



中東圏とインド洋圏の交差点 ——オマーンのドゥクム港をめぐる国際関係——

(公財) 中東調査会 研究員 村上 拓哉

はじめに

アラビア半島の南東端に位置するオマーンは、インド洋から中東地域へと至る海上ルートの玄関口にあたる。アラビアンナイトに登場する冒険家シンドバッドのモデルはアッバース朝時代のオマーンに居住するバグダード出身の船乗りだという「伝説」もあるように、オマーンは古くから海洋国家としてのイメージを持たれていた。19世紀には現在のパキスタンの一部から東アフリカ沿岸部にかけて広大な海洋帝国を築き上げ、インド洋圏において覇を唱えるだけの政治力・経済力を有する国家でもあった。

現在のオマーンは地域において覇権を担うような国家ではないが、インド洋圏と中東圏という二つの地域の交差点に位置するオマーンの地政学的重要性は、近年ますます高まっている。特にオマーン中部で開発が進むドゥクム港は、諸外国にとってインド洋圏における拠点の一つになるとともに、中東進出の橋頭保ともなりうることから、経済的・軍事的な関心が寄せられてきた。本稿ではこのドゥクム港への域外大国の進出について、特に中

図1：ドゥクムの立地



出所：ICIS <<https://www.icis.com/resources/news/2012/07/16/9577644/projects-oman-focuses-on-duqm-refinery-and-petrochemicals-project/>>

国とインドの競合の状況を見ていく。

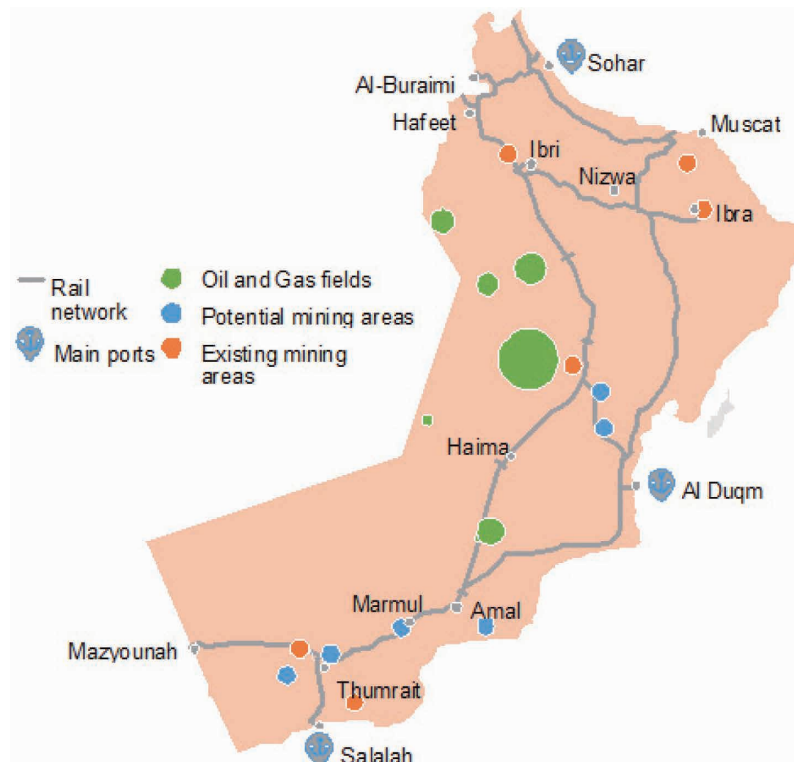
1. ドゥクム港の開発

ドゥクムはもともとウスター地方に位置する人口数千人規模の小さな漁村であったが、オマーン政府がドゥクムに経済特区を設置することを宣言し、1990年代以降開発が進められてきた。首都のマスカットからは直線距離で約450km、南部の主要都市サララからは約480kmと都市圏から大きく離れているものの、ほぼ未開発状態であったため土地開発の制約がほとんどなかったこと、そしてインド洋に向けて開けていたことから、地域全体のハブとなる広大な経済特区を建設することが目指された。湾岸地域ではGCC諸国を横断するGulf Railwayプロジェクトが進行中であるが⁽¹⁾、これに合わせてオマーン国内でも鉄道網の整備が進められている(図2参照)。このネットワークにはドゥクムも含まれており、全線が開通されれば、国内だけでなくドゥクムから他の湾岸諸国まで陸路で物資の輸送が可能になる。オマーン政府もドゥクムの

筆者紹介

2016年3月、桜美林大学大学院国際学研究科博士後期過程満期退学。クウェート大学留学、在オマーン日本国大使館勤務を経て、2014年4月より現職。主な論文に、「サウジアラビアの海軍増強計画：イランの脅威への対処と紛争の管理を巡る問題」『中東研究』第531号(2018年1月)などがある。

図2：オマーン鉄道網建設プロジェクト



出所:Oman Rail <<https://www.omanrail.om/project.html>>

(1) クウェートからオマーンまでのGCC諸国6カ国を結ぶ約2,000kmの鉄道網設置計画は、当初2018年までの開通を目指して進められていたが、2017年に期限を2021年末まで延長することが発表されている。<https://english.alarabiya.net/en/business/aviation-and-transport/2017/09/24/GCC-committee-postpones-work-on-Gulf-railway-until-2021.html>

開発を中核事業として位置づけており、原油・ガス収入への依存から脱却するため、石油化学関連産業を中心とした工業団地の整備を計画している。

経済特区の設置とともに、ドゥクム港の開発も進められてきた。オマーン政府はドゥクム港を多目的型の港にすることを目指し、工業、漁業、軍用の係留施設をそれぞれ建設してきた。さらに、ドゥクム港は内陸部の石油・ガス採掘場から距離が近いことから、製油所、石油備蓄施設を港に併設することで、石油化学製品の輸出の拠点となることが期待されている。オマーン石油会社（Oman Oil Company：OOC）とクウェート石油公社（Kuwait Petroleum Corporation：KPC）は50%ずつ出資してドゥクムの製油所建設を共同で進めているが⁽²⁾、この製油所はオマーンの原油生産能力の4分の1にあたる23万バレル/日の処理能力を持つ。予定されている2021年に操業が開始されればオマーンの原油処理能力はマスカットとソハールの製油所と合わせて46万バレル/日となり、オマーン産原油のおよそ半分を精製にまわすことができるようになる。

ドゥクム港の開発でもっとも世間の関心を引いたのが、30万重量トン級の超大型タンカーの修繕も可能な410mのドライドック2基の建設であった。これは中東・インド洋圏で最大規模のドックであり、船舶の拠点として同港の比較優位性は大きく高まったと言えよう。ドライドックは2011年から操業を開始しており、2006年から韓国の大宇造船海洋がドックの建設と運営を担っていた⁽³⁾。さらに300mのフローティング・ドック1基の建設も予定されている。

2. 経済拠点としての期待と懸念

国家プロジェクトであるドゥクムの開発は、諸外国から投資を集めるべくオマーン政府によって大々的に宣伝されてきた。政府はドゥクムを物流のハブとすることに期待を寄せていたが、近隣ではドバイが既に物流のハブとして機能しており、ドゥクムの開発が成功するにはドバイに対する優位性を示さなければならなかった。そこで強調されたのが、ドゥクムの立地である。すなわち、ホルムズ海峡の外側に位置していることから、有事の際のリスクを回避できるという点が強みとされたのである。ドゥクム港整備には日本からも国際協力銀行（JBIC）が6億6,000万ドルの融資を表明したが、この際にもホルムズ海峡

(2) 2012年のプロジェクト当初はアブダビのソブリン・ファンドである国際石油投資会社（International Petroleum Investment Company：IPIC）がOOCと共同してドゥクム製油所に出資していたが、両社は最終合意に失敗し、2016年11月にIPICに代わってKPCが参入することが発表された。“Oman Oil Company to partner with KPC for Duqm refinery”, *Reuters*, November 8, 2016. <<https://www.reuters.com/article/kuwait-oman-refinery-idAFL8N1D2564>>

(3) 同契約は10年間の契約であり、2016年に大宇造船海洋との契約は満了となった。2016年からは英国のBabcock International Group（BIG）と契約が結ばれ、Oman Drydock Company（ODC）との共同出資（ODCが51%、BIGが49%）で2017年にDuqm Naval Dockyardが設立された。

の外側に位置する地政学的優位性が言及されている⁽⁴⁾。

他方で、ドゥクムの経済的成功を疑問視する声は小さくなかった。第一に、都市圏から大きく離れており、開発当初はドゥクム自体にインフラがほとんど整備されていなかったことから、居住の面でもビジネスの面でも利便性に問題を抱えていた。また、Gulf Railway プロジェクトが当初の見込みより大幅に遅れたことで、ドゥクムがGCC 諸国への物流の玄関口となる構想が近いうちに実現するのか懸念された。特にオマーンと UAE を結ぶ鉄道網について、2016年に UAE が建設の延期を発表したことから、オマーン側は国内の鉄道網建設を優先させると方針の転換を余儀なくされた。オマーン政府は、ドゥクムが海外貿易の主要航路上にあること、ソハール、サララといったオマーン国内の主要な港湾とのネットワークを整備することを強調して、当初の想定より低調となったドゥクムへの投資を諸外国に強く呼びかけていた。

さらに、2014年に原油価格が急落したことは、オマーンの財政状況を悪化させた。準備金の取り崩しでは財政赤字を補填することができず、国債の発行などを通じて国内外から融資を受けるものの、2016年には歳出の4割超となる50億リヤル(約130億ドル)の赤字を計上することになった。2016年3月には Standard & Poor's がオマーンの格付けを BBB+ から2段階引き下げ BBB- とし、Moody's は同年2月にオマーンの格付けを A1 から A3 へ、5月には A3 から Baa1 まで引き下げ、オマーンの投資環境は急速に悪化していった。

3. ドゥクムをめぐる中国とインドの競合

欧米諸国がドゥクムへの投資意欲を減退させるなか、中国はドゥクムに対して大規模な投資を表明した。2016年5月、中国は107億ドル規模の工業団地をドゥクムに建設することでオマーン政府と合意した。また、同年12月、アジア・インフラ投資銀行 (AIIB) は、ドゥクム港のインフラ開発に2億6,500万ドルの融資を行うことを決定している。

中国によるドゥクムへの進出は、ドゥクム単独で経済的な利益が上げられるかではなく、より戦略的な観点からなされているのではないかと指摘されている。中国は2013年頃からインフラ建設や金融、貿易協力を中心とする「一带一路」構想を進めているが、その中で中東はインド洋と地中海をつなぐ「一路(海上のシルクロード)」上にある⁽⁵⁾。ジブチには中国にとって初となる海外軍事基地が設置されているが、その他にもパキスタンのグワダル港、スリランカのコロombo港とハンバントータ港、マレーシアのポートクラン港で中国は港湾開発を進めており、インド洋圏において積極的な進出を図ってきた。オマーンは中

(4) 国際協力銀行「オマーン国港湾整備プロジェクトに対する融資」2007年9月25日。<<https://www.jbic.go.jp/ja/information/press/press-2007/0925-6100.html>>

(5) 八塚正晃「中国の中東政策:「一带一路」構想における関与の様態」『中東研究』第531号、2018年1月、71-73頁。

国の「一帯一路」構想に早くから賛意を示しており⁽⁶⁾、自国が「一帯一路」に組み込まれることを肯定的に評価している⁽⁷⁾。ドゥクムが「一帯一路」構想においてどのような地位を占めるか現時点では定かではないが、先に言及したドライドックなどが中国海軍の補給拠点として利用されるのであれば、インド洋圏・中東圏における中国のプレゼンスは大きく高まることになろう。

中国のドゥクム進出に強い警戒感を示しているのはインドである。インドは中国のインド洋進出を安全保障上の脅威と認識しているが、ドゥクムやグワダルでの中国海軍のプレゼンス向上はインドの「アクア・イースト政策」に影響を及ぼすと評価している⁽⁸⁾。インドはパキスタンのグワダル港に対抗させるべく、グワダルからわずか150km東にあるイランのチャーバハール港への投資を進めてきた。インドとしてはパキスタンを迂回してアフガニスタンや中央アジアへの輸送路を確保することになるため、チャーバハールからイラン内陸部のザーヘダーンまで鉄道網を建設することを表明している。他方、グワダル港を擁するパキスタンと異なり、インドはオマーンとの関係は良好である。そのため、2016年に中国がドゥクムへの投資を発表した後、インドもドゥクムの開発への参入を積極的に表明するようになる。特に、チャーバハール港とドゥクム港をリンクさせることをインドが求

図3：中国の「一帯一路」構想



出所：新華社 (<http://www.xinhuanet.com/fortune/cjzthgj/104.htm>)

- (6) “Oman wants to be China's key partner in Belt and Road initiative, China envoy”, *New China*, July 1, 2015. (http://www.xinhuanet.com/english/2015-07/01/c_134373592.htm)
- (7) “Oman to be a key player in China’s Silk Road revival plan”, *Times of Oman*, May 29, 2017. (<http://timesofoman.com/article/110084>)
- (8) Vijay Sakhujia, “China, India and the Strategic Balance in the Indian Ocean: The Maritime Silk Road as a Double Edged Sword”, *Policy Brief*, Sigur Center for Asian Studies, July, 2017.

図4：チャーバハール港周辺地図



出所：Google Map より筆者作成

めているとの報道が散見されるようになった⁽⁹⁾。さらに、2018年2月にインドのモディ首相はオマーンを訪問した際、ドゥクム港をインド海軍が利用することで合意したことがインド国内の各紙で報じられた⁽¹⁰⁾。既に英国が同様の合意を2017年8月にオマーンと結んでおり、インド海軍のドゥクム港利用は他国の海軍の利用を制限する排他的な取り決めではないものの、オマーンならびにドゥクム港が中国の影響下にあるわけではないことを如実に示すことになった。

おわりに

中国のドゥクム進出については、日本政府からも懸念が表明されるようになってきている。

(9) “India eyes role for itself at Oman's strategic Duqm port”, *The Economic Times*, Jun 30, 2016, <<https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-eyes-role-for-itself-at-omans-strategic-duqm-port/articleshow/52981689.cms>> ; “Iran's Chabahar to link India with Oman”, *Press TV*, September 11, 2016. <<http://www.presstv.com/Detail/2016/09/11/484185/Iran-India-Oman-Chabahar-investment>>

(10) “India gets access to strategic Oman port Duqm for military use, Chabahar-Gwadar in sight”, *Indian Express*, February 13, 2018. <<http://indianexpress.com/article/india/india-gets-access-to-strategic-oman-port-for-military-use-chabahar-gwadar-in-sight-5061573/>> 両国政府は海洋分野での協力などは公表したものの、インド海軍によるドゥクム港の軍事利用について公式発表はなされていない。

2017年9月には佐藤外務副大臣がオマーンを訪問し、オマーンのドゥクム港が中国によるインド洋包囲網戦略の一部として利用される可能性に Twitter 上で言及している⁽¹⁾。また、12月には河野外相が27年ぶりの外相訪問としてオマーンを訪れているが、ドゥクム港について、「元々この港はJBICが支援したプロジェクト」であり、「こうした戦略的に重要な港に関しては、アメリカをはじめとする同志国で支えていく必要がある」との認識を示している⁽²⁾。日本の報道では中国海軍が将来的にドゥクム港を軍事利用する可能性について言及されているが、これは「自由で開かれたインド太平洋戦略」と接合させるかたちでオマーンのドゥクム港の重要性を見ている証左であろう。

もっとも、中国のドゥクム進出は現時点では純経済的なものにとどまっており、主要な投資先もドゥクム港ではなく隣接する工業団地に集中している。将来的に中国が英国やインドのようにドゥクム港の軍事利用をオマーンに要請する可能性は否定できないが、既にオマーンが英国とインドに軍のアクセスを認めているように、ドゥクム港が中国の完全な影響下に置かれるという状況になることは想像し難い。受け入れ元となるオマーンとしても、中国への一国依存に傾斜するより、これに対抗できる域外大国を積極的に招き入れることで、各国にドゥクムへの投資を競わせる方がメリットが大きいだらう。

近年、中国、インドともに対中東外交が活発化しているが、インド洋圏に接するオマーンは両国の利権争いに早い段階で晒されてきた。ドゥクム港をめぐる中印の競合がどのような推移を辿るかは、中東における両国の今後の関係を示唆するものとなるだろう。また、現時点では英国や米国に目立った動きはないが、両者の競合がインド洋圏から徐々に自身の勢力圏である中東圏へと移ってくるに従い、この対立を傍観したままでいることが困難になる。域外大国がこの問題にどう関与するかによって、地域の将来像は大きく変わることになるだろう。

*本稿の内容は執筆者の個人的見解であり、中東協力センターとしての見解でないことをお断りします。

-
- (1) 佐藤正久 Twitter アカウント, 2017年9月19日。<<https://twitter.com/SatoMasahisa/status/909956099746484224>>
- (2) 河野太郎「中東出張その3」河野太郎公式サイト, 2017年12月31日。<<https://www.taro.org/2017/12/中東出張その3.php>>