World Watching 192

ワールド・ウォッチング

ベルギー ゲント港の概要

樋口　嘉章

株式会社オリエンタルコンサルタンツ
執行役員

はじめに

河川港であるゲント港はベルギー有数の港であるが、コンテナ取扱量が少ないこともあり、アントワープ港やゼーブルージュ港に比べると日本ではあまり知られていない。本稿では、工業港として地域を支えるとともに、バルクカーゴなどの輸送の結節点として機能している同港を紹介したい。

ゲント市

ゲント市は人口24.9万人、ブリュッセル、アントワープに次ぐベルギー第三の都市であり、東フランダース州の州都である。中世後期には毛織物業の中心都市として栄えた歴史を持っており、現在はゲント港が立地する工業都市である。街の中心部の旧市街には昔の佇まいを残す建築が多く残されており、観光都市としても存在感を示している。レイエ川沿いの昔は港として使われていたグラスレイ（香草河岸）（写真1）、コーレンレイ（穀物河岸）には往時をしのばせる壮麗なギルドハウスが並び、港湾都市として栄えてきた街の歴史を感じることができる。

写真1　グラスレイ（筆者撮影）

ゲント港の概要

ゲント港はゲントの旧市街の北東に位置し、ゲント港湾会社（Ghent Port Company）が管理運営している。同社は法に基づく有限責任会社で、ゲント市のほかに東フランダース州、港湾に接したエーフェルゲム市とゼルザート市が参画している。ゲント港は、ウェスタースヘルデ川の河口テルネウゼンから南方17～32kmに伸びている（この水域はゲント～テルネウゼン運河とも呼ばれる）。ウェスタースヘルデ川の河口部から上流17kmまではオランダの領土内を流れており、ベルギー領に入るとすぐゲント港となる（図1）。河口部にはテルネウゼン閘門が設けられているため、ゲント港内では潮位差はない。-13.5mの水深が確保されており、喫水-12.5mのパナマックス船が通航できる。ゲント港の取扱貨物量は4,647万トン、この内2,636万トンが海上輸送、2,010万トンが内陸水運で運ばれている（2015年）。年間のコンテナ取扱量は8.3万TEU、このうち7万TEUが海上輸送されており、1.3万TEUが内陸水運で輸送されている（2013年）。港湾エリアの土地面積は全体で4,043.5haあり、このうち民間とフランダース地方政府が2,833ha、港湾会社が1,210.5ha所有している。

図1　ゲント港概要

年間に入港する船舶数は、海上を航行する船が3,000隻、内陸水路を航行する船が15,200隻となっている。

ゲント港には、クラウゼンドック、ローゼンフイゼドック、メルカトールドック、シッフェルドック、グロートドックという5つのドック[註)]があり、グロートドックにはノールド（北）ドック、ミッデン（中）ドック、ズイド（南）ドックという3つの小さいドックがつながっている。

ゲント港に立地する企業

ゲント港に立地する企業は約300社を数える。雇用は直接雇用27,000人、間接雇用39,000人、計66,000人で、東フランダース州の雇用の14%を占めている。同

港での付加価値は年間74億ユーロで、東フランダース州の19%を占めている。立地企業としては、鉄鋼会社としてアルセロール・ミタル社とその関連企業が挙げられる。また、自動車関連企業としては、ボルボ社が欧州の主要な工場のうち1つをゲント港に立地させている他、ホンダがPDIセンター（Pre-Delivery Inspection Center）、スペアパーツ用物流センターを置いており、UK、日本、中国などで生産された自動車の品質検査、オプション部品・アクセサリーの取付けを行って、ベネルクス・ドイツ・オーストリアの自動車ディーラーに配車している。

この他、ゲント港ではバイオ燃料の工場を立地させるなど、環境負荷の小さいエネルギー産業の振興に取り組んでいる。ゲント市など官と民間企業がメンバーとなったGhent Bio-Economy Valley（2013年にGhent Bio-Energy Valleyから改称）というプロジェクトが進められており、ゲント港もそのメンバーとなっている。

ゲント港における主要なインフラへの投資

ゲント港では、今後の持続可能な成長を目指して、2010年5月に「2010-2020ゲント港湾会社戦略プラン」を策定している（その後、2015年12月に見直された）。このプランの実現に向けてゲント港で進められている主な投資としては下記の3つが挙げられる。

①**大型のテルネウゼン閘門**　現在、河口部では新しい閘門の建設工事が進められており、2021年には完成する見込みである。完成すればより大型の船が通航できるようになる。

②**クラウゼンドック**　1996年に建設工事が始まり、2010年末に正式に供用開始されたクラウゼンドックは、ゲント港のドックとしては初めて左岸側に整備された。岸壁の延長は4,820mあり、最大の岸壁水深は-13.5mで、満載喫水-12.5mの船が接岸できる。将来的には-18mまで増深できる構造となっている。クラウゼンドックの周りには計660haの工業・物流用地が確保されており、鉄道・道路・内陸水運を通じて広い背後圏と効率的に結ばれている。

③**環状運河とセーヌ～スヘルデ内陸運河プロジェクト**
ゲント港はゲントを囲む環状運河に接続されており、この水路を経由してオランダ、ドイツ、フランスへとつながっている。現在、セーヌ～スヘルデ内陸運河プロジェクトが進められており、完成すればパリまでも航行可能になる。ベルギー側では2018年を目標に工事が進められており、4,500トンまでの船がフランスとの国境にあるドゥイルモンまで航行できるようになる。同時にフランス側では、国境からリール、カンブレ、コンピエーニュを経由してパリまでの内陸水路を拡張することになっている。

市民の理解を得るために

ゲント港湾会社は、毎週土曜日の午後2時から、市民を対象としたゲント港視察クルーズを実施している。このクルーズは無料で、港湾会社のホームページから申し込むことができる。視察に使われるのは写真2のような船で、船内ではパンフレットと地図（写真3）が配られ、ガイドの説明（オランダ語（フラマン語）のみ）を聞きながら、約2時間の港内視察ができる。起終点はズイドドックの奥で、ここを出発した船はウェスタースヘルデ川を北上してゲント港の港域ぎりぎりまで航行して戻ってくる。船内は子供連れの家族も多く参加しており、親しみやすい雰囲気の中で港についての説明を受け、ゲント港が工業港として、また輸送の結節点として地域を支えていることを理解することができる。

写真2　港内視察の船
（筆者撮影）

写真3　パンフレットと地図
（筆者撮影）

港湾について地域住民に理解してもらうため、港湾会社が無料で港湾案内の船を運航していることは興味深かった。日本の港湾管理者でも、一般向けの船の定期運航までは無理としても、民間が運営する港内案内船に積極的に当該港のパンフレットを提供する等、一歩踏み込んだ市民への広報活動が考えられるだろう。

終わりに

本稿は2016年1月30日にゲント港を訪れた際に得た情報が元になっている。末筆ながら、同行していただいた清水崇氏（（株）住友ゴムブリュッセル事務所）に謝意を表したい。

註）ドック（dok）
日本では埠頭は基本的には埋め立てて造っていくので、A突堤、B突堤というように埠頭に名前を付けていく。英語ではpierに相当する。一方、ベルギーやオランダの内陸港の場合、土地を掘削して、岸壁に囲まれた凹型の水面を造っていくためか、水域に名前を付けていく。ドック（dok）というのはオランダ語（フラマン語）で係留施設に挟まれたスリットの水域のことを指す。
また、日本語でドックというと船渠・乾ドックのことだが、これは英語ではdry dockまたはgraving dock、オランダ語（フラマン語）ではdroog dokという。

[参考文献]
篠原正人（2015年）、「港湾政策の新たなパラダイム―欧州港湾との対比」、成山堂書店、pp.123～127