

「ソマリエメン」の誕生？ 紅海岸の要衝ジブチを歩く



東京大学 先端科学技術研究センター 准教授 池内 恵

3月末から4月初頭にかけて、紅海の出入り口バール・マンデブ海峡のアフリカ大陸側に位置するジブチを10日間ほど訪れた。今回は紀行文のような形式で、ジブチを視座にすることで見えてくる、中東政治において将来に重要性を増すことが予想される、新たな諸側面について記してみたい。

1. なぜジブチに？

よりもよってなぜジブチを訪れることになったのか。職場から業務命令が出たのでもなく、会議に呼ばれたわけでもない。ジブチを研究するプロジェクトや予算が特にあるわけでもない。しかし、個人的に、このところ紅海沿岸地域に一つの重点を置いて情報を集めている。中でもジブチは、会議や予算がなくとも現地調査を試みたいと常々考えてきた国であった。ちょうど期限が切れそうなマイルージがある。そこで年度末と年度始めにまたがる、通常は予算が使いにくい、しかしそのゆえにそれほど他の日程が入っていない時期に、渡航日程を詰め込んだ。

ジブチは「世界最高気温」を記録したとも言われる過酷な環境にあり、一般的には休暇を楽しむような場所ではない。

しかしアラブ研究者としては、一度は足を踏み入れておかなければならないという義務感もあった。忘れられがちだが、ジブチはアラブ連盟にも加盟しており、名目上はアラブ世界の一部とみなすことができる。しかし実態としては、ジブチ、ソマリア、コモロ諸島は、22カ国（パレスチナ含む）アラブ連盟加盟国のうち、外交上の便宜から加盟している国として知られており、その国民が実態として「アラブ民族」に属しているとは、通常は考えられていない。しかし公用語はフランス語とともにアラビア語が採用されている。果たしてアラビア語がどれだけ通じるのか？といったところから実際に見てみようというのが、今回の渡航の目的であった。

また、ある程度長く研究をしていると、中東の中で渡航したことのない国が少なくなってくる。まだ渡航していない国はそもそも治安が悪かったりするが、「アラブの春」以後の混乱で、以前は安全だった国さえも、安全でなくなるか、少なくともそれほど安心して渡



地図1：ジブチ（フランス外務省 <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/djibouti/>）

航することはできなくなる場合が増えてきた。

そこで、中東の中心部（それをどこの国とするかは地域研究者の出自によって異なるが）から少し離れ、周辺部の、アフリカとの境界領域に目を向けてみようという気になった。そこで、紅海とバール・マンデブ海峡の、中東から見れば対岸であるアフリカ側の各国に目を移してみた。そこに位置するのは「アフリカの角」と呼ばれる地域である。国としてはエリトリアやジブチやソマリア、内陸にわずかに入ればエチオピアがある。そのうちエリトリアとソマリアは治安上の不安や情報や交通のアクセスに不安がありすぎる。エチオピアは大国で経済発展も著しいが、アラブ世界の一部ではなく、私の主たる目的地としてはジブチがふさわしい。ちょうどジブチとエチオピアに、アフリカ大陸初の電化鉄道が、中国の建設により開通したというニュースも入ってきた。ジブチを拠点に、開通した鉄道

の「一番乗り」も果たして、エチオピアとの経済関係のインフラなども見ておこうという計画を立てた。

ジブチの地政学的重要性については以前に文章を著したこともあり、そろそろ実際に渡航して、国際メディアにも流れてくる上層の政治・政策だけでなく、市井の生活水準からこの目で把握してみたいというのが、今回の渡航の目的だった。

ジブチでは、つてもあって、ソマリア沖海賊の監視活動に従事する自衛隊拠点も訪問させていただいた。ご案内いただいた佐藤和之

司令をはじめ、さまざまなバックグラウンドを持ち現地社会や地理、広く中東にも知見を蓄えつつある隊員の方々と、ジブチの各地を車で走りながら意見交換をさせていただいたことは、大いに参考になった。港湾施設やソマリアとの国境地帯を含む市内外の視察もセッティングしていただき、個人ではなかなかアクセスできない場所にも足を延ばすことができた。ご助力いただいた新井辰夫大使はじめ日本大使館の皆様感謝したい。

以下はジブチに身を置いて地域情勢に目を配りながら記したフィールドノートの一部である。

2. ジブチに到着

年度末に集中するあらゆる仕事を終わらせ、3月の最終の週末に旅立った。ジブチという国にはどうやったら行けるのだろうか。まず行程から記しておこう。

日本とジブチの間には直行便はない。そもそもジブチのナショナル・フラッグ・キャリアはエア・ジブチとされるが、以前に経営破綻をして、現在は再度設立の過程にあるが、まだほとんど運行していない。

ジブチへの便数が最も多いのはエチオピア航空で、アジスアベバからジブチ国際空港(アンブリー国際空港)に1日2便が乗り入れている(そのうち1便はエチオピア東部のディレダワ経由)。その次に多いのがトルコ航空で、イスタンブール往復が1日1便ある。

ジブチといえはかつてフランスの植民地で、フランス語が公用語であり、フランスの大規模な基地が今でもある。ではエール・フランス航空が幅を利かせているかというと、週たったの1便しか飛んでいないという。乗り入れている航空会社だけをみても、ジブチとアフリカの角地域、あるいはより広く東アフリカの政治・経済の現状と将来が明瞭に現れている。旧植民地宗主国をはじめとした西欧諸国の影響が薄れ、代わりに、地域の経済大

筆者紹介

1996年、東京大学文学部イスラム学科卒。アジア経済研究所研究員、国際日本文化研究センター准教授を経て、2008年10月より現職。ウッドロー・ウィルソン国際学術センター客員研究員、ケンブリッジ大学客員フェロー、アレクサンドリア大学客員教授などを兼任した。中東地域研究、イスラーム政治思想を専門とする。主要著作に『現代アラブの社会思想—終末論とイスラーム主義』(講談社、大佛次郎論壇賞)、『アラブ政治の今を読む』(中央公論新社)、『書物の運命』(文藝春秋、毎日書評賞)、『イスラーム世界の論じ方』(中央公論新社、サントリー学芸賞)、『中東危機の震源を読む』(新潮社)、『イスラーム国の衝撃』(文藝春秋、毎日出版文化賞・特別賞)。最新の著作は『増補新版 イスラーム世界の論じ方』(中央公論新社)、『サイクス=ピコ協定 百年の呪縛』(新潮選書)。

個人ブログ「中東・イスラーム学の風姿花伝」(<http://ikeuchisatoshi.com/>)でも情報発信中。

国エチオピアがジブチを外港として用いて最大の経済関係を持つ間柄になり、そこに中東の地域大国トルコが進出してきている。これらに次いで多いのがナイロビ-ジブチの直行便が週3便あるケニアであるが、その他の日にアジスアベバ経由のジブチ便も用意しているところを見ると、やはりエチオピアがジブチとの主たる経済関係を持った国であるようだ。また、UAEのドバイからは、エミレーツ航空ではなくLCCのFly Dubaiが就航している。

筆者は今回、往路は成田→上海浦東空港→アジスアベバ→ジブチ、復路はジブチ→イスタンブール→ソウル仁川空港→成田空港という路程を辿った。マイレージを利用しているため、行きと帰りを違う航空会社にすることができるため、ジブチを出入りする主要な経路を、なるべく多くの種類、体験してみることにした（なお帰国便の途中のイスタンブール乗り継ぎでは予定では夕食どきに5時間ほどトランジットの時間があったため、入国して日本総領事館のトルコ専門家にトルコの国民投票やシリア情勢などを伺う機会があった）。

成田からいったん上海に行って、そこでエチオピア航空に乗り継いだのだが、エチオピア航空は曜日によっては日本からの「直行便」がある。ただしこの直行便は深夜に香港に一度降りて、一部の乗客を乗り降りさせて、再び飛び立つ。アジスアベバ行きの乗客は降りることもできず、機内で待たなければならない。そうであればむしろ、上海で降りてそこから改めてエチオピア航空に乗ってもさほど変わらない。

上海からアジスアベバ経由でジブチに行くと、やはり中国人のアフリカへの渡航者の多さが目立つ。アジスアベバ-ジブチ便も、かなりの割合で乗客は中国人である。

中国と並んでジブチおよびアフリカの角地域で存在感を増すのがトルコである。トルコ航空はアフリカに最大のネットワークを持つと謳っている。確かにその通りで、ジブチはおろか、ソマリアのモガディシュに今も航路を維持している。トルコ航空のイスタンブール発のジブチ行きは、ジブチで客を乗降させると、そのままモガディシュに向かう。逆に、ジブチからイスタンブールの帰路は、モガディシュからやってきた機体に給油して乗客を一部乗り降りさせて、また発着するのである。トルコ政府は、トルコ航空がソマリアに定期便を飛ばし続け、飢餓に対する救援物資を送っているといったことを、国民のプライドをくすぐる宣伝に利用しているようだ。ツイッターのハッシュタグ #TurkishAirlinesHelp Somaliaが一部のトルコ人の間で流行したが、これをトルコ航空は機内誌の表紙にまであしらっていた。トルコ政府はモガディシュの大使館を維持し、ソマリア政府の治安部門の改革を支援するなど、関与を深めている。中国と並び、トルコが、アフリカの開発や平和構築のアクターとなりそうである。

しかし正直に言って、テロが頻発するモガディシュからやってきた機体に乗るというのは、実際に乗るまでは、心休まるものではなかった。そもそも機体の到着が大幅に遅れ、イスタンブールでの予定にも差し支える。しかしモガディシュ-ジブチ-イスタンブールという

路線であれば、定期に運行していることだけでも驚異的で、定時運行など期待すべくもないのかもしれない。

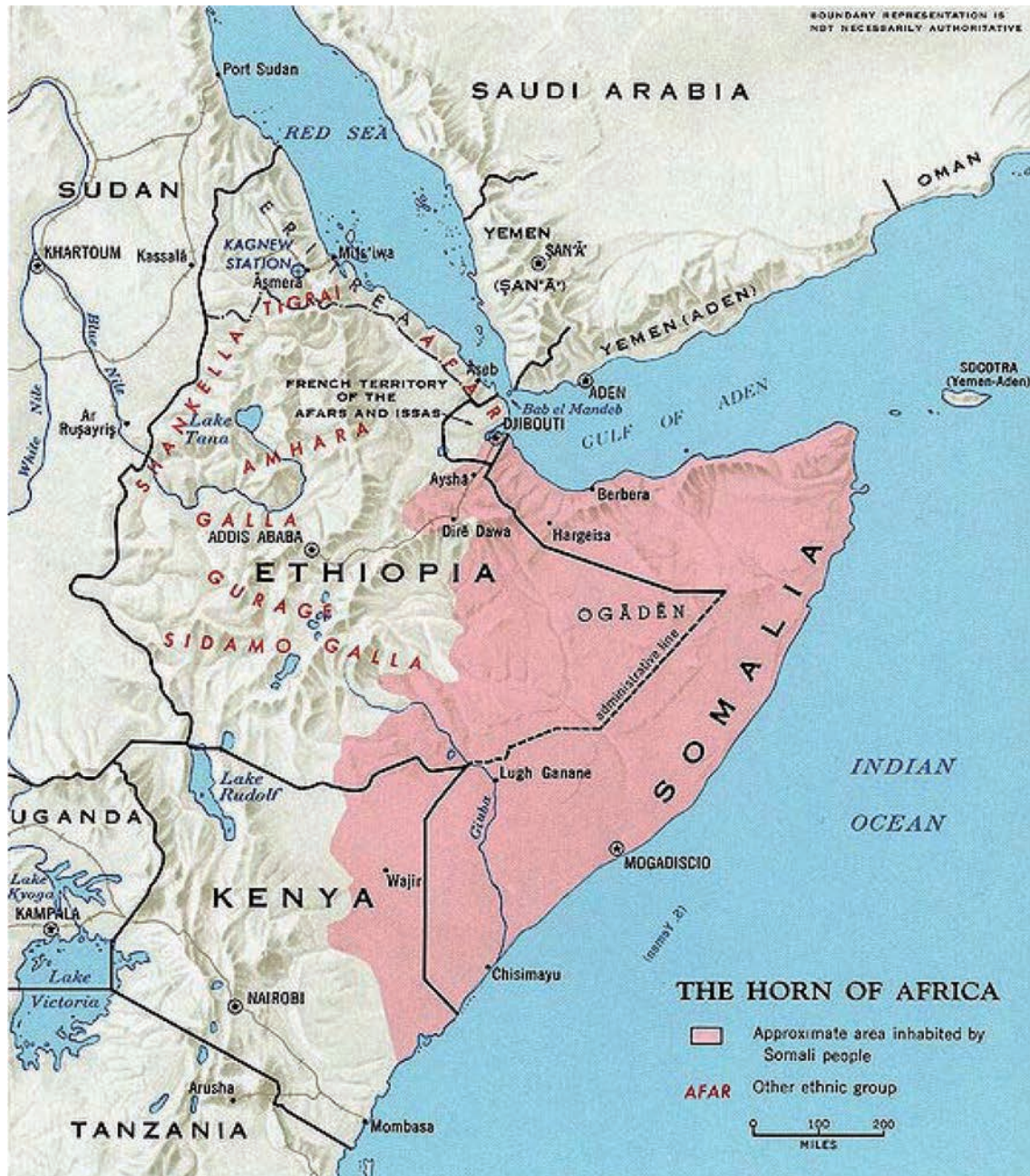
3. もう一つの流れ

ここまでの話は国際的な航空路線の話であり、実際にジブチの空港で、いつ来るともされないトルコ航空便を待つうちに、地元には異なる人の流れがあり、航空会社があることが見えてくる。頻繁に人々が、見慣れないロゴの航空会社の飛行機に乗り降りしていく。ダーロー航空 (Daallo Airlines) やジュバ航空 (Jubba Airways) といった、国際的には名の通っていない会社である。これらはソマリア人の経営で、もっぱらソマリア人を乗せる。就航しているのは、アフリカの角からアラビア半島の各都市であり、それらを転々とバスのように巡る。ジブチをハブの一つにして、一方ではソマリランドのハルゲイサやソマリアのモガディシュに、他方ではサウジアラビアのジェッダやUAEのドバイに向かう。内戦が落ち着けばイエメンのアデンにも行くのだろう。アフリカの角からアラビア半島にかけての、ソマリア人やイエメン人の移動を支える、ローカルな航空路線がある。

ジブチはアラブ連盟に加盟しているとはいえども、やはりソマリ人が主体の国であることを痛感する。そして、ソマリアにとどまらず、アフリカの角地域一帯はソマリ人の勢力範囲であり、エチオピア東部や、ケニア東部にソマリ人の居住地域が分布している。次の地図で示されるように、アフリカの角の広大なソマリ人の居住地域の入り口に、ジブチは位置している (なお、ジブチには少数派として北部や西部にアフール人が居住している)。

このような人の動きに支えられて地域の貿易が成り立っているのだが、同時に、テロや難民といった負の要素も、同じインフラの上で移動する。象徴的なのが昨年2月2日に起きたダーロー航空159便の爆破事件である。モガディシュ発ジブチ行きのダーロー航空の機上で、ラップトップに仕掛けた爆弾が爆発、機体に穴を開けたものの、離陸直後であったため緊急着陸して、死者は自爆犯 (騙されてラップトップを持たされたとの説もある) のみだった。事件を調べてみると、元来はモガディシュ発ジブチ行きのトルコ航空機に乗るはずだった乗客に、モガディシュの空港内で爆弾を仕込んだラップトップが渡された。しかしトルコ航空便のジブチからモガディシュへの便が欠航となったため、モガディシュからジブチへのチケットを持っていた客たちが、ダーロー航空に振り替えられた。そこで仕掛けられた爆弾が爆発した。元来はトルコ航空機を狙った事件だったのである。

米国や英国などは、中東の空港からの便で、乗客による機体へのラップトップの持ち込みを制限する措置を取っているが、実際にラップトップ爆弾が使用された例は今のところ、トルコ航空を狙って結果的にダーロー航空を爆破したモガディシュ-ジブチ便の事件だけである。ジブチ-モガディシュ間は、「最新鋭のテロ技術」が試される、最前線のような場所とも言える。

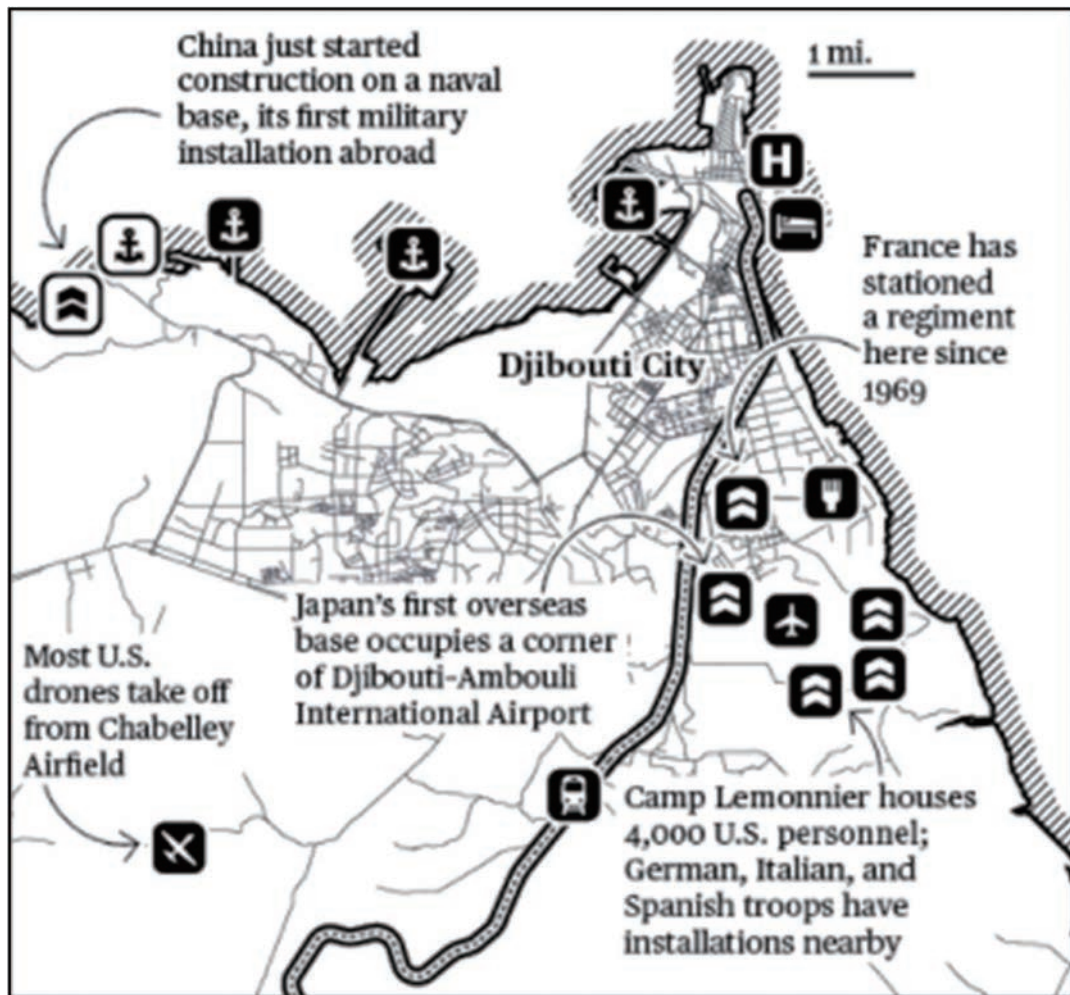


地図2：アフリカの角地域とソマリ人の居住する範囲（出典：CIA）

4. 基地の国ジブチ

往路に話を戻そう。アジスアベバからジブチへのエチオピア航空の機体は、ジブチ・アンブリー空港の東西を向いた滑走路に、西から着陸した。向かって右手、空港の南側に、米軍基地キャンプ・レモネアが位置する。着陸する飛行機の風で星条旗がはためている。

ジブチは港湾と空港を主要な産業としている。その港湾は内陸国エチオピアの、現状ではほぼ唯一の海港となっている。近年重要性を増しているのが、米国や日本、そして中国、さらにはUAEやサウジアラビアなどの部隊の基地・拠点の進出である。これらの軍・自衛隊部隊への賃貸・租借収入が、ジブチ政府にとって重要な収入源となっている。バーブル・マンデブ海峡を扼す地政学上の重要性と、ソマリアやエリトリア、あるいは対岸のイエメンと比べて安定した治安状況から、選択肢はほぼジブチしかなく、「売り手市場」とな



地図3：ジブチ市中心部（出典：“Djibouti Is Hot: How a forgotten sandlot of a country became a hub of international power games,” *Bloomberg*, March 23, 2016）

っている。

ジブチは元来がフランスの植民地であり、現在もジブチのアンブーリー国際空港の北部に大規模な基地があり、ジブチ市の北の突端のヘロン岬にも、フランス軍専用の港と基地を構えている。それらの基地が活発に活用されているかというところでもなさそうで、突端の専用の軍港にしてもアップデートがなされているわけではないようだ。しかしジブチの面するタジュラ湾の深奥部の砂漠に軍の弾薬試射場も借り受け、特殊部隊の訓練を行うなど、近年のマリ介入などのアフリカ展開の後方を支える必要な施設があるようだ。ジブチそのものには人員も費用も多くを割けないが、ジブチに置いた拠点の価値は変わらないということか。

これに対して、米国は2001年の9・11事件以後、アラビア半島やアフリカでの対テロ戦争の拠点を、ジブチに置くようになった。アンブーリー国際空港と米空軍のレモネア基地は滑走路を共有し、頻繁に米国の軍用機が発着する。ソマリアやイエメンなどのアル＝カーイダ系組織の空爆に近年ドローン（無人機）が用いられることが多くなっているが、ジブチはドローンによる攻撃の拠点ともなっている。以前はドローンもレモネア基地から

発着していたが、現在は市街から離れた、南西方面に10キロ弱離れた、アルタ州にあるシャベリー空港（Chabelly Airport）に移ったようだ。

そして日本は、ソマリア沖海賊対策のために自衛隊を派遣しており、ジブチ国際空港の北側の一角の土地を賃借して拠点を設け、護衛艦とP-3C哨戒機を運用している。同様に、イタリアも空港の南に拠点を設けている。

近年は、一方でUAEがジブチ政府との関係が悪化して、軍部隊を撤退させ、競合するエリトリアのアサブで港と空港を開発し、イエメンへの軍事介入の拠点としている。UAEはジブチの東隣のソマリランド（ソマリア北東部の非承認国家）でもベルベラ港の租借と開発の権利を得た。さらに軍港設置の許可もソマリランド政府から得ている。UAEのドバイはさらに東のプントランド（ソマリアの連邦を名目上構成する州）のボサソ港の開発の権利も得たことが報じられている。サウジアラビアもジブチ政府と、ジブチへの軍事拠点の設立で合意したとのニュースが流れており、ペルシア湾岸の産油国のジブチとその周辺への進出が目立つ。

国際的に注目されるのが、中国の進出である。中国はジブチ港の西に位置するドラーレ地区に大規模なコンテナターミナルを建設し、さらにその西にドラーレ多目的港を建設中である。ジブチの貿易港としての能力を大幅に増大させる築港であるだけでなく、その周辺の大規模を半ば独占的に開発し、そこに中国軍の基地も建設しようとしていることが、状況を大きく変えかねない要素として注目される。これまでの各国の基地・拠点進出は、空港周辺に限定され、規模には限界があった。ところが中国は、市域を離れ、市の南部の空港周辺に限定されていた各国の基地とは離れたドラーレ地区に大規模な基地を作ろうとしている気配なのである。一部の報道では、タジュラ湾を挟んだオボックにも中国軍基地の建設が着手されているとされている。中東・アフリカの地政学的要地であり、欧米の主要国が軍事拠点を置いてきたジブチに、中国が大規模に参入すればどのような変化が生じるか、興味深いところである。

ただし、中国の進出を、肯定的にも否定的にも、過剰評価することも禁物だろう。大々的に宣伝して「開通」したジブチ-アジスアベバ鉄道にしても、実際に行くと見ると、その中央駅（Nagad駅）は、土漠の真ん中を長時間車を走らせると、忽然と姿を現す。中央駅に至るインフラも皆無と言っていい。開通式で電化鉄道を走らせたはずが、実際には来賓を乗せた客車がきわめて低速でわずかな区間を移動した後、途中で下ろされてバスで戻ったという。ジブチの経済水準からは多くの乗客を期待することはできず、かといって外国から乗客を迎えるには国際空港の設備や市内の宿泊施設もあまりに貧弱である。総合的なインフラ開発なしに、唐突に鉄道だけを建設している印象がある。ドラーレの多目的港の開発に伴う、エチオピアとの間の貨物の鉄道輸送の需要は潜在的に大きいため、当分は貨物中心となるものとみられる。中国の進出は規模もスピードも眼を見張るものだが、その

実態はしばしば公式の宣伝とは質を異にしており、現地で確かめてみなければわからない部分が多くあることを痛感した。

5. アラブ商人の轍

中国の進出は多方面に及んでいる。アフリカ諸国の常として、大統領宮殿や巨大スタジアムが中国により建設されている。現在は、ジブチ市と郊外のバルバラ (Balbala) 地区の間に広がる、アンブーリー川の三角州を埋め立てて、ジブチ・モールを建設している。完成すればジブチ初の巨大モールとなる。

隣接した港湾部に、もう一つ大型モールの建設が進んでいた。名前を確認するとパワーディー・モール (Bawadi Mall) という。記憶にあったので調べてみると、やはり UAE アブダビに属す、アラビア半島のオアシス都市でオマーン国境やブライミー・オアシスと接するアル＝アインのパワーディー・モールが進出するようだ。親会社の Nayel & Bin Harmal Investment Co. のウェブサイトによると、アル＝アイン以外にはオマーンとジブチに進出を計画しているようだ。アル＝アインは、歴史的にはペルシア湾岸からオアシス交易でオマーンへと繋がる隊商路上の貿易都市である。アル＝アイン→オマーン→ジブチという、前近代のアラブ商人の貿易路が、いわば「轍」のようになって残っており、英国やフランスの植民地主義の撤退とともに、復活してきているようにも見える。

同時に、より根深いところでジブチの経済を支えているのは、イエメンからの移民である。これには植民地主義時代や独立期、そして最近まで、何次にもわたって波状的にイエメン人が対岸から移民してきている。最近では2015年3月の、イエメン内戦へのサウジアラビアや UAE の介入による紛争の激化を避けてイエメン人が渡航してきており、貧窮した難民はタジュラ湾の北側のオボックの難民キャンプに行くが、資産を持って避難した富裕層は、市街の不動産を賃貸・購入し、投資や事業に乗り出す人も出てきている。ジブチ市中心部の一角には過去2年の間に移住してきたイエメン人が始めたイエメン料理店が複数あり、概してジブチの料理店（あるいは遠い過去に移民して土着化したイエメン系ジブチ人の料理店）よりも水準が高いため、筆者ももっぱらそれらの店でアデンやホデイダの郷土料理を楽しんでいた。

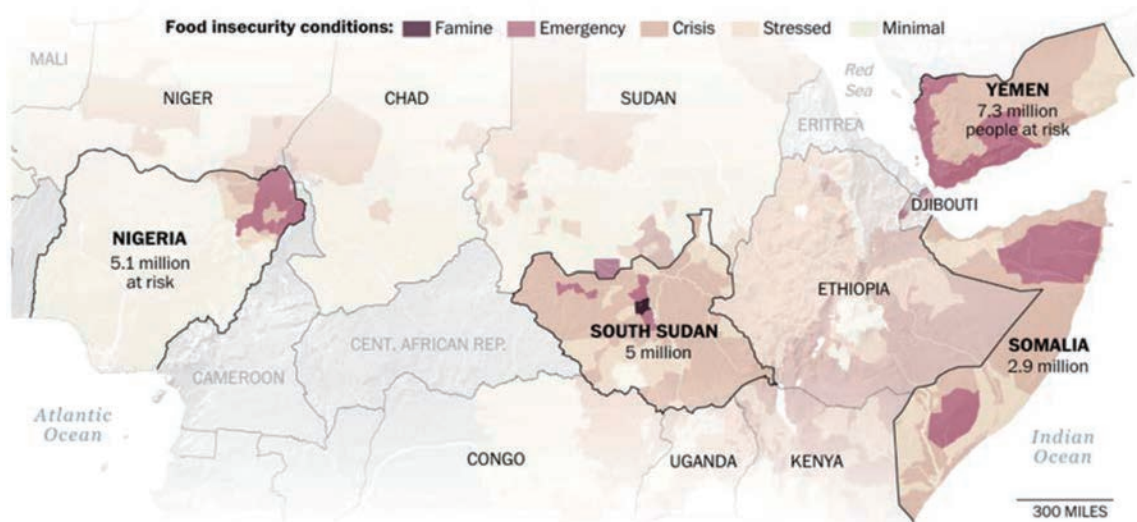
6. 移民・難民の十字路

ジブチは貿易の要衝であり、地政学的な要地であると同時に、移民や難民の十字路でもある。ジブチにいて観察していると、複数の、多方面の移民・難民の流れがジブチで交錯していることがわかる。元来がジブチはソマリア難民が滞留し、イエメンを経由してサウジアラビアへ渡航するか、あるいは他のルートに転じて西欧に渡航するための経由地だった。現在でもその流れは続いている。また、エチオピア東部の早魃による飢饉を逃れた移

民が、多くは徒歩でエチオピア・ジブチ国境を越え、ジブチの北部のオボックに到着して、イエメン・サウジアラビアへの渡航を目指す。元来はアフリカからアラビア半島や西欧への移民・難民の経由地であったジブチだが、近年はイエメン内戦の激化で、イエメン人がジブチで難を逃れる、逆方向の流れもできていて複雑である。

ジブチの市中心部のバス・ターミナルからは、西の郊外のバルバラ地区に引っぱり無しにワゴン車やマイクロバスが発着する。市中心部も南半分はかなり貧困層が多いようだが、バルバラ地区は大規模にスラム的な住宅地が広がる。特に、バルバラ地区の南部は空き地に無計画に掘っ建て小屋が並ぶ。難民はキャンプを出て市街地に出ると、こういったエリアに混じって暮らすようだ。受け入れ社会の経済水準自体が貧困ラインのすれすれかもっと下である。ジブチの体制が動揺するとすれば、このバルバラ地区から始まると噂される所以だろう。気温が高く物価が高いジブチでは居住が困難で、難民も酷暑の時期になると耐えきれず、危険を冒してイエメンに戻るといった場合もあるようだ。

ここで視野を少し広げてみよう。ワシントン・ポスト紙に最近このような地図が掲載された。



地図4：イエメンとソマリア・南スーダン・ナイジェリアの飢餓（出典：“Starving to death: Wars in four countries have left 20 million people on the brink,” The Washington Post, April 11, 2017）

イエメン・ソマリア・南スーダン・ナイジェリアと、アラビア半島からアフリカにかけて、内戦と気候変動に起因した飢餓が大規模に発生している地域が点在している。ジブチはこれらの間に位置する。リスクの所在地の近辺で状況の変化を敏感に感じ取るに適した位置にある。

7. 「ソマリエメン」の誕生？

このように、ジブチは貿易や安全保障上の要衝であるとともに、テロや難民や海賊の「十字路」でもある。ジブチから人やものの流れを見ていると、ジブチの眼前で、イエメンと

ソマリアの大規模な内戦による治安の悪化、難民・移民の流出が、交錯している。イエメンではアラビア半島のアル＝カーイダ（AQAP）が、ソマリアではアッシャバーブ（Al-Shabaab）が活動し、しばしば周辺諸国に国際テロリズムの脅威を及ぼすとともに、米国の対テロ戦争の対象となる。

ソマリアとイエメンは、海を越えて、一体である。それは人々の生活に不可欠な人の流れ、物の流れをもたらし、そのためのインフラをどうにか維持しているが、同時に、紛争やテロや、それに対する軍事介入も、ここを一体の地域として現れてくる。

ジブチを旅しながら、「ソマリエメン（Somaliemen）」という造語を思いついた。これはアフガニスタンとパキスタンの国境地帯をアフパック（Af-Pac）と呼んで、一体の問題として米国が対処したことや、同様に、イスラーム国が台頭して一体となったシリア・イラク国境地帯を、一部ではシラーク（Syraq）と呼んだことを念頭に置いている。

ソマリアとイエメンもまた、紛争地として、国際テロリズムの震源地として、一体化を進めるだろう。それに対して、一体として対処しなければならない場面が増えてくるだろう。

ソマリアとイエメンの紛争地に挟まれて、例外的に安定を維持し、行き交う人と物と金、あるいは情報の結節点となっているジブチは、危険を孕みながら、重要性を増して行くだろう。