

# 南アフリカ共和国

## サルダナ港は光明となるか

ジェトロ海外調査部中東アフリカ課 堀田 萌乃

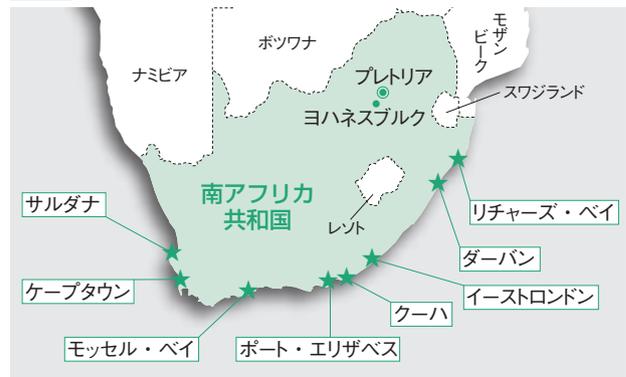
資源価格の低迷や深刻な電力供給不足など、近年、南アフリカ共和国（以下、南ア）のビジネス環境については明るい話題が少ない。それでもなお、アフリカ市場へのゲートウェーとして、アフリカ大陸における有望市場あるいは拠点とみる日本企業は多い。今後の経済発展を実現するため、政府は港湾施設の拡張・整備を含む海洋産業の開発促進を急ぐ。代替港の一つとして注目されるサルダナ港（図）は一筋の光である。

### 国家開発計画の早期実行を目指す

ケープタウン市内から車で北へ。車窓から見える高速道路の両側には菜種畑、草地、そして悠然と佇む送電鉄塔……周囲の景色は建物が立ち並ぶ市内とは一変する。やがて赤茶色の線路が見え、たどりついたのがサルダナだ。漁船やヨットが停泊する穏やかな港は今、生まれ変わろうとしている。実はこのサルダナ港、在南ア日系企業からの注目を集める港なのだ。鉄鉱石の輸出に特化した港として知られ、現在、拡張整備が進められている。

アフリカ大陸最南端に位置し、インド洋と大西洋の双方に面する南アは、その地理的優位性から近隣市場へのゲートウェーと呼ばれてきた。世界銀行が実施した一般貨物の輸出入にかかる時間・コスト調査（2014年）で、同国は189カ国中第100位。南部アフリカ諸

図 南アの主要8商業港



資料：TNPAの資料を基に作成

国の中では同じ沿岸国のモザンビークやタンザニアを抜いて総合順位ではトップだった（表1）。ジェトロが実施した「在アフリカ進出日系企業実態調査（2014年度）」に関連したアンケート結果でも、在南ア日系企業121社中、同国を南部アフリカ市場またはサハラ砂漠以南アフリカ市場の開拓拠点と位置付ける企業が半数以上だった。だが、海の玄関口である港湾はというと、貨物の取り扱い能力・スピードに課題を抱え、これが商流拠点としての位置付けを高める上での障害となっている。

南ア政府も港湾整備に動き出している。15年8月22～25日に来日したラマポーザ副大統領は、ジェトロと駐日南アフリカ共和国大使館が東京都内で開催した「南アフリカ・ビジネスフォーラム」に登壇し、南アの経済成長を促すための優先分野について触れた。これは政府が、国家開発計画遂行のために14年に導入した「オペレーション・パキサ（Operation Phakisa）」イニシアチブ注の一環として設定した優先分野のこと。その中の一つに海洋産業がある。もともとはマレーシアが短期間で実現した経済変革に触発されたズマ大統領が、南アの文脈でも同様の手法を取り

表1 対外貿易ランキング（南部アフリカの沿岸国）

国名	順位	輸出書類 (枚)	輸出日数	輸出費用 (コンテナ当たり、 ドル)	輸入書類 (枚)	輸入日数	輸入費用 (コンテナ当たり、 ドル)
南ア	100	5	16	1,830	6	21	2,080
モザンビーク	129	7	21	1,100	9	25	1,600
ナミビア	136	8	24	1,650	7	20	1,805
タンザニア	137	7	18	1,090	11	26	1,615
ケニア	153	8	26	2,255	9	26	2,350
アンゴラ	167	10	40	2,060	9	43	2,725

資料：世界銀行「Trading Across Borders」(Doing Business 2015)を基に作成

表2 南アにおける主要港のデータ

	2014年		2015年		2016年		現在の取扱貨物
		前年比(%)		前年比(%)		前年比(%)	
ケープタウン							一般貨物など
貨物取扱量 (1,000トン)	3,539.9	▲7.4	3,591.9	1.5	3,655.4	1.8	
コンテナ取扱量 (TEU)	892,557.0	▲3.1	897,781.9	0.6	927,286.9	3.3	
ダーバン							自動車、液体バルクなど
貨物取扱量 (1,000トン)	45,255.8	▲0.5	46,696.0	3.2	47,316.3	1.3	
コンテナ取扱量 (TEU)	2,664,330.0	1.2	2,730,938.3	2.5	2,807,404.5	2.8	
ポート・エリザベス							マンガン鉱、液体バルク、自動車など
貨物取扱量 (1,000トン)	8,693.2	5.3	8,853.7	1.8	9,525.7	7.6	
コンテナ取扱量 (TEU)	259,917.0	▲10.4	266,274.6	2.4	274,743.8	3.2	
リチャーズ・ベイ							石炭、ドライバルク、液体バルク、混載貨物など
貨物取扱量 (1,000トン)	93,198.5	▲1.7	93,468.6	0.3	95,556.4	2.2	
コンテナ取扱量 (TEU)	24,189.0	▲17.8	24,987.2	3.3	26,036.7	4.2	
サルダナ							鉄鉱石、液体バルクなど
貨物取扱量 (1,000トン)	64,191.2	8.9	64,901.7	1.1	66,773.1	2.9	
コンテナ取扱量 (TEU)	—	—	—	—	—	—	
イーストロンドン							工業、農業系貨物。特に自動車
貨物取扱量 (1,000トン)	1,577.0	▲5.8	1,607.4	1.9	1,636.3	1.8	
コンテナ取扱量 (TEU)	41,957.0	▲9.9	43,095.9	2.7	44,613.0	3.5	
モッセル・ベイ							液体バルク船による積替貨物
貨物取扱量 (1,000トン)	1,960.8	▲15.6	2,011.2	2.6	2,064.3	2.6	
コンテナ取扱量 (TEU)	—	—	—	—	—	—	
クーハ	東部・西部アフリカへの積替貨物を取り扱う						

注：①2015年以降は予測値。②TEU (20フィートコンテナ換算) ③クーハは他港と同じ資料からデータが取れないためデータなし  
資料：港湾開発枠組み計画 (TNPA、2014年)、Shipping Report Q3 2015 (Business Monitor International)、SeaRates.com を基に作成

入れようとしたのが「オペレーション・パキサ」である。その中で、潜在性があるのに十分生かしきれていない分野として真っ先に挙げたのが、海洋産業の開発だった。

南アの主要8商業港(表2)は、国営運輸公社トランスネットの国家港湾局(TNPA)が所有する。TNPAは今後の需要拡大を見込み、港湾設備への投資に2014/15年度(4月~翌3月)からの7年間で約435億ランド(約4,000億円)を投じると表明。南ア最大のコンテナ取扱量(全体の65%)を誇るダーバンや、世界最大級の石炭積出港リチャーズ・ベイなど、貨物の取扱量が多い港湾では、混雑やキャパシティー不足の解消が喫緊の課題だ。そこで代替港として期待されるのがクーハ港やサルダナ港である。国内主要8港ではいずれもTNPAによる30年以上先を見据えた段階的な港湾開発計画が立てられている。

### 鉄鉱石積出にとどまらない役割を担えるか

サルダナ港は、南半球で最大水深23.7メートルの自然港。喫水21.5メートルまでの船が入港可能だ。TNPAが所有するが、関連施設の運営はスターロック・グリンドロッドなど9社が担う。同社の担当者によると、中国経済の低迷によって鉄鉱石の需要は伸び悩んでおり、かつマンガン鉱を取り扱うポート・エリ

ザベスが混雑するため、15年からはサルダナ港でもマンガン鉱を一部取り扱っているという。同港の売りは、理想的な港湾の形状と水深の深さに加え、鉄道用のレールが棧橋の鉄鉱石船積み用設備まで直接つながっている点だ。港に突き出した棧橋には、鉄鉱石用(ドライバルク)二つと液体バルク用一つの船舶停泊所があり、多目的用ターミナルには停泊所が四つある。前出の担当者は同港の課題として、鉄道貨車が二つしかない点を挙げた。

現在、液化石油ガス(LPG)や液化天然ガス(LNG)の輸入設備、パイプライン敷設計画があり、18年までに完成予定だという。15年1月、

TNPAは同港のインフラ開発プロジェクトに対し96億5,000万ランド(約890億円)の投資計画を発表した。政府による「オペレーション・パキサ」の下、経済成長の足かせとなるインフラ課題に対処する狙いだ。また港に隣接する330ヘクタールのサルダナ産業開発特区(IDZ)は、13年、石油・天然ガス産業のための特区として政府から指定された。同特区の開発は、西ケープ州政府の公社(SBIDZ)とTNPAが共同で当たっている。SBIDZによると、サルダナ港では、①オフショアの石油・天然ガス基地、②リグ修理停泊所、③船舶修理施設、という3プロジェクトの入札を予定しており(15年末の予定)、25年以上のコンセッション契約を想定しているとのこと。

「オペレーション・パキサ」の下、海洋産業開発に向けた新たな計画が船出し、官民連携による取り組みも見受けられる。港湾設備や周辺の産業開発特区の整備が進めば、アフリカ市場へのゲートウェイとしての南アの魅力も増すだろう。「パキサ」は南アの公用語のソト語で「急げ」を意味する。その名前通り、海洋産業基盤が速やかに構築されることを期待したい。📌

注：海洋産業をはじめ電力問題の解決、農業・農産品加工のバリューチェーン活性化、選鉱技術の向上や鉱物資源への付加価値付与など、全9項目。