会、委員会に私は参加し、東京湾及びその周辺の港湾問題についていろいろな視点から考えてきたがそのひとつのテーマとして東京湾における複数の港湾におけるコンテナの横持ちと陸上輸送に関する問題があった。

それはどういうことかをまず、述べておきたい。1970年代から国際貿易輸送において次第に海上コンテナが増えてくる。しかも、それはインバウンド（受け入れ、つまり輸入及び国内他港からの搬送）においてもアウトバウンド（持ち出し、つまり輸出及び国内他港への搬送）の双方についてであった。

このことは日本の貿易構造において輸出・輸入ともに完成品（特に消費財）の比重が高くなってきたことを示すものである。原材料・中間財（生産財）においては海上輸送においてもバルク輸送（大量一括、裸・バラ荷物の輸送）が主であってコンテナの利用は少ない。港湾におけるコンテナの扱いはコンテナ埠頭、コンテナ・ヤード、ガントリー・クレーン、ストラドル・キャリア、などの設備が必要であるために（更に大型コンテナ船用の深度のある港やコンテナ陸上輸送用のトレーラー・トラック輸送体制も）、どの港湾においてもできるというものではない。現在、東京湾では東京港、横浜港、そして能力は小さいが川崎港、千葉港でコンテナ扱いが可能である。そして、1990年ごろから産業構造の変化がコンテナの扱いに変化をもたらすようになってくる。それは輸入コンテナの扱い比率が輸出コンテナに対して高まってきたことである。これは明らかに消費財の生産立地が東アジアに移っていたことに関係する。

ここから、現在、大きな問題となっているアジアのハブ港争奪競争が起こる。すでにシンガポール港、上海港、香港港、高雄港、釜山港などは日本の代表的コンテナ港である東京、横浜、神戸の各港に対して5～10倍の扱い量の差をつけており、生産地の近さ、港湾使用料を含む港湾コストの低廉さ、などから地位回復不可能の状態となっている。日本の各コンテナ港の取扱量も20年前の数倍になっており、能力的にも厳しい状態となっている。<sup>(1)</sup>

もうひとつの問題が国内物流との関係である。もともと、原材料や中間財などの輸入に関して

は国際輸送と国内物流は切り離された存在であった。輸出に関しても同様である。国内市場に対する広域対応の多段階物流は国内物流の特色であり、国内の生産地より各地の物流拠点を經由して国内の末端市場に供給されていた。

しかし、国内市場向けの商品の生産がアジアで行われ、それが国際輸送によって日本市場に持ち込まれるようになると状況は変わってくる。これにヨーロッパなどからの輸入消費財が加わる。これらの国際物流は日本の港湾にコンテナで持ち込まれた後は国内の物流システムにそのまま乗ることとなり、その段階においては国内生産と外国生産の商品は混載化され、一緒になるのである。

つまり、こうした外国生産の商品については国内市場で販売される場合、従来の国内物流システムに生産地から港湾という物流拠点にいたる物流ルートが加わっただけで従来からの物流システムとして機能しなければならないのである。<sup>(2)</sup>

国内市場向けの外国生産の消費財は国内物流システムに統合されるとするならその国際輸送ルートの到達点は国内の大消費地に近接する必要がある。なぜなら、最終的販売は小売店において行われるものであり、その小売店の数でも販売量でも大部分は首都圏、関西圏で占められるからである。国際輸送において日本に持ち込まれた商品は国内物流において域間輸送が行われないよう、ただちに域内輸送にアクセスさせる必要がある。

そのために港湾がそのまま、国内物流の拠点となるのが有利であろう。したがって、いろいろな物流システムの選択肢があろうが普通に考えるなら東京湾、大阪湾、伊勢湾などの港湾にその拠点を置いた方がよい。限定された港湾にコンテナ貨物は集中するのである。<sup>(3)</sup>

このことはかえって地方港湾におけるコンテナ貨物の扱い量の少なさと採算の悪化をもたらすこととなる。<sup>(4)</sup>

このようにして東京湾の港湾を代表とする日本のコンテナ港湾において「扱い量の増大要求」と「能力の限界」といった合い矛盾する二つの問題を引き起こすのである。港湾自体は年間を通した扱い量の増大を希求している。それはアジアのハブ港の奪取という港湾経営上の期待であると同時に国策的な要求でもある。しかし、一方で持ち込まれる国内向けの商品においては「時期的な集中」と「迅速な出荷要求」という問題が存在する。国内市場向け商品は企業のサプライチェーン・マネジメント (SCM) の計画に基づいて入港してくるために必然的に時期的な波動性を生むこととなる。

また、入港したコンテナはただちにデバンニングされ、市場に向けて出荷されねばならない。この間の遅延や滞留は許されない。かくして、こういうシステムにおいては埠頭の能力による船舶の待機やコンテナ・デポでの滞留は許されないのと同時に港湾地域における物流拠点立地の設置が必須となる。

単に埠頭だけでなく、コンテナ・ターミナル、インランド・コンテナ・デポ (ICD)、流通センターなどが港湾地域に付設される必要がある。港湾そのものと後背地問題が同時に起こるのであ

る。(5)

当然、これらは国家としての物流政策に組み込まれているはずである。スーパー中枢港湾構想や構造改革特区構想としてそれらは動き始めている。

こうした中での地域限定の問題としてコンテナの横持ち問題が生まれてきた。それは特に東京湾における問題だったろう。東京湾においては東京港、川崎港、横浜港が隣接している。それぞれ、コンテナ港を持ち、コンテナ扱いの増大を希求している。同時に時間的な能力不足にも直面している。各港湾は地方行政体に独立に存在するものであるが同時にそれを利用する企業にとっては首都圏市場に対する物流拠点としては平面におかれて考えられるものである。

そして、この三つの港湾はそれぞれが独自の物流的性格を保有している。東京港は首都圏物流において最大の拠点的性格を持っているが都心に隣接しているために陸上の域内輸送に弱点がある。横浜港は東京の人口（と小売店数）のきわめて多い城南地区に対するアクセスに利があり、合わせて東海道に向けての物流上の拠点となり得る。川崎港はコンテナ扱いでは東京港、横浜港に対して弱体であるがかつての京浜工業地帯の中心であったことから産業空洞化の影響を受けて陸上の広大な工場跡地が存在する。これは消費財の国内物流に国際物流が適合するための後背地における利点となる。

この三つの港湾が結合することによって多くのメリットが生まれるであろうということなのである。そのひとつがコンテナの横持ちである。その内容は後に詳述することとなる。

こうした問題意識を私は持っていた。そうした時に平成15年度、国土交通省・東京都・川崎市・横浜市が財団法人・港湾空間高度化環境研究センターに委託し、「コンテナ輸送効率化委員会」を発足させ、2年間にわたる研究と実験を行うこととなった。そして、私に委員長就任の依頼があった。かねて興味を持っていた内容であるし、東京都民であると同時に職場は横浜であり、前年、川崎港（この三つの港湾を総称して京浜港と呼ぶ事とする）に関係する川崎市の委員会に参加していたこともあって就任を快諾したのである。委員会はその下に「陸上輸送WG」「海上輸送WG」「鉄道輸送WG」の三つのワーキング・グループを設置し、研究を進めている。当初のテーマとしてはまず、この三つの港湾間におけるコンテナの横持ち問題を取り上げることとしていたが研究を進めるにつれて陸上輸送問題との関係が明らかになり、コンテナ横持ちの問題もその後続く国内物流システムとの関連が不可欠である、という方向になってきている。

現在、この研究はまだ継続中であるがその研究過程でわかったことも含めてここでその問題意識を明確にしておきたい。

## 2 横持ちに関連して京浜港を取り巻く状況

平成15年の京浜港のコンテナ取扱量は約550万TEUであり、うち約33万TEUが横持ちとなっている。横持ち比率は約6%である。しかし、推計すると平成27年にはコンテナ総取扱量が約850万TEUとなるとされ、その場合の横持ち量は50万TEUになると予想される。これは

横持ち比率を同じとして計算した場合である。<sup>(6)</sup>

コンテナの量そのものの増大は港湾だけでなく、後背地の交通に大きな負荷がかかるものと考えられる。むしろ、後背地の問題が港湾のコンテナと取扱量の能力に限界を与えるものと思われる。そのために港湾から企業の物流拠点までの国内物流におけるコンテナ輸送の効率化を必要とする。

すでに京浜臨海部の道路混雑は甚だしく、内陸部に多くの慢性的混雑状態を示す道路が10か所以上存在し、これに慢性的混雑状態への移行期にあるものとピーク時に混雑をするものを含めると幹線道路のほぼすべてが混雑状態を示している。

将来的に見た場合、完全に交通能力不足状態を来すものとして「新木場断面」「東京港断面」「多摩川断面」「川崎断面」「扇島断面」「横浜断面」が上げられており、これは京浜港と内陸が完全に遮断されることを意味している。<sup>(7)</sup>

一方、アジアの各港湾がコンテナ扱いを拡大することを国策として強化してきており、コスト面で対抗できない日本の港湾は劣勢に立たされているために日本の輸出入貨物のうちコンテナ扱いとなるものは海外においてトランシップされる割合が増加してきている。つまり、日本から出る貨物および日本に来る荷物はまず、アジアの港湾において集約されてコンテナ船に積み込まれる、あるいはアジアの港湾でバラされて日本に向かう、という形である。相変わらず日本の経済は巨大であり、消費も大きいために日本を経る貨物は多いのだがこのトランシップによるいわゆる非直送率は次第に高まっていき、日本の港湾は京浜港を含めて「フィーダー・ポート化」していく可能性が高い。ハブ港としての機能が弱まり、フィーダー港としての性格が強くなるのである。このことが悪いというわけではないが内需対応を含めたフィーダー港はそれなりの条件が必要とされる。

事実、トランシップによる非直送率は京浜港で平成5年に2.7%だったものが平成10年で3.4%となり、平成15年には10.5%となっている。この調子で行くとやがて非直送率が50%を越えるのも遠いことではないと考えられる。また、アジアの諸港に寄港する基幹航路に占める京浜港寄港航路の割合は平成2年には85.4%であったものが平成7年には64.5%となり、平成12年には47.4%、平成15年には35.8%と急速に低下している。京浜港に寄港する航路数は平成2年が41航路、平成7年が40航路、平成12年が37航路、平成15年が34航路となっていてそれほど減っているわけではない。基幹航路数全体では平成2年が48航路、平成7年では62航路、平成12年が78航路、平成15年が95航路と増えているために比率が下がったのであり、アジアの各港のハブ港化が進み、京浜港がそれに合わせて対応できていないことを示すのである。<sup>(8)</sup>

フィーダー港化が進むということは現在の状況ではやむをえないとも言える。したがって、ひとつの考え方としてアジアからハブ港を奪い返すという戦略がある反面、フィーダー港としての機能高度化を進め、フィーダー貨物の扱い量を増やしていくという戦略もあるはずである。

もし、フィーダー港としての大きな地位を築いていこうとするなら内陸輸送、つまり国内物流との結合をシステムとして築いていく必要がある。その場合の問題点がある。それが内陸輸送問題である。

京浜港で扱われるコンテナの大部分がトラック輸送である、ということに着目しなければならない。東京港では約97%がトラック、横浜港、川崎港では約98%がトラックによる。トラック以外では船舶（はしけ輸送）があるが東京港で約2%、横浜港で約1%、川崎港においては0%という数字になっている。<sup>(9)</sup>

このトラック輸送を減らし、他の輸送モードによるコンテナ輸送の比率を増やすことについては次の二つの理由があると考えられる。

- イ 環境問題から考えて二酸化炭素、窒素酸化物の排出量の少ないトラック以外の輸送機関を活用しなければならない。
- ロ 港湾周辺および後背地における交通量の削減を図る必要がある。
- ハ 港湾全体のコンテナ扱い量の増大を図るために入出荷の陸上輸送の効率化、能力拡大を図る必要がある。

イ、ロについては当然のことであるためにここで問題とすべきはハである。そのためにトラック以外に輸送モードを取り入れることはイ、ロの解決のためにもなると考えられる。そこで京浜港が抱える課題を次のようにまとめた。

- a 京浜港の国際競争力の低下（フィーダーポート化の進行）
- b 背後の交通能力を含めた京浜港のコンテナ取扱能力の低下の可能性
- c 京浜臨海部の道路混雑度の悪化
- d 京浜港としての多様性のない輸送モード環境

そして、これへの対応によって行うべきことを以下のように設定した。

- イ 京浜港としての国際競争力の強化（フィーダーポート化）の対応
- ロ 京浜港の国内コンテナ輸送の効率化
- ハ 京浜港内物流の効率化
- ニ 京浜港の集荷力の強化
- ホ 京浜港における多様な輸送モードの活用

そして、これを行うためには東京港、横浜港、川崎港の連携が必要だとコンセンサスが得られている。<sup>(10)</sup>

### 3 二つの方向性とコンテナ横持ち

そこでここでは二つの方向を取り上げるべきだ、ということになった。その二つの方向とは次のものである。

- (1) 京浜港の背後地に向かったコンテナ輸送のシステム化



## (2) 京浜港内におけるコンテナ横持ちのシステム化

まず、港湾と内陸間の輸送についてはインランド・デポを明確に設定しておいてそれに対して各港湾との間の共同配送を行うという形をとる。この場合、インランド・デポ設置をどう行うかであろう。インランド・デポはコンテナ輸送を行う側から見るならインランドにおけるコンテナ・デポであろうが国内物流を行う側から言うなら集約物流拠点となる。それはひとつの施設ということではなく、各種の施設が存在する物流業務地域となるのだろう。川崎市が提起した「ロジスティクス・パーク構想」はこれに当たる。この場合、首都圏総合物流ネットワーク構想と合致させる必要がある。

一方、港湾間の横持ちは港湾に直接関係している。これについては以下のような状況がある。東京港、横浜港、川崎港の間のコンテナ輸送については東京港から横浜港に対して年間、18.5万TEU（コンテナ数で11.2万本）が、横浜港から東京港に対しては同13.9万TEU（同8.5万本）が移動している。内訳は東京港—横浜港では輸入23%、輸出10%、空（コンテナ）61%、不明6%となっているのに対して横浜港—東京港は輸入39%、輸出36%、不明23%である。

横浜港と川崎港の関係で言うなら横浜港—川崎港は700TEU（500本）、川崎港—横浜港は200TEU（100本）である。川崎港と東京港の関係は東京港—川崎港が0.4万TEU（3000本）、川崎港—東京港は、0.4万TEU（3000本）、川崎港—東京港は300TEU（200本）である。川崎港—東京港は100%が輸入であるが東京港—川崎港は空が85%を占めている。<sup>(11)</sup>

ここからどういうことが言えるのか。特に着目すべきは空コンテナである。空コンテナは一方的に東京港から横浜港に流れている。輸出、輸入のコンテナについてはおおむねバランスが取れており、時期であるとか荷主の都合で適宜、融通し合っていると考えることができる。空コンテナだけが一方通行となっているのである。

このことは東京港と川崎港の関係でも言える。量は少ないが川崎港から東京港に横持ちされるのはほとんどなく、東京港から川崎港への一方通行であり、その大部分が空コンテナである。横浜港と川崎港の横持ちはごく少ないが横浜港から川崎港へのもののおおよそ半分が空コンテナである。

つまり、京浜港における横持ちのポイントは空コンテナにあり、港湾間の関係は空コンテナであるとも言えそうである。空コンテナがこのように一方通行的に動くのはなぜだろうか。それは多分、輸入コンテナが圧倒的に東京港に集まるからだだろう。東京港は消費財の大市場を背後に持っている。また、東京という市場の中にある。したがって、輸入コンテナについては東京港に上げることによって即、市場物流に適應できる。

一方、輸出コンテナは東京港に集中はしない。輸出品の工場や集約拠点は東京都区内には少ない。東京の周辺部や京浜工業地帯に存在する。輸出港選びは工場からの時間距離もあるし、港湾の出港対応力もある。また、港湾使用料やサービスの幅もある。東京港が選ばれるというわけではなく、横浜港や量は少ないが川崎港が選ばれる。

輸入コンテナは東京港に入り、そこで一部はそのまま横浜港や川崎港に移送されることもあるが（その反対もある。いろいろな事情によるものと思われる。一時的な港湾の能力や船舶の都合など）、多くは東京においてデバンニングされ、陸上輸送に乗ることとなる。そうなるところに空コンテナが生じる。横浜港、川崎港では輸入と輸出のバランスが取れていないのであるから輸出するためにバンニングするためのコンテナが不足する。

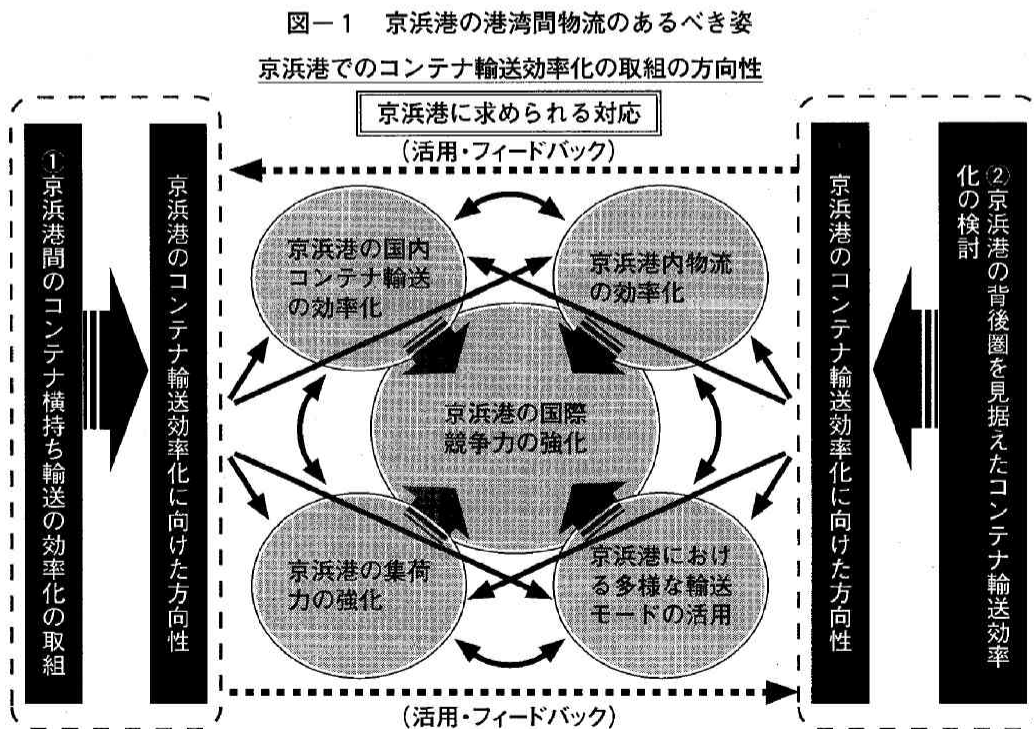
このアンバランスを解消するために空コンテナを東京港から横浜港、川崎港に移送するのである。もちろん、それを行うのは港湾自体ではない。船会社、港湾運送会社、フォワーダーなどの企業が差配するのである。これらの企業は大体、京浜港全体をカバーして業務を行っている。

コンテナ数にアンバランスが生まれるのは仕方がないことである。ひとつの港湾で完全に輸出・輸入のバランスをとるのは現実的ではない。したがって、空コンテナの港湾間移動は京浜港のシステムとして組み込まれるべきであろう。

問題はこの空コンテナの移送が京浜港間の横持ちとなって、それはほとんど陸上輸送とされ、トラックによって一個単位で運ばれていることであろう。

そこでこのコンテナ移送を船輸送、特にバージ（はしけ）輸送を行うかあるいは鉄道輸送による大量輸送を行うかという方向を取るべきなのである、このことは陸上の交通改善、環境改善に寄与する。

こうした京浜港のコンテナ関係のあるべき姿のイメージとしては図-1のような形を想定するものとする。



出典：コンテナ輸送効率化検討委員会（中間報告）

国土交通省、東京都、川崎市、横浜市（財団法人港湾空間高度化環境研究センター）

「コンテナ輸送効率化検討委員会」（平成15年中間報告）より

つまり、インランド・デポを設置し、首都圏市場に供給される輸入商品をそこから通常の地域内物流体制に乗せていく。インランド・デポまでは港湾からトラックによる共同配送を行う。輸出用のものについてはもともとがロットであるから大量輸送体制に乗っており、それは従来通りで良い。

また、コンテナの港湾間移送については横持ちの効率化として港湾間輸送を共同化させると同時に京浜港全体として共同バンプールを設置し、空コンテナの共同管理を行う。そして、港湾間移送についてはトラック以外の輸送モードの活用体制を整備する、というビジョンである。<sup>(12)</sup>

こうしたシステムの詳細については今後、詰めていく必要があるが問題のあり方を明確にすることがこの段階では重要であろう。

#### 4 京浜港の物流の課題

そもそも、京浜港と首都圏あるいは関東圏の市場に対する物流はまったく別のものではあったと言える。高度経済成長期までのわが国経済は原材料や中間財を輸入し、それを加工して完成品として輸出するという形であった。国内消費に対応する消費財は一部を除いて輸入されることはなく、国内生産によるものが国内市場に供給されていた。

そうであるために主要港湾は大経済圏、特に工業地帯に隣接するものであった。輸入された原材料や中間財はそのまま工場に入って完成品が生産される。完成品は国内消費に対応する場合はロットで国内主要な物流拠点（流通センター）に供給される。この場合の流通センター立地は大消費地内ではなく、その周辺の幹線道路沿いに設置される。

また、この工場で生産されたものは工場立地が港湾に近接しているからそのまま港湾に集約されて船舶によって輸出される。一部、内陸部で生産された商品も国内消費に対応するなら大市場の周辺の物流拠点（流通センター）に入り、市場の物流体系に入る。内陸部での生産物で輸出されるものはロットにまとめられ港湾に行くこととなる。

こうした場合、国内物流と輸出・輸入物流は域間輸送というものはさんで存在し、直接には関係しない。このことが過去、国内物流と港湾物流を別物として発展させることとなった。あえて言うなら港湾は国内物流を意識することなく、自らのシステムを形作り、国内物流は港湾との関係は考えなく、整備されてきた。これは行政のインフラ整備（港湾だけでなく道路を含む）や物流行政でもそうであったし、企業もメーカーなら輸出や輸入の国際物流システムと国内物流システムを組織的にも設備的にも別物として行ってきた。運輸についても国内の陸上輸送と海上輸送や港湾物流については法律的に別物であり、実際の企業もこの双方を行うものはまれであった。

ところがここに問題が起こってくる。それは1980年代以降、急速に伸びてきた完成品輸入である。それは消費力の拡大による欧米の高級品の輸入もあるがそれよりも従来、国内で生産されていた最寄品・買回品（衣料・雑貨、食品など）の生産が労働力コストの安いアジアに移行し始め



たことによる。

特に大規模小売業が商社と組んで行う「開発輸入」が行われるようになってきた。自らのブランドで国内市場に対応する商品を自らのスペック（仕様）でアジアで作らせるという形である。このことが価格破壊を生むこととなったために価格による対抗を行うべくメーカーも生産地をアジアに求めてくる。その生産地としては韓国、台湾、シンガポールがあり、その地域での労働力コストが上がると更に安いところを求めて移っていく。現在ではそれが中国であり、ベトナムである。

こうして世界2位の大消費市場である日本に国内販売のための消費財の完成品が持ち込まれてくるのである。これが完成品輸入の増大、海上コンテナ貨物の増大につながって来るのである。

ここから物流上の大きな変化が求められる。国内市場に供給される商品が港湾に到着した場合、それはそのまま国内物流体制に乗せる必要がある。しかし、それまでの体制なら、国際物流と国内物流が別物であったために輸入された商品はいったん、港湾でコンテナ・デポなりインランド・コンテナ・ターミナルを経て集約され、域間の大量輸送によって国内輸送の物流拠点に輸送され、そこから国内物流体系に乗せていき、市場への細かい配送が行われることとなる。

しかし、国内販売を行おうという企業にとって国内物流体系に乗せるまでに2段階、3段階の輸送を行うことは時間的にもコスト的にも許されるものではない。輸入した商品はそのまま港湾から市場における配送センターに持ち込むべきであり、早い段階で国内生産品と輸入品の混載を実現したい。国際物流と国内物流を一体化したシステムを採用したいのである。

そこで港湾に隣接した形で国内物流拠点を設置していき、供給地域に対応した全商品をここに集める。そして、ここから個別の配送を行おうとする。ここに新たな問題が生まれてくる。ひとつは物流業に対する行政の規制が海上輸送、港湾（運送）、鉄道、陸運トラック、各フォワードerごとでそれぞれ別物であったということと道路や港湾の施設などインフラが新たなシステムに対応できない、ということであった。

たとえば、横浜港は東京市場の西南部（大田区、世田谷区、杉並区）などの区部と都下の多摩地区に対しては東京港よりも配送上有利な立地にあるが横浜地区から北に向かう道路がまったく整備されておらず、国道16号線のように慢性的に渋滞する道路が存在するだけである。そうである以上、横浜港が国内物流における拠点として不都合であるということになる。東京港も城南地域に対する配送においては不便である。

つまり、京浜港は首都圏への個別配送の拠点としては交通上の問題と現在の湾岸地域の物流拠点設置の土地不足が大きな問題となるのである。

方向としては港湾と首都圏と周辺部の幹線道路に面したポイントに従来の港湾物流と国内地域市場向けの両方の機能を果たす大型物流拠点を置き、そこを核として港湾からそこへの大量輸送及び共同配送による混載輸送を行い、そこから市場の末端輸送の配送センターに供給するシステムを作っていくべきなのである。<sup>(13)</sup>

今後、この研究会(委員会)ではこうした方向をビジョンとして置き、そのための個別の施策を考え、その実験を行うこととなっている。各WGの実験及び研究の課題としては現在、まだ研究途中であるが次のようなことが上げられている。

(1) 陸上輸送 WG

- イ 京浜港間のコンテナの横持ち輸送に関して複数の陸上運送事業者による共同配送
- ロ 京浜港を含む首都圏全体を視野に入れたインランドデポの設置・活用

(2) 海上輸送 WG

- イ はしけ輸送の可能性の研究とその条件整備
- ロ デリック・バージ、プッシャー・バージ、ランプウエイ・バージの採用検討

(3) 鉄道輸送 WG

- イ 京浜港に関係する鉄道輸送の現状の分析と可能性の検討
- ロ 中距離輸送における鉄道利用の実証実験(効果測定)

この研究はまだ、途中であり、細かい施策の展開については今後の研究を待つこととなるが現時点で必要なことは全体像、つまり、港湾物流と国内物流を統合したトータルなシステムとそのビジョンを明確にしておくことである。それを方向として定め、個別の施策を研究及び実験をすべきというコンセンサスが得られている。

最後にこの委員会の構成を上げておきたい(表-1)。港湾及び陸上輸送の関係者が網羅されている。委員会としては意見の集約が難しい点もあるがこういう範囲の問題である、ということがよくわかる。

なお、この委員会における前提となる問題は平成14年度にこの委員会が発足した時点で多くの資料を元に議論はされているし、現在が中間報告の段階なのでここに上げることができない部分もある。また、多くのデータを使っているがそれは図表では示さず、文中に数字として入れた。それらについては平成15年度の報告書を参照されたい。

表-1 委員会の構成 (参考)

## コンテナ輸送効率化検討委員会 委員名簿

神奈川大学	経済学部教授	中田 信哉
東京海洋大学	海洋工学部助教授	渡邊 豊
筑波大学	社会工学系助教授	岡本 直久
日本貨物鉄道株式会社	本社 国際物流開発室長	川崎 廣志
	関東支社 営業部長	井口 健次
神奈川臨海鉄道株式会社	常務取締役	野田 栄次
東京都トラック協会	海上コンテナ部会長	森澤 大千夫
神奈川県トラック協会	海上コンテナ部会長	藤木 幸二
東京港定航船主会	会長	三澤 豊
横浜船主会	会長	犬塚 研哉
外国船舶協会	専務理事	関根 康
東京港運協会	理事	屋形 一義
川崎港運協会	常務理事	鍵山 武男
横浜港運協会	常務理事	松橋 幸一
国土交通省 関東地方整備局	港湾空港部長	藤田 郁夫
	港湾空港部地域港湾空港調整官	池田 直太
	東京港湾事務所長	佐々木 宏
	京浜港湾事務所長	和田 耕造
国土交通省 関東運輸備局	企画振興部長	篠原 康弘
	鉄道部長	長谷川 修
	自動車交通部長	船曳 義郎
	海事振興部長	泉 友章
東京都港湾局	港湾局参事 (物流企画担当)	新田 洋平
	港湾局計画調整担当部長	滝野 義和
川崎市港湾局	港湾振興部長	三好 友和
	港湾整備部長	梅田 裕史
横浜市港湾局	国際競争力強化担当政策専任部長	増田 文彦
	港湾整備部長	櫻井 文男

## 注

- (1) 1980年と2000年の世界の港湾のコンテナ扱い量のランキングは図-2のようになっている。これを見ると1980年にはニュージャージー港がトップ、ロッテルダム港が2位、香港港が3位であり、神戸港は4位、横浜港は12位、東京港は18位になっている。これが2003年になると1位・香港港、2位・シンガポール港、3位・上海港、4位・深圳港、5位・釜山港、6位・高雄港となり、アジアが上位を占める。日本の港湾は17位・東京港、28位・横浜港、29位・神戸港というように地位が低下している。しか

し、横浜港が扱ひ量で約3倍、東京港が約5倍と伸びてはいる。

図-2 世界の港湾のコンテナ扱ひ量推移

(単位：千TEU)

1980年			2003年			2004年	
	港名	取扱量		港名	取扱量	取扱量	
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1(1)	香港	20,100	21,932	
2	ロッテルダム	1,901	2(2)	シンガポール	18,100	20,620	
3	香港	1,465	3(4)	上海	11,280	14,554	
4	神戸	1,456	4(6)	深圳	10,610	13,650	
5	高雄	979	5(3)	釜山	10,367	11,430	
6	シンガポール	917	6(5)	高雄	8,840	9,700	
7	サンファン	852	7(8)	ロサンゼルス	7,180	—	
8	ロングビーチ	825	8(7)	ロッテルダム	7,100	8,200	
9	ハンブルク	783	9(9)	ハンブルク	6,138	—	
10	オークランド	782	10(10)	アントワープ	5,445	6,000	
⋮			⋮				
12	横浜	722	⋮				
⋮			⋮				
16	釜山	634	⋮				
⋮			⋮				
18	東京	632	⋮				
⋮			⋮				
⋮			⋮				
⋮			⋮				
46	名古屋	206	⋮				

※は、31位以下のため、具体的順位は不明  
( )内は2002年の順位

日本の4港については  
2004年上半期の数値

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK (1980年及び2002年)  
March 2004 Containerisation International (2003年)  
SHIPPING GUIDE (2004年)

注1) 名古屋港のコンテナ取扱量は、港湾局計画課調べ  
注2) 神戸港のコンテナ取扱量は、2002年の数字

(国土交通省まとめ)

- (2) 日本におけるチェーン・ストアの各店舗への商品供給はメーカー（生産者）の国内向けの商品供給を基本とした物流システムによってチェーン・ストアの商品センターへ納品され、そこから各店舗へ搬入される。しかし、外国生産の輸入品、開発輸入品については港湾へ陸揚げされ、そこでいったん、集積保管され、そこから商品センターに納品される形とならなければならない。商品センターにおいて統合されねばそれぞれ別ルートによって店舗へ搬入されることとなって非効率である。ただ、商品センターまでが別ルートになること、商品センターは店舗への配送効率面から言って内陸に設置されることなどからサプライチェーン・マネジメント（SCM）の面から問題となっていた。商品センターを港湾に隣接するなら早い段階でそれぞれのルートが統合され、効率的になるはずである。ただし、そのためには国内物流ルートの改編も必要となる。
- (3) かつて、運輸政策審議会（当時の運輸省）で隣の席におられた某大手チェーン・ストアの会長（故人）と話したことがあり、この会長はアジアにおける開発輸入品の日本の自社店舗への供給について次の三つの方法を考えておられるということであった。
- イ 川崎港にすべて陸揚げし、ここに国内配送用の集約商品センターを設置し、そこから陸上輸送で全国の商品センターに搬送していく
- ロ 川崎港にすべて陸揚げし、日本の各地（5か所程度）の港湾にフィーダー輸送をして移送を行い、こ

のフィーダー港からその地域の商品センターに搬入する

ハ 国内に3か所の陸揚港を設定し（川崎、福岡、神戸といった形）、そこにアジアからの輸入品を直接輸送させ、ここから西日本、関西・中部、関東・東北の配送体制に乗せていく

これについて研究したいので相談に乗ってほしい、といわれたが会長は病気で他界され、そのままになっている。しかし、多くの企業がこういうことを考えているはずである。

- (4) 日本の各地の港湾はそのほとんどが新たな施策が提示されるとそれに乗りたいとして行動を起こす。「コンテナ埠頭」「FAZ（輸入促進地域）指定」「テクノスーパーライナー（TSL）寄港地」の機能をそろえようとした。これを3種の神器などと呼んだものだが日本では各地に置かれた港湾がそろって同じような機能を持つとする。コンテナ港の集約が必要だといわれ、2004年のスーパー中核港湾指定はその方向ではあるが空港と同じように日本ではこうした面では地方の政治力が強く、同じような港湾が各地に設置され、パイの奪い合いが起こっている。地方空港と同じようにその多くが赤字になっている。
- (5) アジアの各主要港湾においてはトランシップ（通過輸送 港湾に到着したコンテナ貨物が内陸に上げられ、陸上輸送されることなくそのまま積み換えて海上輸送されるもの—非直行）が多くを占めている。例えば釜山港では4割がトランシップだという。つまり、積み換え港として多くの貨物を扱っているのである。しかし、日本の港湾はトランシップは少なく、そのまま陸上輸送との結合が行われているのである。そこで陸上輸送との有機的結合のために港湾の後背地に多くの物流施設の集積が必要となる。
- (6) 各年のコンテナ取扱量は国土交通省の発表数値であり、平成15年は国土交通省港湾局の速報値、その他である。横持ちについては「平成15年度 コンテナ効率化検討調査」（関東地方整備局）より、となっている。
- (7) 関東地方整備局HPおよび「京浜臨海部幹線道路検討会議（第3回）」の資料をもとに委員会が作成した図から読み取ったものである。
- (8) 「平成15年度 コンテナ貨物流動調査報告書」（国土交通省港湾局）および各年の「国際輸送ハンドブック」（国土交通省）から見たものであるが委員会では「日本の輸出入貨物が海外でトランシップされる率（非直行率）が増加、アジアでの新航路開設増加により、相対的に京浜港の国際競争率が低下」としている。
- (9) 「平成15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（国土交通省）から見たものである。全国値でも96%がトラック輸送となっている。
- (10) もともと、当委員会はこの京浜港間の連携を目的として設置されたのであり、各港湾の代表者が委員となっているが「どのような連携を行うか」ということについては委員会の検討課題だとされていた。
- (11) この数字はきわめて曖昧な形であるがこれまでこうした調査はされておらず、この委員会においてヒアリングを行って作ったデータである。したがって、不明が多い。
- (12) これは3WGの中間報告をまとめたものであり、全体の方向性として「国内コンテナ輸送の効率化により京浜港へのコンテナの集荷をはかるとともに、増加するコンテナへ対応すべく、京浜港内のコンテナの輸送の効率化及び関連する施策の展開を図る」としている。
- (13) 一昨年度の川崎港のビジョン作成で「ロジスティクス・パーク構想」というものがあった。川崎には港湾に隣接して工場移転によって生じた広大な跡地がある。これを使って京浜港全体及び首都圏全体に対する総合的物流拠点をつくろうというものである。十分なるニーズがあると考え、川崎港のスーパー中核港湾指定の申請にはこれが組み込まれているはずである。