

World Watching 234

ワールド・ウォッチング



山田 孝嗣

徳倉建設株式会社
特別顧問

北アドリア海における 東・中欧市場への玄関口 スロベニア・コペル港



写真1 コペル港 出所：名古屋港管理組作成資料

はじめに

本年8月、名古屋港利用促進ミッションの一員としてスロベニア・コペル港を訪問する機会があった。アドリア海の北部に位置するスロベニアは、西はイタリア、北はオーストリア、ハンガリー、東及び南はクロアチアと国境を接し、海岸線はアドリア海のトリエステ湾に面して約40kmを有するに過ぎない。コペル港は同国唯一の国際貿易港である。総人口は200万人程度とスロベニア自体、国内市場は大きくないが、同港ではその立地特性等を生かし、東・中欧市場への玄関港を目指す戦略が進められている。

っている。また、RO/ROターミナルを除き、各ターミナルには鉄道の引き込み線が整備されており、港湾地区内の鉄道延長は35kmに及ぶ(写真1参照)。

コペル港の概要

港湾管理者は略称ルカ・コペル社 (Luka Koper, port and logistic system, public limited company)。同社は、1957年に設立された半官半民の株式会社で、昨年末現在、株式の51%はスロベニア政府が所有している。スロベニア政府から、2043年までの港湾地区の運営免許を取得し、港湾開発計画の策定や施設の整備・維持管理を行うとともに、港内のターミナルの管理運営を自ら行い、さらに、ハンガリー、オーストリア、チェコにも事務所を置き、グループ関連会社とも連携し、コペル港の利用・促進に向けた営業活動を行っている。

280haの港湾地区の中に、12の専用ターミナル(計26バース、総延長約3.4km)を有する多目的港湾で、コンテナ、完成自動車、穀物、青果物、雑貨、製材品、石炭、液体バルク等多彩な貨物の外、旅客も取り扱

コンテナ貨物、完成自動車を中心に 拡大する港勢

2004年にEUに加盟したスロベニアは、欧州横断輸送ネットワーク(TEN-T)に指定されている地中海回廊(スペイン～ウクライナ)、バルト海～アドリア海回廊(ポーランド～イタリア)及び汎ヨーロッパ回廊(ドイツ～ギリシャ)が交差する戦略的位置にあり、欧州域内への効率的な輸送が可能な条件が整っている。特に、鉄道輸送については、コペル港から、スロベニア国内はもとより、ドイツ、チェコ、ハンガリー、スロバキア、セルビア、クロアチア、オーストリア、ポーランドとの間で12～13便/日、80～90便/週のブロックトレインが運行されている。さらに、コペル港においては、すべての国境手続き(CIQ)が可能であり、輸入貨物については4日前から通関手続きが可能で、また、24時間365日の運用時間、さらにすべてのターミナルがルカ・コペル社の傘下にある利便性といったソフト面での優位性もあるようだ。

国	取扱貨物の状況
オーストリア	毎年500~600万トンのさまざまな商品を扱う主要市場
ハンガリー	ハンガリーのコンテナ市場で60~70%のシェアを持ち、コンテナ以外の貨物も非常に強い
スロベニア	ルカ・コペル社が独占的シェアを持つ国内市場
スロバキア	スロバキアのコンテナ市場で60~70%のシェアを持つ
チェコ	コンテナ、車、一般貨物
ポーランド	コンテナ、車、一般貨物
クロアチア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、セルビア	コンテナ、車、一般貨物
イタリア	石炭、一般貨物
ドイツ	コンテナ、車

表1 コペル港の背後圏の概要 出所：コペル社資料を基に作成

こういった特性を活かし、同港の港勢は着実な増加を示しており、2018年の総取扱貨物量は、2,400万トンと5年前と比較して1.27倍に増加している。

表1は、コペル港の背後圏の概要である。取り扱う貨物も国によって異なっているが、量的に多い仕向地/仕出地はオーストリアである。ルカ・コペル社によれば、2018年は全体の33%を占めている。コンテナ貨物についても5年前と比較し、重量で1.41倍、TEUで1.47倍と大きな伸びを示しており、完成自動車（重量で1.51倍、台数で1.45倍）とともに、取扱量の伸びの要因となっている。

ルカ・コペル社によれば、2018年の空コンを除く実入りコンテナの取扱いは、83万TEUで、仕出地/仕向地ではオーストリアが全体の27.2%と一番多く、次いで、ハンガリー（20.5%）、スロベニア国内（15.7%）、スロバキア（15.1%）、チェコ（8.4%）、ポーランド（3.3%）の順になっている。



今後の開発計画

図1に示すように、コペル港は、その特性を活かして、アドリア海北部4港湾（コペル、トリエステ、リエカ、ベネチア）の中でも最大のコンテナ取扱量を誇るとともに、その伸びは他の3港を上回っている。2018年に4港で取り扱われたコンテナ貨物は約250万TEUで、このうち約100万TEUがコペル港で取り扱われている。

ルカ・コペル社によれば、本来アドリア海北部港湾の背後圏となる地域のコンテナ貨物のポテンシ

アルはもっと大きいのが、現在、それらのコンテナ貨物は北海側の港湾で取り扱われているとのことである。こういった貨物をより一層取り込むとともに、今後の背後圏の経済発展によるコンテナ貨物の増大に対応するため、現在第1ふ頭のコンテナターミナルの拡張工事が進行中である。（処理能力150万TEUの確保を目指し、岸壁の100m延長、前面水深-15mの確保、背後用地の確保）。



おわりに

極東から海のない東・中欧地域への貨物はジブラルタル海峡を通過し、北海側の港湾を利用されることが多いが、コペル港を利用した場合、前者に比較して、海上距離で約2,000マイル、日数にして7日間の短縮が可能と言われている（ただし、コペル港への直航便がある場合）。また、コペル港から見ると、東・中欧諸国の首都はほぼ背後500km内に位置している。

海上輸送費、港湾費用、背後内陸輸送費というサプライチェーンのトータル費用を考えると、東・中欧諸国へ玄関口として着実にコンテナ貨物の取り扱いを伸ばすコペル港の今後の動向は、多いに注視する必要があると言える。

因みに、コンテナの取扱量としては差があるものの、東・中欧において背後圏が競合する北海側の主要港湾の1つハンブルグ港のコンテナ取扱量がここ5年で973万TEUから873万TEUへと減少傾向を示しているのは興味深い。

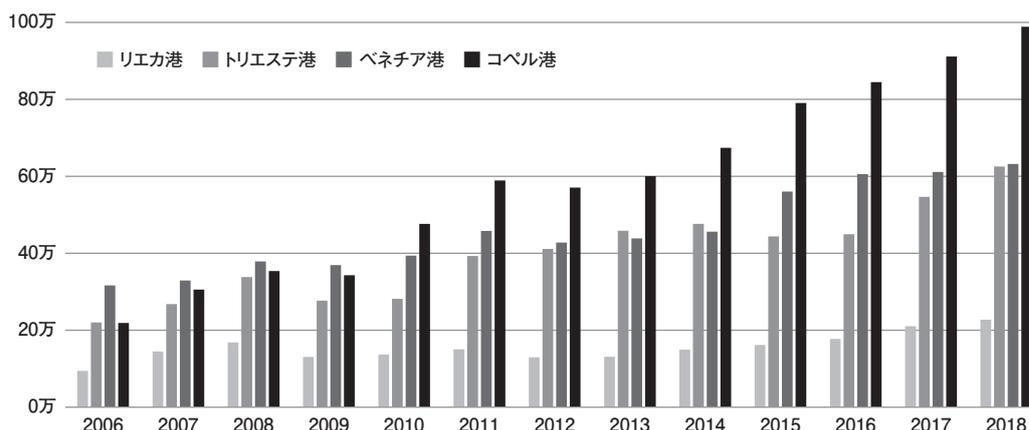


図1 アドリア海北部4港湾のコンテナ取扱量 (単位: TEU) 出所：コペル社資料より