

World Watching 50

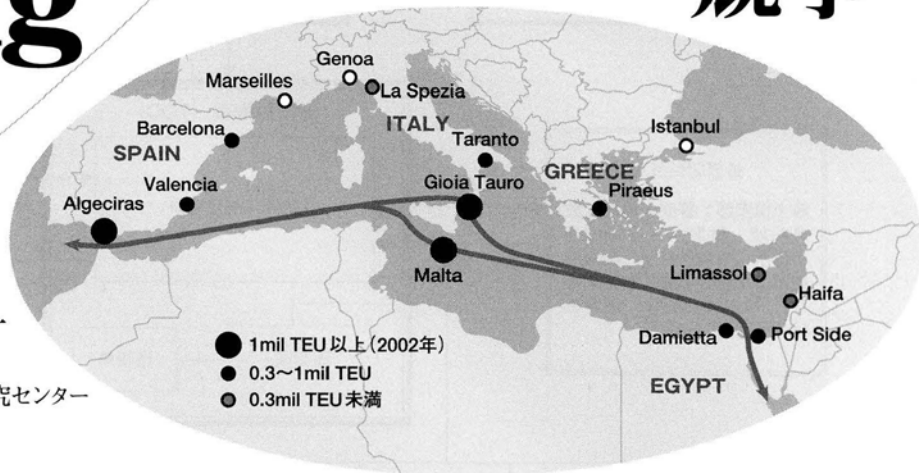
ワールド・ウォッチング

コンテナトランシップを巡る 地中海諸港の競争



三宅 光一

財団法人
国際臨海開発研究センター
第三調査部長



白い砂浜と青い地中海越しに見える大型コンテナ船と林立するガントリークレーン。マルタが誇るトランシップ港湾マルサスロックは、90年代に入って1百万TEUを超える取扱規模に成長した。しかしながら、90年代後半以降、イタリア新興港湾の追撃を受けることになる。95年に彗星のごとく現れ急成長したジオイアタウロ、2000年に入って運用を開始したターラントである。

本年2月、コンテナトランシップを巡ってデッドヒートを繰り広げる地中海中央部のこれら3港湾を往訪、トランシップ港湾としての魅力、競争力を追ってみたのでここに紹介する。



トランシップ港湾としての経緯

地中海における東西基幹航路のルートは、スエズ運河を出た後、シチリア島を挟んで南北に分かれ、ジブラルタル海峡で再び一つになる。トランシップの取扱が1百万TEUを超える港湾は、いずれもこのルート上に位置する。

ジオイアタウロとマルサスロックは、この南北に分かれたルート上にあり、両港間の競争は特に激しいが、ジオイアタウロは96年に開港して以来、マルサスロックをわずか1~2年で追い抜き、2002年の取扱量は倍以上となった。90年代半ば、マルサスロックは岸壁3バース（延長1km）しかなく、容量不足が顕在化する直前であったところ、ジオイアタウロは、かつて産業港湾として整備されものの未利用のまま残されていた延長約3kmに及ぶ岸壁と広大な土地を有効活用、一挙にコンテナターミナルとして再編した。つまりコンテナ港湾と

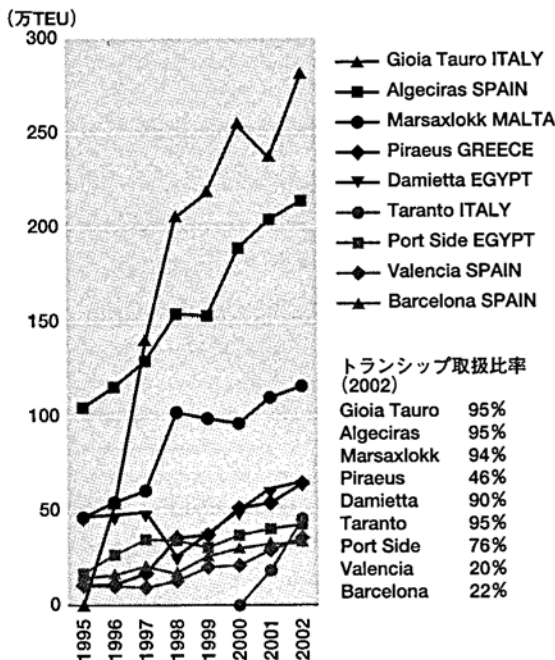
しての再整備に大規模な投資を必要とせず、船社に有利な条件で利用させることができたわけで、これが躍進の原動力となったのである。

一方、ジオイアタウロには弱点もあった。港口部が1箇所狭く、港内が袋小路となっているため入港容量に制約があり、ターミナルの混雑というよりむしろ水域における船舶航行の混雑が予想されたのである。当時、ジオイアタウロを利用していたEvergreenは、自社オペレーションによるターミナルの確保を目論んでいたが、ジオイアタウロのこうした状況に加え、同港利用を急増させてきたMaersk Sealandとの関係もあり、結局ジオイアタウロでの自社ターミナルはあきらめ、イタリア政府の誘導と強力な支援を得て、同じく未利用のまま残されていたターラント港の一角（鉄鋼関連プロジェクトの一環として80年代に整備されたターミナル）に新たなコンテナターミナルを立ち上げることとなったのである。



ターミナルの運営にみる特徴

トランシップ港湾として成長したこれら3港湾に共通するのは、十分な長さ水深を有した連続バースが一体的に運営され、バースやヤードの柔軟な運用が可能なことである。マルサスロックはCMA-CGM、ジオイアタウロはMaersk Sealand、ターラントはEvergreenとそれぞれ中核的な利用船社は特定されているものの、それ以外の船社に対する誘致合戦は激しく、各ターミナルオペレーター（イタリア2港は船社系、マルサスロックは政府系）は、中核船社に対して相当の自由度を与



トランシップ取扱比率
(2002)

Gioia Tauro	95%
Algeciras	95%
Marsaxlokk	94%
Piraeus	46%
Damietta	90%
Taranto	95%
Port Side	76%
Valencia	20%
Barcelona	22%

地中海におけるトランシップコンテナ取扱量の推移

えつつ、施設の柔軟な運用を通じて顧客の確保に必死である。サービスに対するプライオリティは顧客により微妙に異なるため、顧客との対話を通じて、顧客のニーズにあった形でのサービスが提供されるよう工夫しているのである。

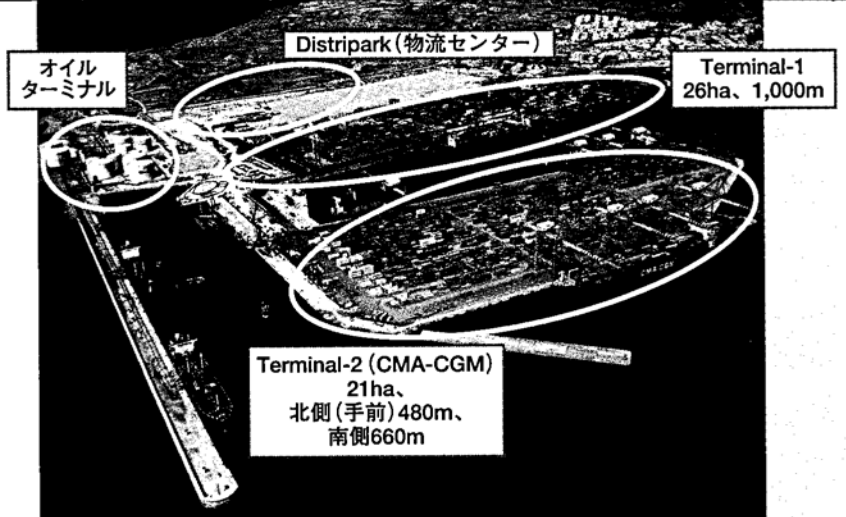
また、ターミナルの労働環境を重視していることも共通している。ジオイアタウロでは、労働者(=作業員)自身からの改善提案を上層部が汲み上げるしくみを整えており、これがターミナルの生産性の向上にも繋がっている。

一方、トランシップ港湾のオペレーターにとって共通の課題はベースカーゴの多寡である。ジオイアタウロやターラントでは、港湾直背後でのFTZ (Free Trade Zone) の設置や欧州内陸部に接続するインターモーダルサービスの充実等によって、より安定的な貨物取扱いを目指しているが、人口約40万人の島嶼国であるマルタではローカルコンテナの増加は殆ど期待できない。このため、マルサスロックのオペレーターとしては、安定的なフィーダーサービスの実現が至上命題であり、自らイタリア Brindisi 港のターミナルオペレーターとして進出しているほどである。



競争力を左右するもの

さて、地中海地域におけるこれらトランシップ港湾の競争力をオペレーターや利用船社はどのように捉えているのであろうか。関係者は口を揃えて、まずはロケーション、すなわち既存の主要基幹航路にどれだけ近いかということ、そしてコスト及び信頼性(Credibility)を挙げた。コストは何も荷役料金や入港料といった港湾において支払われるコストにとどまらない。実際、これら港湾に



マルサスロック港

おける荷役料金にさほど大きな開きはないと見られる。40f実入トランシップコンテナの荷役料金(船→CY→船の一貫料金)は約100US\$前後であり、最も基幹航路に近いマルサスロックは若干高めという程度である。重要なのは時間コストや船舶運航コスト、更にはリスクまでも含めたトータルコストで評価されるということである。従って、船舶(特に母船)の在港時間はできるだけ短いのが望ましいし、逆に空きバースがなく待船を余儀なくさせられたり、また人件費が安くても荷役に時間がかかったりするのは敬遠される。このため、各オペレーターとも母船荷役にはハイレベルのクレーン運転士を当てるなど母船重視のオペレーションを実施しているが、その大前提として、施設的な充実(母船やフィーダー船がスムーズに接岸できる十分な長さや水深を有する岸壁、十分な広さのコンテナヤード、十分な能力を有するクレーン等)は欠かせないというのが共通する認識であった。

信頼性については、船舶が来港した際、受入バースを必ず提供できること、荷役作業を迅速だけでなく、ダメージを与えず安全に行うこと、常に安定したサービスを提供できるよう荷役機械のメンテナンス体制が充実していること等が、顧客の信頼を勝ち取る上で重要だとした。



おわりに

こうした地中海の状況は、翻って北東アジアでの港湾間競争にも当てはまるであろう。競合港湾間でのタリフの差を縮めることは当然のこととして、顧客に対する魅力をどのような形でどれだけ提供できるかがトランシップ誘致の鍵となる。トランシップは多分に移ろいやすくフラジャイル fragileである。新たにトランシップ取扱を目指す港湾にとって、顧客が現在抱えるトランシップ上のニーズや問題点を的確に把握・分析し、戦略的に対応していけば、そのチャンスが生まれることを地中海の競争は示唆している。