

World Watching 109

ワールド・ウォッチング



中野 宏幸

国土交通省



インドの港湾物流 近代化への取り組みと課題



はじめに

インドは、1991年に「新産業政策」を打ち出し、社会主義的かつ閉鎖的な経済運営から脱却してから、経済大国としての道を邁進している。2007年～2011年の第11次5ヵ年計画では、計画期間中のGDP成長率の達成目標を9%と設定し、高い経済成長を目指すとともに、PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）の活用によって民間投資を取り入れていくこととしており、交通・物流各分野で、これから多くのプロジェクトが出てくることが見込まれる。

本論では、経済成長の一方で、多くの課題を抱える港湾物流と、地域の特徴を活かしながらポテンシャルの発揮に取り組む南部地域の状況を報告し、あわせて、今後のあるべき対応の方向性について論じることとした。



インドの港湾物流の課題

インドには、国営のポート・トラストが管理する12のメジャーポートと187のノン・メジャーポートがある。メジャーポートは、ドック式のためにコンテナ船の大型化に対応できていない港が多く、デリー・ムンバイ間の港湾物流については、①港湾での手続きに時間を要し、積みつけスケジュールがわからず、到着時間が読めない。②鉄道輸送は、ボリュームが必要である一方、頻度が少なく、ピークシーズン以外では使えない。時刻表がないことに加え、端末のトラック輸送があって効率が悪く、③路面の悪い道路、共同保税倉庫やインランドコンテナデポの環境未整備から、ダメージや紛失・

遅延が発生する。④税関審査が職員によって対応にばらつきがあるほか、税関システムが頻繁にダウンする。⑤コンテナヤードが狭隘である。⑥港湾でのストライキが多く、この間の保管料は徴収される、といった課題が指摘されている^{注)}。これらに加え、港湾機能上の問題として、1) 固定化された既存用途のうえに新たな荷姿の貨物取扱機能が付加されているために、全体としての運用の効率化が図られていない、2) ポート・トラストにおいては、多くの港湾労働者を抱え、近代化というより職域確保に関心が向かう、等の課題もある。これらの実情を踏まえ、鉄道では過去最大規模となる4,500億円の円借款によるインドの貨物専用鉄道計画などの取り組みが進められている。



インド南部地域の港湾物流

南部4州（タミル・ナードゥ、ケララ、カルナータカ、アーンドラ・ブランデーシュ）には、高いレベルの州内総生産（2006年ベースで、4州とも上位10州にランクされ、10%以上の年成長率）とともに、約2.3億人という規模のマーケットが存在する。気候は比較的温暖であり、港湾が近接するという物流面での優位性を有している。

さて、カルナータカ州の州都バンガロール市は、科学技術と国防産業の都市である。エレクトロニック・シティやInternational Tech Parkなどには、1,700社のIT企業が進出し、そのうち約500社は、外国企業である。

また、タミル・ナードゥ州都チェンナイ市西約40kmのシブコットのオラガダム工業地帯には、邦企業ではコマツ、ニッサン等が進出しており、ヒュンダイ、フォード、ダイムラーを含め、インド南部のデトロイトともいえる産業集積が図られようとしている。同州では、進出企業の提案に応じて、州政府の強力なイニシアチブによって、開発手続きのシングルウィンドウ化が導入されている。

こうしたチェンナイやバンガロール、ハイデラバード地域の優位性を踏まえつつ、近接するチェンナイ港とエンノール港の地域を一体的にとらえるなどによ

り、チェンナイ周辺地域の工業団地に大規模に進出している邦企業等のロジスティックスの円滑化に資することが期待される。



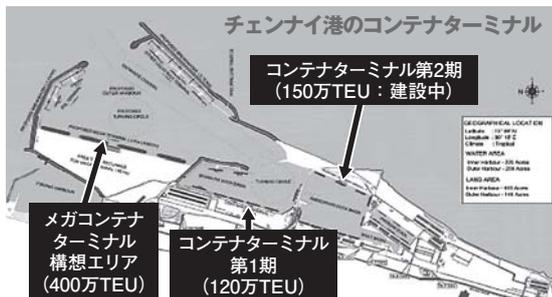
チェンナイ市街からエンノール港に向かう道路の状況(海岸近辺(左)及びエンノール港付近(右)) (2009年2月筆者撮影)



エンノール港とチェンナイ港

エンノール港は、チェンナイ港の北24kmに位置する。1999年10月に、1956年会社法に基づき、はじめての会社方式のメジャーポートとして、エンノール港湾会社(EPL)が設立された。資本金は30億ルピーで、中央政府が20億ルピー、チェンナイ港湾公社が10億ルピーを出資している。新たなタイプのランドロード型港湾であり、バース運営には民間企業が参画している。現在は、フェイズ1の石炭バースと石油化学製品バースが稼働しており、それぞれ総合物流会社シーカルとバルク物流会社IMCがBOTバースで運営している。フェイズ2については、石炭バースは石炭・セメント関係物流会社シーカル、鉄鉱石バースはシーカルとエンジニアリング会社ラーセン&トuppロ、国営鉄鋼会社MMTCのコンソーシアムが、それぞれBOTバースで建設を行っている。このほか、コンテナ・ターミナル、自動車輸出用のROROターミナル、石油ジェット・ターミナルの建設が計画されている。このうち、ROROターミナルは、稼働中の石炭バースと同様、EPLによって建設される予定である。ビジネスプランでは2026~27年には、5,000万~5,700万トンの石炭、鉄鋼石、液体バルク等に加え、723万~1,117万TEUのコンテナの取扱が見込まれている。

チェンナイ港では、コンテナターミナルIはDPワールドが運営している。コンテナターミナルIIは、PSAとシーカルのコンソーシアムが運営する予定であり、2009年12月に全面供用の予定となっている。石炭と鉄鉱石は、エンノールに移転する予定であるが、現状では土煙が舞う中、ドック形式の狭い空間で荷役が行われている状況にある。自動車関係では、ヒュンダイ製品の輸出が行われている。しかしながら、カープールのスペースは狭く、周囲の古い建築物を壊して拡張予定ではあるものの、道路や市街地が迫って



チェンナイ港の拡張計画(チェンナイ港資料等より作成)

ることから、十分なスペースを確保できるのか、という問題がある。チェンナイとエンノールを接続する道路ネットワーク(29.3km)は、未舗装部分が多く、道路事情は悪いが、改良が進められている。



今後の動向と取り組みの方向性

インドの社会インフラ整備では、上限分離によって、下物整備を公営企業、上物を民活の仕組みとしているが、下物の制度と実態によって、全体としての近代化が行われにくいという面がある。例えば、インドの港湾では、個々の港湾のビジョンづくりはコンサル等が行い、ターミナルの発展はBOT企業に委ねられる一方、ポート・オーソリティはムンバイのように19,000人という多くの職員を抱えている組織もあり、全体としてみると、効率化へのインセンティブが機能しにくい環境となっている。

そうした中、PPPは、今後ともメニューや内容が進化していくことが見込まれ、港湾の分野でも、ホルディア港のように、複数のリバーバージターミナルをPPPで整備する「マルチ・ポートモデル」の検討が行われているところもある。

また、中長期的にみると、2015年のパナマ運河拡張により、グローバルな海運と港湾の様相は、大きく変貌していくことが考えられ、「貨物があるところに寄港する」から「大型船の寄港できるところに戦略的にコンテナターミナルをつかって、貨物を集める」といった行動パターンの変化とあまって、アジアにおけるハブ港湾とフィーダー港湾のヒエラルキーの変化が見込まれる。これらに伴い、インドにおいても、消費地や製造拠点とのアクセシビリティの改善の観点から、道路整備に加え、「効率的な鉄道輸送」が鍵となっていくであろう。

我が国政府においては、中長期的な観点からグローバルな海運・港湾の戦略的分析を進めるとともに、PPPプロジェクトを含めたインドの制度的環境・実態の分野横断的な把握分析と邦企業への情報提供、邦企業のニーズや国際協力の観点を踏まえたフィジビリティ・スタディの実施や技術協力、包括的な枠組みに関する政府対話を行っていくことが期待される。

注) 筆者の現地インタビュー及びインド日本商工会議所「対インド政府建議書」(2009年2月)より整理したものである。