

# World Watching

## ワールド・ウォッチング

# 242



北欧から世界へ [I]

## イエーテボリ港の コンテナ戦略



山田 武

大阪市港湾局計画整備部  
計画課長代理  
兼 経済戦略局  
国際博覧会推進室  
整備調整担当課長代理



石川 昌幸

名古屋港管理組合  
港営部管財課  
担当係長



深田 剛教

福岡市港湾空港局  
港湾振興部港営課  
運営計画係長



### コンテナターミナルの現状

イエーテボリ港におけるコンテナターミナルは、ヤード面積約80ha、岸壁は直線で東西990mと南北550mの延長があり、スウェーデン港湾に唯一寄港する基幹航路である2MのAE5サービス（アジア～欧州）と、複数の欧州域内航路サービスが寄港している。ターミナルの管理・運営は、長らく港湾会社が直営により行ってきたが、2011年にAPモラー・ターミナルズ（APMT）と25年間のコンセッション契約を締結し、APMTがガントリークレーン、電動ストラドルキャリア、鉄道クレーン、IT化等に約1,000百SEK（約115億円）の投資を行う計画で2012年にターミナル運営を開始した。コンテナ取扱個数は、2012年は過去最高の90万TEUであったが、その後数年間は労働紛争が続くなど混乱が生じ2017年には64万TEUまで減少した。APMTは非正規社員の雇用制度の導入や、トヨタの「改善」に似た「lean（無駄のない）」プロジェクトを実施し、港湾労働者の意識改革により労働紛争の鎮静化に努めてきた。2019年には労働法が改正され、争議行為における事前通知等のルールや罰則が強化されたこともあり、現地関係者は「労働紛争は解決した」との認識である。コンテナ貨物量も2018年75万TEU、2019年80万TEUと回復傾向にある。



### コンテナ戦略

港湾会社は、3つのコンテナ戦略を掲げ、コンテナ取扱量を2012年の90万TEUから2035年には180万TEU（このうち40万TEUは欧州域内貿易貨物）にすることを目標としている。なお現在ストックホルム港が新しいコンテナターミナルを開発中であり（WW2020年3月号参照）、イエーテボリ港幹部もその動向を注視する構えである。

戦略の1点目は、コンテナ船大型化への対応やコン



### はじめに

我々は、公益財団法人国際港湾協会協力財団が主催する「2019年度国際港湾経営研修」において、スウェーデンのイエーテボリ港を調査した<sup>注1)</sup>。国内での文献調査・討議に加え、現地視察、港湾管理者からの集中講義、ターミナル事業者との面談を行った。これらをもとに取りまとめた同港の開発と戦略について2回に分けて報告する。今回は、コンテナ戦略を中心に報告する<sup>注2)</sup>。



### イエーテボリ港の概要

人口約1千万人のスウェーデンにおいて、イエーテボリ市は、日本人には馴染みが薄いものの、同国ではストックホルムに次ぐ人口約60万人の第2の都市である。その街を流れるイエータリ川河口に位置するイエーテボリ港は、自動車関連貨物や林産品、原油などのバルク貨物などを中心に、年間約4千万トンの総貨物量を取扱う総合港湾であり、同国の玄関口として、経済活動や国民生活を支える重要な役割を果たしている。中でも、コンテナ取扱量は、年間約80万TEUと国内全体の約半数にものぼり、背後圏輸送の約6割が鉄道輸送であるのも特徴である。港湾管理者は、市が全額出資する公営企業のGothenburg Port Authority（イエーテボリ港湾会社：以下、港湾会社）であり、同社は、税金をいれずに港湾使用料や不動産賃貸料などの自主財源によ

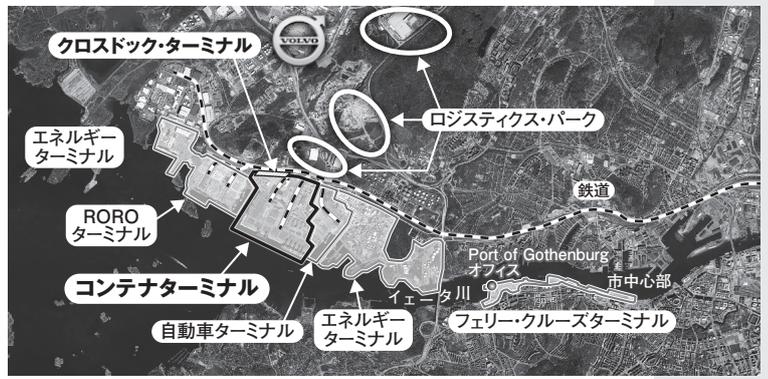


クロスドック・ターミナル (出典：港湾会社提供)

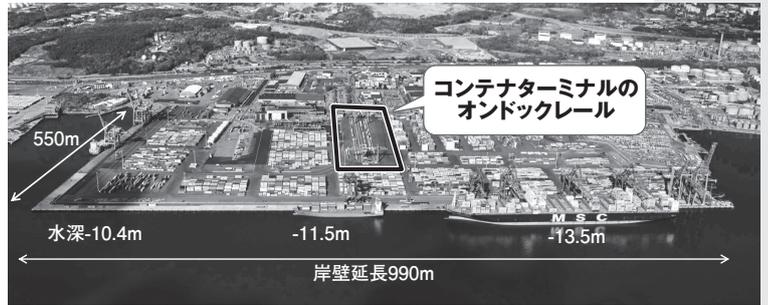
テナターミナル運営の高度化である。イエーテボリ港の港内航路水深は13.5mであり、20,000TEU型のコンテナ船は喫水調整を行い入港している状況である。船舶の大型化に対応するため、港湾会社主導のもと航路浚渫(水深-18～19m化)と、既存の岸壁の増深を検討しており、現在、総事業費4,000百万SEK(約460億円)の負担を含め港湾会社、社会資本省、EUの3者間で調整中である。コンテナターミナルにおいては本船荷役を除くヤード内作業の自動化に向け、世界のAPMターミナルで利用しているターミナルオペレーションシステム「NavisN4」や、自動化ゲート「Self-service gate」システムを導入するとともに、自動ストラドルキャリア「Auto Strad」の実証実験を行っている。

2点目は鉄道輸送を核とした背後圏とのアクセス強化である。スウェーデンでは「1988年交通政策法」に基づき、鉄道事業は上下分離とオープンアクセスが導入され、インフラ整備は国、鉄道運行は民間事業者(レールオペレーター)の参入が促進された。これにより、民間のレールオペレーター7社がイエーテボリ港とスウェーデン各都市を25路線、70便/日のサービスを展開しており、コンテナ貨物量に占める鉄道輸送割合は、約6割となっている。更なる鉄道貨物の増加を目指し、コンテナターミナル及びROROターミナル隣接地約45haに林産品のコンテナ化をターゲットとした全天候型の積替倉庫を有する鉄道ターミナルを整備しクロスドック機能を強化している。また内陸部に港湾ターミナル機能とラウンドユースの拠点機能を持つドライポートの整備促進と鉄道アクセスを組み合わせることにより集貨力強化を図っている。港湾会社は、地方自治体や民間事業者などが整備・運営するこれらのドライポートの機能を調査し、ターミナルサービス、セキュリティ、アクセス、通関手続き、IT、レイアウトの項目を評価・公表することによって、ドライポート運営者による施設機能強化を誘導している。その他にも、国が事業主体である臨海部への鉄道路線の複線化事業にも港湾会社が資金を投入することによって事業を早期実現させるなど、ハード・ソフトの両面で主体的な役割を担っている。

3点目は120haのロジスティクス・パーク開発である。港湾の背後には、自動車メーカーVOLVO本社工場を中心とした自動車関連産業が集積しており、ディベロッパ、物流事業者等が進出している。港湾会社は、ロジスティクス・パーク開発を開始した10年程前から、港湾の将来の発展の方向性や、長期的な土地利用の決



外港地区ターミナル配置 (出典：港湾会社提供)



コンテナターミナル全景 (出典：港湾会社提供)



コンテナターミナルのオンドックレール (出典：港湾会社提供)

定権を持つことが重要と考え、土地を売却せず保有し貸し付ける方針に転換し、さらに土地の買取りにより港湾エリアの95%の土地を所有するまでに至っている。2018年、VOLVO TRUCKは自動車工場とコンテナターミナル内のコンテナ受取・引渡しまでのドレージを無人で自律走行する電動トラクターヘッド「Vera」プロジェクトを発表した。VeraとコンテナターミナルのSelf-service gateシステム、Auto Stradシステムがリンクすることにより、輸送コストの低減、生産性の向上が期待される。

## World Watching まとめ

イエーテボリ港は、圧倒的な国内コンテナ取扱シェアのもと、更なる発展に向け多くの戦略を展開している。特に印象的なのは、自らの企画力や資金力だけに頼るのではなく、関係者との役割分担を明確にし、コンセッション契約やドライポート評価などのツールを活用し、関係者が主体となり実施する取り組みとの相乗効果を狙った投資等を積極的に行っていることである。

注1) 研修参加者は、執筆者3人に加え松崎智弘(横浜市港湾局)、桑本良治(横浜港埠頭(株))、塚本尚也(阪神国際港湾(株))の計6名。  
注2) レポートは国際港湾協会協力財団サイトに公開しているので、参照願いたい。  
<https://www.kokusaikouwan.jp/zaidan/management/>