

World Watching 116

ワールド・ウォッチング



山田 孝嗣

名古屋港管理組合
専任副管理者

バンクーバー における 港湾の統合



図1 統合前の管轄区域

はじめに

昨年、バンクーバー港を訪問する機会があった。同港は2008年1月に、近隣の2港と統合し、メトロ・バンクーバー港 (Port Metro Vancouver) に名称が変わるとともに、新たに設立されたバンクーバー・フレージャー港湾庁 (Vancouver Fraser Port Authority) が一体的に管理運営を行っている。我が国においても1つのポートオーソリティーの設立も視野に入れた港湾間の連携の動きが活発化する中、短期間での統合が実現した経緯、効果等について聞いてみた。

統合前の各港の状況

統合前の3港の管轄範囲を図1に示す。また、各港の2007年の状況は概ね以下の通りである。

●バンクーバー港

バラード入り江及びロバーツバンクに施設を有し、年間約8,300万トンの貨物を扱うカナダ最大の港であり、95%は外貨貨物。石炭、肥料、穀物等バルク貨物が全体の約7割を占める。コンテナ貨物はバラードに位置するセンターム、バンターム及びロバーツバンクに位置するデルタポートで約230万TEUを扱う。また、275隻のクルーズ船の入港があり、乗降客数は約95万人である。

●フレージャーリバー港

フレージャー川本線に施設を有するカナダ最大の河川港で、約3,000万トンの内貨貨物を扱う。また、北支線の分岐点近くに位置するフレージャ

ー・サリー・ドックで、約20万TEUのコンテナ貨物を扱う他、年間約46万台の完成自動車を扱う。外貨貨物の取扱量は約400万トンである。

●ノース・フレージャー港

フレージャー川の北支線に位置し、原木、砂・砂利、チップ等の木材関連品等約1,000万トンの内貨貨物を扱う。約9割が移入貨物である。

統合に至るまでの経緯

3港統合の議論は以前からもあったようだが、今回の統合は、2006年6月に連邦政府運輸インフラ通信大臣が3港に統合の検討を要請したことに始まる。その背景には、アジア太平洋地域と北米地域との国際貿易が増大する中、カナダを北米のゲートウェイにすべく、州政府や民間も巻き込んで連邦政府が推進している「アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画」がある。同計画の推進のために即時実施すべき措置の1つに3港の統合が位置づけられていた。図2に本計画のイメージを示すが、米国港湾との競争を意識し、今後増大するアジア・北米大陸間の貨物をカナダ経由で輸送することにより、カナダ経済の競争力、生産力の向上を図ろうとする連邦政府の強い意欲が窺える。

大臣の要請を受けた後、各港において統合のメリットの分析や主要な関係者への意向調査が行われるとともに、各港および連邦政府からの代表か

らなる移行委員会が設置され、統合に向けた準備が進められた。併せて、法的には2007年5月に、港湾の管理運営を規定しているカナダ海事法の修正（港湾統合に係わる記述の追加）が行われ、パブリックコメント等の手続きを踏まえ、同年12月に連邦政府が3港統合を正式に発表し、2008年1月1日、新しい港湾管理者が誕生している。

統合の効果

統合を進めた理由として、①管轄範囲が広がることにより、カナダ太平洋岸の海の玄関口として、広域にわたる整合性のとれた土地利用や交通・輸送計画の立案、環境政策、安全政策の実施等が可能になる、②バルク、一般貨物、コンテナ、自動車、客船といった多様な施設を1つの管理者が有することにより、利用者のニーズにあった信頼性の高いサービスが提供可能になる、③投資の最適化が図れる等どこでも提唱されそうな概念が挙げられているが、統合後の具体的な効果について聞いたところ、料金等諸手続の統一化による利用者の利便性の向上、航行管制の一本化によるサービス向上、労使関係の信頼性の向上、広域的な環境インセンティブの提供（2010年1月1日より）、組織再編による業務の効率化等が挙げられていた。更に、統合により港勢が増大し、港の格が上がった事や、Port Metro Vancouverという新たなブランド名が、マーケティング活動に有効に活用できる事等も挙げられていた。また、バンクーバー港以外の2港に隣接する地方自治体からは、統合に対して慎重な態度が示されたようで、統合をうまく進める過程で、港湾収入の一定額を地域に還元するといった港と地域との新たな協働モデルの開発も行われたとのことであった。

おわりに

今回の統合は2年弱という短期間で実を結んだが、その背景には連邦政府の政策の存在とカナダの港湾管理運営制度における連邦政府の影響力があつたことは否めないと思われる。先進国の中、カナダでは最も遅くまで中央政府が主要港湾を管理する体制が敷かれており、1998年6月議会で同意されたカナダ海事法によって、国際、国内貿易に極めて重要な港湾において、財政的な自立を前提に港湾管理者が設置されている。

ただし、理事会メンバーの過半は連邦政府の代表や連邦政府が指名する港湾関係者の代表が

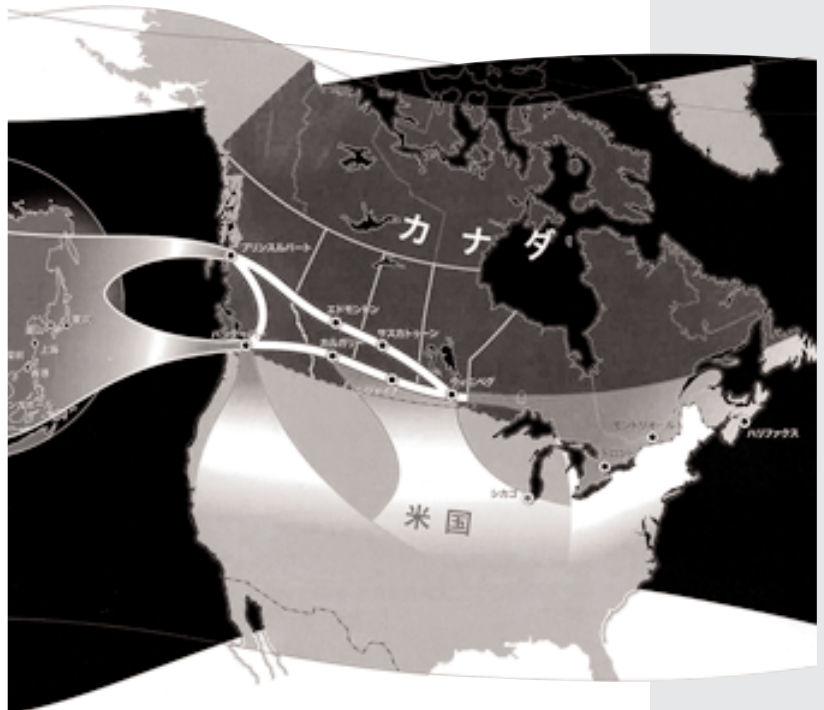


図2 アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画のイメージ



バンクーバー港

入るなど連邦政府の影響は依然大きいと言える。また、「統合前の各港の状況」で述べたように、3港の規模や機能が競合的でなかったことも統合がしやすかった要因の1つと考えられる。

今回の統合にあたって、連邦政府から港湾管理者への直接的なインセンティブの有無は確認できなかったが、「アジア太平洋ゲートウェイ・輸送ルート整備計画」実現に向けて連邦政府が実施する背後道路・鉄道、河川浚渫等への多額なインフラストラクチャー投資、また、これによって誘発される民間投資は、財政的自立という中でサプライチェーンの一画を担う港湾管理者にとって大きなメリットであったのかもしれない。

「This is not to say there hasn't been or won't be criticism as no system is perfect ,however looking back it's hard to imagine we were 3 separate ports at one time. (完璧なシステム等が存在しえないように、批判がないわけではないが、振り返ると、以前は別の港だったとは想像し難いほどうまくいっている)」という先方の言葉が印象的であった。