

World Watching 89

ワールド・ウォッチング



長太 茂樹

財団法人港湾空間高度化環境研究センター
研究主幹



変革が進む 欧州北岸港湾の 経営体制

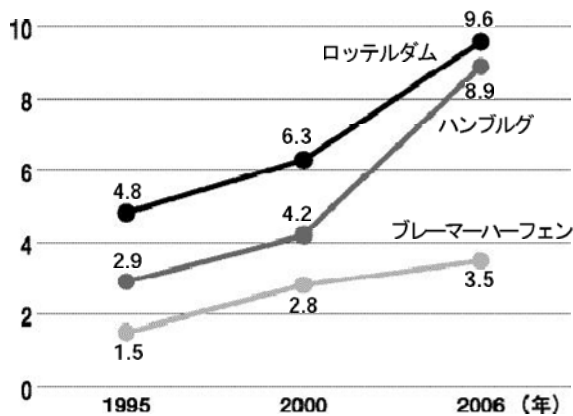
ローマ条約調印50周年を迎えるEU

2007年は、EU(欧州連合)設立の基盤となったローマ条約の調印から50周年を迎える年である。今やEUは、加盟国27ヶ国、域内人口約5億人、名目GDP約14兆ドル(2005年)の巨大な統合経済圏を形成するに至っている。しかし、その一方で、国際物流分野では、EU諸国間で激しい競争状況にある。筆者は、本年6月初頭に、欧州の代表的なゲートウェイ港湾であるロッテルダム港及びハンブルグ港並びに欧州港湾の新たなチャレンジャーとして港勢進展の著しいブレーマーハーフェン港を訪れる機会に恵まれたことから、今後の港湾競争に勝ち抜くための次なる戦略を展開している、これらの欧州北岸港湾の取り組みをご報告する。

広範な背後圏を持つロッテルダム港

ロッテルダム港のコンテナ取扱貨物量は960万TEU(2006年)で世界第7位、欧州では第1位であり、まさに同港は欧州第1のゲートウェイ港湾である。

ロッテルダム港は、ロッテルダム市港湾局(RMPM: Rotterdam Municipal Port Management)が管理・運営する市営港湾であったが、2004年に公営企業であるロッテルダム港湾会社(Havenbedrijf Rotterdam N.V.)が設立され、航行管制や安全規制等の行政機能を除く港湾の管理、運営全般がRMPMから移管された。ロッテルダム港湾会社は、オランダ国政府が25%、ロッテルダム市が75%の株式を保有する独立会社であり、ロッテルダム市が任命する社外メンバーからなる監視委員会



欧州北岸港湾のコンテナ取扱量の推移(単位:百万TEU)

(Supervisory Board)が決定する経営戦略に基づいて、コンテナターミナル施設や工業用地の管理や運用、投資などの港湾経営を一元的に担務している。

公営企業化によって、ロッテルダム市政府や議会の意思決定に縛られることなく、中長期を見通した経営戦略の下に迅速な経営判断が可能になることから、ユーロマックスやマースフラクテII等の港湾機能の更なる拡張に向けたインフラ投資、デルタターミナルの内航フィーダー機能の増強等を実施する予定である。特に今後の欧州北岸港湾の競争においては背後圏交通ネットワークとの接続性強化を重要視している

隣接するアントワープ港との競合関係についてロッテルダム港湾会社は、堅調な増加が見込まれる輸入コンテナ中心のロッテルダム港と輸出港湾であるアントワープ港とはそもそも機能が違うことに加え、ロッテルダム港の規模の経済性を生かせば優位性はゆらがないとの楽観的な見方を示している。

港湾経営の一元化を図るハンブルグ港

ハンブルグ港のコンテナ取扱貨物量は886万TEU(2006年)で、世界第9位、欧州ではロッテルダ



ロッテルダム港(ECTデルタターミナル)における自動化されたターミナルの状況(中央手前はAGV:自動搬送台車)



ブレーマーハーフェン港自動車ターミナル
(右上写真は中国製自動車)

ム港に次いで2番目に取扱量の多い港である。ハンブルグにおいては、市が特別州になっていることから、ハンブルグ港の管理はこれまでハンブルグ市が行ってきたが、2005年になってハンブルグ市が100%株式を保有する公的企業であるハンブルグ港湾会社(HPA:Hamburg Port Authority)が設立され、ハンブルグ市の予算制度から独立した企業会計の下に、港湾施設の使用料金や土地のリース料を収入源とし、市場原理に基づく港湾経営が開始された。すなわち岸壁やターミナル施設等の収益施設(User specific infrastructure)については、船会社や企業等の港湾ユーザーの要請に迅速かつ柔軟に応え、ハンブルグ港湾会社が100%資金調達し整備することができるようになった。

ハンブルグ港湾会社は、会社設立のメリットとして、迅速な経営判断が可能になったことを第一に挙げている。これまでは、ハンブルグ市議会等による重要な投資計画の承認に5~7年の時間を要する等ビジネスチャンスに対応することが事実上不可能であった。また、ブレーマーハーフェン港との競争については、ブレーマーハーフェン港がマースクシーランド社の寄港地になっているなど北米向けの貨物が主であるのに対して、ハンブルグ港は伝統的にアジア向け貨物が多く、また近年成長の著しい中・東欧を背後圏としていることから、それほど激しい競合が生じないとの見方を有している。

新港へ投資するブレーマーハーフェン港

ブレーマーハーフェン港は、自動車輸出入港としては欧州最大、コンテナ取扱量は450万TEU(2006年)である。ブレーマーハーフェン港の経営は、2001年12月まではブレーメン州政府の港湾経済省及びブレーメン市港湾局によって行われてきたが、2002年1月にドイツの他の国際港湾に

先駆けて港湾管理の民営化が開始され、ブレーメン市が100%出資するブレーメン港湾会社(bremenports GmbH&Co.KG)が設立された。

ブレーマーハーフェン港では北海の潮位の干満差から、干潮時には大型入港船が潮待ちを余儀なくされており、港湾の大水深化が急務となっている。このようなことからブレーメン港湾会社は、同港の西30kmに位置するウイルヘルムスハーフェン(ジェイドバーゼル港)に10,000TEU級を超える超大型コンテナ船が入港できる水深-18.5m級の大水深のコンテナターミナルを整備することとし、プロジェクトを実施するジェイドウェザー港湾会社(Jade Weser Port Realisierungs GmbH&Co.KG)に資本参加している。これにより超大型コンテナ船に対応することのできる大水深機能が確保できる他、ブレーマーハーフェン港及びブレーメン港との連携効果が期待できると考えている。

欧州ゲートウェイの覇権争いとリスク

いずれの港湾も、当面の需要への対応の失敗は競争力失墜につながりかねないとの認識の下、ターミナル拡張に全力を傾注している。もちろん、一方で中長期的にはコンテナターミナルの供給過剰に陥る危険性も否定できない。しかし、彼らには迷いが無い、いわば「腹をくくっている」のであり、確固たるビジョンと時機を失さない投資・経営体制という、港湾経営における車の両輪を正に実現しようとしているように見えた。

競争が激化し利用者の要請が深化する中で、公的な性格を担保しながら企業的な経営体制へと変革が急速に進んでいる彼らの取り組みは、我が国港湾の経営にとって、大いに参考となるものと考えられる。