

D. 趨勢と予測

(i) 工業

20. 石油部門を含む工業部門の2006年における全国平均労働生産性は13347ポンド(1981/82年価格)と推計される。対象地域における工業部門の生産性が全国平均と同水準であると仮定すれば、その推定労働者数が133,600人であるので、GRP(工業部門)は17億8,370万ポンドになる。工業従事者の増加率は9.1%/年、そのGRPの増加率は15.2%/年である。

21. 対象地域における工業開発は、加工品輸出の増加、輸入代替品の生産、人口と産業の地方分散、地域資源の活用、産業構造の高度化及び民間投資の促進を目的とする。

22. 増加を続ける国際収支の赤字を解消するためには、工業開発において2様の方法をとる必要がある。すなわち、ひとつには加工品輸出を促進する方法であり、いまひとつは輸入代替品生産を促進することである。

23. 人口と産業の地方分散を促進するためには、物理的な制約で拡張が不可能であるとか道路混雑、公害規制などの理由で移転を必要としているカイロの既存工場を対象地域に誘致することが望ましい。また、より多くの就業機会を創出するために、労働集約型産業を優先的に誘致すべきであろう。

24. 対象地域とその周辺は、ドロマイト、石灰岩、グラスサンド、石膏、マンガン、陶土、燐等鉱物資源に恵まれた地域である。したがって、これらの地域資源を主要な原材料として使用する工業を誘致することは適切であろう。また、道路、鉄道、港湾、電力及び水供給施設、電気通信施設、住宅など調査対象地域内にあるインフラを工業開発のために適切に利用すべきである。

25. 目標とする工業成長を達成するためには、現在の産業構造を高度化する必要があるが、そのためには基礎資材産業と加工組立産業の振興を図ることが望まれる。工業用水と電力の再利用に関する新しい技術・工程の採用は、単に資源の節約という目的のためばかりでなく、環境保全の面からも促進されてしかるべきである。

26. 公共部門は、過去の工業開発において重要な役割を演じて来たが、現在では官僚主義的で非効率的な経営による生産コストの高騰、卓越した市場調査技術の不足等々の諸問題に直面している。民間部門がより積極的な役割を演ずるよう奨励することは、エジプト経済の活性化を図り、その生産物に内外の市場における競争力を付与するために是非とも必要なことである。

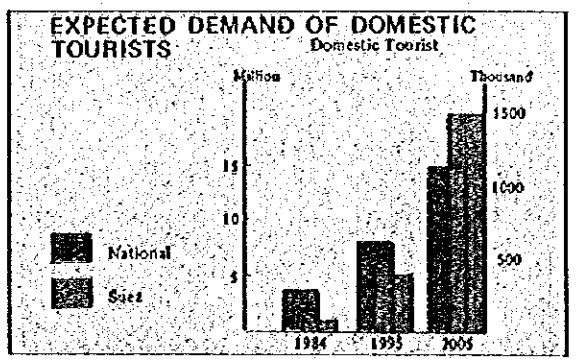
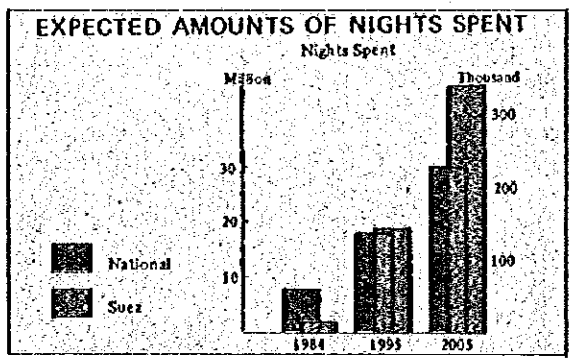
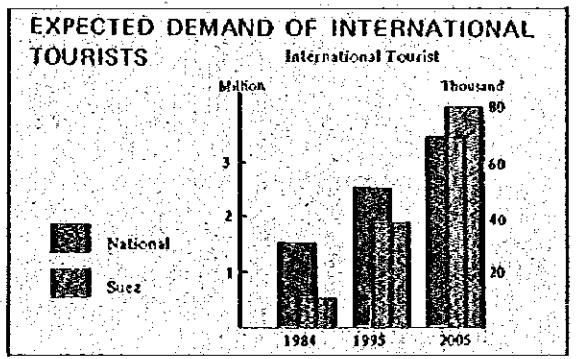
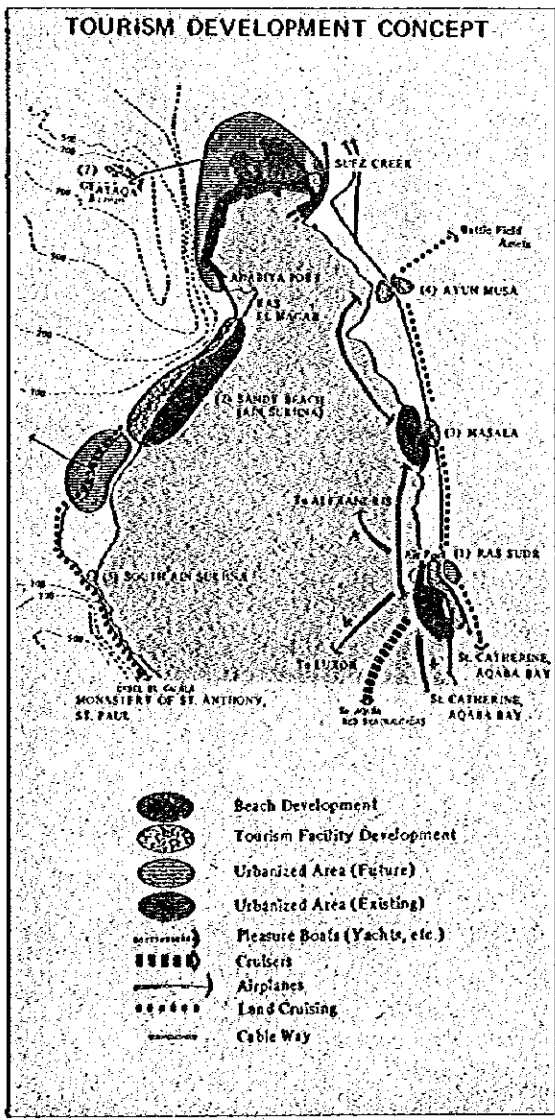
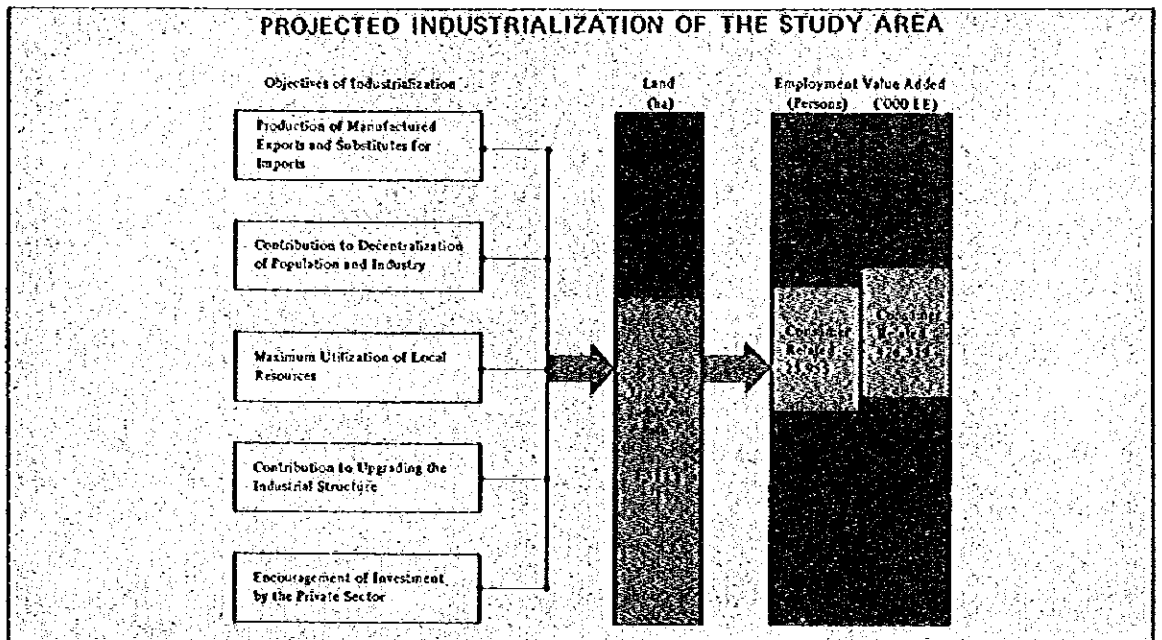
27. 工業部門の生産及び雇用に関する以上の目標あるいは予測を考慮すると、消費関連産業(食品、織物、衣料、木材及び木製品、家具、ゴム並びに雑貨工業)、基礎資材産業(バルブ及び製紙、化学、石油、非金属、鉄鋼並びに非鉄金属工業)、加工組立産業(一般機械、電気機械、運送機器及び精密機械工業)の新規雇用者は、それぞれ26,000人、46,200人、37,300人と算定される。

(ii) 観光開発

28. スエズ湾臨海部は、国内有効の旅行先に成長する可能性を有している。なぜならば、この地域はスエズとカイロを結ぶ交通施設を改善することによって、観光地としての振興を図ることが可能であり、また国内旅行者数は、生活水準の向上と都市化の進展に伴って増加することが見込まれるからである。また、対象地域は、海外旅行者の旅行先として成長する可能性も秘めている。たしかにその海浜は紅海やアカバ湾の沿岸とは競争にならないが、スエズ地域の観光施設の改善は、海外旅行者の誘致に寄与するであろう。

29. エジプトを訪れる観光客のうち、アラブ諸国からの観光客の5%、またその他の国からの観光客の1%が対象地域を訪れると仮定すれば、その海外観光客数は1995年に38,000人、2005年に81,000人と推計される。

30. 地中海沿岸は、おそらく国内の休日行楽地としての人気を保ち続けるであろうが、スエズ湾臨海部も相当数の国内行楽客を誘致することが可能であり、その数は2005年で110 - 190万人と推定される。



31. スエズ運河地域観光開発計画で予測されているようにピーク日には都市生活者の5%が海岸地域に日帰り旅行をすると仮定すれば、2005年には45,000人が対象地域を訪れると見込まれる。

(iii) 都市開発

32. 1976年のスエズ州における平均世帯規模(4.8人)を基準にすれば、1985年の同地域の総世帯数は51,900世帯と推計される。一方、同年の調査対象地域シナイ側の人口は約9,000人、世帯数は1,500世帯である。したがって、1985年の対象地域内総世帯数は53,400世帯と推定される。

33. 目標年次の2005年には、世帯規模は4人、対象地域内の総世帯数は225,000世帯になると予測される。

34. 1980年の生徒数は56,000人で、世銀の資料によれば、1978年の小学校就学率は平均で74%、1960年から同年までのその増加率は8%であった。しかし、都市部の就学率はほぼ100%である。

35. 目標就学率と予測人口数を基に推計すれば、2005年の生徒数は、小学校108,000人、中学校54,000人、普通高校15,600人、工業高校27,600人となる。

(iv) 運輸需要

36. 対象地域の港湾貨物には、2種類ある。すなわちスエズ港の勢力圏内で発生する国際貿易貨物と新しい工業地域で発生する貨物の2つである。石油は、イブラヒム港の石油基地とスメドの石油ターミナルで取扱われているが、これらは他の貨物の取扱いに影響を与えないので、分析から除外した。

37. 本調査ではまず全国交通調査第Ⅰ期及び第Ⅲ期(ENTSⅠ,Ⅲ)と全国外国貿易調査(NPFT)の予測値を、主にCAPMASから入手した最新の資料と情報をベースに再検討して2000年の新たな予測値を求め、これをこれまでの予測値と比較したうえで、本調査での社会経済予測に基づいて1995年と2005年の全国外国貿易量を貨物種類別、輸出入別に推計した。スエズでの取扱量は、主に港湾開発政策調査(DPPS)で予測されている貨物の種類ごとのシェアに基づいて推計した。と言うのは、DPPSのシェア予測は、貨物ごとに発着地間の輸送費が最小になる経路を推定して分割した港湾の背後圏設定に基づいていて、正当であると考えられるからである。ただし、DPPSで検討されていない種類の貨物については、NPFTの予測と現状のシェアを考慮して推計した。

38. 2005年の輸入貨物量は7,424,000トンで年平均増加率は8.2%。また輸出貨物量は763,000トンで増加率は年平均3.8%である。現在スエズ港で取扱われているセメントは、スエズ地域での新規生産の開始や地中海側港湾からよりも内陸輸送費が高いなどの理由で、2005年には取扱われてはいないであろう。逆に、現在取扱われていない石炭は、オーストラリアからの輸入の開始により2005年には取扱われていると予測される。

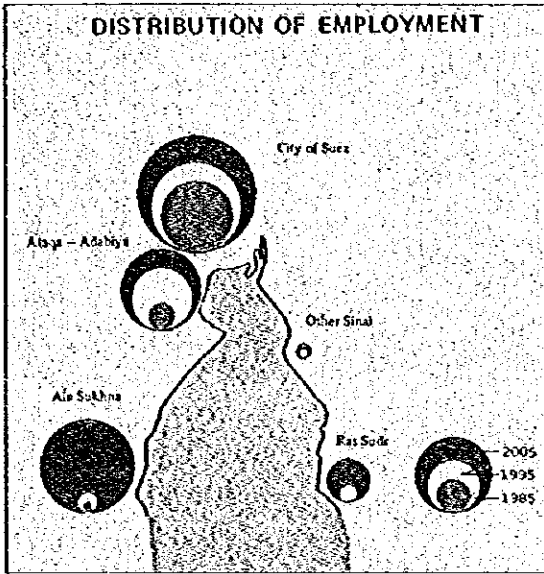
39. 新しい工業地域がスエズに形成されることが期待されているが、同工業地域で発生する貨物が上記外貨物に加えてスエズ港で扱われることになるであろう。その貨物量は2005年で9,172,000トンと推計されるが、その根拠はつきのとおりである。

40. 石油精製工業については、原油の90%が既存のスメド・アインスクナ・ターミナルで輸入され、パイプラインで精製所に、また、残り10%は、国内油田から3,000DWT級のタンカーで輸送されることになる。石油精製所の製品の一部は隣接の石油化学工場や鉄鉄所で使用されるが、残りはパイプラインを通じて他地域に輸送されるであろう。

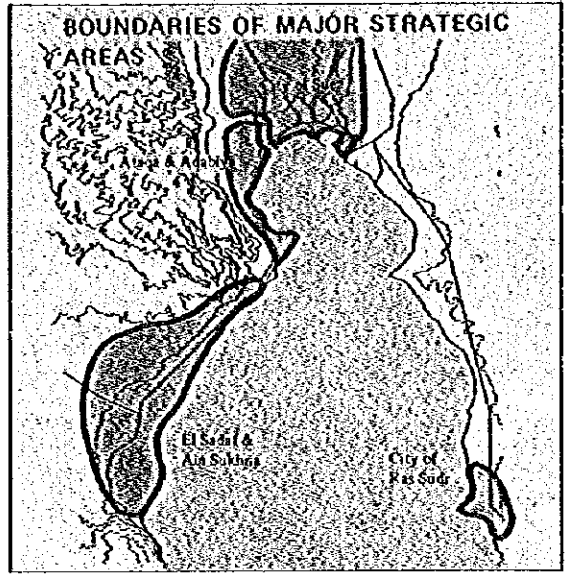
41. 石油化学工業の主要な原材料であるナフサ、燃料油、重油は隣接の石油精製所からパイプラインを通じて供給される。必要な工業塩は、ポートサイドから輸送されるが、その半分は鉄道、残り半分は船舶がスエズ運河を経由して輸送する。製品の一部(218,000トン)は紅海経由で東アフリカやアラブ諸国に輸出されるが、残りは70%がトラック、15%が鉄道、もう15%が船舶により輸送されることになるだろう。

PROJECTED PATTERN OF URBAN DEVELOPMENT

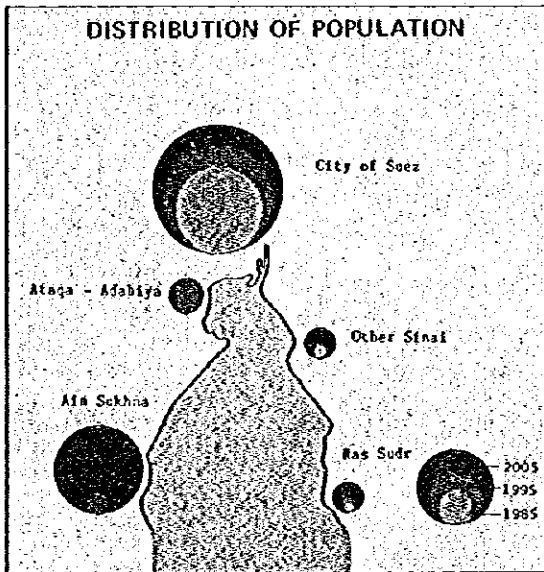
DISTRIBUTION OF EMPLOYMENT



BOUNDARIES OF MAJOR STRATEGIC AREAS



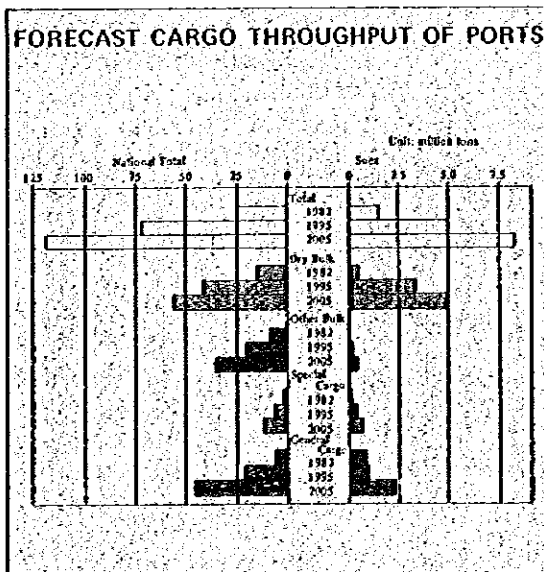
DISTRIBUTION OF POPULATION



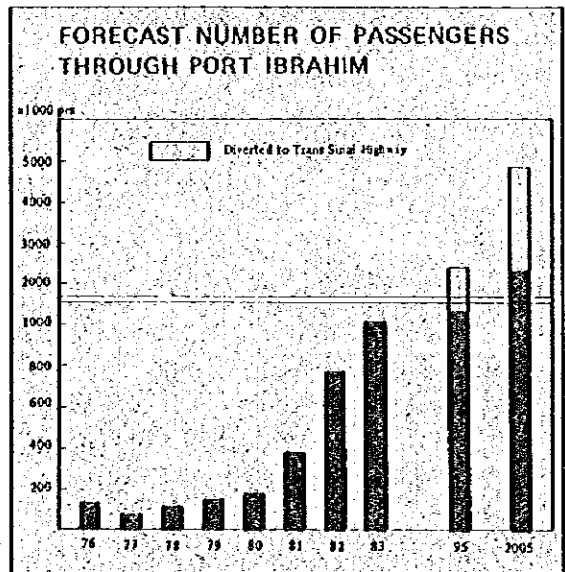
LAND BUDGET IN 2005

LAND USE	NEW AREA (Ha)	RATIO (%)
CENTRE	305	7
RESIDENTIAL	2335	57
COMMUNITY FACILITIES	737	18
OTHERS (OPEN SPACE & ROAD)	737	18
TOTAL	4114	100

FORECAST CARGO THROUGHPUT OF PORTS



FORECAST NUMBER OF PASSENGERS THROUGH PORT IBRAHIM



42. 鉄鋼産業の原料である石炭と鉄鉱石は、ともにオーストラリアからそれぞれ50,000DWT級、100,000DWT級の専用船で輸入されるだろう。石灰岩は国内で供給されるが、その50%は鉄道、残り50%は船舶で輸送されるであろう。製品の一部(800,000トン)は、地中海沿岸地域で、また残りがカイロとデルタ地域で消費されることになろうが、地中海沿岸地域へは3,000DWT級の船舶で、また他地域へは、トラック(80%)と鉄道(20%)によって運送されると推定される。

43. 関連産業の原料と最終製品は、トラック(80%)、鉄道(10%)並びに船舶(10%)によって運送されるだろう。

44. イブラヒム港の乗降船客数は、1983年に1,022,431人であったが、その数は過去8年間に著しく増加した。推定乗降船客数は、競合する交通手段であるシナイ横断高速道路の影響を考慮すれば、2005年で2,374,813人と見込まれる。

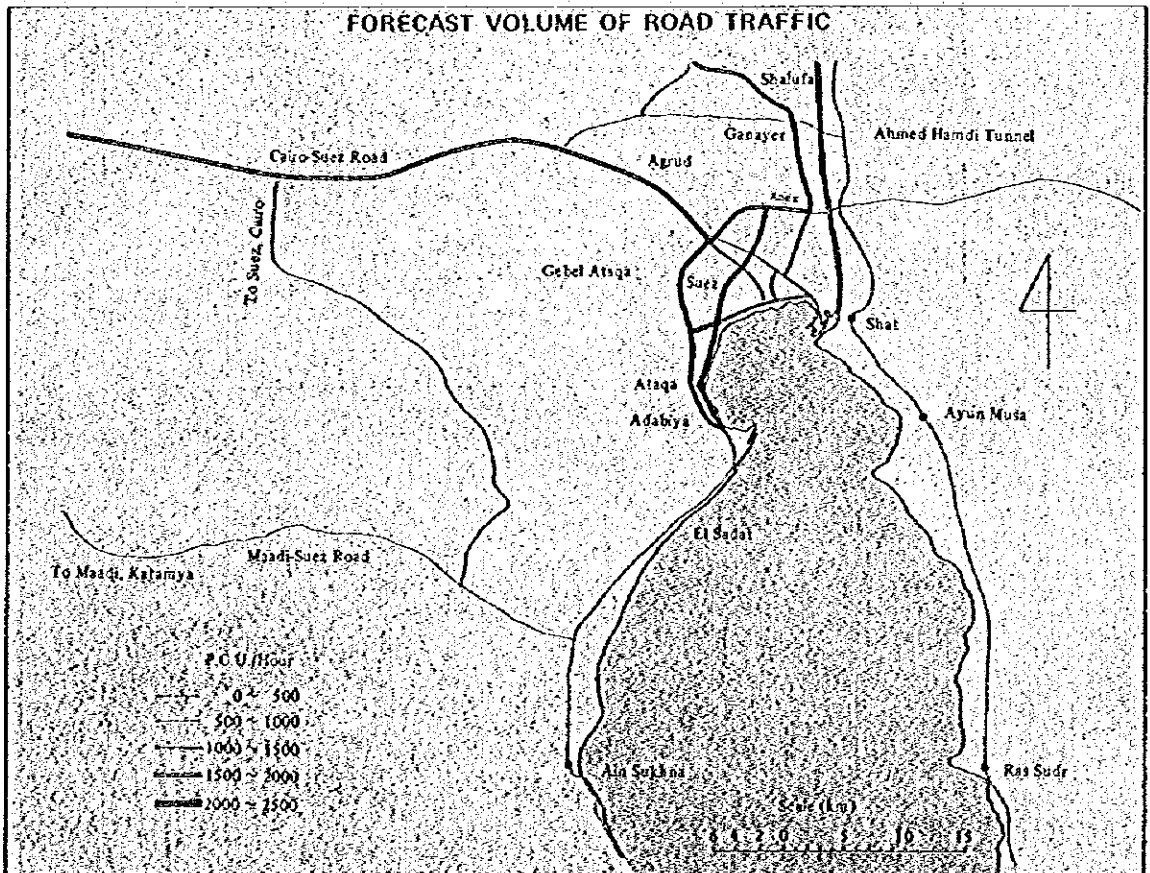
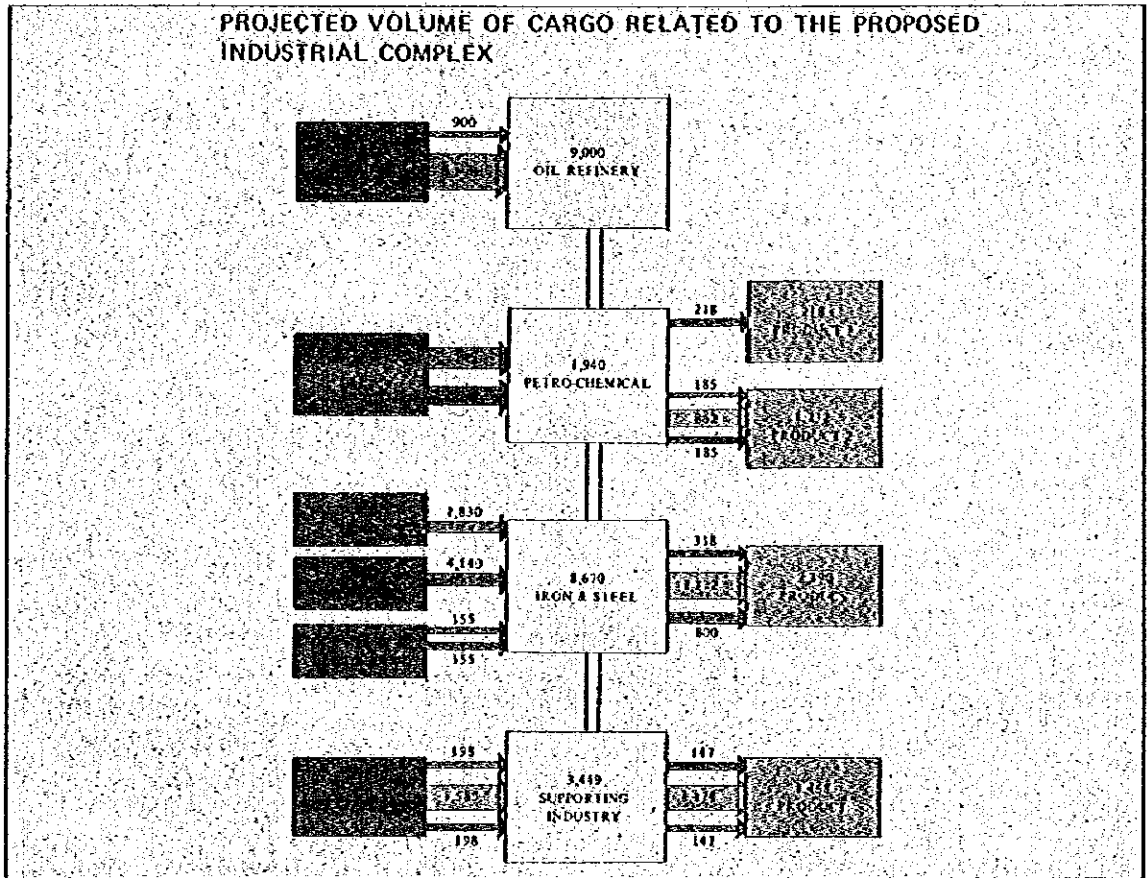
45. プレジャーボートの総数は、国内利用者のものが1,171隻、外国人利用者のものが180~240隻と推定される。

46. スエズ湾臨海部開発に関連する将来の内陸輸送需要は、工業生産物、輸出入貨物、行楽旅行者及び通勤者の輸送需要に分けられるが、それらはいずれも産業活動、社会活動の活発化につれて増大するであろう。

47. 1985年の地域間貨物輸送総量は、道路710万トン、鉄道134万5千トン、パイプライン79万7千トンと推計されている。これに新規需要を加えた2005年の地域間貨物輸送需要は、道路3,035万8千トン、鉄道586万6千トン、パイプライン863万9千トンと見込まれる。

48. 1983年の1日あたりスエズ発着旅客数は17,040人で、その約77%(13,130人)はカイロに向かう者であった。2005年のピーク日の行楽客数は62,566人(うち45,000人が地域住民で、17,566人がカイロ地域からの行楽客)。また海外からの旅行者の約9%(現在の割合)が鉄道、残りが道路を利用して往復すると仮定すると、2005年のピーク日の延輸送需要は、道路31,970人、鉄道3,162人と推計される。また、ピーク時間帯の通勤者については、延34万人が見込まれる。

49. 地域間の旅客輸送量は、対象地域の人口増加につれて増大すると仮定すれば、道路延128,175人、鉄道延12,825人と推定される。行楽客輸送を含めると、2005年の総輸送需要量は道路延160,145人、鉄道延15,987人となる。



(V) 水 需 要

50. スエズ市街地の生活用水及び工業用水は、SCAが供給しているが1983/84年の消費量は表に示すように2740万 m^3 (最終消費量)であった。同表から表らかなように、最も大きなシェアを占めるのは、住民による消費で、SCAがそれに残っている。1975年から1984年にかけて、生活用水・工業用水需要は年率16.6%の急激な増加を記録した。スエズ市街地の西方に立地する製造工業3社は、現在スイート・ウォーター・カナル又はマグラビ・カナルから原水を取水しているが、GOF Iから提供された資料によれば、これら3社の取水総量は1984年で1日当たり約65,000 m^3 である。

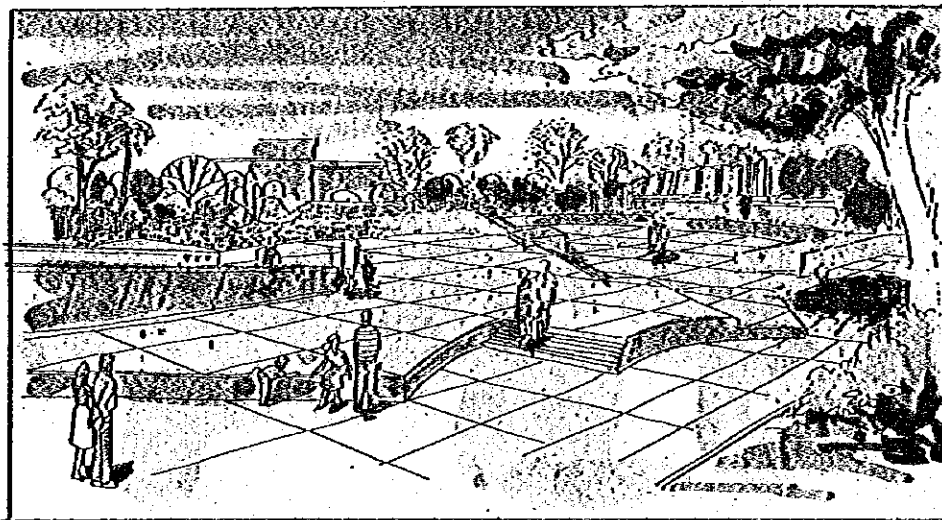
51. 入手できた水利用データ並びにその予測に基づいて、対象地域の2005年における水需要を推計すれば、生活用水90,800 m^3 /日、工業用水392,000 m^3 /日、港湾5,000 m^3 /日、観光29,100 m^3 /日となる。

(VI) 電 力 需 要

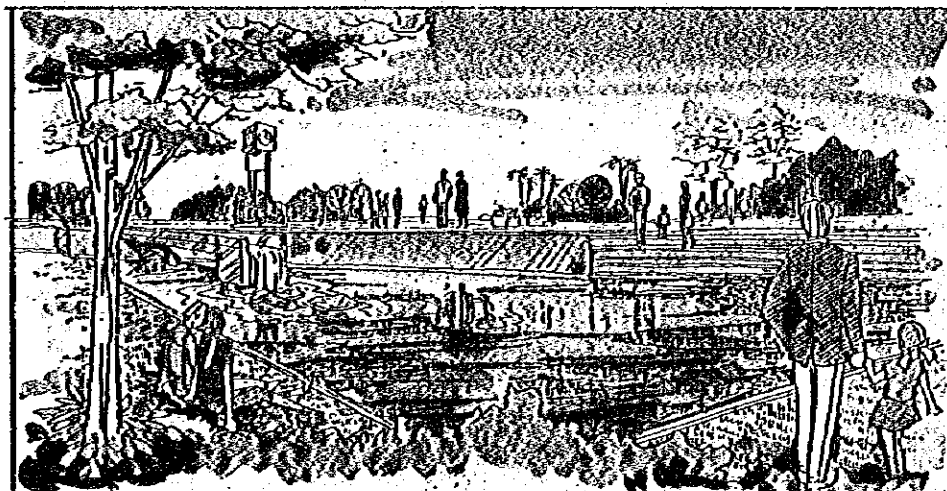
52. 生活、工業、港湾、観光という4つの用途を含む対象地域の電力需要は、1995年で164.2MW又は673.1GWh/年、2005年で723.5MW又は3,443.3GWh/年と推計される。

用途ごとには、工業電力需要が80%(2005年)のシェアを占めて圧倒的に大きく、生活電力需要が8.1%でそれに次ぐ(電力消費量ベース)。

CENTER OF THE ATAQA INDUSTRIAL ESTATE



CENTER OF THE ADABIYA INDUSTRIAL FREE ZONE



PROJECTED WATER DEMAND								
('000 m ³ /day)								
Category of Use	1995				2005			
	Pu. ^{**}	Pr. ^{**}	Total	Share (%)	Pu. ^{**}	Pr. ^{**}	Total	Share (%)
Domestic	15.6	2.2	17.8	11.3	88.6	2.2	90.8	17.6
Residential	(10.2)	(2.2)	(12.4)	(7.9)	(60.6)	(2.2)	(62.8)	(12.2)
Commercial & Public	(2.9)	-	(2.9)	(1.8)	(19.1)	-	(19.1)	(3.7)
Green Areas	(2.5)	-	(2.5)	(1.6)	(8.9)	-	(8.9)	(1.7)
Industrial	46.2	79.2	125.4	79.9	312.8	79.2	392.0	75.8
Ship	2.3	-	2.3	1.5	5.0	-	5.0	1.0
Tourism	11.4	-	11.4	7.3	29.1	-	29.1	5.6
Total	75.5	81.4	156.9	100.0	435.5	81.4	516.9	100.0

Note: Figures are in terms of average day demand at the intake point.
^{**} Pu. = Public Water Use
^{**} Pr. = Private Water Use

PROJECTED SEWAGE DEMAND		
('000 m ³ /day)		
Category	1995	2005
Domestic	8.3	51.5
Residential	(6.4)	(39.2)
Urban	(1.9)	(12.3)
Industrial	29.8	202.0
Port	0.8	2.6
Tourism	7.4	18.8
Infiltration	4.7	27.5
Total	51.0	302.4

Note: Accumulated discharge in terms of average day discharge including the infiltration of groundwater

PROJECTED POWER DEMAND						
Category of Use	1995			2005		
	Energy (Gwh/year)	Power (Mw)	Energy Share (%)	Energy (Gwh/year)	Power (Mw)	Energy Share (%)
Domestic	26.5	4.7	4.0	279.0	49.0	8.1
Industrial	460.0	124.8	68.0	2,755.1	597.7	80.0
Port	63.4	11.3	9.4	92.5	16.5	2.7
Tourism	123.2	23.4	18.3	316.7	60.3	9.2
Total	673.1	164.2	100.0	3,443.3	723.5	100.0

III. マスタープラン

A. 開発目標

53. 国家的背景及び地域の背景にもとづいて、又、対象地域の開発のポテンシャルを考慮して、主要な地域開発目標を工業化、総合化並びに国際化の三点に集約した。

工業化の目的は次のとおりである。

- 資源の最大利用：人的資源及び天然資源の利用の促進を図る
- 雇用の促進：工業の立地と都市施設の整備を通じて雇用機会の増加を図る
- 生活水準の向上：雇用者所得の増加を図り、地域サービスの質の改善と多様化を図る

54. 総合化の目的は次のとおりである。

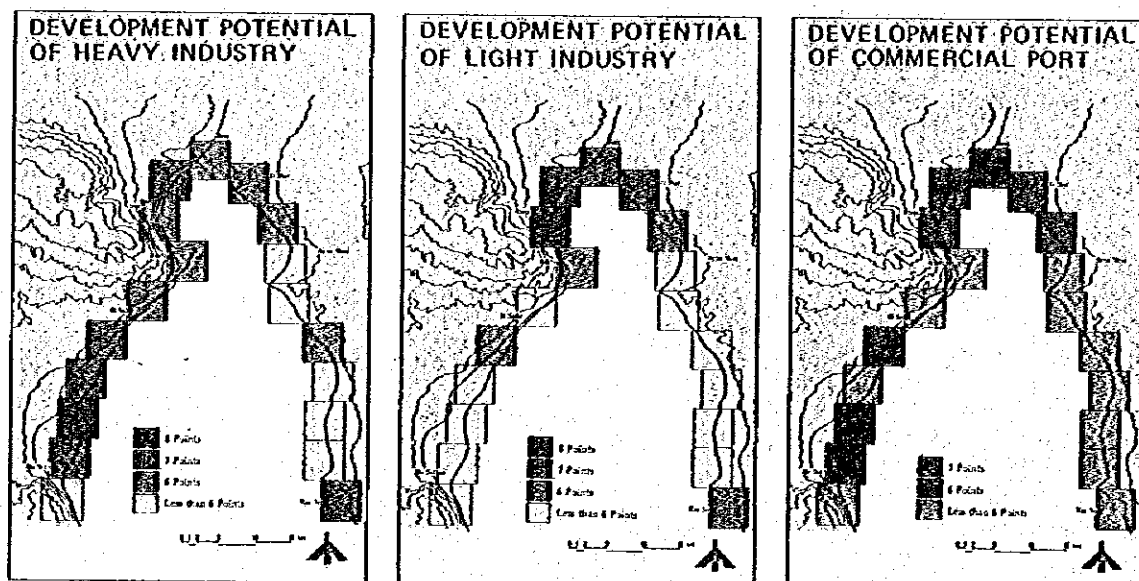
- 機能の総合：都市と農村の機能と役割を総合する
- システムの総合：地域の物的・社会的システム、特に交通システムを総合する
- 地区の総合：通信・交通ネットワークの改良を通じて、異なる地区を総合する

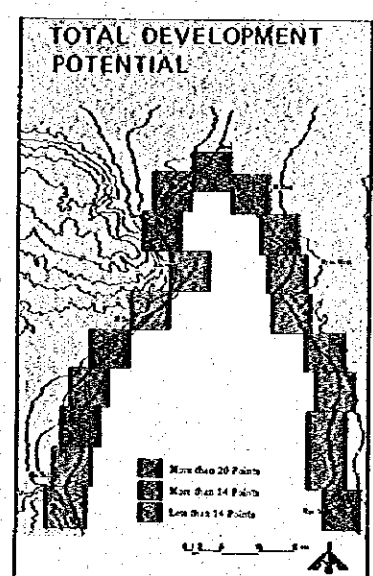
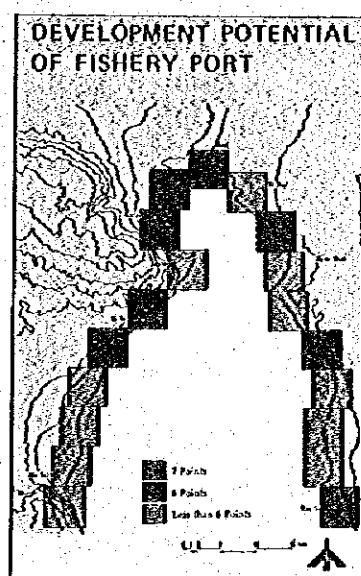
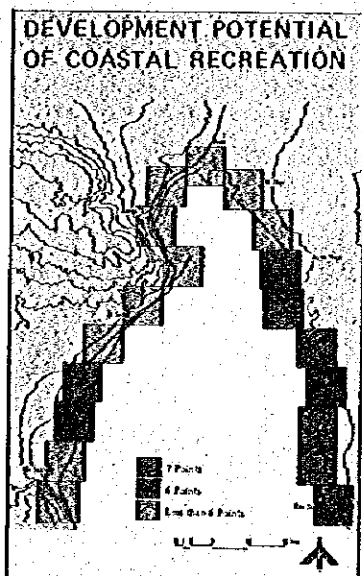
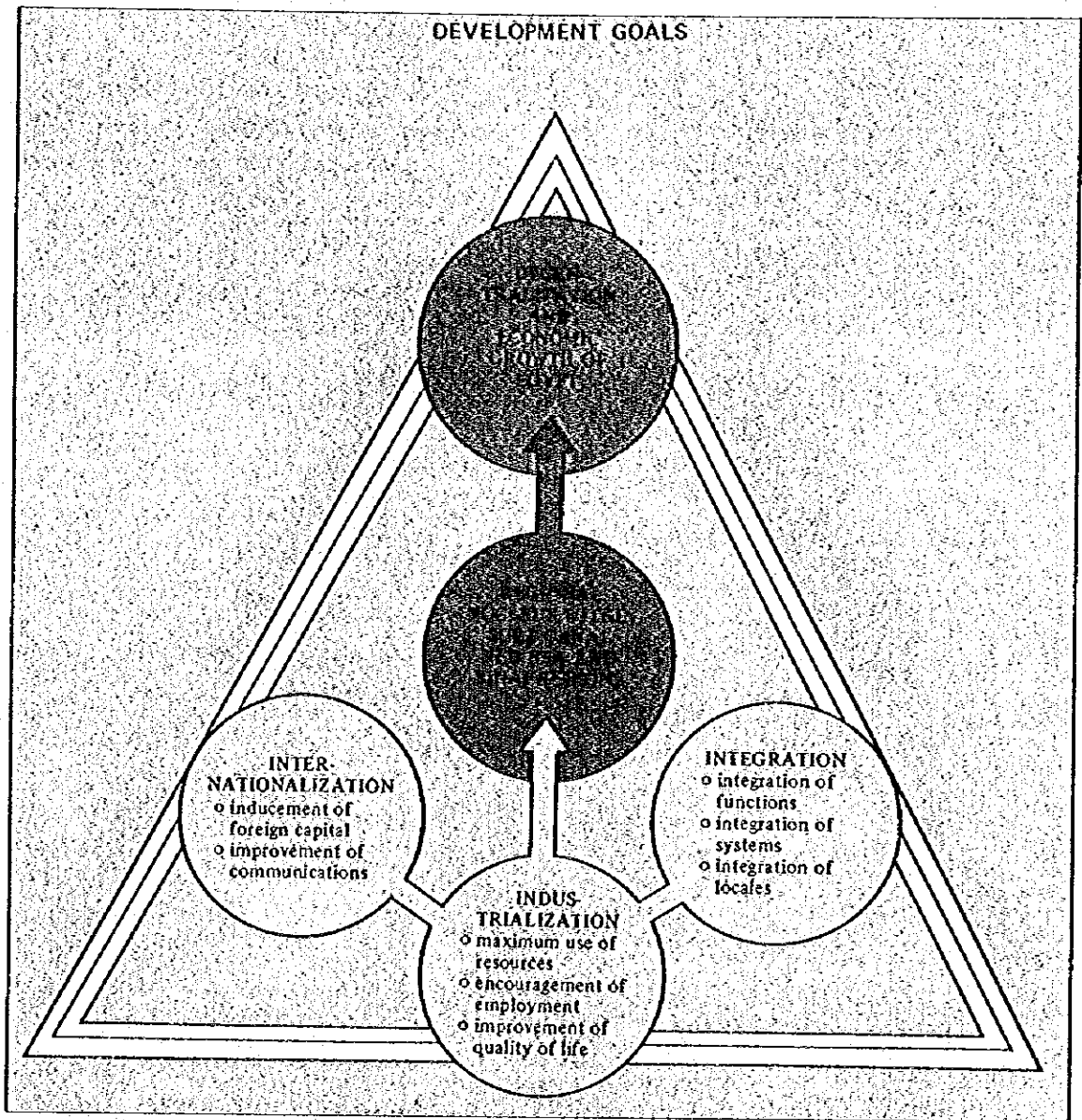
55. 国際化の目的は次のとおりである。

- 海外資本の導入：海外資本を誘致する工業団地とフリーゾーンを創出すると共に東方への門戸としての機能を創出する
- コミュニケーションの改良：世界の様々な情報源から時宜を得た情報を入手しうよう国際交流システムを改良する

B. 開発概念

56. 対象地域の各地区の開発ポテンシャルを、地形、水資源、地勢、水質、土地利用、既存インフラ等々の面から評価し、次の5地区を主要な戦略的開発地区として選定して、開発概念を構成した。





57. 新スエズ地区：既存のスエズ及び新スエズ地区は、現在、スエズマスタープランにもとづいて開発が進められている。住居地区は北西方向に急速に拡大し、軽工業用地が同プランの第II期計画にもとづいて、整備されている。この地区は引き続きこのスエズマスタープランに従って開発されることが期待される。

58. アタカ・アダビヤ地区：この地区は、整備された港湾施設を利用する輸出指向型工業に特化されたフリーゾーンと工業団地地区として開発される。アダビヤ港背後の平坦地が限られているため、フリーゾーンの拡張は、アダビヤ半島でなされる。アタカ漁港は漁業従事者が主となった居住区と共に再開発される。アダビヤ半島南部の水際線は、現行のたて網漁業をベースとした水産業に利用される。

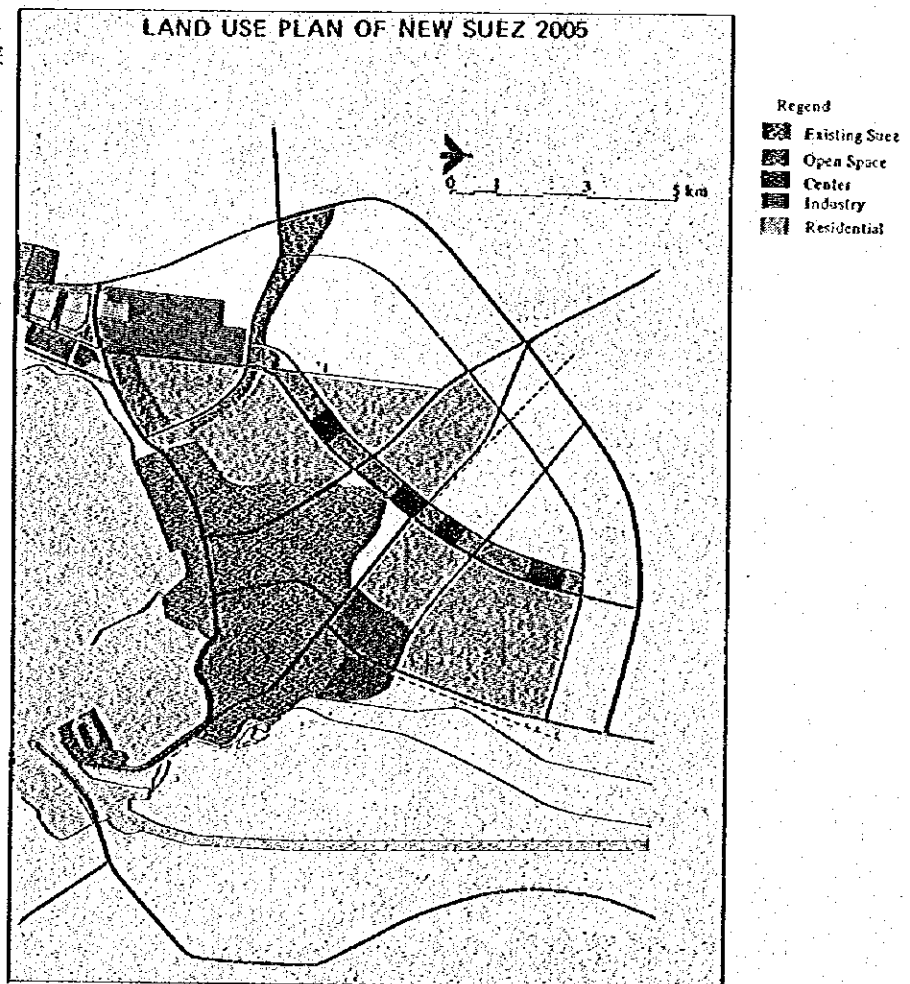
59. 北アインスクナ地区：本地区は総合的なニュータウンとして開発される。開発努力は、基幹工業、大規模港湾、中規模マリナを擁する臨海リゾートに集中される。この地区は新しい開発拠点となり、他のスエズ湾沿岸地区の開発を触発することが期待される。新しい内貿航路が当該地区とサファガ、ラススダル及び地中海地域を結びつけることとなろう。

60. ラススダル地区：ラススダルは2005年までは、リゾートエリアとして開発される。主要なインフラの整備は、他の地区より後になるが、2005年以降は、南シナイ地方の開発を触発する工業都市として成長することが期待される。

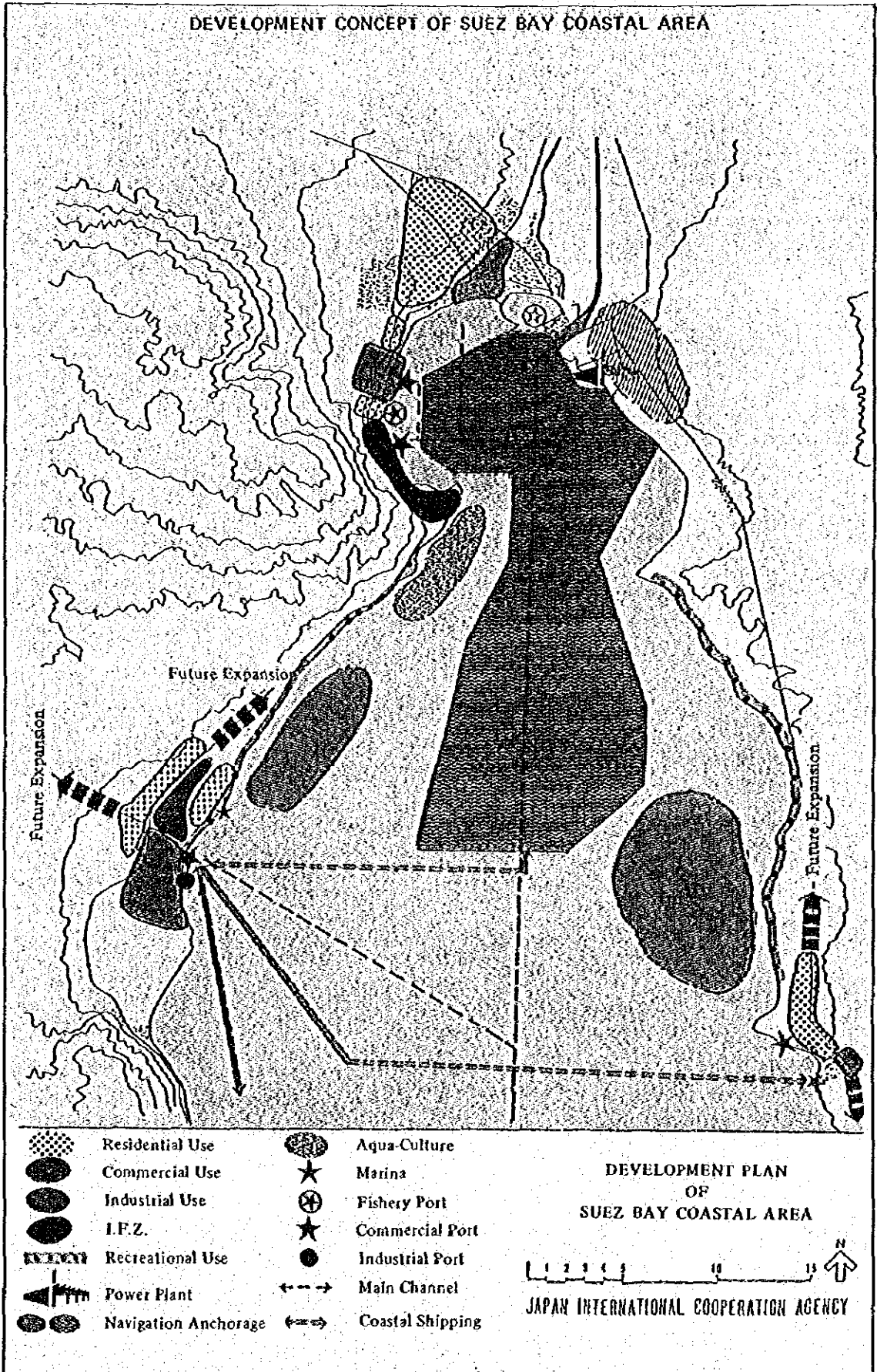
61. 北アユムサ地区は、北部シナイ地方を支える工業地区としての開発が期待される。しかし、前面海域は、遠浅であり、又、スエズ運河通航船の待船泊地が迫っていて大型港湾の開発が困難であるので、非臨海型工業の開発が中心となる。マグハラ炭を最大限に利用するために、新しい火力発電所を立地させることが望まれるが、その電力は全国高圧送電線網を通じて供給されることになろう。

C. 戦略地区とその将来

62. 新スエズ地区は主として、スエズ及びアタカ・アダビヤ地区のための居住区として開発されることが計画されている。計画期間中の都市成長を考慮すれば、スエズマスタープランの変更は基本的には必要がない。ただし、イブラヒム港については、旅客需要の増加と、スエズ州庁により準備されている再開発計画を考慮して旅客専用港とする。



DEVELOPMENT CONCEPT OF SUEZ BAY COASTAL AREA



- | | | | |
|--|----------------------|--|------------------|
| | Residential Use | | Aqua-Culture |
| | Commercial Use | | Marina |
| | Industrial Use | | Fishery Port |
| | I.F.Z. | | Commercial Port |
| | Recreational Use | | Industrial Port |
| | Power Plant | | Main Channel |
| | Navigation Anchorage | | Coastal Shipping |

DEVELOPMENT PLAN
OF
SUEZ BAY COASTAL AREA

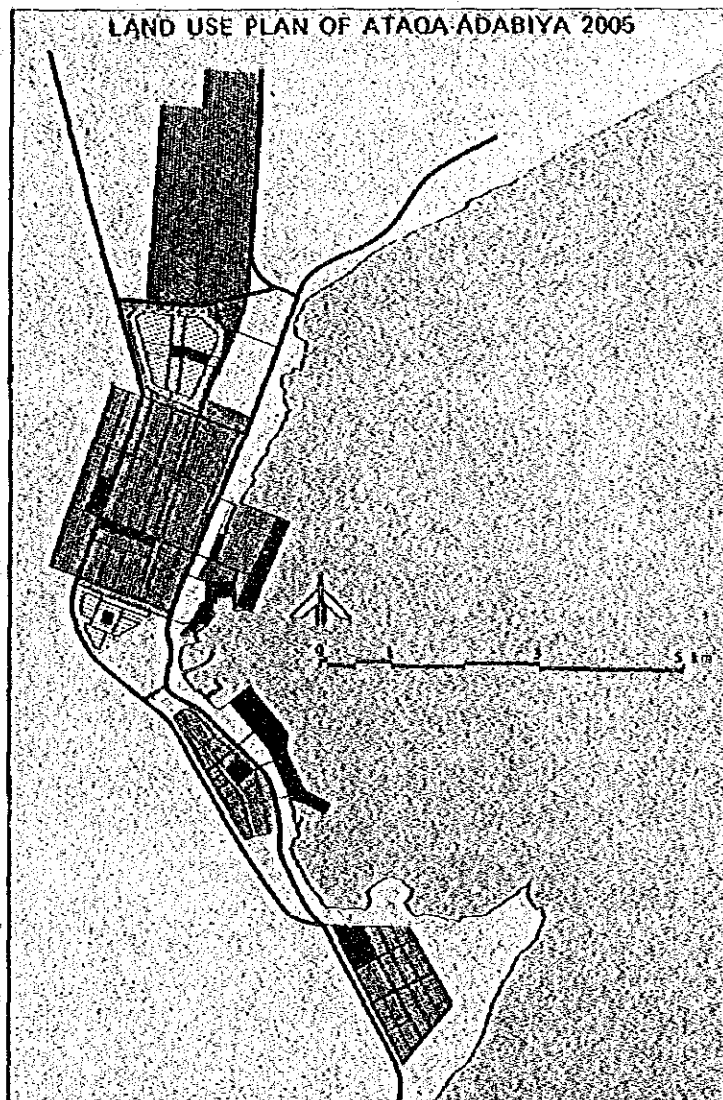
0 1 2 3 4 5 10 15

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

63. アタカ・アダビヤ

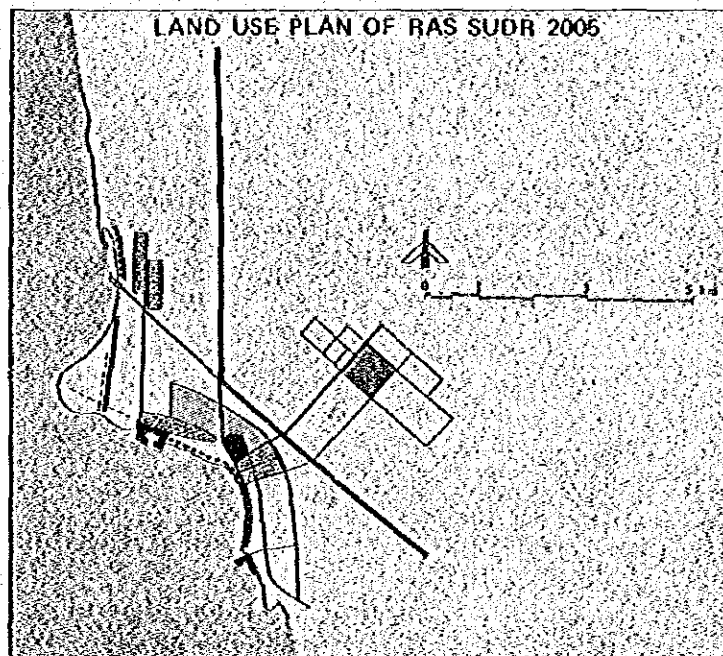
ヤ地区については、一般雑貨バース7バースを対象にしたアダビヤ港の第1期改修・建設工事が1987年までに完了すると思われるが、引続き特殊貨物バース2バース、コンテナバース2バースの建設と背後のフリーゾーンの整備を行う。

アタカ地区においては、10万トンサイロを擁する穀物バース1バース、搬荷バース2バース及び石炭バース2バースを建設する。また食品コンビナート及び基礎資材産業の立地を背後地区に計画する。第2期のフリーゾーン整備はアダビヤ半島に計画する。アタカ・アダビヤ地区とスエズを結ぶ2車線の外郭道路を建設する。ただし、既存の海軍船溜及びSCAの鉱区には手をつけない。









65. ラスダグル地

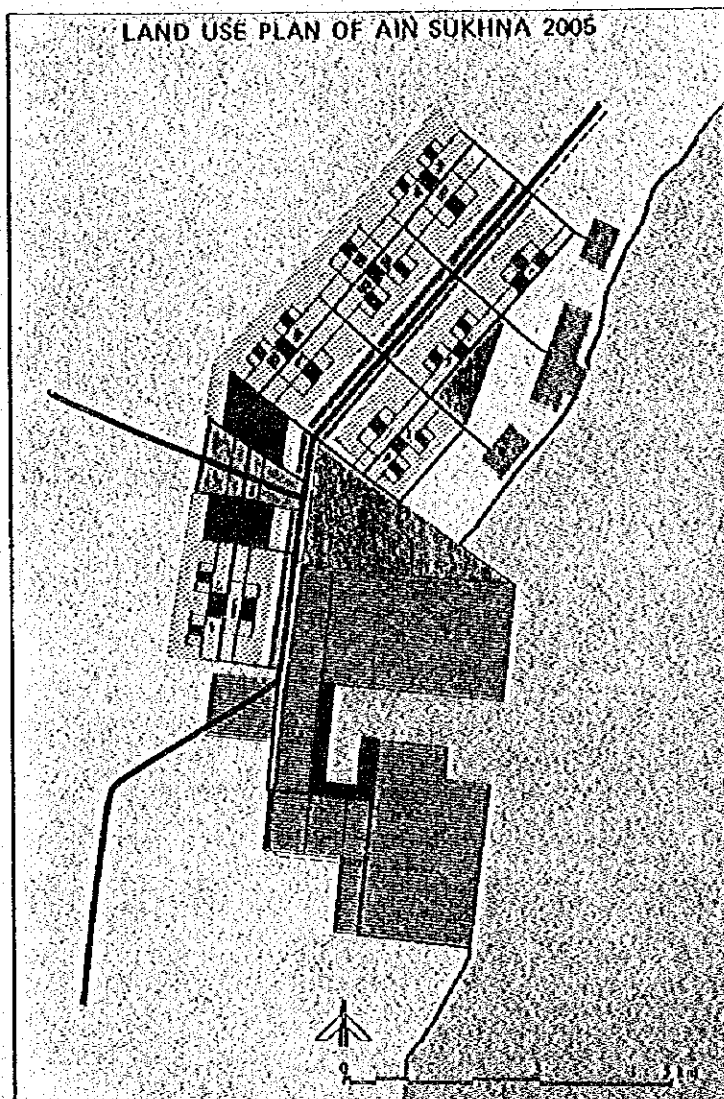
区は主として、観光者リゾートセンターとして開発する。また小規模な工業用地を、油田跡地に整備する。港湾は、850隻収容可能な国際マリーナと内貿用6.5mバース2バースを計画する。



64. アインスクナ地区については、鉄鋼、石油精製、石油化学及びそれらの関連工業を擁する工業港を建設する。6バースの一般雑貨外貿バースと10バースの内貿バースを計画し、原材料、製品の搬出入に供すると共にカイロ及び上エジプト地域の外貿需要にも対応する。工業港の北部には、25万人のニュータウンと臨海部に500隻収容可能なマリーナ及び他の観光・レクリエーション施設を計画する。

Regend

	Residential
	Center
	Industry
	Port
	Recreation
	Open Space



66. 目標年次である2005年には、インダストリアルコンプレックス、フリーゾーン及び観光施設が稼働している。1986/87年から2005/06年までの開発手順は、「影響円」の概念にもとづき湾にそって、反時計まわりに計画されている。即ち、対象地域への投資は、1つの戦略地区に5~10年の間集中的になされ、その開発のプラス効果が順次、次の開発地区に波及するように行われる。

67. スエズ市の新地区は、主として1990年までに開発され、アクカ・アダビヤ地区の開発は、ほぼ1987年に開始される。アインスクナの大規模工業開発は、1995年頃の開始、また、ラススダル地区の開発開始は2000年頃になろう。

D. 国家目標への寄与

68. 開発計画案の背後にある理念は、成長拠点概念である。この概念は、経済活動はある特定の場所に集積する傾向があるという考え方にもとづくものである。すなわち財、因子、交通、通信等の流れは、下位の地域の中で中心地区又は支配的な拠点に集積するので、地域の発展は現存企業におけるコスト削減や既存産業内の企業数の増加によるのではなく、中心地区の産業間の相互作用によるとするものである。成長拠点はもし政策決定者が、インフラストラクチャーへの公共投資や補助金の形で十分な資源を注ぎこめばほとんどどこにでも形成しうるが、異なる地区を比較して、潜在的な成長の中心地区として周辺地域に対し将来最大のプラスのインパクトを与えうる地点を合理的に選定すべきである。

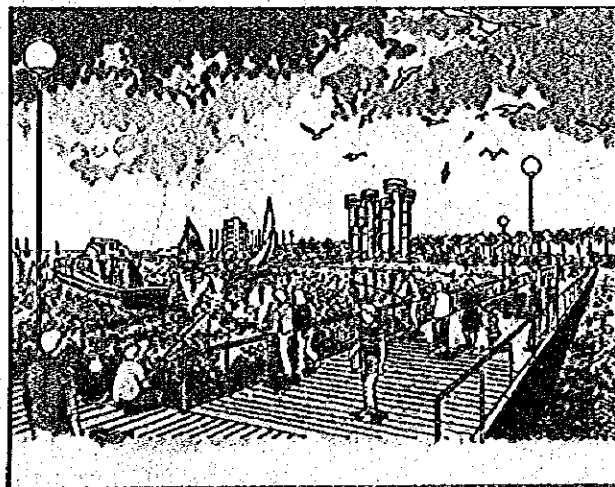
もし成長拠点の選定を誤ると、これを維持するのに恒久的な補助金を必要とするかも知れないが、逆にもし適切な選定がなされれば、将来の発展は自己増殖的になされることとなる。

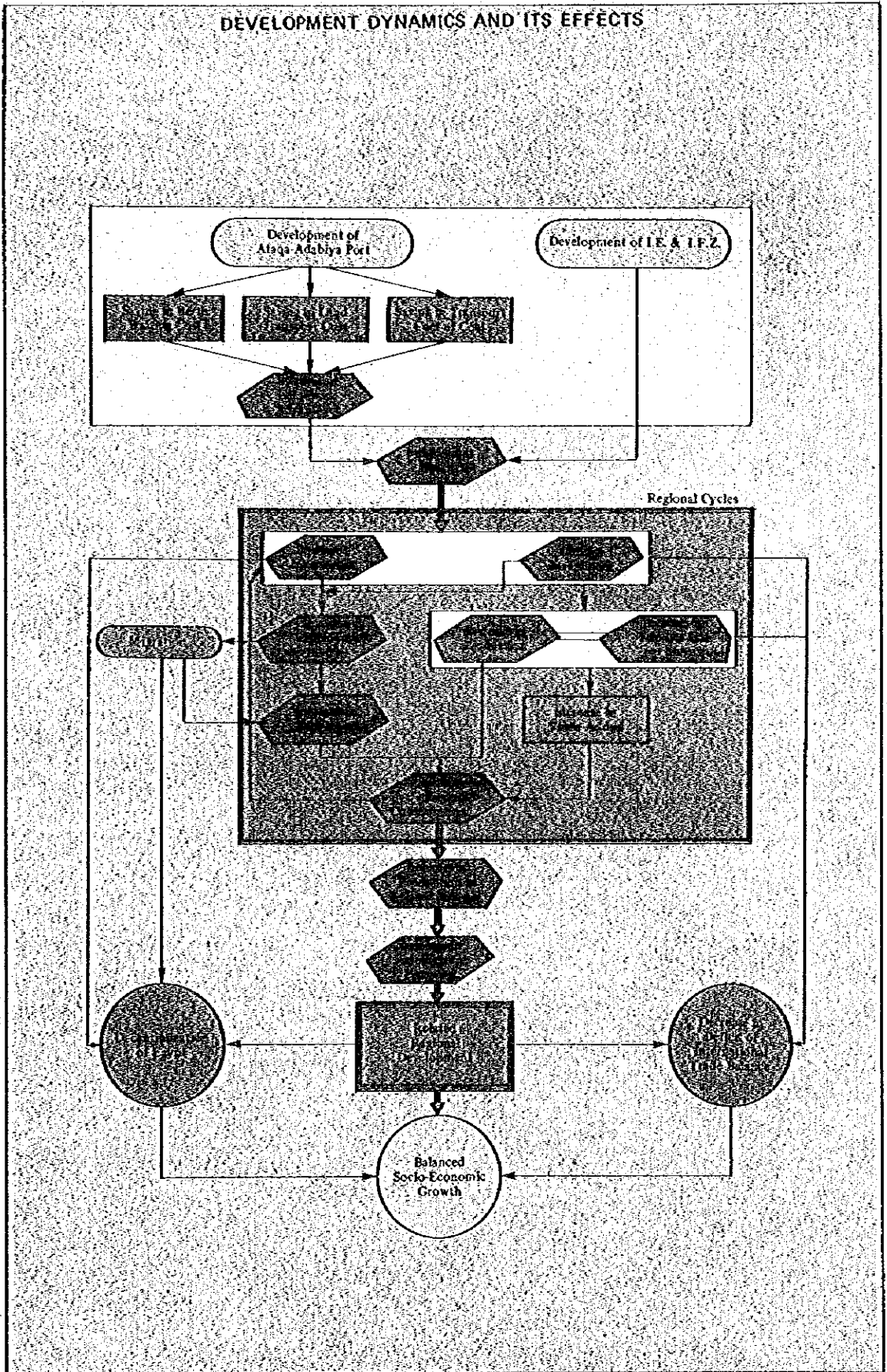
69. 7節及び8節でも述べたように、対象地域は特に工業及び貿易都市としての高い開発ポテンシャルを有している。様々な地理的及び社会経済的利点を有しているため、バランスのとれた工業化が他の地域よりもはるかに容易に達成しうる。注意深く計画することによってこの地域に既に立地している産業と新しい工業とは望ましい産業連関を作りあげてであろう。海岸沿いの美しい景観とレクリエーション地区もまた雇用機会の増加と相俟って、人口を吸収するのに役立つであろう。このようにして対象地域の開発は、国家的目標である人口と産業の地方分散並びに工業化、国際化、総合化による安定した経済成長の実現に寄与すると考えられる。

70. 計量可能な便益は概略次のように推計される。

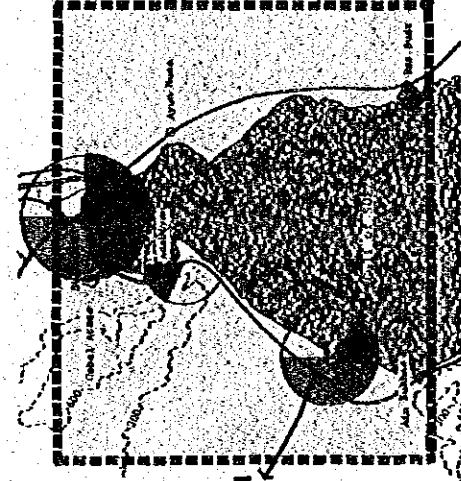
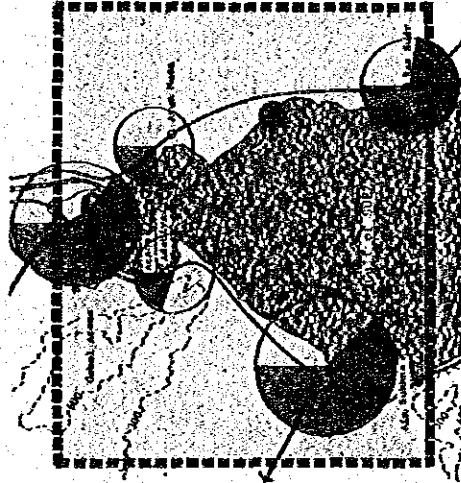
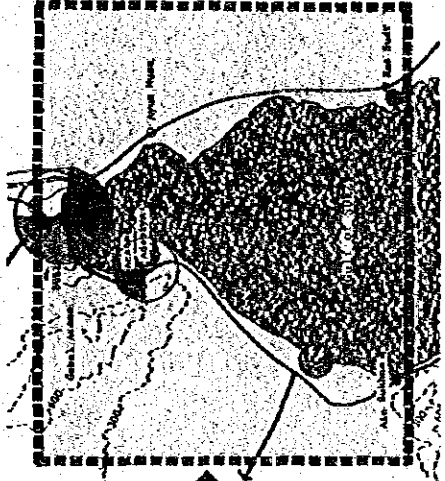
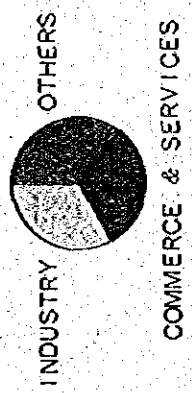
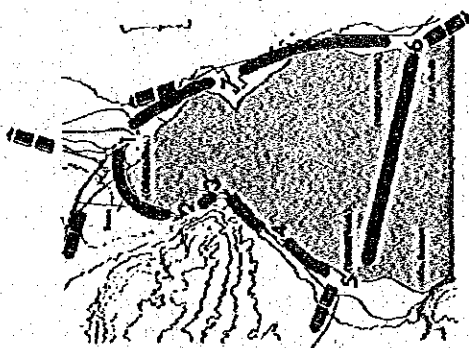
- 本計画ではプロジェクトが実施されない場合に増加すると見込まれる人口45万人に対し更に45万人の人口が対象地域に移住する。仮に将来の大カイロ地区の都市集中度率を25%とすると、2005年には大カイロ地区人口は1,890万人となるので、45万人を対象地域で吸収すれば、大カイロ地区の人口集中度率を0.6%低下させることができる。
- 又プロジェクトが実施されない場合に比して、雇用者数を23万4千人増加させることが可能である。したがって全国雇用者数の1%を対象地区で吸収できることとなるが、このうち特に工業雇用者数は2.7%も増大させることができる。
- またこの計画は、GDPの地域シェアを1.7%（18億ポンド、1981/82年価格）増加させる。さらに、外貨獲得額は2005年で9億2,900万ポンド（1981/82年価格）になると推定される。
- これらの計量可能な便益に加え対象地域の開発は地域間産業連関により、隣接地域の成長可能性を高めることが期待される。

AIN SUKHNA RESORT





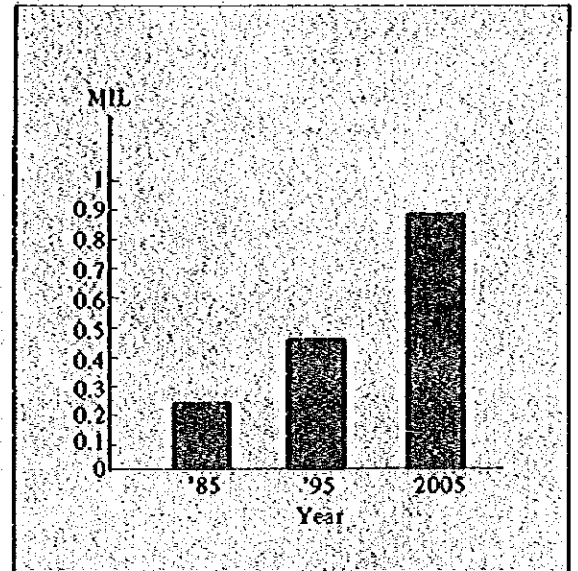
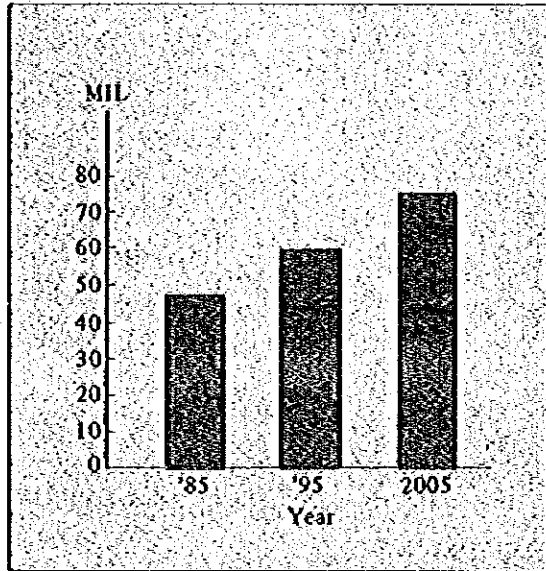
**DEVELOPMENT
SCENARIO**



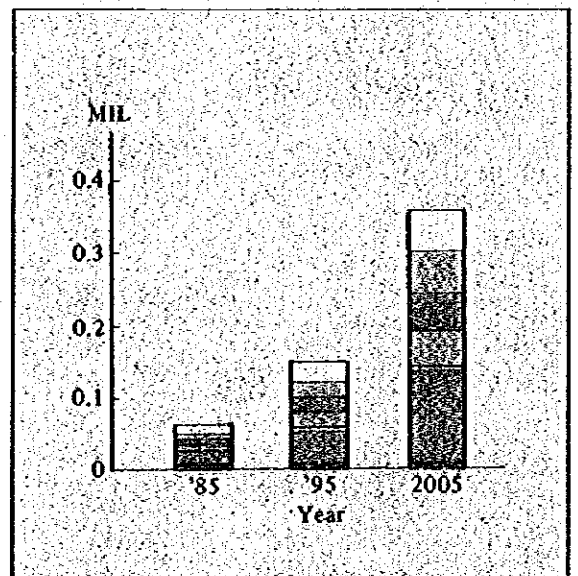
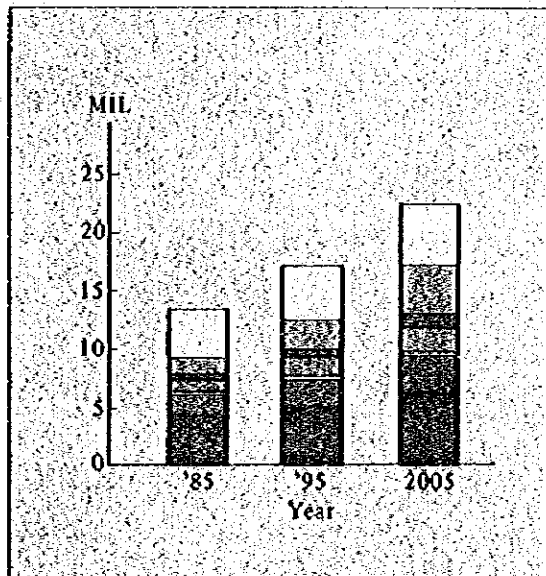
EGYPT

POPULATION

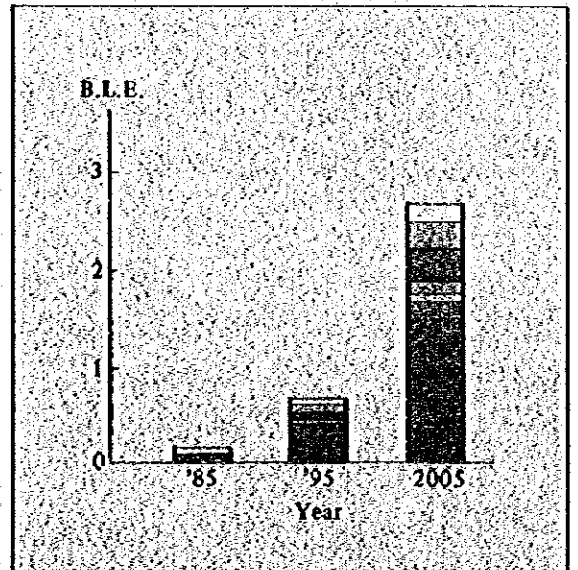
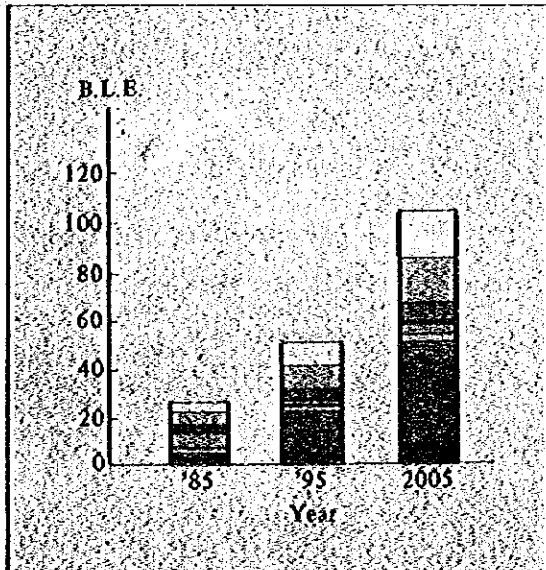
STUDY AREA



EMPLOYMENT



GDP (GRP)



- Other Services
- Commerce & Finance
- Transport
- Construction
- Utility
- Industry
- Agriculture

E. 関連地域開発への影響

(i) スエズ運河地域

71. スエズ運河地域開発計画においては、ポートサイド、イスマイリア、スエズの3市が2000年までに280万人の人口を擁する計画となっている。各都市はそれぞれ異なる役割を有し、相互に補完する。すなわちポートサイドは港湾、保管、自由貿易機能に、イスマイリアは、行政・文化機能に特化し、スエズは、港湾と工業の開発を通じて、もっとも大きな中心都市となるように計画されている。本スエズ湾臨海部開発計画は、スエズマスタープランの土地利用計画、特に工業の業種構成と立地点及び人口規模に変更を加えたが、地域開発におけるスエズ市の基本的な役割とその開発方向はそのまま継承している。

72. スエズマスタープランにおいては、短期計画でも主要な工業地区でわずか16,000人の雇用しか見込んでいないが、長期計画にあっては工業構成そのものが極めて不明確である。

73. 計画よりはるかに遅れている人口集積の現状を勘案したこと、また成長拠点形成の概念を導入したことにより対象地域の土地利用は、過去の計画と異なったものになったが、結果的には、スエズ州開発計画において中心地区とされたアインスクナーエルサグト地区は、本調査でも重要性を有するところとなった。

(ii) 紅海地域

74. 紅海州地域計画においてはラスガリブ、ハルガダ、サファガ、ケセイルの4市が、それぞれ10万人程度の人口を擁する計画となっている。生産活動は鉱業部門を中心に計画されている。工業部門では24,000人の雇用を計画しているが、水供給、エネルギー供給及び市場を含む工業立地の面で制約がある。漁業、観光部門ではそれぞれ4,000人の雇用計画となっている。経済的観点からみれば、アインスクナーエルサグト地区の開発は、ラスガリブにおける石油化学工場、サファガにおける製鉄所の立地計画と競合する可能性があるが必要なインフラ投資や市場の可能性を考慮すれば、対象地域の方がはるかに立地に優利である。

75. したがって、ラスガリブとサファガにおける工業立地については、工業立地についてのより詳細なフィージビリティ調査を待って再考する必要があるが、これ以外の紅海地域の開発計画と対象地域の開発とは、相互に補完しあうことになるであろう。と言うのは紅海州の鉱業は、対象地域の工業開発の手助けとなるし、逆にこれらの工業開発は紅海州の経済活動を効果的に発展させる力となるであろうからである。

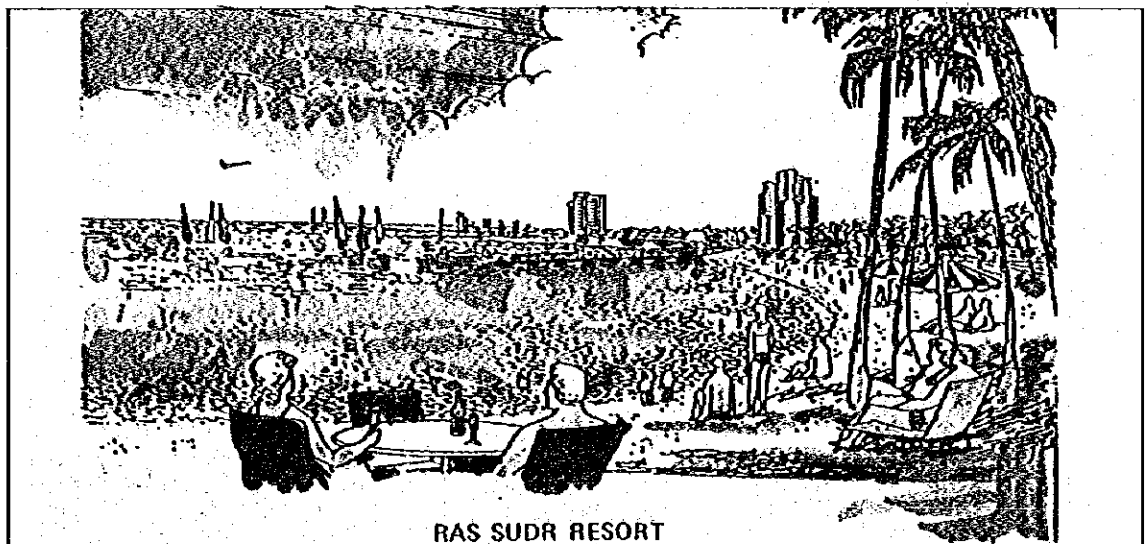
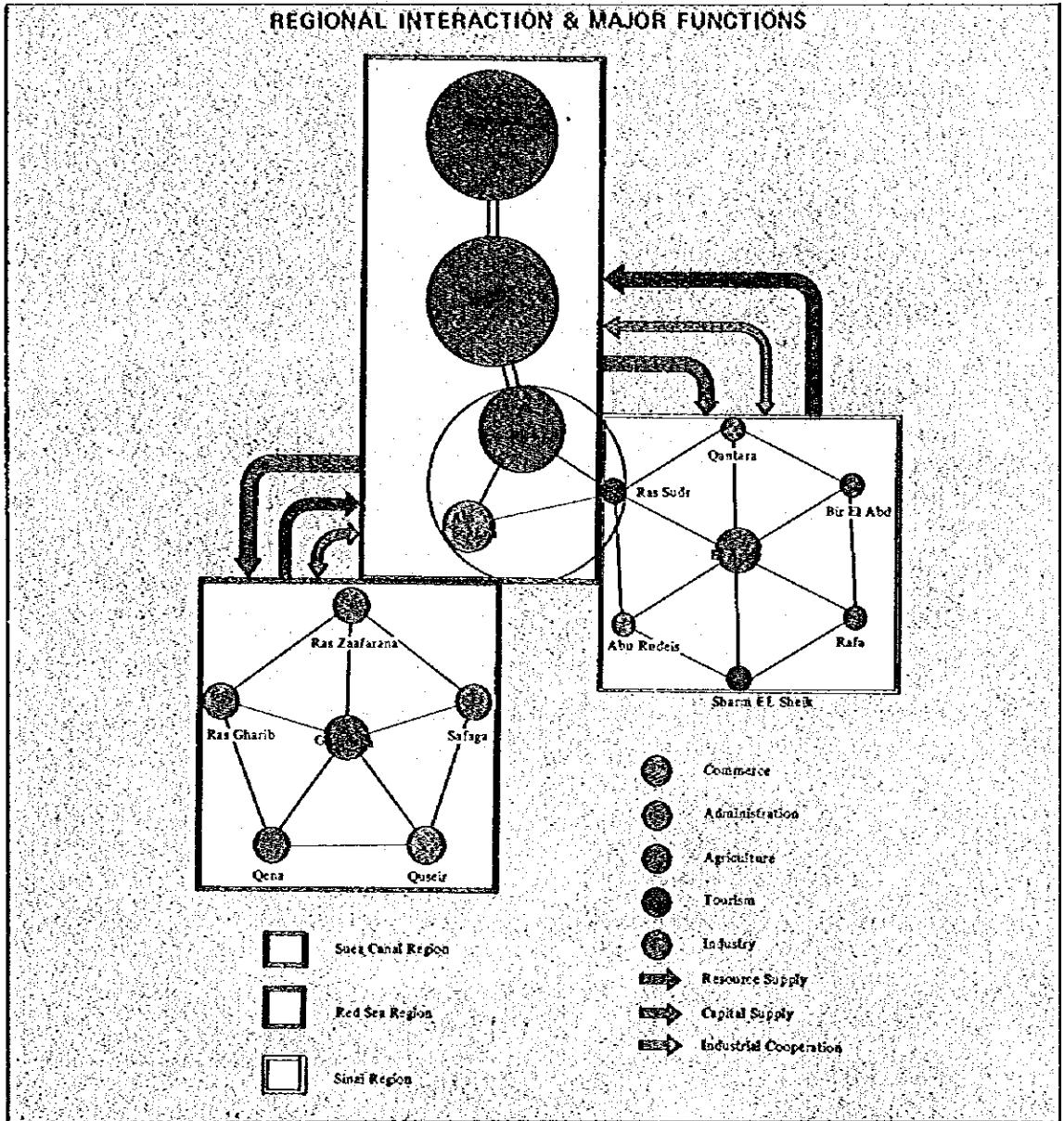
(iii) シナイ地域

76. シナイ地域の開発においては、東スエズにおける石油化学工業の開発を除き主として半島の地中海側にあるエルアリッシュとエルカンターラにおける労働集約型軽工業に焦点があてられている。

77. 南シナイ地域の雇用計画は、主にスエズ湾沿岸及びセント・カトリーヌ近辺の観光と小規模工業開発にもとづいて立てられている。

78. 石油化学工業は運河地域内の工業開発とアハメド・ハムディ・トンネルの完成を考慮して計画されている。しかし、水供給の制約や湾東岸の地形が原材料、製品の輸出入に必要な大水深港の建設に不向きなことを考慮すれば、本調査で提案しているアインスクナーエルサグト地域に対抗しえない。

79. しかしながら、新しい開発は、大きな地域観光需要を創出し、また関連工業に対する市場をも創出することから南シナイの開発を促進することとなる。そうすればまたスケールメリットを生かした投資効率のより良いインフラ建設が可能となる。その意味で対象地域の早期開発は、南シナイ地域開発実現のための引き金であるといえよう。



IV. 短期開発計画とプロジェクト

A. 目的

80. 短期開発計画は、既存のインフラの効率的な使用と、既存スエズの成長力の有効利用という観点からアタカ・アダビヤ地域に集中し、かつ、スエズマスタープランで提案されている工業では困難と見られる雇用機会の創出を図る。

81. 短期プロジェクト（以下プロジェクトと言う）の主要な目的は、1995年までに生ずる交通需要に対して、十分な能力をスエズ港に付与すること、また内外企業誘致のための工業団地とフリーゾーンを整備して提供することにある。

