



フランスの巨大ターミナルオープン

French fanfare for a giant terminal

要約:フランスのアーブル港では、「ポート2000プロジェクト」を進めており、2012年には年間約600万TEUのコンテナ取扱量、及び12,000TEU級のコンテナ船に対応することになるが、クレーンオペレーターの民営化問題等大きな問題を抱えている。

約1,100億円ものお金、15年間もの議論、ストライキ、建設を要したが、北欧最大のコンテナターミナルがオープンしたことをP&Hが伝える。

フランスのジャック・シラク大統領は出席できなかったが、ルアーブル港の巨大コンテナターミナル「ポート2000」が正式にオープンすることを祝うパーティでは、皆笑顔であった。シラク大統領は提案した雇用法に反対するパリの暴動と対峙していたが、代役のドミニク・パーベン運輸大臣はまったくそんな悩みを感じていなかった。ガントリークレーンオペレーターからの不穏な兆しは一切無かった。オープニング式典をスムーズに進めるという事前の合意によって、式典は滞りなく進んだからである。

新港に初めて到着した船は、8,500TEUのCMA CGM(Compagnie Maritime d'Affrètement/ Compagnie Generale Maritime)社のトスカ(TOSCA)であった。ルアーブル港は貨物取り扱い能力の問題を解決するため、巨大港「ポート2000」の施設が操業を開始することを切望していた。10年間にわたる議論と調整の後5年にわたる

「ポート 2000 一期事業完成での操業開始によって、2008 年には 300 万 TEU のコンテナ貨物を取り扱えるようにしなければならない。次段階では、2012 年までに取り扱い貨物を倍増させることである。」

建設を経て、夢の施設は現実のものとなった。

ポート 2000 はセーヌ川の河口にある現在のルアーブル港の南側に造られた。旧港と新港の複合体は、実際は完全に新しい港として機能している。5.2km の防波堤で囲まれ、現在の港口に加え、南側に新しい港口ができています。ポート 2000 に寄港するコンテナ船は、旧港で使っていたのと同じ航路を使用するが、新しい港口に近づいたときに進路を南側に変える。

すべて完成した際は、ポート 2000 は 4.2km の連続岸壁 (350m × 12 バース) となる。現在のところ、700m (2 バース) が完成している。

その 2 バースは TDF (Terminal de France: ターミナル・ドゥ・フランス) によって運営されている。TDF は、CMA CGM 社と協力関係にある GMP (Generale de Manutention Portuaire: ジェネラーレ・ドゥ・マヌテンション・ポルトウアーレ) という地元のステベドア (船内荷役業者) によって管理されている。そして、その 2 バースには中国の会社である ZMPC (Zhenhua Port Machinery Co: 上海振貨港機) が製作した 6 基のポストパナマックス対応ガントリークレーンを備えている。

ポート 2000 の二期事業は、TPO (Terminal de la Porte Oceane: ターミナル・ドゥ・ラ・ポルト・オシアネ) がオープンする 2007 年後半になる。TPO は同じく 700m の岸壁を持ち、現状の最大コンテナ船を 2 隻同時に扱うことができる。その施設はマースクラインと協力関係にある TN (Terminal de Normandie: ターミナル・ドゥ・ノルマンディー) によって管理される。ポート 2000 の三期事業の施設は TN と MSC (Mediterranean Shipping Company: メディタレイニアン・ SHIPPING 会社) によって管理されることとなりそうであるが、これは早く結論を出さなければならない。これらの会社が岸壁をオープンする公式日程はまだ決まっていない。現在 MSC はすべてのトランシップ業務をフランス第一水門の背後にある旧港のボウゲインビレ岸壁 (Quai de Bougainville) で行っている。

この開発により、どの潮位においても 14.50m の喫水を確保できるようになった。この開発計画の中期には、17m の喫水を確保する計画であり、12,000TEU もしくはそれ以上のコンテナ船が容易に接岸できる喫水である。ポート 2000 の最終段階においては、さらに 350m 岸壁を 6 バース建設予定である。開業のタイミングは、取扱貨物の伸び次第である。

ポート 2000 のインフラレポートには多大な努力が記録されており、新しい道路や鉄道との連絡が盛り込まれている。計画は、内陸の運河との接続を可能としこれを促進するものである。内側のドッグにあるヨーロッパ岸壁との連絡にははしけが用いられるであろうが、将来的にはポート 2000 と内側のドッグの間に閘門が設けられる。このことによって、はしけは新港において、コンテナ船の横に停泊することができるようになる。

2005 年には、ルアーブル港で 210 万 TEU のコンテナ貨物を取り扱っている。ポー

ト 2000 一期事業完成での操業開始によって、2008 年には 300 万 TEU のコンテナ貨物を取り扱えるようにしなければならない。次段階では、2012 年までに取り扱い貨物を倍増させることである。GMP 単独では、2006 年に TDF において 30 万 TEU 取り扱うと考えられている。そのほとんどは CMA CGM 船社の貨物である。CMA CGM 社の TOSCA の TDF への寄港は岸壁オープン時のみの象徴的なものであったが、GMP はその他 2700TEU 級の CMA CGM 社 のカラマト(Kalamata)、CMA CGM 社のトラビアタ(Traviata)の第 1 船 2 隻を一週間以内にポート 2000 ターミナルで取扱っている。両方の船舶とも問題なく荷物の積み下ろしができたと GMP は報告している。

岸壁においては、潜在的なクレーンオペレーターが頭痛の種であった。ルアーブル港は近年産業労働者の不安を目の当たりにしてきた。今やこの問題は解決したという希望的観測もあるが。ポート 2000 は公的な港湾管理者から借りたガントリークレーンを使用するだろうから。

ガントリークレーンのオペレーターは、操業開始の初期の 3 年間、ポート 2000 の各ターミナルを管理する民間荷役業者の直接の管理下に置かれる。3 年が終わる時、ガントリークレーンのオペレーターは、民間荷役業者にとどまるか、港湾管理者の公的部門へ戻るかの二者択一をする必要がある。

ポート 2000 におけるガントリークレーンオペレーターをめぐる問題を解決することは、注意を要する問題である。フランスにおいては、すべてのガントリークレーンオペレーターは公務員であり、今や民間業者に雇われている埠頭労働者とは身分が違う。

荷役業者は、ガントリークレーンオペレーターを民間部門に取り込もうと努力してこれまでオペレーターの身分を変える圧力を加えてきたのである。今までのところ、その試みは労働組合によってきっぱり拒絶されている。というのは、労働組合の組合員は、これを雇用の民営化だと考えているからだ。

ルアーブル港での荷役業者は、提案しているクレーンオペレーターの身分変化がなければ、ポート 2000 プロジェクトは実現できないと警告している。マースクラインですら、港への接岸を延期している。というのは、接岸までにこの労働問題が解決しないことを恐れたためである。最終的には、ポート 2000 開港直前に合意がなされ、CMA CGM も安堵したことである。

現在では、フランス最南部に注目が移り、マルセイユ港に作られようとしているコンテナターミナル「Fos 2XL Terminal」が、ガントリー操縦者に同じ規則を適用しようとしているのだ。このターミナルの建設は、解決策が見つからない限り絵に描いた餅になる。

その初期事業において、ポート 2000 は 8 億ユーロ(9.9 億ドル)を必要とした。EU、フランス政府、ノルマンディー地方、地元の地方自治体、ルアーブル港管理庁(PAH: the Port of Le Havre Authority)がすべてを負担した。さらに、4,600 万ユーロが野生生物保護のための環境保全に資金確保がなされた。

ポート 2000 によって、ルアーブル港は失った市場シェアを取り戻し、北欧地域の他港湾と効率的に競争できるようになる。ルアーブル港からハンブルグ地域間で 10% の物流シェアを目指し、コンテナ取扱量を現在の 200 万 TEU から、2012 年には 3 倍

にしたい、と港湾管理者は考えている。



(抄訳者 関西国際空港 建設事務所 調査設計 G 福井聡)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)