



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

海の森の植樹ボランティアに今年も参加

今年もみなと祭りの案内に続き、9月20日に開催された『海の森』の植樹ボランティアとしてNPOのジャンパーと帽子を揃え、8名の会員で参加しました。

今年の植樹は、小段となった平坦な場所で昨年に続き2年目になることから手際よく、あっ

という間に終わってしまいました。天気は快晴で、会場からは先日架かった臨海道路の第3航路横断橋のトラスが間近に見え、房総の山々も望める絶好の眺望点でした。オオシマザクラを中心に植えたので大きく育てばお花見もつてこいの場所になるだろうと期待されます。



第1号車39名一人6株を植えます



オオシマザクラをまとめて植えました
海の森植樹ボランティア

2009.09.20



第3航路横断橋を望む植樹場所



港湾局職員と記念写真

第5回講演会「世界定期海運の現状と将来」の講演録発行

平成21年4月15日(水)に「世界定期海運の現状と将来」と題し首都大学東京理事長の高橋宏氏による講演会を開催しましたが、ようやく講演会録を発行することができました。いつもながら会員による録音からテープ起こし、原稿打ち、編集と家内作業で行っているのと、総会の開催もあり大変遅くなりました。講演会は活発な質疑応答もあり印象深い講演内容であったことから講演会録を早くとの希望も多く寄せられておりました。関係者に配布するとともに、希望者には有償配布も行っております。



平成21年度 第1回 14号地東・南海岸線調査報告(H21.7.16)

梅雨明け前と設定した当日は、真夏の太陽が照りつける最高に暑い日となりました。
参加者は、別添写真の6名です。

前回の調査で、鹿島建設の柵瀬氏の助言を受けた、葦原と海水の塩分濃度の関係も、探るべく簡易比重計も持って調査に臨みました。

調査結果

- ・葦原は順調に再生産されて新しい葦が育っていましたが、範囲の大きさは変わっていませんでした。(現在のところ現状維持)
- ・カニの量は明らかに増加しており、陸側のベンケイガニの方が個体数が多く、大きい個体が見られました。
- ・ベンケイガニ、イソガニと明らかに異なるカニが見つかりました。
- ・葦原周辺の海水の比重は、予想に反し他の場所より高い値を示しました。(たまり水の状態だったことが影響していると思われますが、さらに調査が必要です)
- ・全体に塩分濃度は低い値を示していましたが、これは夏場の表層水の他の調査結果と差のない値でした。

江東区の担当者との
意見交換

(平成21年7月22日)

江東区出席者：

高垣計画担当課長、
清田係長(生物職)

NPO出席者：

高野、林、室井、
山田、清水



江東区の現在のスタンス

- ・現地を部長以下見ているが、非常に貴重な空間であることでは、意見が一致している。
- ・希少野生生物として、東京都版レッドデータブックに載っている「トビハゼ」「ヒメシオン(浦菊)」が見られるなど、自然保護の観点で重要な場所と考えている。
- ・現在PIを実施している「江東区基本計画」において、基本施策の第1番に「水辺と緑のネットワークづくり」を挙げており、この場所はこの施策実現の上から重要と考えている。

NPO出席者からは、「この場所は延長が長いので保護する場所と、区民が海に接する場所と仕分けができるのではないか。」「是非江東区が地元として国や都に対し声を上げてほしい。」などの意見を申し上げ、PIにも提案することを表明して意見交換を終わりました。

今年の4月28日から9月27日まで、横浜港開港150周年を祝う各種イベントが盛大に展開されました。港に関心のある皆様も何らかのイベントを体験したことと思われます。そこで、今回は150年前の東京港を紹介したいと思います。

1858年(安政5)年に締結された日米修好通商条約は、日本に外国人の居留を認め、自由貿易を行うなど本格的に開国に踏み出す要因となりました。10年後には約260年続いた徳川幕府が崩壊、明治政府が発足し、江戸湊

を除いて下田、箱館に続いて横浜、長崎、新潟、神戸の港を外国貿易港として開港しました。

開港しなかった江戸湊の築地鉄砲洲一帯は、外国貿易市場として1869(明治2)年11月に開市、外国人専用のホテル兼貿易所が建設され、外国人居留地に外国公使館や教会、学校が作られました。

東京港が国際貿易港として開港するのは、開国から遅れること約70年後の1941年(昭和16年)。2011(平成23)年に70周年を迎えることになります。



錦絵は二代歌川国輝画「東京築地鉄砲洲景」で、日本初のホテルとして名高い築地ホテル館を中心に江戸湊まちの異国情緒あふれる賑わいを描いたものです。

江戸湊沖合の黒船を背景に堂々と描かれた西洋館は日本初の本格的ホテル「築地ホテル館」(木造3階建)です。基本設計は新橋、横浜駅舎等多くの建築物を設計した米国人技師リチャードPブリジェンス、施工は清水組(現在

の清水建設株)の二代喜助がおこないました。エドホテルと呼ばれ、多くの見物人が訪れる名所となり、錦絵がたくさん描かれました。しかし1872年の銀座大火によりわずか4年足らずで消失し、幻のホテルとなりました。この錦絵のレプリカは、特別に額装され、東京港初入港船に記念品として東京港埠頭株式会社から贈呈され、好評を得ております。

2009 年のリーマンショックで、サブプライムローンの破綻が決定的になった。これと同じ構造が、コンテナ海運にも起こっていた。世界金融危機による欧米の消費減退でコンテナ輸送量が下落、需給バランス崩壊で運賃下落、金融危機が船舶金融に伝播という三重苦である。船社は涙ぐましいコストカット中である。世界第 1 位のマースクラインは、減速航海による燃費節約、スエズ運河通行料節約のために喜望峰周り（オイル代が上昇したスエズ運河に戻した）本社社員 13%削減、はては船員が食事する時の紙ナプキンを止めてキッチンペーパーで口を拭くことになったという。しかし、それでも焼け石に水。同社は、1904 年の創業以来、初の赤字を出す見込みという。マースクは、北海油田と言う大収益源を有しているが、コンテナ船部門はそれでもカバーできぬ大損失（今年上半年 9 億 6 千万ドル）を出してしまった。世界の主要船社で赤字でないのは無いという状況である。さらに、1 万 TEU 以上のコンテナ船の発注残は 172 隻 219 万 TEU である（Alphaliner による）。これは 1 万 TEU 以上の現有船腹量の 4.7 倍に相当する。今後、2013 年までに新コンテナ船が続々と供給される。現状でも船腹過剰で貨物量は 15%減、運賃収入は 30%以上減といわれている。需給バランス回復は、短期間では到底無理だろう。

港湾、コンテナターミナルも貨物量大幅減と

いう影響を受けている。船社経営と異なるのは、海上運賃と違ってターミナル使用料は長期間固定されており、世界の大手 CT オペレーターは減収減益ではあるが、赤字にはなっていないことだ。ただ、今後は船社系 CT の中には親会社の経営難や破綻により、CT の権利を売却するところも出てこよう。また、体力が弱い CT オペレーターは、CT を手放さざるを得なくなる。これまで単独運航であった船社もマースクラインやエバーグリーンに見るように共同配船に移っている。超大型船の供給が進めば、寄港頻度確保のために益々この傾向が進行するだろう。その時には当然、利用する CT も変更される。船社再編や共同配船と並行して、CT の利用と再編が進むだろう。

この世界的な変化の中で、日本の港湾、CT はどうなるのか。日本のコンテナ輸出貨物量はアジアで 5%を切っており、韓国、台湾と同程度かそれ以下でしかない。経済大国ではあるが、貨物小国が現実である。大水深の岸壁が無いから船が来ないのでは無い。貨物がないからである。この現実を直視すると 1 万 TEU の超大型コンテナ船が、日本に寄港しないのは当然である。一方、アジア域内輸送は今後も増加が見込まれる。これは中小型コンテナ船が担うだろう。日本の CT は既に供給過剰である。メガ CT 新設は無駄であり、既存の CT をどう有効に活用するか、知恵を絞るべきである。



事務局から

事務局長 大野 皓一郎 090-6018-1013
事務局 清水 武雄 090-3427-0370



本誌で記念すべき第 10 号の発行となります。本研究会の活動も多方面で活発となり又継続することにより、各講演会録やコンテナ取扱量のデータ、14 号地の海岸線調査の観測データ等のデータベースの蓄積も多くなってまいりました。会員の皆様方はもちろんのこと、読者の皆様方でコン

テナ貨物や東京港の水域環境等でデータが必要な場合はぜひ当研究会へご相談ください。

なお、今号で紹介しました「世界定期海運の現状と将来」の講演録は会員以外の方で購読希望の方は有償ですが、事務局までお申し込みください。