

# World Watching

## 5

ワールド・ウォッチング

## 中東の新しいハブ、サララ港



岡田 光彦

財団法人 国際臨海開発研究センター  
第二調査部長



### 東西のクロスロード

サララ港は、オマーン国の南端近く首都マスカットから1000kmに位置する港であるが、まだその名前を知る人は少ない。幸い昨年12月以来3回にわたって、調査のためサララ港を訪れる機会を得たので、今海運界で注目を集めている新しいハブポートをご紹介したい。サララ港は中東における新しいコンテナハブポートとして、オマーン政府がシーランド社及びマースク社とともに新規に開発した港である。

アラビア半島はヨーロッパとアジアを結ぶ東西航路と、アフリカとアッパーガルフを結ぶ南北航路のクロスロードという戦略的な位置にある。さらに効率的な港の開発が遅れているインド亜大陸を臨む位置にあたるため、コンテナのトランシップ港を設けるには元来適した位置であるといえる。従来当地域におけるハブポートはUAEのドバイ（1998年で世界11位の取扱い量）であったが、オマーン政府が船社とともに、なぜあえて新港開発を選択するに至ったか、以下少し説明させて頂きたい。



### ハブポートの成立要件

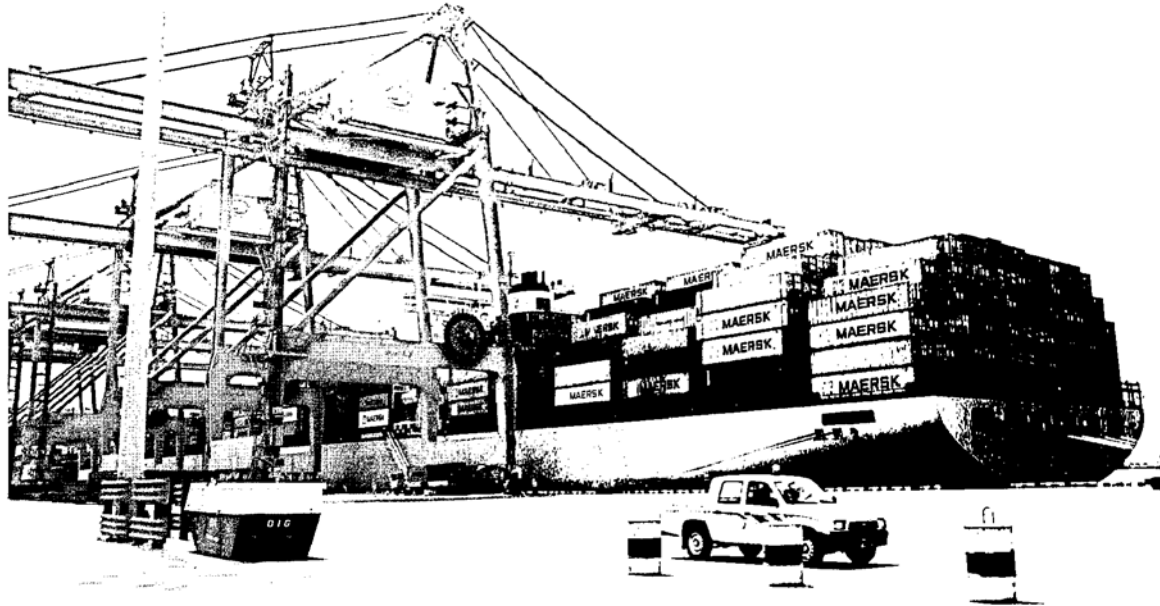
一般的にあって、コンテナハブポートの立地要件は、フィーダー背後圏への距離が近く、かつ幹線航路からのディビエーションが少ないことと、ローカル貨物が見こめることの2点であ



サララ港位置図

る。この2点がトータルの輸送コストを最小化する上でのキーである。従来ドバイがハブポートの地位を担ってきたのは、港湾整備が遅れたイラン、イラクやインド西岸を背後圏とする地理的条件を活用し、ドバイ首長国政府の適切な指導のもと、先行して港湾投資を行うとともに、大規模なフリーゾーンを設けてローカル貨物の増加に努めたこと（現在取扱い量の5割でさらに増加中）による。しかし、大きな成功を収めたドバイにも弱点はあった。一点目は幹線航路からのディビエーションが2.4日と大きいことであり、二点目はバース水深が14mと浅いことである。

この二点に対する回答として出されたのが、サララ港とお隣のイエメンのアデン港である。サララ寄港によるディビエーションはわずか0.6日と小さく、また岸壁水深は16mであり、現在最大のコンテナ船の寄港にも十分対応可能である。現在世界の主要コンテナ船社はコスト削減にしのぎを削っており、スケールメリットを求めて、船型の大型化とアライアンスの統合を進めている。大型船の導入について先頭を切っているマースク社が、中東に新たなハブポートを求めたのは、極めて合理的といえる。



サララ港にて荷役中のコンテナ船



### サララ港の整備と運営

サララ港のコンテナターミナルは、ハード・ソフトの両面にわたって先進的な試みが行われ入られている。ハード面では、16m水深4バースを有しているほか、本年春、世界に先駆けて22列対応のガントリークレーン2基を導入している。この結果、取扱能力は年間200万TEUに達すると見られている。

オマーンでは、国策として公共サービスの民営化が進められており、サララ港の整備と運営についても、民間セクターが大きな役割を果たしている。コンテナターミナルの整備と運営は、1996年にオマーン政府とシーランド社との間で結ばれた30年間のコンセッション契約（マースク社によるシーランド社の買収により、マースク社が継承）に基づいて行われている。この契約に沿って、岸壁、泊地などのインフラストラクチャーは、政府が整備した。一方、荷役機械の整備及びターミナルの管理・運営は、プロジェクトカンパニーとして政府とマースク社、シーランド社、オマーン民間資本などの出資により設立されたSPS（サララ・ポート・サービス）が整備している。SPSの出資構成は、オマーン政府20%、マースク・シーランド30%、その他50%となっている。

オマーン政府が受ける便益は、SPSが支払う定額のロイヤルティ・フィー及びレンタル・フィーならびに定率の利益配分である。さらに、政府保有分の株式に対する配当を期待できる。30年間の契約終了後は、荷役機械は簿価で政府に譲渡される。

コンテナターミナルの運営はSPSが独立採算で行う事とされ、シーランド社から多数の幹部職員が派遣されて、洗練されたサービスを提供している。最新の機器を使用するため荷役効率

も高く、最近ではグロス25ムーブ/時間を達成している。マースク社のSクラスには最大6基のガントリークレーンを投入し、時間あたり150TEUの効率を上げている。



### さらなる発展に向けて

1998年11月に開業したサララ港の取扱量は、2年を経ずして年間100万TEUのレベル（その99%はトランシップ貨物）に達している。これは、世界のコンテナ輸送スロットの23%を握るマースク・シーランド社が、自社のコンテナ輸送を最適化するために開発したターミナルの強みである。マースク・シーランド社は、ドバイ及びコロンボに寄港していた航路の一部を、サララに切り替えている。

しかし、サララ港はさらなる発展を目指した戦略を構築中である。その一つは、先ほどハブポートの成立要件としてあげたローカル貨物の確保である。現在のところ、人口15万人ほどのサララの周辺には目立った産業もないが、オマーン政府はSPSと共同してフリーゾーンの開発を進めようとしている。現在、政府とSPSなどの間で、フリーゾーン開発のための新たな合弁会社の設立が検討されている。これが成功すれば、ハブポートの要件を二つとも満たすこととなり、さらなる発展が約束されるといって良からう。

このように、サララ港は船社が経済合理性に基づき、リスクを最小限にしながら戦略的に開発した港であり、ターミナルオペレーターであるPSAが開発した、お隣のアデン港（16m水深2バース）と並んで、その将来は大いに注目される。充実したフィーダーネットワークを持ち、1500社以上の企業が立地するフリーゾーンを有するドバイ港は、サララとアデンの挑戦にどのように対応していくのか、興味は尽きない。