

World Watching 62

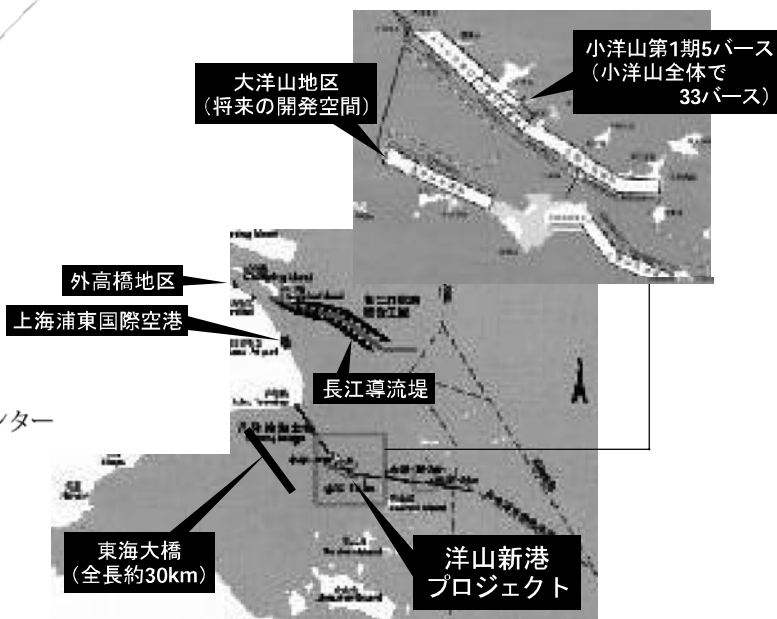
ワールド・ウォッチング

世界初公開 上海港洋山新港



岡田 靖夫

財団法人国際臨海開発研究センター
顧問



このたび上海で開催された国際港湾協会総会に日本代表団の一員として参加し、5月25日午後開催された視察プログラムの中で、外国人としては初めて東海大橋を渡り（当日貫通式を挙行したばかりで、一部鉄板を渡しつつ何とかバスを通したという状態であり、正式に「開通」とは呼べない）、洋山港の建設現場を視察する機会を得た。その場で受けた強烈な印象を踏まえて本プロジェクトの全貌を眺めてみたい。海上遥かな島々を基地として建設が進められている洋山港本体の規模もさることながら、本土からこれに至る海上30km余りの距離を結ぶ長大架橋は、我々に大きな驚きを与えるに十分であった。知人の中国人に話すと、日本人と中国人のスケール感覚の違いだろうと言って片付けられたが、それだけで本計画の意義に納得することはなかなか容易ではない。

洋山新港開発の背景

このような大規模な港湾開発プロジェクトが実行に移されることになった理由は何だったのだろうか。

第1の要因は中国の最近の目覚ましい経済発展に求めることができるだろう。1978年に改革開放政策の実施に踏み切った中国は、2001年にはWTOにも加盟した。グローバル化が急速に進展する世界経済の波に乗った中国は、産業の世界的な分業化の中で大きな役割を担うことにより、過去26年間のGDP平均年間成長率9.4%を達成したので

ある。2004年の中国GDPの総額は13兆6,515億元となり世界第7位、また貿易額ではドイツ、米国に次ぐ世界第3位にランクされることになった。順調な経済発展を基盤とした自信が、1995年に中国政府をして上海に国際海運センターを建設するという重大な決定を行なわせたのである。

第2の要因は、中国の経済発展の主要エンジンである揚子江デルタ地域の国際競争力を強化することを通じて、中国企業の収益を一層増大させるため、上海を中心として生産と流通の一大ロジスティックシステムを構築しようという戦略である。1980年代以降世界貿易の中心は徐々に、急速な経済成長を続けるアジア太平洋地域に移ってきた。このアジア太平洋シフトは海上輸送産業の発展を加速し、北の日本、韓国から南のシンガポールに至るコンテナ輸送を支える港湾ネットワークを形成させることとなった。2004年に上海港の取扱貨物量は世界第2位の3億8,000万トンに達した。中でもコンテナ取扱量は1990年の45万6,000TEUから2004年には1,455万TEUに急増した。これは世界第3位の取扱量であるが、2015年には上海港の背後経済圏で発生するコンテナ取扱量だけでも2,000万TEU台に達するのではないかと中国政府は期待を込めて予測している。

第3の要因は、アジア太平洋地域のコンテナ輸送が急増を続ける中で、現在の上海港のコンテナターミナルでは量・質ともに十分対応できないと判断したことである。とりわけ、大型化し続ける基幹航路コンテナ船の入港が困難になることを心

配したのである。2003年末現在、上海港のコンテナ船専用バースは24バースあるが、その設計上の取扱能力は850万TEUで既に取扱実績はこれを大きく上回っている。水深不足の問題に対しては、長江河口部の主航路の両側に沿って長大な導流堤を建設し（これもまた巨大プロジェクトである）、航路埋没を防止することにより8.5mの現水深を-12mに増深・維持し、外高橋地区コンテナターミナルの生産性向上を図ろうと試みている。しかしながら、これでも将来就航が確実視される10,000TEU積以上の超大型コンテナ船の入港は不可能であるため、-15mに自然水深が維持されている長江沖合の島々に長大な連絡橋を建設し、大水深港を建設することを決定したのである。

年内にも小洋山コンテナターミナル 第1期供用

小洋山・大洋山島は上海市東南端の芦潮港の南東約30kmに位置する島々の一部である。1996年頃から計画の検討が開始され、2002年現地着工、2005年中の供用開始が予定されている。計画では2010年までに岸壁総延長11kmのコンテナターミナル（水深15.5m、30バース）を小洋山地区に建設することになっており、コンテナの計画最大取扱量1,500万TEUが想定されている。南側の大洋山地区は2020年以降の開発余地として予定されており、全体計画としては岸壁総延長20km以上（大型船用50バース、ターミナル面積20km²以上）の整備が構想されている。第1期は、このうち岸壁延長1,600m（水深15.5m、5バース、ターミナル面積153ha）を2005年中に供用開始したいとしており、写真に見るように、現在ヤードの舗装工事ならびに関連施設（道路、上屋、防波護岸など）の建設が鋭意進められている。また、洋山地区コンテナターミナルのバックアップ施設として、芦潮港の近傍、東海大橋の陸側始点付近に一大ロジスティックパークの建設が進められている。総開発面積は約7,000haであり、輸出入関連施設（税関、CFS、デポ）の他に加工、金融、貿易、商業サービス関連施設及び住宅や観光関連施設も含まれている。

万里の長城の如き東海大橋

陸側の芦潮港近傍から小洋山地区コンテナターミナルに至る全長約32.5kmの橋梁であり、本プロジェクトのまさに肝要な構成要素をなしている。現在、一応の車両の通行が可能程度まで建設工事が進捗しており、2005年のターミナル供用開始

に合わせて整備が進められている。橋梁の6車線で、制限時速80kmで通行所要時間は約30分とされている。橋梁には5,000DWT級から10,000DWT級までの船舶が通航できる船舶が設けられている。本大橋は写真に見るように緩やかなS字カーブを描いていることもあり、島に近くにつれて陸地はほとんど視認できないほどに長大であり、視察時は車両がやや低速で走行したこともあって、通行に1時間足らずもの時間を要した驚くべき長大橋梁である。

世界最大の港湾開発は成功するか？

視察後の興奮未だ冷めやらぬ洋山新港建設プロジェクトであるが、第1の関心事は、長大橋梁を通して接岸施設とヤードだけを海上遙か彼方に突出させた世界で例を見ない特異な形態の港湾が、予期せぬ自然環境の変化や貨物流通上の諸要請を無事克服して、計画通りの機能を発揮できるだろうかという点である。第2の関心事は巨額の東海大橋の建設費用を将来如何にして回収するのかが問題であろう。本橋梁は、ターミナルへのコンテナ輸送のためだけに存在すると言ってもよい橋梁であるから、計画で想定されている年間2,000万TEUレベルあるいはそれ以上のコンテナ取扱量を長期安定的に確保できるかが鍵を握る。そのためには中国経済が先細りにならないことが大前提となる。

第3の関心事は、米国西岸及び欧州のコンテナターミナルの開発動向であろう。中国が期待するように世界貿易が健全な国際海運産業の発展に支えられて発展するためには、コンテナ船の大型化に対応した港湾インフラの整備が世界主要港湾でタイミングよく実施されることが必須の条件となるが、その見通しは必ずしも楽観的ではない。今回の会議でも紹介されたが、ロッテルダム港のマースフラクテ第2期計画の実施も、EUにおける各種環境規制及び財源問題などの大きな困難を抱えているとのことであった。洋山新港開発計画は、世界貿易のさらなる発展促進の観点から、他の主要港湾に大きな課題を投げかけることになる。



東海大橋は正に貫通したばかりで大部分の区間が未舗装、防護柵も未設置の状況であった



2005年末の第1期供用を目指し整備が進む小洋山コンテナターミナル