

入機会等に関する我が国政府の措置」に基づく特例措置対象プロジェクトとして位置付けられ、経済摩擦解消に貢献するものである。

施設の特徴は、物流施設として世界最大級の長さ六百三十四メートル、奥行き百十三メートル、五階建て延床面積約三十万九千六百平方メートルの規模と、物流棟の両側にランプウェイを配し、四十五フィートの大型トレーラーが各階へ直接乗り入れ、ダイレクトに荷役できることにある。

また、事務所棟は八階建てで、延床面積一万二千七百平方メートル、七十一区画あり、物流棟区画とオンラインで直結し、在庫管理や経理処理システムを導入することで、物流の効率化、スピード化を図ることが可能となっている。一九九六年夏には竣工し、横浜港のシンボルとして威容を誇ることとなる。

大黒ふ頭は、この施設が開業することで既にオープンしているC-3号、C-4号コンテナターミナルを含め、首都圏最大級の物流基地としてフルスイング態勢に入ることとなる。

④大型コンテナターミナル整備事業

次にコンテナターミナルの整備についてふりたい。

現在横浜港は、四カ所の大型コンテナターミナルを備えた南本牧ふ頭の建設を推進しており、南本牧ふ頭のMC1コンテナターミナルの供用が最短でも一九九七年となっている。大型コンテナ船の就航ラッシュは一九九四年に始まり、以降順次デリバリーされるとなるに相当のタイムラグが生ずることとなり、この間をどうするかが課題となる。

当面、一九九六年までの整備内容は、一九九四年十一月に大黒ふ頭C-4コンテナターミナル(三百五十メートル、水深マイナスイ四メートル、奥行五百メートル)の供用と、一九九五年中の本牧ふ頭B・C突堤間の埋立による公共コンテナターミナルの大規模化がある。また、本牧ふ頭D-4号、D-5号コンテナターミナルの大型コンテナ船に対応した改修を検討している。

したがって、一九九六年までに公社・公共を含め大型コンテナターミナル二カ所をオープンし、既存のコンテナターミナル二カ所を大型化する。一九九七年以降は、南本牧ふ頭の大水深大規模コンテナバース(延長三百五十メートル、水深マイナス一五メートル)四バースを順次供用する予定である。

⑤航空貨物ターミナルの方向性

次に航空貨物について若干述べてみたい。一九八九年四月二十一日新港ふ頭の三号上屋でスタートした横浜航空貨物ターミナル(株)(YAT)は、当時の米澤税関長をして「第二の開港」といわしめたように、強い期待を担ってテイクオフした。

しかし、築後六十年を超える古い海上貨物用の上屋と資本金わずか一千万円で、「航空貨物」という派手さの割には、懐具合は苦しく、運転資金がショートした時期もあった。このため、経営基盤の強化を図り、一九九二年の段階で、資本金は五億六千万円となり、うち本市出資額は、三千二百万円、五・七%の出資比率となっている。

経営基盤強化の根幹は、貨物量を増やすことによる収入確保を図ることに尽きるため、

港湾局もYATと共に荷主誘致に奔走し、コンピュータ関連機器、フィルム、ファミコン、家電、自動車等の大手荷主がYATを利用するに至っている。事務所棟を併設した航空貨物の専用施設は、一九九二年九月一日に山下ふ頭にオープンしたが、これを境に貨物量が急増し、経営内容も好転した(図12)。一九九二年度決算では、過去三年間の累積赤字を一挙に解消するに至り、一九九三年度も順調に推移している。

一九九二年度の全国の航空貨物量は、輸出が約四十七万トン、輸入が約六十六万トンで、このうち県内の貨物は、輸出約五・三万トン、輸入約六万トンと推定されている。県内の輸出貨物のうち五四%程度がYATを利用しており、航空貨物の伸びとYATのシェアが拡大すると、五年後には完全にスペース不足となる。このため、一九九八年の貨物量を予測し、これをベースに必要な施設規模の検討を進めている。

YATについては、今後の施設展開が大きな課題となってきた。

⑥二十四時間オープンと日曜荷役

船会社からは、道路アクセスの問題の他に、以前からコンテナ船の二十四時間入港の要請が強く出されていた。港の入出港時間については、日の出から日没までというのが港則法による規定であるが、横浜港の場合、出港時間については規制はなく、入港について、本牧ふ頭が制限があった。大型コンテナ船は、建造コストが高く(五〇、〇〇〇トン級、四千TEU積で約百億円/隻)、定期船である

横浜港流通センター完成予想図

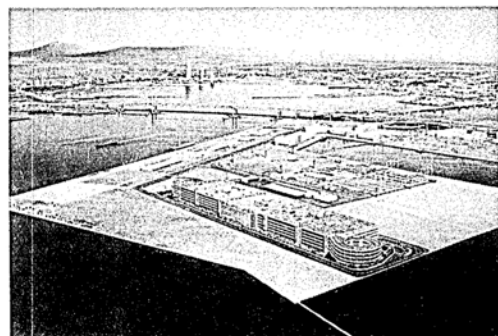
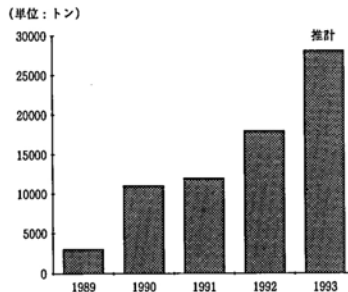


図-2 横浜航空貨物ターミナル取扱量



ので運航スケジュールを守ることが荷主の信頼につながり、集貨上のポイントとなるが、悪天候やエンジンのトラブル等で昼の入港予定が真夜中に遅れることがある。この時、港外で日の出を待ち入港すると、夜間着岸し荷役を行い数時間早く出港するのは、船会社からすれば運航コストと荷主の信頼の面で大きな差がある。

日本の主要港が一九八九年四月から順次二十四時間オープンする中で、横浜港も、一九九一年二月一日より本牧ふ頭については二十四時間オープンとなった。しかし、大黒ふ頭は、湾岸道路等の海上工事の関係もあり、未だに二十四時までの入港となっており、早期に二十四時間オープンへと規制を緩和する必要がある。

目下の船会社の関心事は、コンテナターミナルの日曜オープンである。東京、横浜、名古屋、大阪、神戸等の主要港は、現在、日曜荷役を行っていない。これは、一九九一年五月九日に締結された港運労使の協定で、週休二日制が盛り込まれているが、使用者側が様々な理由で実施できないため、組合側に日曜荷役の申し入れが難しい状況にあることによる。六大港については、この協定書に拘束されるため、日曜荷役はできないが、コンテナ施設の整備が著しい地方港湾の清水・日立・千葉港等は日曜荷役が可能で、これをセールスポイントに船会社の誘致を図っている。

しかし、日曜荷役は基本的には港運労使の問題があり、従来からの労使問題不介入の立場を考えると、労使双方に直接的に働きかけることは難しいと考えている。地方港の動向

を見るにつけ、この問題は横浜港にとって重要な課題であると認識しており、港運労使の関係が双方の努力により改善され、この問題について早急に交渉のテーブルに着くことを強く期待するものである。

#### ④ポートセールズ活動

港の利用者は、商社、メーカー等の荷主と海上輸送を行う船会社である。『物流機能の強化』とは、この両者に対して、コストパフォーマンスに優れた港を提供することである。従って、ユーザーが何を求め、また、現在利用している他港のどこに不満があるかを知ること、そして横浜港がこれに対し求められているサービスを提供できるかが肝要であると考えている。

このため、マーケティング活動の結果を組織的にフォローすることが、ユーザーとの信頼関係を築くうえで重要となってくる。

まず、荷主に対しては、毎年横浜港の背後圏を県単位に分け、二人一組で工場を訪問し、横浜港の優位性を説明・PRする。説明の際必ず横浜港の不満も聞き、後日、皆で持ち寄り問題を整理する。一般的に荷主の物流部門は本社にあり、輸出入貨物のコントロールを行っているため、東京に行く場合が多いが、工場へ赴くことで、生産現場の確認と貨物の流動についての問題点を探る意味がある。

一方、船会社に対しては、近隣港との入出港のコスト比較、道路アクセス、港の将来性等々書面にして提出し、特にコスト面での優位性を説明する。また、横浜港を視察してもらい、港湾施設や道路事情等自分の眼で確か

めてもらっている。

また年に一回、港湾局では海外にポートセーリスに出かける。これは日常活動の総決算として外国の船会社のトップと横浜港のトップが会い、横浜港のセーリスと情報の収集、交換、さらにはクレームを聞き、トップ同士の信頼関係を築く非常に大事なものである。

#### 5 二十一世紀のリーディングポートを目標として

『物流機能の強化』というテーマに絞って言えば、アジアの国際ハブポート（拠点港）としての地位を確立することに尽きると考えている。

現在アジアの主要港はシンガポール、香港、高雄、基隆、釜山、神戸、横浜であり、仮にアジアを幾つかのエリアに分け国際ハブポートの背後圏をロシア沿岸地域、韓国、中国華北地方というエリアで考えた場合、釜山、神戸と競合することとなる。

横浜港のロケーションとしての特徴は、太平洋航路におけるアジア極東地域からの輸出入船にとってはラストポート（最終港）で、輸入船にとってはファーストポートとして位置しており、地理的に優れた立地となっている。

したがって、北米向けの輸出貨物は途中港の釜山、神戸でトランシップ（貨物の積み替え）するより横浜でトランシップするほうが、明らかに時間的に節約できる。逆に、北米からの輸入貨物は横浜でトランシップすることにより、早く受荷主のもとに貨物が届くことになる。

例えば、シンガポールはこの数年間取扱量が二〇%台で伸びているが、このうち七〇～八〇%はトランシップ貨物である。これは、地理的にインドネシア、タイ、インド、豪州、中近東方面に近く、かつ、この地域に大型コンテナ船が入港できる港が十分整備されていないことにより、太平洋航路のアジア、極東地域向けのラストポートとしての機能を活用していることによる。

アジア、極東地域において、地理的にシンガポールの対極にあるのが横浜とすれば、国際ハブポートとしての戦略を改めて構築し直す必要があると考えている。

例えば、横浜港で積み、また陸揚げされる貨物を小型、中型のコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船でロシア、韓国、中国華北地方、また国内では日立、常陸那珂、苫小牧等の地方港にフィーダーサービスをかけるのである。

横浜港を起・終点としたフィーダーサービス網を確立することは、国際ハブポートとしてのステータスに止まらず、国内的にはモーダルシフトを推進することとなり、環境に配慮した物流体系ができることとなる。

国際ハブポートの地位を確立するためには、

単にロケーションに優れているだけでなく、港湾関係費用が安く、また三百六十五日入港、荷役できる運営体制も必要である。

横浜港は、これまで述べてきたように多くの課題を抱えているが開港以来、常にその時代、時代の課題を抱えながら今日に至ったわけで、方向性を見極め国の関係機関、船会社、港運等の業界と一体となって取り組んでいけば、アジアを代表する国際ハブポートとして成長していくものと信じている。

## 6 おわりに

これまで横浜港を物流機能の強化の視点で述べてきたが、最後に国民生活との関連で多少触れてみたい。

日本国民が生きていくうえで必要な食料、エネルギー資源、衣料関連の輸入比率は小麦八八・七%、大豆九六・二%、原油九九・六%、液化石油ガス七六・四%、綿花及び羊毛一〇〇%とほとんど海外に依存しており、港で揚げられ、保管され、配送されている。横浜港もこれらの輸入施設が整っており、応分の役割を果たしている。また、今年から約十

年振りに米の緊急輸入もしている。

横浜港は国民が安心して生活して行くうえで、非常に重要な役割を担っていることを再認識してほしい。あえて市民と言わなかったのは、横浜市という一自治体を越えたスケールの役割を負っているからである。

また、一九九〇年に発表された「横浜港経済調査」の中で、市民が豊かさを感じる活動として「港の風景を眺める」がトップにあげられている。横浜港は国際貿易港として、広大な背後圏をもち日本経済の一翼を担うがゆえに、横浜市民にとって誇りであり、市内の小、中、高、大学の校歌や横浜市歌に謳われているのである。

横浜市は港湾管理者として、財政面で相当の負担を負っているが、反面、港湾関連企業による税収、雇用等の経済効果と、市民の「心の故郷」としての社会的効果があることを忘れてはならない。

戦後、著しい発展を遂げた日本経済のダイナミズムと共に成長し、日本経済を写す鑑として存在しつづける横浜港は、市民にとって世界に誇れる大きな資産であると思っている。

△港湾局港管部次長港管課長▽