

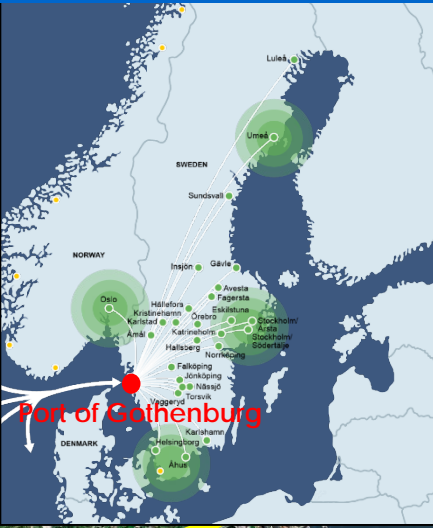
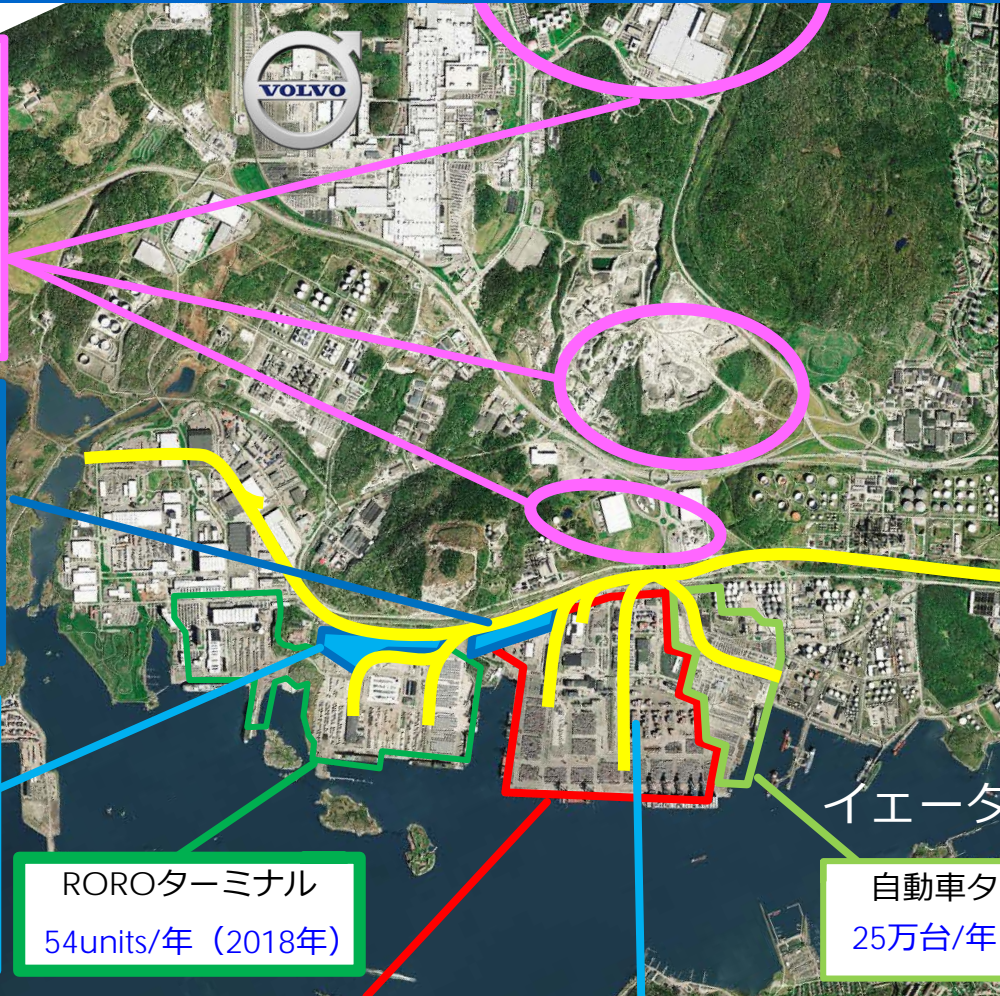
イエーテボリ港のコンテナ戦略

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)



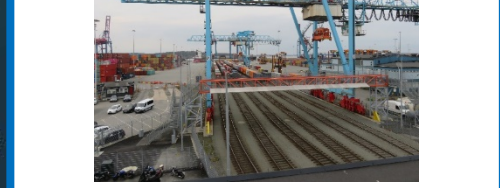
ROROターミナル
54units/年 (2018年)

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）： イェーテボリ港湾会社

■ 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 |

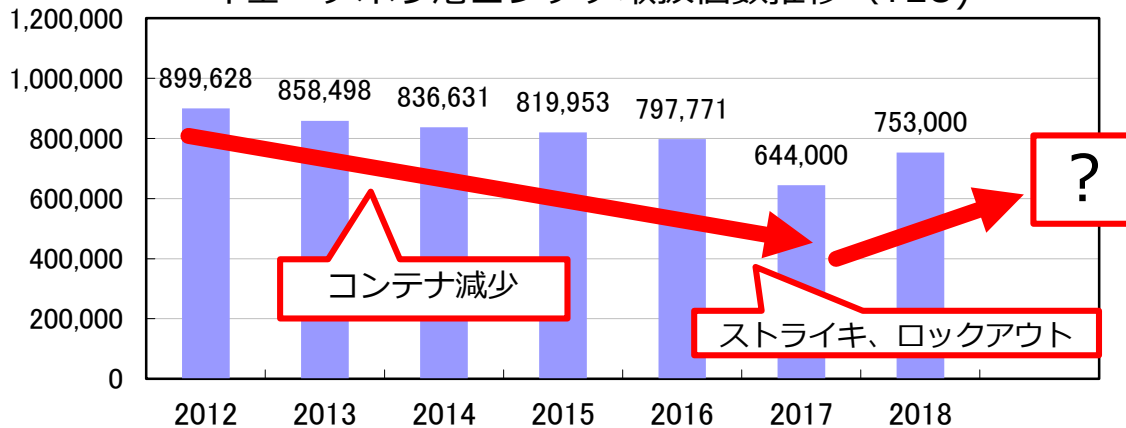
※対象物件のうちGPAが整備した施設（クレーン、舗装、鉄道クレーン等）はAPMTに所有権移転

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）

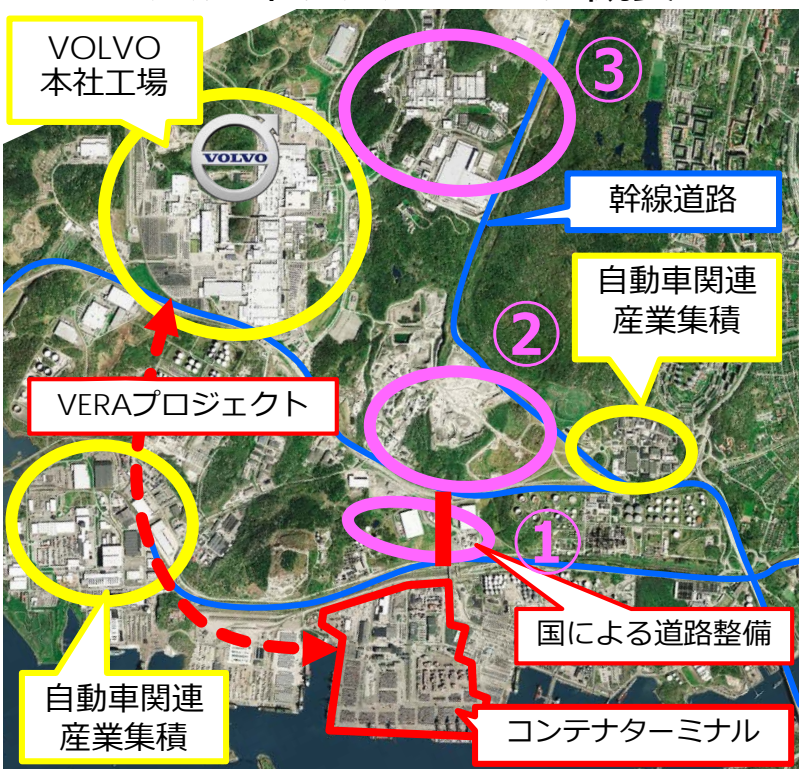
ロッテルダム等で積替えし、アジアに輸送されている貨物
① - ② = 14.6万TEU・・・③

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」

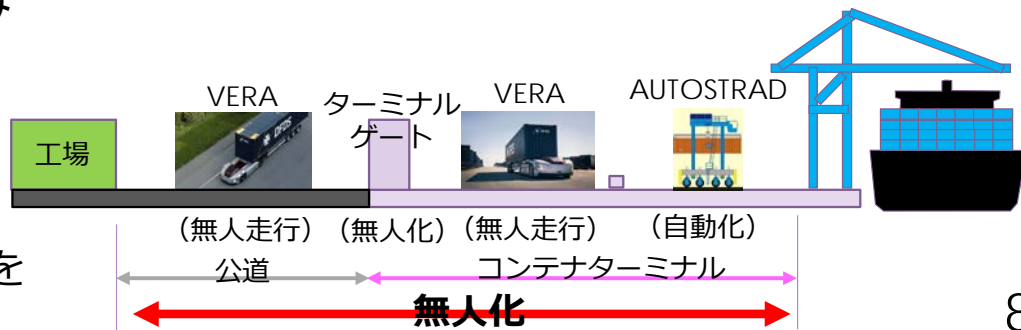
■自動車業界のニーズを捉えた取り組み

<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 |

ご清聴ありがとうございました

