

III 現在と将来の港湾運輸

港湾活動の現在の水準とタイプを理解し、これら

の活動を予測するためには下記事項の理解と分析が必要
である。

1. 外国貿易を含めたエチオピア経済の一般構造
2. 各港湾の特性とそれらのエチオピア経済におけ
る役割
3. エチオピアの陸上交通の影響

4. スエズ運河がある場合とない場合の紅海におけ
る船積パターン

5. 貿易および船舶サービスにおける各港湾
の競争

これらの要素のうちのあるものはエチオピアの輸
出入の^体レベルに影響を与え、また各港間の交通

の配分にもその影響が及んでいゝ。これを^{港間}の^{交通}
に次に述べられ、その後現在の交通レベルと最も可能

性^{各港間}の及ぶ将来の交通水準との配分を述べることにする。
エチオピアにおける3カ所の港の物的施設、運用、又い

容量と限度などについてはこの記述は Section IV, V, VI
に収録されていゝ。

エチオピア経済の一般構造

エチオピアの総国内生産 (GDP) についての総合的データが利用可能な最も新しい年度は1967年である。

これらのデータは Table 3 に要約されていゝ。GDP 総額は約 Eth \$ 2,500 million であり、国民一人当

りの年間収入は約 Eth \$ 112 (約 45 米ドル) である。Table 3 のデータは、製造業が 3% 以下であるのに農業は

GDP の 60% 以上を占めていゝことを示してゐる。この農業の優越した位置はこゝしばらく行くことは言ひ

たいとこである。先しながら、繊維工場の設立、また 1967 年におゝて年 50 万トンの原油の処理を行う Assab

^{工場}精製_{工場}の設立などを含む工業化では大きな進歩が認めらるゝ。金物や岩石の採掘は比較的注目すべきものはないが(金

、塩、セメントを除く)、銅、ニッケル、アスベストナリなどの発見はエチオピアに對する程度の期待を抱せる

。然しながら Danakil 砂漠における大きなナリ埋藏地の探掘を試みてゐた Parsons Engineering Co. は最

近主として地下水による技術上の問題のためその作業を中止した。

エチオピアの外国貿易の性格

エチオピアは過去 10 年間の貿易の赤字収支を苦しんでゐた。Table 4 は 1957-66 の 10 年間の輸出入

額を示してゐる。1966年における輸出の総額は僅かに
1億7千6百万ドルであり、輸入は約1億4千4百万ドル

に達してゐる。経済開発に対するニードの今の
努力が輸入面に対する需要を生み、反面このことは輸出

を拡大せざるを得ない状況を作つてゐる。輸出入の扶
大は適切な海港施設を必要としてゐる。

輸出 1957-66の10年間に於ける主要品目別の

年間輸出額はTable 5にパーセンテージによつて示して
ゐる。これによると、コークスが現在までに

最も重要な唯一の輸出品であり、輸出総額の50%以上を占
めてゐる。種油、ケーク又は皮革類は穀類や豆類

に次ぐ重要性を占めてゐる。Table 5
の商目は性格的に於て農業的のものであり、将来の輸出

を増やせよという希望は主としてこれらの農産物の中に見
出される。

輸入 Table 6は、1957-66の10年間に於ける

主要品目別のエチオピアにおける年間輸入額をパーセン
テージで示したものである。原線や綿製品に加えて

木材、車輛、パーツ類が相変わらず重要な輸入品である。
エチオピア政府は現在、繊維のような消費物資の輸入の置
換に努力を集中してゐる。

Assabの精製所の建設は
輸入を精製石油製品から原油に変えておき、石油製品の輸

出と戻の程が可能であると見られる。

貿易対象地域 エチオピアの1965年における輸出入

入額は起原と終原別にはTable 7に示されている。輸
入品の大部分はヨーロッパ、地中海域、ソビエトであり

が、輸出の大部分は南・北アメリカ及び西アフリカであり
た。従って輸出入額の言えはヨーロッパ、地中海地域

及びソビエトによって大半を割合が占められている。
入不足原因の閉鎖がこの割合に影響を与えている。

ヨーロッパと地中海域からの、また、それらに対する輸
出入は海上距離の大きいことにより従来と比較して減少

してきている。

エチオピアに直接役立つ港湾の役割 Massawa

港の大部分は Eritrea に対する海上の出口として役立
たためイタリアによって建設された。現在 Eritrea

はエチオピアの一部であり、同港は主としてエチオピア北
部に役立つとしている。Massawa と同国中部及び南部

との交通は貧弱であり、Assab と Djibouti の2港はこ
これらの2地域により経済的に役立つ。Assab の

精製所からの石油製品と Djibouti への塩を除いてこれ
らの3カ所の港の内における沿岸部の舟運はない。

(25×24=600字)

フランス人によって建設された Djibouti 港は、
Addis Ababa と主要農工業地帯を含むエチオピアの中部

高原地帯の大部分を対象としていた。 Assab 港はこ
く最近エチオピアにおける主要な港となった。 その

主な施設はユーゴスラビヤによって 1962 年に完成した。
エチオピアにおけるるべき所の港に接する 3 都市はかなり

小さいもので、Massawa の人口は約 15,000 人、Assab
は約 10,000 人、Djibouti は約 50,000 と報じられてい

る。

気候

これらの 3 つの港の気候は極めて暑く極めて湿
気が多い。 夏は短期間ではあるが午後には 60°C に

も達し、冬でも短期間 38°C を越える。 この高温多湿
は、主要な船舶停泊地としてのこれらの港の将来性、ま

た港湾労働者の労働力を減殺する傾向がある。 Massawa
には空調されたオノ級のホテルがあるが、Assab には /

及至 2 つの貧弱なホテル、Djibouti には少しましな
ものがある。 3 港のうち Djibouti

は船員や観光客に最も魅力的なものを有しているが、こ
れとて国際水準からみれば依然として貧弱なものとい

えよう。 Table 8 は Djibouti と Massawa にお
ける月毎の^{対し}温度と雨量を示しているが、Assab は Djibouti
平均

に近く似たような気候である。比較データが適合する港とエチオピアの主要都市に同じ収率を仮定している。

各港の自然的豊穡性

Table 9 は各港における 1968 年の活荷水準をトーン数で予測したものである。石油製品は、その特殊

な取扱方法のため他の大キポートと数が相等的な活荷性を織り込むため除外されている。1968 年の予測は

利用可能なこれらのデータに代って示されているが、その理由は主要商品についてこのデータはソースに

よって不一致であり、かなり正確な予測が 1968 年に対して作成可能と見られたためである。

1968 年の予測によると、エチオピアの 2 港は輸出総トン数に同じ活荷割合であり、両港とも Djibouti

よりも大きなトーン数を処理している。然しながら、若し塩が輸送トン数から除外され、ばこのからの高い輸出

水準は大きく減少する。これより、Djibouti は輸入トン数では最も主要な港であり、Massawa は次

Assab は次と述べている。塩を含み、石油製品を除いた輸出入品に同じ場合はこれらの 3 港はほぼ同格である

るが Djibouti が僅かに落ちる程度である。

Assab は石油精製のため約 40 トンの原油を輸入し始め、その製品の一部を Djibouti と Massawa に

船積した。また燃料用として船舶に直接買取りし、
若し石油製品の大部分が取扱、従って散らばる。

AssabはMassawaよりも重要である。然し
ながらAssabは依然としてDjiboutiほどの重要性を有

するとはない。Djiboutiは毎年数十万トンの
精製石油製品を輸入し、その大部分を燃料として使
う。大きな燃料供給港であるからである。

エチオピアの陸上交通の港湾交通に対する影響

北西部においてエチオピアとスーダンの間、また
南方においてエチオピアとケニアの間を結ぶ多量の貨物

の経済上の移動に適切な道路又は鉄道は存在しない。
殆んど陸上の輸出入品(空輸品又は国境を越え

る空輸品を除く)はエチオピア港湾を通過しなければな
らない。最近には、ケニアに至る道路の設計と建
設の一部

のため資金が利用可能となった。然しながらこの
道路は、ケニアとの貿易が比較的遅いから港湾運輸に

は影響しないであろう。エチオピアの道路網はこ
ろから拡張されており、オランダ政府(1969-74)には

その処置に対し大きな賛成が置かれている。
Massawa港は全天候ハイウェイと狭軌のEni-

tia鉄道によってAsmaraと結ばれている。然し
ながら、すべてが貨物は港までの往復を鉄道によつて輸

(25x24=600字)

送すはていさ。これは、同いような量とタイプ⁰の
貨物は、トラックによるか又は鉄道によるかに関係なく

Massawaを通過して送られていると想像することかでき
る。これは近辺に競争する港がないためである。

陸上輸送のタイプは Assab 港と Djibouti 港の
間の貨物の配分に影響を及ぼす。Djibouti は鉄道

により、その Addis Ababa とその近郊とに結ばれてい
る。(Addis Ababa と Djibouti の間の末端の部分の

一部に全天候ハイウェイがあるが無舗装であり、商業用ト
ラック輸送には不適当である) 狭軌のトラ

ンコ-エチオピア鉄道 (Franco-Ethiopian railway CFE)
はエチオピア政府により、半分所有と北部的に管理

され、その器具類は近代化されていさ。他方
、 Assab は Addis Ababa とその周辺部との連絡が全

天候ハイウェイのせいで行われいていさ。CFE 鉄
道を Assab まで延長するといふことについて議論が

あるか、この可能性はファイブパーセントと考えられて
いさ。その理由は次の通りである。

(1) 比較的、資本コスト 相対的に
(2) エチオピア国内、またはエチオピアに対する資

金の欠乏
(3) 利用される交通の相対的に低い負

(4) 全天候ハイウェイが今後の5年以内に Awash
と Tendaho 間に建設されつていさ、そ

北は Addis ^{から} Assab までの舗装された良好な全天候ハイウェイを有している。

(5) エチオピアのトラック業者の輸送能力

Assab と Djibouti が同様なサービスとコスト面の特徴を有するとすると、輸送と輸入に同じ二者

の選択は理論的にはトラック輸送と鉄道の相対的なサービスとコスト特性に基礎を置くべきである。

拡張が完成された1962年以來、Assab の交通は増加しているが、それは Djibouti からの役割の若干を

勝ちとったことによるためである。以前は殆んどすべてが Djibouti まで鉄道によって輸送されていた

輸出品のコートは ^{現在} Assab と Djibouti に分離している。

紅海における船積パターン

ヨーロッパ

北アフリカ、中近東と往復する国際航路や西アジア、極東およびオーストラリアと往復する国際航路のための

石炭積込、小物の販賣、食料補給の主要港としての役割と果してはアデンとスエズは除外されるが、紅海地域

における主要な港の大部分は沿岸の向背地のみを対象としである。このような交通は現在スエズ運河の

(25x24=600字)

閉鎖により中止されたい。 紅海においてはその
中に接する国々の輸出入品を扱う船舶の航行しか行わ

ない。

国際的な船積^{輸送}パターンはスエズ運河の閉鎖以来
極めて大きな変化を遂げた。 1967年1月までの6

ヵ月間に、約17,000隻の臨時船——その多くはタンカ
ーである——は希望峰廻りの航路をとった。 ^{超々}

ニカーといふもののスエズ運河を通過するに余力に
乏しい吃水をもつていた。 1967年6月以来、その

うちの約60隻——15万吨から24万吨(DWT)——の
建造が日本とヨーロッパで建造されていく。 ^海

たとえスエズ運河が再開され、これより考えられた最
大深さ水深(18.5mで15万吨のタンカーに適する)

に没没されたとしても、タンカーによる輸送は閉鎖前の
パターンに完全には戻らないうであろう。 石油輸送

の損失を最少限とするためアラブ連合は紅海から Alex-
andria まで1日あたり100万バレルを輸送可能な10

パイプラインを設置していきが、その完成は1970年以後と
なろう。 イスラエルはイラン・オイルのため

1.07mの10パイプライン(Eilat ~ Ashdod)を間もなく完
成するであろう。

変化は東岸の輸送においても明らかである。
P&Oラインは定期船を1968年の間希望峰を由り極東と

オーストラリアに送つてあり、1969年及び1970年初頭
には、これも同様の計画がある。

一般貨物とバラ積輸送の二種のパターンはスエ
ズ運河の開鎖以来顕小してきたものがある。一つは希

望峰またはパナマ運河を通過するルートである。兩
ルートとも適切な燃料補給などの他のサービスが、増加

する船舶交通をまかなっている。もう一つは、ス
エズ運河をバクパスするため、航路を変更することにより
に於ける

も貨物の起発と終点の変化である。例えば、これ
までスエズと通つて中近東と東アフリカに向つていたバ

ルカン諸国の船は、現在では西アフリカと南アメリカに航行して
いる。

スエズ運河の開鎖以前では、エチオピアの外国
貿易額の約44%は近隣諸国とのものであったが、今では

そのほとんどは海によつてより遠くなつてい
る。僅か23%のものが開鎖による影響を受けな
いルートで行わ

れている。その他は直接的に影響を受け
ている。エチオピアの海軍はヨーロッパ、地中海諸国及びソビエト
の3分の1

と関連してあり、現在大巾な商船の増設によつて被害を
受けている。また小規模の船積料金の増加も目立ち

あり、エチオピアの輸送する荷品に対する船賃の増額
は貿易を大きく減退させている。スエズ運河の開

鎖されてい
る限り、エチオピアの荷品のための新しい
ルートが開拓されなければならない。

(25×24=600字)

現在紅海に入る船舶は一般的に、この航行の経路として多くの港のうちのもれでも入港できるような一般貨物船である。インド洋から紅海に入るための大きな距離の点から、大西洋から来る船舶は片道少くとも7,000トンの貨物を運搬しなければならぬ。

三港湾向の競合

遠くある距離の点から、AssabとDjiboutiを除いて、エチオピアの産物の輸出入を取扱うエチオピア

の港とその他の地中海の港との間には競合は見られない。従って、港同士の競合は紅海地域における国際

航路船舶に対するサービスの分野におけるもののみである。Adenの船舶サービス、主として燃料補給である

が、その大部分はDjibouti港に移った。Djiboutiは現在、その燃料補給施設を拡張中である。予想せ

られて、その二つは、若し、しばしば政治的問題を抱きつづけるとしても、船舶サービス施設は生活動では、その大規模に移すことが

あつても依然として利用されるであろう。

Table 10は、重要な4ヶ所の競合港の主要紅海貿易ルートからの片道距離を示してゐる。この主

要ルートからAssab港が近距離にあることが、しばしばその燃料補給業務を発展させる理由とされてき

た。距離の仕が船の針路変更のためコストの本
当の目上には存し存し、extra steaming time (15ノト

とし計算) と ship time cost (時間当り Eth \$ 250) の両
者を考慮に入れれば Assab に向うコストは Djibouti に向

うよりは大巾に安くなることと Table 10 は示してある。
この差額は約 Eth \$ 1,118 である。

然しながら、Assab 港のこの利金は

Djibouti と Aden の両港における、より迅速な燃料補給
と燃料の仕コストによりで帳消しにされるかも知れない

。 Djibouti における Pumping rate は Assab の
約二倍であり、燃料コストは 1 トンにつき最高 Eth \$ 1.50

程である。平均 500 トンの燃料積込のためには、他の
條件は同じとして、Djibouti では燃料コストは少くと

も Eth \$ 750 安く、時間の節約は Eth \$ 155 相当となる。
これらの節約による合計 Eth \$ 905 は、Djibouti

に船路を変更するに要する臨時出費を^{完全には}相殺するもの²¹は
存し、船主は Assab よりも Djibouti を好むものがある。

よって故 Djibouti と同じ²¹は存し Assab ~~より~~²¹は船
と引きつけるためにこれより以上のサービスを行うよう

注意しなくては存し存し。このサービスには船員
にとっての保高性 (良い宿泊所と呉服施設及び税関の

購入等) 及び船の作業員に対する慰労 (食品、糧食、良
いサービス及び使用通貨の自由等) 存しを念まねば。

一般的に必要とされる船舶用品と食糧

燃料と水を別として、船舶は多様な^{船舶用}品と食糧を消費する。船舶用品としては次のものがある。

1. 瀬産物、食卓用品、リネン製品、薬品のような家事用品
2. フリージング用品
3. 防火用品
4. 炊事道具
5. 金物類
6. 救命器具
7. 航海用品
8. オイルとグリース
9. パンキングとガスケット
10. ペンキその他
11. パイプと接手
12. ロープ類
13. 銅管のような金属部品
14. 掃き道具

また、食糧関係は次のようなものがある。

1. 乾物
2. 新鮮なミルクを含む乳製品
3. インスタント食品
4. 乾燥ポテト

5. 食料
6. この国の特殊な食品

7. 肉

エチオピアがスエズ運河の再開後におい
て紅海地域の船舶サービス業者の中で重要な位置を占め

るためには、十分の量と高品質な種々の日用品や食料を
、その他の施設と一緒に備えておく必要がある。

若しエチオピアがこれらの品物を輸入する必要がある日用
品と食糧の提供とすることは、この国の国内生産と雇用

水準に大きく貢献するとは考えられない。現在エ
チオピアは日用品の大部分を生産しているが、将来何年

にわたっててもできないであろう。同様な状態が大
部分の食糧品、肉や多分乳製品の若干のものが高品質で
に存在する。

あり、船舶用に適する例外品である。そのため、Assab
は紅海における船舶サービスの主要な港には多分ならず

いであろうが、この港で貨物の積み降しを行う船舶に計
するサービスとある程度行うこととなるであろう。

将来の輸出水準の決定

主要な商品の予測の基礎として 1966年又は1967年のデータではなく 1968年の輸出水準の見積りを下記
の理由によつて採用した。

- (1) コーヒーのようである種の商品の最近の輸出額は将来の成長の基礎とはならないであろう。
- (2) 過去の価格とトン数によるこの利用可能な統計が一般的に信頼性が高い。
- (3) 過去の輸出品に自して 1968年の価格見積りが比較的良好であり、利用可能である。

主要農産物の 1968年の見積額は、オーストラリアの計画の基礎としてエチオピア政府の企画方針及び SRI の農工業調査団によつて作成された。また、SRI 4-4 は下記に述べるようにこれらの産物の "low" と

"high" の輸出予測を行った。1968年の塩の輸出見積りと将来の予測は Assab と Massawa の製塩会社

から直接得られた。農産物と非農産物に自して小規模輸出品（農産物以外大きな輸出品はない）の

トン数による見積りは 1966年の輸出を項目別に分析して得られた。これらの生産地の輸出予測は 1966年

を基礎として成長率を考慮に入れ作成された。

港灣計更立案にこの価値あらしめるため、測
はトニ数で示されたり小はたり存... のこ 主要農産物輸
1968年の

出見積額はトニ当りの現在価格を用いてトニ数に換算し
てある。船に積み積えり小のトニ数の見積は

年統計と求むるため、小の港における現在の毎月水
に基礎とす。 主要農産物の1968年における輸
出の

出トニ数見積に... の正確度の簡単なチェックは、各
港に... 個々の見積を港灣マネージャーが主として得

た統計と比較することによって行われていり。

1968年の輸出入トニ数見積 (Appendix Table B-2
参照) に含まれていり項目は、

- (1) ヨーロッパ向果物と野菜の空輸
- (2) Addis Ababa 空港の急便店が主として送

付される再輸出品
(3) 各港で売られる船舶用水

(4) 燃料として船舶に売られる石油製品
等とあり、船舶用水を燃料は通常港別のトニ数に
ついで統計には示されていり。

エチオピアの3カ所の港を通じた同国の輸
トニ数の予測は1993年までの25年間を対象としてな

れていり。エチオピアの輸出品、特に農産物の将来
の成長に寄与する多くの要素であるが、未知の要因が存在

あるため、1968年をベースとして1973年、1978年、1983年、1988年及び1993年の5年間の“low”と“high”の予測が行われた。

主要な農産物の将来の輸出品種は Figure 2 の通りエチオピアの8大生産地域を対象として行われた。

Area I の生産品はすべての輸出品が Tana 湖の北の Area VII における輸出品の一部は1973年頃までは Massawa 港を流通するであろう。Tana湖からの新規の全天候道路は1975年頃には ~~Tana湖~~ 既存の Assab

に至る全天候道路まで建設される予定であるので、Massawa と Djibouti までの Area VII の輸出品輸送の

一部は1975年には Assab 港に向けて行われることが予測される。Area II の $\frac{2}{3}$ は相当する北部からの

将来の輸出品は Assab から、残り南部の $\frac{1}{3}$ は Djibouti を通じて輸出されることになる。

Area VIII の将来の輸出品のすべては Assab を通じるものと考えられる。これは、この地域は Awash 盆地からなっており Awash

Tendaho 道路が多少1970年か1971年に完成した後に開通されることになるであろう。

Area IV における将来の輸出生産物のすべては Djibouti 港を經由するものと考えられる。

Area III、V および VI からの将来の輸出生産物は Assab か Djibouti の何れかを經由することになる。

(25x24=600字)

が、これはどちらの港がより^後運送量を要するかによることに存する。この検討のためにはのみ、Area

Ⅲ、Ⅳ及びⅠⅡからの^の将来輸出の見積は、^のテーヌーヌー処理を単純化するためこの二港に対する配分方法が種々組合

わされていく。現在の調査によってより重要なことは輸出物の原産地でなく、個々の港を主とする輸出レベルの想定がある。

Area Ⅲ、ⅣおよびⅠⅡからの局物が鉄道によって Djibouti に運ばれ、又は道路によって Assab まで運ば

れるかどうかを予測するため、生産地から船に積込むまでの輸送コストの精細な見積りが商品ごとになされ

なければならぬであろう。この見積りはトラックや鉄道の料金、港湾料金、その他運送、破損、盗難などの

ようなものに対する定額などについての分析に基礎を置くことになるであろう。然しながら、エチオピア

の特殊な^{の特殊な}アにおける輸送構造と運営形態のため、現時点ではこのような分析は必要ではなく、この調査では行われなかった。

調査は単に輸送システムの構造と全体的運営の主要な部分を理解する程度に止まった。Area Ⅲ、Ⅳ及

びⅠⅡから将来予測される輸送を Assab と Djibouti に配分するについては、強んじての場合、1968年におけるエチオピアの

港の取扱、想定量が1993年まで続き、少量の増加が Assab にあられると思われる。この単純化と小す

命令を予測した主な理由は次の通りである。

1. Franco-Ethiopian 鉄道は 50% エチオピア政府
府による所有とされており、同政府は Djibouti

に行く鉄道による輸送を良好な水準に保つよう
或る程度の圧力を行便すると言想されること。

2. Assab までの、また Assab からのトラック輸送
は Djibouti の、及びその間の鉄道よりも優れてい

たし今後ともこのようになるであろう。事実、
この鉄道と Djibouti は ~~は~~ トラック輸送と

Assab に対してより大きな輸送量を明け渡し
ている。トラック輸送は、良好な器具、

良好な道路及び改善された管理などによってその
運営は益々効率的で信頼性の高いものとなる

ている。この改善のあるものは国営輸送
会社 (National Transport Company) のような

トラック輸送会社の組織化によってもたらされた
ものである。

3. 1967年12月5日の輸送法令の公布 (法的には
1968年3月から施行であるが) 1970年には完全業

法とは異なる) ^{により} 道路輸送管理局 (RTA) が設立された。
道路輸送委員

会 (Road Transport Board) に代って設立され
るこの管理局は道路輸送に関する政策立案

を行って管理し、そして恐らく Assab を往復するトラック輸送料金を管理することになる。

RTA の活動はトラック輸送の成長に安定を与えることになる。

4. 鉄道の資本投下的大部分を占める通行権のためのコストはすでに償却されてあり、現在単

にそれ以外のコストをカバーするに足る料金を設定すべし。

鉄道は最近大幅に値下を行っている。これはこのアフリカ最高の料金の一つであるというところから最近の料

金の一つであるという評価を得ている。既定の荷役に対して実施されてきた新鉄道料

金は、荷主に対する鉄道運賃の後計では異なるかも知れないが、トラック料金よりも低い

のである。

5. 輸出入業者が Djibouti と Assab の両港を使用

して、事実上のみで、輸送とサービス^料を含めた鉄道輸送および道路輸送コストのそれぞれ

の後計は殆ど同じようなものである。

商品別、産地別および将来商品が流通するときに用いられる港の区別による輸送トン数の詳細な予測は Appendix

Table B-1 に示されてい。 港のデータは Table 11 に要約されてい。 主なものは高トーン数と低トーン数の

の見積の多くに大きな差が存在すること示されてい。 例えは、 Assab と Massawa の 1993 年における高トーン

見積は低トーン見積の約 3 倍となつてい。 後述述べら

れのように、この大きな差は輸入見積トーン数にも言えること
とてい。 未知があるエチオピア経済開発の分野
における多くの重要な要素があることを示してい。

さらには明確な経済発展の傾向が、数年以内に把握されな
ければならぬという現実があるため、この報告書はエ

チオピアに迅速な利益をもたらし、そして将来の港湾計
画立案に弾力性を保たせるというように全港湾開発につい

このため即時に対策をとるよう勧告を行つてい。 本
書において示唆されてい長期港湾改善計画は何か最も

必要とするかあるかということを例示していのみであ
ることを理解するべきである。 港湾の詳細長期開発マ

タープラン立案の時期は早く今後 3 年と 5 年後に行わ
れべきである。

見積の差が大き。 にも拘り、 Table 11 によ

れば、 Assab は極く僅かであり、重要度を増し Djibouti
は同じ程度に重要度を失つてゆくと考えらる。

Massawa に関するは、高トーン予測では現在と同じような位
置を占めようといふが、低トーン予測では現在より少し

下がっていると考えられる。現在では最も手当
と考えられるすべしこの際における将来の取扱トシ数

レベルは、値と熱の範囲の約20%程度低レベルより高
のにならざるうと見積られる。

将来の輸入水準の決定

将来の輸入額の見積は、貿易収支の制約から将来
の輸出額の予測に基礎をおかなくてはならない。

従って、将来の輸入額の見積の第一歩はこれまでに述べら
れた輸出予測トシ数から輸出額を見積ることである。

現行のトシ当り f.o.b. 輸出価格は1993年まで適用すると
假定する。^{*} 輸入価格をトシ数に換算する

ための c.i.f. 単価もまた一定と假定とする。

輸出品の総 f.o.b. 価格の見積は Appendix
Table B-2 に示されており、貨物のサながら燃料その他

他の石油製品、雑貨と食糧、船舶用水、再輸出品および
外国主としてヨーロッパ向果物と野菜の空送品までも含

まれている。

これらの輸出総額に加えるに、^(c.i.f. 価格に付) 輸入許容レベル
までの許容貿易不均衡額を計算されることはならない。

この許容貿易不均衡は1973年から1993年まで負債の増加
のため一定に継続すると予想される。(輸出総額は増加す

るとして、貿易赤字の高、一方の見積は、その
計画のため、企業者が作成した予備的見積に、基礎を

おいて、また、他、一方の見積は、エチオピアの経済の
発展の今後の可能性を示す、見込み、最小の成長率に基

礎を置いている。

* 南米途上国からの輸出品の単価が低下していること
が、歴史的にみても、然し、

ら、エチオピアの輸出について、現在の資料から
みて、今後の低下の要因を明確にするほどの証拠はな

い。一方、この調査の結論を無効とし、
予備的の誤差を考慮して、より詳細な議論を必

要とする。

後輸入品の価格の成長率は Appendix Table B-2
から得られる。この価格の低下の見積は、1993

年までの期間を考慮に入れて、1.0 から 2.8%、高、一方
の見積は 5.6 から 7.6% である。

Table B-2 により、1968 年の輸入の見積額は、

その c.i.f. 単価を適用する = により、
と、その結果は Appendix Table B-3 に

示されていゝが、1993年までの原油と石油製品の輸入の
高い見積は部分的に企業庁による見積に基づいていゝ。

同じ年代までの肥料用輸入化学薬品の高い方の見積は
SRIによる見積に基づいていゝ。^{*} 肥料用化学

^{*} Benedict, H. M., and Congswell, S. A., "Potential
Fertilizer Demand in Ethiopia," Stanford
Research Institute, April 1968.

薬品の低い方の見積は、輸出農産物の低い見積に対す
る高い見積との割合と同様に、高い方の肥料見積に対し

に同じ割合で見積を予想される。

石油製品と肥料用化学薬品を除くすべての輸入
品について1993年までの見積は総輸入レベルと同

い成長率に基礎をおいていゝ。(石油製品と肥料用化学
薬品以下にあり) 従つて、商品のタイプ別による

輸入割合は将来において変化しなると想定される。こ
の想定は、輸入代替生産率のグラフに基づき変化が起

るの程度不正確なものであつた。然しながら、
このような変化は本調査の全体的誤差の範囲内では吸

収されるものと考えられる。本報告書に述べられて
いゝ長期計画と港湾改善は唯ガイドラインとしてのみ
総合的

利用されるべきであり、エチオピアの経済開発の方向が
より明確に存する5年後にはさらに詳細な分析が行わ

このべきであり、このことを想起すべきである。

各港間の輸入品の輸送配分

エチオピアの3ヶ所の港で取扱われる将来の輸

入トノ数量は Appendix Table B-4 に示されている。
輸入品の輸送の割合(他船への積替および肥

料用化学薬品以外のもの)は Appendix Table B-5 に示さ
れている。Assab 港を通る輸入品のパーセンテージ

の増加が予測されているが、Massawa と Djibouti のと
きは減少するようである。積替の割合は、"低"と"高"

の妥当な成長率を使用して 1968 年のレベルを将来に延長
したものと基礎としている。肥料用薬品の総輸入の

数量は Assab と Massawa とを平等に分けられているが、
これは農産物の輸出総額が(1) Assab と Djibouti 及び

(2) Massawa とを同じく分けられていることによる。

1993 年までの港別の総輸入数量トノ数は Appendix
Table B-4 から要約され、Table 12 に収められている。

輸出の場合と同様に、^低低数量の数量と高数量の数量との
大きな差がある。輸入量の点で現在 Djibouti が

圧倒的に優位を占めているが、高数量の数量によると
1976 年頃、低数量の数量によると 1981 年頃 Assab による取

乙替は小のちのと考えらる。

高見種、低見種の両者として
輸入に負して、
Massawaの相対的地位は今後25年間は不変のままである。
大ざっぱに言って

りと予測されていよう。

4

8

12

16

20

24