

World Watching 80

ワールド・ウォッチング

ブラジル経済成長の鍵を握る サントス港



稲田 亮

在ブラジル日本国大使館
一等書記官

はじめに

ブラジルは、1.7億人もの人口を抱え、BRICsの一員として、今後の経済成長国の1つに数えられている。広い国土を有し、生産量世界2位の鉄鉱石のみならず石油の自給も昨年達成するなど天然資源が豊富であるとともに、農業生産性も飛躍的に向上し、政治的にも比較的安定しているが、経済成長率ではBRICsの中で最も後塵を拝している。この大国の飛躍的な経済成長を阻んでいる大きな要因となっているのが、ブラジルの高コスト構造、いわゆる「ブラジルクスト」の存在である。これには、複雑な税制や高い税率、厳しい労働法、非効率な政府手続等があげられるが、これらとともに指摘されているのが、物流インフラの不備である。ここでは、人口約1千万人の南米最大都市サンパウロを背後に抱え、ブラジル貿易の玄関口として物流の中心的な役割を担う「サントス港」の動向について、筆者が行った現地視察や同港を利用する在サンパウロの日系企業との意見交換の結果などもふまえて紹介することとしたい。

サントス港の概要

サントス港は、16世紀初めのブラジルが発見された当初よりその利用が開始され、以来、主にコーヒーの積み出し港としての役割を担ってきたが、近年は、砂糖、大豆等の輸出及びコンテナ貨物の輸出入が、主な取扱貨物となっている。

近年のブラジル経済成長による貿易量の増大に伴い、サントス港もその取扱量を伸ばし、2005年



写真1 サントス港全景 写真提供：サンパウロ州港湾公社

現在7,200万トンの貨物を扱っている。特にコンテナについては、ブラジルGDPの約40%を占めるサンパウロ州を背後に控えていることからその影響は大きく、2005年の段階でブラジル全体の約35%である約227万TEUを扱い、2002年（122万TEU）からたった3年間でその取扱量を倍増させている。

我が国複数の船社は、南米とアジアや欧州、北米等との間で運行させている定期コンテナ船を同港に寄港させている。また、自動車をはじめとする日本を代表する製造業の現地工場について、その多くをサンパウロ・サントス近郊に立地させ、多くの企業がサントス港を通して主に部品の輸入や完成車等の製品の輸出を行っている。

港湾民営化と山積する課題

1993年に施行された港湾近代化法により、サントス港でもターミナルオペレーターの民営化が図られ、システムの改善のほか、荷役機械等のメンテナンスも向上し、荷役オペレーション全体の効率化が図られた。その一方で、基本的なインフラ整備等を行うべき港湾管理者たるサンパウロ州港湾公社（CODESP）及びその公社を直接管理・監督する連邦政府等公的部門の動きが鈍く、多くの問題が港湾利用者から指摘されている。



写真2 T-37コンテナターミナル 写真提供：Libra Terminais S/A 社（ターミナルオペレーター）

まずコンテナヤードについては、後発的整備の影響もあり、直背後に穀物用のサイロが設置されていたり、市街地が迫っていることから、ウナギの寝床のような状態であり、根本的にスペースが不足している。このため、内陸の保税ヤードで通関をかけた後、輸出の際に一旦内陸ヤードに保管し、荷役直前に横持ち移動を行う等、荷主にとって大きなコスト負担となっている。

またここ数年の取扱量急増にも関わらず拡張が進められず、岸壁不足が顕著で、寄港船舶の多くが滞船を余儀なくされており、滞船時間は、半日～1日は日常茶飯事であり、2～3日待たされることもある。さらに計画されている浚渫事業も進まず、コンテナターミナルの水深は最大12.5m程度しかない。船会社にとって、より効率的なシステム構築に向け、船舶の大型化が望まれるが、水深不足が大型船導入の障害となっている。

最も重要なアクセス区間となるサンパウロ～サントス港間（約60km）は、コンセッション方式による民間管理の充実した道路網が整備されているものの、サントス市街及び港湾地区内に入ると道路網が貧弱で、ヤード不足とともにトラック渋滞の大きな原因となっている。

さらにハード不足に起因する問題に加えて、同港における貨物の滞留を深刻化させているのが、港湾関係者のストライキである。ブラジルでは、民間のみならず公務員もスト権を有しており、どの分野の公務においても、ある意味その権利が十二分に活用されている。サントス港においても税関、検疫所のほか、積替許可を行う海運事務所職員にいたるまで、たびたびストライキを起し、そのたびに港湾機能は停止してしまっている。

望まれる連邦政府のリーダーシップ

まずはトラック渋滞の軽減に向けCODESPは、緊急的な対策として、市やコンテナターミナルと共同で、滞留スペースの確保や、ターミナル利用の事前予約者に対する追い越しレーンの設置等の対策に乗り出しているが、抜本的な対策にはほど遠く、サントス港の実質的な施策決定権限を握る連邦政府の動きが注目される。

ブラジルでは、昨年10月に大統領選挙が行われ、左派労働党のルーラ氏の再選が決まった。ルーラ1期政権においては、厳しい財政事情から徹底的な緊縮財政が行われたが、2007年から始まる2期政権では、引き続き財政は厳しいものの、大統領からは、安定した経済成長を続けるため、停滞していたインフラ整備をより積極的に推進することが重要との発言が聞かれるようになった。

サントス港については現在、トラック渋滞改善のため市街地交通との分離を図る臨港道路整備計画のほか、取扱貨物量を2倍にするという大規模な港湾拡張構想を有している。軌道に乗り始めたブラジル経済を停滞させないためにも、ルーラ2期政権においては、政府がその指導力を発揮し、制度改革や大規模プロジェクトの実現に向けて本格的に動き出すことが望まれる。

終わりに

サントス港は、日系企業にとって、ブラジル発着貨物の重要な拠点となっているだけでなく、今では140万人にもなる在ブラジル日系人移住の先駆けとなった移民第一船笠戸丸が到着した記念すべき地でもあり、2008年には移民百周年を迎え、同年は日伯交流年と位置づけられ、各種行事が予定される。

また、しばらくなかった日本とブラジル首脳の間相互訪問も実現し、両国間の経済関係再活性化の機運も高まってきた。このような時期において、我が国としては、サントス港改善に向けた動きに呼応し、官民間問わず、投資や支援の可能性につき、検討していくことも必要であろう。



写真3 日本移民ブラジル上陸記念碑（サントス海岸）