

ロンドンゲートウェイ港の港湾運営と英国港湾の競争

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201711

日本海事センター 企画研究部

専門調査員 渡邊 壽大

研究員 松田 琢磨

1. はじめに

英国のあるグレートブリテン島は、南東部では半径 120km に 1,800 万人が住むロンドン周辺の経済圏と、中部には自動車工場に代表される製造業の拠点、北部では世界的に輸出されるスコッチウイスキー製造拠点があり、それぞれに物流の需要があり、日本企業も自動車製造業を中心に多くの企業が進出していることで知られる（図 1 参照）。

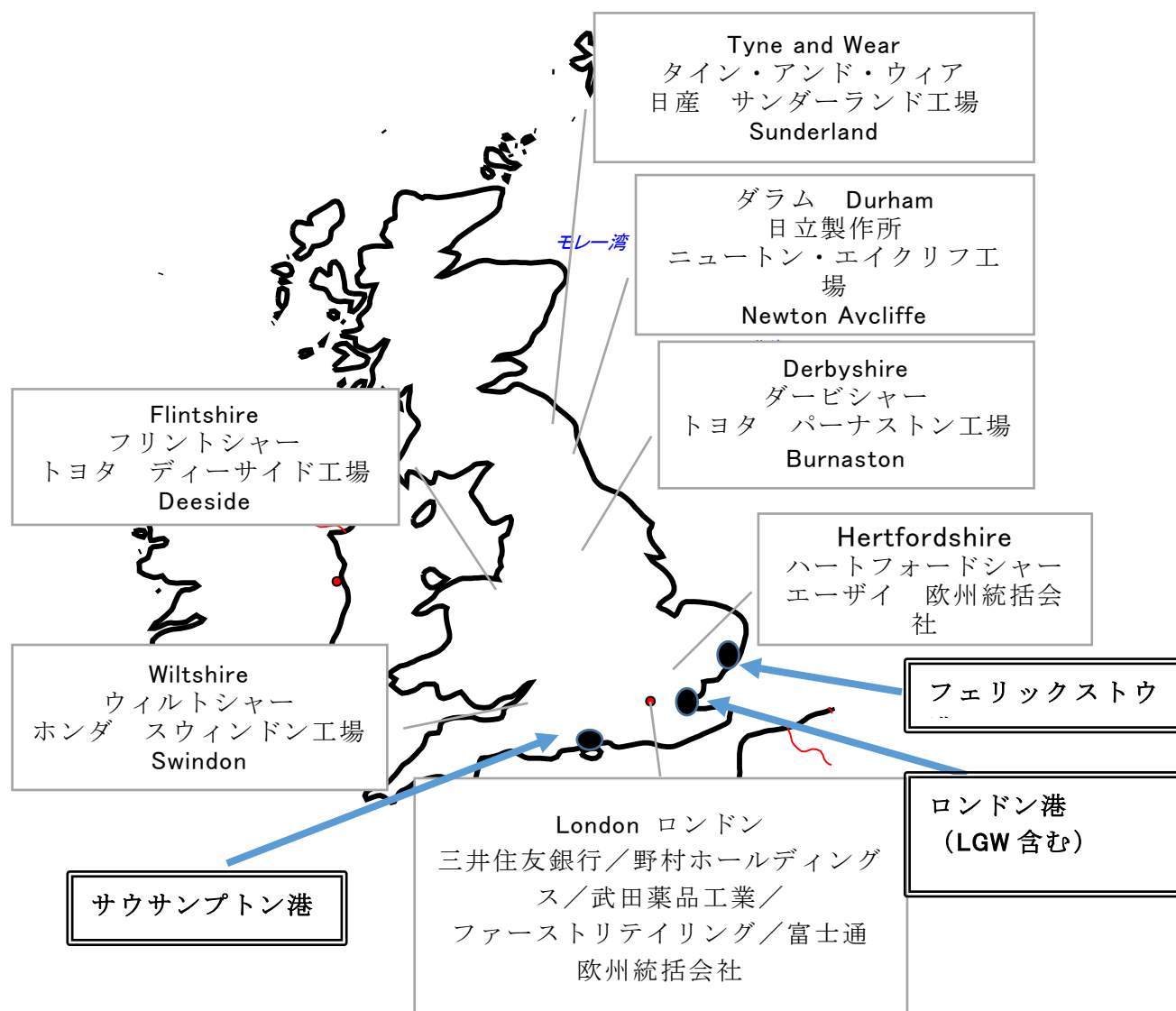


図 1: 日系自動車製造業者等の主な生産拠点

英国においてコンテナ取扱量で世界トップ 100 に入るフェリックストゥ、ロンドン、サウサンプトンという主要コンテナ港湾はいずれもロンドン近郊の島南部に集中している。英国港湾のコンテナ取扱量は約 1,000 万 TEU であるが、上記 3 港で全体の約 75% を取り扱っており、重複した背後圏の需要を取り込むため港湾間競争が行われている。これら 3 港の 16 年コンテナ貨物取扱量はフェリックストゥ港 400 万 TEU、ロンドン港 250 万 TEU (RORO ターミナルでの取扱量が約半分)、サウサンプトン港 200 万 TEU であり、現在、英国内でコンテナ取扱量が最も多いのはフェリックストゥ港である。

しかしながら、近年のコンテナ取扱量の推移をみると、フェリックストゥ港、サウサンプトン港は取扱量が伸び悩んでいるのに対し、ロンドン港は急速に取扱量を伸ばしていることがうかがえる (図 2 参照)。これはロンドン港において、DP ワールドが運営するロンドンゲートウェイターミナル (以下 LGW) が新たにオープンしたことが大きな要因となっている。本紙 15 年 11 月 18 日号においても LGW がすでに取り上げられているが、今回は 17 年 9 月に筆者 (渡邊) が LGW とサウサンプトン港のターミナルオペレーターである DP ワールドへヒアリング調査を行ってきた内容を踏まえた、最近の状況を紹介したい。

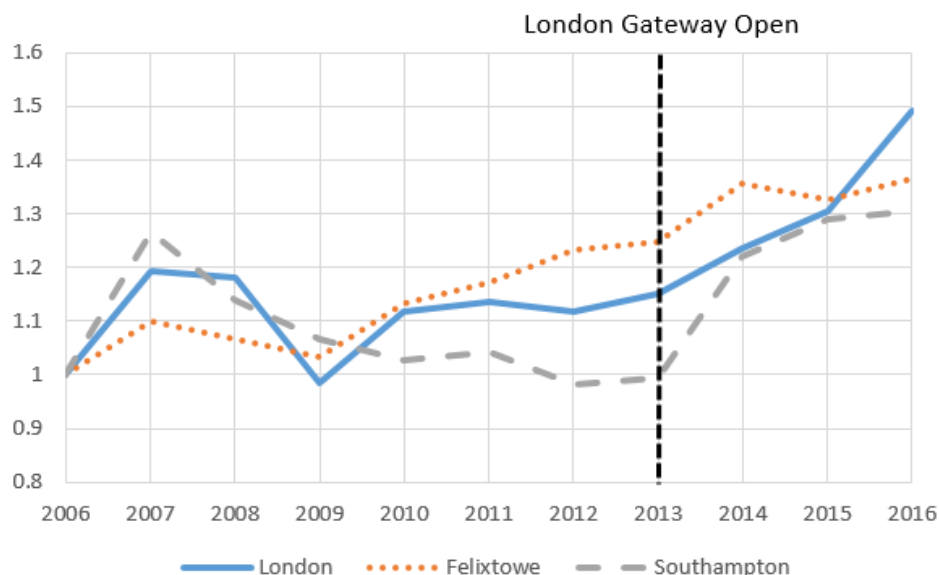


図 2 : 2006 年を 1 とした英国主要 3 港のコンテナ取扱量の推移
データ出所 : Eurostat

2. 英国主要港湾の管理

LGW の運営について述べる前に、英国における主要港湾の管理について簡単に説明しておきたい。かつて英国主要港の多くは英国港湾運輸公社が所有していたが、1982 年にアソシエーテッド・ブリティッシュ・ポーツ (ABP) に港湾施設を承継させ、翌 83 年に 51.8%、84 年に 49.2% の ABP 株式を民間に売却し、完全民営化が実現している。

現在では英国の主要港湾では港湾の整備・所有・管理・運営のすべてをハーバーオーソリティたる民間会社が行っており、受益者負担原則のもと、公共による投資は行われていない。また、政府の持つ権限は、港湾使用料の設定に関する調停や、定款、業務、権限を変更しよ

うとする際に必要な審査を行うこと、報告の提出を求めることができる程度であり、かなり小さい。

さらに外資規制も導入しておらず、フェリックスストゥ港のコンテナターミナルは香港資本のハチソンポートホールディングス、LGW はドバイ資本の DP ワールドが 100%の運営権を保持している。サウサンプトン港は DP ワールドと ABP の合弁会社（DP ワールドが 51% 出資）によって整備・所有・管理・運営がされているものの、ABP の株主は海外の機関投資家が中心になっており、もはや英国資本は入っていない。ちなみに ABP は単独でも英国国内 21 港の港湾運営を行っている。

英国の港湾制度は上記のような特徴から、各港湾では採算性を重視した港湾運営が行われている。他方、海側での水路浚渫など基本施設の整備・維持や道路などの関連インフラの整備については政府との連携に課題があるとされる。

3. LGW の概要

今回訪問した LGW はロンドン港オーソリティが管理するテムズ川における大小 70 か所の内陸港およびターミナルのなかの 1 つで、ロンドンから東に約 30km 離れた場所に位置している。

DP ワールドは英国資本の国際的なターミナルオペレーターでもあった P&O を 06 年に買収した際に、サウサンプトン港とロンドン港のティルベリーコンテナターミナルの權益を手に入れ、英国でのターミナル事業を始めた。

ハーバーオーソリティの設立、新港に係る港湾施設の整備に係る権限は、運輸省制定の命令 The Gateway Port Harbor Empowerment Order 2008（2008 年のゲートウェイ港の港湾整備に関する命令）によって、08 年に DP ワールドが実質的に支配する民間会社のロンドンゲートウェイポートリミテッドに付与された。その後、何もなかった湿地帯にコンテナターミナルが建設され、13 年に DP ワールドロンドンゲートウェイとしてオープンした。その後、LGW オープン前の 12 年に、DP ワールドはティルベリーをフォースポーツに売却し、現在はロンドンから西南に 120km の距離にあるサウサンプトン港と LGW でターミナル事業を行っている。

現在、LGW 港は 4 バースが開業しており、すでに 2 万 TEU クラスの船も何度か入港している。15 年の取扱量は 46.1 万 TEU であったが、16 年にはコンテナ取扱量が 100 万 TEU に迫ったという報道がある。今後 2 バースがあらたに開発される予定で、将来的には 350 万 TEU の取り扱いが可能となる。

また、労働者の雇用であるが、LGW では労働組合を通さずに直接労働者を雇用している。ほとんどが英国人とのことである。新規の港湾ということで労働者は広く公募し、前職が港湾と関連しない人材も雇用し、クレーンのドライバーを含め社内で人材を育成している。LGW では完全自動化を目指しているが、現在は半自動化された状況で、ガントリークレーンは有人でオペレーションしている。

4. LGW と英国他港との競争

今回の英国訪問では、DP ワールド LGW の営業担当責任者のジェームズ・リーソン氏に話を聞くことができた。その中で英国の他港との競争について、その強みや機能分担、さらに

は展望について述べてくれた。

まず、フェリックスストゥなど他港との比較については、何と云っても後背地とのアクセスが良いことが挙げられた。サウサンプトン、フェリックスストゥと比べてロンドン圏への道路アクセスは圧倒的に良く、LGW の取扱貨物量の 6 割以上はトラック輸送で行われている。さらにバーミンガム、マンチェスター、リバプールといった中部の工業地帯へのアクセスについてもフェリックスストゥより LGW の方が優れているとのことである。中部工業地帯向けの貨物については、170 キロメートル以上を超え、鉄道の方に競争力があるとされているが、週に 28 便の貨物列車が活用されているとのことである。また、フェリックスストゥ港は波や風の問題で稼働できないときがあるが、LGW に関してはそのような問題はないとのことである。

サウサンプトン港については、DP ワールドが双方のターミナルの運営にかかわっていることもあり、競争というよりは、協調ないしは機能分担関係にあるものと思われがちだが、DP ワールドが両港への出資を行っているのはあくまでリスク分散のためであるということである。双方の港で港湾機能を何らかの形で分担しているわけではなく、個々の港の判断で経営を行っているとのことである。これは LGW が DP ワールドの単独保有であるのに対し、サウサンプトンのターミナルは筆頭株主であるにしても ABP との合弁であり、意思決定に際して両社の合意が必要になるためであり、DP ワールドがコントロールできていないことが影響しているものと考えられる。さらに、サウサンプトンについては合弁の継続に関しても今後合意が必要になることから、DP ワールドがより永続的に関与するのは LGW である可能性が高いとのことであった。

他方、新しい港であることもあって LGW はフェリックスストゥ港やサウサンプトン港に比べて寄港数は決して多くはない。しかしながら現在でも、THE アライアンス（ハパグロイド、邦船三社、陽明海運）や MSC のループがすでに就航している。行先もアジアや北米だけでなく南米、アフリカ、オセアニアとバラエティーに富んでおり、LGW は様々なトレードで活用できる港となっているということであった。しかし、LGW では現在 2 バースを開発中で、将来は 6 バースでの運営体制を計画している。また港湾敷地内に広大な土地を所有しており、ロジスティックsparkを含め拡張の余地があり、多くの物流拠点これから完成する予定である。このことから、将来的には 400 万 TEU を取り扱える港になるとリーソン氏は展望を示してくれた。

4. おわりに

以上のように、LGW は今後も発展する余地があり、非常に有望な港湾であると言える。しかも先述したとおり、ロジスティックspark用地に使うことのできる広大な土地が残されており、今後の開発次第で LGW は欧州の物流の一大拠点として成長する可能性も考えられる。ロンドンという欧州最大の都市の近くにこのような開発余地のある広大な土地が残されていたのは幸運であったと言える。

現在の懸念事項と言えることはまず、エンジニア不足で、IT 技術者などは足りているものの、クレーンの保守などをする人材が不足していることが挙げられている。これはイギリスが国を上げて IT に力を入れていることと、近年大学での専攻が多様化していることが原因となっている。また、船社のアライアンスの再編と、現在欧州航路でよく用いられている大型船のニーズがどこまであり、どのように対応すべきかについても現時点での懸案事項とな

っているとのことである。

その一方で Brexit については基本的には大きな懸念はなされていない。英国の輸出入の 98%は海上輸送で行われているものの、英国には 6,400 万人の人口規模があり、十分な需要があるために海上輸送についてあまり心配はされていない、というのが実情のようだ。ただし、Brexit によって経済状況が悪化した場合は、それに応じて貨物量が減るだろう、との見解であった。Brexit による労働者不足については、港湾労働者はほとんどが英国人であり問題ないもののトラックドライバーにポーランド人が多く、トラックドライバー不足する可能性はあるということであった。

最後に本ヒアリング調査の実現にあたってご協力をいただいた、NPO 法人首都東京みなと創り研究会 渡辺日佐夫様、東京港埠頭株式会社社長 平野裕司様、日本郵船 赤松憲光様に感謝の意を表します。