

サバナナ港における港湾経営と戦略

横浜港埠頭株式会社

高松 由彦

(公財) 国際港湾協会協力財団

2020 年度 国際港湾経営研修

<目次>

1. サバナナ港の概要と経営の特徴	1
1.1 サバナナ港の概要	1
1.1.1 位置と概要	1
1.1.2 沿革	4
1.1.3 港勢	4
1.1.4 港湾施設の概要	11
1.1.5 経済効果	14
1.2 サバナナ港の経営の特徴	15
1.2.1 組織	15
1.2.2 財務状況	16
2. 港湾経営計画と基本戦略	18
2.1 サバナナ港におけるインフラ開発計画	18
2.2 ロジスティクスハブ港湾の形成	18
2.3 利便性の高い交通インフラの活用	19
3. コンテナ港湾機能をめぐる戦略的取組	21
3.1 コンテナ船大型化への対応	21
3.1.1 サバナナ航路拡張プロジェクト (SHEP)	21
3.1.2 ガーデンシティターミナルの改修	22
3.2 コンテナ貨物量増加への対応	22
3.2.1 新規コンテナターミナルの整備	22
3.2.2 オーシャンターミナルの一部機能転換	24
3.3 背後圏とのアクセス性向上 (道路、鉄道施設の整備)	24
3.3.1 背後圏の道路ネットワークの整備	24
3.3.2 オンドック鉄道施設 (メーソン・メガ・レール)	25
3.3.3 インランドポート	26
3.4 ロジスティクスパークの整備	28
4. 考察	30
4.1 サバナナ港の経営や戦略に関する評価	30
4.2 自港 (横浜港) の港湾経営に関する評価と新たな取り組みの提案	31

1. サバンナ港の概要と経営の特徴

1.1 サバンナ港の概要

1.1.1 位置と概要

(1) サバンナ港の立地特性

サバンナ港は、アメリカ東海岸のジョージア州南東部に位置する港湾であり、サバンナ川の河口から約 30km 遡上した位置にある河川港である。2019 年のコンテナ取扱量は、460 万 TEU であり、世界で 38 番目の規模を誇る。また、北米では、表 1-1 のとおり 4 番目の取扱量となっており、約 7% のシェアを占めている。さらに、北米東岸の中では、ニューヨーク・ニュージャージーに続いて 2 番目に多く、北米南東部における主要港湾として機能している。2016 年にパナマ運河が拡張されたことに伴って、北米東岸の港湾の重要性が増しており、サバンナ港にとって立地の優位性が向上している。

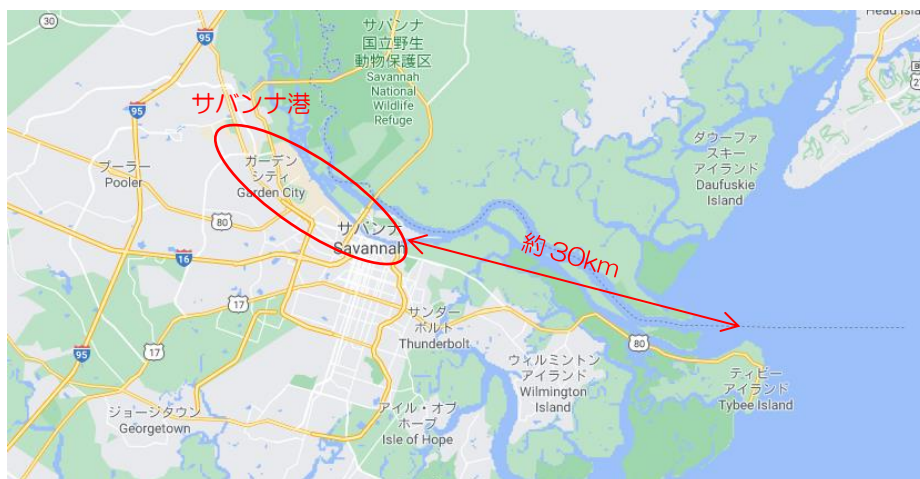
また、サバンナ港の背後圏には、州都アトランタやテネシー州のメンフィス、イリノイ州のシカゴといった人口や産業が集積した米国屈指の都市を多く抱えており、それらの都市における陸上輸送と海上輸送の結節点となっている。



※○内の数字は世界におけるコンテナ取扱量の順位 (2019)

資料 : Lloyd's List One Hundred Ports 2020

図 1-1 アメリカにおける主要港湾の位置



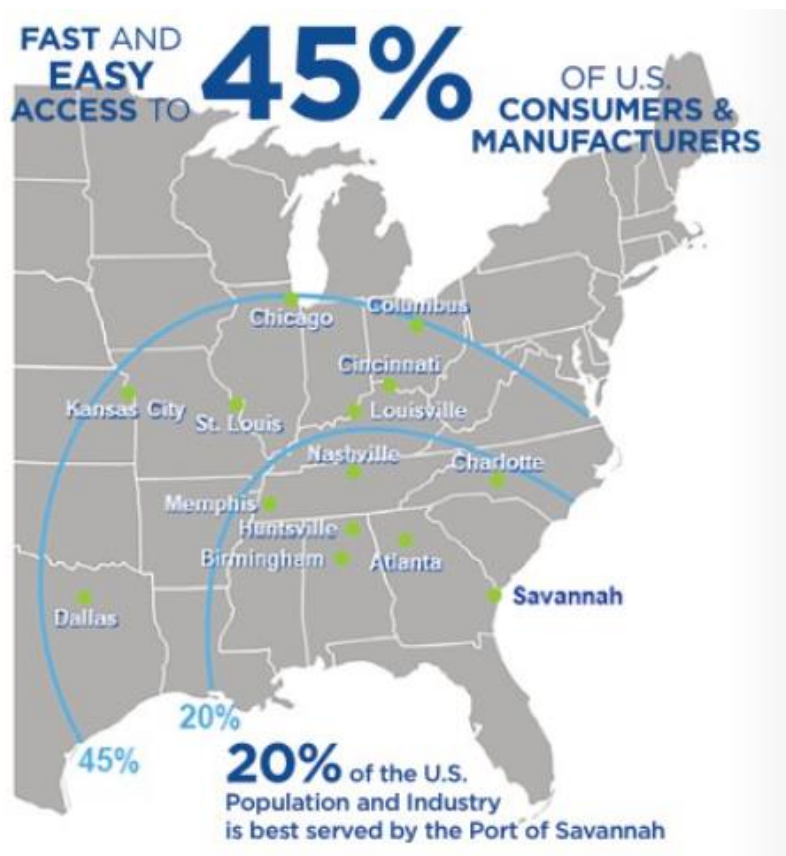
出典 : Google マップ

図 1-2 サバンナ港の位置

表 1-1 北米主要港湾におけるコンテナ取扱量

	コンテナ取扱量 (TEU)		シェア (2019)
	2018年	2019年	
ロサンゼルス	9,458,749	9,337,633	14%
ロングビーチ	8,091,023	7,638,228	11%
ニューヨーク/ニュージャージー	7,179,792	7,471,131	11%
サバンナ	4,351,976	4,599,174	7%
シアトル/タコマ	3,797,626	3,775,303	6%
その他北米港湾	37,627,471	33,665,899	51%
合計	70,506,637	66,487,368	100%

資料：American Association of Port Authority ホームページ



出典：PORT OF SAVANNAH FACT SHEET

図 1-3 背後圏都市の位置関係について

(2) ジョージア州の概況

ジョージア州は、企業の立地情報を提供する「エリア・ディベロップメント」誌が毎年公開しているビジネス環境ランキング 2020 年版において、7年連続で1位となるなど、アメリカの中で

も企業活動がしやすい環境にある。項目別ランキングでは、ジョージア州が13項目中10項目で1位となっているが、「物流・インフラ」においても1位となっており、サバンナ港を始めとした物流・インフラ面がビジネス環境を高める要因の一つとなっていることが想定される。

また、ジョージア州は、2020年度（2019年7月～2020年6月）における州内の新規投資額が総額74億ドル以上であり、新規雇用24,133人を創出している。

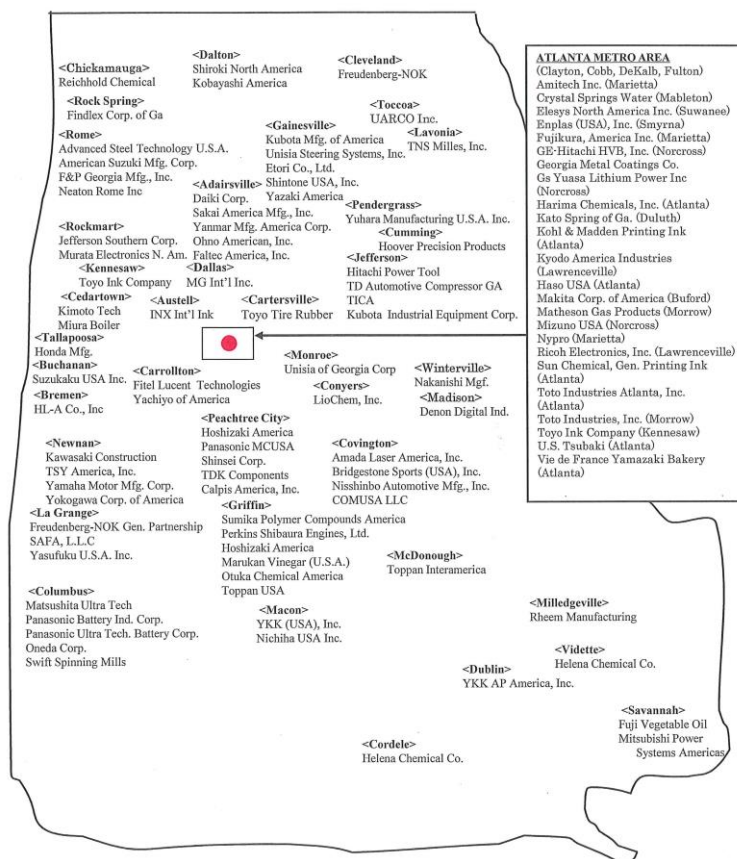
さらに、ジョージア日米協会のホームページによると、ジョージア州は、日系企業の進出も盛んであり、クボタ、ムラタ、パナソニック、リコー、TOTO、東洋タイヤ、ヤマハ、YKK等を始めとした547社が同州で活動し、54億ドルの投資と37,000人の雇用をもたらしている。

表 1-2 アメリカビジネス環境ランキング

順位	総合	ビジネスコスト全般	ビジネスインセンティブ	資金調達	労働力	人材育成プログラム	エネルギー供給コスト	物流・インフラ	用地準備状況	不動産空き状況	州政府の対応	法人税	投資規制	承認速度
1	ジョージア	ジョージア	ジョージア	ニューヨーク カリフォルニア	ジョージア	ジョージア	ジョージア テネシー	ジョージア	テネシー	ジョージア	ジョージア	フロリダ	ジョージア	ジョージア
2	テネシー	テキサス	サウスカロライナ	マサチューセッツ	ノースカロライナ	ルイジアナ	ノースカロライナ	テキサス	ジョージア	テキサス	サウスカロライナ	テキサス	テネシー	アラバマ
3	サウスカロライナ	テネシー	テネシー	テキサス	テネシー テキサス	アラバマ	ノースカロライナ	テネシー	ノースカロライナ	テネシー	テネシー	テネシー	サウスカロライナ	サウスカロライナ
4	テキサス	サウスカロライナ	アラバマ ミシシッピ	マサチューセッツ	ジョージア	バージニア	テキサス	インディアナ	サウスカロライナ	ノースカロライナ	ノースカロライナ	ジョージア	テキサス	テネシー
5	ノースカロライナ	インディアナ ノースカロライナ (同5位)	アラバマ ミシシッピ	マサチューセッツ	インディアナ	サウスカロライナ	ワシントン	オハイオ	インディアナ	アラバマ	インディアナ	ネバダ	アラバマ	ミシシッピ
6	アラバマ	インディアナ ノースカロライナ (同5位)	テキサス	マサチューセッツ	アラバマ	テキサス	アラバマ	バージニア	アラバマ	アラバマ インディアナ オハイオ	アラバマ バージニア	サウスダコタ	インディアナ	ルイジアナ
7	インディアナ	アラバマ ミシシッピ (同7位)	バージニア	フロリダ	ユタ	ノースカロライナ	サウスカロライナ	サウスカロライナ	バージニア	バージニア オハイオ ミシシッピ	ノースカロライナ	ノースカロライナ	ノースカロライナ	テキサス インディアナ
8	バージニア	オハイオ ルイジアナ ノースカロライナ	ノースカロライナ	サウスカロライナ	オハイオ	インディアナ ミシシッピ ルイジアナ ケンタッキー	インディアナ ミシシッピ ルイジアナ ケンタッキー	フロリダ イリノイ ミズーリ	バージニア オハイオ ミシシッピ	サウスカロライナ	ミシシッピ	サウスカロライナ	ミシシッピ	ノースカロライナ
9	オハイオ	ユタ	オハイオ ルイジアナ ノースカロライナ	オハイオ	バージニア	ケンタッキー	ケンタッキー	ケンタッキー	ケンタッキー	フロリダ ミシシッピ	テキサス	インディアナ	バージニア	ノースカロライナ
10	フロリダ	バージニア	コロラド	オハイオ	オハイオ	インディアナ	インディアナ	ケンタッキー	ケンタッキー	ケンタッキー	ケンタッキー	ケンタッキー	ケンタッキー	ケンタッキー

(出所)「エリア・ディベロップメント」誌を基にシフト作成

出典：JETRO ビジネス短信（2020年09月04日）



出典：ジョージア州の概要（東京商工会議所ホームページ）

図 1-4 ジョージア州における日系企業生産拠点分布図

1.1.2 沿革

サバンナ港に係る主な沿革を以下に示す。

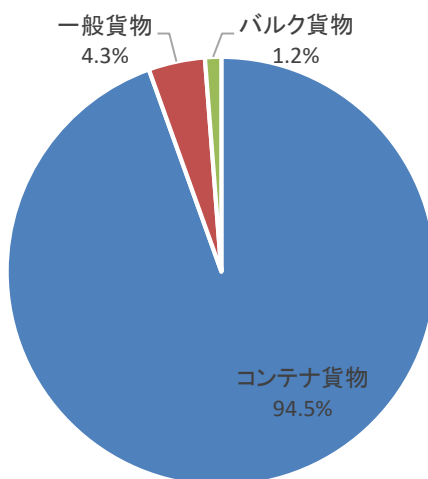
- 1733年 植民地開発の貿易拠点としてサバンナ港を整備
- 1945年 州議会によりジョージア港湾局（※）を設立
- 1953年 ガーデンシティターミナル供用開始
- 1958年 オーシャンターミナルをジョージア中央鉄道から購入
- 1965年 コンテナ船が初めて寄港
- 1995年 サバンナ港にホームデポの輸入拠点を誘致
- 2000年 ダラー・ツリーの輸入拠点を誘致
- 2001年 コンテナ取扱量 100 万 TEU 以上を達成
- 2012年 サバンナ港拡張プロジェクト（SHEP）の事業承認
- 2014年 コンテナ取扱量 300 万 TEU 以上を達成
- 2018年 アパラチアン地域港の供用開始

※ジョージア港湾局の詳細については、1.2 にて説明する。

1.1.3 港勢

(1) 荷姿別貨物量の内訳

サバンナ港では全貨物のうち、コンテナ貨物が重量ベースで全体の約 95%を占めており、コンテナ貨物を中心とした港湾である。



資料：GEORGIA PORTS PORT GUIDE AND DIRECTORY CY2020

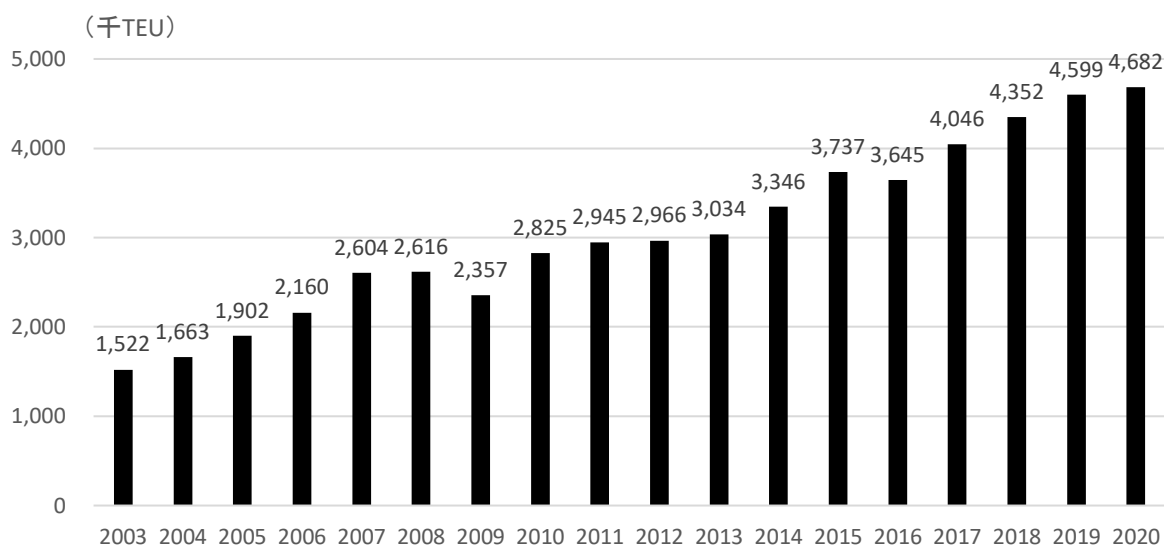
図 1-5 サバンナ港における荷姿別貨物量の内訳（2019 会計年度）

(2) コンテナ取扱量の推移

サバンナ港のコンテナ取扱量は大幅な増加傾向にあり、2020年のコンテナ取扱量は4,682千TEUと10年前と比べて約2倍に増加している。図1-7は2019年と2020年の月別コンテナ取扱個数の比較であるが、2020年の上期は前年に比べて1~2割程度減少している傾向にある。新型コロナ

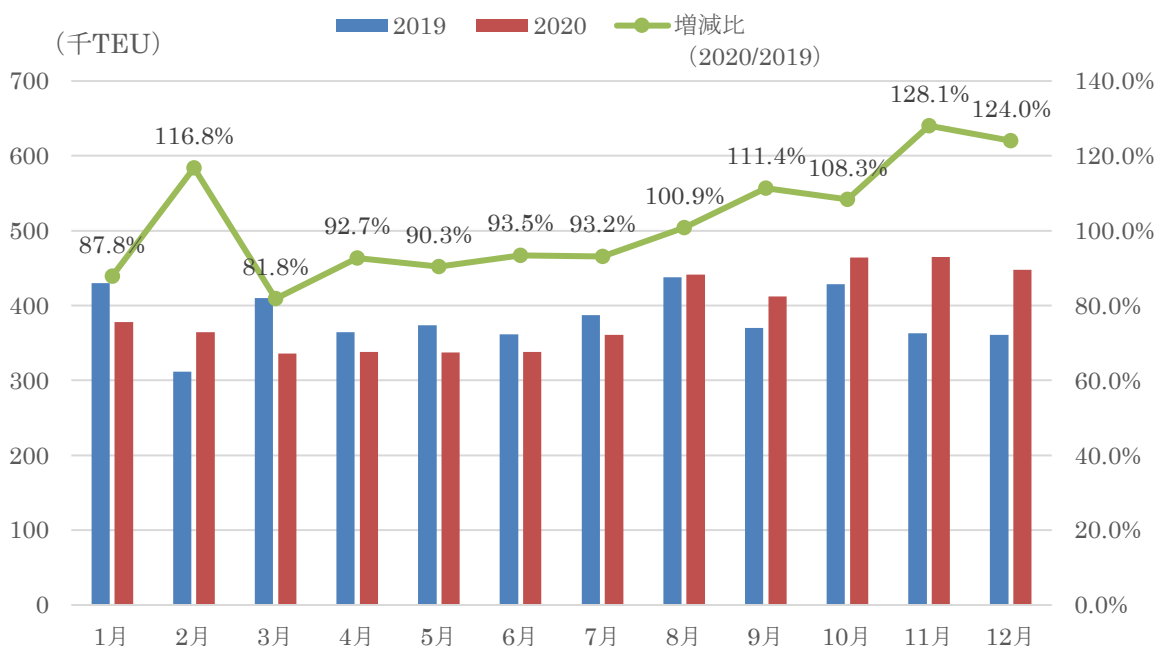
ナウウイルスの影響により企業活動が停滞したことが原因と想定される。しかし、8月以降は前年と比べて増加に転じ、11月には過去最高の取扱数を記録していることから、急速に回復していることが考えられる。

出入別・実入り空別の内訳については、2012年の時点で実入りの輸出の比率が最も多かったが、実入りの輸入取扱量の大幅な増加に伴って、その比率が減少し、現在は実入りの輸入の比率が最も多くなっている。また、実入り貨物の輸出入内訳が逆転したことに伴い、空コンテナの輸出が大幅増、輸入が大幅減の傾向にある。つまり、この10年間で輸外型港湾から輸入型港湾へ転換していったことが伺える。



資料：ジョージア港湾局ホームページ

図 1-6 サバナナ港におけるコンテナ取扱個数の推移



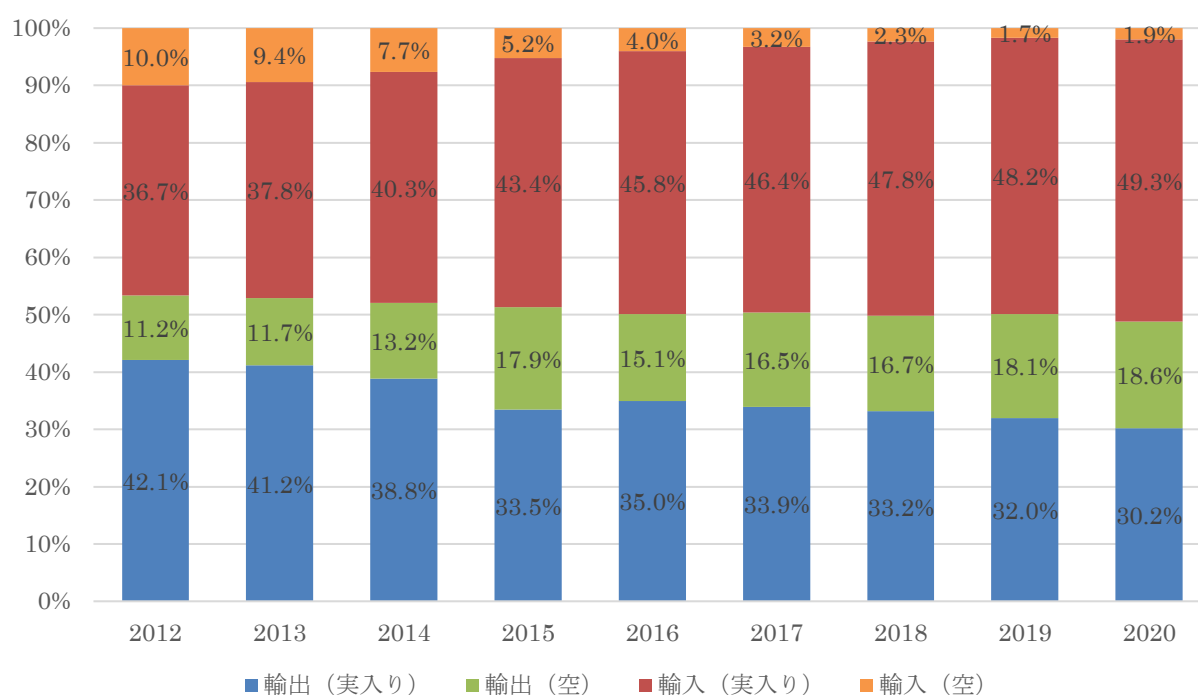
資料：ジョージア港湾局ホームページ

図 1-7 サバナナ港における月別コンテナ取扱個数の比較

表 1-3 サバナ港におけるコンテナ種類別取扱個数の推移

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	増減比 (2020/2012)
コンテナ 取扱個数 (TEU)	輸出(実入り)	1,250,169	1,249,124	1,299,031	1,251,466	1,274,270	1,372,453	1,444,403	1,470,372	1,414,891	113%
	輸出(空)	331,933	354,650	442,349	667,389	552,108	667,036	725,665	833,946	870,752	262%
	輸出(計)	1,582,102	1,603,773	1,741,380	1,918,855	1,826,378	2,039,489	2,170,068	2,304,318	2,285,643	144%
	輸入(実入り)	1,088,290	1,145,798	1,347,430	1,622,590	1,670,869	1,875,831	2,081,368	2,218,654	2,306,631	212%
	輸入(空)	295,820	284,156	257,239	195,982	147,272	130,893	100,540	76,201	89,982	30%
	輸入(計)	1,384,110	1,429,954	1,604,669	1,818,572	1,818,141	2,006,724	2,181,908	2,294,855	2,396,613	173%
	輸出入合計	2,966,212	3,033,727	3,346,049	3,737,427	3,644,519	4,046,213	4,351,976	4,599,173	4,682,256	158%
比率	輸出(実入り)	42.1%	41.2%	38.8%	33.5%	35.0%	33.9%	33.2%	32.0%	30.2%	—
	輸出(空)	11.2%	11.7%	13.2%	17.9%	15.1%	16.5%	16.7%	18.1%	18.6%	—
	輸入(実入り)	36.7%	37.8%	40.3%	43.4%	45.8%	46.4%	47.8%	48.2%	49.3%	—
	輸入(空)	10.0%	9.4%	7.7%	5.2%	4.0%	3.2%	2.3%	1.7%	1.9%	—

資料：ジョージア港湾局ホームページ



資料：ジョージア港湾局ホームページ

図 1-8 サバナ港におけるコンテナ種類別比率の推移【TEU ベース】

(3) 入港船舶の隻数の推移

サバナ港では、2020 会計年度における船舶寄港隻数は 2,052 隻であった。ターミナル別に見ると、1,829 隻がガーデンシティターミナル、223 隻がオーシャンターミナルであり、ガーデンシティターミナルがサバナ全体の 89%を占めている。

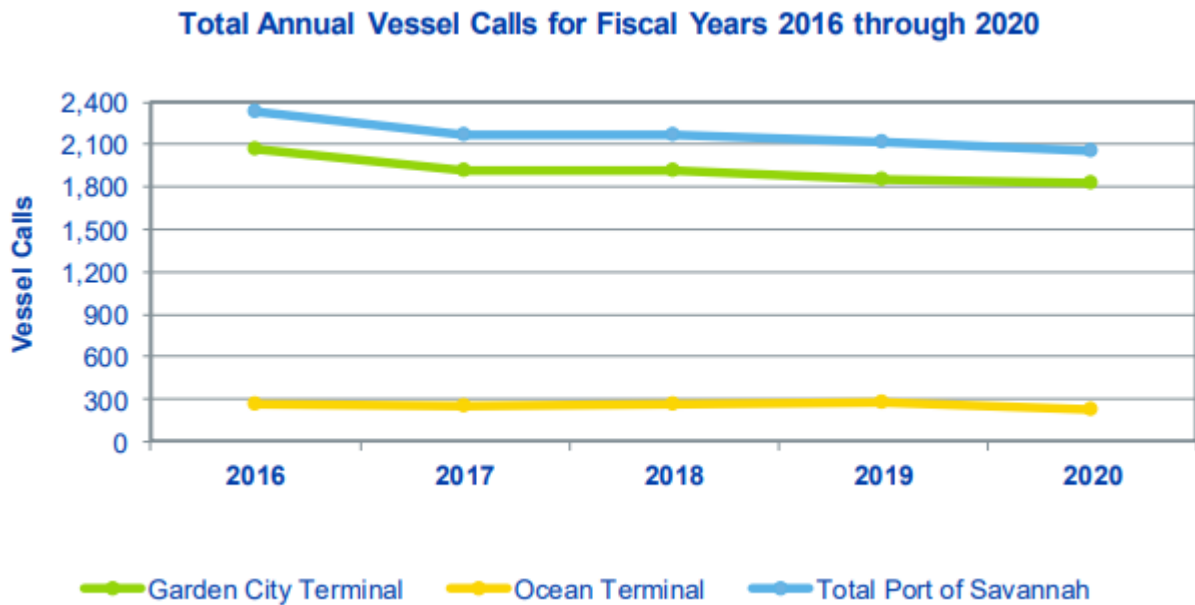
ガーデンシティターミナルへの船舶寄港隻数は、16 年度の 2,063 隻から 20 年度には 1,829 隻に 11%減少した。コンテナ取扱量が増加しているにもかかわらず、寄港隻数が減少している要因としては、コンテナ船の大型化によるものと想定される。ジョージア港湾局の統計資料によると、当該ターミナルにおけるコンテナ船 1 隻あたりの平均サイズは 16 年度の 5,200TEU から 20 年度には 6,650TEU 近くに増加しているとのことである。

表 1-4 サバナナ港における船舶寄港隻数の推移【単位：隻】

Total Annual Vessel Calls for Fiscal Years 2016 through 2020						
Savannah	2016	2017	2018	2019	2020	% Growth (5YR)
Garden City Terminal	2,063	1,916	1,915	1,848	1,829	-11%
Ocean Terminal	267	256	259	275	223	-16%
Total Port of Savannah	2,330	2,172	2,174	2,123	2,052	-12%

Source: GPA Marketing (EIS)

出典：ジョージア港湾局ホームページ



出典：ジョージア港湾局ホームページ

図 1-9 サバナナ港における船舶寄港隻数の推移

(4) 品目別コンテナ貨物量の内訳

サバナナ港における輸出貨物の品目別内訳は、食肉や飼料、ビール・エール、穀物等の食料品が最も多く、全体の15%を占めている。その他の主要貨物としては、木材パルプ(14%)、紙類(12%)、自動車(9%)が上位を占めている。自動車については、5年間で53%増加と大幅な伸びとなっている。

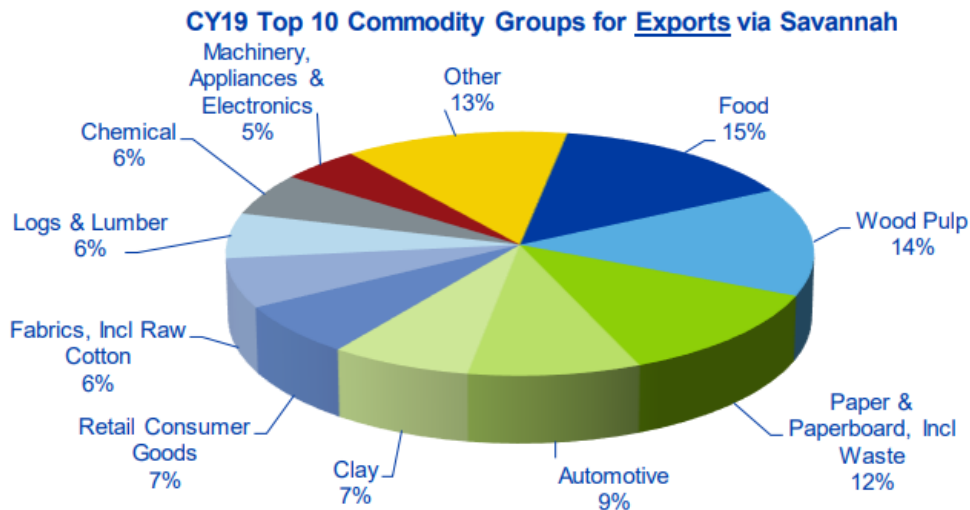
また、輸入貨物については、日用品が最も多く、全体の17%を占めている。その他の主要貨物としては、機械・電化製品(14%)、家具(12%)が上位を占めている。これらの貨物については5年間でいずれも40%以上増加しており、急速かつ大幅な伸びとなっている。

表 1-5 サバナナ港における品目別貨物量（輸出）【単位：TEU】

Five Year History for Top 10 Commodity Groups for Exports via Savannah (Calendar Year)						
Commodity Grouping	2015	2016	2017	2018	2019	% Growth (5YR)
Food	197,893	214,015	191,733	188,806	204,478	3%
Wood Pulp	184,872	191,319	177,311	183,359	201,634	9%
Paper & Paperboard, Incl Waste	142,603	152,357	168,112	183,282	169,613	19%
Automotive	81,575	79,361	94,339	103,066	124,489	53%
Clay	97,401	97,093	97,538	103,280	102,076	5%
Retail Consumer Goods	87,834	94,308	110,475	99,390	95,333	9%
Fabrics, Incl Raw Cotton	66,275	52,071	65,763	76,661	91,612	38%
Logs & Lumber	56,924	74,313	110,886	112,505	84,217	48%
Chemical	71,153	59,836	62,099	59,947	79,603	12%
Machinery, Appliances & Electronics	58,560	54,800	59,076	60,363	65,598	12%
Other	167,014	156,367	168,313	172,833	185,391	11%
Total	1,212,104	1,225,840	1,305,646	1,343,492	1,404,046	16%

Source: PIERS (Loaded TEUs)

出典：ジョージア港湾局ホームページ



出典：ジョージア港湾局ホームページ

図 1-10 サバナナ港における品目別貨物量内訳【TEU ベース】（輸出）

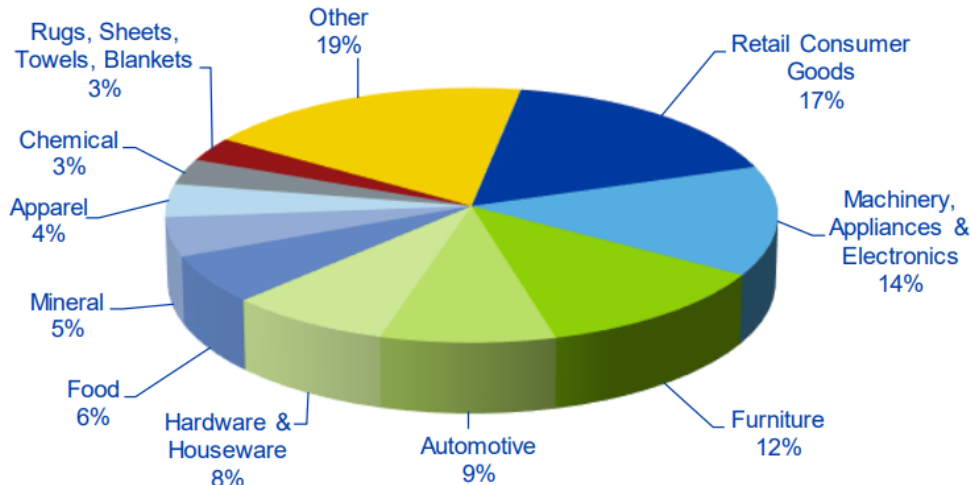
表 1-6 サバナナ港における品目別貨物量（輸入）【単位：TEU】

Five Year History for Top 10 Commodity Groups for Imports via Savannah (Calendar Year)						
Commodity Grouping	2015	2016	2017	2018	2019	% Growth (5YR)
Retail Consumer Goods	231,985	263,701	310,764	352,868	380,844	64%
Machinery, Appliances & Electronics	195,518	206,496	247,351	274,278	309,670	58%
Furniture	189,853	194,456	226,837	270,639	269,860	42%
Automotive	169,353	175,509	178,886	199,746	192,365	14%
Hardware & Houseware	136,985	135,541	148,808	164,429	179,222	31%
Food	85,292	90,997	103,251	115,149	136,105	60%
Mineral	73,416	81,727	88,291	96,360	110,614	51%
Apparel	92,455	79,959	82,870	81,629	94,373	2%
Chemical	47,466	51,727	60,614	65,184	73,792	55%
Rugs, Sheets, Towels, Blankets	50,329	48,747	54,596	57,899	68,003	35%
Other	338,912	335,961	363,478	409,144	414,296	22%
Total	1,611,566	1,664,823	1,865,746	2,087,325	2,229,145	38%

Source: PIERS (Loaded TEUs)

出典：ジョージア港湾局ホームページ

CY19 Top 10 Commodity Groups for Imports via Savannah



出典：ジョージア港湾局ホームページ

図 1-11 サバンナ港における品目別貨物量内訳【TEU ベース】（輸入）

(5) 相手地域別コンテナ貨物量の内訳

サバンナ港における輸出貨物の相手地域別内訳は、北東アジアが 28%と最も多く占めている。次いで、東南アジア（15%）、北欧（14%）、地中海（11%）が上位を占めていることから、主にアジア東部とヨーロッパへの輸出が多いことが伺える。5年間の伸びに着目すると、最も多くを占める北東アジアは減少に減少しているものの、東欧が 124%増、北欧が 66%増と大幅に増加しており、ヨーロッパへの輸出が近年急速に増加していることが伺える。

一方、輸入貨物については、北東アジアが 57%と大半を占めている。次いで、東南アジア（13%）、地中海（8%）、南アジア（8%）、北欧（7%）が上位を占めているおり、輸出と同様、主にアジア東部とヨーロッパからの輸入が多いことが伺える。5年間の伸びに着目すると、いずれの地域も増加基調にあり、特に南米西岸が 78%増、中米が 61%増と大幅に増加しており、中南米地域からの輸入貨物量が近年急速に増加していることが伺える。

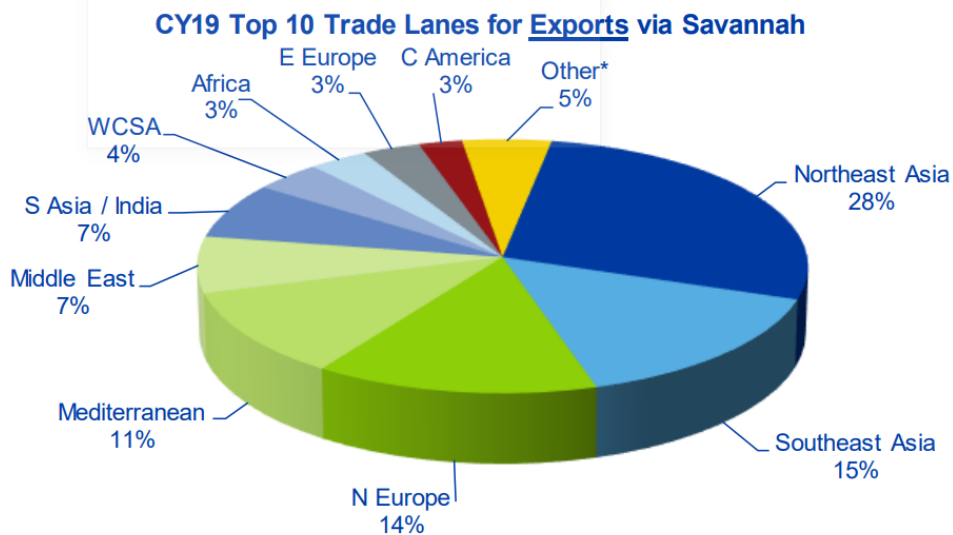
表 1-7 サバンナ港における相手地域別コンテナ貨物量（輸出）【単位：TEU】

Five Year History for Top 10 Trade Lanes for Exports via Savannah (Calendar Year)						
Trade Lane	2015	2016	2017	2018	2019	% Growth (5YR)
Northeast Asia	415,408	412,430	441,930	426,951	386,736	-7%
Southeast Asia	166,447	159,918	146,553	186,788	211,125	27%
North Europe	119,070	132,086	154,312	175,996	197,120	66%
Mediterranean	144,151	143,289	148,114	146,514	155,145	8%
Middle East	99,420	96,180	101,712	89,360	100,990	2%
Southern Asia/Indian Subcontinent	73,912	82,198	97,298	92,996	99,654	35%
West Coast South America	37,121	44,528	46,147	50,037	54,337	46%
Africa	41,308	38,731	44,623	45,643	47,483	15%
Eastern Europe	20,436	22,668	28,902	31,940	45,767	124%
Central America	24,303	29,174	28,716	28,661	34,619	42%
Other*	70,529	64,638	67,338	68,607	71,071	1%
Total	1,212,104	1,225,840	1,305,646	1,343,492	1,404,046	16%

*East Coast South America, Caribbean, Oceania, and North America

Source: PIERS (Loaded TEUs)

出典：ジョージア港湾局ホームページ



出典：ジョージア港湾局ホームページ

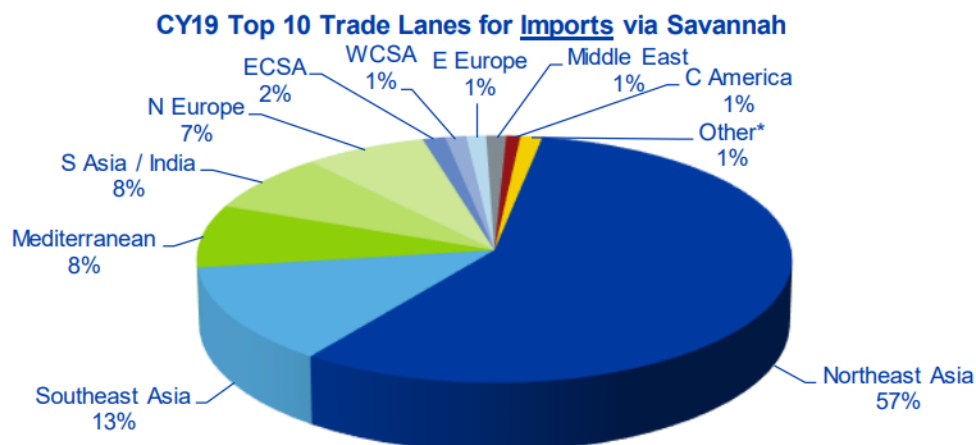
図 1-12 サバンナ港における相手地域別コンテナ貨物量内訳【TEU ベース】（輸出）

表 1-8 サバンナ港における相手地域別コンテナ貨物量（輸入）【単位：TEU】

Trade Lane	2015	2016	2017	2018	2019	% Growth (5YR)
Northeast Asia	987,000	991,347	1,102,556	1,255,921	1,273,437	29%
Southeast Asia	184,138	180,160	199,817	205,688	286,363	56%
Mediterranean	116,565	126,042	134,221	159,661	183,370	57%
Southern Asia/Indian Subcontinent	119,906	139,862	155,320	163,029	171,379	43%
North Europe	103,241	121,134	145,876	155,738	159,666	55%
East Coast South America	21,950	22,595	23,458	24,993	29,208	33%
West Coast South America	15,370	15,450	20,352	23,063	27,299	78%
Eastern Europe	19,393	21,720	21,810	23,328	25,960	34%
Middle East	16,811	20,665	22,443	25,823	25,874	54%
Central America	11,351	12,312	21,841	22,305	18,311	61%
Other*	15,842	13,537	18,051	27,777	28,279	79%
Total	1,611,566	1,664,823	1,865,746	2,087,325	2,229,145	38%

*North America, Africa, Oceania, and Caribbean
Source: PIERS (Loaded TEUs)

出典：ジョージア港湾局ホームページ



出典：ジョージア港湾局ホームページ

図 1-13 サバンナ港における相手地域別コンテナ貨物量内訳【TEU ベース】（輸入）

1.1.4 港湾施設の概要

サバンナ港には、ガーデンシティターミナルとオーシャンターミナルの2つのターミナルがある。それぞれの概要について、以下に示す。

(1) ガーデンシティターミナル

ガーデンシティターミナルは、全9バースからなるコンテナターミナルであり、岸壁延長は全2,955m、水深は12.8m~14.6mとなっている。ガントリークレーンが36基整備されており、ポストパナマックスやスーパーポストパナマックスに対応したクレーンとなっている。このターミナルは、オンドック鉄道ターミナルを有しており、ノーフォーク・サザン鉄道が運営するMASON ICTFとCSXトランスポートーションが運営するCHATHAM ICTFの2箇所が整備されている。

表 1-9 ガーデンシティターミナルの概要

岸壁延長	2,955m
ターミナル面積	485.6ha
航路幅	152.4 m
航路水深	12.8m (平均干潮時)
航路水深 (将来)	14.3m (平均干潮時)

資料：ジョージア港湾局ホームページ

表 1-10 ガーデンシティターミナルのバース概要

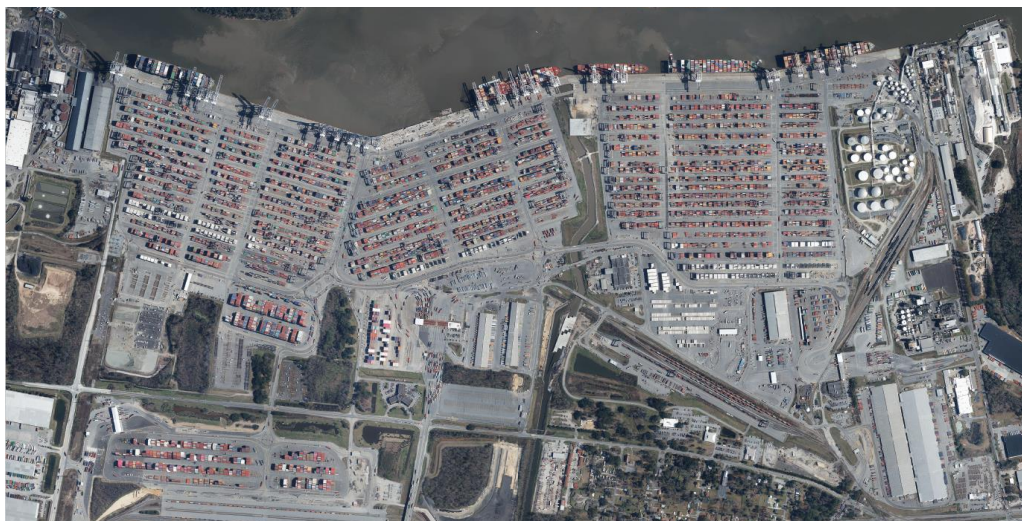
バース	岸壁延長 (m)	水深 (m)	エプロン幅 (m)
CB1	515	12.8	59.7
CB2	353	14.6	59.7
CB3	366	14.6	59.7
CB4	280	12.8	59.7
CB5	219	12.8	59.7
CB6	223	12.8	59.7
CB7	333	12.8	59.7
CB8	333	14.6	59.7
CB9	333	14.6	59.7
計	2,955		

資料：ジョージア港湾局ホームページ

表 1-11 ガーデンシティターミナルにおけるコンテナクレーン概要

コンテナクレーン	製造メーカー	対応クラス	アウトリーチ	基数
10-12,14,16,17	Kone	ポストパナマックス	17列対応	6
18-29	Kone	スーパーポストパナマックス	24列対応	12
30-33	Kone	スーパーポストパナマックス	24列対応	4
34-47	Kone	スーパーポストパナマックス	24列対応	14
計				36

資料：ジョージア港湾局ホームページ



出典：GEORGIA PORTS PORT GUIDE AND DIRECTORY CY2020

写真 1-1 ガーデンシティターミナルの全景



出典：ジョージア港湾局ホームページ

図 1-14 ガーデンシティターミナルのレイアウト (2020年3月9日時点)

(2) オーシャンターミナル

オーシャンターミナルは、全 914m の岸壁延長をもつターミナルであり、バルクや RORO、コンテナ、重量物といった幅広い貨物を取り扱っている。また、サバンナ港におけるコンテナ貨物の急速な増加に対応するため、オーシャンターミナルの一部をコンテナターミナルに改修しているところであり、2020 年末までに完了する予定である。

表 1-12 オーシャンターミナルの概要

ターミナル面積	81ha
航路幅	152.4 m
航路水深	12.8m (平均干潮時)
航路水深 (将来)	14.6m (平均干潮時)
貨物の種類	バルク、RORO、コンテナ、重量物 等

資料：ジョージア港湾局ホームページ

表 1-13 オーシャンターミナルのバース概要

バース	岸壁延長 (m)	水深 (m)	エプロン幅 (m)
バース2	176	12.8	16.2~61
バース12	209		
バース13	297		
バース18	232		
計	914		

資料：ジョージア港湾局ホームページ



出典：SAVANNAH PORT JOURNAL 2019

写真 1-2 オーシャンターミナルの船舶着岸状況



出典：GEORGIA PORTS PORT GUIDE AND DIRECTORY CY2020

写真 1-3 オーシャンターミナルの全景

1.1.5 経済効果

ジョージア港湾局では、同局が運営する港湾による経済効果を算出している。それによると、1,060億ドルの売り上げを創出し、ジョージア州全体の11%を占めている。また、州GDPや州内の雇用、所得創出にも寄与しており、いずれも州全体の10%弱を占めている。

表 1-14 ジョージア港湾局が運営する港湾による経済効果

項目	経済効果	ジョージア州全体の比率
売上高	1,060億ドル	11%
州GDP	440億ドル	8%
所得	250億ドル	6%
正規・非正規雇用	439,220人	9%
連邦税	59億ドル	—
州税	14億ドル	—
地方税	5億ドル	—

資料：ECONOMIC IMPACT of GEORGIA'S DEEPWATER PORTS

1.2 サバナ港の経営の特徴

1.2.1 組織

(1) ジョージア港湾局

ジョージア港湾局は、1945年に州議会の承認により設立された州政府のポートオーソリティである。14人の幹部と1,300人以上の職員で構成された組織であり、サバナ港に加えて、ブルンスウィック港、ベインリッジ港、コロンバス港の運営を行っている。ジョージア港湾局の運営するほとんどの港湾は、下物・上物整備だけでなく、ターミナルオペレーションも自ら行っている運営型港湾（Service Port）であるのが特徴である。

ブルンスウィック港は、自動車やRORO貨物の取扱いが多いのが特徴であり、RORO貨物の取扱量は米国で2番目に多い。また、ベインリッジ港及びコロンバス港は、バルク貨物を中心とした港湾であり、ベインリッジ港が直営での運営、コロンバス港が民間による運営となっている。



Griff Lynch
Executive Director



Lise Altman
Chief Human Resources Officer



Edward McCarthy
Chief Operating Officer



James C. McCurry, Jr.
Chief Administrative Officer



J. Russell Mincey
Chief Financial Officer



Robert C. Morris
Chief Communications Officer



Clifford R. Pyron
Chief Commercial Officer



Bill Sutton
Chief Information Officer



Kevin R. Doyle
Senior Director
of Protective Services



Bruce Kuzma
Senior Director of Trade Development,
Ocean Carrier & Non-Container Sales



Wes Lanier
Senior Director of Strategic
Operations and Safety



Chris Logan
Senior Director of Trade Development,
Beneficial Cargo Owner Sales



Christopher B. Novack, P.E.
Senior Director of Engineering



Daniel E. Rohde
Senior Director
of Operations

出典：GEORGIA PORTS PORT GUIDE AND DIRECTORY CY2020

図 1-15 ジョージア港湾局の主な幹部（2020年）

(2) 港湾理事会

ジョージア港湾局の意思決定機関として、港湾理事会が設置されている。理事会は、ジョージア州知事から任命された13人の理事により構成されており、4年間の任期となっている。



William D. McKnight
Chairman
Augusta



Kelly Farr
Vice Chairman
Atlanta



Joel O. Wooten, Jr.
Secretary/Treasurer
Columbus



James L. Allgood Jr.
Member
Dublin



Paul Bowers
Member
Atlanta



Kent Fountain
Member
Screven



Ben H. Hall, Jr.
Member
Dublin



Douglas J. Hertz
Member
Atlanta



Julie Hunt
Member
Tifton



R. Kevin Jackson
Member
Savannah



Charles K. Tarbutton
Member
Sandersville



James A. Walters
Member
Gainesville



Philip Wilheit, Jr.
Member
Gainesville

出典：GEORGIA PORTS PORT GUIDE AND DIRECTORY CY2020

図 1-16 ジョージア港湾局の理事会メンバー（2020年）

1.2.2 財務状況

ジョージア港湾局は、約18億ドルの総資産を持っており、このうち約13億ドルが固定資産となっている。また、年間約4.7億ドルの営業収入があり、このうち約1.5億ドルが営業利益となっている。

表 1-15 ジョージア港湾局の財政状況 (2017年～2019年)

単位：千ドル

		2019	2018	2017
資産	流動資産	490,727	429,292	270,395
	固定資産	1,310,360	1,141,563	1,094,902
	その他長期資産	31,244	27,169	104,257
	総資産	1,832,331	1,598,024	1,469,554
	繰延アウトフロー	29,728	31,746	52,202
負債	流動負債	71,619	49,509	57,353
	その他の非流動負債	89,652	74,772	92,617
	負債総額	161,271	124,281	149,970
	繰延インフロー	4,622	6,653	3,887
ネットポジション	固定資産への純投資	1,310,360	1,141,563	1,068,045
	無制限	385,806	357,273	299,854
	総額	1,696,166	1,498,836	1,367,899

資料：Georgia Ports Authority Annual Report FY19

表 1-16 ジョージア港湾局の収支状況 (2017年～2019年)

単位：千ドル

	2019	2018	2017
営業収入	473,619	426,382	372,983
営業費用	325,548	291,963	259,687
営業利益	148,071	134,419	113,296
営業外収益（費用）	35,306	-3,668	-3,518
ジョージア州に返済された資本拠出	-7,198	-4,735	-4,508
資本拠出	21,151	4,921	9,911
臨時品	-	-	-850
ネットポジションの変化	197,330	130,937	114,331

資料：Georgia Ports Authority Annual Report FY19

<財務分析>

①安全性分析

安全性分析は、企業の支払い能力を分析する手法である。ジョージア港湾局の流動比率は685%となっており、短期的な支払い能力を十分に有していると考えられる。また、経営の安定性の指

標となる自己資本比率については93%と非常に高く、安定した経営をすることができているといえる。

$$\begin{aligned}\text{流動比率} &= \text{流動資産} / \text{流動負債} \times 100\% \\ &= 490,727 / 71,619 \times 100\% \\ &\approx 685\%\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{自己資本比率} &= \text{純資産} / \text{総資産} \times 100\% \\ &= 1,696,166 / 1,832,331 \times 100\% \\ &\approx 93\%\end{aligned}$$

②収益性分析

収益性分析は、会社の利益を生み出すことができる力をその構造的な面から測定する指標分析である。売上高営業利益率は31%となっており、高い収益性を誇っている。

$$\begin{aligned}\text{売上高営業利益率} &= \text{営業利益} / \text{売上高} \times 100\% \\ &= 148,071 / 473,619 \times 100\% \\ &= 31\%\end{aligned}$$

2. 港湾経営計画と基本戦略

サバナ港における港湾経営計画や基本戦略について、取りまとめた資料はホームページ等で公表されていない。そのため、ジョージア港湾局のホームページや同局が実施した State of the Port、2017年度 国際港湾経営研修等の公表資料から同局の計画や戦略と考えられるものを記載する。

2.1 サバナ港におけるインフラ開発計画

サバナ港では、貨物需要の増加や船舶の大型化に対応するためのインフラ開発が計画されている。これにより、サバナ港の年間取扱能力を現状の560万TEUから2030年までに900万TEUに増加させるとともに、干潮時の水深が42フィート（12.8m）から47フィート（14.3m）へと増深される予定である。また、船舶の大型化に対応するため、ガーデンシティターミナルに15,000TEUクラスの船舶を同時に4隻着岸可能とするため、バースの直線化やガントリークレーンの大型化等の整備を行う計画である。

- ①ガーデンターミナルの拡張、バース1の直線化
- ②オーシャンターミナルのコンテナヤード化
- ③航路の増深
- ④ハッチンソン島における新規コンテナターミナルの整備

2.2 ロジスティクスハブ港湾の形成

ジョージア港湾局は、貨物がある港湾に船が寄港するという考えのもと、貨物の荷主企業の誘致を積極的に行ってきた。特に、アジアからアメリカの消費市場に向けて大量に商品を輸入する大手

流通業の輸入センターの誘致を重視し、アメリカ東岸におけるロジスティクスハブとして機能している。

同局は、サバンナ港の更なる発展に向けて、このロジスティクスパークの拡大に向けた取り組みを進めている。



出典：Google マップ

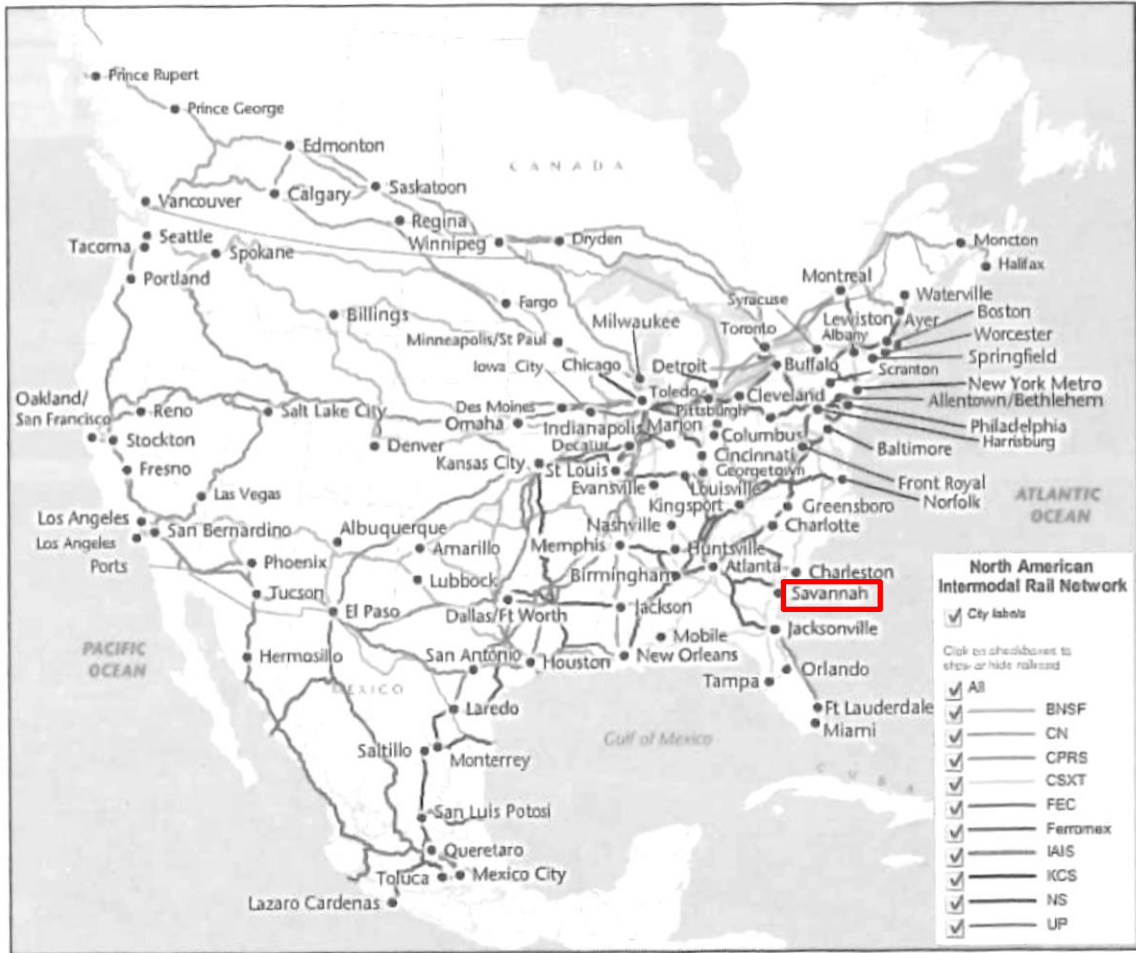
図 2-1 ロジスティクスパークの位置

2.3 利便性の高い交通インフラの活用

サバンナ港は、アメリカ東部の大手鉄道会社であるノーフォーク・サザン鉄道と CSX トランスポートの 2 社がオンドックで接続されていることや州際高速道路 16 号線と 95 号線により東西南北の主要都市に接続しているなど、充実した交通インフラを強みとしており、貨物の背後圏は、ジョージア州内の都市だけでなく、シカゴやメンフィスといった内陸の都市にまで広がっている。そのため、同港では、他港との競争に勝つために、この強みをさらに高めることで、同港の競争力を高める戦略をとっている。

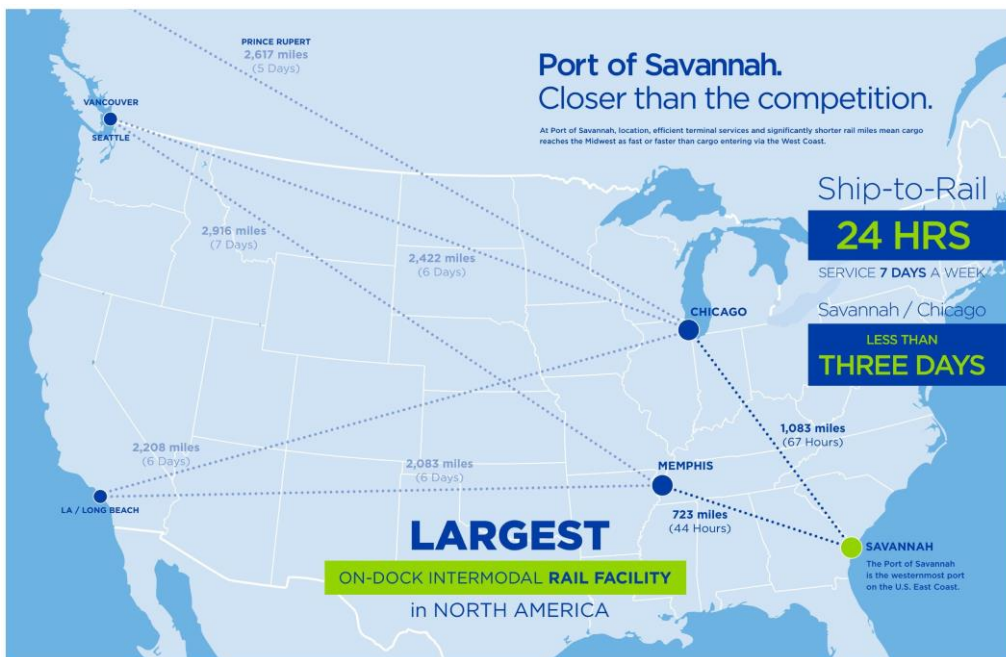
特に、鉄道については、多くの製造業を抱えるシカゴへの輸送について、船と鉄道の積み替えが 24 時間以内、鉄道での輸送期間が 3 日以内になることから、図 2-2 に示すようにロサンゼルス/ロングビーチから 6 日、シアトル/タコマ港から 6 日かかる西岸の港湾と比べてリードタイムが短い点をセールスポイントとしてアピールしている。

- ① オンドックの鉄道積み替え施設の整備
- ② インランドポートの整備
- ③ 州際高速道路へのアクセス道路の整備



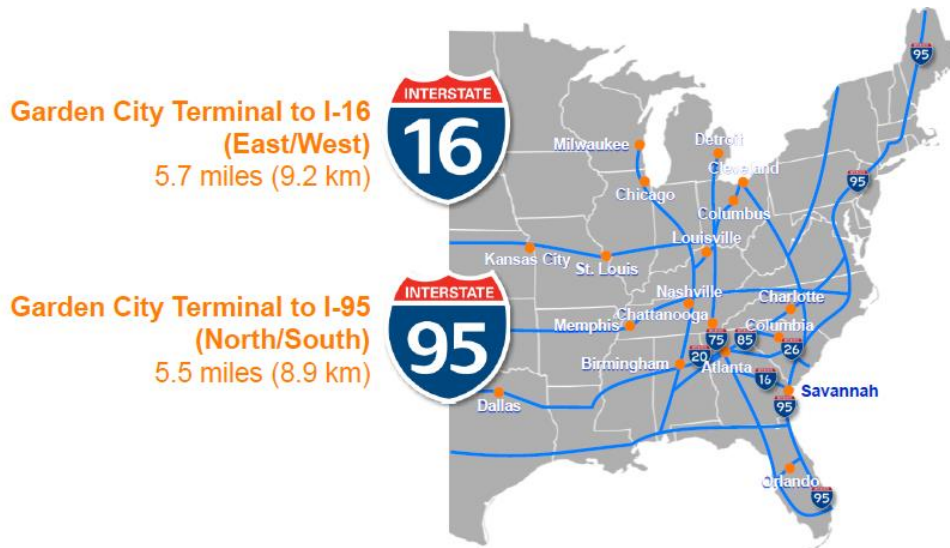
出典：グローバル・ロジスティクス・ネットワーク～国境を越えて世界を流れる貨物～

図 2-2 アメリカにおける鉄道ネットワーク



出典：MASON MEGA RAILパンフレット

図 2-3 サバンナ港における鉄道輸送のリードタイム



出典：2017 年度 国際港湾経営研修 海外港湾事例研究報告（ニューヨーク・ニュージャージー港、サバンナ港）

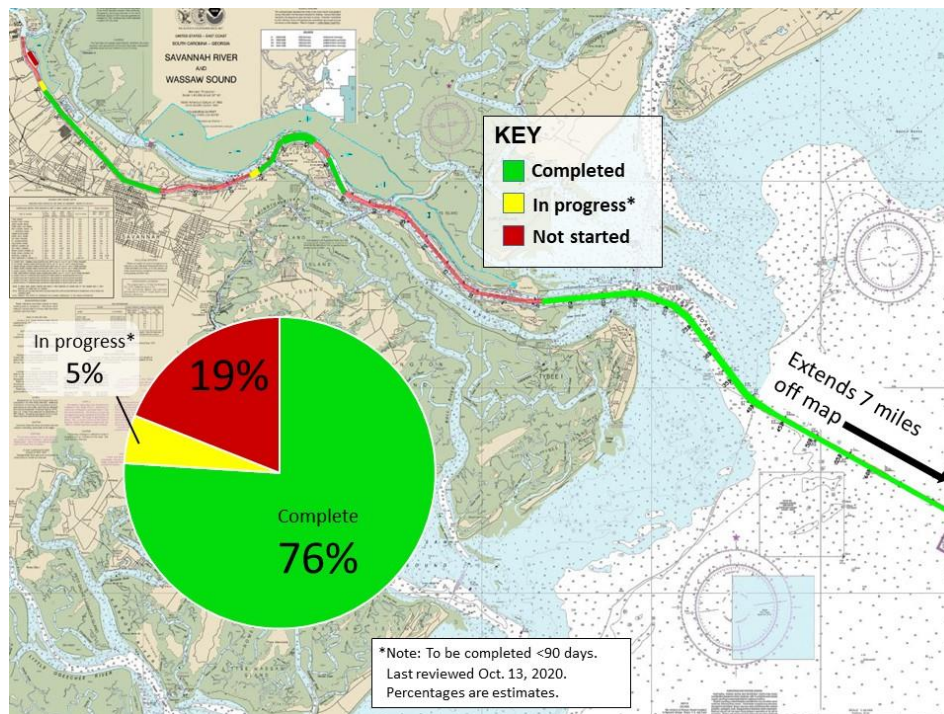
図 2-4 サバンナ港と州際高速道路の位置関係

3. コンテナ港湾機能をめぐる戦略的取組

3.1 コンテナ船大型化への対応

3.1.1 サバンナ航路拡張プロジェクト（SHEP）

サバンナ航路拡張プロジェクト（SHEP）は、サバンナ港に寄港する船舶の大型化に対応するため、アメリカ陸軍工兵隊により水深 42 フィートから 47 フィートに増深する総事業費 9 億 7300 万ドルの巨大プロジェクトである。2015 年から工事が開始されており、現在は進捗率 76%、2021 年後半に完成予定である。

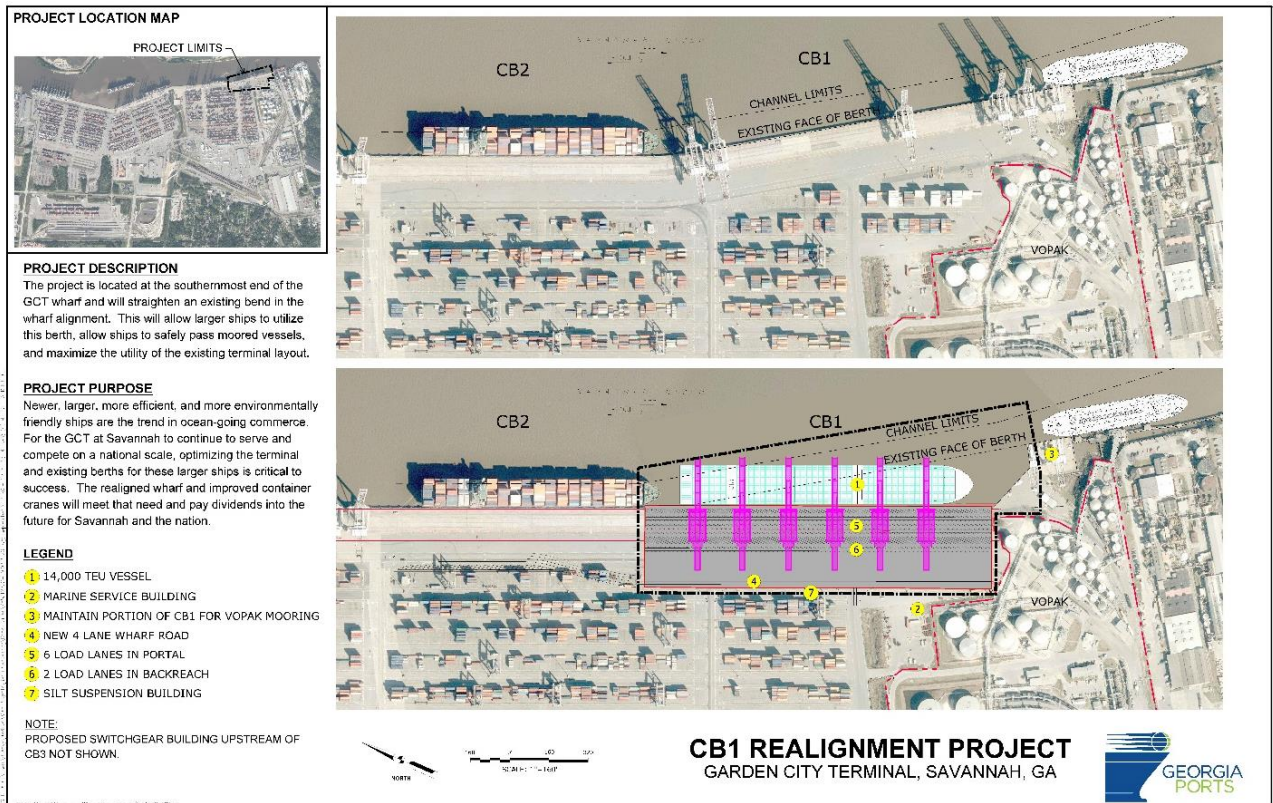


出典：アメリカ陸軍工兵隊 サバンナ地区 ホームページ

図 3-1 SHEP の進捗状況（2020 年 10 月 13 日時点）

3.1.2 ガーデンシティターミナルの改修

ガーデンシティターミナルは、9 バース（延長 2,955m）から構成されるターミナルであるが、すべてが直線状の連続バースとなっておらず屈曲部があるため、一部バースを跨いだ着岸ができないところがある。一方で、世界におけるコンテナ船は大型化の傾向にある中で、パナマ運河の拡張に伴って東アジアと北米東岸を結ぶ航路の船舶も大型化している傾向にある。そこで、ガーデンシティターミナルでは、15,000TEU クラスのコンテナ船が同時に4隻着岸可能とできるような体制とするため、CB1 バースを改修し、隣接する CB2 バースから直線化する計画である。また、大型船の荷役にも対応できるよう、20,000TEU オーバーの船舶に対応可能なクレーンを12基設置する計画である。



出典：ジョージア港湾局ホームページ

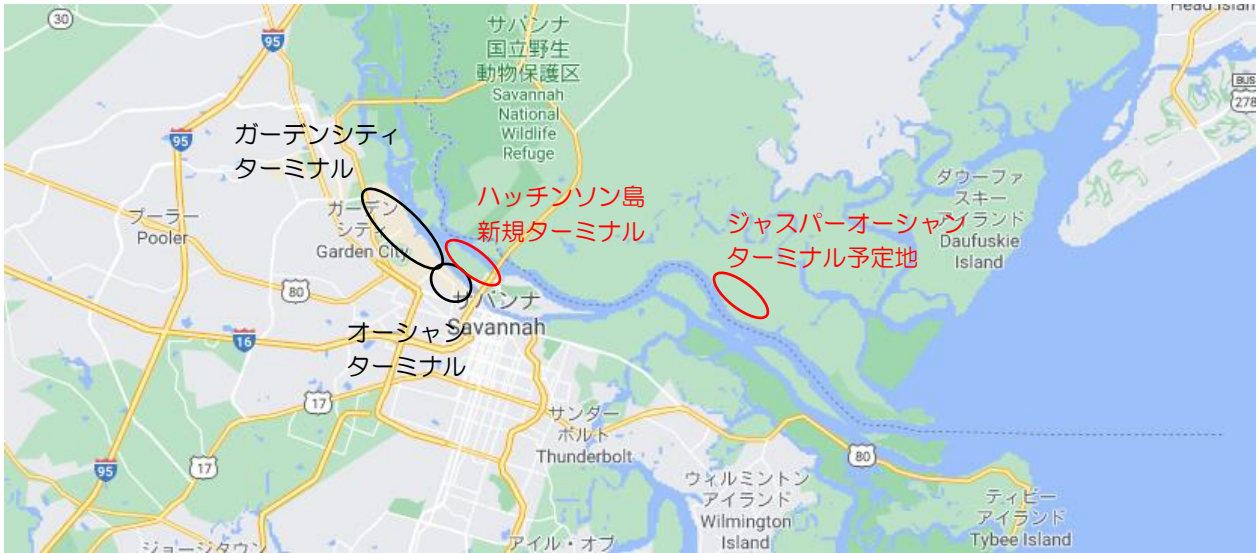
図 3-2 CB1 の改修工事概要

3.2 コンテナ貨物量増加への対応

3.2.1 新規コンテナターミナルの整備

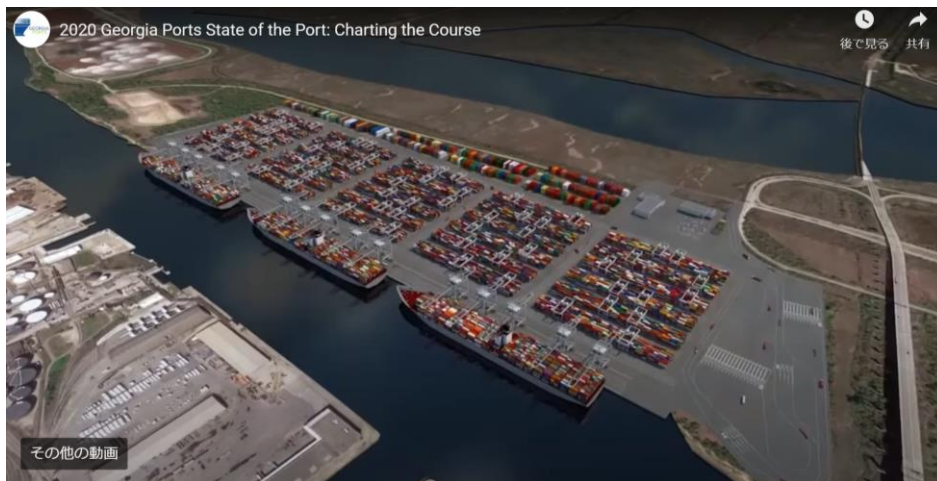
ジョージア港湾局では、サバンナ港のコンテナ需要増加に対応するため、オーシャンターミナルの真向かいにあるハチンソン島に新たなコンテナターミナルを整備することを計画している。同島は既にジョージア港湾局が購入し所有している。同ターミナルは、200 エーカー（約 81ha）の敷地に建設される予定であり、250 万 TEU の能力増強が見込まれている。フェーズ I として 2025 年に完成する見込みである。

また、サバンナ川の北岸側に位置するサウスカロライナ州ジャスパー郡の約 1,500 エーカーの敷地において、サウスカロライナ港湾局との共同事業としてジャスパーオーシャンターミナル（JOT）の整備が計画されている。浚渫土砂による埋立で土地を造成する計画のため、2030 年頃の供用開始を目指していることから、中長期的なコンテナ需要増加に対応する施設となる。



出典：Google マップ

図 3-3 新規コンテナターミナル整備予定地



出典：YouTube（ジョージア港湾局）

図 3-4 ハッチンソン島コンテナターミナルの整備イメージ

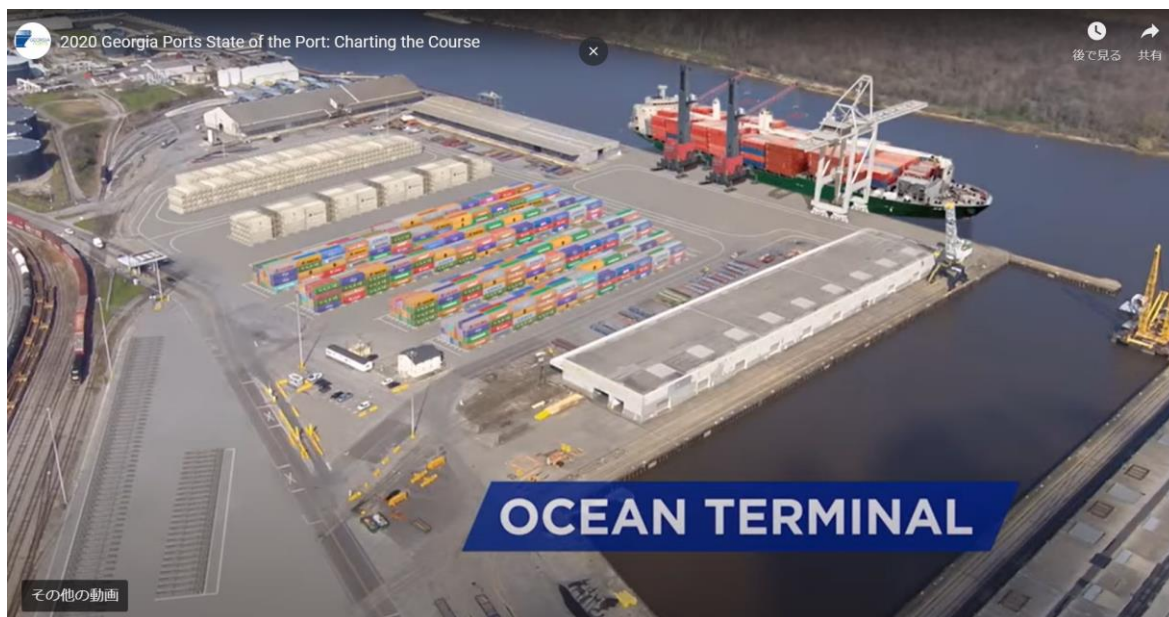


出典：Jasper Ocean Terminal ホームページ

図 3-5 ジャスパーコンテナターミナルのレイアウト案

3.2.2 オーシャンターミナルの一部機能転換

オーシャンターミナルはバルクや RORO といった貨物が中心でコンテナの取り扱いはまだ多くなかったが、急速なコンテナ取扱量増加に対応するための暫定的な対応として、一部の背後ヤードを改修し、小型のコンテナ船用のコンテナターミナルに一部転換しているところである。2020 年末までに完成する予定である。



出典：YouTube（ジョージア港湾局）

写真 3-1 オーシャンターミナル改修後の完成イメージ

3.3 背後圏とのアクセス性向上（道路、鉄道施設の整備）

3.3.1 背後圏の道路ネットワークの整備

サバンナ港の周辺には、東西方向に I-16、南北方向に I-95 という州際高速道路が通過しており、トラック輸送する多くの貨物は、これらの道路を使用することとなる。サバンナ港では、背後圏とのアクセス性向上の取組の一環として、これらの道路と同港の接続性を高めるために、道路整備が継続的に行われている。

表 3-1 サバンナ港における道路整備年表

年	整備等内容	事業費
2012 年	ジョージア州道 307 号線の整備 →ガーデンシティターミナルの正門までダイレクト接続が可能	2,250 万ドル
2015 年	ジョージア州議会が交通資金法を可決 →10 年間で 100 億ドルの新たな資金の捻出が可能	—
2016 年	ジミーデローチコネクタの供用開始 →サバンナ港と I-95 が直接アクセス可能（11 分の短縮）	1 億 2,100 万ドル
2017 年～	グランジロードの拡張工事の実施 →ジミーデローチコネクタとガーデンシティターミナルの新しいゲートとのアクセス確保	1,200 万ドル

資料：ジョージア港湾局ホームページ



出典：JOC.com 記事（2016年5月27日）

図 3-6 サバナナ港における道路整備状況

3.3.2 オンドック鉄道施設（メーソン・メガ・レール）

サバナナ港では、鉄道輸送の環境をさらに向上させるために、オンドック鉄道施設「メーソン・メガ・レール」が整備されており、2020年3月にフェーズ1が供用開始された。フェーズ2については2021年末に完成する見込みであり、これができることで総面積18万フィート（約1万6700平方メートル）、鉄道引き込み線18レーンを備えた北米最大の鉄道ターミナルが完成することとなる。また、この施設が整備されることにより、同港における鉄道輸送能力を2倍の年間200万本まで引き上げることができ、同港の背後圏へのアクセス性がさらに向上することが期待できる。



出典：ジョージア港湾局ホームページ

写真 3-2 メーソン・メガ・レールの稼働状況



出典：YouTube（ジョージア港湾局）

写真 3-3 メーソン・メガ・レールの完成イメージ

3.3.3 インランドポート

ジョージア港湾局は、サバンナ港のインランドポートの整備を進めており、2018年8月より Appalachian Regional Port (ARP) の運営を開始している。また、現在 Northeast Georgia Inland Port の整備を行っており、2021年に供用開始する予定となっている。

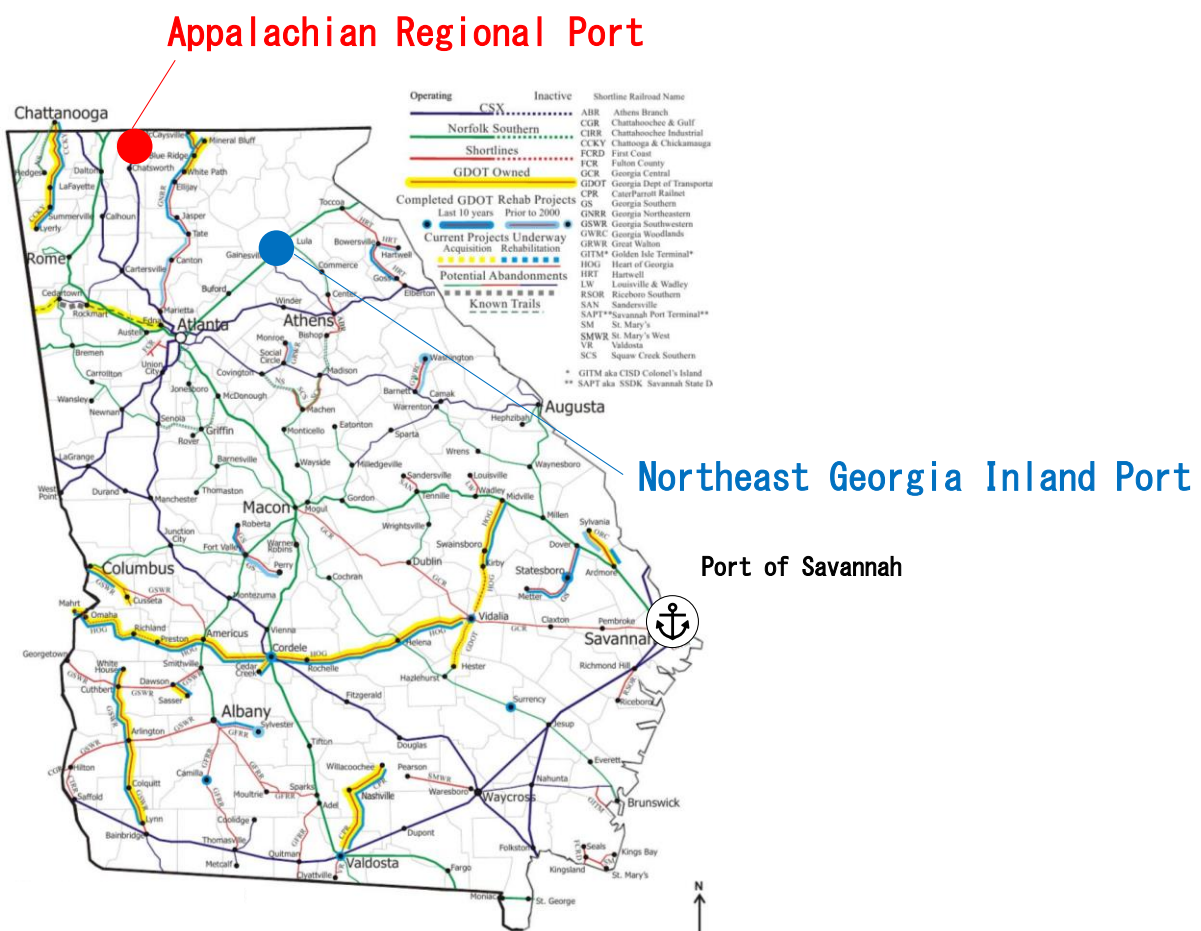


図 3-7 サバンナ港におけるインランドポートの位置

(1) Appalachian Regional Port

ジョージア港湾局は、ジョージア州、マレー郡、及びCSX トランスポートーションとの共同の取り組みとして、Appalachian Regional Port (ARP) を運営している。この施設は、2018年8月にオープンした内陸の鉄道ターミナルであり、ガーデンシティターミナルに直結しており、サバナ港のインランドポートとして機能している。ARP を利用することにより、1回のコンテナ輸送につき710マイルのトラック輸送を削減することができる。

現在、施設には年間50,000個の蔵置能力があり、その能力を10年間で倍にする計画である。

この施設の背後圏は、ジョージア州、アラバマ州、テネシー州、ケンタッキー州等に広がっており、主な荷主は、コマツやフォルクスワーゲン、ブリヂストンアメリカ、ルイ・ドレフュス、GE-ハイアールエレクトリック等である。近年では、マレー郡にあるGEアプライアンスが3,200万ドルをかけてロジスティクスセンターを建設し、9つの工場へと供給する流通ハブとして機能している。

表 3-2 ARP の概要

ターミナル運営者	ジョージア港湾局
ターミナル面積	17ha
荷役機械	eRTG 3基

資料：ジョージア港湾局ホームページ



出典：ジョージア港湾局ホームページ

写真 3-4 Appalachian Regional Port (ARP)

(2) Northeast Georgia Inland Port

Northeast Georgia Inland Port（北東ジョージアインランドポート）は、ノーフォーク・サザン鉄道を通じてサバンナ港に直結するインランドポートであり、42haの敷地に整備され、2021年に供用開始する予定となっている。この施設を利用することにより、コンテナ1個につき600マイルのトラック輸送を削減することができる。この施設の整備を通じて、周辺の事業者の輸送コスト削減に寄与するだけでなく、周辺に新たな投資を呼び込むことを狙いとしている。



出典：Northeast Georgia Inland Port Brochure

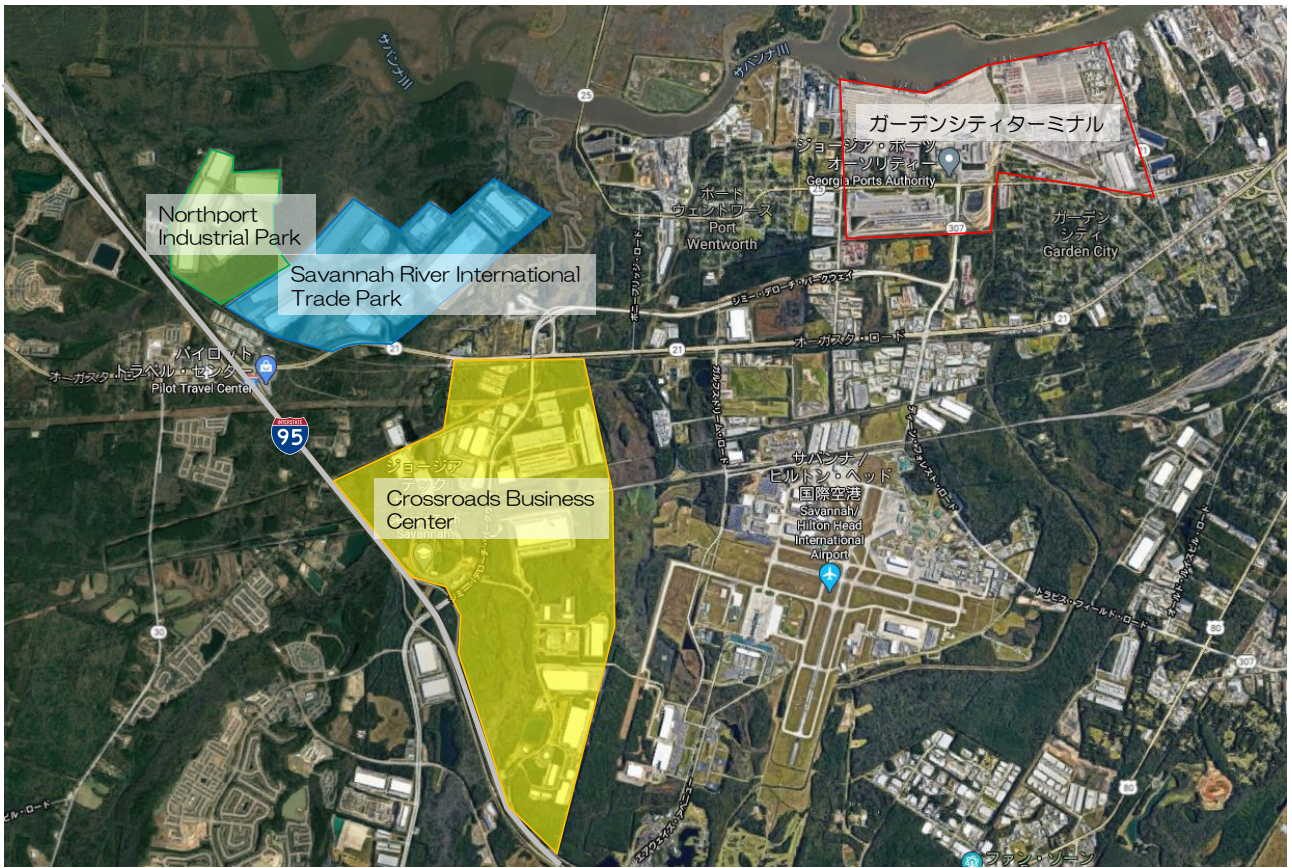
図 3-8 Northeast Georgia Inland Port 完成イメージ

3.4 ロジスティクスパークの整備

サバンナ港では、貨物の取り扱いを増やすための取組として、ロジスティクスパークを整備し、船会社の誘致だけでなく、輸入貨物を取り扱う大手荷主を中心として同パーク内に誘致するというこれまでとは異なるアプローチを積極的に行ってきた。1990年代に国内で初めてのロジスティクスパークとなるクロスロードビジネスパークが整備された。その結果、ウォールマートやホームデポといった大手企業が進出し、サバンナ港の飛躍のきっかけとなった。

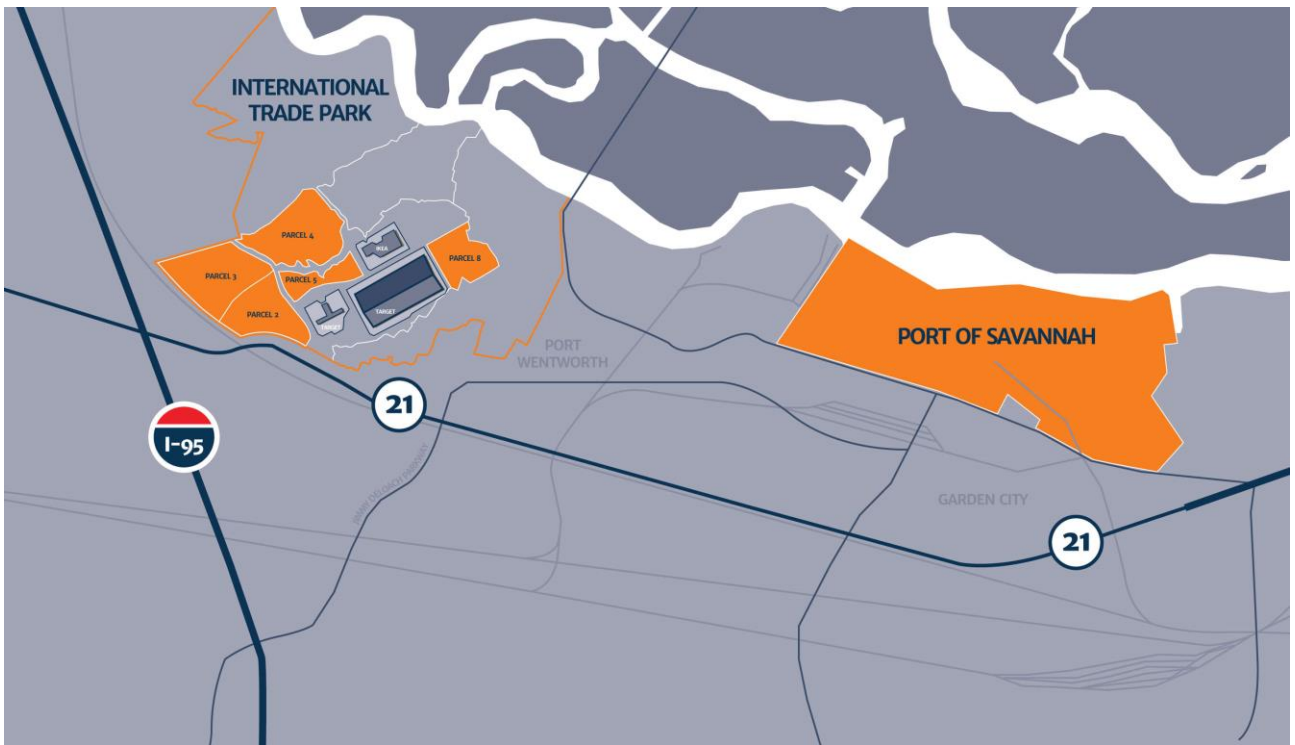
また、その後サバンナリバーインターナショナルトレードパークとノースポート工業団地も整備され、拡大を続けてきた。

近年では、2017年にサバンナリバーインターナショナルトレードパークの拡張用地500エーカーの売却が発表された。



出典：Google マップ

図 3-9 ロジスティクスパークの位置



出典：ジョージア港湾局ホームページ

図 3-10 サバンナリバーインターナショナルトレードパークの拡張用地の位置図



出典：Thomas & Hutton 社ホームページ

写真 3-5 ロジスティクスパークの航空写真

4. 考察

4.1 サバナ港の経営や戦略に関する評価

サバナ港の経営や戦略については、以下の特徴があると考えられる。

(1) 荷主企業へのアプローチによる貨物の集荷

我が国の港湾は基幹航路誘致等を目標に掲げて、大水深岸壁の整備や港湾コスト削減の取組等を行っており、船社へのアプローチによるポートセールスであり、荷主企業の意向に沿った港湾運営はあまりなされていなかった。一方、サバナ港では、大型船の寄港に対応するための港湾整備はもちろん実施しているが、「貨物がある港湾に船が寄港する」という考えのもと、ロジスティクスパークの整備や背後圏との物流効率化といった荷主へのアプローチによるポートセールスを中心に行ってきた。その結果、背後のロジスティクスパークにはイケアやホームデポ、ウォールマートといった巨大企業の輸入拠点となり、さらに鉄道輸送施設やインランドポート等で背後圏をシカゴにまで拡大してきたことで、取扱量がこの10年間で約2倍となるなど、急速かつ大幅な成長を遂げることができたと考えられる。

(2) サプライチェーン全体を踏まえた施策や施設整備

港湾物流は、サプライチェーン全体の中の一部にすぎない。一方、荷主企業はサプライチェーン全体の効率化を目指していると考えられることから、荷主企業にとって港湾の付加価値を高め

るためには、港湾を介するサプライチェーン全体を踏まえた施策や施設整備を行うことが肝要であると考ええる。

我が国の港湾で実施している施設整備や課題解消に向けた取り組みについては港湾区域内に限ったものが多い。それに対して、サバンナ港では、背後圏との鉄道・道路ネットワーク整備やインランドポートの整備など、サプライチェーン全体を踏まえた取り組みが多いように感じた。

また、港湾はサプライチェーンにおける海上輸送と陸上輸送の結節点であることから、オンドック鉄道施設の整備や高速道路までのアクセス路の整備などを行い、背後圏までのリードタイムを短縮するために、結節点としての効率化やシームレス化に力を注いでいると感じた。その一方、ロジスティクスパークへの大手荷主の誘致により、貨物の保管機能を強化するなど、港湾として荷主の多種多様なニーズに対応できるようなサービスを提供し、港湾としての魅力を高めていることは非常に有効であると考ええる。

(3) ポートオーソリティによる自社運営について

我が国のコンテナターミナルでは、船社または港運事業者にターミナル単位で専用的に貸し付けて、ターミナル事業者が運営をする方式が多く取られている。我が国の方式では、ターミナルの中での個別最適が図られ、すべての事業者の利害を調整するのが困難であり、全体の最適化が図られにくいといったデメリットがある。また、施設整備の面でも、船社単位でターミナルを借り受けているため、船社の希望に沿って大水深の岸壁を複数整備しなければならず、高コストの要因となっていると考えられる。一方、サバンナ港では、直営でターミナル運営や荷役を行っているため、全体最適を図ることが容易であることが、メリットであると考ええる。バース割についても、水深と船型に応じて、港内全体で柔軟に振り分けることができることから、効率的な投資ができていていると考えられる。また、個々の荷主の要望に対して、柔軟かつ迅速に対応可能であることも、サバンナ港の競争力につながっていると考ええる。

この自社運営の方式を導入するためには、オペレーション部門の育成等が必要であり、一朝一夕で導入できるものではないことから、我が国のような既存の港湾での導入は困難であり、そこを今から目指すべきではないと考える。しかし、前述した我が国の方式のデメリットを解消するためには、港湾管理者や港湾運営会社が主導して、貸付契約や施策の進め方を変えていく必要がある。具体的には、海外の港湾に倣い、ターミナル事業者に対し、その港湾が進める施策の協力状況や達成状況に応じて賃料を変動させることを行うことが有効であると考ええる。また、港湾管理者や港湾運営会社が積極的にコーディネーターの役割を果たし、事業者の協力を得やすい環境を整備していくことが重要と考える。

4.2 自港（横浜港）の港湾経営に関する評価と新たな取り組みの提案

(1) 日本海側や内陸地の都市における鉄道輸送の活用

横浜港におけるコンテナ貨物はトラック輸送が中心であり、背後圏は関東地方が多くを占めている。関東地方以外の遠方からのトラック輸送については、ドライバー不足の深刻化に加えて、長時間労働の観点や温室効果ガス排出削減の観点等から、他の輸送モードを推進すべきである。東北地方や北海道、中部地方の太平洋側の都市については、一部内航フィーダー航路を活用して海上輸送されている貨物もあるが日数が掛かる、日本海側は海上輸送距離が長く非効率であることから、横浜港の利用が少なく、釜山港でトランシップされる貨物が多い。横浜港での取扱量を

増加させるためには、鉄道輸送を活用して日本海側の貨物を集貨することが有効であると考え
る。

しかし、コンテナの鉄道輸送には、次のような問題点があり、これをクリアする必要がある。
また、港湾単独での実施は難しいことから、国土交通省が旗振り役となり、港湾管理者、鉄道会
社、内陸地の自治体等が一体となって取り組むことが重要である。

課題①：40FT コンテナ輸送の制限について

現在、我が国において、40FT コンテナを輸送可能な路線は限られている。特に、背高コンテナ
については、盛岡～東京が唯一輸送可能な路線となっている。つまり、鉄道輸送を促進していく
ためには、40FT コンテナを輸送可能な路線を拡大していくことが重要となる。



出典：輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査報告書（平成 27 年 3 月、国土交通省）

図 4-1 40FT コンテナが輸送可能な路線

課題②：横持輸送の発生

現在我が国にはオンドックで積み替え可能なコンテナターミナルは無い状況にある。横浜港で
は、本牧 BC ターミナルに隣接した本牧埠頭駅が整備され、平成 20 年～22 年に鉄道輸送の実証実
験が行われた。本牧埠頭駅はターミナルと近接しているものの、横持ち輸送は発生しているた
め、大幅な効率化にはつながらなかったと考えられる。横浜港における鉄道輸送をさらに拡大し
ていくためには、この本牧埠頭駅をさらに延伸し、ターミナル内で直接荷役できるような施設整
備を行うことが重要であると考えられる。ただし、これを実現するためには、当該ターミナルが SOLAS
制限区域となっているため、貨物や車両の出入管理の仕組みづくりを行う必要がある。また、整
備主体やコスト負担等の役割分担を関係機関で調整する必要がある。



出典：横浜市港湾局ホームページ

図 4-2 本牧埠頭駅の位置図

(2) 港湾運営会社によるインランドポート運営または連携

関東地方には、表 4-1 に示すようにインランドポートが多数整備されているが、いずれも運営事業者または設置主体に港湾運営会社が入っておらず、各インランドポートと港湾で深い連携がとれていないことが懸念される。インランドポートの取組をダイレクトに港湾へ直結させるためには、サバナ港のような港湾運営会社による運営また港湾とインランドポートとの緊密な連携が効果的であると考え。横浜港では、2018年に太田国際貨物ターミナル国際貨物の取扱機能強化のため連携協定を締結しており、貨物取扱量の増加に向けた相互の施設の有効利用や北関東と横浜港を結ぶ輸送ネットワークの拡充を促進し、荷主企業の利便性向上や受入体制の強化を図るため、相互協力体制を構築することとしているが、現時点の公表資料上では具体的な連携事業の実施や協力体制構築の効果は実現していないと思われる。今後、他のインランドポートともこうした連携体制の構築が重要であると考え、協定締結にとどまらず、港湾管理者または港湾運営会社による施設整備の関与や横浜港の優先的利用等にまで踏み込んだ枠組み作りを行い、より効果的な施策を行うべきと考える。

また、利用する荷主等にとって利便性の高いものにするためには、インランドポートとその港湾を接続する道路や鉄道等のインフラ整備や、貨物等の情報のプラットフォームの整備も重要であると考え。その中でも、貨物情報の一元管理やラウンドユースのマッチング等を行うための情報のプラットフォームの整備が特に重要であると考えられるが、現在国土交通省が進める港湾関連データ連携基盤等を活用することで、より効率的に実現できると考える。



出典：インランドポートを利用した効率的な京浜港を目指す方策（関東地方整備局）

図 4-3 インランドポート位置図

表 4-1 インランドポート運営概要

No.	都道府県	名称	設置年	運営事業者	設置主体	税関(所管)	京浜港までの距離(km)
1	群馬県 高崎市	日本通運(株) 群馬国際輸送 事業所倉庫	1971	日本通運(株) 群馬支店	日本通運(株)	近隣 東京税関	135～170
2	群馬県 太田市	(株)太田国際貨物 ターミナル	2000	(株)太田国際貨物 ターミナル	太田市	内部 東京税関	110～130
3	栃木県 宇都宮市	富士山運輸(株) 海上コンテナ インランドデポ	1999	富士山運輸(株)	富士山運輸(株)	なし	140～170
4	栃木県 宇都宮市	宇都宮国際貨物 ターミナル	1990	宇都宮国際貨物 流通事業協同組合	久和倉庫(株)	近隣 横浜税関	120～150
5	茨城県 つくば市	つくば国際貨物 ターミナル(株)	1992	つくば国際貨物 ターミナル(株)	茨城県	内部 横浜税関	135～170
6	茨城県 常総市	アルファトラン スポート(株) インランドデポ	2000	アルファトラン スポート(株)	アルファトラン スポート(株)	なし	70～100
7	埼玉県 入間市	西関東貨物 ターミナル	2004	青伸産業運輸(株)	青伸産業運輸(株)	なし	75～95

出典：インランドポートを利用した効率的な京浜港を目指す方策（関東地方整備局）

(3) リードタイム短縮に向けた取り組みの推進

我が国の国際コンテナ戦略港湾施策は、施設のスペック（大水深化）や港湾コストに着目した取り組みが多い。一方、サバンナ港では、シカゴ等の内陸都市へのリードタイムを短縮する取組を実施するとともに、他港よりも優位な点をアピールしてポートセールスを実施している。

港湾コストの低減も重要な港湾選択要因になると思われるが、リードタイムを短縮することで荷主の在庫コストが低廉化し、サプライチェーン全体のコストを低減することができると考えられる。そのため、横浜港でも、サバンナ港の取組を参考とし、リードタイム短縮に向けた取り組みを行い、横浜港の魅力向上に努めるべきと考える。

そこで、具体策として、ダイレクトに寄港する航路へのインセンティブの実施を提案する。現在、横浜港のコンテナ貨物の約6割はアジアとの貿易であるが、多くの航路が国内の複数の港湾を経由しているため、海上でのリードタイムが長い傾向にある。そこで、相手港にダイレクトに接続する海上輸送日数の短い航路を誘致するため、港湾管理者入港料の減免または港湾運営会社によるインセンティブ実施が有効と考える。これを行うに当たっては、まず海上輸送日数削減にかかる荷主のニーズの把握から進め、これによって横浜港の利用が促進されることを確認したうえで実施するのが得策と考える。