

# 環日本海貿易輸送回廊 綏芬河ルートについて

坂 克人

成長を続ける中国を始めとした北東アジア地域との経済交流を進めることが、環日本海地域の活性化に向けて重要な意義を持つものと期待されている。特に、東北・北陸地域では、環日本海経済交流の促進に向け、中国からロシアを經由して日本海側へ直接輸送する環日本海貿易輸送回廊への期待は大きい。また、中国黒龍江省は、経済開発、投資促進のための重要な交通インフラとして、ハルピンから綏芬河を經由しロシア沿海州の港湾と直結した物流ルート、いわゆる綏芬河ルートの開設が、日本との貿易促進、日本からの投資促進の起爆剤となるものと期待している。さらに、ロシア沿海州でも、日本を始めとして北米等との貿易ルートも視野に入れつつ、綏芬河ルートの開発が中国との貿易促進、物流産業の活性化による経済効果を大いに期待している。

今回は、環日本海貿易輸送回廊の一つであるロシア沿海州のポストチヌイ港から中ロ国境にある綏芬河を經由して黒龍江省のハルビンに至るまで輸送ルート、いわゆる綏芬河ルートの現状を紹介するとともに、同ルートにおけるコンテナ試験輸送を通じて判明した輸送上の課題について報告する。

## 1. 綏芬河ルートの現状

(ロシア側出発点 ポストチヌイ港)

綏芬河ルートのロシア側出発点の一つが、ロシア沿海州ナホトカ湾に位置するポストチヌイ港である。ポストチヌイ港は、我が国から輸送されるロシア極東向けのコンテナ貨物のほとんどを取り扱っている。2004年、2005年に取り扱ったコンテナ貨物はともに72万TEUであり、これらのコンテナ貨物のほとんどは、シベリア横断鉄道を利用した鉄道輸送サービスを利用し、一部がウラジオストック近辺へのトラック輸送を利用している。現時点においてポストチヌイ港では、中国向けのコンテナ貨物はほとんど取り扱っていない。



綏芬河ルートの位置図

ポストチヌイで取り扱っている中国向けの貨物としては、中国へ輸出する木材（原木）と中国から輸入している石炭が鉄道により輸送されている。

(ロシアー中国間の鉄道)

中国（ハルビン）ーロシア（ウラジオストック）間の鉄道は、1987年より露清合弁で設立された東清鉄道として建設されたものである。ただし、その後両国それぞれの鉄道が整備されたことにより、ロシア側軌道は1,520mm、中国側軌道は1,435mmと両国の軌道の幅は異なっている。



ポストチヌイ港コンテナターミナル

ロシア側からは、ロシア鉄道によりナホトカ地区（ポストチヌイ港、ナホトカ港）とウラジオストックを結び、ウラジオストックからはハバロフスクさらにシベリア地域を通じてモスクワまでを結ぶ、いわゆるシベリア横断鉄道（Trans Siberian Railways）に接続している。

ロシアー中国間の国境では、それぞれの国境駅である綏芬河駅とグロデコボ駅間が、ロシア側軌道と中国側軌道の4線軌道となり、両国の列車が相互に乗り入れ可能な形となっている。ロシアからの貨物は綏芬河駅で、中国からの貨物はグロデコボ駅で積み替えが行われる。

さらに中国側国境の綏芬河駅からは黒龍江省の省都ハルビンまで中国鉄道により結ばれている。ハルビン～綏芬河間の鉄道路線についてはいまだ非電化であるが、ハルビン～牡丹江間は複線、牡

丹江～綏芬河間は単線での軌道となっている。

（ハルピン内陸港）

ハルピンでは、鉄道コンテナターミナル及び税関等の機能が完備された「ハルピン内陸港」が、海のない黒龍江省における国際コンテナ輸送基地の役割を担っている。ハルピン内陸港は、ほぼ30万㎡の敷地に、鉄道コンテナターミナル及び税関、検疫、上屋、フォワーダー、保険会社の事務所が設置されており、鉄道で輸送されたコンテナの通関手続き等が行われている。鉄道コンテナターミナルは、4線の引込み線と、ガントリークレーン（60t）等の荷役機械、さらに5千個のコンテナを保管できるコンテナヤードを有している。ハルピン内陸港では、年々コンテナ取扱量が増えており、2006年には月間4,000個を超えた。コンテナ車両は、大連方面、満洲里（モンゴル国境）方面からのコンテナがほとんどであるが、綏芬河からも毎月30個程度と少量ではあるが取り扱っている。ハルピンー大連間の輸送量は最も多く、最盛期には毎日50両の編成車両がでることもあるが、定期便は週往復2便であり。



国境間の4線軌道



ハルピン内陸港

（ロシアー中国間の道路）

鉄道だけではなく、ロシア沿海州から中国黒龍江省ハルビンまでの道路も整備されている。

ロシア側の道路は、ポストチヌイ～ナホトカ～ウラジオストック間の道路は往復2車線舗装道路であり、時々路肩等が狭い区間もあるが、コンテナ車の通行には問題はない。ウラジオストック～ウスリスク間は沿海州の幹線道路であり、ほぼ往復4車線の車線幅の舗装道路が確保されている。さらに、ウスリスク～グロデコボ（ロシア側国境）間



綏芬河貨物駅



中国国内の道路

も往復2車線の舗装道路が整備されており、大型コンテナトラックの通行上の支障はない。

ハルビン～綏芬河間の道路については、現在、ハルピンー普布力（約200km）の区間は自動車専用の往復4車線舗装道路として整備されているが、残りは往復2車線舗装路のみである。普布力ー牡丹江までの区間（約120km）は、一部山間部で路面状態も悪いが、現在順次拡張工事を行っているところである。また、牡丹江郊外部には自動車専用4車線の環状道路が整備されており、綏芬河までの往復2車線の舗装路と繋がっている。

## 2. 綏芬河ルートでの貨物輸送の動向

日本海を横断し、ロシア沿海州を經由して中国黒龍江省と結ぶ環日本海貿易輸送回廊 綏芬河ルートは、現時点ではまだ構想段階のルートであり、実際には、日本から黒龍江省への貨物のほとんどは、大連港を經由したいわゆる大連ルートを中心に輸送が行われている。ただし、綏芬河ーグロデコボ国境は、ロシアー中国間の人の往来や中ロ貿易には利用されており、その通過人数、貨物量は年々増加している。

鉄道輸送の場合には、前述したとおり中ロ間での軌道の間隔が異なるため、国境駅である綏芬河又はグロデコボ駅での積み替えが行われている。また、道路輸送の場合には、中ロ国境を通じて、中国側トラックはウスーリスクまで、ロシア側トラックは牡丹江までの輸送が認められているた



ロシア国内を通行する黒龍江省のトラック

め、国境近くでの物資輸送はそれなりの規模で行われている。

この地域における、中ロ貿易については、ロシアから中国へのロシア産原木の輸出が圧倒的に多く、中国からロシアへは石炭（ただし、ロシアを經由して、韓国や上海への輸送）や板材、家具等の木材加工品の輸出が主である。最近では、中国からロシアへの一般雑貨等の輸出が増加しているようであるが、そのほとんどはトラックによる輸送と考えられる。

綏芬河税関では2006年に輸入貨物673万トン、輸出貨物130万トンを記録している。輸入貨物のうち約500万トンがロシア産原木であり、輸出貨物の太宗品目は石炭、製材、機械類である。また、年間約50万トンの石炭をロシア（ポストチヌイ港）経由で上海に輸送している。

## 3. 日本海横断コンテナ輸送試験の実施

綏芬河ルートにおける輸送手続き、輸送日程等の実態を把握するために、実物のコンテナを日本から、ロシアを經由して、ハルビンまで輸送する、日本海横断コンテナ輸送試験を実施した。

コンテナ輸送試験は、日本海沿岸の酒田港と黒龍江省との貿易促進活動を行っている東方水上シルクロード貿易促進協議会及び能登山物産の協力により、酒田港から黒龍江省ハルピンに輸出予定であった農機（コンバイン）2台を40フィートコ





コンテナに積み込む農機（コンバイン）

コンテナ1個に仕立て、通常は大連港経由で輸出する予定であったところを、ロシアから綏芬河ルートを経由してハルビンまで輸送することとした。

実際の輸送ルートは、ロシアから中国までの陸上輸送に重きを置いたため、海上輸送部分については既存のコンテナ定期便を利用することとした。このため酒田港からポストチヌイ港までは、韓国船社により釜山港経由のコンテナ定期便を利用することとした。また、ポストチヌイ港からは、鉄道にて中国・ロシア国境のロシア側グロデコボ駅、中国側綏芬河駅を通じてハルビンまで輸送され、ハルピン内陸港が最終目的地となった。

このコンテナ輸送試験では、たった1個のコンテナを、綏芬河ルートという新規ルートを輸送業者を開拓しながらの輸送となったため、通常の大連ルートでの輸送と比較するとかなりの時間と輸送費用が必要となった。実際には、酒田港を出発し、ハルピン内陸港に到着するまでの輸送期間は65日間を要した。また、費用もコンテナ1台の輸送費が約85万円とかなりの割高な結果となった。ただし、このことから、環日本海貿易輸送回廊が抱える様々な課題が明らかになった。

#### 4. 綏芬河ルートにおける輸送上の課題

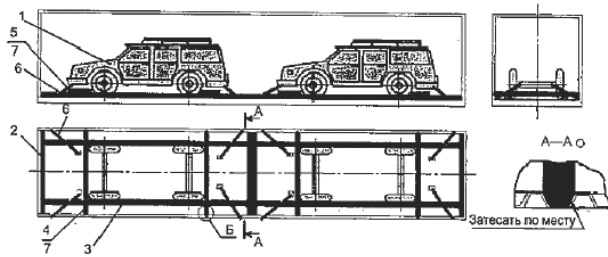
まず、一番目の課題は、海上コンテナ輸送に関する課題である。綏芬河ルートは、未だ実績のない輸送ルートであり、船会社の指定にはないルート（ポストチヌイーハルビン間）の輸送が含まれ

ていることから、荷主側にて海上コンテナを準備・借り受けることによって輸送を行わなければならなかった。このため、ポストチヌイ港からハルピン内陸港までの陸上輸送期間中のコンテナ借受費用及び保証金が発生した。さらに、海上輸送費用も需要に応じた運賃設定となっているため、酒田からポストチヌイまでの海上運賃は、大連までのほぼ倍程度となった。これは、大連ルートがかなりの需要を抱えるルートであり、輸送規模や他船社との競争の効果がかなり含まれているためであろう。

また、ロシアでは、港湾は民間会社による管理・運営および整備を行う形式をとっている。ポストチヌイ港では、ポストチヌイ港湾会社（Joint Stock Company "Vostchy Port"）が港全体の管理・運営を行っており、コンテナターミナルはVSC（Vostchny Stevedoring Company）がターミナル運営を行っている。港湾諸料金はこれら民間の港湾管理者及びコンテナターミナル会社によって設定されているため、しばしば、会社側の都合で料金変更等が行われるようである。ロシアの物価等の問題もあり、ポストチヌイ港の港湾諸費用は、中国（大連港）の港湾諸費用と比較するとかなり割高となっているが、利用者（輸送業者も含む）にとっては更なる料金上昇が常に懸念されているところである。

二番目は、鉄道輸送に関する課題についてである。

ポストチヌイ港では、ロシア鉄道の輸送能力の問題によりコンテナ貨物の滞貨が恒常的となっている。ポストチヌイ港のコンテナ貨物の90%以上がTSRサービスを利用したモスクワ、ヨーロッパ向けの輸出コンテナであるが、これに比較してモスクワ方面からのコンテナ貨物が非常に少ないことから、コンテナ及びコンテナ台車の回転が悪く、慢性的にコンテナ台車の不足が生じている。コンピューターシステムによるコンテナ車両の追跡管理は行っているが、車両配置の効率が悪く、通常台車の手配待ちに1週間程度要しており、場合によっては1ヶ月程度の滞貨が生じることもある。今回の輸送試験では、たった1個のコンテナ輸送のため、鉄道会社側の優先度は非常に低く、列車編成もその時々都合で行われるため、各



ロシア鉄道における固定方法の記述

ターミナルでの車輛編成換えやそれに伴う待ち時間が生じることは避けられず、ポストチヌイを出発し、ロシア国境を越え、中国側国境の綏芬河駅に到着するまでに16日間を要した。

また、ロシア鉄道の貨物の固定方法に関する基準の問題も明らかとなった。ロシア鉄道では、独自の運送引き受け基準をもっており、特に、貨物の固定方法等については、一般的な海上コンテナ輸送と比較してより厳しい固定方法を求めている。このため、ポストチヌイ港では、コンテナ内でも、木材を利用した補強が必要とされ、固定作業時間と費用が余計に発生することとなった。

三番目に、中国ロシア間の輸送体制面についての問題点が挙げられる。まず、日本からのコンテナ貨物をロシア沿海州の港から綏芬河ルートを利用して中国への貨物輸送を行う日本海横断複合一貫輸送に対する輸送体制を持っている会社は今のところない。これはこれまで輸送実績や需要がなかったことが最も大きな要因ではあるが、それ以外にも次の問題点が挙げられる。



ロシア鉄道のコンテナ台車

鉄道輸送の場合は、ロシア側、中国側の鉄軌道の幅が異なることから、中国鉄道からロシア鉄道への積み替えと両国の鉄道輸送を引き受けられる、包括的代理店契約を持つ業者（代理店）でないと輸送ができないことになっている。鉄道会社では輸送引受けに関する信頼性の問題とされているが、このような中国・ロシアと包括的な代理店契約を結んでいる輸送会社は、木材や石炭などの大量の貨物を輸送している業者（代理店）に限られていた。今回は、海上コンテナ輸送に対応した輸送体制を新たに準備しようと試みたがトラブルとなり、結果的には木材輸送を行っている既存の代理店に手配を依頼しなければならず、その調整ではほぼ3週間程度を要することとなった。

また、鉄道輸送の他にも、トラックによる両国間の輸送にも問題がある。現在、ロシア（沿海州）－中国（黒龍江省）間でのトラック輸送については、両国の協定により、ロシア側の輸送は中国黒龍江省の牡丹江まで、中国側の輸送はウスーリスクまでと限られている。旅客輸送については牡丹江からウラジオストックまで直行便が認められるようになったが、トラックによる貨物輸送の場合には、中国国内の牡丹江までの輸送範囲に限られており、ハルピンへの輸送を想定するとロシア側トラック輸送会社だけではハルピンまでの輸送を行うことができない。このため中国側トラック輸送業者との提携が必要となってくるが、トラック輸送での途中積み替え作業は、手間やコストが大きくなることから、現実的には一貫輸送の効果を発揮することが困難となっている。

四番目に通関手続き等の制度面に関する課題が明らかになった。まず、ロシア税関におけるトランジット通関手続きについては、トランジット輸送の許可期間が定められており、これを超過するとトランジット期間の延長手続き、罰則金の支払いが必要となった。鉄道接続サービスが定められず、確実な輸送スケジュールが決められない状況下では、トランジット延長許可や罰則金の支払いによるトラブルが懸念される。

一方、中国の通関手続きについてもいくつかの課題がある。まず、国内のトランジット通関手続きについては保税輸送期間中の保証金の問題があ

る。保税輸送に関してコンテナ貨物内容、取引に関する書類を綏芬河税関に提出し、保証金を預けることになるため、その後の返金処理も含めて、目的地側の中国側輸送業者の代理店が綏芬河になれば実質的に輸送業務を行うことができない。また、現在、綏芬河－ハルビン間のトラックでの保税輸送ができない。中国の税関制度上は、トラックによる保税輸送の許可制度が存在するが、過去にコンテナ輸送の実績もなかったことから、保税輸送の許可を持つトラック輸送業者が存在しないのである。中国国内では、受荷主の所在地の税関において通関手続きを行うことが一般的となっているため、綏芬河税関での通関が義務付けられるトラック輸送は、申告税関の切り替えになることから荷主にとって大きな負担となる。

環日本海貿易輸送回廊 綏芬河ルートに関する課題について述べてきたが、現時点では、輸送需要が未だ少なく、中国・ロシアでの輸送関係者間での信頼関係が未だ築かれていないことが全ての問題の根幹にあると思われる。

## 5. 今後の展望について

綏芬河ルートの開発に関しては、ロシア沿海州政府、中国黒龍江省人民政府ともに期待は非常に高い。ロシア政府は、ロシア極東地域の経済開発に力を入れており、特に、沿海州政府では、中国との貿易促進、物流ルートの開発が地域経済の振興の重要な手段であると位置づけている。このため、綏芬河ルートの振興に向けてグロデコボ貨物駅の改善（コンテナ積み替え施設の整備）、ポストチヌイ付近での特別経済地域の指定やコンテナターミナルの機能強化を行う予定とし、将来的には、ウラジオストックを極東地域のビジネスハブとすることを目標に掲げている。一方、中国黒龍江省では、中央政府の東北振興政策の下に、「哈大齊（ハタチ）工業回廊」（ハルピン、大慶、チチハルを結ぶ工業地帯の開発）を始めとした経済開発施策とともに、牡丹江市、綏芬河市では、国境地域の特色を活かした投資促進策を推進している。特に、小額貿易の関税減免措置や中ロ共同で国境地区に綏 - 波貿易総合体（スイパ貿易総合体）を設置するなど、中国・ロシアの相互交流・貿易の促進を通じて産業、観光の振興を図ろうとしている。

黒龍江省では、今回のコンテナ試験輸送に習って、さらに9月にコンテナ試験輸送を実施した。12本の20フィートコンテナを牡丹江から綏芬河を経由してウラジオストックに鉄道輸送、その後、ウラジオストックから上海に向けて海上輸送を行った。輸送は、全体で15日間を要し、手続きが煩雑であったこと、輸送コストも割高であったことなど条件や結果は少し異なるもののほぼ同様の問題点が得られたとの報告を受けている。さらに、中国ハルビン鉄道管理局とロシア極東鉄道局がコンテナ中継輸送の実施に向け協議を行うなどの情報もあり、両国間の動きも活発化している。今回のコンテナ試験輸送の結果がこのような両国間の取り組みに結びつき、様々な課題解決の糸口となって、この綏芬河ルートが、本格的な環日本海貿易輸送回廊として発展していくことを大いに期待している。

（さか かつひと 第一調査部長）

