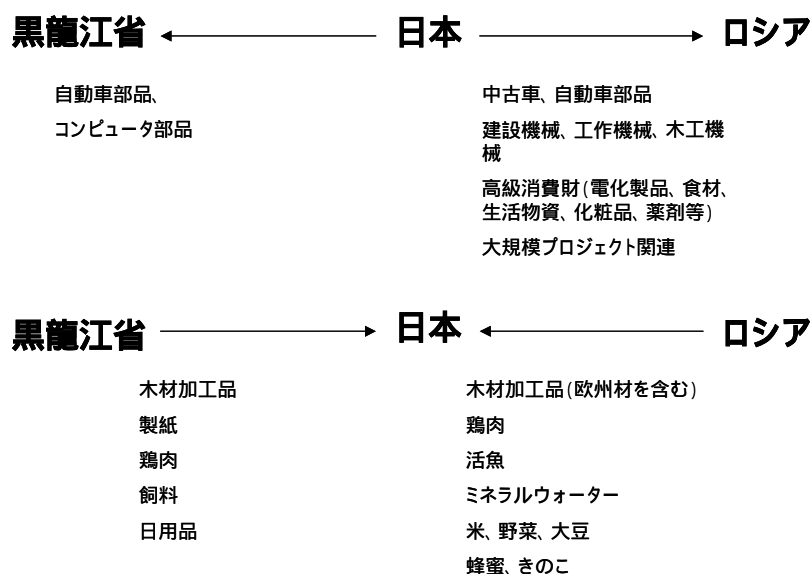


第4章 貨物量旅客量の推定

4.1 想定貨物

青森～ウラジオストク航路を利用すると考えられる貨物は、現地ヒアリングの成果を踏まえると次の通りである。



即ち、日本からロシアに向かうのは、中古車、自動車部品、建設機械、工作機械、木工機械、高級消費財（電化製品、食材、生活物資、化粧品、薬剤等）、大規模プロジェクト関連貨物である。ロシアから日本に向かう貨物としては、木材加工品（欧州材を含む）、鶏肉、活魚、ミネラルウォーター、米、野菜、大豆、蜂蜜、きのこが考えられる。

ウラジオストク港の背後圏として位置づけられる黒龍江省との間の貨物としては、日本から黒龍江省に向かうと考えられるのは、自動車部品、コンピュータ部品であり、その逆方向は、木材加工品、製紙、鶏肉、飼料、日用品が考えられる。

4.2 中古車

本航路で最も重要な貨物は中古車である。中古車はベースカーゴの一つとなるため、十分な情報収集が必要である。ここでは、長年にわたり中古車貿易を行っている山銀通商株式会社代表取締役の佐藤博氏が特別寄稿してくれた「ロシア向け中古車輸出の実態」というレポートを紹介したい。

「ロシア向け中古車輸出の実態」

ロシア市場の特徴

ロシアは左ハンドルの国であるがロシアの極東地域、特にウラジオストク、ナホトカ、ハバロフスクでは街を走る自動車は右ハンドルの日本車がほとんどであり、日本国内より

日本車の市場占有率が高いと言われている。これは極東ロシアに住む人々が日本で製造された中古車が最も良いと信じているからである。極東地域では日本製の右ハンドル車は、間違いなく日本で製造されたということで、左ハンドルの日本車よりも人気があり価格も高い。しかし、モスクワでは、これとは逆に日本車の右ハンドル車は人気がなく、価格も左ハンドル車に比べ相当安く、街で見ることはほとんどない。価格の点からみれば、韓国製の左ハンドル車を輸入するのが自然であるが韓国車を極東ロシアで見かけることは稀である。それほど極東のロシア人は右ハンドルの日本の中古車を支持している。

ロシア市場の特異点

ロシア向けの中古車の輸出が行われるようになってからは、まだ 10 数年しか経過しておらず、他の国に比べて中古車輸出の歴史は長くない。しかし、現在は輸出先としては 2 位以下に圧倒的な差をつけて首位を占めている。他の輸出先と比較し、ロシア向けの中古車輸出には次のような特色がある。

1. 積出港

北海道から九州まで、日本中の港から積み出されている。

ロシア以外の国々は主要港（横浜、川崎、名古屋、大阪、神戸等）から積み出されるのが殆どであるが、ロシア向けはこれらの港以外に特に日本海側の港、つまり、新潟、富山、舞鶴等港からの積み出しが相当部分を占めている。これは、ロシア人のバイヤーが渡航旅費の節約のため船員資格で、ロシアからの材木運搬船などの貨物船に乗船し、揚げ地で中古車を買ひ、自身で積み込みまでを行うためである。

2. 支払方法

現物と交換の現金決済、又は船積み前の送金であり、輸出業者がバイヤー側に与信を与えているケースは殆どない。

3. 輸出業者

ロシア貿易に携わった歴史のあるロシア専門の貿易業者がほとんど係わっていない。これはロシア向けの輸出が開始された当初は、大変利益の大きな商売であったためロシアのマフィアが係わっており、グレーのビジネスと見られ、敬遠されたものと思われる。現在では競争が激しく他の国々と比べても利幅の少ない輸出先になっており、マフィアが係わる魅力がなくなっている。日本側の輸出業者は中古車の専門業者ばかりで日本人より在日のパキスタン人が圧倒的に多い。

4. 言語

ロシア人バイヤーのほとんどは英語や日本語での交渉が困難であるため、輸出業者はロシア語の分かる社員を必用としている。

中古車輸出に占めるロシア市場

財務省の「貿易統計」によれば、2005 年の中古車の輸出台数はロシア向けが 268,685 台

で、初めて第1位となった。しかし、2005年6月以前は、ロシア向け輸出の多くを占める船員による携帯品輸出が含まれていない。携帯品輸出が「貿易統計」に表れるのは2005年7月以降である。また、「貿易統計」は現在でも20万円以下の小額輸出を除外している。

従って2006年の「貿易統計」にはロシア向けの携帯品輸出が全て統計に表れるのでロシア向けの実数は相当に伸びることになる。

極東ロシアの輸入統計によれば2004年の日本からの中古車の輸入台数は23.2万台であった。また、ウラジオストク港など、ロシア極東地域港湾で一旦輸入した後、シベリア横断鉄道でカザフスタン、ウズベキスタン等のNIS諸国向けに輸送された中古車もある。こうしたトランジット扱いの中古車は2004年で2.7万台輸入されている。

よって、ロシア極東地域が2004年に日本から輸入した中古車台数は、23.2万台に2.7万台を加えた25.9万台となる。これを日本の「貿易統計」で見ると12.0万台であり、13.9万台の差が生じている。つまり、は13.9万台である。この実態からみれば、中古車の輸出台数は2004年も実数ではロシア向けが1位であることが分かる。

2006年以降の統計には、中古車の携帯品輸出も計上されるが、20万円以下の小額輸出が除外されていることなどからも、正確な台数は不明であると言える。

2005年に施行されたりサイクル法により、同年7月1日から、輸出車両は通関の申告時に国土交通省発行の「輸出抹消登録証明書」の提出を義務付けられた。2005年7月1日～12月31日間の上記証明書の発行は70万台分であり、これが輸出台数と仮定すると年間で約140万台となり、「貿易統計」の数字より約5割多い。

従って、中古車貿易業界では「貿易統計」の5割増しが現実の輸出台数と推定している。いずれにしても、ロシアは中古車の輸出先180カ国の中で約3割を占める圧倒的な輸出先である。

2005年11月に実施した現地ヒアリングによれば、ウラジオストク港の中古車輸入実績は次の通りである。

表 4-2-1 ウラジオストク港の中古車輸入実績

| | 2001年 | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年現在 |
|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| 中古車輸入台数 | 49,000台 | 75,000台 | 68,000台 | 85,000台 | 月10,000台 |

(出所)ウラジオストク港ヒアリングによる(2005年11月)

スラビヤンカ港における中古車の輸入実績は、2006年2月のヒアリングによれば、月間2,500台程度である。博多からの中古車・商用車・ユニック車・冷凍車を荷揚げしていた。ザルピノ港の中古車輸入実績を以下に占めず。

表 4-2-2 ザルビノ港の中古車輸入実績

| | 2003 年 | 2004 年 | 2005 年 (~ 11 月) |
|---------|----------|----------|-------------------|
| 中古車輸入台数 | 23,512 台 | 35,580 台 | 30,433 台 |

(出所) ベルクート社情報 (2006 年 2 月)

青森県・岩手県・宮城県の中古車販売台数は、平成 15 年・16 年度に実施した「青森港国際化物流戦略検討調査報告書」によれば、青森県内が年間 21,000 台、岩手県及び宮城県で年間 43,000 台である。

青森～ウラジオストク航路において、貨物需要として注目すべきは中古車だけではなく、日本の自動車企業のロシア進出に伴うノックダウン輸送である。特に既に工場建設を進めているトヨタの動きに注目すべきである。相当量の部品が SLB 輸送で日本からロシア・サンクトペテルブルグに輸送される可能性があり、この場合ロシアに近い青森港はその意志があれば活用される可能性が高い。トヨタが SLB 輸送を検討するようになったのは、既にロシアに進出している韓国現代自動車が SLB を積極的に使用しているからであり、それに対しロシア側もふさわしい対応を取っているからである。その状況を以下に記す。

自動車関連輸送 (トヨタ・サンクトペテルブルグ情報)

トヨタはサンクトペテルブルグのシュシャリ地区に工場を建設する。2005 年 6 月 14 日に起工式を行い、2007 年 12 月から操業開始予定である。工場の敷地面積は約 220 ヘクタールで、当面の生産能力は年産 5 万台で、『カムリ』を年間 2 万台生産する予定である。ノックダウン輸送として海上輸送だけでなく SLB を利用する可能性が高い。これは、現代自動車で実績があること、2 ルートの採用は経営上有利であること、SLB は輸送時間が早いことによるものである。

現代自動車による SLB 輸送

現代自動車はモスクワの南方 860km のタガンログに、組立工場を立地し、2004 年から 2 モデルの生産を開始している。ノックダウン生産は完成車輸出に比べて関税が低いほか、物流費などのコストも削減できる。販売実績 (輸入完成車を含む) は、2003 年 14,561 台、2004 年 50,686 台、2005 年約 86,000 台である。

ノックダウン輸送として海上輸送のみならず SLB も利用している。ロシア側はロシア鉄道会社と極東船舶会社に対等で 2004 年 11 月に創設した非公開株式会社ルースカヤ・トロイカ社 が対応している。台車不足に対し、80 フィート台車 (40ft コンテナを 2 つ同時に輸送可能) を導入しており、2005 年 10 月 24 日現在、すでに 100 輻が稼動に入っている。

2005 年 3 月 28 日、タガンログ工場向けの現代の自動車生産ラインに必要な組み立て機器、部品を搭載した快速列車がナホトカからタガンログに出発した。輸送時間は 10 日と 13 時間であった。

2005年9月15日現在のコンテナ輸送量は7,212TEUで、2005年中に20,000TEUの輸送を見込む。

韓国の現代自動車は10日、ロシアで商用車のノックダウン生産を始めると発表した。9月から生産を開始、2010年までの5年間に7万7000台を生産する。現代自動車は2000年からロシア向け商用車輸出を開始し、2005年は1,736台を販売した。生産を始めることで価格競争力を高め、国産車からの乗り換え需要を取り込む。

ロシア自動車生産の状況

外国自動車メーカーのロシア現地生産状況は次の通りである。

サンクトペテルブルグ：フォード約3万台（2004年）。現地生産3年目のフォードの部品調達率は5%前後である。輸入部品のゼロ関税適用を受ける見返りに、生産開始5年で現地調達率50%の達成を約束している。

モスクワ：ルノー約500台（2004年）。ルノーは優遇関税の恩恵を得ない代わりに現地調達義務を回避している。

トリアッチ：GM約58,000台（2004年）。輸入部品のゼロ関税適用を受ける見返りに、生産開始5年で現地調達率50%の達成を約束している。

タガンログ：タグアズ（ロシア資本）が現代自動車を受託生産しており、その生産台数は3万台（2004年）。

カリーニングラード：アフタトル（ロシア資本）がキアとBMWを受託生産している。

外資導入を担当する経済発展貿易省は、全ての部品を輸入し組み立てる外資に部品関税免除の特典を与えようとしたが、国内業界の反発を受け、一定の現地調達を義務付ける方向に転換した。ロシア全体の自動車輸入台数は、2002年66万台、2003年は50万台である。経済発展貿易省グレフ大臣は、2007年以降、3～5年間亘って関税率を30～35%まで引き上げ、その後、WTOに加盟する関係で10～15%まで引き下げると発言している。

ロシア自動車産業情報

自動車産業関連の外資誘致策をみてみよう（ロシア日本センター長会議資料による）。

- 1) 政令135号：1998年（エリツィン時代）に発布された政令で、レニングラード州に進出したFPORDに唯一適用された政令。50%の現地調達率を5年間で達成する条件でCKD部品を無関税にする。
- 2) 自動車産業中期政策：外資導入を柱とする国内生産再生ロードマップを発表。民族系メーカーには実質的な死刑宣告に相当。
- 3) 政令166号：自動車組み立て部品関税撤廃、現地調達義務が大幅に緩和。
- 4) 排ガス環境基準のユーロ対応の法制化：多くの民族企業ではEURO2対応すら出来ない現状からして、エンジン駆動メカのほか、基幹部品の輸入が加速すると思われる。

- 5) 経済特別区法：外資誘致を目的に IT などハイテク分野の振興と、加工製造業を活性化
 するコンセプト法が 2005 年 7 月 23 日発効。4 つの R&D 開発区 FEZ、2 つの加工 FEZ
 の立ち上げが発表された。自動車産業では沿ボルガ管区タタールスタン共和国エラブが
 選抜された。

政令 166 号は強いインパクトを与えており、韓国車両の部品輸入、ノックダウン組み立
 てなど、民族系メーカーは韓国との連携を相次いで発表している。

経済発展貿易省では政令の適用を、完成品車両、エンジン、ギヤボックスなど大型ユニ
 ットの組み立てだけでなく、その他部品ユニットの組み立てへも適用することを考えてい
 る。また、乗用車両だけでなく、商用車やトラックについても組み立て目標台数を下げて
 適用（乗用車の場合は 25,000 台以上）するなど、生産場所の多様化を考えている。

4.3 中古建設機械、工作機械、木工機械等

国家財政の改善により、今後、建設事業が飛躍的に伸びることが想定されることから中
 古建設機械の需要は相当大きい。ロシア極東の固定資本投資動向を下表に示す。2004 年
 には対前年 13.5%増で、連邦全体の伸び率 10.9%を上回っている。極東ロシアでは道路工事
 現場で、日本メーカーの中古建設機械をよく見かけられ、日本製の評判は良いものと考え
 られる。

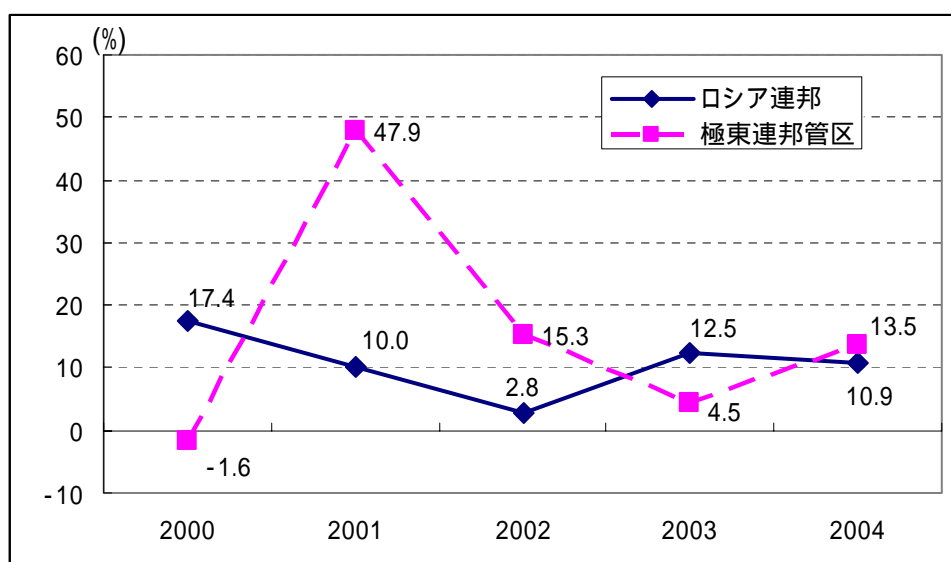


図 4-3-1 極東連邦管区の固定資本投資動向（前年比%）

（出所）『ロシア統計年鑑（2004年版）』、『ロシア極東連邦管区の社会経済状況（2005.1）』（ロ
 シア連邦国家統計庁）。

工作機械、木工機械については、現地調査の際、ウラジオストクの代表的家具工場を視

察したが、日本製の機械はなく、中国製、イタリア製、韓国製、ドイツ製が導入されていた。いずれにしても機械はほとんどが輸入製品であった。日本製が利用されていないのはその存在が知られていないということも大きい。日本製の性能の良さと極東地域と日本との距離の短さから考えて、宣伝し、周知されれば日本からの機械の輸出需要は非常に大きいと思われる。

4.4 高級消費財（電化製品、食材、生活物資、化粧品、薬剤等）

今後日本からロシア極東地域への輸出で大いに期待できるのは高級消費財である。これはロシア人の生活水準が上昇し、可処分所得が増加している。その時に、極東ロシアに近く、高級消費財を大量に生産・消費している日本は、商品の輸入先、買い物の場所としてふさわしい。沿海地方の人口は約 200 万人である。ウラジオストクではデパート数が増加し、販売品の高級化が始まっている。現在、極東ロシアでは、多くの高級生活物資を西ロシア等から空輸している。例えば、オランダから花、シベリアからミルク、モスクワから寿司ネタを輸送している。これを日本からの輸入にシフトすることは十分可能性がある。

このとき重要なのは人口動向である。沿海地方とハバロフスク地方の人口は約 350 万人である。この 350 万人の消費需要が日本からの高級消費財の輸出量を左右することとなる。ロシアの可処分所得の経年変化を表に示す。平均して毎年 10%以上の伸び率となっている。

表 4-4-1 極東ロシアの人口（単位：1,000 人）⁽¹⁾

| | 1990年 | 1995年 | 2000年 | 2001年 | 2002年 | 2003年 | 2004年 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ロシア連邦 | 147,662 | 147,938 | 145,559 | 144,819 | 145,167 | 144,964 | 144,168 |
| 極東連邦管区 | 8,017 | 7,634 | 7,168 | 7,107 | 6,693 | 6,680 | 6,634 |
| サハ共和国 | 1,112 | 1,048 | 989 | 986 | 949 | 949 | 949 |
| 沿海地方 | 2,279 | 2,271 | 2,172 | 2,155 | 2,071 | 2,067 | 2,051 |
| ハバロフスク地方 | 1,611 | 1,577 | 1,506 | 1,496 | 1,436 | 1,434 | 1,427 |
| アムール州 | 1,059 | 1,033 | 998 | 990 | 903 | 901 | 894 |
| カムチャッカ州 ⁽²⁾ | 475 | 430 | 389 | 384 | 359 | 358 | 355 |
| マガダン州 | 390 | 286 | 239 | 234 | 183 | 182 | 178 |
| サハリン州 | 713 | 673 | 599 | 591 | 547 | 545 | 538 |
| ユダヤ自治州 | 216 | 210 | 197 | 196 | 191 | 191 | 190 |
| チュコト自治管区 | 162 | 106 | 79 | 75 | 54 | 53 | 52 |

(1)人口数は各年 1 月 1 日現在のもの。(2)コリャク自治管区を含む。

出所：『ロシア統計年鑑（2002 年版・2004 年版）』（ロシア連邦国家統計委庁）。

表 4-4-2 極東ロシアの基礎経済状況

| | 2000年 | 2001年 | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 実質GDP(%) | 10.0 | 5.1 | 4.7 | 7.3 | 7.2 | 6.2 |
| 鉱工業生産(%) | 11.9 | 4.9 | 3.7 | 7.0 | 6.1 | 4.0 |
| 農業生産(%) | 7.0 | 6.8 | 1.7 | 1.5 | 3.1 | 2.0 |
| 固定資本投資(%) | 17.4 | 8.7 | 2.6 | 12.5 | 10.9 | 10.5* |
| 小売売上高(%) | 8.7 | 10.8 | 9.2 | 8.4 | 12.5 | 12.0 |
| 消費者物価(%) | 20.2 | 18.6 | 15.1 | 12.0 | 12.7 | 10.9 |
| 実質可処分所得(%) | 9.3 | 5.8 | 9.9 | 13.7 | 9.9 | 8.8 |
| 貿易収支(十億USドル)** | 69.2 | 58.1 | 60.5 | 76.3 | 106.1 | 142.8 |

(注) 前年(同期)比。ただし、2000～2004年の消費者物価上昇率は対前年12月比。

*暫定値。

** 税関統計

(出所)ロシア連邦国家統計庁『ロシアの社会経済状況』(2000～2005年各年版)；

ロシアの小売り売上高の対前年比伸び率を下表に示す。これによると沿海地方は2001～2004年に平均14.3%の伸び率を記し、ハバロフスク地方では8.2%の伸びとなっている。このようなことから、今後の日本からの高級消費財の輸入は大いに期待できると考えられる。

表 4-4-3 極東ロシアの小売り売上高の伸び率

単位：%

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|----------|------|------|------|------|------|
| ロシア連邦 | 9.0 | 11.0 | 9.3 | 8.4 | 12.1 |
| 極東連邦管区 | 4.3 | 10.2 | 10.7 | 11.2 | 9.8 |
| サハ共和国 | 4.7 | 3.8 | 7.0 | 25.1 | 0.4 |
| 沿海地方 | 2.9 | 17.7 | 14.3 | 9.7 | 15.6 |
| ハバロフスク地方 | 3.7 | 6.0 | 11.6 | 6.8 | 8.5 |
| アムール州 | 1.7 | 2.2 | 3.8 | 4.7 | 16.9 |
| カムチャッカ州† | 4.3 | 2.6 | 1.9 | 5.1 | 2.6 |
| マガダン州 | 0.6 | 8.6 | 7.2 | 11.2 | 2.3 |
| ザハリン州 | 16.5 | 27.8 | 18.3 | 10.7 | 16.1 |
| ユダヤ自治州 | 9.4 | 23.3 | 23.3 | 12.1 | 15.2 |
| チュコト自治管区 | 5.5 | 39.4 | 19.4 | 3.3 | 6.3 |

4.5 大規模プロジェクト関連(太平洋パイプライン事業)

極東ロシアでは、大規模プロジェクトが幾つか動いている。最も大きなものは石油パイプラインと石油積出港プロジェクトであり、これらを合わせて太平洋パイプライン事業と呼称されている。

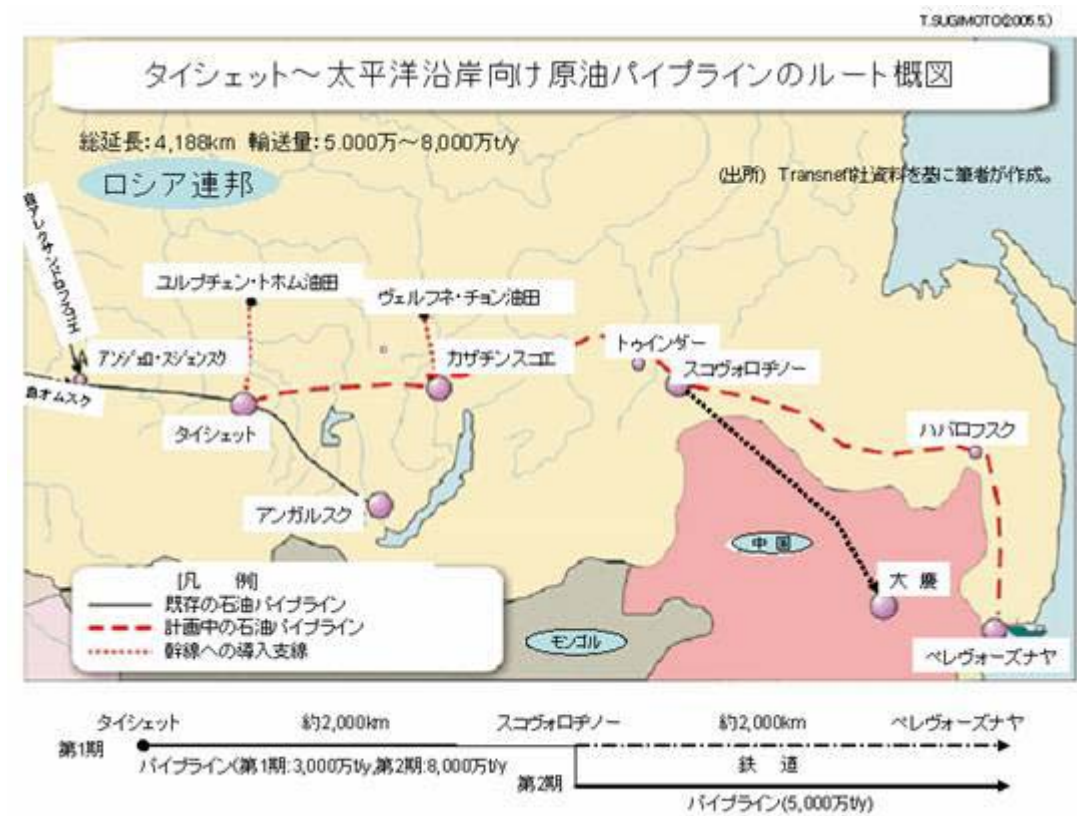


図 4-5-1 タイシエツト～太平洋沿岸向け原油パイプラインのルート概図
 (出所) 2006年2月NPO北東アジア輸送回廊ネットワーク「第2回環春会議」における経団連日口委員会杉本氏の資料による。

表 4-5-1 太平洋パイプライン事業の詳細

| | 第1期 | 第2期 |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| ルート | タイシエツト～スコヴォロヂノー間 (ウスチ・クート～カザチンスコエ、 トゥインダー経由) (注) 中国向け枝線は未決定 | スコヴォロヂノー～ペレヴォーズナヤ間 |
| 輸送能力 | 3,000万トン/年 (注) 2,000万トンは中国向け | 5,000万トン/年 (第1期区間を8,000万トン/年に 増強) |
| 原油供給源 | 西部シベリア | 東部シベリア極東を追加 |
| 建設費 | Transneft社の調達(注: 65億ドル) | プロジェクトファイナンスの可能性 (注: 50億ドル) |
| 完成時期 | 2008年後半(注: 工期26ヵ月) (注) 着工認可未取得 | 東部シベリア極東の石油生産開始に 合わせる |
| 原油ターミナル | (30万トンタンカー着岸) 第1期分積出能力3,000万トン/年 建設資金 Transneft社の調達 完成時期 上述のパイプラインの完 成と同時期 | |
| 付帯条件 | タイシエツトに到るパイプラインの 能力増強 | |

(出所) 図 4-5-1 と同様。

第 1 期工事に必要とされる鋼管は、口径 1,220mm を中心に 125 万トンに上る。陸上施設としては、コンプレッサーステーションが全線で 44 ヲ所に、貯油施設が 17 ヲ所に建設される予定である。また、原油積出港となる予定のペレヴォズナヤには石油ターミナルが必要であるし、製油所の建設も計画されている。総延長 4,200km に及ぶ沿線では付帯関連するさまざまな工事が行われ、各工事現場付近では労働者の宿舎をはじめ、生活していく上でさまざまな物資やサービスに対する需要が高まることであろう。大規模な物資購入需要が発生し、それに対応して、日本から大量の物資輸送が行われることは間違いない。

石油パイプライン関連の参考情報を次に記す。

石油・ガス産業

ロシア経済の石油・ガスへの依存度は、輸出で 50%以上、GDP シェアで 5 分の 1 以上、政府歳入シェアで 4 分の 1 以上である。

ロシアの石油産業は垂直統合石油企業 10 社が、ロシアの石油生産の 90%以上を占めている。それらは、ユコス、ルクオイル、スルグトネフチェガス、チュメニ・オイル、シブネフチ、タトネフチ、ロスネフチ、シダンコ、スラブネフチ、バシユネフチである。このうち、国営企業はロスネフチ 1 社で、他は民営化されている。ユコス、ルクオイル、スルグトネフチェガスの大手 3 社で、全体の 50.7%のシェアを誇る（2003 年）。

石油パイプラインは国営企業のトランスネフチにより独占されている。ロシア以外の CIS 諸国が石油・ガスを外国へ輸出する場合、パイプラインはロシア経由となり、ロシア政府の意向が影響を与える。

ガスは、ガスプロムが天然ガスの開発・生産・輸送・輸出・販売を独占しており、ガス生産の 95%程度を占めている。同社は政府が 38.4%出資している国営企業である。株式については、政府の出資比率が 35%を下回らないこと、外国企業全体による出資比率が 20%を超えないことが法律により規定されている。現在の外国人比率は 11.5%となっている。

4.6 木材関連製品

木材関連製品の日本向け輸出需要は大きい。ロシア政府が、原木輸出から製品輸出に切り替える政策を取っていること、中国が大量にロシア原木を輸入し、加工していることから、今後、木材製品が日本に大量に入ってくるものと考えられる。

2005 年 11 月に実施した現地調査の中から、木材関連製品に関する事項を以下に記す。

ロシア

ウラジオストクで家具生産工場を視察した。ウラジオストクには約 10 社の家具工場がある。訪問した工場では、単価 1 万ルーブル（約 42,000 円）のものを 1 日 80 台生産している。従業員は 150～180 名で、米国への輸出実績がある。製品価格は中国製と同程度で競争力はある。現在は国内販売のみであるが、将来は輸出も検討している。この工場では、

客がデザインを決定し、その注文に応じて、生産するといったシステムも可能である。

黒龍江省

牡丹江に、化粧版の表面材（薄皮）を生産する工場がある。広州資本のこの工場では、ロシア産原木を月間 700 本消費している。従業員は 100 人程度で、製品は上海、広州向けに輸送されている。10 年後には家具生産を目標としている。中国は建設ラッシュであり、今後の展望は明るいと考えている。ロシア国境に近い中国領内には、このようなロシア産原木を輸入し、加工する会社が数多く存在している。

製紙（大宇製紙）

牡丹江にある工場で、総投資額 78 億円の韓中の合弁会社である。韓国シェアは 60% であり、従業員数は 600 人に達する。

現在の生産高は年間 10 万トンであるが、将来は年間 30 万トンを目指している。木材の輸入元は主としてロシアであるが、その他米国、ブラジル、カナダからの輸入もある。販売先は主に、広州、上海、海南島といった中国南部である。

製紙業界は競争が激しい。製品物が重量物であるため、輸送コストを極力抑える必要がある。現在は鉄道で大連まで輸送し、そこから海上輸送を行っている。

米国、マレーシア、ベトナムへの輸出実績があるが、韓国向けは現在検討中である。ウラジオストクやハバロフスク向けの輸出も検討しているが、ウラジオストクには韓国、欧州、日本の紙製品が多く輸出されていること、ウラジオストク、ハバロフスクには最新の印刷機の導入がなされていないことなどから、実現には至っていない。

4.7 鶏肉

日本は、中国、インド、ブラジルから大量に鶏肉を輸入している。鶏肉は冷凍で輸入されるが、この場合は味が落ちる。業者は味が落ちず、値段が高く、高収入を期待できるチルドでの輸入を希望しているが、これが許されるのは輸送時間が 5~8 日間の産地に限られる。現在、日本は上海や山東省から鶏肉をチルド製品を輸入している。

しかし、ロシア極東が鶏肉の産地であることは、業者の夢に一步近づくこととなる。あとは、輸送手段の確保である。これが実現すれば、日本の鶏肉輸入量は一気に増加するといわれている。そこで、本航路の背後圏であるロシア極東と黒龍江省の鶏肉生産状況を見よう。

ロシア・ミハイルプロイラー社

ウラジオストクに工場を有し、2002 年から生産を開始している。欧州飼育方式を導入し、現在の生産高は年間 15,000 トンである。2009 年には 35,000 トンとすることを目指している。

飼料用小麦、とうもろこし、大豆、フィッシュミールなど全てロシア製を用いて、鶏肉を生産している。

現在の販売地域は沿海地方とハバロフスク地方である。販売価格は日本の価格の5分の1程度であり、日本への輸出も希望している。現在、取扱製品の60～70%がチルド食品である。

同社は、ロシア極東の消費量の8割のシェアを占めている。残り2割は米国からの輸入品となっている。6年前は8割が米国輸入であったことから見れば、同社の規模の拡大状況が窺える。

黒龍江省・正大実業

ハルビン市内に工場を有する。生産量は中国国内向けが月間3,000トン、日本向けが1,500トン（コンテナ換算45～55FEU）である。現在、日本向け製品は焼き鳥などの冷凍加工品のみとなっている。輸送ルートとしては、大連ルートを利用している。現在は東京まで10日間を要し、40ftコンテナ1本当たり27万円の輸送費となっている。輸送費が安いのであれば、ウラジオストクと青森を結ぶ本航路を利用する可能性はあるとの意向を示した。しかし、最も期待しているのは輸送時間の大幅短縮であり、それが可能となれば付加価値の高いチルド製品の輸出が可能となることを強調した。

4.8 ミネラルウォーター

日本におけるミネラルウォーターの需要は伸びているが、ロシアからの輸入は現在のところ行われていない。ロシアでミネラルウォーターは普及しており、生産に余裕があれば、距離的に近い日本への輸出は十分考えられる。現地ヒアリングの結果を以下に示す。

ウラジオストクに工場を有するSLAVD社の生産能力は1時間当たり13,000瓶（1.5リットルサイズ）であるが、これを今後、3～5万瓶に増加することを検討している。人の手に一切触れず、全自動で瓶詰めされている。販売地域はロシア極東部からウラル地域まで、2002年に日本に輸出したことがあるが、その量は18トンとわずかである。販売価格は日本の4分の1であり、今後は積極的に日本に輸出したいと考えている。生産のための機械としてはイタリアやドイツ製を使用している。極東ロシアには、競争相手となるミネラルウォーター生産工場が数社あるとのことであった。

4.9 その他可能性のある貨物

上述した品目以外に次のような貨物が本航路に載る可能性がある。

活魚

ロシア側は活魚輸出を何度か実験しているが、まだうまくいっていないようである。韓国向けには、ザルビノ～東草フェリーを使って活魚輸送をスタートさせており、また、中国には既にトラックで輸送しているが、日本向けにはまだ困難な状況である。しかし既に日本の業者も動いており、活魚の日本への輸出の実現はもう間もなくであると言えよう。その時、ロシアの海面地先は極めて魚類に恵まれており、輸送航路が開設されれば大いに

花を咲かせる可能性がある。

大豆

沿海地方産の大豆は遺伝子操作を行っていない油取得用大豆であるが、米国産より価格が安く、日本向けの輸出を強く求めており、仲介する日本業者を探している段階である。現状は 90% が国内向けで、輸出は 10% である。生産量には十分余力があり、外国への更なる輸出を考えている。現在は 15 万トンの生産量であるが、将来は 22 万トンに拡大する計画である。沿海地方のみならずハバロフスク地方、ユダヤ自治州でも 30～40 万トン清算されている。

野菜

沿海地方には広大な土地に約 200 万人が暮らしている。ここでは粗放的野菜作りが可能で、その生産には既に外資が入りだしている。日本は狭い土地で 1 億人が生活している。これらの地域を結ぶフェリーが就航すれば、沿海地方は日本のレストラン向けの新鮮な食料の補給基地になる可能性がある。沿海地方の野菜の自給率は 76% で、残りは中国から輸入している。

米

ハンカ湖の周辺で年間 15 万トンを生産している。日本向け輸出を希望している。

牛乳

自給率は 70% で、残りはシベリアから輸送している。日本から、沿海地方面向けの牛乳輸出は可能性がある。

蜂蜜

格安の天然蜂蜜がある。輸出競争力はある。

きのこ

ソ連時代には、数千トンの収穫量があった。現在でも輸出は可能である。

花

現在はオランダから輸入している。日本からの輸入が考えられる。

飼料

東方水上シルクロードにより、黒龍江省から酒田へ約 1 万トンを輸送しているが、冬季の輸送は大連ルートを利用している。このように冬季と夏季で輸送方法が異なる状況は安

定輸送に大きな影響を与える可能性がある。本航路が開設されれば、この貨物がシフトしてくる可能性がある。

チョコレート

ウラジオストクのチョコレート生産は世界的に有名でブランド化されているが、日本にはまだ輸出されていない。原料は大半を輸入しており、年間の生産量は 12,000 トンである。現在でもその 2 割を輸出しており、日本にも輸出する意向を強く持っている。