

発展途上国の経済発展と港湾の役割

——特にインドの経済発展と港湾——

米 山 譲

(金沢経済大学)

目 次

1. はじめに
2. 経済発展の実情と交通
3. 港湾の整備・拡張とその役割
4. おわりに

1. はじめに

発展途上国は、その経済発展に非常なる関心を示し、また資本の投下を行っているが、各国の経済発展段階が千差万別で、貿易パターンも非常に相違している。しかしながら、世界貿易で占める発展途上国の役割は、予想以上に大きくなってきている。このことは、発展途上国の貿易数量が増大していることに加え、強いナショナリズムにめざめた発展途上国が自国経済の権益の回復と保護を求めて、自国資源の国有化と外国資本の現地化を促進しようとする動きからも判別しえる。この場合、発展途上国は外国資本の進出について、資源収奪的なものには強く反発してはいるが、自国の工業化達成に助けとなる外国資本をも拒絶してはいないようである。また、海運においても、世界の海上輸送の大半が先進国海運によって輸送されている現状に反発して、発展途上国としては、大幅な海運収支の赤字を埋め自国籍船による自国産品の輸出拡大を目差し、先進海運国と対立している南北問題からも伺い知ることが出来る。

これら諸国は、国連貿易開発会議（UNCTAD）等の多数国間討議の場に

において、伝統的な海運自由の原則を旗印にしている先進海運国に対し、①定期船同盟に対する公的介入（ナショナルラインの加入、シェア増大、輸出促進運賃率の設定、適時配船等）、②荷主協議会及び同盟との協議機構の設置（公的介入の可能）、③トレードシェアの決定（50対50または40対40対20方式の採用）、④開発途上国商船隊の設立、拡大（のための自国船優先主義の正当化）、⑤有利な船舶輸出信用の供与、⑥港湾の開発（先進国の積極的援助）等を強く要求し、とくに①～③については、国連の場で定期船同盟憲章として条約化すべしとしており、すでに現在このような措置をとっている国もある⁽¹⁾。このように、発展途上国は自国の経済発展を促進する努力とともに国内交通だけでなく、国際交通の面でもその重要性を認識し自国権益を優先させようという気運が強くなってきている。

発展途上国にとって、国際交通は、その国の貿易発展にとって積極的な役割を果たすものであり、とくに自国の国旗を掲げた外航船の就航によって、貿易が促進され拡大される傾向にある。すなわち、その国の輸入品の価格を実質的に引き下げる可能性をひらき、また輸出品の国際競争力を増す方向に作用するからして⁽²⁾、それぞれの国は、きわめて多様な海運政策をもって自国海運の発展を図るよう努力しているのである。しかし、この逆（外国支配を受ける）のケースも十分考えられる。これが先進国に対して諸要求を行うという結果としてあらわれている。

発展途上国の経済発展は、海運・空運という国際交通の発達を火急に必要なならしめ、空運における空港の如く、海運においても、その輸送執行すなわち輸送基礎施設提供活動を行う港を必要とする。経済発展にともなって、物資輸送が大量化して来ると、必然的に、海運における輸送機関の大型化、高速化、専用船化等への促進が絶対的に要請されるが、それにもなって効率的な港湾の整備・拡張が必要とされる傾向が強くなっていくことは周知の通りである。

そこで、アジアの発展途上諸国では比較的港湾開発が進行しているインドでは、第1次5カ年計画以降、港湾が飛躍的に整備・拡張され、先進諸国に比べて、一般的に言われる廉価な船舶輸送を可能とする程度に開発されているか

は疑問視する向きが少なくないが、しかし、1951年以降、今日までに輸送執行における港湾の整備・拡張が碇泊時間を短縮せしめ、埠頭バース当りの能力を高め、船舶輸送の経済性を高めていることは疑いのないところでもあるので、インドの経済発展との関連において港湾の現状を把握出来ればと願うものである。発展途上国の港湾開発を考察する場合に、その国の体制を歴史的に位置づけ、その中での港湾を、あらゆる分野と関連させて、特質づけ、把握することが肝要と思われるが、限りある紙幅でこれだけ大きな問題を取り上げることは不可能に近いので、またの機会を得たい。

- 注 (1) 山本孝, 「西アジア海運事情調査について」(『海運』, 昭和49年4月) p. 52。
(2) 増井健一著「交通経済論」(東洋経済新報社, 昭和48年) p. 26。

2. 経済発展の実情と交通

先進諸国の経済政策は、第二次大戦後、成長問題と経済計画に重点をおいて、急激な成長を遂げてきていることは周知の通りで、これに対して発展途上諸国は、経済計画を作成し、産業の近代化、経済成長策の促進、所得水準の向上に努力してきたのであるが、経済発展にない手である、企業家や技術者の不足、社会資本の不足および低所得水準の結果、投資資金が制約を受けて意図した貯蓄を有効に投資するメカニズムの欠如などで¹⁾、先進国に比して、全体的に経済発展が微増あるいは停滞気味といわれている。このことはインドにも言えることで、そのため工業化の目標が、旧植民地時代の未熟な工業の存在と本来の農業国のうえに作成されるという弱点を露呈し、経済計画と実績に非常な差異を生じさせているのが現状である。

とはいえ、1951年に始まった第1次5ヵ年計画から、1965年までに工業生産(鉱業および電力を含む)は2倍半に増大している。1963年を100とする工業生産指数でみると、1953年の鉱業指数が54であったものが、1965年—107、1969年—119、1970年—105となっており、製造業は1953年の47に対して、1965

年—119, 1969年—129, 1970年—105となっている(アジア経済研究所, 発展途上国経済統計要覧, 1973年による)。この間の成長率は年率6.4%であった。この成長率自体は, 同じアジアの発展途上国である台湾やパキスタンにくらべれば必ずしも高いとはいえないが, インドの工業の発展水準がこれら諸国よりかなり高いことを思えば, この成長率は着実なものといえる。しかし, 最近この成長率に著しいスロー・ダウンがみられる⁽²⁾。これは第4次5カ年計画が目標にほど遠い状態で終わったという公式発表に如実に表われている。そして第5次5カ年計画(1974年4月〜)は, 計画の甘さなど諸般の事情により早くも目標達成が危惧されている。経済成長はある程度の伸びを示しているとはいえ, 国民所得の1人当たり実質の伸び率が非常に低く, 下降気味でさえある。

農業生産が国民生産の半ばを占め, また食糧穀物生産が, 国民総生産の40%を占めており, これがインド経済の成長率にいかなる影響を与えているかは明らかである。農業生産の不振→工業生産の低迷→経済余剰の減退→政府収入および民間貯蓄の減少→投資水準の低下→経済成長率の減落⁽³⁾といった一連の動きに起因しているといえよう。

経済発展計画実施後の貿易をみると, 輸出はわずかながら伸びているが, 輸入超過ということが, 表1から明白である。

輸出入品目は, 輸出がジュート製品, 茶および鉄鉱石等で, 輸入は機械類, 鉄鋼および化学品となっている。数量的(商品別)には表2の通りである。

主要な取引国は, 輸出入ともアメリカ, ソ連, イギリスおよび日本で, 表1, 表2からも明らかなように輸入超過で, 国際収支は恒常的な赤字が続ぎ,

表1 インド貿易実績

単位: 100万ドル

年度	1953	1958	1963	1965	1966	1968	1969
輸出	1,116	1,222	1,626	1,688	1,603	1,754	1,834
輸入	1,208	1,844	2,477	2,925	2,827	2,510	2,044
総計	2,324	3,066	4,103	4,613	4,430	4,264	3,878

注 アジア経済研究所「発展途上国経済統計要覧」1973年より作成

表 2 インドの商品別輸入・輸出実績 単位：100万ルピー

	食料品飲料 煙草	非食品 原材料	鉱物性 燃料	動植物 性燃料	化学製 品	工業 製品	機械類 搬機 運具	雑製 品	特殊取 扱品
輸 出	3,789	2,314	95	51	303	6,300	554	631	51
輸 入	3,216	1,767	1,379	296	1,845	2,293	3,927	249	697
計	7,005	4,081	1,474	347	2,148	8,593	4,481	880	748

注 アジア経済研究所「発展途上国経済統計要覧」1973年より作成

表 3 経済5カ年計画産業別比重 (%)

区分	計画	第一次(実績)	第二次(実績)	第三次(計画)	第四次(計画)
農 業 他		14.8	11.7	12.8	15.1
灌 漑		16.0	9.2	7.6	6.0
動 力		13.7	9.7	14.6	12.7
中 小 企 業		2.1	4.0	2.6	2.3
工 鉱 業		2.8	20.1	20.1	24.6
輸 送・通 信		26.4	27.0	24.5	18.8
社会サービス他		24.2	18.3	17.8	20.5

経済発展計画にとって大きな痛手となっている。

次いで、「工業化」を旨とする経済発展計画で注目されることは、交通部門への投資が顕著なことである。すなわち将来の工業開発の基盤となる電力および運輸通信などの基礎産業の拡充に重点を置いていることである。これを産業別比重でみると表3のようになっている⁽⁴⁾。

経済発展にとって、交通が重要な役割を果たし、かつ経済発展により交通は発達するが、輸送執行における港湾にとっても、港と後背地との交通連絡の発達が非常に大きな意義を有している。すなわち、利用し得られる自然の河川水路、低廉な鉄道輸送、更にスピードのあるかつ何回にもわたって反覆運転される交通機関の発達などにより、その領域を拡大する⁽⁵⁾という理由による。

インド経済の発展にとって、交通の整備・拡張が急務とされていたことが、第1次、第2次、第3次計画で最高の比重を占める結果となったものであろう。政府経営の鉄道は、8区域に分割され、全国に輸送網を広げている。経済発展計画実施において、インド政府は鉄道の開発とくに機関車、車輛生産の増強につとめ、機関車、貨車、客車等はすでに国内自給ができ、また鉄道の電化計画も進められている。⁽⁶⁾ 鉄道と結び付きの深いおよび鉄道に従属して発展した港は、ビザガパトム港 (Vizagapatam) が代表的である⁽⁷⁾。

陸運、空運、通信、内航海運等も経済発展計画につれて、それぞれ発達している。しかし、陸運における後進性が、交通の均衡のとれた発達を阻害しているように思われる。すなわち、1974年春にインド国内のジュート価格が非常に混乱したが、この背景として、インド各地からカルカッタに至るまでの輸送力の不足と鉄道コストが原因とされている⁽⁸⁾。勿論、鉄道輸送が、カースト制度および他の事情により、効率的に行なわれていないとともに、鉄道に替わる代替輸送機関が十分発達していないことを示している。

表 4 インド保有船腹量推移
単位：千総トン

年	隻数	船腹量
1961	273	955
1965	354	1,522
1966	360	1,794
1967	369	1,886
1968	383	1,945
1969	397	2,238
1970	399	2,401
1971	397	2,478
1973	430	2,887

次いで、外航海運であるが、他の発展途上諸国が定期船部門に進出すると同じ理由で、最近まで定期船部門に力を入れた。その理由とは、不定期船経営がリスクであるという企業経営上の側面よりも、本来不足の資本を国益の見地から定期船に限定して重点投資する⁽⁹⁾ という考え方による。インド保有船腹量も、表4で着実に推移しているのが分る。

船種別保有量 (1971年7月1日現在) は
 オイルタンカー、20隻、28万総トン、オア
 ・バルク・キャリア、33隻、66万総トン、
 バルク・オイル・キャリア、7隻、20万総

注 日本船主協会「海運統計要覧」
 1974
 海事産業研究所「海運における
 南北問題」1973年1月、26頁

トン、一般貨物船（コンテナ船、貨客船を含む）215隻、120万総トンおよびその他122隻、10万総トンとなっている⁽¹⁰⁾。経済発展計画では、将来、1979年3月末までに船腹量を現在の290万総トンから960万総トン（その時点での発注量100万総トンを含む）に増強し、積取比率を現在の20%から50%に引き上げる計画である⁽¹¹⁾。

しかし、この船腹拡充のための資金調達問題や船員問題（安い労賃にも拘らず、カースト制度の影響を受けて、他国船に比べて船員数が多い、このため国際競争力が弱い）等の解決が急がれている。

注 (1) 長谷川義正「工業化と発展途上国」（明治大学大学院紀要、第8集、45年度）p. 916。

(2) 木村元一、「インド税制と経済発展」（アジア経済研究所、昭和44年1月）p. 83。

(3) 木村元一、「前掲書」p. 46。

(4) 山上達人、「インドの民間企業」（アジア経済研究所、昭和44年3月）p. 16。

(5) 麻生平八郎、「海運論」（泉文堂、昭和43年10月）p. 12～13。

(6) 外務省アジア局編、「インド便覧」（日本国際問題研究所、No. 14、昭和39年3月）p. 85。

(7) T. S. Sanjeeva Rao; India's and Their Development. (Fairplay, Feb. 4, 1971) p. 51。

(8) Financial Times, (Mar. 30, 1974)。

(9) 発展途上国海運問題研究会、「海運における南北問題(IX)」（海事産業研究所報、No. 95、昭和49年5月）p. 51。

(10) 発展途上国海運問題研究会、「海運における南北問題」（海事産業研究所報、No. 79、昭和48年1月）p. 26。

(11) 山本孝、「前掲論文」p. 54。

3. 港湾の整備・拡張とその役割

インド経済の発展につれて、物資輸送が増大し、その移動が各種輸送手段を媒介として頻繁に行なわれ、また複雑化、迅速化および大量化してきて、近代的な輸送手段の促進が要請されることについて述べてきたが、市場の拡大とと

もに、国際交通の輸送執行における港湾の近代化が不可欠となる。港湾施設が老朽化し、その取扱い能力が低下した場合、滞船日数が増し、船混みがひどくなると、寄港する船舶の隻数が減少する。かかる状態下では、港湾の役割を果たせず、貿易が不安定となる。ゆえに、インド政府も近代的な港湾への整備・拡張計画に力を入れている。

インドの港湾は、主として大きく主要港と小規模港に区分されており、その港湾の規模あるいはその他の諸理由により、当該港が、連邦政府の財政的規制下におかれて、始めて主要港と公式に認可される。主要港の主たる条件は、遠洋航行船への避難場所が完備していることと、埠頭、貨物の積卸し、積出し用の施設および、後背地との連絡機関である鉄道、トラックなどの設備が完備していることである⁽¹⁾。これらの諸施設が完備しているかどうかは、船舶の碇泊日数短縮に影響を与える。すなわち輸送機会の反覆性を高め、資本節約をもたらすために役立つし、ひいては低廉な船舶輸送を可能とする。また、港と後背地との交通連絡の完備は、スピードのあるかつ何回にもわたって反覆運転される交通機関などは領域を拡大するのに役立つ。

インドの主要港は、西海岸の北から順に、カンドラ (Kandla)、ボンベイ (Bombay)、マルマアゴア (Marmagoa)、コーチン (Cochin)、マドラス (Madras)、ビザガパトム (Vizagapatam)、パラディプ (Paradip) およびカルカッタ (Calcutta) の8港で、この8港の取扱い貨物量は全体の90%以上に達している。さらに、西海岸のマングロール (Mangalore) と東海岸のツチコリン (Tuticorin) の2港が港湾整備計画の完成後、主要港に昇格する予定になっている。この8港以外はすべて小規模港として、各州の州政府にその管理がまかされているが、年間10万トン以上の貨物処理を行なっているか、又は過去の貨物取扱い実績が10万トン以上の港は、中間港として区分されている、これに該当する港は22港ある⁽²⁾。

ここで、インド港湾の史的発展について簡単にふれると、インド港は19世紀の半ばには、主として内陸港と河口を運航する帆船用としての役割を果たしていた。海外からインド港に到着した最初の蒸汽船はエンタプライズ号 (En-

terprise)で、1825年であった。その後、輸送貨物(取扱い貨物)が増大するにつれて、水深および施設の欠陥が目だったが、1869年のスエズ運河開通後、港湾施設の近代化が各主要な港で推進され始めた。1868年～1878年の間に、カルカッタ港の防波堤が完成し、1875年に、ボンベイ港の係船ドック(wet dock)が建設され、カルカッタ港の wet dock は18年後の1893年に完成した。1916年迄に、カルカッタ、ボンベイおよびマドラスなどの主要港で多くの近代的なドックとバースが建設された。コーチン港は、1920年に近代港として整備・拡張をはじめ、1936年に主要港となり、ビザガバトム港は、前述の通り鉄道に従属して発展を続け、1933年に主要港に昇格した。1947年に、パキスタンがインドから分離したのに伴ない、カラチ(Karachi)を喪失したので、カンドラ港が主要港となり、1961年に、ゴアのインド吸収の結果、マルマアゴア港が、第7番目の主要港となった。東海岸のパラディプ(Paradip)港は、オリッサ(Orisa)州に豊富な埋蔵量がある鉄鉱石輸出のための諸施設が、1966年に完成したのに伴ない第8番目の主要港となった⁽³⁾。以上の如く、主要8港は後背地の経済構造、人口密度や全体の広さ、後背地との交通連絡網、さらに海外諸港との結びつきによって発展してきたが、インド各港が、その港湾の役割を發揮しだしたのは、正確には第1次5ヵ年計画以降のこととされている。すなわち、経済発展につれ、物資移動の増大が、輸送手段を規定するとともに、流通における合理化、近代化を要請する。輸送執行における港湾もまたその取扱い貨物量により本質的に規定されると解釈される。取扱い貨物量が増大すると、それに対処しうるために港湾の整備・拡張が必然的に要請される。

インド港の取扱い貨物量について少し詳しく、実数を把握してみると、経済5ヵ年計画当時の1950～51年の取扱い貨物量は、1,900万メトリックトンであったが、1968年～69年には、6,200万メトリックトンとめざましく増大した。その内訳は、5,200万メトリックトンは外航貨物で、主要港の取扱い量は90%以上となっている。しかし、すでに述べた通り、インド国籍船の積取比率は非常に悪く、957万メトリックトン(約20%)であり、残りはイギリス、アメリカおよび他の外国籍船により占められている。他方、1969年における、沿岸貿易の移出入

表 5 主要港の取扱い貨物量 単位：万メトリックトン

	入港船舶数		取 扱 い 貨 物 量			1974年迄 の推定取 扱い量
	隻 数	総トン	積 卸	積 出	計	
カルカッタ	1,409	1,031	40	40	80	147
ボンベイ	2,769	1,862	121	43	164	184
マドラス	1,114	942	30	23	53	104
マルマアゴア	622	662	3	84	87	109
カンドラ	261	215	17	3	20	31
コーチン	1,083	845	37	14	51	70
ビザガバトム	626	705	26	54	80	136
バラディプ	84	98	0.1	12	12.1	42
マンガロール	—	—	—	—	—	20
ツチコリン	—	—	—	—	—	24
計	7,968	6,360	274.1	273	547.1	867

注 India Ministry of Transport and Shipping, Fairplay, Feb. 4 th 1971, p 25.

貨物量はおよそ526万メトリックトンで、大部分の340万メトリックトンは石油である。内航貨物のうち、ドライ・カーゴは自国の内航船で輸送されたが、石油貨物に関しては、27%が自国タンカーで、残りはボンベイやビザガバトムの石油精製業者にチャーターされた外国タンカーによって輸送されている⁽⁴⁾。主要港の活動状況を1969年3月末の数字で見ると表5の通りで、1974年までの推定取扱い量は、この数字よりも若干少なく推移するものと予想される。今後の取扱い貨物量の予測によると、外航貨物輸送はバルク・カーゴ（石油と石油製品）が75%以上を占め、かつ最大の地位を維持すると予想されている。石油と石油製品の輸入は1968～69年に1,800万トンであったが、1973～74年には2,400万トン、1985～86年には5,900万トンへと増加が見込まれている。他の主要なバルク項目は、肥料（肥料の原料も含めて）である。肥料の輸入は1968～69年の375万トンから1973～74年には675万トン、1985～86年には3,700

万トンへと著増が予測され、他の品目では石炭の伸びが予測され、1973～74年に200万トン、1985～86年には、2,200万トンに達すると見られている。インドの主要な輸出品目である鉄鉱石は、1968～69年の1,500万トンから、1973～74年には2,500万トン、1985～86年には5,800万トンと著増が予測され、1973～74年には、鉄鉱石は量的にみると、インドの外国貿易総量の33%、10主要港のドライ・カーゴの48%に達すると見られている⁽⁵⁾。このように、経済5カ年計画実施後、貿易および内航移出入貨物の移動が頻繁になり、インド港の取扱い貨物が著増したことにより、また石油、穀物、肥料、鉄鉱石、工業製品の急増による貿易パターンの変化が、港湾の整備・拡張を急務とするとともに、インド経済における港湾の役割を大きなものとした。しかし、再三述べて来たように、国内および外国資本の調達困難に加え、近隣諸国との紛争継続の結果、その影響を受けて、インド経済は必ずしも楽観出来ず、そのため、港湾の整備・拡張計画もスローテンポになり、今後の順調な発展も危ぶまれているのが現状である。

このような状況にもかかわらず、徐々に主要港での設備の拡張が行なわれている。まず、カンドラ、パラディプ両港の主要港としての整備完了、ボンベイのButch 島石油ターミナルの建設およびボンベイ近郊のネバシエバ港の完成、浚渫船の増船とカルカッタ港に隣接している Haldia 衛星港整備の進展、マドラス港で6バースの新係船ドックの完成、コーチン港の Ernakulam Channel でのゼネラル・カーゴ用2バースと近代的な鉄鉱石処理施設の完成およびマングロール (Mangalore) とツティコリン (Tuticorin) の新港建設計画等である。さらに各主要港において、ヘビー・クレーンを含む埠頭や、ヤードクレーンの新設・整備が行なわれている。また、港湾労働者の面においても、事故、災害の救済が遅ればせながら確立し、出来高制による賃金支払制度の確立など能率改善策が実施されてきた⁽⁶⁾。

次に、港湾が良港であるかどうかの判定としての重要な要因としては、水深の問題が挙げられるが、この水深確保計画が、特に第4次5カ年計画で重点的に行なわれ、将来の鉄鉱石輸出著増予測のもと、大型バルク・キャリアー船の

入港が可能となる水深確保が計画されている。この計画によると、ボンベイ港は、ゼネラル・カーゴ用8バースの拡張が予定されている。カルカッタの衛星港ハルディア (Haldia) は Impounded Dock 方式による港として建設されており、1975年末にはコンテナバースを含めて一部開港する予定である。ここは背後に大工業基地を擁する工業港として整備されており、1975年の開港時にはオイルジェッティ (oli jetty), 鉄鉱石バース (1時間6,000トンの積荷能力), 石炭バース, 肥料バース, バルク用フィンガージェッティ, 雑貨用バース及びコンテナバース (1,500個のコンテナ置場をもつ鉄道操車場付) の7バースが完成予定である。マドラス港では、最終的には10万トンの大型鉄石船の入航も可能な水深の確保が計画されている (水深35フィート)。すなわち、各主要港の水深については次のような拡張計画が行なわれている⁽⁷⁾。

	現在の水深	拡張計画後の水深
ボンベイ : Alexandra Dock	35フィート	35フィート
Butcher Island	36	36
Oil Tanker Berths	—	34½
Nhava Sheva	—	40
カルカッタ	26	26
ハルディア	—	39—42
マドラス	31—32¼	35
ビザガパトム	33	38
コーチン	29—30	40
バラディブ	36	42
カンドラ	30	30
マルマゴア	28—30	40
ツティコリン	—	30
マンガロール	—	30

最後に、以上のようなインド港湾整備・拡張施策に加えて、今後海外諸国との取引が活発化することを前提に、コンテナリゼーションとパレチゼーション

の対策と研究も進められ、現に、コンテナ関係施設は Nhava Sheva 港と Haldia 港で具体化されつつある。またパレチゼーション対策として、各主要港において、パレット化貨物の荷役作業用フォークリフトなどの機械の整備とパレットの保有が進んでいる。

注 (1) T. S. Sanjeeva Rao, op, cit., p. 51。

(2) Journal of Commerce, (Apr, 5, 1971.). T. S. Sanjeeva Rao, op, cit., p. 51。

(3) T. S. Sanjeeva Rao, op, cit., p. 51。

(4) Journal of Commerce, (Apr. 5, 1971.). T. S. Sanjeera Rao, op, cit., p. p. 51～52。

(5) Journal of Commerce. (Apr. 5, 1971)。

(6) T. S. Sanjeeva Rao, op. cit., p. p. 52～53。山本孝, 前掲論文, p. p. 54～55。

(7) T. S. Sanjeeva Rao, op, cit., pp52～53。山本孝, 前掲論文, p. 56。

4. お わ り に

インド港における取扱い貨物の増大にともなって、主要港を中心に、整備・拡張のための計画が立案され、かつ実施されてきた訳で、先進諸国で進行しているコンテナリゼーション、パレチゼーションの協同一貫輸送の影響を考慮して、インド港では拡充が行なわれている。今後、近代的な港湾への脱皮を行なうに際し、カースト制度や文盲等による影響および社会資本の不足や低所得水準の影響を受けている資金調達を如何に解決するかが大きな問題であろう。

経済発展において、インド港は輸送執行としての、すなわち国内交通と国際交通の接点（ターミナル）としての役割を遂行していると思われる。発展途上国においてはこの輸送執行における港湾としての比重が大きいと推定される。ようするに、世界海運の趨勢として、船主運航会社は、船舶運航の収益を拡大させんがため、船舶運航回転率を改善しようとする。この船舶運航回転率の改善は、船舶それ自体の物理的条件であるより高度化、より大型化とより専用化ならびに、港湾における碇泊日数の短縮によって達成できる。碇泊日数の短縮は港湾能力の増強によって達成できるからである⁽¹⁾。

かかる場合に、すでに述べてきた如く、先進国港湾に比べて、発展途上国における港湾能力の低下は、船舶の滞船日数を増し、船混みをひどくさせることになり、船舶の低廉な輸送を保障する能力が小さい、その結果、寄港する船舶の隻数が減少することとなる。このような状態では、港湾の役割を果たすことができず、貿易を不安定にし、究極的には、発展途上国の経済に大きな問題となって、悪影響を及ぼす、それ故、輸送執行における港湾の整備・拡張への必要性が要請されることになる。

注 (1) 中西睦, 「港湾流通経済の分析」(成文堂, 昭和42年) p. 120.