

オマーン国全国港湾開発戦略調査 事前調査その2

目 次

目次

図目次・表目次・略語

第1章 第二次事前調査の位置づけ

1-1 調査の背景	1
1-2 本格調査の目的	2
1-3 第二次事前調査の目的と概要	2

第2章 長期港湾整備戦略策定の為の政策案骨子（機能分担案）と各港の開発シナリオ案

2-1 各港の現状	4
2-2 長期港湾開発戦略と機能分担	8
2-3 各港の開発シナリオ	10
2-4 インフラ施設計画検討上の留意事項	17

第3章 海運動向分析

3-1 コンテナ船	18
3-2 海運動向分析（客船）	25

第4章 産業と貨物需要の動向

4-1 社会経済の動向	29
4-2 港湾関連地域の産業動向	32
4-3 貨物需要の動向	38

第5章 港湾管理・運営制度と民営化の展望

5-1	港湾セクターの改革の課題	43
5-2	効果的な計画策定・予算システムの為の戦略代替案	46
5-3	開発・管理・運営への効果的参加のための戦略代替案	51
5-4	公共港湾管理者の規制手段	55
5-5	人材開発に関する代替案	56
5-6	港湾管理・運営に関する政府の監督及びデータ管理の為の代替案	57

第6章 港湾財政の現状と展望

6-1	主要港湾の財務状況	59
6-2	政府の港湾関係予算	63
6-3	港湾財政の展望	65

添付資料

1. Minutes of Meeting
2. 協議議事録
3. 資料収集リスト

表 目 次

表 3.1.1	7,000TEU 超コンテナ船の建造予定.....	20
表 3.1.2	2002 年輸出入コンテナ輸送実績.....	24
表 3.2.1	2002 年度における客船利用者数.....	25
表 3.2.2	最近の世界一周クルーズ催行実績.....	26
表 3.2.3	2003 年度マスカットへの客船寄港実績.....	26
表 3.2.4	2003 年度サララへの客船寄港実績.....	27
表 3.2.5	2002～2003 年度オマーン及び近隣諸港への客船寄港実績.....	27
表 3.2.6	オマーンへの客船寄港予測.....	27
表 4.1.1	人口の推移.....	29
表 4.1.2	産業構造の変化.....	31
表 4.2.1	主要港湾に係る各地域の産業活動.....	34
表 4.3.1	カブース港取扱貨物量の推移.....	39
表 4.3.2	カブース港コンテナ貨物量の推移.....	39
表 4.3.3	サララ港在来貨物量の推移.....	41
表 6.1.1	サララ港の財務.....	60
表 6.1.2	サララ港のキャッシュフロー.....	60
表 6.1.3	サララ港のバランスシート.....	61
表 6.1.4	カブース港の財務.....	61
表 6.1.5	カブース港のキャッシュフロー.....	62
表 6.1.5	カブース港のバランスシート.....	62
表 6.2.1	インフラ開発費.....	63
表 6.2.2	セクター別政府予算.....	63
表 6.2.3	非石油部門の歳入.....	64
表 6.2.4	セクター別政府歳入.....	64
表 6.2.5	公共セクター投資プログラム.....	65
表 6.2.6	セクター別開発投資額.....	65

図 目 次

図 3.1.1	世界規模での海上貨物荷動き.....	18
図 3.1.2	アジア-欧州間のコンテナ貨物荷動き及び同予測.....	19
図 4.1.1	オマーン人人口に対する外国人人口比の推移.....	30
図 4.1.2	オマーン人の人口増加率の推移.....	30
図 4.1.3	人口の推移と予測.....	31
図 4.1.4	GDP の推移と予測.....	32
図 4.2.1	既存工業団地の位置図.....	35
図 4.3.1	カブース港の貨物量の予備的予測.....	40
図 4.3.2	サララ港のコンテナ貨物量の推移.....	41
図 4.3.3	サララ港の貨物量の予備的予測.....	42
図 5.2.1	計画・予算配分システムの代替案.....	48
図 5.3.1	代替案 1: 現行 SPS の方式.....	53
図 5.3.2	代替案 2: 修正管理システム.....	54
図 5.3.3	国営港湾管理者設立システム.....	54

略 語

BOT	Build-Operate-Transfer	一括事業請負後譲渡方式
DGPMA	Directorate General of Ports& Maritime Affairs	港湾海事局
FTZ	Free Trade Zone	自由貿易地区
JBIC	Japan Bank for International Cooperation	日本国際協力銀行
JCIF	Japan Center for International Finance	国際金融情報センター
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力事業団
LNG	Liquefied Natural Gas	液化天然ガス
MOAF	Ministry of Agriculture and Fishery	農業水産省
MOCI	Ministry of Commerce and Industry	商工業省
MOF	Ministry of Finance	財務省
MONE	Ministry of National Economy	国家経済省
MOTC	Ministry of Transport and Communications	運輸通信省
NPA	National Port Authority	国家港湾管理者
PEIE	Public Establishment for Industrial Estate	工業団地開発公社
PPRC	Port Planning and Regulatory Committee	港湾計画・規制委員会
PSC	Port Service Corporation	ポートサービスコーポレーション
ROP	Royal Oman Police	オマーン国王立警察
SIPC	Sohar Industrial Port Company	ソハール工業港会社
SPA	Singapore Port Authority	シンガポールポートオーソリティ
SPS	Salalah Port Services	サララポートサービス
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit	コンテナ荷扱量単位
UAE	United Arab Emirates	アラブ首長国連邦

第1章 第二次事前調査の位置づけ

1-1 調査の背景

オマーン国は、石油依存型経済からの脱却と経済の多様化推進を国政の最重要課題として取り組んでいる。また、国内の地域経済格差（首都マスカットと他地域の格差）を是正することも重要課題の一つとなっている。かかる状況下、同国政府はそれまで同国の主要商港はレイスト港とカブース港の2港であった状況を打破し、同国の主要な産業立地上の優位資源と考えられている港湾の地理的優位性を活かした地域開発、経済開発を柱とすべく、第5次国家開発5ヵ年計画以降積極的な港湾の開発整備を実施してきている。

現在オマーンには、主要商港が計画中のデュクム港も含め5港あるが、それぞれの港湾の機能・役割が明確に定義されておらず、且つ開発計画も全国的な整合性がとれたものとなっていない。さらに管理運営方式は各港個別に様々な制度が適用されている。

一方、オマーンに輸入される貨物のうち約五割は陸路でUAE経由で輸送されており、そのうちかなりの部分がドバイ港等他国港湾経由で輸入されている。このような環境の下に、本年1月から湾岸諸国六カ国の関税同盟が発効し、湾岸地域における港湾の競争力強化が重要な課題となっている。特に天然ガス関連工業を中心に、北部ソハール港及びその背後に製造業関連産業を展開すべく工業港の開発が実施され、南部のサララ港ではコンテナのトランシップ機能を活かしたFTZ（自由貿易地域）の開発が行われている。一方、観光開発も重要な開発政策の柱と考えており、本年2月にはオマーン・ドバイの港湾旅客ターミナルの所有及び経営に係る合弁事業を設立することが、当国商工省観光局とUAEのドバイ観光商業マーケティング課の間で合意され、国際観光クルーズ船寄港誘致等共同政策を実施することを決定した。

他方、オマーン国では港湾への投資・運営の民営化政策を推進してきており、カブース港では従来国立の港湾会社としてカブース港湾公社が管理し、政府出資の港湾サービス会社がサービス業務を実施してきた体制を、政府と民間の共有株式会社PSC（Port Service Corporation）が管理・運営・サービス提供を行なう、いわゆるサービスポートに変更した。

南部のサララ港ではコンテナターミナルの運営に関するコンセッション契約を、従来国営で管理・運営・サービス提供を行ってきた在来埠頭も含めた全港湾の管理・運営を行なう総合的なコンセッション契約へと2000年に更改した。

建設中のソハール港では港湾区域内工業団地の販売管理と港湾管理を一体的に実施するいわゆるランドロード港湾としてのソハール工業港会社をロッテルダム港湾と共有株式会社を設立し、コンセッション契約をかわしている。

このように一国内で多様な港湾制度が併存し、競争条件の不整合等も含め、港湾行政当事者である同国運輸通信省 (MOTC) の行政システムの変更も余儀なくされてきている。さらには、これら多様な港湾整備需要を抱えた中で、2005 年 1 月には同国の第 7 次 5 ヶ年計画を策定するための港湾政策の提出が求められている。

かかる港湾の現状を打破し、オマーン国の発展の為に果たすべき港湾の役割を明確にすると共に、全国的に整合性のとれた港湾開発・運営計画を策定し、第 7 次国家開発 5 ヶ年計画の港湾セクターの政策ガイドラインを作成すべく我が国の協力が求められ、2003 年 12 月に S/W (Scope of Work) を締結した。

1-2 本格調査の目的

本格調査は、オマーン国の要請に基づき、2025 年を目標年次とする全国港湾システムの戦略的開発の為にマスタープランの作成、港湾部門における第 7 次 5 ヶ年計画 (2006-2010 年) のガイドラインの作成、及び調査作業を通じたオマーン側カウンターパートに対する技術移転、を目的とする。

第二次事前調査では、その調査結果を報告書” The Detailed Plan of the Study for National Ports Development Strategy Study in the Sultanate of Oman” にとりまとめ、カウンターパート機関に提出した。本格調査ではこれらの事前調査結果を踏まえた調査の実施が肝要である。

1-3 第二次事前調査の目的と概要

本調査の緊急性と高度な政策策定技術の必要性から、短期間のうちに、かかる全国港湾開発計画策定から行政システム、港湾管理運営システムの再構築等、総合的な政策立案を実施することが必要である。従って本第二次事前調査により、さらに詳細な調査の実施内容とアウトプットの明確化を行い、効率的な調査の実施をはかるため、オマーン国の実状を踏まえた全国港湾開発戦略策定の基本的方向 (複数シナリオ) を定め、本格調査の詳細調査計画案を策定し報告書にとりまとめ、カウンターパート機関と合意することとしたものである。

第二次事前調査では、まずオマーン全国の自然・社会・経済のマクロ分析を行い (上記報告書” Detailed Plan of the Study” 第一章)、オマーン国港湾セクター及び主要 6 港の現状分析を実施した (同報告書第二章)。その後オマーン主要港の将来の方向を検討するため、当該国の港湾開発の基本的かつ主要需要である、コンテナとクルーズ需要の見通しについて分析し (同報告書第三章)、同時に主要各港の既存開発計画について、予備的需要予測を基にレビューを行い、開発のシナリオ (複数案) を設定した (同報告書第四章)。

次に長期開発戦略と第 7 次国家開発 5 ヶ年計画の港湾セクターガイドライン策定のため、港湾セクターの行政・管理・運営 (各港の効率化、財務・財源、人材育成、

民間参入、データ管理と行政システムのあり方等) に関する複数の改革案を提示し (同報告書第五章)、第7次5ヵ年計画の港湾セクターガイドラインの骨子案を作成した (同報告書第六章)。

これら基本的方向を踏まえ、本格調査の詳細調査仕様書を作成し、カウンターパート機関と合意に至ったものである。

第二次事前調査団の団員構成と各団員の担当分野を以下に示す。

1	総括／港湾政策	岡田 靖夫	(財)国際臨海開発研究センター 顧問	2004年2月1日～4 月14日
2	海運動向分析	吉本 亜土	(財)国際臨海開発研究センター 国際港湾政策研究所 調査役	同 上
3	需要予測	益留 徳郎	(財)国際臨海開発研究センター 企画部 上席研究員	同 上
4	港湾整備計画	川村 敏	(財)国際臨海開発研究センター 国際港湾政策研究所 主任研究員	同 上
5	港湾管理／民営化	黒田 秀彦	(財)国際臨海開発研究センター 理事長	2004年2月1日～2 月20日／2月29日 ～4月14日
6	港湾財務計画	岩出 昌宏	(財)国際臨海開発研究センター 企画部 研究員	2004年2月1日～3 月25日

第2章 長期港湾整備戦略策定の為の政策案骨子（機能分担案）と各港の開発シナリオ案

2-1 各港の現状

2-1-1 カブース港

カブース港は、人口約60万人を擁する首都マスカットに位置し、オマーン国への玄関港としてこれまで優先的に開発が進められ、1974年までに合計13バース、年間取扱能力200万トンを有する港湾施設整備が行なわれた。

その後、第1バース及び第2バースが延長260m、喫水12.5mの船舶が接岸可能となるよう改良され、さらに、シュタイフィ湾の埋立て（15万m²）によるコンテナヤードの整備、ガントリークレーンなど機械類の増強が行なわれた。

本港は、1984年からコンテナの取扱を開始し、2002年にはトランシップメント・コンテナの取扱を始めた。2001年のコンテナ取扱量は14万TEU、2002年には20万TEUに達したことから、総コンテナ取扱量は前年を約4割上回る急増となった。

本港は、港湾用地の面積が狭いため、コンテナ取扱量の拡大やクルーズ船の受入れが難しい状況にある。現在のコンテナバース（第4バースと第5バース）は、当初コンベンショナルターミナルとして整備され、その後コンテナバースに利用転化されたものであるため、北側埋立地に整備された上記コンテナヤードとの間でコンテナの横持ちを余儀なくされている。このような状況から、コンテナ取扱量のさらなる増大、特にトランシップメント・コンテナの増大に対応することは難しく、また、岸壁水深が13mであることから、船舶の大型化に対応することも困難な状況になっている。

コンベンショナルターミナルにおいては、早晩取扱能力の限界に達すると想定されること、また、コンテナターミナルにおいては、現在の施設配置や付属施設の状況から見て、トランシップメント・コンテナを取扱うことが困難であるとの見地から、PSCは海外コンサルタント(Halcrow Group)に拡張計画を含めた検討を委託している。

2003年に本港に入港したクルーズ船は8隻に過ぎないが、当国政府は、産業多様化を推進する政策の一環として観光産業の振興を重視しており、首都旧市街地の中心部に位置し景観の優れたカブース港を観光振興にも活用していきたいとの強い意向を有している。しかしながら、定期貨物船による岸壁占有率が高いため、クルーズ船のような不定期船の入港が困難であることも本港の問題点の1つである。

2002年におけるコンベンショナルターミナルでの一般雑貨とバルク貨物の合計取扱量は1,068千トンであり、2001年より68,000トンの増加となっている。また過去5年間での年平均伸び率は、コンテナ化の進展により、3%と比較的低い伸び率にとどまっている。

2002年のコンテナ取扱量は204千TEUで、そのうち約27%がトランシップメント・コンテナであった。近年、コンテナ取扱量は着実に増加しており、この5年間(1997-2002年)における年平均伸び率は約14%となっている。

2-1-2 サラーラ港

サラーラ(旧レイースト)港は、当国第二の都市サラーラ市にある。サラーラ市のあるドファール州はカブース国王の生誕の地であり、特別地域として行政区がおかれている。

レイースト港は1971年から1974年に第1期整備計画として、喫水4mまでの小型船が係留可能な施設が整備された。1976年から1980年の第2期整備計画では、最大入港船喫水10m、年間取扱能力約100万トンの貨物取扱が可能な施設の整備が行われた。また、1998年にはサラーラコンテナターミナルが完成して、11月に2バースが供用を開始したが、1999年4月にはさらに2バースが追加整備され、現在は、合計4バースのコンテナバースが稼働している。

新コンテナターミナル整備プロジェクトが開始されたのは1996年であるが、1997年にはサラーラ港の管理運営を実施するSPS(Salalah Port Services)が設立された。同社はサラーラ港の運営について当国政府と30年間のコンセッション契約を締結し、コンテナターミナルと在来船ターミナルの管理運営ならびに引船、パイロットボート、船舶運航管理システム、港長業務及び航行支援業務等を行っている。

サラーラ港の既存コンテナターミナルは、水深16m、延長1,260m(4バース)を有しており、取扱能力は約200万TEUである。しかし、国際基幹航路上に位置しているという地理的優位性や隣国イエメンの政情不安によりアデン港の利用が敬遠されていることもあり、本港のトランシップメント・コンテナの取扱量が急増している。2003年のコンテナ取扱量は2百万TEUを超えたが、そのうち約99%がトランシップメント・コンテナである。コンテナ取扱量はこの5年間(1999-2003年)で約3倍に増加した。

当国政府は、本港背後に展開するFTZ(自由貿易地域)への産業立地を促進することにより、産業開発を核としつつ、本港を中近東地域における一大コンテナ・ハブポートとしてさらなる機能強化を図ることとしている。このため政府は、現在の岸壁をさらに700m(2バース)延長し、岸壁水深を-18m、航路水深を-18.5mに増深するとともに、防波堤を2,400m延長する計画を承認した。この拡張計画は、2000年にJICAが作成したマスタープラン(「オマーン国サラーラ港ならびに周辺地域開発計画調査」)を踏まえて、同国政府が策定したものである。

2003年におけるコンベンショナルターミナルでの一般雑貨とバルク貨物の合計取扱量は1,374千トンであり、2002年より306千トンの減少となった。これは、

燃料及び建設資材の輸入が減少したことによるものである。

2-1-3 ソハール港

当国政府は、従来の石油やガスのみ依存する経済から、産業の多様化をベースにした経済へ転換することを政策の重点課題としている。こうした政策を背景として、本港は当国における産業の多様化ならびに湾岸諸国への新たなゲートウェイの創出を目的として開発が進められている。

ソハール市はアルバティナ地方の中心都市であり、マスカットから北へ約 230km、UAE との国境まで 90km の地点に位置している。アルバティナ地方は古くから銅の生産と輸出で有名である。本港は、マジェスジェッティ（銅を精錬したものを輸出入するための突堤）の北に新たに建設されつつある港で、ソハール工業団地に近く、かつソハール工業立地プロジェクトを直背後に控えている。

1990 年、当国の要請により、日本政府の技術協力の一環として JICA が実施した新港の開発調査（「オマーン国北部地域港湾整備計画」）において、ソハール地域に新港の建設が提言されたものである。JICA の調査実施後、海外コンサルタント（Acer Consultants LTD. UK と Techcon UK）が新たな開発計画を作成し、1998 年 6 月には、日本輸出入銀行からの融資も決定して、新港建設が開始されることとなった。1999 年に総延長 6km の防波堤建設で工事が開始されたが、これは韓国の建設会社が落札した。

本港の主要外郭施設は、延長 3,600m の北防波堤及び延長 2,400m の南防波堤から成り、その北側に接して小規模な漁港が設けられている。第 1 期工事として、航路、回頭泊地の浚渫（水深 16.0m、合計土量 1,400 万 m³）が行われた。第 2 期工事として、延長 700m の一般貨物／コンテナ貨物用バース、液体貨物用バース 2 バース、アルミニウム貨物用バース 2 バース（延長 550m と 260m）、政府船用バース（150m と 140m）の建設が完了した。

目下計画に含まれているその他の工業開発関連プロジェクトとしては、鋼材プラントなどがあり、2003 年 12 月にオマーン政府と JBIC を含む融資団との間でソハール精製所開発プロジェクトへの融資契約がなされ、2004 年 4 月には建設工事の起工式が行われたところである。

2-1-4 ハッサブ港

ハッサブ港は、ホルムズ海峡に面する当国の飛び地領土であるムサングム行政区にあり、1983 年 3 月に開港された港である。現在のコーストガード用バース延長 60m と住宅省用バース延長 90m（水深 4.5m）がその後に整備された。

現在、フェーズ 1 で建設中の施設は、北防波堤 500m、Ro-Ro 船バース延長 300m、水深 10m、ダウ船用浮きポンツーン 3 基延長 35m、水深 4.5m、政府用浮きポンツーン

ン2 基延長 35m、水深 4.5m である。

2-1-5 シナス港

シナス港はソハールの北約 50km にあり、1995 年に農業水産省により漁港として建設された。その後、2001 年に国王令により商港に転換された。

シナス港は小型のダウ船によるイランとの交易拠点やドバイ経由の欧州向け輸出用鮮魚の水揚げ港として機能している。シナス地方の Wali（地方行政事務所）は、地域開発を目的として本港の拡張計画を検討しているところである。その計画によれば、港口の拡張と商業活動が期待されている港の北側部分に岸壁の建設を予定している。漁業活動はその反対の南側に計画されている。

2-1-6 デュクム港

デュクムはオマーン国の南東の沿岸に位置し、アル・ウスタ州にあるウィラヤットの最大の町である。しかし、人口はおおよそ 3,200 人に過ぎない。デュクムは首都マスカットから 540km に位置し、港の建設予定地は町の中心から 4km 離れた所にあり、マスカットとサラララの間位置している。デュクムは、マスカットとサラララを結ぶ主要幹線道路の通過地点ハイマ（Hayma）から 180km の距離にあり、陸上交通の不便な町となっている。

デュクムは季節により、ダウ船の錨地として使われている。30 隻を上回るダウ船がデュクムを停泊地として利用しているように見えるが、現在デュクム地域で登録しているのは 16 隻に過ぎない。障害となっているのは、現在、漁獲物の陸揚げ施設と燃料補給施設が岸壁施設にないことである。

当国政府としては、デュクム港を開発が進んでいない中部のアル・ウスタ地域の開発拠点と考えており、同港の整備を国家的な見地から進めたいとの強い意向を有している。海外コンサルタント（Posford Haskonling LTD）が港の開発についてフェージビリティ調査を実施したレポートを基に、プロジェクトの実施が協議されている。主要な施設として船舶修理用のドライドック等が計画されている。

2-2 長期港湾開発戦略と機能分担

本格調査団は、全国の港湾配置ならびに機能分担についても、検討の中で触れなければならないことになるが、その場合、以下の考察が参考になるであろう。

当国の商港機能を有する港湾の配置は、その政治地理的背景を反映した配置となっている。即ち、当該国は旧都ニズワから首都をマスカットに移し近代化を進めてきたことから、1990年代中期までは、カブス港が唯一の玄関港であり、所謂外貿商港貨物は主たる経済活動の中心地であったマスカットとその周辺地域の貨物を取り扱ってきた。

一方、南部のドファール州はカブス国王の出身地でもあり、先国王が居住していたことから特別地域に指定され、当該地域の経済活動の中心であった工業の原材料、製品積み出し港としてレイスト港が整備され、同国の最大の輸出産業である石油の積み出し基地としてアル・ファハール港がマスカット郊外に建設され、1996年にはスール近郊カルハットにLNG基地が建設開始された。

その後当該国の人口増加は北部バティナが特に激しく、首都マスカットに昼間人口が集中し、バティナ地域での雇用創出が大きな課題となっている。そのため北部バティナ海岸ソハールに重化学工業を中心とする工業港ソハール港を開発している。

一方飛び地であるムサンダム地域はホルムズ海峡に面し、湾岸地域の重要戦略地域であり、ロイヤル・オマーン・ポリスと周辺地域や離島に水・オイル等を供給するための官庁船基地としてのハッサブ港が整備されていた。

その後、マースク・シーランド社が湾岸地域の不安定な政情から海運リスクが高いホルムズ海峡内へ入らず、かつ国際主要航路上にあるサララに目を付け、コンテナ・ハブ港として開発を提案し政府はこれを契機として、ドバイに次ぐコンテナ・ハブ機能とフリーゾーンの開発を目的としてコンセッションによるコンテナターミナルの開発を行った。

このように、同国の港湾の開発はまず、政治的に重要な位置を占める地域の地域整備上、港湾を核とした産業開発を行なうことが最大の政策となっており、他の国に見られるような経済・産業発展に対応した需要追従型の港湾整備よりもむしろ、港湾と産業の同時開発による定住地域の整備という、国土開発の手段としての配置が行われていると考えられる。

このようなオマーン国における港湾開発の経緯の中で、海岸を有する地域のうち、現在唯一商港若しくは工業港が無いのはアル・ウスタ地域である。政府は開発が遅れてきた当該地域の格差是正のため、デュクム港の開発構想は、そうしたなかで、船舶修理ならびに鉱物資源開発という新たな要素を核として、新しい港湾開発の可能性を探るべく登場したプロジェクトであるといえる。

デュクム港は港湾空白地帯ともいえるこの地域の地域開発を中心的目標として

構想されていることが特徴であり、当国政府としては何としても実現したい国家的プロジェクトの1つと位置づけている。しかしながら、船舶修理ドックの構想は過去にもサララ港で提案され、その実現可能性は否定されている。ソハール港プロジェクトの一つに入れられた経緯もあったが、現在は計画プロジェクトからはずされており、当該国における船舶ドックのプロジェクトは慎重な検討を要する課題である。

以上各港の経緯と位置づけを概観すると、下記のような展開が現実的と考えられる。

- ・ ハッサブ港：背後の発展可能性が限定されていることから、観光・レクリエーション機能を核とした港湾としてサララ、カブース、ハッサブ、ドバイといった湾岸のクルーズルートの一環としての港の整備
- ・ シナス港：対岸イランとの小規模貿易港
- ・ ソハール港：基幹工業の工業港としての機能と将来背後に計画されているマスカットに替わる生産基地としての工業を支える港湾機能とカブース港における商港機能の外港機能としての展開
- ・ カブース港：首都マスカットの港湾として、クルーズ港と首都圏の一般雑貨取扱港としての機能の充実
- ・ デュクム港：アル・ウスタ地域の中核港としての地方港湾機能
- ・ サララ港：自由貿易港としての展開

サララ港とカブース港、ソハール港のコンテナ港湾としての機能分担に関しては様々な見解が出される可能性がある。地理的優位性から考えるとサララ港が当該地域のコンテナ・トランシップ・ハブ港としてのポテンシャルが最も高い港湾であり、この港のハブ機能が充実されれば、カブース港やソハール港も国際主要航路のコンテナ・ハブ港としての地位は望むことが困難と考えられるが、一方でサララ港のコンセッションが現状のSPSの独占的運営を維持するならば、マースク・シーランド以外の船社の寄港は大きくは期待出来ないことも考えられる。

かかる状態の場合、ホルムズ海峡を超えない位置にあるカブース港、若しくはソハール港を湾岸地域のコンテナ・ハブとして発展させることも、中東地域の不安定な政情による当該アラビア湾内への航路の海上運賃のプレミア変動を考慮すれば、あながち不可能では無い。コンテナ航路のハブ・フィーダー機能の立地は偏に港の運営方法いかに関わっていると言える。

従って、コンテナ輸送に関しては、将来可能性のあるシナリオとして、1)サララ港を主要航路のハブ港とし、カブース、ソハールをフィーダー港として整備・運営する形態、2)サララ港は将来ともマースク・シーランドの国際コンテナ航路上の戦略的ハブ港であり、同船社と競合的地位に無い他少数船社のハブ港としての機

能とソハール港/カブース港をハブとする船社グループの拠点港との二輪ハブとしての機能展開する形態、の二つのシナリオが考えられる。

カブース港とソハール港のコンテナ港としての機能に関しては両港の距離がそれほど離れていないこと、背後圏が重複していることを考慮すると、両港を一体的港湾として料金政策、運営方法（関税設定も含む）を前提とすれば、同等の補完港として、また一方をハブ、一方をフィーダーとしての運営政策をとれば、かかる機能配置も可能である。

2-3 各港の開発シナリオ

主要6港の物理的開発のシナリオ作成は、本格調査団の行なう中核的な検討作業の1つとなるものである。第二次事前調査団が行なった予備的な評価の結果を示す。

2-3-1 カブース港

当国唯一の近代的商港として1970年代半ばにほぼ現状の港湾が完成し、その後改良が重ねられて今日に至った港湾であるが、首都マスカット付近の海岸線は陸上から海に突出した急峻な岩山（マスカットの地名の由来）によって形成されたいくつもの小さな湾で成り立っており、本港もそのなかの比較的大きな湾の1つを利用して建設されている。

しかしながら、全体的に水域が狭く、大型船舶の入港・係留に十分な対応が難しい現状にある上、新たな施設の外港展開には上述の地形ならびに外港地域の大きな水深(30mを超す)などが建設上の大きな支障となる心配がある。

本港が発展し、取扱貨物量が増大するにつれて、港湾施設の能力に余裕がなくなってきたため、本港の運営主体であるPSCでは、本港の将来をどのようにするかについて目下海外コンサルタント(Halcrow Group Ltd.)に調査を依頼しており、近く調査の結論が出る予定になっている。第二次事前調査団が入手した中間的な情報・資料によれば、海外コンサルタントは、いくつかの外港展開案(大きくは3つの案)を検討しており、最終的にはこれらに関する実行可能性が技術、経済、社会の各側面から分析され、最終報告書に盛り込まれることになるものと想定される。

本格調査団は以上の調査結果を入手、検討した上で最も適切な開発計画の提案をしなければならないが、第二次事前調査団が予備的に考察した本港の開発のシナリオは以下の通りである。

- ・ 大規模な施設拡張には巨額の投資を必要とするため、基本的な港湾施設(防波堤、岸壁など)の改良・拡張整備は行なわず、改良はヤード、荷役機械等の陸上支援施設・設備のみに焦点を合わせる。この場合には、貨物取扱能力にはわずかな増加しか期待できず、大型船の出入港・係留の問題点も解消しないので、首都圏に出入する貨物の量は早晩本港の取扱能力を超えることになり、オーバ

オーバーフローする貨物の取扱は、新しく建設されたソハール港（マスカットまでの陸上輸送時間約3時間）に分担させなければならないことになる。特に、当港でのコンテナ・トランシップメント・ハブ機能は望めない。

- ・ 基本的な港湾施設の改良・拡張は、そのための工事が船舶の出入港や荷役に与える影響が最小限にとどまる範囲で実施し、さらに上記の陸上支援施設の改良をも合わせ行なう。この場合にも、港湾の貨物取扱能力の抜本的な増加は期待できないので、早晚貨物のオーバーフローが生じ、その分はソハール港に分担させなければならないことになる。この場合も、当港での本格的なコンテナ・トランシップメント・ハブ機能は望めない。
- ・ 目下海外コンサルタントが検討中の開発代替案のなかから、例えば、最も適切な開発代替案を選択し、本格的な外港展開を実施する。この場合には、画期的な貨物取扱能力の増大が期待でき、本港でのコンテナ・トランシップメントも可能になる。

コンサルタントが作成中の最終報告書の検討を待たねばならないが、本港周辺の自然条件からして、いずれの代替案を選択するにせよ、外港展開には巨額の工事費を要すると想定されるので、コンサルタントからどのような経済分析結果が提示されるか(特に、前提としている背後圏の合理性、費用・便益の特定方法)に注意を払う必要がある。

本港は、カブース国王の名を冠した当国第一級の港湾であることもあって、MOTC、PSCを含め、本港の外港展開をどうしても実現したいとする強い意気込みが感じられるので、当国関係機関において、経済的あるいは環境上の分析結果がどのように冷静に判断され得るかについては、十分な注意を払うことが必要である。PSCの土木技術関係者が最も適切であると考えている代替案は、現港防波堤の外側に施設を拡張する案である。

2-3-2 サラーラ港

当港は、ドファール地域に位置し、当国南部を代表する近代的港湾である。1998年のコンテナバース2バースからなる第1フェーズ開発計画に引き続き、第2フェーズ2バースが2000年に完成した。近代的なコンテナターミナルの完成によって、コンテナ・トランシップメントを中心とする取扱貨物量が急増し、また、背後に位置する工業団地(Industrial Estates)を含めた工業地域の生産活動による貨物の着実な増加によって、現在大きな発展を遂げつつある港湾である。

2000年にJICA調査団が当国への技術協力の一環として、2020年を目標とする本港のマスタープランを作成したが(「オマーン国サラーラ港ならびに周辺地域開発計画調査」)、近年コンテナ・トランシップメントの量がコンテナターミナルの能力に急速に近づいてきたため、SPSは、JICAマスタープランの法線計画に従って、さ

らにコンテナバース 2 バースを拡張整備する計画を立て、2,400m の防波堤延長工事と合わせて、遅くとも 2005 年の完成を目指して、目下コンテナターミナル拡張工事の実施に取りかかろうとしている。

本格調査団が実施する需要予測の結果に待たねばならないが、近年におけるコンテナ貨物の急増と背後に位置する工業地域ならびに FTZ の発展を考慮すると、今後の港湾の運営方式によっても左右されるであろうが、2025 年までには、上記 2 バースの拡張に加えて、さらに追加的な施設拡張工事が必要となることは、ほぼ確実である。

本港の計画は、2000 年に JICA が策定した計画以外に、これに先だって海外コンサルタント (Han-Padron Associates) が作成した計画があるが、第 1 コンテナターミナル (第 1 突堤) の法線計画については大きな差異はない。従って、当面の施設拡張計画はこれらに基づいて実施されれば問題はなく、カブス港と同じような開発代替案の検討は必要とされない。しかしながら、JICA のマスタープランは目標年次を 2020 年とした計画 (第 1 コンテナターミナル (第 1 突堤) の水際線に最大 12 バースのコンテナバースを整備し得る計画) となっている。本格調査団が今回 2025 年を目標年次として需要予測を行なった結果、必要施設量がこの範囲を超えることになれば、上記の 2 つの計画ではさらなるコンテナターミナルの計画が考慮されていないため、本格調査団は第 2 コンテナターミナル (第 2 突堤) の計画を新たに作成する必要がある。

さらに本港は、アラビア海から到達する長周期波の影響を顕著に受ける場所に位置すること、さらに港湾区域内に流入する大きな 2 本のワジ (涸れ川) からもたらされる堆砂、ならびに当地域海岸全体に卓越する漂砂などの自然条件から大きな影響を受ける可能性があることを配慮する必要がある。

以上の状況を踏まえて、第二次事前調査団が予備的に検討した開発のシナリオは以下の通りである。

- ・ 基本的には、2000 年の JICA 調査団の提案したマスタープランに従うことで問題は無いと考えられるが、第 2 コンテナターミナルの整備が必要となる場合には、新たに計画を作成する必要がある。
- ・ 第 2 コンテナターミナルを必要としない場合には、一般雑貨ターミナルの効率的な利用方法の検討をも含めて、第 1、第 2 コンテナターミナルの接続部に計画されている旅客船用岸壁ならびに官庁船用岸壁の配置計画と構造を再検討する。
- ・ 上記自然条件を踏まえて、港内泊地の静穏度に与える長周期波、ワジからの堆砂及び海岸漂砂の影響を慎重に再検討し、法線計画ならびに施設構造に適切に反映させる必要がある。

2-3-3 ソハール港

本港は、マスカットの北方 230km、バティナ地域の中心に位置し、歴史的に当国の海外発展に重要な役割を果たしてきた港湾であり、同地域で産出する銅鉱石の輸出(マジェスジェッティーによる)でも栄えた港である。

1990年に JICA 調査団は、当国北部開発の一環としてソハール地域における新港開発計画のマスタープランを提案した。日本輸出入銀行からの融資を受け、1999年から大水深工業港として本格的な開発が開始された。JICA の調査実施後、海外コンサルタント(Acer Consultant LTD. UK and Techcon, UK 及び Halcrow Group LTD.) が新たな計画を作成し、現在これに基づいて建設が鋭意実施されている。

これまでに建設された主な港湾施設は、総延長 6,000m に及ぶ長大な南北両防波堤、これに囲まれた泊地(水深 16m)の南半分のスペースを利用して建設された延長 700m のコンテナ雑貨用岸壁、液体貨物用ドルフィン 2 基、アルミニウム・尿素肥料用バルクバース (550m 及び 260m)、及び官庁船用バース 150m である。また、上述の北防波堤のさらに北側に接して小規模な漁港が建設されている。

アルミニウム関連の荷役施設は、港湾から 17km 離れたアルミニウム精錬所及び直背後の肥料工場のためのものであるが、その他の工業貨物取扱施設は、港湾に付属する工業用地内に計画されている石油・ガス化学関連の工場に対するものである。本工業用地にさらなる企業立地が進むにつれて、計画が未だ確定していない泊地の北半分に、対応する企業の専用施設が次々と計画され、建設されていくものと考えられる。以上のように、本港は工業港としての色彩を強めつつ整備が進められている。

本格調査団が特に留意しなければならない点は、第一に、先述したカブース港の補完的役割に関するもので、カブース港の本格的な拡張計画がもし実施されないとすれば、トランシップメント・コンテナを始め、多量の貨物がカブース港から本港へシフトする可能性を考慮しなければならない点である。

第二に、当国北部地域における最近の人口及び経済の動向である。すなわち、人口ならびに経済活動の中心が、マスカット首都圏から、UAE に近いソハールの位置する北部地域へ向けて近年徐々に移行する傾向にあるという事実である。上記に加えこの傾向も、本港の商港的機能強化を要請する大きな要因となり得る点である。

以上の状況を踏まえ、第二次事前調査団が予備的に考察した開発のシナリオは以下の通りである。本港に関するシナリオは、カブース港ともサララ港とも異なるアプローチとなる。

- ・ 長大な防波堤に囲まれた泊地がすでに完成しているため、需要予測の結果次第ではあるが、将来計画として検討すべき対象は、第一に、未開発のまま残され

た泊地の北半分をいかに利用するかに関する検討である。この場合、特に本格調査団が当国滞在中に、将来の立地予定企業の専用施設をどのように特定できるかが重要な問題となろう。

- ・ 次に、港湾に付属する工業用地への企業の立地がさらに進み、専用の港湾施設設置への要求が増加した場合に、将来的にいかに対処するかの問題がある。将来の水際線延長確保のため、北側防波堤内側に腹付けにより確保する方法（Halcrow による長期開発計画案）と、需要内容によっては、掘り込みによる係留施設の増設（JICA 調査団の提案）も再度視野に入れつつ検討すべきであろう。
- ・ カブース港との機能分担等、将来における商港機能増大の可能性に十分配慮する必要がある。現短中期の計画では、商港支援施設の配置を含め、商港機能への計画的配慮はほとんどなされていない。

2-3-4 ハッサブ港

本港はホルムズ海峡に突出した当国の飛び地領土であるムサンダムに位置する。本港が開港されたのは 1983 年であり、その後 1991 年までに港湾施設としてわずかな延長（総延長 150m）の係留施設が建設されたが、それは専ら ROP (Royal Oman Police) による国境警備艇ならびに水・電力省の離島住民への水・燃料サービス船の基地として使用されていたに過ぎず、また地元漁船には特別の施設はなかった。

しかし、2001 年に海外コンサルタント (WS Atkins International & Co.) による調査に基づいて開発計画が策定され、2002 年に本格的な港湾建設工事が開始された。現在、総延長 900m の東西両防波堤ならびに面積 75ha の湾内埋立地（浚渫土利用）がほぼ完成し、港湾の概形が姿を現した。泊地内に完成した係留施設は、延長 300m の旅客船・Ro-Ro 船兼用バース、官庁船用浮棧橋 2 基、ダウ船（伝統的木造貨物船）用浮棧橋 3 基ならびに漁船用浮棧橋 3 基である。漁船用の泊地と係留施設は港内の東側に分離して設けられている。

本港はホルムズ海峡に面し、UAE ならびにイランへの海上距離が短い利点を有するが、他方、本土への陸上交通は UAE の領土を通過しなければならないこと、また、マスカット首都圏への海上距離が遠いこともあって、当国における本港の位置づけはいまだに明確にされているとはいえない。

上記海外コンサルタントの調査によれば、将来に期待し得る港湾機能として、従来からの警備・救援的機能の他に、下記が検討されている。

- ・ イランとの貿易：主としてイラン側の所有するグラスファイバー製のスピードボートによる貿易で、本港で現在最も活発な港湾活動であるが、イラン側では正規な貿易活動と見なされておらず、関税を支払っていない。
- ・ 旅客船の寄港：ドバイ発及び世界一周の旅客船の寄港であり、当地が評価の高

い景勝の地であることから、きわめて大きな期待が寄せられている

- ・ ダウ船による沿岸貿易：貨物量は横ばい状態で、将来における増加はあまり期待できない
- ・ 漁船の利用：本格的な商業的漁業の開発は、海底の自然条件ならびに漁業資源保全問題から疑問視されている

海外コンサルタントの計画検討経緯を見ると、埋立地の面積を狭め、港内泊地と係留施設をさらに大きく確保する案も検討されたようであるが、結果的には観光港施設の整備用として、より広い埋立地の造成にプライオリティが置かれたようである。しかしその結果、南側埋立地前面から、将来固定的な栈橋を増設するには泊地面積がやや狭くなってしまった感がある。

以上の状況を踏まえて、第二次事前調査団が検討した予備的な検討のシナリオを示すとすれば以下の通りである。

- ・ 種々の港湾活動が想定はできるものの、例えば現在活発なイランとの貿易が正常化された場合、スピードボートによる貿易形態は変化を免れないため、本港における貿易量がこのまま確保される保証はないなど、高い信頼性のある需要予測が困難である。そのため本港の計画は、最終目標を設定せず、港湾活動の成行きを見つつ段階的に整備を図る方式で進められている。本格調査団がこれにいかに対処するかが検討の焦点となろう。
- ・ 上に示した建設済みの係留施設はいずれも浮栈橋のように暫定的なものであり、港内泊地ならびに水際線の利用はほとんど未計画のままであるので、需要予測を行ないつつ、港内の効率的かつ効果的な利用計画を検討しなければならない。主な未計画地区は、南側埋立地前面（現在は暫定的に浮栈橋が設置されている）ならびに西防波堤の内側水域である。
- ・ 港奥に内陸から流入するワジの排水路が設けられているが、水路の規模がかなり大きいこともあり、その出口付近の水面及び水際線は小型船（スピードボートなど）の係留に有効利用出来るかどうか検討することも必要である。

2-3-5 シナス港

本港は、当国北部、ソハールの北 50km に位置する。元は、1995 年に農業水産省によって建設された漁港であったが、2001 年に国王令によって商港に転換された港である。近年におけるシナス港の港湾活動は、港内中央部に設けられた小規模な栈橋を利用しての、ダウ船によるイランとの貿易ならびに漁船からの魚の荷揚げである（トラックでドバイに運ばれ、ヨーロッパに輸出される）。

地元(Wali Office)では、本港をさらに整備して地域開発の核にしたいと考えており、そのために、港口の拡幅、港内北側における岸壁の整備などを実施し、商港

機能を強化しようと計画している。またこれによって、港湾地区で地元住民のための雇用機会を創出したいというのが地元の狙いである。

以上の状況を踏まえて、第二次事前調査団が検討した予備的な開発のシナリオを示せば、以下の通りである。

- ・ 本港の 50km 南に、大港湾であるソハール港の建設が進められていることから、本港は機能的にも規模的にも役割の限られた地方の港として計画、整備する。
- ・ 係留施設の整備は、港湾活動の動向を見極めつつ実施することとし、特に地元住民の雇用機会の創出と関連し、バックアップ施設の充実に焦点を当てるのがよい。

2-3-6 デュクム港

デュクムは、当国南東海岸に面するアル・ウスタ地域最大の町(Wilayat)であるが、人口はわずか 32,000 人に過ぎない。デュクムの町は、マスカットからは 540km の距離にある。デュクム港の計画地点は、町からさらに約 4km 離れた海岸にあり、これはマスカットとサラララのほぼ中間地点に当たる。

港湾計画地点には現在港湾施設はまったく存在していないが、海が静かな季節にはかなりの数のダウ船が沖合に錨泊し、海岸を利用して魚の荷揚げや燃料の積込みを行なっている。当国政府は、本港をアル・ウスタ地域開発の核とするとともに、国家プロジェクトの一つとして整備する意図をもって、海外コンサルタント(Posford Haskoning LTD.)に調査、計画を委託し、本年中に最終的な F/S 報告書の完成が予定されている。

第二次事前調査団が中間的に得た情報や資料によれば、本港の中心的な機能は、アラビア海を通過する船舶を対象とする船舶修理ドック（最大 10 万 DWT）及び背後地域に存する鉱物資源の積出し基地としての機能である。計画では、これらに加えて、商港施設、漁港施設、官庁船（海岸警備）用施設などが含まれている。

以上の状況を踏まえて、第二次事前調査団が検討した予備的な開発のシナリオを示せば、以下の通りである。

- ・ 海外コンサルタントが作成する最終的な F/S 報告書の分析結果の検討に待たねばならないが、デュクム新港の建設には巨額の投資を必要とするので、上述した港湾関連産業の立地可能性の確認が非常に重要である。少なくともその 1 つに確実な実施可能性のあることが新港着工の最低条件になるものと考えられる。
- ・ 第二次事前調査団が得た情報・資料によれば、上記産業の立地可能性に関し

て一定の調査（市場調査）が行われてはいるようであるが、船舶修理ドックに関しては船舶に対するインセンティブ調査（通航船舶側に利便性があるのかどうか）、また鉱物資源開発に関しては採掘事業者の意向調査などが欠かせないと思われるので、本格調査団がこれにいかに対処するかが問題となる。

- ・ 上記産業のいずれかが立地する可能性が高いため、新港建設に踏み切る場合、その他の港湾施設については、需要予測に基づくある程度の裏づけは必要としても、港湾の利用状況を見極めつつ行なう段階的施設整備が適切であると思われる。

2-4 インフラ施設計画検討上の留意事項

本格調査団が行なうインフラ施設の長期計画の検討に際して、留意点を述べる。

- ・ 主要 6 港の物理的長期計画は、完成の目標年次は必ずしも明確にされていないが、すべての港湾で策定済みまたは現在調査中、あるいは、既存の長期計画に従って開発工事が進められている。従って、本格調査団が行なうべき最初の作業は、海外コンサルタントが作成した長期開発計画の妥当性の検討となるであろう。
- ・ 2025 年を目標年次とした需要予測を行なった結果、既存の計画では所要の港湾施設が不足する場合には、本格調査団が自ら新たな開発計画を描く必要が生じる。
- ・ しかしながら、今回、本格調査団が行なう調査では、自然条件調査を新たには実施しないので、上記の場合においても、海外コンサルタントが作成した内容と同精度の物理的施設計画を作成することが困難となることも予想される。従って、その場合には、海外コンサルタントが実施した自然条件調査資料など利用可能な資料に基づき、最も妥当なスペース利用計画としての施設配置計画のあり方に焦点を絞って検討することとし、本調査の目的に照らして、可能な限り妥当な工事費の見積りができるよう配慮するのがよい。
- ・ 先述の通り、海外コンサルタントが作成した開発計画では、目標年次における需要予測と最終的な施設計画との整合性が不明確なものもある。これは、信頼性の高い需要予測を行なうことが困難だったことが原因になっているものと思われるが、本格調査団としては、需要予測に幅を持たせるにしろ、長期的な港湾部門への投資額を見積るために必要な範囲で目標年次に達成すべき施設整備計画を一応は明確な形で示す必要があるだろう。

第3章 海運動向分析

3-1 コンテナ船

3-1-1 海上輸送の現況

9.11の同時多発テロ以来冷え込んでいた荷動きは、SARSの発生やイラク攻撃にも関わらず、意外と思われるほどの勢いで回復し「本来の成長軌道に戻った」と言われている。当然、この流れはアラビア半島、オマーンそしてサラーラにも及び、今後とも活発な荷動きが展開されよう。ここで「本来の」と記したのは、歴史的にコンテナを含む海上貨物の荷動きは、図3.1.1に見られるとおり、右肩上がりの伸びを示しているからである。

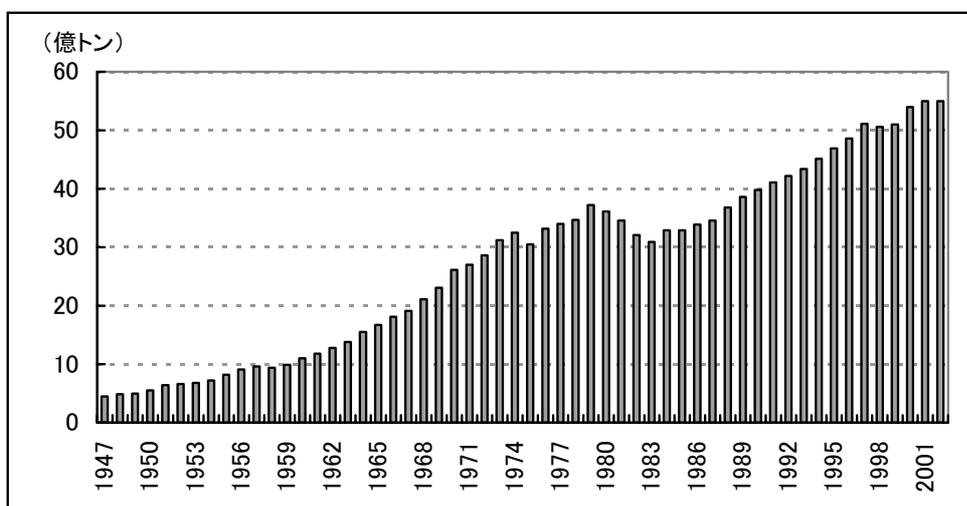


図3.1.1 世界規模での海上貨物荷動き

出典：商船三井営業調査室 定航海運の現状 2002/2003

世界の海上貨物荷動きは、概ね上昇を続けてきた。落ち込んだのは、世界の海上貨物の4割を占める原油の急激な価格上昇から需要を手控える、いわゆる「省エネ運動」が起こった一時期のみである。人口増加やGDP増大を背景にしたこの力強い流れは、局地的な事故や事件など呑み込む勢いである。

加えてグローバル化が物の流れを加速している。過去の物流は、その多くが国家を単位とする市場の過不足を補うものであった。エネルギーや原材料は輸入するにしても、国内での必要製品は自国で作るのが原則で、余剰商品の他国への持ち込みには、関税など大きな障害を乗り越える必要があった。しかし、資本主義が成熟していく中で国際貿易のルールが確立し、図3.1.1に見られるような大きな流れを生んだのである。更に近年、先進工業国を中心に産業構造の変化が起こり、人件費コストの占める比率の高い製品は中進工業国に生産を委ね、先進工業国はより付加価値の高い製品に集中することとなった。

この傾向が定着した理由をいくつか下記に挙げる。

- ・ 通信・交通・輸送手段の発展により、価格、品質、納期、スペックといった製品の購入を決定づける要素に国際間の信頼が高まった。そのため、国家の枠組みにこだわるよりむしろ、国境を超えた生産の分業体制こそより効率的となった。
- ・ 冷戦終結から 10 年以上経ち、国際間の平和が定着した。必要な製品がいつでも安定的に供給され、円滑な物流を阻害する要因が見あたらなくなった。大量物流の条件を満たす安定した社会が地球上に誕生した。
- ・ 1980 年代からアジア諸国及び中国は、技術力を蓄え、政治的安定をアピールし、外国資本の進出を促し、生産体制を向上させた。1997 年の通貨危機によるアジア通貨の大幅切り下げは、アジア諸国の輸出環境にとって追い風となり、アジア諸国へのアウトソーシングの動きを決定づけた。2001 年の中国の WTO 加盟もあり、東アジア地域は世界の工場となった。

これら生産の国境を越えた動きすなわちボーダーレス化が、コンテナ荷動きの急増をもたらしたと言える。そして、今後もその流れは変わらないと考えられる。

3-1-2 荷動き増大に対する船社の対応＝コンテナ船の大型化

中国貿易の著しい伸び、ユーロの堅調に基づく欧州の購買力向上が、アジア－欧州航路の旺盛な荷動きをもたらした。2004 年以降も、成長軌道の回復により強気の見通しがなされている（図 3.1.2 参照）。

この堅調な荷動きを背景に、各アライアンスは競って船腹を増強、今後更に 7,000TEU を超える大型船を続々投入の予定である（表 3.1.1 参照）。規模の経済性を追求する結果、将来は 9,000/10,000TEU 級の出現を予言するむきさえある。

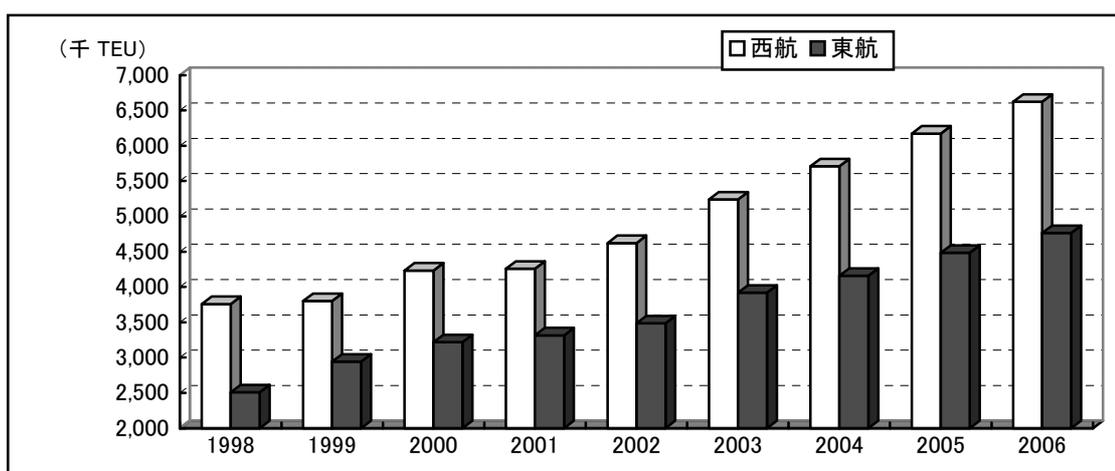


図 3.1.2 アジア－欧州間のコンテナ貨物荷動き及び同予測

出典：商船三井営業調査室 定航海運の現状 2002/2003

表 3.1.1 7,000TEU 超コンテナ船の建造予定

所有	運営	造船所	サイズ・隻数	竣工年
Seaspan (カナダ)	China Shipping	Samsung	9,500 x 4	2006
MSC	MSC	Daewoo	8,400 x 4	2006-2007
Nordeutsche Vermogen (独)	Hapag-Lloyd	Daewoo	8,300 x 2	2005
Nordeutsche Vermogen (独)	—	Daewoo	8,300 x 3	2006
E.R.Schiffahrt (独)	—	Hyundai	8,200 x 4	2006
Costamare (ギリシャ)	COSCO	Hyundai	8,200 x 5	2006
CMA CGM	CMA CGM	Hyundai	8,200 x 8	2006
CMA CGM	CMA CGM	Hyundai	8,200 x 1	2004
MSC	MSC	Hyundai	8,200 x 2	2004
Conti Reederei (独)	CMA CGM	Hyundai	8,200 x 2	2004
Blue Star(独)	P&O Nedlloyd	IHIMU	8,150 x 8	2004-2007
川崎汽船	川崎汽船	IHIMU	8,120 x 4	2006
Seaspan (カナダ)	China Shipping	Samsung	8,100 x 3	2005
Danaos (ギリシャ)	China Shipping	Samsung	8,100 x 2	2004-2005
Conti Reederei (独)	Evergreen	Samsung	8,100 x 8	2005-2006
ReedereiC.P.Offe(独)	MSC	Samsung	8,074 x 4	2005-2006
ReedereiC.P.Offe(独)	—	Samsung	8,074 x 5	2006-2007
OOCL	OOCL	Samsung	8,063 x 10	2004-2006
ReedereiC.P.Offe(独)	MSC	Hanjin	8,034 x 2	2005
ReedereiC.P.Offe(独)	—	Hanjin	8,034 x 4	2006-2007
MSC	MSC	Hanjin	8,034 x 3	2005
YangMing	YangMing	Hyundai	8,000 x 4	2006-2007
Hapag-Lloyd	Hapag-Lloyd	Hyundai	8,000 x 3	2005-2006
日本郵船	日本郵船	IHIMU	8,000 x 4	2007
日本郵船	日本郵船	Hyundai	8,000 x 4	2007
MISC	MISC	Daewoo	8,000 x 2	2006-2007
Maersk Sealand	Maersk Sealand	Odense	7,900 x 5	2004-2006
HCI Holding (独)	—	Hyundai	7,700 x 7	2006-2007
E.R. Schiffahrt (独)	COSCO	Hyundai	7,500 x 5	2004
Conti Reederei (独)	Hanjin	Hyundai	7,455 x 5	2005

出典：商船三井営業調査室

3-1-3 コンテナ船大型化に伴うサララ対近隣港の競争

長い航海距離、北米に比べて少ない航路数、急増するアジア→欧州の荷動きを背景に、これまでも最大型のコンテナ船は、アジア→欧州航路へ投入されてきた。この傾向は、今後も変わらぬものと考えられる。大型化が進めば荷役時間が延びる。航海日数を維持するには、寄港地を整理統合する必要がある。2000年 JICA 報告書と同様、近隣の港、アデン・ドバイ・インド・コロンボ・シンガポールとの競争条件を比較検証する。

1) アデン

将来を期待されたターミナルであったが、2002年10月の仏タンカー「リンバーク号」に対するテロ攻撃により、入港時の戦争保険料率が125千ドル（平均的コンテナ船）に高騰した。主要寄港船社であった APL は、中継港をアデンからサララへ移した。遂には2003年10月24日、Aden Container Terminal (ACT) 株式の60%を保有していたシンガポールの PSA 社が撤退し、イエメン政府が同持ち分を肩代わりし、新たなターミナル運営会社を探している。現在、ジェッダ・ドバイ・サララ

ラからのフィーダー船（PONL、マースク、APL）、及びPILの極東－コロンボ－紅海航路が時折寄港するのみである。

2) ドバイ

FTZ及び豊富な消費人口を背景に、扱いは2002年で4,194千TEU(世界13位)、2003年には5,152千TEU(世界11位)、うち50%がトランシップ・コンテナである。

2000年JICA報告書にあった「拡張計画の不在及び大型船への対応の遅れ」も、2003年1月に大規模開発計画が発表され、水深を14mから17mへ浚渫、更に2020年までにバース数82、ガントリークレーン数125の巨大ターミナルが誕生の予定である。よって同報告書の「ドバイは現在がピークであり、競争力は徐々に低下すると思われる」という想定は見直すべきであろう。但し、アジア－欧州の基幹ルートから往復3.5日外れた場所に位置する事情は変わらず、今後8,000TEU級の大型船が主流となった場合、サラララの優位が浮かびあがる可能性もある。ドバイ港はオマーンにとって最大のライバル港であることから、ドバイ訪問を含め、綿密な調査が望まれる。

3) インド

基幹ルートから見て奥まった地理的環境及び膨大な消費人口を背景に、アジア・欧州双方から多数の直行便が寄港している。最終仕向地・最初の出貨地としての性格が強く、主要船社が利用するJ.ネール港でもトランシップ・コンテナの扱いは2%程度と極めて少ない。2002年のスループットはインド1国だけで3,265千TEU。コンテナ船の大型化に伴い、直行便優位の流れを変えられるか、インドの貨物を何処まで取り込めるかが、サラララ港の将来を決めるとも言えよう。

4) コロンボ

サラララ同様、アジア－欧州の基幹ルートに近接し、インド貨物を接続する船社も多い。2000年JICA報告書では「水深の不足」を挙げているが、現在15～17mの増深が実施されている。これが完成すれば大型船の入港も可能となり、サラララと競合することとなる。

5) シンガポール

シンガポール及びマレーシアのポートケラン、タンジュンペラパス両港からは、インド・湾岸諸国へ多数の航路が延びている。コンテナ船の大型化、寄港地の整理統合を通じこれらのコンテナを取り込むことが出来れば、サラララの未来は明るい。

3-1-4 調査対象地域の選定

サラララがハブ港として発展する場合、どこまでがトランシップの対象地域となりうるかは、大きな検討課題である。第二次事前調査ではSPSと面談し、サラララ港の方針及び実態を把握し、調査対象として下記の3地域を定めた。

- 1) **湾岸諸国**：イエメン、オマーン、UAE、カタール、バーレーン、サウジアラビア、クウェート、イラン。2000年 JICA 報告書ではイスラエル・エジプトを算入していたが今回は外し、イエメン・カタール・バーレーン・イランを新たに算入する。
- 2) **インド亜大陸**：インド・パキスタン・スリランカ（2000年 JICA 報告書と同じ）。
- 3) **東アフリカ**：ジブチ、エチオピア、エリトリア、ケニヤ、モーリシャス、レユニオン島、タンザニア、マダガスカル、セーシェル諸島。2000年 JICA 報告書では南アフリカを算入していたが、今回は外し、ジブチ・エリトリア（エチオピア）を算入する。

3-1-5 コンテナスループット合計の把握

3 地域ごとに、1991～2002 年の各年のコンテナスループット合計（輸出・輸入・トランシップ全てを含む）を求める。資料は 2000 年 JICA 報告書と同じ Ocean Shipping Consultants の数字を使用した。1991～1994 年の 4 年間については、2000 年 JICA 報告書の数字、1995 年以降については” World Containerport Outlook to 2015” の数字を採用する。但し、サラララの最近 3 年間については、同港ポートサービス提供の数値に置き換える。結果は、3 地域計 18,244 千 TEU となった。

なお” World Containerport Outlook to 2015” では、2002 年の一部小さな港について” na” とのみ記され、個々の数値が載っていない（大きな港及び国ごと・地域ごと等の総計は、漏れなく記されている）。何れも数字が極めて小さく大勢に影響ないことから「前年実績に応じ、比例配分する」などして、数値を設定した。

3-1-6 GDP伸び率との相関関係に基づく式の作成

GDP 伸び率とコンテナスループットの関係を元に、将来のスループットを予測する。すなわち、IMF ホームページ資料から、1991～2002 年における対象各国の各年 GDP (US\$) を得る。3 地域ごとの合計を求め、12 年間の伸びを表にまとめる。その上で、GDP 伸び率とコンテナスループットの相関関係を元に、 $X = \text{GDP の伸び率}$ 、 $Y = \text{コンテナスループット}$ となる式を策定し、将来予測の基とする。

第二次事前調査団が試みに求めた相関係数は下記である。

- ・ 湾岸諸国：0.93
- ・ インド・パキスタン・スリランカ：0.98
- ・ 東アフリカ：0.87

東アフリカにややばらつきが見られるが、十分使用に耐える数値である。また、東アフリカのコンテナスループットが全体に占める割合は 6%と低く、そもそも大勢に与える影響が少ない。

3-1-7 変数の入力

3 地域ごとに将来の GDP 伸び率を入力する。この伸び率によって、サララにおけるトランシップ市場の土台が大きく変動する。GDP 伸び率が決まると、2010 年・2025 年の 3 地域全体のコンテナスループットが導き出される。なお、2000 年 JICA 報告書では、上記 GDP の予想値を地域ごとに高成長と低成長の経済フレーム（2001-2020 年）として 2 つずつ入れ（湾岸地域：低成長 2%・高成長 4%、インド亜大陸：低成長 4%・高成長 6%、東アフリカ：低成長 2%・高成長 4%）、地域全体のスループット予測を高成長と低成長の 2 種求めた。

今回の変数入力にあたっては、財団法人国際金融情報センター（JCIF）による 2003～2005 年の世界経済見通しが参考となろう。

3-1-8 トランシップ・コンテナの算出

土台となるべきスループットのうち何%がトランシップ・コンテナとなるか、すなわちサララがハブ港として取り込むべき貨物となるかを検証する。2000 年 JICA 報告書では、50%をトランシップ・コンテナとした。今回もこのパーセンテージが引き続き使用可能か否か、検証する。

2002 年度の同盟統計に基づく（トランシップを除く）輸出入コンテナの輸送実績が、世界規模で算出されている（表 3.1.2 参照）。湾岸諸国・インド亜大陸合わせて 7,580 千 TEU。この地域にハブ港は存在せず、東アフリカ＝最終仕向地あるいは最初の出貨地である。すなわち、スループット全てを輸出入コンテナの輸送実績とみなしてよいことから、これに東アフリカの輸送実績 1,119 千 TEU を加算すると、8,699 千 TEU。これが、3 地域における（トランシップを除く）輸出入コンテナの合計である。

一方、同 3 地域のスループットは計 18,244 千 TEU（5 港、コンテナスループット合計）。すなわち、輸出入コンテナの比率は、47.68%。よって今回も、残りのコンテナ＝全体の 50%をトランシップとみなすことが出来る。

表 3.1.2 2002 年輸出入コンテナ輸送実績 (単位：千 TEU)

from/to	北米	東アジア	欧州	南米	中東	インド等	アフリカ	オセアニア	計
北米	401	4,273	1,474	1,583	220	237	156	198	8,542
東アジア	9,309	8,899	5,040	902	892	664	676	985	27,367
欧州	2,661	3,123	4,592	648	690	373	867	267	13,221
南米	1,506	636	1,567	591	53	33	61	34	4,481
中東	144	378	299	5	55	150	53	26	1,110
インド等	501	856	522	9	232	220	71	39	2,450
アフリカ	128	382	769	47	44	65	165	52	1,652
オセアニア	180	1,117	340	28	38	54	46	228	2,031
計	14,830	19,664	14,603	3,813	2,224	1,796	2,095	1,829	60,854

出典：商船三井営業調査室 定航海運の現状 2002/2003

3-1-9 サララ港のシェアと簡単な検証

2001～2003 年におけるサララ港のトランシップ比率は 99%である。2000 年 JICA 報告書と同じく、先に示したスループット合計の 50%にあたるトランシップ・コンテナのうち、サララ港の戦略的地位が強化される場合のシェアを 30%、現状維持される場合のシェアを 20%、地位が低下する場合のシェアを 15%として、サララ港におけるトランシップ需要＝サララ港の需要とする（2000 年 JICA 報告書「13-3 トランシップ貨物の需要」参照）。検証のため、GDP 伸び率を湾岸諸国 4%、インド亜大陸 5%、東アフリカ 2.5%と置くと、この前提での 3 地域合計 2005 年予測値は、20,018 千 TEU。20,018TEU×50%×標準 20%=2,002 千 TEU。サララ港の 2003 年扱い実績は 2,001TEU であり、まずは枠内に入る数字と言えよう。

また、同じ伸び率に基づく 3 地域合計の 2020 年予測値は、46,905 千 TEU。46,905TEU×50%×標準 20%=4,691 千 TEU。これは 2000 年 JICA 報告書における 2020 年の予測数値（「高い経済成長、サララの戦略的地位は低下」）の 4,638 千 TEU とほぼ重なる（2000 年 JICA 報告書の表 13.3.3 参照）。すなわち、上記と同じく枠内に収まる。よって、妥当な式と予測と考えてよい。

3-1-10 今後検討すべき課題

今後本格調査においてさらに検討すべき課題は以下のような事項が考えられる。

- ・ 3 地域それぞれの GDP 伸び率をどう見るか
- ・ サララ港への寄港船社数をどう見るか
- ・ インド亜大陸のコンテナをどこまで取り込めるか
- ・ 新規寄港船社の増加に繋がる、サララからの一般向けフィーダー船サービスは導入されるか
- ・ マスカット（カブース港）との競合はあるか

- ・ サラール独自の貨物は伸びるか
- ・ ライバル港、特にアデン、ドバイの状況

3-2 海運動向分析（客船）

3-2-1 客船の現況

2002年度の客船利用者は、全世界で12百万人であった（表3.2.1参照）。この数字は、今後も増えていくであろう。客船では上等のサービスを楽しむことができることから、旅行の手段であるばかりでなく、客船そのものを楽しむ旅行者が多い。

表3.2.1 2002年度における客船利用者数（単位：千人）

船客国籍	1990	1998	2001	2002
アメリカ	3,500	5,500	6,900	8,650
カナダ	150	250	300	300
英国	180	635	800	823
フランス	75	165	225	225
ドイツ	190	283	392	428
その他 欧州	180	370	250	250
アジア(日本を除く)	75	800	800	800
日本	25	200	200	200
イタリア			250	250
オーストラリア	100	200	200	200
キプロス			75	75
貨客船利用者			3	3
人数計	4,475	8,403	10,395	12,204

出典：Complete Guide to Cruising & Cruise Ships 2000, Ocean Cruising & Cruise Ships 2003 and 2004 by Berlitz

スケールメリットを追求し、客船は大型化の傾向にある。船客数3千人を越える、100千トン超の船も稀ではない。ただしこの大きさになるとパナマ運河を通航不能のため、活動範囲はカリブ海周辺に限られてしまう。その一方で、贅沢な小型船の人気も高い。

3-2-2 世界一周クルーズとオマーンへの寄港

表3.2.1にある何れのクルーズ先進国からも遠く、オマーンを対象とした短期クルーズの企画は難しい。また、近隣に適当な乗下船港も少ない。寄港誘致を目指すには、世界一周クルーズがその対象となろう。世界を巡る客船の殆どが、インド洋～スエズ運河を航行する。すなわち必ずオマーン沖合を通過する。コンテナ船と同じく、地理的に恵まれた条件にあると言えよう。

最近の世界一周クルーズ催行実績を表3.2.2に示す。

表 3.2.2 最近の世界一周クルーズ催行実績

船舶名	日数	出発年月日	出発地	終着地
Europa	239	2002/11/25	Malta	Hamburg
Delphin	136	2002/12/12	Genoa	Nice
Deutschland	136	2002/12/18	Las Palmas	Venice
Maxim Gorkiy	139	2002/12/21	Bremerhaven	Bremerhaven
Albatros	130	2002/12/21	Genoa	Genoa
Astor	153	2002/12/22	Nice	Bremerhaven
Amsterdam	108	2003/1/4	Ft.Lauderdale	Ft.Lauderdale
Queen Elizabeth 2	107	2003/1/5	Sourhampton	New York
Saga Rose	104	2003/1/5	Sourhampton	Southampton
Aurora	91	2003/1/6	Sourhampton	Southampton
Oriana	92	2003/1/8	Sourhampton	Southampton
Crystal Symphony	104	2003/1/19	Ft.Lauderdale	Los Angeles
Seven Seas Mariner	108	2003/1/21	Los Angeles	Ft.Lauderdale
飛鳥	103	2003/3/11	横浜	神戸
パシフィック ビーナス	100	2003/3/21	横浜	神戸
にっぽん丸	103	2003/4/4	東京	神戸
Europa	154	2003/11/15	Malaga	Monte Carlo
Astor	118	2003/12/19	Nice	Nice
Maxim Gorkiy	138	2003/12/20	Bremerhaven	Bremerhaven
Albatros	126	2003/12/21	Monte Carlo	Monte Carlo
Black Watch	106	2004/1/5	Sourhampton	Southampton
Queen Elizabeth 2	110	2004/1/5	New York	New York
Saga Rose	107	2004/1/5	Sourhampton	Southampton
Aurora	80	2004/1/11	Sourhampton	Southampton
Crystal Serenity	106	2004/1/19	Los Angeles	Ft.Lauderdale
Prinsendam	107	2004/1/20	Los Angeles	Ft.Lauderdale
パシフィック ビーナス	100	2004/4/1	横浜	神戸

出典：Ocean Cruising & Cruise Ships 2003 and 2004 by Berlitz

また、昨年度のマスカット及びサララへの寄港実績は次のとおり（表 3.2.3-4）。

表 3.2.3 2003 年度マスカットへの客船寄港実績

船舶名	M	重量(t)	客数	寄港日	出発日	終着地	次目的地
Hebridean Spirit	91	4,200	47	2002/12/29	2003/1/3	Sur	Mumbai
Astor	177	20,606	299	2003/1/7	2003/1/7	Salalah	Bahrain
C.Columbus	144	14,903	138	2003/3/5	2003/3/5	Mumbai	K.Fakkan
C.Columbus	144	14,903	77	2003/3/9	2003/3/9	Dubai	Salalah
Maxim Gorkiy	195	24,981	214	2003/4/24	2003/4/24	B.Abbas	Salalah
Silver Shadow	186	28,258	136	2003/10/29	2003/10/29	Salalah	Fujairah
Silver Shadow	186	28,258	269	2003/11/3	2003/11/4	Dubai	Mumbai
Hebridean Spirit	91	4,200	17	2003/11/26	2003/11/29	Salalah	Dubai
Hebridean Spirit	91	4,200	48	2003/12/18	2003/12/20	Dubai	Mumbai

出典：PSC, SPS

表 3.2.4 2003 年度サララへの客船寄港実績

船舶名	M	重量(t)	客数	寄港日	出発日	終着地	次目的地
Astor	177	20,606	292	2003/1/5	2003/1/5		
C.Columbus	144	14,903	77	2003/3/11	2003/3/11		
Delphin	225	16,214	212	2003/4/15	2003/4/15		
Maxim Gorkiy	195	24,981	373	2003/4/26	2003/4/26		
Silver Shadow	186	28,258	269	2003/10/27	2003/10/27	Safaga	Muscat
Hebridean Spirit	91	4,200	17	2003/11/24	2003/11/24	Masafa	Muscat

出典：PSC, SPS

近隣諸港への寄港実績は次の通り（表 3.2.5 参照）。世界一周の客船はアラビア半島から 1 港だけ選ぶ傾向にある。

表 3.2.5 2002～2003 年度オマーン及び近隣諸港への客船寄港実績（単位：回）

港名	2002年	2003年
マスカット	8	9
サララ	8	6
ドバイ(UAE)	5	7
ムンバイ(インド)	11	12
コロンボ(スリランカ)	13	17

出典:PSC, SPS, Mumbai International Terminal, JICA 調査団

今後のマスカット・サララへの寄港予測は次の通り（表 3.2.6 参照）。

表 3.2.6 オマーンへの客船寄港予測

	2005年	2010年	2020年	2025年
強含み: 5%UP	9	12	19	25
弱含み: 3%UP	9	10	14	16

出典：JICA 調査団

3-2-3 客船誘致に関する近隣港との競争

1) アデン

長年に亘り社会主義政権の統治下にあったため、アデン港は情緒に乏しい。しかし、内陸部には世界遺産に指定された古都や緑豊かな自然など、魅力的な観光資源が広がっている。旅行業界では「最後の秘境」とさえ呼ばれる。インフラが整い社会的安定さえ回復すれば、有力な客船寄港地へ育つであろう。

2) UAE・ドバイ

ショッピングセンターと近代的なビル街で知られ、人口の 70～80%は外国人である。

3) オマーン・マスカット

2004 年 2 月、オマーン政府は UAE 政府との間で「客船誘致のため共に協力する」ことで合意した。オマーン政府は、同国を地域一の観光地へ育てる意気込みである。UAE との合意に基づき、郷土料理レストランや伝統工芸品ショップ等を備えた客船ターミナルを建設の予定である。

4) オマーン・ハッサブ

峻険たる山岳地帯とリアス式海岸で知られる。300m の岸壁が完成すれば、最大級の客船も着岸可能となり、観光地としての発展が期待される。

5) オマーン・サラール

緑に恵まれ、砂漠とはひと味違った雰囲気を持つ。マスカットと同じく、客船ターミナルの建設計画がある。

オマーンは、砂漠、オアシス、野生動物、世界遺産の砦など豊かな観光資源に恵まれ、多彩な民俗音楽・民俗舞踊も遺されている。なにより観光事業にとって最も大切な、社会的安定が保たれていることは大きい。今後も適切なプロモーションを通じ、観光地・客船寄港地としての発展が期待される。

第4章 産業と貨物需要の動向

4-1 社会経済の動向

オマーン国の社会経済を示す代表的指数として、人口とGDPを選びその動向を分析し、本事前調査における各種検討のために予備的な予測を行った。

4-1-1 人口

2002年のオマーン国の人口は、外国人67万人を含み254万人となっている（表4.1.1）。

表4.1.1 人口の推移

年	外国人			オマーン人		合計	
	人口	増加率	外国人/オマーン人の比率	人口	増加率	人口	増加率
1977	81		9.9%	820		901	
1978	84	3.7%	10.0%	844	2.9%	928	3.0%
1979	107	27.4%	12.2%	879	4.1%	986	6.3%
1980	146	36.4%	16.0%	914	4.0%	1,060	7.5%
1981	181	24.0%	19.1%	949	3.8%	1,130	6.6%
1982	206	13.8%	20.9%	984	3.7%	1,190	5.3%
1983	266	29.1%	26.1%	1,019	3.6%	1,285	8.0%
1984	297	11.7%	28.0%	1,060	4.0%	1,357	5.6%
1985	314	5.7%	28.5%	1,102	4.0%	1,416	4.3%
1986	295	-6.1%	25.8%	1,143	3.7%	1,438	1.6%
1987	239	-19.0%	20.2%	1,185	3.7%	1,424	-1.0%
1988	275	15.1%	22.4%	1,226	3.5%	1,501	5.4%
1989	285	3.6%	22.4%	1,274	3.9%	1,559	3.9%
1990	304	6.7%	23.0%	1,321	3.7%	1,625	4.2%
1991	388	27.6%	28.3%	1,369	3.6%	1,757	8.1%
1992	465	19.8%	32.8%	1,417	3.5%	1,882	7.1%
1993	535	15.1%	36.5%	1,465	3.4%	2,000	6.3%
1994	538	0.6%	35.6%	1,512	3.2%	2,050	2.5%
1995	574	6.7%	36.9%	1,557	3.0%	2,131	4.0%
1996	612	6.6%	38.2%	1,602	2.9%	2,214	3.9%
1997	613	0.2%	37.3%	1,642	2.5%	2,255	1.9%
1998	602	-1.8%	35.7%	1,685	2.6%	2,287	1.4%
1999	596	-1.0%	34.5%	1,729	2.6%	2,325	1.7%
2000	624	4.7%	35.1%	1,778	2.8%	2,402	3.3%
2001	652	4.5%	35.7%	1,826	2.7%	2,478	3.2%
2002	668	2.5%	35.7%	1,870	2.4%	2,538	2.4%

出典：Ministry of National Economy, “Statistical Year Book 2003”

比較的人口が少ないオマーン国の経済活動は外国人の労働に頼ってきた。外国人の人口は1994年にオマニゼーション（オマーン人雇用者の比率を60%以上とするという規制）が施行されるまで増加し、その後はオマーン人の人口に対し35%のレベルで一定しているように見える（図4.1.1）。若年層オマーン人の雇用を確保するために近年オマニゼーションを強く推進している現状下では、長期的に外国人の人口は減少していくものと推測される。しかし、オマーン人の育成が熟練工以上を目標としていることに対し、実際の雇用機会は半熟練工以下が圧倒的に多いことを考慮すると、将来もある程度の外国人は必要であろう。

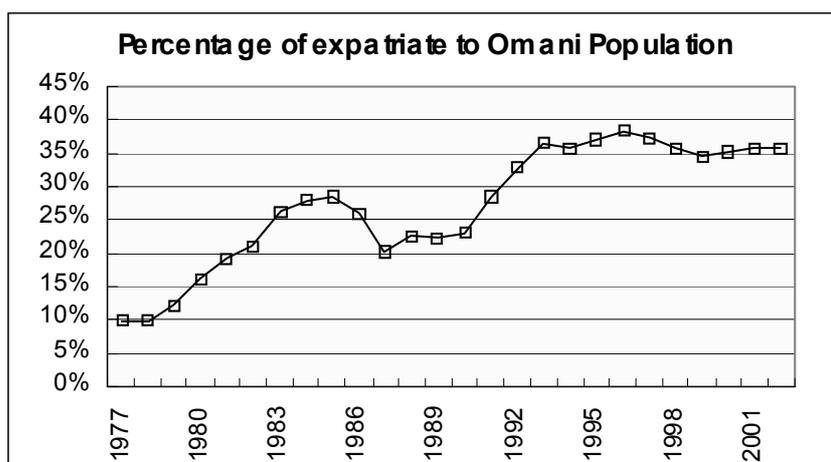


図 4.1.1 オマーン人人口に対する外国人人口比の推移

出典: 第二次事前調査団、MONE, “Statistical Year Book 2003”

オマーン人の人口増加率は、1980年の4.0%から2002年には2.4%へ減少している。これは、過去の他国の例からみても経済が発展していることを意味し、長期的にはさらに人口増加率は減少していくものと思われる（図 4.1.2）。

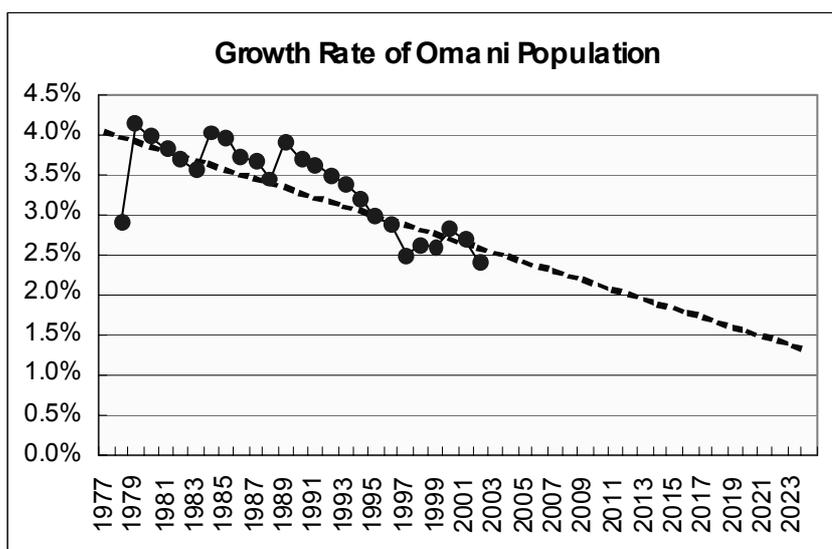


図 4.1.2 オマーン人の人口増加率の推移

出典: 第二次事前調査団、MONE, “Statistical Year Book 2003”

オマーン国の特徴として若年層が多く、20才以下の人口構成比は54%となっている。上述したように、この若年層への雇用機会創出が国家政策の重要課題でもある。

以上の現状分析に基づき、本格調査の目標年次である2025年までの人口予測を暫定的に行ったものを図 4.1.3 に示す。予測では、オマーン人の人口増加率が図 4.1.2にある予測ライン上で減少、外国人の人口はオマーン人の35%で推移するものと仮定した。

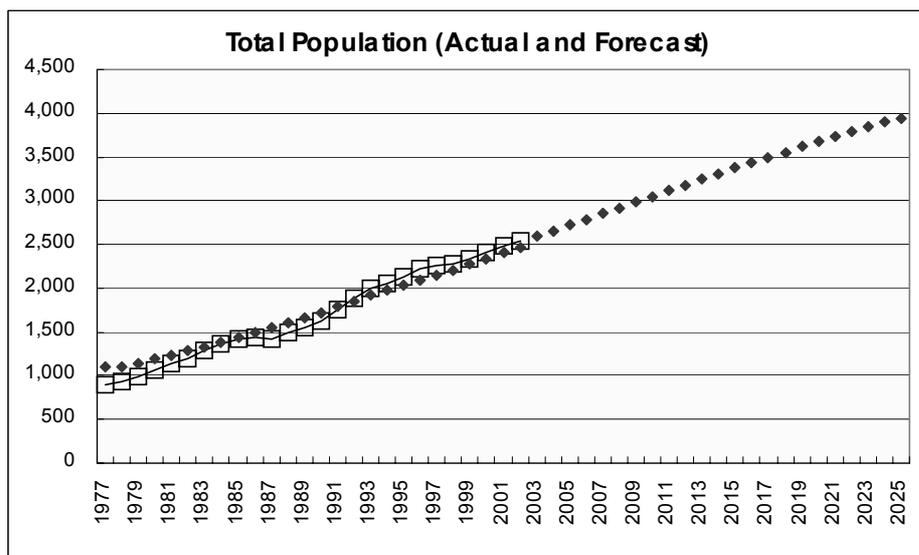


図 4.1.3 人口の推移と予測

出典：第二次事前調査団、MONE, “Statistical Year Book 2003”

4-1-2 GDP

オマーン国は、数次にわたる5ヵ年開発計画の実施と石油収入により、表 4.1.2 に示すように着実に経済発展を遂げている。現在も経済活動の約 1/3 を石油部門に頼っているが、その比率は徐々に下がってきている。「オマーンビジョン 2020」によると、2020 年までに石油産出は GDP 比の 9%まで下がる一方、LNG の産出は GDP 比 10%まで増加を図るものとされている。

非石油部門の生産は、工業やサービス部門の活発化により、年平均 5%以上の成長率で堅実に増加していることより、オマーン国政府が推進する脱石油は徐々に実現されているといえる。それらの中で、製造業のシェアは 1987 年の 3.5%から 2002 年の 7.2%へ増加し、小売業も 10.7%から 13.8%、運輸・倉庫・通信業も 5.1%から 10.1%へそれぞれシェアを伸ばしており、成長産業となっている。

表 4.1.2 産業構造の変化

経済活動	1987-1992年平均		1992-1997年平均		1997-2002年平均	
	成長率	シェア	成長率	シェア	成長率	シェア
石油部門 計	4.8%	37.5%	4.3%	35.6%	0.3%	32.8%
非石油部門 計	6.8%	63.6%	5.4%	66.2%	5.1%	69.2%
農業／漁業	5.4%	3.2%	6.5%	3.4%	0.9%	3.2%
工業	6.2%	9.5%	5.4%	9.8%	7.7%	11.0%
サービス業	7.0%	51.0%	5.3%	53.1%	4.8%	55.1%
GDP市場価格	6.2%	100.0%	4.8%	100.0%	3.4%	100.0%

注) 表中の数字は 1988 年価格を用いて計算している。

出典： Ministry of National Economy, “Statistical Year Book 2003”

以上の現状分析から、石油生産シェアが 2020 年に 9%、LNG が約 10%となるように年成長率をそれぞれ-2.5%、+12.5%と設定し（2020 年以降は-1.5%と+7%）、また、非石油部門の成長率をミドルケースとして+5%と仮定し 2025 年までの GDP を予備的に予測した。その結果を図 4.1.4 に示す。なお、比較のために、2000 年 JICA 報告書の推計値も同図の中に表示してある。

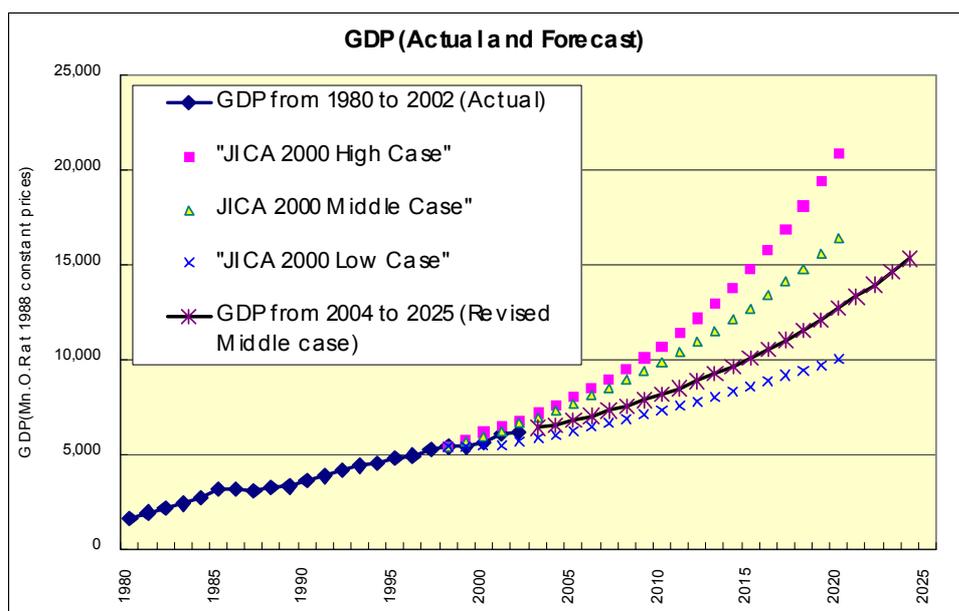


図 4.1.4 GDP の推移と予測

出典：第二次事前調査団、JICA「オマーン国サララ港ならびに周辺地域開発計画調査最終報告書」MONE, “Statistical Year Book 2003”

4-2 港湾関連地域の産業動向

入手可能なデータをもとに各地域の産業活動をまとめたものを表 4.2.1 に示す。以下各主要港に関連する地域産業の動向を分析した。

1) カブース港関連産業

ゲートウェイ港であるカブース港を利用する産業は、マスカット、ダクリア、シユラキヤ、バティナ、ダヒラなどの地域に広がり、そこでの産業活動は、国全体の活動の 8～9 割を占める（表 4.2.1）。非石油部門の製造業に関して、食品（国内生産額の 74%）、非鉄鉱業（同 52%）、化学（同 60%）、機械、器具（同 99.9%）、家具（同 98%）などがマスカット行政区で集中的に生産されている。

非石油部門の全製造業最終生産額の 13%を占める食品・飲料水産業は最大の産業であり、全国事業所数 169、従業員数 6,900 名のうち、マスカットに 46 の事業所が立地し 3,979 名を雇用している（2002 年）。当産業がカブース港を通して輸出する金額と量は、それぞれ港全体の 16%と 39%となっている（ROP 2002）。当産業における最大の企業は、小麦製粉工場で、カブース港では、2002 年に 26 万 3 千トンの

小麦を輸入、生産した 25 万トンの小麦粉のなかから 3 万 2 千トンの余剰分を輸出している (SPC)。

一般的に食品産業は人口に依存していることより、今後の人口増加に対応して、輸入は堅調に増加するとみることができる。予備的検討では、2025 年までに人口は約 1.5 倍となり、輸入貨物は約 1.5~2 倍となるものと予測された。ただし、この結果は UAE からの陸上輸入量によって異なる (陸上貨物量は DPS 調査報告書の図 2-5 参照)。

カブース港から輸出される品目のうち、小麦粉、食品、セメントが 60%を占めているが、小麦粉は UAE の工場との競争にさらされ生産が減少している。国際競争力を高めることが必要でありオマーン国政府の輸出振興策が望まれる。一方、大消費地であるインドやアフリカに近い地理的優位性から、食品の輸出は比較的展望が開けている。OCIPED による予測成長率は、魚 6.5%、野菜油 4.4%、ビスケット 12.5%、フルーツジュース 15%、ポテトチップス 13%などの高い値となっている。

第二の産業は非鉄鉱業であり、非石油部門の全製造業最終生産額の 7%を占める。全国事業所数 243、従業員数 6,215 名のうち、マスカットに 43 の事業所が立地し 2,830 名を雇用している (2002 年)。当産業における最大の企業はセメント工場、カブース港では、2002 年に 13 万 3 千トンのクリンカーを輸入し、生産した 160 万トンのセメントの中から 14 万 4 千トンの余剰分を輸出している (SPC)。

セメントの輸出に関して、マスカットにある唯一のセメント工場 Oman Cement Company では、石灰岩埋蔵量の制限から拡張の可能性は少なく、またセメントの国際価格が国内価格より低いことから、将来的に輸出量が大幅に増加するとは考えにくい。

バティナでは、国内生産額の 78%を占める鉄鋼産業があり、全国事業所数 10、従業員数 1,154 名のうち、3 つの事業所が立地し 836 名を雇用している (2002 年)。

製造業の代表的企業のほとんどは図 4.2.1 に示す工業団地内に立地している。カブース港に関連する工業団地は、マスカット行政区にあるルセール工業団地、バティナにあるソハール工業団地、シャルキアにあるスール工業団地である。

カブース港関連の既存輸出産業はほぼ全ての業種を網羅しており、その生産の 50%はすでに輸出されていることからみて、今後新たな産業が立地する可能性は少なく、追加投資などにより既存産業を育成・強化していく方向になるものとみる。

農業に関して、上述の 5 地域における生産は全国の 9 割にのぼる (表 4-3)。特にバティナは、野菜、フルーツと飼料の主要生産地であり、その生産高は、それぞれ全国の 69%、44%、60%となっている。

2002 年の 5 地域における小規模漁業による漁獲量は、116,598 トンであり、重要種はマグロ、キングフィッシュなどである。商用漁業による漁獲量は、遠洋漁業で 25,402 トン、底魚漁業で 1,957 トン、合計で 27,359 トンであった。遠洋漁業には

7つの会社、底魚漁業には4つの会社があり、ドファールにある操業休止中のひとつを除き、すべてマスカットに登録されている。遠洋漁業で最大の会社は、Protein Priduction International Co. で16隻の漁船を所有している。底魚漁業では、Oman Fishery Co. が大手で12の漁船を持っている。カブース港からの水産物の輸出額と量は、それぞれR01,615万と23,974トンとなっている(ROP及びPSC)。

表 4.2.1 主要港湾に係る各地域の産業活動

Major Port relating to Region→			Sultan Qaboos Port				Sultan Qaboos Port (Sohar Port / Shinas Port)			Duqm Port		Salalah Port		Khasab Port		National Total
Industrial Activities	Unit	Year	Muscat	Ad-Dakhliyah	Ash-Sharqiyah	% of National Total	Al-Batinah	Adh-Dhahirah	% of National Total	Al-Wusta	% of National Total	Dhofar	% of National Total	Musandam	% of National Total	
Agriculture																
● Production	ton	National 2001 ¹⁾														
Vegetables			2,342	4,519	14,134	12.2	118,610	13,057	76.4	305	0.2	17,378	10.1	1,897	1.1	172,242
Fruits			13,085	50,126	85,042	40.8	159,214	39,906	54.9	0	0.0	11,276	3.1	4,283	1.2	362,932
Field crops			730	3,457	1,876	23.5	11,091	7,061	70.4	0	0.0	1,117	4.3	453	1.8	25,785
Perennial fodder			32,000	38,202	46,284	15.2	458,300	113,000	74.6	1,100	0.1	73,303	9.6	3,250	0.4	765,439
● Cropped area	Feddān	National 2001 ¹⁾														
Vegetables			268	600	1,192	12.7	10,560	1,620	75.0	45	0.3	1,673	10.3	290	1.8	16,248
Fruits			5,978	11,543	14,677	31.7	53,365	11,905	64.4	0	0.0	2,482	2.4	1,473	1.5	101,423
Field crops			330	1,869	1,060	21.5	6,235	5,075	74.5	0	0.0	360	2.4	255	1.7	15,184
Perennial fodder			1,900	2,235	2,214	14.7	26,500	5,950	75.0	70	0.2	4,200	9.7	200	0.5	43,269
Fishery																
● Fish landed	ton	2002 ⁴⁾														
Traditional fishery			27,399		25,918	45.7	28,620		24.5	12,358	10.6	16,375	14.0	5,569	4.8	116,598
Commercial fishing	ton	2002 ⁴⁾	27,359			100.0										27,359
Manufacturing																
Finished Goods manufactured	'000 R.O.	2001 ³⁾	709,157	16,169	455,252	87.8	91,517	23,689	8.6			43,796	3.3			1,345,152
Value added	'000 R.O.	2001 ³⁾	216,748	8,825	336,642	90.6	33,361	10,322	7.0			14,901	2.4			620,799
Export from Seaports (excl:Sur)																
Weight	'000 ton	2002 ²⁾			465.57				39.6			547.43	46.5	69.95	5.9	1,176.3
Value	Mill. R.O.	2002 ²⁾			146.73				25.2			21.97	3.8	203.61	35.0	582.2
Tourism																
Number of hotel and motel rooms		2002 ⁴⁾	3519	325	484	71.2	233	353	9.6	47	0.8	1072	17.6	45	0.7	6,078
Total capital of registered enterprises																
Multi Economic Activities	'000 R.O.	2002 ⁴⁾	99,251	5,405	8,122	80.1	10,645	4,673	10.9	958	0.7	11,393	8.1	316	0.2	140,763
Community & Gen. Social Services			5,138	133	2,578	93.4	248	233	5.7			76	0.9			8,406
Banking, Insurance & Business Services			436	0	120	74.1	50	55	14.0			89	11.9			750
Transportation			278	32	58	66.3	50	36	15.5	15	2.7	86	15.5			555
Commerce, Restaurants & Hotels			6,434	99	197	86.9	431	229	8.5	65	0.8	269	3.5	20	0.3	7,744
Construction			3,036	152	263	89.4	211	131	8.9			66	1.7			3,859
Electricity & Water			0	0	20	100.0	0	0	0.0							20
Manufacturing Industries			1,195	68	86	54.4	1,025	78	44.4			30	1.2			2,482
Mining & Quarrying			250	13	0	42.8	154	198	57.2							615
Agriculture & Fisheries			60	0	47	76.4	8	0	5.7			25	17.9			140
Population																
Omani	'000	2002 ⁴⁾	388	248	274	48.7	586	169	40.4	17	0.9	159	8.5	28	1.5	1,870
Non-Omani			321	37	48	60.9	114	57	25.6	4	0.6	79	11.8	8	1.2	668
Total			710	285	322	51.9	699	227	36.5	21	0.8	238	9.4	36	1.4	2,538

Sources: 1) MOAF

2) ROP, "Foreign Trade Statistics, 2002"

3) MCI, "Yearly Industrial Statistical Book, 2003"

4) MNE, "Statistical Year Book, 2003"

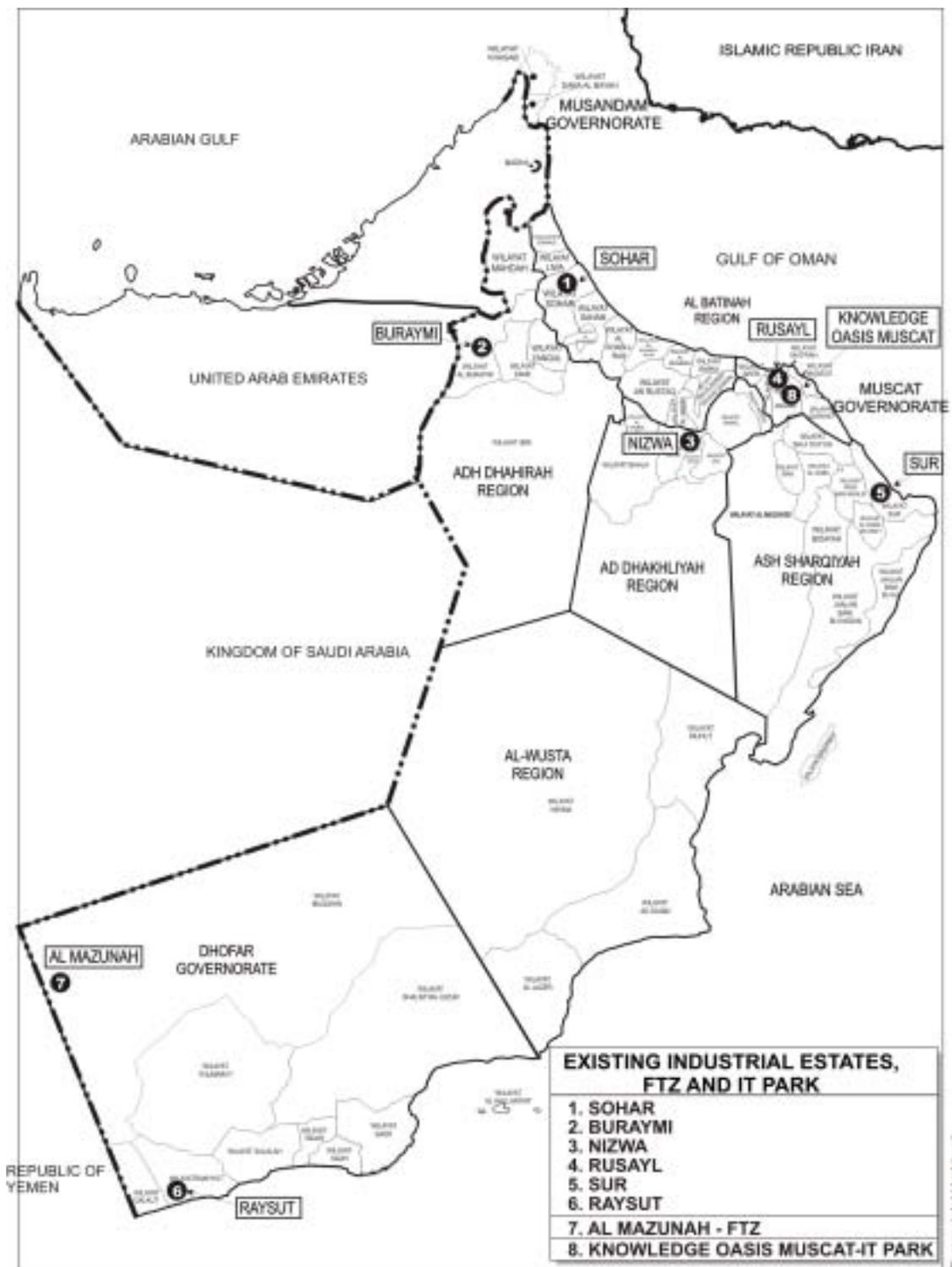


図 4.2.1 既存工業団地の位置図

出典:Public Establishment for Industrial Estates (PEIE)

2) サラーラ港関連産業

サラーラ港はドファールを代表する港であり、ドファールの産業活動は国全体の活動の約1割を占める(表4.2.1)。ドファールの人口は約24万人と小規模なため、産業は一般的に内需と輸出の両方をターゲットにしている。

食品・飲料水産業はここでも最大の産業であり、全国生産額の11%を生産し、全国事業所数169、従業員数6,900名のうち、28の事業所があり863名を雇用している(2002年)。当産業の中でも大規模な企業は小麦製粉工場と家畜飼料業であり、国内消費の余剰をサラーラ港から輸出し、その金額と量は、それぞれ港全体の58%と18%となっている(ROP 2002年)。

今後の動向について、食品の輸入は人口増加に伴い増えていくが、人口規模が小さいためその量は限定的であるとみる。輸出については、前述のマスカットにある企業と同様な困難が予想されるが、小麦粉製工場などは、UAEから遠距離であるため、イエメンやアフリカ方面に対しては競争力を維持できる可能性がある。

第二の産業もカブース港関連産業と同様に非鉄鉱業であり、全国生産額の18%を生産し、23の事業所と715名の従業員を擁している(2002年)。当産業の中で最大の企業はセメント工場であり、2003年にサラーラ港から57万3千トンのセメントを輸出している。小麦粉同様、国内向けは人口増加に伴う建設需要と比較的有利な価格により生産が増加していくものと思われる。輸出は大幅に増加するとは考えにくい。イエメンなどに対しては競争力を維持し増加するものとみる。

サラーラ港から4km離れて150haの広さのライスイート工業団地があり、小麦粉製粉工場などほとんどの主要企業が立地している(図4.2.1)。100haの拡張用地があり、用水、下水、LNGガスなどのインフラはすでに整備され主としてオマーン国内の投資を誘致している。サラーラ港に接した背後地には、政府が100%出資するPEIEが開発を担当しているFTZの計画があり、オマーンとインドのJVによるコンサル設計が終了後、第一期のインフラ整備が2004年6月から開始される予定である(PEIE)。

工業団地とFTZとも輸出企業促進では同様で、食品、水産加工品、野菜油、マーブル、スペア・パーツ、石油生産関連支援施設、保税エリア、電子機器組み立てなどのポテンシャルがあるものと考えられる。

上記以外では、港内のコンセッション区域内に、SPSがクリンカー輸出、小麦のトランシップ、車両保管などの港湾関連企業の誘致を考えている。

ドファールの農業はサラーラで日常消費される農作物が中心であるが、全国生産量の11%になる野菜は、ニンニク、タマネギ、トマトなどを中心にサラーラ港から輸出されている。水産業では、2002年の小規模漁業による漁獲高は、16,375トン(全国の14%)となっている。

3) ソハール港関連産業

ソハール港は開発中であり、ソハール港近隣の事業所は現在カブース港を利用している。ソハール港が開港し施設が使用できるようになれば、バティナとダクリアの事業所は直近のソハール港を利用することになるものと思われる。これら2つの地域の産業活動は全国生産の約20～40%、製造業は全国生産額の8.6%を占めている(表4.2.1)。

前述のようにバティナでは、国内生産額の78%を占める鉄鋼産業があり、全国事業所数10、従業員数1,154名のうち、3つの事業所が立地し836名を雇用している(2002年)。2002年にカブース港で10万2千トンの鋼材が陸揚げされる一方で、UAEからの陸路で25万トンが輸入されている。カブース港からの鋼材輸出は4万3千トンで、UAEへの陸路を通じて15万3千トンが輸入されている(ROP)。

ソハール港から6km離れた位置に、334haの広さを持ち62の企業が入っているソハール工業団地があり、そこにほとんどの製造業が立地している(図4.2.1)。

ソハール港背後に開発中の工業地区では、Sohar Refinery Companyが、ガソリン、ナフタ、LPG、年間50万トンのポリプロピレンを生産する精製所の建設を開始している。2006年から稼働を開始する予定で、当初生産量の10%を国内需要に回し、余剰分を輸出する計画である。また、Oman Oil Companyは、年間48万トンのアルミ精錬所を建設する予定であり、2007年から稼働予定である。同社は、他にも165万トンの肥料と、25万トンの液体アンモニアを生産する工場をインドの肥料会社とJVで建設する予定になっている。

前述のようにバティナは野菜、フルーツと飼料の主要生産地であり、その生産高は、それぞれ全国の69%、44%、60%を占め、農業用地は全国面積の5～6割にのぼる。2002年のバティナの小規模漁業による漁獲量は28,620トンであり、全国漁獲量の24.5%を占めている。

4) ハッサブ港関連産業

ムサンダム行政区における輸出額は全国港湾輸出額の35%を占め、人口と産業規模(いずれも2%以下)から見ると突出している(表4.2.1)。これは、ハッサブ港のイラン貿易によるものである。

WSアトキンズのハッサブ港拡張計画F/S報告書によると、ハッサブ港では、イランからスピードボートで羊・山羊を持ち込み、たばこ、衣類、缶詰、電化製品などイランで好まれるものを載せて戻る取引を行っているとのことである。輸入した羊・山羊は再びムサンダムから他の地域に運ばれる一方、イランへの品物のほとんどがUAEから陸路で持ち込まれているので、ハッサブは地域内の産業活動との関連がほとんどなく中継点として機能している。

このイラン貿易は、ハッサブ港の地理的優位性から今後も増加していくものと考え

えられるが、予測できない不透明なイラン側の状況次第でもある。WS アトキンズはハイケースで 10%の年成長率を見込んでいる。

非常に小規模の産業活動の中で、観光業は展望があるとみる。ムサンダム行政区での観光を重視し、ホテルやレクリエーション施設の建設を振興しているオマーン国政府は、UAE 政府とハッサブ港でのクルーズ・ターミナルを運営する JV 会社を設立する合意書を交わした。

5) シナス港関連産業

商港として最近開発されたばかりであるので、関連産業はまだ小規模であり、輸出実績はほとんどなくウィラヤット内の需要をターゲットとした産業活動が主となっている。

産業ポテンシャルのひとつとして、地理的に近いイランもしくはパキスタンとの交易があり、地域市場がターゲットとなる。その他のポテンシャルでは地域市場と輸出をターゲットとした水産加工業がある。これらのために関連施設も計画もしくは建設済みであるが、将来も含め小規模に留まるものと予想される。

5) デュクム港関連産業

デュクム港はアル・ウスタに計画されているが、同地域では非常に限定された産業活動しかない(表 4.2.1)。その中で、小規模漁業による漁獲量は 12,000 トン(2002 年)で国内総漁獲高の 10.6%を占め主要産業といえるが、既存の水産加工工場の輸出量は 3,000 トンであり、漁獲規模からみても新たな投資が無い限り、将来も現状のレベルに留まるものと考えられる。

その他の港湾関連産業については空白地域となっているが、Posford Haskining によるデュクム港の開発計画では、石灰岩と骨材の輸出ポテンシャルがあるものとして挙げられている。UAE からインドへ輸出されている石灰岩、UAE からクウェート、カタール、バーレーンに輸出されている骨材をアル・ウスタから出荷しようとするものであるが、それらの埋蔵量や、石切場、アクセス道路、支援施設などへの投資を含めた開発の実現性を慎重に検討する必要がある。

主要航路から近く、UAE などの主要ドックから遠いオマーン南部海岸においては、船舶修理ドックのポテンシャルはあるものとみるが、サララ港などの既存施設を利用する案と比較して、優位性や収益性を慎重に検討すべきである。

4-3 貨物需要の動向

1) カブース港

1997 年までのカブース港の全体貨物量は、1990 年の 100 万トンから 1997 年の 190 万トン近くへと年平均 8%以上で着実に増加していた。その後、鉄鋼関連貨物などの

減少により、1998年から2000年にかけて170万トンへと停滞したが、2001年には210万トン以上へと大幅に増加している（表4.3.1）。これは輸出貨物が増えていることが寄与している。

表 4.3.1 カブース港取扱貨物量の推移（単位：千トン）

Year	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Commodities														
Unloaded														
1. Food Stuff	357.5	438.9	415.5	410.9	450.9	523.8	536.6	480.1	669.1	644.4	652.7	663.2	710.3	763.7
1.1 Rice	42.9	62.4	55.4	47.1	65.0	51.0	72.9	80.7	87.4	90.2	99.1	103.3	82.2	105.6
1.2 Wheat & Flour	134.6	171.8	129.3	151.5	135.4	204.3	163.6	138.5	315.6	286.9	229.1	223.3	237.8	262.9
1.3 Maize	8.4	21.8	21.9	12.0	34.2	34.9	34.3	4.5	30.2	28.9	52.8	37	43.5	48.9
1.4 Barley	27.3	28.8	36.8	38.7	35.1	38.3	68.7	67.0	43.7	48.3	36.1	38.1	65.5	20.4
1.5 Sugar	10.5	22.7	14.4	13.8	15.5	18.2	10.1	16.9	15.2	8.7	6.7	10.9	5.4	9.9
1.6 Frozen Food	47.1	38.7	43.5	34.8	36.0	39.1	45.7	46.3	46.3	50.7	67.2	86.3	97.9	104.2
1.7 Others	86.7	92.7	114.2	113.0	129.7	138.0	141.3	126.2	130.7	130.7	161.7	164.3	178	211.8
2. Construction	116.7	134.8	151.3	159.4	191.1	141.0	111.8	153.1	312.1	287.8	140.3	175.2	395	331.8
2.1 Timber	31.6	44.3	51.5	38.3	37.5	28.9	30.7	23.3	22.1	31.5	31.8	27.1	35	46.6
2.2 Cement-bagged	13.1	7.0	-	-	2.5	0.2	-	-	16.8	4.6	0.1	0	0	0
2.2 Cement-bulk												52.1	109.9	132.9
2.3 Steel	56.0	70.2	86.7	105.6	129.3	92.2	56.7	106.4	237.8	211.2	74.3	62.8	215.5	112.9
2.4 Others	16.0	13.3	13.1	15.5	21.8	19.7	24.2	23.45	35.4	40.5	34.1	33.2	34.6	39.4
3. Vehicles (No.)	19,122	26,254	34,353	48,354	48,810	41,598	33,024	39,711	46,291	50,399	35,742	46,977	55,045	48,099
4. Others	340.2	372.2	436.6	480.8	503.8	527.6	660.7	864.4	741.1	706.4	730.2	649.7	739.9	788.3
4.1 Livestock	18.0	19.5	23.2	24.2	26.7	32.4	30.7	39.6	27.6	23.3	25.3	25.5	26	20
4.2 General Cargo	315.5	347.2	405.2	447.5	466.6	484.8	617.4	811.6	698.8	662.3	684.7	606.7	695.0	748.2
4.3 Spareparts	6.7	5.5	8.2	9.1	10.5	10.4	12.6	13.2	14.7	20.8	20.2	17.5	18.9	20.1
Total	814.4	945.9	1,003.4	1,051.1	1,145.8	1,192.4	1,309.1	1,497.6	1,722.3	1,638.6	1,523.2	1,488.1	1,845.2	1,883.8
Loaded														
1. Dates	0.4	0.8	0.9	7.7	5.3	4.3	4.2	4.2	3.0	7.6	4.1	9	9.1	5
2. Others	80.1	66.3	77.5	57.1	81.7	103.5	124.8	130.4	142.8	135.8	161.5	212.5	307.1	428.3
Total	80.5	67.1	78.4	64.8	87.0	107.8	129.0	134.6	145.8	143.4	165.6	221.5	316.2	433.3

出典 PSC

トランシップメントを除くコンテナ取扱数は、1990年の輸入35,424TEU、輸出34,885TEUから、2002年には輸入75,303TEU、輸出71,945TEUに倍増している。輸入コンテナの98%は実入りであり、輸出コンテナの70%は空コンである。一方トランシップメント・コンテナは1990年の97,564TEUを扱ったものの、その後湾岸戦争を機に2001年まで多くても3,000TEUのレベルまで落ち込んだ。しかし、2002年には56,616TEUまで回復している（表4.3.2）。

表 4.3.2 カブース港コンテナ貨物量の推移（単位：千トン）

年	輸入 (実入り)	輸入 (空コン)	輸出 (実入り)	輸出 (空コン)	トランシ ップメント (実入り)	トランシ ップメント (空コン)	合計
1989	33,001	938	5,349	28,511	49,415	48,118	165,332
1990	34,271	1,153	5,148	29,737	48,718	48,846	167,873
1991	39,121	905	5,761	33,346	38,381	38,090	155,604
1992	42,198	1,350	9,774	33,530	13,898	15,041	115,791
1993	44,808	829	12,397	31,902	185	231	90,352
1994	43,480	836	17,456	26,106	109	161	88,148
1995	47,797	1,306	12,149	34,353	162	183	95,950
1996	50,152	978	12,670	36,206	437	410	100,853
1997	53,274	1,455	13,876	37,948	1,386	1,248	109,187
1998	61,103	1,088	12,006	46,475	644	949	122,265
1999	61,204	844	13,135	46,284	1,664	1,672	124,803
2000	63,735	621	17,037	45,574	944	946	128,857
2001	70,492	1,381	18,954	49,417	1,845	1,844	143,933
2002	73,688	1,615	21,545	50,400	29,325	27,291	266,444

出典：PSC

これまでのオマーン国の社会経済、関連産業及び貨物量の各動向分析の結果を用い、2025年までのカブース港の貨物量需要を予備的に予測した。その結果を図4.3.1に示す。この予備的予測は、本調査の各種検討に用いるために行ったものである。

予測においては、輸入貨物のFood StuffとGeneral Cargoは人口の増加に、輸入貨物のConstructionと輸出貨物はGDPの増加に相関するものと仮定した。図4.3.1に実績と仮定に基づいた推定値の比較を示したがほぼ一致している。

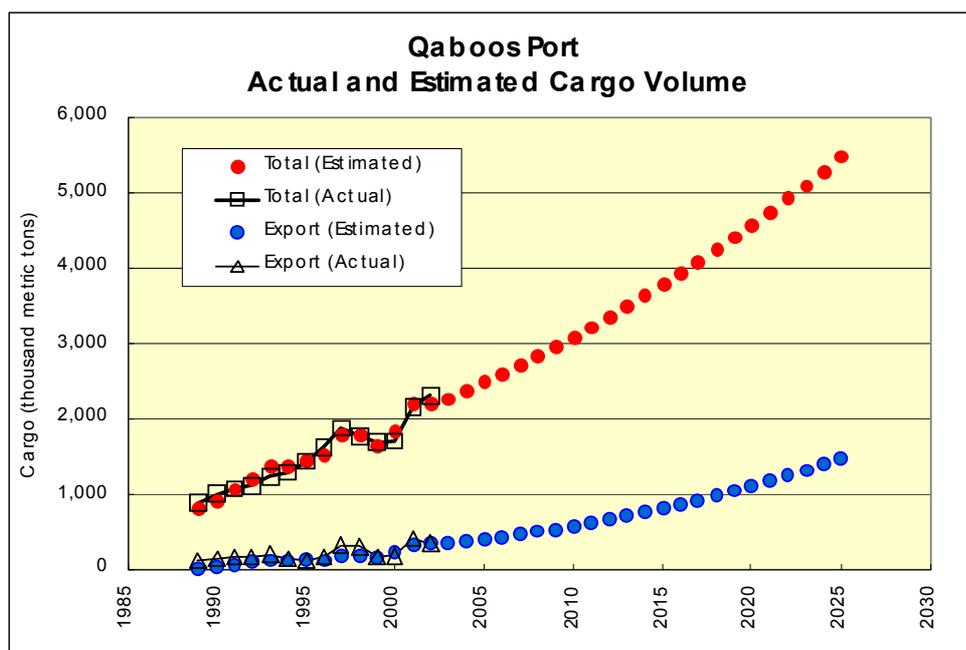


図 4.3.1 カブース港の貨物量の予備的予測

出典：JICA 調査団作成

2) サラーラ港

2000年までのサラーラ港の在来貨物の輸入量は、40～50万トン前後で推移していた。その大半は燃料で20～30万トンであった。2001年と2002年には小麦と鋼材の輸入が急増し、輸入貨物量はそれぞれ84万トン、98万トンを記録した。2003年は鋼材輸入が減ったため、輸入貨物量も59万トンまで減少している。一方、在来貨物の輸出量は、1997年まで6～9万トンと低迷していたが、1999年からは40万トン以上のセメントの輸出が始まり、総輸出貨物量は2003年には76万トンへと増加している（表4.3.3）。

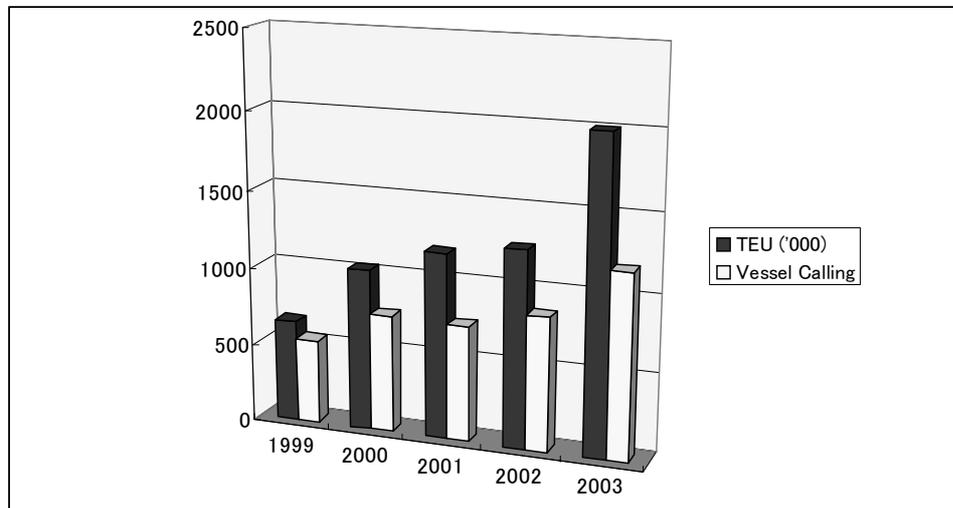
表 4.3.3 サラール港在来貨物量の推移（単位：千トン）

Commodity	Year	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Unloaded																
1. Food Staff		4.6	12.6	7.6	4.2	36.0	34.2	9.1	18.8	24.3	56.7	94.8	82.0	127.6	131.8	151.3
1.1 Rice		3.8	30.8	4.9	2.5	3.2	2.0	8.5	1.5	1.1	-	0.6	-	-	-	-
1.2 Sugar		2.8	-	-	-	3.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.3 Protein Feed		1.0	2.2	2.7	1.7	1.1	3.5	1.0	8.7	1.1	9.7	9.1	6.1	4.2	4.9	7.3
1.4 Wheat		-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.9	-	85.4	88.3	118.9	123.7
1.5 Others		0.5	0.4	0.3	0.5	8.4	18.7	7.6	13.4	9.8	58.0	7.7	3.6	4.5	5.1	2.7
2. Construction		22.7	64.5	47.9	22.2	22.3	20.5	37.2	32.4	34.5	41.4	18.6	56.7	135.0	141.9	45.8
2.1 Timber		0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.9	1.4
2.2 Cement		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.8	-	8.2
2.3 Steel & Pipes		31.9	36.7	47.8	22.2	13.2	13.2	8.4	23.8	28.0	24.7	17.8	56.9	118.2	183.1	24.7
2.4 Others		-	37.8	-	-	-	7.5	28.8	8.0	14.5	16.7	9.7	45.8	24.7	26.1	28.0
3. Vehicles [Hs (1989-1999)& Weight(2000-2003)]		224	251	57	58	375	222	1,226	315	349	497	1.6	6.1	37.4	1.3	1.7
4. Others		287.9	381.4	376.9	380.4	433.0	389.1	378.8	411.8	429.8	458.2	458.2	584.6	837.7	797.6	368.2
4.1 General Cargo		45.3	39.1	27.4	34.8	9.8	7.1	7.5	7.2	12.9	12.3	6.4	6.8	2.2	9.9	1.8
4.2 Iron Ore		-	-	-	-	58.8	14.9	-	22.8	58.3	33.8	14.3	-	-	11.7	4.0
4.3 Fuel		207.8	246.1	281.8	281.8	281.3	281.6	289.5	323.8	346.8	375.1	398.3	398.8	485.1	488.2	518.2
4.4 Crude Feed		36.7	46.2	81.6	76.4	73.9	83.2	81.0	56.6	8.9	24.3	35.4	27.8	24.2	33.3	46.0
4.5 Live Stock		0.2	-	-	-	-	8.2	1.0	1.1	2.8	4.7	3.7	1.9	1.2	4.5	5.8
4.6 Palm Oil		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19.2	6.8	13.8	1.9	-
Total (Unloaded)		518.1	469.4	432.7	582.5	486.1	435.7	428.7	481.2	498.2	544.8	582.5	545.4	837.7	885.7	586.1
Loaded																
1. Cement		81.8	42.8	79.8	47.8	15.8	69.0	78.0	72.0	49.0	34.7	438.8	447.3	477.8	581.1	572.9
2. Flour		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36.2	46.7	58.8	53.4	56.2
2. Others		2.8	30.8	9.8	9.8	8.8	3.0	7.0	7.0	14.0	362.3	64.9	9.2	33.2	198.4	131.9
Total (Loaded)		84.6	73.6	89.6	57.6	24.6	82.0	85.0	79.0	63.0	247.8	551.3	586.2	585.9	745.1	761.0

出典：SPS

コンテナ取扱数は、1999年の65万TEUから2003年には200万TEUに急増した(図4.3.2)。その99%はトランシップ・コンテナであり、その動向と予測は本報告書3章で行っている。

図 4.3.2 サラール港のコンテナ貨物量の推移



出典：Salalah Port Services (SPS)

これまでのオマーン国の社会経済、関連産業及び貨物量の各動向分析の結果を用い、2025年までのサラール港の在来貨物量需要を予備的に予測した。その結果を図4.3.3に示す。この予備的予測は、本調査の各種検討に用いるために行ったものである。予測は以下の考え方と仮定に基づいている。

- ・ マクロ予測では非現実的な貨物量となるため、商品別予測を用いる。

- 2000年 JICA 報告書の需要予測をレビューし、2000-2003年の実際貨物量に近いシナリオ1を基本に考える。
- 2003年の貨物量にシナリオ1を整合させるために以下の商品に修正を加えた：セメント（実績とヒアリング結果に基づく）、シリアル（人口と製粉率に基づく）、ベジタブルオイル（実績よりゼロ）、燃料油（実績のみ修正）

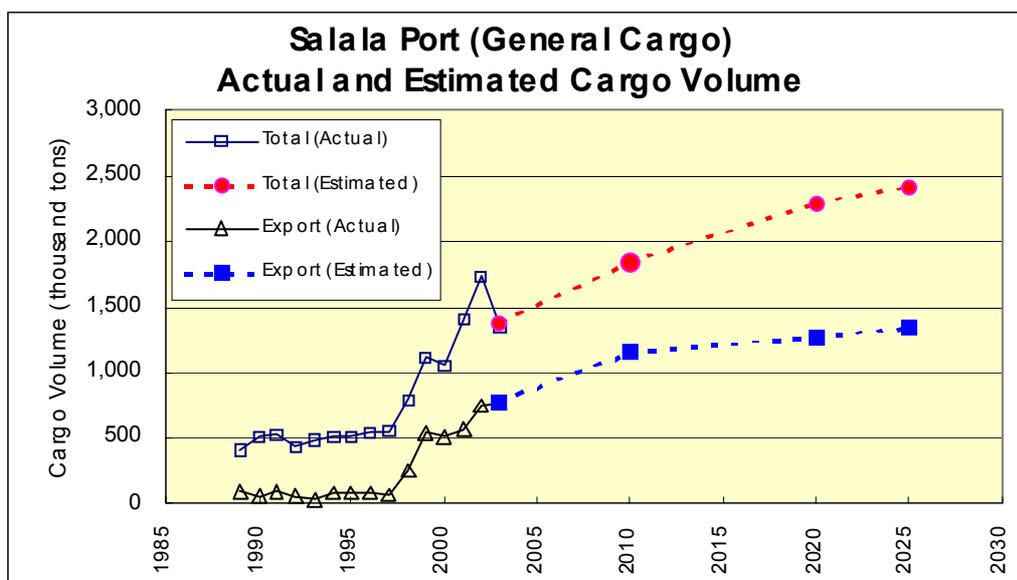


図 4.3.3 サララ港の貨物量の予備的予測

出典：JICA 調査団作成

第5章 港湾管理・運営制度と民営化の展望

5-1 港湾セクターの改革の課題

第6次国家開発5ヵ年計画期間中、オマーン国政府は港湾開発政策を次のように設定した。

1) 地理的優位性の最大活用

湾岸地域のコンテナ・トランSHIPメント・ハブ港と FTZ における産業振興機能としてのドバイ港を配慮し、オマーン国政府は国際海運ルートにおける地理的優位性を活用し、サララ港を湾岸地域のコンテナ・トランSHIPメント・ハブとして開発する。

2) 主要港への戦略的投資

オマーン国政府は、ソハール、カブース、サララを北部地域、マスカット地域、ドファール地域の開発拠点として選定し、各港の機能の重複を避け、最大限の投資見返りを得るため、各港の機能を以下のように設定した。

- a) ソハール港：金属工業、石油化学に焦点をあてた工業港
- b) カブース港：輸出入貨物を取り扱う商港
- c) アル・ファハール港：石油港湾
- d) ハッサブ港：漁業・観光支援港
- e) スール港：天然ガスターミナル
- f) サララ港：FTZ を有した湾岸地域のコンテナ・トランSHIPメント・ハブ港

3) 民主化の推進

民営化はオマーン経済ビジョン（オマーン 2020）及び、第5次、第6次5ヵ年計画の最重点政策の一つである。港湾サービスの民営化は第5次5ヵ年計画において特に推進され、サララ港コンテナターミナルは同国初めての港湾民営化の成功事例となった。民営化政策は公共の利益保護の為の法令化により政府の監督機能の強化を必要としている。このため政府は港湾計画・規制委員会（PPRC）の設立を表明している。

4) 自由貿易地域の開発

ドバイにおけるコンテナ・トランSHIPメント・ハブと FTZ の成功を見て、政府は主要港に近接して FTZ の創出を計画し、サララ港とハッサブ港での設立を意図している。

しかしながら、第6次5ヵ年計画においてデクム港の開発が追加され、さらにシナス港の開発が計画されたことから、新たに港の機能と役割を見直すとともに、開発シナリオの再調整と実行可能な段階開発戦略の策定が必要となっている。

また政府は、インフラ施設開発戦略とは別に、効果的投資、行政、管理、運営と

ともに、港湾セクターの人材開発を含め、財政管理の為の長期政策と戦略の確立を必要としている。

現在、サララ港はSPSにより、カブース港はPSCによりそれぞれ管理・運営されている。ソハール港の管理にはSIPCが設立されている。シナス港とハッサブ港は現在MOTCにより直接運営されているが、十分な人材とシステムの欠如から種々の要請に応えられていない。

また、コンセッションの条件は港毎に異なり、コンセッション契約の為の明確な基準も無い。異なる関税が港毎に適用され、一方でカブース港の関税はMOTC、MOFとMOCIにより設定され、各管理者による柔軟な関税の設定が阻害されている。

過去においては、オマーン国における主要港湾はカブース港とレイスート（現在サララ）港の2港であったが、レイスート港は主としてドファール地域における立地企業の輸移出入用の港として機能し、一方カブース港は全国唯一のゲートウェイ港としての機能を果たしていた。

従って、ミナカブースは近隣諸港と競争状態にあり、より一層の効率化が求められた。1997年の政府による民営化政策により、PSCが政府との共有株式会社として設立され、新たな運営を開始した。レイスート港は1997年、当初コンテナターミナルの共同開発の目的で設立したSPS（海外資本が参加した政府共有株式会社）に全運営権を譲渡した。従ってカブース港は運営効率化を目的に民営化されたのに対し、サララ港は投資資金の負担とトランシップメント業務のノウハウを得るために民営化されたと考えられる。

ソハール港は工業用地と港湾の管理を行なう目的で、政府共有株式会社のSIPCを設立している。新規に開発されているハッサブ港についても政府は第6次5ヵ年計画において民営化を唱っているが、コンサルタントの調査報告書では民営化は困難であり、トラストポートタイプの運営を提案している。

運輸省の行政能力に変化が無いままに、さらにシナス港、デュクム港の開発負担がMOTCの肩にかかり、抜本的な制度の変更に迫られているのが実状である。

民営化は港湾の諸問題解決の一施策でしかなく、個々の港の規模や目的に沿った改革がなされなければならないし、まず、改革の目的の明確化からはじめなければならない。

S/Wにおいては、長期港湾開発戦略は、港湾インフラの開発戦略、管理・運営戦略、投資財務戦略の3つの主要課題で構成されると想定している。

- ・ 港湾インフラ開発戦略：港湾・海運ルートの階層システムと主要港の機能・役割・交通量の分担及び港湾の開発規模と必要投資額
- ・ 管理・運営戦略：中央政府、地方機関、公社、民間の役割分担、港湾サービスの効率向上策、港湾料金の改善と他の財源、人的資源の開発、データ管理

システムの改善及び法的・制度的改革

・ 投資財務戦略

現状のオマーン国における港湾セクターの抱える課題を検討した結果、長期的な観点からの課題は以下の諸点である。

- 1) いわゆる planning, programming, budgeting system に則り、公共の利害保護のための監督を行い、必要最小限の公共投資額を決めるという政府そのものの行政、及び公社や民間会社のガイドラインとすべき公式の長期的総合的な全国港湾開発計画が欠如していること。
- 2) 港湾の投資・運営に参画する為の官民を問わず、開放的、透明かつ明確な基本的ルールが欠如していること。
- 3) 公共港湾の管理者、特に公共料金設定を規制・規定する基本的共通システムが欠如していること。
- 4) 必要な技能を備えた必要労働者を確保する為の持続的・効果的なシステムが欠如していること。
- 5) データ管理も含め、港湾の運営・実績を監督する法的システムが欠如していること。

これらの課題と過去の港湾改革の実績を考慮すると、S/W で触れられている港湾の階層システムは、公的な全国港湾開発計画が策定されればその目的は達成されるため、必要が無いと考えられる。そもそも港湾の階層システムは日本やインドネシア、フィリピンのように、一つの省庁が管轄する港湾が多数に上る国において必要とされたシステムである。これらの国にあっては、限られた中央政府の能力と財政の中でそれぞれの関係機関（者）が港湾を効率的に管理し投資するために、各港を国、地域、地区それぞれの利害関係の軽重に基づいてそれぞれの権限と責務を定義することが必要なことから設定されたものであり、実際インドネシアでは最近、地方分権の政策と共に全国港湾の階層システムという港湾システムを作り上げている。

また主要港湾への機能と役割の分担は、全国港湾開発計画がそれぞれの港の制約とポテンシャルを正確に反映し、合理的、論理的に作成された場合には自動的に達成される機能であるし、開発規模と必要投資額に関しても、上記開発計画の中で経済・財務評価が正しく行われ、関係者間の投資分担が明確に定義づけられるべきである。

中央政府、地方機関、公社及び民間の役割分担は前述の課題のうち、2)～5)の課題を解決するのに必要なシステムが形成されれば、自明の事柄となり、明確に定義される。

オマーン国では、港湾の行政・管理・運営に関係する者は、a) 中央政府、特に MOTC（全般的義務）、MOF（予算）、MOCI（政府共有株式会社＝公社）、MOAF（検疫）、ROP（関税）、b) 港湾管理者（政府共有株式会社）、c) 管理運営契約者（民間）である。

オマーン国の政体はスルタンの絶対君主制をしいており、地方行政機関には何の権限も力も与えられていない。従って、S/W における地方機関とは各省の地方機関もしくは各港の港湾管理者（SPS, PSC, SIPC の政府共有株式会社）と一部ムサンダム地方、マスカット地方、ドファール地方に認められている行政区（知事は中央政府の大臣）と解釈しうる。従って、ここでの関係者の役割は他の地方自治制度が存在する諸国とは異なり、非常に限定されたものとなるし、関係者の役割分担は法的・制度的システムに組み込まれるべきものである。

開放的、透明かつ明確な参画の基本的ルールとシステム、公共港湾管理者規制の為の共通ルールも、これらが効果的に機能するよう、法的・制度的改革に組み込まれることが必要である。

港湾のサービスの効率化や関税の改善についても、資金源という観点を別にすれば、インフラの料金設定の政策に関しては、港湾管理者規制の共通システムの中で議論すべき事項であり、データ管理も含め運営実績の監督に関する法制度の中で検討すべき事項である。

また、サララ港、カブース港、ソハール港は既にコンセッション契約が交わされており、2005年に契約が満期となるカブース港を除き、変更が困難な事実として受け取らねばならない。従って管理・運営戦略はこれらの現実を踏まえて設定される必要がある。

人的資源開発の課題に関しては、政府は National Training Institute での訓練の実施や、SPS 自らの訓練に対する補助金等、積極的に支援をしているが、他の多くの国と異なり、オペレータも管理職もともに質、量共に絶対的な不足状態にある。従って必要な労働者を持続的かつ効果的に供給できるシステムが緊急に必要とされている。

5-2 効果的な計画策定・予算システムの為の戦略代替案

オマーン国では港湾の計画は MOTC の責任下にあるが、予算に関しては MOF の直接指示を受ける。日本のように予算をセクター別の枠取りを行い、配分が各省の采配で実施されるシステムとはなっていない。これは全体の規模が小さいため、財務省の個別審査で十分対応できるからであろうと思われる。一方港湾の計画は主として MOTC がコンサルタントに契約して港毎に個別に計画が策定されている。広い意味での国家開発への寄与と必要性について考慮はしているものの、明確かつ定量的に計画の目的と効果に関して言及している報告書は非常に限られている。

港湾の開発には下記のように様々な目的がある。

- ・ サララ港：コンテナトランSHIPメントターミナルの整備を通して、フリーゾーンの開発の手段と運営から得られる収入を期待している。一方で在来埠頭の方はドファール地方の主要工場であるセメント工場、製粉工場等の生

産施設の一貫としての役割を担っている。

- ・ ソハール港：石油関連、アルミ工場等基幹産業の生産施設の一貫としての機能と北部地域の輸出入の玄関としての役割
- ・ デュクム港：アル・ウスタ地方振興に向けた、造船所と漁業及び石材等鉱業の振興のための港
- ・ ハッサブ港：ムサンダム地方の振興のための、現行のイランとの貿易とクルーズ船を誘致、観光開発の手段
- ・ シナス港：現行イランとの交易と漁業を通じた商業活動の振興

このように、オマーンの主要港湾は全国的な流通/交通ネットワークのリンクとしてよりも、地域振興の為の産業立地拠点としての役割が主体である。従って港湾の開発の計画・予算配分も、産業立地計画・予算と戦略的にうまく調整される必要がある。

もちろん、港湾の開発は荷主の輸送需要に的確に対応するため道路ネットワークと十分な連携をとることは言うまでもない。従ってこのように道路ネットワークと産業立地という二つの側面が計画・予算配分において効果的に組み込まれる必要がある。

戦略的な産業立地を計画するには、立地産業への必要なインセンティブの賦与と共に、適切かつ実現性のある産業の選択と配置に関する特別の知見と技術が必要である。適切な産業の種類と規模の選択なしに適切な港湾の計画を策定することは困難である。

予算の配分に関しても産業活動の為の工業団地造成、工業用水、電力等のインフラ投資と港湾インフラ投資との調整をうまく実施することによりプロジェクトの採算性をより高くすることが可能である。長期的展望の下に、時宜を得た予算手当とプロジェクト要素毎に最も適した財源を手当することが、戦略として最も重要な要素となる。

計画と予算配分を効果的に実施するにはいくつかの制度的代替案が考えられる。港湾の将来開発計画を行い、投資を支える民間開発者とこれらの計画を共有する義務は中央政府にあることは言うまでもない。各港の将来像は商業的環境、地域の競争条件やお互いの開発の影響を加味し現実的なものとしなければならない。従って仮に管理・運営が民間セクターに委ねられようとも、開発の将来計画を策定するのは依然として中央政府の仕事である。

問題は、計画と予算手当の責務に関して、ソハール港の様に工業港の場合に港湾の計画と予算配分の責務をどの省庁が担うか、成功裏に計画を策定し予算手当をするにはいかなる技術と能力を必要とするか、が重要な課題となる。

現状のオマーンにおいては、港湾の計画は原則として MOTC の所掌であるが、現実にはサララやソハールのような新設港湾の計画は工業立地・フリーゾーンの開発

及び外国企業とのコンセッションと密接に絡んでいるため、MOTC と MOCI の共同で実施されている。

サララ港やカブス港のような既存港湾の開発計画に関しては港湾管理者（政府共有株式会社）と MOTC の共同で作成されており、ハッサブやシナス、デクムなどその他の港湾は MOTC 単独で計画が作成されている。

現状の港湾数と予算配分システムを前提とし、国全体の政体、行政システムが変化しないものと言う前提に立つと図 5.2.1 のような計画・予算配分システムの代替案が考えられる。

中央集権システムは港湾開発の計画・段取りによって、より幅広い国家経済や複合輸送システムといった視点を盛り込める利点がある。一方で、分権システムはより狭い地方経済や市町村レベルの関心を盛り込める利点がある。しかし国家と地方を分けたアプローチは港湾が独立会計システムで管理・運営されていない国では非現実的である。

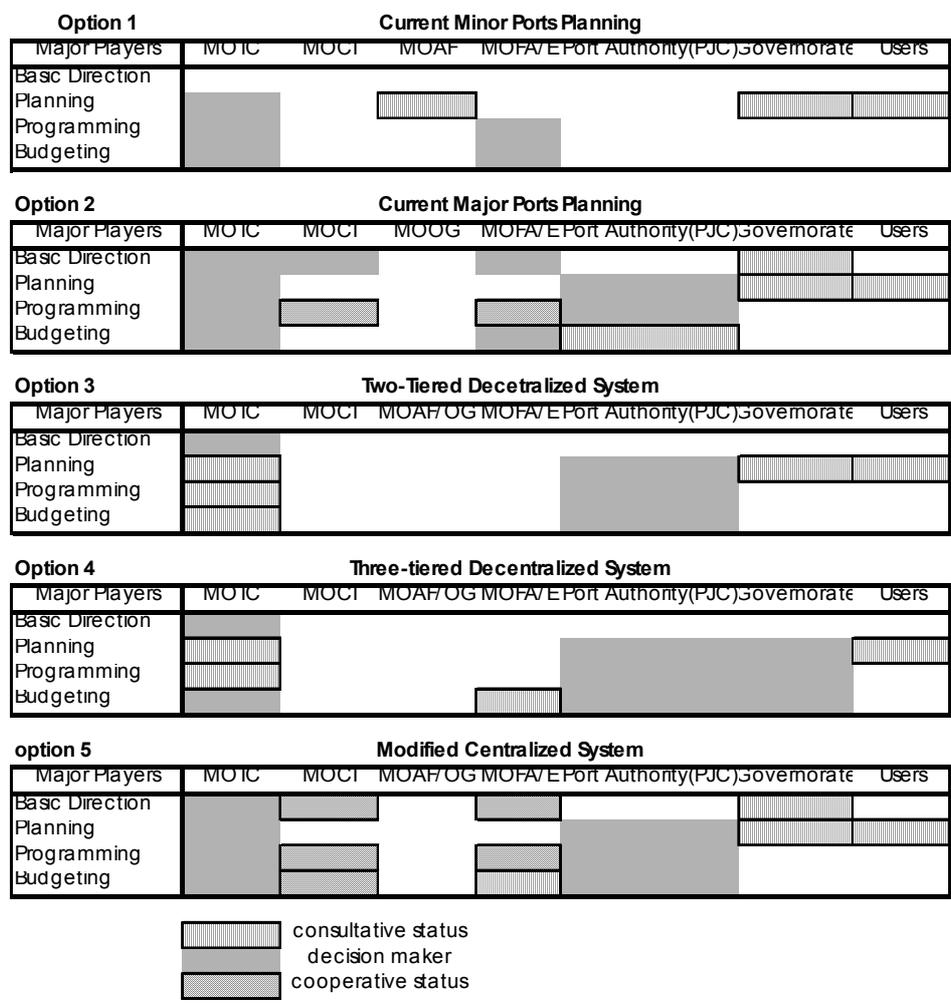


図 5.2.1 計画・予算配分システムの代替案

出典：JICA 調査団作成

港湾投資が国と地方の双方で実施されている場合には、二輪システムが適用出来る。例えば国の港湾審議会を形成し、地方の港湾管理者は計画予算案を審議会へ提出するシステムである。うまく機能した場合には、審議の過程を通して、国と地方の利害の均衡を図り、双方の調整が可能であるが、悪く機能した場合には、二輪の官僚的権限争いが計画から予算配分まで過度の干渉による弊害を生む。

計画・予算配分における分権の程度は 1) 港湾開発の目的を反映し、2) 国、地方それぞれの政府の制度的権限と能力を考慮に入れ、3) 国家経済目標と地域の関心の均衡をはかれるようにしなければならない。

さらに港湾の計画と予算に関する責任を中央に集権するか地方へ分権するかは 1) 国全体のシステムに合致しているか、2) 透明かつ効率的かつ利用者に使いやすい管理と運営が行われるか、の二点を考慮しなければならない。

二輪システムにはさらに代替案が考えられる。すなわち MOTC による独占的意志決定か、あるいは関連する省庁の寡占的意志決定か、である。

代替案 1: オマーンでマイナー港湾の計画・予算配分で実施されている現行システムの単純化

- 港湾開発計画は MOTC により非公式に行政区あるいは MOAF（漁港施設が絡む場合）と意見交換して策定・実施される。予算手当は MOTC と MOF が共同で実施するのは、予算は全て 5 年計画で年度ごと予算まで承認されるからである。
- オマーン国では少数の商港しかなく、開発維持費は民政省庁（civil ministries）の開発支出（development expenditure）予算の一般会計から手当される。従って実施計画と予算手当は両省庁の権限でなされ、MOTC が調整する必要な地方での行政・管理・財政に責務を有する者はいない。
- このシステムでは、地方の社会・経済状況や港湾運営の実態を正しく報告するシステムが無いと計画と予算において地方の関心を反映することが出来ない。従って、地域開発に関する長期の見通しを加味した基本的な方向を定めた計画無しには過剰若しくは過小投資に陥る潜在的リスクが生じがちである。

代替案 2: 二輪もしくは三輪の寡占意志決定システム

- 現在オマーンではカブース港やサララ港のような主要港湾の計画と実施案に関しては MOTC と港湾管理者の協議により作成される。サララ港の場合には長期計画は MOTC（当時は MOTH）と MOCI, MONE との非公式協議により作成され、SPS が設立された後は、政府と港湾管理者の協議により作成されることとなっている。
- サララ港の場合には計画と実施案は政府の開発投資が必要な部分は政府の承認を得ることを条件として PPRC の承認を必要としている。カブース港の場合にはかかるシステムは無い。

- ・ これは一種の三輪システム（サララ港）または二輪システム（カブース港）と言える。なぜならば意志決定は3つの機関（MOTC, SPS, PPRC）によってなされ、政府投資はMONE/MOFの承認が条件となっているからである。
- ・ 現在採用されているシステムは、幅の広い国家経済、複合輸送の視点を取り入れる明確なメカニズムとなっていない。なぜならばPPRCは政府とSPSの間のコンセッション契約で設定されたスコープで、国家的視野はPPRCのメンバーとなる政府の代表を通じてしか反映されず、しかもその役割・義務は明示されていないからである。港湾開発の基本的方向が総合的な全国港湾開発計画/政策の下に示された場合にはこれが達成されるであろう。

代替案3：二輪の分権システム

- ・ このシステムでは、港湾計画はMOTCにより示された基本的な全国港湾開発政策/計画に沿って、地方の港湾管理者により作成され、例えば全国港湾審議会に報告・承認される。地方港湾審議会も地方の利益代表の意見を反映し、審議の過程で異なる利害の調整を可能とすることもできる。
- ・ しかし、二輪システムは国家と地方の利害の均衡を図ることも可能であるが、最悪の場合には二輪の干渉主義により港湾の運営が阻害され、計画と投資の意志決定において矛盾する政策が実施されるおそれがある。特にオマーン国の場合には、組織の営業責任から独立した地方の港湾管理者が設立されていないため、国家共有の株式会社といえども、国家もしくは地域の利益最大化よりも利潤最大化により行動が規制されるため、二輪の分権システムはむしろリスクが高いといえる。
- ・ 従ってこの場合にはコンセッション契約か政府の法的監督権限に国家利害を反映させるメカニズムを組み込むことが必要となる。

代替案4：三輪の分権システム

- ・ このシステムは、法的権限により行政区が地域社会の利害を保護する視点から、港湾管理者を監督する権限が与えられる場合に適用出来る。
- ・ このシステムが有効に機能するためには、地方政府が港湾開発投資の責任と権限を有することが必要である。これらの権限と責務が無い場合には、地方政府は無責任な要求と実施不可能な計画を作成してしまうこととなる。従ってこの代替案を採用する場合には、地方政府単独、若しくは中央政府と共同して出資する港湾管理者で港湾の運営・管理に自治権を有していることが必要である。
- ・ 通常このタイプの三輪システムはランドロード港湾で民間セクターが商業的活動を行なう場合に適している。

代替案5：修正集権システム

- ・ このシステムは現在オマーンで主要港湾に適用されている。港湾開発の基本

的方向を定めるには MOTC はそのイニシアティブの下に MOCI と工業開発に関して共同で作成し、投資計画に関しては MONE と共同して作成している。

- ・ もし開発予算が民政省庁間で明確・厳密に分類・配分されているならば、多目的の施設に関する投資予算の配分はある種の原則に従って行われるべきである。例えばある岸壁が港湾に立地している特定企業の独占的利用のために整備されるのであれば、泊地や航路のこれら特定企業にのみ必要な水深への増進部分は特定企業の負担で行われるか、もし政策会社であるならば産業関連会計から支出されるべきである。すなわち MOCI へ配分される予算を MOTC へ移し替えたのち、かかる多目的施設の建設を MOTC が実施する必要がある。

従って総合的な全国港湾開発計画/政策の作成には、相互に関係する投資に責任を有する省庁の協力のもとに、インフラ投資の予算に関する基本的なルールを作成することが必要である。個々の港の計画にあっては MOTC が港湾管理者と共同で地方の行政区や利用者と協議して作成することが可能である。

実施計画の策定段階では MOTC, MOCI, MONE 及び港湾管理者がそれぞれの所掌の予算を配分する必要から共同作業が必要となる。予算配分の段階では規定の実施計画のもとに MOTC と港湾管理者のイニシアティブの下に MOCI との協議で設定できる。

このシステムは、工業と港湾の共同投資を必要とするプロジェクトで、投資自体は規定の基本政策/計画と投資ルールに従って、港湾セクター独自の判断で実施する場合に有効に機能する。

5-3 開発・管理・運営への効果的参加のための戦略代替案

港湾はその管理・運営・施設の所有形態により大きく次の4つに分類される。すなわち 1) サービスポート、2) ツールポート、3) ランドロードポート、4) 完全民営港湾である。港湾の開発・管理・運営への参画方式は基本的には上記4つのタイプに従いつつも様々な形態が考えられる。

現行のカブス港は政府が開発整備し、政府共有株式会社である PSC により管理・運営されており、サービスポートに分類される。一方サララ港は管理が政府共有株式会社 SPS によりなされ、運営が民間のシーランド・輸送会社へ契約されており、いわゆるツールポートに分類しうる。ソハール港は政府共有株式会社の SIPC により管理され、スーパーストラクチャーを整備する民間会社に運営をさせることからランドロードポートといえる。

しかしこれらはいずれも財政的に自らの資金でインフラを整備する独立した公共主体ではないため、いずれも典型的な上記4分類にはなっていない。これらの港湾は政府がインフラを整備保有し、管理がコンセッションで民間との共有株式会社へ委ねられているため、完全に公共主体によって管理されている純粋公共体とは言え

ない。

一般的にコンセッションで新たな会社（Special Purpose Company, SPC）をコンセッショナーとして作る場合、公的主体としての港湾管理者（オマーンの場合には政府）は以下の事項を確保することが必要である。

- ・ SPC がコンセッション期間中十分なサービスを提供すること
- ・ SPC が適切な安全と環境保護の基準を遵守すること
- ・ 港湾利用者に科せられる料金が合理的なものであり、港湾の競争上の地位を危うくしないこと
- ・ SPC がコンセッション期間終了時にプロジェクトと施設を良好な状態で返還されるよう資産を適切な維持・補修を実施すること

港湾管理者もしくは政府が SPC に資本参加を行わない場合には、その公共体としての独立、不偏の役割にはあまり変化は無いが、もし港湾管理者がコンセッション契約の当事者であり、同時に資本参加をすれば、その役割は大きく変化する。すなわち投資者としての役割と独占の監視者としての役割の間に利害衝突が生じる。

公的機関が港湾サービスの提供者から地主に移行すると、新たな技能と組織能力と行為が必要となる。これらには、不当な競争を阻害する行為を取り締まること、港湾サービスの民間提供者との契約の設計と交渉、実績の監視と一般的基準への適合を厳しくすること、より幅の広い交通政策や計画の策定と実施の仕組みを作り上げることなどがある。

経済的規制の仕組みをつくり、かつ過剰規制に陥ることのないようにするためには、以下のことが必要である。

- ・ 政府は港湾セクターの競争環境に対する明確な理解を有すること
- ・ 経済的規制をかけるには反競争行為のリスクがあること、もしくは独占的行為が生じつつあり、他の干渉手段（認可の取り消し・中止、制裁、罰金等）が実行可能でないか不十分か、不適切であることを明確にして、決定すること
- ・ 規制者はいかなる形態の経済的規制がいかなる状況下で適用されるべきかを明確に定義すること
- ・ 港湾運営を規制する責務と競争を行なうことの責務は公的に分離すべきであること。この二つの規制はお互いに利害相反する性格を有していることから、それぞれ異なる者に分離して担わせるべきであること
- ・ 経済的規制を科すときには、規制者は運営コスト構造を理解していなければならないこと
- ・ 経済的規制の必要性がないと判断された場合には、その代わりに関税の監視と認可権が補償されている必要があるし、規制者は明確に関税報告の必要性、レビューの手続き、認可発出の期限を規定しなければならないこと

- ・ 政策及び案件審議には影響する者に意見陳述の機会を与えること
- ・ 規制者によるいかなる決定も反対陳述可能な状態で実施されるべきこと

以上の港湾管理・運営に関する基本的な特性を踏まえ、開発・管理・運営に民活を導入する場合にこれを効果的に実施するにはいくつかの代替案が考えられる。

代替案 1: サラーラ港で採用されている現行システム (図 5.3.1)

MOTC は SPS に対し 15%の資本参加を行っており、コンセッション契約の政府代表としての顔と SPS の株主としての両方の顔を持っている。すなわちコンセッションへの投資者と監督者の両方の役割を有している。このため、コンセッション契約にはレギュレーター（規制者/調停者）として PPRC を設立することが謳われている。PPRC はその他のカブース港やソハール港にも援用しうる。

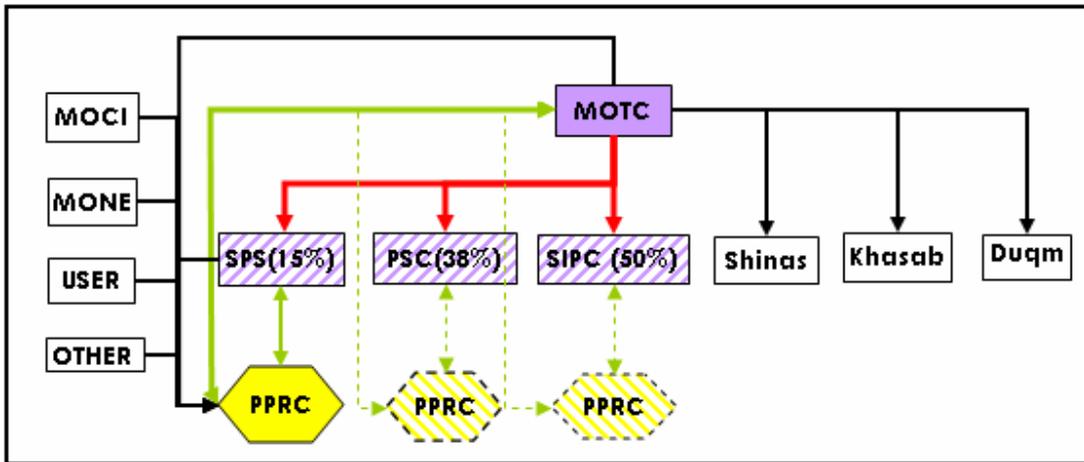


図 5.3.1 代替案 1: 現行 SPS の方式

代替案 2: 修正管理システム (図 5.3.2)

港湾計画の審査機能(PPC)とレギュレーター機能(PPRC)を分離したものである。いずれの案においてもハッサブ、シナス、デュクム港は、当初数年間は民間参加が可能な規模の需要が見込めないことから、MOTC が従来どおり直営で管理・運営をおこなうことを前提としている。

サラーラ港で現在考えられている案では MOTC が SPS に資本参加しており、かつ PPRC の構成員にもなっていること、また関係ユーザーの代表は SPS の指名により選定されることとなっており、規制者の構成を被規制者が推薦すると同時に MOTC は規制者のメンバーでありながら被規制者のメンバーでもあり、利害衝突が避けられない。このため代替案 2 は PPC には SPS, MOTC ともに構成員となるが、規制委員会(PPRC)には参加しないこと、代わりに商業的行為の調停機関は通常最終的にはジュネーブの国際商港会議所が指定機関となる習慣となっていることから、オマーンの商工会議所を規制委員会のメンバーとしたことである。また計画委員会(PPC)にはユーザーのみではなく、地元行政権限を有する行政区もメンバーとし地方の利益代表としていることである。

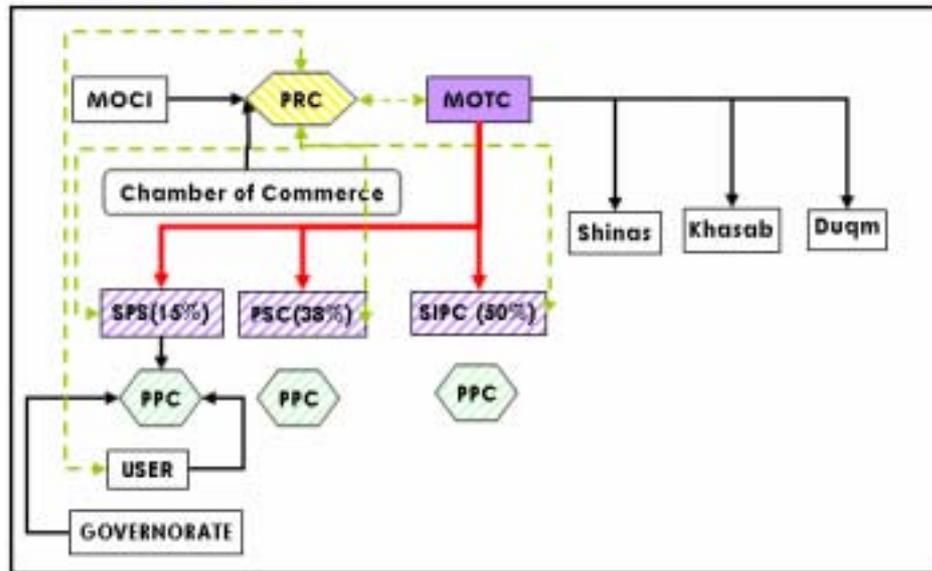


図 5.3.2 代替案 2:修正管理システム

代替案 3:国営港湾管理者設立システム

- ・ 代替案 2 が港湾・運輸の行政専門機関が規制委員会に参加出来ないことから、来る裁定の困難性に配慮し、MOTC が規制委員会のメンバーとなる代わりに SPC への出資者の立場を放棄し、代わりに資本参加者として新たに国営の港湾管理者 (NPA) を設立することとしたものである。

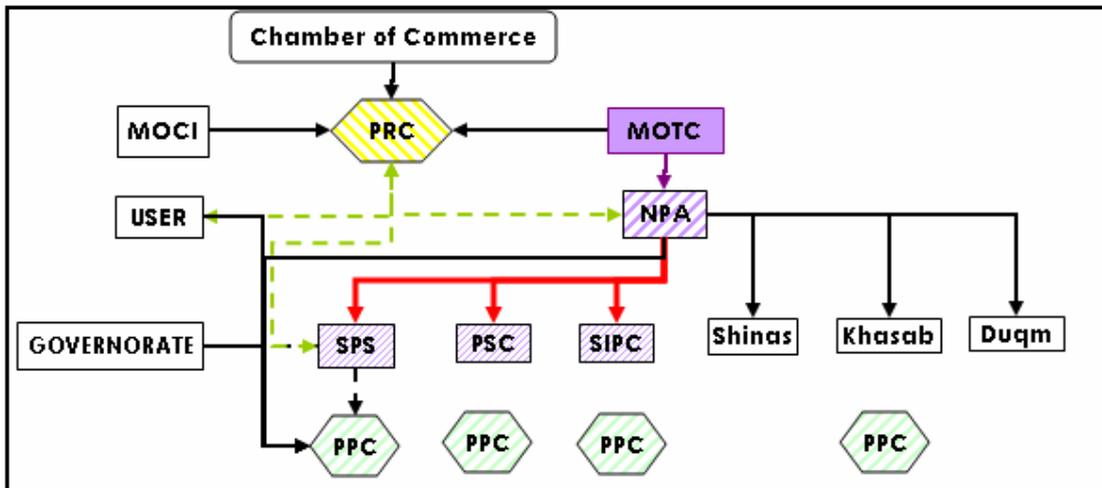


図 5.3.3 国営港湾管理者設立システム

民営化を実施する場合には、このように公共の利害を保護するための仕組み・制度の他に、管理・運営への参加の方式や民間募集の手続きも重要な政策課題である。これらの代替案はまとめて代替案 7 として記載した。すなわち管理委託契約、リース契約、コンセッション、共同運営、BOT、共同企業体、資産売却であり、それぞれの特質を記載している。これらいかなる形態が望ましいかは各港の性格（施設の中味、競争の有無、財務的健全性、需要規模と性質等）により異なってくるため、開発計画と同時に検討される必要がある。

そして効果的な民間参加の手段の一つとして、民間企業選定のための必要手続きに関して、対象港湾の選定と戦略の設定、必要な法令の整備、入札の実施、契約交渉、資産と営業権の価格算定、リスク管理の重要ポイントに関して記載した。

5-4 公共港湾管理者の規制手段

港湾管理者は港湾法に基づき、公的機関であれ民間営利機関であれ、公式に設立されるべきである。通常は、港湾管理者は其中で経済主体や運営主体を包含する港湾区域の管轄権を有する。この法人としての港湾管理者の設立に関する事項は港湾法の主要構成要素である。

港湾法には港湾管理者の法的地位を明確にしなければならない。すなわち公共体か商法の適用を受ける株式会社か否か等である。また法令では、どの機関が港湾管理者を設立するのも定義しなければならない。

政府共有株式会社としての港湾管理者の場合には重要な視点がある。一般的には港湾管理者は港湾全体を運営する義務がある。ランドロードポートの場合には、会社化、若しくは民営化された港湾管理者は多くのターミナルオペレーターやサービス提供者の間で公正な立場を保持しなければならない。利害の自己矛盾を避けるため、法令では港湾管理者と民間オペレータの権利と義務を特に資本参加、株式保有に関して明確に規定しなければならない。同時に法令では港湾管理者と政府の責務を明確に書き分けなければならない。

もし港湾管理者が共有株式会社として設立されるならば、株式の発行と資本金の問題がでてくる。港湾法では相応する商法、民法、証券法等の条項との整合性を保持する条項が必要となる。

港湾管理者とサービス提供者との関係は特に重要である。一般的には港湾管理者が直接港湾サービスの提供者に係わることは望ましくない。従ってターミナルオペレーターへの資本参加はこれを禁止する必要がある。

サララ港の場合、政府は直接 SPS に関与しており、直接政府の意向を反映させる目的から MOTC は SPS の理事会メンバーとなっている。しかしながら、多くのターミナルオペレーターが出てくる場合には明らかに港湾管理者の中立的立場を阻害する。というのも、港湾管理者は 1) 公僕として全港湾の利害を代表しなければならないこと、2) 政府に対し、港湾内でのコンテナターミナルの競争に関する事柄へのアドバイスをする必要があること、3) 一方 SPS の理事会のメンバーとして会社の利益を防護する義務があること、4) SPS のターミナルも含め政府に対し、公的投資のアドバイスをする必要があること、といった理由からである。

潜在的に矛盾する利害関係を抱えていると、港湾関係者の信頼を無くしてしまうこととなる。従って、新規のオペレータに対しても SPS と同等の権利を与えること、公共港湾管理者としての機能を SPS の責任、権限から切り離し新たなランドロード

としての公的機関を設立する契約の更新を行なうことが望ましい。

港湾管理者は、海上もしくは港湾サービスや施設に関する行為の免許者もしくは規制者としての権限を有している。海上での行為の規制は危険物輸送や環境保護と同様、港長の機能に関係している。港湾管理者の港湾サービスに関する権限は広大なものであり、法令で明確な規定が必要である。

港湾管理者の財務的要件も法令の中で定める必要がある。港湾はしばしば競争的環境の中で機能する経済主体であることから、港湾管理者の料金徴収、合理的利益享受、借入れ、債券・株式発行、自らの調達規定の策定、財務記録の保持と独立した会計監査法人による毎年の監査の義務等財務的権利・義務を明記する必要がある。

サララ港の場合には港湾管理者を規制する一般法の変わりに、これらの事項がコンセッション契約書に明記されている。

港湾管理者に関する規定を行なうには、港湾管理者の特性やPPRCのような関係する機関の特性に応じて、様々な方法が考えられる。

- ・ 代替案1は新規の港湾法を制定することである。この代替案にはコンセッション契約の無いその他の港湾の港湾管理者の規定も含めて制定される。
- ・ 代替案2はコンセッション契約に含まれていない必要条項をPPRCを規制・規定する規則と一緒に制定することである。この代替案を制定するときには当然、現行のコンセッション契約にも必要な修正を施す必要性がでてくる。

しかしこれとは別にコンセッション契約のない他の港の規定も必要である。

5-5 人材開発に関する代替案

オマーンの港湾セクターにおける人材の問題は二種類の側面を有している。一つは、カブース港における若年現業部門雇用者とデスクワーク雇用者の不均衡な雇用を抱えながらも、過剰人員となっていることで、これはカブース港に科せられた60歳定年制と45歳以上高齢者の現業実施能力の低下が原因している。もう一つの問題は絶対量としての人材不足である。

サララ港の場合にはオマニゼーションが科せられているにも係わらず、現状では高齢雇用者を解雇しているため、55%にしか達していない。しかしコンセッション契約においてオマーン人熟練労働者の供給は政府の義務としている規定があるため、政府がこれを達成出来ていないという理由で免責されている。しかしながら、準国内企業資本で構成されているカブース港にはこういった条項が規定されていないため、経営を圧迫している。

政府は国立訓練所で職業訓練を実施しているものの、港湾の分野では訓練プログラムの不備も一因となり満足な訓練が行われていない。特に港湾労働はクレーンの操作や荷役機器の操作から通関業務等物流ロジスティックス、コンピューター操作

に至るまで幅広い技能を必要とするため、専門の訓練所が必要である。また訓練を実施してもドバイ等へ流出すると言う問題も抱えており、法的に人材の需要供給のバランスをとるための、民間の義務、港湾管理者の義務、政府の義務等を規定して、法的な措置も必要である。

また行政部門においても港湾・海事に関する幅広い専門知識を有する人材に不足しており、行政事務も満足な状態に無い。

これらオマーン国の実状を踏まえ、本調査では次の代替案を提案している。

- ・ 代替案 1 は政府内における人事システムの変更である。政府が直営で港湾管理・運営を実施している場合には港湾実務も行政も同じ政府の組織であり、行政機関としての監督業務はそれほど必要では無かったが、民営化され、現業部門が無くなってからは、行政事務として民営化された港湾管理者を監督するという業務が増加しており、港湾の専門知識を有した人間が行政部門で必要となっている。にも係わらず人事異動は数年で全く異なる部門へ移動する等専門職を育てるシステムとなっていない。このため必要職種の採用と組織内での継続したオンジョブトレーニングが可能となる人事政策をとることが必要である。
- ・ 代替案 2 は代替案 1 を補完する機能で行政部内における行政能力涵養のための訓練制度の創出である。いわゆる行政実務研修制度を創設し、高い行政能力を養成することが必要である。
- ・ 代替案 3 は港湾労働者の供給と需要の均衡を政策的にはかるための港湾労働法の制定案である。このため政府には港湾労働需給実態の調査、需要供給目標の設定、訓練コースの提供義務を規定し、一方で港湾関係機関は雇用機会の確保と人材訓練の義務、適切な資格試験の導入による人材供給システムの維持義務と政府の支援を規定することである。
- ・ 代替案 4 は国立の海事訓練センターの設立による職業訓練の充実案である。

5-6 港湾管理・運営に関する政府の監督及びデータ管理の為の代替案

港湾の運営の民営化により、政府による、民営化された港湾管理者の監督の必要性が生じている。コンセッション契約においては港湾管理者の運営の基準（最低取扱量義務、関税の上下限、財務基準、コンセッションフィーの支払い基準等）を規定している。政府への報告義務としているデータの計測と報告の具体的基準の設定や、報告書の審査及び責務を有する部署の規定など、監督行政にとって不可欠のシステムが明確にされていないため、これらの契約上の規定が契約通りに履行されるかどうかは定かではない。

港湾に関する報告義務は様々な書類を通じて様々な部署で要請されている。例えば入出港船舶の登録は MOTC の海事部が担当しており、関税申告では ROP が所掌して

いる、また現行の DGPMA の組織では港湾毎に部局が設置されているが、これら監督業務の所掌は定かになっていない。

このため本調査では必要な監督業務の性格と内容を整理した上で代替案を提案している。

- ・ 代替案 1: DGPMA に監督事務を付加する案
- ・ 代替案 2: 直接大臣官房に付加する案
- ・ 代替案 3: PPRC 事務局に設置する案

いずれの案が最良であるかは MOTC の現行組織の構成員数と職種が必要であるが、事前調査団滞在中にはこれらの資料は提供されていないため、本格調査団の評価に委ねることとしている。

- ・ 代替案 4: データ収集と管理を EDI システムの導入と並行して実施する案

EDI システムの導入の可能性に関してはカブース港及びサララ港と ROP のデータ処理システムの実態を分析することが必要であり、本格調査団による詳細な分析が必要である。

第6章 港湾財政の現状と展望

6-1 主要港湾の財務状況

オマーン国においては、現在運営中の主要商港と言えるのはドファール州のサララ港とマスカットのカブース港である。北部にシナス港、ムサンダム島のハッサブ港があるが取扱貨物量は少なく財務状況も定かではない。

サララ港は1998年にコンテナターミナルの整備を行い、マースク・シーランドを外資とするSPSとコンセッション契約を締結、同時に在来埠頭も暫定運営覚え書きを交わし、運営は実質上SPSが実施していたが、2000年12月に在来埠頭も(1998年1月にさかのぼり)正式にコンセッション契約を交わした。

サララ港の初期投資額を見ると、コンテナターミナルへの初期投資は、政府がインフラ整備(2バース分610m)に対し\$128,700,000、SPSが機器類等スーパーストラクチャーへの投資(ガントリークレーン6基等)に対し\$91,236,000、在来埠頭に対しては、政府がインフラの修理費等にR03,226,000及び2006年度にさらにR03,500,000、SPSが機器等への更新投資R01,120,000及び2006年度にさらにR03,300,000としている。投資額原資についてはその内訳は不明である。

サララ港のコンセッション契約によると、コンセッションフィーはコンテナターミナルについては、年間\$255,814で年率3%のエスカレーションと、基本的には純利益の50%となっている。一方在来埠頭のコンセッション条件は2005年から支払い開始でR049,900/年と、純利益の60%となっている。

カブース港は2005年に現行コンセッション契約(30年間)は満期となり、更新が予定されているが、現行契約では全ての施設(インフラ、スーパーストラクチャー共に)を政府から借り受け運営を実施している。

コンセッション契約ではPSCは政府にフランチャイズフィーの支払いを実施することとなっているが支払い条件は不明である。

サララ港の2002年度の財務状況をみると、総収入はR016,680,892のうち在来埠頭の収入はR02,514,100である。コンセッション契約書上は在来埠頭とコンテナターミナルは独立会計で実施することとなっているが、サララ港年報の財務諸表は連結財務表しか出されていない。純利益はR02,407,411、政府へのフランチャイズフィー支払いはR0558,674(純利益の約23.3%)となっている。

コンセッション契約書によれば、コンテナターミナルのロイヤルティーフィーとして2002年度の政府への支払い額が少ないのは、在来埠頭に対する現在までのSPSへの政府負債分を差し引いたからと考えられる。

表 6.1.1 サララ港の財務（単位：R0）

	1,998	1,999	2,000	2,001	2,002
Revenue	253,757	7,140,716	14,230,894	15,636,361	16,580,892
Operating Cost	(306,097)	(5,751,931)	(8,825,813)	(8,486,061)	(8,212,682)
Other operating income	55,414	0	1,760,443	133,875	81,772
Administration expenses	(332,722)	(958,040)	(2,513,958)	(1,763,855)	(2,140,808)
Other operating expenses	0	(831,892)	(690,381)	(1,905,537)	(2,151,781)
Marketing expenses	0	(183,105)	(294,475)	(306,129)	(202,762)
Intangible assets written off	0	(2,157,519)	0	0	0
Depreciation	(122,449)	0	0	0	0
Amortisation	(76,082)	0	0	0	0
Profit from operation	(528,179)	(2,741,771)	3,666,710	3,308,654	3,954,631
Finance cost	(58,606)	(1,261,801)	(2,157,530)	(1,513,576)	(1,583,161)
Profit in sale of equipment	0	0	301,39	1,155	21,459
Interest income	0	198,332	343,994	0	0
Miscellaneous income	0	55,123	0	23,987	14,482
Net Profit for the year	(586,784)	(3,750,117)	1,883,313	1,820,220	2,407,411

出典：SPS 年報

表 6.1.2 サララ港のキャッシュフロー（単位：R0）

	1,998	1,999	2,000	2,001	2,002
Net profit for the year	(586,784)	(3,750,117)	1,883,313	1,820,220	2,407,411
Intangible assets written off	0	2,157,519	0	0	0
Depreciation and amortisation	198,531	1,647,035	2,435,250	2,876,741	2,973,136
Accrual for employee' and of service benefit	13,890	30,968	63,326	62,204	99,517
Profit on sale of plant, property and equipment	0	0	(30,139)	(1,155)	(21,459)
Equipment written off	0	1,914	0	0	0
Interest income	(55,414)	(198,332)	(343,994)	(487,474)	(229,461)
Interest expenses	47,744	1,163,065	2,110,820	1,962,996	1,567,508
Inventories	(7,150)	(528,097)	(173,615)	33,513	5,323
Receivables	(973,381)	(1,018,100)	(479,345)	838	(407,953)
Payables	582,024	(44,020)	925,146	144,243	671,633
Employee' end of benefit paid	0	(3,056)	(8,821)	(20,741)	(22,445)
Net cash from operating activities	(780,540)	(541,221)	6,381,941	6,391,385	7,043,210
Purchase of property and equipment	(16,693,578)	(1,0621,394)	(7,779,188)	(9,563,247)	(871,086)
Proceeds from sales and property and equipment	0	0	81,613	8,533	48,406
Increase in intangible assets	(1,326,233)	0	(80,708)	(40,913)	0
Decrease(increase) in bank term deposits	0	(1,151,749)	1,043,515	(4,076,292)	4,184,526
Decrease(increase) in other term deposits	0	(2,224,309)	(1,619,729)	(1,548,295)	2,385,492
Interest income	55,414	198,332	343,994	487,474	229,461
Net cash from investing activities	(17,964,397)	(13,799,120)	(8,010,503)	(14,732,740)	5,976,798
New term loans	7,598,508	12,446,302	5,130,318	6,230,130	638,270
Term loan repayment	0	(665,973)	(1,619,495)	(2,077,512)	(4,344,813)
Interest paid	(47,744)	(1,163,065)	(2,110,820)	(1,962,996)	(1,567,508)
Repayment of capital element of finance lease	0	(58,109)	(116,134)	(116,084)	(3,579,101)
Long term payables	2,172,401	(1,956,620)	(215,781)	0	0
Obligation finance lease	0	3,869,428	0	0	0
Issue share capital	6,450,000	0	0	0	0
Short term loan repaid	(1,729,388)	0	0	0	0
Proceeds from rights issue	0	0	0	8,032,309	0
Net Cash financing activities	14,443,777	12,471,963	1,068,088	10,105,847	(8,851,152)
Cash equivalent at the beginning of the year	(4,301,160)	(1,868,378)	(560,474)	1,764,492	4,166,856
Cash equivalent at the end of the year	2,344,617	476,239	(842,35)	1,680,257	5,847,113

出典：SPS 年報

表 6.1.3 サララ港のバランスシート

	1,998	1,999	2,000	2,001	2,002
Property and equipment	18,198,367	27,180,926	32,484,069	39,178,353	37,063,796
Intangible assets	2,459,241	291,608	361,637	387,394	372,955
Term deposit	0	2,224,309	594,652	931,352	0
Non-current assets	20,657,608	29,696,843	33,440,358	40,497,099	37,436,751
Inventories	7,150	535,247	708,862	675,349	670,026
Accounts receivable and prepayments	991,704	2,009,804	2,489,149	2,488,311	2,896,264
Bank balances and cash	2,344,617	3,089,088	1,561,999	404,543	181,484
Term deposits		0	3,249,386	9,921,221	8,672,470
Current Liabilities	(2,831,823)	(4,866,935)			
Current assets	511,548	767,204	8,009,396	13,489,424	12,420,244
Total Assets	21,169,256	30,464,047	41,449,754	53,986,523	49,856,995
Share capital	12,900,000	12,900,000	12,900,000	17,983,740	17,983,740
Share premium reserve			0	2,948,569	2,948,569
Statutory reserve			188,331	370,353	611,094
Cumulative changes in fair value	(586,784)	(4,336,901)	(2,641,919)	(1,003,721)	(786,856)
Retained earnings			0	0	1,162,949
Total equity	12,313,216	8,563,099	10,446,412	20,298,941	21,919,496
Non-current portion of term loans	6,778,369	17,948,129	20,916,271	24,472,067	21,103,467
Non-current portion of negative fair values of derivatives			0	0	643,464
Non-current portion of finance lease			3,597,102	3,463,018	0
Employee end of service benefits	13,890	41,802	96,307	137,770	214,842
Non-current liabilities	6,792,259	17,989,931	24,609,680	28,072,855	21,961,763
Accounts payable and accruals	2,063,781	215,781	2,900,273	2,928,433	3,743,468
Current portion of term loans			1,538,000	2,570,211	2,232,268
Current portion of finance lease		3,695,236	1,973,389	116,083	0
Current liabilities	2,063,781	3,911,017	6,411,662	5,614,727	5,975,736
Total equity and liabilities	21,169,256	30,464,047	41,467,754	53,986,523	49,856,995

単位：RO / 出典：SPS 年報

カブース港の 2002 年度の財務状況を見ると、総収入は RO 9,225,460 で税引き前純利益は RO 2,302,398、政府への支払い額は所得税 RO 203,053 とフランチャイズフィー RO 1,019,345（対純利益 44%）となっている。またこれ以外に政府所有株式に対する配当金がある。

表 6.1.4 カブース港の財務（単位：RO）

	1,999	2,000	2,001	2,002
Revenue	6,709,213	6,857,480	8,297,092	9,225,460
Employee cost	(3,502,762)	(3,361,560)	(3,574,291)	(3,828,563)
Operating cost	(1,145,356)	(1,336,845)	(1,311,265)	(1,183,457)
Administrative and general expenses	(374,912)	(260,328)	(281,810)	(322,180)
Amortisation of intangible asset	(144,520)	(329,512)	0	(26,600)
Franchise fees	0	0	(651,311)	(1,019,345)
Other income	618,993	699,648	107,879	231,593
Depreciation	(892,929)	(854,647)	(821,662)	(728,670)
Profit from Operations	1,267,727	1,414,236	1,764,632	2,349,238
Net financing income	(201,485)	(238,948)	348,345	280,224
Realised gain on sale of investments	0	0	0	9,189
Fair value adjustments to investments	0	0	0	12,247
Decrease in fair value of investment properties	0	(136,000)	(225,500)	(348,500)
Profit before tax	1,066,242	1,039,288	1,887,477	2,302,398
Income tax expense	0	(116,367)	(156,166)	(203,053)
Extraordinary item	(2,937,500)			
Net profit for the year	(1,871,258)	922,921	1,731,311	2,099,345

出典：PSC 年報

表 6.1.5 カブース港のキャッシュフロー（単位：R0）

	1,999	2,000	2,001	2,002
Cash receipts from customers	6,956,956	7,332,539	8,418,419	9,270,186
Cash paid to suppliers and employees	(6,089,608)	(6,636,607)	(4,861,216)	(5,352,307)
Franchise fee paid	0	0	(359,900)	(884,111)
Interest paid	(30,131)	(238,948)	(128,213)	0
Tax paid	0	0	0	(26,996)
Directors' remuneration paid	0	0	(47,063)	(85,750)
Cash flow from operating activities	837,217	456,984	3,022,027	2,921,022
Purchase of property, plant and equipment	(118,581)	(73,616)	(80,504)	(317,724)
Proceeds from sale of property, plant and equipment	9,974	48,790	9,828	123,627
Purchase of investments	50,896	81,330	(4,079)	(1,536,063)
Sale proceeds from investment	0	0	0	83,636
Interest income	371,114	390,892	307,743	155,554
Dividend income	0	0	93,812	48,970
Cash flow from investment activities	313,403	447,396	326,800	(1,442,000)
Paid to PASI	0	0	(2,080,728)	0
Term loan Paid	(197,500)	(197,500)	(197,500)	0
Dividends paid	(720,000)	(720,000)	(720,000)	(1,296,000)
Cash flow from financing activities	(917,500)	(917,500)	(2,998,228)	(1,296,000)
Net increase in cash and cash equivalents	233,120	(13,120)	350,599	183,022
Cash and cash equivalents beginning of the year	4,437,837	4,437,837	4,424,717	4,775,316
Cash and cash equivalents end of the year	4,670,957	4,424,717	4,775,316	4,958,338

出典：PSC 年報

表 6.1.5 カブース港のバランスシート（単位：R0）

	1,999	2,000	2,001	2,002
Property, Plant and equipment	9,763,230	8,981,990	8,239,469	7,771,143
Intangible assets	0	0	0	25,600
Investment properties	1,786,000	1,650,000	1,424,500	1,076,000
Investments	863,394	863,394	1,140,008	2,625,471
Employee loans	226,425	175,134	124,292	90,754
Deferred expenditure	451,320			
Total non-current assets	13,090,369	11,670,518	10,928,269	11,588,968
Investments	0	0	0	345,531
Inventories	309,914	278,175	192,175	202,616
Receivables and prepayments	762,018	547,400	581,255	724,414
Cash and bank balance	4,437,837	4,424,717	4,775,316	4,958,338
Total current assets	5,509,769	5,250,292	5,548,746	6,230,899
Total assets	18,600,138	16,920,810	16,477,015	17,819,867
Share capital	7,200,000	7,200,000	7,200,000	7,200,000
Legal reserve	1,726,108	1,818,400	1,991,531	2,201,466
General reserve	2,500,000	2,500,000	2,500,000	2,500,000
Proposed dividend	720,000	720,000	1,296,000	1,800,000
Retained earnings	39,185	102,751	551,715	874,715
Total equity	12,185,293	12,341,151	13,539,246	14,576,181
Payables and accruals	0	0	2,937,769	3,243,686
Term loan	197,500	0	0	0
Payable to PASI	2,447,917	1,591,145	0	0
Total non-current liabilities	2,645,417	1,591,145	2,937,769	3,243,686
Payables and accruals	3,130,198	2,791,014		
Term loan	197,500	197,500		
Long-term payable	441,730	0		
Total current liabilities	3,769,428	2,988,514	0	0
Total equity and liabilities	18,600,138	16,920,810	16,477,015	17,819,867

出典：PSC 年報

両港の取扱貨物量をみると、サララ港では在来貨物が約 135 万トン、コンテナが 200 万 TEU に対し、カブース港では在来貨物 152 万トン、コンテナ 26.6 万 TEU である。両港の収入を比較すると、コンテナ取扱量がサララ港の方が圧倒的に多いにも係わらず、カブース港に対し 1.8 倍の収入にしか至っていない。この主たる原因は、サララ港におけるコンテナハンドリングチャージが平均すると約

\$34/TEU であり、公定レート \$70.4/TEU(20ft laden)の約半分以下となっていることがあげられる。

一方、カブース港では 2002 年度のフランチャイズフィーの支払額は純利益の約 44%であるのに対し、サララ港では 23%で、配当もサララが 5%であるのに対し、カブース港は 18%となっていることから、両港のコンセッション条件に相当な差があるものと考えられる。

6-2 政府の港湾関係予算

2002 年度の政府予算をみると、運輸通信省の予算は経常支出 17.4 百万リアル、投資的経費 55.7 百万リアルとなっている（表 6.2.1）。一方表 6.2.2 によると MOTC 全体予算のうち、経常経費は同じく 17.4 百万リアルであるが、投資的経費に関しては港湾 14.1 百万リアル、道路 661.1 百万リアル、空港 R01 百万リアルとなっており、総計が 81.2 百万リアルである。この差異に関しては事前調査では明らかに出来なかった。

表 6.2.1 インフラ開発費

Sector	2002	2001	2000
11 - Transp. & Communi.-	73.1	61.5	69.5
Current Exp.	17.4	18.3	19.3
Investment Exp.:	55.7	43.2	50.1
Development	55.3	42.7	49.7
Capital	0.4	0.4	0.4
Grand Total:-	1,481.3	1,388.0	1,338.8
Current Exp.	1,148.9	1,076.3	1,097.8
Investment Exp.:	332.4	311.7	241.0
Development	307.3	287.6	225.3
Capital	25.1	24.1	15.7

1. Exclude Defence & National Security

Note : The Numbers may not add up due the rounding

表 6.2.2 セクター別政府予算

Sectors	2002		2001		2000	
	% Mn. R.O	Value	% Mn. R.O	Value	%	Value
C. Infrastructure:						
14. Irrigation & Water Res.	2.6	15.8	2.2	13.9	1.2	6.4
15. Roads	10.7	66.1	6.0	37.3	6.2	33.2
16. Ports	2.3	14.1	2.3	14.7	3.2	17.4
17. Airports	0.2	1.0	0.2	1.0	0.5	2.8
18. Town Planning and Municipal Serv.	1.8	11.4	1.6	9.9	1.2	6.4
19. Education	5.3	32.8	6.3	39.8	7.2	38.8
20. Vocational Training	1.6	10.0	1.1	6.6	1.0	5.6
21. Health	1.8	10.9	1.3	8.4	1.7	9.0
22. Information, Cultural and Religiou	0.5	3.1	0.7	4.2	0.6	3.3
23. Social Service Centres	0.4	2.4	0.4	2.4	0.2	0.9
24. Government Admin.	11.4	70.2	18.4	115.1	15.1	81.3
25. Total (14 to 24)	38.6	237.8	40.4	253.3	38.2	205.1

Note : The Numbers may not add up due the rounding

Including Development Expenditure of Oman Tel , ORC & DNS

Including 21.2 Mn.R.O for Human Resources Development Programme in 1999 and 27.4 Mn.R.O in 2000 and 10.5 Mn.R.O in 2001

出典 : Statistical Yearbook 2003

政府収入は表 6.2.4 によると、MOTC でサービス収入が 26.3 百万リアルとなっているが、表 6.2.3 によると郵便、空港、港湾合計で 20.4 百万リアルである。この差異についても事前調査では明らかに出来なかった。

ちなみに港湾の収入は 195,000 リアルとなっているが、前述のロイヤルティーフィーの合計額 R1,578,019 リアルと比較するとサララ港、カブース港からの政府収入は MOTC の歳入に繰り入れられていないと考えられる。おそらく上記歳入額はシナス、ハッサブ等マイナー港湾の料金収入と考えられる。

表 6.2.3 非石油部門の歳入

Items	2002 (000) R.O.	2001	2000
B - Services Revenues:-			
1. Electricity Revenues:	116,609.1	110,277.7	109,420.3
- Revenues From the Sale of Electricity	115,124.4	108,834.8	107,747.7
- Other Electricity Revenues	1,484.7	1,442.9	1,672.6
2. Water Revenues:	30,936.5	35,245.5	31,361.2
- Revenues From the Sale of Water	30,785.6	34,999.5	31,215.3
- Other Water Revenues	150.9	246.0	145.9
3. Postal Revenues	3,380.2	3,646.2	3,780.0
4. Airport Revenues	16,848.9	19,108.0	19,912.8
5. Ports Revenues	195.0	339.2	140.9
Total of Services Revenues	167,969.7	168,616.6	164,615.2

出典 : Statistical Yearbook 2003

表 6.2.4 セクター別政府歳入

	2002		2001		2000	
	%	Revenue	%	Revenue	%	Revenue
1- General Services ⁽¹⁾	2.3	70.0	2.2	54.8	2.8	64.5
2- Defence, Security & Public Order	3.1	92.8	3.7	92.7	3.3	76.4
3- Education	0.1	1.8	0.0	1.2	0.1	1.2
4- Health	0.3	10.2	0.4	9.8	0.4	8.6
5- Social Security & Welfare	1.6	47.1	1.8	45.9	1.9	43.3
6- Housing	0.9	27.7	2.3	59.3	2.3	52.5
7- Cultural & Religious Affairs	0.0	1.3	0.1	1.4	0.1	1.3
8- Fuel & Energy	5.1	152.8	4.5	115.6	5.0	113.9
9- Agri, Forst, Fish & Hunting	0.1	2.6	0.1	2.3	0.1	2.5
10- Transp. & Communi	0.9	26.3	1.0	25.7	1.1	26.3
11- Other Economic Activities	0.2	5.8	0.2	5.7	0.9	21.2
12- Other	7.9	236.8	6.0	152.9	1.9	43.5
A - Total	22.5	675.2	22.3	567.2	19.9	455.3
1 - Net Oil Revenue	73.1	2,200.5	73.8	1,875.0	75.2	1,721.0
2 - Natural Gas Revenue	2.5	76.6	2.9	73.6	3.2	73.4
3 - Capital Revenue	0.5	15.9	0.3	7.7	0.3	7.6
4 - Repayment of Govt. Loans	1.4	41.3	0.6	16.3	1.4	32.6
B - Total	77.5	2,334.3	77.7	1,972.6	80.1	1,834.6
Grand Total (A + B)	100.0	3,009.5	100.0	2,539.8	100.0	2,289.9

1. Includes Custom duties

Note : The Numbers may not add up due the rounding

出典 : Statistical Yearbook 2003

第6次国家開発5ヵ年計画ベースの予算をみると、民政部門省庁の開発予算は総計1,286百万リアルで、このうちインフラ投資額は528.7百万リアル、うち港湾は99百万リアル(18.7%)となっており、2002年予算ではインフラ全体額が237.8百万リアル、うち港湾が14.1百万リアル(5.9%)となっている。

表 6.2.5 公共セクター投資プログラム

5th	detail	2001	2002	2003	2004	2005	Total
1509.3	cruid oil	197	206	202	192	193	990
583.5	natural gas	27.6	54.6	64	71	64.4	281.6
1017	civilministries(Exc. MOOG)	253.4	245.4	248	242	247.6	1236.4
136.3	additional pr for human resource dev.	35	35	35	35	35	175
705.4	Mega Industrial Proj	74.4	140.4	219.6	159.3	197.3	791
0	Privatization Program	0	0	0	0	0	0
0	Tourism Projects	0	0	0	0	0	0
1086.4	Other investments	18.8	20.7	22.2	22.7	23.4	107.8
	Total	606.2	702.1	790.8	722	760.7	3581.8

出典：Statistical Yearbook 2003

表 6.2.6 セクター別開発投資額

5th	major sectors	6th
129	commodity	85.3
326	service	371.4
461	social structure	300.6
310	infrastructure	528.7
1226	total	1286

出典：第6次5ヵ年計画

このようにオマーン国全体のインフラ開発投資額自体が1,590億円程度、そして2002年度予算が700億円程度の予算規模であるため、各セクター別シェアというのは固定しているわけではなく、大規模投資の必要性が出てくると、建設契約がなされた場合に大きく突出するという形になっている。しかも政府予算に占める歳入の大半がオイルセクター収入でまかなわれているため、オイル価格の変動により予算も大きく変動している。

6-3 港湾財政の展望

上記の港湾財政の現状からみると主たる開発予算原資は基本的にはオイル収入であり、港湾に特化していると考えられる収入はコンセッションフィーと政府共同保有株式会社からの配当金である。収入の見込める主要港湾は全て民営化されるという政府の基本方針があるため、基本的には港湾料金は直接的には政府の収入源とならない。もちろんコンセッションフィーの内の変動部分が基本的には港湾料金による収入とリンクはしているものの、最終的には各港湾管理者(株式会社)の利潤というフィルターを通してしか歳入とはならない。

従って、政府への港湾関係収入を増加させるには、コンセッションフィーの見直しと一体的に料金も見直す必要がある。少なくともサララ港の事例で見る限り、

コンセッションフィーは政府の初期投資額も回収し得ない低水準に設定されている。

本格調査においてはコンセッションフィーの構造を再度見直し、どの程度政府への港湾収入の改善が見込めるかを検討する必要がある。

コンセッションフィーの見直しを実施するには新規投資が行われる際に新たなコンセッション契約の更新が必要となることが考えられ、その際に初期投資額を最低限回収できるコンセッションフィーの構造を検討することが必要である。

オマーン国全国港湾開発戦略調査 事前調査その2

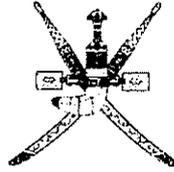
付 属 資 料

1. Minutes of Meeting

2. 協議議事録

3. 収集資料リスト

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



MINUTES OF MEETING
ON
THE DETAILED PLAN OF STUDY
FOR
NATIONAL PORTS DEVELOPMENT STRATEGY STUDY
IN THE SULTANATE OF OMAN

AGREED UPON BETWEEN
DIRECTORATE GENERAL OF PORTS & MARITIME AFFAIRS
MINISTRY OF TRANSPORT & COMMUNICATIONS
THE SULTANATE OF OMAN

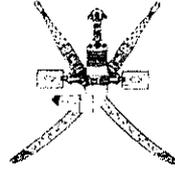
AND
JICA PREPARATORY STUDY TEAM II

Muscat, Oman
April 12th, 2004

Eng. Hamad Al-Ranadhani
Acting Director General,
Directorate General of
Ports & Maritime Affairs,
Ministry of Transport & Communications
The Sultanate of Oman

Dr. Haruo OKADA
Leader of the Preparatory Study Team II
Japan International Cooperation Agency

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



Based on the Minutes of Meetings on Scope of Work for National Ports Development Strategy Study in the Sultanate of Oman (hereinafter referred to as "the Study") agreed upon between Ministry of Transport and Communications (hereinafter referred to as "MOTC") and Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") on 22nd December 2003 (hereinafter referred to as "M/M of S/W"), JICA dispatched the Preparatory Study Team II for the Study headed by Dr. Haruo Okada to conduct the preparatory study (phase 2).

The Preparatory Study Team II organized by JICA and Omani counterparts have made intensive efforts to collect and analyze available data and information since February 2, 2004 following the acceptance of the Implementation Plan of the Preparatory Study II.

The Preparatory Study Team II has compiled major findings and detailed plan of study during the work in the Sultanate into Detailed Plan of the Study (hereinafter referred to DPS) and submitted twenty (20) copies of it to the Directorate General of Ports & Maritime Affairs (hereinafter referred to as DGPMA), MOTC.

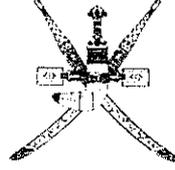
A series of meetings on the DPS was held from the 21st of March 2004 to 12th of April 2004 between the Preparatory Study Team II and DGPMA. A list of participants is attached in Annex II.

Based on the discussions, DGPMA and the Preparatory Study Team II have agreed upon the DPS for the Study.

The main issues discussed by both sides in relation to the DPS for the Study are summarized as follows:

1. Based on the findings of the Preparatory Study Team II and discussions with DGPMA, some parts of the work items in the Scope of Work are restructured as is shown in the Annex I, and it is agreed between both sides that the full-scale study shall be implemented based on the DPS in principle as is already agreed in 3. (3) of the M/M on S/W. (background for this modification shall be referred to 5.2.3 of the DPS).

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



2. Both sides agreed that all ports and terminals in the Sultanate shall be reviewed in the Study. Major ports mentioned in the DPS are agreed to consist of following six (6) ports:

- Sultan Qaboos Port
- Salalah Port
- Sohar Port
- Khasab Port
- Duqm Port
- Shinas Port

3. DGPMA requested that administrative measure shall be referred also to purely private port facilities exclusively to be used by private company and the Preparatory Study Team II has replied that the issue shall be dealt with in the Study.

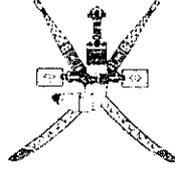
4. Both sides agreed that the Study shall be conducted on the basis of the information and data indicated in the DPS, and should any discrepancy, error, inadequacy, or mistake be found, modified, corrected, or added data and information shall be provided to JICA by the end of May 2004.

5. Both sides agreed that the information and data shown below, which has not been provided to the Preparatory Study Team II during its stay in the Sultanate, shall be prepared and submitted to the full-scale study team at the commencement of its first work in the Sultanate.

- Port Facility Design Report for Sohar conducted by Halcrow Group Ltd.
- "Expansion of Port Sultan Qaboos Market Study and Trade Forecast Final Report Sep. 2003" by Halcrow Group Ltd.

[Handwritten signature]

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



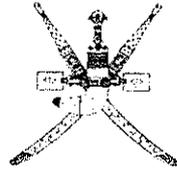
- Designated powers/authorities and responsibilities with number of classified officials of all the divisions of Directorates of MOTC.

- Budget allocated to and expenses actually spent for the projects planned and approved in the sixth five-year development plan.

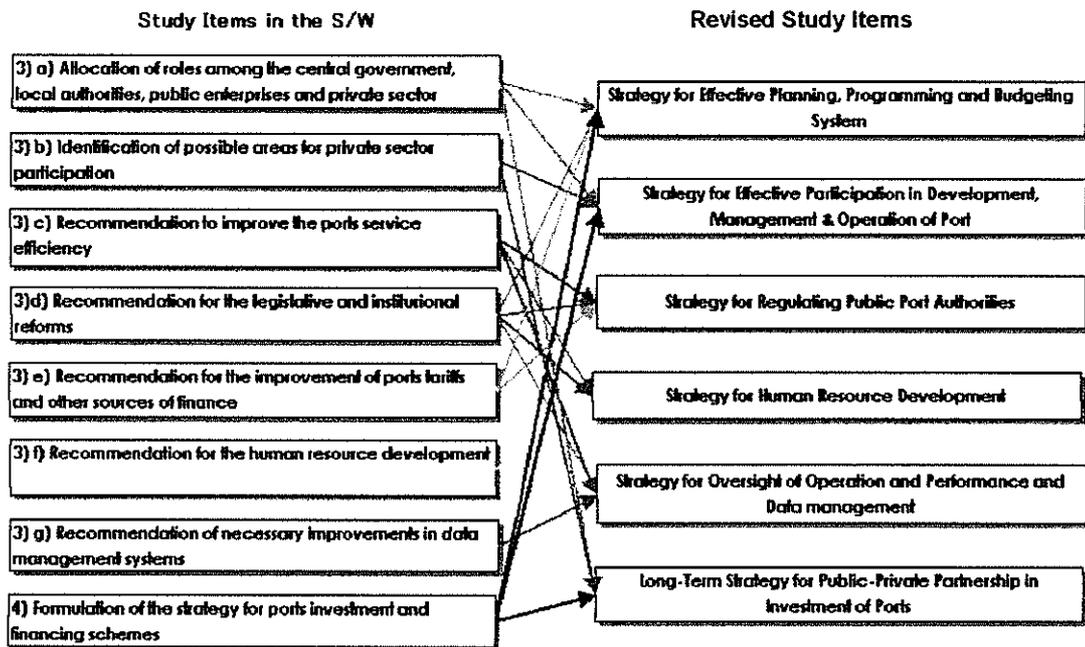
6. Both sides agreed that the Steering Committee shall be set up with the representatives of following organizations/institutions, but not limited to, and be held at the time of presentation of the Inception Report, Progress Report, Interim Report and Draft Final Report and other necessary occasions requested by the full-scale study team.

- DGPM, MOTC
- Ministry of National Economy
- Directorate General of Roads, MOTC
- Ministry of Regional Municipalities, Environment and Water Resources
- Ministry of Commerce and Industry
- Ministry of Agriculture and Fisheries
- Ministry of Housing , Electricity and Water
- Supreme Committee for Town Planning

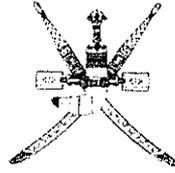
7. DGPM requested that the member(s) of the Preparatory Study Team II shall participate the Study to guide the Study, and the Preparatory Study Team II promised that the request shall be conveyed to JICA Headquarter for Consideration.



Relation Between Original Study Items and Revised Study Items



[Handwritten signature]

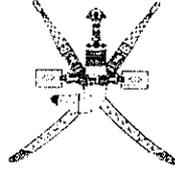


The List of Participants

Omani Side

Eng. Hamad Al-Ramadhani	Acting Director General, Directorate General of Ports & Maritime Affairs, Ministry of Transport & Communications
Mr. Abdul Husain Mohammed Ali	Director of Planning and Studies, Office of His Excellency the Minister Ministry of Transport & Communications
Mr. Hassan Al-Mujaini	Director of Ports Affairs, Directorate General of Ports & Maritime Affairs, Ministry of Transport & Communications
Mr. Mahdi Allawatia	Director of Sohar Port, Directorate General of Ports & Maritime Affairs, Ministry of Transport & Communications
Eng. Saleh Rashid Al-Hashmi	Director of Duqm Port, Directorate General of Ports & Maritime Affairs, Ministry of Transport & Communications
Eng. Mohammed Al-Ghassani	Civil Engineer, Directorate of Ports Affairs, Directorate General of Ports & Maritime Affairs, Ministry of Transport & Communications

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



Japanese Side

Dr. Haruo OKADA	Senior Advisor, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
Mr. Hidehiko KURODA	President, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
Mr. Ado YOSHIMOTO	Senior Advisor of Center For International Port Policy, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
Mr. Tokuro MASUDOME	Senior Researcher, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
Mr. Satoshi KAWAMURA	Deputy Director of Center For International Port Policy, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
(Mr. Masahiro IWADE)	Researcher, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan

Japan International Cooperation Agency (JICA)

Ms. Momoko HOTTA	Transportation Team II, Group III (Transportation) Social Development Department Japan International Cooperation Agency
-------------------------	---

Embassy of Japan (Oman)

Mr. Kenichi OZAWA	Third Secretary
--------------------------	------------------------

[Handwritten signature]

付属資料 2. 協議議事録

会議録	
訪問先	運輸通信省港湾・海事局
日時	平成16年2月7日(土)10:30~12:30
面会者	H.E. Mohammed BinAbdullah Al-Harthy (Undersecretary of Transport) Mr. Hamed Soud Al. Ramadhani (Acting Director General Port & Marine Affairs) Mr. Hassan Al-Mujaini (Director of Ports Affairs) Mr. Mahdi Allawatia (Director of Sohal Port) Mr. Mohammed Al-Ghasani (Civil Engineering) Mr. Saleh Al. Hashim ((Director of Port Dqum)
同行者	なし
調査団	岡田、黒田、吉本、益留、岩出、川村
協議内容	<p>運輸次官、海事局長を表敬し、第二次事前調査の目的、本格調査との関係、具体的作業内容を説明するプレゼンを行った。その後、今後のスケジュール、双方からの質疑などについて打ち合わせを行った。主な内容は以下の通り。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 次官：我々の関心事は個々の港よりもむしろ道路・空港を含む交通全体の効率化(時間、コスト)にあり、そのため道路調査と十分な調整をとりつつ実施して欲しい。 2. 局長：各港はそれぞれの契約に従い、運営されるが、運輸省としてはコンセッション契約を交わしたり、建設工事を実施したり、様々な行政事務を行わなければならないが、必要な行政事務を効率的に実施する体制を人材育成も含めて検討して欲しい。 3. サラールはマースクシーランドとのコンセッション、ソハールはロッテムダム港と管理契約を結んでいると聞いているが、内容は定かでないので契約内容を教えて欲しい。 <ul style="list-style-type: none"> —後に概要を記したものを渡す。契約には守秘義務のある条項もあるのでその部分を出せないが・・・。 —オマーン政府側50%、ロッテルダム港側50%で出資するSIPCが、港湾と工業団地の両方を管理する。SIPCは工業団地の整備、関連インフラの整備を行い、各企業を募集し、使用契約を結ぶ。それぞれの専用バースは各企業に貸し出す。政府側は土地ばかりでなく全てのインフラ(15mil.O.R.)を負担し、そのリース料を徴収する。政府としてSIPCを通じて、ロッテルダム港の経験、マーケティング、技術交流を図る。 <p>ソハールにはパブリックバースもあるはずだが、これのオペレーションは誰が実施するの</p>

か？

—下請け企業と契約して運営させる。

オマーンにオペレーターはいるのか？国際オペレーターを使うのか？

—オマーンにはいない。ドイツのオペレータと交渉している。3年契約で1kmのうち200m分の材料荷役である。2月(?)第二週に第一船がくる。

サララの FTZ は当初マースク・シーランドと契約を更改して実施させる予定としていたが、どうなったのか？

—マースクは全然だめなのであの話は無くなった。

シナス、カッサブは民営化の方針はあるのか？

—シナスは漁港施設でわずか4~5m位の水深施設しかないので民営化は考えていない。

—カッサブは直営で運営している。現在は民営化のインセンティブは無いと考えられるので、民営化は考えていないが、WS アトキンズが3つの管理オプションを考えており、その中に政府、政府と民間とのJVなどが入っている。

料率はどのようになっているのか？

—料率はサララと同様である。

4. スケジュールの確認

—明日は10:00に MoNE の次官のアポが取れている。11:30の商工業省、13:00の OCIPED はまだ確認がとれていない。

9日にソハール、13日にサララに二泊、その後アデュクムの予定をしているが？

—アデュクムはサララからは遠いので別にしたほうが良い。ミナカブースはどのように考えているか？

ミナカブースは14日くらいで予定しているが。

—(電話して)14日午前10:00でOKである。

詳細なスケジュールは明日書面で希望を出す。

ビザの延長手続きをお願いしたいが、どうすれば良いか？

—担当部局が別にあるのでそちらで手続きさせる。明日打ち合わせることとする。

以上

議事録	
訪問先	商工業省 (Ministry of Commerce & Industry)
日時	平成16年2月8日 (日) 11:00~12:00
面会者	H.E. Ali Masoud Al-Sunaidy (Undersecretary for Commerce & Industry)
同行者	Eng. Mohammad(DGPMA)
調査団	岡田、黒田、吉本、益留、岩出、川村
議事内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 訪問の目的 (各港の背後地における工業開発などの情報収集) を説明、Dr.Hamed Al-Dhab (Director General of Industry)を通じて資料収集依頼ができることになった。 ・ 次官より工業開発の概要説明があった。 <p>1973年より工業化戦略の調査を行っており、1996-98年にはJICAでユニコの調査団がきている。(サラール調査団員の佐藤氏がいたと。)その結果、石油精製(Refinery)、小麦製粉(Flower Mill)、セメントなどを振興するようなコメントがあった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ さらに次官より各港に関連する工業についての説明があった。 <p><u>サラール港</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ FTZの開発は当初米国 Haliwoodと契約する予定であったが、アメリカ政府の都合により長期間の契約ができなくなったのでキャンセルした。現在はオマーン政府側組織で開発を行う体制となっている。商工業省および運輸省からボードメンバーを出し、議長は Mr.Deeb(PEIE 総裁) ・ サラールは非常に優位な位置にあり、イエメンが遅れているので、アジア、アフリカ、インドなどを市場とする FTZ に適している。 ・ 投資誘致策として、100%の外国資本を認め免税措置(10年間の所得税免除、さらに10年間材料の税金免除など)、オマニゼーション10%などのインセンティブを与えている。 ・ 調査では、港のユーザーであるセメントとフラワーの工場にインタビューすること。彼らはタリフがドバイなどに比較して高いという不満を持っている。 <p><u>ソハール港</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ オマーン政府傘下のオマーン・オイル・カンパニーが石油精製と残留物の流動接触分解事業(Residue Fluid Catalytic Cracking Unit)を行う。 ・ 民間のバハングループによる肥料工場、欧州と南米企業によるメタノールプラントも予定されている。 ・ ソハール港から離れた場所に、古くからアルミニウム精錬工場があり、オマーンとアブダビ企業によるJVでFSが終了している。

シナス港

- ・ 最近コミッティーができた。
- ・ イランやパキスタンとの交易などの狭い市場と小型船(ダウなど)を対象とする港湾である。
- ・ 例えば、羊などはオーストラリアから大型船で運んでくるのでカブースやソハール港へ運ばれるが、イランからのダウ船はシナス港に入ることになる。これは、船舶航行安全面への配慮もある。
- ・ 王立警察は、シナス港の利用についてスピードボートの利用は認めているが、ダウなどの利用は(密輸が増加する懸念より)反対している。
- ・ シナス港に適する産業としては、観光・海洋レジャーと食品加工がある。

例えば、ドバイから船を先送りし、陸路空路で来て船で帰することもできる。港周辺環境もきれいで観光に適している。

- ・ ソハール港との関係は、競争関係ではなく補完関係とすべきである。
- ・ その他の資源として、背後もしくは近隣にマーブル、銅などがある。水も他よりはあ

ハッサブ港

- ・ 観光産業に最適であり、FTZ は不要であろう。

その他

オマニゼーションについて

製造業は 35%、政府関連 25%、運輸関連 60%、銀行 90%、IT10%となっている。国際競争が必要な分野は低く、国内・ローカリティーが高い分野は高く設定されている。

以上

議事録

訪問先	国家経済省 (Ministry of National Economy)
日時	平成16年2月8日(日)9:00~9:40
面会者	H.E. Rajiha Abdul Ameer Ali (Undersecretary for Development Affairs) Mr. Ahmed bin Rashid Al Mamari (Director General for Service Sectors Development)
同行者	Eng. Mohammad(DGPMA)
調査団	岡田、黒田、吉本、益留、岩出、川村
議事内容	<ul style="list-style-type: none">・ 訪問の目的(情報収集)を説明、Mr.Ahmed を通じて資料収集依頼ができることになった。・ 経済省では、各省からのデータと、現地サーベイの結果をもとに統計を出版している。国家財政や観光サーベイなどは詳細をまとめた本もある。・ 人口予測値について:人口センサスが 2003 年末に行われその結果が6月ごろに出るので、その後推計する。現在はオマーンビジョン 2020 があるが、2025 年の推計も簡単にできるであろう。・ GDP の推計は難しい。PDO でも 5 年間の予測値しかない。・ 脱石油に関しては、徐々にであるが進展している。観光と漁業は希望が持てる。 <p style="text-align: right;">以上</p>

議事録	
訪問先	オマーン投資振興・輸出促進センター(OCIPEd: Omani Center for Investment Promotion & Export Development)
日時	平成16年2月8日(日)13:00~14:00
面会者	Ms. Nisreen Ahmad Jaffer (Director of Exports Development) Mr. Abdullah Al-Jufaili (Information Technology Specialist)
同行者	Eng. Mohammad(DGPMA)
調査団	岡田、黒田、吉本、益留、岩出、川村
議事内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 訪問の目的(FTZ の情報収集)を説明した。 <u>OCIPEd の概要に関する説明があった。</u> ・センターのひとつの目的としてオマーン産品の輸出促進がある。 そのために、1999 年輸出戦略の調査を行った。1 百万 O.R.を超える産品の生産物リスト、潜在的市場リストの中長期のものが作成された。 ・また、取引先の詳細を知るためにコンサルタント(KPNG)を使い調査した。 ・1997 年から開始したウェブにデータベースがある。 ・現在 34 カ国とネットワークがある。 ・年2回の情報展示会などを含む各種展示会も開催している。 <u>港に対するコメントがあった。</u> ・輸出の 60%は港から出ている。 ・しかし、オマーンの港に寄港するバルク船の頻度が少ない。それは貨物量が少ないためでもあるが。 ・カブース港などの港湾料金が低い。 ・カスタム通関や書類処理を円滑にするために EDI を導入すべきである。 ・バーコーディングも必要である。 <u>オマーン産品について</u> ・US クォータに基づくガーメントが現在多い。 ・洗剤、鉄鋼、アルミなども輸出されている。 ・国家経済しょうが進めている脱石油の戦略に基づき、観光、IT、農業、鉱業、高等教育分野について促進を図っている。 ・そのために外資投資を呼び込むインフラや情報環境の整備を行っている。

・現在はオマーンの資源を未加工で輸出しているものがあるが、今後は自前で加工して輸出できるようにしたい。

・水産加工品は非常に可能性がある。例えば現在中断しているが、サララのアワビ養殖や、キングフィッシュなどがあり、日本などの大消費地への輸出が期待できる。

調査報告書類

以下のコピーを入手できることになった。

- ・ GCC 諸国内での競争性比較調査
- ・ 輸出振興戦略調査
- ・ 外国資本投資スキーム
- ・ JICA オマーン食品調査

以上

議事録	
訪問先	運輸通信省港湾・海事局
日時	平成16年2月10日(日)8:40~10:30
面会者	Mr. Hassan Al-Mujaini (Director of Ports Affairs) Mr. Saleh Al. Hashim (Director of Port Dqum) Mr. Mohammed Al-Ghasani (Civil Engineering)
同行者	なし
調査団	黒田、岩出
議事内容	<p>スケジュール再調整</p> <p>2/10 ソハール・シナス 10:30 ソハール C/P Eng. Isa (9455223) waiting at rotary</p> <p>2/11 Mina Qaboos 10:00 C/P Eng. Halted Al Qadi (Director of Operation) (9341372)</p> <p>2/13 Salalah Eng. Hassan Bakheet</p> <p>2/16 Khasab Eng. Badar Al shuki (9424214) with Atkins Cons.</p> <p>MOTC ヒアリング結果</p> <ol style="list-style-type: none"> MOTC の組織構成: organization chart は S/W mission に渡した。各 Department の responsibilities と No. of Staffs が欲しい <ul style="list-style-type: none"> Dept. of Administration についてコピーを作る。 確認の電話を明日する。明後日に再度来庁するのでそのときにくれること。 港湾部門の法令は?各港のレギュレーションブック以外に港湾行政全般をカバーするものは? <ul style="list-style-type: none"> Maritime Law がある。Maritime Affairs Dept.の所管である。 コピーを入手依頼—OK 港湾予算の決定手続きは? Statistical Yearbook の予算は一般会計(general account)のものだけか? <ul style="list-style-type: none"> 予算は年度当初の予算が財務省(Ministry of Finance Affairs) が割り振る。MOTC は必要予算を契約予定額を示し、要求する。 借入金もこの予算の中に含まれているのか? —数字を見る限り含まれていないのではないか? 港湾予算については借入金、政府資金別にデータがある。S/W mission に渡した。 もらっていない。再度データを依頼—Contract Dept. Director? —何でも要ってもらえばデータは出す。(名刺を渡すから電話をくれ—名刺もらい忘れ) —予算管理は全て財務省が投資案件一件ずつ判断して割り振る。 サララ港は輸銀の金ではないのか?

—輸銀の資金はソハールとクルム道路だけ。サララはクーエイトファンド、アラブファンド、??ファンドである。

4. 港湾収入は全てダイレクトに財務省へ入るのか？

— そうである。??(経常経費は差し引いた後?)

5. 財務省は歳入を増やすため、MOTC にもっとタリフを上げて収入を増やせと圧力をかけるのではないか？

—タリフは近隣諸港と競争価格で決まるので簡単に上げられない。それでも、ユーザーからは料金が高いというクレームは MOTC が受けるのではないか？

—タリフはコンセッショネアが決めるので MOTC は関知しない。

基本的にはコンセッション契約でタリフの原則は決めるが、MOTC が認可するのではないか。

—オマーンのタリフはいまでも近隣諸港と比べて十分低い。(議論の若干のずれ違いあり)

6. ミナカブースの件について。PSC を設立した背景は何か？

—答えなし。

ミナカブースは何故施設を無料で貸しているのか？

—年間 160,000RO のリース料をとっている。

1974 年の政令では無料となっている。

—リース料は純利益の50%である。

リース料というのは家賃と同様に固定額ではないのか？何故利益に比例するのか？これは政府の株式保有50%に対する配当金ではないのか？

—契約書はその後変更されている。現在政府の株式保有は35%。

コンセッションフィーとして160, 000RO の固定フィーと純利益の50%の変動料金で構成されているのでは？これにさらに政府には35%の株式に対する配当金が入るのでは？

—多分そうだと思われる。

変更後の契約はコピーをもらえるか？

—提出する。

(この件に関しては変更ごの契約をレビューした後、ミナカブースで再度確認する必要有)

政府の投資額はどのようにしてコストをリカバーするのか？

—借入金も収入も全て財務省の所管であるので、MOTC は関知しない。

(この件も MOTC の設置法をレビューしないと果たしてそうなのか疑問あり)

以上

議事録	
訪問先	工業団地開発公社(PEIE: Public Establishment for Industrial Estates)
日時	平成16年2月9日(月)13:20~14:00
面会者	Eng. Afirmed Hassan Al-Dheeb (Executive President)
同行者	なし
調査団	岡田、益留、川村
議事内容	<p>・訪問の目的(工業団地に関する情報収集)を説明し、後湾に係る各団地、FTZについてインタビューを行った。</p> <p><u>サララ FTZ について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・進捗状況:コンサルタントが計画を作成中。全体は 1,800ha の広さで3フェーズに分けて開発する。今年 5 月か 6 月にはフェーズ1の工事の入札を行う予定である。 ・過去の計画は 1999 年の FS が唯一のものである。その時は GAS が引かれていなかったが、現在はある。 ・FTZ へ外資を誘致するために、投資家の便益を考える。それは低コストで質の高いサービスを提供することである。サララは地理的優位があり、さらにインセンティブもある。 ・水、電力は問題ないが、労働力供給の面では少々問題があるので、オマニゼーション 10%として外国人労働力を多く認めている。 <p><u>ソハール工業団地について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ソハール港の中の工業団地は運輸省管轄である。港から約 3km 離れたところに PEIE が管理する工業団地が 1992 年からある。 ・ソハール港の石油化学に関連する業種も入っている。 <p><u>その他の工業団地について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国で工業団地が六ヶ所、FTZ が二ヶ所と一箇所の IT パークがある。 ・それ以外の工業団地は当面考えておらず、現在の団地を拡張していく。 ・スール工業団地が最も広く(4,000ha)、オマーン LNG がある。 ・ハッサブはポテンシャルはあるかもしれないが不要ないと考える。 ・デクム(工業団地もしくは FTZ)も、投資のフィジビリティから決定されるべきであろう。 ・全進出企業のリストを後日入手できることになった。 <p style="text-align: right;">以上</p>

議事録

訪問先	シナス港
日時	平成16年2月10日(日)11:30~13:00
面会者	Mr. Mohammed (Director of Shinas)
同行者	Mr. Issa Al-Barmani (Eng. Supervisor of Sohar)
調査団	岡田、黒田、吉本、益留、岩出、川村
議事内容	<p>1996年に漁港として水深—3mで建設</p> <p>2001年4月1日 Royal Decreeにより商港へ転換</p> <p>理由1 UAEに近くフジャイラ、アブダビ、ドバイ3国境にあるので交易上有利</p> <p>2 IRANとUAEに近い</p> <p>3 雇用と所得の向上</p> <p>施設: ポンツーンは1/2が漁港用、1/2が商港用、中央にフェンス(セキュリティー)</p> <p>通常20隻程度のダウ漁船が利用(全体では2000隻程度の漁船が当該地区にいるが、各漁村から遠くなるため、水揚げのみシナスで実施、近隣浜辺で係留している。</p> <p>利用形態: 主としてイランからの食料品輸入およびEUへの水産品輸出(EUの検査が実施され、冷蔵後、ミナカブースの会社で梱包、空路もしくはコンテナでEUへ輸出。</p> <p>輸出はタバコ、家電類をイランへ。</p> <p>拡張計画: 荷揚げ岸壁2バース?(150m)—4.5m(現在のポンツーンはエプロンの間に段差があり、またブリッジが狭く荷揚げ困難。</p> <p>施設として現在検疫施設(農水省)、製氷施設、入国管理施設、税関(既にあり)、家庭用品市場を建設中</p> <p>タリフは無い:無料 将来貨物が増えれば設定することも考える。</p> <p>管理はMOTC直営、統計類は書面でMOTCに報告(一部S/Wミッション入手)</p> <p style="text-align: right;">以上</p>

議事録	
訪問先	ソハール港
日時	平成16年2月10日(日)13:30~15:30
面会者	Mr. Issa Al-Barmani (Eng. Supervisor of Sohar)
同行者	なし
調査団	岡田、黒田、吉本、益留、岩出、川村
議事内容	<p>2003年7月にスルタンの指示でロッテムダム港と50%:50%でJVの管理・運営会社SIPC(Sohar Industrial Port Company)を設立</p> <p>SIPCは政府より土地・施設をリースし、工業団地を各企業へレントする。</p> <p>荷役はドイツ港運会社(ロッテルダムのステベ)Steinwegと下請け契約</p> <p>パイロット、タグは別会社と下請け契約予定</p> <p>コンセッション計画はArther Dolittleとコンサル契約したが、スルタンの指示でロッテルダムに契約。詳細はSIPCとミーティングを持って聞くこと。MOTCのソハール担当課長Mahdiに聞くこと。</p> <p>D/D,S/VはHalcrowと契約</p> <p>SIPCのboardはchairmanが運輸大臣、その他Ministry of Finance, PEIE</p> <p>立地企業:Sohar Methanol Company, Sohar Refinery, Sohar International Urea & Chemical Industries (Indian Company),Polyethilene製造会社</p> <p>港湾施設バルクバース3バース?コンテナ+一般雑貨バース700m(2バース)、官庁バース</p> <p>SIPCは液体バルク用バース(ピアータイプ)2機を設置予定(防波堤裏)</p> <p>Power + Desalination Plant 500MW, 3million Gallon/day : Ministry of National Economy 建設</p> <p>コンテナバースはポリエチレン工場、背後地の軽工業団地からの貨物、JICA調査以外に貨物予測した報告書はあるか?—無いと思われる。</p> <p>施設レイアウト計画はFugloo、D/DはHalcrow</p> <p style="text-align: right;">以上</p>

会議録	
訪問先	運輸通信省港湾・海事局サラール支局
日時	平成16年2月14日(土)8:30~9:00
面会者	Eng. Abu Bakr Bin Salim Bin Alawi Al-Dheeb (Director General) Mr. Hassan Al-Bakheet (Section Head-Maintenance)
同行者	なし
調査団	岡田、益留
協議内容	<p>サラール支局長を表敬し、第二次事前調査の目的、本格調査との関係、具体的作業内容を説明を行った。その後、今後のスケジュール、双方からの質疑などについて打ち合わせを行った。主な内容は以下の通り。</p> <p>1. 支局長:FTZの Phase-1 (87.2ha)に係る道路などのベーシック・インフラのディテールデザインについては、コンサル(Hattim: マスカットにあるローカルコンサルタント)に発注済みで、成果が3~4月には出る予定。Phase-2(1858,8ha)については、Phase-1の状況を見つつ実施する予定。なお、Phase-1地域の給水、電力などのインフラ整備だけは完了している。</p> <p>誘致企業とのネゴには2~3年を要すると思われるので、ネゴはすでに開始している。現在ショッピングリストには45社程度載っている。</p> <p>サラール空港もFTZに取り込み、シーポートとエアポート両方が使用可能なシステムを確立すべきだと考えている。</p> <p>サラール港は、デュクム港よりドライドッグの建設には適している。なぜなら十分な土地があり、対応は十分可能だからである。</p> <p>2. FTZのマネージメントはどこがやるのか教えて欲しい。 —51%が政府で残りを SPS や民間が出資して実施予定。</p> <p>注)D.G.の Dheeb 氏は、これからマスカットに出張すると言って、短時間で席を外した。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>

会議録	
訪問先	サラール港 RCC (Raysut Cement Company (S.A.O.G))
日時	平成16年2月14日(土) 10:30~11:30
面会者	Mr. Mohammed Ahmed Al Dheeb (General Manager) Mr. Khalid Saad Salim Abdoom (Marketing and Sales Manager)
同行者	Mr. Hassan Al-Bakheet (Section Head-Maintenance)
調査団	岡田、益留
協議内容	<p>訪問の目的(情報収集)を説明し、サラール港のタリフ等に関するヒアリングを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況について <ul style="list-style-type: none"> —一年間のセメント生産量は約 98 万トンで、その内 50~60 万トンをイエメン、ソマリア、スリランカ等へ輸出している。イエメンへはバルク貨物で、その他は袋詰で輸出。従業員数は約 300 人。 —材料の石灰石は、国内で十分調達できるが、特殊なセメントには鉄鉱石を使用し、それは輸入(5千トン/年)している —オマーンセメントは、マスカットとサラールに工場があり、年間総生産量は2百万トンである。 —当社のセメントを積み出すターミナル(バルクセメントを袋詰にできる施設もある)として、サラール港以外に3つの施設(イエメン(アデン・モカラ)、マスカット)を持っている。 ・将来の開発計画について <ul style="list-style-type: none"> —2006 年以降に拡張計画がある。今の年間生産量の百万トンを 1.5 百万トンに増やす予定である。 ・港湾に関する問題等について <ul style="list-style-type: none"> —タリフが値上げされて苦境に立たされている。 —ハンドリングチャージが高い。夜8時以降はオペレーションの割増料金を取られている。 —バルクセメントはセメント会社が荷役を行い問題ないが、袋詰の場合、SPSが荷役を行い、料金が高いうえに非効率である。 <p style="text-align: right;">以上</p>

会議録

訪問先	サララ港 SMC(Salalah Mills Co.(S.A.O.G))
日時	平成16年2月15日(日)10:30~11:30
面会者	Mr. Ahmed A. Al Dhahab (Finance & Administration Manager)
同行者	Mr. Hassan Al-Bakheet (Section Head-Maintenance)
調査団	岡田、益留
協議内容	<p>訪問の目的(情報収集)を説明し、サララ港のタリフ等に関するヒアリングを行った。</p> <p>・現況について</p> <p>—一年間の小麦粉生産量は約123万トンで、その内75万トンをイエメン、ソマリア、東アフリカ等へ輸出している。輸出は全部袋詰である。輸出の比率は約60%(40%は国内消費)。</p> <p>—原料の小麦は、オーストラリア、カナダ、インドから輸入している</p> <p>—北部地域(オマーン国以外への再輸出分も含め)への移出は、ほとんどが陸上輸送で行っている。陸送の方が海上輸送よりも安いからである。</p> <p>—ジェネラルカーゴ・バースは舗装され、照明も明るくなったので使い勝手が前より良くなってはいる。</p> <p>・将来の開発計画について</p> <p>—拡張計画は、このような高料金である限り、のサララでやってもしょうがないと考えている。</p> <p>・港湾に関する問題等について</p> <p>—タリフの大幅値上げが最大の問題で、特にハンドリングチャージが今年1月1日より上がったことが大きな問題である。トン当たり350バイザーが1リアルへと3倍も上昇した。</p> <p>—他の港は取扱量が多いとディスカウントするが、ここはそれさえしない。</p> <p>—電力供給が政府から民間になり、料金が上がったことも問題である。</p> <p>—タリフがしばしば上がるけれども、ユーザーはそれを阻止する手段を待たない。料金が上がれば、港の取扱量が減るのは当然である。</p> <p>—SPSが独占企業であることが問題である。例えば、一般貨物とコンテナを取扱う企業を分けるなどして、競争が働くようにするべきであると考えている。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>

議事録	
訪問先	カブース港運営会社 PSC (Port Service Company)
日時	平成16年2月14日(土) 11:00~13:00
面会者	Mr. Saud Bin Ahmed Al-Nahari (Executive President) Engr. Hamid A. Al-Kadi (Operational Division Manager) Mr. Rajesh Khanna (Business Development Marketing Manager) Capt. Saleem Saayid Sallem Al-Mabsly (Administrating Division Manager) Mr. N. N. Rao (Financial Controller) Mr. Nasser bin Rashid Al-Sabqi (Section Head Statistics & Public Relations)
同行者	なし
調査団	岩出、川村
議事内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第二次事前調査と本格調査の目的を説明した。その後以下のインタビューを行った。 ・ <p><u>拡張計画について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ハルクローが拡張計画を策定中であり、3月中旬に終了予定である。 ・ 外側に防波堤を建設する案で、静穏を確保し稼働率を確保できる条件でコスト最低限の案を要求している。(図面を要求した。) ・ 現港内での拡張、増深は現行オペレーションの障害となるのでできない。 ・ ハルクローは商工業をレビューし需要から計画を立てている。 <p><u>ソハール港との機能分担について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JICA 調査では、ソハール港は工業港、カブース港は商業港との機能分担がされていたと理解している。 ・ ソハール港の管理体制に、カブース港も参加表明をしたが、結局政府はロッテルダムと契約してしまった。 ・ ソハール港運営会社の選定も公開入札ではなく、仲間内で決められている。 <p><u>全国港湾管理体制</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在は各港個別に管理されているが、理想的には単一の管理体制(港湾

公社)が望ましい。ドバイも1991年にDPAに一元化されてから成長した。クウェート(シュアイバとシュウエイク)、サウジ(ダンマンとアル・ジュベール)も一元化された。一元化により便益が増え投資効率も高まる。

- ・ 現在、商工業省(工業港)、運輸省(商港)、漁業省(漁港)に港湾管理者が分かれているが、それを一元化し港湾公社のもとで、計画、開発、維持管理運営、保安を行う。ボードメンバーは7名ぐらいだろう。(いやに具体的であった。)

カブース港タリフについて

- ・ 1981年から変更されていなかったものを、コンサルタント調査を行い、各省各機関(商工業、OCIPED、財務、運輸、など)が参加した協議で2003年5月に現在のタリフに変更した。簡素化されてもいる。
- ・ 各港のタリフとは直接リンクしていない。他の港のタリフが低い場合もある。
- ・ ソハール港は独自にタリフを決めることができる。

コンセッション契約について

- ・ 2006年12月に現行契約は終了するが、その後のネゴは開始しようとしている段階である。
- ・ PSCとしては、コンセッション更新契約(Renewal)であり、公開入札ではないと考えている。もし入札するのであれば、なぜソハール港はしなかったのかが問われるであろう。

インフラ整備について

- ・ 政府がインフラ、PSCが上物を整備する。ガントリーは政府であるが、現在の5基のうち1基はPSCがイタリア業者のサプライヤーズ・クレジットで整備した。金利6%(1994年)であったが、5年間で返済済みである。
- ・ 当初、政府の出資比率が60%だったので、税金、フランチャイズ料は支払われなかった。1984年からフランチャイズ料の支払いを開始し、1998年に料金算定式が変更された。

統計について

- ・ 貨物統計はマニュアル処理である。
- ・ 現在電子化を進めている。(各港個別)
- ・ 通関書類処理はエクセルベース (電子化といえるかどうか)

港湾関連要員育成

- ・ オマニ・トレーニング・センターは一般的な訓練であり、港湾関連は現在外国で育成しており、マリタイム・カレッジの必要性は高い。

下記の資料の入手依頼をした。

- ・ 組織表
- ・ 要員数
- ・ 寄港船舶 GRT (3 カ年)
- ・ 貨物別貨物量 (3 カ年)
- ・ 寄港クルーズ船データ-

以上

会議録

訪問先	運輸通信省、Atkins 社
日時	平成16年2月23日(月)
面会者	運輸通信省 Engineer Badar Atkins 社 Mr. H. L. Jayawardena
同行者	なし
調査団	岡田、吉本
協議内容	<p>最近の港の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ イランとの貿易が盛ん。2名乗りのモーターボートが 60km離れたホルムズ海峡を頻繁に往復している。交易に従事するボートの数は5百隻以上、朝イランより入港し、夜イランへ出港する。訪れた時は、貨物を満載したトラックが次々と岸壁に到着し、荷役作業の最中であった。 ・ オマーン側では此の貿易を公認。輸入関税およびボートの入港料を徴収している(99年の資料で関税2.5百万RO、入港料65千RO)。一方、イランでは非公認。何故公然の事実と言うべきものを、イラン側で追認しないのか? 尋ねたところ「イラン国内に、この貿易が非公認のまま続いた方が利益になる人々が多く存在するから」との答。非公認のボート業者・輸入業者から上納金を取り立てているものと思われる。 ・ イランからの輸入品は、山羊・羊・絨毯等。オマーンからの輸出品は、タバコ・衣料品・食料品・電気/電子製品など。殆どがハッサブのあるムサンダム地方を素通りし、陸路UAEと交易されている。何故、高速ボートがドバイへ直行しないのか? の質問には「政治的理由ではないか」に留まり、明確な回答はなかった。夜陰に紛れてイランを出入港するには距離が中途半端に長い、UAEが非合法的な貿易に手を染めるのを嫌っている、ドバイの港が近代的で多数の小型ボートを繋留する場所がない。複数の理由が考えられる。万一貿易がUAEへ移り、イランのボートが入らなくなれば「ハッサブの経済は致命的打撃を受ける」とのことであった。 <p>ハッサブの経済</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ムサンダム地方の人口が減少している。99年資料のオマーン人26千人+外国人7千人、計33千人が、現在では20千人+5千人、計25千人とのこと。ハッサブの人口も4千人。地域の消費物資の需要で経済が拡大すると考える理由は何もない。イランとの貿易が地元の経済を支え、ドバイとのトラック輸送だけで2百人の人が職を得ている。他の産業は、なつめやしの栽培、漁業、そして観光のみ。 ・ マスカットとの交通は、空路50分(44人乗りの双発機が週3便)陸路7時間と、決して便利ではない。マスカットと結ぶ定期航路も存在しない。経済も生活もドバイの影響が強く、Atkins社でもドバイの新聞を読んでいた。

- ・ 冷蔵倉庫も建てられ、漁業は盛ん。水揚げされた魚は、冷蔵トラックでUAEへ運ばれる。漁船を大型化する計画は？の質問には「その予定はない。大型化すれば乱獲につながり、資源を減ぼす」との答であった。
- ・ 観光はフィヨルド海岸で知られ、3軒のホテルが木金を中心に、UAEや欧州からの観光客で賑わう由。クルーズ船も2000/2001年に8隻の入港実績がある。
- ・ 港には「船籍ポートカブース」と記した青い小型フェリーが2隻、停泊していた。離島の村落へ水や生活物資を運ぶ政府専用船である。

港の開発

- ・ 地図ご参照(途中段階の図にて、最終図面ではない)。黄色の部分が陸地と岸壁。紺色の部分が水路を含めた港の部分。防波堤は500Mと400M。右手朱色で描かれた部分の山から石材を確保し、工事に充てている。角の RORO RAMP と記した右側、フェンスで囲まれた場所をイラン貿易に使用。この前面にモーターボートが並んでいる。一般岸壁は、この RORO RAMP の北側。また、最奥 REVETMENT TYPE-1 と記した場所が、漁船の繋留場所となる。2004年8月末の完成を見込んでいる。「何時頃まで、この規模で使用可能か」については、確証ない模様。
- ・ 南から延びる2本の水路は、大雨による洪水を防ぐため。例年冬場に2度ほど大雨に見舞われ、背後の岩山から濁流が押し寄せる。但し、全く降らない年もある。
- ・ この水路に挟まれた三角形の場所に5つ星級ホテルの建設が計画されている。

以上

付属資料3. 収集資料リスト

番号	資料の名称	形態(図書、ビデオ、 地図、写真等)	収集 資料	専門家作 成資料	JICA作 成資料	テキスト	発行機関
101	An Export Strategy Development for Non-oil Omani Origin Products - December 2003	コピー	*				Avalon Consulting, New Delhi
102	Proposal for Studies for Port Salalah Expansion - November 1999	コピー	*				DGPMA, MOT&C
103	Annual Report 2000	冊子	*				Port of Salalah
104	Annual Report 2001	冊子	*				Port of Salalah
105	Annual Report 2002	冊子	*				Port of Salalah
106	Export Strategy for non-oil Omani origin exports	CD	*				OCIPED
107	Annual Report 2001	冊子	*				Port Sultan Qaboos Port Services Corporati
108	Annual Report 2000	冊子	*				Port Sultan Qaboos Port Services Corporati
109	Knowledge Oasis Muscat	パンフレット	*				Public Establishment for Industrial Estates
110	Port Sultan Qaboos Statistics 2001	コピー	*				Port Sultan Qaboos Port Services Corporati
111	Oman Cement Company SAOG (Annual Report 2002)	CD	*				OCC
112	Yearly Industrial Stastical Book (2003)	図書	*				
113	The Maritime Law	図書	*				Ministry of Communications
114	Port Regulations & Information		*				Petroleum Development Oman LLC
115	Pictorial Map of Oman		*				The United Media Services (SAOC)
116	Khasab Port Expansion Definition Study - Final Report (Vol. 2 Appendices B to E, Oct. 2001)	コピー	*				DGPMA, MOT&C
117	Introduction & Discussion of Main Issues	コピー	*				New Port & Drydock complex at Duqm
118	Exhibit 22 Proposed Land use	コピー	*				Duqm New Port & Drydock Complex
119	Conclusions & Recommendations	コピー	*				Expansion of Port Sultan Qaboos
120	Consultancy Services for Design, Supervision and Operation & Management Studies for a New Port and Drydock Complex at Duqm, Supplement to Draft Final Report, 19th March, 2003	コピー	*				DGPMA, MOT&C
121	Comparative Analysis of GCC States - 31.12.2001	コピー	*				OCIPED
122	Khasab Port Expansion Operation & Management Study (June 2002 - Final Report)	コピー	*				DGPMA, MOT&C
123	Annual Report 1998	冊子	*				Salalah Port Services Co.
124	Annual Report 1999	冊子	*				Salalah Port Services Co.
125	Study on Exports to Japan from the Processed Foods Industry in Oman (Dec. 2001)	コピー	*				JETRO, Dubai
126	Census 2003	パンフレット	*				Ministry of National Economy
127	Salalah Port Statistics from 1999 to 2002	コピー	*				Salalah Port Services Co.
128	Salalah Port (現況図面、拡張計画図、衛星写真)	CD	*				Salalah Port Services Co.
129	Manning Scales at different ports	コピー	*				
130	Port charges & tariff rates - 2002	コピー	*				PDO
131	Organization List - TTT Organisation	コピー	*				PDO
132	Organisation charts A, B, C, D.	コピー	*				
133	General Investment on Omani Port	コピー	*				
134	Traditional Fishery - 2002	コピー	*				
135	Agriculture production analysis	コピー	*				
136	Site plan for Shinas Port	A1 DWG	*				