

苫小牧港利用促進協議会 ロシア極東ポートセールス 報告書



苫小牧港利用促進協議会

2014年12月

1.訪問目的

苫小牧港利用促進協議会では、2011年の中国・上海を皮切りに、2012年 中国・大連、2013年 インドネシア・ジャカルタと海外でのポートセールスを実施してきた。

2014年については、2013年4月からのコンテナ航路開設、ロシア国内の経済発展による貨物量の増加、広大なロシア国内へのアジア側ゲートウェイとしての役割など、今後もより結びつきを強めることで、苫小牧港の港勢拡大に繋げることが期待できる、ロシア極東地域(ウラジオストク、ナホトカ)で、2014年11月11日(火)～15日(土)(移動日含む)まで、ポートセールスを実施した。

2.苫小牧港利用促進協議会参加者

今年のポートセールスには、港湾関係者、立地企業、金融機関など、市長以下全25名(事務局含む)が参加。

3.訪問先・日程

訪問先及び日程については、下記の通り。

<11月11日(火)>

移動日(新千歳→成田経由→ウラジオストク)

<11月12日(水)>

- ・ウラジオストク商業港(株) 訪問・CT 視察
- ・沿海地方政府 表敬訪問
- ・在ウラジオストク日本総領事館総領事公邸 表敬訪問

<11月13日(木)>

- ・市内視察
- ・FESCO 社 訪問
- ・苫小牧港セミナー in ウラジオストク 開催

<11月14日(金)>

- ・ナホトカ市役所 表敬訪問
- ・ヴォストチヌイ港 視察

<11月15日(土)>

移動日(ウラジオストク→成田・羽田経由→新千歳)

4.実施報告

順を追って、今回のポートセールスの結果についてレポートする。

4-1.11月11日(火)

●新千歳→成田→ウラジオストク移動

早朝に新千歳空港に集合し、成田空港で乗り継ぎ後、ウラジオストクへ移動。

4-2.11月12日(水)

●ウラジオストク商業港(株)

午前中はウラジオストク商業港(株)¹を訪問し、会社やコンテナターミナル、取扱貨物量などについての説明を受け、その後、ターミナル内の見学を実施。



<相手方対応者>

バシュコフ営業担当代表取締役副社長 *Aleksandr Bashkov*

モンドリエンコ営業担当取締役副社長

イエホボフスキー マーケティング部長

<説明概要(プレゼン)>

○ウラジオストク商業港(株)はFESCOの関連会社で、ターミナル運営している当社だけでなく、船社、鉄道運営、物流業もグループを形成。

○ウラジオストク商業港はコンテナターミナルだけでなく、複数のターミナル(車両用ターミナル、汎用ターミナルなど)を運営。また、シベリア鉄道とも直結している。

○車両用のターミナルは最大 150,000 台の取扱が可能。現在は 86,000 台。車両用の立体駐車場(1,000 台)などがあり、ターミナルから直接コンテナに積み込んで鉄道輸送が可能。

○汎用第1ターミナルでは、バルク(鉄鋼、穀物など)を取り扱っている。背後には3つの倉庫を備えている。

○汎用第2ターミナルでは、コンテナ、バルク(金属スクラップ、穀物など)を扱っている。特に、サハリンやカムチャツカ向けの地域内輸送で使われることが多い。

○石油ターミナルは、ウラジオートバンカーという子会社。現在改修中。主に輸出ではなく、貨物船への給油を目的としている。

○コンテナターミナルはロシア極東でも大規模なコンテナターミナル。年間取扱可能個数は500,000TEU。モスクワ、ノボシビルスク、エカテリンブルグまで特急貨物列車で結ばれている。

○子会社が運営している汎用ターミナルでは、日本や韓国から輸入されている自動車、日用品、重機(建

¹ FESCO の子会社で、ウラジオストク港でコンテナターミナルなどを運営している会社。

機)などを取り扱っている。また、地域内輸送も取り扱っている。

○ウラジオストク商業港の全体取扱貨物量は、約 60%がコンテナで、その他に鉄、スクラップ、石油製品、自動車、重機、金属製品など。年間取扱貨物は、昨年実績で 580 万 t で、輸入貨物が 43%、輸出が 29%、地域内輸送(内貿)が 28%。近年は取扱貨物量は減少傾向だが、これはコンテナ貨物の割合が増えているため。

○コンテナ貨物の取扱いについては増加しており、2013 年実績で約 477,000TEU。これはロシア極東地域の 31%を占める(ヴォストチヌイ 30%、その他合計で 39%)。極東の取扱割合では 1 位。

○車両と重機(建機)の取扱いについても、増加傾向が続いている(年間 86,000 台)。ロシア極東の 55%を占める。

○ウラジオストク商業港に発着している航路は、RO-RO 船が日本、アメリカと、国際コンテナ船が韓国、中国、日本などと結ばれているほか、地域内の航路でロシア国内各地とも結ばれている。

○ウラジオストク商業港では、コンテナターミナルの取扱いを増やすため、既存施設を拡張し、ポストパナマックス級(5,000~10,000TEU)のコンテナ船も発着できるようにする予定(2015-2020)。拡張すると、38 万 TEU 取扱いが増加する予定。

〈質疑応答など〉

港湾の運営や今後の北極海航路への取り組み、エネルギー関連プロジェクトの進捗など、幅広い内容について質疑応答、意見交換をした。

〈コンテナターミナル視察〉

- 1.ウラジオストク商業港が運営する CT を見学。 ※撮影できないため、ターミナル内の写真なし。
- 2.当日は雪の中荷役作業を行っていた。ヤード内まで鉄道の引き込み線があり、コンテナ貨車が多数留置されていた。
- 3.日本の荷役に比べると、ロシアの荷役は効率が悪いとのこと。



※後日、鷲の巣展望台から撮影した遠景。左が汎用ターミナル、右がコンテナターミナル。

●沿海地方政府

ロシア極東地域を統括している、沿海地方政府を表敬訪問。ロシア政府の沿海地方での開発計画など、話を伺った。



<相手方対応者>

スタリチコフ国際協力・観光開発局長 *Starichkov Alexey*

ヤコベンコ氏 *Yakovenko Maxim*

パコノフ氏 *Pakhomov Oleg*

<概要説明>

○沿海地方の開発計画等について

- ・2012年 APEC 前に、APEC 開催場所のルースキー島への橋などインフラ整備が進められた。
- ・来年の完成を目指し、ハサン地区の LNG プラントを建設中で、これには日本向けが含まれている。
- ・サハリンからのパイプラインも、シベリアからウラジオストク、中国、北朝鮮に向けて建設中である。
- ・石油加工工場(ロスニエフト)を建設し、周りで韓国、シンガポール、中国、台湾と協力し、ポリエチレンやポチエステル製造を進めている。
- ・そのほか、農業向け肥料製造や年間 6 万台の自動車組立工場(ソラースと日系企業との合弁工場)もある。
- ・経済特区が成立し、自動車部品生産等を誘致している(日本・韓国メーカー等)。

○物流の発展について

- ・ロシアのスナグループがザルピノ港のプロジェクトを進めている。将来、6,000 万トンの貨物量を目指している。コンテナ、小麦、旅客の港で、周りに数万人の住宅のプロジェクトもある。メインパートナーは、中国吉林省等で貨物を輸送する会社。
- ・沿海地方は鉄道はあるが道路が狭く、インフラ不足であるため、ロシア政府の支援を受けている。
- ・ロシア鉄道という会社がザルピノと中国を鉄道で結ぶ。

- ・石炭ターミナルの改善では、ヴォストチヌイでスナグループが 2011 年から改良を開始し、5 年後には取扱能力が 4,000 万トンになる。
 - ・ナホトカの石炭ターミナルは、取扱能力が 600 万トンになる。
 - ・沿海地方の国際物流となるのは、プリモリエ第 1 と第 2。沿海地方と中国の吉林省とつなく。
 - ・ヴォストチヌイ港は、陸上のインフラ整備改善のため、特に道路、鉄道を、現在沿海地方の予算で、ウラジオストクまで建設中。
 - ・海外や民間企業と力を合わせてプロジェクトを進めていく。
 - ・農業の大きなプロジェクトもある。国と企業で、海外投資もある。投資エージェンシーを設置している。日本の企業が一番で 200 万ドル。
 - ・日本の投資は、自動車のソーラズと木材加工のプロジェクト。
- 今後、沿海地方と苫小牧との取扱貨物量が増加することについては、我々も歓迎する。今回の訪問の成功を願う。

〈質疑応答など〉

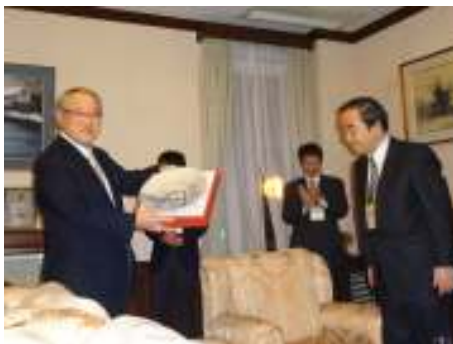
沿海地方政府としての北極海航路への取り組みや、シベリアランドブリッジなどについて、質疑応答、意見交換をした。

〈掲載記事(現地)〉

<http://primorsky.ru/news/common/76744/?PRINT=Y>

●在ウラジオストク総領事館総領事公邸 表敬訪問

在ウラジオストク日本総領事館総領事公邸を表敬訪問。訪問団からは、表敬訪問の記念として、樽前焼の焼き物を贈呈。



〈相手方対応者〉

笠井 達彦総領事
伊藤 雅和副領事
内館副領事

4-3.11月13日(木)

●ウラジオストク市内視察

午前中は、ウラジオストク市内の視察を行った。

APEC の際に建設された金角湾横断橋(黄金橋)や極東連邦大学(FEFU)、鷲の巣展望台などを視察。前日の悪天候と、コンテナターミナル内の撮影は禁止であったため、港湾を撮影できる場所を何か所か回った。

市内を走行している自動車の9割は日本車で、多くは中古車で右ハンドルのものであった。極東ロシアでも、日本車への信頼度は高いとのことであった。

バスで走行した金角湾横断橋(黄金橋)の橋脚部分は、北海道の會澤コンクリートが工事を施工していたり、帯広のロゴスホームが住宅の内装事業で進出していたりと、今後も日本企業、特に寒冷地に適した技術を保有している北海道企業の進出が進めば、苫小牧港での取扱貨物量の増加の可能性も感じた。

ただ、市内にはあまり駐車場がなく路上駐車が多く渋滞が頻発していることや、住宅やビルが丘陵地に張り付いて建設されていたりすることから、ウラジオストク市の開発という点では、限界に達しつつあるかのように見受けられる。

ロシア極東を日本から見る際には、極東地域のみでの発展ではなく、シベリア鉄道や北極海航路を經由したヨーロッパ側のロシアと関連させた視座が不可欠ではないかと思われる。



●FESCO 訪問

苫小牧港へのコンテナ航路を運航している FESCO 社を訪問。



<相手方対応者>

ドムラチェフ極東支店長 *Dmitry Domrachev*

イリエノク ナホトカ・日本航路担当ディレクター *Lyudmila S. Iloenok*

アレクシュコツンキーRORO・フェリー担当ディレクター

<概要説明>

- フェスコは、ソ連時代からロシア連邦の時代も日本とロシアの間のルートを取扱っている会社。サービスは、日本とロシア間のコンテナ、RORO輸送を行っている。東南アジアやヨーロッパにも興味を持っており、お互いに発展できる話をしたいと思っている。
- フェスコグループでは、船のオーナーである商港会社がコンテナ船やバルク船を保有。ターミナル会社もあり、港湾施設、倉庫を保有している。鉄道輸送の会社、トランスガランとルースカヤトロイカは、鉄道車両を保有している。
- 物流は、フェスコ運航会社を取り扱っており、ウラジオストク、ヴォストチヌイ、マンガダン、ペドロバカムチャッカ、コルサコフの各港にある。ロシアのヨーロッパ側、サンクトペトロブルク港、ナウシリビ港にも関連会社がある。
- 日本、韓国、アメリカ、東南アジアには代理店がある。
- 鉄道輸送は極東からロシアの西側に輸送している。

<質疑応答など>

現在、苫小牧港との航路を開設している船社であり、航路や貨物、実際の使われ方やコンテナの取扱いなど、実務的な内容を含む、中身の濃い質疑応答、意見交換をすることができた。

●「苫小牧港セミナー in ウラジオストク」

宿泊先でも市内の現代ホテル 3F にて、「苫小牧港セミナー in ウラジオストク」を開催。
ロシア人、日本人合わせて約 25 名の招待者が来場。苫小牧からの参加者と交流を深めた。

〈セミナー次第〉

1.開会

2.挨拶

苫小牧港利用促進協議会 会長 苫小牧港管理組合 管理者 岩倉苫小牧市長

3.苫小牧港の概要説明(プレゼン)

苫小牧港管理組合 柏葉専任副管理者

4.乾杯

苫小牧埠頭(株) 長岡代表取締役社長

5.来賓あいさつ

在ウラジオストク日本総領事館 笠井総領事

6.アトラクション

ロシア伝統芸能演舞

7.閉会

苫小牧港開発(株) 石森代表取締役社長





〈参加者〉

日系企業 9 社、現地企業 7 社から、約 25 名のご参加をいただいた。

4-4.11 月 14 日(金)

●ウラジオストク→ナホトカ移動

早朝にウラジオストクを出発し、訪問先のナホトカ市へ約 4 時間かけて移動。

●ナホトカ市役所表敬訪問

コンテナ航路で結ばれているヴォストチヌイ港がある、ナホトカ市役所を表敬訪問。先方から港湾の現状などについて説明を受けた。



<相手方対応者>

グラドキーフ第 1 副市長
イリーナ国際関係担当補佐官
コレイキナ消費市場部長
ギリヤコフ経済部係長

<概要説明>

○ナホトカ市の人口は周辺地域を含めて約 17 万人。日本の舞鶴市、敦賀市、小樽市などと姉妹都市関係をもっており、定期的に相互訪問している。今後も、隣国である日本との友好関係を強めていきたい。

○ナホトカの取扱貨物(ナホトカ港・ヴォストチヌイ港合計)は、ノボルシスク、サンクトペテルブルグに次いで、ロシア全体で第 3 位(6,690 万トン)。最大の荷役会社はヴォストチヌイ港(株)。

○ヴォストチヌイ港(株)の取扱量は 1,080 万トンで、石炭を主に扱っており韓国と日本に輸出。

○アジア太平洋地域での石炭需要が増加していることから、第 3 の石炭ターミナルを建設中(2015 年末か 2016 年半ばに稼働予定。今より 1,000 万トン増)。

○ヴォストチヌイ港の東荷役会社(CT 運営会社)では、外資コンテナを取り扱っている。2013 年の取扱実績は、47 万 4,000TEU(約 500 万トン)。なお、最大で年間 66 万 TEU の取扱が可能。

現在の課題としてはコンテナ不足であり、それが解消されるのであれば、220 万 TEU まで増やしたい(10 億ルーブル程度の投資が必要)。

○航路については、釜山などから FESCO、ヒュンダイなどの航路がある。現在は、中国、韓国が主体。

日本からは月に 1~2 回しか寄港がなく、コンテナについては 1~2%しかない。ただ、1970~1980 年代については日本とのコンテナの往来も盛んであった(その後激減)。

○将来性の高い沿海地方のプロジェクトとしては、ザルビノ港の整備プロジェクト。今後、ザルビノ港でもコンテナの取扱いが開始されるものと思われる。

- ナホトカ地区では、ヴォストチヌイで石油化学製品のプロジェクトが予定されている(開発段階)。
- もう一つのプロジェクトは、肥料、石油化学製品の製造プロジェクト。年間生産能力500万トンを計画しているが、製造過程で使用する天然ガスの確保が課題。シベリアで産出されるガスを確保する予定ではいる。
- コージミノ湾での原油ターミナルは既に完成しており、成功をおさめてきた。西シベリアの油田とパイプラインで結ばれている。昨年実績では、1,800万トンを主に日本と韓国に輸出。原油ターミナルの棧橋は水深22mで、15万D/Wの船が2隻同時着岸可能。なお一部の原油はロシア国内に鉄道輸送(パイプラインの途中から)され、その量は350万トンだった。



※原油の輸出設備の様子。

- ノビツキー湾には石油製品のターミナルがあるが、ガソリン、軽油などを取り扱っており、実績は700万トン。
- 最も古いナホトカ港の港湾施設では、石炭、金属、木材なども扱っている。
- その他にも小型の石炭ターミナル(水深8m・2万D/W程度・日本向けに石炭を輸出)、木材ターミナルなどがあつた。
- 今年の実績は昨年を上回り、7,000万トン程度になる見込み。
- ロシアの極東地域ではナホトカ港(ヴォストチヌイ含む)が最大の港湾である。
- ウラジオストクに比べても、ナホトカのほうがポテンシャルはあると思っている。特にウラジオストクは背後用地が限られているが、ナホトカのほうが広い背後地を備えている。
- 今後、ナホトカと苫小牧の経済交流だけでなく、友好関係の熟成を願っている。
- 沿海地方では休耕地が多く、既に韓国はそういったところに農業で進出している。日本の農業関係者も進出を期待している。

〈質疑応答など〉

お互いの市の友好関係の確認、今後の港湾の発展についての意見交換などができた。

〈掲載記事(現地)〉

<http://www.nakhodka-city.ru/news.aspx?id=32859&lang=>

<http://primamedia.ru/news/primorye/17.11.2014/401308/nahodka-i-yaponskiy-port-tomakomay-obsudili-partnerstvo-v-transportno-logistichesk.html>

●ヴォストチヌイ港 東荷役会社コンテナターミナル視察

ヴォストチヌイ港を運営している荷役会社のうち、コンテナターミナルを運営している東荷役会社(株)のターミナルを見学。施設を見学しながら説明を受け(写真撮影は禁止)、その後、ターミナルを見ることが出来る展望台へ移動。



<相手方対応者>

ネスチュロフ マネージングディレクター
ガザリナ営業部長

<概要説明>

○東荷役会社(株)は 2004 年から事業(コンテナターミナル運営)を行っている。従業員は約 170 人。

OCT の面積は 72ha。荷役機械等は会社の所有(ただし岸壁は国から長期貸付)。年中無休 24H 稼働。
岸壁延長は 1280m、水深 11~13.5m。

○18,000TEU 級のコンテナ船が着岸可能。そうした船は月に 1 回程度寄港。寄港する中心は 1,000
~2,000TEU の船。FESCO、APL、マースクなどの船社が寄港している。

○通関検査は 125/日が Max。固定式 X 線検査装置、移動型 X 線検査装置を備えている。

○コンテナの最大蔵置個数は 23,500TEU。

○この CT では放射性物質の取扱許可もあり、過去に日本向け放射性ウランを積みだしたこともある。

○バルクの取扱荷役機械も 2 台保有しており、少量ながら取り扱っている。

○ターミナル内に鉄道の引き込み線があり、コンテナの積み 210 両、降ろし 210 両の取扱いが可能。
鉄道車両へのコンテナ積み込み用荷役機械も備えている。

コンテナのうち 8 割が鉄道で、シベリア鉄道経由で運ばれている。列車本数は平均 5 本/日。特急コン
テナ列車が 3 本/週設定されており、約 7.5 日でモスクワへ到着。

2013 年は 1,300 本(約半数がモスクワ行き)のコンテナ列車を運行。今年は 1,600 本程度になる
見込み。

○コンテナ列車の貨車は同時に 166 両の積み下ろし作業が可能。これはコンテナ列車 3~4 本分に相
当する。

○取扱貨物で主要なものは日用品、自動車部品、食料品、家電など、生活に密着したもの。軍事的な貨物
は扱っていない。

〈質疑応答など〉

設備や機械、運営方法など、実務的な話を中心に、現地を俯瞰しながら互いの違いを認識。今後、互いの
良い面を取り入れながら、コンテナターミナルなどの運営がよりよい方向へ向かうことが期待される。

●ナホトカ市 市内視察

ナホトカ市内の展望台から、市内の港湾施設を視察。

どこの埠頭も貨車が岸壁近くまで乗り入れており、貨車から荷役機械を使って荷物を降ろし、船に積
み込む光景を見ることができた。

ただ、貨車からは 1 台の荷役機械で荷物を降ろし、船には別の荷役機械で積み込むなど、荷役効率は
低かった。ただ、市役所の担当者の話では港湾労働者は人手不足であり、致し方ない面もあるかと思
われる。





4-5.11月15日(土)

●ナホトカ→ウラジオストク→成田→羽田→新千歳移動

宿泊先のナホトカのホテルからバスと飛行機を乗り継いで、新千歳空港へ移動。
大きなトラブルもなく、5日間の日程を終了。

