平成１８年１０月（広報誌第１号）

NPO 法人
首都東京みなと創り研究会
東京都練馬区西大泉３丁目１３番４４号
理事長　　小　倉　健　男
http://members3.jcom.home.ne.jp/mtport

活動報告

第１回講演会を開催

当法人主催の第１回講演会を平成１８年７月７日に開催しました。

講演会は「コンテナ物流の構造変化と日本港湾」と題し、コンテナ問題に造詣の深いターミナルレポート社代表取締役　稲垣　哲氏を講師に迎え、都港湾局、埠頭公社、港運等多方面のかたがたの参加を得て盛況のうちに開催されました。

講演は下記レジメで行われましたが、公演内容を知りたい方は事務局までご連絡ください、講演録をメール等でお送りします。

〔講演会レジメ〕

１．世界のコンテナ物流動向
荷動き、港湾取扱量、基幹航路の現況

２．激増した中国物流
物流激増の背景、アジア/北米航路にみられる配船形態の変化
中国港湾のコンテナ貨物取扱い状況

３．日本のコンテナ物流と日本港湾
コンテナ物流の主力は企業内物流
５大港のシェア低下、地方港湾のシェア拡大
神戸港の停滞原因を分析する

３．コンテナ船はどこまで大型化するか
０年～０５年までの発注船の動向
最近、１５，０００ＴＥＵ級の設計完成が伝えられたが、この辺りが限度

５．スーパー中枢港湾構想は救世主となるか
ある程度の国際競争力は確保されるものの、救世主にはならない
３大湾５港すべてに整備する必要なし
港運主体の共同ターミナルか、船社主導型のターミナルか論議する必要

６．定期船社のコンテナ体制及び日本港湾へのニーズ
中国・東南アジア中心配船に意欲
総合物流企業目指し、中国での物流施設に積極的に投資
邦船社は京浜・阪神両港は現状維持、名古屋は港運メガＣＴ利用
アライアンス体制転換期に。多角的提携関係に移行か、M&Aはさらに進展か？
アジア域内物流はアジア船社を起用、直接的配船は避ける方向に

７．京浜港（東京、横浜港）の将来展望輸入大国の消費基地としての東京港への期待度は大きい
物流発信機能、情報化機能の集積で、ポテンシャルを有している
１０年後には５００万ＴＥＵ取扱港への成長確実、２バース程度の増設可能
現有施設のいっそうの効率化、情報システムの高度化急務
横浜港の知名度は高い、広域港湾としての発展、機能分担の確立図れ

研究部会報告

木材取扱問題研究部会

木材取扱問題研究部会は、Ｈ１８．８．３１（木）に１２号地貯木場～木材投下泊地～１４号地貯木場の現地視察を行いました。

１２号貯木場では、原木の材質が大きく変化しており、かつての口径や長さの均衡がとられていた材から径や長さが不揃いの材が増え保管効率が悪くなっているのが見られた。

また、新木場内では原木の合板工場はひとつ、製材工場が２つあるだけで街全体が変わりつつあるのが見られた。

当日は、会員１３名の参加のもと、水面貯木材の変化や合板工場の立地状況など現地を視察して、改めて原木関連産業の変貌の一端をじかに見ることが出来ました。

12 号地貯木場の現況

〔中仕切柵で区切られた手前２列は貯木場を廃止し、作業船置場として利用〕

東京港環境問題研究部会

環境問題研究部会は東京港の環境向上と海とのふれあい向上を目指し活動を進めております。

平成１８年度のテーマとして
＊ ヒートアイランドに挑戦―コンテナヤードでの「打ち水」の可能性の検討
＊ 海とのふれあい新発見―１４号地海岸線の現地調査
を考えております。

この一環として８月２２日には１４号地海岸線の第１回現地調査を行いました。

現地の印象は、浮遊ごみが多い、石がゴロゴロし歩きにくい、背後は雑草で覆われている、釣り人がいた、ウミネコとかもめに圧倒される等ですが、海とのふれあいの可能性とそのための調査・検討・工夫の必要を感じました。

また、１０月２５日には当法人主催の第２回講演会「江戸前うなぎ復活の試み」と題して鹿島建設環境計画担当部長の柵瀬信夫氏による講演会を実施しました。

この講演会のレジメは次号に掲載します。

14 号地その１東側

特派員通信　（財）港湾空間高度化環境研究センター（政策・計画研究部）　芳賀　竜爾

現在、業務で担当している大船渡港の概要や実施している業務内容の紹介をいたします。

大船渡港の沿革

大船渡港は、岩手県南部三陸海岸に位置し、明治１４年に軍艦「雷電」の入港により天然の良港であることが認められ、広く紹介されたみなとです。

大正１１年に内務省の指定港湾となり、昭和７年より港湾改修が着工され、整備が進められ、昭和３４年には重要港湾に指定されました。

昭和３５年のチリ地震津波を契機に、湾口部に我が国初の津波防波堤が整備されました。

大船渡港の野々田地区

野々田埠頭は昭和初期に大船渡港の中核を成す埠頭として整備されました。

その後、施設の老朽化や船舶の大型化、多様化に対応するため、再開発を中心とした港湾計画の見直しが行われ、昭和６３年に－７．５ｍ岸壁、平成元年に－１３ｍ岸壁が完成しました。

現在では、毎年、夏になると－１３ｍ岸壁に客船「飛鳥」が寄港しています。

今年度、芳賀が担当している仕事のひとつとして、東北地方整備局釜石港湾事務所発注の「大船渡港野々田地区における外貿コンテナ定期航路開設に伴う波及効果や最新の国際物流の動向を把握し、大船渡港における物流の課題と港湾施設整備方策を検討する」業務を実施しています。

左の写真は、先日（９月８日）、現地に出張した時に撮影した、－１３ｍ岸壁です。

調べてきました　釜山新港の開発（報告）　財団法人自治体国際化協会ソウル事務所

釜山新港は政府方針により、釜山港の西約２５Ｋｍに新たに開発される港湾である。開発面積は背後地を含み約３２４万坪あり、コンテナ埠頭は５万トン級２５バース、２万トン級５バース計３０バースが計画され、年間取扱量８０４万 TEU を見込んでいる。

開発総事業費は約９兆２千億ウォンを予定している。港湾は政府直轄事業として整備が進められているが、民間資本も投入されている。

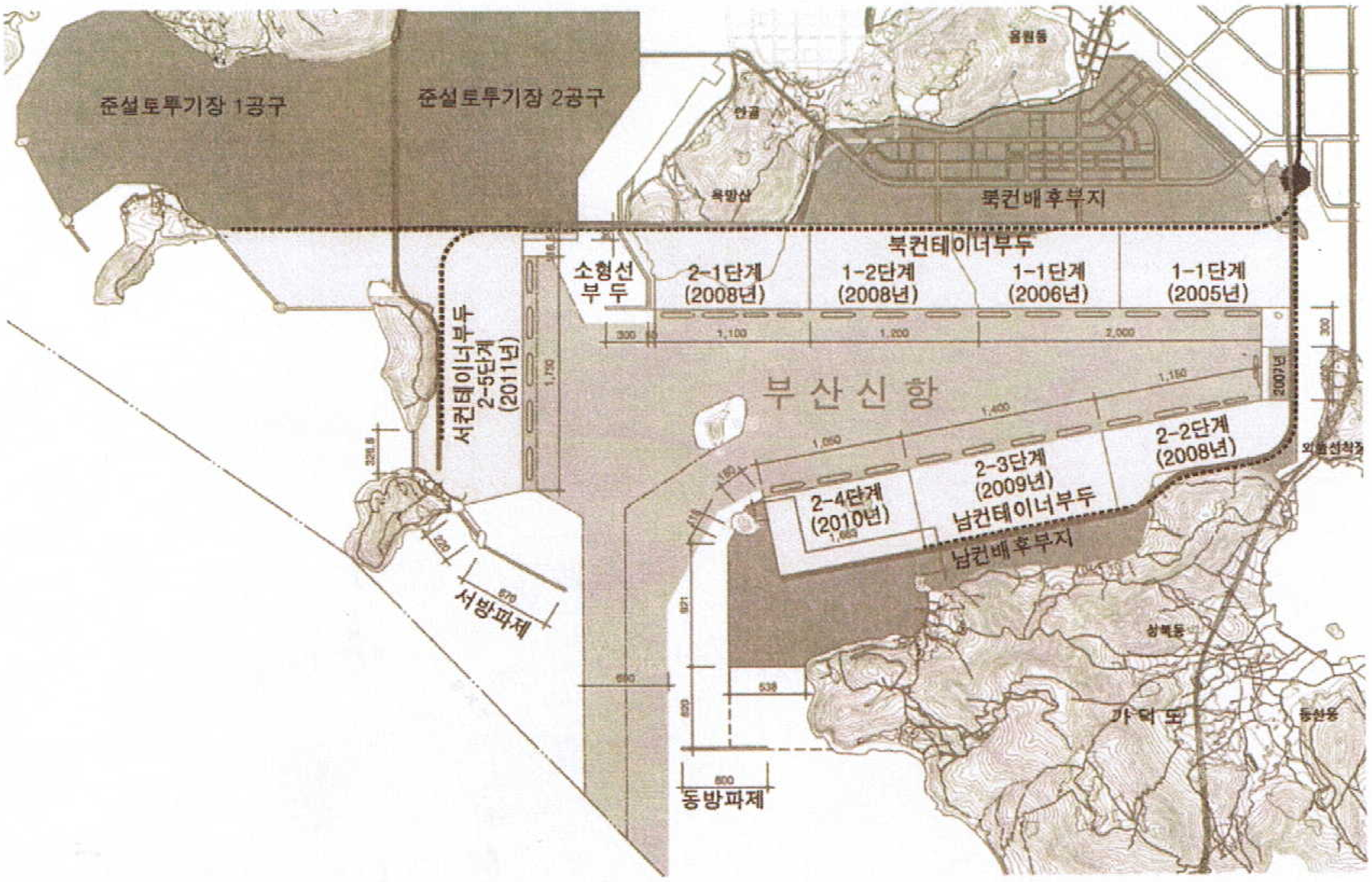
民間資本は、収益性のある港湾施設に投入されており、事業者には港湾施設利用における優遇措置などの特典が付与される。

政府が事業主体になっているのは、水域施設・外郭施設などの収益の見込めない施設である。

なお、地方自治体は産業団地などの背後地と連携する道路交通網整備などの建設費を負担している。

釜山新港は本年１月に３バースが供用開始され、今後、２００８年末までに１２バース（多目的埠頭を含む）、２０１１年末までに１２バースが順次共用開始される計画となっている。

アジアのハブ港湾をめぐる港湾間の競争は年々激化しており、釜山新港が完成したとしても世界港湾のコンテナ取扱量の地位は第５位から変動しないとも言われている。さらに、上海の急成長により韓国内の港湾物流が減少するという予想があり、政府はコンテナバースの縮小を検討しているとの報道もあり、釜山新港がかならずしも明るい未来を約束されているとは限らない。



つぶやき

会員の皆様からの投稿です　今回は？

当 NPO も早いもので、平成１８年１月に発足以来１０ヶ月経過しました、この間、総会の開催・研究部会の立ち上げ・講習会の開催・東京港の現場視察等バタバタと日程に追われ活動してきました。１０ヶ月経過して感じるのは、何をやるのもお金が掛かるということです。幸い、本 NPO では人的資源には恵まれていて、企画立案・文書作成・HP 作成等は直営でこなしていただいておりその面では助かっております。しかし、例えば、会議をやるにしても会議室使用料・資料ｺﾋﾟｰ料・お茶代等が掛かり、現役時代の会社もち・役所もちとの違いをつくづく感じます。財政的には悩みの多いところですが､多くの方々の賛同､励ましの言葉を背に東京港の発展に少しでもお役に立てればと思い会員一同奮闘しているところです。

なお、当 NPO では、港湾に関する資料整理・資料収集や HP 作成等の業務の委託も活動範囲でございますので、御下命をお待ちしています。

今後とも、皆様のご指導ご鞭撻の程よろしくお願いいたします。

T・O 記

事務局から

事務局長　　大野　皓一郎　　090-6018-1013

広報誌第１号を発行することが出来ました。今後は四半期ごとの発行を目指しておりますのでよろしくお願い致します。

「つぶやき」は、会員皆様からのＮＰＯ活動についてのご意見等、何でも結構ですから投稿をお待ちしております。

新会員を募集しています｡詳しくは事務局までご連絡ください｡