

アフリカの角における港湾選択と政治状況

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201902

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 松田 琢磨

今回の記事では、アフリカ大陸東端のソマリア全域とエチオピアの一部などを占める半島である「アフリカの角」における内陸国の港湾選択の状況について紹介させていただくことにしたい。アフリカの角、と呼ばれるこの地域は、アジアから欧州に向かう重要な航路である紅海とアデン湾を分けるハブ・エル・マンデブ海峡に面しており、ジブチシティにあるジブチ港、エリトリアのアッサブ港およびマッサワ港、ソマリランドが占有しているベルベラ港といった港が主要な港となっている。これらの港は、自国貨物だけでなく、南スーダンなどほかのアフリカ内陸国のゲートウェイとしても利用されている。



図1：アフリカの角の図

アフリカの角地域ではエチオピアが経済の中心と言える存在となっている。2017年時点の推計人口では同国が約1億496万人であるのに対し、ソマリアは1,474万人、エリトリアは507万人、ジブチ96万人にとどまっている。また、ソマリアは海賊が猖獗しているだ

けでなく内戦状態も続き、安定的に貿易の行える状況にはない。輸出入額をみるとエチオピアは 191 億ドル、エリトリアおよびソマリアは約 15 億ドル、ジブチは 9 億ドル程度とその規模には大きな差が見られる。

しかしながら、エチオピアは 1993 年に紅海に面した領土がエリトリアとして分離独立してしまい、内陸国となってしまった。そのため、海外との海上貿易を行うためにはどこかの国を経由しなければならない。独立の経緯から同国とエリトリアとの関係は悪く、マッサワ、アッサブの両港はエチオピア発着貨物のゲートウェイとして利用されることはほとんどなかった。一方、ソマリア西部のソマリランドにあるベルベラ港も 16 年から世界的なターミナルオペレーターである DPW（ドバイ・ポート・ワールド）によって運営が始まってはいるものの、ソマリアの治安がいまだに改善していないこと、それに伴ってインフラ開発が遅れているために利用は進んでいない。

そのため、エチオピアへ向かう貨物、エチオピアから輸出される貨物の多くがジブチ港をゲートウェイにしている。



図 2：トラックの休憩所（ジブチ）

そのため、エチオピアへ向かう貨物、エチオピアから輸出される貨物の多くがジブチ港をゲートウェイにしている。輸入貨物を例にとればジブチ港で荷揚げされた貨物はトラック

に積み込まれてガラフィ国境を抜けてエチオピア北部からアディスアベバへ向かうルートが第一のルートである。ジブチ港で荷揚げされた貨物はトラックに積み込まれてガラフィ国境を抜けてエチオピア北部からアディスアベバへ向かうルートが第一のルートである。ジブチ・アジスアベバ間は約 20 時間で移動できるとされ、エチオピア側の道路は良いとされる。しかしながらジブチ国内の道路状況は決してよいとは言えず、舗装も十分ではない道路を走ることになる。通訳によると一日に 6,000 台程度のトラックがエチオピアとの間を行きかうとのことであった。ジブチシティから国境のあるガラフィまでは約 8 時間、ジブチ・アジスアベバ間を約 20 時間で移動できるとされ、エチオピア国内の道路は良いとされる。しかしながらジブチ国内の道路状況は決してよいとは言えず、舗装も十分ではない道路を走ることになる。

とはいえ、ジブチにはほかに産業らしき産業はなく、海賊活動に対処するための日本の自衛隊拠点があることでも知られているが、そのほかにも中国軍、フランス軍が駐留しているなど軍隊が多いほかは、港及び物流産業が主要な産業として成立している。物流産業は小国であるジブチを潤わせているとみられ、エリトリアやエチオピアでは一人当たり GDP が 1,000 ドルを切っているのに対し、ジブチでは一人あたり GDP が 1,989 ドルとなっている。さらに、アフリカへの中国への進出はおおくに知られているところであるが、ジブチも例外ではなく、軍を駐留させている他に自由貿易区の建設や多目的港への出資もおこなっている。

もうひとつのルートは、エチオピア＝ジブチ鉄道 (Ethio-Djibouti Railways) で、南側のデュレ国境を経由している。この鉄道は中国の支援により建設されたアフリカ初の電化鉄道で 16 年 10 月に開通した。現在 1 日 2 便運行され、一編成あたり 205TEU のコンテナが輸送可能となっている。ジブチ～アディスアベバ間の所要時間は約 8 時間で、ガラフィ経由のトラック輸送よりも短時間で運ぶことが可能となっている。エチオピア向けコンテナの鉄道輸送に対する需要は増加しているため、今後さらに輸送力を強化する予定とのことである。なお、コンテナ貨物の運賃については、トラック輸送が 0.058USD/ トンキロ、鉄道輸送が 0.048USD/ トンキロで鉄道輸送のほうが安価であり、輸送時間、費用ともに鉄道輸送に優位性がある。また、このルートに沿って世界銀行が道路整備を計画しているため、さらに輸送ルートが増える可能性もある。

アディスアベバ発着の貨物は、トラック、鉄道輸送の両方とも、アディスアベバから南に約 75km に位置するモジョ・ドライポート (図 4) にいったん搬入され、税関検査などを受ける (図 5) 必要がある。ドライポートには前述のエチオピア＝ジブチ鉄道が乗り入れており、ここでトラックと鉄道の積み替えが行われる。なお、アディスアベバ～モジョ間の道路状況は非常に快適であった。この高速道路も中国の支援によって建設されたとのことであ

る。

エチオピアとエリトリアとの国交回復の影響

現状ではエチオピア発着貨物のほとんどはジブチ港を利用している。以前はひとつの国であったエリトリアとエチオピアは、91年のエリトリアの分離独立後、98年には国境紛争が発生するなど国境封鎖が続き、エチオピア発着貨物がエリトリアの港湾を利用することはこれまでほとんどなかった。しかし18年7月に両国大統領が関係正常化の合意文書に調印して一気に和解ムードが広がり、陸上国境での往来と航空路の再開、エチオピアに対する港湾の開放が取り決められ、今後はとくに距離的にエリトリア港湾の方が近いエチオピア北部の貨物を中心に、エリトリア港湾の利用が進むことが期待されている。これを受け、現在、たとえばアディスアベバ〜アッサブ港間の道路の改修が急ピッチで行われているとのことである。

エチオピアの物流について著者らがインタビューしたところでは、エチオピアとしては、ジブチ、エリトリア、ソマリランドの各港湾を将来的に4:3:3程度の分担で使い分ける、すなわち競争状態が保たれることが理想という話であった。内陸国として各国の港湾を使い分けることでリスクの分散を図り、さらには港湾間の競争によって低廉な利用料金の実現やサービスレベルの維持・向上を期待しているようであった。たとえば、エチオピアはこれまでもジブチに対して上述の道路状況が悪い区間の改良を要請してきたが、改良は進んでいない。今後はより迅速な対応が期待される。以上のように、アフリカの角における内陸国エチオピアを発着する貨物の利用港湾は、現在はジブチ一強状態であるものの、エリトリアとの国交回復にくわえ、DPWによるベルベラ港の運営、鉄道の新規建設等により競争環境が大きく変化することが予想され、今後、ゲートウェイ港湾がどこになるか、競争が注目される。

最後に、本稿は東京大学・柴崎隆一准教授編著、アジア物流研究会著である『グローバル・ロジスティックス・ネットワーク』（成山堂書店、2,800円（税別））の内容を、著者の許可を得たうえで参照して執筆を行っている。同書は、柴崎隆一・東京大学准教授を編者に、国際物流を俯瞰することを目的として、アジア物流研究会のメンバーが集まって執筆した書物である。同書では、グローバル・ロジスティックスの中心となる輸送モードである海上輸送と陸上輸送に焦点が当てられている。海上輸送は国際貿易において中心的になる輸送モードではあるが、貨物の発生地や最終目的地が沿岸部でない場合は、末端の輸送にはトラック、鉄道やパイプラインなどの陸上輸送が必須となる。また、場合によっては、大陸横断などの長距離輸送を陸上輸送が担うこともあるため、同書では、長距離陸上輸送にもひとつの焦点をあてている。長距離陸上輸送は四面環海で、重量ベースで国際貿易の99.7%を海上輸送で行っている日本人にとって馴染みの薄い分野でもあり、俯瞰的に

書物としてみることの利点は大きい。

研究者が中心となって執筆がなされた同書だが、難しいモデルや数式などはなく、大変読みやすい文章となっている一方で参考文献をたどれるように配慮がなされている。もともと学生の導入的な授業にも使えるようにと考えられてつくられたが、国際物流の動向について学びたい実務家や行政官などにとっても有用な一冊ではないだろうか。

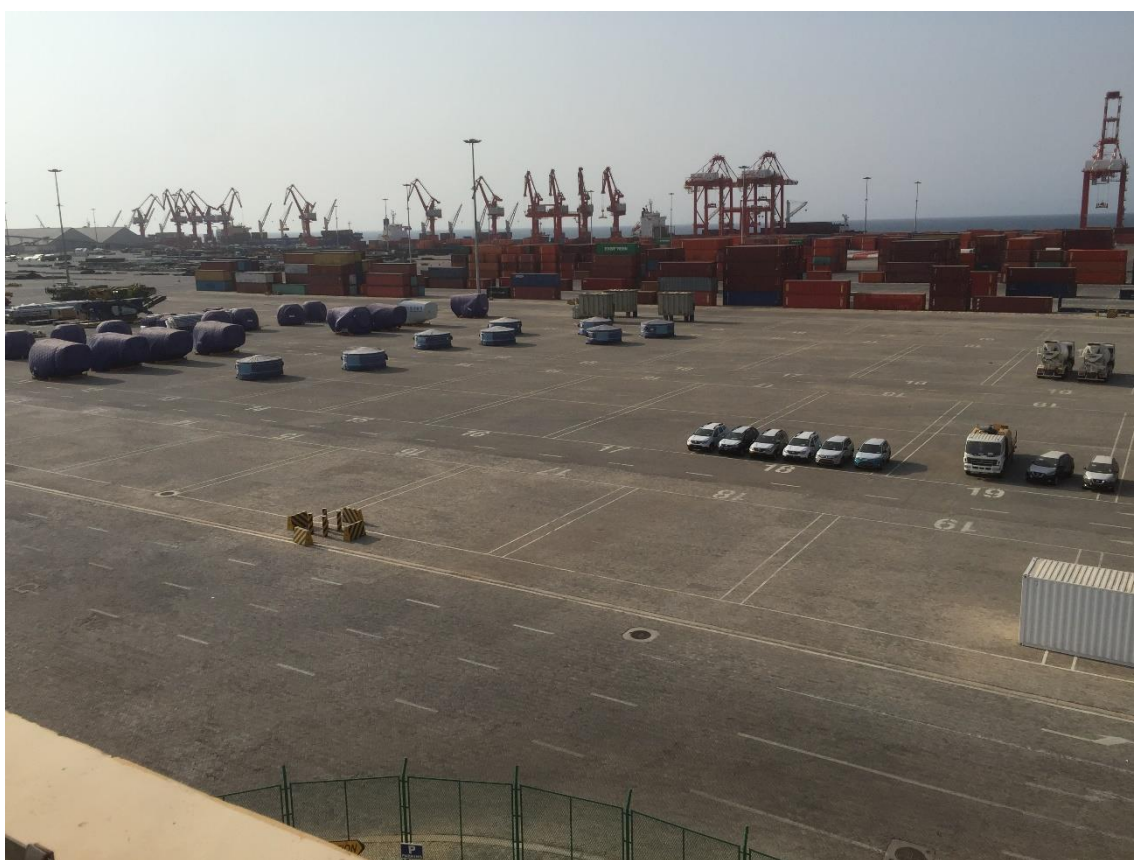


図 3 : ジブチ港多目的ターミナル
(著者撮影)



図 4 : モジヨドライポート (エチオピア)
(著者撮影)



図 5 : モジヨドライポートで検品をする税関職員 (エチオピア)
(著者撮影)