

ウルグアイ国モンテビデオ港
新ターミナル開発計画
事前調査報告書

平成 3 年 7 月

国際協力事業団

ARY

社調一
91-073

国際協力事業団

23116

JICA LIBRARY



1094624(2)

27116

序 文

日本国政府は、ウルグァイ東方共和国政府の要請に基づき、同国のモンテビデオ港開発計画に係る調査を実施することを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施することといたしました。

当事業団は、本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成3年3月11日より3月24日までの14日間にわたり、運輸省港湾局環境整備課補佐官・高松 亨氏を団長とする事前調査団（S/W協議）を現地に派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともに、ウルグァイ国政府の意向を聴取し、かつ現地調査の結果を踏まえ、本格調査に関するS/Wに署名しました。

本報告書は、今回の調査をとりまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成3年7月

国際協力事業団

理事 玉 光 弘 明

目 次

序 文

第1章 調査の概要	1
1-1 要請の背景・経緯	1
1-2 要請の内容	1
1-3 調査の目的	2
1-4 調査団の構成	2
1-5 調査団の行程	3
1-6 面談者リスト	4
第2章 ウルグァイ国の概要	5
2-1 一般概況	5
2-2 経済概況	8
2-3 経済協力概況	11
2-4 日本とウルグァイの関係	14
第3章 運輸事情	16
3-1 運輸関連行政機関	16
3-2 各分野の現況	16
第4章 港湾事情	27
4-1 港湾関係行政機関	27
4-2 主要港湾の現況	31
第5章 モンテヴィデオ港の現況	50
5-1 概況	50
5-2 港湾施設の現況	50
5-3 港湾活動の現況	56
5-4 管理運営	62
5-5 自然条件	63
5-6 利用状況と問題点	67

第6章 モンテビデオ港開発計画	77
6-1 既存計画・調査の概要	77
6-2 世銀・輸銀プロジェクト	78
第7章 S/W協議の概要	80
7-1 S/W締結までの経緯	80
7-2 S/W協議の概要	80
第8章 本格調査への提言	83
8-1 調査目的	83
8-2 調査内容	83
8-3 調査実施上の留意点	84
8-4 本格調査団の構成	86
附属資料	
1. Scope of Work	87
2. Minutes of Meeting	93
3. カウンターパート (ANP) メンバーリスト	96
4. アルゼンティン主要港における貨物取扱量	97
5. Hidrovia 委員会の F/S 実施コンサルタント	98
6. コンテナ埠頭計画に係る調査 (現状診断レポート、フランス・マルセイユ自治港受託)	99
7. 土質調査結果	103

第1章 調査の概要

1-1 要請の背景・経緯

モンテヴィデオ港は、ウルグァイ東方共和国の首都に位置しており、年間取扱貨物量170万トンを超える同国最大の港湾であり、同国における海外貿易の最も重要な地位を占めている。

しかし、近年急速に増加しているコンテナ船や冷凍・冷蔵船等に対応する施設の近代化が遅れている状況にある。

特に、コンテナ・ターミナル埠頭、冷凍・冷蔵ターミナル埠頭、コンテナ・クレーン、穀物サイロ等が不足しているため、荷役作業の遅れによるコンテナの滞留や埠頭の混雑等が深刻な問題となっている。

このため、ウルグァイ国政府及びANP（Administracion Nacional de Puertos；国家港湾庁）は、1988年2月にモンテヴィデオ港の開発マスタープランを作成し世銀等の援助により改良計画（Transport Project I）に着手したが、同計画の対象が港への取付け道路、老朽倉庫の撤去等、緊急に対応する必要のあるものだけで、コンテナ・ターミナル、冷凍・冷蔵ターミナル等の整備については、具体的整備計画が作成されていなかったため、着手できないままになっている。

上記の背景を受け、ウルグァイ国政府は、我が国に対して1989年5月、モンテヴィデオ港の港湾施設の改良・拡充に関するフィージビリティ調査の実施についての協力を要請してきた。

1-2 要請の内容

本件要請は、モンテヴィデオ港の近代化に対応するため、港湾施設の改良・拡充に関するフィージビリティ調査を実施することであり、具体的項目は以下のとおりである。

(1) コンテナ・ターミナルの開発

イ) 埠頭の拡張及び改修

ロ) コンテナ・クレーン数の増加

ハ) コンテナ・ヤードの拡張

ニ) コンテナ取扱いについて新システムの導入

ホ) ターミナルビル、コンテナ・フレート・ステーション等の建設

ヘ) アクセス道路の強化

ト) 管理・運営システムの導入

チ) 設備管理の導入

(2) 生鮮食品ターミナルの開発

イ) 小型船舶用の新埠頭及び係留施設の開発

- ロ) 食肉、魚類、フルーツの需要に対応した冷蔵倉庫の拡張
- ハ) 補助施設の整備
- (3) ドライバルク・ターミナルの開発
 - イ) バルク・ターミナルの再開発
 - ロ) 新取扱いシステム及び設備の導入
 - ハ) バルク倉庫及び穀物サイロの建設・改修
 - ニ) 沖荷役システムの開発

1-3 調査の目的

上記の要請背景及び要請内容を踏まえ、事前調査団は次の目的で派遣された。

- (1) 先方政府の要請背景・内容及び意向の確認
- (2) 本格調査の枠組みの協議
- (3) 先方受入れ体制の確認
- (4) 調査期間の協議
- (5) Q/Nに基づく資料及び情報の収集
- (6) S/W、M/M締結
- (7) 調査対象地域の現地踏査
- (8) 本格調査実施に必要な情報収集

1-4 調査団の構成

事前調査団の構成は、以下のとおりである。

高松 亨 (総括/荷役システム)	運輸省港湾局環境整備課補佐官
林田 博 (港湾計画)	運輸省港湾局建設課国際業務室補佐官
梶原 康之 (需要予測/運営管理)	運輸省港湾局開発課海洋利用開発室専門官
伊藤 和央 (施設計画)	運輸省第四港湾建設局下関調査設計事務所 技術開発課長
江尻 幸彦 (調査企画)	国際協力事業団社会開発調査部 社会開発調査第一課
三好 あきこ (通訳)	(財)国際協力サービス・センター

1-5 調査団の行程

調査団の調査行程は以下のとおりである。

日順	月 日	曜 日	調 査 内 容
1	3/11	月	東京→
2	12	火	→サンパウロ (JL064) →モンテヴィデオ (PU502)
3	13	水	在ウルグァイ日本大使館表敬及び打合せ ANPと協議 ・調査方針について協議
4	14	木	現地踏査 モンテヴィデオ港
5	15	金	ANPと協議 ・Q/Nに基づき質疑応答及び資料収集 ・S/W、M/Mについて協議
6	16	土	現地踏査 モンテヴィデオ港及び背後地
7	17	日	団内打合せ
8	18	月	ANPと協議 ・Q/Nに基づき質疑応答及び資料収集 ・S/W、M/Mについて協議 運輸・公共事業省 (MTO) 表敬及び意向確認 大西洋航行センター (CNT) 表敬及び資料収集
9	19	火	ANPと協議 ・S/W、M/Mについて協議 予算企画庁 (OPP) 表敬及び協議 ・S/W、M/Mについて協議 S/W、M/M作成・署名
10	20	水	日本大使館へ報告
11	21	木	モンテヴィデオ→リオデジャネイロ (RG911)
12	22	金	リオデジャネイロ→ニューヨーク (RG860)
13	23	土	ニューヨーク→
14	24	日	→東京 (JL005)

1-6 面談者リスト

(1) 運輸・公共事業省 (Ministerio Transportes y Obras Públicas : MTOP)

Wilson Elso Goñi Ministros
Enrique Barbe Delacroix Director General de Secretaris

(2) 予算企画庁 (Oficina de Planeamiento y Presupuesto : OPP)

Conrado Hughes Director

(3) 国家港湾庁 (Administración Nacional de Puertos : ANP)

Eduardo Alvares Mazza Presidente
Luis Martines Villalba Vice-Presidente
Alvano Daniel Musso Director
Carlos E. Curbelo Director
Myra Seiva Tebot Director
Alfredo Balmelli General Manager
Daniel Ferreira Director Asesoría Técnica
Andres Nieto Director de Obras
Alvaro Garcia Sosa Ingeniero Electrico
Guillermo Aris Ingeniero Asist. Técnica
Alejandro Castro Dirección de Planificación
Francisco Egozcue Asesor Legal

(4) 大西洋航行センター (Centro de Navegación Transatlántica : CNT)

Carlos Wegier Presidente
Ernesto Berro Hontou Gerente
Mario Baubeta Colfield Director

(5) 在ウルグァイ日本大使館

廣岡 欣之助 大 使
長島 忠之 二等書記官
今津 武彦 現地職員

第2章 ウルグァイ国の概要

2-1 一般概況

(1) 概 観

位 置	南緯 30 ~ 35 度、西経 50 ~ 60 度にあり、日本とは正反対の位置にある。
面 積	17.6 万km ²
首 都	モンテヴィデオ
人 口	292 万人 (1985 年) モンテヴィデオ 129.6 万人 (1985 年)
人 種	スペイン、イタリア系が大半
言 語	スペイン語
宗 教	カトリック教が大多数 (ただし、信仰は自由)
独 立	1825 年 8 月 25 日
政 体	立憲共和制
元 首	ルイス・アルベルト・ラカージェ大統領 (1990 年 3 月 1 日就任)
国 会	1985 年 2 月 15 日発足 2 院制 (上院 30 名、下院 99 名、任期：上・下院とも 5 年)
G N P	7,430 百万ドル (1 人当たり GNP 2,470 ドル) (1988 年)
通 貨	ペソ
対外債務残高	6,993.6 百万ドル (うち公的債務 4,313 百万ドル) (1989 年 12 月末)

(2) 自然環境

ウルグァイはブラジルとアルゼンティンに挟まれた南米最小の国である。大西洋に面した東南部海岸は南部ブラジルと地続きで、リゾート海岸が連なり、アルゼンティンとの国境にはウルグァイ川、ラ・プラタ (La Plata) 川が流れている。

地勢的にはアルゼンティンのパンパ平原と、ブラジル南部の台地との間の、草原に覆われた丘陵地帯。大小の湖が点在し、牧畜に最も適した牧歌的な様相を呈している。

“ブラジルとアルゼンティンの庭園”と呼ばれ、気候は比較的温暖である。気温は、最も寒い 6 月～9 月でも平均気温が摂氏 10 度程度であり、また夏季の 12 月～3 月でも平均 22 度程度である。夏季は降雨日数も少なく日照時間も長い。冬 (6 月～9 月) は南からの季節風により曇天と暴風、雨の季節となり、1 週間も 2 週間も雨が降り続くこともある。冬には朝、濃霧が発生することがある。

また、1 日のうちでも天候がよく変化し、午前中の温かい晴天が午後には突然強風となり、雨が降ったかと思うと夕方には晴れ上がるなどの変化をみせる。雨の日と朝晩は冷え込むこともある。地震を感じることはない。

ウルグァイの気候

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
気温 (°C)	23	21	19	16	13	9	9	11	12	15	18	21
降水量 (mm)	90	100	87	82	75	106	94	93	106	86	70	64
降雨日数 (日)	6	6	7	7	7	8	8	7	8	8	7	6

(3) 一般国情

1) 歴史

1516年スペインの探検家ソリス (Juan Diaz de Solis) によってラ・プラタ川と同時に発見された。1617年エルナンド・アリアス (Hernando Arias de Saavedra) が牛馬を放牧し経済基盤を確立するまでは、ヨーロッパから特に注目されていなかった。1811年建国の英雄アルティガス (Jose Gervasio Artigas) が独立運動を起こし、1814年スペインから独立したものの、その後ポルトガルに征服された。ラバリェハ (Juan Antonio Lavalleja) 大佐を長とする33人のウルグァイ人が独立運動に立ち上がり、1825年独立を宣言、また1828年には憲法を制定した。

19世紀末から20世紀初頭にかけて繁栄し、進歩的な社会福祉政策が導入され、通貨の統一が図られ、文化面においても世界的に有名な人物が出現した。1903～7年、1911～15年の2期大統領を務めたホセ・イ・オールドニウス大統領は、民主主義の擁護と社会福祉政策の推進により、世界でも稀にみる民主主義国家 (大統領に権力が集中することを避けるため合議制——行政権を複数の行政委員に分散——に移行)、福祉国家 (8時間労働の実施、労働法の制定、不当解雇禁止等の改革) に育てあげた。

第一次・第二次世界大戦の災害に巻き込まれることもなく、また1929年の世界的な恐慌にも大して影響を受けることがなかった。したがって朝鮮戦争 (1950～54年) 後までウルグァイの伝統的生産物——牛肉、皮革及び羊毛等——の輸出が堅調に推移し、同国の安定を維持した。

1960年代後半から70年代初頭にかけて農牧業を中心とする経済停滞と社会的不満が増大する中で、極左グループ「ツパロマス」の活動が激化し、政情が不安となった。1973年軍の力を背景にボルダベリー大統領は国会を解散、軍政化した。

1984年8月軍部及び政党関係者の合意により、1985年3月民政移管を憲法修正議定書により正式公布し、1984年大統領選挙 (フリオ・サンギネッティ候補当選)、上・下両院議員選挙実施、1985年3月サンギネッティ大統領が就任 (任期は1990年3月まで) し、さらに、1990年3月ルイス・アルベルト・ラカージェ大統領が就任し、現在に至る。

2) 人種・人口

ウルグァイはスペイン系、イタリア系の移民が大半を占める白人国である（ほかにドイツ、ユダヤ、英、オランダ系の移民）。したがって文化的にも、また社会慣習の点でも、全くヨーロッパ的である。

総人口の約半分が首都モンテヴィデオに集中しており、その他の都市人口を合わせて83%が都市人口と推定される。人口の都市集中化は、牧畜業を背景に、農牧産品加工業が都市に集中しており、また政府の工業化政策、都市労働者保護政策がとられているためと思われる。

3) 言語・宗教

主要言語はスペイン語。宗教はカトリック教が大多数を占めている。ただし、信仰の自由は認められている。

(4) 政治・行政・外交

1) 政治・行政

保守系2大政党のコロラド党とブランコ党を基盤とする民主国家。1984年11月実施の大統領選挙（直接選挙）においてコロラド党のサンギネッティ党首が当選、85年3月大統領に就任した。閣僚は大統領が任命。国会は上院（30名、任期5年）、下院（99名、任期5年）から構成されている。

サンギネッティ政権は旧軍政時代の非民主的法制の改廃に努め、表現の自由を回復、また政治犯のための恩赦法を公布するなど民主主義の回復と定着に努力した。

2) 外 交

伝統的に自由主義陣営の一員として中南米域内、特に近隣諸国との連帯と友好協力関係を強化し、国連、米州機構を重視し、内政不干渉を外交の基本政策としている。

サンギネッティ政権は外交政策の目標を中南米及び国際場裡におけるイメージ改善とプレゼンスの増大に置き、首脳外交、国際会議の開催等、活発な外交を展開した。86年9月にガット閣僚会議を開催、「ウルグァイ・ラウンド」の発足に貢献した。

隣国アルゼンティン、ブラジルとの友好関係推進に重点を置き、1986年7月末ブラジル、アルゼンティン間で「ブラジル・アルゼンティン経済統合のための宣言」が調印されたが、ウルグァイも両国との間に存在する二国間貿易協定の整備等を通じて、これに加わる作業を進めている。

米国との関係は1976年以来、人権問題をめぐり冷却化したが、レーガン政権成立後は改善されつつある。特に民政移管後は、カルタヘナ・グループ（ラテンアメリカ債務国11カ国で結成）議長国としての活動をはじめ、中米問題に関するコンタドーラ・グループ支援グループのメンバーとしても貢献している。

社会主義国との関係については、軍政時代に反共色を強めたが、一般的には柔軟な姿勢

をとり、北朝鮮を除き社会主義国との外交関係を有している。86年7月には、イグレンシア外相が経済関係の拡大を求めてソ連及び東欧を公式訪問した。

88年2月3日、中華人民共和国との外交関係樹立を発表、その結果、台湾との外交関係は中断されることとなった。

2-2 経済概況

(1) 概況

ウルグァイの国土は日本の約半分であるが、農牧業に適した土地に恵まれていることにより、1人当たりGNPは1,660ドル（1985年（暫定））と、最近低下傾向にはあるものの、中南米諸国の中では依然高い部類に属する。

ウルグァイの伝統的主産業は農牧業であり、GDPの10.9%（1986年（暫定））を占めている。主要農牧産品は牛肉、羊毛、米、亜麻仁、ひまわり、とうもろこし、てんさい等であり、農牧産品及び関連工業産品の輸出に占める割合は約90%に達する。製造業はGDPの27.5%を占め、羊毛製品、皮革加工品等が中心で、その他の工業製品としては紙、ゴム、ガラス、化学製品等がある。水産資源は従来未開発であったが、政府はその豊富な点に注目し、1975年ごろから水産振興に力を注いでおり、過去10年間で漁獲量は約5倍に増加した。

ウルグァイ経済は、1985年に至って82年以来の3年連続のマイナス成長から僅かながらもプラス成長（0.7%）に転じる等、深刻な不況からようやく脱出し、86年には、政府の打ち出した経済活性化のための諸政策（輸出拡大、財政赤字縮小、インフレ抑制等）が徐々に成果をあげて6.3%の高い成長を遂げた。経済成長の主な要因としては、輸出の増大（前年比27.4%増）と繊維、石油精製、食肉加工等の分野を中心とした製造業の伸び（前年比12.1%増）に支えられたことによる。

87年上期も前年同期比6.3%と引き続き堅調に推移している。特に製造業が14.7%の伸びを示し、経済成長率自体を3.2%押し上げる原動力となっている。昨年以來、工業分野への設備投資意欲が盛り上がり、工業会議所では、87年の設備投資額は前年比20%増の約1億2,000万ドルと見込んでいる。また建設業は82年以來マイナス成長であったが、86年後半から急回復し、87年上半期は前年同期比9.4%増を示している。

(2) 物価

ウルグァイは、ここ数年、高いインフレ率に悩まされている。政府は86年、インフレ率を50%以下に抑える方針を打ち出したが、食肉輸出価格の上昇、天候不順による野菜・果物の不作等の要因により食料品の値上がり（81.3%上昇）が大きかったため、政府目標をかなり上回る70.7%に達した。

87年は、教育費（対前年比89.6%上昇）、住居費（同72.2%）、衣料費（同72.1%）が高い上昇率を示したが、食料品が42.1%であったため、全体として57.3%の水準であった。

(3) 対外経済

1) 貿易

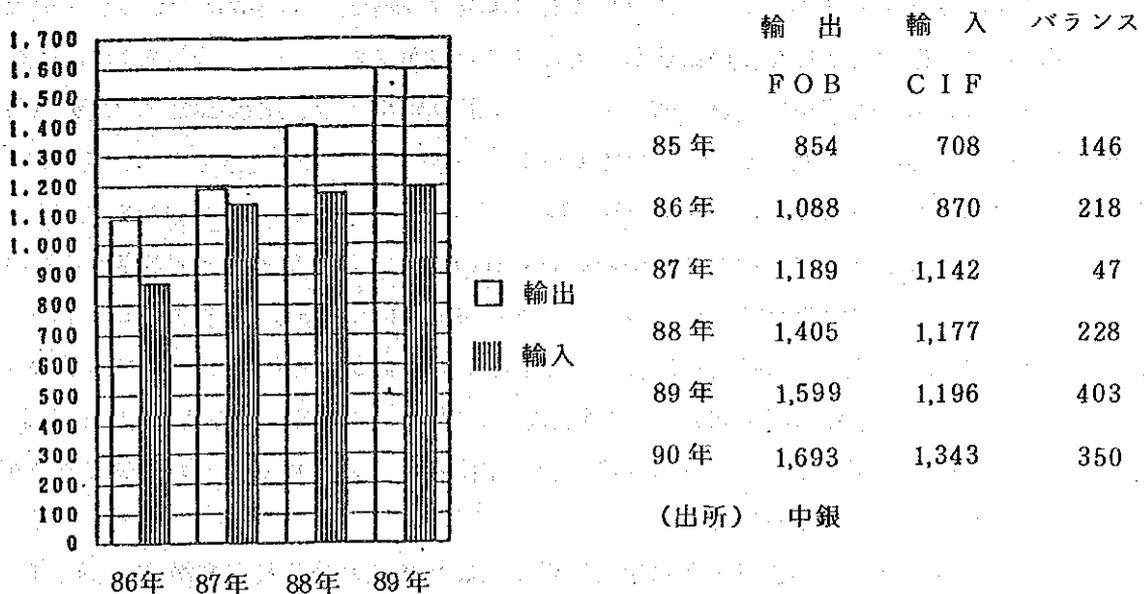
貿易バランス（通関ベース）は、かつては恒常的に赤字を記録していたが、82年末のペソ大幅切下げ、国内不況の影響などにより83年に輸入が激減した結果、10年ぶりに黒字に転じ、同年以降、黒字基調が続いている。

89年の輸出は好調で前年比13.8%増の15億9,878万ドルを記録、輸入は11億9,588万ドルと伸び率が1.6%増にとどまったため、貿易黒字は4億290万ドルを記録した（輸出額、貿易黒字額とも史上最高額）。輸出が大きく増加した要因の一つに、早魃により牛の屠殺を早めたため牛肉や皮革の輸出が急増したことがある。90年に入ってもブラジル向け輸出が好調なことなどから、輸出の増加は続いている（90年1月～10月の前年同期比伸び率は8.3%）。

主要輸出品は牛肉、羊毛、皮革、小麦等の伝統製品のほか、米、乳製品、魚介類、皮革製品、衣類等で、主要輸出先はブラジル、米国、西独、アルゼンティン、中国（88年2月の国交樹立後貿易協定を締結、羊毛の最大輸出相手国）等である。

主要輸入品は原油、機械類、化学品、輸送機械等で、主要輸入相手国はブラジル、アルゼンティン、米国、西独、メキシコ等となっている。

貿易総額推移 (単位：百万ドル)



2) 外資政策

ウルグァイでは、外国資本と内国資本とは同じ取扱いであるため、企業設立、輸出入、融資、利益送金、資本金の本国送還等に何ら政府の許可を必要としない。

ただし、投資家が望むならば1974年3月に制定された外国投資法（法律14179号）の

適用を受けることは可能である（これまでに金融機関を中心に34社が同法の適用を受けている）。

外資優遇措置及び外資規制についてみると、外国資本は内国資本と同等の扱いを受けるため、外資のみを対象にした優遇措置は全く存在しない。

すなわち、工業振興法に基づく各種優遇措置、輸出振興を目的とする優遇措置等は、内資、外資を問わず所要の条件を満たす企業に適用されるわけである。

一方、外資規制については、外国投資法の適用を受ける企業に対してのみ、政府が投資資本、利益の対外送金を保障する（同法制定当時は軍政時代であったため、リスク・ヘッジの意味からその必要性があったと思われる）代わりに、中・長期のクレジット導入禁止（1年未満の短期借入れのみ可能）、最低3カ年の投資資本の国外持ち出し禁止等の規則がある。

鉄道、水道、電気、電話、通信、石油精製等公共事業体により運営されている部門への外国からの投資は認められない。さらに、ラジオ、テレビ、新聞等の報道部門に対する外資の参入も政府の認可を必要とする。なお、産品輸出業務、原料・半製品の国内調達義務等は外資・内資企業を問わず課せられることはない。

3) フリーゾーン法の成立

86年7月以来懸案であったフリーゾーン法が87年12月に成立した。ウルグァイでは、コロニア、ヌエバ・バルミラの2カ所に政府によりフリーゾーンが既に設立されていたが、実際には、保税倉庫としての機能しか果たしていなかった。

政府は、保税加工を主体とするフリーゾーン強化策により、輸出拡大と積極的な外資導入を図り、経済の活性化を図りたいと期待している。

新フリーゾーン法の特徴は次のとおり。

- ① 公有地、私有地を問わず、国内のいずれの地区でもフリーゾーンの指定を受けることができる（従来は2カ所のみ）。
- ② フリーゾーン内の活動分野の拡大：金融、情報、修理、メンテナンス等のサービス及び製品、原材料の流通部門の追加。
- ③ 民間企業がフリーゾーンの開発・管理主体者（ディベロッパー）になることが可能となった（従来は政府のみ）。
- ④ フリーゾーン内設置企業に幅広い税制恩典及び優遇公共料金を適用。
- ⑤ フリーゾーン内企業従業員の75%はウルグァイ人を雇用する。ただし、特別の許可を得れば、その雇用率を下げることは可能（従来は例外規定なし）。

4) ブラジル、アルゼンティン、パラグァイ、ウルグァイの4カ国は南米共同市場（MERCADO COMUN DEL SUR、略称MERCOSUR）を創設するための条約（アスンシオン条約）を1991年3月26日に締結する予定であった。

これにより穀物等各国の主な産品の荷動きが活発になることが期待されている。

なお、条約の主な内容は以下のとおりである。

MERCOSURの機構として共同市場理事会（CONSEJO DE MERCADO COMUN）及び共同市場グループ（GRUPO MERCADO COMUN）が置かれる。共同市場理事会はMERCOSURの最高機関で、加盟国の外務大臣及び経済大臣から構成され、最低年1回、大統領の出席を得て開催される。共同市場グループは条約履行のための常設の実施機関で、加盟各国の外務省、経済省、中銀の代表者から構成され、その事務局（SECRETARIA ADMINISTRATIVA）はモンテヴィデオに置かれる。共同市場理事会、共同市場グループとも、その決定は全会一致でなされる。

域内関税は当初47%引き下げられ、その後半年毎に7%ずつ引き下げられ、94年末にはゼロとなる。

域内関税の引き下げが適用されない保護品目数はウルグァイ 960、パラグァイ 439、ブラジル 324、アルゼンティン 394 と設定された。ブラジル、アルゼンティン両国は（90年12月31日にさかのぼり）毎年末20%ずつ撤廃して94年にはゼロとなるのに対し、ウルグァイとパラグァイは条約発効後10%、91年末に10%、92～95年の各年末に20%ずつ撤廃し、95年末にゼロとなる。

(4) 対外債務

85年3月のサンギネッティ政権発足後、政府は旧政権から引き継いだ対外累積債務問題の解決に鋭意努力した結果、85年10月にIMFとの間で1億2,285万SDRに上るスタンバイ取極が承認されたほか、外国商業銀行に対する公的債務リスク（総額約20億ドル）についても、86年7月に債権銀行105行との間で署名が行われ、債務返済危機を回避することに成功した。

また政府は87年7月政令をもって対外債務の資本化を認め、同年12月に債務資本化の適用規定を制定した。

対外債務残高は85年末の49億ドル（うち公的債務残高35億5,000万ドル）から86年末の51億9,000万ドル（同38億3,000万ドル）へと微増にとどまった。なお、外貨準備高は85年末4億2,680万ドル、86年末8億2,040万ドル及び87年11月8億5,130万ドルと増加している。

2-3 経済協力概況

(1) 概況

1) 我が国は、ウルグァイの所得水準が比較的高いことから、技術協力を中心に協力を行っている。

技術協力としては、農業、保健・医療、工業などの分野において、研修員受入れ、専門家派遣、開発調査等を実施しているほか、プロジェクト方式技術協力も4件実施した。

無償資金協力については、84年度から毎年、文化無償を提供している。

また、有償資金協力については、89年度に初めて「国土総合開発計画」に対し71.66億円の供与を行った。これは、資金還流措置の一環として、中進国に対する円借款供与の弾力的運用の見地から供与されたものであり、地方、特に農村部の地域振興を図るための基礎インフラの整備を行うものである。

2) DAC諸国は、88年に支出純額で2,981万ドルのODAを供与しており、主要な供与国は、米国、西独、イタリア、フランス、及び日本である。88年実績で見ると、二国間ODAに占める主要国のシェアは、米国30%、西独21%、イタリア13%、フランス12%、日本11%となっている。

国際機関からのODAは、88年支出純額で1,104万ドルであり、IDB、UNDP、EDFからのODAが多い。

(2) 政府開発援助実績

1) 我が国のODA実績

(支出純額、単位：百万ドル)

暦年	贈与			政府貸付		合計
	無償資金協力	技術協力	計	支出総額	支出純額	
85	0.20 (0.0)	1.37 (0.2)	1.57 (0.1)	0.13 (0.0)	0.13 (0.0)	1.70 (0.1)
86	0.24 (0.0)	1.24 (0.2)	1.48 (0.1)	0.01 (0.0)	0.01 (0.0)	1.49 (0.0)
87	0.33 (0.0)	1.94 (0.2)	2.27 (0.1)	0.07 (0.0)	-0.19 (-)	2.08 (0.0)
88	-	3.46 (0.2)	3.46 (0.1)	-	-0.29 (-)	3.17 (0.1)
89	0.57 (0.0)	4.13 (0.3)	4.71 (0.1)	-	-0.27 (-)	4.44 (0.1)
累計	1.34 (0.0)	19.26 (0.2)	20.61 (0.1)	1.96 (0.0)	1.14 (0.0)	21.75 (0.0)

(注) ()内は、我が国二国間ODAの各形態別総計に占める割合(%)。

2) DAC諸国・国際機関のODA実績(88年、支出純額、単位：百万ドル)

ODA NET 二国間計 29.81百万ドル
うち日本 3.17百万ドル(5位、シェア10.63%)

米国	西独	イタリア	フランス	日本	その他
9.00	6.34	3.77	3.47	3.17	4.06
30.2%	21.3%	12.6%	11.6%	10.6%	13.6%

ODA NET 国際機関計 11.04百万ドル

IDB	UNDP	EDF	その他
6.57	2.78	0.92	0.77
59.5%	25.2%	8.3%	7.0%

(3) わが国の ODA 実績 (年度別・形態別実績)

(単位: 億円)

年 度	有償資金協力	無償資金協力	技 術 協 力
84年度 までの 累 計	なし	0.48 億円 教育文化省クレメンテエスタ ーブレ生物学研究所に対する 電子顕微鏡 (84年度: 0.48)	15.58 億円 研修員受入 121人 専門家派遣 53人 調査団派遣 85人 機材供与 607 百万円 プロジェクト技協 3 件 開発調査 2 件
85年度	なし	0.41 億円 教育文化省国立体育教育委員 会に対する体育機材 (0.41)	2.53 億円 研修員受入 22人 専門家派遣 12人 調査団派遣 22人 機材供与 89 百万円 プロジェクト技協 2 件 開発調査 2 件
86年度	なし	0.48 億円 教育文化省国立放送局のテレ ビ放送機材 (0.48)	2.04 億円 研修員受入 26人 専門家派遣 9人 調査団派遣 20人 機材供与 20 百万円 プロジェクト技協 2 件 開発調査 1 件
87年度	なし	0.37 億円 共和国大学に対する生物学研 究機材 (0.37)	2.83 億円 研修員受入 31人 専門家派遣 10人 調査団派遣 11人 機材供与 99 百万円 プロジェクト技協 2 件 開発調査 1 件
88年度	なし	0.42 億円 ソリス劇場に対する照明機材 (0.42)	5.01 億円 研修員受入 36人 専門家派遣 18人 調査団派遣 18人 機材供与 162 百万円 プロジェクト技協 2 件 開発調査 2 件
89年度	71.66 億円 国土総合開発計画 (71.66)	0.43 億円 音響機材 (0.43)	6.38 億円 研修員受入 49人 専門家派遣 21人 調査団派遣 62人 機材供与 162 百万円 プロジェクト技協 2 件 開発調査 2 件
89年度 までの 累 計	71.66 億円	2.59 億円	34.36 億円 研修員受入 285人 専門家派遣 123人 調査団派遣 218人 機材供与 1,181 百万円 プロジェクト技協 4 件 開発調査 5 件

- 〔注〕 1. 「年度」の区分は、有償資金協力は交換公文締結日、無償資金協力及び技術協力は予算年度による。
2. 「金額」は、有償資金協力及び無償資金協力は交換公文ベース、技術協力は JICA 経費実績ベースによる。

(参考1) 89年度までに実施したプロジェクト方式技術協力案件

プロジェクト名	協力期間
野菜研究 86	78.7～83.7
紙パルプ品質改善 84	81.9～86.3
消化器病センター	84.4～90.12
果樹研究	86.7～91.7

(参考2) 89年度実施開発調査案件

プロジェクト名
カラスコ国際空港整備計画
国家造林5カ年計画

2-4 日本とウルグァイの関係

(1) 日本・ウルグァイ両国関係

1921年外交関係を樹立し、同年9月に駐日ウルグァイ公使が着任した。日本側は在アルゼンティン公使がウルグァイ公使を兼任した。1934年通商航海条約が締結されたが、第二次世界大戦の勃発により1942年1月断交、ウルグァイは同年2月対日宣戦を布告した。戦後1952年12月に国交が回復し、1961年に駐日ウルグァイ大使が着任、1962年に日本側の在ウルグァイ大使が着任した。

両国の関係は、従来ウルグァイが伝統的に欧米一辺倒の傾向にあったこと、また我が国との関係を飛躍的に増進させる機会に恵まれなかったこと等により、あまり緊密でなかった。近年、両国間で人的交流が行われており、また我が国の技術協力等が実施されていることから、両国の関係は徐々に促進されている。

(2) 日本の対ウルグァイ貿易

両国間の貿易関係 (通関統計)

単位：100万ドル

年	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
輸出	70.2	21.7	12.5	13.4	16.7	30.4	35.7	33.4	39.4
輸入	13.7	21.1	25.4	28.7	25.8	19.0	21.8	25.9	24.9
	56.5	0.6	△12.9	△15.3	△9.1	11.4	57.5	59.3	64.3

対主要品目別貿易額

(単位：1,000ドル)

	1984	1985	1986
輸出総額	13,458	16,766	30,373
食料品	981	933	1,672
原燃料	17	27	16
軽工業品	3,721	3,731	5,620
重工業品	8,722	12,008	22,902
	1984	1985	1986
輸入総額	28,734	25,842	18,975
食料品	14,962	12,549	9,694
原料品	11,982	10,831	5,921
加工品	1,689	2,347	2,513

我が国からは輸送機械（自動車、オートバイ等）、機械機器、金属品、繊維品などが輸出され、ウルグァイからは繊維原料（羊毛）、食料品（魚介類）、飼料などを輸入している。

(3) 在留邦人及び日系人

現在ウルグァイには、在留邦人 378 名（長期滞在者 90 名、永住者 288 名）と、日系人 166 名、合計 544 名が在住しており、その 98% がモンテヴィデオ及び、その隣接県に実中している（ブラジルの約 80 万人、アルゼンティンの約 3 万 2,000 人と比較すれば、その数は少ない）。

長期滞在者の多くは、マグロ、イカ漁を行う漁業関係者である。近年、南大西洋は世界最後の漁場といわれ、注目を集めている

永住者及び日系人の大部分は、モンテヴィデオ郊外で花卉栽培に従事している。花好きの国民性もあって、花卉市場は堅調で、永住者と日系人社会は比較的豊かな生活水準を維持している。

第3章 運輸事情

3-1 運輸関連行政機関（1987年6月現在。出典：在ウルグアイ日本大使館作成資料）

ウルグアイ国において、港湾の開発、利用、保全に関連する行政機関は、「運輸・公共事業省」及びその付属機関である「港湾公社（ANP）」、さらに「予算企画庁」、「国防省」、「農牧水産省」であり、ANPと農牧省を除く機関の構成を別添する。ANPについては、第4章で述べる。

3-2 各分野の現況

(1) 鉄道

1) 概況

運営開始は1853年と古く、大部分が英国系資本により建設され、民営で運営がなされていたが、1948年に政府は鉄道を買収、国有化を図った。

現在の路線は、19世紀初頭にはほとんど出来あがり、首都のモンテヴィデオから放射状に整備され、国土の全域に及んでいる。国際線はブラジルへ2線、アルゼンティンへ1線が通じている。国有化の一方で、政府は鉄道の独占を回避するため、道路重視政策をとり、鉄道に並行して道路建設を進めた。また、鉄道に対する投資が抑えられてきたことにより、鉄道は既存の車両、施設を食い潰しつつ運営を続けるような状況が続いたため、1970年代には全く疲弊した状態に陥った。

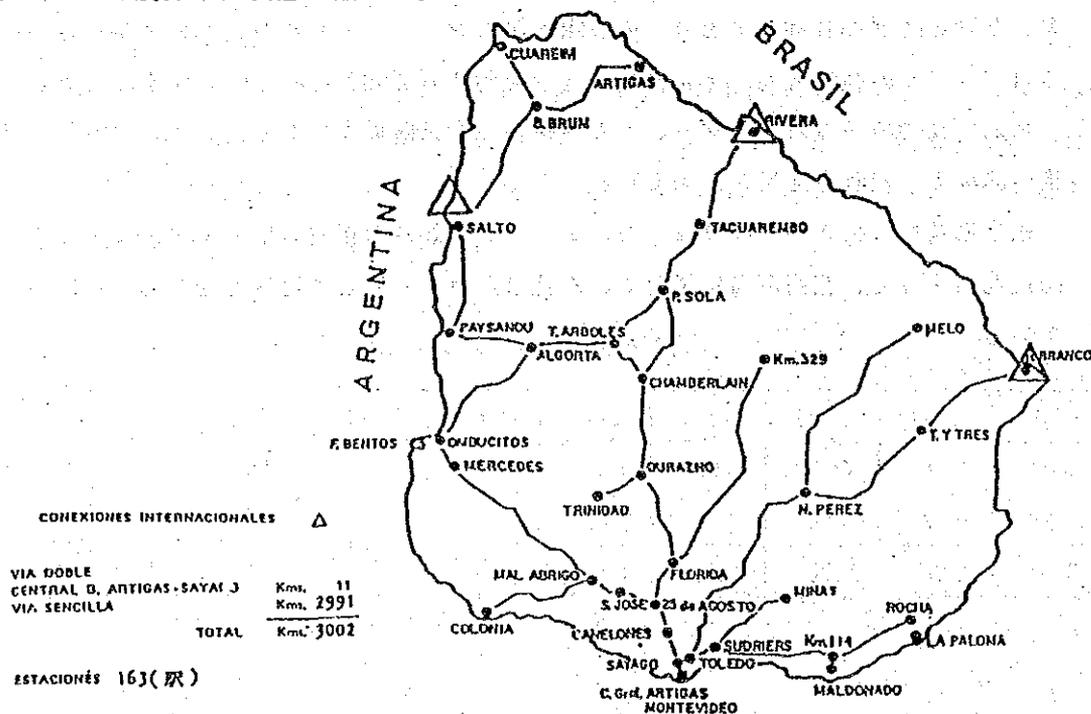


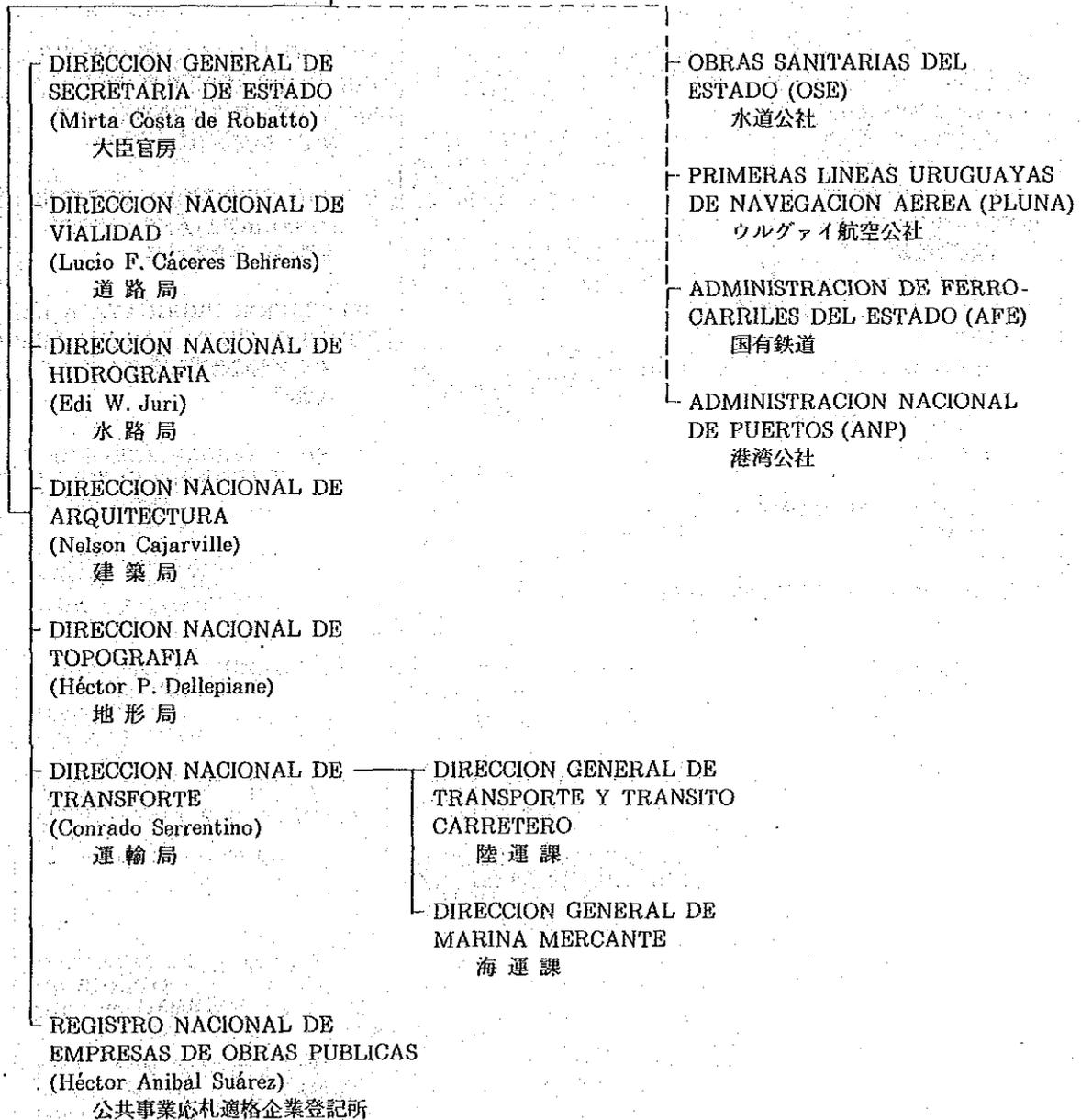
図3-1 AFE（国有鉄道）路線網図

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

運輸・公共事業省

MINISTRO 大臣
(Jorge Sanguinetti Sáenz)

SUBSECRETARIO 次官
(Alejandro Atchugarry Bonomi)

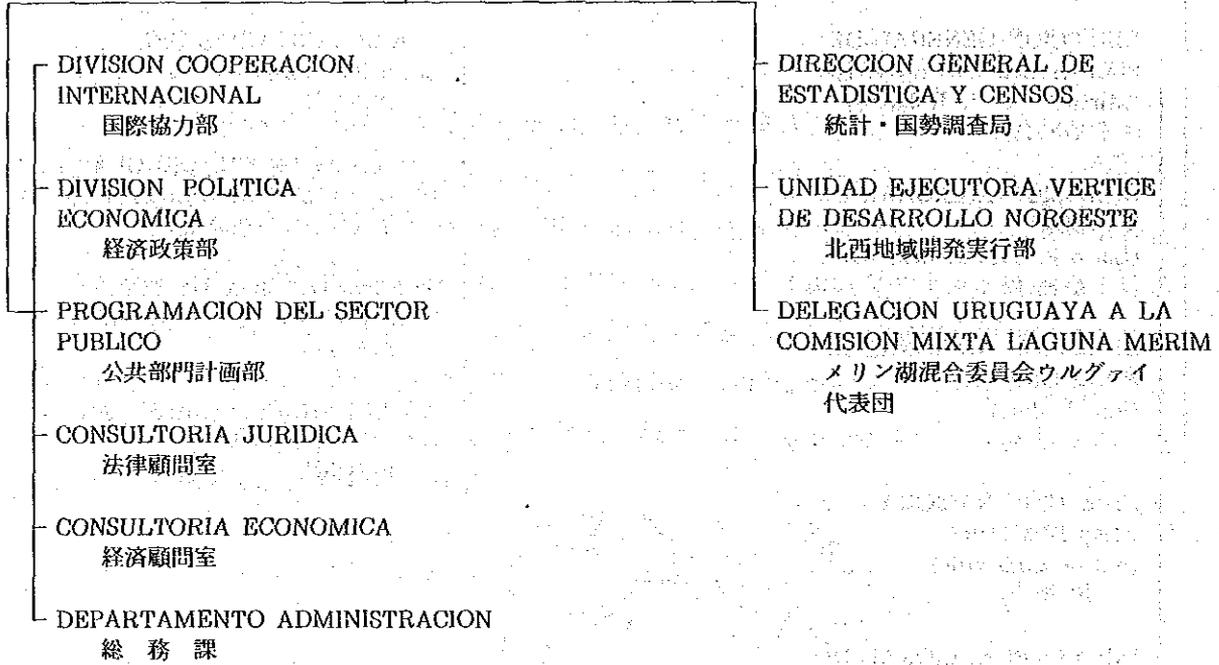


OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO

予算企画庁

DIRECTOR 長官
(Ariel Davieux)

SUBDIRECTOR 次長
(Agustín Canessa)

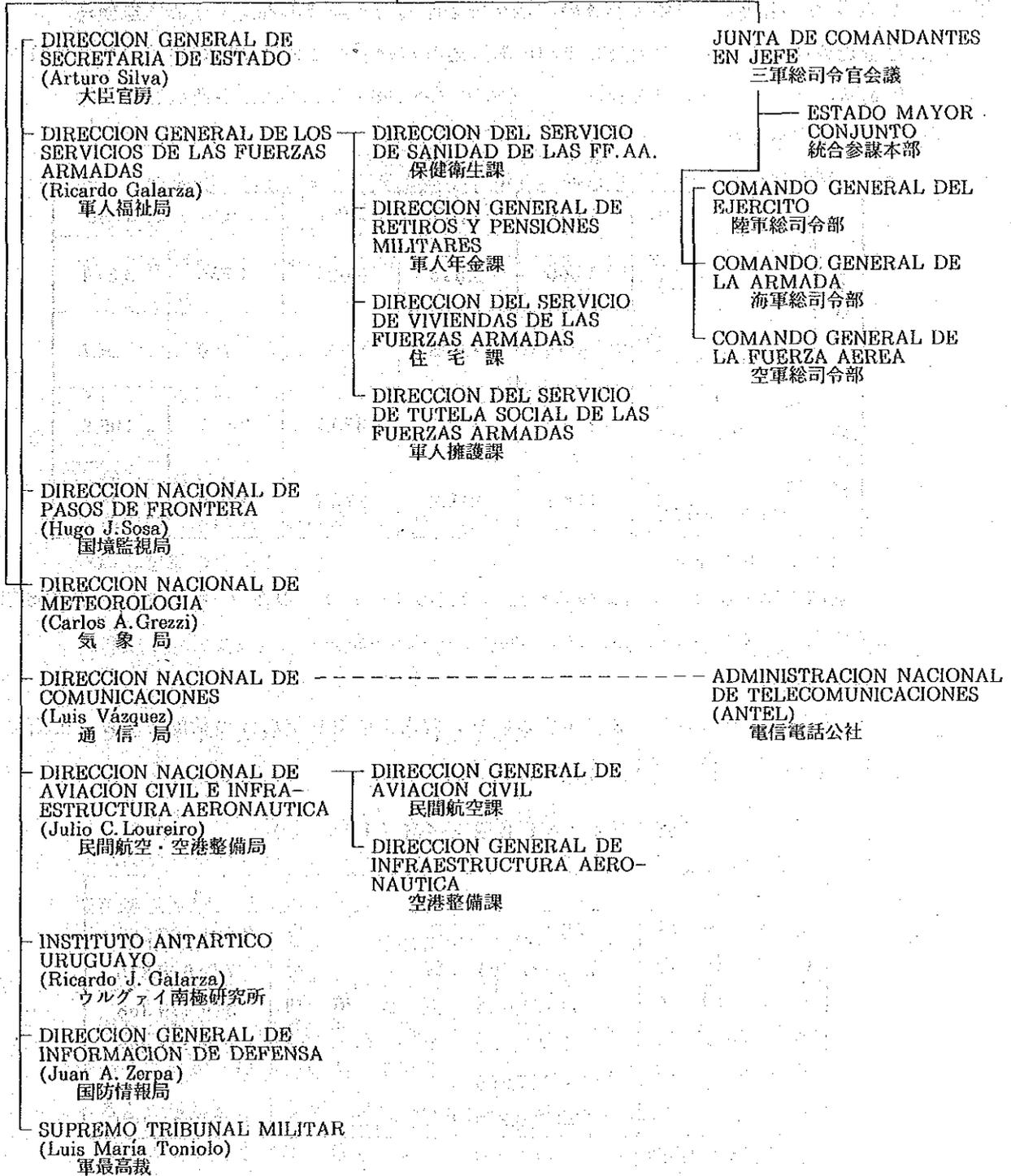


MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

国防省

MINISTRO 大臣
(Juan Vicente Chiarino)

SUBSECRETARIO 次官
(José María Robaina Ansó)



その後、再建計画が立てられ、車両の近代化、線路設備の改善等を行っているが、現在でも多くの老朽車両、施設を所有しており、効率的輸送を提供できる状態ではない。

a) 鉄道網

路線総延長は 3,002 km、軌間は 1,435 mm である。(図 3-1 参照)

主要路線で使用されているレールは軽量で、使用年数の長いレールが多く残っている。

b) 輸送

表 3-1 は過去 5 カ年の客貨の輸送状況を示したものである。

輸送料は客貨ともに最近の 2 年間に落ち込みがみられる。特に旅客輸送の減少が顕著である。

表 3-1 輸送量の推移

年		1982	1983	1984	1985	1986
取扱量	旅客 (千人)	3,260	3,815	5,037	4,136	3,319
	貨物 (千トン)	1,044	1,008	1,041	790	867
輸送量	旅客 (百万人キロ)	273.9	311.7	330.7	245.7	195.6
	貨物 (百万トンキロ)	118.2	219.8	272.7	185.0	198.1

出典：A F E 年報

事前調査団の訪「ウ」時に得られた非公式の情報では、現在(1991.3)、旅客輸送は事実上、無くなってしまっているとのことであった。

c) 経営の現状

1986 年の収支は表 3-2 に示すとおり、収入 1 に対し支出 4 の状態にあり、欠損については政府の補助を受けている。

表 3-2 A F E 収支実績 (1986 年)

(単位ペソ)

収入		支出	
旅客輸送	365,435,717	給与	3,291,507,086
貨物輸送	745,527,664	資材	779,698,815
家畜輸送	38,121,086	減価償却	319,379,308
小荷物輸送	21,507,899	その他	274,031,283
その他	28,727,905		
計	1,199,320,271	計	4,664,616,492

出典：A F E 年報

d) 組織

A F Eは運輸・公共事業省の管轄下にある。

2) 鉄道整備の方向

1970年代後半に鉄道整備強化策として構想または計画されたプロジェクトは、①329 kmの路線延長、②海岸鉄道構想、③モンテビデオ近郊線電化等があったが、どのプロジェクトも具体化されないまま現在に至っている。むしろ、この間に、限られた市場を十分配慮したうえで、効率的な鉄道運営をするためのスタディが実施された。スタディの結果は次のとおりで、A F Eは今後、この実現に向けて最大限の努力を行うとしている。

- ① 現在の路線3,002 kmを1,843 kmまで削減し、貨物主体の輸送体系とする。
- ② 1988年から2004年までに約100百万ドルの投資を行い、残す路線の近代化を図る。
- ③ 当面1988年から1992年までの5年間で、46百万ドルの投資を計画する。内訳は60%地上設備、30%車両、10%信号・通信に充当する。
- ④ 現在の職員数8,800名を2004年までに2,586名まで削減する。1988年度までに5,700名とする。

削減の対象として計画している路線は、図3-2のとおりで、ブラジル、アルゼンティンに通ずる幹線のみを残す計画となっている。

(2) 航空

1) 航空行政組織

他の南米諸国同様、国防省の空軍本部が航空行政全般を管轄している。したがって、航空局も空軍の組織下にある。

2) 航空輸送実績

国際、国内を合わせた1986年実績で旅客約80万人、貨物約6.5万トンとなっている。

3) 空港の状況と将来計画

ウルグァイの空港は、民間の飛行クラブ用空港も含めても20数カ所しかなく、首都モンテビデオ市にあるカラスコ国際空港も含め全般的に空港整備が立ち遅れた状況にある。特に地方空港の整備は遅れているが、これは首都に人口が集中していること、国境部まで500 kmしかないため車が交通手段の中心的役割を担っていること等により、航空機の利用客が極めて少ないためである。

しかしながら、ウルグァイは豊富な観光資源を利用し、今後、観光開発に力を注ぐ方向にあり、この一環として空港整備が行われる可能性は十分あると考えられる。

現在、カラスコ国際空港の中央ターミナルの一部改造工事が行われているが、滑走路も含め空港施設全体が寿命がきていること、また滑走路が短く、ジャンボ機の着陸上問題があるところから、カラスコ国際空港全体の整備計画が検討されている。

カラスコ国際空港は、首都モンテビデオ市より西方18 kmに位置し、市内からは車で20

TONELAJE DESPACHADO
MERCANCIAS Y HACIENDA

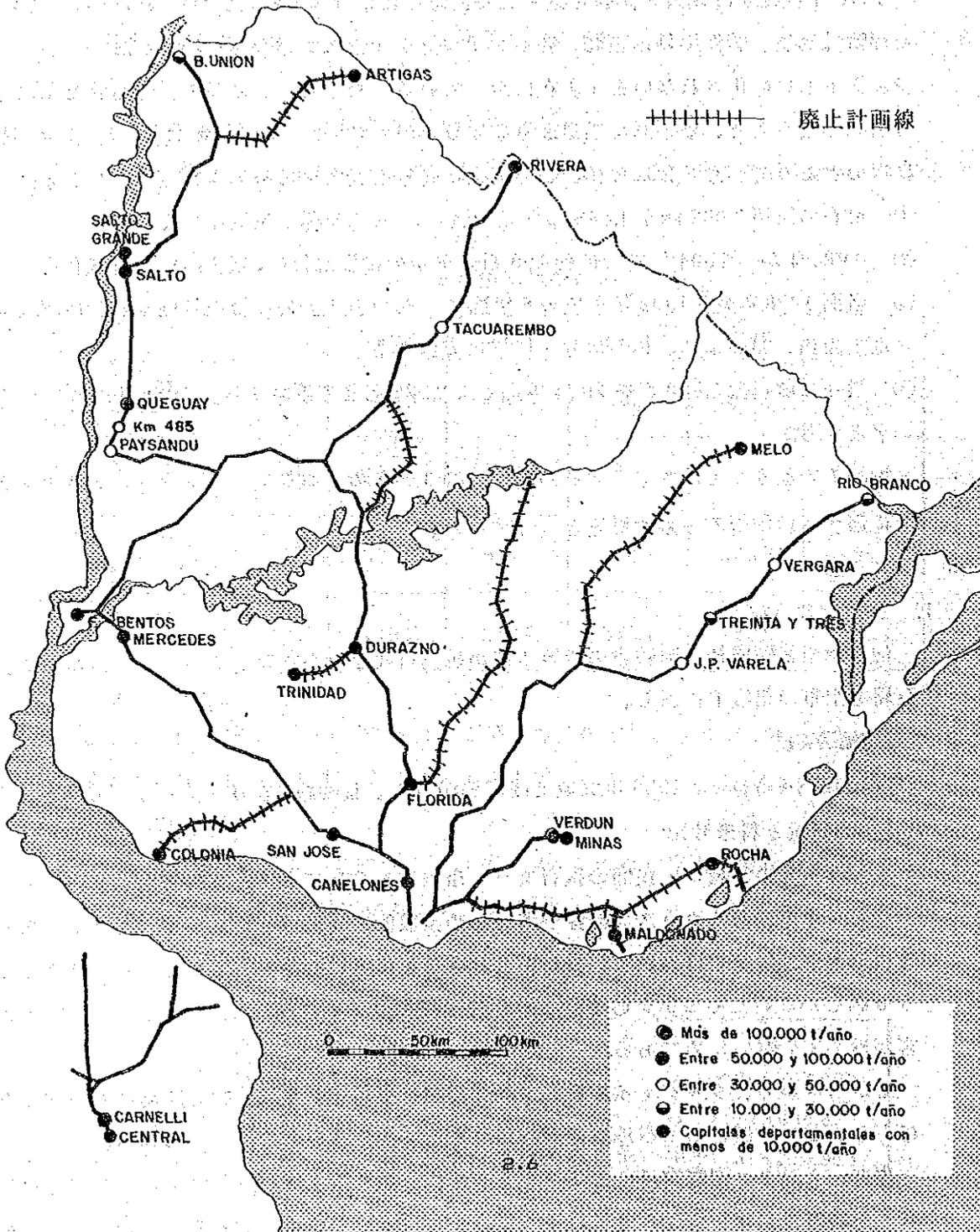


図3-2 廃止計画対象路線図

～30分の至便な所にある。同空港に隣接し空軍本部航空局（DGIA）があり、ウルグァイ全土の空港を統括している。

同空港は1946年に建設され、その後改修を重ね現在に至っており、2,700 m×45 m、1,750 m×48 m、1,700 m×45 mの3本の runway を有し、1986年度運輸実績は、発着回数35,922回、旅客数517,778人となっている。なお国営PULANA航空ほか中南米、欧米の主要14航空会社が就航している。

なお、運輸・公共事業者の管轄下にある国営航空会社PULANA社は、財政事情から保有機3機、レンタル機1機の計4機（B737/B707）による運航しかできず、このこともウルグァイにおける航空運輸発展の阻害要件となっている。

カラスコ国際空港については、JICAにより整備計画調査に係るマスタープランの策定、及びフィージビリティ調査が実施され、平成2年3月に最終報告書が完成、「ウ」国政府へ提出されている。

(3) 道 路

1) 道路行政組織

幹線道路の計画、建設、維持、管理についてはMTOFの中のDNV（Vialidad, the National Highways Directorate）が行っている。

2) 幹線道路の整備状況

国道幹線、地方幹線の整備状況は表3-3のとおりである。

表 3 - 3 THE NATIONAL AND THE DEPARTMENTAL RURAL ROADS NETWORK

A) NATIONAL NETWORK

Surface	Condition ^{1/}			Total	Percentage
	Good	Fair	Poor		
Paved	4,052	2,646	97	6,795	70.34
Gravel	1,298	1,338	199	2,835	29.35
Earth	0	0	30	30	0.31
TOTAL	5,350	3,984	326	9,660	100.00

B) DEPARTMENTAL RURAL NETWORK

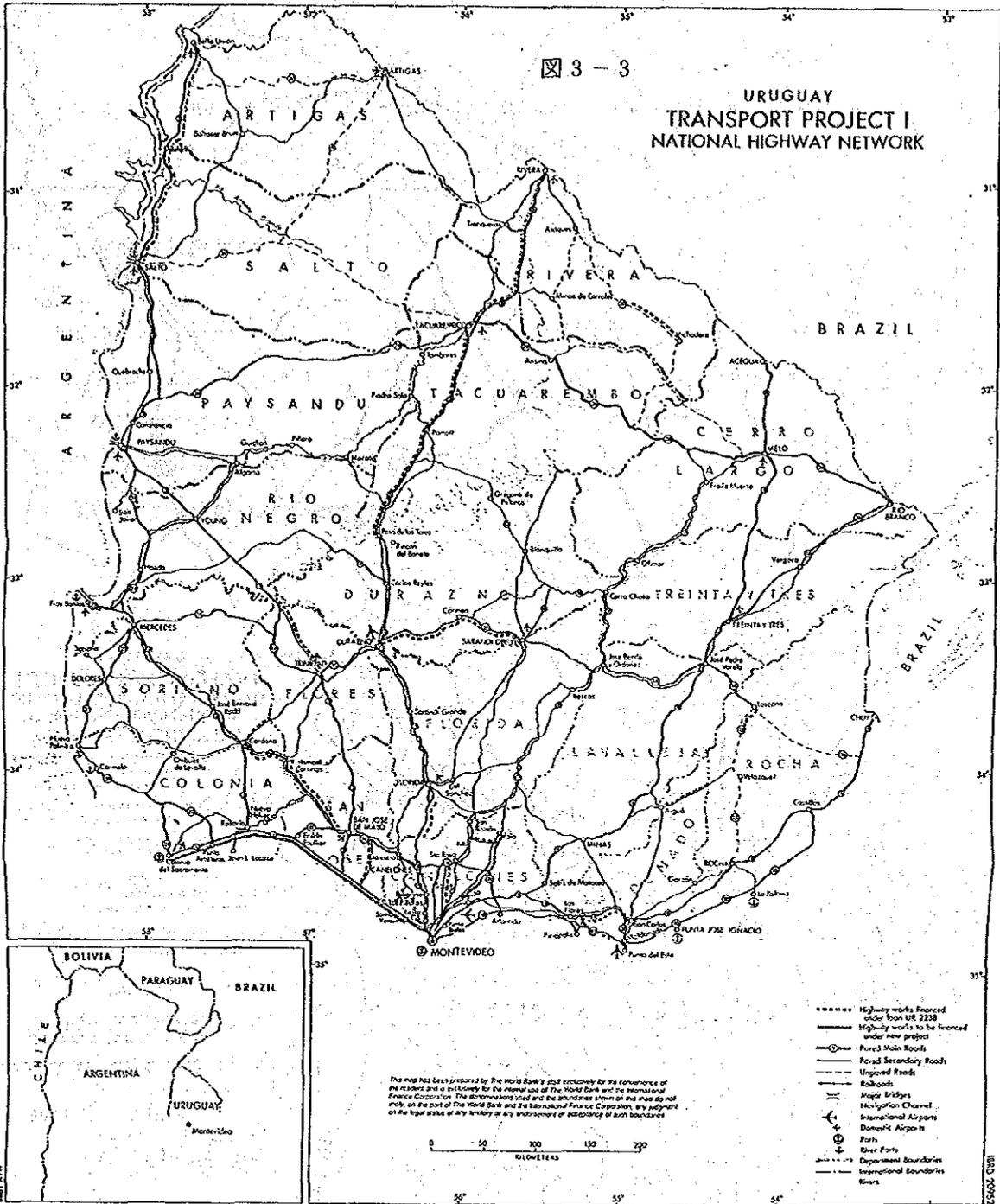
Surface	Condition ^{1/}			Total	Percentage
	Good	Fair	Poor		
Paved	116	135	46	296	0.56
Gravel	6,857	7,713	4,638	19,208	36.48
Earth	1,485	6,817	24,849	33,151	62.96
TOTAL	8,458	14,665	29,533	52,655	100.00

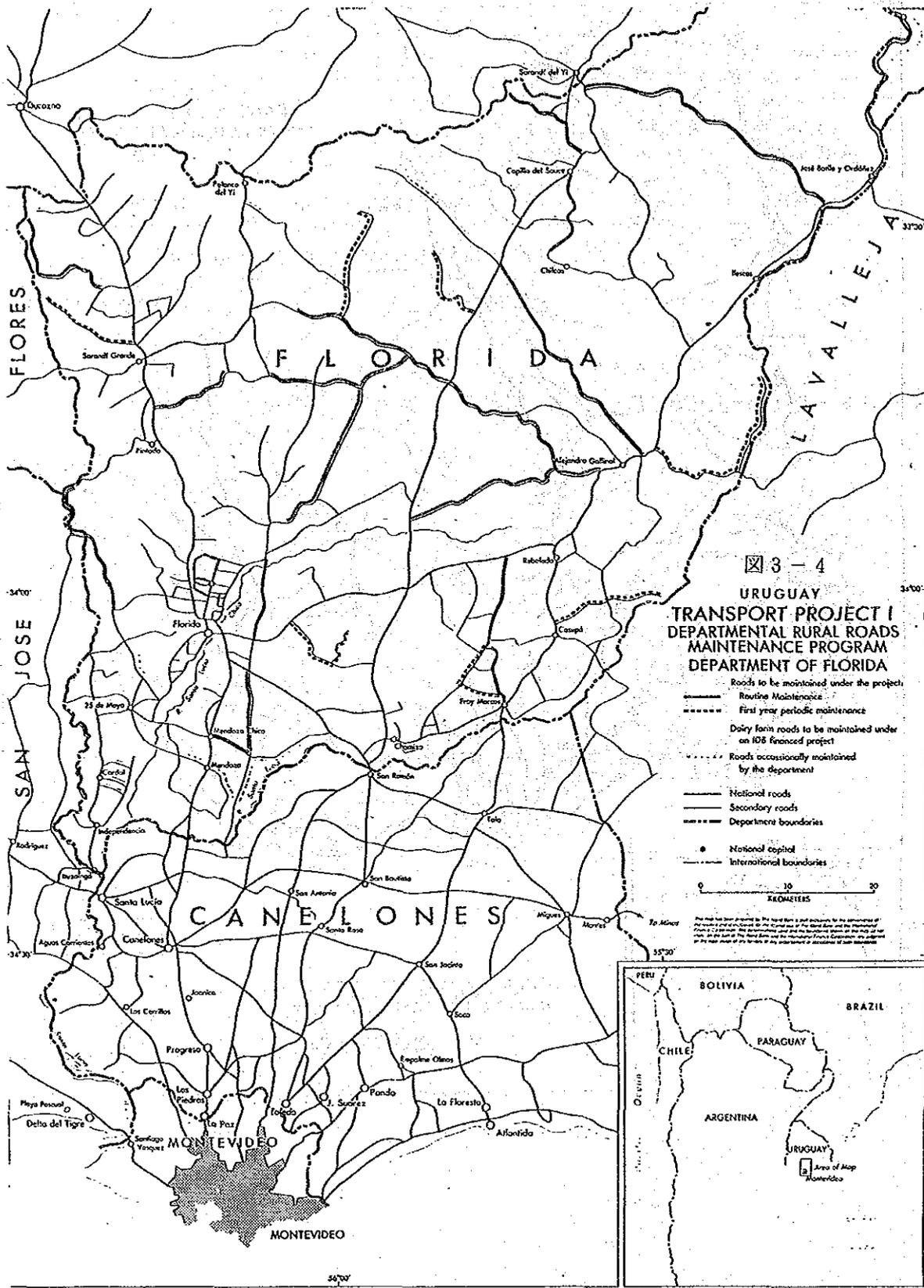
^{1/} This evaluation seems optimistic.

Source : MTOP

May 1988

また、幹線道路の道路網図、今後の整備、維持予定等について図 3-3、3-4 に示す。





第4章 港 湾 事 情

本章の内容は、大部分を「発展途上国における国別港湾整備手法開発調査報告書 63.3 OC DI」に基づいており、必要に応じて、新しい情報を追加した。

4-1 港湾関係行政機関

(1) 組 織

港湾の整備、管理、運営に係る組織としては、運輸・公共事業省（Ministry of Transport and Public Works : HTOP）と、その附属機関である港湾公社（National Port Administration : ANP）がある。

運輸・公共事業省の中では河川局が港湾を担当している。

両組織の機能分担は次のとおりである。

	モンテヴィデオ港	その他港湾	航 路
整備事業	ANP	MTOP	MTOP
管理・運営	ANP	ANP	MTOP

(注) ここでいう、その他港湾の中には、商港のほかにマリーナ等も含まれている。

なお、ウルグァイ国の港湾活動は後述のとおり、ほぼモンテヴィデオ港に集中している。

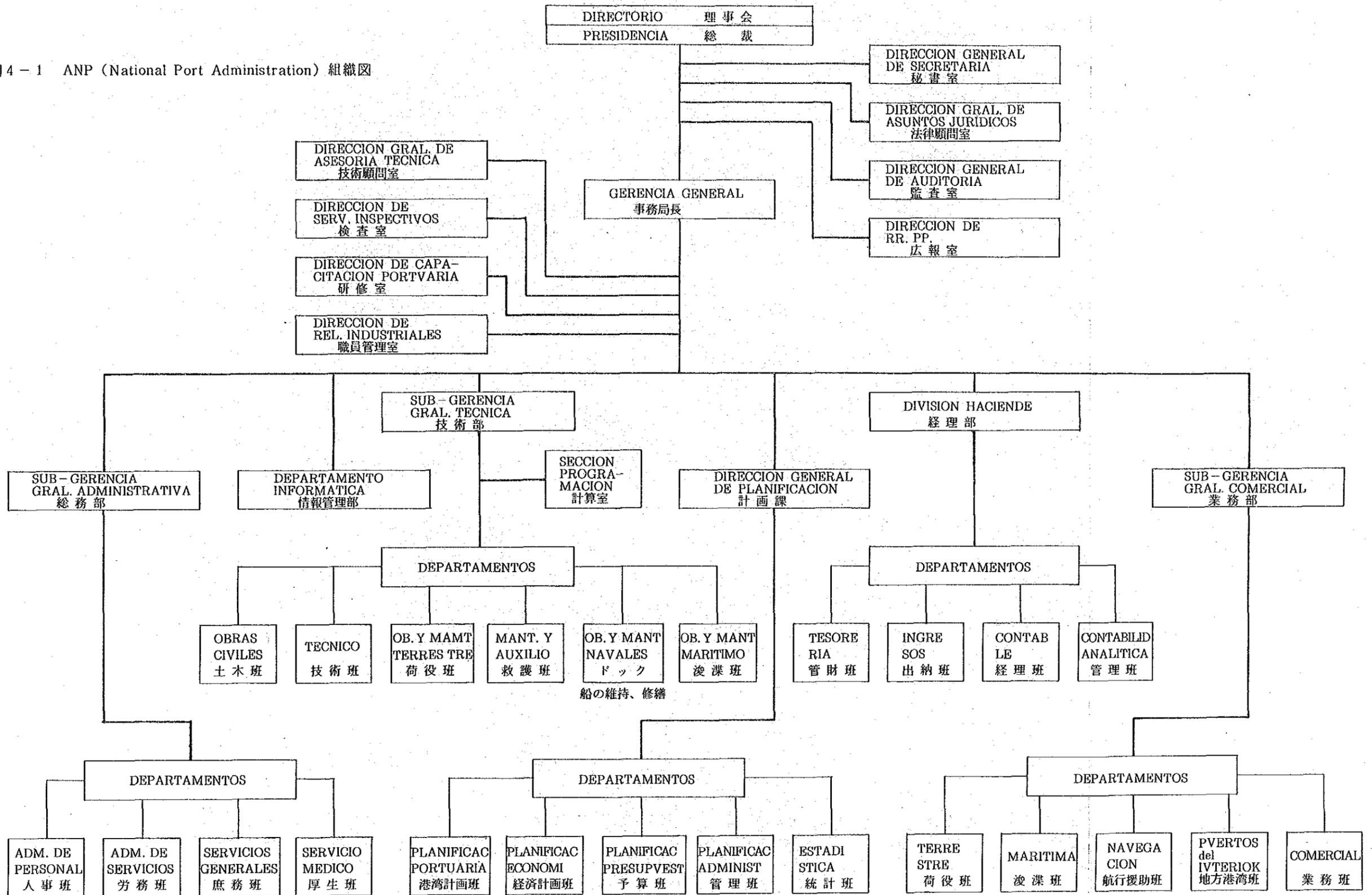
(2) 港湾公社（ANP）

ANPの設立は1911年7月15日付の法律にさかのぼるが、この時はモンテヴィデオ港管理局（Direccion del Puerto de Montevideo）であった。その後1916年7月21日付の法律によりモンテヴィデオ港管理公社（Administracion Nacional del Puerto de Montevideo）に改組され、その後、モンテヴィデオ港以外の港湾の管理、運営も担当するANPとなり、今日に至っている。

1) 組 織

ANPの組織は図4-1のとおりである。

図4-1 ANP (National Port Administration) 組織図



2) 業務内容

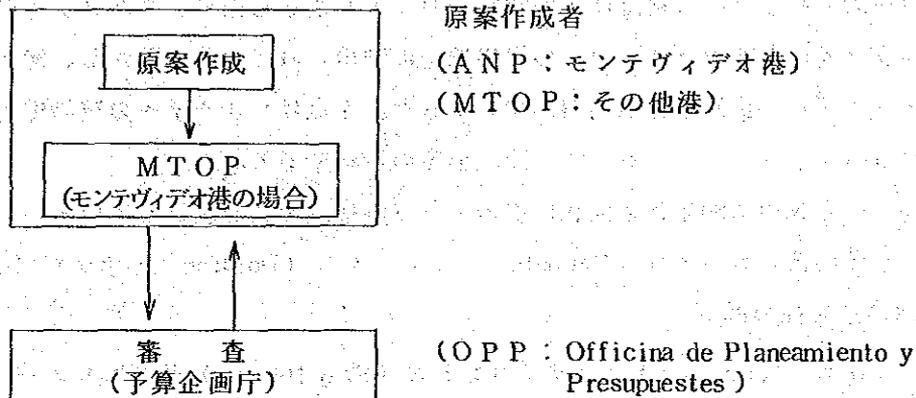
港湾公社の業務内容は、モンテヴィデオ港については、

- ◎船積み、船卸し並びに港内の貨物輸送に関する全ての役務の提供
- ◎港内及び港外のランチ、タグボート等全ての商船活動に関するサービス業務
- ◎救助活動
- ◎施設の建設・負付
- ◎新規の民間の港湾サービス業者に対する許可

また、モンテヴィデオ港以外については、運輸・公共事業省が整備する港の管理・運営を行っている。

(3) 港湾整備決定プロセス

ウルグァイの港湾整備の決定プロセスは次のとおりである。



4-2 主要港湾の現況

(1) 主要港の分布

ウルグァイの港のうち、商港的利用がなされている主要港は9港であり、その地域的特性から3タイプに分けられる。

1) ウルグァイ川河川港：サルト、パインサンドー、フライベントス、ヌエババルミラ、カルメロ

ラ・プラタ川の支流でウルグァイ、アルゼンティンの国境河川のウルグァイ川沿いの河川港である。隣国アルゼンティンとの第1橋はフライベントスの上流であるため、フライベントス以南の港湾は特に重要になっている。

2) ラ・プラタ川河川港：コロニア、プエルト・サウセ、モンテヴィデオ

これら諸港の中でコロニア港は対岸ブエノスアイレスとの間の人流・物流の玄関港であり、モンテヴィデオ港はウルグァイ国を代表する港湾である。

3) 大西洋岸：ラ・パロマ

大西洋岸には、ラ・パロマ港のほかは国際的リゾートのプンタ・デル・エステにマリナーがあるが、ラ・パロマ港も商港的利用は低く、漁港としての利用が中心である。

(2) 港湾利用状況

ウルグァイ国の港湾の利用はモンテヴィデオ港に集中しており、1989年の全国の港湾取扱貨物量1,979千トンのうち93%、1,842千トンが同港で取り扱われている。

一方、旅客では1989年の利用者は1,209千人であり、このうちモンテヴィデオ港利用者は14%、165千人と比率が低い。これは旅客の多くがアルゼンティンとの往来者であり、コロニア港を主に利用していることによる。

モンテヴィデオ港以外の港は、主にモンテヴィデオ港の補完的な役割を果たし、稀に競合関係を持っている。

歴史的には、これら諸港は広い意味のローカル輸送を担い、ウルグァイの沿岸輸送並びにウルグァイとアルゼンティンとの河川輸送に利用されていた。しかし、80年代に至って、新たに次の2点の広範な輸送問題が生じてきた。1点はウルグァイの貿易そのものの変化で、他はウルグァイ—パラグァイ二国間協定の締結である。

70年代と比べて80年代の変化は次のような直接的影響を及ぼしている。

- 1) 水深の浅いカルメロ (Carmelo)、ドローレス (Dolores)、サウセ (Sause) 等の小港湾の重要性の低下
- 2) コロニア (Colonia)、フライベントス (Fray Bentos) 並びにヌエバパルミラ (Nueva Palmira) 港の取扱貨物量の飛躍的増加
- 3) 上記3港への貨物の集中と他港の減少

PRINCIPALES PUERTOS COMERCIALES

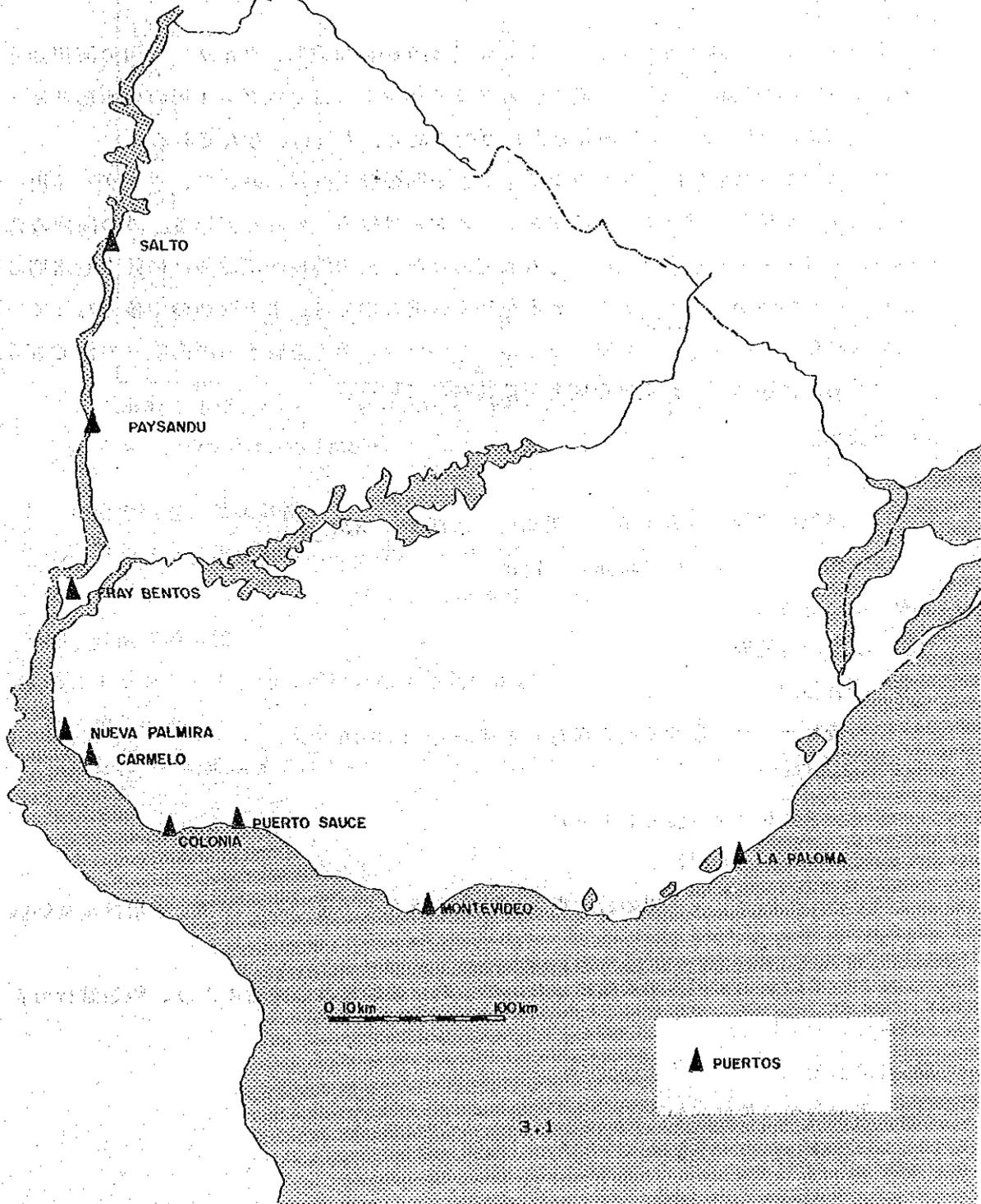


图 4-2 主要港分布

(3) モンテヴィデオ港

モンテヴィデオ港については、第5章で詳細を述べる。

(4) フライベントス港

1) 概況

フライベントス港はモンテヴィデオの北西310 kmに位置し、ウルグァイ川の河川港として、1930年に開港している。港のあるフライベントスはウルグァイ川の中西部リオ・ネグロ県（面積9,637 km²、人口約5万人）の中心地で、人口約2万人である。

フライベントス港は隣国アルゼンティンとの間の陸上交通において、ウルグァイ川における第1橋が架り、パラグァイのアスンシオンとは鉄道で結ばれている。港の国内の背後圏であるリオ・ネグロ県は人口5万人弱であるが、港の地理的位置並びに陸上輸送網の結節点という特性から、モンテヴィデオを除く諸港の中では、水上交通の中核となっている。特に穀物輸送ではサイロから岸壁までのコンベヤシステムを有する国内唯一の港である。このため、港を核とした地域の開発が期待されている。

2) 主要施設

① 岸壁

外航用埠頭：長さ125 m、幅20 m、水深8～13 m

内 “ “ : “ 222 m、 “ 25 m

② 鉄道引込線

③ 小型船用泊地

④ 保管施設

穀物サイロ（農牧水産省所有）貯蔵能力 20,000 トン

⑤ 荷役機械

ジブクレーン（能力5トン）

3) 航路（ウルグァイ川）

ウルグァイ川とパラナ川の合流点からフライベントスまでのウルグァイ川は全長95 kmで水深21 ft が確保している。

また、この間の河川の平均幅員は5 kmで、航行援助施設の整備により、船舶航行の安全が確保されている。

4) 港湾活動

① 入港船舶（外航商船）

1985年 29隻

1986年 15隻

② 港湾取扱貨物量

	食料品輸出	トランジット	野菜輸出	野菜輸入
1976	25,105	0	17,908	0
1977	0	0	10,160	0
1978	s. d.	0	s. d.	0
1979	300	0	14,669	16,522
1980	1,988	0	5,295	0
1981	0	8	8,894	28,249
1982	3,302	0	6,013	19,393
1983	928	0	22,637	18,488
1984	15,049	0	30,729	26,785
1985	6,400	20,849	0	2,179

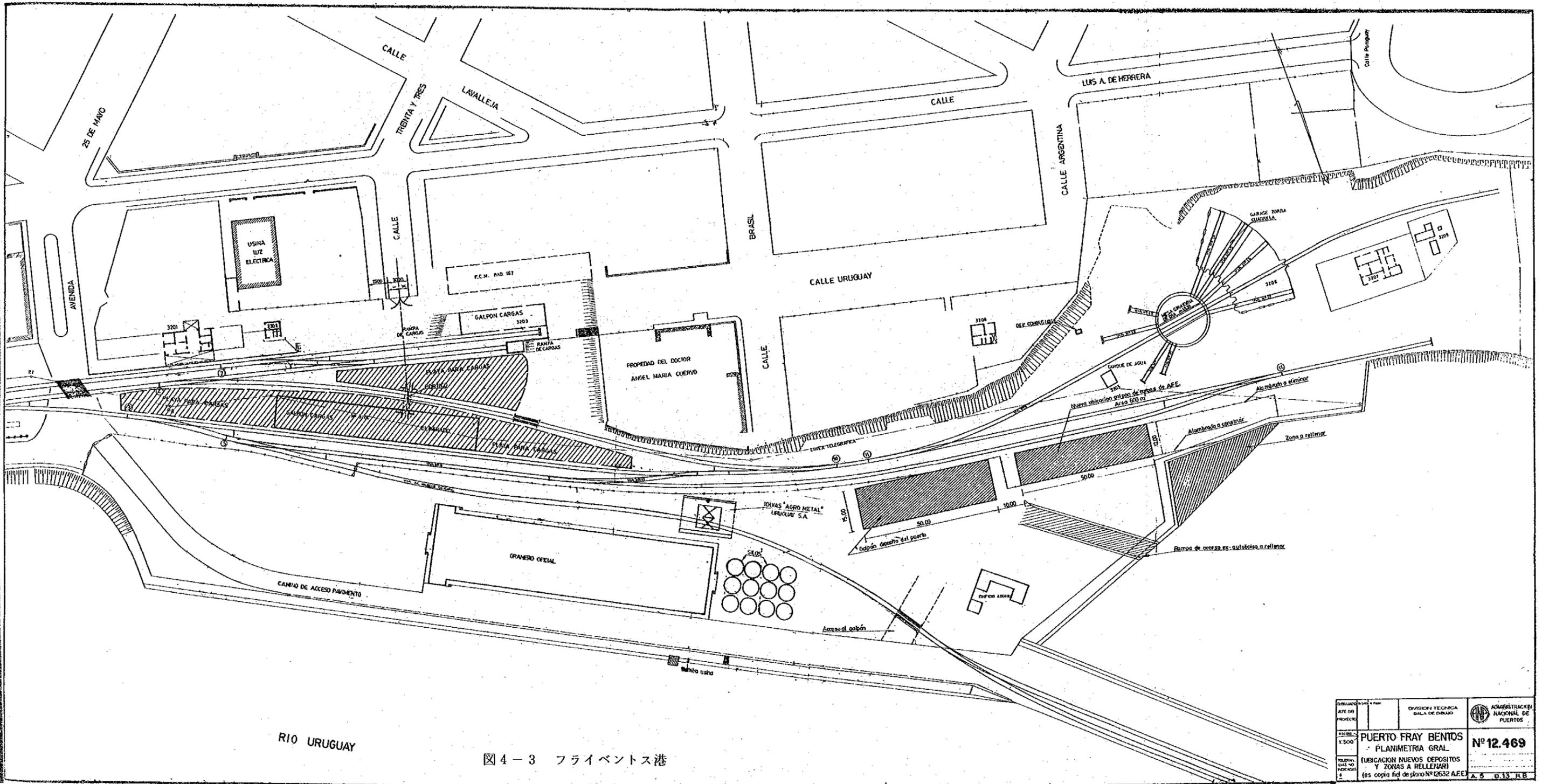
出典：1976 to 1995 statistics (Yearbooks), AMP

s. d. = no data available

5) 今後の課題、将来計画

- ① ウルグァイ川の利用可能水深21 ft の増深
- ② コンテナ (max 40 ft) 並びに雑貨荷役のためのクレーン
- ③ 野積場の拡張
- ④ トランジット貨物のための保税地区の指定
- ⑤ 埠頭の拡張

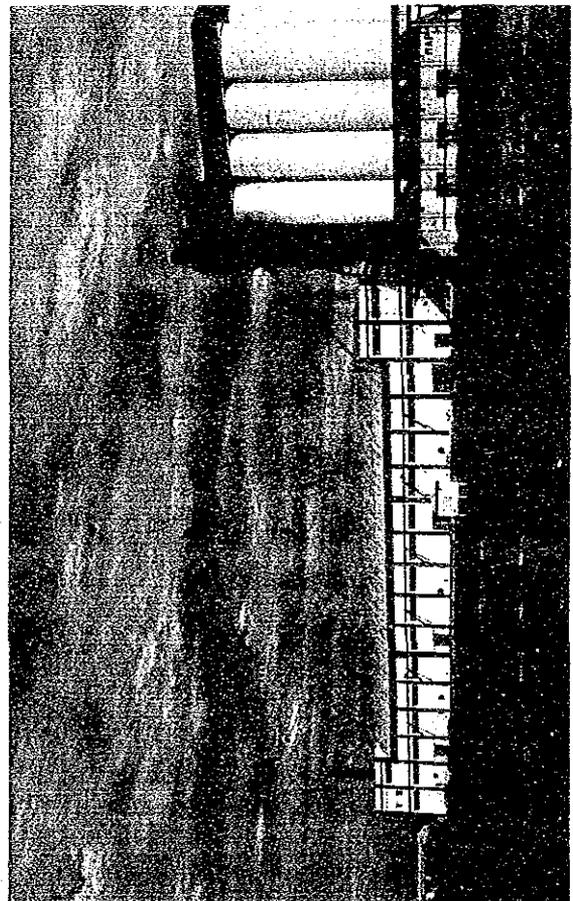
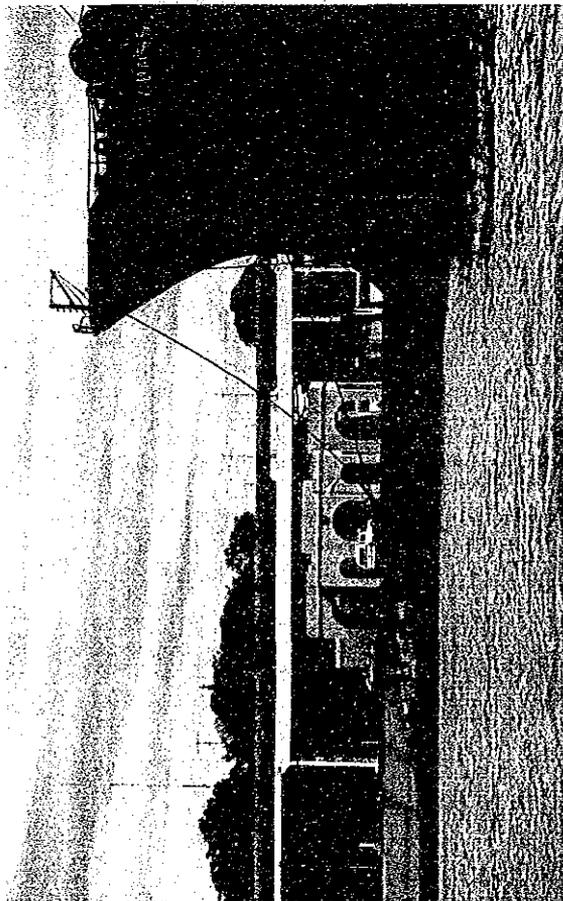
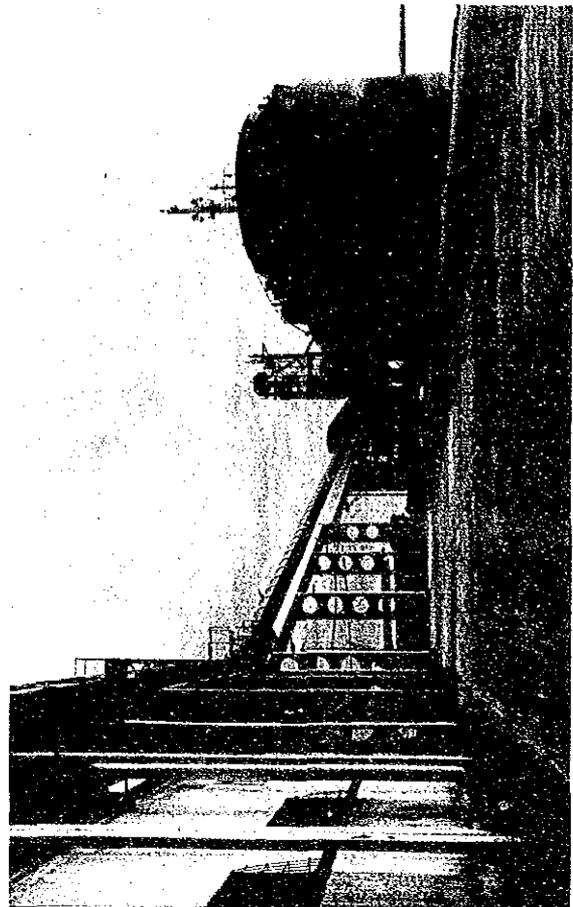
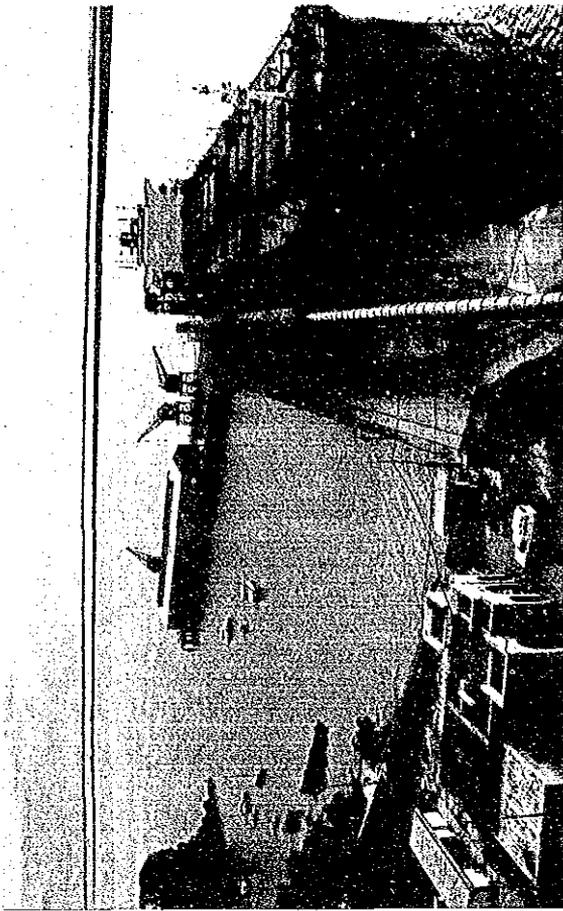
また、港の隣接地区にフリーゾーンが計画されており、これに対応した施設整備も必要とされる。



RIO URUGUAY

図 4 - 3 フライベントス港

DISEÑADO POR ABE DO PROYECTO 1:500 TITULO 12.469	DIVISION TECNICA SALA DE DIBUJO PUERTO FRAY BENTOS PLANIMETRIA GRAL. (UBICACION NUEVOS DEPOSITOS Y ZONAS A RELLENAR) (es copia fiel de plano N° 12632 AEE)	ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS N° 12.469 A. 5 B. 15 R.B.
---	--	--



フライベントス港 穀物パース

(5) ヌエバ・パルミラ港

1) 概況

ヌエバ・パルミラ港はコロニア県にあるウルグァイ川の河川港であり、パラグァイからアルゼンティンに流れるパラナ川の分流がウルグァイ川に注ぎ込む所に位置している。港のあるヌエバ・パルミラの人口は約8,000人である。

港に隣接して、フリーゾーンが指定されており、専用施設を利用してパラグァイのフェロマンガン鉱をはじめとして、河川輸送と外航船の積替基地として利用されている。

一方、公共バースは、L形をした240mのバースがあるが、荷役施設の不備等もあり、十分に利用されていない。

2) 主要施設

- ① 岸壁 長さ：240 m 水深：6～6.5 m
- ② 野積場
- ③ 穀物サイロ 60,000トン
- ④ 荷役機械 ジブクレーン（能力5トン）

3) 航路（ウルグァイ川）

フライベントスと同じく河川は21 ftまでが確保されている。

4) 港湾活動

① 入港船舶（1987年）

公共バース利用船舶は外航6隻のみにとどまった。

② 港湾取扱貨物（公共バース利用）

港湾取扱貨物は1970年代後半は16～17万トンであったが、1980年代は急減し、1985年には2万トン弱にとどまっており、そのほぼ全量がトランジット貨物である。

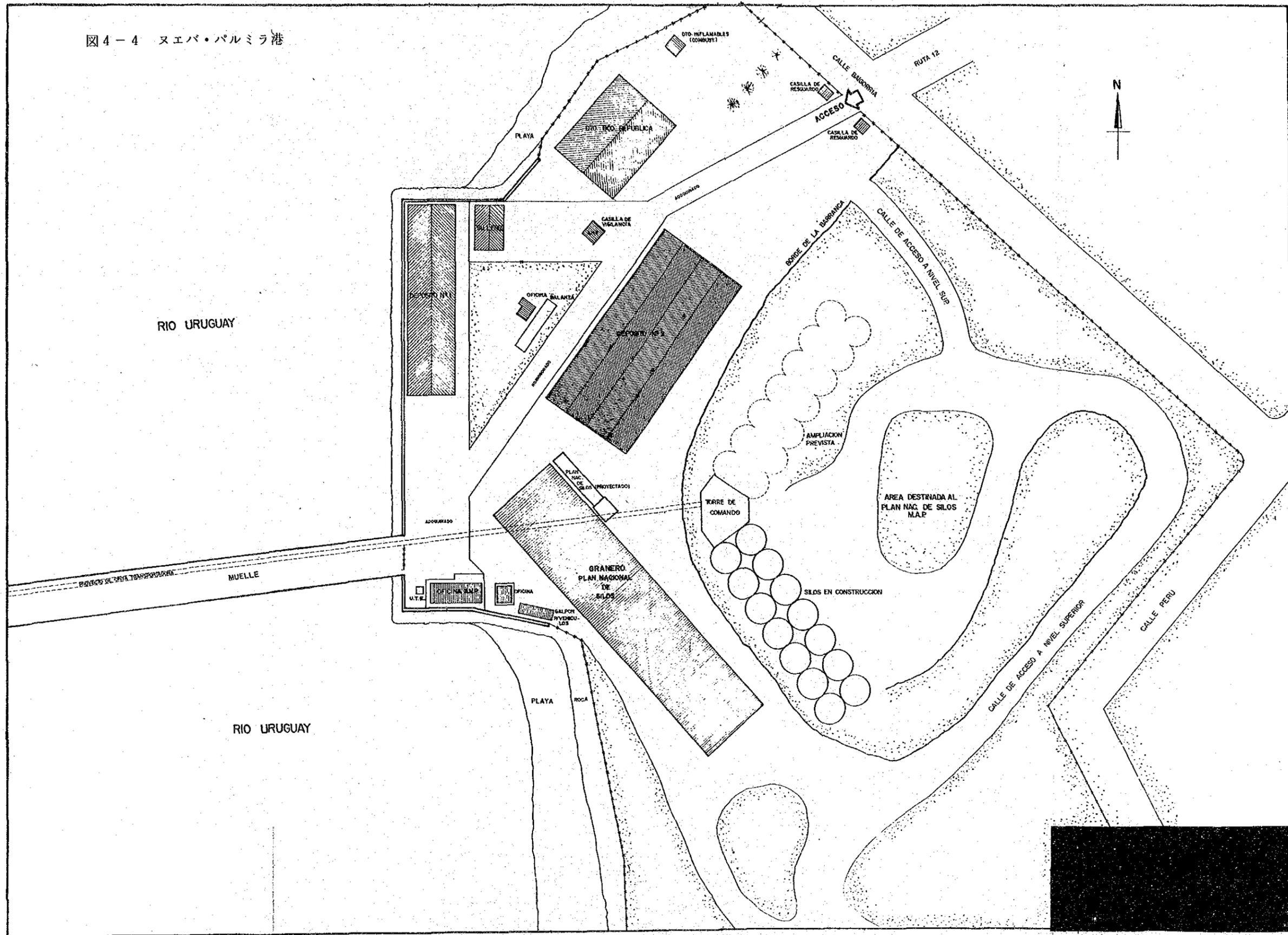
5) 今後の課題、将来計画

- ① 岸壁の延長（230 m）
- ② クレーンの更新、能力アップ
- ③ コンテナ対策
- ④ フリーゾーンとの利用調整

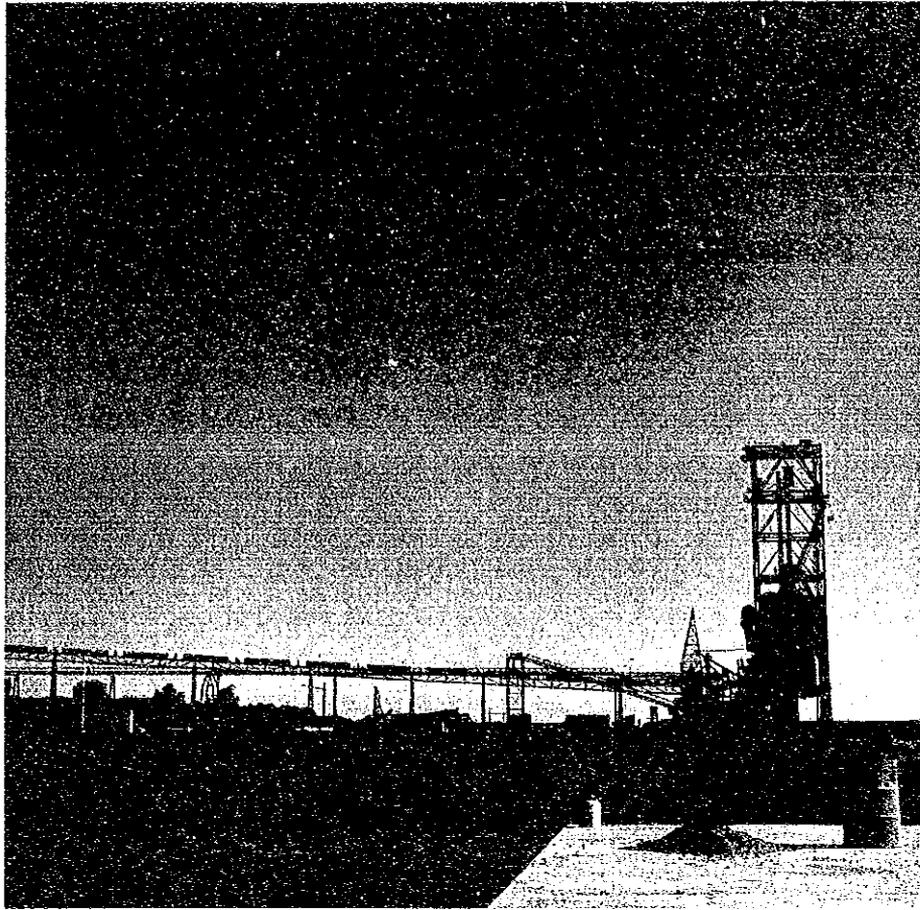
岸壁の延長については、計画が5年前に策定されているが、事業費500万ドルの目途がたたないため、工事に着手した段階でストップしている。運輸・公共事業省としては、隣接するフリーゾーンの専用バースで、使用目的外の貨物が取り扱われていること、穀物サイロの有効利用の観点から早急に事業を実施したいとしている。

また、隣接するフリーゾーンについては、一部企業の立地はみられるが、計画どおりに進捗していない。

図4-4 スエバ・パルミラ港



ヌエバ・パルミラ港 穀物バース



(6) コロニア港

1) 概況

コロニア港は、ラ・プラタ川の河川港であり、モンテヴィデオから177 km、ブエノスアイレスからは50 kmである。

コロニア港は、ラ・プラタ川の対岸にブエノスアイレスが位置するため、ブエノスアイレスからウルグァイに入る海の玄関になっている。コロニア—ブエノスアイレス間はフェリー（6便/日）で3時間、高速艇（8～16便/日）で1時間であり、特に夏のパケーションの季節にはウルグァイの代表的リゾートのプンタ・デル・エステにアルゼンティンから大量に民族移動が行われ、その通過港となっている。

2) 主要施設

① 岸壁

フェリー埠頭：2バース（延長180 m、水深6.20 m）

内貿バース：延長150 m、水深5.6 m

② 保税倉庫（7棟、延床面積8,400 m²）

③ 駐車場 能力1,600台

3) 港湾活動

① 貨物量

（単位：トン）

1981	656	6,707	143	2,862	2,232	3,697	34,274
1982	4,878	8,355	56	1,993	3,234	5,838	41,720
1983	298	6,511	6,088	7,916	4,510	8,423	37,396
1984	1,371	9,578	2,623	7,185	6,300	11,383	36,988
1985	853	16,212	14,635	7,680	3,822	8,250	19,567

出典：1976-1985 Statistics - ANP (Yearbooks)

② 旅客数

Año	Por Aliscafo	Por Ferry-Boat	Total
1982	243,030	204,734	449,772
1983	240,341	275,097	515,438
1984	313,427	377,671	693,098
1985	351,594	409,961	761,555
1986	329,467	444,173	773,640

出典：Direccion Nacional de Transporte, MOTP

③ フェリー航送車両台数

Año	AUTOS	CAMIONES	OMNIBUS	TOTAL
1984	67,454	5,301	262	73,017
1985	55,540	6,410	161	72,111
1986	60,624	7,450	168	68,222

出典：Dirección Nacional de Transporte, MOTP

4) フリーゾーンの概要

- a) 規模：10 ha（拡張用地 10.5 ha）
- b) 利用状況：倉庫21棟（現在は保管機能としてしか利用していない）
- c) 将来計画：保管機能の他に研究、加工組立機能の導入

5) 現状の課題、将来計画

当面大きな整備計画はない。

(7) プンタ・デル・エステ港

本港はウルグァイの代表的リゾートのプンタ・デル・エステ（Punta Del Este、東の岬）のマリーナである。プンタ・デル・エステはモンテヴィデオの東約120 kmに位置し、大西洋に面した都市で、ガットのウルグァイ・ラウンド開催の場所となった。

夏場のバケーションシーズンは隣国アルゼンティンから大量の入込み客があり、人口の80～90%をアルゼンティン人が占める。このため、港を利用するヨット等はアルゼンティン船が大部分を占めている。

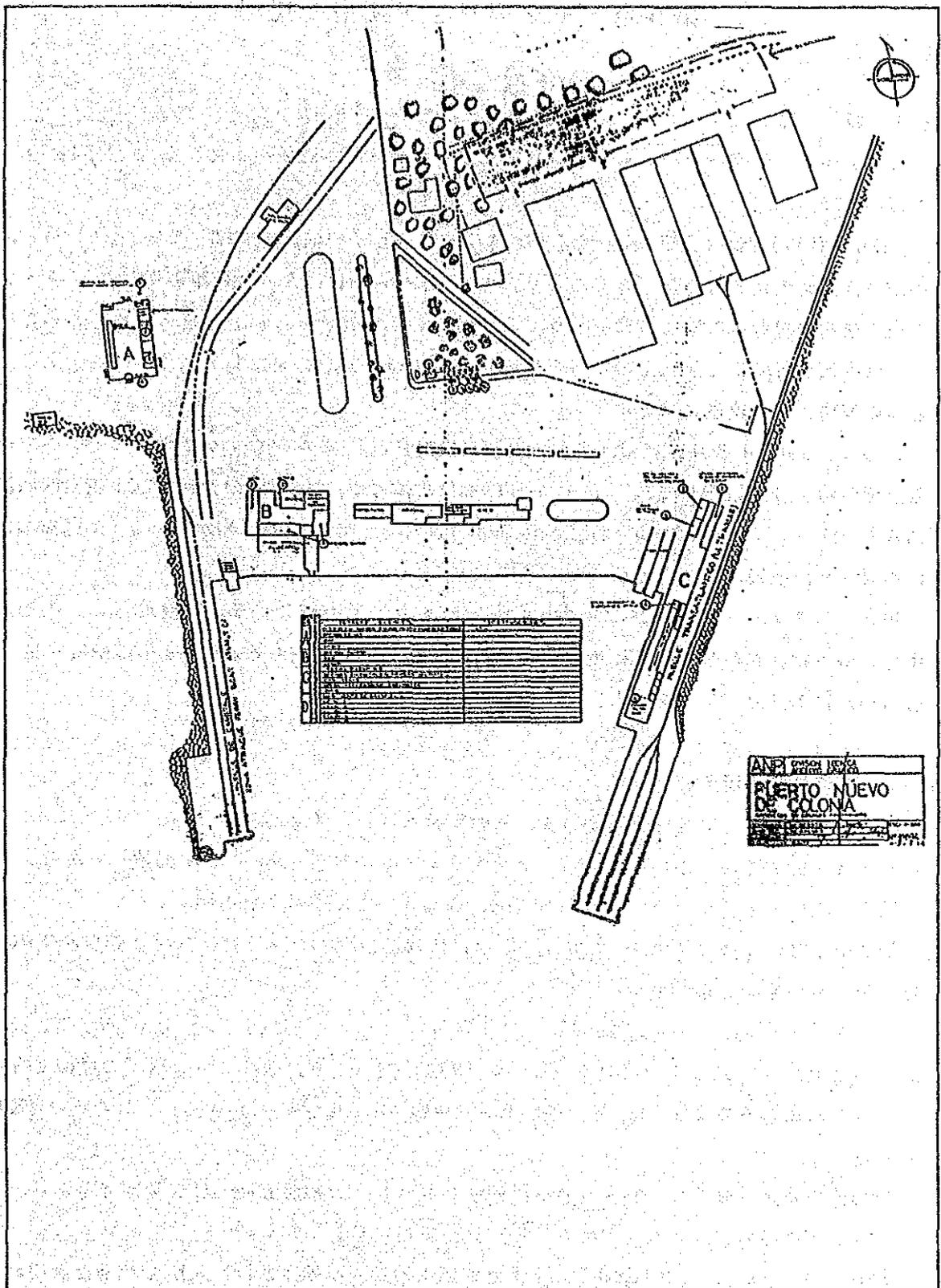


图 4-5 科罗尼亚港

第5章 モンテヴィデオ港の現況

5-1 概況

モンテヴィデオ港はウルグァイの首都モンテヴィデオの水際線を占め、南緯34°54′、西経56°12′の位置にある。

1770年代の初期には航行船舶が必ず寄港する港としての地位を確保していた。しかし、その施設は木製の貧弱な岸壁のみであった。1802年5月13日に大きな変革が生じた。ラ・プラタ川に最初の燈台が設置されモンテヴィデオ湾のCerroの丘から光が発せられた。この丘はかつては手旗信号による航海上の情報を送る見張り小屋の役割を果たしていたが、これ以後、陸と海の連絡という位置にはとどまらなくなった。

さらに、1909年8月25日には新たな施設が供用され、モンテヴィデオ港の歴史の中で新たな飛躍が始まった。そして、1911年7月15日付法律によって、港の管理並びに技術的組織であるモンテヴィデオ港管理局(Dirección del Puerto de Montevideo)が設立され、国益のために重要な責任を果たすこととなった。

現在、モンテヴィデオ港はウルグァイ唯一の本格的貿易港である。取扱貨物は、輸出が農産物、畜産物、衣料等、輸入は電機製品、石油、化学製品等である。1989年の総貨物量(含む石油)は184万トンであった。

5-2 港湾施設の現況

港湾施設は、概して老朽化している。係船施設は17バースである。うち1バースはコンテナ・バース(延長278m、水深11m、コンテナ・クレーン1基、1986年供用開始)である。

図5-1にモンテヴィデオ港の平面図を、写真5-1に全景写真を示す。

埠頭用地等の陸域は70.2haである。岸壁には42基の岸壁クレーンとレンガ造り及びRCの上屋9棟、及び冷凍倉庫2棟がある。

コンテナ・クレーン1基は1986年、B埠頭のクレーン2基は45トン吊りで1982年、同じくB埠頭上の2基の12.5トン吊りクレーンが1982年製であり、他は6トン以下の規模で古い。上屋はA埠頭上の2棟は1932年、他の9棟は1910年代の建築であり、いずれも古い。穀物サイロはない。

その他埠頭から離れて、レンガ並びに鉄筋コンクリート製が6棟、鉄骨造が4棟ある。

コンテナ埠頭の東側部分(上屋A、B)は海軍が占有している。

なお、湾の北側にはANCAP所有のタンカー用の泊地と岸壁があり、石炭の荷役にも使われている。この泊地への進入航路は全長1.61kmで水深9.14mに浚渫され、吃水8.32mまでの船舶の入港が可能である。

火力発電所
↓

ドック
↓

B突
↓

A突
↓

コンテナターミナル
↓

西防波堤、東防波堤
↓

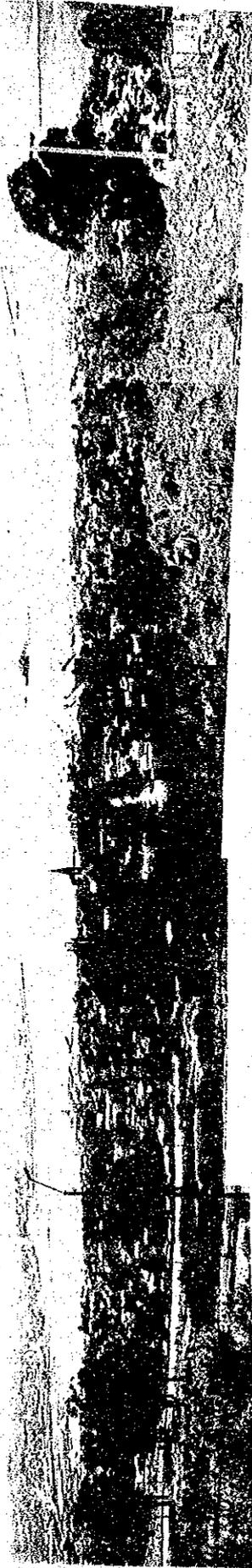


写真-1 モンテヴィデオ港（対岸のモンテヴィデオの丘より撮影）

また、コンテナ・ターミナルは、用地面積9ha、コンテナ蔵置能力3,000TEUで、取扱能力は現在25,000TEU/年だが、60,000TEU/年まで可能であるとされている。

現有港湾施設を表5-1に示す。

表5-1 港湾施設一覧

	施設名	規模	備考
外郭施設	東防波堤 西防波堤 中央防波堤 波除堤A " B " C	940 m 1,300 m 1,335 m 150 m 150 m 170 m	
荷さばき施設 及び保管施設	上屋(1号~9号) 冷凍倉庫(10号、11号) その他(10棟)	65,740 m ² 6,516 m ² 62,280 m ²	
水域施設	航路 泊地I " II " (FLUVIAL) 漁港区(Zona de Cabotaje)	水深-11 m、延長31 km 水深-10.0 m " - 8.5 m " - 5.0 m	
係留施設	Escalte埠頭 Fluvial埠頭 A埠頭(西) " (東) " (北) " (奥) B埠頭(西) " (東) " (北) 冷凍埠頭 漁業埠頭	水深-11.0 m 延長278 m 水深- 6.0 m 延長344 m " -10.0 m " 381 m " " " 303 m " " " 46 m " " " 492 m " " " 294 m " " " 326 m " " " 145 m " " " 392 m " - 4.5 m " 217 m	(コンテナ) (海軍) (雑貨) (外国漁船) (国内漁船)
荷役機械	ジブクレーン ガントリークレーン	40 t吊り×2基 12.5 t吊り×4基 6 t吊り×4基 1基	
車両	トラクター ブルドーザー タイヤ付き荷車 けん引車	9台 7台 58台 3台	SISU製 SCANIA、FORD製
船舶	浚渫船 土運船	6隻 6隻(自航3隻、非航3隻)	
修理ドック	フローティングドック ドライドック	幅32 m、延長160 m 幅13.7 m、延長60 m 不明	TSAKOS(ギリシャ企業)所有 ANP所有 海軍所有(モンテヴィデオ港外)

5-3 港湾活動の現況

(1) 入港船舶

1989年の入港船舶隻数は4,235隻（うち外航船2,314隻、内航船1,921隻）であった。入港船舶のうち、外航船は漸増傾向にある。船種別内訳は、バルクキャリアー17隻、タンカー231隻、冷凍船123隻、コンテナ船110隻、漁船2,537隻、一般貨物船を含むその他1,217隻である。

トン階別隻数では、500G/Tまでが約50%、501~4,000G/Tが約30%、4,001~10,000G/Tが約10%、それ以上が約10%である。

また、本港は、南大西洋で操業する漁船の基地となっており、国内漁船50隻以上の母港となっているほか、中国、韓国、日本、ポーランド、ソ連、ハンガリー、スペイン、ギリシャ等の漁船が月平均50~60隻の割合で入港している。

表5-2に船種別入港船舶の推移を、表5-3に1989年の船籍別・船種別入港船舶を示す。

(2) 港湾取扱貨物

モンテヴィデオ港の1989年の港湾取扱貨物量は年間約184万トンであり、漸増傾向にある。また、取扱貨物のほぼ全量が外貿貨物で、国内輸送にはほとんど使われていない。

コンテナ取扱量は着実に増加しつつあり、1989年に50,588 TEU（実入り；34,040 TEU、空；16,548 TEU）と過去4年間で2倍に増加した。

品目別では、輸出は動物、植物並びに同製品に織物の割合が高く、輸入では、鉱産品並びに化学工業品の割合が高い。

表5-4に港湾取扱貨物量の推移と、表5-5に品目別バルクカーゴ取扱量を示す。なお、附属資料1.にアルゼンティン主要港の貨物量を示す。

(3) 旅客

モンテヴィデオ港利用の旅客数は年毎のバラツキが大きいですが、主な利用は内航輸送（モンテヴィデオ—ブエノスアイレス間を含む）旅客である。1989年は、入89,127人、出76,251人、合計165,378人であった。

表5-2 船種別入港船舶の推移

Tipo (船種)	Cantidad (隻数)			T. R. B.(*)(総トン数)		
	1987	1988	1989	1987	1988	1989
Pasaje (旅客)	28	31	29	359	365	365
Carga y Pasaje (貨客)	482	370	397	1,580	1,324	1,612
Cargueros (一般貨物)	754	709	766	5,970	5,622	5,738
Graneleros (バルクキャリア)	22	34	17	360	477	286
Tanques (タンカー)	168	197	231	835	1,013	923
Frigoríficos (冷凍船)	96	110	123	444	542	519
Portacontenedores (コンテナ)	102	118	110	1,432	1,873	2,208
Pesqueros (1) (漁船)	202	2,314	2,537	413	1,084	1,223
Otros (その他)	39	30	25	140	109	96
Total	1,893	3,913	4,235	11,533	12,409	12,970

(千トン)

(*) Tonelaje de Registro Bruto (en miles de toneladas)

(1) A partir de enero de 1988 se incluyen los buques pesqueros que operaron en carga y descarga.
(1988年1月からは、貨物の積卸しを行った漁船を含んでいる。)

出典：APN

表 5 - 3 船籍別・船種別入港船舶 (1989年)

BANDERA	TOTAL		PASAJE		CARGA Y PAS.		CARGA		GRANELERO		TANQUE		FRIGORIFICO		PORTACONTEN.		PESQUERO		OTROS	
	CANT.	T.B.R. CANT.																		
ALEMANA	80	907,052	0	0	0	0	43	413,410	0	0	1	24,775	7	19,695	25	438,667	4	10,505	0	0
ARGENTINA	464	2,680,707	0	0	231	856,506	194	1,632,339	4	42,772	14	76,174	4	33,920	2	30,642	6	2,328	9	6,026
BAHAMENA	10	61,228	3	21,558	0	0	5	15,658	0	0	1	15,163	1	8,849	0	0	0	0	0	0
BELGA	7	168,560	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	168,560	0	0	0	0	0
BRASILERA	20	264,320	0	0	0	0	9	71,772	0	0	6	107,503	1	12,411	4	72,634	0	0	0	0
COLOMBIANA	5	52,819	0	0	0	0	5	52,819	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COREANA	22	14,216	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	14,216	0	0
CHILENA	6	45,493	0	0	0	0	6	45,493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHINA	99	94,172	0	0	0	0	4	40,972	0	0	2	5,900	3	3,570	0	0	89	40,380	1	3,350
CHIPRIOTA	11	121,151	0	0	0	0	0	77,275	2	40,093	0	0	3	3,783	0	0	0	0	0	0
EGIPCIA	5	36,702	0	0	0	0	5	36,702	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ESPAÑOLA	55	66,208	0	0	0	0	2	3,872	0	0	0	0	0	0	0	0	53	62,336	0	0
ESTADOUNDENSE	27	715,864	0	0	0	0	1	5,820	0	0	0	0	0	0	23	695,454	2	12,784	1	1,806
FILIPINA	7	59,688	0	0	0	0	7	59,688	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FRANCESA	6	163,830	0	0	6	163,830	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GRIEGA	55	561,209	10	112,659	9	101,808	23	232,374	0	0	3	42,766	3	21,186	1	25,169	5	11,700	1	13,617
INGLESA	25	173,449	0	0	1	67,140	4	70,898	0	0	0	0	4	5,121	0	34,348	14	18,668	2	11,662
ISRAELITA	7	83,296	0	0	0	0	4	48,948	0	0	0	0	0	0	3	34,348	0	0	0	0
ITALIANA	34	218,575	8	164,482	0	0	4	16,689	1	8,718	0	0	2	2,814	0	0	19	25,872	0	0
JAPONESA	109	285,872	0	0	0	0	13	131,365	0	0	0	0	19	96,248	0	0	76	55,721	1	2,538
LIBERIANA	46	560,311	0	0	0	0	30	310,212	2	43,591	5	81,788	1	18,066	8	106,654	0	0	0	0
NACIONAL	2,313	1,093,217	0	0	138	217,350	40	147,249	0	0	176	311,378	0	0	6	85,972	1,953	331,268	0	0
NORUEGA	50	694,293	1	9,975	8	153,624	25	262,610	1	19,578	6	56,404	4	5,602	5	157,500	0	0	0	0
PAISES BAJOS	42	209,162	0	0	0	0	36	170,194	0	0	0	0	5	10,606	1	28,362	0	0	0	0
PANAMENA	139	1,295,662	0	0	2	25,257	86	914,581	2	46,713	8	53,678	16	98,487	10	139,488	15	17,458	0	0
PARAGUAYA	109	114,268	0	0	0	0	109	114,268	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
POLACA	137	420,230	0	0	0	0	21	158,098	0	0	1	18,244	6	16,104	0	0	109	227,784	0	0
PORTUGUESA	14	26,870	0	0	0	0	1	1,659	0	0	0	0	4	9,528	0	0	8	14,024	1	1,659
SINGAPURENA	5	55,616	0	0	0	0	0	0	1	9,979	1	28,824	1	9,781	2	17,032	0	0	0	0
SOVIETICA	173	691,604	1	13,251	2	26,504	23	155,410	0	0	3	20,569	25	87,915	0	0	111	338,216	8	49,739
VARIAS	143	974,548	6	43,116	0	0	50	467,861	4	75,042	4	81,103	14	54,907	13	207,210	51	39,622	1	5,687
YUGOESLAVA	10	79,495	0	0	0	0	10	79,495	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALES	4,235	12,969,677	29	364,981	397	1,612,019	766	5,737,721	17	286,486	231	923,259	123	518,593	110	2,207,662	2,537	1,222,872	25	96,054

出典：ANP

表5-4 取扱貨物量の推移

(単位：千トン)

Año	(輸入) Importación	(輸出) Exportación	(中継) Transito (1)	Total
1985	415 (2)	596 (3)	290	1,301
1986	628	488 (4)	218	1,334
1987	706	480 (5)	269	1,455
1988	909	666	256 (6)	1,831
1989	1,024	624	195	1,843

(1) Internacional y de Cabotaje. (外航及び内航)

(2) No incluye 8 unidades de animales en pie. (動物8頭は含まない)

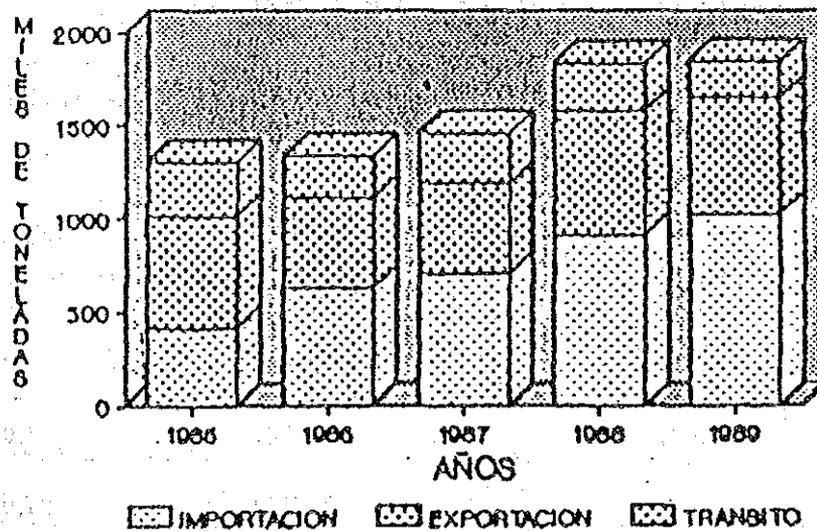
(3) No incluye 2142 unidades de animales en pie.

(4) No incluye 5680 unidades de animales en pie.

(5) No incluye 2469 unidades de animales en pie.

(6) A partir del 1/1/85 se incluye en esta columna el removido de combustibles realizado por ANCAP desde "La Teja" a los puertos del interior. Dicho removido asciende en el año 1988 a 120425 t. Dicha operación no genera proventos.

(1985年1月からは ANCAP によって内陸港へ移出された燃料を含む。1988年はこの量は 120425 t)



出典：A P N

表5-5(1) 品目別バルクカーゴ取扱量(輸出) 1989年

(単位:トン)

(品目) MERCADERIAS	(合計) TOTAL	(下半期) 2do. SEMESTRE
(ひまわり油) ACEITE DE GIRASOL	3,703	3,703
(液体バルク合計) TOTAL DE GRANELES LIQUIDOS	3,703	3,703
(米) ARROZ	19,578	17,603
(まぐろ肉) ATUN	9	0
(肥料) FERTILIZANTES	3,287	0
(リン酸塩) FOSFATO	2,408	2,408
(ひまわり) GIRASOL	3,430	3,430
(でんぷん) GLUTEN	1,586	0
(とうもろこしのでんぷん) GLUTEN DE MAIZ	2,024	2,024
(ペレット) PELLETS	4,632	1,550
PELLETS DE AFRFCHILLO	6,387	0
(ひまわりのペレット) PELLETS DE GIRASOL	2,672	2,672
(リンネルのペレット) PELLETS DE LINO	641	0
(大豆のペレット) PELLETS DE SOJA	11,177	7,613
(小麦のペレット) PELLETS DE TRIGO	1,073	1,073
(魚) PESCADO	236	159
(ふすま) SALVADO	790	0
(脂肪) SEBO	2,489	974
(ひまわり種子) SEMILLA DE GIRASOL	1,005	1,005
(大豆) SOJA	31,724	27,000
(固体バルク合計) TOTAL DE GRANELES SOLIDOS	95,148	67,511
TOTALES	98,851	71,214

出典: ANP

表5-5(2) 品目別バルクカーゴ取扱量(輸入) 1989年

(単位: トン)

MERCADERIAS	TOTAL	2do.SEMESTRE	1er.SEMESTRE
ACEITES LUBRICANTES(潤滑油)	2,088	0	2,088
ACEITE DE PESCADO(魚油)	317	4	313
ALCOHOL(アルコール)	3,954	3,954	0
FUEL OIL(燃料)	296,832	155,952	140,880
FUEL OIL PESADO(燃料用魚油)	25,266	25,266	0
GAS OIL(ガスオイル)	174,523	127,348	47,175
JET A.1(ジェットA.1)	3,978	3,978	0
LUBRICANTES(潤滑油)	6,999	6,999	0
SEBO LIQUIDO(液体脂肪)	1,128	1,128	0
SUPER GAS(スーパーガス)	7,942	7,942	0
TOTAL GRANELES LIQUIDOS	523,027	332,571	190,456
ARRABIO SIDERURGICO(鉄鉱石)	1,435	0	1,435
AZUFRE(硫黄)	12,863	5,450	7,413
CABONATO DE SODIO(炭酸ナトリウム)	251	251	0
CHATARRA(古鉄)	3,453	2,467	986
CLORURO DE POTASIO(塩化カリウム)	1,501	1,501	0
FERTILIZANTES(肥料)	1,096	1,096	0
FOSFATOS DE AMONIO(リン酸アンモニア)	9,144	5,786	3,358
FOSFORITA(リン)	46,933	35,936	10,997
GIRASOL(ひまわり)	1,702	0	1,702
HARINA DE GIRASOL(ひまわり粉)	350	0	350
HIERRO(鉄)	594	594	0
MAIZ(とうもろこし)	49,063	22,690	26,373
PALANQUILLA	2,032	1,834	198
PELLETS DE TRIGO(小麦のペレット)	768	0	768
PRODUCTOS QUIMICOS(化学製品)	67,107	20,606	46,501
SAL(塩)	78,700	39,945	38,755
SEBO(脂肪)	454	454	0
SODA(ソーダ)	3,329	1,318	2,011
SORGO(さとうきび)	3,461	750	2,711
SULFATO DE AMONIO(硫酸アンモニア)	1,291	1,282	9
TRIGO(小麦)	13,647	9,699	3,948
UREA(尿素)	45,203	32,052	13,151
YESO(石こう)	269	185	84
TOTAL DE GRANELES SOLIDOS	344,646	183,896	160,750
T O T A L E S	867,673	516,467	351,206

出典: ANP