

World Watching 270

ワールド・ウォッチング



英国主要港位置図

英国／新たなコンテナ港の躍進 ロンドン・ゲートウェイ



川合 淳

公益社団法人日本海難防止協会
ロンドン事務所



はじめに

英国は、日本の約3分の2の国土面積に6,708万人(2020年)の人口を擁し、名目GDPは2兆8,100億ドル(2019年値。日本の名目GDP:5兆2,200億ドル)であり、主要貿易品目は、輸出が自動車、医薬品及び医療用品、発動機、原油、航空機等、輸入が自動車、医療用品及び医薬品、ガス、発動機、衣類等であり、主要貿易相手国は、ドイツ、米国、オランダ、中国、フランスとなっている。

英国には約120の商業港があり、誤解を恐れずに特徴づけるならば、多目的港湾のロンドン港やグリムスビー・イミンガム港、リバプール港、サザンプトン港、エネルギーに特化したミルフォード・ヘブン港、コンテナに強いフェリックストウ港、ロンドン・ゲートウェイ、旅客を得意とするドーバー港などが挙げられる。

港湾産業は、英国の輸出入の95%を扱い、毎年約5億トンの貨物と6,000万人以上の国際・国内旅客輸送を扱っている。これは、オランダに次いでヨーロッパで2番目に大きい。

英国港湾は、2014年5月に本誌で紹介されたとおり、Private ownership ports (民間港:その投資はすべて商業ベースで民間資金によって賄われる)、Trust ports

(信託港:財政的に独立した団体により商業ベースで運営されるが、利害関係者や利用者に対して説明責任を負う)、Municipal ports (地方港:地方自治体が所有する港も数多くあり、商業ベースで運営される)の3種類に分類されるが、その伝統的な特徴は、港湾をビジネスとして捉え、公的な関与や支援なしに経営するところにある。これは、コンテナ港湾も例外ではなく、基幹コンテナ港湾の配置と規模に関する政府方針が存在せず、港湾間の競争に委ねられているという。

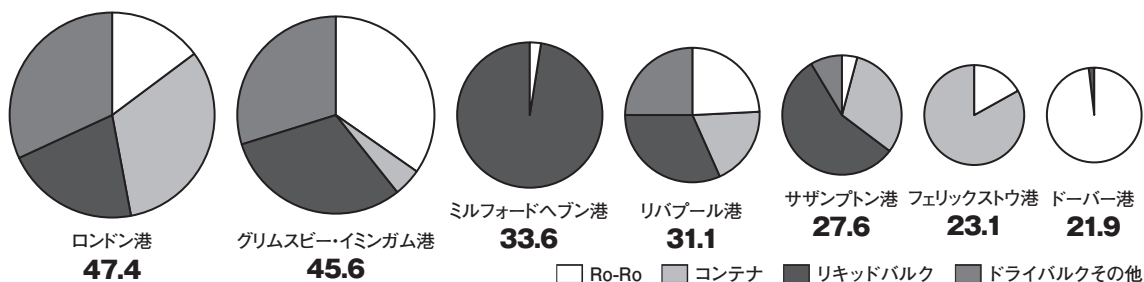
本稿では、これらの特徴を踏まえ、2013年に基幹コンテナ港湾としてオープンしたロンドン・ゲートウェイ(LGW)の現状と戦略について、担当者へのインタビュー及び公開情報の分析に基づき紹介したい。



ロンドン・ゲートウェイの概況

LGWは、過去30年間における英国最大級の民間投資インフラとしてDP World (中東ドバイに本社をもつ国際的なターミナルオペレーター。世界60カ国で事業を展開し、2020年コンテナ取扱量ランキングで世界第5位)が建設、テムズ川の河口に2013年にオープンした民間港湾プロジェクトである。港湾管理者は、テムズ川とその沖合の水域・陸域を管理するロンドン港湾庁(London Port Authority)であり、LGWは、Trust portsであるロンドン港の一部である。そのため、本稿ではLGWに「港」を冠しないで表記する。

ロンドンから東に約45kmに位置し、北海に面して輸



2020年の英国主要港の貨物取扱量(単位:百万トン) 出典:英国港湾貨物統計2020



ロンドン・ゲートウェイ 出典：LGWホームページ

出入の拠点としてアクセスしやすい立地であるほか、食料品小売企業のLidlや貨物運送会社のUPSが入る広大なロジスティクスパークを擁し、線路延長775mの国際鉄道ターミナル（LGW輸送量の25%を鉄道が占める。欧州やアジアに向けても輸出される）、高速道路への良好なアクセスなどが特徴として挙げられる。計画では、コンテナ船用岸壁総延長2,600m（水深17m、6バース）、取扱能力は350万TEUであり、現在では、3バース1,300mが整備され、取扱能力は240万TEUとなっている。DP Worldの担当者によれば、これまでの投資額は20億ポンド（3,200億円/1ポンド=160円の場合）であり、今年、初めて6カ月間の取扱量が100万TEUを超え、記録的な数字となった。DP Worldは、サザンプトン港でもコンテナターミナルを経営しており、同港とあわせて柔軟性と確実性を提供する戦略である。



急増する取扱量

英国内のコンテナ取扱量を確認したい。英国港湾統計でLGW運用開始後の2014年と2021年を比較すると、国内全体で950万TEUから973万TEUに微増（2.4%）であるが、港別では、フェリックストウ港が407万TEUから363万TEUに減少（10.4%）、サザンプトン港が189万TEUから182万TEUに微減（3.7%）である中、ロンドン港が106万TEUから187万TEUに大幅に増加（76.4%）している（英国港湾統計は、ロンドン港にLGWを含む。また、Ro-Ro船によるコンテナ輸送を含まない）。

また、コンテナ港湾に関する政府方針がない中、大陸から北海に突き出るロッテルダム港等が国策で拡大し、それらの巨大港との競争が気になるところであるが、関係者によれば、大陸からのフィーダーよりも直接寄港の方がコストメリットがあるとのことである。なお、日本港湾協会によると、ロッテルダム港が2014年の1,200万TEUから2020年には1,435万TEUに、アントワープ港が同898万TEUから同1,200万TEUにいずれも増加している。



ロンドン・ゲートウェイの特色

LGWの強みについて、DP Worldの担当者は次のとおりコメントした。「LGWには、顧客の発展をサポートするためのスペースやインフラ、ビジョンがある。それらの顧客サポート、物流の専門知識、デジタルソリューション、

そして、複合一貫輸送の接続性などにより、物流の課題を解決し、顧客のサプライチェーン管理を容易にすることに貢献し、さらに、「テムズ・フリーポート（後述する経済特区）の中心となるLGWは、優れた道路網、隣接する鉄道ターミナルへのアクセス、ロンドンと深海港の両方に近接していることから、顧客にとって輸送コストの削減が可能である。世界最大級の岸壁クレーンを備え、すでに英国で最も技術的に進んだ急成長中のコンテナ港となっている」。

フリーポートとは、英国の経済特区である。英国政府は、2021年3月、「フリーポート」と名付けた経済特区を設置することを発表した。JETROビジネス短信（2021年3月11日付け）によると、「EU離脱後の好機として、民間投資呼び込みと雇用創出による地域再生の目玉政策として設定され、フリーポートでは、一般の地域と異なる税関規則が適用され、簡素化された通関手続きの下、関税や輸入付加価値税（VAT）、物品税は保税となる」「つまり、フリーポートで加工などを行う場合は、同区域から英国内市場に移送する最終製品の関税率が適用されるため、部品より最終商品の関税率が低い場合には、節税効果が生じる」ものであり、これらフリーポートには、LGWを含むロンドン港、グリムスビー・イミンガム港、フェリックストウ港、サザンプトン港などイングランド地方の主要港湾や空港が含まれる。さらに、2022年2月、スコットランドに2カ所を設置することで、スコットランド自治政府と合意した。



今後の展望

2021年9月、DP Worldは、第4バースの建設開始を発表した。今後の展望についてLGWの担当者は、「ターミナル設備・機械の電化に投資をしている。現在、両港（サザンプトン港及びLGW）ではコンテナの移動にハイブリッド式のストラドルキャリアを使用しており、完全な電気式ストラドルの試験運用も行っている。また、バイオ燃料の使用も検討している」「LGWをさらに強化するため、3億ポンドを投じて全電動式の第4バースを増設し、サプライチェーンの強靱性を高め、世界最大の船舶のための容量を増やしている。新しいバースは100%電気稼働する予定である」と説明した。



おわりに

LGWの運用開始から間もなく10年となる。LGWは、大都市ロンドンに近く、水路・鉄道・道路・空路へのアクセスが容易という好立地を活かして目覚ましい発展を遂げた印象である。他方、ライバルは欧州の巨大港ではなく英国内の港湾であり、英国経済が伸び悩む中、パイの奪い合いという印象を拭えない。民間投資による港湾経営に引き続き注目したい。