

World Watching 244

ワールド・ウォッチング



山口 和之

一般財団法人
国際臨海開発研究センター
調査役

ジブチ共和国は紅海とインド洋を繋ぐアデン湾に面した「アフリカの角」に位置する人口96万人（2018年）、面積23,200平方km（四国の約1.3倍）の小さな国である。筆者は2017年から3年間、ジブチ港と対岸のタジュラを結ぶフェリー整備支援調査に従事した。現地で見聞したジブチ港における「一帯一路」をめぐる攻防について報告する。



海上の要衝ジブチ

スエズ運河に接続するこの海域は、年間約1万8,000隻が通航する欧州や中東、アジアを結ぶ海上の重要な要衝であり、ジブチ港は貨物の積替えハブ港としての存在感を高め、毎年その取扱量は増加している。また「ソマリア沖の海賊行為」への対処として、米国、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン等が軍事基地・拠点を設置し、我が国も自衛隊を派遣しているシーレーン防衛上の要所である。

その要衝ジブチに、巨大経済圏構想である「一帯一路」のアフリカ大陸の拠点としての中国の進出が勢いを増している。港湾、鉄道、自由貿易ゾーン等の整備に中国の資金が注入され、巨大プロジェクトが急ピッチで進められている。



ジブチの港湾整備

ジブチ港の港湾施設は、2006年以前は東側の旧港地区（POD）だけであったが、近年の取扱



ジブチ港 一帯一路をめぐる攻防

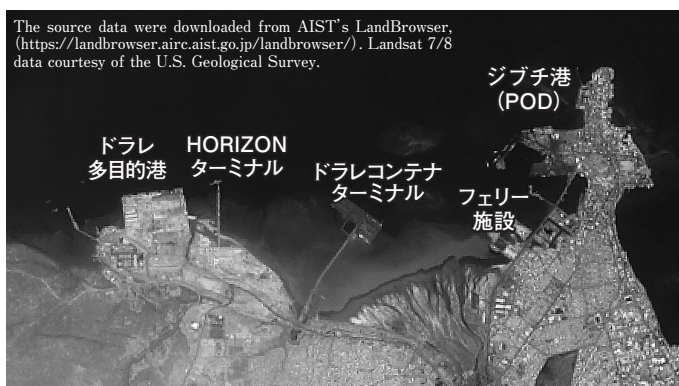


図1 ジブチ港施設位置図

貨物量の増加に伴い、西側へ施設整備を展開している。ジブチ港の施設配置図を図1に示す。石油取扱施設をドラレ地区へ移設（HORIZONターミナル）し、コンテナ貨物取扱量の増加への対応は、DP Worldと共同で、2009年に取扱能力160万TEUのドラレ・コンテナターミナルを整備した。2016年の取扱量は91万TEUであった。

そして、そのドラレ・コンテナターミナルの更に西のエリアにドラレ多目的港（Doraleh Multi-Purpose Port）が2017年にオープンした。ドラレ多目的港はジブチ政府とChina Merchants Port Holdings Co., Ltd. (CM Port) の共同投資によって、総投資額5億8千万USドルで整備された。総面積は690haで、岸壁延長1,200mで6バース、水深16~18m、取扱貨物はコンテナ貨物、RORO貨物、一般貨物、ブレイクバルク貨物で、年間取扱能力はコンテナ貨物22万TEU、一般貨物8,800,000トンである。荷役機械は2基の岸壁クレーンと12基のポータルクレーン、2基のレール式ガントリー（RMG）が導入されている。



ドラレ多目的港の二面性

ドラレ多目的港は二つの面を有する港である。表の面は、地政学的に重要なジブチ国のための最新鋭の港湾であり、外貨収入の大半を港



図2 ドラレ多目的港と中国海軍補給基地

湾料金等に依存する同国の経済発展に大きく貢献することを目的としている。エリトリアの独立によって内陸国となったエチオピアの輸出入貨物のほぼ全数がジブチの港を経由しており、ジブチ港は1億1千万人超の人口を有する大国エチオピアにとってのゲートウェイポートで、港湾貨物は首都アジスアベバとの間をトラックと鉄道で輸送されている。この鉄道建設工事も中国企業によって行われており、建設資金総額は4億9千万USドルで、全額が中国の輸出入銀行からの融資である。

もう一つの面は、「一帯一路」戦略に沿った中国の軍事基地と一体化した港湾である。ドラレ多目的港の背後の隣接地に、国外初の中国海軍補給基地が整備されており、基地内へのアクセスには厳しく管理された2か所のゲートを通す必要がある。基地の敷地は高い城壁に囲まれており、海側を除く3方を高さ10m程の擁壁で囲まれており、場内には長さ400m程の滑走路も備わっている。沖合に向かって棧橋の整備も行われている。

港湾における「一帯一路」の主要プレイヤーは、中海海運（COSCOグループ）と、China Merchants Holdings International（CMHI）であり、世界中の主要港湾へ大掛かりな投資を行ってネットワークを築いている。



DP Worldとの係争

元来、ジブチ港の整備はドバイに拠点を置くDP Worldが2004年から30年のコンセッション契約を結び、ジブチ港の運営を行っていた。2008年12月にはジブチ政府はDP Worldと30年間のコンセッション契約を結び、両者の共同出資によって前述のドラレ・コンテナターミナルをオープンさせた。

しかし、ジブチ政府は、2011年6月にDP Worldとのコンセッション契約を終了させ、2011年7月に組織変更を行い、ジブチ港は会社組織化

され（ジブチ港会社（PDSA）、大統領府が直轄するDjibouti Ports & Free Zones Authorityが管轄することになった。そして、2013年2月にCM Portがジブチ港会社の23.5%の株式を取得した（図3参照）。

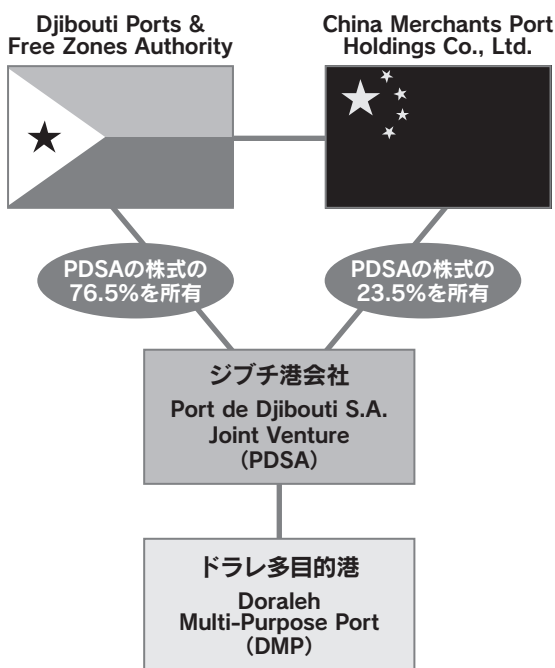


図3 ジブチ港の資本構成

出典：China Merchants Port Holdings Co., Ltd. web siteから作成

また、2018年2月、ドラレ・コンテナターミナルとの契約も「国の基本的利益に反する」という理由で、大統領令によって一方的にDP Worldとの契約を打ち切り、ジブチ政府がコンテナターミナル施設を強制的に収用した。

この決定には、アラブ首長国連邦（UAE）政府も強い不満を表明しており、DP Worldはジブチ政府の主張する法律、強制執行等が、国際法に違反するとして、ロンドン国際仲裁裁判所への仲裁手続きを申請した。2019年4月の判決では、裁判所はジブチ政府に対してDP Worldへの5億3千3百万USドルの支払いを命じているが、ジブチ政府はこの判決を拒否し、係争は続いている。また、DP WorldはCM Portの行為に対しても、自社事業への妨害であることを提訴し、現在も係争が続いている。

ジブチは一帯一路戦略に国の運命をゆだねることを選び、経済発展の可能性と引き換えに、大きな借金を背負い込むことになる。人口がわずか96万人、GDP29.6億USドル（2018年）のジブチの将来に今後どのような影響を与えることになるのであろうか。日本が整備支援するフェリーを利用するような庶民の方々の暮らしの向上につながることを切に願う。