

IV-123 東地中海のコンテナ物流と港湾整備に関する考察

国際臨海開発研究センター 正会員 斉藤 純

1. はじめに

地中海におけるコンテナの動きは、ヨーロッパ先進国が集中する西地中海が中心であったが、近年エジプトなど東地中海においても急速なコンテナ化が進展しており、この増加するコンテナをめぐって港湾間の競争も激烈になってきている。ここではこうした東地中海におけるコンテナ物流の動きを分析するとともに、競争時代において生き残っていく港湾の条件について考察する。

2. 地中海のコンテナと港湾の推移

地中海沿岸諸国で扱われるコンテナの量は、1984年の470万TEUから1993年には910万TEUへと年7.4%で増加している。うち東地中海は、同期間に140万TEUから380万TEUへと（年11.4%）これを上回るペースで増加を続けており、地中海全体に占めるシェアも1984年の29.1%から1993年には41.9%に達している。

一方港湾の取扱状況を見ると、西地中海ではアルヘシラス、ラスパツィアなど決まった港湾が上位に並んでいるのに対し、東地中海では栄枯盛衰の激しい状態が続いている。なかでもダミエッタ、ハイファなど中東の港の伸びが著しい。

また、コンテナ航路の現状をみると、地中海諸港に寄港する35航路のうち、極東・ヨーロッパルート（7航路）では、アルヘシラス、マルサスロック、ダミエッタがメインポートとなり、アルヘシラスは西地中海、ダミエッタが東地中海全域にフィーダーサービスを行い、マルサスロックがメインポートとなる場合には、地中海全域からコンテナを集めている。これより距離の短い極東・地中海ルート（11航路）、北米・地中海ルート（12ルート）では西地中海でメインポートが増え、東地中海ではダミエッタ、キプロス（前者）、ポートサイド、ハイファ（後者）、など少数の港に寄港するのみになる。

3. コンテナ港の生存条件

調査では、東地中海主要港を対象に、バース水深や荷役機械などの施設条件だけでなく、主要航路からの距離や背後圏とのつながり、国家レベルの港湾政策などを調べ、特に貨物量の急速にのびている港湾と、低落傾向にある港湾を比較した。まず、コンテナを背後圏から直接発生・集中するローカルコンテナと、そこからさらに他港、他国へ持っていくトランシップコンテナに分けて、どちらに重点を置くかによってローカルポートとトランシップポートに分け、船社等へのヒアリングからその港の選定要因を割り出した。

①トランシップポート：

- アクセス性：メイン航路、つまり地中海でいえばスエズ運河とジブラルタル海峡を結ぶ線に近い港湾が貨物量を増やしている。また、スエズ運河のコンボイへの優先権などの供与も港湾選択の重要な要因である。
- サービス水準：料金、荷役効率、保管状況、フィーダーサービスルート、バース水深、情報システムなどが選定要因となっている。
- ポートセールス：トランシップ港は背後圏とのつながりが薄いので、施設やサービス水準のよりよい港にすぐ貨物が移ってしまう。そのためトップから担当まで不断のセールス活動が要求される。

②ローカルポート：

上記トランシップポートの選定要因に加え、ローカルポートは背後圏との結びつきが強いので、港湾のアクセスの良いところに貨物の発生集中源となる輸出型工業や大消費地を持つ必要がある。港湾に隣接してフリーゾーンを計画し、外国企業の進出を期待する例が多いが、製造業など地場産業の未熟さやインフラ整備の遅れ、生活条件の悪さ、財政支援の不足などから成功例は少ない。

4. 今後の整備にむけて

東地中海はコンテナ貨物の急増、成長基調にある途上国の存在など東アジアと状況が似ている上、地形が単純なことから港湾の比較が容易なので日本の港湾整備にも参考となる知見が得られた。調査の結果、コンテナを巡る今後の競争に生き残るためには以下の点が重要と考えられる。

①コンテナ貨物の動向把握

ポストパナマックス船の建造により、近い将来船腹の供給が過剰になる。このため、船社は益々コストの節約を強いられることとなり、船舶を大型化したり、寄港地を減らして滞留日数を減らそうとする。これはすなわちメインポートの削減とフィーダーサービスの拡大につながる。このような長期的な動向を把握していく必要がある。

西暦年	‘87	‘88	‘89	‘90	‘91	‘92	‘93	‘94	‘95
貨物増加率 (%)	10.5	9.7	6.3	9.1	8.8	7.0	5.9	6.4	6.3
船容量増加率 (%)	7.5	10.8	6.7	5.9	7.7	10.2	5.2	12.1	11.0

②他港との機能分担の見極め

港湾の立地条件、背後圏、他港との競合条件などを見極めて、独自の機能、役割を設定する。例えば途上国では需要予測、役割分担の考え方が希薄で、「施設さえ整備すれば貨物は向こうからやってくる」式の考えが主流である。コンテナであればトランシップはどの程度か、どこを背後圏とするかなど、機能を特化させることも競争条件を有利にする。

③背後との調和

トランシップ港であつてもあまり背後圏から孤立していると、他港との競争の中で継続して貨物を確保することが難しく、経営の不安定要因にもなる。背後の都市や産業の現状、将来計画と調和し、共存を図るような施設や機能を取り入れた計画とすべきであろう。

④複合港湾

コンテナ貨物を安定的に扱い、かつ着実に増やしていくことが港湾経営上望ましい。この為にはローカルポートの安定性と、マーケティング努力で伸びるトランシップポートの成長性を併せ持つ必要がある。それだけでなく湾岸の例のような広域の流通拠点としての機能を持つなどの多機能港湾への可能性を探ることも考えていく必要がある。

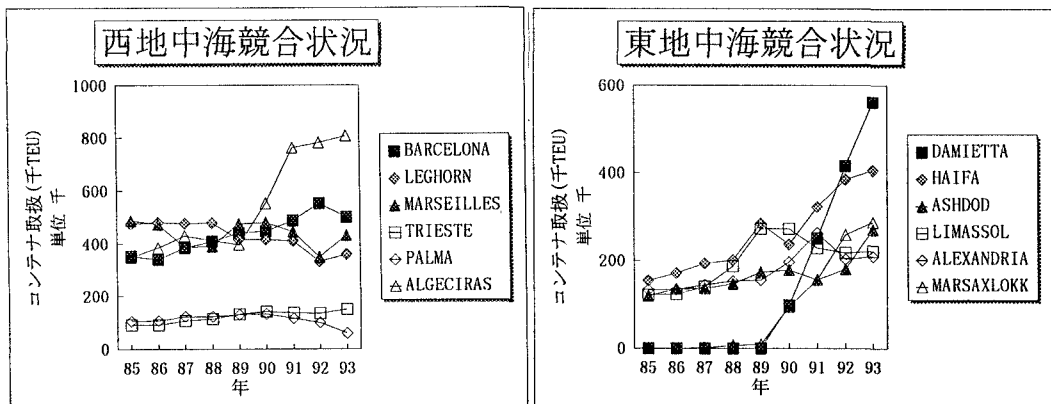


図 地中海諸港のコンテナ取り扱い状況(Containerization International Year Book)