

# World Watching 247

ワールド・ウォッチング



井上 聡史

政策研究大学院大学  
客員教授



## はじめに

フランスの首都パリからセーヌ川を北西に下ること約300km、中世からの拠点都市ルーアンを経て北海の玄関都市ルアーブルに至る流域は、フランス随一の経済集積地かつ一大農業生産地域である。この地域のさらなる発展を目指して、2012年にルアーブル港、ルーアン港、パリ港は連携組織HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris) を設立した。このユニークな港湾の戦略的連携の実態を報告する。



## 3港の概要

まずルアーブル港は、マルセイユ港と並びフランスを代表する基幹的港湾である。欧州有数の石油コンビナートを形成する一方、英仏海峡に位置する地理的優位性も活かし欧州北部港湾群<sup>1)</sup>の中で第5位のコンテナ港として発展している。2019年の貨物取扱量は6,650万トン、うちコンテナ貨物2,700万トン(280万TEU)である。PORT2000計画に基づき外港地区にコンテナ港を開発しており、既にMaersk、MSC、CMA-CGMの3大船社が全10バースのターミナルを稼働させている。

セーヌ川河口から約120km上流にあるルーアン港は、航路改修により大型のバルク船やコンテナ船が寄港できる。2019年の貨物取扱量は2,340万トン、うちバルク貨物が2,230万トン、コンテナ貨物40万トンである。多様な製造業、加工業が立地し、埠頭背後には広大なロジスティクス用地が開発されている。また大麦、小麦などの穀物生産が盛んで、欧州最大の穀物輸出港でもある。



## HAROPA ルアーブル港、ルーアン港、 パリ港の戦略的連携

パリ港は、パリ都市圏のセーヌ川沿いに開発された6か所の拠点港と60か所の小規模な船着場からなる。2019年の貨物取扱量は2,500万トンである。パリ市内の北部に最大のジュヌヴィリエ (Gennevilliers) 拠点港がある。ここには河川バージ、鉄道、高速道路、ルーアン港からパイプラインにより、雑貨やバルク貨物、コンテナ貨物、石油製品など多くの貨物が集散し、パリ都市圏のロジスティクス拠点として発展している。



## 港湾連携の背景と目的

これら3港は互いに立地条件や機能が大きく異なり補完関係にある。ルアーブル港とパリ港は道路で220km、鉄道で280km、河川で310km離れている。流域の途中にあるルーアン港はパリ港まで道路130km、鉄道190km、河川190kmの距離にある。

3港の連携には、2つの大きな背景がある。1つは欧州北部港湾群のなかでルアーブル港の港勢が振るわないことである。2005年から連携した2012年までの8年間にルアーブル港のコンテナ取扱量は1.34倍の伸びにとどまり、欧州北部港湾群の1.41に及ばない。このためルアーブル港のシェアは7.3%から5.5%に低下した。インフラ整備に努めているものの、セーヌ川流域圏さらに全国の港湾需要を十分に捉えておらず、アントワープ、ロッテルダム、バルセロナなど近隣国の港に大きく浸食されている。全国の港湾需要の40%以上を近隣港が取扱っていると言われている<sup>2)</sup>。

一方、2008年の港湾法改正を受けて、政府主導により2009年にセーヌ川流域港湾連携協議会 (Council of the Seine Inter-Port Coordination) が設立され、流域圏の経済発展を図るためHAROPA



PORT2000の開発が進むルーアール港



多様なバルク貨物で活況を呈するルーアン港



首都圏のロジスティクス拠点、パリ港

と車の両輪として活発な活動を続けている。また特別立法により政府が進めるパリ大都市圏構想Grand Paris Projectでは、ルーアール港とこのセーヌ川流域全体をパリ大都市圏の将来にとって極めて重要な地域であると位置づけている。

3港の連携は、こうした背景に対応するものである。従来のように流域圏の荷主企業に各港が個別に働き掛けるのではなく、荷主にとって末端から末端までのより効率的なサプライチェーンを3港が共同で提供しようとするものである。3港が連携し、荷主にとって使い勝手の良いロジスティクス回廊の構築を目指すものである。



#### HAROPAの組織と経営

HAROPAは経済利益団体GIE (Economic Interest Group) として2012年1月に結成された。GIEは株式会社のような純粋の営利組織ではないが、公的組織や私的組織が共同して既に実行している機能や業務をより効率的に実施するための法律に基づく団体組織である。

HAROPAの根幹的なミッションは、3港を一体的に捉え、より効率的で競争力のあるロジスティクス・システムをセーヌ川流域の利用者に提供し、この地域の発展に寄与することである。そのため①基本戦略の構築、②内陸輸送システムとの連携、③内外でのマーケティング展開、④国際協力活動の推進を行う。HAROPAの意思決定は3港の局長で構成する理事会により行われる。理事長は1年任期とし、3港で持ち廻る。3港のこれら業務に関係する組織をHAROPAに集約し本部事務局をルーアンに置くが、約100名の職員はすべて3港からの出向であり、母体港の業務との兼務である。

各港の施設建設や港湾管理など、その他の業務はこれまで通り各港が担当する。3港は独立した理事会をもち、それぞれ独立した経営が行われている。しかしHAROPAの意思決定は3港の局長が構成する理事会で決定するうえ、セーヌ川流域港湾連携協議会にHAROPAの構想や戦略が提案され国や多くの流域関係者の参加の下で公式に決定される。これによりHAROPAの構想や戦略が3港の経営計画に反映されることとなる。



#### 港湾連携の効果と成果

HAROPAの積極的な努力もあり、2012年から2018年のルーアール港のコンテナ取扱量は1.44倍に伸び、欧州北部港群の1.13倍を大きく上回った。ルーアール港のシェアも5.5%から6.9%へと持ち直してきた。3港の幹部は、これまで他の2港について殆ど情報や理解を持たなかった職員達が、①3港それぞれの強みを活かしたロジスティクス回廊の構築を考え、②顧客に3港の特徴を具体的に活用したサプライチェーンを提案するようになったと評価している。

例えば米国の企業がロジスティクス拠点の場所を探していたが、3港にある複数の候補地を紹介した中から選択した。パリ港は消費地には近いが地価が高い。ルーアール港なら土地は広大にあり地価も安い。それぞれの特徴を活かした港の用地を提供できる。また中古車をアフリカに輸出するベルギーのRORO会社。これまではパリ大都市圏で集めた車をアントワープ港まで陸送していた。しかしHAROPAとして働きかけ、パリ港のターミナルに集積してバージでルーアール港へ運んだ後、そこでアフリカの仕向地別に仕分けして輸出する方式を採用した。さらにパリ市内の廃棄物を扱うリサイクル会社。従来はパリからトラックでルーアン港にある処理施設まで陸送していた。しかしパリ港に集積場を確保し、バージでルーアン港まで送るシステムに転換したため、輸送費が低減しパリでの集荷圏が一挙に広がったという。



#### おわりに

2018年11月、政府はHAROPAを発展的に解消し3港を統合することを正式に決定した。現在2021年1月の新組織発足に向けて精力的な準備が進んでいると聞く。セーヌ川流域の3港のさらなる発展と変化を注視していきたい。

- 1) 北部欧州港群は、北海に面するハンブルグ、ブレーメン・ブレーマーハーフェン、アムステルダム、ロッテルダム、アントワープ、ダンケルク、ルーアールなどの港からなる。
- 2) Merk, O, et al. (2011), "The Competitiveness of Global Port-Cities: the Case of the Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) -France", OECD Regional Development Working Papers, 2011/07