

トルコ・イラン(アゼルバイジャン州)物流ルート調査

2016年12月

日本貿易振興機構(ジェトロ)
イスタンブール事務所・テヘラン事務所
海外調査部 中東アフリカ課

【免責条項】

本調査レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。

ジェットロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本調査レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェットロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

.....
禁無断転載

はじめに

本レポートは、日本貿易振興機構（ジェトロ）イスタンブール事務所が、現地への出張調査を通じてとりまとめたものである。

イランの制裁解除に伴い、トルコでもイランとの経済関係拡大に向けた期待が高まっている。トルコとイランの経済関係は貿易・投資双方で活発で、貿易では、2015年の輸入が国別第8位、鉱物資源を中心に60億9,625万ドルであり、輸出が同第10位、36億6,404万ドルと主要相手国のひとつとなっている。イランからトルコへの直接投資は現時点では少額だが、民間企業の動きも活発化しつつあり、イラン企業は欧州等への窓口としての役割をトルコに期待している。

本調査は、現在のトルコ・イラン（アゼルバイジャン州）間の物流の状況を把握し、トルコからイランへの行程や日数を調査し、トルコからの主要な輸出品・輸入品の移動を問題点などを含めて概観したものである。

イランへの物流の現状と今後の可能性をトルコからの視点で調査した本レポートが、皆様の対トルコ・イランビジネスの一助となれば幸いである。

2016年12月

日本貿易振興機構

イスタンブール事務所・テヘラン事務所

海外調査部 中東アフリカ課

目次

| | |
|--|----|
| I. 概観..... | 1 |
| II. アゼルバイジャン州の概要とトルコとの歴史的関係..... | 2 |
| III. トルコとイランの貿易関係..... | 4 |
| IV. 制裁下におけるトルコ企業の動き..... | 7 |
| V. 制裁解除後のイランの物流事情..... | 11 |
| VI. トルコ・イラン間の物流動向..... | 14 |
| VII. まとめにかえて —アゼルバイジャン州の物流関連プロジェクト—..... | 28 |
| VIII. 参考情報..... | 34 |

I. 概観

2013年8月にハサン・ローハニ師が大統領に就任したことで、イランを取り巻く環境が次第に変わり始め、2016年1月16日にはイランの核開発に関する最終合意が履行、イランに対する制裁が解除されることになった。このことが直ちにイランが国際社会の信認を回復したことを意味するわけではないが、制裁後のイラン経済復興への関心は急速に高まっている。日本政府も同月22日に、イランに科してきた経済制裁の解除を決め、イランの市場開放が進んでいる。

日系企業は、米国の動きを注視しており、拙速にイラン再進出というわけにはいかないだろうが、米国企業も欧州などにある現地法人を通じて間接的にこの商機に臨むと見られており、日系企業も順次倣っていくことになると思われる。

イラン制裁解除に伴いトルコでは、イランとの経済関係拡大に向けた期待が高まっている。トルコとイランとの経済関係は貿易及び投資の面で活発で、貿易においては2015年輸入では国別で第8位、鉱物性資源を中心に60億9,625万ドルとなり、輸出では第10位、36億6,404万ドルとなっており、主要相手国のひとつとなっている。トルコへの直接投資に関しても、イランからの投資は金額では少額だが、件数ではドイツ、シリアに次いで第3位で、イラン企業がトルコを西側への窓口としていることが推定される。

物流に関しても、トルコとイランの主要国境であるギュルブラク（ドゥバヤズィット）-バザルガン（マク）の税関では、ゲートまでの道路で数キロにわたってトラックが列をなしているなど、混雑が著しい。

本調査では、こういった現状と今後の拡大を予測し、トルコからイランの行程や日数を調査し、トルコからの主要輸出品・輸入品の移動を、問題点などを含めて概観するものとする。

同様に、欧州からトルコ経由イランへの荷動きを概観し、トルコ・コーカサス（ロシア）の黒海物流も概観する。欧州からの物流も空路を除けば、シリア・イラクの混乱もあり、トルコを経由した陸路か、黒海の港湾を経由した海路と陸路のいずれかが一般的となる。

日本を含めたアジアからの物流は、中国経由の陸路、あるいはインド洋・ペルシャ湾の海路を用いたバンダル・アッバース港での荷揚げが一般的となろうが、仕向先の状況によってはスエズ運河を越え、トルコのメルスィン港から陸路につながるルートの可能性もあり得る。こういったイランへの物流の現状と可能性を、トルコからの視点で調査した。

II. アゼルバイジャン州の概要とトルコとの歴史的関係

<アゼルバイジャン¹諸州>

イランのアゼルバイジャン地方は、イランの北西部に位置する東西2州、アルダビル、ザンジャンを含めた4州を指すことが多い。アゼルバイジャン共和国を含めた広義のアゼルバイジャン地方では「南部」に相当する。イラン最大の少数民族、チュルク（トルコ）系のアザリ人（アザリ系トルコ人ともいう）が多く住む地域で、イランの人口の25%

（1,200万～2,000万人）を占めるとされる。また、イランにおいては商業に長けた民族とされ、経済界での影響力だけでなく、イランの小売店舗の8割をアザリ人が担っていると伝えられる。

東アゼルバイジャン州はタブリーズを州都とし、アゼルバイジャン及びアルメニアと国境を接する。面積45,650 km²、総人口372万4,620人（2011年）であり、州都のタブリーズは149万4,998人の人口を擁する首都テヘラン、エスファハンに次ぐ規模の都市で、実質的なアゼルバイジャン地方全体の中心地である。タブリーズにはトルコ総領事館だけでなく、トルコ・ビジネス協会もおかれるなど、トルコとの関わりが深い。

西アゼルバイジャン州は、オルミエを州都とし、トルコ及びナヒチェヴァン自治共和国（アゼルバイジャン共和国の飛地）、アルメニアと国境を接する。面積37,437 km²、総人口308万576人（2011年）である。トルコとの関係ではオルミエ（人口66万7,499人）及び国境の町マク（約4万人）が重要で、前者にはトルコの領事館が置かれている。

ザンジャン州の州都はザンジャンで、面積は36,300km²、人口は101万5,734人（2011年）である。種無しブドウなどの農業で知られるが、テヘランに近いことから工業地域としても成長してきている。

アルダビル州の州都はアルダビルで、面積は18,011km²、人口は124万8,488人（2011年）である。アゼルバイジャンと国境を接する。歴史的には、史上初めてシーア派の十二イマーム派を国教としたサファヴィー朝（1501年 - 1736年）の発祥の地である。

<歴史的背景>

アゼルバイジャンという地名は、メディア・アトロパテネ王国に起源を持つという。アトロパテネは、アケメネス朝の有力者で、マケドニアのアレクサンドロス大王に下り、メディア総督となったアトロパテスの支配地域だった。アトロパテスはメディア語の「聖火（Azar）に守られし者」のギリシャ語訳とも言われる。もともとはペルシャ系メディア人の土地だったが、11世紀にセルジューク朝がイランに進出したことで、チュルク民族化が始まる。セルジューク朝は、中央アジアに覇権をとらえた西突厥系のオグズ（グズ）に起源を持ち、オグズ22氏族（24氏族ともいう）のクヌク氏族を中核とする。その後、13世

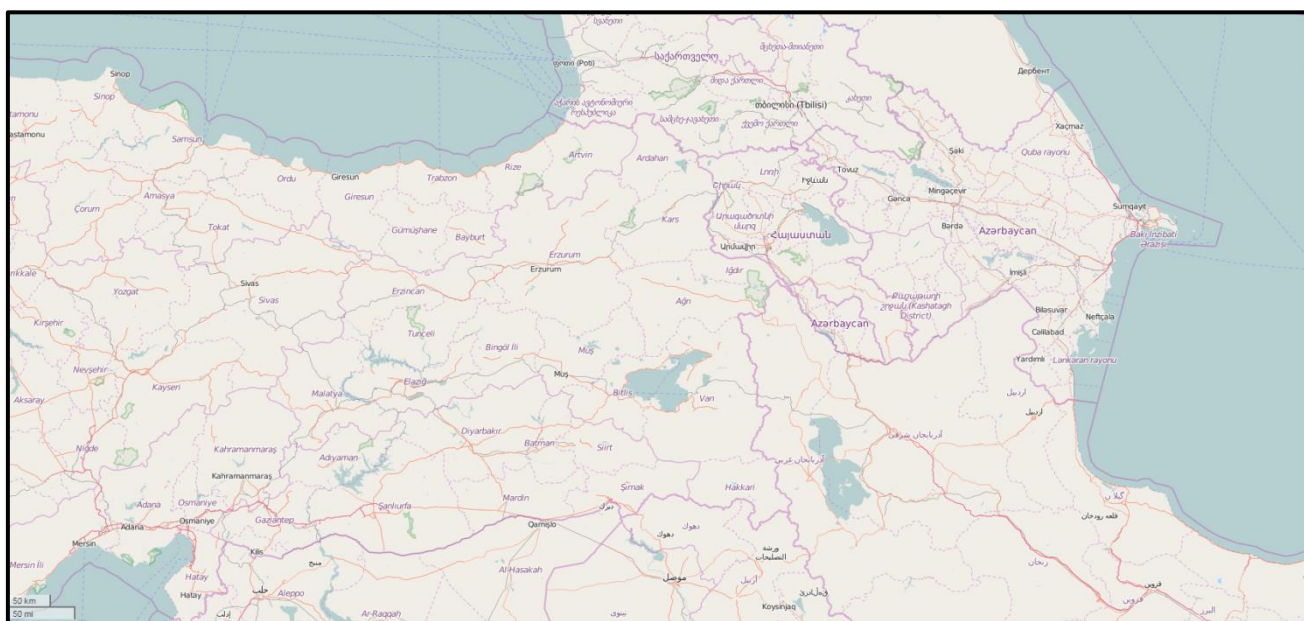
¹ イランのアゼルバイジャン州／地方は、アゼルバイジャンと呼ばれることもあるが、便宜上「アゼルバイジャン」の呼称で統一した。「アゼルバイジャン共和国」と区別するため、イランのアゼルバイジャンは「洲（または地方）」を付して標記した。

紀のモンゴルの支配を契機として、アゼルバイジャン地方のチュルク化が進行する。アナトリア東部からイラン西部にかけて14世紀にオグズ系イウエ氏族の黒羊朝、同バユンドゥル氏族の白羊朝が相次いで国家を形成し、1501年に後者を受け継いだサファヴィー朝がイランを統一する。この過程において、中央アジアを南下したオグズは、イラン系民族との混血が進み、トゥルクマーンと呼ばれるようになるが、現在のアザリ人は、この名称を好まず、オグズ・テュルクを直接の祖先としている。

他方、現在のトルコ人は、アナトリアに進出したセルジューク朝及びオグズ系カユグ氏族のオスマン朝を直接の祖先としている。このようにアザリ人は、実質的にトルコ人と兄弟民族の関係にある。しかし、サファヴィー朝がシーア派を国教としたことで、スンナ派のトルコ人とは歴史的に対立することになる。その後、20世紀に入ると、トルコが共和制に移行し、世俗主義を国是としたこともあり、宗派对立は薄まり、民族と言語を軸とした関係が強まった。

1979年のイラン・イスラーム革命と、それに続くイラン・イラク戦争（1980～88年）の長期化は、イランを疲弊させ、両国関係の経済関係拡大を阻害した。さらに2002年にはイランの核開発が問題視されるようになり、2006年以降に国連が採択した対イラン決議によって経済制裁が始まり、イランはますます孤立することになった。しかし、トルコはイランの平和目的の核開発については支持する姿勢を取り、イランとの経済関係を優先させた。2010年に強化された対イラン制裁においても、トルコは国連決議以外の米国の制裁には追従しないことを決定。2011年4月にはイランのオルミエで行われたトルコ、イラン、アゼルバイジャンの外相三者会談では地域協力拡大に向けた共同声明を発表するなど、トルコは米国主導の経済制裁下でも独自の動きを見せてきた。2016年に発表されたイラン経済制裁の解除は、両国の経済関係を発展させるものと期待が高まっている。

トルコとイランの国境地帯



III. トルコとイランの貿易関係

＜エネルギー戦略のパートナー＞

トルコとイランの経済関係は、歴史的なスンナ派トルコとシーア派イランという対立だけでなく、建国以来「政教分離」を国是としてきたトルコの欧米志向と、イスラーム革命を経たイランとの宗教観及び反米感情を巡る政治的対立もあり、極めて限定的であった。

この状況に変化が見られたのは、2001年にイラン北西部のタブリーズからトルコのアンカラに至る全長2,577キロの天然ガス・パイプラインが完成し、トルコの天然ガス輸入が始まった頃からだ。トルコもロシアに対する天然ガス依存を低減するため、イランとの関係改善は不可欠だったと言える。また、2006年にイランに対する国際制裁が発動されたことを契機に、欧米からの輸入代替としてトルコからの輸入が活発化することになる。ただしその後の貿易総額は、金の輸出が牽引した2012年の218億ドルをピークに、2013年は146億ドル、2015年はさらに98億ドルまで下落し、米国の制裁強化によって金の輸出だけでなく、その他の貿易も減退した。

2015年1月1日付けで発効したトルコとイランの特恵貿易協定によって、トルコ側がイランからの一部農産物（125品目）の関税を引き下げ、イラン側がトルコの工業製品（140品目）の両国合わせて265品目の関税を引き下げた（注）。協定発効によって、トルコの産業界では繊維・衣料品と家具の輸出増が期待され、同年末の実績では繊維は26.4%増、衣料品は2.1倍となった。しかし、家具は4.9%増にとどまり、それ以外の主要品目は軒並みマイナスで、協定の効果は一部のセクターに偏る結果となっている。

（注）特恵関税の品目は以下を参照。92ページ以降に英語訳あり。

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/11/20141104-2-1.pdf>

表1：貿易関係の推移（TUIK：トルコ統計機構。以下同）

| トルコ・イラン貿易関係の推移 | | 単位：100万ドル | | | | | | | | |
|----------------|--------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 輸入 | 5,627 | 6,615 | 8,200 | 3,406 | 7,645 | 12,462 | 11,965 | 10,383 | 9,833 | 6,096 |
| 輸出 | 1,067 | 1,441 | 2,030 | 2,025 | 3,044 | 3,590 | 9,922 | 4,193 | 3,886 | 3,664 |
| 総額 | 6,694 | 8,057 | 10,229 | 5,431 | 10,689 | 16,051 | 21,886 | 14,576 | 13,719 | 9,760 |
| 収支 | -4,560 | -5,174 | -6,170 | -1,381 | -4,601 | -8,872 | -2,043 | -6,191 | -5,947 | -2,432 |

出所：TUIK

両国の貿易関係を見ると、石油・天然ガスといったエネルギー資源の輸入を、ロシアとともにイランに大きく依存するトルコ側の入超が著しい。トルコのイランからの輸入を品目別にみると、鉱物性燃料が全体の8割以上を占めている。2015年の両国間の貿易額は、輸出36.6億ドル、輸入61億ドルの総額97.6億ドルだった。

その他、全体に占める割合は極めて小さいが、プラスチック、銅、亜鉛、鉄鋼などの輸入も2005年以降急速な伸びを見せている。一方で、2007年10月にトルコでイランの国産

乗用車「サマンド」の輸入販売が始まったことで急伸した自動車・同部品は、2010年をピークに減少傾向にある。

表2：対イラン品目別輸入統計

単位：ドル

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 構成比 | 伸び率 | 寄与度 |
|---------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|--------------|---------------|---------------|
| 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、 歴青物質並びに鉱物性ろう | 5,260,691,510 | 6,011,214,871 | 7,551,392,075 | 3,050,503,241 | 6,711,575,049 | 11,020,140,817 | 10,698,231,559 | 9,124,623,653 | 8,420,265,899 | 4,900,536,272 | 80.4 | -41.80 | -35.79 |
| プラスチック及びその製品 | 147,666,057 | 166,421,657 | 125,542,003 | 127,415,431 | 335,775,991 | 457,346,992 | 471,203,448 | 520,557,016 | 515,540,670 | 463,768,356 | 7.6 | -10.04 | -0.53 |
| 銅及びその製品 | 47,897,041 | 257,812,314 | 303,031,471 | 65,741,210 | 305,404,573 | 477,834,124 | 248,570,665 | 139,304,418 | 225,397,851 | 193,942,676 | 3.2 | -13.96 | -0.32 |
| 肥料 | 12,384 | 0 | 2,450,265 | 64,134 | 269,717 | 27,922,014 | 55,960,953 | 40,525,978 | 132,767,896 | 100,425,254 | 1.6 | -24.36 | -0.33 |
| 有機化学品 | 13,521,290 | 15,825,022 | 21,588,884 | 15,606,757 | 38,469,961 | 100,177,980 | 96,684,818 | 124,084,841 | 124,512,509 | 90,865,486 | 1.5 | -27.02 | -0.34 |
| 亜鉛及びその製品 | 5,597,755 | 7,544,042 | 10,316,723 | 8,088,432 | 43,456,505 | 89,322,024 | 112,365,320 | 70,236,024 | 76,997,868 | 88,636,372 | 1.5 | 15.12 | 0.12 |
| アルミニウム及びその製品 | 3,455,099 | 2,832,165 | 9,719,995 | 12,399,476 | 26,957,619 | 69,985,373 | 46,751,226 | 68,295,711 | 107,840,012 | 45,322,556 | 0.7 | -57.97 | -0.64 |
| 鉄鋼 | 16,935,282 | 24,661,281 | 32,020,679 | 11,298,832 | 18,665,221 | 30,780,440 | 32,321,726 | 59,271,942 | 23,873,911 | 29,783,122 | 0.5 | 24.75 | 0.06 |
| 食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並 みにメロンの皮 | 5,153,551 | 4,961,795 | 5,305,608 | 5,210,925 | 9,128,862 | 13,813,664 | 17,754,562 | 19,000,028 | 15,956,893 | 19,047,103 | 0.3 | 19.37 | 0.03 |
| ガラス及びその製品 | 6,941,341 | 6,834,005 | 6,475,498 | 5,204,267 | 4,847,304 | 3,504,298 | 2,958,876 | 13,302,174 | 24,734,928 | 16,751,397 | 0.3 | -32.28 | -0.08 |
| 自動車・同部品 | 5,892,521 | 15,330,516 | 17,156,339 | 18,918,782 | 232,222,034 | 9,190,092 | 17,396,014 | 7,760,974 | 8,305,316 | 12,554,793 | 0.2 | 51.17 | 0.04 |
| 合計 | 5,626,610,156 | 6,615,393,849 | 8,199,688,999 | 3,405,985,565 | 7,645,007,868 | 12,461,532,358 | 11,964,778,631 | 10,383,216,706 | 9,833,289,630 | 6,096,254,224 | 100.0 | -38.00 | -38.00 |

出所：TUIK

<ゴールド・フォア・ガス>

トルコが2001年の金融危機後構造改革を成功裏に進め、経済が成長基調に入ったことで、エネルギー需要は急増し、トルコ側の入超は2003年以降急拡大したが、輸出も機械機器、木材、電気機器を中心に拡大傾向に入った。特に2006年に国連安全保障理事会が、核開発疑惑で対イラン制裁を決議したころから急伸している。欧米に配慮した各国がイランとの取引を縮小しつつある中で、イランの国内製造業を支える設備機器などの供給元が、イランに好意的なトルコに集中する結果となったとみられる。特に制裁対象となった自動車産業向け機械、電気機器、自動車部品等での輸出が好調となっている。また、イランは、トルコ国境地域の電力・石油精製のキャパシティが不足しており、ディーゼル油はインドなどから輸入しているため、トルコがこれらをイランに輸出することも検討している。

表3：対イラン品目別輸出統計

単位：ドル

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 構成比 | 伸び率 | 寄与度 |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------|--------------|--------------|
| 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣 | 626,603 | 899,469 | 302,493 | 778,568 | 83,318,772 | 54,666,369 | 6,540,574,674 | 1,679,050,218 | 820,228,959 | 889,980,149 | 24.3 | 8.50 | 1.79 |
| 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品 | 130,919,982 | 211,320,147 | 303,090,318 | 350,957,483 | 469,300,408 | 641,280,825 | 431,179,839 | 349,318,936 | 483,801,284 | 422,670,259 | 11.5 | -12.64 | -1.57 |
| プラスチック及びその製品 | 52,416,507 | 81,385,062 | 104,177,701 | 121,386,005 | 155,192,374 | 225,042,846 | 227,262,732 | 208,616,493 | 243,965,566 | 186,123,971 | 5.1 | -23.71 | -1.49 |
| 木材及びその製品並びに木炭 | 66,970,718 | 107,717,983 | 111,719,347 | 145,362,683 | 173,048,906 | 190,285,676 | 154,451,614 | 129,624,067 | 209,102,927 | 169,140,397 | 4.6 | -19.11 | -1.03 |
| 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品 | 56,162,846 | 92,987,519 | 120,596,880 | 115,028,646 | 134,288,650 | 194,731,894 | 166,837,809 | 144,410,547 | 163,765,408 | 157,847,572 | 4.3 | -3.61 | -0.15 |
| たばこ及び製造たばこ代用品 | 110,294,884 | 89,419,445 | 88,538,691 | 94,839,028 | 19,888,912 | 39,823,704 | 101,302,456 | 113,004,685 | 133,091,566 | 133,356,562 | 3.6 | 0.20 | 0.01 |
| 人絹繊維の短繊維及びその織物 | 45,359,608 | 49,315,945 | 61,808,870 | 65,988,300 | 68,157,259 | 100,620,017 | 123,150,370 | 90,966,720 | 95,241,161 | 120,413,320 | 3.3 | 26.43 | 0.65 |
| 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品 | 75,390,051 | 78,927,248 | 155,709,189 | 94,839,028 | 134,886,570 | 188,043,242 | 185,799,001 | 72,781,777 | 108,049,027 | 99,419,827 | 2.7 | -7.99 | -0.22 |
| 雑品 | 3,635,951 | 4,905,303 | 5,987,571 | 5,746,282 | 4,724,222 | 5,663,694 | 18,541,606 | 25,350,423 | 44,150,470 | 93,374,166 | 2.5 | 111.49 | 1.27 |
| 鉄鋼製品 | 87,334,068 | 63,152,794 | 60,949,964 | 76,882,041 | 101,594,287 | 165,661,992 | 115,919,895 | 107,308,521 | 115,506,144 | 89,969,886 | 2.5 | -22.11 | -0.66 |
| 合計 | 1,066,901,631 | 1,441,190,094 | 2,029,759,634 | 2,024,546,255 | 3,044,177,151 | 3,589,634,590 | 9,921,602,401 | 4,192,511,353 | 3,886,190,192 | 3,664,043,004 | 100.0 | -5.72 | -5.72 |

出所：TUIK

米国が対イラン制裁にトルコの同調を求めても、当初のトルコは「トルコにはエネルギー資源が必要である」との立場を崩さず、国連制裁以外は民間の判断に委ねるとしていた。しかし、米国の圧力が石油輸出と金融部門で強化されるにつれて、民間の動きも減退した。

一方で2012年6月以降、イラン向けの金の輸出が急増した。トルコは金融制裁の強化を受け、イランからの天然ガス輸入の支払いをトルコ・リラで行っていたが、イラン側はこれを元手にトルコの国営ハルク銀行の口座を通じて金を購入し、イランに直接、あるいはドバイで外貨に換金してから送金したのだ。2012年通年で、イラン向け輸出は金を中心に2.8倍となった。米国はこのトルコの金輸出に反発し、2013年2月の制裁強化で、7月1日付でトルコに「ゴールド・フォア・ガス」を認めないと通達した。こうしてトルコは、2012年6月～13年7月まで続けていたイランとの天然ガス＝金の交換取引を終えた。この間に、天然ガスの対価として総額130億ドル相当の金がトルコから直接、あるいはアラブ首長国連邦(UAE)を介してイランへと送られたといわれる。その後もトルコ政府は、イラン側がトルコとの貿易取引によって得たトルコ・リラで、ハルク銀行を通じて金を購入することを認めていたため、2015年の輸出品目ではまだ首位を維持している。

イラン向けの輸出において最大の障害となる金融取引(決済)は、国連制裁が解除されたのちも米国の制裁が残されていることから、現段階では決済を引き受ける銀行が限定的となっている。一部の邦銀は既に円決済を開始しているが、決済にあたってはデューデリジェンスが必要である。他方で、トルコのハルク銀行は他国の銀行に先んじて2016年1月からイラン・ビジネスにかかわる貿易金融サービスを開始している。

IV. 制裁下におけるトルコ企業の動き

<トルコ企業とアゼルバイジャン州>

トルコ企業の直接投資としては、現在2社（肥料：GÜBRETAS、生活用品：Hayat Kimya）が生産工場を稼働させている。販売店は、衣料品、ホームテキスタイル、家庭用品を中心に135軒が報告されている。中でも紳士服のAvva（Avva）は31店舗を展開しており、ついでホームテキスタイルのTaç（Taç）が24店舗、家具のYataş（Yataş）が16店舗、衣料品のOrka（Orka）、家電のVestel（Vestel）が6店舗などとなっている。特に衣料品分野では多くのトルコ・ブランドが進出している（なお、トルコ人は40日以内の入国であればイランのビザは不要となっている）。

また、トルコ国境に近いアゼルバイジャン地域においても、東アゼルバイジャン州にアラスのフリートレードゾーン（FTZ）、西アゼルバイジャン州にマクのフリートレードゾーンがあり、貿易を中心にトルコの中小企業、販売店が進出している模様だ。ただし、マクのFTZはインフラ等が未開発で、外資による実質的な活動はなく、将来的な稼働が期待されている状況である。

アザリ系のイラン人はビジネス界で影響力を持ち、手強い交渉相手とされる。イランの商店の8割以上はタブリーズ出身（アザリ人）とも言われ、商業活動における役割は大きい。一部では、イラン人とのパートナーシップはリスクが大きいとの見解もある。事例として、Yildiz Holding傘下の製菓最大手Ulkerが合弁で投資したが、ノウハウを学んだイラン側に合弁を解消され、イラン企業がUlkerの菓子を別名で生産しているという。

<トルコ企業の事例>

・ハヤト・ホールディング（Hayat Holding）の事例

ハヤト・ホールディングは、1937年にマラトヤ出身のキウル家のファミリービジネスとして始まり、67年にヤフヤ・キウル（Yahya KİĞİLİ）現会長が繊維工場を稼働させた。1987年より、同社は現在の中核部門である化学品の製造販売を手掛けるようになる。

ハヤト化学（Hayat Kimya）は、Papia, Familia, Focus, Tenoブランドのティッシュペーパー及びトイレトペーパー、Bingoブランドの洗剤、Molpedブランドの生理用品、Molfixブランドの幼児用おむつ、Joly, Evonyブランドの成人用おむつといった、日用品（衛生用品）メーカーとして知られる。本社はイスタンブール、生産拠点はイミットとアリアー（イズミル）で、雇用数は国内5,200人。海外でもアルジェリア、エジプト、イラン、ボスニア・ヘルツェゴヴィナ、タタルスタンに工場を擁する。ナイジェリアでも2016年6月に生産開始予定である。

キウル家の方針で、外資との提携はなく、大企業ながら純然たる家族経営を維持している。国内市場だけでなく海外約100カ国に輸出している。2015年のイスタンブール工業会議所（ISO）によるトルコ製造業ランキングでは45位（前年56位）、化学品部門では4

位だった。ハヤトは、消費財と木材関連の2つのセクターに大別したビジネスを国内外で展開している。

イラン・ビジネス：

ハヤトは、2008年にイランに対して本格的に投資を始め、2011年にテヘランに近いザンジャンで生理用品、おむつの生産を開始した。2013年にはティッシュペーパー、トイレットペーパーの生産も始めている。当初の投資規模は約1億ドル（累積では2.5億ドルを超える）で、現地で1,100人を雇用、トルコ人は15人程度という。イランでの生産原料は海外から調達し、トルコ経由で供給している。例えば生理用パッド、おむつなどの原料となる高吸水性高分子（SAP）は、韓国のLGから輸入し、イラン工場に供給している。

ハヤトの競合相手は地場の大企業となるが、イラン企業は技術的にはまだ遅れており、同社がおむつでは約5割のシェアを有するという。外資との競合は短期的には想定されていない。また、制裁解除後も残された欧米の制裁によって決済に銀行が使えず、米企業は原則として制裁に縛られたままで、イランとのビジネスにはなお問題が多く残っており、今後の課題として見ている。

ハヤトは、税制面などから現地生産のポテンシャルは極めて高いと評価しているが、イラン人とのパートナーシップには否定的で、基本的にリスクが大きいとの評価だった。また労働面では、イラン人の教育水準は高いが、優秀な人材確保に問題があり、特に女性労働者雇用は問題が多いとする。トルコ企業は言語環境もあり、アザリ人を雇用することを好むという。

なおハヤトは、イランで日用品の生産ほか、小売ビジネスも展開している。ハヤトの小売事業はCanbo (Discount Market)、Forona (Supermarket)、All in All (Hypermarketの1店舗)となっている (<http://www.iranhere.com/retails-in-iran/>)。イランではなおお町の商店といった伝統的な小規模店舗の力が強く、リテール事業の展開は今後の課題と見ている。

ハヤトが利用する物流は主にトラックによる陸送だが、ヴァン経由の鉄道も利用している。また、海路ではコジャエリの自社港（リマシュ）からバンドル・アッパーズ、バンドル・ホメイニ、ブシェール港向けルートを利用している。

・ギュブレタシュ（GÜBRETAS）の事例

ギュブレタシュ（Gübre Fabrikaları Türk A.Ş.）は、1952年に肥料工場として設立された。同社は、トルコの肥料消費の年間約500万トンの約30%の市場シェアを有している（2014年）。関連企業として、TARNET（ソリューション）、Negmar（海運）、Tarkim（農産・穀物）、İmece Pref Yapı（建材）がある。2015年のISOトルコ製造業ランキングでは184位（前年232位）、化学品部門では12位だった。

イラン・ビジネス：

ギュブレタシュは、Asya gas、Tabosan Muhendislik、Shaghaiegh Sazeh Rangin からなるコンソーシアムで、2008年2月にイランのラズィ石油化学（フーゼスターン州）を、民営化を通じて買収（6億5,600万ドル相当）した。トルコから海外への投資では最大規模となる。ギュブレタシュは同社の最大株主（48.88%）である。ラズィ石油化学は、352万メトリックトンの肥料、飼料の生産能力を有する。生産の約70%を輸出しており、主としてバンドル・アッパース港からトルコのメルスィン港、イスケンデルン港に輸送される。

(URL) <http://www.gubretas.com.tr/>, <http://www.razip.com/en/home>

・アルカス・ホールディング（Arkas Holding）の事例

アルカス・ロジスティクス（Arkas Logistics）は、1989年にLucien Arkasによって設立された。従業員数850人。親会社となるArkas Holdingは、従業員数は6000人規模とトルコ物流業界では最大手。事業内容は海運・空運・陸運・貨物列車での運送と倉庫のサービス。イスタンブールのベイリッキドゥズのアンバルリ港にMarport Terminalを所有。また、国内に14カ所、ロシア、ウクライナ、アゼルバイジャン、ジョージア、カザフスタン、トルクメニスタン、中国、ギリシャなど海外22カ所にオフィスを構え、主に黒海、北アフリカ、西アフリカ、地中海で海運ビジネスを行っている。現在は、CIS諸国及びイランでのビジネスに関心が高い。

イラン・ビジネス：

アルカスは、2016年4月12日にイランの最大の物流国営企業Islamic Republic of Iran Shipping Lines（IRISL）とMoUを締結した。地中海海運におけるJVを設立し、トルコをベースにした運輸・物流サービスを提供することを狙っている。現在は、バンドル・アッパース⇒ダミエッタ⇒欧州（イタリア等）/イスタンブール⇒バンドル・アッパースのルートが主に用いているが、トルコの港を経由した物流の拡大も視野に入れている。また、イランはカスピ海での海運でも実績があるため、検討中のIRISLとのJVが、CIS諸国との海運事業拡大にも有益と見ている。

イラン向けのコンテナ物流は、発送後イラン側の手続き等により、海外発の同じコンテナを戻すのに約21日を要するため、躊躇される傾向が強いという。また、イランからの輸出コンテナ貨物の需要が少ないため、コンテナを空の状態に戻すことが多かったが、IRISLとのJVを行うと、コンテナ問題も解決される。イラン国内でイランのコンテナを利用できることで、物流が簡便化され、自社のコンテナを効率よく利用することができるとしている。

・アル・バイラク・グループ（Albayrak Group）の事例

アル・バイラク・グループは、6人の兄弟を中心とした家族経営のグループ企業で、1952年に建設会社として始まり、1982年に民間交通（小型バス輸送）ビジネスに進出し

た。そして、1992年のイスタンブール市当局との廃棄物管理合意を機に、1994年に同市長となるエルドアン大統領との関係が強まったと思われる。現在までにエレリ繊維工場（1996年）、日刊紙イエニ・シャファック（1997年）、トラブゾン港湾管理（2003年）、モガディシュ港湾管理（2014年ソマリア）、農業用トラクター生産（年間約1万台）などのビジネスを拡大しているが、主力は高級住宅などの建設・デベロッパー・ビジネスである。なお、関連会社のナクリ物流（Nakil Transportation Logistics）は、イランとの物流も行っている。

イラン・ビジネス：

アル・バイラクは、黒海東部のトラブゾン港を買収したことで、黒海経由でのイラン・ビジネスの復活に期待している。同港は、アゼルバイジャン州のタブリーズに550キロと近接しており、アジア及び欧州との接合点としてのポテンシャルが高いという。経済制裁が解除されたことで、イランのマク自由貿易地帯に物流拠点を設置する計画もあるという。

(URL) <http://www.albayrak.com.tr/Sektorsirket/Liman>

<イラン企業のトルコ進出>

経済制裁の下で、イランの西側への窓口だったドバイが欧米に追従したことで、トルコはイスタンブールを代替窓口として、イラン企業の海外活動拠点としての誘致を行った。これを受け、2010年9月にはイランのコードロ工業（イラン・ホドロ社）がトルコ企業と共同で、イスラーム諸国向け自動車生産計画を明らかにするなどの報道があったが、実現はしていない。しかし、ビザの相互免除などもあり、イラン企業の西側への窓口としてトルコへの進出は急増した。特にイランからの金融セクターへの投資件数が増加しているといわれ、制裁に対する方策としてトルコ政府の目をかいくぐり、非合法的な活動を行っている企業もあると伝えられている。

米国によるイラン制裁の影で、イランとトルコの経済関係は、公式・非公式を問わず拡大している。過去数年のイラン企業のトルコへの投資は、金額では小規模であるが件数では著しく伸びており、2008年末の1,019社から2016年6月段階で4,015社に拡大している。2008年以降の企業設立は2,096社を数える。これはドイツの6,650社、企業難民で急増したシリア4,823社（2008年末時点ではわずか297社）に次ぐ規模で、英国2,932社、オランダ2,632社、ロシア1,984社、アゼルバイジャン共和国1,877社、イラク1,867社、米国1,668社などを大きく上回る。イスタンブール商業会議所（ITO）によると、同市のイラン企業は1,715社で、2015年だけで240社が設立されたという。

V. 制裁解除後のイランの物流事情

<制裁解除後のイラン物流への期待>

イランは7,910万の人口、3,876億ドルの経済規模（2015年IMF推計）、世界有数のエネルギー資源、自動車産業に代表される自立した工業基盤を持つ。2016年の制裁解除は、この大国を1991年のソ連解体に次ぐ規模の新市場開放となる期待をもたらしている。物流においても、2010年の米国による包括的イラン制裁法、2011年の国防授權法によって、大手海運会社によるイランへの寄港が制限されていたこともあり、今後に向けた期待は大きい。

イランには、制裁解除後の輸出能力の拡大、物流セクターの近代化のため、年間約150億ドルのインフラ投資が必要という（Abbas Akhoundi 道路・都市開発相）。日本の約4.4倍、1,648,195㎢の国土を走る鉄道だけをとっても、現在13,000キロの鉄道網を2025年までに25,000キロに拡大させるために、総額250億ドルの投資が見込まれているという。また、イランは今後制裁の際に凍結された莫大な資産が利用できる点で、ソ連解体の時とは条件が異なるとも言われている。

<東西ネットワークと南北ネットワーク>

2016年2月に、中国北部を発したシルクロード鉄道が、カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタンを通り抜け、テヘランに到着した。中国の「一帯一路」構想の一環として行われたこの東西の鉄道による輸送は、トランス・カザフスタン鉄道計画が成れば、8日間まで短縮できるという。中国はすでにテヘラン＝マシュハド間の鉄道計画（920キロ規模）に20億ドルの融資を決定しており、イタリア、フランス、ドイツ、韓国も様々なMoUを締結している。

また、ロシア、アゼルバイジャン共和国とは北南物流回廊（NSTC）計画で2016年3月に合意しており、これがなればスエズ運河経由で結ばれているインドとロシアのサンクトペテルブルク間の物流が、45日から14～20日まで短縮できるという。すでにイランでは、ガズヴィン＝ラシュト＝アスタラ間（396キロ規模）の建設が始まっており、2019年の完成が見込まれている。イランの道路・都市開発省は年間1,000万トンの貨物輸送を期待しているという。これ以外にも、テヘランからバクー、ジョージアを経由するコーカサス・ルートなど、黒海に抜ける鉄道の近代化も検討されている。

海運においても、バンドル・アッパース港の近代化、拡張といった投資を通じて、アジアと東欧、CIS諸国をつなぐスエズ運河経由の物流を、日数で約40%、コスト面で約30%引き下げると期待されている。また、インドとの関係においては、チャバハール

（Chabahar）港開発への期待が大きい。同港に対しては、日本政府もODAを通じた港湾開発計画づくりに乗り出している。すでに大手海運会社では、スイスのMSC、フランスのCMA CGM、韓国の現代商船や韓進（ハンジン）海運などがイラン海運（IRISL）との合意に

よってサービスを開始している。また、カスピ海においてもイランのバンダル・アンザリー港を中心に、ロシア、カザフスタンなどとの物流活性化が期待されている。

道路インフラに関しては、国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）を中心とした「アジア・ハイウェイ」計画が主体となった整備が進んでいる。イランでは9路線が進行している。イランを南北に縦断する主要ルートとしては、ペルシャ湾のバンダル・アッパースとカスピ海のバンダル・アンザリーの港をつなぐ南北回廊がある。また、トルクメニスタン国境のサラフス（Sarakhs）からバザルガン経由でトルコ、ジョルファ経由でアゼルバイジャンをつなぐ東西回廊が、歴史的に「シルクロード」として知られており、現在においてもトルコ、イラン、ヨーロッパとアジアをつなぐ重要な物流ルートとなっている。

（参考 URL：国土交通省） http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_tk3_000083.html

以上のように、制裁後を見越したイランという巨大なサプライチェーンの可能性に対する欧米、中国、インドの目は、テヘランを中心とした海運や、鉄道での物流動向に向いている。イランの主要工業製品の輸入は、中国・インドへの依存が強く、両国とロシア、欧州をつなぐ物流需要が高いためである。このため、トルコが推進するイラン向けの物流ハブとしての優位性は、未発達な陸路・道路輸送に限られ、イラン側から見た優先順位は比較的低いようにも見える。

表4 イランと周辺国間の国境ゲート

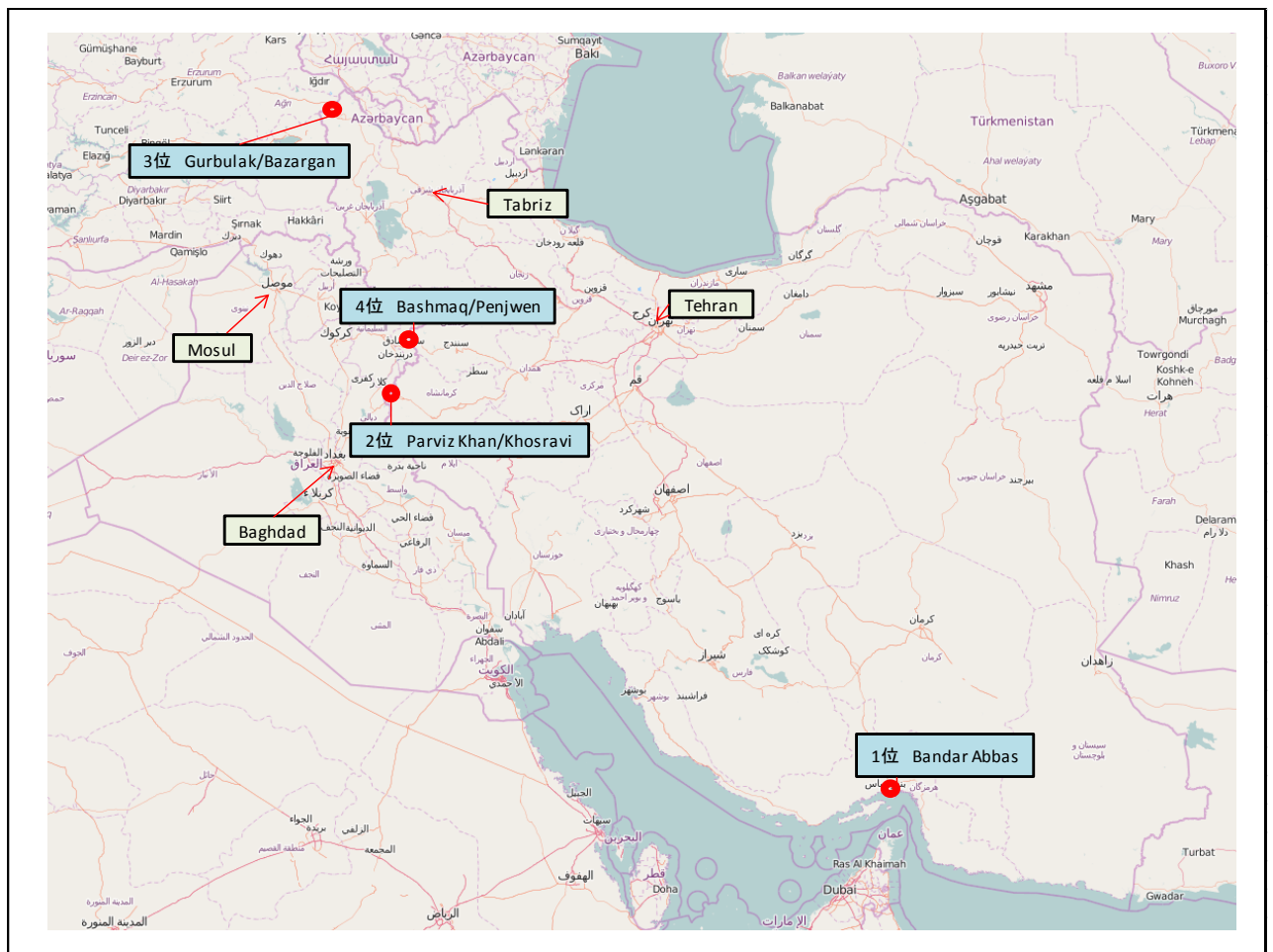
| 国名 | 国境 | 国名 | 国境 |
|-------|-----------------------|----------|---------------------|
| トルコ | Gurbulak-Bazargan | アゼルバイジャン | Astara-Astara |
| トルコ | Esendere-Sero | アゼルバイジャン | Bilasuvar |
| トルコ | Kapikoy-Razi | ナヒチェヴァン | Jolfa-Julfa |
| イラク | Piranshahr-Haji Omran | ナヒチェヴァン | Poldasht-Shahtakhti |
| イラク | Bashmakh-Penjwen | トルクメニスタン | Sarakhs-Saraghs |
| イラク | Chazzabeh-Salamchek | トルクメニスタン | Gaudan-Bajgiran |
| イラク | Khosravi/Parvizkhan | トルクメニスタン | Lotfabad-Artyk |
| イラク | Mehran | トルクメニスタン | Gudurolum |
| アルメニア | Nordooz-Agarak | アフガニスタン | Islam Qala-Taybad |
| パキスタン | Mirjaveh-Taftan | アフガニスタン | Milak-Zaranj |

表5 イラン物流の主要国境ゲートの利用の割合 (2011年)

| 国境ゲート | 国 | 割合 |
|------------|------|-----|
| バンドル・アッバース | 世界各国 | 37% |
| パルビズハン | イラク | 17% |
| バザルガン | トルコ | 9% |
| バシュマク | イラク | 7% |

出所：Iran Daily (<http://old.iran-daily.com/1391/1/24/MainPaper/4207/Page/4/Index.htm#>)

地図



VI. トルコ・イラン間の物流動向

トルコとイランの物流は、数世紀にわたってイラク以北の約 500 キロに及ぶ両国の国境線が変わっていないこともあり、主要ルートに大きな変化はない。歴史的な交易路である北路のドウバヤズット経由と、南路のヴァン経由がこれにあたる。また、欧州との接合点も同様で、東黒海地方のトラブゾン港が栄えた。

現在でも両国間の国境通関は、トルコのドウバヤズットとイランのマクをつなぐギェルブラク/バザルガン国境（1953 年 9 月開設）が陸路の主要ルートで、ほかにトルコのハッキヤリ、ヴァンの両県とイランのオルミエをつなぐエセンデレ/セロ国境（1964 年 9 月）、カプキョイ/ラズィ国境（2011 年 4 月）の 3 カ所での通関が行われている。

両国間の国境は、イラン側の手続きが遅いことで、トルコ側が渋滞する傾向にあるが、改善する方向にある。イラン側税関の権限は分散しており、手続きが煩雑で、また制度の変更も頻繁に行われるという。また、国内生産者保護の観点から、関税が最大 60%（原料価格は低い、完成品は高い税率になる）と高率なことも障害となっている。治安上の問題から、一時的に閉鎖されることもある。

トルコからの消費財輸出のポテンシャルは、物流網の整備の期待にもつながっている。特に 2015 年 3 月に締結されたイランとの新しい特惠貿易協定への期待は大きい。コスト面で物流の障害となっていたイラン向けのトラックに課されていた燃料税も、同協定発効後に撤廃された。2014 年末に一時的な国境閉鎖にまでこじれた燃料税であるが、イラン側の説明によると、両国間の燃料価格差調整のための課税だったという。

表 6 トルコの貿易全体における物流手段のシェア（%）

物流手段のシェア(2015年)

| | 海運 | 鉄道 | 陸運 | 航空 | その他 |
|----|------|-----|------|------|------|
| 輸出 | 54.3 | 0.6 | 32.5 | 12 | 0.7 |
| 輸入 | 86.5 | 0.8 | 23.9 | 13.9 | 18.9 |

出所：TUIK

1. 道路事情

<ギェルブラク/バザルガン国境>

・イスタンブール ⇒ ドウバヤズット税関/ギェルブラク国境＝（通関約 1.5 日）＝バザルガン国境 ⇒ タブリーズ ⇒ テヘラン

・メルスィン港 ⇒ ドゥバヤズット税関/ギェルブラク国境= (通関約 1.5 日) =バザルガン国境 ⇒ タブリーズ ⇒ テヘラン

トルコからの貨物の 8 割近くは、大型トラックが通過できるアール県のドゥバヤズット・ギェルブラク国境税関を通過する。トラックルートは、国境での混雑がなければ、イスタンブールから国境まで約 2.5 日、タブリーズまでで 4~4.5 日、テヘランまでで 5~5.5 日となる。メルスィン港からも必要日数はほぼ同じ。価格は参考までだが、イスタンブール=テヘランはコンテナ・ベースで約 3,200 ドル、トラック・ベースで約 2,000 ドル。ただし、混雑状況や治安状況によっても変動し、トラック・ベースで 5,000 ドル相当となる場合もある。

ギェルブラク国境 (写真は全てジェトロ撮影、以下同)



表 7 ギェルブラク国境ゲートの 2015 年の出入統計

| | イラン→トルコ | トルコ→イラン | 合計 |
|-----------|-----------|---------|---------|
| トレーラー(台数) | 125,173 | 150,657 | 275,830 |
| トラック(台数) | 3,300 | 3,504 | 6,804 |
| バス(台数) | 4,524 | 4,645 | 9,169 |
| 自動車(台数) | 33,636 | 36,510 | 70,146 |
| 人(人数) | 1,098,743 | | |

出所：トルコ税関・商務省

ギェルブラク国境では、1 時間当たり約 20~22 台のトラック (1 日当たり約 250 台) がイラン側に通関し、同程度のトラックがトルコに入る。税関では約 180 人が勤務している。イラン制裁時にはトルコからのトラック輸送の比率が高かったが、制裁解除後にヨーロッパとトルコの比率が約 5 割ずつとなってきているという。このため、以前は週末のみにトラックの長蛇の列が見られることが多かったが、現在は平日でも混雑する場合が多々ある。

税関の混雑の理由として、トルコとイランの休日と時差が影響している。トルコの休日が土日であるのに対し、イランは木曜が半休、金曜が休日であるため、木～日曜日の間はトラックの移動が行われない。両国間の 1.5 時間の時差も問題点で、国境ゲートの営業時間にずれが生じる。

また、イラン側の国境税関の手続きが煩雑で、時間がかかることがあげられる。トルコ側の通関ポイントは 3 カ所で、1 日の交通量を 2 倍にしても対応できるキャパシティがあるが、イラン側は別々のプロセスを行う多数のポイントで作業する必要があるため、通関手続きのプロセスが遅く、時間がかかる。現在は平均 800 台が通関待ちだといひ、平日に通関手続きを行い、週末に移動することになる。

トルコからイランには繊維製品、建材、機械部品、家具が多く輸出され、イランからは原油及び石油製品、化学品、綿花、クルミ、ピスタチオナッツ、デザートなどが輸入されている。ヨーロッパ経由では機械機器の輸入が多く、国別ではフランスからの貨物が多い。

現在、ギョルブラク国境ゲートの近くには、宿泊施設がなく、レストランの質も低く、日常のものを購入できるマーケットがないなど、周辺施設が不足している。国境ゲートの近代化に向けて、2016 年末にホテル、レストラン、マーケットなどの施設の建設が始まる予定である。近代化に向けた建設時には、通関のキャパシティが減少するが、完全に閉鎖することはないという。

バザルガン国境



<カプキョイ/ラズィ国境>

・トルコ南東部 ⇒ カプキョイ国境= (数時間~1.5日) =ラズィ国境 ⇒ タブリーズ ⇒ テヘラン

2011年4月にイランのオルミエにて、トルコ、イラン、アゼルバイジャン3カ国の外相会談が行われ、地域間協力に向けた共同声明が発表された。その中で、両国の新たな国境カプキョイ/ラズィでの通関業務開始が明らかにされた。ヴァン県のカプキョイでは1971年10月から鉄道での通関は行われていたが、陸路での通関は2011年4月16日が初めてとなった。

しかし、カプキョイ/ラズィ国境は、開放時間が1日5時間で、また移動も乗用車、小型貨物車に限定されており、小規模な貿易と観光目的で利用されているに過ぎない。税関システムも旧式で、一人の担当官が対応しているに過ぎない。現在は極めて小規模なカプキョイ国境ゲートだが、2017年末完成に向けて近代化される予定である。しかし、トルコ側の道路整備は完了しているが、イラン側の道路事情が悪いという。国境通関の近代化・拡張のためには、イラン側の整備も不可欠な状況だが、トルコ側が提案しているイラン側の道路整備プロジェクトに、イラン政府は消極的であるとのこと。

ラズィ国境からイラン側のホイまでは約40キロで、トルコのヴァン商工会議所は、このホイにイラン側と共同でフリートレードゾーン (FTZ) の建設計画を提示している。

ラズィ国境



カプキョイ国境



<エセンデレ/セロウ国境>

・トルコ南東部 ⇒ エセンデレ国境= (数時間~1.5日) =セロウ国境 ⇒ オルミエ ⇒ タブリーズ ⇒ テヘラン

・メルスィン港 ⇒ エセンデレ国境= (数時間~1.5日) =セロウ国境 ⇒ オルミエ ⇒ タブリーズ ⇒ テヘラン

トルコ南東部ハッキヤーリ県のエセンデレ国境を通じた物流では、大型トラックの通関も可能だが、幹線道路上に反政府クルド武装勢力・クルディスタン労働者党 (PKK) が頻

繁に活動しているユクセコヴァがあるため、治安上の理由からも利用頻度は低い。実際に2015年8月にPKKのテロを理由に、近代化工事中だった国境税関が閉鎖されており、16年8月末の再開が予定されている。

表8: 国境税関統計

イラン国境車両移動台数 単位：台数

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 構成比 | 伸び率 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|--------|
| Gürbulak | 369,794 | 412,155 | 389,685 | 352,584 | 378,367 | 362,552 | 5.1 | -4.18 |
| Kapıköy | 109,029 | 165,775 | 165,077 | 94,606 | 94,044 | 50,079 | 0.7 | -46.75 |
| Esendere | 302 | 41,045 | 67,069 | 50,135 | 42,610 | 44,499 | 0.6 | 4.43 |
| トルコ | 7,300,247 | 7,720,776 | 6,657,464 | 7,100,421 | 7,104,344 | 7,039,901 | 100.0 | -0.91 |

出所：税関・商務省

国境税関統計

単位：1000ドル

輸入

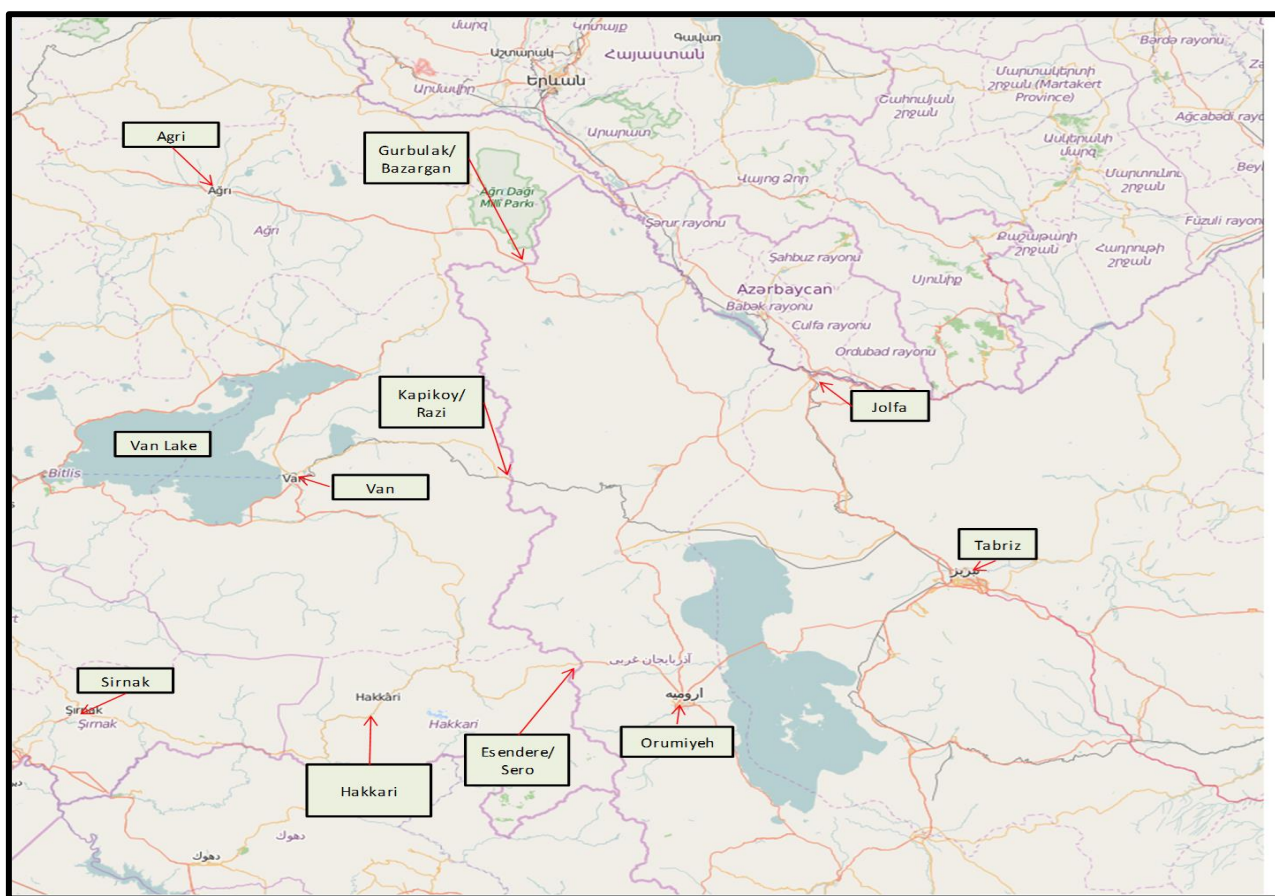
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 ⁽ⁱ⁾ | 構成比 | 伸び率 | 寄与度 |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|-------|--------|--------|
| ギェルブラク/ドウバヤズイット | 37 535 | 55 438 | 80 064 | 59 483 | 63 307 | 83 511 | 101 094 | 134 709 | 138 578 | 116 816 | 0.1 | -15.70 | -0.01 |
| エセンデレ/ヴァン | 2 630 | 900 | 2 390 | 1 229 | 2 552 | 6 004 | 26 811 | 17 010 | 19 597 | 15 805 | 0.0 | -19.35 | 0.00 |
| カブキョイ | 216 | 7 | 545 | 1 595 | 323 | 4 748 | 5 144 | 3 199 | 2 893 | 2 815 | 0.0 | -2.70 | 0.00 |
| 小計 | 40 381 | 56 345 | 82 999 | 62 307 | 66 182 | 94 263 | 133 049 | 154 918 | 161 068 | 135 436 | 0.1 | -15.91 | -0.01 |
| トルコ総額 | 139 576 174 | 170 062 715 | 201 963 574 | 140 928 421 | 185 544 332 | 240 841 676 | 236 545 141 | 251 661 250 | 242 177 117 | 207 234 359 | 100.0 | -14.43 | -14.43 |

輸出

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 ⁽ⁱ⁾ | 構成比 | 伸び率 | 寄与度 |
|-----------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|-------|--------|-------|
| ギェルブラク/ドウバヤズイット | 100 848 | 91 900 | 109 527 | 108 920 | 183 806 | 168 088 | 165 790 | 222 810 | 248 259 | 264 270 | 0.2 | 6.45 | 0.01 |
| エセンデレ/ヴァン | 71 499 | 75 553 | 88 416 | 256 534 | 301 313 | 357 360 | 380 285 | 270 839 | 408 016 | 224 608 | 0.2 | -44.95 | -0.12 |
| カブキョイ | 6 871 | 3 406 | 8 723 | 10 907 | 13 389 | 11 722 | 11 210 | 6 935 | 10 546 | 10 199 | 0.0 | -3.28 | 0.00 |
| 小計 | 179 219 | 170 859 | 206 666 | 376 361 | 498 508 | 537 170 | 557 285 | 500 584 | 666 821 | 499 077 | 0.3 | -25.16 | -0.11 |
| トルコ総額 | 85 534 676 | 107 271 750 | 132 027 196 | 102 142 613 | 113 883 219 | 134 906 869 | 152 461 737 | 151 802 637 | 157 610 158 | 143 838 871 | 100.0 | -8.74 | -8.74 |

出所：TUIK

地図



2. 海路

海運におけるイランとの貿易の主要港は、イスタンブール・マルマラ海周辺の港と、メルスィン港となる。かつてはトラブズン港が主要港の一角を担っていたが、港湾規模が小さいこともあり、現在では利用は最小限となっている。ここでは、地中海地方のメルスィンと黒海地方のトラブズンを取りあげ、コーカサスのハブになることを目指しているジョージアにも触れる。

イランに進出しているトルコ企業も、主要な物流手段である陸路のトラック輸送に加えて海路を利用することがある。前述のハヤトは、コジャエリの自社港（リマシュ）からバンドル・アッパーズ、バンドル・ホメイニ、ブシェール港向けのルートを利用している。またイラン企業も、トルコを海外輸出の中継地として活用しており、ドバイでと同様に、フリートレードゾーン（FTZ）、保税区域を経由させた輸出や再輸出を行っている。

イランの民間企業は、トラブゾンとメルスインの両港を来るべき貿易港として天秤にかけているが、トラブゾン港は規模が小さくフィーダーのみの扱いとなるため、港湾規模の大きいメルスインへの期待が高いのも事実である。ただし、シリア、イラクなど近隣中東情勢の悪化がメルスイン港にとってマイナスとなっており、トラブゾン港の復活を望む声もある。トルコのトラブゾンからギュムシュハーネ、エルズルム、イランのマク、タブリーズをつなぐルート、いわゆる「シルクロード」への期待が中国の「一带一路」経済圏構想にもうたわれるなど、トラブゾン港とバンドル・アッバース港を結ぶ物流ルートを、再構築しようとする計画もある。

表9： トルコ海運統計

| トルコ海運統計 | | | | | | | 単位：トン |
|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| 貨物種類別の取扱量 | | | | | | | |
| 年 | ドライバルク | 液体バルク | コンテナ | 一般貨物 | 国内 | トランジット | 計 |
| 2011 | 92,039,831 | 56,681,984 | 58,419,907 | 38,886,222 | 43,642,254 | 64,379,150 | 354,049,348 |
| 2012 | 91,362,219 | 69,090,231 | 63,069,916 | 52,372,215 | 46,680,880 | 56,724,431 | 379,299,892 |
| 2013 | 85,322,813 | 62,229,828 | 66,172,059 | 55,651,784 | 53,932,358 | 53,657,150 | 376,965,992 |
| 2014 | 90,485,573 | 60,603,802 | 73,897,524 | 50,252,486 | 50,688,099 | 49,072,821 | 375,000,305 |
| 2015 | 94,594,126 | 71,982,353 | 72,427,887 | 53,244,593 | 52,453,262 | 63,085,097 | 407,787,318 |

出所：トルコ運輸・海事・通信省

表10：トルコ港湾上位10港

| 港湾統計(上位10港) | | | | | | | | | | | | 単位：TEU |
|-------------|---------------|------------------|------------|------|---------------|------------------|------------|------|---------------|------------------|----------------|--------|
| 2012 | | | | 2013 | | | | 2014 | | | | |
| 順位 | 港 | コンテナ取扱量 | 比率 | 順位 | 港 | コンテナ取扱量 | 割合 | 順位 | 港 | コンテナ取扱量 | 比率 | |
| 1 | Ambarlı | 3,023,960 | 42.04% | 1 | Ambarlı | 3,318,128 | 42.00% | 1 | Ambarlı | 3,444,925 | 41.25% | |
| 2 | Mersin | 1,250,873 | 17.39% | 2 | Mersin | 1,367,134 | 17.31% | 2 | Mersin | 1,483,945 | 17.77% | |
| 3 | İzmir | 695,798 | 9.67% | 3 | İzmit | 807,757 | 10.22% | 3 | İzmit | 899,104 | 10.77% | |
| 4 | Gemlik | 686,245 | 9.54% | 4 | İzmir | 683,607 | 8.65% | 4 | Gemlik | 708,365 | 8.48% | |
| 5 | İzmit | 630,152 | 8.76% | 5 | Gemlik | 669,305 | 8.47% | 5 | İzmir | 678,756 | 8.13% | |
| 6 | Aliağa | 413,573 | 5.75% | 6 | Aliağa | 466,009 | 5.90% | 6 | Aliağa | 536,518 | 6.42% | |
| 7 | Antalya | 179,351 | 2.49% | 7 | Antalya | 216,221 | 2.74% | 7 | Antalya | 188,932 | 2.26% | |
| 8 | İstanbul | 158,702 | 2.21% | 8 | İskenderun | 148,016 | 1.87% | 8 | İskenderun | 185,359 | 2.22% | |
| 9 | İskenderun | 83,207 | 1.16% | 9 | İstanbul | 142,079 | 1.80% | 9 | İstanbul | 131,461 | 1.57% | |
| 10 | Trabzon | 28,742 | 0.40% | 10 | Samsun | 33,362 | 0.42% | 10 | Samsun | 48,443 | 0.58 | |
| | 合計 | 7,150,603 | 99.42% | | 合計 | 7,851,618 | 99.39% | | 合計 | 8,305,808 | 99.46% | |
| | その他 | 41,793 | 0.58 | | その他 | 48,315 | 0.61 | | その他 | 45,314 | 0.54 | |
| | 総合取り扱量 | 7,192,396 | 100 | | 総合取り扱量 | 7,899,933 | 100 | | 総合取り扱量 | 8,351,122 | 100.00% | |

出所：トルコ運輸・海事・通信省

<メルスィン：地中海地方の主要港>

トルコ南部地中海沿岸東部に位置するメルスィンは、同名の県都で人口 174 万 5,221 人、トルコでは第 10 位の自治体だが、近年は欧米からシリア、イラク、イランなど中東地域へのハブ港として注目を集め始めている。地域産業としては、同県の柑橘類を中心とした農業、繊維・衣料品を中心とした製造業、鉱業などが盛んだが、物流ハブとしてメルスィン港が経済の中心にあると言える。メルスィンは元々移民の街で、英国向け綿花の出荷地、南北戦争期のスエズ経由の木材積出港で、かつては世界 30 カ国の領事館があった。

メルスィン港はトルコ南部の工業地域であるアダナ、南東部のガズィアンテプなどからのアクセスが良く、シリア、イラク、イランといった周辺国とのハイウェイも整備されている。ただし鉄道整備は遅れており、メルスィンからイラク北部モスルへの貨物鉄道は、一定量の需要がある場合のみのチャーター的な運行に留まっている。また空路でも、市から 69 キロ離れているアダナ空港とは別にチュクロヴァ国際空港（建設認可済み 2013 年 5 月着工、17 年後竣工予定）が活動を開始することが期待されるなど、基礎部分は整備されつつある。また、2007 年 5 月に民営化されたメルスィン港以外にも、東南の埋め立て地に国営の第 2 港の建設が、主に米国向けのコンテナ港として計画されている（しかし、2012 年に発表された同計画は、現状において白紙になったとも伝えられている）。

表11：メルスィン港の貨物取扱量

単位：トン

| 年度 | 積荷 | | | 卸荷 | | | 合計 |
|------|------------|---------|--------|------------|-----------|---------|------------|
| | 輸出 | 国内 | トランジット | 輸入 | 国内 | トランジット | |
| 2011 | 9,699,751 | 453,339 | 7,145 | 14,093,546 | 981,167 | 102,241 | 25,337,189 |
| 2012 | 10,249,336 | 412,921 | 18,241 | 18,898,491 | 1,032,678 | 135,255 | 30,746,922 |
| 2013 | 11,949,003 | 427,289 | 32,516 | 18,858,211 | 970,497 | 88,454 | 32,325,970 |
| 2014 | 12,109,436 | 362,712 | 8,125 | 18,856,944 | 859,731 | 27,781 | 32,224,729 |
| 2015 | 12,171,979 | 354,811 | 2,295 | 18,531,807 | 930,985 | 4,483 | 31,996,360 |

出所：トルコ運輸・海事・通信省

メルスィン・インターナショナル・ポート（MIP）は、シンガポールの PSA とトルコのアクフェン・ホールディングによる合弁運営会社で、取り扱い能力は輸入貨物を主体に、コンテナで買収時 2007 年の 84 万 TEU から 2013 年には 180 万 TEU まで拡大している。港湾規模は国内 1 位となる約 110ha で、6 のコンテナバースを含む 21 のバースを有し、7 機のガントリークレーンを持つ。取扱量、金額ではイスタンブールのマルポートに次いで 2 位とされる。港内乗り入れの鉄道のレールも 3 から 6 ラインに増設されている。コンテナバースの取り扱い能力は、トランシップのボリューム増を見越した拡張工事が進んでおり、260 万 TEU 規模になるという。

コンテナ・ビジネスが最大（2015 年：147 万 TEU（前年比 2.2%減）、2 億 1,660 万ドル規模）で全体の 77%相当、国内のコンテナの約 3 分の 1 を扱うという。在来貨物は全

体の16%（同775万トン（同12.3%減）4,380万ドル規模）。また大規模な保管スペースがあり、フリーゾーン、保税地区に隣接している。

また、2011年3月18日付の官報で、メルスィン税関を自動車貿易税関とする旨が承認され、これまではトルコ西部でのみ行われていた自動車通関が、メルスィンでも行われることになった。これによって、同じ船舶でイラク、シリア向けのトランジット及び国内向け貨物を有する際の輸送コストが軽減されることになったという。また、メルスィンに寄港するトリエステからのRORO船は100%がトランジットだが、イラク向けが多かったこともあり、治安情勢の影響で減少傾向にあるようだ。

同港には21の SHIPPING・ライン、11のROROラインが定期サービスを行っており、年間約4,000隻の船舶が寄港している。ハンジン、ヤンミン、アラブ連合、HMNコンソーシアムは、週1便の極東-アドリア・ライン（4200～4500TEU）をメルスィンでつないでいる。また、米国APLがポートサイドからのサービスを開始しており、アゼルバイジャン共和国経由でアフガニスタンまでつないでいる。イランにとってもメルスィンは欧州への重要なゲートと見なされており、タブリーズから陸路トルコに運ばれた貨物をメルスィン港で積み替え、イタリアのトリエステにつなぐ海運ルートがある。しかし、シリア騒乱など中東の治安悪化もあり、全体的にメルスィン港の稼働率は大きく低下している。

(URL) <http://www.mersinport.com.tr/>

表 12: トランジット時間比較

| トランジット時間比較 | | 単位：日数 | | | |
|----------------|--------|---------|----------|------|----------|
| | Almaty | Bishkek | Ashgabat | Baku | Tashkent |
| Klaipeda | 16 | 22 | 22 | - | 22 |
| Novorossiysk | 12 | 16 | - | - | - |
| Rostov-na-Donu | 7 | 11 | - | - | 15 |
| Poti | 22 | 22 | 16 | 6 | 28 |
| Mersin | 30 | 35 | 25 | 22 | 35 |
| Bandar Abbas | 12 | 11 | 4 | 4 | 7 |

出所:アルカス社

<トラブゾン：黒海地方第二の港>

黒海沿岸の東部に位置するトラブゾンは、同名の県都で人口76万8,417人、トルコでは第28位、アジア側黒海沿岸部ではサムスンに次ぐ自治体である。トラブゾンの港は、トラペズス、トレビゾンドと呼ばれた古代ギリシャ、ローマ時代から黒海交易の中心で、近代においても1980年代まで、ロシア、コーカサス、カザフスタン、トルクメニスタン、イランをつなぐ東黒海地域のハブと見なされていた。トラブゾンには、かつてイスタンブールに次ぐ14カ国の総領事館が設置されていた時代もあり、1900年代には一時イラン人

学校の設立が検討されたほど、イラン人もトラブゾンで生活していた。このようにイラン・イラク戦争以前はトラブゾンがイランの西欧への玄関口だったが、戦争によって同港の利用は減少の一途をたどり、現在はイランとの貿易はほとんどない。しかし、同港からイスタンブールは1,050キロ、バクーは1,150キロであるのに対して、イランのタブリーズは900キロとなっており、イランにより近い立地にある。

トラブゾン港の復活には、オヴィト・トンネル計画など道路・鉄道インフラの完成が不可欠とされている。オヴィト・トンネル (ovit tüneli) は、リゼとエルズルムをつなぐイキズデレ＝イスピル間14.7キロの長大なトンネルで、2012年に着工、2017年末頃の完工が見込まれている。このトンネルの完成によって、現在4時間のリゼ－エルズルム間約250キロの移動が、約190キロ、時間にして半分以下(1.5～2時間)に短縮されると期待されている。トラブゾンからイラン国境(ギェルブラク)までも、8時間から新たに6時間まで短縮されることになる。

かつてトラブゾンからはロシアのソチ向けの航路があったが、2010年にソチが商業港としての機能を失ったことで廃止された。ノヴォロシースクへは、トルコの黒海地方中部のサムソンから近いこともあり、トラブゾンの黒海諸港への直行ルートは廃れている。このため、コンテナはイスタンブールで積み替えられ、バルクもボスポラス海峡経由で輸送されることが一般的となっている。

現在のトラブゾンでは、トルコからヘーゼルナッツや野菜などがコーカサス地方へ輸出され、コーカサスからは石油や鉱物資源が輸出されている状況だ。他国では、2015年3月に締結されたイランとの新しい特惠貿易協定への期待が大きく、東欧のヴィキング・コンテナ・プロジェクトもトラブゾンを経由すると期待されている。

政府が東黒海地域で計画している物流に関わる主なプロジェクトは2件で、一つはリゼ国際空港、もう一つはトラブゾンとリゼの中間地点に設立されるロジスティクス・センターである。ロジスティクス・センターは、トルコで海にもっとも近いセンターとなる予定で、トルコ南都部からも5～7時間のアクセスとなる。ただし、リゼから約30キロ、トラブゾンから約50キロという近い位置に新たにロジスティクス・センターが設置予定という点には政治的との批判もある。その背景には、エルドアン大統領の家系がリゼ出身ということもあるかもしれない。

表12：トラブゾン港の貨物取扱量

単位：トン

| 年度 | 積荷 | | | 卸荷 | | | 合計 |
|------|---------|---------|--------|-----------|---------|--------|-----------|
| | 輸出 | 国内 | トランジット | 輸入 | 国内 | トランジット | |
| 2011 | 240,201 | 379,533 | 0 | 1,749,204 | 410,248 | 0 | 2,779,186 |
| 2012 | 374,403 | 332,561 | 0 | 2,359,256 | 379,973 | 0 | 3,446,193 |
| 2013 | 294,463 | 215,553 | 0 | 1,997,127 | 685,618 | 0 | 3,192,761 |
| 2014 | 151,047 | 201,978 | 0 | 2,019,317 | 439,579 | 0 | 2,811,921 |
| 2015 | 308,066 | 199,992 | 0 | 2,445,096 | 445,651 | 0 | 3,398,805 |

出所：トルコ運輸・海事・通信省

トラブゾン港湾会社（アル・ポート社）は、民営化によって2003年にアル・バイラク・グループが買収し、3,000万トルコ・リラの投資を行った。港湾規模として、1,000万トン（コンテナ4万TEU）のハンドリング能力があるが、2015年時点では300万トン（約30%）が稼働しているに過ぎない。港湾規模では黒海地方ではサムスン港に次ぐ規模である。港の規模は第3位がホバ、次いでリゼとなっている。また港内にはフリーゾーンがあり、港同様アル・バイラク・グループが管理している。同港の取扱い内訳は、国内向け（輸入）が約10%、約60%が海外（輸出）、30%がトランジット（主に欧州からロシア、ジョージア）だという。

同港が扱った2015年の輸入量は約250万トンで、ロシアのシベリアン・コール（石炭、トルコ東部向け）とウクライナからの純鉄が大宗を占める。輸出は約308万トンで、欧州や米大陸向けの小麦、大豆、トウモロコシ、エンドウ、ヘーゼルナッツなどの農産品や、中国や欧州向けの銅、クロム、亜鉛、鉄などの鉱物が大宗を占める。中国向けでは銅や大理石（4億ドル規模）、ロシア向けでは生鮮野菜果物や建材などがある。ジョージアへは建設資材の輸出が中心である。トランジットとしては、ウクライナやウズベキスタンの小麦粉が、トラブソンを経由して米国やカナダに輸出されている。

2014年にはりんごジュース濃縮液が、イランからイスタンブール積み替えでドイツへ輸送されたが、一時的なトランジットだった。同年ウクライナからの純鉄をFTZ経由でイランへという案件もあったが、銀行決済が障害となり頓挫した。しかし一方で制裁解除後は、イランのトラクター・メーカーがトラブソン経由でベネズエラ向けにトラクターの輸送を開始し、ウクライナはオリーブオイルをトラブソン経由でイランに輸送するという計画を提示している。

<ジョージア経由（ポチ港）>

ジョージア海運の要所はポチ港で、南コーカサス西岸のハブ港として、自動車を含めた物流におけるトルコ、欧州と中央アジアとの窓口となっている。ポチ港は、イラン経済制裁によってバンダル・アッバース港の利用が制限された際に、代替港として注目された時期があったが、ターミナルのキャパシティ等が限定的だったことで、代替とはなりえなかった。トルコ企業のアルカスは、同港で7日間待たされたこともあるという。

その他のジョージアの港は実質的に独立し、ロシア軍が駐留しているアブハジア共和国のスフミ、紛争の後ジョージアに残ったアジャリア自治共和国のバトゥーミがあるが、中央政府の開発計画からは外れている。現在は、ポチ北方のアナクリア港建設プロジェクトが進行している。同港は深海港として約25億ドルをかけて建設される。中国の一路構想に同調した計画で、当初は日本企業や中国企業（最終選考まで残る）も関心を示していたが、2016年2月にジョージアと米国のコンソーシアムが受注した。2017年に完成が見込まれており、自由工業地帯（FIZ）も併設される予定である。将来的にはポチ港に替わる主要港となることが期待されている。

3. 鉄道

トルコの鉄道は、19世紀に欧州列強による東方政策の一環として建設したものを1924年に国有化した路線が基礎となっており、主要都市へのネットワークが不十分で、実勢にそぐわない在来線も多い。また、トルコ政府がコスト問題などから長年にわたって道路偏重の輸送政策を採ってきたこともあり、全体的に未整備な状況が続いてきた。貿易に利用される鉄道の比率（2015年、出所：TUIK）は輸入が0.6%、輸出が0.6%と、海運の同60.1%、54.3%、陸運の同16.6%、32.5%と比べて、極めて限定的である。

トルコ政府は、2002年に鉄道投資計画を発表し、翌年には高速鉄道建設に着手した。しかし、中核となるイスタンブール＝アンカラ間の高速鉄道は、2009年にアンカラ＝エスキシェヒル間（439キロ）の開通後、5年後の2014年によくイスタンブールのアジア側にあるペンディックまで延長したが、イスタンブール中心部には届いていない。同路線は日本のODAを通じて建設されたボスポラス海底トンネル「マルマライ」（2013年開業）に接続し、ブルガリア国境のエディルネまで延長される予定だという。一方で、アンカラ＝コンヤ間（449キロ）の高速鉄道は2011年に開通している。

また、トルコからジョージア、アゼルバイジャン共和国をつなぐ「バクー・トビリシ・カルス（BTK）鉄道」計画（全長826キロ）が最終段階に入っている。2008年に始まった同計画は当初の開業予定からの大幅に遅れているが、2017年には運行が始まる見通しだ。BTK鉄道では100万人の旅客と650万トンの貨物の輸送が見込まれている。現在建設中のアンカラ＝シヴァス間の高速鉄道は、将来的にこのBTK鉄道を通じてコーカサス、中央アジアにつながれるという。これらが中国の「一帯一路」にもリンクするトルコの「鉄のシルクロード」計画である。

<キョセキョイ ⇔ テヘラン路線>

・キョセキョイ（コジャエリ） ⇒ アンカラ ⇒ マラトヤ ⇒ タトヴァン ⇒ ヴァン ⇒ カプキョイ ⇒ ラズィ ⇒ タブリーズ ⇒ テヘラン

・メルスィン ⇒ アダナ ⇒ ナルル ⇒ マラトヤ ⇒ タトヴァン ⇒ ヴァン ⇒ カプキョイ ⇒ ラズィ ⇒ タブリーズ ⇒ テヘラン

トルコとイランをつなぐ鉄道は1日1便（乗客列車は週1便）で、イスタンブールからアジア側約120キロ東にあるコジャエリ県のキョセキョイ（Köseköy）のロジステック・センターを起点に、アンカラ、マラトヤ、タトヴァン、ヴァンで貨物を積替え、カプキョイ国境（1971年10月開通）を越えるという約1,950キロの貨物路線となる。国境までの総行程は、早くて8～9日を要する。トルコ国鉄（TCDD）によると、同路線は年間200～250万トンの貨物を運ぶキャパシティを有する。しかし遅延も多く、最大12～13日規模での遅れもあるという。また、メルスィン港からも同様に、カプキョイ国境まで早ければ4日、遅い場合は5～6日となる。国境では通関時間がAM8:30-PM17:30と短いこともあり、通関に半日から3日間を要し、担当者の経験にも左右されるという。また、到着がイラン

側の休日（木、金及び祭日）に当れば、イラン側で有料保管（1トン当たり約50セントが必要）される。通関後、テヘランまで早くて5日間、遅延等で8～10日間かかるという。

トルコ国鉄のロジスティクス・センター



出所：トルコ国鉄 (TCDD) (<http://en.tcdd.gov.tr/index.php>)

ホイからラズィを走る鉄道

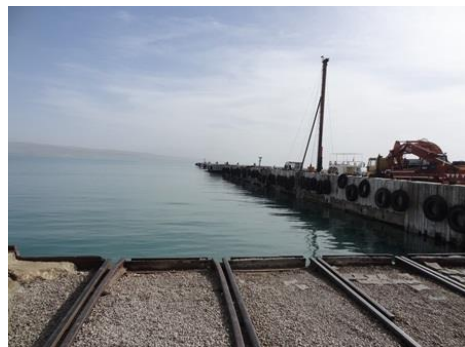


この路線の最大の問題は、ヴァン湖を鉄道フェリーで移動しなければならないことである。ロジスティクス・センターのある西岸のタトヴァンと東岸のヴァンをつなぐこのフェリーは、老朽化が著しい。湖北を迂回する 239 キロの鉄道建設計画もあるが、実際には進んでいない。現在 4 隻のフェリーが、兩岸を約 5 時間から 6.5 時間でつないでいる。積載能力は貨車 9~14 台だが、実際には 2 隻でも 1 日当たり 1.5~2 往復 (1,500~1,800 トン) のみの稼働だという。2014 年に、陸路が燃料税問題によってコストが上昇した際に、鉄道路線が注目されたが、フェリーの輸送能力問題で、タトヴァンでは 1~1.2 万トン相当の貨車が 1 カ月半待たされていたという話もある。さらに湖面が凍る冬場では、2~3 カ月運行しないこともある。この状況を改善させるため、トルコ国鉄 (TCDD) は 1 隻当り貨車 50 台の積載が可能なフェリー 2 隻を導入する予定で、これが実現すれば積載能力約 10 倍、所要時間を 3~3.5 時間に短縮できる見込みだという。

ヴァン湖の鉄道埠頭



ヴァン市街



その他、トルコのカルスからウードゥル経由で、アゼルバイジャン共和国のナヒチェヴァンとイランのタブリーズをジョルファ国境経由でつなぐ鉄道建設計画もある。

VII. まとめにかえて —アゼルバイジャン州の物流関連プロジェクト—

トルコと国境を接するイランの東西アゼルバイジャン州には、物流の幹線上に2つのフリーゾーンと1つの経済特区がある。西アゼルバイジャン州の国境地域のマク・フリーゾーン、東アゼルバイジャン州のアラス・フリーゾーン、サハラン経済特区である。イランのビジネス進出を行っているトルコ企業も、これらの地域に中小規模の投資を行っている。トルコ企業による約50件の投資案件のうち、アラス・フリーゾーンには14件が報告されており、物流の玄関口であるギェルブラクとテヘランをつなぐ幹線の重要性がうかがわれる。FTZに投資する企業は100%外資による投資が可能で、20年間の免税措置があり、機械と原料を免税で輸入できる。製品の付加価値のレベルによって、FTZで生産する製品をイラン各地に販売する場合、関税と所得税から免除される場合もある。土地と施設の所有に関しても、イラン政府の保証がある。

1. マク・フリーゾーン (Maku Free Zone)

<http://www.makufz.org/en/>

マク・フリーゾーン (FZ) は、2014年12月に稼働を開始した。ギェルブラク国境から22キロと最も近く、国内最大となる50万ヘクタールの広大な敷地を有する。イラン側は、このFZがトルコ企業、特に衣料品産業誘致を見越して設立されたとしており、トルコからの投資に期待している。しかし、広大な敷地は工業用エネルギーインフラなど未完成的な部分も多く、本格的な稼働には時間がかかると見られている。

2. アラス・フリートレード・ゾーン (Aras Free Trade Zone)

<http://www.arasfz.ir/>

アラス・フリートレード・ゾーン (Aras Free Trade Zone) は、ナヒチェヴァン自治共和国 (アゼルバイジャン共和国の飛地) との国境の街ジョルファ (Jolfa) 近郊に分散しているFTZで、2003年8月に稼働を開始した。ナヒチェヴァンだけでなく、アルメニア、トルコ国境に近く、輸送道路、鉄道などのインフラが整備されている。イラン最大のFTZで、トルコ、アゼルバイジャン、アルメニア、韓国から投資があるという。南北回廊のルート上にあり、CIS諸国、約4億人市場への窓口となっている。同フリーゾーンは、もともとナヒチェヴァンからの貨物の倉庫地域として利用されていた。

なお、FTZ内の税関では通関が行われ、イランへの輸入手続きも問題なく完了できる。同フリーゾーンは工業だけでなく、農業に適した肥沃な土地と、自然と遺跡にも恵まれた場所にあるため、観光のポテンシャルもある。域内のショッピング・モールでは免税扱いで一般の買い物もできるため、テヘラン以西からのショッピング客の訪問も多い。

3. サハラン経済特区 (Sahlan Special Economic Zone)

(URL) <http://sahlansez.ir/>

サハラン経済特区 (Sahlan Special Economic Zone) は、タブリーズ西北約 20 キロにある東アゼルバイジャン州唯一の経済特区で、トルコとイランを結ぶ高速道路とタブリーズ国際空港の近くに位置している。サハランからイスタンブール、バンダル・アッバースの両港までは共に約 1,800 キロで、ほぼ同じ距離にあり、地理的にヨーロッパ、トルコ、中央アジア、アゼルバイジャン、アルメニア、イラク向けのビジネスに有利な立地条件にある。同特区には、貨物用の鉄道と操車場、ドライ・ポート、経済特区用の天然ガス・パイプラインもある。また税関もあり、輸出入品の一時的な下ろし、国内外のトランジット、カルネなどの手続きのすべてが行われる。

現在、建設の第一フェーズのため、道路・パイプラインなどのインフラ工事が続いており、第一フェーズと第二フェーズの完成に向け、海外から投資を誘致している状況である。物流に関する優位性の他、100%外資による投資が可能なこと、イラン政府による保証、土地と施設が投資する企業のものになることなどのメリットもある。また、タブリーズとテヘラン間の高速道路プロジェクトが、この経済特区の中を通る可能性もある。

以上のように、トルコと東西のアゼルバイジャン州は、物流を核とした両国経済関係の再構築に入っている。経済制裁解除後のイラン中央政府の関心は、ペルシャ湾とカスピ海とをつなぐテヘランを中心とした物流に高まっているが、トルコ東部やアゼルバイジャン州当局には、かつてのシルクロードの幹線を復活させるためのインフラ投資に大きな期待がある。以下の事例は、東アゼルバイジャン投資サービス・センターによる物流関連の投資計画であるが、トルコだけでなく日本企業をも誘致したいとしている。

1. ジョルファ＝アスランドゥーズ＝パールザバード鉄道

ジョルファ (アラス・フリーゾーン内) をアルメニア、アゼルバイジャン国境に沿って、アスランドゥーズ経由でアルダビル州のパールザバードに繋ぐ、全長 242 キロの鉄道プロジェクト。アゼルバイジャン経由の輸出に利用可能。投資総額 8,872 万ユーロと予想されている。

2. アラス国際空港

アラス・フリーゾーンに、年間 2,000 万人の乗客キャパシティの国際空港を建設するプロジェクト。投資総額 1,850 万ユーロと予想されている。

3. タブリーズ＝アハル＝バクー高速道路

タブリーズをアハル経由でアゼルバイジャンのバクーに繋ぐ全長約 300 キロの高速道路建設プロジェクト。

4. タブリーズ=テヘラン高速鉄道

タブリーズとテヘランを繋ぐ全長約 650 キロの高速鉄道建設プロジェクトで、年間 100 万人の利用が見込まれている。投資総額 3 億ドルと予想されている。中国企業が関心を示している。

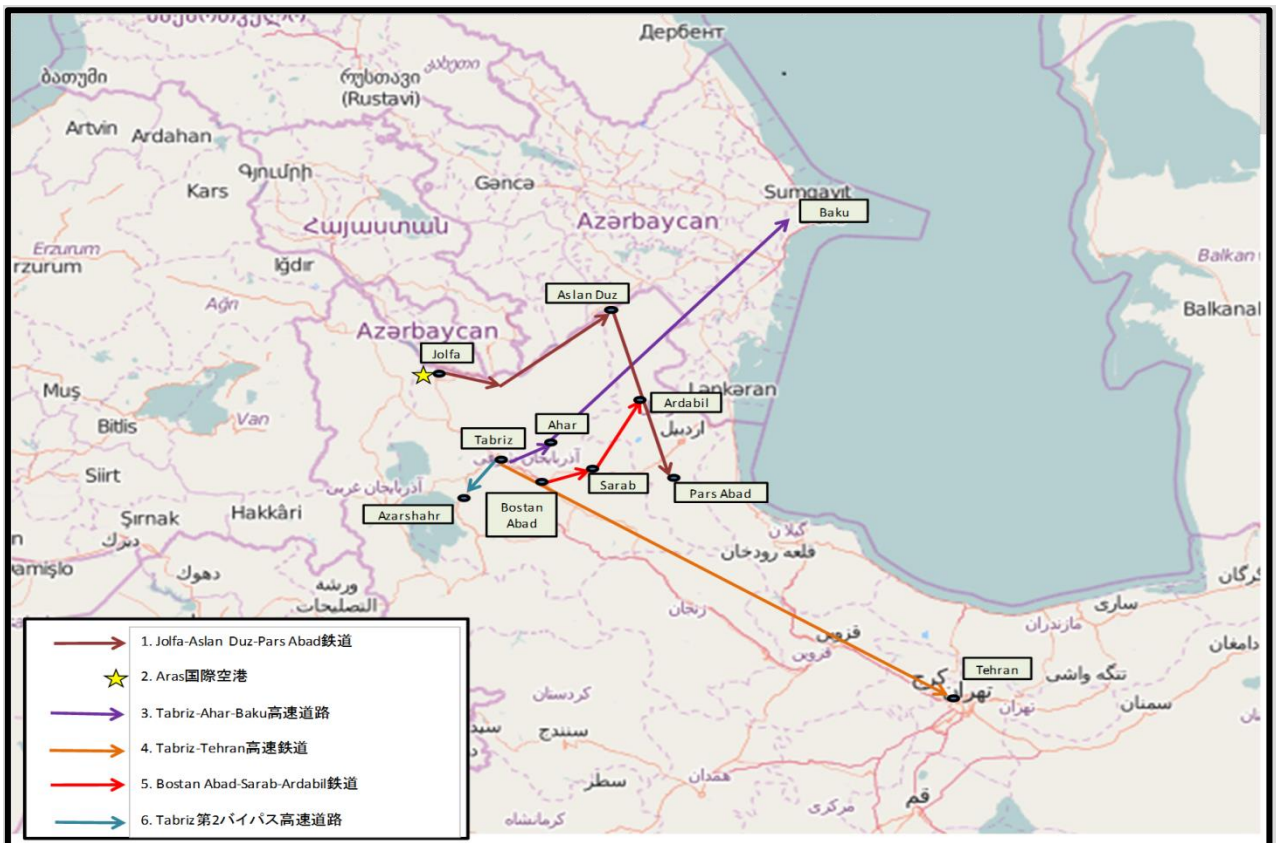
5. ボスタン・アバド=サラブ=アルデビル鉄道

全長約 155 キロの鉄道建設プロジェクトで、年間 37 万人の利用が見込まれている。総額 4 億 8,000 万ドルと予想されている。

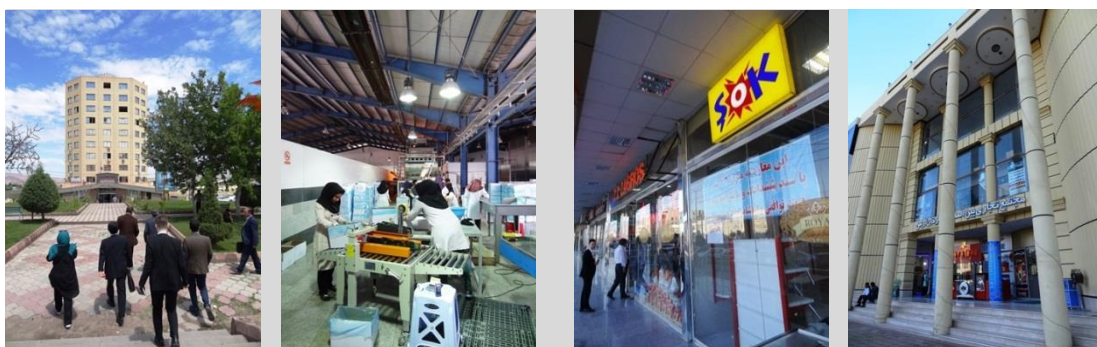
6. タブリーズ第 2 バイパス高速道路

全長約 40 キロの高速道路建設計画で、2,500 万台の自動車利用が期待されている。タブリーズ=アザリシャール (Azarshahr) 高速道路の事故の減少と、移動時間の節約が期待されている。投資総額は約 1 億 5,000 万ドルと予想されている。

プロジェクト地図



アラス FTZ



FTZ 内には、工業施設以外にもショッピング施設やホテル、レストランなどもあり、トルコ製品も多い



サハラン経済特区



サハラン経済特区は、トルコ国境からタブリーズへの幹線上にあるが、開発途上である



タブリーズ市街



アザリ企業（Noosh Iran 社）のフルーツ・ジュース工場

(URL) <http://www.nooshiran.ir/>

オルミエ南部のゴグタペ工場、同東部のアジャブシール工場（休日）。

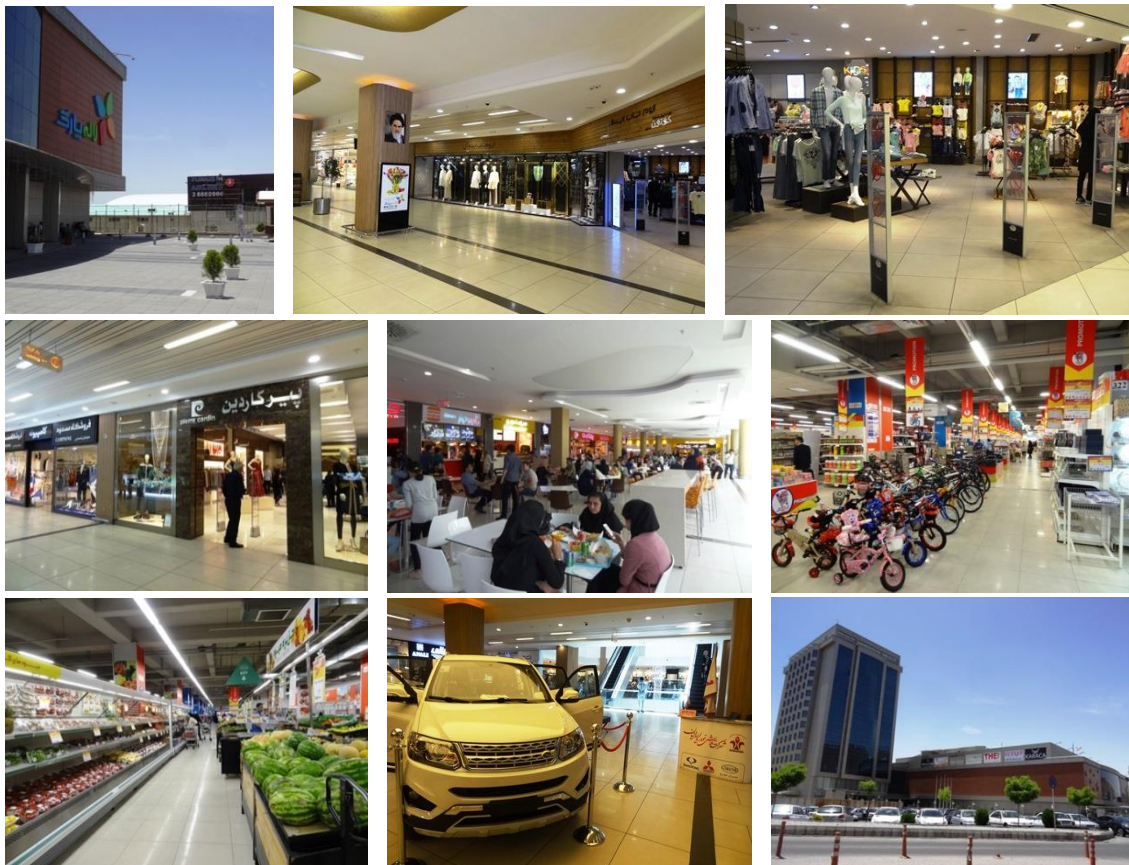
コライニ社長にインタビューした。



Noosh Iran 社は、1984 年に東アゼルバイジャン州のタブリーズに設立されたフルーツ・ジュースの生産企業で、輸出用の濃縮ジュースと国内流通用の「Ananab」ブランドのパック・ジュースを生産している。2017 年からはトマト・ペーストの生産を開始する予定。生産工場は、オルミエ湖南部の東西に計 2 か所ある。同社は 2006 年の FOOD EX JAPAN に、ジェトロのスキームで参加した経験があるが、経済制裁の影響で日本進出を断念した経緯がある。

タブリーズの商業施設 (ラーレ・パーク)

(URL) <http://www.lalehpark.com/>



トルコ系のカヤ・ラーレパーク・ホテル (2016年6月オープン) に接したショッピング・モールは、トルコ国内のものと同じような構造になっている。モール内の商品はイラン産のものが多いが、トルコからの輸入品も多くみられる。

タブリーズ市内の商業施設



VIII. 参考情報

・タブリーズ商工会議所 (Tabriz Chamber of Commerce, Industry, Mines and Agriculture)

住所 : No. 65, North Artesh Ave, Tabriz tel: +98- 41- 35264111-2

・東アゼルバイジャン投資サービス・センター (Easr Azerbaijan Investment Service Center)

<http://www.investin-ea.ir/en/index.php>

・イラン・トルコ商業評議会 (Iran/Turkey Council of Common Commerce)

住所 : 3rd floor Milad building opposite Bazar Abzar rahahan Ave, Tabriz

Tel: +98-21-88381326 Fax +98-21-88381327

・SERKA 開発機構 (T.C. SERHAT KALKINMA AJANSI)

<http://www.serka.org.tr/>

トルコの Ağrı、Ardahan、İğdır、Kars の 4 県の開発機構 (開発省傘下)

・DAKA 東アナトリア開発機構 (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı)

<http://www.daka.org.tr/>

トルコの Bitlis、Hakkâri、Muş、Van の 4 県の開発機構 (開発省傘下)

・DEIK トルコ・イラン合同経済委員会事務局

<http://en.deik.org.tr/>

・Ulusoy Karadeniz Nakliyat Ve Tic.Ltd.Şti.

・Taha Kargo Dış Ticaret Ltd. Şti.

・Değer Nakliyat Petrol İnşaat Turizm Gıda San.Tic.A.Ş.

・ Akan-Sel Nakliyat San. Tic. A. Ş

などの物流代表者が理事に名を連ねている。

(http://www.deik.org.tr/KonseYDetay/169/112/Y%C3%BCr%C3%BCtme_Kurulu.html)

参考リンク：

İSİAD イラン工業実業家協会

<http://isiad.org/>

Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines & Agriculture

<http://en.iccima.ir/>

Trade Promotion Organization of Iran

<http://eng.tpo.ir/>

トルコ経済省 ※イラン企業リスト（トルコ語）、イラン物流業者リストあり

http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ulkeler/ulke-detay/%C4%B0ran/html-viewer-ulkeler?contentId=UCM%23dDocName%3AEK-162229&contentTitle=%C4%B0ran%20Firma%20Kaynaklar%C4%B1&_afrLoop=284384108077518&_afrWindowMode=0&_afrWindowId=17bjomhqfz_1#!%40%40%3F_afrWindowId%3D17bjomhqfz_1%26_afrLoop%3D284384108077518%26contentId%3DUCM%2523dDocName%253AEK-162229%26contentTitle%3D%25C4%25B0ran%2BFirma%2BKaynaklar%25C4%25B1%26_afrWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3D17bjomhqfz_31

経済産業省（日本） ※対イラン制裁関連

http://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/01_seido/04_seisai/iran.html

Pars Times

<http://www.parstimes.com/transportation/>

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20160104>

トルコ・イラン(アゼルバイジャン州)物流ルート調査

作成者：日本貿易振興機構(ジェトロ)
〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32
TEL: 03-3582-5180(海外調査部中東アフリカ課)
<http://www.jetro.go.jp>

禁無断転載