

World Watching 18

ワールド・ウォッチング



本格的な競争時代を迎える 西アフリカのコンテナ港



藤田 佳久

財団法人国際臨海開発研究センター
企画部長



はじめに

世界の貧困地域のひとつである西アフリカにも、確実にコンテナ化の波が押し寄せている。筆者は、現在ガーナ国の港湾開発計画策定調査に携わっており、本調査を通じて知り得た西アフリカのコンテナ港事情の一端を紹介する。特にそれぞれの国の経済力、各港のコンテナ取扱施設の整備状況からは見えてこないものが、各港のコンテナ港としての競争力に影響を与えている事を紹介する。

なお、ガーナ以外の港湾は、各種文献、関係者からのヒアリング結果等に基づく紹介である。また、本稿での西アフリカとは、コートジボアールからカメルーン間を指すものとする（地図参照）。



コンテナ貨物量の推移

西アフリカ諸港におけるコンテナ取扱量は、1990年の49万TEUから1999年の109万TEUへと急増している（年平均増加率は7.2%）。最大がア



西アフリカのコンテナ輸送の特徴

西アフリカにおけるコンテナ輸送の最大の特徴は、未だ、特化した形態でのコンテナ輸送が行われていない事であり、特化への途上にあるということである。西アフリカ諸港の大半はガントリークレーンが設置されたコンテナ専用埠頭を有していないため、通常コンテナは船舶クレーンにより積み下ろしが行われている。また、コンテナ貨物の約半分は、コンテナ専用船以外のセミコン船、Ro-Ro船、雑貨船等によって運ばれている。就航コンテナ専用船の最大船型は2000TEUクラスである。

西アフリカへのコンテナ航路は、ヨーロッパ航路（地中海を含む）が中心であり、西アフリカのコンテナ貨物取扱は、フランスのボロレアグループ*とマースク・シーランド社が2大勢力となっている。

表-1 西アフリカ諸港のコンテナ取扱量及び取扱施

国名	港湾名	1999年取扱量 (千TEU)	岸壁水深 (m)	岸壁延長 (m)	岸壁数	ガントリー クレーン数	備考
コートジボアール	アビジャン	500.0	11.5-12.5	800	3	3	進入航路の水深が10.5m
ガーナ	テマ	197.9	8.5-9.6	183+183	2	0	多目的バース
	タコラディ	37.8	9.5	72+153	1	0	多目的バース
トーゴ	ロメ	55.0	11	440	2	0	RO/ROバース
ベニン	コトノウ	65.0	11	220	1	0	多目的バース
ナイジェリア	ラゴス	120.0	11.5	1,005	不明	2	整備不良
カメルーン	ドアラ	116.0	11.5	400	2	2基設置予定	河川港、航路水深6m

(注) 施設は主要岸壁のみを示す。他の岸壁でもコンテナ取扱は行われている。

以下簡単に西アフリカの主要コンテナ港を紹介する。



西アフリカ諸港の状況

(1) アビジャン港

アビジャン港は西アフリカ最大のコンテナ港であり、唯一コンテナ専用埠頭を有する港湾である。現在コンテナバース3バースに、ガントリークレーンが3基設置されている。オペレーションは、港湾管理者と主要船社・荷役会社で設立された運営会社が行っている。ヤードオペレーションはコンピューター化され、荷役効率も他港に較べ高い。

アビジャン港の課題は、施設面では進入航路の水深が浅い事である(10.5m)。また、コートジボアールが、一昨年のクーデター、昨年10月の大統領選挙の混乱の後遺症の中にあり、政治的安定性を欠くことである。

P&OグループがBOT方式で新コンテナターミナルを整備する話が持ち上がっているが、アクセス上の問題があり実現までには紆余曲折がありそうである。

(2) ラゴス港

国の経済規模から言えば、ナイジェリアの港湾が西アフリカ最大のコンテナ港であってしかるべきであるがそうではない。その理由は、ナイジェリアは民政化されたとは言え、長い軍事政権による政治、経済的混乱から今だ抜け出されずにいることにある。港湾施設のメンテナンスは十分ではなく、2基あるガントリークレーンも稼動していない。盗難も頻発しており、通関手続きも税関職員の裁量次第という状況にあるとのことである。また、今年から全てのコンテナ貨物の開封検査が行われるようになり、混乱に拍車をかけている。コトノウ港にあがるコンテナ貨物の7割はナイジェリア向けの貨物であり、埠頭地区でコンテナから一般トラックに積みかえられて、ナイジェリアに運ばれているが実情である。

(3) テマ港

テマ港はコンテナ貨物を急激に伸ばしている。しかしながら、コンテナ専用岸壁は無く、しかも岸壁の最大水深は9.6mと浅く、数も限られている。既存埠頭を200m延伸し、全長388m、水深11.5m、ガントリークレーン3基を備えたガーナ最初のコンテナターミナルの建設事業が、サプライアーズクレジット方式(建設工事の入札者が建設資金を調達



テマ港のコンテナ荷役風景

する方式)で始まろうとしている。現在港湾荷役は、港湾管理者であるGPHAと民間企業3社で行われているが、実質的な競争は無い。しかし、今後港湾荷役は全て民営化される予定である。

ガーナ港湾の強みは、ガーナの政治的安定にある。昨年12月の大統領選挙で野党候補者が当選し、初めて選挙による政権交替が実現したが、ほとんど混乱も無かった。これはアフリカ諸国では画期的な事である。内陸諸国も、その貿易ルートを、危険分散の観点から、政治的混乱の続くアビジャン港からガーナ港湾にかなりシフトさせている。



西アフリカコンテナ港の今後

貧困地域とはいえ、西アフリカ諸国9カ国には2億人以上の人が生活しており、経済活動の活発化と共に、今後ともコンテナ貨物が増加することが予想される。

それに伴い港湾間の競争も激しさを増してくるであろう。特に、西アフリカ諸港のなかでどの港湾がハブ的地位を獲得していくかを巡って熾烈な競争が展開されるものと思われる。現在のところアビジャン港が施設面、サービス面において一歩リードしているが、ハブ港争いの重要な鍵を握るのが施設面の整備とともに、その国の政治的安定性と港湾管理と運営を巡る制度とその運用実態である。事実、マースク・シーランドは一時アビジャン港をトランシップ港として位置付けていたが、一昨年のクーデターの影響でその機能をコトノウ港に移している。

施設整備と共に、政治的安定、港湾サービスの信頼性、安定性が西アフリカの諸港に求められている。

*フランスのコングロマリット(グループ企業売上約4400億円、従業員2万7500人)。彼らの言によれば、自分たちはあらゆる経済主体の中で最大のアフリカへの投資者であり、またアフリカの海運貨物の6割を取扱っているとのことである。同グループは、ココア、コーヒー、タバコ等のプランテーションを営営すると共に、Delmas、OT African Lines等の船社、SAGA、ANTRAK、SDV等の船舶代理店、荷役会社を抱えている。