

World Watching 146

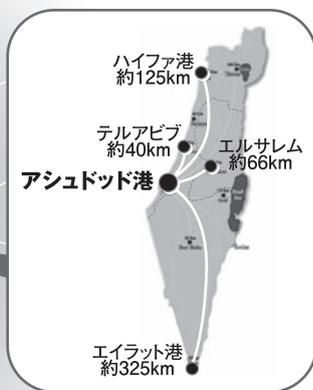
ワールド・ウォッチング



山田 孝嗣

名古屋港管理組合
専任副管理者

緊張の中、民営化と 保安対策の強化を進める イスラエルの港湾



はじめに

地中海および紅海（アカバ湾）に面し、レバノン、シリア、ヨルダン、エジプトと国境を接するイスラエル。本年5月、同国のエルサレムで開催されたIAPH中間年総会に出席した際、同国の港湾を訪問する機会を得た。筆者同様、読者にとっても、イスラエルという国はもとより、同国の港湾は馴染みの薄い存在だと思われる。短い滞在であったが、見聞きした範囲内でイスラエルの港湾について紹介してみたい。



3つの商業港湾

イスラエルの面積は日本の四国程度で、人口は約770万人、GDPは1,971億ドル（2010）となっている。政治的にも、周辺アラブ諸国との交易はほとんどないという状況の下、外貨貨物の98%は海上輸送で運ばれており、港湾は同国の経済、国民生活にとって極めて重要な役割を果たしている。同国には地中海側に北から、ハイファ（Haifa）港およびアシュドッド（Ashdod）港、紅海側にエイラット（Eilat）港の3つの商業港湾が存在する。因みに、この他に石油及び石油製品や発電所への石炭を輸入する2つのエネルギー取扱港が存在するようである。

同国運輸省統計によれば、3つの商業港での2010年の港湾取扱貨物量は4,340万トン（228.4万TEUのコンテナを含む）となっている。図1に各港の総取扱貨物量及びコンテナ貨物量の推移を示す。

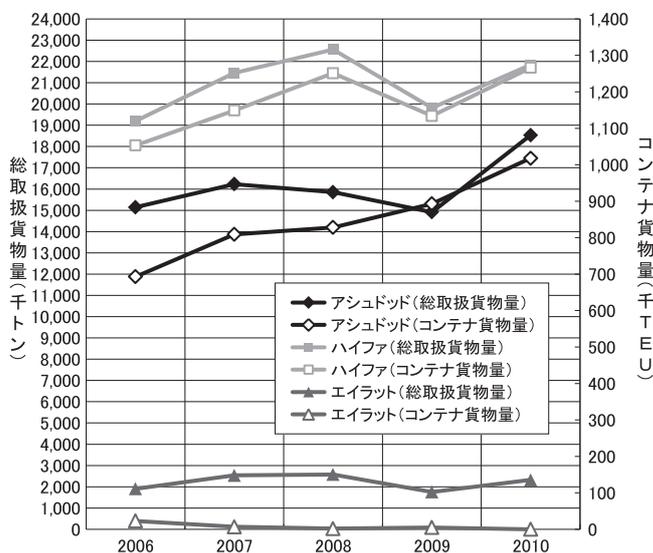


図1 各港の総取扱貨物量とコンテナ貨物量の推移



港湾の開発・管理・運営を担う 4つの公営企業

3つの港湾は、従来、イスラエル港湾庁（Israel Ports Authority）によって統括的に整備され、管理・運営が行われていたが、2004年7月に、港湾の構造改革法案が制定され、翌年2月には港湾庁が4つに分割され、それぞれ公企業化されている。1社は、3港の土地等政府財産を管理し、港湾計画の策定、開発、維持管理を一元的に行うイスラエル港湾会社（Israel Ports Company：以下IPCと呼ぶ）、いわゆる3港の地主的港湾管理者である。

残りの3社は各港の管理・運営を行う港湾会社（Ashdod Port Company, Haifa Port Company, Eilat Port Company）である。なお、3港におけるオペレーションは、一部のターミナルを除き各港湾会社の職員によって直営で行われている。

4つの企業の株式は100%政府が保有しているが、各企業は財務的には政府から独立している(会議に出席していたIPCの幹部によると、同社は3つの管理運営会社からの土地、施設等のリース料の他に、貨物からも料金を徴収しており、政府に対し収入の4%を納めているとのことであった)。因みに、Eilat Port Companyでは、完全な民営化に向け、本年中に株式の公開が予定されている。



入退構の保安確保と港湾運営の効率化を進めるアシュドッド港

アシュドッド港はイスラエル最大の都市テルアビブの南約40kmに位置する。同国南部への人口、都市中枢機能の拡大、中・南部の貨物の効率的な輸送を目指して、外洋に建設された港湾で、2006年には新たな防波堤の延伸とともに、ポストパナマックス船に対応可能な-15.5mの水深を有するエイタン(Eitan)コンテナターミナルが完成している。他方、同港はイスラエル最大のバルク取扱港であり、燐鉱石、カリウムといった同国産の鉱物資源等の他、一般雑貨、完成自動車も取扱っている。エルサレムからも車で1時間強で到着、港への道路もよく整備されていた。ビジターセンターで一般的な説明を受けた後、同センターの車で港内を見せられたが、写真撮影は許可されなかった。

同港では、2004年3月に、コンテナに隠れて進入した2人のパレスチナ人による自爆テロがあり、10人が死亡、16人が負傷する事件があったそうであり、安全やそのための情報の管理は厳しいようだ。そのためか、高度なハイテク、IT技術を活用した新たな自動ゲートシステムが2010年から導入されている。このゲートシステムはセンサーゲート、メガポートイニシアティブ対応施設、ドライバー・キヨスク、中央サービスセンターから構成されている。まずは、センサーゲート通過時に各種IT、光学機器によって、入構するトラックのドライバーID、コンテナ番号、トラック番号が読み取られ、かつ、ダメージ検査のた



自動ゲートシステム
上/左側がメガポートイニシアティブ対応施設、右側がセンサーゲート
下/ドライバーキヨスク
写真提供：IAPH事務局

めのコンテナの外観映像が撮影される。引き続き、メガポートイニシアティブに基づく放射性物質のチェックも行われ、取得された情報は中央サービスセンターに送信される。その後、トラックはドライバーキヨスクに移動し停止させられる。ここでは、生体認証及びカメラによってドライバーの確認がなされる。ドライバーの確認および放射性物質の有無も含め、センサーゲートでの情報が適正であれば、ドライバーには、TOS(Terminal Operation System)と連動したジョブカードが発行され、ターミナル内のどこへ行くかが指示される。この情報はターミナル内のオペレーターにも伝達される。併せて、自動的に検量もなされる。退構する際も同様である。



おわりに

エルサレムの街は緑が多く、ライムストーン of 建造物が美しい街並みを形成しており、また、街中で目にする銃を持った兵士あるいは警察官も、観光客と一緒に写真を撮ったりして、さほど威圧感も感じず、出発前に持っていたイメージとは異なった点が多かった。また3つの宗教の聖地でもあり、神聖な雰囲気も感じた。しかしながら、港湾を視察した際は、パレスチナ紛争の当事者である同国の生命線を握る施設として、平時にはない緊張感に満ちた雰囲気を感じつつ、深夜、次の目的地バンコックへ旅立ったのである。

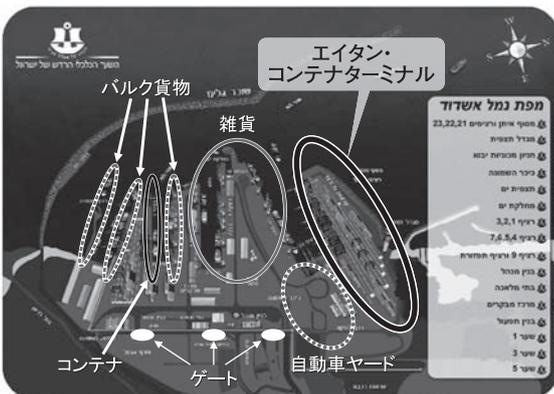


図2 アシュドッド港 港図