

World Watching 214

ワールド・ウォッチング

モザンビークの ナカラ回廊と 港湾開発



庄司 義明

在モザンビーク
日本国大使館
一等書記官

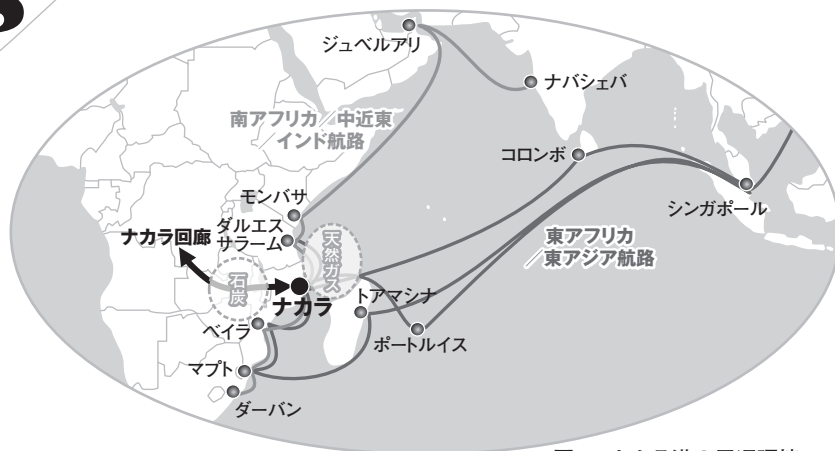


図1 ナカラ港の周辺環境



はじめに

モザンビークはアフリカの南東に位置し、日本の2倍の国土に人口は1/4で、80%以上の国民が小規模な農業を行いながら生計を立てている。一人あたりGDPは600ドル程度と、最貧国に分類される水準であるが、国内でも格差がある。

1975年のポルトガルからの独立後、17年間に内戦が続き、国土は荒廃した。近年、石炭や2010年に存在が明らかになった天然ガス等の天然資源が着目され、海外からの投資も盛んになり、ここ数年、7%程度の高成長を遂げてきた。2016年以降、発覚した14億ドルもの非開示の公的債務の存在や資源価格の低迷、急激な通貨の下落、インフレが経済にダメージを与え、経済成長率は3%まで低下したが、天然資源等の海外からの投資意欲が途絶えることはなく、2017年6月には一部鉱区における天然ガス開発に対する最終投資決定（FID）がなされるなど、経済の回復の兆しも見えつつある。



日本が開発に参画する「ナカラ回廊」と3つのポテンシャル

ナカラ回廊はアフリカ南東部に位置し、モザンビーク北部から内陸国であるマラウイ、ザンビアやコンゴ民主共和国につながる国際回廊である（図1参照）。その海の玄関口が「ナカラ港」であり、現在我が国が官民挙げて投資を進めている。日本は特にナカラ回廊開発に重点を置いて投資を進めているが、その背景には、モザンビークを語る上で欠かせない3つのポテンシャルがある。

●ポテンシャル①地政学的ポテンシャル

モザンビークは2500kmもの海岸線を有し、多くの内陸国と接している。また、大航海時代には西洋とインド、東洋を結ぶ航路の中間地点として重要な役割を果たしてきたことが示唆するように、アフリカ沿岸、環インド洋の航路においても重要な位置にある。図1に示すように、これらの交易の交差点にナカラ港は位置している。

●ポテンシャル②天然資源

近年発見された膨大な埋蔵量の天然ガスによりモザンビークは一躍注目されることとなったが、加えて良質な石炭が産出され、また、豊富な水資源（カオラバッサ水力発電所は世界でも有数の規模であり、モザンビークは電力の輸出国である（一方で国内では電力不足に苦しんでいるが、それはポテンシャルとは別話）、海産物、肥沃な土地、森林といった豊富な天然資源を有している。

●ポテンシャル③天然の良港

ナカラ回廊の玄関口にある「ナカラ港」は湾入した地形と大水深に恵まれ、大規模な浚渫や防波堤を必要としない東アフリカ随一の天然の良港である。



写真1 ナカラ港 写真提供：Portos do Norte S.A.

日本の援助の重点としてのナカラ回廊

我が国はアフリカにおける「回廊開発」を重視している。「回廊開発」を通じ、域内貿易の増加、より大きな市場の創出、資源取引依存からの脱却による経済の多角化を目指している。また、生産性の向上とコストの引き下げにより貧困削減にも寄与するものと考えている。我が国の支援により、ナカラ回廊開発の戦略的マスタープランが作成され、2016年11月に閣議決定された。

また、ナカラ回廊開発は、首都マプト等、南アフリカの経済圏に含まれ開発が進む南部と、広大な土地と多くの人口を有する一方、開発が遅れ、貧困にあえぐ北部地域との格差という国内問題に対応するものとして、モザンビーク政府の期待も大きい。

我が国はナカラ回廊のポテンシャルを活かし、課題を解決するための中心事業としてナカラ港の近代化に官民挙げて投資している。加えて、世界ワースト10に入る人間開発指数が表すとおり、あらゆる面で開発の遅れが課題となっており、産業開発、生活環境改善、人材育成等、総合的な取り組みが求められている。

ナカラ港の現状

ナカラ港はポルトガル植民地時代の1960～70年代に整備され、-7.5m～-14mのコンテナバース、一般貨物バース及び石油等バースから構成されている。整備後のメンテナンス不足もあり、施設の劣化は著しく、また、近年、取り扱い貨物量が増加しており(図2)、加えて船舶の大型化、港湾運送の近代化に対応する必要もあり、大規模な投資が必要とされている。

日本政府はナカラ港に対し、有償・無償の資金協力及び技術協力のスキームを総動員した開発協力を実施中である。2009年から調査を開始し、2012年～2015年には無償資金協力による緊急改修を実施、2018年からは有償資金協力によりコンテナターミナルの大規模改修を開始し、約25万TEUの取扱能力が確保される。加えて、施設の維持管理や荷役、ターミナルオペレーション等の技術指導を実施してきた。

現在、ナカラ港は、コンセッションが付与された同港への鉄道及び炭鉱開発を進めるVale社(伯)と三井物産の出資法人により運営されている。

ナカラ港開発の課題

モザンビーク全体の港湾間の役割分担を踏まえた港湾利用に対する国家戦略が存在しないことが課題として挙げられる。南部のマプト港、中部のベイラ港がそれぞれ内陸につながる回廊と

一体になり国際的な港湾オペレーターによる独自の開発が進められる一方、北部は開発が遅れている(図3)。また、国内南北方向の流動に関し、沿岸を航行する内航海運の必要性が指摘されたのは2年ほど前からである。北部・中部・南部における東西方向の回廊開発と南北に格差のある国土の均衡ある発展を結びつける港湾の整備・利用戦略が必要ではないか。2017年、ナカラ回廊開発により内陸のモアティーゼ炭鉱(写真2)からの石炭輸送がベイラ港から本格的にナカラ港へシフトしたことで、ようやくその戦略の必要性が指摘されるようになったところである。

また、その戦略の実行のための人材育成、資金確保も課題である。その中で我が国は他ドナーと協調し、多くの開発需要に対する支援が求められている。しかしながら、資源開発等、各国・企業の利害が絡む中、協調は容易ではない。

終わりに

我が国は既にナカラ回廊開発にコミットしてきたことから、それを見届け、支援する責任がある。また、ナカラ回廊には港湾の開発により発展してきた日本の経験を活かすチャンスがあるのではないだろうか。

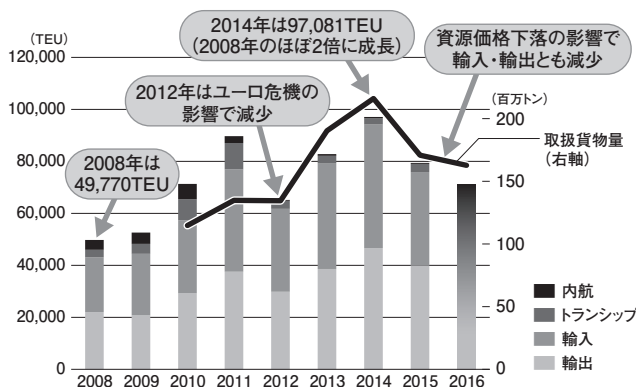


図2 ナカラ港の利用状況 ※2016年は内訳不明

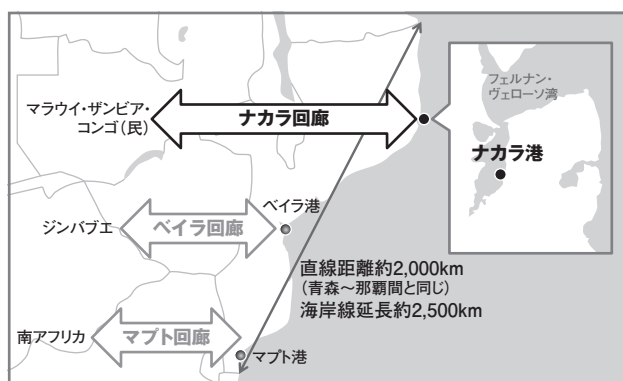


図3 モザンビークの国際回廊

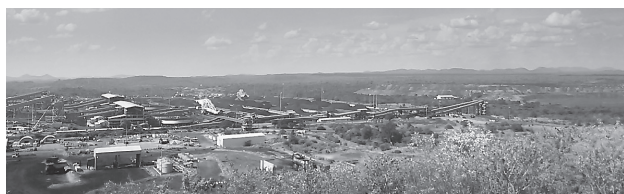


写真2 モアティーゼ炭鉱