

World Watching

56

ワールド・ウォッチング



今動き出すインドの港湾 コルカタ・ハルディア港



藤木 正之

財団法人国際臨海開発研究センター
企画部次長



民営化に取り組むインドの港湾

インドには7,517kmの海岸線に12の主要港湾と185の中小港湾がある。インドの港湾は、海運省（Ministry of Shipping）のもとに、港湾法（Indian Port Act：1908年制定）および主要港湾管理法（Major Port Trusts Act：1963年制定）に基づき、主要港湾は、港湾公社（Port Trust）により独立採算にて管理・運営されている。また、中小港湾の整備・管理運営はその港湾が所在する州政府あるいは民間資本が行っている。

2000年11月、海運省は、旧運輸省（Ministry of Surface Transport）から道路交通省と分離され設立され、港湾制度の遵守を始めとして、港湾公社、協会、公共事業等の管理運営の統制を主務としている。

近年の港湾開発における重点的方針として、①各港湾公社への大幅な権限の委譲、②港湾開発／運営の民営化が挙げられる。この方針に基づき、各港湾公社は国の民営化ガイドラインに沿った港湾開発／運営の民営化を進める事が要求されている。この結果、ジャワハルラルネルー（Jawaharlal Nehru）港およびチェンナイ（Chennai）港におけるコンテナターミナルではすでに民営化による運営が実施されている。

インドの主要港湾の2001～02年における取扱貨物量は約3億トンであるが、そのうち石油類が1億トン（35.5%）、鉄鉱石が45百万トン（15.7%）、石炭が45百万トン（15.1%）およびコンテナが37百万トン（2.9百万TEU、12.8%）である。

と、港湾別では、ヴィシャカパトナム港が百万トン（全体の15.3%）、カンドラ港が37.8百万トン（13%）、チェンナイ港が36.6百万トン（12.6%）およびコルカタ・ハルディア港が30.6百万トン（10.5%）を取扱っている。

なお、コンテナ貨物については、ジャワハルラルネルー港において、近年、P&O Ports Australiaの参加により、急激に増加しており、インド全体の50%以上（18百万トン、1.6百万TEU）を取扱っている。



コルカタ・ハルディア港の現状と課題

コルカタ・ハルディア港は、コルカタ（Kolkata Port Trust）港湾公社によって管理・運営されており、ガンジス川の支流であるフーグリ川に位置する閘門を備えた河川港で、コルカタ港区（Kolkata Dock System：KDS）およびハルディア（HDC）から構成されている。

コルカタ港区の開発は、イギリスの統治時代から1860年に、4本のスクリュエ杭式棧橋建設から始められ、また、ハルディア港区は、コルカタ港区よりも河口に近いと、船型の大型化への対応及び石油化学、肥料等の臨海工業地帯の造成を目的として1964年から開発され、1977年から供用されている。

コルカタ港区はベンガル湾に開けた河口から232km上流のフーグリ川左岸にあり、また、ハルディア港区はコルカタ港区から104km下流の右岸に位置している。両港区は、上流からの掃流土砂堆積による浅瀬、砂洲が発生、発達することから慢性的な航路埋没の問題をかかえている。そのため、200GT以上の船舶についてはパイロットが義務づけられおり、また、入港船舶には、コルカタ港区：約7.0m、ハルディア港



ドック内のコンテナ船（コルカタ港区）



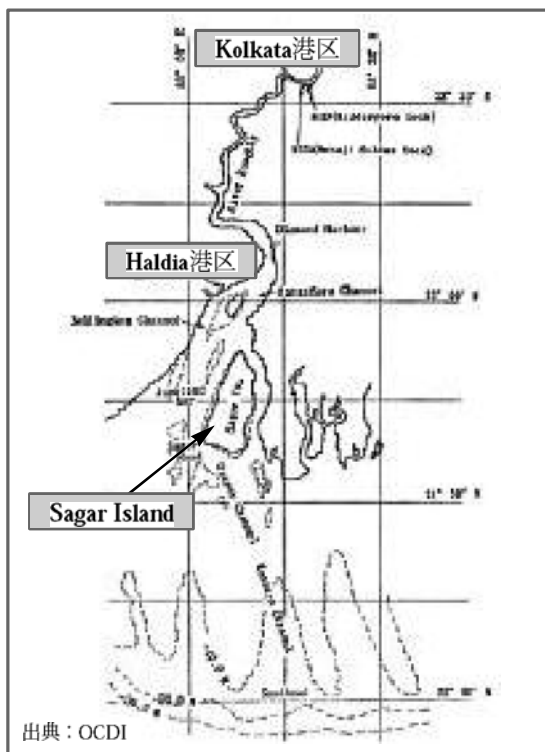
石炭荷役施設（ハルディア港区）

区：約8.4mの喫水制限を設けている。

ハルディア港区が開港して以来、コルカタ港区からハルディア港区へほとんどのバラ貨物が移された。コルカタ港区における取扱貨物は、輸出入共に一般雑貨が主として取扱われ、また、ハルディア港区では、輸入の石炭（火力発電、料理用燃料）、輸出の鉄鉱石等のバラ貨物を中心に取扱われている。しかし、コンテナ貨物については、バラ貨物と同様にハルディア港区へ転換させる方策がなされてきたが、その効果は現れておらず、両港区で223千TEU（3.3百万トン）が取扱われている。

ムンバイ港湾公社の22,639名に次いで2番目に多い職員を抱えている。また、正規職員ではない港湾荷役作業員がおり、職員の下請けとしてダーティー貨物の荷役を行なっている。

コルカタ港湾公社の経営は独立採算方式で、国庫からの補助金はない。近年の財務状況は、多くの職員を抱えているにも係わらず粗利益を計上している。これは、新規の投資を全く行わず、現状を維持しつつサービスを提供する経営方針によるものと思われる。しかし、国および州への税金対策のためかどうか不明であるが、維持補修/近代化引当金を計上しバランスシート上欠損としている。



出典：OCDI

コルカタ・ハルディア港区位置図

また、コルカタ港湾公社は、港湾施設、荷役機械の建設や調達、航路浚渫を行なうと共に、船舶の接岸、荷役、貨物の保管等のサービスを提供しており、民営化が求められている中、依然として“サービス・ポート型”を踏襲している。そのため、現在の職員は、12,621名であり、

コンテナ船の大型化への対応

東部インドの拠点港であるコルカタ・ハルディア港は、長い間、適切な維持管理が行われておらず、施設の老朽化が進みつつある。同時に、コンテナ船、ブレイクバルク運搬船をはじめとする船型の大型化に対して、利用可能喫水の限界がネックとなっており、下流のハルディア港との機能分担を一層推進するとともに、ハルディア港の利用可能喫水を上回る大型船型に対応した外洋の大水深バース整備の必要性が高まっている。

このため、コルカタ港湾公社では、貨物増大と船舶の大型化に備えるために外洋の大水深港湾の整備開発を図ることを決定しており、大水深コンテナバースの整備開発に向けて、コルカタの南約145kmに位置するサガール島（Sagar Island）を適地と選定し、また、外洋バルク貨物用ブイバースがすでに完成している。

コルカタ都市圏および内陸背後圏の生活物資の受入れ、立地産業の原材料の輸移入と製品の輸移出を今後とも円滑に行い、東部インド地域の経済発展を支えていくため、既存施設の改善強化と大水深コンテナ港湾の建設が必要と考えられる。