

パプアニューギニア国港湾を巡る最近の動き

一般財団法人国際臨海開発研究センター 調査役 能勢 道治



OCDIの能勢でございます。よろしく申し上げます。いま「港湾を巡る動き」とご紹介がありましたが、本当は単なる港湾事情です。パプアニューギニア国では時が非常に緩やかに流れているので、最近の動きであまり目立ったものはありませんが、実際に何が起って、どのように時が緩やかに流れているかというところをご紹介します。

私がこれからご説明することで、実のあることはお手元の「パプアニューギニア港湾事情」という紙に書いてあります。これから私が絵解きでご説明することはあまり中身がありませんが、皆さんがあまりご承知でないパプアニューギニアという国がどういう国なのか、緩やかに時が流れる中で何が起っているのかということを少しでもご理解いただければ幸いです。



スライド1

パプアニューギニアは南太平洋にある国です(スライド1)。南太平洋は大きくミクロネシア、ポリネシア、メラネシアの三つに分かれますが、パプアニューギニアはメラネシアに属していて比較的西側にあります。オーストラリアに近くて、文化的にも政治的にもオーストラリアの影響が大きいところ です。

先ほど山口調査役が説明したバヌアツはパプアニューギニアよりもっと南にあります。バヌアツから北に上るとソロモン諸島があって、ソロモン諸島の西にパプアニューギニアという国があります。地理的にはバヌアツとも近いのですが、国の中は大変異なっております。

バヌアツは昔からフランス領で、風光明媚で、欧米人の観光客がゆったりと散歩をするという情景が目につきますが、近くにありながらパプアニューギニアは、観光客はほとんどいません。風光明媚ではありますが、かなり殺伐としたところがあって、あまりポピュラーではない国です。ただしわれわれ日本人にとっては、特に古い世代においては、第2次世界大戦でのパプアニューギニア一帯の激しい戦闘がまだ記憶に残っている方も多いと思います。

国としては島国で、たくさんの島があって、かつ山があって、人が住めるところが限られています。いろいろな部族がいて、部族ごとに違う言葉を使っていて、詳しく数えることはできませんが、全部で800を超す言葉があります。これは単なる方言の違い、イントネーションの違いではなくて、まったく違う言葉で、隣の部落の人も全然違う言葉を話しているのでコミュニケーションができません。コミュニケーション手段はピジン語と英語です。文明が入ってきて以来、欧米諸国の影響によって英語は公用語の一つとして使われています。

港のことを真面目にお話ししなければいけません。スライドに赤い丸で示しているのが主たる港です(スライド2)。パプアニューギニア国ではDeclared Portsという言い方をしています。これは指定港で、正式な港として認めて交易をやっている港というぐらいの意味です。いま現在Declared Portsは全部で22~23ありますが、その中で中心的なものは15ないしは16です。「ないしは」というのがパプアニューギニア的で、物事がきっちりと決まりません。ですか

Declared Ports in PNG



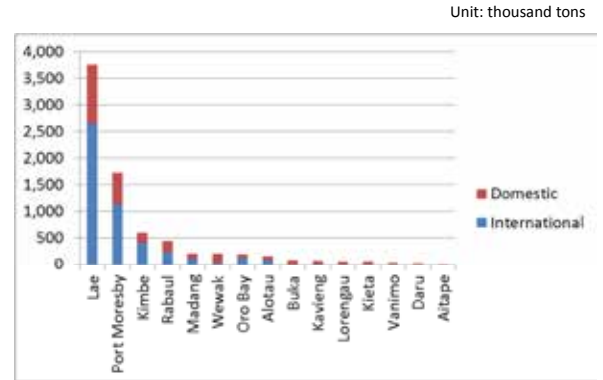
スライド2

私が悪いのではなくて、パプアニューギニアの事情によるあやふやな説明になっているをご了解ください。

その15~16港を管理しているのがPNGポートコーポレーションという港湾公社です。そこが主な港を管理しています。残りの7~8港のうち3~4港は、昔は港だったけれどもいまは朽ち果てて、だれも来ないところです。あとの3~4港はいわゆるインダストリアルポート、工業港です。プライベートポートというか、貨物船が来て普通の荷物を揚げ積みするところとはちょっと違います。それも一部Declared Portsとしてリストアップされているところがありますが、スライドに掲げてある15~16港がDeclared Portsの中でも主要港です。

ここには荷物量の多いところから並べてあります(スライド3)。荷物量が多いと言っても大したことはなくて、一番荷物が多いLae港で300万トンぐらい、次がPort Moresbyで150万トンぐらいです。Kimbe、Rabaulまではそ

PNG Cargo Throughput (PNGPCL managed ports 2014)



(source: PNGPCL)

スライド4

ここの数字ですが、あとはチョコチョコという格好で、かなり偏っています。人口が偏っていることもあって、メインの港と言っても、その中で非常に大きな差が出ています。

Laeは、昔は日本語でラエと言っていましたが、正しい発音はレイです。現地の人は皆レイと言っています。2番目のPort MoresbyはPNGの首都にあります。

これはビジュアルに一番よくわかると思いますが(スライド4)、15港の中で突出しているのがLaeとPort Moresbyです。あとはドングリの背比べにも行かないような、チョコチョコした港になります。これで状況がおわかりになると思います。

これは一番最近の数字です(スライド5)。さらに詳しく表すと、ここに取り扱い数量があります。コンテナもチマチマとした数字で、一番大きな港のLaeでも15万TEU、Port Moresbyは8万TEUです。本日は港湾に関する動きをご報告しなければいけないのですが、どうしてもLaeか

PNG 主要港湾概要

港名	州名	取扱貨物量 (1,000 ton)	港湾概要
Lae	Morobe	3,300	PNG最大の港湾。人口や資源が集積するハイランド地域へのゲートウェイ。国内海運ネットワークのハブ機能を持つ。PNGで最も重要な港湾。
Port Moresby	NCD	1,500	PNGの首都に位置する重要な港湾。外航・内航ともに盛ん。Laeと比較して外航の比率が大きい。
Kimbe	WNB	700	New Britain島の主要産物であるPalm Oilの積出し港。PNG国 Palm Oil出荷の約7割を扱う。
Rabaul	ENB	400	New Britain島の北東端に位置する天然の良港。1994年に近隣の火山の大噴火により、壊滅的打撃を受けた。
Wewak	E. Sepik	200	インドネシアのイランジャヤとの国境に近い港湾。セビツ川河口地域。
Oro Bay	Oro	190	Kimbelに次ぐPalm Oilの積出し港。その他の主要貨物は製材。小型旅客船が定航港とする。
Madang	Madang	170	Laeとハイランド地域を結ぶ道路が完成するまでは、ゲートウェイであった。現在は水産加工業と観光がメイン。
Alotau	Milne Bay	160	数多くの島嶼群を抱えるMilne Bay州の玄関港。貨物を扱うAlotau港に隣接する小型船舶埠頭が賑わう。
Kavieng	New Ireland	80	細長いNew Ireland島の北端に位置する小規模な港湾。KaviengはNew Ireland州の州都。

(Source: OCDI)

スライド3

Port	Province	Cargo (1,000 ton)	Container (1,000 TEU)	International Ratio (%)	Ship call
Lae	Morobe	3,300	150	60	1,260
Port Moresby	NCD	1,500	80	62	1,430
Kimbe	WNB	700	20	69	570
Rabaul	ENB	400	18	37	460
Wewak	E. Sepik	200	6	18	860
Oro Bay	Oro	190	5	61	250
Madang	Madang	170	4	73	480
Alotau	Milne Bay	160	6	61	250
Buka	Bougainville	90	3	n/a	250
Kavieng	New Ireland	80	3	18	140
Kieta	Bougainville	70	2	15	60
Vanimo	W.Sepik	50	n/a	6	190
Lorengau	Manus	30	n/a	1	90
Aitape	W. Sepik	n/a	n/a	n/a	n/a

(source: NTS July 2013)

スライド5

Port Moresbyになります。あとのところは非常に小さな港なので、LaeとPort Moresbyのいまの状況を若干ご説明したいと思います。

Lae, Morobe Province,
Papua New Guinea



スライド6

これがLaeのまちです(スライド6)。人口も一番多くて、商業規模も一番大きなまちです。このあたりに昔からの港があります。ここは昔の飛行場の跡です。いまは内陸に新しい飛行場ができたので、ここは使われていません。このまちに沿って港がありますが、最近はさらに新しい港が建設されています。まだ実際に活用はされていないので、いまのところは専ら既存のLaeの港で荷役が行われています。

Lae Main Port [1]
(operated by PNG Ports Corp: PNGPCL)



スライド7

これがいま使われているLaeの港です(スライド7)。非常に古い港で、モービルクレーンが3基あります。近代的な荷役機器はそんなにありません。

これはバースの一番端ですが(スライド8)、この写真に出ているようなランディングクラフトタイプの貨物船が国内内航船としては一番ポピュラーです。リバーポートがあって、川を上っていくときにシャロードラフトになるところがあるので、この船型が内航海運では非常に有効だということで、このタイプの船をよく見かけます。

Lae Main Port [2]
(operated by PNG Ports Corp: PNGPCL)



スライド8

Lae Tidal Basin [1]
(operated by PNG Ports Corp: PNGPCL)



スライド9

これは飛行機の中から撮った写真です(スライド9)。Laeの上空を通っているところですが、眼下に見えるこのあたりが先ほどの写真にあった古い港で、ここが最近開発された新しい港です。Tidal Basinプロジェクトと言いますが、それがこの部分になります。

Lae Tidal Basin [2]
(operated by PNG Ports Corp: PNGPCL)



スライド10

これは建設途上の写真ですが(スライド10)、新しくコンテナヤード、バースその他をつかって、現在の港からちょっと離れたところに新しいターミナルをつくっています。

Lae Tidal Basin [3]
(operated by PNG Ports Corp: PNGPCL)



スライド11

これは完全に完成した後に調査に行ったときの写真です(スライド11)。一応インフラストラクチャーができたところで、これから実際の稼働が始まるという状況です。

Lae Tidal Basin [4]
(operated by PNG Ports Corp: PNGPCL)



スライド12

Tidal Basinのプロジェクト自体はADBのローンでつくられたものですが、いま完成しているのはEastern Tidal Basinです。このBasinの対岸がWestern Tidal Basinです(スライド12)。ここは岸壁はつくらずに、この奥のHuon Industrial ParkでSEZみたいなものを考えていて、ここの開発のほうが先に進むのではないかと思います。

2番目のPort Moresbyの港です(スライド13)。これは首都の港ですが、右下のあたりがタウンエリアです。もともと港はここにありましたが、現在フェアファックスハーバーという湾の奥に完全に移動させようとしています。昔から移動の計画はあったのですが、2018年にAPECの首脳会議をPort Moresbyでやることが決定されています。何もないのですが、これまで港のあった地域がコンベンションの中心になるので、それもあって急いで移そうということで、いま移している最中です。

移す先はカーテンブラザースという建設会社が持っている敷地です。これはそこが持っていたときの写真ですが(ス

PORT FACILITIES IN PORT MORESBY PORT



スライド13

Port Moresby, Motukea Terminal [1]
(operated by PNG Ports Corp: PNGPCL)



スライド14

Port Moresby, Motukea Terminal [2]
(operated by PNG Ports Corp: PNGPCL)



(source: PNGPCL, photo taken 1st November 2016)

スライド15

ライド14)、なぜこれをつくったかという、この奥にPNG LNGのプラントがあるからです。そのプラント用の資材を陸揚げする目的でカーテンブラザースがつくった施設です。奥に小型船用の修理ドックもあって、一つのコンプレックスになっていますが、これを買い取りました。

前の写真に加えてこの部分を埋め立てて、新たな港をつくって、Port Moresbyから全部こちらに移す計画を立てています(スライド15)。

PNGPCL Motukea Terminal Lay-out Plan



スライド16

これが図面です(スライド16)。この間まで完成は2017年の秋と言っていたのですが、もう秋は過ぎてしまいました。いまは2018年のファーストクォーターだと言っています。

この二つが大きな動きですが、この二つの港については民営化で、コンセッションで、外国のターミナルオペレーターに任せたいという計画があって、いまそれをやっているところです。ほぼフィリピンのICTSIに決まっているやに聞いております。

その他の港では、Basamukという工業港が非常に大きなところ(スライド17、18、19)。当然のことながら、これは中国が全部つくっています。山の中にあるニッケル鉱山からニッケルを海岸まで下してきて、ここで積もうということで、中国冶金加工何とかという非常に大きな会社が建設も生産もすべてやっています。たとえばPNGは金がたくさん出てくるので、ゴールドマインに敷設の同じような港が、国の中に2~3カ所あります。

Industrial Port, **Basamuk**, Madang Province [2]
Ramu Nickel Company



スライド18

Industrial Port, **Basamuk**, Madang Province [3]
Ramu Nickel Company



スライド19

それらを除くと田舎のまちにかなり老朽化した埠頭が建っています(スライド20)。

生活のベースとして地域住民には非常に有効活用されていますが、実際に本当に活用されているのは、ディンギー

Industrial Port, **Basamuk**, Madang Province [1]
Ramu Nickel Company



スライド17

Small Port, **Namatanai**, New Ireland Province
(地方政府 所有管理)



スライド20

Small Port, **Namatanai**, New Ireland Province
小舟着き場 (“Dinghy” or “Banana Boat”)



スライド21

と呼んでいるFRPの後ろにヤマハの船外機が付いたものです(スライド21)。これが一番ポピュラーな交通手段なので、船着場は海岸にあるのが一般的です。

Small Jetty, **Kaibola**, Kiriwina Island
Milne Bay Province (地方政府 所有管理)



スライド22

もっと田舎に行くと、沖の若干ドラフトが稼げるところまで乗り出したジェティーがあります(スライド22)。田舎ではこういうものが一般的に使われています。数で言えばこういうところが大多数というのが、いまのパプアニューギニアの状況です。

以上、手短かにパプアニューギニアの状況をお話ししました。ありがとうございました。(拍手)

司会 ありがとうございます。では質問を受け付けたいと思います。ご質問のある方は、ご所属とお名前を併せまして、挙手をお願いいたします。

能勢 せっかくですから、ぜひ何か聞いてください。インフラ輸出という華々しいお話もありますが、パプアニューギニアの場合は、まだとてもインフラをどうしようという

ところまで行っておりません。私どもがこれまで4年間にわたってやってきたのも、港湾管理者の技能の理解、技術の向上です。いわゆるキャパシティデベロップメントのところに力点を置いて、その先にあるものを楽しみに仕事をしてきたという状況です。

質問1 LNGの日本への輸出は順調に進んでいるのでしょうか。

能勢 門外漢なので詳しい状況は存じませんが、最初のLNGのプロジェクトは順調に進んでいて、予定どおり日本及び中国に引き取られているようです。最初のプロジェクトはエクソンモービルが主体ですが、その次のプロジェクトであるトタル主導のプロジェクトが実際のプロダクションに入ります。ですからPNGのLNGプロジェクト自体は順調に進んでいると思います。

ただ予想外だったのは、世界的なエネルギープライスの下落によってLNGの値段がかなり下がっていることです。その意味で、財政上期待されたLNG輸出によるPNG国の国家収入が思ったよりも金額的に伸びていないのが現状のようです。

質問2 中国がどんどん進出してきているとのことですが、それに対する国民感情について何かあったら聞かせてください。

能勢 PNG国においては、資金力を背景に中国が最近バツと出てきたという状態ではなくて、中国はかなり古い歴史を持っています。19世紀末、まだPNGの上半分はドイツ、下半分はイギリスが統治していた時期から、特にドイツが統治していた地域において、中国の人たちが連れて来られて労働者として働いていたので、かなりのジェネレーションを重ねた人たちもいます。その中には何代か前のPNGの首相であるジュリアス・チャンさんもおられます。名前でもわかるように、お父さんが中国の方です。

中国の人はかなり根付いていて、特に小売業などリテールビジネスではかなり出ています。バヌアツのお話でもありましたが、中国系の人たちが小売業を席捲しているのも、それに対する反感はかなりあるような気がします。

Laeの港も中国のチャイナハーバーがつくっていますし、Basamukの港も敷地自体、工場自体が中国のもので。ただ、そういうところで働いている中国の人は、かなり洗練されていると言うのでしょうか、われわれが行って工場を見るときも非常に紳士的に対応してくれるし、「わからないことは何でも聞いてください」と言われるし、中国の海外進出もちょっと変わったかなという感じがしております。

スリランカ国港湾を巡る最近の動き

一般財団法人国際臨海開発研究センター 首席研究員 島田 敬

皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました島田です。私は、最近5回ほどスリランカを訪問しました。そこで、本日は、スリランカの港湾、特にコロombo港、ハンバントタ港、トリンコマリ港の最近の動きについてお話しさせていただきます。

1-1 大戦後のスリランカと日本

Hatred ceases not by hatred, but only by love.

- 第二次世界大戦中、日本軍はコロomboとトリンコマリを空爆
- 1951年9月に開催されたサンフランシスコ対日講和会議において、スリランカ代表の当時大蔵大臣 J.R. ジャヤワルダナ氏（後に大統領に就任）が参加していた国々に対し、日本への敵意を棄て賠償を求めずに日本を国際礼儀に沿って受け入れるべきだ、と主張。
- また、日本分割統治案にも反対。
- 仏教の経典を引用し「憎悪は憎悪によって止むことなく、慈愛によって止む」と発言。
- 1954年10月6日、日本は「コロombo・プラン」に加盟、被援助国から援助国への仲間入りを果たす。



（1950年に現スリランカのセイロンで開催されたイギリス連邦外相会議により設立が決定された経済協力機構）
<http://www.asyura2.com/14/kokusai9/msg/376.html>

<http://agora-web.jp/archives/1556167.html>

スライド1

スリランカでの業務に携わるにあたり、先ず私が思い出したのは、現代史です。日本が第2次世界大戦に敗れ際、米英ソ中による日本4分割統治案が議論されました。それを救ったのが、当時、サンフランシスコ講和条約会議に出席していた、スリランカ代表のジャヤワルダナ財務大臣の演説です。彼は「Hatred ceases not by hatred, but by love.」（憎悪は憎悪によって止むことなく、慈愛によって止む）、という仏教の経典の言葉を引用し、ドイツ同様に分断統治をしようとした米英ソ中に日本の主権回復を促しました。この話を思い出し、少しでもスリランカの人々に、恩返しできればと思った次第です。

中国の「一帯一路」政策により、インド洋の波も高くなり始めています。インドを囲い込むような形で、俗に「真珠の首飾り」とも言われていますが、ミャンマー、スリランカ、モルジブ、パキスタン、そしてオーストラリアのダーウインなどで、中国は、港湾運営権益の拡大を図っています(スライド2)。



2-1 インド洋を視野にシーレーン確保

パキスタンのグワダル港ほか、スリランカ（ハンバントタ港）、バングラディッシュ（チッタゴン港）、ミャンマー（シットウエ港）など、インド洋進出のための港湾整備に中国が支援を行い、足場を確保しようとしている。



<https://thepage.jp/detail/20140926-00000021-wordleaf>

<http://www.asahi.com/articles/ASK105JDK10UHB021.html>

スライド2

スエズ運河が開通する以前は、ヨーロッパからアジアへ航海するには、ケープタウンからマダガスカルの沖を通り、コロombo、シンガポール、マカオそして長崎へと来るルートが一般的で、インド洋は航海上に非常に重要な役割を果たしていました。アフリカへの貿易ルートを確認する上で、インド洋が再び着目されるようになりました。

ジャヤワルダナ氏の演説のお返しというわけではありませんが、コロombo港は海上ルート上、極めて重要な位置にあることから、日本政府は、コロombo港の近代化支援を行いました。各界の諸先輩尽力により、1985年にコロombo港のジャヤコンテナターミナル(JCT)第1期が完成しました(スライド3)。このプロジェクトにより、スリランカ政府は、

3-1 コロンボ港への日本の支援

コロンボ港の今日の成功は、対日賠償放棄という当国政治指導者の決断、それへの感謝の気持ちから始まったコロンボ港開発事業へのわが国ODAの供与、港湾計画策定に関わったOCDI技術者などのコンテナトランシッピメント・ビジネスに対する的確な将来見通し、ならびにスリランカ港湾関係者の開発事業への熱心な協力によって導かれた。

- 1985 JCT I期完成(当時の水深)
(全長300m 前面水深-12.0m)
- 1987年 同II期
(全長332m 前面水深-13.0m)
- 1995年にJCT III期完成
(全長330m 前面水深-13.5m)
- 1996 同IV期完成
(全長330m 前面水深-14.0m)

しかし、2001年を目標とした「開発計画調査」は実施に移されなかった。これが後の課題の項でも述べるように、後々本港にキャパシティの問題を残すこととなった。(OCDI 20年歴史より)



1996年拡張事業完成時

Takashi Shimada / OCDI

スライド3

外貨収入を確保する体制を築くことができ、また、港湾の混雑を緩和することができました。JCTの整備は、スリランカのコンテナ・トランシッピメントの地位を確固たるものになりました。

4-2 ジャヤ・コンテナ・ターミナルの稼働率低下

- ・ コロンボにある「ジャヤ・コンテナ・ターミナル(JCT)」は、スリランカ港湾局が運営
- ・ 年間200万TEU(20フィートコンテナ)の取扱量を誇るスリランカ最大の公営コンテナ・ターミナル
- ・ そのJCTにおける2015年の稼働率が、ここ5年間で最も低いことが問題となっている。
- ・ JCTの稼働率が下がった原因は、新たに稼働した中国資本の「コロンボ国際コンテナ・ターミナル(CICT)」に積荷を奪われたことと、水深が足りず超大型のコンテナ船が入ってこれないという2つが挙げられる。



Facility	Quay Length (m)	Depth (m)
PVQ	330	9.45
UCT	590	9.0, 11.0
GP	330	9.15
JCT	1,240	13.0, 15.0
BQ	608	4.80 ~ 9.45
SAGT	940	15.0
CICT	1,200	18.0
ECT	440	18.0

SLPA

Takashi Shimada / OCDI

スライド5

万TEU程度のコンテナを取り扱っていましたが(スライド5)、2013年のCICTのオープンにより、最近では減少傾向にあります。メガサイズのコンテナ船はCICTにしか接岸できないため、CICTはバースウインドーが不足するほどの盛況ぶりです。

4-1 中国資本による新たなターミナル稼働

- ・ CICTは香港で上場しているChina Merchantホールディングスにより運営
- ・ SAGTはスリランカの上場企業であるJohn Keellsホールディングスにより運営
- ・ 港湾施設を利用するにあたって、両社はスリランカ政府と協定を結んでおり、スリランカ港湾局はCICTとSAGTのそれぞれの株を15%保有している。



スライド4

現在のコロンボ港はADB (アジア開発銀行)の支援により、西防波堤が整備され、これまでのサウスアジアンゲートターミナル(SAGT)に加え、コロンボ国際コンテナターミナル(CICT)、東コンテナターミナル(ECT)が整備されています。CICTは、中国資本(チャイナマーチャントホールディングス; CMH)によるコンテナターミナルで、岸壁水深-18m、延長1200mの連続バースです。2016年には、コンテナ取扱量は200万TEUを越えています。時間あたりのクレーン生産性も最低35箱と高いものになっています。

SLPA (スリランカ後湾公社)直営のJCTは、これまで200

4-3 ジャヤコンテナ・ターミナルが抱える問題

- ・ コロンボ港にある民営のターミナルSAGTと中国資本による新しいターミナルCICTは、岸壁クレーン1台で1時間につき35個のコンテナを運べる。
- ・ 一方、同港にある公営ターミナルのJCTは、処理能力が25個以下と効率が悪い。JCTのクレーンは最初に導入された1985年以来同じものを使い続けている。
- ・ 民営のSAGTとCICTの従業員はそれぞれ500人程度なのに対し、公営のJCTはその約4倍の従業員を雇っており、人員過剰である。
- ・ JCTはいくつかの労働組合にも悩まされている。それぞれの組合は別々の政党と連帯しているため、抜本的な社内改善を行うのが難しい。



SLPA

スライド6

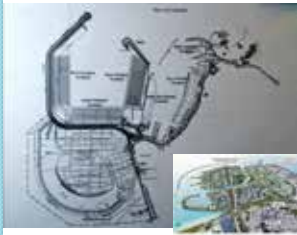
一方、JCTは水深が小さい(水深-12m~-15m)のと、日本の支援で整備したクレーンもだいぶ古くなってきています(スライド6)。また、オペレーションもSLPAの職員が直営で行っているため、民営のコンセッションターミナルに比べると生産性もやや低くなっています。そのようなわけで、最近ではJCTからのターミナル収入が減ってきており、また、中国政府からの借款返済なども相まって、SLPAの経営は厳しい状況になっています。

港湾とは別に、コロンボ港の南側では、ファイナンシャル

4-4 ファイナンシャルシティ



中国の支援でコロンボ沖合を埋め立てる「ファイナンシャルシティ」プロジェクトのフェーズ1建設が開始



埋立地の広さは約233ヘクタール（576エーカー）で、モナコよりもわずかに大きい

完成予定は18年。「インドの香港」あるいは「南アジアのドバイ」にもなり得る



コロンボポート・シティ

ドバイ・パームアイランド

スライド7

シティの建設が始まっています。ドバイのパームアイランド整備を真似たと言われています。猛烈な勢いで埋め立てが進められ、土地整備も進み2018年から販売がはじまると聞いています。このプロジェクトでもスリランカ政府は、中国政府から多額の借入をしています。

5-1 ハンバントタ港運営権を中国企業に譲渡（報道記事）

【2017年7月30日 AFP】抜粋

スリランカ政府は29日、赤字を出し続けていた同国南部ハンバントタ（Hambantota）港の運営権を中国企業に譲渡する契約を結んだ。隣の大国インドをはじめ多くの国の懸念を高めた。

マヒンダ・サマラシンハ（Mahinda Samarasinghe）港湾相は、同港の株式の70%を中国の国有企業、招商局港口（China Merchants Port Holdings）に11億ドル（約1200億円）で売却する契約を結んだことを確認した。同港は世界で最も交通量の多い東西の運輸ルートに位置する。

サマラシンハ氏によれば、売却額11億ドルの他に、招商局港口は港の開発のためにさらに6億ドル（約660億円）を投資するという。

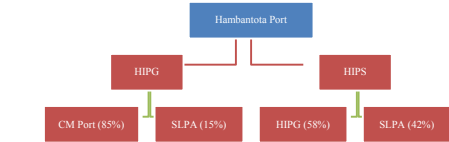
公式の統計によると、同港の累積債務は過去6年間で3億ドル（約330億円）に達した。政府はその返済のために年間6000万ドル（約66億円）以上を支払っている。(c) AFP/Amal JAYASINGHE



スライド8

次にハンバトタ港の話題に移ります(スライド8)。ハンバントタ港の整備も、中国からの借り入れで行われました。現在は第2フェーズまで完成し、運営が開始されています。中国からの借り入れは1200億円以上であり、また、当初のドル建金利が6%とかなり高金利であったため、スリランカ政府は返済に窮しております。スリランカ政府は年間66億円以上の金利を支払わなければなりません。NHKがスリランカの財務大臣にインタビューしたところ、「中国からの借金を全て返済し終わるのに400年かかる。」と語り、その後大臣はポストから外されてしまったようです。

5-2 ハンバントタ港の開発と運営



SLPA M/P 2016-2031

<http://worldmaritimeneews.com/archives/tag/sri-lanka/> akashi Shimada / OCDI 11

スライド9

中国政府からの借金は、とても返済できる金額でないの、スリランカ政府は、ハンバントタ港の運営権を99年間、チャイナマーチャント・ホールディングス(CMH)に譲渡することを決定しました。これにより、借金を一部肩代わりしてもらい、返済を軽くしている次第です。

ハンバントタ港は当初SLPAが直営で運営していましたが、現在は、ハンバントタ国際港湾グループ(HIPG)と、ハンバントタ国際港湾サービス(HIPS)の2つの会社により運営されています。HIPGが収益性の高いターミナル運営を、HIPSがパイロット、タグ、航路泊地維持等の業務を行っています(スライド9)。HIPGはSLPAが42%、HIPSは、同じく15%でとなっております。どちらもCHMが出資している会社です。

ハンバントタ港はSLPAが運営していた際は、インドからの自動車受け入れに利用されてきました。現在はコンテナクレーンも設置されましたので、今後はコンテナのトランシップ港としても利用されていくものと思われます。図面(スライド9)では、中央航路から少しずらして、さらにコンテナターミナルを拡張する計画になっています。SLPAはコロンボ港のトランシップ機能との関係もあり、3期、4期の拡張には同意しないと言っていますが、現実的には抗うのは難しい状況にあると思われます。

コロンボ港の航路岸壁水深は-18mですが、ハンバントタ港は-17mです。航路部に固い岩が出て、施工者であるチャイナハーバーから、度重なる変更増額要求がだされ、事業予算は雪だるま式に増えたため、17mで止めたと言っています。

3番目の話題として、トリンコマリー港をとり上げたいと思います(スライド10)。トリンコマリー港は、世界第2

6-1 トリンコマリー港の現況と計画

トリンコマリー港は、石油、小麦、セメントなどの素材の輸入に活用されている。例えば同港では、インディアン・オイル・カンパニーが石油を、東京セメント工業の現地法人がセメントを、シンガポール本社のプリマ・セイロン社が小麦を輸入している。

これらの素材は同港付近で備蓄・加工され、国内や近隣諸国に販売されている。都市化したコロンボ港周辺では入手の難しい備蓄、保管のための倉庫、土地などが同港付近では豊富に入手できること、トリンコマリーからは鉄道・道路でコロンボやキャンディーなどの国内の主要都市に直結していることが、同地における素材輸入・備蓄・加工型産業の発達を支えている。



施設	Quay Length(m)	Depth (m)	Remarks
アシュラフ埠頭	250	12.5	
東京セメント埠頭	155	11.5	Individually expansion
プリマ埠頭	295	14.5	
オイルジェティ	200	9.7	
潮取り			Location



スライド10

の天然の良港と言われています。第1はシドニー港だそうです。

戦前、イギリス東洋艦隊は日本の軍の侵攻によりシンガポールから、コロンボ港に基地を移していました。日本軍のコロンボ攻撃を察知し、トリンコマリー沖に展開していたイギリス東洋艦隊は、南雲中将指揮の艦爆隊に攻撃され、空母ハーミーズ他4隻が撃沈されました。トリンコマリーの空襲の際に撃ち落された日本軍機に搭乗していたパイロットをスリランカの僧が助けてかくまったという話があるそうです。当時スリランカでは、「日本はスリランカを占領しているイギリスと戦っているのだ。」と言われ、日本軍がトリンコマリーを空襲し、イギリスの戦艦を撃沈した時は、皆とても喜んだという話が残っています。

トリンコマリー港の奥にアシュラフ岸壁があります。現在の岸壁の運用水深は-12.5mです。左下は少し前のSLPAの岸壁拡張計画(スライド10)です。新たに延長300m、増深14mの岸壁拡張が計画されています。

トリンコマリー港周辺には、陸海空の基地があり、内戦時代は、タミールタイガー掃討の出撃拠点となっていました。トリンコマリー湾の周辺の土地は、現在でも多くは国防省に属しており、地域開発の足かせとなっています。スリランカ政府は、トリンコマリーを中心とする東部地域の開発計画を策定中です。観光や投資促進のために新たに空港、道路の整備、農業、水産業に加えて工業の振興を計画しています。ハンバトタ港及び周辺開発が中国の手に落ちたため、トリンコマリー港周辺の開発が注目され始めています。

7-1 港湾インフラ支援強化

2017年
4月12日
共同宣言

(抜粋) 両首脳は、スリランカにおける近年の経済成長、海上輸送の需要の増加や地域における連結性の強化を認識し、港湾施設がスリランカ政府の完全な管理下に置かれ、開放され、透明性をもって、商業目的で利用されることの重要性を再確認した。この関連で、両首脳は、本日のための書簡の交換が行われた。東部州トリンコマリー港の港湾管理の機能向上に資する設備整備のための10億円の無償資金協力を歓迎した。また、両首脳は、コロンボ北港及びコロンボ周辺の物流ハブ地域開発の調査が具体的に進展していることを歓迎した。両首脳は、世界基準の海運業界において日本が有する豊富かつ長期にわたる専門性により、その競争力を高めていくことを考慮して、コロンボ港開発への日本の民間部門による投資を奨励した。

<http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000249614.pdf>

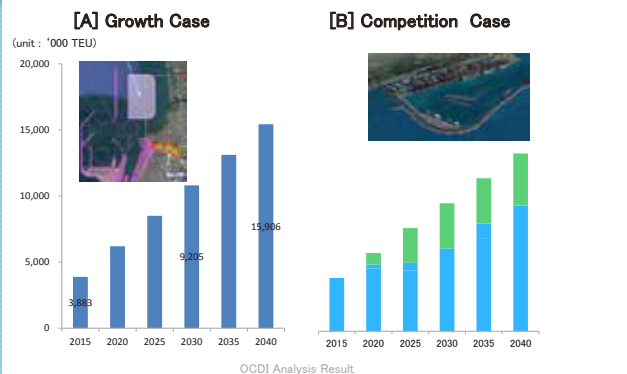
スライド11

さて、最後の話題に移ります。スリランカにおける日本の港湾整備支援についてお話しをしたいと思います。2017年4月に、スリランカのウィクラマシンハ首相が訪日しました。両国の共同宣言に、港湾・物流支援が盛り込まれています(スライド11)。トリンコマリー港の機能向上のために10億円の無償支援が約束されました。また、日本の支援によるコロンボ周辺での物流調査の進展について確認がなされました。また、スリランカの海運競争力を高めるため、コロンボ港への日本の民間投資奨励が確認されました。

7-2 南アジアの港湾整備とコロンボ港

＜コロンボ港のコンテナトランshipment政策シミュレーション＞

- A) スリランカ政府が新たな物流ニーズ(トランshipmentの高付加価値化)に応える対応をしたケース
- B) 南インドに大水深港湾が整備されたケース



スライド12

現在のコロンボ港でのコンテナ輸送はトランshipmentメンが75%程度を占めています。2040年には、トランshipmentメントと輸出入を入れて2000万TEU強のコンテナ需要が予測されています。ハンバトタ港とコロンボ港の機能分担もまだはっきりしていません。さらに、インド南部では、

ビジンジャン港、コラチェル港などの深海港の整備も進んでおり、今後はインドへの直行船も増えてくるものと思われます。そうなるとコロombo港へのトランシップ貨物の集積にも変化が生じます(スライド12)。

7-3 西部メガポリス物流整備計画

- 北港の施設配置については、ターミナルを人工島式とする。
- 港湾内でのMMCなど物流付加価値サービスを可能とする。
- 港湾専用道路を建設し、コロombo市街地・近郊の交通渋滞への影響を少なくする。
- 危険物などの設備を市街地から隔離された人工島に設置する。



JICA Logistics Sector Development in Sri Lanka

スライド13

SLPAは長期的にケラニ川河口南岸に北港を整備する計画を持っています。インドの港湾が台頭し、ハンバントタ港のトランシップメント機能が付加されていく中、コロombo港においては、今後、国際競争力を持った高付加価値な物流やトランシップメントを実現していく必要があります。これらのニーズに対応するため、日本側からは、防災や環境にも配慮した人工島形式の北港整備の提案がなされています(スライド13)。

7-4 コロンボ東ターミナル

スリランカ・コロombo、2016年2月23日] アジア開発銀行 (ADB) は本日、官民連携 (PPP) 方式によりコロombo港東コンテナターミナル (ECT) を整備するための助言業務 (トランザクション・アドバイザリー・サービス) に関する契約をスリランカ港湾局 (SLPA) と締結した。

この5億ドルのプロジェクトには、既存の400mの深水棧橋の操業を可能にすること、残りの800mの棧橋についての設計、建設、資金調達、運営、維持のすべてが含まれる。ECTの事業権は35年間になる模様である。

<https://www.adb.org/ja/news/adb-help-sri-lanka-expand-colombo-port-operations-using-ppp>



スライド14

南ターミナル、西ターミナルを整備するための泊地浚渫土砂を活用して、東ターミナルの一部(延長440m、水深-18

m)完成しています(スライド14)。BOTコンセッションの公示がなされ、日本企業グループも応募し、期待が高まっていました。しかし、ハンバントタのターミナル運営が中国系のHIPGに決まり、SLPAの直営職員が締め出されてしまいました。さらにコロombo港CICT運用開始により直営ターミナルであるJCTのコンテナ取扱量も減少してきました。このため、スリランカ政府により東ターミナルのコンセッション公募はキャンセルされ、現在、東ターミナルはSLPA直営運営で行うことが基本になっています。

7-5 トリンコマリ港の機能向上

ノン・プロジェクト無償 JICS 日本国際協力システム



<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/data/gaiyou/odaproject/asia/srilanka/contents.01.html>



SLPA

スライド15

トリンコマリ港は内戦で灯台が破壊され、またブイにも灯火がついていないため、現在、夜間の船舶入出港ができません。現在、灯台、灯火ブイ、レーダー、AIS (船舶自動識別装置) などの供与が決定し、設置のための調査が進められています。先ほどお話ししたように、トリンコマリ港の周辺は軍用地、海軍が管理する海域があり、調査もいろいろな手続きが必要で時間がかかっているようです。

以上、スリランカの港湾を巡る最近の状況をお話しさせていただきました。ご清聴ありがとうございました。(拍手)

なお、スリランカのコロンボ市内にはジャヤワルダナ大統領(終戦時大臣)の私邸がメモリアルセンターとして公開されています。各国との交流のさまざまな記念品が展示されています。庭には、別に日本博物館が設置されており、日本との交流の記念品が数々展示されています。コロomboに行く機会があれば是非立ち寄ることをお勧めします。(拍手)