

World Watching 196

ワールド・ウォッチング



清水 崇

住友ゴム工業株式会社
ブリュッセル事務所



はじめに

環境対策等を目的としたモーダルシフトの一環として海上交通の利用促進が期待される一方、フェリー交通は他交通機関との競合の結果、運営が苦境に立たされる状況がしばしば見られる。今回、欧州のドーバー海峡において対岸港と連携して成長を図るフェリー交通の取組みを視察する機会を得たので、その概要について報告したい。

なお、イギリスとフランスを隔てる英仏海峡の幅約34kmの最狭部は、日本ではイギリス側の地名を冠した「ドーバー海峡」としてよく知られる。他方、フランスではフランス側の地名を冠した「カレー海峡」とも呼ばれるが、本稿ではドーバー海峡と記載する。

英仏海峡及び隣接する北海を横断する国際フェリーは一日143便が運航され、多くの旅客や自動車を運搬している。その約半分に当たる76便はドーバー海峡を横断し、ドーバー港とカレー港間を行き来する¹⁾ (表1参照)。また、フェリーと共に英仏海峡トンネル³⁾を走る国際列車も両地域間の主要な輸送モードを担っている。

	ドーバー港	カレー港
利用船社	P&O Ferries、DFDS Seaways	
仕向港	カレー港、ダンケルク港(仏)	ドーバー港
旅客	1,301万人	979万人
自動車	234万台	161万台
バス	9.7万台	8.8万台
トラック ²⁾	254万台	185万台

表1 主なフェリー利用状況 (2015年取扱実績)



競争と連携のドーバー海峡 欧州国際フェリーの現状



ドーバー港

ドーバー港 (図1参照) のハーバーオーソリティーはドーバー・ハーバー・ボードである。1606年に王室から設立許可を得た非常に歴史のある組織であり、現在は法律に基づき8名の理事が運営に当たっている (うち4名は運輸大臣の指名による)。いわゆるトラスト・ポート⁴⁾に区分される運営形態である。

市内部からわずか2~3kmと近接するドーバー港は、大きくは東地区と西地区に分かれており、フェリーは東地区で取り扱われている。ピーク時には10分に1回の割合で船舶の着岸・離岸が行われるという海上交通の要衝である。このため、各バースにはダブルデッキ式の車両ブリッジが設置されており、担当者によると下船を20分、乗船を25分、合計で45~50分程度とヨーロッパ最速で全車両の乗下船を完了できるとのことである。一方、この海上交通に対し陸上交通を如何に円滑に捌くが大きな課題となっており、2012年~2015年にTMI事業⁵⁾が実施され、トラック220台分の一時駐車場の整備、港内道路網の再整備、電子メッセージ・サインシステムの導入などが実施された。また、市内部まで広がる渋滞の解消に向け、道路管理者や警察と連携し、港湾周辺道路の交通状況をドライバーがリアルタイムにチェックできるシステム整備を検討する意向があるとのことであった。クルーズターミナルやマリナーとして利用される西地区においては、今後の貨物車両増加等に対応するため、今年よりDWDR事業⁶⁾が開始され、フェリー関連用地、物流センターなどの整備が予定されている。



カレー港

カレー港 (図2参照) のポートオーソリティーはオー・ド・フランス州であるが、同州内のブローージュ港と併せて、2015年より両港の経営、運営、メンテナンス、インフラ及びスーパーストラクチャー整



図1 ドーバー港 (ドーバー港HP資料より筆者作成)

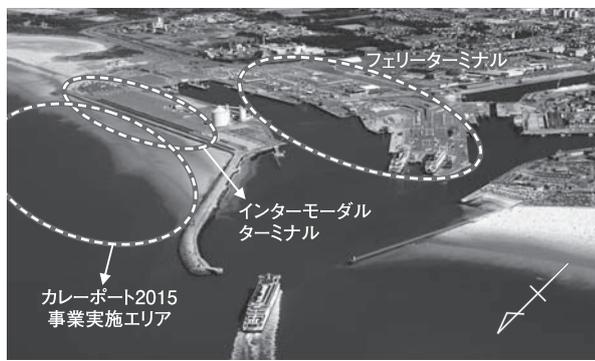


図2 カレー港 (カレー港HP資料より筆者作成)

備を一括して株式会社であるSEPD (英語名Straits Port Operating Company) へ委託している。なお、同社株主は、ノール・ド・フランス商工会議所及びオーパル・コースト商工会議所 (73%) 及びインフラ投資会社等 (27%) となっている。コンセッション契約期間は50年で、SEPDは土地を無償で借り受けるが、後述のカレーポート2015事業 (Calais Port 2015 project) により拡張する土地・施設は最終的に同州へ移管するというBOT方式となっている。担当者によると、同事業実施に当たって民間資金を活用することを主目的に民営化が進み、フランスで唯一の民間管理港湾となっている。

カレー港はバルクやクルーズも取り扱うが、大部分はフェリー関連の取り扱いとなっている (なお、フェリーバスには当社製防舷材 (Lamda type-800H×2500L) が設置されている)。ドーバー港と同様に海陸の交通を円滑に繋ぐことに加え、背後圏 (欧州大陸) 間の輸送のために鉄道との接続を重視しており、トレーラーの一時保管及び積替え基地としてインターモーダルターミナル (面積30ha、車両ブリッジ3基 (シングルデッキ式)) が整備されている。トレーラーの位置情報、運送者情報などを管理するe-modalと呼ばれるシステムも導入されており、(ヘッド無) トレーラーのトランシップや受け取りを円滑かつ効率的に行っている。また、増大する海峡交通、フェリーの大型化、モーダルシフトの推進などへ対応するため段階的に港湾拡張を行うカレーポート2015事業が進められている。2015年~2021年を期間とするフェーズ1において、90haの埋立、3kmの防波堤、フェリー対応岸壁3バース (船長240m対応) などが整備される予定である。加えて複数の大型フェリーが同時旋回できるよう十分な泊地を確保し、船舶の回転率を上げることで取扱能力強化及び運航コスト低減を図る予定である。



競争と連携

カレー港の担当者へ英仏海峡トンネルとの競合について質問した際の「(物流面で) カレー港は(貨物の背後圏間輸送のための円滑かつ効率的な鉄道輸送との接続という) 英仏海峡トンネルが提供できないサービスを提供する」、「(船舶等) 誘致のためのイン

センティブは出していないが、最適価格で優れたサービスを提供することを目指している」、「ドーバー港とはよく連携している」との答えが印象的であった。

旅客面では、フェリーには、レストラン、バー、カジノ、子供用プレイエリアなどが設置され、生演奏などのイベントも行われ、約1時間半の船旅を満喫できる。一方で、英仏海峡トンネルは自動車で鉄道車両に乗り込み、そのまま対岸駅まで約35分間で移動する。個人的感想だが、フェリーは特に家族連れなどの旅行者に、鉄道は時間優先の旅客に焦点を当てているように感じた。

以前は「両港とも英仏海峡トンネルが開通すると廃れてしまう」との意見もあったようだが、(一時はトンネル運営会社が破たんするなど苦難の時代もあったものの) 実際は新たな需要が掘り起こされ、近年どちらの交通も成長を続けている。

先述の事業の多くはBRIDGE⁷⁾ と呼ばれる1つの共同事業としてEU補助対象に認定されており、起終点となる両港において港湾交通を円滑に繋ぐ (利用者の待機時間を削減する) という対策を連携して同時に進めつつ、他交通との競争を行っている点は学ぶべきことが多いように思う。



さいごに

本稿は、2016年7月に国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所の調査に同行させて頂いた際の情報を基にした。末筆ながら高橋浩二特別研究主幹、吉江宗生研究計画官を始め、関係の皆様へ謝意を表したい。

- 1) 主要4船社 (DFDS Seaways, Brittany Ferries, P&O Ferries, Stena Line) の2016年8月ダイヤに基づく筆者調べ。
- 2) ドーバー港では「Road haulage Vehicles」、カレー港では「Freight Vehicles」と定義された台数を記載した。
- 3) フォークストーン (ドーバー港近く) とコケル (カレー港近く) をつなぐ全長50.5kmの海底トンネル。海底部37.9kmは世界一となっている。1994年5月に開通し、旅客運搬用のユーロスター、車両運搬用のル・シャトル、貨物列車が運行されている。2015年の利用状況は、旅客1,040万人、自動車256万台、バス5.8万台、トラック148万台。
- 4) 国総研資料No.629 英国港湾の計画・管理運営法制/井上岳・赤倉康寛
- 5) Traffic Management Improvement projectの略称
- 6) Dover Western Docks Revival projectの略称
- 7) Building the Resilience of International and Dependent Gateways in Europeの略称