

アメリカのコンテナターミナル

古井 恒

はじめに

1994年の全世界の港湾での海上コンテナ取扱量は、「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK」によると約1億2,500万 TEU である。港湾別では香港が約1,105万 TEU, シンガポール港約1,040万 TEU, 以下, 高雄港約490万 TEU, ロッテルダム港の約454万 TEU の順であり, 香港, シンガポール港の上位2港が3位以下の港湾を大きく引離しているここ数年来の構図に変化はない。

アメリカ合衆国の港湾では, ロングビーチ港が約257万 TEU (世界ランキングでは8位), これに続いてロサンゼルス港約252万 TEU (同9位), ニューヨーク・ニュージャージー港約203万 TEU (同13位) などでの取扱いが多い。オークランド港での海上コンテナの取扱量は約149万 TEU であり, 全米では第4位, 全世界では第20位の取扱規模となっている。なお, 同年のわが国の港湾での取扱量と比較するならば, オークランド港は, 全世界第6位の神戸港(約292万 TEU) の約半分程の取扱量である。

港湾別にみると, 香港, シンガポール港などのアジア地域の中継港が断然大きな取扱量となる。しかしこれを国別にみると, 比較的取扱量の多い大規模港が散在しているアメリカ合衆国が約1,902万 TEU で第1位であり, 第2位の香港(約1,105万 TEU), 第3位のシンガポール(約1,040万 TEU), 第4位の日本(約1,009万 TEU) とは相当大きな開きがある。なお, 前年の1993年までは, アメリカ合衆国に続いて日本が長期間に亘って第2位の座にあった。しかし, ついに1994年には香港, シンガポールのアジア NIES の両雄に追い越され, これら地域の経済成長の急伸ぶりを示す結果となっている。

コンテナ船輸送の本格化は, 1966年にアメリカ合衆国のシーランド・サービス社の改造フルコンテナ船「フェアランド号」(35フィートコンテナ226個積み)が, ニューヨーク・ニュージャージー港から大西洋航路に船出したことに始まるといわれる。以来, このコンテナ輸送発祥の地, アメリカ合衆国が国別では常に世界最大のコンテナ取扱国である

事実には変わりはない。

北米西洋には年間100万 TEU 以上のコンテナの取扱いのある港湾(1994年)が、5 港(シアトル港、タコマ港、オークランド港、ロサンゼルス港、ロングビーチ港)ある。また、ポートランド港、サンフランシスコ港でもそれぞれ約318千 TEU, 66千 TEU のコンテナの取扱いがある。これらの港湾のうち、コンテナ港湾として最も長い歴史を有するのがオークランド港であり、北米西岸コンテナ港湾の草分け的な存在である。その意味で、各船社がコンテナターミナルの運営を早い時期から手掛けてきた港湾である。

オークランド港には現在、サザンパシフィック鉄道、ユニオンパシフィック鉄道、サンタフェ鉄道の3つの鉄道ターミナルがあり、コンテナの大陸横断輸送の西端のひとつを形成している。鉄道とのインターモーダル輸送サービスの拡充という点は、北米西岸の各港とも共通して特に力を注いでいる事項である。とりわけ DST の運行開始により、オンドックあるいは港湾に近接して立地する鉄道ターミナル施設の充実度は、各港のサービス水準を規定する最重要項目となっており、各港とも水際線施設の拡充と並んで特に努力を傾注している部分である。オークランド港の場合、現在の鉄道ターミナル施設を大幅に改修して、さらに鉄道輸送とのリンクを強化する JIT(ジョイント・インターモーダル・レール・ターミナル)の整備を、次世紀の課題としてではあるが計画中である。

オークランド港は、米国の代表的な船社のひとつである APL 社がその本社を置く港湾でもある。これまで APL 社は、北米西岸においてはシアトル港、オークランド港、ロサンゼルス港の3港体制でコンテナ船航路の運営にあたってきた。しかしながら、1996年1月のコンソーシアムの改編(APL, OOCL の2社グループから、大阪商船三井船舶を加えた3社グループへの変更)以降、APL 社の自社船はオークランド港には寄港せず、シアトル港、ロサンゼルス港の2港体制がとられている。APL 社の本社そのものの移転はない模様であるが、コンソーシアムの改編がターミナル運営に大きな影響を及ぼすことは必至であろう。

大阪商船三井船舶は、そのターミナル運営子会社であるトラパックがオペレーションを担当するトラパック・ターミナルを最近開設したばかりであり、このトラパック・ターミナルと APL 社の APL ターミナルとが今後どのような使い分けとなるかについては、大変興味深いところである。この点も、本稿で特にオークランド港のコンテナターミナルに触れる大きな理由のひとつになっている。

オークランド港は、北米西岸のコンテナ港湾として草分け的な存在である。したがって、早い時期から米国、日本の有力船社がコンテナターミナルの運営にあたってきた港湾である。ただし、当時のコンテナ船の船型、またコンテナの取扱量自体がそれほど多くなかったこともあり、それぞれのターミナルの規模は比較的小さい。いわばモザイク

状にターミナルが振り分けられた状態が続いてきた。そして今、大規模なコンソーシアムの再編は、このターミナル配置にシャッフルの可能性をもたらしている。

本稿のねらいは、日本とアメリカ西岸のコンテナターミナルを比較して、その特徴を把握し、日本のコンテナターミナルの運営に際して、有益な事項を見い出すことには必ずしもない。鉄道とのリンク、港湾労働力の需給形態、コンテナターミナルの管理形態など様々な点において、そもそも比較検討する基盤そのものの多くの部分が、日本とアメリカ西岸の場合には余りにも異なると考えるからである。

したがって、本稿の位置付けは、アメリカ西岸のコンテナターミナルに関するファクト・ファインディングを通じて、コンテナターミナルに関わる状況を整理し、若干の分析を加えることに留まるものとなろう。その分析が若干でも、わが国のコンテナターミナルの運営についてのヒントになればと考えるところである。

なお、本稿は、1995年10月に行ったアメリカのコンテナターミナルに関する現地調査に基づき、オークランド港のコンテナターミナルを中心に整理したものである。

1. オークランド港の概要

(1) 港湾の沿革

オークランド港の歴史は、19世紀半ばのゴールドラッシュの時代に、天然の良港として物資の揚積みに利用された時点にまで溯ることができる。この時以来、船着場として繁栄してきたものの、オークランド港が現在のようなアメリカ西岸の代表的な港湾のひとつに数えられるようになったのは、コンテナリゼーションが本格化する1960年代に入ってからのことである。それまでの不定期在来船主流の時代は、サンフランシスコ湾をはさんで対峙する形のサンフランシスコ港が、まさに西岸を代表する港湾の機能を果たしていた。オークランド港は、いわばサンフランシスコ港の補助港的な存在にすぎなかった。

1962年以来、オークランド港湾局は6億5千万ドル以上の資金を投入して、継続的に近代的なコンテナターミナルの整備を進めてきた。また、港内の水際線の近くまで鉄道が入り、アメリカ大陸を横断する鉄道ネットワークの西端のひとつを形成している。この水際線近くに位置する鉄道ターミナルは、ユニオンパシフィック鉄道およびサザンパシフィック鉄道のコンテナ積替え施設である。また、港の中心から北方に約12マイル(約19km)の地点には、サンタフェ鉄道の鉄道コンテナ施設もある。現在、オークランド港からはシカゴ等の中西部、メキシコ湾岸や南西部の諸都市を3～4日で結ぶ列車運行サービスが毎日提供されているほか、5～6日でニューヨークなどの大西洋岸の諸都市に達

する鉄道サービスも提供されている。アメリカ西岸の主要コンテナ港においては、このような鉄道を利用するインターモーダル輸送が、今日では主流である。オークランド港においては、コンテナリゼーションの創始期において早々と鉄道との連携が図られており、その意味からもアメリカ西岸におけるコンテナ港の草分け的な存在といえる。

(2) オークランド港の港勢

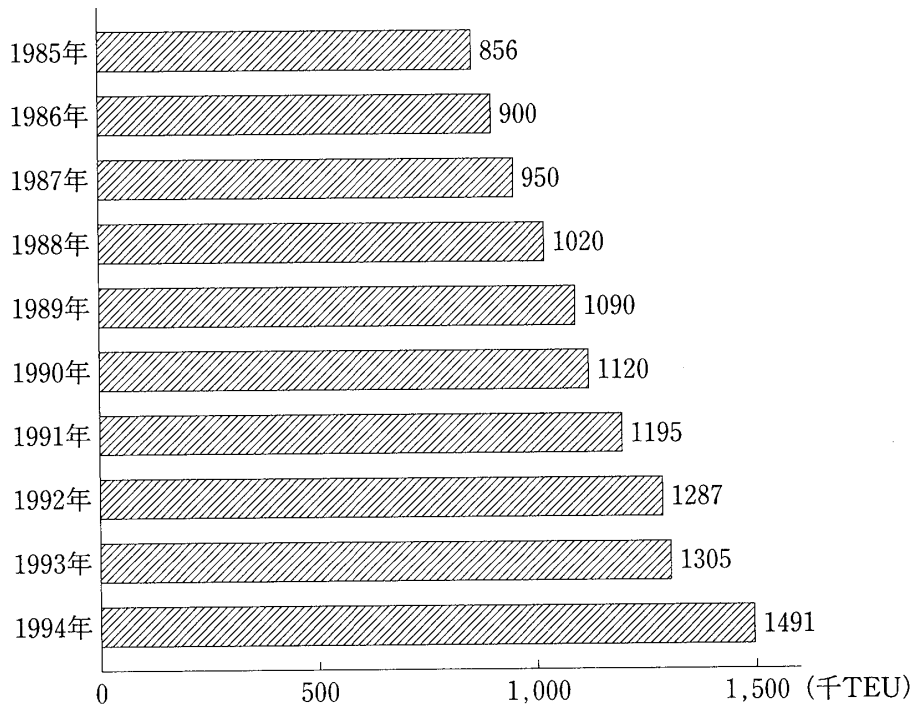
オークランド港はサンフランシスコ市、オークランド市などのカリフォルニア州北部の中心都市を背後に擁し、その周辺地域の人口は約625万人であり、アメリカ第4の都市圏を形成している。オークランド港での取扱貨物の約70%は、太平洋をはさんだアジア地域関連貨物によって占められており、アジアとの関係が極めて強い港湾である。また、取扱貨物の90%程はコンテナ貨物であり、コンテナの取扱いに相当程度特化した港湾であるともいえる。

コンテナリゼーションが本格化しだした70年代にあって、オークランド港は東岸のニューヨーク・ニュージャージー港に量的には及ばないものの、ニューヨーク・ニュージャージー港に次いで全米第2位のコンテナ取扱港であった。東のニューヨーク・ニュージャージー港に対して、西のオークランド港と呼ばれるように、西岸を代表するコンテナ港であった。ところが1980年代に入り、北米とアジア地域との貿易量が増大し、西岸の各地でコンテナ港の整備が進められるにつれ、オークランド港の地位には変化がみられるようになる。つまり、1980年にロングビーチ港に全米2位の座を奪われ、また、1981年にはニューヨーク・ニュージャージー港、シアトル港に次いで第3位になるなど、他港の台頭により次第に全米におけるコンテナ貨物取扱量の順位を下げてきた。1994年には、全米第4位のコンテナ取扱量となったが、オークランド港自体のコンテナ取扱量は、下の図にみるように毎年、着実に増加しており、1994年の同港のコンテナ取扱量は約149万TEUに達している。

(3) コンテナターミナルの概況

1962年以来、オークランド港湾局は莫大な資金を投じて近代的なコンテナターミナルの整備に取り組んできた。現在のオークランド港のコンテナターミナルは総面積約220haに及び、コンテナターミナルは9箇所を数える。これらのターミナルは、アウターハーバー地区、セブンスストリート地区、ミドルハーバー地区、そしてインナーハーバー地区の4地区に分散しているが、それぞれの概要については以下の表に示すとおりである。9箇所のターミナルのうち、7箇所は優先使用、2箇所が公共使用の利用形態となっている。

図1 オークランド港のコンテナ取扱量



資料：「コンテナリゼーション インターナショナル イヤーブック」(各年)および
オークランド港湾局資料より作成

オークランド港におけるコンテナターミナル整備の基本的な形態は、オークランド港湾局が施設の設計、建設、またガントリークレーンなどの修理補修を担当し、これらの施設や設備の利用、運営は民間に任せるというものである。なお、オークランド港における優先使用のターミナルについては、バースやコンテナヤードなどのインフラ部分のみが長期貸付けの対象で、ガントリークレーンなどの設備機器は借受者が自ら設置する場合と、インフラ部分とガントリークレーンなどのスーパーストラクチャーをいわばセットで長期貸付けの対象とする2つの場合がある。

民間との間では、長期契約に基づき優先使用となるターミナルを、船社および船社の子会社のターミナル運営会社に貸付ける場合と、船社系列ではない独立的なターミナル会社に貸付けて、ここが顧客(船社)に対して公共的なサービスを提供する2つのケースがある。後者の例としては、セブンスストリート地区のマリーン・コンテナ・ターミナルとインナーハーバー地区のハワード・コンテナ・ターミナルが該当する。

優先使用のコンテナターミナルは、米国船社系および日本の船社系のターミナルオペレータが借受者であるのに対し、公共ターミナルの利用船社は、エバーグリーン、韓進、朝陽、そして COSCO などのアジア系船社が大半を占めることが特徴的である。

表1 オークランド港のコンテナターミナル(1)——OUTER HARBOR——

(1995年3月現在)

ターミナル名	シーランド・ターミナル	ユーセン・ターミナル	マースク・ライン・ターミナル	トランスベイ・コンテナ・ターミナル
ターミナルオペレータ	シーランド・サービス	ユーセン・ターミナル	マースク	トランスベイ・コンテナ・ターミナル
ステベドア	コンテナ・ステベドアリング	センテニアル・ステベドアリング	マースク・パシフィック	マリーン・ターミナルズ・コーポレーション
利用形態	優先使用	優先使用	優先使用	優先使用
ターミナル総面積(ha) (バース部分を除く)	26.5	16.2	18.5	11.9
利用船社	・ Sea-Land Service (Trans Pacific/Hawaii/Guam)	・ Hapag-Lloyd ・ NYK ・ NOL	・ Maersk Line ・ P&O Containers ・ Sea-Land Service (Europe)	・ K Line ・ Madrigal-Wan Hai Lines

資料：“PORT OF OAKLAND GUIDE TO MARINE FACILITIES”より作成

表2 オークランド港のコンテナターミナル(2)——7th STREET——

(1995年3月現在)

ターミナル名	トラパック・ターミナル	マトソン・ターミナル	マリーン・コンテナ・ターミナル
ターミナル・オペレータ	トランスパシフィック・コンテナ・サービス	マトソン・ターミナル	マリーン・ターミナルズ・コーポレーション
ステベドア	マリーン・ターミナルズ・コーポレーション	マトソン・ターミナル	マリーン・ターミナルズ・コーポレーション
利用形態	優先使用	優先使用	公共使用
ターミナル総面積(ha) (バース部分を除く)	13.9	26.5	22.9
利用船社	・ MOL ・ Nedlloyd Lines	・ Blue Star Line ・ Columbus Line ・ Matson Navigation	・ Evergreen Line ・ Hanjin Shipping ・ Hyundai Merchant Marine ・ Yang Ming Line

資料：“PORT OF OAKLAND GUIDE TO MARINE FACILITIES”より作成

表3 オークランド港のコンテナターミナル(3)——MIDDLE/INNER HARBOR——
(1995年3月現在)

ターミナル名	APL ターミナル (MIDDLE)	ハワード・コンテナ・ターミナル(INNER)
ターミナル・オペレータ	イーグル・マリン・サービス	ステベドアリング・サービス・オブ・アメリカ
ステベドア	イーグル・マリン・ステベドアリング	ステベドアリング・サービス・オブ・アメリカ
利用形態	優先使用	公共使用
ターミナル総面積(ha) (バース部分を除く)	33.3	19.8
利用船社	<ul style="list-style-type: none"> ・ APL ・ Australia-New Zealand Direct Line ・ Mexican Line ・ OOCL ・ PM&O Line ・ Polynesia Line ・ Star Shipping ・ Toyofuji 	<ul style="list-style-type: none"> ・ COSCO ・ Cho Yang ・ DSR-Senator ・ 'dAmico Line ・ Italia Line

資料：“PORT OF OAKLAND GUIDE TO MARINE FACILITIES”より作成

2. コンテナオペレーションの実態

オークランド港のコンテナターミナルにおけるオペレーションの実態について、トランスベイ・コンテナターミナル、APL ターミナル、トラパック・ターミナルの3つのターミナルを例に整理すると、概ね以下のとおりである。

(1) トランスベイ・コンテナターミナル

① ターミナルの概要

トランスベイ・コンテナターミナル社は、川崎汽船が設立したターミナル運営子会社である。コンテナターミナルの操業開始は1986年7月である。なお、ターミナルでの実質的な作業は、MTC社(Marine Terminal Corporation)が行っている。

オークランド港の場合、それぞれのターミナルごとにオークランド港湾局とのターミナル用地賃貸契約期間は異なるが、当トランスベイ・コンテナターミナルの場合には、

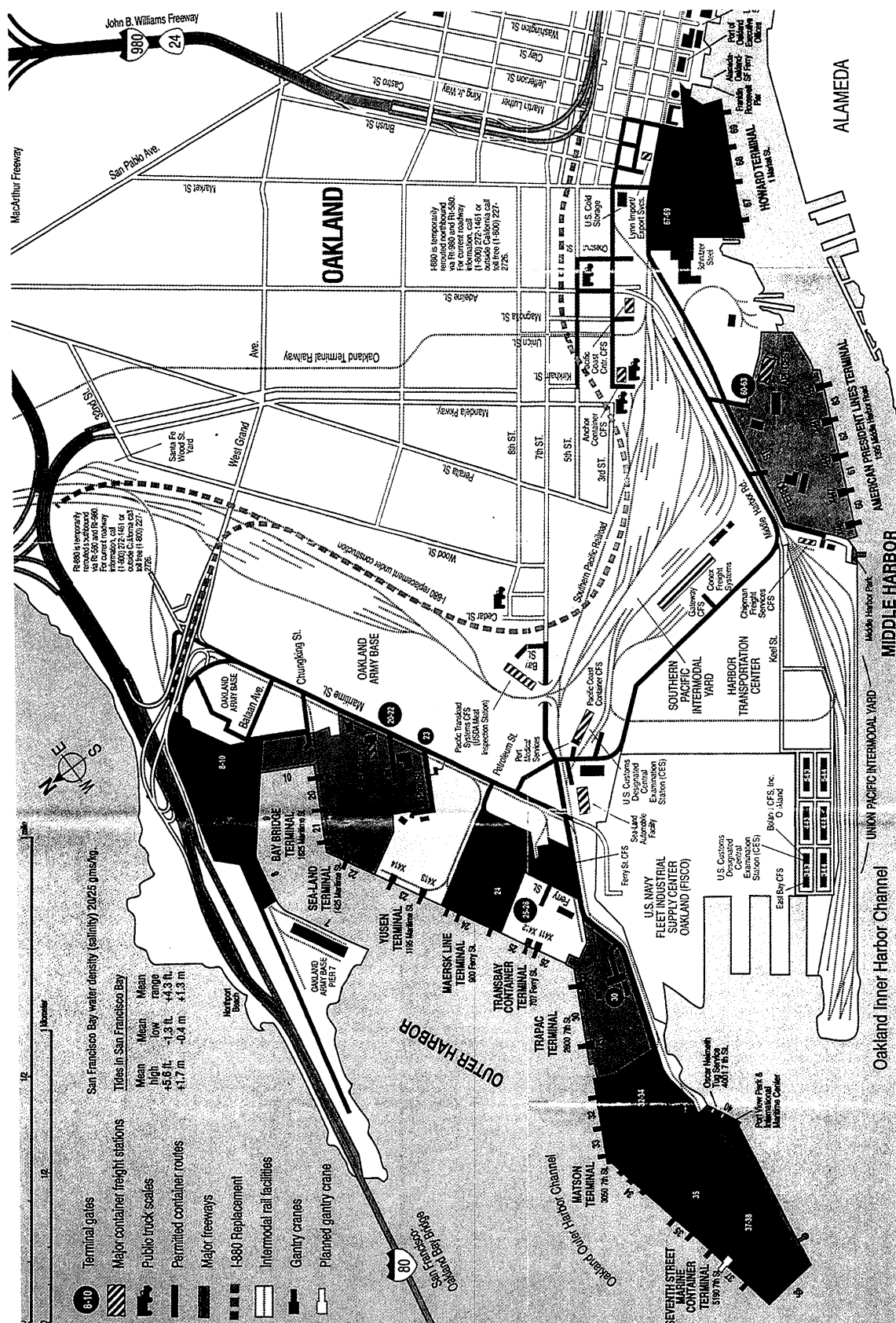


図2 オークランド港のコンテナターミナル

港湾局との間で10年間の契約が結ばれている(5年延長2回可能の付帯条件がある)。当社はターミナル用地を港湾局から長期借受けているほか、その2基のガントリークレーンについてもオークランド港湾局から借受けている。オークランド港のガントリークレーンには、当社のように港湾局所有のものを借受けているものと、マースクライン・ターミナルや APL ターミナルなどのように、ターミナル用地借受者が自ら設備した自前のガントリークレーンとの両方のタイプがある。トランスベイ・コンテナターミナルに設置されているガントリークレーンに関しては、小規模な日常的な修理は、借受者である当ターミナル会社が行なうが、大規模な修理については港湾局がこれを担当している。

当ターミナルの総面積は約11.9haであり、アメリカのコンテナターミナルとしては、最も小さなランクのターミナルに属している。オークランド港の場合、他港のコンテナターミナルに比べると一般にそれぞれのコンテナターミナルの面積は比較的小さく、最大の APL ターミナルの場合でも約33haにすぎない。

オークランド港はアメリカ西海岸におけるコンテナポートとして草分け的な存在であり、その意味で各船社がコンテナリゼーションの立上がりの早い時期からコンテナターミナルを手当てした港である。コンテナ船自体の船型もまだそれほど大きくはなく、また積載コンテナ個数も現在の主流船型のそれに比べると多くないコンテナリゼーションの創始期に開発が進められた港であるため、コンテナターミナルの数(寄港船社数)は多いが、それぞれの規模は比較的小さいという特徴を有している。当トランスベイ・ターミナルも、そのひとつの典型であるといえる。

② 取扱貨物

当ターミナル取扱いの年間輸出コンテナ個数は、約55,000個ほどであり、その約4割はリーファーコンテナ(冷蔵コンテナ)によって占められている。リーファーコンテナによって輸送される主な品目は牛肉などである。一方、輸入コンテナ貨物の取扱個数は、輸出コンテナの約4分の1の12,000個程である。名古屋港出しのトヨタと GM の合併会社である NUMMI 社関連の自動車パーツなどが主な輸入貨物となっている。

当ターミナルの利用船社は川崎汽船、マドリガル・ワンハイなどの船社である(1995年10月の調査時点では、川崎汽船と大阪商船三井船舶がそれぞれ3隻ずつのコンテナ船を出しあい、日本諸港からさらにシンガポールまで延航する共同配船を実施していたので、大阪商船三井船舶の2000TEU 積みの船舶も当ターミナルを利用していた)。

③ ターミナルオペレーション

当ターミナルのヤード内作業は、基本的にはトランスファークレーンを用いてのグラブド・オペレーション方式が採用されている。作業に使用される荷役機器の内訳は、

以下に示すとおりである。

トランスファークレーン	7 基
30トントップハンドラー	2 基
サイドピッカー	2 台
20トンフォークリフト	1 台
トラクターヘッド	22 台
バムカート(フックなし)	18 台

当ターミナルの場合、入港船のスケジュールの関係から実働は月曜日～金曜日の週 5 日間である。またゲートオープンの時間帯は、0800-1700である。ただし、火曜日ならびに水曜日に本船寄港が集中するため、それぞれ前日の月曜日と火曜日については、ゲートオープン時間帯を0700-1700あるいは1800に拡張して対応している。

ヤード内作業は、北カリフォルニアの諸港では一般に次の 3 シフト、すなわち0800-1700, 1900-0400, 0300-0800の 3 交替制がとられている。ただし、オークランド港の場合には特例的にレイトシフト制が採用されている。これはかつてサンフランシスコ湾の対岸、サンフランシスコ市にディスパッチングホールがあり、ここから橋を渡ってオークランド港側まで移動するのに 1 時間程を要したことから、デイシフトを0900-1800(本来は0800-1700)、またナイトシフトを2000-0500(本来は1900-0400)にずらしたことの名残りであるといわれている。

なお、ILWU¹⁾と PMA²⁾との協約により、デイシフトを 1 とした場合の各シフトの賃金の割増率は以下のように定められている。

デイシフト	1
ナイトシフト	1.33倍
サードシフト	1.8倍
○オーバータイムはいずれも各シフトの1.5倍	

1) ILWU(International Longshoremen's and Warehousemen's Union)はアメリカ西岸の港湾労働組合

2) PMA(Pacific Maritime Association)は、船社、ターミナルオペレータ、ステベドア会社により構成される西岸の使用者団体

当ターミナルの生産性(Productivity)としては、本船ハッチの開閉時間も含めて1時間当たり平均28~29個の本船でのコンテナの積卸しが果たされている。また、ターミナルの効率性を計る指標として、北米のコンテナターミナルで日常的に用いられているターンタイム(トラクターがゲートを通り過ぎてヤード内に入り、コンテナを卸して、あるいはコンテナを積んで再びゲートを通り過ぎるまでに要する時間)は、ターミナルへ貨物を搬入する場合は10~15分、逆にターミナルから貨物を搬出する場合は15分程度とのことであり、ターミナルでの作業効率は相当良い方と思われる。

(2) APL ターミナル

① ターミナルの概要

当ターミナルは、アメリカ合衆国の代表的なコンテナ船運航船社のひとつであるアメリカン・プレジデント・ラインズ(APL)が優先使用するターミナルである。ターミナルオペレータは、APLのターミナル運営子会社であるイーグル・マリン・サービス社(EMS)であり、実際の船側作業もイーグル・マリン・サービス社が行っている。

当ターミナルは、オークランド港では最大規模の約33.3haのターミナル総面積を擁し、ガントリークレーンも5基設備されている。ただし、オークランド内港水路に面したミドルハーバー地区に位置し、水路幅が十分ではないため大型船の場合には回頭水面の確保が難しいという問題も抱えている。

当ターミナルへ着岸するコンテナ船は、APL船が週2隻、OOCL船が週1隻で、これらをあわせて年間156隻、その他の船社のコンテナ船として、名古屋港からのトヨフジ海運の船舶などを含めて年間120~130隻程あり、合計では年間280~290隻程がターミナルを利用している。年間のコンテナ取扱個数は1995年の場合、約175万個程になると調査時点ではみられていた。

② コンテナ荷役の生産性

コンテナ荷役の生産性は、その荷役対象船型により相当の幅があるが、概ね以下のとおりであり、全体の平均は時間当たり25個程度とみられている。

APL 船	24~25個/時間
トヨフジ船	30~35個/時間
小型船	18~20個/時間

ゲートインからゲートアウトまでに要するターンタイムは、平均30分程度であり、特に問題は生じていないとのことである。なお、当ターミナルのゲートオープン時間帯は、

原則的には月曜日～金曜日の0800-1700と火曜日、水曜日の1800-0300である。この他に必要に応じて土曜日でも0800-1700の時間帯で対応する場合もあるという。また、時にはトヨタとGMの合併会社であるNUMMIが、夜間作業を要請してくることもあるが、これに対しても柔軟な対応がとられているとのことである。日本の港湾に比べると、作業時間帯の設定は非常にフレキシブルであるといえる。

③労働者の構成

コンテナターミナルでの荷役作業は、一般にはターミナル会社あるいはターミナル会社と契約関係にあるステベドア会社の責任の下に進められている。ただし、アメリカ合衆国の港湾において主に船側作業に従事する港湾荷役労働者は、ターミナル会社やステベドア会社に帰属する社員ではない。彼らは西岸の場合にはILWUという港湾労働組合の組合員であり、一方、東岸の場合には、同様にILA(International Longshoremen's Association)という港湾労働組合の組合員であって、個別の企業には籍を置いていない。

ターミナル会社あるいはステベドア会社は、港湾労働組合と使用者団体が共同運営している雇用斡旋所(西岸ではディスパッチングホール、東岸ではハイヤリングホールと呼ばれている)から港湾荷役労働者の派遣を受けて、ターミナルでの実際のオペレーションを遂行している。つまり、労働力需給の形態としては、必要な時、その都度必要な人数を派遣してもらうという形が基本となっている。わが国の個別企業に雇用されている港湾労働者(=社員)とは、形態を大きく異にしている。

アメリカ合衆国での港湾労働者の需給形態は、このような1日毎の派遣が原則である。しかしながら、コンテナターミナルにおけるオペレーションのような高度に機械化された作業にあっては、機械操作に十分に習熟している労働者でなければ、実際のところ効率的な作業の実現は困難である。

このような事態に対応するために、アメリカ合衆国のコンテナターミナルにおいては、コンテナ化が本格化しだした1975年頃から労働者需給システムとして、「ステディーマン制度」が採用されている。これはガントリークレーンオペレータやフォアマンなどの熟練労働者について、その日の作業の有無に関わらず過当たりの一定時間を保証したり、またはプレミアムを付することにより、特定の技能労働者を特定のコンテナターミナルに半ば専属的に配置する制度であり、労使間での協定事項となっている。

APLターミナルの場合、船側作業については、以下にみるようなステディーマンが配されている(デイシフトの場合もナイトシフトの場合も同人数)。

職 種	人数
ガントリークレーンオペレータ	9 人
スイーター, トラックオペレータ トップピックオペレータ	8 人
ワーキングボス	3 人

船側作業ではこれらのステディマンの他に、クレーンとして25～30人の労働者が必要であるが、彼らについては一般の港湾荷役労働者として、ディスパッチングホールからの派遣を受けることになる。

APL ターミナル内には CFS が設けられているが、ここでの作業に関しては、ワーキングボスが1人(ステディマン)、クレーンが2人、ロングショアマンが7人という構成である。

荷役機器やコンテナの維持、補修にあたるメンテナンスショップには、46人のステディメカニクスが配されている。

また、荷役作業で一般の港湾労働者以外に追加的に必要となるトラックドライバー、ロングショアマン、ラッシャーなどについては、ディスパッチングホールに依頼して、ここに登録されている日雇い労働者(カジュアル)の派遣を受けることになる。

港湾労働者の教育、訓練については、基本的には使用者団体である PMA がその任にあっている。すなわち、トラクター、ガントリークレーン、ラッシングなどの技術をビデオを用いたり、また実地教育などを通じて高めている。オークランド港の属する北カリフォルニアの場合、PMA の下部機関(スティアリング・スキーム・コミッティ)が、労働者の人数は十分か、労働者が求められる技能を十分に備えているかなどを随時チェックし、必要に応じて実践的な教育、訓練にあっている(当コミッティは、ガントリークレーンのシュミレータも保有している)。

④ 作業管理システム

ターミナルオペレータである EMS 社は、ヤード内作業の正確性、効率性を高めるために、現在、次の3つの機器、装置を導入、または導入を計画している。

a MDU (Mobile Display Unit)

この MDU は、別名ハンディターミナルとも呼ばれる小型のコンピュータ端末機である。ヤードトラックの運転席に設置されており、コンテナをどここのスポットへ持っていか、また、どここのスポットからコンテナを引き出すかなどの指示が、端末機に画面表示されるシステムである。従来の無線によるやりとりにおいては、しばしば聞き違いによるミスが発生していたが、この装置の導入によりそのようなミスの発生は相当抑えられているという。

現在、この MDU は主に APL ターミナルとこれに隣接するユニオンパシフィック鉄道ターミナル間のコンテナの移送の際に利用されている。このコンテナの移送については、サンフランシスコベイエリア地区の ILWU のメンバーではない個人のトラクター運転手の業務となっている。今後はヤード内作業においても、さらに MDU の活用を図りたいと考えられている。

ただし、ヤード内の MDU の利用に関しては、現在、次のような問題を抱えているのも事実である。つまり、一連のコンテナ移送作業終了時点で、ヤードトラッカーが作業終了のボタンを押すことを拒否しているため、作業終了の確認、さらに次の作業の指示が速やかに行いえない事態が発生している点である。その背景には、ヤードトラッカーとクレーンとの役割、職掌分担の相違がある。ヤードトラッカーには、コンテナの移動作業は確かに自分たちの業務であるが、作業終了の確認は自分たちの仕事ではなく、クレーンの業務であるとの認識がある。したがって、現在はヤードトラクタが駐車していれば、一連の作業は終了したものとみなし、クレーンがヤードトラクタの終了ボタンをその都度押しているのが実態である。

なお、MDU の導入、使用については、ILWU は特に反対はしていないと伝えられる。ただし、MDU へ送るデータの更新は、現実的には ILWU に属さないメンバーによってなされており、作業管理のためのひとつのシステムを取り上げてみても、ILWU 組合員とそれ以外のメンバーとの間には、作業分担、職域の区分が厳然と存在している。

b AEI (Automated Equipment Identification)

APL ターミナルにおけるヤードオペレーションは、基本的にはオンシャーシ方式がとられており、したがって、シャーシとそれに塔載されたコンテナとは連動した動きとなる。AEI は、それぞれのシャーシに付されたシャーシナンバーを自動的に読み取る装置であり、現在、その導入が検討されている。これはヤード内を巡回しながらシャーシナンバーを入れ込んでいくことにより、コンテナのインベントリーコントロール(在庫管理)を自動的に行おうという試みである。シャーシナンバーとそのシャーシが塔載しているコンテナナンバーとは、管理上一体的に記録されているので、コンテナナンバーではなく、シャーシナンバーによって間接的にコンテナの動静を把握しようというものである。

APL ターミナルでは、以前、コンテナナンバーによる動静把握の方法を検討したこともある。ただし、当ターミナルでは複数の船社のコンテナが取扱われており、APL 社の自社コンテナのみに番号をつけて読み取ろうとしても、実質的な効果は期待できないことから、この計画は中断されてしまったという。

c DGPS (Difference Global Positioning Satellite)

前述の AEI と同様に、シャーシの動静をとらえることにより、その搭載しているコンテナの位置を正確に把握しようというシステムであり、現在その導入が検討されている。このシステムは個々のシャーシに発信機をセットし、これを人工衛星により監視することにより、4 フィート(約122cm)以内の誤差で正確にシャーシの位置を特定しようというものである。

なお、現在の状況としては、トラックが必ずしもコンテナを指示された所定の位置に持ち込まない場合もあり、このようなことが発生するとヤードクラークがヤード中を探し回らなければならないことも、時にみられるというのが実状であるという。

(3) トラパック・ターミナル

① ターミナルの概要

トラパック・ターミナルは、1982年のハワード・コンテナターミナルの開業以降、約10年ぶりにオークランド港に誕生した最も新しいコンテナターミナルであり、アウターハーバー地区に位置している。当ターミナルの用地は、かつてカーネーションミルク社のペットフード工場があった場所であり、工場閉鎖後、オークランド港湾局がアウターハーバー地区最後の港湾用地として整備したものである。1992年からコンテナターミナルの整備が開始され、1994年1月にオープンしたターミナルである。ターミナル用地は約13.9haでそれほど広いとはいえないが、約330mのバース延長があり、2基のガントリークレーンが配備されている。

当トラパック・ターミナルの建設・整備にあたっては、オークランド港ではこれまでになかった斬新な方式が採用されている。すなわち、オークランド港湾局と大阪商船三井船舶(MOL)とのジョイントベンチャーとしてコンテナターミナルを整備し、ターミナルのオペレーションは、MOLの100%出資子会社であるトランスパシフィック・コンテナサービス社(トラパック)に行わせるというものである。

具体的な財務上の調整として、オークランド港湾局とMOLの間では以下のような合意がなされた。まず、オークランド港湾局がターミナル建設のために債券を発行し、MOLがこの非課税債券を買い取るという方式である。これにより、港湾局は、1,200万ドル程と推定される全てのインフラストラクチャーの整備をまかなうことができたという。一方MOLは、年間債務利子と年間用地借受料との合計に等しい年間借受料を港湾局に支払うことになった。MOLはさらに、ターミナルのヤード舗装や管理棟建設のために約4,500万ドルを、また、2基のガントリークレーン整備のために約1,500万ドルを負担することになったといわれる。なお、港湾局債券の全額引取りと同時に、MOLはターミナルの建設およびその利用を保証する信用状を提出したと伝えられる。それは、オーク

ランド港において少なくとも25年間は業務を継続するという誓約である。また、ターミナル開業後の初めの6年間については、一定の年間貨物取扱量水準を設定し、仮にこの水準を達成しえなければ、岸壁使用料のある一定割合を港湾局に支払うことも義務づけられている³⁾。

当コンテナターミナルは、面積的にはそれほど広くないため、将来の貨物量の増大に対応できるようにヤードの一部をコンクリート舗装とし、コンテナの高積み(ハイスタック)による垂直方向への広がりを計画している。現在、当ターミナルでの貨物取扱量はまだそれ程多くないため、船側作業においては、サブコントラクター契約を結んでステベドア会社のMTC(Marine Terminal Corporation)を起用している。しかし将来、貨物量が増大した時には、トラパック社自身で船側作業も行いたいと考えているようである。

② ゲートシステム

コンテナターミナルにおけるゲートの主な機能として、一般には次の4つを挙げることができる。

- a 実入りコンテナがターミナルに出入りする際の必要書類の授受
- b 受入れコンテナ、シャーシの損傷の有無の点検
- c コンテナ重量の測定
- d 道路運送に支障を来たさないためのトラクター、シャーシの点検

限られた時間内に上記のような機能を効率よく果たすために、北米西岸のコンテナターミナルでは、プレゲートシステムを採用している所が見られる。当トラパック・ターミナルにおいても、ロサンゼルス港のトラパック・ターミナルと同様に、プレゲートシステムが導入されている。

プレゲートシステムは、本来のメインゲートの手前数10mの地点に、来訪したトラックとゲートクレーンとが会話できる装置を設け、ここであらかじめ来訪の目的、トラック会社名、コンテナの実入り・空の別、ブッキングナンバー、船社名などを告げさせるものである。つまり、この時点でターミナル側のゲートクレーンの持っている書類(情報)と、トラックの持ってきた搬入時の書類の内容とを斉合させることにより、メインゲートでの業務の円滑化を図ろうとするシステムである。このプレゲートでのやりとりにより、本来ゲートで行われるはずの業務の6～7割は終了するといわれている。

北米西岸のコンテナターミナルにおいては、ターミナルでの貨物の流れを予め調整する交通整理のシステムとして、近年、重視されているものである。とりわけ、カリフォルニア州の主要港では、コンテナの輸送に携わるトラックに、英語の理解にやや問題

³⁾ “PORT PROGRESS” Third Quarter 1992 PORT OF OAKLAND

のあるヒスパニックと呼ばれる人々が多く、従来は誤認によるゲートインが多かったことなども、このプレゲートシステム採用のひとつの要因になっているといわれる。

また、プレゲートにはビデオカメラが設置され、シャーシやコンテナの状態の点検や、シャーシナンバー、コンテナナンバーの読み取りに用いられている他に、盗難防止の意味からトラッカーの顔を記録しておくという用途もあるとのことである。

当トラパック・ターミナルではゲートは8レーンあり、このうち6レーンをターミナルへの入場用として使用し、プレゲートが設けられている。なお、当ターミナルにおいては、プレゲートで何らかの問題が生じた時の対応方策として、他のシャーシなどの流れを妨げないように、ゲート横に一時的にシャーシを留めるスペースを用意し、トラッカーがその雇主に連絡できる電話室(トラブルトランザクションルーム)を設けている。

当ターミナルのゲートオープン時間帯は、原則的には0800-1200、1300-1700であり、昼休みの1時間は完全に閉鎖される。ただし顧客の要求に応じて、ゲートオープンの時間帯が変更されることもあり、柔軟な対応が可能であるという。なお、北米西岸のコンテナターミナルでは、ILWUとの協定事項として、午前、午後のそれぞれ15分ずつのコーヒブレイクが設定されており、この間は全ての業務が中断されることになる。

ここで、コンテナターミナルゲートイン時のトラッカーに対する質問項目を整理すると、以下のとおりである。

③ ターミナルオペレーション

2基のガントリークレーンはいずれもアウトリーチが110フィート(約33.5m)あり、ポストパナマックス型コンテナ船に対応している。ヤードレイアウトとしては、シャーシ1,000台分のスペースの他に、800個分の空コンテナ置場が確保されている。また、空シ

表4 コンテナターミナルゲートイン時のトラックドライバーへの質問項目

質 問 項 目	実入コンテナ		空コンテナ	
	搬入	搬出	搬入	搬出
運転免許証の有効期間	○	○	○	○
トラック会社名	○	○	○	○
船会社名	○			○
船名/航海次数	○	○		
仕向港	○			○
コンテナ内の品目	○			
必要コンテナ/シャーシのサイズ				○
集荷/荷渡指示書		○		
保冷装置の有無		○		○
入構証		○		○

資料：“Driving Guide” (PORT OF OAKLAND) より作成

ヤードは立体シャーシ置場で管理されており、180台分の収容能力がある（立体シャーシ置場の面積は、シャーシを直に置くと20台分ほどのスペースである）。

船側作業では1ガントリークレーン当たり平均19人の労働者が配置されているが、その職種別構成は以下のとおりである。

ガントリークレーンオペレータ	2人
スーパーバイザー	1人
スーパーカーゴ	1人
ベイシッククラーク	1人
シップボス	1人
ドックボス	1人
トラックドライバー	6人
ラッシャー	4～6人

ヤードでのコンテナ荷役には、主にリーチスタッカー（2台）が使用されている。当ターミナルで利用されているリーチスタッカーは、そのアームが180°回転し、またアームの長さが十分あり、コンテナを5段まで積付けることが可能である。当ターミナルの場合、このリーチスタッカーの導入により、グランデド・オペレーションとオンシャーシ方式とが互いにうまく連携し、効率的なオペレーションになっているとのことである。

なお、当ターミナルでは、ヤード作業にトランスファークレーンは使用されていない。トランスファークレーンを設置する場合には、ILWUとの協定によりトランスファークレーン1基当たり2人のオペレータの配置が義務付けられることも、当ターミナルでこのような方式を採用していない理由のひとつであるという。

当トラパック・ターミナルは、オークランド港でも最新のターミナルであり、作業や管理の随所でコンピュータの利用が果たされている。例えば、ヤードクラークは車内にコンピュータの端末を備えたユーティリティトラックでヤード内を巡回し、ヤード内のコンテナの所在をチェックしている。その他、ベッセルプラン、ヤードコントロールの各局面でコンピュータが利用されている。

当トラパック・ターミナルにおける年間コンテナ取扱個数は、42～43千個程であり、1ガントリークレーン当たりの生産性（1時間当たりの揚積個数）は、28～29個程度である。また、ゲートインからゲートアウトまでのターンタイムは平均21分程であり、比較的効率のよいターミナルである。

なお、当ターミナルにおいても、20人程のステディマン制度の適用を受けている港湾

労働者が働いているが、彼らの年間収入は、一般の港湾労働者のそれに比較すると相当地に高い水準にあるという。例えば、デイシフトにも就き、時にはナイトシフトにも入り、またオーバータイムもあるボスの場合、その年間収入は13～15万ドルに達するとみられており、ロングショアマンの平均年収（1994年）の7.6万ドルに比べると大きな開きがある。

雇用斡旋所から港湾労働者の派遣を受ける形が、基本的な労働力需給形態であるとはいえ、コンテナターミナルにおける作業に関しては、現実的に相当数の労働者がステディマン制度の適用対象となっている。高い技能水準を要するガントリークレーンなどのように、高度に機械化されたターミナルオペレーションにとって、操作技術に習熟し、ターミナルの状況をよく把握している半ば専属的な労働者の確保が、ターミナル運営の必須の条件になっているとも考えられる。つまり、たとえその対価は高額なものになろうとも、彼らを安定的に確保しえなければ、効率的なターミナルオペレーションを果たしえないのが、現状と把えることもできよう。

3. オークランド港コンテナターミナルの今後

北米西岸のコンテナ港湾として草分け的な存在であるオークランド港は、今まさに、大きな変化の渦の中にあるといえる。それはアジア・北米間の貿易量の急拡大をひとつの大きな要因とする、北米西岸コンテナ諸港のそれぞれの役割の変化という大きな渦である。北米西岸には地理的にみると、主に3箇所のコンテナ港湾群が形成されている。カナダとの国境地域に位置するシアトル港、タコマ港などの北米西岸北部の諸港、メキシコとの国境に近い南カリフォルニアに位置するロサンゼルス港、ロングビーチ港、そしてこれら南北の諸港のほぼ中間、北カリフォルニアにあるオークランド港である。

北米西岸におけるコンテナターミナルの整備は、まずオークランド港から始まったが、その後、南北両翼の諸港においても急速にコンテナターミナルの整備が進み、今や南カリフォルニアのロングビーチ港は、全米第1位のコンテナ取扱港に成長している。これら北米西岸の北部に位置しているシアトル港とタコマ港、また、南部にあるロサンゼルス港とロングビーチ港とは、それぞれお互いに非常に近接した立地である。したがって、お互いにライバル港として、港湾施設整備、鉄道ネットワークの充実などを急テンポに進め、熾烈な競争を展開してきた港湾でもある。その意味で、20年以上も前に事実上、サンフランシスコ港を駆逐してしまったオークランド港の場合は、これら諸港に比べ状況はやや異なっていたのかもしれない。

1980年代後半に締結された主要なコンソーシアムは、1995～1996年にかけて提携期限

をむかえ、世界的な規模での新たなコンソーシアムの再編、提携強化の動きが出現している。今般のコンソーシアムの再編は、輸送コストの低減を図るため、コンテナ船がますます大型化し、これに伴って船腹量の供給過多や運賃競争が激化する市場環境の中にある。さらに輸送コストを低減し、サービスの質の向上を目指す眼目で進められている。すなわち、コスト競争力という点で相当に体力が落ちてきている先進国船社と、サービス水準を高め非価格競争力の強化をねらうアジア船社とが、同じコンソーシアムの枠内に入ることにより、お互いの利害を一致させていこうという狙いが、その背景にあるものと考えられる。

具体的には、従来から採用されていた提携船社間のスペースチャーターのレベルに留まることなく、コンテナターミナルや鉄道などの内陸輸送施設の共同利用、またコンテナやコンテナ船の共同保有、コンソーシアム内の統一的な運航システム、ターミナル管理・運営システムの採用など、より包括的な提携をその内容としている。

コンテナターミナルについてみるならば、これまでは各船社がそれぞれ独自に専用ターミナルの造成、用地を借上げての整備を果たし、また、ガントリークレーンなどの大型荷役機器を整備してきた。さらに、ターミナル運営子会社を設立して実際のターミナルオペレーションにあたってきた。この場合、その膨大な初期投資額に加えて、運営のためにも相当の固定費が必要となり、このいわば装置産業において投下資金を回収していくためには、相当量の貨物を取込み、これを効率的に処理していくことが求められてきた。

新しいコンソーシアムにおいては、一步踏みこんで、メンバー船社間のターミナル共同利用のコンセプトが盛込まれている。すなわち、例えば、同一港湾内にメンバー船社専用施設が重複して存在する場合には、1港1ターミナルの原則に基づき、これらを集約して規模の経済を追求し、より効率的なターミナル運営を果たすことが、コンソーシアム提携の大きな狙いとなっている。

このような、コンテナ船市場における最近の動向を踏まえながら、オークランド港におけるコンテナターミナルの状況、今後の方向性などについて、以下、若干の検討を加えてみたい。

(1) コンソーシアムの再編

アジア／北米西岸航路に関わる1994年年末から1996年にかけてのコンソーシアムの再編状況は、以下に示すとおりである。アジア／北米西岸航路については、関係する船社のほとんど全てがオークランド港を利用していることが分かる。これらの船社のうち、オークランド港に専用のターミナルを有するのは、マースク、シーランド、日本郵船、

APL、大阪商船三井船舶、川崎汽船の6船社である。また、同一コンソーシアム内でオークランド港にコンテナターミナルを重複して保有しているのは、マースク・シーランドグループと、APL・大阪商船三井船舶グループの2つである。1港1ターミナルの原則を念頭におくならば、これらの2つのグループのコンテナターミナルの配置が、今後の当面の検討対象となろう。

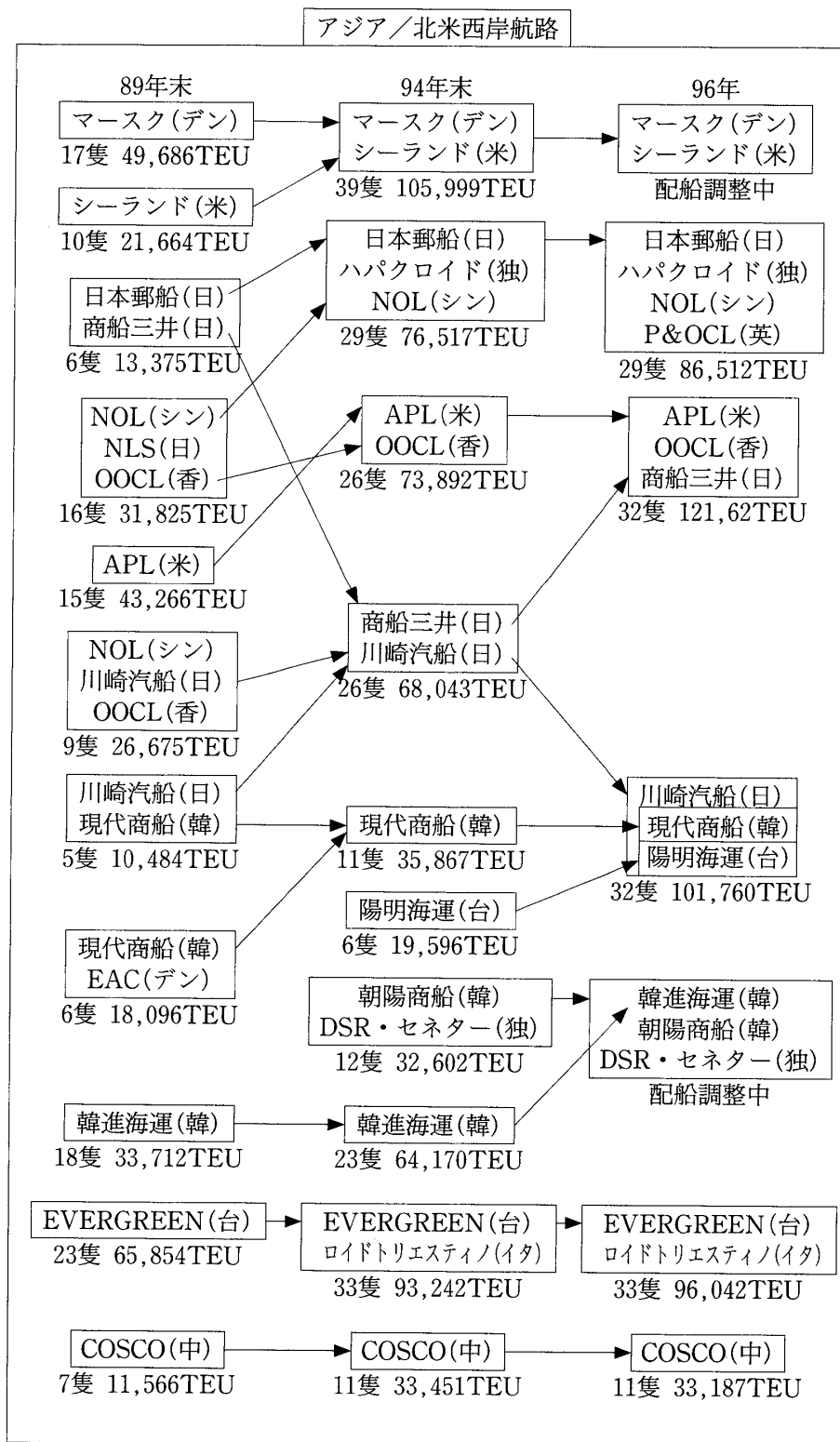
マースク・シーランドグループについては、既に一定のアレンジ、つまり航路によって2つのターミナルを使い分けているという事実もある。すなわち、シーランドターミナルには、シーランド社の太平洋横断航路ならびにハワイ・グアム航路に就航する船舶が着岸し、一方、マースクターミナルには、同じくシーランド社のヨーロッパ航路就航船が着岸している。この既に使い分けの果たされているマースク・シーランドグループにとっては、2つのターミナルをひとつに集約してターミナルオペレーションの効率化を追求することよりも、むしろ物理的に2つのターミナルを連続させて、相互の連絡性を高めることが、より現実的な課題として浮上する可能性があるのではないかと考えられる。ターミナルの配置図（図2）にみるように、これら2つのターミナルの間にはユーセーターミナルが位置しているからである。

もう一方のグループであるAPL・大阪商船三井船舶グループの場合には、これとは別の要素が加わっている。後述するように、APLの自社船は、1996年1月からオークランド港には寄港せず、従来、APL船がオークランド港で揚積みしていた貨物については、これをグループ内の大阪商船三井船舶、OOCLの2社のコンテナ船が肩代りする航路政策の転換が図られている。また、APLターミナルには従来から、APLの自社船以外にもトヨフジ海運、メキシカンライン、スター SHIPPINGなど多くの船社のコンテナ船が着岸していること、一方で大阪商船三井船舶の専用ターミナルであるトラパック・ターミナルは、前にも述べたように1994年にオープンしたオークランド港最新のコンテナターミナルであり、現在はいわば立上がりの時期であることなどの要因もあり、1港1ターミナルという原則が、果たしてどの程度まで適用されることになるかについては、なお不明な点も多い。

これらの他に、日本郵船、ハパクロイドなど4社により構成されるグループについては、日本郵船の専用ターミナルである既設のユーセーターミナルが利用され、当該コンソーシアムのオークランドにおけるベースとして機能するものと思われる。なお、当該コンソーシアムには今回P&OCLが、太平洋航路に進出するという形で新たに加わったが、P&OCLは、これまで利用していたマースクターミナルから、コンソーシアムのベースとなるユーセーターミナルへ、利用ターミナルを変更することになるだろう。

今般のコンソーシアム再編で、川崎汽船と相互にスペースチャーターという比較的緩

図3 主要コンソーシアムの変遷



資料：海事産業研究所「国際定期航路における
船社間提携の再編に関する調査」より転載

い提携関係となる現代商船および陽朝海運の両船社は、公共的な利用形態がとられているマリーナ・コンテナターミナルをこれまで利用してきた。今後はこれら船社のオークランド港入港船の一部は、川崎汽船の専用ターミナルであるトランスベイ・コンテナターミナルを利用することになるものと思われる。

なお、単独運航政策をとっているエバーグリーンや COSCO といったアジア系の船社についても、将来的にはこれまでの公共使用形態のターミナルではなく、より独自の裁量範囲が拡大する専用ターミナルを指向する可能性もある。

すなわち、オークランド港のコンテナターミナルは、このように今般の世界的規模でのコンソーシアムの再編により、大きな変革の時期、いうなればシャッフルの時期を迎えているものと考えられる。

(2) APL のオークランド港抜港

APL 社は1848年以来、今日まで150年間もの長期に亘ってサンフランシスコ湾地域にサービスを提供してきた米国の伝統的な海運会社である。同社はオークランド港を本拠地としており、このサンフランシスコ湾地域においては非常になじみのある船会社である。今般のコンソーシアムの再編は、北米西岸においてこれまでとられてきたシアトル港、オークランド港、ロサンゼルス港の同社の3港体制を、オークランド港を抜いた2港体制へと転換する結果となった。

APL 社は、日本の大阪商船三井船舶、香港の OOCL、オランダのネドロイド(アジア／欧州、アジア／北米東岸航路で参加)、マレーシアの MISC (アジア／欧州航路で参加)の外国4船社と提携し、貨物や航路をシェアすることにより、世界的なネットワークの充実を図っていくことになる。コンソーシアムの締結により、貨物は5社のいずれの船舶にも積込まれ、また、5社のいずれのコンテナも利用しうるようになる。アジア／北米西岸航路においては、これまで APL 船によって運ばれていたオークランド港関連貨物は、今後は他のメンバー船社の船舶が輸送することになる。その意味で、当該コンソーシアム関連のオークランド港全体における貨物取扱いについては、量的には大きな変化はないのではないかと観測もある。ただし、入港隻数の減少に伴う水先案内業務の減少、岸壁使用料収入の減少、またオークランド港関連業務の全般的な停滞を危惧する声があるのも事実である。

当該コンソーシアム参加メンバーの中でも太平洋航路の経営に、より積極的な姿勢を示している APL 社は、これまでの北米西岸3港体制では配船計画に問題があり、また、大型コンテナ船の投入に対応しうるターミナル能力の向上も併せて求めていたと伝えられる。このため APL 社は、シアトル港では既存のターミナル5を約2倍の規模に拡張す

る工事を進めており、1997年の年末か1998年の始めには新しいターミナル施設が完成する予定である。一方、ロサンゼルス港においては、ピア300地区に新しくターミナルを整備中であり、1997年1月には既存のバース（121—126）から移転する計画である。シアトル港、ロサンゼルス港とも、現在利用しているターミナルに比べると面積的には約2倍ほどになり、またバース前面の水深も十分に確保されるため、5,000～6,000TEU 積み的大型コンテナ船への対応も容易となる。

APL 社にとっては、ターミナルの集約、ならびにターミナルの規模拡大による生産性の向上、内陸輸送サービス水準の向上などが、北米西岸2港体制転換の大きな要因になっているものと考えられる。

APL 社が専用使用するコンテナターミナルのオークランド港、シアトル港（現在および計画）、そしてロサンゼルス港（現在および計画）における施設概要などについては以下に示すとおりである。

北米西岸における APL 社の、このような大幅な寄港政策の変更を可能にしている要因としては、当該地域の港湾労働力の需給構造、港湾管理者のポートセールス政策などが挙げられるものとする。

北米西岸の港湾労働者は、前述のように、ILWU に加入している組合員であり、ターミナル会社またはステベドア会社に直接雇用される社員ではない。ターミナル会社、ステベドア会社からの要請に基づき、ディスパッチングホールから派遣されてくる労働者であるため、彼らにとっては労働条件さえ遵守されるならば、いずれのターミナルで働こうともそれほど大きな差異は生じない。ステディマン制度が普及し、特にガントリークレーンオペレータのような技能労働者が、半ば専属的に特定のコンテナターミナルの作業に従事しているのが現実であるにせよ、港湾全体という観点からすると、いずれのターミナルにおいても彼らの就労自体に大きな違いはなく、ターミナル間の移動にはそれほど大きな問題は伴わない構図になっている。

わが国のように、港湾労働者が個別港湾運送事業会社のそれぞれの社員であり、また、港湾別の事業免許制がとられている場合とは異なり、同一港湾内でターミナルを交換する、あるいは北米西岸地域におけるターミナル配置を変更するなどの事態に対して、労働力需給の面からそれほど大きな抵抗が生じないことも、APL 社がオークランド港を抜港する方策をとりえたひとつの大きな要因と考えられる。

また、各港の港湾管理者が財政的にはそれぞれの属する市や州などから独立的であり、港湾経営が極めてビジネスライクである点も、ターミナルの拡充あるいは新設にあたって大きな役割を果たしているものと考えられる。港湾管理者にとって、船社、ターミナルオペレータは大事な顧客であり、ライバル港との激しい競争的環境下であって、いか

表5 APL 社関連コンテナターミナルの概要

	港 湾	オークランド港	シアトル港	ロサンゼルス港
現 況 施 設	ターミナル名	APL ターミナル	ターミナル5	121-126
	オペレータ	EMS	EMS	EMS
	総面積	33.3ha	36.5ha	52ha
	バース延長	836m	762m	610m
	ガントリークレーン	40トン×3基, 45トン×2基	50トン×5基	40トン×5基
計 画	その他	・前面水深 11.6~12.2m	・前面水深14m ・年間約20万個 ・ニアインターモーダル ターミナル	
	ターミナル名		ターミナル5	ピア300
将 来 計 画	完成予定	・将来計画は特にな い	97年末か98年始め	1997年1月
	総面積		70ha	121ha
	バース延長		1,067m	1,220m
	ガントリークレーン		8基	4バース対応
	その他		・年間約35万個 ・C10型(4300TEU)と C11型(4900TEU)との 同時に2隻ずつ着岸 ・オンドックレールター ミナル	・鉄道との連絡路として アラメダ・コリドー計 画がある ・ターミナル完成までに は20年以上の年月

資料：各港のEMS社からの聴取りにより作成

に自分の港に顧客を誘致し、顧客を満足させうるかが、港湾経営上、極めて重要な事柄だからである。ロサンゼルス港はロングビーチ港との競争において、ピア300地区へのAPLの誘致を果たしたのである。また、エバグリーン、川崎汽船、COSCOなどの顧客を近接のタコマ港に取られてしまったシアトル港は、シアトル港活性化の起爆剤として、APLのターミナル5の拡張に本腰を入れたのである。わが国の港湾の場合とは相当異なるこの港湾の管理形態、経営政策も、APLのオークランド港抜港のひとつの要因を形成しているのではなかろうか。

結びにかえて

本稿においては、北米西岸のコンテナ港湾、その中でもオークランド港のコンテナターミナルに焦点をあてて、ターミナルオペレーションの実態、また、今般のコンソーシアムの再編の影響などについて整理した。

コンテナ船市場においては、まさに世界的な協調の時代に入りつつあるが、それは巨

大グループ間の寡占状態への入口ととらえることもできる。また、コンテナ船社が海上輸送部分のみならず、輸送サービス水準の向上、収益性の向上を求めて、コンテナの内陸輸送の分野へより一層滲透していく過程ともとらえることができる。

一方で、海運は国際市場の中にその活動領域を有する分野であると認識するならば、北米西岸にみられる事象は、決して当該地域の特殊事情ではなく、全世界で同時に出現しつつある事象と把握すべきではないかと考える。長期間の提携が今般のコンソーシアム再編の大きな特徴のひとつになっているが、提携関係に基づく実際の運航はやっと緒についたばかりである。それぞれのコンソーシアムに今後どのような変化が生じ、コンテナターミナルを始めとするそれぞれの局面において、どのような作用を及ぼしていくのか。これからも大いに注目していきたい課題である。

参考文献

- (1) 港湾空間高度化センター「世界のコンテナターミナル調査報告書」平成6年2月
- (2) 海事産業研究所「国際定期航路における船社間提携の再編に関する調査」平成8年3月
- (3) 市來清也「国際複合一貫輸送概論」成山堂書店つ 平成5年3月
- (4) 織田政夫「海運業界」教育社 平成3年4月
- (5) 港湾流通システム研究会「7訂版 港湾業務の体系」港湾都市情報サービス 平成3年4月
- (6) Containerisation International “CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR-BOOK 1996”
- (7) Port of Oakland “Port Progress” 3rd Quarter 1992.
- (8) Port of Oakland “Port Progress” 1st Quarter 1995.