

World Watching 148

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

小説「風と共に去りぬ」の舞台として有名な米国ジョージア州の州都アトランタから東南に約400km。独立戦争前から欧州への貿易港として長い歴史をもつサバンナ港は、近年そのユニークな経営戦略により全米4位のコンテナ港となるまでに成長した。最近、現地を訪れる機会を得たので、その取り組みを紹介したい。



サバンナ港の概要

サバンナ港はジョージア州港湾局 (GPA : Georgia Ports Authority) が開発、運営する。サウスカロライナ州との州境でもあるサバンナ川を大西洋の河口から約20km遡った地点に位置する。18世紀には綿花の輸出港として活況を呈したが、当時の河岸は今や観光客や市民のウォーターフロントとして再開発され、近代的な港湾はその上流側に開発されている。港湾はコンテナ貨物扱いに特化したガーデンシティ・ターミナル (GCT) と雑貨や自動車、重量貨物などを扱うオーシャン・ターミナル (OT) の2地区からなる。GCTは約500haに及ぶ広大な開発用地をもち、水深15mの岸壁9バース約3,000mが整備されている (写真1)。OTは水深13mの岸壁9バース約1,800mと80haのふ頭用地を有する。

2011年の総貨物取扱量は2,380万トン。太宗を占めるコンテナ貨物は1990年に42万TEU、2000年に95万TEUそして2011年に294万TEUと爆発的に増加し、全米4位となった。今や東海岸では全米3位のニューヨーク・ニュージャージー港に次ぐ取扱



ロジスティクス・ハブ戦略で急成長する 米国サバンナ港



写真1 サバンナ港ガーデンシティ・ターミナル

量を誇る。この10年間の伸び率は年平均10.6%と米国上位10港の中でも飛び抜けており、その平均4.2%を大きく上廻っている。本港の大きな特徴は輸出と輸入がほぼバランスしており、しかもアジア貿易のシェアが61.7% (東アジア46.7%、東南アジア9.5%、南アジア5.5%) と極めて高く、欧州が20.9%、中南米が7.8%と続く。

コンテナ基幹航路についてみると、米国東海岸にはアジアからパナマ運河経由で週16便が寄港しているが、うち13便がサバンナ港に寄港している。またアジアや中東からスエズ運河経由で週10便が寄港するうち9便が寄港している。その一方、欧州航路はニューヨーク・ニュージャージー港などを中心に東海岸へは14便あるが、僅か5便しか寄港していない。中南米航路も14便のうち7便しか寄港しておらず、本港の貿易相手が圧倒的にアジア諸国であることがわかる。



目指せ！ 輸入センターの一大拠点

20年前には寄港するコンテナ船も少なく、背後圏の製品を輸出する空コンの確保にも苦労したという。その状況を打開すべく大手の輸入企業を背後に誘致する戦略に打って出た。港湾局長カーティス・フォルツ氏は「われわれ港湾に料金を支払うのは船社である。しかし船がなぜ港湾に来るかと言えば、そこに貨物があるからだ」と述べ、港湾を利用する貨物の荷主企業 (BCO : Beneficial

Cargo Owner) を集積させる重要性を強調した。これが米国でサバンナ・モデルと呼ばれる港湾戦略である。彼らが注目したのは、アジアから米国の消費市場に向けて大量に商品を輸入する大手流通業の輸入センターである。いわゆるロジスティクス・ハブ港湾^{1),2)}としての発展を目標に定めた。

港湾と背後圏の主要都市とを州際高速道路95号が南北に、16号が東西に結びつけ、また米国東部の二大鉄道ノーフォーク・サザンとCSXが埠頭に直接乗り入れていることも大きな強みとなった(写真2)。1996年に全米最大の住宅建材小売チェーン、ホームデポが立地したのに自信を得た州政府、市政府そしてGPAは、内外の大手流通企業に輸入センターの建設を呼びかけて廻った。その受け皿として、GPAは自ら港湾の直背後に広大なロジスティクス・パークを開発した(写真3)。現在、全米有数のスーパーマーケットであるターゲットとスウェーデンのイケアが巨大な輸入センター(それぞれ倉庫床面積20万m²、16万m²)を立地させている。また州の地域経済開発庁はさらに大規模なロジスティクス・パークを開発し、世界最大の小売りチェーン、ウォルマートの輸入センターなど多数の流通施設を立地させている。港湾周辺にはすでに民間の開発事業者によるロジスティクス・パークの開発も数多く展開されている。現在、ジョージア州内には220以上の流通業やロジスティクス企業の輸出入センターが立地している。

全米人口3億1,000万の70%は大陸の東部から中部に集中している。サバンナ港の背後圏と見られる南東部各州だけでも全人口の44%が住むとされる。このため西海岸の全米1位と2位のコンテナ港、ロスアンゼルスとロングビーチはその取扱量の50%以上をカリフォルニア州から3,000~4,000kmも離れた米国中部、東部に届けているのである。その意味ではアジア諸国からコンテナを海路で直接東海岸に運び消費地に届けることの経済合理性はある。とくにサプライ・チェーンが高度化し、信頼性、確実性が重視される時代においては、西海岸諸港を経由するミニ・ランド・ブリッジに替わる有力なロジスティクス・ルートとなるであろう。

World Watching 将来の発展に向けて

GPAとともに州及び地元政府は強力にこうした企業誘致を進めている。その支援策の一つが各種の税優遇措置である。進出する企業が一定の雇用を地元で創出したり、サバンナ港を利用したりする場合には、減税インセンティブを与えている。またロ



写真2 ダブルスタック列車への積替え



写真3 港湾背後に開発されたロジスティクス・パーク群(白枠内がロジスティクス・パーク)

ジスティクス・パークの多くは自由貿易地域(FTZ: Foreign Trade Zone)に指定されており、通関手続きの簡便化や非関税下での流通加工などロジスティクス活動の発展を支えている。と同時に、州内外から1,000人を上廻るロジスティクス関係者が参加する「ジョージア・ロジスティクス・サミット」を毎年開催している。またGPAは州内のロジスティクス企業向け用地の詳細なデータベースを公開し利用者の便を図っている。

GPAは将来に向けてコンテナ取扱量650万TEUに対応する港湾マスタープランを検討している。総事業費は約1,400百万ドル(1,100億円)と見込まれている。並行して連邦政府によるサバンナ川の航路浚渫事業が着工間近となっている。現在の水深は42フィート(12.8m)で、これを47フィート(14.3m)に増深する計画である。2014年に竣工予定のパナマ運河拡張により、寄港するコンテナ船が一挙に大型化するものと見られ、事業費の一部負担をする州政府も熱心に支援をしている。地元経済界では航路水深の不足に対する危機感と浚渫の早期実施への期待が高まっている。

World Watching むすび

今回、米国の東海岸諸港を訪問してその旺盛な活力と積極的な取り組みに驚いた。各港ともにターミナル拡充に力を入れ、鉄道事業者と一体となって背後圏への輸送サービス強化に取り組んでいる。このサバンナ港も米国南東部の最大ロジスティクス拠点として多様な戦略を展開している。アジア貿易の玄関港として順調に発展してきた米国西海岸の諸港と巻き返しを図るこれら東海岸諸港の競争が今後どのように進んで行くか、しばらく目が離せない。

(写真はすべてGPA提供)

- 1) 井上聰史[2010], “政策提言: 国際ロジスティクス産業ゾーンの開発”, 港湾87巻11号, pp.10-27.
- 2) 井上聰史[2012], “欧州における港湾の公企業化が意味するもの”, 港湾89巻2号, pp.32-35.