

# World Watching 110

ワールド・ウォッチング



井上 聡史

国際港湾協会  
事務総長

## 紅海地域の ロジスティクス拠点を目指す ジブチ港



頻発化する海賊行為が世界の衆目を集めるアフリカのソマリア沖。先日、その西隣に位置する小国ジブチを初めて訪れる機会を得た。ジブチ政府の協力のもと、国際港湾協会のアフリカ・ヨーロッパ地域会議を開催するためである。同国は、アジアとヨーロッパを繋ぐ海の幹線ルート、紅海の入口という国際的な要衝にあることを活かして、中継貿易の新たなハブ港形成を戦略的な核とした大規模な開発に挑んでいる。



### エチオピアを支える天然の良港

エチオピアの首都アジス・アベバからジブチまで飛行機で約1時間。眼下には赤褐色の砂漠に似た荒涼たる光景が続く。四国より少し大きい国土に僅か85万人が暮らすジブチは、こうした厳しい自然条件のもと農業も発達せず他に目立った鉱工業もなく貧しい。1977年にジブチは独立したが、今日その経済の大半を、人口8,200万人を有する南隣の大国エチオピアへの物資の搬出入に係る港湾や輸送活動など運輸サービス部門に依存している。

ジブチの国土は、アフリカ大地溝帯が紅海に落ち込む広大で深いタジュラ湾を取り囲むように広がっている。19世紀後半、スエズ運河の建設が始まるとともにフランスが進出し湾岸にいくつもの港町を開発した。とくにジブチ港は、エチオピアの首都との間に1917年に鉄道(781km)が敷設されると重要性が高まり、本格的な港湾開発が進められた。第二次大戦後も、独立まで

はフランス領として、さらに埠頭の拡充や航路の浚渫が実施され、現在では東アフリカでも有数の近代的な港湾となっている。エチオピアは1993年に紅海に面した地域がエリトリアとして独立したため、海岸線を持たない完全な内陸国となり、ジブチが唯一の海上の玄関口となっている。

ジブチ港の主要な施設は、コンテナ埠頭2バース(水深9.5~12m)、在来埠頭8バース(7~12m)、バルク埠頭3バース(10.5~12m)などの他、石油埠頭2バース(20m)がある。2007年の取扱実績は約550万トンで、コンテナ貨物が25,000TEU、在来貨物150万トン、石油類210万トン、ドライバルク90万トン、車両9万トンなどとなっている。このうち8割強がエチオピアに関係する貨物の取り扱いである。



### 本格的なロジスティクス・ハブ港を目指して

ジブチ港湾庁長官と会談した際に名刺を交換して驚いた。世界4位の国際的なターミナル・オペレーター企業、ドバイ・ポート・ワールド(DPW)の役員の肩書をもつ人物であり、彼のメールアドレスもDPWのものである。実は、ジブチ政府は近年アラブ首長国連邦との連携を強め、2000年6月にDPWとの間で、ジブチ港の経営を包括的に委ねる20年間の契約を締結した。既存のコンテナ埠頭や在来埠頭などを運営、管理するとともに、各種船舶サービスを提供するなど港湾運営の業務をすべてDPWが実施している。彼らの説明によれば、

港湾サービスは大幅に改善され、例えば、コンテナの荷役スピードも時間当たり28TEUと以前の水準の2倍近くに改善されたとしている。

ジブチ政府はDPWとともに、港湾取扱量の増大に対応するため、現在のジブチ港から10kmほど離れたドラレ地区に新たな港湾開発をすることを決定した。2005年8月には、DPWが建設費1.5億ドル(約150億円)の石油ターミナルを水深20mの地点に完成させた。8万dwtと3万dwtのタンカーが接岸できる栈橋2バースをもち、背後に37万m<sup>3</sup>の容量をもつ石油タンク群が立ち並ぶ。

さらにジブチ政府は、ジブチ港のもつ他に例を見ない立地条件に着目し、壮大な戦略にDPWとともに取り組んでいる。それは、アジアからスエズ運河を經由してヨーロッパに至る世界の大動脈が、まさに眼の前を通過するジブチ港の地理的な条件を活かし、ジブチ港を国際的なロジスティクス拠点に発展させようとするものである。このためDPWはすでに5億ドル(約500億円)を投じて、ドラレ地区に、世界最大級のコンテナ船が着岸できるコンテナターミナル(水深18m、岸壁延長1,050m、3バース)を昨年12月に完成させた。この第1フェーズの取り扱い能力は150万TEUである。第2フェーズでターミナル規模を倍増させ、全体で6バース、岸壁延長を2,000mとし、取り扱い能力を300万TEUとする計画である。

このターミナルを核とした構想の詳細は明らかでないが、アフリカ東海岸から中東地域にかけての中継貿易のトランシップ拠点として、さらにアジアとヨーロッパとの間の貿易を利用したロジスティクス付加価値を創造する拠点として、また基幹航路の本船間相互のトランシップ拠点など、さまざまな可能性を秘めていると云えよう。このためDPWはジブチ政府とともに、すでに港湾周辺に自由貿易ゾーンを開発し、その運営をDPW傘下で自由貿易地区の経営に特化した政府企業ジュベリ・アリ・フリー・ゾーン(JAFZA)に任せている。

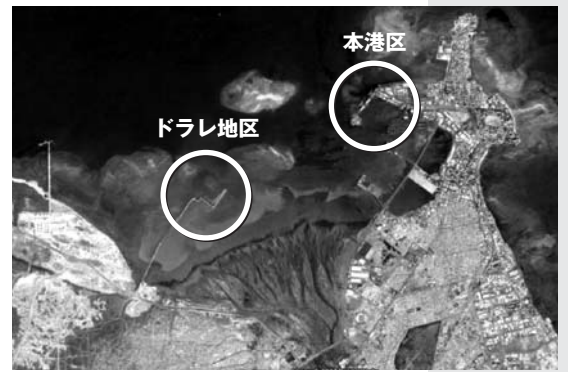
## World Watching **ドバイ・ポート・ワールドの戦略と思惑**

ジブチ港及びその周辺の開発へのDPWの参画は、その投資の規模のみならず、総合的な取り組みに目を見張るものがある。港湾地帯の先の半島部にはジブチで唯一の五つ星ホテルを建設し(日本の大成建設の施工)、またジブチの国際空港の経営権をジブチ港の経営契約に含めて取得し運営するとともに、ドラレ地区の港湾周囲には新たな自由貿易地区を開発している。

そこにドバイ政府とDPWの長期的な戦略と思惑が秘められているように思われて仕方がない。考えてみれば、成長著しいドバイのジュベリ・アリ港は国際的な海運の基幹ルートからは遠く離れ、決して立地に恵まれているとは云えない。ドバイ政府とDPWにとって、この紅海に面する小国ジブチ政府から寄せられた開発協力への要請は、現在のジュベリ・アリ港の難点を克服する大きなチャンスと映ったのではあるまいか。ドバイ政府はジブチ政府と一体となり、ジブチ港の開発に深く参画することで、アジア・ヨーロッパ貿易の大動脈に沿った絶好の地点に国際的なロジスティクス・ハブを開発することを目指しているのではないだろうか。また現在すでに、フランス語に堪能なジブチ人をジブチ港で訓練し港湾の専門家に育て、フランス語圏であるアフリカ西海岸のDPW進出港湾に中堅管理職として送り込んでいる。ジブチ人の自尊心の高揚にも寄与し、かつDPWの国際業務の拡大につながる巧みな戦略と云えよう。

## World Watching **おわりに**

現下の深刻な世界経済の不況と貿易活動の縮小は、ジブチ港の挑戦に難しい問題を投げかけているだろう。推進役を担うDPWにも厳しい状況突き付けていよう。しかし、世界経済がやがて回復し貿易量が拡大に転じる時、ジブチ港のこの果敢な挑戦がどのような形で実を結ぶのか、興味深く見守っていきたい。



ジブチ港の本港区と新港区



ジブチ港本港区の全景



ドラレ地区コンテナターミナル  
写真提供：ジブチ港湾局