

欧州視察報告＜４＞

視 察 項 目	臨海部の再整備
視 察 日 時	２００９年３月２７日（金） 午前９時３０分～１１時３０分
視 察 先 名	ロサンゼルス市港湾局
説 明 者	ロサンゼルス市港湾局マーケティング副部長 森本 政司 氏 ロサンゼルス市港湾局国際貿易開発マネージャー ノーマン・アリカワ氏
担 当	矢沢 博孝、嶋崎 嘉夫

【はじめに】

川崎市長、横浜市長、東京都知事は、アジア諸港の躍進に伴う日本港湾の国際的地位が低下するなか、このまま放置すれば国際基幹航路から京浜３港が外れ、我が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感を共有し東京湾の国際競争力の強化を図ることを目的に、平成２０年３月２１日川崎港、横浜港、東京港の連携を一層推進することで合意に至り、３港広域連携強化に係る基本合意書を締結した。

２００８年の京浜３港全体のコンテナ取扱個数は７８３万 TEU（世界第１７位）の規模を誇るが、地理的近接性で見れば（東京港－横浜港・２０km）世界的には一港に該当する規模であり、３港の特色（東京港－商業港：生活関連５４％、街づくり資材１８％）（川崎港－工業港：原材料８５％）（横浜港－商業・工業港：生活関連２３％、街づくり資材１５％、原材料４０％）を考慮した場合、ポートオーソリティを視野に入れた京浜港の連携強化は世界的港湾競争時代での危急の課題であると同時に、規模拡大による世界港湾における存在感の増大や広域化によるコスト削減、利用者サービスの向上策等は、東京湾の集荷力の強化を生み出し、基幹航路としての維持拡大に直接結びつく経済的な重要性を内包しているともいえる。

他方、本市の港湾区域は約３，２９８ha、臨港地区２，０５３haに及び、臨海部から発生する税財源は本市税収に大きく寄与する一方で、川崎港の特徴として民間施設での取扱いが総貨物量の８８．５％を占

め、そのうち62.2%が原油などのエネルギー関連によって占有されている現状や輸出貨物の8割以上を完成自動車が占めている事実は、昨年秋に突如として発生した米国でのサブ・プライムローン問題を発した世界同時経済不況の直撃による取扱貨物量の減少を見ても明らかのように、産業の立地環境としての魅力を生かした川崎港の将来的戦略性にも大きな影を落としている。京浜3港の連携強化による港湾コストの低減による国際力の強化、港湾利用手続きの統一化・簡素化による利便性の向上、内貿振興・内陸部の物流体系を踏まえた国内ハブ機能の強化、環境対策・震災対策など広域的課題への対応など極めて港湾連携が必要な課題を今こそ重点的に考察する必要があると考えられる。以上の観点から、このたび米国ロサンゼルス港を視察することとした。

ロサンゼルス港は、東京港と姉妹港提携の関係にあることから3港連携における課題点の整理並びに情報収集に適していること、また基幹航路（北米航路・欧州航路）の寄港状況を調査する中で、1998年から2008年の10年間に中国諸港への航路数が急増している現状から、今後とも中国等を中心とした大型船による寄港地の集約化の傾向は続くものと予想される現状では、京浜3港の今後の戦略性からもアジアの一番端に位置しているという北米航路上の地理的優位性を活かした埠頭運営の将来的課題を調査することで、川崎港の貨物量の維持・増加策の考察に寄与できればと考えたからである。

【ロサンゼルス港の概要】

ロサンゼルス港は、米国ロサンゼルス市中心部から約30km南に位置し、サン・ペドロ湾に隣接するロングビーチ港とともに北米を代表する港湾である。現在、ロサンゼルス港はロサンゼルス市が管理している。

ロサンゼルス港湾局（The City of Los Angeles Harbor Department）は、市の一部局に所属しているが、ロサンゼルス市からの予算措置はなく財政的にも独立採算制が実施されている中、港湾施設貸付料を主な収入源としており、基本的に港湾予算は5年間で投資額が回収できるように港湾料金が設定されている。組織体系としては、独立した意思決定機関として理事会（Board of Harbor Commissioner）が存在し、5人の委員が市長の指名ならびに市議会の同意により任命されている。なお、市議会は理事会の決定に対して拒否権を有する。

ロサンゼルス港は2008年現在で、785万TEUの取扱量を誇り、米国内第1位（世界第16位）の規模であると同時に隣接するロングビーチ港（LB港）649万TEU（米国内2位、世界17位：2008年）を合計すれば1,434万TEUを超え、シンガポール、上海、香港、深センに次ぎ世界第5位の取扱規模となる。

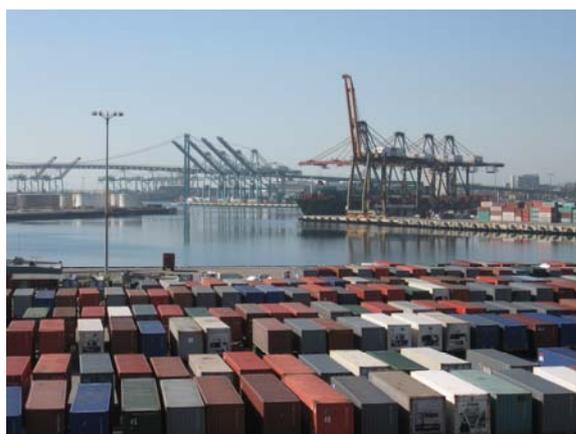
また、南カルフォルニアの製造、物流基地としての機能を担っているだけでなく、鉄道を活用したダブルスタックトレイン（DST）で内陸部や米国東部地域までも背後圏に取り込んでいる他、乗降客数が年間120万人以上も利用するクルーズ・ポートとしても活況を呈している。

現在、ロサンゼルス港は7社のコンテナターミナル（全て船社系列）が利用しており、日本関係では日本郵船（Yusen Terminal）及び大阪三井商船の現地子会社であるMOL（TraPac Container Terminal）の2社が埠頭を利用している。

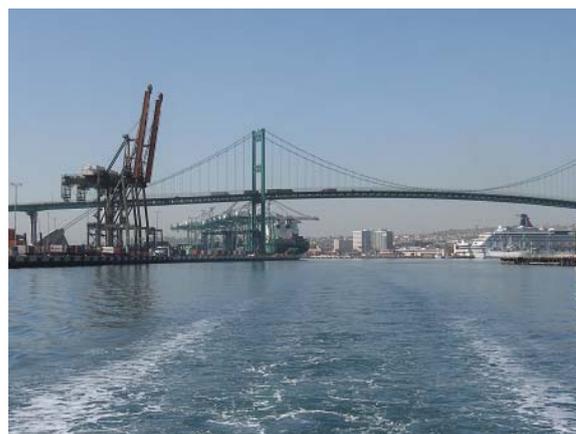
ロサンゼルス港と隣接するロングビーチ港は別の管理運営組織であることから、ユーザー誘致などの面では競争関係にあるが、環境対策

や物流インフラ整備、安全保障など両港共通の課題については連携した施策を展開している。特に、ヤード内トラクター、クレーン等への有害物質除去装置の義務化や入港船舶への航行速度低下規制、貨物専用鉄道軌道の整備（アラメダ・コリドー：既存の貨物専用鉄道3路線を一本化し、輸送効率を高め、全路線の半分を半地下式へ切り替えることで、200の踏切を解消し交通渋滞や大気汚染、騒音問題への対応）を図った。

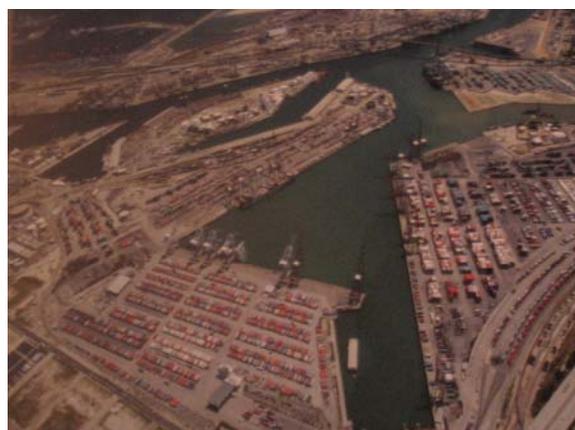
ピアパスオフピークプログラムの導入（コンテナの搬出入をオフピークの時間帯に誘導する制度）や船舶代替電力供給の導入（船舶が係留中、船のディーゼル発電用エンジンを停止して、岸壁から電力供給を行うシステム）等、環境に配慮した様々な先駆的な施策も実施している。



地上から見たロサンゼルス港



海上から見たロサンゼルス港



空から見たロサンゼルス港

【質疑応答】

ロサンゼルス港を船で視察しながら質疑を行う。

(質問は要旨を記載)

Q 1 : 米国サブ・プライムローン問題に伴い、ロサンゼルス港の貨物取扱量にはどのような影響が発生しているのか。

A 1 : 記録的な経済不況によりコンテナ取扱量は、前月比マイナス32%を記録している。

Q 2 : ロサンゼルス港の重要なアピール点と課題について

A 2 : 国際的な重要港として、貨物取扱高のさらなる増高を目指している。また、ワールドクルーズ・ポートとして港の活用を図っているが、現在ウォルト・ディズニーと新たにメキシコクルージングの計画を協議している。協議がまとまれば、クルージングの発着港としてさらなる飛躍が期待できる。

Q 3 : アラメダ・コリドーの整備に際して、どのような資金調達を行ったのか。また、主たる支出内容は何か。

A 3 : アラメダ・コリドーはロサンゼルス港とロングビーチ港で共同ベンチャーとして整備した。主たる目的は、コンテナを鉄道ヤードまで有効的に輸送することであり、効率性を高めることが最大の目的である。この整備には約24億ドルの経費がかかったが主に土地の買収費に費やされた。また、連邦政府、ロサンゼルス市からも補助金が出たがその他はロサンゼルス港とロングビーチ港とが直接資金を調達した。資金調達にはレベニューボンド債（非課税）を発行し、通常7%の金利を4%で調達した。資金調達の担保には、将来の収入見込み額を当てている。

Q 4 : ピアパスオフピークプログラムの導入を実施したとのことだが、その理由は何か。

A 4 : 混雑緩和や交通渋滞の解消を目的に環境対策として導入した。また、市長が環境対策に熱心でもあった。メジャーの倉庫群は、サンパナディーヨやオンタリオにあるが、ロサンゼルス港から約60km離れた場所にあり、1つのメジャー系倉庫群だけでも約100万フィートある。特に、港の中心地ほど土地代が高いので港から離れた場所にメジャー系の倉庫群が立地している。

Q 5 : 船舶代替電力供給（AMP）を導入したとの説明だが、理由は。

A 5 : 市長の公約であった。市長は環境問題に熱心だったので、導入した。電力供給を変圧器とケーブルを搭載した方式と直接電力供給を受ける新造船での方式があるが、資金がかかるのでまだ十分ではない。

質疑要旨は以上であるが、ロサンゼルス港の視察を行いながら各社の占有バースの状況や港湾経営に対する説明を受けた。

また、この度の視察に際しては、川崎市議会、横浜市議会、東京都議会の有志議員で構成される「京浜港広域連携推進議員連盟」よりロサンゼルス市長及びロサンゼルス市議会議長宛へ京浜3港連携への取り組みに対する理解並びにポートセールスの目的で親書を預かっていたため、船中にて京浜港広域連携推進議員連盟筆頭副会長である原修一議員より、親書の説明と贈呈式を行った。（親書の内容は、別紙に添付）

なお、親書はロサンゼルス港国際貿易開発ノーマン・アリカワ氏へ手渡した後、午後のロサンゼルス市議会訪問の折にロサンゼルス港理事会メンバーであるカミラ・ブランシェ（KAMILLA BLANCHE）市議会議員とも面会し、改めて親書の説明と挨拶を行った。

【統括】

世界各地域の港湾におけるコンテナ貨物取扱量は、平成8年と平成18年とを比較すれば、全世界2.9倍、日本1.7倍、アジア3.5倍の伸びを示している。しかしながら、我が国の主要港のコンテナ取扱量を平成19年速報値で比較すると、東京港は第25位（382万TEU）、横浜港第28位（320万TEU）でアジア主要港のコンテナ取扱量のベスト10にも入っていない。さらに過去の貨物取扱量（1980年 神戸港第4位、横浜港第12位、東京港第18位）の記録と比較しても明らかなように、国際競争力の地位低下が著しい。さらに従来からの貨物の積み合わせ方式での輸送方法からコンテナ化による規格化、標準化による荷役効率が格段に進捗したことやコンテナ自体の防水機能が倉庫代わりに利用できるメリットなども考えれば、将来も引続きコンテナ化による貨物量がますます比重を増す傾向にあるものと考えられる。併せて、アジア諸国に見られるような新興国では、経済成長の戦略性からも国際貿易の輸送手段として、従来型の貨物積み合わせ方式より20%から40%も輸送コストが低減されるコンテナ方式での輸送手段を選択する方がメリットであり、安い人件費に支えられる低価格での製品と輸送コストの低減化こそが、国際貿易に勝ち抜く必須の条件ともいえる。

このような観点からも、コンテナ港湾整備やコンテナ航路の誘致は重要性を増しており、川崎港の将来性を考察する視点からもコンテナ化を中心とした施策の展開が求められている。

さらに、北米航路や欧州航路などの基幹航路でも世界的な傾向として8,000TEUから10,000TEUクラスの超大型コンテナ船を就航させ、大型輸送によるさらなるコスト削減が進んでおり、1港あたりの取扱貨物量が増加しなければ航路数も集約され、減少するものと推量される。現実には、東京港の記録を調査しても1998年に25航路（北米航路16、欧州航路9）就航していたのが、2008年には22航路（北米航路14、欧州航路8）へと減少している事実は、コンテナ船の大型化や中国の大幅な経済成長にもとづくものと考えら

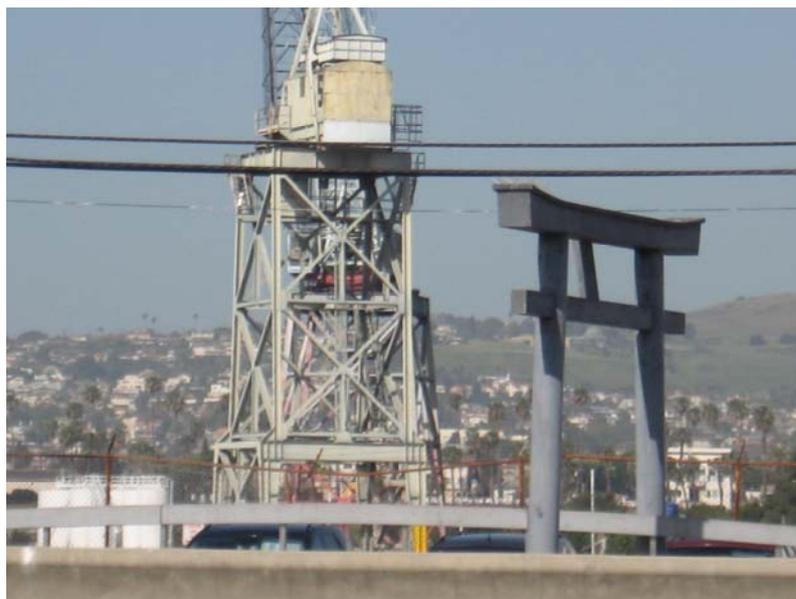
れ、欧州航路においては、さらにシンガポールや上海などを中継港とするフィーダー化が進むと考えられる。故に、北米と東アジアを結ぶ太平洋基幹航路である北米航路を舞台とした本市港湾行政の施策展開は、より戦略性を増すものと考えられる。その理由は、本市港湾を含めた京浜3港の地理的優位性（太平洋航路に面しているため、寄港時間とコストの損失が少ない）が高く、東アジア主要港における北米航路は我が国がラストポート、ファーストポートとなっているため、一定量の貨物を確保できれば航路数を当然維持できるものと考えられる事、京浜3港提携の動きが具体的にスタートしてきた事、コンテナ船から輸送車両へと物流が移動する際の基盤的道路整備等の基盤環境が整っている事などが挙げられる。

この度のロサンゼルス港への視察は、以上の観点に立った際の戦略性の優位度が存在するか改めて確認する点からも非常に有意義な視察でもあった。同時に、環境対策として先進的な施策の取り組みを行っているロサンゼルス港の事例は、長年に亘り公害対策が本市の重要課題である事実からも有益であり、今後の港湾行政の施策展開においても環境対策を引き続き取り上げていきたいと考える。

ただし、ロサンゼルス港でも環境対策を含む基盤整備には多額の資金が必要であり、資金調達の方法にもさらなる工夫が必要になるものと考えられる。例えば、京浜3港での共同資金調達の研究調査なども提案したい。同時に、港湾コストの低減化は必須の課題でもあり港湾関係者の理解が得られなければならない重要な課題でもある。今後、京浜3港会議は法定協議会への移行が議論されるものと想定されるが、是非とも上記報告の視点に対しても様々な議論が展開されるものと期待したい。

最後に、視察での説明を担当頂いた森本政司氏が是非とも案内したい場所があるとのことで、ロサンゼルス港内連邦刑務所の隣接地にある一角の説明を受けたことを記したい。そこは、明治以降に日本人が入植した場所であった。説明によれば、ロサンゼルス港で初めて仕事をした日本人は「タツミ」さんという方でダイバーの仕事をされてい

た。(港内のロサンゼルス港博物館に写真が掲額されている) その後、多くの日本人が移民として入植し、艱難辛苦の末に現在の日系人社会が存在しており彼らの努力なしに、現在の信用は存在しないという事実を理解して欲しいとの説明であった。(ロサンゼルス港の旧日本人街跡地には、現在も鳥居が立っていた)。



ロサンゼルス港の旧日本人街跡地の鳥居



視察を終えた視察団

【別紙（親書）】

アメリカ合衆国

ロスアンゼルス市長・議会議長 様

拝啓

日本では、ようやく春が訪れ、最も愛されている桜の花が満開を迎えようとしています。
昨年3月、東京湾北西部30キロメートル圏にある近接した「東京港」、「川崎港」と「横浜港」の、それぞれの管理者である東京都知事、川崎市市長並びに横浜市市長が、共同のポートオーソリティ設立に向けて基本合意いたしました。これに基づき、国際競争力強化に向けて、今年4月以降、入港料の一元化、手続きの簡素化を行うこととしており、三港は「京浜港」という、新たな時代に向けた港として、スタートしました。

我々、議会におきましても、都議会、川崎市議会、横浜市会に所属する有志議員により、超党派で、京浜港広域連携推進議員連盟を構成し、一港化の動きを強力に支援していくことといたしました。

今後、「京浜港」のポートセールスについても、三港が一体となって強力に推進してまいりますが、貴港の運営・管理等の先進的な取組みにつき、情報交換や忌憚のない意見交換を行う、このたびの川崎市議会海外視察議員団の視察は、大変有意義なものと確信しております。

どうぞ、貴港と姉妹港である東京港と同様、京浜港に対する暖かいご理解とご協力をお願い申し上げます。

末筆ながら、貴港のご発展と貴市の益々のご繁栄をお祈り申し上げます。

敬具

京浜港広域連携推進議員連盟

会 長

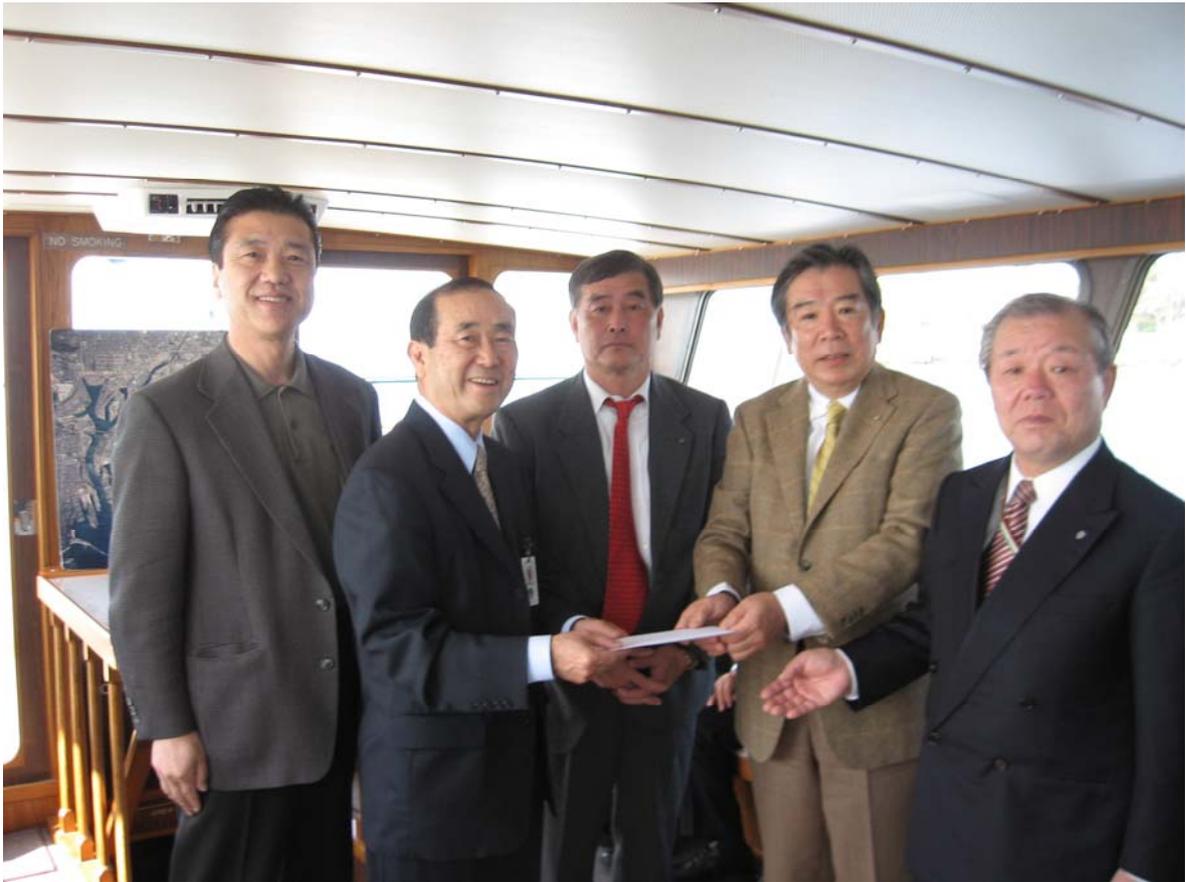
横浜市会議員 佐 藤 茂

筆頭副会長

川崎市議会議員 原 修 一

幹事長

東京都議会議員 高 島 なおき



ノーマン・アリカワ氏へ親書を手渡す 原視察団長