

# World Watching 170

ワールド・ウォッチング



## アントワープ港の活発な海外戦略



山田 孝嗣

名古屋港埠頭株式会社  
取締役相談役



### はじめに

北海からスケルト川を遡ること65km、欧州の中心に位置するアントワープ港。取扱貨物量は1.84億トン(2012年)で、ロッテルダム港に次ぎ欧州第2位、コンテナ取扱個数は864万TEU(2012年)で、ロッテルダム港、ハンブルグ港に次ぎ欧州第3位の地位を誇る。昨年夏、同港を訪問した際、港湾管理者の海外戦略の一翼を担う子会社の活動について話を聞く機会があった。アントワープ港では、港湾を海外 (foreland) から背後圏 (hinterland) に広がるロジスティックチェーンにおけるリンクとして捉えた施策が展開されており、本稿では同社の活動について紹介したい。



### アントワープ港湾庁

アントワープ港を管理運営するアントワープ港湾庁 (Antwerp Port Authority: 以下APA) は、1997年1月1日、アントワープ市の100%出資により設立された公社であり、1,600名に及ぶ職員を有し、地主的港湾管理者としての機能を果たしている。市が100%出資する組織ではあるが、市からは独立して意思決定する機構を有し、人事も独立している。意思決定は毎月1回 (7月と8月は除く) 開催される理事会 (Board of Directors) で行われる。ただし、理事の過半数 (最低10名) は市議会を構成する各会派の議員とする必要があり、理事長は市の副市長が務めている。なお、副市長と

いっても、我が国と異なり政治家である。さらに、APAは自らが他の企業や政府部局とジョイントベンチャーを組むことができる等、幅広い活動の自由度を有している。



### アントワープ港インターナショナル社

#### (1) 設立の目的と業務内容

海外に向けた集荷戦略のひとつに、船社の誘致が考えられるが、海外の港湾の開発や運営により深く関わることも、集荷力の強化につながっていくものと考えられている。

これまで、アントワープ港には、海外から港湾関連プロジェクトのための研修実施や、技術支援の要請が多く寄せられ、ベルギー政府やフランダース州政府のODAを活用したり、他のフランダース州の港湾と協力したりすることで、数多くの研修が実施されている。さらに、要請を寄せる海外の港湾の開発や運営まで一歩踏み込むことにより、アントワープ港にとっては、海外の港湾とのパートナーシップ関係をより強化でき、そのことが、同港の競争力を高め、同港の取扱貨物量の増大を図ることにつながるものと考えられる。他方、海外の港湾にとっては、アントワープ港のこれまでの経験とノウハウの活用がより可能になることが見込まれる。

これらを推進する組織として、APAの100%出資の下、2010年にアントワープ港インターナショナル社 (Port of Antwerp International: 以下PAI) が設立された (図1参照)。

PAIは比較的新しい組織ではあり、これまで、アントワープ港への貨物増につながる可能性の高いインド、ブラジル、サブサハラ、中近東、及びASEAN諸国等を戦略地域と設定し、これらの地域の港湾や物流インフラの開発を支援するための業務を行っているとのことである。

現在まで、主な活動実績は以下の通りである (図2参照)。

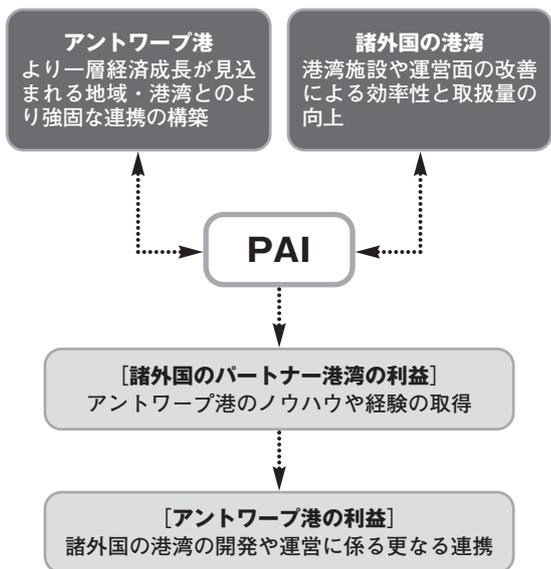


図1 PAIの役割

①インド

インドで2番目大きい民間港湾オペレーターであるEssar Ports社の4%の株式をPAIが取得し、同社と戦略的提携協定を締結することで、経済発展が期待されるインド西部グジャラート (Gujarat) 州とヨーロッパとの海上物流のハブの形成に向け、ハジラ港 (Hazira) の開発に参加。

②中近東 (オマーン)

海上交通の要衝に位置するオマーンの首都マスカットから南へ550kmに位置するドゥクム (Duqm) において、コンテナ、バルク (在来貨物含む) 双方を取扱う港湾の開発、運営を行うための港湾運営会社の設立に参加。設立にあたってはPAI単独ではなく、地元アントワープ企業とコンソーシアムを組み、計50%の出資比率を確保。

③アフリカおよび南米

アフリカにおいては、旧宗主国であるコンゴ民主共和国のマタディ港 (Matadi) やボマ港 (Boma)

への支援に優先順位が高く置かれているほか、コートジボワールのサンペドロ港 (San Pedro) においても、技術支援、投資等の分野で協力を目的とした特別なパートナーシップ協定を港湾管理者と締結。さらに、南米においては、ブラジルをターゲットに市場調査を実施中。

(2) 組織体制

現時点での常勤のスタッフは、上級技術者、研究技師等6名と少数でありであり、彼らはプロジェクトのコーディネーターとして、出張ベースで定期的にプロジェクトのモニターを行っている状況とのことである。現時点では1,600名に及ぶAPAの各種専門家や、アントワープ港に関わる官、民のパートナーの協力を得ながら、コンサルタントサービスの提供や資本参加に関わる業務が行われている。将来的には現地に職員を滞在させて、プロジェクトのフォローアップをさせる計画であり、特に、現在具体的に進行中のオマーンとインドのプロジェクトについては、近い将来、現地に職員を滞在させる予定とのことである。

財務状況に関する情報は入手できなかったが、PAI自体APAの海外投資部門として設立された意味合いが強く、PAIの投資や運転資金はAPAによる支援が大きいであろう。



おわりに

我が国においても、新興国の成長を取り込むため、インフラシステムの海外輸出を促進するための施策や組織の検討がなされている。その一方で、港湾管理者として、集荷を目指し海外の港湾や物流インフラプロジェクトの開発や運営に参画するためのアントワープ港の戦略的な取り組みには、ある意味、羨望と深い敬意を感じた次第である。

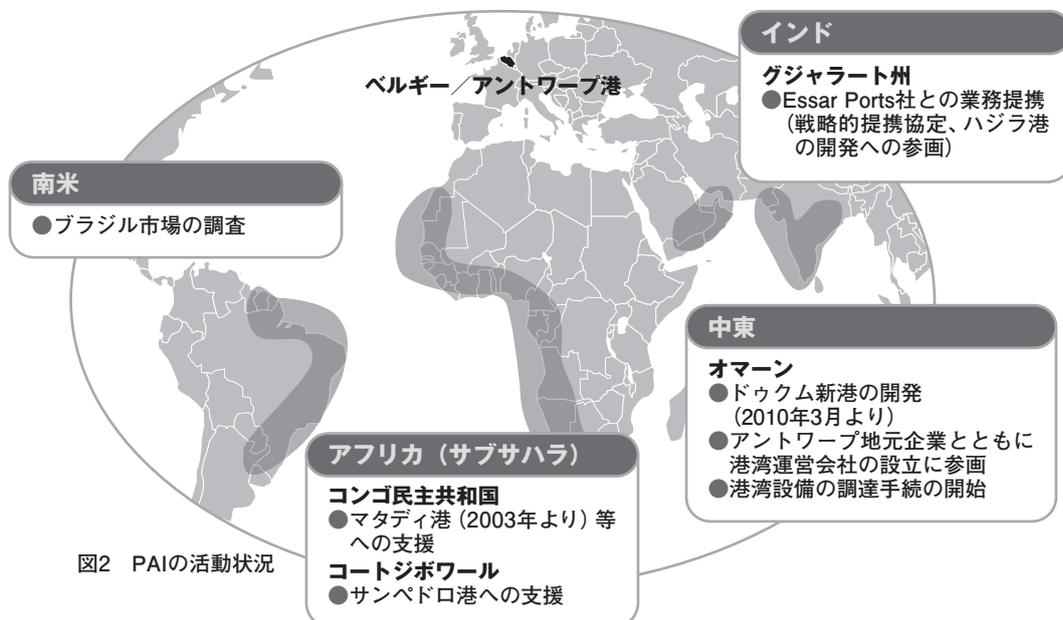


図2 PAIの活動状況