

World Watching 130

ワールド・ウォッチング

シドニー・ボタニー港における背後陸上輸送効率化への取り組み



山田 孝嗣

名古屋港管理組合
専任副管理者



はじめに

昨年11月、名古屋・シドニー姉妹友好都市提携30周年を機に、名古屋港はシドニー港（港湾管理者：シドニー港湾公社（Sydney Ports Corporation）以下SPC）と姉妹港提携を行った。シドニーハーバーとポートボタニー（以下、ボタニー港）の2つの地区からなるシドニー港において、コンテナ貨物は、市中心部より約12km南に位置するボタニー港で取り扱われている。コンテナ取扱個数（2009／2010）は192.7万TEUで、豪州の中ではメルボルン港について2番目の取扱量を誇る（図1）。

ボタニー港では、パトリック社（豪州資本）とDPワールド社が運営する2つのターミナルが稼働しているが、将来の需要増へ対応するため、新たなコンテナターミナルの整備が2012年の供用を目指し進行中である。新ターミナルの運営会社はハチソンに決定しており、今後3つのターミナル間での新たな競争が期待される（図2）。

このボタニー港において、背後輸送の効率化に向けたユニークな取り組みが進められている。



ボタニー港陸上輸送改善計画
Port Botany Landside
Improvement Strategy

(1) 陸上輸送の現状の問題点

同港のコンテナ貨物の約8割がトラックで背後に輸送されており、かつ、2つのターミナルが独自に車輛受付システム（Vehicle Booking System）を採用していることから、同地区へ出

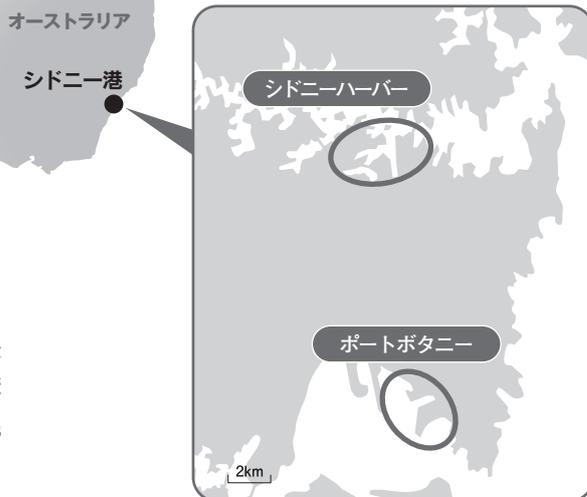


図1



図2

入りするトラックの流れが非効率となり、道路渋滞が発生する他、両ターミナルにおける鉄道利用は料金が高く、時間も不確かなため、モーダルシフトが進み難いといった問題点が指摘されている。

そのため、ニューサウスウェールズ（New South Wales）州政府（以下州政府）は、ターミナル運営事業者（以下、運営事業者）と陸上

輸送事業者（以下、陸送事業者）との関係の調査と輸送の効率性向上のための解決策の提案を、独立価格設定・規制委員会（Independent Pricing and Regulatory Tribunal）^注に要請し、同委員会は、関係者からの事情聴取や文書による意見具申を踏まえ、2008年3月に約250ページにも及ぶ最終報告書を州政府に提出している。この中では、現状分析を踏まえ、18の勧告が提案されており、道路輸送については、現在のように運営事業者が陸送事業者に特別な時間枠を割り当てるシステム（ただし、その時間枠でのサービスが保証されていない）のみでなく、市場価格メカニズムを活用しサービス提供が保証された時間枠提供システムの導入が勧告されている。更に導入に向けては、関係者の自発的な対応を基本とし、必要に応じSPCがこれを支援するとともに、自発的な取り組みがうまく行かない場合には州政府としての介入も必要となるとされている。

注) 独立価格設定・規制委員会とは、水道、ガス、電気及び公共交通といった公益事業に関わる公正な取引や適正な料金設定等に関する審議を行うために州政府によって設立された独立機関である。

(2) SPCの対応

州政府の命に従いSPCは、運営事業者と陸送事業者による自発的な改善計画の実施に向け、以下に示す取り組みを進めている。

①作業成果管理（Operational Performance Management）フレームの導入

運営事業者と陸送事業者の間の作業の効率化を図るために、表1のようなペナルティシステム（運営事業者が指定された時間枠内のサービスを提供できなかった場合あるいは陸送事業者が所定の時間にターミナルに到着しなかった場合に、それぞれ、運営事業者あるいは陸送事業者にペナルティが課される）を導入するための調整。

運営事業者→陸送事業者		
作業の遅れ	15分遅れる毎に、トラック1台あたり	25豪ドル
スロットのキャンセル		
●指定された時間枠の2時間以内	1スロットあたり	100豪ドル
●それ以外の時間帯	1スロットあたり	50豪ドル
陸送事業者→運営事業者		
到着の遅れ	1スロットあたり	50豪ドル
予約して現れない	1スロットあたり	100豪ドル

※1スロット＝コンテナヤードのスロット

表1 作業成果管理フレームにおけるペナルティ

②モニタリング等円滑な実施のための検討

上記フレーム導入にあたり、正確かつ透明性のある運用を担保するため、トラック追跡システムや通信システム等のモニタリング実施のための技術面も含めた検討。

③必要な施設整備

上記フレームの円滑な実施に向けて、ドライバーの休憩や時間待ちのためのトラックマージョリングヤードの整備。

なお、SPCが作業成果管理の正確性かつ透明性を確保するための施策実施の財源確保のため、輸出入貨物への埠頭通過料（wharfage）の10豪ドル/TEUの値上げも決定されている。

しかしながら、SPCの調整努力にも拘わらず、新たなフレーム導入に向けての運営事業者の自発的合意が得られないことから、州政府は、昨年12月初めに港湾海事管理法（Port and Maritime Administration Act 1995）の改訂を行い、法制化によって新たなフレームの導入を図ろうとしている。



おわりに

今回の取り組みには、港湾における運営事業者と陸送事業者との関係をより透明化し、整合性を図り、道路混雑の緩和と鉄道分担率の向上を目指すことによりボタニー港における効率的なサプライチェーンを確立しようとする州政府の強い意志が感じられる。陸送事業者に零細企業が多く、また、ターミナルの運営が2社による寡占状態になっているなどボタニー港の特殊性があるのかもしれないが、港湾効率化に向けてこれだけ踏み込んだ政府や港湾管理者の取り組みは、我が国ではなかなか想像し難い。実施にあたっては、民間事業者側にも各種対応が必要になるであろうし、その透明性や公平性、客観性を監査するSPC

の役割も極めて重要になってくるであろう。州政府の強い意向を受け、SPCが今後この取り組みをどのように進めていくのか、同じ港湾管理者として大変興味深い。