

World Watching 97

ワールド・ウォッチング



井上 聡史
国際港湾協会事務総長

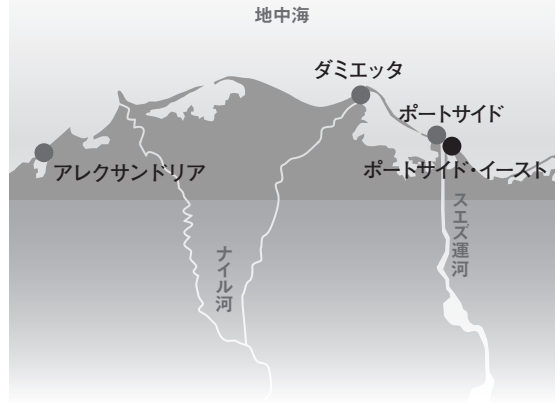
歴史ある港湾都市アレクサンドリアに本部をもつアラブ科学技術海事大学の招きにより、今年で24回目を数える国際港湾会議に出席し講演を行った。エジプト国内はもとよりアラブ諸国の港湾海事関係者、約500名が集い大盛況であった。その際に、同国地中海沿岸の主要港湾を駆け足で見るとともに、とくにスエズ運河北端に開発が進むポートサイド・イースト港の近況を報告する。



活発化する主要港湾

近年の一連の経済改革により、エジプト経済は活発な発展を取り戻しつつある。2007年の経済成長は7.1%を記録し、IMFからも順調な成長が期待されている。世界経済のグローバル化に対応した国際競争力ある産業の形成を目指し、とくに外資誘致には様々な施策を講じ積極的に取り組んでいる。

港湾の管理運営についても直営から民営化に切り替え、民間資本によるターミナル運営が進みつつある。同国のゲートウェー港であるアレクサンドリア港では、バルク埠頭に加え、デキエラ港区に香港のハチソンが地元資本と組んでコンテナターミナルを稼動中で、さらに拡張する検討が進んでいる。また旧港地区では再開発の第一弾として大型の旅客船ターミナルが完成し、さらにマリナー、ホテル、ショッピングモールを含む複合的なウォーターフロント開発を計画中である。



スエズ運河に出現した ドライブスルー型 コンテナ港湾

ナイル河の河口に近い掘り込み式のダミエッタ港は、石油精製、石化工業、LNG関連、穀物輸入とともに、最近ではトランシップを中心にしたコンテナ貨物を取り扱い、さらなる拡張を計画している。スエズ運河の地中海側の出入口に位置するポートサイド港は、運河との関係で制約はあるが、港勢の伸びに対応した拡張が必要となっている。



砂漠に浮かぶコンテナターミナル

スエズ運河の東側、シナイ半島側に開発されたポートサイド・イースト港を見に出かけて驚いた。雑踏を極めるポートサイドの市街地から、まずフェリーでスエズ運河を渡り対岸の市街地に入る。その市街地も尽きて砂漠を延々と行くと今度はバイパス運河に辿り着く。そこで再びフェリーに乗り対岸に上がると、そこはもう砂



スエズ運河及びバイパスとポートサイド・イースト港
(SCCTサイトより)

漠の只中で何も無い。ひたすら走ると砂漠の中から忽然とコンテナターミナルが浮かび上がる。これがスエズ・キャナル・コンテナ・ターミナル会社（SCCT）がエジプト政府から30年のコンセッションを得て、2004年10月から運営を始めたコンテナターミナルである。まさに砂の海の孤島に、トランシップのためだけに開発されたコンテナ港湾と呼んでもよいだろう。

エジプト政府は1999年に大手船社マースクのグループに属するAPMターミナルと契約を交わし、航路浚渫、岸壁整備、道路／鉄道整備、電気／水道などユーティリティ供給を行い、ターミナル会社側はヤード整備、クレーンなど荷役機器購入、職員採用と訓練などを行い、供用にこぎつけた。現在、水深16.5m、延長1,200mの埠頭が整備され12基のガントリークレーンが据わっている。昨年2007年9月には、さらに埠頭1,200mを2011年までに延伸する第2期の契約を政府と交わしたとのことである。現在のコンテナ扱い能力225万TEUが500万TEUに倍増する。SCCT社の資本構成は、APMターミナルが55%を握り、他にCOSCO20%、スエズ運河庁10%、地元資本15%となっている。



驚きのドライブスルー型コンテナ港湾

開業以来わずか3年ほどで、すでに能力一杯の200万TEUを取り扱っている。ほぼその全てがトランシップである。マースクは、地中海の西側の出入り口ジブラルタル海峡に面して、スペインのアルヘシラス港と先頃開港したモロッコのタンジール・メッド港に一大拠点を構えている。そして今、地中海の東の出入り口ポートサイドに一大拠点を形成することにより、完全に地中海を掌握したことになる。

さらに、これらの拠点でのトランシップは、単に欧州アジア航路を地中海地域のフィーダー航路に接続するだけでなく、インターライニング（Interlining）と呼ばれる基幹航路の本船同士の積み替えも行うため、船社にとって極めて戦略的に重要なものと思われる。つまり同じ欧州航路でも寄港地の異なるループを、この地中海の拠点基地で相互に接続し、本船間でコンテナを積み替えることにより配船の自由度を高めるものである。さらに、頻度はまだ低いものの欧州航路と北米航路との間でも同様なトランシップが、ここ地中海の拠点で始まっているとのことであった。

何よりも驚いたのは、運河に並行してターミナルを開発したことにより、「ドライブスルー型」



欧州向けアジア向けのコンテナ船で賑わうターミナル（SCCTサイトより）

とも呼ぶべき港湾になっていることである。つまり欧州からアジアに向かうコンテナ船は、港湾の北側に地中海から設けた航路を通して入港し、ターミナルで荷役を終えたとそのまま回頭することなく、港湾の南側に設けられた航路から直接スエズ運河（バイパス）に出てアジアへの航海を続ける。逆に、アジアから欧州に向かうコンテナ船は、スエズ運河を北上し途中で分岐航路を伝い本港に直接入港しトランシップを行った後、そのまま北側の航路から地中海に抜けるのである。したがってターミナルでは、北航路から入港したアジア向けの本船と南航路から入港した欧州向けの本船とが、文字通り頭を突き合わす形で接岸している。



国際ターミナルオペレーターとの確執

エジプトでは、国家財源の逼迫からか、道路や港湾、鉄道など運輸インフラを民間資本の活用により整備するPPP（官民パートナーシップ）方式の導入が盛んに提唱されている。ポートサイド・イースト港の開発もまさにその典型である。しかし、国際戦略を展開する船社とオペレーターにスエズ運河の一等地を提供することで、確かに港湾整備は進んだが、地域開発の起爆剤として新港の開発をどれだけ貢献させ得るか、まだその道筋は見えていない。PPPによる港湾開発を真に地域や国家経済の発展に繋げていくためには、港湾のもつ開発起爆力を正しく理解し当該港湾の国際的な潜在力を見極める、国家のしたたかな港湾戦略が不可欠である。

エジプトは欧州、アフリカ、アジアの三大陸が交差し地政学的大変恵まれているうえ、国際インフラとしてのスエズ運河を有している。同国の今後の港湾並びに経済の発展を大いに注目していきたい。今回の出張では、在エジプト日本大使館の石川薫大使並びに石原洋一等書記官に、一方ならぬお世話になり、この場を借りて心より感謝を申し上げる次第である。