

World Watching 155

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

南米大陸南部の コンテナ物流拠点 アルゼンチン/ ブエノスアイレス港が 抱える課題



図1 ブエノスアイレス港の位置



はじめに

昨年11月、名古屋港ポートセールスミッションとして、アルゼンチンを訪問し、ブエノスアイレス港を管理・運営する経済公共事業省総合港湾管理局（Administracion General de Puertos、以下AGP）から話を聞くとともに、TRP（Terminales Rio de la Plata社）が運営するコンテナターミナルを視察する機会があったので、南米大陸2番目の量のコンテナ貨物を扱う同港の概要及び課題について紹介する。



ブエノスアイレス港の概要

ブエノスアイレス港は、首都ブエノスアイレス市を中心に、国全体の人口（約4,000万人）の3分の1近くが集積する大消費地を背後圏としている。首都圏一極集中型の経済を支える各種産業が立地しているとともに、アルゼンチンの経済活動を物流面で支えるゲートウェイとしての機能を担っている。さらに、ラプラタ川及びパラナ川、ウルグアイ川を通じ、パラグアイ、ウルグアイ、ブラジルとも繋がりがあり、同国のみならず、南米大陸南部の物流

のゲートウェイとしての機能も備えている（図1）。

(1) 各地区の概要

港湾施設は、ラプラタ川右岸に沿って3つの地区から構成される（写真1）。

①新港地区（Puerto Nuevo）

商港機能を有する同地区には、AからFの6つの船だまりがあり（図2）、AからEは国際貿易用にFは沿岸貿易用に利用されている。コンテナ貨物取扱施設としては、DPWが中心になって運営するTRPターミナル（T1/2/3）、APMターミナル（T4）及びハチソングループが運営するBACTSSA（Buenos Aires Container Terminal Services SA）ターミナル（T5）が供用されている。いずれのターミナルも、ラプラタ川からの入港航路の制約から、水深は-9.8m~-10mとなっている。

また、同地区には、南米大陸で最大かつ近代化的なクルーズターミナルが2011年よりオープンしている。



写真1 ブエノスアイレス港

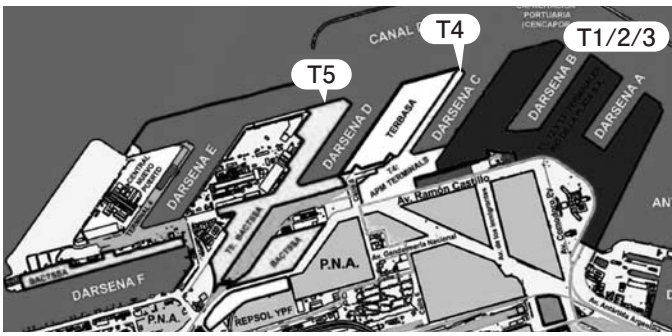


図2 新港地区の施設配置図



写真2 マデーロ地区

②北ドック地区 (Darsena Norte)

同地区には、アルゼンチン海軍の他、ウルグアイとの間を結ぶフェリー会社やアルゼンチンヨットクラブ等のライセンスを受けた船舶の係留施設が配置されている。

③南港地区 (Puerto Sur)

同地区には、輸出入貨物の取扱を円滑に行うための倉庫や、海軍の修繕ドック、産業廃棄物プラントが立地している他、カジノやレストランといったレクリエーション施設も立地している。

④マデーロ地区

AGPの所管ではないが、北ドック地区と南港地区の間の同地区には、4つのドックが連続して位置している。1987年に完成した施設で、当時は1日最大3万トンの穀物を取り扱っていたようだが、新港地区の供用とともに、機能が陳腐化していった。1994年頃から再開発が始まり、ドック沿いの赤レンガ倉庫が、施設の保存を条件に民間に払い下げられ、洒落たレストランやオフィス等に生まれ代わるとともに、対岸には最新のマンション群や高層ビルが建ち並び、素晴らしいウォーターフロント空間を形成している (写真2)。

(2) 港勢

2011年の同港の総取扱貨物量は1,160万トンで、輸出が470万トン、輸入が690万トンである。コンテナ取扱個数で見ると、輸出が56万TEU (内、実入り35万TEU)、輸入が59万TEU (内、実入り50万TEU) の合計115万TEUの取扱量となっている。また、ターミナル別では、TRPターミナルでの取扱いが約47%、APMターミナルが約21%、BACTSSAターミナルが約31%という割合になっている。

(3) 港湾管理主体

アルゼンチンでは、1992年6月の港湾法の施行により、港湾管轄権が国から州や地方自治体に委譲されるとともに、ターミナルの管理運営においても、民間事業の参入が認められることとなったが、ブエノスアイレス港については、政治的な理由により、AGPの管轄港として残っている。

ちなみに、同港南港地区の南側には水路を隔てて、州管理の南埠頭港 (Puerto Dock Sud) が

隣接している。もともとはブエノスアイレス港の混雑緩和のために南部展開が図られたようであるが、前述の港湾法の施行により、管轄権が国から州へ委譲され今日に至っている。同港にも、PSAが運営するコンテナターミナルが存在している。



ブエノスアイレス港が抱える課題

南埠頭港を含め、同港には4大ターミナルオペレーターが進出しており、南米大陸南部のコンテナ物流の重要な拠点として機能しているが、水深とバース形状による制約から、コンテナ船の大型化への対応が課題となっている。また、河川港であるため、航路水深の維持には莫大な費用を要することも課題である。バース形状について、いくつか変更案が検討はされているようだが、港湾管轄権の委譲と絡み、長期的な展開が見定めにくい状況になっているものと思われる。さらに、都市に近接しているため、港湾関連車輦が都市内の交通渋滞の影響を被ることから、港湾と背後圏のアクセスの改善も大きな課題となっている。

そうした中、ブエノスアイレス市内の交通混雑を回避してアクセスすることが可能な、約50km下流に位置する州管理のラプラタ港では、フィリピンのICTSIを中心に、新たなコンテナターミナルの運営開始に向けた準備が進められている。



おわりに

時差がちょうど12時間で、日本から見れば地球の裏側に位置するブエノスアイレス港。同港が位置するラプラタ川の川幅は、狭い所で45km、広い所では220kmもあり、川というより海という印象である。本稿では、その右岸に位置するブエノスアイレス港の現状や課題解決に向けての模索状況を私見も入れながら報告したが、川を隔てた対岸ウルグアイのモンテビデオ港でも南米大陸南部のロジスティックハブを目指した動きが活発に行われている。この点については、次の機会に紹介したい。