

World Watching 157

ワールド・ウォッチング



図1 ANP管轄港湾の位置



山田 孝嗣

名古屋港管理組合
専任副管理者

MERCOSULの ロジスティックハブを 目指して ウルグアイ/モンテビデオ港



はじめに

アルゼンチンとブラジルに挟まれた国ウルグアイ。面積は日本の約半分の17.6万平方km²で人口は約337万人であり、国土、人口規模は小さいが、南米南部共同市場（MERCOSUL）^注のゲートウェイとしてのロジスティックハブ形成を目指す取り組みが積極的に行われている。昨年、南米経済交流並びに名古屋港利用促進使節団として、同国の首都に位置するモンテビデオ港を訪問する機会があったので、同港の概要とロジスティックハブ形成を目指した取り組みの一端等について、現地で得た情報に基づき紹介する。

注）南米南部共同市場（MERCOSUL：Mercado Comum do Sul）：ブラジル、アルゼンチン、ウルグアイ、パラグアイ、ベネズエラが加盟する関税同盟。域内貿易は原則として関税ゼロの自由貿易圏を形成。現在、パラグアイは参加権停止中。
域内人口2.8億人、GDP3.3兆ドル（2011年世界銀行）



ウルグアイの港湾管理制度

ウルグアイにおいては、1992年の港湾法の改正を契機に、港湾の分権化と民営化が導入されることとなった。その結果、モンテビデオ港をはじめとする

主要7港は、独立法人国家港湾庁（ANP：Administracion Nacional de Puertos）が管理および開発を行うこととなり、それ以外の港湾については、運輸公共事業省がANPに準じた管理を行うことで現在に至っている。ANPが管轄する主要7港の位置を図1に示す。

改正された港湾法では、ANPの使命として「ウルグアイを、周辺諸国を含めたこの地域から世界への貨物流通におけるロジスティックハブとし、同国の持続可能な開発を促進する」と謳われている。



モンテビデオ港

(1) 概要

ラプラタ川左岸に位置する同港。ANPによれば、周辺諸国の港湾と比較して、迅速かつ効率的な港湾サービスの提供を誇っているとのことである。一例を挙げれば、アルゼンチン南部のパタゴニア地方で生産される果物や野菜が、モンテビデオ港でトランシップされて北ヨーロッパや地中海地域へ輸送されているのは、コストや時間面の優位性ととも、冷凍を含め、同港のコンテナ取扱技術が高いことが要因であるとのことである。

	ブエノスアイレス港 (アルゼンチン)	リオグランデ港 (ブラジル)	モンテビデオ港 (ウルグアイ)	合計	モンテビデオ港の シェア(3港中)
2007	1,710,906	575,219	596,487	2,882,612	20.7%
2008	1,187,500	605,586	675,276	2,468,362	27.4%
2009	1,412,462	624,429	588,410	2,625,301	22.4%
2010	1,736,188	650,282	671,952	3,058,422	22.0%
2011	1,152,100	617,252	861,360	2,630,712	32.7%

表1 周辺国におけるコンテナ取扱港湾との比較（単位：TEU）

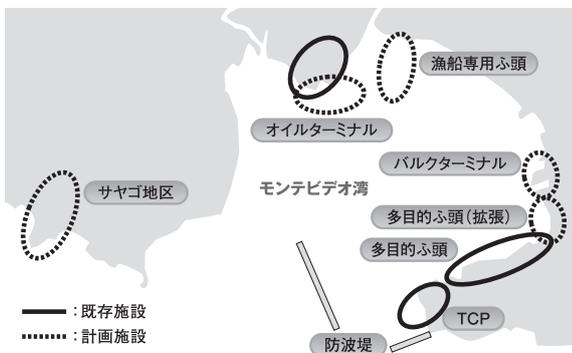


図2 モンテビデオ港の施設配置と開発計画

さらには、南米大陸大西洋岸では唯一の自由港 (Free Port) であることが挙げられる。同港の港湾区域内では、許可や手続きなく貨物の移動が可能であり、税金や課徴金が一切免除される。通常の港であれば、貨物が到着した時点で納税の義務が発生するが、同港では到着時に税を課せられることはなく、港から出て国内で販売等される貨物のみに税が課せられる仕組みとなっている。また、到着した貨物の目的地の変更についても、許可や手続きが不要となっている。このような強みを活かし、南部南米地域における戦略的なロジスティックハブを形成するとANPは強調している。

(2) 港勢

モンテビデオ港の2011年の総取扱貨物量は約1,130万トンで、ブエノスアイレス港とほぼ同量の貨物を取り扱っている。内訳を見ると、一般貨物が約80万トン、バルク貨物が約300万トン、コンテナ貨物が約750万トン (個数では86.1万TEU) と、量的にはコンテナ貨物が約3分の2を占めている。

表1は、コンテナ貨物取扱量について、近隣のコンテナ取扱港であるブエノスアイレス港、リオグランデ港と比較したものである。モンテビデオ港のシェアが近年増加していることが窺える。コンテナ貨物取扱量のうち、トランシップ率は約50%で近年は横ばい傾向であるが、シェアの増加に鑑みると、周辺地域におけるモンテビデオ港の地位が相対的に上昇しているといえる。特に、2012年の速報値では、まだ絶対量は少ないものの、輸入貨物の国外トランシップ貨物量が約4.8万TEUと、2008年実績の約2倍となっている。

(3) 施設概要

モンテビデオ港の係留施設は、湾口に設置された東防波堤と西防波堤に遮蔽されたモンテビデオ湾内に位置し、湾の東側にコンテナターミナルや多目的ふ頭等の商港機能が、湾北部にオイルターミナルが配置されている (図2参照)。ラプラタ川からは水深11mのアクセス航路で結ばれており、ブエノスアイレス港に対し約1mの優位性がある。

港口付近には、南米で最も先進的と言われるコンテナターミナル (TCP: Terminal Cuenta del Plata) が供用されている。TCPは、ベルギーのKatoen Natie



写真1 TCP付近

社 (出資比率80%) とANP (同20%) の出資によるKatoen Natie Terminal社が建設し、運営権を得て管理運営を行っている (写真1)。同ターミナルには前面水深14.5m、延長350mの岸壁を含む計638mの岸壁延長があり、年間90万TEUの処理能力を有している。

コンテナの取扱いについては、TCPの他に、ウルグアイのSchandyグループとチリのUltramarグループからなる港運企業であるMontecon社が運営するMontecon Terminal (水深10.5m、岸壁延長1,113m) が存在し、2010年は同港のコンテナ貨物の約半分を取扱っている。

(4) 開発計画

港湾機能の強化を図るため、図2の点線で囲った地区において、多目的ふ頭やオイルターミナルの機能拡充や、新たなバルクターミナル、漁船専用ふ頭に係る建設作業が行われている。さらに、中期的なロジスティックハブ機能の強化に向けた取り組みも行われている。具体的には、新たな拡張用地の確保や、背後の道路混雑の解消を目的に、湾の西側にあるサヤゴ (Sayago) 地区において、冷凍工場の跡地を活用し、自由港、自由貿易ゾーン、産業ゾーンを集積させた100haの物流ゾーンの整備を進めているとのことである。

加えて、今後、官民パートナーシップにより、コンテナ貨物も扱う多目的ターミナルも建設される計画となっている。また、ブラジルとの国境付近に、自由港としての機能を維持しつつ、鉄道アクセスによる内陸港湾の建設も計画されているようである。



おわりに

釜山港と同じように、ロジスティックハブ的な港を模索するモンテビデオ港であるが、現地大使の話によると、ANPは釜山港に勉強に行っているとのことであった。また、港湾整備について、中国が積極的な協力の動きを見せていることも伺ったが、帰国後、中国がパキスタンの港湾の運営権を手に入れたという新聞記事を目にした。

東アジアにおける港湾の経営戦略は、単に地域内のみならず、グローバルに展開していることを今回の訪問で、改めて痛感した次第である。