

北東アジアの最近の物流状況

公益財団法人 環日本海経済研究所

特別研究員 三 橋 郁 雄

極東ロシアの港湾



ムチケ湾の港湾



ロシア沿海州の港湾

極東ロシアの港湾



ムチケ湾 SUEKターミナル



ポストチヌイ港



ザルビノ港
(完成車・マツダ)



ナホトカ港
(湾入口が商業港、湾奥が漁業港)



コジミノ港石油埠頭

最近のウラジオストクの状況



ソラズ埠頭のトヨタ工場



大ロシア島への
横断橋



ウラジオストク港
コンテナターミナル



ソラズ埠頭のマツダ工場



空港アクセス鉄道

極東ロシアの物流状況(2012年)

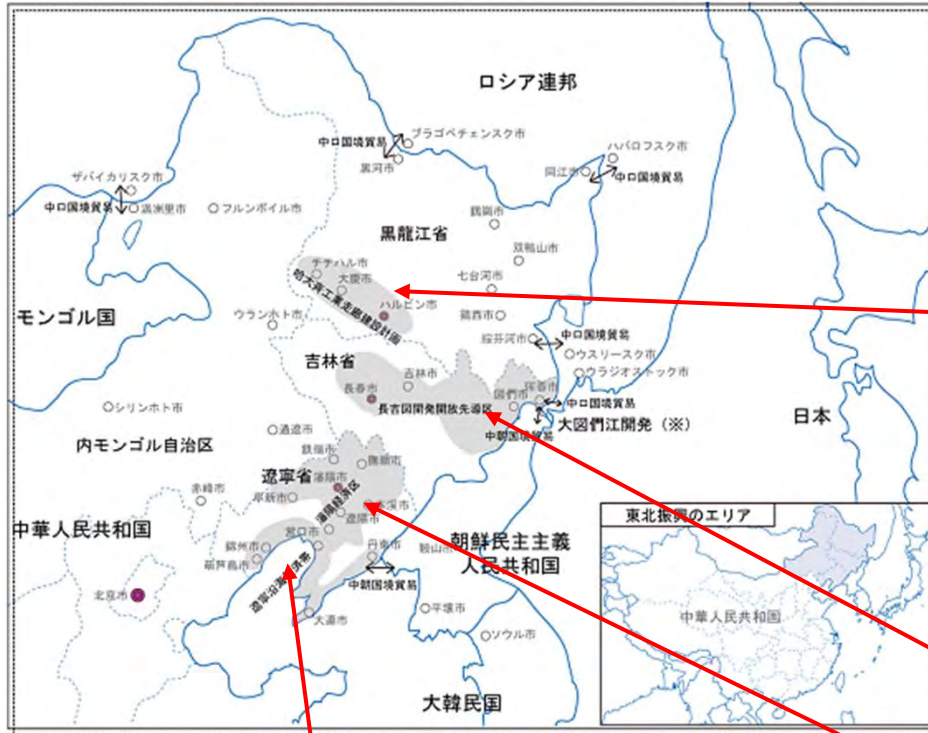
極東鉄道輸送量(2012)*				
輸送量	前年比	内訳		
5070万トン以上	2.9%増	石炭	1930万トン	7.2%増
		石油製品	1100万トン	2.5%増
		輸入貨物	441万トン	0.8%減
		木材	406万トン	11%減
		鉄くず	26万トン	3.5%増
		コンテナ貨物**	740,310TEU	21.4%増
		コンテナ貨物量	453万トン	14.2%増

* RIAノーバステ(2013.01.11)

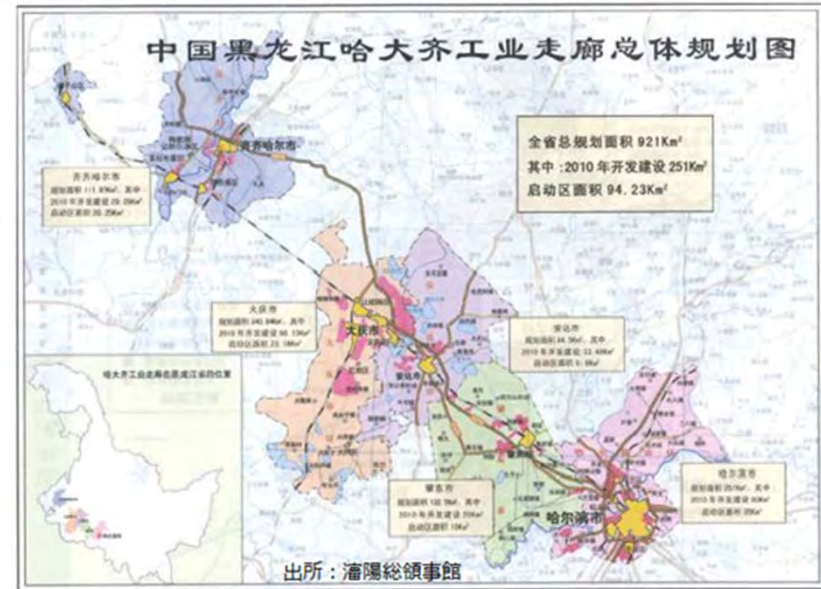
** シベリア鉄道を利用した国際コンテナ数(出典:シベリア横断鉄道調整評議会CCCT)

ロシア極東主要港湾2012年貨物取扱量と所属港湾管理者			
港名	全取扱量	前年比	港湾管理者(企業)
極東全港湾	1億2230万トン	6.4%増	
ポストチヌイ港	3860万トン	9.6%増	ポストチヌイ港(石炭港)、VSC(コンテナ港)、 コジミノ港(石油港)、その他
ワニノ港	1820万トン	4.3%増	ワニノ港、ガバニ港、SUEK(ムチケ湾)
ナホトカ港	1550万トン	12.9%増	商業港、漁業港、石油港
ウラジオストク港	1220万トン	12.6%増	商業港、漁業港、石油港
ポシェット港	540万トン	9.5%増	商業港
ペトロパブロフスキー・ カムチャッカ港	230万トン	6.3%増	

中国東北地方のプロジェクト



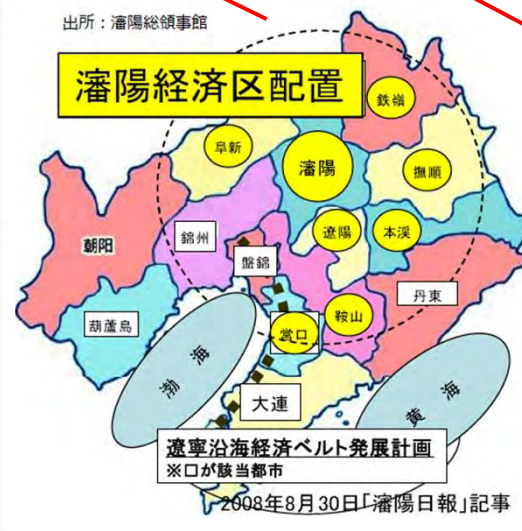
はだち ■ 哈大齊工業走廊建設計画図



遼寧沿海經濟帯



瀋陽經濟区配置



ちょうきちと 長吉図開発開放先導区



中国東北地方の港湾



大連港



丹東港

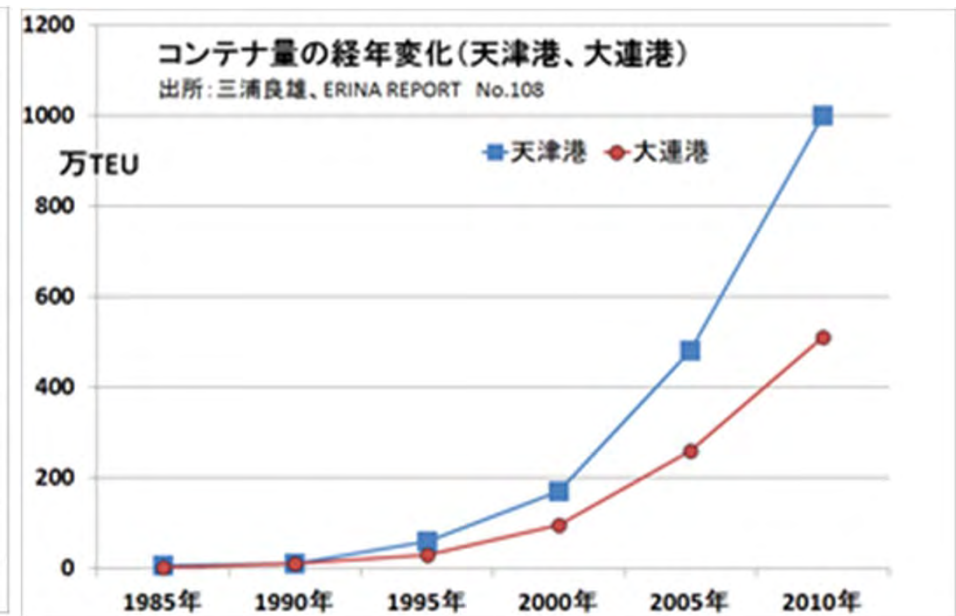
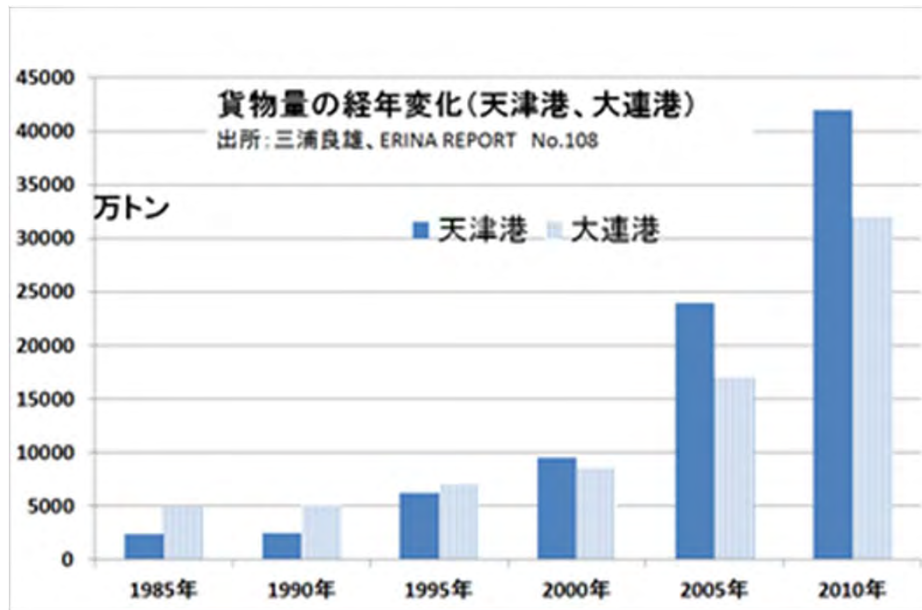


营口港



天津港

中国東北地方港湾の貨物量



港湾名	貨物量(億トン) 2011年	コンテナ量(万TEU) 2011年
大連	3.37	640
營口	2.61	400
丹東	0.5 (2010年)	30 (2010年)
天津	4.53	1157
(参考)東京	0.83	467

内モンゴルの生活水準

城乡居民主要耐用品拥有量表（都市と農村の主要耐用品所有数）

	単位	2011年	増速 (%)
城镇居民每百户耐用品拥有量（都市部100戸当たり）			
彩色电视机カラーテレビ	台	105	-4.5
电冰箱（電気冷蔵庫）	台	99	3.2
洗衣机（洗濯機）	台	97	1
家用电脑パソコン	台	61	30.1
家用汽车（家庭用自動車）	辆	20	75.7
农牧民每百户耐用品拥有量（農牧民100戸当たり）			
电视机テレビ	台	108	4.7
其中：彩电（その中でカラーテレビ）	台	107	8.2
电冰箱	台	82	90.7
洗衣机	台	78	31.5
摩托车オートバイ	辆	75	10.3

出所：内モンゴル自治区統計局

今後期待される新輸送回廊



北東アジア輸送回廊

Transportation Corridors in Northeast Asia



各輸送回廊の輸送力増強方策等新しい動きー1

①BAM回廊

- ・輸送量(主として石炭)が能力限界まで来ている。
- ・民間が鉄道局に資金を供与して能力増大工事完成期限を前倒ししている。
- ・今後複線電化を目指す。

②SLB回廊

- ・輸送量が能力限界を超えている。
 - 対策 ①石炭輸送主力はBAM鉄道へシフト。コンテナ輸送等を重視。
 - 対策 ②原油タンク輸送のパイプラインへのシフト(コジミノ港の建設供用)、天然ガスパイプラインの建設予定(ウラジオ近郊)

③^{すいふんが}綏芬河回廊

- ・中口間輸送

各輸送回廊の輸送力増強方策等新しい動きー2

④ 図們江回廊^{ともんこう}

- ・北朝鮮・羅津通路のほぼ完成(羅先経済特区からの中国貨物の積出)。
- ・ロシア・ザルビノ通路の疎通に向けての日中韓口の努力。

＜図們江地域の動き＞

- ・ハサン～羅津港間のロシア鉄道化(コンテナ、石炭)。
- ・ポシェット港(石炭)の取扱い能力増大。
- ・ザルビノ港の穀物輸出埠頭の建設。

⑤ 大連回廊:

- ・輸送量が能力限界まで来ている。
 - 対策 ①旅客線の分離(ハルピン大連高速鉄道)。
 - 対策 ②代替回廊として新回廊の創造(丹東1回廊、東辺鉄道、
高速道路、丹東港の整備)。

⑥ モンゴル回廊:

- ・従来からの中国側通路(二連～天津)に輸送能力限界がある。
- ・新しい通路の開拓 → 丹東2回廊、図們江回廊、その他。

極東ロシアの輸送問題

1. 石炭輸送の課題

1) BAM鉄道

<供給量計画>

BAM鉄道の輸送能力

現在 1200万トン程度 → (トンネル改修により) 1500万トン →

(更なる改修により) 3200万t → (2020年には) 5000万トン~5900万トンへ → 1億tへ

<需要量計画>

S U E K : 現在1200万トン → 2000万t

サハトランス社 : (南ヤクート社、クズバス炭) 2400万t

チェル社 : (エリガ炭) 2000万t

2) シベリア鉄道

<供給量計画>

シベリア鉄道の輸送能力 : 現在5000万トン程度 → 将来?

<需要量計画>

ボストチヌイ港(既存の石炭港) : 現在1800万トン → (拡張により) 3600万トン

ボストチヌイ・南側石炭埠頭 : 将来2000万t

ナホトカ商業港 : 現在200万t → 400万トン

ポシエツト港 : 現在350万トン → (2015年には) 700万トン

羅津港 : 将来400万トン

スホドール計画 : 将来400万t(実現性は低い)

2. 日本と異なる港湾所有制度とオーナーの変転

ウラジオストク港、ザルビノ港、ボストチヌイ港

北東アジア経済の新しい動き

中国が大消費時代を迎えようとしている。

- ・世界経済の需要拡大の根源的存在になれるか。
- ・中国における自動車時代の出現 → 日本自動車メーカーの進出
- ・日本はこのチャンスを生かせるか。

極東ロシアが新時代を切り開けるか。

- ・WTO加盟、製造業分野の外資の誘致の積極化、
- ・APEC2012の成功の自信
- ・ボトルネックは交通基盤の不足(特にSLB、BAM) → 整備の進捗を優先課題に。
- ・エネルギー供給基地化、エネルギー産業の建設(石油化学工業、ガス化学工業)を目指せるか。
- ・バランスのとれた中国活力の活用。
- ・アジア太平洋経済への進出。
- ・日本はこのチャンスを生かせるか。

北東アジアは経済の大発展時代を迎えつつある。

不安定要因

- ・この20年間の平和の時代が今後とも継続するかどうか。
- ・歴史問題、領土問題、内向き志向、北朝鮮問題。

中国の発展方向と課題

