

World Watching 250

ワールド・ウォッチング



安永 健太

外務省在スリランカ日本国大使館
経済・開発協力班二等書記官



中国「真珠の首飾り」戦略 スリランカ ハンバントタ港



はじめに

中国の「真珠の首飾り／一帯一路」戦略を構成する港の一つとされる、スリランカの南部州のハンバントタ港について、その開発の現状と筆者の所感を述べる。近年コンテナ取扱い需要が増加している西部州のコロンボ港に対して、ハンバントタ港は将来その代替港となるのか、コロンボ港との競合が注目されている。



スリランカの港湾

インド洋上に位置するスリランカ民主社会主義共和国は、南北に435km、東西に225kmの島国で、面積は北海道の約8割に相当し、島の北半分は広大な平野が特徴だが、南半分は内陸中央部の高地山岳地帯と、それをとりまく海岸平野部からなる。

海洋安全保障や国際海運の観点で、スリランカは、東アジアと中東を結ぶシーレーンの要衝に位置する地政学的重要性のため、国際社会の大国（米国、中国、日本などの経済大国）の関心を集めており、重要なパートナー国と認識されている。それも相まって、近年、西部州のコロンボ港、南部州のハンバントタ港、東部州のトリンコムアリー港といった主要港湾を始めとして、急速に港湾の開発や運営、利用誘致促進が進められている（ただし、2020年以降は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、停滞している）。



ハンバントタ港の開発

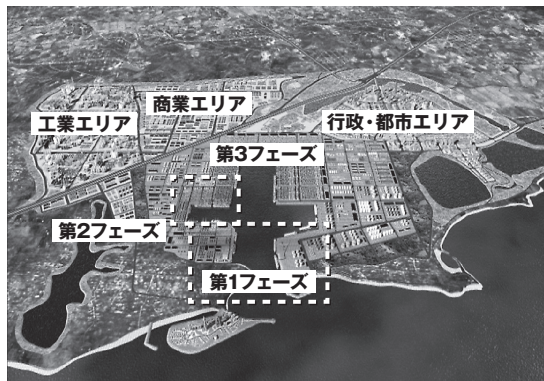
同港の正式名称は「マガンプラ・マヒンダ・ラージャパクサ港」である。2008年よりマヒンダ・ラー

ジャパクサ大統領（当時、現政権では首相に就任）が自身の出身地であるハンバントタへの港湾建設を開始し、2010年にフェーズ1、2015年にフェーズ2が完成し、供用を開始した国際港湾である。総事業費（当時）約14億米ドルの内、約11.2億米ドルが中国輸出入銀行（1994年に設立された中国政府100%出資の政府系金融機関）からの借入れにより建設された。西部州のコロンボ港、東部州のトリンコムアリー港と並ぶスリランカの主要港として、港内水深は17m、大型船舶の入港・接岸が可能で、港湾規模約1,320ha（港湾施設820haとロジスティック・エリア500ha）を有する。



スリランカと中国企業による運営体制

2017年、スリランカ政府は、閣議承認を経て、中国招商局港口控股有限公司（China Merchants Port Holdings Co., Ltd. (CMPort)）との間でハンバントタ港を巡るコンセッション合意文書に署名した。これにより、中国輸出入銀行からの借入約12億ドルの負債は同資産とスワップ（equity swap）



ハンバントタ港湾地域完成予想全体図

された。これは、スリランカ政府が対中債務の負担軽減を目的として、中国政府と協議・交渉した末に合意締結に至ったものである。主な合意内容は以下のとおりである。

①スリランカ港湾局（SLPA）とCMPortの間で、港湾運営のための2つの合弁会社HIPG¹⁾及びHIPS²⁾を設立し、これらに企業に対し、運営権が99年間譲渡される。なお、両会社を併せた株式保有割合は、CMPortが約70%、SLPAが約30%。

②港湾施設と関連用地（1,115ha）は、同2社に対し、譲渡ではなく、99年間リースされる。

③同2社による港湾施設の運用は、商業・開発事業の目的に限られ、スリランカ領土内である同港内での軍関係者の関与や軍事的要素を持つ活動が行われることを厳格に禁止する。唯一スリランカ政府だけが、そのような活動を許可する権限を有する。

また、譲渡された運営権に関し、SLPAがHIPG及びHIPSの株式を買い戻すことが可能となる条件も合意文書に規定されている。



現状と今後の展開予想

工業用地や商業用地への投資（自動車用タイヤ製造工場の建設や石油貯蔵ビジネス等）も行われているが、主要な利用形態は以下の2つが挙げられ、本港での中国「真珠の首飾り／一带一路」戦略の展開を見ていく上で注目すべき点である。

(1) Ro-Ro船による自動車輸送

同港に入港する船舶の中で、自動車運搬船(Ro-Ro船)が最も大きな割合を占めている。韓国に次いで日系の日本郵船や川崎汽船の運搬船が多く利用しており、両社ともターミナルの使用に関して合意契約を締結している。自動車輸送に関して、以前は国内向け輸入が主であったが、近年はRo-Ro船によるトランシップ（積み替え）が行われるようになり、その取扱量は増加傾向（2019年9月末、インドからの自動車取扱量281,072台、前年同期比61.4%増）にある。トランシップされた自動車はインドやシンガポールからアフリカや中東へ輸送されている。取扱い需要増加の要因としては、同港の保管庫は保税地域にあるため、税金がかからないという点が考えられる。

ここに1つの利用事例を挙げたい。インドのチェンナイにはヒュンダイ（韓国最大手の自動車メーカー）の工場があるが、工場近辺には生産された自動車を保管する場所が少なく、また保管費用がかかる等の課題を有していた。そこで、ハンバントタに輸出して同港内に保管し、受注をした後に同港



Ro-Ro船接岸（撮影：2019年2月）

から輸出することで自動車保管費用を節約している。日本からの自動車も同様で、日本国内のオークションで競り落とした中古車を日本国内で保管すると高くつくため、注文が入るまでの一時保管場所としてハンバントタ港を使用している。

(2) コンテナ貨物の取扱い

スリランカにおけるコンテナ貨物取扱いは、その殆どがコロンボ港で行われており、近年需要増加の一途にあり、超大型コンテナ船の寄港実績も有する（2019年取扱量は約725万TEU）。しかしながら、コロンボ港で急速に需要が増加する一方で、将来的な荷役可能バースの不足が指摘され、新たなターミナル整備が急務とされている。そのような現状を踏まえ、ハンバントタ港は、現時点ではコンテナ荷役取扱いに限りがあるものの、コロンボ港の容量オーバーに対応する代替港として、コンテナ貨物の新たな受け皿になり得るか注目されている。同港は水深17メートルであり、20,000TEUレベルの超大型コンテナ船の入港も可能である。既存岸壁等の構造上の安全性を確保し、大型船対応のガントリークレーンを整備すれば、トランシップによるコンテナ貨物取扱いの可能性は十分にある。そもそも、コロンボ港のコンテナ取扱いの約8割がトランシップであり、この機にハンバントタ港での施設整備と利用誘致が進めば、同港でのコンテナ・トランシップは実現不可能ではないだろう。

諸外国の中には、ハンバントタ港が発展することで、当国での中国の影響力が拡大することに警戒感を有しているところもあるが、スリランカ自身が管理し、開放性を持ち、国際水準に沿った商業港としての本来の目的に則すならば、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」構想との協働も不可能ではないと、筆者は考える。

- 1) HIPG (Hambantota International Port Group) : ハンバントタ国際港湾グループ。港湾施設の資産運営と更なる開発事業、インフラ施設、貨物取り扱いの商業化等の管理を行う。出資率は、SLPA15%、CMPort85%。
- 2) HIPS (Hambantota International Port Service) : ハンバントタ国際港湾サービス。港湾のサービス及び共用利用施設の管理を行う。出資率は、SLPA50.7%、CMPort49.3%。