

World Watching 303

ワールド・ウォッチング

ナミビアの物流立国構想 [後編] 総力戦による ゲームチェンジャーの誘致



川原 恵樹

株式会社国際開発センター
研究主幹

前編では、ナミビアのトランジット貨物量が7年間（2016～2023年）で5.4倍増という目覚ましい成果をあげたことを述べた。後編では成功の決定打となったゲームチェンジャーの誘致につき紹介する。



安定大口顧客である銅輸送の獲得

成功への第一歩は、潜在需要と顧客ニーズの洗い出しを徹底したうえでターゲットを定め、潜在顧客へのアプローチ戦術を具体化したことにある。2015年のMP調査ではザンビア商工会議所の協力を得て需要調査を行った。その結果、まずは需要が伸びているカッパー・ベルト地域のザンビアとコンゴ民主共和国(DRC)からの精錬銅／銅精鉱の輸送を誘致することが最優先となった。同地域からの南アやタンザニアへの精錬銅／銅精鉱輸送は、スピードが選好されてトラック輸送がメインであり、鉄道はほとんど使われていない（鉄道が使われていたのは無加工の銅鉱石のまま輸出されていた1970年代まで）。

精錬銅は高価格貨物なのでスピードとルートの安全性が優先される。その点ナミビアは有利と考えられたが、ことは単純ではなかった。調査した結果、南アのダーバン港（南北回廊）やタンザニアのダルエスサラーム港が、トラック襲撃や港の混雑の問題が指摘されているにもかかわらず、銅の積み出し港として選ばれてきた理由は、両港はトランジット貨物の扱いに長年の実績があり、欠点も含めて良くわかっていて予測可能なこと、さらに両港には世界的な大手物流会社が立地することが決定要因だった。以上の分析から、ナミビアがなすべきことは、まずはナミビアルートを使ってもらい高評価を積み重ねること、さらに内陸部の顧客ベースを握っている大手物流企業を誘致することと定められた。

図1
ウォルビスベイ港、ルーデリッツ港と
主要国際回廊位置図
出所：マスタープランデータを元に作成



以上の2点を受けて、WBCGとナミビアの物流業界はザンビアに向いての積極的な売り込み活動と、日々生じる国境通過に伴うトラブルへのサポートなどへきめ細かい顧客サポートの提供を続けた。この地道な努力によって、大量の銅輸送を担う大手運送会社（BHL社、ザンビアのカッパー・ベルトに本社）の誘致に成功した。BHLの誘致を契機に、ナミビアルート（ウォルビスベイ・ンドラールブンバシ開発回廊、図1）のカッパーベルト産の銅輸送は倍増した。その後も拡大は続き、カッパーベルト方面からの約100万トン／年の銅輸送にナミビア経由が占めるシェアは、BHL参入以前は1割程度であったものが、現在では約1/3を占めるまでに成長した。



高い道路整備水準と治安の良さ

内陸部との輸送量が増加するに従って、ナミビアの道路整備水準の高さ、治安の良さ、速達性が改めて周知された。世界競争力インデックス（Prosperity Data360、世界銀行）によれば、ナミビアの道路の質はサハラ以南アフリカ地域で最も高い（写真1）。他のアフリカ諸国で問題となる違法な通行妨害やそれに付随する通行料の徴収も存在しない。また、ナミビア国内の治安は良く、他の



写真1 ウォルビスベイと内陸部を結ぶ幹線道路
出所：筆者撮影



図2 ウォルビスベイ港レイアウトと諸元 出所：Namport提供データ



写真2 ウォルビスベイ港コンテナターミナル 出所：Namport提供

回廊上で頻発する精錬銅を狙ったトラック襲撃は稀である。ザンビアとは隣接するため国境通過も1回だけである。



頭角をあらわしたウォルビスベイ港

物流立国政策の進展により、ウォルビスベイ港は内陸国の国際物流ゲートウェイ港に変貌しつつある。同港の年間取扱量は約770万トン（2024年）で、うち2割にあたる約160万トン（2023年の128万トンから32万トン増加）が内陸国に出入りするトランジット貨物であるが、まだまだ伸び代がある。主な貨物は銅・銅精鉱（ザンビアとDRC）で生産される銅／銅精鉱であり、銅の需要拡大を受け、輸出量も大きく伸びる見込みである。また、2021年以降、ボツワナで新しく開発が進んだカラハリ・銅ベルトから産出する銅精鉱が大幅に増加し、トランスカラハリ回廊～ウォルビスベイ港経由で輸出されている。

ナミビア港湾公社（Namport）はウォルビスベイ港を強化するために、2021年から大手民間オペレータ誘致を進めていた。その結果2024年に世界最大のコンテナ輸送量を持つ船社MSCグループの誘致に成功した。同グループは同港を新たな南部アフリカ西岸の拠点港とする旨を発表し、ウォルビスベイ港のターミナル運営力とマーケティング力につき飛躍的な向上が期待されている。

MSCグループは、コンテナターミナル運営と設備追加（TIL社）、多目的ターミナル物流施設建設運営（AGL社）、航路浚渫拡張などの大規模な投資を行うと同時に（図2、写真2）、これまでなかったウォルビスベイ港を起点とする欧州直航航路やアフリカ周回フィーダー航路等を矢継ぎ早に開設している。

ウォルビスベイ港のコンテナターミナル（写真2）は、アフリカ開発銀行の借款によって2019年9月に完成し、その設計容量は75万TEU/年だが、Namport直営のもとの稼働率は15%前後にとどまっていた。これを打開すべく、同ターミナルの運営は2024年10月からMSCのグループ会社であるTIL社（取扱量世界第七位のターミナル運営会社）に25年契約で移管された。MSCグループの進出によって、ウォルビスベイ港への大型コンテナ船の寄港とコンテナ扱い量が急速かつ大幅に増えるのは確実である。

コンテナターミナルの移管と並行して、TIL社は進入航路の浚渫拡張幅を行い（水深-14m→-16m、幅134m→200m、2025年3月完了）、従来はアフリカ西海岸

航路では運用されることのなかった12,000～14,000TEUクラス（船体長347m）の大型コンテナ船が順次就航する予定である。大型船の寄港の増大は物流コストや速達性を大幅に改善し競争力が高まるものと期待される。



遅れが目立つ国境管理施設・制度の改善

ナミビア・ルートが内陸国需要を受け止める有力な選択肢として立ち上がりつつある一方で、国際トランジット貨物の増加へのナミビア政府部門の対応の遅れが顕著になりつつある。とりわけ、隣国ザンビアならびにボツワナとの国境施設が最大のボトルネックになりつつある（写真3）。

- まず国境施設が増加しつつある国際物流を扱うために最低限必要な大きさや施設水準になっていない。早急な施設改善が望まれる。
- 制度面の遅れ～国境管理や貿易管理のオンライン化／リスク管理への移行が遅々として進んでいないため、国際貨物量の増加に対応できなくなっている。デジタル化を進め、政府機関による不必要・不合理な規制や制度を一掃し、民間の活動が阻害されないような環境を作ることがもとめられる。



写真3 ナミビア国境施設手前でザンビアからナミビアへの入国手続きを待つトラックの列。画面左側に並んでいるのは精錬銅を積んだトラックのコンボイ 出所：筆者撮影



おわりに

筆者が従事した「国際物流ハブ構築マスタープラン（2015年）」から10年、ナミビアの物流立国構想は結実しつつある。これは、次々と発生する問題の解決に向けてオールナミビアチームとして奮闘した賜物である。若かったナミビアチームも世代交代が進み、次の世代にバトンが渡されつつあるが、これまでの官民協働の経験を受け継ぎつつ、新世代の新鮮な発想によって同国の物流立国への歩みをさらに推し進めていってくれるものと期待してやまない。