



ヨーロッパ有数の石油化学工業地帯でもあるロッテルダム港では、石油、化学薬品、鉱石などのバルク貨物が、積み替え貨物の中心を占めている。



通関手続きやコンテナヤードでの荷捌きに至るまで、専門業者によるサービスを提供し、迅速に処理できる体制を実現している。

PORTS & HARBOURS IN THE WORLD

ロッテルダム港 (オランダ)

北海への玄関口として、ニシン漁基地から発展してきたロッテルダム港は、通称「ユーロポート」と呼ばれる欧州を代表する港だ。貨物取扱量では世界第3位、世界最大の石油化学工業地帯としても充実した設備を誇っている。



石炭の集積地として工業化が進む

オランダは北海に接し、ライン川の支流や多くの運河が流れる「水の国」だ。干拓や埋め立てによって築かれてきた国土は、その4分の1を海抜よりも低い土地が占めている。オランダの国づくりは、水と闘い、水を生かすための堤防建設や治水技術の活用とともに発展してきたともいえる。

ロッテルダムはアムステルダムに次ぐ国内第2の都市で、ロッテ川に面する小さな集落として誕生した。1250年頃、上げ潮による海水面の上昇で塩水が内陸に入るのを防ぐため、新マース川からロッテ川を仕切る堰が造られた。ロッテ (Rotte) 川の堤防 (dam) という意味が、そのままロッテルダム (Rotterdam) の由来となっている。

堰の設置により、両方の川を行き来するには荷物の積み替えが必要とされ、これが結果的に交易の場として発展するきっかけとなった。北海におけるニ

シン漁の基地として利用されるようになり、1600年代にはタバコやスパイスを積んだ南米や西インド諸島からの商船が行き交う商業の町として繁栄した。工業港として活況を呈してきたのは19世紀。産業革命の影響で大規模製品の運搬が必要になり、初めての人工港が造成された。ドイツのルール地方の工業化とともに、鉄鉱石や石炭などがライン川を遡上し、逆にルール地方で生産された工業製品がライン川を下って海外へと向かうようになる。いずれの経由地となるロッテルダムは、重要な運搬拠点としての役割を果たすようになった。さらに、1868年のマンハイム条約で各国の船舶が自由にライン川を航行できるようになったことが、港町としての発展に拍車をかけた。

20世紀に入ると、西欧における石油の陸揚げ港としての役割も加わるようになり、埠頭を増設。第二次大戦時にロッテルダムは大きな攻撃を受け、港も壊滅状態となったが、1940年代後半

からの再建を経て、65年には世界一の貨物取扱港として復活を遂げた。2004年以降は、上海港とシンガポール港にトップの座を譲り、世界第3位となっているが、欧州地域では最大の港であることに変わりはない。

パイプライン網の活用で利便性を図る

ロッテルダム港の総面積は1万500ヘクタール。ハリンハーフェン、ヴァールハーフェン、メールヴェハーフェン、エーンハーフェン、ボトレック、ユー



港の周辺には、地上100mに展望台があるユーロマスト(高さ185m)、オランダ海運の歴史を展示する海洋博物館などの施設がある。

ロポート、マースフラクテの7地区からなる大型港だ。

港内には4カ所の石油精製施設、3カ所の工業用ガス製造施設があり、40社以上の関連企業が拠点を構え、欧州最大の石油化学工業地帯を形成している。2つの石油ふ頭を持つメールヴェハーフェン地区には、エクソンモービル、シェル石油などの石油化学コンビナート、ポトレック地区にも信越化学やエッソなどが立地。ユーロポート地区は第1から第7までの石油ふ頭を有しており、欧州最大規模のネレフコの製油所をはじめ、クウェート石油、ライオンデルケミカル、ヴォーパックなどがある。いずれの地区とも、数多くの石油化学工業関連企業に利用されている。

その背景は充実した設備にある。リキッドバルク全体の貯蔵能力は3,000万立方メートルに達し、原油のほか、ガソリンやディーゼル燃料など石油精製品、各種の液状化学薬品、植物油、油脂などを取り扱う。港内の立地企業間の輸送には、1,500キロメートル以上に及ぶパイプライン網が重要な役目を果たしている。一部はオランダ、ベルギー、ドイツなどの客先との間にも敷設されており、このパイプライン網を経由して運搬される石油・化学製品は年間6,000万トンに達する。

ポトレック地区にあるヴォーパックとオドフジェルの両タンクターミナルには、「鉄道ケミカルセンター」が併設されている。備蓄タンクの液体貨物を直接タンク車に注ぎ込み、そのまま欧州各地の目的地に輸送する。この施設では、5時間で25台のタンク貨車を満載にすることが可能だ。

一方ドライバルク貨物も、年間8,500万トンが通過している。西欧で

輸入している石炭や農作物の3分の1が同港で陸揚げされており、2～3日で目的地へと出荷されていく。粉碎、混合、洗浄といった付加価値サービスも提供している。5週間に1度入港する世界最大のドライバルク船「ベルゲ・シュタール号」(364,767DWT)の積み下ろし作業をわずか4日間で実施するなど、鉄鉱石陸揚げ港としての設備も世界最大級を誇っている。

コンテナ輸送の25%は内陸水運を利用

温室栽培を主体とする園芸地帯の中心に位置するロッテルダム港は、農産物の物流拠点でもある。園芸関連の大手企業やサービス業者、食品、大手へ

2004年が828万TEU(世界第7位)と、欧州の港では群を抜く。外航貨物はマースフラクテ地区、内航貨物はヴァールハーフェンとメールヴェハーフェンの両地区にターミナルがある。陸揚げされた貨物の25%は運河網を利用した内陸水運で各地へ運ばれており、最大500TEU程度の運搬船が日々せわしなく水路を行き交っている。信頼性と費用対効果が高い内陸水運は、同港のアピールポイントだ。ターミナル内にある「鉄道サービスセンター」(RSC)では迅速な荷捌き作業が行われ、直結するシャトル列車が目的地に向かう。現在はブラハやミラノなど約30都市への直行便が運航しており、欧州の工業



コンテナ貨物の取り扱い、おもにマースフラクテ、ヴァールハーフェン、メールヴェハーフェンの各地区で行われている。各ターミナルでは、一度に大量の貨物の荷揚げ、荷卸し作業に対応できる岸壁を備えている。

ル製品チェーンなどが基地を置き、港内には流通集約拠点となる「ロッテルダム・フードポート」が設けられている。生鮮フルーツ、野菜、濃縮果汁を扱うターミナルでは、冷蔵・冷凍倉庫との間で迅速に荷捌きを行い、貯蔵ができるようになっている。ヴァールハーフェン地区、エーンハーフェン地区、マースフラクテ地区には専用冷凍倉庫があり、生鮮食品、冷凍水産物、畜産物などを取り扱う。財務処理から検疫、通関手続きまで、物流プロセスに関する業務を一括して請け負う顧客サービスも提供している。

ロッテルダム港のコンテナ取扱量は

地帯と結ばれている。小規模な貨物は、欧州全域にまたがる高速道路網を利用して運搬されることが多い。

EUへの統合によってヨーロッパの経済活動の国境線は消失し、あらゆる産業分野で経済効果がみられるようになった。ロッテルダム港では、2008年と2010年に相次いで新ターミナルが開設され、将来的にはコンテナ貨物取り扱い能力は年間1,600万TEUに向上する計画だ。同港が果たす欧州全域の物流集約拠点としての役割に、いっそう期待が高まっている。

(文/小野寺明子 写真提供 PANA通信、JTBフォト)



近代的な町並みが続くロッテルダム市内。遊覧船やボートを利用すれば、運河でのクルーズも楽しめる。