



北東アジア輸送回廊とロシア

新井 洋史

要旨

ロシア政府が開発を進めている北東アジア各国とロシアを結ぶ輸送回廊の整備により、地域経済交流の深化が期待される。北東アジア輸送回廊に沿った国際物流が円滑に進むようになれば、ロシアのみならず、日本を含む北東アジア各国の地域開発にもインパクトを与えるものとなる。

概説

ロシア政府は、極東をアジア太平洋への窓口と位置付けて開発を進めている。ロシアと隣接する北東アジア各国を結ぶ輸送回廊の整備により、地域経済交流の深化が期待される。北東アジア輸送回廊に沿った国際物流が円滑に進むようになれば、ロシアのみならず、日本を含む北東アジア各国の地域開発にもインパクトを与えるものとなる。

1. 北東アジア輸送回廊ビジョン

冷戦終結後、東西陣営の最先端だった北東アジアでの経済交流拡大を求める議論が高まった。その前提となるヒト・モノの円滑な移動を実現することを目指し

た関係国の研究者、行政担当者らは共同研究を行い、その成果として 2002 年に「北東アジア輸送回廊ビジョン」¹が発表された（図）。この中では、各国が共同で整備を進めるべき輸送回廊として 9 本のルートが提案されているが、その多くはロシア領内を通過している。これらは対口貿易ルートとして、また第三国へのトランジット輸送ルートとしての役割が期待されている。

図 北東アジア輸送回廊



出所：環日本海経済研究所

2. 極東の輸送インフラ整備に力を入れるロシア

極東地域はロシア国内でも相対的に発展が遅れた地域であり、この 20 年余りで人口が約 2 割減少した。プーチン大統領は地政学的な要素にも目を配りつつ、極東開発を重視している。象徴的だったのは、2012 年にウラジオストクで開催されたアジア太平洋経済協力会議（APEC）首脳会議だ。会議場施設はもとより、会場へのアクセスのための長大橋、さらにサハリンからの 1,800 キロメートルに及ぶガスパイプラインまでも関連施設と位置付けて、総額 2 兆円ものインフラ整備

を行った。その後、2013 年 3 月には、2025 年を目標年次とした総額 37 兆円の国家プログラムを策定した。その中でも重視されているのは、輸送インフラ（特に鉄道）である。

シベリア鉄道およびバイカルアムール（バム）鉄道（図中のルート 1 および 2）は、歴史的にロシア極東開発の基軸となってきた。現在、ロシア政府が力を入れているのは石炭など資源輸出のためのバム鉄道の輸送力増強と、シベリア鉄道利用によるコンテナ輸送の高速化である。2013 年 12 月に発表された「2018 年までの極東ザバイカル社会・経済発展プログラム²」は、全体事業費の 4 分の 3（約 1 兆 5000 万円）を鉄道整備事業に振り向ける内容となっている。

日本などアジア諸国からロシア極東までの海上輸送とシベリア鉄道を組み合わせた複合一貫輸送サービスは、ソ連時代から実施されている。近年では、モスクワなどロシアの主要都市やカザフスタンなど中央アジア向けにコンテナ専用の定期列車を運行して定時性を確保するなど、サービス向上に努めている。2013 年上半期のコンテナ取扱量（輸出入、トランジット合計）は 34 万 TEU³となり、それまでの過去最高を記録した 2012 年同期と比べて、13.1%増加した。「モスクワまで 9,000 キロメートルを 7 日間」という目標を立てて一層の高速化を進めており、インド洋経由の海上輸送よりも迅速なサービスを売り物に取扱量の増加を目指している。

また、中国から欧州向けの輸送サービスにも力を入れ始めている。満洲里からロシアに入る北回りルート、カザフスタン経由の南回りルートが主なルートであり、中国内陸部に立地する企業を主なターゲットとしている。

3. 中国東北部をターゲットとした複合一貫輸送

ロシア極東から中国東北部につながる輸送回廊（図中のルート 3 および 4）にも注目したい。中国東北部の黒龍江省と吉林省は日本海に近い位置にあるものの、海への出口がないこともあって、これらの 2 省は日本との貿易において、渤海湾に面する遼寧省に大きく水をあけられている。ところが、この 2 本の回廊を利用して日本海を横断する複合一貫輸送を実現すれば、日本との間の輸送距離を大幅に短縮することができる。例えば、長春からの輸送の場合、大連経由で新潟までの輸送距離は約 2,600 キロメートルであるのに対し、ロシアのザルビノ港経由と

した場合は約 1,500 キロメートルとなる。これにより、輸送日数短縮および輸送コスト低減の道が開かれ、輸送に伴う CO2 排出量の削減効果も見込まれる。

現状では、これらのルートは主に中ロ間の貿易貨物の輸送に利用されており、ロシア領内を通過して第三国に輸送するトランジット輸送は一部の実験的な取り組みにとどまっている。通関処理などのさまざまな手続きが定型化されておらず時間やコストが余分にかかることや、国境地点などインフラが貧弱な箇所が残っていることなどがその理由である。その上、現状での利用が少ないことから、これらの問題解決に向けた努力も限定的で「鶏が先か、卵が先か」というジレンマに陥っている。地元のロシア沿海地方行政府や隣接する黒龍江省、吉林省、さらには海を挟んだ新潟県や鳥取県、韓国の江原道などがデモンストレーション輸送などさまざまな取り組みを行ってきたが、現在までのところ大きな動きにはつながっていない。

ところが最近、ロシア鉄道などモスクワ主導の動きが見られる。ロシア沿海地方のクラスキノ駅と吉林省の琿春駅を結ぶ国境鉄道は、2013 年末に中国向けの石炭輸送を開始した。この区間は 2000 年の開通後、ほとんど輸送実績がないまま休止状態に陥り放置されてきたが、2013 年夏までにロシア鉄道が必要な改修を行い運転再開にこぎ着けた。当面は石炭を中心に年間 200 万トンの輸送を見込んでいるが、将来的には品目、量を拡大していく方針である。

また、ロシア鉄道の子会社であるトランスコンテナ社は、2013 年 12 月 18 日に黒龍江省綏芬河駅からロシア沿海地方ポストーチヌイ港までのコンテナ列車を運行。コンテナは、船で韓国や中国南部の港に向けて輸送された。その狙いは、中国国内の陸上輸送ルートの混雑を回避することだ。中国側では牡丹江華晨国運物流（黒龍江省）がこの輸送の当事者であるが、筆者が 2013 年 12 月初旬に同社を訪問した際、同社の于航副総経理は日本向け輸送も視野に、積極的にルート活用を図っていききたいとの姿勢を示していた。

これら鉄道の動きと並行して、国境道路における検問所の拡充や道路改修などの事業も進められている。国境から港湾までの距離は、近い港で 70 キロメートル程度、遠い港でも 350 キロメートルであり、トラック輸送も十分選択肢となる。

4. 今後の展望

大陸を横断する長距離トランジットも中国東北部を起終点とした短距離トランジットも、ロシア極東の地域発展にとっては、その地理的条件と港湾・鉄道・道路などの輸送インフラを活用して地域の底上げを図る有効なツールとなり得る。

ただし、積極的に進められているハードインフラの整備に対して、諸手続きや物流事業者のサービス供給体制、運賃・料金設定などソフト面での課題が残っている。これについては、利用者が声を上げていくことで徐々に改善が図られると考えられる。

2012年に国土交通省とロシア運輸省との間でスタートした「日露運輸作業部会 会合（次官級）」においても、シベリア鉄道の活性化が主要テーマの一つとなっている。日本の荷主企業にとって、日本発の貨物はもとより中国や韓国、東南アジアに展開している生産拠点からの製品輸送ルートとして、利便性が向上することを期待したい。

また、ロシア極東港湾が活性化することで日本海における物流が拡大し、日本の日本海側港湾が大陸への表玄関として重みを増すことが予想される。海への出口を持たない中国東北地域の開発にとってもインパクトは大きい。

¹ 『北東アジア輸送回廊ビジョン（ERINA booklet vol.1）』環日本海経済研究所、2002年6月

² 2013年12月に発表された国家プログラムを構成するものと位置付けられる

³ Twenty-foot Equivalent Unit の略。20フィートコンテナ換算のコンテナ個数

[執筆者]新井 洋史（公益財団法人環日本海経済研究所主任研究員）

（※このレポートは、2014年3月6日付で三菱東京UFJ銀行グループが海外の日系企業の駐在員向けに発信しているウェブサイト MUFG BizBuddy に掲載されたものです。）