

# World Watching 179



山田 孝嗣  
名古屋港埠頭株式会社  
取締役相談役



## はじめに

州内の総生産額がフィンランドの国内総生産額に匹敵するオーストラリア、ビクトリア（Victoria）州。その州都に位置するメルボルン港は、同州のみならずオーストラリア南東部の物流の拠点として、さらには、ニュージーランド、大洋州諸国への物流の中継拠点としての役割も担っており、コンテナ貨物を中心にその取扱貨物量が増大している。

そのため、同港においては、今後の人口の増加や経済の発展による取扱貨物量のさらなる増加に対応するための機能拡張計画が、現在、進行中である。さらに、州政府によって、新たな地区でのコンテナ取扱港湾の開発やメルボルン港の運営及び開発権の民間への長期リースの検討も行われている。昨年9月、同港を訪問する機会があるので、ヒアリング結果に基づき、その辺の状況を報告したい。



## メルボルン港の現状と機能拡張計画

### (1) 港勢と施設概要

同港は、ポートフィリップ（Port Phillip）湾に流れ込むヤラ（Yarra）川河口に位置し、34の商業用バースを有し、年間約3050隻の船舶が入港する。主要な取扱貨物はコンテナと完成自動車で、2013会計年度のコンテナ取扱量はオーストラリア全体の約37%にあたる251万TEU、完成自動車についてはオーストラリアの港湾の中では最大の37万台を取扱っている。この他にも、原油、石油製品といった液体バルク、セメント、砂糖、小麦等

ワールド・ウォッチング



## 取扱能力の拡張を進める メルボルン港



図1 メルボルン港の施設配置

の固体バルクも取扱われているが、同国的主要貿易品目である石炭、鉄鉱石の取扱いはない。因みに、2013会計年度の総取扱貨物量は8,560万トンであった。

図1に示すように、コンテナターミナルは、河口を遡ったスワンソンドック（Swanson Dock）の両岸に位置し、東側の4バースはパトリックターミナル（Patrick Terminals）によって、西側の4バースはDPワールド社（DP world Melbourne）によって運営がなされている。2009年に大規模な航路浚渫が行われ、喫水-14mまでの船舶が入港可能となっている。完成自動車は河口に位置するウェブドック（Webb Dock）で取扱われている。

ポートフィリップ湾に面するステーションピア（Station Pier）は、もともとは市街地と港頭地区を結ぶオーストラリア初の旅客鉄道駅であったそうだが、現在は、オーストラリア本島とタスマニア

アを結ぶフェリー及びクルーズ船のターミナルとして機能している。

### (2) 管理・運営

同港の管理・運営はビクトリア州政府が100%株式を保有するメルボルン港湾公社（Port of Melbourne Corporation：以下PMC）が行っている。地主的管理者として、独立採算性を維持した運営を行っており、

補助金等政府からの資金はない。逆に、2013会計年度には、営業利益6,590万豪州ドル（約67億円）の約50%にあたる2,970万豪州ドル（約30億円）を州政府に分配金として支払ったそうである。PMCの2013会計年度の財政状況報告書を見ると、総収入は3億4,500万豪州ドル（約351億円）あり、その約66%は、貨物に課せられる埠頭通過料（wharfage fee）から得られており、土地のリース料（14.6%）、入港料（13.5%）が収入源として続いている。

### (3) 機能拡張計画

PMCは2025年までに同港のコンテナ取扱量が、530万TEU（現在の取扱量の約2倍に相当）に達すると予想しており、短中期的な対応として、スワンソンドックの最大限の活用はもちろんのこと、ウェブドック東に100万TEUの処理能力を有する新たなコンテナターミナルの整備を進めている。また、コンテナターミナルの整備にあわせ、現在、ウェブドック東とウェブドック西で取り扱われている完成自動車の取扱いをウェブドック西に集約、延長920mの連続バースを新設するとともに、背後には16haの出荷前検査（Pre-Delivery Inspection）施設も整備する計画を進めている。全体の費用は16億豪州ドル（約1,616億円）でPMCは7億豪州ドル（約707億円）で浚渫やアクセス道路等インフラの整備を行い、上物整備は9億豪州ドル（約909億円）で民間が整備することとなっている（図2参照）。

因みに、コンテナターミナルについては昨年5月にフィリピンのICTSI（International Container Terminal Services Inc.）とオーストラリアの企業Anglo Ports Pty LtdのコンソーシアムであるVICTL社（Victoria International Container Terminal Limited）が、また、自動車ターミナルについては、7月にノルウェイに本社のあるワレンニウス・ウィルヘルムセンロジスティック社（Wallenius Wilhelmsen Logistics）の100%子会社であるMIRRAT社（Melbourne International RoRo



図2 ウェブドックにおける機能拡張計画  
(先方資料より)



図3 メルボルンとヘイスティングスの位置図

Automotive Terminal）が運営者として選定されている。なお、現在進めている機能拡張計画のみでは、長期的な需要に対応しきれないため、州政府は、メルボルンから南東約70kmに位置するヘイスティングス（Hastings）港をコンテナ港として再開発すべく、2012年にヘイスティングス港開発庁（Port of Hastings Development Authority）を設立して検討を進めているとのことである（図3参照）。



オーストラリアでは1990年代後半から、港湾の民営化の動きが始まっており、ビクトリア州においても1996年に2つの港湾の民営化が行われたが、最近は、収益性の高いインフラの運営権を長期リースし、その資金を他の投資に回すといった視点からの民営化の動きが加速している。ブリスベン港、ボタニー港、ケンブラー港、ニューキャッスル港と主要港で民営化が進む中、州政府も、メルボルン港の民営化に向けた検討を表明している。メルボルン港の民営化と新たな港湾開発がどのように関係づけられるのか興味深いところである。なお、昨年11月末にビクトリア州の選挙があり、野党労働党が与党であった自由党と国民党の連立政権に勝利し、新たな州政権が誕生した。新政権を担う労働党もメルボルン港の民営化の考え方には有しているものの、リース期間や長期的視点に立った新港開発の位置、規模等については、旧政権とは異なった考え方を有しているようで今後の動向が注目される。