



インド

44 ツチコリン港浚渫事業

A
B
C
D

タミールナド州南部ツチコリン港の港湾内部および航路の浚渫により、吃水※制限を緩和し、船舶あたりの積載量の増加を通じ港湾運営の効率化を図り、もって同州の経済発展に寄与する。

※水面下にある船体の最下端から水面までの長さ。

承諾額/実行額 70億300万円/60億2,600万円
借款契約調印 1997年12月
借款契約条件 金利2.3%、返済30年(うち据置10年)、一般アンタイト
貸付完了 2002年3月



外部評価者 笹尾隆二郎 (アイ・シー・ネット株)
現地調査 2003年8月

評価結果

本事業では、ほぼ計画通りに進入航路および港内泊地の浚渫等が行われ、期間はほぼ計画通りで、事業費は計画を下回った。ツチコリン港の2002年度の総貨物量は1,329万トン(小樽港の総貨物量約2,000万トンの約3分の2に相当)で、計画値の約80%に達している。また、1997年度から02年度までの6年間の総貨物量の年平均成長率は8.4%と、インドの主要港全体の年平均成長率5.3%を上回っている。平均滞船時間は、浚渫により大型船舶の寄港が可能になったため、同量の貨物を輸送するのに必要な船舶の入港回数が減り、事業後は緩やかな減少傾向にある。本事業による輸送コストの削減によって、特に大口貨物を扱う企業が便益を受けているほか、石炭運搬の効率化によってツチコリン火力発電所では年間約1,300万ドル(約14億円)のコストが削減さ

れた。港周辺の工業団地においては、97年度以降、入居企業数が急増し(現入居企業53社のうち約半数が97年度以降入居)、近隣の主要港であるコロombo港との貿易量については、99年度の5万9,000トンから01年度の32万6,000トンへと、約5.5倍の伸びを示している。実施機関のツチコリン港湾公社は、一部コンテナ運営では民活を導入し、技術および体制面は問題なく、財務面は良好である。

第三者意見

インドの貿易が急増していることから、近い将来、本事業の効果は一層発現し、長期にわたるであろう。

有識者 Mr. Saumitra Choudhury

ジャワハルラール・ネルー大学修士課程修了(経済学)。現在インド投資情報/信用等級エージェンシー(ICRA Ltd.)経済顧問。専門はファイナンス。

ツチコリン港の貨物取扱量など

■ 入港船舶総トン数 ■ 入港船舶の最大積荷重量総トン数



出所:ツチコリン港湾公社

本事業実施以降、入港船舶総トン数および入港船舶の最大積荷重量総トン数がともに増加している。

浚渫されたツチコリン港港内泊地



コンテナ取扱量が急増するツチコリン港。本事業により、大型船舶の寄港が可能になったほか、各企業は滞船時間の短縮の恩恵を受けている。また、特に大口貨物取扱企業は、輸送費削減の便益も得ている。