

World Watching 158

ワールド・ウォッチング

新時代の ロジスティクス拠点を 目指す ブレーメン港と ブレーマーハーフェン港



井上 聡史

政策研究大学院大学
客員教授

ドイツの港湾が元気である。すでに2012年11月号で既報の通り、昨秋にはドイツ最初の大水深コンテナ・ターミナル、ヤーデ・ヴェーザーがヴィルヘルムスハーフェン港にオープンした。ドイツ西部の国際物流拠点ブレーメン港とその外港とも云うべきブレーマーハーフェン港も、新しい時代のロジスティクス・ハブ港湾を目指して精力的な取り組みを展開している¹⁾。



港湾の概況

ブレーメン港はドイツのもう一つの海の玄関ハンブルク港から西に約120km、ヴェーザー川中流に位置し、中世のハンザ同盟以来の長い歴史をもつ。また約60km下流の北海に出る河口部に展開するブレーマーハーフェン港は、ブレーメン港がかつて河川埋没により大型船の航行が難しくなり、1827年にブレーメン市が河口に土地を購入し開発したことに端を発する。ブレーメン港はその後の河川改修と浚渫により約9mの航路水深が確保され、4m余りの潮位差を利用して最大11mの水深をもつ埠頭群が整備されている。

2011年の実績では、ブレーメン港が1,300万トン、ブレーマーハーフェン港が6,760万トン、両港合わせて8,060万トンの多様な貨物を取り扱っている。コンテナ貨物量は590万TEUと欧州第4位であり、水深13~15m、延長4,930mのコンテナ・ターミナルをもつブレーマーハーフェン港が中心である。またドイツ車の輸出、日本車を含む外国車の輸入の取り扱い拠点でもあり、欧州ではベルギーのゼーブルージュ港と一二を争っている。



上述のような経緯からブレーメン市(市でありながら州と同等の権限を持つ都市州)がブレーメン港ともにニーダーザクセン州に浮かぶ小島にも見える飛び地のブレーマーハーフェン港を開発、管理してきた。しかし2002年1月より港湾管理体制を改革し、それまで市の複数の部局にまたがっていた港湾に関する組織を一本化するとともに民営化し、市が100%株式を所有する港湾経営会社Bremenportsを設立した。



フレート・ビレッジの開発

ブレーメンでは、欧州で最初と云われる広大なロジスティクス・パークがヴェーザー川左岸の港湾直背後に開発されている。1985年に最初の企業が操業を開始して以来、約500haの地域に約150社が立地している。地元ではフレート・ビレッジ(ドイツ語でGVZ)と呼び、その後のドイツ国内のみならず欧州各地におけるロジスティクス・パーク開発の嚆矢となった。背後圏輸送の要となる鉄道との接続には32側線をもつ巨大なターミナルを整備する一方、内陸水路網や高速道路にも直結している。主要な機能としては、インターモーダル輸送ターミナル、宅配ターミナル、保管倉庫、冷蔵倉庫、流通加工、梱包など多岐にわたり、約8,000人の雇用を生み出している。

このような立地条件を活かして、欧州全域をカバーする総合ロジスティクス拠点を置く企業が少なくない。米国の大手コンピューター・メーカーのヒューレット・パッカードもその一つで、欧州市場に向けたプリンターの巨大な広域ロジスティクス・センターを設けている。またメルセデス・ベンツとBMWのドイ

ツ大手自動車メーカーも、このフレート・ビレッジにロジスティクス拠点を開設している。約300社の自動車部品メーカーから鉄道やトラックでここに製品が届けられ、検査された後、海外にある2社の現地工場にむけて、サプライ・チェーンの情報管理のもと必要な部品を組み合わせて梱包してコンテナ詰めされ輸出される。主たる仕向地は南アフリカ、南北アメリカであり、一部はアジアにも向かっている。

さらに世界の顧客に対して、欧州のロジスティクス拠点としてのブレーメンを一つの顔をもった存在として売り込むため、“Via Bremen”（ブレーメン経由で）と云う取り組みを展開している。単に港湾だけのPRを越えて、この地域全体が提供する幅広いロジスティクス・サービスのシングル・ウィンドウ化でありワンストップ・サービス化である。約1,500社に及ぶ多様なロジスティクス関連企業が互いに得意な分野を融通しあい顧客のニーズに最適なサービスを提供することを目指している。



洋上風力発電の産業クラスター拠点

一方、ブレーマーハーフェンでは新たな産業振興と連携した港湾戦略が進んでいる。北海に繰り広げられる洋上風力発電開発の拠点づくりである。ドイツの風力発電量は欧州一であるが、その殆どは陸上の風力発電によるものであり、洋上の風力発電は僅か6か所に過ぎない。しかし政府の再生エネルギー比率を飛躍的に高める政策と陸上風力発電の開発が飽和状態に近づいていることから、洋上風力発電が急速に主役の座を占めると見られている。ドイツ政府は洋上風力発電を2020年までに10GW、2030年までに25GWに増やす計画で、すでに許可が下りている26プロジェクトの発電能力を合計すると18GWを上回る。さらに許可待ちのプロジェクトが63もある²⁾。

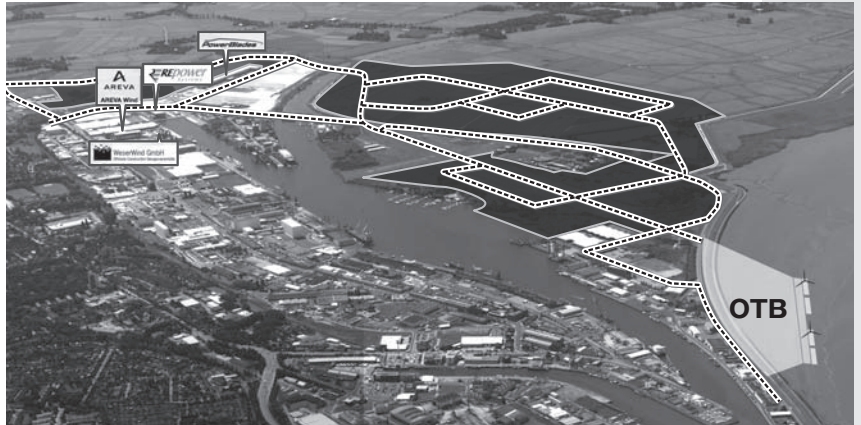
こうした洋上風力発電の開発に狙いを絞り、その技術開発、部品製造から組み立て、そして海上への積出しやメンテナンスの基地など、ブレーマーハーフェンを欧州における洋上風力発電の産業クラスター拠点として発展させようと取り組んでいる。すでに欧州を代表する発電用風車の組立メーカーや主要部品メーカーなど4社が港湾内に立地し操業を開始している。高さ160mを越える洋上風車の土台となる鋼構造物（高さ60m、重量950トン）や長さ60m～



ブレーメンのフレート・ビレッジ



洋上風力発電の基礎構造部の積出し



洋上風力発電プラント積出しターミナルと関連企業パークの計画

写真提供：ブレーメン港湾経営会社

90mの回転翼が埠頭内に所狭しと仮置きされ、暫定的にコンテナ・ターミナルの一角から海上に積み出されている。港湾会社では2015年までに洋上風力発電用の超重量物を専門に扱うターミナル（Offshore Terminal Bremerhaven：OTB）を整備し、年間160基以上の風力発電設備の搬出に対応すると云う。

さらにOTBの直背後にある約200haの用地を工場用地として整備し、洋上風力発電関連企業の集積を進める計画である。同時に洋上風力発電の中核技術を研究開発する2つの大手研究所が市内に立地しており、地元の海事・理工系の大学や専門学校と連携して風力発電分野の人材育成にも地域として積極的に取り組んでいる。北海に面する位置的な優位性や造船、海運及び港湾に関する産業の集積を活かしながら、国のエネルギー産業政策に連動させて地域発展を図ろうとする地元関係者の情熱と結束が見てとれる。

ブレーメンとブレーマーハーフェンの両港が、ただ港湾の施設整備や効率化に注力するだけでなく、より広い視点に立って地域の行政や産業界、教育界と一体となり、新しい産業を振興し広域的なロジスティクス拠点づくりに取り組んでいる様子は、わが国の港湾の経営にとっても大いに参考になると考える。今後の両港の動向に注目していきたい。

注1) 2013年3月Bremenportsでの面談調査結果の他、同港Annual Report及び各種資料による。
注2) 日本貿易振興機構：ドイツの風力市場調査報告書、2012年3月