

トルコ国
マルマラ海港湾開発計画調査
事前調査報告書

平成 8 年 1 月

JICA LIBRARY



J1129813(0)

国際協力事業団

社調一

J R

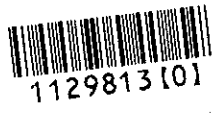
95-138

RY

トルコ国
マルマラ海港湾開発計画調査
事前調査報告書

平成 8 年 1 月

国際協力事業団



1129813(0)

序 文

日本国政府はトルコ国政府の要請に基づき、同国のマルマラ海港湾開発計画に係る調査を行うことを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施することと致しました。

当事業団は本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成7年10月18日より11月1日までの15日間（コンサルタント団員は11月6日までの20日間）にわたり、國田治氏（運輸省港湾技術研究所特別研究官）を団長とする事前調査団（S/W協議）を現地に派遣しました。調査団は本件調査の背景を確認するとともにトルコ国政府の意向を聴取し、かつ現地踏査の結果を踏まえ、本格調査に関するS/WおよびM/Mに署名しました。

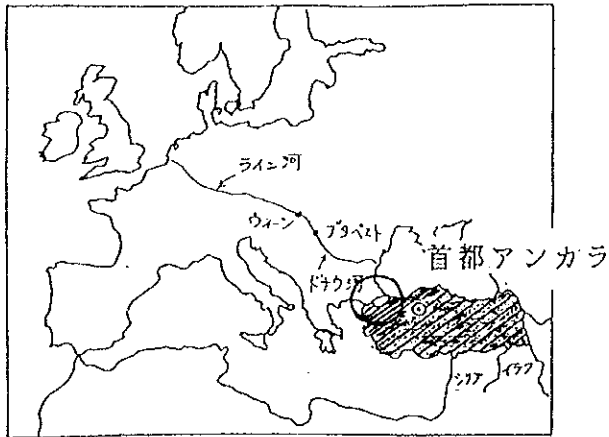
本報告書は、今回の調査を取りまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

終わりに、調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

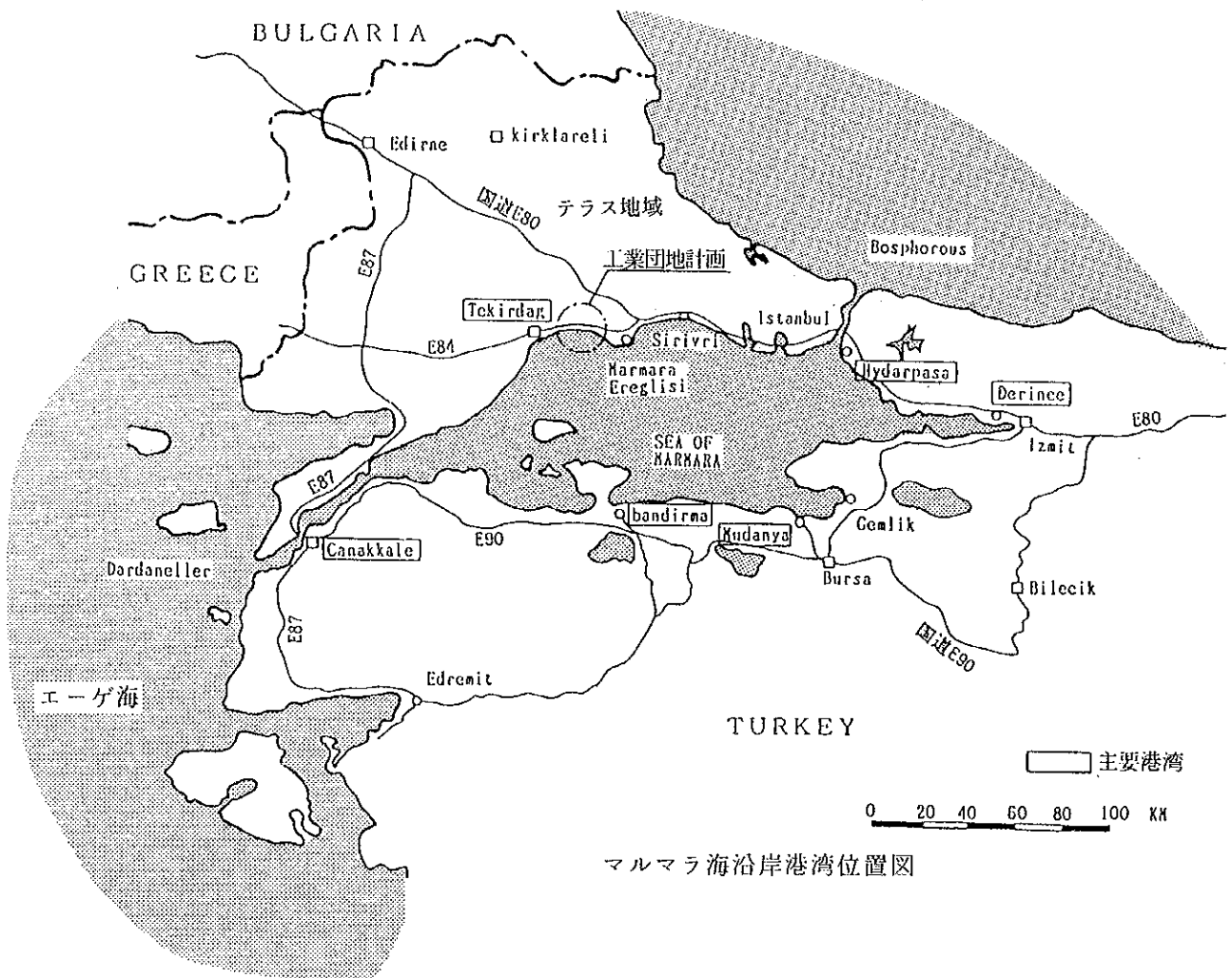
平成8年1月

国際協力事業団
理事 佐藤 清

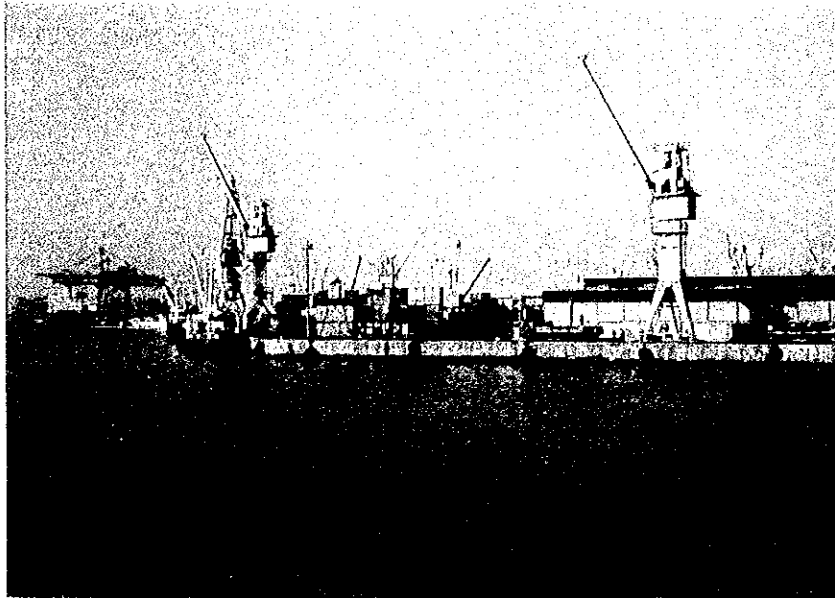
調査対象プロジェクト位置図



トルコ国位置図



マルマラ海沿岸港湾位置図

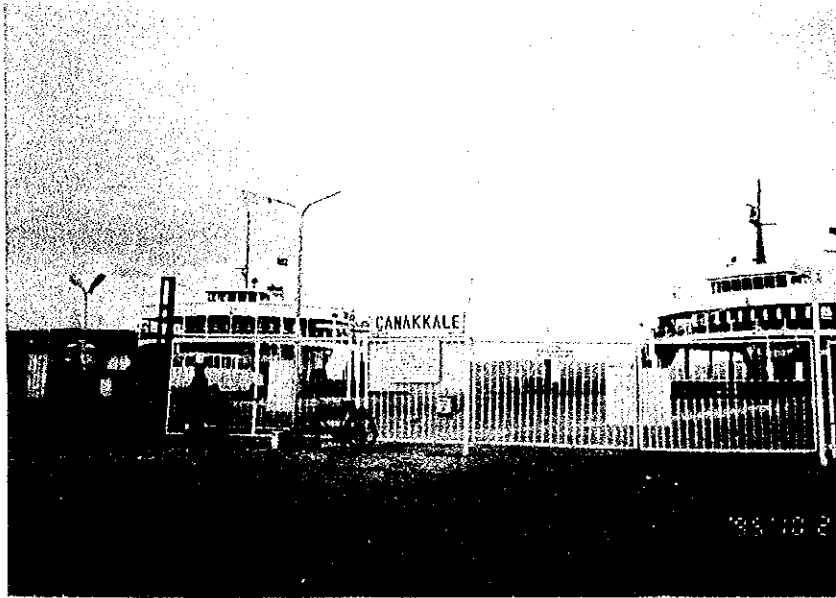


ハイデルバッシュ港

新港候補地
(テキルダ港東 20 km 地点)



テキルダ港



チャナッカレ港



バンディルマ港



ムダンヤ港



デリンジェ港



S/W 署名

目 次

序文	
調査対象プロジェクト位置図	
写真	
第1章 序論	1
1-1 要請の背景	1
1-2 調査の目的	1
1-3 調査団の構成	2
1-4 調査日程	3
第2章 トルコ国の概要	5
2-1 一般事項	7
2-2 経済の現況	16
2-3 日本とトルコの関係	19
第3章 トルコ国の運輸事情	25
3-1 概要	27
3-2 道路	31
3-3 鉄道	32
3-4 航空	34
3-5 港湾	34
第4章 マルマラ海各港湾の現状と課題	35
4-1 トルコ国港湾の一般事情	37
4-2 管理組織	51
4-3 マルマラ海沿岸各港の現状と課題	57
4-4 新港候補地周辺の状況	84
第5章 マルマラ海的环境	85
5-1 マルマラ海環境の現況	87
5-2 マルマラ海における港湾開発にかかわる環境配慮制度	88

第6章	マルマラ海及び新港候補地の自然条件	115
6-1	マルマラ海の自然条件概要	117
6-2	新港候補地の自然条件	120
第7章	本格調査への提言	129
7-1	本調査をめぐる関連動向	131
7-2	本格調査の基本方針	144
7-3	本格調査の留意事項	145
7-4	本格調査団の構成	161
7-5	本格調査の手順	163
付属資料		
1	要請書 (TOR)	167
2	対処方針案	171
3	QUESTIONNAIRE	176
4	SCOPE OF WORK	185
5	MINUTES OF MEETINGS	192
6	議事録	197
7	収集資料リスト	223

第1章 序論

第1章 序論

1-1 要請の背景

トルコ国において現在の最大の課題は高度インフレの抑制であり、このために財政赤字の圧縮、国営企業の民営化の推進とともに、運輸などの経済インフラ整備が開発の重点分野として挙げられている。

ボスフォラス海峡の入口に位置するハイデルパシャ港は、イスタンブール地区の主要港であるが、当国での近年の市場経済化政策による経済発展に伴う物流の増加により、取り扱われる貨物量は当港の許容範囲を越え、慢性的な待船が発生している状況にある。当港は地形や立地上の制約のために拡張することが難しく、また、港で捌ききれない貨物を陸上輸送するトラック交通によりボスフォラス海峡上に架かる橋の交通混雑を招いている。当国の均衡のとれた今後の経済発展のためにもマルマラ海における合理的な港湾開発が急務となっている。

またハイデルパシャ港の機能分担を図る上で、工業団地計画を持つテラス地域において新港開発の提案がなされている。

当国では1989年から1991年の間に実施された「フィリオス港開発調査」の成果が高く評価されており、1993年10月マルマラ海における港湾開発計画にかかる技術協力を我が国に対して要請してきた。

上記経緯から、わが国は、1995年10月事前調査を実施し、S/Wを締結した。

1-2 調査の目的

上記の要請背景および経緯を踏まえ、事前調査団は次の目的により派遣された。

- (1) 先方政府の要請背景・内容および意向の確認
- (2) 本格調査の枠組みの協議
- (3) 先方受け入れ体制の確認
- (4) 調査期間の協議
- (5) Q/Nに基づく資料および情報の収集
- (6) S/W、M/M締結
- (7) 現地調査
- (8) 本格調査実施に必要な情報収集

(調査項目の確認、本格調査に必要な資料の存否の確認、ローカルコンサルタントの調査実施能力の調査、土質・地質・材料調査単価、測量単価等)

上記目的を達するために、本調査団はトルコ側の実施機関である運輸通信省鉄道・港湾

・空港建設総局(The General Directorate for the Construction of Railways, Harbours and Airports(D L H), Ministry of Transport and Communications) を訪問し、情報の収集を行うものとする。

1-3 調査団の構成

事前調査団の構成は以下のとおりである。

氏名	担当分野	現職
(1) 國田 治 (クニタ オサム)	総括	運輸省港湾技術研究所 特別研究官
(2) 小野 正博 (オノ マヒロ)	調査企画	国際協力事業団 社会開発調査部社会開発調査第1課
(3) 鈴木 勝 (スズキ マサル)	港湾計画	運輸省港湾局建設課国際業務室 補佐官
(4) 大脇 崇 (オオワキ タカシ)	需要予測/管理運営	運輸省港湾局建設課 補佐官
(5) 潮崎 俊也 (ウシザキ シュンヤ)	施設計画	運輸省第五港湾建設局 海域整備課長
(6) 中村 哲 (ナカムラ サトシ)	自然条件調査	応用地質株式会社
(7) 佐田 昭平 (サダ ショウヘイ)	環境調査	株式会社東光コンサルタント

1-4 調査日程

調査機関：平成7年10月18日～11月1日（15日間）（官）

平成7年10月18日～11月6日（20日間）（役務コンサルタント）

	月 日	調 査 内 容	
第1日目	10/18 (水)	(官・役務コンサルタント) 東京発 12:00 NH209便 フランクフルト着 16:05	
2	19 (木)	フランクフルト発 12:55 LH 3834便	アンカラ着 17:05 アンカラ泊
3	20 (金)	JICA事務所、大使館、関係機関表敬、S/W(案)・Q/N説明 アンカラ泊	
4	21 (土)	アンカラ→イスタンブール(航空機) イスタンブール泊	
5	22 (日)	イスタンブール→チャナッカレ(車) チャナッカレ泊	
6	23 (月)	チャナッカレ→ブルサ(車) ブルサ泊	
7	24 (火)	ブルサ→イスタンブール(車) イスタンブール泊	
8	25 (水)	(官) イスタンブール→アンカラ(航空機) アンカラ泊	(コンサル) イスタンブールにて資料収集 イスタンブール泊
9	26 (木)	(官) S/W協議 アンカラ泊	(コンサル) イスタンブールにて資料収集 イスタンブール泊
10	27 (金)	(官) S/W・M/M協議 大使館報告 アンカラ泊	(コンサル) イスタンブールにて資料収集 イスタンブール泊
11	28 (土)	(官) 団内打合せ	(コンサル) イスタンブール→ アンカラ(航空機) アンカラ泊
12	29 (日)	(官・コンサル) 団内打合せ アンカラ泊	
13	30 (月)	(官) S/W・M/M署名 JICA事務所報告 アンカラ泊	(コンサル) アンカラにて資料収集 アンカラ泊
14	31 (火)	(官) アンカラ発 10:45 TK 905便 フランクフルト着 13:25 フランクフルト発 19:50 408便	(コンサル) アンカラにて資料収集 アンカラ泊
15	11/1(水)	(官) 東京着 15:05	(コンサル) アンカラ→イズミール(航空機) イズミール泊
16	2 (木)	(コンサル) イズミールにて資料収集 イズミール泊	
17	3 (金)	(コンサル) イズミール→アンカラ(航空機) アンカラ泊	
18	4 (土)	(コンサル) アンカラ発 18:00 LH 3833便 フランクフルト着 20:35	
19	5 (日)	フランクフルト発 19:50 JL 408便	
20	6 (月)	(コンサル) 東京着 15:05	

なお、現地においては、日本大使館、DLHの他MOTC、TCDD、TDI、SPO（国家計画庁）、MOIC（通商産業省）、TCK（道路総局）等の関係機関の担当者を表敬し意見交換・情報収集を行った。主要関係機関および関係者については次のとおりである。

氏名	所属・役職
平岡 邁	在トルコ日本大使館公使参事官
三木 秀一	一等書記官
多田 智	二等書記官
佐々木 直義	JICAトルコ事務所所長
富田 明子	所員
Mr. R. Onder KARADUMAN	General Director the General Directorate for the Construction of Railways, Harbours, and Airports(DLH)
Mr. Selahattin BAYRAK	Assistant of General Director, DLH
Mr. Asaf KAYA	Head of the Port Planning and Design Department, DLH
Mrs. Ulker YETGIN	Director of the Port Planning and Design Division, DLH
Mrs. Ulya LEKILI	Civil Engineer, DLH
Mr. Mehmet SAG	Civil Engineer, DLH
RASIM ŞINEL	Tekirdag Port Mech. Engineer, Port Manager
Jedat ATAG Denetleme Sefi	Chanakkale Port
A. Cavit Adson	Bandirma Port TCDD, Port Manager
TUNA GUR BASMUHENDIS	Bandirma Port DLH
Engin Akkaynak	Mudanya Port Liman Baskani
M. Akif ERSOY	Derince Port TCDD, Port Manager
Abdulmusa APAYDIN	Haydarpasa Port TCDD, Port Director
Umit Çelik	Haydarpasa Port DLH , Engineer

第2章 トルコ国の概要

- 参考文献 ①「トルコ国情報」1994年 J I C A 国際協力総合研修所
②「トルコ共和国概況」1995年 8月在トルコ日本国大使館
③「トルコ国フィリオス港建設計画調査事前調査（予備）報告書」
平成元年 6月 J I C A
④「トルコ共和国港湾整備計画調査報告書」
平成 5年 2月（社）海外運輸コンサルタント協会

2-1 一般事項

(1) 公式国名

トルコ共和国 (Republic of Turkey)

(2) 独立年月日

1923年10月29日 (共和制宣言)

(3) 国土

国土面積 780,576km²(日本の約2.1倍)

行政区分 県が67、その下に郡、町、県、町には直接選挙による議会がある。

地 勢 トルコはアナトリア半島とバルカン半島南東部の東トラキア地方との2つの部分からなり、アジアと欧州にまたがっている。

東経25° 40'、北緯35° 51'から42° 06'の間に位置しており、北は黒海、東北はソ連 (国境線610km)、東はイラン(国境線454km)、南東はイラク(国境線311km)、南はシリア (国境線877km) と東地中海、西はエーゲ海、北西はギリシャ(国境線213km) とブルガリア (国境線269km) と接する。

気 候 トルコは年間を通じて雨量が多い大陸型気候に、夏季は高温乾燥という準熱帯の気候をあわせもつ。一般に雨量は海に面した山岳地帯に多く、内陸に向かうにしたがい少なくなる。マルマラ、地中海、エーゲ海岸地帯の雨期は秋に始まり晩春に終わるが、黒海沿岸は四季を通じて降雨がある。トルコ東部は冬が長く、寒さが厳しく降雪も多い。

	平均気温 (°C)	平均湿度 (%)	平均降雨量 (mm)
地中海	17.1	69	776.8
東部アナトリア	9.3	60	559.9
エーゲ海	15.2	69	646.8
東南アナトリア	16.3	52	575.7
中央アナトリア	10.9	62	381.7
黒海	12.6	72	781.0
マルマラ	13.8	73	668.2

(出所) "General Directorate of Meteorology"

(4) 人口

総人口 5,771万人 (1991年)

人口増加率 2.2%

(5) 首都と主要都市の人口 (1985年調査)

アンカラ (首都) 約350万人

イスタンブール 約580万人

イズミール 約230万人

アダナ 約160万人

(6) 政 体

共和制 (1923年10月29日より)

元 首 シュレーマン・デミレル大統領 (Suleyman Demirel)
(1993年5月就任。任期7年)

首 相 チルレル首相

議 会 一院制、450議席、任期5年

(7) 人種構成

トルコ人 (80%)

クルド族 (東部地方に居住) (17%)

その他、アラブ人 (シリア、イラク国境付近に居住) ギリシャ人、アルメニア人、ユダヤ人など

(8) 言 語

公用語 トルコ語 (ウラル・アルタイ語系)

(9) 宗 教

イスラム教は人口の99%を占める。(スンニ派とシーア派(少数)に分かれている。)

他にカソリック、クレゴリアン、ユダヤ教があるが、極めて少ない。

(10) 教 育

7～12歳まで義務教育。中等教育は中学校(3年)、リセと呼ばれる高校(3年)がある。大学はすべて国立でアンカラ大学、イスタンブール大学、アタチェルク大学など18大学がある。

識字率 68.8% (1980年)

(11) 経 済

1) GNP 132,824百万ドル (1994年)

1人当りGNP 2,193ドル (1994年)

(世銀統計: 2,120ドル (1993年))

2) 失業率 8.3% (1994年4月)

3) 主要産業 農業 (小麦、かんきつ類、綿花、ナッツ類、タバコ)
鉱工業 (原油、クロム、褐丹、銅、綿織物、セメント)

4) 貿 易 輸出 18,390百万ドル (1994年)(FOB)

主要輸出品目 (繊維製品、鉄鋼、加工製品、フルーツ、ナッツ類、
電気機械)

輸入 22,606百万ドル (1994年)(F O B)

主要輸出品目 (原油、天然ガス、鉄鋼、化学製品、ボイラー機械、
電気機械、自動車)

5) 財政赤字 145,935十億トルコ・リラ (対G N P比3.7%)(1994年)

6) 通貨 トルコ・リラ (Turkis Lira : T L)

1ドル=44,889. トルコ・リラ (1995年7月)

7) 外貨準備高 16,519百万ドル (1994年)

8) 対外債務 71,581百万ドル (1995年3月末)

9) G N P成長率 (単位 : %)

	88年	89年	90年	91年	92年	93年	94年
G N P成長率	1.5	1.6	9.4	0.4	6.4	8.1	△6.0
農業	7.8	△7.6	6.8	△0.9	4.3	△1.3	△0.3
鉱工業	1.8	4.6	8.6	2.7	5.9	8.2	△5.7
サービス	0.5	0.9	10.3	0.6	6.5	10.7	△6.6

(12) 政治動向

1) 略 史

現在のトルコ共和国の領土の大部分を形成している小アジア半島 (アナトリアと呼ばれ、全土の97%相当。残り3%の欧州大陸部分はトラキアと呼ばれる)。は、幾多の民族の栄枯盛衰を経てきた土地である。その大まかな年譜は次のとおりである。

① 旧石器時代 (B. C. 5000年～)

② 新石器時代 (B. C. 3000年～)

③ プレヒッタイト (青銅器) 時代 (B. C. 2300年～2000年)

④ ヒッタイト (鉄器) 時代 (B. C. 2000年～750年)

⑤ フリギア時代 (B. C. 1200～650年)(注:フリギア人は印欧系でヨーロッパより小アジアに侵入)

⑥ リディア・イオニア時代 (B. C. 650年～546年)

⑦ ペルシャ時代 (B. C. 546年～334年)

⑧ ヘレニズム時代 (B. C. 334年～64年)

⑨ ローマ時代 (B. C. 130年～A. D. 395年)

⑩ ビザンチン帝国時代 (395年～1453年)

⑪ セルチューク帝国時代 (1077年～1308年)

⑫ オスマン帝国時代 (1299年～1923年)

⑬ トルコ共和国時代（1923年-現在）

オスマン帝国は第1次大戦で枢軸国側に加わって参戦して敗れ、1920年のセーヴル条約により英、仏、伊、希がイスタンブールなど主要都市に進駐した。これら諸国は大戦中の密約により、東にアルメニアを独立させ、南部は仏、南西部は伊、西部のイズミール地方は希がそれぞれ占領し、トルコはアナトリアのアンカラを中心とする3分の1、その大部分は不毛の地だけを維持することとされ、トルコの国家としての存立すら危ぶまれる状況であった。

1919年スルタンに反抗の旗幟をかかげたムスタファ・ケマル・パシャは同志を糾合して国民軍を組織し、いわゆる「独立戦争」を戦い、1922年9月、アンカラ占領を目指していた希軍を打ち破り、希軍はアナトリアから撤退、他の連合軍も占領地からの撤退を余儀なくされた。1922年ケマル・パシャはスルタン制の廃止を宣言、ここに600年の歴史を誇るオスマン帝国は滅亡した。1923年7月のローザンヌ条約でトルコは小アジア本土とイスタンブールを確保、同10月トルコ共和国が成立してムスタファ・ケマル・パシャが初代大統領に就任、ここに近代トルコ共和国の成立をみた。

救国の英雄アタテュルク（議会からケマル・パシャに贈られた称号で「トルコの父」の意）の指導する新生トルコ共和国は、「政教分離」と「西欧化」を国策とし、「内に平和、外に平和」のスローガンのもと、近代的国造りにまい進した。建国当初のトルコ経済は疲弊著しかったが、独、ソ連などの援助を受けつつ、1934年に経済5カ年計画を開始、国家主導の経済再建に乗り出した。

1938年11月、アタテュルク大統領が急逝、その右腕であったイノニユ首相が第2代大統領に就任した。イノニユは第2次大戦では列強の圧力をはねのけて巧妙に中立を維持（終戦直前には連合側について参戦）、国土を戦禍から救った。大戦後1952年には自ら求めてNATOに加盟して東西冷戦の中で西側に立ったが、それに先立ち朝鮮戦争には5千余名の将兵を国連軍の一部として派遣した。

2) 共和国成立以後の政治動向

① 共和人民党政権（1923～50年）

アタテュルクの指導した「独立戦争」時代に全国に組織された抵抗委員会を母体とし生れた共和人民党は50年まで政権を独占した。

② 民主党政権時代（1950～60年）

イノニユ大統領は1945年に複数政党制導入を発表し、1946年1月共和人民党離党者グループが「民主党」を組織した。1950年5月の総選挙で民主党は420議席をとって大勝、メンデレス政権が成立した。しかし、1957年頃より同政権の議会

軽視、非民主的政策、国軍との関係悪化等が重なり、同政権は1960年5月の軍事クーデターで倒れた。軍事政権（国家統一委）は1961年10月に民政移管した。

③ 過渡期政権（1960～65年）

1961年10月の総選挙から1965年10月の「公正党」政権成立までの期間はいずれの党も絶対多数をとれず、連立政権が続いた。

④ 公正党政権（1965～71年）

1965年10月の総選挙でデミレルに率いられた民主党の流れをくむ公正党が過半数を制し、組閣した。1969年選挙でも同党は過半数をとったが、1971年左翼勢力の台頭、経済の停滞などに対し内閣が有効な措置を取らず、国家機能が充分機能していないことを不満とする軍部の「介入」でデミレル内閣は総辞職した。軍部は直接政局運営には当たらず、1973年10月まで超党派内閣による政治が続いた。

⑤ 不安定連立政権時代（1973～80年）

かつての「共和人民党」はその後中道左派に転換していたが、1973年の10月の選挙で第1党に返り咲いたものの過半数に至らず、連立政権組閣が難航し、1970年代を通ずる政局不安・混迷の幕開けとなり、1973年から80年9月の軍事クーデターまでの間、7回の連立政権が続いた。1978年より1980年半ばまでの間、左右両勢力の衝突により約5,000人の死者を出すなど国内治安が乱れたほか、1980年、任期を満了したコルテュルク大統領の後任を6カ月間も選出し得ないなど、国家機能が麻痺した状況が続いたことが、1980年の9月の軍事クーデターの原因となった。

⑥ 軍事政権（1980年9月～83年11月）

1980年9月エブレン国家参謀総長率いるクーデターの後、「国家安全評議会」が軍政を敷いた。デミレル、エヂェヴィット、エルバカン等政党党首は政局混迷の責任で逮捕され、政党活動は停止された。評議会は1981年12月に民政移管の手順を公表、1982年11月新憲法が発効し、エブレンが大統領に就任した。

⑦ 祖国党政権（1983年11月～91年10月）

「国家安全評議会」が総選挙に候補を立てることを許可した3政党（祖国党（ANAP）、人民党、民族民主党）の間で戦われた選挙でオザル氏（副首相）が率いる祖国党がエブレン大統領の推す民族民主党を押さえて過半数を制し、第1次オザル内閣が成立した。オザル内閣は発足後、インフレを37%までに低下させるなど経済再建の実現、政局の安定、社会情勢の好転を背景に1987年の繰り上げ選挙でも大勝し、第2次内閣を組閣した。しかし、1987年以降インフレが加速し

たため、祖国党は1989年3月の地方選挙で大敗した。このような情勢の中で、1989年11月にはエブレン大統領の任期満了（7年）に伴い、オザル首相が議会で祖国党絶対多数を抛り所に大統領に選出され、アクブルト首相が誕生した。1991年6月祖国党大会でユルマズがアクブルト首相を破り、党首に選出され新首相に就任したが、インフレ、所得格差の拡大、政治疑惑、元党首オザル大統領に対する世論の批判などもあり、1991年10月20日の総選挙で祖国党は第2党になった。

⑧ 正道党・社会民主人民党連立内閣（1991年～92年）

1991年10月20日の繰り上げ総選挙により正道党（DYP）が第1党となったが、単独多数には至らず、第3党の社会民主人民党（SHP）との連立内閣が成立した。（閣僚ポストはDYPが21、SHPが12）。1991年11月25日国会において、デミレル首相は人権保障の拡大を目指した憲法改正、インフレ解消と経済安定政策の実施、南東部（クルド）問題の解決等を含む連立政権政府綱領を発表し、30日信任された。

1992年9月9日、80年クーデター後閉鎖されていた政党の政治活動再開が認められ、共和人民党（1923年アタテュルクにより創設された政党、CHP）の活動再開と新党首を決める党大会が開催され、新党首としてバイカル議員（SHP離党）が選出された。

一方、12月19日、80年クーデター後、1981年閉鎖された公正党（AP）の第10回党大会が開催され、APを正式に閉鎖し、DYPに合流することとした。

3) 最近の政局動向

1993年4月17日オザル大統領が急逝し、5月16日、デミレル首相が過半数の得票を得て第9代大統領に選出された。6月13日、デミレルの大統領就任により空席となった与党のDYPの新党首にチルレル議員（女性）が選出された。14日、デミレル大統領は同党首を首相に指名し、組閣を命じた。トルコ国に初めての女性首相が誕生した。25日、チルレルDYP党首はデミレル大統領に対して閣僚名簿を提出し、同大統領は第2次連立内閣の閣僚名簿を受理した。7月3日、チルレル首相は議会で政策綱領を発表、5日議会で信任された。

1994年1月14日、国際的な各付機関である米国のムーディーズ社とスタンダード&プアーズ社が、トルコに対する信用格付けを2ランク下げる決定を行ったことにより、トルコ政府の資金調達が困難になりトルコリラの下落が始まった。

2月25日、チルレル首相は民主党（DEP）議員6名と無所属議員1名計7名の国会議員不逮捕特権の剥奪を議会に求めた。3月2日、ANAP、DYP、福祉党

(R P)、民族主義者行動党 (MHP) による賛成投票の結果、D E P 議員 5 名と無所属議員 1 名、さらに 3 月 3 日には、D E P 議員 1 名、無所属議員 1 名の不逮捕特権の剥奪が決議され、身柄も拘束された。3 月 17 日 D E P 議員 5 名、無所属議員 1 名が逮捕された。この事件の背景には元来クルド政党である D E P が非合法テロ組織であるクルド労働者党 (P K K) を公に支持したことで軍部の逆鱗に触れたことが上げられる。

1994 年 3 月 27 日、統一地方選挙が実施された結果 D Y P が僅差で第 1 党の座を維持し、D Y P 主導による (D Y P-S H P) 連立政権の継続が決定された。一方、イスラム原理主義系の R P は大幅に得票率を伸ばした。現状の生活苦に対する不満層の票を集めたことが急伸した最大の理由と言われる。

4 月 5 日、チルレル首相は、窮地に陥ったトルコ経済を建て直すため、経済安定化プログラムを発表した。

6 月 16 日、憲法裁判所は D E P 解散を決定し、D E P 議員 13 名は国会議員の資格を喪失した。12 月 8 日、国家反逆罪により死刑求刑されていた元 D E P 議員 8 名の量刑判決が 3 年半から 15 年として下ったことで欧州からの人権非難が一段と強まった。S H P、C H P 左派 2 党は 2 月 18 日に統合し、新党名を共和人民党 (C H P) とし、チェティン元外相を新党首に選出した。3 月 23 日にチルレル首相 (D Y P) およびチェティン C H P 党首は、連立政権の継続に関する行動計画 (民主化の推進、内閣の構造改革および信任投票の実施) および追加プロトコールに署名した。3 月 6 日に仮調印されたトルコの E U 関税同盟加盟を実現するために、政府は民主化に向けた何らかの措置を取らざるを得なかったが、7 月 23 日、23 項目の憲法改正案の内 17 項目の改正が成立した事により E U 関税同盟加盟の実現可能性は高まった。

[参考] 1995 年 8 月 15 日現在の議会勢力 (1 院制、450 議席) は次のとおり。

(党名)	(党首)	(性格)	(議席数)
正道党(DYP)(与党)	タンス・チルレル	中道右派 (リベラル)	183
祖国党(ANAP)	メスット・ユルマズ	中道右派 (リベラル保守)	96
共和人民党(CHP)(与党)	ヒクメット・チェティン	中道左派 (社会民主主義)	65
福祉党(RP)	ネジメット・エルバカン	右派 (原理主義)	38
民族主義者行動党(MHP)	アルパルスラン・テュルケシ	右派 (国粋主義)	17
大統一党(BBP)	ムフスィン・ヤズジュオール	右派 (民族主義)	7
民主左派党(DSP)	ビュレント・エヂェヴィット	中道左派 (SHPより左)	10
新党(YP)	ユスフ・ボズクルト・オザル	中道右派 (リベラル・保守)	3
国民党(MP)	アイクト・エディプアーリー	右派 (原理主義)	2
新民主主義運動(YDH)	ジェム・ボイネル	中道右派 (リベラル)	1
無所属			6
欠員			22
計			450

連立政権は今後来年に予定されている総選挙に向けて野党との厳しい対応に迫られることになる。

(13) 外 交

1) トルコ外交の特色

アタチュルクの遺訓たる「内に平和、外に平和」に従い、トルコの外交は冒険主義を排した「現実主義的路線」が一つの特徴である。トルコには伝統的に「敵性国家」に四囲をかこまれているとの感覚と政情不安の国の直接国境を接しているとの不安感が根強い。トルコ国家の安全と独立の維持がトルコ外交の根本原則とされているのはそこに由来する。トルコ外交の基軸としては、①NATOの一員としての西側寄りの路線と②それと矛盾しない範囲での「全方位多角外交」の2つを挙げることができる。トルコは1950年代に複数政党時代に入ったが、外交の面では基本的には「超党派」が原則で、主要外交問題につき政党間の対立はあまりみられない。(ただし、イスラム原理主義の流れをくむ福祉党は西欧との関係につき異見を持つ。)

東西対立が無くなった現在でも基本的にはこれまでの外交路線を維持しつつ、特に旧ソ連邦崩壊後の回教系共和国との関係強化に意を用いている。

2) 中近東アラブ諸国との関係

アラブ諸国はかつてはオスマン帝国領であったこともあり、トルコには、アラブは自分たちが一番良く知っているとの自負がある。しかし、1952年のNATO加盟後トルコの安全保障上の関心は主としてNATO、ソ連、東欧、ギリシャに向けられ、中近東諸国との関係は比較的稀薄になっていた。1965年頃からサイプラス問題の絡みもあってアラブ諸国との関係改善の意欲を示し始め、石油危機とサイプラス進攻後は明確にアラブ・回教圏との関係緊密化に乗り出し成果をあげた。1979年にはPLO事務所がアンカラに設置され、イラン・イラク戦争では両国の「利益代表」として橋渡し役を精力的にこなした。PLO「国家」宣言に当たっても逸早く承認した他、1992年3月、PLO事務所の「大使館」昇格を認めた。シリア国とは「ハタイ県」領土問題、ユーフラテス川水利権問題、PKKテロ支援地問題などを抱え、イラク国ともユーフラテス河水利権問題のほか、イラク領内のPKKに対する越境攻撃問題、湾岸危機以降閉鎖されている石油パイプライン再開問題などを抱えている。イランとの関係も時折波風が立つ。しかしトルコは現実主義の観点、特にこれら諸国との貿易重視の見地もあってか極めて慎重、穏健な外交スタンスをとっている。

また、トルコは中東和平実現後の地域の大きな課題である経済開発などの戦後復

興に積極的に貢献する意欲を示している。

3) E U諸国との関係

E U諸国はトルコ国にとって貿易相手先として最も重要である。1993年についてみると、トルコの輸出のうち47.4パーセントがE U諸国で、輸入も44パーセントに達する。トルコはN A T Oのほか、欧州評議会のメンバーであり、E Uについては1964年に連合協定 (Association Agreement) を結んでおり、1987年4月正式にE U加盟を申請した。1995年3月、トルコE U連合理事会において、トルコの関税同盟が認められた。今後、欧州議会の承認などにより、トルコの関税同盟加盟が実現するものと思われる。しかしながら、E Uにはトルコの国内問題であるクルド問題を含む人権問題と外交上の問題であるサイプラス問題を解決するまではE U正式加盟を認めないとの姿勢がある。

ギリシャ国とはサイプラス問題、エーゲ海大陸棚問題、土系住民問題をめぐり対立が継続しており、1987年12月に土希両国首脳によるダヴォス会議以降関係改善の模索が行われ、1991年9月パリ首脳会議、1992年2月デミレル首相・ミツオタキス希首相タヴォス会議を経て、相互理解の促進が図られている。

サイプラス問題に関しては国連事務総長の仲介による土希両系との個別協議を経て、直接協議がもたれたものの、憲法、領土および難民の扱いで協議は暗礁に乗り上げた。1993年5月に再開された協議は国連事務総長提案の「信頼醸成措置」を巡り国連を中心とした仲介努力が続けられたが、1994年7月、欧州裁判所が土系サイプラスからE U諸国への輸入を事実上禁止したのに土系が反発し、協議は中断した。

4) 米国との関係

湾岸危機以降トルコが米国をはじめとする多国籍軍に国内軍事基地を提供したこととで更に関係は強化され、米国から見たトルコの中東戦略上の地位は上がった。1991年7月、ブッシュ大統領が訪土する一方、1992年2月デミレル首相が訪米したが、旧ソ連邦の崩壊という周辺状況の激変と相俟って、C I S回教系共和国へのイランの影響力の排除の意味もあり、米国は、トルコを後立てし、両国は更に接近しつつある。

このように、米国との関係は基本的には良好であるが、米国議会に「アルメニア人虐殺非難決議」の動きが絶えないことにトルコは神経をとがらせている。また、最近では同議会においてP K Kをめぐり人権問題が多々とりあげられることに強い反発と警戒心を抱いている。トルコが気にしているもう一つの点は、米国におけるギリシャ・ロビーの動きで、特にサイプラス問題との絡みで米国政府がギリシャ・

ロビーの影響を強く受けることへの警戒心が強い。

5) C I S・東欧との関係

1987年1月ソ連から天然ガスの導入が開始され、見返りとして、対ソ輸出が拡大するなど経済関係強化を推進してきた。1989年後半のソ連、東欧情勢の急転回、湾岸戦争の勃発に伴い、トルコ国のこれら諸国との関係は急速に好転した。旧ソ連邦崩壊過程より共通の歴史的文化的背景から回教系共和国との関係が急速に緊密化し、1991年9月以降回教系共和国首相が相次いで訪土し、経済、政治協議、文化、科学、教育、査免等の協定を結ぶ一方、1992年2月末チェティン外相が回教系共和国6カ国およびウクライナ、ベラルーシの各共和国を訪問し、関係強化が図られた。1992年4月27日よりデミレル首相も回教系共和国を訪問した。トルコの回教系共和国に対する姿勢は、文化や言語を共有する同胞への経済、文化、教育面での協力を行うとともに、経済関係の強化をも目指すものである。

1992年10月に第1回「トルコ系共和国首脳会議」がアンカラで、1994年10月に第2回会議がイスタンブルで開催され、政治、経済、文化の分野で関係増進を呼びかけた「宣言」を採択した。また、第3回会議が1995年8月27日から29日まで、キリギスタン共和国首都ビシケクで開催の予定である。

ブルガリア国とは土系住民問題をかかえ、1989年にはジンコフ政権下で土系住民の改姓問題をめぐり土系住民(約30万人)のトルコ大量帰還が発生し、一時関係が緊迫化した。その後同国の民主化により関係は改善された。

旧ユーゴについては、トルコは1992年2月マケドニアを含む全ての共和国を一括承認している。同年4月以降衝突が継続しているボスニア・ヘルツェゴヴィナについては、旧オスマン帝国時代からの歴史的・文化的繋がりもあり、トルコは政府レベルでの物資援助、国民レベルでの募金活動を行い、また国連決議に基く軍事介入を含む国際社会のより強力な取組みを求めて国連、O I C等に積極的に働きかけた。1994年3月23日、国連安保理は国連防護軍(U N P R O F O R)の増強を決議し、6月、後方支援部隊に支援された約1,500人の機械化歩兵大隊がボスニア・ヘルツェゴヴィナへ派遣された。

2-2 経済の現況

(1) 概況

トルコ国は建国以来、国営企業などによる輸入代替工業化政策を進めてきたが、第1次石油ショック以降の国際収支の悪化から、1977年には対外債務のリスケジュールを要請するに至った。1980年以降がI M Fなどの勧告を受け入れ、オザル政権以降国

営企業主導の閉鎖型経済体制から経済の自由化、対外解放経済体制への転換を図りながら経済再建を推し進めている。

1981年以降93年までは、年平均5%台の高い成長を遂げた。部門別では、農業部門は干ばつなどによりマイナス成長の年もあるが、工業、サービス部門は比較的安定した成長を示している。また、これを消費と投資に分けてみると、消費による寄与が大きい。最近では、高成長に伴う経済問題（財政赤字、高インフレ、経済収支の赤字等）が大きくクローズアップされており、1994年4月5日に政府は、1994年年初からの経済悪化のための経済安定化プログラム（以下「プログラム」という）を発表するに至った。プログラムに対しIMF、世銀とも評価し、7月8日IMFは総額509.3百万SDRのスタนด์バイ取極の供与を決定、また世銀は5月3日民営化支援のための融資（1億ドル）を決定した。

プログラムの実施の結果、経常収支が黒字化した他、財政収支が改善、外貨準備も著しく増加するなど経済は一時の最悪期を脱したものの、民営化の遅れ、インフレ率の悪化、産業界はもとより国内需要の低迷が続き、1994年は第2次世界大戦以降最低の成長率（▲6.0%）を記録するに至った。1995年は年初以来、外貨準備高の増加、輸出の増加、為替の安定、政府の国内債発行の成功（金利低下、期間拡大）、EU関税同盟協定調印（3月）、海外資金調達再開等があり、また、生産指数や製造業設置稼働率等の指標面もポジティブな動きとなっており、経済は順調に回復してきている。

（2） 財政赤字

国営企業の赤字、農業補助金等が財政赤字の主因であり、その改革の他、地下経済の捕捉のための税制改革の必要性が言われている。また1989年以降、それまで抑制されていた公務員、国営企業労働者の実質賃金が大幅に上昇したため、人件費が財政の大きな負担となった。1994年のプログラムの実行により、公務員給与の引上げ抑制、1回限りの特別税の賦課等が行われた結果、財政収支は改善し、1994年の財政赤字は▲146兆リラとなった。

1995年は利払費がかさみ、移転支出が膨らんでいるものの、これまで税収が予想以上に好調であることから、上半期の財政赤字は▲113兆リラにとどまっている。なお人件費+利払費の歳出に占める割合は6割を超え、非常に硬直化した財政運営となっている。

（3） 高インフレ

高成長による景気の過熱からインフレが昇進し、特に1988年以降、60～70%のインフレが続いた。1994年は専売品などの値上げなどプログラム実行により、月間30%を

トルコ経済主要統計資料

95年8月11日作、在トルコ日本大使館

物価 (1987 年基準)

(%)

	90年	91年	92年	93年	94年	95.2	95.3	95.4	95.5	95.6	95.7
卸売物価 (前年比)	48.6	59.2	61.4	60.3	149.6	149.8	144.3	91.2	78.4	77.3	80.0
(前月比)						7.0	6.1	3.9	1.7	1.3	2.4
消費者物価(前年比)	60.4	71.1	66.0	71.1	125.5	130.0	127.7	94.3	82.4	84.4	86.5
(前月比)						5.7	4.1	6.4	3.2	2.0	2.9

国際収支

(単位: 百万ドル、%)

	90年	91年	92年	93年	94年	95年5月	95年1-5月
輸出 (FOB)	13,026	13,667	14,891	15,611	18,390	1,548 (25.3)	8,257 (29.0)
輸入 (FOB)	22,581	21,007	23,082	29,771	22,606	2,571 (87.4)	12,027(-37.8)
貿易収支	△ 9,555	△ 7,340	△ 8,191	△ 14,160	△ 4,216	△ 1,023(646.7)	△ 3,770 (62.1)
観光収入	3,225	2,654	3,639	3,959	4,321	419 (23.2)	1,200 (16.5)
労働者送金	3,246	2,819	3,008	2,919	2,627	271(-16.6)	1,255 (18.1)
公的移転収支	1,144	2,245	912	733	383	32(100.0)	691(373.3)
経常収支	△ 2,625	258	△ 942	△ 6,433	2,631	△ 223(-)	△ 20(-90.6)
資本収支	4,037	△ 2,397	3,648	8,963	△ 4,194	△ 52(-94.5)	3,003 (-)
(直接投資ネット)	700	783	779	622	559	54 (80.0)	177 (43.9)
(証券投資ネット)	547	648	2,411	3,917	1,158	△ 472(497.5)	△ 673 (-)
(その他長期資本)	△ 210	△ 808	△ 935	1,370	△ 784	△ 121(-17.1)	7 (-36.4)
(ドレンナーネット)	49	△ 497	410	925	1,315	99(191.2)	635 (65.8)
(短期資本)	3,000	△ 3,020	1,396	3,054	△ 5,127	487(-)	3,492 (-)

注 () 内は対前年同期比

外貨準備高

(単位: 百万ドル)

	90年	91年	92年	93年	94年	95.2	95.3	95.4	95.5	95.6	95.7
金	1,468	1,493	1,494	1,488	1,410	1,400	1,400	1,383	1,383	1,383	1,383
中央銀行	5,972	4,918	6,116	6,213	7,997	10,455	11,292	12,314	11,940	13,350	14,550
民間銀行	3,971	5,842	7,644	10,061	7,112	9,212	8,679	8,794	8,894	8,335	N.A.
計	11,411	12,253	15,254	17,762	16,519	21,067	21,372	22,491	22,217	23,068	N.A.

リラ相場 (期末 buying rate、公定)

	90年	91年	92年	93年	94年	95.3	95.4	95.5	95.6	95.7
リラ/ドル	2.927	5.075	8.555	14.458	38.418	41.864	42.346	42,526	43,888	44,889(45.0%)
リラ/円	21.69	40.34	68.69	129.17	385	469	504	509	513	505(60.7%)

() 内は、対前年同期比

対外債務残高 (上段合計、中段長期、下段短期、百万ドル)

財政赤字 (10億TL、%)

1991末	1992末	1993末	1994末	95.3末	1991年	1992年	1993年	1994年	95.1-6	
50,489	55,592	67,356	65,601	71,581						
41,372	42,932	48,823	54,291	58,415	財政赤字	33,516	47,434	133,105	145,935	113,05
9,117	12,660	18,533	11,310	13,166	財政赤字/GNP	5.3	4.3	6.7	3.7	N.A.

94年は暫定値

GNP=new series。94年は速報値。

GNP

(単位: 十億TL、百万ドル)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	95年1-3月
名 (TLベース)	397,178	634,431	1,103,843	1,997,323	3,903,301	1,195,118
目 (\$ベース)	150,758	150,177	158,157	177,761	132,824	N.A.
実質 (TLベース)	84,592	84,893	90,344	97,677	91,809	18,972
GNP成長率	9.4%	0.4%	6.4%	8.1%	△ 6.0%	△ 0.2%

94年は速報値

超えるインフレ率を経験するなど、年末には卸売物価指数が149.6%、消費者物価指数が125.5%に達し、共和国建国以来最も高い水準となった。インフレ率は1995年5月には70%~80%程度に低下したものの、インフレの原因は1989年以降の実質賃金の上昇、農業補助金の上昇等による財政赤字にあり、この削減がインフレ抑制の鍵である。

(4) 国際収支

トルコの国際収支は、貿易赤字と対外債務の返済を観光収入、海外労働者送金および海外における資金調達（証券発行）で賄いバランスをとる構造で推移してきた。1989年の輸入関税の引き下げ以後、輸入が伸び、貿易赤字は拡大し、1993年は実質リラ高政策により輸出が伸び悩み、貿易赤字が大幅に拡大した。

1994年はプログラム発表後、為替の大幅切下げ、国内需要の低下等が要因となり、輸入が大幅に減少するとともに輸出も増加し、貿易赤字が縮小した結果、経常収支は26.3億ドルの黒字と共和国史上最大の黒字を記録した。一方、資本収支については、経済状況の悪化を受け短期資本の流出超過が著しく、▲41.9億ドルの大幅な赤字となった。1995年に入ると輸出は引き続き好調な増加を示しているものの、国内経済の回復やリラ安感などから輸入が大きく増加し、上半期の経常収支は▲0.2億ドルの赤字となっている。

(5) 対外債務

1995年3月末現在、残高は716億ドルとなっている。1991年末の世銀データでは、世界で7番目の債務国となっている。近年、格付取得により公募債の発行が急増したが、1994年は米国の格付機関が相次いでトルコの格付を下げたことなどから、国際資本市場からの資金調達が困難となり、短期債務も著しく減少した。1995年に入ると、経済の順調な回復を受け、政府は約1年ぶりの国際資本市場からの資金調達となるシンジケートローン契約やユーロ円債発行等を行った他、民間銀行も次々に国際資本市場からの資金調達を再開している。

2-3 日本とトルコの関係

(1) 政治関係

我が国とは伝統的な友好関係にあり、オザル政権（1983~89年）下、対日関係は拡大した。デミレル政権（1991年11月~93年5月）およびチルレル政権（1993年6月~現在）もその外交政策の下で対日関係重視を謳っており、デミレル首相は1992年12月1日~5日、チルレル首相は1995年2月26日~3月1日までの間訪日した。

[参考] 24年8月6日 トルコ共和国承認

25年3月23日 在トルコ日本国大使館開設

65年1月1日 在イスタンブール領事館開設（1972年10月総領事館昇格）

（2） 経済関係

1） 貿易

国別貿易順位で、日本は輸出20位、輸入8位（94年）。

（単位：百万ドル）

	'89年	'90年	'91年	'92年	'93年	'94年	'95年1-4
日本からの輸入	530	1,119	1,092	1,113	1,621	968	424
日本からの輸出	233	239	226	162	159	187	53
対日貿易赤字	▲296	▲880	▲866	▲951	▲1462	▲781	▲372

（トルコ貿易庁資料）

日本の主要輸出品目：建設機械、繊維機械、精密機器、自動車、タイヤ、原動機

日本の主要輸入品目：棒鋼等鉄鋼、繊維製品、クローム鉱、タバコ葉、トマト調製品

2） 直接投資

国別直接投資実績累型（実行ベース）は1995年5月末で、日本は6位、全体の6.6%を占める。上位は蘭、仏、独、米の順。投資許可を得て活動している日本の企業数は40社、投資額は2,726,452百万リラ。この他、駐在員事務所を有する会社は29社（1994年10月末現在）。大型投資としては、トヨタ自動車がトルコ企業と合併で自動車工場を設立し、1994年9月から生産を行っている他、本田技研工業・マツダ自動車もトルコ政府から投資許可を得ている。

（3） 経済協力（除く文化無償協力）

対トルコODAは、有償資金協力および技術協力（除く青年海外協力隊）を中心になされており、運輸・交通、エネルギー、鉱工業、農林水産業、保健・医療等幅広い分野を対象としている。

1994年までのODA支出額の合計は14億4,921万ドルで、支出全体に対する有償資金協力のシェアが90%と極めて高いことが特徴である。

1991年の支出純額は、湾岸危機に対する中東周辺国に対する経済支援策の一環として、緊急商品借款等円借かんのディスパースが進んだことから、4億2,453万ドル（域内第3位、世界第7位）にも達したが、1992年以降は円借かんの支出がほとんどなかったことから、1992年は2,109万ドル、1993年は1,272万ドル、1994年は864万ドルに留まった。但し、技術協力は着実に伸びている。

1993年度までの対トルコ援助累計実績を形態別にみると、有償資金協力（3,123.58億円、交換公文締結ベース）では世界第13位、中近東第2位で、技術協力（155.36億円、JICA経費実績ベース）では世界第24位、中近東第2位である。

1) 技術協力

近年、プロジェクト方式技術協力、個別専門家派遣および開発調査において、実施案件数が急速に伸びている。また、1995年6月に在トルコJICA事務所がアンカラに開設された。

① 研修員受入れ

近年、毎年度、90名程度受け入れている（製造業、運輸・交通、エネルギー、医療・保健、通信・放送等）。1993年度までの累計は、1,434名である。

② 専門家派遣

専門家の派遣は協力分野の多様化、プロジェクト方式技術協力の実施増などに伴い、近年着実に伸びている（水産、農業、エネルギー、鉱工業、運輸・交通、医療・保健等）。1993年度の実績は43名であり、1993年度までの累計は330名となっている。1995年8月1日現在、32名の長期専門家が活動中である。

③ 単独機材供与

毎年1～2件程度の単独機材供与を実施している。1993年度までの実績は約24億円である。

④ プロジェクト方式技術協力

実施案件数が近年急速に増えており、現在協力中の案件は「生物製剤品質管理プロジェクト」、「地震防災研究センタープロジェクト」、「人口教育促進(II)プロジェクト」および「港湾水理研究センタープロジェクト」である。また、1995年10月からは「鉱山保安技術向上プロジェクト」が開始される予定である。

⑤ 開発調査

資源調査、エネルギー分野が多数を占めており、調査結果を受け、自己資金またはコマーシャル・ベースでの協力を結びついているものがある。調査完了案件はこれまでに25件ある。現在協力中の案件は「クチュク・メンデレス川流域灌漑農業開発計画」、「国道橋梁の維持補修とリハビリテーション」、「エネルギー利用合理化計画」および「エスピーエ地域資源開発協力基礎調査」の4件である。

2) 有償資金協力

1993年までにE/Nベースで商品借款4件、プロジェクト借款11件（プロジェクト数は9件）、債務繰り延べ5件、合計20件の円借款を供与している。

1993年6月には、デミレル首相の訪日時に要請のあった「イスタンブール給水計

画」に対し、52,473百万円の供与を決定し、同年11月12日には同L/Aが締結された。

過去の円借款（除く債務繰り延べ）は下記のとおり（交換公文ベース）。

・ハサン・ウールル・ダムおよび水力発電計画（71, 78, 80年度）	計175億円
・ゴールデン・ホーン架橋計画（71年度）	計 33億円
・アライベイ造船所拡充計画（80年度）	計 2億円
・イスタンブール市内電話網拡充計画（80年度）	計 6億円
・商品借款（80年度）	計100億円
・商品借款（81年度）	計127億円
・アルティンカヤ水力発電所建設計画（83年度）	計154億円
・第2ボスボラス橋建設計画（85, 86, 87年度）	計616億円
・第三次農業信用（89年度）	計352億円
・緊急商品借款（90年度）	計291億円
・ゴールデン・ホーン橋補修拡幅計画（91年度）	計138億円
・緊急商品借款（91年度）	計529億円
・イスタンブール給水計画（93年度）	計525億円

（4）文化関係

1) 主な文化行事

- 85年 4月 トルコ文明展開催（東京、大阪、福岡）
- 86年 6月 日本週間開催（アンカラ、イスタンブール）
- 88年 7月 第2ボスボラス橋開通式典および日本週間開催（イスタンブール）
- 90年 6月 日土修好100周年記念行事開催（東京、大阪、和歌山）
9月 （アンカラ、メルシン、イスタンブール）
- 92年10月 日本週間開催（アンカラ）
- 93年10月 同上
- 94年 5月 イスタンブール・ジャパン・フェスティバル1994（イスタンブール）
- 94年11月 大統領交響楽団日本公演（東京、埼玉）
- 94年11月 日本週間開催（アンカラ）

2) 文化無償協力

- 83年度 アンカラ大学医学部への視聴覚機材供与
- 86年度 イスタンブール芸術基金への音響機材供与
- 87年度 アタテュルク文化センター（イスタンブール）への視聴覚機材供与
- 89年度 トルコ柔道空手連盟への柔道機材供与

- 90年度 アンカラ大学言語・歴史・地理学部へLL機材供与
- 91年度 アンカラ国立オペラ・バレエ劇場へ音響機材供与
- 92年度 大統領府交響楽団への視聴覚機材供与
- 93年度 パムッカレ遺跡保存修復機材供与

3) トルコでの日本研究

- 85年 アンカラ大学言語・歴史・地理学部に日本語学科設立
- 89年 ボスフォラス大学に日本語コース設立
- 90年 中東工科大学に日本語コース設立
- 92年 ラジオ・テレビ・アナトリア技術高校日本語コース設立（アンカラ）
イスタンブール商工会議所アナトリア商業高校日本語コース設立（イスタンブール）
- 93年 チャナッカレ大学3月18日 日本語教育学科設立
- 94年 エルジェス大学文理学部日本語・日本文学科設立（カイセリ）

(5) 人物往来

1) 最近数年の要人往来は次のとおり。

- 83年 8月 安部外相訪土
- 85年 5月 オザル首相訪日
- 86年 3月 日土友好議員連盟議員団（金丸元副総理団長）訪土
- 5月 三笠宮崇仁親王同妃両殿下訪土
- 88年 5月 アクブルト国会議長訪日
- 7月 第2ボスフォラス橋開通式典参加のため金丸会長ほか日土友好議員連盟議員団の訪土
- 89年 2月 オザル首相大喪の礼出席のため訪日
- 90年 8月 中山外相訪土
- 9月 三笠宮寛仁親王同妃両殿下訪土
- 10月 海部総理訪土
- 11月 オザル大統領即位の礼のため訪日
- 91年 4月 鈴木外務政務次官訪土（イラク避難民キャンプ視察）
- 6月 金丸元副総理（日土友好議員連盟会長）訪土
- 93年12月 デミレル首相訪日
- 93年 9月 三笠宮崇仁親王同妃両殿下訪土
- 94年 5月 海部元総理夫妻、日本トルコ友好促進議員連盟（渡辺恒三議員団長）イスタンブール・ジャパン・フェスティバル1994参加のため訪土

95年 2月 チルレル首相訪日

2) 経済面では87年から日土経済合同委員会(日本側議長は現在、関和平いすず自動車社長、土側議長タラ ENKA ホールディング会長)が毎年会合を行っている。
(日本とトルコで交互に開催。)

3) 邦人のトルコ入国者数(単位:千人)

86年	87年	88年	89年	90年	91年	92年	93年	94年	95年1-6月
17	21	28	32	35	18	36	47	64	37

4) 在留邦人数: 818名(95年8月現在)

5) 在日トルコ人数: 710名(95年4月現在)

(6) 二国間条約

- ・通商航海条約(1930年署名)
- ・査証免除取極(1967年署名)
- ・航空協定(1989年署名)
- ・投資促進保護協定(1992年署名、1993年2月批准書交換)
- ・租税条約(1993年署名、1994年11月批准書交換)

第3章 トルコ国の運輸事情

参考文献 ①「トルコ共和国港湾整備計画調査報告書」

平成5年2月 (社) 海外運輸コンサルタント協会

②「トルコ国フィリオス港建設計画調査事前調査(予備)報告書」

平成元年6月 J I C A

③ Summary Statistics on Transportation and Communication, 1993, State
Institute of Statistics.

④ Seventh Five-year Development Plan Strategy 15. Restructuring
Projects in Infrastructure Services.

3-1 概要

トルコ国内の主要な交通ネットワークは、図3-1に示すとおりであり、鉄道網および道路網がよく発達している。1993年における国内輸送のモード別実績を見ると、旅客については、人・kmベースで①道路（94.2%）、②鉄道（4.6%）、③航空（1.1%）、④海運（0.1%）となっており、さらに貨物については、ton・kmベースで①道路（91.1%）、②鉄道（7.9%）、③海運（0.8%）、④航空（0.2%）の順となっている。すなわち、トルコ国内における輸送のほとんどが、旅客、貨物ともに道路輸送によるものとなっている。（図3-2、図3-3、表3-1参照）

また、これらの運輸インフラ整備のための投資についても、トルコ国政府は力を入れており、公共投資の中でも運輸インフラへの投資が第1位を占め、第6次国家開発計画（1991～95）の期間中、全体の30.6%を運輸関連が占めている。これらの運輸部門への投資をセクター別に見ると高速道路が80%、その他20%が鉄道、海運、航空、パイプラインに配分されている。

一方、第7次国家開発計画（1996～2000）のインフラ部門に関連する記述では、運輸部門においては、しっかりしたTransportation Master Planがないため、種々の問題が生じていることや、国全体に有効な目標なり政策なりを統一した機関によって決めることができず、各個別の運輸関係機関の間での調整もされないままになっている現状を指摘している。

そのため、同計画においては、運輸部門の基本方針として、各運輸モード間で環境とも調和した、経済的で速く、安全なサービスを提供することが重要と述べている。具体的には、運輸セクターにおける生産性の向上、既存キャパシティの有効利用、国内の高速道路にかかっている負荷を鉄道、海運、パイプラインへ分担させること、ならびに所要の法令整備と組織体制の確立が必要と述べている。

さらに、国の経済社会開発と調和しつつ、それを補完するべく、ダイナミックなTransportation Master Plan を作成するとしており、併せてBlack Sea Economic Cooperation（黒海経済協力）の枠組の下で輸送ネットワーク強化のためのStudyの実施、適切なる民営化プログラムと民営化をコントロールする仕組みの整備を行うとしている。また、その中で、いわゆるBOTモデルについても取り上げるとしている。

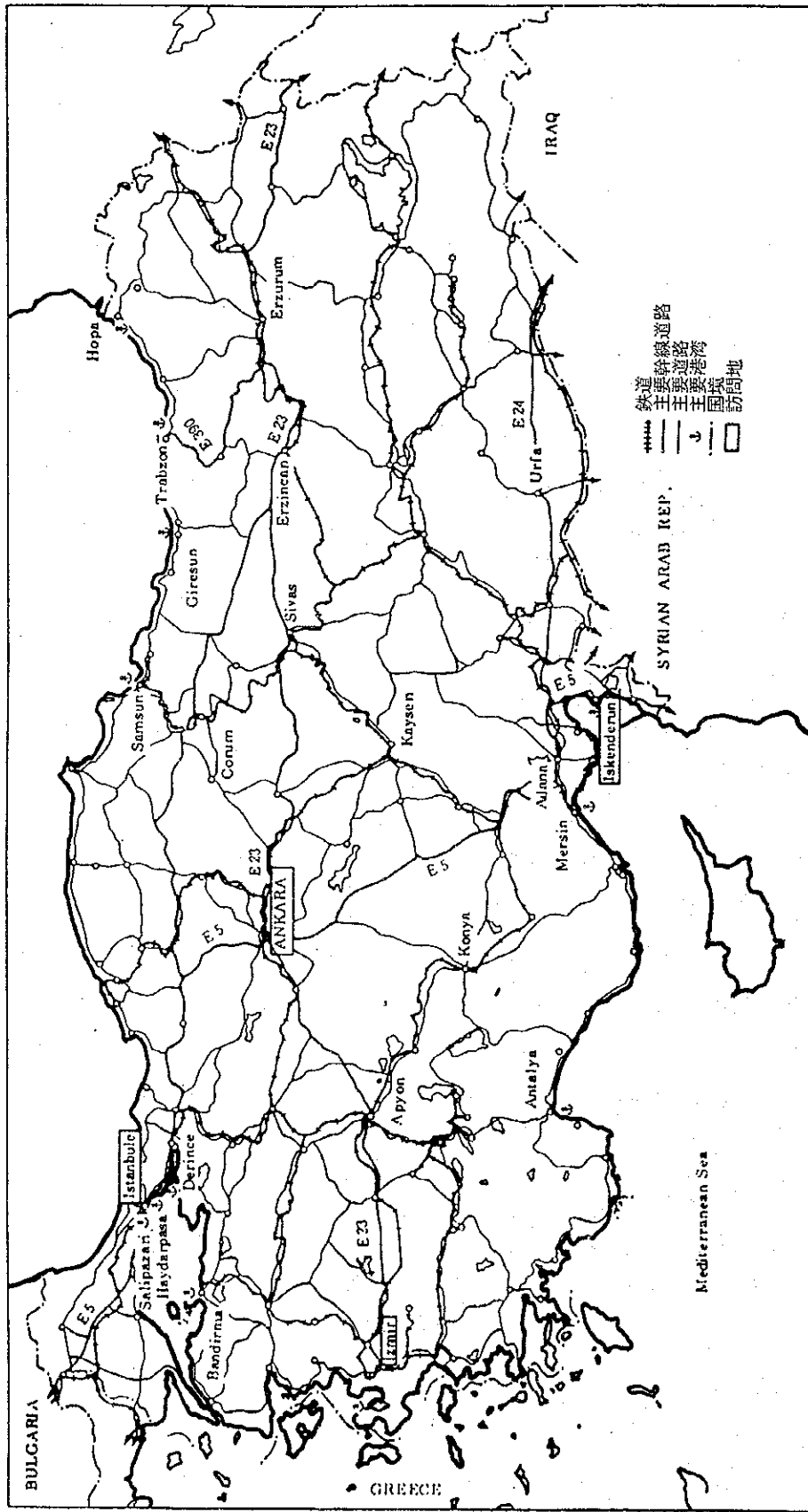
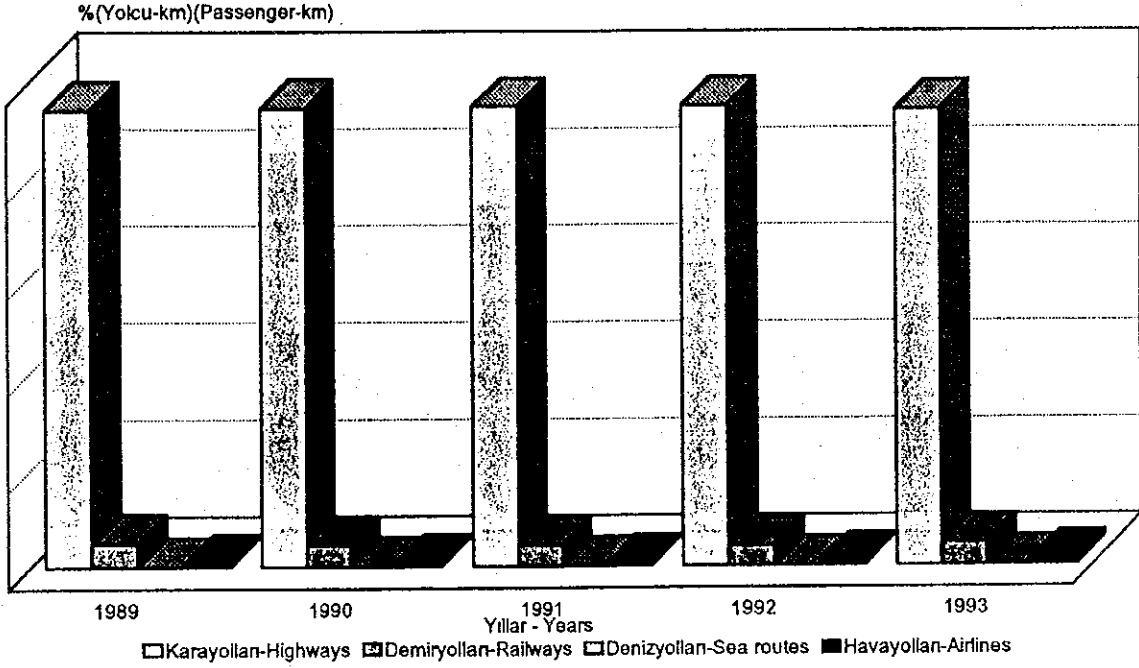


図3-1 トルコ全国図と交通網図

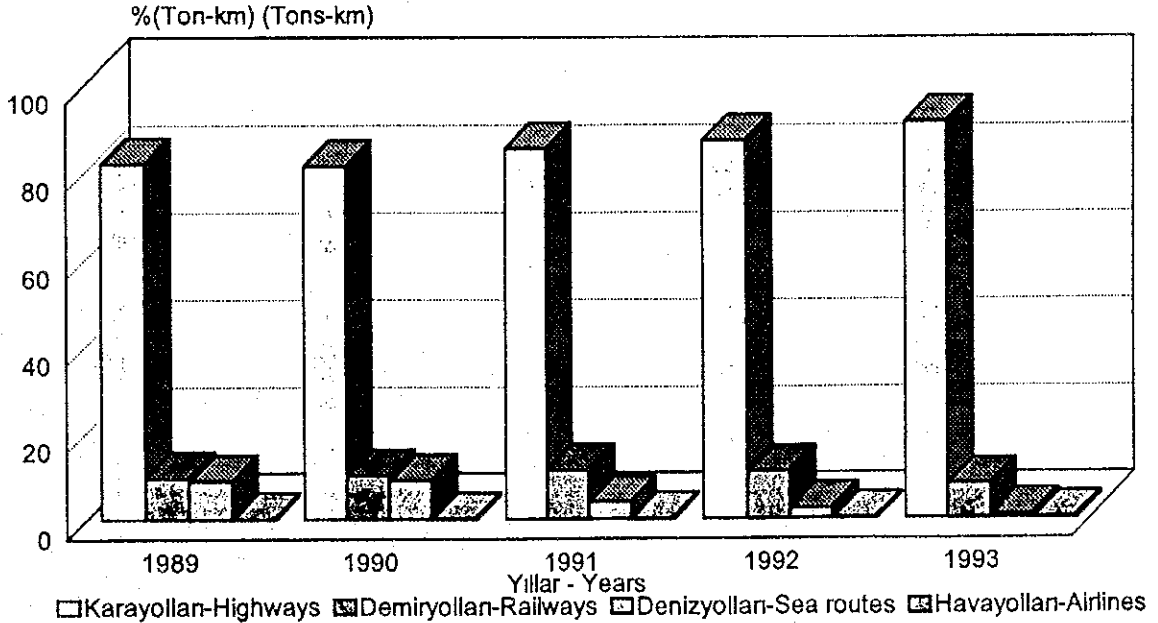
5. Taşıma sistemleri Transportation systems



Veri için tablo 2'ye bakınız.
For data, see table 2.

3-2

6. Taşıma sistemleri Transportation systems



Veri için tablo 2'ye bakınız.
For data see table 2.

3-3

表3-1

Transportation of freight and passengers by transportation systems, 1991 - 1993
Milyon - Million

Yıl Year	Toplam - Total				Karayolları - Highways				Demiryolları - Railways				Denizyolları - Sea routes (1) (2)				Havayolları - Airlines (2)			
	Ton Km		Yolcu Km Passen- ger Km		Ton Km		Yolcu Km Passen- ger Km		Ton Km		Yolcu Km Passen- ger Km		Ton Km		Yolcu Km Passen- ger Km		Ton Km		Yolcu Km Passen- ger Km	
	Ton Km	%	Ton Km	%	Ton Km	%	Ton Km	%	Ton Km	%	Ton Km	%	Ton Km	%	Ton Km	%	Ton Km	%	Ton Km	%
1991	72 918	100.0	138 014	100.0	61 969	85.0	131 029	94.9	8 093	11.1	6 048	4.4	2 780	3.8	92	0.1	76	0.1	845	0.6
1992	77 945	100.0	149 627	100.0	67 704	86.8	142 172	95.0	8 383	10.8	6 259	4.1	1 756	2.3	58	0.1	102	0.1	1 138	0.8
1993	107 407	100.0	154 950	100.0	97 843	91.1	146 029	94.2	8 517	7.9	7 147	4.6	901	0.8	53	0.1	152	0.2	1 721	1.1

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü
Devlet Demiryolları İşletmeleri Genel Müdürlüğü
Ulaştırma Bakanlığı, Bağlı ve İlgili Kuruluşlar Daire Başkanlığı
Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü
1) Denizyolları taşımacılığı, Türkiye Denizyolları İşletmelerinin şehir hatlarında,
D.B Deniz Nakliyat TAŞ'ın ise iş hatlarında yaptığı taşımacılığı kapsar.
2) Dış hatlardaki taşımacılar dahil değildir.

Source: General Directorate of Highways
Turkish State Railways
Ministry of Transportation Departments Concerned, and
General Directorate of Turkish Airlines
1) Sea routes transport includes Turkish Maritime Organizations Domestic
services
2) Data does not include transport to or from foreign countries.

3-2 道路

トルコ国の道路の総延長は約32万kmと言われており、そのうち国道 (State Highways) 3.1万km、地方道 (Provincial Roads) 2.8万kmで合計約6万km (1993年現在、表3-2参照) となっている。これらの他、高速道路 (Motorway) の整備が進められており、総延長1,566kmのうち、1,074kmが1994年末までに開通している。トルコ国の主要道路は国内輸送だけでなく、ヨーロッパと中東を結ぶ国際輸送にも利用されている。

トルコ国における道路の計画、建設、メンテナンスについてはTCK (高速道路局) が中心的な役割を果たしている。

しかし、第7次国家開発5カ年計画によれば、自動車の増加にも関わらず高速道路のインフラ整備が適切なレベルにまで達しておらず、法令整備や関連組織機構が効率的な輸送サービスの確保にうまく働いていないと述べている。

道路の状態については、1985年に国道 (Highway) の標準車軸許容重量が10トンから13トンへ引き上げられ、単位輸送コストを減らすことにより国道輸送はより魅力あるものになったが、一方で過積載の問題もあって道路は極端なダメージを被っている。

これまで、国道と地方道については容量増加のための投資よりも、むしろ物理的なメンテナンス、あるいはリハビリテーションに重点が置かれてきており、1994年末時点で道路のアスファルト (Asphalt-coated) 舗装率は84% (1989年には79%であった) にまで増加したが、セメント-アスファルト (Cement-Asphalt road) 道路とすべき17,000kmの道路のうち、わずかに4,750kmまでが整備されているに過ぎないのが現状である。

第7次5カ年計画においては、国道および地方道の舗装改善が重要視されており、重要車両に対応できるセメント-アスファルト道路を計画期間末には8,500kmにまで整備すると述べられている。

さらに、高速道路 (Motorway) については、継続投資について再評価を行うとともに、建設とオペレーションについて適切と思われる部分を民間セクターに移行させるとしている。また、今後、高速道路 (Motorway) については、Transportation Master Planとも整合のとれたものとなるよう考慮し、その投資については、BOT方式を優先するとしている。

表3-2

State highways and provincial roads by surface type, 1991 - 1993

A. Toplam B. Devlet yolu C. İl yolu - A. Total B. State highways C. Provincial roads
Kilometre - Kilometers

		Dış yapılmış yollar - Surfaced road								
Yıl - Year		Genel toplam General total	Toplam Total	Bitümlü kaplama Bituminous surfacing	Parke Stone black	Kırma taş ve stabilize Stone crushed and stabilized	Toplam Total	Toprak yollar (Tevsiyeli ve tevsisiz) Graded and ungraded	Geçit vermeyen yollar Unpaved roads	Otoyollar Motorways (1)
	B	31 261	30 733	29 092	45	1 596	528	110	418	-
	C	27 960	25 739	19 196	89	6 454	2 221	1 217	1 004	-
1992	A	59 842	56 881	48 609	136	8 116	2 981	1 573	1 408	862
	B	31 343	30 717	29 211	49	1 457	626	178	448	-
	C	28 499	26 144	19 398	87	6 859	2 355	1 395	960	-
1993	A	59 770	57 045	49 565	128	7 352	2 725	1 425	1 300	1 070
	B	31 424	30 880	29 574	43	1 263	544	128	416	-
	C	28 346	26 165	19 991	85	6 089	2 181	1 297	884	-

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü
(1) Genel toplama dahil edilmemiştir.Source: General Directorate of Highways
(1) Length of motorways are excluded in general total.

3-3 鉄道

トルコ国の鉄道整備は日本よりも歴史が古く、鉄道システムがトルコ国のほぼ全体をカバーしているが、現代的な経営技術と技術開発の観点からは非常に遅れており、現在ある鉄道ネットワークは十分に機能していない部分が多い。

1993年における鉄道総延長は8,430kmで、ほとんどが単線であり、複線部分はわずかに266kmであり、電化率についても1994年末時点で955kmに達したところで、全体の約11%に過ぎない。(表3-3参照)

第7次国家開発5カ年計画においては、現在の鉄道ネットワークからの利益を最大にするためには、鉄道の近代化とリハビリのための調査が必要としており、2,000kmのリニューアル、1,300kmの電化と、電気機関車60台、客車250台、貨車2,500台を供給するとしている。また、さらに80kmの新線も開業させるとしている。

なお、トルコ国における鉄道の管理主体はTCDDであるが、TCDD管理の港湾経営については黒字状態であるのに対して、鉄道部門は赤字状態となっている。このような状態をふまえ、第7次5カ年計画の中では、鉄道関係の組織体制の不充分さに起因する問題を解決するため、TCDDのリストラ・計画を完成させ、可及的速やかに実行する、とも述べている。

表3-3

Length of railways, train kilometers, ton kilometers and freight transport of railways, 1991 - 1993

	1991	1992	1993
Hat uzunluğu - Length of railways (km) (1)	8 429	8 430	8 430
Elektrikli - Electrified lines	667	905	905
Anahat - Main line	478	716	716
2 + hat - Double and more	189	189	189
Elektriksiz - Lines not electrified	7 762	7 525	7 525
Anahat - Main line	7 685	7 448	7 448
2 + hat - Double and more	77	77	77
Tren kilometreleri - Train kilometers '000	43 252	43 295	43 849
Yolcu tren kilometreleri - Passenger train kilometers	24 988	25 227	25 347
Banliyö - Suburban	5 284	5 238	5 048
Anahat - Main line	19 704	19 989	20 299
Ekspres - Express	12 192	13 790	14 294
Normal yolcu - Passenger	4 710	4 120	3 809
Mavi tren - Blue train	2 802	2 079	2 196
Karma tren kilometresi - Mixed train kilometers	1 318	1 286	1 397
Yük tren kilometresi - Freight train kilometers	16 946	16 782	17 104
Ton-kilometreleri - Ton-kilometers '000	8 093 331	8 383 313	8 517 324
Büyük hız - Express freight	137 328	109 756	115 048
Küçük hız - Ordinary freight	7 840 057	8 121 065	8 281 308
Mesajeri - Express parcels	12 580	10 590	9 896
Bagaj - Baggage freight	5 268	4 433	4 171
İdari - Administrative freight (2)	98 098	137 469	106 901
Yük taşıma (ton) - Goods traffic (tons) '000 (3)	14 847	15 748	15 794
Tarım ürünleri - Agricultural products	737	814	450
Canlı hayvan - Livestock	11	17	10
Maden - Minerals and ores	9 481	9 606	9 687
Akaryakıt - Fuel oil	290	340	244
Orman ürünleri - Wood products	73	86	103
Araç - Vehicle	46	42	39
Kimyevi ve sıvı gübre - Chemical and nitrogenous fertilizers	216	373	524
Küpe ve hayvan yemi - Oilcake and livestock food	65	72	62
Diğer - Others	3 928	4 398	4 695
Liman ve iskelede taşıma - Transportation ports and piers	25 921	27 184	30 052
Yükleme - Loading	11 403	12 797	10 944
Boşaltma - Unloading	14 518	14 387	19 108

Kaynak: Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü

- (1) Manevra ve istasyon hatlarını kapsamaz
(2) Devlet Demiryolları kendi hizmet içi taşımanın
(3) Mesajeri, bagajı ve idari nakliyatı kapsamaz

Source: General Directorate of State Railways

- (1) Lines of shunting and stations are not covered
(2) Service transportation of State Railways
(3) Express parcel luggage and departmental are excluded

3-4 航空

現在、トルコにはDHMI（国家空港管理公社）によって管理されている空港が22空港あり、そのうち、14空港が国際線にも供用されている。第6次5カ年計画末での取扱実績は、全体で、乗降旅客数2,230万人、うち国際線が1,350万人を占めており、国際線利用客が約2/3を占めているといった状態である。特に、乗降客の多いのはAtatürk（イスタンブール）空港、Antalya空港、Esenboga（アンカラ）空港Adnan Menderes（イズミール）空港およびDalaman空港である。

また、Atatürk空港とAntalya空港には新しい国際線ターミナルの建設計画もあるとのことであり、第7次5カ年計画においても高いPriorityに位置付けられている。なお、1993年の統計によれば、航空貨物は、約46万トン、このうち国際航空貨物は約33万トンとなっており、旅客と同様に約2/3が国際線で取扱われている。

（収集資料のSummary Statistics on Transportation and Communicationを参照のこと）

3-5 港湾

詳細な記述は、次章第4章に譲るが現在トルコでは、10港のメジャーポートが、公的セクター（TCDD、TDI）によって管理・運営されており、これらの公的港湾の全体キャパシティは30百万トン／年、その他、Semi-publicおよびPrivateの港が、これらの他100百万トン／年の能力を有しているとのことである。

トルコ国の港湾は、主として、TCDD、TDI、地方公共団体、民間によって管理され、あるいは運営されており、統一的な考え方の下に港湾開発あるいは港湾活動が行われている、というような状況でない。

第4章 マルマラ海各港湾の現状と課題

第4章 マルマラ海各港湾の現状と課題

4-1 トルコ国港湾の一般事情

トルコ国は、ヨーロッパとアジアの間に位置しており、また、黒海、エーゲ海、地中海に面していることから、世界の東西物流の交流拠点として極めて重要な地理的位置にある。さらに、ドナウ川とライン川を結ぶ運河が完成し黒海とバルト海が直接結ばれたこと、旧ソ連の崩壊に伴う黒海沿岸の新独立国とトルコ・欧州との間の新たな交易関係や、トルコが希望するEU同盟への加入に伴う欧州との交易関係の増大が期待されること、などの周辺情勢の変化により、近い将来、黒海、マルマラ海沿岸域は、国際貿易上極めて重要な意味を持つ地域となる。

トルコ国政府内部では、以上のような認識のもとに、トルコをとりまく国際物流の隆盛を図るポイントは港湾開発にあると考えており、政治課題としても港湾整備のプライオリティーは高く位置付けられているとのことである。以下、主として、TCDD (Turkish State Railways トルコ国有鉄道)、TDI (Turkish Maritime Organizations トルコ海運公社) からの提供資料類をもとにトルコ国の港湾の現況をとりまとめる(港湾に関連する組織については、4-2参照)。

トルコ国は、国土の3方を海に囲まれ、総延長約8,300kmの海岸線を有している。

その海岸線上に、

○主要公共港(major public ports)	15港
○小規模地方港(small municipal piers)	約30港
○工業集団所有の特定港 (specialized ports owned by industrial complexes)	約35港
○その他の民間港	多数

の港湾が存在している。(図4-1)

-NETWORK OF TURKISH STATE RAILWAYS (TCDD)
 -TURKISH PORTS OPERATED BY STATE ECONOMIC ENTERPRISES
 -MUNICIPAL AND PRIVATE PORS AND PIERS

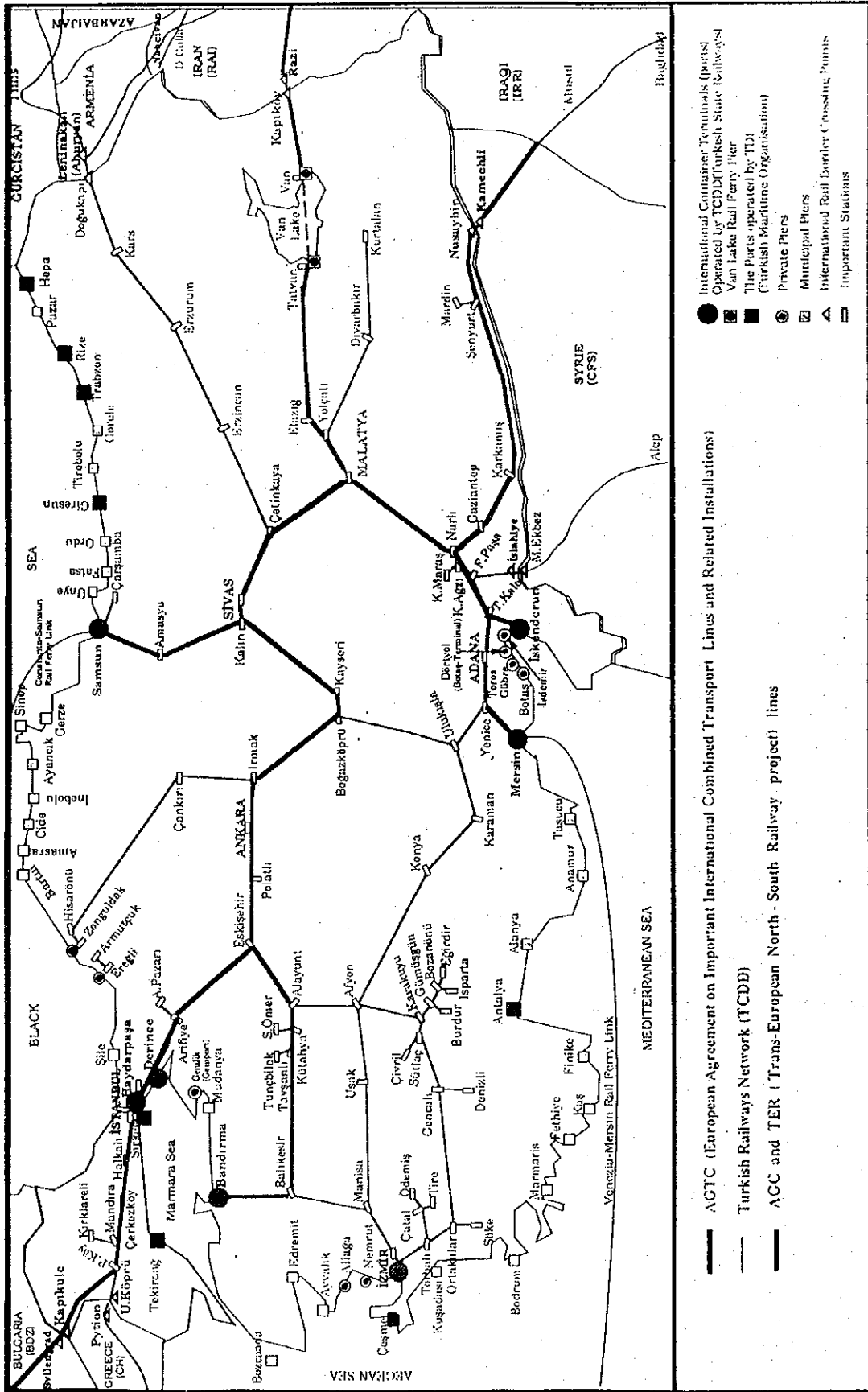


図 4-1 トルコの港湾及び鉄道

1992年においては、これらの港湾全体での取扱貨物量は107.4百万トンであり、このうち、輸出が21.9百万トン、輸入が50.2百万トン、coastal tradeと称するいわゆる内航海運取扱量が34.3百万トンとなっている。また、このうち主要公共港湾で取り扱われた貨物量は表4-1、4-2に示すとおりである。他は、主として工業団地の特定港における石炭、石油等の専用貨物が多くを占めており、一部の大規模な民間港におけるコンテナの取扱量も一部を占めている。

トルコ国の沿岸部は、地勢的には大きく黒海沿岸、マルマラ海沿岸、エーゲ海（地中海）沿岸の3地域に分けられ、港湾もそれぞれの沿岸の特性に応じた役割を担っている。黒海沿岸はサムスン、ホパ等の主要公共港を中心として多数の特定港、地方港が点在している。エーゲ海沿岸は、イズミール、メルシン、イスケンデルンの主要公共港3港を中心として地中海貿易ルート的一端を担っている。特にメルシン港は、コンテナの取扱能力はトルコでもっとも大きい、近年では実績としては北部のハイデルパシャが急増している。

マルマラ海沿岸は、ハイデルパシャ、デリンジェ、バンデイルマ、テキルダの主要公共港4港とムダンヤ、チャナッカレのような地方港数港が、背後周辺地域一帯に集積する商工機能のゲートポートとしての役割を担っている。また、一部の貨物はアンカラ方面まで運ばれている。また、ゲミリック港というコンテナを中心とする大規模な民間港があり、実態的にはこの港がハイデルパシャ港の不足分をかなり補完していると思われる。

主要公共港15港のうち特に貨物量の多い11港（ハイデルパシャ、デリンジェ、バンデイルマ、イズミール、メルシン、イスケンデルン、サムスン……以上TCDD、テキルダ、アンタルヤ、トラブゾン、ホーパ……以上TDI）について取扱貨物の概況をみる。

表4-1～4-3に過去8年間の各港の荷姿別、輸出入・内航別取扱貨物量を示す。1994年においては、総計で約28,900千トンを取っており、そのうち約9割に当たる25,789千トンがTCDDの7港で扱われている。全体的なすう勢としては、一貫して貨物量は増加の傾向にあるといえるが、国内経済状況が高度成長を達しながらも年によってかなりの不安定感を示すせいか、年毎のばらつきが比較的大きいと言える。特徴的な傾向としては、

①…ガントリクレーンが導入されている主要港（ハイデルパシャ、イズミール、メルシン）3港のコンテナ取扱量の伸びが極めて大きい。7～8年前と昨年とを比較すると2～5倍となっている。中でもハイデルパシャは約5倍の伸びで、マルマラ海沿岸地域におけるコンテナ需要の大きさを裏付けている。

②…他港の一般埠頭で扱われていたコンテナは急速にこれら主要3港にトランスファーしていることもうかがえる。

③…自国経済状況に加え、周辺諸国の政情不安などによるとみられる貨物量の極端な変化が応々にしてみられる。（特に南部の港）

ことなどが挙げられる。

④…黒海沿岸諸国との交易の増加によりサムスン港のコンテナも伸びが著しいが、やはりここ1～2年減少気味であり、ガントリークレーンが導入されたハイデルパシャにシフトしているものと思われる。

さらに表4-5に、T C D D各港の1994年における取扱能力（Capacity）と取扱実績との比較を示す。（実績の数値は表4-1のものと一致）

これによると、一般貨物、バルクはメルシン、イズミールなど地中海側の2大港では逼迫気味であるが、マルマラ海沿岸の諸港では数値でみる限り充足している。コンテナについては、メルシンは余裕があるが、ハイデルパシャとイズミールは逼迫している様子がみてとれる。表4-1のコンテナ取扱量の伸びの差がそのまま港の能力に影響していることがわかる。近々、メルシン港のガントリークレーン5基のうち2基をハイデルパシャに移設する計画があるが、このようなコンテナ貨物の荷動きの動向をみる限り、応急的な対応としては妥当な対策であろう。

公共港での取扱貨物の9割を扱うT C D Dの港について、港営サービスの現況をみると、自らの雇用または自ら所有する労働者と設備により、水洗室内、引き船、給水、磨き物処理、荷役、保管など、一応フルレンジの港営サービスが3交代24時間体制で年間通して、休日も特別料金なしで提供されている。

なお、表4-2の1995年（8月末までの統計値）の取扱量をみるとTotalで19,556,931トン、コンテナで474,597TEUである。1994年1年間の同数値がそれぞれ25,789,194トン、598,783TEUであるから1995年は前年に比べかなりの伸びが予想される。特にハイデルパシャのコンテナは1995年8月までの取扱量がすでに1994年1年間の実績にほぼ達しており、このことからハイデルパシャの緊急性がよみとれる。

T C D Dでは、港の整備に当たり国家予算の他外国からの借款も導入している。トルコでは過去において2回にわたり港湾機能の充実を図るための計画が実施されている。

最初は1980～1984年の5カ年間において、主要公共港の一般貨物取扱能力の充実を図ることを目的として行われたものである。ストックヤード、荷さばき地、大型船用栈橋の建設、荷役施設の近代化などが行われた。

次は、1985～1992年の8カ年間において、コンテナ貨物の急速な増加の予測のもと、最新のコンテナ取扱技術の導入ガントリークレーンの導入のことかを図ったものである。これにより、ハイデルパシャ、イズミール、メルシンの3港は、ガントリークレーンが導入され同時にオペレーションサービスレベルも世界の主要港レベルに整備されて、本格的なコンテナ取扱港となった。表4-1のコンテナ貨物量の推移をみると、3港のコンテナ取扱量が急増する時期がこの時期であると同時に他港（イスケンデルン、デリンジエ、サム

スン)でのコンテナ取扱量(一般クレーンを使用)は減少または横ばいであり、ガントリークレーンの整備によりハイデルパシャ、イズミール、メルシン3港に他港からコンテナがシフトしていった様子がうかがえる。

ただし、イスケンデルン港における近年の貨物量の急激な減少は、中東危機によるイラクからの荷が停止したことによるものでありこのような特定の原因がある。

一方、ヨーロッパ～中東間の複合輸送の重要性が増したため、メルシン港にrail-ferryターミナルが近頃建設された。これにより、鉄道～海運～鉄道といった複合輸送が可能となる。また、サムスン港においても黒海沿岸諸国との交易上重要なrail-ferry facilitiesがあった。

さらに、Ro-Ro 船用ターミナルがハイデルパシャにおいて完成しすでに供用開始したほか、イズミールにおいて現在建設中、デリンジェにおいて計画中である。Ro-Ro 埠頭の導入により、デリンジェ～トリエステ～デリンジェ、ハイデルパシャ～コンスタンツァ～ハイデルパシャのRo-Ro 定期航路が開設された。

このような施策により、港の整備は精力的になされてきているが、今後の周辺事情、アナトリア南部開発、ダニユーブ運河、黒海沿岸経済機構、東地中海地域の港における中継基地としてのポテンシャル等々を考慮して、さらに、将来の貨物量の増大に対応するための拡充を図っていくとしている。

以上のような観点のもと、デリンジェ港、イスケンデルン港のコンテナターミナル建設プロジェクトを計画している。またオペレーションの生産性向上のための研究を行っている。

表4-1(1)TCDD管理の主要公共港荷種別取扱貨物量の推移(単位:トン)
1987年~1995年(ただし95年は3月まで)

Annual throughputs in TURKISH PORTS (operated by TCDD)						
		General		Container	Liquid	
		Dry Bulk	Cargo		Bulk	Total
HAYDARPAŞA	1987	242,289	2,740,119	292,226	0	3,274,534
	1988	738,875	2,091,053	338,925	0	3,169,853
	1989	679,050	1,712,574	504,882	0	2,896,506
	1990	301,266	2,060,640	868,686	0	3,230,592
	1991	551,675	1,899,840	959,887	0	3,411,402
	1992	581,728	1,635,098	1,349,537		3,566,363
	1993	24,851	2,193,481	1,855,190	0	4,073,522
	1994	68,223	1,841,452	1,853,615	0	3,563,290
	1995	18,000	502,195	582,303	0	1,082,498
DERİNCE	1987	60,744	970,785	5,590	0	1,037,119
	1988	63,783	528,235	5,510	0	597,528
	1989	420,782	433,398	11,850	0	866,030
	1990	1,670,990	697,085	13,094	0	2,381,149
	1991	109,388	691,721	22,916	0	824,025
	1992	159,222	765,992	25,649	24,229	975,092
	1993	206,779	1,299,868	24,034	59,623	1,590,304
	1994	142,628	781,743	17,083	58,413	999,867
	1995	118,640	151,715	5,902	11,595	287,852
SAMSUN	1987	1,226,217	408,867	487	721,404	2,356,975
	1988	1,317,355	272,414	1,087	510,679	2,101,535
	1989	1,902,352	259,247	6,489	614,379	2,782,457
	1990	1,691,922	263,953	5,735	533,697	2,495,307
	1991	1,261,213	271,645	17,424	339,548	1,889,828
	1992	1,259,473	231,814	26,289	2,955	1,520,531
	1993	1,220,132	567,493	30,358	5,650	1,823,633
	1994	687,916	510,842	14,735	1,100	1,214,593
	1995	261,883	227,436	459	1,798	491,576
MERSİN	1987	552,355	2,171,018	637,558	5,324,550	8,685,481
	1988	1,773,352	2,521,006	805,446	4,896,430	10,096,234
	1989	1,648,609	1,812,143	987,572	5,660,221	10,108,545
	1990	1,645,743	2,085,930	1,119,245	6,725,095	11,578,013
	1991	1,673,944	2,264,350	1,073,180	6,505,031	11,516,505
	1992	2,913,447	2,044,453	1,133,581	5,718,565	11,810,048
	1993	1,243,477	1,877,809	1,251,339	7,293,999	11,666,624
	1994	1,888,274	2,009,706	1,361,373	5,625,014	10,874,367
	1995	548,788	545,481	428,604	1,380,810	2,903,683

<デリンジェF/Sレポートより>

表4-1(2) 続き

		<u>Dry Bulk</u>	<u>General Cargo</u>	<u>Container</u>	<u>Liquid Bulk</u>	<u>Total</u>
ISKENDERUN	1987	491,292	1,072,659	39,334	1,572,562	3,175,847
	1988	527,638	1,079,234	42,016	1,516,552	3,165,440
	1989	1,495,160	848,347	46,138	1,075,701	3,465,346
	1990	688,377	282,167	27,896	918,019	1,916,459
	1991	888,934	243,014	16,466	953,157	2,098,571
	1992	921,522	178,331	6,379	596,825	1,703,057
	1993	752,633	669,597	7,997	926,404	2,356,631
	1994	701,653	295,512	707	737,707	1,735,579
	1995	229,843	75,448	9	164,395	469,695
BANDIRMA	1987	1,670,390	420,850	11,576	337,482	2,440,298
	1988	1,852,918	485,221	12,458	268,014	2,618,611
	1989	1,920,685	312,487	7,391	192,685	2,433,248
	1990	2,077,602	175,279	8,480	155,054	2,416,615
	1991	2,133,192	200,841	10,684	78,485	2,423,202
	1992	2,510,961	440,660	6,202	150,099	3,108,122
	1993	2,554,438	500,458	10,709	104,343	3,269,958
	1994	2,356,342	272,412	10,990	138,611	2,778,355
	1995	683,705	92,327	1,487	20,962	798,481
IZMIR	1988	368,899	680,288	707,723	69,818	2,026,728
	1989	922,287	731,045	947,686	104,768	2,705,786
	1990	1,036,893	624,689	1,124,451	95,151	2,944,184
	1991	1,056,676	695,850	1,309,937	131,758	3,194,221
	1992	1,977,248	670,065	1,438,163	157,650	4,243,126
	1993	1,966,816	1,006,092	1,959,727	123,588	5,056,223
	1994	1,463,200	594,542	2,431,223	134,178	4,623,143
	1995	310,249	119,441	679,012	55,422	1,164,124
TOPLAM	1987	4,243,287	7,784,298	988,771	7,955,998	20,970,354
	1988	6,643,820	7,957,451	1,913,165	7,261,493	23,775,929
	1989	8,988,925	6,109,241	2,612,008	7,647,754	25,257,928
	1990	9,115,993	6,249,723	3,167,587	8,427,016	26,960,319
	1991	7,673,022	6,267,261	3,410,494	8,007,977	25,358,754
	1992	10,323,599	5,966,813	3,985,800	6,650,323	26,926,335
	1993	8,069,126	8,114,808	5,139,354	8,513,607	29,836,895
	1994	7,308,236	6,306,209	5,479,728	6,695,023	25,789,194
	1995	2,171,103	1,714,043	1,677,776	1,634,982	7,197,909

Note : 1995 figure reflect throughputs till March

表4-2(1)TCDD管理の主要公共港に種別取扱貨物量の推移(単価:トン)
1991年~1995年(ただし95年は8月まで)

CARGO TRAFFIC :

DISTRIBUTION OF THE MAIN CARGO GROUPS HANDLED AT THE PORTS (1991 - 1995) TONS

	Years	Dry Bulk	General Cargo	Container	Liquid Bulk	TOTAL
HAYDARPAŞA (Istanbul)	1991	551.675	1.899.840	959.887	0	3.411.402
	1992	581.726	1.635.098	1.349.537	0	3.566.361
	1993	24.851	2.193.481	1.855.190	0	4.073.522
	1994	68.223	1.841.452	1.653.615	0	3.563.290
	1995	36.221	1.504.833	1.666.394	0	3.207.448
DERİNCE	1991	109.388	691.721	22.916	0	824.025
	1992	159.222	765.992	25.649	24.229	975.092
	1993	206.779	1.299.868	24.034	59.623	1.590.304
	1994	142.628	781.743	17.083	58.413	999.867
	1995	311.615	447.756	20.299	26.127	805.797
SAMSUN	1991	1.261.213	271.645	17.424	339.546	1.889.828
	1992	1.259.473	231.814	26.289	2.955	1.520.531
	1993	1.220.132	567.493	30.358	5.650	1.823.633
	1994	687.916	510.842	14.735	1.100	1.214.593
	1995	674.199	569.958	8.363	1.798	1.254.318
MERSİN	1991	1.673.944	2.264.350	1.073.180	6.505.031	11.516.505
	1992	2.913.447	2.044.453	1.133.581	5.718.565	11.810.046
	1993	1.243.477	1.877.809	1.251.339	7.293.999	11.666.624
	1994	1.888.274	2.009.706	1.351.373	5.625.014	10.874.367
	1995	1.275.745	1.233.912	1.045.975	4.234.046	7.789.678
ISKENDERUN	1991	886.934	243.014	16.466	953.157	2.099.571
	1992	921.522	178.331	6.379	596.825	1.703.057
	1993	752.633	669.597	7.997	926.404	2.356.631
	1994	701.653	295.512	707	737.707	1.735.579
	1995	680.432	258.736	6.871	433.908	1.379.947
BANDIRMA	1991	2.133.192	200.841	10.684	78.485	2.423.202
	1992	2.510.961	440.860	6.202	150.099	3.108.122
	1993	2.654.438	500.468	10.709	104.343	3.269.958
	1994	2.356.342	272.412	10.990	138.611	2.778.355
	1995	1.626.657	192.782	4.627	122.388	1.946.454
İZMİR	1991	1.056.676	695.850	1.309.937	131.758	3.194.221
	1992	1.977.248	670.065	1.438.163	157.650	4.243.126
	1993	1.966.816	1.006.092	1.959.727	123.588	5.056.223
	1994	1.463.200	594.542	2.431.223	134.178	4.623.143
	1995	929.590	380.283	1.730.271	133.145	3.173.289
TOTAL	1991	7.673.022	6.267.261	3.410.494	8.007.977	25.358.754
	1992	10.323.599	5.966.613	3.985.800	6.650.323	26.926.335
	1993	8.069.126	8.114.808	5.139.354	8.513.607	29.836.895
	1994	7.308.236	6.306.209	5.479.726	6.695.023	25.789.194
	1995	5.534.459	4.588.260	4.482.800	4.951.412	19.556.931

1995 figures are as of end of August.

<アンカラのTCDD本社で入手した資料>
1991~1994年の数値は表4-1と一致している。

表4-2(2) 同 輸出入、内航別

TONNAGE BY TYPE OF TRADE

PORT	Years	LOADING			UNLOADING			TOTAL
		Export	Coastal	Transit	Import	Coastal	Transit	
HAYDARPAŞA (Istanbul)	1991	1,317,149	0	960	1,941,829	10,025	141,439	3,411,402
	1992	1,326,034	0	0	2,089,062	63,962	87,303	3,566,361
	1993	980,295	0	0	3,051,443	5,126	36,658	4,073,522
	1994	1,345,869	5,500	0	2,211,921	0	0	3,563,290
	1995	1,113,076	0	0	2,094,372	0	0	3,207,448
DERİNCE	1991	150,905	1,142	256	669,655	508	1,559	824,025
	1992	212,478	1,883	35	759,407	1,289	0	975,092
	1993	260,635	1,690	8,247	1,314,616	478	4,638	1,590,304
	1994	319,680	0	0	680,187	0	0	999,867
	1995	193,530	11	842	574,475	26,05	10,889	805,797
SAMSUN	1991	143,063	472,548	0	679,222	594,995	0	1,889,828
	1992	217,722	509,825	0	556,574	236,410	0	1,520,531
	1993	134,395	394,91	0	1,028,741	265,567	20	1,823,633
	1994	319,712	205,438	5,748	474,059	209,278	358	1,214,593
	1995	288,964	219,389	43,755	469,162	191,828	41,22	1,254,318
MERSİN	1991	3,974,300	1,075,787	105,720	5,001,141	1,067,267	292,290	11,516,505
	1992	4,588,626	768,455	108,229	4,792,764	1,147,662	404,310	11,810,046
	1993	3,158,352	1,162,492	123,976	6,170,636	788,097	263,071	11,666,624
	1994	4,046,128	729,916	137,438	4,916,999	803,190	240,696	10,874,367
	1995	2,423,391	571,791	100,361	3,953,859	592,476	147,800	7,789,678
İSKENDERUN	1991	801,140	102,887	27,278	380,893	707,885	79,488	2,099,571
	1992	875,390	29,688	37,764	220,291	526,203	13,721	1,703,057
	1993	738,648	76,908	6,764	686,551	817,531	30,229	2,356,631
	1994	748,217	1,702	5,041	326,800	649,957	3,862	1,735,579
	1995	651,515	1,814	5,931	290,224	414,583	15,88	1,379,947
BANDIRMA	1991	1,104,990	168,321	2,465	1,089,296	56,591	1,539	2,423,202
	1992	1,262,325	183,333	961	1,596,299	63,544	1,660	3,108,122
	1993	1,115,959	181,538	7,194	1,913,276	48,292	3,699	3,269,958
	1994	1,265,759	353,102	0	1,066,139	93,355	0	2,778,355
	1995	789,162	110,660	25,209	925,289	70,925	25,209	1,946,454
İZMİR	1991	1,865,859	29,111	0	1,283,757	15,494	0	3,194,221
	1992	2,476,539	162,855	0	1,529,644	74,088	0	4,243,126
	1993	2,529,558	44,652	0	2,392,921	89,092	0	5,056,223
	1994	3,091,603	92,085	0	1,438,152	1,303	0	4,623,143
	1995	1,860,217	0	0	1,313,072	0	0	3,173,289
TOTAL	1991	9,357,406	1,849,796	136,679	11,045,793	2,452,765	516,315	25,358,754
	1992	10,959,114	1,656,039	146,989	11,544,041	2,113,158	506,994	26,926,335
	1993	8,917,847	1,862,190	146,181	16,558,184	2,014,183	338,315	29,836,895
	1994	11,136,968	1,387,743	148,227	11,114,257	1,757,083	244,916	25,789,194
	1995	7,319,855	903,665	176,098	9,620,453	1,295,862	240,998	19,556,931

1995 figures are as of the end of August.

表4-2(3) 同 コンテナ取扱個数 (TEU)

CONTAINER TRAFFIC

PORT	Years	LOADING				UNLOADING				TOTAL UNIT	TEU
		20'		40'		20'		40'			
		FULL	EMPTY	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY		
HAYDARPAŞA (Istanbul)	1991	16.856	21.538	9.596	7.976	33.102	3.096	15.819	2.336	110.319	146.046
	1992	24.388	22.535	13.987	7.461	39.444	6.392	18.154	2.819	135.180	177.601
	1993	26.856	29.696	14.649	13.430	55.298	5.235	27.273	2.288	174.725	232.365
	1994	25.162	16.27	17.882	5.393	37.37	6.659	18.82	5.087	132.648	179.83
	1995	21.295	17.59	14.004	6.988	38.38	5.317	23.340	1.552	128.461	174.345
MERSİN	1991	22.917	2.774	10.692	1.608	9.726	16.940	6.373	6.515	77.545	102.733
	1992	20.080	5.973	9.777	2.951	15.319	11.826	9.301	4.282	79.509	105.820
	1993	22.200	4.467	13.480	2.847	14.342	11.109	9.756	6.255	84.456	116.794
	1994	23.916	4.315	16.583	2.478	12.068	15.779	8.576	10.05	93.766	131.454
	1995	16.999	2.977	12.013	2.091	9.998	10.085	8.551	6.242	68.956	97.853
ISKENDERUN	1991	548	69	91	28	369	418	76	65	1.664	1.924
	1992	260	100	1	17	77	351	27	5	838	888
	1993	231	97	0	27	225	239	32	0	851	910
	1994	14	5	0	5	13	13	10	0	60	75
	1995	579	16	0	0	57	11	15	0	678	693
SAMSUN	1991	0	3	0	635	4	0	488	169	1.299	2.591
	1992	54	3	52	723	56	0	926	138	1.952	3.791
	1993	0	9	46	1.077	2	7	1.115	0	2.256	4.494
	1994	0	10	0	603	10	0	449	0	1.072	2.124
	1995	0	1	0	114	1	0	401	0	517	1.032
IZMİR	1991	31.403	3.139	16.287	2.772	9.805	23.312	9.610	9.056	105.384	143.109
	1992	34.811	7.928	16.193	4.723	12.500	23.176	14.314	6.816	120.461	162.507
	1993	42.259	16.078	20.792	7.933	18.722	21.446	19.220	9.277	155.727	212.949
	1994	57.576	20.535	32.510	4.903	17.740	32.567	13.603	19.23	198.663	268.908
	1995	35.865	17.515	23.189	6.148	17.082	18.173	13.009	11.71	142.689	196.743
RİNCE	1991	440	810	1	297	861	335	195	0	2.939	3.432
	1992	1.290	753	37	229	722	1.019	262	0	4.312	4.840
	1993	190	358	34	109	1.234	17	266	0	2.208	2.617
	1994	1.272	854	223	27	7.610	902	1.123	172	12.183	13.728
	1995	496	139	274	118	426	390	169	175	2.187	2.923
BANDIRMA	1991	0	943	0	0	162	781	0	0	1.886	1.886
	1992	191	460	0	0	170	292	2	0	1.115	1.117
	1993	173	802	0	0	336	639	0	0	1.950	1.950
	1994	582	947	0	0	349	785	0	0	2.663	2.663
	1995	0	531	0	0	108	369	0	0	1.008	1.008
TOTAL	1991	72.164	29.276	36.667	13.316	54.029	44.882	32.561	18.141	301.036	401.721
1992	81.074	37.752	40.047	16.104	68.288	43.056	42.986	14.060	343.367	456.564	
1993	91.909	51.507	49.001	25.423	90.159	38.692	57.662	17.820	422.173	572.079	
1994	108.522	42.938	67.198	13.409	75.162	56.705	42.582	34.539	441.055	598.783	
1995	75.234	38.766	49.480	15.459	66.050	34.345	45.485	19.677	344.496	474.597	

1995 figures are as of the end of August.

表4-3 TDI管理の主要公共港荷種別取扱貨物量の推移
1992~1995年(95年は3月までと思われる。)

ANNUAL THROUGHPUT IN TURKISH PORTS OPERATED BY TDI

(Million Tons)

		Dry Bulk	General Cargo	Container	Liquid Bulk	Total
TEKIRDAG	1992	1,661,337	562,082	15	181,160	2,404,594
	1993	939,870	639,593	3,556	251,687	1,834,706
	1994	967,708	449,158	-	28,900	1,445,766
	1995	226,760	138,092	-	64,475	429,327
ANTALYA	1992	138,095	185,697	3,225	519,156	896,172
	1993	301,108	172,460	10	566,212	1,039,790
	1994	272,649	180,186	-	678,691	1,131,526
	1995	107,380	48,196	-	157,797	313,373
ISKENDERUN	1992	47,181	414,756	1,064	10,767	473,768
	1993	51,706	221,739	2,989	-	276,434
	1994	36,623	133,570	2,271	-	172,464
	1995	-	16,298	-	1,390	17,688
HOPA	1992	200,404	492,884	1,430	67,214	761,932
	1993	182,096	264,513	1,986	73,320	518,915
	1994	42,311	61,497	71	48,888	152,767
	1995	50,503	13,906	-	15,192	79,601
TOTAL	1992	2,097,017	1,655,419	5,734	778,296	4,536,466
	1993	1,474,780	1,298,305	8,541	891,219	3,672,845
	1994	1,319,391	824,411	2,342	756,479	2,902,523
	1995	384,643	216,492	-	238,854	839,989

<デリンジェF/Sレポートより>

表4-4(1) (外貿)

DENİZ TAŞIMASI - SHIPPING

24. Uluslararası deniz taşıması için limanlara göre yük ve yolcu ile giren ve çıkan gemiler, 1993

Ships entering and departing with goods and passengers for international shipping by port, 1993

A. Boşatılan - Giren B. Yüklenen - Çıkan - A. Unloaded - Entered B. Loaded - Departed.

Limanlar Port		Toplam Total		Boş giren ve çıkan gemiler Ships entering and departing without load		Dolu giren ve çıkan gemiler Ships entering and departing with load		İndirilen Bindirilen Disem- berked and embarked		Boşatılan - Yüklenen Unloaded - Loaded							
		Sayı Number	Net tonnage Net tons	Sayı Number	Net tonnage Net tons	Sayı Number	Net tonnage Net tons	Yolcu Passenger	Akaryakıt Fuel oil Ton-Tons	Maden kömürü Coal Ton-Tons	Maden cevheri Minerals Ton-Tons	Hayvan Animals Baş Head	Kereste Timber M ³	İnşaat malzemesi Construc- tion material Ton-Tons	Hububat Cereals Ton-Tons	Sebze ve meyve Vegetables and fruits Ton-Tons	Ticaret eyyası Commer- cial material Ton-Tons
Toplam Total	A	19 938	56 487 221	4 813	11 902 024	15 125	44 785 197	576 356	22 470 610	7 736 185	3 312 696	27 379	3 089 106	10 232 125	1 619 293	119 281	16 065 506
	B	19 420	55 329 137	9 492	35 945 780	9 928	19 383 357	573 277	2 955 196	122 954	3 447 627	748 689	173 404	7 891 177	1 320 038	192 763	6 989 685
Antalya	A	206	580 787	67	119 601	139	461 186	28 848	53 352	36 122	5 457	1 149	7 691	2 415	3 300	-	70 225
	B	211	596 299	65	111 545	146	484 754	25 312	4 561	2 039	92 844	10 550	4 004	6 456	-	-	68 244
Aliaga	A	1 033	8 478 159	404	1 495 189	629	7 182 970	4	7 851 869	517 388	288 391	-	22 767	1 856 971	11 485	-	2 524 601
	B	972	8 451 303	611	6 857 356	361	1 593 947	1	1 154 472	-	189 188	-	10 387	1 167 004	55 695	4 443	338 933
Bandırma	A	363	1 229 044	163	415 287	200	813 757	29	6 177	144 200	15 446	2 939	980	32 413	134 939	282	948 792
	B	422	1 257 593	189	715 205	233	542 388	29	-	3 000	735 514	5 850	-	5 823	22 170	-	775 758
Boşaf	A	310	2 553 187	85	261 985	225	2 291 201	-	1 539 498	927 351	11 593	-	4 552	-	389 713	-	1 226 244
	B	261	2 196 087	175	1 837 118	84	358 969	-	-	-	490 191	-	-	-	43 425	-	161 507
Çanakkale	A	145	450 199	81	380 691	64	69 508	-	-	85 962	31 955	-	-	34 640	1 070	-	8 579
	B	168	521 232	43	50 456	125	470 775	-	-	-	57 749	-	-	1 058 628	8 028	-	-
Çeşme	A	468	167 185	36	12 070	432	155 115	19 661	76	-	-	13	-	300	-	-	-
	B	469	171 002	54	10 580	415	160 422	25 278	-	-	-	15 200	-	-	-	-	-
Derince	A	550	1 371 837	72	79 608	478	1 292 229	265	56 841	30 156	25 189	924	251 529	31 730	-	4 434	1 334 386
	B	476	1 241 934	312	854 075	164	387 859	178	-	-	41 766	-	-	10 818	-	-	353 616
Dikili	A	104	210 990	61	97 888	43	113 102	4 251	-	-	2 700	-	-	-	-	-	51 336
	B	122	321 790	27	79 162	95	242 628	1 441	-	2 650	192 771	-	-	38 939	1 850	-	8 554
Ereğli (Kdz.)	A	323	1 872 085	62	295 654	261	1 576 431	-	-	808 199	1 775 772	-	40 704	357 156	2 949	-	209 821
	B	301	1 614 934	253	1 468 104	48	146 820	-	-	29 023	56 007	-	747	135 103	90	1 387	5 202
Gemlik	A	396	925 888	114	246 842	282	679 046	649	498	93 430	97 818	-	143 294	225 021	6 000	44 850	150 333
	B	371	909 831	256	644 293	115	265 538	552	-	70 225	57 730	1 999	2 070	42 808	-	2 289	67 916
Giresun	A	72	47 211	10	11 859	62	35 352	-	-	6 250	-	-	17 327	689	-	-	31 237
	B	84	72 128	62	48 905	22	23 223	-	-	-	29 624	-	-	-	-	896	3 617
Hopa	A	158	170 546	23	14 378	135	156 168	-	-	24 620	-	-	11 218	-	-	-	195 716
	B	170	187 494	145	163 824	25	23 670	-	-	-	3 500	-	-	-	-	-	4 446
Mersin	A	2 065	5 116 455	1 008	1 632 892	1 057	3 483 563	4 237	1 964 129	16 819	64 576	13 883	27 922	46 318	307 442	38 403	1 226 758
	B	1 968	4 551 762	647	2 570 914	1 321	1 980 848	1 595	592 314	-	113 022	427 960	2 506	143 652	205 772	105 481	2 212 747
İskenderun	A	867	3 746 777	334	764 437	533	2 982 340	741	627 821	3 605 996	145 625	13 167	51 371	911 466	74 284	1 915	691 383
	B	799	4 086 749	424	2 553 137	375	1 533 612	8	397 050	4 000	217 818	84 367	126 200	1 916 842	427 579	16 160	673 324
İstanbul	A	1 850	4 950 486	889	2 298 161	961	2 152 325	18 288	252 465	35 644	149 306	11 975	21 964	162 842	6 474	2 299	499 775
	B	1 821	4 878 291	1 475	4 002 321	346	875 970	8 661	7 368	1 900	5 360	-	1 480	38 482	4 900	-	102 644
İzmir	A	1 664	5 446 425	342	919 904	1 322	4 526 521	26 771	2 169	157 959	57 994	17 570	18 877	221 064	319 933	12 910	1 427 833
	B	1 707	5 446 559	455	1 068 209	1 252	4 378 350	23 241	3 636	-	233 710	2 763	-	492 734	19 144	24 662	1 474 147
Kocaeli	A	3 767	12 629 075	428	1 588 412	3 339	11 040 643	29	10 007 571	718 451	433 744	5 817	2 199 997	5 585 238	46 982	13 988	1 370 358
	B	3 350	12 004 263	2 465	19 104 147	485	1 900 116	-	784 795	3 472	341 659	-	18 108	2 640 911	16 300	11 000	346 637
Kuşadası	A	1 290	2 510 511	53	3 659	1 237	2 506 852	238 533	3 052	-	-	-	-	-	-	-	-
	B	1 301	2 557 131	30	28 581	1 271	2 528 550	235 855	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mudanya	A	126	134 520	49	61 534	77	72 986	-	-	-	8 820	-	34 651	38 615	2 250	-	26 832
	B	123	129 600	64	65 276	59	64 324	-	-	-	113 745	-	-	1 458	536	950	7 327
Samsun	A	315	1 684 215	72	113 698	243	1 570 517	4 304	98 057	281 508	173 723	6 858	56 221	66 042	163 521	-	490 658
	B	311	1 536 845	234	1 434 712	77	102 133	1 436	-	-	38 694	-	227	-	26 237	3 482	90 027
Taşucu	A	1 355	498 523	27	27 109	1 328	471 414	167 884	89	-	-	-	28 841	-	22 586	-	130 202
	B	1 344	467 208	25	51 027	1 319	416 181	180 497	7 000	784	-	-	-	-	-	-	7
Tekirdağ	A	289	491 335	78	168 636	211	322 699	-	-	42 240	4 350	2 834	13 491	83 382	121 773	-	186 386
	B	394	736 791	208	430 501	186	306 290	-	-	-	-	-	-	131 034	475 992	5 300	37 282
Trabzon	A	727	418 066	29	53 586	698	364 480	38 480	-	45 125	721	250	30 045	39 007	2 604	-	115 883
	B	758	568 537	242	280 793	516	287 744	44 292	-	-	-	-	7 675	1 047	9 108	797	13 289
Diğer Other	A	1 495	803 715	326	338 943	1 169	464 772	23 382	6 946	158 765	22 916	-	103 644	536 776	1 782	-	198 168
	B	1 517	823 984	631	515 539	886	308 445	24 901	-	5 861	456 735	-	-	45 198	3 210	15 836	44 461

表4-4(2) (内貿)

DENİZ TAŞIMASI - SHIPPING

23. Kabotaj: Limanlara göre yük ve yolcu ile giren ve çıkan gemiler, 1993

Coastal shipping: Ships entering and departing with goods and passengers by port, 1993

A. Boşaltılan - Giren B. Yüklenen - Çıkan - A. Unloaded - Entered B. Loaded - Departed

Limanlar Port		Toplam Total		Boş giren ve çıkan gemiler Ships entering and departing without load		Dolu giren ve çıkan gemiler Ships entering and departing with load		Yolcu Passenger		Akaryakıt Fuel oil		Maden Kömürü Coal		Maden cevheri Minerals		Hayvan Animals		Kereste Timber		İnşaat malzemesi Construc- tion material		Hububat Cereals and fruits		Sebz ve meyve Vegetables		Ticaret eyyan Commercial material		
		Sayı Number	Net tonlato Net tons	Sayı Number	Net tonlato Net tons	Sayı Number	Net tonlato Net tons	Sayı Number	Net tonlato Net tons	Yolcu Passenger	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Head	M ³	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	Ton-Tons	
Toplam Total	A B	20 968 20 968	15 906317 15 906317	6 177 6 177	5 649 5 649	118 118	14 791 14 791	10 237 10 237	199 199	260 669 260 669	8 729 8 729	526 526	997 003 997 003	730 688 730 688	1 200 1 225	33 894 30 374	5 846 1 249	650 153	109 316 117 187	11 271 3 184	1 187 952	973 990						
Antalya	A B	368 368	370 609 370 609	13 342	9 085 352 147	118 147	355 26	361 524 18 462	2 484 487	688 781 19 497	4 500 -	50 1 000	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	11 899 8 344
Aliğa	A B	449 449	653 377 653 377	421 38	596 093 49 956	28 147	57 284 411	603 421 -	- 20 614	46 512 866 574	- 650	4 992 39 795	- -	- -	- -	- -	- -	- -	5 142 83 065	- 3 198	- -	- -	- -	- -	- -	- -	21 185 29 958	
Bandırma	A B	54 54	25 637 25 637	23 31	31 576 14 061	31 23	14 061 11 576	- -	- -	7 684 -	11 445 -	14 590 1 100	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 520 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	21 329
Bartın	A B	197 197	127 947 127 947	138 97	106 190 52 590	59 100	21 757 75 357	- -	- -	- -	28 628 -	4 514 8 862	- -	- -	- -	- -	- -	- -	23 724 123 472	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 582
Botaş	A B	174 174	802 364 802 364	171 5	799 411 16 582	3 169	2 953 785 782	- -	- -	- 1 591 845	- 51 850	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	5 500 163 508
Çanakkale	A B	850 850	446 072 446 072	252 166	119 169 44 452	598 684	326 903 401 620	63 710 64 417	4 570 2 900	7 550 -	- 34	- -	- -	- -	8 850 -	86 391 349 671	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	5 625 1 123
Ereğli (Kdz)	A B	701 701	610 155 610 155	564 87	197 649 356 191	137 614	412 506 253 964	8 974 -	208 339 930	334 410 225 181	451 168 41 572	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	15 500 395 665	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	5 319 1 400	
Giresun	A B	112 112	100 319 100 319	6 100	5 046 81 575	106 12	95 273 18 744	2 664 237	47 514 -	6 740 -	- -	- -	- -	1 218 -	4 011 -	18 968 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	19 537	
Hopa	A B	180 180	118 402 118 402	111 54	43 552 70 806	69 126	74 850 47 596	- -	65 196 -	26 777 1 000	- 133 127	- -	- -	- -	2 306 -	3 650 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	8 931 3 000
Mersin	A B	652 652	976 049 976 049	445 174	323 971 613 248	187 478	652 078 362 801	121 1 702	1 087 738 731 602	- 2 200	20 171 3 866	- -	- -	- -	- -	7 013 12 500	- 16 750	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	47 197 95 104
İskenderun	A B	464 464	652 518 652 518	37 422	77 207 561 059	427 42	575 311 91 459	- -	1 122 354 20 991	- 22 720	- 30 400	- -	- -	- -	- -	101 616 26 018	- 20 258	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	39 451 8 338
İstanbul	A B	8 804 8 804	5 101 201 5 101 201	352 7 962	442 420 4 185 106	8 452 842	4 658 781 916 095	136 077 117 035	2 970 036 13 618	180 122 130	76 169 -	1 200 1 600	1 900 1 884	4 862 815 28 783	1 153 -	4 094 -	288 759 -	75 658 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	288 759 75 658
İzmir	A B	550 550	643 802 643 802	250 278	266 927 330 307	300 272	376 875 313 495	14 840 11 944	13 469 4 303	8 370 -	3 101 52 090	- -	- -	- -	606 -	42 553 51 372	54 876 12 380	3 150 1 650	89 722 69 553	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	89 722 69 553	
Kocaeli	A B	2 761 2 761	2 785 411 2 785 411	2 184 531	2 034 037 669 827	577 2 230	751 374 2 115 584	1 050 450	1 001 284 4 614 870	67 733 1 920	10 720 27 482	- -	- -	- -	2 344 1 600	239 910 158 375	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	211 487 228 265
Karabiga	A B	465 465	114 292 114 292	270 120	59 432 15 282	195 345	54 860 99 010	2 605 2 374	- -	- 176 650	- -	- -	- -	- -	310 325	42 404 1 400	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	600
Mudanya	A B	299 299	153 835 153 835	1 222	250 78 696	298 77	153 577 75 139	8 902 3 076	175 262 68	27 204 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Samsun	A B	396 396	584 233 584 233	55 299	184 926 374 466	341 97	401 307 211 767	606 388	523 128 5 600	3 029 10 700	81 910 305 455	- -	- -	- -	1 816 -	21 357 -	9 610 9 000	2 150 -	51 354 -	44 237 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	51 354 44 237	
Tatvan	A B	304 304	218 176 218 176	22 12	15 248 8 288	282 292	202 928 209 888	2 011 7 479	17 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	41 392 120 974
Tekirdağ	A B	715 715	200 932 200 932	135 506	40 080 151 647	580 209	160 852 49 285	3 960 1 859	236 -	123 922 -	31 804 -	- -	- -	- -	- -	65 126 3 350	2 372 45 759	469 34	156 843 37 168	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	156 843 37 168	
Trabzon	A B	353 353	303 055 303 055	59 328	5 651 270 644	294 25	297 404 32 411	2 112 1 870	372 446 3 150	25 068 -	7 234 400	- -	- -	- -	290 -	31 411 680	16 855 -	58 -	19 964 -	292 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	19 964 292	
Zonguldak	A B	151 151	182 606 182 606	119 31	174 984 5 302	32 120	7 622 177 304	- -	350 -	600 424 384	3 415 -	- -	- -	- -	3 589 1 100	839 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	4 713 16 024
Diğer Other	A B	1 969 1 969	733 325 733 325	529 1 291	156 206 512 190	1 440 678	577 119 220 135	10 351 11 555	394 810 1 327	140 905 128 576	20 840 146 831	- -	- -	- -	10 665 25 431	291 466 13 710	5 480 1 750	800 -	158 495 -	27 341 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	158 495 27 341	

表 4-5 TCDD 管理の主要公共港取扱能力と取扱実績

(1994)

			H. Paşa Limanı H. Paşa Port	Derince Limanı Derince Port	Samsun Limanı Samsun Port	Mersin Limanı Mersin Port	İskenderun Limanı İskenderun Port	Bandırma Limanı Bandırma Port	Izmir Limanı Izmir Port	TOPLAM Total
Gemi Kabul (Gemi/Yıl)	Kapasite Capacity	Yük - Freight Yolcu - Passenger	2.213 -	567 -	1.130 -	2.429 623	640 -	1.037 3.240	2.389 1.246	10.405 5.109
	Ship Allowed (Ship / Year)	Gerçekleşme Realization	1.913	571	844	3.996	535	1.231	2.263	11.353
Eileçleme - (1000) Handling	Kapasite Capacity (3 shift)	Konteyner Container (TEU)	177.000	-	-	443.000	-	-	177.000	797.000
		Dökme kuru+ Karışık Eşya (Ton) General cargo Dry Bulk (Ton)	3.585	1.716	2.284	2.655	3.308	2.636	1.666	17.850
	Gerçekleşme Realization (3 shift)	Konteyner (TEU) Container	179.831	3.286	2.124	131.454	75	2.663	268.908	588.341
		Dökme Kuru+ Karışık Eşya (Ton) General Cargo+Dry Bulk	1.910	924	1.199	3.898	997	2.628	2.058	13.614
Açık Alan Open Area (m ²)			126.750	124.990	356.530	589.230	374.630	79.845	215.940	1.867.915
Kapalı Alan Covered Area (m ²)			29.808	10.500	12.019	35.032	18.395	7.000	23.603	136.357
Su Derinliği Depth (m)			-6, -12	-6, -15	-6, -12	-6, -14.5	-10, -12	-8.25, -10	-7,-13	
Memur Officer			256	109	133	305	181	108	142	1.234
İşçi Worker	Daimi İşçi - P. Worker		591	223	292	903	656	216	445	3.326
	Geçici İşçi - T. Worker		398	98	85	534	75	106	281	1.577

< Annual Statistics TCDDより >

4-2 管理組織

港湾関係主要組織

トルコ国の港湾関係機関としては、運輸通信省（MOTC）、鉄道港湾空港建設総局（DLH）、トルコ鉄道公社（TCDD）およびトルコ海運公社（TDI）がある。

さらに、関連機関として、トルコ国内の新規プロジェクトの採否に関する大きな発言権を有する国家計画庁（SPO）がある。

以下、これらの機関の概要を述べる。

(1) 運輸通信省（MOTC）

トルコ国の運輸通信省は、運輸政策の実施およびトルコ国鉄道公社（TCDD）、トルコ国海運公社（TDI）、国家空港管理公社（DHMI）、トルコ航空（THY）等の国営企業を監督している。

また、今回のマルマラ海港湾開発計画調査のカウンターパート機関である鉄道港湾空港建設総局（DLH）は、MOTCの外局的な位置づけではあるが、MOTCの下部組織の1つである。

港湾関連プロジェクトに関するMOTCの主な役割は港湾の建設、管理、運営等にかかる関係機関との諸調整を行うことである。

なお、国が実施する港湾の建設については、DLHが実施するが、トルコ国においては、民間が港湾建設を実施することもあり、この場合は港の建設についてDLH、港の管理運営についてはMOTCの認可が必要とのことである。（図4-2参照）

(2) 鉄道港湾空港建設総局（DLH）

今回の調査のカウンターパート機関である鉄道港湾空港建設総局（DLH）は、先に述べたとおりMOTCの下部組織であり、鉄道、港湾および空港の計画、建設を実施する機関である。

従って、DLHの組織の中には、鉄道、港湾、空港のそれぞれについて、計画部門と建設部門を有し、それぞれについての調査、計画、建設等を実施できる体制となっている。職員は約2,500人、うち約450人が技術者とのことである。

港湾に関して言えば、総局長(Director General)、次長(Deputy Director General)の下に、港湾調査設計部長(Head of Harbours Survey and Design Department)、港湾建設部長(Head of Harbours Construction Department)の2部長を有し、これらの2部長の下に、各々3つの課がある、といった体制になっている。

今回のマルマラ海港湾開発計画調査に関して言えば、総局長-次長-港湾調査設計部長(Mr. Kaya)-港湾プロジェクト課長(Mrs. Yetgin)が、カウンターパート側の指揮系統となっており、この中で実質的なカウンターパートは港湾プロジェクト課長

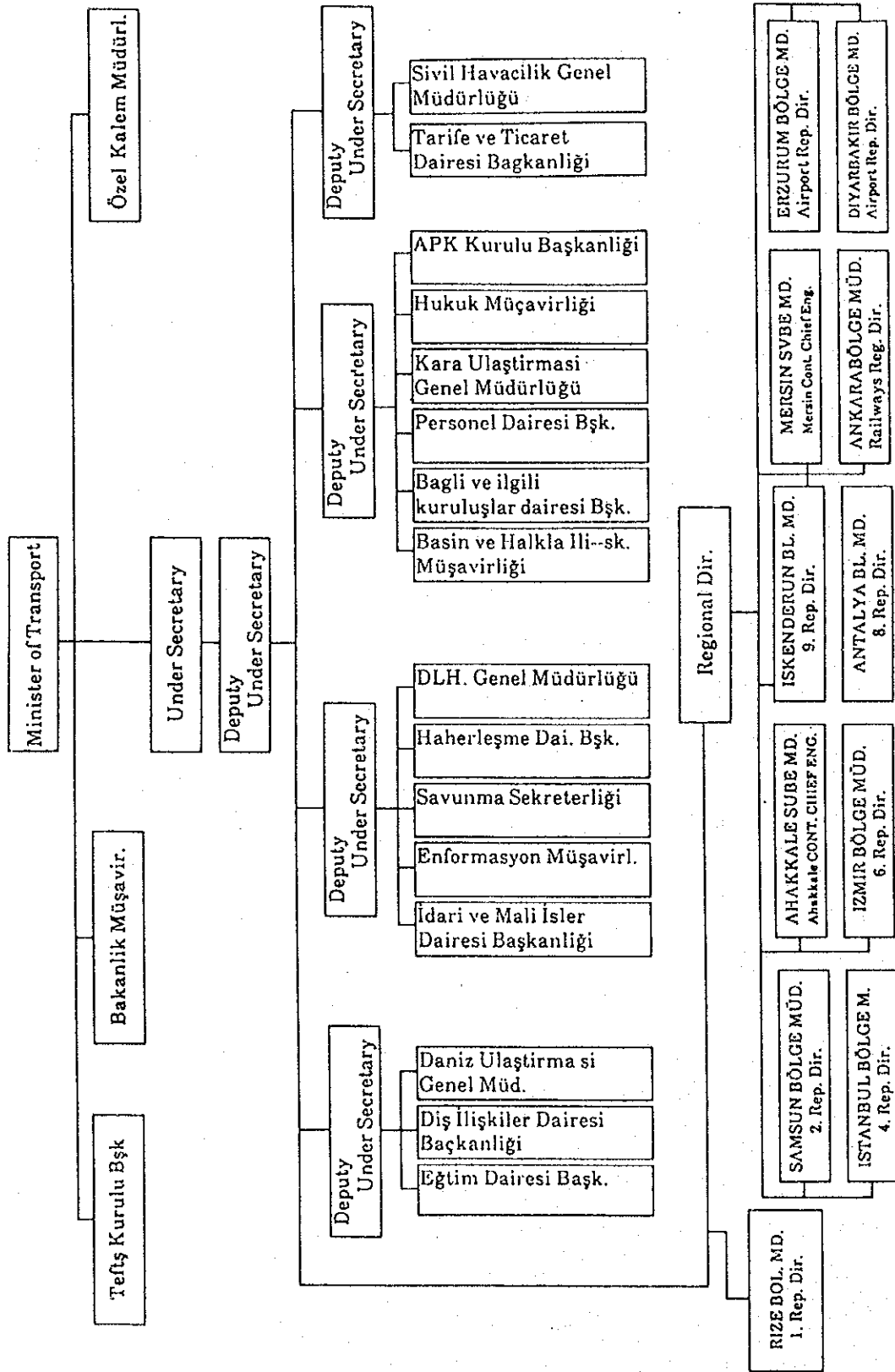


図 4-2 MOTC 組織図

(Mrs. Yetgin)になるものと思われる。

また、DLHは12の地方局 (Regional Directorate)を有しており、各地方の港湾、空港、鉄道の建設に当たっている。このうち、港湾建設に携わっているのは、1. Rize、2. Samsun、4. Istanbul、6. Izmir、8. Antalya、9. Iskenderunの6局である。(図4-3参照)

今回の調査対象となるマルマラ海周辺の港湾(チャナッカレを除く)については、これらのうち4. Istanbul Regional Directorateの所管(チャナッカレは6. Izmirの所管)となっている。

(3) トルコ国有鉄道(TCDD)

TCDDは、鉄道の運営、補修のほか、港湾の管理運営も行う国営企業であり、MOTCがその指導、監督に当たっている。港湾に関しては、本部(Ankara)にPorts Departmentを有し、その下に所管港7港に対して港湾運営局(Directorate of Port Operations)を有し、港湾の管理運営に当たっている。

現在、TCDDは、ハイデルパシャ港、デリンジェ港、バンディルマ港、サムスン港、メルシン港、イスケンデルン港およびイズミール港の7港の管理運営を行っている。(図4-4参照)

(4) トルコ海運公社(TDI)

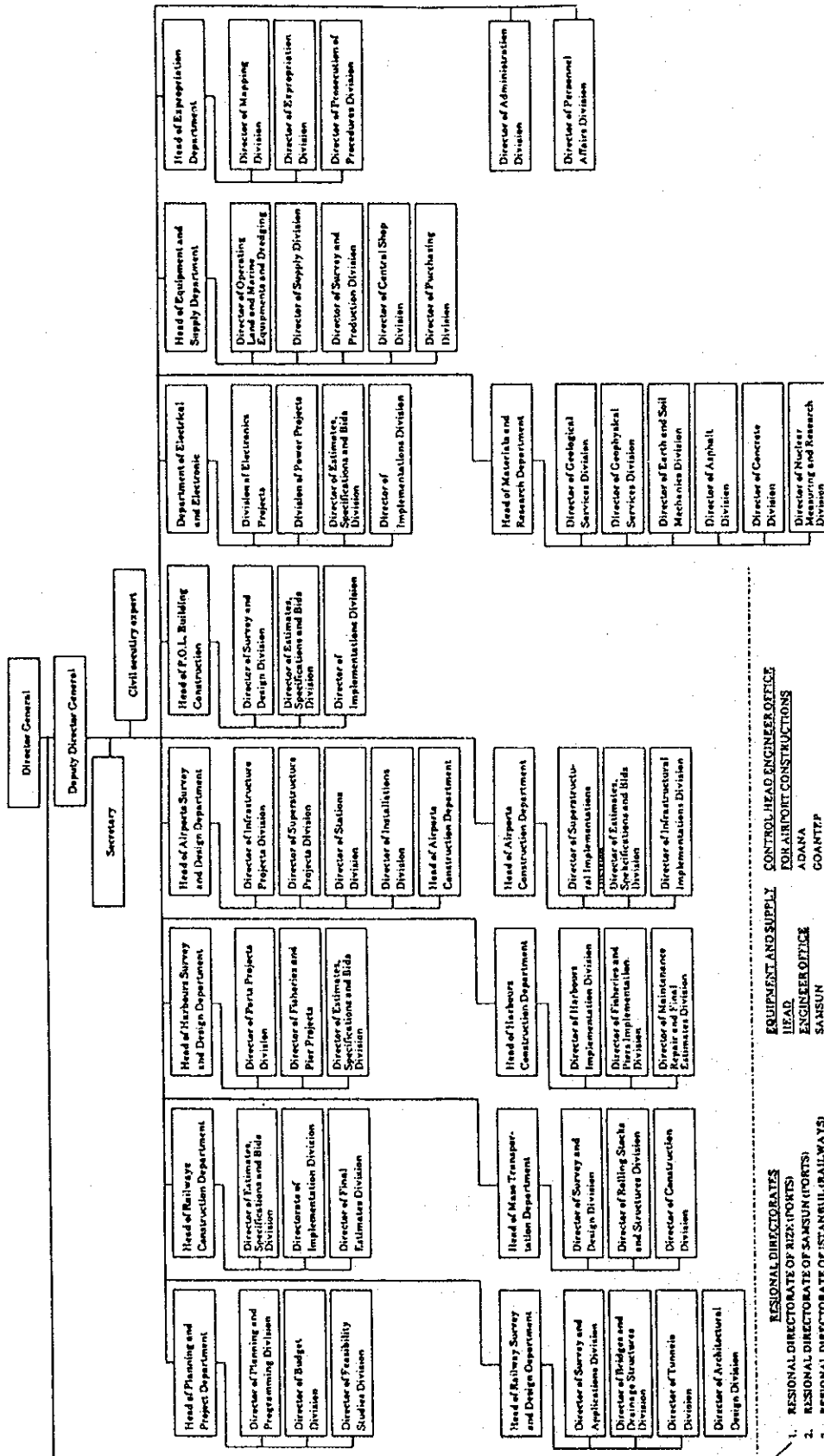
TCDDと同様に、TDIもMOTCの指導、監督下にある国営企業で、現在、ホパ港、リゼ港、ギレスン港、オールドゥ港、イスタンブール港(サリパザリ)、テキルダ港、クサダシ港およびアンタリヤ港の8港の管理運営を行っている。TCDDが鉄道に関連する事業を中心に行っているのと同様、TDIは海運を本来業務とする国営企業である。なお、TDIの本部はイスタンブールにある。(図4-5参照)

(5) 国家計画庁(SPO)

中央政府が行う公共投資は、国家計画庁(SPO)の承認を得て、各プロジェクトの実施機関である各省庁が実施することになっている。各省庁は、プロジェクトの調査・設計を行い、毎年、次年に着手する新規プロジェクトの申請をSPOに行う。SPOは各省庁から申請された新規プロジェクトの経済的、社会的効果の予測を実施し、各新規プロジェクトのプライオリティ付けをし、次年の着手の可否を決定する。

また、実施中のプロジェクトについては、各実施機関が作成した次年の実施計画の各省庁間の調整を行い、計画に承認を与える。さらに、SPOは各種の5カ年計画や主要セクターの長期計画の作成や見直しについても担当している。

例えば、MOTCによれば、National Transportation Master Planの作成についても、MOTCは必要な情報をSPOに提供するだけで、その内容についてはSPOが作成することになっているとのことである。(図4-6参照)



CONTROL HEAD ENGINEER OFFICE OF CYPRUS (PORTS)
 CONTROL HEAD ENGINEER OFFICE OF CYPRUS (AIRPORTS)

図 4-3 DLH 組織図

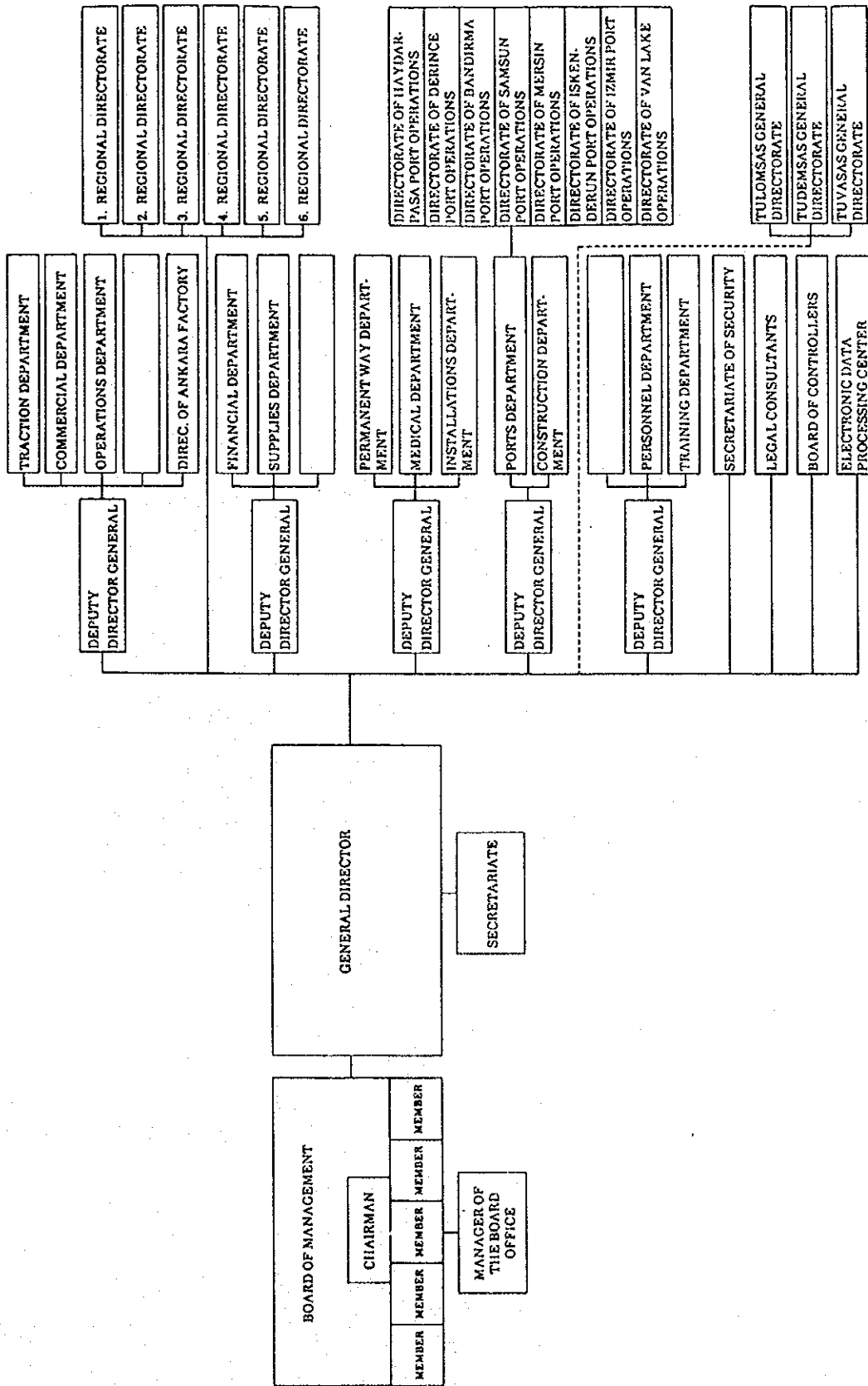


图 4-4 TCCD 組織圖

General Management
Organization Schedule (Scheme)

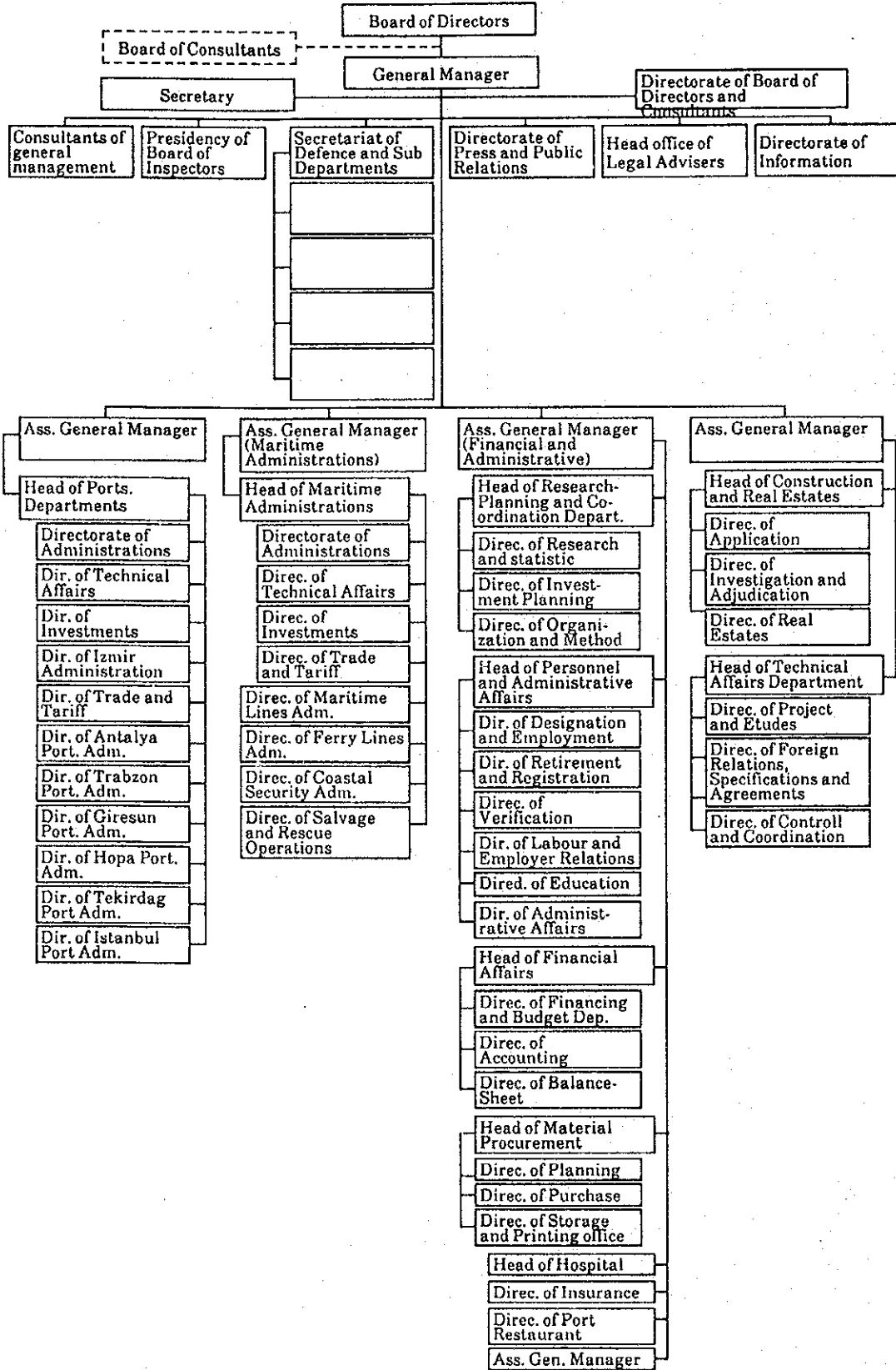
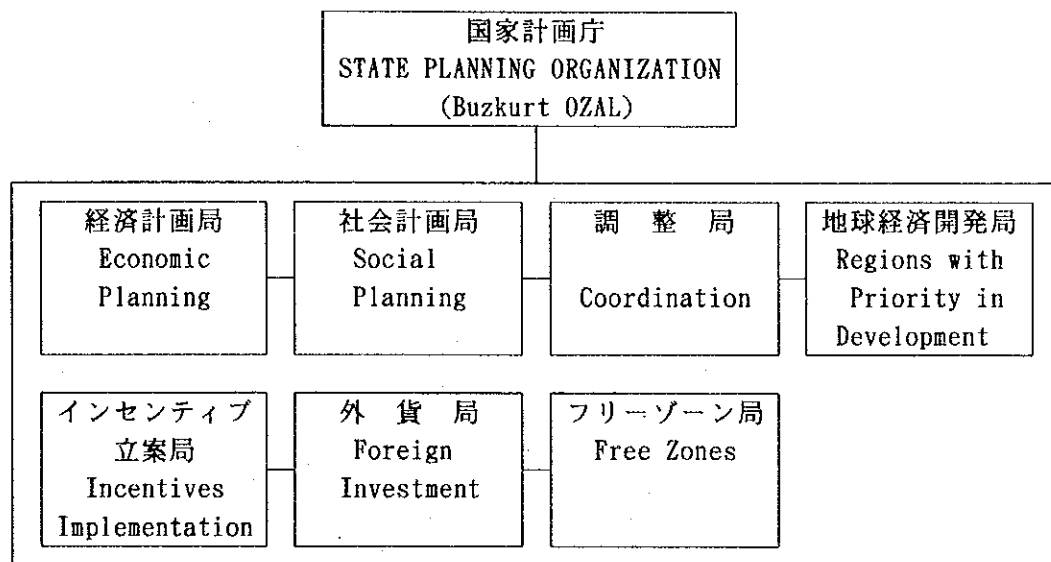


图 4 - 5 TDI 組織図

図4-6 SPO組織図



4-3 マルマラ海沿岸各港の現状と課題

4-1で述べた概況に続き、今回の調査対象であるマルマラ海沿岸の港湾について各港ごとに現状と課題を整理する。図4-7にマルマラ海の港湾の分布を示す。

(1) ハイデルパシヤ港 (図4-8、図4-9参照)

1) 概況

ハイデルパシヤ港は、イスタンブールのアナトリア側、北緯40° 59' 00"、東経28° 57' 00" ポスフォラス海峡に面して位置する。イスタンブールは人口約1千万人、経済、文化諸機能が集積するトルコ国一の大都市であり、背後地にトルコで最も産業化されたエリアをひかえ、また、マルマラ海沿岸唯一のコンテナ取扱港（ガントリークレーンのある主要公共港、という意味において）として重要な役割を果たしている。事実、構内はコンテナであふれかえっている、という印象であり、一般貨物埠頭の背後や鉄道引込線用地などもコンテナヤードとしてかなりの部分が利用されている。しかし、港の区域の直背後は街路と市街地が密集しており、相当の混雑状況を呈している。

2) 貨物の動向

totalでの貨物取扱量は、数値的にはほぼ横ばいであるが、コンテナの取扱量は過去10年間で約5～6倍に増加している。一般貨物は変動があるがほぼ横ばい、ドライバルクが1993年以降急減している。また、他港に比べ、内航貨物量の占める割合は非常に少なく（1994年実績で約0.15%）トルコ国における外貨のゲートポートとしての性格が強い。

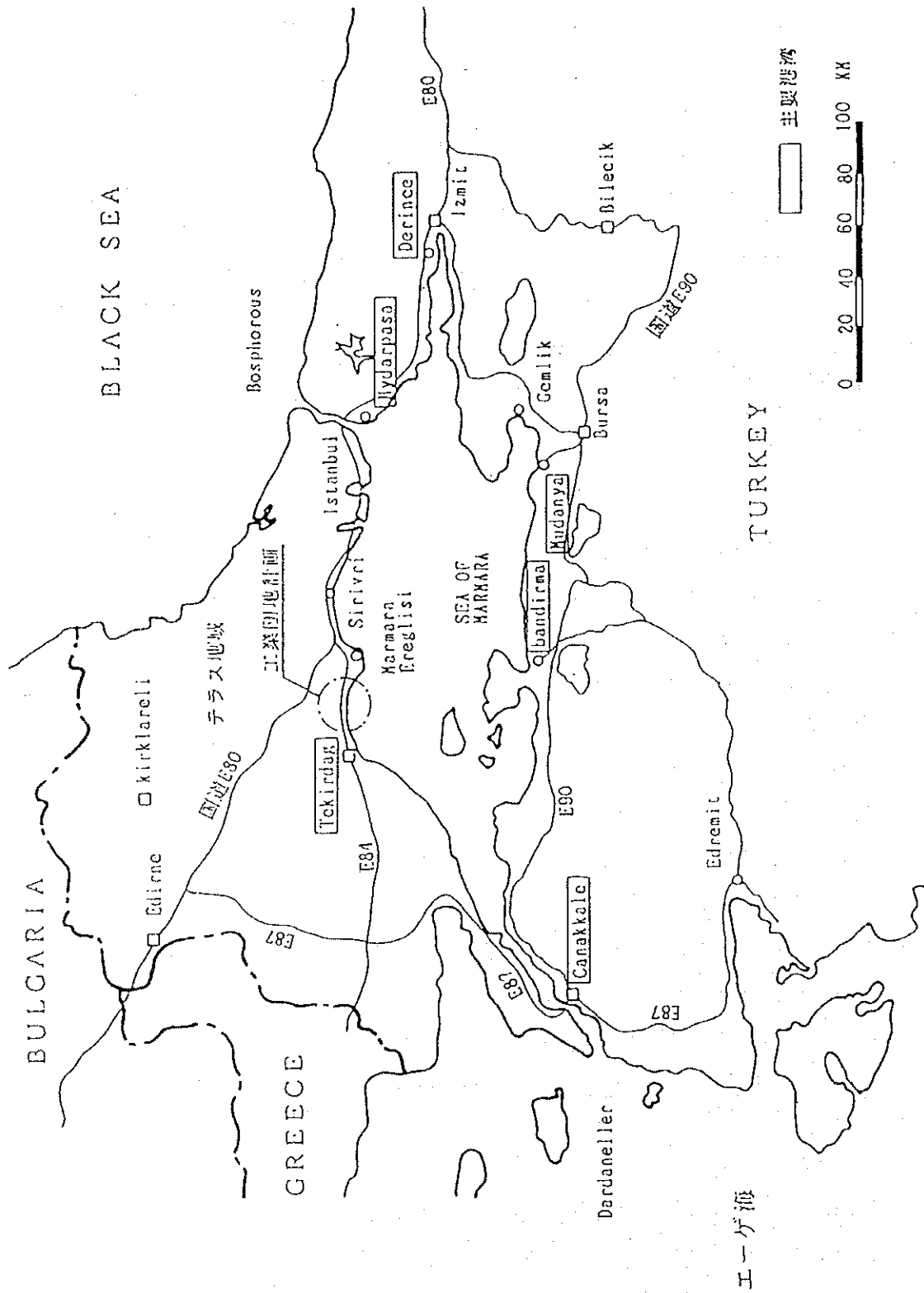


図4-7 マルマラ海沿岸港湾位置図

3) 施設の現況 (1994年)

取扱能力 (荷役) 一般貨物 3,406,800 t/年
 コンテナ 1,328,100 t/年
 (保管) 倉庫 29,808㎡ 476,928 t/年
 ヤード 126,750㎡ 762,000 t/年 (他にインランドヤードが1995.11に供用開始予定)
 入港可能船舶数 2,213隻/年 (理論上)

バース	No.	用途	長さm	水深
	2	一般	220	-5
	3	ドライバルク	190	-10
	4, 5, 6, 7, 8	一般	800	-10
	9, 15, 16	〃	469	-8, -8.5
	10, 11, 13, 14	〃	645	-10
	12	コンテナ	300	-12
	17	Ro-Ro	141	-8

コンテナターミナル 約100,000㎡
 コンテナ保管能力 6,000TEU
 年間取扱能力 144,000TEU/年
 その他コンテナ埠頭以外の港内に3,600㎡

Ro-Roターミナル 延長 160m 水深 8m
 年間360隻入港可能
 取扱能力410,000t/年のRo-Ro貨物
 65,000台/年のトラック
 60,000台/年のクルマ

バルク用サイロ 貯蔵能力34,000トン
 バースはNo.3 L=190m、水深8.2m

フェリー シルケジ (ボスフォラス海峡対岸にある旅客船の港) との間を往来しているフェリー用栈橋、480トンが3隻同時着岸可

荷役設備

ガントリークレーン	40t	2基
ヤードクレーン	3~35t	21基
リーフスタッカー	40t	4基
トランステナ	40t	9基
モービルクレーン	5~25t	18基
コンテナフォークリフト	10~42t	6台

一般用	”	2～5	54台
ローダー			1台
トラクター			6台
トレーラー	40t		25台
トレーラー	20t		10台

4) 港営概要

年中無休で3交代の24時間体制である。

第1シフト 8:00～16:30

2 ” 16:30～0:30

3 ” 0:30～8:00

各種荷役の他、給水、ビルジ処理、消防、引き船等の港運業務は管理者が全て直営で行っている。

5) 将来計画と課題

港を視察した印象では、狭い海峡にはりつくようにつくられた岸壁と背後のわずかなスペースのヤードで、あふれんばかりのコンテナ貨物を扱っている、という感じである。前面水域は海上交通の要衝であり、対岸までは3kmほどしかない。防波堤を護岸に転用しての沖出しなども考慮の余地はなく拡張は不可能である。陸域もヤード直背後の道路をへだてて市街地がせまっている。このような状況に対応しすでにインランドヤードのようなものが20kmはなれたところにある。さらに別途コンテナのインランドヤードを整備しており、1995.11には供用開始するとのことである。しかし、朝は道路が通勤で混雑するため、インランドヤードへの船送は行っていない。また隣接の一般埠頭にメルシンからガントリークレーンを2基移設する予定である。現に、埠頭はコンテナヤード化されているので当面の需要をしのぐには有効な策である。かつて、本港最後の拡張可能スペースと思われ、コンテナヤードの拡張計画のあったRo-Ro 埠頭と現コンテナヤード間の水域(No.13～16バース)の埋立計画はキャンセルされていた。現地でヒアリングした時点(10/25)ではその理由は定かではなかったが、後日(10/26)SPOでヒアリングした際、「マルマラ海沿岸の港は、整備の必要性は急務であるが、マスタープランがない今の段階では、プロジェクトのプライオリティーが明確にならず、全ての計画をストップさせている。マスタープランができた段階でどこから手をつけていくか考えたい。」というコメントがあり、我々の調査成果が出るまではSPOがストップをかけている事情がおおよそわかった。後に述べるテキルダ港でも同様の事情がある。また、イスタンブール市の環境面に対する規制により、新たな開発行為がかなり厳しく制限されているとのことであり、このこと

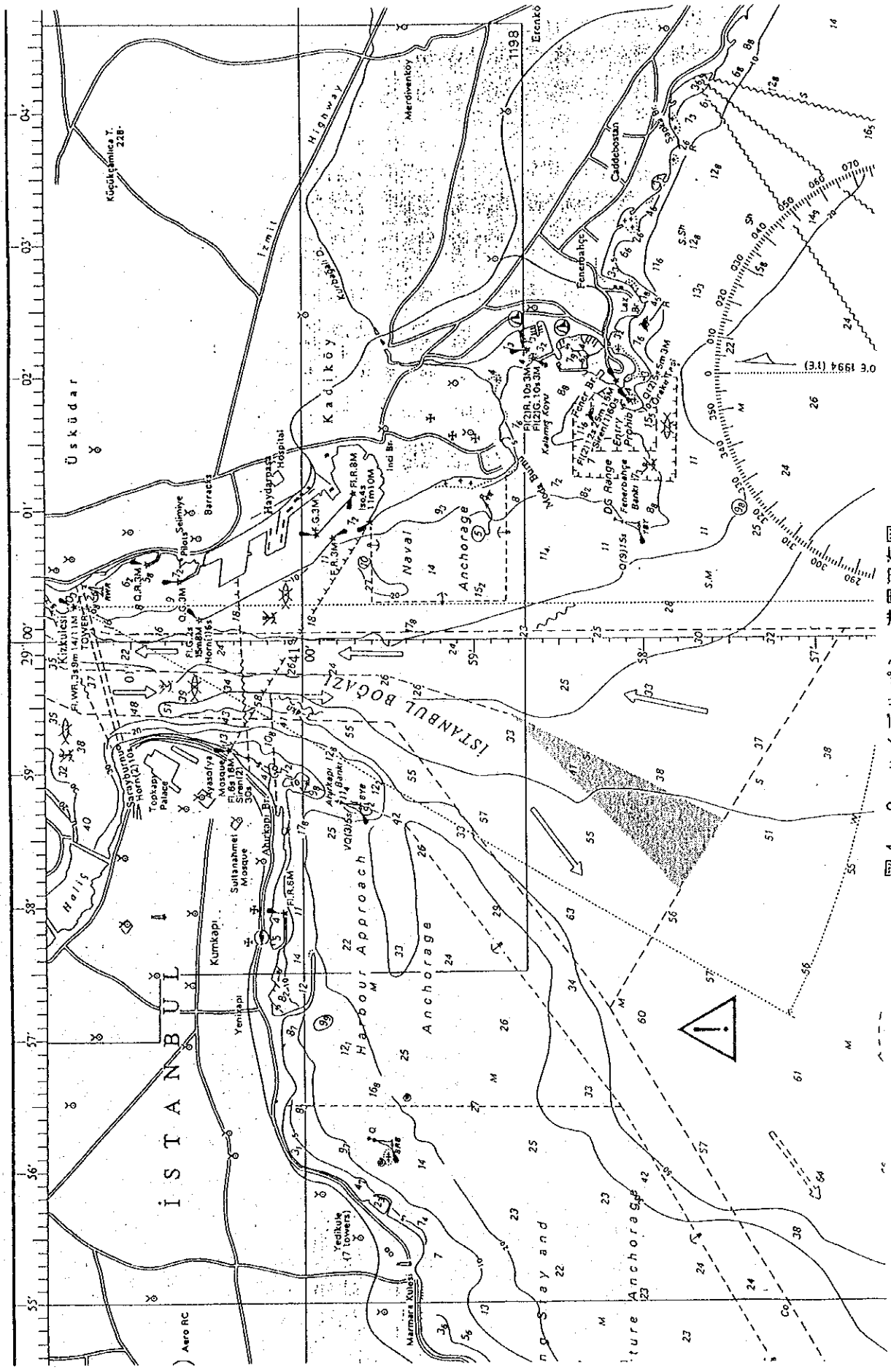


図4-8 ハイデルパシヤ港周辺海図

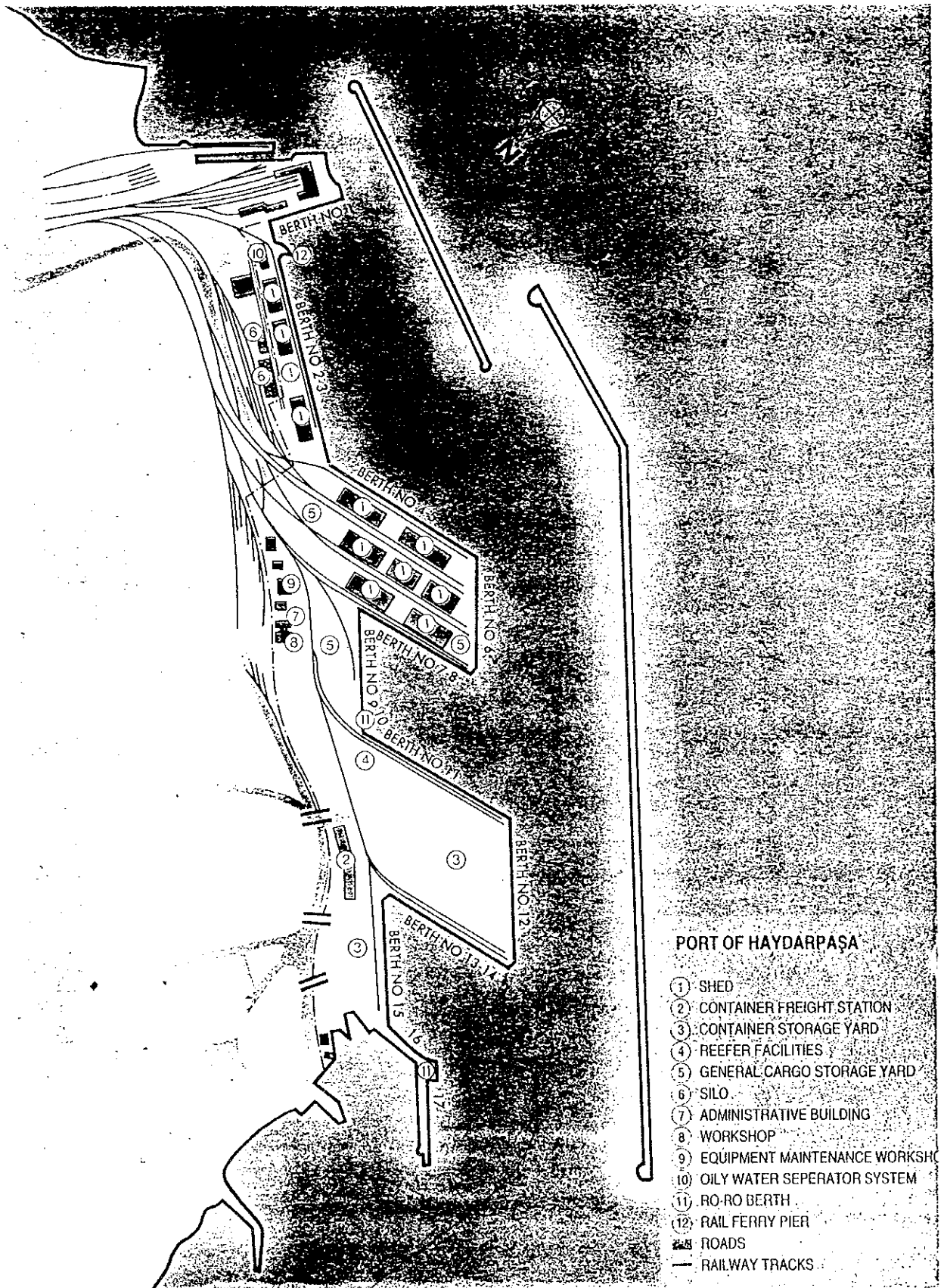


図 4 - 9 ハイデルパシヤ港平面概要

もひとつの理由になっている。いずれにしてもハイデルパシャでは、将来的な拡張計画はなく、現状でキャパシティを凍結する意向であり、調査団の印象としてもこのサイトにこれ以上の物流機能を拡大導入することはふさわしくないと考えられる。しかしながら、現機能のもとでのより効率的なヤードの利用形態への移行－将来的にデリンジエ、新港湾との分担関係を前提として、大都市内立地を生かした高付加価値貨物により特化した利用を優先するなどの政策－をマスタープランの中で考慮する必要があると考えられる。

(2) デリンジェ港 (図4-10参照)

1) 概況

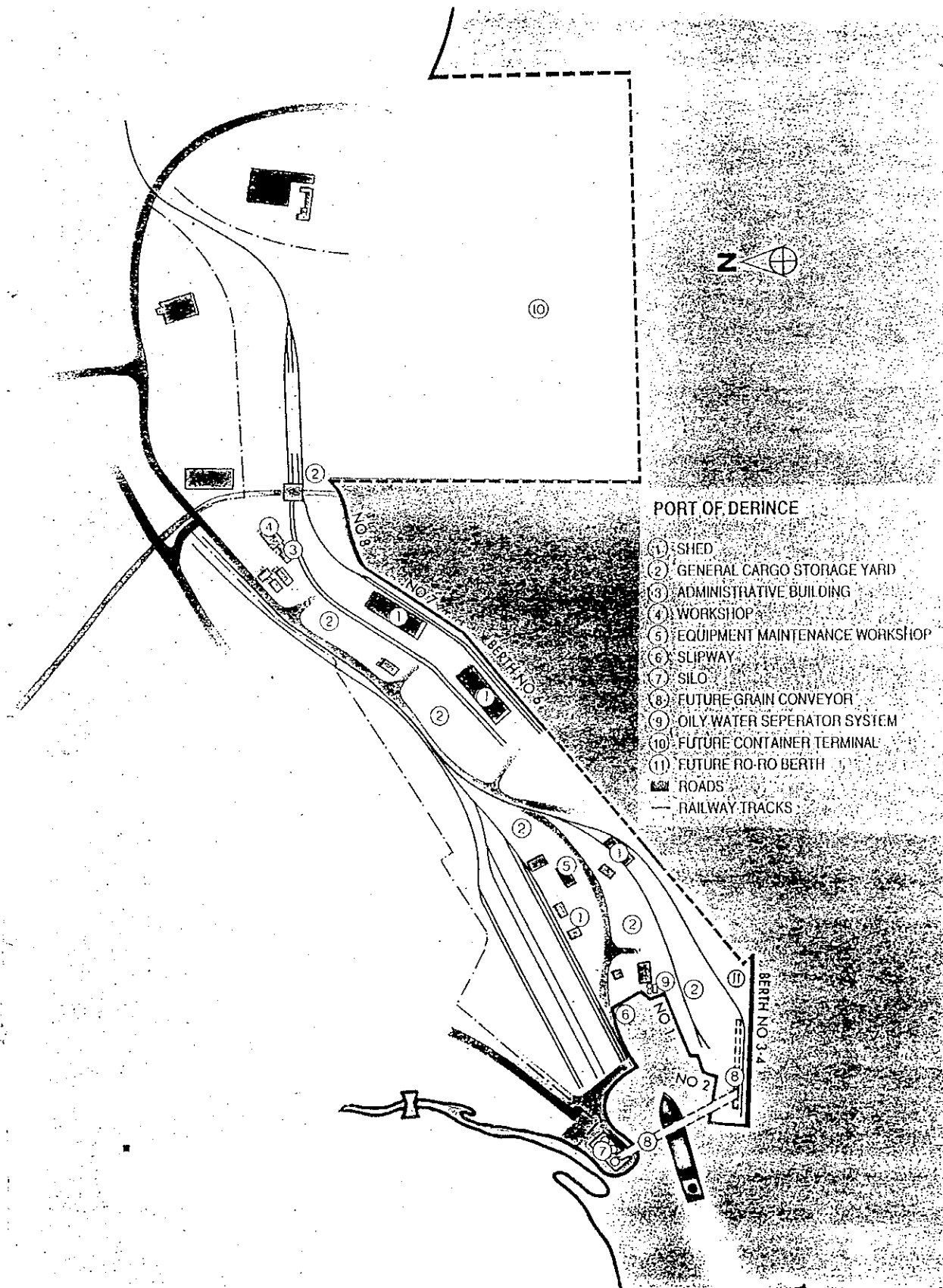
デリンジェ港は、マルマラ海の最東端、イズミット湾の北緯40° 44' 44"、東経29° 50' 00" 湾奥部北岸に位置する港である。背後に工業機能が集積した地域をひかえており、ゲートポートとしての役割を果たしているが、現在はまだ一般貨物、バルクキャリア専用の港であり、コンテナターミナルはない。構内は、鉄道の引込線を有する広いヤードがあり、一般貨物、バルクの取扱を前提として構成されている。しかし、現在、鉄道で運ばれる貨物量は全貨物量の5%程度とのことである。

2) 貨物の動向

一般貨物、バルクを主体としているので、取扱量は、ここ10年間ほぼ横ばいであり、また、量自体は主要公共港の中では最も少ない。しかし、特定の年に大きく取扱量が増加している。表4-5に示すとおり数値のうえでは一般貨物とバルクキャリアのキャパシティとしては余裕があるが、コンテナも一般用の施設で扱っている。表4-1に示すとおり、ハイデルパシャ、メルシン、イズミールのコンテナ取扱量の急増に伴い、ガントリークレーンのない港においてはコンテナの(暫定)取扱量が急減しているが、デリンジェはサムスンやイスケンデルンに比べ減り具合は少なく、マルマラ地域のポテンシャルの高さを示しているといえる。

3) 施設の現況 (1994年)

取扱能力 (荷役)	1,715,472	t/年	一般貨物のみ	
(保管) 倉庫	10,500	m ²	168,000	t/年
ヤード	122,120	m ²	2,930,880	t/年
入港可能船舶数	567	隻/年		
バース	No.	用途	長さ m	水深 m
	2	一般貨物	82	-7
	3.4	"	400	-15
	6	"	220	-12



PORT OF DERINCE

- ① SHED
- ② GENERAL CARGO STORAGE YARD
- ③ ADMINISTRATIVE BUILDING
- ④ WORKSHOP
- ⑤ EQUIPMENT MAINTENANCE WORKSHOP
- ⑥ SLIPWAY
- ⑦ SILO
- ⑧ FUTURE GRAIN CONVEYOR
- ⑨ OILY WATER SEPERATOR SYSTEM
- ⑩ FUTURE CONTAINER TERMINAL
- ⑪ FUTURE RO-RO BERTH
- ▬ ROADS
- RAILWAY TRACKS

図 4-10 デリンジェ港平面概要

7	”	160	- 10
8	”	120	- 6

穀物サイロ 95,000 t の貯蔵能力のものが、90%完成している。荷役用コンベアをNo. 3, 4バースへ接続する予定である。

コンテナ ガントリークレーンを備えたコンテナヤードはないが、一般の35 t クレーンで部分的に取扱っている。

Ro-Ro埠頭 現在のところNo. 6 バースでRo-Ro船の運用を行っているが将来はNo. 3, 4バースに隣接してRo-Roバースを整備する予定
現在、デリンジェ～コンスタンツァの定期航路が開かれている。

荷役整備

クレーン	3～35 t	12基
モービルクレーン	5～25 t	12基
クローラクレーン	6～30 t	3基
リーチスタッカー	40 t	1基
一般貨物フォークリフト	2～5 t	28基
ローダー		1台
トーイングトラクター		2台
トレーラー	40 t	2台
”	20 t	5台
トラクター		5台

4) 港営

ハイデルパシャ同様3交代24時間体制である。

5) 将来計画と課題

同港は、イズミット港内陸の工業地域を背後地にかかえ、水域にも拡張の余地がある。このため、当面、デリンジェ港にコンテナターミナルをつくり、ハイデルパシャ港のコンテナをシフトさせる計画がある。(図4-11)これは、TCDDがイスタンブール大学に委託してF/Sを実施中で(1995年末にはD/Fレポートが出る予定)2010年時点で、マルマラ海全体で2,000,000TEU/年のコンテナ取扱量となり、このうち700,000TEUをデリンジェ港に新たに建設されるコンテナターミナルで扱うこととされている。

デリンジェ港でのヒアリングでは、残りの600,000TEUをハイデルパシャで、1,300,000TEUをプライベートポートで扱うことになるであろう、との回答を得たが、ハイデルパシャのコンテナ取扱能力、実績は、表4-5によると約180,000TEU

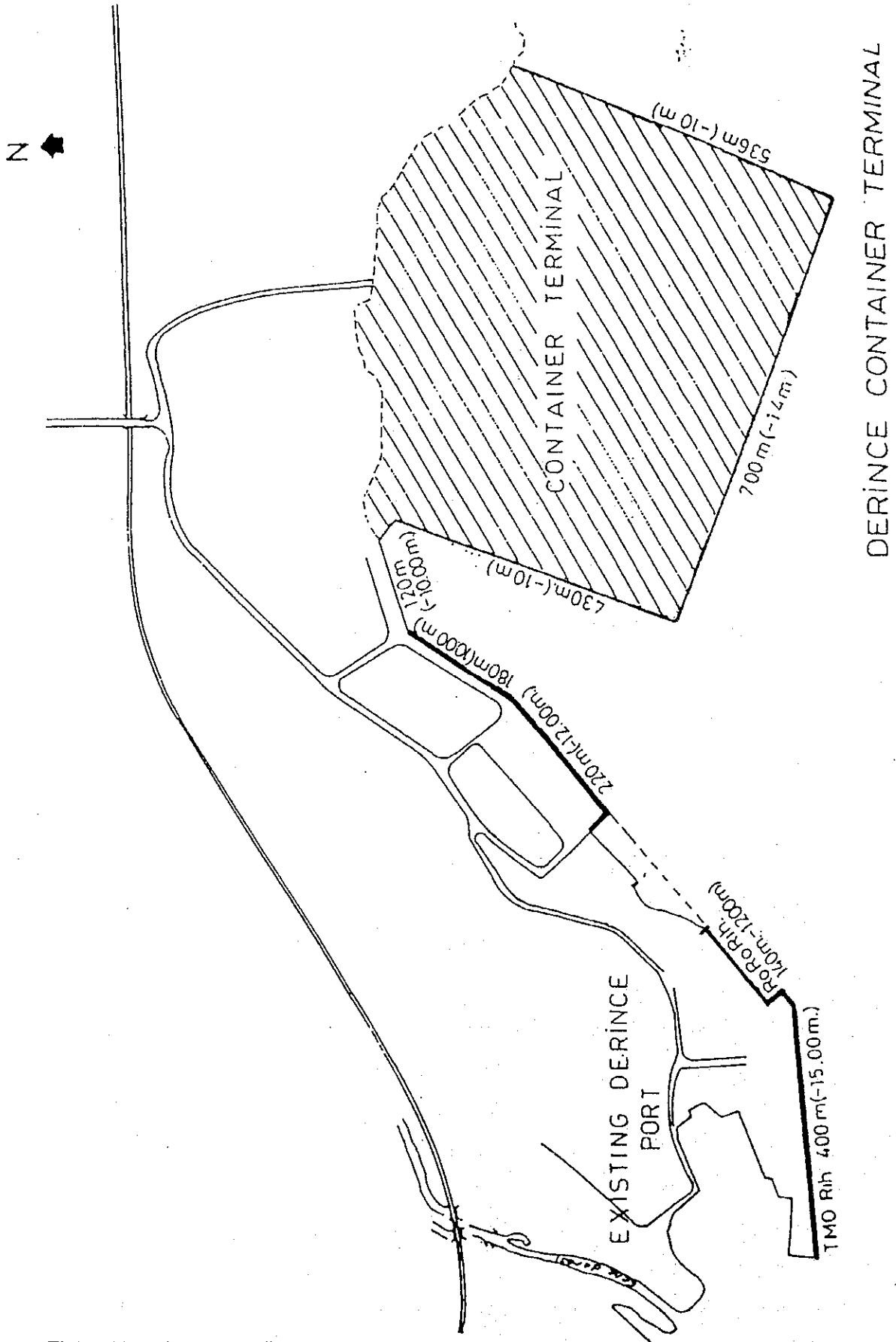


図4-11. デリンジェ港コンテナターミナル計画

U程度であり、拡張の余地のないハイデルパシャでどのようにして600,000TEUを扱うのかその数値の裏付けは定かでない。現在における、マルマラ海全体のコンテナ取扱量はプライベートポート（主としてゲミリック港など）のデータが入手できなかったため、はっきりした量がかみせず、2010年予測の2,000,000TEUの妥当性も判断できる根拠が乏しい。このあたりは、イスタンブール大学で行われているF/Sの最終レポートを詳細に調べる必要があると考えられる。デリンジェに計画されているコンテナターミナルは、同港の既存埠頭No. 8バースの東側の水域を埋め立て、最大級のコンテナ船が2隻同時着岸可能な延長700m水深-15mのコンテナバースと700m×500mのヤードを整備する、というものである。

なお、同港は、イズミット湾の最奥部で海象条件は極めておだやかであり、防波堤は必要としない。365日年間稼働可能である。土質調査はDLHによりすでに行われており、軟弱地質の改良が必要であるとされている。地盤改良、埋立て、埠頭の建設構内の鉄道、道路、荷役機械数、保管施設等を含めて事業費は総額約5億ドルと見積られている。年間取扱能力は約700,000TEUとされ、完成すれば、現在トルコ国内最大のコンテナターミナルを有する地中海岸のメルシン港をしのご、コンテナポートが出現することになる。

同港のポートマネージャーによると、イズミット湾は背後のポテンシャルが高いので、コンテナターミナルをつくれれば必ず儲かる、そうである。背後の道路（E-5）との取り付けについては、新しいコンテナターミナルの建設に合わせたアクセス道路計画があるとのことである。

さらに、コンテナターミナル計画に対しては、日本、ドイツ、スペイン、イタリアの企業からBOTのオファーがあるとも言っていた。

同港は、新しいNo. 3, 4バースとNo. 8バースの間の水域もバース整備可能とみられる。現にNo. 3, 4バースに隣接してRo-Roターミナルを建設する計画もある。このように、ハイデルパシャと違い、拡張する水域に恵まれており、しかも外郭施設の新設は必要なく、背後地のポテンシャル、アクセスも良好である。従って、新計画とコンテナターミナルも含め、現在まだ余裕のある一般貨物用ヤード、利用度が低下している鉄道構内ヤード等を総合的、効率的に利用を徹底することにより、相対的にリーズナブルなコストで現状に新計画を単純に合わせた以上の受け皿機能を相乗的に発揮できるものと推察される。

(3) テキルダ港（図4-12参照）

1) 概況および貨物の動向

テキルダ港は、イスタンブールからマルマラ海北岸を西へ行ったところに位置する。

DEPTHS IN METRES

TEKİRDAĞ

SCALE 1:12 500

Source: Turkish Government Chart of 1981 with later corrections.
Mag Var: 3°10'E 1991 (2'E).
Linear Scales: See plan of Bandırma.

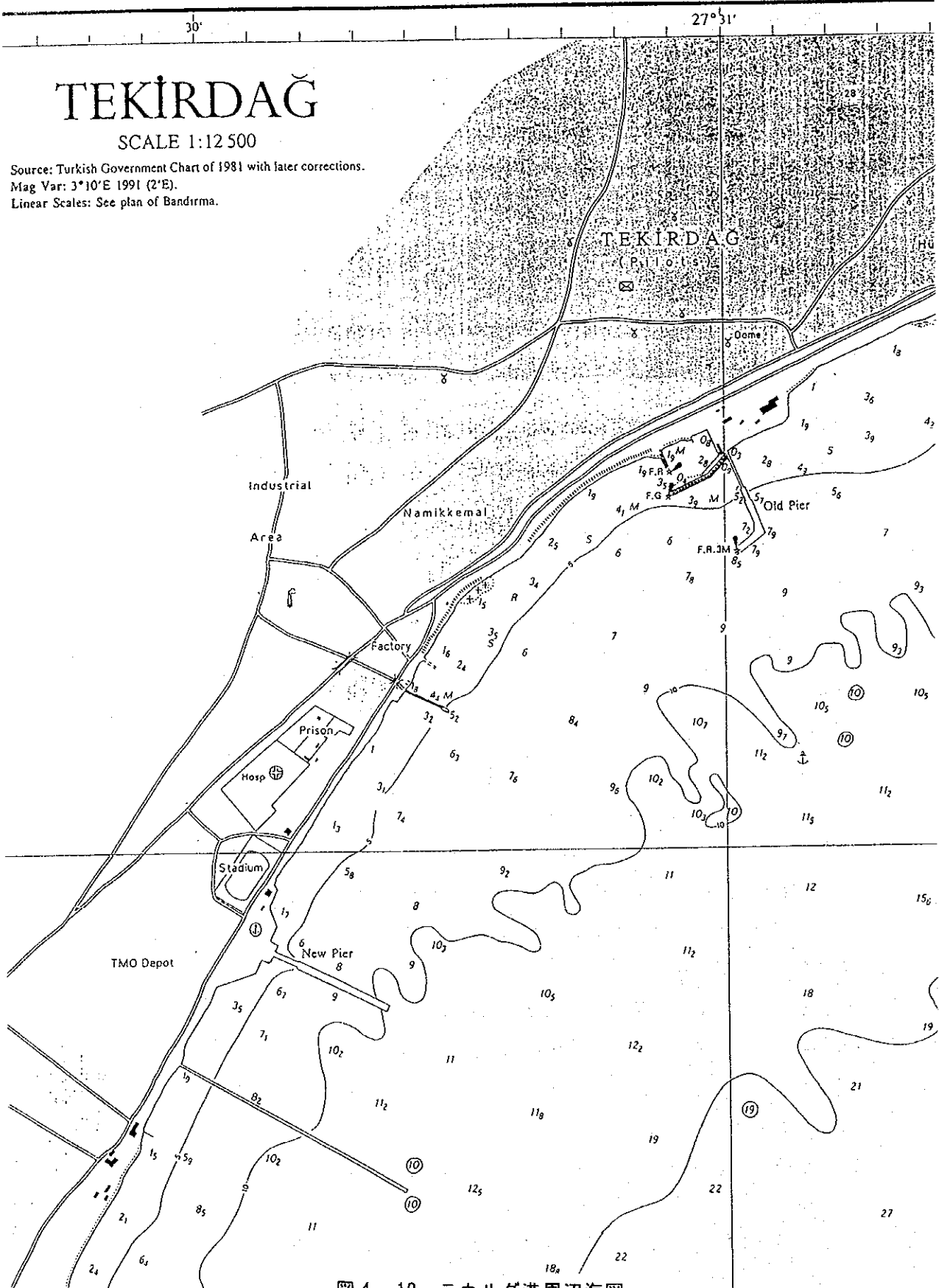


図 4-12 テキルダ港周辺海図

テキルダは、風光明媚な保養地であり港の背後はすぐに市街地となっている。本港は、鉄道がなくT D I管理の港湾である。

貨物量は表4-3に示すとおり、一般貨物とドライバルクが中心である。マルマラ海北岸テラス地域を背後圏にもつ唯一の主要公共港湾であるが、一般貨物用には、新旧のピアが1本ずつあるだけの港であり、貨物取扱量も特に増加傾向にあるわけではない。

2) 施設の現況

取扱能力、栈橋（一般貨物用）および荷役設備は表4-6に示すとおりである。

No. 1～4が旧ピア、No. 5、6が新ピアである。旧ピアは、施設も老朽化しており、水深も浅く、有効に使われていない。図4-13～4-14にそれぞれ新旧のピアの平面図を示す。

防波堤はない。

T M Oのグリーンサイロがあり、専用施設がある。

また、荷役は表4-7に示す3交代24時間体制である。

3) 将来計画と課題

テキルダ港は、背後のトランスヨーロッパアンハイウェイ（E-5）沿いに工業団地が散在し、今後の新規開発計画も工業省によりすすめられているため（第3章参照）また、この地域一帯で唯一の主要公共港湾であるため、ロケーションとしては重要な港である。

しかしながら、現在の施設は極めて限られており、コンテナターミナルもなく現状のままでは、背後地の発展のゲートポートとしての機能やハイデルパシャ港の補完、代替機能を果たすことはほとんど不可能である。

T D Iのポートマネジャーによれば、かつて、テキルダ港の拡張計画を提案したことがあったが、国家計画庁によりキャンセルされたとのことであり、現在のところ、この港の将来展開に関する計画はない。キャンセルされた理由は、テキルダ港の直背後に既存市街地があり拡張が困難なことや、市街地の交通渋滞を招くことなどとされている。同時に、テキルダ以外の場所でプロジェクトを進めるべきだ、との考えもあったようであり、計画庁としては、旧N A T O用地での新港開発を念頭においているものと考えられる。ポートマネジャーによると実際、N A T Oからの要請により、新港のヤード、クレーン等施設の規模を提案したことがあるとのことである。テキルダに限らず、トルコ国では市街地（居住地）が港直背後あるいは隣接する水際線にせまっておき、横や背後方向への拡張が困難な様子はよくわかる。しかし、例えば前出しして新埠頭をつくることは必ずしも不可能ではないと考えられる。その際、課題とな

表 4 - 6 テキルダ港の取扱能力、棧橋、荷役設備

HANDLING CAPACITY

TYPE OF CARGO	CAPACITY	
	Tons/Day	Tons/Day
General Cargo	2,208	772,800
Container	2,560	896,000
Dry Bulk	3,520	1,232,000
TOTAL	8,288	2,900,000

表 4 - 7

WORKING HOURS

	First Shift	Second Shift	Third Shift
Start	8.00	16.30	24.00
Break	12.00-13.00	20.00-21.00	02.00-03.00
End	16.30	24.00	8.00

QUAYS

Quay	Length (m)	Depth (m)	Height (m)
1	104.5	5.00-7.20	2.4
2	97	7.00-7.20	2.4
3	75.5	6.80-7.00	2.4
4	69	5.50-6.80	2.4
5	343	2.00-9.50	2.7
6	325	4.00-9.40	2.7

HANDLING EQUIPMENT

Equipment	Number	Capacity (t)
Shore Cranes	2	3
" "	1	5
Mobile Cranes	1	35
" "	1	20
" "	1	10
" "	1	5
Forklifts	1	10
" "	2	6
" "	2	3
" "	2	1.5
Tractors	3	-
Tug Masters	6	10
Loaders	2	1
Pneumatics	4	50 V/h
"	6	20 V/h

YENI ISKELE

ISKELE ÖLÇÜLERİ

ISKELE UZUNLUĞU (UZUN KELEZ)	: 342.70
5 NOLU YANISMA YERİ	: 342.70
6 NOLU YANISMA YERİ	: 327.50
RD RD RINTIMI	: 21.10
YANISMA YERİ TORAN UZUNLUĞU	: 691.30
DENİZ-İSKELE ÜSTÜ MESAFESİ	: 2520=220
ISKELE ALANI (GİRİS DAHİL)	: 7805 m ²

İSARETLER

- ⊠ DENİZ VEYDANLATMA
- BABA LÖZ
- SU AĞIZLILIKLARI
- ⊞ ELEKTRİK PRİZ ROGAZ LÖZİ
- DENİZ DERİNLİKLERİ

ÖLÇEK 1/1000

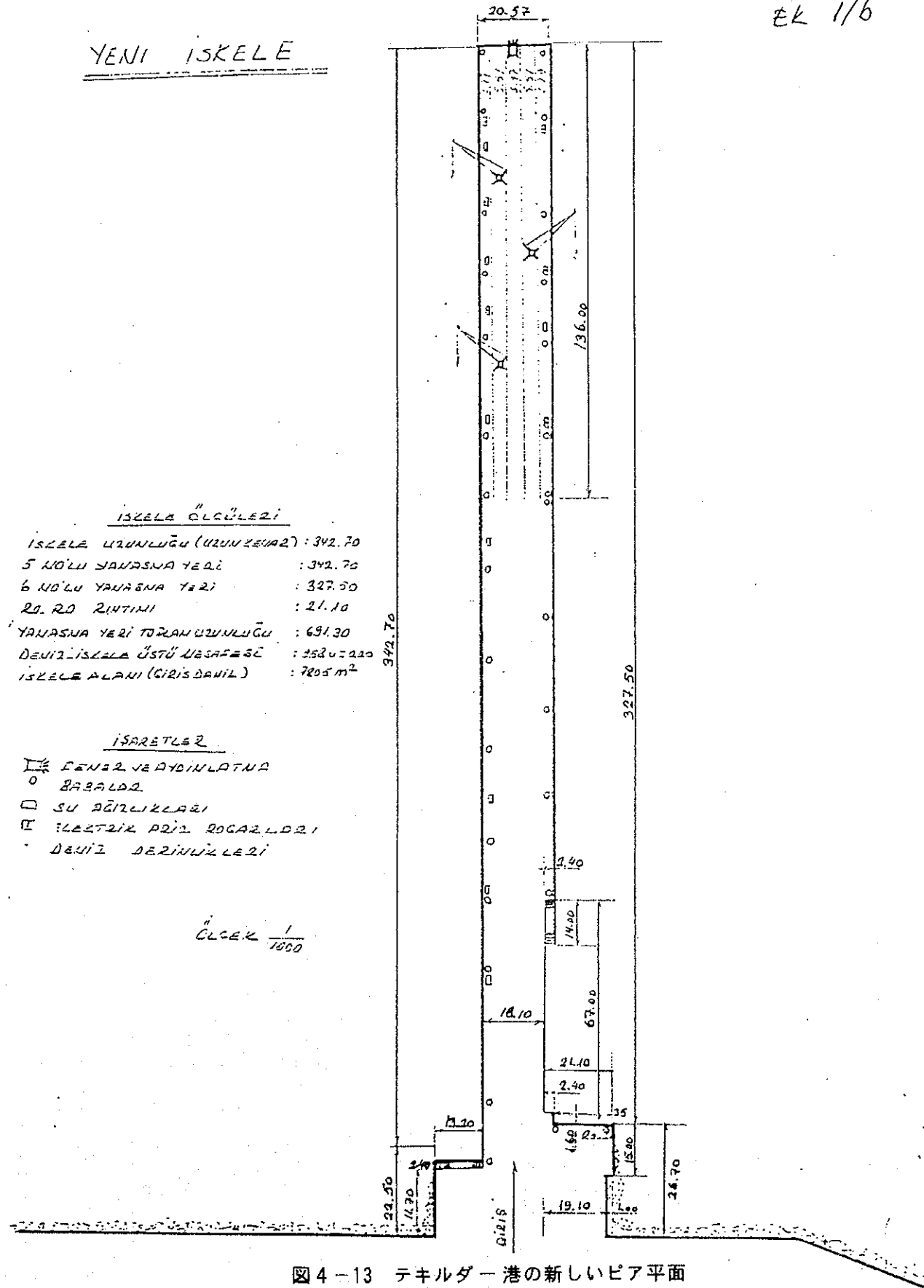


図 4-13 テキルダ ー港の新しいピア平面

EK 1/a

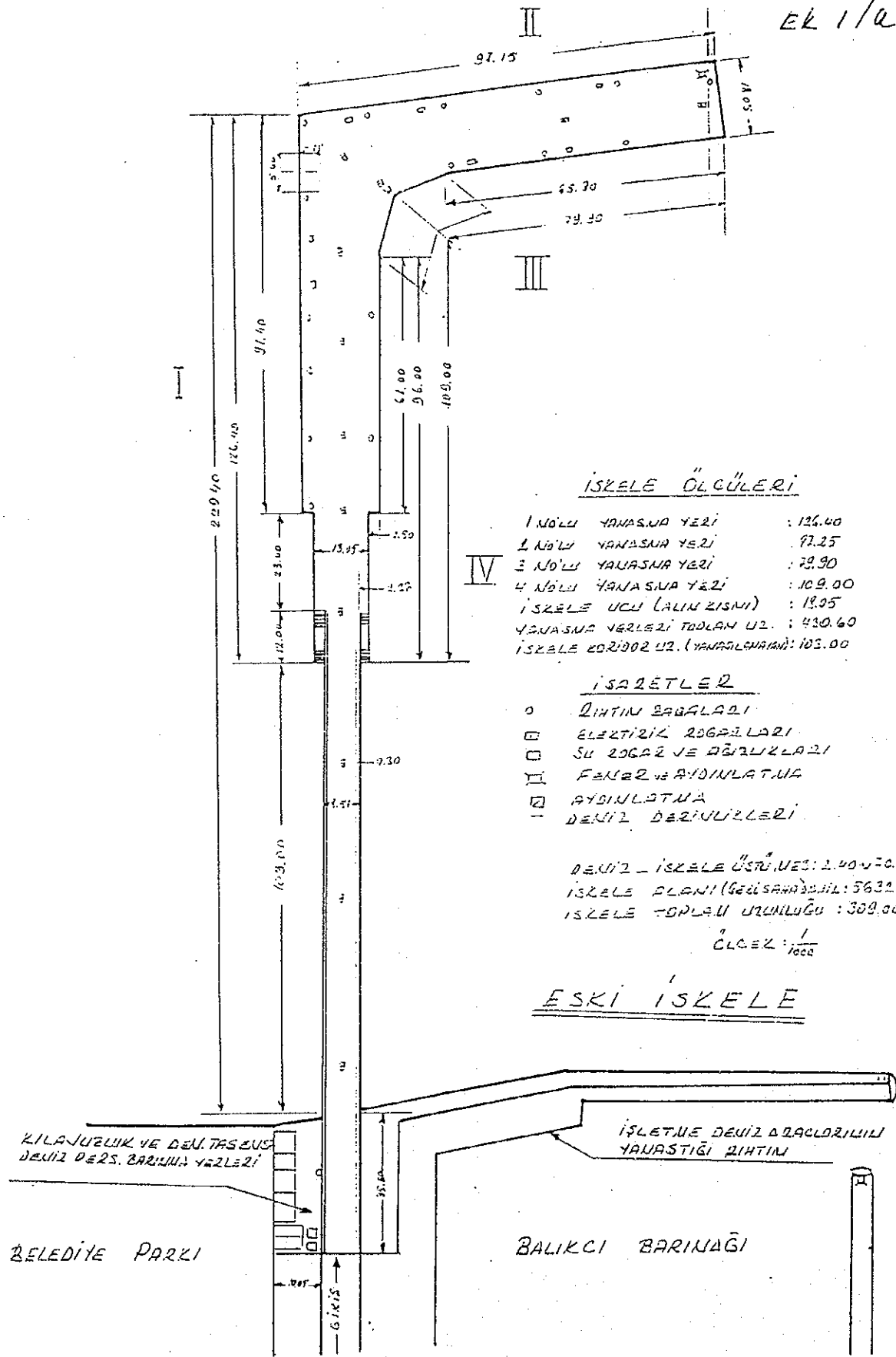


図4-14 テキルダグ港の古いピア平面

るのは防波堤の建設の必要性（必要となるとかなりの水深の位置となろう。）と、トルコ国政府が言うように、直背後市街地内のアクセス交通であろう。対策の手だては考えられると思うが、一般的にトルコでは市街地内の港を拡張することに非常に抵抗が強いようで、港湾活動が人々の生活に少しでも影響を与えることのないよう心配している様子である。

また、同港では、棧橋周辺の維持浚渫が必要であり、その費用は年間20～30億TL、浚渫量は約35,000m³にのぼる。

(4) バンディルマ港（図4-15、16参照）

1) 概況

バンディルマ港は、マルマラ海の南岸、北緯40° 21' 45"、東経27° 57' 50"に位置する。南岸唯一の主要公共港で、背後地には広範囲に食品加工工場等が点在しており、また観光、保養地として有名な街も多い。

2) 貨物の動向

1994年の貨物取扱量は2,778,355トンで、これはTCDDのコンテナターミナル3港（ハイデルパシャ、イズミール、メルシン）を除くと1つの港としては最も多い貨物量である。経年的な変化は、過去10年間2百万トン台後半～3百万トン台前半を推移しており比較的安定している。また、全貨物量のうち、2,356,342トン（約85%）がドライバルクである。これは、この港が石炭の輸入基地となっていることに起因する。また、TMOの穀物サイロもあり、飼料用のコーン、ライス等も輸入されている。一般貨物と部分的に扱われているコンテナでは、食品加工製品の輸出品などが主要品目である。

3) 施設の現況（1994年）

取扱能力（荷役）	一般貨物	1,743,600 t/年	
	ドライバルク	892,500 t/年	
（保管）	倉庫	7,000m ²	112,000 t/年
	ヤード	79,845m ²	1,916,280 t/年
入港可能船舶数	旅客	3,240 隻/年	
	一般貨物	405 隻/年	
	ドライバルク	632 隻/年	

バース	No.	用途	延長 (m)	水深 (m)
	1	旅客	130	- 8.25
	2.3	一般貨物	284	- 10.0
	4.5	"	324	"

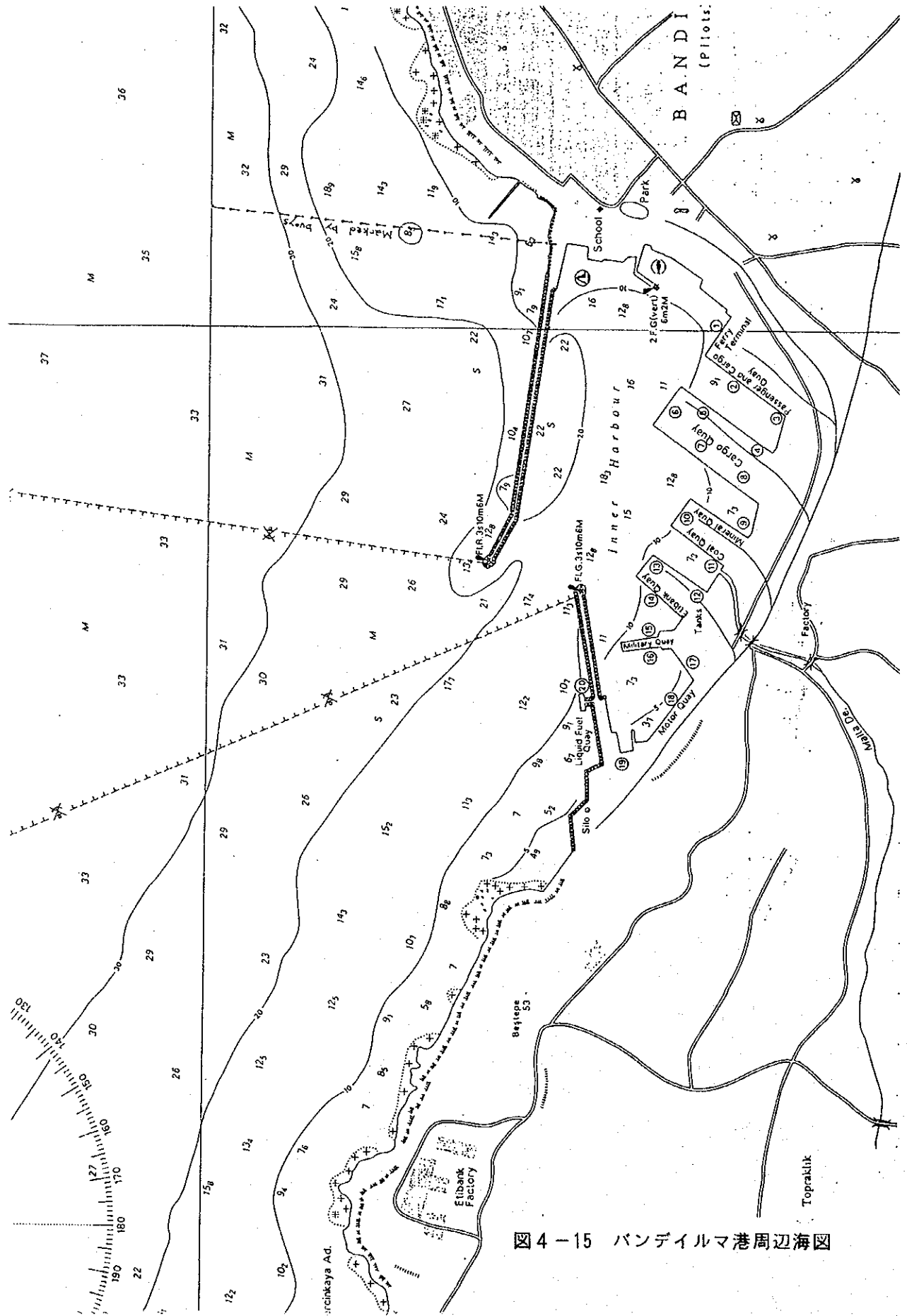
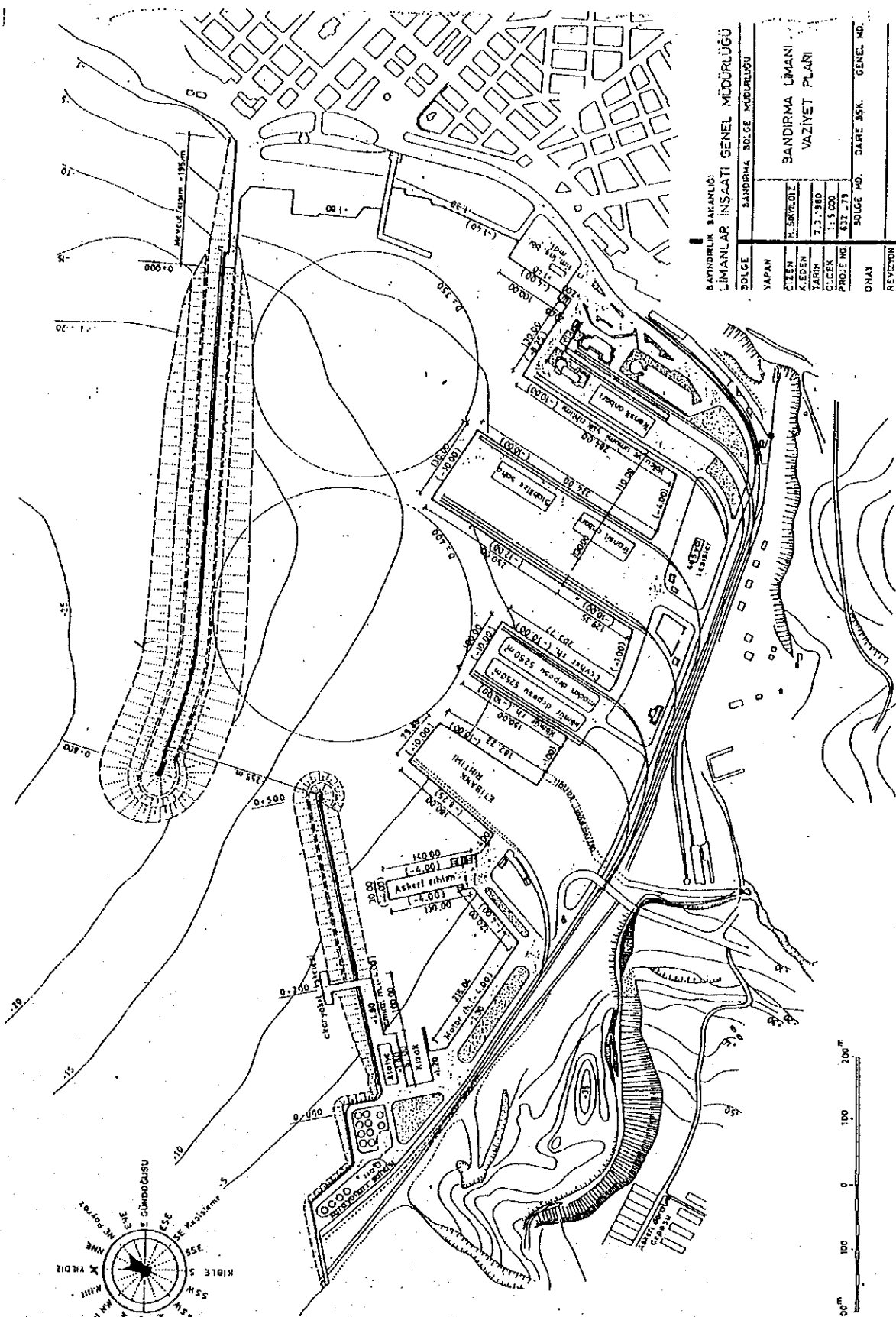


図 4-15 バンディルマ港周辺海図



BAYINDIRLIK BAKANLIĞI LİMANLAR İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		BANDIRMA LİMANI VAZİYET PLANI	
BÖLGE	BANDIRMA BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	YAPAN	GENEL MÜDÜR
ÇİZEN	M. SAKRLOZ	ONAY	DARE BAŞK. GENEL MÜD.
K. İZDEN	7.3.1980	REVİZYON	
TARİH	11.5.00		
ÇİZEK NO	432-78		
PROJE NO			

図 4-16 バンデルマ港平面図

6	"	130	"
7	ドライバルク	190	-12.0
8	"	190	-10.0
9	"	203	"
10	"	100	"
11	"	190	"
12	"	182	"
13	"	80	"
14	"	180	- 8.25

防波堤 ① 1000m
② 500m

バルクカーゴを扱う岸壁が多く、総延長1,315mである。コンテナは、25tの一般貨物用クレーンで扱う。

荷役設備

クレーン	3~25 t	15基
モービルクレーン	3~25 t	5基
クローラクレーン		3基
一般貨物用フォークリフト	3~5 t	14台
ローダー		3台
トラクター		5台

オペレーションシフトは他のTCDD港と同様、3交代24時間体制である。

4) 将来計画と課題

バンディルマ港は、表4-5によると一般貨物とバルクのための扱いで、キャパシティと実績がほぼ同等であり、コンテナターミナルのない港としては有効に活用されているといえる。ここに陸揚げされる石炭は主として南アフリカから輸入されるもので道路、鉄道によりアンカラ方面へ運ばれている。ちなみに、アンカラにおける冬の暖房用の石炭需要は、1シーズン約60万トンでそのうちの40万トンがバンディルマから、20万トンがイスケンデルンから陸揚げされている。また、イスタンブール地区では1シーズン約100万トンの石炭需要があり、そのうち20~25%をバンディルマ港で扱う予定であったが、港湾のストライキなどの影響で延期されているとのことである。このように大量の石炭を扱う一方、この港の背後圏のバンディルマ、カラカペ、マニユアス、イネゲル、ブルサなどの町には農産物を加工してケチャップ、かんづめ等を生産する工場が多くあり、これらの製品を一般貨物として同港から輸出している。この

ため、石炭のダストがこれらの製品の輸出の際に問題となっている。同港のポートマネージャーは、このような問題があることと、同港がコンテナ化されていないため、貨物がコンテナを本格的に扱う港へ流れてしまっていることを問題視しており、バンディルマ港のコンテナ化（ガントリークレーンとコンテナヤードの設置）が是非とも必要であると力説していた。

これらの地域での食品加工製品の生産高は年間70万トンにおよび、1990年までは約20万トンをバンディルマで扱っていたが、その後、主としてイズミールとハイデルパシャに流れてしまい、現在はバンディルマにはごくわずかししか来ていないとのことである。確かに、広い背後圏とマルマラ南岸唯一の港というロケーションからして、マルマラ南部背後圏のポテンシャルをより精査する必要があるが、コンテナ貨物の本格的導入とそれに伴う港内利用の再整理は検討課題であろう。構内は比較的広く、鉄道引込線や一般貨物埠頭の効率的利用転換により、現況スペースの中で一定のコンテナヤードを整備できる可能性がある。鉄道利用率は全貨物量の10%程度とのことである。しかし、その場合、後述するムダンヤ港などの地方港湾のあり方を同時に考慮する必要がある。

(6) その他の港

1) チャナッカレ港（図4-17、18参照）

ダーダネルス海峡南岸に面する地方港である。フェリーと一般貨物船用のくし形栈橋が1本ある。5,000トンクラスの貨物船が着岸できる。

2) ムダンヤ港（図4-19、20参照）

マルマラ海南岸東部、保養地、産業都市として有名なブルサ市を背後圏にもつ地方港である。一般貨物船用のくし形栈橋1本と旅客船栈橋があるのみの港であるが、ブルサ市を中心とする工業地域に近く、1995年前期6カ月間の実績で輸出量は約170,000トン、輸入量は約125,000トンに達し、なお、増加中である。主要な輸出品目は、ルノーの自動車、そのパーツ、小型トラック、絹製品、鉄板、石炭、木材等、輸出品はシーメンスのケーブルが主でクロアチアへ輸出している。フェリーは、1994年まではTDIの船があったが、現在はイスタンブール市のシーバスのみである。

同港の拡張は、周辺水深が深くコストがかかるため、効率的でない、とDLHの調査では結論を出しており、港周辺は観光、保養地であることや病院が近くにあることから、港湾活動の拡大は望まれていない。また、防波堤がなく、年間30日くらいは、波浪により港の使用が不可能な状態となることがあり、もし本格的機能強化を図るならば防波堤の必要性も検討課題となろう。以上のことから、同港の拡張を論ずることは状況として困難であるが、立地的には極めて重要な位置にあり、ブルサ市を中心と

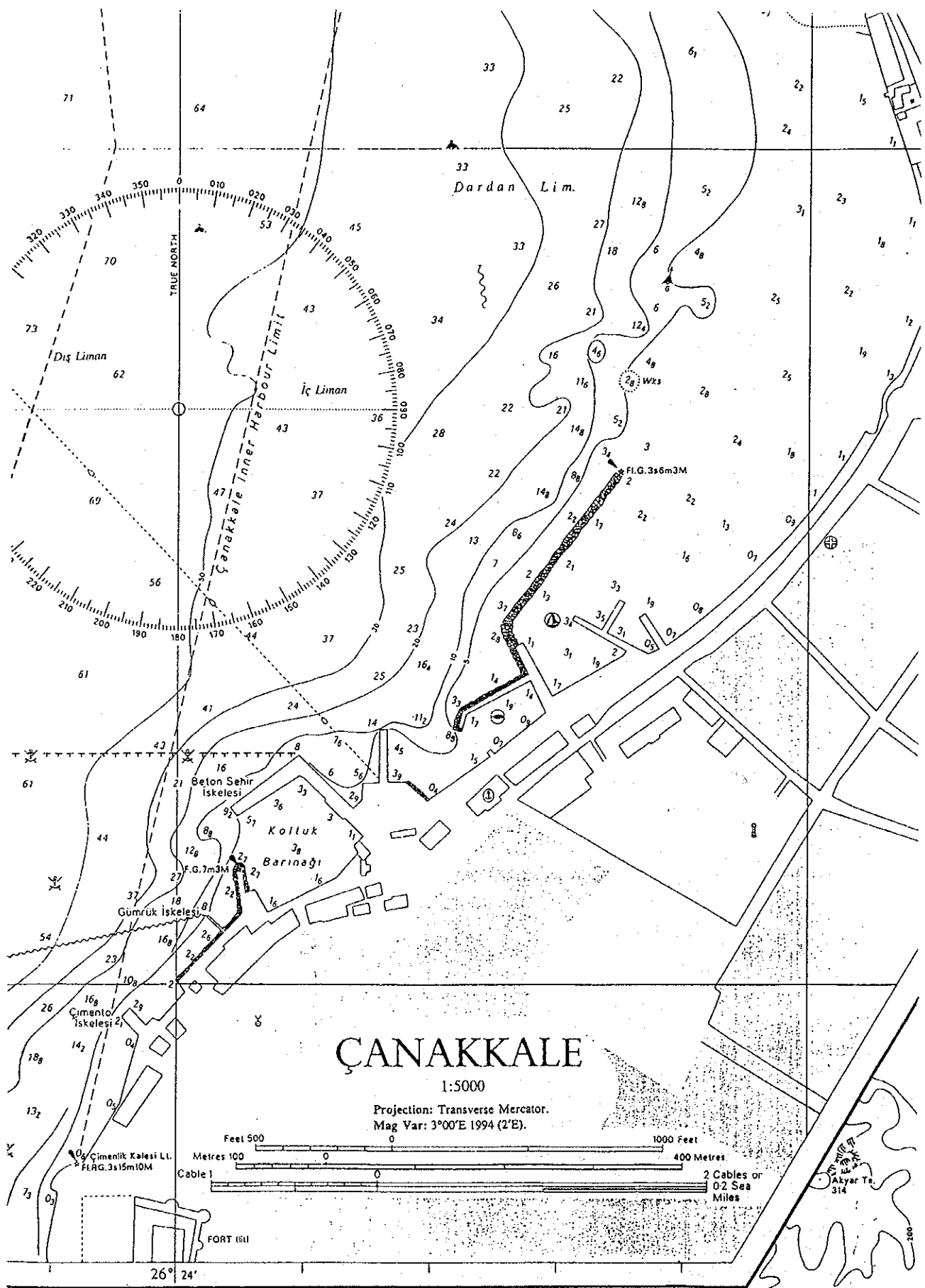
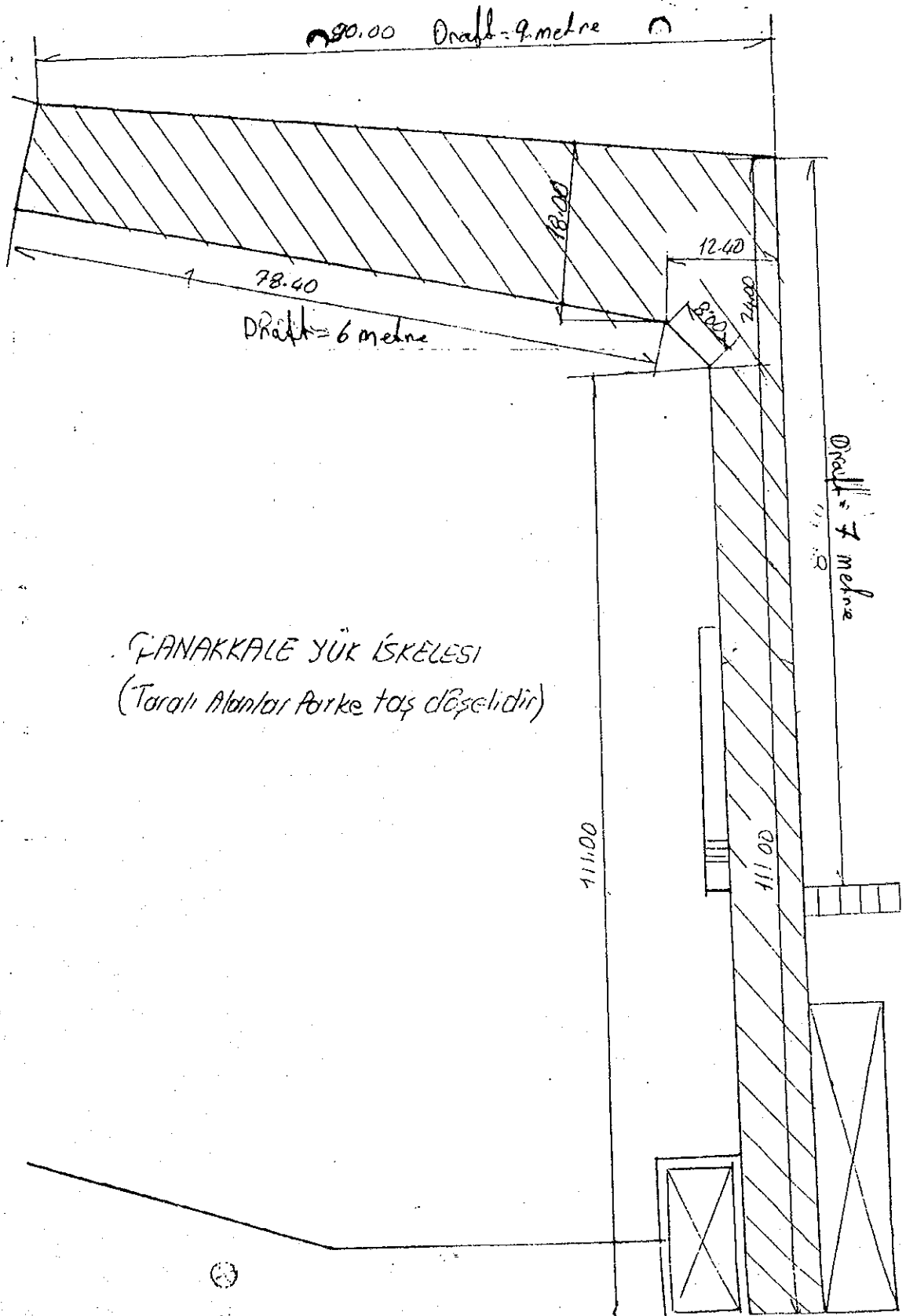
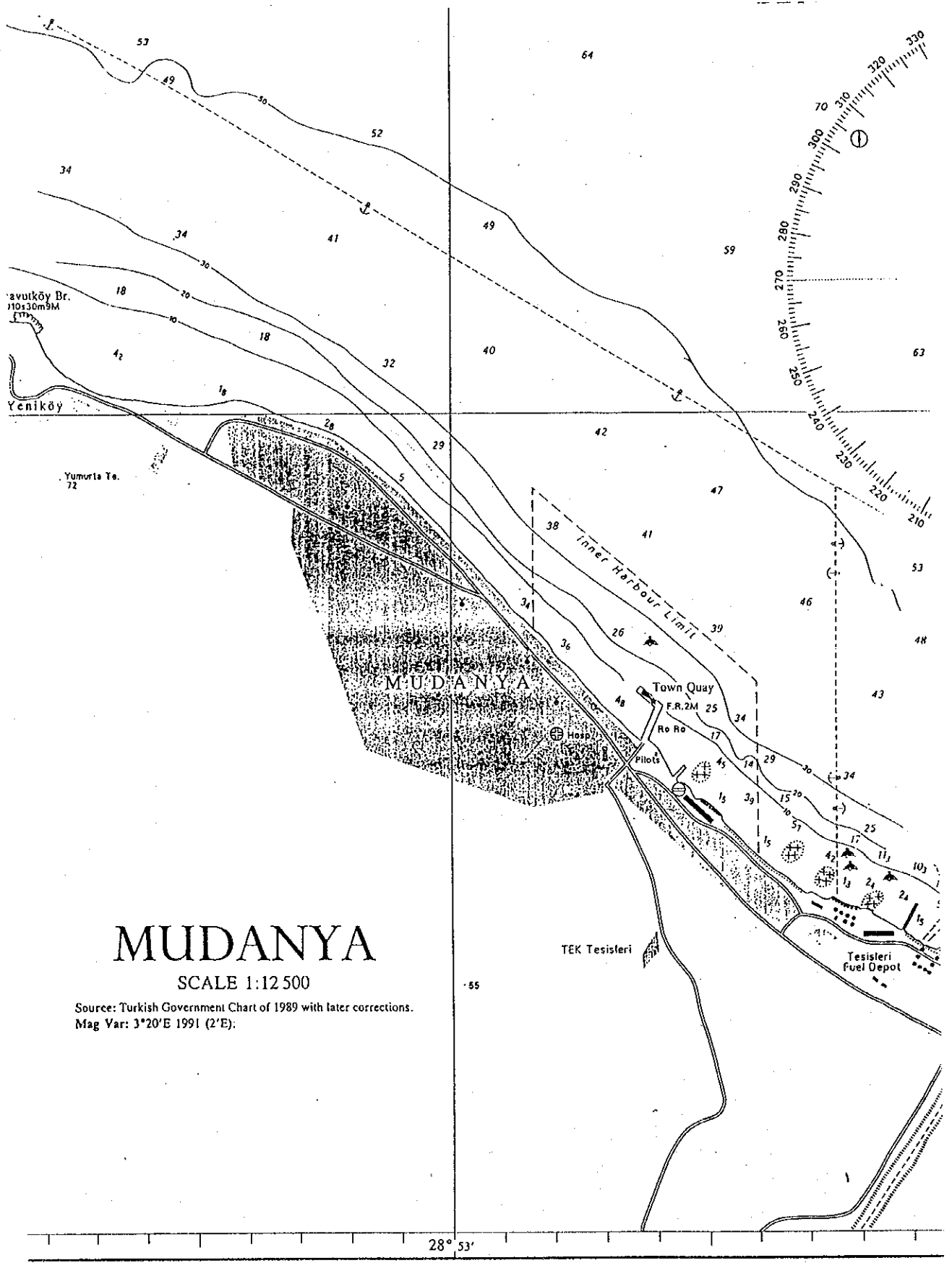


図 4-17 チャナッカレ港周辺海図



ÇANAKKALE YÜK İSKELESİ
 (Taraflı Alınlar Porke taş dışıdır)

図4-18 チャナッカレ港棧橋平面

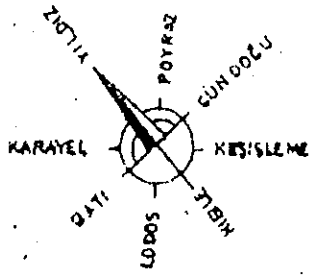


MUDANYA

SCALE 1:12 500

Source: Turkish Government Chart of 1989 with later corrections.
Mag Var: 3°20'E 1991 (2'E);

図 4-19 ムダンヤ港周辺海図



MUDANYA

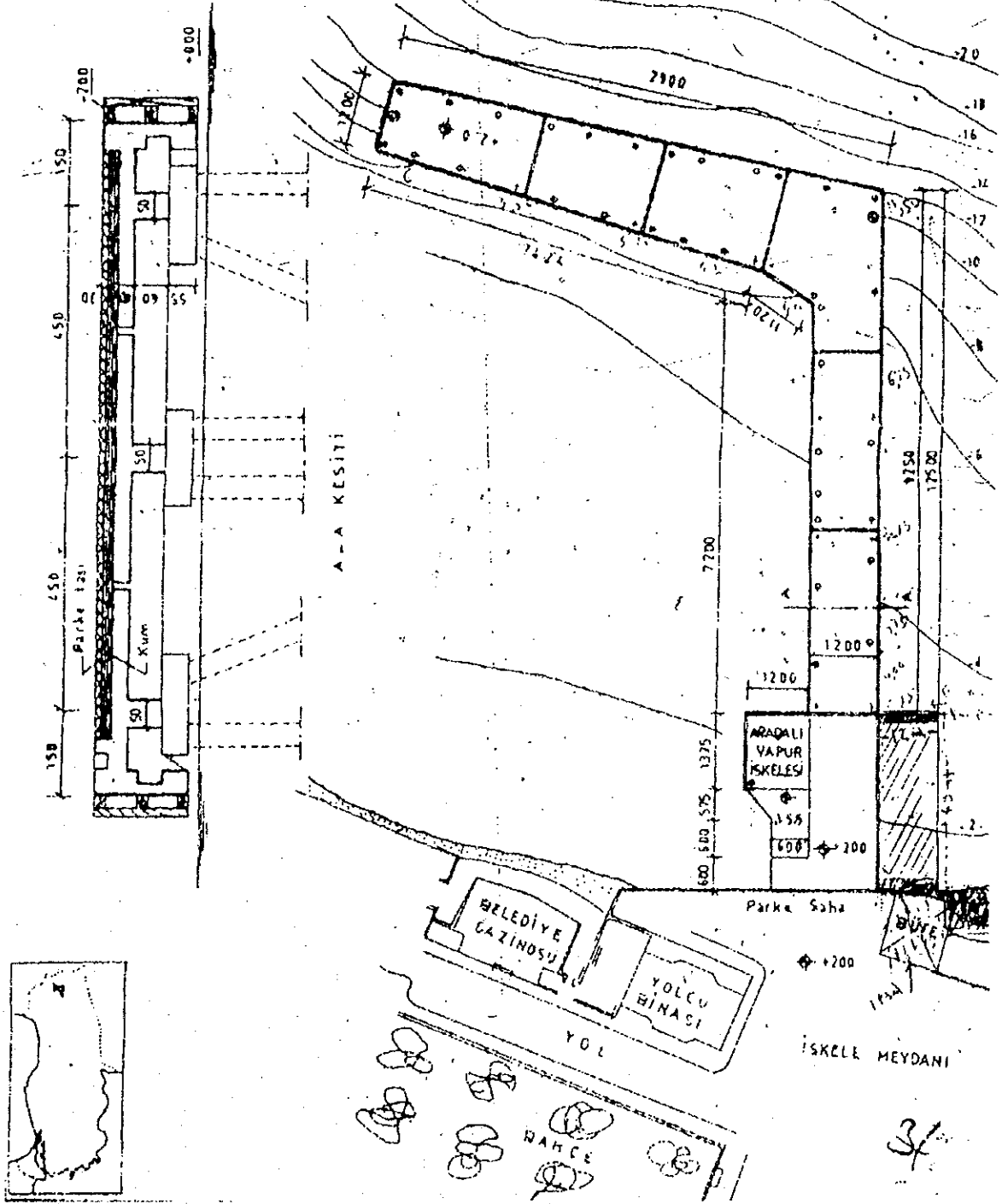


図 4-20 ムダンヤ港棧橋平面

する背後圏のポテンシャルと将来を精査のうえ、バンディルマ港などの機能分担を担うことがフィージブルか否か検討する必要がある。

3) ゲミ港 (図4-21参照)

マルマラ海東岸に位置する民間港。データが手に入らず詳細はわからないが、視察したところによると、バース延長は約400mくらい、ガントリークレーンはないが、モービルクレーンとトップリフターでコンテナを扱っており、ヤードには4段積みコンテナがあふれている。現実には公共港で扱えないかなりの量を補完的に扱っていると思われる。ヤードの舗装は一部のみなされており、大半は未舗装、また、岸壁にはガントリークレーン用とみられるレールのみ設置されていた。

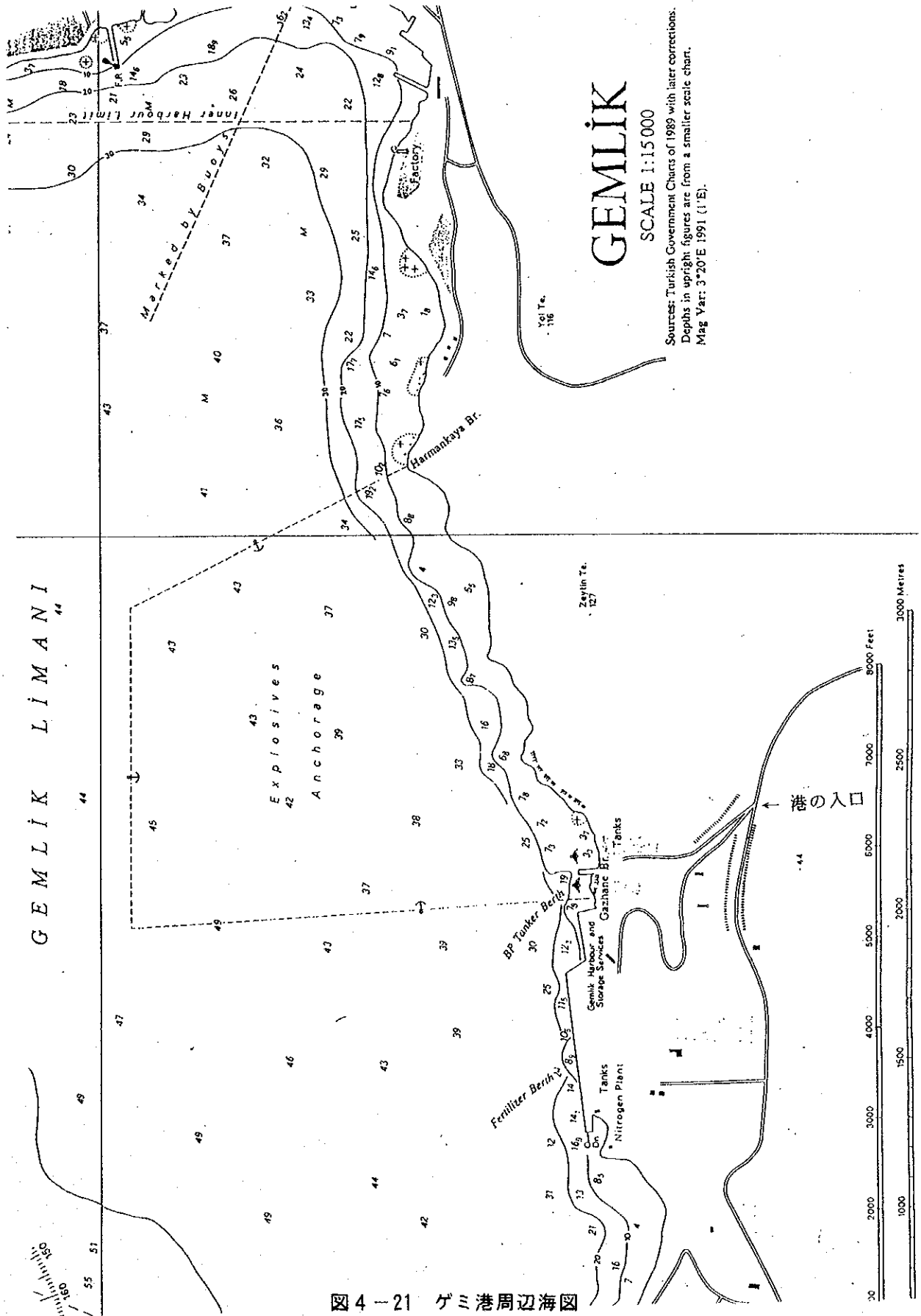


図 4-21 ゲミ港周辺海図

4-4 新港候補地周辺の状況

トルコ国政府の各関係者が同様に認識していたことは、テキルダ港東側約20km地点の旧NATO用地での新港構想である。マルマラ海沿岸は、水際線直近まで居住機能がはりついているか、あるいは、近寄りやすい急斜面かであり、相当の水際線延長をもつマルマラ海沿岸においても、新港開発のような大きな沿岸開発プロジェクトに適したサイトは非常に少ないように感じられた。その中で、本用地は、道路と海岸線に挟まれた幅100～200m程度、標高10～20mくらいのゆるやかな起伏の空地が約2.2kmにわたって続いており、ここが第一候補地として挙げられる理由は理解できる。

本用地にはNATO時代のフェンスが残されていたが、土地の所有権はすでにNATOからトルコ政府に移っており、開発にあたって問題はない。

なお、この用地のすぐ西側にも農地ではあるが、同様の適地と思われる土地があった。