

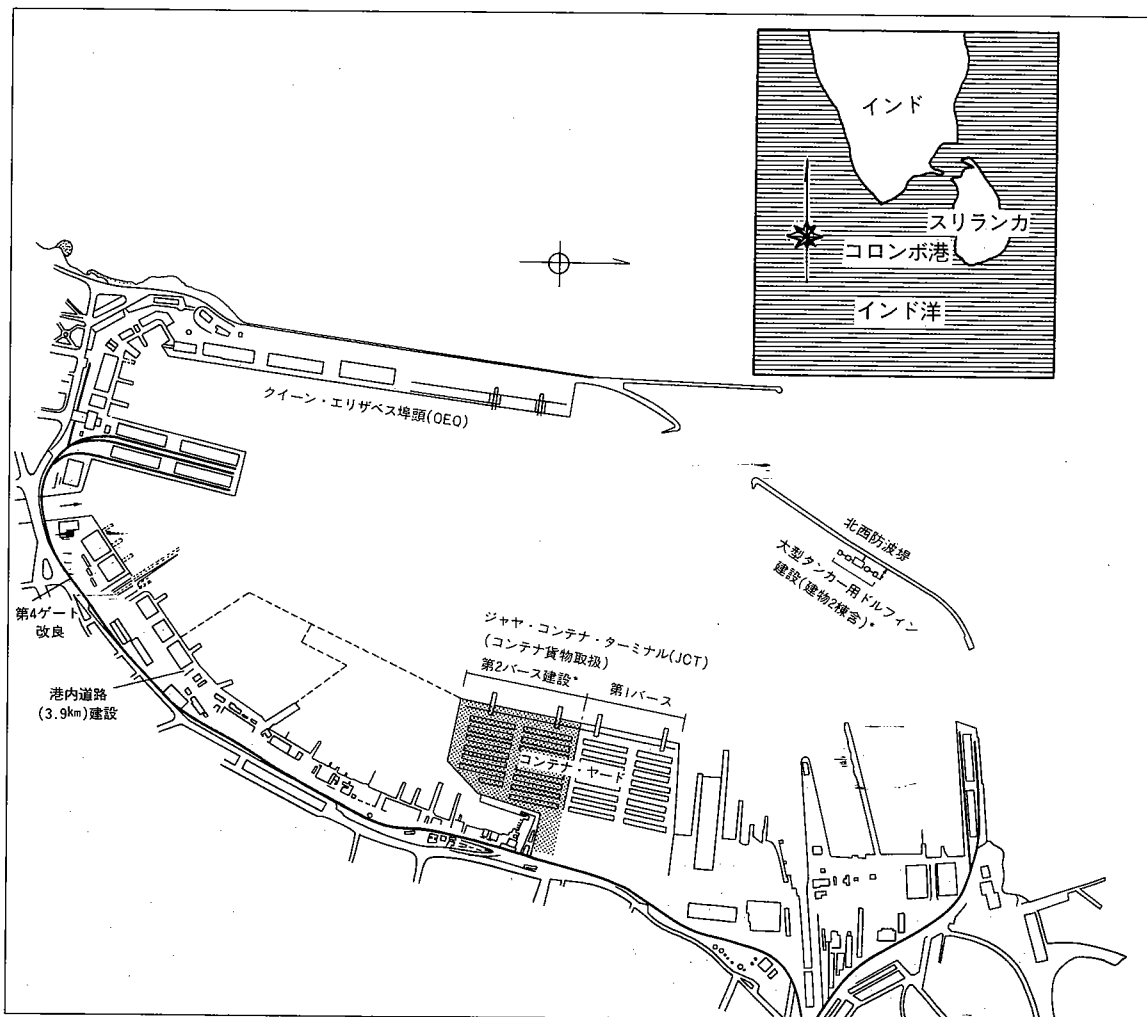
# コロンボ港開発事業 (II) (III)

## スリランカ

	借款契約締結日	借款金額
コロンボ港開発事業(II)	1984年4月	63億6,200万円
コロンボ港開発事業(III)	1985年5月	25億7,900万円

コロンボ港は、スリランカの外国貿易の門戸として、さらには世界海運貿易航路の中継拠点として重要な役割を担っています。そこで、コロンボ

港では、1980年以来、世界海運業界のコンテナ化を受けて、本格的コンテナ埠頭を整備するための事業が続けられています。OECFは、その第1期工事としてコンテナ埠頭第1バース建設事業(コロンボ港開発事業(I))に対して借款を供与しました。今回の開発事業(II)(III)では、コロンボ港のコンテナ港荷役能力を増強することを目的として約330mの第2バースの建設、更にはガントリークレーンを始めとする約60台の荷役機器の調達等を実施しました。



## ■事業実施に係わる評価

本事業は、貿易海運省管轄下のスリランカ港湾庁 (SLPA) が実施し、第2バースの運用は、1987年3月に開始されています。実際の工事にあたっては、当初の計画と比較して岸壁の位置が約100m陸側に移動され、且つ約30m程延長されています。これらの変更は十分な泊地を残すことにより港内の船舶の安全を図るとともに、将来のコンテナ船の大型化にも対応出来るように変更されたものであり、妥当なものであったと判断されます。また、各埠頭からの貨物の搬出入を円滑に行なうために、総延長約4kmにわたる港内道路の建設が追加的に実施されました。この追加工事についても、港内を縦貫する道路が完成したことにより、港内の交通渋滞が解消されていることから、その有効性は十分に認められます。

▼コロombo港のガントリー・クレーン  
コンテナの積み込み、積み下しはガントリー・クレーンを活用して迅速に行われています。また、操作員の技術も年々向上しており、荷役の効率化が進んでいます。

## ■完成後の運用に係わる評価

完成後の施設の維持管理状況は全体的に良好であり、施設運営に支障をきたすような問題も発生せず、十分に活用されています。

1988年のコンテナ取扱量は約62万8千TEU<sup>(注)</sup>であり、完成前の1986年の取扱量約34万4千TEUに比べて84%の増加となっています。計画時における1988年の取扱予測量は約22万7千TEUであったことから、第2バース完成前から、既に予測を大幅に上回る取扱いコンテナが発生していたことが分かります。これは、主としてインド、バングラデシュといった近隣諸国を発着地とするコンテナ輸送が増加し、それに伴い中継基地としての積替需要も増加したためと考えられます。

また、コンテナ船の単位時間当たりの荷役量は1982年に40トン/時間であったのに対し、1988年には208トン/時間となっており、荷役の効率



## コロンボ港開発事業 (II) (III)



▲港を中心として発展したコロンボのビジネス街とコロンボ港

化が大幅に進んでいると言えるでしょう。これは、荷役設備が整備されたことに加えて、操作要員の技術が向上したことも要因であると思われます。

(注) Twenty-Foot Equivalent Unitの略で、20フィート・コンテナに換算した数量をあらわす単位。

### ■事業効果

1987年のスリランカの貿易収支は約200億ルピーの赤字となっています。一方、貿易外収支については、港湾活動及び観光収入が2大外貨獲得源となっていますが、港湾活動によって得られる外貨は港湾設備の拡張に伴い年々増加しており、1987年の場合には、前年度比26%増の約10億ルピーとなっています。その反面、観光収支については、国内の政情が不安定なために大きく落ち込んでいることから、本事業はスリランカ経済にとって重要な外貨獲得源として貢献していると言え

ます。

貨物のコンテナ化のメリットとしては、製品の計画的な発送、輸送過程における破損の減少による信頼性の向上、あるいは流通コストの低減等が挙げられます。コロンボ港の北方約30kmにある輸出加工区では、スリランカ企業を含め10数カ国77工場が主として衣料品等の軽工業生産を行っていますが、ここで生産された製品の約80%はコロンボ港から輸出されています。従ってコロンボ港の設備が拡張されたことにより、コンテナ化が一層進行すれば、今後、輸出加工区を始めとした国内産業に対するニーズが高まり、地域の活性化、さらには新たな企業進出も期待されています。

(評価時期：1990年4月)