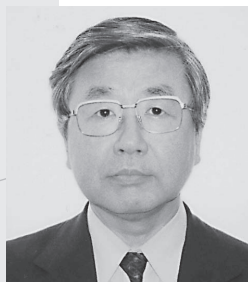


World Watching

ワールド・ウォッチング

274



井上 聡史

政策研究大学院大学
客員教授



はじめに

港湾はコンテナ船の寄港や荷主の確保をめぐり互いに競争している。しかし一方で、近隣港湾と手を携え経営に取り組む「港湾の連携」が近年進展している。多くの事例はすでにこの連載で取り上げてきたが、今回は世界で進む港湾の連携を俯瞰的に捉え、グローバルな枠組みの中で主要な事例を紹介する。



港湾連携の背景と態様

世界でさまざまな港湾連携が展開されている背景には、まず港湾競争の中で迫られる大型コンテナターミナルの開発がある。巨大な投資財源を調達できるか、十分な貨物量を確保できるかが課題となる。このリスクを隣接する港湾同士で分かち合い、取扱貨物量を拡大できれば大きな効果が期待できる。また寡占化、巨大化する船社や荷主が発言力を増す中で、港湾の交渉力の低下も課題となっているが、隣接する港湾同士が連携し交渉を一本化すれば、より強い立場で交渉に臨むことができる。

世界の港湾連携を分析すると、その目的は「共通する脅威への対抗」と「共通する課題の解決」とに大別され、連携する港湾相互の関係性については「競争関係」と「補完関係」がある。また連携の組織形態は、組織そのものの統合や合併、独立は維持しながら協定締結や共同事業を行う特定分野での連携など、実に幅広い態様がみられる。

世界における 港湾の連携



港湾連携の動き

① 国境を越えた連携

〔共通の脅威・競争関係・統合〕

まず2001年、世界の注目を集めたのは、デンマークの首都にあるコペンハーゲン港と海を隔てたスウェーデンのマルモ港の統合である^{注1)}。バルト海の入口オーレスン海峡を挟んで立地する両港は、長い間バルト海沿岸地域の物流の拠点港として競争を続けてきた。また海峡の両岸を結ぶフェリー航路の拠点として栄えてきた。

このオーレスン海峡に2000年、橋梁及び海底トンネルから成る総延長16kmの鉄道・道路併用の海峡連絡路が完成する。この開通により海峡のフェリー航路が廃止され両港の利益は50%減少した。両港は建設中から検討を重ね2001年に統合しコペンハーゲン・マルモ港湾 (CMP) を設立した。開発空間に恵まれたマルモ港はコンテナ貨物、バルク貨物、自動車などのバルト海沿岸地域の物流拠点として成長している。一方、コペンハーゲン港は物流機能をマルモ港に集約しクルーズ・ターミナルを強化し観光港として発展している。



物流拠点として伸びるマルモ港^{注2)}

② 太平洋の玄関港を目指す連携

〔共通の課題・補完関係・統合〕

2008年にはカナダ西岸のバンクーバー港、フレージャー・リバー港、ノース・フレージャー港の3港が統合され、メトロ・バンクーバー港 (現バンクーバー・フレージャー港、通称バンクーバー港) が発足した^{注3)}。当時バンクーバー港は貨物量の増加に対応できず混雑が発生し

ていたが、直背後にバンクーバー市の都心部が迫り、ターミナルの拡張が困難であった。この港湾統合はカナダ政府が推進するアジア・太平洋ゲートウェイ政策に応え、3港が一体となってカナダ太平洋側の玄関港を開発しようとしたものである。

バンクーバー港は貨物量が1億4,000万トンを超えカナダ最大の港湾となっている。西部のロバートバンク地区に大規模なデルタポートを開発し、さらに沖合に新規開発の構想を進めるなど将来の取扱能力の拡張に余念がない。また鉄道整備に力を入れており、背後圏はカナダ国内にとどまらず米国の東部、中西部やガルフ沿岸にまで広がっている。

③ターミナルを共同経営する連携

[共通の脅威・競争関係・共同事業]

米国西岸のシアトル港とタコマ港は、太平洋に面するプージェット湾内に位置し、50km弱しか離れていない。両港は米大陸におけるアジア貿易の玄関港として、1990年代には太平洋沿岸北西部のコンテナ貨物量の85%を扱っていた。しかし次第にカナダ港湾に押され2015年に48%まで低下した。このため両港は永年にわたる熾烈な競争を止めカナダ港湾との競争に取り組むことを決意し、2015年に北西港湾連合（North West Seaport Alliance：NWSA）を設立した^{注4)}。

NWSAは前述したCMPとは異なり、シアトル港とタコマ港の合併、統合ではない。両港のコンテナ事業部門だけを共同で経営するものである。両港は稼働率の低いコンテナターミナルを処分し、コンテナターミナルの大型化、近代化を進めてカナダ港湾との競争力の強化を図っている。また船社や鉄道会社との交渉にも両港が一体となって臨んでいる。ただ残念ながらカナダ港湾との競争を逆転するまでには至っていない。



NWSAのコンテナターミナル近代化^{注5)}



ソフトな港湾の連携

④巨大港湾の連携

[共通の課題・競争関係・共同事業]

米国ロサンゼルス港とロングビーチ港は、カリフォルニア州のサンペドロ湾に川一つ隔てて隣り合う大港湾である。それぞれ930万TEUと760万TEUを取り扱い、全米1位、2位の港湾である。それだけに

両港は船社の奪い合いにしのぎを削っている。しかし、その一方で港湾の発展に不可欠な共通の課題には連携して取り組んでいる。

例えば2006年に共同で立ち上げた港湾クリーンエア行動計画は、世界に先駆けて港湾活動から発生する排出ガスを大幅に削減し、サンペドロ湾地域の大气環境を改善する取り組みであり、目覚ましい成果を上げている^{注6)}。またロジスティクス回廊として、半地下方式の貨物専用鉄道アラメダ・コリドーを2002年に共同で開発した。背後圏が全米各地に広がる両港にとって、コンテナの長距離鉄道輸送力の拡充と効率化は極めて重要な戦略である。

⑤流域を軸とした港湾連携

[共通の課題・補完関係・共同事業/統合]

一方欧州では、2012年フランスのセーヌ川流域に位置するルアーブル、ルーアン、パリの3港が、その頭文字を取った共同法人HAROPAを設立した^{注7)}。その目的は、性格の異なる3港が各港の施設や用地を一体的に活用して顧客の要請に的確に応え、欧州の港湾市場におけるシェアを拡大し、セーヌ川流域の経済を発展させることにある。その活動は共同ロジスティクス戦略の構築と市場開拓に特化していたが、2021年に3港は正式に統合しHAROPA PORTを設立した。

3港の連携や統合により迅速な意思決定や統一ブランドによる効果的な顧客獲得などを目指している。例えば、パリ市内で集めた中古車をアントワープ港まで陸送しアフリカ諸国に輸出していたベルギーの企業に対して、パリ港に中古車を集積しバージでルアーブル港に運び輸出する方式を提案、大幅なコストダウンを実現させるなど成果を上げている。



むすび

このように世界の港湾は競争しながらも、共通の脅威や課題に共同で挑戦することが有利であれば果敢に連携の道をとる。連携を排除しない港湾経営の論理は明快である。わが国はとくに多数の港湾が隣接して立地しており、これからも港湾が持続的に地域を支え牽引していくためには港湾の連携が有力な戦略の一つとなるであろう。柔軟な発想と多彩な戦略が今こそ全国各地の港湾づくりに求められている。

注1) 2008年7月号World Watching (以下WW) 98、2015年11月号WW186、2016年7月号WW194

注2) https://news.cmport.com/latest_media

注3) 2010年1月号WW116、2017年3月号WW202

注4) 2016年12月号WW199

注5) https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Port_of_Seattle_from_Columbia_Center,_2022.jpg

注6) 2021年4月号WW251

注7) 2020年12月号WW247