vinetur

ケニアの運送業者、アルコール輸送を日中に制限する法案に反対

業界団体は、12時間の運行時間制限で輸送能力が14.3～33.3%低下し、年間63億～146億ケニア・シリングの収入が危険にさらされる可能性があると指摘

2026年11月15日（日）



ケニアの運送業者は、アルコール飲料の輸送を日中に限る案に反発している。この措置は貨物輸送業務を混乱させ、雇用を脅かし、東アフリカのサプライチェーン全体でコストを押し上げる可能性があるとしている。

ケニア運送業者協会（KTA）は11月14日（土）、アルコール飲料・薬物規制法改正法案（2026年）の規定を議会が見直すべきだと表明した。同法案は、アルコールの輸送を午前6時から午後6時までに制限する内容。協会は違法なアルコールの取り締まりを支持する一方、この案は犯罪組織よりも合法的な事業者に大きな負担を強いると主張した。

問題となっているのは、ケニア国内および地域全体での貨物輸送の実態に合わないと協会が指摘する輸送規制だ。長距離トラック輸送は、港湾のスケジュール、通関にかかる時間、倉庫の利用可能時間、計量所の要件、国境通過の時間帯に合わせて、昼夜を問わず行われることが多い。協会によると、日中に限定する一律の規制は、トラックを輸送途中で足止めし、配送を遅らせ、運行コストを増やす恐れがある。

KTAのニュートン・ワングー会長は、消費者保護と違法なアルコールの撲滅という政府の掲げる目標を協会は支持すると述べた。一方で、法案の内容は、法令を順守する運送業者に打撃を与えるものの、密輸業者など違法な事業者の抑止には実質的につながらないと指摘した。

協会によると、すでに法の外で活動している者を抑止できる見込みが低い規則によって、合法的な貨物の輸送を遅らせるべきではない。輸送規制はサプライチェーンを中断させ、雇用を危険にさらし、事業コストを押し上げる可能性があるとしている。

協会の業界に関する暫定分析によると、アルコール関連の貨物輸送は約7,500人の直接雇用を支え、年間貨物輸送収入は推定439億ケニア・シリングに上る。また、ケニアと近隣市場で稼働するトラック3,000台分に相当する規模を占める。KTAは、提案されている規制によって輸送能力が14.3～33.3%低下し、年間63億～146億ケニア・シリングの貨物輸送収入が危険にさらされると試算している。

これらの数値は独立した検証を受けていないが、業界が懸念する影響の大きさを示している。協会は、影響は運送会社やアルコールの販売業者にとどまらないと述べた。製造業者、卸売業者、小売業者など、安定した貨物輸送サービスに依存する企業も、配送の遅れや物流費の増加に直面する可能性がある。

そうなれば、増加したコストの一部が購入者に転嫁される可能性もある。飲料業界にとって、この規制はケニア国内でビール、ワイン、蒸留酒を流通させる費用を押し上げ、東アフリカの内陸国向けに同国を経由する貨物の輸送を複雑にしかねない。ケニアは地域貿易の主要な通過ルートであり、トラックの移動に新たな制限が加われば、国内配送だけでなく近隣国向けの貨物にも影響する可能性がある。

協会はまた、この法案によってケニアの地域物流拠点としての地位が弱まる恐れがあると警告した。ケニアは東アフリカ共同体（EAC）や広域の五大湖地域にある複数の内陸国向け貨物を扱っており、運送業者は、運行可能時間が短くなれば国境を越える貨物の配車計画が難しくなると述べている。

KTAによると、現代の物流は港湾、内陸貨物ターミナル、保管施設、国境検問所の継続的な連携に支えられている。合法的な貨物を積んだトラックでも、渋滞を避けたり、通関の期限に間に合わせたり、サプライチェーンの他の工程と接続したりするため、夜間に走行する必要がある場合がある。運送業者は、アルコール貨物の輸送を12時間に限る規制は、こうした実情を反映していないと指摘した。

協会は時間制限に加え、運送業者に新たな許認可要件を課す可能性のある提案にも異議を唱えた。各社はすでに現行の貨物・輸送関連のコンプライアンス規則に従って事業を行っており、許可をさらに増やしても取り締まりの実効性が明確に高まることなく、規制上の負担とコストが増すだけだとしている。

協会は議員に対し、午前6時から午後6時までとする輸送制限案の撤回、長距離貨物と国際通過貨物

の保護、不要とする追加許認可措置の削除を求めている。また、企業が妥当なデューデリジェンスを実施していた場合、第三者が犯した違反について運送業者が責任を問われないようにすることも求めている。

この主張は、違法なアルコールへの対策責任は、トラック運送業者に重く負わせるのではなく、製造業者、販売業者、規制当局、法執行機関など、サプライチェーン全体で分担すべきだという業界のより広い主張につながる。

協会は、広範な輸送制限を設ける代わりに、政府がデジタル追跡システムと情報に基づく取り締まりに投資すべきだと述べた。協会の見解では、こうした手段の方が、日中の輸送を一律に制限する規則よりも、不審な貨物を特定し、製造業者から最終目的地まで製品を追跡するうえで効果的だという。

KTAは、規制の施行前に経済的影響を全面的に評価することに加え、運送事業者や他の業界団体との協議をさらに行うよう求めている。違法取引の阻止を目的とする法制度は、合法的な商取引を妨げたり、納期に左右される配送に依存する業界を損なったりしないよう、慎重に設計すべきだとしている。

この提案が出された背景には、違法なアルコールに関連する社会的・公衆衛生上の被害が、依然としてケニアの課題となっていることがある。そのため規制強化を求める圧力が高まっているが、運送業者は、雇用と地域貿易を支える合法的な取引を滞らせずに、違法な製造と流通を標的にすることが議員の課題だと述べている。