



地中海における意識の合致 Meeting of minds in the Med

地中海連合の誕生により、競合するスペインや北アフリカ諸国の港湾間における、貿易や保安対策を超えたコンセンサスの形成や協力体制の構築が進んでいる。イベリア担当記者の Barnaby Eales がレポートする。

タンジールのコンテナ港の輝きが、スペイン南部・アルヘシラスの欧州連合(EU)の海岸より約20海里先のその他の水平線に光を与えている。

タンジール港における2番目のコンテナターミナルがオープンしたことにより、地中海地域の港湾に国際的な注目が集まっている。

トランシップコンテナ輸送におけるモロッコでの低労働コストの影響にもかかわらず、この地域の港湾と最近設立された地中海連合(MU)諸国は、地中海周辺における新たな協力精神を表す取引にサインをした。

地中海沿岸の43カ国によって2008年7月13日にMUが設立される以前でさえも、タンジール港とアルヘシラス港の港湾管理者は、二港間におけるフェリー輸送について、単一の通関制度を実施するよう目指していた。

アルヘシラス港管理者(APB)が Ports & Harbors に語ったところによると、「この交渉の中で、二国間の2つの国境における不必要な手続きを避けるため、商品の仕出港における一括した通関制度を確立することが言及されている」とのことである。

この対話は、スペインとモロッコの港湾管理者によって始められた、より良い貿易関係を育てていくことを目的としたイニシアティブの一つである。この協力関係の流れの象徴的なものとして、タンジールーアルヘシラス間におけるRo-Ro輸送サービスが2008年11月1日から開始されている。

「海上高速輸送」の確立は、11月3・4日にマルセイユで開催された地中海連合加盟国による会議で合意された6つの活動の柱の一つである。スペイン・バルセロナのMU本部から、海上及び陸上高速輸送から環境汚染対策、代替エネルギー供給及びビジネス環境整備までの諸問題に対する欧州・地中海プロジェクトを MU は策定・実施していくことになる。

MUは、民間企業、欧州投資銀行及びEUやMU加盟国からの出資を財源とした100億ユーロの予算からこれらのプロジェクトへの資金提供をしていく予定である。

MUの設立により、2010年における加盟国間の関税負担や手続きの削減を目指した動きを後押しすることが期待されている。地中海沿岸諸国間がより大きく協力していくであろうという見通しは、港湾管理者が自分たちでそれぞれ協定を結んでいくことの後押しとなっている。

ジブラルタル海峡における交易、安全・保安施策の充実を目指して、タンジール港、アルヘシラス港、カレー港及びドーバー港の港湾管理者は6月にある協力協定に署名した。この協定により、通関や貿易関係に関する情報交換への道が開けであろう。これにより英国海峡に、タンジールーアルヘシラス間の更なる結束のための着想の源を作るであろう。。

アルヘシラス港及びタンジール港ではすでに相当な交通量を取り扱っている。2007年において、両港で260万人の旅客、675,000台の乗用車及び165,000台のトラックを取り扱った。

タンジールにおける魅力的なインフラや低い労働コスト、道路や鉄道分野における今後のプロジェクトに誘われて、例えば日産やルノーといった多国籍自動車メーカーは、EU諸国への輸出を目的としてモロッコへ進出している。

貿易量の増大を見越して、バルセロナ港港湾管理者はMUに対して、アルヘシラスからバレンシア及びバルセロナを経由してハンブルグに至る間の新しい鉄道の建設を提案した。2014年までに整備が予定されているフランス南部とバルセロナを結ぶ高速鉄道の運転開始に先立って、バルセロナのイニシアティブによりリヨン港からの複数事業者による定期的な相互乗り入れ運転開始が決定され、2009年2月からの開始が予定されている。

過去には、スペインの港湾へは脆弱な道路及び鉄道設備でしか接続されていなかったため、アルヘシラス港、バレンシア港及びバルセロナ港は低い地位に甘んじなければいけなかったが、現在は取り扱い量において欧州ではトップ10に位置している。例えばバルセロナ港における取扱量は、2008年には3.56%増加して200万TEUに達し、一方で輸出コンテナは6.1%増加して330,378TEUに達した。

APB(アルヘシラス港港湾管理者)は、Outer Isla Verde 埠頭の Hanjin の新しいターミナルが2010年に供用開始する時点で道路と鉄道でマドリッドと確実に結ばれるようにすることで、タンジール港からの競争の脅威を感じている。しかし貿易量の95%がAPモラー・マースクからの貨物の積み替えであるが、Hanjin はアルヘシラス港における輸出入量の増加を約束した。

タンジール港においては Hanjin から、バルセロナ港においては Hutchison Port Holdings からの海外投資が約束されていることで、スペインやモロッコの地中海沿岸のすべての主要港湾の成長を促しているアジアからのコンテナ取引が減少するというおそれを一掃した。

この協力の精神の一例として、港湾の運営を行っているタンジール Special Agency の総裁・Said Elhadi はジブラルタル海峡における港湾の能力向上によって相互に受ける恩恵を強調している。

総裁は「私は両港においては今後も十分に需要があると信じている」と述べた。

各々の港湾管理者は2005年に協力に関する合意書にサインした。「タンジール港とアルヘシラス港はモロッコスペイン間の旅客及び貨物にとっての海の架け橋の両端に位置していること、また両港は、協同してロジスティクスパークを建設することによる相乗効果や二港のスケールメリットを享受することに長らく関心があったことから、この協力の機会が生まれた。この協力関係は、短期的にはRo-Ro輸送や旅客にとって、長期的にはコンテナ輸送にとってメリットがあるものである」とElhadi氏はコメントしている。

しかしながら、APモラー・マースクがタンジール港でオペレーションを開始した2007年中ごろ以降、そのタンジール港の影響を感じているマラガ港のような兆候もある。2007年の下半期は、タンジール港で20万TEU以上を取り扱った。

一方APBは、タンジール港の影響は自港では特に受けていない、としている。2008年1月-9月のコンテナ取扱量は全体で3%減少の248万TEUと報告されているが、総取扱量は1.3%増えて5600万tとなっている。APBは、取扱い総量の増加は、空コンテナ数の減少とモロッコを行き来するRo-Ro輸送の増加のおかげであるとしている。

モロッコからの競争に関する脅威を和らげるために、APBは2008年11月21日、「港湾労働者と民間荷役会社は事前協定にサインをした」と発表し、その協定では、コンテナ取扱いの生産性を保証する見返りに、APモラー・マースクが年間300万TEUを10年の間アルヘシラス港を経由させることになった。

保安対策と条約等への準拠

北アフリカは依然として大量の不法移民、違法薬物の密輸及びイスラム過激派の危険がある地域であり、これらの要因によってアフリカ最大の港湾であるタンジール港では、港湾における保安対策が優先事項とされている。

ECディレクティブ2005/65に従って、保安対策の専門家である European Aeronautic Defense and Space (EADS)は、タンジール港において水際を管理するために、数百万ユーロを費やして統合保安システムを構築中である。そのシステムは沿岸音波探知装置や赤外線カメラ・レーダー、フェンス、港湾を利用する人及び車両に対するIDコントロールを備えることになる。すべてのシステムは港湾内にある中央制御室で制御できる。

タンジール港と同様に、アルヘシラス港もISPSコード及びCSI、同様に放射性物質に関するメガポート・イニシアティブにも準拠している。両港はRo-Ro輸送や不法移民といった港湾保安課題に対して協同で取り組んでいる。アルヘシラス港は現在、港湾の陸域における車両に対するセキュリティ・コントロールを含んだ新しい保安対策も実施中である。

マルタの交差路からアフリカへの道標として

地中海の島であるマルタ島は海上交通における交差点に位置している。スエズとジブラルタルの中間に位置し、数キロメートル南に行くと北アフリカ、また北に行くとイタリアや他のEU諸国に到達でき、マルタはアフリカでの貿易量の増加を取り扱える理想的な場所に位置していると考えている。

既にヴァレッタはチュニジアやリビア、間もなくアルジェリアへのクルーズ船のハブ港となっている。オペレーターは冬のカリブ海クルーズの代替となるものを探しているため、マルタは現在アフリカの港とのパートナーシップを構築中である。

一方で、マルタの船舶代理人はリビアにおける発展を見守っている。リビアの輸入物はすべてマルタにとって利益となるので、そうできるようにリビアを手助けする申し出をマルタは行うであろう。韓国の船社である Hanjin Shipping は、アジア-西地中海間の航路の途中でのマルタ港への寄港を昨年の中頃より開始しており、これはアドリア海をあがってマケドニアやヴェネチアへ至るフィーダーサービスに繋がっている。

他のフィーダー会社は、食料や飲料のチュニジアへの短距離輸送を行っている。ある船舶代理人が Ports & Harbours に語ったことによると、アフリカ便は現在一週間に80〜85個のコンテナを扱っており、さらにまだ余裕が残っている。

(抄訳者: JICA エジプト事務所 所員 高橋 哲雄)

(校閲: (社)海洋調査協会 高見 之孝)