

サウジアラビアの経済開発と フーシー派の船舶攻撃の影響



アジア経済研究所・ジェトロ 名誉研究員 福田 安志

筆者は、サウジアラビアの経済開発について「サウジアラビアの経済開発・多角化の現状と課題」と題した論考をまとめ「中東協力センターニュース」(2023年1月号)¹に掲載していただいた。それから2年近くが経過し、サウジアラビアの周辺ではガザでの紛争(戦争)が始まり、また紅海などではイエメンのフーシー派による船舶攻撃が行われるようになり、サウジアラビアの経済と開発への影響が懸念されている。本稿では、前回の論考のフォローアップを兼ねて、フーシー派の船舶攻撃やガザ紛争がサウジアラビアの経済と開発に与えている影響について検討したい。

「ビジョン2030」が変えた経済開発の流れ

サウジアラビアの経済開発は、2016年に発表された「ビジョン2030」を契機にその流れを大きく変えた。それまでは5年ごとの開発計画(いわゆる5か年計画)の下で石油産業と工業化を主軸とした経済開発を進めてきた。「ビジョン2030」では、従来の石油産業と工業化を重視する路線を維持しつつも、サウジアラビアの政府系ファンドであるPIF(公共投資ファンド)を中心に、投資と金融の役割を強め、また民間部門の役割も強めることで、開発の幅を広げ経済の多角化と石油依存の軽減を進める方針が示された。

「ビジョン2030」は2030年までの10数年という比較的長い期間を視野に入れた開発計画である。8年が経過した現在、経済開発が進んでいる中で目立つ変化は、いくつかの地域で大規模開発が進められていることで、シナイ半島近くの北部紅海沿岸では新しいスマート都市NEOMの開発が進められ、紅海沿岸では島しょ部を含む広い地域を対象とした観光開発が進み、また、首都リヤド近郊では巨大エンタメ・スポーツ施設Qiddiyaの建設や歴史遺跡を軸としたDiriyah Gateの開発も進められている。

それらの開発事例から、現在の開発の中で強まっている一つの方向性を見て取ることができる。NEOMでは開発地域内のシンガラ島でマリン・リゾート開発が、その山岳地域ではスキーなどスポーツ・リゾート開発が進められているように、新しい経済開発の中では観光・リゾート地の開発と、エンタメ・スポーツ・文化に関連する様々な大規模プロジェクトが進められていることである。また、若者を主なターゲットとして音楽、スポーツ、自動車レース²、Eスポーツ、文化的なイベントが数多く行われるようになっていることである。

観光やリゾート、エンタメ、スポーツなどの分野の開発を進め、インバウンド客の呼び込みを進め、同時に国外に流れていたサウジアラビア人やサウジアラビア居住者を国内の観光地やイベントに誘導することも狙っている。隣国UAEのドバイでは、観光やイベント開発を通して多数の観光客を呼び寄せ、経済開発に成功しており、ドバイの成功の刺激を受けてサウジアラビアも、観光やレジャー施設の開発に力を入れている。

1 <https://www.jccme.or.jp/11/pdf/2023-01/josei01.pdf>

2 サウジアラビアでは2020年からダカールラリー(パリ・ダカ)が開催され、2021年以降はF1レースも行われ、また、2019年には電気自動車(EV)のレースも開催されている。

サウジアラビアが2019年9月に49か国に対し観光ビザの発給を開始したことも、サウジアラビアへの訪問を容易にし、観光客の増加に道を開いた。2020年2月には観光省が設立され Al-Khateeb 氏が観光大臣に任命された。

サウジアラビア観光省は去る9月末、今年1～7月に海外からの訪問客数が1,750万人になり、前年同期比10%増、2019年同期比73%増と発表した。その訪問客の中でもレジャーなどの観光目的の訪問客は420万人（全体の24%）で、前年同期比25%増加したとしている。観光省の統計によると、レジャーや観光地訪問が目的の観光客は2021年には全体の9%（31.5万人）だったが、2022年には15%（250万人）に急増し、2023年には23%（620万人）になっている³。

また、サウジアラビア中央銀行（SAMA）のサウジアラビアの国際収支データの中の旅行収支（サウジアラビアを訪れた外国人旅行客の支払いとサウジアラビアからの海外旅行者の支払いの差額）は、図表1に示すように、コロナ禍の2020～21年は赤字であったものの、2022年からは黒字が続いている。2022年の受取額（credit）は米ドル換算で252億ドル、2023年は359億ドルであった。旅行収支の黒字は2024年になってからも第1四半期と第2四半期で続いている。旅行収支は国内外の旅行者の収支を示すものであり、観光に特化した収支を示すものではないが、その動向からはレジャーや観光を目的とした訪問客がサウジアラビアで支出するお金も相当に増えていることが推測されよう。インバウンド客の呼び込みでは、すでに大きな経済的成果が生まれているのである。

工業化を推進してきた狙いの一つに雇用機会の創出と地域の開発がある。国内の観光・リゾートの開発で

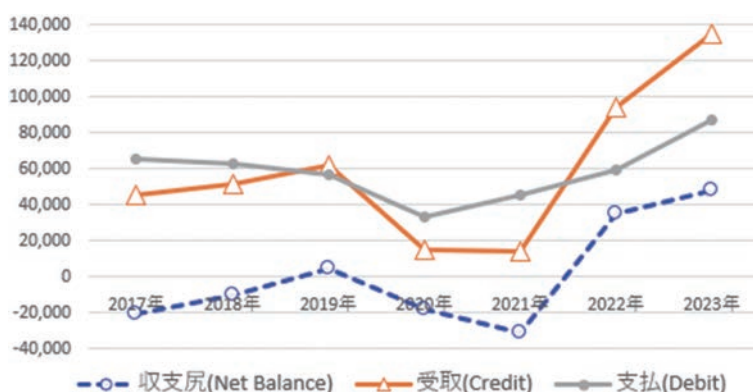
筆者紹介

1982年中央大学大学院博士課程修了（文学研究科）。アラブ連盟アラブ高等研究所研究生（在カイロ）、在オマーン外務省専門調査員（在マスカト大使館）、1994年アジア経済研究所入所。リヤードのイマーム大学客員研究員、カイロ・アメリカ大学客員研究員などを経て研究所を退職、2014年より早稲田大学イスラーム地域研究機構の教授・上級研究員。2016年4月よりアジア経済研究所。2020年3月同研究所退職、以後はアジア経済研究所・名誉研究員。専門はサウジアラビアを中心とする湾岸諸国の現代史。

【主な著作等】

「サウジアラビアのファミリー・ビジネス—イスラーム銀行のラージヒー銀行の事例—」『中東レビュー』（2020年3月）
 「孤立するサウジアラビアのMbSとG20開催の持つ意味」『中東協力センターニュース』（2020年3月）
 「中国と湾岸地域—原油、貿易・投資、アメリカの影響—」『中東協力センターニュース』（2021年6月）
 「サウジアラビアの経済開発・多角化の現状と課題—工業化の視点を交え」『中東協力センターニュース』（2023年1月）

図表1：旅行収支—サウジの国際収支（単位100万リヤル）



（出所：サウジ中央銀行（SAMA）の国際収支統計のデータより作成）

3 観光省の統計では、2023年の訪問客の内訳はメッカ巡礼などの宗教目的の訪問客が全体の42%、レジャーや観光目的が23%、知人や親せき訪問が目的は23%、ビジネス目的は7%、その他が6%となっている。

も雇用機会の創出が期待でき、とりわけ産業が少なく雇用機会の少なかった地方に新しい産業と雇用機会を提供し地方開発にも恩恵となろう。

今後もサウジアラビアでは2025年に国際オリンピック委員会（IOC）の第1回E-スポーツ・オリンピック、2029年にはNEOMの山岳地域で冬季アジア大会、2030年にはリヤドで万国博覧会が開催されることになっており、さらに2034年のサッカーのワールドカップの招致に名乗りを上げるなど、新しい流れを拡大強化していくことにサウジアラビア政府は大きな力を入れている。

ガザ紛争とフーシー派の船舶攻撃、その影響

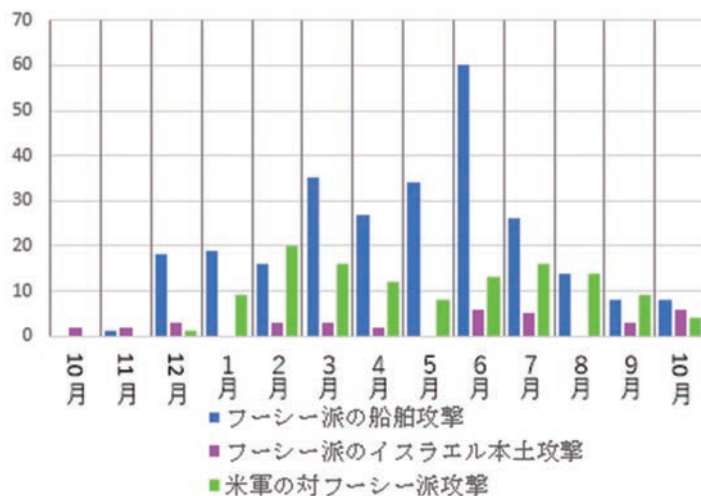
昨年10月7日のハマースによるイスラエル襲撃以降、ガザではイスラエル軍による攻撃が続き、その中でレバノンのヒズボラーなど周辺国の親イラン勢力によるイスラエル攻撃も始まった。イエメンのフーシー派もガザのパレスチナ人支援を掲げ、イスラエル本土とイエメン近海での船舶への攻撃を開始した。ガザやレバノンでの戦闘は現在も続き、図表2のように、フーシー派の攻撃は回数を大きく減らしているものの現在も続いている。フーシー派はイスラエルや船舶への攻撃を続ける姿勢を現在も維持しており、攻撃回数が増えたことは、繰り返された攻撃によってフーシー派の弾道ミサイルやドローンなどの在庫が大きく減少したことが背景にあると推測される。

フーシー派の船舶攻撃では弾道ミサイルや巡航ミサイル、自爆ドローン航空機、そして自爆ドローン船が使用され、今年10月末までの筆者の集計では、これまでに民間船と米軍などの軍艦の合計約250隻が攻撃を受け、多くは防衛に当たっている米軍艦などの迎撃で撃墜されたものの、民間船26隻に着弾し被害が発生しており、その内2隻が沈没している。また、4人の死者が確認されている。昨年11月にフーシー派によって拿捕された日本郵船が傭船した自動車運搬船1隻は拿捕されたままとなっている。

フーシー派によるイエメン近海での船舶攻撃はサウジアラビアの海洋貿易のルート上で起きた攻撃であり、サウジアラビアの経済や開発への影響が懸念されるが、実際にはどのような影響が出ているのだろうか。

紅海のインド洋への出入り口バブールマンデブ海峡を通過する船舶数は、フーシー派による船舶攻撃以前は一日あたり70～80隻だったが、攻撃が始まった後は20～30隻となり、攻撃開始以前の3分の1前後へと

図表2：フーシー派・米軍などの攻撃（単位：隻・回）



（出所：米中央軍発表、フーシー派発表等を集計）（作成：福田安志）

大きく減少している⁴。フーシー派の攻撃で海峡や紅海を通航する船舶数が大きく減少した後も通航を続けている船舶が一定数あるが、船舶自動識別装置（AIS）を利用した公開の船舶位置情報からは⁵、それらの船舶の名前、コンテナ船やタンカーなどの種類、寄港地などについての情報を得ることができ、報道等の情報と合わせると、船舶攻撃後の紅海海運の状況を知ることができる。

フーシー派による船舶攻撃によって最も大きな影響を受けたのは、アジアと欧州を結ぶ欧米や日本などが保有する大型のコンテナ船や貨物船である。攻撃開始以降、フーシー派の攻撃の対象となったデンマークのマースク社やスイスのMSC社など、欧米諸国や日本などの大手コンテナ船や貨物船会社は紅海航路の利用を止め、喜望峰経由に航路を変更している。一方、アラビア半島やその周辺国、インドなどの港を結んでいる中小型のコンテナ船や貨物船、また、中国やサウジアラビア、イランの船舶は、フーシー派の攻撃を受けることもなく、多くは引き続き紅海とバブールマンデブ海峡を通過する航路を利用している。

サウジアラビアでは、ジェッダなどの紅海沿岸の港を利用する一般的な商品の貿易において、船舶攻撃の当初は混乱したものの、その後はバブールマンデブ海峡を通過しないルートに変更したり、攻撃を受ける可能性の少ない船会社の船を利用するなどの工夫を行い、現在は混乱も収まり、大きな影響を受けることもなく、輸出入が続けられている。フーシー派の攻撃が始まった当初は、輸入品の停滞や輸送コストの上昇で、サウジアラビア国内でインフレが強まることが懸念されたが、図表3に示したように、大きなインフレが起こることもなかった。

一方で、サウジアラビアからの欧州・地中海沿岸地域向けの原油輸出に関しては、ペルシャ湾岸の積出港からタンカーでホルムズ海峡とバブールマンデブ海峡を経由し紅海へ入るルートを止め、代わりにサウジアラビアを横断する東西パイプラインで紅海沿岸北部のヤンプ近くの積出港まで原油を運び、そこからエジブ

図表3：インフレ率の推移・サウジアラビア



(出所：総合統計庁データより作成)

4 IMFとオックスフォード大学の研究機関が中心になって運用しているPortWatchにバブールマンデブ海峡を通過する船舶数の変化のグラフが示されている。詳しくは次のホームページを閲覧。

<https://portwatch.imf.org/pages/6b1814d64903461b98144a6cc25eb79c>

5 詳しくは以下の2つのホームページを閲覧。

1つは、MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:48.2/centery:19.4/zoom:4>

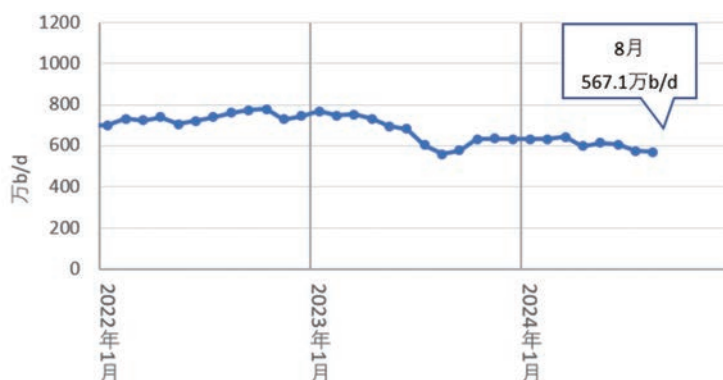
2つ目は、VesselFinder: Ship & Container Tracking

<https://www.vesselfinder.com/>

トのインソフナ港近くの積み降ろし施設に、サウジアラビアの船会社（Bahri）のVLCCタンカーでシャトル輸送している。エジプト国内では原油パイプライン（SUMED）で地中海のアレキサンドリア近くの積出港（Sidi Kerir）まで運び、そこから輸入国のタンカーに引き渡している。輸送コストは上昇したと思われるが、欧州・地中海向けの原油の輸出量には大きな変化は起きていない。

カタルが保有するLNG運搬船も紅海経由を止めて喜望峰経由に変更している。現在までのところ、サウジアラビアやカタルの船舶はフーシー派の攻撃を受けたことはないが⁶、原油を満載したVLCCやLNG運搬船が被弾した場合には、環境への影響も含め大惨事になる可能性があるため、慎重な対応を取り、通航を止めたものと思われる。なお、ホルムズ海峡経由のアジア向け原油輸出には影響は表れていない。部分的なルートの変更はあったが、全体的に見て、サウジアラビアからの原油の輸出量には影響は出ていない（図表4）。

図表4：サウジアラビアの原油輸出量



(出所：Reuters News のデータより作成)

フーシー派による船舶攻撃は約1年間続いているが、サウジアラビアの原油輸出は影響を受けることがなく、また、貿易への影響も大きくはなかったため、フーシー派の船舶攻撃のサウジアラビア経済への影響は限定的である。サウジアラビアのPMI（購買担当者景気指数）や、株式市場（Tadawul）の平均株価の動きには大きな変化は見られない。ここ1年間の上場企業の四半期ごとの収益状況も企業業績が良好なことを示している。また、格付け機関S&Pはサウジアラビアの格付を、非石油分野が成長し経済の耐久力が強まったとして、今年9月に「A・stable」から「A・positive」に引き上げている。それらのことから、フーシー派の攻撃やガザ紛争の直接的な悪影響は限定的で、サウジアラビアの経済はほぼ安定した状態が続いていると見ることができる。

観光開発への影響

しかし、経済開発に関しては、フーシー派の攻撃とガザ紛争は相当なダメージとなり、今後の経済開発にも悪影響を与えるものと考えられる。「ビジョン2030」の下で進められてきた開発では、観光やレジャー分野の開発が進んでいたことはすでに述べたとおりである。観光やレジャー分野の開発では紅海沿岸地域でも

6 2024年9月にサウジアラビアのBahri社のVLCCがバーブルマンデブ海峡で攻撃を受けたとの報道があったが、後に、攻撃されたのは別の船と訂正された。

積極的な開発が進められてきた。人気だった欧米のクルーズ船会社による紅海クルーズやジェッダ訪問が昨年10月以降中止になっているように、紅海でのフーシー派の攻撃とガザ紛争は観光やレジャー分野の開発に大きな打撃となっている。

本稿の初めの部分で、レジャーや観光が目的のインバウンドの外国人訪問客は2022年に250万人、2023年に620万人に増加し、2024年は1～7月に420万人になったとした。順調に増加しているように見えるが実際は少し異なっている。

より詳しい状況が分かるエジプトの観光統計を参考までに見てみると、エジプトでのインバウンドの観光客はコロナ禍の2020年には360万人と、2019年の1,300万人から大きく落ち込んだが、その後2021年に800万人、2022年に1,170万人と回復し、2023年には1～7月は40%増加（前年同期比）と大きく増加した。年間換算では2023年には1,600万人を超えることが想定された。しかし、その後のガザ紛争で大きく減少し、結果的に通年では1,490万人、前年比27%増加にとどまった。数字が分かる2024年1～2月の40日間についても、激減を反映し、前年同期比5%増にとどまった。そのことは10月7日以降、観光客が激減したことを示している。

サウジアラビアに関しては月ごとや四半期ごとの統計がないので詳しくは分からないが、サウジアラビアの場合も、2023年10月7日まではインバウンドの観光客は大きく増加したものの、その後は伸び悩みに転じたものと考えられる。観光面では少なからぬ悪影響を受けたと考えられる。

ガザでの紛争は1年以上が経過しているが、戦闘終息の見通しは立っていない。仮に戦闘が終わったとしても、衝突・緊張は続く可能性が高いと考えられる。2国家解決策が実現し、パレスチナ国家が成立するようになれば、緊張は大きく緩和すると思われるが、当面は極めて難しいと思われる。

フーシー派の攻撃も終わる見込みはない。フーシー派はパレスチナ支援を掲げて攻撃を行っているが、その背景には支配下住民の経済的困窮などに対する不満を外に向け、フーシー派の支配体制を確立・強化する狙いもある。ガザでの紛争だけがフーシー派の攻撃の原因になっているわけではないが、少なくともパレスチナの状況が大きく改善しない限り、フーシー派が攻撃の終了を宣言することはないと思われる。フーシー派による攻撃終了の宣言・確約がない限り、欧米等の大手海運会社が紅海航路を再開することは難しいと思われる。サウジアラビアの経済開発へのダメージは長く続く可能性も否定できない。

工業化など経済開発への影響

サウジアラビアへの海外直接投資（FDI）の流入は2024年第1四半期には前年同期比で0.6%増加し、ドル換算で45.3億ドルとなったが、目標値には届かなかったとされる。第2四半期には前年同期比で0%と変化がなく、金額は51.8億ドルで、FDIの流入は失速したと評価されている。フーシー派の攻撃とガザ紛争は観光・レジャー関連の開発へ悪影響を及ぼしているが、工業化への投資にもボデーブローのように影響する可能性がある。紅海でのフーシー派の船舶攻撃やガザ紛争など、サウジアラビアの周辺地域は紛争が多発し不安定で、海上の交通路にも脅威が存在し安全ではない。FDIにとっては足を引っ張る大きなマイナス要因となろう。

観光・レジャー関連の開発や工業化への投資が思ったようには進まなかったため、サウジアラビア政府は公的資金の注入に動いている。国内投資の原資を得るために、政府はサウジアラムコ株のさらなる売却へ動き、6月には112億ドルを調達したと見られる。さらに、PIFはサウジアラビア国内への投資を増やしている。PIFは9,300億ドルの資金を運用し、その内の30%を海外での投資に充てていたが、今年10月には、そ

の海外への投資の割合を30%から18~20%に引下げ、資金の多くを国内事業に投資すると発表し、国内開発をテコ入れする姿勢を示した。

「ビジョン2030」では民間部門の役割を強める方針が示されていたが、民間による投資は思ったほど進まず、FDIも低調で、そこにフーシー派の船舶攻撃やガザ紛争が追い打ちをかける形となった。サウジアラムコ株の売却やPIFの国内投資により開発を立て直そうとしているが、PIFの原資の多くは石油収入に由来するものであることを考えると、民間部門を中心として石油に依存しない経済を実現していく道は遠そうである。

フーシー派の船舶攻撃とガザ紛争はサウジアラビアの観光開発には大きな打撃となったが、すでに述べたように、サウジアラビアの経済全体から見るとその影響は限定的である。経済の主軸は石油にあり、石油収入が太宗となり経済を動かしている構造が続いているためである。図表5に、サウジアラビアの輸出に占める石油、石油関連製品（石油化学製品など）、と非石油製品の輸出額と全体に占めるそのパーセントを示したが、サウジアラビアの輸出では石油と石油関連製品が約9割を占めており、その構造は現在も大きな変化なく続いている。もっとも、非石油製品の輸出額が少しずつではあるが増えており⁷経済開発の成果と思われる。

図表5：サウジの輸出に占める石油、石油関連製品、非石油製品（単位億ドル）

年	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
鉱物性燃料（原油等）	1362	1702	2316	2005	1194	2022	3270	2474
輸出総額に占める割合(%)	74	77	79	77	69	73	80	77
化学製品と関連品	280	311	406	371	315	457	528	384
輸出総額に占める割合(%)	15	14	14	14	18	17	13	12
非石油関連の製品	65	60	84	83	72	97	98	103
輸出総額に占める割合(%)	4	3	3	3	4	4	2	3

（出所：サウジ総合統計庁の貿易統計のデータより作成）

原油の生産能力（日量ベース）に関しては、2021年8月に1,200万バレルから1,300万バレルに上げると発表したが、地球温暖化対策などで世界的な原油需要は増えず、減る可能性もあるとの見方が強まったことを受けて方針を転換し、2024年1月に生産能力を1,200万バレルにとどめると変更し、生産能力を1,300万バレルに増やす計画は中止された。しかし、その後6月には、生産能力を今後3年間で1,230万バレルに上げるとサウジアラビアは発表している。

サウジアラムコは、世界の石油需要はまだ増加しており、一方で代替エネルギーは規模的に石油への置き換えはまだであると、十分な投資をして、生産能力を引き上げる必要があるとしている。同社は、化石燃料の需要が縮小しているとするのは幻想で、石油需要のピークはまだ先のことであると見ており、高レベルの原油生産能力を維持する方針である。当面、石油を中心としたサウジアラビアの経済は続きそうである。

#

7 非石油製品の輸出には再輸出が含まれており、フーシー派の攻撃による貿易ルートの変更で、2023年末以降は再輸出が増加している。また、機械・輸送機械の輸出もあるが、その中には再輸出と中古自動車の輸出なども含まれていると推測されるためここでは除外した。

*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。