

「石炭と鉄鋼の街から港湾と物流の街へ！ 転換図るデュイスブルグ港」

AMT freight GmbH

森 隆行 Managing Director

デュイスブルグは、かつてルール工業地帯にある中心の街の一つとして石炭や製鉄などの重工業を中心に栄えた。そして今、その地の利を活かしてデュイスブルグ港を中心に生まれ変わろうとしている。その名も、“Duisport”。港湾をデュイスブルグの産業構造の中心に置くと言うものである。従来の石炭・製鉄といった重工業から港湾と物流を中心とした産業への構造転換に取り組んでわずか数年、そのブランド名”Duisport”は、ドイツでは既に物流関係者に知れ渡っている。その取り組みは、国・州・市・港湾が一体となって進めるものであり、港湾開発というより今後の産業構造の転換を図る上でのモデルという意味において注目を集めている。デュイスブルグ港の戦略と現状について紹介する。

産業構造転換の転機

デュイスブルグ港としてとしては、これまでも独自にその開発努力をしてきたが、1998年に大きな転換点があった。デュイスブルグ市が産業界と一緒に「デュイスブルグ開発計画 2000」によって、旧産業からの脱却を図るためのフレームワークを策定した時に始まる。そのターゲットの一つが港湾再開発である。国・ノルトラインウエストファーレン州・デュイスブルグ市の3者がそれぞれ33.3%出資する Duisburger Hafen AG (以下 DHAG) が港湾の運営・開発全体に責任を持ち計画を推進する。この計画の中心が、1998年に DHAG が買い取った Krupp 製鉄所跡 265 ヘクタールである。

内陸ハブ構想

1998年 DHAG は、Krupp 製鉄所跡を買い取るや、この地域を”Logport”と称し、河川輸送・トラック輸送・鉄道輸送というあらゆる輸送モードのインフラがあり、且つ欧州の交通の要衝に位置するという地の利を利用して物流と港湾機能を結びつけ”Logport”を5年以内に Container Transport の内陸ハブにすることを目標として定めた。”Logport”の開発、企業誘致を担う会社として Logistics Center Duisburg GmbH (DHAG 55%、デュイスブルグ市 20%、ノルトラインウエストファーレン州 15%、その他 10%) を設立した。

デュイスブルグの人口は約60万人。それは人口3,000万人を要するヨーロッパ最大の経済圏であるラインルール地域の中心都市の一つである。アムステルダムから200km、ブラッセルから230km、パリからも530kmと欧州の主要都市に近く、南北・東西の物流の要所に位置し、高速道路網が張り巡らされ、鉄道は欧州15ヶ国と直結している。水路はライン川を經由して英国、北欧や地中海諸国の100港と直接結ばれている。また、この地域には凡そ30万の企業が立地し、デュイスブルグ港周辺だけでも230社の物流企業がある。このように、デュイスブルグ港には物流拠点としての大きな利点がある。更に、コンテナ貨物の急激な増加及びロッテルダム港の処理能力やその拡張の限界がデュイスブルグの内陸ハブ構想を支える大きな要因でもある。

デュイスブルグ港の戦略

デュイスブルグ港の内陸ハブ構想戦略の第1番目は、ロッテルダム・アントワープ・ア

ムステルダムなど外洋港との提携を通じて共存を図ることが挙げられる。DHAG 自らがアントワープの建設中の大水深ターミナルへ参加する等、それぞれの港との協力関係構築に積極的に取り組んでいる。例えば、ロッテルダム港では、これ以上の港の拡張は難しい状況にあり、デュイスブルグ港をその内陸への中継点として利用するという意味において双方の利害が一致する。また、アントワープ・アムステルダム・ロッテルダムとの間にコンテナ専用列車を走らせる計画も進行中である。

第 2 番目の特徴は、国・州・市・港湾の 4 者が一体となって港湾の発展に取り組んでいる点である。DHAG がその中心であり、自らはインフラ整備や全体の方向性を決め、その傘下にある多くの子会社群が誘致活動にあたる。港湾再開発とデュイスブルグ市の産業構造転換という目標が一致し、国や州も産業構造転換モデルとしてその成功を期待して積極的にバックアップしている。

第 3 番目が、ブランド戦略である。新しいブランドネーム”Duisport”、”Logport”の定着を図ることでデュイスブルグを”港湾と物流”の街として認知させようとの狙いである。2000 年にデュイスブルグにドイツ物流団体 (BVL) 主催の”Logistics Forum”を誘致し、毎年 500 人以上の物流関係者を集めている。”Duisport”と”Logport”のブランドを広める努力の 1 つの例である。

第 4 番目は、誘致にあたって、まず世界的な一流企業に的を絞り、その知名度を利用して更なる誘致を図るという戦略を取っている点である。2001 年初めの時点での”Logport”への企業の進出状況を見ると、P&O がコンテナターミナル建設中(2001 年稼働予定)、物流会社としては、Kuehne&Nagel、CM Eurologistik、P&O Trans European、Interspe Hamann Gruppe、そして日系では日本郵船の物流会社 New Wave Logistics が進出している。また、”Logport”以外のエリアでも、ECT が既に 1999 年よりコンテナターミナルの稼働を開始し、資生堂が欧州物流センターの設置を決めている。

このように、多くの一流企業の誘致に成功しその計画は順調に進んでいるようだ。これまでの成功は、DHAG の企画力と指導力に負うところが大きく、その役割を見逃すことはできない。しかし、”Logport “にはまだ空き地もあり、デュイスブルグ港の再開発計画は、順調に進んでいるとは言えまだ道半ばである。デュイスブルグがドイツの産業構造転換のモデルになるかどうか、これからが正念場と言えそうだ。