

## 附 属 资 料



## 附 属 資 料 1

### 第2回 パネルディスカッション

#### テーブルB：「港湾」

#### 「メキシコ工業港湾」

国際臨海開発研究センター

理事長 竹内良夫

議長，ご出席の紳士淑女諸氏，私は日本側のオブザーバーとして，またメキシコ工業港に関係をもった者の1人として発言の機会を与えられましたことを光栄に思っております。

メキシコの臨海工業地帯の開発について，2，3考えていることを申し上げます。

メキシコでは，ラザロ・カルデナス港，アルタミラ港，オスチョン港，サリナクルス港，そしてPEMEXの石油横出しならびに石油化学工業港としてのドスポカスの諸港において，工業港や，その中での商港機能を受持つマルチパーパスターミナルが計画され，そして工事が実施されつつあります。

その決意に敬意を表するとともに，順調な施工の進捗に対して喜びに堪えません。

私は今後とも港湾の調査・計画，工事实施および港湾管理の面について，日本政府の援助の下に協力してゆきたいと思っております。

私は，以下の4点について，問題を提起したいと思います。

#### 1. 工業港開発と立地企業

工業港が開発され，それが発展するかどうかは，そこに多くの企業が立地してくるかどうかにかかっている。

企業にとって，新しい臨海工業地帯が，いかに好ましい立地条件をもっているか，十分に調査する必要がある。とくに，日本の企業が立地できるかどうかは，日本側・墨側の協同の調査が必要であろう。

これに対応して，メキシコ側としての，企業が立地し易くする条件作りが必要となつてこよう。

日本ではブランド協会による調査団の派遣が予定されているほか，IDC（国際開発センタ

一)も調査を進めている。これらの調査が両国の工業立地上の関係をより緊密にすることを期待している。

## 2. 港湾計画の決定と工事の実施

港湾計画の決定について、関係機関との調整などの手続きの方法、計画の決定とその権威づけの機構などについて、昨年からのCPDの関係者と多くのディスカッションを行ない、最終レポートの中で、私の考え方を提案した。

港湾計画は、権威あるマスタープランの中で、中期あるいは短期の計画が位置づけられるべきである。港湾の計画および管理には、一貫した責任をもちうるポートオーソリティを推している。

実施の面で見ても、工事の施工は事前に十分な調査をした上で自信をもって発注すべきである。要は計画の面においても工事の施工の面においても責任のある体制が必要である。

## 3. 港湾の背後地との交通

現在進められている新しい臨海工業地帯と港湾の建設において、私が最も心配とするところは、これらの港と、主要な産業人口の集中地である中部高原地帯の円滑な輸送網の成立である。消費地と見られる地域と港は、約2,000mの高度差がある。連絡路は谷間を通過して形成されている。

この輸送網をさらに改善し、港と高原都市との連絡をスムーズにするため、鉄道、道路網の整備を進める必要がある。

## 4. メキシコに於けるコンテナ化について

メキシコにおいて新しく建設されつつある工業港に、それぞれ商港区(マルチパーバスターミナル)が付帯して計画されていることは、非常にいいことである。

これからの港の機能の変化を見てみると、コンテナバースの重要性が、ますます高まることが明らかである。

新しい工業港計画においても、紀元2,000年を目標として、アルタミラ港で6バース、5港で約15バースのコンテナ・バースが計画されている。

コンテナの導入は、貨物量の増大に能率的に応じるものであるが、一方では船会社としてのライナーサービスの維持、メイン航路とフィーダー航路の組み合わせによる合理化、貨物が片

荷になって空コンテナが増加することのないような集荷，さらには，海と陸上の輸送モードの競合など，十分に調査し対応せねばならない問題をかかえている。

私は，これらのうち，特にアメリカ合衆国の港を経由するコンテナ便が，メキシコの港に直接入港するコンテナ船と，競合する関係にあることに注目している。

ガルフ側，太平洋側の両方において，この競合関係を十分調べて，メキシコの港に十分なコンテナカーゴが入るような方式を作り出すべきだと提言したい。

以 上

JICA

