

## 会議・視察報告 ■ Conference Reports・Inspection Visits

### 北東アジア港湾物流状況調査ミッション によるロシア極東、中国黒龍江省訪問記

ERINA調査研究部研究主任 筑波昌之

2005年8月28日から9月4日までの間、社団法人日本港湾協会の主催により「北東アジア港湾物流状況調査」ミッションが派遣された。これは、ウラジオストク、ナホトカ、ポストーチヌイといったロシア沿海州の代表的港湾を訪問し、さらにウラジオストクからウスリースクを経て内陸国境を通過、中国黒龍江省の綏芬河市に入国した後、牡丹江市、ハルビン市を訪れるという極めて挑戦的な調査訪問であった。

団員は港湾開発に係る団体、日本を代表する大手デベロッパー、海運業者、建設コンサルタントなど全国から集まった幅広い関係者により構成されており、それぞれの専門的見識から北東アジアの港湾物流がどのような状況にあるかをつぶさに考察しようとするミッションでもあった。

ウラジオストクは、ロシア極東における太平洋への窓口として発展した街で、シベリア鉄道の終点もここにある。その後軍港となったために対外的に非開放の地域となったが、1992年になって外国人に開放され、日本との間でも総領事館の設置や日本政府のロシア市場改革支援プログラムによる日本センターの開設など関係が深い。

滞在中に訪問したウラジオストク商業港におけるヒアリングでは、社長のミハイル・ロブカノフ氏から極東地域の拠点港として成長しており、2004年の貨物取扱量は726.7万トン（対前年比16%増）に達し、石炭、鉄くず、金属製品、コンテナなど1年に2,700隻の船舶が出入りしているとの紹介があった。国際旅客航路としては、日本の伏木富山と韓国の束草がフェリーで結ばれているとのことだった。

人口70余万人の大都市であるが、市街地は100年以上経ているとみられる建造物が林立する起伏のある街並みである。また、海に囲まれたような地形は港湾区域と市街地の区分を曖昧にさせ、あたかも港の中に街があるといった感触を抱かせる。坂の多い光景を見たスターリングが、「ウラジオストクは極東のサンフランシスコだ」と言ったという逸話を現地の人から聞いた。

続いて訪問したナホトカはウラジオストクから車で4時間近く離れた街である。人口は20万程度で、市の中心地区でも住宅街のような佇まいを持った落ち着いた雰囲気がある。ナホトカ港はナホトカ湾に囲まれた良港で、商業港と

漁港に分かれている。

商業港はナホトカ商業港により運営されており、年間取扱量は10年前には500万トン台だったが、その後一旦減少したものの再び増加し現在では1,000万トン、その大部分が輸出で製品としては鉄鉄、原木などがある。輸出相手国は中国、日本、韓国、ベトナム、台湾で、定期航路は日本航路、ベトナム航路がある。大部分のコンテナ、石炭、化学肥料は付近にあるポストーチヌイ港で扱われている。石炭、化学肥料については環境対策としての措置を講じているとのことだった。

実際に海上をクルーズしてみると、岸壁にアンローダーなどの荷役機械が整備され、背後には小高い丘が迫る地形のため、拡張できる空間や取扱量は限界に来ているといった印象である。不凍港であるため、年間を通じた利用が可能で、水深が13mもあることから、今後は施設面での刷新による港湾効率の高度化を進めることで引き続き取扱量を拡大する可能性があるものとみられている。

そのナホトカから車でわずか30分程度の距離にアジアと欧州のコンテナ物流拠点となっているポストーチヌイ港がある。この港は旧ソ連時代に日本との経済協力事業として日本の計画、設計により整備されたものである。取扱貨物はコンテナ、木材、パラ、化学肥料、液化ガス、石炭などがあり、専用バースで荷役が行われている。

港湾管理会社であるポストーチヌイ商業港で対応したアナトリー氏によると、上記の貨物に対応したターミナルは4つの会社により運営され、商業港はそのうちの石炭と多目的バースに対応した会社であること、株式の2割は政府所有で残りを民間が所有していること、2004年の取扱量は1,500万トンで、対日本が8割、残りは韓国や中国に向けた石炭貨物であることなどの紹介があった。

港湾全体を俯瞰できる展望台から一望すると、数多くのコンテナが整然と蔵置され、ふ頭クレーンが林立する近代的な港湾の威容が望まれた。ちなみに、外貿コンテナは外資との合弁によって1995年に設立されたVICISという会社により運営されている。

港湾施設の視察を終え、ウラジオストクを朝5時に出発した一行は闇夜の中、空港への幹線道路から分かれウスリースクへ向かい、さらに中口国境地帯までバスで進んだ。国境までは一面ほとんど未開発の草原で灌木さえ疎らな大パノラマが広がっていた。その景色は想像していたシベリアの地とも異なっており、むしろヨーロッパの緩やかな平

原を彷彿とさせた。

巨大な電波望遠鏡のある地域を抜け、さらに1時間ほど西に向かったところにロシア側の国境施設があった。通常は通過のための公共バスに乗換えて越境するのだが、一行は事前に当局の許可を得ており、綏芬河まで乗換えなしで行ける手配となっていた。一旦、全員がバスを降りてCIQで手続きを済ませてから、再び乗車し、数キロの緩衝地帯を走った。おしなべて出国自体は非常にスムーズであったと言える。当然ながら人家も建物もない山間の道路を進んでいく。視界が開けると、今までの広漠とした大自然から一転して高層ビルの林立する綏芬河市があった。

中国側のゲートを越え、巨大な通関施設ビルで入国手続きを終え、中国側手配によるバスに乗り込んだ。ビルの中は行商人とおぼしき中口両国の人々で賑わっていた。

綏芬河市は常住人口13万人で、国境都市として100年の歴史を持つ。1992年には国務院から沿辺開放都市に認定され、中口貿易の最前線基地となったことで知られている。中国でCIQ機能を持った施設を口岸というが、綏芬河には道路口岸と鉄道口岸があり、道路口岸には両国に跨る相互貿易エリア「中口互市自由貿易区」が急ピッチで建設中であった。第一期工事は2007年に完成予定であり、面積は4.53平方キロメートル（中国側1.53平方キロメートル、ロシア側3平方キロメートル）。商業テナントビル、ホテル、娯楽施設、保税加工区、通関区などからなり、香港資本によるホテルが塗装を終え全容を現していた。

この貿易区において両国民はビザなしで自由に商業活動ができるとされ、物品移送や取引、投資、自動車通行などの点で相当自由度の高い行動が保証されており、完成後は多くの個人商がこの施設を活用することが想定されている。

鉄道口岸のある綏芬河駅では、専用ホームからロシア向けの貨物列車が1日に10往復している。鉄道を利用した輸入は木材、鋼材、化学肥料等で、輸出については、日用品、靴、農産品、建材等が主である。綏芬河市の調査では量的にはロシアからの輸入超だが、金額ベースではバランスしているとのことである。

従来、中口の国境貿易といえば、銀行を経由しないパートナー取引や現金取引が中心であるとされていたが、最近では綏芬河とウスリースク間の銀行において信用決済も可能となっており、今後の貿易投資の多面化、拡大化に向けた進展が期待できる。

綏芬河市対外貿易経済合作局の周興旺副局長の説明では、最近黒龍江省とロシアが交易の発展のために、綏芬河の道路口岸の24時間通過体制の確立と道路の拡充について両国間で協議を行っているとのこと。また、ウラジオストクを

通じて新潟へのルート開発の実現を希望しており、中日口の3国でこのルートを活かすための正式な協定の締結及びロシアとの鉄道、道路輸送機能の改善をさらに強化することなどが課題であるということだった。

綏芬河市自体は非常に活気のある街で、ロシア語と中国語が併記された看板を掲げる商店が軒を並べており、主に衣料、靴、食品など軽工業品が扱われていた。産地は黒龍江省よりも中国の南方で加工生産されている製品が多いようである。経営者も温州など華東地域などから来て現地で店員を雇用している状況である。温州では経済発展により地元での経営がコスト高となることから、企業が域外、国外への投資を積極的に進めており、東北地域でも温州商人がアグレッシブに活躍しているのが現状である。

綏芬河市から牡丹江へ向かう道路は中国で発行されているロードアトラスでは高速道路015号となっているが、実際は国道301号部分と高速道路部分が相乗りしているような状況で舗装はコンクリートからなっているがクラックが頻繁に生じており、そこをアスファルトで補修しているため快適な走行が保証できるものではなかった。

これは牡丹江市からハルビン市に続く高速道路についても同様で、多くの線区では路面改修が行われていた。

牡丹江市では対口貿易工業園区管理委員会の李佛萌副主任から、牡丹江でビジネス展開を行うことの優位性についての紹介を受けた。同市は人口が271万人で、綏芬河市を含む3市を管轄しており、黒龍江省東南部における政治、経済、交通、文化の要衝である。

同市には綏芬河の道路、鉄道口岸のほか、東寧市の道路口岸、牡丹江市の鉄道口岸があり、全体の年間輸送取扱量は1,200万トン、旅客数は200万人、牡丹江市からの輸出額は直近で35億ドル（黒龍江省全体の52%）、そのうち対ロシア向けは28.5億ドル（同74.6%）となっている。ロシアには軽工業品が輸出されており、輸入品としては原木、木材加工品などが多い。

対口貿易工業園区は面積が7.1平方キロメートルの交通至便の地に建設されている。第一期計画は2.9平方キロメートルで、2004年には基本的なインフラが整備されており、服装・靴生産、家電、日用品、建築装飾品、食品加工、輸入木材加工等の産業誘致を重点としている。元来製造業の集積している地域であり、インフラ面では問題ないとのことである。

牡丹江を離れる前に、ロシアとのトラックの相互乗り入れについて聞いたところ、現在ロシアのトラックが牡丹江まで入ってくるのが可能となっているとのことだった。実際にその姿を確認することはできなかったが本当とすれ

ば物流上画期的な進展である。

ハルビンについての紹介はここでは割愛するが、全体として北東アジアの中でも黒龍江省が対口経済交流における最大のホットスポットであることを認識するミッションであった。同省とロシアに接する国境線は3,080キロメートルに及び、省認可の一級口岸は25カ所、国境貿易金額は2004年だけで38.2億ドルに達しており、1990年からの累計では200億ドル強である。また、2004年に省内の口岸を通過した貨物量は820万トン、人員は290万人を超える状況であり、この地域における経済交流はお互いに相手側の経済産業に対して相当な影響力を持つようになってきている。

今後の目標として、2010年における中口貿易総額600～800億ドルのうち、黒龍江省は140～150億ドルを目指している。これは現在の4倍近い増加であるが、物流・経済インフラの整備が進み障壁となる要因が除去されることで双方の経済交流が拡大すれば、大規模な経済地域に発展することも可能だろうと感じた次第である。



ロシアからの行商人で賑わう綏芬河鉄道駅



コンクリートで舗装された牡丹江～ハルビン間的高速道路