

■ ロシア極東地域の情勢と北極海航路について

稚内開発建設部 稚内港湾事務所 吉田勝則

7月21日から26日にかけて、ロシア連邦サハリン州ユジノサハリンスク市及び沿海地方ウラジオストク市に出張してきました。

7月22日は、ユジノサハリンスク市で「日ロフェリー利用促進合同会議及び稚内・コルサコフ定期航路利用促進合同会議」が開催されました。会議では、サハリン側から新フェリーターミナル計画の進捗や稚内～コルサコフの定期フェリーの必要性が報告され、運航継続を希望し、サハリンとしても航路継続に向けた協力をすると発言がありました。稚内側からは、定期航路の運航状況と航路継続と利用促進に向けた取組状況の報告がされ、定期航路を支えるためのサハリン側の協力も必要との発言がありました。加えて、今年もユジノサハリンスク市で「道北物産展」が昨年に引き続き開催することが報告されました。また、会議には在ユジノサハリンスク日本国総領事館の今村総領事も出

席され、フェリーを介しての地域間交流は有益であることから、関係者による地域間ワーキンググループの設立が提案されました。会議の終わりには、議定書が承認され、稚内とコルサコフは今後も継続して情報交換、意見交換をすること、2016年は稚内市で同会議を開催することで合意しました。



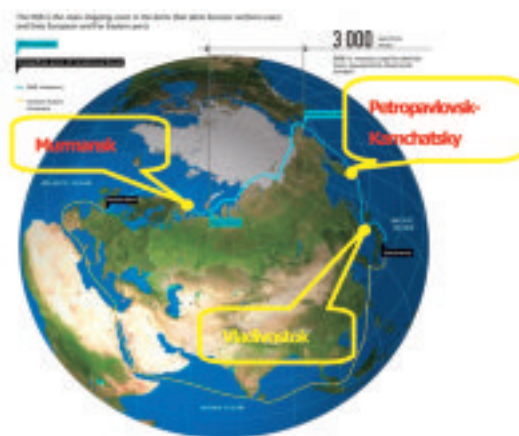
定期航路利用促進会議の様子

7月23日は、ユジノサハリンスク日本センターで山本所長に、サハリンの現状と今後の北海道とサハリンの交易の展望についてヒアリングを実施しました。山本所長によると、サハリンの経済状況は良くない状態であり、漁業や農業分野でも不振が続いているとのことでした。一方で、農業に関しては輸入に頼らないロシア連邦としての方針が固められたとの報告がされました。サハリンでは鶏卵やジャガイモは足りているが、それ以外の農作物や畜産物は不足しているとのことでした。また、土壌が悪いせいで、飼料用の牧草が年1回しか収穫できないため、牛乳や牛肉の生産効率が悪く、そのために加工分野にも原料が回せない悪循環に陥っているそうです。他方、交易については、人口が約50万人のサハリン州では、サハリンエンドの貨物を見出すことが難しいこと、日本製品は価格よりも輸出ロジが確立されていないことから、在庫不足が生じてもすぐに補充される中国製品に負けてしまう現状が話されました。

7月23日午後にはウラジオストク市に移動し、24日にウラジオストク日本センター、FEMRI(極東海運調査研究所)、沿海地方行政政府、FESCOにヒアリングを実施しました。まず、ウラジオストク日本センター河原所長からは、先進発展地区と自由港制度を中心に話を聞きました。先進発展地区とは、地域経済の発展・GDP増加・生活の質の向上を目的とした経済特区のようなものです。これにより、沿海地方では複合加工産業、先進科学・中性子治療、港湾整備、石油化学コンプレクス、砕氷船造船所など様々なプロジェクトが計画されています。自由港制度とは、税金減額措置、各種手続きの簡素化・迅速化、査証優遇措置が認められる地域を指します。これは2015年10月12日に発効予定となっています。また、沿海地方で計画が進んでいたLNG基地の整備は、ロシア政府がサハリン2のパイプライン強化を優先させたため、優先リストから削除された経緯の説明もありました。

FEMRI(極東海運調査研究所)では、北極海航路、自由港制度、北海道との物流展開について話を聞きました。FEMRIは、北東アジアのロジスティック研究、マーケティング調査、船舶会社へのアドバイザーサービスなどを手掛けており、日本の民間研究機関や韓国・中国の鉄道交通関係の研究所と提携をしています。まず北極海航路については、同航路はホルムスク港とカムチャツカ港が起終点となっており、ハブ港としての機能が必要であるが、現状では機能が不足しているため、近隣の港で補完する必要があるとの見解が示され

ました。FENRIは、補完港としてウラジオストク港が候補となると考えており、一方では日本や韓国・中国の港がその役割を果たしてもいいとの考えも持っていました。これは、欧州～東アジアの物流ルートとして、スエズ運河ルート、シベリアランドブリッジ、ユーラシア大陸の内陸部のルート、同大陸南部ルートに加えて北極海航路が機能することで物流バランスが取れており、各ルートの維持が重要であると考えているためだそうです。

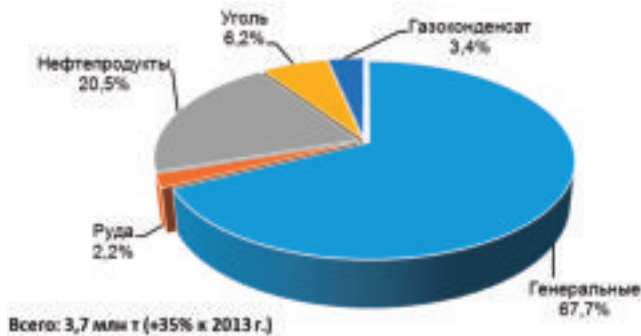


なお、同航路を通年運用するためには、上位のアイスクラス船(砕氷性能または耐氷性能)が必要ですが、この船は建設コストが高く、隻数が少ないそうです。そのため、現在は上位クラスの船が不要となる氷の少ない時期で運航しているようで、効率は決して良くないとのことでした。しかし、スエズ運河ルートよりも短距離・短時間での輸送が可能であることからメリットは大きいそうです。ところで、昨年度の貨物状況ですが、全体量としては対13年比2%増となりました。その内訳は下図のとおり、サベッタという港で735千トン増と大きく増大している一方で、トランジット貨物が902千トン減という結果となっています。貨物内訳はゼネラルカーゴが約68%を占め、次いで石油製品約21%、石炭約6%となっています。

ФСКУ – Администрация Соединения...

Объемы перевозки грузов по Севморпути в 2013 и 2014 годах (тысячи тонн)

	2013	2014	увеличение / уменьшение
порты СМП	2 738	3 708	+ 970 (35 %)
в т. ч. Сабетта	398	1 133	+ 735 (185 %)
транзит	1 176	274	- 902 (77 %)
Всего	3 914	3 982	+ 68 (2 %)



北極海航路の課題として安全確保が挙げられました。これに対し、ロシアでは①氷の厚さを反映した海図作成、②海洋緊急事態センター設立(医療設備とスタッフも配置)、③人工衛星による氷と航行船舶のモニタリング、④救急船利用も可能な砕氷船の建造、⑤タンカー船の救急利用を可とする運用を検討しているそうです。

次に自由港については、自由港地区を經由してロシアや中国北東部向けの貨物を日本から輸出することで、通関手続きのワンストップサービスを受けられるなど輸送面においてこれまでより改善されるそうです。

北海道との物流展開については、フェリー就航が重要との見解を示しました。これは、貨物だけでなく、人とりわけ観光客が航路を維持するのに必要だと考えているそうです。FEMRIは、このほかに日本の研究機関と共同で水産物の輸送について検討しているそうで、今後も定期的な情報交換が必要と感じました。

次に沿海地方行政でヒアリングを行いました。この行政は、日本でいう都道府県庁のようなものです。主に自由港地区について発言がありました。自由港地区では、この地区から入国すると8日間の滞在ビザが発行されるほか、通関手続きがワンストップサービス化、検問所の24時間受付、トランジット手続き簡素化など、各種手続きに関することや、同地区内では資産税や土地税が最初の5年間で免税であったり、例えば外国の医療機関が同地区内に医療施設を設置した場合、医療機関所属国の法律の下で活動ができるなど、外国資本の進出に有利な条件などが紹介されました。このほか、沿海地方でのプロジェクトも紹介され、今年中にカジノゾーンがオープンさせたり、大型客船バースの整備などにより、更なる観光客の増加を見込んでいたとのことでした。

最後はFESCOでヒアリングを実施しました。FESCOはロシア極東における大手輸送会社です。ここでは、北海道あるいは日本との貨物輸送に関して話を

聞きました。FESCOはこれまで数回にわたり、北海道とサハリン及びロシア極東地域との定期航路開設に向けて試験輸送を実施していました。しかし、いずれも定期化には至らなかったようです。原因は貨物が集まらなかったためです。貨物が集まらない原因についてFESCOは、港の数が多すぎて貨物が分散してしまっていること、日本企業の生産拠点が海外に移ってしまい、本来日本から輸出されるべき物が無いことを指摘していました。しかし、近年は日本の新車や食料品の需要があるため、会社としても日本との物流には注目しているようです。日本の新車は性能と価格が合っており、一方、現地では日本食レストランが増えてきており、日本食材へのニーズもあることが背景にあるようです。また、同社は港に冷蔵施設を有していることから、生鮮品への対応も可能とのことでした。これに、前述の自由港制度を上手く組み合わせれば、ロシア極東地域だけでなく、ロシア内陸部やモスクワ方面、中国北東部等への販路拡大も可能性として出てくるかもしれません。

おわりに、今回の出張では、フェリーの重要性が言われており、物流だけでなく人流(観光)にも目を向ける必要があると感じるとともに、自由港制度や北極海航路、現地の需要の把握も含め、個々の組織がバラバラに動くのではなく、例えばオール北海道で継続性を持って情報収集やPRを進めることが必要だと思いました。本報告は、サハリンとロシア極東地域の現状と考え方の一部を示したに過ぎませんが、今後の対ロシアを考える上で参考となれば幸いであり、今後、北海道とロシアの交流が益々活発化していくことを切に願います。

