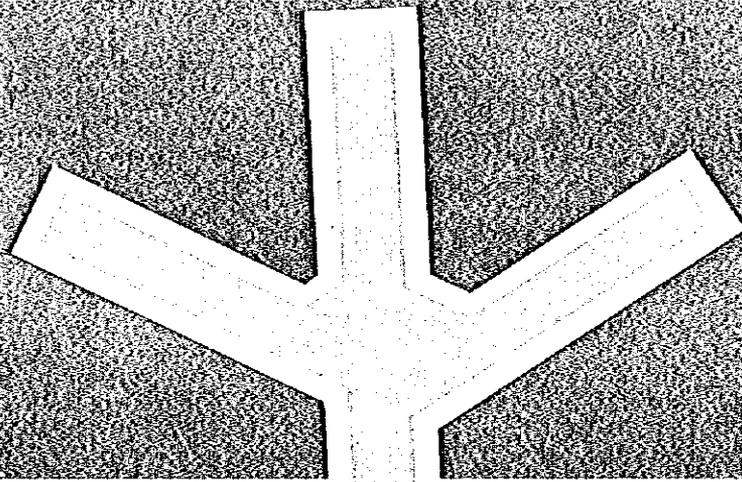


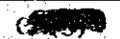
ナイジェリア国 新港建設計画調査 (東部地区)報告書



昭和57年1月

国際協力事業団

開一



82-030

72.8

港
灣

JICA LIBRARY



1029711[7]

ナイジェリア国

**新港建設計画調査
(東部地区)報告書**

國際協力事業團	
輸入 57.5.24	5.24
輸出 84.8.23	5.24
貸付 13726	6.17
	SDF

序 文

日本国政府は、ナイジェリア連邦共和国政府の要請に基づき、同国の東部地区における新港建設計画について調査を行うこととし、国際協力事業団がその調査を実施した。

当事業団は、財団法人国際臨海開発研究センター常務理事、大野正夫氏を団長とする調査団を組織し、現地調査実施のためナイジェリア国へ派遣した。

調査団は、現地において、先方政府関係者との意見交換、資料収集及び現地調査等を実施し、帰国後、入手した資料情報に基づいて、本調査報告書を取りまとめた。

本報告書が、ナイジェリア国の新港建設に寄与し、ひいては同国の経済発展、ならびにナイジェリア・日本両国の友好親善の増進により一層役立つならば、これにまさる喜びはない。

おわりに、本調査の実施に際し、御協力いただいた関係各位に対し、厚く御礼申し上げる次第である。

1982年1月

国際協力事業団

総 裁 有 田 圭 輔

伝 達 文

国際協力事業団

総 裁 有 田 圭 輔 殿

拝啓

ここに、ナイジェリア国新港建設計画調査（東部地区）報告書を提出致します。

本調査団は、国際協力事業団の要請に基づき、昭和56年6月9日から7月13日までの間、ナイジェリア国において本プロジェクトの現地調査を行いました。また、この現地調査に先立ち、昭和56年2月25日から6月5日にかけて、地形及び海象調査、土質調査が、それぞれ国際航業株式会社、株式会社パンフィック・コンサルタンツ・インターナショナルにより実施されました。本報告書は、これらの自然条件調査の結果を踏まえつつ、我々の行った現地調査の結果を整理、解析し、ニューオーシャンターミナルの立地に対する東部地区の適性を評価すると同時に、この地域に立地可能な港湾のイメージを明らかにしたものであります。

調査を行う過程で、関係各位と多くの重要な点について討議を行い、その結果多くの貴重な意見を得ることができました。本調査団を代表して、絶大なる御協力、御援助をいただいたナイジェリア連邦共和国政府に心から感謝の意を表するものであります。

さらに、現地調査及び本報告書のとりまとめに当たり、有益な御教示や御援助をいただいた国際協力事業団、運輸省、外務省、在ナイジェリア大使館の皆様方に厚く御礼申し上げます。

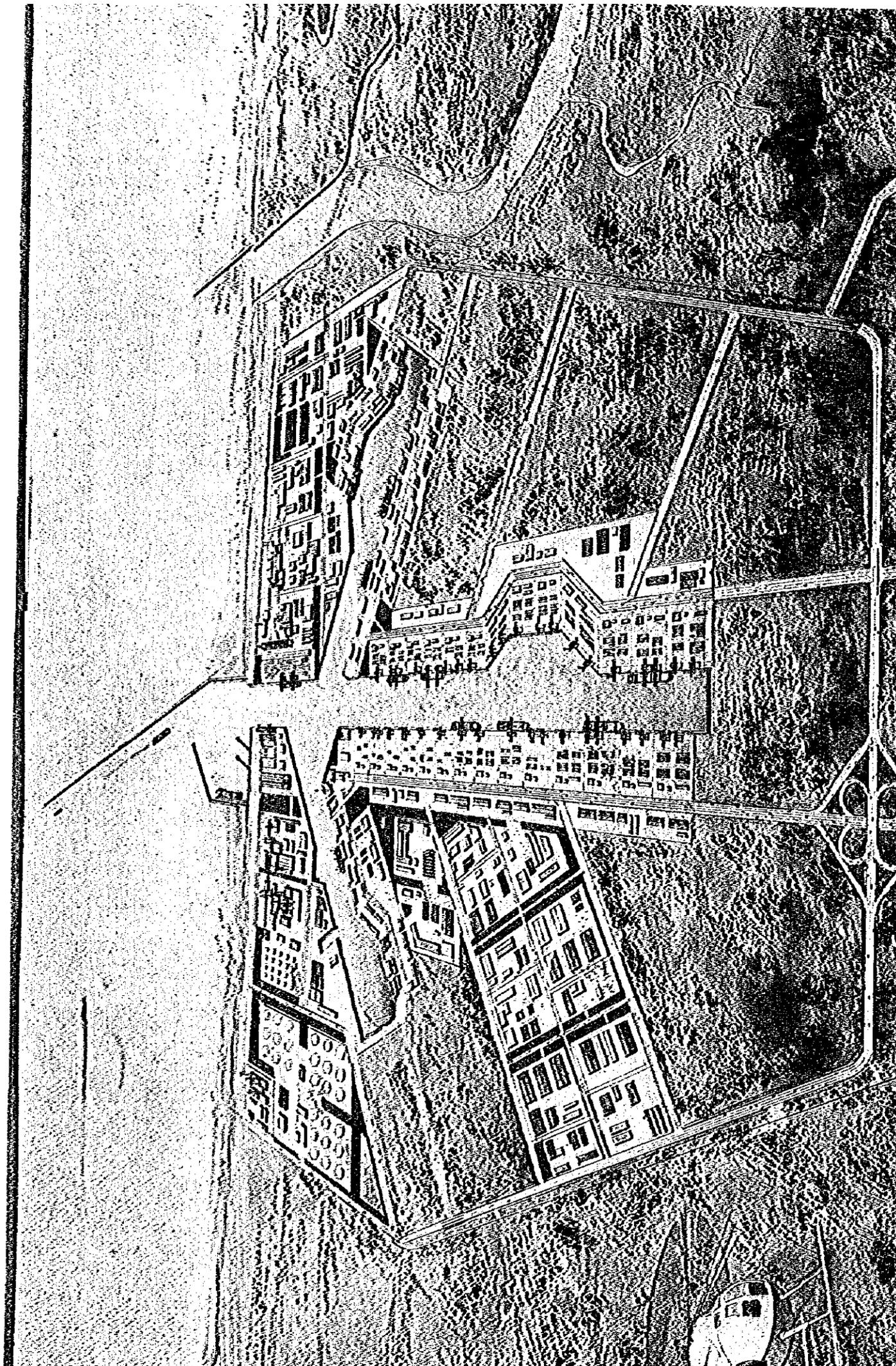
敬 具

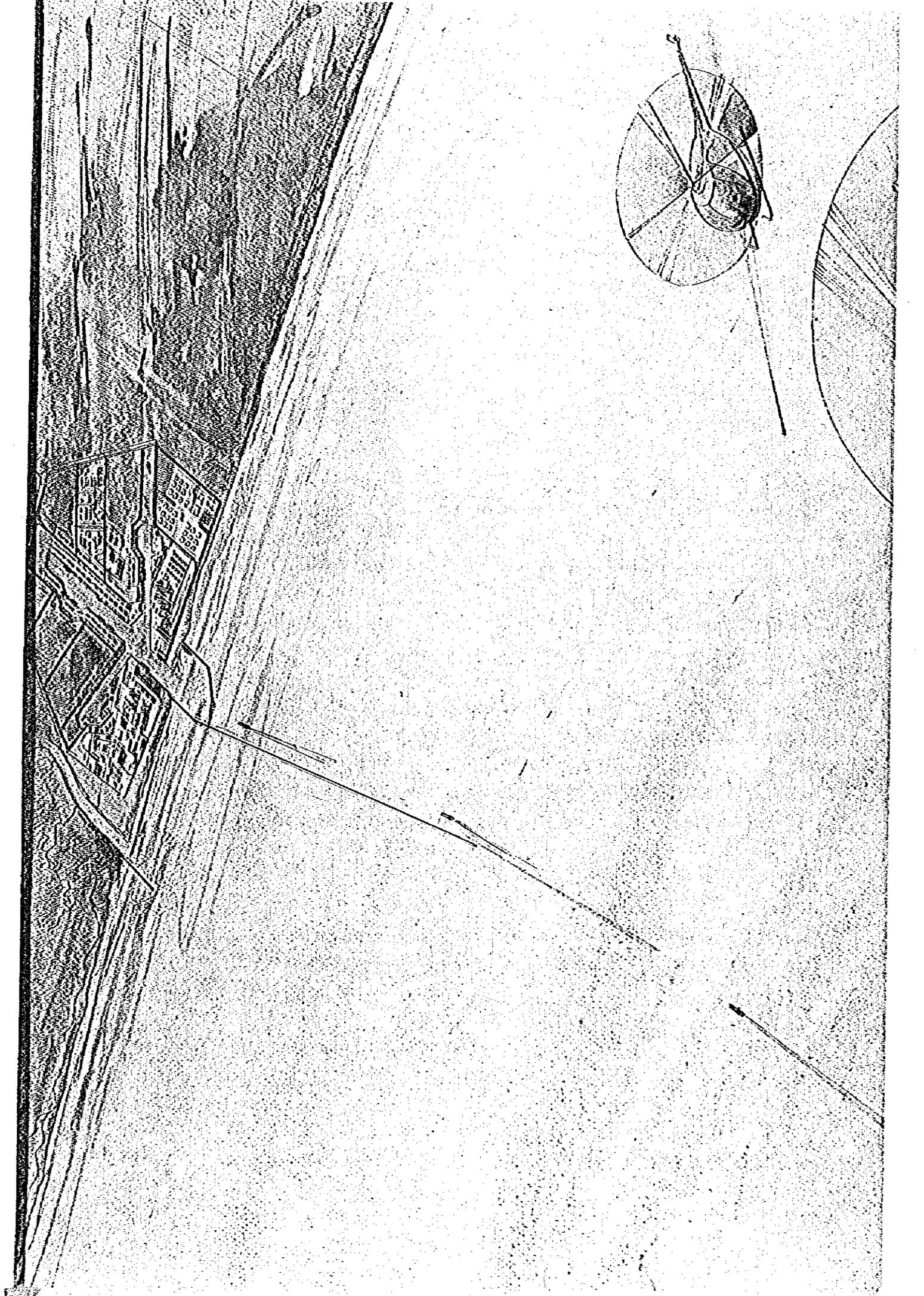
昭和57年1月

ナイジェリア国新港建設計画調査（東部地区）調査団

団 長 大 野 正 夫

（財団法人 国際臨海開発研究センター 常務理事）





目 次

序 文	
伝達文	
結 論	
要 約	
第Ⅰ編 調査の概要	
第1章 調査の背景	1
第2章 調査の目的	1
第3章 調査地域	2
第4章 現地調査	4
1-4-1 調査の手順と調査団の構成	4
1-4-2 調査実施地域	6
1-4-3 全体工程計画	6
1-4-4 調査の訪問先	6
第Ⅱ編 調査地域の概況	
第1章 自然条件	11
Ⅱ-1-1 地形	11
Ⅱ-1-2 気象	11
Ⅱ-1-3 海象	17
Ⅱ-1-4 底質	19
第2章 東部諸州の経済・社会条件	20
Ⅱ-2-1 東部諸州の経済・社会条件	20
Ⅱ-2-2 交通施設の現況と整備計画	34
第Ⅲ編 ニューオーシャンターミナル建設計画	
第1章 規模と機能	49
Ⅲ-1-1 検討の前提条件	49
Ⅲ-1-2 商港開発計画	49
Ⅲ-1-3 工業港開発計画	50
Ⅲ-1-4 新都市開発計画	52
第2章 ニューオーシャンターミナルの位置	53
Ⅲ-2-1 調査地域の地形条件及び土地利用	53
Ⅲ-2-2 ニューオーシャンターミナルの建設地点	59
第3章 諸施設の配置	61
Ⅲ-3-1 諸施設の基本的配置	61
Ⅲ-3-2 防波堤の規模と配置	61

Ⅲ-3-3	河道の切替え, 導流堤の建設	66
Ⅲ-3-4	航路・泊地の配置	66
Ⅲ-3-5	商港施設の配置計画	68
Ⅲ-3-6	工業港施設の配置計画	73
Ⅲ-3-7	都市施設の規模と配置	76
Ⅲ-3-8	交通施設	80
第4章	主要港湾施設の予備設計	87
Ⅲ-4-1	設計の基本方針	87
Ⅲ-4-2	設計条件	87
Ⅲ-4-3	岸壁の予備設計	93
Ⅲ-4-4	防波堤の予備設計	105
第5章	港湾施設の概算建設費	108
Ⅲ-5-1	施工計画	108
Ⅲ-5-2	概算建設費の比較	110
第6章	開発が及ぼす技術的影響	114
Ⅲ-6-1	入港航路の埋没	114
Ⅲ-6-2	海岸侵食	116
Ⅲ-6-3	港内静穏度	127
Ⅲ-6-4	副振動	127
第7章	開発が及ぼす経済・社会的影響	129
Ⅲ-7-1	輸送費用	129
Ⅲ-7-2	開発効果	164
第Ⅳ編	ローカルポート	
第1章	調査の基本方針	175
第2章	ローカルポートの機能と形態	175
N-2-1	ローカルポートの機能	175
N-2-2	ローカルポートの形態	176
第3章	商港の開発	177
N-3-1	商港取扱い貨物量の再予測の基本方針	177
N-3-2	雑貨貨物量の予測	177
N-3-3	港湾における雑貨取扱い能力	181
第4章	工業港の開発	183
N-4-1	検討の手順	183
N-4-2	立地業種の選定	184
N-4-3	工業港の規模	193
N-4-4	立地業種の配置	197
第5章	港湾施設及び工業団地の配置	199

N-5-1	港湾取扱貨物量	199
N-5-2	港湾施設の配置	199
第6章 技術面のコメント		208
N-6-1	自然条件	208
N-6-2	設計, 施工	209
附 録		
1.	1981年における積算単価表	211
2.	港湾施設の概算建設費	213
3.	ローカルポートの概算建設費	216

表リスト

表Ⅰ-4-1	全体工程計画	9
表Ⅱ-1-1	月間最大風速及び風向(1976~1981年,ポートハーコート)	16
表Ⅱ-1-2	年間最大風速(1953~1977年,カラバール及びポートハーコート)	16
表Ⅱ-1-3	東部海岸における潮位	18
表Ⅱ-2-1	面積及び人口	22
表Ⅱ-2-2	人口増加率と人口密度	22
表Ⅱ-2-3	国内純生産の推移(1962-63年要素費用表示)	27
表Ⅱ-2-4	農産物の生産量(1978-79年)	28
表Ⅱ-2-5	家畜飼養頭羽数(1978-79年)	28
表Ⅱ-2-6	工業生産の現状(1975年)	31
表Ⅱ-2-7	州別工業生産の現状(1975年)	32
表Ⅱ-2-8	工業の地域分布(1980年)	33
表Ⅱ-2-9	アババ埠頭の係留施設	39
表Ⅱ-2-10	ティンカン島埠頭の係留施設	40
表Ⅱ-2-11	ポートハーコート港の係留施設	40
表Ⅱ-2-12	ワリ港の係留施設	41
表Ⅱ-2-13	ココ港の係留施設	41
表Ⅱ-2-14	ブルト港の係留施設	42
表Ⅱ-2-15	カラバール港の係留施設	42
表Ⅱ-2-16	ナイジェリアの港湾取扱貨物量(1979年度)	43
表Ⅱ-2-17	石油類の取扱い量(1979年度)	44
表Ⅲ-1-1	ニューオーシャンターミナル(ラゴス)における商港貨物取扱量と 係留施設(2000年)	49
表Ⅲ-1-2	ニューオーシャンターミナルにおける係留施設の規模	50
表Ⅲ-1-3	ニューオーシャンターミナルにおける工業開発の規模	51
表Ⅲ-1-4	ニューオーシャンターミナルにおける係留施設の規模 (工業港施設,2000年)	51
表Ⅲ-3-1	航路の規模	67
表Ⅲ-3-2	商港施設の単位規模	69
表Ⅲ-3-3	新都市の人口規模(2000年)	76
表Ⅲ-3-4	新都市土地利用計画	77
表Ⅲ-3-5	新都市の建設費	79
表Ⅲ-3-6	交通施設の建設単価	82
表Ⅲ-3-7	交通施設の総建設費	83

表Ⅲ-4-1	水深別設計波高	91
表Ⅲ-4-2	商業港の係留施設の設計条件	92
表Ⅲ-4-3	工業港の係留施設の設計条件	92
表Ⅲ-4-4	支持層の深さ	93
表Ⅲ-4-5	各地区の土質特性	93
表Ⅲ-4-6	栈橋幅	94
表Ⅲ-5-1	防波堤の材料	109
表Ⅲ-5-2	浚渫土量の概算	110
表Ⅲ-5-3	商港建設費	111
表Ⅲ-5-4	工業港建設費	112
表Ⅲ-5-5	港湾施設の建設費	112
表Ⅲ-5-6	建設費の比較	113
表Ⅲ-6-1	埋没高さの計算	115
表Ⅲ-6-2	北緯5°23', 東経5°00', 水深約-50m地点における有義波高と周期の年間発生頻度	118
表Ⅲ-6-3	北緯5°23', 東経5°00', 水深約-50m地点における有義波高と波向の年間発生頻度	119
表Ⅲ-6-4	エネルギーフラックスの分布	119
表Ⅲ-6-5	ラゴス港付近の海岸における屈折計算	120
表Ⅲ-7-1	ニューオーシャンターミナルの工業貨物の流動	130
表Ⅲ-7-2	輸送費用算定の対象貨物量(商港貨物)	132
表Ⅲ-7-3	地域別貨物輸送量配分の根拠	133
表Ⅲ-7-4	輸入貨物の配分(2000年)	134
表Ⅲ-7-5	輸出貨物の配分(2000年)	135
表Ⅲ-7-6	地域別貨物輸送量配分の根拠(工業貨物)	136
表Ⅲ-7-7	地域別工業貨物輸送量(2000年)	139
表Ⅲ-7-8	港湾貨物の輸送手段別国内輸送量(ラゴス港)	143
表Ⅲ-7-9	輸送手段別貨物輸送量(2000年)	146
表Ⅲ-7-10	輸送手段別貨物輸送量(輸入貨物, ラゴスサイト, 品目別, OEA別)	147
表Ⅲ-7-11	輸送手段別貨物輸送量(輸入貨物, 東部サイト, 品目別, OEA別)	148
表Ⅲ-7-12	輸送手段別貨物輸送量(輸出貨物, ラゴスおよび東部サイト, 品目別, OEA別)	149
表Ⅲ-7-13	輸送手段別貨物輸送量(工業貨物, ラゴスサイト, 品目別, OEA別)	150
表Ⅲ-7-14	輸送手段別貨物輸送量(工業貨物, 東部サイト, 品目別, OEA別)	151
表Ⅲ-7-15	輸送距離と輸送運賃(ラゴスサイト)	153
表Ⅲ-7-16	輸送距離と輸送運賃(東部サイト)	154
表Ⅲ-7-17	全貨物の輸送費用	156

表Ⅲ-7-18	輸入貨物の輸送費用(ラゴスサイト, CEA別)	158
表Ⅲ-7-19	輸入貨物の輸送費用(東部サイト, CEA別)	159
表Ⅲ-7-20	輸出貨物の輸送費用(ラゴスサイト, CEA別)	160
表Ⅲ-7-21	輸出貨物の輸送費用(東部サイト, CEA別)	161
表Ⅲ-7-22	工業貨物の輸送費用(ラゴスサイト, CEA別)	162
表Ⅲ-7-23	工業貨物の輸送費用(東部サイト, CEA別)	163
表Ⅲ-7-24	サイト別ニューオーシャンターミナル開発効果の対比	168
表Ⅳ-3-1	経済フレーム	177
表Ⅳ-3-2	国内総生産成長率	178
表Ⅳ-3-3	世界の経済成長率の推定	178
表Ⅳ-3-4	世界経済の将来展望(1990年)	180
表Ⅳ-3-5	世界経済の将来展望(2000年)	180
表Ⅳ-3-6	雑貨貨物量の予測結果	181
表Ⅳ-3-7	2000年における貨物取扱能力(全港湾)	182
表Ⅳ-4-1	工業部門の主要ナショナルプロジェクト	185
表Ⅳ-4-2	立地業種と選定の視点	187
表Ⅳ-4-3	立地業種の生産規模	194
表Ⅳ-4-4	工業港の港湾貨物量	194
表Ⅳ-4-5	立地業種の用地面積, 従業者数と配置	198
表Ⅳ-5-1	港湾取扱貨物量	200
表Ⅳ-5-2	岸壁1m当りの荷役能力の日標値	202
表Ⅳ-6-1	物揚場(-3m)の建設費	209
	附 録	
表1-1	単価表	211
表1-2	作業船の月当たり運転経費	212
表2-1	石材単価	213
表2-2	商港建設費	214
表2-3	工業港建設費	215
表3-1	ローカルポートの概算建設費	216

図面リスト

図Ⅰ-3-1	調査地域位置図	2
図Ⅰ-3-2	調査地域	3
図Ⅰ-4-1	調査実施区域	8
図Ⅱ-1-1	ナイジェリア地形概要図	12
図Ⅱ-1-2	ナイジェリア植生及び降雨量図	12
図Ⅱ-1-3	気圧と風(1月及び7月)	13
図Ⅱ-1-4	年間降雨量の分布	14
図Ⅱ-1-5	イケジャにおける風向の月別頻度分布	15
図Ⅱ-1-6	クワイボ川河口付近における流速及び流向	18
図Ⅱ-1-7	クワイボ川河口周辺における底質	19
図Ⅱ-2-1	東部諸州と西部諸州の区分	21
図Ⅱ-2-2	主要農産物生産地(その1)	24
図Ⅱ-2-3	主要農産物生産地(その2)	24
図Ⅱ-2-4	ナイジェリアの鉱産資源賦存図	25
図Ⅱ-2-5	幹線道路網図	35
図Ⅱ-2-6	鉄道網図	37
図Ⅱ-2-7	新線建設計画	37
図Ⅱ-2-8	主要な内陸水路と河川港	46
図Ⅱ-2-9	パイプラインのネットワーク	47
図Ⅲ-2-1	海岸線の概況	54
図Ⅲ-2-2	オボボ地区の概況	56
図Ⅲ-2-3	イブノ地区の概況	57
図Ⅲ-2-4	ジェームスタウン地区の概況	58
図Ⅲ-2-5	イモ川河口部において想定される防波堤の位置	60
図Ⅲ-3-1	防波堤の先端水深	63
図Ⅲ-3-2	防波堤の先端水深を変えた場合の種々の配置	64
図Ⅲ-3-3	航路の維持浚渫費と防波堤の建設費	65
図Ⅲ-3-4	航路及び船回し場の名称	67
図Ⅲ-3-5	コンテナ埠頭施設配置図	70
図Ⅲ-3-6	一般雑貨埠頭施設配置断面図	70
図Ⅲ-3-7	穀物埠頭施設配置断面図	71
図Ⅲ-3-8	石油埠頭の配置	72
図Ⅲ-3-9	小型船だまりの配置	73
図Ⅲ-3-10	港務施設及び工業の配置	75

図Ⅲ-3-11	新都市の基本平面配置	78
図Ⅲ-3-12	交通施設配置図	81
図Ⅲ-3-13	ニューオーシャンターミナル平面図(マスタープラン, 2000年)	85
図Ⅲ-4-1	潮位データ位置関係	87
図Ⅲ-4-2	ボーリング位置図	89
図Ⅲ-4-3	ボーリング柱状図	89
図Ⅲ-4-4	設計用土質特性	90
図Ⅲ-4-5	一般雑貨埠頭の標準断面(イブノ地区)	95
図Ⅲ-4-6	コンテナ埠頭の標準断面(イブノ地区)	96
図Ⅲ-4-7	ばら貨物埠頭の標準断面(イブノ地区)	97
図Ⅲ-4-8	小型船物揚場の標準断面(イブノ地区)	98
図Ⅲ-4-9	一般雑貨埠頭の標準断面(ジェームスタウン, オボボ地区)	99
図Ⅲ-4-10	コンテナ埠頭の標準断面(ジェームスタウン, オボボ地区)	100
図Ⅲ-4-11	ばら貨物埠頭の標準断面(ジェームスタウン, オボボ地区)	101
図Ⅲ-4-12	小型船物揚場の標準断面(ジェームスタウン, オボボ地区)	102
図Ⅲ-4-13	鉄鉱石埠頭の標準断面(ジェームスタウン, オボボ地区)	103
図Ⅲ-4-14	石灰石埠頭の標準断面(ジェームスタウン, オボボ地区)	104
図Ⅲ-4-15	防波堤の標準断面(-12m地点)	106
図Ⅲ-4-16	防波堤の標準断面(-4m地点)	107
図Ⅲ-6-1	埋没閘敷	115
図Ⅲ-6-2	ラゴス港周辺における海浜変形	116
図Ⅲ-6-3	ニジェール川三角洲周辺における波と流れの方向	117
図Ⅲ-6-4	ライトハウス海岸における汀線変化	121
図Ⅲ-6-5	ビクトリア海岸における汀線変化	122
図Ⅲ-6-6	クワイボ川新河口導流堤の西側海岸における汀線変化	124
図Ⅲ-6-7	河口導流堤, 西防波堤間の海岸における汀線変化	125
図Ⅲ-6-8	東防波堤の東側海岸における汀線変化	126
図Ⅲ-6-9	港内における回折係数の分布	128
図Ⅲ-7-1	センター・オブ・エコノミック・アクティビティ(CEA)	131
図Ⅲ-7-2	地方需要立地型工業における物流	138
図Ⅲ-7-3	40フィートコンテナの鉄道運賃とトラック運賃	142
図Ⅲ-7-4	輸送費用算定のための輸送手段別輸送圏域	145
図Ⅲ-7-5	ニューオーシャンターミナルの一般的開発効果	164
図Ⅳ-4-1	工業港の規模検討の手順	183
図Ⅳ-4-2	保全林の分布	188
図Ⅳ-4-3	漁業施設の分布	190
図Ⅳ-4-4	鉄産資源と鉄業	191

図 N-5-1	港湾施設及び工業団地の配置(オボボ地区)	201
図 N-5-2	港湾施設及び工業団地の配置(イブノ地区)	203
図 N-5-3	港湾施設及び工業団地の配置(ジェームスタウン地区)	207
図 N-6-1	L型ブロック岸壁	209

結 論

結 論

東部地区におけるニューオーシャンターミナルの建設を、自然条件、総建設費、技術的影響、経済社会的影響の4つの観点から評価した結果は、以下に述べるとおりである。

1 自然条件

東部地区の気象条件には、ニューオーシャンターミナルの建設に支障となるものはない。海象条件については、ナイジェリアの海岸には、12秒というやや周期の長い波が来襲するが、防波堤の建設によって港内の静穏度を確保することは可能である。

地形条件については、イブノ地区については比較的平坦な地形であり、かつ低湿地の範囲も限られているため大規模な用地の造成が可能である。

海底地形については、ニューオーシャンターミナルのごとく大型船の入港を前提とする港湾の立地地点として、海底勾配が極めて緩い(1:1,400)東部海岸地区は必然的に必要となってくる長大な航路をつくるために多量の浚渫を実施せねばならず、またこの航路が浮遊土砂によって埋没されるのを防ぐために長大な防波堤の建設を必要とするというハンディキャップを負っている。

土質条件は、シルト質が多く支持力が弱いため、ラゴス市の東50kmに提案されているニューオーシャンターミナルのサイトが砂質の良好な土質条件であるのに比較して劣っている。

表-1 自然条件の比較

	東 部 地 区	ラ ゴ ス
気象条件	殆んど差はない	
海象条件	東部海岸の方が少し波高が小さい	
地形条件	殆んど差はない	
海底地形 水深-19m 迄の海岸線 からの距離	約21.0km	約4.8km
土質条件	シルト層多く、やや軟弱	砂層が主体であり、地盤支持力は優れている

2 総建設費

東部地区におけるニューオーシャンターミナルの総建設費は表-2のごとくまとめられる。この表には、比較のために、ラゴス地区における総建設費を現在(1981年)時点のラゴス地区の単価を用いて積算した数値も示してある。

東部地区の場合、防波堤の先端水深を-13.0mにとどめているため、年間約500万^mの維持浚渫が必要である。港湾は一度建設されればほとんど永久に使用されつづけるものであるが、

仮に20年という期間を想定し、その間に必要とされる維持浚渫の費用を、割引率5%として、初期投資に換算し、総建設費を求めている。

維持浚渫費20年分を初期投資に割引いて加えた場合の港湾部分の建設コストは22億1,000万ナイラとなり、ラゴス地区のニューオーシャンターミナルと比較して32パーセント、約5億3,300万ナイラの増大となる。

表-2 ニューオーシャンターミナルの総建設費

(単位：百万ナイラ)

事業種別	東部地区 (A)	ラゴス (B)	A/B	A-B
商 港	1,835.2	1,496.5		
工 業 港	243.0	180.8		
維持浚渫 (20年間)	132.0	0.0		
小 計	2,210.2	1,677.3	1.32	533
新 都 市	680.0	695.0		
幹線交通施設	394.0	417.0		
小 計	1,074.0	1,112.0	0.97	△ 38
合 計	3,284.2	2,789.3	1.18	495

注：1. 幹線交通施設は新都市の道路を含んでいない。新都市の道路は新都市の事業費に計上している。

2. 航路の維持浚渫費については、仮に20年間分を計上した。

3 技術的影響

技術的影響のうち最も重要なのは浮遊している土砂の沈降による航路の埋没である。

東部地区のニューオーシャンターミナルの場合、-1.8~-1.9mの水深を持つ入港航路の全延長は約2.2kmであるが、このうち防波堤で遮蔽されているのは水深-1.30m迄の約55%、1.2kmである。残り1.0kmは沈降土砂による埋没の影響を強く受ける。その量は約500万m³/年と推算されるが、維持浚渫が不可能な量ではない。

長大な防波堤の建設による海岸への影響は多少起こると予測される。その量は、海岸保全施設を建設しない場合に、最も侵食の激しいところで現在の汀線が50年間に約150m後退する程度である。

4 経済社会的影響

(1) 輸送費用の比較

東部地区の場合、年間輸送総費用は約12億7,400万ナイラと推定される。これはラゴス地区に立地した場合の輸送総費用を約1億8,700万ナイラ、約17.2%上まわっている。

この最大の原因は、ナイジェリアの経済活動が大部分西部諸州、なかでもラゴス、イバタンを中心とする南部地区へ集中しているためであり、この結果、長距離輸送を必要とする貨物量は東部地区の方がラゴス地区よりも大きくなる。

東部地区に立地した場合の輸送費用の増加は、貨物1トン当たり平均7.1ナイラである。これは物価の上昇あるいは付加価値の減少という形で償われるが、少なくとも国家経済の観点からは損失である。

(2) 開発効果

東部地区におけるニューオーシャンターミナルの開発は、東部諸州に多大の開発効果をもたらし、東部諸州の発展の基礎となると同時に、国家の均衡ある発展に貢献することが期待される。しかしながら東部地区は、ニューオーシャンターミナルのような大規模な港湾が成立しうる社会・経済的諸条件にやや欠けるところがある。

工業港については、第1に、製品輸送の長距離化によるコスト増により、想定された工業を経済的に成立させないおそれがある。

第2に、ニューオーシャンターミナルの立地業種のなかには多様な関連工業の集積が基礎的条件となるものもあり、東部地区はこの基礎的な立地条件の点でラゴス地区に比べて不利な現状にあるといえる。

商港についても、背後圏の社会・経済的な集積が問題である。ラゴス地区の場合は、すでに現ラゴス港とその機能を支援する関連諸集積及び都市集積があり、ニューオーシャンターミナルの建設は現ラゴス港との広域港湾の形成による相乗的な集積の拡大と機能の向上が見込まれ、また、すでにあるインフラストラクチャーのストックを活用できる。ニューオーシャンターミナルのラゴス地区への建設は、ナイジェリアの経済的な発展段階を考慮すると、東部地区に比べて国全体としてより効果的であり、かつ経済的であるといえることができる。

一方、東部地区の場合にも、現存のポートハーコート港及びカラバール港等の諸港との広域港湾の形成が考えられる。しかしながら、東部地区はこれらの諸港とは距離的にやや離れており、その現存する諸機能の集積を活用することは困難である。したがって、ニューオーシャンターミナルの円滑な開発と運営のためには、東部地区の諸集積の乏しさから新たに諸官庁、道路、鉄道などの関連インフラストラクチャー、活動を支援する通信網等の諸施設の建設、そして労働力の確保と訓練など今後において取り組むべき課題は少なくない。ニューオーシャンターミナルの建設・運営に伴うこのような追加的な投資は、ナイジェリアが建国途上にあつて限られた資金を最も効率的に利用することが必要であることを考えれば、国民経済的な資源（資金）最適配分の観点から、注意ぶかく対処されるべき課題であると思われる。

