

World Watching 191

ワールド・ウォッチング



地中海最大のコンテナ港湾 バレンシア



井上 聡史

政策研究大学院大学客員教授

スペインの首都マドリッドから特急で東に2時間。バレンシアは、マドリッド、バルセロナに次ぐスペイン第3の都市である。バレンシア州の州都である本市は人口約80万人。古くから地中海の交易都市として栄え、歴史ある旧市街地をはじめ多くの見どころをもつ観光地として有名である。

しかし、バレンシア港がスペイン国内はもとより地中海沿岸で最大のコンテナ港であることは広く知られていない。昨年久しぶりにスペインの主要港を視察する機会を得たので、今回はバレンシア港の現状と特徴を紹介する。



港湾の概要

バレンシア港は2015年に約6,300万トンを取り扱い、対前年比6.5%の伸びを示した。うちコンテナが460万TEU、5,200万トンと実に82%を占める。欧州で第5位、地中海沿岸で最大のコンテナ港湾である。現在3つのコンテナ・ターミナルを稼働させており、水深15~16m、バース延長は約3,700mに及ぶ。本港の特徴は、在来船の雑貨も含めて、機械類、自動車部品、化学品、家具、紙製品、建設部材、農産品、食料品、ワインなど、非常に幅広い品目を扱っていることである。

最大の特徴はトランシップ機能である。2015年、コンテナ取扱量の45%にあたる210万TEUがトランシップ貨物である。地中海沿岸のフランス、イタリア、トルコやアフリカ北岸のモロッコ、アルジェリア、エジプトなど周辺諸国に対するハブ機能を強めている。対象となる荷動きは、中国、インドなどアジア諸国や米国、カナダ、メキシコ、中南米諸国との

間の基幹航路である。

港湾管理者であるバレンシア港湾公社は1966年に設置され、約400人の職員を擁する。1985年以降は、同州北部のザグント港（2015年貨物量640万トン）、南部のガンディア港（同40万トン）をあわせ3港を運営している。スペインでは1880年に最初の港湾法が制定され、中央政府が港湾を自ら開発、運営してきた。しかし1966年に制度改革がなされ、バレンシアなど4港が政府から独立した港湾公社により経営されることとなった。その後さまざまな港湾改革を経て1992年に港湾法が抜本改正され、全国の46港を運営する28の港湾公社が設置されて今日に至っている。

港湾公社は自立的な財政運営が義務付けられ、いまや防波堤や航路に対しても国の資金は充当されない。ちなみにバレンシア港湾公社の2014年の営業収入は1億2,000万ユーロ（約150億円）、営業利益は2,200万ユーロ（約27億円）である。公社の最高意思決定機関である理事会は、国の開発省、バレンシア州、バレンシア市、ザグント市、バレンシア商工会議所、港湾・運輸業団体の代表15名により構成されている。



ロジスティックス戦略

スペインの主要港湾は、単なるターミナルの開発から脱却し、質の高いサプライチェーンを提供し顧客を獲得する、いわゆるロジスティックス戦略への取り組みに積極的である。バレンシア港においても、直背後の高速道路沿いに面積30haのロジスティックス・パークを開発している。その開発と振興は、公社の子会社であるバレンシア・ロジスティックス会社が担当している。

また首都マドリッドには、アルヘシラス港、バルセロナ港、ビルバオ港と共同で内陸ロジスティックス・パークを開発している。鉄道と高速道路で各港と繋がっているが、現地を調べると、取り扱われるコンテナ貨物のほぼ全量がバレンシア港

のものであった。地理的にバルセロナ港、アルヘシラス港はマドリッドまで600km以上の距離があるため、約350kmと近いバレンシア港に圧倒的な優位性があるようである。

バレンシア港が活発に進めるユニークな取り組みに、Quality Mark (QM、クオリティ・マーク)がある。これは港湾間の競争は個別企業の努力だけでは勝てないと云う基本認識に基づいている。港湾公社が中心となり港湾業界や税関などで作るQM委員会が司令塔となる。ここで港湾の顧客にむけて保証するサービス(バース待ち時間、ターミナル搬出所要時間、通関処理時間など)と水準を決める。

資格審査を合格した企業はQMシールを掲げることができる。しかし、もし約束したサービスを守れず顧客から苦情があれば、委員会が金銭的に補償し、守れなかった企業は罰金を払うとともに、1週間以内にその理由と改善方法を書面で委員会に提出する。現在、約70%の企業がQM資格を取得し、荷役効率の向上やダメージの減少など、多くの効果を上げている。



沖合への大規模展開

バレンシア港は16~17世紀に現在の内港地区を最初に開発し、その後数次にわたる大規模な拡張を重ねてきた。しかし海岸線に沿った新たな拡張は困難となっている。港湾のすぐ北側は、海水浴などで賑わう美しい砂浜の海岸リゾートが広がり港湾開発は難しい(写真1)。また南側は、洪水対策で付け替えたトゥリア川の新しい河口までが開発の限界で、すでに開発され尽くしている。



写真1 港の北側には美しい砂浜の海岸リゾートが広がる (筆者撮影)

このため唯一の拡張余地は、現在の防波堤の沖側への展開である。水深は20m近いが、すでに大規模な拡張工事に着手し、沖の新しい防波堤3,400mが概成していた。総事業費は約4億2,000万ユーロ(約520億円)と見込み、第1期でコンテナ岸壁3バース(-18m)、延長1,300m、第2期で同3バース(-16m)、延長1,300mを整備する(写真2)。2020年の取り扱い容量を570万TEU、2030年に750万



写真2 建設が進む大規模な沖合展開計画 (バレンシア港湾公社提供)

TEUとする計画である。

また、この沖合展開により増加する大型クルーズ船にも対応する。現在、年間約200隻のクルーズ船が寄港し、約40万人のクルーズ客を取り扱っている。内港地区にある現在のターミナルには、長さ300mまでのクルーズ船3隻が接岸できる。これに加えて、長さ450mまでのクルーズ船が着ける岸壁3バースがすでに概成していた(写真3)。新しい旅客ターミナルの詳細を検討中である。



写真3 沖合展開により概成した新クルーズターミナル (筆者撮影)

一方、内港地区は市中心部からトゥリア川の旧河川敷を活かした7kmに及ぶ带状のトゥリア公園の海側の出口であり、かつ北に延びる砂浜海岸の始点でもある。このため市民や観光客のウォータースタンプフロントとして絶好の位置にある。2007年と2010年には、この内港地区を拠点に国際ヨットレースのアメリカズカップが開催された。最近この一帯を同大会のレガシーを活かしつつ、総合的に再開するコンペが実施された。その動向に期待が集まる。

地中海の最大の拠点港としてバレンシア港の挑戦は続く。しかし美しいビーチに南北両側を挟まれ、前面の水深も深い同港にとって、今後の発展の空間的な余地は限られている。ターミナルの生産性を一段と向上させつつも、北のザグント港との一体的な運営など、多様な経営戦略が求められると思われる。同港の取り組みをこれからも注視していきたい。