

21世紀国際貿易港湾発展の研究（七）

田 育 誠

Yu cheng tian

はじめに

「21世紀国際貿易港湾発展の研究」シリーズ論文は十八回に分け発表することとする。

- 第一回目 21世紀ヨーロッパ国際貿易港湾発展の研究
- 第二回目 21世紀アメリカ国際貿易港湾発展の研究
- 第三回目 21世紀カナダ国際貿易港湾発展の研究
- 第四回目 21世紀オーストラリア国際貿易港湾発展の研究
- 第五回目 21世紀ロシア国際貿易港湾発展の研究
- 第六回目 21世紀ブラジル国際貿易港湾発展の研究
- 第七回目 21世紀アフリカ・中東地域・インド国際貿易港湾発展の研究（今号）
- 第八回目 21世紀タイ・マレーシア・インドネシア国際貿易港湾発展の研究
- 第九回目 21世紀シンガポール・ベトナム国際貿易港湾発展の研究
- 第十回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究 1
- 第十一回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究 2
- 第十二回目 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究
- 第十三回目 21世紀台湾・香港国際貿易港湾発展の研究
- 第十四回目 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究
- 第十五回目 21世紀中国広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究
- 第十六回目 21世紀中国青島・連雲港・海西国際貿易港湾発展の研究
- 第十七回目 21世紀中国天津・唐山国際貿易港湾発展の研究
- 第十八回目 21世紀中国大連・營口国際貿易港湾発展の研究

本稿では、21世紀アフリカ・中東地域・インド国際貿易港湾の発展について論述する。

アブストラクト

本稿では、21世紀の資源鉱業、産業経済、貿易港湾の分野で高度成長しているアフリカ、中東地域、インドの経済発展概況と主要産業、企業（国内系、外資系、海外経営）及び海事（海運の成長、港湾の整備、造船の振興）、とりわけ国際貿易港湾の発展と展望について論述する。

キーワード：新興国、高度成長、成長戦略、資源貿易、技術産業立国、資源大国、基幹産業、外資系企業、海外進出、超大型貿易船、海洋構造物、港湾後背地、海洋都市、港湾拡張、大型貿易港、新型港湾、港湾貨物取扱量

I. アフリカ産業経済、貿易輸出入、海運、国際貿易港湾の発展

1. アフリカ産業経済発展の概説

(1) アフリカ全般の産業経済発展の概説

アフリカの総面積は3,022万km²（世界全体の20%）、国の数は54（同28%）、人口は10億1,990万人（同15%）である。2007年のGDPは1兆2,809億ドルで、うち南アフリカが22%、ナイジェリアが13%、アルジェリアが11%、エジプトが10%を占める。経済成長率は21世紀に入ってから年平均5%増で、その背景として資源力と外資力をあげることができる。アジアに次ぐ世界2位の高度成長センターである。2010年、アフリカの3大経済国は南アフリカ（人口5,120万人、GDP3,544億ドル：世界27位）、エジプト（人口8,700万人、GDP2,168億ドル：世界41位）、ナイジェリア（人口1億6,700万人、GDP2,067億ドル：世界42位）である。アフリカの成長戦略は「資源・産業・国際協力」である。

躍動するアフリカは、資源が牽引力となり消費を拡大し、「アフリカの繁栄」、「アフリカの時代」を目指している。世界で最も消費の伸びが大きいのはアフリカで、2012年は前年比7.1%増、13年は同8.1%増、14年も同7.6%増が見込まれる。主たる産業は、観光、農業、鉄鋼、自動車で、今後高速鉄道が導入される。エネルギー資源と鉱物資源が豊富である。

2013年時点の原油埋蔵量は、中東1,276億KL（世界全体の20%、世界1位）、アフリカ203億KL（同20%）で、天然ガス埋蔵量は、中東80兆m³（世界全体の41.6%、世界1位）、アフリカ14.6兆m³（同7.6%）である。アフリカの農業分野に対する外国からの投資は加速している。例えば、中国からカメルーンへココメ、韓国からスーダンへ小麦、カタールからスーダンへ小麦・植物油、UAEからスーダンへ小麦・家畜用飼料、韓国からマダガスカルへトウモロコシ・パーム油などである。

2011年、アフリカへの主要投資国をあげれ

ば、フランス（60億ドル）、アメリカ（50億ドル）、マレーシア（40億ドル）、中国（35億ドル）、インド、ドイツ、日本などである。

OECD（経済協力開発機構）、UNDP（国連開発計画）及びアフリカ開発銀行が取りまとめた経済見通しによれば、2014年のアフリカへの証券投資を含む投資額は800億ドルを超えて過去最高となる。実質経済成長率は前年比4.8%増、特にサハラ砂漠以南は同5.8%増の高度成長が見込まれている。

(2) 南アフリカ産業経済発展の概説

南アフリカ共和国の国土面積は121万km²、人口は5,277万人である。資源は、金、ダイヤモンド、クロム、ニッケルがある。主要都市の人口は、首都プレトリア150万人、ヨハネスブルグ376万人、ケープタウン356万人、ダーバン296万人で、南アフリカ経済の中心は都市圏人口900万人のヨハネスブルグである。

2013年、南アフリカのGDPはアフリカ2位であるが、1人当たりGDPと製造力はアフリカ1位である。2001年～2011年の平均経済成長率は3.7%である。2011年、GDPは4,082億ドル（アフリカ全体の19%を占めアフリカ1位、世界29位）で、1人当たりGDPは6,960ドルである。GDP構成は、第1次産業2%、第2次産業33%、第3次産業65%である。主要工業製品は、鉄鋼、自動車、IT、石油化工などである。

2012年、南アフリカの金の鉱山生産量は170トン（世界5位）、鉄鉱石生産量は6,100万トン（同7位）、プラチナ生産量は12万8,000kg（同1位）、パナジウム生産量は7万2,000kg（同1位）である。2011年、南アフリカの石炭輸出は7,170万トン（世界6位）、石炭生産量は2億5,310万トン（同7位）である。2012年、鉄鋼生産は711.9万トン（同22位）である。自動車生産は、2010年47.4万台、2012年53.9万台である。

(3) ナイジェリア産業経済発展の概説

ナイジェリアの国土面積は92万km²、人口は1億7,361万人である。資源は、石油、天然ガス、

石炭、スズがある。主要都市の人口は、首都アブジャ215万人、ラゴス1,058万人、カノ340万人、イバダン284万人、カドナ156万人である。

2011年のGDPは2,424億ドル、経済成長率は7.3%である。2013年のGDPは4,088億ドルに達して4,053億ドルの南アフリカを抜いてアフリカ1位となっている。食品・自動車関連の企業が立地している。ナイジェリアは西アフリカ最大の国土面積を有し、石油、鉄、金、クロムなどの資源も豊富である。世界7位の産油国であり、最大の輸出相手国は中国である。輸出の95%は石油及び石油関連製品である。

(4) エジプトなど各国の産業経済発展の概説

エジプトの国土面積は100万km²、人口は8,205万人である。資源は、石油、天然ガス、鉄鉱石、リン鉱石がある。主要都市の人口は、首都カイロ675万人（首都圏人口1,729万人）、アレクサンドリア440万人、ポートサイド59万人、スエズ53万人である。2012年、エジプトのGDPは2,572億ドルである。主要産業は石油、鉄鋼、自動車生産、海運である。

アルジェリアの国土面積は238万km²である。石油、天然ガスの輸出量はアフリカ第2位である。経済は好調である。

アンゴラは、石油、天然ガスなど豊富な資源の輸出をテコに経済成長を続けている。2004年～2008年のGDP成長率は10～20%と極めて高い伸びを示している。

タンザニアの人口はアフリカ6位の4,700万人である。GDP成長率は2001年以降年率6～7%と高い伸びを示している。今後も2017年まで7%程度の高い成長率が見込まれている。

タンザニアの主要産業は農林業で、GDPの約4分の1を占める。コーヒー、葉タバコ、カシューナッツ、綿花などが主な輸出品である。しかしながら、2020年に予定されているLNG（液化天然ガス）の輸出が順調に進めば、輸出収入の大幅な拡大が見込まれ経済構造の劇的な変化の可能性がある^①。

東アフリカが天然ガスの新たな供給源として

注目を集めている。タンザニアとモザンビークの沖合で世界最大級のガス田の発見が相次ぎ、2010年代後半にはLNGの輸出が始まる見通しである。豊富な埋蔵量に加え、生産コストの低さやアジアに近い点が強みである。アメリカ、イギリス、イタリアなどの石油大手が開発を主導し、近年は、日本、中国、韓国、インド、タイなどアジア勢も権益獲得に動き出している。

2. アフリカ貿易輸出入発展の概説

(1) アフリカ全般の貿易輸出入発展の概説

アフリカの主要貿易相手国はフランス、ドイツなどのEU諸国、アメリカ、日本などの先進国である。しかしながら、2000年代に入ってから新興国、とりわけ中国との貿易額が急増している。IMFによれば、2006年のアフリカ全貿易に占める中国の貿易額は2000年と比べて6～7倍増加している^②。

アフリカの輸出額は、2010年4,240.84億ドル、11年5,061.28億ドル、12年5,211.85億ドルで、輸入額は、2010年4,311.84億ドル、11年5,120.11億ドル、12年5,371.60億ドルである。

2011年、アフリカ域内の貿易額は1,300億ドルで01年と比べて4倍に増加している。今後域内貿易が活性化する潜在力は大きいものがある。

2012年、アフリカの対中国輸出額は646.23億ドル、輸入額は1,023.36億ドル、対アメリカ輸出額は224.73億ドル、輸入額は496.25億ドル、対日本輸出額は98.75億ドル、輸入額は188.35億ドルである。日本の対アフリカ貿易額は増加傾向にある。2007年、日本の輸入額は148億ドル（前年比11.3%増）で2003年と比べて3倍増となっている。主要な輸入品目は、原油、粗油、LNGなどの鉱物性燃料（輸入全体の36.0%）及び非鉄金属（同33.7%）である。うち、南アフリカが77億ドルと全体の半分を占め、輸入品目としてはプラチナなどの非鉄金属が6割を占める。また輸出額は116億ドル（前年比22.7%増）で2000年と比べて2.3倍増となっている。うち輸送用機器が6割を占めている。中でも自動車（輸出全体の42.0%）、船舶（同10.5%）が増加

を牽引している。また、建設用機械、鉱山用機械などの一般機械の伸びも著しい。アフリカでの最大の輸出相手国は南アフリカであり、輸出額は46億ドルで、うち半分が自動車などの輸送用機器である。

2011年、日本の輸入額は1兆3,661億円である。主要な輸入品目は、鉱物性燃料（輸入全体の41.5%）、金属（同33.8%）、工業用粗原料（同8.4%）、食料品（同6.5%）である。また輸出額は1兆528億円である。主要な輸出品目は、輸送用機器（輸出全体の47.6%）、一般機械（同17.1%）、乗用車（同13.4%）、電機機器（同5.0%）である。

こうした状況のもと、日本企業にとって海事ビジネスの分野においても今後アフリカがさらにその重要性を増すことが予測される^③。

ここ数年、アフリカの最大貿易相手国は中国である。2013年、中国の対アフリカ貿易輸出入額は2,016億ドルであり、2020年には4,000億ドルが見込まれる。

（2）南アフリカ貿易輸出入発展の概説

南アフリカ共和国の輸出額は、2010年813.11億ドル、11年967.02億ドル、12年872.64億ドルで、輸入額は、2010年802.12億ドル、11年1,000.08億ドル、12年1,015.58億ドルである。

2012年、南アフリカの主要輸出品目は鉄鉱石5,400万トン、一般炭7,500万トンである。国別では、モーリタニアへ鉄鉱石1,130万トン、アルジェリアへLNG 1,121万トン、ナイジェリアへLNG 1,958万トンである。2011年の輸出主要相手国は、1位：中国902億ランド（前年比52.1%増）、2位：アメリカ610億ランド（同18.0%増）、3位：日本556億ランド、4位：ドイツ426億ランド、5位：イギリス290億ランドである。

2012年の輸出主要相手国は、1位：中国1,200億ランド（前年比16.49%増）、2位：ドイツ839億ランド（同8.4%増）、3位：サウジアラビア645億ランド（同99.9%増）、4位：アメリカ610億ランド（同6.9%増）、5位：日本378億

ランド（同10.29%増）である。

2011年、南アフリカと日本の貿易額を見ると、日本から南アフリカへの輸出は、自動車1,240億円、機器製品1,198億円で、南アフリカからの輸入は、プラチナ2,362億円、鉄鉱石731億円である。

自動車産業は南アフリカの代表的産業であるが、2013年は27万6,000台を輸出している。アフリカ向けのほか、ヨーロッパや北アメリカへの輸出拠点としても重要な役割を担っている^④。

3. アフリカ海運発展の概説

ヨーロッパとアジアを結ぶ海上交通の要衝スエズ運河（水深8m、幅員60～100m、延長160km）の通航量は連年伸びており、2004年の通航船舶数は16,850隻（前年比7.6%増）、通航トン数は62万1,000トン（同13.1%増）である。通航量増加の主要要因としては、第1に、鉄鉱石、石炭などのバルク輸送が増加していること、第2に、喜望峰経由に比べて航行距離が短いスエズ運河経由の方がコストを節減できることがあげられる。いずれにしても中国経済の急成長が主たる要因である。

スエズ運河はヨーロッパとアジアの交易に極めて重要な役割を果たしているが、エジプトにとってスエズ運河の航行料は、原油、観光業とともに重要な外貨獲得源であり、サービス貿易の黒字に大きく貢献している。2000年は18億ドル、04年は33億ドル、11年は52億ドルに達している。2010年の通航船舶数は18,050隻（前年比3.1%増）、総トン数は8,969億トン（同13.9%増）、貨物量は6,117億トン、収入は51億ドルである。収入増の要因としては、中国経済の急成長、運河拡幅プロジェクトの進展などがあげられる。総トン数と収入は増加しており、船舶の大型化が進んでいる。

エジプトの水路は全長3万5,000kmである。スエズ、イスマイリア、ポートサイドの工業開発、都市開発の進展に伴う船舶通過の増大が見込まれる^⑤。

リベリアは海運大国である。2010年、船舶

保有は2,726隻、1億670万8,000総トン（世界2位）で外国からの登録船が増加している。11年、船舶保有は3,030隻、1億2,152万総トン（世界シェアの11.6%、世界2位）である。

2011年、エジプトの商船船腹量は354隻、113万6,000総トン（世界53位）、リビアは163隻、84万2,000総トン（同62位）、ナイジェリアは564隻、65万8,000総トン（同70位）である。2012年、タンザニアの商船船腹量は386万3,000総トン（世界31位）である。

4. アフリカ国際貿易港湾発展の概説

(1) アフリカ全般の国際貿易港湾発展の概説

2008年、アフリカの主要港湾53(アルジェリア21、エジプト6、ナイジェリア6、南アフリカ5、モロッコ3、モザンビーク3など)にある56のコンテナターミナルにおいては1,300万TEUを超える貨物取扱いがおこなわれている。

2007年、アフリカ主要港の年間コンテナ取扱量は、南アフリカ・ダーバン港250万TEU、同ケープタウン港76万TEU、同ポートエリザベス港42万TEU、ナイジェリア・ラゴス港75万TEU、ガーナ・テマ港46万TEU、アンゴラ・ルアンダ港45万TEU、ケニア・モンバサ港58万TEU、タンザニア・ダルエスサラーム港34万TEUである。

(2) 南アフリカ国際貿易港湾発展の概説

南アフリカ共和国は、アフリカの先進国として、国内に3つの主要港湾（ダーバン、ケープタウン、ポートエリザベス）を保有している。ヨーロッパ、アジア、インド、西アフリカが主な貿易相手国であるが、相手先によって輸出入の構造はきわめて多様である。

南アフリカは、日本や中国をはじめとするアジア諸国から自動車部品や消費財を輸入する一方で、西アフリカへは紙などの原材料や消費財を輸出している。また果実の輸出货量も多く、ヨーロッパの主要な供給地となっている。

南アフリカのダーバン港は国内最大の消費地であるヨハネスブルクまで近い距離にあるので

ヨハネスブルク向けの主要な港湾であり、その貨物取扱量はダーバン地域の貨物も合わせると国内最大である。

南アフリカの主要商業港としては、①ダーバン港（南アフリカ最大のコンテナ設備を有する港）、②リチャーズベイ港（石炭輸出港）、③イーストロンドン港（東海岸のパファロー河口に位置し自動車の輸出入ターミナル）、④ポートエリザベス港（自動車関連製品の貿易を中心とする港）、⑤ケープタウン港（南アフリカとヨーロッパ、アジア、アメリカ、アフリカ諸国との貿易ハブ港）、⑥サルダナベイ港（水深が深く最大の天然港であるバルク貨物専用港）、⑦モッセルベイ港（石油中心の貿易港）があげられる。

2009年、ダーバン港のコンテナ取扱量は240万TEU（世界38位）である。2010年、南アフリカのコンテナ取扱量は381万TEU（世界28位）である。

2014年、トランスネットポートターミナル社は、ダーバン港などの主要港拡張工事のため、今後7年間で330億ランド（43億ドル）を投資するとの計画を発表している。これはトランスネットグループが2018/19年までに予定している鉄道と港湾拡張への総投資額3,000億ランド（391億ドル）の一部である。投資額330億ランドのうち71%にあたる230億ランドが港湾拡張に、29%が機械交換や設備改修などに充てられる。これによりダーバン港のコンテナターミナル第1埠頭の取扱能力は、2016/17年までに70万TEUから120万TEUに拡張され、第2埠頭の取扱能力は、2017/18年までに210万TEUから330万TEUに拡張される。また積替えハブのNgquraコンテナターミナルの取扱能力が2018/19年までに80万TEUから200万TEUに拡張される⁷⁾。

(3) エジプト国際貿易港湾発展の概説

エジプトの主要な港としては、商業港が15あり、専門港としては観光港が5、石油港が11、鉱業港が7、漁業港が7ある。2010年、貨物1億3,540万トン、利用者は146万人である。エジ

プト全港湾コンテナ取扱量は671万TEU（世界16位）である。2011年、ポートサイド港のコンテナ取扱量は427万TEU（世界30位）である。

エジプトはこれらの港湾を中心に外国資本の導入や民資本の活用により港湾施設の近代化を進めている。エジプトの港湾は従来国が管理し、国営企業が運営をおこなってきた。スエズ運河を通過する船舶は、ポートサイド港、ダミエッタ港、アレクサンドリア港などに寄港する^⑧。エジプトでは、道路、港湾、鉄道などの運輸インフラを民間資本の活用により整備するPPP（官民パートナーシップ）方式の導入が盛んにすすめられている。東ポートサイド港の開発もまさにその典型である。エジプトはヨーロッパ、アフリカ、アジアの三大大陸が交差するという地政学的に大変恵まれた位置取りにあるうえ、国際インフラとしてのスエズ運河も有している。今後、港湾、産業のさらなる発展が見込まれる。

（4）モザンビークなど各国の国際貿易港湾発展の概説

a. モザンビーク国際貿易港湾発展の概説

モザンビークは近年、鉱物資源開発が注目されている。

2011年の主要港における貨物取扱総量は1,900万トンであり、その内訳はマプト港61%、バイラ港29%、ナカラ港8%、ギマネ港1%、パンバ港1%である^⑨。

マプト港は、モザンビークの首都の港湾として背後の内陸国スワジランドやジンバブエの貿易港としても重要な役割を果たしている。2009年、取扱貨物量は817万6,000トンで、年々増加している。同港の主要施設はマプト開発会社（MPDC）がコンセッション契約により管理運営している。同社が策定したマスタープランに沿って着実に整備が進み、マプト港は比較的順調に成長の軌道に乗りつつある。

b. タンザニア国際貿易港湾発展の概説

東アフリカの玄関口としての役割を担うタンザニア・ダルエスサラーム港は、東アフリカ最大のケニア・モンバサ港に次ぐ港湾規模を有し

ている。ムトワラ港はタンザニアの南部に位置する港湾で、水深9.8メートル、延長385mの岸壁を有する。2007年、カシューナッツの輸出などで取扱貨物量は9万トンである。この地域は鉱物資源が豊富であるうえに、中国からの借款によりムトワラからダルエスサラームまで天然ガスのパイプラインを整備する計画もあり、タンザニアの経済活動の拠点としての期待が高まっている。

c. ケニア国際貿易港湾発展の概説

モンバサ港は、モンバサ市に位置するケニア唯一の国際貿易港である。モンバサ港は、ケニアのみならず、ウガンダ、ブルンジ、ルワンダなどの近隣内陸国を含む東アフリカ地域の物流拠点である。同港の開発はNEPAD（アフリカ開発のための新パートナーシップ）のインフラ整備の優先案件に位置づけられている。モンバサ港のコンテナ取扱量は年率約17%の割合で増加している。2006年の取扱量は48万TEUである。2007年、日本は同港の機能強化を目的として、ケニアとの間で267億円の円借款を供与する「モンバサ港開発計画」を締結している。モンバサ港では巨大なコンテナターミナルなどの建設が進んでいる。モンバサ港は東アフリカ最大の商業港である^⑩。

d. ザンビア国際貿易港湾発展の概説

ムプルング港は内陸国ザンビアの唯一の港湾であり、タンガニーカ湖に面する他の3カ国との間で旅客、貨物の輸送に貢献している。2009年9月から1年間の取扱貨物量は11.2万トンで、その9割以上はザンビア国内で生産されたセメントや砂糖である。ザンビア政府はムプルング港の機能強化を要望している。タンガニーカ湖に面する4カ国の経済成長とともに、取扱貨物量の大幅な増加が見込まれる。

アフリカでは、大陸内の回廊及び各国内の基礎的な交通輸送網としての道路整備が進められてきているが、今後は、本格的な経済発展を支える港湾整備がますます重要になってきている。アフリカでは急速な経済成長や鉱物資源開発、物流のパターンも大きく変わる可能性があるこ

とから、20年以内にはGDPは現在の3倍強となるとの予測もあり、それに伴う取扱貨物量の大幅な増加を考えると、港湾の機能強化はアフリカ全体の発展にとって重要な課題である。そうしたことから今後、アフリカ諸国と世界各国との協力、調整により、各回廊のゲートウェイとなる港湾などを中心とした着実な整備が期待されている^⑪。

e. カメルーン国際貿易港湾発展の概説

カメルーン・ドアラ港は首都セウンデの外港であり、セウンデ〜ドアラ間は4車線の国道で結ばれている。首都ドアラ市は人口186万人の沿岸州最大の港湾都市で、カメルーン港湾貨物量全体の99.5%を取り扱っている。ドアラ港はドアラ港湾管理組合（PAD）により管理運営されている。

2010年、ドアラ港の貨物輸出は201万9,730トンで、1位は砂糖60万2,326トン（全体の30%）、2位は原木55万7,390トン（同29%）、3位はバナナ25万990トン（同12%）である。輸入は560万9,439トンで、1位は燃料93万9,520トン（全体の17%）、2位はクリンカー65万7,476トン（同12%）、3位はセメント45万5,485トン（同8%）である。

f. ナイジェリア国際貿易港湾発展の概説

ナイジェリアの主要な港湾はラゴス、ポートハーコート、ウォーリ、カラバルである。輸出品である石油と天然ガスは、シェル社のポニーターミナル、エクサン・モービル社のカイボーターミナル、アジップ（イタリア石油公団）のブラスターミナルなど陸上・海上の積出港から輸出される。これらの施設は、国際的な石油会社の運営により効率的で良好な実績を残している。西アフリカで最大の貨物量を誇るのが、ナイジェリア・ラゴス港である。次いでガーナ・テマ港、コートジボアール・アビジャン港である。アフリカが今後貿易を持続的に発展させるためには、世界の港湾、物流のニーズに応え、最終消費地とリンクする円滑な貨物輸送の実現のための新規港湾の開発、整備が不可欠となるであろう^⑫。

g. アンゴラ国際貿易港湾発展の概説

アンゴラは南北に1,600kmの海岸線を有する。その海岸線に、北からカビンダ港、ルアンダ港、ロビト港、ナミベ港が位置している。ルアンダ港とロビト港は波の穏やかな、深い水深を有する天然の良港である。アンゴラは、石油、鉄鉱石、リン鉱石、ウランなどを生産する資源国である。ルアンダ港は首都ルアンダの玄関港で、アンゴラ最大の港湾である。2008年のルアンダ港のコンテナ取扱量は32万TEUである。

h. マダガスカル国際貿易港湾発展の概説

マダガスカル最大の国際貿易港であるトアマシナ港の需要増加に対応するため、日本、韓国、カナダの企業が合同で大規模な鉱山開発プロジェクトを進めており、原材料の輸入及び製品の積出しをトアマシナ港で行う計画である。ODAによるコンテナターミナルの拡張など港湾全体の開発も計画されている^⑬。今後もアフリカでの戦略的な港湾プロジェクトの実施が期待されている。

i. ジブチ国際貿易港湾発展の概説

ジブチは、アデン湾から紅海に至る海峡のアフリカ大陸側の要衝に位置し、面積は2万3,200km²と日本の四国の1.3倍、人口は92万人である。目立った産業はなく、鉄道収入や中継貿易などで収益をあげている。また要衝ジブチは、海賊対策をおこなう世界各国の基地でもある。

j. チュニジア国際貿易港湾発展の概説

チュニジアの8つの港湾は、海事港湾庁の管轄下にある。ラデス港が注目されている。2009年、エンフィダ港を水深の深い港湾とする計画の検討が開始された。今後、他の地中海港湾とどのような形で協調、連携を図り、発展を目指すのかが注目される。

II. 中東地域産業経済、貿易輸出入造船、国際貿易港湾の発展

1. 中東地域全般の産業経済発展の概説

(1) トルコなど各国の産業経済発展の概説

中東地域の経済はここ数年堅調に推移している。世界の高度経済成長センターの一つであり、一人当たりGDPは高い。2013年のGDPは、トルコ8,218億ドル、サウジアラビア7,185億ドル、UAE3,900億ドル、イラン3,885億ドルである。2006年の一人当たりGDPを見てみると、サウジアラビア1万4,500ドル、UAE3万6,200ドル、クウェート3万200ドル、カタール5万7,000ドル、バーレーン2万1,300ドルである。2007年から2012年までの日系企業の進出状況は、トルコ62社→93社、サウジアラビア80社→93社、UAE251社→265社と増加している^⑧。

カタールの国土面積は1万1,493km²、人口は216万人である。資源は、石油、天然ガスがある。首都ドーハの人口は79万人である。2011年のGDPは1,714億ドルで、一人当たりGDPは7万6,010ドルである。

イスラエルの2012年のGDPは2,574億ドルで、一人当たりGDPは2万8,895ドルである。

イランの国土面積は164万km²、人口は7,744万人である。首都テヘランの人口は730万人である。他の主要都市の人口は、マシャド265万人、イスファハン174万人、カラジ158万人、タブリーズ148万人、シラーズ130万人である。資源は、石油、天然ガス、石炭、銅がある。2012年のGDPは5,489億ドルである。資源が豊富なイランは、工業生産や消費でも中東屈指の大国である。2012年の原油埋蔵量は世界4位（世界の9.4%）、天然ガス埋蔵量は世界1位（同18.0%）、自動車生産台数はトルコ107万台数に次ぎ中東2位である。

イラクの国土面積は43万km²、人口は3,376万人である。2011年の首都バグダッドの人口は603万人である。他の主要都市の人口は、モスル144万人、アルビル100万人である。資源は、石油、天然ガスがある。2012年のGDPは2,102億ドルである。

(2) UAE (アラブ首長国連邦) の産業経済発展の概説

UAEの国土面積は8万3,600km²、人口は811万人（うち自国民は95万人）である。首都ア

ブダビの人口は66万人である。他の主要都市の人口は、ドバイ200万人、シャルジャ80万人である。資源は、石油、天然ガスがある。2011年のGDPは3,602億ドル（世界31位）である。一人当たりGDPは6万7,008ドルである。主要な産業部門別の構成比は、原油・天然ガス31.4%、卸売・小売り・修理13.3%、建設業11.8%、製造業9.6%である。

UAEの経済は底堅い。GDPの成長率は、2011年は前年比3.9%増、12年は同4.4%増、13年は同4.8%増で、14年も同4.4%増が見込まれている。2007年～2011年の平均成長率は約6%、2012年～2014年は4%以上である。2012年の対内投資は96億200万ドル、対外直接投資は25億3,600万ドルである。

ドバイは中東発展の拠点だけでなく、世界の物流、ビジネスの大センターの一つである。ドバイ空港は世界規模のハブ空港であり、ドバイ港の貨物取扱量は中東、西アジア、北アフリカ地区で最大である。ドバイは三日月形の多数の人工島を有する世界一の海上都市である。世界一の超高層ビル「ハリフの塔」はUAE経済発展のシンボルである。ドバイの経済を牽引してきたのがフリーゾーン（経済特区）である。ラスアルハイマ首長国のラスアルハイマ・フリーゾーン（RAKFTZ）には世界106カ国、6,000社以上の企業が集結している。ドバイ国際空港に隣接するドバイ空港・フリーゾーン（DAFZA）の2012年の貿易額は前年比73%増の690億ドルに達している。

ドバイは世界一の大型都市を目指す。ハリフの塔、ドバイ・モール（ショッピングモール）、ドバイ水族館、ドバイ・メトロ・レッドライン、プリンセス・タワー（居住用ビル）、スキー・ドバイ（屋内スキー場）、ジュベル・アリ（人工島）など世界最大の施設が建設され、ドバイはヒト・モノ・カネが集まる世界有数の拠点として形成されつつある^⑨。UAEが目指すのは「中東のマンハッタン」である。ドバイとアブダビは世界の経済都市として今後もますます進化を続けていくであろう。

UAEは4億人の中東市場への足掛かりとして、多角的な投資への期待が高まっている。

ドバイ空港・フリーゾーン (DAFZA) には、トヨタ自動車、川崎重工、三菱重工、住友商事、カシオなど日本の大企業約40社が進出している。ハリファール港に隣接するハリファール工業地帯もある^⑥。UAEには、2013年までに日系企業396社が進出しているが、進出数はトルコ、サウジアラビアを大きく上回っている。

日本とドバイの貿易は成長が著しい。2012年、石油以外の貿易が28%増加し、貿易額は100億ドルに達した。ドバイ商工会議所の会員企業は15万社を超えているが、日本の企業も140社ほどが名を連ねている。日本からドバイへの最大の輸出品は自動車で輸出金額の半分を占めるが、電子機器も比率が高い。

現在ドバイ経済を牽引しているのは貿易、観光、物流・金融サービスであるが、最近これにドバイをイスラム経済の首都にするという目標が加わった。

2. 中東地域貿易輸出入発展の概説

(1) 中東地域全般の貿易輸出入発展の概説

2012年現在、中東地域の原油埋蔵量は1,274億KL (世界の52.5%。世界1位)、天然ガス埋蔵量は79.3兆m³ (世界の41.5%。世界1位)である。

2012年、中東地域の原油輸出は8億8,100万ト、石油製品は9,850万トである。LNGの輸出は、カタール7,639万ト、オマーン815万トである。

中東地域の輸出は、2010年が7,520億5,900万ドル、11年が1兆403億ドル、12年が1兆1,160億ドルで、輸入は2010年が6,828億6,400万ドル、11年が8,367億3,500万ドル、12年が8,756億400万ドルである。2012年、中東地域の主要な輸出国は、サウジアラビア3,860億ドル (世界10位)、UAE3,000億ドル (同13位)、トルコ1,530億ドル (同22位)、カタール1,290億ドル (同23位)、クウェート1,210億ドル (同24位)、イラン960億ドルである。主要な輸入国は、トルコ2,370億ドル (世界15

位)、UAE2,200億ドル (同17位)、サウジアラビア1,440億ドル (同21位)、イスラエル760億ドル、エジプト700億ドルである。

2012年、日本はLNGの8割を中東に依存しており、うち主要な国は、カタール404万8,000ト、サウジアラビア198万8,000ト、UAE311万6,000ト、クウェート187万7,000トである。2011年、サウジアラビアは日本の第7位の貿易相手国であり、輸出は5,172億円、輸入は4,025億円である。UAEは第9位で、輸出は5,923億円、輸入は3,413億円である。カタールは第14位で、輸出は811億円、輸入は2,395億円である。

(2) UAE貿易輸出入発展の概説

UAEの主要輸出品は石油で全体の約40%を占めていて、アラブ首長国が中心である。輸出相手国はアジア諸国が中心であり、なかでも日本は最大の相手国である。日本、韓国、インド、タイなどアジア諸国向け輸出シェアは近年、全体の90%以上を占めている。輸入相手国は近年、中国、インドの台頭が著しくインド、中国、アメリカ、日本、ドイツが上位を占め、これら5カ国で全体の半分を占めている。インドは2009年以降、中国に代わってトップの座を占めている^⑦。

2011年の輸出は、金：前年比61.6%増の620億4,600万ディルハム (構成比54.4%)、浚渫船・クレーン船：同22.7%減の43億3,200万ディルハム (同3.8%)、石油調製品：同110.9%増の38億1,500万ディルハム (同3.3%)、輸入は金：同50.7%増の999億3,200万ディルハム (同16.6%)、乗用車：同4.4%減の280億7,700万ディルハム (構成比4.7%)、航空機：同19.6%増の139億5,500万ディルハム (同2.3%)である。2012年、UAEの輸出は3,000億ドル、輸入は2,206億ドルである。同年の主要輸出相手国は、1位：日本445億9,300万ドル、2位：インド407億4,800万ドル、3位：イラン269億7,800万ドル、4位：台湾240億6,800万ドル、5位：韓国159億3,100万ドルである。同年の主要輸入相手国は、1位：インド408億1,100万ドル、2位：中国332億2,600万ドル、3位：アメリカ253億5,200

万ドル、4位：ドイツ128億5,700万ドル、5位：日本100億6,100万ドルである。

3. 中東地域各国船腹量の概説

2011年末、中東地域各国の船籍国別商船船腹数は、リベリア：3,030隻、1億2,151万総トン（世界2位）、トルコ：1,360隻、614万総トン（同27位）、クウェート：206隻、240万総トン（同39位）、サウジアラビア：329隻、170万総トン（同42位）、UAE：533隻、100万総トン（同57位）、カタール：122隻、88万総トン（同60位）、イラン：647隻、87万総トン（同61位）である。

4. 中東地域各国造船の概説

2010年、トルコの造船場は65カ所、造船能力は341万トンである。2011年の造船は36万トン（世界11位）である。UAEの2012年の造船は3万8,000トン（世界25位）である。

カタールは世界最先端、最大級の天然ガス運搬船を建造している[®]。

5. 中東地域国際貿易港湾発展の概説

(1) 中東地域各国の国際貿易港湾発展の概説

トルコは国土の3方を黒海、エーゲ海、地中海に囲まれ、海岸線は8,333kmある。そのため、トルコの対外貿易の86%を海上輸送が占めている。港湾数は主要港24、小規模港156がある。従来トルコ国鉄（TCDO）は鉄道運営のほかに7港（ハイダルパシャ、デリンジュ、イズミール、バンドゥルマ、メルシン、サムスン、イスケンデルン港）を直営してきたが、最近民営化の流れを受けて最大規模のメルシン港をはじめとして、サムスン、バンドゥルマの両港を外国企業へ業務委託している。イズミール港は工業製品、農産物の国内最大の輸出港である。トルコ海運公社（TML）は、イズミール港～イスタンブール港、イスタンブール港～黒海沿岸のトラブゾン港、リゼ港で週1便の客船を定期運航している。2010年のトルコの港湾コンテナ取扱量は世界21位の532万TEUである。

イスラエルの商業港湾は、アシュドッド、ハ

イファ、エイラットの3港である。2010年の貨物取扱量は4,340万トンである。アシュドッド港は、イスラエル最大の都市テルアビブの南方40kmに位置する。イスラエル最大のバルク取扱港であり、主要なものは、リン鉱石、一般雑貨、自動車である。イスラエルのコンテナ取扱港は地中海側のアシュドッド、ハイファの2港である。2012年の取扱量はアシュドッド港118万TEU、ハイファ港138万TEUである。紅海側のエイラット港の主要貨物は自動車などのバルク貨物であり、コンテナ貨物は取扱っていない。イスラエルとアジア各国とのコンテナ貨物は全体の25%を占めている。2012年、紅海側のエイラット港と地中海側の港湾を結ぶ連絡鉄道建設に関する協力協定が中国との間で締結された。この協定にはエイラット港における新たな掘込み式コンテナ港湾の建設も含まれている。2019年までに連絡鉄道を完成させ、2025年までに掘込み式コンテナ港湾建設を完成させる計画である。

イランの2008/09年度、国内商業港の一般貨物取扱量は7,320万トン（前年比5.4%増）、石油製品取扱量は4,080万トン（同1.3%増）で、うちコンテナ取扱量220万TEUである。海上輸送による輸入（非石油物資、石油製品）は5,180万トン（前年比6.6%増）、輸出は3,010万トン（同2.7%減）で、海上輸送による貿易シェアは全体の92.6%を占めている。最大の港湾シャーヒド・ラジャーイ港の2009年/10年度貨物取扱量は6,445万トンで、商業港全体の2分1を占めており、うちコンテナ取扱量は全体の90%を占めている。イマーム・ホメイニ港もシャーヒド・ラジャーイ港に次ぐ主要港湾である。港内に全長100kmの鉄道が敷設されており、各種貨物ターミナルは保管倉庫、バースと直結し、船荷は直接鉄道輸送される。

2009年/10年度貨物取扱量は3,270万トンで全体の4分1を占めている。そのほかの主要商業港としては、ブミエール、チャー・バハール、バンドル・レンゲ港がある。カスピ海沿岸ではバンドル・アンザリ、ヌーシセハル、アミラバー

ドの3港が、ロシア、CIS諸国（Commonwealth of Independent States）からの一般貨物、石油製品の重要な荷揚げ港として機能している。ペルシャ湾のカーグ島は最大の石油積出港である。船客数を見ると、2009/10年度の入国者は304万人、出国者は287万人である^⑧。イランの対外貿易を見てみると、輸出入物資の70%がペルシャ湾、カスピ海を経由しておこなわれているが、ペルシャ湾岸経由が大部分で、ホルムズ海峡に面するシャーヒド・ラジャーイ港は最大の商業港である。シャーヒド・ラジャーイ港は同港を中心とする経済特別区に指定されている。周辺の面積は20km²で、一般貨物船、コンテナ船、タンカーなどを繋留できる24のバース、大型倉庫、ガントリークレーンなど最新港湾設備を備えている。

パキスタンの主要港で2つの埠頭を備えるカラチ港は、貨物誘導のための新型ナビシステム導入により安全で効率的な貨物取扱をおこなっている。2011/12年度の貨物取扱量は、輸出が1,167万ト、輸入が2,620万トである。カシム港の貨物取扱量は、輸出が595万ト、輸入が1,808万トである。ガワダ港は小麦、尿素の取扱が多い。パキスタン国家船舶公社が64万トの運搬能力を持つ9隻の船舶を保有している。2012年7月～2013年3月の貨物取扱量は873万トである。

オマーンのサララ港は、首都マスカットの南方1,000kmのアラビア半島沿岸に位置する港湾で、延長2kmのコンテナ埠頭と1kmの在来型埠頭を備えている。シリアのラタキ港は地中海に面した商業港の一つで、シリア国内のコンテナを中心に一般雑貨を取扱う重要港湾である。2007年の貨物取扱量は782万ト、コンテナ貨物取扱量は53万TEUである。

ヨルダンのアカバ港は南部に位置し、紅海に面する同国唯一の海の玄関口である。アカバ港を含むアカバ市全体が経済特別地域に指定されている。経済特別地域は全域が自由貿易地域であり、港湾、空港、道路網の集中整備によって、観光、貿易をはじめとする各種の産業立地

を促進させている。2007年の在来貨物取扱量は1,779万ト、コンテナ貨物取扱量は41万TEUである^⑨。

（2）サウジアラビア国際貿易港湾発展の概説

サウジアラビアの港湾は、アラビア湾岸に4港、紅海岸に5港がある。大規模4港は、アラビア湾岸のキング・ファハド港（工業用）、キング・アブドルアジズ港（商業用）、紅海岸のキング・ファハド港（工業用）、ジェッダ・イスラム港（商業用）である。サウジアラビアは、国内の貿易ルートに占める港湾の重要性に鑑み港湾の建設を最優先に推進してきている。1984年の5,720万トから第8次計画期末の2009年には1億4,231億トへと飛躍的に拡大している。2011年の港湾貨物取扱量は1億6,500万ト（前年比7.1%増）であり、うち輸入は7,365億ト（同9.7%増）、輸出は9,135億ト（同5.2%増）である。主要港湾の取扱量を見ると、ジェッダ・イスラム港5,023万ト（全体の32%）、ジュバイル港4,470万ト、センブーエ港3,368万トである。大規模4港のコンテナ取扱量は570万TEU（前年比5.6%増）で、うちジェッダ・イスラム港は400万TEU（同5.3%増）で70%を占めている。2011年の船客数は137万人（前年比9%増）で、うちディバ港は64万人で47%を占める。

（3）UAE（ドバイ）国際貿易港湾発展の概説

UAEは、工業製品を扱う大商業港から伝統的なダウ船・木造用船の船着き場に至る大小20を超える港湾を有する。主要商業港を首長国別にみると、アブダビ・ザーイド港、ドバイ・ジュベル・アリ港とラーシド港、シャルジャ・ハーリド港とコール・ファッカン港、アジュマン・コジュマン港、ウナム・アル・カイワン・アハマド・ラーシド港がある。

ドバイ港は、中東地域最大のコンテナ港であるジュベル・アリ港とラーシド港の2港で構成される。2006年のコンテナ取扱量は前年比17.7%の892万TEUである。2001年以来毎年20%前後の増加率で推移しており、04年にはアントワープ港を抜いて世界10位に、05年に

はロサンゼルス港を抜いて同9位に浮上した。2006年、ジュベル・アリ港に隣接するジュベル・アリ・フリーゾーン (JAFZ) には、6,000以上の外資系企業が進出しており、日系企業は100社を超える。中東地域の物流ハブである地理的優位性や税制などの各種優遇措置により進出希望企業は数多く、コンテナ取扱量も増加している^{21,22}。UAE・ドバイ港、イラン・バンダルアバス港、サウジアラビア・ダンマン港だけで、アジア貨物全体の7割以上を取扱っており、なかでもドバイ港向けは全体の4割以上で一極集中の感がある²³。

フジャイラ港は1,200万トンのバンカー・オイル供給能力を有し、シンガポール港に次いで世界2位である。ラス・アル・ハイマ・サクル港は、35万TEUのコンテナ専用ターミナルがある²⁴。UAEのドバイ港は1970年代から大規模な港湾整備を続けてきている。21世紀に世界有数の国際貿易港湾となり、2012年のコンテナ取扱量は世界9位の1,328万TEUである。同港でターミナル運営をおこなう政府系企業のDPW (Dubai Ports World) 社は、世界30カ国以上でターミナル運営をおこなっており、世界の4大ターミナルオペレーターの一翼を形成している。JAFZには、世界の商社、製造業、運輸業など数多くの企業が集結している²⁵。UAEの石油のほとんどはアブダビで産出されている。ドバイの戦略モデルは、貿易を盛んにして企業や人材を集め、手数料を得る方式である。ドバイの歳入は手数料によるものが60%以上を占め、石油によるものは10%程度である。世界から企業や人材を集めるため、産業、医療、金融などの特区を設けている。外資100%の企業を設立することも可能となっている。ドバイ港は世界のコンテナ取扱量上位10港の中では、唯一基幹航路から外れた港湾である。ドバイ港の魅力は、①港湾施設が充実していること、②背後に広大なフリーゾーンがあること、③空港が近くにあること、④成長著しい湾岸諸国やアフリカ、インドなどのアジア諸国に近く、航路も充実していること、⑤中東地域の中で産業経済、海事

情勢が長期間安定していること、⑥世界中から積極的に企業や人材を受け入れていることなどである。ドバイは今後も巨大な成長拠点となるであろう。

2010年、UAEのコンテナ取扱量は1,515万TEUで世界7位である。中東地区のコンテナ取扱量は、2011年の4,600万TEUが16年には28%増の5,900万TEUとなることが見込まれる。2012年、湾岸諸国は35港湾に460億ドルを投入している。コンテナ取扱量は10年以内に6,000万TEUに達する見通しである²⁶。ドバイ世界港務集団は世界3位の国際港務企業である。中東、イギリス、アメリカ、カナダ、オーストラリア、北ヨーロッパ、アフリカ、インド、中国、香港、韓国など世界30数カ国、50余のコンテナ埠頭を運営している²⁷。

III. インド産業経済、貿易輸出入造船、国際貿易港湾の発展

1. インド産業経済発展の概説

(1) インドの概況

インドの国土面積は328万km²、人口は12億5,214万人で、2025年までに14億人を超えると予測されている。資源は、石炭、鉄鉱石、石油がある。主要都市の人口は、ニューデリー首都圏1,675万人、ムンバイ1,248万人、バンガロール842万人、ハイデラバード680万人、チェンナイ468万人、コルカタ449万人である。2013年、インドのGDPは世界10位の1兆8,768億ドルである。2001年～2012年の年平均成長率は7.2%、2013年は4.7%、2018年には世界5位を目指している。主要工業製品は、鉄鋼、自動車、オートバイ、IT製品、船舶などである。主要農産物は、コメ、アワ、トウモロコシ、小麦、大麦などである。

発展戦略は、技術産業・高成長立国である。インドの産業経済はIT関連などを中心とするサービス産業が中心でGDPに占める割合は半分以上である。しかしながら、製造業において

も様々な業種で外国資本の進出が相次ぎ輸出も増加してきている²⁸⁾。

(2) インドの産業経済概説

2011年、インドの主要産業部門別GDP構成比は、農林水産業17.2%、製造業13.9%、商業・飲食業17.7%、運輸・通信7.4%である。主要産業は、農業、鉱業、石油・天然ガス・石炭などのエネルギー産業、鉄鋼、機械、自動車、紡織、IT、宇宙技術産業である²⁹⁾。

2011年、インドの穀物生産量は世界3位の2億8,552万トンで、自給率は104%である。同年、インドの主要農産物生産は、小麦：8,687万トン（世界2位）、コメ：1兆5,790億トン（世界2位。世界の22%）、トウモロコシ：2,176万トン（世界6位）、大豆：1,221万トン（世界5位）、ジャガイモ：4,234万トン（世界2位）である。同年、コメの輸出は世界3位の500万トン、トウモロコシは同6位の395万トンである。

2009年、インドの石炭生産量は世界3位の526万トンである。11年、鉄鉱石埋蔵量は同5位の45億トン、鉄鉱石生産量は同4位の1億5,400万トンである。13年、粗鋼生産量は同4位の8,121万トンである。13年、鋼材消費量は7,580億トンで、14年も7%増が見込まれる。

2010年、インドの自動車販売台数は世界6位の304万台である。同年、輸出台数は同11位の53万台である。12年、生産台数は同6位の414万台である。

インドには、ニューデリーからムンバイまでの自動車生産地帯、ビハール州からアンドラプラデシュ州までの鉄鋼生産地帯、ムバイからバンガロールまでのIT地帯と3つの産業集積帯がある。自動車はインド北部から西南部を貫く地域に生産拠点が広がり、鉄鋼は中部、ソフト産業は南部に産業ベルトが確立している。インドのIT産業の総収入は2010/11年、881億ドルである。インドは今世紀に入ってから的高度経済成長に伴い、自動車産業も10%前後の成長率を示している。

(3) インドの企業概説

2012年、インドの対内投資は255億ドルで、対外投資は86億ドルである。2011年、世界の500大企業のうちインド系は石油・エネルギー・化学、自動車の8社が入っている。

2004年、インドの外資系企業数は2,000を超えている。デリーに立地する日系企業数は100社を超え、08年の進出企業数は84社である。10年の在留邦人数は4,500人である。11年の日系企業数は489社である。北西部のデリー近郊、チェンナイ港湾都市近郊、西部のマハラシュトラ州、グジャール州、南部のバンガロール近郊に日本企業専用の工業団地が集積している。

2014年、インド政府は、中国企業に特化した中国ビジネスパーク建設計画を発表しており、はやくもこれに応ずる動きがある。

(4) インドのインフラ整備概説

インドは地理的にヨーロッパ、中東、アフリカに近く、インフラ整備がされれば一大製造ハブとなりうる可能性を秘めている。インド政府は基礎インフラを整備し、インドを世界的な製造ハブにするという計画を打ち出しており、今後電力、物流、都市開発といった分野に力点が注がれる。物流インフラでは、鉄道に加え、運河や湾岸を活用した道路網の開発を進める計画である。2011年、インドの鉄道営業キロ数は世界3位の6万3,300kmである。インドは、ムンバイ～アーメダバードなど7つの高速鉄道計画がある。インドの道路輸送は最も重要な国内輸送手段で、貨物輸送の7割を道路輸送に依存している。インドは全長344万km、世界3位という有数の規模の道路網を持っている。インド道路公社のもとで国道整備計画が進められ、デリー、ムンバイ、チェンナイ、カルカッタを結ぶ「黄金の四角形」プロジェクトと南北、東西を結ぶ「東西南北回廊」プロジェクトが進んでいる。2012年にはじまるインド北東部インパール近郊からミャンマーを縦断してタイのメソトへ至る全長1,360kmの「インド・ミャンマー・

タイハイウェー構想」も進んでいる。インドと東南アジアを結ぶ陸の大動脈とする狙いである。インドとASEANの自由貿易協定(FTA)をテコに、入国、関税事務の簡素化によりヒトとモノの流れを加速させる。ベトナム、ラオスに広がる幹線道路「東西経済回廊」に繋がる^⑩。

2014年、インドはインフラ整備を進め、8,000kmの高速国道を建設する。3,800億ルピーを拠出して、16の新しい建設プロジェクトを進めるとしている^⑪。国内100カ国に新たな現代都市を建設するため700億ルピーを投資する。1万5,000kmに及ぶガスパイプラインを敷設する。食料流通倉庫の建設に500億ルピーを投資する。9路線の超高速鉄道を整備する。産業育成のため西部グジャラート州などに新たな経済特区を設ける。

第12次5カ年計画(2012年4月～17年3月)では、1兆ドルの道路、港湾、空港などのインフラ整備が定められ、前計画の2倍が投資される。

2. インドの貿易輸出入概説

インドはアジア、大洋州、アフリカの海上交通の要衝であり、海運、港湾の発展はその地理的優位性にある。

インドの河川総延長は1万4,500kmで、うち水上輸送が可能な距離は5,200kmである。

インドのコンテナ貨物運送量は、2001年～08年の年平均成長率で13%増加している。インドの輸出量は、2010年2,229億2,200ドル、11年3,070億8,600万ドル、12年世界14位の2,961億1,100万ドルである。輸入量は、10年3,507億8,300万ドル、11年4,650億7,600万ドル、12年世界7位の4,893億1,900万ドルである。2010年～11年度、インドの地域別輸出額は、中東：550億ドル(宝飾品、石油製品、鉄鋼、穀物)、EU：468億ドル(石油製品、電気機器、鉄鋼)、北東アジア：440億ドル(宝飾品、石油製品、鉱石、銅、銅製品)、ASEAN：272億ドル(石油製品、船舶、自動車、機械)、北アメリカ：269億ドル(宝飾品、鉄鋼製品、医薬品、衣類、電気機器)、アフリカ：208億ドル(石油製品、自動車、医薬品、電

気機器)、南アジア128億ドル(自動車、綿・綿糸、石油製品、砂糖)、中南米：102億ドル(石油製品、自動車、有機化学、鉄鋼)、ロシア：25億ドル(医薬品、船舶、コーヒー・紅茶、電気機器)である(『ジェットロセンサー』2012年9月号“輸出拠点としてのインド”河野敬)。2012年、インドの輸出は2,968億ドル、輸入は4,888億ドルである。主要な貿易相手国を見てみると、輸出は、アメリカ：367億ドル(構成比12.7%)、UAE：360億ドル(同12.4%)、中国：145億ドル(同5.0%)、シンガポール：135億ドル(同14.7%)、香港：120億ドル(同4.2%)、オランダ：94億ドル、日本：64億ドルで、輸入は、中国：540億ドル(構成比11.1%)、UAE：367億ドル(同7.5%)、サウジアラビア：322億ドル、スイス：287億ドル、アメリカ：241億ドル、イラク：194億ドル、日本：122億ドルである。同年、主要な製品を見てみると、輸出は、原油・石油製品534億ドル、宝石・宝飾品426億ドル、農水産品414億ドル、輸送機器183億ドル、機械・機器148億ドル、医薬品・精製化学品141億ドル、既製服128億ドルで、輸入は、原油・石油製品1,691億ドル、金526億ドル、電子機器306億ドル、一般機械286億ドル、真珠・貴石229億ドル、石炭・コークス161億ドル、輸送機器136億ドルである^⑫。2010年、インドの貿易相手国は、1位UAE9.9%、2位中国9.3%、3位アメリカ7.6%、4位サウジアラビア4.5%、5位ドイツ4.0%である。2011年、日本の対インド輸出は23位の8,821億円、輸入は5,433億円である。

2011年、インドの商船船腹量は世界22位の1,443隻、976万総トンである。12年の船種別は、ばら積み乾貨物船32.6%、油送船21.7%、コンテナ船16.6%、一般貨物船4.9%である。南アジア最大の海運会社はインド航運会社である^⑬。インドでは110社を越す海運企業がある^⑭。インドの国際貿易の95%が海上輸送を通じておこなわれている。12の港湾と187の中小港湾があり海上貿易に貢献している。

インドは世界の海運界に熟練の労働力を提供してきている。4つの公営を含む150にのぼる訓練施設があり、毎年4,500人以上の高級船員

と6,500以上の船員を供給している。

3. インド造船発展の概説

2007年、インドでは28の造船所があり、内訳は国営7、州営2、民営19である⁵⁵。08年、主要な造船所はアダニシップヤード、アルコック・アシェダウン新旧ヤード、ピパバブハルティシップヤード、ゴア、チョーグル、コチンシップヤード、ラーセントアップロ、ツチコリンHHI、ヒンダスタンシップヤード、ガーデンリーチである⁵⁶。

2011年、インドの造船竣工量は世界12位の20万4,000総トンで、12年、同11位の21万6,000総トンである。2012年、船舶バイヤーの世界最大手GMSは、「日本は船主と造船業がパッケージで存在するアドバンテージを有していて、インドにとってはヨーロッパ各国をしのぐもので、インドは引き続き日本のリーダーシップに期待する」と表明している⁵⁷。

4. インド国際貿易港湾発展の概説

インドの海岸線は7,517kmで、13州が海に接している。国が管轄する主要港湾は、ムンバイ、ジャカルラル・ネルーなど12港で、最大の港はヴィシヤカパトナムである。このほか中小の港湾が180余あり州が所管している。うち60港が貨物を取扱っている。2002年の貨物取扱量は2億7,700万トン、05/06年は5億6,893万トン、07/08年の貨物取扱量は7億2,300万トンで、その4分の3は主要12港扱いである⁵⁸。

2008/09年、インドの主要12港の貨物取扱量は前年比2.1%増で、取扱貨物量の80%はドライ及び液体バルクである。特徴といえるのはコンテナ貨物の増大で、07/08年までの5年間で年率14.8%の伸びを示している。世界貿易量の約半分がコンテナ輸送であることを考えるとコンテナ貨物の取扱いはいはさらなる増加が見込まれる。インドでコンテナ貨物の取扱いが多いのはムンバイ港に近いジャワハルラル・ネルー港である。主要12港の貨物取扱能力は、2006/07年の5億500万トンから07/08年の5億3,200万ト

へと増加している。08/09年、主要12港の商品別貨物取扱量は、鉄鉱石9,410万トン(前年比2.5%増)、肥料・原材料1,820万トン(同9.6%増)、食糧穀物220万トン(同0.0%)、石炭7,060万トン(同8.9%減)、鉱物油1億7,440万トン(同13.4%増)、コンテナ貨物7,310万トン(同6.0%増)である。

2007年、インド主要12港のコンテナ貨物取扱量は671万TEUで、各港別では、西部：ナバシェバ港406万TEU、ムンバイ港11万TEU、カシドラ港16万TEU、マールムガオー港1万TEU、東部：コルカタ港29万TEU、ハルディ港12万TEU、パラディプ港0.4万TEU、南部：チェンナイ港112万TEU、ヴィシヤカパトナム港7万TEU、ツチコリン港45万TEU、ニューマンガロール港2万TEU、コチン港25万TEUである⁵⁹。

インドの海運業界、主要港、水上運送の分野も民間企業への開放が進んでいる。港湾施設やサービスの民営化は勢いを増している。

インドの主要12港の港湾管理主体として港湾公社が設立されている(『港湾』2011年2月号“産業競争力の急進と国内市場の拡大を支えるインドの港湾”下司弘之)。

- ①ムンバイ港、ジャワハルラル・ネルー港：ムンバイ港はインドの金融、商業、貿易の中心都市であり、ムンバイ港と内陸の産業経済の中心都市ニューデリーとは高速道路と鉄道で結ばれている。ムンバイ港が手狭となり急増するコンテナ貨物需要に対応する必要が生じたため、同港の対岸にジャワハルラル・ネルー港(JNPT)が整備された。JNPTのコンテナターミナルの運営にはAPモラーやDPワールドなどのメガオペレーターが参画しており、急速に取扱量を増やしている。2008年の取扱量は4,000万TEUである。その特徴は中近東の各港を結ぶ近距離コンテナ航路が豊富に就航していることである。
- ②チェンナイ港：JNPTに次ぐインド第2のコンテナ港湾である。インド南部は東南アジアと経済的文化的なつながりが強く多くの東南アジア船舶が寄港している。コンテナターミナルの運営にはPSAが参画している。チェンナイ港周辺にはフォード、現代、日産、三菱、BMW等

の主要な自動車メーカーや関連する部品工場などが立地しており、モトローラ社などの家電メーカーの立地も進んでいる。チェンナイ港を管理する港湾公社などの出資によりチェンナイ港の北30kmに新しいエンノール港の開発が進められている。

インドは世界有数のマーケットとして世界各地への輸出拠点として注目されている。インドの港湾は東南アジアや東アジア、アフリカ、中近東を結ぶハブ港としての地理的な優位性を有しており、今後の発展は確実である。

ここで他の南アジアの港湾について見てみると、スリランカ・コロombo港はインド亜大陸の南方に位置し、東西海上交通上の要衝で南アジアのハブ港として発展してきている。2007年、コロombo港のコンテナ貨物取扱量は338万TEUで、ジャワハルラル・ネルー港に次ぐ南アジア2位を占め、その3分の2がトランシップによるものである。スリランカは基幹航路を通してダイレクトかつ安価に世界と結ばれるという経済便益を享受している。そのためハブ港機能の強化は国家発展にとって不可欠である^④。バングラデシュの重要港湾は、チッタゴン港とモングラ港である。そのほかダッカ港、ナラセンガンジ港、チャンドゥプール港、バリサール港、クルナ港がある。

最大のチッタゴン港では2010/11年、輸出入貨物の90%以上を取扱っている。チッタゴン港のメリットは道路、鉄道、河川へのアクセスが良いことである。コンテナ取扱量も年々増加しており、10/11年の営業収入は前年比23.1%増の142億3,300万タカである。モングラ港はダッカの輸出入貨物の4分の1を取扱っており、10/11年の営業収入は前年比21.9%増の8億1,030万タカである。政府はモングラ港の設備能力の向上に力を入れており、巨額の予算を投入して同港の改修に取り組んでいる^④。

5. 統括

21世紀のインドは海事（海運・造船・港湾）大国に成長している。特に、大量の農産物、鉱

物、工業製品の輸出、大量の原材料、鉱業製品の輸入基地として主要12港は拡大を続けている。インド経済の高度成長とともに国際港湾貨物取扱量も長期にわたり増加することが見込まれる。

むすび

21世紀、経済が高度成長をしているアフリカ、中東、インドの3大新興地域（国）は、国際貿易において大いに貢献している。アフリカは資源、鉱物を大量に輸出し、中東地域はエネルギー資源を世界最大規模に輸出し、インドは鉱物の大量輸出とともに原材料、製品を大量に輸入している。関連するこの3大地域（国）の国際貿易港湾は整備、拡充を進めている。今後もこの3大地域（国）の経済は高度成長を続け、国際貿易港湾の貨物取扱量は増加し、海事産業のさらなる持続的発展が期待される。

注

- ① 『ジェトロセンサー』2013年12月号
- ② 『CONTAINER AGE SEPTEMBER』2008 “アフリカの現状と将来” 井上公美
- ③ 『港湾』2009.1 “特集 中東アジア・アフリカの港湾”
- ④ 『日本経済新聞』2014年7月22日
- ⑤ 『ARCレポート 南アフリカ』2013.3
- ⑥ 『ARCレポート エジプト』2013
- ⑦ 『ARCレポート 南アフリカ』2013.3
- ⑧ 『港湾』2006.1 “エジプトの経済改革と港湾の民営化” 藪内克一
- ⑨ 『港湾』2014.1.7
- ⑩ 『港湾』2009.4 “東アフリカの物流拠点を目指すモンバサ港” 原田公一郎
- ⑪ 『港湾』2012.1 “アフリカの港湾開発の動向” 原田達夫
- ⑫ 『港湾』2009.1 “船社から現在アフリカの港の現状” 梯浩之
- ⑬ 『港湾』2005.9 “アンゴラの復興と港湾”
- ⑭ 『ジェトロセンサー』2014年6月号
- ⑮ 『朝日新聞』2013年1月10日
- ⑯ 『日本経済新聞』2013年4月16日
- ⑰ 『ARCレポート アラブ首長国連邦』2012.7
- ⑱ 『海運情報』2012年第3号
- ⑲ 『ARCレポート イラン』2010.12
- ⑳ 『港湾』2009.1 “アフリカ・中東港湾開発と日本の国際協力” 吉見昌宏
- ㉑ 『CARGO APRIL』2007
- ㉒ 『CARGO JUNE』2008
- ㉓ 『CARGO APRIL』2007
- ㉔ 『ARCレポート アラブ首長国連邦』2012.7
- ㉕ 『港湾』2014.6 “成長を続けるドバイの港” 小山真人等
- ㉖ 『水運報』2012.6.6
- ㉗ 『海運情報』2012年2月号
- ㉘ 『KAIUN』2012.8 “インド・米国間コンテナ物流の動向” 松田琢磨
- ㉙ 『列国誌・インド』孫士海等主編 社会科学文献出版社 2003.8
- ③① 『産経新聞』2013.4.19 “（インド）東南アジアを結ぶ陸の大動脈を狙う”
- ③② 『日本経済新聞』2014.7.11
- ③③ インド商工省・通商情報統計局
- ③④ 『海運情報』2007年9月号
- ③⑤ 『KAIUN』2007.9 “インド海運・港湾政策の現状と課題・展望” 今井義久
- ③⑥ 『海運』2007.6 “インドにおける海運産業の現状と将来シナリオ” 今井義久
- ③⑦ 『日本海事新聞』2008.5.4
- ③⑧ 『日本海事新聞』2013.11.19
- ③⑨ 『ARCレポート インド』2011.10
- ③⑩ 『CARGO JANUARY』2009
- ③⑪ 『港湾』2009.12 “機能強化に向けたコロンボ港拡張事業” 西村拓
- ③⑫ 『ARCレポート バングラデッシュ』2012.11

参考文献

- 1 『エコノミスト』2005.7.5 “第二の中国へインドの資源大量輸入が始まった” 柴田明夫
- 2 『ジェトロセンサー』“インド企業の対外進出戦略”
- 3 『ジェトロセンサー』2008年2月号 “現地に見たインドの物流事情” 伊藤博敏等
- 4 『港湾』2009.6 “インドの港湾物流” 中野宏幸
- 5 『港湾』2010.2 “ハルディア港の挑戦” 中野宏幸
- 6 『海運情報』2008年2月号 “インドコンテナ港湾の発展” 章博
- 7 『海運情報』2010年10月号 “インド南部港湾の発展” 曹莉瓊
- 8 『荷主と輸送』2007.6 “インドでコンテナ列車サービス”
- 9 『日本海事新聞』2010.1.1
- 10 『荷主と輸送』2009.12 “今こそインドへチェンナイ中心に南部ブーム”
- 11 『日本海事新聞』2008.11.13 “インド港湾

整備急務”

- 12 『CONTAINER AGE SEPTEMBER』2007
“IFFAインド物流事情調査報告書”
- 13 『港湾』2012.1 “インドにおける港湾開発
と事例として”
- 14 『港湾』2009 “民間資本と一体となった南
インドの港湾開発”
- 15 『海運』2008.12 “インドにおける港湾政
策と港湾の現状（下）” 今井義久
- 16 『海運情報』2012年1月号 “アフリカはイ
ンフラと港湾建設投資の大地になる” 胡先
進
- 17 『中国与印度』（世界報告 2006）世界观察研
究所編 曹建海等译 河北教育出版社 2006
年5月。
- 18 『国际物流管理』王昭凤主编 電子工業出
版社 2013年7月第一版。
- 19 『港口与产业』陈洪波等著 浙江大学出版
社 2013年第一版。
- 20 『集装箱港口发展与布局研究』韩增林等著
海洋出版社 2006年第一版。
- 21 『集装箱港口网络形成演化与发展机制 王
成金著 科学出版社 2012年9月第1版。
- 22 『现代集装箱码头的建设与运营技术』包起
帆等编著 上海科学技术出版社 2006年第1
版。
- 23 『国际港口功能演变与国际强港建设研究』
赵亚鹏著 经济科学出版社 2013年版。
- 24 『港口时代』于汝民主编 人民交通出版社
2012年版。
- 25 『港口战略协同』赵娜著 浙江大学出版社
2012年第1版。
- 26 『海港城市、国际贸易与现代化』钟昌标等
著 经济科学出版社 2008年8月1版。
- 27 『港口管理与经营』庞瑞芝著 天津人民出
版社 2006年第1版。
- 28 『国际物流学』逯宇铎等编著 北京大学出
版社 2007年第1版。