

# World Watching

## 6

ワールド・ウォッチング

# トランシップメント・ハブ港の台頭



中山 武彦

国際港湾協会 (IAPH)  
名古屋港委員会事務局長



### 世界のコンテナ港の変化??

トランシップするからハブ港ではないのか。そんな諫言をされる方も、近年次々とコンテナ取扱量ランキングの上位に登場してくる港湾名に首をかしげることが多いのではないのでしょうか？

●主要港湾のコンテナ貨物量とトランシップ率 (1998)

地域	港湾名	コンテナ取扱個数 (TEU)	トランシップ個数 (TEU)	トランシップ率
地中海	ジョイアタウロ	2,100,000	2,016,000	96%
	アルヘシラス	1,825,614	1,541,638	84%
	マルタ	1,071,669	1,000,000	90%
	ピレウス	933,096	366,142	39%
中東・南アジア	サララ	649,003	641,104	99%
	ドバイ	2,804,104	1,439,347	51%
	コロンボ	1,714,077	1,235,379	72%
	コールファッカン	783,352	498,876	64%
東・東南アジア	シンガポール	15,100,000	12,080,000	80%
	香港	14,582,000	3,887,000	27%
	高雄	6,271,053	3,198,237	51%
	釜山	5,752,955	1,213,864	21%
	神戸	2,100,000	131,721	6%
ヨーロッパ北部	ロッテルダム	6,010,000	1,502,500	25%
	ハンブルグ	3,546,940	1,284,000	36%
	アントワープ	3,265,000	374,000	12%
北米・カリブ海	ロングビーチ	4,100,000	76,764	2%
	キングストン	670,858	577,500	86%

\* サララ港は1999年のデータです。  
\* 表と文中紹介の港湾とは必ずしも一致していません。

港湾におけるコンテナ取扱量は最近5年で8~9%の勢いで伸びていますが、トランシップ貨物の占める割合も非常に大きくなっており、世界の主要コンテナ港の中には、既存の港湾に加えて純粋なトランシップ港として新たに台頭してきた港湾が多く見られるようになって来ました。最近これらの港湾を総称してトランシップメント・ハブ港と呼ぶようになってきたようです。シンガポール港も自身を“the world's largest transshipment hub”と名乗りだしました。

この機会に世界各港の状況を「Cargo Systems」、 「Container Management」誌他の資料を基に簡単にまとめてみました。



### トランシップメント・ハブ港の状況

一般にハブ港と言え、いくつかの例外を除けば、背後地に大きな産業・市場を持ち、さらにトランシップ貨物も多く取扱う大型港湾を指していましたが、施設の拡張が困難であったり、柔軟な対応が望めない、水深が浅い、地理的に基幹航路から大きく離れている場合が多い、などの欠点も指摘されていました。

一方トランシップメント・ハブ港は、船社やターミナル・オペレーター、各国・地方政府等が基幹航路上の小規模港湾をトランシップ専用の港湾として開発するケースが多く、トランシップ貨物専用で設計され、ハード・ソフト面と

も効率的な荷役が可能となっています。

別表に示しますように、地中海・中東地域の新興トランシップメント・ハブ港のトランシップ率の高さと取扱量は、われわれ日本の港湾関係者の持つ「港湾の既成概念（＝大消費地に近接した大型港湾）」を覆すものとなっています。



## 地域別トランシップメント・ハブ港の概況

次に、具体的な各地域別の主な港湾の状況を見てみると、トランシップメント・ハブ港の台頭は、地中海・中東・南アジアにおいて顕著となっています。

### (1) 地中海地域

民営化により民間資本を積極的に導入したイタリア港湾の躍進が目立ち、船舶間の積み替えだけではなく、鉄道による輸送も期待されています。EU拡大（東欧編入）を視野に入れた上での地中海ハブポート構想は、注目すべき動きとなっています。

**ジオイア・タウロ(イタリア)** 地中海No.1のコンテナ取扱港。

**タラント(イタリア)** エバーグリーンが今年中に開設予定。

**アルヘシラス(スペイン)** 地中海西側入口のマースクシーランド社のハブ港。

**マルタ** 地中海の中央にあり、基幹航路上に位置する。

### (2) 中東・南アジア地域

新興港湾が凌ぎ合う激戦区となっており、ドバイ、コロンボ等の先行港のトランシップ貨物の伸びに影響が出てきています。

**サララ(オマーン)** マースクシーランド社が株式を所有。アラビア半島の南東部にアラビア海に面して位置し、トランシップ貨物の占める割合がほぼ100%となっているが、今後はFTZの導入により自国貨物の確保を目指す。

**アデン(イエメン)** PSAがコンテナターミナルを開発。紅海、スエズ運河、ペルシャ湾、東アフリカ等に近く、また水深が深いといった利点を生かして、今後も貨物の伸びが期待される。サララと同様、FTZの建設により自国貨物の確保にもつとめている。

### (3) 東・東南アジア地域

トランシップ港湾が近接しているため競争関係が存在しており、ハード・ソフト両面の開発を積極的にすすめています。

**シンガポール** 中継港の老舗として、地域周辺の荷動きに対応する港湾環境の整備と、情報システムの高度化を常に行なっている。

**香港** 中国南部関連の貨物が中心であるが、近年では港湾料金が香港より安い深圳に貨物が流れている。

**光陽** 釜山の西140kmに建設された大水深コンテナ専用埠頭。今後東北アジア域内のトランシップ貨物を処理できる中樞港湾として期待される。

また前記地域以外の物流主要地域であるヨーロッパ北部及び北米地域港湾では、既存の大型港湾の利用が主流となっています。

### (4) ヨーロッパ北部

欧州では外洋船舶の他、河川を利用した小型船やバージでのトランシップやトラック、鉄道の利用による国際陸上輸送が活発であり、ハブ港は所在国のみならず欧州域内の物流センターとして機能しています。地中海・中東などの地域では新規に建設される港湾が目立つのに対し、ヨーロッパ北部では従来からの大港湾が施設を拡大・改良する方法でトランシップ貨物に対応しています。

### (5) 北米西岸・カリブ海

米国西岸でのトランシップ貨物の割合は非常に小さなものになっていますが、これは船舶による積み替えよりも、中西部や東部にまでコンテナ貨物を運ぶ鉄道やトラック網が発達しているため、直背後地で消費されるコンテナ貨物は半数に満たないと言われています。一方カリブ海では南米・パナマ経由貨物と北米東岸・欧州とを結ぶ要所に位置する地理的条件を活かして、トランシップ貨物量を伸ばしています。

以上、トランシップメント・ハブ港についての概況を紹介させていただきましたが、今後世界の港湾の勢力図はどのように変わっていくのでしょうか？第二、第三のシンガポール港は出てくるのでしょうか？

また日本の港湾はどのように変わっていくのでしょうか？地理的に有利な沖縄は、東アジア全体のトランシップメント・ハブ港になりえるのでしょうか？

ここしばらくは、世界のコンテナ港の動向から目が離せない状況が続きます。