

# World Watching 93

ワールド・ウォッチング



## 東・南アフリカ地域への トランシップハブを目指す ポートルイス港



山田 孝嗣

名古屋港管理組合専任副管理者



### はじめに

アフリカ大陸の南東、インド洋に浮かぶ島嶼国モーリシャス共和国。人口は約130万人、東京都とほぼ同じ面積を有する同国の経済活動を支える唯一の国際港湾ポートルイス港。平成19年度名古屋港ポートセールスミッションで同港を訪問する機会を得たのでその概要、経営戦略について紹介したい。



### モーリシャス共和国

モーリシャスは、インド洋に浮かぶ貴婦人あるいは真珠とも呼ばれ、欧米人が好むリゾート地としても有名である。年間約80万人の観光客が訪れる。

1505年にポルトガル人が発見、その後1638年にはオランダが植民を開始、17世紀にはドイツに、また18世紀にはフランスに支配された後、1810年にイギリスによる支配という運命を辿った同国であるが、1968年に独立。現在は、従来のサトウキビおよび茶のプランテーションに依存した経済か



### ポートルイス港

北西海岸に位置する同港は、同国の貿易貨物の約99%を扱い、正に海のゲートウェイとして国家経済の根幹を支えている。

#### ●港湾管理

1998年の港湾法により設置された、モーリシャス港湾庁 (Mauritius Ports Authority) により管理が行われている。同庁は独立した企業体として、インフラ・上物整備、荷役機械の提供を行う他、パイロット、引船サービス等の航行補助業務や船舶の入出港管理業務も行っている。他方、ターミナルの運営については、コンセッション契約により、政府100%出資の民間運営企業に貸し付けられている。長期戦略やインフラ整備を担当する港湾庁の設立と民営化による運営の効率化を図ることにより、港湾を国家経営の戦略事業に据えようとする姿勢が視える。

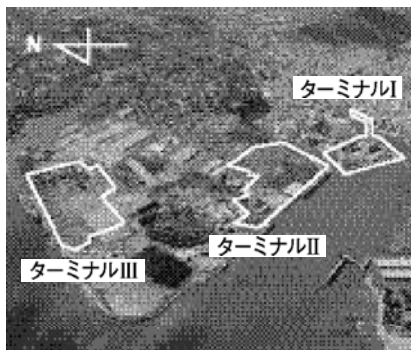


図1 施設配置図

	岸壁	延長 (m)	水深 (m)	用途・取扱貨物
ターミナルI	A	210	12.2	旅客、バルク
	D	170	12.2	オイル、糖蜜、食用油、雑貨、小麦
	E	135	9	旅客、島嶼間輸送
	TFF1	150	5.5	冷凍魚
	TFF2	165	7	冷凍魚
ターミナルII	1	123	12.2	肥料、石炭、アンモニア、雑貨
	2	180	12.2	雑貨、コンテナ、セメント
	3	185	12.2	雑貨、コンテナ
	4	185	12.2	コンテナ、LPG
ターミナルIII	-	560	14.0	コンテナ

表1 ターミナル諸元および用途

## ●港勢

2006年/2007年会計年度（7月から6月）における総取扱貨物量は対前年度比6%増の593万トン（輸出：125万トン、輸入：468万トン）で、コンテナ貨物は約4割を占める。コンテナ取扱個数で見ると、28万TEUに過ぎないが、このうちトランシップ貨物が10.3万TEU（到着時1回のカウント）を占め、対前会計年度比28%の増加を示している。

## ●施設

図1に示す通り、3つのターミナルから構成される。各ターミナルの諸元および用途は表1に示す通りであり、コンテナ貨物の約9割はターミナルIIIのモーリシャスコンテナターミナルで取り扱われている（写真1）。同ターミナルは航路等の増深により、サブサハラアフリカ地域では第5世代のコンテナ船が入港可能な2番目のターミナルとなっている。なお、ターミナルIの漁港施設は日本からの水産無償援助により建設されたものである。さらに、ターミナルIの西側には客船誘致等による観光振興を図るためのウォーターフロント開発も進んでいる（写真2）。



写真1 コンテナターミナル



写真2 ウォーターフロント

## トランシップハブ形成に向けた経営戦略

同港は、欧州・豪州間およびアジア・アフリカ間に位置するという地理的優位性を有しており、MSC、マースク、CMACGMといった世界主要コンテナ船社が定期航路を開設している。東・南アフリカの国々は港湾の能力不足にもかかわらず、本国貿易の利益のみを追求する傾向にあり、ポートルイス港は先んじてトランシップハブを目指した種々の施策を進めていると港湾庁当局は語る。

## ●マーケットリサーチの実施

東・南アフリカや周辺島嶼国の市場分析を行い、トランシップ貨物の潜在需要を確認し、その結果に基づき、施設能力の増強を含めた各種経営戦略を展開。分析結果によると対象地域のコンテナ貨物需要は2010年には432万TEU、2020年には686万TEUとの事。

## ●船社との協定締結

同港におけるトランシップ貨物輸送については、MSCが約6割、マースクが約3割を占めるが、これらの船社と、実入りコンテナ、空コンテナの取扱個数、入港隻数等についての目標値を定めたトランシップ輸送についての協定を結ぶとともに、船社と直接話し合う場を設け、船社のニーズを把握している。特に、船社が不安を持っている取扱能力については、コンテナヤードの拡張（2004）、RTG4基の導入（2005）、航路（-14.5m）・前面泊地（-14m）の浚渫（2006年11月完了）、サイクロン時

のコンテナヤードの浸水対策（2008年6月完了予定）等のインフラ整備を機動的に実施している。

## ●タリフ面での工夫

トランシップ貨物を運ぶ船舶に対し、貨物量に応じた入港料の減免措置を図るとともに、優先的な接岸を保障する他、荷役費用や倉庫保管料の減免措置が講じられている。

## ●おわりに

背後人口130万程の港湾であるが、立地特性を活かし、港湾インフラ整備の遅れが見られる東・南アフリカ地域（南アフリカダーバン港では2.5～3日の船待ちが発生しているとのこと）へのトランシップハブを目指す戦略を進める姿は、昨年訪問したエストニアのタリン港を思い出させる。

同港も人口約130万人というエストニアの中で、ロシアの経済開発に伴う物流の伸びに対し、サンクトペテルブルグ港の施設能力の限界や手続き面での非効率性を見越し、ロシア・アジア、ロシア・欧州貿易の中継港として生きる戦略を練っていた。

世界の港湾と言うと、コンテナ取扱上位港について目が行きがちであるが、それ以外の港湾においても、それぞれの港湾の立地特性を活かし、したたかな経営戦略を打ち立て、関係者一丸となった機動的な港湾運営が行われている。