

World Watching 139

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



港湾区域を越えた港湾 マドリッド・ドライポート

接しており国内外へのアクセス条件が良い。また、空港周辺には、エアカーゴセンターやコスラダ輸送センターを始め、種々のロジスティック産業の集積が進んでいる。さらに、内陸保税地域 (Inland maritime customs area) に指定されている。取扱コンテナの約30%が、同ターミナルにて通関されており、通関済みコンテナは港湾に到着後2時間で船積可能となるそうである。

(1) 管理運営

同ターミナルのインフラ開発は、スペイン港湾庁 (Puertos del Estado)、上記4港の港湾管理者が各10.2%と港湾関係で計51%、マドリッド自治地域政府が25%、公共事業省系列の土地開発公社 (Entidad Publica Empresarial de Suelo) が13.08%、コスラダ地方政府が10.92%の株を保有するマドリッド・ドライポート開発公社 (Puerto Seco de Madrid S.A.; 以下PSM公社という) によって行われている。用地については、公共事業省、マドリッド自治地域政府、コスラダ地方政府、スペイン港湾公社等の合意により、50年間の借地権が保証されている。また、荷役機械の調達および運営はコンテレル (Conterail) 社が行っており、PSM公社は、コンテレル社から施設使用料を徴収している。コンテレル社は、スペイン最大のターミナルオペレーターであるNoatum社 (旧Dragados社) が50%、スペイン国鉄 (Renfe) が46%、スペイン港湾庁が4%を出資する企業であり、同ターミナルの他に、バレンシア港フェリペ王子埠頭の鉄道ターミナルの運営も行っている。

因みに、これまでインフラ整備に1,600万ユーロ (1ユーロ105円換算 (以下同様) で約17億円) 荷役用機械に400万ユーロ (約4.2億円) が投資されている。



はじめに

欧州諸港では、港湾のターミナル活動の効率化のみならず、サプライチェーン全体としての効率化や、モーダルシフトの推進、背後都市の環境・交通混雑問題解消等、種々の理由から、港湾からの内陸輸送の効率化を図るための港湾管理者による取り組みが進んでいる。ドライポートとは、河川、運河等の水運ネットワークを活用した内陸物流拠点 (ウェットポート) に対し、鉄道輸送を活用した内陸物流拠点に使われる用語のようである。

2011年9月、名古屋港経済交流・利用促進ミッションとして、マドリッドにあるドライポートを訪問する機会があったので、その概要を紹介したい。



マドリッド・ドライポートの概要

マドリッド・ドライポートは、マドリッド近郊のコスラダ (Coslada) 市に位置し、スペインの主要港であるアルヘシラス港 (マドリッドより約660km)、バルセロナ港 (同600km)、ビルバオ港 (同400km)、バレンシア港 (同360km) の4つの港湾と鉄道によって直接リンクしたコンテナ専用の鉄道ターミナルである。周辺も含め約1,000万の人口を擁するマドリッド首都圏地域に位置するとともに、マドリッドを中心とした放射状の道路ネットワークや既存の鉄道ネットワーク、更にはマドリッド・バラハス空港にも近



写真1
マドリッド・ドライポート全景
出典：Puerto Seco de Madrid S.A.
提供資料

(2) 施設概要

写真1は同ターミナルの全景であるが、総面積14万平米の用地の中に、3～4段積み可能なコンテナ保管用地（1.6万平米）、積み卸しのための4本の引込み線（6本まで拡張可能）、各港からの受入れあるいは各港への配送のための2本の軌道と空コンテナ保管用地（1.8万平米）が配置されている。機器については、コンテラールによって、RMGクレーン1基、リーチスタッカー・モバイルクレーン3基、空コンテナ用のリフトトラック2台、フォークリフト3基、牽引車3輛が設置されている。

(3) 運営状況

取扱量の推移は、表1に示す通りであり、リーマンショックのあった2009年には減少したが、その後、順調に回復し、2011年は10万TEUに達する見通しで、現在、2.5万平米の用地の拡張を検討しており、完成すると750mまでの長さの車輛編成が可能となるとのことであった。因みに、現在は、アルヘシラス港、バルセロナ港、ビルバオ港と同ターミナルを結ぶ鉄道サービスは行われておらず、取扱貨物はバレンシア港の貨物のみだそうである。バルセロナ港の貨物は、周辺のアスケカ（Azuqueca）のドライポートで取扱われており、PSM公社によれば、港湾と内陸仕向地・仕出地との位置関係、サービス内容、コンテナ貨物のバン詰め・バン出しをする倉庫の状態によって選択がなされるそうである（マドリッド周辺のドライポートの配置を図1に示す）。

こういった状況の中、PSM公社は、株主の4港の貨物に限らず、あらゆる貨物の集荷に努めており、サービス向上による集荷拡大のため、現在、揚地の港湾で義務づけられている動物由来

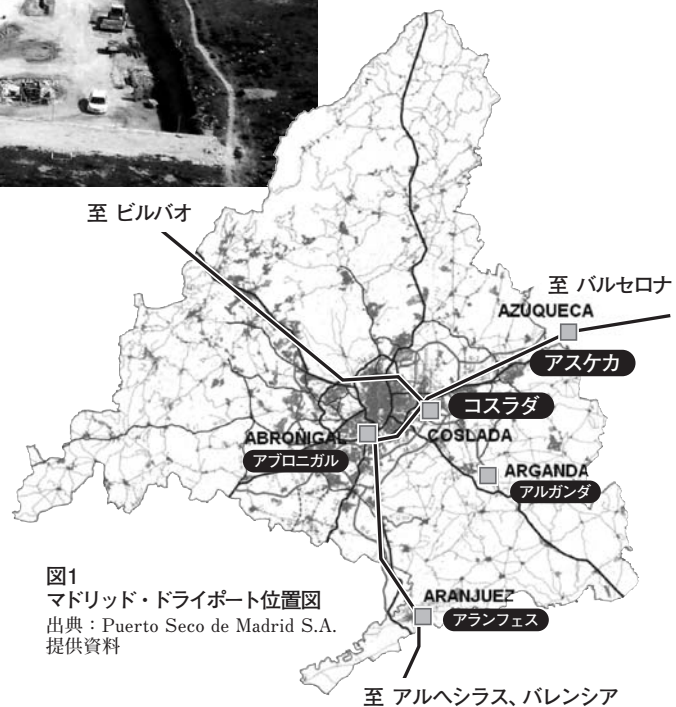


図1
マドリッド・ドライポート位置図
出典：Puerto Seco de Madrid S.A.
提供資料

の食品の通関作業を、同ターミナルで集約できるような通関制度の改善に向けた検討を行っているとのことであった。

World Watching おわりに

今回はマドリッド周辺のドライポートの1つを訪問したが、4つの港湾管理者を始め、国、地方自治体や関係企業等様々な主体が、その設立、運営に絡んでいる。出資者の1つであるバルセロナ港がコスラダのドライポートではなく、アスケカのドライポート（バルセロナ港が出資）を使っているのは、船社の要望でもあるようであるし、ビルバオ港においても港湾から60km離れた地のドライポートにも事業参画していると聞く。内陸輸送の効率化のメニューを増やし、利用者のサービスに応えるとともに、各港の背後圏を拡大しようとするスペインの港湾管理者の戦略が垣間見えるようで大変興味深い。

港名	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
アルヘシラス	1,502	2,194	6,523	6,459	894	10	0	2,412	2,062	0
バルセロナ	6,936	3,955	5,521	5,888	4,498	3,784	2,976	3,777	1,048	0
バレンシア	5,553	11,352	15,212	21,880	36,768	39,529	50,627	49,182	41,599	70,000
ビルバオ	3,953	1,298	2,672	3,642	3,804	5,217	5,842	4,619	0	0
合計	17,944	18,799	29,928	37,869	45,964	48,540	59,445	59,990	44,709	70,000

表1 港別コンテナ取扱量（単位：TEU） 出典：Puerto Seco de Madrid S.A.