World Watching 287

ワールド・ウォッチング

東アフリカの港湾開発
ケニア・モザンビーク

鈴木　俊資
国土交通省港湾局産業港湾課

はじめに

2024年1月、国土交通省の実施する「日・ケニア モンバサ港ワークショップ」の開催に合わせて、ケニア、モザンビークの2カ国を訪問した。ワークショップへの参加、現地の港湾を見た筆者の視点から、両国の港湾における開発状況や貨物取扱状況といった現状と今後の展望について紹介する。なお、ケニア・モンバサ港についてはWorld Watching107号(2009年4月)、モザンビーク・ナカラ港についてはWorld Watching214号（2018年3月）においても紹介しているので参照されたい。

ケニア共和国の主要港湾

ケニア共和国では、モンバサ港が国内外の物流機能のほとんどを担っており、同国のみならず、ウガンダ、ルワンダ、コンゴ民主共和国といった内陸国へもつながる東アフリカの玄関口となっている。また、モンバサ港は日本の円借款事業によって完成したコンテナターミナル2バースや、今後開発が予定されている対岸に位置する経済特区（SEZ）開発など、日本としても重点的に支援を行っている港湾である。

他にもラム港や、シモイ港などがあり、モンバサ港やラム港はケニア港湾公社（KPA）が管理運営を担っている。先日のワークショップでもKPAルト総裁よりケニアの港湾について紹介があった。

モンバサ港

(1) 現状

モンバサ港では日本の円借款事業により、コンテナターミナル2バースおよび荷役機械の整備が2022年に完了し、先述したとおりKPAによって管理運営が実施されている。また、SEZ開発では対岸に多目的ターミナルを整備する予定であり、こちらも日本の円借款事業によって実施される。他にも、周辺道路や下水道など基礎インフラの整備も実施される予定である。モンバサ港のコンテナ取扱量は図1に示すとおり順調に増加しており、日本の円借款事業としてコンテナターミナルを拡大した意義は大きい。

(2) 今後の投資可能性

今後のSEZ開発や同国の経済発展が見込まれることから、貨物の取扱量はさらに増えることが予想される。したがって、さらなるコンテナターミナルの

図1　モンバサ経済特区開発事業位置図

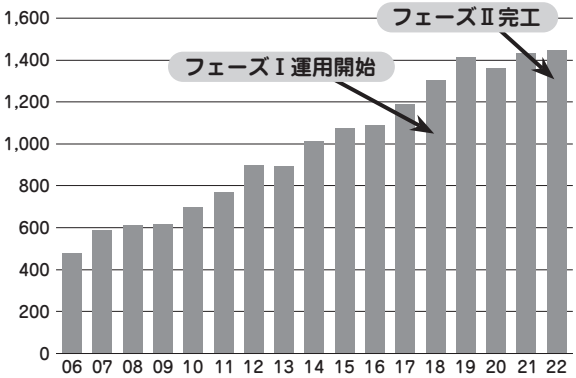

図2　モンバサ港のコンテナ取扱量（単位：千TEU）

写真1　モンバサ港（2024年1月撮影）

写真2　マプト港（2024年1月撮影）

整備や、老朽化している既存バースの改修などが必要になるだろう。一方で、ケニア共和国自体はGDP成長率が5.3%と経済発展はしているものの、IMFが発行するDebt Sustainability Analysis（DSA）の債務超過リスクでは2番目に高いHighとなっており、財政状況を鑑みても今後の新たな円借款事業や無償資金協力の実施には財政状況の改善が待たれるところである。

上記を踏まえ、今後は民間資金を活用するPPPプロジェクトなどに推移していく可能性もある。

モザンビーク共和国の主要港湾

モザンビーク共和国には、3つの主要な港湾が存在し、首都マプトに位置するマプト港、日本の円借款事業により整備されたナカラ港、そして両港の中間に位置するベイラ港である。貨物取扱量をみてもこの3港湾で同国の取扱量のほとんどを占めていることから、3港湾が同国の物流拠点を担っている。

マプト港はモザンビークでは最も歴史ある港の一つで、120年の歴史があり、マプト港湾公社（MPDP）によって運営されている。取り扱い貨物としては石炭などのバルク貨物が主流であるが、コンテナ貨物も同様に取り扱っている。

ナカラ港はポルトガル植民地時代の1960 ～ 70年代に整備されたが、経年劣化が激しかったため、日本の支援により改修事業が実施された。

マプト港、ナカラ港

(1) 現状

マプト港では、DPWorldなどが運営に参画しており、南アフリカからの貨物を中国に輸出するのが主要なルートである。マプト港では自社で従業員の研修や教育を実施しており、写真3に示すようにシミュレーション装置なども導入済みであるが、効率的なターミナル運営には課題を抱えている

ナカラ港では、前述の日本の円借款事業による改修工事が昨年10月に完工し、竣工式典にはニュシ大統領の他、隣国の大統領も出席した。整備内容としては、劣化した一般貨物ターミナルおよび荷役機械の整備のほか、アクセス道路などの周辺工事も実施された。ターミナル運営は一般貨物ターミナルをモザンビーク港湾鉄道公社（CFM）、石炭バースをインドのジンダルグループ傘下の企業が担っており、整備したターミナルでは主にコンテナや一般貨物が取り扱われる予定だ。

写真3　マプト港のシミュレーション装置（バルク貨物の荷役）

(2) 今後の投資可能性

モザンビークは北部地域で天然ガスが産出され、我が国企業も天然ガス事業に参画するなど、世界的にも注目されている国である。GDP成長率も5%程度と安定して成長を続けており、今後の経済発展も期待される。一方で、DSAの債務超過リスクではケニアと同様にHighとなっており、モザンビークにおいても、今後の新たな円借款事業や無償資金協力の実施には財政状況の改善が必要であるが、マプト港、ナカラ港ともに港湾の維持管理や運営面に課題があり、人材育成や研修などのソフト面からの支援は引き続き必要になると考えられる。

おわりに

ケニア、モザンビークにおいては、財政状況が芳しくないことからも直近ですぐに案件が立ち上がる可能性は低いが、日本が推進するPPPの活用などを通じて支援ができる可能性もある。今後も東アフリカの港湾事情を注視していきたい。