

World Watching 259

ワールド・ウォッチング

東部アフリカ 内陸国の 港湾選択と 物流円滑化の取り組み



川崎 智也

東京大学大学院
工学系研究科
システム創成学専攻
講師



はじめに

東部アフリカ地域の物流ルートは、図1に示すようにそれぞれモンバサ港とダルエスサラーム港を基点とする千数百キロに及ぶ北部回廊と中央回廊の長距離トラック輸送が中心である。これら回廊がカバーするのは東アフリカ共同体 (EAC) の沿岸国2ヶ国 (ケニア、タンザニア)、内陸国4ヶ国 (ブルンジ、ルワンダ、南スーダン、ウガンダ) に加え、EAC非加盟のコンゴ民主共和国の東部である。内陸国は自国に港湾を持たないため、経済成長に不可欠な国際貿易 (特に海上輸送) を他国のインフラに依存せざるを得ず、また国境を少なくとも1回通過するの必要があり、国際貿易活動において大変な労力を要している。本稿では、東部アフリカ内陸国の港湾選択の現状と物流円滑化の取り組みを紹介する。



港湾選択の現状

モンバサ港とダルエスサラーム港の取扱貨物は、背後圏の内陸国発着貨物の構成比が比較的高いのが特徴である。図2に示す通り、モンバサ港の貨物の多くがウガンダ発着貨物で、次いで南スーダン発着貨物とな

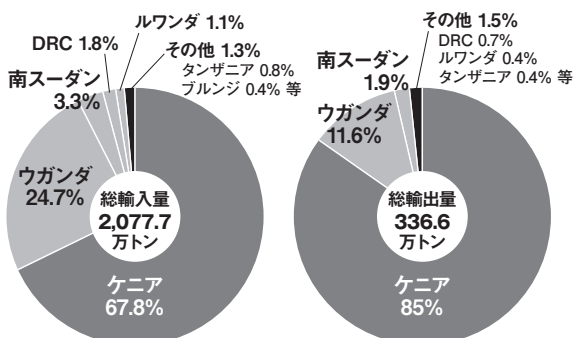


図2 モンバサ港の貨物に占める国別輸出入量 (2014)
(出所: Kenya Port Authority, 2015) ※DRCはコンゴ民主共和国



図1 東アフリカの北部回廊と中央回廊

	モンバサ港 基点	ダルエスサラーム港 基点
ナイロビ (ケニア)	486km	-
ジュバ (南スーダン)	1,620km	-
カンバラ (ウガンダ)	1,150km	-
キガリ (ルワンダ)	1,658km	1,439km
ゴマ (コンゴ民主共和国)	1,735km	1,601km
ブジュンブラ (ブルンジ)	1,961km	1,491km
ドドマ (タンザニア)	-	442km

表1 港湾と主要都市間の距離

っている。特に輸入貨物ではウガンダ向けが24.7%と大きなシェアを占めており、モンバサ港にとってウガンダ発着貨物は重要である。ウガンダと南スーダンは、モンバサ港の方がダルエスサラーム港と比較して距離的に近いためにモンバサ港を比較的多く利用している。

一方のダルエスサラーム港は、コンゴ民主共和国、ルワンダ、ブルンジ発着貨物が比較的多く、ザンビアやマラウイなど南部アフリカ諸国にも利用されている。ザンビアのシェアが比較的大きいが、ザンビア発貨物として

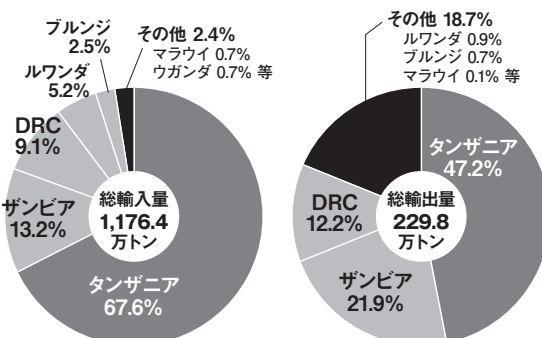


図3 ダルエスサラーム港の貨物に占める国別輸出入量 (2014)
(出所: Tanzania Port Authority, 2015) ※DRCはコンゴ民主共和国

はザンビアの主要産業である銅資源が多い。銅資源の輸送にはザンビア～ダルエスサラーム間を運行するTAZARA鉄道も用いられている。

以上より、現在のところルワンダの貨物を除き内陸国の貨物は両港である程度棲み分けされているが、モンバサ港がルワンダまで標準軌鉄道を延伸するなどのインフラ投資を行った場合、港湾選択状況が大きく変化する可能性もある。



港湾開発

モンバサ港とダルエスサラーム港の貨物取扱量は地域の経済成長とともに急激に増加しており、混雑は年々悪化している。東アフリカ荷主協議会によると、「オペレーションの非効率性」と「容量不足」が混雑の主な原因となっている。そのため、円借款によるモンバサ港の拡張が2009～2016年で実施され、水深15mのバースに加え、鉄道ターミナルと引き込み線も新設された。しかしながら、将来的な容量不足は解消されないため、さらなる容量拡大が計画されている。

ダルエスサラーム港も容量不足が深刻であり、拡張もしくは新規インランドコンテナデポ（ICD）や税関機能も備えたコンテナプレートステーション（CFS）を港湾周辺に設け、港湾内の作業量を減らす取り組みもなされている。また、ダルエスサラームより約50km北のバガモヨ港の開発が中国により予定されていたが、多くの国で問題となっている「返済の罣」などを背景に、2019年に計画がとん挫することとなった。



回廊開発

北部回廊ではリフトバレー鉄道会社（RVR）というケニアとウガンダのコンソーシアムにより運行されている狭軌の鉄道がモンバサ～ナイロビ～カンパラ間で運行されている。しかし、ワゴン不足や鉄道インフラの老朽化により、遅延や故障が相次ぐなど鉄道輸送はトラック輸送と比較してサービスレベルが相対的に低く、同鉄道のシェアは約5%と非常に低い。このような状況のなか、2017年5月31日にモンバサ～ナイロビ間に標準軌の鉄道が新たに開通した。総工費38億ドル、全長約480kmの鉄道で、建設費用の9割が中国輸出入銀行からの借款により建設された。これまでナイロビ～モンバサ間の輸送には、9時間のトラック輸送または12時間の旧鉄道を利用していましたが、新鉄道では旅客輸送で4時間半、貨物輸送で6時間で輸送可能となり、将来的にはウガンダ、コンゴ民主共和国、ルワンダ、ブルンジ、南スーダン、エチオピアといった周辺諸国に延伸される計画もある。ケニアは現在中国輸銀への返済に追われているものの、これまでのところ新鉄道は現地から好意的に受け止められている。旧鉄道はイギリス植民地時代に多くの強制労

働の上に建設されたものであり、現地では「負の遺産」として見られており、新鉄道はケニアにとっての「悲願」ともいえる象徴であるためである。

一方、中央回廊の鉄道は、ダルエスサラーム～キゴマ間を中心とした2,707kmの狭軌鉄道で、老朽化により多くの区間で速度規制があり、輸送分担率はやはり約5%程度に留まっている。中央回廊の鉄道整備計画は今後も特に計画されていないため、鉄道設備としては北部回廊に大きな優位性が存在する状況となっている。



物流円滑化の取り組み

EACは加盟国間の協力体制が比較的強く、域内の物流を円滑化・活発化するために様々な取り組みがなされている。北部回廊および中央回廊では、JICA、EU、世界銀行などの支援により、全ての主要な国境においてワンストップボーダーポスト（OSBP）が導入されている。現地の報告書によると、ウガンダ・ケニアのマラバ国境ではOSBP導入以前は48時間要していた国境通過が6時間に短縮されたとの報告もある。しかし、国境の混雑は依然として激しく、トラックの長い行列ができていく（写真1）。

EACでは単一関税領域（SCT）という仕組みが導入されている。これは、通関や納税について共同体全体を一つの国とみなすことで、沿岸国の貨物荷揚港に内陸国の税官吏が常駐し輸入通関を行うという仕組みである。現段階では特定品目のみが対象であるが、特に北部回廊において実際の輸入案件に適用されつつある。一方、タンザニア政府は中央回廊の非関税障壁を減少させるため、ワンストップ・インスペクション・ステーション（OSIS）の導入を検討している。この施設は、タンザニア国境における検量台での積荷重量の測定、税関の機能などをタンザニア歳入庁が一元的に管理するものである。



写真1 ケニア・ウガンダ国境（マラバ）（2015年3月筆者撮影）



おわりに

本稿では、東部アフリカ内陸国の港湾選択状況と物流円滑化の取り組みを紹介した。内陸開発途上国は経済発展に不利と言われており、英・オックスフォード大学のポール・コリアー教授は貧困国が貧困から抜け出せない「貧困の罣」の一つとして内陸国であることを挙げている。そのような地域にこそ、国際協力的観点からインフラ整備の支援をしていくべきとも考えられ、今後も東部アフリカの物流事情を注視していきたいと思う。