

大図們江イニシアチブ(GTI)主催のロシア極東税関との会合

ERINA 調査研究部長・主任研究員
新井洋史

大図們江イニシアチブ(Greater Tumen Initiative: GTI)は、中国、モンゴル、韓国、ロシアの4カ国から構成される北東アジアにおける多国間地域協力の枠組みである。活動の中心は運輸、貿易・投資、観光など分野ごとの政策協調であるが、これらに加えて地方政府間での協力の促進も図っている。そのために、地方間協力委員会(Local Cooperation Committee: LCC)が設置されている。日本はGTIの構成国ではないが、LCCには鳥取県が参加し、積極的に活動している。鳥取県が特に力を入れているのは、境港を発着する日本海横断フェリー航路を活用した国際物流の拡大である。LCCの下には、鳥取県の発案でロジスティクス小委員会(Logistics Sub-committee: LSC)が設けられており、後述するように鳥取県主導の事業展開もなされている。本稿で紹介するロシア極東税関との会合も、鳥取県が、LSC事業の一環として開催するようGTI事務局に働きかけて実現したと聞いている。税関と率直に意見交換ができる機会は貴重であり、筆者も参加を決めた。

ロシア極東税関との会合は2018年4月11日にロシア・ウラジオストク市で実施された。会議の共同議長は、GTI上級プログラムオフィサーの王維娜氏とロシア極東税関の税関管理部長グレブ・キチャ氏が務めた。LSCメンバーのうちの5カ所の地方政府から計12名、極東税関から8名のほか、筆者を含む民間企業・団体から5名程度が参加していた。

会議の最初のテーマは、国際輸送回廊「プリモリーエ-1」、「同-2」に関する極東税関の対応状況であった。具体的には、2017年12月から運用が始まった中国からの通過貨物に関する特例措置について紹介があった。この新たな措置の下

では、税関での手続きが簡素化され、中口国境での手続きに要する平均時間は19分(2018年第1四半期)であったという。2017年12月15日から2018年3月までの本制度の利用実績は16件で計353個のコンテナ、9.1千トンの貨物が輸送された。2018年の第1四半期の輸送量が約9千トンなので、重量ベースではほとんどが本制度を用いて輸送されたと考えられる。他方、件数では2018年第1四半期の総件数が71件なので、小口貨物を中心に、本制度を利用していない(もしくは対象外の)輸送が相当数行われていることが示唆される。

その後は、LSCメンバー側からの発表や質問に対して、極東税関がコメント、回答する形で進行した。まず、鳥取県が2016年秋にLSCの活動の一環として実施した、牡丹江～綏芬河～グロデコボ～ウラジオストク～境港～倉吉のルートでのコンテナ貨物試験輸送の概要を紹介した。総輸送日数は30日であったが、想定以上に時間を要した理由の一つがウラジオストク商業港内でのコンテナの移送であった。中国からの列車が到着したコンテナターミナルから、DBSフェリーが着岸する客船ターミナルまでのコンテナ貨物移送について、当事者間に経験が無かったため円滑に処理することができなかった。今回の会議での極東税関の説明では、ターミナル間移送について特別な手続き(書類)は不要だとのことである。関係者の調整も進んでいるので、今後はより円滑かつ安価に対応できるはずとの見通しを示した。

その後、江原道(韓国)、吉林省(中国)、釜山市(韓国)、内モンゴル自治区(中国)の順に、各地方政府の政策の紹介や極東税関に対する質問や要望などを発言した。質問する側が必ずしも問題の所在を的確に把握していないために、

議論がかみ合わない部分も多かったが、いくつか今後の改善につながる議論もあった。例えば、ウラジオストクに到着するフェリー乗客が持ち込む車両(自家用車、バイク)の一時輸入の手続日数(現状では2～3日)を即日処理してほしいとの要望については、極東税関側も検討する姿勢を示した。また、通過貨物に対する税関検査については、ごく限られたケースでしか実施していないことなどを説明して、理解を求めていた。

筆者は、これらの議論の途中で、双方の理解を助けるべく、自分なりのコメントを行ったりした。また、こうした議論とは別に、LSCの活動として、各輸送回廊の現状や課題等についての情報共有作業が情勢の変化に追いついていないことに注意を喚起した。

最後に再び鳥取県が、4月に実施予定の新たな輸送実験の計画を紹介し、極東税関の協力を求めた。これは、DBSフェリーの船舶をザルビノ港にも寄港させて、日本と吉林省との間の貨物輸送を行うというものであり、本稿執筆時点(2018年5月5日)では、輸送自体は完結している。会議の場で、極東税関はこの試験輸送に関心を寄せ、出発前の詳細情報提供を求め、実際の輸送時における各種手続きの処理状況を注視する考えを示していた。

翌4月12日に、一行はザルビノ港を訪問し、オペレーターである(株)トイツァ湾港幹部ならびに現地の税関担当者と面談した。ここでも鳥取県の輸送実験準備が中心的な話題で、いくつかの実務的な課題の確認が行われた。

全体として印象に残ったのは、鳥取県の存在感である。この行事は実質的に、GTIが鳥取県の輸送実験準備のために設定したと言っても過言ではないだろう。

GTIの側としても活動成果を積み上げていきたいとの気持ちがあり、その観点から前回および今回の輸送実験を重視しており、鳥取県に協力する姿勢を維持している。そのおかげで、鳥取県としては地方自治体単独ではなかなか直接会って情報収集や打ち合わせなどを行うことができない外国の政府機関と面談し、協力を取り付けることができている。両者はまさに互恵的関係にあるといえよう。2018年7月には、4年ぶりに鳥取県でLCCの会合が開催されることになっている。GTIの特徴の一つは「地方間協力を後押しする国際機関」として活動していることであり、その面での今後の展開に期待を持っている。



(出所) 筆者撮影