

World Watching 73

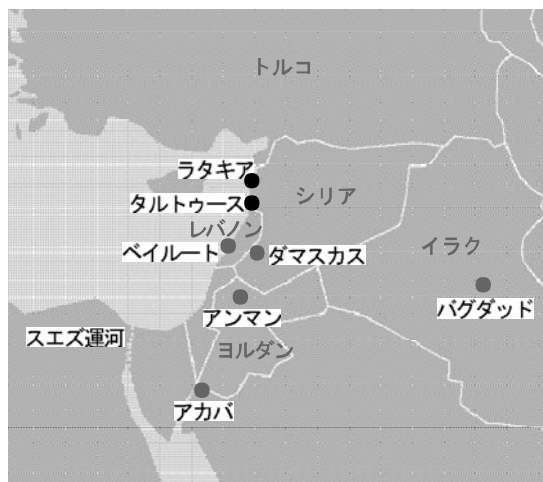
ワールド・ウォッチング

イラク復興の鍵を握る シリアの港湾



奥田 健

国土交通省港湾局建設課課長補佐
(前 在シリア日本大使館一等書記官)



意外と過ごしやすいシリア

東地中海沿岸に位置するシリアは、面積が日本の約半分、人口は約6分の1の約2,000万人のイスラム教国である。地形は変化に富み、地中海沿岸などは緑も豊かで日本に似た風景であるが、国土の大半はいわゆるシリア砂漠(土漠)である。

首都であるダマスカスは寒暖の差が大きく、夏季(5~9月)には40度以上に達する一方、冬季(11~2月)には氷点下まで気温が下がり、近年では市内でも積雪が見られた程である。また、意外かもしれないが、ダマスカスの夏は、気温が高いものの湿度が極端に低いため、中近東の灼熱といったイメージとは異なり、むしろ日本よりも過ごしやすい。



ラタキア港及びタルトゥース港

シリアの国際貨物の6割以上は港湾を經由しており、地中海沿岸に位置するタルトゥース港及びラタキア港がシリアの国際貿易を支えている。ラタキア港はコンテナ港、タルトゥース港はバルク港という機能分担がなされており、両港の貨物量はこの10年余りで概ね倍増となり、

特にラタキア港のコンテナ貨物は2.7倍に増加している。

2010年を目標年次としたEUによる環地中海自由貿易圏の創出、2005年を目標年次としたアラブ自由貿易圏の創設及びイラクへの復興物資のトランジットといった外部要因、シリアにおける人口増加率(2.3%：2003年)及び経済の拡大等の内部要因を背景に、今後も両港での取扱量は順調に増加するものと考えられる。



シリア港湾の課題

シリアの港湾については、運輸大臣が自ら言及しているようにシリア港湾の地政学的有利性(欧州からアラブ諸国へのトランジット)を十分活用できていないことが課題である。例えば、シリアの隣国であるイラクへの欧州からのトランジット貨物は、タルトゥース港、ラタキア港を利用すれば、そのままイラク北部、中部へ鉄道、トラックによる最短距離での輸送が可能であるが、現状ではシリアの港湾が十分に機能していないため、レバノンのベイルート港、ヨルダンのアカバ港等が利用されるなど結果とし

	年	貨物量 (百万t)	うち卸荷 (百万t)	主要品目	うち積荷 (百万t)	主要品目	コンテナ (千TEU)
ラタキア港	1994	3.0	2.4	化学品、鉄鉄屑、機械	0.5	綿花	134
	2004	6.1	5.1	機械、鉄鉄屑、化学品	1.0	取合品、綿花	365
タルトゥース港	1994	3.5	2.6	鉄鉄屑、食料品、取合品	0.9	燐鉱石	—
	2003	8.0	5.8	鉄鉄屑、取合品、砂糖	2.1	燐鉱石、穀物	—

ラタキア港、タルトゥース港の取扱貨物量



ラタキア港荷役風景



コンテナパース内交通

て、レバノンからシリアを経由、アカバからアンマンを経由して物資が輸送されており、極めて非効率な運用となっている。

また、港湾における管理運営効率の低さ（ラタキア港公社の職員数は2,300人）も課題であり、運輸大臣はいずれ管理運営部門を切り離し、民間に委託することを示唆しており、オーナーシップとマネージメントの分離を進めることを検討中である。基本的にシリアにおける政府職員は賃金が低く抑えられているため、労働に対するインセンティブがなく、生産性が著しく低い状況である。ヤードにおける貨物管理についても、保管していたコンテナの紛失、引き取り手続きの長期化に伴うコンテナ貨物の放置（6ヶ月以上）等が社会問題となっている。

他方、イラク復興の本格化に伴い、シリア諸港における取扱貨物量は増加しており、2004年1月からタルトゥース港で沖待ちが発生。ラタキア港においても、コンテナクレーンが未整備であり、ヤードも狭いこと等からヤードが常に輻輳している状況である。

ソフト面では、非効率で透明性を欠いた港湾諸手続等を改善すべくワンストップサービスを導入しようとしているものの、IT化されたものではなく、実態はホールを建設し、その中に通関業者等を集約し、マニュアルでの作業を一括して行わせる「ワンストップホール」化を進めている状況であり、管理運営体制の改善に向けて取り組むべき課題が山積している。



ワンストップホール



シリア港湾への我が国の協力

我が国は1994年に「シリア全国港湾開発計画調査」を実施し、同調査に基づきラタキア港への円借款が計画されたが、その後のシリアを取り巻く国際情勢の変化等により、同事業は未だ実施されていない。

特に2003年以降、米国によるイラク侵攻に対し、シリアが「イラク国民への支持」を明言し対米批判を強め、アラブ義勇兵のイラク入国を黙認するに及んで米国との関係は決定的に悪化した。その後、米国政府は2004年5月に対シリア制裁を発動、2005年2月のレバノンのハリリー前首相爆殺に関してシリアの関与が取り沙汰されるなど、シリアを取り巻く情勢は悪化の一途をたどっている。

このような情勢を踏まえ、当面資金協力の目処が立たないことから、我が国としては2004年度からソフト面での協力として「物流システム近代化」に関するJICA専門家派遣を実施、2006年度から「物流システム近代化」に関する技術協力プロジェクトが本格的に開始される見込みとなっている。



おわりに

イラクの運輸大臣が頻繁にシリアの港湾を訪れ、今後増大する見込みの復興物資の取り扱いをシリアの港湾で受け持つよう要請を行うなど、シリアの港湾への期待が高まっている。欧州諸国もこのような動きに敏感に反応し、シリアとのパートナーシップ協定締結や2010年までの環地中海自由貿易圏創設を進めている。また、欧州各国はこの枠組みの中でシリアに対して様々な援助を実施しており、EIBによるタルトゥース港への借款事業（5千万ユーロ：2003年5月）もこの一環として実施されている。イラク復興の鍵を握るシリア港湾の近代化は喫緊の課題である。