

巨大コンテナ船の日本寄港促進 の条件

(財)国際臨海開発研究センター

舘野 美久

MAERSK LINE E-Class

- *Emm Maersk*
- **11,000 TEU –plus**
- **LOA: 398m**
- **Breadth: 56.4**
- **Draft: 16.5**
- **Speed: 24.5 knots**
- **Deployed Route: AE-I (Asia/Europe)**
- **Deadweight: 157,000 tonnes**

今年は商業コンテナ化50周年

- 近代コンテナ輸送創始者：マルコム・マクリーン
- 1955年、PASC (Pan-Atlantic Steamship Corp.) を買収。
- 1956年4月、戦時標準タンカー (T2型) を改装した
- マックストン号にプラットフォームを設置し、60個のコンテナを積載し、ニューヨーク/ヒューストン間に就航
- その後、3ヶ月の記録：トン当たり荷役費5.83ドルから0.15ドルへ、1/37に激減。
- 1960年4月、社名をSea-Land Service Incに変更。

超大型コンテナ船 (ULCV)

船型	竣工済 (隻数)	2006	2007	2008	2009	2010	2011 ~	合計 (隻数)
8,000 ~ 8,999	72	19	27	25	24	2	2	171
9,000 ~ 9,999	13	14	11	10	14	0	6	68
10,000 ~	1	1	2	11	17	11	4	47
合計	86	34	40	46	55	13	12	286

我が国に寄港しているULCV

船型	就航隻数 (竣工済隻数)	
8,400TEU	2	85 (8,000 ~ 9,999)
11,000TEU	1	1
合計	3	86

ターミナルは対応出来るか(1)

- ハード面
岸壁長

水深

ガントリー・クレーン

ターミナルは対応できるか(2)

- ソフト面(11,000TEU型の場合)
- 10時間、1,000リフトの壁

モデル1:4港積み(2,500リフト + 2500リフト)
10時間2,500リフト、250リフト/時間

- モデル2:1港揚(5,000リフト + 5,000リフト)
- 10時間5,000リフト、500リフト/時間

ターミナルは対応出来るか(3)

- 岸壁クレーン(ガントリー、G/C、STS)
対応出来ないターミナル: NY-NJ、ブレイメル
ハーフェン、レム・チャバン、名古屋、神戸、
東京
- 水深
- 対応出来ないターミナル: シンガポール(タン
ジョン・パガール、ケッペル)、上海(外高橋)

ターミナル岸壁水深18メートルは必要か

- 世界主要港湾・ターミナルで、水深18メートルのところは無い。
- ロッテルダム港マースフラクテ2(新ターミナル)、2014年供用開始予定、岸壁長2,400メートル、水深20メートル、年間処理能力450万TEU、CY167ha、1,875TEU/メートル
- 横浜港水深18メートルバースの噂あり。

VLCVは経済的に成り立つか？

- 新造船価
- 6,500TEU・75,000Dwt: 2005/3Q \$99.5m
/4Q \$95.0m
2006/1Q \$94.0m
/2Q \$96.0m
- 1,1000TEU・157,000Dwt: \$115.0m
- \$115.0m = 約132億円

ULCV寄港促進の条件(1)

- システムとしての港湾

ヒューマン・ウェア

ハードウェア

ソフトウェア

ULCV寄港促進の条件(2)

- ヒューマン・ウエア
- 長期ビジョン
- セールス・ポイント
- 労使関係

ULCV寄港促進の条件(3)

- ソフトウェア
- オペレーション効率(プロダクション)
- 料金水準
- ヤード運営ソフト
- シングル・ウィンドウ
- 自動化構想
- 海事関係インフラ

ULCV寄港促進の条件(4)

- **ハードウェア**
 - **ガントリークレーン**
 - **岸壁長**
 - **ターニング・ベーション**
 - **ヤード蔵置能力**
 - **アクセス(道路、鉄道、河川)**
 - **フィーダー網**

巨大なだけではダメ

結論

大きいと同時に、より良いサービスが必要。(Bigger and better)

顧客は何を要求しているか？真の顧客マナー・オリエントの港湾