

World Watching 132

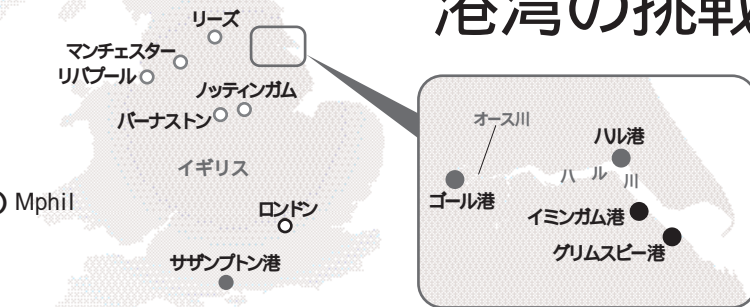
ワールド・ウォッチング

英国最大の グリムスビー・ イミンガム港 イングランド北東部の 港湾の挑戦



中野 宏幸 博(工) Mphil

国土交通省総合政策局
情報安全・調査課長



はじめに

英国最大のトンベースでの貨物量を扱う港湾は、イングランド北東部のハル川河口にあるグリムスビー・イミンガム港である。2009年は、英国全体の5.0億トンの取扱量のうち、同港は5,471万トンで10.9%のシェアを占め、第2位のロンドン港は4,544万トンで9.1%のシェアとなっている。主な貨物は、石油製品、石炭、ユニット・ロード貨物、鉄鉱石などである。2009年は、リーマン・ショックの影響を受けて、取扱量は対前年比で16.2%となったが、この15年間でみると、同港は、1995年から2007年までは一貫して取扱量を伸ばしている(図参照)。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、グリムスビー・イミンガム港の動向を報告したい。



グリムスビー・イミンガム港の運営

グリムスビー・イミンガム港は、グリムスビーとイミンガムという約10kmの距離で近接する2つの港湾地区から構成される。ハル川の北岸には、ハル港、ハル川河口から80km上流のオース川には、内陸港のゴール港がある。グリムスビー周辺は、経済圏としてはグレーター・グリムスビーとして知られており、食料、化学工業品、物流の産業が集積している。またイミンガム港には近接して、2つの石油精製基地がある。同港は、リバプールやマンチェスター、リーズやノッティンガムなどの地域の産業と消費に密接に結びついた活動を展開している。これらの港湾物流の効率化を図る観点から、港湾関係者から構成される“The Grimsby & Immingham

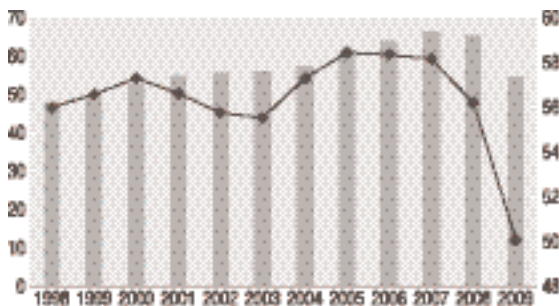


図 グリムスビー・イミンガム港と英国の取扱量の推移
注1) グリムスビー・イミンガム港が棒グラフ(左軸:単位は百万トン)、英国全体が折れ線グラフ(右軸:単位は千万トン)である。グリムスビー・イミンガム港は、Killingholmeを含む。
注2) Transport Statistics Great Britain 2010より作成

Ports Partnership”が構築されている。

両港の運営は、ABP(Associated British Ports Holdings)が行っている。1983年に英国港湾運輸公社(British Transport Docks Board)は民営化され、国営会社管理下にあった21港は、ABPに引き継がれた。ABPは、英国のサザンブトン港など主要21港の管理運営を行っているが、2006年に、同社はカナダ・オンタリオ市年金ファンドやシンガポール投資会社等から構成されるAdmiral Consortiumに売却されている。



グリムスビー・イミンガム港の取扱動向

ハル川河口にあるグリムスビー・イミンガム港、ハル港とゴール港は、ABPが管理運営しており、港湾によって一定の機能分担がなされている。なお、これら3港の2009年の取扱量の合計は、6,611万トンであり、英国全体の13.2%を占めている。

(1) グリムスビー港

グリムスビー港は、北海から10kmの距離にあり、主要な商業ドックは、アレクサンドラ・ドックとロ

イヤル・ドックである。

アレクサンドラ・ドックは、年間40万台の自動車を扱っており、英国北部地域の主要取扱港として、トヨタの輸出入、フォルクスワーゲングループの輸入拠点となっている。トヨタ関係では、ダービー近郊のパーナストンで生産された車の輸出のほか、フランス北部で生産された車の輸入拠点にもなっており、パーナストンを経由して、内陸部へ輸送されている。また、フォルクスワーゲングループの北部輸入拠点として、年間に20万台を扱い、フォルクスワーゲンとアウディの英国への輸入の半分以上を扱っている。

同港では、多様な木材製品が取扱われており、製材やパネルなど、スカンジナビアやバルチック諸国との間での定期的な輸送が行われている。ロイヤル・ドックでは、穀物などの農産物のほか、水産関係ではノルウェーやアイスランド等からの冷凍製品の輸入コンテナなどが扱われており、内陸への食料輸送基地として機能している。一般貨物関係では、鉄鉱石やボーキサイトなどの鉱物、スチールなどが扱われている。

(2) イミンガム港

イミンガム港は、一般貨物のライナーサービスとともに、ユニット・ロードの基地として機能している。ロッテルダム港を経由した中国からのコンテナ輸送を含め、欧州各地との間でのゲートウェイとして、多様な物資の定期的な輸送が行われている。

同港は、原油の輸入拠点となっており、英国の約20%を担う石油精製基地となっている。ドライバルク関係では、発電用石炭やボーキサイトなどの鉱物資源関係のほか、家畜用の飼料や穀物などを扱っている。また、スカンジナビアやバルチック諸国からの木材製品のほか、Ro-Roターミナルでは、北部ヨーロッパやスカンジナビアとの間での貨物、アイスランドからの水産物等を扱っている。

イミンガム地区のハンバー国際ターミナルは、2つのターミナルから構成される。2000年に供用開始された第一ターミナルは、バース長が300mで、10万トン級以上の船舶が停泊できる。2006年に供用された第2ターミナルは、バース長520mで、年間900万トンを取り扱うことが可能なバルク搬送施設が整備されている。同ターミナルへの6,000万ポンドの投資は、単一の港湾に対するものとしては、ABPとして最大規模のものとなっている。



内陸部への輸送

内陸部への輸送手段は、パイプラインと鉄道、トラックである。道路・鉄道ネットワークへの良好なアクセスが強みであり、高速道路は港湾から



ハンバー国際ターミナルでの荷役（2010年8月筆者撮影）



イミンガム港の概要（出典：ABP提供資料による）

19kmと近接しているほか、鉄道については、English Welsh & Scottish Railway(EWS)等との密接な連携の下、効率的な輸送を行っている。

物資毎にみると、石油は、港湾に近接する精製基地へパイプラインで輸送される。また、石炭などのバルク貨物は、内陸部の工場等、定型的な拠点間の輸送手段として、鉄道が活用されている。鉄鋼大手コーラスの製鋼所のある内陸のスカンソープの工場へは、毎日26便のプロクトレインが鉄鉱石や石炭を運送している。他方、コンテナや一般貨物で、近中距離にある内陸部の多数の拠点に配送するものについては、トラックが利用されている。



さいごに

グリムスビー・イミンガム港、ハル港、ゴール港は、民間主体であるABPによる一体的な管理運営の下、グループ経営が行われ、トータルとして、顧客本位のサービス提供に向けた取組みが進められている。

両港は、マーケットと生産拠点である背後圏との結びつきの強化を図っているが、欧州各港との緊密な関係の下、港湾の能力を高めながら、どのようにポテンシャルをさらに発揮していくか、今後の展開が注目される。両港の取組みは、バルクや食料・水産物などの多様な貨物を扱う港湾の機能のあり方と背後圏との関係を踏まえた港湾連携モデル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る。

(参考) ABP (2010) Grimsby & Immingham, Port Handbook 2009-2010
ABP (2010) Associated British Ports handbook 2009/2010