

World Watching 104

ワールド・ウォッチング



民間資本と一体となった南インドの港湾開発



福島 豊

財団法人国際臨海開発研究センター
主任研究員



政府による港湾総合計画の推進

過去5年間平均9%の経済成長を続けているインドでは、それに相応しい基盤整備が急務である。輸出入貨物量の95%を扱う海運業を支える港湾において、政府は民間資金の導入、サービスの質の向上、競争の奨励を柱に総合的な全国海事開発政策が策定され、それを実現するため、12港の主要港湾におけるプロジェクト、その他の方策を明確にする「National Maritime Development Programme」(以下NMDP)を2006年にまとめた。この中で計画されているプロジェクト総額約5,600億ルピー(1ルピーは約1.9円)のうち約3,700億ルピーを民間投資とし、積極的な外資導入を進めている。この方針は、各主要港湾の投資は国の計画委員会の承認が必要であるという仕組みを通じて徹底されており、加えてNMDPがLandlord型の港湾管理モデルを推奨していることも、民間投資が進められる要因となっている。



港湾背後のインフラ不足

港湾を拡充するため民間投資の促進により海外からの資金が入り、ターミナルは整備されるものの、背後のインフラが伴わないため、貨物輸送に支障をきたしている状況が見られる。港湾隣接市街地の交通事情は悪く、渋滞を回避するには港湾から主要国道へのバイパスが必要だが、これには公共投資が求められる。また、その主要国道も維持管理が十分でない箇所が随所に見受けられ、こ

こにも公共の関与が必要だ。

民間投資を推奨するならば、それに見合う公共投資が伴って初めて成立するわけで、ターミナル建設に合わせた航路浚渫、防波堤の整備といった港湾施設だけでなく、道路、鉄道といった背後の公共投資を行わなければ事業は成立せず、民間の投資も引出せない。

本稿では、海外からの民間投資計画を持つ2つの主要港湾を挙げ、推進上の課題と進出した海外オペレーターの姿勢を紹介する。



ツチコリン港の概要

インド東南岸タミルナドゥ州のツチコリン港は、2本の防波堤で確保された400haの水域に整備された港湾である。背後の火力発電所用の石炭とコンテナで貨物量の約6割を占める。現コンテナターミナルの取扱量は45万TEU(2007~08年)で、その主品目は衣料品、綿糸、古紙、機械類である。貨物量は順調に増加しており、中でも綿糸の輸出とチーク材等の製材輸入増が著しい。

長期計画として石炭とコンテナ取扱量の増加を見込んだ435億ルピーの外港拡張を民間資金で計画している。コンテナ取扱については短期的に既存ターミナルの隣を拡張し84万TEUを目標としているが、長期的には2025~26年で300万TEUの予測をしている。

この外港拡張は、地元、港湾関係者と港湾管理者のツチコリン・ポート・トラスト(以下TPT)の悲願であり、NMDPにも位置づけられている国家プロジェクトでもある。また、火力発電所の増強計画があること、コンテナ貨物についても衣料産業の伸びが見込まれていることから、大都市マドゥライまでは145kmもの距離がある人口20万人の都市ではあるが、今後港湾背後に立地している衣料や銅精錬業などの既存企業の発展と新規の産業集積により、予測された貨物量が実現されることが期待されている。

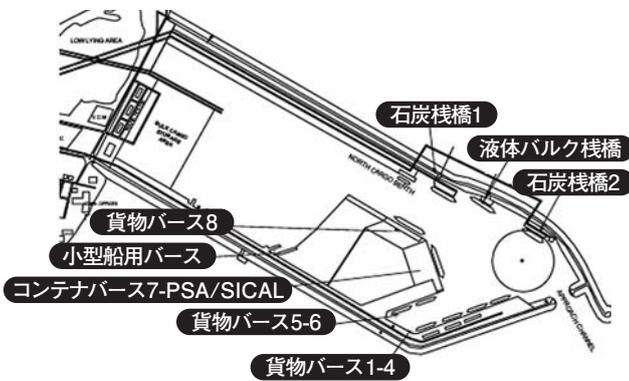


図1 ツチコリン港レイアウト
南北それぞれ約4kmの防波堤内に囲われた水域に14のバースを持つ (出典：TPTビジネスプラン)

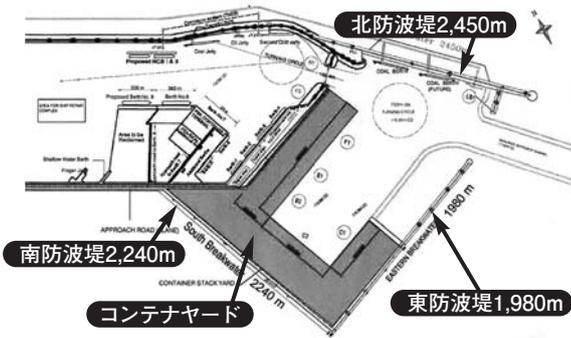


図2 ツチコリン港外港拡張計画
南北に約6.6kmの防波堤を新設、コンテナと石炭を取扱う (出典：TPT資料)

現コンテナターミナルのオペレーターであるPSAは堅実なオペレーションをしており、外港拡張に関しては、地元とTPTの熱の入れようと比べるととてもクールである。PSAの戦略は、まず内港を拡充し80万TEU余りの取扱を目標に操業しつつ、今後のツチコリン港の貨物動向を見ながら、新たなコンセッションへの対応を冷静に判断して対応することだろう。

World Watching コーチン港の概要

欧州及び中東と東アジアを結ぶ主要航路からのアクセスに恵まれた、インド南西岸ケララ州のコーチン港は、アラビア海から幅140mの航路を5kmにわたって切り開き内水域と外洋をつないで建設された港である。コーチンは人口60万人、広域を含めると135万人をかかえる大都市で、背後の接続道路は交通量の割に比較的整備されており、渋滞も少なく、交通マナーもよい。

主要の貨物は、背後にある石油精製基地の石油類が取扱貨物量の70%を占める。その他の貨物は、輸出品としてコーヒー、ココヤシ類、香辛料、紅茶、輸入品として化学製品、機械などである。

現在コロンボ港が取扱っているインド国内向けのトランシップ貨物の獲得を目指し、約200億ルピーのバラルパダム・コンテナターミナルを整備中である。既に内港でオペレーションをしているDPワールドがコンセッションを締結しており、



図3 コーチン港バラルパダムコンテナターミナル完成予想図
アラビア海に直結した航路と背後の道路・鉄道接続が完備している (出典：CoPTプレゼンテーション資料)

2009年には基盤整備が完了することになっている。

コンセッション契約の内容は、前提条件としてコーチン・ポートトラスト (以下CoPT) が航路整備を、維持浚渫も含めて行うこと、既存市街地を通らない道路と鉄道接続を整備すること、それ以外は全てDPワールドが行うというものである。意欲的に世界進出をしているDPワールドは、コーチンの地理的な利点を高く評価し、また、自動車の販売と酒の消費が高いケララ州を重要な市場と考えている。

DPワールドは、当初600mのバース整備を行い、現在25万TEU余りの取扱量を、3年で100万TEUにする目標であり、その後、最終的にバース延長を1,800mとする計画である。一方、背後のバイパス道路はインド国道庁、鉄道はインド国営鉄道会社がそれぞれ整備しているが、CoPTは我々が道路と鉄道を整備していると言っており、CoPTが精力的に2者との調整を行ってきたことが伺える。

既にターミナル施設、バイパス道路、鉄道工事は共に進捗しており、コーチン及び後背地での消費、内陸への交通利便性を考えると、現実的な計画といえよう。

World Watching 今後の期待

昨今インドにも迫りつつある世界不況が貨物量に影響し始めており、コーチン港の前記ターミナルでは年間貨物取扱量の25%減が既に予想されている。ムンバイ同時テロの影響で海外からの投資減少も懸念されており、短期的には彼らのシナリオに影響が出る可能性もあろう。

しかしながら、長期的に高い成長が見込まれるインド港湾の整備は海外民間投資に依存する以外にないと考えられており、その実現のためにはコーチン港で見られるような、民間投資と一体となった港湾基盤の整備、さらにそれを支え連携する背後インフラの公共整備が強く望まれる。