

World Watching 126

ワールド・ウォッチング



フェリクストウ港と コンテナ整備 英国最大のコンテナ港と 発展の動向



中野 宏幸

国土交通省 博(工) Mphil



はじめに

フェリクストウ港は、イングランド南東部のサフォーク州にある英国最大のコンテナ港である。欧州他国に近接し、海運・物流の要衝に位置する。2009年の英国のコンテナ総取扱量は、741万TEUであるが、302万TEUをフェリクストウ港(シェア:41%)、138万TEUをサザンプトン港(シェア:19%)と、上位2港で約6割を占めている^{注)}。なおリーマンショックの影響で、2009年の英国のコンテナ取扱量は、対前年比で▲15.4%と大きく減少したが、フェリクストウ港の減少幅は、▲3.5%となっている。英国では2030年には、2,000万TEUのコンテナの取扱いが見込まれており、中長期的な著しい増加傾向を踏まえ、フェリクストウ港においてもコンテナ・ターミナルの整備が進捗している。

本稿では、2010年8月に実施した現地インタビューをもとに、フェリクストウ港の港湾物流や港湾整備の状況を報告したい。



フェリクストウ港の運営

英国の港湾は、民間主体、トラストや自治体によって運営されているが、フェリクストウ港は、1875年に地元有力者によって企業体(The Felixstowe Railway and Pier Company)が設立されて以降、民間による管理運営が行われている。現在は、ハチソングループ(Hutchison Whampoa Group)のFelixstowe Dock and Railway Company(FDRC)によって運営されている。1991年に75%の株式が香港を拠点とするハチソングループによって取得され、1994年に残る25%が取得されて、ハチソングループの100%子会社となった。



フェリクストウ港のコンテナ荷役(マースクライン)



フェリクストウ港の取扱動向

フェリクストウ港は、トリニティとランガードの2つのコンテナ・ターミナル、Ro-Ro方式のドゥリーターミナルから構成される。

トリニティ・ターミナルは、1986年に供用開始され、124.3haのエリアに7つのコンテナ・バース、2,354mの岸壁を擁する。水深は11.6mから15mであり、年間の処理容量は、350万TEUである。27基の岸壁固定式のガントリークレーンを備えており、2008年10月からは、コンテナ22列のアウトリーチで、コンテナ2個を同時に積み上げる能力を備えた上海製の超ポストパナマックスのガントリークレーン5基が稼働している。

ランガードのターミナルは、27.9haのエリアに2つのコンテナ・バース、554mの岸壁、3基のガントリークレーンが配備されている。

港のサウスエリアの再開発は、2004年の公開審査、2006年の政府許可を経て、2008年に開始された。この地区は、P&Oのフェリー・ターミナル、老朽化したドック施設等を再開発していく計画である。第一フェイズでは、730mの岸壁と7基のガントリークレーンが整備される。年間の処理容量は100万TEUであり、2010年中に供用開始予定となっている。第二フェイ



フェリクストウ港のコンテナ荷役（ヒュンダイ等）

ズは、コンテナの動向を踏まえつつ、供用時期が決定されていくこととなる。サウス・ターミナル計画全体では、16mの水深を備えた1,285mの岸壁、13基のガントリークレーンにより、合計で520万TEUの取扱いが可能となる。

さらにオーウェル川対岸のハリッジ (Harwich) 地区でも埋立てにより、コンテナ・ターミナルを整備する計画がある。

顧客本位の輸送サービスの提供

フェリクストウ港は、近隣諸国からのアプローチの容易性という地理的特性を活かし、“港湾を核としたロジスティクス” 戦略に基づき、顧客ニーズを踏まえ、費用効果が高く最適なサプライチェーンを構築している。そして、ハチソングループとしての優位性をグローバルに活用し、“工場のゲートから端末までの配送” とのコンセプトの下、高質なトータル・サービスの提供を目指している。これらのサービスは、“PARIS”、“Savi Networks” といったコンテナ配送の最適化プログラムや荷主・パートナー間での情報共有システム、道路輸送のセキュリティに係る RHIDES イニシアチブなどの高質のセキュリティ・システム等によって支えられている。

フェリクストウ港と内陸へのアクセス等

フェリクストウ港のアクセスのメリットは、ミッドランドの産業拠点をはじめ、ロンドンや人口集積地であるイングランド南東部との道路ネットワークが充実し、鉄道サービスが発達している点にある。現在は、港から内陸への輸送手段は、トラックが約7割、鉄道が3割弱となっている。

フェリクストウ港には、南北に2つの鉄道ターミナルがある。グラスゴーやマンチェスター、リーズやロンドンなど英国の主要地域とは鉄道で直結し、ブロックトレインに仕立てた輸送も行われている。現在は、フレイトライナーなど3社が取扱いを行っており、鉄道とトラックを組み合わせて、内陸部の顧客のデポやターミナルまでを接続している。鉄道貨物は、ポテンシャルの大きい輸送手段と認識されており、ネットワーク・レールと連携して、サービス改善と生産性向上の取組

みが行われている。サウスエリアの再開発にあわせて、3番目の鉄道ターミナルが整備される予定である。

フェリクストウ港は、人口約3万人のフェリクストウ町に近接する。その周辺は自然環境豊かな地域で、オーウェル川沿いにはマリナーやヨットクラブが点在している。周囲の環境にも配慮し、同港では、トラックから鉄道へのモーダルシフトなどの環境対策や省エネ対策を積極的に進めている。また、みなとツアーの企画や学校教育で港湾・物流への理解を深める機会を設けるなど、コミュニティとのパートナーシップの促進にも努めている。



フェリクストウ港周辺の環境

注) オーウェル川河口方面からみたものであり、河口付近には、マリナーが点在する。写真中央の橋の後方にイプスウィッチ港がある。

さいごに

フェリクストウ港では、ハチソングループによって、英国南東部を拠点として、市場環境や顧客ニーズに配慮した取組みが行われている。英国最大の消費地であるロンドンへのアクセス等の面で、フェリクストウ、サザンプトン、ティルベリー等のコンテナ港に加え、現在計画中のロンドン・ゲートウェイ等との間での競争は厳しくなり、国内港湾間では、港湾能力やコスト、鉄道・トラックの輸送環境等が競争優位要素としての重要性を増していくと見込まれる。

欧州では、コンテナ貨物の中長期的な増加傾向の下、ロッテルダム港のマースフラクテIIなどの大規模なコンテナ・ターミナルの戦略的な整備が進捗している。さらに13,000~15,000TEUのスエズマックス級の船舶稼働や2015年のパナマ運河拡幅等により、コンテナ航路の再編等が見込まれる中、欧州におけるコンテナ流動の変化、この動きに対応した主要港湾の動向やメガ・オペレーターของกลุ่ม戦略の展開が注目される。

急速に進む船型の大型化や航路再編を見据えた中期的な港湾戦略、鉄道を活用した効率的な配送やセキュリティを含むトータル・サービスの向上を目指す取組みは、我が国の港湾物流機能モデル構築の参考となるであろう。なお、本稿中の見解は、全て個人的なものであり、また、本文中の写真は、2010年8月に筆者が撮影したものである。

注) 2009年のコンテナ取扱量は、Transport Statistics Report, Maritime Statistics 2009による。

[参考文献]

FDRC (2010) Port of Felixstowe 2010
FDRC (2010) Felixstowe South "Focus" Issue 3 March 2010