

# World Watching 133

ワールド・ウォッチング

## パナマ運河拡張を睨んだ チャールストン港の動き



山田 孝嗣

名古屋港管理組合  
専任副管理者



### はじめに

2014年に予定されているパナマ運河の拡張は、国際的な海上物流にも様々な影響を与え、特にアジアと北米・南米東海岸を結ぶ航路の競争力が強化されると予想される。

昨年、名古屋港利用促進ミッションとして、米国東海岸に位置する主要港の1つであるチャールストン港を訪問する機会があった。同港がパナマ運河拡張も睨みつつ、どのような取組みを進めているのかを含め、その概要を紹介したい。



### チャールストン港の概要

#### (1) 概要

人口増加が著しく、発展がめざましい米国南東部に位置する河川港である同港は、全米で第9位の貿易額（2009：約450億ドル）を誇り、コンテナの取扱量では、全米港湾の中で10位、東海岸港湾の中では4位に位置する（表1）。

同港の管理運営はサウスカロライナ州港湾局が行っているが、州からの予算措置はなく完全な独立採算性がとられている。また、470人近い職員のうち210人強の人間がオペレーション担当で、ガントリークレーン等の荷役機械操作に、直接従事しており、ガントリークレーン1基あたり42個／時間、トラック平均滞在時間20分の作業効率を誇っている。

チャールストン自体は観光産業と空軍の基地として有名ではあるが、チャールストン港があるサウスカロライナ州の北部にはBMWやミシュ

	港名	コンテナ貨物量	備考
①	ロサンゼルス	6,748,995	西海岸
②	ロングビーチ	5,067,597	西海岸
③	NY/NJ	4,561,831	東海岸
④	サバンナ	2,356,000	東海岸
⑤	オークランド	2,050,030	西海岸
⑥	ヒューストン	1,797,198	メキシコ湾岸
⑦	ヴァージニア	1,745,228	東海岸
⑧	シアトル	1,584,596	西海岸
⑨	タコマ	1,545,855	西海岸
⑩	チャールストン	1,181,353	東海岸

表1 米国におけるコンテナ取扱港湾ベスト10（単位：TEU）  
（CS TOP100 container ports 2010より）

ラン等自動車関連産業が多く立地しており、BMWが同州で生産するXシリーズの内70%以上に当たる17万台が同港から輸出されている。また、背後にボーイング社の787型機の組立て工場も建設され、部品関連産業の立地も見込まれる。

#### (2) 港湾施設

施設としては、図1に示すように、クーパー（Cooper）川右岸に位置する4つのターミナル（コンテナ用：2ターミナル、バルク/RORO用：2ターミナル）とワンド（Wando）川左岸に位置するコンテナターミナルの5つのターミナルから構成される。

クーパー川右岸に位置するターミナルにはオンドック鉄道ヤードが整備されており、CSX鉄道とノーフォークサザン鉄道が乗り入れている。



図1 チャールストン港の港湾施設

MLW（平均干潮位）で入港航路水深が47フィート（約14.3m）、港内水深が45フィート（約13.7m）で、河口のパイロットステーションからすべてのターミナルまでが2時間以内で到達可能である。

### (3) 開発計画

河口に位置し、市街地に近いユニオンピア（Union Pier）ターミナルではRORO船による自動車の取扱いと客船の受入れ（年間約90隻）が行われているが、訪問時には、RORO機能を北に移し、同ターミナルを客船専用ターミナルにする再開発計画が進行中であった。また、コンテナ処理能力を増強するため、元海軍基地に新たなコンテナターミナルを建設する計画が2018年のフェーズ1完成に向け進行中である（図2）。



## パナマ運河拡張に向けた取組み

港湾局長より、以下の取組みを進めている旨の説明があった。

### (1) 西海岸諸港から東海岸諸港へのコンテナシフトへの対応

2008年に、ロサンジェルス港やロングビーチ港など米国西海岸の港を経由して、チャールストン港背後の市場圏へ94.3万TEUのコンテナが、また、中西部へは140万TEUのコンテナが輸送されている。米国中西部地区の発展によって、2015年には、この量が300万TEU（チャールストン背後120万TEU、中西部180万TEU）に増加すると推計される。

パナマ運河の拡張によって、大型船が直接寄港することとなれば、コスト的にも時間的にも西海岸の港に対して、東海岸の港が優位となり、

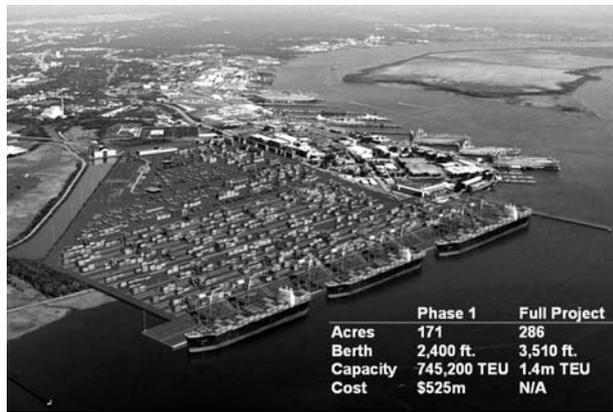


図2 新コンテナターミナルの完成予想図

貨物の取り込みや需要の顕在化に向けたマーケティング活動を積極的に展開している。因みに、2010年1月から10月までコンテナ取扱貨物量は新規航路の開設によって対前年同期比18%増を示している。

### (2) 航路増深への対応

パナマ運河の拡張によって、航行船舶の容量が大幅に増えるとともに、それらの船舶の受入れには50フィート（約15.2m）の水深が要求される。チャールストン港の入港航路水深、港内水深は前述の通りであり、潮位5.5フィートと余裕水深（UKC）2フィートを考慮すると、ドラフト48フィート（約14.6m）までの船舶は潮待ちで入港可能という優位性を有している。今後の船舶の大型化に向けて、現在、港内水深を50フィートまで増深する計画を検討している。

50フィートの根拠として、1つには浚渫に要する費用、さらに、他港との競争条件等を勘案しているとのことであった。具体的には、ニューヨーク／ニュージャージー港は、ベイヨン橋のエアドラフトの問題で50フィート以上の水深は望めないし、ヴァージニア港は55フィートへの増深計画があるが、干満差が激しいこと、更に、サバナ港は最大寄港可能船舶のドラフトが43フィートであること等を勘案し、当面は50フィートへの増深を考えているとのことであった。



## おわりに

州の港湾局という公共機関が管理する港湾だが、航路浚渫への対応に見られるように、費用や東海岸他港との競争条件も勘案しながら、同港独自の効率的な対応を取る姿勢は、やはり完全な独立採算性に起因するのであろう。他方、荷役作業を直営で行っており、その作業効率の高さにも驚かされる。米国東部、南部には、このようなスタイルの港湾も残っていると聞く。港湾の管理・運営あるいは経営はいかにあるべきかいろいろ考えさせられる点が多い訪問であった。