

World Watching 241

ワールド・ウォッチング



惟住 智昭

国土交通省港湾局
産業港湾課国際企画室
課長補佐



はじめに

湾岸アラブ諸国の盟主であるサウジアラビア（以下、「サウジ」と略す）は、原油に依存するモノカルチャー経済から脱皮するため、産業の多角化や労働力の自国民化など社会経済の変革に積極的に取り組んでいる。2020年2月、サウジの首都リヤドに於いて開催されたインフラプロジェクトセミナーに参加した際に、ジッダ・イスラミック港を視察する機会を得た。急速に変化するサウジの経済社会状況とともにジッダ・イスラミック港の現況について報告する。



ジッダ・イスラミック港の概要

サウジは、アラビア半島の5分4を占め、西は紅海、東はペルシャ湾に面している。その面積は215万km²（日本の5.7倍）、人口は3,370万人（2018年）、1人あたりGDPは22,870ドル（2019年）である。同国はメッカ、メディナというイスラム教の2大聖地を擁し、アラブ諸国において中心的な役割を果たしている。我が国にとっては、輸入原油の約40%を調達する最大の原油供給国として重要な国である。

サウジの港湾は、紅海側に6港、ペルシャ湾側に5港の計11港が存在しており、紅海側のイスラム教の聖地メッカを擁するメッカ州に位置するジッダ・イスラミック港（Jeddah Islamic Port: JIP）が最大の取扱貨物量を誇っている。JIP周辺は、もともと寒漁村であったが、647年、第3代正統カリフのウスマーン・イブン・アッファーンがメッカ及びメディナへの巡礼用の港として整備したことから発



急速に社会変化する サウジアラビアの国際拠点 ジッダ・イスラミック港

展した。また、紅海を挟んでエジプトに接していることから、巡礼者用のみならず、エジプトから紅海を経てインド洋に至る東西交易路の重要な港湾としても栄えてきた。

今日のJIPは、1976年より整備が開始された。現在では、12.5km²の面積、岸壁最大水深18mの規模で、巡礼者を受け入れる旅客ターミナル6バース、一般貨物ターミナル37バース、コンテナターミナル19バースの計62バースのほか、船舶修理施設や、港湾関係職員の訓練施設を備えている。2018年のコンテナ取扱量は420万TEUとなっており、これはサウジ全体の海上貨物の44%にあたる。また、巡礼の玄関口だけあって、CIQを備えた巡礼者受入施設が整備されている。

JIPには3つのコンテナターミナルがあり、RSGTターミナルをRED SEA GATEWAY TERMINAL (RSGT) 社、北コンテナターミナル (NCT) をGulf Stevedoring and Contracting社 (GSCCO)、南コンテナターミナル (SCT) をDP World社が運営している。なお、DP World社は、2019年12月24日、サウジ港湾庁との間で、5億ドルの投資によりSCTターミナルの拡張及びその運営を行う30年間のBOT契約を締結している。今回の視察では、RSGT社の運営するターミナルを視察することができた。



RSGTターミナル

RSGTターミナルは、2009年、サウジで最初のBOTプロジェクトとして整備されたコンテナターミナルである。サウジの投資会社2社（SISCO、Xenel）とマレーシアの投資会社MMCという、世界的にはメジャーではないオペレーター会社により設立されたRSGT社が、11バース、延長1,355mの岸壁で運営を行っている。コンテナ取扱量は増加傾向にあり、2018年のコンテナ取扱貨物量は190万TEUとのことである。現ターミナルのコンテナ取扱



図1 ジッダ・イスラミック港 (RSGTターミナル) (白枠内は将来計画)



写真1 RSGTターミナル

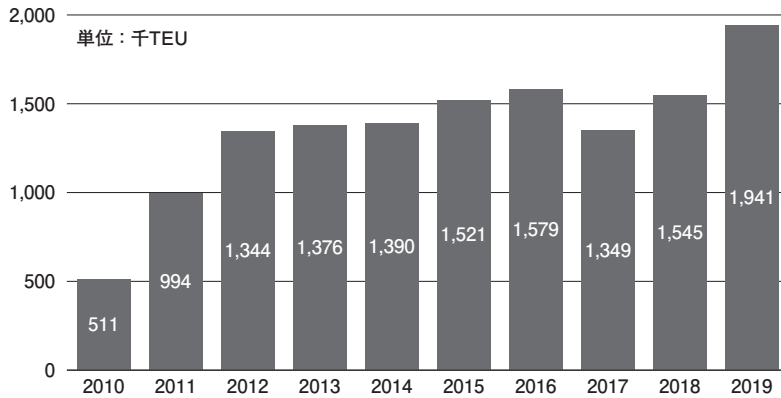


表1 ジッダ・イスラミック港 (RSGTターミナル) コンテナ取扱量

容量は250万TEUであり、取扱量が限界に近づいているが、同ターミナルは2049年までに総額17億ドルをかけた拡張計画があり、拡張後のコンテナ取扱容量は800万TEUとなる見込みである。コンテナの蔵置位置については現状はマニュアルで指示しているとのことであり、今後の電子化に向け、ITを使用した港湾運営に関する訓練をシンガポール港湾庁の協力のもと行っているとのことであった。



急速に変化する経済社会と 港湾分野の協力

サウジは、輸出総額の約9割、財政収入の約8割を石油に依存するモノカルチャー経済であり、全人口の約4割を占める若年層を雇用・吸収できるだけの産業が育成されていない。若年層の失業率は25.6% (労働人口全体では5.9%) (2019年) と高く、若年層への雇用機会の増大がサウジ政府の喫緊の課題の一つであり、累次に渡る経済開発5カ年計画を通じ、産業の多角化や若年層の雇用機会を与えるため、企業に一定割合のサウジ人の雇用を義務づける政策 (労働力の自国民化、所謂サウダイゼーション) に取り組んでいる。2005年12月にWTOに加盟してからはさらに、外資導入、民営化、民間参入規制の緩和にも取り組んでいる。

今回のサウジ訪問では、視察したRSGTでのオペレーションは、ほとんどがサウジ人で行われていた。訪問箇所によっては、2016年6月までは女性の自動車運転さえも許されず、外出には親兄弟など

の男性の同行が必要であった同国で、女性の職員のみで、ほぼ男性のみの本邦視察団の案内・説明をしてくれるなど、サウジ社会の変化に驚かされた。

筆者は、サウジ経済が、我が国のODAの卒業水準を超えた2008年当時、外務省に出向しており、サウジをはじめとする中東諸国に対する経済協力を担当していた。ODAを卒業した以降も、我が国が技術協力などを通じてサウジをはじめとした中東諸国を支援できる方策を検討していたこともあり、今回のJIP視察においても、我が国による協力の可能性の視点を持ちつつ視察を行った。しかし、前述の通り、港湾運営における人材育成分野では既に他国において実施されており、また、整備・運営に関しても現ターミナル・オペレータがBOTによる将来の開発計画を有している状況であった。他方、サウジ港湾庁では、JIP後背地の有効活用を検討しており、軽工業及び倉庫、労働者向け宿泊施設の整備や乗用・商用車 (完成車・部品) の物流拠点等としての開発を想定している。我が国は、港湾整備と背後の産業立地を一体的に開発し発展してきた経験を有しているところ、この分野での協力は有望なのではないかと考える。



おわりに

今回の訪問において、サウジにおける脱原油依存への取り組みの成果が、経済社会のいろいろな分野で現実に現れていることが確認できた。さらなる経済社会の変化を推し進め、サウジがより安定し発展を遂げることを、サウジへの経済協力を担当した者として切に願う。

サウジは、我が国にとって最大の石油供給国であり、引き続き重要な国であるので、港湾分野においても引き続き同国の変化への積極的な協力を通じ相互利益を生み出していきたい。