

トルコの流通事情 ～ ヒト・モノ・カネ・情報の交差点 ～

2010年3月15日

日本工業出版（株）の月刊誌『流通ネットワークキング』の2010年1月号に、トルコの交通網やエネルギー回廊について書いた論文が掲載されました。

トルコ内部のネットワークと、欧州、中東、アジアやロシアがどのように結び付けられているかを、歴史的観点から考察してみました。

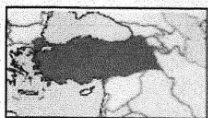
ご興味のある方は、ぜひご覧ください。

大喜多 富美郎



連載：海外情報 新興国の流通事情④

トルコの流通事情 ～ヒト・モノ・カネ・情報の交差点～



オフィス オーキタ代表 中小企業診断士 大喜多富美郎

はじめに

トルコは黒海と地中海をつなぐボスポラス・ダーダネルスの海峡をはさんで、ヨーロッパとアジアの接点に位置し、地政学上の重要な地域として世界史の中でもしばしば登場し重要な役割を果たしてきた。この地域は、古くから東西・南北のヒト・モノ・カネ・情報が交錯し往来している。この地域を語るにあたっては、さまざまな視点からの多面的な考察がなされるべきであるが、今回はトルコの陸上輸送網、道路と鉄道の歴史的な概観と、現代世界の重要な資源であるエネルギーの輸送網について取り上げてみる。

トルコの概要

トルコ共和国（以下通称のトルコを使う）は第一次世界大戦後のケマル・アタチュルクに指導された独立戦争を経て、オスマン帝国を継承する国として1923年に成立した。現在のトルコの国土面積は日本の約2倍であるが、ボスポラス・ダーダネルスの両海峡をはさんでヨーロッパ側（トラキア）は約3%、約97%がアジア側（アナトリア）に位置する。この地理的な条件や、国民のほとんどがイスラム教徒であることなどから、多くの人はトルコを中東の国と考えており、外務省のホームページでも中東地域の国に分類されている。一方でトルコは北大西洋条約機構（NATO）に1952年から参加しており、原加盟国に次いで古いメンバーである。また、OECDの発足時からの加盟国であり、政治的にはヨーロッパの一員とみなされていることも多い。欧州連合（EU）の前身である欧州経済共同体（EEC）の準加盟国

であったトルコの、EUへの加盟も具体的なスケジュールに上がってきつつあり、2005年から正式交渉が開始されている。すでに経済的にはEUとの一体化はかなり進んでおり、関税同盟締結など、EU諸国との間の貿易にかかわる障壁は極めて低くなっている。

トルコという国の概要を見てみよう。

人口：約7千万人

面積：約78万平方キロメートル

GDP総額：約6,491億ドル

一人当たりGDP：9,422ドル

経済成長率：4.7%

（以上はトルコ投資奨励庁およびIMFの資料から2007年の実績）

世界で17番目の経済規模であり、2002年から2006年のGDP成長率の平均は約7.2%に達し、BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）に続く有力な新興国の一つである。主要な産業は自動車（トヨタ、ホンダなど日本メーカーの工場もある）、機械、繊維などで、輸出はEU向けを中心に約1,100億ドルで、輸入は約1,700億ドルで約600億ドルの輸入超過である。貿易収支の赤字には石油・ガス関連の輸入が大きな比重を占めている。

2008年来の世界金融危機はトルコにも深刻な影響を及ぼしており、IMFの推定では2008年度のGDP成長率は約1%に低下しており、2009年見通しはマイナス5.1%とされている。

世界の交差点トルコ

トルコは13世紀に興り20世紀初頭まで現在のヨーロッパ、中東、コーカサス、北アフリカを支

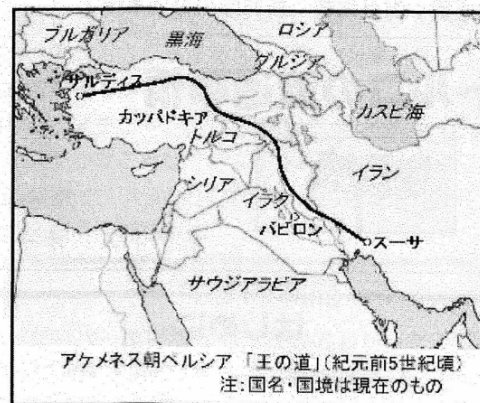
配していたオスマン帝国の後裔である。さらにさかのぼると、この地域は古来よりシルクロードの重要な交易拠点として、ヒッタイト・アッシリアなどの古代王国、ギリシアの植民都市、ローマ帝国、アケメネス朝・ササン朝ペルシャなど、多くの文明や文化、民族・帝国が往復し、興亡を繰り返している。ローマ帝国の最盛期には、カッパドキアに軍団基地があり、現在のシリア国境に近いアンティオキア（現アンタキア）には総督府がおかれ、ペルシャやパルティアなどとのユーフラテス川流域をめぐる攻防の前線司令部であると同時に東西交易の中継地点であった。ローマ帝国の後裔であるビザンツ（東ローマ）帝国の首都は、現在のトルコの最大の商業都市イスタンブール（当時の名称はコンスタンティノープル）におかれていた。13世紀ころからアナトリアで勢力を伸ばし、ヨーロッパ側のバルカン地方にも進出してきたオスマン帝国による1953年のイスタンブールを攻略がビザンツ帝国の滅亡の時とされている。その後、オスマン帝国は20世紀前半の第一次世界大戦終了まで、この地域の支配者であり続けた。この地域は常にペルシャ、ローマ、オスマンなど大帝国の重要拠点であった。それは、この地域が東西交易の要衝の地であり、この地域を支配することにより強固な経済的基盤を築き、その財力によって高度な文明を育むと同時に強力な軍事力や政治組織の構築が可能となり、先進的な国家運営を推進することができたからなのである。

トルコの道路

トルコには2007年現在、約2,000kmの高速道路、それぞれ約3万kmの国道と県道があり、その他に36万kmの地方道がある。舗装率は、2002年のデータで約42%となっている。

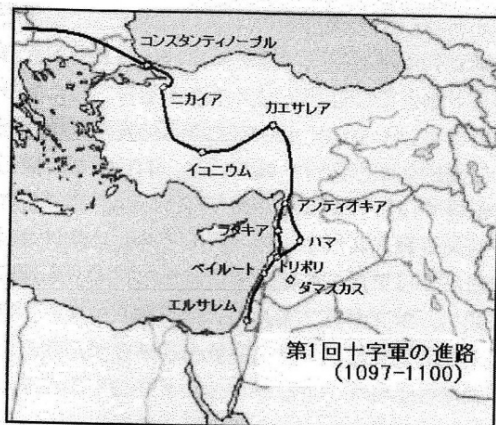
この地域は前述のとおり、古代から東西南北の文明・経済・政治すなわちヒト・モノ・カネ・情報が往来した地域である。

紀元前6世紀に、史上初めてエーゲ海東部からインダス川流域までの支配を確立したアケメネス朝ペルシャのダレイオス1世（前522～前486



年在位) 時代には、帝都のスーサ（現イランの南西部）からサルティス（現トルコのアナトリア西部のイズミール付近）まで、全長約2,400kmの「王の道」が整備されており、20～30km間隔で宿場が設けられていた。街道の治安は非常によく保たれ、徒歩で90日から120日くらいの行程で安全に旅行できたとされている。また、アンガレイオンと呼ばれる早馬のリレー方式による情報伝達システムがあり、前記行程を約1週間で情報が届いたと言われている。紀元前5世紀初めの二度にわたるギリシャ戦役（ペロポネソス戦争）でも、この街道を何十万ものペルシャ兵がエーゲ海やバルカン地方に向けて進軍していったことであろう。

古代ローマ時代は、「すべての道はローマに通じる」という言葉通り、ローマは領土内の道路整備に熱心で、この時代にトルコを含む帝国領や属国に通じる道路網が拡充・整備された。11世紀にイスラム教に改宗したトルコ人国家ルーム・セルジューク朝がアナトリアに進出し、ビザンツ帝国を脅かしたとき、ヨーロッパのキリスト教徒たちは、聖地エルサレムをイスラム教徒から奪回するべく、1097年コンスタンティノープル（現イスタンブール）に集結後ボスボラス海峡を渡り、ニカイア（現イズニク）を陥落させそのままアナトリアを横断し、アンティオキアから現在のシリア、レバノンの地中海沿岸を南下し1099年にエルサレムを征服している。ちなみにニカイアは、



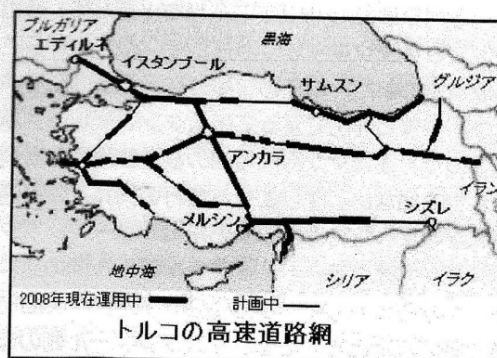
西暦325年にキリスト教の第1回公会議が開かれた場所であり、この公会議で三位一体論がキリスト教会の正統教義とされた歴史的な場所であるが、この時期にはルーム・セルジューク朝の首都であった。

15世紀から16世紀にかけ、トルコ民族のオスマン朝がコンスタンティノープルを攻略し、ヨーロッパ、中東、アフリカ、コーカサスなどにまたがる大帝国を打ち立てた。オスマン帝国はトルコ人が君臨する王朝でありながら、徐々に官吏や軍人・常備軍はバルカン半島出身者が中心となり、イスラム教を基本とする統治でありながら国内にはキリスト教徒やユダヤ教徒を包含する、まさにコスモポリタンな国家であった。経済も数百年に及ぶ支配の間にギリシャ人やユダヤ商人が力をつけ、アナトリア地方を中心とする従来のトルコ系の名家・騎士団は徐々に力を失っていき、オスマン帝国は政治的にも、軍事的にも、また経済的にもヨーロッパ側（バルカン地方）が中心となっていく。この時代のオスマン帝国内では、古代ローマ時代からの3つの街道がイスタンブール、エディルネとソフィア（現ブルガリアの首都）、ベオグラード（現セルビア共和国の首都）、サラエボ（現ボスニア・ヘルツェゴビナの首都）、テッサロニキ（現ギリシャ第二の都市）やドルラス（現アルバニア）などバルカン諸都市を経由して、エーゲ海、アドリア海やドナウ川沿いの中部ヨーロッパと結んでいた。1529年と1683年の2回にわ

たるオスマン帝国によるウィーン包囲戦も、これらの街道を通してオーストリアに向かって軍を進めていったのである。

現在のトルコ国内の主要道路や欧州、中東などにつながる道路網は基本的にはこれらの古代から延々と築かれてきた道路網をベースに出来上がっている。今日のトルコの物資輸送の約94%は、自動車によるものである。また、イスタンブールの2つの橋がボスポラス海峡のヨーロッパ側を陸路で結んでからは、トルコの道路網はヨーロッパと中東、コーカサス、中央アジアを結ぶ陸路の大動脈として重要な交通路となっている。筆者は1980年代にイラクで工業専門学校建設工事のプロジェクト・マネージャをしていたが、その当時もユーゴスラビアの家具や北欧製の絨毯、ドイツの教育機材などを、陸路でトルコ経由輸入していた。北欧からの貨物が欧州の大寒波で、ドナウ川が氷結したため数カ月遅れるとシッパーに言われ、炎天下の砂漠の中のバグダードで吹雪と氷結ということがイメージできなかったことが懐かしく思い出される。

トルコの最初の大規模な高速道路は、1987年にカプクルとエディルネ間の約20kmが開通している。その後1991年にエディルネからイスタンブールまでが完成し、それまでバスで4時間以上かかっていたものが2時間半に短縮された。ここからトルコの輸送も本格的なモータリゼーションの時代に入ることになる。現在国内の高速道路は約2,000kmが完成しているが、今後約3,000kmまで延長される計画である。これらの



高速道路は、国連欧州経済委員会（UNECE）の中東欧諸国やトルコ、グルジア、アゼルバイジャンなど18カ国が参加しているTEM（Trans-European North-South Motorway Network）プロジェクトに組み込まれている。

トルコの鉄道

現在、トルコ国営鉄道（TCDD）は全国に8,500km以上の鉄道網を保有・運行している。

日本でも有名なアガサ・クリスティの推理小説「オリント急行殺人事件」は、エルキュール・ポアロが現シリア北部のアレッポ駅から、アナトリアを横切ってイスタンブールに向かう寝台列車に乗り込む場面から始まる。



イスタンブール・サルゲジ旧駅舎
現在はレストラン「オリント・エクスプレス」の入口となっている

オスマン帝国の鉄道建設は1860年代から1910年代にかけて、バルカン半島を主体に進められているが、トルコ最初の鉄道は、イギリスの会社によりアナトリアのイズミールから南東方向に130km敷設されている。オリント急行の開通記念列車は、1883年にパリを出発して、6日かけてイスタンブールに到着している。ただしこの時点ではまだ、現在のブルガリアからは船でドナウ川や黒海を船で渡ってイスタンブールに到着しており、オスマン帝国領内の鉄道はほとんど利用されていない。オリント急行の列車での直通運転が始まったのは、1888年にウィーン、ブダペスト、ベオグラード、イスタンブール間の路線がつながり、パリーイスタンブール間が約68時間で結ばれたときである。イスタンブール側の起

点であるシルゲジ駅は1880年に開業し、現在でも通勤列車などの国内線と、ブカレストやベオグラードなどにつながるボスボラス急行、バルカン急行、ギリシャのテッサロニキへの友好列車などの国際線列車が運行されている。1890年開業の旧駅舎やレストラン「Orient Express」は、現在でも人気観光スポットのひとつである。また、ポアロがシリアからの列車で到着したハイダルパシャ駅も、ボスボラス海峡のアジア側にオスマン帝国末期に完成し、トルコ国鉄のターミナル駅として現在も使われている。



現在のサルゲジ駅ホームと
停車中のトルコ国鉄の電車

第一次世界大戦後にヨーロッパ側の国土をほとんど失った形で再出発したトルコ共和国の初代大統領ケマル・アタチュルクは、国家の安全保障および産業育成・経済発展の観点から鉄道網整備に力を入れた。アナトリア側では、それまで南部の地中海・シリア・イラクにつながる路線しかなかったが、新たに共和国の首都となったアンカラから東の路線を建設していった。1930年にアンカラとカイセリ、シワズを結ぶ路線が開通し、その後も鉄道網は拡張され、地中海、黒海、コーカサスとアンカラ、イズミール、イスタンブールなどが結ばれていった。オスマン時代や共和国の黎明期には外国資本を中心として民間で分割して保有されていた鉄道路線も、順次国有化が進められ1948年には現在のトルコ国鉄にほぼ統合されている。

しかしながら、1950年代以降は国策としての輸送インフラ整備の重点が徐々に道路に移り、

80年代から高速道路の建設が進み始めると、輸送システムの主役は鉄道から自動車道路に代わっていった。現在では、トルコ国内の貨物輸送の鉄道利用率は7%程度となっている。

現在、イスタンブールのヨーロッパ側とアジア側を鉄道で連結する海底トンネルが、日本の建設会社を中心とするコンソーシアムにより建設中である。2008年に「沸騰都市イスタンブール」という、NHKの番組でも紹介されたので、ご覧になられた方もおられるだろう。前述のシルケジ駅もこのプロジェクトに地下駅で結ばれるのである。

なお、トルコ国鉄は旅客輸送の電化・高速化計画を進めており、アンカラーイスタンブール間約570kmを時速250km、3時間強で結ぶ予定の高速鉄道は第一次開通区間のアンカラーエスキシェヒール間245kmが2009年3月に開通した。アンカラーコンヤ間的高速鉄道も2010年開通の予定である。

エネルギー回廊（石油・天然ガス パイプライン）

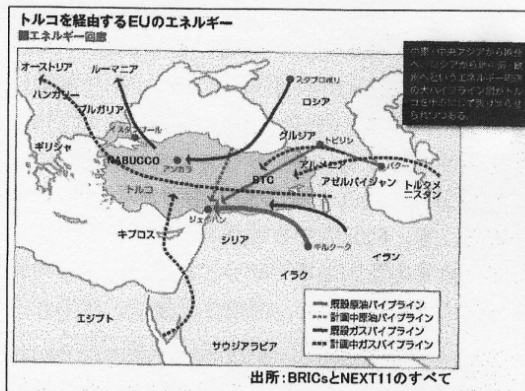
トルコはエネルギーの生産国ではなく、純輸入国で石油や天然ガスを国内消費用に輸入している。たとえば2007年の対ロシア貿易は200億ドル近い輸入超過であるが、この主な原因は石油・ガスなどの鉱物資源の輸入価格が上昇したことによるものである。トルコ政府はエネルギー回廊政策を重点施策のひとつにあげている。日本では、原油や液化天然ガスはタンカーで運ぶものというイメージが強いが、これは日本が四方を海で囲まれていると同時に、輸入のための輸送距離と比較して国内輸送の距離が短いため、パイプラインが発達してこなかったからである。一方で今日の世界のエネルギー輸送の大半は、パイプラインを利用したものである。

世界最初の原油輸送パイプラインは、1935年頃にイラク北部のキルクークから地中海東岸トリポリ（現レバノン）に向けて敷設された。キルク

ークからは現在トルコ南東部の積み出し基地ジェイハンに、日本の輸入量の約3分の1の量にあたる輸送力を持つ日量160万バレルのパイプラインが稼働している。カスピ海の原油もアゼルバイジャンのバクー油田からグルジア経由のBTCパイプラインがジェイハンに送られ、地中海のタンカーに積み込まれている。2007年現在で、トルコ国内では3,080kmの石油パイプラインが稼働しており、天然ガスのパイプラインは10,153kmある。

トルコはエネルギーの輸入国であるが、トルコの北、東、南に広がる地域は、世界有数のエネルギー資源の産出地域であり、新たなガス田開発も活発に行われている。原油生産量は、サウジアラビアが世界第1位で、ロシアが僅差で第2位である。天然ガス生産量はロシアが世界1位、それ後にイラン、カタール、サウジアラビアと中東の国々が続いている。原油も天然ガスも近年の価格高騰もあり、新規開発も積極的に行われていて、エジプトなどでも新たに開発されているガス田が、経済成長に寄与することが期待されている。また、今後イラクのガス田開発も活発化する見込みである。一方で、トルコの西に位置する欧州は、エネルギーの世界有数の大消費地である。この東西南北のエネルギーの供給と需要をトルコを経由するパイプラインを主体とした輸送システムを構築し、安定的な需給を確保しようというのがトルコのエネルギー回廊構想である。この構想は、天然ガス需要の約4分の1をロシアに依存しているヨーロッパにとっても歓迎すべきものであり、トルコを横断するガス・パイプラインは、EUの天然ガスプロジェクト計画TENS (Trans European Networks) にも優先プロジェクトのひとつとして取り上げられている。たとえばNabuccoパイプラインはトルコとオーストリアの約3,300kmを結ぶ計画であるが、このパイプラインへの供給は、イランおよびカスピ海沿岸諸国からの天然ガスを想定しており、将来的にはイラクやエジプトからもパイプラインを接続する構想である。Nabuccoパイプラインの経由5カ国

(トルコ、ブルガリア、ルーマニア、ハンガリー、オーストラリア)は、2009年7月に基本計画の政府間合意に至っている。また、トルクメニスタンも天然ガスの供給国として参加する用意があると表明している。



しかし、このような大計画は資金的な課題があると同時に、まさに地政学上の問題に直接かわる問題でもある。2008年8月に発生した南オセチア紛争でグルジアにロシア軍が侵攻した際には、前述のBTCパイプラインの運行が中断されてしまった。さらに記憶に新しいところでは2008年末から2009年1月にかけて、ロシアとウクライナの間天然ガス輸出代金未払いやガス不法抜き取り問題で、ロシアがウクライナ経由のヨーロッパ向け供給を止めてしまい、東欧諸国のエネルギー不足を引き起こす事態も発生している。エネルギー資源を自国の経済や外交戦略の重要なツールと位置付けているロシアにとって、ロシアを迂回

するパイプライン網が拡大することは収入の減少だけに止まらず、自国の安全保障に直結する問題であることからロシアとEUやトルコとの軋轢も生じており、エネルギー回廊構想もあまり順調に進んでいるとは言えない状況ではある。しかしながら、将来的にはイラクやイランが国際社会に復帰してくるであろうし、これらの国に北アフリカ、湾岸諸国、中央アジアなどを加えたエネルギー資源をいかに効率よく消費地に供給できるかということは、国際社会にとって今後も一層重要度を増す課題であり、トルコのヒト・モノ・カネ・情報の交差点としての役割はさら層重要なものになっていくであろう。

【筆者紹介】

大喜多 富美郎

オフィス オーキタ

〒212-0054

川崎市幸区小倉1-1 F-1307

044-712-2888

okita@ofc-okita.com

<http://www.ofc-okita.com>

1948年生れ。総合商社の開発建設部門に30年間勤務し、中東やアジア諸国でインフラ、プロジェクトのマネジメント、工業団地などの海外直接投資を担当した後、国際ビジネスおよびリスク、マネジメントを専門とする経営コンサルタントとして独立した。新興国に関する講演や執筆活動も積極的に行っている。著書には「BRICsとNEXT11のすべて」(共著、PHP出版社)などがある。