

新スエズ運河の開通と周辺地域開発計画

著者	土屋 一樹
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	中東レビュー
巻	3
ページ	16-18
発行年	2016-03
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/1513

新スエズ運河の開通と周辺地域開発計画 The Launch of the New Suez Canal and the Suez Canal Area Development Project

エジプトでは、スィーサー政権のフラッグシップ・プロジェクトとして、スエズ運河地域の開発が進められている。スエズ地域開発計画は、スエズ運河の拡張と沿岸部の開発の 2 つを軸としたもので、2014 年 8 月に着工された。スエズ運河の拡張は 1 年で完了し、続いて沿岸地域の開発が始まろうとしている。スエズ運河地域の開発は、政権の威信をかけた大規模プロジェクトであり、エジプト経済の行方に影響を及ぼすだろう。

新スエズ運河の開通

新スエズ運河の開通式典は、着工から 1 年後にあたる 2015 年 8 月 6 日に開催された。新スエズ運河とは、従来のスエズ運河を拡張するもので、複線化のための新たな水路建設(35 キロメートル)と既存水路の一部拡張(37 キロメートル)が行われた。当初 3 年と見積もられた工期はスィーサー大統領の指示によって 1 年に短縮され、突貫工事で期日内に完成した¹。エジプト軍の監督下で実施された工事は、40 社以上の国内企業と 6 社の外資企業によって進められた²。

今回の拡張工事によって、運河通過時間の短縮とこれまでよりも大型の船舶の通行が可能となった。エジプト政府は、新スエズ運河の開通によって、2023 年までに通行料収入が現在の 2 倍以上に増加することを見込んでいる(表 1)。

スエズ運河沿いの都市イスマイリアで開催された開通式典には、アラブおよびアフリカ諸国の多数の国家元首をはじめとする 100 カ国以上の政府代表が出席した³。エジプト国内でも、当日を祝日にするとともに、カイロでは公共交通機関や博物館が無料開放されるなど、祝賀ムードが演出された。スエズ運河拡張工事は、スィーサー政権で初の大規模公共工事であったが、大統領の指示通り 1 年で完成に至ったことで、政権の実行力をアピールする絶好の機会ともなった。

¹ <http://english.ahram.org.eg/NewsContent/3/12/137077/Business/Economy/Egypt-celebrates-new-Suez-Canal,-but-real-challeng.aspx>

² <http://en.aswatmasriya.com/news/view.aspx?id=0bf9cb14-6d82-4a30-a135-bbf6c55674ea>

³ <http://english.ahram.org.eg/News/137051.aspx>

表1 新スエズ運河の効果(2014年実績と2023年時点での予測)

	年間通過 船舶数	待ち時間 (時間)	通過時間 (南行き、時間)	通行料収入 (億米ドル)
従来(2014年)	17,148	11	18	53
拡張後(2023年)	33,000	3	11	132

(出所)スエズ運河庁(<http://www.suezcanal.gov.eg/>)

スエズ運河地域の開発

スィーサー政権は、スエズ運河の拡張だけでなく、運河地域一帯を経済活動の拠点とする「スエズ運河地域開発プロジェクト(SCZone)」を推進している。SCZoneは、ヨーロッパとアジアを結ぶ最短航路に位置するという地の利を生かし、スエズ運河沿岸地域を国際的な流通機能と輸出加工の集積地とすることを目指すものである。

スエズ運河地域の総合開発は、以前から度々模索されるなど、その発展可能性への関心は高かった。しかしながら、主に資金的な制約のため、実現しなかった。慢性的な財政赤字を抱える政府にとって、大規模な開発資金の調達には困難だったのである。最近では2013年にムルシー政権によって開発計画が提案されたが、開発資金の調達のために外国企業による土地所有も想定した構想であることが懸念され、安全保障を理由に軍によって拒否された⁴。スエズ運河地帯はエジプトにとって歴史的・戦略的に重要な地域のため、軍が決定的な影響力を持っているのである。

SCZoneのマスタープランは、レバノン創業の多国籍コンサルティング企業であるダール・ハンダサ社(Dar Al-Handasah)を中心とする企業連合によって作成された。産業集積の中核地区として、スエズ運河の北端で地中海に面している東ポート・サイド、運河中流域のイスマイリア、運河南端のスエズおよび隣接するアインソフナの3つの都市区域が指定された。これらの都市部とその周辺地区に特定の産業を集積させることで、15年以内に計100万人の雇用創出と200万人の居住者増加が計画されている⁵。

マスタープランでは、ハブとなる都市区域の既存産業、地理条件、周辺環境などが考慮され、5つの集積有望産業として、物流、海運関連事業、情報通信、エネルギー、製造業が提案されている(表2)。

⁴ <http://www.dailynewsegypt.com/2014/08/05/al-sisi-kicks-new-suez-canal-project-lays-tightened-completion-deadline/>

⁵ SCZoneの概要については、以下のウェブページを参照。<http://www.sczone.com.eg/>

表2 スエズ運河地域開発プロジェクト(SCZone)のマスタープラン

開発地区	東ポート・サイド	イスマイリア	スエズ/アインソフナ
誘致産業	<ul style="list-style-type: none"> ● 物流(コンテナターミナルの拡充) ● 消費財製造業 	<ul style="list-style-type: none"> ● 情報通信産業の R&D ● 再生可能エネルギーの開発拠点 ● 農産物加工 ● 物流(陸港) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 海運関連事業 ● 物流(コンテナターミナルの拡充) ● 消費財製造業 ● 石油化学

(出所)スエズ運河庁(<http://www.suezcanal.gov.eg/>)

エジプトへの投資の障壁として、煩雑で不透明な行政手続きがしばしば指摘されるが、SCZone では、経済特区法(Economic Zones of a Special Nature 83/2002)を改定し、スエズ運河地域 460 平方キロメートルを経済特区に指定、またスエズ運河経済ゾーン庁(General Authority for the Suez Canal Economic Zone)が投資のワンストップ・ショップとしての役割を担う。簡素な手続きと優遇措置によって、投資を促すことが目的である。さらに、軍の支持もあり、経済特区においては、外資 100% 企業による投資に加え、更新可能な 50 年間の土地利用契約の締結を可能とした⁶。スエズ運河地域はエジプトにとって戦略的な要衝地のため、企業による土地所有は引き続き認められないものの、規制緩和による投資環境の改善が図られている。

SCZone は近年最大の経済開発計画であり、スィーサー体制ではじめての包括的産業政策の実践と捉えることができる。すでにトップ外交によって海外からの投資誘致を図り、湾岸諸国、ロシア、中国などの政府が投資を表明している⁷。それに対し、民間企業の関心は、これまでのところ内外ともに未知数である。しかしながら、SCZone の成否は、多くの民間企業を誘致できるかが決定的に重要となる。マスタープランにあるような産業集積を実現することができるのか、行政運営も含め、スィーサー政権の本当の政策実行力が試されている。

(2015 年 8 月 27 日脱稿、地域研究センター 土屋一樹)

⁶ <http://weekly.ahram.org.eg/News/13036/18/Suez-development-work-begins.aspx>

⁷ <http://english.ahram.org.eg/NewsContent/3/12/137360/Business/Economy/China,-Egypt-plan-future-cooperation-ElSisis-offic.aspx>

<http://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/64/138925/Egypt/Politics-/Russia-to-stablish-industrial-zone-in-Egypt,-Puti.aspx>