

欧州視察報告＜ 3 ＞

視 察 項 目	港湾運営の先進的な取り組み
視 察 日 時	2009年11月10日（火） 午前10時00分～12時00分
視 察 先 名	ロッテルダム港湾公団
説 明 者	ファンクーレン氏・クニッパース氏
担 当	林 浩美

【はじめに】

オランダが現在に至る歴史の中で、欧州の玄関口としての役割を担ってきたロッテルダム港は、およそ13世紀後半に開港し、様々な歴史を背景にその規模や機能を強化してきた。特に石油化学などの需要拡大が、ロッテルダム港を世界トップクラスにまで押し上げた。その後、海上貨物のコンテナ化が港湾施設の大幅改造と近代化へのきっかけとなり、2004年の統計によると、直接的、間接的に31万5,000人の雇用を創出し、国家経済に対してGDPの6.8%（26億ユーロ）の貢献をしている。

大港湾総合施設へと進化したロッテルダム港は、他の国際港湾とは異なる意図と方法をもって運営されている。2005年、オランダ政府の港湾事業への投資が決定され、事業主体がロッテルダム市から独立法人のロッテルダム港湾公団へ移管され、2020年までの港湾拡張計画を含めた事業を推進している。

現在、本市は、東京都と横浜市と連携し、京浜三港の広域連携強化を図り、今後の「京浜港が目指す姿」「目指す姿の実現に向けた基本戦略」について議論を行っているところである。今回の視察に当っては、ロッテルダム港が世界と対峙するためのこれまでの戦略や貨物取扱量の維持をはじめ、港湾施設での雇用状況や港湾の整備等について調査研究し、これからの日本における港湾行政を取り巻く環境や要請に対応するため、先進国であるオランダのロッテルダム港湾公団を視察することとした。



正副視察団長とロッテルダム港灣公団の担当者

【ロッテルダム港の概要】

ロッテルダム港が、他の国際港湾と比較する上で見逃してはならない点に、EUの貿易構造の違いが挙げられる。2005年における世界の総貿易額は17兆ドルだったと言われているが、その中でEUはおよそ6.5兆ドルの実績があり、そのうちの60%がEU経済圏であった。このように、極めて大きな域内消費と貿易実績を持つこの経済圏を後背地域とするロッテルダム港の役割と機能は、必然的にEU全域により、その発展を促されたと言える。

ロッテルダム港の取扱高は、オランダ経済の中でどのくらいの割合を占めるかという点、400億ユーロ、GNPの7%に当たる。ロッテルダムはアムステルダムに次ぐオランダ第2の都市で、人口は約60万人、周辺の町を含めると100万人にもなるが、この港で仕事に従事している方は約28万人で、雇用の確保はできているとのことである。

昨年は、これまでの最高の年で4億100万トンの実績を収めたが、年の終わりに世界的な経済不況の影響を受けて、取扱高が減少し、昨年から比べると10～12%の減少が見込まれている。

しかしながら、現在、ロッテルダム港ではどのようなものを扱っているかという点、一番多いものが“バルク”と言われる石炭や石油であり、乾燥したバルクという形の鉱物である。ロッテルダム港はコンテナだけではなく、石油も大きなウェートを占めており、今の経済危機の中でも、それほどマイナスもなく、ダメージもないという構造となっている。



ロッテルダム港湾公団の会議室にて



概要について説明する担当者

【主な調査内容】

2006年1月から、港湾運営はロッテルダム市の港湾局からオランダ政府がシェアホルダー（株主）として参画し、独立した公社として新たな舵取りをすることになった。これにより、グローバルな市場において迅速な対応ができるような組織へと変化を遂げた。巨大化の一途をたどる港湾運営が、今回の調査項目にもある“環境問題”への途方もない重責を担いつつ、今後マークフラクテⅡのような巨額の投資を絶え間なく続けていく必要がある。これが、港湾整備を進める上での相違点でもある。以下、ロッテルダム港が“環境問題”について、いかに真剣に取り組んでいるか調査してきた。

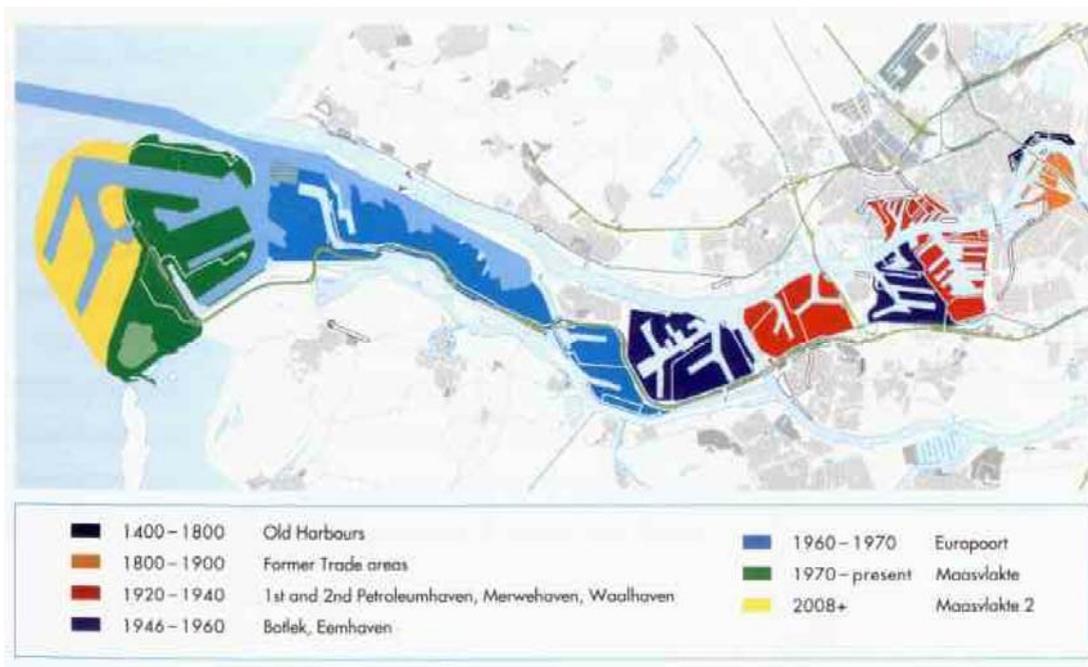
- 1 市営港から公社へ
- 2 港湾整備の特徴
- 3 環境機関としての取り組み



ロッテルダム港湾構内

《港湾整備の特徴》

ロッテルダム港は、絶え間なく港湾設備の拡張に努めてきたが、そこにはお家芸たる埋め立て造地があった。港湾設計におけるランドデザインから、土木建築の細部に至るまで、制約から解放されつつ、可能な限り理想的な図面を描くことができた。海洋の土砂をバージやパイプラインで輸送するに留め、日本に比べると比較的容易かつ経済的な作業となるばかりか、ユーザーに対して最も使いやすい港湾機能を提供する上で好都合なことであった。2020年の海上取扱予測は、コンテナ貨物だけでも1,620万ユーロで、TEUの2倍以上に増加することが見込まれる。したがって、2020年までに効率よく港湾整備を進める必要があるため、マークフラクテⅡの作業には、1日に100万ユーロを投資しているが、ここからは収入が一切ないので、整備が完了したときには、投資に見合ったものになっていなければならない。



ロッテルダム港湾の変遷図

《環境機関の体制》

3年前に、ロッテルダム市、ロッテルダム港湾局、企業を代表してデンタリンクス、環境機関R i j n m o n dの4機関が財団法人を立ち上げ、1990年当時におけるロッテルダム地域のCO₂を2025年までに半減させるため、この財団法人が各種団体などに対して様々な働きかけを行っている。法人が行う業務は次の4つに仕分けされている。

最初に、ロッテルダム市が町のCO₂を半減させる市の責務を果たすことである。次に港湾局は、石炭を使ってエネルギーを発しているが、バイオを使用するように変更した。企業代表のデンタリンクスは、工業分野に関するものについて責任を持っている。最後の環境機関の成り立ちは、ロッテルダム市と周辺の14市が一緒になって、環境について考える機関で、ほかの3機関の取り組み状況を見守って、監査することを担当している。

ロッテルダム港のCO₂に関しては、かつて46トンだったものが、1990年には24トンまでほぼ半減し、さらに2025年までにはその半分の12トンにする計画である。この4機関のうち、環境機関のR i j n m o n dは、ほかの3機関がどのようにして、CO₂を地下埋蔵させるのかということ協議検討している。ちなみに、現在の目標は、3分の2を地下埋蔵にする計画である。

【質疑・応答】

Q 1 : NVという会社組織にすると市や市議会との関係に少し距離ができるとのことだったが、どういうことなのか。

A 1 : 例えば、投資をするときにお金が必要となるが、その時には市や市議会に要請するのではなくて、銀行にお金を借りるようにします。そういう意味で、距離を置ということです。



質疑する視察団

Q 2 : NVという100%出資の公益法人をつかって、管理運営を任せるメリットと議会がNVに対してどのようなチェック機能を果たしているのか。

A 2 : 株の70%がロッテルダム市、30%を国が保有している。株式会社になっているので、株主がNVのディレクターと社長を任命し、株主総会を開いてNVの働きやこれまでの状況について審査している。議会はそれを知っていなければならない。

Q 3 : ロッテルダム港が競争力をつける上で、一番の売りにしているのは何か。例えば価格とか、システムとか。

A 3 : コンテナ事業の契約に関して言うと、価格で決まります。希望者を募集し、こちらが価格を決めるシステムになっている。

Q 4 : 現在、コンテナは40フィート、45フィート、どちらがメインですか。

A 4 : TEUという20フィートのコンテナを基準にしているが、40フィートも45フィートもあります。45フィートの場合はオランダとイギリスの間に行くだけです。

Q 5 : マークフラクテⅡのような巨額の投資をして、港湾整備を行っているが、契約についてはどのようなになっているのか。

A 5 : 土地をつくるのは政府の許可が必要で、財務大臣から土地をつくる全体の面積の3分の2を契約していなくては許可がでない。幸にも、コンテナが全体の土地の3分の2を契約することができたので、残りの土地は化学的な会社と契約したいと思っている。この契約したところは、もう既に24時間態勢で取り組んでいる。

Q 6 : CO₂をどのように地下埋蔵にするのか。

A 6 : 土地の1.8キロ下に石があって、石のところにガスがあります。そのガスを取り出した後、石のところに穴が開いているので、その上から注射器のようなものでCO₂を液体にして入れ込み、粘土質のもので覆います。

Q 7 : 現在、国際的なカーボンファンドは、排出権取引のようなどころでは、国際的な相場がトン当たり13ユーロだと思うが、2020年でも20数ユーロはかかっているようだが、処理に対するコストの見方はどう考えているのか。

A 7 : 国際的に13ユーロは非常に低い。今、CO₂を減らしていかなくてはならないということで、どこかで買ってくるわけですが、その値段が低い。この値段でいくと、今考えているCO₂をどのように少なくしていくかは、現実的にはできないことである。

Q 8 : 排出者の責任は問うのか。

A 8 : 国々がCO₂を減らすということに決めたので、CO₂を排出する企業だけを責めるのではなく、その約束をした国が責任を持たなくてはならないことになります。

Q 9 : CO₂の地下埋蔵は、世界的に通用する概念なのか。

A 9 : アメリカでは20年間、地下埋蔵を行っている。アメリカではオイルを抽出して、オイルのかわりにCO₂を入れていくという形態をとっている。地下埋蔵に関しては、既にアメリカで実証済みで、手本となるやり方になっている。

【統括】

我が国の港湾政策は、地方都市に対する海の玄関口として港湾のあり方を求めてきたのに対し、今回、世界トップレベルのロッテルダム港を視察してわかったが、ヨーロッパでは、その後背地域と様々な他国とのかかわりの中で港湾のあり方が論じられ発展してきた。その典型がロッテルダム港であり、多くの国と大きな経済圏を抱え、さらなる拡大発展がなされている。

我が国では、スーパー中枢港湾政策に見られるような大都市圏型のハブポートに加えて、地方都市が独自に展開する多数の地方港が群雄

割拠する状態に至っている。

しかし、本市は川崎港を抱え、東京都と横浜市と連携し、京浜三港の広域連携強化を図り、これからの港湾事業の推進に取り組んでいるところであり、この連携強化を加速的に図らなければならない。

人、物、金ができる限り、自由に動くことのインフラ整備も急務である。ロッテルダム港においては、鉄道、陸送、水路等のインフラ整備がなされているからこそ拡大発展があったわけで、本市を振り返れば、インフラ整備も他都市に比べて劣っている。

本市港湾における最大の課題は、インフラ整備であることを感じた。神奈川口の早期実現による空路確保は、本市港湾におけるポテンシャルをアップするほか、さらに、水江町陸橋、貨物線、国道357号線や407号線並びに川崎縦貫高速道路の整備の必要性を実感する視察であった。



視察後に公団関係者と記念撮影する視察団