

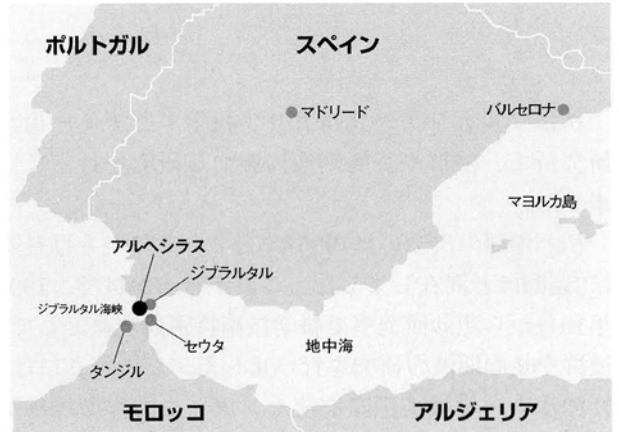
World Watching 13

ワールド・ウォッチング

大西洋と地中海、 ヨーロッパとアフリカの 十字路にある アルヘシラス湾港



須野原 豊
広島県空港港湾局長



アルヘシラス湾港の名前は海運、港湾関係者の間ではマースク・シーランド社のコンテナハブ港湾と言うことで有名な地名ですが、港湾活動全体についてはあまり知られていません。去る2月に現地を訪問する機会を得たのでアルヘシラス湾港の港湾の現状と、今後の戦略について紹介いたします。



アルヘシラス湾港の特徴

アルヘシラス湾港はイベリア半島の南端、ジブラルタル海峡に面し大西洋と地中海、ヨーロッパとアフリカを結ぶ十字路に位置した港であり、古くから海上交通の要衝としての役割を担っている。湾を形作る東側の半島は英国領のジブラルタルであり、また、対岸のアフリカにはスペイン領のセウタ港とモロッコのタンジル港がある。

港湾区域は湾の東側のジブラルタルを除くアルヘシラス湾全域にわたり、港湾管理者はポートオーソリティーとしてのアルヘシラス湾港湾局であり、理事会は中央政府、州、地元自治体等から選出された理事により運営されている。年間予算は70～80億ペセタ（約50億円）で、収入の約85%が船舶、旅客、貨物等への港湾サービスにより占められている。

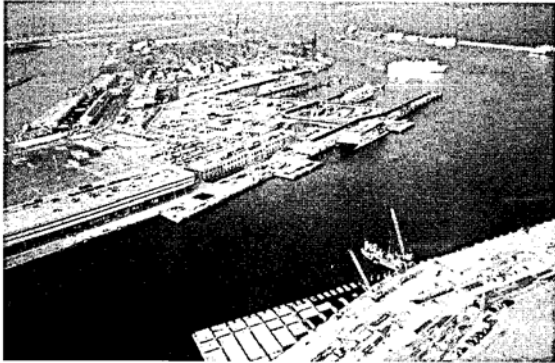
現在の港湾は大きく4つの機能を担っている。第一は海上コンテナ輸送におけるハブ港の役割、第二に対岸との間のフェリー基地、第三が石油精製、製鉄等の臨海工業基地、第四がプレジャーボートの基地であり、港湾区域を各機能別にゾーン分けして利用している。

コンテナ輸送における最初のターミナルは、沖合のヴェルデ島との間を埋め立てた水深12mのターミナルであったが、コンテナ船の大型化や取扱量の増大に対応するため、新たに埋め立てを行い水深14～16mのコンテナターミナルの整備と防波堤479mの延長を行っている。現在のコンテナターミナルは岸壁延長が1,456m、用地面積は約54haで、コンテナの内陸輸送による市街地への交通付加の軽減と輸送の効率化のためターミナルから自動車専用道へ直結する臨港道路が整備されている。ターミナルはマースク・シーランド社の専用ターミナルとして運営されており、年364日（2日休み）24時間稼働である。コンテナターミナルのインフラ部分は港湾管理者が整備してコンセッションによりマースク・シーランド社が上物整備を行い運営している。ガントリークレーンは現在12基設置され、そのうち3基が横浜港の南本牧埠頭にも導入された22列対応のスーパーポストパナマックス型である。年間取扱量は昨年200万TEUを越え、83%がトランシップ貨物である。

フェリー輸送については、パースは9パースで、セウタ港との間は3社が1日40ノットの高速フェリー19便と従来型のフェリー6便を運航している。また、タンジル港との間は6社が従来型のフェリー12便を運行している。我が国ではまだフェリーの高速化は普及が限定されているが、スペインにおいては地中海のバルセロナ港とマヨルカ島の間においても40ノットのフェリーが投入されている等、大型フェリーの高速化が進んでいる。今後の海上輸送の高速化を進めるの中で一つの参考事例と考えられる。



商港地区の全景



手前：ヴェルデ埠頭の再整備状況
中央：フェリーターミナル 上側：コンテナターミナル

港湾の24時間稼働による夜間入出港にも対応するため、港湾管理者と海上保安部が協力して航行安全センターを設置して24時間の航行管制、錨地指定、バース指定等を行っている。また、利用者サービスの向上のため、港湾におけるEDI化に対応すべく港湾内に光ファイバー網を張り巡らし、データの電子化、ワンストップサービス化を進めている。さらに、荷役の効率化を図るため、港湾管理者が訓練センターを設けてオペレーターの多技能化のための技能訓練が行われている。



港湾の長期戦略

アルヘシラス湾港は、背後圏の貨物が限られた港湾であり、今後の港湾の発展のためにはその地理的な優位性を最大限活用していく必要がある。このため、今後ともコンテナ輸送における地中海、北アフリカ等をにらんだハブ港湾として発展できるように、管理者がインフラ部分を先行的に整備しつつオペレーターの募集を行って機能の拡充を進めることとしている。

具体的には、コンテナターミナルとして第一期に整備したヴェルデ島埠頭の岸壁の延長、増深が完了したため、マースク・シーランド社に次ぐ第二のターミナルオペレーターをコンセッション期間15年（プラス5年間のオプション）で募集している。また、併せてヴェルデ島埠頭の沖側を埋め立てターミナル用地を拡張中である。さらに、内陸地域へのコンテナの鉄道輸送の利便性を高めるために鉄道引き込み線をマースク・シーランド社のターミナルま



アルヘシラス湾の全景、遠方はアフリカ大陸

で延長することとしている。この整備によりイベリア半島の中央部に位置しアルヘシラス港から約500kmの首都マドリードの郊外にあるドライポートに直接つながることになる。

長期的には、あらたに2カ所のコンテナターミナルを建設する計画である。両地区とも現水深が深くそれを活かした整備とされている。一カ所はすでに計画決定され、湾の東側にあるドックに隣接して水深18.5m、岸壁延長1,230mとRo-Ro用3バース、面積85haのターミナル並びに防波堤1,400mを4期に分けて建設するものである。インフラ部分の総投資規模は1億8千万ユーロ（約200億円）で自己資金と起債により整備することとし、併せてオペレーターの募集を行っている。他はヴェルデ島沖合の埋め立てと新たな防波堤の建設により水深20m、岸壁延長2,075m、面積149haのターミナルである。これらの施設整備と平行して物流の高度化を図るため、港湾と自動車専用道に隣接する地区にロジスティックセンターを地元自治体とも協力して整備することとしている。



アルヘシラス湾港の課題

アルヘシラス湾港の課題としては長期的な戦略の下での今後の投資に対して、借り受けするオペレーターの確保である。今後の船舶の大型化には水深の点からは問題ないが、ハブ港として機能していくためには強力なターミナルオペレーターまたは船社の誘致が不可欠であり、港湾管理者としても積極的にオペレーターの募集、ポートセールスを進めており、我が国の船社に対してもアプローチが試みられている。

なお、今回の現地訪問においては港湾局のチェアマンから担当者まで今後の港湾の発展に向けた積極的な対応ならびに、英語の普及が印象的であった。