

World Watching 131

ワールド・ウォッチング



佐々木 規雄

人事院短期在外研究員
(米国連邦運輸省海事局派遣)



はじめに

本誌でもたびたび紹介されているとおり、パナマ運河の拡張工事が2014年に完了する予定である。パナマ運河の拡張完了に伴い、長さ426.7m、幅54.9m、水深18.3mの新開門が整備され、「ポスト・パナマックス」型と呼ばれる12,000TEUクラスのコンテナ船の通航が可能になるとされている¹⁾。

米国の“お膝元”であるパナマ運河の拡張に備えて、現在、米国東岸のコンテナ各港が急ピッチで準備を進めている。また、連邦政府の関係機関においても、パナマ運河の拡張が米国海運に及ぼす影響に関する調査・分析が始まっている。私が在籍した連邦運輸省も、昨年10月に米国東岸各港の現況調査報告書を公表した²⁾。本稿ではその報告書を基に、パナマ運河拡張に備えた米国東岸の主要コンテナ港の戦略を紹介する。



米国東岸港の概況

かつて、米国東岸港はヨーロッパ貿易の玄関口として、その繁栄を享受してきた。しかしながら、1980年代以降の著しいアジア貿易の増加に伴い、西岸港が急速に港勢を伸ばしてきたことはよく知られている。また、米国西岸港が発展する過程においては、全米を横断する鉄道輸送システムの改善が大きく寄与したこともよく知られているところである。

一方で、米国東岸各港もこうした相対的な地位低下に対して、ただ手をこまねいていたわけではなかった。世界的なコンテナ化の流れに対



パナマ運河の拡張と 米国東岸港の 戦略

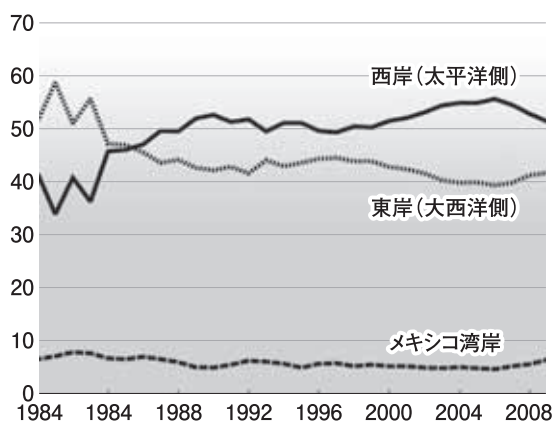


図1 米国コンテナ港の地域別シェアの推移 (%)
出典：America's Container Ports (2011.01) 米国連邦運輸省 調査・技術開発局 交通統計部

応し、積極的に港湾投資を進め、現在では、米国東岸港の多くがコンテナ港湾となっている。以下では、主要3港について、その戦略を紹介する。



米国東岸港の戦略

(1) ニューヨーク／ニュージャージー港 (NY/NJ港)

NY/NJ港は、米国東岸最大³⁾のコンテナ取扱量を誇り、全米でも第3位に位置する(第1位ロサンゼルス港、第2位ロングビーチ港)。歴史と伝統のある港であるが、それゆえに、近年のコンテナ船の急激な大型化に対応するため、大規模な港湾整備の必要に迫られている。

具体的には、総事業費23億ドルをかけて航路を50フィート(15.2m)まで増深する一方、主要コンテナターミナルの入口に架かっているベイヨン橋の持上げ工事の検討が進められている。橋の持上げ工事の事業費は13億ドル以上とも言われているが、NY/NJ港のコンテナ貨物の8割以上がこの橋



図2 ベイヨン橋 出典：NY/NJ港湾局ウェブサイト

の下を通航している⁴⁾ことから、この障害除去は同港にとって喫緊の課題となっている。橋の持ち上げ工事では「ポスト・パナマックス」型のコンテナ船の通航に支障がないよう、現行の151フィート(46m)のクリアランスを215フィート(65.5m)まで持ち上げられる予定とされている。

(2) サバンナ港

サバンナ港は、米国東岸第2位のコンテナ取扱量を有し、現在、パナマ運河を通過して米国にやってくるコンテナ船の多くが最初に寄航する港湾となっている。また、南部有数の大都市であり、鉄道輸送網の拠点ともなっているアトランタの玄関口として、その地理的優位性は今後も維持されると考えられているが、サバンナ川沿いに発達した河川港であることから、大型船を受け入れるための水深の確保が喫緊の課題となっている。

そのため、サバンナ港を管理するジョージア港湾局は、NY/NJ港湾局と同様に、サバンナ川を挟んで向かい合うサウスカロライナ州と共同で港湾局を設立し、河口部において水深48フィート⁵⁾(14.6m)のジャスパー・ターミナルの整備に向けて動き出したところである。



図3 ジャスパー・ターミナル整備計画
出典：ジャスパー・カウンティ(サウスカロライナ州)ウェブサイト

(3) ノーフォーク港

ノーフォーク港は米国東岸中部に位置する天然の良港で、コンテナ取扱量は米国東岸第3位である。特に、米国で初の自動荷役システムを導入して2007年にオープンしたAPM/マースクターミナルが有名であるが、現在このターミナルは、所有者であるAPMターミナルズ社とノーフォーク港を管理するバージニア港湾局との間で20年間の長期契約が結ばれ、バージニア港湾局が他のターミナルと一体で運営を行っている⁶⁾。

さらにバージニア港湾局は、ノーフォーク港から354kmも離れたワシントンDC近郊で内陸港



図4 APM/マースクターミナル

出典：バージニア港湾局資料

湾(鉄道と高速道路が引き込まれた大型のインランド・デポ)を整備/運営する一方、バージニア州政府が、「ハートランド回廊」というノーフォーク港～内陸港湾～シカゴを結ぶ鉄道輸送網整備にも資本参加をするなど、港湾経営に“官”が積極的に関与している。また、今後の貨物量の増加に備え、総工費12億ドルをかけて「クレイニーアイランド・マリンターミナル」という新ターミナルを建設することも予定されている。



おわりに

米国東岸各港の関係者は一様に、パナマ運河拡張に伴う貨物量の増加に大きな期待を寄せているが、一方で、米国西岸各港においては、表向きは「それほど影響を受けない」という予想をしている関係者が多い。実際のところは、パナマ運河の通航料金及び米国東岸港のサービスレベル(荷役・輸送料金、リードタイム等)、さらには、それらを受けた米国西岸港のサービスレベルの変化を総合的に考慮しなければ、パナマ運河拡張後の貨物輸送の変化を予測することは難しいのが実態であろうと考えられる。

いずれにしても、パナマ運河を経由する米国東岸港への海上輸送が、現在の物流大動脈である「北米西岸港から鉄道による全米各地への輸送」という海陸複合一貫輸送網に対抗し得る力を持つことができるかどうかについては、今後も注視していく必要がある。

- 1) Plan Maestro del Canal de Panama (2006.7) パナマ運河庁
- 2) Fact Sheet - Atlantic Coast U.S. Seaports (2010.10) 米国連邦運輸省 調査・技術開発局 交通統計部
- 3) コンテナ貨物量の順位は2009年の取扱量に基づく(以下すべて同じ)
- 4) Bayonne Bridge Air Draft Analysis (2009.09) 陸軍工兵隊
- 5) 予定水深(議会未承認)。現在の水深は42ft。
- 6) 正確には、バージニア港湾局傘下の非営利会社のVIT (Virginia International Terminals, Inc) が運営している。