

# ダーウィン港の移転とウォーターフロント再開発

南 出 眞 助

追手門学院大学

本稿は平成 18～20 年度科学研究費補助金（基盤研究 B）「オーストラリアの対アジア緊密化に伴う地域変容の研究」（課題番号 18320137, 研究代表者南出眞助）によるダーウィン調査の第二報である。前回の報告（南出眞助「2006 年ダーウィン調査の概要」, オーストラリア研究紀要 33 号, 追手門学院大学, 2007 年, 59-64 頁）と一部重複する点があることをおこたわりしておきたい。

## 1. ダーウィン港の成立と発展

ノーザン・テリトリーの行政府が置かれるダーウィンは、オーストラリアではもっともアジアに近い港湾都市である。北方のティモール海を挟んで、インドネシアの島々や東ティモールへは 500～600 km の距離にある。他のアジア諸国や北半球諸国へも最短距離にあるという意味では、オーストラリアの「北の玄関」と呼ぶにふさわしく、地元機関も好んで“Australia’s Northern Gateway” という表現を用いている。

オーストラリア統計局（ABS）によれば、2008 年 6 月末現在のダーウィン統計区（近郊を含む）の人口は 120,652 人、そのうち行政区としてのダーウィン市は 73,754 人である。ダーウィン統計区の人口は、ノーザン・テリトリーの総人口 219,818 人の 55% に相当する。表 1 はノーザン・テリトリー内で人口の多い 5 つの行政区を示したものであるが、このうちパーマストンとリッチフィールドはダーウィンに隣接した近郊地区を形成しており、独立した都市域を形成しているのは、大陸縦断道路スチュワート・ハイウェーに沿ったキャサリンとさらに内陸のアリス・スプリングスのみである。ダーウィンは、連邦政府の出先機関のみならず、商店・ホテル・銀行・その他のオフィスが集中する、ノーザン・テリトリー唯一の「都会」であるといってもよい。

つぎにダーウィン港の歴史的発展過程について概述しておきたい。イギリス人による入植が試みられた当初は船着場の位置も定まっていなかったが、1839 年、軍艦ビーグル号が停泊に好適な入り江を選定し、発見者に因んでストークス・ヒルと名づけられた丘の麓に、最初のストークス・ヒル・ワーフ（Stokes Hill Wharf）が建設された。1869 年にスエズ運河が開通し、ロンドン＝メルボルン間が 54 日に短縮されたことは、オーストラリア開拓にとっても大きな契機となった。当時サウス・オーストラリア植民地の管轄下にあったダーウィン

表1 ノーザン・テリトリーの主要な行政区人口（2007-08）  
Table 1 Principal Government Areas in Northern Territory, 2007-08

行政区	Local Government Area	人口 Population
ダーウィン	Darwin (C)	73,754
パーマストン	Palmerston (C)	28,030
アリス・スプリングス	Alice Springs (T)	27,481
リッチフィールド	Litchfield (S)	18,277
キャサリン	Katherine (T)	9,912

(C) City (S) Shire (T) Town

(Source : ABS 3218.0-Regional Population Growth, Australia, 2007-08)

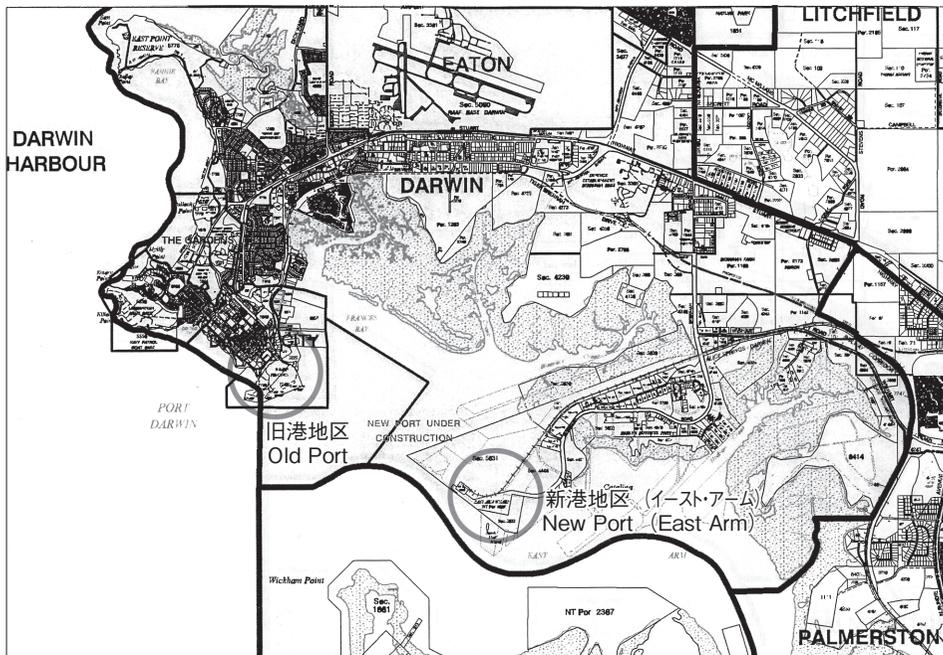


図1 ダーウィン旧港・新港の位置

Location of the Port of Darwin

(ノーザンテリトリー行政区画図に加筆)

(Source, [http://www.localgovernment.nt.gov.au/shire\\_boundaries](http://www.localgovernment.nt.gov.au/shire_boundaries))

港周辺にも10マイル四方の入植地が設定され、イギリスの首相に因んでパーマストンと命名された。しかし航海士たちはかつての探検航海仲間であった生物学者チャールズ・ダーウィンに敬意を表してポート・ダーウィンと称したため、のちにノーザン・テリトリーが連邦直轄地となった1911年に、これが正式の市名になった。なお現在のパーマストンの市街は、1980年代以降に造成されたニュータウンである（図1）。

さて入植直後の1870年から、大陸縦断電信線（The Overland Telegraph Line）の建設が始

まり、ダーウィンの「北の玄関」としての地位は急上昇した。翌年にはジャワ島から海底電信線が敷設され、1872年には縦断ルートが南岸のポート・オーガスタへ抜けて、アデレードとつながった。人や物資は「東の玄関」であるブリズベンやシドニー、メルボルンから内陸へと運ばれたが、情報の最速伝達手段であった電信は、ダーウィンから荒野を最短距離で駆け抜けてロンドンとシドニーを結んだのである。ダーウィンから1,695 km、アデレードから1,535 kmの中間地点にあたるアリス・スプリングス（当初はスチュアート）には電報局も設置された。この地が現在でもノーザン・テリトリー有数の町であることを考えれば、ダーウィン港がイギリス本国からの物資の輸入港としてではなく、電信線の設営と管理の拠点として機能していたことがよく分かる。

したがってダーウィン港は、巨大な貨物船や移民船が続々入港して賑わいをみせる港ではなく、設備も小規模なものであった。1885年には最初の鉄道栈橋が設けられ、パーマストン・パインクリーク鉄道と結ばれた。1904年にはタウン・ワーフ（Town Wharf）が建設された。しかし第二次世界大戦は、ダーウィンに「北の玄関」としてのもう一つの役割、すなわち国土防衛の最前線という重責を背負わせることになり、1942年の日本軍の空襲によって、港湾設備は壊滅的打撃を受けた。

戦後のダーウィン港の復興は、ストークス・ヒル・ワーフの再建と拡張、およびフォート・ヒル・ワーフ（Fort Hill Wharf）の整備から始まった。フォート・ヒルは文字通り要塞地区であった。1964年にはノーザン・テリトリー政府にポート・オーソリティーが発足してインフラ整備が促進され、1967年にはフォート・ヒル・ワーフの西側に、ベルトコンベアー設備を持つ鉄鉱専用埠頭（Iron Ore Wharf）が完成した。これらの埠頭の付け根にあたる地区は埋立て造成され、積載貨物の一時保管用地等に利用された。しかしその横で大量の鉄鉱石が野積みされるなど、港湾全体の空間的キャパシティは限界に達していた。

そこで1969年の政府提案として、①バルク積み埠頭をイースト・アーム地区に新設すること、②小型船舶用の船着場をフランシス・ベイ（Francis Bay）に新設すること、③フォート・ヒル地区に一般貨物およびコンテナ埠頭を増設することの3案が承認され、1973年までにイースト・アーム地区以外はほぼ完成した。引き続き1980年代まで各埠頭は再拡張されたが、もはや既存の港湾水域では船舶の大型化への対応が困難になっていた。ダーウィン港は潮位差が最大8.0 mにも及ぶため、海中にパイルを打ち込んで水上構造を組み上げる栈橋方式では、湾内で安定した接岸水深を確保できないのである。栈橋を風波の強い湾外に長く延伸させることは、1974年のサイクロン・トレーシーの大被害からみても当時は考えられない選択であった。

このように、2004年にイースト・アーム地区に機能移転する前までは、狭い湾内に各設備が密集していた（図2）。中央の停泊地を囲む2本の埠頭のうち東側がストークス・ヒル・ワーフであり、接岸延長292 m×幅50.4 m、最大9 mの水深が確保されていた。栈橋の上

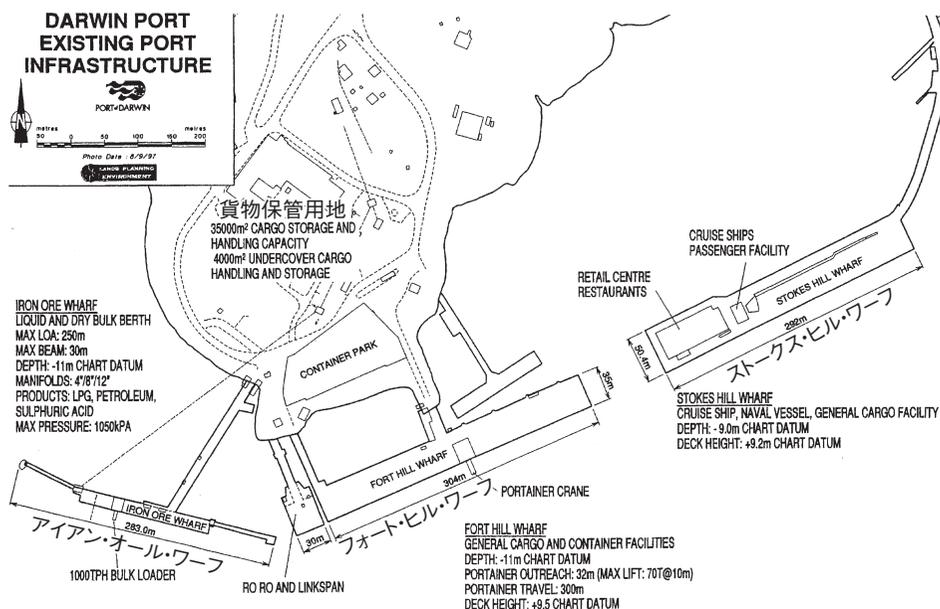


図2 ダーウィン旧港地区の施設配置  
Port Infrastructure in the Old Port of Darwin  
(Port of Darwin Handbook に加筆)

(Source, <http://www.nt.gov.au/dpa/assets/porthandbook.pdf>)

面には鉄道線路も敷かれ、一般貨物・旅客用に利用されていた。西側のフォート・ヒル・ワーフは接岸延長 304 m×幅 35 m で、自走クレーンを持つ近代的コンテナ埠頭として、最大 11 m の水深が確保されていた。そのさらに西側がアイアン・オール・ワーフ（鉄鉱専用埠頭）であり、ビームも含めて 263 m の接岸延長を持ち、同じく最大 11 m の水深が確保されていた。しかし埠頭そのものの狭小さに加え、背後の貨物保管用地、流通用地の不足は致命的であった。半島先端の港湾地区に隣接するダーウィン市街が CBD 化してしまったために、市街地を通過する道路アクセスにも問題があった。

## 2. イースト・アーム新港の建設と現況

イースト・アームは、深く湾入したダーウィン湾の東の入江である。ここに、埋め立てによって海中に 2.5 km 突き出た埠頭が造成された（図3）。第一期計画によって完成したバースは延長 490 m であったが、第二期計画によって延伸され、現在は 600 m となっている。将来は 1,500 m まで延伸する計画である。水深は最大 13 m で、100,000 トン級の船舶も入港可能とされ、一般貨物・コンテナ・バルク・家畜輸送等のすべてを担っている。ただし実際には大洋周回航路の巨大コンテナ船（パナマックス）がダーウィンに直接寄港することはなく、現実的には東南アジアの近隣諸国やオーストラリア沿岸を周回する 40,000 トン、積載

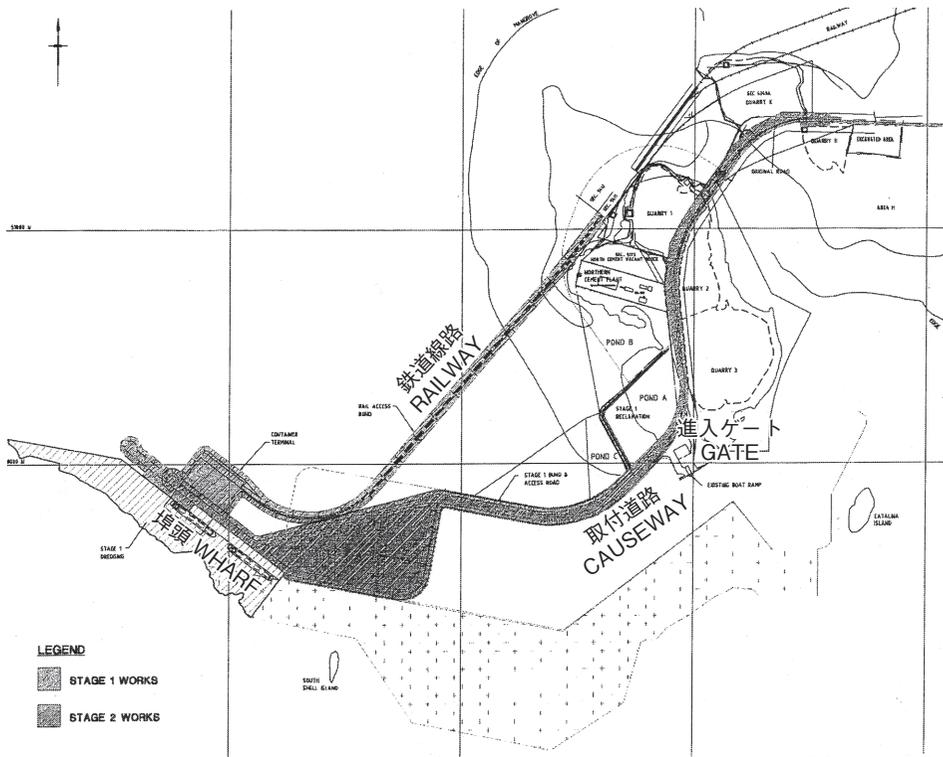


図3 イースト・アーム新港の施設配置  
 Port Infrastructure in the East Arm Port of Darwin  
 (Port of Darwin Handbook に加筆)  
 (Source, <http://www.nt.gov.au/dpa/assets/porthandbook.pdf>)

2,500~3,000 TEU クラスへの対応が想定されている。

また2003年にダーウィン-アリス・スプリングス間に、アジア諸国へのリンクを標榜して開通した大陸縦断鉄道 (AustralAsia Railway Corporation による経営) は、内陸資源の貨物輸送が中心であり、ダーウィン-アデレード間の直通旅客列車 (Ghan) は週2便にすぎない。線路もダーウィン CBD には立ち寄らずパーマストンから西に折れ、イースト・アーム港の手前に新ダーウィン駅が設置された。現在ではその延長線が埠頭に直結している。一次産品のバルク輸出が多いオーストラリア諸港では、鉄道栈橋も効率的なローディング・システムである。

なお港湾・流通関連施設としては、ダーウィン駅とイースト・アーム港との間に50haの規模を持つ「ダーウィン・ビジネスパーク」が造成され、進出企業を募っている。ダーウィン港湾局本部もその一角に移転した。筆者が2006年に現地調査した際には、まだほとんど買い手がつかない状況であったが、2008年の時点では農業機械等を扱う数社が進出していた。

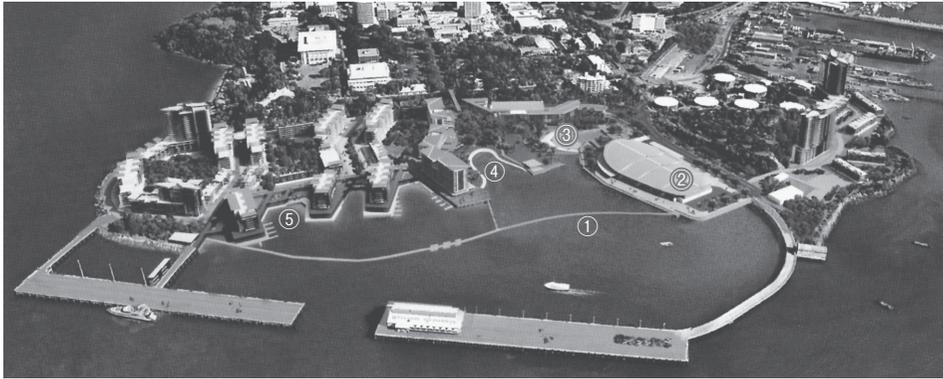
港湾活動の現況を、ダーウィン港湾局の2007/08年度の統計からみれば、外国からの総輸

入量 1,118,084 トンから燃料類を除いた残り 402,392 トンのうち、化学肥料類が 184,371 トンを占めている。原料は粉状であるが、袋詰め商品化されたものはコンテナで運ばれる。また国内他州からの輸入量 99,349 トンから燃料類を除いた残りの 57,548 トンのうち、野菜が 23,897 トンを占めている。人口 10 万人程度のダーウィンには大企業もなく、工業原料や部品よりも生活物資や建築資材の輸入が主力である。それに対し外国への総輸出力 2,375,326 トンの内訳では、マンガン鉱石等のバルク 2,197,381 トンが突出しており、次いで家畜 143,759 トンとなる。家畜の輸出はオーストラリア全体でも、ウェスタン・オーストラリア州のフリーマントル港に次ぐ規模である。その主力であるインドネシア向け肉牛は、イスラム教の教義によって出荷前に屠殺・解体処理できないため、専用ケージを装備した船で生きたまま搬送されるのである。なおダーウィン港から国内他州への輸出力はわずか 8,438 トンにすぎず、目だった品目はない。むしろ輸入後、ノーザン・テリトリー内の他港に再配分される燃料類（ほとんどガソリン）65,276 トンが、ダーウィンの「州都」的中心性を示している。

以上の数字にみるかぎり、ダーウィン港でも輸入はコンテナ、輸出はバルクという、オーストラリア北部の港湾に共通するアンバランスな輸出入構造を抱えている。ちなみに 2008/09 年度におけるダーウィン港のコンテナ流動数は、輸入 3,581 TEU のうち積載コンテナが 3,252 TEU、空コンテナが 329 TEU であった。逆に輸出 2,467 TEU のうち積載コンテナは 429 TEU にすぎず、空コンテナが 2,038 TEU に達している。農産品をベースに、隣接するアジア諸国向けにも輸出できるようなコンテナ品目を開発できれば、往復輸送コストの低減化にもつながると思われる。

### 3. ウォーターフロント再開発計画

イースト・アームへ主要機能が移転したあとの旧港地区では、のべ 10 年以上に及ぶウォーターフロント再開発計画が進行している。ノーザン・テリトリー政府の計画基盤整備局 (Department of Planning and Infrastructure) がプロジェクトを立ち上げ、2006 年にはダーウィン・ウォーターフロント・コーポレーション (Darwin Waterfront Corporation) が発足した。このプロジェクトの骨子は、①湾内を埋め立てて国際会議場を建設する、②湾内の一部を締め切って人工砂浜を創出し、奥にはプールを設置する、③水辺に沿ってホテルや住宅群を建設する、というものである (図 4)。2006 年 8 月の現地調査の際に面会したプロジェクト統轄長のブレンダン・ローソン氏 (Brendan Lawson) によれば、毎年 1,000 人以上の雇用効果があるとのことであった。当時はまだ建設が始まったばかりで、国際会議場用地も土地造成ないし基礎工事中という段階であったが、2008 年 8 月の現地調査の際には会議場はすでに営業しており、さまざまなプログラムが組まれていた。1,500 人を収容する大会議室のほかに 4 つの小会議室、さらに最大 4,000 人を収容できる展示会場スペースを有する立派な



①締め切り堤防 ②国際会議場 ③プール ④人工ビーチ ⑤ホテルおよび住宅群  
 ①Sea wall ②Conference Hall ③Swimming Pool ④Wave Lagoon ⑤Hotels and Residential Apartments

図4 ウォーターフロント再開発プラン (完成予想図)

Plan of the Waterfront Redevelopment (rendering)  
 (ノーザンテリトリー政府のパンフレットに加筆)  
 (Source, Northern Territory Government)

施設である。インターネット情報によれば2009年に湾内締め切り堤防が完成し、プールも一般向けにオープンした模様である。

このプロジェクトがもたらした経済効果や地域発展への寄与については、中途段階にある現時点ではまだ判断できないが、2006年の調査の際に面会したノーザン・テリトリー政府の総務長官局貿易通産課、プロジェクト上級行政官 (Senior Project Officer of Trade and Major Projects Division, Department of the Chief Minister) であるジョン・マッキュー氏 John McCue も、観光客誘致のために航空アクセスが最大の課題であることを述懐している。

ダーウィンへの直行便がある外国は、シンガポール、ブルネイ、インドネシア、東ティモールなどであるが、このうち週4便のシンガポール路線が頼りである。オーストラリア国内でもダーウィン路線は観光客が主要なため、他の路線に比べて割高な料金が設定されている。なおかつダーウィン観光の最大の弱点は、12～3月頃に極端な雨季を迎えることで、年間降水量は1700mm程度にすぎないが、平均すれば1月・2月の降雨日数はそれぞれ20日を超え、また12月・1月の雷発生日数はそれぞれ15日を超えている。このためホテルの年間平均稼働率は低く、大規模投資の障害となっている。オーストラリアの各州都がアジア・マネー獲得のためにカジノ化する一方で、ダーウィン国際会議場の理念は素晴らしいが、現状では単独施設なのが惜まれる。どこにでもありがちなショッピングセンター計画等にとどまらず、会議参加者の家族も巻き込む形で、雨天でも集客力のある、一般向けの娯楽・教養施設の併設が望まれるのではないだろうか。

#### 4. さいごに

以上、イースト・アーム新港への移転と旧港ウォーターフロント地区の再開発の動向を概観してきたが、やはりダーウィンとその後背地も含めた経済規模の絶対的な小ささと、国内他州との隔絶性からみて、それほど急激な経済成長、地域発展がもたらされるとは考えにくい。おそらく日本であれば、大量の臨時雇用によって1~2年で完成させてしまうであろうプロジェクトも、少人数で10年以上かけてゆっくり進める方が、長期的な雇用創出につながる点で公共事業としての意義は大きいのであろう。ダーウィンはアジア系住民の比率も高いが、冬季の寒冷な気候を避けてシドニーやメルボルンから移住してくる年金生活者も多い。ダーウィンのようなスローな都市が永続的に発展するためには、「北の玄関」の経済的メリットを利用する国家規模のプロジェクトと並んで、多国籍性・多民族性から創出される文化複合的なアトラクションを共有できるコミュニティ形成が必須であることを痛感させられる。たとえば旧港地区周辺に、ダーウィンの歴史も自然も学習できる総合「海の博物館」=マリタイム・ミュージアムのような施設が設置されれば、観光客のみならず外来の新住民に向けても、ダーウィン港の役割と重要性を認識してもらえるきっかけにならないかと考える。

##### 主要参考文献

- Development of the Port of Darwin*, Northern Territory Port Authority, 1973.  
*Northern Territory Transport Overview 2002*, Northern Territory Government, 2003.  
*Port of Darwin Annual Report 2008-2009*, Northern Territory Government, 2009.  
*The Stuart Highway*, Tourist Information Distributors Australia, date unknown.

##### 関連ホームページ

- ・ Australian Bureau of Statistics, <http://www.abs.gov.au/>
- ・ Darwin City Community Profile, <http://profile.id.com.au/Default.aspx?id=146>
- ・ Darwin Waterfront, <http://www.waterfront.nt.gov.au/>
- ・ Northern Territory Government, <http://www.nt.gov.au/>
- ・ Port of Darwin, <http://www.nt.gov.au/dpa/>
- ・ Ports Australia, <http://www.portsaustralia.com.au/>