

第1章 事前調査の概要

1-1 要請の背景

ルーマニアのコンスタンツァ港は黒海に位置し、同国最大の港として機能してきた。コンスタンツァ港は、同国の物流・人流の主要な結節点であるばかりではなく、東西ヨーロッパを結ぶ主要な交通の要衝として重要な役割を果たしてきている。

一方で、港湾施設そのものは老朽化したものも多く見られ、一部では我が国の借款供与でコンテナターミナルの整備が進行中であるが、全体的には合理的な計画に基づく今後の再整備が緊急な課題となっている。また、港湾の管理運営についてみると、港運業者との契約形態など改善すべき課題が数多く存在し、さらに、港湾の諸手続きなどについても情報化がほとんど進展していないのが実状である。

一方、今後のヨーロッパとアジア間の物流を概観すれば、コンスタンツァ港は東西の物流ルートの要衝を占める位置にあり、今後飛躍的に発展する潜在能力を有している。

こうした状況を背景として、ルーマニアは、コンスタンツァ港のマスタープランの作成と優先プロジェクトの選定とこれに係るF/Sの実施を、我が国に要請越したものである。

1-2 事前調査の目的

実施調査の実施細則を協議・署名することを目的として事前調査（実施細則協議）を実施するものである。

なお、事前調査時の主要調査項目は以下のとおり。

- ①要請の背景、内容の確認
- ②本格調査の実施方針及び実施細則の協議
- ③先方受入れ体制の確認
 - ・先方政府の実施すべき事項
 - ・先方C/P機関
 - ・調整などを必要とする機関の有無
- ④実施細則，協議議事録署名交換
- ⑤本格調査実施に必要な情報収集

1-3 調査団の構成

氏 名	担当分野	所 属
溝内 俊一	総括	運輸省港湾局 建設課国際業務室 室長
大津 光孝	港湾計画	運輸省港湾局 海岸防災課 総括補佐官
繁本 護	需要予測／管理運営	運輸省港湾局 建設課国際業務室 国際業務係長
成川 和也	調査企画	国際協力事業団 社会開発調査部 社会開発調査第一課
横川 正大	自然条件／環境調査	株式会社 藤井測量設計 技術管理部長
志賀 重仁	通訳	日本国際協力センター 研修監理部 研修管理員

1-4 調査行程

月日	曜日	調査日程	調査内容
4／10	月	－	出国(成田→フランクフルト)
／11	火	ブカレスト	移動(フランクフルト→ブカレスト) JICA駐在員事務所打合せ、日本大使館表敬訪問
／12	水	〃	MOT表敬訪問、S／W説明・協議
／13	木	コンスタンツァ	コンスタンツァへ移動 コンスタンツァ港管理公社表敬、Q／N協議
／14	金	〃	コンスタンツァ港現地踏査
／15	土	ブカレスト	ブカレストへ移動
／16	日	〃	資料整理
／17	月	〃	MOTとS／W協議、Q／N協議
／18	火	〃	S／W及びM／M協議
／19	水	〃	Q／N協議 S／W及びM／M署名
／20	木	〃	資料収集、資料整理
／21	金		(溝内、大津、繁本、成川) 移動(ブカレスト→チューリッヒ) (横川) 資料収集
／22	土		(溝内、大津、繁本、成川) 帰国(チューリッヒ→成田) (横川) コンスタンツァへ移動
／23	日		(溝内、大津、繁本、成川) 成田着 (横川) 資料整理
／24	月		資料収集
／25	火		ブカレストへ移動、資料収集
／26	水		資料収集
／27	木		JICA駐在員事務所帰国報告
／28	金		移動(ブカレスト→チューリッヒ)
／29	土		帰国(チューリッヒ→成田)

1-5 主な面談者とカウンターパート機関

(1) Ministry of Transport

H.E. TRAIAN BASESCU	Minister
H.E. ALEODOR FRANCU	State Secretary
Mrs. LILIANA BARNA	General Director, General Directorate for Foreign Finance Affairs
Mr. GHEORGHE NAUMOF	Director, Directorate for Regulations and Quality of Services in Seaports and Maritime Navigation
Mr. EMIL UNGUREANU	Head of Foreign Loan Unit
Mr. GHEORGHE BORS	Head of International Co-operation Division, Directorate for Regulations and Quality of Services in Seaports and Maritime Navigation

(2) National Company MARITIME PORTS ADMINISTRATION CONSTANTZA S.A.

Mr. LAURENTIU MIRONESCU	General Director
Mr. GHEORGHE MOLDOVEANU	Technical Director, National Company Maritime
Mrs. NICOLETA DOGARU	Head of Foreign Investment Credits Department
Mrs. RALUCA DARABAN	Economist, Foreign Investment Credits Department

(3) Design Institute For Roads Water And Air Transport (IPTANA)

Prof. Ph.D. ROMEO CIORTAN	Director of Hydraulic Division
---------------------------	--------------------------------

(4) Embassy of Japan

Hidekata MITSUHASHI	Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
Shigemi JOMORI	Counselor
Masanobu YOSHII	
Atsutoshi HAGINO	Third Secretary

(5) JICA/JOCV Romania Office

Mr. Hiroaki OKUBO	Resident Representative
-------------------	-------------------------

※このうちカウンターパート機関は、Ministry of Transportである。

1-6 協議概要及び合意事項

- (1) S/Wについては、本調査期間の協議を通じて合意にいたり、4月19日ルーマニア運輸省特別会議室において署名がなされた。ルーマニア側の署名者は当初バルナ外国財政総局長の予定であったが、本調査の重要性にかんがみたルーマニア側の提案により、バセスク運輸大臣自らがなされた。
- (2) 署名式において、バセスク運輸大臣から本調査がルーマニアにおいて極めて重要であり、今後行われるJICAの本格調査に大きな期待をしている旨の発言がなされた。
- (3) また、溝内調査団長から、今回の事前調査期間中のMOT、CPAなどへの便宜に対するお礼とこのような大きな調査に関与できることを非常に光栄に感じる旨の発言を行った。
- (4) S/Wについては、当方提案のS/W案に対し、先方よりM/Pなどの策定においてフリーゾーンの影響を考慮すること、鉄道、道路だけでなくパイプラインとの接続についての影響も考慮してほしいこと、短期整備計画にもtarif policyの策定を明記して欲しいなどの要望があった。これらについては、本調査の実施にあたっては、当然必要なものであり、当方でも想定していたものがほとんどであったため、S/Wにおいて明確化を目的とした修正を行った。
- (5) また、そのほかの合意事項については以下のとおり。
 - ・ 本格調査の期間については、要請書においては12か月となっていたものの当方から15か月を必要とすると提案した。先方もその必要性を認め合意にいたった。
 - ・ 目標年次については、要請書においてM/Pが2015年、短期整備計画が2005年とされていたが、昨今の経済社会状況にかんがみ、それぞれ2020年、2010年と当方より提案し、合意にいたった。
 - ・ 本格調査における詳細について、EU加盟がコンスタンツァに与える影響を考慮すること、アジア-ヨーロッパ回廊のゲートウェイとしてのポテンシャルについての調査、国際競争力の増強に関する調査が必要であることが、先方より提案された。
 - ・ 本格調査の実施にあたっては、ルーマニアナウモフ局長を議長としてステアリングコミッティが設置されることが確認され、コンスタンツァ港管理公社、ドナウ運河庁、フリーゾーン公団、関税局をメンバーとすることとした。本件については、本格調査開始までにMOTが調整を行う予定である。
 - ・ ローカルコンサルタントの選定にあたっては、コンサルタント会社の質を確保するために

MOTからの推薦を考慮してほしい旨の要望があり、事前調査団はJICA本部に本要望を伝えることとした。

- ・技術移転に関して、本格調査期間中セミナーを開催することとした。開催時期としては、P/RとDF/R提出時に行ってほしいとの要望があった。
- ・レポートについては、F/Rは「公開」の取り扱いとすることが合意された。また、F/Rの要約版についてはルーマニア語も用意することとし、ほかの各々のレポートについては、目次のみルーマニア語も用意することとした。
- ・S/Wは英語及びルーマニア語を作成、M/Mは英語のみとし、英語を正式版とすることで合意した。

第2章 ルーマニアの港湾事情

2-1 ルーマニアの概要

独立年月日 1877年5月9日

国連加盟年月 1955年12月14日

主要国祭日 12月1日(ナショナルデー)

地理・気候・風土

国土の中央部にカルパチア山脈が「つ」の字型に湾曲して走っているが、この山脈に囲まれた北西部のトランシルバニア地方と東北部のモルドバ地方には平原が開けている。ブルガリアとの国境を東へ流れるドナウ川は、北上してのち再び東へ流れてデルタを形成しつつ黒海へと注ぎ、南部及び南東部(ワラキア地方)に肥沃な平野を形成している。

気候は全般に温暖な大陸型で、山間部は降雨、降雪が多いのに対し、平野部は旱魃が多い。

国のなりたち

先住民族トラキア系ダキア人は強大な国家を樹立していたが、2世紀初めローマ帝国に征服され、以来ローマ軍が駐屯、辺境ローマ人を植民し、「ダキア・ローマ」が形成された。その後トルコ系遊牧民族やスラブ人の侵入、通過を経て、14世紀にワラキア侯国、モルドバ侯国が建国されたが、両国ともオスマン・トルコの宗主権下に入り、1859年の両侯国統一を経て、1877年に独立するまで約400年間トルコの間接統治が続いた。他方、トランシルバニアは1000年以降ハンガリーの勢力下にあったが、1918年ルーマニアはこれらを併合して大ルーマニア王国が誕生した。

1940年、ルーマニアはソ連とハンガリーに領土の一部を割譲させられた。辱めを受けたルーマニア王国は、ファシスト国家への再編を行い、日独伊同盟に加入して対ソ戦に参加した。しかし、1944年ソ連軍の進撃を受けてファシスト政権は崩壊、そののちに民族民主戦線政府が成立した。1947年に王制が廃止され、人民共和国が発足した。

政治・経済

ルーマニアは共産党一党独裁の社会主義国家としてチャウシェスク大統領(党書記長)を最高指揮官とする、共産主義諸国のなかでも最も厳しい思想統制の国として知られてきた。

しかし1989年12月、西部の都市ティミショアラで、ハンガリー系住民の強制移住に反対する暴動が発生、チャウシェスク大統領は武力で鎮圧を図ったが騒乱は急速に全国へ拡大した。軍

隊が市民支持に回ったため大統領は国外に脱出しようとしたが逮捕され、特別軍事法廷で死刑となった。これを機に「救国戦線」が発足、ルーマニアは単一政党制廃止、三権分立の確立を決定して社会主義体制から離脱、国名も「ルーマニア社会主義共和国」から「ルーマニア」に変更した。

1991年には複数政党制、市場経済制の導入などを盛り込んだ憲法を制定、西側諸国との関係改善に乗り出している。またルーマニアは欧州統一の実現を外交の基本方針としている。

計画経済から市場経済への移行にともなう混乱から、石炭生産、原油、鉄鋼など同国の主要産業は軒並み大幅に落ち込み、経済の不振が続いた。現在、企業民営化、金融制度改善などを推進し、IMF、世銀の支援を得て食料品、エネルギーなど価格自由化、税制の透明化など進めている。

社会と文化

ルーマニア人はダキア人と辺境ローマ人の混血であるが、言語はラテン語系、体格もイタリア人的で、東欧共産圏では唯一のラテン系民族といわれる。ラテン系らしく天性楽天的である。国の独立以来やっと100余年しか経っていないので、国民の国を愛し、守る心は極めて強い。

日本との関係

1959年外交関係を回復して以来両国間には目立った交流がなかったが、1989年12月に民主化政変後の新政権を承認してからは改めて活発化が期待されている。

ブカレストの気候（北緯44° 30′、東経26° 08′、標高90m）

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年平均
平均気温(℃)	-1.6	0.5	5.5	11.9	17.1	20.7	22.2	21.4	17.7	12.0	5.9	0.9	11.2
降水量(mm)	44.5	40.1	40.2	47.3	74.7	73.9	58.8	67.0	47.4	44.8	54.1	45.3	638.1
平均湿度(%)	86	82	71	63	62	61	58	57	61	73	84	87	70

一般事情	
1. 面積	23万7,500km ² (本州とほぼ同じ)
2. 人口	約2,268万人(1995年)
3. 首都	ブカレスト(人口約234万人)
4. 人種	ルーマニア人(89%)、ハンガリー人(7%)
5. 言語	ルーマニア語(公用語)、ハンガリー語
6. 宗教	ルーマニア正教(87%)、カトリック(5%)
7. 国際日	12月1日(統一記念日)
8. 略史	106年 ローマ帝国による征服 271年 ローマ帝国撤退 14世紀 ワラキア公国、モルドバ公国が建国される。 15世紀末ごろ オスマン・トルコ帝国の宗主下に入る 1877年 独立宣言 1881年 ルーマニア王国発足 1947年 王政を廃止し、人民共和国樹立 1989年 政変により共産党一党独裁を廃止し、国名をルーマニアに改称 1991年 新憲法公布
政治体制・内政	
1. 政体	共和制
2. 元首	エミル・コンスタンティネスク(Emil Constantinescu)大統領(1996年11月就任、任期4年)
3. 議会	二院制(上院143議席、下院343議席)、任期4年
4. 政府	(1) 首相 ムグル・コンスタンティン・イサレスク(Mugur Constantin Ishaiescu) (2) 外相 ペトレ・ロマン(Petre Roman)
5. 内政	(1) 1989年12月チャウシェスク政権崩壊後、暫定政権として救国戦線評議会が樹立され、一党独裁の廃止及び市場経済システムの導入を発表。1991年12月、新憲法が公布された。 (2) 1992年9月新憲法に基づく総選挙・大統領選挙を実施。穏健改革路線を主張する左派の社会民主主義党及び同党の支持を受けたイリエスク大統領が勝利した。 (3) 1996年11月、任期満了に伴う上下両院議員選挙及び大統領選挙が実施され、中道右派の民主コンベンション議長が当選し、民主化以降も左派政権が継続していたルーマニアにおいて、初めて内閣及び大統領ともに旧共産党とつながりの内政権が組織されることとなった。 (4) 1998年4月、選挙後2年以上にわたり政権を担ってきたチョルベア首相が改革の遅れの責任をとって辞任し、ヴァシレ新内閣が発足した。また、1999年12月には、大統領及び最大与党の農民党幹部などとの確執が原因でヴァシレ首相が解任され、代わってイサレスク中央銀行総裁が新首相に就任した。
外交・国防	
1. 外交基本方針	(1) 1989年のチャウシェスク政権崩壊後に樹立された新政権は、外交基本方針として「国際社会における孤立化からの脱却と欧州への復帰」を表明。 (2) 1996年12月に成立したチョルベア内閣は、西側諸国との関係発展を優先させるとともに、NATO及びEUへの加盟に向けた努力を傾注する旨表明。チョルベア内閣を引き継いだヴァシレ内閣、またヴァシレ内閣を引き継いだイサレスク内閣も右路線を継承。1999年12月のヘルシンキにおけるEU首脳会議では、ブルガリアほか4か国とともにEU加盟候補国として正式に加盟交渉が開始されることが決定された。
2. 軍勢力	(1) 予算 約8億3,000万ドル(1998年) (2) 兵役 陸軍及び空軍1年、海軍1年6か月 (3) 兵力 総兵力22万7,000人(陸軍12万9,000人、海軍1万8,000人、空軍4万7,000人)

経済(単位：ＵＳドル)	
1. 主要産業	金属(鉄鋼、アルミ)、工業(機械機器、繊維)、鉱業(石油)、農業(小麦、トウモロコシ)
2. GNP	362億ドル(1996年)
3. 1人当たりGNP	1,390ドル(1998年)
4. 経済成長率	-1.7%(1998年)
5. 物価上昇率	40.6%(1997年12月の対前年同月比)
6. 失業率	10.3%(1998年12月)
7. 総貿易額	201億2,000万ドル(1998年) (1) 輸出 83億ドル (2) 輸入 118億2,000万ドル
8. 主要貿易品目	(1) 輸出 繊維、金属、機械・電気機器 (2) 輸入 機械機器、繊維、化学繊維
9. 主要貿易相手国	(1) 輸出 伊(22.0%)、独(19.6%)、仏(5.6%)(1998年) (2) 輸入 独(17.4%)、伊(17.4%)、ロシア(9.0%)(1998年)
10. 通貨	レイ
11. 為替レート	1 U S ドル＝ 1 万6,385レイ(1999年9月24日現在)
12. 経済概要	(1) ルーマニア経済は1997年より、旧共産主義の影を強く引きずる体制から、実質的な市場主義経済体制に移行し始めたところである。IMFなどとの合意に基づき1997年2月より経済改革プログラムを実施し、他の中・東欧諸国よりは数年遅れの本格的な移行措置をとったが、このため1993年より回復基調にあったGDPは、1997年以降マイナスに転じた。 (2) 1998年4月に成立したヴァシレ内閣は、新たな政策プログラムを発表し、改革を一層推進することとし、IMF、世銀の後押しもあって、大規模国営企業や国営銀行の民営化などの分野において一定の進展をみせたが、その後も実体経済に改善の兆しは現れず、国民の不満が高まった。 (3) 1999年12月に成立したイサレスク新内閣は、EU統合、生産減少の停止、インフレの減速、経済成長の再開を主要目標とした政府計画を発表した。
経済協力(単位：億円)	
1. 我が国の援助実績 (1998年度までの累計)	(1) 無償資金協力 16.06 (2) 技術協力実績 26.36 (3) 有償資金協力 219.89
2. 主要援助国	(1) 独 (2) 仏 (3) 英(日本第4位)
二国間関係	
1. 政治関係	伝統的に友好関係にあり、政治、外交及び経済面で関係が進展。特に1989年のルーマニアにおける政変以降は、我が国からの経済援助、投資などについても大きな期待が寄せられている。
2. 経済関係	(1) 我が国の対相手国貿易 1) 貿易額(1998年 単位：100万ドル) 輸出 20.18 輸入 47.13 2) 主要品目 輸出 工業製品、金属製品、鉱物性燃料 輸入 工業製品、食料品、ワイン、繊維製品 (2) 我が国の直接投資 53件、1億7,463万ドル(1990年～1998年累計)
3. 文化関係	ルーマニア交響楽団の日本公演、日本人演奏家のルーマニア公演が頻繁に行われているほか、各種展示会、留学生制度などを通じ文化交流は順調に進展している。また、1991年以降毎年1件文化無償協力を実施しており、右協力を通じて音響・照明機材、楽器などがルーマニアに供与された。

4. 在留邦人数	131名(1999年6月)
5. 在日ルーマニア人数	358名(1995年6月)
6. 要人往来	(1) 往(1979年以降) 1989年10月 皇太子同妃両殿下(公式) 1983年8月 安倍外務大臣(外相招待) 1983年8月 福田衆議院議長(議会招待) 1984年9月 木村参議院議長(議会招待) 1994年7月 赤桐参議院副議長(上院議長招待) 1994年8月 鯨岡衆議院副議長(下院議長招待) 1995年1月 柳沢外務政務次官(外務省招待) 1995年9月 常陸宮同妃両殿下(公式) 1997年6月 高村外務政務次官(外務省招待) 1999年9月 菅野参議院副議長(上院議長招待) (2) 来(1975年以降) 1975年4月 チャウシェスク大統領夫妻(国賓) 1990年11月 イリエスク大統領(即位の礼) 1991年8月 ナスターセ外相(外賓) 1994年3月 ゲルマン上院議長(参議院議長招待) 1994年10月 ナスターセ下院議長(衆議院議長招待) 1996年5月 メレシュカーヌ副首相兼外相(外賓) 1997年5月 ロマン上院議長(参議院議長招待) 1997年7月 コンスタンティネスク大統領(公式実務訪問) セヴェリン副首相兼外相(大統領訪日に同行) 1998年11月 バセスク運輸大臣 1999年1月 ベルチェアヌ産業・通商大臣
7. 二国間条約・取極	1969年 通商航海条約 1976年 租税条約
8. 外交使節	(1) ルーマニア駐箚日本国大使 特命全権大使 (2) 日本駐箚ルーマニア大使 エウジェン・ディジュマレスク特命全権大使

2-2 港湾の分布と主要港湾の概要

ルーマニアには大きく分けて3つのタイプの港湾が存在する。黒海沿岸地域の海港(Sea Port)、ドナウ河沿岸地域の河川港(River Port)、ドナウデルタ地域の河海港(River-Sea Port)である。なかでも、同国最大の港であるコンスタンツァ港は、黒海沿岸中央部に位置し、国際中枢港湾として、カスピ海沿岸及び黒海東部地域又は環黒海地域回廊の中継港として、また、内陸部の東欧諸国への中継港の役割を担った最重要港湾である。ルーマニアの港湾の位置関係は図2-2-1に示すとおりである。以下、各々の港湾についてその概要を述べる。

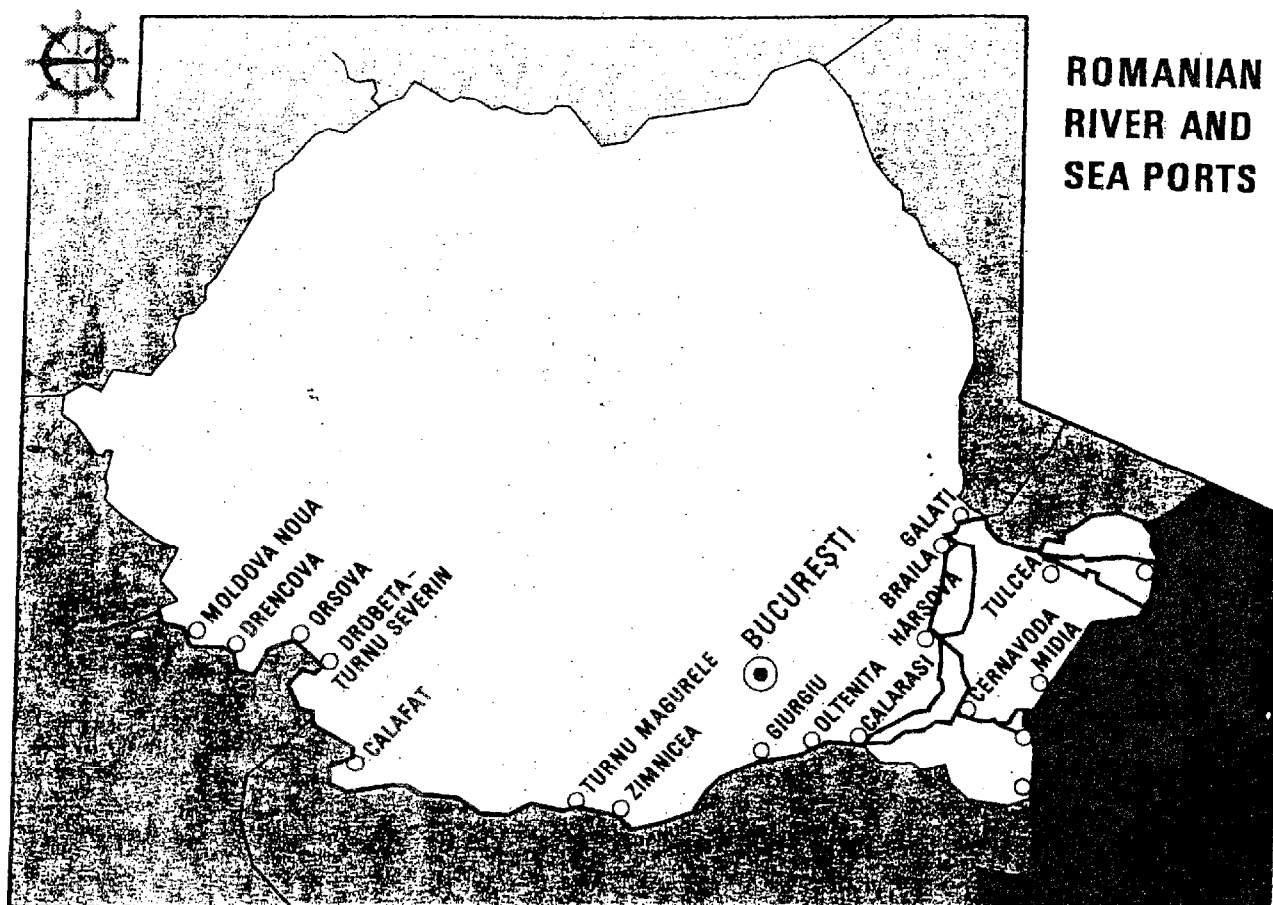


図 2 - 2 - 1 ルーマニアの主要港湾

(1) 海港 (Sea Port)

コンスタンツァ港を中央に、コンスタンツァ市郊外北側にミディア港、南側には、隣国ブルガリアの国境近くにマンガリア港がある。

1) コンスタンツァ港

コンスタンツァ港の管理運営は、コンスタンツァ港管理公社 (Constantza Port Administration: CPA) が行っている。CPAはこのほかにマンガリア港、ミディア港も一括管理している。CPAの主要業務は以下に示すとおりである。

- ①港湾開発計画の立案・実施
- ②港湾施設、航行安全施設、臨港道路の維持管理
- ③熱／電気／動力、生活用水、電気通信の供給・管理
- ④火災対策、汚染対策、下水・衛生設備確保、海難救助などのサービス

コンスタンツァ港は北港と南港の2つの港湾からなっており、北港は1896年から開発され、1950年代後半から拡張され、現在では鉄鉱石、石炭、石油、穀物、雑貨、コンテナなどを取り扱っている。このほかに、RORO施設、造船所を有している。

一方、南港は、1978年から開港した新港で、2つのピアからなっており、文字どおりのフィンガータイプで、中間はフリーゾーン用岸壁である。将来は、コンテナターミナル計画地であり、現有水深も14.5m以上あり、ポストパナマックスコンテナ船の利用も可能である。

また、本ピア西側は、ドナウー黒海運河の入り口があり、コンスタンツァ港とドナウ河の結節点となっている。河口付近には水深－7.0mを有する総岸壁延長4,500mの河川積出基地(The River Maritime Basin)13バースがある。

2) ミディア港

コンスタンツァ港より北側20kmに位置している。ミディア港からミディア運河を通してポルタルバーミディア運河が始まっており、ドナウー黒海運河に接続している。海港の位置図を図2-2-2に、ミディア港の平面概要を図2-2-3に示す。ミディア港はフィンガータイプの5つのピアからなる岸壁を持ち、－7m水深を有する港湾であり、現状では、7,000トンまでの船舶しか荷役できないが、将来的には、－9mに増深し1万5,000 DWT船の利用をめざしている。

3) マンガリア港

マンガリア港は、コンスタンツァ港の南側38kmに位置する。マンガリア港はコンスタンツァ港の補完港として、コンスタンツァ港の混雑を緩和させるため、主として1万DWT以下の小型船舶を係留させる目的で建設されたものである。現有施設としては、200mの岸壁2バース、合計400mを有しており、岸壁前面水深は－8.5m～－9.0mである。マンガリア港の概略平面図を図2-2-4に示す。

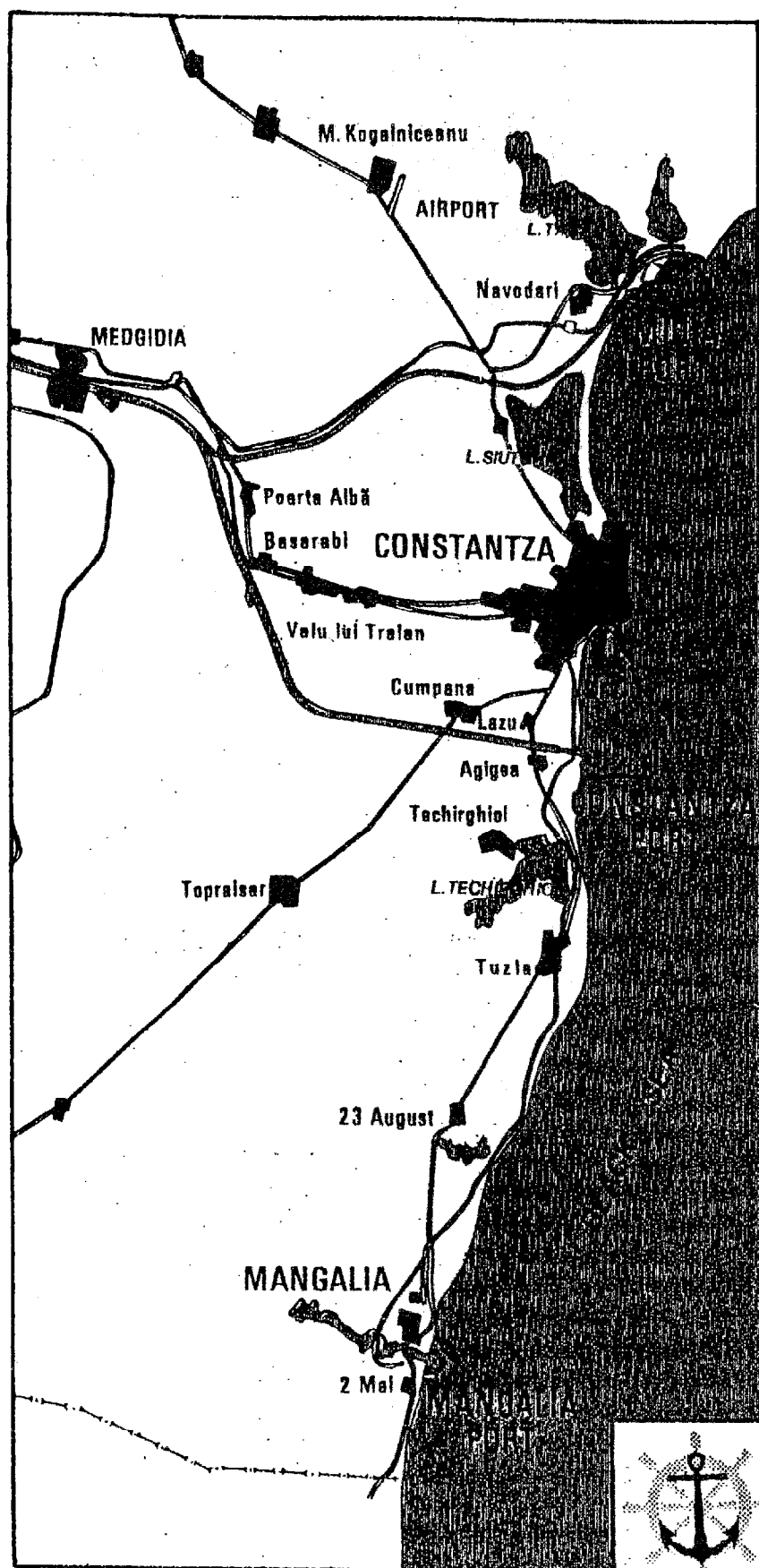


図 2 - 2 - 2 海港の位置図

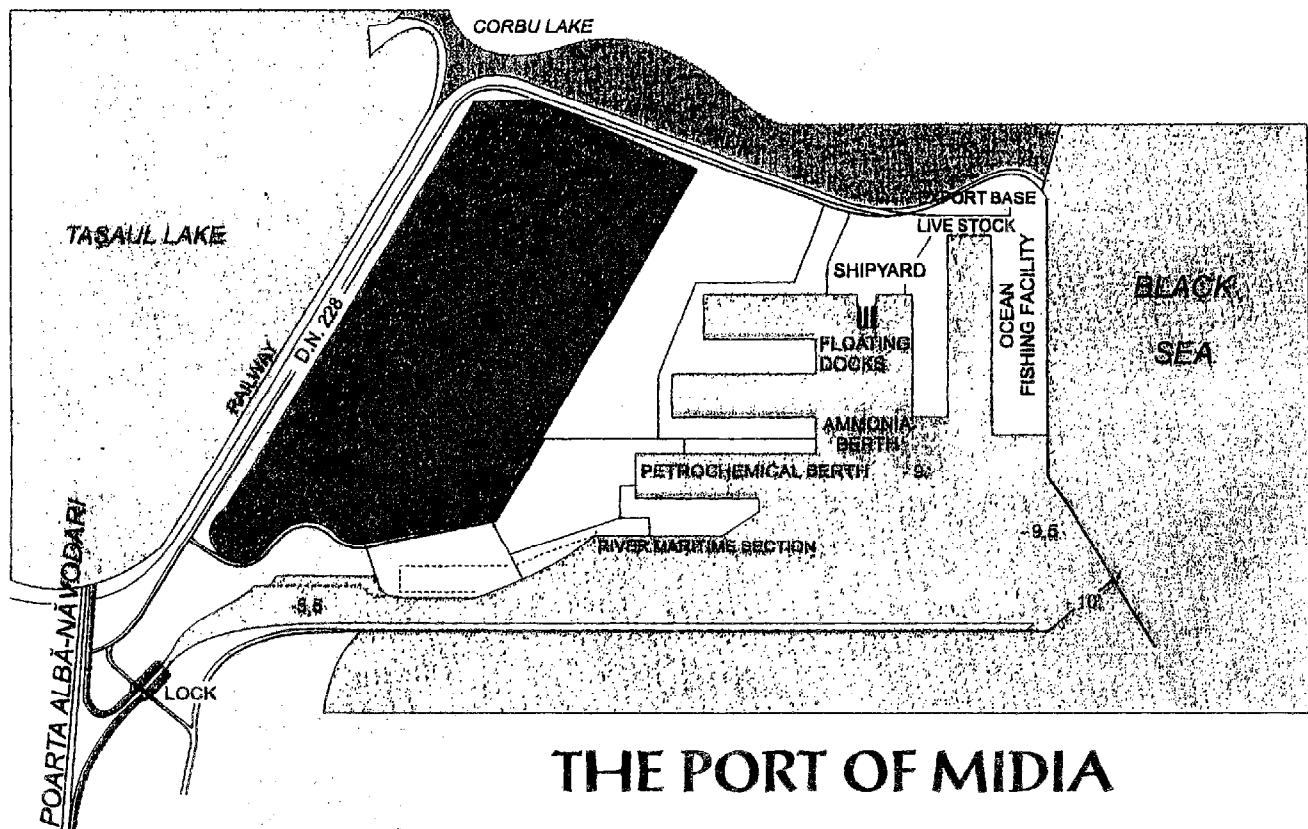


図 2-2-3 ミディア港概略平面図

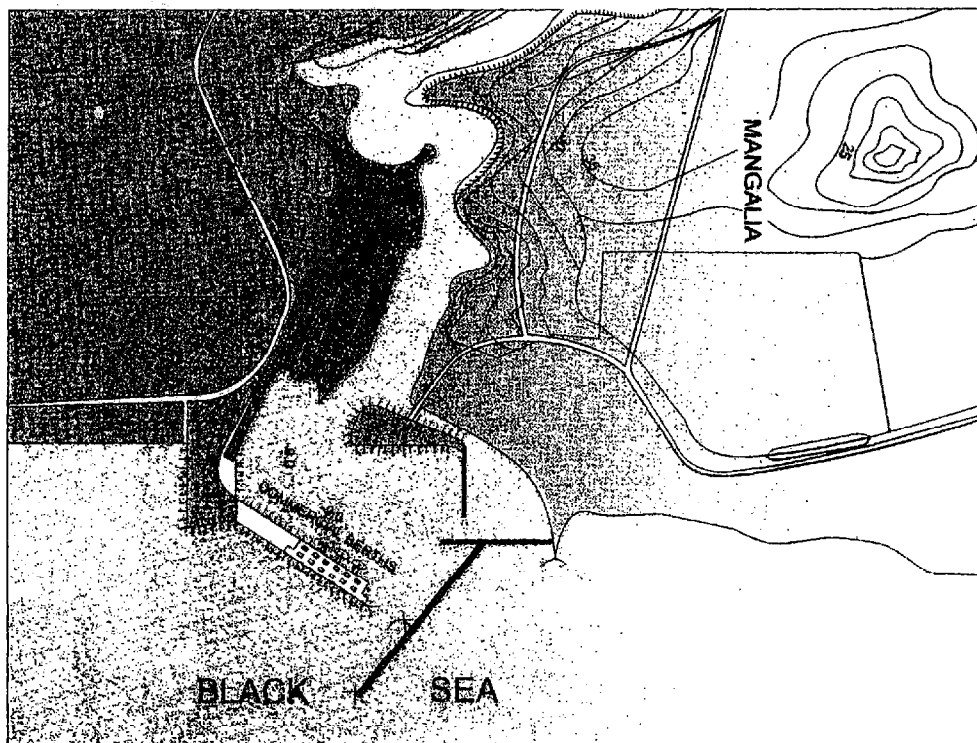


図 2-2-4 マンガリア港の概略平面図

(2) 河海港 (River-sea port)

河口に位置するスリナ港から、約 170km 上流にあるブライラ港までに、トゥルセア港及びガラティ港の全部で 4 港ある。ブライラ港までは、水深が 7 m 程度あり、外航船が遡上できる水深を有する。水深が極端に浅くなるより上流の河川港とは全く性格が異なっている。トゥルセア港とガラティ港は製鉄所を控えた工業港である。この 170km に及ぶドナウ河海港湾の航路水深を維持するために、毎年維持浚渫が行われている。河海港の位置図を図 2 - 2 - 5 に示す。

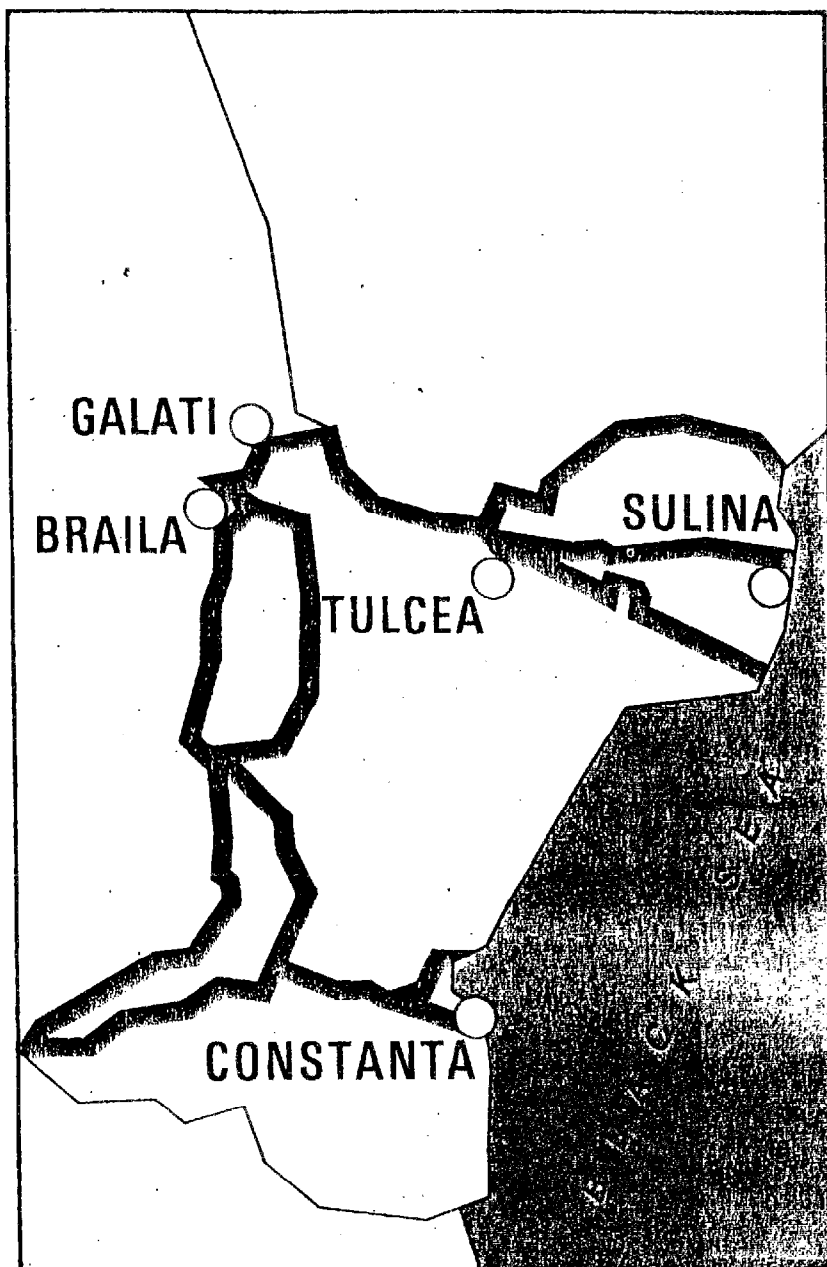


図 2 - 2 - 5 河海港位置図

1) スリナ港

スリナ港はドナウデルタのスリナ水路(河)の河口部に位置する港である。スリナ港は商港と自由貿易港の2つのゾーンに分かれている。商港の岸壁延長は2,126 mで岸壁前面水深は-2.5 m~-7.5 mである。自由貿易港の岸壁総延長は4,600 mで前面水深のもっとも深いバースは-7.0 mある。また、自由貿易港では、32トン吊りの起重機船2隻と10トン吊1隻を所有している。

2) トゥルセア港

トゥルセア港はドナウデルタの始まりの三角点の頂点に位置し、左岸側のウクライナと国境を接している位置にある。トゥルセアはこのような立地環境にあるため、ドナウデルタの住民たちの唯一の交通手段である水上交通の要になっていて、デルタ住民の旅客基地と生活物資運搬基地である。それとともに、河海港主要4港の中央に位置し、港湾サービスを行う基地港の役目を果たしている。トゥルセア港には3箇所の機能を異にする係留岸があり、それぞれ、海港岸壁(Maritime Berth)、河川岸壁(River Berth)、海洋漁港(Oceanic Fishing Port)と呼ばれている。海港岸壁の水深は-7.5 mで貨物の年間取り扱い能力は100万トン、一方河川岸壁は、水深-3.0 mであるが、貨物取り扱い能力は300万トン/年に達する。いかにデルタ住民の生活に水上交通がかかっているかが分かる。

漁港にかんしては、黒海や海面漁業の操業基地となっていて、年間の取り扱い能力は、20万トンで、大規模の漁港に分類できる。

3) ガラティ港

ガラティ港はルーマニアのドナウ河海港の主要な港湾で、河口より、145.4km~157km上流の左岸に位置している。港は4港区に分かれ、上流より旧港、ドック、木材泊地、下流バースと呼ばれ上流よりバースの番号が与えられている。各港区の施設・設備規模を下表に示す。

表 2-2-1 ガラティ港の施設・設備規模

港 区	旧港	ドック	木材泊地	下流バース
バースNo.	1～22	23～32	36～44	45～53
岸壁延長(m)	1,160	1,090	1,100	840
最小水深(m)	－7.3	－7.3	－7.3	－7.5
埠頭用地面積 (m ²)	38,000	23,100	37,350	110,000
上屋面積 (m ²)	－	12,300	17,700	1,800
埠頭設備(基)				
ガントリークレーン	8	19	－	12
モービルクレーン	－	14	42	－

4) ブライラ港

ブライラ港はドナウ河海港のうち、最も奥にある港で、河口から約 170km の位置にある。港湾の中央部に位置するシップヤードは、最大 1 万 5,000 重量トンの造船と船の修繕専用施設で、同ヤードは擬装岸壁を有していて泊地水域で擬装作業などができる。ドック内荷役は一般雑貨と穀物が主要な貨物で岸壁には 3 万トンの穀物サイロがある。

(3) 河川港(River Port)

ドナウ河中流ルーマニア国内には、26 の中小河川港がある。そのうち主要港湾は 10 港あり、旅客、雑貨、鉄・金属そのほかを取り扱っている。以下主要 10 港湾の概要を述べる。

1) カララシ港

カララシ港は工業港と商港からなる。工業港は、ドナウ河から水路を掘り込み、ドックベースンで製鉄原材料の荷揚げと鉄鋼製品の荷積みを行っている。ドックの岸壁延長は 635 m で、ドックの岸壁前面水深は浅いところで－4.25 m ある。

一方商港は、岸壁延長 350 m、3,000m² の上屋を持ち、クレーン 2 基を装備している。

2) ジュルギウ港

ジュルギウ市は、ドナウ河河川流域で首都ブカレストから鉄道と道路の幹線が走っている最も近い都市である。ジュルギウ港は商港、プラント運河、石油ターミナルの 3 港からなる。いずれの港にも臨港鉄道と道路が乗り入れられていて、首都ブカレストへの輸送網へ連結されている。商港は、荷役岸壁 250 m のほかに、バンカー用岸壁 100 m、旅客岸壁 400 m、待船岸壁が 400 m ある。

3) オルテナタ港、ジンニチア港、トゥルヌ マグレリィ港、カラファット港

ブルガリアと国境を接している、ルーマニアのドナウ河の主要河川港はジュルギウ港以外に上記4港ある。それらは、すべて商港であるが、以下の表にその施設・設備規模の概略を示す。

表2-2-2 ブルガリア国境河川港の施設・設備概要

港 名	オルテナタ港	ジンニチア港	トゥルヌ マグレリィ港	カラファット港
岸壁延長(m)	300	440	610	350
水深(最小)(m)	-3.0	-3.0	-2.8	-3.0
最大入港船舶船型(DWT)	2,000	200	1,500	2,000
埠頭用地(m ²)	31,300	21,300	660	11,000
上屋面積(m ²)		4,000	500	750
埠頭設備	臨港鉄道道路 造船所 5トンクレーン3基	臨港鉄道道路 ガントリークレーン1基 16トンキイクレーン3基 8,000トンサイロ	臨港鉄道道路 16トンキイクレーン2基 5トンキイクレーン1基 6,000トンサイロ	臨港鉄道道路 旅客フェリー
取り扱い品目		一般雑貨 バルク 鉄鋼製品	化学原料 肥料・木製品 一般雑貨	

資料：ルーマニア運輸省

4) ドロベタートゥルス セベリン港、オルソバ港、ドレンコバ港、モルドバ ノウア港

セルビアと国境を接している、ルーマニアのドナウ河の主要河川港は上記4港ある。それらは、モルドバ ノウア港を除き商港であるが、以下の表にその施設・設備規模の概略を示す。

表2-2-2 ブルガリア国境河川港の施設・設備概要

港 名	ドロベタートゥルス セベリン港	オルソバ港	ドレンコバ港	モルドバ ノウア港
岸壁延長(m)	830	700	240	工業港300
水深(最小)(m)	-4.0	-4.2	-3.0	-3.0
最大入港船舶船型(DWT)	3,000	3,000	2,000	2,000
埠頭用地(m ²)		16,000	7,000	1,500
上屋面積(m ²)		1,600		
埠頭設備	臨港鉄道道路 造船所 5トンクレーン2基 旅客530m含	臨港鉄道道路 16トンクレーン4基 5トンクレーン2基 旅客200m含	臨港道路臨港道路 5トンキイクレーン1基 旅客50m含む	16トンクレーン2基
取り扱い品目	一般雑貨 バルク	一般雑貨 バラ貨	木製品	原材料

資料：ルーマニア運輸省

2-3 港湾行政組織・管理運営制度

ルーマニアでは、1999年1月29日に政令22号(Governmental Ordinance No.22 regarding the administration of ports and port services)が公布され、これにより港湾管理・運営、港湾開発、港湾労働及び港湾サービスが規定されている。この政令22号は、ルーマニアにおけるすべての港湾に適用される。政令22号により運輸省は、港湾政策の立案、全国港湾開発計画の策定、港湾運営計画の策定に係る権限を有する(第3条)。具体的には、①港湾管理公社の任命(第7条)、②港湾サービスの認可(第11条)、③港湾開発計画の承認(第15条)、④港湾施設建設の承認(第15条)、⑤港湾労働者の登録手続き(第18条)、⑥罰則規定の制定(第46条)に係る権限を有する。ルーマニア運輸省の組織図を図2-3-1に示す。運輸省内部には、港湾を所掌する2つの部局があり、一方は港湾海事局(仮称、正式にはDirectorate of Regulations and Quality of Services in Seaports and Maritime Navigation)、他方は内陸水運局(仮称、正式にはDirectorate of Regulations and Quality of Services on the Danube River and on the Inland Waterways)である。両部局ともに、民間航行検査局(仮称、正式にはInspectorate of Civil Navigation)を所管する運輸省次官によって所管される。民間航行検査局内部には、港長(Harbour Master)が設置され港湾内の航行安全を所管している。また、海外財政関連総局(General Directorate of Foreign Finance Affaires)が、外国借款の窓口としての機能を有している。そのほかの港湾関連部局として以下の組織があるが、これらを総合調整する機関は特段ない。

- 1) 内務省沿岸警備入管事務所(Coast Guard and Immigration Office, Ministry of Interior)
- 2) 大蔵省税関事務所(Customs Office, Ministry of Finance)
- 3) 厚生省公衆衛生事務所(Sanitary Office, Ministry of Health)
- 4) 食料・農業省動物検疫事務所(Veterinary and Fitosanitary Office, Ministry of Food and Agriculture)

ルーマニアの港湾は所有権限の観点から国有港湾と私有港湾とに分類される。国有港湾については、公団、公社、地方自治当局及び地方公共管理当局が港湾管理者となる資格を得ることができる。一方、私有港湾については、その所有者が港湾管理者となる。ルーマニアの国有港湾は、国から港湾管理公社に管理委託された港湾管理公社によって管理されている。以下に、4つの港湾管理公社を示す。

- 1) コンスタンツァ港湾管理公社：海港を管理(コンスタンツァ港、マンガリア港、ミディア港など)。
- 2) ガラティ―運河港湾管理公社：海港及び河川港を管理(ガラティ港、スリナ港、トゥルセア港など)

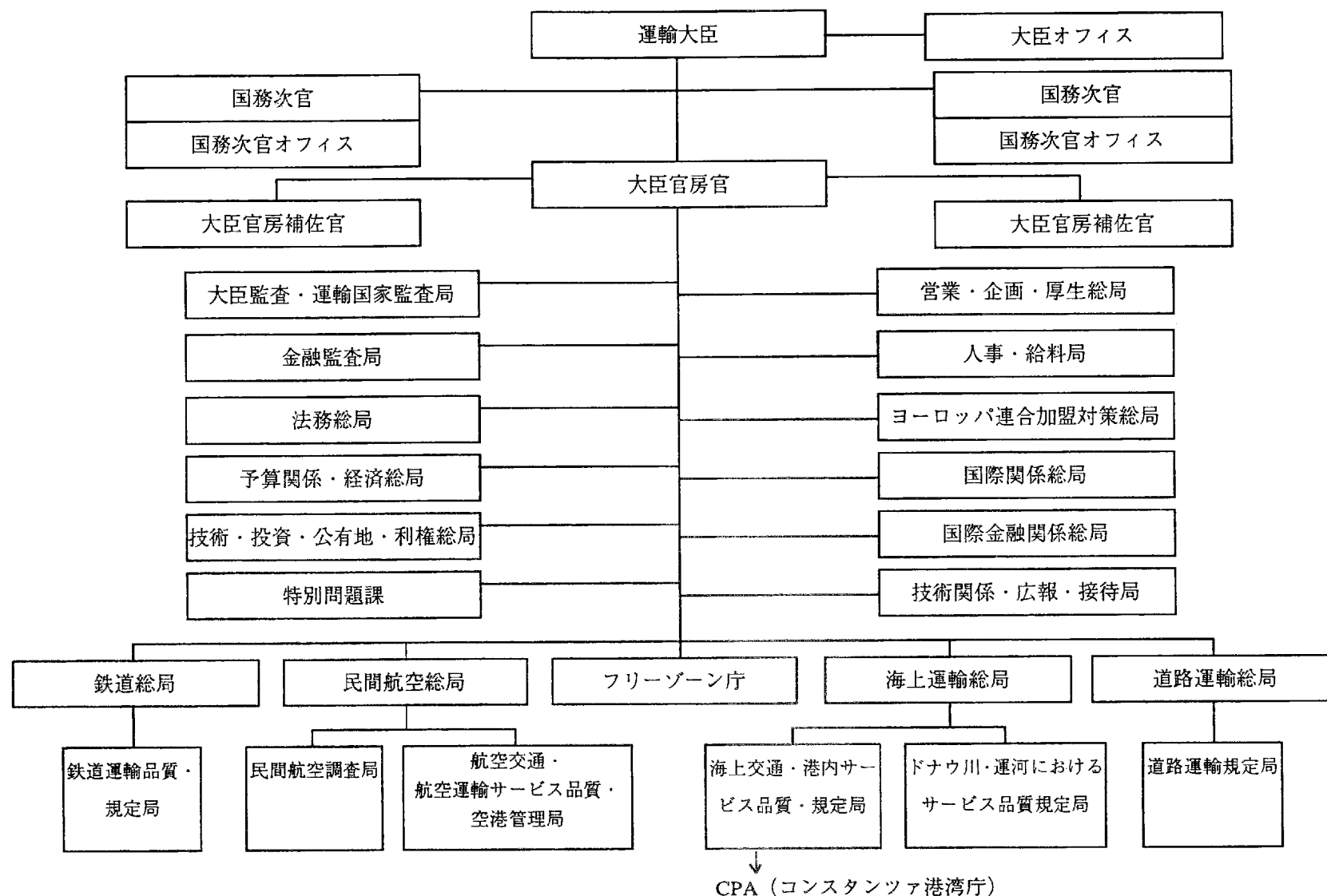


図2-3-1 ルーマニア運輸省組織図

Source：コンスタンツァ港湾管理公社

3) ジウルギウ河川港湾管理公社：ドナウ川に位置する河川港を管理（カララシ港、オルテナタ港など）。

4) ドナウ運河管理公社：黒海－ドナウ運河及びこれに沿う港湾を管理（バサラビ港など）。

港湾管理者は、①港湾機能の維持管理、②港湾サービスの提供、③港湾運営規制の立案、④港湾開発計画の立案に係る責務を負う。港湾運営は、港湾管理者と契約する民間企業が実施する場合と、港湾管理者自らが実施する場合とがある。港湾管理者が港湾運営を民間に委託する際、港湾運営の主体は、港湾管理者に対し港湾料金及び関連統計データの報告義務を負う。ちなみに、港湾サービスは、政令 22 号第 10 条により、安全な港湾運営のために最低限必要とされる“公共港湾サービス”と、船社や旅客などの港湾利用者に提供される“港湾サービス”に分類されている（各サービスの内容は添付の政令 22 号第 10 条を参照）。

2-4 港湾計画・整備制度

(1) ルーマニアには日本のような法で定められた港湾計画制度や港湾整備制度はない。

(2) C P A（コンスタンツァ港管理公社）は、コンスタンツァ港を含め 3 つの海港の管理運営主体であるが、計画・整備面では、一言でいえば執行機関である。港湾の政策に関しては、C P A が立案して M O T にあげるものもあるが、基本的には M O T の立案した政策に従って C P A は事業を実施する。

(3) 港湾施設の整備をするために M O T からそれに応じた補助金が入るという仕組みはなく、管理運営費も含めた各年度の所要額（予算）に対して補助金が支払われ、毎年度 50% 以上が補助金でまかなわれる。

(4) 大きな資金を要するプロジェクトは、外国からの借入金を導入する。基本的には M O T が主体になり交渉し、国が保証して政府が決定し、調印後、C P A は予算を執行する。