

北東アジア物流協力に新たな展開

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

ERINAでは、北東アジアにおける運輸分野、中でも物流分野での協力拡大を主要なテーマとして調査・研究及び関係者への働きかけなどを行ってきた。中でも、中国の黒龍江省や吉林省の貨物をロシア沿海地方の港湾経由で海上輸送する国際複合一貫輸送ルートの構築は最優先の課題の一つであった。2011年12月20日～22日に黒龍江省ハルビン市で開催された国際会議は、まさにこの複合一貫輸送ルートの推進を主眼としていた。筆者は、実際に参加してみて、十分大きな成果をあげた会議だったと評価している。本稿では、その会議の概要と主な成果を紹介したい。

会議は、公開フォーラムと政府間会合の2つから構成された。20日午前から21日午前までの1日半は、「日中韓露北東アジア海陸連運協力フォーラム(以下、「フォーラム」)」と題する官民間関係者のオープンディスカッションの場であり、21日午後及び22日午前が4か国の政府間会合であった。

フォーラムの主催は中国交通運輸部と黒龍江省人民政府であり、実際の会議準備は交通運輸部の国際合作司(国際協力局)と黒龍江省の交通運輸庁が担当した。主催者側を代表して交通運輸部の翁孟勇副部長(副大臣)及び黒龍江省の劉国中副省長が参加した。このほか、日中韓露4か国の政府・民間関係者が参加しており、その総数は200名程度だったとのことだ。日本からは、国土交通省、新潟県、新潟市、民間企業関係者など10名強が参加した。ERINAからは筆者と朱永浩研究員が参加した。

フォーラム冒頭のオープニングセレモニーでは、上述のホスト側2名のほか、国土交通省の加藤由紀夫大臣官房審議官や韓露の政府代表があいさつを行った。翁副部長は、あいさつの中で、協力の枠組みづくりを進めたいという考えを述べていたが、これこそが今回のハルビンの会議の最大の目的であったと言える。

フォーラムには3つのセッションが設けられ、計20名が発表を行った。各セッションは「自動車輸送方式の海陸連運の優位性と発展」、「北東アジアにおける海陸連運協力の需要と潜在力」及び「日中韓露の海陸連運発展の現状、課題及び解決策提案」というタイトルであったが、実際にはこれらのテーマはあまり大きな意味を持たず、各話者ともそれぞれが関与する事例や研究成果の紹介と、そこから引き出される課題の整理、解決策の提案などを行っていた。紙幅の関係もあるので、特に興味深かった点のみ紹介したい。

まず、ロシア沿海地方最大の自動車運送事業者である「ブリモルアフトトランス」社のイワン・ゴロベンコ副社長の報告を取り上げたい。同社は、中露間の二国間輸送での豊富な経験を持つほか、過去に新潟県などが行った様々な複合一貫輸送の実験にも直接関与している。ゴロベンコ氏は、これら事業を直接統括する立場にあり、中国～ロシア～日本及び中国～ロシア～韓国の国際複合一貫輸送の実態と課題を最もよく知る人物である。これらの複合一貫輸送の利用がいまだに試行レベルにとどまっている理由について、ゴロベンコ氏は4つの理由を挙げている。第1に、歴史的に既存ルートが確立していること、第2に、荷主が沿海地方経由ルートに関する情報を持っていないこと、第3に荷主にとって分かりやすいルールで輸送を行いうる大手フォワーダーが存在していないこと、そして第4に4か国の関係機関の間で複合一貫輸送の発展に対する理解が異なっていることである。その上で、同氏は3つの問題点を指摘した。一つ目の問題は、ロシアと中国の間で国際自動車輸送に関する規制制度が異なっていることであり、具体的には中国が国際道路物品運送条約(CMR)に加盟していないことにより、中国側運送業者のロシア国内での活動が制約を受けるなどの問題が発生している。二つ目の問題は、コンテナ供給デポ等が中国側国境に存在しないため、ロシアの港湾地区から空コンテナを中国領内まで回送するコストが必要となることである。三つ目の問題は、中国側国境付近に「通し船荷証券(Through B/L)」を発行しうるフォワーダーが存在しないことであり、このため荷主はこのルートでの輸送を躊躇してしまっている。現場の視点からの適切な問題整理だと考える。

中国側の発言の中で興味深かったのは、交通運輸部規画研究院の馮雲副総工程師の発表の中で、2015年の需要予測を行っていることである。それによると、中国東北地区(内モンゴル自治区の東部を含む)全体における海上コンテナ貨物量は250万TEUと予測され、そのうち220万TEUが渤海湾ルートで、30万TEUがロシア港湾など日本海ルートで輸送されると予測している。

日本からは、新潟県交通政策局の杉野浩茂副局長及びERINAの朱、筆者が報告を行った。なお、筆者は第3セッションの共同座長も務めた。杉野氏は、2011年8月に開業した新潟～ザルビノ間の航路を利用した国際複合一貫輸送サービスを紹介し、ザルビノ港の施設改修や中露間の円滑

な貨物通過等の課題を指摘した。朱は、中国東北三省のうち吉林省と黒龍江省では日本との経済交流が低い水準にあることを指摘した上で、日本海経由の新たな物流ルート構築が交易条件の改善につながると主張した。また、中国東北部の物流環境改善のために、中国の物流関係者が日本企業で研修を行うことなどを提案した。筆者は、北東アジア輸送回廊ビジョンの提示から現在に至る物流環境改善に向けた協力の全体像を概観した上で、本会議の主題となっている物流ルートを総称して「Trans-Primorye Transit (TPT)」と呼称し、各国の官民が協力してハード・ソフト様々な取り組みを総合して進めていくことを提案した。

そのほか、会議では渤海湾沿岸域における中韓でのシャーシ乗り入れに関する新たな取組や日中韓物流大臣会合の枠組みの下で進められている「北東アジア物流情報サービスネットワーク (NEAL-NET)」の紹介なども行われた。全体としては、議論の焦点を絞らず、関連するテーマを幅広く取り上げて、情報共有を図った場であった。

21日午後から開催された政府間協議では、中国交通運輸部国際合作司 (国際協力局) の局成志司長が議長を務めた。ロシア極東経由での国際複合一貫輸送に関する4か国の政府間協議は今回が初めてであり、このテーマに関して議論

を行うための事前準備にはばらつきがあり、一部では戸惑いもあったようである。その意味で、政府間協議に先立つ1日半のフォーラムにおいて様々な情報提供がなされたことは、各国政府代表が一定の共通理解を持つために役立つものと考えられる。

協議の結果は、議事録としてまとめられ、4か国代表が署名した。基本的な合意事項としては、中国東北部～ロシア極東部～日本・韓国のルートにおける海陸一貫輸送促進のために4か国の政府、民間企業、研究機関の間で引き続き協力することが確認された。その上で、こうした協力を進めていくための政府間メカニズムを設置することも合意された。メカニズムは高級事務レベルと専門家レベルの2段階とし、まず後者で具体的な課題・対応策等の検討を行った上で、高級事務レベル会合を開催することとしている。また、これらの会議には、民間企業や研究機関の参加も予定している。

これまで、ロシア極東港湾を利用した複合一貫輸送ルート構築にむけ、民間企業や地方政府・自治体が中心になって様々な取組が進められてきた。今回、関係各国の中央政府間で協力を進める体制が作られたことにより、これらの輸送ルートの実用化に向けて、新たな展開が期待できる。

