

21世紀国際貿易港湾発展の研究（四）

田 育 誠

はじめに

「21世紀国際貿易港湾発展の研究」シリーズ論文は十五回に分け発表することとする。

- 第一回目 21世紀ヨーロッパ国際貿易港湾発展の研究
 - 第二回目 21世紀アメリカ国際貿易港湾発展の研究
 - 第三回目 21世紀カナダ国際貿易港湾発展の研究
 - 第四回目 21世紀オーストラリア国際貿易港湾発展の研究
 - 第五回目 21世紀ロシア・ブラジル国際貿易港湾発展の研究
 - 第六回目 21世紀UAE・インド・タイ国際貿易港湾発展の研究
 - 第七回目 21世紀シンガポール・マレーシア・ベトナム国際貿易港湾発展の研究
 - 第八回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究
 - 第九回目 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究
 - 第十回目 21世紀台湾・香港国際貿易港湾発展の研究
 - 第十一回目 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究
 - 第十二回目 21世紀中国大連・營口国際貿易港湾発展の研究
 - 第十三回目 21世紀中国天津・唐山国際貿易港湾発展の研究
 - 第十四回目 21世紀中国青島・連雲港・海西国際貿易港湾発展の研究
 - 第十五回目 21世紀中国広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究
- 本稿では、21世紀オーストラリア国際貿易港湾の発展について論述する。

1. オーストラリア産業経済発展の概説

（1）経済概況

オーストラリアは21世紀に入り先進経済大国として活躍を続けており、経済の高成長と著しい国際貿易発展が注目を集めている。オーストラリアという国名は「南方の大陸」を意味し、正式国名はオーストラリア連邦である。国土面積（789万2024km²）は世界6位で、ヨーロッパの全面積の約2分の1に相当する。東西約4000km、南北約3700kmの大きさがあり、海岸線

の総延長は3万6735km、海域面積は701万km²で、アメリカに次ぎ世界6位である。また、タスマニア島、ココス諸島、ノーフォーク島など約1万2000の島嶼を有している。

オーストラリアは、ウラン（埋蔵量世界1位）、石炭（同世界4位）、鉄鉱石（同世界5位）、天然ガス、石油、金、鉛、亜鉛、ボーキサイトなどの資源が豊富である。農産物は小麦、大麦などの穀物（自給率230%）、果物、砂糖、綿花などがあり、畜産物は牛肉などが主要な産物である。このようにオーストラリアは、資源、農産物、畜産物に恵まれた国である。

人口は約2151万2000人（2010年推定）で、そのうち白人が約90%を占め、アジア系は約7%である。人口の約70%が6つの主要都市（シドニー、メルボルン、ブリスベーン、アデレード、パース、キャンベラ）とその近郊に居住している。人口の多い都市を列挙すれば、シドニー443万人、メルボルン385万人、ブリスベーン197万人、パース160万人、アデレード117万人である（2010年推定）。なお、ゴールド・コーストは56万人である。

行政区は6つの連邦州（ニューサウスウェルズ州：州都シドニー、クイーンズランド州：州都ブリスベーン、サウス・オーストラリア州：州都アデレード、タスマニア州：州都オバート、ビクトリア州：州都メルボルン、ウェスタン・オーストラリア州：州都パース）、オーストラリア首都特別地域及び北部特別地域（準州。州都ダーウィン）の3つに分けられる。

国内総生産（GDP）は、2007年0.9889兆USドル、2008年1.051兆USドル、2009年1.08139兆USドル（世界13位。1人当たりGDPは世界8位）である（2010年初、1USドル＝1.119豪ドル換算）。なお、2009年の外貨準備高は391億USドルである。

経済成長率は高く、2003年4.1%、2007年3.7%、2009年2.4%、2010年2.5%であり、2011年は3%以上が予想されている。

オーストラリアの大学教育の水準は世界でも一流である。大学数は48である。主な大学としては、シドニー大学（1850年創立）、メルボルン大学（1853年創立）、アデレード大学（1874年創立）、タスマニア大学（1890年創立）、クイーンズランド大学（1910年創立）、ウェスタン・オーストラリア大学（1911年創立）、オーストラリア国立大学（1946年創立）などが挙げられ、世界各国からの留学生数は20万人以上に達する^①。

オーストラリアは科学技術分野においても先進的な地位を占めている。世界有数のコンピュータ生産国であり、人工衛星製造と衛星打上げ実績を誇る国である。ノーベル医学賞の受賞者も

多く、医療関係機器の発明も多い。通信技術やIT関係の研究も進んでいる^②。オーストラリアの総合競争力はアメリカに次いで世界2位である。

オーストラリアの経済は力強い成長を続けていて、1991年から2010年まで連続してプラス成長を達成し、この18年間の平均成長率は3.73%である^③。先進諸国の中で経済が長期間にわたって最も高成長を遂げている国である。

2010年、オーストラリア経済は地獄的なバタツキは見られたものの、着実に世界金融危機から回復した。失業率も比較的低く、経済格差もあまり広がることなく、経済回復と経済成長の「二重速度の経済」呼ばれる様相を呈した。経済成長の最大の原動力は鉱業である。鉱物資源に恵まれたウェスタン・オーストラリア州とクイーンズランド州では採掘業が活況を呈し、この二大エンジンが急速な経済成長をもたらした。

オーストラリアの国家発展戦略は「貿易立国型」で世界有数の貿易大国であるが、同時に農業大国、鉱業大国、港湾大国でもある。

（2）企業

2009年発表された世界の大企業500社のなかには、オーストラリアは8社が含まれている。内訳は、鉱業会社1社（英・豪系資源大手のリオ・ティント社）、通信会社1社（テルストラ社）、サービス関連会社6社である。

2008/09年度の国内直接投資認可額と認可件数を見てみると、1位アメリカ（認可額395億7900万豪ドル。認可件数95件）、2位中国（同265億9900万豪ドル。同57件）、3位日本（同221億800万豪ドル。同46件）となっている。2001年の外資系企業数は7864社である。また2007年10月現在の日系企業数は326社であり、うち50%近くがシドニー市に、約30%がメルボルン市に所在する。

在留邦人数は、アメリカ、中国、イギリスに次いで第4位の6万3459人である（2007年10月現在）。平成20年度の都市別在留邦人数は、シ

ドニー市2万8753人、メルボルン市1万3002人、ブリズベン市1万2555人、パース市5277人、ケアンズ市3122人である。

2008年11月現在、6州、120都市が日本の自治体と姉妹提携をしている。

三菱商事が英・豪系資源大手のリオ・ティント社と開発を進めてきたオーストラリア最大級の一般炭鉱山が本格生産を開始することとなり、2013年には1220万トンのフル生産体制に移行予定で、そのときは日本の発電用需要の約10%を占めることとなる。

2011年における日本企業のオーストラリアにおける主な動向は次のようである。2月、富士通は日本国外で初めてクラウド・コンピューティングサービスを開始。丸紅は水処理企業への出資を発表。また丸紅は6月には、ゴールドバークコースト市において路面電車事業に参入。日本の企業としては初の海外における本格的な鉄道事業運営である^④。アステラス製薬は医薬販売の子会社を現地に設立。3月、NECは医療、高齢者対策等の問題解決のため情報技術活用に協力するとの覚書を政府と締結。住友林業はグループ企業を通じて宅地開発事業に本格進出。4月、電通は現地法人を設立し、広告ニーズの拡大に対応。長瀬産業はシンガポール現地法人の支店を設立。5月、三菱レイヨンは子会社を通じて家庭用浄水器の販売を開始。NTTコミュニケーションズは現地のIT（情報技術）インフラ構築会社の買収を決定。

（3）産業

オーストラリアの産業は、農畜水産業、鉱石・エネルギー産業、製造業、運送倉庫産業、貿易物流産業、造船事業と港湾産業、サービス産業、観光産業などがその主たるものである。

オーストラリアは石炭、鉄鉱石をはじめとする天然資源に恵まれた資源大国である。また国土も広大で農業、牧畜が盛んである。

2009/10年度、GDPの産業別構成は、農林水産業2.1%、鉱業9.4%、製造業8.7%、建設業7

%、サービス業70.9%となっている。海外における資源需要の増加に伴い鉱業が製造業を上回ることとなった。

就業人口別で見ると、第1次産業が農業3.2%、鉱業1.8%、第2次産業が製造業8.3%、建設業9.3%、そして第3次産業が76.1%である。

2009/10年度、製造業の輸出額は前年度比13%減少の800億豪ドルで、輸出総額の39.9%を占める。輸出額が多い品目は、金属製品が309億豪ドル、食料品が136億豪ドル、機械機器が104億豪ドル、化学製品が72億豪ドル、輸送機器が45億豪ドルとなっている。

①農畜産業

主要農畜産物は、米、小麦、大麦、オーストラリア麦、果実、野菜、サトウキビ、タバコ、綿花、牛肉、羊毛などである。2009/10年度の農畜産物の生産額は395億豪ドルで、GDPの2%を占める。2006/07年度、穀物の播種面積は2359haで、このうち小麦は544ha、大麦は194ha、豆類は44haである^⑤。農畜産物輸出の拡大を視野に入れるとき、海外市場の開拓についての一層の努力と財政的支援の拡充が望まれる。

水産業については、マグロ、エビ、ロブスター、カキ、アワビなどが豊富であり、2007/08年度の漁業生産額は21億8696万豪ドルである。オーストラリアの最大の穀物貿易会社はC B H社である。2009年、西オーストラリアは最大の穀物輸出地域であった。

オーストラリアの穀物生産量は年間3000万トンでその大半を輸出していることから、世界の穀物貿易では主要国の一角を担っている。その立地の優位性と品質の高さから、オーストラリア産小麦の大半は食用として、また大麦もビール原料及び飼料用として、アジアや中東を中心に輸出されている。日本向けとしては、高級うどん、中華麺粉原料として高い評価を得ている。

②鉱業

オーストラリアは世界有数の資源大国である。オーストラリア鉱業の世界における順位を見て

みると、世界1位が褐炭、ニッケル、鉛、亜鉛、ウラン、ミネラルサンドで、世界2位がボーキサイト、銅、金、銀であり、工業用ダイヤモンド、マンガンは世界4位、鉄鉱石は世界5位、そして黒炭は世界6位となっている。さらに具体的に見てみると、(1) 2008年末の石炭の埋蔵量は762億トン（世界4位。世界全体の9.2%を占める）で、生産量も世界4位である。2007年の生産量は3億2300万トン（世界全体の5.8%。世界4位）である。なお輸出量は世界1位である。石炭の産出地域は東部地域に集中している。(2) 鉄鉱石の埋蔵量は世界全体の12%で世界5位、生産量も世界4位である。2007年の生産量は2億9900万9千トン（世界全体の16.2%。世界3位）である。なお輸出量は世界2位である。鉄鉱石産出地域は西部地域に集中している。(3) 銅の生産量は世界5位である。2007年の生産量は87万1000トンで世界全体の5.7%を占める。(4) 鉛の生産量は世界2位である。2008年の生産量は64万5000トンで世界全体の16.8%を占める。(5) 亜鉛の生産量は世界2位である。2007年の生産量は151万8000トンで世界全体の13.9%を占める。(6) 銀の生産量は世界5位である。2007年の生産量は2000トンで世界全体の8.9%を占める^⑥。(7) 2007年、ウランの埋蔵量は167.3万トン（世界全体の31%を占め、世界1位）である。2009年の生産量は世界全体の15.8%で世界3位（世界全体では5万572トン）である。

2007年、世界全体の石炭の輸出量は8億9800万トンで、うちオーストラリアは27.9%を占め、世界1位である。また鉄鉱石の輸出量は8億4000万トンで、うちオーストラリアは31.7%を占め、世界2位（1位はブラジル）である。今後オーストラリアは毎年7%の割合で輸出量を増加させる見込みであるので、2015年には5.52億トンに達してブラジルを越すこととなる。

2009/10年度、オーストラリアの鉱物・エネルギー資源の輸出額は1198億豪ドルで、オーストラリアの輸出総額の59.5%を占めている。鉱業はGDPの9.4%を占めている。鉱山部門の雇用労働者数は20万500人で、全雇用労働者数

の1.8%に過ぎないが、世界的な資源ブームの恩恵で生産量は伸び、価格も上昇して鉱業分野は活況を呈している。鉄鉱石の輸出額は535億7900万豪ドル、石油・天然ガスは189億6400万豪ドル、その他の金属は107億2500万豪ドルで輸出総額は1198億2600万豪ドルである。

2010年度の輸出総額に占める農畜産物の輸出額（12.7%）と鉱物・天然資源の輸出額（59.5%）の合計は70%を超えている。

近年のオーストラリア経済は、アジア諸国からの資源需要に支えられて高成長を遂げてきた。またオーストラリア政府はさらなる輸出増進戦略を策定し、5ヵ年資源・エネルギー開発事業の投資総額のうち2011年4月までに1735億3700万豪ドルを投資しており、今後も資源・エネルギー輸出ブームが持続するものと思われる。

③製造業

主要製品は、鉄鋼、機械製作、コンピュータテクノロジーとハイテク機器、農業機械、自動車、石油化学製品、食料品などである。

2009/10年度のGDPに占める製造業の比率は8.7%と他の先進国に比べると大きくない。2009/10年度、製造業の生産額は1100億5700万豪ドル（前年度比1.5%増）、機械機器は223億600万豪ドル（同6%増）、石油・石炭・化学が189億9500万豪ドル（同3.5%増）である。製造業で働く雇用労働者数は99万4400人で前年度比3.6%の減少である。

工場はシドニー、ニューカッスル、メルボルン周辺、ニューサウスウェールズ州、ビクトリア州に集中している。またサウス・オーストラリア州のアデレードやワイアラ、クイーンズランド州のブリズベンやタウンズビル、タスマニア州のホバートやローンセストン周辺にも工場が立地している。

(1) 自動車関連企業は主にメルボルンやアデレードに、IT関連企業はキャンベラを中心に立地し、オーストラリアの南部地域には鉄鋼、造船、自動車製造産業が立地し、メルボルンには主要な製造関連企業の本部（本社）が所在し

ている。

2001/02年度、自動車産業は主要製造産業のひとつでGDPの約1%を占める。2002年度、自動車生産台数は36万台で、うち約3分の1が輸出された。主要な自動車製造会社は4社あり、自動車部品工場は200余で、輸出額は約50億豪ドルである。(2) 宇宙航空工業の雇用労働者数は約2万人、営業売上収益額(営業額)は39億豪ドルで、うち輸出額は18%を占める。(3) 化学産業の営業額は200億豪ドル余で製造業の10%を占め、雇用労働者数は7万7000人で全製造業の8%を占める。(4) 軽工業の営業額は75億豪ドルである。(5) 電子工業の営業額は87億豪ドル、雇用労働者数は3万2841人で、輸出額は50億豪ドルで輸出総額の3%を占める。(6) 製菓業の雇用労働者数は3万人、営業額は120億豪ドルで、輸出主要産業のひとつである。(7) 印刷産業は4大製造産業のひとつである。(8) 食品工業と飲料産業はオーストラリア最大の製造業であり、3500社があり、営業額は500億豪ドルである。輸出額は242億豪ドルで、主な輸出相手国はアジア太平洋諸国である。

2006年、オーストラリアの鉄鋼生産量は643万3000トンで世界16位、2007年、粗鋼生産量は790万1000トンで同22位、2006年、自動車販売台数は96万3000台で同22位である。

④造船産業

オーストラリアの造船産業はデザインや技術面から高い評価を受けている。なかでも特筆すべきは世界一を誇る高速船の建造である。高速フェリーは、次世代のアクセスとして欠かせない「速さ」と「快適性」を兼ね備えた世界最新鋭の高速船舶として注目を集めている。また電子制御の揺れ防止装置の設置により航行中ほとんど揺れを感じさせない優れた乗り心地を実現させている。オーストラリア造船産業の特徴を挙げれば次のとおりである。(1) 低価格：日本の大手造船所よりも建造費が30~50%も廉価である。(2) 最先端技術：素材、デザイン、技術面が世界トップクラスである。(3) 信頼性：き

め細かいアフターサービス。特に高速船はメンテナンスフリーの世界記録を樹立している。(4) 耐航性：最新のコンピュータ制御によるライドコントロールシステムの導入で、JGルールに合致した船舶を建造することが可能になった。

主な製品としては、(1) アルミ製高速旅客フェリー、貨物/RORO高速船、警備艇、救難船舶など、(2) 大型のエンジンを備えた豪華ヨット、キャタマラン(双胴体船)などがある。

⑤高速フェリー製造業

オーストラリアは高速フェリーの設計、建造において過去20年にわたり世界一の座を占めてきた。特に優れた専門分野として、アルミ製高速旅客フェリーの設計、建造の分野で急成長を遂げている。次にいくつかの事例を挙げる。

(1) Incat造船所建造の高速カーフェリー。船主：東日本フェリー会社(日本)、就航航路：函館―青森、総トン数：1万715トン、船質：アルミ合金製、主要機関、出力：ディーゼル1万2237 PS×4基、最高速度：41.9ノット、航海速度：40.0ノット、主要寸法：112.6×30.5×3.9m、旅客定員：772名、乗組員：17名、車両搭載：乗用車178台(8トントラック56台)、(2) Austal社建造の世界初のトリマラン型高速カーフェリー“ベンチヒグア・エクスプレス”号。船主：フレッド・オルセン社(スペイン)、総トン数：8973トン、主要寸法：112.6×30.5×3.9m、主要機関：ディーゼル4基、出力：4万4600馬力、推進器：ウォータージェット3基、航海速度：40.4ノット、旅客定員：1350名、車両搭載：乗用車341台、(3) ソーラー・セラー社開発のトリマラン型最新鋭(太陽光と風力で航行する)ハイブリッド・フェリー。これはアメリカで初めて就航するハイブリッド船である。船主：ホーンブロー・クルーズ・アンド・イベンツ社(アメリカ)、就航航路：アメリカ西海岸、船長：36.4m、旅客定員：600名、主要機関：通常のディーゼル推進のほか太陽光と風力を電気に変えて推進するシステムを搭載している。

オーストラリアにおける高速フェリーの製造は、ウェスタン・オーストラリア州（パース）とタスマニア州（オバート）に基盤を置いている。これら2大中心地にはオーストラリアの豊富な原材料はもとより、設計、エンジニアリングの専門技術と先端溶接技術が集約されている。専門的な技術と能力を有する熟練労働者を集結させ、不断の練磨による競争力の向上と専門能力の涵養に努めて、オーストラリアは世界一の座を維持している。フェリー市場を牽引するIncat、Austal、Wavemasterなどの世界的に有名な企業に加え、North West Bay Shipsといった新しい企業が、高機能かつ個性に富んだ斬新なデザインを市場に提供している。

輸出の状況を見てみると、

(1) 日本向けとしては、SUN ROYAL社建造のサンロイヤル号。船主：江崎汽船株式会社（日本）、MARINE VIEW 社建造のマリンビュー号。船主：熊本フェリー株式会社（日本）などがある。

(2) 74～82級カーフェリー15隻を初め、170隻以上のアルミ高速船を輸出し、アルミクラフト分野で世界の35%以上のシェアを有している。

(3) オーストラリア製フェリーの約95%が輸出向けに製造されている。

(4) オーストラリア製フェリーは、世界の高速フェリー製造の約30%、高速カーフェリー製造の約50%、アルミニウム船製造の約30%を占めており、ヨーロッパ及びスカンジナビア、地中海、アメリカ、日本を含むアジア諸国においてオーストラリアで建造されたフェリーを見ることができる。

オーストラリアの造船業界は今後も斬新なデザインと高度技術・高品質を保持し、さらなるコスト削減によって競争力を伸ばし、また新しいニッチ部門の発見やさらなる工夫によって、その発展は世界の注目を浴びることとなるだろう。

(4) その他の産業

①運輸・倉庫産業

運輸・倉庫業はGDPの5.1%を占め、雇用労働者数は59万人である。この産業は次のような理由からオーストラリアにとって重要な役割を果たしているとされる。(1) 国土が広大な割には人口が少ないこと、(2) 人口の多くが沿岸部の都市に集中していること、(3) 有用な資源が広大な国土に拡散して存在していること、(4) 経済的につながりの深い国々から地理的に離れていることなどである。このような条件下、道路の舗装は延長81万km、空港建設は256カ所（うち国際空港は12カ所）、海港建設は97カ所、鉄道敷設は延長4万1000Kmと整備が進められ、これらインフラ整備は人口に比して大きなものとなっている。2007年、旅客の航空輸送数は世界7位、貨物輸送数は同13位である。

②サービス産業

サービス産業は過去20年間、年率平均で3.7%の伸びを続けている。2009/10年度、サービス産業がGDPに占めるウェイトは76.5%である。雇用労働者数は960万人で全体に占める割合は86%（建設、電気、ガス、水道を含む）である。サービス産業の中では金融・保険が最も大きく、1320億豪ドル（対前年度比3%の増加）、GDPの11%を占め、運輸・倉庫・郵便事業が1226億豪ドル（同2.4%の増加）、GDPの10.2%を占め、不動産・ビジネスサービス分野が1119億豪ドル（同3.1%の増加）、GDPの9.3%を占めている。サービス産業の企業数はオーストラリア全体の企業数200万社の85%を占める170万社である。

③観光産業

観光産業はGDPの3.9%を占め、雇用労働者数は46万人である。2006年の観光収入は世界8位の178億4000万USドルである。2008年5月、オーストラリア政府は観光産業強化のための国家戦略を策定することを明らかにした。2009/10年度、海外からの観光客は569万人で、内訳はニュージーランドから113万人、イギリスから65万人、アメリカから49万人、中国から39万

人、日本から36万人、シンガポールから29万人などである。今後、アジア諸国からの観光客の増加が見込まれる。またオーストラリア人の海外旅行客は大幅に増加しており、2009/10年度は677万人に達している。

果てしない砂漠、比類なき自然美、数々の国際都市。その多様性にあふれた魅力に引かれてオーストラリアを訪れる観光客は多い。ノーザン・テリトリー州の観光の中心、州都ダーウィンは東南アジア諸国からの空の便の要所である。アーネム・ランドのカカドゥ国立公園は全国でも代表的な観光の名所のひとつである。数千年の歴史を持つアボリジニの古代壁画がある岩石群がある。クイーンズランド州の中心は州都ブリスベンである。約2500の珊瑚礁が連なり、500もの島々が浮かぶグレートバリアリーフは世界で最も多くのダイバーが訪れる観光スポットである。リゾート地として有名なのはシンブンブルック島、オルフェウス島、ヘロン島、ハミルトン島などである。長さ135 kmのフレーザー島は世界最大の砂の島である。沿岸部には広大な熱帯雨林が広がり、ディントウリー国立公園として保護されている。活気あふれる世界の大都市シドニーはニューサウスウェールズ州の中心地である。シドニーの面積は4000km²でロンドンと同じで、ニューヨークの2倍もある。近代的な高層ビル群があり、40ものビーチと数多くの博物館、公園そして世界的に有名なオペラハウスがある。シドニー近郊の観光地ブルーマウンテンズの幻想的な色彩は密生したユーカリが作り出す。毎年国内外の観光客が400万人以上訪れる。ビクトリア州の中心都市メルボルンはオーストラリア第二の都市である。シドニーに比べて威厳を感じさせる街のたたずまいはオーストラリアの文化都市と称せられる。博物館、劇場、広大な公園が数多く、各種のフェスティバルの開催地でもある。

2. オーストラリア国際貿易の発展

近年、オーストラリアは高い成長率を誇る活

力に満ちた経済活動をおこなっている。その源となる豊富な天然資源は世界各国から注目されている。オーストラリアは、天然資源に恵まれ、農畜産物、鉱物、金属、石化燃料の産出量が多く、世界有数の輸出国である。主要な輸出品目は、天然ガス、石油、石炭、鉄鉱石、ニッケル、金、銀、銅、亜鉛、サファイア、オパールそして世界最大の埋蔵量を誇るウランである。ボーキサイト、鉛、工業用ダイヤモンド原石も世界有数の採掘国である。羊毛の生産量と羊の飼育量は世界1位であり、食肉（牛肉の輸出量は世界1位）、乳製品、穀物、サトウキビ、果物、綿花、ワインなどの農畜産物もある。

オーストラリアも2008年9月以降の世界金融危機の影響を受けたが、資源国としての強みに加えて、政府の強力な景気刺激策への取り組み（08年10月の104億豪ドル、09年2月の420億豪ドル等）や健全な金融システムなどが経済の建直しに効果を発揮している。2009年の「金融発展度ランキング」では、オーストラリアは55カ国中2位にランクされた。

オーストラリアは1次産品を輸出し工業製品を輸入する貿易構造を長く続けてきた。近年、輸出における工業製品の輸出比率は高まる傾向にあるが構造そのものが変化するまでには至っていない。

20世紀末からオーストラリアの輸出の中心はヨーロッパからアメリカ、日本を含むアジア諸国などの太平洋地域へと変化してきた。輸出先の4分の3はAPEC（アジア太平洋地域21カ国地域）である。いわゆる「北を向くオーストラリア」現象である。アジア太平洋地域は急速に拡大を遂げている成長センターとして脚光を浴びており、オーストラリアの輸出を受け入れる十分な余力と潜在力があつた。オーストラリアにとってこのような成長地域が近くにあったことは幸運といえよう。

2000年、イギリスはオーストラリアの第3位の貿易相手国であつた。イギリスへの輸出商品は、ワイン（約7.42億豪ドル。オーストラリア輸出総額の約5%を占める。）、石炭、鉛、医薬

品など、輸入商品は宇宙技術製品及び関連部品、電気通信設備、印刷部品、自動車などである。

2001/02年度、アメリカはオーストラリアの第2位の貿易相手国であった。両国の商品貿易総額は約330億豪ドルで、オーストラリアの貿易総額の約14%を占めている。アメリカへの輸出品目は、牛肉、原油、航空機部品、自動車など、輸入品目は、宇宙技術製品及び関連部品、コンピュータ及び関連部品、電気通信設備、測量機器などである。

2009/10年度、輸出先上位10カ国のうち8カ国が太平洋地域諸国で、全体の70%を占めている。近年、中国向けの輸出が拡大しており、2009/10年度、中国向け輸出額は465億豪ドル(対前年度比18.3%の増加)、輸出総額の第1位で23.2%を占めている。中でも石炭と鉄鉱石の増加が著しく資源需要の高まりを反映している。第2位は日本向けで、輸出額は371億豪ドルで18.5%を占め、第3位は韓国向けで、輸出額は165億豪ドル、第4位はインド向けで、輸出額は161億豪ドルでその急激な伸びが注目される。品目を見てみると、農畜産物が12.7%、鉱産物が59.5%、工業品が14.1%となっており、天然ガス、鉄鉱石、石炭など世界的な需要の高まりから鉱産物の割合が高まっている。輸出総額は世界的な不況の影響を受けて前年度比13%減の2014億豪ドルにとどまった。

輸入総額は、国内の生産活動の低迷を受けて前年度比7.3%減の2044億豪ドルであった。輸入先としては、ASEANが最大で20.2%を占め、次いでEUが18.9%である。ASEAN諸国とのつながりが深くなってきたことがうかがえる。国別で見ると、1位は中国(17.7%)、2位はアメリカ(10.7%)、3位は日本(8.7%)で、イギリスの割合は2.8%まで低下している。このことは、オーストラリアが進めてきたASEANとのFTA締結の効果が具現化したものといえよう。

2010年、オーストラリアの輸出は、鉄鉱石4.02億トン、原料炭1.59億トン、一般炭1.41億トン、穀物1800万トン、LNG1928万トンであ

る。

IMF(国際通貨基金)によると、1989年以降オーストラリアの輸出は年率約8%で拡大してきており、対中国、対インドでは18~19%の伸びを示している。対中国の輸出は過去5年間で3倍に増え、その大半は鉄鉱石や石炭などの資源が占めている。輸出先に占める中国の割合は2015年には33%まで拡大すると予測されている。資源国としての強さが発揮され始めたように思える。本格的な開発が始まったウェスタン・オーストラリア州のゴーズバウム田をはじめ、LNGやウランなどの開発が進めば、オーストラリアは「超資源国家」としての地位をさらに確実なものとするであろう。

3. オーストラリア国際貿易港湾発展の概説

(1) オーストラリア国際貿易港湾概況

オーストラリアの港湾は東海岸、西海岸及び南海岸に集中している。東海岸の港湾には石炭輸出港が、西海岸には鉄鉱石輸出港が、そして南海岸には貨物、コンテナを中心とした総合的港や海洋観光(リゾート)港が多数ある。

オーストラリアの全港湾数は97である。主要な港を挙げると、メルボルン港(コンテナ取扱量国内1位)、シドニー港(同2位)、ポートヘッドランド港(鉄鉱石、貨物取扱量国内各1位)、ダンピア港(同各2位)、ニューカッスル港(石炭取扱量国内1位、貨物取扱量同3位)があり、そのほかブリズベン港、ヘイポイント港、アデレード港、ダーウィン港、パース港、ケアンズ港、フリーマントル港(2008/09年度、貨物取扱量2660万トン、コンテナ取扱量56万5491TEU)、ジーロング港、マッカク港、ローンセストン港などがある。海洋観光港として最も有名なのはゴールド・コースト港である。

ゴールド・コーストは、人口60万に近い観光保養地として有名である。その名のとおり、黄金色に輝く砂浜が30km以上にわたって続く国内きっての国際リゾート地である。サーフィン、

ダイビング、水上スキーといったマリンスポーツならなんでも揃っている。中心地であるサーファーズ・パラダイスの賑わいはハワイのワイキキ・ビーチに匹敵するといわれている。

①パース港はウェスタン・オーストラリア州の州都パースにある。主要工業製品は機械、自動車修理、化学肥料、セメント、食料品などで、国内最大の金熔煉所がある。パースはまた世界で一番美しいまちといわれている。

パース港の貨物取扱能力は2000万トン余で、主な輸出品目は石油製品、小麦、大麦、羊毛、鉱石、青果物、木材、銅材などで、また主な輸入品目は原油、鋼、肥料、石炭、石油製品、自動車などである。

②ダーウィン港はアジアへの玄関口として知られており、港湾の設備と運営は世界一流である。現在、オーストラリアと東南アジア諸国とのハブ港として発展しており、また海上油田工事と生産でも有名である。港の所在するダーウィン市は国内の主要都市の中で最も多民族、多文化の都市として有名である。都市名はイギリスの自然科学者で進化論の提唱者Charles Robert Darwinに由来する。

③アデレード港はサウス・オーストラリア州にある鉱石、農産品輸出港である。年間貨物取扱能力は約2000万トンで、主な輸出品目は鉱石、銅材、穀物、石油などである。

(2) オーストラリア国際貿易港湾発展の概説

アジア諸国の景気が堅調に進んでいる中、日本、中国、その他のアジア諸国の鉄鋼原料やエネルギー炭への需要の伸びもウナギのぼりとなっており、多くの原料輸送船がオーストラリアの主要積出港に殺到している。この結果、主要港湾の貨物取扱量は大幅な伸びを示している。

2004/05年度、貨物取扱量の上位10港を挙げれば、1位ポートヘッドランド港 (1.0854億トン)、2位ダンピア港 (0.9683億トン)、3位ハイポイント港 (0.8556億トン)、4位ニューカッスル港 (0.8356億トン)、5位グラッドストン

港 (0.6315億トン)、6位メルボルン港 (0.2830億トン)、7位ブリズベン港 (0.2600億トン)、8位シドニー港 (0.2587億トン)、9位フリーマントル港 (0.2555億トン)、10位ポトーケンブラ (0.2438億トン) となっている。

2008年、オーストラリアのコンテナ取扱量は614.3万TEUで世界19位、世界全体の1.2%を占めている。

オーストラリアの港湾発展の特徴は次のようである。(1) 港湾の埠頭(ターミナル)を都市から離れた場所に移転する。従来の港湾は港湾観光産業や国際旅客船産業に転換する。(2) 都市の繁栄のために臨港商業、娯楽などの事業を発展させる。(3) 港湾の持続的発展を図る戦略と中長期発展計画の策定を重視する。(4) 港湾の物流システムの建設を重視する。(5) 港湾と臨港産業の発展計画を策定すると同時に環境保全を重視する。

4. オーストラリア主要国際貿易港湾の発展

(1) シドニー港

シドニーは、オーストラリアの南東海岸のシドニー湾とボタニー湾に面する港湾都市で国内第一の都市である。シドニーはビジネス、観光のまちである。市街地面積は1700km²に及ぶ。シドニーのシンボルは高さ67mのオペラハウスと全長1885mの大鉄橋(ハーバーブリッジ)である。この2つの有名な建築物は、ビジネス街の高層ビル群と相まって美しい景観を形づくっている。

シドニー市は、20年先を目標とした「サステイナブル シドニー 2030」を発表している。

「ビレッジづくりを目指す」がキーワードとなっており、新たなビジネスと観光形態の港湾都市づくりに取り組んでいる。住宅、マリナー、レストラン、ホテル等を導入し、美しく賑わいのあるウォーターフロント・港町の形成を目指している^⑧。

シドニー港は総面積205ha、パースの総延長

は18kmで世界クラスの港のひとつである。港湾施設としては2つの旅客ターミナルがあり外航クルーズ船の着岸が可能であるほか、一般貨物、バルク貨物、自動車、コンテナ貨物などの荷役が可能な施設が整っている。また市街地から少し離れた所にはシェル石油の石油ターミナルがあり原油等の取扱いをしている。ポートボタニーは、シドニーのビジネス街から南に12kmほどの距離にあり、鉄道、道路、空港といった物流施設が近くにあるという立場上の優位性からシドニー港の貿易の中心を担うようになってきた。ポートボタニーには2つの主要なコンテナターミナルのほか、液体バルク貨物用バース、石油や化学製品の貯蔵施設、プロパン・ブタンの地下貯蔵施設がある。特にコンテナターミナルの面積は合計して85haほどあり、年間100万TEU以上の取扱い能力を有している。

シドニー港の主な貿易相手国は日本、中国、韓国、台湾などの北東アジア諸国である。2005年度、コンテナ取扱量は137万6000TEUである。2009/10年度、コンテナ取扱量は192.7万TEUでメルボルンに次いで国内2位である。コンテナ貨物の取扱量はこれまで年平均7.4%の伸びを示しているが、この趨勢が継続すると2025年までには300万TEUを超えると予測されている^⑧。

(2) メルボルン港

メルボルンはオーストラリアの南東部、セラ川河口に位置する国内第二の規模を有する都市である。「世界で最も暮らしやすい都市」といわれており、また国内で最も製造業が集中する都市でもある。優雅な市の中心地には有名な路面電車が走り、ビクトリア朝の秩序正しい格子模様になちが展開している。またメルボルンは国内で最も有名な社交行事のまちである。海外生まれの人の比率は31%に達し、多様な民族集団が共存する多文化都市である。近年、アジア諸国出身者の増加傾向が見られる。2006年のセンサスによれば、イギリス、イタリア、ベトナムは依然として海外出身者の上位を占めている

が、中国が4位、インドが7位を占めアジア出身者の割合が増加している。

メルボルンは国内の自動車産業の中心地である。そのほか機械産業、航空機・航空機部品産業、石油加工業、紡績産業、食品加工業などが盛んである。メルボルンは鉱業と商業が一体となって発展しており、数多くの国内の大企業、外国企業、多国籍企業の本社（本店）が所在している。

メルボルン港は重要な国際貿易港である。貨物バースは23個、コンテナ埠頭は4個(18バース)、石油バースは9個ある。コンテナ取扱量は長年にわたり国内1位で40%程度を占めている。2005年、貨物取扱量は6440万トンで、コンテナ取扱量は前年比4%増の192万TEUである。2006年、コンテナ取扱量は199万9073TEUとなった。主要輸出品目は、自動車、自動車部品、石油製品、穀物、肉類で、主要輸入品目は、鉄鋼、石油製品、木製品である。

メルボルンは2020年までに100万人の人口増加が見込まれ、2020年のメルボルン港のコンテナ取扱量は800万TEUに達することが予測されている。

(3) ブリズベン港

ブリズベンはシドニー、メルボルンに次ぐ国内第三の200万人都市である。商工業中心の港湾都市である。またゴールド・コーストなどの観光地に近く、観光業も盛んである。亜熱帯性の気候に恵まれ、まちはポインセチヤやブーゲンビリアが咲き誇る。セミの街路樹も南国ムードいっぱい、ルネッサンス様式の市庁舎など建造物も多い。

ブリズベン港は重要な国際貿易港で国内3位のコンテナ港である。貨物バースは13個、コンテナ埠頭バースは11個ある。2005/06年度、コンテナ取扱量は76万6278TEU（国内3位）である。2006年6月～2007年6月の貿易総額は300億豪ドル、貨物取扱量は2800万トン、コンテナ取扱量は前年比15%増の90万TEU、自動

車取扱量は20万台である。

2009年2月、ブリズベン港湾局が6500万豪ドルを投資して建設した新しいコンテナバースが竣工した。このバースは世界で唯一の全自動化バースである。今後、2013年から2014年にわたってブリズベン港には香港の和記黄浦（港湾会社）の投資を含む35億豪ドルの投資がおこなわれる見込みである。

（4）ニューカッスル港

オーストラリアの東岸、ハンター川河口に位置するニューカッスル港は世界最大の石炭輸出港である。

2006年、オーストラリアの石炭輸出量は世界1位の2億3716万トンである。生産量は中国、アメリカに次いで世界3位であるが、その約80%が海外向けに輸出されていることになる。世界の石炭需要は2025年頃まで年率1.5%程度で伸びることが予測されているが、特にアジア地域の大きな伸びが見込まれる。オーストラリアの主要な石炭積出港は二ヶ台の成長が見込まれている^⑧。

オーストラリアの東部の炭田は、ニューカッスル港、グラッドストーン港など東海岸の7カ所の港湾と鉄道で結ばれていて、それらの港から海外向けの輸出がされている。それらの港の中でニューカッスル港への注目度は高い。

ニューカッスル港へは周辺の30ほどの炭鉱から石炭が運ばれ、4カ所の石炭集積所に集められる。各国から来航した大型の石炭輸送船は沖合いで停泊して順番を待っている。ここ数年の伸びは著しく、積出しに際して滞船が常態化している。今後とも石炭需要の拡大が見込まれる中、港湾と鉄道の整備が急ピッチで進められている。2010年、2つの埠頭が拡大された。ニューカッスル港においては今後さらなる石炭の大量輸出が見込まれる。

（5）ポートヘッドランド港

ポートヘッドランド港は世界でトップクラスの鉄鉱石輸出港である。

ウェスタン・オーストラリア州のビルバラ鉄鉱山地帯周辺にはポートヘッドランド港、ケープランバート港、アンケテル・ポイント港、ダンピル港という世界最大・最強の4つの大鉄鉱石積出港がある。2009年、オーストラリアの港湾鉄鉱石輸出量は前年より0.6億トン増の3.81億トンで、この増加の傾向は今後も見込まれ、2015年には5.52億トンに達して世界1位になることが予測される。

2010年7月、英・豪系資源大手のリオ・ティント社は、ウェスタン・オーストラリア州での鉄鉱石増産計画の一環として、積出港であるケープランバート港の拡張工事への投資を決定した。浚渫やバースの増設により同港の出荷能力を2.3倍の1億8000万トン超に拡大する。リオ・ティント社は、2016年を目途にウェスタン・オーストラリア州の鉄鉱石出荷能力を50%増の年間3億3000万トンに引き上げる増産計画を進めており、ボトルネックとなっている主力港湾増強への投資が加速される^⑨。

ポートヘッドランド港は水深の深い天然の良港であるので、内陸部にある鉱山から産出される鉄鉱石の積出港として発展してきた。鉄鉱石はまちの南と東にある4カ所の鉄鉱石の集積地から鉄道で運ばれてくる。

ポートヘッドランド港の貨物取扱量は、2005年1.1060億トン、2008年1.5660億トン、2009年1.5900億トン（うち97%は鉄鉱石）である。

ウェスタン・オーストラリア州は2025年までに5億トンの鉄鉱石を輸出することを計画しており、ポートヘッドランド港の今後のさらなる拡大と発展が予測される。

むすび

アジア新興国ではインフラ整備が急ピッチで進み、資源・エネルギー需要が拡大している^⑩。

その恩恵にあずかる「幸福な国」がオーストラリアであるといえよう。石炭、石油、鉄、カ

リウムなどアジア諸国の経済成長に欠かせない資源に恵まれた同国は他の先進国よりも有利な立場にある。今後もアジア地域の経済は高い成長を遂げていくことが可能と思われるので、国家財政が比較的健全で大量の輸出が可能なオーストラリアは、リターンを期待する投資家にとって堅実な投資先となるであろう。

オーストラリア政府は、道路、鉄道、空港、港湾などの分野を中心に、今後10年間で7500億豪ドルのインフラ投資計画を予定しており、

特に港湾の長期的発展のために、関連の道路、鉄道整備に相当額の投資を予定している^{③,④}。

オーストラリアの資源輸出ラッシュを背景とした対アジア太平洋地域、ヨーロッパその他の地域間との経済貿易協力関係は今後のモデルともなるであろう。

オーストラリアから太平洋に架かる一本の架け橋は今後ますますその輝きを強めていくことであろう^⑤。この橋は、多国間双方の経済貿易成長のための重要なルートとなるのである。

注

- ① 『オーストラリア入門』 東京大学出版会 2007年第2版
- ② 『世界通覧・オーストラリア3巻』 王知津主編 ハルビン工程大学出版社 2004年
- ③ 『ARCレポート・オーストラリア』 編集・発行 株式会社リプロ国際情勢研究会 平成23年
- ④ 『エコノミスト』 2011.7.9
- ⑤ 『SEEDER・特集「オーストラリアの自然と人間」 SEEDER編集委員会編集 昭和堂 2009年12月
- ⑥ 『通商白書』 2010年版138頁
- ⑦ 『ジェットロセンサー』 2010年1月
- ⑧ 『港湾』 “シドニーの最新のウォーターフロント事情” 新井洋一 2010.6
- ⑨ 『港湾荷役』 “シドニー港と四日市港の交流” 平成18年1月
- ⑩ 『海運』 “豪州港湾状況調査報告” 田中俊和 2007.6
- ⑪ 『日本海事新聞』 “リオ・ティントは西豪州港湾へ投資” 2010年7月15日
- ⑫ 『日本海事新聞』 “2010年中国港湾取扱量・成

長著しい億トン級国際港湾” 田育誠 2010年9月2日

- ⑬ 『深圳国際海事論壇論文集』 国際海事論壇委員会編 人民交通出版社2008年4月出版
- ⑭ 『海運情報』 2007年 第4号
- ⑮ 『国際経営論集』 “21世紀国際貿易港湾の研究(三)” 田育誠 2010年10月発行

参考文献

- 1 『荷主と輸送』 特集 “国際物流” 平成23年6月
- 2 『海外運輸』 2011.7 第1号
- 3 『日本海事新聞』 “アジアの経済成長と物流” 石田信博 2011年7月5日
- 4 『世界経済の潮流』 編集 内閣府 平成23年6月
- 5 『白書の白書』 編集 末本書店 平成23年6月
- 6 『日本国勢図会』 2011/12年版 2011年6月発行
- 7 『数字でみる港湾』 2010年7月発行
- 8 『海運統計要覧』 2011年6月発行
- 9 『Marine Engineering』 2011.4
- 10 『世界の艦船』 2011年6月
- 11 『ジェットロセンサー』 “オーストラリアの資源ブームは続くか?” 島倉克尚 2009年1月号
- 12 『日本経済新聞』 “豪資源新税に業界猛反発” 2010年5月24日
- 13 『港湾』 “官民の協力により整備が進む豪州の石炭積出港” 石橋洋信 2010.6
- 14 『ARCレポート・オーストラリア』 編集・発行 株式会社リプロ国際情勢研究会 平成21年4月
- 15 『オーストラリア新報(週刊)』 2010年9月18日
- 16 『豪州新報(新聞)』 2010年9月18日
- 17 『通商白書』 2010年版
- 18 『船舶物資と市場』 2011年2月
- 19 『中国水運報』 2011年2月
- 20 『世界海運』 2011年1月
- 21 『海洋経済』 2010年11月
- 22 『航運交易公報』 2011年4月
- 23 『海事文化』 徐鵬展主編 人民交通出版社 2010年6月
- 24 『風、太陽と海洋』 牛山泉等著 王毅等訳 機械工業出版社 2010年8月
- 25 『船舶と航運文化』 任威等編著 人民交通出版社 2009年11月 第1版
- 26 『週刊ダイヤモンド』 2011.6.4