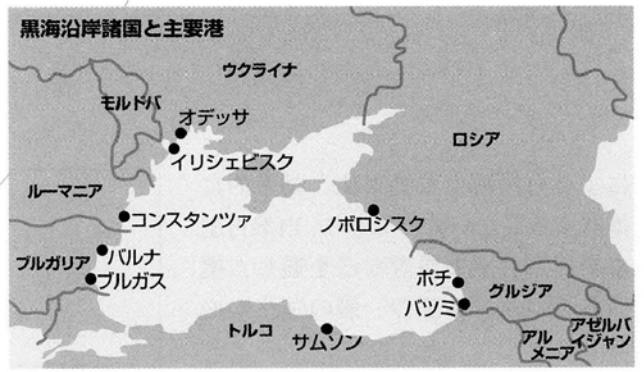


World Watching 22

ワールド・ウォッチング



欧州とアジアをつなぐ 黒海周辺物流の現状



中野 敏彦

財団法人国際臨海開発研究センター
上席研究員

ヨーロッパとアジアを結ぶ位置にある黒海周辺地域は、東欧や旧ソ連の崩壊の後、政治的経済的にも大きな変革が進んでいる。筆者は、ルーマニア国コンスタンツァ港に関するJICAの開発調査に携わり、滞在時の知見などをもとに、黒海とその周辺地域の物流の現状を紹介したい。



市場経済への移行と物流の変化

東ヨーロッパと旧ソ連、そしてトルコの間にある黒海は、ボスポラス海峡を通じてエーゲ海へとつながっている。その西部の沿岸はルーマニア、ブルガリア、北部と東部の沿岸はウクライナ、ロシア、グルジア、南部はトルコという6カ国に接している。黒海沿岸諸国の規模は表のとおりである。

黒海は、東西約1100km、南北約400～600kmで、面積は約46万平方km²であり、日本海の半分程の大きさである。最大水深は約2200mもあ

表 黒海沿岸諸国の概況 (1999年)

国名	国土面積 (万km ²)	人口 (万人)	GNP (億\$)
ブルガリア	11	821	124
ルーマニア	24	2246	340
ウクライナ	60	5066	308
ロシア	1707	14556	1820
グルジア	7	500	34
トルコ	78	6440	1847

るが、ボスポラス海峡を通じてつながる閉鎖性海域であり、むしろ大きな湖という観である。

沿岸の旧ソ連と東欧諸国では、COMECON (社会主義諸国間の経済相互援助会議) 時代には、豊富な鉄鉱石、石炭、石油等の天然資源の輸送を行うため、鉄道、港湾、パイプラインなどの一定の輸送網が構築されてきた。しかし、COMECON体制の崩壊に伴う急激な市場経済システムへの移行による、経済活動の低迷と経済産業基盤の調整過程を経て、ようやく上昇基調に転じつつある。経済産業活動が大きく変化している時期であり、その結果として物流の量、質も大きく変化してきている。

例えば、ルーマニアのコンスタンツァ港では、1989年の社会主義体制崩壊以前は、年間取扱貨物量が最大6200万トンであったが、その後半減したものの、徐々に増加傾向に転じてきている。以前は、石油、石炭、鉄鉱石といった基礎資材、バルク貨物の取扱が中心であったが、産業構造の変化に伴い、食品、製品などの雑貨類が輸出入ともに着目すべき貨物となってきている。コンテナ貨物も、93年の3万TEUよりその後急増し、2000年には10万TEUを超えた。港湾施設もその質的な変化に対応し、バルク貨物中心の施設から、コンテナや雑貨類を手際よく扱えるような施設及びソフト面の制度を再整備していくことが重要となっている。



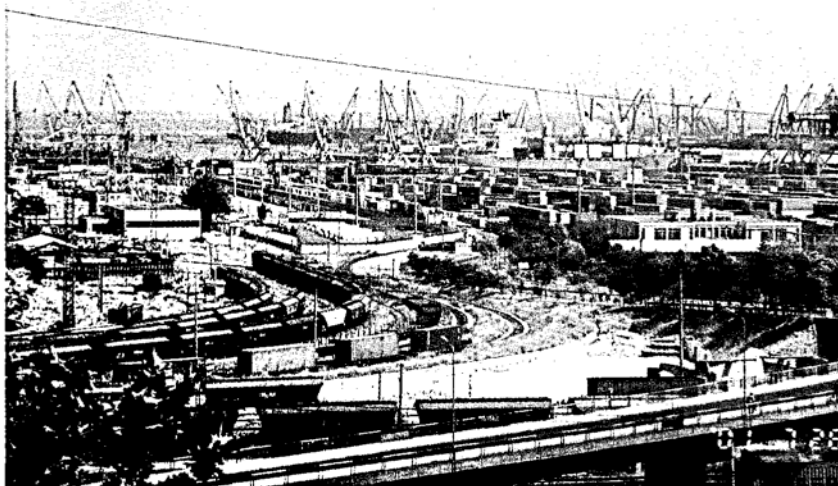
ヨーロッパとアジアをつなぐ輸送路

黒海周辺地域は、ヨーロッパ内の輸送路の強化、さらには、その地理的条件から、ヨーロッパとアジアをつなぐ輸送路としての強化が図られている地域でもある。

中東欧諸国はEU加盟を目指し、ECの技術的、

経済的な支援を受けて、道路、鉄道などの各国の交通インフラ整備と欧州輸送ネットワーク（TEN：Trans European Network）への編入を推進している。全欧州の交通インフラの強化は、地域間の流動性の向上、社会経済の効率化、環境と完全の確保を図るものであり、各国各地域、特に中東欧諸国と地中海諸国との交通量の拡大につながる。10回廊からなる全欧州におけるマルチモーダルネットワーク（道路、鉄道、内陸水運、港湾網）の開発が推進されている。

さらには、ヨーロッパとコーカサス、中央アジアをつなぐものが、TRACECA（TRANsport Corridor Europe Caucasus Asia）プログラムである。このプログラムは、西ヨーロッパから、黒海、コーカサス地域（グルジア、アルメニア、アゼルバイジャン）、カスピ海を経由して中央アジア（カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、タジキスタン、キルギス、モンゴル）に至る東西をつなぐ回廊を開発しようとするものである。EUはTRACECAプログラムを通じて様々な技術資金援助を行っている。



鉄道網と黒海ドナウ運河をもつルーマニア・コンスタンツァ港



鉄道につながるフェリーターミナルを有するグルジア・ポチ港



コンテナ、フェリーに対応した港湾

現在、黒海におけるコンテナ航路サービスは、地中海のイタリア・ジオイアタウロ港、ギリシア・ピレウス港などを拠点として、黒海西岸の諸港（オデッサ、コンスタンツァ、バルナ、ブルガス）を廻る航路と、黒海東岸の諸港（ポチ、ノボロシスク、サムスン）を廻る2つのフィーダーラインがある。船型は、500TEUから1200TEU積みが多い。

沿岸の主要港は次のとおりである。

- ブルガス港、バルナ港（ブルガリア）
- コンスタンツァ港（ルーマニア）
- オデッサ港、イリシェビスク港（ウクライナ）
- ノボロシスク港（ロシア）
- ポチ港、バツミ港（グルジア）
- サムソン港（トルコ）

これら港は、水深11m前後のコンテナ船が利用できるパスとともに、それぞれ鉄道網と連結するフェリーターミナルを有している。また、ROROターミナルを有している港もある。

各港は、背後圏と結ぶ鉄道、水運等の利便性をうたいセールスを展開している。例えば、コンスタンツァ港は、ドナウ川と結ぶ運河により内陸水運を利用して黒海と欧州中央につながっ

ている。鉄道網も発達しており、これらのアクセス機能を生かした中継機能の役割も期待され、新たなコンテナターミナルが日本の援助により整備中である。また、ポチ港はコーカサス地方の黒海側のゲートウェイであるが、カスピ海側のアゼルバイジャンのバクー港と鉄道、道路で結ばれている。取扱貨物の半分以上は、内陸国のアルメニア、アゼルバイジャンの中継貨物である。また、ロシアと欧州で異なる鉄道ゲージに対応するための鉄道車両、フェリー施設がTRACECAプログラムにより計画されている。



黒海周辺の地域間競争

社会経済体制が大きく変化する中で、東欧諸国はEUへの加盟を目指し、その要件を満たすべく、交通インフラを強化し、利用面、サービス面での制度改革を進めている。欧州とその周辺地域へのゲートウェイとして、地域間競争において、少しでも有利な位置を獲得しようとして様々な努力がなされている。

TRACECAプログラムは、21世紀のシルクロードづくりと呼ばれている。黒海を軸にアジアへとつながる回廊の再整備が始まっている。