

World Watching

ワールド・ウォッチング

1

シンガポール港の 新たな挑戦



井上 聡史

国際港湾協会 (IAPH) 事務総長



パシール・パンジャン・ターミナルの全景



SingaPort2000

去る3月の末、シンガポール港の招きにより、久しぶりに同港を訪れる機会を得た。隔年で開催され、今年で6回目を迎える港湾・海事の国際展示会及び会議“SingaPort2000”の部会議長を務めるためである。同港の民营企业PSA Corporationの100%子会社が企画、運営するこの催しは、年々その規模を拡大し、今年は39カ国から主要港湾や企業約450社の出展があった。日本からの出展や参加者が見られなかったのは残念であったが、アジアの各港湾の展示もなかなか活発で、次回から、いよいよ名称も“Asia Pacific Maritime”と改め、さらなる発展を期すと言う。

今年の会議テーマは、さすがに時流を掴むのが上手いPSAらしく、「ドット・コム時代における海事産業の挑戦」である。ネット事業者やロジスティクス事業者からの最先端を行く発表はあまりにも先鋭的であり、情報技術の進歩によって切り拓かれていく新たな業態に圧倒される思いがした。その一方で、こうした変化に港湾の管理者がどのように対応していくのが大きな課題であり、様々な実践の報告は極めて興味深いものであった。世界の伝統的な港湾管理者像が今まさに大きく変わろうとする、歴史的な瞬間に居合わせていると言うことが出来るだろう。



次世代コンテナターミナル

さて、今回の話題は、ちょうどSingaPort2000の開催中に公式オープンしたPSAの最新鋭コンテナターミナルPasir Panjang (パシール・パンジャン、以下PPTと呼ぶ) である。筆者も記念の式典に出席し、施設を見学したが、全体で70億シンガポールドル(4400億円)かけて26バース整備する計画の第1期にあたる6バース(水深15m)が完成し、供用を開始した。しかし、PSAの真の挑戦は、このターミナルの規模にではなく、その技術的な革新性にあるといえる。式典でオープニングを宣言したゴー・チョク・トン首相は、「わが国の港湾は、現在、周辺諸国の激しい追い上げに遭っており、21世紀に生き残っていくためには、高い人件費や土地代にもかかわらず、経済的に十分競争力のあるターミナルが必要不可欠である。このPPTこそ、情報技術の粋を投入した次世代のコンテナターミナルであり、その切り札となるものである。」と自信を込めて挨拶した。

挑戦の第一は、9段積みコンテナヤードである。高い土地代を考慮してヤード面積を切り詰め、高度利用化を図ったのである。このため、従来の走行式の門型クレーンに代え、ヤードに

は、高さ25mほどの支柱を数列に並べてクレーンレールを高架化し、その列柱の間を跨ぐようにブリッジクレーンと呼ぶ天井クレーンが走行する。ちょうど屋根と壁の無い立体倉庫を想像していただければ良い。ヤード作業をここまで立体化できるのは、言うまでもなく、出入港する船舶の積載情報、荷主の搬出入情報、ヤードの積付け情報など、コ



ブリッジクレーンが走るコンテナヤード

ンテナの流れに関する全ての情報を完全に把握、管理しているからに他ならない。バース当たりのヤード面積は約9.8haと、日本の80%ほどで、奥行きがとても浅く感じられた。確かに平面的には極めてコンパクトなターミナルである。

挑戦の第2は、人件費の低減のために採用された徹底的な自動化とそのための投資である。供用時にはまだ配備されていなかったがAGV（自動搬送車）はもとより、ヤードのブリッジクレーンにオペレーターの姿が見えない。彼ら（実は彼女ら）は、現場から離れた本部の空調の効いた部屋で、なんと1人で4機のクレーンを遠隔操縦しているのである。こうしたヤード作業の自動化は、まさしくコンピュータ制御技術の賜物であり、一朝一夕に出来たものではない。10年以上前に、同港が日本メーカーから「エキスパート・システム」を搭載したガントリークレーンを輸入した事を筆者は覚えている。そうした永年の積み重ねがあつてのことだろう。実は、今回のこのヤードシステムも日本製である。岸壁の建設も日本のコントラクターの手によるもの。実現の技術はすべて日本製で、そのコンセプトと計画の構想力だけがPSAのオリジナルなのである。これで良いのだろうか。

ル（ちなみにマレーシア3,900ドル、タイ2,800ドル）に達した今、周辺諸国との人件費や土地代の格差は非常に大きなものがある。しかし、港湾において他に生きていく術のない同国にとって、格差の存在は言い訳や諦めの拠り所ではなく、新しい挑戦の対象でしかないと同時に、頭では理解した積もりになっている情報化の進展とは、港湾のソフトどころか、港湾のハードまでも根底から揺さぶり、斯くのごとく変身させるものなのだ。世界の港湾は、情報化を手中に納め、急速に高度化する利用者の要請に応えるべく、懸命の努力を重ねているのである。そんな事を改めて気づかせる今回の旅であった。

ところで、このPPTはバース当たりの年間取り扱い能力を100万TEUとしているから、最終的には2600万TEUの能力を持つ超大型のターミナルである。既存ターミナルの扱い量1600万TEUの1.6倍に相当する。今後、シンガポール港のコンテナ貨物が2.5倍以上も伸びるのかどうか、議論はあるであろう。しかし、したたかなPSAのことだ。Tanjong Pagarなど都心のビジネス街が直背後に迫っている既存ターミナルの機能をやがてすべてPPTに集約し、跡地を都市的な利用に売却ないし再開発することによって、どんな状況になるにせよ事業全体の収支を確保しようとしているのかもしれない。まだまだ目を離すことは出来ない。

World Watching 情報化と港湾ハードの変身

確かに東南アジア各国の追い上げは激しい。シンガポールの1人当たり国民総生産が27,000ド

写真提供：PSA Corporation Ltd.