

World Watching 194

ワールド・ウォッチング

バルト海沿岸地域への 物流ハブ機能の 強化を図る マルモ港



山田 孝嗣

名古屋港埠頭株式会社
取締役相談役



はじめに

スカンジナビア半島の南端に位置するマルモ港は、エレソン海峡 (Oresund Sound) をはさんで対岸に位置するコペンハーゲン港と国境を越えた1つの港湾として運営されている。ワールド・ウォッチング186では、デンマーク側のコペンハーゲン港の活発なクルーズビジネスについて紹介したところであるが、今回は、バルト海沿岸地域への物流ハブ機能を強化するスウェーデン側のマルモ港の物流ビジネスについて紹介したい。



バルト海沿岸地域とマルモ港

北欧および北部ドイツ、ポーランド、バルト諸国、ロシア北西部に広がるバルト海沿岸地域は、EU平均を上回る成長率や1億人にも及ぶ消費人口から、今後も物流需要の拡大が期待される地域と言われている。バルト海と大西洋、北海をつなぐエレソン海峡に面し、バルト海への海上交通の入口に位置するマルモ港は、ストックホルム、イエテボリ、オスロといったスウェーデンやノルウェーの内陸部とも鉄道、道路で結ばれている他、ユトランド半島経由で、ドイツ等ヨーロッパ北部とも陸路でつながっている。また、2000年にコペンハーゲンとマルモを結ぶ鉄道・道路併用海峡横断道が開通したことによって、ヨーロッパのハブ空港の1つであるコペンハーゲン国際空港とも近距離で結ばれている。そのため、同港はEUが進める欧州横断

交通ネットワーク (Trans-European Transport Networks : TEN-T) の主要なノードとなるコアポート (Core Port) に指定されている。このようなポテンシャルに着目し、既に日本のトヨタ自動車やスペインの鉄鋼会社アセリノックス (Acerinox) 社が、バルト海沿岸地域向けの中継地点として同港を利用している他、ロシアからの原油を中継・貯留し、アメリカやオーストラリアへ配送するといった機能も果たしており、自動車、鉄鋼製品、原油の分野で物流ハブとしての機能も同港は果たしている。



マルモ港の概要

図1に示すように、同港はマルモ中央駅から北に向かって、内港地区 (Inre Hamnen)、自由貿易地区 (Frihamnen)、中央地区 (Mellestra Hamnen)、北港地区 (Norra Hamnen)、東側の石油地区 (Oljehamnen)、東港地区 (Ostra Hamnen)、西側の西港地区 (Vastra Hamnen) から構成される。港湾管理者は、マルモ市が55%を出資するマルモ港湾 (株) (Malmo Hamn AB : 以

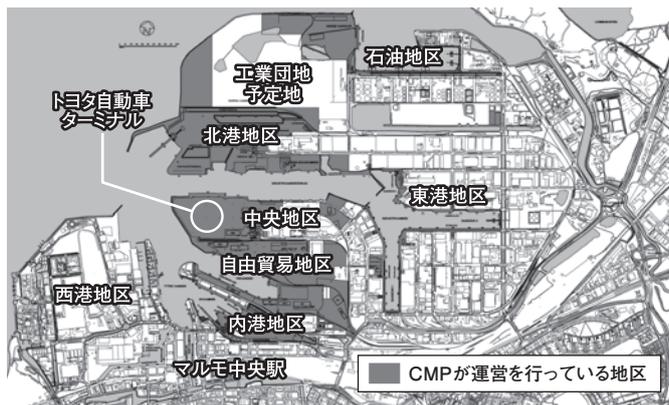


図1 マルモ港平面図 (CMP提供資料)



写真1 CMPオフィスから見た中央地区及び北港地区
(筆者撮影)

下MH)である。コペンハーゲン港およびマルモ港を運営するコペンハーゲン・マルモ(株)(Copenhagen Malmo Port AB:以下CMP)は、MHから、岸壁、倉庫、荷役機械等の固定施設を借り受け港湾運営を行っている。なお、CMPはMHに対し、現存施設の整備費用やCMPによる新規施設への投資額を勘案した使用料を支払っている。他方、MHは土地の所有者として港湾エリアの土地開発や不動産の売却管理を行っている。CMPが運営を行っている地区は、主として、内港地区、自由貿易地区、中央地区、北港地区および、石油地区、東港地区の水際線部分である。2015年のCMPの取扱貨物量は1,500万トンであり、貨物の種類で見ると、液体バルクが500万トン、ドライバルクが310万トン、コンテナ貨物が16.4万TEU、完成自動車33.9万台、Ro/Ro貨物が28.4万個、鉄道貨物が2.7万個となっている。港湾ごとの数値は公表されていないが、ヒアリングによると、液体バルクはほぼ半分、コンテナは大部分がコペンハーゲン港、完成自動車やRo/Ro貨物はほとんどがマルモ港、鉄道貨物はマルモ港のみとのことであった。

写真1は、CMPのオフィスから撮影した中央地区にあるトヨタの専用自動車ターミナルである。写真右手の建物がPDI(Pre Delivery Inspection:完成車の納品前点検)専用施設であり、中央の小さな建物はPDI前に車の雪を取り払う施設である。写真奥に見えるのは、北港地区のコンテナターミナルおよびRo/Roターミナルに着岸しているRo/Ro船である。

ロジスティックハブ機能の強化を目指した取り組み

(1) ターミナルの再編・整備

2009年から2011年にかけて、CMPは、内港地区および自由貿易地区のコンテナターミナルおよびRo/Roターミナルを北港地区に移設するとともに、鉄道への積替施設(Combi Terminal)、コンテナの保管スペース、トレーラー、トラックの駐車スペースを備えたロジスティックターミナルの整備を隣接地で行っている。その目的は、広い用地が確保できる北港地区に船舶、鉄道、トレーラー・トラックの取扱機能を集約することによって、異なる輸送モー

Ro/Roターミナル	岸壁延長:1,000m(メインデッキと車庫デッキからの荷役が可能な2バースと従来タイプ1バースの計3バース) 前面水深:-8.5m(将来的には-10mまで増深可能) 背後用地:約10.2ha
コンテナターミナル	岸壁延長:300m 前面水深:-9m 背後用地:4.2ha
コンビターミナル	支線長:約530m 荷役線:800m×2本 用地:約5ha(半分はアスファルト舗装)
インフラエリア	道路、保管・駐車スペース:約7.8ha バックアップ保管スペース:約16.1ha

表1 ターミナルを構成する主要施設の諸元

ド間の積替え作業の効率化を図るとともに、道路輸送から鉄道、船舶輸送へのモーダルシフトを促進させようとするものである。

併せて、Ro/Ro船を利用する車両の市内通過が減り、大気汚染の減少や道路混雑の緩和といった環境面の効果も期待される。主な施設の諸元は表1の通りであり、ターミナルの入り口には、CCTVカメラを備えた自動ゲートも計画されている。また、昨年、ストックホルムとの間の鉄道シャトルサービスが新たに始まった。

他方、コンテナ、Ro/Ro機能の移転した跡地では、CMPは自動車取扱機能を拡大させるとともに、中央駅に近い内港地区においては、クルーズ船等旅客取扱機能を強化している。因みにマルモ港には、トヨタの専用ターミナルの他に2つの自動車専用ターミナルが立地しており、マルモ港全体で15のブランド車が取扱われており、まさに自動車輸入のハブ港として機能を果たしていることは前述した通りである。

(2) 新たな工業団地(Industrial Park)の整備

上記ロジスティックターミナルの北側には、市内のトンネル工事からの建設残土を処理して造成中の土地がある。マルモ市は、ロジスティックターミナルに隣接しているメリットを活かし、バルト海沿岸地域をにらんだ、製造、加工、物流等の分野の企業誘致を図るべく、工業団地用のインフラ整備を開始している。また、将来のモーダルシフトの進展に対応するため、北港地区と中央地区の間の新たな鉄道橋建設の調査も昨年終了し、市の意思決定待ちの状態である。

おわりに

統合により、港湾活動が多様化したCMPであるが、両港の特性を活かした港湾運営が展開されている。今回視察した、マルモ港における、関係者が連携した取り組み(港湾のロジスティック機能の強化、効率化を図ることによって新たな企業を誘致する)は、補助金やインセンティブを与える集荷活動と異なり、創貨の1つの形態として興味深く、今後どのような成果が出るのか注視したい。