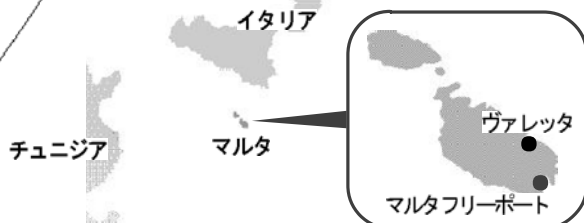


# World Watching 90

ワールド・ウォッチング



## マルタ国 ヴァレッタ港の ウォーターフロント開発



吉見 昌宏

財団法人国際臨海開発研究センター  
上席研究員

空間づくりを目指すヴァレッタウォーターフロントプロジェクトを民営化の手法により実現することを計画した。

### ヴァレッタ港の盛衰

マルタは、地中海の中央に浮かぶ面積が淡路島の2/3程度、人口約40万人の小さな島国である。このマルタのヴァレッタ港は、入江に築かれた天然の良港であり、古来、中継港として重要な役割を果たしてきたが、その後の船舶の大型化には対応できず、港湾の地位低下が進んでいた。同国を代表する物流拠点の座を同国南部の新規開発港湾マルタフリーポートに譲ったヴァレッタ港は、地中海クルーズの拠点としての繁栄を模索することとなった。クルーズ拠点を軸としたウォーターフロント開発を進めるこの港を訪問する機会を得たので、その動向をご紹介します。

### ヴァレッタウォーターフロントプロジェクト

マルタの首都ヴァレッタは、中世にマルタ騎士団によって築かれた要塞都市であり、多数の文化遺産に恵まれたこの街は、1980年に世界遺産に登録されている。

ヴァレッタ港を構成する主要な入り江であるグランドハーバーにあるピントふ頭は、物流拠点としては陳腐化した手狭なふ頭でしかなくなっていた。同ふ頭内の石造りの倉庫は、18世紀に騎士団長ピントにより建造されたものであり、ふ頭の近くの丘の上に建ち並ぶ文化遺産群と同様に歴史的な建造物であるが、第二次世界大戦中に爆撃を受け、一部が損傷した状態だった。

マルタ政府は、倉庫等も含めたピントふ頭において、定期クルーズ船が常時使用できる魅力的な

### 民営化の内容と民営化後の利用動向

マルタ政府は、同プロジェクトを実施する民間事業者を選定すべく1996年に国際競争入札を公示した。このプロジェクトでは、採算性も考慮し、バス周辺用地と倉庫等の建築物を65年間もの長期にわたりリースする内容も含まれた。

選定された民間事業者VISET Malta社は、バス周辺用地・石造り倉庫等を地域住民にとっても魅力を備えた集客力のある商業機能も備えた旅客ターミナルに改良し、そこから得られる施設賃貸料や旅客サービス料金を収入とし、用地・建築物等のリース代+料金収入のうちの一定額をマルタ政府に支払う契約を2001年11月にマルタ政府との間で締結した。

契約書で定められたマルタ政府への支払額に関する具体的な内容は以下の通りである。

- 用地・建築物等のリース代：  
240,000マルタリラ/年（約9,000万円/年）
- 運営権料：  
11,000マルタリラ/年（約410万円/年）  
建築物等の賃貸収入の15%、旅客サービス料金収入の10%

同プロジェクトでは、石造り倉庫については、正面ファサードを修復保存して建物の雰囲気を残しつつ、大戦後壊れたままだった建物の一部を再建した。また、岸壁と石造り倉庫の間にあった道路を倉庫背後に移設し、ふ頭用地を掘込んで埋まっていた昔の物揚場を復元した。これにより、以前道路だった空間は、改装された倉庫のテナントショップ・レストランに立ち寄りながら散策したり、

水辺の木陰にセッティングされたテーブルでお茶を楽しんだりできるプロムナードへと生まれ変わった。花火大会、レガッタ大会等の施設を生かした大型イベントをはじめ、ワインフェア、クリスマス・星空・伝統料理等をテーマとしたディナーイベントなどの企画の効果もあり、約120万人（2006年）を集客しており、今後も増加を見込んでいる。

クルーズ船乗客数は、岸壁付近の既存施設改良工事が本格始動した2004年にいったん落ち込んだものの、その後2005年は対前年比16%増の31万人、2006年は26%増の39万人と急速に増加している。2007年も前年末時点の確定予約数で44万人であり、順調な成長が見込まれている。

一方、寄港隻数は、乗客数と同様2004年にいったん落ち込んだ後に増加しているが、その伸びは緩やかであり、1隻あたりの乗客数が増えている傾向にある。これは大型船の寄港が増えていることをうかがわせている。

2006年10月13日には、1日でクルーズ船7隻、乗客8,224人の利用を記録している。写真1の通り、うらやましい限りの盛況ぶりである。



### 民営化成功の秘訣!?

クルーズ船のツアーは、クルーズ船が寄港地間の移動に食事・船内でのエンターテインメント等も含めたオールインクルーシブのサービスを提供しており、バースに隣接する商業施設であっても多くの売上げは期待できない。特に、近年のクルーズ船客の増加は、飛行機を使った観光ツアーと比べても総費用の観点で手頃な価格帯を設定し、ファミリー客・若年層が集客ターゲットとなっていることによる部分も大きく、財布のひもはなかなか固い。

しかし、既存建築物等の大改良等をしてまで民営化公募に名乗りを上げたVISET Malta社は、たとえ収益性が高くなくとも、魅力的な観光資源及び市街地に近接したピントふ頭であれば、地元市民や一般観光客の入り込みもあり、長期にわたり安定した収入が見込め、投資に値すると判断したのであろう。BRIC'諸国のように経済の急成長が見込めない先進国における港湾・道路等の社会基盤の運営・維持管理事業にも民間投資が見受けられるのと同様に、長期安定型社会基盤にまで民間投資の対象が広がりを見せている結果であると筆者は推定している。

今回の調査では、VISET Malta社の財務状況まで確認することまではできなかったが、仮に細々



写真1 ヴァレッタ港航空写真（2006年10月13日）



写真2 改良された石造り倉庫

手前の水面は、ふ頭用地を掘込んで造られた。階段式の物揚場は第二次大戦後、瓦礫で埋め立てられていたが、このプロジェクトで復元された。



写真3 石造り倉庫前のプロムナード

左端が石造り倉庫。かつて倉庫前にあった道路は倉庫背後に移設された。

(写真提供：いずれもVISET Malta社)

とでも事業を継続していける経営ができているのだとしたら、この地中海の小国の民営化の試みは、世界のクルーズ船社が注目する東アジアマーケットに位置する我が国においても、観光資源等の条件の整った地方の中核市レベルの都市にある港湾であれば、大いに参考にできるであろう。