

World Watching 143

ワールド・ウォッチング

英国民営化港湾の現状 サウザンプトン港を例に



山田 孝嗣

名古屋港管理組合
専任副管理者



はじめに

英国南部、イギリス海峡に面するサウザンプトン港は、タイタニック号出航港としても有名な英国を代表するクルーズ客船港であるとともに、コンテナ貨物、完成自動車、バルク貨物を扱う総合港湾である。昨年10月、名古屋港利用促進使節団として同港を訪問する機会があった。因みに、同港の管理・運営はワールドウォッチング132（2011年5月）で紹介されたグリムスビー・イミンガム港と同様、英国の港湾民営化の草分けであるAssociated British Ports（以下「ABP」と言う）によって行われている。



ABPの概要

サウザンプトン港を所有・運営するABPの設立の歴史は以下の通りである。

1947年、労働党政権の下、英国の鉄道港が国有化され、鉄道会社から英国運輸委員会にその所管が移管される。1962年、保守党政権の下、英国運輸委員会が5つの公社に分割され、港湾はそのうちの1つである英国港湾運輸公社に移管される。1981年、サッチャー保守党政権の下、英国運輸法（Transport Act of 1981）が成立する。1982年、同法に基づき、港湾運輸公社の全株式が売却され（完全民営化）、承継会社としてABPが設立される。

ABPは、図1に示す様に、現在サウザンプトン港を含む鉄道港由来の21の港湾の港湾管理者と

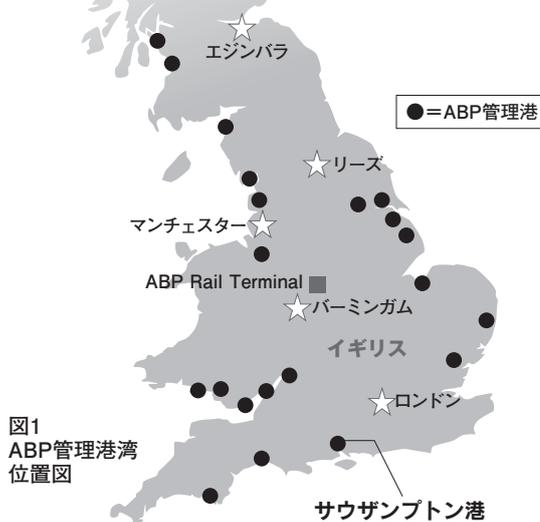


図1
ABP管理港湾
位置図

しての機能を果たすとともに、サウザンプトン港のコンテナターミナルオペレーターであるDPワールドサウザンプトン（DPWS）への出資も行っている。ABPの株式は、現在、Borerias（カナダの年金運用会社：33 $\frac{1}{3}$ %）、GIS SI（シンガポールの投資企業：33 $\frac{1}{3}$ %）、GS IL（ゴールドマン・サックスグループ：23 $\frac{1}{3}$ %）、Infracapital（プルデンシャルグループ：10%）の4社のコンソーシアムが所有しているが、株式市場には上場されていない。因みに、ABPに所属する港湾で英国全体の約1/4の貨物を取扱っている。



サウザンプトン港の概要

同港は、リアス式入り江であるサウザンプトン海域（Southampton Water）を内陸に10マイル遡った場所に位置し、国際航路からの距離も28マイルと近い。また、入り江の前面にはワイト島（Isle of Wight）が位置し、周辺の海岸形状と併せ、1日17時間と非常に長く満潮状態が続く双潮（double tide）と呼ばれる自然現象を発生させ、大型船の入港を容易にしている（図2）。

2010年の総取扱貨物量は、3,940万トンと英国4番目の取扱量を誇り、コンテナ貨物の取扱いはフェリックストウ港に続いて英国内第2位（154万TEU）で英国の極東向けコンテナ貨物の半分を同港で扱っている。

また、ジャガー、ランドローバー、ロールスロイス等、同国生産のプレミアムブランドの完成車の輸出基地としての機能等を果たしており、

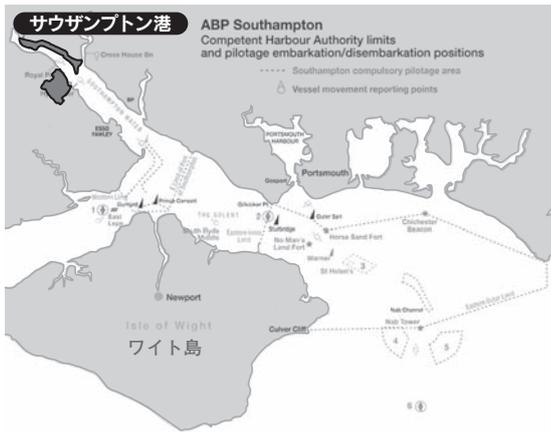


図2 サウザンプトン港周辺の地形

2010年は約50万台の車輛を扱っている。更に、同港は、イギリスに寄港する客船の約8割が寄港する英国最大のクルーズ港であり、港内には4つのクルーズ専用ターミナルが設置されており（2つについては鉄道による直接アクセスが可能）、2011年に約140万人の旅客に利用される見通しとのことである。

写真1に示すように、テスト（Test）川の左岸の西側と東側に港湾施設が配置されており、最奥部にはコンテナターミナル（4バース：延長1,350m、水深-12.8~15m）が整備されている。対岸のディブデン（Dibden）地区は、2000年にABPが新たなコンテナターミナル開発を申請したが、政府により、開発承認申請を却下された経緯がある地区である。ABPとしては、同地区に船舶の大型化に対応した大水深コンテナターミナルの建設（干潟等の浚渫を含む）を計画し、環境アセスメントを実施し、環境保全策も提案したようだが、EUが生物相の保護のために指定したNatura 2000地区内での計画であることや、

他の港湾での開発計画によって、処理能力の代替は可能である等の理由から、約1年に及ぶ公開ヒアリングを経て、政府は「自然環境を犠牲にしてまで事業実施を正当化する理由は見出せない」との結論を出したようである。

World Watching おわりに

ABPを草分けとして、1980年代初期から始まった英国港湾の民営化であるが、取扱量の多い港湾を中心に、現在まで約40港の港湾が民営化され、機能的には、英国全体の貨物の2/3、外貨貨物の半分以上が扱われているようである。これらの港湾はABPを含む7つの企業あるいは企業グループが所有、運営している。ほとんどが、複数の港湾を所有し、港湾管理者としての機能を有するとともに、フェリックスストウ港を所有、運営するHutchison Ports (UK) Ltd.のようにターミナルオペレーターとしての機能を併せ持つところもある。さらに、港湾の管理・運営のみならず、トラック輸送や倉庫業等港湾を核としたロジスティクス企業としても事業展開をしていると聞く。サウザンプトン港の担当者によれば、ABPでは、それぞれの港湾ごとにプロフィットセンターとして採算性を確保しているということであったが、港湾の管理運営のみならず、港湾における企業としての採算性ということであろう。港湾の管理運営に関し、公共サイドからの資金的な支援がないが、管理運営以外への事業展開が可能である。反面、民間としての投資の自由度が100%あるかということ、サウザンプトン港のディブデン地区のように最終的には政府の承認が要



写真1 サウザンプトン港の施設 参考：先方提供資料より一部抜粋

る状況にあるのが英国の民営化港湾と言える。他方、イギリス海峡を挟んで立地する北欧州の主要港湾では、航路、外郭施設、陸上のアクセス施設等の整備には公共サイドからの支援があり、公企業が管理運営を行っている。港湾の国際競争力という視点から、これらの管理運営システムの比較、評価をどう考えればいいのか、悶々としながら帰国の途についてのである。