

21世紀国際貿易港湾発展の研究（二）

田 育 誠

はじめに

「21世紀国際貿易港湾発展の研究」シリーズ論文は十回に分け発表する。

第一回目 21世紀ヨーロッパ国際貿易港湾発展の研究

第二回目 21世紀アメリカ国際貿易港湾発展の研究

第三回目 21世紀カナダ・オーストラリア・ロシア国際貿易港湾発展の研究

第四回目 21世紀ブラジル・インド・韓国国際貿易港湾発展の研究

第五回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究

第六回目 21世紀シンガポール・台湾・香港国際貿易港湾発展の研究

第七回目 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究

第八回目 21世紀中国大連・營口・唐山国際貿易港湾発展の研究

第九回目 21世紀天津・青島・連雲港国際貿易港湾発展の研究

第十回目 21世紀広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究

本論文は21世紀アメリカの国際貿易港湾の発展について論述する。

1. アメリカ産業経済貿易発展の概説

（1）アメリカの経済貿易概況

アメリカの国内総生産(GDP)は2007年13兆8413億ドル、2008年14兆2646億ドルで、経済成長率は1.1%、外貨準備高は2007年595億2430万ドルで、世界第九位である。

2007年の輸出額は1兆16317億8300万ドル、輸入額は1兆9532億9700万ドルである。輸出量は国民総生産の約10%を占め、産業製品とトウモロコシを中心とした食料品が輸出のほとんどを占めている。主要な輸入品は石油、機械、輸送機械、燃料、コーヒー、ダイヤモンドである。主要工業製品は航空機、機械、鉄鋼、自動車、コンピューター、化学製品、船舶、宇宙船などであり、主要農産物物は小麦、トウモロコシ、コメ、大麦、綿花、畜産物などである。

アメリカには十大都市経済圏（ニューヨーク都市経済圏、ロサンゼルス都市経済圏、シカゴ都市経済圏、サンフランシスコ都市経済圏、フィラデルフィア都市経済圏、デトロイト都市経済圏、ボストン都市経済圏、ワシントンDC都市経済圏、ダラス都市経済圏、ヒューストン都市経済圏）がある。

（2）アメリカの産業概況

アメリカ産業の分布は、航空機、宇宙産業、造船産業、工場ハイテク産業などが両海岸に、鉱山業、鉄鋼産業、自動車産業が北部の五大湖地域に、農産物加工、農業機械産業が内陸中西部に、そして石油化学機械、宇宙開発産業が南海岸に集中している。

そのほかにも、高度な集積地域が北東部（東海岸）のボストンにある。128号線とインター

ステート495号線に近いこの地域は、コンピューターと電子装置に専門化している。またノース・カロライナ州のリサーチトライアングルでは生物工業製品を生産している。

先端技術産業にとっては近隣の大学がとくに重要な役割を果たす。それらは熟練した科学者や技術者ばかりではなく、科学情報や研究のプログラムを提供してくれる。ボストンのハイテク地帯の近くの三つの有名大学（マサチューセッツ工科大学、ハーバード大学、ボストン大学）は、ハイテク産業の形成に重要な役割を演じている。

同じように、西海岸の工場革命の発祥地シリコンバレーの発展にとって、三つの名門大学（スタンフォード大学、カリフォルニア大学（バークリー校など九校ある）、カリフォルニア工科大学）は大変重要な役割を果たしている。アメリカの工業センター都市としては、西海岸では北からシアトル、ポートランド、サンフランシスコ、サンホゼ、ロサンゼルス、サンディエゴなど、東海岸では北からボストン、ニューヨーク、フィラデルフィア、ボルティモア、ワシントンなど、南海岸ではヒューストン、ニューオーリンズなどがある。五大湖地域ではダールス、ミルウォーキー、シカゴ、デイトロイトなどがある。

重要な港湾産業都市としては、西海岸では北からシアトル、ポートランド、タコマ、サンフランシスコ、ロサンゼルス、サンディエゴなど、東海岸では北からボストン、ニューヨーク、ノーフォーク、チャールストン、マイアミなど、南海岸ではルヴィストン、ニューオーリンズ、モービルなどがある。五大湖地域ではダールス、ミルウォーキー、シカゴなど、アラスカではアンカレジがある。

2007年のアメリカの粗鋼生産量は98181千トンで世界第三位である。ちなみに同年の第一位は中国で489241千トン、第二位は日本で120196千トンであった。

アメリカの自動車生産台数は10781千台で、日本（11596千台）に次ぎ、世界第二位である。

2009年第一四半期のアメリカの自動車販売台数は中国に次ぎ世界第二位である。

アメリカの航空宇宙工業の売上高は1531.43億ドルで、うち航空工業のみで863.14億ドルを占める。

（3） 在米日系製造業の概況

操業中の日系製造工業は2043工場となっている。これら工場の分布は、全米50州中ノースダコタ州とアイダホ州を除く48州とプエルトリコに及んでいる。

地域別に立地状況を見ると、オハイオ、イリノイ、ミシガンなどが含まれる中西部北東地域に最も多くの531工場（全体の26.0%）が立地し、以下多い順に太平洋岸地域476工場（23.3%）、そのうちカリフォルニア州には最多の342工場）、大西洋岸南部地域313工場（15.3%）、南東地域228工場（11.2%）となっている。

州別に立地状況をみると、最も多く立地するのはカリフォルニア州で342工場、以下オハイオ州183工場、イリノイ州121工場、ジョージア州107工場、インディアナ州104工場、ミシガン州101工場、ケンタッキー州100工場となっている。

北米における日系自動車メーカーの生産拠点は次のとおりである。

①トヨタ：ケンタッキー州ジュージタウン市、カリフォルニア州NUMMI、カリフォルニア州TABC、ミズーリ州など、②ホンダ：オハイオ州メアリズヒル市、オハイオ州アンナ町、オハイオ州イーストリバティエー町など、③日産：テネシー州スマーナ市、④マツダ：ミシガン州フラットロック市、⑤三菱：イリノイ州ブルーミントンノーマン市、⑥富士重工：インディアナ州ラフット市

2. アメリカ国際貿易港湾発展の概説

アメリカの港湾は、西海岸、東海岸、南海岸、北部の五大湖地域に位置し、またミシシッピ

川に分布している国際貿易港は多く、海上貿易に便利である。

アメリカの港湾のうちで2003年の貨物取扱量が、600万トン以上の港湾は70港ある。また1千万トン以上の港湾は52港、6千万トン以上は9港、1億トン以上は3港である。2003年の貨物取扱量を見ると、サウスルイジアナ港（南海岸）1.98825億トン（第1位）、ヒューストン港（南海岸）1.909億トン（第2位）、ニューヨーク（NYとNJ）港1.459億トン（第3位）である。またボーモント港の貨物取扱量は0.875億トン、ニューオーリンズ港は0.838億トンである^①。

2005年で見ると、貨物取扱量が1億トン以上の港湾は4港ある。第1位のサウスルイジアナ港は2.204億トン（世界第8位）、第2位のヒューストン港は1.954億トン（同第10位）、第3位のロサンゼルス港は1.690億トン（同第15位）、第4位のロングビーチ港は1.601億トン（同第18位）、第5位のNY/NJ港は0.848億トン（同第39位）である。

2003年におけるアメリカの主要コンテナ港湾12港のコンテナ取扱量を見ると、ロサンゼルス港7178940TEU（第1位）、ロングビーチ港4658124TEU（第2位）、ニューヨーク・ニュージャージ港414500TEU（第3位）、オークランド港1923136TEU（第4位）、タコマ港1738068TEU（第5位）、チャールストン港169846TEU（第6位）、ヴァージニアポートオーソリティー港1646279TEU（第7位）、サバンナ港1521296TEU（第8位）、ミアハル港1486465TEU（第9位）、ヒューストン港1209725TEU（第10位）、マイアミ港1041483TEU（第11位）、ジャクソンビル港692422TEU（第12位）である^②。

2005年で見ると、コンテナ取扱量の第1位はロサンゼルス港7485千TEU（世界第10位）、第2位はロングビーチ港6710千TEU（同第11位）、第3位はニューヨーク・ニュージャージ港4793千TEU（同第17位）、第4位はオークランド港2274千TEU（同第35位）である。

・米国におけるコンテナ荷役オペレーション

日本との関わりの深い米国西岸のターミナル事情を見ると、この10年では、アジア・北米間貨物の大幅増、港湾テロの脅威、周辺地域の交通渋滞環境課題の深刻化、ITシステム導入などがある。

アジアからの米国中・東部行きコンテナの多くは、西岸ターミナルで陸揚げされ列車に積み替えられる。近年の大幅な貨物量増加は列車輸送費に左右されると言っても過言ではない。

2014年に予定されているパナマ運河の拡張により、超大型コンテナ船が太平洋側からガルフ海岸さらには北米東岸へと向かうことになる。最近、これを見越した新港湾建設が米国南部・東部で始まっている。

・パナマ運河の拡張

現在、パナマ運河の拡張工事が総工費52.5億ドルで2014年完成を目指して進められており、これにより現通行量の3倍のコンテナを通過させることができる。アジア・米国東岸・ガルフ海岸向けコンテナは北米西岸でレールカーに積み替えられることなく超大型コンテナ船（新パナマックス船12000TEU級）による直接輸送が実現でき、輸送コスト低減が図られる。これにより西岸ターミナルや鉄道会社はアジアからの輸入コンテナのシェアを失うことにもなるが、将来的にはコンテナ数量は確実に増加するとの楽観論もささやかれている。

・アメリカは大中型国際貿易港が多く、また海岸商業都市、海岸観光都市やリゾート地も多い。

・サウスルイジアナ港とヒューストン港はともに南海岸に位置する。特にサウスルイジアナ港はミシシッピ川デルタに位置している。両港はアメリカ南部の大農業生産地、エネルギー生産地、工業生産地に位置しているため、両港の港湾貨物取扱量は全米の第1位と第2位となっている。

・マイアミ (MIAMI) 港はアメリカ市民も憧れる世界有数のリゾート都市で、一般にマイアミの名称で親しまれている。マイアミ港は二つの街に分かれている。白い砂浜にモダンなホテルが建ち並ぶのはマイアミ・ビーチ市で、一方、マイアミ市は金融、ハイテク産業をリードする経済都市の色彩が強い。

・サンフランシスコはカリフォルニア州中央部の太平洋岸に位置し、新潟市とほぼ同じ北緯約38°にある。三方を海に囲まれた半島の北端を占め、起伏に富み、40もの丘がある。

1936年のベイブリッジ、翌37年のゴールデンゲートブリッジの完成により、観光、金融、海運の面で一段と活況を呈した。世界でもっとも美しい橋と言われるゴールデンゲートブリッジは、全長約2800m、海面から橋桁までの高さは約67mである。

サンフランシスコは、学術・文化の中心地でもある。また、サンフランシスコ南方のサンタクララ郡（通称シリコンバレー）を中心に発達した半導体、電子工業などは、世界の先進技術商業の分野で主導的な役割を果たしている。サンフランシスコ湾は、毎年約8000余隻の商船が入港する。年間総貨物取扱量は5000万トン余で、輸出は、工業製品、石油製品、穀物、果物などで、輸入は石油、綿、コーヒーなどである。

3. アメリカ主要国際貿易港湾の発展

アメリカ西海岸に位置する港湾には、南はサンディエゴから北はシアトルまで29の港が存在している。2000年の統計をみると309億ドルの取引高を記録している。これは、1980年対比で400%増という著しい増加であり、全米の海上輸送貨物の2分の1を占める。2001年の取扱総量は253百万トンで、コンテナ個数換算では1010万TEUにのぼる。

米国通税統計サービスJOC-PIERSのデータを基にした調査結果では、東西岸の揚げ地比率は、

2004年には西岸76.6%、東岸22.5%だったものが、2008年には西岸71.3%、東岸27%に変化し、西岸偏重だったコンテナの流れに若干の異変が生じている。

2014年に完工を予定しているパナマ運河拡張工事により、1万2000TEU級のコンテナ船が航行可能になる。これにより、北米西岸揚げ貨物の25%が、メキシコや北米東岸に向かうとの予測もされている^③。

コンテナ貨物をみると、西海岸取扱貨物がカリフォルニア州に集中している。LA・LB港（ロサンゼルス・ロングビーチ、ロサンゼルス市の『一市両港』という。）で約7割を占めており、これにオークランド港を加えた3港で4分の3以上を占める。ちなみにLA・LB港に入港した貨物の4割は地元消費で、残りの6割は鉄道やトラック輸送により東へ向かっている。また、米国穀物輸出の4分の1はコンテナによる食品貿易の65%を占める。UCバークレーが実施した調査によれば、「西岸港湾は全米バースでは400万人分もの仕事創造に関っている」とされる。

西海岸の玄関口としてのロサンゼルス港・ロングビーチ港の主要な輸出品は航空機、石油製品、綿花、ゴム、及びその他の工業製品で、輸入は鉄鋼、材木、コーヒーその他の原料である。

ロングビーチ港とロサンゼルス港における2007年のコンテナ取扱量は、前年比0.6%減の1566万7503TEUと微減だった。LA港が同1.4%減の835万5038 TEUで、LB港が同0.3%増の731万2465 TEUであった^④。2006年の貨物取扱量は2.6796億トンである。

米国最大のゲートウェーであるロサンゼルスとロングビーチの両港の貨物受け入れキャパシティが限界点に近づきつつあるとされる。ある関係者は「基本的な対策が取られなければ2010年にはオーバーキャパシティになる」と予想する。2004年の両港の混乱は、港湾労働者の不足に拠るところが大きいことは確かである。しかし、ロサンゼルス/ロングビーチ地区では港湾だけでなく鉄道や道路も含めたあらゆる物流インフラの機能強化が急務という声も根強い。輸

送ルートが多様化によるリスクヘッジを狙い荷主は、PNW経由の輸送増を目論んでいる。こうした増加に対応するため、タコマやシアトルなどPNW港を中心に、北米西岸各港はターミナル能力の強化を進めており、「LA・LBから貨物が流れてきても受け入れることは十分可能」との自信を見せている。

①ロサンゼルス港

ロサンゼルス港はロサンゼルス市内から南へ32kmの地点に位置する。ロサンゼルス市のサンペドロ湾で全米の二大港に隣接する。左側はロサンゼルス港、右側はロングビーチ港でいわゆる「一市二港」。あたかも「二兄弟港」のようである。

ロサンゼルス港の港区面積は30 k m²、陸域面積は17 k m²、埠頭岸線総長は69km、水深は2ー18m、八つのコンテナターミナルがあり、2006年のコンテナ取扱量は847万TEU（全米第1位。世界第10位）である。2007年の取扱量は、8.6百万TEU、バース数／バース全長は30／9950m、総面積は680 ha、岸壁クレーン数は71、ターミナル数は7である。

ロサンゼルス港は米国一のコンテナ港であり、総貨物取扱量は全米第2位まで成長した。ロサンゼルス港とロングビーチ港の総貨物取扱量を合計すると全米一となる。

ロサンゼルス税関区では、年間3000億ドル以上の税収を計上する程となり、後背地の巨大な消費マーケットを支えている。

この「二兄弟港」で2006年においては2500万TEU以上の貨物を取り扱い、その取扱量は世界第五位で、これは米国内のコンテナ輸入取引の40%強に相当する。

同港はまた世界の主要港の一つであり、他の先進諸港とともに世界経済を支える海上運送の需要の高まりに対応すべく、最先端の港湾開発に取り組んでいる。2004年には世界最大の単独管理型の複合ターミナルピア400が完成した。

ロサンゼルス・ロングビーチ両港からロサンゼルスのダウンタウンまで専用鉄道と6車線道

路を開設する国家的プロジェクトは、両港を結ぶ20マイルの回廊であり、内陸向け貨物を専用鉄道で一気に内陸へ運ぶものである。

アジアからの荷動きが拡大している現在西海岸の南部に位置するロサンゼルス港の地理的優位性はますます増大している。

港湾インフラを見ると、270のバース、76基のクレーンを備え、2006年には16.15mの大深度バースが12バース整備されて大型船の入港が可能となった。

こうした大量の貨物の移動を支えているのがコンテナから鉄道への円滑なオンドックレール方式で、2005年には輸入コンテナの24.5%が4本のオンドックレールを経由して国内各所に輸送された。

ロサンゼルス港は西海岸最大のクルーズ港であり、貨物輸送以外の面でも際立っている。同港は西海岸最大級の旅客専門ターミナル「ワールドクルーズセンター」を擁する旅客船ターミナルでもある。12のクルーズ船社が利用し、年間100万人強がここから世界各地へ旅立っている。その他商業施設の整備など、ウォーターフロントの景観整備やレジャー施設にも力を入れている。

ロサンゼルス港は1973年に米国の港湾で初めて港湾局内に環境部を創設したが、歴史的に見ても港湾の環境対策に積極的に取り組んでいる。ロサンゼルス港は全米一のコンテナ港である。コンテナ取扱量を見ると、2001年5183511TEU（世界第7位）。2002年61805613TEU（同第8位）。2003年7180000TEU（同第7位）。2004年7234900TEU（同第8位）。2005年7480000TEU（同第10位）。2006年8469353TEU（同第10位）。しかしながら2007年及び2008年は世界第10位以内に入らなかった。ちなみに、2007年の世界第10位は中国の青島港9462000TEU。2008年の世界第10位も中国の青島港10320000TEUである。

米国最大のコンテナ港ロサンゼルス港の2008年のコンテナ取扱量は前年比で6%減の784万9985TEUで、2005年以来の数字となった。うち、輸入（実入り）が同6.2%減の413万8590TEU、

輸出（実入り）が同10.9%増の178万2502TEUであった。2008年12月は低迷の度合いを強め、前年同月比15.2%減の56万1033TEUで、うち、輸入（実入り）が同12.8%減の29万6443TEU、輸出（実入り）が同25.9%減の910万9705TEUと大幅に減少している。

②ロングビーチ港

ロングビーチ港は世界有数の港であり、バース数／バース全長は22／8400m、総面積は540ha、岸壁クレーン数は73、ターミナル数は6である。新時代の輸送に向け準備も万端の状況となっている。アラメダ・コリドー鉄道が開通し、内陸部への複合輸送がより迅速になった。また、初のメガターミナルも完成した。300エーカーを超える広さのこのターミナルには、世界最大のガントリークレーンが設置されている。さらに今後増加が予想される貨物の取り扱いについても積極的に取り組み、新たな4つのメガターミナル建設を含めた港湾施設設備にこれからの10年間で約20億ドルを投資していく計画がある。

ロングビーチ港専用ターミナルピアはBNSF鉄道・UP鉄道の温ドックレイルオペレーションにより、シカゴ・ニューヨーク・北米東部・南部等の都市へ迅速に安定したサービスを提供する。ロングビーチ港は物流、環境保全のパイオニアである。グリーンポートを宣言し、大気汚染防止を優先課題に挙げ、環境問題に積極的に取り組んでいる。

ロングビーチ港では、2005年から「グリーンポートポリシー」を挙げ、環境にやさしい港づくりを進めており、港による環境への悪影響を防ぐことで、地域住民を守り他港との差別化を図るとともに、先進技術の活用で技術可能な港湾運営を目指している。地域住民への啓発、地域社会への積極的な計画を進めている。

こうしたグリーンポートポリシーは、生態系保護、大気、水質、土壌、地域社会との共生、持続可能性の6つの基本原則で構成されている。同港によると、船舶やトラック、列車、ハンドリング機械などから1日当たり窒素酸化物（NOx）

48トン、粒子状物質（PM）2.5トンが排出されているという。貨物取扱量が増加すると、こうした汚染物質排出量の押さえ込みが避けられない課題となっている。

ロングビーチ港の2007年の取扱量は7.3百万TEU、そして2008年コンテナ取扱量は前年比11.3%減の648万7816TEUと2けたの減少となり、ここ20年間で最大の下げ幅を記録した。このうち、輸入（実入り）が同13.9%減の318万9363TEU、輸出（実入り）が同7.2%増の168万7051TEU、空コンが同20.8%減の161万1402TEUであった。

2008年12月のコンテナ取扱量は、前年同月比25.3%%減の42万9946TEUで、2005年2月以来、3年10カ月間で最も低い数字となった。うち輸入（実入り）が同26.9%減の20万50引TEU、輸入（実入り）が同34.2%減の9万4009TEU、空コンが同13.8%減の13万906TEUであった。

同港は、2007年は国内住宅市場の不振を受け、家具などの輸入が低迷のなかで健闘したが、2008年に入り衣類、おもちゃ、電気製品など輸入の全品目が減少し、夏過ぎからは2年近く成長を続けてきた輸出も世界的な経済悪化により低下、減少に転じた。

同港は2009年第一四半期も不調が続き取扱量が15－30%減少すると見ており、通年でも2007年の前年比1.3%減、2008年の6%減から3年連続で前年割れを予測している。

③オークランド港

オークランド港の2008年第一四半期のコンテナ取扱量は前年比6.4%減の223万6244TEUで、2004年以来の低い数字となった。このうち、輸入（実入り）が同104%減の79万6906TEU、輸出（実入り）が同0.3%増の91万2480TEUだった。

2008年12月の実績は、前年同月比13%減の16万6964TEU、うち輸入（実入り）が15.7%減の5万7207TEU、輸出（実入り）が同16.3%減の6万3732TEUであった。

オークランド港の2008年のコンテナ取扱量は、前年同期比15.7%減の45万9865TEUと下げ幅を

10%台にとどめた。うち輸入（実入り）が同19.3%減の15万2409TEU、輸出（実入り）が同11.1%減の21万331TEUとロサンゼルス／ロングビーチ港に比べれば減少幅は小さいものの、依然として2ケタの減少を続けている。

2009年3月の実績は、前年同月比4.7%減の16万9816TEUであった。

④ポートランド港

ポートランド港の2003年の総貨物取扱量は2679.6万トンであった。鉄道網整備などを推進して、2009年は27万TEUを目指している。米国オレゴン州ポートランド港湾局においては、穀物をはじめとするオレゴン州産の農産物を主とした輸出が10年前には全体の80%を占めていたが、北米向け貨物に伴い輸入が増加し、ホンダ、トヨタが利用する自動車港であることもあって、近年では輸出入の割合が1：2：1まで接近している。

2007年のコンテナ取扱量は前年比21%増の26万TEUで、2006年に引き続き2ケタの伸びとなった。2004年に川崎汽船、Hyundai Merchant Marine（韓国）がサービスを相次いで休止したためコンテナ取扱量が急減したが、ポストパナマックス型ガントリークレーンの追加や鉄道拡充などインフラ整備を継続したことが奏功して、2008年7月には川崎汽船が極東／北米航路でサービスを再開し、東京、神戸、名古屋を結んだ。2008年は27万TEUを目指す国内経済低迷により微減する見通しである。

このほか、2010年までにコロンビア川からつながる水路を完成させるとともに、内陸仕向け地への鉄道輸送網も拡充する。

ポートランド港の2008年のコンテナ取扱量は前年比6.4%減の24万5459TEUで、20－30%の伸びで拡大を続けた過去2年から再び減少に転じた。

このうち輸入（実入り）が同3.5%減の10万7616TEU、輸出（実入り）が同8.5%減の13万7843TEUだった。

総貨物取扱量は1410万9433トンで前年から

2.3%減少した。主要品目である穀物は0.1%減の441万477トン。自動車取扱台数は40万7803台で昨年より9.2%減少した。

ポートランド港の2009年第一四半期のコンテナ取扱量は前年同期比25.8%減の4万8634TEUと大幅な落ち込みを示した。うち輸出が21.3%減の2万8921TEU、輸入が同31.6%減の1万9713TEUだった。期中の寄港回数が前年同期から34.6%下回る136回、主要ベースの総貨物取扱量も同37.9%減の244万6829トンと激減した。

⑤タコマ港

タコマ港の2003年の総貨物取扱量は22966.6万トンで、2007年の総貨物取扱量は1956.4万トンである。タコマ港は若い港であるが近年の発展は著しく、注目されており、全米NO.1港湾の更なる拡張計画といわれている。タコマ港は米国の専門誌の読者投票によって、全米で「ベストの港湾」とのお墨付きを得ている。

これは、信頼性、生産性の高さ、コスト効率などが高く評価された結果であるが、受賞について同港のファレル局長は「タコマ港はインターモーダル・ゲートウェイとなることを目指して様々な施策を展開してきた。そのゴールに向けてターミナルおよびオンドック・インターモーダル・ヤードがどのようにあるべきかについて十二分に認識し、つねにユーザーの視点やニーズを踏まえて、需要予測、インフラ整備、技術的問題も含む港湾全体の枠組みの構築などを行ってきた。今回の受賞は、北米におけるオンドック・インターモーダル・ヤードのバイオニアとして、最新鋭のオペレーション・システムなど一連の施策が的を射ていたことを明瞭に証明するものである。きわめて好調に推移している取扱実績にもそのことは表れている。1998年から2005年までの間で、タコマ港のコンテナ取扱量は新規ユーザーを1社も加えることなく52%増という極めて高い伸びを記録することができた。2005年は、タコマ港が更なる拡大、発展を遂げる新たな一歩を踏み出す記念すべき年となった」と語っている。

タコマ港が伝統的に有している強みとしては、①広大な開発用地に恵まれていること、②深水港として超大型船への対応が可能なこと、③BNFSおよびUPという西部二大鉄道の乗り入れや高速道路網、船室輸送ネットワーク（シアトル・タコマ国際空港が至近距離にある）など、交通の要所として立地面で優位性を持つことの3点を挙げることができる。

全体で約320haのタコマ港の用地は全て自由貿易地域に指定されている。また、港湾区域内外の所有地には、1-80haまでの幅広い単位に分割可能な産業団地が存在するほかに、南に約21kmの地点には区画整理された120ha規模のフレデリクソン産業域があり製造業ならびに重工業向けに分譲を行っている。

また、タコマ港は2000年11月までにブレア水路の浚渫を完了させた。現在、ブレア水路は-15.5mの水深を確保し、超大型コンテナ船の航行に支障はない。タコマ港ではさらなるブレア水路の拡幅および改修工事を計画している。

総延長約4.3 kmに及ぶブレア水路は、主要ターミナルが集中するタコマ港の心臓部とも言えるエリアである。同水路の最も狭い箇所は108 mで、平均幅で約200 mである、それを248 mに拡幅すると同時に、ブレア水路の最奥部ターニング・ベイソンの直径を457 m増大させて、超大型コンテナ船の旋回を安定的に行えるようにする計画である。

北米で最良のインターモーダル・ゲートラインを目指すタコマ港の強みは、様々な条件に対応可能な豊富な開発用地を擁していることにある。そして、いま世界の関係者が熱い視線を注いでいるのがイースト・ブルテ地区である。

順調に行けば2011年頃にもオープンが見込まれるターミナル完成は、タコマ港の地位を跳躍的に高める決定的な契機になるだろう。

今年就航20周年を迎えたマースクシーランドに対してタコマ港が贈呈した記念の額に刻まれた文字の一節がある。そのフレーズはタコマ港寄港の各船会社と手を携えて着実に発展を遂げてきた同港の「これまで」と、「これから」の

輝かしい将来を端的に示すものともいえよう。

タコマ港の2009年第一四半期のコンテナ取扱量は前年同期比23.6%減の32万9274TEUと未だ低調ではあるものの明るい兆しがみとれる。

⑥シアトル港

シアトルは、ワシントン州の北西部にある米国北西部最大の都市である。太平洋およびカナダの南国境からはそれぞれ約230km離れ、西はピュージェット港、東はワシントン湖、北はユニオン湖、グリーン湖等、内海、大小の湖、河川に囲まれた水郷都市である。

1916年に設立された航空機製造会社ボーイング社は世界最大の規模となり、航空機産業の主生産地となっている。日本をはじめ、アジアおよびアラスカとの交通貿易の拠点として、シアトル港と隣接するタコマ港を合わせると、コンテナ取扱量は全米第2位である。豊かな林産資源を利用した木材、製紙、パルプ工業が盛んである。マイクロソフト社をはじめとするコンピューター関連、計測機などのハイテク産業の発達が著しい。また造船産業も発達している。

アメリカ太平洋北部の工業・文化・先端技術の中心地であり、シアトル港は主要な国際貿易港である。海外進出企業を数多く生み出しているビジネスが極めて活発な都市である。

1960年代には西海岸最大のコンテナカーゴ取扱港であったが、現在では全米第8位のコンテナ取扱量を誇る港である。港湾部門の年間収益は、マリンカーゴ、商業用漁船、クルーズ、土地リースなど合わせて25億ドル（約2750億円）にも達する。

①コンテナターミナル：コンテナターミナルの面積は515エーカーあり、30の定期便、16のバース、26台のコンテナクレーンが設置されている。2004年のコンテナ取扱量は179万TEU、2005年は200万TEUを超え、5年以内に300万TEUに達する見込みである。現在では中国がシアトル港の1番の貿易相手であり、日本がそれに続いている^⑧。シアトル港の2003年における貿易相手のトップ15はすべてアジアの港である^⑨。

シアトル港はターミナル30をクルーズターミナルに変更し、ターミナル37が46に吸収されたことから現在ターミナル5、18、25、46の4つの主要なターミナルがある。ターミナルから州間高速道路の1-5、1-90までは5-10分の至近距離にあり、Burlington Northern Santa Fe鉄道（BNSF）及びUnion Pacific鉄道の2本の鉄道が乗り入れている。

シアトルの都心から1マイル（1.6km）南西にあるターミナル18はシアトル港最大のコンテナターミナルである。総工費3億円を投入して、1995年に拡張計画がスタートし、2002年4月に工事が完了した。その結果、ターミナル面積が倍増し、コンテナと段積み列車（DST）58車両の作業ヤードと同58車両の保管ヤードを備えた複合一貫輸送ヤードが建設された。

②クルーズターミナル：近年アラスカクルーズ産業に大きな力を注いでいる。1999年にはシアトルをベースとするクルーズ船は年間6回の就船で、乗客は6600人であったが、2002年には75就船（24万人）、2003年には99就船（35万人）、2004年は150就船（56万人）に達し、2004年の経済効果は2億800万ドル（約230億円）であった。

シアトル港はクルーズターミナルとして2つのターミナルを持っている。1つは2001年に完成したベルストリートピアクルーズターミナル（68000平方フィート）で、シアトル港の中心に位置するピア66にある。周辺にはワールド・トレード・センターや国際会議場、レストラン、ホテルなどが建ち並び、またシアトルの観光名所であるパイクスプレイスマーケットも徒歩圏にある。2003年に完成したターミナル30は、1650万ドル（約18億円）を投入してつくられたターミナルでダウンタウンの南端に位置し、95000平方フィートあり、2隻のクルーズ船が同時に着岸できる。

神戸市とシアトル市は1957年10月に姉妹都市提携を結んだ。神戸港とシアトル港間の貨物取扱量は、2003年統計において、479129トンである。神戸港の貨物を取り扱うアメリカの港の中

で第6位とそれほどの量ではない。しかしながら、神戸港からシアトル港への主要な輸出品目は機械関連品であり、シアトル港は日本の付加価値の高い機械製品等を輸入する港として主要な位置を占めており、神戸港と密接な関係を築いている。今後とも姉妹港の協力が、両港の発展に繋がることを期待したい。

シアトル港の2008年のコンテナ取扱量は前年比13.6%減の170万4492TEUと2ケタの落ち込みをみせた。うち、輸入（実入り）が同18%減の66万4472TEU、輸出（実入り）も同13.7%減の43万4546TEUと不調であった。

2008年12月の実績を見ると、前年同月比27.6%減の11万2135TEUと大きく落ち込んでいる。このうち輸入（実入り）が同28.4%減の4万3127TEU、輸出（実入り）が同48.9%減の2万3931TEUと伸び率、本数ともに2008年で最低となっている。

シアトル港の2009年第一四半期のコンテナ取扱量は前年同期比で23.6%減の32万9274TEUと改善した。このうち、輸入（実入り）が12万4499TEUで同27.8%減、輸出（実入り）は8万7791TEUでまだ前年同期から30.2%下回っている。

2002年から2003年までの間の年取扱量は100万TEUを超え、港は6港ある。北米東岸の13港の中で、第一位はNY/NJ港（車泊岸港湾取扱量の29.2%を占める）、第二位はチャールストン港（同12.1%）。第三位はボルティモア港（同11.8%）、第四位はサバンナ港（同10.9%）、第五位はカナダ・モントリオール港（同8.0%）、第六位はマイア港（同7.5%）である。

⑦ニューヨーク・ニュージャージー港（NY/NJ港）

NY/NJ港は全米第3位のコンテナ港で、また同第5位の大総貨物取扱量港である。北米東岸で最大の港ともいえる。港区面積は3800 k m²、コンテナターミナル37、港区水深9-15mである。NY・NJ港湾局側は、現在大型コンテナ船が入港する際の妨げとなっているベイヨン橋の高さ制限（44メートル）について、道路部分の再建築による嵩上げ、橋のジャッキアップ、橋の

架け替え、トンネル建設という4つの案を検討中である。喫水も15m超に浚渫して、大型船の入港に対応する考えである。

同港湾局はCT用の用地取得や、鉄道を利用した同港発着の泊陸複合輸送入の船社、荷主に対する奨励の拡充なども進めており、パナマ運河拡張後の港湾利用拡大に向けての強い意欲がうかがえる。

ニューヨーク・ニュージャージー港は大型コンテナ船入港や貨物の取扱量増に対応すべく、水路の浚渫やターミナル、鉄道施設の大規模な拡張工事を推進している。このほど来日したNY/NJ港湾局のリチャード・M・ラビー商務局長とピーター・J・ザンタル部長は「2009年までに各水路を水深15mまで浚渫し、より大型のコンテナ船入港に対応する。また、全ターミナルに鉄道システム“ExpressRail”のオンドック施設を建設し、より効率的なインターモーダル輸送を実現したい」と開発計画の展望を語った。2006年のコンテナ取扱量は595万TEU（前年比24%増）で、NY/NJ港の2008年1－9月の取扱量は前年同期比、実入りで4.1%増の約177万TEU、うち輸出が同16%増の71.4万TEU、輸入が同2.2%減の112.7万TEUで、空コンが同15.4%減の47.6万TEUで、総じて減少傾向のPSWに比べ順調に推移している。

リチャード・M・ラビー商務局長は、悪い経済状態のなかで東岸が堅調な理由として、内陸鉄道運賃の上昇、トランジットタイムの悪化、燃料高、リスク分散、西岸における追加料金の発生をあげ、米国北東部、中西部、カナダ地域の消費地向け貨物が西岸向けから東岸にシフトしているとも述べた^⑧。

これを裏付けるように、同港で1－9月に扱った実入りコンテナのうち、アジア第1位が東北アジア貨物（35%）、第3位の東南アジア（7%）と合わせると4割以上をアジアの貨物が占めている。第2位は22%の北欧州である。2008年上半期（1－6月）のアジア貨物の伸びを比べると、西岸は東北アジア貨物がマイナス成長、東南アジア貨物も約5%増とふるわなかった一方で、

NY/NJは東北アジア貨物も約25%と大幅増加しており、アジア貨物の西岸から東岸へのシフト傾向が伺える。

2015年予定のパナマ運河拡張を見越して同港では大型コンテナ船寄港への対応策を推進中で、現在ネックとなっているベイヨン・ブリッジについては、道路の嵩上げ、橋梁のジャッキアップ、橋の架け替え、トンネルの掘削など各方面から技術的、環境的に検討しており、2009年夏に方針を決定する予定だと明らかにした。ただし、15億ドルを投じて早急に対応するとはしているものの、パナマ運河拡張の2015年までに完工するのは難しい模様である。

さらに、現在NY/NJ港は2007年から2016年までの16年間で約19.3億ドルを投じて整備拡張を進めている。内容は①水路増深、②ターミナル拡張、③鉄道インフラ整備、④港湾内道路拡張、⑤内陸アクセス整備、⑥セキュリティなどで、2014年完了をめどに全ての水路を水深50フィートまで掘り下げるほか（Kill Van Kull：2010年半ば完成、Port Jervis：2010年－2011年完成などを予定）、ターミナル拡張により2017年の取扱量は、1160万TEUを目指すとしている（2007年実績は530万TEU）。

また、同港ではオンドックレール Express Railの拡張計画に力を入れており、今後2年間も港湾設備の主要要素となるという。昨年にはスタテン島に新施設Express Rail Staten Islandが完成、2009年上半期の貨物量は前年度比14%増となっている。今後、ニューアーク地区のElizabeth Marine Terminalに1万フィート4本のトレインが同時に乗り入れられるインターモーダルヤードの完成、オンドックレール施設Express Rail Elizabethに2本目の引き込み線の完備、さらに新施設Port Jervis Express Railの建設も予定しており、既存のElizabeth、Newark、Staten Islandと合わせて2012年には鉄道輸送量の倍増を見込んでいる。

⑧サバンナ港

サバンナ港の2003年の総貨物取扱量は2336.9

万トンである。サバンナ港は米国第4位のコンテナ港である。サバンナ港の2007年のコンテナ取扱量は前年比20.5%増の260万4454TEUを記録した。2008年のコンテナ取扱量は前年比0.4%増の261万6162TEUでほぼ横ばいであった。このうち、輸入が同2.2%増の122万6247TEU、輸出は同1%減の138万9915TEUであった。

実入りベースでは同3.7%増の215万6203TEUで、うち輸入が同0.1%減の107万3263TEUと微減したものの、輸出は同7.7%増の108万2940TEUとなった。

むすび

21世紀アメリカの産業経済成長と国際海事協力により、この地域の国際貿易港湾も拡張されている。

最近、アメリカ経済発展の兆しが見られ、今年末あるいは来年にはプラス成長となる可能性があり、アメリカ海事の発展も可能である。特にアメリカの国際貿易港湾産業がさらに発展することが期待されるところである。

注

- ①資料：U.S.Army Corps of Engineers,waterborne Cornmerce of the United States,2003; <http://www.iwr.Usace.army.mil/nacl>
- ②Containersation Internationalなどのデータから。
- ③「米国西海岸一辺倒に異変」『日本海事新聞』2009年7月22日
- ④「世界主要港の2007年コンテナ取扱量」『荷主と輸送』2008年2月
- ⑤「世界主要港の2008年コンテナ取扱量」『荷主と輸送』2009年2月
- ⑥「神戸港の姉妹港 シアトル港」『港湾荷役』平成17年9月
- ⑦『荷主と輸送』2009年5月
- ⑧「北米港湾、首脳陣が続々来日、金融危機の打撃のなかから今後の展望語る」『荷主と輸送』2008年12月

参考文献

- 1 白建才等著《米国：植民地から超大国まで》三秦出版社 2005年第1版
- 2 何晋秋、曹南燕編著《米国：科学技術と教育発展》人民教育出版社 2003年第1版
- 3 徐熊著《アメリカについて》中国国際放送出版社 2003年第1版
- 4 陳崎克博編《アメリカ：その特質と諸相》英潮社 1996年第1版
- 5 星野芳郎《日米中三国史》印刷所理想社、発行所文藝春秋 平成12年第1版発行
- 6 張隆高等著『アメリカ企業史』東北財政大学出版社 2005年第1版
- 7 付美榕編著『アメリカ経済史』對外經濟貿易大学出版社 2004年第1版
- 8 陳才主編『世界經濟地理』北京師範大学出版社 2005年第1版
- 9 王裕榮主編『交通運輸』山東科學技術出版社 2007年第1版
- 10 UAE Issa Baluch著 羅開富等訳『運輸物流—過去、現在と未来』人民交通出版社 2006年第1版
- 11 上野喜一郎著『船と海のQ&A』成山堂書店 平成17年第1版
- 12 拓海広志著『船と海運のはなし』成山堂書店 平成18年第1版
- 13 野澤和男著『船での巨大で力強い輸送システム』大阪大学出版社 2006年第1版
- 14 渡辺逸郎著『コンテナ船の話』成山堂書店 2006年第1版
- 15 OFFSHORE MARINE TECHNOLOGY 2009
- 16 THE NAVAL ARCHITECT 2009
- 17 Fainolay THE INTERNATIONAL SHIPPINGWEEKLY 2009
- 18 『海運情報』2007年第3号
- 19 『コンテナ化』2007年12月
- 20 『港湾荷役』“米国におけるコンテナ荷役オペレーション” 平成21年3月
- 21 『荷主と輸送』2009年5号
- 22 『日本海事新聞』“北米港湾事情” 2009年7月22日
- 23 『港湾』2009年8月
- 24 『海運』2009年7月