

<海外事情調査>

ブルガリアの港湾事情

大西 裕之

1. はじめに

国際協力銀行（JBIC）が発注した「ブルガス港及びヴァルナ港コンテナターミナル整備事業」に係る案件形成促進調査を株式会社パシフィックコンサルタンツインターナショナルと共同企業体を組織して受注し、2007年6月から10月の概ね5ヶ月間の調査を実施した。現地調査は、6月、8月の2回が中心で10月にはブルガリア共和国関係者への報告がなされている。

本稿は、この調査を通じて収集したブルガリアの港湾事情、特に周辺国や調査対象となったブルガス港、ヴァルナ港について報告するものである。

全全体の構成は、まずブルガリアの概況を示し、その後周辺国の状況、それぞれの港湾の現況および課題を述べることにする。最後にまとめとして、調査にかかわった感想を記述した。

2. ブルガリアの概況



図-1 ヨーロッパ地図

東ヨーロッパの東の果て黒海に海岸線をもつブルガリアは、多くの日本人にとって、あまり「なじみ」がある国とはいえない。この国の名前を冠したヨーグルトがあり、相撲界で琴欧州が活躍して俄にその存在を意識した日本人はいると思うが、国の位置を正しくいえる日本人は数少ないと思う。まして、黒海に面した海岸線にこの国を代表する2つの港湾があることは関連の業界の関係者が知っているくらいであろう。



図-2 ブルガリアと周辺国の主要港湾

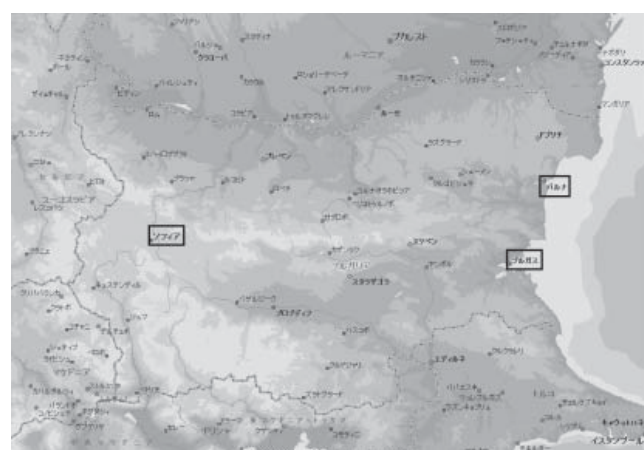


図-3 ブルガリア共和国

人口は2005年時点で770万人（1991年870万人）。1991年のソ連崩壊と機を同じくしてはじまった市場経済への移行などの国の体制の変貌や1996年の経済危機などにより人口は減少し、近年減少傾向がようやく落ち着いてきたと言われている。民族はブルガリア人が8割、トルコ系が1割、その他1割の構成で、大多数がブルガリア正教徒である。言語はブルガリア語が話されているが、ドボルデン（こんにちは）などの語感からはロシア語に近い印象がある。確かに使っている文字はキリル文字でまるでロシア語である。古くは王国であったが、14世紀にトルコに占領され約500年もの間トルコの支配下にあった。国民感情としてトルコをよく思わない傾向があるように感じた。首都ソフィアにはトルコ支配からの解放で活躍した英雄の名前を冠したスタジアムや関連のモニュメントがいくつもあったと記憶している。

政治体制は、トルコ支配からの解放後約70年の王国の時代を経て、第二次大戦時に共産主義政権が発足した。しかしながら、1988年には共産党独裁体制は終焉を迎え、1991年に新憲法が採択され民主化、市場経済化の動きが加速した。2004年にはNATO加盟、2007年1月にはEU加盟を果たしている。

国土の面積は11万km²で我が国の約1/3。大雑把ではあるが、南北250km、東西450kmの長方形。南北をその中心で分けるように東西にバルカン山脈が走っている。首都ソフィアはその西の端に位置している。また、首都ソフィアの南側にも山岳地帯がありギリシャとの交通を阻害する要因の一



写真－1 橋とドナウ川の船

つとなっている。さらに、国土の北側ルーマニアとの国境は大半がドナウ川となっていてルーマニアとの交通も極めて限られた橋と船舶による輸送に依存している状況である。

ブルガリアの主要な産業は農業と工業である。青々とした広大な牧草地などを目にしてその豊かさを羨ましく感じたのを記憶している。2006年の一人当たりの国内総生産（GDP）は、6,370レヴァ（3,260ユーロ）である。共産主義時代の名残である重化学工業も民営化しつつ主要産業となっている。ブルガリアの簡単な経済統計は以下の通りである。

表－1 ブルガリアの主要経済統計

項目	分類	品目・金額等
主要産業	農業	穀物、酪農
	工業	化学・石油化学、食品加工
主要貿易品目と額	輸出	衣服、靴、鉄鋼類、非鉄金属、機械類、石油製品：119.83億ユーロ（2006年）
	輸入	繊維、原油・天然ガス、機械類、運送設備、プラスチック・ゴム：173.73億ユーロ（2006年）

（出典）外務省ホームページ「各国・地域情報」

表－2 ブルガリアと我が国との関係

項目	分類	品目・金額等
対ブルガリア貿易と額	輸出	原動機、発電機、自動車：96億円（2006年）
	輸入	衣類、医療用品、魚介類（加工品）：58億円（2006年）
援助実績	有償	400.74億円（2005年度まで、累計額）
	無償	26.63億円（2005年度まで、累計額）
	技術協力	102.76億円（2005年度まで、累計額）

（出典）外務省ホームページ「各国・地域情報」

3. 港湾事情

(1) ブルガリアと周辺国の港湾

ブルガリアは黒海にしか海岸線がない。図－2からもお分かりのように黒海は内海で、ここへの出入りはエーゲ海を通りダーダネルス海峡（延長：約60km、幅：約1.2km～6km）を通過しマルマラ海を経てボスポラス海峡（延長：約30km、幅：約0.7km～3.5km）を通過してようやく黒海に入ることが出来る。両海峡はバルカン半島とアナトリア半島に挟まれ海峡幅の狭さもさることながら屈曲部が多く潮の流れも不規則で操船の難所が多

いことで有名である。

黒海は水域面積が 42.3 km²、我が国の国土面積の約 1.15 倍。平均水深約 1200 m で大陸棚もあり近年衰退しつつあるが漁業も行われている。ある公園で黒海の模型を見たが、以外に深いのに驚いたのを記憶している。バルカン半島、アナトリア半島、カフカス、南ウクライナ・クリミア半島に囲まれ、ドナウ川、ドニエステル川、ドニエプル川など大河が流れ込んでいる。黒海に面する国は、ブルガリア、ルーマニア、ウクライナ、ロシア、グルジア、トルコである。主な港湾は図-3 のように位置している。

黒海地域では近年劇的にコンテナ輸送が成長しつつある。経済のグローバル化と大型輸送船の導入そして、ブルガリア、ルーマニアの EU 加盟などによるものと考えられる。事実、黒海地域を含めた東ヨーロッパのコンテナ貨物の輸送実績は経済発展の著しい中国を含む極東をも凌いで世界一成長の早い地域となっている。黒海の港湾もここ数年間のコンテナ取扱実績の増加は著しい。この理由の一つは黒海沿岸の国々の経済が急激な成長をしていることであり、また一つは、これらの国々が、たとえば、港湾管理運営の民営化や世界的なターミナルオペレータの導入などのような港湾の形態を改革し始めたことである。

前述したように 2 つの海峡を通過して出入りする地理的条件から、これまでは Piraeus 港（ギリシャ）や Gioia Tauro 港（イタリア）をハブ港とする小型のフィーダー船での輸送が主流であった。しかし、近年、黒海沿岸地域の強力なコンテナ需要はこの状況を著しく変化させており、いくつかの主要な船社は 6,700 TEU 積のコンテナ船を投入して極東地域と黒海地域を直接結ぶ輸送を開始している。これらの大型船は現在黒海の 1～2 港、たとえば、コンスタンツァ、オデッサ、イリチェフスクなどに寄港して輸送コストの低減に貢献している。残念ながら、ブルガリアには適切な港湾施設と効率のよい荷役システムが無いためこのような大型コンテナ船の寄港はない。

今回のミッションでブルガリアのコンテナターミナル開発の案件形成促進を図ったが、他国にお



写真-2 コンスタンツァ港のコンテナターミナル
(DPW 社管理棟屋上から)

いても、同じ様に、コンテナに関する港湾の計画が進められつつある。たとえば、現在の黒海地域における主要コンテナ港であるコンスタンツァ、イリチェフスクは、著しく増加する需要に応えるため施設能力を拡充しつつある。また、ブルガリアを含むバルカン地域をトランジット輸送の背後圏とするギリシャのテッサロニキ港でも 15.5 m 水深の岸壁を持つコンテナターミナルが建設されつつある。

(2) ブルガス港

さて、ブルガス港についてお伝えするところであるが、その前にブルガリアの港湾行政システムについて若干ご紹介したい。先にもふれたが、ブルガリアは EU 加盟に向け様々な準備をしてきている。港湾行政システムは 2000 年以來、大きく変化してきた。時代にあった港湾行政システムとするため、港湾管理者を EU でも主流の Land load タイプとし、民間オペレータが港湾の管理運営を可能とするシステムに改正しようというものであった。その過程は複雑であったが、結果として、現在、港湾の管理組織として 2 つの組織が存在する。1 つが Port Infrastructure Company、あと 1 つが Executive Agency Port Administration である。Port Infrastructure Company は、黒海に面したブルガス港、ヴァルナ港とドナウ川の主要港湾の港湾資産の所有者であり、その港湾施設開発の計画と実施、港湾の維持管理運営を担当する組織である。一方、Executive Agency Port Administration は、港湾の保安に関する業務を担当する組織である。2000 年まで、いわゆる港湾管理者であった POB (Port of Bourgas) と POV



図-4 ブルガリア国の6地域

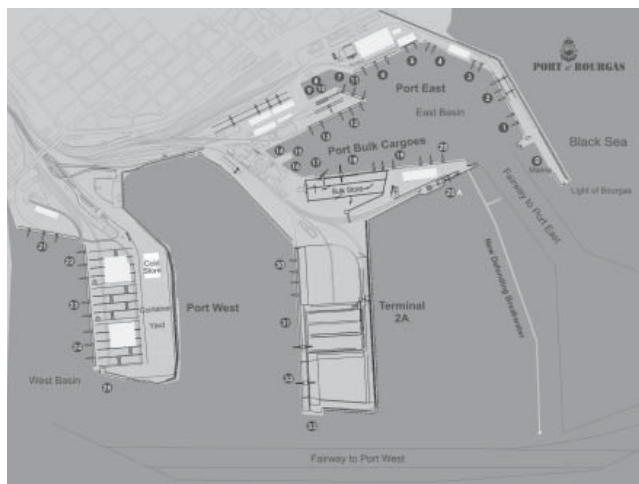


図-7 ブルガス港全体図

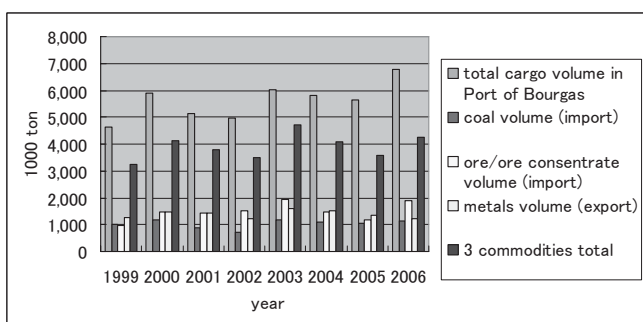


図-5 品目別取扱貨物量

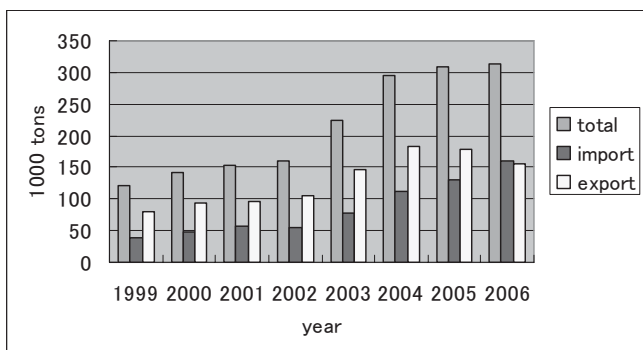


図-6 コンテナ取扱実績

(Port of Varna) は、民間オペレータが港湾運営に参画するまでの間の暫定的な港湾運営者として位置付けられ業務を行っている。

さて、話をブルガス港に戻す。ブルガス港はヴァルナ港の南、直線距離で約 90 km の位置にある。主要道路距離で首都ソフィアから約 400 km の距離にあり、ブルガリアを 6 つの地域 (図-4 参照) に分割した東南部の地域の中心都市ブルガスにある。この地域の人口は全人口の約 10% (ブルガスの人口は約 42 万人、ブルガリア 4 番目の都市)。GDP は全国の約 9% (工業生産は全国の約 8%、農業生産は全国の約 11%) で、どちらかといえ

ば農業が盛んな地域である。取扱貨物量は、輸出 220 万トン、輸入 458 万トン、計 677 万トン (2006 年 POB 資料) で石炭、鉱物などの原材料の取り扱いが多い。

コンテナ貨物の取扱量は、近年急増しているが、ここ数年は約 30 万トンで併行状況にあり、取扱能力の限界がうかがえる。

港湾は、東港と西港、その中間に位置するターミナル 2A で構成されている。

東港は、ブルガス港の最も古い施設で、一般雑貨を扱う水深 10 m 岸壁が約 2,000 m 14 バース、バルク貨物を扱う推進 11 m 岸壁が 750 m 5 バースあり、鉄製品、木材、紙、食料品、石炭、コークス、鉱物などが取り扱われている。

ターミナル 2A は、バルク貨物取扱の中心となる施設で、我が国の有償資金協力で建設され、2006 年に供用を開始した施設である。水深 15.5 m 岸壁が 792 m 3 バースあり、石炭、鉱物などを扱っている。

西港は、様々な鉄製品に加え、コンテナ貨物を取り扱うほか、Ro-Ro 対応施設もある。水深 11 m 岸壁が 890 m 6 バースあり、コンテナ貨物は 23、24 番の多目的岸壁で取り扱われている。増加するコンテナとコンテナ船の大型化に対応するため将来は同埠頭の東側に新たなコンテナターミナルを建設したいとしている。



図-8 ヴァルナ港全体図



写真-3 ヴァルナ港 東港

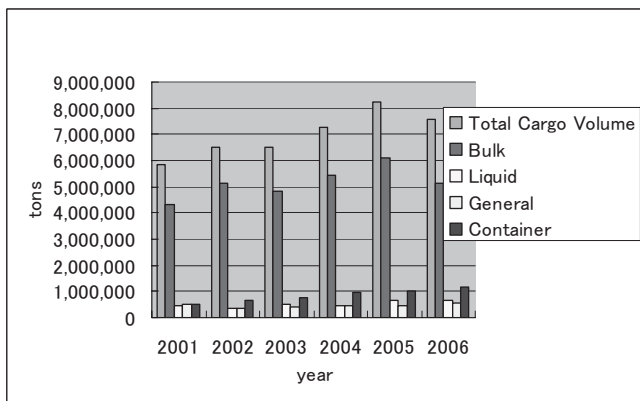


図-9 品目別取扱量



写真-4 ヴァルナ港 西港

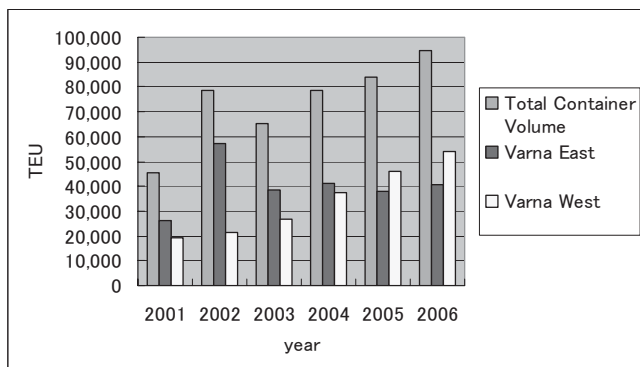


図-10 コンテナ取扱実績

(3) ヴァルナ港

ヴァルナ港は、主要道路距離で首都ソフィアから約 450 km の距離にあり、ブルガリア東北部地域の中心都市ヴァルナにある。この地域の人口は全人口の約 16% (ヴァルナの人口は約 45 万人、ブルガリア 3 番目の都市)。GDP は全国の約 14% (工業生産は全国の約 11%、農業生産は全国の約 21%) で、どちらかといえば農業が盛んな地域である。しかしながら、ブルガリアの「海の首都」と呼ばれ、古くから港湾都市として栄えた歴史が

あり海運、港湾関係の企業が管理統括部門をおく中心都市である。取扱貨物量は、輸出 478 万トン、輸入 279 万トン、計 757 万トン (2006 年 POV 資料) で、石炭、鉱物などの原材料の取扱が多く、港の西部に立地する工場群の生産を支えている。

コンテナ貨物の取扱量は、近年急増しており、2006 年には約 120 万トン、9.5 万 TEU を記録している。

港湾は、東港と西港で構成されている。

東港は、市街中心部に近く一般雑貨、コンテナ、鉄くずなどを扱う岸壁とともに客船バースがある。施設は古く有に 100 年を超えるものもある。コンテナの取扱は古い岸壁などで行われており、水深約 7~8 m の岸壁が約 340 m 2 バースある。このほか水深 11 m 岸壁が約 2,300 m 14 バースある。

西港は、市街中心部から30 kmの距離にあり、バルクターミナルのほかコンテナターミナル、Ro-Ro 施設がある。水深11m 岸壁が約3,200 m

18 バースあり、石炭、鉱物などの原材料に加え、背後の工場群と関連のあるソーダ灰や肥料、セメントなどが取り扱われている。コンテナターミナルには、水深9 m 岸壁が200 m 1 バースあり、ガントリークレーン2 基で荷役が行われている。西港のコンテナターミナルは1 バースであるが、取扱量はヴァルナ港全体の約50%強を占めている。コンテナ取扱施設は、東港、西港ともに、増加するコンテナ貨物需要とコンテナ船の大型化に対応した施設ではなく、新たなコンテナ施設の建設が望まれており、東港から約3 kmの地点に新たなコンテナターミナルを建設したいとしている。

おわりに

以上のとおりブルガリアのコンテナ取扱施設は急激に増加するコンテナ需要に応えるとともに、大型コンテナ船を受け入れる能力がない現状である。実際のところ、ブルガリア国内のコンテナ貨物（ローカル貨物）の一部は、ギリシアのテッサロニキ港を経由している。また、隣国ルーマニアのコンスタンツァ港はウクライナ、ロシア方面のコンテナ貨物をトランシップすることで大いに外貨を稼いでいる。ブルガリアは若干後れを取ったが、早期に新たなコンテナターミナルを供用して自国の貨物を自国の港を通じて取り扱うことで輸送コスト削減に貢献するだけでなく、ハブ港としてトランシップ貨物を扱い国の発展に貢献することを願うものである。

私にとってブルガリアでのこの調査が、OCDI に赴任して初めての調査であった。初めての海外での調査ということで、入念な準備をしたつもりでもやはり忘れ物があった。現地でもいろいろな忘れ物をした。しかし、経済分析担当として調査団員としていろいろ考え努力もしとてもよい経験となった。ブルガリアの冬は色彩に乏しく寒々としていると聞いたが、現地調査に赴いた6月はバラ祭りもあり暖かく快適そのものであった。また、いつか訪れてみたいと思っている。

最後に、調査団の皆様はもとより多方面でご指導いただいた皆様に感謝して本稿を結ぶ。最後までお読みいただき、ブラゴダリア。

(おおにし ひろゆき 企画部上席研究員)

