

# World Watching 266

ワールド・ウォッチング



松岡 晋是

在エジプト日本国大使館  
二等書記官



## エジプトの経済状況

エジプトは、2011年と2013年の2度の政変以降、外貨不足対応のため2016年から3年間、IMFによる約120億ドル（各年度40億ドル）の支援を受けた。同時にエジプト政府は、自由変動相場制への移行、付加価値税（日本の消費税に相当）導入等の経済改革を実行した。これらの取り組みなどにより、2019年には成長率が5%を超えるなど、経済は改善傾向にあった。その後、2020年に発生した新型コロナウイルス感染症のため、観光客や海外からの直接投資による外貨収入が減少したものの、IMFによる総額80億ドルの追加の財政支援を受け、3%台のプラス成長を維持した（図1参照）。他方、2022年2月に発生したロシアのウクライナ侵攻の影響を受け、食料品やエネルギー価格の高騰、観光客の減少、外貨の流出などの影響を受けている。



## スエズ運河の通航状況

スエズ運河の通航状況は年間2万隻（2021）を超え、図2に示すように、スエズ運河の外貨収入は過去最高の約59.1億ドル（2020/2021）に上り、エジプトの4大外貨収入の1つである。2015年8月にスエズ運河拡張工事が完成しており、図3にそれ以降の通航船舶隻数及び通航貨物量を示すが、一時は通航隻数及び貨物量は減少したものの、ここ数年はコロナの影響も受けつつも概ね増加傾向にある。この増加の背景には、2015年完成の運河拡張事業により通航可能船舶割合（現存船隻数ベース、満載時）が船種毎にコンテナ船・自動車専用船100%、ドライバルク92.7%、タンカー

# エジプトの経済とスエズ運河の状況

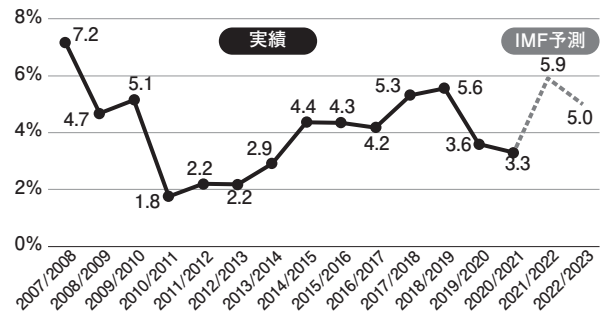


図1 政変前後からのGDP成長率

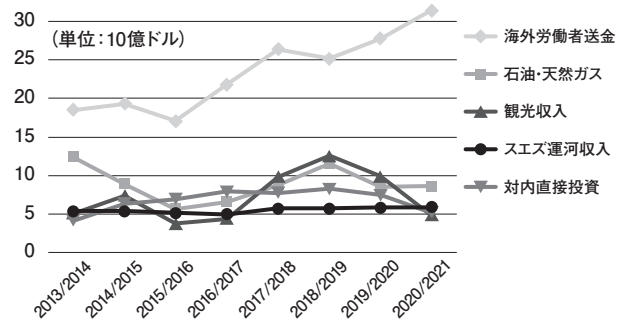


図2 外貨収入推移 (出典：中央銀行)

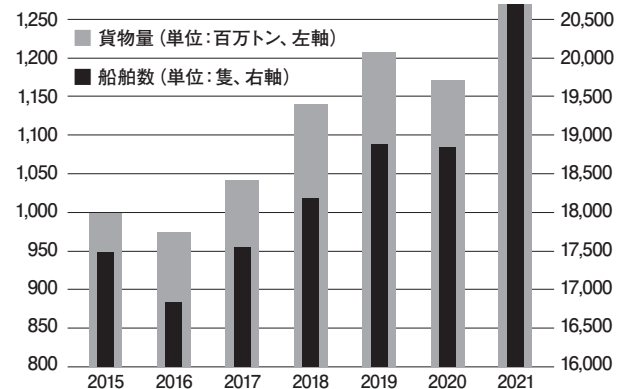


図3 スエズ運河通航船舶隻数及び貨物量 (出典：スエズ運河庁)

61.2%に増加し、大型船舶に対応できるようになったことが大きな一因であり、2021年の歴史的な通航量は、当局のマーケティング及び価格政策が功を奏し、新規船会社を誘致し、海運業界に起こる変化に柔軟に対応したことを反映している。一方、スエズ運河庁は、2014年5月の通航料の値上げから6年間通航料を据え置きとしていたが、2020年2月、3月、5月に立て続けに3回の通航料の実質値上げを実施した<sup>1)</sup>。2022年2月に始まったロシアの

ウクライナ侵攻後も、スエズ運河の通航隻数及び収入が増加しているが、今後の動向を注視していきたい。



## 最近のスエズ運河の出来事と開発計画

### (1) スエズ運河の座礁事故

2021年3月23日、日本の船主が実質的に所有する超大型コンテナ船「EVER GIVEN (エバー・ギブン): 全長約400m、幅約59m、総トン数約219,000トン」が全長193.3kmのスエズ運河内(単線区間)で座礁し、同運河は通航不能になった。スエズ運河庁による昼夜を問わない懸命な救助活動の結果、6日後の29日に無事離礁し、同日より運河通航が再開された。離礁成功後、スエズ運河庁は、滞船していた船舶を通航させるために、24時間体制で業務を遂行し、4日間で422隻の船舶を通航させた。通常の通航隻数が1日あたり50隻であることを考慮すると、この1日当たり100隻以上という通航隻数に、スエズ運河庁の対応の努力が見て取れる。一方、座礁したエバー・ギブンは、賠償問題によりスエズ運河内のグレートビター湖に留め置かれることになった。その後、船主とスエズ運河庁との間で交渉が行われ、同船は離礁100日後の7月7日に再出航した。スエズ運河庁は、世界最大級のコンテナ船を離礁させたことを機に、運河沿いに16か所の交通監視所を設置し、水上救急サービスや各種サルベージサービスを提供するための取り組み、さらに、運河沿いの都市に交通監視センターを設置し、浚渫船、タグボート、高速艇を含む海事部隊の近代化も進めており、これまで以上にスエズ運河のプレゼンスを世界海運業界に広めることに注力している。

### (2) スエズ運河及び周辺地域の開発

スエズ運河には、エジプト政府が推し進めるスエズ運河戦略2023があり、その整備計画の一環として南部の開発事業がある。本事業概要は、エバー・ギブンが座礁したスエズ運河No.151kmを含むNo.122km(スモールビター湖北側)からNo.162km(スエズ湾)における40kmの区間を対象とし、事業期間24か月、航路開削土量4,500万 $m^3$ の大型事業である。2021年6月、スエズ運河庁は運河の対面通航区間(スモールビター湖内)を10km延長(複線化)する工事を開始した(第1フェーズ: No.122 ~ 132km)。第2フェーズ(No.132 ~ 162km)は、運河の30km区間の航路幅を40m広げるとともに3m増深する計画である。これにより、20%の海流速度を抑えることが可能であり、船舶操縦性が28%向上することで運河通航の安全性を向上することができる<sup>2)</sup>。

また、スエズ運河周辺では、エジプト政府がスエズ運河経済特区(SCZone)<sup>3)</sup>の整備を進めている。SCZoneは、4つの産業地区(冒頭の地図参照)と6つの港を含む総面積461 $km^2$ という広大な土地を有し、運河周辺地域の経済活動の活性化や、同地域を世界貿易の戦略的な拠点化を推し進めている。将来的には10万人の直

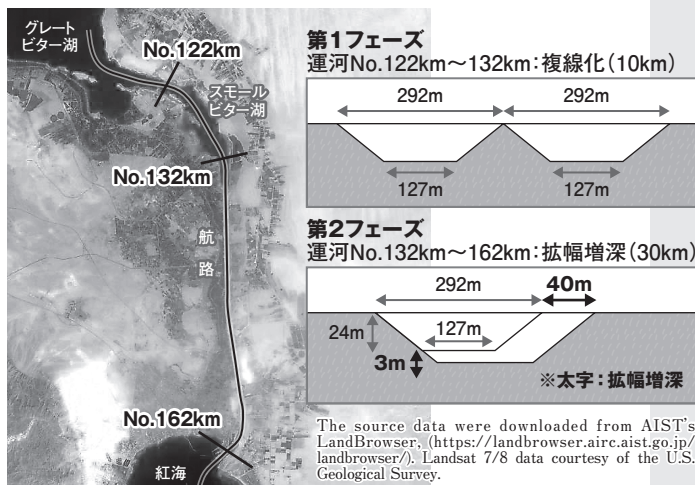


図4 スエズ運河戦略2023概要

接雇用を創出することが見込まれ、これまでに官民合わせて180億ドルの投資が行われ、250の企業が既に操業している。SCZoneは、自動車、繊維、医薬品、車両、バンカリング、アグリビジネスなど幅広い産業の誘致を目指しており、特に最近ではグリーン水素を始めとするクリーンエネルギー産業の誘致に積極的である。日本企業も進出しており、アインソフナの産業地区には衛生用品等を製造するサラヤが工場を建設中であり、東ポートサイドの産業地区には豊田通商が自動車専用船ターミナルの建設に参画している。SCZoneを含むスエズ運河地域全体の開発は、エジプトの経済発展にとり、今後更に重要性が増すと思われる。



## 最後に

スエズ運河は、コロナの影響は一時的にあったものの2022年第4半期に前年同期比20%の収入増(通航隻数5,303隻:前年同期比15.8%増)を達成し、ロシアによるウクライナ侵攻後も過去最高の収入増を記録している。今後、スエズ運河周辺におけるSCZoneの開発の進展に伴い、投資が促進されるとともに、スエズ運河開発事業が完了すれば船舶の通航量の増加により通航料収入が増えることが見込まれる。スエズ運河とその周辺の港湾活性化がエジプト経済に寄与することを期待したい。

※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。



写真 スエズ運河を通航するコンテナ船

- 1) スエズ運河庁HP <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Pages/default.aspx>
- 2) スエズ運河開発計画(動画) <https://www.youtube.com/watch?v=5CxPRFdEE1s>
- 3) スエズ運河経済特区HP <https://sczone.eg/>