

World Watching 255

ワールド・ウォッチング



佐藤 清二

一般財団法人国際臨海開発研究センター
首席研究員



チッタゴン港 能力増強に向けた 長い道のり



はじめに

チッタゴン港は、 Bangladesh の港湾貨物の89%にあたる9,500万トン（2020年）、同じくコンテナ貨物の98%にあたる260万TEU（同年）を取り扱う同国で最も重要な港湾である。特にコンテナ貨物は2010年以降で年平均7%と高い伸びを示しており、その品目は輸入は一般消費財と縫製品原料、輸出は縫製品が大半である。同港は World Watching で『競争力強化に取り組むチッタゴン港』（2005年6月）として紹介されているが、その後の16年の歩みを振り返りつつ、同港の現状と課題を紹介する。



チッタゴン港の概要

Bangladesh 南部地域の大半は、パドマ川（ガンジス川下流）、ジャムナ川がヒマラヤ山脈からの流下土砂を運んで形成したデルタであり、深水港の建設には適さない地域である。チッタゴン港の主要施設はカルノフリ川の上流10km～15km、市街地を背にした右岸に位置する。入港船の喫水は9.5m、全長は190mに制限されており、寄港船の積載能力は平均1,800TEU、最大でも2,700TEUで、東西基幹航路に面するコロンボ港には遠く及ばず、インドの主要港からも水を開けられている（図1）。



16年間のトピックス

(1) パース（ターミナル）オペレータ制度の導入

港湾管理は、チッタゴン港湾庁法（1976年）に基づきチッタゴン港湾庁（CPA）が行っている。港湾運営は CPA が港湾施設、荷役機械を保有する一方、港湾荷役業者が荷役作業を担うが、その労働力は CPA も参加

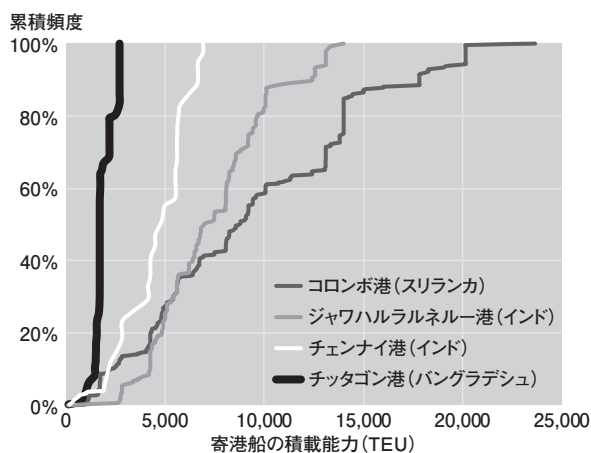


図1 南アジア諸港に寄港するコンテナ船の積載能力分布 (MDSTデータを分析)

した港湾労働者管理委員会で調整する形で行われていた。同委員会は、2007年のCPA港湾運営規則の改正により廃止され、代わってパース・オペレータ制度が導入された。本制度はパース運操作業を業務委託する制度（契約期間2～3年）で、入札で落札した業者がCPAが所有する港湾施設及び主要荷役機械と自ら手配する労働力及び補助的荷役機械を用い対象パースの運操作業を行う（図2）。後に、業務委託の対象がCCT（Chittagong Container Terminal、岸壁延長450m、ガントリークレーン4基）に拡大され、この場合はターミナル・オペレータ制度と呼ばれる。紛らわしい名称だが、本制度はコンセッションではなく、CPAが港湾料金を徴収し、パース（ターミナル）オペレータに運操作業の対価として業務委託料を支払うものである。本制度の導入により、CPAは港湾労働問題から距離を置くこととなった。

(2) ターミナル民営化の頓挫

2005年当時CPAにより建設中であったNCT（New-mooring Container Terminal、岸壁延長950m）は、民



図2 バース・オペレータ手配の労働力（船内荷役、沿岸荷役）とシップギアで本船荷役



図3 ヤード内でデバニングし、輸入者手配のトラックに貨物を積み替え

間事業者が全ての荷役機械を調達するSOT (Supply-Operate-Transfer) 型コンセッション方式 (25年間) での運営が計画され、グローバル・ターミナル・オペレータの選定手続きが進められた。しかしながら、様々な要因から民営化は頓挫し、やむを得ずガントリークレーン等未設置のままCPAがターミナル・オペレータ制度を活用し運営を行っていた。その後能力増強が急務となり、結局CPAが独自資金で2018年以降ガントリークレーンを10基設置した。荷役効率も、シップギアが10～15個/時、ガントリークレーンが25～30個/時とのことである。

(3) 民間ICDの躍進

チッタゴン港の周囲20km圏内には税関職員常駐の民間ICD (Inland Container Depot) が17箇所 (計123ha) 設置されている。民間ICDは、狭隘な港湾ヤードを補完する形で港湾取扱貨物の増加に伴い年々規模が拡大してきた。主な業務は、①輸出コンテナのデバニング・輸出通関、②港内ヤードで保管しきれない空コンテナの一時保管、③輸入コンテナのデバニング・デリバリである。①の業務は、チッタゴン港輸出実入コンテナの88%のシェア (残りはEPZ、鉄道、水運関係) を有する主力業務である。③の業務は、税関が民間ICD等港外でのデバニング・デリバリを関税率の低い農産物や資材等38品目に制限しているため、利用は伸びていない。

(4) ヤード内デバニング・デリバリの継続

上記(3)で述べたとおり、税関が民間ICD等港外でのデバニング・デリバリを品目制限しているため、港内でのデバニング・デリバリ作業が、本来はコンテナを蔵置するためのヤードを占有して「露天の市場」状態で行われている (図3)。2005年当時は、そもそも港外でのデバニングは禁止されていたとのことなので一歩前進とは言えるが早期解消が望まれる。

World Watching 能力増強に向けた取り組み

(1) 港外オーバーフロー・ヤードの整備

CPAは、2018年以降オーバーフロー・ヤードとして港外に2箇所、デバニング・デリバリのための用地を確保し、港内ヤードの混雑緩和を図っている。

(2) パテンガ・コンテナターミナルの整備

CPAは、既存ターミナルから約4km下流でパテンガ・コンテナターミナル (岸壁延長580m) を整備中で、

2021年内にインフラ部分が完成する。運営方式はNCTで頓挫したSOT型コンセッション方式を予定しているが、まだ民間事業者選定も荷役機械の調達も行われていない。最悪これらの準備が遅れる場合でも、暫定的にバース・オペレータ方式を活用し、シップギア等による荷役で急場を凌ぐことも考えられる。

(3) ベイ・ターミナルの整備

ベイ・ターミナルとは、チッタゴン港の主要施設がある河川内ではなく、河口から約7km北、ベンガル湾岸に計画されたプロジェクトである。元々はADBの調査で提案された計画で、岸壁延長1,800mのコンテナターミナル、防波堤、航路・泊地等からなるが、残念ながら深水港の整備ではない。当初計画では、防波堤及び航路・泊地の整備はADB借款を用い、ターミナル整備・運営をBOTで実施する想定であった。この計画に対して、中国、インド、シンガポール、その他グローバル・ターミナル・オペレータが入り乱れて関心を示し迷走する中、ADBは撤退した模様である。事業方式、事業主体が決まらない中、現在、CPAの独自資金で海岸部の用地取得及び干潟部の埋立工事が細々と進められている。

(4) マタバリ港の整備

チッタゴン港の将来のコンテナ取扱能力は、ベイ・ターミナル等の計画・構想を全て積み上げても500万TEU程度である。一方、2041年の国全体の需要は1,200万TEU程度と予測されている。このギャップを埋めることを期待されているのがパイラ港とマタバリ港である。前者は2013年に港湾指定された新港であるが、深水港として利用するには約70kmに及ぶ進入航路の整備及びその維持浚渫が不可欠であり、現時点では本格的な事業化は進んでいない。後者はWorld Watchingで『バングラデシュ初の深水港を目指すマタバリ港』(2019年8月) として紹介しており、円借款による整備に向けてエンジニアリング・サービスが行われている。

World Watching おわりに

チッタゴン港を中心とした港湾が国の発展に合わせ今後どのように発展していくのか注視していきたい。なお、港名の英語表記は、2018年からベンガル語発音に合わせてChattogramに変更されたが、まだ過渡期であり本稿は旧表記を用いた。