

World Watching 292

ワールド・ウォッチング



南アフリカ[II] ケープタウン港の 現状と今後



大竹 敏生

国土交通省産業港湾課
国際企画室国際調整官



はじめに

2024年4月、PIANC(国際航路協会)のCONGRESS(国際航路会議)が南アフリカで開催された際に、ケープタウン港を視察する機会があったので紹介する。先月に引き続き、今回はケープタウン港のコンテナターミナルとウォーターフロントにフォーカスを当てて報告する。



ケープタウン港の現状

ケープタウン港は、コンテナ取扱貨物量が約80万TEUと南アフリカ国内第2位の港であり、博多港の外貿コンテナ取扱貨物量とほぼ同等の規模である。また、果物・生鮮品・冷凍品の輸出で世界的に有名である。港湾のふ頭配置は図1に示すように、ベン・シューマン・ドック(沖側)とダンカン・ドック(陸側)の大きな2つの水域があり、前者はコンテナターミナル、後者は各種のバルクターミナルとして主に利用されている。貨物輸送だけでなく、クルーズターミナルや船舶修繕施設、レクリエーション施設も包含した港となっている。



各ターミナル等の概況

コンテナターミナルは水深15.5m、延長1,151mの4バースだが、船舶の大型化にともない、3バースとして操業しているとの説明があった。筆者が視察した際の様子は、写真1の通りである。年間100万TEUが取り扱える可能性があるが、2021年の実績は年間84万TEUであり、能力の限界に近づいている。このため年間140万TEUの能力増強に向けて、コンテナターミナルの拡張



図1 ケープタウン港のふ頭配置



写真1 ベン・シューマン・ドック(筆者撮影)

プロジェクトが進められており、1つのフェーズが2026年に完了する予定である。また、更なる荷役の効率化のため、トラック待機場の拡張や、悪天候時に船舶を安定させる油圧式張力係留ユニットの新設等を実施しており、生産性向上を図っている。

ばら積み乾貨物(ドライバルク)については、多目的ターミナル(6バース)で取り扱っており、2021年の実績は年間104万トンであったが、年間210万トンまで取り扱い可能である。主に、小麦・トウモロコシ・肥料を輸入している。

一般雑貨(ブレイクバルク)についても、多目的ターミナル(7バース)で取り扱っており、2021年の実績は年間46万トンであったが、年間150万トンまで取り扱い可能である。魚の積み替えや果物の輸出を行っており、鉄鋼・木材などを輸入している。輸入農産物の貯蔵能力の増強などの計画がある。

液体バルクについては3バースあり、2021年実績は年間493万klであったが、年間640万klまで取り扱える

ことから、十分な容量がある。石油と石油製品の輸入が、取り扱い量の8割を占めている。

クルーズターミナルは水深10.5m、延長226mの1バースで、2020年の実績では寄港回数は42回、観光客・乗組員は74,000人（うち外国人が68%）であり、増加傾向になっている。これは、ケープタウンがテーブルマウンテン（標高1,086m、写真2参照）をはじめ風光明媚な観光地であり、世界で最も人気のある旅行先の1つであることが要因である。また、買い物・食事・レジャーなどを楽しめるV&Aウォーター・フロント（後ほど詳述）が徒歩圏内にあることも関係していると考えられる。

船舶修繕ドックとしては、2つのドライドック施設と1つのシンクロリフトがある。船舶修理は、漁船や石油・ダイヤモンド採掘産業用のサービス船を中心に行われている。また、シンクロリフトは、5レーンを有する高架式プラットフォーム施設になっており、最大吊り上げ能力1,750トン、長さ64mまでの漁船トロール船の修理に対応しているとのことであった。



ウォーターフロント開発

ダンカン・ドックの西側には、再開発された旧港地区123haのウォーターフロントが広がる。

ウォーターフロントの歴史は古く、1860年9月17日、ビクトリア女王の次男アルフレッド王子が石材を投下し、港の防波堤の建設を開始したことから始まる。その後、旧港地区の拡張が進められ、現在でも優れた歴史遺産が数多く残っている。1988年、当時Transnetの100%子会社であるVictoria & Alfred Waterfront Ltd (V&W) が事業者となり、再開発を実施した。2011年以降は、V&Wは国家公務員共済組合基金と民間不動産投資信託が共同経営している。

周辺には、ブランドショップ等の商業施設が450、レストラン等が80以上、ホテルが12、歴史遺産・観光名所が22ほどもあり、ケープタウンで最も賑わうエリアの1つである。周辺の再開発効果として、年間2,400万人（ケープタウン都市圏：60%、南アフリカ国内：17%、海外：23%）もの観光客が訪れ、21,000人以上が就業している。写真2は、ふ頭地区の様子だが、背後の平らな山がテーブルマウンテンであり、ケープタウンの観光の目玉となっている。



写真2 ふ頭地区の様子（筆者撮影）



図2 ケープタウン港の将来構想



ケープタウン港の長期的な今後の展開

ケープタウン港は、陸域面積が限られた都市港湾であることから、運営効率を高め、土地利用を最適化する革新的な方法が求められている。そのため、主な戦略的プロジェクトは、①コンテナターミナルの沖合展開、②キューレン・ボルグ地区（位置は図1参照）の開発、③ドライドックの改修の3つを掲げている。

①については、図2の通り、2042年以降、現在のコンテナターミナルの沖側を埋め立て、防波堤を新設する大規模な拡張計画である。それまでは、既存岸壁の大水深化（-18m）や延伸を中長期的に進めていく予定である。②については、港湾の背後地域にあるキューレン・ボルグ地区（45ha）において、港湾・鉄道・道路の結節点となる複合一貫物流施設を建設する構想である。現状、当該地区には鉄道線や幹線道路が確保されていることから、具体的には、冷蔵倉庫・梱包等が実施可能な物流施設・貨物保管場などを新設する予定である。③については、2014年7月に開始したオペレーション・ファキサの1つとして船舶修理プロジェクトが取り組まれている。オペレーション・ファキサとは、経済成長を促進し、雇用を創出するという最終目標を掲げた国家開発計画の迅速な実現のためのプログラムのことである。具体的には、ドライドック・シンクロリフトの改修、クレーンの更新、岸壁修理の拡張・延長等を実施することによって、海洋・運輸・製造部門の雇用と技能の向上を目指しているというものである。



おわりに

ケープタウン港は、港湾ターミナルと船舶修理ドック、商業施設、住宅地などの様々な施設が非常に近接しているのが特徴的であった。一方で、深刻な港湾の混雑やコンテナターミナルの低い生産性が課題となっており、荷役の効率化が急務である。筆者が港を視察した印象でも、荷役作業に時間がかかっており、船の停泊時間が長く感じられた。また、港湾インフラ管理を行うTransnet社では、鉄道やパイプライン事業も所管していることから、モードを超えた物流システムの形成を経営戦略としており、今後、ターミナル拡張や複合一貫物流施設の開発など、現状を改善するプロジェクトの実行が期待される。南アフリカは日本の重要な貿易国であることから、今後も港湾開発に関して注視していく必要があると感じた。