

要約

背景

タンザニア政府は、これまで経済開発からは取り残されてきたものの、その開発・成長ポテンシャルが高い、タンザニア南部・ムトワラ回廊(東西約1,000km)の開発に注力してきている。この開発回廊では、主に地下資源開発(鉄鉱石、石炭、ガス、ニッケル・ウラニウムなどの非鉄金属、石灰石)、および広大な未利用地と恵まれた自然環境を利用した、農林資源開発(製紙パルプのための植林、大豆、メイズ、キャッサバ、ジャトロファなど)、といった事業群の振興と産業開発が計画されている。回廊開発に向けては、タンザニアを初め、周辺3カ国(モザンビーク、マラウイ、ザンビア)が協業し、域内経済の活性化と対外貿易振興のための連携を模索しつつ、この回廊からの貿易物資の輸出入玄関口としてのムトワラ港を、回廊開発の重要なインフラと位置付け、その拡張・開発の推進が図られてきているところである。

このように内地での資源開発に必要な不可欠な要素として、輸送インフラのニーズが注目される場所であるが、ムトワラ港より内地におよそ800kmのところの位置するムチュチュマ・リガンガ鉱山開発事業への使用機材、それと開発資源の搬出入には、ムトワラ港湾の利用がその経済利便性の観点から評価されているところである。また上記鉱山のほか、ムトワラから内陸国マラウイ・ザンビアまでを範囲とした、ムトワラ開発回廊には、その他レアメタルや石灰石、ガス田など近年それらの地下資源開発に目が向けられ、事業化の兆しが顕著となってきており、上記にモザンビークを加えた周辺3カ国とともに進める回廊開発は近年のタンザニアにとっての重要な産業回廊構想となっている。

ムトワラ港湾はこれまで、同国第3位の船荷取扱量を有する港として、主に農産物の取扱港として発展を遂げてきているが、その開発ポテンシャルは高く、自然の良港として、深い喫水が確保でき、外洋から保護された入り江を持つ自然条件は、国際競争力を保ちつつ、運搬許容量の高い大型船の寄港を可能にする港湾開発が十分可能であると推察される。本調査は、ムトワラ港湾の利用を検討、模索している企業群の意見、動向を踏まえ、今後同港湾をどのような規模、企画、タイムフレームで開発していくことが望まれているのかを明らかにするとともに、タンザニア政府が考える同港湾の有効活用策とも同調させ、ムトワラ港湾のポテンシャルを十二分に引き出すのにより好ましい政策提案、事業化プランを、PPP(Public Private Partnership)で模索する体制を構築することも目指したものである。尚、本調査レポートは、海外コンサルティング企業協会(ECFA)の支援を受けてまとめたものである。

現地調査はタンザニアの首都、ダルエスサラーム及び南部ムトワラを巡り、上記事業の早期実現の必要性と、政府内関係機関との意見交換、日本政府に向けた事業支援の表明があった。現地調査期間は2008年7月19日から8月1日までの2週間で進められた。

東アフリカにおける港湾機能と開発動向

東アフリカにはタンザニアのダルエスサラーム港、ケニアのモンバサ港を初め、モザンビークのマプト港などの主要港が点在しているが、ここへ新たにムトワラ港の開発をすることに対しては、地域物流への変化に目を配る必要がある。つまり貨物の集積拠点として、ムトワラ港湾には開発規模に十分に見合った量の貨物を創出する諸条件が整っているか、他の港との差別化、ないしは優位性の確保が重要であり、その分析のために地域の港との比較検討が重要となってくるためである。諸条件の最たるものとしては、周辺地域における産業集積の具合、内地への輸送アクセス手段（道路、鉄道、飛行場）の整備状況などがあげられる。

この点では、タンザニアのタンガ港ならびにモザンビークのナカラ港が競合関係にあると少なからず予見され、タンガ港についてはダルエスサラームではさばくことができない貨物の一時引き受け港としての機能で主に折衝することになる。またナカラ港については、地理的に近く、ムトワラ開発回廊を經由して搬出入される物資・製品の取扱港としての機能で競合すると思われる。なお、タンガ・ナカラ両港ともに内地への鉄道の敷設が状態はさておき、すでに少なからずされており、ムトワラ港と比較しても条件的に先行している面がある。よってムトワラ港湾の開発にとっては周辺における産業集積をいかに素早くすすめ、短期的な貨物量の取り扱いをコンスタントに積み増し、国際定期便の就航を根付かせるかにある。一旦ルートが確立がなされれば、中・長期での貨物量の同化を輸送アクセスインフラの整備とともにすすめ、確固とした国際港としての地位を築いていくことへの道筋となる。

ムトワラ港湾の利用を前提とした事業群と港湾需要の見込み

本調査ではムトワラ港湾を利用したいとする民間企業群の取扱貨物と想定されている量に焦点を当て、その規模を紹介しつつそれらが与える港湾開発事業展開への影響についても触れている。ムトワラ港湾周辺には、すでにカナダに本拠を持つ Artumas 社のガス開発事業が稼働しており、そのガスを利用した産業の進出が取りざたされている。中でもムトワラ周辺地域において埋蔵が確認されている石灰石やジブサムなどを原料とすれば、セメント産業にとって有利な立地条件ともなろうし、ガスを利用した肥料工場の構想も上がっている。また喫水が深い良港としてのムトワラ港湾は、大型タンカーの搬入が可能であり、環境負荷のかからない形でドック型の廃船業の誘致にもふさわしい条件が整っている。また後背地には、未利用の土地が広く残っており、降水量もある程度良好である気候条件からも、農産物生産の拠点として南部タンザニア地域は今後の発展が期待されている。王子製紙・丸紅が手掛けている製紙用パルプの原料となるユーカリ・アカシアの植林事業についても内陸へのアクセスが担保できるようになるに従って取り組み面積の拡大が見込め、ムトワラ港湾が開発されることでその可能性を飛躍的に同化させられる産業群が目白押しといってもいい。

ムトワラ港湾開発を行なう必要性と取扱想定規模

本調査結果によると、ムトワラ港の中長期の需要予測は、2015年で350万トン規模に、長期的には約3,000万トン規模になると見込まれており、現状と将来ニーズとのミスマッチが顕著になってきている。またムトワラ港では上記産業の輸出加工・貿易拠点として、2,623ヘクタールもの後背地を、経済特別区(EDZ)として開発し、投資企業への優遇措置とともに、港湾機能と一体化した臨海工業地帯として開発していく計画を模索している。しかし、現状では港湾開発マスタープランなどの計画はなく、多種多様な産業がその臨海工業地帯に乱立するような様相を呈しており、港湾の開発計画、並びに早期のゾーニング、産業政策などを含む臨海工業地帯の開発マスタープランの作成が求められている。

Phases	Current status 2008	Phase 1 2009-2015	Phase 2 2016-2020	Phase 3 2021-2030
1. Coal & Iron				
1) Coal for Power	- Tender	200 MW	400MW	400MW
2) Coal for Export	- FS	Construction	5,000	7,000
3) Iron & Pellet	- FS	Construction	500	500
2. Gas-related				
1) Fertilizer	- FS	300	600	1,000
2) CNG/LPG	- FS	50	100	100
3) Power	- FS	100 MW	200 MW	300 MW
3. Cement Project				
1) Cement	- FS	1,000	1,500	2,000
4. Forest Project				
1) Woodchip	- Experimental	Planting (20,000ha)	1,000	3,000
2) Lumber & Others	- Pre Study		100	500
5. Agro-Business				
1) Agricultural crops	- Pre Study	1,800	5,400	6,500
2) Bio-Energy material	- Pre Study	200	1,000	3,000
6. Other Mineral				
1) Nickel	- Pre Study	- FS	500	1,000
2) Uranium	- Pre Study	- Pre FS	- FS	500
7. Ship-breaking	- Pre Study	- FS	100	250
8. Transit Cargo				
2) Bulk Cargo	- Miner volume	10	500	2,000
3) Container Cargo	- Miner volume	5	100	500
9. Total	50	3,365	16,400	27,850
1) Bulk Cargo	30	2,700	13,100	22,300
2) Container	20	665	3,300	5,550

港湾開発計画

港湾の開発計画については以下のようなスケジュールに基づき進めることが望ましいと考えられる。

- (1) 詳細な港湾施設の設計および事業化に向けた本格調査を2009年度中に行う。
- (2) タンザニア政府からの賛同の元、港湾開発についての資金援助に向けて円借款をはじめ民間事業との足並みをそろえた事業実施を目指す。
- (3) 民間事業プラント建設は港湾開発と同時並行的に進め、開発フェーズを3つに分け、短・中・長期計画による港湾拡張を計画する。

尚、事業スケジュールは、現在検討されているガス関連、石炭・鉄鋼、製鉄、Woodchip や農産物等、約 10 案件の実施スケジュール次第であることを勘案すべきであり、ガス関連のプロジェクトは、2014－2015 年に稼働開始の計画があることから、2009 年から港湾・EDZ のマスタープランの作成を開始し、2010 年にプランの完成、2011 年に Phase 1 の詳細設計を行い、2012 年の建設開始、2014 年完成を提案する。

今後のアクションプラン

本事業の実施可能性如何は、タンザニア政府の事業構想に対する同意が不可欠であり、その同意を背景にして、上記調査内容・提案の検証に伴って本格調査を実施する必要がある。内容は、港湾開発マスタープラン、FS 調査、詳細設計が想定されるが、その際にボーリング調査を含む物質調査等、港湾設計に必要な調査を行うよう提案している。

尚、次回調査においては次のような調査項目が必要になる：

- (i) 地質・ボーリング調査(航路、埠頭、EDZ 候補地)
- (ii) 海洋基礎調査(航路とムトワラ湾)
- (iii) ムトワラ回廊資源開発動向調査(既に発掘され動いている 10 案件と新たな案件)
- (iv) 鉄道・道路・電力などの回廊関連物流調査
- (v) 港湾需要調査(回廊やトランシットの需要も含む)
- (vi) EDZ 需要調査(期待される産業と具体的な工場)
- (vii) 港湾・EDZ Master Plan 作成 (Phase フェーズ分け)
- (viii) 組織・運営調査(港湾局と EDZ)
- (ix) 経済・財務分析(全体と公共部門)
- (x) 環境社会配慮調査等

既にタンザニア政府からは Master Plan の TOR が今年 7 月に日本政府に対し提出されているが、この TOR をレビューして、現場検証や政府関係者との協議等から得た新たな情報も入れて、最終的な事業内容の検証に伴う事業費の積算を行い、事業計画のフェーズ分けや期間についても政府関係者と協議をしていく必要がある。

本事業は港湾・EDZ を一体として開発していく事と、民間投資と公的部分を組み合わせた PPP 案件である為、どこまでの事業を次の調査対象にするかを TPA、インフラ開発省、EDZA、工業貿易省、経済財務相等と協議して決定することがまず必要になる。また Master Plan の中では、円借款の対象になる公共部分を対象にした事業を発掘する必要があり、その後の FS 調査や詳細設計等はこの円借款対象となると考えられる。