

World Watching

ワールド・ウォッチング

238



ストックホルムの 新港建設 ノルヴィック・ポート



樋口 嘉章

株式会社オリエンタルコンサルタンツ
専務役員



はじめに

2019年10月にMarCom出席のためスウェーデンを訪れた際、ストックホルム港湾局がストックホルム近郊で整備を進めているノルヴィック・ポートを視察する機会を得た。本稿では、2020年5月の開港に向けて整備が進められている状況を紹介したい。



スウェーデンと首都ストックホルム

スウェーデンはスカンジナビア半島の東側に位置している。西はノルウェーに接し、南端はエレソン海峡を挟んでデンマークに面している。また東は、バルト海・ボスニア湾を挟んでフィンランドに向かい合うとともに、ボスニア湾の最奥部で国境を接している。その面積は44.7万km²、人口は1,026万人（2019年3月）である。国土の北半分は人口過疎であり、人口の4割近くはストックホルム、イエテボリ、マルメの三大都市圏に住んでいる（それぞれ221万人、102万人、73万人（2019年3月））。港湾に注目すると、スカンジナビア半島で最大の港湾取扱量を誇るイエテボリ港が取扱貨物量3,900万トン、うちコンテナ取扱量が75万3,000TEU（いずれも2018年値、コンテナ取扱量の過去最大は2012年の90万TEU）であり、最大都市圏であるストックホルムエリアまで背後圏に収めている。



ストックホルム港

ストックホルム港は国際フェリーが活発に運航されている。フィンランドのヘルシンキやトゥルク（マリエハムン経由）、エストニアのタリン、ラトビアの

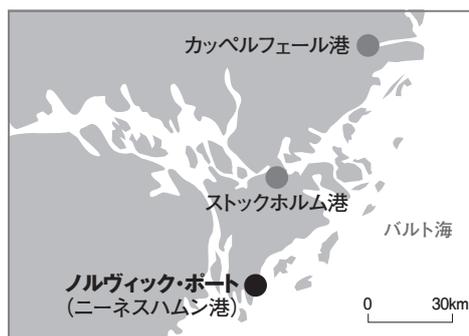


図1 スtockホルム近郊の港の位置関係

ガ等との間で運航されているフェリーの年間乗降客数は1,100万人にのぼるほか、年間約100万人がクルーズ客船によって来訪している。一方、貨物取扱量は全体で960万トン、コンテナ取扱量は57,400TEU（いずれも2018年値）となっている。都市の近傍（フリーハムネン）に小規模なコンテナターミナル（水深-9m）を有してはいるが、首都圏の物流需要に十分には対応できていない。ストックホルム首都圏の貨物の多くはデンマークに面した南西のイエテボリ港やマルメ港から陸路運ばれている。

しかし、ストックホルム港は入出港の際、島が多く屈曲もある狭い海域を55海里（102km）も航行する必要があるので、現在就航している以上に大きな船を対象にした大規模な港湾開発を同港で進めることは不可能と考えられる。また、ストックホルムは人口増が予想されており、現在の港湾地区の一部については都市的利用に転換していく動きもある。

ストックホルム市の近くにはストックホルム港だけでなく、90km北にカッペルフェール港（Kapellskäro Hamn）（ノルタリエ市に所在）、60km南にニーネスハムン港（Nynäshamns Hamn）（ニーネスハムン市に所在）があり（図1）、それぞれフェリー航路が就航している。



ノルヴィック・ポート

このような背景のもと、1992年、ストックホルム首都圏の物流事情改善を目指し、新港建設構想が発表さ

れた。候補地はストックホルム首都圏の南側、バルト海に面しつつ、島の多い海域を航行する必要のないニーネスハムン港の約2～3km北側のエリア（ノルヴィック）である（計画地と現ニーネスハムン港との間には石油精製施設とLNGターミナルが立地している）。

様々な紆余曲折の後、環境影響調査や地元の合意が最終的に得られ、2016年によりやくコンテナターミナルとRo/Roターミナルの建設が始まった（図2）。現在、コンテナターミナルは2020年5月の開港に向けて、また、Ro/Roターミナルは2020年9月のオープンに向けて、整備が進められている。これによって①ストックホルム首都圏の拡大に対応し、②船型の大型化に対応し、③南部からの陸送を減らして二酸化炭素の排出量抑制に寄与することが期待されている。



図2 ノルヴィック・ポートの完成予想パース
（ノルヴィック・ポート資料より）

建設中のコンテナターミナルの諸元を見ると、岸壁水深-16.5m、岸壁延長800m（将来的に350m延長する余地あり）、ヤード面積32ha、年間取扱能力は50万TEUとなっている。現在、ストックホルム港のコンテナターミナルのオペレーターであるハチソン社が、25年のリース期間でこのコンテナターミナルの運営にあたることとなっている。ハチソン社の計画では22列対応の遠隔操作ガントリークレーン、自動ストラドルキャリア（当初は8台）を導入することとなっている。一方、Ro/Roターミナルは2バース、岸壁延長は555m、ヤード面積は12haとなっており、プロジェクト全体としては岸壁総延長1,355m、総面積44haとなる。全体で年間850万トンの取扱量を見込んでいる。また、延長4.4kmの鉄道引き込み線（単線）の整備が同時に進められており、これによりスウェーデン国内の鉄道網にも直結することになる（写真1）。総事業費は鉄道引き込み線も含めて約40億ユーロ（約4,800億円）となっている。



写真1 引き込み線の整備状況（2019年10月筆者撮影）

新港の予定地は地盤が岩盤であり、約1,150万トンの掘削が必要だった。コンテナ岸壁の構造形式は栈橋構造、Ro/Ro岸壁はL字型ブロックとなっている。すでにコンテナ岸壁は完成しており、防舷材の設置も完了（写真2）、背後のヤードの整備・建物関係の工事が進められていた（写真3）。



写真2 コンテナターミナルの岸壁（2019年10月筆者撮影）



写真3 コンテナターミナル内の建物（2019年10月筆者撮影）

World Watching 終わりに

スウェーデンで新港が整備されるのは「100年ぶり」との説明があったが、関係者の開港に向けた熱意を感じる視察だった。当面は、他港との競争・ターミナルの供給過剰で厳しい局面も予想されるが、今後の健闘を期待したい。

末筆ながら、今回の視察はPIANC MarComのスウェーデン委員・ストックホルム港湾局のマティアス・サンデル氏の段取りにより実現した。記して謝意を表したい。

【参考】スウェーデンの港湾制度

スウェーデンの行政は、中央政府・郡（region）・市町村（municipality）の三段階からなっている。中央政府の社会基盤省の外局として海事庁（maritime administration）があり、パイロット、船員行政、航路の維持、閘門の整備（locks）、砕氷、海難救助、灯台・航行援助施設、水路測量、本土から近い島へのフェリー（road ferry）などを担当している。中央政府には港湾行政を司る部局はなく、港湾の整備・管理・運営等は市町村のレベルで行われている（全国に郡は21、市町村は290ある）。

ストックホルム港の運営は、ストックホルム市が100%出資する企業体であるストックホルム港湾局が担っている。さらに同港湾局はニーネスハムン港運営の子会社に50%出資、カッペルフェール港運営の子会社に91%出資している。ストックホルム市100%出資の団体が隣の市で事業を行っているのは不思議だが、ストックホルム首都圏全体に裨益することで正当化されているとの説明だった。