

World Watching

ワールド・ウォッチング

243



北欧から世界へ [II]

イエーテボリ港の 近海航路及び 港湾持続性戦略



石川 昌幸

名古屋港管理組合
港営部管財課
担当係長



山谷 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



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



ROROターミナル全景 (出典：港湾会社提供)



はじめに

7月号に引き続き、スウェーデンのイエーテボリ港の開発と戦略について報告する。この報告は、公益財団法人国際港湾協会協力財団主催の「2019年度国際港湾経営研修」において、文献調査や、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などをもとにしている^{注1)}。今回は、近海航路及び港湾持続性戦略を中心に報告する^{注2)}。



近海航路の現状

2018年のスウェーデンの公共港湾における総取扱貨物量約1億3,872万トンのうち1/4をRORO貨物が占めている。RORO貨物の取扱量は、2008年と比較すると約25%の取扱量増加となっている。

イエーテボリ港は、コンテナ貨物と並びRORO貨物、完成自動車の取扱量も国内上位である。2018年の取扱量は、RORO貨物58万4千units、完成自動車29万4千台、特に完成自動車は市内に本社工場を構えるVOLVO社の積出港となっているため、国内首位の取扱量を誇っている。RORO貨物及び完成自動車を取り扱うターミナルは、外港エリアにROROターミナル及び自動車ターミナル、市内中心部の内港エリア2か所にフェリーターミナルが位置している。各ターミナルともコンセッション契約に基づき各民間企業によってターミナル運営が行われている。



ROROターミナル

ROROターミナルは、総面積48ha、6バース整備されており、2012年から欧州大手の海運会社DFDS社とCLdN社が共同設立したGothenburg RO/RO Terminal社により運営されている。定期航路サービスは、イギリスのイミンガム8便/週、ベルギーのヘント6便/週、ゼーブルージュ12便/週の頻繁なサービスがある。主な取扱貨物は自動車部品等の機械類及び紙・パルプ、製材等の林産品である。特に林産品は、林業の盛んなスウェーデン北部から鉄道輸送によって効率的に集荷し、更に海上貨物へコンテナ化するために、ターミナル内に全天候型の積替倉庫(建屋面積1.4ha)が整備されている。同施設の最大の特徴は、建屋内外部まで引き込み線が敷設され、天候に関係なく屋内で貨車から荷卸しできることである。更に、ここで林産品を80トン積載できる大型のRORO専用コンテナに積み替えることにより、より低廉な海上輸送サービスの提供を実現している。



積替倉庫内部 (出典：港湾会社提供)

現在イエーテボリ港ではコンテナ、RORO貨物の将来的な取扱貨物量の増加を見据えて「Arendal Terminal」の建設が進められている。同ターミナル

はクルーズターミナルとROROターミナル間を埋め立て、ターミナル総面積約22ha、水深12m岸壁460mの規模となり、主に欧州域内のコンテナ及びRORO貨物約20万TEUの取り扱いを想定し、2025年に全面供用開始を予定している。



自動車ターミナル

自動車ターミナルは、総面積27ha、2バース整備されており2012年から国内大手の物流会社Logent社により運営されている。航路サービスは、欧州域内及び北米、中東及びアジアへの大陸間輸送サービスが提供されている。市内にはVOLVOグループの商用車部門も本社工場を構えているため、ターミナルでは完成自動車の他トラック、建設重機等も主要な取扱貨物である。完成自動車取り扱いのうち、輸出車は国内2位のマルメ港に倍以上の差をつけているが、輸入車は同港に大きく引き離されている。そのためイエーテボリ港湾会社（以下、港湾会社）とターミナル事業者は、積出港のメリットを活かした輸入車の取り扱い強化を図るために、蔵置場所の拡充、PDI（出荷前点検）施設の増設が行われている。今後は、輸入車のうち北欧諸国で需要の高い電気自動車やPHV車の取り扱いを更に増やすために充電設備の拡充を予定している。



フェリーターミナル

ターミナル運営及び運航船社は、海運会社STENA社傘下のSTENA LINE社である。同社は、ターミナル建物等の上物施設を整備し運営を行っている。定期航路は、デンマークのフレゼリクスハウンに6便/日、約3時間で結ばれ、ドイツのキールへは世界最大級のRO-PAX船が就航し1便/日、14時間半で結ばれている。2018年の両航路の旅客・取扱貨物量は、旅客163万人、自動車（旅客）33万台、トレーラー21万台（貨物量284万トン）である。ターミナルは市内中心部に位置し、直背後には住宅街が広がっていることから、STENA LINE社は環境対策に特に力を入れている。具体的には船舶を起因とする大気汚染及び騒音を防止するため全バースにOPS（陸電供給システム）を整備し、現在は停泊中における排気ガス排出を従来比30%削減、騒音ゼロを達成している。更に将来的には、排気ガスゼロを目標に船舶の完全電動化に取り組んでおり、現在、蓄電池から船内への電力供給とモーターによる船首スラスターの駆動を実装し、2030年にはデンマーク間を完全電動化による短距離航行を目指している。



Arendal Terminal 計画図（出典：港湾会社提供）



栈橋（左）及び船舶（右）からのLNG供給（出典：港湾会社提供）



港湾持続性戦略

港湾会社は、毎年、サステナビリティレポート（持続可能な港湾経営ための報告書）を策定し、経済的責任、環境的責任、社会的責任の観点から、港湾の経営を詳細に評価するとともに、翌年の改善につなげている。港湾の持続可能性を経営の中心におく真摯な取り組みが印象的であった。特に環境については、OPSを世界に先駆けて整備したのをはじめ、LNG、LBG（液化バイオガス）バンカリング、港湾エリアの湿地復元など積極的な施策を行う世界有数の先進港湾である。港湾会社の取り組みだけでなく各オペレーターにも港湾荷役機器の電動化、低炭素化や再生可能エネルギー使用などを積極的に促している。鉄道によるアクセス強化も、輸送における環境負荷軽減であり環境施策の一面を持っている。そして貨物取扱量こそ世界の港湾の中で多くはないものの、環境面で世界の市場や港湾をリードし、国際的に存在感のある港湾を目指す強い意志を感じた。こうした環境面の取り組みをリードすることにより、環境負荷低減を強く求める多くの背後産業は、イエーテボリ港を介するサプライチェーンを積極的に構築し、港湾の更なる発展をもたらしている。



むすびに

今回の現地調査（2019年9月23日～25日）にあたって、港湾会社には、長時間にわたる講義だけにとどまらず、船社やターミナル事業者との面談の設営など多大な協力をいただいた。この場を借りて感謝申し上げる。同港が、果敢に取り組むロジスティクス戦略や港湾持続性戦略などにより、スカンジナビアのゲートウェイへと大きく発展することを期待している。また我々は、今回の半年に及ぶ国内研修を通じて、世界の港湾が取り組む幅広い経営戦略の重要性を学ぶことができた。

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/>