

World Watching 108

ワールド・ウォッチング



山田 孝嗣

名古屋港管理組合
専任副管理者



チュニジアにおける 新たな港湾開発計画



はじめに

地中海南部に位置する北アフリカの港湾。スエズ運河を有するエジプトあるいはジブラルタル海峡に面するモロッコにおいては、その地理的な優位性を活かし、他の地中海港湾と競う港湾の開発、整備が進行中であるが、その他の国においては、行政運営一体型の港湾管理体制、近隣諸国との間での政情不安あるいは背後陸上交通網の未発達等港湾間競争を妨げる要素が残っている。施設のにも不十分でかつフィーダー輸送による自国貨物の取り扱いが主流である港湾が多い。

昨年10月、マグレブ諸国の1つであるチュニジアを訪問し、首都チュニスに近接するラデス／ラグレット港を視察するとともに、チュニジア海事港湾庁総裁より、新港湾開発計画の説明を受けたので、その概要を報告したい。



チュニジアの港湾管理・運営

チュニジアの8つの貿易港は海事港湾庁の管轄下にある。同庁は、港湾の管理・運営のみならず1998年12月からは、船舶管理行政、船員行政、船舶・海洋安全行政、いわゆる海事行政機能を有している。港湾の管理運営に関しては、未だ行政運営一体型であるが、民間企業とのコンセッション契約により、順次、運営部門の分離が進められている。



ラデス／ラグレット港

チュニス市街地と外洋との間にチュニス湖がある。その一部は航路となっており、航路の出口付近の両岸にコンテナ貨物の大半と旅客を扱っているラデス／ラグレット港が位置する。航路を挟んで機能する両港であるが、将来的には、

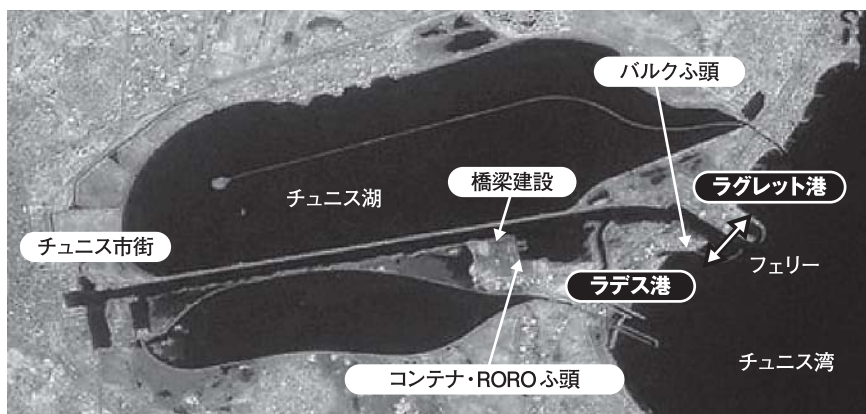


図1 ラデス／ラグレット港概要

ラデス港は貨物取扱い機能、ラグレット港はクルーズ船やフェリーが寄港する旅客機能に特化し、機能分担を図るとのことであった。特に、今年の2月にはラグレット港とラデス港の間に、日本のODA（円借款）で建設された橋梁が供用を開始し、チュニス湖周辺の交通体系の改善や両港の機能分担に貢献することが期待されている。

ラデス港はコンテナ・RORO貨物を扱う地区と石油関連等バルク貨物を扱う2つの地区からなる。コンテナ・ROROふ頭といっても、水深-9m程度の楕形バースがメインであり、岸壁スペースも狭く、ガントリークレーンも設置されていない。

コンテナ貨物の取り扱い量は約40万TEUで、イタリアやフランス等地中海主要港からのトランシップである。



エンフィダ港開発計画

ラデス港の拡張計画もあるようだが、政府によるインフラ整備・施設運営への民間資金活用推進政策の一環として、現在、チュニスの南約100kmのエンフィダでコンセッション方式による大水深港湾の開発・運営の検討が始まっている。既にオランダのコンサルタントにより、予備調査（市場調査）及び入札、コンセッション方式の検討が行われているとのことであった。先方の資料によれば、今後の地中海でのコンテナ貨物の伸びや施設の処理能力（既存及び拡張計画）を西地中海地域、中央地中海地域、東地中海地域ごとに分析し、チュニジアが位置する中央地中海地域において処理能力不足となる時期、東地中海地域港湾との競合を勘案した幾つかのシナリオが検討された。その結果、図2に示すようにトランシップ貨物や国内市場向け貨物を取り扱うための掘り込み式港湾の開発計画が進行している。今後は、環境への影響についての検討を行うとのことであった。また、エンフィダが候補地に選ばれた理由として広大な用地（2,000ha）があること、東西マグレブ諸国に繋がる高速道路があること、更に、背後に空港が建設中であることが挙げられている。

2008年1月～7月のアジア／地中海間の荷動き（同盟ベース）は西航が対前年9.9%増、東航が6.4%減となっているが、北アフリカ出入りの貨物については、シェア自体は全体の10%以下と小さいが、伸び率は西航で30.5%増、東航で65.9%増という数字を示している（海事プレス資料より）。こういった状況の中で、東地中海地域港湾との競争も勘案し、トランシップ貨物及び

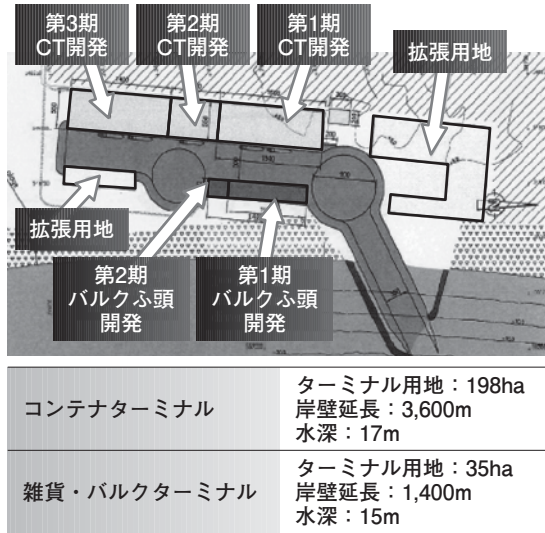


図2 エンフィダ港開発計画概要

自国貨物も含め400万TEUというチュニジア海事港湾庁が掲げる計画規模が妥当か否か、また、昨年後半からの世界的な景気低迷が計画にどのような影響を与えるのかは不明であるが、新興港湾の開発にあたっては、既存貨物のトレンドに基づくのではなく、リスクは伴うものの市場分析に基づく官側のチャレンジングな戦略と民間資金及びノウハウの導入が不可欠ということだろう。



おわりに

地中海地域においては、昨年7月に、フランスのサルコジ大統領の提案を基にEU諸国、地中海沿岸諸国44ヶ国（ただし、リビアはオブザーバー）で構成される地中海連合が設立された。EU諸国、アラブ諸国等参加国の思惑もあるようだが、共同宣言のアネックスには主要戦略の1つとして、陸域の沿岸道路ネットワークと海上交通ネットワークを活用し、域内の人、物の移動の円滑化を目指す海上・陸上ハイウェイの構築も謳われている。

西側地中海地域に位置するモロッコにおいては、ジブラルタル海峡を挟み、アルヘシラス港（スペイン）の対岸にタンジール地中海港が新たに供用を開始した。中部地中海地域に位置するエンフィダ港にとって、タンジール地中海港は北米からの貨物の地中海諸国へのトランシップ、またはその逆の輸送を担う港湾だとしている。そのため、アジアからの貨物を取り込み、混雑した欧州港湾へのトランシップを図る同港とは競合はしないとのことであったが、今後、北アフリカの各港湾が、他の地中海港湾とどのような形で競争あるいは協調・連携を図りながら発展を目指すのか大変興味深い。