

World Watching 117

ワールド・ウォッチング

バングラデシュ

インド
コルカタ港 ●
ハルディア港 ●
サガル島 ▲

ハルディア港の挑戦 「マルチ・ポートモデル」 構築に向けて



中野 宏幸

国土交通省



はじめに

インドでは、第11次5ヵ年計画（2007年～2011年）により、高い経済成長を目指し、PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）を活用しようとしている。そのなかで、インフラ整備の面においては、チャレンジ的な発想を導入しようとする動きもみられる。

インドには、国営のポート・トラストが管理する12のメジャーポートがあるが、本稿では、2009年2月に実施したコルカタ港湾公社（ハルディア地区）やハルディア開発公社等へのインタビューをもとに、港湾の特徴を活かしつつ、精力的にポテンシャル発揮に取り組む西ベンガル州の港湾と背後地開発の状況を報告したい。



コルカタ港とハルディア港

コルカタ港は、232kmの航路を有する河川港で、コルカタ・ドックシステム（KDS：Kolkata Dock System）とハルディア・ドックコンプレックス（HDC：Haldia Dock Complex）という2つのドックから構成される^{注1)}。KDSは、1870年に供用されて以降、改築が重ねられ、



コルカタ地区の河岸での荷役



コルカタ地区の港湾周辺の道路状況

現在はバジバジ（Budge Budge）にあるキデルポール（Khidderpore）とネタジシュバシ（Netaji Subhas）で、ばら荷や液体バルク、コンテナが取扱われている。他方、新たに下流に開発されたHDCでは、液体バルクや肥料・砂糖などの乾燥バルク、コンテナが取扱われている。2008年度の取扱量は、5,728万トン（うち、KDSは1,374万トン、HDCは4,354万トン）であり、12のメジャーポートの取扱量5億1,916万トンの11%を占め、第4位となっている^{注2)}。

両港は、ガンジス川支流のフーグリにあり、コルカタとハルディアの両港区（距離は108km）とも、コルカタ港湾公社（Kolkata Port Trust）が管理運営している。同公社の職員は、コルカタ地区約5,000人、ハルディア地区約2,500人である。ハルディアの整備に当たり、エンノール港のように新たに港湾管理者を設定しなかったのは、コルカタの機能が縮小して、ハルディアへの移転が見込まれたことから、両港のバランスに配慮したためといわれている^{注3)}。



ハルディア港の背後地開発

フーグリ河口から約100kmにあるハルディア港は、石油化学や肥料等の臨海工業地帯の造成を目的に1964年から開発され、1977年から供用されている。利用可能喫水は平均ベースで8.4mであり、複雑な河川形状から、これ以上のドラフト確保は困難で、航路浚渫の上、潮待ち入出港している現状である。

ハルディア港の背後地の計画的な開発は、1979年西ベンガル都市農村(計画及び開発)法に基づき、ハルディア開発公社(Haldia Development Authority)が行っている。ハルディア計画地区(Haldia Planning Area)の面積は、約761km²で、人口は92.2万人(2001年)である。開発の許認可は州政府が行っているが、同公社は地域のインフラ開発に加え、ユーティリティ関係では、工業用水供給を行っている。電力関係は、供給の安定性や品質の問題から、進出企業は自家発電対応を行っているとのことであった。

ハルディア地区の「生命線」ともいえるアクセス道路は国道41号線である。しかしながら、①雨季になると雨水がたまり通行スペースが限定される、②自転車やバイク、荷車が交錯して通行しており、安定した走行環境が確保されていない、③陥没があるなど路面状況が悪い、など道路状況は悪く、改善整備は行われているものの捗々しくない。また、鉄道貨物(引込み線)もあるが、一列車を仕立てるの必要があり、大口のユーザーにしか活用されていないとのことであった。



ハルディア計画地区
(出典：ハルディア開発公社提供資料)

ハルディア港の「マルチ・ポート」モデル

港湾の近代化に向けたプランニングも行われている。コルカタ港湾公社(ハルディア地区)によれば、「ハルディアでは、現行の(水深の浅い)港湾地域より、港湾地域外の活用がポイント」とのことであり、同公社では「港湾間の競争と協力(Competition and Cooperation)」をコンセプトとし、大型船とバージとの間での荷物の積み替えをベースとしたビジネスモデルの検討が行われている。

この構想は、タムラ港(Dhamura Port)^{注4)} やコニカサンド(Conica Sand)といった近隣の港湾・地区や、ハルディア沖合のトランスローダー基地と連携し、貨

物を集める「マルチ・ポートモデル」である。貨物増大と船舶の大型化に対応するため、外洋に浮体構造物を設置し、大型船舶とバージとの間で鉄鉱石や石炭等の積替えを行い、バージで、ハルディア港上流のシャルックカリ(Shalukkhali)等にシャトル輸送を行う計画となっている。この構想には、サガル島での12m程度の水深の港湾建設も視野に入っており、全体としてのシナジー効果が期待されている。

この内陸側の受け皿となる基地として、複数のリバー・バージターミナルをPPPベースで整備したいとしており、消費地

等へは、これらの基地から、鉄道や道路で輸送する構想となっている。興味深いモデルであるが、①競争が厳しくなる中で、周辺港湾との間で、どこまで協力関係を構築できるか、②内陸と接続するアクセス手段をどう改善していくのか、③バージをベースとした沖取り荷役で、どこまで効率性を確保できるか、といった課題もある。

今後の取り組みへの示唆

インタビューした際には、将来計画に関するコルカタ港湾公社(ハルディア地区)の説明は、極めて意欲的なものであった。他方、現地企業によれば、現場レベルでは、港湾公社の日常ベースの運用には、保守的あるいは硬直的な面も多いという話もあった。

インドでは、船舶の大型化等への対応のため、メジャーポートにおいても、広域的な連携によるビジネスモデル導入の検討が行われている。我が国の港湾においても、国際競争力の向上を視野に入れ、隣接あるいは近傍港湾間との連携ビジネスモデルの構築により、広域レベルでの全体最適を目指すうえで参考になるであろう。なお、本稿中の見解は、全て個人的なものである。

注1) 本稿では、コルカタ港のハルディア地区を、ハルディア港と呼称している。

注2) インド港湾協会公表による暫定値である。

注3) エンノール港は、チェンナイ港北24kmに位置しており、1999年10月に、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。

注4) オリッサ州との間での34年間(4年間の建設期間を含む)のコンセッション契約によって、ローソン&トープロとタタ・スチールの50:50のジョイントベンチャーであるタムラポート会社(DPCL)が運営を行っている。



ハルディア地区とを結ぶ鉄道貨物輸送(単線)



ハルディア港の遠景