

World Watching 245

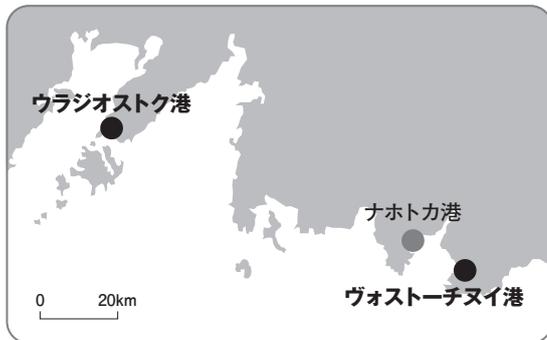
ワールド・ウォッチング



石松 和孝

在ロシア日本国大使館
二等書記官

2016年5月、ロシア・ソチでの日露首脳会談において、安倍総理から8項目の「協力プラン」がプーチン大統領に提示され、その一つに「極東の産業振興・輸出基地化」が含まれており、日露両政府ではロシア極東における港湾の高度化に向けた協議を進めている。本稿では日本政府の取り組み内容も踏まえつつ、極東地域の代表的な港湾であるウラジオストク港及びヴォストーチヌイ港の現状と今後の課題について述べることにしたい。



極東港湾の役割

ロシアの極東地域に位置する沿海地方は、1860年の北京条約によりロシア領となり、ウラジオストクは沿海州の州都（1938年より沿海「地方」となる）となり、極東地域の主要港として発展を続けた。1952年には軍事上の理由により閉鎖都市となったが、1992年には外国人に開放され、現在は人口60万人を超える極東地域最大の都市である。

ロシアにおける極東港湾は、アジア太平洋諸国への輸出基地として非常に重要な位置にあり、2019年は取扱貨物の約86%が輸出貨物となってお

ロシア極東の港湾 更なる利用促進に向けて

り、日本には石油、石炭、LNG、木材、水産物などの様々な貨物が輸出されている。

極東港湾の重要性は2000年以降大きく高まり、一つの契機として2009年のサハリン-2LNGプロジェクトの稼働及び同年末のESPO（東シベリア太平洋パイプライン）開通があげられる。また東日本震災以降、ロシアからの石炭輸入も増加しており、日露貿易にとって極東港湾は重要な役割を担っている。

2019年の取扱貨物量を見ると、2億1,349万トンと、ロシア全体（8.4億トン）の25.4%を占める。主要な輸出貨物である石炭・コークスについて見れば、全体の56%を占めており、ロシア全体の半分以上が極東港湾で取り扱われていることになる。

またコンテナの取扱貨物量に着目すると、ウラジオストク港はロシア港湾全体で2番目に取扱量が多く（約20%）、ヴォストーチヌイ港は4番目（約7.4%）という状況である。



ウラジオストク港

ウラジオストク港の2019年総取扱貨物量は2,388万トンであり、ここ数年増加傾向を示している。また極東港湾で主にコンテナ貨物を扱っている2港のうち1港がウラジオストク港であり、その取扱量は2019年には100万TEUを超え、サンクトペテルブルク港（222.2万TEU）に次いで国内2位となっている。極東港湾の中で石炭貨物への依存度が低いのが特徴的であり、港湾内には20を超える荷役会社がそれぞれのターミナルの管理・運営を行っている。

また、ウラジオストク駅と直結している岸壁にはクルーズ客船が毎年寄港しており、2019年には13万トン級のMSCスプレンドィダやダイヤモンド・プリンセスが寄港し、アジアに最も近いヨーロッパとしてウラジオストクは観光地としても人気を博している。



ウラジオストク港コンテナターミナルの様子 (2018年3月)



ヴォストーチヌイ港石炭ターミナルの様子 (2020年3月)



ヴォストーチヌイ港

ヴォストーチヌイ港は1970年代に日本の経済協力により建設された港である。2019年の総取扱貨物量は7,354万トンと極東港湾最大であり、ロシア全体でも3番目になる。同港はロシア最大の石炭積出し港として3,490万トンを扱い、その他の主な取扱貨物は原油であり、3,186万トン。これらの資源貨物で同港取扱貨物全体の90%以上を占める。コンテナ取扱量は2019年は39万4,791TEUを記録した。

丸紅(株)はロシア企業と2014年に石炭積出しターミナル第3期工事に関する覚書を締結し、2019年7月に石炭荷役機器の据付けが完了、同年9月に稼働開始した。これによりターミナルの石炭取扱能力が約1,800万トンから約3,600万トンへと倍増し、今後の更なる取扱量の増加が期待されている。また、石炭荷役機器は(株)三井三池製作所製であり、同社は当該港湾建設当時にも石炭荷役機器を納入するなど、日本企業の協力による港湾整備が進められた。



極東港湾における課題

極東港湾では、ここ数年の石炭輸出ブームにより貨物量の増加が続いている。肥料や木材を取り扱っていたターミナルが石炭利用に転換したり、コンテナターミナルが石炭輸出に乗り出したりするなど、各荷役会社が石炭利用への転換を図っている。こうした動きは各荷役会社の経営を安定させる一方で、国による発展戦略や港湾整備計画が思い通りに進んでいるのかどうかは不透明である。また、極東港湾の発展を見る上で、港湾に接続するシベリア鉄道とバム鉄道(第二シベリア鉄道)の輸送能力増強の進捗状況も重要なポイントであるが、新しい積出ターミナルをつくっても、両鉄道の輸送制限からフル操業に入れないケースもあるようだ。



更なる利用促進に向けて

上記のとおり課題が存在するとしても、ロシア極東地域に位置し、アジア地域への輸出の窓口

的役割を担っている各港湾の潜在的発展可能性は大きいものがあると感じている。ロシア政府が2018年に公表した2024年までの基幹インフラ近代化・拡張総合計画によれば、シベリア鉄道とバム鉄道の取扱貨物量を2024年までに1.5倍増加させ1.8億トンにするとされており、極東港湾における輸出入貨物の増加にも資するものと期待される。日露間政府においては、国土交通省がロシア鉄道と共同で行っているパイロット事業においてシベリア鉄道の利用促進が期待されるだけでなく、露運輸省との間で開催されている日露港湾当局間会合においても活発な議論や意見交換が行われている(筆者も2019年3月にロシアで開催された会合に出席)。



第4回日露港湾東京館会合集合写真 (2019年3月)
※筆者は前列一番左

また、2019年12月にロシアで開催された貿易経済に関する日露政府間委員会第15回会合では、極東と日本の北海道・日本海側の連結性を強化し、日露双方で協力を進めていくことで一致している。これらの取り組みが実を結び、貨物量の増加に繋がるだけでなく、日露両国の更なる発展・協力強化に繋がることを期待し、結びとしたい。

【謝辞】

本稿では(一社)ロシアNIS貿易会による調査により知り得た成果のうち、港湾関係者にとって興味深いと思われる部分に関する情報を提供いただき、一部参考にさせていただいた。データを出すことを許可いただいた(一社)ロシアNIS貿易会に感謝の意を表す次第である。