

World Watching 36

ワールド・ウォッチング



地中海の国際トランシップ港 ジョイア・タウロ港とマルタフリーポート



片岡 真二

日本海洋コンサルタント株式会社
副社長



はじめに

私は、昨年9月、港湾空間高度化環境研究センターが、主催した海外調査に参加し、南イタリアのジョイア・タウロ港とマルタ島のマルタフリーポートを見て来ました。どちらの港も活況で、責任者は自信満万でした。地中海のトランシップ港として、彗星のごとく出現した‘新生キラ星’と、老舗のサービスを持味とした‘のれん分けのフリーポート’について紹介します。

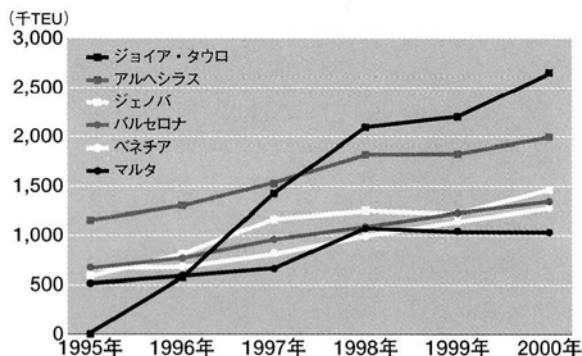


ジョイア・タウロ港
～既存施設を活用して～

この港は、1970年代の半ばの南イタリアの活性化を目的とした製鉄所建設プロジェクトとして、国により整備されたが、世界的な製鉄業再編の中でプロジェクトが頓挫したことから、南部カラブリア州の都市が集中投資を行い、1994年に現在の港に整備された。地理的な好条件と大陸間輸送体系に合致し、地中海沿岸におけるヨーロッパ最大のコンテナ積換港として急成長をとげ、特にここ数年間で貨物量約300%up、雇用者約1,500人(背後圏をあわせると2,000~3,000人)、また、港の背後地には、既に家具や材木会社が進出など、港の創出によるカラブリア州全体の地域産業への波及効果も大きく、近年イタリアの地域開発においては稀な成功例となっている。

1 ジョイア・タウロ港湾局

港湾局は、1999年に正式に発足、2002年9月(訪問時)14名の職員がおり、その主な仕事は許認可、



地中海沿岸主要港のコンテナ貨物取扱量(トランシップ貨物を含む)
資料:「Year Book 2001」(ジョイア・タウロ港湾局)をもとに作成

インフラ整備、ポートセールスに関する事項である。岸壁や埋立地は、港湾局(国)が整備・所有し、これを民間オペレータ(Medcenter Container Tereminal: 以下MCT)にリースし、土地代を徴収している。

2000年のコンテナ取扱量は265万TEU、入港したコンテナ船舶数は、3,060隻である。

コンテナ貨物のうち、その約9割以上が海上トランシップであり、残り1割弱が陸上トランシップとなっている。フィーダー航路網は地中海、北アフリカの55港に張られておりContship Italiaグループの「UNITED FEEDER SERVICE L.P」により運行されている。鉄道利用については、毎日20両編成の能力を有しているが、現在は6両/日しか稼動してない。なお、ナポリまでは直行便で約6時間である。

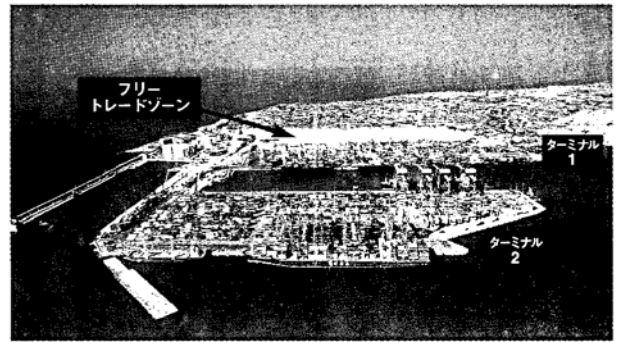
2 港湾の整備状況

港は、海岸部を細長く掘込んだ形である、大型船は港口側で荷役し、港奥部は、フィーダー船が使用する形態となっている。港口部の水深は-18mである。荷役施設としては、ガントリークレーンが18基、クレーンの処理能力は23~26個/基である。

将来の港湾の拡張計画を有し、5年後にはFTZを立ち上げ、トランシップ貨物とローカル貨物の比率を現在の9:1から7:3まで引き上げる計画を立てている。



ジョイア・タウロ港全景
資料：「Year Book 2001」(ジョイア・タウロ港湾局)より



マルタフリーポート全景
出典：MALTA FREEPORT TERMINALS LTD ANNUAL REVIEW 2000

FTZの成功、新しい港口の整備、ターミナルの拡張により、2008年にはコンテナ貨物取扱量500万TEU、すなわちヨーロッパ最大のコンテナ港となることを目指している。この港の成功は、既存鉄鋼港湾の再利用(大水深港湾、ストックヤードの広さ、鉄道の入り込み)、メガオペレータの活用、FTZを活用し企業立地を奨め、最後は雇用促進への行政の熱意ではないであろうか。



マルタ港マルタフリーポート ～シンガポール港をモデルとして～

マルタ共和国は、人口40万人、シチリア島の南に位置し、マルタ島を中心とし、首都はヴァレッタ(人口：約7千人)で、観光客110万人である。現在は地中海の中継貿易港の推進、ITアイランドを目指している。首都は、16世紀「聖ヨハネ騎士団」によって築かれた、巨大な要塞都市である。文化遺産が豊富に有るこの街は、1980年世界遺産に登録されている。

マルタ港湾局は1991年ヴァレッタに設立され、シンガポールをモデルとし、政府から権限を与えられた組織である。

1 マルタ・フリーポート

1988年に政治が社会主義から自由主義に変わり、同時にコンテナターミナルの再整備に着工した。最初、A&Fと提携したが、取扱量の増加にしたがって、ターミナル1(T1)では限界となり、世界と競合するためにターミナル2(T2)の整備を計画した。T2建設は1995年に決定され、2億5千万ドルの民間投資をかけて整備した、着工から供用開始まで2年である。

2000年のコンテナ取扱量は103万TEU、中継は100ライン(欧州70ライン)。水深は全て-15.5mであり、クレーン等の追加設置すれば、250万TEU/年まで対応可能となっている。

出発し、2001年には一括してターミナルのオペレーションができるようになった。今後ISO1002～2000番台取得予定である。

トランシップ貨物については、税関、検疫等の諸手続は一切介在しない。また、コンテナの内容物の確認もしていない。国内に入り込まないため、コンテナの内容物に対して一切関知しないというのが基本スタンスである。

マルタフリーポートは、地中海においてジブラルタル海峡とスエズ運河を結んだ直線からの距離が最も短いところに位置しており、しかも波浪等の自然条件にあまり影響を受けない良港である。地中海の港湾では初めてEDIシステムを導入した。7年前は1週間に5隻しか処理できていなかったが、現在は1日に5隻処理している。船の入港から出港までの平均滞留時間は、12時間である。



おわりに

二つの港のスタイルが対照的ですが、どちらも合理的で理にかなっているように思えます。トランシップ港成功の秘訣として、まず①地の利の有ること、②施設・整備の充実(水深、バース数、ヤードの広さ、背後のスペース等)、③サービスの充実(24時間運用、コストの安さ、取扱のスピード等)、④ネットワークの充実、⑤FTZの活用を港湾管理者、メガオペレータ、船社、荷主、労働者の、お互いの信頼を持ち、協力し合って、はじめて利益を享受できるのではなからうか。

日本の北九州港響地区や那覇港など、我が国の国際トランシップ港の戦略づくりに参考にならうと思う所存です。

[参考文献]

WAVE報告書「中継貿易基地の動向と水辺空間のあり方」3章ジョイア・タウロ(磯野、小黑)、4章マルタ(羽田、野村)