

Report

The Northeast Asia Network

北東アジアネットワークの

構築に向けて



北海道港湾経済研究所 所長

上原 泰正

1 はじめに

著しい経済発展が続いている中国、そして石油、天然ガスの開発プロジェクトが進められているロシア共和国サハリン州を含む北東アジア地域は、将来の経済発展に高いポテンシャルを持つ地域である。これらの地域に隣接する北海道にとって、多様な分野での交流を深めることにより、北海道の企業は新たなビジネスチャンスを獲得する可能性を秘めているといえる。

こうしたなか、サハリン州での「北海道ビジネスセンター」の開設、北海道による中国への経済調査団の派遣や貿易相談員によるコンサルティング、北海道開発局や北海道経済産業局、(財)北海道開発協会、大学等いわゆる産学官それぞれに北東アジアとの経済交流を促進するための調査研究を進めているところであるが、これまでのところ道内企業の北東アジア地域への進出はまだ限られたものとなっている。

このような状況から、北東アジア地域との実りある経済交流を促進するにあたっては、産学官の総力を結集した実務的な支援体制の構築を早期に行うことが不可欠である。

(社)寒地港湾技術研究センターでは、これまで進めてきた「北東アジアネットワークシステムに関する調査研究」を、より具体的なビジネス案件を対象としながら、北東アジア地域に事業展開をする上で必要なことを調査するため「北東アジアネットワーク研究会」を設立した。この活動の一環として平成15年10月にサハリンプロジェクトの視察を行い、プロジェクト関連企業との意見交換を行ってきた。以下に概要を報告する。

2 躍進する北東アジアと新たなネットワークの形成

日本、韓国、中国東北三省、ロシア極東地域及びモンゴルを包括する北東アジア地域の1996年におけるGDPは3兆9,692億ドルに達し、世界的に見ても極めて大きな経済圏として成長しつつある。

こうした経済発展を背景に、北東アジア域内の国際貿易は活発化しており、物流量も飛躍的に増大し、陸上輸送と海上輸送の結節点となる港湾を

はじめとする輸送インフラの整備開発が急速に進められている。中国の大連や韓国において新港の建設が行われているところであるが、このような港湾整備の進展とともに日本、中国、韓国間相互のコンテナ輸送量は着実に増加してきている。特に、日本の地方港と釜山港を結ぶ定期コンテナ航路が近年相次いで開設され、釜山港経由の輸出入貨物が増加していく傾向にあり、これまでとは違う新しいネットワークが形成されつつある。

北東アジア地域の中でもとりわけサハリン州は、宗谷海峡を隔てて北海道とは至近の距離にあることから、今急速に進んでいるサハリンー1及びサハリンー2における石油・天然ガス開発プロジェクトの動向は最も注目すべき事柄である。例えば、北海道にとって、開発資材の中継及び供給基地の役割、開発機材の維持補修基地としての役割、その他消耗機材や生活日用品などの供給基地、サハリン州内で新たに発生する建設事業への道内企業の参入、経済発展に伴い派生してくる新たな事業への参入、積雪寒冷地に関する各種技術の情報交換や提供、プロジェクト関連事業従事者に対する道内の保養地の提供など、北海道を核とする新たなネットワークを形成する契機といえる。また、このことは低迷を続けている北海道経済の活性化にとって様々な面で大きなインパクトを与え得る可能性を有している。

このようなことから、北海道が事務局を務める「北海道サハリンビジネス交流支援協会」は2001年4月にユジノサハリンスク市に「北海道ビジネスセンター」を設置し、協会会員となっている道内企業に現地のビジネス情報を提供するなどの支援活動を行っている。センターにはこれまで道内外から数多くの問合せがあるものの、北海道からの進出企業は建設業関連やタグボートサービスなど少数にとどまっている。これは、道内企業がこれまで海外との取引経験に乏しく、また企業が単独で情報収集から現地パートナーへのアプローチを行い、ロシアの法制度や商習慣など煩雑なプロセスを理解し具体的な成果を得るためには、大きな困難を伴うことから躊躇せざるを得ない状況にあるものと推測される。

北東アジアネットワーク研究会は、このような課題を克服しながら北東アジア地域との交流を促進しかつ実務的な関係構築を行うため、様々な業態の企業におけるビジネスの芽の発掘から具体的ビジネスの展開に至るまでの実務支援スタディなどを行うとともに、交流拡大のためのセミナー、研究会の開催、人材育成などについて産学官の幅広い分野と連携しながら、支援スキームの確立を目指す考えでいる。

3 サハリンプロジェクトの現況

今回の調査団は、堀達也氏（FEC北海道代表）を団長とし、大学関係者やサハリン州との経済交流を検討する企業等により構成されている。現地ではサハリン州政府やサハリンプロジェクトの実施企業等を訪問して、今後の交流について具体的な意見交換を行い、併せてプロジェクトの一部と港湾施設等の視察を行った。

3-1 サハリンー1プロジェクト

サハリンー1プロジェクトは、チャイウォ、オドプト及びアルトン・ダギの3鉱区からなっており、エクソンモービル及びサハリン石油ガス開発株式会社（SODECO）を主体とする5社の企業連合により進められている。現地におけるプロジェクト進行管理はエクソンモービルの子会社、エクソン・ネフテガス社が実施している。全体は四つのフェーズからなり、フェーズー1は石油の採掘を主体とし、デカストリまで布設したパイプラインを通じ、

チャイウォは2005年から、オドプトは2007年から輸出を開始する予定である（図ー1）。フェーズー2は2008年からガスパイプラインを経由して日本向けに天然ガスの輸出を、フェーズー3はアルトン・



図ー1 サハリンー1プロジェクト

ダギの生産、そしてフェーズ4は2050年以降の生産維持を可能とする対策となっている。

サハリン-1をめぐる最近の動きは以下のとおりである。

チャイウォの陸上掘削リグ「ヤストレフ」が2002年7月に完成し、チャイウォ鉱区に向けて海底面下を水平に採掘孔の掘進が行われている。また、沖合掘削リグも建設予定で、アラスカで使用されていた「オルラン」を転用することとしており、既に2001年にアムール造船所までの輸送を終えている。石油パイプラインについては、チャイウォ鉱区から陸上にある処理施設までの布設が始められており、そこから輸出ターミナルとなるデカストリまでのルートは既存の道路沿いのルートを活用しながら、最終調整が進められている。デカストリ地区の石油積出施設及びこれらの支援施設等の建設は、2004年にも開始されるものと推定される。

また、チャイウォ及びオドプト鉱区の関連土木事業や、ノグリキからオハに至る道路の改良工事なども次々と始められている。さらに、石油掘削に従事する作業員のアメリカにおける実施訓練、砕氷船を伴走させた石油タンカーの氷海域における航行実験など、本格的な生産開始に向けた準備が順次進められている。

3-2 サハリン-2プロジェクト

サハリン-2プロジェクトもアストフ、ピルトンおよびルンスコエなど複数の鉱区からなり、開発はロイヤルダッチシェル、三井物産、三菱商事からなる企業連合により進められている。現地におけるプロジェクトの進行管理はサハリン・エナジー社が一元的に実施している。全体は三つのフェーズからなり、フェーズ1はアストフ鉱区の開発で、既に2000年から流氷のない時期に原油の生産を開始している。フェーズ1aとして原油採掘により低下した油層の圧力を高めるため、沖合の掘削リグ「モリクパック」から水攻法を実施している。

フェーズ2は、ピルトン及びルンスコエの開発で、2003年に東京ガスや東京電力等との間でLNG取引に関する基本合意が成立している。フェーズ3は原油、ガス開発の将来における展開となる。

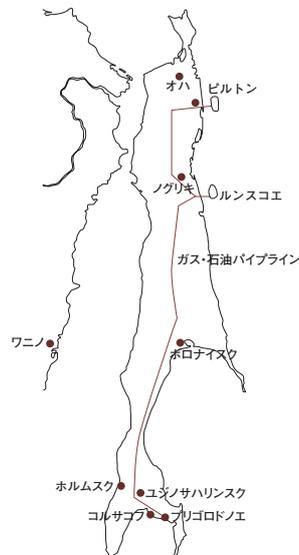


図-2 サハリン-2プロジェクト

ピルトン鉱区から産出される天然ガスと石油はサハリンを縦断するパイプラインによりコルサコフ近傍のプリゴロドノエに輸送され、ガスはそこで液化のうえ輸出することとなっている(図-2)。

サハリン-2をめぐる最近の動きはフェーズ2を中心に事業が展開しており、沖合の掘削リグの建設、プリゴロドノエのガス液化プラントの建設(写真-1)、海底及び陸上パイプラインの調達等主要部分の契約も終え、2006年の操業開始に向けそれぞれの事業が急速に動き出している。



写真-1 プリゴロドノエのガス液化プラントの建設サイト(サハリン-2)

4 新たな交流に向けて

今回の訪問にあって、調査団から関係先への提案は以下のとおりである。

サハリン州行政府に対しては、サハリン州と北海道の経済交流をより実りのあるものにするため、第1段階としてサハリン州の土木・建築関係の技術者を研修生として招待し、寒冷地技術を含む技術交流の促進を図ることを提案した。

サハリンプロジェクトを実施しているサハリン・エナジー社とエクソン・ネフテガス社に対しては、北海道の社会資本整備状況の視察、札幌市あるいはその近郊における「国際友好村」の建設、

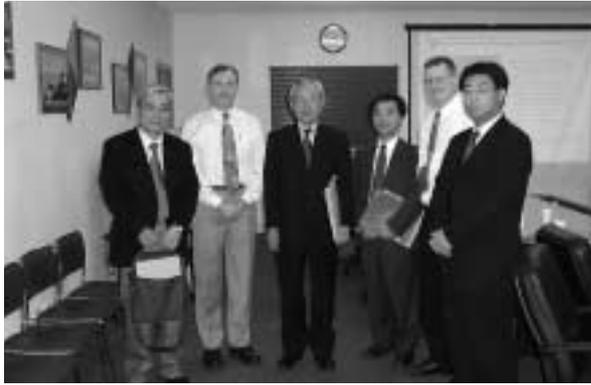


写真-2 エクソン・ネフテガス社との意見交換

天然ガス需要調査の実施、国際経済交流特区の創設への取組などについて提案を行った。

また、コルサコフ海洋商港(株)に対しては、港を核とした交流事業の促進のため、道内の港湾整備状況の視察と技術交流のための研修生の受入れを提案した。

サハリン・エナジー社及びエクソン・ネフテガス社の両社とも、北海道のポテンシャルの高さを十分に評価しており、ユジノサハリンスクと新千歳空港及び函館空港との間に企業専用のチャーター便を運航させていることから、福利厚生や生活物資の供給面で大きな可能性が考えられる。

また、サハリン-1プロジェクトは天然ガスをサハリンから北海道を経由するパイプラインにより日本に輸送する構想を持っていることから、日本のエネルギー需給の動向については強い関心を寄せており、今後の需要動向調査等において協力していくこととなった。

コルサコフ海洋商港(株)との意見交換においては、サハリンプロジェクト双方の会社からコルサコフ港に対し、供給基地の構築とオペレーションに関する引合がきており、コルサコフ海洋商港(株)としてプロポーザルの提出を準備しているとの説明とともに、プロポーザル作成にあたっての共同参画の可能性を示唆された。

また、ZIMA 2 (サハリン-2の石油、ガス開発に従事する人の住宅団地、いわゆるアメリカ村)の建設やノグリキ周辺での道路整備などサハリンエナジー社の業務を受注しているほかロシアで数多くの実績を持つFSCインターナショナル社との意見交換においては、FSC社からロシア並びに日本における住宅、産業用施設、公共施設、港湾、道路、橋梁などの建設を活動の範囲として、総括

的業務提携の協定締結を求める提案がなされた。業務提携協定の主たる部分は、日本及びロシアにおける民間や地方自治体の有望なプロジェクト、建設プログラムに関する情報交換と共有、設計及び建設における協力の可能性の検討、興味あるプロジェクトの事前審査書類、技術評価、価格算定等の作成などから構成されている。調査団に参加した数社が、協定の締結を進める見通しである。

今回のサハリン訪問によって、北東アジアネットワーク研究会が目指している実務的な交流の構築に向けて、契機となる多くの芽を見いだすことができたものと考えている。今後は、これらの事例をより深化し、拡大していくことにより、新たな交流ネットワークの形成を目指していきたい。

5 コルサコフとホルムスクの港

今回、サハリンの主要な港湾であるコルサコフ港とホルムスク港を視察することができた。

コルサコフ港は、ユジノサハリンスクの南側にあり、バスで1時間程度の距離にある。コルサコフへの道路は往復3車線で全線舗装されているが、中央の車線が道路勾配の上り、下りの状況により追越し車線となったり対向車線となったりす

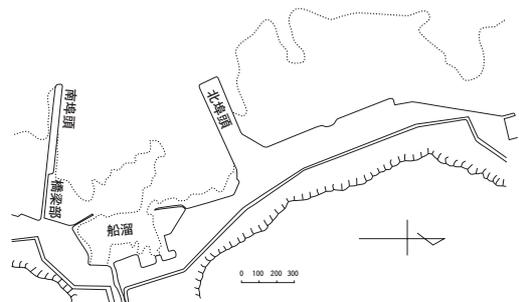


図-3 コルサコフ港平面図



写真-3 コルサコフ港(手前が南ふ頭、後方が北ふ頭)

るため、若干緊張が強られる道路構造となっている。

港の形状は図-3に示すように南北のふ頭が主要施設となっているが、防波堤はなく静穏度がかなり悪い状況にある。荷役設備を含めて港湾の施設はかなり老朽化が進んでいる。ふ頭の幅は北ふ頭が広くコンテナの扱も行われているが、いずれも十分な用地がないため、新たな物流需要に対応するためには、新規に拡張することが必要と思われる(写真-3)。

ホルムスク港はユジノサハリンスクの西側にあり、バスで2時間程度のところにある。連絡道路は全線舗装されており、特に峠部分は最近になって改良がなされたと思われ、重量物運搬車両も通行が可能な状況となっている。

ホルムスクには商港と漁港があり、商港の形状は図-4のとおりで掘込港となっている。ワキノとの間に鉄道連絡フェリーが就航しており、大陸との重要な連絡港となっている。また、石油パイプラインなどサハリンプロジェクトの資材陸揚港としての役割も果たしている。大型岸壁は-10mが1バース、-7.5mが2バース、フェリー岸壁は-8.0mが1バースとなっている。港内の静穏度は比較的良好と思われる。

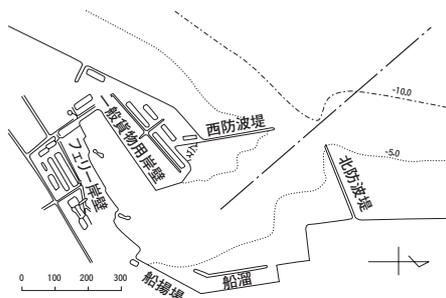


図-4 ホルムスク港平面図



写真-4 ホルムスク港(左側奥がフェリーふ頭、正面が一般貨物ふ頭)



写真-5 ホルムスク港に隣接する漁港の荷さばき用地

ホルムスク港も施設の老朽化は著しく、かつ、用地が極めて狭少である。特に、鉄道軌道幅が大陸とサハリンで異なることから、鉄道貨物の転車用地がかなりのスペースを占有しており、現港内での土地利用の再配置は極めて困難と見受けられる(写真-4)。

商港の少し北側に漁港があり、サハリンプロジェクト関連資材の搬入港として利用するため、港湾施設の改良が進められていた。泊地の増深工事は既に終了し、現在は岸壁背後に鉄道の引込線の整備と荷さばき用地の整備中である(写真-5)。

なお、両港ともに港湾の管理運営は、日本では公的部門が担っているのに対して、株式会社が施設整備から運営にいたるまですべてを行っている。

6 おわりに

今回の調査にあたっては、多くの方々にお世話を頂いたことに深く感謝します。とりわけ、北海道総務部知事室国際課ロシア室、北海道サハリン事務所、新日本製鐵(株)及びサハリンエナジー社の方々には、事前の予約等に特段の配慮を頂きました。ここに深くお礼を申し上げます。また、訪問先の皆様にはご多忙の中を心温まる対応をしてくれましたことに改めてお礼を申し上げます。

profile 上原 泰正 うえはら たいせい

1970年北海道大学工学部土木工学科卒業後運輸省に入省。
'96年北海道開発局港湾部港湾計画課長、'98年北海道開発局釧路開発建設部長、'00年北海道開発局港湾空港部長を経て、'02年より現職。