

World Watching 47

ワールド・ウォッチング



小林 知宏

在ブラジル日本国大使館
一等書記官



ブラジルの 港湾の近代化に 向けた動き



はじめに

ブラジルでは経済危機を背景とした緊縮財政に伴うインフラ整備への投資不足から港湾施設の老朽化と処理能力不足が大きな課題となっている。近年、ブラジル経済が落ち着きを取り戻し、政府は輸出促進を国家政策として掲げ、その基礎となる港湾施設の機能強化に本腰を入れつつある。本稿では、ブラジルの港湾の近代化に向けた最近の動きについて簡単に紹介させて頂く。



ブラジル港湾の現状と課題

ブラジルの港湾開発はブラジルの主要輸出品である大豆、トウモロコシ等の農産品並びに鉄鉱石を中心とする鉱産品の積出港のための港湾整備を中心に推進されてきた。2002年におけるブラジル全体の港湾取扱貨物量は5億2,900万トン（前年比4.5%増）、コンテナ貨物は228万TEU（前年比18.2%増）に達しており、特にコンテナ貨物は2001年にも前年比17%増とコンテナ化が進展しつつある。

主要港湾としては、鉄鉱石の輸出港であり、ツバロン製鉄所関連の原料炭輸入、鉄鋼製品輸出が増加しているツバロン港（エスピリット・サント州）、カラジャス鉱山の鉄鉱石の積出港であるイタキ港（マラニオン州）、大都市経済圏を背後に有するサントス港（サンパウロ州）、原油輸入基地のあるサン・セバスチャン港（サ

ンパウロ州）、手狭になったリオ・デ・ジェネイロ港から機能移転が進むセペチバ港（リオ・デ・ジャネイロ州）及び農産品の積出港であるパラナグア港（パラナ州）などがあり、これら6港で全体の60%を占め、またイタキ港を除く5港は人口が集積し、経済活動の中心であるブラジル南部及び南東部に集中している。

1970年代のブラジルの経済成長期にはブラジル政府は輸出振興を目的として国際輸送インフラの整備促進を図ったが、第一次及び第二次石油危機、さらには1982年の国際金融危機に伴い経済は悪化の一途をたどり、財政難に陥った結果、運輸部門に対する新規投資はもちろん、整備維持のための投資も十分に行われず、現在、港湾施設は老朽化及び能力不足に喘いでいる。

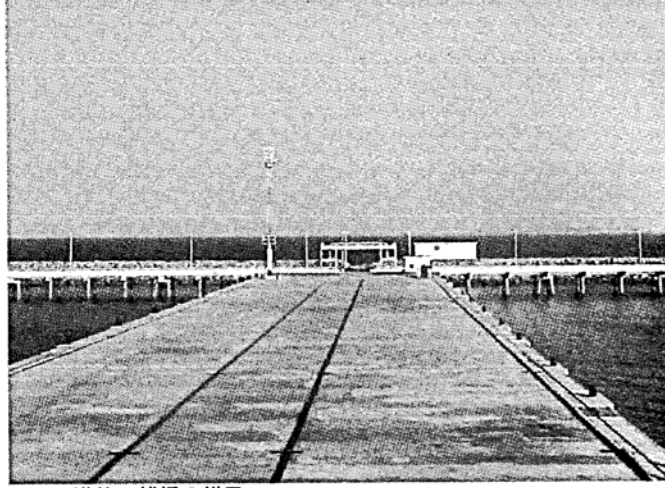


進む南米インフラ統合計画と 港湾の重要性

2000年9月、ブラジルの首都ブラジリアで第1回南米首脳会議において、「ブラジリア宣言」が採択され、この付属文書である「南米地域インフラ統合のための行動計画」において南米12カ国の地域的なインフラ（交通、エネルギー及び通信）を統合し、経済地理的に単一の地域を形成することが方向づけられた。その後、米州開発銀行（IDB）、アンデス開発公社（CAF）及びラプラタ河流域開発基金（FONPLANTA）がコーディネートする南米インフラ統合計画（IIRSA）が創設され、南米各国で太平洋と大西洋を連絡する開発軸など7つの開発軸を中心に



2001年11月に開港したベセン港（セアラ州）



ベセン港第一棧橋の様子

インフラ統合のためのプロジェクトの実現に積極的な取り組みが行われている。

こうした動きと連動して、ブラジルでも予算管理企画省を中心に省庁間委員会が創設され、ブラジル国内における道路、鉄道等輸送インフラ及びパイプラインをはじめとするエネルギー関連インフラのプロジェクトが検討されている。ただ、ブラジルでは広大な国土を背景に内陸部と沿岸部を結ぶインフラ関連は徐々にではあるが着実に整備が進められてきており、問題となるのは南米統合に伴う域内外の貿易量の拡大に伴う港湾における処理能力の不足である。このため、政府はブラジルの主要港湾の中で、南米インフラ統合に対応するため戦略的に投資を行う港湾として、新規港湾として建設された北東部のベセン港、南部のセペチバ港を位置づけ、最重要拠点港湾として重点的な投資を行う計画となっている。



港湾民営化と近代化への取り組み

ブラジル政府は1993年に港湾サービスの近代化に関する法律を制定、また1995年に国家民営化審議会の決定により港湾システムを国家民営化計画（PND）に編入して、近年、港湾の民営化及び近代化に取り組んできている。1997年9月、ブラジル最大のコンテナターミナル（サントス港TECON-1）の25年間の営業権が2億7,440万リアル（約100億円）で、1998年にはセペチバ港コンテナターミナルが9,290万リアル（約34億円）で民間企業に売却され、港湾システムの近代化を図るための民営化の推進が図られている。これらの民営化政策により、セペチバ港やサントス港のコンテナターミナルではコンテナ荷役能力の向上のためにガントリークレーンが新規導入されるなど、民間部門による港湾施設の近代化のための投資が促進されており、民営化政策は一定の成果をあげていると評価でき

る。

しかしながら、サントス港をはじめ古い港湾には荷役を独占する港湾労働者の強力な組合があり、コンテナ1個の荷役料金が27～42ドルと荷役の諸費用が国際水準に比べて極端に高い。さらに港湾労働者、税関及び通関職員によるストも多発しており、「ブラジルコスト」と呼ばれる輸出品の国際競争力の低下や輸入商品のコストアップを招いているなど、依然として多くの課題を抱えている。

また、近年、ブラジル政府は経済危機を背景とした緊縮財政によって、過去、数年にわたるインフラ整備への投資の低さがブラジル経済の競争力を殺ぎ、経済成長のボトルネックになったことから、ブラジル政府における長期開発戦略の一つである多年度計画（Plano Plurianual-PPA）において、再び戦略的なインフラ整備を推進し始めている。2000-2004多年度計画ではベセン港（セアラ州）の建設、セペチバ港の機能強化の他、サントス港をはじめとする主要港湾の老朽化対策及び能力向上のための港湾施設整備が実施されてきた。この流れは、現在、まだ審議中である2004-2007多年度計画にも受け継がれており、同計画では2億トンの港湾処理能力の拡充が掲げられている。



おわりに

ブラジルでは過去の港湾整備の遅れを取り戻すべく、ようやく港湾の近代化に向けた取り組みが始まりつつあるが、政府のインフラ整備に割り当てられる予算はまだまだ少なく十分といえる状況にはない。中所得国に位置づけられているブラジルには円借款は環境分野、地震対策及び人材育成に限定されているものの、これら近代化への動きを減速させないためにブラジルに対する我が国の支援の可能性を探っていくことが必要である。