

# World Watching

ワールド・ウォッチング

115



西村 拓

国土交通省港湾局総務課  
(元 アジア開発銀行交通専門家)

## ハブ機能強化に向けた コロンボ港拡張事業 PPPを活用した 取組と課題

ジャワハルラルネー港

インド

スリランカ

コロンボ港

インド 亜大陸南のインド洋上に位置するスリランカのコロンボ港は、東西海上交通網上の要衝にあり、南アジアにおけるハブ港湾として発展してきた。2007年におけるコンテナ取扱は、338万TEUで、インドのジャワハルラルネー港に次ぐ南アジア第2位で、その約3分の2がトランシップ貨物という点が特徴的である。トランシップ貨物の集積により、スリランカは、基幹航路を通して、ダイレクトかつ安価に世界と結ばれるという経済便益を享受している。このため、当該ハブ港湾機能の強化は、国家繁栄の礎であるといっても過言ではない。

本稿では、近年、スリランカ政府(以下、「政府」とアジア開発銀行(ADB)との協力により進められてきたコロンボ港拡張事業(既存港湾の外洋側に水深18m岸壁1,200m[400m×3バース]から成るターミナルを3ターミナル整備する事業[図参照])の展開について紹介する。また、コンテナターミナル整備における官民連携(PPP)の課題について、当該事業を通じた筆者の所感を述べる(公開情報を元に個人としての所感を紹介するもので、ADBの見解を紹介するものではない)。

### コロンボ港の運営効率化へ向けて

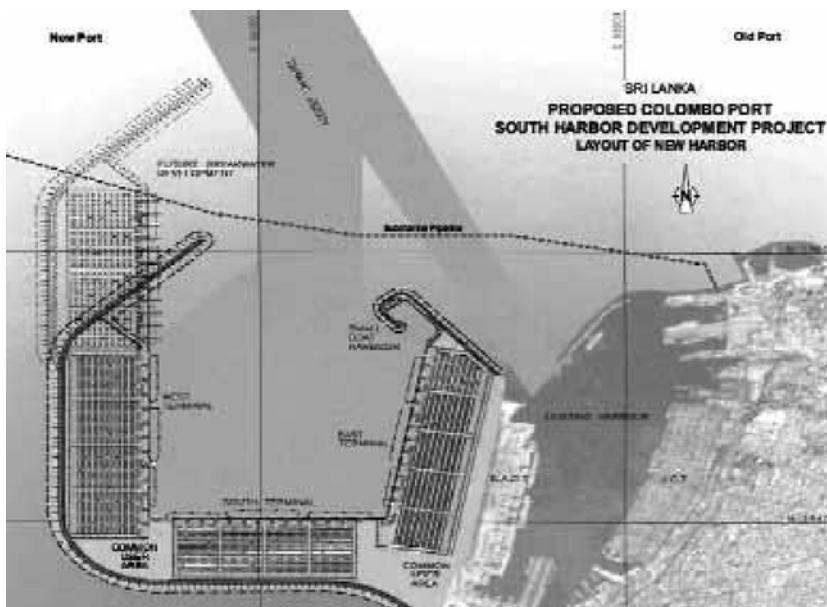
政府は、家主型港湾モデル<sup>①</sup>によるコロンボ港の運営効率化を図るため、①既存公共コンテナターミナルであるJaya Container Terminal(JCT)の運営の会社化、②港湾における公正な競争を担保するための規制機関機能の法制化、を

決めた。こうした政策の下、2001年、ADBは、コロンボ港拡張に係る事業スキーム検討及び実施設計等に対する\$10millionの融資を承認した。

### PPPによる新規ターミナル整備へ

政府は、コロンボ港拡張に係る事業スキームについて、航路・泊地及び防波堤整備は公共事業、岸壁(用地造成の一部を含む)及び荷役機械整備は民間BOT事業、というPPPを選択した。第1のターミナルの運用開始までの総事業費は、約\$780million(公共事業:約\$480million、民間BOT事業:約\$300million)と見込まれた。一方、JCTの会社化については、主に組合の反対から、最終段階で中断した。また、規制機関機能の法制化についても、早期の国会審議に慎重な姿勢をとった。

こうした中、引き続き、家主型港湾モデルによる効率的な港湾運営を実現するため、政府とADBは、①少なくとも最初の2つの新規ターミナルオペレーターは、一般競争入札を通して選定すること、②ターミナルオペレーター間の公正な競争を担保するため、規制機関機能の法制化に向けた暫定措置として、港湾空港大臣の諮問委員会を設立すること、について合意した。本合意の下、2007年、ADBは、公共による航路・泊地浚渫及び延長5kmの防波堤整備に対する\$300millionの融資を承認した。この際、ADBは、第1のターミナルオペレーターが一般競争入札を通して選定されていることを融資約款の発効条件とした。



コロンボ港平面図

### 遅延するターミナルオペレーター選定

政府は、民間ターミナルオペレーター（BOT事業者）の一般競争入札を実施したものの、当該ターミナルオペレーター選定に係る入札書類は、国益を十分に反映できるものでなかったと判断して、2008年2月、再入札を行うことを決定した。一方、公共事業の入札は順調に進み、政府は、2008年3月末に、韓国の現代エンジニアリング社と工事請負契約を締結し、インフラ整備を開始した。こうした中、ADBは、当初の融資約款発効条件を免除し、2008年5月から当該インフラ整備への融資を開始した。

2009年2月、政府は、ターミナルオペレーターの再入札を開始した。世界的経済不況の影響もあり、7月の締め切りにおいて応札したのは、1コンソーシアムのみであった。現在、政府は、当該コンソーシアムと交渉を行っている。

### コンテナターミナル整備におけるPPPの課題

#### (1) 民間パートナーの選定基準及び選定後のリスクヘッジ

コロンボ港拡張事業のケースでは、ターミナルオペレーターの当初入札がキャンセルされた。このことから示唆されるように、PPPにおいては、政府が民間パートナーを競争入札によって選定する際、透明性、公正性を確保しつつも、どのような者がふさわしいのか、事前に徹底的に検討して、入札評価スキームを確立しておく必要がある。また、仮に、選定された者が期待通りのパフォーマンスを見せない場合に備えて、リスクヘッジができるようなコンセッション契約案を準備することも必要であろう。



JAYAコンテナターミナル

#### (2) インフラ整備における官民役割分担

コロンボ港拡張事業においては、岸壁1,200m（400m×3バース）から成るターミナルを3つ運用できる航路・泊地及び防波堤整備を公共事業、岸壁（用地造成の一部を含む）及び荷役機械整備を民間事業（BOT事業）とした。これは、それ自体収益性の低い防波堤整備等は公共が担う一方、財政基盤の脆弱な発展途上国にあつて、岸壁等の整備はBOT事業者に委ねるという役割分担であった。一方、一般に民間事業は、公共よりも高い収益率を求めること、また、大規模投資に際する市場借入金利が公共よりも高くなることから、用地造成や岸壁整備までBOT事業に含めると、かえって公共側が長期的により大きな財政負担を負うリスクがある。加えて、コンセッション契約締結の難航から供用開始が遅れることにより、大きな経済損失が発生するリスクもある。

2009年11月時点で、コロンボ港拡張事業におけるターミナルオペレーターが公式に決定したとの情報は得られていない。コロンボ港がハブ港湾であり続けられるか正念場を迎えている。当該事業の成功、そして、コロンボ港の発展及びスリランカの繁栄を願って止まない。

注) 一般に、港湾施設は公共部門が所有するが、荷役作業等のサービス提供は民間部門に行わせる港湾運営モデル。