

## ロシア極東港湾の貨物取扱動向（2014年）

環日本海経済研究所名誉研究員 辻久子

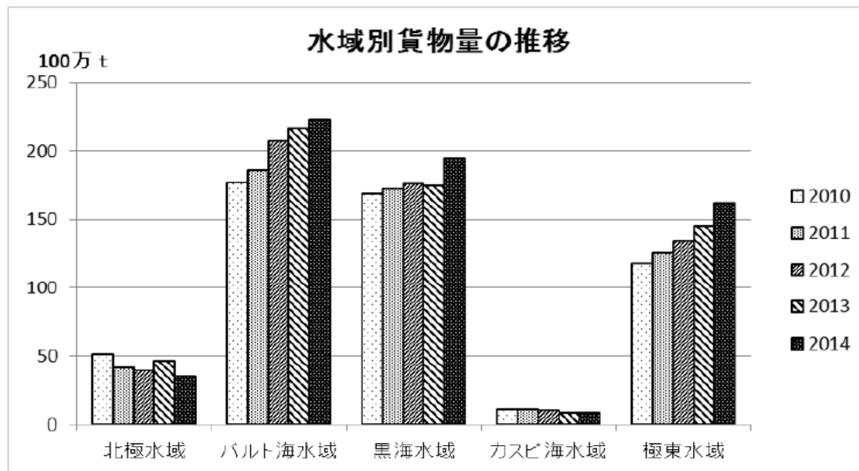
本稿では、ロシアの東の玄関である極東水域の最近の貨物取扱状況について、公式港湾統計『2014年のロシア、バルト諸国、ウクライナの海港を通じた貨物取扱状況』のデータを基に読み解く。各図表のデータは特に表示のない場合この公式港湾統計に基づく。

### 1 存在感を高める極東水域

2014年のロシアの海洋港湾取扱貨物は6億2357万t（前年比5.7%増：クリミアを含む）であった。ロシアの海洋港湾は東西南北5つの水域に分類されており、2014年の取扱割合は、北極水域5.6%、バルト海水域35.8%、黒海水域31.2%、カスピ海水域1.3%、極東水域26.1%であった。ロシアの西の玄関であるバルト海水域が最大で黒海水域と極東水域がそれに次ぐ役割を担っている。但し、対前年比では、極東水域（+12.3%）の増加率がバルト海水域（+3.5%）、黒海水域（+11.3%）を上回った。

さらに2010年～2014年の4年間の増加率を比較すると、全国が+18.5%、バルト海水域+26.1%、黒海水域+14.9%に対し、極東水域は+38.4%と最も勢いがある（図1）。品目別では、石炭（+91.4%）、原油（+34.2%）、コンテナ（+71.2%）などが増加に寄与した。要因としては、アジア地域の需要増を取り込んだ石炭、ESPOパイプラインの完成でコジミノ港（ヴォストーチヌイ港に含まれる）からの輸出が増加した原油、リーマン危機による落ち込みから回復したコンテナ等が挙げられる。一方で、鉄類（-28.3%）、木材（-27.6%）などは縮小した。その結果、極東水域の全国に占めるシェアも4年間に22.3%から26.1%へと上昇した。ロシア政府が打ち出している欧州よりもアジアを重視する東方指向と無関係ではなからう。

図1



### 2 極東港湾の取扱品目の特徴

極東水域の取扱品目は燃料資源が圧倒的シェアを占める。そしてロシアの資源輸出量は景気の影響をあまり受けない。2014年は石炭・コークス、原油、石油製品、LNGの合計が81.6%に達した。この割

合は全国（71.2%）よりも10pp高い。品目別では、原油、石油製品の取扱割合が全国よりも低い、石炭・コークスとLNGのシェアが際立って高い（図2、3）。石炭・コークスに関しては全国の57.7%を極東港湾が取扱っている。ロシアでは全国的に石炭・コークスの取扱量が年々増えており、2014年は前年比11.5%の増加であったが、極東においては23.3%の大幅増加となった。石炭の増加が港湾貨物全体を押し上げているのが実態である。

それに続く品目では、木材、コンテナ、鉄類、が全国の中で一定のシェアを有している。しかし、化学肥料、穀物は極東港湾には殆ど姿を見せない（図4）。

図2

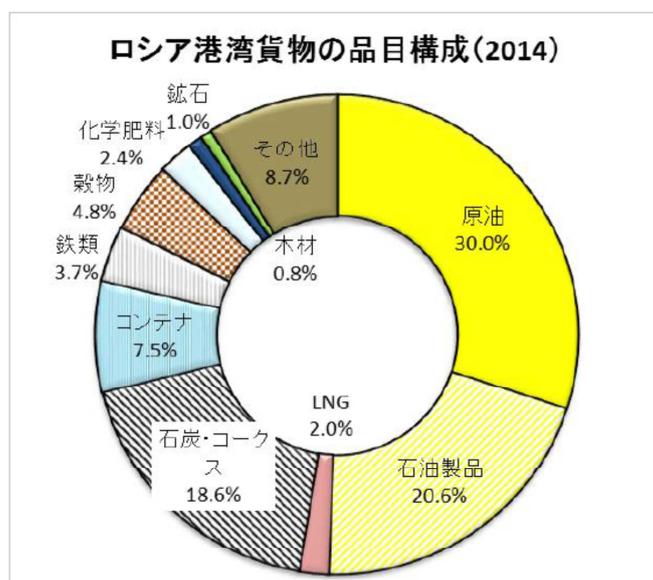


図3

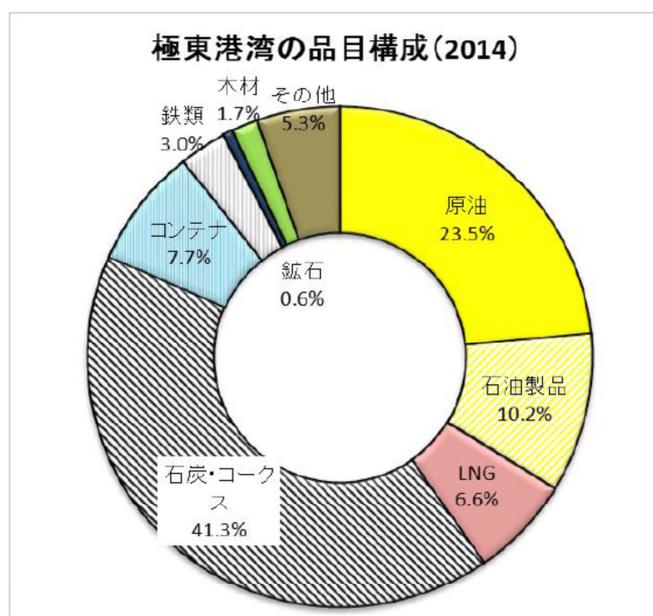
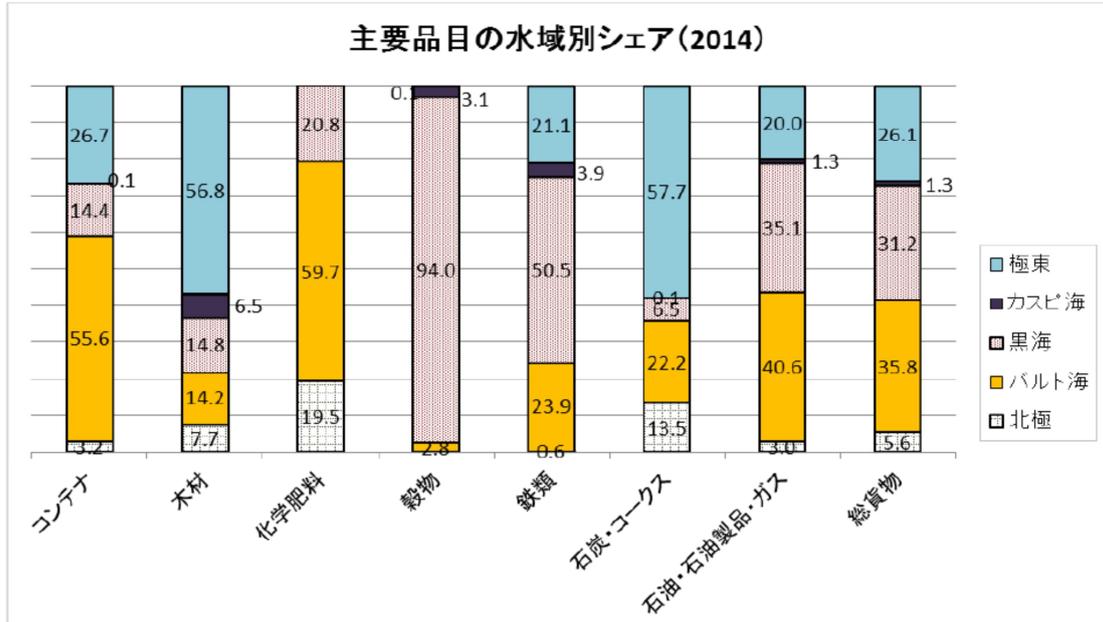


図4



### 3 極東主要港の動向

ロシア最大の港湾は黒海水域のノヴォロシースク港である。以下、バルト海水域のウスチルガ港、サントペテルブルグ港と続く。極東水域からは第4位にヴォストーチヌイ港、6位にワニノ港、9位にナホトカ港、11位にプリゴロドノエ港、12位ウラジオストク港と上位12港に5港が入っている(表1)。

各港の取扱貨物量の前年比を見ると、まだ建設途上というウスチルガ港の伸びが目立つ。トゥアブセ港の場合は過去数年間減少していたのが回復した結果と見ることができる。そのような中で極東水域の各港湾はプリゴロドノエ港を除き、対前年比で増加傾向にある。

表1 ロシア主要港湾の取扱実績(2014)

港湾名	水域	貨物量 (1000t)	前年比 (%)
① ノヴォロシースク港	黒海	121,592	108.0
② ウスチルガ港	バルト海	75,668	120.3
③ サントペテルブルグ港	バルト海	61,185	105.5
④ ヴォストーチヌイ港	極東	57,778	119.7
⑤ プリモルスク港	バルト海	53,656	84.1
⑥ ワニノ港	極東	26,249	110.4
⑦ トゥアブセ港	黒海	22,123	124.7
⑧ ムルマンスク港	北極	20,866	69.6
⑨ ナホトカ港	極東	20,738	113.0
⑩ ヴィソツク港	バルト海	17,428	107.9
⑪ プリゴロドノエ港	極東	16,068	98.9
⑫ ウラジオストク港	極東	15,337	105.9

極東水域の主要5港の取扱品目構成は個性的である。ヴォストーチヌイ港は全国1位の石炭取扱港、

全国4位のコンテナターミナルに加え、全国4位の原油積出施設のあるコジミノ港も含まれている。ワニノ港は全国2位の石炭取扱港であるが、サハリンと結ぶフェリー貨物が特徴で、木材でも全国3位である。ナホトカ港は全国5位の石炭、全国3位の鉄類の他に石油製品も扱っている。サハリン州に位置するプリゴロドノエ港は原油とLNGの輸出に特化しており、LNG輸出では全国の99%を扱う。ウラジオストク港は商業港、漁業港、石油港など多くのターミナルにより構成されており、コンテナでは全国2位である。同港はまた、極東のハブ港として極東水域内の地方港と結んでいるため内航比率が38.8%と高い(図5、表2、表3)。

図5

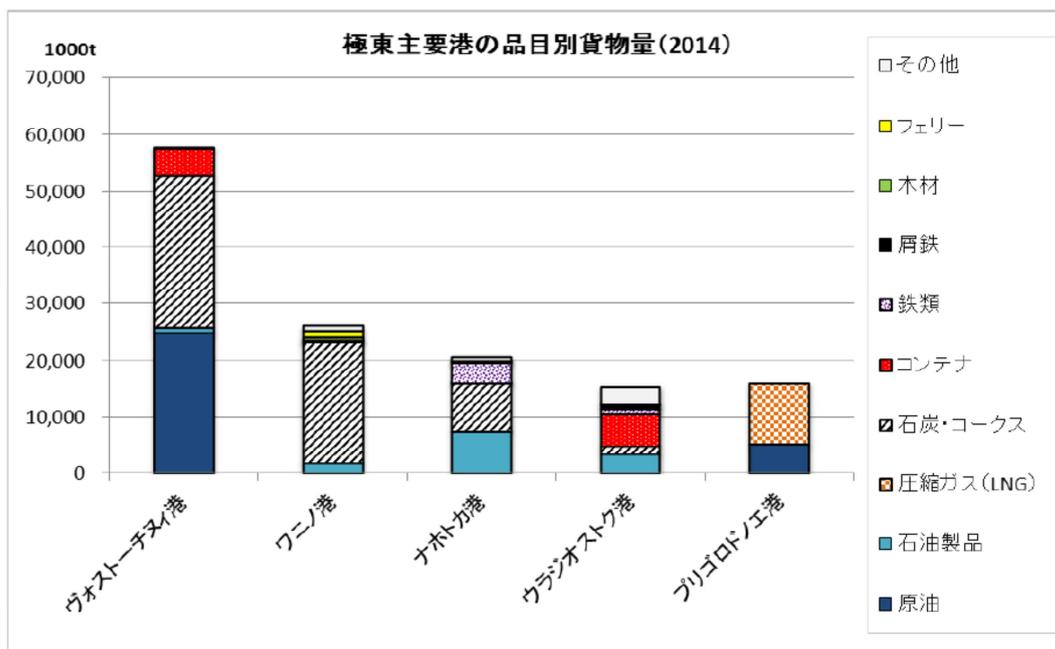


表2 極東港湾の品目別取扱実績(2014)

	総貨物	原油	石油製品	圧縮ガス(LNG)	石炭・コークス	コンテナ	鉄類	屑鉄	木材	フェリー	その他
ヴォストーチヌイ港	57,777.6	24,902.4	877.3		27,026.4	4,710.4					261.1
ワニノ港	26,248.9		1,949.6		21,375.6	1.3	298.7	7.9	584.9	1,036.8	994.1
ナホトカ港	20,738.0		7,574.4		8,446.3	28.4	3,681.7	83.1	260.4		663.7
プリゴロドノエ港	16,068.0	5,353.7		10,714.0							
ウラジオストク港	15,336.6		3,636.8		1,428.6	5,621.8	878.7	620.5	104.5		3,045.7
デカストリ港	8,192.2	7,950.1							242.1		
ポシェット港	6,662.6		1,452.1		5,124.8		3.5	52.7	22.1		7.4
シャフチョルスク港	2,831.1				2,831.1						
ホルムスク港	1,639.1		85.3		137.3	128.3		15.6		1,041.2	231.4
コルサコフ港	1,482.2		201.2			762.8	6.5	63.8	3.0		444.9
ペテロパブロフスク・カムチャッキー港	1,438.4		289.8		165.4	668.7		22.3			292.2
オリガ港	1,317.5						1.8		1,078.0		237.7
マガダン港	1,288.8		338.8		276.5	506.3		28.2			139.0
その他港湾	1,490.3		215.0		316.3	56.1	56.4	8.1	438.6	2.5	
極東合計	162,511.3	38,206.3	16,620.3	10,714.0	67,128.3	12,484.1	4,927.3	902.2	2,733.6	2,080.5	6,714.7
前年比(%)	112.3	113.2	98.6	98.9	123.3	105.6	107.8	100.8	103.7	96.5	

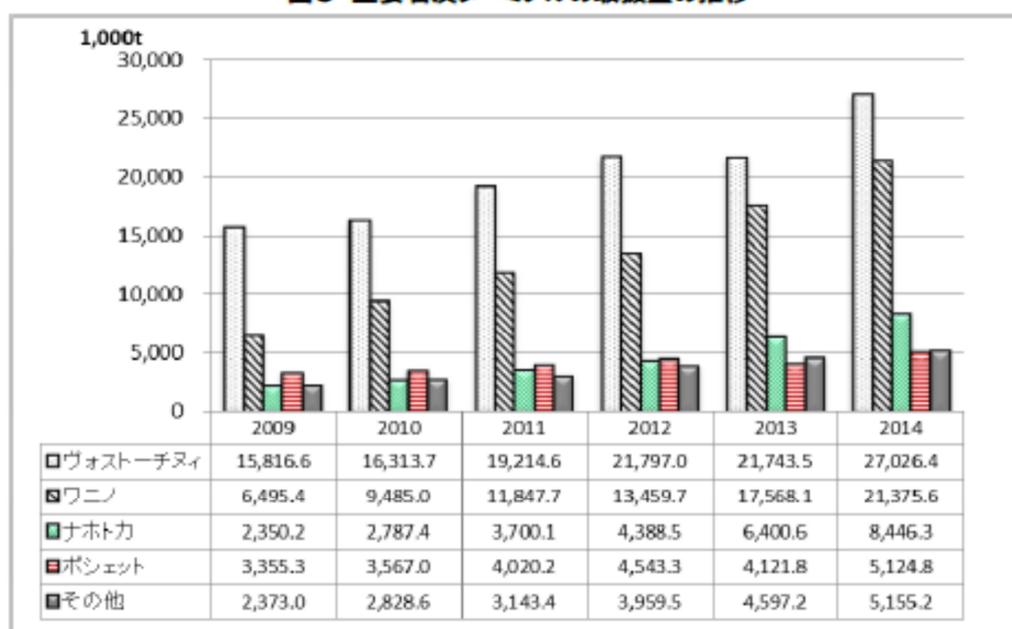
表3 極東港湾の取扱貨物の構造(2014)

	総貨物	輸出	輸入	トランジット	内航	内航比率 (%)
ヴォストーチヌイ港	57,777.6	54,460.8	1,936.9	488.9	891.0	1.5
ワニノ港	26,248.9	23,444.3	878.0		1,926.6	7.3
ナホトカ港	20,738.0	16,838.3	245.9	0.2	3,653.6	17.6
ブリゴロドノエ港	16,068.0	16,068.0				0
ウラジオストク港	15,336.6	4,990.2	4,314.7	78.2	5,953.5	38.8
デカストリ港	8,192.2	8,192.2				0
ボシェット港	6,662.6	5,443.3	6.9		1,212.3	18.2
シャフチョルスク港	2,831.1	2,777.2			53.9	1.9
ホルムスク港	1,639.1	138.4	167.4		1,333.3	81.3
コルサコフ港	1,482.2	145.8	250.5		1,085.9	73.3
ペテロパブロフスカムチャッキー港	1,438.4	23.2	125.3		1,289.9	89.7
オリガ港	1,317.5	903.6	9.7		404.2	30.7
マガダン港	1,288.8	45.3	32.5		1,211.1	94
その他港湾	1,490.3	787.1	24.8	11.0	667.4	
極東合計	162,511.3	134,257.7	7,992.6	578.3	19,682.7	12.1
前年比	112.3	113.8	95.1	122.3	109.9	

#### 4 石炭ブームは続くか

主要石炭港の取扱量のトレンドを図6に示した。極東港湾は年々増加するアジア諸国向け石炭で溢れている。伝統的ロシア炭の輸出市場は欧州向けが圧倒的であったが、近年日本を始めとするアジア地域の旺盛な需要を見込んで極東港湾で石炭ブームが続いてきた。この傾向は今後も続くのだろうか。ブームは続くとみて既存設備の拡大や新規ターミナル建設を計画する強気派と慎重派があるように見受けられる。

図6 主要石炭ターミナルの取扱量の推移



既存設備の拡張計画で最も進んでいるのはヴォストーチヌィ港の最大ターミナルであるヴォストーチヌィ・ポルト社の拡張事業である。同社は2012年に第3期拡張工事に着手した。2014年の取扱実績は2,180万t（前年比+22.9%）であったが、計画によると2017年に2,450万t、2019年に2,900万t、拡張工事が終了する2020年には3,300万tに伸ばす青写真が描かれている。その他、ワニノ港やボシェット港も拡張計画を持っている。

石炭ターミナル新設案としては、Summaグループがヴォストーチヌィ近辺に計画しているセーベルヌィ港、中国や韓国企業がフォーキノ近くに計画しているペラ港、SDSが計画しているスホドール湾、など数多くあるが、建設が始まったという話は聞かない。

さらに国内港湾だけではならず、北朝鮮の羅津港を利用して輸出するプランも始動している。

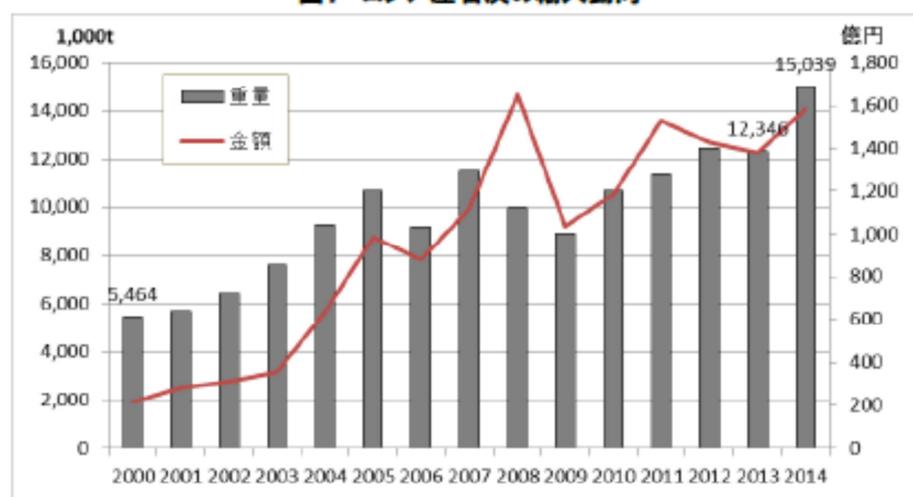
石炭ターミナルへの投資には乗り越えるべき壁があるのも事実だ。

第1に市場動向と採算面が不透明である。現在は国際石炭価格が落ち込んでおり、今後の為替動向によっては採算性が問題となる。ロシア鉄道は石炭輸送向けに設定された安い料金に不満を持っているとされ、料金値上げの可能性がある。アジア地域の需要動向については中国が期待していたほど伸びないと言われている。日本の原発再稼働は石炭業界にとっては逆風だ。日本のロシア炭輸入は2014年に1,500万tに達したが、今後も増え続けるかどうかは不明である（図7）。

第2に産地から積出港までの鉄道輸送能力が限界に近づいており、ロシア鉄道から割り当てを得るのは容易でないと言われる。石炭受け入れ施設に投資したが肝腎の石炭がやってこないため使えないというナホトカ商業港の例もある。

第3に環境問題への要求が厳しくなっている。住民の反対運動が起こっているスホドールの例もある。環境対策への追加的投資が必要となれば採算に影響しかねない。

図7 ロシア産石炭の輸入動向



出所：財務省貿易統計

## 5 コンテナ貨物の動向

2014年のロシア全港湾のコンテナ取扱量は528万2,134TEUで前年比1.3%の減少であった。港湾別

シェアはロシア最大のコンテナ港であるサンクトペテルブルグ港が 45.0%、次いでウラジオストク港 (16.5%)、ノヴォロシースク港 (13.7%)、ヴォストーチヌイ港 (9.0%) となっている (図8)。

コンテナの港湾シェアを水域別にみると興味深いトレンドが分かる。バルト海の凋落と極東の台頭が見られるのだ (図9)。2010年と2014年を比べると、サンクトペテルブルグ港+ウスチルガ港のシェアは 53.8%⇒45.2%へと 8.6pp 減少したのに対し、極東水域のウラジオストク港+ヴォストーチヌイ港のシェアは 19.2%⇒25.5%へと 6.3pp 増加したのである。極東水域の相対的地位上昇はコンテナの個数にも現れているのだ。

図8

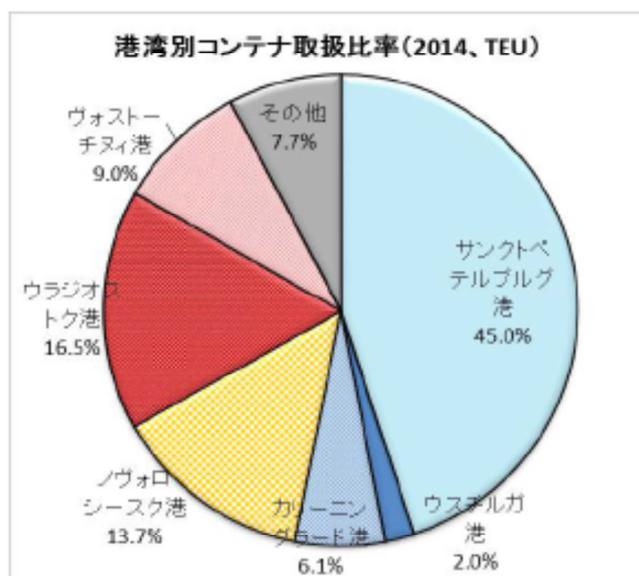
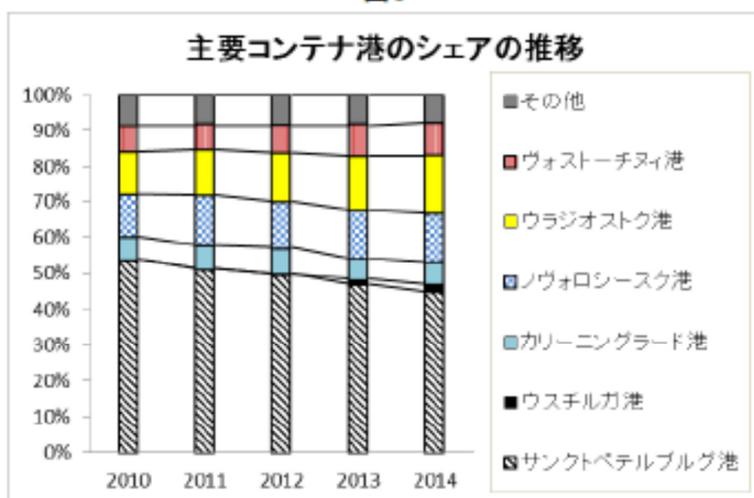


図9



極東水域には2つの国際コンテナ港と3つの国内コンテナ港がある。国際コンテナ港は全国2位のウラジオストク港と4位のヴォストーチヌイ港である。両港は極東地域及び TSR 輸送の東のゲートウェー

として輸出入及び中央アジア向けトランジット貨物も扱っている。2大国際港に比べるとペトロパブロフスク・カムチャッキー港、マガダン港、サハリン諸港は規模が小さい上に内航が殆どであり、2大国際コンテナ港で積替えられて外国と結ばれる構造になっている（図 11）。

コンテナ取扱量はリーマン危機で壊滅的打撃を受けたが、その後は回復した。しかし、回復のテンポは鈍化し、2014年は微増にとどまった（図 10）。ロシア経済失速の影響を受けた格好だ。2015年前半のデータによると、コンテナ荷量はさらに後退すると予測されている。資源価格下落や長引くウクライナ問題でロシア経済の低迷が続くようだと極東港湾のコンテナターミナルに不況感が強まるであろう。

図 10 2大コンテナ港の取扱量

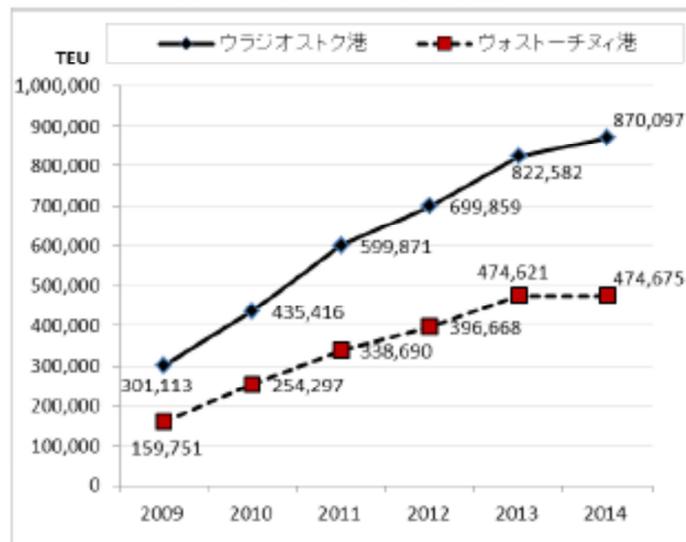
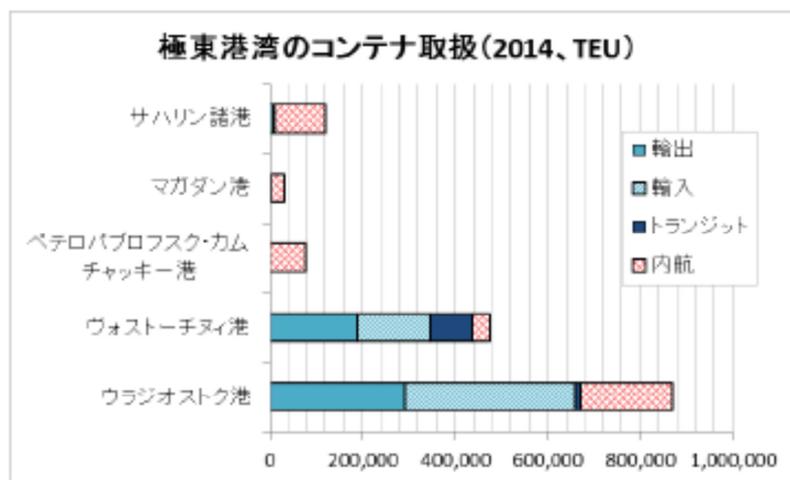


図 11



2015年5月14日

## 日本海側拠点港を引き続き考える



JFEエンジニアリング(株)顧問  
東山 茂

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾の機能別拠点化を図ることにより、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り込むための日本海側港湾のあるべき姿を検討すべく「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」が国土交通省に設置されたのは、平成22年11月のことであった。以後、関係港湾管理者からの応募計画についての数次の審議を経て、平成23年11月に拠点港の選定がなされた。それ以降、計画の実現に向けて、各地の関係者による施策具体化の努力が継続されるとともに、適時、国土交通本省において取り組み状況についてのレビューがなされている。平成26年度における本省レビューは二回なされているが、その中で報告された各港での取り組み状況の事例は以下の通りである。

### 平成26年8月6日（交通審議会第57回港湾分科会への報告）

- ・太平洋側大規模災害発生時を想定した代替輸送訓練（新潟港・伏木富山港・金沢港・敦賀港）
- ・国際フェリー貨物のロシア向け輸送実験（稚内港）
- ・国際定期旅客便乗船客に対する利便性向上（下関港）
- ・外航クルーズ船を県民挙げて“おもてなし”する取り組み（金沢港）
- ・他港と連携した大型船による原料（原木）の共同調達（浜田港・境港）

### 平成27年3月10日（交通審議会第59回港湾分科会への報告）

- ・太平洋側大規模災害発生時を想定した代替輸送訓練（新潟港・伏木富山港・金沢港・敦賀港）
- ・ロシア向け中古車輸出活況（伏木富山港）
- ・外航クルーズ船寄港誘致に向けて連携した取り組み（小樽港・伏木富山港・金沢港・舞鶴港・境港・博多港・唐津港・長崎港）
- ・外航クルーズ船寄港誘致の取り組み（境港）
- ・港間の連携した取り組みによる取扱貨物量（リサイクル）の拡大（酒田港・能代港）

他方、国土交通省の地方支分部局である地方整備局において設置されているブロック毎の「国際物流戦略チーム」においても、日本海側拠点港振興のための諸施策についての検討・調整がなされている。各チームにおける最近の施策検討例（日本海側港湾関連）は以下の通りである。

### 東北国際物流戦略チーム（第9回本部会、27.3.5）

- ・環日本海港湾における新航路開設の可能性検討

### 北陸地域国際物流戦略チーム（幹事会、27.3.3）

- ・広域バックアップの体制づくり

### 中国地方国際物流戦略チーム（第14回部会、26.10.17）

- ・地域防災力・産業競争力の強化に向けた国際物流に関する政策提言

上記のように、各地の関係者による施策具体化の努力が鋭意継続的になされていることが理解できる。今後、これらの対応が結実し、環日本海拠点港の振興発展につながることを期待されることである。

一方、昨年6月に国土交通省によりとりまとめられた全国輸出入コンテナ貨物流動調査（5年毎に実施する調査で、直近では平成25年11月に実施）によると、概況（全国趨勢及び北東アジア関係）は以下の通りである。なお、今回調査（平成25年調査）の前の調査（平成20年調査）は、時期がリーマンショックの直後であり世界経済が極度に萎縮した特異な時期であったことから、長期的傾向把握のために、前々回調査（平成15年調査）も含め、三回分の調査結果を並べて概況をチェックすることとする。

- ・全国で取り扱われたコンテナ貨物の総量（トン）は、前回（平成20年）及び前々回（平成15年）を大幅に上回った。

【輸出】〈平成15年〉616万t → 〈平成20年〉507万t → 〈平成25年〉692万t

【輸入】〈平成15年〉852万t → 〈平成20年〉828万t → 〈平成25年〉1098万t

- ・仕向国・仕出国別のコンテナ貨物量（トン）のシェア（全国ベース）については、

【輸出：韓国】〈平成15年〉4.4% → 〈平成20年〉4.4% → 〈平成25年〉5.0%

【 〃：中国】〈平成15年〉20.3% → 〈平成20年〉20.3% → 〈平成25年〉25.7%

【 〃：ロシア】〈平成15年〉0.2% → 〈平成20年〉1.3% → 〈平成25年〉1.7%

【輸入：韓国】〈平成15年〉5.1% → 〈平成20年〉4.3% → 〈平成25年〉5.0%

【 〃：中国】〈平成15年〉44.2% → 〈平成20年〉49.4% → 〈平成25年〉50.7%

【 〃：ロシア】〈平成15年〉0.4% → 〈平成20年〉0.5% → 〈平成25年〉0.8%

上記のように、全体としてコンテナ貨物の取扱量が増勢にある中において、とりわけ北東アジア向けのシェアが拡大傾向にあることが理解できる。このような利用増に対応すべく、対岸諸国への地勢的優位性を有する日本海側拠点港が将来的に果たすべき役割は、極めて大きいということが言える。

なお、平成26年7月、国土交通省によりとりまとめられた「国土のグランドデザイン2050」は、西暦2050年を見据え未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示すものとされているが、その中において、ユーラシアダイナミズム（東アジアやロシアにおける経済活動の活発化）への対応と災害に強い国土づくりの観点からの「日本海・太平洋2面活用型国土の形成」という政策目標が謳われているところである。

個別港湾の計画論的対応に関し、最近の港湾計画の改訂・一部変更の動きについて見てみると、以下の通りである。

平成26年11月14日（交通審議会第58回港湾分科会）

- ・秋田港（一部変更）、能代港（一部変更）

平成27年3月10日（交通審議会第59回港湾分科会）

- ・新潟港（改訂）、境港（一部変更）、酒田港（一部変更）

また、事業予算についていえば、平成27年度政府予算において、全国で4か所の新規港湾事業が採択された中の一つとして、境港のふ頭再編改良事業が含まれている。日本海側拠点港に関連する予算措置が的確になされていくのは、まずは地元関係者の方々の並々ならぬ御尽力の賜と言えるが、これらが今後の環日本海交流の更なる活性化に向けての推進力となることを祈念申し上げる次第である。

今後、引き続き、日本海側拠点港の展開を注視しつつ、考えていきたい。