

World Watching 98

ワールド・ウォッチング



平野 誠治

在デンマーク日本国大使館
一等書記官



国境を越えた港湾運営 コペンハーゲン・マルメ港



はじめに

コペンハーゲンはデンマークの首都であるが国土の東端に位置し、スウェーデンの第三の都市マルメとエレソン海峡を挟んで隣接しており、エレソン地域と呼ばれる国境を越えた一大経済圏を成している。

同海峡兩岸に位置するコペンハーゲン港及びマルメ港では、世界的にも珍しい国境を越えた一体的な港湾運営が行われており、本報告において、その経緯及び運営形態等をご紹介したい。



国境を越えた地域融合

コペンハーゲン及びマルメは、海峡横断路により自動車でも約45分（鉄道で約30分）の距離にあり、マルメ及びその近郊からデンマークに通勤するスウェーデン人は2007年現在で約8,000人／日に上り、まさに同一の生活圏及び経済圏となっている。海峡の兩岸にメディコンバレーと呼ばれるバイオ研究の一大産業クラスターが形成される等、国境という概念に捕らわれず一体的な成長を遂げてきた本地域においては、港湾も例外ではなく、従前より良い競争相手であったコペンハーゲン港とマルメ港は、2000年の海峡横断路開通を契機として国境を越えた運営統合に合意がなされ、所属国の異なる2港が新会社により一体的に運営されることとなった。



両港を一括運営する新会社設立の経緯

人口350万人のエレソン地域は北ヨーロッパ有数の人口及び経済集積地帯であり、その物流拠点であるコペンハーゲン港及びマルメ港は共にバルト海における陸上交通と海上交通の結節点に位置し、人口1億人以上の北欧バルト地域の拠点港と成り得る立地条件を満たしている。

1997年5月、両港湾管理者（当時は両市）の港湾局長が海峡横断路開通後に構築可能な国境を越えた両港の協力体制について議論し、同年11月、市場開拓の協力のためのケースから完全な両港合併のケースに至るまで、様々なレベルの協力体制の効果を検討するワーキンググループが設立される。

1998年9月、両市長にて、両港の運営統合を目指すという目標に合意がなされ、1999年3月、両市議会は両港を一体的に運営するコペンハーゲン・マルメ港湾会社（CMP）設立に合意する。

1999年6月、コペンハーゲン港管理者が同港利用者100社以上をスウェーデンに集め、運営統合による効果を説明。また、同年秋には、メディアに対する公表、各港湾利用者への案内を行うと共にWebサイトも稼働させ事前の広報活動を開始。2000年7月の海峡横断路開通半年後の2001年1月、本社をコペンハーゲンに置くスウェーデン国籍の合弁会社として、遂にCMPが誕生する。

構想から新会社CMPによる両港一括運営開始まで、実に4年弱という短期間で本プロジェクトは実現している。海峡横断路開通を大きな好機として、国境を越えた一大経済圏の共通利益のために産学官が協働し、形ある成果を生んだ好例と言えよう。



組織及び業務内容

コペンハーゲン港並びにマルメ港の所有者は、それぞれ、都市及び港湾開発会社（コペンハーゲン市55%、デンマーク政府45%出資）並びにマルメ市である。

CMPは前述の都市及び港湾開発会社並びに出資目的に設立されたマルメ港湾会社（マルメ市55%、民間企業45%出資）がそれぞれ50%出資している合弁会社であり、490名(2007年)の雇用者による直営業務にて荷役からロジスティックまで含めた港湾物流サービスを提供し、両港の港湾活動を総合的に運営している。

港湾料金はCMPの取締役会にて決定されており、2007年におけるCMPの年間売上高及び収益はそれぞれ約7億3,000万スウェーデンクローナ（以下SEK：1SEK≒18円）、約1億5,000万SEKである。CMPは国境を越えて両港の港湾施設を柔軟に利用できる環境は勿論、より高品質のサービス提供を目指しており、24時間オープン且つ常時全オペレーターサービス供給可能な体制となっている。



港湾施設及び取扱量

同港の岸壁総延長は16.5km、岸壁最大水深は13.5m、クルーズ船用岸壁最大水深は10mであり、数年内に新たなクルーズ船用岸壁及びバルク貨物用岸壁（-14m）等の建設が予定されている等、ハード面の充実にも力を注いでいる。

港湾施設の整備はCMP及び両港所有者の調整により計画され、建設費に関しては、荷役機械についてはCMPが、他の施設についてはCMP及び各港湾所有者が負担しており、CMPが後者の施設を使用する場合は、投資額に応じた施設使用料を港湾所有者に支払うこととなっている。

2007年における同港の総取扱貨物量は1,830万トン、コンテナ19万TEU、トラック30万台、商品車52万台である。特筆すべきは年間約300隻のクルーズ船寄港であり、国境を越えたエレスン地域全域を観光スポットとしてPRし、寄港地としての魅力アップを図っている。

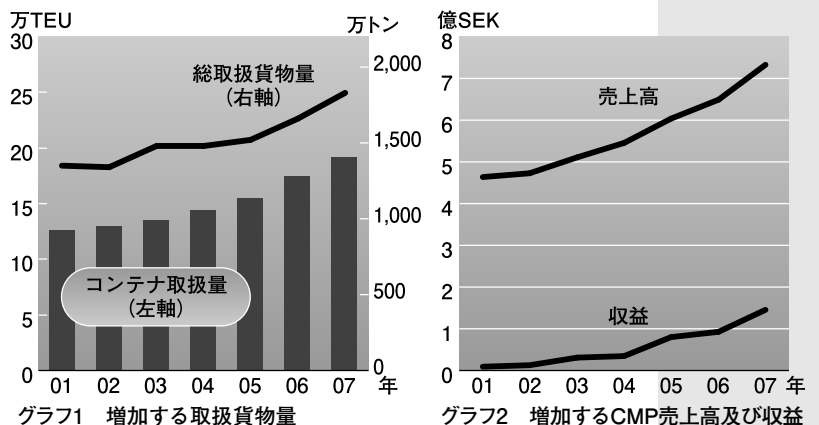


コペンハーゲン・マルメ港
クルーズ船(上段)、フェリー(中段)及びRORO船(下段)の停泊状況
出典：CMPホームページ



運営統合後の業務実績

CMP運営開始後、取扱貨物量、売上高、利益ともに年々伸びており、企業進出も着々と進んでいる。その一例として、2003年マルメ港にトヨタ自動車が進出しており、同社ターミナルでは、デンマーク、スウェーデン、フィンランド及びロシアといったバルト海沿岸の広大な地域を市場として、日本、タイ及び英国等の多くの国の工場より自動車を輸入している。



おわりに

コペンハーゲン・マルメ港は、国境を越えた一大経済圏を形成しているエレスン地域、そしてバルト海沿岸の広大な地域の拠点港として、また、北ヨーロッパ全域を視野に入れ、更なる発展を目指し躍進中である。

CMP設立は、海峡横断路開通に盛り上がるエレスン地域政財界の熱意により実現した、港湾運営体制の先進事例であり、我が国においても、同一経済圏に複数の港湾が位置する場合、その運営戦略構築の上で大いに参考となろう。