



物流 事情

JETRO



ケニア

BOP実態調査レポート

ケニアのほぼ中央に位置する首都ナイロビには効率的な輸送に対応できる広い水路や水域がない。人口は約350万人。ケニアの行政と経済の中心であり、多国籍企業や地場の新興企業を含め多数の企業がナイロビに拠点を置いている。物流は、地点間の物やサービスの移動だけでなく、市民が住宅地と職場の間を通勤する需要もあり重要な面を持っている。

市民の交通手段

ナイロビの多くの住宅地は、商業中心地区から離れているか郊外にある。鉄道は古く不定時の運行のため、主として道路が使われている。主な輸送手段は次のとおり。

マタトゥ(Matatu)

公共のミニバスで、車掌を含めて14~28人の乗客を運ぶことができる。市内の様々な路線で運行されている。輸送部門は自由化されているため、運賃はほとんどの路線で業者間の協議で決定されているが、政府は運賃が距離と連動するよう合理化に取り組んでいる。



主な特徴

- ほとんどは個人経営で組織化されていない。
- 運賃は管理規制されてなく、ラッシュ時は高く、オフピーク時は安い。
- 不定時運行(バスターミナルからの発車は集客状況によって決まる)。
- 多くの車両は派手な装飾を施し、若い乗客を呼び込むために大音量で音楽をかけたリ、車内でビデオ映像を流したりしている。
- 運賃は1キロメートル当たり平均5シリング(最高は10シリング)だが、たいていの事業者は距離ではなく、路線全体の経費で運賃を決めている。



車内の様子。発車時刻は決まっておらず、人がいっぱいになったら出発する。



農村部を走るマタトゥ。稀に、マーケットへ運ぶため家畜と一緒に乗ることも。

* ケニアシリング(Ksh)換算レート 1円=約1Ksh(2012年7月末時点)

JETRO

Copy rights(C) 2013 JETRO. All rights reserved.



通勤バス

たいていは62人乗りであるが、車掌を含み42～64人乗りのバスがこのカテゴリーに属する。



事業者の経営手法は「適者生存」の原理による。バスは特定路線を往復するが、マトウの路線と分かれている。料金はマトウに比べ通勤バスの方が少し安い。主な特徴はマトウと同じだが、通勤バスは組織化された企業によって運営されている。

運行コストと費用対利益の関係で、ほとんどのバスはオフピーク時(通常は朝夕のラッシュアワーから9時から15時)には運行されない。一部の事業者は乗客を呼び込むため最低料金で運行し、運行回数を増やすことによって収益を上げている。

オートバイ

このカテゴリーに該当するのは二輪と三輪のオートバイである。比較的短距離、特に市内のターミナルとの移動で効率的である。ほとんどが個人による所有・経営で、便利さと緊急を要する場合に利用されるが長距離輸送と比較して割高である。

主な特徴

- 専門職でない。運転手は無資格で、未熟者が多い。
- 危険を伴い、多数の事故が発生している。
- 平均運賃は1キロメートル当たり12～20シリング。

タクシー

ナイロビ市内ではどこへ行くにもタクシーが一番早い、その存在価値は、マトウや通勤バス、オートバイとの競争によって下がっている。利用者は減り続けており、特に貧困層で減少している。中・高所得層はタクシーを選ぶが、ステータスを誇示したい場合にも利用される。また、公共輸送機関が終了した後の深夜客によく利用される。移動ルートの安全に問題がある場合にもタクシーが選ばれる。

主な特徴

- 比較的良好に組織化され、適正に運行されている。
- 運賃の問題により多くの人には好まれない。
- 運賃は主に距離制で、かなり高い。平均の運賃は1キロメートル当たり100シリング。
- たいていの事業者は規律を持って効率的に運営している。

鉄道

鉄道は輸送手段としては忘れられた存在であるが、道路輸送に問題が生じた時には重宝される。鉄道はナイロビのごく狭い範囲にしかなく、運行回数が少ない。車両はどれも古く、速度と時間の信頼性に欠けている。鉄道網の延伸が行われたことはあるが、ごく短距離であった。近代的な車両への投資者は大きな利益を得るであろう。

主な特徴

- ディーゼルエンジンでスピードが出ない。
- 平均的な運賃は1キロメートル当たり約2.50シリング。運賃は安い、住宅地へは走っていない。客車の保守管理が不十分。



物資の輸送

市内の物資の輸送は、人の移動と同様に重要である。商人は商品を、個人は持ち物を、製造業者は原料と完成品を運ばなければならない。

生鮮食料品

湖(キスムなどのエリア)で獲れた魚介類は、冷蔵車両でナイロビに輸送される。キスムからナイロビまでは約350kmであるが、冷蔵され魚介類の鮮度が保たれている。

野菜等の農作物は、たいていはトラックで農家から市場または市内の販売所まで運ばれる。ここで積荷が分けられ、小型バン、バイク、手押し車、手引きカート、かつぎ人夫により市内の流通／小売地点に運ばれる。輸送費は重さと距離によって決まり、業者によって料金は異なる。生鮮品1トンを約50km輸送した場合の平均運賃は約2,500シリングである(ほとんどの業者は、重量と距離で課金するが

分析は難しい)。トウモロコシその他の穀物であれば、運賃はこれより少し高くなり、同じ距離でトン当たり約3,000シリングである。ただし、課金に

あたってはトン数(全体量)が重視される。例えば、生鮮ケール(キャベツに似た葉物野菜)1トンをナイロビまで約30km輸送すると、運賃は、約3,000シリング。商人はここから少量を仕入れ、バイク、バン、手引きカートで、5~6km先の場所まで運ぶ。肉もこの方法で輸送されるが、特別仕様の車両や容器が使用される。



かさのある貨物

自動車、家具、原材料などのかさのある貨物はたいていは輸送会社によりトレーラーやタンクローリーで運ばれる。モンバサからナイロビまで28トンの20ftコンテナを輸送すると、約11万シリングの運賃がかかる。オイルのタンクローリーだと、危険を伴うため、料金は少し高く、同距離で15万シリング以上となる。

主な特徴

- 輸送に重機を使用する。
- 比較的高額で、業者によって異なる。
- 取引は主に契約ベースで行う。鉄道がない場所や拠点間の輸送では最も信頼できる輸送手段。

梱包と保存

物品	梱包	保存方法
野菜、ジャガイモ、果物類	布袋、ビニール袋	なし。十分な換気が必要。
トウモロコシ、その他の穀物	粗布製大袋	なし
魚介類	ビニール袋	冷蔵／氷塊の使用
石油、ガス	タンカー	-



ビジネスチャンス

効率的な通勤輸送サービス

ナイロビには、先進国で成功している近代的な輸送システムが必要である。

- ◆ 中心商業地区と住宅地、郊外都市を結ぶ近代的な通勤列車(電車が望ましい)。
- ◆ 既に確立されたシステムにならった高効率の通勤バス。

ナイロビ郊外農家のための輸送手段

ナイロビを主要市場とする周辺農家を対象とした輸送手段。

- ◆ 農家や商人が輸送の手間が省ける物流システムの立ち上げ。
- ◆ 生鮮食品と日持ちのする食品(穀物等)の貯蔵施設の提供。



ナイロビ市内のバスターミナルの様子。

大型貨物のターミナル

保管、輸送のための効率的な物流基地建設は、ケニアでこの分野の事業を展開する企業がまだ少ないことを考えると有望な分野である。



ナイロビ市内のマタトゥターミナルの様子。

JETRO

【免責事項】本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。