



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>

## 第3回講演会の開催

当法人主催の第3回講演会を平成19年10月4日に開催しました。

講演会は『グローバルロジスティクス時代の港湾』と題し、コンテナ物流だけでなく東京港についても深いかかわりを持たれている日本郵船(株)顧問の平野裕司氏を講師に迎え、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、コンテナ物流の現状分析と船社の寄港地選択のメカニズム、港湾管理・経営などについて、船社から見た意見など具体的、率直なお話があり、終了後も講演内容を漏れ聞き講演録が欲しいという希望が事務局に届くなど好評な講演となりました。

講演内容は冊子とCDで作成しておりますのでご希望の方は事務局までご連絡ください。



コンテナ化がもたらしたもの  
船側から陸上へ  
海運会社のターミナル事業参画  
港湾の管理と国の政策  
顧客ニーズの変化  
経済構造の変化  
SCMと3PL  
輸送コスト+在庫コスト  
三つの要素の矛盾の解決

港湾の役割  
取扱量についての考察  
戦車の寄港地選択のメカニズム  
韓国港湾事情  
日本の港湾事情  
広域港湾経営  
環境と保安・保全・安全

## 研究部会報告

### コンテナ取扱施設拡充問題研究部会

#### 大井埠頭道路改造についての提案

東京港のコンテナ貨物の継続的な増加に対応して物流の一層の合理化を推進してゆくことは、現在私たち港湾関係者に課せられている緊急の課題です。特に大井埠頭は、東京港のみならず我が国における最大・最強のコンテナ物流拠点として、日本経済の活力を支えています。経済のグローバル化が進む状況下、この大井埠頭ターミナルシステムの更なる近代化と能力増強を図るために、背後道路を抜本的に改造してヤードと陸上輸送効率のレベルアップを実現することが急務となっています。

コンテナ問題検討部会では、背後道路の高架化によって現在の車両混雑状況を一挙に改善するとともにヤード規模の拡張も実現して、1バースの貨物取扱能力を現状の10%以上、40万TEUまで向上可能とする大井埠頭地区の改造プランをまとめ、港湾局に説明提案しました。

**提案の概要**

1. 北部立体南から南部立体手前まで、都道補助28号線上に往復4車線の高架道路を新設する。
2. 高架道路下部はコンテナ車両、CFS進入トラック等の専用道路とする。
3. 倉庫団地、水産・食品埠頭等の車両及び通過交通は高架道路により処理する。
4. 高架部への取り付け、交差点の拡幅など必要な改良を行う。
5. ヤード背後の臨港道路、ゲート位置等を検討し、ヤード規模の拡大を図る。

海陸物流の結節システムであるコンテナターミナルの新しいモデル形成を目指して、この提案が一日も早く具体化することを期待します。

詳しい内容については事務局までご連絡ください。



**東京港環境問題研究部会**

《鉄鋼スラグ製品等が東京港の水辺環境の改善に及ぼす効果に関する調査研究》

本調査研究は、鉄鋼スラグ製品等が東京港の水辺環境の改善に及ぼす効果に関する検証を目的とするものである。

・ 契約締結

NPO 首都東京みなと創り研究会では、本調査研究を実施するため本年11月、新日本製鐵株式会社・JFE スチール株式会社（鉄鋼スラグ製品海域利用拡大研究会）との間で、基本協定及び19年度委託業務契約を締結した。また、当NPOでは併せて、本調査研究に関して、試験計画の立案・技術評価委員会の開催運営・試験研究成果のとりまとめ等のため、いであ株式会社との間で19年度の委託業務契約を締結した。

・ 技術評価委員会の構成

技術評価委員会は、調査内容や結果の評

価などに関して専門的かつ技術的サポートを得るため設置することとし、委員長として岡田正光広島大学教授、委員として古川恵太国土技術政策総合研究所室長、柵瀬信夫鹿島建設(株)環境本部担当部長などの学識経験者とその他東京都港湾局の課長級職員に委員の就任を依頼している。

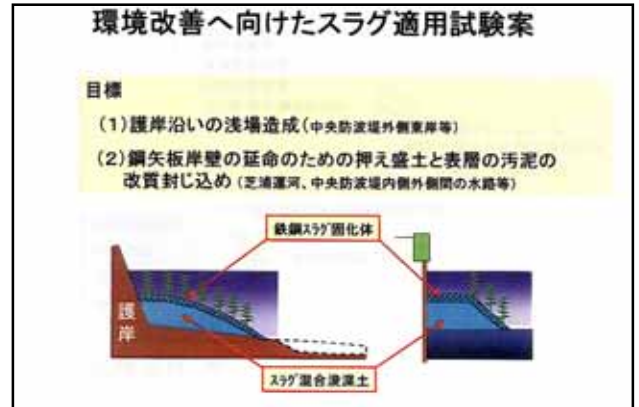


・現況調査の概要

現地実証実験の候補地である城南大橋北側の運河において、「新日鉄・JFE」が事前に現地調査を実施した。主な調査結果は以下のとおりであった。

- 水深は A.P - 3 .2 m ~ - 5 .4 m、
- 浮泥は 4 0 ~ 8 0 cm 堆積
- 底泥は有害物質の溶出がないため、製鋼スラグとの混合は可能
- 海域の夏季下層の DO が低いため底生生物の生息はない。このため、盛土により水深の浅い部分での実証

実験や、溶存酸素の比較的多い水域での実験が必要



## 特派員通信

(財)国際臨海開発研究センター 第三調査部 水飼 和典

### 韓国・光陽港

平成 19 年 11 月 19 日(月)~11 月 21 日(水)の間、第 8 回北東アジア港湾局長会議および第 8 回北東アジア港湾シンポジウムが韓国(ソウル市、光陽市)で開催された。その際、我が国のコンテナ物流にも影響のある韓国・光陽港を視察する機会を得たので報告する。

予定であり、合計 16 バース(取扱能力 528 万 TEU)となる。また、将来計画は 2020 年目標で 34 バース(取扱能力 1,245 万 TEU)となっている。

しかし、2006 年のコンテナ取扱量は 175 万 TEU(対前年比 21.5%増)であり、施設取扱能力の 368 万 TEU と比較して半分以下に留まっている。(釜山港は対前年比 1.7%増)



### 1. 概要

韓国政府は、コンテナ輸送に関して 2 大港体制(釜山港、光陽港)の方針を掲げて、光陽港の開発を推進している。

光陽港は釜山港の西 140km に立地する天然の良港であり、1998 年の供用開始以降、現在までに 12 バース(取扱能力 368 万 TEU)を整備している。更に 2007 年には 4 バースが供用

### 2. 港湾管理運営

光陽港は、韓国コンテナターミナル公社(KCTA)が運営を行っている。韓国のコンテナターミナルは、KCTA が建設した後に一旦政府に戻され、政府から無償で KCTA に貸し付けられる。KCTA はこれをターミナルオペレータに有料でリースし、その収益をコンテナターミナル施設や港湾背後地の開発に再投資している。

光陽港は、日本と中国に近接した地理的特性を活かして、北東アジアにおけるトランシップ港湾の地位確立を目指している。そのため大胆なインセンティブ制度を導入している。

- (船社): 船舶の入出港料、接岸料、停泊料の 100%免除。各種の荷役料支援
- (荷主): 貨物の入出港料を 100%免除。無料蔵置期間 30 日
- (その他): 港湾マイレージカードの導入による、新規貨物に対する創出支援金の支給
- (背後物流団地): 法人税・所得税の 100%減免(3年間)。廉価な賃貸料。 など

### 3. 今後の見通し

後発港である光陽港は、貨物量の確保に向けてすさまじいまでの施策を打っている。同じく開発の進む釜山新港を含めた韓国のコンテナ港湾は、ハード面だけでなくソフト面の施策を一層強化している。これにより、日本の大手商社を含めた多くの企業が背後地への進出を決めている。このことは、日本海側貨物に限らず、東京港を利用する貨物に少なからず影響をきたすであろう。



光陽港

BOYAKI

会員の皆様の投稿をお待ちしております

「いつか役に立つときが来る」

高見 憲一

竹芝を経由し、日の出埠頭、芝浦埠頭に昭和四十年代末まで、臨港鉄道の貨物線が通っていた。これが廃止になって、線路が撤去された。

細長い土地が残ったわけだが、港湾局に対し、周囲の倉庫、港運の事業者の方々から駐車場などの用地として、ここを売却して欲しいという要望が出された。当時、この廃線敷地をどう使うか、具体的なものはなかったようである。

一方、漠然と、連続した用地は価値がある、虫食いにすると、せつかくの価値がなくなるとも考えていた。局内の管理と計画の担当が、どうするか検討をして、この連続した土地を売却せずに、将来に備えて保留しておくことに決めた。

時は過ぎて、臨海副都心構想が動き出した。ご存知のようにこの細長い土地は、新線ヨリカモメのための用地として活用できたのである。

もしこれがなければ、用地買収などに時間を要したり、ルートを海上に求めるようなことになったであろう。

余談となるが、一部の人が果たして計画のように鉄道の利用客が見込めるか議論になり、「空気を運ぶヨリカモメ」などと揶揄された。

ところが、開業してみると、満員の盛況である。そこで、このような川柳ができた。

「吸う空気、無いほど混雑、ゆりかもめ」



## 事務局から

事務局長  
事務局

大野 皓一郎  
清水 武雄

090-6018-1013  
090-3427-0370



本号は、昨年の秋に発行予定でしたが、大幅に発行が遅れたことをお詫びします。さて、本号でも紹介しておりますが、従来の活動のほか、当NPOでは初めての委託業務を受託しました。これにより、当NPO活動の幅が益々広がることを期待しています。なお、2月の上海港視察調査の参加者を募集しておりますが、まだ余裕がありますので奮って応募をお願いします。