

# World Watching 112

ワールド・ウォッチング

## ロジスティクス機能強化 に取り組む ロッテルダム港



### 久米 秀俊

国土交通省北陸信越運輸局次長  
(前 運輸政策研究所主任研究員)



#### はじめに

ロッテルダム港をはじめ欧州港湾では、民間物流事業者や荷主の物流施設を集積させるディストリパークの形成を港湾物流戦略の重要な柱として、整備を進めてきた。

破格の土地の賃貸価格、コンテナターミナルとの強い接続性をセールスポイントとしたロジスティクス機能の強化の取り組みは、昨年秋のリーマンショック以降、どのようになっているであろうか。ロッテルダム港は競争力を維持するために、どのような新たな物流機能の強化を図ろうとしているのであろうか。

本年6月に、北部欧州の主要港湾におけるロジスティクス機能強化の取り組み、日系物流企業がこれらの港で展開するロジスティクス活動の現状を調査する機会を得た。本稿では、ロッテルダム港を中心に、物流拠点の最近のロジスティクス活動、新たなロジスティクス機能強化の取り組みを報告する。



#### 港湾におけるロジスティクス活動

冷凍食品日系物流事業者A社は、ロッテルダム港のエムハーフェン地区、マースフラクテ地区の2か所のディストリパーク内に冷凍・低温物流施設を持っている。日本の食卓に上るサバ、アジ、ニシンなどは、多くが北海周辺で獲られ、世界一の魚消費国日本や近年急速に消費を増やしている中国をはじめとした世界各国に輸送されている。マースフラクテ地区所在A社冷凍倉庫にもその一部が保管され、注文に応じて冷凍コンテナに詰められてアジアをはじめ世界各国に送られるという。

また、日系物流事業者B社は、隣接するアントワープ港の物流拠点に約9万㎡の延床面積を有する物流施設を整備し、派遣を含め500名を超える従業員を雇用してロジスティクス作業を行っている。その中で高度な流通加工作業も行われており、例えば精密計測機械日本メーカーC社は、B社に委託してアジアで製造した機械の最終調整を同施設内で行っている。



港湾内物流施設でのロジスティクス作業(アントワープ港)

ロッテルダム港では、こうしたアジアを中心に輸出される生鮮品、動物検疫・植物検疫など水際の諸検査を要する輸入食品や欧州全域を配送先とする高度な製品、為替や特許期限などの動向をにらんで迅速に欧州市場に売り出す製品などが、港湾に立地するディストリパークで取り扱われる貨物となっているようだ。一方、こうした条件に当てはまらない貨物は、内陸の方が港湾に比して地価が安いこともあって、より市場に近い内陸に物流施設を設け取り扱われる傾向にある。



#### 後背地へのアクセス強化

ロッテルダム港では、ロジスティクス機能強化に向けて生産地・消費地との接続性強化に鋭意取り組んでいる。ロッテルダム港の場合、コンテナターミナルの新たな拡張整備を進めるとともに、欧州全域をにらんでの生産・消費地との接続性強化に一層力を注ぐとのことであった。具体的には、20億ユーロを投じるマースフラクテII事業を開始し、コンテナ貨物取扱量を2020年には2,200万TEUに倍増させるこ

と(2008年は1,080万TEU)を目指している。加えて、ロッテルダム港の内陸部におけるコンテナターミナルの役割を担うインランドターミナルを多数設置し、港湾との間の接続性の強化に努めている。

港湾と生産・消費地間の輸送手段としては、トラック輸送から鉄道・水運へのモーダルシフトを一層進める考えである。目標としては、道路輸送、バージ輸送、鉄道輸送のモーダルシェアを2007年の49%、37%、14%から2035年には、35%、45%、20%にシフトさせたいとしている。道路整備が交通需要に追いつかず慢性的な渋滞状態に陥っており、時間面の輸送不確実性が深刻化していることが、鉄道、水運へのモーダルシフトを促進する要因ともなっているようだ。

この目標の実現に向け、鉄道については、インフラ整備は国、鉄道運営は鉄道会社という役割分担のもと、さらに貨物鉄道路線網が拡張されつつある。鉄道の運営組織として、ロッテルダム港湾局が35%、アムステルダム港湾局が15%をそれぞれ出資した貨物鉄道会社を設立し、鉄道でのコンテナ貨物輸送を推進している。水運については、コンテナターミナル会社と水路輸送会社との間で、その接続性を一層高める取り決めを行っている。ターミナル会社がバージ船への荷積卸の荷役機械を整備し、水路を利用した高品質輸送を支援している。

また、道路については、国が整備を担当しており、特に渋滞の一層の深刻化が予想されるマースフラクテ地区と背後地とを結ぶ港湾地域の区間について、マースフラクテIIプロジェクトの完了までに20億ユーロの国費を投じて、交通容量拡大を図ることとしている。なお、高速道路を国が完全な公共インフラとして整備しており、利用料金の導入には極めて慎重であるが、近年、高速道路のトラック利用に料金制を導入という意見もあるようだ。トンネルや橋梁では、通行料金を課しているところもあり、隣接するアントワープ港沈埋トンネル部分では、その1回の通過に際して大型車両18ユーロ(一般乗用車5.5ユーロ)を課している。



### ディストリパークの形成

ロッテルダム港の場合、ロッテルダム市の経済振興戦略のもとに、ロッテルダム港湾局が港湾施設などのインフラ整備を行うとともに、民間物流事業者等の企業活動の場となる物流・工業エリアの整備、民間事業者への長期貸付による土地の提供を行っている。港湾域は工業ゾーンと物流ゾーンに区分され、適正な土地利用を誘導している。これまで、ロッテルダム港湾局はエイムハーフェン地区、ポトレック



ロッテルダム港港湾域の概要と土地利用の現状

地区、マースフラクテ地区の3か所にディストリパークを整備し、安い賃貸料金の設定、コンテナターミナルとの専用道路整備等による一体的運用など、立



港湾内冷凍食品物流施設での検査検査(ロッテルダム港)

地企業に対する様々な支援措置を講じてきた。

ディストリパークには税関や検疫機関が所在し、各種CIQ手続きが効率的に行われるよう配慮されるとともに、保税手続き、通関手続きもEUの取り決めにより簡素化されており、1ヵ月単位でまとめて通関手続きを行えるので利用者の利便性が高い。

しかし、現在は、マースフラクテ地区ディストリパークへの物流事業者等の進出希望が滞っている状況にあり、同地区では未利用地がかなり見受けられた。また、古くからの物流エリアでは、施設の老朽化、区画の狭隘化、交通渋滞の慢性化などが進んでおり、旧港エリアの再開発についても今後、取り組む必要があるとのことであった。

なお、ロッテルダム港の物流エリアの土地は最大50年間の賃貸方式であり、契約期間終了後は更地にして返却という定期借地方式を採用しており、物流エリアの再開発などに市や港湾局の意向を反映させやすい土地の権利関係となっている。



### おわりに

例えば、バルセロナ港などでは、産業政策として、組立産業や部品加工産業の誘致とタイアップした物流拠点戦略が進められている。また、中東欧諸国で部品製造、製品組立が進んでおり、アドリア海ルート、黒海ルートがアジアからの部品調達、アジアへの製品配送の新たなルートとして注目されている。

近隣のドイツ、ベルギーの港湾のみならず、こうした地中海に面した諸港湾の動きが、ロッテルダム港のロジスティクス機能強化の戦略的な取り組みに拍車をかけているように思われた。