バレンシア港の経営と戦略

大阪市港湾局 坂井 昭

- 1. スペインの港湾
 - 1-1. 港湾管理
 - 1-2. 取扱貨物量
 - 1-3. ザグント港及びガンディア港
- 2. バレンシア港の概要
 - 2-1. 位置
 - 2-2. 歴史
 - 2-3. 港勢
 - 2-4. 港の経済効果
 - 2-5. 主な港湾施設
- 3. バレンシア港の港湾経営
 - 3-1. 経営体制
 - 3-2. 財務状況
 - 3-3. 関連会社・団体
- 4. バレンシア港の基本戦略
 - 4-1. 背後圏
 - 4-2. 戦略計画
- 5. バレンシア港のコンテナ戦略
 - 5-1. コンテナ港湾としての現状
 - 5-2. 基本的な戦略
 - 5-3. 新コンテナターミナル計画
- 6. バレンシア港のロジスティクス戦略
 - 6-1. ロジスティクスパーク
 - 6-2. 鉄道インフラとサービス
 - 6-3. 内陸ロジスティクス拠点
- 7. 考察
 - 7-1. ロジスティクス戦略
 - 7-2. 港湾整備·港湾再編戦略
 - 7-3. 港湾経営主体

1. スペインの港湾

1-1. 港湾管理

1992年の港湾法抜本改正(「国の港と海運の法」制定)により、バルセロナ(Barcelona)、バレンシア(Valencia)、アルヘシラス(Algeciras)港など主要な46の港を28の港湾管理者(港湾公社)が管理している。それ以外の港は、港のある州政府の管轄になっている。

各港湾公社は、国家港湾庁 (Puertos del Estado)の管理・監 督下にあるが、港湾公社は独立採



図-1.1 スペインの港湾

出典:スペイン港湾庁提供資料

算により港湾の経営を行っており、施設整備等の投資的経費も使用料収入によって賄われている。 日本のようなインフラ整備に対する政府からの補助金や交付金制度は存在しない (2000 年から 2006 年、2007 年から 2013 年については、EU からの補助金制度があった。)。

独立採算による港湾経営が各港湾において行われているものの、島嶼部において物価を抑えるために港湾使用料を安く設定できるよう、国家港湾庁により基金制度(港湾間の連帯システム)が創設されており、本土の収入の多い港湾から徴収した資金を島嶼部の港湾へ配分するということが行われている。例えば、2017年では、バルセロナ港は442万ユーロ、バレンシア港は400万ユーロ、アルヘシラス港は293万ユーロを基金へ払い込み、一方で離島部のラス・パルマス(Las Palmas)港やサンタ・クルス・デ・テネリフェ(S. Cruz de Tenerife)港はそれぞれ466万ユーロと975万ユーロ、アフリカ大陸にある飛び地のセウタ(Ceuta)港やメリリャ(Melilla)港はそれぞれ227万ユーロと202万ユーロを基金から受け取っている。

年に一度、各港湾公社は、予算や使用料について国家港湾庁と協議を行う。港湾公社が作成した案について国家港湾庁が審査し、協議の中で妥協点を見出すなどして合意形成が図られる。合意に至らない場合は勧業大臣(国家港湾庁は勧業省の下部組織である)の裁定を仰ぐことになる(25年間で2件のみ)。港湾使用料は、原則として全ての港湾で同額であるが、港湾公社の裁量により0.7倍から1.3倍の間の額と設定することが認められている。ただし、収益率がマイナスの港湾は基準額未満の使用料設定は出来ない、また収益率が2.5%(国家港湾庁が国内46港の連結決算において目標値として設定している収益率)を超えている港湾は1.3倍の使用料設定はできないというルールがある。

国家港湾庁と各港湾管理者は、5 年先を目標年次とした計画の策定についても、年に一度協議の場を設けている。

1-2. 取扱貨物量

港湾法抜本改正後の約25年間で取扱貨物量は約2倍に、うちコンテナ貨物量は約5倍に増加している。スペインでは、輸出の約60%、輸入の約85%が港湾を経由している。

港湾公社別の取扱貨物量(2017年)は、アルヘシラスが最も多く約1億トン、次にバレンシアが約7,300万トン(内訳は、バレンシア港6,700万トン、ザグント港570万トン、ガンディア港30万トン)、バルセロナが約6,000万トンであり、これらでスペイン全体の取扱量の約40%を占めている。

また、港湾公社別のコンテナ貨物量(2017年)は、バレンシアが最も多く約480万TEU(内訳は、バレンシア港478万TEU、ザグント港5万TEU)、次にアルヘシラスが約430万TEU、バルセロナが約300万TEUであり、これらでスペイン全体のコンテナ取扱量の約75%を占めている。



出典:スペイン港湾庁提供資料

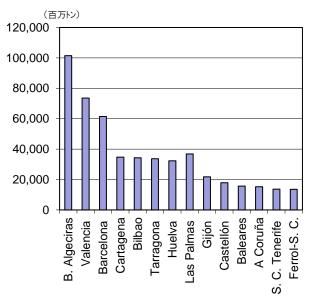
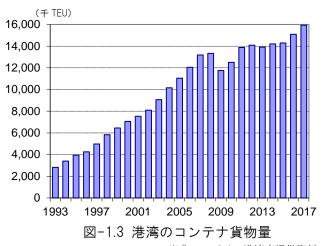


図-1.4 港湾公社別取扱貨物量(2017年)
出典: スペイン港湾庁提供資料



出典:スペイン港湾庁提供資料

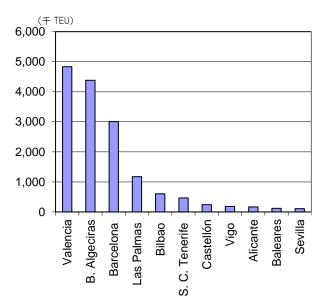


図-1.5 港湾公社別取扱コンテナ貨物量(2017年) 出典: スペイン港湾庁提供資料

1-3. ザグント港及びガンディア港

バレンシア港の管理・運営は、バレンシア港湾公社 (Port Authority of Valencia) により行われている。バレンシア港湾公社は、バレンシア港のほかに、ザグント (Sagunto)港 (バレンシアから北へ約 24km)、ガンディア (Gandia)港 (バレンシアから南へ約 50km) の管理・運営も行っている。メインオフィスはバレンシアにあるが、ザグントとガンディアにも小さな事務所が置かれている。

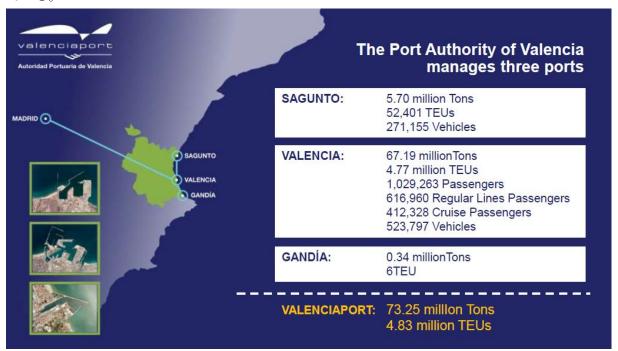


図-1.6 バレンシア港湾公社が管理する港湾

出典:バレンシア港湾公社提供資料

バレンシア港については次章以降で詳しく説明することとし、ここではザグント港とガンディア港の現状について示す。

(1) ザグント港の港勢

ザグント港の年間取扱量は600万トン程度であり、 太宗品目は天然ガスと鉄鋼製品である。他には、 自動車やコンテナ等を取り扱っている。

2017年取扱貨物量

合計:5,716,363 >> [前年比-13.3%] コンテナ:487,229 >> [-11.7%]

: 52,401TEU [-14.0%] 実入り: 35,028TEU [-7.4%]

(ローカル貨物:34,931TEU [-6.9%]、T/S 貨物:97TEU [-66.7%])

空コンテナ: 17,373TEU [-24.8%]

旅客数:32人「一]

車両数: 271, 155 台 [+40.2%]



	2016	2017	Δ17/16 Dec. accum	Δ17/16 Nov.	Annual trend
Total traffic (t)	6.593.139	5.716.363	-13,30%	-9,93%	-13,30%
Liquid Bulk	2.552.205	1.643.170	-35,62%	-28,80%	-35,62%
Solid Bulk	1.142.686	675.640	-40,87%	- 4 0,73%	-40,87%
Convencional General Cargo	2.329.058	2.897.481	24,41%	26,11%	24,41%
Continerised General Cargo	552.053	487.229	-11,74%	-11,06%	-11,74%
Fishing	266	255	-4,21%	-3,02%	-4,14%
Supplies	16.871	12.588	-25,39%	-22,48%	-25,39%
Traffic structure (t)	6.576.002	5.703.520	-13,27%	-9,90%	-13,27%
Loaded/Unloaded	6.549.565	5.685.392	-13,19%	-9,80%	-13,19%
Loaded	2.108.735	1.835.806	-12,94%	-13,65%	-12,94%
Unloaded	4.440.830	3.849.586	-13,31%	-7,88%	-13,31%
Transhipment	26.437	18.128	-31,43%	-34,40%	-31,43%
Vessels Number	1.320	1.288	-2,42%	-2,24%	-2,42%
GT	24.204.515	23.610.776	-2,45%	-1,17%	-2,45%
Containers (TEU)	60.914	52.401	-13,98%	-12,26%	-13,98%
Full	37.813	35.028	-7,37%	-6,16%	-7,37%
Loaded	27.812	24.220	-12,92%	-12,24%	-12,92%
Unloaded	9.710	10.711	10,31%	13,26%	10,31%
Transhipment	291	97	-66,67%	-66,67%	<i>-66,67</i> %
Empty	23.101	17.373	-24,80%	-22,47%	-24,80%
Passengers (units)	0	32			
Regular Lines	0	32	0,00%	0,00%	0,00%
Cruise	0	0	0,00%	0,00%	0,00%
Vehicles (units)	193.349	271.155	40,24%	42,37%	40,24%

図-1.7 ザグント港 2016 年及び 2017 年の港勢

出典:Statistical Report Port Authority of Valencia (2017)

			201	7			Δ17/16 Dec	accum		Δ17/16 Nov.
	2016	Export	Import	Domestic	Total	Export	Import	Domestic	Total	accum
1. Energy Products	2.379.165	964	1.402.942	1.482	1.405.388	-46.05%	-40.10%	-95.80%	-40.93%	-34.19%
Crude oil	0	0	0	0	0					
Fueloil	665	128	0	207	335	-65,87%	-100,00%	86,49%	-49,62%	-45,27%
Gasoil	75	0	0	0	0	-100,00%			-100,00%	-100,00%
Petrol	0	0	0	0	0					
Other oil products	1.662	269	40	43	352	-42,27%	37,93%	-96,32%	-78,82%	-79,50%
Energetic gases of oil	7	0	0	0	0			-100,00%	-100,00%	-100,00%
Coal and petroleum coke	71.255	0	14.152	59	14.211	-100,00%	-63,12%	-99,82%	-80,06%	-80,30%
Natural gas	2.303.508	0	1.388.750	0	1.388.750		-39,71%		-39,71%	-32,49%
Biocombustibles	1.993	567	0	1.173	1.740	-18,42%	-100,00%	-7,64%	-12,69%	-16,87%
10. Iron and steel products	1.849.865	581.692	1.670.695	45.752	2.298.139	11,27%	29,57%	21,66%	24,23%	26,76%
Iron ore	0	0	0	0	0					
Other minerals and metallic residues	43.497	0	37.101	240	37.341		-12,67%	-76,31%	-14,15%	22,61%
Scrap iron	7.385	0	6.511	11.827	18.338	-100,00%	113,97%	1057,24%	148,31%	152,56%
Iron and steel products	1.798.168	580.607	1.626.425	33.466	2.240.498	11,87%	30,77%	-5,47%	24,60%	26,22%
Other metallurgical products	815	1.085	658	219	1.962	127,94%	291,67%	28,07%	140,74%	189,29%
11. Non-metallic Minerals	116,568	71.364	17.450	17.976	106.790	545,36%	-82,01%	111,41%	-8,39%	-9,03%
Common salt	103	0	0	67	67	-100,00%		-28,72%	-34,95%	-34,95%
Other not metallic minerals	116.465	71.364	17.450	17.909	106.723	545,89%	-82,01%	112,97%	-8,36%	-9,00%
4. Fertilisers	408.059	267.804	130.742	33.911	432.457	5,13%	19,08%	-22,09%	5,98%	9,33%
Phosphates	35	0	0	0	0	-100,00%		-100,00%	-100,00%	-100,00%
Potashes	54	0	1.889	3.428	5.317			6248,15%	9746,30%	9746,30%
Natural and artificial fertilisers	407.970	267.804	128.853	30.483	427.140	5,14%	17,36%	-29,88%	4,70%	7,93%
5. Chemical Products	241.887	20.537	150.801	64.068	235.406	-19,87%	-2,65%	4,44%	-2,68%	-2,33%
Chemical products	241.887	20.537	150.801	64.068	235.406	-19,87%	-2,65%	4,44%	-2,68%	-2,33%
6. Building Materials	770.833	216.494	3.201	59.888	279.583	-69,16%	402,51%	-12,23%	-63,73%	-65,71%
Asphalt	113	3	0	313	316	-88,46%		259,77%	179,65%	176,99%
Cement and clinker	394.482	167.605	0	4.975	172.580	-57,38%		310,14%	-56,25%	-58,13%
Elaborated materials of construction	376.238	48.886	3.201	54.600	106.687	-84,16%	402,51%	-18,42%	-71,64%	-73,52%
7. Agriculture, Livestock and Foodstuffs	184,656	70.786	80.624	50.196	201.606	44,01%	26,62%	-30,11%	9,18%	11,77%
Cereals and its flours	39.091	67	42.900	349	43.316	-46,83%	13,15%	-66,79%	10,81%	11,65%
Beans of soybean	145	0	0	0	0		-100,00%		-100,00%	-100,00%
Fruits, vegetables and pulses	20.285	532	123	12.081	12.736	-12,64%	-93,85%	-31,65%	-37,21%	-35,64%
Wines, drinks, alcohols and derivatives	60.461	61.893	116	17.032	79.041	79,85%	-81,59%	-32,99%	30,73%	34,32%
Canned food	4.720	1.848	21	2.357	4.226	22,38%	-81,90%	-23,82%	-10,47%	-10,81%
Tobacco, cocoa, coffee and spices	2.792	723	78	935	1.736	-29,19%	-57,38%	-41,12%	-37,82%	-36,89%
Oils and fats	19.073	133	33.935	1.475	35.543	-56,25%	102,91%	-27,87%	86,35%	102,40%
Other food products	30.319	5.149	0	12.525	17.674	-50,35%	-100,00%	-34,65%	-41,71%	
Frozen and refreshed fish	550	2	0	318	320		-100,00%	-40,23%	-41,82%	-51,73%
Fodder and forages	7.220	439	3.451	3.124	7.014	-45,13%	-33,18%	148,92%	-2,85%	-9,08%
8. Other Goods	131.016	47.701	21.542	65.349	134.592	15,47%	39,79%	-12,04%	2,73%	4,54%
Wood and cork	12.724	677	3.228	477	4.382	-93,01%	43,91%	-39,85%	-65,56%	-65,96%
Paper and wood pulp	40.745	853	5.809	32.648	39.310	-31,10%	42,76%	-7,87%	-3,52%	0,55%
Machinery, tools and supplies	36.444	39.613	9.027	6.201	54.841	62,78%	62,36%	-5,31%	50,48%	56,36%
Other goods	41.103	6.558	3.478	26.023	36.059	8,41%	-1,70%	-17,43%	-12,27%	-12,12%
9. Vehicles and Transport Elements	467.516	336.661	190.349	64.421	591.431	38,41%	32,05%	-19,60%	26,50%	29,49%
Vehicles and its pieces	350.603	319.377	169.474	843	489.694	42,22%	37,14%	-65,61%	39,67%	43,83%
Tara equipment (Ro-Ro)	88	55	66	0	121	0,00%	100,00%		37,50%	25,00%
Tara of containers	116.825	17.229	20.809	63.578	101.616	-7,39%	1,30%	-18,15%	-13,02%	-11,48%
Total without transhipment	6.549.565	1.614.003	3.668.346	403.043	5.685.392	-12,84%	-13,01%	-16,16%	-13,19%	-9,80%
Transhipment	26.437	8.420	9.529	179	18.128	-16,91%	-33,93%	-90,48%	-31,43%	-34,40%
TOTAL	6.576.002	1,622,423	3.677.875	403.222	5.703.520	-12.86%	-13.09%	-16.45%	-13.27%	-9.90%
						,	,,-	,,		-,

図-1.8 ザグント港 品種別取扱量(2016年・2017年)

出典:Statistical Report Port Authority of Valencia (2017)

(2) ザグント港の主な港湾施設



図-1.9 ザグント港の主な港湾施設(位置図) 出典:バレンシア港湾公社提供資料

- 1 自動車ターミナル
- 1b TOYOTA ロジスティクスセンター
- 1 c その他 (自動車)
- 2 再ガス化施設
- 3 多目的ターミナル
- 4 多目的ターミナル
- 5 多目的ターミナル
- 6 多目的ターミナル
- 7 肥料工場







写真-1.1 ザグント港の主な港湾施設の現状

出典:バレンシア港湾公社ホームページ

(3) ガンディア港の港勢

ガンディア港の年間取扱量は40万トン程度であり、 コイル、パルプ、化学製品、農産物、木材等を取り扱っている。

2017年取扱貨物量

合計:354,183 >ン「前年比+0.4%]

コンテナ:15 >> [-99.7%]

: 6TEU [-98.5%]

実入り: OTEU [-100.0%]

(ローカル貨物: OTEU [-100.0%]、T/S 貨物: OTEU [-])

空コンテナ: 6TEU [-81.3%] 旅客数: 33,260 人 [--] 車両数: 0 台 [+0.0%]



	2016	2017	Δ17/16 Dec. accum	Δ17/16 Nov.	Annual trend
Total traffic (t)	352.757	354.183	0,40%	-1,37%	0,40%
Liquid Bulk	0	27			
Solid Bulk	0	0			
Convencional General Cargo	345.342	348.265	0,85%	-0,97%	0,85%
Continerised General Cargo	4.860	15	-99,69%	-99,69%	-99,69%
Fishing	1.319	1.262	-4,30%	-3,66%	-4,32%
Supplies	1.236	4.614	273,30%	344,80%	273,30%
Traffic structure (t)	350.202	348.307	-0,54%	-2,43%	-0,54%
Loaded/Unloaded	350.202	348.307	-0,54%	-2,43%	-0,54%
Loaded	106.969	150.592	40,78%	31,61%	40,78%
Unloaded	243.233	197.715	-18,71%	-18,19%	-18,71%
Transhipment	0	0			
Vessels Number	150	247	64,67%	68,09%	36,46%
GT	875.639	1.277.102	45,85%	48,07%	20,00%
Containers (TEU)	412	6	-98,54%	-98,54%	-98,54%
Full	380	0	-100,00%	-100,00%	-100,00%
Loaded	380	0	-100,00%	-100,00%	-100,00%
Unloaded	0	0			
Transhipment	0	0			
Empty	32	6	-81,25%	-81,25%	-81,25%
Passengers (units)	0	33.260			
Regular Lines	0	33.260			
Cruise	0	0	0,00%	0,00%	0,00%
Vehicles (units)	0	0	0,00%	0,00%	0,00%

図-1.10 ガンディア港 2016 年及び 2017 年の港勢

出典:Statistical Report Port Authority of Valencia (2017)

			201	7			Δ17/16 Dec.	accum		Δ17/16 Nov.
	2016	Export	Import	Domestic	Total	Export	Import	Domestic	Total	accum
1. Energy Products	0	27	0	0	27					
Crude oil	0	0	0	0	0					
Fueloil	0	27	0	0	27					
Gasoil	0	0	0	0	0					
Petrol	0	0	0	0	0					
Other oil products	0	0	0	0	0					
Energetic gases of oil	0	0	0	0	0					
Coal and petroleum coke	0	0	0	0	0					
Natural gas	0	0	0	0	0					
Biocombustibles	0	0	0	0	0					
10. Iron and steel products	26.751	0	18.466	0	18.466		-30,97%		-30,97%	-35,20%
Iron ore	0	0	0	0	0					
Other minerals and metallic residues	0	0	0	0	0					
Scrap iron	0	0	0	0	0					
Iron and steel products	0	0	0	0	0					
Other metallurgical products	26.751	0	18.466	0	18.466		-30,97%		-30,97%	-35,20%
11. Non-metallic Minerals	2.507	2.518	0	0	2.518	0,44%			0,44%	0,44%
Common salt	0	0	0	0	0					
Other not metallic minerals	2.507	2.518	0	0	2.518	0,44%			0,44%	0,44%
4. Fertilisers	0	0	0	0	0					
Phosphates Potashes	0	0	0	0	0					
Natural and artificial fertilisers	0	0	0	0	0					
	_	_	_	_	_					
5. Chemical Products Chemical products	68.047 68.047	84.394 84.394	0	0	84.394 84.394	24,02% 24,02%			24,02% 24,02%	10,72% 10,72%
			_			24,0276			24,0270	10,72%
6. Building Materials	0	0	0	2	2					
Asphalt Cement and clinker	0	0	0	0	0					
Elaborated materials of construction	0	0	0	2	2					
7. Agriculture, Livestock and Foodstuffs Cereals and its flours	4.020	0	0	0	0	-100,00%			-100,00%	-100,00%
Beans of soybean	0	0	0	0	0					
Fruits, vegetables and pulses	4.020	0	0	0	0	-100.00%			-100.00%	-100.00%
Wines, drinks, alcohols and derivatives	4.020	0	0	o	0	-100,00%			-100,0070	-200,0070
Canned food	0	0	0	o	0					
Tobacco, cocoa, coffee and spices	0	0	0	0	0					
Oils and fats	ŏ	ō	Ö	ŏ	ŏ					
Other food products	ō	ō	0	ō	ō					
Frozen and refreshed fish	ō	ō	0	ō	ō					
Fodder and forages	0	0	0	0	0					
8. Other Goods	248.048	63.617	179.095	57	242.769	101.54%	-17,27%		-2,13%	-0.83%
Wood and cork	65.355	63.597	22.538	0	86.135	101,82%	-33,41%		31,80%	30,34%
Paper and wood pulp	182,464	0	156.296	0	156.296		-14,34%		-14,34%	-12,22%
Machinery, tools and supplies	216	0	261	57	318	-100,00%	50,87%		47,22%	38,89%
Other goods	13	20	0	0	20	66,67%	-100,00%		53,85%	53,85%
9. Vehicles and Transport Elements	829	0	15	116	131	-100,00%			-84,20%	-84,20%
Vehicles and its pieces	0	0	0	2	2					
Tara equipment (Ro-Ro)	0	0	0	114	114					
Tara of containers	69	0	15	0	15	-100,00%			-78,26%	-78,26%
Total without transhipment	350.202	150.556	197.576	175	348.307	40,75%	-18,77%		-0,54%	-2,43%
Transhipment	0	0	0	0	0					
TOTAL	350.202	150.556	197.576	175	348.307	40,75%	-18,77%		-0,54%	-2,43%

図-1.11 ガンディア港 品種別取扱量(2016年・2017年)

出典:Statistical Report Port Authority of Valencia (2017)

(4) ガンディア港の主な港湾施設



図-1.12 ガンディア港の主な港湾施設 出典: バレンシア港湾公社ホームページ





1 多目的ターミナル

写真-1.2 ガンディア港の主な港湾施設の現状

2. バレンシア港の概要

2-1. 位置

バレンシア港は、首都マドリッドに最も近い主要港湾であり、首都圏の玄関港として発展してきた(マドリッドからバレンシア港までは約360km。一方、アルヘシラス港までは約660km、バルセロナ港までは600km)。

バレンシアはバレンシア州の州都であり、 人口約80万人(スペイン第3位)である。



図-2.1 バレンシア州及びバレンシア港の位置

出典: Google Map より作成

2-2. 歴史

バレンシア港の歴史は、1483年にフェルディナンド王が「Pont de Fusta」と呼ばれる木製の橋をグラオ地区の海岸に建設する特権を与えたときに始まった。その後、19世紀に至るまで、施設の建設や改良といった様々なプロジェクトが実施されたが、トゥリア川の定期的な洪水と海岸の絶え間ない砂の移動により、決して成功することはなかった。それでも、1679年には他の王国との商取引のために、さらに1791年にはアメリカ大陸との商取引のための特権が与えられた。20世紀には、建物や倉庫の改善が行われ、現在の配置に近づく岸壁拡張整備や、あらゆる種類の貨物に対応するための専用施設を整備した。近年のコンテナ取扱量増加につながるこれらの港湾の拡



図-2.2 Pont de Fusta 位置図 出典: バレンシア港湾公社資料

張は、バレンシア港が西地 中海の港の中で主導的地 位を得ることを可能にし た。

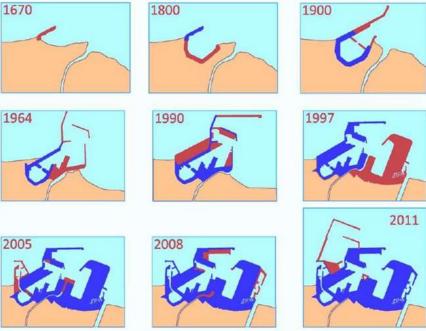


図-2.3 港湾開発の歴史

出典:バレンシア港湾公社資料

2-3. 港勢

(1) 2017 年取扱貨物量

取扱貨物量(2017年)は、アルヘシラス港に次いでスペインで第2位の規模(約6,750万lシ)を誇る。コンテナ貨物量(2017年)は、スペインで第1位、ヨーロッパでは第5位となる約478万TEUである。

バレンシア港の特徴としては、コンテナ貨物が占める割合が高い(約 82%)こと、トランシップ貨物の割合が高い(実入りコンテナの約 59%)こと、輸入コンテナよりも輸出コンテナの方が多いことが挙げられる。

また、旅客については、バレアレス諸島等との間の定期フェリー航路を利用する旅客と、クルーズ客船乗降客とを合わせて年間約 100 万人に達している。

合計:67,489,331 >> [前年比+4.6%]

コンテナ:55,491,372 >> [+4.1%]

: 4, 779, 749TEU [+2. 3%]

実入り: 3,734,268TEU [+5.5%]

「ローカル貨物: 1,528,872TEU[+6.5%]

(輸出:879,700TEU、輸入:649,172TEU)

LT/S 貨物 : 2,205,396TEU [+4.8%]

空コンテナ: 1,045,481TEU [-7.7%] 旅客数:1,029,288 人 [+13.1%]

(定期フェリー旅客:616,960人、クルーズ旅客:412,328人)

車両数:523,797台[-10.1%]

	2016	2017	Δ17/16 Dec. accum	Δ17/16 Nov. accum	Annual trend
Total traffic (t)	64.523.917	67.489.331	4,60%	4,84%	4,60%
Liquid Bulk	1.250.863	1.560.290	24,74%	26,98%	24,74%
Solid Bulk	1.388.891	1.603.217	15,43%	18,44%	15,43%
Convencional General Cargo	8.114.037	8.542.767	5,28%	4,43%	5,28%
Continerised General Cargo	53.315.546	55.491.372	4,08%	4,39%	4,08%
Fishing	406	420	3,58%	7,19%	3,45%
Supplies	454.174	291.265	-35,87%	-35,74%	-35,87%
Traffic structure (t)	64.069.337	67.197.646	4,88%	5,13%	4,88%
Loaded/Unloaded	31.517.250	33.058.639	4,89%	5,22%	4,89%
Loaded	19.092.366	20.184.127	5,72%	6,13%	5,72%
Unloaded	12.424.884	12.874.512	3,62%	3,84%	3,62%
Transhipment	32.552.087	34.139.007	4,88%	5,05%	4,88%
Vessels Number	6.232	6.180	-0,83%	-1,01%	-23,31%
GT	230.807.629	231.287.499	0,21%	-0,29%	-21,24%
Containers (TEU)	4.670.810	4.779.749	2,33%	2,40%	2,33%
Full	3.538.635	3.734.268	5,53%	5,85%	5,53%
Loaded	826.510	879.700	6,44%	7,51%	6,44%
Unloaded	608.479	649.172	6,69%	6,14%	6,69%
Transhipment	2.103.646	2.205.396	4,84%	5,12%	4,84%
Empty	1.132.175	1.045.481	-7,66%	-8,23%	-7,66%
Passengers (units)	910.200	1.029.288	13,08%	13,11%	13,08%
Regular Lines	506.936	616.960	21,70%	23,31%	21,70%
Cruise	403.264	412.328	2,25%	1,20%	2,25%
Vehicles (units)	582.781	523.797	-10,12%	-9,23%	-10,12%

図-2.4 バレンシア港 2016 年及び 2017 年の港勢

出典: Statistical Report Port Authority of Valencia (2017)

輸出における太宗品目は建設資材や自動車、輸入における太宗品目は自動車や穀物・小麦粉である。

			2017	,			Δ17/16 Dec	. accum		Δ17/16 Nov.
	2016	Export	Import	Domestic	Total	Export	Import	Domestic	Total	accum
1. Energy Products	1.054.167	215.376	449.284	225.969	890.629	8,07%	-27,93%	-2,38%	-15,51%	-13,55%
Crude oil	189	10	0	0	10		-100,00%	-100,00%	-94,71%	-94,71%
Fueloil	310.747	30.730	86.336	110.567	227.633	-6,65%	-43,68%	-11,22%	-26,75%	-29,11%
Gasoil	480.969	100	303.174	20.026	323.300	-99,69%	-20,05%	-71,22%	-32,78%	-25,14%
Petrol	54.272	2.444	14.976	30.437	47.857	319,93%	-72,11%		-11,82%	-12,05%
Other oil products	34.320	19.828	17.736	2.172	39.736	13,23%	22,49%	-6,74%	15,78%	13,20%
Energetic gases of oil	6.084	3	548	9.550	10.101	-57,14%	83,28%	65,28%	66,03%	57,45%
Coal and petroleum coke	5.902	1.227	6.035	605	7.867	48,73%	62,32%	-55,48%	33,29%	13,62%
Natural gas Biocombustibles	23 161.661	60 160.974	39 20.440	6 52.606	105 234.020	39,65%	69,57% 10,14%	89,01%	356,52% 44,76%	243,48% 41,12%
10. Iron and steel products	741.310	336.341	432.308	90.719	859.368	14,71%	15,77%		15,93%	17,88%
Iron ore	7.942	350.341	2.639	5.397	8.388	-1,95%	-7,98%	21,48% 14,46%	5,62%	0,83%
Other minerals and metallic residues	116.020	64.015	89.825	10.371	164.211	36,08%	47,83%	26,24%	41,54%	41,11%
Scrap iron	30.784	7.242	3.305	43.473	54.020	199,38%	76,36%	64,10%	75,48%	93,65%
Iron and steel products	433.189	195.361	228.395	23.284	447.040	5,44%	1,80%	-1,10%	3,20%	5,77%
Other metallurgical products	153.375	69.371	108.144	8.194	185.709	19,40%	29,42%	-30,04%	21,08%	21,53%
11. Non-metallic Minerals	326.208	208.132	187.177	36.018	431.327	36,75%	31,73%	12,86%	32,22%	31,96%
Common salt	19.591	16.040	5.840	4.340	26.220	70,69%	25,67%	-21,76%	33,84%	34,41%
Other not metallic minerals	306.617	192.092	181.337	31.678	405.107	34,52%	31,93%	20,14%	32,12%	31,80%
4. Fertilisers	401.660	159.320	205.496	43.388	408.204	8,49%	12,83%	-40,31%	1,63%	0,65%
Phosphates	557	2.754	419	5.078	8.251	500,00%		5081,63%	1381,33%	1378,29%
Potashes	9.303	967	9.128	117	10.212	38,74%	7,84%	-17,61%	9,77%	-26,86%
Natural and artificial fertilisers	391.800	155.599	195.949	38.193	389.741	6,80%	12,83%	-47,28%	-0,53%	-0,71%
5. Chemical Products	2.248.298	1.402.501	913.779	95.969	2.412.249	10,76%	1,87%	12,81%	7,29%	7,18%
Chemical products	2.248.298	1.402.501	913.779	95.969	2.412.249	10,76%	1,87%	12,81%	7,29%	7,18%
6. Building Materials	5.892.686	5.379.996	374.631	404.036	6.158.663	3,87%	13,43%	5,55%	4,51%	5,79%
Asphalt	40.408	2.534	197	53.550	56.281	176,03%	-1,01%	36,29%	39,28%	31,21%
Cement and clinker	355.650	230.406	100	80.111	310.617	-17,83%	-69,42%	6,91%	-12,66%	-9,46%
Elaborated materials of construction	5.496.628	5.147.056	374.334	270.375	5.791.765	5,08%	13,52%	0,67%	5,37%	6,53%
7. Agriculture, Livestock and Foodstuffs	5.942.645	2.953.107	2.362.129	1.199.989	6.515.225	7,34%	13,42%	8,22%	9,64%	10,50%
Cereals and its flours	1.064.029	83.353	1.117.333	12.059	1.212.745	-8,18%	16,11%	10,27%	13,98%	16,72%
Beans of soybean	3.805	63	2.327	144	2.534	1160,00%	-6,62%	-88,99%	-33,40%	-38,27%
Fruits, vegetables and pulses	626.934	356.843	252.949	49.014	658.806	11,07%	-0,52%	-4,63%	5,08%	5,14%
Wines, drinks, alcohols and derivatives	1.420.818	1.137.588	189.425	303.606	1.630.619	12,99%	24,77%	15,81%	14,77%	12,87%
Canned food	293.021	167.124	148.786	6.920	322.830	-3,96%	33,39%	-7,20%	10,17%	11,24%
Tobacco, cocoa, coffee and spices Oils and fats	219.507 547.642	67.945 488.588	150.937 99.391	20.782 12.142	239.664 600.121	4,63% 10,11%	4,71% 3,82%	99,56% 48,25%	9,18% 9,58%	9,83% 17,07%
Other food products	1.344.185	464.372	173.269	756.361	1.394.002	-2,76%	15,84%	5,48%	3,71%	17,0776
Frozen and refreshed fish	155.297	37.788	123.931	11.190	172.909	123,19%	-2,75%	2,41%	11,34%	13,14%
Fodder and forages	267.407	149.443	103.781	27.771	280.995	-3,63%	24,54%	-4,27%	5,08%	6,33%
8. Other Goods	5.860.370	2.480.164	2.790.562	906.938	6.177.664	9,34%	4,18%	-0,71%	5,41%	5,92%
Wood and cork	369.940	141.095	185.234	44.158	370.487	13,80%	-0,72%	-25,64%	0,15%	-1,73%
Paper and wood pulp	1.168.883	771.883	372.747	83.196	1.227.826	5,25%	6,70%	-3,39%	5,04%	6,99%
Machinery, tools and supplies	1.689.806	836.302	649.605	255.840	1.741.747	5,67%	4,73%	-8,00%	3,07%	3,91%
Other goods	2.631.741	730.884	1.582.976	523.744	2.837.604	17,97%	3,98%	6,93%	7,82%	7,82%
9. Vehicles and Transport Elements	9.049.906	3.354.517	2.864.121	2.986.672	9.205.310	3,16%	-0,93%	2,74%	1,72%	0,97%
Vehicles and its pieces	1.547.644	909.454	590.684	76.611	1.576.749	0,49%	4,12%	1,71%	1,88%	-4,42%
Tara equipment (Ro-Ro)	3.137.931	374.741	347.584	2.542.234	3.264.559	11,73%	6,41%	2,68%	4,04%	4,68%
Tara of containers	4.364.331	2.070.322	1.925.853	367.827	4.364.002	2,93%	-3,57%	3,34%	-0,01%	0,23%
Total without transhipment	31.517.250	16.489.454	10.579.487	5.989.698	33.058.639	6,32%	3,71%	3,13%	4,89%	5,22%
Transhipment	32.552.087	15.776.314	16.093.809	2.268.884	34.139.007	4,79%	5,26%	2,82%	4,88%	5,05%
TOTAL	64.069.337	32.265.768	26.673.296	8.258.582	67.197.646	5,57%	4,64%	3,04%	4,88%	5,13%

図-2.5 バレンシア港 品種別取扱量(2016年・2017年)

出典:Statistical Report Port Authority of Valencia (2017)

主な輸出先は東アジア(中国等)や地中海・黒海、主な輸入先は東アジア(中国等)である。 また、トランシップについては、東アジア、地中海・黒海、西アフリカとの貨物量が多く、これ らの地域を結ぶ中継地としての役割を担っていると考えられる。

			20)17		Δ17/16 Dec.	Δ17/16 Nov.
	2016	Loaded	Unloaded	Transhipment	TOTAL	accum	accum
Full TEU	3.576.828	903.920	659.883	2.205.493	3.769.296	5,38%	5,71%
Far East	758.845	183.567	359.684	265.192	808.443	6,54%	7,30%
Mediterranean Sea and Black Sea	760.746	110.874	65.978	570.029	746.881	-1,82%	-1,31%
West Africa	280.482	69.234	11.523	220.695	301.452	7,48%	8,57%
South America (Atlantic Ocean)	238.826	33.121	16.565	237.702	287.388	20,33%	21,88%
Spain	264.321	79.349	30.998	145.532	255.879	-3,19%	-3,96%
India-Pakistan-Bangla-Desh-Sri Lanka	199.224	26.082	51.523	133.543	211.148	5,99%	5,68%
Arabian Gulf	146.202	68.530	7.092	89.414	165.036	12,88%	11,12%
Mexico-Central America (Caribbean Sea)	137.139	90.981	19.907	43.296	154.184	12,43%	13,51%
USA (South Atlantic and Gulf)	127.393	33.074	18.817	98.042	149.933	17,69%	16,61%
Canada-USA (North Atlantic)	137.841	46.949	18.323	76.763	142.035	3,04%	2,26%
Atlantic Europe	135.437	18.248	1.854	111.575	131.677	-2,78%	-2,98%
Red Sea	111.765	42.301	8.078	46.142	96.521	-13,64%	-12,59%
Canada-USA (Great Lakes)	76.491	12.296	9.973	72.510	94.779	23,91%	22,60%
Central and South America (Pacific Ocean)	60.525	31.761	15.156	22.565	69.482	14,80%	15,52%
Canada-USA (Pacific Ocean)	43.077	12.472	10.142	28.897	51.511	19,58%	23,95%
Baltic Countries	38.754	22.110	5.864	18.666	46.640	20,35%	20,88%
South and East Africa	37.971	13.453	5.753	13.714	32.920	-13,30%	-13,64%
Australia	15.367	7.859	2.009	7.400	17.268	12,37%	7,91%
New Zeland	6.422	1.659	644	3.816	6.119	-4,72%	-5,00%
Arctic Russia	0	0	0	0	0		
Empty TEU	1.155.308	223.311	413.294	426.255	1.062.860	-8,00%	-8,50%
TOTAL	4.732.136	1.127.231	1.073.177	2.631.748	4.832.156	2,11%	2,21%

※ザグント港及びガンディア港の取扱量を含む

図-2.6 相手地域別 コンテナ貨物取扱量(2016年・2017年)

出典:Statistical Report Port Authority of Valencia (2017)

			20	17		Δ17/16 Dec.	Δ17/16 Nov.
	2016	Loaded	Unloaded	Transhipment	TOTAL	accum	accum
Full TEU	3.576.828	903.920	659.883	2.205.493	3.769.296	5,38%	5,71%
China	548.550	91.346	282.002	200.955	574.303	4,69%	4,87%
United States	304.295	87.093	46.503	198.768	332.364	9,22%	8,93%
Spain	264.321	79.349	30.998	145.532	255.879	-3,19%	-3,96%
Brazil	187.784	18.933	11.987	191.249	222.169	18,31%	19,54%
Turkey	222.235	11.448	40.934	168.492	220.874	-0,61%	0,07%
Algeria	236.943	25.321	1.210	189.127	215.658	-8,98%	-8,10%
India	155.955	18.378	29.582	111.893	159.853	2,50%	2,79%
Morocco	147.769	30.498	1.899	121.453	153.850	4,12%	7,86%
Canada	80.163	17.497	10.748	77.229	105.474	31,57%	30,31%
Saudi Arabia	108.460	47.158	4.247	45.928	97.333	-10,26%	-9,20%
Mexico	61.541	34.374	11.930	28.881	75.185	22,17%	23,79%
Israel	48.555	14.178	7.803	47.684	69.665	43,48%	44,71%
United Arab Emirates	62.557	36.400	4.675	27.079	68.154	8,95%	9,05%
Italy	72.143	1.128	522	62.141	63.791	-11,58%	-7,23%
Egypt	61.373	10.982	9.301	40.884	61.167	-0,34%	-2,21%
France	68.054	4.080	95	49.291	53.466	-21,44%	-23,97%
Argentina	35.510	9.129	3.646	29.444	42.219	18,89%	20,89%
Republic of Korea	39.894	15.945	15.154	10.734	41.833	4,86%	3,92%
Portugal	29.566	297	7	33.211	33.515	13,36%	12,62%
Malaysia	34.956	16.779	6.354	7.071	30.204	-13,59%	3,09%
Others	806.204	333.607	140.286	418.447	892.340	10,68%	9,88%
Empty TEU	1.155.308	223.311	413.294	426.255	1.062.860	-8,00%	-8,50%
TOTAL	4.732.136	1.127.231	1.073.177	2.631.748	4.832.156	2,11%	2,21%

※ザグント港及びガンディア港の取扱量を含む

図-2.7 相手国別 コンテナ貨物取扱量 (2016年・2017年)

出典:Statistical Report Port Authority of Valencia (2017)

2-4. 港の経済効果

バレンシア港は、バレンシア地方及びスペインの経済成長に重要な役割を果たしている。バ レンシア港で生み出された雇用は34,811人で、バレンシア地域の総雇用の1.93%を占めてい る。また、総給与は11億2,369万ユーロで、これはバレンシア地域の給与収入の2.12%に当 たる。

	Initial	直接効果 Direct	第1次 間接効果 Indirect	第2次 波及効果 Related	合計 Totals	% of VR	Total+Initial	% of VR
Gross Salaries	371,391	426,825	28,935	296,532	752,292	1.42%	1,123,683	2.12%
Gross Surplus	292,678	513,271	26,932	196,128	736,331	1.92%	1,029,009	2.68%
Other Taxes	47,370	-6,092	766	7,177	1,851	0.19%	49,221	5.05%
Value Added Tax	-43,684	29,792	1,666	13,898	45,356	2.21%	1,672	0.08%
GAV apb	667,755	963,796	58,299	513,734	1,535,829	1.63%	2,203,584	2.34%
Total Production		1,662,290	122,885	964,348	2,749,523	1.43%	2,749,523	1.43%
No. of Jobs*	7,170	16,724	973	9,944	27,641	1.53%	34,811	1.93%

図-2.8 バレンシア港の経済効果

出典:バレンシア港ホームページ

2-5. 主な港湾施設等

(1) 主な港湾施設(現況)

バレンシア港の北側には美しい砂浜があり、南側にはトゥリア川の河口があるため、東側(沖 合方向)に向かって港湾施設整備を進めてきた。港内には、コンテナターミナル3箇所、RORO ターミナル、バレンシア近郊(南へ約 20km) に工場を有する Ford の自動車を取り扱う専用タ ーミナル、バルクターミナル、最も奥にはフェリー&クルーズターミナルがある。北側と南側 にはマリーナ施設があるが、これらは港湾公社の管轄外である。



図-2.9 主な港湾施設

出典:バレンシア港湾公社提供資料 6. Liquid バルクターミナル

- 1. コンテナターミナル (Noatum)
- 2. コンテナターミナル (MSC)
- 3. コンテナターミナル (APM)
- 4. RORO ターミナル/自動車
- 5. Ford ターミナル/自動車

図-2.10 フォード バレンシア工場

出典: Google map より作成

- 10. フェリー&クルーズターミナル
- 11. フェリーターミナル
- 12. 拡張用地
- 7. Liquid バルクターミナル 8. Solid バルクターミナル 9. Solid バルクターミナル

(2) 近年の施設整備

i) MSC ターミナルの拡張

東へ23,350m²拡張。2016年8月に 完成。総事業費は710万ユーロ。





図-2.11 MSC ターミナルの拡張

出典:バレンシア港湾公社ホームページ

ii) 新たなポートサービス船用船だまりの整備

パイロットボート、タグボート等を収容し、関連企業の事務所が立地。2016年2月に

完成。総事業費は360万ユーロ。





図-2.12 港湾サービスドッグの整備

出典:バレンシア港湾公社ホームページ

iii) APM ターミナル(旧 TCV ターミナル)における鉄道レールの拡張

2015年3月に完成。総事業費410万ユーロ。





図-2.13 APM ターミナルにおける鉄道レールの拡張

iv) 北部拡張区域におけるクルーズ岸壁の整備

計画4バースのうち2バース(世界最大級クルーズ船の受け入れが可能な延長

440m+430m、水深 14m)を整備。2014 年1月に完成。総事業費 2240 万ユー ロ。





図-2.14 北部拡張区域におけるクルーズ岸壁の整備

出典:バレンシア港湾公社ホームページ

v) APM ターミナル(旧 TCV ターミナル)への アクセス道路の再整備

2013年4月に完成。総事業費130万ユーロ。



0.又有由了满股 0.再整件

図-2.15 APM ターミナルへのアクセス道路の再整備

出典:バレンシア港湾公社ホームページ

vi)北部拡張区域における防波堤整備

250ha の水域の静穏度を確保し、クルーズターミナルと1つ以上のコンテナターミナルの建設が可能に。2012年10月に完成。総事業費は20,360万ユーロ。EUより7,400万ユーロの補助金を受領。





図-2.16 北部拡張区域における防波堤の整備

(3) フェリー航路

アルジェリアやバレアレス諸島との間に定期旅客航路がある。2017年のフェリー旅客数は約62万人である。バレアレス諸島は、スペイン東海岸からやや離れたマヨルカ、メノルカ、イビサ、フォルメンテラ、カプレラの5島からなる地中海西端の群島であり、気候は温暖で、別荘地も多く、地中海群島の中で最も知名度の高い観光地である。

スペイシ イビサ島 マヨルカ島 イビサ島 アコルカ島 「N レフ レス 開 島 Des Boddens フォルメンテラ島 Figure 1 フォルメンテラ島 Figure 2 Physical Research 2 Physical Resear

図-2.17 フェリー航路

出典: Google map より作成

運航船社及び運航航路:

Balearia

Valencia (กับบริ) ⇔Mostaganem (ธมหา รัสโ/ริเทรา์ รูปรา)

1 便/2 日、所要時間:13~16 時間、船名:REGINA BALTICA

Valencia (バレンシア) ⇔MALLORCA (マヨルカ島/バレアレス諸島)

2 便/日 (うち1 便は IBIZA 経由)、所要時間: 7.5~9.5 時間

船名: ABEL MATUTES, HEDY LAMARR

Valencia (バレンシア) ⇔IBIZA (イビサ島/バレアレス諸島)

1 便/日、所要時間:約5時間、船名:ABEL MATUTES, HEDY LAMARR

Trasmediterránea

Valencia (バレンシア) ⇔FORMENTERA (フォルメンテラ島/バレアレス諸島)

Valencia (バレンシア) ⇔MALLORCA (マヨルカ島/バレアレス諸島)

週 6 便、所要時間:8~9.5 時間、船名:VOLCAN DE TIJARAFE

Valencia (バレンシア) ⇔IBIZA (イビサ島/バレアレス諸島)

週 6 便、所要時間:6~7 時間、船名:CIUDAD DE IBIZA

Valencia (バレンシア) ⇔MENORCA (メノルカ島/バレアレス諸島)

週1便、所要時間:約15時間、船名:FORZA



図-2.18 フェリーターミナル

3. バレンシア港の港湾経営

3-1. 経営体制

バレンシア港、ザグント港、ガンディア港の3港を管理・運営するバレンシア港湾公社の最高 意思決定機関である理事会は15名で構成されており、理事長、港長、スペイン中央政府(3名)、 バレンシア市、ザグント市、商工会議所、港運事業者、業界団体、バレンシア地方政府(4名)、 労働組合の代表者から成る。

Board of Directors

Mr. Aurelio Martínez Estévez / PAV Chairman (Ex officio member)

Mr. Felipe Cano Navarro / Harbourmaster (Ex officio member)

In representation of

Ms María Durá Rivas 🖊 Spanish Central Government

Mr. Ignacio Arrondo Perals / Spanish Central Government

Mr. José Vicente Herrera Arrando / Spanish Central Government

Mr. Joan Ribó i Canut / Mayor of Valencia Valencia City Council

Mr. Josep Francesc Fernández i Carrasco / Mayor of Sagunto Sagunto City Council

Mr. Vicente Boluda Fos / Valencia Regional Government

Mr. Salvador Navarro Pradas / Valencia Regional Government

Mr. Josep Vicent Boira Maiques / Valencia Regional Government

Ms. Inmaculada Rodríguez-Piñero Fernández / Valencia Regional Government

Mr. Francisco José Corell Grau / Official Chamber of Commerce, Industry and Shipping

Mr. José Vicente González Pérez / Business Organisations

Mr. Gustavo Ferrer Soriano / NOATUM Container Terminal Valencia S.A.U.

Mr. Pedro Suárez Benavente / Trade Union Organisations

Non-voting members

Mr. Francesc Josep Sánchez Sánchez / PAV General Manager

Mr. Luis Felipe Martínez Martínez / PAV General Secretary

Ms. María del Carmen de Puig de Olano / Board Secretary

現在の理事長の Mr. Aurelio Martínez Estévez は、2015 年 7 月より現職を務めている。氏は、バレンシア大学で経済学博士号を取得した学者であるとともに政治家でもある。1993 年から 1995 年まではバレンシア州政府においてジョアン・レルマ首相の経済担当顧問を務めた。1995 年には顧問を辞し、バレンシア州社会党の候補者としてバレンシア市長に立候補したが、当時現職のリタ・バルベラ氏に敗北した。バレンシア市議会議員は 1999 年まで続けた。(市長選挙は日本のような直接選挙ではなく、市議会において市長指名投票が行われる形である。)その後、2004 年から2009 年までは Instituto de Crédito Oficial(経済省傘下の公的銀行)の社長を務め、2013 年から2014 年まではバレンシアサッカークラブ財団の会長を務めた。

執行部門を含めたバレンシア港湾公社の組織図を図-3.1 に示す。執行部門の責任者として局長が配置され、その下に「商業・業務開発」「港湾区域管理部門」「開発部門」「管理部門」の四つの部門が設置されている。商業・業務開発の業務分析・研究担当やビジネスインテリジェンス担当、開発部門の安全・環境担当、管理部門の情報通信(IT)担当といった部署は、日本の港湾管理者組織には無い、または日本よりも充実した組織になっているものと見受けられる。

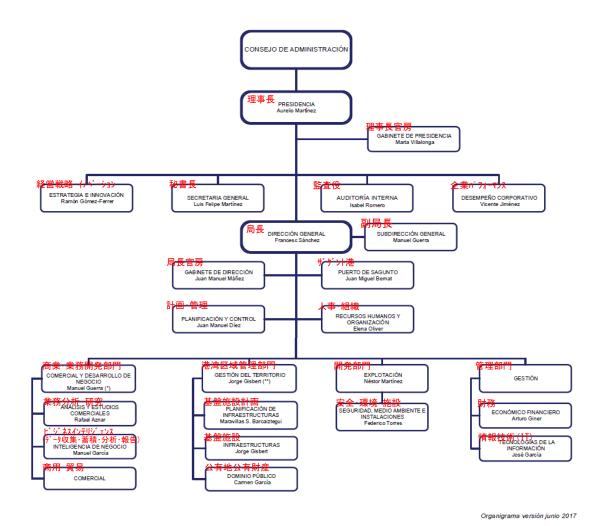


図-3.1 バレンシア港湾公社組織図

出典:バレンシア港湾公社ホームページ

(**) Con carácter provisiona

バレンシア港湾公社の職員数は約400人であり、約87%がバレンシア港、約9%がザグント港、約4%がガンディア港に勤めている。正規職員の割合は83.3%、残り16.7%は契約社員。また、法律で定められているとおり2%の職員は何らかの障害を持つ職員である。職種別に見ると、約50%が事務職員(Office staff)、約33%が港湾警察(Port police)、約17%が維持管理職員(Maintenance staff)という構成になっている。男女比は、男性87%、女性13%。年齢別で見ると、50才以上が約45%、35才から50才が51%、35才以下は約4%となっており、年齢別構成の高齢化が目立つ。

3-2. 財務状況

バレンシア港湾公社の財務状況 (2015年) は、営業収入が1億2,700万ユーロ、営業利益2,800万ユーロ、最終利益は1,300万ユーロである。

3-3. 関連会社·団体

港湾公社の関連会社・団体として以下の組織が設立されている。

- ▶Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S. A. /バレンシア・ロジスティクス会社
 - ・バレンシアのロジスティクスゾーン (ZAL) の開発と振興のために 1994 年に設立された 企業。2001 年に調印された提携契約に従い、バレンシア港の商業部門を担っている。
 - ・バレンシア港湾公社出資比率:98.40%
- ➤Infoport Valencia, S.A./情報サービス会社
 - ・物流に関する情報の電子的な交換を推進するため、1998年に設立された情報サービス会社。
 - ・バレンシア港湾公社出資比率: 26.67%
- ▶Puerto Seco de Madrid, S.A./マドリッド・ドライポート開発公社
 - ・国家港湾庁、アルヘシラス港、バルセロナ港、ビルバオ港、バレンシア港の港湾公社、 マドリッド地方政府、コスラダ市により設立。
 - ・バレンシア港湾公社出資比率:10.20%
- ➤Agrupación Europea de Interés Económico EUROPHAR/欧州港湾環境協会
 - ・自然環境の保護、人々と活動の安全性、環境意識の向上を目的としている。
 - ・バレンシア港湾公社出資比率:33.33%出資
- ➤ FEPORTS (Port Studies and Cooperation Institute Foundation of the Valencia Region)

 /バレンシア地域港湾研究協力機関
 - ・1998年4月にバレンシア地方政府、アリカンテ港、カステリョン港、バレンシア港の港湾公社によって共同で設立された非営利団体。港湾部門における科学研究、教育、協力、文化に関する業務に携わっている。
 - ・バレンシア港湾公社出資比率: 35.28%
- ➤ Valencia Region Foundation for Research, Promotion and Commercial Studies (Valenciaport Foundation)/バレンシア地域研究、商業研究基金 (バレンシアポート財団)
 - ・研究、研修、開発協力を通じて、バレンシア港、ザグント港、ガンディア港とこれらの 港のポートコミュニティの発展促進を目的とした非営利団体。
 - ・バレンシア港湾公社出資比率:19.50%

4. バレンシア港の基本戦略

4-1. 背後圏

バレンシア港は、首都マドリッドまで約350kmの位置にあり、首都圏の玄関港として発展してきた。バレンシア港から半径350km圏内には、「スペインの国内総生産の55%」「労働者人口の51%」「国土の42%」が存在する。また、西地中海のハブ港として、南ヨーロッパや北アフリカをはじめとする半径2,000kmを超える地域との効率的な貨物輸送を実現している。

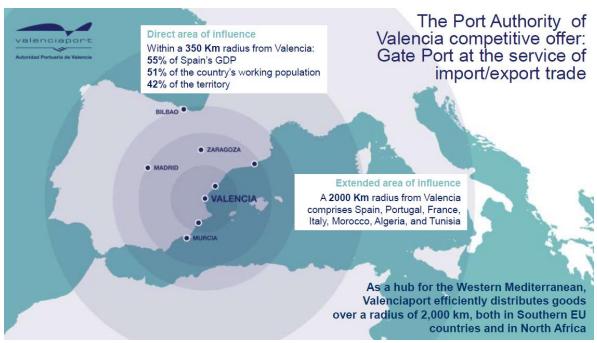


図-4.1 バレンシア港の背後圏

出典:バレンシア港湾公社提供資料



図-4.2 バレンシア港のフィーダーサービス

出典:バレンシア港湾公社提供資料

4-2. 戦略計画

バレンシア港湾公社は、バレンシア、ザグント、ガンディアの3港の将来像を「戦略計画2020」の中で示している。3港の開発を促進し、背後圏の企業がその恩恵を受け、生活の質を向上させる方法として作用することを企図している。計画は、経済状況等に応じて適宜見直しが行われる。

(1) 2020年の目指す姿

バレンシア港:国際貿易·都市港湾 (interoceanic and urban port)

- ・輸出入コンテナと国際トランシップコンテナの組み合わせ
- クルーズとフェリー
- ・レクリエーション・セーリング

ザグント港:産業港湾 (industrial port)

- ・鉄鋼製品や自動車に特化
- 短距離コンテナ
- バラ貨物
- ・レクリエーション・セーリング

ガンディア港:地域港湾 (local port)

- •一般貨物(紙、木材)
- ・レクリエーション・セーリング

(2)目標・使命

バレンシア港背後圏内の企業の競争力を持続的に高めること

- ・経済的持続可能性:短期的及び長期的な資金調達能力を確保するための収益、費用、投 資の最適化
- ・社会的持続可能性:種々の関係者が適正な報酬を確保するための調整
- ・環境的持続可能性:大気質や水質への悪影響の最小化、騒音の最小化
- ・ ヨーロッパの輸送政策との調和:短距離海運と鉄道輸送の促進

(3) 2020 年成長目標

総取扱貨物量:9,000 万トン

コンテナ貨物量:560 万 TEU (総取扱貨物量の40%以上)

5. バレンシア港のコンテナ戦略

5-1. コンテナ港湾としての現状

(1) 利用船社·就航航路

バレンシア港の取扱コンテナの約半数はアジアとの交易である。



図-5.1 世界とつながるバレンシア港

出典:バレンシア港湾公社提供資料

2018 年時点のアジアとの直航航路は次のとおりである。ほとんどの航路が、西端をスペイン、 東端を中国とするサービスである。バレンシア港とバルセロナ港の両方に寄港するサービスが比 較的多いが、アルヘシラス港にも寄港するサービスは無い。他にマルタ港等のいくつかの地中海 沿岸の港湾に寄港している。

	運航船社	APL/CMA-CGM/COSCO/EVERGREEN/OOCL						
	サービス名	MX2/MEX2/AEM1/MD2/WM1						
	寄港地	青島-上海-寧波-高雄-香港-塩田-シンガポール-ピレウス-ラ・スペッチア-						
1		ジェノバ-フォス-バレンシア- ピレウス-ジェッダ-コロンボ-シンガポー						
		ルー香港-青島						
	最大船型	14, 744TEU、155, 470DWT						
	平均船型	14, 189TEU、152, 786DWT						
	運航船社	APL/CMA-CGM/COSCO/EVERGREEN/OOCL						
	サービス名	X1/MEX/AEM2/MEX1/WM2						
	寄港地	青島-釜山-上海-寧波-南沙-塩田-シンガポール-マルタ-バレンシア-バル						
2		セロナ-フォス (マルセイユ) -ジェノバ-マルタ-ベイルート-ジュベルアリ						
		-ポートケラン-厦門-青島						
	最大船型	13, 208TEU、144, 159DWT						
	平均船型	11,550TEU、132,895DWT						
	運航船社	CMA-CGM/Hapag-Lloyd						
	サービス名	Med Express/IMEX						
	寄港地	ホールファカーン-ジュベルアリ-ポートカシム-ムンドラ-ナバシェバ -ジ						
3		ェッダーポートサイド-マルタ-ラスペッチア-ジェノバ-フォス-バレンシア						
		-タンジール-ジェノア-マルタ-ポートサイド-ホールファカーン						
	最大船型	8, 488TEU、108, 677DWT						
	平均船型	8, 125TEU、100, 322DWT						

	運航船社	Hapag-Lloyd/ONE/YangMing
	サービス名	MD1
	寄港地	青島-釜山-上海-寧波-蛇口-シンガポール-ダミエッタ-バルセロナ-バレン
4		シア-タンジェ-ダミエッタ-シンガポール-香港-青島
	最大船型	8, 974TEU、104, 014DWT
	平均船型	8, 453TEU、100, 981DWT
	運航船社	Maersk/MSC
	サービス名	AE11/Jade Service
	寄港地	天津新港-大連-釜山-蔚山-寧波-上海-南沙-塩田-シンガポール-マルタ -
5		バルセロナ-バレンシア-ラ・スペッチア-ジョイア・タウロ-ポートサイド-
		キング・アブドゥラ・ポート-ジュベルアリ- シンガポール-厦門- 天津新港
	最大船型	16, 652TEU、186, 650DWT
	平均船型	14, 727TEU、169, 774DWT
	運航船社	Maersk/MSC
	サービス名	AE20/Dragon Service
	寄港地	寧波-上海-塩田-蛇口-シンガポール-ベイルート-ジョイア・タウロ-ラ・ス
6		ペッチア-ジェノバ-フォス-バレンシア-バルセロナ-マルタ-サラーラ-シ
		ンガポールー寧波
	最大船型	16, 652TEU、186, 650DWT
	平均船型	14, 229TEU、167, 155DWT

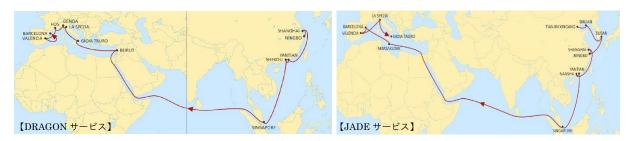


図-5.2 MSC社が運航するアジアー地中海航路

出典: MSC社ホームページ

バレンシアーアジア航路に 投入されている船舶の最大船 型及び平均船型の推移を図 -5.3 に示す。最大、平均とも に大型化が進んでいる。

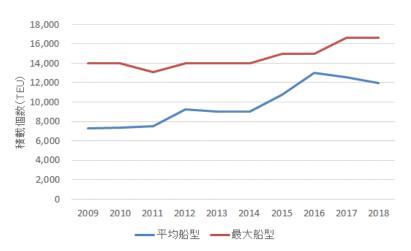


図-5.3 バレンシアーアジア航路 運航船舶船型

出典:国際輸送ハンドブックより東京都港湾局立川氏作成

(2) トランシップ

バレンシア港は、首都マドリッドの玄関口であるだけでなく、東西基幹航路の航行経路から近く、トランシップ港に適した立地特性を併せ持っている。バレンシア港湾公社は、背後圏の企業の競争力を高めることを第1に考えつつ、ミックスハブポートとしての成長を目指してトランシップコンテナの獲得にも取り組む方針を持っている。



図-5.4 主な地中海の港湾と東西基幹航路

出典:バレンシア港湾公社提供資料

2017年のトランシップ貨物の相手地域別及び相手国別の内訳は次のとおりである。

実入りトラ	ンシップコンテナ	2, 205, 396TEU	
地域別		国別	
地中海・黒海	569, 974TEU	中国	200, 955TEU
極東	265, 192TEU	アメリカ合衆国	198, 768TEU
南米	237, 702TEU	ブラジル	191, 249TEU
西アフリカ	220, 661TEU	アルジェリア	189, 127TEU
スペイン	145, 532TEU	トルコ	168, 492TEU
イント゛・パ キスタン・バング ラデ シュ・スリランカ	133, 543TEU	スペイン	145, 532TEU
ヨーロッパ	111, 575TEU	モロッコ	121, 419TEU
北米東岸(南部・メキシコ湾)	98, 042TEU	インド	111, 893TEU
アラビア湾	89, 414TEU	カナダ	77, 221TEU
その他	333, 761TEU	その他	800, 740TEU

(3) コンテナターミナル

(i) Noatum ターミナル

・運営者 Noatum Ports

2017年6月、COSCOがNoatum Port Holdingsの株式の51%を取得。COSCOの目的は、バレンシア港を西地中海の中心地とすること、ギリシャのピレウス港と同じように拠点化することにより地中海における自らの地位を確固たるものにすることであるよう。

・主な利用船社

Maersk、MSC、CMA-CGM、COSCO、 X-PRESS 等

- · 岸壁延長 2, 310m
 - PRINCIPE FELIPE: 1, 440m, 93ha
 - ESTE: 340m, 13ha
 - · COSTA:538m, 24ha
- ·水深 16m
- ·面積 145ha
- ・蔵置エリア 110ha
- リーファーコンテナフ。ラク、:1,500本
- ・STS クレーン: 20 基 マラッカマックス 25 列対応 1 基 オーバースーパーポストパナマックス 22 列対応 15 基 スーパーポストパナマックス 19 列対応 4 基
- · ヤート"

RTG58 基、リーチスタッカー8 基 Empty loader13 基、Yard Tractor98 基

・ケート IN8 OUT5

• 稼働時間

Stevedoring operation:6 時間交代の 24 時間/日・7日/週稼働、360日/年 Gate operation:月〜金: $8:00\sim18:00$ 、土: $8:00\sim14:00$

・鉄道に直接接続あり

鉄道ターミナル) Tracks:4+1×650m Rail area:50,000m² Annual Max Capacity:150,000TEU



写真-5.1 Noatum ターミナル

写真-5.1 Noatum ターミナル 出典: バレンシア港ホームページ

(ii) MSC ターミナル

- ・運営者 MSC TERMINAL VALENCIA
- ・主な利用船社 MSC 等
- · 岸壁延長 770m
- ・水深 16m
- ・面積 34ha
- ・リーファーコンテナフ。ラク゛:600 本
- ・STS クレーン:8 基 マラッカマックス 6 基 スーパーポストパナマックス 2 基



写真-5.2 MSC ターミナル 出典: バレンシア港ホームページ

- · ヤート"
 - RTG25 基、リーチスタッカー 7 基、Empty loader4 基、Yard Tractor53 基
- ゲート
 - IN5 OUT4
- ・鉄道との直接接続なし

(iii) APM ターミナル (旧 TCV ターミナル)

以前はTCV Stevedoring Company が運営するターミナルであった。TCV Stevedoring Company は 1998 年にバレンシア港のコンテナターミナルを運営するために設立された荷役会社であり、Grup Maritim TCB(スペイン及び中南米諸国等に運営拠点を有するグローバルコンテナターミナルオペレーター)の傘下にあった。2014 年、三菱商事株式会社と株式会社上組が TCV の発行済み株式 25%を Grup Maritim TCB より取得。2016 年 3 月には、APM Terminals が Grup Maritim TCB を 10 億ドルで買収し、APM-T の経営となった。(現在は日本資本の関与は無い)

- ·運営者 APM Terminal
- 利用船社

ZIM、Hapag-Lloyd、Maersk、COSCO、CNAN MED、ARKAS LINE 等

- · 岸壁延長 1,660m
- ·水深 9.5~17m(350m-12m、314m-9.5m、566m-17m、430m-16m)
- ·面積 45ha
- リーファーコンテナフ[°] ラク^{*}:700本
- ・STS クレーン: 12 基 マラッカマックス 2 基 スーパ[°] ーポ[°] ストパ[°] ナマックス 4 基 ポ[°] ストパ[°] ナマックス 4 基 パ[°] ナマックス 2 基
- ・ヤート゛
 RTG30 基、リーチスタッカー 6 基
 フォークリフト 26 基、Yard Tractor63 基
- ・ケート IN8 OUT5
- ・鉄道との直接接続あり



写真-5.3 APM ターミナル 出典: バレンシア港ホームページ

5-2. 基本的な戦略

(1)戦略と位置付け

戦略

ミックスハブポートとしてバレンシア港の能力の開発、それによる寄港コストと輸出入の量/比の最適化

位置付け

- ・サービス:貨物取扱の効率の改善、物流と内陸輸送の結びつきの強化
- ・交 易:輸出コンテナとトランシップコンテナの組み合わせを中心とし、その他の交易、 特にクルーズ旅客の選択的獲得

- ・背後圏: MENA (ポスト BRICs として注目が集まっている中東(Middle East)と北アフリカ (North Africa)を合わせた地域)と南ヨーロッパ地域の積極的な発展、イベリア 半島における強化
- ・前方圏: MENA、西アフリカ、南ヨーロッパ地域の積極的な発展、アジア及び大西洋沿岸に おける強化

(2)港湾施設の整備計画

今後の港湾の拡張整備について、海岸線に沿った(北側・南側への)拡張は難しい。北側は、 美しい砂浜があり、ビーチリゾートとして多くの観光客が訪れるマルバロッサ海岸(写真-5.4) があり、南側はトゥリア川の河口となっているためである。





写真-5.4 マルバロッサ海岸

出典: 現地視察時 筆者撮影 (2018.9.28)

したがって、今後の拡張余地は沖合方向しか残っていない。そのような中で、バレンシア港では図-5.5に示す拡張計画が策定され、防波堤の整備や新たなクルーズ岸壁の整備が行われてきたところである。

しかしながら、バレンシア港を訪問した際の説明では、新たに整備した防波堤の内側に沿う形で新たなコンテナターミナルの整備を行う計画であるという説明を受けた(図-5.6)。整備費用の一部を負担する意向を持ったターミナルオペレーターが現れたということのようである。このコンテナターミナル計画については、現地視察後の2018年10月20日に具体的な情報が公開された。これについては、次節「新コンテナターミナル計画」の中で示す。

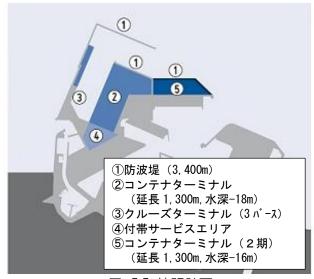


図-5.5 拡張計画

出典:バレンシア港ホームページ

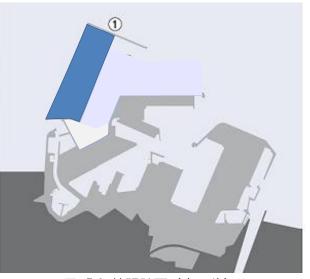


図-5.6 拡張計画(変更後)

出典:バレンシア港ホームページを基に筆者作成

5-3. 新コンテナターミナル計画

バレンシア港湾公社理事長の Mr. Aurelio Martínez Estévez は、欧州海港協会(The European Sea Ports Organisation)のインタビューにおいて、「コンテナはバレンシア港にとって戦略的に重要なものだ。我々の港の取扱いの 75%に当たる。取扱量は 2019 年には年間 540 万 TEU、2022 年には年間 650 万 TEU に達するだろう。5~6 年後には港の取扱能力の 85%を超え、効率性の面において問題が生じる見込みである。その問題を回避するための行動を起こす時が来た。」と、4 番目となる新たなコンテナターミナルの必要性を述べている。また、「この新たなコンテナターミナルが稼働すれば、港の取扱能力は 750 万 TEU から 1,250 万 TEU に増加し、ヨーロッパでトップ 3 に入る。このこと自体は目的ではないが。」とも同じインタビューの中で述べている。

(1)計画の概要

2018(平成30)年10月20日、バレンシア港湾公社は新たなコンテナターミナルの計画について発表した。その内容は下記のとおり。

- ○コンセッション方式による新コンテナターミナルの建設と運営に関する入札仕様
- ○公共財産使用のためのコンセッションの一般的条件と特定条件
 - ➤既存のターミナルの容量を補完するため、年間 500 万 TEU のコンテナ貨物取扱能力を有する。
 - ➤新コンテナターミナルは、持続可能な運営のため、最新技術を装備する必要がある。そして、バレンシア港が地中海西部の mixed port として機能強化するため、次のような特徴を持つ高性能で競争力のあるサービスを提供する。
 - -将来の最大船型 (ULCS:24,000TEU 超) への対応
 - -自動化ターミナルのコンセプトに適した "greenfield" 開発
 - ※まっさらな状態から作られるケースのインフラ投資。既存の権利関係などのしがらみがなく、思ったようにビジネスができる自由さがある。(⇔brownfield)
 - ▶最高水準の柔軟性と持続可能性を提供
 - ▶輸出入とトランシップのマーケットにおいて最高の接続性を提供



図-5.7 新コンテナターミナル計画 出典:バレンシア港ホームページ



図-5.8 コンテナターミナル位置図 出典:バレンシア港ホームページ

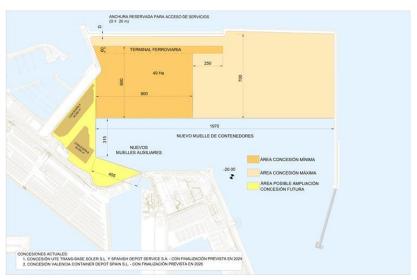


図-5.9 新コンテナターミナル計画(詳細図)

出典:バレンシア港ホームページ

(2) コンセッション

範囲

・バレンシア港湾公社は、将来のコンセッションホルダーに対し最長 1,970m の岸壁(水深 20m)と隣接する 137ha のヤード、水深 22.50m の航路を整備し提供する。さらに、バレンシア港湾公社はヤードへの道路や鉄道を整備し、港湾地区へのアクセス性について十分なサービス水準を確保する。岸壁はコンセッションとして利用を許可される。

投資

・コンセッションホルダーは、舗装工事、ターミナル、鉄道ターミナル、フェンス、ゲート、 建物、ターミナルモデルに合わせた公共施設や荷役機器を整えなければならない。少なく とも半自動化ターミナルを開発しなければならない。

期間

・開発範囲全体を対象とした入札の場合は50年。開発範囲の一部を対象とした入札の場合は35年、50年まで延長の可能性あり。

(3)入札及び契約

入札規模

・入札者は自身のビジネスプランに最適のターミナル規模に入札ができるが、最小でも 800m の岸壁と 49ha のヤードを含めなければならない。段階的な開発の提案も可能。

入札要件

- ・年間 100 万 TEU 以上を取り扱うターミナルの運営経験
- ・700 万ユーロを超える可能性のある投資を取り扱う経済的な支払能力
- ・現在バレンシア港においてターミナル運営を行っている企業も入札に参加可能。その場合は、現在運営しているターミナルよりも50%以上大きなターミナルを申し入れ、新ターミナルの運営開始から一定期間内に現在のターミナル運営から離れる必要がある。

契約

・建設・運営契約締結は2019年7月頃となる予定。

6. バレンシア港のロジスティクス戦略

6-1. ロジスティクスパーク

コンテナターミナルの直背後にロジステ ィクス・パーク (面積 30ha) を開発。バレン シア港湾公社の子会社 (VPILogistica) がそ の開発と振興を担当している。

現時点では、土地売却は進んでいないよう である。



図-6.1 ロジスティクスパーク(ZAL)

出典:Sustainability Report 2015

6-2. 鉄道インフラとサービス

バレンシア港湾公社は、EUからの助成を受けながら「CONNECT VALENCIAPORT」プロジェクトを 進めている。バレンシア港は、ヨーロッパの TEN-T (Trans-European Transport Network: EU の交 通政策の一つで、複数のネットワークを統合し効率的な交通インフラの構築を計画)における最 も重要な内陸輸送の結節点の一つであり、このプロジェクトを通じて鉄道近接性と接続性の改善 を目指している。「CONNECT VALENCIAPORT」は、地中海回廊(Mediterranean Corridor)とバレン シア港湾公社の両者の目的に沿ったもので、バレンシア港をスペインやヨーロッパの鉄道網と一 体化し、背後圏に位置する企業体の競争力を向上させることを目指している。このプロジェクト は、2019年12月に完了する予定で、バレンシア港での鉄道輸送のシェアを高めることを目指し ている。

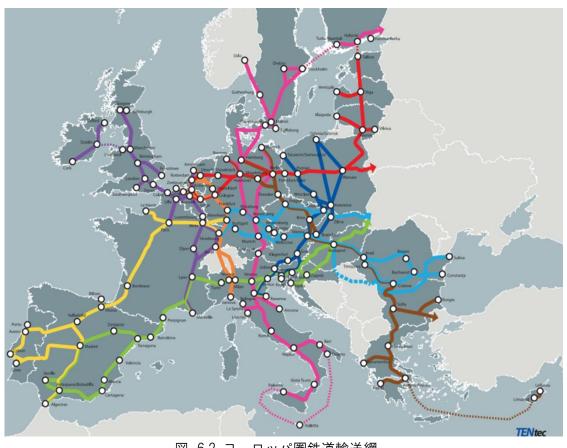


図-6.2 ヨーロッパ圏鉄道輸送網

出典:欧州委員会ホームページ

TEN-T には、9 つの Core Network Corridor が設定されている。そのうち、バレンシア港を含む Mediterranean Corridor (RFC 6) を示す。



図-6.3 Core Network Corridor (RFC 6)

出典: Mediterranean Rail Freight Corridor

バレンシア港とマドリッド及びサラゴサは鉄道により結ばれており、港湾と内陸ターミナルとの間で鉄道による貨物輸送が行われている。欧州議会もバレンシアーサラゴサ、バレンシアーマドリッドの接続が重要であると指摘。バレンシア港湾公社は、鉄道ネットワークの活用による背後圏企業との関係の拡大・強化に注力している。

内陸ターミナル(ドライポート)の詳細については、次節において示す。

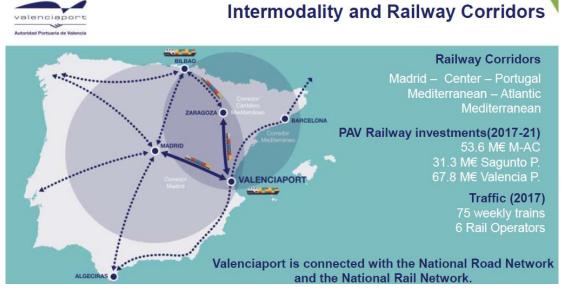


図-6.4 内陸鉄道輸送

出典:バレンシア港湾公社提供資料

バレンシア港における 鉄道によるコンテナ輸送 量は年々増加している。 2016年には150,000TEUを 超え、総取扱貨物量の約7%を占めるに至った。

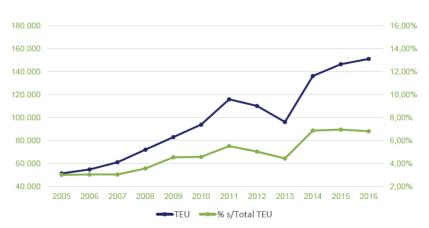


図-6.5 鉄道による輸送量の推移

出典:バレンシア港湾公社提供資料

6-3. 内陸ロジスティクス拠点

(1) マドリッド・ドライポート

(ドライポート…道路・鉄道輸送を活用した内陸物流拠点)

マドリッド近郊のコスラダ市に位置し、アルヘシラス港(マドリッドより 660 km)、バルセロナ港(同 600 km)、ビルバオ港(同 400 km)、バレンシア港(同 360 km)の4つの港湾と鉄道によって結ばれているコンテナ専用の鉄道ターミナルである。面積は115,000m²である。



写真-6.1 マドリッド・ドライポート 出典:マドリッド・ドライポート開発公社ホームページ

このドライポートは、Public-Private-Partnership (PPP project) による内陸ターミナルのモデルとして 1995 年に計画された。

同ターミナルのインフラ開発は、スペイン港湾庁と 4港の港湾管理者が各 10.2%、計 51%の株を保有する マドリッド・ドライポート開発公社 (Puerto Seco de Madrid) によって行われている。開発公社の投資額は 約1,700万ユーロである。



写真-6.2 マドリッド・ドライポート 出典: マドリッド・ドライポート開発公社ホームページ

荷役機械の調達及び運営はコントレール(Conterail)社(スペイン最大のターミナルオペレーターである Noatum 社が 50%、RENFE(旧スペイン国鉄)が 50%を出資)が行っている。コントレール社の投資額は約 540 万ユーロである。なお、マドリッド・ドライポート開発公社は、コントレール社から使用料を徴収している。使用料は、取扱コンテナ個数に応じて変動する部分と固定部分(賃料)から構成されている(賃料について消費者物価指数に応じた変動はある)。

2000年にコントレール社に対し20年間の運営権が付与された。2013年6月、契約更新に向けた新たな入札が実施され、コントレール社が唯一の入札参加者となり、2028年までの運営権を与えられた。

Landlord

Operations contractor/Concessionaire



Share Holders:



- •O.P. Puertos del Estado (Spanish Government: Public Organization of State-owned Sea Ports & Port Authorities): 51%
- · C.A. Madrid (Madrid Regional Government): 25%
- S.E.P.E.S. (National Agency for Land Industrial Development): 13%
- · Ayuntamiento de Coslada (Coslada City Council): 11%

Share Holders:

•NOATUM PORTS HOLDING, S.L.U.: 50%
•RENFE (Spanish National Railway Company): 50%

図-6.6 ドライポート開発公社及びコントレール社の出資構成

出典:コントレール社提供資料

これまでの経過は次のとおり。

- 1995 年 マドリッド・ドライポート開発公社 (Puerto Seco de Madrid) が、ドライポート建設 用地の 50 年間の使用についてコスラダ市議会と契約
- 1996年 スペインの内閣がコスラダのドライポート (内陸ターミナル) の開発に向けた公共入 札の基準を承認
- 2000年 公共入札の結果、コントレール社が運営権を取得
- 2003年 内陸において通関手続きができる保税地域として運用する許可を取得
- 2004年 空コンテナのデポとしての利用が開始される
- 2009年 運営権を2年延長(2012年7月まで)
- 2010 年 Noatum 社がコントレール社の株式の 50%を取得
- 2011年 コントレール社は年間取扱量 10万 TEU の壁を突破。2本の定期列車の運行が開始される。ACTIVA Rail 社がドライポートとタラゴナ間の定期運行を開始。LOGITREN 社がドライポートとバレンシア港(Noatum コンテナターミナル)間の定期運行を開始。
- 2013 年 マドリッド・ドライポート開発公社 (Puerto Seco de Madrid) が 2028 年までの運営 権更新に向けた入札を実施。コントレール社が唯一の入札参加企業となり、運営権を与えられた。
- 2015 年 コントレール社は年間 14万 TEU を取り扱い、累計取扱量が 100万 TEU に到達。

コントレール社は、45 トン吊り移動式クレーン 2 基、RMG クレーン 1 基、空コンテナ用移動式クレーン 2 基などの機器を設置している。コンテナ保管用地は $19,000\text{m}^2$ あり、年間処理能力は 190,000TEU である。

2020 年までにゲートの半自動化、2021 年までに拡張と 2 基目の RMG クレーンを導入し、年間処理能力は 250,000TEU となる見込み。

マドリッド・ドライポートの取扱量の推移は図-6.7のとおり。2017年の取扱量は117,833TEUであり、うち106,726TEU(約91%)は4港のうち最もマドリッドから近いバレンシア港の貨物となっている。ちなみに、現地でのコントレール社の配布資料によれば、2018年の取扱量は131,000TEU程度となる見込み。バレンシア港との間で毎日往復3便運行されている(日曜日を除く)。

MADRID DRY PORT

TEU Container Throughput (2001-2017): Seaport - Madrid Dry Port Freight Rail Corridors

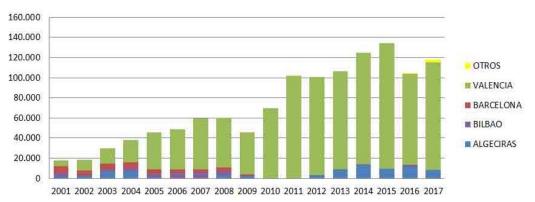


図-6.7 マドリッド・ドライポート取扱量の推移

出典:マドリッド・ドライポート開発公社ホームページ

表-6.1 マドリッド・ドライポート取扱量の推移

TEUS	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ALGECIRAS	1.502	2.194	6.523	6.459	894	10	0	2.412	2.062	0	0	2.823	8.097	13.189	9.857	11.169	8.202
BARCELONA	6.936	3.955	5.521	5.888	4.498	3.784	2.976	3.777	1.048	0	120	0	0	51	0	0	256
VALENCIA	5.553	11.352	15.212	21.880	36.768	39.529	50.627	49.182	41.599	69.871	101.902	97.791	97.119	110.733	124.076	90.326	106.726
BILBAO	3.953	1.298	2.672	3.642	3.804	5.217	5.842	4.619	0	0	0	352	1.119	702	81	2.566	191
otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	743	2.457
TOTALES	17.944	18.798	29.928	37.849	45.664	48.540	59.446	59.990	44.709	69.871	102.022	100.966	106.335	124.675	134.014	104.803	117.833

出典:マドリッド・ドライポート開発公社ホームページ

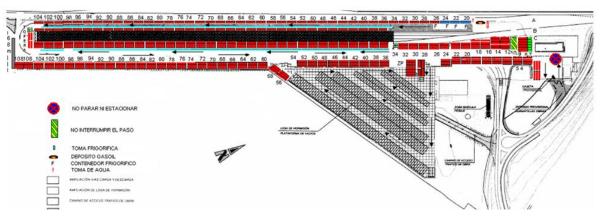


図-6.8 マドリッド・ドライポート平面図

出典:コントレール社提供資料









写真-6.3 マドリッド・ドライポートの現状

出典: 現地視察時 筆者撮影 (2018.9.24)

参考:施設・機器等の諸元 (Noatum 社ホームページ http://www.noatum.com/en/より)

INFRASTRUCTURE

Total area: 115,000 m²

Tracks for the arrival/departure of trains:: 2 x 475 m $\,$

Tracks for marshalling trains: 1 x 420 m

Tracks for loading/unloading trains: 4 x 483 m

Maximum capacity (loading/unloading of trains): 190,000 TEUs/year Maximum capacity (arrival/departure of trains): 3,700 Trains annually

Capacity of operations yard: 4,700 TEUs

Empty container depot: 33,000 m²

Empty container depot capacity: 3,800 TEUs

EQUIPMENT

- 1 RMG crane
- 3 reach stackers
- 2 empty container handlers
- 2 shunting locomotives (400 hp and 250 hp respectively)
- 2 electric forklift trucks
- 1 Reach Trucks
- 1 shrink wrap machine
- 1 officially approved mobile weighbridge for lorries
- 18 Reefer plugs

TERMINAL GATES

3 entry/exit gates

Operational 12 hours daily, Monday to Friday

Saturdays: 7:00 hrs-13:00 hrs

7. 考察

スペイン訪問を含む本研修を通じて学んだことや感じたこと、それらを踏まえて大阪港を含む 我が国の港湾の今後の発展に向けた提議について以下に述べる。長期的な視点から、一部では思 い切った提議も含むが、これらは私個人の考えであり、私が所属する組織の考えではないことを お断りしておきたい。

7-1. ロジスティクス戦略

バレンシア港及びバルセロナ港では、貨物量の増加や船舶の大型化に対応した港湾施設の拡充 はもちろんのこと、サプライチェーン全体の効率化が重要視される中で、内陸輸送拠点(ドライ ポート)の開発や鉄道ネットワークの拡充などの背後圏との接続性の改善といったロジスティク ス戦略に非常に力を入れており、港湾管理者自らが主体的かつ積極的に取り組んでいる。

我が国では、港湾への投資と言えば、依然として港湾施設整備であることがほとんどであり、 グローバル化の進展による本格的なサプライチェーン・マネジメントの時代の要請に応えた戦略 策定や施策実施はほとんど出来ていない。港湾管理者の意識が、時代の要請に即したものに転換 しきれていないこともあるが、国や自治体から独立した港湾公社が港湾経営を行っているスペイ ンとは異なり、我が国では地方自治体が港湾経営の主体となっているため、その自治体域外への 投資が困難であるという事情も抱えている。

しかしながら、世界の港湾がロジスティクス戦略に注力する中で、我が国の港湾が旧態依然としてこれまでの港湾整備を中心とした港湾経営を続ければ、荷主や船社等からの評価は低下し、利用を見送られてしまう港湾となってしまう可能性が高く、この分野への取り組みは我が国において喫急の課題である。

まずは、ロジスティクス戦略の中でも、港内における計画・投資である「ロジスティクス・パークの開発」については、我が国においても比較的取り組みやすいのではないだろうか。大阪港では、夢洲においてコンテナターミナルの背後にロジスティクスセンターの集積を想定した港湾計画(土地利用計画)を策定している。

一方、港域外における計画・投資となる内陸輸送拠点や鉄道ネットワークの開発などの「ロジスティクス回廊づくり」については、現在の港湾経営体制下において港湾管理者(地方自治体)が実施主体となることは難しく、港湾運営会社とともに取り組む以外に方法は無いであろう。大阪港では、滋賀県甲賀市にインランドコンテナデポを設置しているが、これは港湾管理者と港湾運営会社が協力して実施している取組みである。

しかしながら、海外港湾が取り組んでいるロジスティクス回廊づくりを含む広域的・本格的なロジスティクス戦略に着手することに際しては、前述のとおり相当高いハードルが存在しており、一朝一夕に進めることはできない。長期的な視点に立てば、地方自治体を港湾管理主体としている現行制度の転換が大きな突破口になるのではないかと考える。

7-2. 港湾整備·港湾再編戦略

今回の研修における調査対象港湾であるバレンシア港は、北側に美しい砂浜(マルバロッサ海岸)、南側にトゥリア川の河口があるため、海岸線に沿った(北側・南側への)拡張が難しく、今後の拡張余地は沖合方向しか残っておらず、今後の港湾開発の面では制約のある港である。

大阪港は、北は尼崎西宮芦屋港(港湾管理者:兵庫県)、南は堺泉北港(港湾管理者:大阪府) と港湾区域を接し、かつ沖合に向けて港湾区域が狭まるという形状をした港湾である(図-7.1)。

昭和 33(1958)年に南港地区(咲洲)、昭和 47(1972)年に北港北地区(舞洲)、昭和 52(1977)年に北港南地区(夢洲)、平成 13(2001)年に新島地区の土地造成事業に着手し、護岸整備・埋立や竣功部分の土地利用を図ってきたが、今後の開発余地はあまり残されておらず、その点ではバレンシア港と似た状況にある。

しかしながら、バレンシア港を管理するバレンシア港湾公社は、ザグント港とガンディア港も含め3つの港湾を管理している。バレンシア港湾公社は、管理する3港の将来像について、バレンシ



図-7.1 大阪港及び近隣港湾の港湾区域 出典: PORT of OSAKA 2018

ア港はコンテナを中心に、ザグントは金属製品等の一般貨物を中心にという考えを示している。 つまり、コンテナ港湾としてバレンシア港が成長するに伴い、将来的には一般貨物取扱機能をザ グント港に移転するという青写真を描いている。

1 つの港湾管理者が複数の港湾を管理している場合は、バレンシア港湾公社のように、それぞれの港湾の境界を超えての港湾の再編について計画し実行することが可能であるが、大阪港は大阪市が管理する唯一の港湾である。

しかし、目を転じれば、大阪港の南隣には大阪港の2倍近くの港湾区域を有する国際拠点港湾「堺泉北港」がある。堺泉北港は、原油、完成自動車、石油製品、LNG、鋼材を太宗貨物とする大阪港とはタイプの異なる港湾である。両港が隣接していること、港の性質が同一でないことから、両港は港湾境界を超えた港湾の再編が可能であると見込まれる。

実際のところ、大阪市と大阪府は機動的かつ効率的な港湾運営の実現を目指して「港湾管理の一元化」に向けた検討を行っている。一元化の手法については、自治体から独立した港務局を設置する手法や、府市共同で行政委員会を設置する手法など港湾管理主体を一元化する方法がこれまでに検討されている。

様々な高いハードルがあるものの、港湾管理主体の一元化にとどまらず、両港の港湾統合にまで踏み込めば、一元化のメリットは最大化すると考えられる。港湾統合の場合、その影響は港湾管理者(大阪府・大阪市)にとどまらず、港湾運送事業許可など広範囲に及ぶものになるが、港湾の長期構想や港湾計画の一本化といった将来ビジョンの共有、それらに基づく事業計画・維持管理計画(投資計画)の一本化、広域的な防災体制の構築等、メリットも非常に広範囲にわたることが期待できる。

積極的に近隣港湾との統合を薦めているわけではなく、まずは自港内で機能再編、効率化、生産性向上等を図っていくことが不可欠であるが、その先の選択肢として、近隣港湾との統合も検討に値するのではないかと考える。

7-3. 港湾経営主体

「7-1. ロジスティクス戦略」の中で、「広域的・本格的なロジスティクス戦略に着手するこ

とに際しては、長期的な視点に立てば、地方自治体を港湾管理主体としている現行制度の転換が大きな突破口になるのではないかと考える。」と述べた。また、「7-2.港湾整備・港湾再編戦略」の中では、「将来的な隣接港湾との統合により非常に広範囲にわたるメリットが期待できる。」と述べ、将来的な港湾経営主体のあり方について触れた。

昭和 25 年に制定された港湾法では、「港湾の管理主体から国及び私企業を排除して港湾管理者となるべき者を地方公共団体に限定し、国は国家的利益を確保するために必要な最小限度の範囲で港湾管理者を監督する。」とされているが、現在の日本の国際戦略港湾では、公的セクターだけでも、港湾管理者(地方自治体)の他に、埠頭会社、港湾運営会社、国(国土交通省)の計四者が、それぞれ程度の差はあるが港湾経営に関与している。これは、1960 年代に我が国に押し寄せてきたコンテナリゼーションの波に対応するために外貿埠頭公団を設立(その後各港の埠頭公社へ改組、さらにその後民営化)したこと、国際コンテナ戦略港湾政策の一環として一体的なコンテナ埠頭等の運営を担う株式会社を指定するために港湾運営会社制度を創設し、さらに国からその株式会社への出資を可能にした結果、現在の形となったものである。当然のことながら、それらにより、コンテナターミナルの整備進捗やその効率的な運営が図られるという大きな効果がもたらされたわけだが、その反面、港湾経営の責任や権限の所在の分散につながったように思われる。港湾利用者からも「4者それぞれの業務範囲やその関係がよく分からない」という声を聞く。

コンテナリゼーションから半世紀が経過し、港湾を取り巻く状況が当時から大きく変化した今、 一旦原点に立ち返り、我が国における「あるべき港湾経営主体の姿」について考える必要がある のではないか。

さらに、その結果として、現在の港湾経営の体制がベターとなるにせよ、体制の変革が必要となるにせよ、約70年もの間、港湾管理者の役割を担ってきたのは地方自治体であり、そこには港湾経営に関する知識と経験、そして人材の集積がある。これら無くして、その後の港湾経営の成立は非常に困難であると考える。どのような港湾経営体制になろうとも、やはりその中心(母体)となるべきは現在の港湾管理者(地方自治体)であり、港湾経営に携わる地方自治体職員は、その自覚を強く持つことを求められていると私は考える。

7. 謝辞

本研修受講の機会を与えていただきました公益財団法人国際港湾協会協力財団の皆様に、またスペイン訪問時に対応いただいた国家港湾庁、バルセロナ港湾公社、バレンシア港湾公社の皆様に感謝いたします。また、講義ならびに本報告の作成にあたり丁寧な指導をいただきました政策研究大学院大学の井上聰史客員教授に心より感謝申しあげます。

8. 参考文献等

SUSTAINABILITY REPORT 2015 Valenciaport

バレンシア港ホームページ: https://www.valenciaport.com/en/

Noatum 社ホームページ: https://www.noatum.com/en/

マドリッド・ドライポート開発公社 (Puerto Seco de Madrid) ホームページ

http://www.puertoseco.com/ingles/dryport.html

balearia 社ホームページ: https://www.balearia.com/en

trasmediterranea 社ホームページ:<u>https://www.trasmediterranea.es/en/</u>

Cyber Shipping Guide(株式会社オーシャンコマース)

国際輸送ハンドブック (株式会社オーシャンコマース)

欧州委員会ホームページ: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

新たな時代の港湾経営とロジスティクス戦略(井上聰史・日比野直彦・森地茂)

ESPO (欧州海港協会) ニュース (2018 年 11 月 30 日付)

https://www.espo.be/news/port-pro-of-the-month-aurelio-martinez-estevez-es