

World Watching 167

ワールド・ウォッチング



山田 孝嗣

公益財団法人
名古屋みなと振興財団
理事長



背後地区の再開発が期待される リオデジャネイロ港



はじめに

華やかなカーニバルやゴージャスなビーチリゾート、丘の上に立つ巨大なキリスト像等で有名なリオデジャネイロ市。サンパウロに次ぐブラジル第2の経済中心地であり、今年6月のFIFAワールドカップブラジル大会では、決勝戦が同地で行われる。さらに2年後の2016年には、オリンピック・パラリンピックの開催も決まっております。国際的なスポーツイベントが目白押しである。

2012年末、名古屋港ポートセールスミッションの一員として、リオデジャネイロ港を訪問する機会があった。同港を視察するとともに、管理運営主体であるリオデジャネイロ埠頭公社（Companhia Docas do Rio de Janeiro：以下“リオ公社”）から、国際的なスポーツイベントを控えたリオデジャネイロ港の取り組みについて、様々な話を聞くことができた。訪問時から時間の経過もあるので、最近の現地からの情報も加味して報告したい。



リオデジャネイロ港の現状と課題

リオデジャネイロ港は、風光明媚なグアナバラ湾の入口西側に位置しており、東に向かって凹状の形をした港湾で、岸壁延長は約7kmにも及ぶ。

全体で31のバースを有し、北側にはT1とT2のふたつのコンテナターミナルが東西方向の直線上に立



写真1 リオデジャネイロ港の全景（写真左手方向が北）

地している。概要を以下に示す。

T1 施設概要 岸壁延長：546m、水深：-12～13.5m

運営者 Libra Terminais S/A

T2 施設概要 岸壁延長：535m、水深：-12～13.5m

運営者 MultiRio Operação Portuarias

コンテナターミナルの西隣には、自動車専用船用のRo/Roターミナルがあり、その南側には鉄鋼製品、一般貨物、穀物、及び紙製品を扱う一般貨物ターミナルがある。一般貨物ターミナルは、屈曲部を経て東西方向の岸壁にも続いている。その先には客船ターミナルが配置され、さらにその先には、後述するマウア（Maunau）埠頭がある。

これらの港湾施設があるリオデジャネイロ港の総取扱貨物量は796.3万トン（一般貨物：619.1万トン、ドライバルク：136.8万トン、リキッドバルク：40.4万トン（2011年実績））である。一般貨物の約8割はコンテナ貨物であり、コンテナ取扱個数は46.5万TEUである。

施設面の課題としては、老朽化と船舶の大型化へ



図1 マウア埠頭上に建設予定の「明日の博物館 (Museu do Amanhã)」のイメージ図

の対応が必要となっていることや、直背後に高架道路が通っていることから、奥行きが狭く、拡張余地がないことがあげられる。コンテナターミナルについては、岸壁前面の泊地は、前述の通り-12mから-13.5mの水深があるが、アクセス航路はまだ十分な水深が確保されておらず、-13.5m化に向けた浚渫事業が進行中とのことであった。また、今後、現在4バースある直線バースを8バースに拡張し、かつ水深も-15.5mまで増深することで、2020年までに取扱能力を200万TEUまで拡大する計画があるとのことであった。

その一方、同じくリオ公社が管理運営する、リオデジャネイロ港の西方約70kmにあるイタガイ (Itaguaí) 港でも、大水深のコンテナターミナルが供用を開始しており、両港の機能分担と投資の効率性をどう整理するかも課題と言える。



国際的スポーツイベントに向けた取り組み

(1) 港湾背後地区の再開発

国際的なスポーツイベントの開催を契機に、新たな港湾都市空間を作り上げようという計画が、マウア埠頭を含む同港南側の岸壁の背後地域で進行中である。面積約500haのこの地域は、リオデジャネイロ発祥の地であったが、首都がブラジルに移転したこと等もあり、次第に寂れていき、老朽化した放置建築物やホームレス人口が増加し、発展から取り残されていたとのことである。

再開発計画は、「奇跡の港 (Porto Maravilhã)」プロジェクトと呼ばれ、連邦政府、州政府、及び市が連携して進められている。高架道路の平面化やライトレールの導入等交通インフラ機能の向上、上下水道、電力、通信網の整備といった住居環境の整備、緑化環境の整備や文化、観光施設の設置等のプロジェクトで構成されている。事業手法としては、地域内の追加開発権 (Certificados de Potencial Adicional Construtivo) を民間企業に売却し、その資金を公共インフラの整備や、歴史・文化遺産の保存に充てるといったPPP方式



写真2 客船ターミナル背後の上屋の再開発

が採用されている。市が設立した港湾地区都市開発会社 (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro) が全体を統括している。マウア埠頭の上にシンボリックに建設される予定の博物館 (図1参照) は既に基礎工事が終了したとのことである。

(2) 客船バースの機能拡充

リオデジャネイロ港を利用する旅客数は、ここ5年間で倍増している (2011年実績は62万人)。客船バースは、現在3バースが供用されているが、毎年のカーニバルの開催時期等には容量不足となり、貨物用の岸壁を使わざるを得ない状況とのことである。2014年のFIFAワールドカップや、2016年のオリンピック・パラリンピックの開催時期には、客船バース不足がより深刻となることが想定されるため、マウア埠頭付近の再開発区域に隣接した区域において、客船ターミナルの背後の上屋の再開発が実施中 (写真2) であるとともに、Y字型の新たな旅客船専用バース (岸壁総延長: 計2,300m) の建設が計画されているという話を訪問時に伺った。ワールドカップ開催時には、大型客船を複数隻停泊させ、市内の客室不足に対応することも可能とのことであったが、最近の現地情報によれば、建設資金を出す予定の企業の経営状況が悪くなったこともあり、建設はまだ始められていないとのことである。



おわりに

リオデジャネイロ港を訪問して1年以上が経過するが、オリンピック・パラリンピックが開催される2016年までに、同港がどのような変貌を遂げていくか興味深い。再開発計画の進捗もそうであるが、コンテナ機能の拡張計画や、更には、リオから南南東へ約300km沖にある「プレサル」という超深海油田の商業開発に対しても、リオ港がどのような役割を果たしていくのかも興味深い。

何年後には、新しいリオデジャネイロ港を是非、再訪したいものである。