

World Watching 150

ワールド・ウォッチング

ドイツの新・大水深 コンテナ・ターミナル ヤーデ・ヴェザー・ポート



樋口 嘉章

社団法人日本港湾協会
港湾政策研究所
所長代理

表1 ヨーロッパの代表的コンテナ取扱港

欧州での 順位	世界での 順位	港名	コンテナ取扱個数 (2011年速報値) (単位:千TEU)
1	10	ロッテルダム(蘭)	11,900
2	14	ハンブルク(独)	9,020
3	15	アントワープ(白)	8,664
4	21	ブレーマー・ハーフェン(独)	5,915
5	29	ヴァレンシア(西)	4,328



はじめに

2012年9月、PIANCのMarCom(海港委員会)に出席するため訪独した。その際、ドイツ北西端ヴィルヘルムス・ハーフェン港で新たに開港したコンテナ・ターミナル「ヤーデ・ヴェザー・ポート」を視察する機会を得たので、紹介したい。



ヴィルヘルムス・ハーフェン

ヴィルヘルムス・ハーフェンは、ドイツ連邦北西部ニーダー・ザクセン州にある人口8万1千人(2010年)の街で、その名は19世紀にドイツ帝国の初代皇帝ヴィルヘルム1世にちなんでつけられた。19世紀半ばから第2次世界大戦が終わるまでドイツの海軍基地がおかれていた。戦後1958年には、アプローチ航路であるヤーデ航路の水深の深さを活かして、石油取扱い栈橋が整備された。ヴィルヘルムス・ハーフェン港の港湾管理者はニーダー・ザクセン州に属する「ニーダー・ザクセン・ポーツ」である。2011年の同港の港湾取り扱い貨物量は2,298万トン(大宗は原油及び石油製品1,962万トン、石炭179万トン)となっている。今回、新たにコンテナ・ターミナルが整備され9月に供用が開始された。



ドイツにおける 新しいコンテナ・ターミナルの計画

ドイツの主要なコンテナ取扱港であるハンブルク港とブレーマー・ハーフェン港はいずれも表1に示す通り、ヨーロッパを代表するコンテナ港である。代表的

なターミナルとしては、ハンブルク港にはアルテルンヴェルダー(Alternverder)・コンテナ・ターミナル(岸壁延長1,400m、4バース、岸壁水深-16.8m、ガントリー・クレーン15基)、ブレーマー・ハーフェン港には北海ターミナル(North Sea Terminal)(岸壁延長1,829m、6バース、岸壁水深-16m、ガントリー・クレーン18基)がある。しかし、ハンブルク港はエルベ川の河口からのアプローチ航路の長さが144kmと長く、航路水深確保のための維持浚渫の問題がある。また、ブレーマー・ハーフェン港は北側境界に自然保護区域があり、これ以上拡張するための余地がない。

一方、コンテナ船はますます大型化してきており、2013年には第8世代のコンテナ船(積載量18,000TEU、全長400m、幅59m、満載喫水16.7m)が投入される見込みとなっている。

ヴィルヘルムス・ハーフェン港はアムステルダム港とブレーマー・ハーフェン港の間に位置し、ヤーデ航路が18mの水深を持っており外海からも43kmと近く、ほとんど維持浚渫の必要がない利点を持っている。このためニーダー・ザクセン州と自由ハンザ都市ブレーメンはヴィルヘルムス・ハーフェン港に超大型コンテナ船にも対応できる大水深のコンテナ・ターミナル「ヤーデ・ヴェザー・ポート」を作るプロジェクトを協力して進めることに合意した。



ヤーデ・ヴェザー・ポートの整備

ヤーデ・ヴェザー・ポートの全体計画の概要を表2に示す。1993年に初めてヴィルヘルムス・ハーフェン港に大型船対応のコンテナ・ターミナルを整備する構想が発表されて以来、ハンブルク港やブレーマー・ハーフェ

表2 ヤーデ・ヴェザー・ポートの計画概要

岸壁延長	1,725m
岸壁水深	-18m
ターミナルの奥行	650m
泊地直径	700m
計画取り扱い貨物量	270万TEU
全体計画供用開始時期	2013年8月

ン港との関係について大きな議論がなされた。また、法律上・行政上の理由で何



度も遅延して 写真1 ヤーデ・ヴェザー・ポートの全景きた。最終的には2008年3月に着工が認められた。その後、2012年1月までに4,600万³の浚渫砂で360haの埋め立てが行われるなど整備が進められた。2012年9月には全体計画4Bのうち、2Bの供用が開始され、コンテナ・ターミナルが稼働し始めた(写真1)。まだ、供用が始まっていない部分についても、ガントリー・クレーン関係の工事・ヤードの舗装工事などが残っているが、埋め立て・岸壁の整備は完了している(整備中の岸壁には、9月に現地を訪れた時点で、2012年7月14日にチャールストンからアントワープへの航行中、大西洋で火災・爆発事故を起こしたコンテナ船MSCフラミアが係留されていた(写真2))。



写真2 コンテナ船MSCフラミア

本ターミナルの総事業費は約10億ユーロ(1ユーロ=100円として約1,000億円)であり、このうちの約6億5千万ユーロがインフラ関係費用、残りの約3億5千万ユーロが上物施設となっている。岸壁、埋め立て、ヤード航路の付け替えなどのインフラ整備を進めるために、2003年、ニーダー・ザクセン州が50.1%を、自由ハンザ都市ブレーメンが49.9%を負担して、特別目的会社ヤーデ・ヴェザー・ポート実現会社(Jade Weser Port Realisierungs GmbH & Co. KG)が設立された。同社がインフラ工事を進めている。コンテナ・クレーン、敷地内の設備、建物IT関連設備等の上物施設については40年のコンセッション契約を結んだユーロゲート・コンテナ・ターミナル・ヴィヘルムス・ハーフェンル(Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG)が整備を進めている。同社の株式の



写真3 8基の大型ガントリー・クレーン

70%はユーロゲート(1999年9月にハンブルク港のユーロカイとブレーマー・ハーフェン港のBLGロジスティクスが合併して出来たターミナル運営会社)が、30%はマースク社の子会社であるAPM Terminals Internationalが所有している。

また、ターミナルの陸側には160haの物流ゾーンが整備されており、物流関係企業などが立地し始めている。コンテナ・ターミナルと背後の物流関連企業で2,000人規模での雇用増が見込まれている。

ヴィルヘルムス・ハーフェン港の背後圏はそれほど大きくないため、コンテナ貨物の60%はスカンジナビア諸国、西ロシアを含むバルト海沿岸諸国などにフィーダー輸送されると見込まれている。また、エルベ川が流れ込んでいるハンブルク港や、ヴェーザー川が流れ込んでいるブレーメン港では背後圏へ内陸水運を利用して運ばれる貨物が多いが、ヴィルヘルムス・ハーフェン港には大きな川が流れこんでいないため、同港の残りのコンテナ貨物については内陸水運ではなく、20%はトラック、20%は鉄道で運ばれるとみられている。

コンテナ・ターミナルの整備にあわせて、鉄道・道路も整備され連絡・接続された。鉄道については、現在、ドイツ鉄道会社(DB)が2013年初頭の完成を目指して、ヴィルヘルムス・ハーフェンからオルデンブルクまで(52km)の輸送力強化(電化、複線化)に取り組んでいる。

岸壁に据えられたガントリー・クレーンはアウトリーチ69m、25列積みの超大型船にも対応可能なもので、世界最大級のクレーンである。全体計画16基のうち既に8基が導入されている(写真3)。これらはすべて中国のZPMC上海振貨重工製であった。



おわりに

ヤーデ・ヴェザー・ポートの計画取扱量は270万TEUとハンブルク港やブレーマー・ハーフェン港の取扱量に比べるとそれほど大きいとはいえない。現地でも両港の補間港として、またはブレーメン・ハーフェン港の5つ目のターミナルとして位置付けられているとの説明があったが、超大型コンテナ船対応に関しては両港を凌ぐ施設となっているのが興味深い。今後、本格稼働して順調に大型のコンテナ船が寄港するようになり、取扱量を増やしていくことができるか見ていきたい。