

World Watching

ワールド・ウォッチング

45

先進的な取り組みを行う オマーン国の 最新港湾事情



藤田 佳久

国土交通省港湾局建設課国際業務室長



国策として積極的に行ってきているのである。

オマーン国の港湾は、公共港（公共的に利用される商工業港）、専用港（石油積み出しなどの特定企業のための港湾）、その他の港湾（漁港等）に大別される。この中で主要な港湾である、サララ港、スルタン・カブース港及びソハール港について紹介する。

World Watching はじめに

昨年12月、JICA「オマーン国全国港湾開発戦略調査」の事前調査団長としてオマーン国を訪問し、同国の港湾事情を視察する機会を得た。オマーン国では現在、新規港湾としてソハール港及びハッサブ港の整備が進められつつあり、またサララ港の拡張事業に着手している。さらにはデュクム新港の整備も計画されているなど、積極的な港湾整備を行っているが、それにあたっては世界に先駆けた先進的な取り組みも行っている。それらの背景を探りつつ、オマーン国の主要港湾の最新港湾事情について紹介することとしたい。

World Watching 積極的な港湾開発の背景

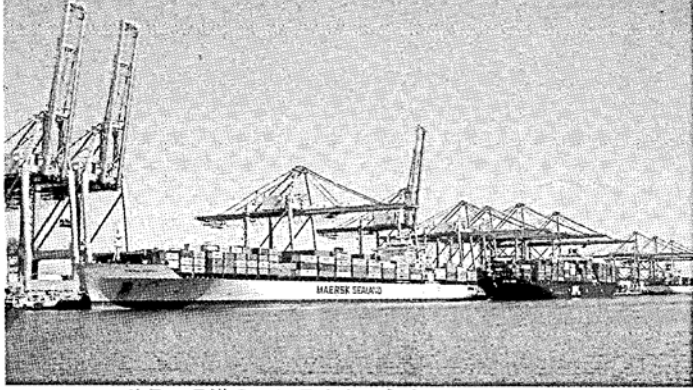
オマーン国の近代化は、現カブース国王が1970年に無血宮廷クーデターで政権をとってから始まった。現在まで、高々30年余りに過ぎないが、その間の近代化には目を見張るものがある。それは、オマーン国の最大の収入源である石油があと20年余りで掘り尽くされることが予想され、それまでの間に近代国家としての屋台骨を構築しておくという国家としての強い意志の表れである。また、オマーン国の順調な経済発展と政治的な安定を背景として、急激な人口増加が進みつつあり、若年層に対する雇用機会創出が重要な政策課題となっている。そこで、オマーン政府はその経済政策の最重点を産業の多様化と雇用の確保に置き、その基盤となる港湾をはじめとするインフラ整備を、

World Watching 水深18mのコンテナバースを建設する サララ港

サララ港は、マースク・シーランドが運営するコンテナ中継港として有名である。岸壁、防波堤、航路等の基礎インフラは国が整備し、SPS (Salalah Port Service Co.) がオマーン国とのコンセッション契約に基づき、コンテナターミナルのオペレーションを行っている。SPSの出資比率はマースク・シーランドが30%、オマーン政府が20%、その他オマーン資本が50%となっている。

利用船社は、長年マースク・シーランド1社であったが、一昨年からAPLがアデン港から移り、昨年からは中国海運が利用するようになった。その結果、昨年のコンテナ取扱量は対前年比60%増の200万TEUに達した。コンテナ貨物の99%はトランシップ貨物である。既に施設容量（178万TEU）をオーバーしており、もはや更なるコンテナ船の受け入れ余地はまったくないと言ってよい状況である。

そこで、今年から新たなコンテナバースを2バース建設することになっているが、その水深は世界に先駆けた18mである（延長700m、奥行400m）。昨年12月の段階では建設コンサルタントの調達手続きが進められていた。完成予定は1バース目が2004年末、2バース目が2005年末である。それに合わせ、防波堤の2.4km延長、進入航路の水深18.5mへの増深が行われる。



サララ港のコンテナターミナル



スルタン・カブース港



新たな発展方策を模索する スルタン・カブース港

スルタン・カブース港は、首都マスカットに位置する、オマーン国最大の貿易港である。昨年の港湾貨物取扱量は540万トンであり、コンテナ貨物は20万TEUに達した。同港は1970年代に建設された港湾であり、施設レイアウトがコンテナ貨物を取扱うには適しておらず、また大水深パースが不足している。このため、現防波堤の前面海域を埋め立てて大水深岸壁を建設し、コンテナ取扱施設を集約する計画が検討されているが、同海域は水深が深く、防波堤建設には多大な投資が見込まれるため慎重な検討が必要である。また、現在建設中のソハール港に一部機能を移す案も検討する必要がある。

管理運営は、1976年に締結された30年間のコンセッション契約に基づき、PSC (Port Service Corporation) が行っている。PSCの出資比率は、設立当時は、官民出資比率は60：40であったが、現在では35.5：64.5%と民間の比率が多くなっている。本港はサララ港と違い、実施的な港湾運営もオマーン人の手により行われている。

スルタン・カブース港の直背後はオールドマスカットと呼ばれるオマーン情緒豊かな地区であり、オマーン最大のスーク（マーケット）が存在する。また、港の景観も、入り口の荒々しい岩山、活気あるコンテナターミナル、スークの町並みと見事なコントラストを形成しており、クルーズ船の寄港地等観光拠点としてのポテンシャルも高いものがある。今後の開発にあたっては観光開発も重要なテーマになると思われる。



鹿島港に匹敵するソハール港開発

ソハール港は、マスカットの北西250km位置する新港であり、岸壁最大水深16m、岸壁総延長約1,500mの港湾整備が行われている。背後に鹿島臨海工業地帯に匹敵する2,100haの工業用地を有する工業港である。今年4月に開港の予定である。

ソハール港開発を提案したのはJICAの開発調査であり、その後の我が国は港湾専門家の派遣など

を通じて協力を行ってきた。資金協力の面でも、1998年港湾建設にJBIC（当時は日本輸出入銀行）が邦銀との協調融資により総額2.5億米ドルをオマーン国に融資し、また昨年12月には背後立地企業の中核を成すソハール・リファイナリー会社に対し、国際協力銀行が邦銀との協調融資により5億2,380万米ドルの融資契約が締結された。このようにソハール港開発は日本が技術面、資金面で協力してきたプロジェクトと言える。

管理・運営面で興味深い点は、港湾管理者業務がコンセッション契約により民間企業に委託されている点である。港湾管理業務を行うのは、オマーン政府とロッテルダム港湾局により設立されたSIPC (Sohar Industrial Port Company) であり、その出資比率は、1：1となっている。SIPCはオペレーション業務を行わない。このような純粋な港湾管理業務がコンセッション契約で行われるのは世界的にもあまり例を見ないのではないかと思う。これもオマーン国が世界に先駆けて行う新たな取り組みである。その背景としては港湾の専門家の絶対的な不足があげられるが、このような合弁事業を通じ港湾管理に必要なノウハウを吸収していくとする戦略と考えられる。



おわりに

引き続き港湾建設が積極的に進められるであろうが、整備された港湾を如何に活用していくかが今まで以上に重要になってきている。特に、昨年1月から湾岸諸国6カ国において関税同盟が導入され、加盟国で通関された貨物は、湾岸諸国内での移動は原則自由である。現在でもオマーン国への輸入貨物のかなりの割合はUAEのドバイ港経由で持ち込まれている状況下において、オマーン国の港湾の競争力強化が重要な課題となっている。このような状況の下で、オマーン国は我が国に対し全国港湾開発戦略策定に関する協力を求めてきた。我が国の協力によりオマーン国の更なる発展につながる港湾開発戦略が策定されることを望むものである。