

World Watching 164

ワールド・ウォッチング



篠原 正治

大阪港埠頭株式会社
理事



はじめに

2012年5月、エルサレムで開催された国際港湾協会 (IAPH) 中間年会議に参加した折に、イスラエル政府のコンテナ港湾に関する先進的かつ戦略的な取り組みを目の当たりにした。それ以来、同国の港湾の動向を注視してきたところであり、最近の新たな動きも踏まえて、イスラエル政府の戦略的港湾政策をふたつご紹介する。



エイラットにおける新コンテナ港湾と
連絡鉄道の建設

イスラエルにおいて現時点で稼働しているコンテナ港湾は、地中海側のアシュドッド港とハイファ港の2港であり、2012年の取扱量はそれぞれ118万TEUと138万TEUとなっている。紅海側のアカバ湾にあるエイラット港の主要貨物は、自動車をはじめとした



図1 エイラット港への連絡鉄道



イスラエル政府の戦略的港湾政策

バルク貨物であり、コンテナは取り扱われていない。

イスラエルにおけるアジアとの間のコンテナ貿易量は、現時点でも全体の25%を占めており、今後、さらにそのシェアが増大していくものと予想されている。そのような中、アジアとの貿易をスエズ運河経由で行うことは、アカバ湾経由と比較して費用も時間も余計にかかることとなる。また、エジプトでの政権交代やシナイ半島での治安の悪化等の地政学的リスクもある。

よって、自国貿易のスエズ運河依存度の低減を図るため、2012年7月、エイラット港と地中海側とを結ぶ連絡鉄道 (図1) の建設に関する運輸当局の協力協定が、中国との間で締結された。この協定には、エイラット港における新たな掘込み式コンテナ港湾の建設 (図2) も含まれており、協定に基づくイスラエル政府調達手続の例外として、鉄道や港湾の建設も中国企業が受注することになるようだ。

IAPH会議で発表された資料によると、2019年までにエイラット港への連絡鉄道を完成させ、2025年までに新たな掘込み港湾を建設する計画となっている。鉄道の建設コストは約20億ドルと見積もられており、掘込み港湾の建設にはさらに数十億ドルを要するとのことである。

なお、この計画は、ネタニヤフ首相が長年にわた

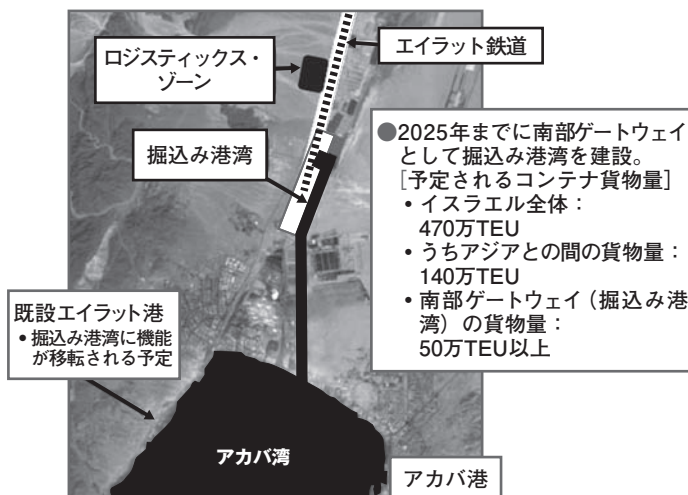


図2 新設予定の掘込み港湾の位置図

り取り組んできたものである。財務大臣であった2003年に構想を発表し、2009年の首相就任後、全国鉄道開発計画の一環として、改めてこのプロジェクトへの取り組みが開始された。

これらの取り組みに対して、当然、エジプトは大きく反発している。自国の政情不安により観光収入が大きく減少しており、毎年50億ドルの外貨収入をもたらすスエズ運河が、唯一の安定的な収入源となっていることも一因と考えられる。



BOTによる新コンテナターミナルの建設

イスラエルの港湾における最近の注目すべきもうひとつの動きとして、BOT (Build-Operate-Transfer) による新たなコンテナターミナルの建設計画があげられる。2013年5月、運輸大臣は、「アシュドッドとハイファにおける既存のコンテナ港湾における独占の状態を解消し、港湾において労働組合が享受している特権的な利益を排除して、港湾におけるサービスを向上させ、コストを低減させることが必要」と施策目的について言及している。

イスラエルの港湾労働者は、アシュドッドとハイファのそれぞれの港湾運営会社（政府が株式を保有している特殊会社）に直接雇用されており、政府系独占企業の労働組合としての影響力が大きい。港湾労働者の平均年収は1,200万円程度と、同国の労働者平均年収の約4倍となっており、産業界から高コスト構造が問題視されていた。

このような状況を踏まえ、ネタニヤフ首相の決断により、既存の港湾運営会社の改革ではなく、新たなグローバルオペレーターを国外から導入することとなった。既存のコンテナターミナルとの間に競争原理を働かせ、港湾における輸出入コストを低減させるという政策の採用に踏み切ったのである。

新コンテナターミナルは、アシュドッド港のサウスポートターミナル地区とハイファ港のベイポートターミナル地区が候補地であり、同年7月より国際入札手続が開始された。18,000TEUクラスのコンテナ船が接岸可能な17.4mの水深と、1,600mの延長を有する岸壁が建設される予定である。

しかしながら、労働組合がこのような政府の方針を無条件に受け入れるはずはなく、ストライキ等の強硬手段に出て政府に揺さぶりをかける姿勢を見せている。労働組合からの当然予想された反発に対し、イスラエル政府高官は、ストライキが発生した場合は軍隊が港湾荷役作業を行うと宣言した。

泥沼化した政府と労働組合の対決状況を受け、同年8月、労働裁判所は、政府に対し、新コンテナターミナルの入札手続を一旦中断し労働組合と交渉することを命じた。また、アシュドッド港湾会社の労働

組合に対しては、ストライキを実施しないよう命じた。つまり、労働裁判所が政府と労働組合の間に入って、一種の仲裁を行うこととなったのである。この原稿を執筆している時点では、この労働争議の結末はまだ明らかになっていないが、引き続き動向を注視し、またの機会にご紹介したい。



イスラエル政府の取り組み方針に係る考察

以上述べてきたように、イスラエル政府の港湾政策は非常に大胆かつ戦略的なものである。

エイラット港での新たなコンテナ港湾の整備については、イスラエル政府として、中東情勢の不安定化に対する一種の保険として、対米依存外交のみでなく、中国の関与・関心も引き付けたいと考えたものと思われる。

一方、スエズ運河の利用価値に少しでも影響を与えるようなプロジェクトに対して、エジプト政府が強硬に反対するのも理解できないことはない。

しかしながら、イスラエル政府としては、スエズ運河の通航に何か問題が生じた場合には、相当の経済的損失を蒙ることとなる。国の経済安全保障を確保するため、当該プロジェクトの実現に向け取り組みを進めるものと思われる。

また、イスラエルの港湾は、最先端のゲートシステム（本誌2012年7月号World Watching参照）にも見られるように、世界的に見ても先端技術の導入等に関して革新的かつ積極的である。これらの背景にも、イスラエルの置かれている地政学的状況が色濃く反映しているものと考えられる。

BOTについても、厳しい交渉かもしれないが、政府は当初方針を堅持し、着実に取り組みを進めていくものと思われる。



おわりに

数年前に、前ローマ法王がエルサレムを訪問した際に、イスラエル政府から法王に対して、一つの砂粒と一粒の小麦が贈られた。ただし、単なる砂粒、麦粒ではない。その砂粒には最新のナノテクノロジーを用いて、旧約聖書の全文が書き込まれていた。その麦粒は遺伝子改良を加えたもので、悪条件の耕作地であっても多くの収穫量が見込める麦であり、仮にそれをアフリカで採用すればアフリカの飢餓はたちどころに解消する、とイスラエル政府は自慢している。ちなみに、イスラエルは単位面積当たりの穀物収穫高は世界でトップである。イスラエルは科学技術のみならず、農業技術でも先進国であるが、コンテナ港湾も近いうちに世界のトップクラスの先進港湾として発展していくかもしれない。