

開発協力適正会議（臨時開催）

※書面（メール）にて実施

議題：スリランカ「コロンボ南港東コンテナターミナル開発計画準備調査」（有償）

（道傳委員からの質問）

4 月の同時爆破テロでは、内戦を経て平和を取り戻したスリランカで、必ずしも成長が包摂的でないことも指摘されている。「その国の発展に本当に役立つこと」がインフラ支援の柱の一つとなっている中で、スリランカの包摂的な発展のために、日本は何を強みとして今後も開発協力を行っていくのか。

（回答）

- 日本は、対スリランカ民主社会主義共和国国別開発協力方針において、「包摂性に配慮した質の高い成長の促進」を協力の基本方針と位置付けています。
- 右方針に基づき、日本はスリランカに対して、運輸・電力・上下水道などのインフラ整備を通じた「質の高い成長の促進」に資する協力はもとより、国内紛争の影響により開発が著しく遅れている地域における農業分野を中心とした産業振興や人材育成・基礎インフラ整備・女性のエンパワメント等を通じた「包摂性に配慮した開発支援」を実施しています。また、頻発する洪水や土砂崩れ等の自然災害、南アジアで最も速く進展する高齢化等の「脆弱性の軽減」に係る協力も実施しています。
- 日本は、各分野で類似の課題を克服してきた豊富な知見・経験を有しており、これらの知見・経験を活かして、引き続きスリランカの包摂的な発展に向けた協力を継続していく考えです。

（道傳委員からの質問）

中国からの巨額の資金借り入れでインフラを整備し、南部ハンバントタ港の運営権が 99 年にわたって中国企業に譲渡された事例もある。地域での中国の覇権の伸長に対して日本としてはどのような戦略のもとにスリランカ外交を展開するのか。

（回答）

- スリランカはシーレーンの要衝に位置しており、同国との関係構築・深化は、インド太平洋地域における自由で開かれた海洋秩序の確保や、地域全体の安定と繁栄を実現する上で

不可欠です。

- このため、日本はスリランカに対して、「包摂性に配慮した質の高い成長の促進」に資するように、インフラ整備をはじめとする各種協力を実施してきました。
- なお、インフラ整備においては、開放性、透明性、経済性、債務持続可能性等の国際スタンダードに適合的であることが重要です。日本は、コロombo南港東コンテナターミナルについても、国際スタンダードに適合する形で開発を支援していく考えです。

(道傳委員からの質問)

計画は関係する日系の物流企業も歓迎している。コロombo港の東コンテナターミナルの開発は、過去には計画が白紙になったこともあるが、確実に計画を実施するには何が課題と考えられますか。

(回答)

- コロombo南港東コンテナターミナル（ECT）の開発に当たっては、スリランカの港湾労働者を含む各ステークホルダーの意向を把握し、丁寧に説明を行い、十分な理解を得ることが重要です。
- 本計画については、各ステークホルダーの意向も踏まえ、スリランカ自身が実施機関となり、同国の物流活性化や産業振興、域内競争力強化に貢献するものとして検討を進めており、これらについて、引き続き、丁寧な説明を継続していく考えです。

(岩城委員からの質問)

本案件の対象であるコロombo南港東コンテナターミナルの開発につき、日本・インド・スリランカ間の協力に関する覚書が5月に署名されているが、本案件との関連性をご教示いただきたい。

(回答)

- 自由で開かれたインド太平洋の実現のためには、インド洋のハブとしてのスリランカの実展と、その港湾の開放性が重要です。
- コロombo港は、現在コンテナ貨物取扱量のうち約75%がインド等を対象とした積替貨物であり、日本は1980年代から同港の開発を支援してきました。
- こうした背景から、本年5月28日、日本、インド及びスリランカの3か国は、ECTの開発に関する協力覚書に署名し、ECTの早期の開発着手・運営開始に向けて協力を進めていくこととしています。

○協力覚書は3か国の協力の基本的な方向性を定めたものであり、具体的な協力内容は、今後検討していくこととしています。本計画も、右覚書に基づく協力の具体化の一環として、実施を検討しているものです。

(岩城委員からの質問)

東コンテナターミナルについては過去に PPP での支援も検討されていたようだが、これまでの経緯について教えていただきたい。

(回答)

○ECT の開発については、2016 年 6 月にスリランカにより荷役機械調達、岸壁延伸及びターミナル運営を含む BOT に係る事前資格審査 (P/Q) が公示されましたが、その後、同国の方針変更により公示は取り下げられています。

○本計画は、右経緯も踏まえ、スリランカの各ステークホルダーの意向を把握し、十分な説明を経てスリランカ側の理解も得た上で、円借款による協力の実施を検討しているものです。

(岩城委員からの質問)

南港全体における本案件の位置づけを知りたい。すでに稼働している中国の南ターミナルとの連携はどうなっているのか。本事業完成後の取扱量のバランスはどのようなのか。また西ターミナルの開発についてはどのような予定となっているのか。

(回答)

○コロombo南港では、ご指摘のとおり、コロombo国際コンテナターミナル (CICT、いわゆる「南コンテナターミナル」) が中国企業を中心とするコンソーシアムにより BOT 方式で運用されています。

○現在、ECT と CICT の連携は特段計画しておらず、本計画完了後、コロombo港全体の貨物需要に対処するために両ターミナルはいずれもフル稼働 (ECT、CICT いずれも約 2.4 百万 TEU/年の貨物取扱) することが見込まれています。

○コロombo南港西コンテナターミナル (WCT) について、スリランカ側は将来的な開発の必要性を認識しつつも、現時点で具体的な開発時期を定めているわけではなく、まずは ECT の開発を優先する意向であると承知しています。

(岩城委員からの質問)

運営維持管理のための SPC を設立とのことだが、港湾運営には日本企業も関心が高く、日本企業参画に向けた働きかけをお願いしたい。

(回答)

○ ECT 運営維持管理のための SPC 設立については、協力準備調査において、設立条件や形態等に係る詳細を検討することとしています。検討に際しては、日本企業の参画を含め、日本の知見・経験等が十分に活かされる形を追求していく考えです。

(高橋委員からの質問)

「積み替え港としての機能をさらに高めていくことが急務」とあるが、積み替え需要の内容の詳細について教えてください。

(回答)

- 「全国港湾マスタープラン」(アジア開発銀行、2018 年)によると、コロンボ港における年間積替コンテナ数は、1995 年から 2016 年にかけて約 66.8 万 TEU から約 430 万 TEU へと 7 倍近くに増加しており、また同港の全取扱コンテナ数に占める積替コンテナ数の割合も、66.8%から 75.9%に増加しています。
- 積替コンテナの取扱需要は、インド、バングラデシュを含む南アジアが約 50%を占め、ヨーロッパが 14.7%、中東が 9.0%、東アジアが 6.6%、東南アジアが 6.4%、東アフリカが 4.3%等と続いています(JICA、2015 年)。近年のインドをはじめとする南アジア地域各国の順調な経済成長を背景として、今後、コロンボ港における積替コンテナの年間取扱需要も続伸することが見込まれており、2030 年に約 6.4 百万 TEU、2050 年に約 12.6 百万 TEU に達することが見込まれています。

(高橋委員からの質問)

「質の高い成長の促進」について、本案件においては「物流の改善や国際的な連結性の向上のための運輸インフラの整備等の支援を行うこと」とのことだが、ロジックがわかりにくい。日本政府が考える「質の高い成長」とは何か、改めて説明をお願いしたい。

(回答)

- 「開発協力大綱」(閣議決定、2015 年)においては、「開発途上国の自立的発展に向けた、人づくり、インフラ整備、法・制度構築、そしてこれらによる民間部門の成長等を通じた経済成長の実現」が不可欠であるとして、包摂性・持続可能性・強靭性を兼ね備えてこれ

を実現することを「質の高い成長」と定義しています。

- コロンボ港の開発を行う本計画は、同港を増大する貨物取扱需要に対応させ、同港の南アジアにおけるトランシップ港としての持続的発展を後押しすることを通じて、港湾関連産業の増収や雇用者増、他国との連結性を含む輸送網の強化や輸送費用の低減による国内他産業の振興等を実現するものであることから、スリランカの「質の高い成長の促進」に寄与すると考えています。

(高橋委員からの質問)

その他特記事項において、荷役機械や岸壁建設において STEP の適用を想定しているが、その理由を改めて説明して頂きたい。

(回答)

- 日本はこれまで、パティンバン港（インドネシア）、ラックフェン国際港（ベトナム）、モンバサ港（ケニア）等の港湾開発案件を、日本の急速施工技術等を活用する必要性から、STEP 案件として実施した実績があります。
- 本計画においても、18m という岸壁水深や早期完工要望等の状況を考慮すると、日本の技術・資機材の活用が必要となる可能性が高いと考えており、詳細を協力準備調査で確認することとしています。

(高橋委員からの質問)

本案件がなぜ急を要する案件なのか？案件自体からは緊急性・逼迫性が全くうかがい知れない。改めての説明をお願いしたい。

(回答)

- コロンボ港は主要な国際航路上の要所に位置し、世界規模の3つの海運アライアンス全てが利用する、インド洋の主要な港湾です。一方、現在、コロンボ港では、貨物取扱需要の増加に伴い、入港のための待機船が発生しており、待機船の入港待ち時間も増加傾向にあります（現在、平均3時間程度）。このような状況を踏まえ、日本はスリランカ政府から、同港の開発支援の一刻も早い実施を強く要望されています。
- また、スリランカでは、本年4月に日本人も含め死者250人以上の大規模な爆破テロ事案が発生しました。同テロ発生以降も、日本による対スリランカ開発協力が、新規案件形成を含めて変わらず続いている姿をスリランカ側に対して早期に示すためにも、本計画をできる限り迅速に進めたいと考えています。

(田辺委員からの質問)

日本政府は 2005 年にゴール港開発事業に対して約 145 億円の円借款供与を決定したが、2016 年の外務省資料には「先方政府による当該港湾に係る開発方針の見直しにより、遅延が発生しており、事業期間の延長を余儀なくされている」との記述がある。また同資料には「本件に関する地方代替港としての緊急性は小さくなっているものの、地域の貨物取扱港及び観光港としての社会的ニーズが高いことから、本港の役割を整理した上で今後の支援を検討していく」との記述がある。外務省はゴール港開発事業の妥当性・必要性の変化について、どのように評価しているか？また、コロンボ港整備にあたっては、宙に浮いているゴール港事業との整理・棲み分けを適切に行う必要があると考えるが、いかがか？

(参考) <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000186340.pdf>

(回答)

- ゴール港開発計画は、スリランカ南部に位置するゴール港において、多目的ターミナル建設や荷役機械調達等を行うことにより、同港において地方向け貨物を取り扱えるようにすることを目的とした計画です。
- 一方、日本がスリランカ政府からの要請に基づき本計画に係る円借款の供与を決定した後、スリランカ政府はゴール港の開発方針を変更し、同港を観光港として開発することとしました。右に伴い、スリランカ政府から申し出を受けて、日本は 2017 年 5 月に本計画に係る円借款の供与を取り止めています。
- その後に策定された、スリランカ国内の主要港を対象とした「全国港湾マスタープラン」(アジア開発銀行、2018 年)においても、コロンボ港は主にコンテナ貨物を取り扱う港と位置付けられているのに対して、ゴール港は観光港と位置付けられており、現在、両港の機能に基本的に重複はありません。

(西田委員からの質問)

案件概要書には、今年 5 月に締結された「スリランカにおけるコロンボ南港の開発に関する日本、インド及びスリランカのための協力に関する覚書の署名」について触れられていません。同覚書の内容について、外務省 HP にある内容よりも具体的にこれまでの三カ国の協力経緯や今後の協力についての情報提供をお願いします。また、案件概要書では他機関との連携・役割分担は「特になし」となっているところ、同覚書との関係はどのようなになっているのかご教示ください。

(回答)

- 自由で開かれたインド太平洋の実現のためには、インド洋のハブとしてのスリランカの発展と、その港湾の開放性が重要です。
- コロンボ港は、現在コンテナ貨物取扱量のうち約 75%がインド等を対象とした積替貨物であり、日本は 1980 年代から同港の開発を支援してきました。
- こうした背景から、本年 5 月 28 日、日本、インド及びスリランカの 3 か国は、ECT の開発に関する協力覚書に署名し、ECT の早期の開発着手・運営開始に向けて協力を進めていくこととしています。
- 協力覚書は 3 か国の協力の基本的な方向性を定めたものであり、具体的な協力内容は、今後検討していくこととしています。本計画も、右覚書に基づく協力の具体化の一環として、実施を検討しているものです。
- なお、円借款により ECT 整備を支援する本計画自体は日本単独で実施するものであるため、案件概要書の「他機関との連携・役割分担」欄には「特になし」と記載しています。

(西田委員からの質問)

案件概要書に「スリランカのインド洋のハブとしての発展のためには」とありますが、現在その 7 割強がインド等周辺国とのトランシップで占められているコロンボ港のハブ化は、日本の物流戦略にとってどのような意味を持つものかご教示ください。

(回答)

- コロンボ港は主要な国際航路上の要所に位置し、世界規模の 3 つの海運アライアンス全てが利用する、インド洋の主要な港湾です。海運アライアンスの 1 つであるザ・アライアンスには日系の海運企業であるオーシャン・ネットワーク・エクスプレスが参画しており、同社もコロンボ港を利用するとともに、コロンボに支店を設置しています。
- また、日本のコンテナ航路網においては、東南アジアを対象とした短・中距離航路のコンテナ貨物が日本発着コンテナ数の約 7 割を占める一方で、成長市場である南アジアに接続する長距離航路も重要視されており、コロンボ港の開発は、日本の海上物流の強化にも資すると考えています。

(西田委員からの質問)

スリランカには他にも近代化が遅れているトリンコモリー港や中国資本により建設・運営されるハンバントタ港といった主要港がありますが、これらの港湾の整備や活用に

対して日本政府は海上輸送や海洋安全保障の観点から今後どのように関わりを持つ意向があるのか、ご教示ください。特に、ハンバントタ港については、河野外務大臣は同港の整備がコロンボ港と「同じように開放され、またその透明性をもってこれから運営をしていくよう（中略）注視していきたい」、「軍港ではなく、商業的に活用されなければスリランカの経済発展には資さないわけですから、そこはスリランカ側としっかり協調してこの港を日本も活用させていただいて、スリランカの経済発展に資するようになっていきたい」と発言されています。このような立場を都度明確に示していくほかに、具体的にはどのような形でスリランカ政府に働きかけを行っていくのかご説明ください。

（回答）

- インド洋のハブとしてのスリランカの発展のためには、港湾インフラの整備・活用を通じた連結性の向上が必要です。
- トリンコモリー港について、日本はスリランカ政府からの要請に応じて、港湾設備（係留ブイ、航路標識、自動船舶識別装置等）を供与し、現在その設置等を進めています。この協力により、係留設備の拡張、夜間航行の安全対策や荷役処理の効率化等を通じて、トリンコモリー港の安全で効率的な港湾管理のための機能向上を図っているところです。
- なお、港湾を含むインフラ整備においては、開放性、透明性、経済性、債務持続可能性等の国際スタンダードに適合的であることが重要です。
- かかる考えの下、ハンバントタ港について、日本はこれまでスリランカ政府に対して、開放性及び透明性をもって商業目的で利用されることの重要性を伝達してきました。今後も働きかけを継続し、スリランカ政府と認識をともにしていく考えです。

（西田委員からの質問）

スリランカがインド洋における物流ハブ化を図るためには、積み替え港としての機能拡充だけでなく、「MCC 物流（Multi country Consolidation、複数原産国商品の混載輸送）の体制」整備など付加価値を向上させていく必要があるという指摘もあります（JETRO、2018）。こうしたなか、トランシップ能力の向上だけを目的とした本案件は直近の需要に対応したものではありません、「競争力の強化」といった戦略的な方向性や中長期的な開発ニーズには対応していないようにも見受けられます。MCC 物流などの付加価値を高める港湾機能の拡充に対する支援などは検討されていないのでしょうか。

（回答）

- 現在、コロンボ港の役割はトランシップ港としての機能が中心となっていますが、ご指摘

のとおり、今後は、トランシップ港としての機能の強化に加え、MCC 物流体制整備など港湾競争力の強化や運営の効率化等にも取り組む必要があると考えています。これらの詳細は、協力準備調査の中で検討してまいります。

○なお、コロンボ港については、これまで「スリランカを中心とした国際物流に係る情報収集・確認調査」（JICA、2012年）及び「スリランカ国物流セクターに係る情報収集・確認調査」（JICA、2017年）においても、MCC 物流等に係る検討を実施しています。

（了）