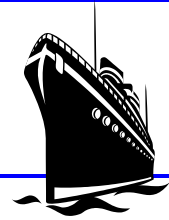


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine_navi/)

ケニア物流事情 ～東アフリカのゲートウェイ～

2019年8月28～30日、第7回アフリカ開発会議（注）が横浜で開催され、国家元首、首脳をはじめ国際機関や市民団体の代表等が多数参加し、大きな盛り上がりを見せました。アフリカは「最後の市場」とも呼ばれ、急速な発展、インフラ整備が見込まれています。MS&ADグループでは、東アフリカの玄関口として注目されるケニアのモンバサ港から首都ナイロビまでの物流について、2019年5月に現地を訪れ、ケニア港湾当局や物流業者から物流事情のヒアリングを行うと共に、ビデオ撮影や衝撃値計測等を用いて最新物流情報を収集いたしましたので、調査内容の一部をご紹介します。

本調査内容をまとめたDVDを後日リリースいたしますので、ご希望される場合は、弊社営業担当までお問合せください。

（注）1993年以降、アフリカの開発をテーマに日本が主導し国連等と共同で開催している会議。

1. ケニアの概要

アフリカには港をもたない内陸国が16カ国あります。内陸国は物資調達を沿岸国の港からの輸入に頼らざるを得ず、沿岸国は港を整備して国際貿易の拠点となることが求められます。インド洋に面したケニアは、東アフリカの貿易と経済の中心となっており、輸出入の要衝としてモンバサ港の拡張、ケニアからウガンダ・ルワンダ等の内陸国を繋ぐ主要幹線「北部回廊」の再開発が進められています。ケニアを含むサブサハラアフリカ地域（サハラ砂漠以南のアフリカ）は、日本のODA累積支援額が最も大きい地域であり、年間1,000億円を超える援助を10年以上にわたり継続しています。また、中国は「一带一路」の国家戦略のもと、「一路（＝中国沿岸部・東南アジア・インド・アラビア半島・東アフリカを結ぶ21世紀海上シルクロード）」の要衝であるケニアに対して積極的な投資を行っています。

<北部回廊（出展：JICA）>



<モンバサ港（出展：ケニア港湾当局）>



2. モンバサ港

東アフリカ最大の港であり、ケニア国内、周辺内陸国向けの国際貨物を取り扱い、東アフリカのゲートウェイとして重要な役割を担っていますが、コンテナ取扱量の急増に対応する港湾処理能力の向上が喫緊の課題となっています。日本のODAによりコンテナターミナルの拡張が進められており、モンバサ港開発事業フェーズ1（取扱能力約55万TEU）は2016年に完成済み、現在フェーズ2（同約50万TEU相当）が建設途上にあり2021年完成予定です。

港湾内の事故件数は、ケニア港湾当局が事故防止に注力していることもあり、減少傾向のようですが、現場では作業と移動の動線が交錯し、荷役中のリーチスタッカーと移動中のリーチスタッカーが接近する場面もあり、改善余地があります。なお、モンバサ港の背後は丘が迫っていることから港湾の拡張が難しく、港湾機能の一部を後述のCFSとICDが担う独自の形態が取られています。

3. モンバサのCFS (Container Freight Station)

モンバサのCFSは一般的なものと異なり、モンバサ港の港湾機能を補完する役割を担っており、LCLコンテナ、ばら積み貨物、自動車等の様々な種類の貨物の保管、通関業務が行われています。多

くは民間企業により運営されており、モンバサ港内に4拠点、モンバサ港から3km圏内に10拠点、モンバサ港から3km以上離れたところに3拠点あります。今回の調査で訪問したCFSの荷扱い品質、防犯対策のレベルは高いものでしたが、CFSによって品質が異なることに留意する必要があります。

4. ICD(Inland Container Depot)ナイロビ

ICDナイロビは港湾当局が所有・運営する内陸コンテナターミナルで、物流の利便性向上を目的として1984年に設立された物流ハブです。2018年にFCLコンテナの輸送が高速鉄道（SGR）にシフトしたためICDのコンテナ取扱量が急増した結果、現場が混乱しコンテナ引き渡しに遅延が生じた時期がありましたが、現在は改善傾向にあり、充実した設備、防犯体制を維持しています。

<モンバサのCFS>



<ICDナイロビ>



5. SGR(Standard Gauge Railway)

SGRは2017年5月に中国の国有企業が建設したモンバサ/ナイロビ間（約480km）を4時間40分で結ぶ高速鉄道で、FCLコンテナの輸送に使用されています。MS&ADグループが実施した輸送衝撃値の計測結果では、衝撃値は区間を通じて最大1G（注）以下に収まっており、振動・衝撃による破損リスクは低いと考えられます。また、基本的に遅延はなく安定的に運行されています。

（注）舗装状態の良い道路であれば、1G前後の振動が計測されるのが一般的です。

<SGR（出展：ケニア港湾当局）>



<SGRナイロビ駅>



6. モンバサ・ナイロビ間の国道（A109）

国道（A109）は北部回廊の一部を構成するモンバサ港とナイロビを結ぶ主要道路（約480km）で、従来深刻な渋滞が恒常的に発生していましたが、SGRによるコンテナ輸送開始に伴い、交通状況は一定改善されました。一部片側2車線の区間を除きルート的大部分は片側1車線の対面通行であり、目的地まで直線の道が続くため、追い抜き時の対向車との衝突や、居眠り運転による事故が発生しています。車道には補修による凹凸や横断歩道との段差があり、衝撃値計測の結果、断続的に3Gを計測する区間や最大6G（注）の衝撃が記録されました。長距離運転のためドライバーの休憩場所もありますが、防犯設備の無い駐車場での休憩となるため、盗難リスクがあり、ドライバーはガードマンを雇って睡眠を取る等の対策を取っています。

（注）一般的には通常走行で5G以上の衝撃は記録されません。路面状態が悪い場合は5G程度の振動が記録されることがあります。

アフリカでは急速に増加する物量に対応すべく、各国政府主導のもと物流インフラの整備を強力に推進されており、今後の展開を注視していく必要があります。