歴史の国シリアの地中海の港　ラタキア港

坂　克人

シリアといっても、すぐにピンと来る人は少ないかもしれません。また、中東和平問題ではパレスチナ、レバノンとともにその当事国としてしばしば報道され、アラブの強硬派としてのイメージが先行し、ちょっと怖い国と誤解されている方もいるかもしれません。シリアは、オリエント文化を受け継ぐ歴史と文化の国であり、治安も非常に安定した国です。

港湾関係の技術協力としては、1995年にJICA開発調査「シリア国港湾開発計画調査」をOCDIが実施し、その後、JICA研修員の受入や短期専門家の派遣等を行ってきましたが、昨年11月よりプロジェクト技術協力「シリア国物流システム近代化計画」が開始されました。「シリア国物流システム近代化計画」は、シリアの港であるラタキア港の港湾管理、荷役の効率化を進め、同国の物流システムを改善することを目的とするものです。

今回は、新たな技術協力プロジェクトが開始されたシリア国ラタキア港について報告します。

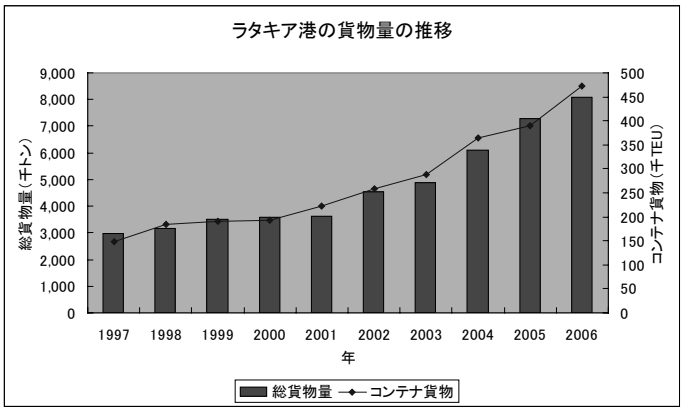
1. ラタキア港の位置

シリア国は、西側海岸線を地中海に面し、北はトルコ、東はイラク、南はレバノン、イスラエル、ヨルダンに囲まれ、中東の重要なもっともホットな場所に位置しています。日本では、シリア南部のイスラエル国境のゴラン高原にPKO活動のため自衛隊を派遣していることで知られています。

ラタキア市は、シリア北部の地中海に面する港湾都市で、首都ダマスカスから約340㎞、シリア第2の商業都市アレッポから約180㎞の位置にあります。シリア港は、ラタキア市街地の前面に地中海を臨み位置する港で、欧州とは地中海により結ばれています。シリア国には、ラタキア港とともに、ラタキア南部100㎞の地中海沿岸の位置にタルトゥース港がありますが、タルトゥース港はリン鉱石の積出等のバラ貨物を中心に取り扱っているため、ラタキア港は、シリア北部地域のみならず、全国から一般貨物が集められるシリアでも最も重要な港です。

2. ラタキア港の概況

ラタキア港は、かつて東地中海地域の主要港としての位置付けられていたようですが、インフラ整備の不足や荷役受入体制がコンテナ大量輸送に対応できずその地位はかなり低下し、東地中海地域のフィーダー港となっています。しかしながら、シリア国に輸出入されるコンテナ貨物のほとんどをラタキア港が取り扱っており、最近はイラク復興支援向けのトランジット貨物もあり、ラタキア港のコンテナ貨物は急増しています。ラタキア港では、2006年には、総貨物量809万トン、コンテナ貨物47万TEUを取り扱っています。特にコンテナ貨物の増加は著しく、1997年の15万TEUから、約3倍以上に伸びています。



ラタキア港の貨物量の推移

主な輸出貨物は穀物と綿花であり、輸入貨物は機械類、鉄鋼、食料品類が中心です。コンテナ貨物は、輸入コンテナに偏っており、輸出コンテナの大部分が空コンテナの輸送となってい

ます。近年は、イラクへのトランジット貨物が増えており、これらは、コンテナにてラタキア港で船卸しされた後に、陸上をトラック輸送でイラク国境に向かっています。

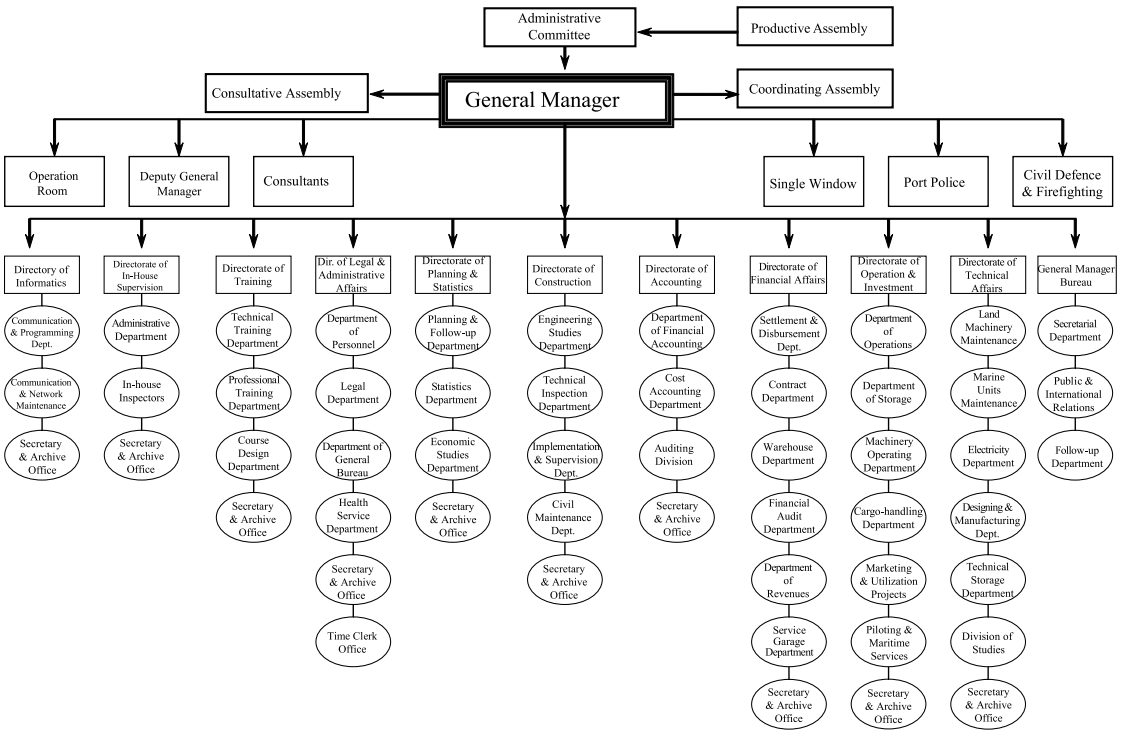
3. ラタキア港の管理・運営

ラタキア港の港湾管理･運営は、シリア運輸省傘下のラタキア港湾公社（Lattakia Port General Company）が行っています。航路、泊地等の水域施設や防波堤等の維持、管理はもとより、ラタキア港の岸壁、ヤード等の港湾施設とその陸域もラタキア港湾公社の所有･管理となっており、約6㎞の海岸線とその背後用地を所有しています。さらに、ラタキア港の港湾荷役、パイロット業務、タグボート、バンカーサービス等の港湾サービスはラタキア港湾公社が自ら行っており、そのための荷役作業員からタグボートや荷役機器等も、全てラタキア港湾公社の所属となっています。

ラタキア港の港湾管理･運営から港湾サービスのほとんどを自ら行っているラタキア港湾公社の組織体制は、総裁、副総裁以下、11部長のもとで業務が行われています。公社の重要事項は、総裁、副総裁及び11部長から構成される港湾管理委員会が意思決定機関となっています。

主な部門と業務の概要は次のとおりです

総裁室（General Manager Office Dir.）
　総務・秘書、国際関係業務を担当している。
技術部（Technical Affairs Dir.）
　設備の整備、維持管理業務を担当している。
運営･運用部（Operations and Utilization Dir.）
　港湾サービスに関する業務を担当している。
財務部（Financial Affairs Dir.）
　財産管理、調達関係の業務を担当している。
会計部（Accountants Dir.）
　ラタキア港湾公社の会計業務を担当している。
建設部（Construction Dir.）
　土木施設等の整備、維持管理業務を担当している。
計画・統計部（Plannning and Statistics Dir.）
　ラタキア港の計画､統計業務を担当している。
法務･管理部（Legal&Administarative Affairs Dir.）
　法務及び人事管理に関する業務を担当している。
研修部（Training Dir.）
　公社職員の教育、研修業務を担当している。
内部監査部（Inhouse Inspection Dir.）
　公社の内部監査業務を担当している。
情報部（Information Dir.）
　情報システムの整備･管理業務を担当している。



ラタキア港湾公社の組織図

ラタキア港湾公社の予算は、運輸省を通じて国家計画委員会の審議･承認を経て、首相事務局により決定されることになっています。また、毎年の業務実施に伴って生じた利益については、20万シリアポンドの控除の後に、その40%を法人税として徴収され、さらに残りは国営企業を管理する中央基金に収めることになっています。その一方で、開発投資に必要な資金は、中央基金からの貸付を受けることとなっています。現時点では、公社内で内部留保できる資金は非常に限られていますが、2008年からは減価償却費を損金として計上することが国営企業にも認められる予定であり、この場合には再投資等のための内部留保が可能となると期待されています。

一方、港湾料率も、運輸省の承認を経て内閣経済委員会の承認が必要となります。しかし、現行料率からの25%を超えない範囲での変更については、港湾管理委員会での承認で可能となっています。

4. ラタキア港の施設及び荷役状況

ラタキア港の主力ターミナルとしては、北側の2バースをコンテナ船専用バースとして、使っている。水深は13.3mで2B併せての岸壁延長は450mです。その背後地は、コンテナヤード（約27㏊）として使用されています。コンテナ船専用バースには、ガントリークレーンは未だなく、コンテナ船の荷役作業は、大型の移動式クレーン及び本線クレーンを利用して行われています。なお、現在ガントリークレーン４機の設置工事中であり、2008年中には供用を開始する予定です。

ラタキア船専用バースでの荷役状況

コンテナ船専用バースに続いては、在来貨物船バースが設置されています。水深は１0.8m～13.3m、延長は約1,650mあり、その背後には、野積み場又は上屋が設置されています。在来バースには、レール式の岸壁クレーンが設置されており、岸壁クレーンを使っての木材、鋼材等の荷役や、グラブバケットを使ったバラ荷役も行われています。また､この在来貨物船バースにも、コンテナ船が係留され、本船クレーン等を使用したコンテナ荷役が行われています。

在来貨物船バースでの荷役状況

港の南側、ラタキア港旧港地区には、穀物岸壁、在来バース、旅客船バースが設置されています。穀物岸壁にはサイロが設置されていますが、一昨年にサイロ内で事故があったため故障し、それ以来使用されていません。また、旅客船バースには、不定期でキプロス島やレバノンからの旅客船が来ることもあり、旅客船バースの背後には、税関、入国検査のためのターミナルビルが設置されています。

ラタキア港旅客船ターミナル

ラタキア港では、急増するコンテナ貨物への対応に苦慮しています。コンテナ貨物は、船会社（船舶代理店）ごとに、また出入コンテナごとに、コンテナ置場を分けて整理していますが、コンテナ貨物に対して置場の数も不足してきています。さらに、シリアでは、コンテナの内陸部からの回送料金を荷主が負担することになっているため、相当数のコンテナは港内でデバンニングされ（FCLコンテナも含めて）、貨物用トラックで荷主まで内陸輸送されており、このためデバンニングのスペースが不足し、デバンニングをヤードの空きスペースや道路脇で行うなど無秩序な作業状況となっています。

ラタキア港でのデバンニング作業

ラタキア港では、輸出入に関する公的手続きを一箇所で行うことができる「シングル・ウィンドウ・サービス・センター」が設置されています。センター内には、税関、ラタキア港湾公社の窓口だけでなく、銀行、保険会社、船舶代理店の事務所等も設置されており、さらに、検疫、食品検査等の窓口も設置される予定です。これにより、港湾での輸出入に関する公的サービスを一括して提供でき、利用者の効率的な事務処理の手助けとなっているようです。

シングル・ウィンドウ・サービス・センター内

5. 今後の展望

昨年11月より、ラタキア港の港湾管理・運営とともに荷役の効率化を図り、シリア国の物流システムを近代化するためのJICA技術協力プロジェクトが開始されました。OCDIでは、シリア国物流システム近代化技術協力プロジェクトの実施機関として、2年間にわたりラタキア港の港湾管理・運営、荷役の効率化、財務システムの改善に向けた専門家チームを派遣する予定としています。

このような中、ラタキア港を取り巻く環境も大きく変化しようとしています。ラタキア港と並ぶ、シリア国の主要港であるタルトゥース港は、ヨーロッパ投資銀行の支援を受け、既存の在来バースを再整備し、民間コンテナターミナルの導入を行っています。フィリピンを本拠とするターミナルオペレーターICTSI社がタルトゥース港への参入を決定し、2008年中には開業する見込みです。

その一方で、ラタキア港に対しては、UNDPの共同プロジェクトも動いており、「穀物サイロの拡張計画」、「港湾施設の拡張計画」、「港湾運営の改善計画（マネージメントコントラクトの導入）」、「人材トレーニングセンターの設置計画」が進められつつあります。特に、「港湾運営の改善（マネージメントコントラクトの導入）」に関しては、2008年4月にマネージメント・コントラクトに関する入札公告が行われており、予定通りに行けば9月ごろには契約先が決定されることになります。ただし、コンテナ荷役に関する職員の所属等クリアしなければいけない課題もあり、マネージメント・コントラクトの動きはなかなか予想しにくいところです。

ラタキア港は、これまでラタキア港湾公社が自ら、港湾の施設整備、管理・運営、さらに荷役サービス等を行ってきましたが、今後徐々にその運営部分を民営化していくことは世界的な流れでもあり、これらの動きにも対応しながら、管理運営面での能力強化を図っていく必要があると思われます。

ラタキア郊外のサラハディン城の全景

6. おわりに

シリアは歴史の国といいましたが、シリアの首都ダマスカスおよび第2の都市アレッポは、街全体が世界遺産に登録されており、その他にもローマ時代の神殿や列柱街道がそのまま残る「パルミラ遺跡」も世界遺産に登録されています。

ラタキア港周辺にも、世界最古のアルファベット文字が発掘されたウガリット遺跡や十字軍と戦ったイスラム軍の城砦跡のサラハディン城などの歴史遺産がたくさんあります。

ラタキア港は、このような歴史や文化遺産に囲まれ、かつては地中海の主要港としてヨーロッパと中東地域との窓口であったところです。今後は、JICA技術協力プロジェクトを始めとした様々な支援とラタキア港関係者の自助努力により、かつての輝きを少しでも取り戻すことを期待しています。

（さか　かつひと　研究主幹）