

■ 北極海航路の拠点形成に向けた現地調査

(一社) 寒地港湾技術研究センター

概要

ロシアにおける北極海航路の東側拠点に位置付けされているペトロパブロフスク・カムチャッキーは、カムチャッカ半島南東部に位置する人口約 17 万のカムチャッカ半島最大の都市です。

また、ペトロパブロフスク・カムチャッキー港(不凍港)には、旅客ターミナルの整備や、コンテナ航路が開設されたとの情報もあるほか、ベチェビンスカヤ湾に北極海航路を利用する LNG 船の積替基地が計画されています。

このような状況下、今後、道内港湾が北極海航路の拠点形成に向けて必要となる取組に資すること及び現地におけるインフラの整備状況把握を目的に平成 30 年 10 月 28 日～11 月 1 日、行政機関、地元企業等と意見交換するとともにペトロパブロフスク・カムチャッキー港を視察しました。

さらに、ウラジオストクにおいて、コンテナ輸送を行っている海運・物流会社との意見交換及びウラジオストク港の視察のほか、ロシア進出企業のサポート事業を行っている北海道銀行ウラジオストク駐在員事務所と意見交換を行いました。

訪問先では北海道庁から北海道の概要(地理、港湾・空港、産業等)を説明するとともに石狩湾新港管理組合、苫小牧港管理組合からは各港の PR も行いました。

以下に概要を報告します。

調査メンバー

現地調査は産学官連携による北極海航路の利活用に向けた取組の促進を目的として、経済界、研究機関も含め、8 機関 10 名(北海道総合政策部交通政策局交通

企画課、北海道経済同友会、北海道 21 世紀総合研究所、北海道大学、石狩湾新港管理組合、苫小牧港管理組合、北日本港湾コンサルタント(株)、(一社)寒地港湾技術研究センター)で行いました。

主なヒアリング結果

1. ペトロパブロフスク・カムチャッキー港

(ロスモルポルト、カムチャッカ地方行政政府、カムチャッカ州開発公社)

- ・LNG 積替基地は PPP 方式により 2023 年頃までに建設する計画となっている。
- ・貨物輸送はウラジオストク経由が中心。
- ・主な輸出品目は水産物(魚類)、他には鉱物資源。
- ・現在、コンテナ取扱貨物量は多くはないが、北極海航路に係る地理的な関係で今後はコンテナ貨物の割合が増加するものと考えている。
- ・ペトロパブロフスク・カムチャッキー港は一等地で、冬でも凍らない不凍港のため、アイスクラス船の運航コストを抑えられる。構想段階であるが、コンテナ貨物についても同じスキームで構築できると考えている。
- ・現時点の最大の課題は施設の更新と近代化。将来の課題は LNG 積替基地の整備。
- ・岸壁前面から 10m は国有(連邦政府)財産。10m 背後及び関連施設は民間が整備。
- ・カムチャッカ地方では、新規プロジェクトを立ち上げるため、特区など税金を含めた優遇措置を執っており、結果、民間アプローチが増え、国と民間の投資によるプロジェクトとして成り立っている。

訪問先

訪問先	概要
ロスモルポルト	港湾管理、整備、民間整備窓口(国営企業)
カムチャッカ地方行政政府	ロシア連邦政府の構成主体の一つ(日本の都道府県に該当)
カムチャッカ州開発公社	カムチャッカの開発企業
FESCO	極東地域最大の海運・物流会社。コンテナ輸送も行う
北海道銀行ウラジオストク駐在員事務所	ロシア進出企業等の現地サポート

- ・コンテナターミナルは、2023 年までの計画期間で岸壁改良と増深を行う予定である。
- ・カムチャッカは自然が豊富で温泉もあり、スキーもできることから国内はもとより外国からの観光客も増加している。このため、観光用のインフラ、ホテルの整備も進んでいる。

2. ウラジオストク港

(FESCO 主にコンテナ輸送について)

- ・ロシアでもコンテナを用いた物流が増加している。
- ・日本からモスクワ、欧州方面にハイテク関連や高価な貨物を輸送する場合、荷主の多くが海上輸送に比べコスト高となるものの日数を短縮できるシベリア鉄道を選択する。
- ・現状は輸出に比べ輸入のコンテナが多いがここ 2 年間は輸出量、輸出品目も増加。
- ・近隣国では日本、韓国、中国と定期航路で結ばれている。
- ・日本とはコンテナ船を運航しているが、3 か国の中では輸出・輸入のバランスが最もよい。
- ・日本からの輸入品の 8 割はシベリア鉄道で西(モスクワ、欧州方面)へ輸送。
- ・現状の貨物量を考慮すると北海道とロシア間の定期航路開設には至らないものの、既存航路(ウラジオストク-コルサコフや釜山のセミコンテナ船)の活用により可能と考えられる。
- ・現状では北極海航路を利用するコンテナ輸送については時期が限定(夏期)され、コスト高もあり、他の輸送手段(海上+鉄道)と比較して、それほど競争力を持たないと思う。なお、砕氷船を使用しても 5,000TEU を超えるコンテナ船は通れない。
- ・ただし、LNG、石油製品については季節限定されないため、見通しが明るい。
- ・連邦政府から 2024 年までにシベリア鉄道の輸送量を 4 倍に増やすよう指示があった。
- ・ウラジオストク港のコンテナ取扱可能量は 60 万 TEU。今年は 52 万 TEU を想定。取扱可能量の拡大に向け、ソフト対策(オペレーション改良)、ハード対策(荷役機械の近代化、増設)の計画がある。



訪問先



ペトロパブロフスク・カムチャツキー港



延長 200m 最大水深- 10.5m クルーズ船対応岸壁
(ペトロパブロフスク・カムチャツキー港)



ロスモルポルト社との意見交換



カムチャッカ地方行政政府及び州開発公社との意見交換



LNG 積替基地の位置図
(ペトロパブロフスク・カムチャツキーから 95km)



FESCO（コンテナ輸送）との意見交換



ウラジオストク港 コンテナバース（3B）
(ガントリークレーン 6 基、実入りコンテナ 5 段積、最大入港
実績 4,000TEU/ 隻、岸壁水深ー 10.5 ～ー 13.2m)

最後に

短期間の視察ではありましたが、両港とも視察団の質問に積極的に回答いただきました。また、港湾の活用における前向きな姿勢も感じました。

特にペドロパブロフスク・カムチャツキー港は LNG 積替基地の急速な整備が見込まれることから今後も注目していきたいと思います。

