

# World Watching 174

ワールド・ウォッチング



## エジプトの経済と港湾



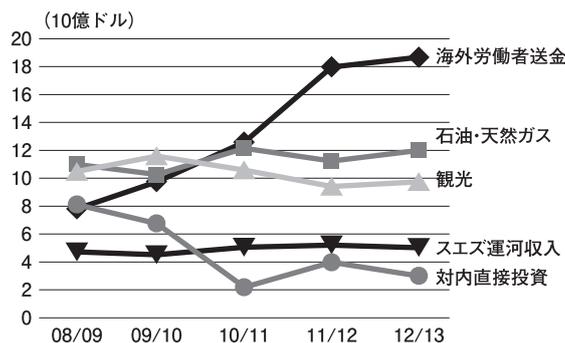
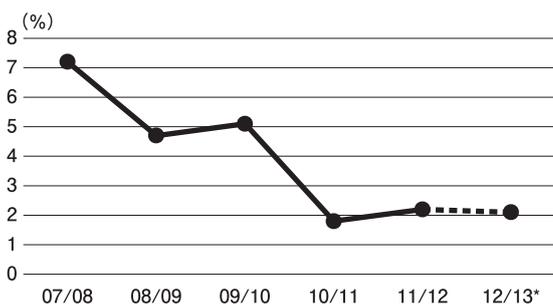
赤城 尚宏

在エジプト日本国大使館一等書記官



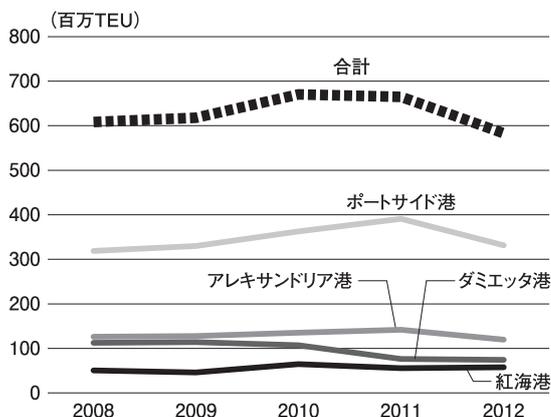
### エジプトの経済状況

エジプトにおける2011年1月と2013年7月の2度の政変は、政治と同様、エジプト経済にも大きな影響を与えている。GDP成長率は、2011年の政変前には約7%台の時期もあったが、政変以降は2%程度まで落ち込んだものの（現在は）小康状態にある。エジプトの貿易構造は、貿易収支は恒常的に輸入超過の状況である。そのため、特に、輸入時に必要となる外貨の準備高は、2011年以前は約350億ドルあったものが、政変以降は急激に落ち込み170億ドル前後で推移して



### エジプトの港湾の状況

エジプトの港湾は、地中海側と紅海側の港湾の2つに分けられるが、主に地中海側の港湾が大きな貨物量を捌いている。コンテナに関しては、4つの港湾（アレキサンドリア港、ポートサイド港、ダミエッタ港、紅海港）で大部分を取り扱っている。表3のグラフに示すように、2011年政変以降のエジプト経済の状況を反映し、2011年以前は上昇傾向にあったコンテナの取扱量も、現在は減少傾向にある。しかしながら、現在、エジプトも様々な経済政策を進めており、その効果が現れればコンテナ取扱量もまた上昇傾向にもどることが予測される。エジプトの経済状況が改善すれば、コンテナ取扱量も上昇傾向に戻ると思われるのは、現在のエジプトのコン



テナ取扱量は、エジプト国内人口約8,700万人<sup>1)</sup>に比して、コンテナ取扱量583万TEU(2012)は決して多いとは思われないからである。例えば「先進国における年間コンテナ当たりの人口：概ね年1TEU当たり7~9人<sup>2)</sup>」を参考に「今後のエジプトの人口増加」を考慮すればむしろ低い水準にある。エジプトは今後もコンテナ量は2倍程度伸びる市場と見ることもできる。

現段階で、そこまで大きな取扱規模ではないエジプトの港湾に、アレキサンドリア港にはHPH<sup>3)</sup>、ポートサイド港にはAPM<sup>4)</sup>、紅海港にはDPW<sup>5)</sup>とメガオペレーターが既に参入をしている背景には、長期的な視座からの先行投資との見方もできる。



## 今後の港湾開発 (スエズ運河地域開発と周辺港湾開発)

### (1) スエズ運河の開発

エジプト政府が推し進める経済政策の目玉とされているのが、スエズ運河地域開発である。これは、スエズ運河の複線化等による運河開発と運河周辺の地域開発の2つの側面がある。

スエズ運河は、片道航行のため南向・北向で船団を組んで航行する方式(コンボイ方式)で運航管理されているが、エジプト政府は2014年8月エルシーシ大統領のかけ声のもと、スエズ運河の複線化を進めており、大統領自ら1年で完成させるといふかなり高い目標を掲げている。エジプト政府は複線化後、2023年には航行船舶隻数が2倍になるとの試算を説明している。なお、スエズ運河の拡幅・増深は日本の五洋建設が拡幅・浚渫し、日本政府も円借款を供与したことで知られているが、今回の複線化に係る工事は安全保障上の理由から、軍が監理し、関係会社が開削・浚渫を実施し、約40億ドルといわれる工事資金も、国内銀行がエジプト人だけ購入可能な特別な債権を発行し、エジプト国内資金から調達されている。

### (2) スエズ運河地域開発

スエズ運河の周辺地域開発について、エルシーシ政権はスエズ運河庁を実施機関として、港湾開発(ポートサイド港、アリアリーシュ港、アダビーヤ港、ソフナ港等)やポートサイドやイスマイリア等でのスエズ運河横断トンネル、ロジスティクス、背後の産業立地を通じ、スエズ運河周辺地域を従来の船舶通過の場所ではなく、周辺地域に付加価値を与えて経済活性化につなげ



写真1 スエズ運河紅海側の出入口、スエズ港(奥側はシナイ半島)

ていく構想を推し進めている。全長約170kmに及ぶ広大な運河周辺地域について、スエズ運河庁はマスタープランの作成に着手し、2014年8月にDar Al-Handasa社を中心とするコンソーシアムがマスタープラン作成を受託したことがスエズ運河庁から発表された。マスタープランは約半年で完成させることになっており、その後、2015年頭頃には国際カンファレンスが開催されるとの報道もあり、その頃にはスエズ運河地域開発の全体像が明確になると思われる。



## 最後に

エジプト経済は2度の政変の影響を大きく受け、港湾における貨物取扱量も減少したが、その影響から立ち直れば、再び貨物量も上昇傾向に転ずると思われ、港湾もエジプト経済活動を支えるインフラとして、重要な役割を担うと思われる。加えて、従来の地中海側の港湾が主要な役割を担っていくと思われるが、今後はスエズ運河地域開発プロジェクトにより、地中海側の港湾だけでなく紅海側の港湾も含めて、スエズ運河周辺港の開発が官民の投資により促進されていくものと期待される。

※内容は個人の見解であり、組織の見解を代表するものではありません。

### [参考文献等]

- 1) CAPMAS : エジプト中央統計局HP  
<http://www.capmas.gov.eg/?lang=2>
- 2) OECDI : QUARTERLY 研究抄録 (Quarterly 69 「研究抄録1」) 長野弘道  
<http://www.oedi.or.jp/quarterly69-1.html>
- 3) HPH : AICT:Alexandria International Container Terminals [http://www.aict.com.eg/f\\_389.aspx](http://www.aict.com.eg/f_389.aspx)
- 4) APM : SCCT;Suez Canal Container Terminal <http://www.apmterminals.com/europe/portsaid/>
- 5) DPW : DPWorld Sokhna  
<http://www.dpworldsokhna.com/>