

(公財) 国際港湾協会協力財団
2020年度 国際港湾経営研修

北西港湾連合(アメリカ合衆国 シアトル港・タコマ港連合) (NWSA)の現状と将来展望 THE NORTHWEST SEAPORT ALLIANCE



名古屋港管理組合
伊藤 健治

北西港湾連合(アメリカ合衆国 シアトル港・タコマ港連合)(NWSA)の現状と将来展望

1 北西港湾連合(NWSA)の概要

- ・シアトル港・タコマ港の貿易概況
- ・北西港湾連合(NWSA)とは？
- ・NWSAの設立に至った経緯

2 戦略的事業計画(10-year strategic plan)の概要

3 戦略的事業計画(10-year strategic plan)の達成状況

- (1) 総括
- (2) コンテナ取扱個数の推移
- (3) コンテナ航路の寄港状況の推移
- (4) 環境対策(ターミナルの競争力強化に向けた情報化)

4 北西港湾連合(NWSA)の将来展望

- (1) 競合港を含めたコンテナターミナルの機能比較について
- (2) SWOT分析を活用したNWSAの経営戦略の検討
- (3) コンテナ取扱個数の動向を左右する要素
- (4) 競争条件の改善

5 考察

- (1) ターミナル再整備に関する対応策
- (2) 日本における港湾連携のあり方
- (3) ロジスティクス機能の高度化
- (4) コンテナ取扱個数の維持・拡大方策

1 北西港湾連合(NWSA)の概要

シアトル港・タコマ港の貿易概況

北西港湾連合輸出品目 上位5品目

単位:百万ドル

	2019年
種子油(OIL SEEDS)	\$2,527.00
加工食品(PREPARED FOODSTUFFS)	\$1,884.00
機械(MACHINERY)	\$1,646.00
鉄鋼(BASE METALS)	\$818.00
果物(FRUITS)	\$675.00

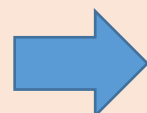
輸出:1次産
品の割合
が比較的
多い

北西港湾連合輸入品目 上位5品目

単位:百万ドル

	2019年
機械(MACHINERY)	\$19,770.00
輸送機械(自動車)(TRANSPORT EQUIPMENT (VEHICLE))	\$7,847.00
玩具(TOYS)	\$4,109.00
鉄鋼(BASE METALS)	\$3,768.00
衣類(WEARING APPAREL)	\$3,612.00

輸入:工業
製品が大
半を占め
る



輸入が輸出を大きく上回る輸入型港湾

北西港湾連合(NWSA)とは？

- ・シアトル港・タコマ港が所有するコンテナ及びバルクターミナルを一体的な立場から共同で経営するための組織として、2015年8月4日に設立
- ・同連合は、ワシントン州法に基づく港湾開発公社としての位置付け
- ・同連合の経営委員は、シアトル港湾局・タコマ港湾局の港湾委員と兼任

北西港湾連合(NWSA)を設立した経緯

シアトル港・タコマ港は、お互い競争しながら成長

(2000年コンテナ取扱個数286万TEU⇒2015年353万TEU、増加率1.23倍)

近隣のカナダ諸港(バンクーバー港)の追い上げ

(2000年コンテナ取扱個数116万TEU⇒2015年305万TEU、増加率2.63倍)

ライバルは、カナダ諸港との認識の下、コンテナ取扱個数の増加を目指し、施設整備や機能強化を両港が協力して実施するため、北西港湾連合(NWSA)を設立



北西港湾連合は、2026年をゴールとした戦略的事業計画を策定

2 戦略的事業計画(10-year strategic plan)の概要

方向性

- ・大型コンテナ船に対応するターミナル(大水深17m岸壁)を整備
- ・既存のコンテナターミナルの整理統合・再編により、ターミナル用地の過剰な供給及びターミナルの低稼働率を抜本的に改善
- ・整理統合によりコンテナターミナルとして使用されなくなる土地は、バルク貨物、完成自動車、木材などを扱うターミナルとして利用転換することを想定

重要なポイント

「コンテナターミナルの稼働率の向上」
「荷役効率の強化」
「鉄道貨物の競争力強化」
「インフラ投資」
「環境対策」

目標

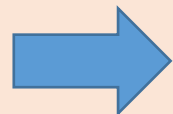
＜プラン策定時から2026 年までの各目標値＞

〔取扱量〕340 万TEU → **600 万**TEU

〔雇用者数〕34,000 人 → 48,500 人

〔総面積〕1,080エーカー → 800～850エーカー

〔稼働率〕43% → 70%



船舶大型化への対応などシアトル港・タコマ港の競争力強化のため、コンテナターミナルの再編・利用転換へ

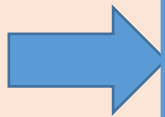
3 戦略的事業計画(10-year strategic plan)の達成状況

(1) 総括

	目標値(2026年)	予測値(2019年)	達成状況(2019年)
コンテナ取扱個数	600万TEU	388.8万TEU	377.5TEU

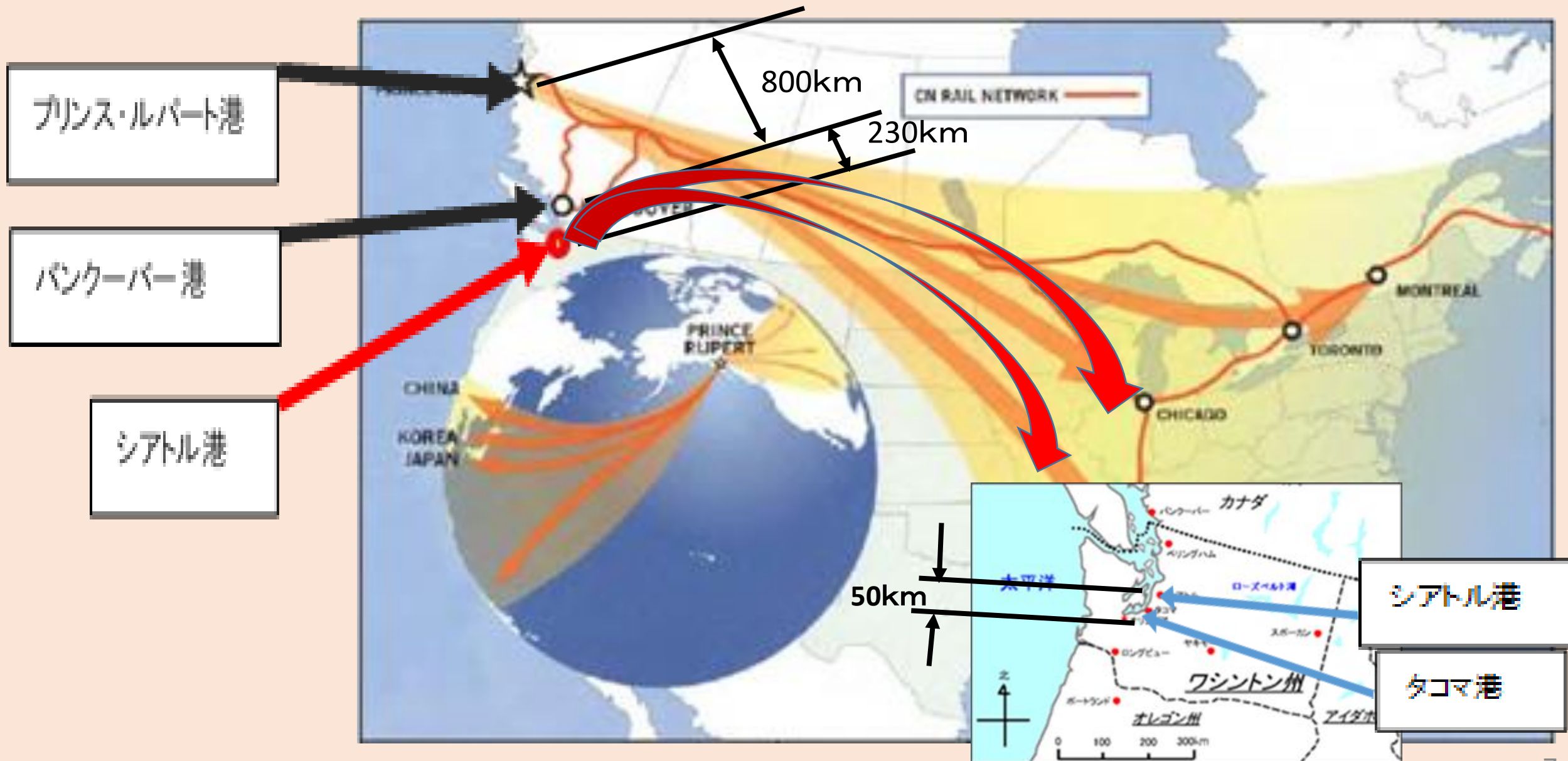
目標年2.75%の伸びを概ね達成

	シアトル港	タコマ港
コンテナターミナル稼働率の向上	コンテナ取扱個数の増加 2015年140万TEU⇒2018年178万TEU ターミナル面積の減少 2015年243ha⇒2019年226ha	コンテナ取扱個数の減少 2015年213万TEU⇒2018年201万TEU ターミナル面積の増加 2015年240ha⇒2019年259ha
荷役効率の強化	コンテナ航路の両港寄港が解消 鉄道積換え機能の向上(鉄道がターミナルに直結)	コンテナ航路の両港寄港が解消
鉄道の競争力	シカゴまでの輸送日数が3日となる特別なサービスを実現(カナダ諸港からは4～5日)	
インフラ投資 ターミナル整備	大水深17m岸壁整備 2023年目途に整備中	大水深17m岸壁整備 2020年1月整備完了
環境対策	2つの新しいモバイルアプリケーションDrayQとDrayLinkの導入により、アイドリングによる排気ガスを減らし、燃料節約に寄与	



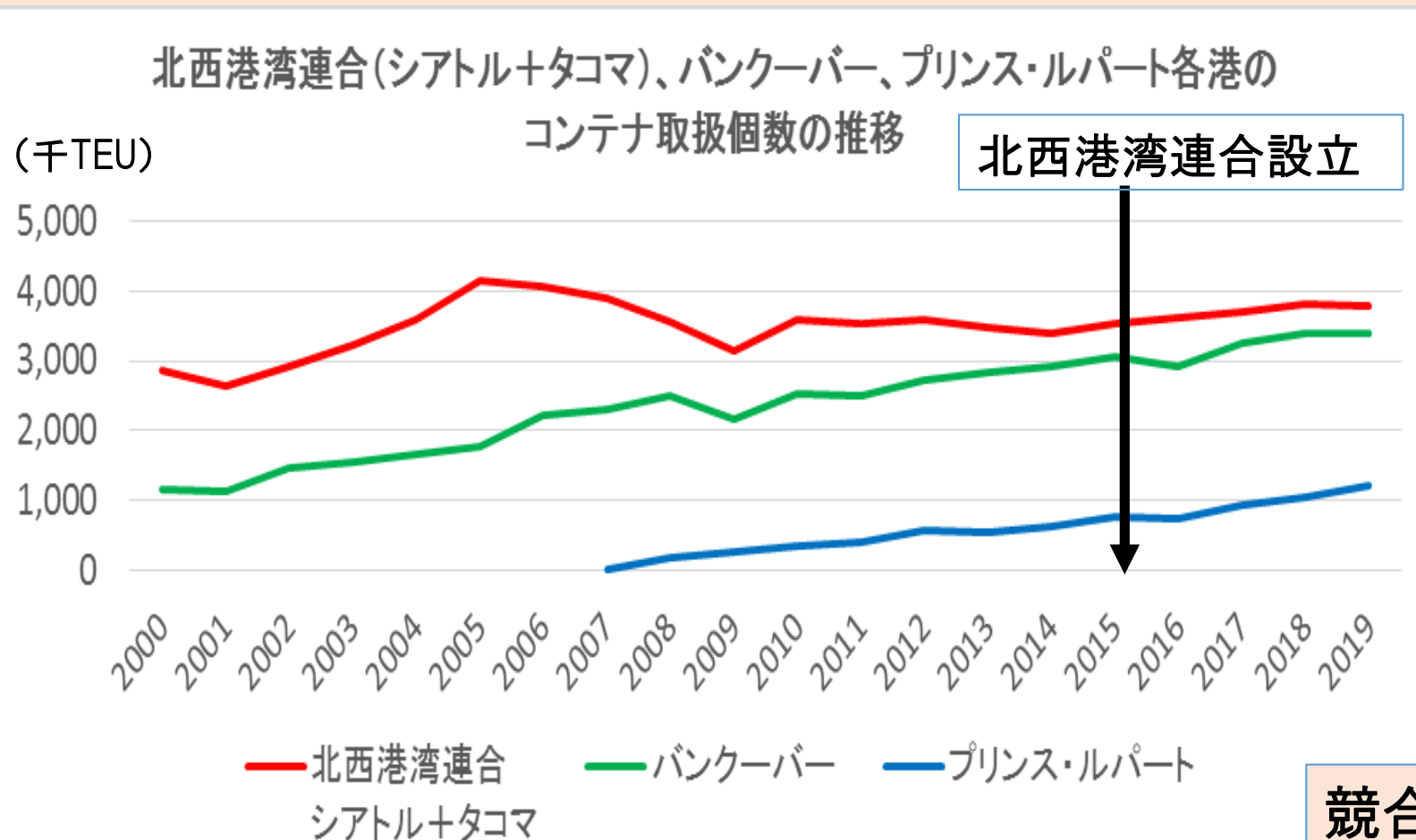
コンテナターミナルの面積削減(利用転換)に向けた取組
 シアトル港:terminal46 コンテナターミナルは、クルーズ、バルクターミナルへ
 タコマ港:East Sitcum Terminal コンテナターミナルは、完成自動車保管用地へ

北西港湾連合(シアトル港・タコマ港)とバンクーバー港、プリンス・ルパート港の位置関係



(2) コンテナ取扱個数の推移

表 北西港湾連合(シアトル港・タコマ港)とバンクーバー港、
プリンス・ルパート港のコンテナ取扱個数の推移



○シアトル港・タコマ港

：コンテナ取扱個数

2000年2,864千TEU

2015年3,529千TEU (北西港湾連合設立時)

2019年3,775千TEU

緩やかな
増加傾向

○バンクーバー港

：コンテナ取扱個数

2000年1,163千TEU

2015年3,054千TEU

2019年3,399千TEU

増加傾向

○プリンス・ルパート港

：コンテナ取扱個数

2007年 0千TEU

2015年 776千TEU

2019年1,211千TEU

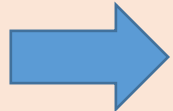
急増中

競合港の追い上げ激しいものの、
北西港湾連合(NWSA)の
設立効果により、何とか増加を維持

(3) コンテナ航路の寄港状況の推移

アジア～北米西岸航路の寄港状況(2015年6月末現在)

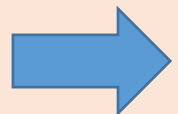
	港名	シアトル港	タコマ港	バンクーバー港	プリンス・ルパート港
航路名	船型	4800～9000TEU型	5344～8000TEU型	4800～9000TEU型	5446～8501TEU型
G6(日本郵船、HAPAG、OOCL、商船三井、APL、現代商船)、ZIM	8000TEU型	2 (シアトル港・タコマ港寄港)	1(タコマ港のみ寄港) 2(シアトル港・タコマ港寄港)	4	0
CKYHE COSCON、K line、陽明、韓進、エバー	4800～8501TEU型	2	4	5	3
2M マースク、MSC	5000TEU型	1	0	1	0
O3 CMA、CSCL、UASC	8200～9000TEU型	1	0	1	0
計		6	7	11	3



一部、シアトル港、タコマ港両港寄港の航路が存在

アジア～北米西岸航路の寄港状況(2020年6月末現在)

	港名	シアトル港	タコマ港	バンクーバー港	プリンス・ルパート港
航路名	船型	4200～10000TEU型	6000～8500TEU型	4200～10000TEU型	8000～10000TEU型
ザ・アライアンス ONE、HAPAG、陽明、 HMM	6500～10000TEU型	1	3	4	1
2M (マースク、MSC)+ZIM	8000TEU型	1	0	2	1
オーシャンアライアンス CMA、COSCO、エバー OOCL	6000～10000TEU型	2	1	4	2
SMライン	4200～4500TEU型	1	0	1	0
計		5	4	11	4



船舶大型化に伴い、シアトル港、タコマ港は寄港数減少。一方カナダ諸港は、航路数を維持・増加

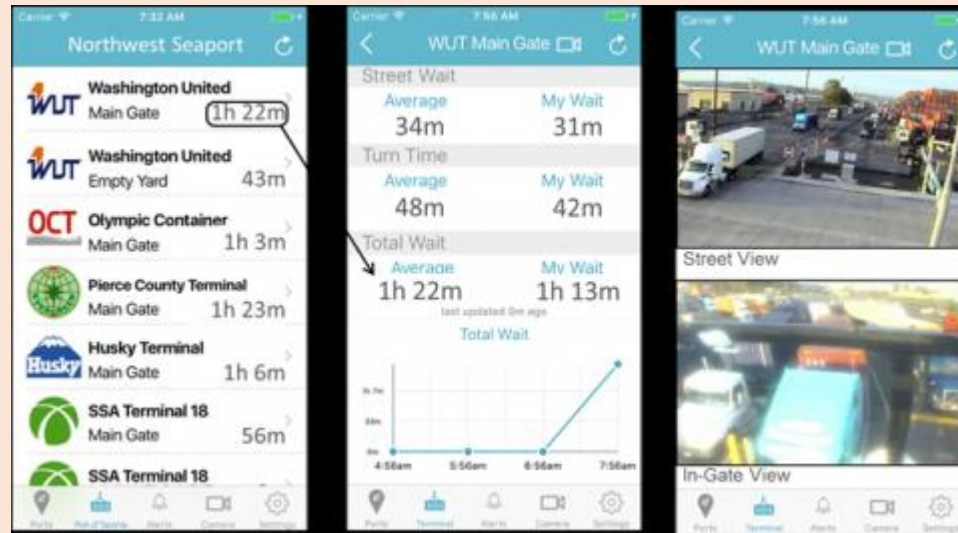
(4) 環境対策(ターミナルの競争力強化に向けた情報化))

目的: 貨物の流れを**スピードアップ**するとともに、アイドリング関連の**排気ガス排出量を削減**し、燃料の節約を支援

① DrayQ(ドレイク)とDraylink(ドレイリンク)(2016年より開始)

DrayQ: トラックの運転手に海上貨物ターミナル内および周辺の待ち時間に関するリアルタイムの情報を提供

DrayLink: 輸送関係者のコミュニティを相互接続して、コンテナの集荷から配送までの移動をより適切に追跡、記録



物流全体の見える化や
輸送サービスの向上に
寄与

② 事前予約制度の導入

2020年6月1日より、タコマ港ワシントンユナイテッドターミナル(WUT)では、他のターミナルで使用されるeModalを介した予約システムを実装

予約は、1時間単位で行い、前後30分間の早着、遅れも可能。

4 北西港湾連合(NWSA)の将来展望

(1)競合港を含めたコンテナターミナルの機能比較について

	NWSA(シアトル港+タコマ港)	バンクーバー港	プリンス・ルパート港
コンテナ取扱個数(2019年)	3,775千TEU	3,399千TEU	1,211千TEU
最大岸壁水深	17m	16m	18m
ターミナルの位置	市街地に隣接	・市街地に隣接 ・湾外の沖合埋立地	島の造成地
背後地への輸送手段	鉄道、トレーラー	鉄道、トレーラー	鉄道
ターミナル背後のロジスティクス機能	あり	あり	なし
鉄道輸送費 1FEU当たり 各港からシカゴまで	2015年 \$ 1800 ⇒2019年 \$ 1700	2015年 \$ 1650 ⇒2019年 \$ 1330	2015年 \$ 1650 ⇒2019年 \$ 1330
積み替え費用	荷役費用 \$ 510 港湾維持税 \$ 90	荷役費用 \$ 400	荷役費用 \$ 400
内陸への輸送(道路、鉄道)に係る政府からの支援	なし	あり	あり
グローバルターミナルオペレーターの参画状況	COSCO(船社系)	DPWorld(港運系)	DPWorld(港運系)
港湾所在市の人口(2018年)	74万人(シアトル)、21万人(タコマ)	65万人(2016年)	1.8万人

(2)SWOT分析を活用したNWSAの経営戦略の検討

外部環境 内部状況	機会（O） 世界有数のIT企業の立地・集積	脅威（T） 競合港の低価格訴求によるNWSAのシェア縮小
	強み（S） 輸送サービスの品質充実 情報化(DrayQとDraylink)	高機能ロジセンターの開発（立地 IT企業との連携）
弱み（W） 高コスト体質 政府支援なし	ターミナル及び倉庫の自動化、省 人化	国際間の貨物追跡サービス導入（事 故、ストなどの貨物遅延トラブルへ の適切な対応可能）
		戦略的事業計画の実施（大水深化、 ヤード面積縮小）

(3)コンテナ取扱個数の動向を左右する要素

増加要因：輸送費、政府の支援

減少要因：渋滞対策等の地域対策費用

(4)競争条件の改善

アメリカの業者がアメリカの港湾を利用して輸入する場合、港湾内のしゅんせつ工事の財源としてHMT（港湾維持税）が課税されている。

一方、カナダの港湾を利用する場合には非課税であり、カナダの港湾が利用される要因とされる。

北西港湾連合は、競争条件の改善のため、連邦議会に要請した結果、HMTが岸壁前面泊地のしゅんせつ等に活用できるようになるなど、一部状況が改善された。

5 考察

(1) ターミナル再整備に関する対応策

- ・ターミナル借受者との関係構築(ターミナル契約期間の長期化)
- ・再整備に伴う未利用ターミナル発生リスク回避

(2) 日本における港湾連携のあり方

- ・危機感の醸成
- ・国主導から港湾管理者主導への転換の必要性

(3) ロジスティクス機能の高度化

- ・コンテナ船から鉄道やトレーラーへの直接積み換えが進展し、港湾は単なる通過点に
- ・小口貨物の積換え機能や高度なロジスティクス機能を活用した港湾における付加価値創出

(4) コンテナ取扱量の維持・拡大方策

- ・ターミナルのあり方、方向性(価格競争 or 付加価値創出)
- ・名古屋港をはじめ国内のものづくり産業のアジア諸国との競争力強化に資するアジア直航シャトル航路の誘致

北西港湾連合(シアトル港・タコマ港)の 更なる発展に向けた 取組

伊勢湾(名古屋港・四日市港)の 更なる発展に向けた 提案

自助

ターミナル契約期間の長期化、
高機能ロジセンターの開発、ターミナル
混雑情報や貨物追跡サービスと
いった独自の付加価値創出

背後のものづくり産業のサプライチェーンを
支えるため、リードタイム短縮に資するロジス
ティクス機能の充実やアジア諸国との
シャトル航路誘致

公助

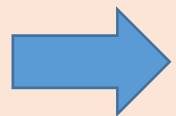
輸入に課税されるアメリカの港湾は、
政府の支援を受けるカナダ諸港との
競争条件の改善に向けて、政府の
支援が必要

競争条件、利用条件の改善、機会の均等化
に向けて、引き続き政府の支援を要望

共助

ターミナルの過剰供給・低稼働率改善
など戦略的事業計画の着実な実行

港湾運営会社制度の更なる活用による
2港間で協調した効率的な投資



伊勢湾(名古屋港・四日市港)も自助、公助、共助で
更なる発展を目指す

