

5 大回廊：「自由で開かれたインド太平洋」とアフリカ東海岸物流回廊

カリファ大学国際安全保障学部

助教授

ブレンドン・J・キャノン

翻訳：インターン三上/長崎

報告書概要

東アフリカにおける経済と輸送回廊の開発は、日本と同じ考えを持つ国々と中華人民共和国（以下、中国と略記）との間で熾烈な争いの焦点となってきた。東アフリカは、深水港が希少かつ船が航行可能である川を元々持たない地域であり、そのことが歴史的に、人口の増加や経済発展、そして国民主権を妨げてきた。しかしながら、豊富な化石燃料の発見と技術的な発展は、回廊の開発を大転換させ、天然資源の存在を重視する日本や他の国による利益の急増へとつながった。

この報告書の目的は、東アフリカにおいて重要な 5 つの物流回廊の実現可能性と価値を測ることである。

5 つの回廊とは、以下のとおり(北から南へ記す)。

1. ラム回廊（ケニア）
2. モンバサ回廊（ケニア）
3. タンガ回廊（タンザニア）
4. ダルエスサラーム回廊（タンザニア）
5. ナカラ回廊（モザンビーク）

この研究は、日本、インド、オーストラリア、アメリカ合衆国の「自由で開かれたインド太平洋」構想（以下、FOIP と略記）と、それと対立する中国の政治的、経済的な動きに対し、定性的な比較分析を行った。この研究報告は、特に日本の FOIP 構想を踏まえた外交政策に留意した。そして、日本の戦略的競争相手である中国に焦点を当て、中国の代表的な外交政策プラットフォームである「一帯一路構想（BRI）」の影響を、東アフリカの港湾とそれに関連する物流回廊という文脈で考察した。この予備的な調査結果は、FOIP 構想のフレームワークに基づいており、東アフリカおよびインド洋における FOIP 政策および戦略の開発と運用に役立つ提言を行っている。

東アフリカの物流回廊は、経済発展を促すことを目的として、離れている地域の経済活動を連結するべく計画された、当該地域のネットワークである。東アフリカでは、航行可能な川がなく深水港が少ないため、このような物流回廊の建設と発展が妨げられてきた。東アフリカには、ジプチ港、モンバサ港、ダルエスサラーム港、マプト港の 4 つの港のみ

が、天然の深水港である。これらの港は、東アフリカの輸出入の 90%以上を担っているが、そこから延びる物流回廊がもたらす効果には大きなばらつきがある。

そこで東アフリカにある国々は、インド洋沿岸の港を活用する物流回廊の開発に着手している。天然資源の開発も、港と物流回廊の建設を後押しする要因になっている。このような政治的、経済的理由により、上記の 5 つの物流回廊が注目されている。

本研究では、東アフリカの輸送と物流回廊について評価した結果、非常に興味深い知見が得られた。モンバサ港、ラム港、ダルエスサラーム港、タンガ港を起点とする物流回廊に関しては、今後戦略的計画を立てるべきである。これは、日本、米国、オーストラリア、インドが提唱する FOIP 構想に関連する短期および長期の戦略と政策を補完する。程度の差こそあれ、経済的、政治的、また安全保障の観点から、上記 4 つの港を起点とするすべての回廊が、日本にとって重要であることが明らかになった。

このような結論に達したのは、以下の 4 つの観点からである。(1) それぞれの物流回廊の発展水準、(2) 港と物流回廊に対する関心と投資水準、(3) 中国や他の国の進出、(4) 日本および同盟国による物流回廊の開発を阻害または促進する可能性がある国の存在。

研究からの知見は以下である。

- モンバサ回廊は、現状における開発レベル、ケニアと日本政府にとっての重要性、モンバサ周辺の経済発展、物流回廊の構築に日本企業が大きく関与していることから、最も高く評価される。今後 10 年の間に、モンバサ回廊がその重要性を増していくことは間違いない。そのため、モンバサ回廊の港湾設備に、日本が継続的に関与出来るような政策枠組みや戦略を行う必要がある。
- ケニアのラム回廊は、開発資金不足という問題を抱えているが、経済的な理由だけでなく、近年は地政学的にも重要性を増していることから、さらなる検討が必要である。海運そして陸上油田の発見により、ラム回廊の重要性が増している。ケニアとエチオピアの関係を強化する為にも、ラム回廊は重要である。日本、インド、ケニア、エチオピアの 4 か国は、質の高いインフラと安全なサプライチェーンを重視する FOIP 構想の観点から、ラム回廊に関する戦略的計画を立てるべきである。
- ダルエスサラーム回廊は、タンザニアにおいて日本の影響力を拡大する政策の観点から、3 番目に重要な回廊である。ダルエスサラーム港は、港としてすでに開発されており、経済活動の中心地となっている。しかし、内陸部へ通じる 3 つの回廊は依然として未開発で、その開発は、タンザニアの政治的な安定度に大きく影響を受けている。中国からの多額の投資と、タンザニアと中国の数十年来の緊密な関係も、

日本が関与する上での障害になる可能性がある。されど、タンザニアの重要性が増していること、東アフリカ原油パイプラインの建設、ルワンダ、ザンビア、コンゴ民主共和国に至る回廊であることから、ダルエスサラーム回廊は、日本が提唱する FOIP 構想にとって重要である。

- ダルエスサラーム港とモンバサ港の間にあるタンガ港は、東アフリカ原油パイプラインの終着点となることから、更なる検討に値する。日本の資源外交の観点からも重要であり、この未開発な物流回廊に対して、日本は戦略的に取り組む必要がある。それにもかかわらず、現状ではタンガ港はタンザニアの内陸部との連携を有さずに「孤立」している。またタンガ港は、タンザニア領のダルエスサラーム港よりも、ケニア領のモンバサと港のつながりのほうが強いかもしれない。
- 北から数えて 5 番目に位置するナカラ回廊は、その開発を阻害する地政学のおよび社会経済的に深刻な状況が存在することから、これ以上検討すべきではなく、戦略的計画の対象にもすべきではない。

本研究の結論として、日本がこれらの物流回廊に関する戦略的計画と政策の策定を進めることは、東アフリカでの日本での影響力をさらに拡大するという点で、FOIP 構想を推進する 4 カ国全体の利益になる。さらに、モンバサ港、ラム港、ダルエスサラーム港、タンガ港を起点とする物流回廊開発については、日本が提唱する FOIP 構想を踏まえ、その実行可能性と得られる利益の観点から、さらなる戦略的な計画と政策枠組の開発を強く提案する。

今回の調査で明らかになった重要な事項は、日本の FOIP 構想の運用により、当該地域に於ける政治的あるいは経済的な見通しが大きく変化していることである。この変化により、日本政府、企業、コンサルティング会社がさらに関与するため、日本の政策立案者が特定の物流回廊ではなく、当該地域への関与を優先するようになってきていることを意味する。したがって、5 つの東アフリカ物流回廊のうちナカラ回廊を除く 4 つの回廊に対する戦略的な対応は、当該地域を総合的に捉えた政策により対応すべきである。当該地域に焦点を当てた政策には、この地域との関連が強い他の物流回廊、具体的にはベルベラ回廊（ソマリア／ソマリランド）、ジブチ回廊（ジブチ）、マサワ／アサブ回廊（エリトリア）、マプト回廊（モザンビーク）、ダーバン回廊（南アフリカ）も含まれるべきである。

最後に、東アフリカ地域全体の戦略計画では、エチオピアから南スーダン、さらにはヴィクトリア湖に至る内陸での物流回廊や関連施設についても、調査と評価を行う必要がある。

以上