



(写真:左から順にプレーメンポート会社社長 ヨルゲン・ホルターマン(Jurgen Holtermann)、ヤーデ・ヴェーザー港実現会社 ヘルムート・ウェルナー(Helmut Werner)、ユーロゲート共同会長 エマニュエル・シファーの3者が計画に合意し握手している)

10億ドルの解決策

A billion dollar solution

最終の建設認可の確認を数週後に控えて、ステファン・カズンズ(Stephen Cousins)はヤーデ・ヴェーザー(JadeWeser)港の大水深コンテナターミナルの建設がドイツの将来の必要需要に応えるものであるかどうか論じている。

ドイツの輸出産業は、その影響力を背景に港湾インフラと複合一貫輸送リンクの速やかな整備をもとめる運動を行っている。3つの強大な産業グループ ドイツ産業連盟(the Federation of German Industry)、ドイツ商業会議所連合会(the Federation of Chambers of Commerce)、ドイツ卸売貿易連合会(the Association of Wholesale and Foreign Trade) - と港湾、船主、定期船代理店や運送会社からなる貿易協会とが連携し、連邦政府に重大なインフラプロジェクト、特に昨年両港で約1,200万 TEUを取り扱ったハンブルク(Hamburg)港とブレーマーハーフェン(Bremerhaven)港のインフラ整備を早めるよう求めた。

将来の交通インフラへの国の投資決定の基になると期待されている物流マスタープランにおいて、港湾は重要な部門となるべきだ、とグループは主張した。政府はただちに、港湾整備の要求により注意を払うことを約束した。運輸建設省の副大臣カリン・ロート(Karin Roth)氏によれば、「政府はハンブルク港までのエルベ(Elbe)川とプレー

マーハーフェン港までのヴェーザー (Weser) 川の水深を深くすることに資金を配分した。」とし、浚渫は計画が認可されると同時に来年早々には開始可能となった。「両プロジェクトは完全に政府に後押しされている。」と副大臣は念を押した。

しかし、このグループは、ドイツの北海における港湾での取扱い量が 2010 年には 1,800 万 TEU まで増加するという背景を考慮しておらず、インフラの著しい追加が行われなければ深刻な容量不足をもたらす結果となるであろう。

ヤーデ・ヴェーザー港はハンブルク港とブレーマーハーフェン港との補完的な役割を担うと目されている。ハンブルク港では、12 億ドルの投資により今後 5 年間にわたって倍の 1,000 万 TEU の貨物が取り扱える能力になるとみこまれ、ヤーデ・ヴェーザー港のオペレータは、増加する貿易量のほとんどを、12 億ドルの新たな公共コンテナバースで取扱うよう計画している。

来月に見込まれているプロジェクトの建設許可がなされれば、コンテナターミナルがドイツ湾のウィルヘルムスハーフェン地区 (Wilhelmshaven) に建設され、ユーロゲート (Eurogate) 70%、APM ターミナル 30% 出資の投機企業ユーロゲート・コンテナターミナル・ウィルヘルムスハーフェン (Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven) がターミナルを運営することになる。

大水深の港湾施設は、潮汐に関わりなく 10,000TEU 積み船舶のアクセスを可能にするものとなる。、行政の認可がおりれば、ターミナルのインフラ整備作業は 2006 年中に開始され、2010 年までに最初の 4 バースの供用開始となる。

最終認可に先立ち、事態は確実に有望と考えられる。ドイツ唯一の天然の大水深港として、ウィルヘルムスハーフェン地区は新たなコンテナターミナルに一等地を提供している。貨物を積載して 16.5m 以下の喫水の外航船は潮汐に関わらず寄港出来、水深 18m のアプローチ航路はわずか 23 海里という立地である。このアプローチ航路の長さは、ハンブルク港 78 海里、ブレーマーハーフェン港 32 海里で、これらよりも短いものである。

また、近接するブレーマーハーフェン港は、2010 年に容量の限界を迎えると想定されているが、北側境界に保護区域があるためこれ以上の施設拡張は出来ない。

ヤーデ・ヴェーザー港は、ヴェーザーマーシュ (Wesermarsch) 地区 11.7% やビットムンデ (Wittmund) 地区 17.2% のように高い失業率に苦しむ開発が遅れた地域に、間接的に最大で 2000 人の雇用を創出すると期待されている。

ウィルヘルムスハーフェン地区は、フィーダーやショート・シー・ SHIPPING のハブ港として、スカンジナビア、フィンランド、バルト三国、ロシア、イギリスへの容易な接続を提供するとともに、ロッテルダム港、アントワープ港、ルアーブル港へのライン/ルール運河の代替機能を提供することになる。

ユーロゲート (Eurogate) はレーヌス・ロジスティクス (Rhenus Logistics) を代表とする共同企業体の 40 年間の営業権への挑戦を退けたことで成功を確信している。

「ユーロゲート・コントシップ・イタリア・グループ (the Eurogate-Contship Italia group) は過去に、コンテナターミナルの開発、特に積み替え港の開発に関し、ジオイアタウロ港やカルジアリ港の例に見られる様な経験があることを示した。我々は確実にこのプロジェクトにとって良いパートナーであり、成功に導くためのあらゆることを行うである

ヤーデ・ヴェザー港コンテナターミナルの施設の仕様		ヤーデ・ヴェザー港コンテナ需要予測 TEU	
岸壁延長:	1,725m	2010	110万
埠頭地域:	1.2ha	2011	170
水深:	18m	2012	220
取扱能力:	270万 TEU	2013	240
建設期間:	2006-2009年	2014	260
運営開始年:	2010年	2015	270
バース数:	4	2016(終了年)	290
コンテナクレーン数:	16	う。」とユーロゲートの共同会長トーマス・イケルマン氏 (Thomas Eckelmann) は彼がヤーデ・ヴェーザー港計画を発表した際に熱く語	
コンテナヤード荷役機械数:	68		
コンテナ積荷役機械数:	8		
鉄道用コンテナ荷役機械数:	5		

っている。

APM ターミナルの最高経営責任者(CEO)キム・ケジファー氏 (Kim Kejfer) も同様に「ユーロゲートと一緒に、ドイツと中央ヨーロッパのコンテナ市場の将来の拡大に応える最新のターミナルを顧客に提供することが出来る。」と喜びを表していた。

完成すれば、ヤーデ・ヴェーザー港は長さ 1,725m の水深 18m 岸壁、120ha のターミナルに、170ha の物流ゾーンに、最大級のコンテナ船が旋回する 700m の水域が目玉になる。

ユーロゲートは、コンテナクレーンやコンテナ輸送設備、敷地内の設備、建物、IT 関連設備等の上部構造物の全建設コストのうち 4 億 4,700 万ドルを負担する予定である。一方、50.1% をニーダーザクセン (Lower saxony) 州が、49.9% をブレーメン都市州が所有しているヤーデ・ヴェーザー港実現会社 (JadeWserPort Realization Company) は、インフラ整備に 7 億 7,200 万ドルを費やすことになる。このインフラ費用には、岸壁設備、ウォーターフロントの構造物、埋立、ヤーデ航路の付替えおよび浚渫、港口や係留施設の一部、地域交通とのリンクとプロジェクトのフォローアップ費用が含まれる。

内陸地との接続に関しては、ウィルヘルムハーフェンはユーロゲートが 38% の株式を所有するボックス・エクスプレス社 (BoxXpress.de) のネットワークに組み込まれる。主要鉄道企業もまた、足がかりをつかむことに関心を抱いていた。、道路についてもこの港は、主要幹線である A28、A29、A31、A1 への良好な道路接続に加え、ユーロゲートが出資する予定の沿岸道路 A22 とも接続する予定となっている。

しかしながら、ユーロゲートの共同会長エマニエル・シファー (Emmanuel Schiffer) 氏は、ヤーデ・ヴェーザー港がハンブルクとブレーマーハーフェンへの物の流れに重要な影響を与えないと考えている。

彼は協力を強調して、「ユーロゲート・コンテナターミナル・ウィルヘルムスハーフェンは、ハンブルク港とブレーマーハーフェン港にあるの我々の既存の施設の完璧な補完物である」とし、「三港が互いに手に手をとるあい、それぞれが独自の重要性を示すであろう」と語った。

ウォーターサイドの建設作業の入札手続きは既に開始された。岸壁建設、北側と南

側の護岸、370ha の埋立、ヤード航路の浚渫、港口と停泊地の建設といった最初の契約への入札は5月上旬に受理され、現在、評価が行われている段階にある。

(抄訳者 国土交通省 港湾局 総務課 危機管理室 川俣 満)

(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)