

World Watching

ワールド・ウォッチング

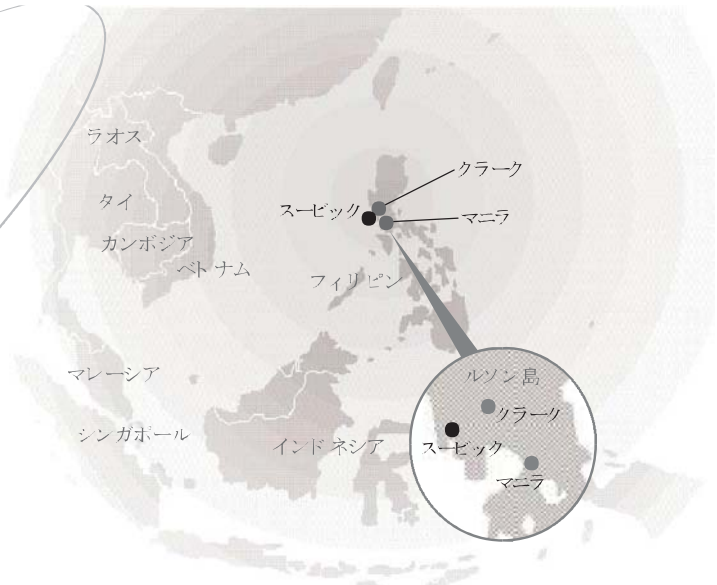
70



道下 勲

五洋・清水・東亜建設共同企業体
スービック 港開発工事
工事所長

旧米国海軍基地からの 転換が進む スービック港



2004年5月のフィリピン共和国大統領選挙で再選を果たしたアロヨ大統領が、6月30日の就任演説の中で、任期6年間の施政方針として表明した10ポイント・アジェンダの第7番目は、米軍が利用していたクラーク元空軍基地とスービック元海軍基地をアジア地域で最高の国際的ロジスティックサービスセンターとする(“The development of Clark and Subic as the best international service and logistic center in the region”)というものである。

現在、国際協力銀行(JBIC)が融資を実施している特別円借款事業として、スービックにおいて、水深13.7mを有する新たな2バースのコンテナターミナル建設とスービックからクラークを経て、クラーク北部のターラックを結ぶ約94kmの2車線高速道路の建設が進んでおり、2007年秋頃には、アロヨ大統領のアジェンダの1つを実現に近づける、ハードとしてのインフラ整備が完了する。

ここでは、その中核の一端を担うスービック港開発工事を紹介する。



米国海軍基地からコンテナ基地への移行

スービックは首都マニラから北西約80kmに位置し、現在は新北ルソン高速道路で北上し、クラークの約17km手前、サンフェルナンド(バンバンガ)から在米道路を西行するルートで約2時間半を要する。

スービック湾は、旧来東アジアの米国海軍の拠点軍港として利用されていたが、1992年の基地転換・開発法(フィリピン共和国法第7227号)

に基づいて、同年に米国からフィリピン国政府に返還された。この法律により、スービック湾自由貿易港(SBF)およびスービック特別経済・自由貿易港地区(SSEFZ)の枠組みが定められ、これらの地域を管理する組織として、スービック湾都市開発庁(SBMA)が設置された。

スービック湾都市開発庁は、背後圏の社会経済活性化のための中核を担うとともに、情報産業から成る将来のモデル都市の形成を目標として、スービックにおいて特別経済・自由貿易港地区の開発を進めるため、港湾開発のマスタープラン作成について、日本政府の協力を要請した。

1999年8月にまとめられたJICA開発調査報告書によると、スービック湾自由貿易港の役割と機能は、スービック特別経済・自由貿易港地区ならびにその他の特別経済区および近隣背後圏に散在する特別経済区、輸出加工区における産業開発のための港湾と位置付けられた。その中核を担うのが、現在建設中のコンテナターミナルである。

スービック港においては、中部ルソン地域で操業中および計画中の特別経済区・輸出加工区からの発生貨物を中心に、2010年にコンテナ貨物42万TEU、大豆飼料やセメントを主とする非コンテナ貨物124万トン、2020年にはコンテナ貨物72万TEU、非コンテナ貨物179万トンが見込まれる。

これに対応するため、長期港湾整備計画においては、2007年までに2,000TEU積載のコンテナ船が接岸可能な岸壁長280mのコンテナバースを2バース、2015年までにさらに1バースを整備するこ



既設棧橋補修と拡幅(NSD地区)



新設コンテナターミナル(キュービ地区)



ととした。非コンテナ貨物は、既存埠頭(NSD埠頭3バース、ボトン埠頭2バース) で対応可能と想定された。



コンテナターミナルの建設

以下に概要を示すスービック港開発工事は、2003年3月の入札を経て、2004年5月に工事が着工された。2007年7月完工に向けて、現在(2006年2月) 約50%の進捗率である。

(1) 新設コンテナターミナル(キュービ地区)

コンテナ埠頭： 前面水深 -13.7mCD
 泊地浚渫土量 約18万m³
 総延長560m(2バース)
 幅39.9m RC棧橋
 径1,200mm鋼管杭 588本

コンテナヤード： 約28ヘクタール
 埋立土量 約180万m³
 近隣マリタン山の山土撤出

アクセス道路： 約3.1km、片側1車線

(2) 既設棧橋補修と拡幅(NSD地区)

既設棧橋： 約2,000本のRC角杭およびRC棧橋の補修

棧橋拡幅： 前面水深 -12.9mCD
 延長240m、12m幅
 径1,000mm/1,200mm
 鋼管杭 340本

(3) 既設埠頭補修(ボトン埠頭、ナバサン埠頭)

既設矢板岸壁、杭式棧橋、各種サービス(電気、上下水道など) の補修および防舷材交換。

(4) その他の提供建物および機器

港湾管理棟(3階建)	1棟
キーガントリークレーン	4基
港湾サービス船舶	7隻
航行支援設備：航路標識ブイ	21基
VTMS	一式

棧橋構造はオーソドックスな直杭式棧橋であり、施工技術の面での難しさはないが、杭の支持地盤深度が一定でないため、キュービ地区のコンテナ埠頭では、水平距離40m間で支持地盤深度が30m以上変化するなど、施工管理の面で細かな対応が必要となっている。NSD地区での既設棧橋拡幅では、安山岩質の支持層が浅く、先行掘りによる杭打設を行っている。また、マリタン山から切り出される埋立用土砂は、火山灰混じりの砂質土で、粒径分布が良好のため転圧が容易であり、埋立柱材としては適したものである。



効率的な運営が今後の発展の鍵を握る

新設される2バースのコンテナターミナルは、スービック湾都市開発庁が施設の所有者となり、2社の民間のターミナル運営会社に1バースずつ貸し出されることになっている。ターミナル所有者であるスービック湾都市開発庁は、これら運営会社からのコンテナターミナル使用料の他、非コンテナ岸壁使用料、水先料、入港料などの収入を得る。既に、運営会社選定作業が進められており、第1バースの完工後直ちに新生スービックコンテナターミナルが稼動することになる。

アロヨ大統領が掲げた10ポイントアジェンダの1つであるスービックとクラークを結ぶ物流コリドーの海の玄関として、スービックに新設されるコンテナターミナルが、今後効率的に運営されることを願って止まない。