

World Watching 286

ワールド・ウォッチング



坂井 良輔

一般財団法人国際臨海開発研究センター
主任研究員
((株) エコーより出向中)



はじめに

カンボジアでは、堅調な経済成長のもと、民間の都市開発、社会資本の開発計画が目白押しである。港湾では、様々な開発計画が乱立し、選択と集中といった競争力のある港湾開発には程遠い状況にある。国としての戦略をもった秩序ある港湾の開発を誘導し、良質な港湾施設の提供を促すことが求められている。

JICAはカンボジア公共事業省 (Ministry of Public Works and Transport: MPWT) の要請を受け、体系的な港湾開発行政の構築を目的とした、「カンボジア国港湾行政能力強化プロジェクト」を開始した。国際臨海開発研究センターではJICAの委託をうけ、2022年7月に本プロジェクトに着手している。

本稿では、プロジェクトの背景となる港湾開発の現状、期待される成果、今後の課題について述べる。



カンボジアの港湾開発の現状

(1) 主要コンテナ港湾の開発

カンボジア国全体のコンテナ取扱量は、安定的なGDP成長により飛躍的に増大しており2022年には約117万TEUを記録した。シハヌークビル港とプノンペン港の2港ですべてをまかなう。主な品目は、同国の主力産業である縫製業の生地と製品の輸出、農産品の輸出などである。

シハヌークビル港は2バースのコンテナターミナルで年間約75万TEUを取り扱う。コンテナ船の沖待ちが発生し次々に船が着岸する状況で、バースウィンドウが不足しており、新たな需要にも対応できていない。そこで、円借款による新コンテナターミナル (NCT1) 拡

カンボジアの秩序ある港湾開発に向けて

張事業が2023年12月に始まった。現在のコンテナ航路は、シンガポールで母船に積み替えて最終目的地 (欧州、北米向け) に向かっている。所要の延長や水深を有する新たな岸壁を整備することで、母船の誘致を企図する。NCT1 ~ NCT3の拡張により2030年までに約160万TEUの能力確保を目指す。

プノンペン港は、メコン水系を通じて南部ベトナムのカイメップ、ホーチミンの基幹港で欧州・北米航路の本船に積み替えて輸出入されている。直背後のSEZ (Special Economic Zone: 経済特区) での繊維産業の立地により貨物取扱が増えている。LM17コンテナターミナルでは2030年までに約40万TEUの能力増加を図る。

2つの港湾は今後ともカンボジアの国際コンテナ取扱港湾の中核となるものとする。

(2) 民間資本による港湾開発

一方で、シハヌークビル港から70km圏内で民間資本による港湾開発が進む (図1)。

- ①ダラ・サコール観光開発: 中国が支援する、空港や港湾を含む36,000haの総合地域開発
- ②Steung Hav港湾開発: 埋立面積1,000haのSEZと港湾開発で2009年起工
- ③カンポート総合物流・多目的港湾開発プロジェクト: 中国が支援する、開発面積600ha、2030年コンテナ取扱目標量60万TEU
- ④カンポート国際港湾開発: 埋立総面積1,000ha、延長450mのバース供用
- ⑤Funan Techo 運河計画: 中国が支援する、メコンの鉱山開発による鉱物資源を水上輸送でカンポート付近へ接続する運河計画

これらの港湾開発を調整せずに進めることは、港湾

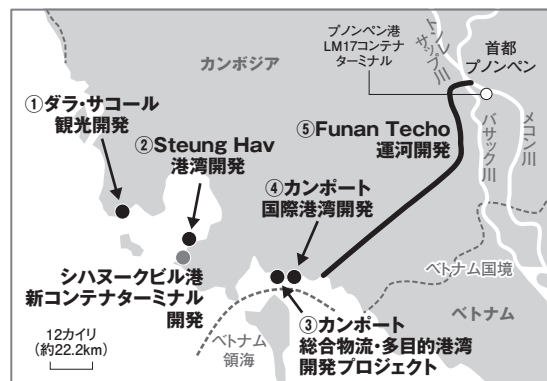


図1 民間資本による港湾開発プロジェクト

施設の供給過剰、個々の施設の利用率の低下、ひいては港湾管理者の財務状況の悪化、港の競争力の低下を招くことが懸念される（港湾管理者：内陸水運・港湾法案に規定されるPort manager。公共民間を問わず各港湾において、港湾の管理運営、港湾計画の策定、建設、修繕、関連機械の設置などを行う者）。

シヤム湾沿岸の他国の港湾ではシンガポール3,800万TEU、ラムチャバン900万TEU、ホーチミンとカイメップの港湾群で900万TEUを取り扱う。これらの取扱量をみると、カンボジアの港湾にコンテナ母船の寄港を呼ぶには、集約化したコンテナターミナルの形成が必須である。

そのため、港湾開発を行う際は、客観的な需要予測により将来の貨物量を推計し、カンボジア国全体を俯瞰した港湾施設の適正な規模や配置を促す必要がある。



秩序ある港湾開発を誘導する仕組みの構築

(1) 「内陸水運・港湾法」の成立と港湾計画の位置づけ

MPWTは、港湾の乱開発を防ぎ、秩序ある港湾開発を誘導するため、日本の「港湾法」に相当する「内陸水運・港湾法」の成立に向けた調整を進めている。

法案には、①港湾管理者の作成する港湾計画はMPWTの承認が必要となる、②建設する港湾施設はMPWTが制定するカンボジア港湾技術基準に従うことが義務付けられる、という二つの条項が盛り込まれる。

港湾計画の審査にあたっては、MPWTは予めカンボジア全体の港湾の整備方針と、港湾計画に盛り込むべき要件を示した、港湾開発指針を公表する。民間を含む港湾管理者はこれに従って港湾計画を作成することになる。

港湾施設の設計審査にあたっては、MPWTは予めカンボジアの自然条件、港湾利用の特徴を踏まえたカンボジア港湾技術基準を策定・公表する。港湾の設計はこれに従って行い、MPWTの審査を受けることになる（『港湾』2023年10月号、菅野高弘、「カンボジアメコン川流域における河川港の現状と課題」にて既報）。

(2) JICAプロジェクトでの支援内容

本プロジェクトでは、法案に規定される二つの条項を有効に機能させるため、港湾開発指針（案）の作成、港湾技術基準（案）の作成と、審査の拠り所となるマニュアルの作成を支援している。これらは法案の制定に合わせて、MPWTのPrakas（政省令）や政策として位置付けられる予定である。

港湾開発の制度は日本とカンボジアでは大きく異なる。日本の港湾は、主に税金による公共事業として整備が図られてきた。一方、カンボジアは、国の自主財源に乏しく、海外ドナーや民間投資に頼る港湾開発となっている。つまり、自分で計画して自分で整備するという自己完結での政策達成は望めない。如何に海

外の資金を有効に導入し、自らが期待する港湾の整備を促すかという誘導型の行政運営を図らなければならない。港湾開発指針や技術基準は、この点に留意して策定を進める必要がある。

開発指針は、計画立案者に客観性と投資効率の高い計画の策定を促すことを企図する。開発指針に、政府の港湾開発の方針と、カンボジア全体の2050年の取扱貨物量と、それに要する投資量を示す。マクロな需要量と投資量を示すことで過剰な投資を抑制する。併せて、個々の港湾計画が整えるべき要件として、将来需要の根拠、施設規模の考え方や経済・財務分析など実行可能性を求める。つまり、港湾開発における客観的かつ公平な競争環境を用意することにある。

技術基準は、日本の技術基準をベースにカンボジアの自然条件や施設の利用形態を踏まえたものとし、設計の基本概念に性能規定を導入することで、他国基準であっても合理的な設計法であることを説明できれば承認する、裁量の幅の広いものを用意する。



今後の課題

(1) MPWTの審査能力の向上

内陸水運・港湾法の成立後は、MPWTの法の執行能力を十分なものとする必要がある。港湾管理者が提出する港湾計画に対して、計画者の投資意欲を促しつつも客観的に審査する能力がMPWTに求められる。施設設計においても、設計者の裁量性を高めた設計を促し、客観的に審査できる能力が求められる。

このためMPWTの審査能力を高めていくことが重要である。

(2) 承認済の港湾開発計画の取り扱い

内陸水運・港湾法の施行前に政府において認可された港湾開発計画をどう取り扱うかが課題である。一般的に、法令の効力はその法の施行時以前には遡って適用されない「法の不遡及」となる。多くの港湾開発計画は政府の開発関係省の承認を得ている。我々調査団は、これまでの承認内容を精査し、承認行為に含まれない事項の有無や、計画に対する時間管理概念の導入など、措置の必要性をMPWTと確認する予定である。

(3) 内陸水運・港湾法の成立への支援

内陸水運・港湾法案は1月31日現在、省内の手続きを終え近く閣議決定され、国会へ上程される見通しである。この法案は、過去のJICA支援プログラムを経て10年越しに国会に上程にたどり着いている。成立すれば、MPWTは根拠法のない脆弱な港湾開発行政からようやく解放されるのである。

調査団としては、法律の実効性を確保するため、法解釈や、開発指針と技術基準の準備など、支援を継続する所存である。