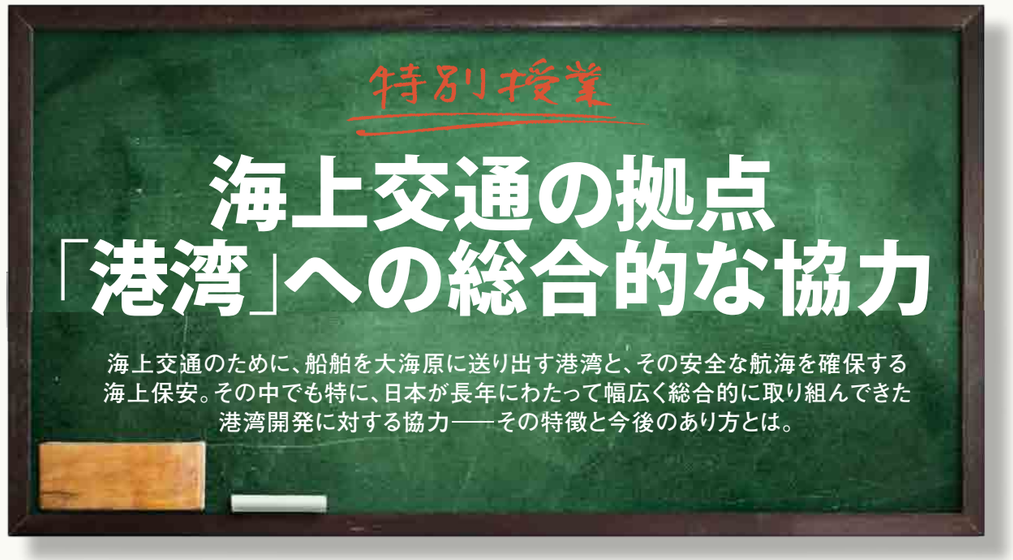


後背地の整備も視野に

港湾は、国にとって最も優先順位の高いインフラの一つである。エネルギーや物資の多くが海上を利用し、世界中で運ばれている。また、途上国の荷揚げ量は過去10年間で1.5倍以上に増加している。国の〝ゲートウェイ〟として物流を支え、経済発展を促す拠点づくりの支援を、日本は多くの途上国で行ってきた。

東京大学大学院工学系研究科准教授の柴崎隆一さんは、「日本の港湾開発協力の特徴は、単に港を建設するだけではなく、港として機能し発展するように、後背地の整備や人的支援などを同時に行っていることでしょう」と話す。「その例に挙げられるのが、1991年に開港した、タイ最大の貿易港のレムチャバン港。もともとタイは、バンコク市内の河川港湾が物流拠点としての役割を果たしていましたが、バンコクから東南へ約130キロ離れたレムチャバンに大規模なコンテナ港を建設しました。日本の技術協力で開発計画の策定が行われ、円借款で港湾と工業地帯が整備されたことで、自動車工場や電気機械工場などが集積する一大工業地帯となり、タイ経済を支える重要な港湾として今も発展を続けています」。2017年のレムチャバン港の取り扱いコンテナ量は世界20位（国土交通省）だ。

レムチャバン港の開発の成功は後背地整備の有効性を示した。他の国においても、内陸から石炭を運ぶ鉄道整備と石炭専用の船の停泊場の整備を総合的に行った中国・黄力港での事業や、港湾整備は途上国自身が行いつつ、日本が港湾運営の技術協力と周辺インフラの整備や投資環境整備を支援している、インド・チェンナイ港での事例などがある。

戦略的な港湾開発が求められる時代に

「インド洋の中央に位置するスリランカのコロンボ港は、東アジアとヨーロッパを結ぶ基幹航路沿いにあり、東南アジア、中東湾岸、東アフリカなどの港を中継する重要な基地港です。コロンボ港に寄港した本船から小さな船に貨物を積み替え、各港へ2次輸送を行います。この恵まれた立地性にいち早く着目し、開発協力を行ったのも日本です」と柴崎さんは話す。

日本は90年代以降、本格的な支援を実施し、貨物取り扱い量の増加や外貨獲得、港湾の利便性・安全性確保に貢献してきた。また、コロンボ港からの2次輸送先となるインドのチェンナイ港やケニアのモンバサ港などに対する開発協力も行っている。「コロンボ港は日本の支援で開発されたことで大きな貨物船が立ち寄り、2次輸送の船が多く集まるようになりました。国際競争力が上がり貨物の輸送費が安くなることで、スリランカ以外の国々の経済発展にも寄与するのです」

また、港の開発とともに後背地の整備も視野に入れることで、日本企業が進出することも期待される。そこでビジネスが成功すれば、日本企業の利益に、ひいては日本経済に裨益（ひえき）することにもなる。

「港湾の開発では、新しい港湾と既存の港湾や需要地との位置関係はどうなっているのか、マーケットはどんな状況にあるのかなど、相手国や地域の必要性に応じるかたちで合理的な判断を下すことが重要です」と柴崎さんは述べる。

港の発展を導くために

港を造ることが目的ではなく、港として機能し、発展することが重要だ。軌道に乗るまでには時間も要するため、港をうまく運営する人材の育成や法律・制度の整備もJICAは支援している。また、シーレーンの確保という意味で、日本の商船を含む船舶が安全に航行するためにも、マラッカ海峡やソマリア沖の海賊対策の協力に日本は力を入れてきた。

長年の開発協力の実績から得た日本に対する信頼を生かしつつ、港と港のネットワークを考えながら、より戦略的な港湾開発が求められる時代になっている。

東京大学大学院
工学系研究科システム創成学専攻 准教授
柴崎隆一（しばさき・りゅういち）さん

1974年生まれ。東京大学大学院工学系研究科修士課程修了。博士（工学）。東京大学助手、国土交通省国土技術政策総合研究所国際業務研究室長、（一財）国際臨海開発研究センター研究主幹等を経て、2017年より現職。近著に『グローバル・ロジスティクス・ネットワーク ―国境を越えて世界を流れる貨物―』（編著、成山堂書店）。

レムチャバン港と工業団地 後背地整備が導く 港の成功

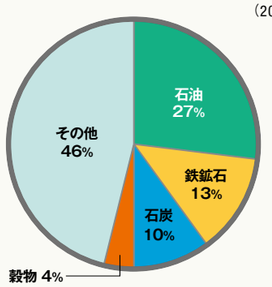
首都バンコク東南80～200km圏の臨海地域を工業中心に開発する「東部臨海開発計画」の一貫として1980年代後半に建設がスタート。後背地に輸出加工業と一般軽工業を担う工業団地が建設され、現在に至るまでタイの産業を牽引している。

（出典：Laem Chabang Port パンフレット）

レムチャバン工業団地は港に隣接しており、原料・製品の輸出入に便利。製造された自動車や機械部品等が港から輸出されている。巨大な消費市場であるバンコクからのアクセスもよい。

海上輸送される主要品目の割合

（2017年）

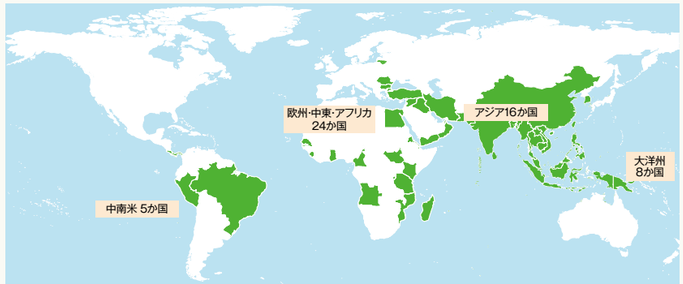


世界の海上総輸送量は 年間 約11億6,000万トン

産業に欠かせないエネルギー資源や暮らしに欠かせない生活物資などが、日々海上の物流ルートを通って世界中で運ばれている。特に、エネルギー原料は海上輸送に頼るところが大きく、港湾の整備が重要となる。

（出典：日本船主協会『SHIPPING NOW 2018-2019』）

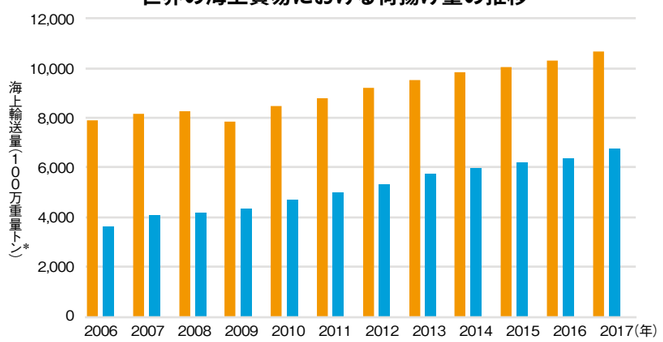
JICAによる港湾分野の支援実施国



海上物流を支える拠点づくりとして、港湾施設の整備、運営・維持管理能力の強化などが行われ、後背地や周辺インフラの整備などと一体的に実施されているものも多い。

支援実施国 53か国 アジア16か国、大洋州8か国　欧州・中東・アフリカ・中南米29か国
実施済 188件 開発調査38件、有償資金協力89件、無償資金協力40件、技術協力21件
実施中 17件 開発調査0件、有償資金協力6件、無償資金協力7件、技術協力4件

世界の海上貿易における荷揚げ量の推移



途上国の荷揚げ量は世界の 63パーセント

世界の海上貿易において、途上国の荷揚げ（輸入）量は過去10年間で着実に増加し、2017年には世界の荷揚げ量の63%に達した。途上国の中ではアジアが増加しており、17年には12年よりも約25%多い物品が荷揚げされている。

（出典：国連貿易開発会議『World seaborne trade by types of cargo and by group of economies, annual』）