



15,000TEU 型コンテナ船に対応したモロッコの港湾計画

Morocco plans for 15,000TEU ships

北アフリカで最大となるコンテナターミナルプロジェクトが近々完成する。将来のコンテナ取扱量350万TEUを見込むこの港の港湾計画と戦略について、トニー・スリンとマイケル・マッケイが解説する。

モロッコの北部沿岸での建設が計画された港であるタンジール・メッドは、今年後半の供用が予定されており、コンテナ取扱量は2018年までに350万TEUに達することが見込まれている。また、15,000TEUクラスのコンテナ船に対応した岸壁も計画されている。

タンジール・メッド港(以下、PTM:Port Tangier Mediterraneanの略)は古い港町であるタンジール市の東部で建設がすすめられており、その予算規模は約10億ドルである。7月1日には最初のターミナルの供用が予定されており、港湾管理責任者のエルモスタファ・アルモウザニ氏は、「供用するターミナルの面積は40haで水深16m、延長800mの岸壁を備えている。翌年にもまっ

たく同規模の第二ターミナルを供用させる予定である。」と述べた。

さらにバルクターミナルは今年末に、石油や天然ガスを取り扱う施設は来年中頃の供用が予定されている。この港はまた、RORO 船専用の施設も入札の評価が行われており、まもなく建設が開始され 2009 年中頃に運用を開始する予定である。

これらをバックアップするのは、PTM の中心に計画されている 1,000ha の物流ための自由貿易地域(以下、FTZ: free trade zone)と 3 つの工業地域であり、これらの施設には免税制度が適用される。アロモウザニ氏は、「この港はモロッコの安価な労働力とヨーロッパ背後圏に近接していることの両方を当て込んだ計画となっている。」とも話した。

アロモウザニ氏は、「我々はヨーロッパに含まれてはいないが、時間にしてたった 20 分の距離にある。」と述べた。皮肉なことに、アロモウザニ氏は、港が供用する 6 月には間に合うだろうと確信しているが、この新しい港はまだ国道や鉄道ネットワークに接続されていないため、モロッコ内の対応が難しいかもしれない。

PTM は、モロッコにおける港湾産業を再編することが確実視されている。公式見解では、この新しい港は事実上、製造業のための国直轄港湾となる。しかし、現在多くの製造業が本拠地を置くタンジール市は、クルーズ船やヨットの中心地となるであろう。

2 つのコンテナターミナルは PTM の開発における優先事項とされ、すでに大手オペレーターの関心を集めている。第一弾として APM ターミナル社と 30 年間のコンセッション契約を、二番目にユーロゲート、コントシップ、そして定期船運航船社である MSC、CMA、CGA、Comanav から成るコンソーシアムとの契約を交わした。

全体的な方向性はタンジール港湾局(以下 TMSA)が策定し、デザインはフランスの建築家であるジーン・ヌーベルが担当した。プロジェクトの全体事業費は 10 億ドルであり、うち港自体の整備に約 4 億ドル、基盤整備に 3.1 億ドル、FTZ 最初の 130ha の整備に 2 億ドル、そして必要不可欠な水道、電気、ガスや通信設備に 0.9 億ドルが投資される見通しである。加えて APM ターミナル社が 3 年以上をかけて約 1.92 億ドルの投資を予定している。第 1 番目に供用されるターミナルの供用直後の取扱能力は、150 万 TEU である。

2 番目のターミナルは 2008 年に供用されるはずであり、供用後の取り扱い能力は 300 万 TEU まで引き上げられる。そしてすべての施設が供用した暁には、ターミナル全体で 16 基のクレーン、95ha のヤードを備え、約 350 万 TEU のコンテナを取り扱い、そして世界最大のコンテナ船でさえ接舷が可能となる岸壁水深 18m を備える計画となっている。

バルクターミナルは 2007 年末の完成を目指したスケジュールで建設が進められており、石油やバンカーを取り扱う施設が約半年遅れの 2008 年 6 月、もしくは 7 月に完成する予定である。現在 TMSA は、駅と駐車場を備えた RORO 船専用ターミナル 8 バースの入札評価をおこなっているところであり、2009 年中頃には乗客 500 万人と自動車やトラックなど 150 万台が取り扱い可能な施設が運営を開始すると想定されている。

TMSA のディレクターであるモハメッド・ハファナオウイ氏は、我々に「ここ数年のモロッコにおけるコンテナ輸送の成長率は 18% 増であり、その多くはカサブランカで取り扱われた。」「国家的戦略に基づく私たちの目的は、モロッコ北部の開発であり、特に物流の分野において PTM に競争力を持たせることである」と述べた。

モハメッド氏は「私たちはすでに世界における大手ターミナルオペレーター幾つかから話を頂いており、そのことが機能の良さを示していると考えている。」と述べ、「しかしながら、この港を確固たるものとする闘いのためには陸上も取り込まなければならない。それが総合計画を目指すことに決めた理由である。プロジェクトが完成すると、港は 45km の鉄道新線により鉄道ネットワークと、53km の新設自動車道によりタンジール・ラバット自動車道ネットワークに接続されることになる。また、その他の新しい道路や、道路の延伸も計画されている。」と続けた。

彼は PTM の戦略的位置について、ヨーロッパからわずか 13km、そして西アフリカと北アフリカの併せて 6 億人のマーケットにサービスを提供できる良い立地条件であることを挙げた。彼はま

た、新しい FTZ の重要性も強調した。

「私たちはトルコやアラブ諸国と同様に EU やアメリカとも自由貿易協定を結んでいる」と話し、また「この港最初の FTZ を運営するためメッドハブカンパニーを設立したが、その会社の管理運営はドバイでジュベル・ハイ FTZ を運営している JAFZA が担っている。FTZ では特別関税規定が適用され、最初の 5 年間は無税であり、10 年まで延長される可能性もある。」と付け加えた。

その FTZ は今後 2 つの工業用 FTZ(メローサ 1 とメローサ 2)を加えて完成となる。この 2 つの FTZ は内陸部に位置しており、新しい自動車道路と隣接している。これがタンジールの FTZ に加わるとその面積は 600ha までに増えることになる。TMSA は、これに伴って 14.5 万人の雇用が生まれると考えている。

モハメド氏は、(比較的 low cost の)モロッコ人の能力が投資家を魅きつけるであろうと述べ、「我々にはもの覚えが早い適格者がおり、トレーニングプログラムも整っている。今まで多くの人に関心を示してきたので、我々は正しい道を進んでいると信じている。」と強調した。

PTM は大西洋側から地中海に入る船にとって第一番目の主要なコンテナターミナルとなる戦略的な位置にあることから、2018 年までにコンテナ取扱量が 350 万 TEU に達するという予測はあながち間違いではないと思える。

海運会社は、PTM のコンテナ港が、拡張工事を終えずで十分に実績のある対岸のスペイン・アルジェシラス港と連携して運営することを期待している。マースクラインはジブラルタル海峡には両港が取り扱うだけの十分な貨物量があるとしている。

2018 年までには、スペインとモロッコを結ぶジブラルタル海峡トンネルが開通するかもしれない。すでに掘削試験は実施され、モロッコに最も近いスペインの県であるアンダルシアでは、既存の自動車道路や鉄道ネットワークに接続するために、主要な道路や鉄道システムが建設中である。

更なる情報は www.tmsa.ma まで。

(抄訳者 国土交通省近畿地方整備局和歌山港湾事務所工務課第一工務係長 大總 学)
(校閲 五洋建設株式会社 顧問 大内 久夫)