

世界銀行よりコンテナ港の効率性を評価する報告書(The Container Port Performance Index 2020 to 2024)が発表されました。本号では、その内容を踏まえ、中東・アフリカで進む港湾インフラの再編と、物流への影響についてお伝えいたします。

## 1. 中東・アフリカの港湾インフラの再編

近年、中東・アフリカ諸国では港湾のインフラ整備と運用の効率化が急速に進んでいます。

世界銀行がまとめたコンテナ港の効率性を評価する報告書(CPPI 2020to2024)によると、ポートサイド港(エジプト)が3位、タンジェ MED 港(モロッコ)が 5 位。湾岸諸国からはハマド港(カタール)が 11 位、サラーラ港(オマーン)が 15 位と上位にランクインしました。



タンジェ MED 港（2025年4月）写真：AFP/アフロ

## 2. 地政学リスクの影響

中東・北アフリカ(MENA)地域は、2023年～2024年にかけて紅海危機の影響で平均パフォーマンスが大きく悪化しました。紅海情勢による地政学リスクが物流に影響を及ぼす中、地理的に影響を受けにくい港や、混乱時にも安定したサービスを維持できる港の重要性が改めて浮き彫りになっています。インド洋に面しているサラーラ港は、紅海やアラビア海の情勢が不安定な時でも比較的アクセスがしやすい位置にあります。アジア～ヨーロッパ貿易の紅海迂回ルートに位置する南アフリカの主要港は大きな影響を受けましたが、ケープタウン、コーガは設備投資と業務改善によって2023年からCPPIスコア(コンテナ港の効率性を測る指標)を大きく改善させました。

### 3. 貿易上の意義

中東・アフリカの港湾整備・効率化は、日本企業にとってサプライチェーンの多角化に寄与するとともに、同エリアに対する輸出拡大を後押しする役割を果たします。2024 年の日本から中東への輸出額は約 4.2 兆円、主要輸出品目の自動車は約 7300 億円と、ともに過去最高を記録し、日本企業にとって一段と重要な市場になっています。

紅海情勢改善の兆しからスエズ運河の航行数は回復傾向にありますが、以前の正常水準への復帰には程遠く、引き続き中東情勢には継続的な注視が必要です。また、米西海岸や中国主要港の混雑などで既存ハブが機能不全に陥る局面では、代替ルートとしての価値が相対的に高まるもあり、混乱時の受け皿としての利用可能性については引き続き見守っていく必要があります。

※上記情報につきましては、あくまで現時点での状況をご報告するものです。最新情報を常にご確認いただきたく、どうぞよろしくお願ひいたします。

【出典】世界銀行「Container Port Performance Index 2020–2024」(CC BY 3.0 IGO) :

<https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/fa57ba78-0402-4eb4-b168-51708cf526f7>

財務省「貿易統計」: <https://www.customs.go.jp/>

本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せください。編集にあたっては万全の注意を行っていますが、本 Topics 情報の正確性を保証するものではなく、これにより生じたいかなる損害に対して弊社は一切の責任を負わないものとします。



マリントピックス バックナンバー