

World Watching 231

ワールド・ウォッチング



佐藤 清二

一般財団法人国際臨海開発研究センター
首席研究員



はじめに

本年5月、日本・バングラデシュ両国首脳立ち会いの下、円借款「マタバリ港開発計画（第一期）」（供与限度額388億6,600万円）に関する書簡の交換が行われたので、この機会に同港の概要を紹介する。World Watchingで同国の港湾を取り上げるのは、『競争力強化に取り組むチッタゴン港』（2005年6月）以来、実に14年ぶりとなる。



港湾から見たバングラデシュの特徴

同国南部地域の大半は、パドマ川（ガンジス川下流）、ジャムナ川がヒマラヤ山脈からの流下土砂を運んで形成したデルタである。このデルタは深水港建設には適さず、仮に建設しても多量の維持浚渫を免れない宿命を負っている。また、低地であるが故に、河川洪水のみならず、サイクロンに伴う高潮（再現期間50年水位CDL + 9.4m等）に備える必要がある。

社会経済面では、まず、人口は2018年1.6億人で、2050年頃まで人口ボーナス期が続き、2億人に達すると予測されている。GDPは2010年以降年6～7%台の高い成長を続けており、2018年度の一人当たりGDPは1,675ドルに達した。経済成長の柱は輸出、海外労働者送金、農業セクターの3つとされているが、輸出品の約8割が単一品目（衣料品）である点、海外労働者送金への依存等構造的な脆弱性があると指摘されており、産業の多角化、海外からの投資促進のためのインフラ整備が課題となっている。

同国の主要港湾は、東部のチッタゴン港、西部のモングラ港及び中央部のパイラ港の3港であるが、チッタ



バングラデシュ初の深水港を目指すマタバリ港

ゴン港が全国のコンテナ貨物の98%、総貨物の92%を扱うなど絶対的な地位にある。モングラ港はベンガル湾の河口からデルタ内河川を約90km遡った地点にあり、入港船の喫水が最大でも8.5mに制限されている。パイラ港は2013年に港湾指定された新港であるが、計画どおり深水港として利用するためには約70kmに及ぶ進入航路の整備及びその維持浚渫が不可欠であり、現時点では本格的な事業化は進んでいない。チッタゴン港も主要施設が河川内にあり、入港船の喫水が最大で9.5mに制限されている。このため、寄港コンテナ船の積載能力は平均1,800TEU、最大でも2,700TEUであり、東西基幹航路に面するハブ港・コロombo港には遠く及ばず、インドの主要フィーダー港からも水をあけられている（図1）。さらに、取扱貨物量の増加に港湾整備が追いついていないため、数日程度の慢性的なバース待ちが生じるなどコンテナ船の定期サービスが困難となっており、船社から荷主に対して船混み割増料金が課される事態となっている。

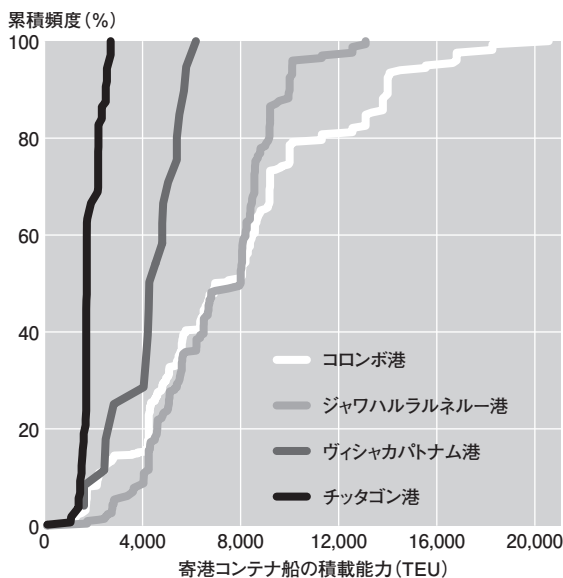


図1 南アジア諸港に寄港するコンテナ船の積載能力分布
出典：MDSデータを基にOCDIが分析



マタバリ港周辺の動き

マタバリ港はチッタゴン港の約60km南、コックス・バザール県に位置する。同県は、ミャンマーから逃れてきたロヒンギャ難民のためのキャンプが設置されていることで日本でも知られようになった。地形的には同国で唯一、デルタから離れた海岸を有している。このため、ヒマラヤ山脈からの流下土砂の影響は多少受けるものの、デルタに比べれば、深水港の整備及び維持浚渫のハードルは高くないと言える。

マタバリ港は、2014年9月に日バ首脳会談で発表された「ベンガル湾産業成長地帯構想 (BIG-B)」で開発拠点とされたマタバリ地域開発の中核をなすインフラである。

同国では国産天然ガスの産出が減少に転じ、新たなガス田が発見、開発されない限り枯渇する。天然ガスは、火力発電燃料として、都市ガスとして、自動車燃料等として幅広く使用されており、同国では不可欠なエネルギーである。このため、国産天然ガスの代替となるLNG、発電用石炭、LPGの輸入が官民から多数提案されているが、その際、輸入コスト節約のために大型船が入港できる深水港が有利であり、その国内唯一の適地であるマタバリ港周辺に提案が集中し、一部は空間的に競合する問題も生じている。これに対処するため、同国政府は「モヘシユカリ・マタバリ統合的インフラ開発イニシアティブ調整委員会」を設置し、JICAの支援を得つつ調整に取り組んでいる。現地では、すでにLNG輸入のためのFSRU（浮体式貯蔵再ガス化ユニット）がマタバリ沖に設置され2018年に稼働した他、現在、円借款による「マタバリ超々臨界圧石炭火力発電事業」が2024年供用開始に向けて進められており、この一環として石炭輸入用港湾の整備（掘込方式）が行われている（図2）。



図2 マタバリ地区の石炭輸入港湾の整備状況
出典：CPGCB (バングラデシュ石炭火力発電公社) 提供



マタバリ港の開発計画と挑戦

マタバリ港の開発では、環境保全地区を避けるとともに、石炭輸入用港湾として整備する水域施設等を共用し、投資及び維持管理の効率化を図る。フェ

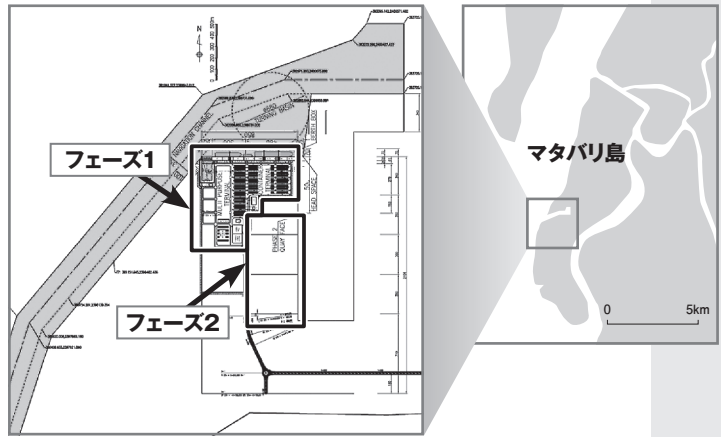


図3 マタバリ港開発計画

出典：F/S報告書公開版 (Preparatory Survey on the Matbari Port Development, Final Report, December 2018, JICA)

ーズ1の主な計画内容は、多目的ターミナル（水深-16m、延長300m）、コンテナターミナル（水深-16m、延長460m）、敷地面積約35haである（図3）。これにより、最大8,000TEU型コンテナ船を受け入れるとともに、チッタゴン港の混雑緩和に寄与することが期待されている。また、首都ダッカにつながる国道1号に接続する港湾アクセス道路（延長約27km）を整備する。整備主体は港湾はチッタゴン港湾庁、道路は道路交通橋梁省である。

マタバリ港の挑戦は、第1に早期開港である。同国の玄関口であるチッタゴン港では現に慢性的なバース待ちが生じコンテナ船の定期サービスが困難となっており、一日も早いマタバリ港の開港が求められる。また、エネルギー関連プロジェクトを収容するため、フェーズ2にも強い要請がある。本年1月に石炭輸入用港湾を包含する形で港湾区域が設定（チッタゴン港港湾区域の拡張）された他、現在は用地取得に向けた準備が進められている。また、係留施設や橋梁の構造形式には工期短縮にも資する形式が提案されている。

マタバリ港の第2の挑戦は、航路埋没対策である。マタバリ島はデルタから離れているとは言え、ヒマラヤ山脈からの流下土砂の影響が全くないということではなく、石炭輸入用港湾の整備過程での航路水深モニタリングにおいても相当量の埋没が観測されている。今後、防砂堤等の延伸に合わせて引き続きモニタリングを行い、必要な対応を検討していく必要がある。



おわりに

本土と水路を挟んで広がるマタバリ地区は標高が3m前後と低く、高潮時にはほぼ全域が浸水する干潟のような島であるが、高潮・地震対策を施したマタバリ港の開港により国際海運の確固たる拠り所・玄関口として、同国経済の発展に貢献する日が一日も早く訪れることが期待される。