

## マースフラクテ 2、産みの苦しみ

オランダ、ロッテルダム港は驚異的な伸びを示す貨物に対応するため、人工島であるマースフラクテ 2 を建設中です。計画の修正により、若干の工事の遅れがありますが、2012年の稼働を目指して整備が進められています。

ロッテルダムの報道資料：

驚異的な成長をサポートするための拡大計画について、

世界で 2 番目に大きい港、ロッテルダム港はいまだ成長を続けており、昨年の港の貨物処理能力は全体で 7%、コンテナに限れば 16%の伸びを示しました。今年も昨年以上の伸びが予測されており、第一四半期においては、昨年と同じ時期と比較しても 18%の伸び率となっています。

この喜ばしいニュースは同時に、港が取り扱える貨物量の限界、という課題をもたらします。この課題に対処するため、新たな投資が行われる予定であり、多くの会社では、追加雇用や何百万ユーロという設備投資が予定されています。港のあるスポークスマンは「ヨーロッパで最も巨大なこの港は目標に向かってトランシップの能力を上げ続けて行く」と断言しています。

この意見に沿うように、トランシップコンテナ専用のユーロマックスターミナルが 2007 年末までにマースフラクテに建設され、これにより今後中期的には十分なキャパシティーを備えることとなります。しかし、その先にはロッテルダムが埋立地において更なる港を拡張していくという、マースフラクテ 2 (MV2) という名の長期計画があります。これは現在の港と工業地帯を直接結ぶというプロジェクトですが、メインポートの拡大計画の一部であり、また、地域全体の社会環境の向上を目指す大きな計画の一部でもあります。

### 進捗と遅延

メインポートの強化（スキポール空港とロッテルダム港）、という政府の責務は、それ相応の理由により、オランダにおける重要な政策と考えられています。直接的、または間接的にロッテルダム港は相当な付加価値とそれによる雇用をもたらすためです。

ロッテルダム港湾局 (RPA) は、このプロジェクトに関するすべてのコストとリスクの責任を負っており、その費用は現時点で約 29 億ユーロと見積もられています。

オランダ政府は港の発展に関与していくため、RPA における重要な役割に 2006 年から加わって行く予定であり、また、公共施設整備費をカバーするため、プロジェクトに 7.26 億ユーロを拠出します。

MV2 の大きな目的は、ロッテルダムに更なる大きなキャパシティーを加えることです。拡大計画のディレクターであるロナルド・ポール氏は、P & H に

「初期分譲予定の企業用地は1000ヘクタール、または4マイル四方の広さであり、水深20mを備えた岸壁は世界でもっとも活気のある航路に直接アクセスできる場所に位置している。ロッテルダムは21世紀への発展に向けて新たなスペースを提供できる。」と述べました。

様々な要素があるからこそ新たな港の整備が進められていくわけですが、その中でもポール氏は世界的な貿易の拡大と中国経済の爆発的な拡大を重要視しています。

そして、「オランダはこれに対しての準備を怠ってはいけません。準備の遅れは、すぐに他港に対して取り返しのつかない遅れとなる。そうなればロッテルダムは抜港され、再び貨物を取り戻すことは、たやすいことではない。だから、われわれは潜在的な顧客の要望に応えるためにも成長を続ける必要がある。」とポール氏は断言します。

しかし、ロッテルダムは1月に寄せられたオランダ政府からの方針により、急速な拡大計画に、わずかではありますが行き詰まりを見せています。これは港湾基本計画の計画決定手続きであるPKBプラス中の細部計画決定条項の修正を求めるものでした。このことは、その結果として、少なくとも18ヶ月の工程の遅れが暗黙の了解として認められていたとも言えます。

当時、ロッテルダム港からは細部計画条項は、計画決定の一要素であり、用途地域計画の採択のように、より下部の組織によってなされる計画決定過程の後段で決められるべきものである。港湾基本計画自体は細部計画条項を決定していなくとも影響を受けず、政府の政策に適合しつつあるのであるが、こうしたことで様々なプロジェクトの細部の要素が実施されるか否かが不確かになった。」と公式に発表されています。

## 計画と建設準備

MV2は埋め立ての準備や建設等すべてを外注し、その運営はロッテルダム港湾局が実施する予定です。港湾局によると、リスクと計画の管理は、最も優れた過去の事例と国際基準に基づいています。

MV2の準備は本格化しており、MV2に関心がある企業を誘致するための手続きは5月にスタートし、2007年、初めての契約が結ばれるはずで

ポール氏は、クライアントの需要が発展の原動力であるという信念をもちています。彼によれば、「何年も空き地になるような無駄な投資を行うつもりはない。クライアントの需要次第で建設の進捗度を決定するからだ。」と述べています。

オランダ運輸大臣は8月末に国会にてこの計画を示す予定であり、次の18ヶ月で空間的な計画と環境を含めた法的手続きが完了することになります。

港湾局は、入札の方針である「設計から建設まで」というアプローチに従い、単独の企業に全体的なデザインから埋め立てまで請け負わせると公表しました。

6月中旬の期限までに、15の企業が入札に申し込みました。港湾局は、これらの企業名を公表しないかわりに、申し込み企業はすべて主要国際コンテナ

ターミナルオペレーターと有力船社である、と発表し、現在各企業と公式協議を行っております。

土地の埋め立ては North Sea に護岸を建設して土地を造成します。

事業はすべての入札手続きが完了しだい即開始されます。ポール氏によれば「2008年春に着手し、その4年後には最初の企業がMV2で貨物を取り扱い始める」とのことです。

プロジェクトは正確な時計の様に動き続けると断言し、「我々は港の処理能力を着実に成長させ、MV2においても、すぐに利用可能であるより多くの土地を提供することができる。今後も我々を求めてほしい。」と述べています。

マースフラステに関する更なる情報については、ウェブサイト [www.maasvlakte2.com](http://www.maasvlakte2.com) まで。

(抄訳者 近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 工務課 大總 学)  
(校閲 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室)