

# 『東京港の混雑問題と 地方コンテナ港(常陸那珂港)の役割』

第3回<後編>

最終回

貿易物流コンサルタント 萩原克郎

## <I>はじめに

連載シリーズの第1回目で東京港の混雑問題の原因、第2回目で他国的主要港はどのように混雑問題を解決しているかということを述べさせていただきました。

今回第3回目は結論としてどのように解決策を見出すべきかについて記載をさせて頂きます。

## <II>貿易港は生産拠点に近い方が発展する

(香港と深圳地区の関係)

前回、他国的主要港との比較で述べました通り、香港は長きにわたりアジアのハブ港でありトランシップ港の役割を果たしてきました。また、後背地にアジアのシリコンバレーと称される深圳地区が広がり貿易取引のGatewayとして香港は飛躍してきました。

筆者もメーカー勤務時代（25年間）に、深圳地区への輸出品は香港で陸揚げをして深圳地区の顧客へ輸送する貿易業務をしておりましたが、香港は中国との貿易実務をする際に基本的には大変便利な港がありました。しかし、深圳地区の発展とともに中国への道路混雑、通関の問題など一度貨物が滞るとかなり厄介な経験もしました。

時は流れ、現在では深圳港（蛇口、赤湾、塩田）の取扱量は香港を抜き世界4位の2,573万TEU（2018年実績）にも及んでいます（香港は同7位の1,959万



<資料①>筆者作成各港の位置関係

TEU）。つまり直接、深圳港で輸出入した方が便利になってきたのです（1997年香港の中国返還の影響もありますが）。

ここで言えることは、貿易港は消費地・生産地に近い方が便利だという単純な事実です。

## <III>北関東3県（群馬、栃木、茨城県）のポテンシャル、製造品出荷額合計は27兆円

日本に目を向けると、戦後の日本経済の発展を支えてきた所謂四大工業地帯、その後の太平洋ベルト地帯（茨城県の鹿島工業地帯も含まれていますが）であることは小学校の教科書でも解説されている普遍的な事実です。しかし、意外と見逃されているのが北関東3県（群馬、栃木、茨城県）の



◎ 関東地方のコンテナ貨物（平成25年推計）

群馬県	栃木県	茨城県	北関東3県	合計
10.3万TEU	8.2万TEU	17.8万TEU	32.6万TEU	
20.5万TEU	17.8万TEU	26.0万TEU	50.4万TEU	
30.8万TEU	26.0万TEU	49.5万TEU	84.3万TEU	
埼玉県	22.2万TEU	22.7万TEU	55.0万TEU	130.8万TEU
東京都	61.8万TEU	74.0万TEU	75.8万TEU	211.6万TEU
千葉県	84.0万TEU	96.7万TEU	84.6万TEU	265.3万TEU
神奈川県				503.3万TEU
参考：平成25年コンテナ貨物流動調査 1TEU=15t, データを12倍し、年間換算				
関東地方全体			161.4万TEU	341.9万TEU

資料②（出典：茨城県港湾課作成資料より）

製造品出荷額合計が関東地方全体の1/3であるのに対しコンテナ本数が同1/5である理由は、北関東から京浜港にトラック輸送され港頭地区倉庫でバンニング作業をしているケースが相当数あると推測される。

製造品出荷額の規模です。合計は資料②の通り約27.8兆円（関東地方全体79兆円の1/3に相当）にものぼります。

製造業の中でも京浜工業地帯は飽和状態で北関東に生産拠点・物流拠点を移した企業は近年多く見られます。これは3県の企業誘致の努力（工業団地の拡充）と真面目な県民性、労働力に因るところが大きいと思います。

ところが、北関東3県の輸出入に関する国際物流（特に国際コンテナ輸送）は京浜港（特に東京港）に依存せざるを得ないところが問題であると筆者は考えます。

前項で述べました通り、東京港と北関東の生産拠点との関係は、香港と深圳地区の関係に似ている部分があると私は考えています。

深圳地区の製造業の発展により必然的に深圳港（蛇口、赤湾、塩田）も飛躍的にコンテナの取り扱い本数を伸ばしたのと同様に、北関東にも世界に向かって輸出入港が必要であると確信しています。深圳地区と北関東では生産規模の違いはあります BUT 北関東3県もコンテナ貨物のポテンシャルは無限大の可能性を秘めています。東京は住居、オフィスワークの住空間としてパンク寸前の状態を迎えておりますが、北関東は生産拠点を受け容れるスペースとGDPを成長させる無限の可能性を秘めているのです。

#### <IV> 関東地方における常陸那珂港の役割

東京一極集中を避ける意味でも東京港に輸出入貨物を集めるのは、生産地・消費地に最も近い港を有効活用するのが賢明です。地理的に北関東3県に最も近い貿易港は茨城県の常陸那珂港（正式には茨城港常陸那珂港区）です。

しかし、残念ながら北関東の輸出入荷主が望む

ような外航船の配船スケジュールが常陸那珂港には不十分な状況です。

また、北関東の輸出入荷主が、東京港と横浜港のどちらかを選択する場合、ドレージ距離が短い（=内陸運賃が安い）という単純な理由で東京港を選んでしまいます。筆者自身、前職のメーカー勤務時代に自社工場のある栃木県大田原市からの輸出には意図的に東京港を利用していました。横浜港を選ぶ荷主の多くは地域的には神奈川県と東京西部地区に生産拠点、倉庫を保有している荷主、または、配船スケジュール上のメリットからと言っても過言ではないでしょう。

その結果、近年、東京港と横浜港の取り扱い本数が逆転してしまったことは、ある意味、北関東3県の輸出入貨物が急激に伸びたことを裏付けているのです。

従って、北関東3県（及び埼玉県北部）にとって最も近いコンテナ港である常陸那珂港を利用するることは東京港の混雑緩和には最も有効な手段な筈なのです。

#### <V> 常陸那珂港のコンテナ取扱量が大きく伸びない理由

現在、常陸那珂港のコンテナ取扱本数は2019年（曆年ベース）にやっと4万TEUを超えた規模で、東京港の1%にも満たない状況です。

1995年に、旧運輸省（現国土交通省）が“中核国際港湾（※）”と指定したにも関わらずこのように取扱本数が少ない要因として考えられるのは：

- ①海外の港湾から直接寄港してくる母船が少ない（現状、北米西岸航路と韓国船社2社のみ）
- ②京浜港と接続している国内フィーダーサービスはあるが、海外の最終仕向け地までのリードタイム（航海日数）と運賃比較で決してリーズナ

ブルなサービスとは言えない。  
③内陸のドレージ業者の数が少なく価格面でも市場の競争原理が働いていない。  
等々が考えられます。

※中核国際港湾➡旧運輸省（現国土交通省）が1995年（平成7年）に策定した港湾政策「大交流時代を支える港湾」に明記された通称。3大湾・北部九州地域の中核国際港湾の機能を補完するとともに、コンテナだけを扱う埠頭の配置・整備計画を法定の港湾計画に記載することのできる資格を有する港湾。現在8地域・8港が指定されている。

## <VI> 常陸那珂港開発の経緯

現在の常陸那珂港のエリアは太平洋戦争中、日本陸軍の飛行場として整備され、戦後は米軍に接収され対地射爆撃場として使用されていました。

昭和48年3月返還され、第3次全国総合開発計画等において跡地の総合的利用が検討され、物流拠点として整備する方向が位置づけられました。

昭和58年3月、重要港湾に指定され、平成元年より整備が開始されました。

また、昭和63年には、高まる首都圏のエネルギー需要を満たすため、石炭火力発電所の立地が確定し、平成15年12月からは本格稼働が開始しています。

現在も大規模な整備が続行中ですが、常陸那珂

<資料③>

平成元年（開発前の様子）



平成6年（北ふ頭整備中）



令和元年（現在の様子）



<資料④> 現在の常陸那珂港の利用状況



港区は3埠頭（北・中央・南）から構成されており、既に北埠頭地区は全て供用を開始しております。中央埠頭地区は既にA～C岸壁が供用開始されており、現在D岸壁（全長300m・水深-12）を2021年度末の供用開始に向けて整備工事が進捗しております。

定期航路は、内貿3航路、外貿17航路が運航され（令和2年3月現在）、近隣には大手建設機器メーカーの工場が立地し、コンテナ航路、国際RORO航路、エネルギーの供給拠点として発展しています。

さらに、2018年11月からは群馬県内の大手自動車製造メーカーが北関東自動車道を活用して完成自動車を常陸那珂港へ運搬し、北米向けに輸出をしております。

（解説・写真は国土交通省、鹿島港湾・空港整備事務所HPより一部抜粋加筆）

## <VII> 今こそ常陸那珂港 <常陸那珂港利用のメリット>

一般的に常陸那珂港には以下のようなメリットがあります。

### 1) 北関東3県から近く基本的に渋滞がない!!

次ページ図スケッチ（国土交通省、鹿島港湾・空港整備事務所HPより）の如く北関東3県から距離

的に最も近いコンテナ港であり、京浜港への到着時間での比較では埼玉・千葉県の一部地域からも常陸那珂港に早く到達するという物流における基本的な優位性があります。



<資料⑤> 東京港と茨城港（常陸那珂港区）までの比較表（国土交通省、鹿島港湾・空港整備事務所HPより）



## 2) トラック輸送・ドレージ経費は大幅減になる!!

筆者の前職の機械メーカーは栃木県大田原市にマザー工場があり、常陸那珂港は身近な存在でした。荷主の所在地域（輸送距離）にもありますが、大田原市の工場は、東京港までの距離に比べ、常陸那珂港への距離も時間も圧倒的に短かったです（大田原工場から東京港まで190km、4時間+待機時間、常陸那珂港まで84km、1時間55分+待機時間無し）。

2012年に中国船社が常陸那珂港～上海の直航便サービスを開設し、数年間でしたが大いにこの直航サービスを利用させていただきました。

上海までの海上運賃は東京港発とほぼ同額で、東京港までのドレージは1日1往復しかできなかつたのが常陸那珂港までなら2往復可能となりました。因って、ドレージ料金もほぼ1/2になったわけです。常陸那珂港～中国の直航サービスの復活を期待しております。

## 3) 地方港独特の柔軟な対応 !!

現在、東京港ではコンテナヤード内にコンテナが溢れ返り、特に輸入コンテナに関しては早期引き取りが求められていると聞きます。その点、常陸那珂港CYはスペース的にも余裕があります。デマレージ、ディテンション両チャージ及びコンテナの早期搬入などいろいろな点で交渉の余地があると思います。これも地方のコンテナ港独特なメリットと言えるでしょう。

## 4) 新規利用荷主への支援、助成金制度 !!

新規利用荷主への支援制度があります。令和元年度は、常陸那珂港において、前年度に輸出入の実績のない荷主が新規で輸出入するコンテナ貨物を利用した場合、コンテナ1本あたり1万円（国際フィーダー利用の場合は、2千円加算、茨城県外及び県内13市町（※）から搬出入されるコンテナの場合は、1万円加算（助成上限：1ルートあたり300

本）を支援。つまり、茨城県外で新たに常陸那珂港を利用すれば最大2万円の補助があるということです。令和2年度は、追加メニューを設定してさらに充実した制度になると聞いております。

(※) →牛久市、つくばみらい市、取手市、守谷市、龍ヶ崎市、河内町、利根町、古河市、常総市、坂東市、五霞町、境町、八千代町

## 5) 関東地方の道路網は放射型に加え環状型の物流も可能にした⇒常陸那珂港に有利 !!

資料⑤の地図と関東地方の道路網を見れば一目瞭然ですが、昭和の時代に都心に向かう放射型の幹線道路が整備され、平成時代後半には環状型の幹線、高速道路網が完成されました。この交通インフラは生産拠点と常陸那珂港を非常に近い距離にしてくれました。しかし残念ながらまだ有効活用されているとは言えません。輸出入荷主の物流関係者の方々にはモノの流れを再考して頂く

## <資料⑥> 関東地方の環状道路の整備状況



ことを提案します。

## <VIII> 常陸那珂港のあるべき姿

日本全体の物流も含め、著者が考える常陸那珂港のあるべき姿は以下の様になります。

### 1) 釜山港でトランシップされている貨物への対応策 !!

現状、日本海側の各コンテナ港、及び、九州、四国、瀬戸内の各コンテナ港を利用されている輸出入荷主さんのコンテナ貨物は諸事情（本当は京浜港、阪神港を使いたいがトータルコストで釜山港経由が有利、等）があり、釜山港でトランシップされメガキャリアの大型船で欧米に輸送されています。これらの輸出入貨物は実入り貨物ですからメガキャリアにとっては運賃面で魅力のある貨物なのです。これは実務経験者にとって最も重要な

ポイントです。

そのポイントを武器に北九州の港に日本の貨物を集荷して3大アライアンスの大型船航路を寄港させるべく、釜山港からコンテナ貨物を呼び戻す国の物流戦略が必要なのです。

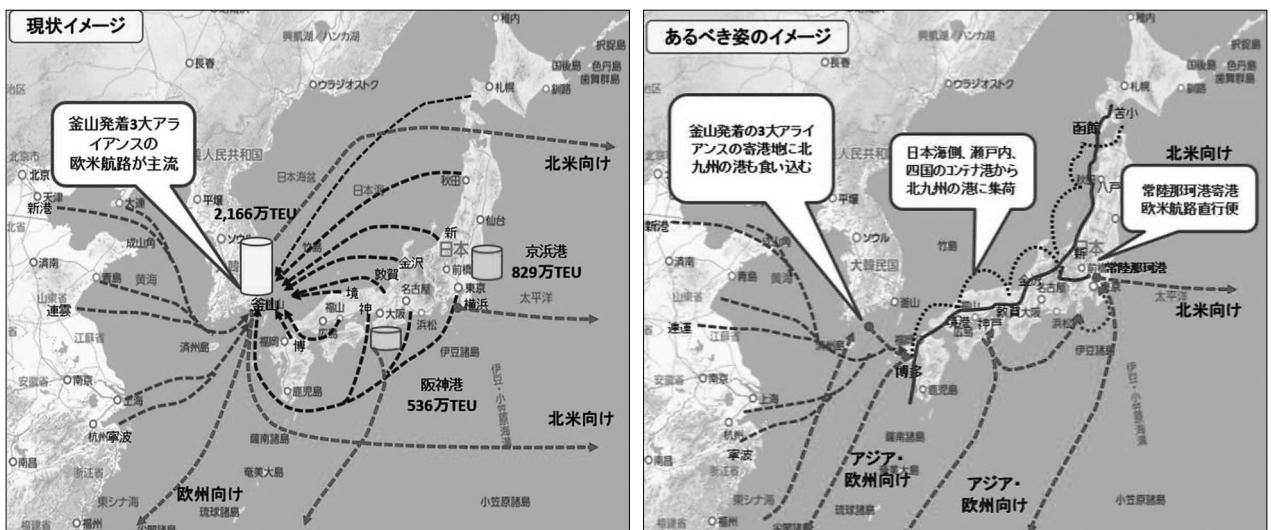
また、東京港の混雑問題に関しては現在の北関東～京浜港のモノの流れを常陸那珂港に流れるように思い切った施策が必要です。特に北米航路では常陸那珂港が日本でのFirst Port（輸入）、Last Port（輸出）となることが望ましいと思料します。

### 2) 内陸デポの増加は脱東京港の可能性を秘めている !!

関東地方には民間独自、及び、公共団体が出資して第3セクター方式で立ち上がった内陸デポが数ヶ所あります。代表的な内陸デポとしては、OICT（太田国際貨物ターミナル）、TICT（つくば市、現在、みなし運送が運営）、UICT（宇都宮、久和倉庫）、佐野インランドポート、鈴与カーゴネット宇都宮デポ（旧・都運送デポ）、Maersk Line坂東ICD、吉田運送デポ（坂東市）、NCY（日本コンテナ輸送）内陸デポ、等があります。私自身も1990年代前半からSea Land（1999年、同社の国際コンテナ輸送部門をMaerskが買収）のコンテナのラウンド使い（現在のコンテナ・ラウンド・ユース）を社的に推進する傍ら、当時OOCLが積極的に進める内陸デポも十分活用させて頂きました。

そもそも米国の起業家Malcolm McLean氏が世界で初めて海上コンテナ輸送を開始した時（1956年）

## <資料⑦> 著者の考える北九州の港と常陸那珂港のあるべき姿のイメージ図



の目的は、“海陸”の複合輸送が可能な器を造ったところから始まります（会社名もそのままSea Land “海陸”）。それ以来、米国内には（国土が広いこともあります）内陸鉄道デポに海上コンテナが置かれコンテナによる複合輸送が発達したのです。デポに置かれている海上コンテナの使い方に西海岸も東海岸も区別はないのです。従って、日本の内陸デポもこれから本当の意味で京浜港、常陸那珂港にコンテナを共用できるようにするべきだと思います。

＜資料⑧＞ 京浜港と茨城港（常陸那珂港区）の特性と内陸デポの位置関係



＜資料⑨＞UICT（宇都宮国際貨物ターミナル） 2020/5月、著者撮影



### 3) JR宇都宮ターミナル駅との連携：

全く個人的な見解ですが、私は「物流の世界に不可能な事はない」と信じております。物流効率と経済性を重視するあまり「それは無理」と結論づけられてしまうスキームが往々にしてありますが、お金と時間をかければ物流の殆どの難解な課題は解決されます（前号の第2回で記載した“アラメダコリドー鉄道”が好事例です）。

その観点から常陸那珂港から北関東へのドレージ業者不足の問題を解決する方策として、「JRの水戸線と両毛線を利用して、ひたちなか市から高崎市までのコンテナ輸送が可能なのでは？」という問い合わせをJR貨物の経営トップに懇親会の歓談の中で質問したことがあります。答えは「Yes」でしたが、「実現へのハードルは高い。」でした。結論は「できる」ということです。

現在、この区間には5トコン（12フィートコンテナ）すら走っていないとのことですが、この沿線には自動車、化学、飲料、家電メーカーなど日本を代表する大手荷主の生産拠点、物流拠点が点在しています。

他国のように、旅客列車の後に貨物車両を連結させることは不可能なのでしょうか？

前職のメーカー勤務（輸出荷主）の時代に無理と言われた東京港（JR貨物・東京ターミナル）～宇都宮ターミナル駅の海上コンテナの輸入者とのラウンドユースも成立させた経験、及びその後の東京（タ）～盛岡（タ）駅間の1:n（輸出荷主：複数輸入荷主）の関係で海上コンテナ輸送を実現させて頂いた経験（立ち上げから数年は国からの補助金にも助けられましたが）からして物流



スキームで不可能ということはありません。

このように考察すると、物流の世界には、まだまだ実現可能なことが数多くあるのだと思います。東西南北（常陸那珂港～高崎市+東京港～宇都宮ターミナル駅）の路線を縦横無尽にコンテナを移動させる知恵と技術こそが今、必要とされているのです。

<資料⑩> JR貨物、宇都宮貨物ターミナル駅 2020/5月、著者撮影



#### <VII> おわりに

以上述べてきましたように、常陸那珂港のコンテナの取扱量はまだまだ少ない故に、色々な意味で市場の競争原理が働いていない現実があります。

この局面を開拓するためには：

- ①北関東の荷主が京浜港に偏らない国際物流戦略とBCP対応を常陸那珂港で構築して頂くこと
- ②外航船社が独自の営業戦略を打ち出し母船の寄港を実施して頂くこと（特にアライアンスの関係上、まずはアジアのハブ港に接続するよう

1,000～2,000TEUクラスのコンテナ船も有効だと思います。)

この2点に尽きると思います。

#### ★著者紹介 ～経歴と東京港混雑問題への取り組み～

大学卒業後、JICA（中米駐在）、商社勤務を経て大手機械メーカーに25年間勤務、米国駐在などの後、貿易・物流部門の責任者を歴任（その間、以下1～3の様な東京港混雑問題解消とグリーン物流への取り組みを実施、提唱）。その後、内航船社、ドレージ会社等に勤務し、現在、日本触媒Gの日触物流株顧問（シニアアドバイザー）、他。

- 1) 2005年3月、「鉄道によるグリーン物流推進のための新たな方策」提案論文（全国通運連盟主催）で最優秀賞を受賞⇒論旨は『京都議定書で採択されたCO<sub>2</sub>削減の目標値に対する物流面でのモーダルシフト推進とJR貨物の役割』を提唱。
- 2) 2005年10月、第6回鉄道貨物振興奨励賞（日本貨物鉄道主催）で最優秀賞を受賞⇒論題は『インランド・ハブ＆スパーク方式』⇒論旨は「日本国内の幹線輸送は鉄道（又は内航船）が主流になり拠点（ハブ）となる鉄道駅（港）からの輸送はトラック輸送（スパーク）の役割』であることを主張。
- 3) 2008年10月、第1回住田物流賞（交通研究会/JR貨物リサーチセンター主催）で（『鉄道輸送によるABCDE2理論』で大賞を受賞⇒東京港の混雑、他、環境問題と物流事業者の働き方への警鐘を促す。



## 大きな図で見るやさしい 「実用ロープワーク」

山崎敏男 著

成山堂書店（B5判、196頁フルカラー、定価 2,400円+税+送料）

世の中が進化し、機械化、自動化、電子機器化が進んでも、古代から今日、未来にも船はロープで陸地に繋がなければ安定せず、貨物や用具の固縛、風水害対策の防災・避難設備や人命救助などでもロープは欠かすことができない。

実際、船舶だけでなくマリン・レジャーや各種業界、日常生活の多くの場面でロープを使用し、限られた種類の結び方ができれば実務上では問題はないが、多様な結び方を知り、適した結び方をすれば、ロープ・ワークの奥の深さを知ることができる。

本書は、長らく船に関する教育の現場に携わってきた著者が、それまでの豊富な経験を基に、170種余におよぶ多様なロープ・ワークを図解し、著者自身が結び方のイラスト、カットを描き上げ、簡潔・明瞭でわかりやすい解説も付している。日常生活の中で使用できる結び方も随所に紹介しており、海や船に関する業務や学校教育の関係者、学生、ボートスクールはもちろん、一般の人々にも役立つ内容で、ロープ・ワークの奥深さを実感できる一冊。著者は国立館山海上技術学校の元校長。

（成山堂書店03（3357）586／FAX 03（3357）5867／E-mail：order@seizando.co.jp）

