

アントワープ港の 背後圏アクセスと ロジスティクス戦略

横浜港埠頭株式会社
土師 悠希



1.アントワープ港の集貨戦略

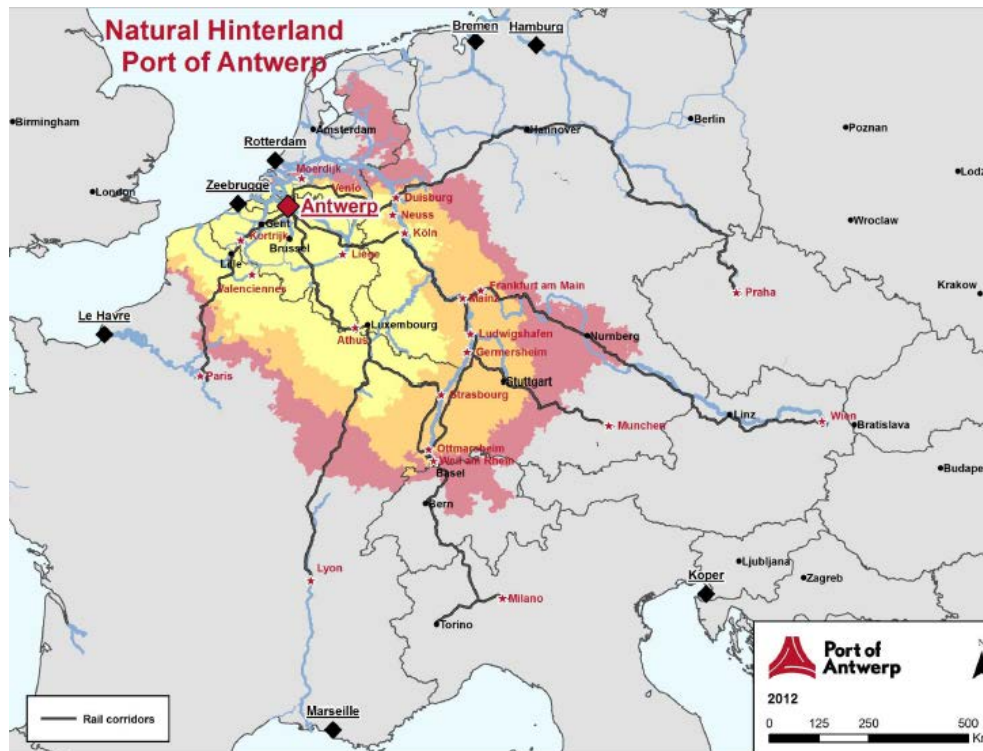
- Antwerp Port Authority (APA) の最大の目標
 - アントワープ港がいかに貨物に付加価値をつけられるか。
 - コンテナ貨物量 (TEU) は、補足的な指標に過ぎない。



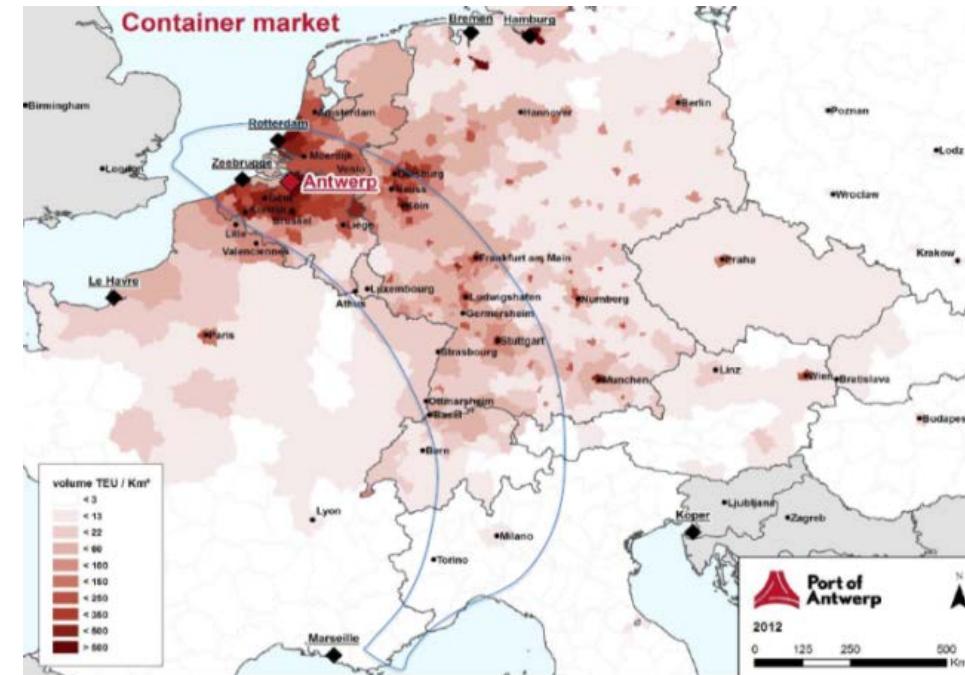
- 利用者から選ばれるための必須条件
 - 雇用の創出
 - 地元経済の活性化
-
- ローカル貨物とトランシップ貨物の比率
 - アントワープ港全体のコンテナ取扱量 (約900万TEU)
 - うちローカル貨物(約450万TEU)
 - ベルギー国内背後圏 (約150万TEU)
 - ベルギー国外背後圏 (約150万TEU)
 - 港湾内 (約150万TEU)
 - 背後圏から貨物量増加
 - アントワープ港全体の貨物量が増加しても、港湾内の比率 (1/3) を維持
 - 港湾内での加工等による、付加価値創出

2.アントワープ港の背後圏

- 外海から80km内陸
- 半径500kmに欧州の購買力の60%を捉える
- ロッテルダム港と比較し優位



出典：APAプレゼンテーション資料

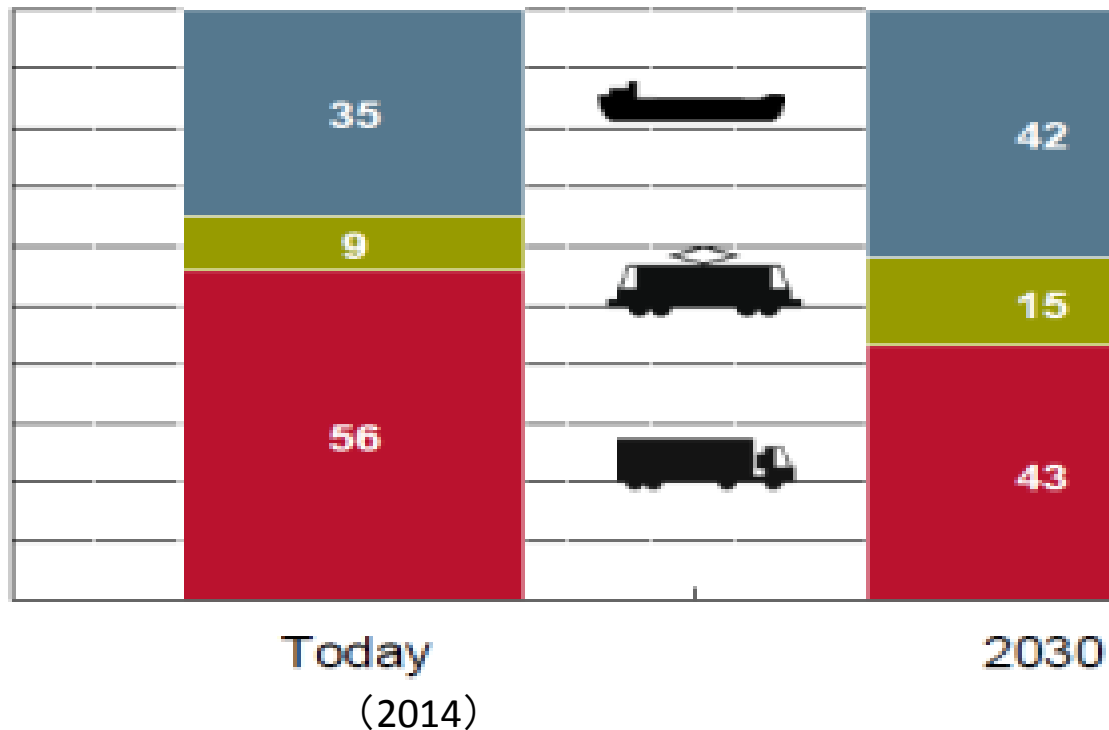


出典：APAプレゼンテーション資料

- バージ・鉄道の活用
- 背後圏からの集貨
- 背後圏の拡大

3.アントワープ港の inland 輸送

Development modal split

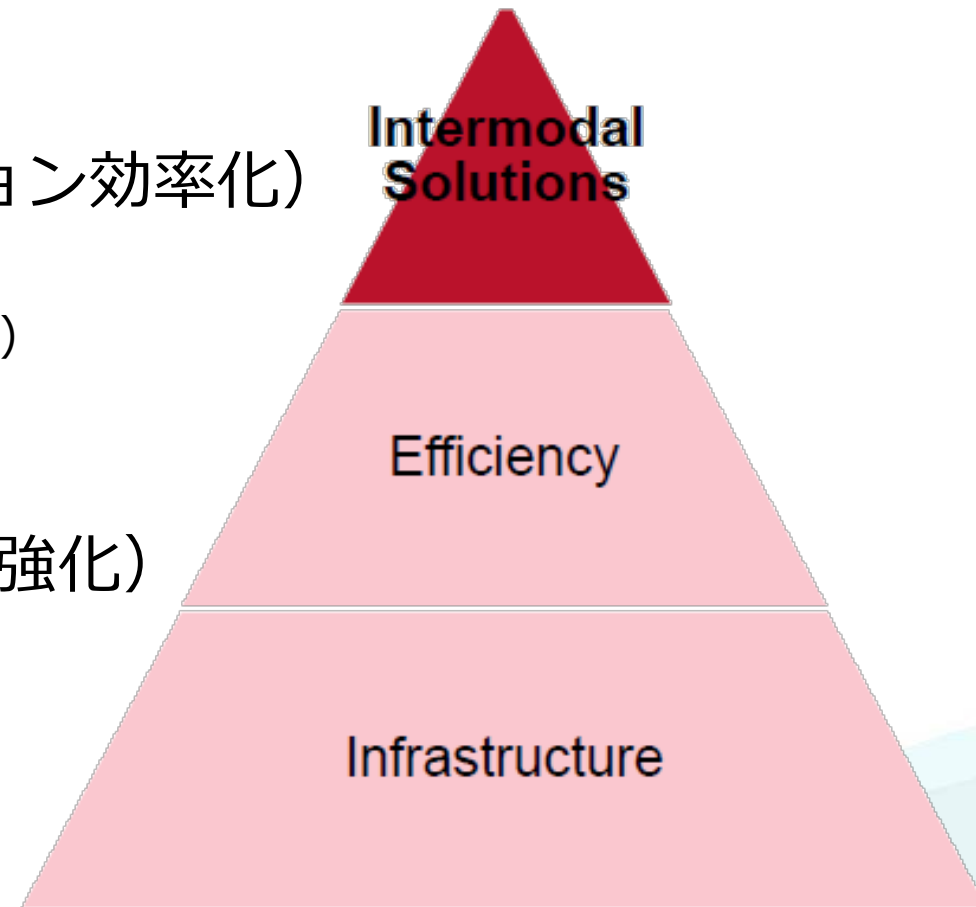


出典：APAプレゼンテーション資料

- バージ・鉄道
 - 比率をUP
 - バージはEU域内の障害少
 - 実現可能性高
 - 鉄道はライセンス等に障害
 - 難易度高
- トラック
 - 比率をDOWN
 - 全体の貨物量は増加
 - トラック輸送全体量は維持
- トラック事業者丁寧に説明し、理解を得る

4.APAの背後圏アクセス強化戦略の経緯

- 2000年まで（インフラ強化）
 - 鉄道施設強化
 - リフケンスフック鉄道トンネル
 - ロック建設
 - ドゥールガンクドックロック
- 2000年～2010年（オペレーション効率化）
 - ITの活用
 - バージトラフィックシステム（BTS）
 - ラストワンマイル
 - 港内バージ・鉄道輸送の効率化
- 2010年以降（インターモーダル強化）
 - 内陸ターミナルへの出資・協業
 - 内陸ターミナルとの接続強化



出典：APAプレゼンテーション資料

5.オペレーション効率化戦略

(1) ITの活用

- バージトラフィックシステム (BTS)
 - バージ着岸の事前通知システム
 - 2時間前にバージがターミナルに対し着岸希望を連絡。事前に着岸可否確認。
 - 港内に滞留するバージ数を減少。ターミナルの作業効率向上を実現。

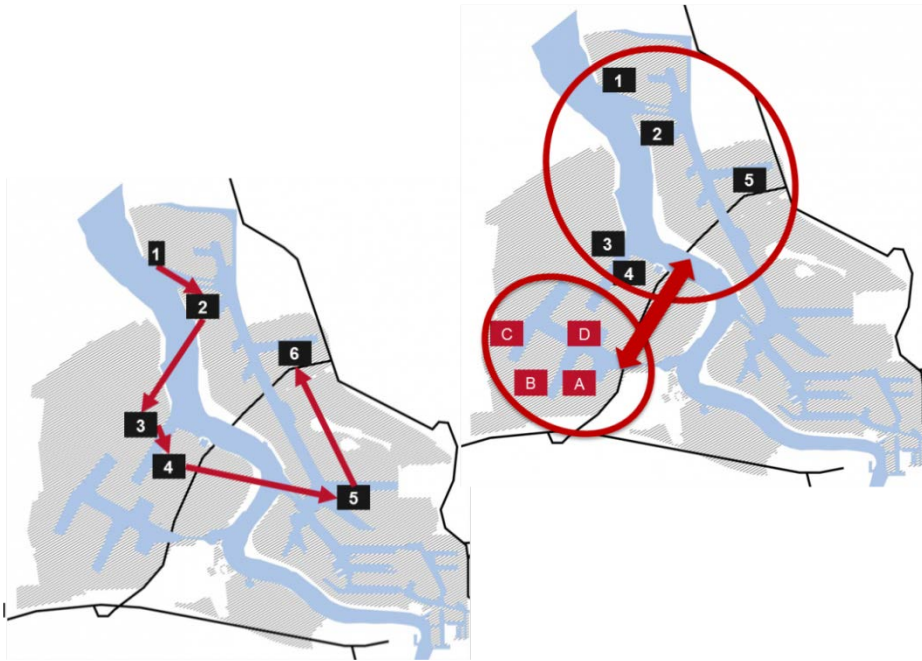
- 「ボトムアップ」による導入
 - 外航ターミナルは、独自のターミナルシステムを導入
 - バージは優先順位が低い
 - Port Authorityの決定による「トップダウン」では、理解が得られず導入が進まない。

 - ターミナル事業者との綿密な意見交換。
 - APAと事業者の共通課題（ターミナル効率化）解決のための、メリットあるツールとして提案
 - 事業者の理解を獲得、アントワープ港内ほとんどのターミナルが導入

5.オペレーション効率化戦略

(2)ラストワンマイル(幹線輸送に接続する港内輸送)

- プレミアムバージサービス
- 鉄道ラストワンマイルサービス
 - ・ いずれも、港内のコンテナ輸送を効率化する仕組み。
 - ・ 特定の事業者が、港内各ターミナルを回り、コンテナを集貨。
 - ・ ターミナルの運用&コンテナ輸送効率UP。

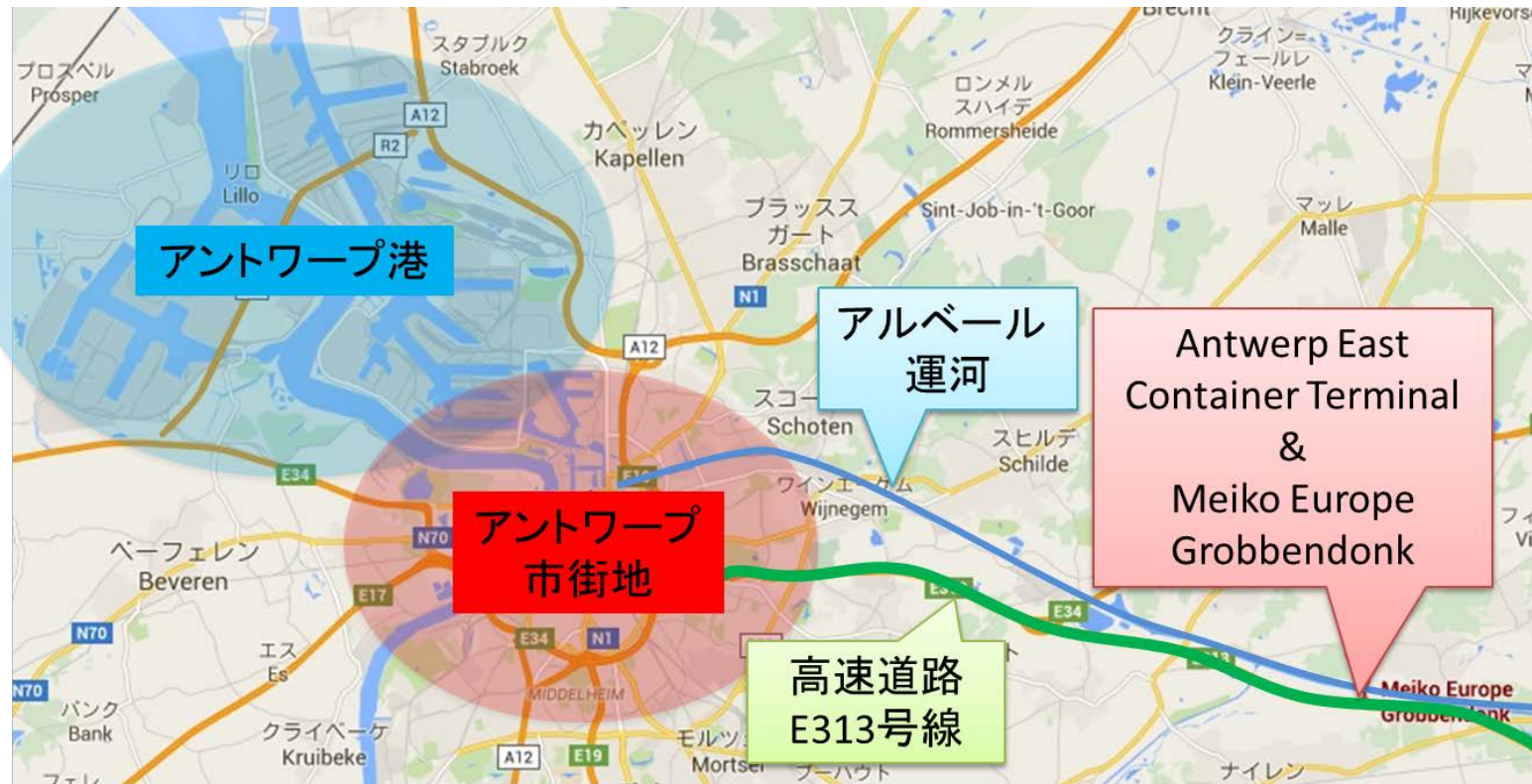


出典：APAウェブサイト



出典：APAウェブサイト

6.内陸ターミナル開発戦略（具体例）



出典：Google Mapより作成

- (1) Antwerp East Container Terminal（内陸コンテナターミナル）
- (2) Meiko Grobbendonk Distribution Center（物流施設）

- ・ アントワープ港から、アルベール運河の上流約30kmに位置。

6.内陸ターミナル開発戦略（具体例）

(1)Antwerp East Container Terminal (AECT)

– DP World（90%）、APA（10%）の出資

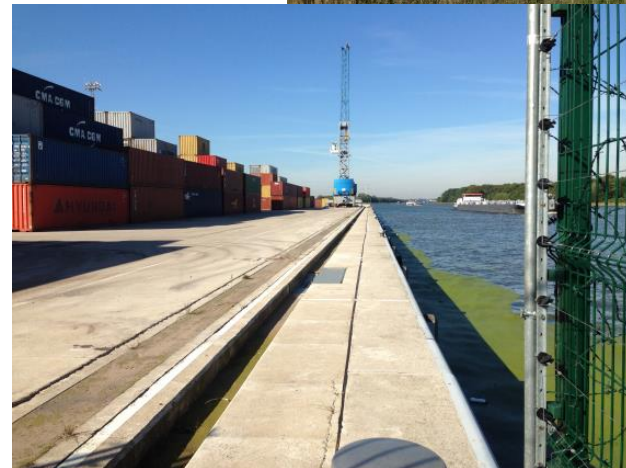
- 水深 -6m
- 岸壁延長 200m
- ヤード面積 25,000m²
- バージ荷役 35t移動式クレーン×1機
- ヤード荷役 リーチスタッカー×1機

– バージシャトルサービス（デイリー）

- アントワープ港から3時間
- ロッテルダム港から14時間

– CYとしての機能

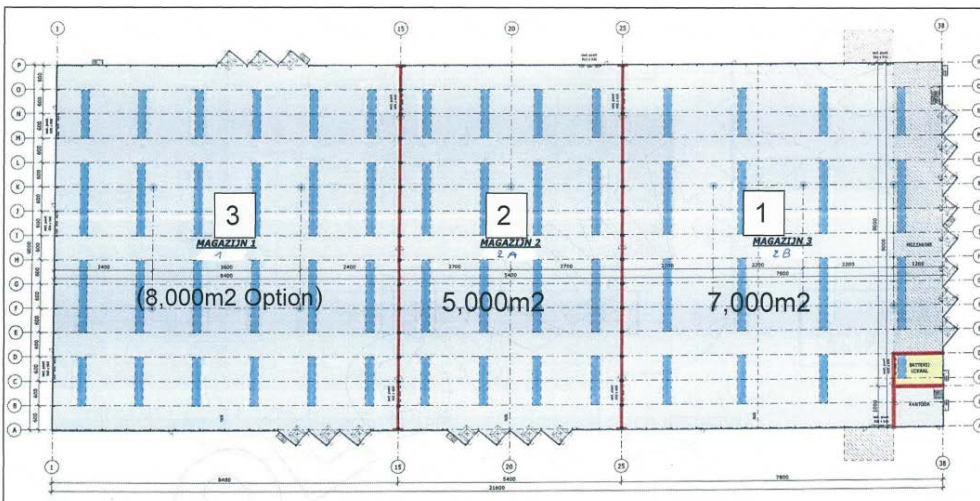
- Maersk・MSC・CMA CGM等が実入コンテナ・空バンの搬出入先として認定
- 外航ターミナル同等のサービスを提供



6.内陸ターミナル開発戦略（具体例）

(2) Meiko Grobbendonk Distribution Center (GDC)

- AECTに隣接
 - 一般道路を介さず、構内ドレージでの搬出入可
 - [1]7,000m²、[2]5,000m²、[3]8,000m²
 - 通常は[1][2]の12,000m²を利用
 - 貨物量増加時は、[3]も利用可能（オプション）。
- （合計20,000m²での運用可）



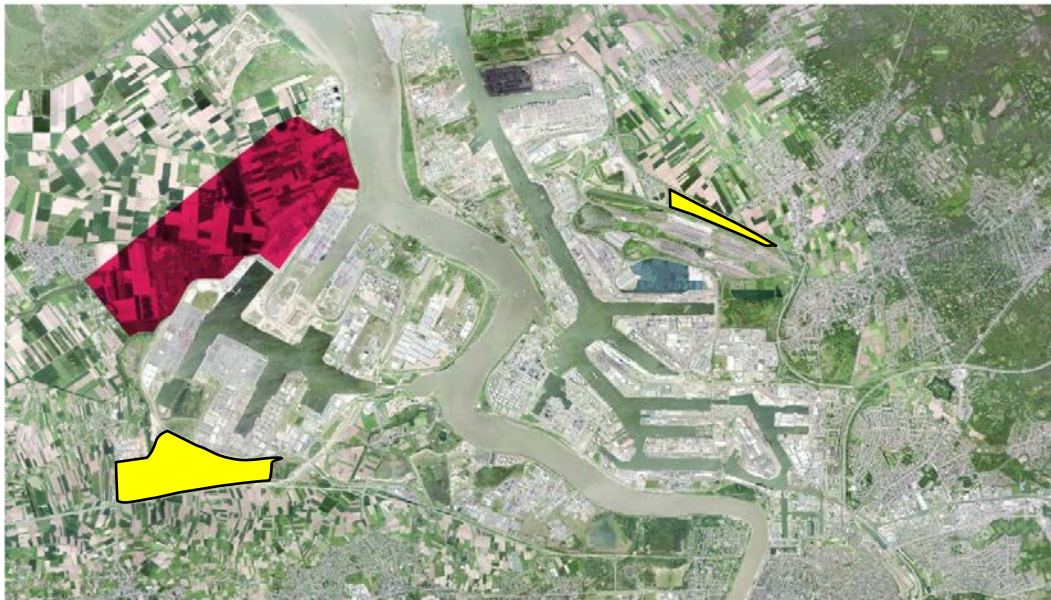
出典：MEIKO EUROPEプレゼンテーション資料

7.シャトルサービス開発戦略

- 開発方針
 - 内陸ターミナル開発
 - ロッテルダム港等、他港への貨物流出の可能性が排除できない
 - 背後圏との接続強化（シャトルサービス開発）
- 接続サービス拡充インセンティブの具体例
 - 新規開設される、内陸ターミナルとのシャトルサービス（バージ・鉄道）
 - 週3回以上の接続
 - 3年間（延長なし）
 - ペナルティなし
- 新規プロジェクト促進に向けた取組
 - 毎年12月にインターモーダルイベントを開催
 - 港湾関係者や輸送事業者等に対し、実施事業の報告や実施予定事業の紹介
 - （2015年）パリとの接続プロジェクト、（2016年）プラハとの接続プロジェクトの提案を呼びかけ

8. ロジスティクス・パーク開発

- スヘルデ川右岸（ワースラント）、左岸（スヘインス）の両岸に開発
 - 臨港地域の物流事業
 - 歴史的にナーシー（NATIE）企業が、特権的に実施。
 - 現代では、多角的なロジスティクス事業へ展開
 - 新規ロジスティクス・パークは、ナーシー以外の一般企業が進出する機会
 - 様々な形態の物流事業者の集積により、競争力強化を目指す。



出典：APAウェブサイト



9.考察

- 付加価値の創出
 - 港湾において、いかに貨物の付加価値を創出するか
 - TEUは、付加価値のある物流サービスに付いてくる
- 集貨戦略について
 - 広大な欧州市場から、バージ・鉄道による集貨
- 日本港湾
 - 土地の制約や、島国の特性→アントワープ港をそのままコピーは困難
 - コンテナ貨物量以外の目標を設定
 - （例）荷主の満足度向上
 - 利用者の要望・期待を超える物流サービスの提供→日本流の付加価値の創出
 - 背後圏の捉え方
 - 日本国内に限定せず、成長著しい東南アジアを背後圏と捉える
 - 近海航路のシャトルサービス開発→背後圏の拡大



ありがとうございました