

オマーン国運輸事情

1. 行政機構

(1) 行政機構全体の概観

オマーンは、国王(スルタン)を頂く絶対君主制であり、現カブース国王は1970年7月23日に即位し、首相、国防相、外相、財相、国軍最高司令官を兼任している。

閣僚級では、国家経済大臣が財務省特別顧問、財務エネルギー資源委員会副議長(議長国王)を兼務しており、政策決定に非常に大きな権限を有している。

オマーンの主要施策は、1976年に第1次5ヵ年経済計画が策定されて以来、現在まで5ヵ年計画により方向付けられている。また、1995年には、今後25年間の行政運営の方策を大局的見地から議論、方向付けを行うことを目的とした会議「オマーン2020ビジョン」が開催され、「経済の多様化」、「人的資源の開発」、「民間部門の強化」等を目標とした「オマーン・ビジョン2020」が策定された。2005年で終了する第6次5ヵ年計画では、政府支出の抑制、非石油部門の成長促進、投資促進による民間部門の強化、空港をはじめとした民営化促進等が掲げられている。

地方行政に関しては、オマーン全土を59の行政単位(ウィラヤット、州)に分け、内務大臣が任命した各州の知事(ワリー)及び副知事が統括している。また、これら州は便宜上8つの地方に区分され、首都マスカット、ドファール及びムサンダム地方については、特別行政区として、それぞれに知事が置かれている。また、各地方の拠点となる都市には各省庁の出先事務所が置かれている。なお、オマーンの行政組織図については、別添資料1のとおり。

<オマーン国概観>

正式国名：オマーン国
(Sultanate of Oman)
国土面積：309,500km²
人口：2,340,815人(2003年)
(うち、オマーン人：1,781,558人)

州名称(右国内地図の色分け別)

赤色：マスカット特別行政区
薄青：バティナ地方
橙色：ムサンダム特別行政区
黄色：ザーヒラ地方
薄緑：ダーヒリーヤ地方
水色：シャルキーヤ地方
茶色：ウスタ地方
緑色：ドファール特別行政区



(2) 運輸関係行政機関組織図

下記のとおり、運輸関係行政は、運輸通信省のほか多数の省庁にまたがっている。

組織概要(2005年3月現在)

国王

His Majesty Sultan Qaboos bin Said Al-Said

運輸通信省 大臣:H.E. Mohammed bin Abdullah Al-Harthy

運輸担当次官 H.E. Salim bin Mohd. Al Naimi

財務・管理局 局長:Mr. Ahmed bin Saleh Al-Zadjali

予算管理、契約、中長期計画取りまとめ等

港湾・海事局 局長(代理):Mr. Hamad Al-Ramadany

港湾建設計画策定、建設及び管理、船舶登録、安全基準策定、外国船舶監督、国際条約対応

道路局 局長:Mr. Saif Abdullah Al-Saadi

道路整備計画策定、建設及び管理

民間航空・気象局 局長(代理):Mr. Sultan Yarub Al-Saifi

航空運送事業者管理、空港建設計画策定、建設及び管理、安全基準策定、気象業務、国際条約対応

通信担当次官...郵便、電気通信関係行政を担務

別添資料2: 運輸通信省運輸部門組織図

オマーン王立警察 最高司令官:国王が兼任

王立警察・税関長官 Lieutenant General, Malik bin Suleiman Al-Maamari

交通局 局長:Mr. Saleh bin Said Al-Maskery

自動車登録、安全基準策定、検査、運転免許交付

沿岸警備隊(外局) 本部長:Colonel, Ali bin Saleh Al-Baluchi

海上保安行政



組織の沿革、最近の組織改正等

- 運輸通信省・・・ 2000年1月国王勅令により、当時の運輸省と住宅省が運輸・住宅省に統合された。その後、2001年5月の省庁再編により、元住宅省は電気・水省と統合され住宅・電気・水省に、元運輸省は通信省との統合により、現在の運輸通信省となった。なお、ハルシー現運輸通信相は、財務省融資課長、同財政計画局長を歴任のうえ、2001年4月に運輸担当次官に就任。2004年2月に現職に就任した。(別添資料3)また、次官の大臣就任に伴い空席となっていた次官職には、2004年6月に元道路局長が就任している。
- オマーン王立警察(ROP)・・・ 最近目立った組織改正等を行われていないが、毎年国家予算の約30%が国防・警察費として計上されており、継続的に職員の増員が行われている。
- 商工省・・・ 1997年の組織改正により、それまで石油省に組織されていた鉱物局が商工省に編入され、観光局に担当次官が設置された。観光局は2004年の観光省設立に伴い、同省に移管されている。
- 観光省・・・ 経済多角化政策の一環として、観光産業の育成を重点的に進めることを目的として、2004年6月国王勅令により商工省より観光局を分離し、設立された。担当大臣は女性である元国家経済省開発担当次官が就任し、次官は商工省観光担当次官が横滑りの形で就任している。

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績(2003年)

航空

- 1) 離発着数: 45,143
- 2) 取扱貨物量: 50,288トン
- 3) 利用旅客数: 3,071千人

シーブ空港及びサララ空港の総計

港湾

- 1) 一般貨物積降取扱量: 2,560千トン
- 2) 一般貨物積出取扱量: 1,224千トン
- 3) 石油積出量: 39,079千トン
- 4) 石油精製品取扱量: 211千トン

一般貨物取扱量は、スルタン・カブース港及びサララ港の総計

自動車

- 1) 総交通量: 445千台
- 2) バス利用旅客数: 1,161.7千人

バス利用旅客数は、オマーン国営運輸会社実績

(2004年版国家経済省統計)

モード毎の輸出入 2003年実績(通関ベース)

(単位:トン)

	輸 入	輸 出	合 計
港 湾	2,263,844	2,445,461	4,709,305
陸 上	3,359,988	1,404,041	4,764,029
空 港	18,557	9,125	27,682
合 計	5,642,389	3,858,627	9,501,016

(出典: Foreign Trade Statistics 2003(ROP 関税局))

(2) インフラ投資額(2003年)

省庁別投資支出

運輸通信省(道路、港湾、空港等): 60百万リアル

住宅・電気・水省(住宅、公共インフラ等): 84.3百万リアル

商工省(産業一般、観光振興等): 5.6百万リアル

地方自治・環境・水資源省(地方行政、環境、水資源等): 56.8百万リアル

人的資源省(職業訓練等): 6.3百万リアル

部門別政府開発支出(カッコ内は全体に占める割合)

- 1)住宅: 7.1 百万リアル(0.9%)
- 2)商業及び観光: 5.1 百万リアル(0.7%)
- 3)電気供給: 63.2 百万リアル(8.2%)
- 4)水供給: 30.4 百万リアル(3.9%)
- 5)水資源整備: 14.9 百万リアル(1.9%)
- 6)道路整備: 78.2 百万リアル(10.1%)
- 7)港湾整備: 8.8 百万リアル(1.1%)
- 8)空港整備: 0.5 百万リアル(0.1%)
- 9)都市整備: 20.9 百万リアル(2.7%)

(2004 年版国家経済省統計)

(3) 主な特徴

オマーンにおける国内移動手段の太宗は陸上輸送が占めており、交通量は過去 10 年間で約 1.5 倍(2003 年現在)に増加している。首都マスカット(632 千人)と国内第 2 の都市サララ(人口 157 千人、ドファール地方全体 216 千人)は、両都市ともに国際港湾を有しているものの、サララ周辺住民の生活物資の殆どはマスカットからの陸上輸送によっている。両都市間距離は約 1,000km あるが、海上物流はサララ・マスカット・ドバイ(UAE)間のフィーダー貨物が若干存在するのみであり、航空輸送も利用者数 184 千人に対し、物流取扱量は 1,658 トン(いずれもサララ空港 2003 年実績)と旅客輸送が大半を占めている。

一方、国際輸送は、オマーンの輸出品の太宗が原油及び LNG であり、日本をはじめとしたアジア諸国が大きな輸出先であること、輸入依存度が高いこと等により、海運が大きな役割を占めている。最大輸入相手国は UAE であり、係る輸入品は殆どが陸上輸送によっている。

運輸部門の開発については、地域の均衡ある発展を政策目標として、オマーン唯一の陸上輸送インフラである道路につき、主要道路の拡幅、アスファルト化、地域間の接続性向上等が積極的に行なわれている。港湾整備に関しては、港湾取扱量の増加、近隣諸国との旅客フェリー新設計画等に起因した港湾拡張及び新設計画が、空港整備に関しては、定期航空便の増設を目的とした既存空港の拡張、観光客誘致を目的とした新空港建設計画等大型プロジェクトが計画されている。

オマーンは、他のアラブ諸国同様数多くの部族から構成されているため、大型プロジェクト実施に際しては各部族長の意見を最大限尊重する必要がある、特に道路整備に際しては必ずしも計画性を持った開発が行われない場合がある。また、プロジェクトの実施場所選定にあたっては、採算性よりも地域開発の必要性を優先するケースも見受けられる。

また、石油依存型経済からの脱却を目的とした民営化促進計画も進められており、設立時に国が管理していた主要な港湾、航空輸送の運営管理に関しては既に民営化が達成されている。(空港管理についても2002年に民営化が行われたが、経営難等を理由に2004年11月より再度運輸通信省が管理を行うこととなった。政府は現存する空港拡張計画を政府主導で実施した後に、再度民営化を検討する意向である。)

更に、伸び続ける若年層数(2003年現在、20歳未満の国民が約55%を占める。)の雇用の受け皿確保の観点から、過去殆どの職業で低賃金の外国人労働者に頼っていた労働力を自国民に委譲すべくオマナイゼーション(労働力のオマーン人化)計画が進められている。当該計画推進のため、法令により分野毎の最低オマーン人労働者率が規定されており、事業者は全従業員数に対して、当該労働者率以上のオマーン人従業員を雇用しなければならない。また、労働率は年を追って段階的に高く設定されている。なお、事業によっては既に外国人労働者の就労が禁止されているものも存在し、運輸分野では専門技術が強く要求されないタクシー、バスの運転者が該当する。運輸分野においては、職業訓練の実施による観光業(ホテル、ガイド等)へのオマーン人労働者人口の増加が期待されている。

【参考】

法令の規定による運輸部門における最低オマーン人労働者率

(単位: %)

	2003	2004	2005	2006	2007
航空会社	76	78	80	82	83
ツーリスト・レストラン	35	50	70	85	100
観光業	42	50	60	70	80
ホテル業(3つ星以上)	40	50	60	70	75
レンタカー	52	62	75	85	97
自動車業(販売・整備)	30	35	40	45	50
タクシー・バス	100	100	100	100	100

(4) 全国規模の交通計画、主要な都市における都市交通計画の概要と課題

現在、以下の概要が定められたオマーン中期計画である第6次5ヵ年計画(2001年~2005年)に基づき各種政策が実施されている。運輸部門についても分野ごとに5ヵ年計画が定められており、これに基づいた政策が実施されている。また、2005年中は、各省毎に第7次5ヵ年計画の作成作業が行なわれる予定である。なお、第7次計画の港湾及び道路開発分野計画作成にあたっては、我が国2003年度技術協力事業としてJICAが実施した「全国港湾開発戦略調査」及び「全国道路網開発調査」の調査結果が反映されることとなっている。

第6次5ヵ年計画概要

1) 計画の基本趣旨

最低限、現在の個人所得の水準を維持し、2020年までに実質所得を倍増することを目標とするオマーンの長期経済政策「ビジョン2020」(1994年策定)に沿った計画であり、経済均衡維持、持続可能な経済成長の推進、人材の教育・技能訓練、雇用創造などに重点をおいている。

2) 目標

- ◆ 個人所得の安定、経済成長率3%の維持、政府支出の抑制
- ◆ 高等教育機関への進学推進、教育改革、技能訓練による人材開発
- ◆ 医療施設の改善による乳幼児死亡率の引き下げ
- ◆ オマーン人雇用機会の拡大
- ◆ 非石油部門の成長促進
- ◆ 投資促進による民間部門の強化
- ◆ ガス関連事業への民間投資促進
- ◆ 個人預金及び国内外からの投資拡大
- ◆ 発電所、マスカット下水処理システム、シーブ空港、通信の民営化

3) 第5次5ヵ年計画の結果及び6次5ヵ年計画の財政収支予測

(単位:百万リアル、%)

	第5次5ヵ年計画		第6次5ヵ年計画	
総収入	10,066.3		12,815.5	
石油	7,384.7	73.36	9,412.4	73.45
天然ガス	307.0	3.05	406.0	3.17
その他収入	2,374.6	23.59	2,997.1	23.39
総支出	11,774.8		13,786	
経常支出	9,474.4	80.22	10,920	85.21
投資支出	2,076.1	17.85	2,683	20.94
民間部門補助	224.3	1.92	183	1.43
資本収支	123.4	-	-	-
財政収支	1585.1		970.5	

3. 航空

(1) 概要

オマーンには、運輸通信省が所掌する「シーブ国際空港」及び「サララ空港」、オマーン軍が管理する「ハッサブ空港」、「マシーラ空港」及び「サムレート空港」、PDO（オマーン石油開発公社：Petroleum Development Oman）が管理運営する内陸部の油田・ガス田への移動を目的とした専用空港が存在する。このうち、「ハッサブ空港」は軍民共用空港として首都マスカットとの旅客定期便が週 3 便運航されており、当該空港の旅客ターミナルについては、オマーン航空社が管理・運営している。

運輸通信省が所管する 2 空港については、政府の民営化促進計画のもと 2002 年 1 月よりオマーン空港マネジメント会社（OAMC：Oman Airports Management Company）が設立され、政府との 25 年契約に基づく空港管理・運営を行っていたが、9・11 以降の利用者数及び定期便の減少等による業績悪化、政府との契約に規定されていた空港拡張計画実施に係るファイナンス構築の難航等を理由に 2004 年 11 月より再度政府が管理・運営を行うこととなった。現在政府は将来的な再民営化可能性を捨ててはいないが、空港拡張計画は政府主導で実施することを決定している。

政府の観光客増進計画により、シーブ空港との国内線が毎日運航されているサララ空港にも出入国手続きに係る設備が備えられており、観光シーズンには UAE、サウディアラビア等近隣諸国からの国際線が設定される。ハッサブ空港も、ハッサブ州観光客増進計画のもと、最近旅客ターミナルが改修され出入国手続きが可能となっている。（これに伴い、2003 年 12 月にドバイ（UAE）との週 3 便の定期便が就航したが利用者が少なく、現在は廃止されている。）

また、「マシーラ空港」についても、マシーラ島の観光開発にあわせ、旅客機の就航が検討されている。

なお、オマーン政府の航空関係収入のうち、オマーン上空通過に係るものは年間 20 百万 RO 程度である。

(2) 主要空港（離発着数、取扱量については 2003 年現在。国家経済省統計）

() シーブ国際空港（Seeb International Airport）

面積：17,846,003 Sqm.

滑走路：3,585 * 45 m 1 本（詳細は別添資料 4 のとおり）

離発着数：42,330（うち、国際線 34,707、国内線 7,623）

取扱貨物量：48,630 トン（うち、国際線 47,020 トン、国内線 1,610 トン）

利用旅客数：2,886 千人（うち、国際線 2,602 千人、国内線 284 千人）

運営主体：運輸通信省

都心からの距離・所要時間：32km、約 20 分

() サラーラ空港 (Salalah Civil Airport)

面積: 12,403,771 Sqm.

滑走路: 3340 * 45 m 1 本 (詳細は別添資料 5 のとおり)

離発着数: 2,813

取扱貨物量: 1,658 トン

利用旅客数: 184,285 人

運営主体: 運輸通信省

都心からの距離・所要時間: サラーラ中心部より 5.5km、10 分

(3) 事業規制等航空に関する法制度

航空に係る法規制は、1973 年に制定された「オマーン民間航空法 (Oman Civil Aviation Law)」に規定されている。

(4) 政府の航空政策・最近の同行

政府補助

補助金制度は設けられていないが、政府は、各関係会社に対し投資を行っている他、必要に応じて増資要請に応じている。

【参考: 各関係会社に対する政府出資割合】

オマーン・アビエーション・サービス (Oman Aviation Services): 34%

・ 1981 年に設立され、シーブ及びサラーラ空港に係るケータリング、グランド・ハンドリング、空輸荷物、機材修理等を行う。

ガルフ航空: 33.3%

オマーン航空: 34%

空港整備の計画等

シーブ及びサラーラ空港は、ターミナルビルの拡張計画が進められている。また、近い将来の計画として、以下 3ヶ所への空港建設が検討されている。

) ラス・アル・ハッド (首都の南東約 200km に位置)

海亀の産卵地として有名な場所であり、観光開発が進められている。また、近くに LNG プラントも存在する。既にコンサルタント会社より、新空港デザイン案が示されている。

) ソハール (首都の西約 200km に位置)

現在大型工業港建設及び重工業地帯における大型プロジェクトが勧められている。また、軽工業を対象とした工業団地も存在する。

) ドゥクム (首都の南約 600km に位置)

ドゥクムは開発が遅れている中部ウスタ州の開発拠点とされる予定であり、港湾及び修繕ドック、居住区、精油所等建設を含む開発プロジェクトが計画されている。空港建設に関しては、現在デザイン作成に係る入札が行なわれている。

チャーターに関する類型、運航条件

チャーター便運航に際して、別添資料 6 に係る情報及び資料を民間航空局に提出し、許可を得る必要がある。

ゼネアビの取扱い

チャーター便と同様の許可を得る必要がある。

国際航空事業における航空機燃料税等

() 税率

1.25 セント/1 アメリカンガロン(航空燃料: 119.920 セント/1 アメリカンガロン)

() 税収の用途

空港を管理する政府の収入となる。

(4) 航空産業の状況

オマーンには、本社機能をバハレーンに置き、バーレーン、UAE 及びオマーンの 3 カ国が出資する「ガルフ航空」と、オマーン資本で構成される「オマーン航空」の 2 社が存在する。いずれもオマーン政府が資本参加しており、オマーンのナショナルキャリアーに認定されている。航空会社間の競争激化、外的要因による絶対取扱量の減少等により厳しい経営を余儀なくされている両社は、経営状況改善計画の一環として、共同運航、航空貨物の共有化、インフラの共有等を進めている。

ガルフ航空

1950 年に Gulf Aviation Company として設立した後、1973 年にバーレーン、カタール、UAE 及びオマーンが資本参加。その後、エミレーツ航空等との競争激化、米国同時多発テロ等に起因する利用客の減少等による経営難を理由に 2002 年に行われた出資国への増資要請を機に、カタールは経営から撤退した。現在は残る 3 カ国の共同出資により運営されており、合計 90 百万 BD(バーレーンディナール)となった当該増資額を基に、3 年間の経営再建計画を進めている。

資本構成: バーレーン政府(33.3%)、アブダビ首長国(UAE)(33.3%)、オマーン政府(33.3%)

本社機能: バーレーン

最近 5 年間の経営状況の推移;

(単位:百万 BD)

	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年
営業収入	360.3	377.2	342.2	343.0	384.6
営業支出	370.0	397.9	390.4	372.3	397.7
営業収支	9.7	20.7	48.2	29.3	13.1
純損益	4.8	39.2	52.2	40.7	19.9

従業員数： 5,125 人(2003 年末現在)

営業路線： 34 カ国、60 路線(2005 年 3 月現在)



(出典：ガルフ航空 2003 年年次報告)

オマーン航空

国際長距離路線を担うガルフ航空に対し、国内及び近隣諸国ネットワークの拡充を目的として 1993 年に設立された。同社は、定期便の他に、PDO との契約により、PDO 鉱区への職員等関係者輸送に係るチャーター便を運航している(現行契約の期限は 2006 年 6 月まで)。9・11、イラク戦争、油価の高騰等の影響により 2000 年より経営が厳しくなっているが、政府が追加出資を行った他、経営体制及び営業路線の見直しが行われていること、取扱量が順調に回復していること等により今後の財政健全化が期待されている。

資本構成： 33.84%オマーン政府、66.16%オマーン民間資本

所有機材： ボーイング 737-800 2 機

ボーイング 737-700 3 機

ボーイング NG737 1 機(2005 年 4 月より投入予定)

ATR 42-500 4 機

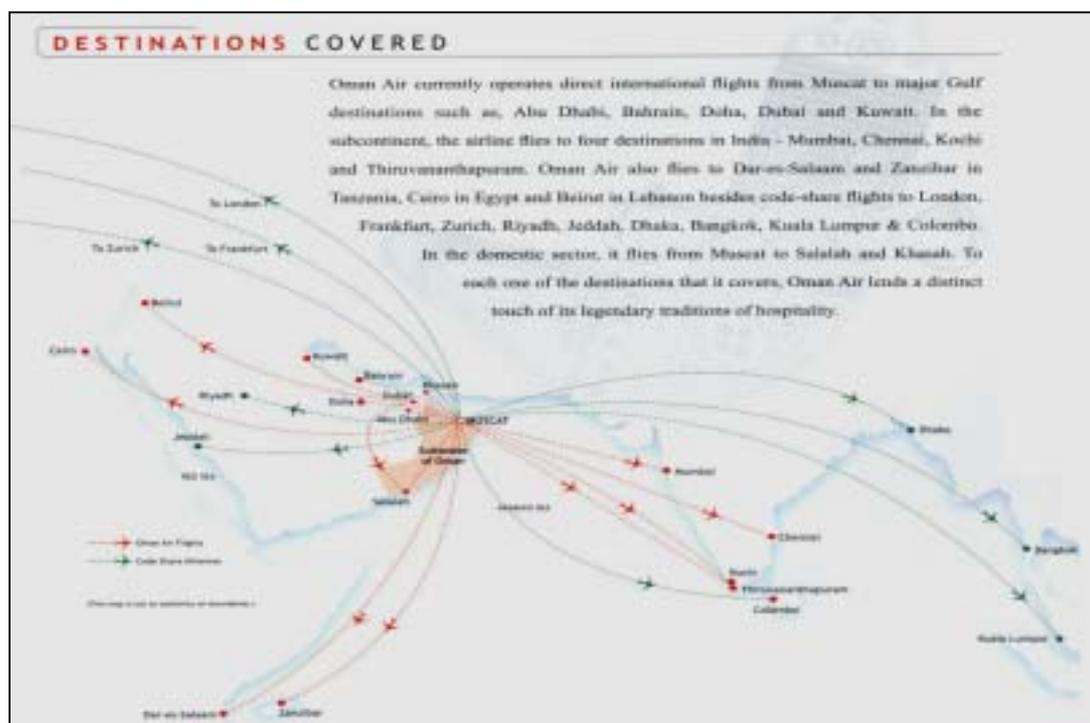
最近 5 年間の経営状況の推移；

(単位：千 RO)

	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年
営業収入	47,513	51,662	52,238	60,023	60,568
営業支出	46,990	54,981	54,577	60,280	59,982
営業収支	523	3,319	2,339	257	586
純損益	1,701	2,553	2,610	1,755	1,138

従業員数： 2,526 人、オマーン人比率 76%(2003 年末現在)

営業路線： 15 カ国、24 路線(2005 年 3 月現在)



(5) その他

航空に関する公租公課

国際線を利用する全ての旅客に対し、5%の空港税が課せられる。なお、当該航空税は政府収入となる。

4. 鉄道

オマーンに鉄道は敷設されていない。ただし、増加する自動車交通量及び交通事故数から、首都マスカットを中心とした鉄道建設を検討する機運が高まっている。運輸通信省は、2007 年頃までに鉄道建設の必要性につき検討を進める予定であり、調査結果如何では計画が具体化する可能性がある。

また、GCC 諸国では GCC 諸国鉄道網敷設計画が存在し、2004 年 12 月に行なわれた GCC 首脳会議において経済合理性を最優先とした調査の実施につき合意に至っている。当該計画は、3 フェーズで構成されており、第 3 フェーズにおいては欧州の鉄道網と接続することとされている。

5.自動車

オマーンは、国土面積の割合に比して人口が少ないこと、人口が都市部に集中していること等を理由に鉄道が敷設されておらず、国内輸送機関の大半は自動車によるものとなっている。公共交通機関としては、オマーン国営運輸会社及び民間バス会社が運行するバス路線並びに個人・法人経営のタクシーが存在する。

(1) 事業規制等自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

自動車旅客・貨物輸送事業に係る特別な法律は存在しない。事業開始に当たっては、商工省に対し、会社法に基づく会社設立許可申請を行う等一般の会社と同様の手続きのみが必要となる。

(2) 政府の基本政策・最近の動向

労働力のオマーン人化計画の一環として、特殊技術を必要としないタクシー及びバスの運転手に関しては、早い段階から外国人労働者の就労が禁止されている。現在、特段の大きな施策は存在しないが、民営化促進計画の一環として国営バス会社である「オマーン国営運輸会社」の民営化も検討されている。また、近年、自動車利用者数の増加に伴う交通事故の増加が問題となっているため、ROP の交通当局は、スピード違反取締りの強化、交通事故の実態に係る報道、交通安全教育の実施強化等事故防止キャンペーンを積極的に行っている。

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況

バス

()オマーン国営運輸会社(Oman National Transport Co. S.A.O.G)

資本割合は、政府 99.08%、その他オマーン開発銀行及びポート・サービス・コーポレーションが所有している国営バス会社であり、全国公共運輸事業を運営する認可を受けて営業している。同社は、首都マスカット内(7 路線)及びマスカット サララをはじめとする全国主要地殆どを網羅する路線並びにドバイ、アブダビ(UAE)への定期路線を所有バス 125 台により運行している。また、定期便の他に、チャーター運行も多く行っている。

()ガルフ交通(Gulf Transport Company)

民間最大手の同社は、マスカット サララ及びマスカット ドバイ便を毎日、サララ イエメン便を週 1 回所有バス 30 台により運行している他、チャーター運行も行っている。

()その他

比較的利用客の多いマスカット サララ及びマスカット ドバイを対象として、その他 5 民間会社が存在する。いずれもバス所有台数が 10 台以下と小規模である。

タクシー

オマーンの殆どのタクシーは、個人タクシーであり、法人は3社11台が存在するのみである。なお、個人タクシーの営業保護及び差別化の観点から法人タクシーのいわゆる「流し」営業は行政指導により禁止されており、無線タクシーとしての営業のみが許可されている。

個人タクシーは、オマーン人であればROPに登録申請するのみで簡単に営業を始めることが可能である。乗り合いとその他に分類されるが、いずれも料金メーターの備置は義務付けられていない。従って、営業開始にあたっては、ROPにおいてタクシー色への変更及び安全基準の遵守が確認されるのみである。

自動車登録台数の約5.2%を占める個人タクシーのうち、専門家は50%程度と見られており、その他は、本業(殆どが公務員)の合間を営業時間にあてている模様である。タクシー業は専門家でも高所得を得ることは困難である。

(4) 自動車の車検・点検整備について

車検制度の概要

交通法の定めにより、以下の自動車の所有者は自動車登録及び一年毎の登録更新並びに運転免許証の更新(10年毎)に際して、ROPによる安全性検査を受けなければならないとされている。

- (1) 商用車
- (2) 教習車
- (3) 製造から10年を経過した個人使用車
- (4) 中古車

また、交通事故を起こした車は、損傷の大小に関わらず、修理前及び修理後に安全性検査を受ける必要がある(ROPの証明書を有しないと民間工場において修理を受けることが出来ない。)。安全性検査により、交通法の定める技術基準を満たさないと判断された車は、登録が抹消される。

しかしながら、王立警察は十分な検査設備を有していないため、実際の検査は外観検査のみによる簡易なものとなっている。

なお、自動車登録には、自動車保険への加入が義務付けられており、自動車保険取扱事業者は毎年の保険更新に際して車両価値査定を目的とした検査を独自に行っている。

点検整備制度の概要

法律による定めはないが、ディーラー及び自動車工場は3ヶ月又は5,000km毎の定期点検を有料で実施している。オマーンでは一般的に個人所有車でも走行距離が長く、定期点検を自発的に実施している所有者が多い。

(5) その他

オマーン国営運輸会社輸送実績(2003年)

輸送距離: 9,143 千 km

輸送人員: 1,162 千人

所有バス数: 125 台

自動車登録台数(2003年)

タクシー: 2,198 台

商用: 7,829 台

個人使用: 26,885 台

総計: 42,561 台(バス、二輪車、政府用、外交団用を含む。)

(2004年版国家経済省統計)

6. 海運

(1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度

海運に係る法規制は、船舶保険、船員の義務等も含め、1981年に制定された「海事法(Maritime Law)」に規定されている。また、外国船舶に係る安全規制に関しては、当該法により国際条約の規定を遵守することとされている。

MARPOL等船舶が遵守すべき環境規制に関しては、地方自治・環境・水資源省の所掌となるが、国内法で別に定める規定はなく、「国際条約の定めに従うこと」とされている。

(2) 政府の基本政策・最近の動向

かつてオマーンは、ダウ船を駆使し、中国、インド、東アフリカを中心とした海上貿易を行った歴史を有するが、現代オマーンの世界貿易は近年まで全く存在しなかった。しかしながら、2000年から開始したLNG輸出を契機として、新規雇用確保等の観点から自国籍船によるLNG輸出計画を開始、2001年にLNG輸送船「ソハール LNG」に資本参加し、LNG輸送に参画した。その後も、LNG輸出の拡大計画に併せてLNG船購入計画が進められ、現在では、2004年3月に竣工した「マスカット LNG」の他、4隻の建造(うち、2隻は我が国造船所が受注)が進められている。

また、政府は全ての海運事業を自身で行うことを目的として、2003年にオマーン初の海運会社として政府100%出資により「オマーン・ SHIPPING・カンパニー(OSC)」の設立し、船舶所有権を政府から同社へ移管した。併せて、運航管理、備船、船員教育及び配乗等を実施するOSCの100%子会社として「オマーン・シップ・マネジメント」社及び「オマーン・チャーター・カンパニー」をそれぞれ設立している。なお、商船三井は、2003年5月に政府との間の包括的業務提携契約を締結し、将来にわたってオマーン海運業に関する事業運営の支援サービスを行っていくこととなっている。

【参考】オマーンが所有する LNG 船概要

「Sohar LNG(ソハール・エル・エヌ・ジー)」

建造元：三菱重工

仕様：MOSS 型 135,000m³

船舶所有者：エナジースプリング(パナマ)

出資割合：OSC50%、商船三井 50%

船級：日本海事協会

その他：2001年11月竣工。2002年1月旧インドダボールプロジェクト向け LNG 船「Lakshmi(ラクシュミ)」(船舶所有者：「グリーンフィールド」(マルタ))に SCI 社(印)、商船三井と共にオマーン政府が資本参加。その後 2003 年の SCI 撤退に伴い、2004 年 11 月に「エ」社を設立し、現在に至る。また、2003 年に政府が OSC 社を設立したことに伴い、出資者が政府から変更になった。

「Muscat LNG(マスカット・エル・エヌ・ジー)」

建造元：川崎造船

仕様：MOSS 型 145,000m³

船舶所有者：オアシス・LNG キャリアー(パナマ)

出資割合：政府 75%(近く OSC に移管される予定。)、商船三井 20%、三井物産 5%)

船級：日本海事協会

その他：JBIC 融資あり。2004 年 3 月竣工

「Nizwa LNG(ニズワ・エル・エヌ・ジー)」

建造元：川崎造船

仕様：MOSS 型 145,000m³

船舶所有者：オリックス・LNG キャリアー(パナマ)

出資割合：OSC60%、商船三井 20%、三菱商事 20%)

船級：日本海事協会

その他：JBIC 融資あり。2005 年 12 月 15 日引渡し予定

「Salalah LNG(サララ・エル・エヌ・ジー)」

建造元：サムソン(韓)

仕様：メンブレン型 147,000m³

船舶所有者：ティウイ・LNG キャリアー(パナマ)

出資割合：OSC80%、商船三井 20%

船級：ABS

その他：2005 年 12 月中旬引渡し予定

「Ibri LNG(イブリ・エル・エヌ・ジー)」
建造元：三菱重工
仕様：MOSS型 145,000m³
船舶所有者：デューン・LNG キャリアー(パナマ)
出資割合：OSC60%、商船三井 20%、伊藤忠商事 20%
船級：日本海事協会
その他：JBIC 融資あり。2006 年 6 月 30 日引渡し予定

「Ibra LNG(イブラ・エル・エヌ・ジー)」
建造元：サムソン(韓)
仕様：メンブレン型 147,000m³
船舶所有者：アリージ・LNG キャリアー(パナマ)
出資割合：OSC80%、商船三井 20%
船級：ABS
その他：2006 年 7 月中旬引渡し予定

(3) 国内海運

オマーン中部東側に位置するマシーラ島(人口約 1 万人、うち、オマーン人約 7,000 人)と本土との間に、離島航路が存在する。当該航路は、オマーン唯一のフェリー航路であり、250DWT 程度のフェリー 8 隻が運航している。いずれもドバイ(UAE)、シンガポール、インド等からの中古船で、マシーラ島在住のオマーン人数名がそれぞれ運航している。従って、政府は運航に係る関与は行っていないが、港湾整備に関しては、2003 年に新たにマシーラ島側のバース建設を完了した他、周辺水深が浅く満潮時に限った運航を余儀なくされている本土側についても整備計画を有する等運航環境の整備に対して関与している。

7. 港湾整備・運送

(1) 港湾の概要

オマーンの港湾は、公共的に利用される商工業港湾(公共港)と石油及び LNG 積出を目的とした専門港、漁港等その他港湾に分別される。このうち、運輸通信省は、「スルタン・カブス港」、「サララ港」、「ハッサブ港」及び建設中の「ソハール港」及び 2001 年に漁港から移管された「シナス港」の 5 公共港を所管している。なお、政府の民営化促進政策の流れを受け、「スルタン・カブス港」につき 1976 年から、「サララ港」につき 1997 年からそれぞれ港湾管理が民営化されており、建設工事が進められている「ソハール港」についても既に民間会社によって計画が進められている。また、政府は地域開発及び新規雇用創出の観点から、オマーン南部のドゥクムに新港を建設する計画を有しており、2004 年 8 月にフィージビリースタディが終了、現在は、地域開発検討を目的として設立されたステアリングコミッティに対して示された英国系コンサルタント会社による港湾デザイン第 1 次案(別添資料 10)を基に詳細につき検討が進められている。

主要港

() スルタン・カブース港 (Port Sultan Qaboos)

) 貨物量等

入港隻数: 1,761

積降取扱量: 2,010 千トン

積出取扱量: 462 トン

主要取扱品目: 米、小麦、冷凍食品、セメント等

(2003 年実績、出典: 国家経済省統計)

) 主要施設

係留施設

係留施設名	延長 (m)	水深 (m)	目的
No.1, 1A & 2	470	13	多目的 (地下にグレイン用コンベア)
No.3	228	10.2	バルク、一般貨物用
No.4 & 5	366	10.9 (一部 10.3)	コンテナ、RO-RO、家畜、一般貨物用
No.6	198	9.6	バルク、一般貨物用
No.7 & 8	366	9.6	バルク、一般貨物用
No.9	122	4	タグ用小型船用
No.10	183	4	軍用
No.11	223	9	王室用
No.12	160	8	王室用
No.12 A	40	4	王室用
No.12 B	84	4	王室用
No.13	152	4	警察用

出典: Port Services Corporation

主要荷役施設

種別	場所	基数	設置年	諸元
QGC	No.1, 1A & 2	3	1994 年 (2) 1996 年 (1)	REGGIANE (伊) 製 40ton 吊、アウトリーチ 36.5m
QGC	No.4 & 5	2	1981 年	IHI (日) 製 35ton 吊、アウトリーチ 36m
RTG	コンテナヤード	8	1993 年	SAMSUNG (韓) 製 40ton 吊

出典: Port Services Corporation

) 運営組織

Port Services Corporation (PSC) が、政府所有の港湾インフラにつき 30 年間の借受け契約 (契約期間 1976 ~ 2005 年) により港湾管理、荷役機械の調達及び維持管理を実施している。一方、浚渫、防波堤、岸壁等インフラ整備については

政府が実施している。PSC の資本金額は 12 百万リアル、官民の出資割合は 35.5:64.5 となっている。なお、PSC の全従業員数は 703 名(2002 年末)であり、うちオマーン人の割合は 62%となっている。

) 港湾配置図

別添資料 7 参照

) 概況

近年の貨物船大型化、寄航隻数の増加(20 年間で倍増)に対し、水深、バース延長、保管能力等が不足している状態にあるが、周辺環境からこれ以上の拡大は困難な状況にある。係る状況には、同港から約 200km 西方の建設中のソハール港に代替能力を期待されるところであるが、スルタン・カブース港の拡張についても検討が進められている。現在英国コンサルタント(ハルクロー社)及び JICA 開発調査団より港外防波堤を建設しバースを増設する案が示されており、実現可能性につき検討されている。

また、観光促進計画の一環から、スルタン・カブース港 ハッサブ港 ドバイ(UAE)を結ぶフェリー運航がドバイ首長国との合同事業として実施されることが決まっており、係る旅客船ターミナル建設計画が近く実行に移される予定である。

() サラーラ港 (Port Salalah)

) 貨物量等

入港隻数: 912

積降取扱量: 580 千トン

積出取扱量: 762 千トン

主要取扱品目: 鉄及びパイプ、燃料油等

(2003 年実績、出典: 国家経済省統計)

) 主要施設

係留施設

係留施設名	延長(m)	水深(m)	目的
No.1 ~ 4	1,260	16	コンテナ
No.21	173	10	在来貨物、RO-RO
No.22	173	10	在来貨物、RO-RO
No.23	173	10	在来貨物、RO-RO
No.24	200	8	在来貨物
No.25	115	4	在来貨物
No.26	115	4	在来貨物

No.27	115	4	在来貨物
No.28	115	4	在来貨物
No.29	260	3	在来貨物
No.30	300	16	在来貨物
No.31	300	16	在来貨物
Oil Jetty	140	12	タンカー ~ 35,000DWT

出典：Salalah Port Services Co (SAOG), Lloyd's List Ports of the World 2002

主要荷役施設

種別	場所	基数	諸元
QGC	No.1 ~ 4	12	IHI(日)製、ZPMC(中)製 65ton 吊、アウトリーチ 63.5m
RTG	No.1 ~ 4	24	ZPMC(中)製
リーチスタッカー	No.1 ~ 4	6	PPM - Terex 製
リファーコンセント		500 箇所	

出典：Salalah Port Services Co (SAOG)

） 運営組織

Salalah Port Services Corporation (SPS) が、設立当初政府との間で政府所有のコンテナターミナルにつき 30 年間のインフラ借受け契約 (契約期間 1998 ~ 2027 年) を締結した。その後在来船ターミナルの管理運営等及びパイロット、航行援助業務等港湾管理者としての業務実施についても政府との覚書が結ばれている。これらにより、SPS は同港の全ての施設について管理運営を行っている。一方、浚渫、防波堤、岸壁等インフラ整備は政府が実施している。資本構成のうち、最大出資者は Maersk / AP Moller 社であり (30%)、政府の出資比率は 20% となっている。なお、SPS の全従業員数は 935 名 (2003 年末) であり、うちオマーン人の割合は 61% となっている。

） 港湾配置図

別添資料 8 参照

） 概況

サララ港は、国際基幹航路上に位置しており、トランシップ貨物量が急増している。2003 年にはイラク戦争等の影響により、APL 社がアデンから、チャイナ SHIPPING 社がドバイから、政情の安定性、地理的優位性を考慮のうえハブ港をそれぞれ同港にシフトした (チャイナ SHIPPING は、2003 年 12 月に同港から撤退。) ことも関連し、2003 年の取扱いコンテナ量は 2 百万 TEU に達した。2004 年には 2.2 百万トン TEU が見込まれている。しかしながら、SPS 社の最大株主がマースク・シーランド社であることから、依然同業他社が使いづらいとされており、

SPS 社は他社の誘致に積極的に努めている。また、モンスーン時期にはうねりによる港内静穏度が十分に確保できないという問題も抱えている。

オマーン政府は、同港のハブポートとしての役割を充実させるため、同港背後にフリートレードゾーンを建設する計画を進めており、2003 年には政府 100% 出資によるサララ・フリートレードゾーン・カンパニーの設立に至っている。また、港湾拡張計画として、水深 18m、合計で 3.6 百万 TEU のコンテナ処理能力を有する 2 バース(Berth 5 & 6)及び 2.5km の防波堤新設工事が進められており、2007 年初頭に完成する予定である。

()ソハール港(Sohar Industrial Port)

) 主要施設

係留施設

係留施設名	延長(m)	水深(m)
コンテナ及び一般貨物バース	700	16
ドライバルクバース	550	16
ドライバルクバース	260	16
政府用バース	150	16
政府用バース	140	16
リキッドバース(合計 7 バース)		
小型専用係船設備		6

出典: 運輸通信省

) 運営組織

2002 年 8 月に設立された Sohar Industrial Port Company(SIPC)が、政府との 25 年間契約により港湾管理を行うこととなっている。しかしながら、SIPC は他の港湾管理会社と異なり、荷役業務は直接行わない一方、港湾施設に隣接し、開発が進められている重工業地帯の土地管理も行うこととなっている。荷役業務に関しては、SIPC 社の委託により、一般貨物については C.Steinweg Oman 社が、タグ業務については Svister Wijsmuller Oman 社が、2005 年第 4 四半期に運用開始予定のリキッドバースについては Oiltanking(独)及び Odfjell(諾)が実施する。なお、SIPC の資本構成は、政府 50%、ロッテルダム(オランダ)50%となっている。

) 港湾完成予想図

別添資料 9 参照

) 概況

ソハール港は、石油依存型経済からの脱却及びソハール地域の総合的開発の観点から、当国初の工業港として開発が進められている。また、容量不足が顕

著となっているスルタン・カブス港を補う役割も期待されている。2004年4月には、一部多目的バースが完成し船舶の着岸及び荷役が可能となったため、重工業地帯建設に必要な物資の荷降しが開始された。石油精製施設、肥料工場、メタノール工場、ポリプロピレン工場、アルミ精錬所、製鉄所等重工業地帯の大型プロジェクトは2006年から順次完成、供用開始される予定であり、2005年後半にはリキッドバース、係る陸上施設等の整備が終了する見込みである。

8. 船員

(1) 船員数

海技免状を有する者は数名存在するとみられるが、いずれも自身で海外において取得しており、実数は把握されていない。

(2) 船員教育機関、監督行政機関

船員数が皆無に等しいため、専門の行政機関は存在しない。なお、労働関係行政は、人的資源省の所掌となる。また、海技試験、船員教育実施機関も存在しない。

(3) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向

2001年の自国所有船(パナマ籍)供用開始を契機とした、政府が進める本格的な海運産業への進出計画に伴い、船員教育の必要性が高まっている。2003年に設立された国営海運会社の子会社として、船員教育及び配乗を行う要請に係る会社の設立が予定されている。また、同年9月には商船三井の指導のもと、8名(甲板部4名、機関部4名)のオマーン人船員候補生が英国の船員教育機関(サウス・タイン・サイド大学)に国費留学生として送られ(カリキュラム期間3.5年)であり、毎年8名程度の候補生が留学する予定(2004年は7名)となっている。なお、当該国費留学生制度に関しては、人的資源省が所掌している。

(4) 海技資格の相互承認を実施する国

相互承認につき明文化された法律等は存在しない。しかしながら、船舶に係る証書に関して、殆どの国及び船級協会を認めていること、現在の船員候補生が英国において免状を取得する予定であること等から、今後、殆どの国の海技資格は承認されるものと思われる。

9. 造船業及び船用工業

(1) 概要

オマーンに造船業及び船用工業事業者は存在しない。現在、地域開発及び新規雇用創出の観点から、自国籍船の修繕を行うためのドライドック建設が検討されており、新港建設とあわせたフィージビリースタディが行われている。

(2) 造船業・船用工業に関する法制度

造船業・船用工業事業者に係る特別な法律は存在しない。現行法下では、商工省に対し、会社法に基づく会社設立許可申請を行う等一般の会社と同様の手続きのみが必要となる。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

近年、オマーンの経済多角化及び労働力のオマーン人化政策の受け皿として、政府は海運産業の育成を積極的に実施しており、近年自国籍 LNG 運搬船を所有し、オマーン人船員の育成を始めた。これに伴い発生する修繕需要に対し、新たな産業の創造及びオマーン人労働者の受け皿とすべく、自国籍船の修繕を主目的とした修繕ドック建設が計画されている。当該計画は地域開発と密接に関連しており、開発が遅れている当国南部のウスタ州(人口約 23,000 人)の開発拠点地とされているドゥクムの新港建設計画と併せたものとされている。港湾建設及び修繕ドック建設については、それぞれ Posford Haskoning Ltd.(英)及び Daewoo(韓)がコンサルタントとしてデザイン作成に参画(別添資料 10)しており、国家経済省経済担当次官を議長として、関係各省で構成されるドゥクム開発に係るステアリングコミッティにおいて検討が進められている。オマーン政府は、当該ドックが地政学上の優位性を有することから、将来的にはドバイ(UAE)のドック需要を移転できるものと期待している。

10. 観光

(1) 概要

脱石油・経済多角化及びオマーン人化政策の一翼を担う分野としての期待から、近年オマーンの観光開発への取り組みは活発である。2004年6月には、商工省の一組織であった観光局を独立させ、観光省を設立した。観光省は、2003年に策定された「Final Priority Action Plan」を基に国内各地の観光開発を進めており、看板の設置、遺跡の修復及び改良(付加価値の付与(ミュージアム化、喫茶店建設))の実施、観光ガイドの育成等ハード、ソフト両面を充実すべく取り組んでいる。また、最近ではエコ・ツーリズム開発にも高い関心が示されている。一方、外国人旅行客増加のための施策としては、シーブ空港の拡張計画、スルタン・カブース港における旅客船ターミナル建設計画、サララ及びムサンダム空港への国際線就航、短期 VISA 取得条件及び手続き緩和等政府全体としての取り組みが行われている。

なお、外国においての宣伝活動を主目的として、我が国をはじめ、フランス、イタリア、ベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、オーストラリア、NZ に観光事務所を設置している。また、2003年11月には世界観光機関(WTO)への加盟も果たし、2005年2月には WTO 及び UNESCO の協賛により、首都マスカットにおいて国際会議「Built Environments for Sustainable Tourism」が開催された。当国は、WTO 加盟の効果として、観光に関する国際会議等を当国にて開催することによる知名度向上も期待している。

このような取り組みにより、政府は、2002年から10年間の間で当該分野の GDP 貢

献率を3% (2003年現在0.7%)まで引き上げるとともに2007年までに観光分野のオマーン人就業率を80% (2003年現在52%)まで引き上げたいとしている。

(2) 観光に関する法制度

2002年に国王勅令(Royal Decree 33/2002)により現在の観光法(The Law of Tourism)が制定、交付された後、2003年に関係省令(Executive Regulations of the Tourism Law)が整備されている。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

宿泊施設に対する政府助成

宿泊施設のみならず、観光プロジェクト全体に対してソフトローン制度が存在する。政府(商工省)は、オマーン開発銀行、サナッド・プロジェクト(政府のプロジェクト支援基金)、ユース・ファンド(若年企業家を対象とした基金)等からの低利融資(利息3%)に対する政府保証を付与している。融資上限は、首都マスカット内でのプロジェクトに対しては総額の50%まで、その他地域については75%とされているが、100%外国資本によるプロジェクトには適用されない。

なお、現在は、当該制度により実施されているプロジェクトの殆どの経営等が厳しい状況にあり、政府保証に係る支払いが増加していることから、当該制度は一時的に停止されている。

観光振興に関する税制

観光業を営む者に対する振興税制は存在しない。一方、法令の規定により、ホテル、その他観光施設の利用者は、使用料総額の4%を観光税として徴収される。うち、3%が観光当局への観光振興政策予算として、1%が文化・遺産省への文化遺産維持費として使用されることとなっている。

徴収者は、毎年行われる事業許可更新に併せて、当該税を納付することとされており、支払い遅延に対しては、年間10%の罰金が科せられる。

(4) 観光産業の状況

観光客の推移

地域	2001年		2002年	
	人数(人)	構成比(%)	人数(人)	構成比(%)
GCC諸国	600,000	59.8	717,000	64.5
アラブ諸国(除GCC)	42,000	3.8	23,000	2.0
アジア諸国	149,000	13.6	110,000	9.9
欧州地域	172,000	15.7	205,000	18.5
その他	77,000	7.1	57,000	5.1
合計	1,095,000	100.0	1,112,000	100.0

(出典: Results of Inbound Tourism 2001-2002)

日本人観光客の推移(宿泊施設利用者数)

年	1998	1999	2000	2001	2002	2003
人数	5,400	4,773	8,803	5,523	10,233	6,572

暫定値 (出典: 国家経済省及び商工省統計)

11. 国際協力(ODA 対象国)

(1) ODA 受入官庁組織図(2005年3月現在)

外務省 …… 我が国技術協力要請に係る取りまとめ(外務省以外分に関しては、国家経済省が取りまとめのうえ、外務省に提出)

大臣(国王が兼務): **His Majesty Sultan Qaboos bin Said Al-Said**
外務担当大臣: **H.E. Yousef bin Alawi bin Abdullah**
次官: **H.E. Sayyid Badr bin Hamad bin Hamoud Al-Busaidi**

経済協力局 …… ODA 受入に係る取りまとめ、対外経済援助

局長: **H.E. Awadh bin Bader Al-Shanfari**
次長: **Mr. Hussain Omar Al-Ibrahim**
担当官: **Mr. Shihab Al-Rowas**

国家経済省 …… 我が国技術協力要請につき、外務省を除く各省取りまとめを実施

大臣: **H.E. Ahmad bin Abdalnabi Macki**
事務局長(閣僚級): **H.E. Mohammed bin Nasser Al-Khusaibi**
経済担当次官: **H.E. Sheikh Dr. Abdnmalik bin Abdullah Al-Hinai**

経済技術協力課 …… ODA 受入に係る取りまとめ(外務省分を除く。)

課長: **Mrs. Suad bint Mohammed Al-Fadhil**
担当官: **Ms. Samah Al-Wahaibi**

組織の沿革、最近の組織改正等

- 外務省: 2002年2月に、当時の事務局長 **Haitham bin Tareq Al-Said** 殿下の文化遺産相就任に伴い、当該ポスト(閣僚級)が廃止された。その他目立った組織改正は行われていない。

- 国家経済省：1997年に当時の財務・経済省及び開発省が分割統合され、財務省及び国家経済省となった。その後現在まで目立った組織改正は行われていない。

(2) 国際協力に関する政府の政策、最近の動向及び今後の課題と注目すべきプロジェクトの概要等

オマーンは石油収入により比較的裕福な経済状況にあるものの、制度等ソフト面の整備は未だ発展途上である。従って、最近のオマーン政府の要請も政策決定方法、マネジメント技術構築に対する協力が増加している。

一方、1970年代から継続的に実施している我が国技術協力はオマーンにおいて非常に高く評価されており、実施に際し非常に協力的であるほか、実際に政策に反映される可能性が高く、有効な協力が安易に実施できる土壌が形成されている。また、最近では政府内において双方が応分の費用負担を行うイコール・パートナー・シップ型の協力体系についての理解が含まりつつあることから、一層、費用対効果の高い技術協力の実施が可能となっている。

なお、運輸分野における今後の新たな協力分野として、2003年にオマーン初となる国営海運会社が設立され、今後本格化する海運分野への進出に伴い必要となる船員教育・育成、観光開発に係る協力が想定される。

(3) 我が国のオマーン運輸分野に係る主な技術協力実績
開発調査

- オマーン国北部地域港湾整備計画調査(1989年)
- 道路施設整備計画(1994年)
- オマーン国道路施設設備計画(実施設計)(1995年)
- サララ港並びに周辺地域開発計画調査(1999年)
- 全国道路網開発調査(2003年)
- 全国港湾開発戦略調査(2003年)

個別派遣専門家

- 港湾運営・管理(1996年、1997年～1998年)
- 観光誘致(1996年)
- 自動車排ガス規制(1998年)
- エコツーリズム開発(2004年)

12. 国際協力(ODA 供与国)

オマーンは、ODA 供与を実施していない。

13. 2002年改正 SOLAS 条約に基づく海事保安の確保に向けた取組み

条約への対応状況

オマーンは、ISPS コードに対応する為、コーストガード(ROP)及び運輸通信省(港湾・海事局)により構成するセキュリティーコミッティを設置し、必要な議論を行っている。

改正条約の発効日までの準備(証書の発給等)

当地全対象港を対象に、港湾施設保安職員の選任を求める旨の通達が 2003 年 12 月に発出されている。

なお、船舶に対する証書に関しては、オマーンは殆どの船級協会等を承認しているため、直接船舶に証書を発給する予定はない。

また、ISPS コード導入に際し、新たに手数料等が設定される予定はない。

条約発効後の検査体制については、港湾施設保安職員及び PSC 担当官が共同で実施することを予定している。現在、オマーンの PSC 担当官数は 8 名(マスカット地域 5 名、サラール地域 3 名)であり、今後トレーニングを実施し、担当官の増員を図る予定。

対象船舶及び港湾施設の数

対象船舶： 運輸通信省港湾・海事局において集計中

港湾施設(被通達発出港)(別添資料 11)；

- ・ スルタン・カブース港(一般商船及びコンテナ船)
- ・ アル・ファハル港(原油輸出用海上バース)
- ・ シナス港(小型商船)
- ・ ソハール港(一般商船及びコンテナ船、建設中)
- ・ カルハット港(LNG 輸出用専用バース及び肥料工場専用 Jetty)
- ・ サラール港(コンテナ船及び一般商船)
- ・ ハッサブ港(小型商船)

14. その他

オマーン政府公式ホームページ(情報省作成)：<http://www.omanet.om>

運輸通信省：<http://www.comm.gov.om>

運輸通信省航空局：<http://www.dgcam.com.om>

観光省：<http://www.omantourism.gov.om>

ガルフ航空：<http://www.gulfairco.com>

オマーン航空：<http://www.oman-air.com>

在オマーン日本国大使館(一般情報)：<http://www.oman.emb-japan.go.jp>