

新コンテナターミナルの建設予定地で地盤のボーリング調査を行う山谷所長(右端)

しかし近年、ケニアをはじめ東アフリカ地域の経済発展に伴い、モンバサ港の貨物取扱量が急増している。2000年には年間約24万TEU※1だったコンテナ貨物量は、2011年には約3倍の約77万TEUにまで拡大。2015年には約96万TEUの需要が見込まれ、約81万TEU(2011年)の博多港を上回るほどだ。しかし、現在のコンテナターミナルは約45万TEUの許容量しかなく、すでに処理能力を大幅に超えているため、貨物が港に着いてから通関手続きを終えるまで長い時間がかかっている。

このままでは、モンバサ港がパンクしてしまい、ケニアのみならず周辺国の物流、さらには経済活動にも支障を及ぼしてしまおう。そこでJICAは07年から円借款による「モンバサ港開発事業」を通じて、新しいコンテナターミナルの建設を進めている。

今年3月には建設予定地の地盤調査や測量が始まり、現在は建設資材置き場の整地などの準備工事が進められている。「新ターミナルが完成すれば同港のコンテナ取扱量が100万TEUに増え、東アフリカ地域の物流促進に大きく貢献できる」と、コンサルティング業務を担う今村充孝プロジェクトマネージャー(株式会社日本港湾コンサルタンツ)は

話す。そしてこの事業には、日本の技術力が最大限に生かされている。「建設予定の海底地盤には、軟らかい粘土層が堆積しているため地盤沈下が懸念されます。日本の技術を活用して水分を排出させて圧縮すれば、短期間で地盤改良を行うことができます。地盤沈下を確実に防止することができます」と、建設工事を行う山谷仁所長(東洋建設株式会社)は胸を張る。しかし、ケニアで大規模な港湾工事が行われること自体が数十年前ぶり。施工の経験や知識を持つ現地のエンジニアはほとんどいないという。「この事業を通じて日本の港湾工事の技術を習得し、今後には生かしてもらえれば」と山谷所長。新コンテナターミナルは2016年に完成予定だ。

現在、モンバサ港では輸入貨物の取り扱いが約8割を占めている。同港に到着した貨物は、東アフリカ地域をつなぐ陸路「北部回廊」を通じて首都ナイロビへ、その後、ウガンダの首都カンバラ、さらにはルワンダ、ブルンジへと運ばれていく。今後、輸入に合わせて輸出も活発化すれば、逆に各国から同港へと貨物を運ぶルートとしても活用されることになる。

**税関職員の能力を強化し物流をスムーズに**

※1Twenty-foot Equivalent Unitの略。20フィートコンテナ(長さ約6メートル×幅約2メートル×高さ約2.6メートル)の取扱量数。



モンバサ港の新コンテナターミナル完成予想図

**「北部回廊」の起点  
モンバサ港を拡張**

港のあちらこちらに、所狭しと置かれるコンテナ。コンテナヤードに入りきらず、外の敷地に積み上げられているものもある。一方、沖合には港に入れない貨物船がまだかまだかと入港を待ち、停泊期間が数日におよぶことも。港から街へとつながる道路はコンテナを運ぶトラックでいつも大

渋滞だ。ここはケニアの首都ナイロビの南東450キロにあるモンバサ港。ケニア第二の都市モンバサにある国内唯一の国際貿易港だ。東アフリカ地域で最も規模が大きく、内陸国である近隣のウガンダ、ルワンダ、ブルンジのほか、南スーダン、コンゴ民主共和国東部、エチオピア南部などの物流拠点としても重要な役割を果たしてきた。

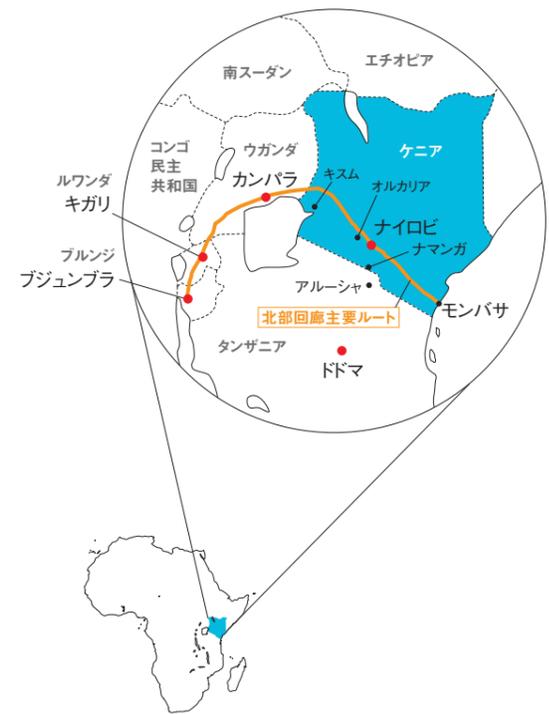


ケニア  
from KENYA

経済発展に向けて“一つ”になる

コンテナを積んだ貨物船が東アフリカの物流の拠点・モンバサ港に向かう

近年、アフリカの中でも比較的順調に経済成長を遂げている国の多い東アフリカ。この地域の産業がさらに活性化し、すべての人に成長の恩恵が行き渡るようにするためには、港、道路、電力などインフラの整備が必要不可欠だ。JICAは東アフリカ全体の発展を見据え、ハード・ソフト両面から支援を展開している。



東アフリカの海の玄関口、モンバサ港のコンテナヤード。許容量を大幅に超えているため、早急に拡張が求められている

こうしたプロジェクトを進める上では、避けて通れない苦労もある。その一つが停電だ。ケニア国境では、電力不足や度重なる停電により、新しく導入した電子化システムが使えず、通関処理を手作業で行うことも少なくない。

実際、ケニアではこの数年、電力不足が深刻化している。同国のピーク時の電力需要は1150メガワットで、1日に日本の約270万世帯が使用する電力量に相当する。国内にある発電設備では1510メガワットの電力供給が可能とされているが、そのうち約5割の発電量を占める水力発電が大規模な干ばつにより十

### 安定した電力供給を 地熱発電で実現

境付近で密輸を取り締まることのできるよう、各国の連携もサポートしている。

下家正治チーフアドバイザー（財務省関税局）は、「古い言葉かもしれないませんが、やはり、時は金なり。通関時間が短くなれば、運送費や保管費用などコストが削減される。そうすれば商品の販売価格を下げることができ、競争力を高められます。この地域で物流が円滑に進むことが分れば、海外から進出する企業も増え、産業の活性化につながると思います」と展望を語る。

分な電力を供給できていない。この状況を受け、ケニア政府はディゼル発電で不足を補っているが、発電に必要な燃料をほぼ輸入に頼っているためコストが高く、電気料金の高騰につながっている。

そこで近年注目を浴びているのが地熱発電だ。ケニアはグレートリフトバレーと呼ばれる火山大地溝地帯に属しており、地下に豊富な熱エネルギーが蓄えられている。この地熱によって温められた蒸気でタービンを回し電力を生み出す地熱発電であれば、発電コストを抑えられると同時に、天候に左右されず安定した発電が可能となる。さらに、温室効果ガスの発生量が少ないため、環境にも優しい。

ナイロビから北西約100キロに位置するオルカリア地域では地熱発電の開発が70年代から始まり、世界銀行の支援で建設された1〜3号機がすでに稼働中だ。この地域に新たに4・5号機を建設するため、JICAは2010年から世界銀行などと協働で「オルカリアI 4・5号機地熱発電事業」を実施し、豊田通商株式会社と韓国企業の現代エン지니어リングが工事を請け負っている。また、発電機や蒸気タービンなどの主要機器は日本企業の株式会社東芝が納入する予定だ。



地熱発電機 4・5号機 の建設予定地で、工程の進捗などをプロジェクトチームで確認する宮本さん(右から二人目)

東アフリカ地域は国単位で見ると大きな産業がなく、マーケットも小さい。だからこそ、域内のヒト、モノ、カネの移動が活発化することで地域が、一つのマーケットになれば、さらなる経済発展が期待できる。そこで同地域の国々は2000年に「東アフリカ共同体」※2を再結成し、経済統合を進めている。

とはいうものの、国をまたぐ物流は、まだまだスムーズにはいかない。さまざまな理由が背景として挙げられるが、その一つが通関手続きだ。貨物を輸出入するには、中身を税関に申告する必要がある。担当官庁の許可も得なければならぬ。多くの場合、納税も必要だ。

日本では、長年にわたり貿易業務に携わってきた商社が輸出入者となり、専門知識を持つ通関業者に事前手続きを依頼するケースが多い。そのため比較的スムーズに通関が進み、平均所要時間は3時間ほどだ。一方、東アフリカ地域の場合、輸入者は一個人の場合が多く、各国の国境に貨物が到着してから通関業者に手続きを依頼する。さらに通関業者も貿易・通関の知識が乏しいため、余計に時間がかかってしまう。また、通関業務を所管する省庁が複数にまたがっていたり、点在していることも多く効率が悪い。

プロジェクトチームをまとめる豊田通商の宮本浩浩さんは、「基礎工事が始まったばかりですが、新たに2機が完成すれば140メガワットの電力供給が可能になる。地元企業や人々からも期待されています」と話す。電力供給の安定化は、国内の電化促進に加え、産業育成の観点からも大きな意味を持つ。地元産業の活性化だけでなく、日本をはじめとする海外の企業が、工場建設を含めてこの地域への事業展開を検討しやすくなるからだ。

さらにJICAは、2010年から円借款を通じてオルカリア



オルカリアI地域では、すでに3つの地熱発電設備が稼働している。首都ナイロビに近く、今後も地熱開発が進む予定(写真提供:ケニア電力公社)

地熱発電所で供給される電力をケニア第三の都市キスムを含む西部地域に送る送電線の整備にも着手。各国を送電線をつなげて電力を融通し合う「東アフリカパワープール」計画の一端で、将来的にはキスムから国境を越え、ウガンダなど近隣諸国への送電も視野に入れられている。

JICAの支援で進められている港や道路の整備、物流の効率化、安定した電力供給。すべては、東アフリカ地域が一つになって開発に取り組む「土台」をつくるため。その先に目指すのは経済発展、そして、貧困からの脱却だ。



通関業者への知識普及に向け、歳入庁職員を日本の税関職員が指導

日本では、長年にわたり貿易業務に携わってきた商社が輸出入者となり、専門知識を持つ通関業者に事前手続きを依頼するケースが多い。そのため比較的スムーズに通関が進み、平均所要時間は3時間ほどだ。一方、東アフリカ地域の場合、輸入者は一個人の場合が多く、各国の国境に貨物が到着してから通関業者に手続きを依頼する。さらに通関業者も貿易・通関の知識が乏しいため、余計に時間がかかってしまう。また、通関業務を所管する省庁が複数にまたがっていたり、点在していることも多く効率が悪い。

そこで、通関の円滑化に向けた対策として東アフリカ地域が導入しようとしているのが、通関のワンストップ化(OSBP)制度。陸路の国境の両側に輸出入通関を担う官庁の事務所を設置し、輸入側の施設一カ所だけで輸出入手続きをまとめて行えるようにするものだ。

JICAはOSBPの実現に向けて、07年からアフリカ開発銀行と協働でケニア・タンザニア間の道路整備と、両国国境で通関・入管手続きを行うOSBP施設の建設を支援している。さらに、OSBPを運用する人材を育成するため、同年から「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト」を開始。ケニア、タンザニア、ウガンダ各国で税関業務を担当する歳入庁の職員を対象に、関税の分類や評価方法などの知識向上を目指したセミナーを行い、また、ケニア・タンザニアの国境の町ナマンガでは、試験的に通関業務の電子化を進めている。

さらに09年からは、ルワンダとブルンジも含めた5カ国を対象国を広げ、歳入庁職員の能力向上を引き続き支援している。また、通関の効率化には通関業者の知識向上も欠かせない。そこで、彼らに正しい関税手続きを普及するため、歳入庁の職員の能力強化に向けた研修も実施。さらに、国



ケニアとタンザニアの国境ナマンガのタンザニア側にある通関施設。OSBPで通関手続きを円滑化する協力が進められている

※2 1967年に結成されたが、77年に政治的対立などで崩壊。2000年にケニア、タンザニア、ウガンダにより再結成され、07年にルワンダ、ブルンジも加盟。2010年には共通市場の設立が決定した。