

会議・視察報告

図們江輸送回廊・綏芬河輸送回廊の新商流

ERINA 調査研究部研究主任 朱永浩
ERINA 経済交流部長 佐藤尚

2013年3月18日、ERINA主催セミナー「図們江輸送回廊・綏芬河輸送回廊の新商流¹」が新潟市の朱鷺メッセにて開催された。今回のセミナーでは、報告者として日本側の新潟県・大阪府、中国側の吉林省、黒龍江省、ロシア側の沿海地方の企業が発表し、参加者は日本側聴衆が主で、地方行政、専門家、企業代表等、約60名が出席した(写真)。以下、発表の順序に沿って各報告の概要を紹介していきたい。

写真：セミナーの様子



(出所) 朱永浩撮影

1. 趣旨説明

冒頭、筆者の佐藤が主催者を代表し挨拶を行った。その後、日本～ロシア～中国を結ぶ国際輸送ルートの重要性に関連し、次のように今回のセミナーの趣旨説明を行った。

「日本海を横断する国際複合一貫輸送ルートといえば、図們江輸送回廊・綏芬河輸送回廊の両輸送ルートがその代表格である。両輸送ルートの発展プロセスをロケットの打ち上げにたとえるなら、第1段ロケットはその使命である離陸がすでに終了し、安定軌道への橋渡しに移ったといえる。すなわち物理的に2つ輸送回廊が機能することを示す段階は終わり、現在は、第2段ロケット、輸送実験から商業ベースの橋渡しをする最初のセミナーになることを期待したい」。

2. 綏芬河輸送回廊報告 I

趣旨説明に続き、黒龍江省綏芬河市高級人材服務局顧問・李洪光氏が「綏芬河総合保税區」と題して、綏芬河輸送回廊の重要地点である綏芬河市の状況について、現地報告を行った。

▶ 綏芬河市の概要

綏芬河市は黒龍江省の東南部に位置し、東はロシア連邦沿海地方と27kmの国境線を有し、ウラジオストクまでの距離はわずか210kmである。1992年綏芬河市は中央政府より辺境開放都市に指定された。1994年1月に、中ロ両国が「中ロ国境口岸協定」に調印し、綏芬河口岸は国家1級の国際道路旅客・貨物輸送口岸(通関口)となった。現在、綏芬河市はロシアと1本の鉄道線と2本の道路でつながっている。年間貨物通過能力は1,100万トン、年間旅客数は延べ100万人である。

綏芬河市のインフラ建設に関しては、ハルビンまでの高速道路(460km)が完成済みで、ハルビンまでは、以前は約10時間がかかったが、高速道路の完成で5時間程度に短縮した。また、綏芬河空港やハルビンまでの高規格鉄道(綏芬河～牡丹江区間)は現在整備中である。ハルビン～綏芬河高規格鉄道は2015年までに完成予定だが、完成すると綏芬河～ハルビン間の鉄道移動時間は2時間半に短縮される。

▶ 綏芬河総合保税區

総合保税區は、いくつかの保税區の中でも総合物流區、輸出加工區などを一体化し、種々の業務に対する許容レベルが高く、優遇政策と機能が充実した税関特殊管理区域であり、全国で27カ所しかない。綏芬河総合保税區は2009年4月21日に國務院の批准を受けて設立され、2010年8月31日に國務院の最終審査を経て正式に運用を開始した。計画面積は1.8km²で、中ロ国境地域唯一の総合保税區である。総合保税區には標準軌と広軌の積み替えに対応できる2本の専用鉄道線がある。

¹ 本事業の目的・趣旨に賛同頂き、一部助成を頂いた一般財団法人貿易・産業協力振興財団に対し、厚く御礼申し上げます。

総合保税区に進出することで、次のメリットを享受することができる。第一は、中継貿易が可能になる点である。たとえば、ロシアからの輸入品を保税区で保管し、第三国に輸出することができる。実例として、日本や韓国、アメリカからの輸入車を同保税区で保管し、その後ロシアに再輸出したケースがある。第二に、保税・物流に関する優遇政策であり、総合保税区で貨物を長期間保管することができる。第三に、輸出加工についての免税処置である。この処置を適用すると同時に、中国の技術力、安い労働力も活かすことができるため、種々な面で魅力がある。第四に、国際買い付けと卸売ができる点である。これは、モルドバ共和国のワインをタンクごと大連経由で輸入したあと、総合保税区で瓶詰めし、中国国内あるいは第3国に輸出するという事例が示している。第五に、免税処置を受ける保税区内で輸入品を蔵置することにより、コストを抑えることができる点である。第六は、総合保税区内で専用の展示場が活用できる点である。綏芬河市は2013年8月8日から中国綏芬河国際博覧会を開催する予定であるが、総合保税区の展示場に商品を出展することができる。展示品は博覧会の後も長期間展示することができる。

3. 綏芬河輸送回廊報告Ⅱ

李洪光氏に続き、牡丹江華晟国運物流有限公司副総経理・于航氏が、綏芬河輸送回廊において重要な位置を占める牡丹江市の視点から、「牡丹江内陸港」の取組みについて報告を行った。

▶ 華晟国運物流有限公司の概要

華晟国運物流有限公司は2006年4月に設立した資本金1億人民元の物流企業である。同社は、黒龍江省政府が認可した中口陸海一貫越境輸送（牡丹江～ロシア～中国東南沿海地域～世界各港）の試験輸送担当企業であり、牡丹江市重点企業としても認定されている。

牡丹江内陸港は同社が中心となって投資し、牡丹江市政府の支援を得て設立した保税区である。同内陸港は、海上輸送・道路輸送・鉄道輸送の機能をベースに、貨物の保税蔵置・輸送・集荷・追跡・情報管理など一貫した物流サービスを提供できる保税エリアであり、2012年12月に運用開始した黒龍江省初の「供用型保税倉庫²」である。また、同社は中口日韓陸海一貫越境輸送をも積極的に推進し、中国国内の貨物がロシアを通過して再び中国に入るという越境輸送を先駆けて行った。これまで4回の実験輸送を実施

した実績がある。

▶ 牡丹江内陸港の整備状況

牡丹江内陸港（計画土地使用面積25万m²）の1期工事が既に終了した。5,200m²の保税倉庫、1,000mの鉄道専用ライン2本、65,000m²のコンテナ・バラ積貨物の保管場所、30,000m²の税関管理区域とオフィス施設等の建設（第一期工事）が完了した。そして、大型クレーン、輸送車両、積卸用車両を購入し、供用開始した。また、負荷能力36トンのクレーンも設置し、2013年4月に使用開始する予定である。

2012年12月の使用開始からの3カ月の間に、ロシアからパルプ6,000トン、大豆500トンの輸入を受け入れた。金額ベースでは約5,000万人民币元に達した。なお、牡丹江内陸港から発送したコンテナ貨物は1,000TEU（約2万トン）、バラ積貨物は3万トンとなった。

▶ 中口日韓陸海一貫越境輸送の進展

同社はこれまで4回にわたって中口陸海一貫越境輸送実験を行い、中国国内荷物を「牡丹江～綏芬河～ウラジオストク～上海」というルートで輸送した。市場調査の結果によれば、「中国→ロシア→中国」ルートの利用可能貨物は、短期的には年間200万トン、長期的には年間800万トンに達する。「中国→ロシア→第三国（韓国・日本・欧米諸国等）」ルートの利用可能コンテナ貨物は年間100万トン、中口道路ルートの利用可能貨物は年間1,000万トンに達する見込みである。現在、中口日韓陸海一貫越境輸送に関連する中口道路輸送協定について、中口両国は交渉に向けた準備を進めている。越境輸送車両の車種や規格、通関手続き、検査手順などの技術的な問題に関する共通認識を中口両国で有することになりつつある。

▶ 綏芬河輸送回廊に関する提言

于航氏は綏芬河輸送回廊について、次の3つの提言を示した。第一は、北東アジア関係各国が自国の企業に対して当該ルートをPRし、利用促進のための支援策を行うことの重要性である。第二に、港、鉄道、道路の使用料に対して、各国行政は優遇措置を講ずべきである。第三に、通関について、手続きの簡素化を促すとともに、通過貨物に対してコンテナを「開けない、検査しない、違法な料金を徴収しない」ことが求められる。

² 供用型保税倉庫とは、複数の荷主が利用可能な保税倉庫のことである。中国語表記：公用型保税倉庫。

4. 図們江輸送回廊報告

図們江輸送回廊に関して、吉林省東北亜鉄路集団股份公司副総裁・張海濤氏が、物流企業の立場から、琿春～ザルビノ～新潟陸海一貫輸送航路の整備についての報告を行った。

▶ 進展状況と集荷予測

図們江輸送回廊について、3つの進展がみられた。第一に、政府間協力体制の確立が進展した。ザルビノ港4号埠頭を境界とし、日本側は新潟～ザルビノ間の海上輸送、中国側は中国～ザルビノ間の陸上輸送の支援をそれぞれ担当する協力体制を確立した。第二に、企業間協力関係の明確化である。2012年4月、吉林省長吉図国際物流集団貨運代理有限公司と新潟国際海運株式会社は相互代理店契約を結び、その際吉林省副省長と新潟県副知事は同調印式に列席した。第三に、実験輸送が実施された点である。2012年9月、長吉図国際物流集団貨運代理有限公司と新潟国際海運株式会社は実験輸送を行った。

集荷に関連して、張氏は延辺朝鮮族自治州の対日貿易が拡大している点を強調した。現在、同自治州の対日貿易企業は50社を超えるが、輸出品目は主に彫刻、木材、食用菌、大豆、電子部品、アパレルなど、輸入品目は主に自動車部品、繊維原料、綿花、冷凍魚、日本食材などである。同社の予測によれば、同自治州の対日貿易の貨物量は繊維製品だけで年間1,000 TEU、木材関連が同1,200 TEU、農産品が同1,500 TEUに上るといふ。

▶ 今後の課題

張氏は今後重点的に取り組むべき課題として、次の3点を提示した。第一に、物流市場の育成問題である。図們江輸送回廊の発展により大連港との競争が生み出される。また、船舶の確保、荷主からの信頼、市場開拓、航路の持続的な運営等の課題が残されている。第二に、政策面の課題である。現状、航路の定期運行に向けての具体的な政策支援、政府の補助額、支援方法等について日中間の共通認識が得られていない。また、支援対象は物流企業に重点が置かれているが、荷主や集荷企業に対する支援も行う必要がある。支援方法については、現物支給のみならず、金融・納税・通関等を含めた総合的な支援が望まれる。第三に、第三国の協力要請が求められている。2012年にロシアがWTOに加盟したこと、今後、中日ロ3カ国はWTOの枠組みを利用して越境輸送に関する協力メカニズムを構築し、通関・検査作業の標準化を促進する必要がある。

5. ロシアからの報告

プリモリアフトトランス社副社長イワン・ゴロヴェンコ氏は、ロシア側輸送企業の視点からみた北東アジア陸海複合一貫輸送の現状と課題について報告した。

▶ プリモリアフトトランス社の概要

プリモリアフトトランス社は、ウラジオストクに本社があり、その主な業務は、旅客と（トラックによる）貨物輸送である。中口間旅客・貨物輸送業務は1991年から開始し、中口二国間輸送（黒龍江省・吉林省～沿海地方間）および沿海地方経由中国・第三国向け輸送については20年の実績を有する。これまでの実績をもとに、中国からロシア沿海地方を経由したアジア太平洋地域向けの輸送業務の拡大をめざす。

▶ 北東アジア諸国間の陸海複合一貫輸送の課題

ロシア極東地方の主要三港（ウラジオストク、ナホトカ、ボストーチヌイ）では、バルク・コンテナ貨物を扱っている。現在のところ、定期輸送ベースでは、沿海地方経由、黒龍江省発着（あるいは吉林省発着）の陸海複合一貫輸送は実施されていない。

現在行われているのは、黒龍江省、吉林省～沿海地方間の自動車による中口二国間輸送だけで、沿海地方の港では第三国への積み替えが行われている。自動車輸送、海上輸送はそれぞれ別の輸送業者によって実施されている。大型の輸出入を実施したい希望を持つ会社は、沿海地方経由が時間的に大きな利点があるにも関わらず、検討対象としていない。その理由については、次の4点が挙げられる。第一に、日中韓の貿易において、慣例上、この新しいトランジットルートは検討の対象にもならなかった。第二に、日中韓の企業の間では、日～ロ～中の一貫輸送サービスがあるということも知られていない。第三に、定期的なサービスの提供を行う国際的なフォワーダーの不在である。第四に、関係各国政府の思惑の違いである。

▶ 中口両国間の具体的な問題点と解決策

中口両国において具体的な問題点として、次の3点が指摘できる。第一に、1992年に中口間のトラック輸送に関する二国間条約が調印され、現状に合わなくなっているにも拘わらず、現在も運用されつづけている課題である。また、中国は国際道路運送条約（CMR条約：The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road）の加盟国ではなく（ロシアは加盟国）、自国の法律を運用している。そのため、中口間では適用法の齟齬

が生まれている。第二に、中口間の陸上輸送では20ないしは40フィートコンテナが利用されないため、綏芬河、琿春には、空コンの蔵置場所がない。空コンはナホトカ、ウラジオストク、ポストーチヌイといった港から転送しなければならない。第三に、綏芬河、琿春には大手の国際輸送業者がおらず、スルーB/Lを発行できない問題が存在する。

以上の問題に対し、ゴロヴェンコ氏は、①綏芬河輸送回廊・図們江輸送回廊を使用する大口荷主の発掘、②特定の沿海地方港を積替港と指定し、積替設備を導入すること、③ルートの特長や価格競争力などの検証・調査が解決策となることを提案した。

6. 現地進出企業の報告

黒龍江省牡丹江市に進出している(株)ダイヘン溶接メカトロカンパニーの営業統括部海外グループ・吉田尚史氏が、現地進出日系企業の視点から、綏芬河輸送回廊の重要都市・牡丹江市での事業活動について報告した。

▶ 牡丹江OTC溶接機有限公司の概要

牡丹江OTC溶接機有限公司（以下、OTC）は、黒龍江省牡丹江市に位置し、1997年9月16日に設立され、事業内容はアーク溶接機およびその他溶接関連製品の製造販売である。年間最大生産能力は3万台で、資本金は450万ドル（うち(株)ダイヘンが430万ドル、ユアサ商事(株)が20万ドルを出資）で、2003年11月より日本独资に変更された。2012年末現在の従業員数は225名である。

OTC製品の販売先については、2012年の販売比率（台数）をみると、中国が45%、海外が30%で、日本向けが25%になっている。日中間の輸出入港は主に神戸港と大連港を利用している。以前、ロシア経由の輸送ルートも検討してみたが、第三国経由のリスク問題および輸送コストの問題がネックとなっていた。

▶ 牡丹江進出の決定要因

牡丹江進出を決定した理由は、まずは市政府の強力なサポートをもらったことにある。市長をはじめとする行政から積極的な支援を受けた。そして、1980年代に合弁相手の従業員の技術レベルが高く、素朴で実直な性質から日本の製造技術、品質管理を懸命に学習してもらったため、スピーディな立ち上げが可能であった。また、豊富な電力事情によりインフラ面でのトラブルがほとんどなかったため、牡丹江への進出を決定し、設立2年目で累損を解消し、黒字化を実現した。さらに、現地人材確保および労務管理の成功も安定的な事業展開を支える主因となっている。

▶ 綏芬河輸送回廊が使用できない理由

利用中の大連輸送ルートについては、通関に係るシステムが既に構築されており、トラブルがほとんど発生しない。同社は十年以上大連港を使用した実績があり、税関当局等から優良輸出者（トリプルA）と認定されている。そのため、既存の輸出ルートの変更が困難である。その一方で、ロシア経由のルートは、通過地点のロシア税関の対応、輸送状況が不明で信頼性に欠けるため、利用が困難である。このため、綏芬河輸送ルートはリードタイムの短縮よりも、定時制・信頼性の確立が重要となる。

7. 新潟からの報告 I

新潟国際海運(株)社長・五十嵐純夫氏は、新潟港を利用した日本海横断航路（琿春～ザルピノ～新潟）開設の取り組みについて報告した。

▶ 試験運航等の運航状況

5年ほど前に行政や経済・港関係団体等の支援を仰ぎ、韓国船社のフェリーを備船し、ザルピノ港～新潟港～韓国・東草港のいわゆるV字航路を試験運航し、新潟港に初めて本格的な国際フェリーが入港した。その後、日本、韓国・中国・ロシアの4カ国の合弁会社を立ち上げ、2009年7月にはフェリーを備船し、数回V字航路を運航したが、運航に適したフェリーを確保することが難しいなどの理由から、休止となった。

2010年3月には、北陸地方整備局から社会実験事業を受託し、福井県・敦賀港～ウラジオストク港～新潟西港・新潟東港間を日本の船社のフェリーを備船、運航し、貴重なノウハウを得ることができた。船の運航の初期段階では貨物は少なく、徐々に増えていく傾向があるため、3年ぐらいいは赤字覚悟でやる必要がある、とよく言われている。運航開始時は、まさにその通りで、空気を運んでいるのではないかとまで言われたこともあったが、その後、旅客・貨物の両面で様々な問い合わせが次第に増えてきた。ロシアからの旅客が予想以上に多かったことなど貨物と旅客が同時に運べる強みということを実感したが、反面、フェリー運航には輸送のシステムの構築、十分な資金の確保が必要であると改めて感じた。

▶ 貨物船での運航

日本海横断航路は、民間が先行し、行政が後方支援するという形で運航したが、その後、官民合同で様々な観点から検討を行い、行政主導・官民協力体制で推進を図ることになった。日中両国で協力することが極めて重要であるこ

とから、新潟県・新潟市と吉林省がこの航路の開設と安定運航のための協定を結んだ。運航の初期段階における費用を極力抑えるために、新潟港とロシアの港とを結ぶ既存の貨物船航路を活用して、日中航路の開設を行うことになった。2011年8月、新潟港からロシア・ナホトカ港へ運航している小型の貨物船を、ザルビノ港に寄港させるという形で、貨物船航路が開設された。輸出貨物が少ないというのが実情である。

▶ 運航上の諸課題と改善への取組み

これまでの貨物船の運航は、必ずしも順調とは言えず、いくつか問題がある。第一に、既存の貨物船航路を利用した関係等から、安定した定時運航が確保されておらず、荷主の利用が進んでいない。第二に、ザルビノ港は古い漁港であり、10トン以上のコンテナに対応できる荷役機械の確保ができていない。第三に、当初段階においては、集荷や複合一貫輸送等について運航会社に依存し過ぎた。第四に、ザルビノ港から琿春市までのロシア国内輸送は、輸送コストが高すぎることや円滑な輸送が難しかった。

問題解決への取組みにあたって、五十嵐氏は、以下の5点を意識して進めることが重要だと強調した。第一に、運航する船舶の確保である。ザルビノ港の荷役問題を解消し、安定運航を図るため、小型の貨物船からRORO船への変更を検討している。第二に、日中間複合一貫輸送の推進のため、2012年4月、新潟国際海運と吉林省が出資した「吉林省長吉図国際物流集団貨運代理有限公司」と相互代理店契約を締結し、貨物の円滑な輸送に努めてきたが、今後さらに連携を強化し利用の推進を図る。第三に、ザルビノ港～琿春間のロシア国内通過手続きの円滑化を図ることが重要である。第四に、ザルビノ～琿春間の輸送料金の問題である。第五に、航路の問題である。仮に専用船を確保して運航するとしても、新潟～ザルビノ間の運航だけでは、中国から新潟への貨物の一方通行的な片荷状況において、採算をとるのは厳しい。このため、ロシアではザルビノ港以外のウラジオストク港への寄港や日本の他の日本海側港との連携なども検討する必要がある。

8. 新潟からの報告Ⅱ

五十嵐氏の報告に続き、新潟市内企業のアルゴナフト社

(以下、ARGONAVT社) 貿易事業部長・長谷川知氏が、北東アジア地域における同社のビジョンと実績について報告を行った。

▶ 事業概要

ARGONAVT社は2004年10月に設立され、事業内容は貿易(トイレタリー品、食料品、ミネラルウォーター、建設機器・重機ほか)、旅行、通訳・翻訳、コンサルティングなどである。同社の実績としては、ロシアのウラジオストクとハバロフスクを中心に物流を行ってきたが、2年前の中国東北訪問を通して、延辺朝鮮族自治州の市場の可能性を感じ、市場開拓を始めた。

▶ 北東アジアの地政学的戦略性

北東アジアの地政学的戦略性に対するARGONAVT社の考えとして、対象地域にはロシア極東地域、モンゴル東部、中国東北地域、朝鮮半島、日本(新潟)が含まれる。国連開発計画(UNDP)にしたがって、まず小三角地帯(ザルビノ～琿春～羅津)を開拓し、それから大三角地帯(ウラジオストク～延吉～清津)までに拡大する。さらに、その先には「ウラジオストク～琿春/綏芬河」の市場開拓を想定している。

同社のロシア極東までの海上輸送ルートは、「日本海横断航路」と鳥取のDBSクルーズがある。まず、「日本海横断航路」に関しては、ARGONAVT社は3回利用している。複合一貫輸送にもかかわらず、最初は不安もあったが、その後は順調に推移している。また、DBSクルーズに関しても利用実績がある。ただし、日本海側の横断航路に関する同社の実績はまだ少なく、圧倒的に太平洋側の航路利用が多い。日本海側の輸送ルートを如何に利用していくかが、今後の課題となる。

本セミナーの報告テーマは多岐にわたるが、「北東アジアの物流・商流」のコンセプトが包含されており、いずれも環日本海経済交流を促進しようとする意欲的なものだったように思う。ERINAとしては、2013年度も引き続き中ロ国境地域から日本へつながる国際輸送ルートの動きを注視しつつ、北東アジア商流・物流の調査研究の推進および経済交流の拡大のために取り組んでいきたい。