

革命であり、進化ではない。

Revolution not evolution

コンテナ貨物増加の課題に立ち向かう一つの港湾の努力の経過をブリジット ホーガンがたどる。



アルヘシアラ港の光景—ドンキホーテがスクーターに乗っている 写真:ブリジット・ホーガン

トランシップ輸送の様相が巨大コンテナ船の出現によって変化している。巨大コンテナ船、は海上輸送の主役となっており、また新たな巨大船の就航が期待されている。巨大コンテナ船は、海上輸送の革命であり、これに対して、港湾は早期に対応する必要がある。ゆっくりとした進化では、これらのコンテナ輸送における根本的な変化に対応する答えにはならない。

トランシップ母船は次第に大型化している。その上、いくつかの港では特に影響が

大きい、トランシップ船で輸送される貨物の移動距離は、以前にも増して長くなっている。港湾は、これらの変化の最前線にあり、物流の結節点においてはなおさらである。

スペイン南部のアルヘシラス港は格好の事例である。というのは、この港で取り扱う貨物のうち 90%がトランシップ貨物である。この貨物の内いくらかは、スペインの他港や北アフリカの港行きになっている。しかし、その他の貨物については北ヨーロッパ、さらにはアメリカあるいはブラジルの市場向けである。

アルヘシラス港では、巨大コンテナ船が、極東からの貨物(主として中国からであるが、)を長距離の航海で運搬して荷揚げし、再び極東に戻っていく前にその貨物を他の船に積み替えていることが分かっている。アルヘシラス港湾局職員は、「いくつかの主要航路は、アルヘシラス港の様に利用可能なターミナルが少ないので合衆国へは少数の航路しか有していない。」と語った。

昨年、アルヘシラス港は 318 万 TEU のコンテナ貨物を取り扱った。それによってアルヘシラス港は初めてジオイアタウロ(Gioia Tauro)港を抜いて地中海最大のターミナルとなった。「コンテナ貨物の増加は毎年2桁の割合で続く。」とアルヘシラス港湾局(APBA)の会長マヌエル・モローン・レドロ(Manuel Moron Ledro)氏はP&Hに語った。

増加した全ての貨物に対応するため、ABPA はアウター・イスラ・ヴェルテ(Outer Isla Verde)地区で大規模な建設計画に着手した。このことにより、100 年前開港した際は島が元々の港湾であったが、今や完全に開発する土地が無くなり、本土に取り込んだためにアルヘシラス港は円形の形状になってきている。

アルヘシラス港史上最大のとなる現在の開発で、コンテナ取扱可能容量は 2010 年までに 2 倍にする予定になっている。60 億ユーロ(75.4 億米ドル)の第 2 期拡張工事は、2007 年初めに最初のコンテナ船を迎え入れるために、順調に進んでいる。そのうち 5.2 億ユーロはヨーロッパ委員会からの無償資金供与である。

第 2 期においては、50haの用地造成と 1, 000mを超える岸壁を建設する予定になっている。北岸壁は延長 680m、水深 17.5m、東岸壁は延長 585m、水深 18.5mとなる。また、防波堤も現在建設されており、防波堤位置での喫水は 22mで計画されている。

第 3 期は 2010 年までに供用される予定になっている。更に 55haの用地造成、コンテナ専用岸壁3バース、RORO 船対応岸壁1バースが追加で建設される。これにより東岸壁が 955m延長され、合計 1, 540mとなる。岸壁の船舶喫水は 18.5mとなる。第 1 期の建設工事の準備が完了したところである。

アルヘシラス港において急増する貨物に対応するための第 2 期工事の施設供用は、港湾施設の大再編を起こすきっかけとなるでしょう。これは、一地域に増加している RORO 船の貨物輸送と旅客輸送を統合することを狙ったものである。RORO 船岸壁はアルヘシラス港のあちこちに散らばっている。そこで、アルヘシラス港湾局は、最大のターミナルオペレーターである APモラー・マースク(Moller Maersk)社に対して、アウ

ター・イスラ・ヴェルデの新ターミナルに移ることを説得することを狙ったデリケートな問題の会議を行っている。この移転によって、新たな RORO センターが整備出来る用地が開放されることになるでしょう。その時、アルヘシラス港で増加する旅客需要は、市街地の中心街から歩行範囲の距離に収容することが可能である。



RORO 貨物量は伸び続けており、いかに異なった貨物が取扱われているかをモローン氏は説明をした。アルヘシラス港で最近取り扱われている貨物の一つに、オランダからトラックで運ばれるエビがある。貨物はそこでエビの皮を剥ぐためにモロッコに送られ、オランダで販売する為船で再度返ってくる。この取引は港湾に取っては利益をもたらすものであるが、これが貿易として利益を生むものであるということは、アルヘシラス港を管理する我々には驚きです。



「これはグローバル化の現れであり、港湾にいかに利益が発生するかを表している。」とモローン氏は語った。「

これは野菜についても同様のことが起こっている。モロッコは賃金が安く、他の国はこの利点を利用している。そしてモロッコには、コール・センターもある。」

「アルヘシラス港は橋のようなものである。道路システムはここから北ヨーロッパに向かって伸びており、その道路は改良されてきた。過去 10~15 年間で、我々は何も持っていない状況から、アルヘシラス港とヨーロッパの主要な市場を結ぶ高速道路を持つ状況に至った。」

アルヘシラス港は、毎年約 350 万人の乗客と 60 万台の車両を扱うためスペイン最大のフェリーターミナルをまさに完成させたところである。その車両の多くはフランス、オランダ、ベルギー、スペインで働いていた移住者が年 1 回の休暇で北アフリカに移動するために使われている。

アルヘシラス港は今、新しい「空港スタイルのフェリーターミナル」を提供している。19,000 m²のエリアを建物有し、その中で提供されるサービスにはレストラン、旅行代理店、販売店があり、バス、タクシー、レンタカーへのアクセスも付いており、さらに屋根付きの立体駐車場もある。旅行者はタンジール(angier)までの航路を、8つの航路から選ぶことが出来る。早いフェリーでは 70 分、遅い船では 2.5 時間かかものがある。



アルヘシラス港は、天然の湾と深い水深という有利な条件を利

用して港湾を拡大することが出来た。湾のいくつかの場所では水深は 450mに達し、ジブラルタル海峡では場所によっては水深が 900mまである。アフリカまでの距離はたった 14 kmに過ぎず、町や APBA の空港スタイルのコントロールタワーからもはっきりアフリカが見える日がほとんどである。

地中海中の港との接続は改善さつつある。アルヘシラス港では、北アフリカへの港湾との接続と同様にスペインの他の港湾、フランス、イタリアの港湾との接続を積極的に促進している。さらには北ヨーロッパ、南北アメリカまでも視野に入れている。

道路や鉄道のリンクを持ついわゆる LZA(LZA:Logistic Active Zone)と呼ばれるロジスティクス・パークの更なる発展が見られる。初期開発として、湾内の工業製品センターの中心に位置する 108haのパークが造成され、これはさらに貿易が増加すれば拡大されることとなっている。

様々な開発施設が供用を開始するまで、アルヘシラス港は AMP ターミナルを含む既存のターミナル運営会社は生産性を改善する努力を行っている。新しい機械装置が持ち込まれ、24 時間操業により「コンテナ船が待つことは稀となる。」のは確かだとモローンは付け加えた。PH

(抄訳者 中国地方整備局 広島港湾・空港整備事務所 企画調整課 上野太地)

(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)