

エジプト・アラブ共和国
東地中海地域海陸一貫物流システム調査
事前評価調査報告書

平成18年9月
(2006年)

独立行政法人国際協力機構
エジプト事務所

序 文

日本国政府は、エジプト・アラブ共和国（以下、「エジプト国」と記す）政府の要請に基づき、同国の東地中海地域海陸一貫物流システム調査を実施することを決定し、独立行政法人国際協力機構が同調査を実施することと致しました。

当機構では本格調査を効率的・効果的に実施するため、本格調査に先立ち2006年3月31日から4月29日にわたり、JICAエジプト事務所 岡本 茂所長を団長とする事前評価調査団〔実施細則（S/W）〕協議を実施し、同年8月4日から10日にわたり同調査の補完調査団を現地に派遣しました。

事前評価調査においては、エジプト国の物流政策に係る意見交換と物流関連施設への視察を行ったうえ、本格調査に向けたS/Wを署名しました。

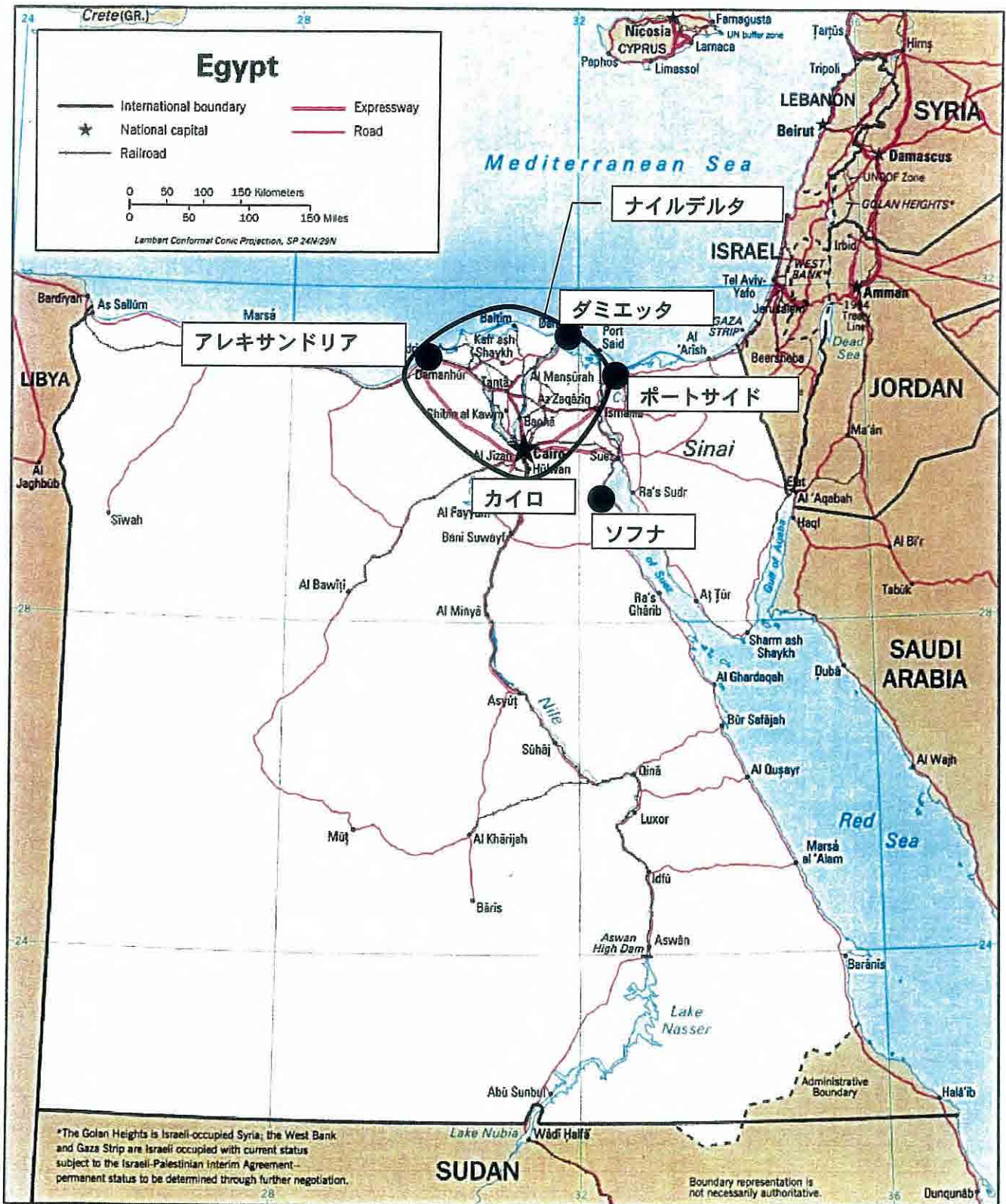
本調査報告書は今回の調査結果を取りまとめるとともに、これから実施される本格調査の基礎となることを目的に作成されました。

最後に、本調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心から感謝申し上げます。

平成18年9月

独立行政法人国際協力機構
エジプト事務所長 岡本 茂

調査対象位置図



1. Port Said (ポート・サイド) 港



ポートサイド港湾局から見たPort Said港



同左



同上

2. Damietta (ダミエッタ) 港



Damietta港入口



Damietta港への鉄道



Damietta港管制塔



Damietta港ガントリークレーン



同上



Damietta港バルク用バス

3. Alexandria (アレキサンドリア)



Alexandria市内海岸



エジプト海運データバンク (EMDB)



同上



同左



同上

4. Sokhna (ソフナ) 港



Sokhna港入口



Sokhna港内



Sokhna港ガントリークレーン



Sokhna港コンテナ置場



Sokhna港内の鉄道

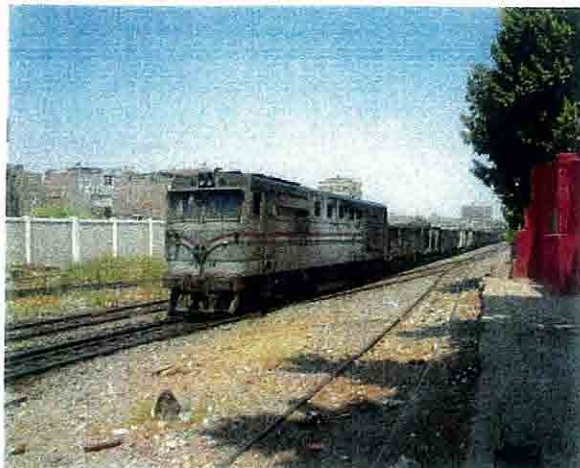


Sokhna港内税関等オフィス建物

5. 鉄道貨物



Boulak El Dakrour駅、貨物列車のAlexandria方面・上エジプト方面の車両入換え駅



Alexandria港発国営エジプト製鉄所（カイロ南郊ヘルワン）行き石炭輸送列車（35両）



積荷は石炭（ロシア、ルーマニア、中国等から輸入）、速度は約10km/h



ABB社1992年製ディーゼル機関車、連結器は自動連結器



ねじ式連結器の機関車・貨車も構内に留置



レールは外国製、PC枕木はエジプト製

略 語 表

BOT	Build-Operate-Transfer	
DANIDA	Danish International Development Agency	デンマーク国際開発庁
DWT	Dead-Weight Tonnage	重量トン
EEAA	Egyptian Environmental Affairs Agency	エジプト環境庁
EIA	Environmental Impact Assessment	環境影響評価
ENIT	Egyptian National Institute of Transport	エジプト国立交通研究所
ENR	Egyptian National Railways	エジプト国鉄
GARBLT	General Authority for Roads, Bridges and Land Transport (Ministry of Transport)	運輸省道路橋梁陸運総局
GOEIC	General Organization for Exports and Imports Control	輸出入管理総局
GDP	Gross Domestic Product	国内総生産
IEE	Initial Environmental Examination	初期環境調査
IMF	International Monetary Fund	国際通貨基金
JICA	Japan International Cooperation Agency	独立行政法人国際協力機構
LE	Egyptian Pound	エジプトポンド
M/M	Minutes of Meetings	協議議事録
MOF	Ministry of Finance	財務省
MOI	Ministry of Interior	内務省
MOP	Ministry of Planning	計画省
MOT	Ministry of Transport	運輸省
MSEA	Ministry of State for Environmental Affairs	環境省
NGO	Non-Governmental Organization	非政府組織
OD	Origin-Destination	
O/M	Operation and Management	維持管理
PPP	Public-Private-Partnership	官民連携
RBO	Regional Branch Office	環境庁地方事務所
RTA	River Transport Authority	内陸水運庁
SEA	Strategic Environmental Assesment	戦略的環境アセスメント
SPDC	Sokhna Port Development Company	ソフナ港開発会社
S/W	Scope of Work	実施細則
TOR	Terms of Reference	調査事項
TPA	Transport Planning Authority (Ministry of Transport)	運輸省交通計画庁
USAID	United States Agency for International Development	米国国際開発庁
WB	World Bank	世界銀行

目 次

序 文

調査対象位置図

写 真

略語表

第1章 事前調査の概要	1
1-1 要請背景と目的	1
1-2 調査団の構成	1
1-3 調査日程	2
1-4 主要面談者	3
1-5 調査結果概要	4
第2章 エジプト国の概要	10
2-1 自然状況	10
2-2 社会状況	10
2-3 経済・財政状況	11
2-4 社会経済発展計画	13
2-5 運輸交通の概況	16
第3章 エジプト国の物流の現状	17
3-1 物流行政制度・組織の概要	17
3-2 物流改善計画、物流政策	19
3-3 海運・港湾の現状と開発計画	21
3-4 国内輸送の現状と開発計画	36
3-5 物流関連業の現状と物流関連施設の開発計画	48
3-6 物流諸制度の現状と改善計画	49
第4章 環境社会配慮調査	51
4-1 環境行政、法制度及び規制	51
4-2 環境予備調査	58
4-3 本格調査への提言	66
第5章 本格調査への提言	68
5-1 調査の基本方針	68
5-2 調査項目とその内容、範囲	69
5-3 調査スケジュール	75
5-4 調査実施上の留意点	75
5-5 調査実施体制	76
5-6 ローカルコンサルタントの活用	77

付属資料

1. 要請書	83
2. 第1次現地調査時の調査概要説明資料	89
3. S/W、M/M	93
4. Q/Nとその回答	107
5. 収集資料リスト	109
6. 第2次現地調査時の調査概要説明資料	111
7. 事前評価表	115

第1章 事前調査の概要

1-1 要請背景と目的

エジプト・アラブ共和国（以下、「エジプト国」と記す）においては、産業・貿易の振興は社会経済開発の重要な要素であり、エジプト国における開発課題の中でも優先度の高い分野である。特に、エジプト国はEUとの自由貿易協定の締結、その他二国間協定の進展等自由貿易を通じた産業・貿易振興の方向性を明確に打ち出している。しかしながら、今後の輸出産業振興や外国直接投資促進の基礎となる国内物流は貧弱であるとともに整備についての戦略的計画は存在せず、従来のインフラ整備計画を中心とした輸送モード別（各港湾、道路・鉄道・内水運等）の別個の国内需要予測に基づく計画があるのみである。一方、エジプト国はSuez（スエズ）運河を有する国際物流の要所に位置しており、トランシップ貨物の潜在的需要が大きく、その地理的優位性を活用した輸出産業振興と外国直接投資を活性化するためには物流の整備が急務となっている。

このような状況のなか、エジプト国政府〔運輸省交通計画庁（Transport Planning Authority : TPA / Ministry of Transport : MOT）〕は、エジプト国の物流の核となる東地中海地域を中心とした長期的な海陸一貫物流シナリオを提示し、それをもとにして今後エジプト国への物流の活発化のための戦略的な物流関連インフラマスタープランを作成するとともに、同計画に基づく物流インフラ開発、政策・制度面での改善計画、物流関連インフラ開発事業への民間の参入促進等の提案に関する開発調査を実施することを日本国政府に要請した。

2006年4月及び8月に実施した事前調査結果より、港湾インフラ・運営については比較的良好であるものの急増するトランシップ貨物需要への対応を中心とする主要港湾への大規模投資が国家レベルの港湾整備戦略なしに計画されていること、国内輸送モード（道路・鉄道・内水運）には多くの構造的問題があること、輸出入審査や通関が支障となっていることが明らかになった。更には、エジプト国では物流の考え方がまだまだ未発達で物流行政が実質的には存在せず、行政から官主導の運輸産業まで供給側中心の考え方が主で、顧客志向のスムーズな一貫輸送の実現にはほど遠い状況であることも明らかになった。

したがって、今後予定される本格調査ではエジプト国における輸出産業の振興と外国直接投資の促進を図るため、それら輸出産業や外国資本が企業活動の一環として円滑な物流活動を実施できるような物流関連インフラ（物流法制度・行政、運輸インフラ、官民運輸事業者・物流関連企業、物流関連諸制度・税関手続き等）の構築を目的として、長期的な物流シナリオを提示し、物流整備戦略を提言するものとなる。

1-2 調査団の構成

(1) 第1回現地調査（2006年3月31日～4月29日）

総括：岡本 茂（JICAエジプト事務所長）、4月6日～4月13日

物流政策：西村 拓（国土交通省国土技術政策総合研究所管理調整部国際業務研究室長）、
4月4日～4月14日

調査企画／事前評価：田中 顕士郎（JICAエジプト事務所員）、4月1日～4月28日

物流動向分析：青山 透〔㈱国際協力アソシエイツ パーマネントエキスパート〕
3月31日～4月29日

物流インフラ：久保 眞介〔オメガコンサルタンツ㈱ 技術顧問〕、3月31日～4月24日

環境社会配慮：畠山 祐二 [アイ・シー・ネット(株)]、3月31日～4月19日

(2) 第2回現地調査 (2006年8月5日～8月9日)

ロジスティックス：根本 敏則 (一橋大学教授)、8月5日～8月9日

調査企画/事前評価：田中 顕士郎 (JICAエジプト事務所員)、8月5日～8月9日

1-3 調査日程

(1) 第1回現地調査 (2006年3月31日～4月29日)

3月31日 (金)	成田発 (青山、久保、畠山)
4月1日 (土)	カイロ着 (青山、久保、畠山)
4月2日 (日)	JICAエジプト事務所打合せ、TPA協議
4月3日 (月)	運輸省エジプト国立交通研究所 (Egyptian National Institute of Transport : ENIT)、エジプト環境庁 (Egyptian Environmental Affairs Agency : EEAA) 訪問
4月4日 (火)	運輸省ランドポート・ドライポート庁訪問、エジプト国鉄 (Egyptian National Railways : ENR) 訪問 成田発 (西村)
4月5日 (水)	運輸省道路橋梁陸運総局 (General Authority for Roads, Bridges and Land Transport : GARBLT) 訪問 カイロ着 (西村)
4月6日 (木)	JICAエジプト事務所打合せ、アレキサンドリア海運協会 (Chamber of Alexandria Shipping) 訪問 (カイロ)、在エジプト日本大使館表敬
4月8日 (土)	ポートサイド港湾公社、ダミエッタ港湾公社訪問
4月9日 (日)	海運部門統括 (Maritime Transport Sector) 訪問、アラブアカデミー訪問
4月11日 (火)	ソフナ港開発会社訪問
4月12日 (水)	実施細則 (Scope of Work : S/W)、協議議事録 (Minutes of Meetings : M/M) 協議 (TPA)、国際協力省 (Ministry of International Cooperation : MOIC)、JETRO訪問
4月13日 (木)	S/W・M/M署名、運輸大臣表敬、在エジプト日本大使館報告、JICAエジプト事務所打合せ カイロ発 (西村)
4月14日 (金)	成田着 (西村)

※コンサルタントによる追加調査・データ収集 (4月29日まで)

〈その他、主な協議・訪問先〉

- ・政府関係機関：内陸水運庁 (River Transport Authority : RTA)、税関庁
- ・輸送会社：EGYTRANS社、NOSCO社、Swift Group, UTI社、Naggar Shipping社
Salamarine Egypt社、MARTRANS社
- ・フォワーダ：Suntra Express社、Rockdal, Gateway Freight Systems社

- ・倉庫：SOSDI Port社
- ・荷主（商社、ゼネコン等）：Egyptian Traders社、大日本土木、住友商事、三菱商事
- ・コンサルタント：Technical Consultation Bureau社

(2) 第2回現地調査（2006年8月4日～8月10日）

8月4日（金）	羽田・関空発
8月5日（土）	カイロ着
8月6日（日）	JICAエジプト事務所打合せ、在エジプト日本大使館表敬 TPA協議 GARBLT訪問
8月7日（月）	アレキサンドリア港湾公社（Alexandria Port Authority）訪問 エジプト総合倉庫会社（General Warehouses of Egypt Co., 公営）訪問 マホニー社（Mahony／民間海運業）訪問
8月8日（火）	ENR訪問 エジプト日産自動車（Nissan Motor Egypt）訪問
8月9日（水）	運輸大臣表敬、JICAエジプト事務所報告、カイロ発
8月10日（木）	関空・羽田着

1-4 主要面談者

(1) 第1回現地調査（2006年3月31日～4月29日）

1) エジプト国側

H. E. Eng. Mohamed Mansour	Minister of Transport
Eng. Hassan A. M. Selim	Vice-Chairman, TPA
Eng. Mohamed Abdel Sabour	Economic Researcher, TPA
General Salah El Walili	Counselor of the Minister of Transport, Maritime Transport Sector
General Hesham El-Sersawy	Chairman, Port Said Port Authority
R. Admiral Tawfik Abou Gindia	Vice Chairman, Damietta Port Authority
Eng. Mohamed Fouda	Chairman, GARBLT
Dr. Hamada Farid	Head of Central Department of Commercial Affairs, ENR
General Ahmed Mounir	Chairman, Land Ports and Dry Ports Authority
Dr. Abdallah Wahdan	Dean, ENIT
Mr. Nabil Abdel Hamid Hassan	Under Secretary of State, Ministry of International Cooperation

2) 民間

Dr. Ismail Mobarek	Advisor, AMIRAL (holding company of Sohkna Port Development Company)
Mr. Hussam Leheta	Chairman, Alexandria Chamber of Shipping

3) 大学

Prof. Ahmed Abdel Mounsif Dean, International Institute for Transport and Logistics
(Arab Academy)

4) 在エジプト日本大使館

森野 泰成 参事官 (経済協力班長)
石原 洋 一等書記官

5) JETRO

森 則和 副所長

(2) 第2回現地調査 (2006年8月4日～8月10日)

1) MOT関連

H. E. Eng. Mohamed Mansour Minister of Transport
Eng. Hassan A. M. Selim Vice-Chairman, TPA
Eng. Tarek El Attar Chairman, GARBLT
Mr. Sayed Hedayah Advisor, Alexandria Port Authority
Admiral, Nabil Ahmed Helmy Harbor Master, Port of Alexandria
Admiral, Mohamed Zaki Mohamed Vice President, General Warehouses of Egypt Co.
Eng. Samir Nawara Operation Manager, ENR
Eng. Mona Hassan TPA

2) 在エジプト日本大使館

石原 洋 一等書記官

1-5 調査結果概要

(1) 第1回現地調査 (2006年3月31日～4月29日)

1) 各港の状況と戦略的港湾配置

a) Port Said (ポートサイド) 港

- ・2004年10月にPort Said East (ポートサイドイースト) 港が開港し、2005年のコンテナ貨物は、69万TEUの取り扱いを記録。うち、95%がトランシップ貨物、5%がローカル貨物。
- ・Port Said West (ポートサイドウエスト) 港では、イタリア南端のジオイアタウロ港をライバルと捉え、現在1,200mのコンテナバースを2,900mまで拡張する計画を有している。
- ・Port Said West港は、施設が古く、背後に都市が迫り、混雑しているものの、拡張余地の限られた港湾である。当港におけるコンテナ貨物のメインは、ローカル貨物であり、Port Said East港と一体的に捉えた改良計画を有している。(湾岸系資本との報道有り)
- ・Port Saidの東に位置するEl-Arish (エル・アリシュ) 港は、現在極小規模の港湾機能を有しているのみであるが、シナイ、ガザ地区のゲートウェイとすべく、-16m×2,000mのバースを有する大港湾に拡張する計画を有している。

b) Damietta (ダミエッタ) 港

- ・1986年7月に開港したDamietta港は、エジプト国一のコンテナ取扱港で、2005年は120万TEUを記録 (2004年にも126万TEUを記録していることに留意が必要)。うち90%が

トランシップ貨物、10%がローカル貨物。

- ・キプロスのリマソール港をライバル港と考え、現在-14.5mのバースを-17mに増深するなど、コンテナ取り扱いにおけるハブ港としての拡張を図っていく計画を有している。(クウェート系民間オペレータと契約)
- ・一般貨物等について輸出と輸入でゲートを分けるなど港湾内物流の整流を図るとともに、港湾手続きの電子化・自動化が進んでおり、優れたシステム環境にある。
- ・カイロまでのアクセスは、道路で230km、農業道路で180km、また、ナイル川まで運河で連結し、バージによる輸送も可能となっている。
- ・漂砂による航路・泊地の埋没に苦しんでおり、毎年浚渫が必要となっている。

c) Alexandria (アレキサンドリア) 港

- ・ローカル貨物について、エジプト国最大の港湾である。
- ・Alexandria港では2005年から陸上施設の大規模更新事業を始めており、手狭な各種管理棟の建て替えや鉄道コンテナターミナル、港湾道路、内水運関連施設の整備も始めている。(港湾公社、なお、カイロ側での鉄道コンテナターミナルの整備計画との整合性を問うたところ、カイロ側はよくわからないとのこと。なお、翌日のENR訪問にてカイロ側に鉄道コンテナターミナルを整備する計画はないことを確認)
- ・ハチソン社がAlexandria港とEl-Dekheila (エッデヘイラ) 港 (Alexandria港とともに大アレキサンドリア港を構成) にてコンテナターミナルを拡張予定である。主にトランシップ需要 (40万TEU) を考えている。
- ・1999年のAlexandria港開発調査にて提案された開発計画 (多目的ターミナルの建設、穀物ターミナルの再開発) については、150億USDの事業費調達が問題となって進んでいないとのことであった。

d) Sokhna (ソフナ) 港

- ・政府が土地を所有するとともに、防波堤・航路・泊地等のインフラを整備し、民間のソフナ港湾開発会社 (Sokhna Port Development Company : SPDC) が荷役機械、ターミナルビル、倉庫等を整備して港湾運営を行う25年間契約に基づき、2002年10月にフェーズ1が供用開始。
- ・カイロまで110kmと、主要港湾の中で最も近い位置に立地している。
- ・2005年のコンテナ貨物は、約30万TEUの取り扱いを記録。うち、すべてがローカル貨物。特に、アジア・エジプト間の貨物をターゲットにしており、現在その50%を扱っている。これを100%にし、Alexandriaへも陸送するという考えを有している。
- ・コンテナターミナルを拡張するフェーズ2の計画を有している。トランシップ貨物を取り込むか否か2~3か月後に決定する予定。取り込む場合は、紅海及び東アフリカのハブ港をめざし、ジェッダ港がライバルとなると考えている。なお、フェーズ2において、政府からは許可のみが必要で、インフラ整備を含む財政支援は不要とのこと。
- ・税関機能、輸出入手続き機能 [輸出入管理総局 (General Organization for Exports and Imports Control : GOEIC)] を港湾内に用意するとともに、申告・手続きの電子化・自動化を図り、コンテナ貨物の港湾滞留時間について、エジプト国の平均が28日であるところを、2006年中には国際水準の2日を達成する予定。
- ・改正SOLAS条約 (海上人命安全条約) を踏まえた優れた港湾監視システムを備えてお

り、セキュリティレベルの高い港湾である。

- ・概してSokhna港は、料金は高い一方、サービスレベルが高い港湾であり、トータルとして効率的で優れた港湾という評価。

e) 港湾サービス

- ・税関手続きは改善されてきた一方、GOEICは依然手続きに時間を要するため、港湾全体としてリードタイムの短縮が達成されないとの指摘があった。
- ・Sokhna港を筆頭に、港湾の民営化により、効率的な港湾運営が成功していることが評価される一方、政府による独占から民間による独占へと移行し、中長期的な弊害を懸念する声もあった。
- ・Sokhna港及びDamietta港において、改正SOLAS条約を踏まえたレベルの高いセキュリティ対策がなされていることが確認された。
- ・Sokhna港、Port Said East港、Damietta港の直背後地には、工業省により産業ゾーンが計画されているが、工場立地はあまり進んでいない。現在までにエジプト国に進出している日系企業もすべて内陸立地である。一方、Sokhna港内の臨港工業地域（民営）には比較的順調に工場立地が進みつつあるとの説明があった。
- ・エジプト国内主要港湾においては、Sokhna港やDamietta港で見られたように、施設とシステムの両面で優れた改良がなされているとともに、税関手続きが迅速化、高いセキュリティレベルの確保など、港湾物流の円滑化、効率化、安全・安心化が進展していることが認められる。
- ・一方、港湾とカイロ首都圏をはじめとする背後圏とのアクセスについては、トラック、鉄道、内陸水運とも、改善の余地が多いと考えられる。
- ・また、輸出に係る諸手続きの迅速化も、税関手続きの迅速化とあいまって実施されなくては、全体としての港湾物流の円滑化・効率化が達成されないことに注目すべきである。

f) トランシップ貨物の取り込み

- ・エジプト国内主要港湾において構想されているコンテナターミナルの拡張計画の多くは、国際トランシップ貨物を取り込むことを前提としている。
- ・一方、国際コンテナ物流市場においては、コンテナ船の大型化の進展に伴い、本船寄航港の選択と集中が進展する傾向にある。
- ・こうしたなか、エジプト国内主要港湾が集荷対象として狙う地域における各主要港湾も、国際トランシップ貨物の取り込みや本船寄航の確保に向けた取り組みを行っている。
- ・また、トランシップ貨物は周辺環境や競争条件の変化により大きく数量が増減することから、リスクの大きいことについても理解も必要である。
- ・このため、特にSokhna、Port Said West、Port Said East、Damietta、Alexandria、El-Dekheila（エッデヘイラ）の各港において、これらの動向とトランシップ貨物の性格を十分に踏まえた戦略的な拡張展開を行わないと、中長期的に非効率な投資となる危険性を有することに注目すべきである。

g) 官民役割分担

- ・国際港湾競争が激化するなか、貨物の動向や性格に即し、地勢上の優位性を活かした

港湾整備・運営展開を行うためには、民間資本の導入を通じた迅速かつ効率的な対応が有効であると考えられる。

- ・一方で、港湾の管理運営のすべてを民間に完全に委ねた場合、中長期的には、民間による独占市場形成の弊害が発生することが危惧される。
- ・このため、港湾におけるインフラ整備及び管理運営の両面において、適切な官民の役割分担のあり方についての検討を深めていく必要があると考える。

(2) エジプト国内輸送機関

- ・エジプト国では各港湾とカイロをはじめとした大消費地・生産地を結ぶ国内輸送は、トラック輸送が全貨物の約96%を占め、鉄道3%強、内水運1%以下である。
- ・エジプト国の経済活動の多くの部分をナイルデルタが占めており、半分以上の貨物トリップがデルタ内（もしくは外国とデルタの港・デルタ内諸都市との間）で発生していると考えられる。ナイルデルタの広さは関東平野と同規模であることを考えると、複数モード間にわたるインターモーダルな貨物輸送体系が必要とされるのはかなり限られたケースになると考えられる。
- ・日本や欧州では鉄道輸送の優位性は200~1,000km程度とされるなかで、Alexandria~Cairo間が200kmほどであることを考えると、デルタ内で鉄道輸送や内水運輸送を実施する優位性は一般的に少ないと考えられる。

1) 道路輸送

- ・地中海沿岸の各港湾からカイロまでの距離は約200~220kmであり、荷役時間を含む輸送時間・輸送料金等の面より、道路輸送の優位性が高いものと理解される。さらに、エジプト国では道路建設・整備コストがきわめて安く（道路整備材料の多くを内貨で入手可能）、雨が少ないため維持管理コストが安価であることも道路輸送の優位性に寄与していると考えられる。
- ・エジプト国ではガソリン・ディーゼル燃料に多額の補助金が支出され燃料費がきわめて安いこと、独特の自動車税制・車検・保有制度のため車両価格がきわめて高く減価償却が適切になされないこと、公営陸運業が長距離輸送を担い零細業者の協同組合が短距離輸送を担うという制度のため、民間陸運企業が発達しにくい環境にあるなど、市場経済下における民間陸運業界の発達にあたって様々な障害があると考えられる。
- ・本格調査では、道路輸送の特色を活かし、市場経済のもとで民間を中心としたより効率的な道路輸送を実現できるよう検討すべきである。現在の陸運業界を民間主導にするとともに、フォワーダ業等の物流関連業者の育成の必要性が高いものと考えられる。
- ・また、公共物流センターを設立し、コンテナ輸送（トレーラ）と小口輸送（中小トラック）のインターモーダルを実現するとともに、物流センター内にて、卸売りや倉庫、情報結節点の機能をもたせ、物流関連業者の育成を図るなどの施策も考えられる。

2) 鉄道輸送

- ・ENRの貨物輸送は、その歴史的経緯よりSuez港と地中海側主要港を結ぶものであり、コンテナ車のカイロ乗り入れはなされていない。
- ・ENRでは、機関車・貨車・荷役機材・軌道等の不足・老朽化の問題よりコンテナを含む貨物輸送に熱心ではなく、乗客及び雑貨の輸送取扱量増大に重点をおいている。

- ・コンテナ列車1編成(30両編成)の積込みに約6時間を要しており、かつ列車本数も限られていることから、現時点では道路輸送に対しての優位性がほとんどない。
- ・安価な道路建設・維持管理コストと陸運コストに対抗するためにはコンテナ積み下ろし時間の劇的な効率化(着発線荷役等の採用)と頻繁な列車運行、長大編成に対応した貨車・大型機関車の整備と軌道・構造物の強化等の多大な投資とともに、職員の再教育が必要となる。また、比較的高速(約140km)で運行される旅客列車と同一路線上で頻繁な列車運行を実現することには困難が予想される。これらより、道路輸送に対抗する鉄道コンテナ輸送を実施する場合、採算ラインがかなり高くなることが予想される。
- ・本調査では、現在世界銀行(World Bank:WB)の支援により実施が予定されている国鉄改革計画をもとに、既存の施設・車両等を活用した鉄道貨物輸送の効率化について検討すべきである。(旅客・貨物の別線化、一般貨物中心から大口貨物中心への移行、拠点間輸送の強化等の経営・営業戦略等の再検討)

3) 内水路輸送

- ・地中海各港湾・Ismailia(イスマイリア)とカイロ、上エジプトはナイル川と運河を用いた内水路で結ばれているものの、多くは500km以上の長距離バルク貨物の輸送であり、上エジプトからカイロ向けの石材・糖蜜輸送、上エジプト向けの石油製品の輸送、Alexandria港とカイロ近郊製鉄所向けの石炭・コークス輸送等を主としている。カイロと地中海各港湾を結ぶ運河については閘門・護岸や水深の改善が課題とされており、輸送量は多くない。また、カイロと地中海各港湾の間ではコンテナ輸送はされていない。
- ・多くの河川港は工場所有であり、RTAが所有する公共河川港はほとんど利用されていない。カイロにて計画中のコンテナ港は土地収用が滞っており、事業進捗の見込みが立っていない。
- ・Alexandria港とナイル川を結ぶ運河について、老朽化した閘門や浚渫を必要とする区間があるとともに、Alexandria港への出入り口付近の港湾道路・鉄道橋の航行限界や港内でのバースオペレーションの空間が限られている。また、Alexandria港とEl-Dekheila港の間は外海を航行する必要があり、既存のバージによる航行は困難である。
- ・Damietta港とカイロを結ぶナイル川Damietta支流については、浚渫・閘門整備事業が実施中である。また、Damietta支流とナイル川を結ぶ運河は整備済みである。(現況未確認)
- ・カイロとIsmailia、Suez運河を結ぶIsmailia運河については、長く航行不能状態が続いたものの、現在、復旧・整備作業が進められている。(現況未確認)
- ・今後ともエジプト国の内水路輸送は河川港を所有する企業を中心とした、内水路輸送の特性である長距離バルク輸送の役割を担うものと考えられる。しかしながら、今後の上エジプト方面への道路・鉄道整備に伴い、カイロ～上エジプト間の内水路輸送が道路・鉄道輸送に移行していくことも予想される。
- ・本調査では内水路輸送の特性を活かすことのできる貨物量を予想し、それらについては引き続き内水路での輸送を可能とするよう、運用・維持管理について検討すべきである。なお、内水路輸送は今後とも少数の特定企業(民間もしくは今後民営化されるだろう公営企業)によって活用されると考えられることから、検討にあたってはそのリスクを十分に念頭におく必要がある。

4) 運輸関連業（フォワーダ等）

- ・エジプト国ではフォワーダ等の運輸関連業が十分に育っておらず、貨物の輸送にあたっては輸送業者の意向が強く反映される傾向にある。これは、顧客（荷主）中心ではなく供給側（輸送業者）を中心とする、社会主義的な考え方が依然根強いためだと考えられる。このため、顧客中心の「物流」という概念が弱く、供給者側にて個別の「輸送」「保管」「荷役」という商品・貨物を扱う概念にとどまっているものと推測される。
- ・今後、エジプト国にて輸出産業の競争力向上にあたって運輸セクターが足かせとならないためには、「物流」更には「ロジスティックス」の概念を発展させることで、国全体として産業全体の競争力向上を図る必要がある。
- ・顧客中心の視点にて「物流」更には「ロジスティックス」を発展させるためには、自由競争下にて運輸業界全体が切磋琢磨し、サービスを向上することが求められ、エジプト国の運輸業の大胆な民営化と規制緩和が望まれる。

(2) 第2回現地調査（2006年8月4日～8月10日）

- 1) 第2次現地調査では、第1次現地調査の結果をもとにS/Wで規定した調査範囲内にて、より「物流」に重点をおいた今後の調査方針をエジプト国側に示したところ、エジプト国側でも同様の問題認識を確認し、調査方針への賛意を得た。
- 2) 第2次現地調査での所見は次のとおり。
 - a) エジプト国での物流改善の努力が見られる点
 - ・民間オペレータの導入による、港湾の効果的運営
 - ・ドライポートの活用による、ユーザーのニーズに合わせた倉庫・通関手続きの提供。過積載の厳格な取締り
 - b) エジプト国での物流改善の努力を要する点
 - ・港湾の間で調整がなされていない。
 - ・通関手続きに時間を要する。
 - ・各種輸送モード間の連携が乏しい。
 - ・物流行政がなされていない。

これらより、本格調査にて実施すべきと考えられる事柄は以下のとおりである。

- ・荷主の関心と物流へのニーズを調査すること。
- ・民と官の適切な役割を調査すること。
- ・外国直接投資を呼び寄せるため、透明で統合的な物流政策を示すこと。
- ・「物流」もしくは「ロジスティックス」の考え方をセミナー等の方法を通じ官民の関係者と共有すること。

第2章 エジプト国の概要

2-1 自然状況

エジプト国は、人口6999万人（2005年）を抱え、これら人口の大半がカイロ以北のナイル川下流域のデルタ地方及びカイロ以南のナイル川流域（ナイル川両岸1～20km）に居住し、農工業に従事している。そして、国土面積の大半97%は居住不能な砂漠地帯（西方砂漠、東方砂漠、シナイ半島）となっている。気候は、北部の地中海沿岸部（北西地中海沿岸、デルタ地方、北部北シナイ）が地中海性気候区、カイロ周辺のデルタ地方とSuez運河中央部が半乾燥気候区、カイロ以南のナイル川流域の半砂漠気候区、さらにこれら以外が砂漠気候区となっている。

2-2 社会状況

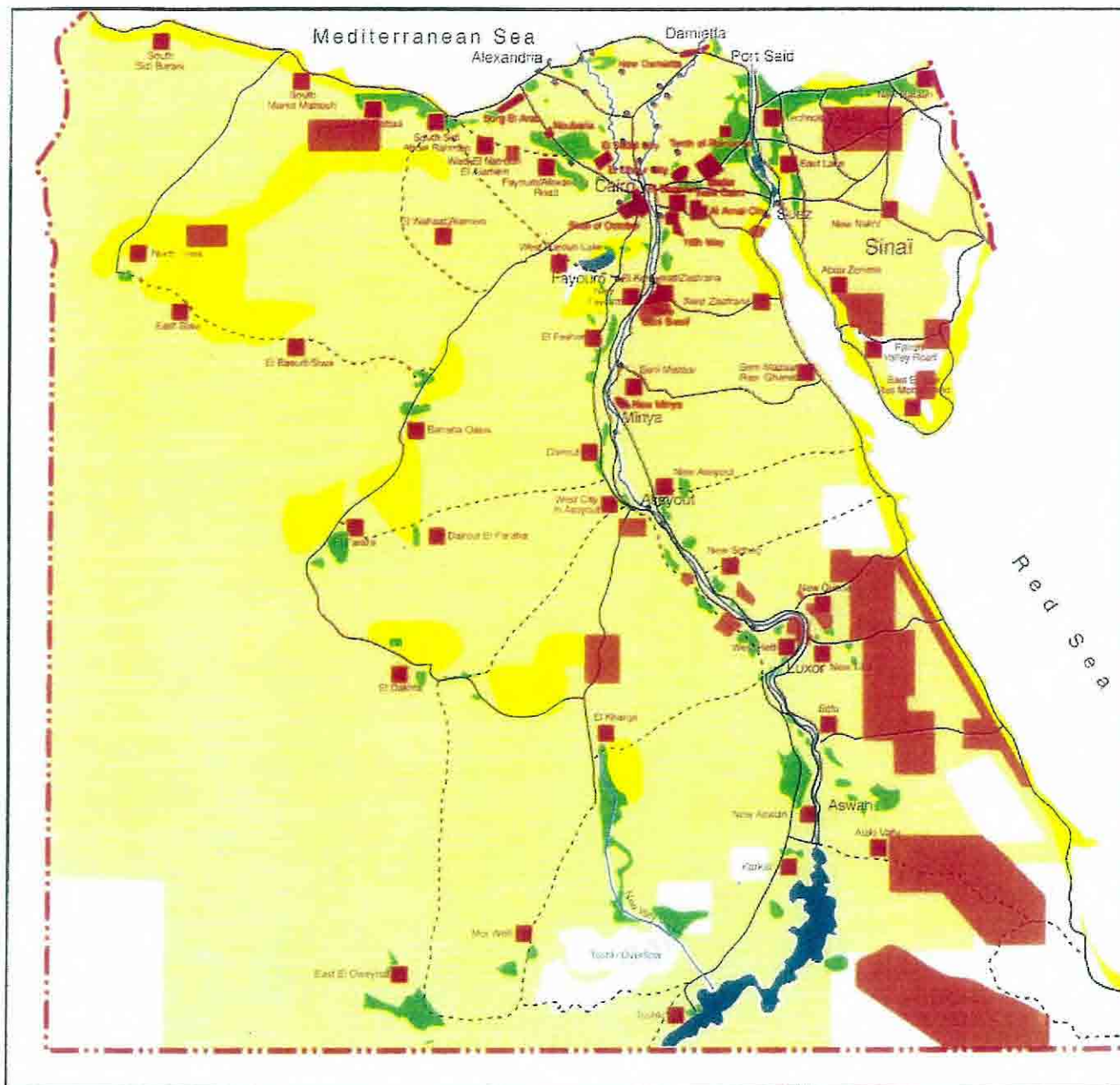
農業は、ナイル川流域でカイロ以北に広がるデルタ地帯とカイロ以南のナイル川流域にほぼ限定されて営まれている。ただし、ナイル川の水を利用した広大な灌漑農業団地の建設が砂漠気候区内で予定されている。なお、ナイル川の氾濫で肥沃であったデルタ地帯も、Aswan High Dam（アスワンハイダム）の建設以来氾濫原から解放される一方、土地が痩せてきて農業における肥料投下量が増大するなどの影響も現れている。また、ナイル川の水利権を巡る国際軋轢も表面化し、エジプト国内でも、ナイル川の水を利用した灌漑農業団地や新都市計画がナイル川下流の水量を枯渇させて農業に重大な影響を与えるのではないかと危惧も現実的となってきた。

工業の分布は、ほぼカイロ内部及び新規に幹線道路沿いに建設されている工業団地（自由貿易ゾーン等を含む）に集中している。ほとんどはカイロ周辺に立地し、空港、港湾へのアクセスが確保された立地となっている。

地上の交通網は、道路・鉄道がカイロ以南ではナイル川に沿って敷設され、カイロ以北のデルタ地域ではカイロから地中海沿岸へと複数の南北軸が、さらにSuez運河に向けて東西軸が放射状に伸び、これら交通網はまさに扇の骨の形状を呈している。さらに、地中海沿岸に東西の港湾都市間を結ぶ湾岸道路が形成されており、これはSuez運河沿い、更には紅海沿いにまで伸びている。航空路では、国際空港が6か所、主要国内空港が8か所で運営されている。機関別にみた貨物輸送量の比率は、2003年には道路が96.9%、これに鉄道2.8%、内陸水運0.3%と続いており、道路が圧倒的なシェアを担っている。

カイロの過密状況を改善するため人口分散政策が採用され、各幹線道路沿いの砂漠地帯に新都市、新工業団地が建設されている。これらは輸出志向の工業振興策、失業対策と呼応することで国策として強力に推進されている。エジプト国における現況及び将来土地利用計画が、これら空間的構造を明示している。

図2-1にある「鉱工業用地」は陸上部の油田・ガス田を示す。なお、近年地中海沖及び紅海上にガス田が発見され、その採掘が開始されている。エジプト国政府は、これら鉱工業関連の精錬業・関連製造業などの立地を期待しており、新規の工業団地計画や支援のためのインフラ整備にも注意を払っている。



- 新都市地区用地
- 新都市地区計画用地
- 農業用地
- 鉱工業用地
- 工業団地
- 観光業用地
- 現道路
- 計画道路

出所：住宅・公益事業・新都市省情報センター

図 2-1 エジプト国の土地利用計画

2-3 経済・財政状況

2005年当初現在で人口6999万人、国土面積1,001,500km²を有するエジプトの国内総生産（GDP名目）は914.9億USD、一人当たりGDPは1,307USDである。また、2003年における貿易額は輸出が石油、原綿、衣類等を中心に138.2億USD、輸入が食材、燃料、木材等を中心に241.9億USDである。

エジプト経済は、米国テロ事件、中東情勢の緊迫による観光収入の減少、米国の経済不振、欧州経済の減退の影響を受け、2001年より成長の鈍化が顕著になり、近年のGDP成長率は3%台に落ち込んでいる。また2003年に変動相場制に移行したエジプト・ポンド（Egyptian Pound：LE）は大幅に下落し、消費財価格の高騰を招いた。

2004年7月に発足したナズィーフ内閣は、「投資促進による雇用創出」をスローガンに、関税引き下げ、貿易・投資環境の整備などを通じて経済自由化政策を推進する一方で、中小企業支援や輸出産業育成を実施し、所得税・法人税の減税を実施した。上述のような厳しい経済情勢に直面するなかで、エジプト国政府としては、市場経済化を通じて「経済成長と雇用創出」を実現していくとともに、低所得者層等の弱者の保護に力を入れている。

2004年9月に行われた与党・国民民主党の第2回年次党大会は、「新思考：改革の優先事項」と題して、新政権の改革方針を強く支持した。2005年ムバラク大統領は、自らの大統領選に向けて選挙公約を示し、そのなかでも、年間75万人（6年間で450万人）の雇用創出、公務員の基本給増（6年間で75%から100%の底上げ）、補助金供与の継続による低所得者層の保護及び教育、保健、運輸、住宅サービスの拡充を掲げている。

2005/06年エジプト会計年度前半（2005年7月～12月）の実質GDP成長率は5.7%と推定されており、3%台であった2002/03年度以前の低成長から回復傾向にある。他方で、インフレ率は2004年に二桁台で推移していたのに比べ、全般に安定傾向にある（2006年3月で対前年同月比3.7%）。

国際収支は観光収入、Suez運河通航料収入、出稼ぎ外貨送金等の増加により、2004/05年度は29億USDの経常黒字を産み出した。観光収入及びSuez運河通航料収入は過去最大額に上っており、中央銀行の外貨準備高は、2001年6月の142億USDから2006年5月には228.6億USDに達した。

2003年初頭の変動相場制導入後、闇市場で1 USD 7 LEにまで下落が続いた対USD為替レートは、2004年12月下旬に上昇に転じ、2005年に入ると1 USD 5.75 LEほどで安定的推移をみせている。このようなマクロ経済指標の改善を受けて、2005年1月より、エジプト国はIMF 8条国の資格が認められた。

2006/07年度予算は、ムバラク大統領の選挙公約等を反映し、国民の生活水準の向上（公務員給与・賃金の引き上げ及び補助金制度の維持）、雇用創出、教育、保健、運輸、住宅等サービス拡充に重点がおかれた。予算規模は歳出2,281億ポンド、歳入約1,923億ポンドで、赤字（国債発行額等）は約456億ポンド（収支バランス＋純金融資産取得額）と推定され、対GDP（6,651億ポンド）比で6.1%の赤字となる（前年度は同7.2%の赤字）。

表2-1 エジプト国の主要経済指標

	99/00年度	00/01年度	01/02年度	02/03年度	03/04年度	04/05年度
GDP (億USD)	988.7	926.9	838.3	692.4	766.4	914.9
一人当たりGDP (USD)	1,561.9	1,437.0	1,272.0	1,028.8	1,117.2	1,307.0
実質GDP成長率 (%)	5.9	3.4	3.2	3.0	4.3	5.0
消費者物価上昇年率 (%)	2.8	2.4	2.4	7.1	9.5	11.7
失業率 (%)	9.0	9.2	9.0	9.9	9.9	10.0
経常収支 (億USD)	-11.6	-0.3	6.1	19.4	34.2	28.9
貿易収支 (億USD)	-114.7	-93.6	-75.2	-66.1	-78.3	-103.8
輸出 (億USD)	63.9	70.8	71.2	82.1	104.5	138.2
輸入 (億USD)	178.6	164.4	146.4	148.2	182.9	241.9
スエズ運河収入 (億USD)	17.8	18.4	18.2	22.4	28.5	33.1
観光収入 (億USD)	43.1	43.2	34.2	38.0	54.8	64.3
観光客数 (1000人)	5,311	5,347	4,341	5,239	7,511	8,608
外貨送金収入 (億USD)	30.7	28.4	29.5	29.6	30.0	43.3
外貨準備残高 (億USD)	151.0	142.0	141.0	148.0	147.0	225.4 ¹
為替レート (LE/ドル) ²	3.44	3.87	4.52	6.03	6.19	5.85
対外直接投資 (億USD)	0.4	0.3	0.2	0.3	1.6	0.5
対内直接投資 (億USD)	17.0	5.4	4.4	7.3	5.6	39.2 ³
財政赤字 (% : 対GDP比率)	3.9	5.6	5.9	6.1	5.7	8.6
国内債務残高 (億USD)	713.4	750.9	729.6	614.3	653.5	912.4 ⁴
国内債務残高 (% : 対GDP比率)	72.2	81.0	87.1	89.3	88.4	91.5
対外債務残高 (億USD)	278.0	266.0	287.0	287.0	289.0	289.5
対外債務残高 (% : 対GDP比率)	28.2	28.5	33.7	41.5	37.8	30.0

注：¹ 2006年3月の外貨準備残高を示す。

² LEは、エジプト・ポンドを示す。

³ 2004/05年度の直接投資額は、石油部門への投資額を含む。

⁴ 2006年12月の値を示す。

ドル表示のGDP及び一人当たりGDPは、当該年度の要素価格表示の名目GDPと為替レートから算出した。

実質GDP成長率は、LEの名目値を実質化したGDPの成長年率を示す。

消費者物価は都市の消費者物価の上昇年率を示す。

出所：Central Bank of Egypt, *Monthly Statistical Bulletin*, No.52, July 2001.

Central Bank of Egypt, *Monthly Statistical Bulletin*, Vol. No.103, October 2005.

Central Bank of Egypt, *Monthly Statistical Bulletin*, Vol. No.106, January 2006.

Ministry of Foreign Trade and Industry, *Monthly Economic Digest*, Vol.7, No.6, August 2005.

2-4 社会経済発展計画

エジプト国では依然として貧困と失業が重要な社会問題となっている。全人口の4割以上が1日2ドル以下の生活をしているとされる。消費カロリーに基づき計算された貧困層の比率を地域別でみると、カイロ、Alexandriaなど都市圏ではおおよそ6%であるが、上エジプトでは34%に上る。また、都市・農村の比較では都市が11%であり、農村が27%である。

政府は、教育、保健・衛生、上下水道等の分野で努力してきており、識字率(15歳以上)は1960年の25.8%から2004年には65.7%にまで上昇、平均寿命は76年の55.0歳が2004年には70.6歳に伸びた。乳児死亡率は1960年の108.0人(1000出生中)が2004年には22.4人にまで低下した。

しかし、地方農村部における女性の識字率の向上や、保健衛生、安全な水の供給など、公共サービスの改善を必要とする多くの課題を抱えている。

失業率は2000年から2004年にかけては経済成長率が低下したため、1998年の8.1%から2004/05年度には9.5%に上昇した。このような失業問題は、年率1.9%の人口増加によりさらに深刻化することが懸念されている。さらに、2003年から2004年にかけて15%台で推移したインフレは、低所得者層の生活

をさらに締め付けることとなった。その結果、全体として国民の生活水準やその質は向上しているが、上記のような社会問題に凌駕され、必ずしも多くの国民には実感されていないという状況にある。

このような社会状況を勘案し、現在エジプト国政府は、投資促進と雇用創出を通じた貧困削減と低所得者層等の弱者の保護を目的とした政策を実行に移している。当面の政策として、公務員給与の引き上げ、基礎的生活物資（小麦、米、砂糖、食料油、茶、豆など）への補助金の継続、そして社会保障の拡充（年金の増額と子女の教育手当支給など）を重視し、電気・水、教育、医療・保健など公共サービスの拡充も引き続き進める方向にある。

エジプト国政府は従来、国の社会経済発展のための5ヵ年計画を継続して策定・実施してきたが、現在は2003～2007年を計画期間とする第5次5ヵ年計画〔The Fifth Five-Year Plan for Socio-Economic Development (2002-2007) & First Year, Ministry of Planning, April 2002〕が進行中である。今次計画の特徴は、民間経済部門が総投資額の60%、GDPの70%に達した現状に鑑み、政府の役割をマクロ経済の概括的管理及び主としてインフラ事業への直接的な公共投資に限定する方向をめざしていることにある。この実現に向けて、定められた社会経済目標を達成するため公共投資をコストリカバリー原則に基づいた配分とすること、及び公共事業への民間参加を一層促進させる具体的施策の形成が、今次計画の2つの主要な課題となっている。

経済的視点から今次計画の主な目標を要約すれば以下のとおりである。

- ・年平均GDP成長率6.2%を達成する。
- ・最終消費の年平均成長率4.5%を維持し国民の生活水準の向上を図る。
- ・2001年時点における対GDP投資比率16.9%を最終年において20%に底上げする。
- ・対GDP貯蓄率を最終年において17.3%に上昇させる。
- ・現在の赤字経常収支（2002年7.83兆LE）を最終年までに黒字（2007年4.263兆LE）にする。

ナズィーフ内閣は2004年7月の組閣以降、国内金融部門問題（オーバーバンキング及び不良債権問題）への対応、関税率引き下げ、所得税引き下げ等の懸案事項に着手するとともに、以下を優先課題とする諸政策を実施している。こうした優先課題に取り組むため、「発展のための10大プログラム」を首相声明として2004年12月に発表した。

- (1) 高率の経済成長の実現（民間投資の増加及び財・サービス輸出増大による青年層の新規雇用創出を図る。）
- (2) 弱者の保護。基礎的物資や必要なサービスを供給するための補助
- (3) 教育・保健・運輸などのサービスの量の増大と質の改善
- (4) 国民の権利・自由の尊重や司法の独立の強化に基づいた制度の構築

2005年8月に与党NDPは、①民主化、②雇用、③生活水準向上、④所得・年金改善、⑤中産階級対策、⑥外交政策を重要項目とする包括的な選挙キャンペーン・プログラムを発表し、大統領選挙を戦った。雇用については、6年間で450万人の新規雇用創出に向けて、①中小企業等育成(150万人)、②1000工場プログラム(150万人)、③砂漠開発(42万人)、④観光開発(110万人)を打ち出している。生活水準の改善については、教育、住宅（青年層のため50万戸新規建設）、運輸、水、保健（健康保険制度の拡充を含む）、衛生、環境が重点項目とされている。所得・年金改善では公務員の賃金引き上げ、インフォーマルセクター従事者の保護、社会保障の拡充が目標とされている。ムバラク大統領当選後、エジプト国政府はこのプログラムの内容を、現行5ヵ年計画の最終年である2006/07年度と、その後の新5ヵ年計画の対象期間である6年間にわたる経済

社会開発計画の方針とすると発表した。2006/07年度の予算及び単年度開発計画は2006年7月から施行されているが、その基本的な柱として前記ナゾーフ内閣の経済成長や弱者保護等の政策が継続されるとともに、本プログラムの内容が反映されつつある。

表 2-2 エジプト国の主要社会指標

人間開発指数	0.524 (1992年)	0.700 (2004年)
人口		
男性人口 (1000人)	30352 (1996年)	35817 (2005年)
女性人口 (1000人)	28961 (1996年)	34180 (2005年)
出生率 (パーミル)	30.0 (1991年)	25.8 (2004年)
死亡率 (パーミル)	7.2 (1991年)	6.4 (2004年)
人口増加率 (%)	2.1 (1960~86年)	2.2 (1986~2003年)
生活水準		
一人当たりGDP (LE)	2176.0 (1992/93年度)	6142.0 (2003/04年度)
一人当たりGDP (PPP USD)	2010.0 (1992年)	4151.5 (2003/04年度)
1日当たりカロリー摂取量 (カロリー/日)	3700.0 (1992年)	4258.0 (2003年)
乳児死亡率 (1000人当たり)	36.2 (1991年)	22.4 (2004年)
平均寿命 (年)	65.3 (1992年)	70.6 (2004年)
政府の教育支出比率 (%)	10.6 (1992/93年度)	14.7 (2003/04年度)
政府の保健支出比率 (%)	3.3 (1992年)	5.2 (2003/04年度)
政府の社会保障支出比率 (%)	5.1 (1992/93年度)	11.4 (2003/04年度)
教育水準		
成人識字率 (%)	48.8 (1992年)	65.7 (2004年)
初等教育就学率 (%)	98.0 (1992年)	94.0 (2003/04年度)
中・高等教育就学率 (%)	49.9 (1992年)	77.2 (2003/04年度)
大学教育就学率 (%)	18.2 (1992年)	27.7 (2003/04年度)
政府の初等・中等・高等教育支出比率 (%) ¹	61.6 (1992年)	73.2 (2003/04年度)
政府の大学教育支出比率 (%) ²	38.4 (1992年)	26.8 (2003/04年度)
貧困関連指標		
貧困世帯比率 (%) ³	35.1 (1990/91年度)	20.7 (2004年)
極貧困世帯比率 (%) ⁴	21.8 (1990/91年度)	4.7 (2004年)
日収2 USD以下の人口比率 (%)	N.A.	43.9 (1990~2003年)
日収1 USD以下の人口比率 (%)	N.A.	3.1 (1990~2003年)
ジニ係数	0.37 (1990/91年度)	0.35 (2004年)
失業統計		
完全失業率 (%)	10.9 (1992/93年度)	9.9 (2004年)
女性完全失業率 (%)	22.1 (1993年)	24.0 (2004年)
都市完全失業率 (%)	12.5 (1993年)	10.1 (2004年)
農村完全失業率 (%)	9.2 (1993年)	9.7 (2004年)
教育水準別完全失業率 (%)		
中学・高校卒業生 (%)	31.7 (1993年)	19.8 (2004年)
大学卒業生 (%)	14.0 (1993年)	14.0 (2004年)

注：1 政府の教育支出に占める初等・中等・高等教育の支出の比率を占めず。

2 政府の教育支出に占める大学教育の支出の比率を占めず。

3 貧困世帯比率は、一人当たり1日のカロリー摂取量が、2,310カロリー以下の世帯の比率を示す。

4 極貧困世帯比率は、一人当たり1日のカロリー摂取量が、1,540カロリー以下の世帯の比率を示す。

出所： Institute of National Planning Egypt and UNDP, *Egypt Human Development Report 1995*, 1995.

Institute of National Planning Egypt and UNDP, *Egypt Human Development Report 2004*, 2004.

UNDP, *Human Development Report 2005*, 2005.

UNDP, *Human Development Report 2006*, 2006.

Central Agency for Public Mobilization and Statistics, *The Statistical Year Book 1992-1998*, June 1999.

Central Agency for Public Mobilization and Statistics, *The Statistical Year Book 1995-2003*, June 2004.

2-5 運輸交通の概況

エジプト国における交通モードとしては、道路、鉄道、水運、航空、パイプラインがあるが、経済活動の行われる地域が、国土面積の約5%にすぎないナイル河沿い、及びデルタ地域に限定されるため、交通網もこれらの地域に集中している。

旅客輸送に関する人・kmベースの分担率は、道路58%、鉄道36%、航空5%となっており、道路の占める率は高い。一方、貨物輸送についてはトン・kmベースで見ると、道路60%、水運（海運、内航水運）29%、パイプライン13%、鉄道8%であり、やはり道路シェアが卓越している。

現在、エジプト国内における道路総延長は64,000km、舗装率は78.1%であり、都市間幹線道路として、Cairo～Alexandria、Cairo～Suez、Cairo～Luxor（ルクソール）、Alexandria～リビア国境、シナイ半島地中海沿い、Alexandria～Port Said等の重要路線がある。また、都市部の幹線道路としてカイロ環状道路（リング・ロード）が整備されている。

エジプト国における公共の道路は、公共道路法（Law No. 229 of 1996）により、①Freeways、②Express Highways、③Main Ways、④Local Waysに分類されている。

このうち責任官庁は、①②及び③はMOTが、④は地方の県である。また①②③はGARBLTを監督機関とすることが明記されている。これらの道路上を走行する車両のうち、二輪車等を除く四輪超の車両の登録台数は全国で230万台であるが、1990年代より顕在化したモータリゼーションが一層加速され、カイロ等の大都市においては交通混雑が深刻化しつつある。

エジプト国における鉄道は、すべてENRによって43路線、4,300kmが運営されており、電化率は1%である。その年間輸送量は、旅客で567億人、貨物で46億トンであるが、モータリゼーションの進行と車両の老朽化の影響を受けており、カイロとエジプト北部間をナイル河沿いに走るものが主たるものである。

航空輸送については、エジプト国内に17の民間航空用の空港があり、このうちカイロ、Alexandria、Luxor、Aswan（アスワン）、Hurghada（ハルガダ）の5か所が国際空港である。国策会社のエジプト航空の他数社の民間会社が国内線を運航しているが、その輸送量は道路、鉄道と比べて僅少であり、特に旅客輸送はその大半が外国人観光客の利用である。

エジプト国にはAlexandria、Port Said、Damietta、Suez、Sokhna等の港湾があるが、海運としてはもっぱら外国貿易用に利用されており、国内利用はほとんどない。その年間総貨物量は5100万トンで、そのうちAlexandria港で約半分が積み下ろしされる。

内航水運としては、ナイル河を利用したAlexandria～Cairo～Aswanの間、約1,500kmの内陸水運のみが貨物輸送用に運航されている。