

# シリア・アラブ共和国 (Syria Arab Republic) 運輸事情 (2012年3月)

## 1. 行政機構

### (1) 行政機構全体の概観

首相、及び閣僚は大統領によって任命され、内閣は大統領に対し責任を負う。

先般、中東における一連の民主化運動の影響を受け、2011年4月14日、前農業大臣であったアーデル・サファルを首相とするサファル新内閣が発足した。アサド大統領および新内閣は、政府と国民との溝を埋めるという大きな挑戦に直面している。取り組むべき優先事項として、政治分野では緊急事態法の撤廃、政党法、地方行政法、報道法の制定が挙げられた。経済面では、雇用増大、農業、工業、公共サービス、汚職撲滅などの改革が挙げられている。

### (2) サファル内閣の運輸関係閣僚

- ・アーデル・サファル首相  
Dr. Adel SAFAR, Prime Minister
- ・ファイサル・アッバス運輸相  
Dr. Faisal ABASS, Minister of Transport
- ・ムハンマドイブラヒム・シャアール内務相  
Maj. Gen. Muhammad Ibrahim AL-SHAAR, Minister of Interior
- ・オマル・ガラワンジ地方行政相  
Eng. Omar GHALAWANJI, Minister of Local Administration
- ・ラミア・ミレイ・アーシー観光相  
Mrs. Lamia Merei ASSI, Minister of Tourism

### (3) 運輸関係行政機関組織図

#### ① 担当省庁名及び所管事項

- ・運輸省 (Ministry of Transport)  
運輸行政全般 (鉄道、自動車、空港・航空、港湾・海運)
- ・観光省 (Ministry of Tourism)  
観光行政全般

#### ② 関係局・部レベル

The Minister of Transport 運輸相 Dr. Faisal ABASS, Minister of Transport

- ├ Minister's deputy for Land transport
  - | | 陸上輸送担当次官 Dr. Mahmoud Zanb'uaa
  - | | 道路局、鉄道局等の陸送部局及びヒジャーズ鉄道等の鉄道公団等を所掌。
  - | └ Director of G.O for Hidjaz Railways : ヒジャーズ鉄道  
Eng. Muhammad SAKABANI
  - | └ Director G.O for Srian Railways : シリア国鉄 Eng. Gorge Mukabari
  - | └ Director G.O for Railways Construction : 鉄道建設公団 Dr. Faress Najeeb
  - | └ Director G.C for Public trans -Damascus, Aleppo, Lattakia, Homs :  
国内輸送公団

- |
- |— Minister's deputy for Air transport
  - | | 航空輸送担当次官 Dr. Mussa Alsha'ar
  - | | 航空局及び国営シリア航空を所掌
  - | | ↳ Srian Air Civilaviation : 国営シリア航空
- |
- |— Minister's deputy for Marine transport
  - | | 海上輸送担当次官 Dr. Emad Abdulhai
  - | | 海運局及びラタキア港公社等の港湾公社等を所掌
  - | | ↳ Director of Tartous Port : タルトゥース港公社 Mr. Ali HASSAN
  - | | ↳ Director of Latakia Port : ラタキア港公社 Dr. Hatem MAHMOUDI
  - | | ↳ Director of Navigation Agencies : 船舶航行公社 Dr. Jameel Badour
  - | | ↳ Director of the Syrian Harbors Establishment : シリア港湾公社  
(船舶関連手続きを実施) Gen. Muhsen Hassan
- |
- |— Minister's deputy to promote resources
  - | | 総務担当次官
  - | | 財政局、投資局、統計局、人材育成局等を所掌

③調査時点における大臣、次官名

- 運輸省 ファイサル・アッバス運輸相 : Dr. Faisal ABASS
- マハムード・ザンブーア (陸運) : Dr. Mahmoud Zanb'uaa
- イマド・アブドゥルハーイ次官 (海運) : Dr. Emad Abdulhai
- ムーサ・アッシャー次官 (航空) : Mr. Mousa Al-Sha'ar
- 観光省 ラミア・ミレイ・アーシー観光相 : Mrs. Lamia Merei ASSI

## 2. 運輸の概況

### (1) 輸送実績

当国の国際、国内別及び貨物・旅客輸送機関別輸送量に関しては以下の通り。

貨物輸送量（2010年）：32,325,968

- ・航空貨物 26,968 フレート t  
(Unloaded : 16,654 フレート t Loaded : 10,314 フレート t)
- ・鉄道貨物 8,505,000 t
- ・港湾貨物 24,249,000 t

旅客輸送量（2010年）

- ・航空旅客 4,976,521 人  
(Arr : 2,512,318 人 Dep : 2,464,203 人)
- ・鉄道旅客 3,587,000 人
- ・港湾旅客 11,482 人

### (2) 主な特徴

データが入手できる港湾、鉄道、航空貨物に関しては、合計貨物取扱量のうち、75%を港湾貨物が占めている状況である。他方、当国はトルコ、レバノン、イラク、ジョルダン等と国境を接しており、トラック等による陸上輸送量も港湾貨物と同様に扱われているものと考えられる。

また、旅客については、港湾旅客は格段に少なく、国際は航空旅客、国内は鉄道旅客が主となっている。しかしながら、貨物と同様に高速バス等による陸上輸送量は国際及び国内ともに活発であり、航空旅客、鉄道旅客の量を上回る旅客を輸送していると考えられる。

結論としては、貨物取扱については欧州、湾岸との輸送には海上輸送、アラブ地域間の輸送にはトラック等の陸上輸送がメインと考えられる。また、旅客に関しても同様に、アラブ地域間の移動は高速バス等による陸上輸送、欧州等との移動には航空旅客がメインと考えられる。

### (3) 全国規模の交通計画、主要な都市における都市交通計画の概要と課題

現在のところ、全国規模の交通計画は存在しない。

また、主要な都市における都市交通計画に関しては、首都ダマスカスにおける交通計画が存在する。1997年から99年にかけてJICAによる開発調査「ダマスカス市都市交通計画調査」が実施されており、現在のところこの調査が唯一の交通計画としてオーソライズされている。

2011年の自動車登録数は200万台を越え、特にダマスカス首都圏、アレッポ県等の主要都市では、慢性的な交通渋滞、排ガスによる環境汚染が問題となっており、特にセルビスと呼ばれる小型バスの交通による、交通混雑、排ガス対策が課題となっている。

### (4) 主要な政策課題

現在のところ、ダマスカス首都圏での交通渋滞を緩和すべく、JICA調査に基づき、当国政府が独自に道路のアンダーパス工事やロータリーの見直し、道路ネットワークの見直しに着手しているところであるが、自動車数の増加に追いつかず、抜本的な解決には至っていない。

2005年に政府はダマスカスにおけるモノレール計画を採択し、マレーシアとの協力の下、ローンプロジェクトにより、3ラインのモノレール路線を建設することを決めている。しかしながら、工事に際しては更なる交通渋滞が予想され、自動車交通の規制がない状況での抜本的な改善は難しいと言うのが一般的な見方である。

### 3. 航空

#### (1) 概要

航空行政に関しては、運輸省航空局が所掌しており、航空輸送事業については、国営企業であるシリア航空が行っている。シリア航空は増大する航空需要と機材の老朽化のため、エアバス社の新型機6機を購入することを決定したが、米による対シリア経済制裁において、10%以上の米国製品が含まれる製品のシリアへ輸出ができないため、購入は見送られた。これに替わり、ロシアからポツレフをリースすることとなった。また、ベイルートとダマスカスとの間で小型機によるシャトル運航(Air-Taxi)を行うこととしており、2004年に両国による合弁会社が立ち上がったが、運行には至っていない。

シリア国内では、ダマスカス空港、アレッポ空港、ラタキア空港(バーセル・アサド空港)、デリゾール空港、カミシリ空港の5空港に民間航空便が運行している。

このうち、ダマスカス空港、アレッポ空港、ラタキア空港、デリゾール空港には国際便が就航しているが、先般のシリア情勢のため、エアフランス、オーストリア航空、ハンガリー航空、チェコ航空、キプロス航空、カタール航空、サウジアラビア航空、チュニス航空、ガルフ航空がシリアへの乗り入れを中止している。

平成24年3月1日現在、シリアに就航している航空会社は、ブリティッシュミッドランド航空、アエロフロート、エジプト航空、ヨルダン航空、エミレーツ航空、トルコ航空、エッティハド航空、アリタリア航空(3月末までの運行)となっている。

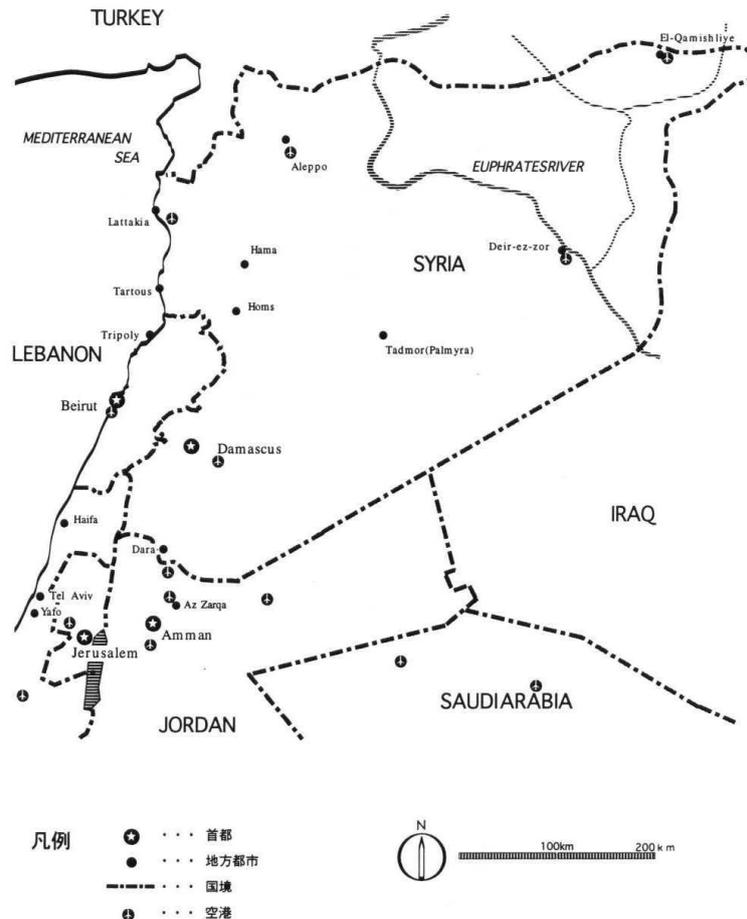


図1 シリア全国空港配置図

①輸送量（国内、国際別貨物、旅客別）

輸送量に関しては以下に2009年及び2010年のデータを示す。総論としてはこれまで順調に取扱量を伸ばしてきた航空貨物輸送であるが、2009年から2010年にかけての取扱量は減少傾向となっている。一方、乗降客数は2009年と比較して13%増加した。シリアへの観光客は増加傾向にあるため、これが乗降客数の増加につながっていると見られる。

2009 Airports	Freight(t)		Number of Passengers				Landing	Taking off
	Unloaded	Loaded	Total	Transit	Arrival	Departure		
Damascus	19,520	11,141	3,697,026	-	1,844,768	1,852,258	20,285	20,248
Aleppo	479	559	536,985	-	273,664	263,321	4,463	4,464
Bassel-Al-Assad	-	-	83,584	594	42,999	39,991	1,084	1,084
Deir-ez-zor	-	-	44,711	-	21,456	23,255	283	284
Al-kamishli	-	-	29,532	-	14,880	14,652	334	334
Total	19,999	11,700	4,391,838	594	2,197,767	2,193,477	26,449	26,414

2010 Airports	Freight(t)		Number of Passengers				Landing	Taking off
	Unloaded	Loaded	Total	Transit	Arrival	Departure		
Damascus	16,134	9,723	4,210,987	-	2,123,355	2,087,632	21,445	21,267
Aleppo	520	591	585,424	-	300,769	284,655	4,504	4,531
Bassel-Al-Assad	-	-	99,047	-	49,858	49,189	1,259	1,259
Deir-ez-zor	-	-	48,864	-	22,258	26,606	312	312
Al-kamishli	-	-	32,199	-	16,078	16,121	367	368
Total	16,654	10,314	4,976,521	0	2,512,318	2,464,203	27,887	27,737

(出所) Central Bureau of Statistics

表1 シリアにおける航空輸送概要

②主要輸送品目（国内、国際別）

公表されているデータはないものの、当国は主要都市間が高速道路でネットワークされており、自動車交通が比較的発展している。他方、国際輸送品に関しては、ダマスカス空港においてシリアに進出している欧米企業関連の自動車・機械スペアパーツ、IT関連物品、個人宅配品が主であった。

③空港（各空港の諸元、取扱貨物量等）

シリアでは上述の通り、5空港で民航機が路線を展開している。ダマスカス国際空港における輸送は国際輸送が主であり、貨物取扱数で98%、乗降客数で97%を占めている。このうち貨物取扱に関しては、中東・欧州方面との取扱が大宗である。

他方、アレppo国際空港における輸送概況については、貨物輸送に関して、ダマスカス国際空港と同様に国際輸送が主であるが、ダマスカス国際空港と比較して、小規模の取扱となっている。

#### 4. 鉄道

##### (1) 概要

当国では主要都市間は高速道路によってネットワークされているため、鉄道は十分に機能しているとは言い難い状況である。因みにダマスカスーアレppo間は高速バス、鉄道ともに所要4時間(運賃は高速バスが200sp=約300円、鉄道1等席が240sp=約360円)であるが、高速バス2本/時間に対し、鉄道の特急は3本/日と利便性に欠けており、高速バスとの競合において、極めて厳しい状況となっている。

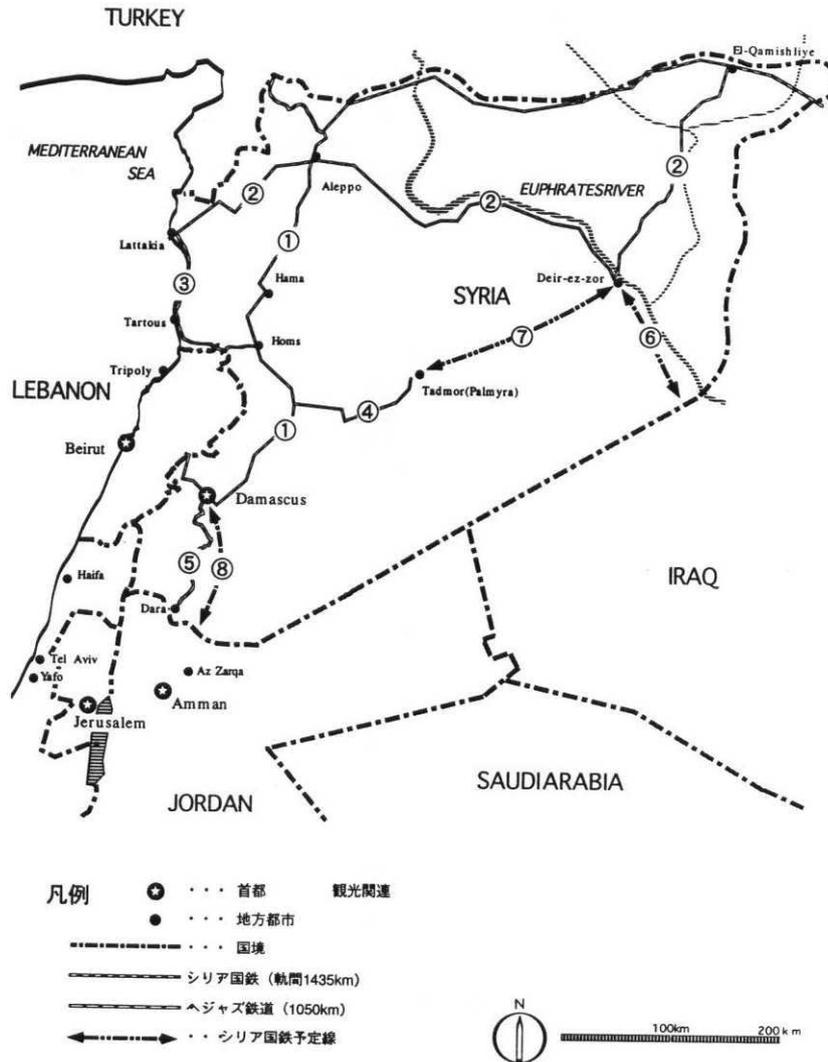


図2 シリア全国鉄道配置図

##### ①輸送量

鉄道輸送概要を以下の表2に示す。2006年からの5年間で乗客数は1.7倍になっており、顕著な伸びを示しているものの、他の輸送機関と比較して未だ359万人と輸送量は低迷している。また、貨物輸送に関しては、2007年を堺に減少傾向にある。鉄道貨物の太宗は石油、燐鉱石であり、2010年の貨物量のうち、石油輸送は53%、燐鉱石は26%を占めている。詳細な

データはないものの、石油はカミシリ周辺の油田からアレッポを経由して、石油精製工場があるホムスへ輸送され、地中海沿岸のバニマスから輸出される。また、燐鉱石については、採掘場である内陸部からホムスを経由し、タルトゥース港から輸出されている。

表2 鉄道輸送概要

	2006	2007	2008	2009	2010
Passengers (000)	2,148	2,496	3,369	3,676	3,587
Passengers per km (000)	658,605	744,287	1,120,146	1,224,098	1,195,100
Goods (000)	8,753	9,450	9,307	8,842	8,578
Goods per km (000)	2,458,088	2,550,742	2,370,473	2,263,236	2,196,017
Passengers index per km (2000 = 100)	335	379	570	623	608
Goods index per km (2000 = 100)	157	163	151	144	140

(出所) Central Bureau of Statistics

表3 鉄道貨物輸送概要

(単位:千t)

	2006	2007	2008	2009	2010
Various cereals	416	246	280	678	170
Phosphate	2,379	2,431	2,076	1,624	2,196
Fertilizer	-	9	-	-	-
Fuels	4,171	4,830	4,667	4,592	4,483
Gas	323	333	291	262	284
Cement	257	253	248	201	140
Other commodities	249	528	849	836	806
Exported commodities	48	56	11	68	54
Imported commodities	595	638	709	394	281
Transmit	314	126	174	188	91
Total	8,752	9,450	9,305	8,843	8,505

(出所) Central Bureau of Statistics

## ②インフラ（総延長距離、電化率等）

鉄道路線としては、当国の主要都市を結んでおり、地中海沿岸の都市であるラタキア、バニマス、タルトゥースから内陸部の主要都市ダマスカス、ホムス、ハマ、アレッポへの鉄道が存在する。また、アレッポから東部のイラクへの国境へも鉄道が敷設されており、国境の街ヤルビーエに向かってカミシリから鉄路が延びている。なお、レバノンとの鉄路はタルトゥースから地中海沿いに繋がっており、ダマスカスとベイルートは鉄路では繋がっていない。当国の鉄道網はシリア国有鉄道が所有する標準軌(1435mm) 2,460Km 及びヒジャーズ鉄道（オスマント

ルコ時代にメッカへの巡礼のために敷設された鉄道)が所有する狭軌(1050mm) 338Km の合計 2,833km で構成されている。なお、電化に関してはなされておらず、未だディーゼル機関車が全盛である。

表 4 鉄道延長(2010)

Ordinary Line	Length(km)	Narrow Line	Length(km)
Lattakia-Aleppo-Al kamishli	1,044	Damascus - Dar'a	127
Al kamishli - Al yarubieh	90	Dar'a - Nasseb	13
Aleppo - Hama - Homs	304	Kumm Garz - Busra	34
Akkari - Homs - Damas	407	Dar'a - Al Shajara	42
Aleppo - Midan Ekbes - Rai	190	Al Shajara - Al Himmeh	24
Homs - Kseyr	45	Sergaya - Damascus	58
Akkari - Libanese Baundaries	5	Al Kadam - Qatana	33
Mahin - Phosphate mines	154	Others	7
Tartous - Akkari	92		
Tartous - Lattakia	134		
Deir-rz-zor - Al Tabia	30		
Total	2,495	Total	338

(出所) Central Bureau of Statistics

### ③運営主体

当国における鉄道の運営主体はシリア国鉄及びヒジャーズ鉄道の2社である。

当国国有鉄道は、当国運輸省が所管する国営企業として本部をシリア第二の都市アレppoに置いている。ダマスカスより北側の主要都市を結んでおり、旅客よりも貨物主体の輸送を行っている。鉄道運賃に関しては、国営企業であることから政府が決定しており、バス等の輸送機関と比較して安く設定されている。鉄道事業は大きな赤字を抱えており、ほとんどを政府からの補助金で賄っているとのことである。

ヒジャーズ鉄道はダマスカスの南部の主要都市とヨルダン、レバノンを結ぶ鉄道網を形成している。但し、輸送サービスについては、旅客輸送を細々と行っているに過ぎず、下記の観光列車等の運行を行っている程度である。

### (2) 政府の基本政策・最近の動向

ここ10年鉄道建設は行われておらず、上記表4の数値に変更はない。2006年、ヒジャーズ鉄道公社は、ダマスカス空港とヒジャーズ駅を結ぶ鉄道建設のための調査を行ったと発表し、同鉄道は、トルコの企業によって1億5000万米ドルの計画を実行する予定となっていた。2009年は、ヒジャーズ駅付近の掘削工事が行われていたが、その後中断されたまま、工事は再開されていない。工事中断の理由については明らかにされていない。

## 5. 自動車

### (1) 概要

シリアでは道路インフラの整備が進んでおり、道路・自動車交通が輸送モードの中心となっている。特に公共交通機関として、都市間を結ぶハイウェーバス、都市内及び近郊地区でのミニバス（セルビスと呼ばれ、ミニバンを使用した乗り合いタクシー）及びタクシーが庶民の移動手段として重宝されている。

ハイウェーバスには、国営のカルナックバス及び民間経営のプルマンバスがあり、両者ともグレードは様々だが、中にはテレビやトイレも備えた高級大型バスもあり、鉄道輸送と比較しても格段にサービスレベルが高いことから、都市間の主要な移動手段となっている。

民間のプルマンバスに関しては事業登録が必要であり、料金に関してはサービス水準によって政府が料金設定を行っている。

ミニバスと小型タクシーに関しては、個人経営が主であり、各車毎の事業登録（ミニバスは路線登録）が必要とされている。両者ともに政府指定料金となっており、タクシーは初乗り6.5 SYP（約10円）、ミニバスは1回の乗車につき10 SYP（約15円）と低料金で営業されている。このため使用されている車輛はほとんどが中古車であり、路上での故障が後を絶たない状況である。

タクシーに多く使用される車両「SAIPA」はイランの自動車メーカー・ホドロ社が、部品をイランより輸入し、シリア国内にて組み立てられている。シリア政府はイランからの自動車部品輸入にかかる関税を半減させたことにより、SAIPAの生産が急増した。

### (2) 政府の基本政策

当国政府は増え続けるミニバスによる都市環境問題及び都市交通問題を懸念し、2003年12月にミニバス運行を規制する政策を打ち出しており、大型路線バスへの転換を図る方針を打ち出した。シリアは中国から600台の大型バスを購入し、大型路線バスへの転換を図っている。また、民間企業による路線バスの運行も開始されたが、未だミニバスの需要は高い状態であり、大型バスが進入することのできないエリアにセルビスを運行させるなど、デマケを整理する必要が感じられる。

また、当国ではミニバスと同様、自動車数が著しく増加しており、社会問題となっている。政府は自動車数を抑制するため、個人が一般車を取得する場合には高い関税および贅沢税を導入し、排気量に合わせ関税をあげている。当国国民の間では、20年以上経過している中古車を購入することで車体価格を抑え、自家用車を取得する者が増え、政府の意図とは反する形で整備状況の悪い車輛の増加に伴う排ガスによる都市環境への悪化、都市交通の悪化に拍車が掛かる状況となってしまった。このため、政府としては15年以上経過した中古車から乗り換えをするユーザーに対する税制面での優遇や、環境保護課税を導入し、車輛の新規取得に対して税金を徴収する大統領令を公布するなど状況の好転を図るも、シリア情勢が悪化する前までは、シリア経済は年率5%の成長をつづけていたため、シリア国内の自動車登録数が増えつづけている。また、経済制度改革の一環として、自動車関税の見直しがなされており、大統領令により、1600cc以下のクラスの関税率が140%から40%に、1600cc以上のクラスでは200%が60%に変更となったため、シリア国民の自動車購入に拍車がかかったため、全体的な環境改善に効果が現れているようには見られない。2009年では、国内自動車の約6割が中国車であったが、現在は約7割が韓国車に取って代わっている。

表5 自動車登録台数の推移

	2006	2007	2008	2009	2010
Automobiles	358,032	446,132	551,858	637,604	741,260
Buses	5,179	5,154	6,201	6,611	7,486
Micro Buses	45,923	45,655	48,890	50,861	55,854
Goods Vehicles	183,848	196,490	217,378	257,838	269,104
Pick-ups	292,227	319,677	335,463	365,521	414,802
Transport and Riders	5,731	6,547	6,682	7,062	7,615
Tanker	5,432	5,616	5,672	5,895	6,516
Motorcycles	165,281	186,945	205,518	242,090	380,852
Temporary entrance	6,433	5,259	5,301	5,342	5,256
Various vehicles	144,948	150,292	154,243	160,009	163,232
Total	1,213,034	1,367,767	1,537,206	1,738,833	2,051,977

(出所) Central Bureau of Statistics

### (3) 自動車の車検・点検整備

当国では、一年ごとの自動車登録及び車輛検査が義務づけられているが、現実には自動車登録による登録税徴収が主な目的となっており、車輛検査については、精密な検査がおこなわれておらず、登録車輛の安全性確保及び排ガス検査等環境対策については十分であるとはいえない状況にある。

## 6. 港湾整備・運送

### (1) 港湾の概要

港湾・海上輸送行政は運輸省が所掌しており、港湾の建設、管理、運営は港湾公社、船社等代理店業務は国営企業が一括して実施している。

シリアの主要な商業港湾としては、地中海沿岸のラタキア港、タルトゥース港の2港であり、石油専用取扱港としてはバニヤス港の1港がある。

各港の管理・運営組織としては、ラタキア港湾公社、タルトゥース港湾公社、シリア石油配分公社が行っている。

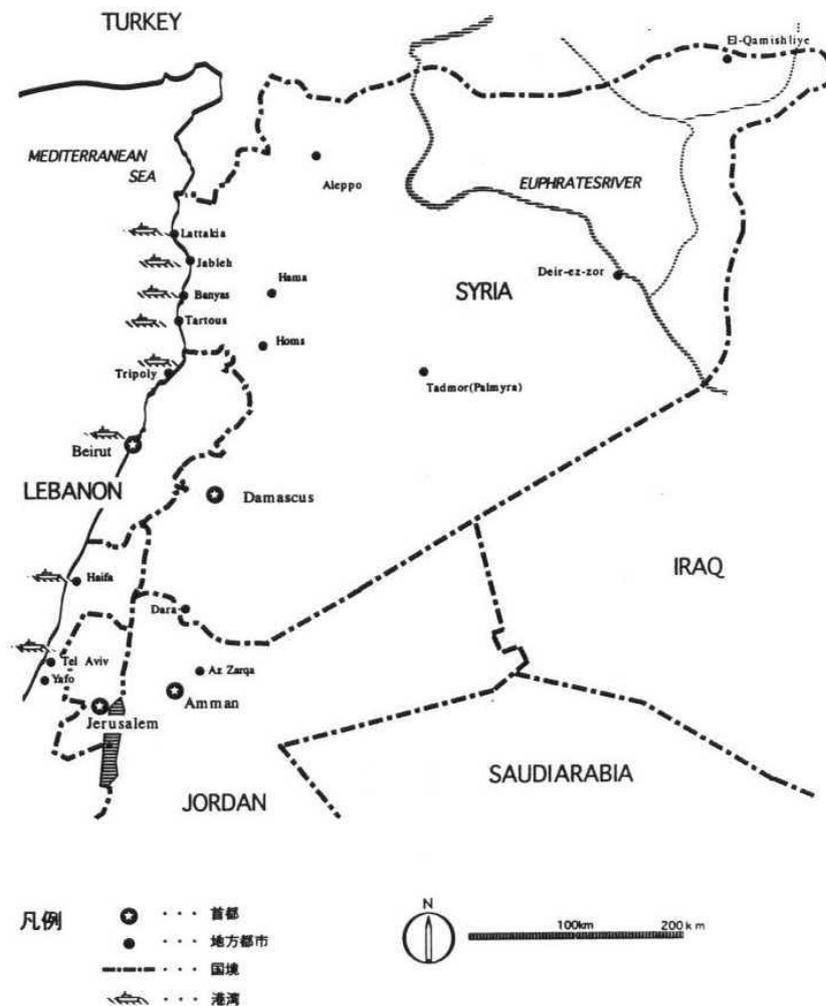


図3 シリア全国港湾配置図

表6 海運概況

Year	Ports	Passengers		Goods (000t)		No. of ships	
		Departures	Arrivals	Loading	Unloading	Leaving	Incoming
2007	Lattakia	4,217	4,480	1,660	6,402	1,390	1,381
	Banias	-	-	-	-	-	-
	Tartous	-	-	2,965	9,772	2,640	2,764
	Arward	-	-	-	-	82	80
2008	Lattakia	9,047	9,489	1,067	6,989	1,347	1,369
	Banias	-	-	-	-	-	-
	Tartous	-	-	1,890	10,832	2,500	2,751
	Arward	-	-	-	-	100	101
2009	Lattakia	6,379	6,366	1,415	8,167	1,688	1,681
	Banias	-	-	-	-	-	-
	Tartous	-	-	1,476	12,971	2,847	2,900
	Arward	-	-	-	-	50	49
2010	Lattakia	5,878	5,604	1,215	7,659	1,558	1,548
	Banias	-	-	-	-	-	-
	Tartous	-	-	2,839	12,536	2,378	2,418
	Arward	-	-	-	-	21	16

(出所) Central Bureau of Statistics

## ①主要港貨物量

ラタキア港及びタルトゥース港における取扱貨物データを表7から表10に示す。

ラタキア港及びタルトゥース港においては輸入貨物が超過している。ラタキア港での取扱貨物量は2010年データによると887万トンで前年度比-7%となっている。太宗貨物は、輸入では機械、鉄・鉄くず、化学薬品となっており、輸出では、コンテナ、綿花、自動車となっている。他方タルトゥース港での取扱貨物は2010年データによると1,537万トンで前年度比6%増となっている。特に輸出貨物の増加が顕著となっている。

表7 ラタキア港卸荷貨物量

(単位:千t)

	2006	2007	2008	2009	2010
Cereals & their products	554	618	874	1,094	236
Rice	251	226	190	217	278
Sugar	454	514	252	175	289
Food stuffs	410	323	376	451	339
Wood	312	329	240	324	254
Canvas	29	6	41	13	14
Chemicals	612	679	677	753	591

Yarns&textile	298	320	347	384	336
Cement	886	240	106	492	536
Iron & scrap	655	670	858	954	721
Paper	308	335	344	404	308
Oil & fats	39	61	68	91	71
Machines	626	688	772	1,056	901
Miscellaneous	1,497	1,340	1,655	1,879	2,431
Total	6,931	6,349	6,800	8,287	7,305

(出所) Central Bureau of Statistics

表 8 ラタキア港積荷貨物量

(単位: 千t)

	2006	2007	2008	2009	2010
Wheat	27	220	2	-	-
Fodder Cake	4	6	10	7	9
Cereals & legumes	11	40	10	20	14
Motorcars & locomotives	4	2	2	13	58
Tobacco	7	1	1	3	3
Cotton	165	89	88	104	152
Containers	397	459	505	577	516
Wool	8	9	14	9	11
Leather	19	22	20	14	19
Miscellaneous	520	623	610	530	581
Total	1,162	1,471	1,262	1,277	1,363

(出所) Central Bureau of Statistics

表 9 タルトゥース港卸荷貨物量

(単位: 千t)

	2006	2007	2008	2009	2010
Cereals & their products	484	227	1,393	1,882	978
Rice	27	32	5	10	54
Sugar	608	405	634	668	1,000
Food stuffs	514	405	615	730	565
Wood	385	455	486	480	528
Chemicals	-	224	118	158	62
Cement	1,791	1,653	944	1,116	568
Iron & scrap	2,862	3,112	2,976	2,960	2,808

Machines	18	31	23	40	64
Automobiles	148	176	223	176	213
Miscellaneous	2,936	2,916	3,350	4,206	3,877
Total	9,773	9,636	10,767	12,426	10,717

(出所) Central Bureau of Statistics

表 10 タルトゥース港積荷貨物量

(単位: 千t)

	2006	2007	2008	2009	2010
Foodstuffs	12	18	8	10	76
Cereals	717	325	72	126	156
Cotton	1	4	4	1	1
Phosphate	2,123	2,302	1,842	1,408	2,237
Motor cars&equipment	9	62	58	39	26
Containers	40	32	43	62	68
Miscellaneous	92	205	145	51	168
Total	2,994	2,948	2,172	1,697	2,732

(出所) Central Bureau of Statistics

②主要港主要施設

ラタキア港

防波堤		延長	3,130m
内港地区	雑貨用バース	延長	270m (水深 7m)
小型船用バース	延長	805m (水深 2~5m)	
旧港地区	雑貨用バース	延長	630m (水深 9m)
穀物用バース	延長	185m (水深 8.5m)	
旅客用バース	延長	240m (水深 9.5m)	
第 1 期整備地区	雑貨用バース	延長	1,566m (水深 11m~12m)
コンテナ用バース	延長	584m (水深 13m)	

タルトゥース港

防波堤	主防波堤	延長	2,630m
	防波堤	延長	1,630m
バルクターミナル	燐鉱石用バース	延長	269m (水深 11m)
硫黄用突堤	延長	250m (水深 11m)	
A 突堤	雑貨用バース	延長	960m (水深 7~10.5m)
穀物用バース	延長	240m (水深 12m)	
B 突堤	雑貨用バース	延長	940m (水深 9~12m)
コンテナ用バース	延長	240m (水深 13m)	

C 突堤	雑貨用バース	延長	280m (水深 12m)
コンテナ用バース		延長	380m (水深 13m)

## (2) 政府の基本政策・最近の動向

当国の主要港湾での取扱量が人口増加及び経済水準の向上に伴って順調に増加していること、また、EUやアラブ諸国との自由貿易圏の拡大やWTO加盟を目指す中で、今後、当国を經由する欧州と湾岸諸国間の貨物流動が急増することが見込まれており、当国政府は港湾に係るハード、ソフト両面から整備を推進することを重視している。

当国政府はタルトゥース港に対して、EIBより50百万ユーロの融資を取り付け、当国政府の投資と併せ、100百万ユーロのプロジェクトを現在進行中であり、港湾能力の増強に乗り出した。タルトゥース港では、イラク復興のための物資が大量に荷揚げされイラクに運ばれていることから、大規模な拡張工事が行われている。

タルトゥースには冷戦時代にソ連海軍の補給および修繕のための基地があり、基地廃止後の現在でもロシア海軍の職員がいる。ロシア海軍の地中海でのプレゼンスを高めるために、ロシアが基地を拡大するのではないかという推測もある。

タルトゥースの産業は漁業および観光であり、砂浜やリゾートが付近の海岸に点在しており人気のある観光地になっている。近年は港湾地区を再開発するインタラドゥス・ウォーターフロント開発計画が進められ、巨額の投資がなされている。同港北部を埋め立て、180万m<sup>2</sup>の敷地にホテル、レストラン、モール、公園、マリナーなどを建設中である。2013年の完成を目標にしていたが、現情勢により、完成は大幅に遅れるものと見られる。

他方、ラタキア港公社ではロシアのコンサルタントによる拡張計画が検討されていたが、その後の進展はなく、シリア政府は湾岸諸国の基金を活用し、ラタキア港の拡張計画を進めようとしている。

また、ソフト面では、ラタキア港及びタルトゥース港において、手続きの簡素化を進めるため、税関等と連携し、ワンストップホールの設置を行い、マニュアル、ペーパーベースでの作業ながら、効率化を図っているところである。UNDPは「ラタキア港近代化プロジェクト」を進めており、その一環として、過去に港湾保安研修がIMOと共催で行われた。

ラタキア港は、近年総貨物量およびコンテナ貨物の取り扱いが急増しており、1997年の15万TEUから2006年には約3倍の47万TEUまで増加し、2009年には60万TEUを超えた。同港コンテナターミナルはフランスCMA-CGM社がシリア企業との合弁会社をつくりターミナルのオペレートを開始、ガントリークレーンは中国大連港から4基を買収した。

現在、ラタキア港の旧ヤードを海岸に戻し、親水エリアとして再開発する計画がある。EU協力の下、運輸省、ラタキア港湾公社などによって実施予定。

我が国との関係は、1994年から96年にかけてJICAの開発調査「港湾開発計画調査」をOCDIが実施されており、ラタキア港、タルトゥース港及び新港に関し、開発計画を提示しているが、その後、円借款は実施されておらず、当国政府から継続的に要請がなされている状況である。

当地政府から要望を受け、ラタキア港の物流システム近代化のための技術協力プロジェクトが実施された。その後のフォローアップとして、ラタキア港湾公社から、短期専門家やSVの要望があがっている。

## 7. 観光

### (1) 概要

当国における観光行政は、観光省が所掌しており、観光に関する最高決定機関として観光審議会 (Super Council of Tourism) が設置されている。観光省は、基本的な観光に係る行政を統括しており、具体的な業務としては、観光政策・振興計画の立案、観光振興、国営ホテルの建設、ホテル・レストラン等の基準作成・等級承認、観光産業の人材育成等を行っている。

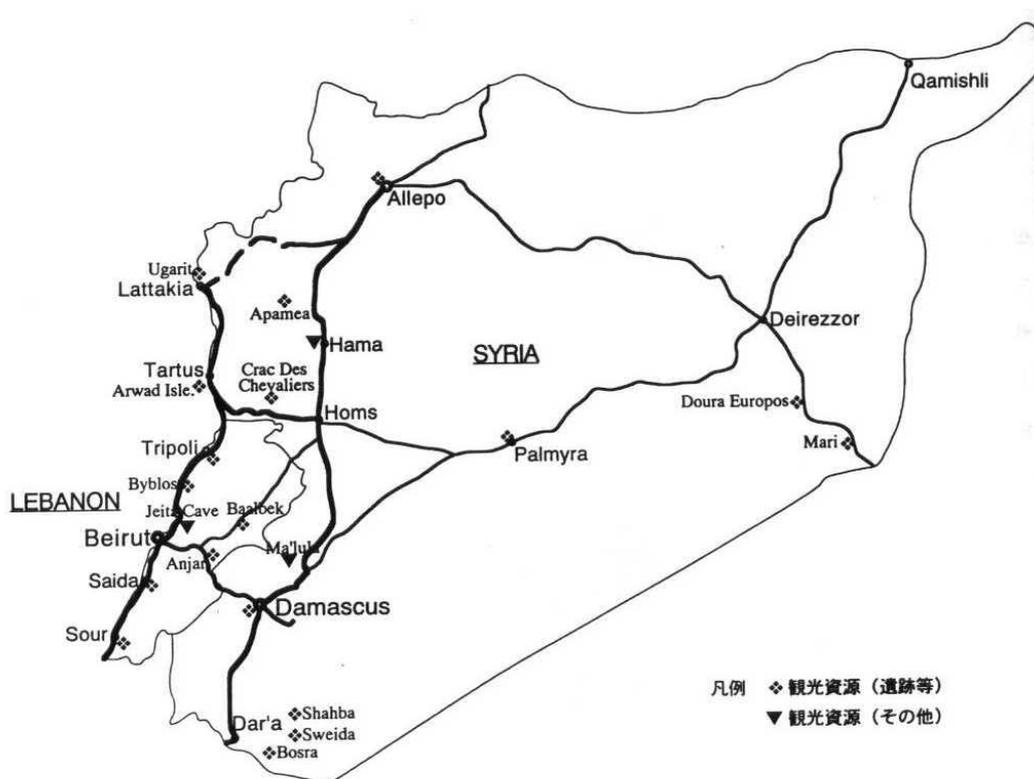


図4 シリア全国観光拠点図

当国への入国者数（表11）は、2008年までは横ばいであったが、2008年から2009年にかけての伸率は11%と急増した。このうち、アラブ諸国の中ではレバノン、サウジアラビア、クウェートからの入国者数の増加が目立つ。その他海外からではトルコ、イランからの増加が顕著である。

2009年から2010年にかけての伸率は20%と大きく伸びた。アラブ諸国ではイランの増加が顕著で前年比83%となった。その他海外からでは、トルコ、イランからの増加が約2倍と著しい増加となった。

表 1 1 入国者数 (上位 5 カ国と総数)

(単位:人)

	2006	2007	2008	2009	2010
Arab Country	4,815,420	4,731,911	4,475,777	4,787,931	4,815,420
Jordanian	882,501	914,822	1,044,564	1,062,990	194,551
Saudi Arabian	408,186	353,103	403,140	476,346	484,087
Iraqi	1,289,250	1,530,458	889,463	894,477	1,006,434
Kuwaiti	98,892	110,388	126,977	146,724	134,255
Lebanese	1,786,943	1,448,809	1,587,115	1,815,003	2,291,802
Foreign Country	1,194,065	1,272,150	1,516,337	1,867,927	3,175,097
American	35,381	35,539	42,537	48,654	55,771
Iranian	270,915	330,369	361,605	455,012	891,807
Turkish	480,553	485,953	562,832	733,132	1,459,580
German	36,372	35,123	53,301	60,146	80,804
Russian	38,936	43,919	53,469	62,398	64,072
Total	6,009,485	6,004,061	5,992,114	6,655,858	7,990,517

(出所) Central Bureau of Statistics

## 8. 国際協力（ODA対象国）

### （1）ODA受入官庁組織図

#### ①担当省庁及び所管事項

##### 企画庁

- ・我が国ODAを始めとする援助窓口。
- ・無償資金協力E/Nに関する計画・国際協力庁（PICC: Planning and International Cooperation Commission）長官が実施しており、手続き面でのカウンターパート。
- ・当国政府内部の手続きに関しては、PICCが各省を取り纏め、首相府へ報告。

##### 外務省

- ・我が国のODAに関する口上書、包括的国際約束等は形式上全て外務省を通してPICCに通知されることとなっている。

#### ②関係局・部レベル

計画・国際協力庁長官 アーメル・ルトフィ長官 Dr. Amer LUTFI

┆  
┆┆ 次官 リーマ・カドリ国際協力担当次官 Ms. Rima KADRI

┆┆┆ 国際協力局 ナーデル・ハッジ・アリ局長 Mr. Nader HAJ ALI

### （2）国際協力に関する政府の政策等

2006年5月に公布された第10次5カ年計画は、今後のシリアのあるべき姿を示した長期ビジョン（目標年次2025年）を実現するための最初の5カ年計画という位置づけとなっており、主な開発の枠組みとしては、（1）社会市場経済の導入、（2）教育・健康など人間開発への支出倍増、（3）地域開発・環境に配慮した持続可能な開発の実施、が掲げられた。

2011年1月に第11年5カ年計画（案）が発表され、全体的な経済開発の主な項目として、（1）民間投資の促進、（2）農業、工業、教育および保健分野への投資開発、（3）貧困削減が掲げられた。

当国が上記5カ年計画に合わせて、国際協力を戦略的に活用すべく検討をJICAとともに進めていたが、2011年3月に始まったシリア情勢の悪化に伴い、本計画は棚上げ状態となってしまった。

また、当国への運輸分野ODAに関しては、我が国の重点援助分野の一つである「経済・社会システムの近代化」にプログラムが位置づけられている。平成21年度に採択された技術協力プロジェクト「ダマスカス首都圏都市計画・管理能力向上プロジェクト」及び2009年に完了した技プロ「物流システム近代化計画」のフォローアップが主な協力になると考えられる。

一方、2011年5月18日、外務大臣談話により、シリアに対する経済協力を見直すこととなり、具体的には、緊急・人道的性格の援助を除き、新規の経済協力案件の実施は見合わせる事となった。