

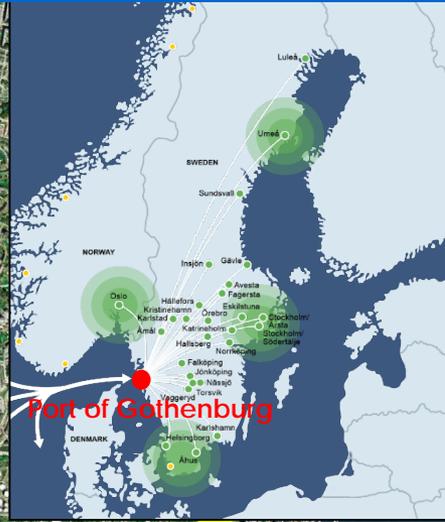
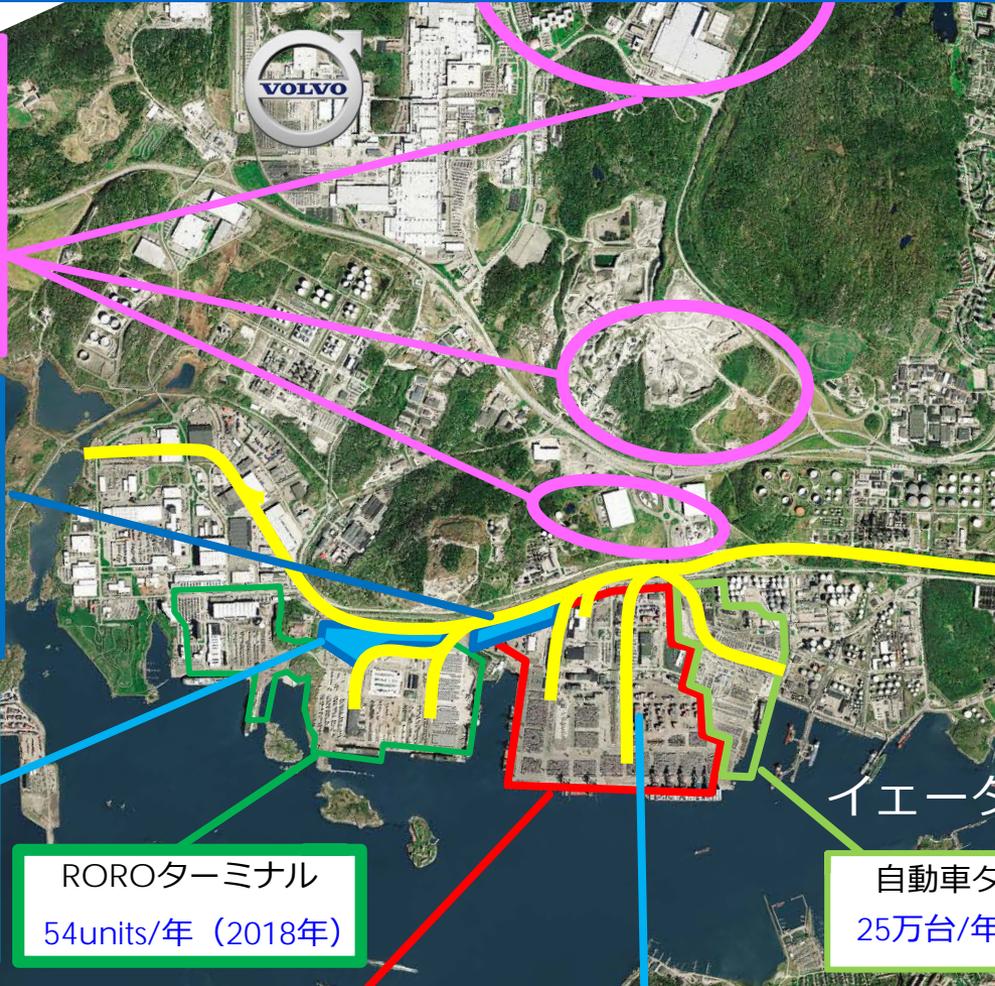
イエーテボリ港のコンテナ戦略

1. イエーテボリ港のコンテナ戦略に関する主な施設概要
2. コンテナターミナル概要
3. コンテナターミナル運営の民営化
4. コンテナ戦略概要
5. 基幹航路誘致
6. ロジスティクス・パーク開発による集貨、創貨
7. 考察

1 イェーテボリ港のコンテナ戦略に関する主な施設概要

ロジスティクス・パーク

120ha



クロスドッキングターミナル



インターモーダルターミナル

7万unit/年 (予定)



ROROターミナル
54units/年 (2018年)

自動車ターミナル
25万台/年 (2018年)

スカンディアコンテナターミナル
75万TEU/年 (2018年)



鉄道ヤード
40万TEU/年 (2018年)



鉄道
25都市、70便/週



2 コンテナターミナル概要

■ コンテナターミナル概要



<航路サービス>

基幹航路 (1便/週)

(欧州~地中海~スエズ~アジア~上海)

欧州域内航路 (フィーダー含) (11便/週)

<2018年コンテナ取扱個数>

75万TEU (対前年比17%増)

うち鉄道輸送40万TEU (全体の53%)

■ 大阪港夢洲コンテナターミナルとの能力比較

	スカンディア コンテナターミナル	夢洲コンテナターミナル (大阪港)
ヤード面積 (A)	80ha (鉄道ヤード含)	約60ha (将来74ha)
岸壁延長	1,540m	1,350m
クレーン (B)	9基	9基 (2019年1基追加)
ヤード内荷役	ストラドルキャリア25台	RTG33基
ゲート	2か所 (無人化)	3か所 (一部無人化)
航路サービス	12便/週	約36便/週
2018年コンテナ取扱個数 (C)	約75万TEU	約90万TEU
単位面積取扱個数(C)/(A)	0.9万TEU/ha	1.5万TEU/ha
クレーン1基取扱個数(C)/(B)	8.3万TEU/基	11.3万TEU/基

3-1 コンテナターミナル運営の民営化

■ コンテナターミナル運営の民営化

- ・ 1985年からGPA※が直営方式による荷役作業
- ・ EU指令を受け、2011年よりコンテナターミナル運営を民営化
※GPA（Gothenburg Port Authority）： イエーテボリ港湾会社

■ コンセッション契約

- ・ GPAはコンセッション契約によりAPMTに総額1,000百万SEK規模の投資をさせることに成功

コンセッション契約概要

契約項目	具体的内容
コンセッション期間	2011年10月から25年間
対象物件※	ターミナル用地、岸壁、GPAが整備したクレーン、ゲート、舗装、鉄道クレーン、レール、管理棟等
貸し手側（GPA）の建設・手配	岸壁増深工事（予定）
借り手側（APMT）の建設・手配	2024年までに総額1,000百万SEK（約100億円）の投資（クレーン、AUTOSTRAD、レールヤード、レールクレーン、ゲート、NAVIS4、舗装等）
ターミナル使用料	固定部：全体契約額の70% 変動部：全体契約額の30%は収入配分方式 最低保証取扱個数の条件なし

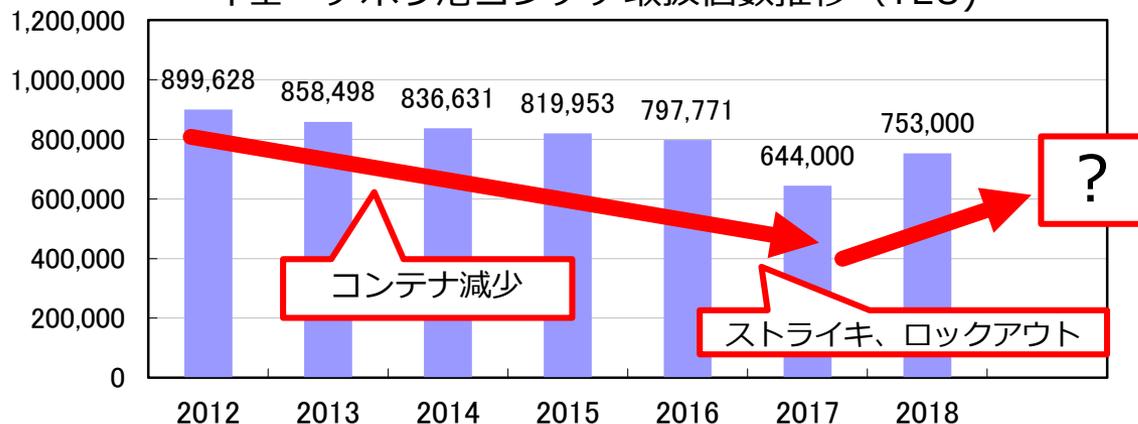
※対象物件のうちGPAが整備した施設（クレーン、舗装、鉄道クレーン等）はAPMTに所有権移転

3-2 コンテナターミナル運営の民営化

■ コンテナ貨物減少要因

- ・ 2つの港湾労働組合の対立、2016年から2年間にわたるストライキ、ロックアウト（労働問題）
- ・ 荷主がバルト海沿岸港湾にSCMを変更

イエーテボリ港コンテナ取扱個数推移 (TEU)



バルト海沿岸港湾取扱個数 (TEU)

No	Port	2017	2016	2017/2016 [%]
1	St. Petersburg	1,920,650	1,745,182	+10.0%
2	Gdańsk	1,580,508	1,299,373	+21.6%
3	Gdynia	710,698	642,195	+10.7%
4	HaminaKotka	690,326	631,334	+9.3%
5	Gothenburg	644,000	798,000	-19.0%
6	Aarhus	511,424	456,652	+12.4%
7	Helsinki	491,000	451,266	+8.8%
8	Klaipėda	472,998	443,231	+6.3%
9	Riga	445,984	385,957	+15.6%
10	Rauma	277,507	255,905	+8.5%
Total		7,745,095	7,109,075	+8.9%

Source: Ac

イエーテボリ港だけがマイナス

■ 労働問題

- ・ APMTによるリーンプロジェクト
- ・ 2018年法律改正



関係者は問題は解決したと認識

■ APMTによるコンテナ貨物増加に向けた取組み

- ・ 大規模投資計画の実施
- ・ 非正規社員の雇用
- ・ リーンプロジェクト
- ・ GPAと連携したポートセールス

リーンプロジェクト



作業員の意識改革

「改善」を一人一人が考える

戦略目標	取組み
① 基幹航路誘致	コンテナ船大型化対応、貨物増加 ・ 航路浚渫とコンテナ岸壁増深整備 ・ 林業製品などの主要輸出製品のコンテナ化 ・ 自動車部品のコンテナ詰め
② 鉄道利用促進	鉄道による背後圏アクセス強化 ・ ドライポート開発 ・ 鉄道輸送能力増強 ・ 鉄道貨物専用上屋の整備
③ ロジスティクス・パーク開発による集貨・創貨	ロジスティクス・パークの開発 ・ ロジスティクス・パークへの物流倉庫の立地促進 ・ 自動車業界のニーズを捉えた取り組み

5 基幹航路誘致

■ 浚渫事業



事業概要（航路水深-16.5~-17.5m化）
事業費：4000百万SEK（約400億円）
工事期間：2023~2025年
工事内容：浚渫1,100万m³
岸壁改良（増深改良）

事業費負担割合（案） GPA、国、EUと協議中
GPA：国（SMA） = 2：1
GPA：国（SMA）：EU = 1：1：1

■ 基幹航路寄港の可能性検証

イエーテボリ港のアジアコンテナ取扱量 30万TEU（推計）・・・①
AE5によるアジアコンテナ取扱量 15.4万TEU（推計）・・・②（揚積量3,000TEU/隻）

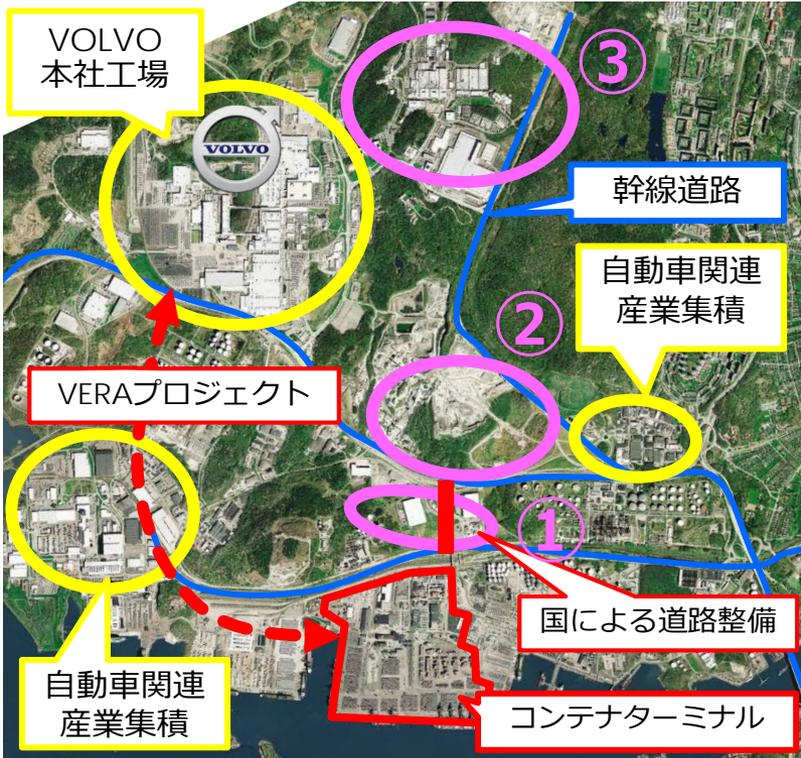
ロッテルダム等で積替えし、アジアに輸送されている貨物
① - ② = 14.6万TEU・・・③

③の2/3が新たな基幹航路（WEEKLYサービス）取扱となったとすると、
9.7万TEU
（揚積量1,900TEU/隻）

▶ コンテナの揚積量のみ条件だけを見れば、新たに基幹航路が寄港する可能性はある

6 ロジスティクス・パーク開発による集貨、創貨

■ロジスティクス・パーク概要



項目	概要
全体面積	約120万m ²
土地所有者	①24万m ² : GPA、NCC ②40万m ² : GPA ③55万m ² : プロロジス、Bockasjö等
開発期間	2016～2025年
雇用創出	2,000人以上

<ロジスティクス・パーク開発手法>

- General Plan 2035に大規模開発用地を計画に位置づけ
- GPAが土地造成、賃貸、物流倉庫建設・賃貸

<GPAの考え方>

「土地は自ら所有する」
= 「GPAが港を発展させるための決定権を持つ」

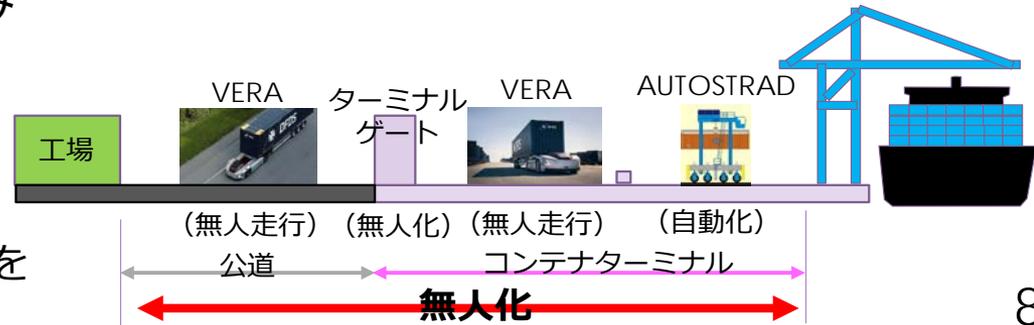
■自動車業界のニーズを捉えた取り組み

<VOLVO TRUCK>

2018年 無人走行車「VERA」開発発表

<GPA>

工場－コンテナターミナル間の無人化走行を目指し関係者の調整 (APMT、VOLVO等)



7-1 考察 イエーテボリ港におけるコンテナ戦略

GPAは、戦略目標の実現に向けて

- ・港湾管理者と関係者の**役割分担明確化**
- ・コンセッション契約、ドライポート評価等の**ツールの活用**
- ・港湾管理者は、自ら整備+**相乗効果を狙った投資**を実施

イエーテボリ港における戦略とGPAの関与手法

港湾の経営戦略	イエーテボリ港の主な取組み	施設整備 投資主体	GPAの関与手法 (ツール)
①先進的、革新的なコンテナターミナルの開発	自動化（自動ゲート、ストラドルキャリアによる荷役の自動化）、大型船対応（クレーン）等	APMT	コンセッション契約
	大型船対応（航路浚渫等）	GPA	直接投資 EU等への働きかけ
②大規模ロジスティクス・パーク開発	VERAプロジェクト	ボルボトラック	関係者のコーディネート
	ロジスティクス・パーク開発（土地造成、倉庫整備）	GPA	直接投資
③背後圏各地に向けた複合的な輸送手段によるアクセス強化	コンテナターミナルに鉄道ターミナル整備（クレーン、レール等）	APMT	コンセッション契約
	鉄道複線化	国	枠組みを超えた投資
④港湾エリアから離れた背後圏各地における内陸ターミナルの開発	インターモダルターミナル、クロステッキングターミナル整備	GPA	直接投資
	ドライポート開発	地方自治体等	ドライポート評価

7-2 考察② 大阪港におけるロジスティクス・パーク戦略案 (提案)

(注) 本提案は、研修に参加した筆者個人の考えであり、組織の考えではない

大阪港の強みと夢洲の課題

<強み>

- ・ 港湾背後に近畿2府4県2100万人の消費マーケット
- ・ 盛んなアジア貿易
- ・ アジア航路充実

<夢洲の課題>

- ・ 物流倉庫等の立地がこれから
- ・ コンテナターミナルが単独で存在

ロジスティクス・パーク戦略目標 (案)

- ①国内市場向け輸入型クロスドッキング機能
- ②原材料輸入→アジア市場向け再輸出貨物創貨
- ③ロジスティクス・パークとコンテナターミナルの連携 (敷地内通路整備、無人走行)



<大阪港に求められる役割>
コンテナターミナルのAI化

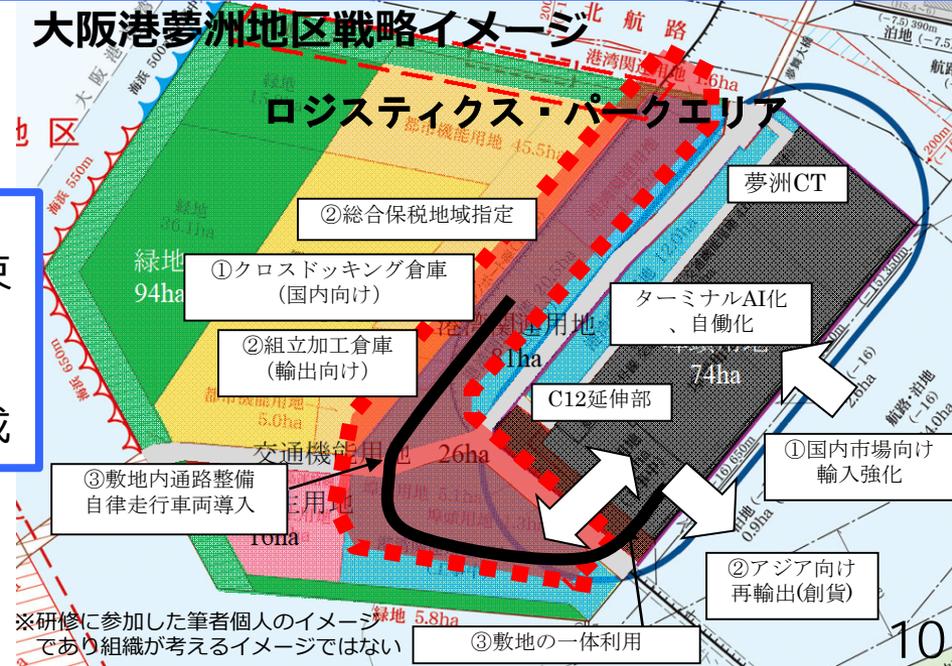
戦略を実現するためには

港湾管理者が果たすべき役割

- ・ 地元港湾関係者間のポートコミュニティの結束
- ・ アジア港湾との連携に向けたコーディネート
- ・ コアメンバーが議論を行う環境づくり
- ・ 港湾管理者組織による港湾プロパー職員の育成

※ポートコミュニティ

地元港湾社会を形成する利用者(荷主)、港湾を利用してサービスを提供する事業者(船会社、港運、海貨、陸運事業者等)、官公庁等



ご清聴ありがとうございました

