

2012年度国際港湾経営研修 海外研修報告

ロサンゼルス港におけるコンテナ戦略

横浜市港湾局

曾我 太一

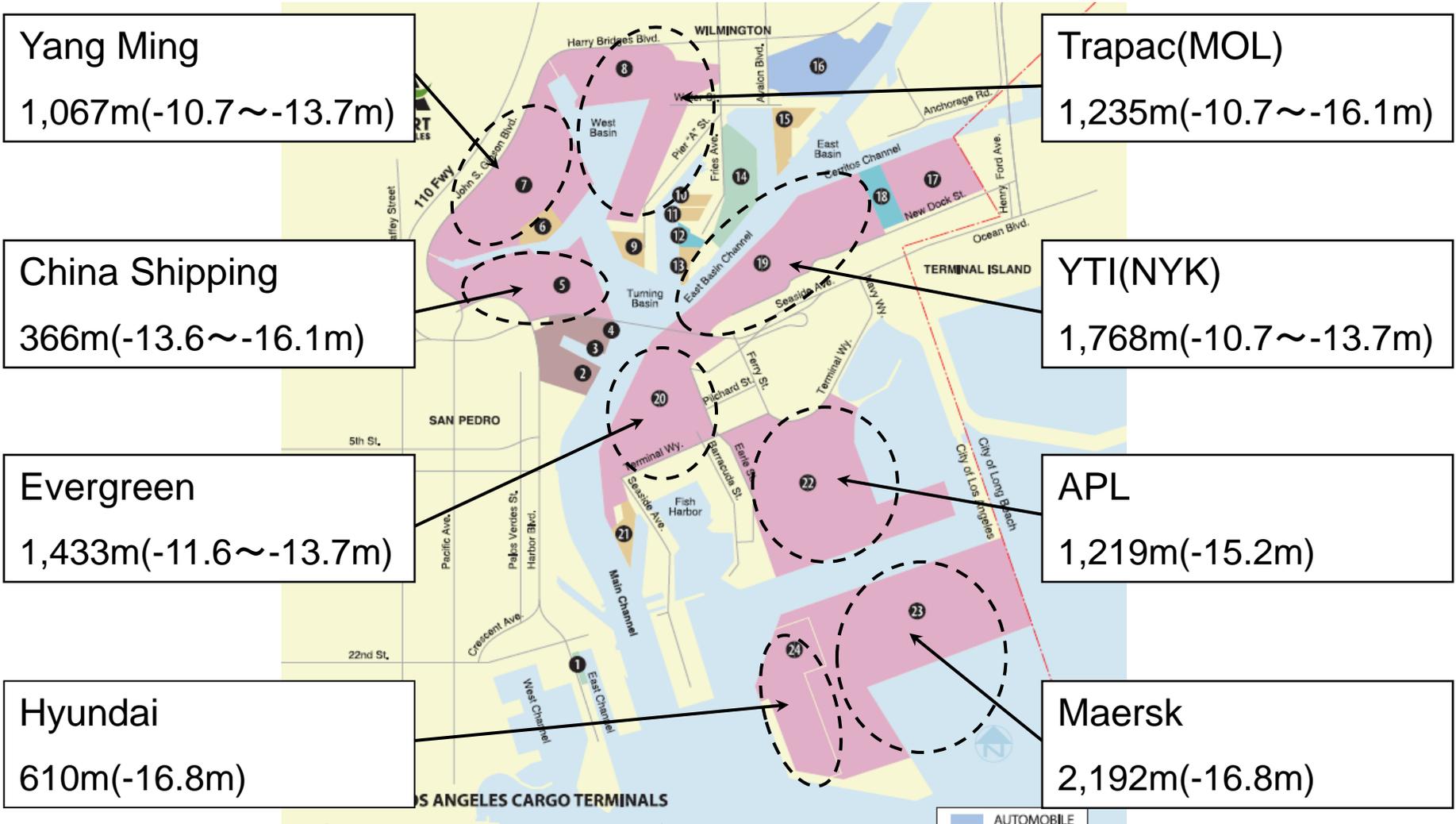
名古屋港管理組合

河合 誠

ロサンゼルス港におけるコンテナ取扱貨物量

- 2011年取扱量は約794万TEU
- 北米第1位、世界第16位の取扱量
- 隣接するロングビーチ港の取扱量(約606万TEU)と合わせると、日本主要5港の取扱量(1,368万TEU)を超える
- 主な取扱品目
 - 輸出:古紙、くず鉄、飼料、綿花、合成樹脂等
 - 輸入:家具、自動車部品、衣料品、電子製品等

ロサンゼルス港におけるコンテナターミナル



コンテナターミナルリース契約（その1）

- コンテナターミナルは、土地・岸壁等所有者のLA港湾局がターミナルオペレーターに貸付
- ガントリークレーンやヤード内荷役機器等はオペレーターが整備
- 契約期間は、おおよそ25～30年の長期契約
- リース料はTEUチャージとMAGの組み合わせ
 - ※MAG (Minimum Amount of Guarantee)
- TEUチャージは年間取扱量による変動システム
- MAGは面積あたりの最低補償リース料
- TEUチャージがMAGに満たない場合、MAGを適用

コンテナターミナルリース契約（その2）

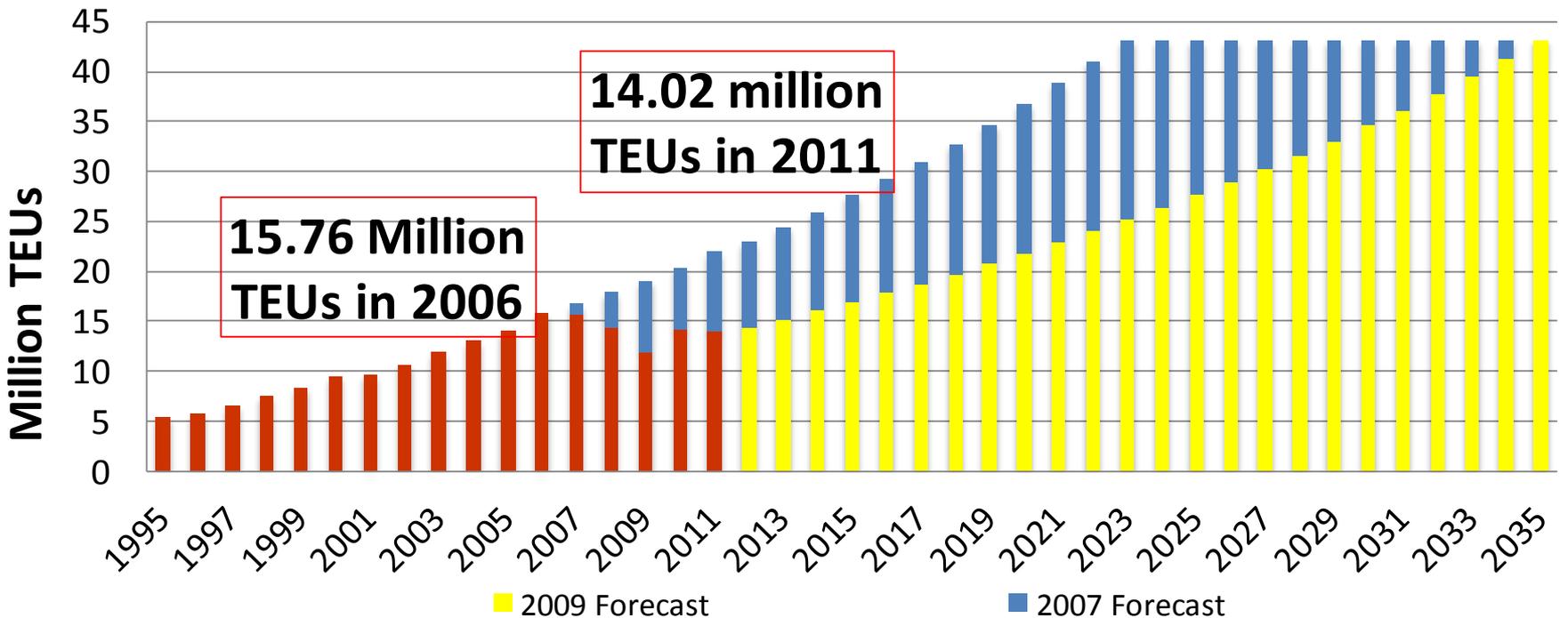
- MAGの具体例

ターミナル	MAG(ドル/年)	面積あたり料金(ドル/エーカー・年)	※面積あたり料金(円/m ² ・年)
China Shipping	11,345,000	156,524	約3,500
Yang Ming	25,440,000	156,528	
YTI(NYK)	28,397,893	156,583	
Maersk	59,891,834	135,582	約3,000

※1ドルを90円として計算

コンテナ貨物取扱量の予測

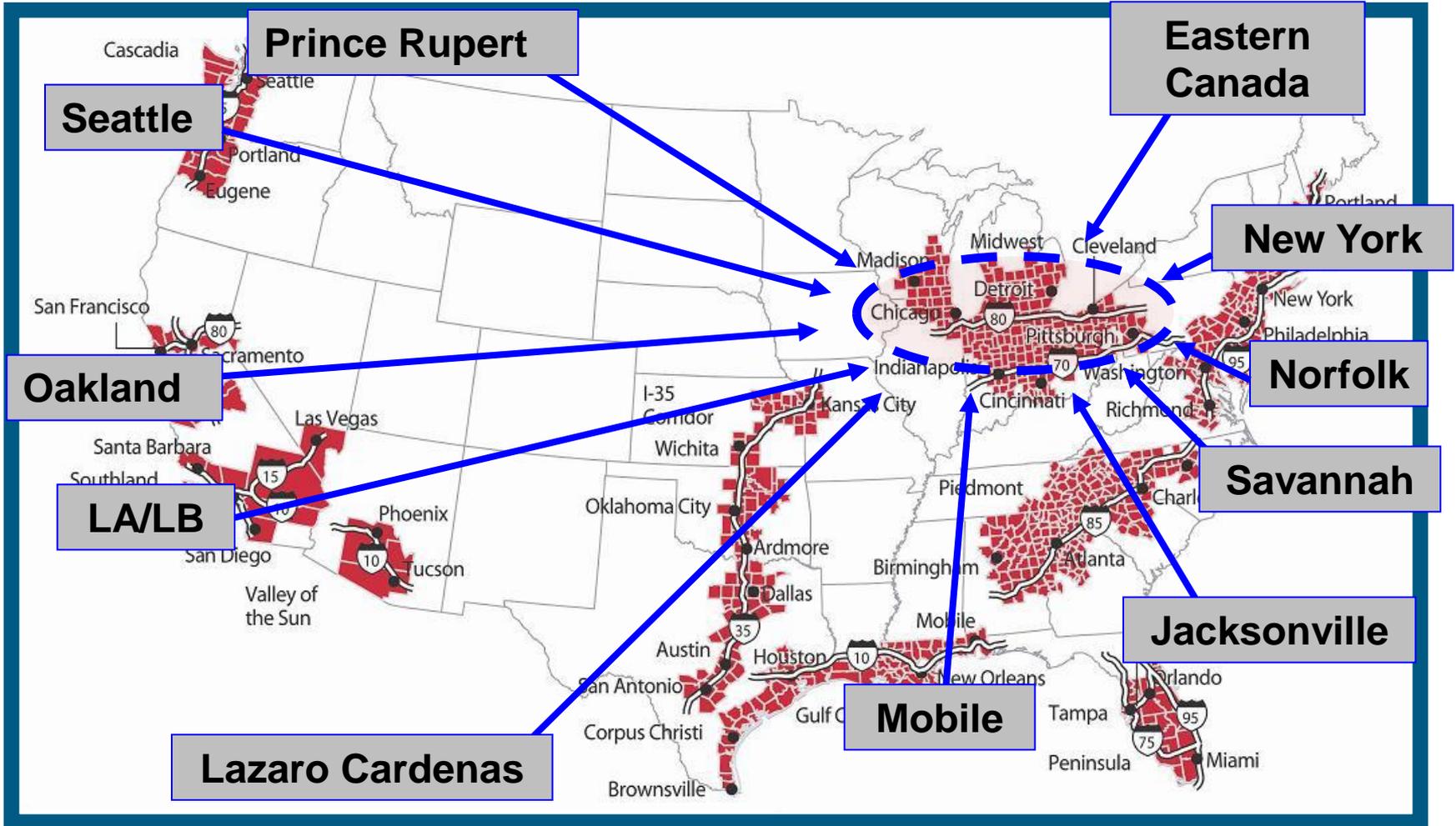
- コンテナ貨物取扱量(LA/LB港)は年平均3.5%の伸び
- 2035年には現在の倍の取扱量になる見込み



『Strategic Plan』の概要

- 2012年4月に策定
- 計画期間は2012～2017年までの5年間
- 3つの重要分野
 - 競争力の高い港湾オペレーション
 - コミュニティや顧客・ステークホルダーとの協力関係の強化
 - 財務基盤の強化
- 5年間で13億ドルの投資計画を予定

他港と競合する貨物



BATTLEGROUND: MIDWEST

コンテナ戦略のキープロジェクト

- オンドック施設や荷役の自動化を備えたコンテナターミナル
 - Trapac (MOL)、Pier300 (APL)、China Shipping、Pier500
- 鉄道輸送の接続性能の向上を図るニアドック施設
 - ICTF、SCIG
- ターミナルと内陸部をつなぐ鉄道輸送網
 - アラメダコリドー

コンテナターミナル拡張計画(その1)

Trapac

- ターミナルオペレーターはTrapac
- ターミナル面積は、現在71haから2015年までに94ha、2025年までに98haに拡張
- 新たに岸壁(215m、-16.2m)を整備するとともに、各岸壁にAMPを設置
- オンドックレールヤード、鉄道車両基地を新規に整備
- 自動荷役システムを導入
- 近隣住民への配慮として12haの緩衝緑地を整備
- 拡張計画により取扱能力が現在90万TEUから240万TEUに拡大

コンテナターミナル拡張計画(その2)

Pier300

- ターミナルオペレーターはEagle Marine Services
- ターミナル面積は、現在の118haから2027年までに140haに拡張
- 新たに岸壁(380m、-16.8m)を整備するとともに、AMPを設置
- 自動荷役システムを導入予定
- 拡張計画により、取扱能力が現在113万TEUから320万TEUに拡大
- 現在LA港湾局とオペレーターがリース契約について交渉中

コンテナターミナル拡張計画(その3)

China Shipping

- ターミナルオペレーターはWest Basin Container Terminal
- ターミナル面積は、現在47haから2012年までに57haに拡張
- 2003年、2010年にそれぞれ岸壁を整備しており、2012年には2003年に整備した岸壁を拡張する予定
- ターミナル能力は2015年には120万TEU、2045年には150万TEUに拡大

Pier 500

- ターミナルオペレーターはCalifornia United Terminals
- 港湾局が80haの新たな埋立を行い、ターミナルを建設

ニアドック施設



ニアドック施設

ICTF (Intermodal Container Transfer Facility)

- LA/LB港からおよそ8km内陸部に位置するニアドック
- 1986年に完成し、UP鉄道により運営
- 面積94haの土地に16レーンのゲートを設置

SCIG (Southern California International Gateway)

- LA/LB港からおよそ6km内陸部に位置するニアドック
- 現在、環境影響評価の手続き中で、2015年に完成予定
- 面積50haでBNSF鉄道により運営

アラメダコリドー



アラメダコリドー

- LA/LB港とダウンタウンを結ぶ鉄道路線
- 1998年着工、2002年完成、総事業費24億ドル
- 連邦政府や港湾局等から資金融資
- 延長32kmで、うち中央の16kmは深さ10mのトレンチに線路を敷設
- 運営機関はAlameda Corridor Transportation Authority
- 2011年は年間15,000本の列車を運行し、290万TEUを輸送
- 現在の料金は、実入り1TEU21.6ドル、空5.17ドル

戦略を進める上での課題(その1)

ターミナル拡張への限界と労使問題

- 新規ターミナルの沖合い展開は限界であることから、既存ターミナルの効率化(自動化)が重要
- 労働組合(ILWU)の力が非常に強く、港湾労働者にとって強力な後ろ盾
- ターミナル自動化は労働者の職域を侵すものと反対の恐れ
- ターミナルの自動化の実現には、労働組合の調整・理解が大きな鍵

戦略を進める上での課題(その2)

パナマ運河拡張による影響

- 北米東岸港やメキシコ湾岸港もパナマ運河の拡張によるビジネス拡大を期待
- LA港を始めとする北米西岸港は影響を危惧
- 「米国西海岸コラボレーション」を2009年に発表
- 環境対策や高賃金によりLA港はコスト高の傾向
- コスト次第ではLA港のシェアが奪われる恐れ

考察

- 明確なコンテナ戦略

ターゲット(内陸部の貨物)

施策(鉄道輸送の効率化)

} 具体的で明確

→他港よりもシェアを確保するには、港と内陸部とを更に効率的に結べば良い

- 多額な投資を5年間で集中投資

→一方で投資に見合う回収が見込めるまで着工しない

ありがとうございました

