

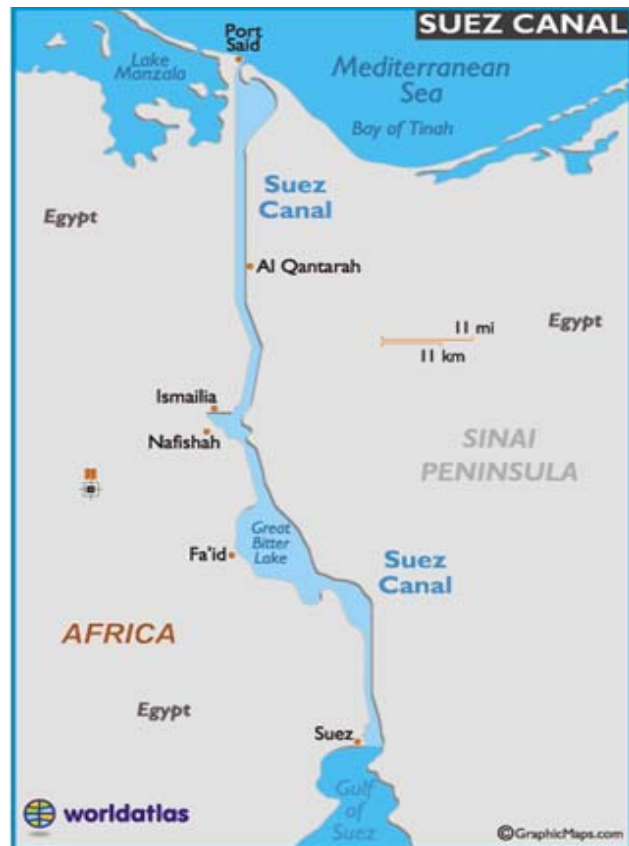
スエズ運河

●スエズ運河

- ・ 全長 193km
- ・ 幅 (平均) 205m
- ・ 水深 (平均) 24m

(2010年4月現在：スエズ運河庁)

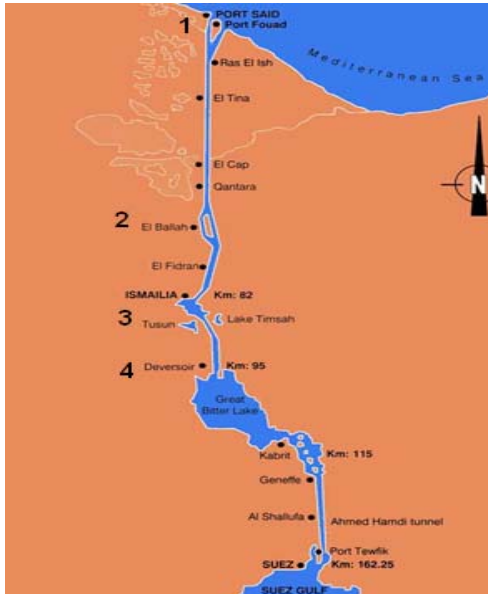
スエズ運河は、エジプトと地中海、そして紅海をつないでおり、スエズ地峡の北から南を通る人工的な海面式運河である。運河はアフリカ大陸とアジアを分断し、ヨーロッパとインド・西太平洋周辺の国々をつなぐ最短の航路となっている。スエズ運河は世界で最も多く利用されている大洋航路であり、また最も重要な航路の一つである。



スエズ運河は大西洋とインド洋を横断する最速の航路であることから、様々な船舶に利用されている。これら船舶からの通行料はエジプト政府にとって重要な外貨収入源である。

鉄道とスイートウォーター運河はスエズ運河と並行して西側を流れている。スエズ運河はポートサイド港とスエズ湾の間を流れており、その土壌は地域によって様々である。ポートサイドとその周辺地域では、土壌がダミエッタ支流のナイル川の水によって堆積した何千年も前の沈泥や粘土沈殿でできている。この地質はポートサイドから南へ40kmのカンタラまで続いており、そこでは沈泥と砂が混ざっている。カンタラとカブレットの間の運河の中央区域はきめの粗い砂から成り、南方区域は岩の層が散乱しており、手触りの良いところやカルシウムの小石を含むところもある。

スエズ運河は海面式運河であり、水位の高さはほぼ変わらないが、北部で50cm、南部で2mの潮汐がある。運河の両岸には、船の通過から発生する波の打ち寄せから保護するために、ハードストーンの防壁やその地域の土壌に合わせたスチール・パイルがある。運河の両岸には125mごとに緊急時のために船が停泊するための柱があり、水路のどの辺りを通航しているか確認するための1キロ毎の標識がある。航行可能な水路は、光を反射する軽量のブイにより分けられており、夜間の航行をサポートしている。



運河のほとんどの場所は一方通行であるが、運河に沿って総延長 80.7km におよぶ4つのバイパスがあり、このバイパス間では両面通航を可能にしている。

1. ポートサイド・バイパス 40km (1980 完成)
2. バラ・バイパス 8.5km (1955)
3. ティムサ・バイパス 5.1km (1980)
4. デヴェルソワール・バイパス 27.1km (1980)

●運河の変遷

約 4000 年前から、紅海と地中海を水路で結ぶ構想があり、セナスレット王時代にナイル川の支流を活用して実現されたがすぐに埋没、その後も何度か工事が試みられたが、その都度失敗に終わった。

最終的には、フランス人外交官フェルナン・ド・レセップスがエジプトの第四代パシャ・サイードから採掘権を得ることによって実現された。当時欧州にとってスエズ運河の建設は、インドなどのアジアとの交易を進める上で重要な意味を有しており、レセップスは、スエズ運河会社をエジプトと共同で設立、1859 年に起工後約 10 年間の歳月をかけて 1869 年に完成させた。

その後 1056 年にイギリス所有から国有化して現在に至っており、その管理運営は、国有化とともに設立され政府直属の組織であるスエズ運河庁が行っている。同庁の職員数は 1.5 万人を有し、長官は官僚扱いで大統領が任命する。

●海上輸送の概要

エジプトにおける海運は、主に外国貿易用として利用されており、国内用にはほとんど利用されていない。現在、地中海側にアレキサンドリア・ダミエッタ・ポートサイド港(右図 1, 2, 3)の 3 港があり、紅海側にはスエズ・アインソフナ・サファガ港 (2002 年開港) (右図 4, 5, 6) 等がある。海上輸送は運輸省傘下の海運庁が所管しており、スエズ運河については、同省とは独立したスエズ運河庁 (政府直属) が管轄している。アレキサンドリア港は、国内経済を支える輸出入基幹港としての役割を有するにもかかわらず



らず、設備が非近代的かつ老朽化していることなどから、処理能力などの問題が深刻化している。ダミエッタ港においては、航路の埋没問題、コンテナターミナルとしての設備不足が問題化している。各港湾に共通する問題として、通関手続き等も含め港湾の管理運営自体が非効率であり、高い輸送効率が求められるコンテナ輸送に対応できるものとなっていない。また現在、公営貨物取扱会社の民営化が進められようとしているが、複雑化した権利関係の整理も大きな課題である。現在政府は、輸送システム改善に向けた大型インフラ投資事業を進めており、総額 50 億ドルを港湾インフラ整備事業に投資する。例えば、東ポートサイド地域で現在開発中の港湾及びターミナル事業は、通常の港湾の 1.5 倍規模であり、完成すれば国内最大級のロジスティック・センターとなる。



●エジプトのインフラセクターにおける港の重要さ

エジプトの運輸インフラにおいて最も重要なのは、港である。船は9つの港湾とエジプト、主にアレクサンドリア・ポートサイド・ダミエッタ、そして最も重要なスエズを結ぶ。エジプトの海上貨物輸送シェアは 2008 年に 28.64%であり、2012 年までに 29.80%に成長する見込みである。海上貨物の量も増加する見込みであり、2008 年から 2012 年の間に 6.92%に達すると予測されている。これはエジプトの港のエジプト経済における重要性を強調するものとなっている。

スエズ運河は 1869 年にスタートし、地中海と紅海(193km)を結ぶ航路となった。国営のスエズ運河庁によると、世界の海上貿易の 7.5%がスエズ運河を通して行われているということである。

●スエズ運河通航量収入



スエズ運河庁長官によると、09 / 10 年度の通航量収入は 45 億ドルとなった。通航量収入は 09 / 10 年上半期は 23 億ドルに達し、前年同期比 12.5% 増となったが、その後国際金融危機等の影響により、通年では前年度比 20.3%の落ち込みを見せた。一方でアデン湾と紅海における海賊行為からのスエズ運河通航量への影響は限定的であったとコメントしている。

●日本による主な国際協力 (年)

- ・アレキサンドリア港改修計画 1976
- ・第一期スエズ運河拡張 1977
- ・ダミエッタ港建設計画 1983
- ・スエズ湾臨海部開発計画〈旧開発省〉 1983-1985, 1988, 1992-1993
- ・臨海部開発〈旧開発省〉 1986-1993
- ・港湾整備政策〈海運庁〉 1995-1998
- ・港湾堆砂対策〈ダミエッタ港湾公社〉 1996-1997
- ・大アレキサンドリア港整備計画調査〈海運庁〉 1998-2000
- ・港湾整備政策〈アレキサンドリア港湾公社〉 1995-1998
- ・物流ロジスティック〈アラブ科学技術海運大学〉 2000

●スエズ運河通航量収入、金融危機後の最高益を記録(2010年8月)

スエズ運河通航量は、2008年に起きた金融危機が世界的な貿易スランプの引き金を引いて以来、最高益を記録した。スエズ運河庁によると、8月13日までに、総重量300万トンの荷物を積んだ65隻の船がスエズ運河を通航し、2008年12月以来、単月では最高の1870万ドルの収入を得た。スエズ運河収入は、世界的な経済危機の影響を受け2009年に落ち込んだが、今年に入り収入面でも積載トン数でも回復が見られている。スエズ運河収入は09/10年度6月30日までに45億ドル以上に達した。



参考資料

●スエズ湾岸地域の主な大型インフラ・プロジェクト

・風力エネルギー開発

世界銀行によると、エジプトは2020年までにエネルギー全体の20%を再生可能エネルギーでまかない、2027年までに1,000億円を投じて、現在の3倍の発電能力、58,000メガワットに拡大する計画である。風力エネルギーは、エジプトの再生可能エネルギー発電に最も貢献すると考えられている。再生可能エネルギー発電全体のうち、風力発電は12%を占めるようになり、この導入と更なる普及促進は、新エネルギー普及機関活動と将来プランの中心になるだろう。エジプトは特にスエズ湾において平均風速7-10メートルの風力を享受しており、再生可能エネルギーへの投資が加速している。このスエズ湾における風力エネルギー開発は、今後スエズ地域の新しい一面となることだろう。

・太陽光エネルギー開発

ドイツ貿易・投資振興機関によると、1平方メートル当たりの太陽照射の年間平均は、ドイツが約1,050 kWh である一方、北アフリカでは平均2,000—2,700 kWhである。太陽光エネルギーと天然ガスを併用するハイブリッド発電への投資が拡大している。

・スエズ運河海底トンネル計画

エジプトは、ポートサイドのスエズ運河海底に1億ドルを投資してトンネルの建設を計画中であり、デザインが決まり次第ファイナンス方法を検討する予定である。トンネルは運河の北入口の南側から3つの車線があり、1車線は路線用、2車線は車用である。投資相は、この計画のファイナンスをする海外投資ファンドの協力があるため、資金は全て外部調達で行う予定である発表した。

・新船舶用水路の建設

スエズ運河庁によると、スエズ運河に並行した新船舶用水路の建設への入札が、2010年の終わりまでに公表される。この新水路の建設コストはLE4億と見積もられており、全長400m以上の船舶の通航を可能にするために、全長9m、幅250m、深さ50mになる予定である。

(情報提供：スエズ運河庁、アラブ・ファイナンス、グローバル・アラブ・ネットワーク、外務省、財団法人運輸政策研究機構「エジプト運輸事情レポート」、Al Masry Al Youm)

■当資料の情報は信頼できると判断した情報に基づき作成されていますが、情報の正確性、完全性について弊社が保証するものではありません。当資料に掲載されている数値、図表は過去の実績を示したものであり、将来の運用成果および市場環境の変動等を保証するものではありません。■当資料は投資家の皆様にエジプト市場のご理解を高めて頂くために作成した資料であり、証券取引法、投資信託及び投資法人に関する法律に基づく開示資料ではありません。また、特定ファンドの勧誘、販売を目的としたものではありません。