



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>

講演会の開催

平成22年6月4日芝浦サービスセンター大会議室において、日本郵船株式会社アドバイザー、社団法人東京都港湾振興協会会長であります平野 祐司氏を講師に御向かいして「日本の港湾政策と取り組むべき課題について」と題して講演会を開催しました。

当日は当NPO会員のほか、東京都港湾局、東京埠頭株式会社、各港運会社等から約100名のかたがたがお集まりくださいました。講演後は熱心な質疑もあり盛況なうちに終了しました。後日講演会録を作成し、配布しますが、講演の項目は次のとおりでした。

平野 講師



演題「日本の港湾政策と取り組むべき課題について」

I 外航海運の歴史概観

- ①わが国の外航海運の歴史
- ②コンテナ時代の到来
- ③総合物流時代

II わが国の港湾政策の変遷

- ①大交流時代を支える港湾政策
- ②スーパー中枢港湾
- ③広域国際港湾
- ④韓国の港湾について

III おわりに

IV 質疑

講演会場



総会の開催

特定非営利法人「首都東京みなと創り研究会」の第5回総会を5月19日に東京海員会館で開催しました。当日は出席会員14名、委任状提出会員14名で下表の総会次第のとおり6つの議題

を審議し、すべての議題を可決しました。なお、役員が任期満了となりましたが全員再任されました。



総会次第

- 1 開会の辞
- 2 資格審査
- 3 理事長挨拶
- 4 議長選出
- 5 議事
 - 第1号議案 議事録署名人選出に関する件
 - 第2号議案 平成21年度事業報告承認の件
 - 第3号議案 平成21年度収支決算報告並びに会計監査報告承認の件
 - 第4号議案 平成22年度事業計画書(案)の承認に関する件
 - 第5号議案 平成22年度収支予算書(案)の承認に関する件
 - 第6号議案 役員を選任に関する件
- その他
- 6 議長退任
- 7 閉会

活動報告

みなと祭りに参加して

5月15、16日に開催された、「東京港みなと祭り」の行事である、都民を招待しての港内クルージングのガイドとして、昨年に引き続き参加しました。今年は16日に午前中2隻、夕方サンセットクルーズ1隻、そして、15日に昨年より増便したナイトクルーズの合計4隻が港内遊覧

しました。NPOのメンバーは各船に3名、計12名が乗り込み、東京港の施設や入港しているコンテナ船等の船の案内や乗船者の皆様へのサポートをしました。乗船者の皆様は東京港のレインボーブリッジや大型のコンテナ船を間近に見て大変喜ばれていました。



14号地（その1）の東側及び南側海岸線の環境調査を、7月24日に実施しました。調査隊は、高野環境部会長を先頭に大野、中野、室井、林のNPOメンバーの他、今回初参加頂いた牛尾さんの6名でした。

当日は、午前10頃の干潮時に荒川沿いの東側護岸の前面捨石堤から、生物生息状況や塩分濃度等の現地調査を開始しました。ここの捨石堤では、水際にはイソガニ、陸側には主にベンケイガニの生息が認められます。特に、捨石堤の一部の葦原では大小のベンケイガニが多数生息しています。葦原前面の捨石間の水溜りには干潮で取り残されたマハゼなども見つかりました。また、葦原の

付近では、昨年同様、トビハゼが見つかりました。10センチメートル程度の大物で大騒ぎになり隊員総出で捕捉しました。

南側護岸の若洲橋下のワンドは、工事の関係でなくなっていましたので、その近傍の水際でハゼ等の生息状況を調査しました。ハゼ、ダボハゼがかなり生息している状況が確認されました。特に今回は、12センチメートル級のマハゼや15センチメートル級のメゴチがあがりました。一部水際には霞雲のような稚魚の群れ（ハゼかボラか？）が見られました。

隊員の皆様には、気温35度と猛暑の中での現地調査、大変ご苦労様でした。



雲霞のような稚魚



ついに「トビハゼ」ゲット

イソガニ



干上がった泥から出て



若洲橋下釣果メゴチとハゼ



葦原の中のベンケイガニ
巣穴はなく採餌か？



「日本の元気を復活する」と宣言したものの、結果的には自らの元気を失ってしまった様子のエライ人がおりました。

難しい問題が多々あることは承知ですが、大所高所の議論は別にして、以下私たちの身近な現実—「みなとの元気」について少し考えてみたいと思います。

2000年—中国 2,941、日本 818、韓国 462

2009年—中国 7,434、韓国 529、日本 515

この数字は日本及び中国、韓国からの米国向け輸出コンテナ貨物量です（USA 税関資料、単位：1000TEU）。

数値がはっきり示す様に、日本の米国向けコンテナ輸出貨物量は、10年前に比べ303千TEUの純減、これに対して韓国は67千TEUの純増で、取扱い総量も日本を14千TEUオーバーする成長を遂げています。（2000年時点、日本貨物量は韓国の1.8倍あったのですが。）中国を見るとこの動向は一段と顕著です。2009年対米コンテナ貨物輸出量は、2000年に較べて4,493千TEUの増加、アジアでのシェアは65.5%に達して我が日本の14倍以上の取扱量を実現しています。

アジア/米国 輸出コンテナ貨物量の推移						単位：(1000TEU)
年次	日本	韓国	中国	ベトナム	その他	アジア合計
	数量、(シェア)	数量、(シェア)	数量、(シェア)	数量、(シェア)	数量、(シェア)	数量、(シェア)
2000	818、(11.0)	462(6.2)	2941、(39.6)	27、(0.4)	3170、(42.8)	7418、(100)
2009	515、(4.5)	529(4.7)	7434(65.5)	405、(3.6)	2458、(21.7)	11341、(100)

この表を見てまず驚くことは2000年以降の10年間で中国の輸出量が実に2.5倍も激増した事実、誰もが予測できなかった急成長です。この様に今日の世界は恐るべきスピードで変化しており、私たちはその激流にいやも応なく巻き込まれ、四苦八苦せざるを得ないのが現実の姿です。そして最近では「世界の工場」中国でも労働者のストが頻発し人件費が高騰、進出企業はリスク分散のため東南アジア諸国への生産基地移転を考慮し始めている。これからの10年は中国一極集中の物流にも新しい変化が生じてゆくと思われます。

港湾の視点からこうした動向を考察すると、一例としてベトナムの急成長が注目されます。前述の対米輸出コンテナ貨物量ですが、2000年のベトナムはわずかに27千TEUでシェア0.4%の実績しかありませんでした。しかし09年には405千TEUを記録、遠からず日本を追い越すとも予想される勢いです。

コンテナ物流は、輸出入貨物、コンテナ船、港

湾・埠頭施設の3つのファクターがシステムとして統一されて、はじめて効率を発揮します。換言すれば、コンテナ港湾施設はそれ自体が独自の機能するものでなく、ターミナルを利用し運営する外航コンテナ船社の運航戦略、更にその戦略を左右する輸出入貨物動向に100%依拠して存在する—このことで河川、道路等の公共財と著しく異なったサービス機能をその特色としています。

最近「国際戦略港湾」に関する論議が盛んですが、この問題を地についた建設的な方向で考えるためには、まず日本の輸出コンテナ貨物量が経年的に増加の趨勢になく、対米輸出をみれば中国の10%にも及ばず、アジア地域でのシェアも5%以下に過ぎない、また人口の減少や生産基地の海外移転などから、輸入貨物動向も厳しいという現実。しかもこの物量を全国60港の港湾でわけあって取扱っているというこれまでの政策の帰結。更には地形が南北に長く一拠点に港湾を集約することが事実上不可能であるという制約等の事実認識に立脚して、現実的に想定できる日本への寄港船型と船腹量、輸送貨物量にふさわしい計画論を樹立することが肝要と考えます。

コンテナ物流はリーマンショックをきっかけに新しい戦国時代に突入しました。

A.P. Moller-Maerskはコンテナ船部門で昨年21億\$（約2000億円）の損失を計上しましたが、その強大な体力からマーケットシェアを維持し続け、更なる寡占化を狙って事業の再構築をすすめており、またEMCはマースクにつぐアジア-北米航路2位のシェア強化のため100隻のコンテナ船を5年間で建造する事業展開に乗り出しています。邦船3社をはじめ、HJS、アジア航路の雄WHL、更には中国船社や欧州船社などのプレイヤーがこの乱戦をどう闘ってゆくのか。私たちは一刻たりとも目を離すことができません。

「みなとの元気」の原点は、港湾管理者、船社、港湾事業者の強固な信頼関係に支えられたターミナルの経営にこそ存在します。

日本最大のコンテナポート「東京港の元気」が東京と日本を支えるという意気込みでこれからの10年、世界物流の構造変化に対応できるみなと創りを目指して前に進んで行くことが求められていると考えます。

