

World Watching 197

ワールド・ウォッチング



ゲートウェイ競争が激化する インドの新旧港湾



柴崎 隆一

国土交通省国土技術政策総合研究所
管理調整部国際業務研究室長

インドは中国と並び2015年現在で13億超の人口を有し、経済規模 (GDP) も世界7位の大国である。その特徴のひとつとして、日本の約8.7倍の広大な国土を有し、海から遠く離れた内陸部にも、デリー、バンガロール (ベンガルール)、ハイデラバードなどの人口500万人を超える大都市が存在することがあげられる。

伝統的には、デリーおよびハイデラバードについては西海岸のムンバイ港やその郊外のジャワハルラル・ネルー港 (JNPT: デリーまで約1,400km、ハイデラバードまで約740km)、バンガロールについては東海岸のチェンナイ港 (バンガロールまで約350km) が、国際貿易におけるゲートウェイ港湾として機能してきた。

しかし、これらの港湾は特に陸側の混雑が激しいことから、最近では西海岸のムンドラ、ピパバブや、東海岸のクリシュナパトナム、カタパリなどの新興港湾が内陸大都市圏のコンテナ貨物等の獲得を目指す動きが見られ、既に実績を挙げている港湾も存在する。本稿では、JNPTを中心にゲートウェイ港湾競争の現状と今後の展望について報告する。



JNPTおよび背後アクセスの現状と 将来計画

JNPTには3つのコンテナターミナル (JNPCT、NSICT、GTICT) があり、水深はいずれも-14m、3ターミナルの岸壁総延長は約2,000m、30kmを超えるアクセス航路の-14mへの増深も完了している。コンテナ取扱実績は2007年にはじめて400万TEUを超え、その後は毎年400~420万TEU前後で推移し、取

扱能力の限界に到達したため頭打ちになっているという状況であった。

そこで、まず短期的な対策として、既存ターミナルの様々な改良に加え、NSICTを1バース分延長する (新バースはNSIGTとよばれている。岸壁は昨年完成、付帯工事は現在も続いている模様) ことで、全体で530万TEUまで取扱能力を増加させた。この結果、2014年度および2015年度のコンテナ取扱量は約450万TEUとなっており、NSIGTの本格稼働により今後も取扱実績の増加が見込まれる。

また、次の中期的な対策として、既存ターミナルの南方へ連続する形で第4ターミナル (フェーズ1: 2017年完成目標、延長1,000m、取扱能力240万TEU、フェーズ2: 2022年完成目標、延長1,000m、取扱能力240万TEU) の建設が計画され、フェーズ1についてはPSAとのコンセッション契約が成立して建設が進められている。さらに長期的には、ムンバイから約110km北に位置するダハヌ市に大水深ターミナルを建設する計画もある。

このようなターミナルの容量拡大に向けた計画は進行中であるが、周辺地域の陸上アクセスや、少なくともJNPT取扱貨物のおよそ1割前後 (JNPT資料より筆者推計) を占めるデリー首都圏との背後輸送インフラにも大きな問題を抱えている。

インドの内陸都市においては、各都市に1ないし複数立地するインランド・コンテナ・デポ (ICD) から港湾まで、鉄道によって保税輸送を行うことが一般的な輸送形態となっている。デリー・ムンバイ間の鉄道輸送については、既存路線がデリー郊外のICDからJNPTの各ターミナルまで乗り入れてはいるものの、両都市間の輸送は基本的に旅客優先であり、貨物輸送の容量が十分でない。このため複線の貨物専用鉄道 (DFC) 新線の建設が、JICA等の支援により進められている。DFCは、ダブルスタック・トレイン (2段積み列車) による輸送を可能とし、編成長も既存の倍とすることで、1編成あたりの輸



写真1 ジャワハルラル・ネルー港 (JNPT)
(JNPT HP資料より)

送容量を従前の4倍に増やし、あわせて貨物専用とすることで頻度の大幅な増加や所要時間の短縮も見込めるといふ、大規模なプロジェクトである。

一方で、ターミナル周辺地域の陸上アクセスについては、現状既にゲート入場待ちトレーラの混雑は非常に激しく(写真2)、JNPT第4ターミナルやDFCの開業後も、地形の関係から、これら周辺陸上アクセスの大幅な容量増加は難しいと考えられ、将来的に大きなボトルネックとなる可能性もある。根本的な解決のためには上述のダハヌ市など他地区の開発を行うしかないという指摘もある。



西海岸の新興港： ムンドラ、ピパバブ、ハジラ

JNPTの容量飽和という現状を受け、よりデリーに近い新興のコンテナ港湾が取扱実績を伸ばしている。このうちムンドラ港は、インドの新興財閥アダニ・グループが手がけた完全民営の港湾で、2001年の運営開始以来着実に取扱を伸ばし、2010年に初めて年間100万TEUを超え、2013年には200万TEU超、2015年は約290万TEUを取り扱った。アダニ・グループが一から手がけた港湾のため、開発規模が大きく拡張が容易である。現在はMSCと合弁で第4ターミナルを建設中であり、完成後は取扱能力660万TEUに達する計画となっている。

また、デリーまでの鉄道(約1,200km)も整備されており、デリー・ムンバイ間ほどの頻度ではないもののダブルスタック・トレインにより輸送されている。さらに、APMターミナルの運営するピパバブ港(デリーまで約1,200km、2015年度取扱量69.5万TEU、本年までに年間取扱能力を85万TEUから135万TEUに増強済み)や、ムンドラと同じアダニ・ポーツが運営するハジラ港(デリーまで約1,200km、2015年度取扱量30.3万TEU、年間取扱能力75万TEUで拡張計画もあり)も同様に鉄道アクセスが整備されており、着実に取扱実績を伸ばしている。

筆者らのインタビュー調査等によれば、海上輸送に関しては、JNPTの方が航路数は多いものの、ムンドラ港やピパバブ港も欧州航路などの本船は入港しており、サービスレベルにそれほど遜色は



写真2 JNPT周辺におけるコンテナトレーラの車列
(2015年7月筆者撮影)

ない。一方、デリー周辺の荷主からすると、これら新興港湾は陸送距離が短い代わりに鉄道の頻度が少ないため陸上所要時間はJNPTと同等である。また、港湾料金については公営のJNPCTをはじめとするJNPTのターミナルよりも相対的に高い一方で、信頼性・定時性や顧客サービス(重要顧客の優遇や臨機応変・迅速な対応等)に優れており、局面・目的によって利用港湾を使い分ける荷主や、最近ではJNPTの混雑を嫌って新興港湾にシフトする荷主も多いたことであった。

ただし、定時性確保、融通が利くという特長は、容量に余裕があるために実現できるものである。様々な投資の結果、将来的にJNPTにもある程度容量の余裕が出てきてからが本当の競争である、といった声も聞かれた。なお、上記で紹介した貨物専用鉄道(DFC)は、JNPTだけでなく、新興港湾への鉄道アクセス条件の改善にも貢献することが期待されている。



おわりに

一般に海上運賃と比べて背後輸送の運賃は割高であり、主要港湾から数百km~千km以上の距離があるインド内陸大都市は、国際物流コストの面からみて非常に不利な状況にある。このため陸上アクセスの改善は極めて重要な課題であり、さらに中長期的には、より距離の近い港湾を利用できるような港湾開発や利便性の向上を進めることも重要である。

たとえば、ハイデラバードからは、東海岸最寄りのコンテナ港であるクリシュナパトナム港の方が約670kmと近いものの、海上輸送航路の充実や運賃の安さなどの面から、現状はほとんどの貨物が陸送距離の長い西海岸のJNPTを利用している。そのような状況のなかで、既存ゲートウェイ港湾における混雑が激しいこともあり、アダニ・グループによって開発されたムンドラ港をはじめとして、十分な容量をもった新規開発港湾が台頭しつつある。今後は背後インフラの改善等による内陸大都市との結節性の向上が、ゲートウェイ港湾を巡る各港の競争力の鍵となってくるものと思われる。