

中南米諸国における港湾整備の 現状と見通し

2014年7月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 中南米課

【免責条項】

本調査レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本調査レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

.....

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル：中南米諸国における港湾整備の現状と見通し

今般、ジェトロでは、標記調査を実施いたしました。報告書をお読みになった感想について、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査テーマ選定などの参考にさせていただきます。

■質問1：今回、本報告書での内容について、どのように思われましたでしょうか？（○をひとつ）

4：役に立った 3：まあ役に立った 2：あまり役に立たなかった 1：役に立たなかった

■質問2：①使用用途、②上記のように判断された理由、③その他、本報告書に関するご感想をご記入下さい。

■質問3：今後のジェトロの調査テーマについてご希望等がございましたら、ご記入願います。

■お客様の会社名等をご記入ください。（任意記入）

ご所属	<input type="checkbox"/> 企業・団体	会社・団体名
	<input type="checkbox"/> 個人	部署名

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針 (<http://www.jetro.go.jp/privacy/>) に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～

はじめに

本報告書は、2014年6月にジェトロの『通商弘報』に掲載された、中南米主要国（メキシコ、ブラジル、ウルグアイ、ベネズエラ、チリ、ペルー、コロンビア）での港湾整備状況に関する記事を取りまとめたものである。

2013年12月にジェトロが発表した「第14回 中南米日系進出企業の経営実態調査」報告書によると、進出日系企業の約70%が今後中南米地域での事業を拡大するとしており、堅調な成長を続ける同地域は、新興市場の1つとして日系企業から注目を集めている。ただ、一方で進出日系企業の3社に1社が生産面での課題として「物流インフラの未整備」を挙げている。

これに対して、中南米各国は自国の投資環境の改善や産業競争力の維持・向上、経済活性化を図るべく、物流インフラ、とりわけ港湾の整備に取り組み始めている。また、堅調な経済成長やそれに伴う外資の流入増加によって市場が拡大し、各国の主要港で貨物取扱量が増加していることも港湾整備の取り組みが進む要因といわれている。

各国の港湾整備状況に関する本報告書が、中南米地域でのビジネス展開を考える皆様の課題解決の一助となれば幸いである。

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 中南米課

目次

第1章 総論	1
第2章 国別編.....	7
---- メキシコ ----	8
① 自動車やコンテナ取り扱いのハブを目指すラサロカルデナス港.....	8
② 能力限界のマンサニージョ港、ターミナルなど拡張策	10
③ 大西洋側の拠点ベラクルス港は北岸に新港建設を開始	13
---- ブラジル ----	16
① 穀物生産地からの物流がボトルネック	16
② サントス港は限られた後背地がネックに	18
---- ウルグアイ ----	21
① 南米南部の物流ハブとしての機能強化を模索.....	21
---- ベネズエラ ----	24
① コストの増大などで、輸出入が減少の見通し.....	24
② 中国資本の導入で国内最大のプエルトカベージョ港を大幅拡張.....	28
③ 2014年内の完了を目指すラグアイラ港の拡張計画.....	31
---- チリ ----	34
① 民間への運営権譲渡を進め貨物量の増大に対応	34
② 国家計画に基づき施設やアクセスを改善	41
---- ペルー ----	48
① 国内最大のカジャオ港に貨物集中、遅れる接続道路の整備	48

----- コロンビア -----	52
① 商機到来と官民一体で進むインフラ強化	52
② 太平洋とカリブ海の両航路有するカルタヘナに存在感	57
③ 安価な河川輸送の拠点、躍進する balankeyja 港	61

第1章 総論

貨物取扱量の増加に追いつかない施設

2013年12月にジェトロが発表した「第14回中南米日系進出企業の経営実態調査」報告書によると、在中南米日系企業の3社に1社が生産面での課題として「物流インフラの未整備」を挙げている。他方、中南米各国は自国の産業競争力の維持・向上や経済活性化を図る手段として、物流インフラ、とりわけ港湾の整備を位置付け、実際に整備に取り組み始めている。そこで、日系企業の関心が高い中南米各国の港湾整備の現状と見通しについて報告する。

＜輸出入問わず主要港で増加する取扱量＞

国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会（ECLAC）によると、2014年の中南米地域の経済成長率は2.7%と見込まれている。2012年は3.1%、2013年は2.5%だったことから、最近ではおおむね3%前後の堅調な成長が続いているといえよう。

安定した経済成長を背景に中南米地域への直接投資額も増加している。2012年は前年比4.3%増の1,661億ドルに達し、3年連続の増加で過去最高を更新した。中南米では伝統的に鉱業分野での投資受け入れが金額、件数とも多かったが、最近では厚みを増す中間層を狙って製造業、小売りなどのサービス業などの分野での投資受け入れが増加している。

こうした状況の下、各国市場の拡大に伴って輸出入を問わず中南米各国の主要港（図参照）で貨物やコンテナの取扱量が増加している。ECLACの調査によると、2010～2012年の主要港での貨物やコンテナの取扱量は多くの港で右肩上がりとなっている（添付資料参照）。



各国の港で取り扱われている貨物の種類には一定の傾向がみられる。例えば、チリやコロンビア、ベネズエラ、メキシコやブラジルの一部の港からは銅鉱石や石炭、原油などの鉱物資源、穀物などがバラ積みで輸出されている。他方、輸入時はコンテナ貨物の割合が高い港が多い。また、パナマは中南米各国向けの貨物積み替え拠点として位置付けられており、特にコンテナの取扱量が非常に多い。世界各地で需要が高まっている鉱物資源や食料などの輸出が増え、中南米各国で需要の高い工業製品や消費財（コンテナで運ばれる製品）などの輸入が増えている様子が、すなわち、中南米経済の現状や特徴が各港の取り扱い貨物の量や種類からも浮かび上がる。

<立ち遅れる港湾整備>

貨物取扱量の増加に伴って、各国の主要港ではコンテナターミナルや岸壁、ガントリークレーンなどの不足、大型船舶の就航に必要な水深不足といった問題、さらにはソフト面

でも通関手続きや貨物検査の遅延によるコンテナの放置などの問題が発生している。各国の港湾当局はコンセッション方式などによる整備を急ピッチで進めているものの、貨物の増加ペースに追い付いておらず、結果として整備の相対的な遅れが指摘されている。

事実、ジェトロが2013年12月に発表した「第14回中南米日系進出企業経営実態調査」報告書によると、在中南米日系企業の3社に1社（33.1%）が生産面での課題は「物流インフラの未整備」と回答している。中でもベネズエラ（83.3%）、コロンビア（66.7%）での回答率が高く、ブラジル（36.1%）やアルゼンチン（35.7%）も中南米全体の平均回答率を上回っている。さらに、狭小で混雑する港湾施設では通関手続きの遅延も発生しており、在中南米日系企業の約半数が問題視している。特に、ベネズエラ（84.2%）、ブラジル（63.1%）、アルゼンチン（61.8%）でその傾向が強く、前述の「物流インフラの未整備」と連動している状況がうかがえる。

<港と主要都市間の輸送インフラにも課題>

「物流インフラの未整備」には港と主要都市間の輸送インフラに課題を抱えている場合もある。例えば、コロンビアでは日本をはじめとするアジア諸国からの貨物は太平洋岸のブエナVENTOURA港に陸揚げされるケースが多い。同港から首都ボゴタまでの貨物輸送手段はトラックのみ、それも途中で2回の山脈越えや3,000メートル級の峠越えがある。複数のトンネル工事計画はあるものの、開通までこぎ着けたものは少ない。また、ブラジル最大級の港であるサントス港は同港を取り巻く地形の影響で大規模なトラックターミナルなどの拡張が難しい。それ故に、主要輸出製品の1つである穀物の収穫時期になると、同港への道路は穀物を積んだトラックで大渋滞に陥るといふ。

こうした課題に対して、利用する港や輸送ルートを変更するといった対策を講じるケースがある。例えば、コロンビアでは利用する港をブエナVENTOURA港から大西洋岸のカルタヘナ港やバランキージャ港に変更する、ブラジルではサントス港までのトラック輸送に代えて、産地からアマゾン川に抜け、カリブ海側の港から積み出すといった工夫をしている企業がある。いずれの場合とも、従来の方法より輸送コストが下がるとともに輸送日数や通関手続きに要する時間も減少したという。ただ、いずれの方法とも抜本的な課題解決策とは言い難い。

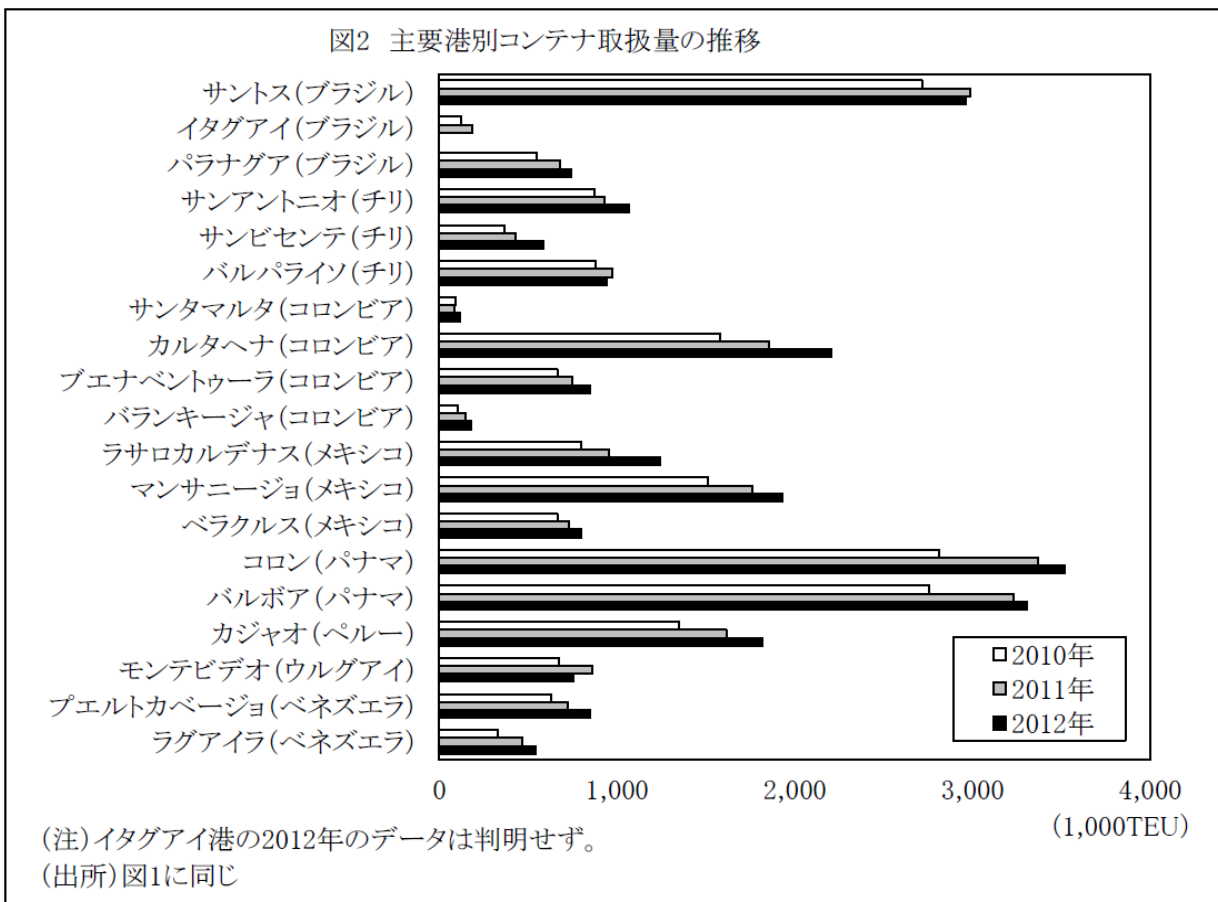
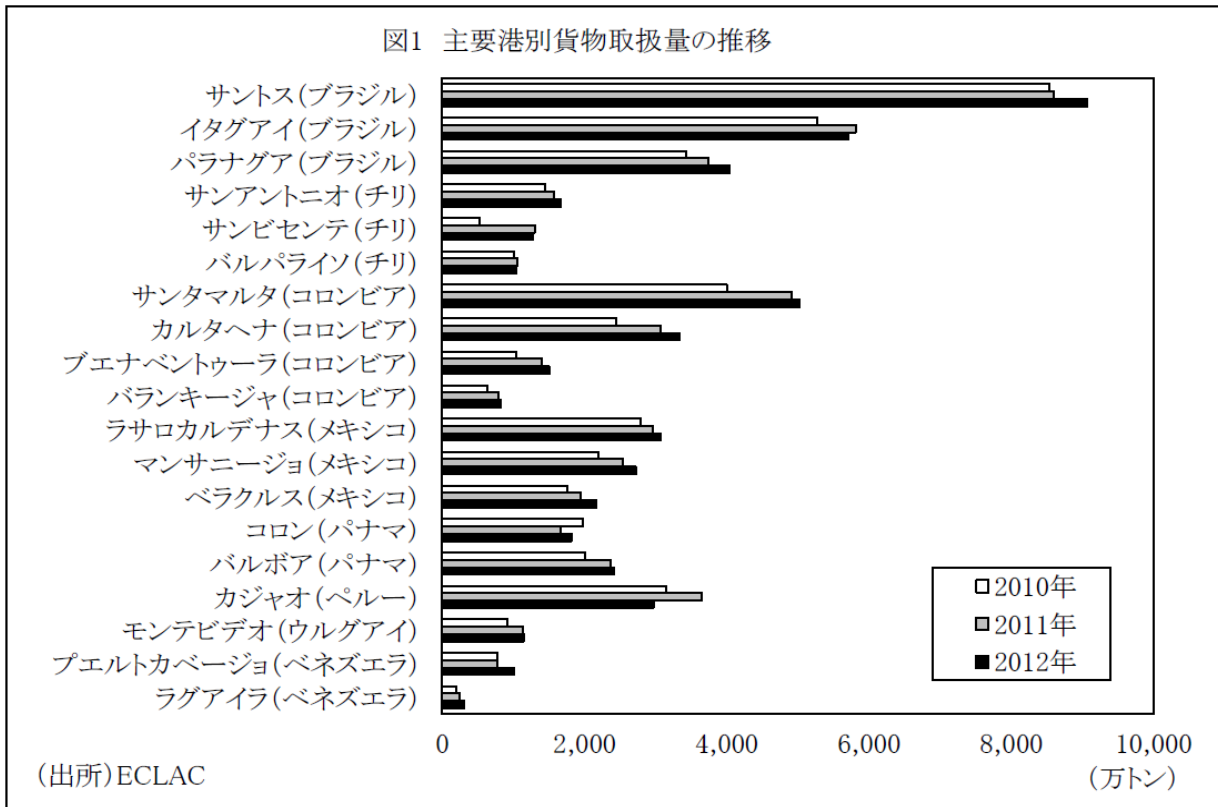
<競争力強化も狙い港湾整備に注力する各国>

港湾整備が貨物取扱量の増加ペースに後れを取っているとの指摘はあるものの、各国の港湾当局は同設備の拡張や改良、新設などに精力的に取り組んでいる。例えば、メキシコでは各国自動車メーカーの生産と輸出が増加していることから、自動車工場の集積地に近い太平洋岸のラサロカルデナス港や大西洋岸のベラクルス港で自動車輸出用のターミナル増設が進められている。チリでは2014年2月に国家港湾開発計画を発表した運輸通信省が総額20億ドルを投入して国が管理するバルパライソ港やサンアントニオ港、サンビセンテ

港などの拡張、改良、ターミナル増設などに乗り出した。また、コロンビアでは大西洋岸のバンキージャ港の拡張や浚渫（しゅんせつ）工事とともに、同港の近くを流れるマグダレナ川を利用した輸送ルートの整備が行われている。港湾施設自体の整備と合わせて、当該施設へのアクセス整備にも乗り出す事例はその他の国々でもみられる。

各国政府は、眼前の貨物取扱量の増加に応えるだけでなく、自国産品の輸出増や雇用機会の創出・確保とそれに伴う国としての競争力の維持・強化、経済活性化を図る手段の1つとして港湾整備を位置付けている。各国でのこうした政策や傾向は、今後強まることはあっても、決して弱まることはないだろう。

<添付資料>



第2章 国別編

----- メキシコ -----

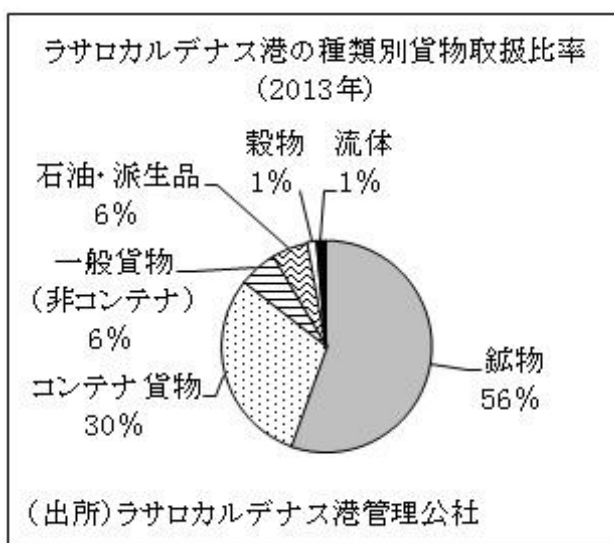
① 自動車やコンテナ取り扱いのハブを目指すラサロカルデナス港

アジアとの貿易拡大、貨物のコンテナ化が進む中で、港湾でのコンテナ取扱量が急増している。このため、各主要港ではコンテナターミナルの拡張や新港建設計画が進んでいる。メキシコの主要港の現状と開発計画などについて3回に分けて報告する。1回目はコンテナとともに自動車の取り扱いが急増するラサロカルデナス港について。

<貨物は鉱物が中心、コンテナや自動車が急増>

太平洋岸のミチョアカン州にあるラサロカルデナス港は、首都メキシコ市から約400キロに位置する。首都だけでなく、近年自動車産業の集積が進む中央高原にも近く、太平洋岸からのアクセスに絶好の立地だ。また米国カンザスシティ・サザン鉄道の子会社カンザスシティ・サザン・メキシコ（KCSM）の路線が港まで伸びていて、米国南東部への保税鉄道輸送が可能なことから、太平洋岸からアトランタなど米国南東部への輸送ルートにおけるロサンゼルス港、ロングビーチ港の代替港としての需要を取り込もうとしている。

2013年の貨物取扱比率をみると、港湾に隣接する敷地にアルセロール・ミタルの製鋼所があることから、鉱物が56%と半分以上を占めている（図参照）。しかし近年、コンテナ取扱量が増えてきているのに加え、完成車の太平洋側における輸出入の中心的な港に変貌している。



太平洋側のライバル港であるマンサニージョ港は、三方を山に囲まれ、自動車の保管スペースが拡張できない状況にあり、近年の自動車輸出入の増加に対応し切れなくなっている。これに対しラサロカルデナス港は、広大な敷地を背景に新たな自動車専用ターミナルの建設を予定しているなど、太平洋側における自動車貿易港としての地位を確立している。

一方でコンテナについては、アジアからの貿易ではマンサニージョ港を利用する企業が多く、取り扱い実績には開きがある（表参照）。また前述のとおり、ラサロカルデナス港は米国太平洋岸の主要港の代替港を目指すという目標もある。このためには、サービス向上、とりわけコンテナ取り扱い能力を飛躍的に拡大させる必要がある。

メキシコの主要商業港の港湾インフラ比較

	太平洋岸		大西洋岸
	ラサロカルデナス	マンサニージョ	ベラクルス
所在州	ミチョアカン	コリマ	ベラクルス
総敷地面積(ヘクタール)	2,792	437	604
ヤード面積(平方メートル)	n.a.	566,448	2,145,570
水深(メートル)			
入港水路	18.0	16.0	16.0
針路変更ドック	16.5	16.0	14.0
コンテナターミナル	16.5	14.0	12.0~14.0
商業バース(メートル)	3,689	5,751	3,316.51
ターミナル数	8	5	14
コンテナターミナル	1	4	2
コンテナ取り扱い能力(TEU)	2,000,000	2,150,000	1,500,000
取り扱い実績(2013年)	1,051,183	2,136,157	866,966
ガントリークレーン数	11	13	9

(出所) 各種資料を基に作成

<自動車専用ターミナルの建設も計画>

ラサロカルデナス港の主な拡張計画は2つある。第2コンテナターミナルと自動車専用船(RO-RO船)ターミナルの建設プロジェクトだ。第2コンテナターミナルはAPMターミナルが開発・運営権を取得し、建設は3段階に分かれる。102ヘクタールの敷地に総延長1,485メートル、水深16.5メートルのバース4つと、ガントリークレーン16基を備える予定で、1万5,000TEU(20フィートコンテナ換算単位)級のコンテナ船に対応可能。第1段階の運用開始は2015年上半期となっており、年間120万TEU規模で開始する。最終的には年間410万TEUの取り扱い能力となる(APMターミナル・プレスリリース2012年11月12日)。投資総額は9億ドルに及ぶ。

自動車向け専用船ターミナルプロジェクトは、2012年下半期にSSAが落札した。同社は、ベラクルス港でも自動車ターミナルの運営を行っている。総額5億ペソ(約39億5,000万

円、1ペソ=約7.9円)を投じて、2つの300メートルのバースなどを建設する。最終的な取扱量は年間75万台となるもよう(ラサロカルデナス港湾管理公社)。

またKCSMは、2014年にはメキシコ全土で1億4,500万ドルを投じて、貨物車両の増加と新型機関車の導入による貨物輸送のスピードアップに努める。主な理由の1つが同港での自動車専用船ターミナルや新コンテナターミナルで発生する新たな需要に対応するというものだ(「エル・フィナンシエロ」紙1月15日)。

② 能力限界のマンサニージョ港、ターミナルなど拡張策

アジアとの貿易拡大でコンテナ取扱量が急増するマンサニージョ港。新ターミナルの稼働開始やトレーラーの列待ち解消策導入など効率的な港湾を目指し日々改善中だ。新港建設計画も進むが、地形や環境問題の影響で紆余(うよ)曲折も予想される。メキシコ編の2回目。

<コンテナターミナルに積極投資>

マンサニージョ港はハリスコ州とミチョアカン州に挟まれた、コリマ州太平洋岸の港だ。北西から南東に細長く伸びるメキシコ国土の太平洋側における「へそ」的な位置にある。

最大の消費地であるメキシコ市にはトラック輸送で8~10時間、国内第2の都市であるグアダラハラには5~7時間、日系自動車産業の集積のある中央高原にも10時間前後で到着する(表参照)。ラレド・ロジスティクス社長のエクトル・バルガス氏によると、米国に貨物を送る場合に、ロングビーチ経由よりも距離的には近いところもあり、待ち時間も短く、また価格も安いと、中国企業などを中心にマンサニージョを経由して送る例もみられるという(「エル・フィナンシエロ」紙2013年7月24日)。

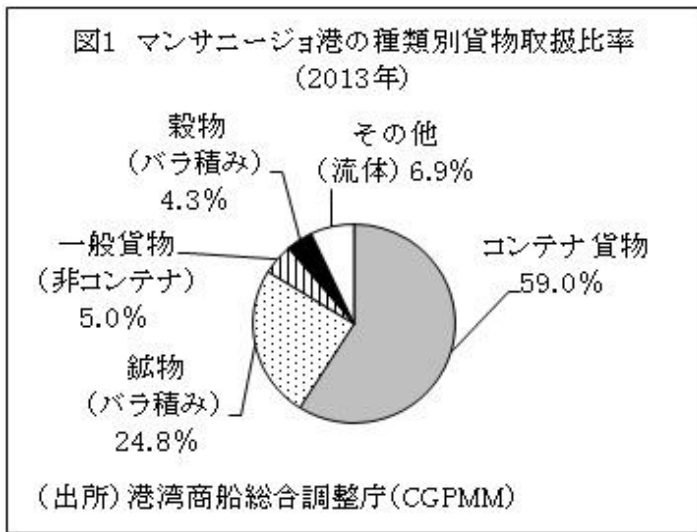
マンサニージョ港から主要都市までの距離と時間

(単位:キロ、時間)

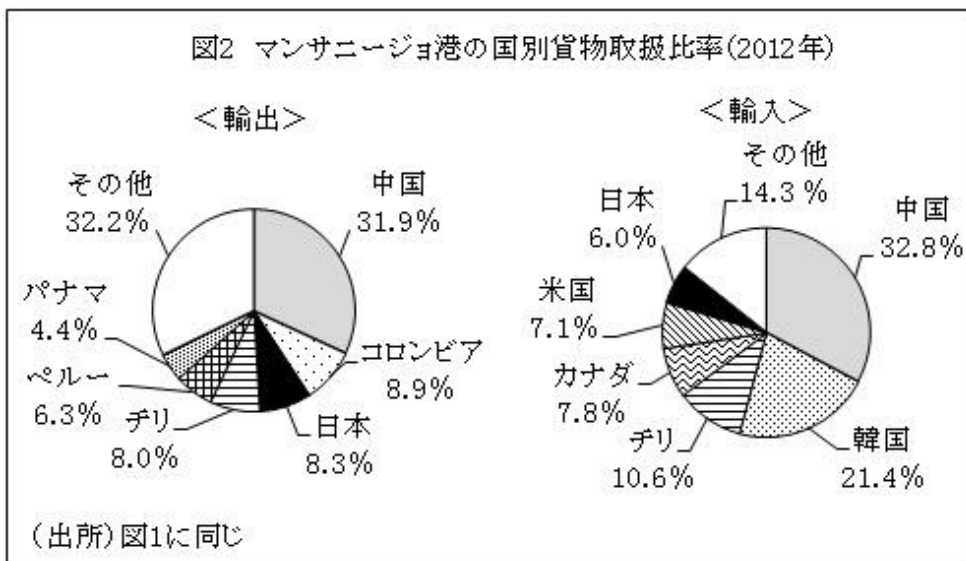
目的地	道路	所要時間	鉄道	所要時間
メキシコ市	791	8~10	939	32~36
ケレタロ	670	15~17	703	26~28
レオン	530	9~11	661	24~26
サン・ルイス・ポトシ	680	12~14	1,071	36~42
グアダラハラ	310	5~7	350	10~12
アグアスカリエンテス	550	10~12	833	26~30
モンテレイ	1,086	22~24	1,389	40~48

(出所)マンサニージョ港湾管理公社

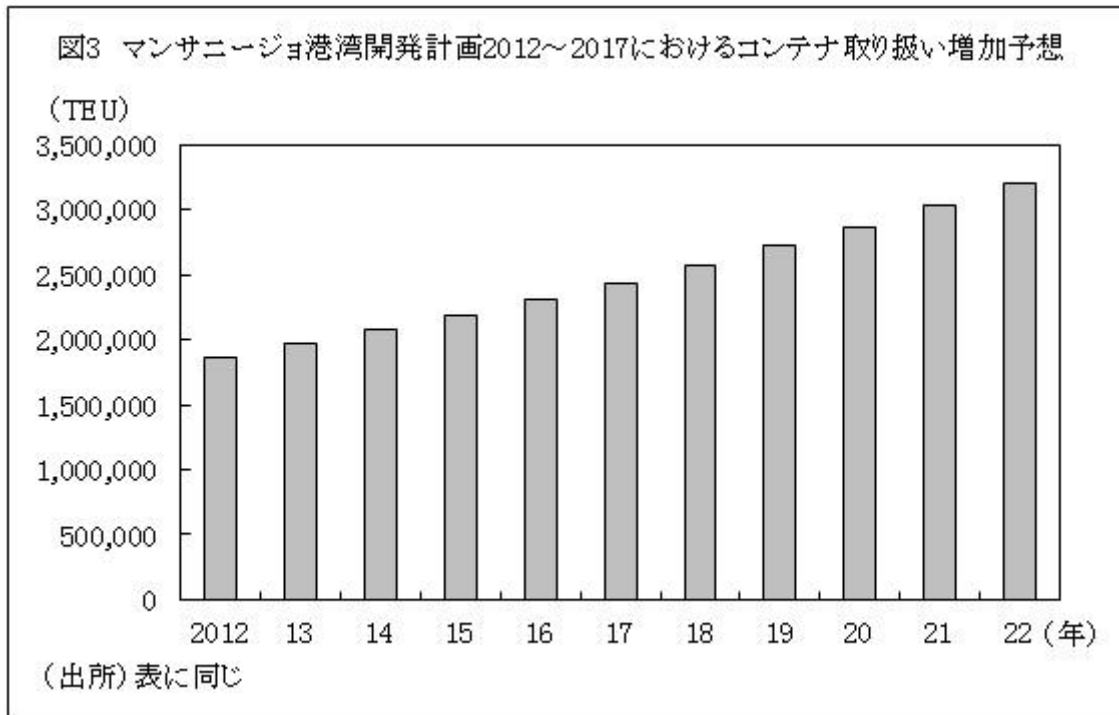
近年アジア、特に中国との貿易拡大により、港湾でのコンテナ取扱量が急増している。コンテナ貨物の比率は2005年時点で38.1%だったが、2013年には59.0%に拡大(図1参照)。一方で、自動車の取り扱いは2013年時点で1万665台と重量ベースでは1%にも満たない。これは同じ太平洋側のラサロカルデナス港に自動車貨物のほとんどを譲っているためだ。マンサニージョは地形上、周辺を山に囲まれ、密集した街の中で自動車貨物用の港としては、スペースを広く取れない事情がある。その代わりに、コンテナターミナルに積極的に投資し、コンテナ港としての安定的地位確立を狙う。



輸入取り扱い貨物(2012年)の原産国としては中国(構成比32.8%)が第1位で、韓国(21.4%)、チリ(10.6%)、カナダ(7.8%)、米国(7.1%)、日本(6.0%)と続く(図2参照)。輸出については、中国(31.9%)が第1位で、コロンビア(8.9%)、日本(8.3%)、チリ(8.0%)、ペルー(6.3%)となっており、輸出においても中国のプレゼンスが高い。



マンサニージョ港湾管理公社が2012年に発表した港湾開発計画（2012～2017年）では、2014年にはコンテナ取扱量が年間200万TEU（20フィートコンテナ換算単位）を超え、2021年には同300万TEUを超すとしていた（図3参照）。しかし実際には、2013年に213万6,157TEUと1年早く200万TEUの大台を超えた（同公社）。現行のキャパシティーでは200万TEUが限界とし、同公社は後述するコンテナターミナル拡張と、新港建設を計画している。



＜新ターミナルが段階的に拡張も、10年後には再び飽和状態に＞

現在の港の北側を拡張した新コンテナターミナル（通称TEC2）は、フィリピンのインターナショナル・コンテナ・ターミナル・サービス（ICTSI）の子会社コンテコン（CONTECON）が開発・運営権を取得しており、3つあるフェーズのうち、第1フェーズとして、民間資金75億ペソ（約5億7,690万ドル、1ドル＝約13ペソ）、連邦政府資金25億ペソが投入された。2013年8月に営業を開始。73ヘクタール（うちフェーズ1は42ヘクタール）の敷地に水深16メートル、岸壁2バース、延長720メートル、ガントリークレーン4基を備え、現行では年間40万TEUの処理能力を持つが、フェーズ1はAとBに分かれ、フェーズ1Bまで完成すると、同65万TEUまで増強される。

フェーズ2は2017年までに完成する計画で、年間100万TEUまで処理能力は向上する。フェーズ3は2020年とし、最終的には同150万TEUまで処理可能となる。しかし、現存のターミナルと合わせても港全体では同350万TEUにとどまり、10年後の2020年代前半には再び飽和状態となるため、同公社としては、新港の建設も視野に入れている。

＜新港建設はマングローブ林を破壊しない条件＞

新港建設は、現在の港の南に位置するクユトランラグーンが候補地となっている。この地には既に三井物産、韓国ガス公社、三星物産からなる液化天然ガス（LNG）の再ガス化ターミナルが稼働している。総敷地面積は1,700ヘクタールを超え、岸壁40バースと想定されている巨大港だ。

しかし、本構想にはラグーン内のマングローブ林を破壊しないことが求められており、環境影響評価で技術的にクリアする必要がある。これが現在最大のネックとなっているが、クリアできれば2019年には建設開始、2021年には稼働させたいとしている（マンサニージョ港湾管理公社）。

＜敷地内や市街地道路の混雑緩和策も課題＞

税関では、1日1,400台近いトレーラーを処理する。また、通行許可を与えている車両は1万2,000台、運転手は1万4,000人に及ぶ（マンサニージョ税関）。このため、港湾敷地内、ならびに市街地含む周辺道路は混雑し、市民生活にも影響する。

混雑緩和策の1つは、郊外にトレーラーの待機場所を設けて、順番に呼び込む体制の構築だ。港から北東のマンサニージョ・ミナティラン街道を3.5キロ、車で5分程度のところにあるハリパ（Jalipa）と呼ばれる地区に待機場所を設置した。隣接するかたちで戦略的保税地域（RFE）を設けて物流の拠点とし、荷さばき後は市街地に入ることなく、他都市へ出発できる。また、待機場所から港へ向かう道路の6～8車線化、ならびに立体化を進める。貨物鉄道も車道を横切って、渋滞の一因となっているが、立体化を進め、さらに港を囲う山にトンネルを掘って、市街地を通らず内陸に抜ける線路を引く構想が動き出している。

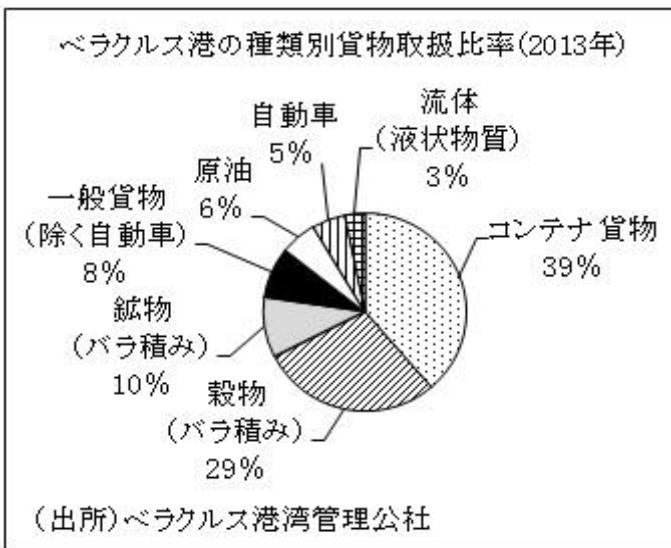
税関も通関の列待ちを解消するため、1次検査でガンマ線照射をするレーンや、開梱（かいこん）検査を実施する場所を増設。X線検査も導入する。また、TEC2のコンテナ向け北部税関を新たに開設。トレーラーの出入りも分散される。

③ 大西洋側の拠点ベラクルス港は北岸に新港建設を開始

米国や南米の東海岸、欧州、アフリカ向けなど大西洋側の貿易港として重要な拠点がベラクルス港だ。貨物取扱量の増加に伴い、新港を建設して北に隣接する海岸地帯まで拡張する計画が進む。メキシコ編の最終回。

＜穀物、自動車の取扱量は国内最大＞

大西洋側から貨物を出し入れする場合、避けて通れないのがベラクルス港だ。同港の取り扱い貨物としては、自動車と穀物が国内最大で、コンテナ貨物はマンサニージョ、ラサロカルデナスに次いで3位だ。貨物取扱量（2013年、重量ベース）のうち、コンテナ貨物が39%、穀物（バラ積み）が29%を占める（図参照）。2013年のコンテナ貨物取扱量は864万5,075トン〔86万6,966TEU（20フィートコンテナ換算単位）〕で国全体の17%、穀物は643万7,361トンで国全体の48%を占める。



中でも自動車取扱量は、2013年には74万8,666台とシェア65%を占め、大西洋側の自動車貿易を事実上一手に担っている。自動車の主な輸出先は、米国、ブラジル、EUなどで、主な輸入先はブラジル、アルゼンチン、EU、米国など。主な自動車関連利用企業は、輸入では欧米大手、輸出ではメキシコ国内生産大手となる（表参照）。今後ホンダの新工場で生産される「フィット」や、マツダの第1工場で生産される「デミオ」（当地名 Mazda2）、「アクセラ」（同 Mazda3）も、大西洋側は同港からの出荷がメインになるとみられる。

主なベラクルス港利用自動車関連企業

輸入	フォルクスワーゲン(VW)
	フォード
	メルセデス・ベンツ
	BMW
	ルノー
輸出	VW
	日産
	フォード

(出所)ベラクルス税関

＜投資総額 50 億ドルの大型新港建設が進行＞

2013 年 2 月時点で 14 のターミナルがあり、6 つのコンテナ用、2 つの自動車用を含む 18 のバースで全ての貨物进行处理しているが、このままでは今後の貨物取扱量の増加に対応できない。そこで港に隣接する北部海岸地帯を浚渫（しゅんせつ）、埋め立て、周りに防波堤を築いて新たなターミナルを建設する計画が進行中だ。

計画は 2 段階に分かれている。2014～2017 年の第 1 ステージでは、2,850 万平方メートルを浚渫し、陸側に設置するコンテナターミナルと、防波堤側に設置するサテライトターミナルの用地埋め立て用に利用する。西防波堤と呼ばれる第 1 ステージ設置の防波堤は 4.3 キロ、完成するコンテナターミナルはバース 8 つ、総延長 2,800 メートルとなる。第 2 ステージは 2025 年の完成を目指す。3.5 キロの東防波堤を造り、その内側 1,000 万平方メートルを浚渫、同じくターミナル用地の埋め立てに利用する。

第 2 ステージが完了すると、ターミナル 10、バース数 35、陸地、水域合わせた総敷地面積が 1,398 ヘクタールとなり、投資総額は 50 億ドル（民間 33 億ドル、国 17 億ドル）に及ぶ大型プロジェクトだ。現行では、西防波堤の建設が始まっているが、そのほかの建設、ターミナル運営などの入札はこれからとなっている。

また、この北部拡張区域の新コンテナターミナルの西側陸地に隣接する 165 ヘクタールの敷地に戦略的保税地域（RFE、フリーゾーン）がほぼ完成。担当者の話では、ロジスティクス関連の企業を中心に契約もかなり埋まっているという。

ベラクルスからは、メキシコ市を含め内陸主要都市への道路・鉄道などのインフラは整備されているが、港へのアクセスはベラクルス市街地を通らなければならず、渋滞を招く。市民の生活環境に影響が出る現状を改善するため、ベラクルス～ハラパ間の高速道路出口付近から北部に迂回するトレーラー専用道路を設けた。この道路は港に出入りするトレーラー専用で、CALT と呼ばれる集合待機場所につながっている。トレーラーは全てタグを設置することが義務付けられており、ここから港への出入りを完全管理されている。

貨物鉄道の利便性向上にも努めている。現行ベラクルス港敷地内まで引かれた鉄道路線は 1 本で、その路線を使ってフェロスール（Ferrosur）とカンザスシティー・サザン・メキシコ（KCSM）の 2 社が利用しているが、複線化を図り両社がダイレクトに港湾にアクセスできるよう計画。全長 19.5 キロで、前述の北部に完成した RFE への鉄道アクセスも含まれており、2014 年中には運用を開始するとしている。

----- ブラジル -----

① 穀物生産地からの物流がボトルネック

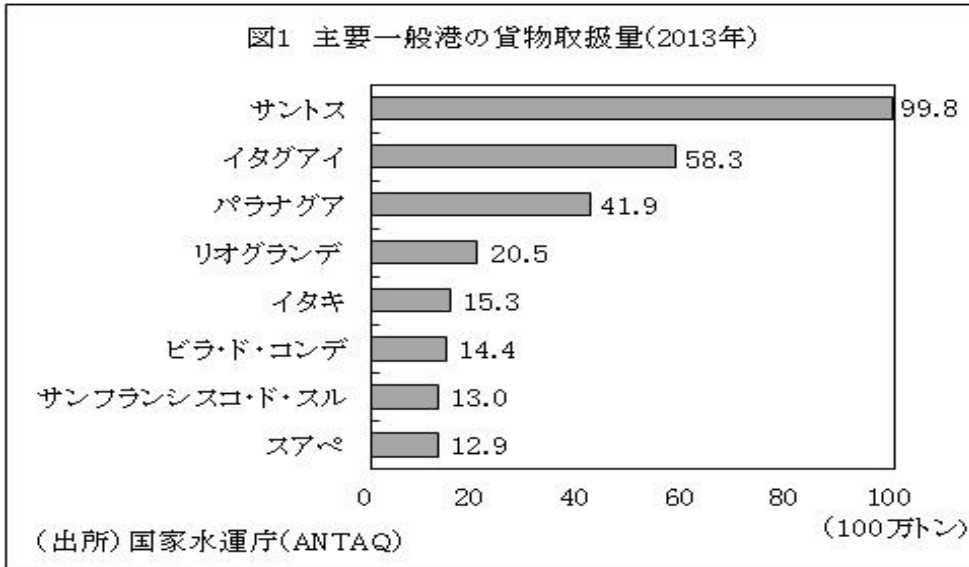
世界有数の穀物生産国であるブラジル。その港湾の取扱量は着実に増えているが、生産地から港湾までの物流チェーンがボトルネックというのが大方の見方になっている。その解消に向けて、既存の港湾整備だけではなく、新たな輸送ルートの開拓も視野に入っている。ブラジルの前編。

<主要港は南東部や南部に集中>

世界 7 位の経済規模を誇るブラジルは、大豆や鉄鉱石といったコモディティー商品を中国などアジア諸国などに輸出することによって経済成長を遂げてきた。港湾取扱量は、2011 年が前年比 6.2%増の 8 億 8,556 万トン、2012 年が 2.1%増の 9 億 440 万トン、2013 年が 2.9%増の 9 億 3,105 万トンに達している。いずれも GDP 成長率より高い伸びで、港湾の活況を裏付けている。

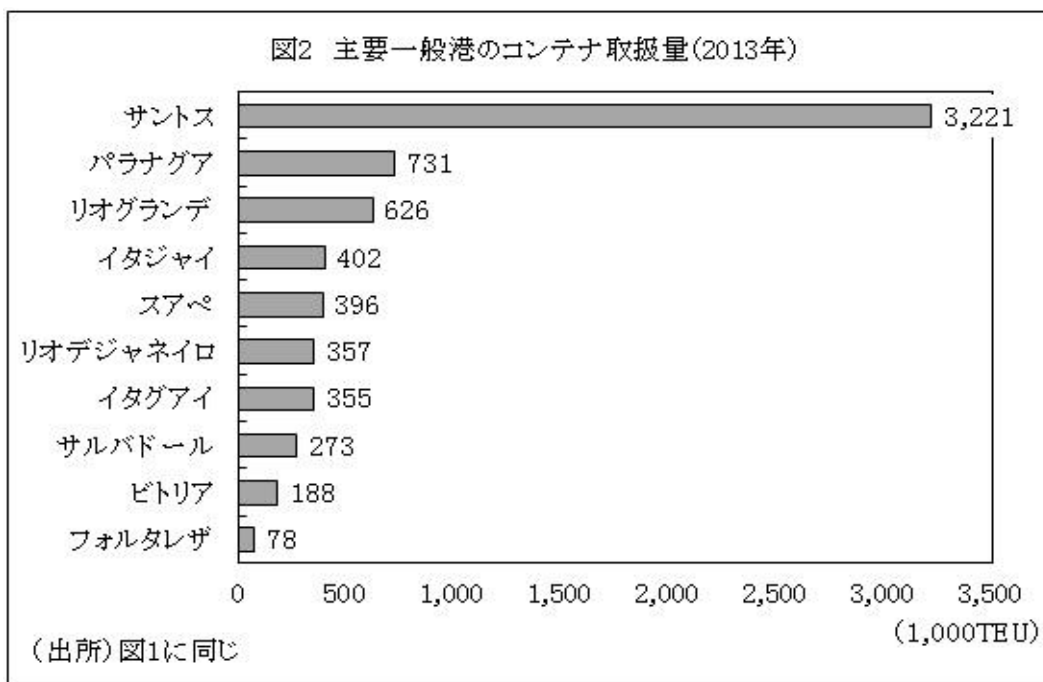
2013 年の取扱量の 36.3%が一般港によるもので、残りの 63.7%は専用ターミナル (TUP) によるもの。TUP は民間企業が独占的に運営する港湾ターミナルで、取扱量 (重量ベース) の 47.3%が鉄鉱石、27.0%が燃料となっている。

一般港については、2013 年の統計でブラジル最大のサントス港 (サンパウロ州) が 9,980 万トンを取り扱い、以下、イタグアイ港 (リオデジャネイロ州) の 5,830 万トン、パラナグア港 (パラナ州) の 4,190 万トンと続く (図 1 参照)。経済の中心地とされる南東部や南部の港湾が上位を占めているが、イタキ港 (マラニョン州)、ビラ・ド・コンデ港 (パラ州)、スアペ港 (ペルナンブコ州) といった北部や北東部の港湾の取扱量も一定量あることに注目したい。



一般港が取り扱う商品としては、鉄鉱石 (16.0%)、大豆 (11.0%)、燃料 (10.7%)、砂糖 (8.2%)、トウモロコシ (7.1%)、肥料 (6.4%)、その他 (40.7%) という構成になっている。

主要一般港のコンテナ取扱量 (2013 年) をみると、サントス港が 322 万 1,348TEU (20 フィートコンテナ換算単位) と国全体の取扱量の 36.1% を占め圧倒的だ (図 2 参照)。以下、パラナグア港、リオグランデ港 (リオグランデ・ド・スル州)、イタジャイ港 (サンタカタリナ州) と続き、やはり南東部や南部の取り扱いが多いが、スアペ港が 5 位に入っており、近年は北東部の荷動きも増加傾向にある。



＜後れを取っている物流インフラ＞

日本とブラジルの経済界の関係者を集めて2013年9月に開かれた日伯経済合同委員会で大きなテーマの1つになったのは、ブラジルにおける物流インフラだった。ブラジルは世界でも有数の農業大国であり、大豆や牛肉の生産量は世界2位、トウモロコシは世界3位を占める。大豆については、生産地域が内陸地のマトグロッソ州をはじめ、北東部のバイア州奥地にも広がっており、物流が課題になっている。

世界経済フォーラムがまとめた「インフラ&ロジスティック・ランキング 2013/2014」によると、対象の148カ国のうち、ブラジルは道路部門で120位、鉄道で103位、港湾では131位と大幅に後れを取っており、こうしたインフラの未整備が経済成長のボトルネックになっている。

＜新ルート活用による輸出増加案も＞

その解消に向けて政府や民間企業が取り組んでいるアプローチは、大きく2つある。1つは、既存の港湾の拡張工事で、サントス港やパラナグア港などはその代表的な事例だ。政府も2次にわたる経済加速化計画（PAC）で、港湾にも予算を充てている。

もう1つのアプローチは既存の港湾以外のルートの活用だ。大豆の主要生産地であるマトグロッソ州ではこれまで、パラナグア港やサントス港までトラック輸送をして輸出してきたが、港までの渋滞がコスト増にもつながっており、改善が求められている。新たな方法は生産地から北上してアマゾン川に抜け、カリブ海やパナマ港を経由して輸出をしようというものだ。試算によると、輸送コストは2割減になり、中国の消費地に届くまでに従来より4日少なくて済むという。

政府としては、輸出強化のためにも港湾を含めたインフラの改善が喫緊の課題になっている。

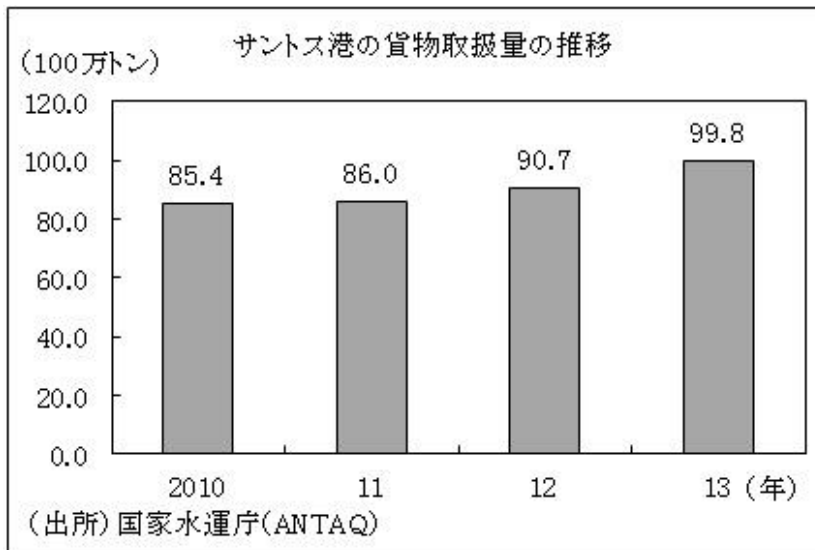
② サントス港は限られた後背地がネックに

ブラジル最大の港であるサントス港。その取扱量は着実に増えているものの、港湾インフラの整備が遅々としており、需要に追いついていない現状がある。ブラジルの後編。

＜貨物取扱量はブラジル全体の1割強＞

ブラジル最大の取扱量を誇るサントス港は、ブラジルの「貨物の玄関口」だ。2013年はブラジル全体の貨物量の10.7%に当たる9,980万トンを取り扱い、その量は前年比10.0%増

だった（図参照）。



増加した貨物の内訳をみると、コンテナが8.0%増となったほか、砂糖が16.8%増、大豆が9.4%増、トウモロコシが12.6%増などと、主要取扱品目は軒並み高い伸びを示している。コンテナの取扱品目では、プラスチック製品や化学品、コーヒーなどが目立っている。

サンパウロ州埠頭（ふとう）公社（CODESP）によると、2014年のサントス港の取扱量は1億2,200万トン、前年比22.2%増と見込まれている。

サントス港の取扱量の半分以上を占めるのは、2013年に520万トンだった輸出貨物だ。2012年と比べて8.6%増加した。砂糖、大豆、トウモロコシといった一次産品の輸出が多い。また、輸入も2013年は12.6%伸びるなど、ブラジル最大の港として確固たる地位を占めている。

<穀物収穫時にはトラックが渋滞>

サントス港のインフラについては、2013年もエンブラポートとBTターミナルという2つのターミナルが整備されるなど進展がみられるものの、それらが需要に追いついていないとは言い難い面もある。サントス港を取り巻く地形からターミナルの後背地が限られており、そのことが港湾周辺の渋滞を招いていると指摘されている。特に穀物の収穫時にはサントス港までのトラックの大渋滞が常態化しており、穀物大国になり得るブラジルのボトルネックとして指摘されている。

<難航するターミナルの民営化>

また、ハード面だけでなく、港湾ターミナルの利用に関する煩雑な手続きなどソフト面での改善もみられていない。政府は暫定措置法（MP）595号の導入を通じてターミナルの

民営化を視野に入れた港湾の近代化を目指しているが、2013年5月までに同法の中身について議会との調整がつかず、ターミナルの民営化は進展していない。

港湾労働者はターミナルの民営化により既得権益を奪われることに強く反発し、2013年2月、5月とストライキを散発させた。2014年10月には大統領選挙が予定されており、港湾民営化をはじめとするインフラの近代化は大統領選挙の争点の1つでもある。選挙戦に影響を及ぼすことを目的に、港湾労働者がストライキなどの手段に出ることも予想され、港をめぐる混乱はしばらく続きそうだ。

----- ウルグアイ -----

① 南米南部の物流ハブとしての機能強化を模索

ウルグアイの首都にあるモンテビデオ港は、歴史的に南米南部の海の玄関口として機能してきた。同国は近年、南米南部の物流ハブとしての機能をさらに強化する試みを行っているが、アルゼンチンとの政治的問題に起因するコンテナ取扱量減少など、課題も抱えている。

<輸出入コスト低く、競争力持つ>

モンテビデオ港は、ウルグアイとアルゼンチンの間を流れるラプラタ川の河口に面し、南米南部共同市場（メルコスール）諸国向け貨物の物流拠点として、また第三国向け貨物積み替えのためのハブ港としての役割を果たしてきた。同港は1992年4月に公布された港湾法（法律16246号）によって南米大西洋岸初の自由港となっており、貨物の積み替え作業に関わる手続きなどが簡素化されている。

同港の長所として、南米南部の中心に位置し地理的に中継港として有利である点、ラプラタ川対岸に位置するアルゼンチンのブエノスアイレス港を上回る40フィート（1フィート=約30.5センチ）の水深を持つ点などがある。また、世界銀行の「Doing Business 2014」によると、ウルグアイの港における税関手数料など輸出入にかかるコストは低く、他の南米南部地域と比較して競争力があるとされる（表1参照）。

表1 南米主要国の輸出入コスト
(単位:ドル)

国	輸出コスト	輸入コスト
ペルー	890	1,010
チリ	980	930
ウルグアイ	1,125	1,440
ボリビア	1,440	1,745
エクアドル	1,535	1,520
アルゼンチン	1,650	2,260
パラグアイ	1,850	2,275
ブラジル	2,215	2,275
コロンビア	2,355	2,470
ベネズエラ	3,490	3,695

(注) 20フィートコンテナ1本の輸出入にかかる、書類作成費、税関手数料、通関仲介業者手数料、その他港湾利用に関する費用などのコスト総額。

(出所) 世界銀行

自国に大きな市場のないウルグアイは、経済発展の 1 つの方法として、南米の大国であるブラジルとアルゼンチンの間に位置する地理的特徴を最大限に生かすことを模索している。1995 年にメルコスールが発足した以降、政府は「ラテンアメリカのシンガポールを目指す」という発言をしており、現在もその試みが続いている。政府はウルグアイ南東部のロチャ県に新たな深水港を建設する計画を進めており、これまで以上のハブ機能の強化を目指している。

また、通関手続きがブラジルとの比較で短縮化していることが、ウルグアイの優位性を際立たせている面もある。ウルグアイの国家ロジスティクス庁 (INALOG) が、物流企業や貿易企業から得た情報を基に、米国からブラジル南部までの輸送にかかる日数を、ブラジル南部のリオグランデ港と、モンテビデオ港を利用した場合とで比較している(表 2 参照)。それによると、リオグランデ港を利用した場合、同港までの海上輸送日数は少ないものの、港に到着してからの通関手続きに時間がかかり、全体でみた場合にはモンテビデオ港を利用した方が輸送にかかる日数が短い可能性が高いという結果になっている。

表2 米国からブラジル南部までの輸送にかかる日数

区分	リオグランデ港経由	モンテビデオ港経由
海上輸送	16～21日	20～25日
港湾および通関手続き	10～30日	1～3日
陸上輸送	1～2日	2～3日
合計	27～53日	23～31日

(出所) INALOG

<アルゼンチンによる制裁措置でコンテナ取扱量が減少>

このように、南米南部の物流ハブとしての優位性を持つウルグアイだが、周辺国との政治的問題によって課題も抱えている。

アルゼンチン政府は 2013 年 10 月 29 日付官報で港湾航路局措置 1108/2013 号を公布し、アルゼンチンからの輸出貨物が積み替え可能な港は「国内の港、または海上貨物輸送協定を締結したメルコスール諸国の港に限る」と定めた。同条件を満たしているのはブラジルとパラグアイの港のみのため、2013 年 11 月以降、アルゼンチンからの輸出貨物の積み替えがウルグアイの港ではできなくなった。

同措置は、2013 年 10 月に、ウルグアイ政府がフィンランドの UPM キュンメネのパルプ増産を承認したことへの制裁措置とされる。同社はアルゼンチンとの国境であるウルグアイ川に面したフライベントス市にパルプ工場を有しており、同工場の生産量増加が水質汚染につながるとして、アルゼンチン側のグアレグアイチュ市住民が抗議した。

2014 年 2 月 5 日の地元紙「エル・パイソ」の記事によると、2013 年 11 月～2014 年 1 月

のモンテビデオ港のコンテナターミナル・TCPのコンテナ取扱量は4万6,332TEU（20フィートコンテナ換算単位）となり、2013年8～10月の8万2,394TEUと比べ43.8%減少したとされる。TCPを運営するベルギーの港湾オペレーター、カトゥーン・ナーツィ（Katoen Natie）は、事態の早期収束がなければ従業員の解雇を余儀なくされるとして、ウルグアイ政府に問題解決を求めている。

----- ベネズエラ -----

① コストの増大などで、輸出入が減少の見通し

ベネズエラの主要港はプエルトカベージョ港、ラグアイラ港、グアンタ港、マラカイボ港の4港で、それらを国営会社ボリプエルトスが運営している。2010年から2012年にかけて4港のコンテナ取扱量は増加したが、港湾インフラの未整備などが足かせとなって輸出入にかかる日数が増大している。世界銀行の発表した「Doing Business 2014」によると、輸出手続きに56日、輸入手続きに82日間必要となっており、それに伴いコストも増大している。ベネズエラ編の1回目は、主要港の概要と抱える課題について。

<国営会社ボリプエルトスが主要港を管理>

航空水上輸送省管轄の国家水上空間庁（INEA）のデータによると、ベネズエラ国内には456の港が存在する。そのうち主要な港は、ボリプエルトス（BOLIPUERTOS）が運営しているプエルトカベージョ港、ラグアイラ港、グアンタ港、マラカイボ港の4港だ。2009年3月に設立されたボリプエルトスは、これまで州ごとに運営されていたプエルトカベージョ港、ラグアイラ港、グアンタ港、マラカイボ港と、ラセイバ港、グアマチエ国際港の計6港（表1参照）を一元的に管理し、効率的な港湾運営・開発を行うことを目的にできた組織だ。

表1 ポリプエルトスが管理する港のインフラと輸出入額

	プエルトカベージョ港	ラグアイラ港	グアンタ港
所在地(州)	カラボボ州	バルガス州	アンソアテギ州
敷地面積(ヘクタール)	184.0	88.0	40.2
水深(メートル)	10.7	11.0	10.6
バース延長距離(メートル)	n.a.	n.a.	958.4
ターミナル数	32	26	6
倉庫、ヤード面積(平方メートル)	3,594.3	54,471.6	n.a.
コンテナ取り扱い実績(TEU)	845,917	542,710	70,794
輸入額(100万ドル)	17,822	11,578	3,859
輸出額(100万ドル)	127	0	851
	マラカイボ港	ラセイバ港	グアマチェ国際港
所在地(州)	スリア州	トゥルヒージョ州	ヌエバエスパルタ州
敷地面積(ヘクタール)	50.0	60.0	15.0
水深(メートル)	12.0	9.5	10.5
バース延長距離(メートル)	n.a.	195.0	122.0
ターミナル数	10	1	3
倉庫、ヤード面積(平方メートル)	7,983.2	n.a.	n.a.
コンテナ取り扱い実績(TEU)	75,728	n.a.	n.a.
輸入額(100万ドル)	3,558	0	647
輸出額(100万ドル)	126	0	0

(注)コンテナ取り扱い実績は2012年、輸出入額は2013年の数値。輸出額はFOB価格、輸入額はCIF価格。輸出額は非石油部門のみ。TEU=20フィートコンテナ換算単位。

(出所)ポリプエルトス、INE、ECLAC

国家統計院(INE)によると、2013年のベネズエラの輸入総額(CIF)は518億9,156万ドルで、そのうちの71.0%(368億1,793万ドル)を上記の主要4港による輸入が占めた(表2参照)。また、非石油部門の輸出総額(FOB)は21億21万ドルだったが、そのうちの52.6%(11億472万ドル)は4港による輸出だ(注)。主要4港以外では、マイケティア国際空港(カラカス空港)を通じた輸入が多いのも特徴だ。なお、同年の日本への輸出額は108万ドル、日本からの輸入額は5億2,878万ドルで、上記4港がそれぞれ95.4%(103万ドル)、73.4%(3億8,829万ドル)を占める。

表2 港別輸出入額

(単位:1,000ドル、%)

	2012年	日本	2013年		日本	構成比	
			構成比	日本			
輸入	主要4港	32,807,605	251,874	36,817,930	71.0	388,291	73.4
	プエルトカベージョ港	19,790,406	135,755	17,822,482	34.3	101,886	19.3
	ラグアイラ港	5,325,940	98,441	11,578,087	22.3	191,615	36.2
	グアンタ港	4,111,108	8,892	3,859,008	7.4	85,280	16.1
	マラカイボ港	3,580,151	8,787	3,558,354	6.9	9,509	1.8
	マイケティア国際空港	8,005,164	53,169	7,524,562	14.5	58,623	11.1
	その他	8,736,731	37,306	7,549,063	14.5	81,870	15.5
	合計	49,549,500	342,349	51,891,555	100.0	528,784	100.0
輸出	主要4港	1,026,499	7,453	1,104,717	52.6	1,026	95.4
	プエルトカベージョ港	116,569	1,728	127,266	6.1	169	15.7
	ラグアイラ港	409	0	0	0.0	0	0.0
	グアンタ港	836,490	5,726	851,097	40.5	852	79.2
	マラカイボ港	73,030	0	126,354	6.0	5	0.4
	マイケティア国際空港	21,453	14	0	0.0	0	0.0
	その他	1,518,480	0	995,496	47.4	50	4.6
	合計	2,566,432	7,467	2,100,213	100.0	1,076	100.0

(注) 輸出額はFOB価格、輸入額はCIF価格。輸出額は非石油部門のみ。

(出所)INE

<課題の多いインフラと、増大する輸出入コスト>

国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会 (ECLAC) の調べによると、主要4港のコンテナ取扱量は2010年～2012年の間に大きく増加した(表3参照)。

表3 主要4港のコンテナ取り扱い実績 (単位:TEU)

	2010年	2011年	2012年
プエルトカベージョ港	629,895	721,500	845,917
ラグアイラ港	328,447	467,300	542,710
グアンタ港	42,039	58,500	70,794
マラカイボ港	41,974	58,300	75,722

(出所)ECLAC

このコンテナ取扱量の増加に対し、港湾インフラや通関手続きの整備が追い付いていないため、輸出入にかかる日数とコストが増大している。世界銀行が発表した Doing Business 2014によると、輸出手続きに56日かかることとされ、手続きに要するコストも20フィートコンテナ1本当たり3,490ドルで、他の中南米諸国に比べ手続きに大幅な時間とコストがかかっている。輸入も同様に、手続きにかかる日数は82日で、コストは3,695ドルと、他国と大きく差がある。さらに2013年版の Doing Business と比べると、1年間で日数とコストが増大したことが分かる(表4参照)。

表4 中南米主要国の輸出入にかかる日数とコスト (単位:日、ドル)

国	輸出				輸入			
	2013年版		2014年版		2013年版		2014年版	
	日数	コスト	日数	コスト	日数	コスト	日数	コスト
ベネズエラ	49	2,590	56	3,490	71	2,868	82	3,695
コロンビア	14	2,355	14	2,355	13	2,650	13	2,470
ブラジル	13	2,215	13	2,215	17	2,275	17	2,275
アルゼンチン	13	1,650	12	1,650	30	2,260	30	2,260
メキシコ	12	1,450	11	1,450	12	1,780	11	1,740
ウルグアイ	16	1,125	16	1,125	18	1,440	16	1,440
ペルー	12	890	12	890	17	880	17	1,010
パナマ	10	615	10	625	9	965	9	965
チリ	15	980	15	980	12	930	12	930

(注)20フィートコンテナ1本の輸出入にかかる日数、および書類作成費、税関手数料、通関仲介業者手数料、その他港湾利用に関する費用などのコスト総額。

(出所)世界銀行「Doing Business 2013」、「Doing Business 2014」

また、通関後の輸送にも問題があるとの指摘が出ている。道路の整備が十分とはいえず、公道には至る所で穴が開いており、輸送中に商品が揺れによって破損することがあるという。プエルトカベリョ港については都市間を結ぶ鉄道敷設計画が進行しているが、現在のところ貨物鉄道の運行は開始されていない。

2012年6月に、カリブ海に浮かぶマルガリータ島で開催された第7回国際港湾会議においても、ベネズエラの港湾が現在抱える課題が取り上げられた。主な内容は、港の水深が浅いこと、港湾施設の老朽化、物流インフラの未整備、コンテナ・穀物などの貨物の種類に応じた専用のバースが設置されていないことだった。

<2014年の輸入は決済用外貨の不足で減少か>

ベネズエラでは輸入に際して非常に多くの日数が必要となるが、この期間の貨物保管費用を輸入者が負担しなければならないことが、輸入コスト増大を引き起こす一因となっている。現地紙「エル・ユニベルサル」(2014年2月5日)によると、リーファー(冷凍冷蔵)コンテナの場合は保管費用は1日当たり300ドルで、通常のコンテナなら150~200ドルだという。国際基準にのっとり、通関手続きに関する手数料などはドル建てで定められているが、2012年12月26日付官報40078号で公布された航空水上輸送省決議に基づき、公営の港を利用する場合は現地通貨ボリバルに換算した上で、経費を港湾運営会社などに支払う必要がある。

2014年1月に施行された為替協定25号の第4条により、これまで1ドル=6.3ボリバルの固定為替レートで換算されていたドル建ての経費が、外貨管理補完システム(SICAD)

の落札レートに基づいて換算されることになった。同レートは SICAD の競売ごとに変動するが、1 ドル=10~12 ポリバルの間で推移しており、以前適用されていた 1 ドル=6.3 ポリバルに比べると、2 倍近くドル高ポリバル安となっている。このため、輸入者にとってはポリバル建てでの大きなコスト増につながっている。また、価格統制が敷かれている品目であれば、適用レートの変更によって増大したコストを販売価格に転嫁できないため、今後輸入を継続できなくなる可能性が高い。

ベネズエラでは政府が為替を管理しており、輸入決済用外貨を得るためには原則的に政府の許可が必要となる。2013 年以降、政府からの外貨供給遅延が大きな問題となっているが、2014 年に入ってさらに政府が民間への外貨供給を絞っているとされ、輸入ができない企業が増えているという。輸出入にかかるコストの増加だけでなく、そもそもの輸入決済用外貨の不足により、2010 年以降増加傾向にあったコンテナ取扱量は、2014 年には減少することが予想されている。

(注) ベネズエラは原油・石油製品の国別・税関別輸出額を公表していないため、輸出額は非石油部門による輸出額のみを利用。

② 中国資本の導入で国内最大のプエルトカベージョ港を大幅拡張

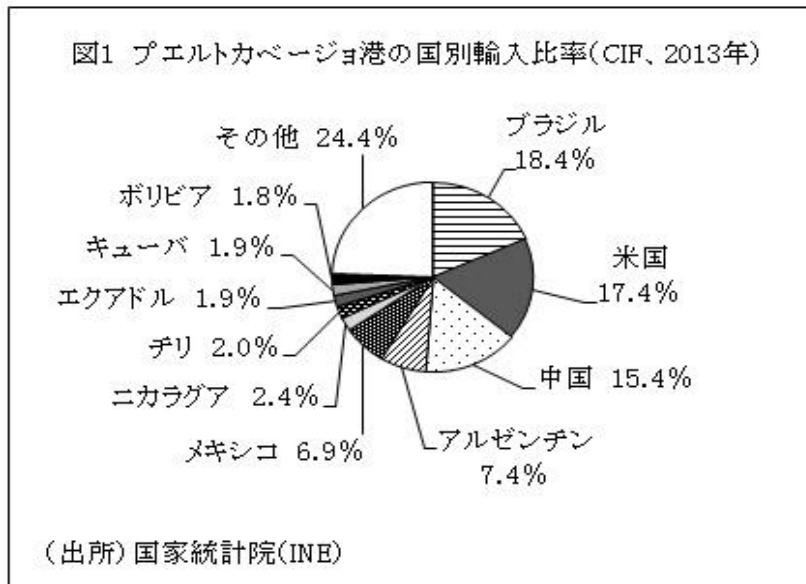
プエルトカベージョ港はカラボボ州の工業集積地バレンシアに近いベネズエラ最大の港だ。国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会 (ECLAC) によると、2012 年のコンテナ取扱量は 84 万 5,917TEU (20 フィートコンテナ換算単位) で、前年比 17.2%増だった。近年コンテナ取扱量が増加しているが、政府は中国港湾工程 (CHEC) に拡張工事を委託し、2030 年までにコンテナ取扱量を 240 万 TEU 増やし、現在の 4 倍近くに拡大することを目指す。ベネズエラ編の 2 回目。

<コンテナ取扱量の増加は中国からの輸入増が要因>

プエルトカベージョ港は、首都カラカスから西に約 122 キロに位置するベネズエラ最大の港。ECLAC によると、2012 年のコンテナ取り扱い実績は 84 万 5,917TEU で、コロンビアのブエナVENTOURA 港に次いで中南米で 17 番目の規模となる。国家統計院 (INE) によると、2013 年のプエルトカベージョ港の輸入額 (CIF) は 178 億 2,248 万ドルで、同国の輸入総額 518 億 9,156 万ドルの 34.3%を占める。6 つの保税倉庫を有しており、倉庫とヤードを合わせた面積は 3,594.3 平方メートル。

2013 年の国別輸入額 (CIF) では、ブラジルが 32 億 8,088 万ドル (同港輸入総額の 18.4%)

を占め首位。2位が米国の31億649万ドル(17.4%)で、中国27億4,473万ドル(15.4%)、アルゼンチン13億1,839万ドル(7.4%)、メキシコ12億3,177万ドル(6.9%)と続く(図1参照)。なお、日本からの輸入は1億189万ドルで、同港の輸入総額の0.6%にすぎない。

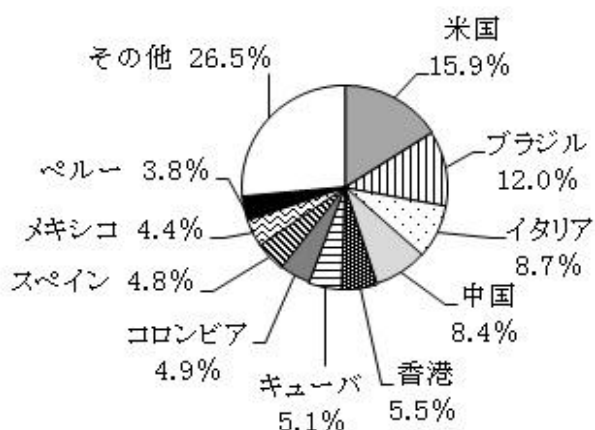


輸入を品目別(HSコード2桁レベル)でみると、「原子炉、ボイラーおよび機械類ならびにこれらの部分品」(84類、20億2,684万ドル、プエルトカベージョ港輸入総額の11.4%)が最も多く、「穀物」(10類、11億5,934万ドル、6.5%)、「動物(生きているものに限る)」(01類、10億5万ドル、5.6%)、「肉および食用のくず肉」(02類、8億8,817万ドル、5.0%)、「鉄鋼製品」(73類、8億7,748万ドル、4.9%)の順に多い。

プエルトカベージョ港から30キロほど南に工業集積地バレンシアがあり、通関した貨物をタイムロスなく工場に運ぶことができるのが利点だ。

ベネズエラの輸出額の95%程度は石油部門が占めるが、原油・石油製品の国別・税関別輸出額は公表されていない。金額はわずかだが、発表されている非石油部門の同港の2013年国別輸出額(FOB)をみると、米国が2,027万ドル(同港輸出総額の15.9%)で首位、その後にブラジル1,527万ドル(12.0%)、イタリア1,107万ドル(8.7%)、中国1,067万ドル(8.4%)、香港705万ドル(5.5%)が続く(図2参照)。輸出入ともにブラジル、米国、中国との取引が多いことが分かる。

図2 プエルトカベージョ港の国別輸出比率(FOB、2013年)



(注) 非石油部門のみ。
(出所) 図1に同じ

ここ数年のコンテナ取り扱い実績は増加傾向にあり、2012年は前年の72万1,500TEUから17.2%増加した。輸入相手の1位は中国の35億7,659万ドル(2012年プエルトカベージョ港輸入総額の18.0%)で、同国からの輸入増(前年比51.2%増)がコンテナ取り扱い実績増の要因と考えられる。2013年のコンテナ取り扱い実績はまだ発表されていないが、同港の輸入総額が2012年の197億9,041万ドルから2013年には178億2,248万ドルに減少していることから、コンテナ取り扱い実績も減少しているものと推測される。

<2030年までにコンテナ取扱量を240万TEU増>

プエルトカベージョ港の今後の拡張案件として、2011年10月にCHECとベネズエラの国営港湾管理会社ボリプエルトスが締結した拡張計画が挙げられる。同計画は3つのフェーズに分かれている。第1フェーズでは2013年までに5億2,000万ドルを投資し、同港外湾にバース2つを含むコンテナ船用ターミナルを新設する計画だ。水深は16メートルで、貨物搭載済みコンテナ用倉庫の面積は15万1,474平方メートル、空のコンテナ用倉庫の面積は6万3,614平方メートル、リーファーコンテナ用倉庫面積は5,326平方メートルとなる計画だ。これにより最大コンテナ取扱量が年間で70万TEU増えるとしている。またガントリークレーンなど最新設備を中国企業から購入することも計画している。

第2フェーズでは、2020年までにバースなどを新設し、コンテナ取扱量を年間50万TEU増やす。そして第3フェーズでは、2030年までにコンテナ取扱量を年間120万TEU増やすことを目指している。ただし、現在のところ2013年完成予定の新バースが完成したという公式発表はないため、工事が予定より遅れているとみられる。

ボリプエルトスに限らず、公的部門の事業に対する入札手続きは公共契約法(注)に規

定されており、ポリプエルトスが実施する港湾の拡張工事の公募情報、入札結果は[ウェブサイト](#)から確認できる。

(注) 公共契約法は 2008 年 3 月 14 日付特別官報 5877 号を通じて施行された後、2009 年 4 月 24 日付官報 39165 号、2010 年 9 月 6 日付官報 39503 号で改正法が公布されている。

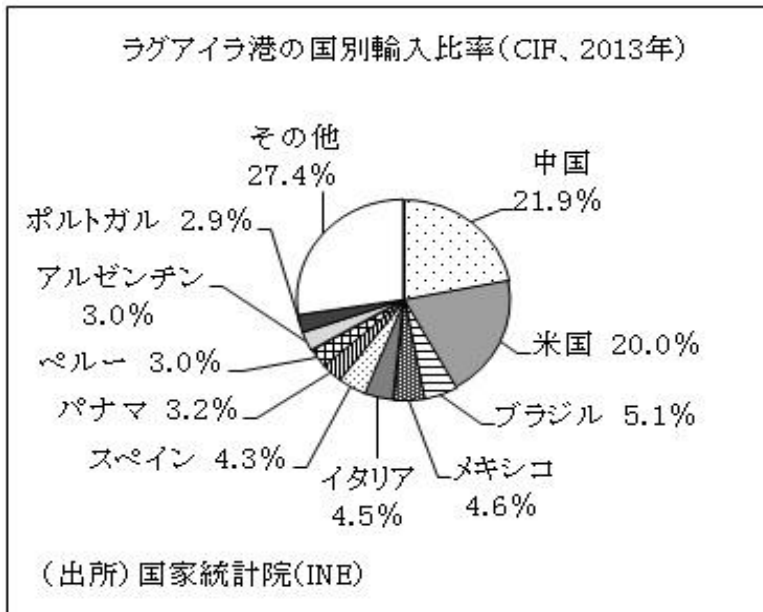
③ 2014 年内の完了を目指すラグアイラ港の拡張計画

ベネズエラ第 2 の港のラグアイラ港は、首都カラカスから北約 30 キロに位置する。都心までのアクセスの良さがラグアイラ港の利点だ。国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会 (ECLAC) の発表によると、2012 年のコンテナ取扱量は 54 万 2,710TEU (20 フィートコンテナ換算単位) で、中南米の港の中で 25 位の規模だ。ポルトガルの企業連合によって港湾拡張工事が実施されており、早ければ 2014 年内に工事は完了する。ベネズエラ編の最終回。

<日本からの最大の輸出先となるラグアイラ港>

国家統計院 (INE) によると、2013 年のラグアイラ港の輸入額 (CIF) は 115 億 7,809 万ドルで、同国の輸入総額 518 億 9,156 万ドルの 22.3% を占める。ECLAC によると、プエルトカベージョ港と同様にコンテナ取り扱いは増加傾向にあり、2012 年のコンテナ取扱量は 2011 年の 46 万 7,300TEU から 16.1% 増加し 54 万 2,710TEU となった。これはホンジュラスのプエルトコルテス港に次いで、中南米で 25 番目の取扱量だ。港には 3 つの保税倉庫があり、倉庫とヤードを合わせた面積は 5 万 4,471.6 平方メートルだ。ターミナルは合計で 26 あるが、そのうち 24 が商業用で、残りの 2 つは漁船用と軍用ターミナルだ。

2013 年の国別輸入額 (CIF) では、中国が 25 億 4,006 万ドル (ラグアイラ港輸入総額の 21.9%) で首位 (図参照)。以下、米国 (23 億 1,227 万ドル、20.0%)、ブラジル (5 億 8,967 万ドル、5.1%)、メキシコ (5 億 3,327 万ドル、4.6%)、イタリア (5 億 1,928 万ドル、4.5%) と続く。



輸入を品目別（HSコード2桁）で見ると、「原子炉、ボイラーおよび機械類ならびにこれらの部分品」（84類、23億650万ドル、輸入総額の19.9%）が最も多く、その後に「電気機器などおよびその部分品、付属品」（85類、11億2,697万ドル、9.7%）、優遇関税が適用される「自動車組立用の部品」（98類、5億3,419万ドル、4.6%）、「プラスチックおよびその製品」（39類、4億2,100万ドル、3.6%）、「光学機器、測定器、医療用機器など精密機器およびその部分品、付属品」（90類、4億1,942万ドル、3.6%）が続く。プエルトカベリョ港の輸入上位には穀物などの食品が含まれているのに対し、工業品のみが輸入品上位を占めるのがラグアイラ港の特徴だ。

2013年の日本からの輸入は1億9,162万ドル（輸入総額の1.7%）で、同港においては、日本はウルグアイに次ぐ15番目の輸入相手国だ。また、ラグアイラ港の日本からの輸入額は、ベネズエラの日本からの輸入額（5億2,878万ドル）の36.2%を占め、同港は日本にとって最大の輸出先港だ。

日本からの輸入を品目別（HSコード2桁）で見ると、全世界からの輸入と同様に「原子炉、ボイラーおよび機械類ならびにこれらの部分品」（7,997万ドル、日本からの輸入総額の41.7%）が最も多く、以降、「自動車組立用の部品」（6,938万ドル、36.2%）、「有機化学品」（29類、1,055万ドル、5.5%）、「鉄道用および軌道用以外の車両ならびにその部分品、付属品」（87類、703万ドル、3.7%）、「写真用または映画用の材料」（37類、494万ドル、2.6%）の順となっている。ベネズエラ側の輸入統計では、HSコード2桁レベル以上の詳細な統計が発表されていないが、日本の財務省統計によると、ベネズエラへの輸出上位品目は、87類に含まれる乗用車や貨物自動車、84類のエンジンや車体などの自動車部品となっている。

<ポルトガル企業連合が港の西部拡張計画>

ラグアイラ港の拡張工事契約が2011年8月に、国営港湾管理会社ボリプエルトスとポルトガルの企業連合TD-Mota（注）との間で結ばれている。約4億8,000万ドルを投資し、ラグアイラ港西部に693メートルの埠頭（ふとう）を持つターミナルを新設する計画だ。併せてしゅんせつ工事も行い、水深はポストパナマックス船の喫水を上回る15.2メートルとなる予定。

ターミナルに新設される倉庫のうち、貨物搭載済みコンテナ用倉庫の面積は7万2,187平方メートル、空のコンテナ用倉庫の面積は1万2,886平方メートル、リーファー（冷凍冷蔵）コンテナ用倉庫面積は2万768平方メートルとなる。

また、投資額4億8,000万ドルのうちの約9,000万ドルは、6台のガントリークレーン（最大積載量65トン）、15台のラバータイヤ式ガントリークレーン（45トン）、8台のコンテナ用フォークリフトや36台のコンテナ用トラクターなどの最新設備導入に充てられる。

これら新設備の導入を含む拡張工事によって、コンテナの積み下ろし作業にかかる時間が短縮され、1時間あたりに荷下ろし可能なコンテナ数は拡張工事前の11本から75本に増え、船舶の平均滞留時間は48時間から15時間に短縮できるとされている。これらにより、ラグアイラ港のコンテナ取扱可能量が年間60万TEU増えるという。

工期は30ヵ月とされており、予定どおりに進めば2014年中の完成のはずだが、プエルトカベージョ港と同様に工事の遅れが心配される。他の中南米諸国に比べ、ベネズエラでは輸出入手続きの日数が多くかかるが、その要因の1つが港湾インフラの整備不足にあるとされている。首都カラカスに近く、日本からの輸入額が最大であるラグアイラ港の拡張計画が予定どおり実施され、輸出入にかかる日数減少につながることを期待される。

（注）ポルトガルの建設業者テシェイラ・ドウアルチ（Teixeira Duarte）とモタ・エンギル（Mota-Engil）による企業連合。

チリ

① 民間への運営権譲渡を進め貨物量の増大に対応

チリでは経済開放政策の進展により、海運による輸入量は過去 15 年間で 2.7 倍以上に増加した。現在、国営港湾のコンセッション（運営権譲渡）化により、民間企業による運営およびインフラ投資が進み、今後の取引量増加へのさらなる対応が検討されている。チリの前編。

<貿易量の 93%超を担う海上輸送>

国防省領海・海運総局（DIRECTEMAR）によると、2012 年の貿易取引量のうち海上輸送によるものは 1 億 346 万トンと全体の 93.9%に上り、輸出に限定すると全体の 95%以上を占めている。また、海上輸送による輸入量は過去 15 年間で 2.7 倍に増加しており、チリの経済開放政策の進展、コンテナ貨物などの増加がその要因と考えられる（添付資料の図 1 参照）。

他方、2010 年の国内輸送量のうち、海上輸送によるものは 2,361 万トンで全体の 3.6%にすぎず、トラックなど車両による陸上輸送が 6 億 1,351 万トンで全体の 92.6%を担っている。また、鉄道輸送は 2,522 万トン（全体の 3.8%）にとどまっている。

<コンセッションでインフラ投資を促進>

チリでは 1960 年に国営のチリ港湾公社（EMPROCHI）が設立された。1981 年には、取扱量の増加に対応するため、運輸通信省法 18042 号によりマルチオペレーターシステムが導入され、民間企業も港湾管理・運営への参加が可能となった。さらに 1997 年、法 19542 号により EMPROCHI を 10 社（アリカ、イキケ、アントファガスタ、コキンボ、バルパライソ、サンアントニオ、タルカウアーノーサンビセンテ、プエルトモン、チャカブコ、アウストラル）の国営港湾企業に分割し、それぞれコンセッション化による運営およびインフラ投資が進められている。国営港湾企業における投資プロジェクトは総額 18 億ドルを超えている。2013 年には、イキケ港第 1 ターミナル、アントファガスタ港第 1 ターミナル、プエルトモン港、チャカブコ港、アウストラル港アルトゥーロ・プラット埠頭（ふとう）で入札の準備や実施が進められた。

チリ北部でボリビア、ペルーと国境を接する第 15 州にあるアリカ港では、第 1 ターミナルにおける 2012 年の取り扱い貨物のうち 187 万トン（73%）が内陸国ボリビア向けで、第 2 ターミナルに関しては、「1929 年条約の実施に関する議事録」により、1999 年以降ペルー

の国営港湾公社（ENAPU）が運営を行っている。

また、2010年2月の地震で被害を受けた第8州のタルカウアーノ、サンビセンテ両港では2013年6月から復旧工事が進められている。

民営港湾施設は、一般商用港が14カ所あるほか、鉱山会社、石油会社などが所有する専用港も多数存在する。チリ海運・港湾商工会議所によると、2012年の国営港、民営一般商用港、民営専用港別の貨物取扱量（トランジットを含み、国内輸送を除く）の割合は、それぞれ62.3%、18.6%、19.1%となっている。チリの主要港の概要は添付資料の表1～3のとおり。

<コンテナ取扱量は国営3港湾に集中>

2012年の主要港別コンテナ取り扱い実績（トランジットおよび国内輸送を含む）に関しては、人口が集中している首都圏州（サンティアゴ市）や第5州（バルパライソ市）に近いサンアントニオ港、バルパライソ港、第8州（コンセプション市）の近郊にあるサンビセンテ港といった国営港湾が全体の70%以上を占めている（表参照）。

主要港別コンテナ取り扱い実績の推移（単位：TEU、%）

	2010年	2011年	2012年	
			TEU	シェア
サンアントニオ	792,887	869,615	1,069,271	30.4
バルパライソ	826,153	928,922	860,623	24.4
サンビセンテ	363,557	425,967	585,280	16.6
イキケ	231,733	229,103	245,290	7.0
アリカ	130,984	170,110	182,039	5.2
コロネル	139,474	170,771	167,682	4.8
リルケン	231,636	314,936	143,635	4.0
その他	391,262	355,015	267,230	7.6
合計	3,107,686	3,464,439	3,521,050	100.0

（注）空コンテナを含む。TEUは20フィートコンテナ換算単位。

（出所）国防省領海・海運総局(DIRECTEMAR)

チリ海運・港湾商工会議所によると、2012年に海上輸送により輸出された主な製品は、鉱物・冶金（やきん）・スラグ（構成比30.8%）、木材・チップ（12.7%）、塩（11.7%）、紙・セルロース（10.0%）、銅地金（7.4%）などとなっている。鉱物などの輸出は、その産地である北部の第2州と第3州にあるカルデラ港、ワスコ港、グアヤカン港、コロソ港、アントファガスタ港からの輸出が65.3%を占める。木材・チップ、紙・セルロースなどに関しては南部第8州のコロネル港、サンビセンテ港、リルケン港から90%以上が輸出されている。

また、主な輸入品は、燃料（構成比52.8%）、化学製品（8.0%）、金属・製造工業品（5.3%）

などとなっており、燃料および化学製品の50%以上は中部第5州のオキシキン・キンテロ港と第2州メヒヨネス港の両港から輸入されている。また、車両に関しては、首都圏州に近いサンアントニオ港およびバルパライソ港からの輸入がそれぞれ49.6%、27.5%を占め、中古車を輸入できるフリーゾーンにあるイキケ港からの輸入が13.8%を占めている（添付資料の図2、表4参照）。

< 添付資料 >

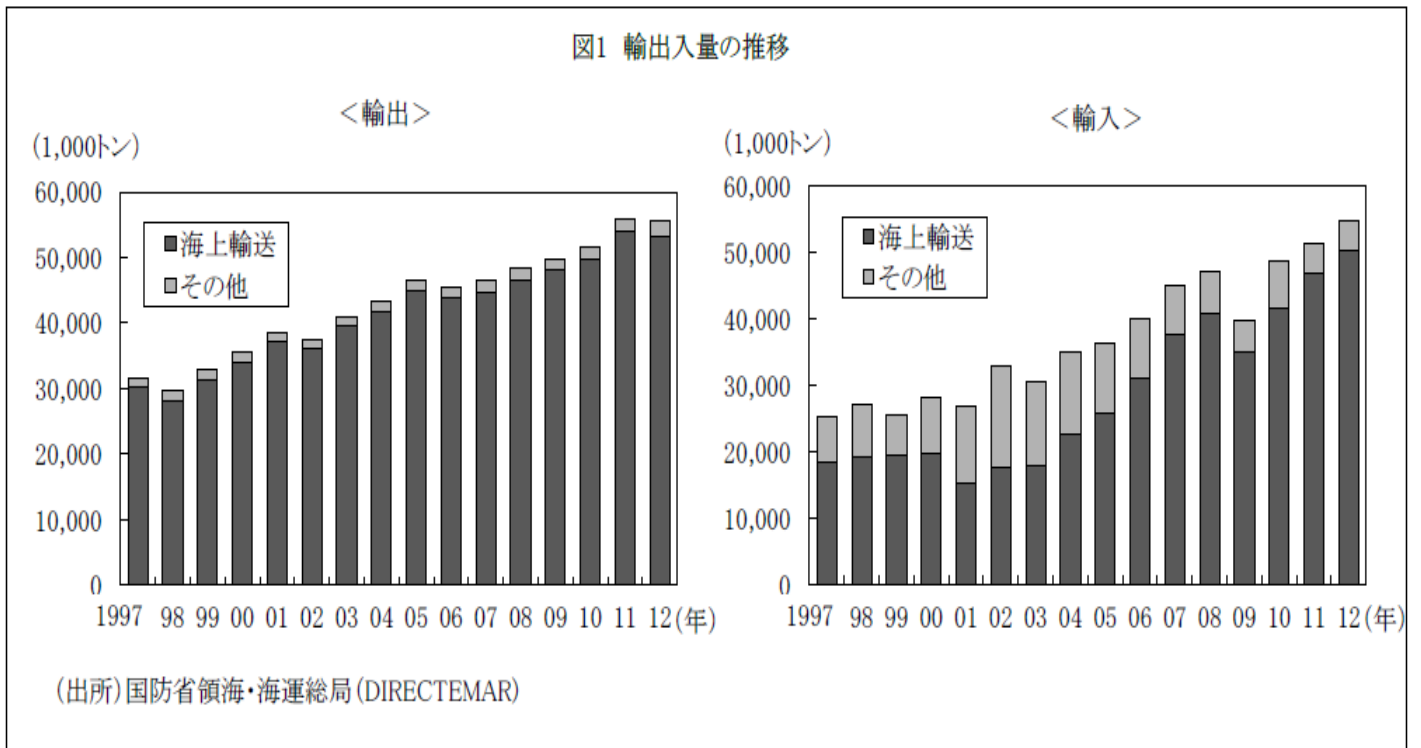


表1 主要港の比較

(単位:ヘクタール、メートル)

	サンアントニオ港	パルパライソ港	サンピセンテ港	バンタナス港	メジヨネス港	コロネル港
所有者	国	国	国	民間	民間	民間
所在州	第5州	第5州	第8州	第5州	第2州	第8州
敷地面積(注1)	271	303	40	218.1	—	30.4
水深	13.5	11.4	12.2	14.3	14.38	14.5
パース延長	2,144	11,607.7	600.3	800	—	4,000
パース数	9	8	3	5	2	7
取り扱い実績TEU(注2)	1,069,271	860,623	585,280	—	134,162	167,682

(注1) 公共事業・運輸通信省の「チリの港湾システム2005年」を参照。

(注2) DIRECTEMARの2012年のデータ(国内輸送およびトランジットを含む)を参照。

(出所) 各社のウェブサイト、年鑑、マスタープランなどを基に作成

表2 チリの国営港湾

(単位:メートル、ヘクタール)

州	港湾名	運営者	コンセッション 期間	バース		船長	水深	敷地面積
				番号	(延)長			
15	アリカ www.puertoarica.cl	第1ターミナル Terminal Puerto Arica (TPA) www.tpa.cl	2004/10/1～ 2034/9/30	2B	220	240	12.5	1.85
		3		270	190	6.7-9.68	4.45	
		第2ターミナル ペルー国営港湾公社(ENAPU) www.enapu.com.pe	1999年以降	4～5	500	295	10	5.03
1	イキケ www.epi.cl	第1ターミナル:モロ(Moro) EPI(マルチオペレーター)	-	1	200	275	9.3	10.9
		2	199	140				
		第2ターミナル:エスピゴン(Espigón) Empresa Iquique Terminal Internacional (ITI) www.iti.cl	2000/7/1～ 2030/6/30	3	335	270	9.3	13.7
				4	294	337	11.4	
2	アントファガスタ www.anfport.cl	第1ターミナル EPA(マルチオペレーター)	-	1	200	200	7.9-8.5	15.8
		2	200	200	7.9			
		第2ターミナル Antofagasta Terminal Internacional (ATI) www.atiport.cl	2003/3/1～ 2033/2/28	3	200	200	7.9	
				4～5	185	200	9.1	8.8
				6	130	-	9.5	
				7	260	281	11.6	
4	コキンボ www.puertocoquimbo.cl	Terminal Portuario Coquimbo (TPC) www.tpc.cl	2012/4/1～ 2032/3/31(*)	1	189	185	9.5	8.5
		2	189	180	9.7			
5	バルパライソ www.puertovalparaiso.cl	第1ターミナル Terminal Pacifico Sur (TPS) www.tps.cl	2000/1/1～ 2020/12/31(*)	1	188.5	142	13.8	9.6
		2	200	200				
				3	231.5	229.5	9.4	5.5
				4	230.5	230.5	9.4	
				5	152.2	107.5	9.4-8.5	
		第2ターミナル Terminal Cerros de Valparaíso (TCVL/OHL) www.tcvl.cl	2013/12/16～ 2043/12/15	6	245	185	8.5	3.1
				7	127.5	125	6.2	
				8	240	235	8.8-8.4	
5	サンアントニオ www.sanantonioport.cl	モロ・スル(Moro Sur) San Antonio Terminal Internacional (STI) www.stiport.com	2000/1/1～ 2019/12/31(*)	1	263	363	13.5	30.4
		2	253	253	11.3			
		エスピゴン(Espigón) Puerto Central (PCE) www.puertocentral.cl	2011/11/7～ 2031/11/6	3	253	253	11.3	
				4	171	237	9.5	26.4
				5	170	190-225	7.93	
				6	161	120	6.28	
		北ターミナル(Terminal Norte) Puerto Panul www.panul.cl	2000/1/1～ 2029/12/31	7	160	120	6.28	
		北ターミナル(Terminal Norte) Puerto Panul www.panul.cl	2000/1/1～ 2029/12/31	8	186	230	11	1.4
		ポリカルポ・トロ埠頭(Muelle Policarpo Toro) EPSA(マルチオペレーター)	-	9	62.3	190	10	1.1
8	タルカウアーノ サンビセンテ www.puertotalcahuano.cl	タルカウアーノ港 Talcahuano Terminal Portuario (TTP) www.ttpsa.cl	2012/1/1～ 2041/12/31	1～2	-	-	-	8.9
		サンビセンテ港 San Vicente Terminal Internacional (SVTI) www.svti.cl	2000/1/1～ 2029/12/31	1	160	334	12	20.7
				2	220	11.4		
				3	220	12.2		
10	プエルトモン www.empormontt.cl	商用埠頭(Muelle Comercial) EMPROMONTT(マルチオペレーター)	-	1	240	230	9.3	10.9
		2	145	155.7	7.5			
11	チャカブコ www.chacabucoport.cl	第1ターミナル EMPORCHA(マルチオペレーター)	-	1	114	190	9.6	1.4
		第2ターミナル(漁船、旅客、コンテナ用)	-	2	32	50	6.0-9.8	1.1
				3	52	155	9.8-7.6	
				4	32	47	6.0-7.6	
		浮きドック(観光用、小規模漁業、ランチ用)	-	5	44	132.5	2.5	0.8
				6	24	35	2.0-6.0	0.3
12	アウストラル www.australport.cl	プラット・ターミナル EPA(マルチオペレーター)	-	北1	163	217	9	4.4
		北2	108	6				
				南1	163	9		
				南2	108	5		
		マルドネス埠頭 EPA(マルチオペレーター)	-	外部	150	230	13.9	24
				側面	60	70	13.9	
				内部	125	10	10	
		ナタレス・ターミナル	-	南	11	135	6.6	1.7
				西	33			

(注) *は入札条件に従い港湾能力拡張工事を実施の場合、10年延長可能。
(出所)表1に同じ

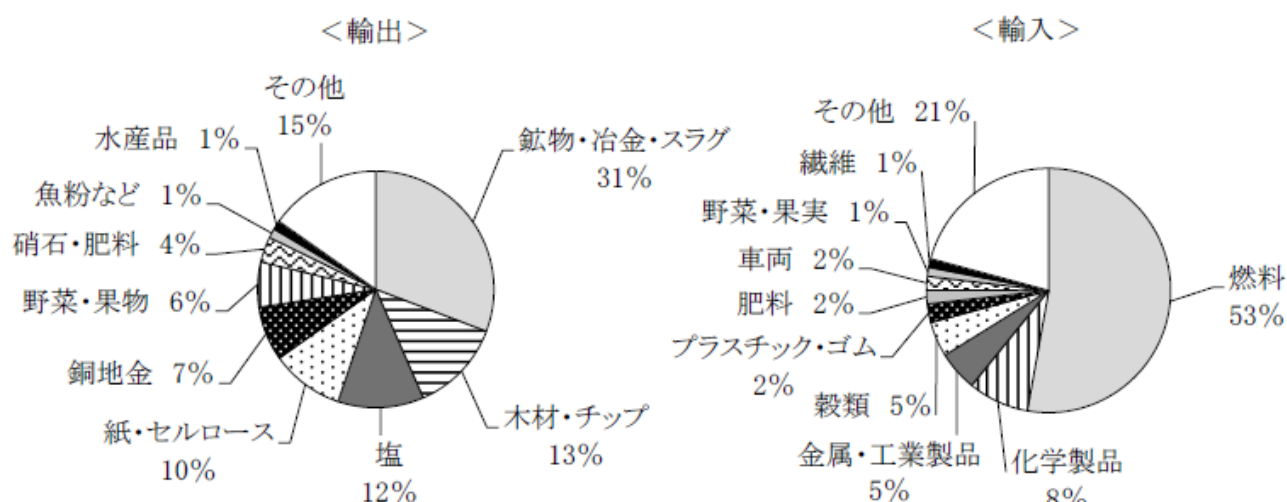
表3 民営一般商用港

(単位:メートル)

州	所有者	施設名	バース		水深
			番号	(延)長	
2	E-CL www.e-cl.cl	トコピージャ港	1	250	14.38
2	コンプレホ・メヒジョネス Complejo Portuario Mejillones www.mejillones.com	第1ターミナル(アンガモス港)	1 2 3 4	846	12.5
		バルク・ターミナル	—	250	14.4
2	プエルト・デ・メヒジョネス Puerto de Mejillones www.puertomejillones.cl	メヒジョネス港	1	230	14.38
			2	—	14.38
3	カルデラ港 Puerto Caldera	プンタ・カレタ・ターミナル(旧:アマルカル) Punta Caleta (Amarcal)	1	115	11.8
5	プエルト・ベンタナス Puerto Ventanas www.puertoventanas.cl	ベンタナス港	1	160	8.17
			2	200	9.52
			3	200	11.50
			4	—	—
			5	240	14.30
5	オキシキン Oxiquim www.oxiquim.cl	オキシキン・キンテロ港 Oxiquim Quintero	北	280	12.2
			南	280	12.2
8	リルケン港 Puerto Lirquén www.puertolirquen.cl	第1ターミナル	1	220	12.8
			2	220	11.4
			3	200	9.6
		第2ターミナル	4	160	7.4
			5	225	16.2
			6	225	15.1
8	ムエジェス・デ・ペンコ Muelles de Penco www.muellesdepenco.cl	ペンコ埠頭	1	220	10.67
8	CAP www.cap.cl	CAPターミナル/ワチパト Terminal Marítimo CAP/Huachipato	北	370	11.15
			南	370	8.5
8	オキシキン Oxiquim www.oxiquim.cl	オキシキン・エスクアドロン・ターミナル Terminal Oxiquim Escuadrón	—	—	12.2
8	カボ・フォーワード Empresa Portuaria Cabo Forward www.forward.cl	コロネル・ターミナル	1	250	12.6
		プチョコ埠頭(Puchoco)	1	238	11.88
		フレレス埠頭(Jureles)	1	260	14.5
		チョジン埠頭(Chollín)	1	260	14.5
8	コロネル港 Puerto de Coronel www.puertodecoronel.cl	北ターミナル	1	190	11.4
			2	206	12.98
			3	206	12.98
			4	162	11.4
		南ターミナル バラ積み用埠頭	1~2	800	14.5
1	1,200	15			
10	コラル港 Puerto Corral www.puertodecorral.cl	コラル港	1	146	12.2
10	カボ・フォーワード Empresa Portuaria Cabo Forward www.forward.cl	カルブコ・ターミナル	1	230	12
		サン・ホセ埠頭	1(東)	230	7.0
		一般積荷ターミナル	2(西)	230	7.0
			3(南)	50	17

(出所)表1に同じ

図2 海上輸送による輸出入品目(2012年)



(出所)チリ海運・港湾商工会議所

表4 品目別港別取扱量(2012年) (単位:トン、%)

輸出港	重量	シェア	輸入港	重量	シェア
鉱物・冶金・スラグ			燃料		
カルデラ	3,137,351	21.0	キンテロ	12,080,215	45.5
ワスコ	2,442,035	16.3	メヒジョネス	2,646,338	10
グアヤカン	1,545,731	10.3	ベンタナス	1,849,747	7
コロソ	1,519,448	10.2	トコピージャ	1,807,346	6.8
アントファガスタ	1,114,938	7.5	サンビセンテ	1,520,893	5.7
計	14,956,964	100.0	計	26,522,102	100.0
木材・チップ			化学製品		
コロネル	3,066,389	49.9	メヒジョネス	1,374,310	34.1
サンビセンテ	1,911,262	31.1	キンテロ	784,295	19.4
リルケン	511,962	8.3	サンアントニオ	477,770	11.8
計	6,151,046	100.0	計	4,034,587	100.0
塩			金属・工業製品		
パティジョス	4,423,556	77.5	バルパライソ	1,080,432	40.6
パタチェ	1,021,057	17.9	サンアントニオ	770,173	29
イキケ	262,437	4.6	アリカ	201,083	7.6
計	5,708,783	100.0	計	2,659,867	100.0
紙・セルロース			穀類		
リルケン	2,380,322	49.1	サンアントニオ	1,684,546	72.2
サンビセンテ	1,197,254	24.7	ベンタナス	367,007	15.7
コロネル	996,091	20.6	プエルトモン	97,191	4.2
計	4,845,915	100.0	計	2,333,572	100.0
銅地金			車両		
アントファガスタ	1,302,167	36.0	サンアントニオ	446,952	49.6
アンガモス	1,290,840	35.7	バルパライソ	247,398	27.5
バルパライソ	451,292	12.5	イキケ	124,027	13.8
計	3,619,713	100.0	計	901,163	100.0

(出所)図2に同じ

② 国家計画に基づき施設やアクセスを改善

運輸通信省は2014年2月、国家港湾開発計画（PNDP）を発表した。国営港湾および各港湾への道路・鉄道アクセスの現状調査に基づく、今後の港湾インフラ投資に関するガイドラインだ。これとは別に、今後の需要増加に対応するため大規模港湾（PGE）の建設も検討されている。また、1月の港湾労働者のストライキを機に、政労使間で港湾の管理運營業務改善のためのワーキンググループ結成の合意もなされるなど、労務環境の改善も進んでいる。チリの後編。

<2 港で大規模港湾の建設も検討>

運輸通信省は2014年2月、2030年に向けてチリが必要とする港湾インフラ投資に関するガイドラインとして、国営の港湾企業が管理する港湾施設、同施設への道路や鉄道の接続に関する現状や課題、アクションプランの提案などで構成されるPNDPを発表した。

チリでは輸出がGDPの40%を占める。貿易におけるチリの競争力を維持するためには、貨物輸送需要の伸びに対応できる海運や港湾、物流インフラの整備・確保が重要との考え方が主流だ。従って、同計画では現在実施中のプロジェクトを含め、総額20億ドル超の投資により、チリの港湾の貨物処理能力を現在の6,840万トンから2,860万トン増の約1億トンに引き上げる提案がなされている。また、この計画は2014年末および2015年に更新し、それぞれ民間管理の港湾施設や国内輸送の改善マスタープランが追加される予定となっている。

エラスリス前運輸通信相は「PNDP作成には17ヵ月を要したが、既に国営港湾企業10社および運輸通信省のコンセンサスが得られている」と述べている。各港湾企業提案の港湾施設、道路や鉄道の接続の3項目にわたる改善プロジェクトの概要は表1のとおり。

表1 国営港湾企業による改善プロジェクト概要一覧 (単位:100万ドル、1,000トン)

国営港湾企業名	プロジェクト	投資額 (見込み)	貨物処理能力 (見込み)
アリカ	新規バックヤード11.4ヘクタール建設	103.6	7,000
	輸送設備改善		
	マキシモ・リラ通りの拡張100メートル		
	港への新規アクセス道路建設		
イキケ	第1ターミナルの拡張400平方メートル	185.6	5,500
	港への新規アクセス道路建設		
アントファガスタ	第1ターミナルの復旧および耐震強化	129.1	5,700
	バラ積み専用バースの建設		
	トラック専用道路建設		
コキンボ	バラ積み専用ターミナル2.8ヘクタールの開発	143.7	2,500
	国道5号線と国道41号線をつなぐラセレナバイパス12キロ建設		
	鉄道路線の整備		
バルパライソ	第3バースの拡張120平方メートル	591.5	27,400
	バックヤード7ヘクタール拡張		
	第2ターミナルの建設		
	新規道路建設 プラット埠頭(ふとう)に歩行車専用道、車両専用道の建設		
サンアントニオ	コスタネラ・エスピゴン・ターミナル建設	678.1	33,200
	第1ターミナルの埠頭拡張131平方メートル		
	国際物流プラットホーム建設		
	周辺道路の舗装改善		
	港湾への新規アクセス道路の建設 パヌル・ターミナルへの新規アクセス道路建設など		
タルカウアーノ サンビセンテ	タルカウアーノ港の復旧(バックヤード10ヘクタール拡張)	153.4	11,900
	サンビセンテ港の復旧・改善		
	両港間の道路接続780メートル		
プエルトモン	パニタオに新規ターミナル建設、バックヤード5ヘクタール建設	60	48,000
チャカブコ	漁業用ターミナルの入札、バックヤード6.3ヘクタール建設	13	975
アウストラル・デ・ マガジャネス	プラット埠頭改良、係留ポール建設 信号設置、道路改善	13.2	935
合計		2,071.2	143,110

(出所)運輸通信省

またこれとは別に、サンアントニオ港およびバルパライソ港で PGE 建設プロジェクトが予定されている。両港の同プロジェクト案概要は表 2 のとおり。

表2 大規模港湾(PGE)プロジェクト案(暫定値)

	サンアントニオ港		バルパライソ港
	第1段階	第2段階	ヨランダ・ターミナル
船	ポストパナマックス(注2) (400メートル)	ポストパナマックス (400メートル)	ポストパナマックス (400メートル)
バース長(メートル)	1,780	1,780	1,770
防波堤長(メートル)	3,700		2,300
バックヤード(ヘクタール)	89.6	91.8	44
取り扱い能力 [(10億TEU(注1)/年)]	3	3	3
投資額(1,000ドル)	1,185	987	1,420

(注1) TEUは20フィートコンテナ換算単位。

(注2) ポストパナマックスは、現在パナマ運河を通航可能な最大の船(パナマックス)の約2.5倍に当たる1万2,000TEUを積載できる大型船のこと。

(出所) 運輸通信省の資料を基に作成

PGE 建設プロジェクトについて、エラスリス前運輸通信相は「PGE 建設に関する最終決定に当たっては、港湾施設のほかに道路や鉄道による接続の改善が検討されている。サンアントニオ港では現在のほぼ2倍の処理能力を備える港湾施設を2段階に分けて建設することを検討しているが、最終的には2港建設の可能性もある」と述べている。

<バルパライソ港：トラックに劣る貨物鉄道の競争力>

バルパライソ港への道路・鉄道接続の現状と改善プロジェクト案は以下のとおり。

○道路接続の現状

バルパライソ港への主なアクセス道路は国道60号線（通称カミノ・ラ・ポルボラ、国道68号線とバルパライソ港の出入り口をつなぐ全長19.3キロの道路、途中トンネル3本あり）で、特大貨物や危険物などを除き、トラックはこのルートから港へ出入りしている。また、国道68号線から8.7キロ地点にある物流支援地帯（ZEAL）にて、同港に出入りするトラックの流れがコントロールされている。

○鉄道接続の現状

バルパライソ港～サンティアゴ間にチリ国鉄（EFE）の路線（全長186.4キロ）がある。アラメダ（サンティアゴ）～リマチェ（バルパライソ郊外）間（142.3キロ）は単線だが、リマチェ～バルパライソ港間（44.1キロ）は複線で電化されている。リマチェ～バルパライソ港間では、メルバル（Merval）が旅客輸送（午前7時～午後11時）を、フェパサ（Fepasa）が貨物輸送（午後11時～午前6時）を行っている。サンティアゴ～バルパライソ港間ではコンテナ（95トン、貨物の40%相当）が、さらに中部ランカグアから輸出用の銅（135トン、60%相当）も輸送されている。

ただ、サンティアゴ～バルパライソ港間をトラックで輸送すれば120キロなのに対し、貨物鉄道路線は180キロを超え競争力で劣るため、貨物鉄道の利用は、港での貨物取扱量

全体の2%にとどまっている。

○サンティアゴ～バルパライソ間の新規鉄道路線プロジェクト

バルパライソ港からサンティアゴへのコンテナ運搬を目的として、途中ティルティルやラ・ドルミダ坂を通り、既存のリマチェ路線につなげる全長 140 キロのルートで公共事業省のコンセッション（運営権の民間譲渡）方式による鉄道建設が検討されている。

これとは別に2012年に、サンティアゴ～バルパライソ間の旅客および貨物の運搬用鉄道の建設および管理運営を提案する民間企業主導のプロジェクトが提出され、現在、公共事業省で詳しく分析されている。投資見込み額は8億ドルで、うち3億7,000万ドルはラ・ドルミダ坂のトンネル（長さ10キロ）建設に充当、収益の60%は貨物輸送によるものと見積もられている。EFEはこれらを考慮した上で、2014年中にサンティアゴ～バルパライソ間の鉄道ルートに関する分析結果の発表や提案を行う予定だ。

その他、バルパライソ港ならびに接続道路や鉄道の改善プロジェクト概要は表3のとおり。

表3 バルパライソ港での改善プロジェクト概要

	名称	内容	主導機関	進捗状況および見通しなど
港	第3バース拡張	120メートル拡張	EPV	着工:2013年12月 始動:2015年
	第2ターミナル開発	コンテナターミナル(720メートル)ポストパナマックス船2隻同時対応可能	EPV	着工:2014年末～2015年初
	ヨランダ港新設	30億TEU/年	EPV	PGE関連案件
道路	ターミナルに接続の3車線道路 プラット埠頭	港への道路アクセス 積荷車両用立体交差道路の建設	EPV	エンジニアリング詳細:2014年上半期 着工:2015年上半期
	ヨランダ・ターミナル接続	国道68号線～カブリテリア～ヨランダ・ターミナル間	MOP	PGE関連案件
	ラ・ポルボラ高速拡張	セアル～港間2車線化	MOP	MDSとのコンセンサス:2014年上半期 最終調査報告書:2015年上半期 エンジニアリング詳細:上記調査結果による
	国道68号線拡張	PGE関連	MOP	事前フィジビリティ調査:2014年下半期
鉄道	サンティアゴ～バルパライソ間の新規鉄道路線	サンティアゴ～バルパライソ間の新規鉄道ルートの分析および投資実施に最適な時期の決定	EFE	MTTに調査結果発表:2014年6月 プロジェクト継続に関する決定:2014年9月
	リマチェ～バルパライソ間に第3路線の建設	旅客輸送と並行し昼間にも貨物輸送を行うため、コンテナ運搬可能なトンネル建設も検討	EFE	MTTおよびEPVの調査終了:2014年1月 実施の決定・実施日程:2014年4月
	ヨランダ駅新設	トラックおよび鉄道の乗り入れが可能で、PGEの需要の30%の輸送が可能となるような駅的设计	EPV	MTTおよびEPVの調査終了:2014年1月 実施の決定・実施日程:2014年4月

(注) EPV:バルパライソ港湾公社、MOP:公共事業省、MTT:運輸通信省、EFE:チリ国鉄。

(出所)運輸通信省国家港湾開発計画(PNDP)、2014年2月

＜サンアントニオ港：国道との接続道路が開通＞

サンアントニオ港への道路・鉄道接続の現状と改善プロジェクト案は次のとおり。

○道路接続の現状

サンアントニオ港への主なアクセス道路は、国道 78 号線（通称アウトピスタ・デル・ソル、サンアントニオとサンティアゴを結び、国道 5 号線とも接続している）で、2011 年には同港と国道 78 号線をつなぐ新しい接続道路（通称ヌエボ・アクセソ・ア・プエルト、片側 2 車線、全長 10 キロ）が開通した。トラックはもっぱらこれらの道路を通過して同港に出入りしている。同港の一部のコンテナターミナルには、片側 1 車線ながら一般道を利用したアクセスも可能だ。

また、2010 年にコンセッション入札が行われた国道 66 号線（通称カミノ・デ・ラ・フルタ）は、中南部に位置する第 6 州、第 7 州、第 8 州から同港への主要接続道路として、主に野菜や果物の輸送に利用されている。

○鉄道接続の現状

アラメダ（サンティアゴ）～バランカス（港）間（110 キロ）に EFE の路線があり、フェパサとトランサップ (Transap) が運行している。ルートは国道 78 号線とほぼ重複している。単線で最高速度は毎時 60 キロ、車両のすれ違い用として 7 つの側線（各 300～800 メートル）があり、これにより列車の長さが制限されている。トラックの通行量が多い道路と交差している踏切では、鉄道による運送頻度が増加すれば、渋滞や危険が増加するとみられている。また、タラガンテ～パイネ間に支線があり、サンティアゴを経由せずに EFE の南部路線への接続が可能となっている。

サンアントニオ港ならびに接続道路や鉄道の改善プロジェクト概要は表 4 のとおり。

表4 サンアントニオ港での改善プロジェクト概要

	名称	内容	主導機関	進捗状況および見通しなど
港	コスタネーラ・エスピ ゴン・ターミナル開発	埠頭(700メートル)改修 硫酸積み込みポイント2カ所の設置	EPSA	着工:2013年上半期
	STI開発プロジェクト	第1ターミナル埠頭拡張(131メートル) コンセッション契約の補完工事	EPSA	着工:2019年
	物流サービス・プラットホーム(PLISA)	貨物トラック専用道路でのトラック 駐車を削減	EPSA	トラック用駐車場着工:2013年 下半期
	サンアントニオ大規模 模港湾化プロジェクト	コンテナ専用ターミナルの開発	EPSA	当局による決定のための調査: 2014年中
道路	周辺道路の舗装および ロータリー建設	南部アクセス改善のため、プリメロ・ デ・エネロ通りとアニバル・ピント通 りの交差点にロータリー建設	EPSA	エンジニアリング詳細:2014年 上半期 着工:2014年下半期
	北部新規アクセス道 路建設	北部パヌル・ターミナルへのアクセ ス道路の建設	MOP	エンジニアリング詳細:2014年 下半期 着工:2016年
	第2南部アクセス道 路建設	現在の港への第2アクセス道路建 設	MOP	エンジニアリング詳細:2014年 上半期 着工:2015年下半期
	幹線道路への影響 調査	国道68号線の調査、国道78号線 の調査および拡張に関する評価、 国道66号線再入札など	MOP	事前フィジビリティ調査: 2014年下半期
鉄道	STIターミナル鉄道 接続	バランス～STIターミナル間の鉄 道接続	EFE	エンジニアリング調査入札: 2013年12月 商業モデルの調整:2014年3月 工事入札:2014年5月 始動:2014年12月
	バランス駅の改修	貨物輸送に必要なスペースを確保 し、コンテナターミナルからの車両 アクセスも可能とする	EPSA	設計結果の発表:2014年4月 実施日程の調整:2014年6月
	パプロ・ネルーダ踏 切改修	問題点の詳細分析およびプロジェ クトの提案	EPSA	分析結果発表:2014年3月 実施日程調整:2014年4月
	アラメダ～バランス 間車両すれ違い用 線路の改修	すれ違い線を1キロに延長、アラメ ダおよびバランスでの接続も改 善	EFE	エンジニアリング入札:2014年6 月 工事入札:2014年12月
	アラメダ～メリピジャ 間旅客プロジェクトの 調整	当該プロジェクトのエンジニアリ ング調査の見直し	EFE	調査終了:2014年9月
	アラメダ～バランス 間コンテナ輸送プロ ジェクト設計	ダブル・スタックカーによるコンテナ 輸送の可能性に関する分析、トン ネルや橋などによる制約の調査	EFE	MTTへの分析結果発表:2014 年11月 実施日程調整:2014年12月
	大規模新港湾への 鉄道接続設計	大規模新港湾へのトラックおよび 鉄道の乗り入れを可能とする設 計・分析	EPSA	MTTへの分析結果発表:2014 年11月 実施日程調整:2014年12月

(注)EPSA:サンアントニオ港湾公社。

(出所)表3に同じ

＜港湾ストライキをきっかけに労務環境の改善進む＞

2014年1月3日から23日間にわたり、サンアントニオ港をはじめ国内の多数の港湾で労働者によるストライキが発生した。組合側は、6,500人の労働者に対し2005～2013年の1日当たり昼食時間30分間を報酬の対象として支払うよう要求した。労働者、港湾事業者、政府間の交渉により、労働者1人当たり平均300万ペソ（約54万円、1ペソ＝約0.18円）を港湾事業者と政府が半額ずつ負担して支払うこと、管理運営業務改善のためのワーキンググループを結成することで合意に達した。しかし、この間にトラック8,900台と乗用車7,000台の輸入、コンテナ4,384個の搬出入、銅輸出（1日当たり9.5トン）などがストップし、最も影響を受けたとされる果実輸出業界の損失は1億7,500万ドルを超えるとみられている。また、日本の経団連に相当するチリ生産商工連合（CPC）は、損失額は4億ドルに達する可能性もあるとしている。ボリビアのテレサ・モラレス生産開発相は、同国産品の輸出で用いるチリ北部イキケ港のストにより、ボリビアの輸出業・商業は2,800万ドルの被害を受けたとしている。

証券・保険監督庁（SVS）への届け出によると、港湾事業者別のストライキ期間および被害額は、サンアントニオ・インターナショナル（23日間、700万ドル）、アントファガスタ港（20日間、275万ドル）、サンアントニオ・プエルト・セントラル（20日間、250万ドル）、サンビセンテ・インターナショナル（12日間、230万ドル）、イキケ・インターナショナル（19日間、123万ドル）などとなっている。

① 国内最大のカジャオ港に貨物集中、遅れる接続道路の整備

ペルーの貨物取扱量の約4分の3が首都リマに隣接したカジャオ港に集中している。同港はコンセッション（運営権譲渡）方式によって民間企業による管理・運営が行われているが、貨物の集中が著しい上に、同港に通じる道路インフラの整備が遅れている。そのため、他の太平洋沿岸の港湾の有効活用を含めた抜本的な港湾開発が求められている。

<南北ターミナル合わせ貨物取扱量の4分の3占める>

国家港湾庁によると、2013年のペルーの主要港の貨物取扱量（河川を含む）は前年比0.6%減の3,881万トンとなった（表1参照）。主な要因として、ペルーの主要輸出品である鉱物資源や農産物などの輸出が減少したことが挙げられる。

港湾別では、首都リマに隣接したカジャオ港の南ターミナルの貨物取扱量が前年比6.9%減となり、特にコンテナ取扱量の減少が顕著だった。ペルー最大の貨物取引量を誇る同港は、ドバイ・ポーツ・ワールド（DPワールド）とAMPターミナルの2社によって運営されている。

DPワールドは2010年から、コンセッション方式で南ターミナルを運営している。同ターミナルは国内最大のコンテナヤードを有し、2013年のコンテナ取扱量は135万TEU（20フィートコンテナ換算単位）と国内取扱量の65.9%を占める（表2参照）。

一方のAMPターミナルは、2011年7月から同方式で北ターミナルを運営しており、2013年のコンテナ取扱量は51万TEUにとどまっている。ただ、南ターミナルでは取り扱いのない非コンテナ貨物、バラ積み貨物や車両を取り扱うため、2013年の貨物取扱量では1,529万トンと南ターミナルのそれを上回り国内最大となった。カジャオ港は南北ターミナルの合算で2,920万トンと、国内の貨物取扱量の75.3%を占める。

コンテナ取扱量でカジャオ港に次ぐのは、ペルー北部ピウラ州にある農水産品の重要な輸出港でもあるパイタ港（16万9,662TEU）で、全体の8.3%を占めた。

表1 主要港別貨物取扱量と内訳

(単位:1,000トン、%)

	コンテナ貨物	非コンテナ貨物	バラ積み貨物(固体)	バラ積み貨物(液体)	車両	2012年	2013年	前年比
海運	18,804	2,844	12,670	3,547	438	38,516	38,303	△ 0.6
パイタ港*	1,169	60	259	43	-	1,537	1,531	△ 0.4
チカマ港	-	-	-	-	-	25	-	△ 100.0
サラベリー港	-	117	2,137	40	-	2,510	2,294	△ 8.6
チンボテ港	-	51	-	-	-	166	51	△ 69.3
スペ港	-	6	-	-	-	10	6	△ 40.0
ウアデヨ港	-	7	-	-	-	3	7	133.3
カジャオ港北ターミナル*	3,514	1,807	6,323	3,207	436	14,713	15,287	3.9
カジャオ港南ターミナル*	13,918	-	-	-	-	14,954	13,918	△ 6.9
ヘネラル・サンマルティン港	-	195	1,040	41	-	1,027	1,276	24.2
マタラニ港*	165	419	2,700	213	1	2,990	3,498	17.0
イロ港	24	179	211	1	1	566	416	△ 26.5
アリカ港	14	3	-	2	-	15	19	26.7
河川	3	501	-	-	1	516	505	△ 2.1
イキトス港	3	409	-	-	1	414	413	△ 0.2
ジュリマグアス港	-	89	-	-	-	101	89	△ 11.9
マルドナード港	-	3	-	-	-	1	3	200.0
総計	18,807	3,345	12,670	3,547	439	39,032	38,808	△ 0.6

(注)*はコンセッション運営が行われている港、ターミナル。それ以外は港湾公社運営。

(出所) 国家港湾庁(APN)

表2 主要港別コンテナ取扱量

(単位:TEU、%)

	2012年	2013年	前年比
海運	2,010,572	2,045,241	1.7
パイタ港*	170,855	169,662	△ 0.7
サラベリー港	0	34	-
カジャオ港北ターミナル*	412,149	507,602	23.2
カジャオ港南ターミナル*	1,406,540	1,348,418	△ 4.1
ヘネラル・サンマルティン港	84	42	△ 50.0
マタラニ港*	16,263	15,391	△ 5.4
イロ港	2,986	1,900	△ 36.4
アリカ港	1,695	2,192	29.3
河川	154	24	△ 84.4
イキトス港	120	9	△ 92.5
ジュリマグアス港	34	15	△ 55.9
総計	2,010,726	2,045,265	1.7

(注)*はコンセッション運営が行われている港、ターミナル。それ以外は港湾公社運営。

(出所) 表1に同じ

＜港に接続する道路インフラの未整備で渋滞が深刻化＞

ペルーでは大型港湾が事実上、カジャオ港だけという課題に加え、同港へ接続する道路インフラの不足がその課題を深刻化させている。同港が位置するカジャオ憲法特別市はリマの北部に隣接した人口 98 万人の都市だが、リマの人口 954 万人と合わせた広義のリマ首都圏では人口が 1,052 万人に達し、近年好調な新車販売台数の伸びもあり、市内の道路渋滞を引き起こしている。

さらに、近年の貿易、特に輸入の急速な伸びを背景に、カジャオ港に出入りするトラックやトレーラーなどの大型車両が増加している。こうした中、2014 年 3 月に同港へのアクセス道路であるガンベッタ通りで、同港に出入りする大型車両が歩行者を含め 40 人近い死傷者を出す大事故を起こした。これを受けて、同月にカジャオ憲法特別市は同通りでの大型車両の通行規制（通行許可時間帯を午前 7～9 時、午後 0 時半～2 時半、午後 5 時半～7 時半の 1 日 6 時間に限定）を導入したため、リマ商工会議所や物流関連業界団体などは物流コストのさらなる上昇を招くとして反発している。リマ商工会議所のアルベルト・エゴ海運委員会委員長によると、現状でも海上輸送以外の物流コストが高く、競争力を低下させているにもかかわらず、1 日 6 時間の通行規制を導入することは一層の物流コスト上昇につながり、産業競争力全体を低下させると批判している。

＜抜本的な改善に向けた港湾開発計画が必要に＞

リマ市内やカジャオ憲法特別市内には迂回道路や専用の産業道路がないため、大型車両はカジャオ港から幹線道路に接続するまで生活道路を通らざるを得ず、それが渋滞の悪化を招いている。10 年以上前から物流専用道路の建設や鉄道の利用などが検討されているが、リマ首都圏の人口増大に伴い、港や空港の周辺に居住区や商業地区が拡大してきているため難しい課題となっている。

パシフィコ大学のファン・カルロス・マッシュー教授は、カジャオ港に貨物が集中する現状を打開しなければ抜本的な改善につながらないと指摘する。しかし、実際にはリマ州南部に隣接するイカ州のヘネラル・サンマルティン港（ピスコ港）のコンセッション計画〔2014 年 4 月にパラカス・コンソーシアム（スペインとブラジルの企業連合）が落札、期間：30 年、投資総額：2 億 1,500 万ドル〕が存在するのみで、サラベリー港、チンボテ港、イロ港などでのコンセッション計画は動いていないという。

また同教授は、外国籍船の貨物船のカジャオ港から他港への寄港を認めることで、陸路による物流を減らし、カジャオ港周辺の渋滞軽減を図るべきだと指摘する。2011 年 4 月 15 日付法律第 28583 号により、外国籍船は国内の複数の港に寄港できないと定められており、加えて同法では国内の海運企業が外国籍船を使って国内港湾に貨物を運ぶには、国内籍船が不足している場合に限って認めると定めている。ペルーでは陸路による物流コストが海

上運賃の約 8 倍高いと分析されていることから、国内の物流関係企業を保護している規制を緩和すべきだとしている。

なお、リマ市とカジャオ憲法特別市を結ぶ全長 35 キロの地下鉄 2 号線の建設工事が 2014 年内に開始される予定だ。同路線はカジャオ港に接続するガンベッタ通りも通るため、将来的にはリマ市内の渋滞緩和につながると期待されている。しかし、同港に貨物が集中する現状を打破し、他の港湾に貨物を分散するためには、中長期的視野に基づく大規模な港湾開発やそれに付随する道路・鉄道インフラの整備が求められている。

----- コロンビア -----

① 商機到来と官民一体で進むインフラ強化

コロンビアの港が、南米の玄関口としての存在感を増している。国家インフラ庁 (ANI) は、2014 年に 7 つの新港湾建設を承認し、27 の港湾建設計画が申請・審議されていることを明らかにした。南米で唯一太平洋と大西洋に面し、その地理的利便性から多くの主要港湾が 24 時間稼働しているコロンビア。近年締結した経済協定とパナマ運河拡張 (2015 年に工事終了の見込み) を呼び水に、官民挙げて世界のハブ港湾として躍り出る準備が進んでいる。商機到来と意気込むコロンビアの最新の港湾事情を 3 回シリーズで紹介する。

<輸出の約 99%が海路を利用>

国税関税局 (DIAN) の発表 (2014 年 1 月) によると、コロンビアの貿易量 (2013 年) では海路が最大の輸送手段になっている (表 1 参照)。輸出は全体の 98.8% を占める 1 億 3,881 万トン (前年比 2.6%増)、輸入は全体の 96.6% の 3,815 万トン (1.8%増) で、港湾はコロンビア貿易の生命線といえる。

表1 コロンビアの輸送手段別貿易量 (単位:100トン、%)

		2011年	2012年	2013年	構成比	前年比
輸出	海路	1,283,819	1,353,133	1,388,099	98.8	2.6
	陸路	13,910	13,491	13,368	1.0	△ 0.9
	空路	3,255	3,826	3,498	0.2	△ 8.6
	河川	1	0	0	0.0	39.3
	合計	1,300,985	1,370,450	1,404,965	100.0	2.5
輸入	海路	338,654	374,738	381,490	96.6	1.8
	陸路	11,105	11,390	10,863	2.8	△ 4.6
	空路	2,056	2,039	2,123	0.5	4.1
	河川	516	470	416	0.1	△ 11.6
	合計	352,331	388,637	394,890	100.0	1.6

(注)トランシップ(積み替え輸送)貨物含む。

(出所)国税関税局(DIAN、2014年1月発表)

運輸省港湾交通監察局によると、2013 年の輸出品目では石炭や液体貨物 (石油、天然ガスなど) などエネルギー分野のバルク貨物が全体の 94.4% を占め、コンテナおよび一般貨物を大きく引き離している (表 2 参照)。石炭、液体貨物がそれぞれ前年比 2.7%増、10.6%増と拡大しており、今後も南米の資源国としての存在感が高まりそうだ。また、国家統計

庁（DANE）の発表によると、金額ベースでも 2013 年は石油・石炭部門が全体の 67.9%を占めており、石油・石炭の輸出がコロンビア経済の牽引役といえる。

一方、2013 年の主要輸入品目をみると、数量ベースで最大なのは石炭以外のバラ積み貨物〔乾性のもので肥料、プラスチックの顆粒（かりゅう）やペレット、天然樹脂の粉粒体、合成繊維など〕の 991 万トン（前年比 18.2%増）、次いでコンテナ 939 万トン（1.8%増）、液体貨物が 811 万トン（27.1%増）となっている。輸入品目では、コンテナの構成比が 29.8%と高い。2013 年のコロンビアの輸入（DANE 統計、CIF 金額ベース）の 76.8%（456 億 3,019 万ドル）が工業品であることから、日本を含む多国籍企業が部品や工業品などの幅広い分野でコロンビア市場に参入しているとみられる。

表2 コロンビア港湾の品目別貨物取扱量 (単位:100トン、%)

品目	2011年	2012年	2013年	2013年		
				構成比	前年比	
輸出	石炭(バラ積み)	783,778	781,788	802,598	59.8	2.7
	コンテナ	53,121	56,895	56,403	4.2	△ 0.9
	一般貨物	17,291	16,635	14,273	1.1	△ 14.2
	液体貨物 (石油、天然ガスなど)	407,120	419,619	464,109	34.6	10.6
	石炭以外のバラ積み貨物	793	1,187	3,973	0.3	234.7
	合計	1,262,103	1,276,124	1,341,357	100.0	5.1
	輸入	石炭(バラ積み)	167	322	187	0.1
コンテナ	80,312	92,285	93,919	29.8	1.8	
一般貨物	35,244	36,947	40,674	12.9	10.1	
液体貨物 (石油、天然ガスなど)	60,366	63,787	81,061	25.7	27.1	
石炭以外のバラ積み貨物	87,220	83,778	99,051	31.5	18.2	
合計	264,815	277,119	314,891	100.0	13.6	
輸出入合計	1,526,919	1,553,243	1,656,248	-	6.6	

(注) 石炭以外のバラ積み貨物は穀物、鉄鉱石など。

(出所) 運輸省港湾交通監察局

<ブエナVENTOURAとカルタヘナが2大港湾>

運輸省港湾交通監察局が発表した 2013 年の主要港湾別統計によると、輸入量が最も大きかったのは南西部に位置するブエナVENTOURAの 1,160 万トンで、太平洋側の国際港湾として安定した地位を保持している（表 3 参照）。同港湾を輸入に利用している日系企業への聞き取りでも、アジアからの利用はコストと立地面からブエナVENTOURAを利用しているという声が多かった。カリブ海南部のモロスキージョは主として石油輸出の積み出し港として利用されており、3,699 万トン余りが輸出された。また、北部カルタヘナはパナマ運河の近さとオペレーションの効率性から、輸出入量ともに近年存在感を高め、積み替え拠点やクルーズ船の寄航地としての役割も大きい。さらに北部サンタマルタ、バランキージャの両港湾も拡張工事に取り組んでおり、今後が期待されている。また多くの企業は、送

り出し国の立地により太平洋側とカリブ海側を使い分けているもようだ。例えば、チリやペルーに輸出する場合は太平洋岸のブエナVENTOURA、ドミニカ共和国やパナマに輸出する場合はカルタヘナを利用している。

表3 コロンビアの主要港湾別荷動き(2013年) (単位:100トン)

	モロスキー ジョ(注)	カルタヘナ	サンタマルタ	ブエナベン トゥーラ	バランキー ジャ	合計 (その他を含む)
輸入	n.a.	71,982	63,509	116,028	54,944	314,891
輸出	369,995	97,744	124,018	42,045	41,260	1,341,357
輸出入の合計	369,995	169,726	187,527	158,073	96,204	1,656,248
沿岸輸送 (カボタージュ)	5	5,847	3	27	290	7,740
河川	0	5	0	0	385	414
積み替え	n.a.	n.a.	64	4,935	208	5,207
国際通過	n.a.	148,833	n.a.	n.a.	53	159,763
通過	n.a.	644	n.a.	197	527	1,367
合計	370,000	325,056	187,594	163,231	97,666	1,830,739

(注)カリブ海南部、コルドバ県とスクレ県に位置する資源輸出で知られる港湾。

(出所)表2に同じ

主要港湾のインフラ設備を比較すると、北部カルタヘナ、南西部ブエナVENTOURAの両港は他の港湾よりはるかに大きく、貿易量の増加に対応可能だ(表4参照)。カルタヘナ港は15~20メートルと最も深い水深があり、パナマックス(全長294.1メートル、全幅32.2メートル、喫水12メートル)をはじめとする大型船舶の受け入れに向いている。コロンビアでは、公営企業の形態の港湾公社や民間企業が政府の監督下で独立採算の港湾管理を行っており、品目や輸出入別に多くの会社が存在する。2013年のコンテナ取り扱い実績をみると、カルタヘナが76万3,965トンで、ブエナVENTOURAの2.2倍、サンタマルタの36倍に上る。

表4 主要商業港の港湾インフラ比較

港 (所在地)	カルタヘナ (ボリバル県)	ブエナベン トゥーラ (バジェデルカウカ県)	バランキー ジャ (アトランティコ県)	サンタマルタ (マグダレーナ県)
敷地面積(ヘクタール)	40	65	9.5	8.7
水深(メートル)	15~20	10.7~15	12~15	7
バース延長距離(メートル)	3,553	1,969	1,050	1,060
港湾内管理会社数	16	5	9	3
コンテナ取り扱い実績 (2013年、100トン)	7,640	3,428	915	212

(注)2014年3月時点。カルタヘナ、サンタマルタの敷地面積は2011年。

(出所)カルタヘナ港湾公社、カリブ自由貿易地区管理会社セントラル、ブエナVENTOURA港湾公社、バランキージャ港湾公社、サンタマルタ港湾公社、コロンビア運輸省交通港湾監察局、貿易観光振興機構(PROEXPORT)

＜アジアからの輸入が拡大傾向＞

DIAN が発表した 2013 年の国別の荷動きをみると、輸出では欧州諸国向けの伸びが目立った（表 5 参照）。依然として米国が全体の 16.9%を占める主要仕向け国であるものの、その経済状況や近年の自由貿易協定（FTA）締結により、カナダ（前年比 39.7%増）、パナマ（7.5%増）などへの輸出の伸びが大きかった。また、ブラジル（49.8%増）、メキシコ（2.2倍）など近隣の中南米諸国への輸出拡大のほか、2011 年に二重課税防止協定を締結したインド（85.1%増）の伸びも顕著になった。今後の国際情勢によっては、こうした新興国が重要な輸出先となる可能性がある。

表5 主要国別輸出货量(陸路輸送、空路、河川を含む)
(単位:100トン、%)

	2012年	2013年	2013年	
			構成比	前年比
米国	257,012	237,062	16.9	△ 7.8
オランダ	197,993	202,988	14.4	2.5
英国	76,300	91,828	6.5	20.4
トルコ	88,002	87,951	6.3	△ 0.1
チリ	72,177	83,959	6.0	16.3
スペイン	89,705	68,820	4.9	△ 23.3
パナマ	62,299	66,973	4.8	7.5
中国	60,785	53,024	3.8	△ 12.8
ブラジル	35,260	52,815	3.8	49.8
イスラエル	55,771	52,333	3.7	△ 6.2
インド	26,122	48,353	3.4	85.1
ポルトガル	35,698	34,792	2.5	△ 2.5
アルバ(注)	15,230	27,354	1.9	79.6
デンマーク	22,202	25,526	1.8	15.0
イタリア	13,505	19,287	1.4	42.8
カナダ	13,708	19,152	1.4	39.7
ベネズエラ	20,277	17,886	1.3	△ 11.8
メキシコ	7,869	17,087	1.2	117.1
フランス	10,070	15,538	1.1	54.3
アイルランド	17,728	14,468	1.0	△ 18.4
上位20か国の合計	1,177,713	1,237,195	0.9	5.1
その他	192,737	167,770	0.1	△ 13.0
合計	1,370,450	1,404,965	1.0	2.5

(注) 西インド諸島の南端部、南米ベネズエラの北西沖に浮かぶ島。オランダ王国の構成国。

(出所) 表1に同じ

一方、輸入相手国としては中国（前年比 5.8%増）、日本（8.2%増）、韓国（7.3%増）が増加し、アジアの存在感が高まっている（表 6 参照）。当地に生産拠点がある日系企業からは、近年のコロンビア経済の成長が生産に弾みをつけ、部品輸入のため港湾利用が活発化しているとの話が寄せられた。

表6 主要相手国別輸入量(陸路輸送、空路、河川を含む)
(単位:100トン、%)

	2012年	2013年	2013年	
			構成比	前年比
米国	93,607	119,107	30.2	27.2
アルゼンチン	50,999	39,509	10.0	△ 22.5
メキシコ	34,382	29,774	7.5	△ 13.4
中国	28,130	29,762	7.5	5.8
ブラジル	31,400	29,665	7.5	△ 5.5
チリ	13,481	13,957	3.5	3.5
ペルー	10,754	12,206	3.1	13.5
カナダ	13,391	11,366	2.9	△ 15.1
スペイン	9,807	9,959	2.5	1.6
エクアドル	8,281	8,857	2.2	7.0
トリニダードトバゴ	7,392	8,637	2.2	16.8
ベネズエラ	8,507	7,775	2.0	△ 8.6
日本	5,766	6,240	1.6	8.2
パナマ	5,172	5,446	1.4	5.3
ドイツ	6,639	5,040	1.3	△ 24.1
ベルギー	6,459	4,666	1.2	△ 27.8
韓国	3,819	4,099	1.0	7.3
ロシア	4,927	3,876	1.0	△ 21.3
コスタリカ	1,736	1,815	0.5	4.6
イタリア	1,536	1,582	0.4	3.0
上位20ヵ国の合計	346,187	353,338	89.5	2.1
その他	42,450	41,553	10.5	△ 2.1
合計	388,637	394,890	100.0	1.6

(出所)表1に同じ

<ブエナVENTOURAのインフラ開発に注目>

貿易の約98%を海上輸送が占めるコロンビアでは、昨今のFTA締結やパナマ運河拡張工事により、「港湾拡充待ったなし」の状況になっている。

2010～2014年の「国家開発計画」の交通部門における強化指定港湾であるブエナVENTOURAは、将来的なアジア諸国への資源輸出競争を見据えているようだ。2013年8月にセルヒオ・ディアス前商工観光相は「同港湾の発展は国への約束」と宣言、全体のしゅんせつに加えて新規に1億8,000万ドルの投資を決定し、アグアドウルセ港(現港湾に隣接する新港)の建設に着手した。全ての工事が完了すると、全長900メートルのバースに年間1,200万トンのコンテナを取り扱うことが可能となる。ANIのルイス・フェルナンド・アンドラデ長官は「石炭輸出に力を入れる」と明言。完成後に見込まれる700万トン(年間)の石炭輸出に自信を示した。

日系企業の同港湾に関する見方は、利用期間や頻度によりさまざまだ。しかし、「港湾の整備よりも、国内主要消費地までのインフラを改善してほしい」という声は根強い。ブエ

ナベントゥーラ港は首都ボゴタまで陸路で約 24 時間の立地条件の悪さから、首都までの輸送コストが高い。また、雨期はトラックの横転事故も頻繁に起こる。慢性的な港湾や周辺の渋滞が指摘されており、通関が規定の日数より遅れると 1 泊ごとに追加料金が発生する。同港を利用する企業は保税措置恩恵を享受するため通関や輸送日程の順守を義務付けられており、こうしたリスクに日々頭を痛めているという。

政府も国内インフラの重要性は承知しており、現在ブエナベントゥーラから北東ブガまでの全長 120 キロの道路建設を進めている。4 段階に分けた建設計画は、ブエナベントゥーラからアルトス・デ・サラゴサ、トリアーナ、シスネーロス、ロボゲレーロを經由してブガまでをつなぐ。6 キロの陸橋を含む 60 の橋、12 のトンネル（全長 7.7 キロ）の建設が必要とされ、合計 2 兆 8,100 億ペソ（約 1,517 億円、1 ペソ＝約 0.054 円）が投入される一大計画だ。完成は 2018 年ごろを見込んでいる。

2005 年に運輸省が出した通達 3342 号「港湾拡大計画」に基づき、ブエナベントゥーラだけでも 4 億 5,000 万ドルを超える大規模な投資が行われている。しかし、国内主要都市までの交通インフラの不足、また社会不安から起こる道路封鎖への不満や懸念は根強い。港湾を整備すればコロンビアで商機が広がるのか、という疑問が残る。国内物流インフラの拡充や消費地までの輸送コストの削減など取り組むべき課題は多い。

② 太平洋とカリブ海の両航路有するカルタヘナに存在感

カリブ海に面する観光都市カルタヘナは旧市街が世界遺産として知られ、2013 年の 1～10 月で 14 万 7,280 人の外国人観光客が訪れた（カルタヘナ観光協会発表）。他方、パナマ運河からカリブ海航路で約 19 時間の距離に位置する同市は石油などの資源輸出の拠点であり、数多くの自由貿易地区を抱え、近年商業港としての存在感を増している。コロンビア編の 2 回目。

<エネルギー資源が輸出を牽引>

ボリバル県の県都カルタヘナは観光面だけでなく、石油化学関連の多くの外資系企業が林立する国内有数の産業都市の一面も備えている。国税関税局（DIAN）の統計によると（2014 年 1 月発表）、2013 年は同市から前年比 4.3%増の 4,958 万トンの貨物が輸出され、6.0%減の 1,386 万トンの貨物が輸入された（表 1 参照）。国家統計庁（DANE）によると、2013 年のコロンビアの分野別輸出額（FOB）では依然として全体の 67.9%を燃料（399 億 2,098 万ドル、前年比 0.5%減）が占めている。カルタヘナからの数量ベースでの輸出増は、資源開発の進展と現政権による欧米との自由貿易協定（FTA）などの自由貿易政策が要因と

みられる。

表1 コロンビアの主要都市別の輸出入量 (単位:100トン、%)

	主要都市	2011年	2012年	2013年	2013年	
					構成比	前年比
輸出	カルタヘナ	438,828	475,326	495,826	35.3	4.3
	サンタマルタ	443,206	466,477	465,412	33.1	△ 0.2
	リオアチャ	318,745	329,791	334,597	23.8	1.5
	ブエナVENTOURA	32,358	33,284	37,660	2.7	13.1
	バランキージャ	18,840	19,176	31,415	2.2	63.8
	合計(その他を含む)	1,300,985	1,370,450	1,404,965	100.0	2.5
輸入	カルタヘナ	129,452	147,360	138,587	35.1	△ 6.0
	ブエナVENTOURA	100,637	107,925	110,759	28.0	2.6
	サンタマルタ	51,264	58,369	64,739	16.4	10.9
	バランキージャ	50,085	53,353	59,975	15.2	12.4
	イピアレス	4,855	6,816	6,490	1.6	△ 4.8
	合計(その他を含む)	352,331	388,637	394,890	100.0	1.6

(注) 海路、空路、陸路、河川も含む。トランジット貨物も含む。

(出所) 国税関税局(DIAN)

<貨物の種類によって管理会社がすみ分け>

カルタヘナの港湾は天候や自然の影響が少ない。水深 15 メートルから 20 メートルで、1 万 2,000TEU (20 フィートコンテナ換算単位) の大型船舶も受け入れる規模のほか、米国からのアクセスの利便性が魅力となっている。パイア湾に沿うように 5 つの大きなターミナルおよび 35 以上のバース (船舶係留場所) を有し、コロンビア最大の貿易相手国である米国向けの 57% が同港湾を利用している [2012 年コロンビア産業連盟 (ANDI) 発表]。またディケ運河を介して、マグダレナ川 (南北全長約 1,500 キロ) に接続できることも大きな魅力だ。カルタヘナ港の荷動きの概要は表 2 のとおり。

表2 カルタヘナ港の荷動き (単位:100トン、%)

	2013年	国内全体に占める割合
輸入	71,982	22.9
輸出	97,744	7.3
輸出入合計	169,726	10.2
沿岸輸送	5,847	75.5
河川	5	1.1
積み替え	n.a.	—
国際通過	148,833	93.2
通過	644	47.1
合計	325,056	17.8

(出所) コロンビア運輸省港湾交通監察局

2013年の港湾管理会社ごとの輸出入内訳（運輸省港湾交通監察局、2014年発表）をみると、バラ積み石炭の取り扱いを行うのはプエルト・デ・マモナルのみ（31万6,000トン）だが、石油を含む液体バラ積み貨物は専門の9つの管理会社（合計866万トン）が扱い、すみ分けている（表3参照）。コンテナ取り扱いの最大手カルタヘナ地域港湾公社管理担当のサロム氏は、この状況を「異なる港湾会社を競争相手とみないで済む」と表現。一丸となって、港湾利用を誘致していることをアピールした。

表3 2013年のカルタヘナ港における管理会社別取扱貨物量(輸出入) (単位:100トン)

港湾管理会社	バラ積み 貨物 (石炭)	コンテナ	一般貨物	バラ積み 貨物 (液体)	バラ積み 貨物 (石炭以外)	合計
アルグラネル				1,578		1,578
アルゴス			93			9,261
コンパニア・デ・プエルトス・アソシアドス		3,316	25		7,927	13,698
エンプレサ・コロンビアナ・デ・ペトロレオス				70,921		70,921
モビル・デ・コロンビア				478		478
オイルタンキング・コロンビア				1,825		1,825
プエルト・ブエナビスタ					1,711	1,711
プエルト・デ・マモナル	3,164	0.02	23		1,139	6,582
ババリア港湾公社					2,450	2,450
カルタヘナ中央港湾公社				142		142
ディケ港湾公社				3,674		3,674
デクストン港湾公社				353		353
オレフィナス・イ・デリバドス港湾公社				7,264		7,264
カルタヘナ地域港湾公社		26,972	0.4			27,012
カルタヘナ・コンテナターミナル		20,907	15			22,409
ボパック				368		368
合計	3,164	51,195	155	86,603	13,227	169,726

(出所)表2に同じ

<カリブ海で「最も優れたコンテナ港湾」の評価>

カルタヘナ港は、パナマ運河経由でアジアからの所要航路日数は22~28日。現在、136カ国595港湾と航路で結ばれている。同港最大の管理会社であるカルタヘナ地域港湾公社は100を超える航路を利用し、国内で唯一カリブ海と太平洋どちらの航路も持つ。近年はエネルギー需要から、アジア向け航路開拓を狙っているという。

カルタヘナ港は、2005年から2012年にかけて6回、カリブ海に位置する34カ国の港湾中で「最も優れたコンテナ港湾」(カリブ港湾協会:CSA)に選ばれた。サロム氏によると、その秘密は効率性の一言に尽きるといふ。同社が管轄する港湾は、2013年数量ベースで約270万トンのコンテナ取り扱い実績がある。これだけの量を効率よく動かすために、まずオペレーション管理を徹底した。24時間稼働の港湾はコンテナの積み下ろしを衛星からの監

視（GPS）によって1ミリ単位で調整し、どんな大型船舶でも積み下ろしは最大13時間で完了させる。加えてロボットパトロールや300台超の監視カメラを港湾全体に張り巡らすなど、盗難事故などセキュリティーリスクも削減するよう努力している。また、違法品の密輸を徹底的に取り締まる。

通関手続きも正確さと迅速さを重視し、到着から3日以内で手続きを完了させることが可能だ。当地日系企業は「南西部ブエナVENTOURA港と比較し、半分の日数で通関が完了する。管理の透明度や職員の意識も高く盗難事故は一度もない」と高い評価だ。他方、通関後ボゴタまでは陸路で約30時間かかる。道路封鎖などは南西部と比較して少ないものの、主要消費地まで遠くて不便と多くの進出日系企業は口をそろえる。カルタヘナ地域港湾公社はこうした声に応えるため、マグダレナ川の橋の建設を通じた内陸向けインフラ整備をアピールするものの、日系メーカーの物流担当者の見方は「建設は常に遅れがちで、直接受益するまでは期待できない」と厳しい。

<自由貿易地区指定の港湾整備を今後も拡充>

コロンビアには、保税恩典を享受できる自由貿易地区制度があり、投資誘致と雇用創出を目的としている（2007年法令4051号）。2013年12月のDIAN統計によると、国内にある106の自由貿易地区（67が特別常設フリートレードゾーン、39が常設フリートレードゾーン）のうち、31%はカルタヘナを含むカリブ地域にある。カリブ自由貿易地区管理会社セントラル（Central）によると、自由貿易地区に指定された港湾は輸出入貨物に関税が課せられず、また法人税は一律15%。半面、半年ごとに運営基準や雇用条件を順守していることを示す報告書をDIANに提出する義務が生じ、国や県の監視の目は厳しいもよう。カリブ自由貿易地区代表ベルナンド・ヒルクリスト氏は、2014年に300億ドルの投資受け入れを表明。「今後もカルタヘナを中心に自由貿易地区の拡大は進む」と述べ、自由貿易地区の拡充を言明した（当地経済紙「ラ・レプブリカ」2014年2月24日）。

<コンテナと石油の両面にらんだ展開が今後のカギ>

世界の十字路、パナマ運河の拡張工事が国民投票で可決された2006年に、カルタヘナの港湾拡張計画が開始された。現在、年間1,000万トンのコンテナ取り扱いを目標に新ターミナルの建設を急ぐカルタヘナ地域港湾公社に続き、コンテカル公社（Contecar）も重量ベースで500万トンのコンテナ取り扱いを目指す。ポスト・パナマックス（全長366メートル、全幅49メートル、喫水15.2メートル）のような1万4,000TEU級の大型船舶の受け入れも図るなど商機が拡大するカルタヘナ港の将来性について、「近隣諸国の国際港湾はもはや競合相手ではない」とカルタヘナ地域港湾公社のネスター・バロス管理担当者は意気込む。

また、外資系オイルタンキングによる石油パイプライン工事は、完成まで1年を切った。原油積出港のコペーニャ湾とバイア湾、および国内第2の石油精製所であるレフィカルを

つなぐ約 130 キロのパイプラインは、カルタヘナが石油の積み出し港として国際展開する重要なカードとなりそうだ。

③ 安価な河川輸送の拠点、躍進するバランキージャ港

バランキージャの躍進が続いている。投資有望先として注目を集め、雇用創出と失業率の低減を達成し、内外を驚かせた。その成長の背景には、「黄金の扉」と称される港湾や、マグダレナ川との河川交通に向けた連携がある。コロンビア編の最終回。

<産業都市として成長、国内最低の失業率>

首都ボゴタから北へ 948 キロ。アトランティコ県都バランキージャ市は現在、国内 4 番目である 120 万人の人口を有する〔国家統計庁（DANE）、2013 年〕。また、1964 年にコロンビア初の自由貿易地区を設置した産業都市としての顔も持つ。

バランキージャ市は、2000～2012 年のアトランティコ県の平均 GDP 成長率 4.0%（DANE）を牽引した功績が評価されているなど、近年特に有望な投資先として熱い視線を集めている。当地経済紙「ラ・レプブリカ」（3 月 3 日）によると、同市は 2013 年に 3 億 9,000 万ドルの外国直接投資を受け入れ（前年比 4.7 倍、中央銀行、商工観光省発表などから同紙が独自に作成）、2014 年 1 月には国内で最も低い失業率 7.7%（DANE）となり、カリブ海沿岸における新たな経済中心地としての立場を決定的にした。

<輸入に競争力、122 カ国と航路>

勢いに乗るバランキージャ経済を語る上で、同市の港は大きなカギとなる。1936 年から運営を開始し、移民受け入れの玄関口となったことから「黄金の扉」と称されるバランキージャ港は、国内最初の 24 時間稼働を 1936 年に実現した。現在、122 カ国 459 の港（2014 年）と航路で結ばれている。

2013 年のバランキージャ港の荷動きをみると、輸出入の合計は数量ベースで 962 万トン（国内全港湾の取扱量の 4.0%）にとどまった（表 1 参照）。輸出は 413 万トン（3.1%）と目立たないものの、輸入のプレゼンスは高く、国内全港湾の 17.4%を占める 549 万トンを取り扱っている。ブエナVENTOURA（1,160 万トン）やカルタヘナ（719 万トン）と比較すれば見劣りするが、それぞれの港湾敷地面積（ブエナVENTOURA 65 ヘクタール、カルタヘナ 40 ヘクタール、バランキージャ 9.5 ヘクタール）をみると、輸入貨物の取り込みには十分な競争力があるといえそうだ。

表1 バランキージャ港の荷動き
(単位:100トン、%)

	2013年	国内全体に 占める割合
輸入	54,944	17.4
輸出	41,260	3.1
輸出入合計	96,204	4.0
沿岸輸送	290	3.7
河川	385	92.9
積み替え	208	4.0
国際通過	53	0.0
通過	527	38.5
合計	97,666	5.3

(出所)コロンビア運輸省港湾交通監察局

<石油などエネルギー資源の取り扱いが中心>

バランキージャ港には数多くの管理会社（公社を含む）が軒を連ねており、そのうちバランキージャ地域港湾公社が2013年に405万トン（輸出入合計）の取り扱い実績を持つ最大手だ（表2参照）。

表2 2013年のバランキージャ港における管理会社別取扱貨物量(輸出入) (単位:100トン)

港湾管理会社	バラ積み 貨物 (石炭)	コンテナ	一般貨物	バラ積み 貨物 (液体)	バラ積み 貨物 (石炭以外)	合計
バランキージャ国際ターミナル		274	0.04			274
ゴンパニア・デ・プエルトス・ア ソシアドス	4,366		1,070	1,191	2,202	8,828
モノメロス・コロombo・ベネゾ ラーノス				805	3,602	4,407
パレルモ港湾公社		416	5,765	423	5,891	12,495
ミシェルマル港湾公社	218		8	22		314
ポートマグダレーナ港湾公社				26,775		26,775
シドゥポート港湾公社			462			462
バランキージャ地域港湾公社	7,111	13,154	7,520	32	12,701	40,518
ボパック				2,130		2,130
合計	11,694	13,844	14,891	31,378	24,396	96,204

(出所)表1に同じ

同公社を米国からの輸入港として利用している企業によると、「通関は7日程度で事故や遅延はない。カルタヘナと輸入手続きを比較しても、オペレーション能力は遜色ない」とおおむね満足している。同社は、取引先がアトランティコ県に位置しているため、同港湾公社を恒常的に利用している。バランキージャ港のコンテナ取り扱いシェアが95%に上る同公社は、特に同分野でのオペレーション能力を重視し、積み下ろし作業の効率性を徹底した。連結したツインスプレッター（つり具）と個別（シングル）スプレッターを付随し

た 4 つのガントリークレーンを、同港の中で唯一保有する。また、空コンテナを迅速に移動させることができる昇降機のほか、リアルタイムで貨物の情報を知ることができるシステムなど新しいサービスの提供を開始した。

運輸省港湾交通監察局によると、2013 年にバランキージャ港で最も取り扱いの多い貨物は石油などの液体貨物（数量ベース 313 万トン）で、モロスキージョ（3,699 万トン）、カルタヘナ（866 万トン）、サンタマルタ（418 万トン）に続く国内 4 番目の規模となっている。石炭以外のバラ積み貨物は 243 万トンで、首位のブエナVENTOURA（480 万トン）に次ぐ。一般貨物の 148 万トンはわずかにカルタヘナ（155 万トン）に及ばないものの、十分競合している。一方、コンテナ取り扱い（138 万トン）はブエナVENTOURA（781 万トン）、カルタヘナ（511 万トン）に大きく水をあけられている。バランキージャ港は水深が 12～15 メートルと浅いことが、大型船舶の積み下ろしに少なからず影響があるようだ。

＜河川輸送網の整備を呼び水に港湾拡張へ＞

同港は河川輸送の提供に関して、他のライバル港と決定的な違いを有する。バランキージャ港は国内の河川輸送の 92.9%（2013 年）を担う国内河川輸送網の重要拠点だ。コロンビア主要河川の 1 つ、マグダレナ川は南北に流れる全長約 1,550 キロのうち 1,025 キロが河川輸送に適している。同川は現に南部のサルガルおよびラドラダからバランキージャ（909 キロ）まで、もしくはディケ運河（115 キロ）を介してカルタヘナまで到達する。同川のカリブ海側の北部最終河口域の 22 キロがバランキージャ港湾の管轄となっており、河川に沿うように 13 の港湾管理会社が林立している。

国家社会政策審議会（CONPES）3758 号（2013 年）によると、陸路や鉄道に比較して輸送容量が大きく、コストが安い河川輸送は、その利点が見直されて強化の方向にあるという（表 3 参照）。

表3 コロンビア国内輸送の輸送手段別比較

輸送手段	1回の輸送量(トン)	7,200トンの輸送に必要な数	コスト (ドル/トン)	速度 (キロ/時)
陸路	35/トラック	206トラック	216	50
鉄道	35/車両	206車両	176	25
河川	1,200/船艇	6船艇	144	14

（出所）運輸省(2004年)、水路開発社(2011年)のデータを基に作成された国家社会政策審議会(CONPES)3758号

マグダレナ川の整備工事は、2019 年までの官民を挙げた一大プロジェクトだ（添付資料参照）。2015 年までに 2 億ドルを投資し、同川の最北端ボカスデセニサから中部のバランカベルメハまでの 652 キロを一斉にしゅんせつ。加えて、少なくとも 7 フィート（約 214 センチ）の水深を確保できるようにするという。続いて、2015 年から 2019 年までに同川南部のサルガル港から中部バランカベルメハまでの 256 キロに 4 億ドルを投入。全体的な護岸

工事を行い、水路の拡張工事や水量調節のための閘門を設置するとみられる。

<2030年に完成予定の「スーパー港湾」計画が始動>

河川整備の動きに伴い、 balankeesha 港自体も急ピッチで拡張が進められている。 balankeesha 地域港湾公社は現在 200 メートルのバース延長工事を行っており、9つの係留施設が増設される見込みだ。また 2014 年から、 balankeesha における「スーパー港湾」プロジェクトが始動した。最北端ボカステセニサに建設される新港は 1,250 ヘクタールの敷地面積を持ち、22 メートルの水深を可能にする。7,900 万トンのコンテナ取り扱い能力で、将来的には国内での合計輸送コストを 40%削減することを目標としている。計画に携わる関係筋は「 balankeesha 港が、新時代も黄金の扉としてコロンビア経済を牽引する」と意気込みを語る。新港湾の完成は 2030 年の予定で、官民を挙げた長期戦は始まったばかりだ。

<添付資料>

マグダレナ川の整備計画



(出所)プロバランキージャ(Probarranquilla)

「中南米諸国における港湾整備の現状と見通し」

2014年7月発行

執筆	メキシコ事務所	中島 伸浩
	サンパウロ事務所	紀井 寿雄
		ナガミネ タチアナ
	ブエノスアイレス事務所	山木 シルビア
	カラカス事務所	松浦 健太郎
	サンティアゴ事務所	堀之内 貴治
		小竹 めぐみ
	リマ事務所	藤本 雅之
	ボゴタ事務所	安心院 茉里
	海外調査部中南米課	内尾 雄介

独立行政法人 日本貿易振興機構

東京都港区赤坂1丁目12番32号

アーク森ビル私書箱528号

〒107-6006 電話 (03)3582-4690 (海外調査部中南米課)

禁無断転載