

# World Watching 299

ワールド・ウォッチング



清水 崇

国土交通省港湾局港湾経済課  
港湾物流戦略室長

## インドの中核港湾 ジャワハルラル・ネルー港



### はじめに

筆者は、2025年1月にインドの西岸マハーラーシュトラ州の州都ムンバイ（インド最大の都市であり人口約1,840万人）を訪問し、大阪港湾局、阪神国際港湾株式会社、大阪港埠頭株式会社、大阪港振興協会が主催する「大阪港セミナー in ムンバイ」（2025年1月22日開催）に参加するとともに、ムンバイ近郊に所在するジャワハルラル・ネルー港（JN港）のコンテナターミナルを視察する機会を得た。

本稿では、インドを代表するコンテナ港湾の一つであるJN港の整備状況や運営状況、新たな港湾開発計画等を紹介する。



### JN港の概要

インドには中央政府が管理する主要港湾（メジャーポート）が12港と州政府・民間管理港湾が200港以上存在している。主要港湾に限れば、JN港は最もコンテナ取扱量が多い港湾である（インド全体では、民間管理のムンドラ港に次いで第2

位）。2023-24会計年度のコンテナ取扱量は643万TEUであり、世界全体では第26位である。

JN港には、多数の国道が通じ、13本の鉄道路線が乗り入れており、コンテナ・フレイト・ステーション（CFS）及びインド全域のインランド・コンテナデポへの接続が可能となっている。また、277haの特別経済区（SEZ）が隣接している。

現在、JN港では5つのコンテナターミナルが稼働しており（図1、表1参照）、その他、液体バルク用ターミナル、ドライバルク用ターミナルがそれぞれ2つずつ立地している。なおコンテナターミナル

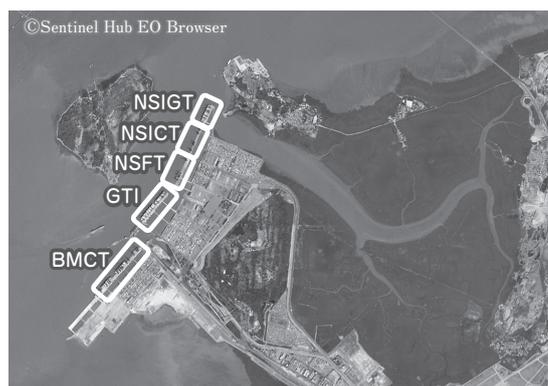


図1 JN港コンテナターミナル位置図

表1 JNPAのコンテナターミナル諸元

ターミナル名	BMCT	GTI	NSFT	NSICT	NSIGT
オペレーター	PSA	APMT、Container Corporation of India Ltd.	NhavaSheva Free Port Terminals Pvt. Ltd.	DP World	DP World
岸壁延長	1.000m	712m	680m	600m	330m
最大喫水	16.5m（岸壁水深）	15m	15m	15m	15m
面積	90ha	55ha	55ha	26ha	27ha
計画取扱能力	240万TEU	180万TEU	90万TEU	120万TEU	80万TEU
GC	12基	10基	6基	8基	4基
RTG	36基	36基	27基	29基	16基
RMG <sup>注1)</sup>	4基	3基	3基	3基	—

注1) RMG：Rail Mounted Gantry Crane

出典) Jawaharlal Nehru Port Authority (JNPA) HP

BMCTについては、岸壁水深16.5m、岸壁延長1,000m、面積110ha、計画取扱能力240万TEUの拡張計画がある。



## コンテナターミナルの現況

筆者が訪問したコンテナターミナルNSICTは、DP World社の説明によれば、24時間365日稼働しており、遠隔操作ガントリークレーンを導入済みとのことであった。なお、ターミナル改修等が必要になることから遠隔操作RTGは未導入とのことであった。また、視察時にコンテナ船1隻に6基のガントリークレーンを使って荷役をしており、連続バースやガントリークレーンの多さの迫力を実感した(図2参照)。他方で、ゲート近傍やターミナル内で長大なトラック渋滞が見られ、課題の一端も実感した。



図2 コンテナ船1隻の荷役に6基のガントリークレーン

ジャワハルルール・ネルー港湾公社(JNPA)のプレゼンテーションの中には、オペレーション・パフォーマンスとして「コンテナ船のターンアラウンドタイム(hours)」、「バースの生産性(moves/hour)」、「クレーンの生産性(moves/hour)」、「コンテナ滞留時間(hours)」、「ダイレクト・ポート・デリバリー(DPD)(%)<sup>注)</sup>」、「ダイレクト・ポート・エントリー(DPE)(%)<sup>注)</sup>」などの経年変化に関する説明があった。港湾の使い勝手の状況を分かりやすく説明するものであり、我が国も見習うべき取り組みと感じた。



## 新たな港湾開発計画

ジェトロ(日本貿易振興機構)が公表した「インドにおける物流実態調査(2022年2月)」では、コンテナ不足、港湾内外の交通渋滞、非効率なターミナルオペレーション、労働者によるストライキ等がJN港の主な課題として指摘されている。JNPAはこれらの対応を進めるとともに、増大するコンテナ取扱に抜本的に対応するためマハーラーシュトラ州と共同でバダバン(Vadhavan)港開発を計画している。同港は、ムンバイから北方約150kmに位置し、水深

20m、全19バース、1,719haの埋立てによる用地造成、防波堤10kmという施設規模である。JNPAのHPによると、コンテナ取扱能力は2035年に1,500万TEU、2040年に2,400万TEUを計画しており、「世界で10位以内のポテンシャルを有する港湾になる」とのことである。また同地は、陸域から約8kmの距離で自然水深20mが確保でき、鉄道網から約10km、主要国道から約35～40kmに位置し、「新しい港湾開発に理想的」な場所とされている。



## インドの経済成長

インドは、総人口が2023年に中国を上回り世界第1位となり、今後も生産年齢人口の増加が期待されるなど、グローバル・サウス諸国の中でも、近年特に経済成長の著しい国の一つである。2023年の実質GDP成長率は8.2%であり、IMFの予測によれば、2025年に名目GDPが日本を抜き世界第4位に成長する見通しである。また、2023年における日インド間の輸出入額は合計約3兆円にのぼり、今後も両国のつながりは大きくなると考えられる。

このように経済発展がめざましいインドにおいて、ご紹介した港湾開発以外に、報道によると100隻以上の船隊規模を有する新たなコンテナ船社の設立がインド政府によって検討されている。



## おわりに

現時点では、インドと日本を結ぶ海上輸送網は充実しているとは言い難いが、日インド間の経済関係の深化、さらにはインドの港湾や海運の発展を踏まえれば、今後日本とインドの海上輸送網が充実し、港湾が両国関係の発展に貢献することが期待される。さらには、インドと北米・中南米等との輸出入貨物については、我が国の国際コンテナ戦略港湾における国際トランシップ貨物として取り込めるポテンシャルも有していると期待される。今後も、インドのコンテナ海上輸送の動向を注視していきたい。

最後に、このような貴重な機会を企画・実施いただいた「大阪港セミナー in ムンバイ」主催者の皆様に、この場をお借りし御礼を申し上げます。

注) JNPAから定義についての説明はなかったが、JNPAのHPより以下の定義と推測される。

DPD: 通関手続きのためにCFSへ搬送するという従来の手順を踏むことなく、ターミナルからコンテナを直接ピックアップし搬送する割合

DPE: 輸出業者がすべての通関手続きを1つの窓口で行う割合