

World Watching 28

ワールド・ウォッチング

ロジスティクス・ハブを目指す バルセロナ港



井上 聡史

国際港湾協会 (IAPH) 事務総長



1/3は民間企業の投資による荷役機械や上屋、石油栈橋、石油タンクなどの施設整備である。

去る7月、パリのOECDで講演を済ませたその足で、かねてよりご案内を頂いていたスペイン港湾庁を訪れるとともに、短時間ではあったがバルセロナ港を視察する機会を得た。EUへの加盟とともに激化するヨーロッパの港湾競争を逆にチャンスと捉え、欧州全域を睨んだロジスティクス・ハブとしてその機能の強化に取り組むバルセロナ港の状況を紹介したい。



デルタ・プランの推進

中央政府に強い調整権限を残しながらも、1992年の港湾制度の改正により主要港湾に独立した管理機構を設立し、各港が自主的な港湾経営を本格的に進めて10年、同国の港湾は大きく変貌を遂げつつあるようである。バルセロナ港は昨年3,150万トン、うちコンテナ140万TEU、自動車60万台などとともに1,300万トンのバルク貨物を扱い、港湾活動だけでも135億円の収入を計上し、最終的に25億円の利益をあげている。

こうした中で、今後の発展に対応するため、隣接するリョブレガト川を全面的に付け替え、700haの埋立と10kmの岸壁の整備を含む一大拡張計画「デルタ・プラン」に昨年着工した。約2000億円の開発費のうち2/3は基本的には公共投資のようであるが、防波堤の建設費約500億円の1/2がEUから補助金として出る以外は、すべて港湾管理者の自主財源と借入れによるという。もっともコンテナターミナルについては民間との共同事業体を設立し、開発するとの説明であった。残り

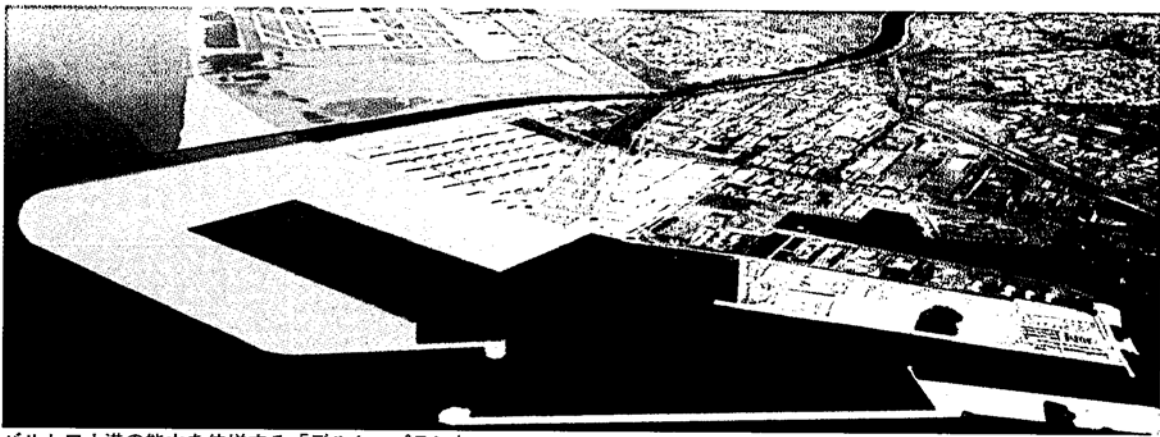


ロジスティクス・ゾーン (ZAL)

さて、本港のロジスティクス戦略は、極めて包括的に見える。コンテナターミナルや自動車ターミナルなどそれぞれの貨物に対応した専用ターミナルを整備するだけでなく、その背後に付加価値活動を集積するロジスティクス・ゾーンを開発するとともに、また港湾サービスの質の向上に官民一体となってQC運動をすすめ、かつ内陸にはドライ・ポートを配置し荷主の利便性を高めている。またIT時代のセンターとして港湾活動全体のポータルサイトも稼働を始めている。

港湾の南地区に60haのロジスティクス・ゾーン (Zona de Actividades Logísticas : ZAL) が整備されている。現在40を越える各国のロジスティクス企業が立地しており、日本のホンダや日通、韓国の大宇なども見受けられる。既に立地希望企業が30ほどあり、デルタ・プランではさらに140haのZAL2期が整備されつつある。

一見した印象は、日本の流通センターといえはよいであろうか。しかし、このZALを支える港湾の取り組みは実に多様で、空港、ハイウェイ、鉄道へのアクセス直結から、高度情報インフラの整備やe-commerce機能を含む港湾ポータルサイトの提供 (音声ITネットの提供により電話利用が不要)、さらに年間100本に及ぶロジスティクスに関連する広範な研修プログラムの実施や経験豊かな人材の確保など多岐にわたっている。地区内には銀行や郵便局、会議室やオフィススペースが確保され、市の中心部とのバスのシャトル



バルセロナ港の能力を倍増する「デルタ・プラン」

サービスなど木目細かな配慮がなされている。



港湾サービス改善への取り組み

バルセロナ港では、港湾のサービスを“トータルなシステム”として捉え、利用者の満足度を向上させる取り組みが実に精力的に展開されている。一つは、港湾で扱う貨物の処理スピードと取扱いの丁寧さを向上させるため、多くの官庁や民間の港湾事業者が一丸となって結束し、その推進役として港湾部局内に担当部署を設置している。彼等は個々のサービスが関係者の設定したレベルに達しているか、少しでも改善できる点はないかなど常時現場を点検して回っている。改善を怠った関係者には罰則を科すとともに、さらに一歩進めて、港湾の利用者に対し港湾全体で提供するサービスの質を保証し、これが守られなかった場合に金銭補償することを開始した。

二つには、港湾のすべてのサービスを一つの窓口で処理する体制の実現である。官庁の諸手続きや民間事業者との契約、連絡、支払いまで、文字通りOne Stop Serviceできる体制を港湾部局内に設置しフル稼働させている。IT技術の為せる技とはいえ、官民の全ての関係者が錯綜する利害や長年の慣習を乗り越え必死に取り組んだ賜物であろう。しかも利用者からの苦情もこの窓口ですべて対応、処理される。苦情の実態、原因、改善策などを調べ利用者に報告し、納得してもらおうという。港湾の官庁手続きの単なるEDI化を遥かに超え、港湾全体の利用を少しでも分かり易く、迅速で、便利なものにするという関係者の強い意思が実感された。また、ここにシングル・ウィンドウ化のあるべき姿を見たように思われた。



内陸サービス強化とドライ・ポート

ロジスティクス・ハブの形成には、港湾の優れたインフラとサービスと並んで背後圏へのア



首都マドリッド郊外のドライ・ポート

クセスが欠かせない。ハードのアクセス整備に加え、バルセロナ港では新たな戦略を展開している。つまり、内陸に同港のターミナルを設けて集荷・配送の拠点にするとともに、内陸の荷主や輸出業者などからの港湾利用に関わる問合せや申込みに上記のOne Stop Serviceシステムを活用して迅速に responding している。

首都マドリッド郊外の大規模な流通センターと鉄道ヤードに隣接して整備された“ドライ・ポート (Puerto Seco de Madrid)”は、スペイン港湾庁の指導によるもので、バルセロナ港のほかにはバレンシア港、アルヘシラス港、ビルバオ港の主要4港が、それぞれ鉄道側線を持ち、年間20万TEUのコンテナを取り扱い始めたところである。まだ各港とも一日一往復のサービスがある段階で、近々予定される国鉄の民営化に合わせて増便を計画している。バルセロナ港はさらに昨年、マドリッドとバルセロナの中間地点で発展を続けるアラゴン地方の拠点都市サラゴサに新たなドライ・ポートを開設し、続いて南フランスに拠点を築くべく着々と計画を進めている。

港湾を、さまざまな主体がロジスティクス・サービスを提供する総合的なシステムとして捉え、トータルに管理・運営しようとするバルセロナ港のロジスティクス戦略とその真摯で果敢な取り組みは、これからが一層楽しみである。