

World Watching 107

ワールド・ウォッチング



原田 公一郎

株式会社日本港湾コンサルタント
海外業務部技術環境課長



はじめに

2007年5月に「元気なアフリカを目指して：希望と期待の大陸」をテーマとして、TICAD IV（第4回アフリカ開発会議）が横浜で開催されました。その場で日本政府は今後の対アフリカ支援を大幅に拡大する意向を表明しました。その嚆矢として、同年11月に「ケニア国モンバサ港開発事業」に総額267億円の円借款契約が締結されました。本稿では、今後急速な拡大が予想されるアフリカ向けインフラ支援のトップランナーとしてスタートした本事業を紹介します。



モンバサ港

ケニア国第2の都市モンバサは、インド洋に面し、南緯4度にあります。モンバサはアフリカ東海岸で数少ない水深の深い入江になっているため、大航海時代の1498年、インド航路の発見を成し遂げたヴァスコダガマが偵察に寄ったとされています。爾来、モンバサはインド洋交易の拠点として栄えました。時代は下ってイギリス統治時代の1896年、モンバサからウガンダへ向けた鉄道が開設されました。その起点としてモンバサ島の西側水路に始めての突堤が建設され、近代的なモンバサ港開発の始まりとなりました。その後、雑貨埠頭、石油・LPG等のバルク埠頭、コンテナ埠頭などが整備され、モンバサ港は、首都ナイロビを始めとするケニア国内の各地のみならず、隣国ウガンダ、タンザニア、スーダンに当然、さらに奥地

東アフリカの物流拠点を目指すモンバサ港



のブルンジ、ルワンダ、コンゴなど10カ国以上の内陸国向け国際貨物を扱うゲートウェイポートとして、また道路、鉄道で構成されるアフリカ北部回廊の起点として重要な役割を担ってきました。

現在、モンバサ港には在来バースとコンテナバースがそれぞれ11バースと5バースあり、年間約1,500万トンの貨物（2008年推計値。内、コンテナ貨物は約60万TEU）を取り扱っています。今やモンバサ港は国内唯一かつ東アフリカ最大の商港となりました。なお、内陸国向け国際貨物の比率は、モンバサ港の全取扱貨物量の3割を超えています。そのマーケティングやプロモーションについては、モンバサ港の管理運営主体であるケニア港湾公社（KPA）のみならず、ケニア政府も外交政策の一環として精力的に取り組んでいるところです。



港湾の新規展開

モンバサ港は背後に丘陵が迫り、用地の拡張が困難というハンディがあります。中でもバース水深が10m程度で、延長964m、奥行きが260mしかない現在のコンテナターミナルでは、過去7年間で2倍に増加し取り扱い能力を上回るようになった貨物のため、恒常的なヤードの混雑と泊地での滞船が発生しています。KPAの職員によると、「コンテナを本船から降ろした後、ヤードにどうしても置き場が見つからず、仕方なく本船に戻す」こと



既存のコンテナターミナル



既存ターミナルでのトレーラーの渋滞

すらある状態です。問題は深刻です。

KPAはこれらの問題を解消するため、これまで荷役機械の増設や上屋の撤去や老朽施設の補修等を鋭意行ってきました。しかしそれらは根本的な解決策とはなり得ませんでした。そこで、KPAは既存岸壁の前出しによってターミナル用地を拡張する案を推進しようと日本へ資金援助を要請しました。ところが2006年3月から8月にかけて現地へ派遣された国際協力銀行の調査団は、KPAの考える既存岸壁の前出し案ではなく、既存ターミナルの西側に100haの新ターミナルを埋め立て造成し、3バースの60,000DWT級のバースを建設するという新規展開を提案したのです。調査団の提案は、KPA案と比べ3割以上も1TEU当たりの投資効率が高く、さらに、KPA案では対応できない将来予想される更なる貨物需要の増加に対しても、新ターミナルの先に連続して増設ターミナルを建設できる等、幾つかの長所を有していました。

調査団の提案を受け、その案に全面的に賛同したKPAとケニア政府は、日本の円借款による新コンテナターミナルの建設と荷役機械の調達を決断し、この大型港湾開発案件のための本邦技術活用条件による円借款契約が実現し、本年1月よりプロジェクトが開始されました。



陸上から見た新コンテナターミナル建設予定地



港湾運営の改善

KPAは2004年に策定した「モンバサ港開発マスタープラン」で、2010年までには世界の港のトップ20に入る目標を掲げました。この目標を達成するためには上述の新コンテナターミナルの建設に加え、特に以下の2点により港湾運営の効率化を図る必要があります。

第1には現在のヤード管理と通関手続きを完全にIT化し、さらにEDIの一層の普及を図ることで。これについては2006年から世界銀行が、「東アフリカ貿易運輸促進事業」の中で精力的な支援を行っています。しかし必ずしも諸手続きのIT化が急速に進む状況ではないようです。

第2には既存ターミナルの管理運営を民営化し民間オペレーターにより行うことです。現実には2004年にケニア政府が策定した「富と雇用創出のための経済復興計画」に示されるKPAの直営体制を民営化する方針に従って、民活導入がこれまでも検討されてきました。しかしながら、現在約6,000人といわれるKPA雇用の港湾労働者の雇用を確保する点などでの支障もあり、現時点ではその実現には至っていません。

労働問題への影響が比較的少ない新コンテナターミナルの完成の暁には、民間オペレーターを導入するべく本円借款事業の一部として民間オペレーター選定のための支援が準備されており、KPA当局もそれを視野に入れ本プロジェクトを遂行しています。なおケニアでは未だ外国企業の参入等に係わる制度面の法整備が必要な状況です。



おわりに

ケニア政府はモンバサ港の開発と並行し、道路の整備も優先的に進めています。舗装の維持・管理に多くの問題を抱える既存道路は、主に世界銀行の支援により補修・拡幅が行われてきました。一方2006年の民営化後も輸送量が伸び悩む鉄道は、南アフリカの鉄道会社とのコンセッションによる鉄道輸送の効率化が進められています。

一方JICA（Japan International Cooperation Agency）は現在、ケニアで「中小輸出業者向け貿易研修プロジェクト」等を実施し、輸出を通じた同国の経済発展の推進を後押ししています。

以上のようなマルチモーダルかつハードとソフト両面からの総合的な支援により、今後、モンバサ港が東アフリカ諸国の物流拠点として、ケニア国内はもとより近隣諸国の経済社会の発展により大きく寄与することが期待されています。