

会議・視察報告

日本海側港湾とロシア極東港湾との 連結性強化のための意見交換会

ERINA 調査研究部長・主任研究員
新井洋史

はじめに

2016年5月にソチ市で開催された日ロ首脳会談における安倍晋三総理大臣からの提案に基づいて進展している「8項目の協力プラン」には、さまざまな分野が内包されており、各省庁がそれぞれの所管分野について、協力推進の努力を続けている。その一環として、国土交通省は2020年1月21日に東京で「日本海側港湾とロシア極東港湾との連結性強化のための意見交換会」を開催した。会議には、日本側から日本海沿岸の各港湾管理者、フォワーダー、荷主企業など、ロシア側から株式会社ロシア鉄道、フェスコ・インテグレートッド・トランスポート社など、日ロ双方合計で約70名が参加した。

今回の会議は、2019年12月にモスクワで開催された「貿易・経済に関する日露政府間委員会」において、日本側議長である茂木敏充外務大臣から提起した、「極東と日本の北海道・日本海側の連結性を強化し、全体を一つの経済圏として開発する可能性」について、日ロ双方で協力を進めていくことで一致したことを踏まえて開催された。ここでは、「連結性の強化」が一つのキーワードであり、国土交通省港湾局が主導した今回の会議のタイトルにも反映されている。

会議での発言要旨

会議の前半では、国土交通省から運輸部門での日ロ協力の進展状況等の報告があった。国土交通省では、国土交通審議官（次官級）を議長とするロシア側

関係省庁との作業部会を二つ設置して活動を進めている。一つは、「日露都市環境問題作業部会」であり、8項目の協力プランの第2の項目である、「快適・清潔で、住みやすく、活動しやすい都市づくり」に対応して、ポロネジ市やウラジオストク市をモデル都市とした協力を進めている。もう一つが「日露運輸作業部会」で、そのロシア側議長はロシア運輸省次官である。この作業部会の下には、港湾、鉄道および観光をテーマとした三つの実務者会合が設置されており、8項目の協力プランの様々な分野に関わる活動を続けている。例えば、エネルギー分野においてはLNG輸送に関する案件、極東開発分野においてはハバロフスク空港ターミナル建設案件などが進展している。

運輸部門における様々な協力案件のうち、今回の会議の中で強調されたのはシベリア鉄道の利用促進に関する日露協力と、コンテナ物流情報の可視化に向けた連携の2件であった。

日本企業によるシベリア鉄道利用促進は、古くて新しい課題である。本誌においても、1990年代から、シベリアランドブリッジ（SLB）輸送の可能性と課題が論じられてきた。ただし、当時の輸送サービスが抱えていた課題は大きく、その改善も遅々としていたため、日本国内では「SLBは使えない」という否定的な印象が広まり、長年にわたって利用は低迷を続けた。これに対して、近年はロシア側の高速化および定時性向上の努力が成果を上げ始めており、日本国内でのイメージとのギャップが広がりつつあった。国土交通省としては、過去の情報が更新されないままシベリ

ア鉄道の利用を断念している荷主企業も多いとの認識の下、コンテナ貨物のパイロット輸送を行うなどして、課題を把握し、さらにロシア側に課題解決・改善を働きかけるなどの取り組みを行っている。試験輸送として、2018年には日本発モスクワ向け輸送を7件実施した。2019年には、さらに遠方の東欧発着となる試験輸送を3件実施し、これに追加してドイツ向け輸送も年度内に実施予定である。これまでに完了した3件のパイロット輸送では、手続きや輸送品質の面で若干の課題が特定されたほか、リードタイムや通関手続きでは大きな問題はなかった。また、コストについては、海上輸送に比べて1.5倍からそれ以上であったが、これについてはボリュームディスカウントの可能性もあるとの認識が示された。

また、コンテナ物流情報の可視化に関しては、日本国内の主要港湾のコンテナ物流情報を集約するプラットフォームとロシアの一部港湾との連携に向けた準備が進んでいることが紹介された。日本側のプラットフォームは2010年から稼働しているColinsというネットワークシステムで、現在、京浜港、阪神港、四日市港、新潟港および伏木富山港が参加している。日本は、2014年から、このColinsと中国および韓国の同様のプラットフォームとを相互接続して情報共有するNEAL-NETを構築、運営してきた実績がある。今回の会議で説明があった内容は、ロシアのウラジオストク商業港のコンテナターミナルを運営するFESCO社とボストーチヌイ港とサンクトペテルブルク港でコンテナターミナルを運営するグローバルポーツ社が、それぞれの

システムを試験的に Colins に接続し、これを介して間接的に NEAL-NET と接続する形に向けて調整中ということであった。NEAL-NET はそれぞれの国のプラットフォームを相互接続する形が基本なので、現在の案は暫定的な形とされている。将来的には、ロシア側に独自のプラットフォームが構築され、これが NEAL-NET と接続されることが想定されている。さらには、このプラットフォームにロシア鉄道のシステムも接続されることで、上述のシベリア鉄道利用の貨物輸送の利便性が高まることも期待されている。

以上の国土交通省からの報告に続いて、ロシア鉄道側から、再興しつつある「トランスシベリアランドブリッジ」サービスの紹介があった。これは、ロシア鉄道グループと海運を中心とした運送業グループである FESCO グループが共同で構築した輸送サービスである¹。プレゼンテーションの中では、日本から欧州まで最短19日で輸送できる高速性を強調していた。以前から課題として指摘されていた、ウラジオストク港での通関手続や船から鉄道への積替作業などに要する日数の短縮のため、税関当局とも協力して INTERTRAN という名称のオンライン情報共有システム²を導入している。上述の国土交通省によるパイロット輸送のケースも含め、2019年5月～12月の間に、日欧間で10TEUの輸送実績があり、サービス提供側としては「試験輸送」ではなく、すでに実用的な「商業サービス」と考えているとのことであった。

次の発表は、YKK 株式会社によるシベリア鉄道利用の事例紹介であった。同社では、富山県に主要生産基盤を持ち、世界展開を行っている。日欧間の代替物流ルートとしてのシベリア鉄道の利用については、以前にも検討を行ったことがあり、2013年には実際に試験輸送を行った。しかし、その際には、富山からポーランドの同社工場まで35日での輸送計画に対して、実際には81日を要したことなどから、実用は断念した経緯がある。2019

年9月に、6年ぶりに試験輸送を行ったところ、今回は同社のドイツ工場まで、途中で遅延が起きることもなく20日間で到着した。振動の大きさについても、日本国内の高速道路走行時と同程度で、問題ないと評価である。今回の試験輸送の結果を踏まえ、YKK の欧州事業会社では、航空輸送の代替としての関心が示されているとのことであった。

意見交換、質疑応答の中では、運賃や通関手続などが話題となった。運賃については、全体運賃のうち日本から極東港湾までの海上輸送分のコストが高いのではないかとの問題提起に対して、ロシア側からは貨物量が増加することで単価低減が実現することへの期待が示された。また、ロシア船社 (FESCO) とは別に、日本船社が航路開設することによる解決も示唆された。ただし、筆者が見るところ、低運賃を前提にロシア極東航路に参入する日本船社は無さそうである。通関手続については、YKK の報告の中でも指摘されていたが、英語での申告ができるような制度改善への期待の声が上がった。これについては、ロシア側参加者としては、税関当局に要望を伝えると返答するしかなかった。

所 感

今回の会議では、日本荷主の対欧州輸送需要を取り込もうとするロシア鉄道の積極的な姿勢が強く印象に残った。会議開催まで、比較的短期間の準備期間にも関わらず、ロシア側代表団の団長はロシア鉄道のピャチェスラフ・パプロフスキー副社長というハイレベルであった。実務レベルでの意見交換を想定して企画した会議に、経営レベルの参加があったことには、会議主催者側が戸惑いを覚えたほどで、それだけロシア鉄道が積極的だという証左である。そのパプロフスキー副社長は、冒頭および締めくくりのあいさつの中で、シベリア鉄道利用が増加傾向にあることを

強調しつつ、日本の顧客の要望に応じていく姿勢を見せていた。ロシア鉄道に限らず、一昔前までのロシア側のプレゼンテーションは、「ロシア側には全く問題ない」という姿勢を前面に押し出して、「なぜ日本企業はそんなに臆病なのか」と揶揄するかのようなトーンのものがほとんどだった。ただ、ロシア鉄道の「営業トーク」には、近年変化が見られる。その変化は、今回のパプロフスキー副社長の締めくくりあいさつに凝縮されていた。同氏は、日本企業の要望や不満 (例えば、運賃が高い、トレースができない、など) に対して、可能な範囲で当面の対応をとったこと、それによりある程度の改善が実現できたこと、残った課題には今後も対応策を取っていく方針であることを訴えていた。日本人が抵抗感なく受け入れられるロジックである。

こうしたロシア鉄道の意識や姿勢の変化と軌を一にして、相乗効果を上げているのは、2018年からいくつか実施されている試験輸送である。YKK の例に見られるように、過去と比較して改善を明確に示すことができおり、ロシア側が言葉だけで「改善した」と主張する以上の説得力を与えている。同時に、依然として残るいくつかの課題につき、国土交通省が政府としてロシア側に改善を要望していることも、ロシア側の努力を促す点で大きな意義があると考えられる。日本側の締めくくりあいさつでも、パイロット輸送から一歩進んで商業利用拡大につながるよう、アクションプログラムの策定・実施に進んでいきたいとの発言があった。サービス向上と利用拡大が相互に影響を与える好循環のスタート地点に立っているとの感を強くした。

さて、改めて会議全体を振り返って考えてみると、本来の会議目的でありながら素通りされてしまった課題があるように思われる。それは、日本海を横断する航路の問題である。現在、日本とロシア極東との間を結ぶ直航コンテナ航路は、今回の会議で説明された FESCO が仏船社の CMA-CGM と共同配船している航路の外、韓国船社

¹ 従来の SLB という用語が複数のサービスを包括した一般名詞であるのに対し、こちらは特定企業が提供するサービスの固有名詞であるが、今後、混同が広がるが見られる。

² 筆者らが2019年11月にウラジオストクで行った物流関係者へのヒアリングによれば、同システムは、船会社である FESCO と港湾荷役業者であるウラジオストク商業港、ロシア鉄道および極東税関の4者のシステムを接続して、電子的に書類を取り扱うシステムである。これにより、日本での船積港からロシア鉄道の仕向駅まで、ペーパーレスで手続きが完了する形となっている。ヒアリング時点では、一定の貨物のみに対応する形での運用とのことだったが、おって対象を拡大する計画だと説明であった。

KMTCが北九州(門司)とウラジオストクを結んでいる航路しかない³。日本海の連結強化を図るには、日本海側港湾とウラジオストク港やボストーチヌイ港との間のコンテナ航路開設を視野に入れなければならないが、今回の会議ではその議論は深まらなかった。海上運賃の問題に関連してロシア鉄道から、日本船社参入の可能性について言及があった程度である。FESCOの航路の日本側最終寄港地が伏木富山港で、そこからウラジオストクまで2日で到着するという地の利がYKKの事例のような時間短縮効果を生むことを考えると、日本海横断コンテナ航路開設に向けて、より真剣な検討が必要だと考える。その際、韓国船社など第三国船社の活用も主要な選択肢となるはずだ。

しかしながら、航路開設、そしてその後の航路運営には、集荷を始め、様々な問

題を解決する必要がある。当然のことながら、一港湾管理者と一船社との協議で実現するような案件ではない。広範な利害関係者の協力と利害調整が必要となる。

今回の会議が契機となって、港湾管理者、海運、フォワーダーによる協議体の設置など、定例的な意見交換の場づくりが進むことを期待したい。



(出所) 筆者撮影

³ フェリー航路としては、韓国船社 DBS クルーズフェリー社が運航する境港～東海(韓国)～ウラジオストク間の航路があるが、2020年2月現在、韓国人の訪日観光客低迷のため、運休中である。