

(参考) 青森～ウラジオストクフェリー現地調査面談記録

1. 現地ヒアリングの実施期日

2005年11月14日～11月19日

2. ヒアリング対象者：

FESCO (船社)

ULIS-Shipping Co. LTD (中古自動車輸入業者)

Primosky Region Government (運輸関係、農業関係)

JSC Primorsklesprom (木材業者)

VOSTOK MEBELL (家具製造業者)

SLAVDA (ミネラルウォーター製造業者)

Mihaile Buroiler (鶏肉製造業者)

The Far Eastern Scientific –Metrodical Center (ウスリースク農業研究所)

DAEWOO PAPER MFG CO.LTD (製紙工場)

SKYFLAG Woodworks Co. Ltd. (木材加工工場)

Heilongjiang Chza Tai Enterprise Co. Ltd. (鶏肉加工工場)

3. 面談記録

FESCO (船社)

- ・ 1958年に日本とソ連は海運協定を結んだ。この枠組みは民間業者を縛り、政府同士をも含んでいる。青森～ウラジオストク間フェリーが開設されるとこれに影響を与えることが考えられる。これをどのように捉えるかを検討すべきである。
- ・ 我々は民間企業であり、利益になることには取り組むが損をするようなことはできない。対象航路が利益を生むものでなければ参加することはない。
- ・ この調査に協力したとしても、航路開設に参加することを保証するものではない。
- ・ (ERINAの発言) 上記協定の存在は知っているが、本調査はその枠組みとの関係を議論する以前の段階のものである。そもそも地域開発計画は地方政府の責任である。地方政府が中央政府と相談をして地域開発計画を作る。中央政府は地方政府をコントロールする。その地方政府から青森フェリープロジェクトの委託がERINAに対してなされた。ERINAはFEMRIと共同調査でこれを実施する。また、日本の船社は日本政府の完全なコントロール下にある。我々の調査は青森フェリープロジェクトのPre F/Sを実施することである。これは収入項目と支出項目から構成され、収入項目は貨物輸送量であり、貨物量の見積もりが必要である。一方、支出項目は船舶のリース料(船員費コストを含む)と船舶のランニングコスト、入港料等である。この支出項目については是非情報を教えて欲しい。また当然、このような調査協力がFESCOの参加をギャランティするも

のではないことは当然である。地方政府は我々の調査の結果を見て、今後この事業をどうするか考える。FESCO も同様、この調査の結果を見て参加の可能性を検討すればよい。損するようなことはしなくて良い。

- ・ FESCO は本調査に協力する。担当者を決めるので、今後は、E-mail で連絡を取り合うようにしたい。また、Cargo Charge についての情報を提供する（本文中に掲載）。

#### ULIS-Shipping Co. LTD (中古自動車輸入業者)、

- ・ 今後の日本からロシア向けの中古車輸出量の動向は、ロシア政府と日本政府の態度次第である。ロシア政府は右ハンドル問題、税関問題、国内自動車産業などの点からどのように対応するかにかかっている。
- ・ 日本政府は携帯貨物としての中古車持ち出しを7月1日で禁止した。この結果、全て正規の輸出手続を経てから持ち出されるようになった。（このことは船への積込は港運業者が全て行うことを意味する）。
- ・ 当社としてはこのことの影響は殆ど受けないが、自家荷役が出来なくなったことの影響が大きい。港運業者の都合に左右されるようになり、従来は夜中でも週末でも行っていたものが、現在では不可能となり、所要航海日数が大幅に延長すると共に輸送量も減ってしまった。日本は積み込む人が不足しており、作業も遅い。1~2週間待たなければならなくなった。
- ・ ウラジオストク港の中古車貿易量の経年変化は、税関によると、2001年4.9万台、2002年7.5万台、2003年6.8万台（この年が前年と比べて減少したのは、この年に導入された車輸入の新しい規則による）2004年8.5万台である。ウラジオストク港に輸入される中古車の平均的な量は現在は月1万台である。
- ・ 当社は平成 shipping agency と関係している。運送だけをやっている。2隻所有しており、1隻はクレーン付で180台の積載能力を持ち、他はクレーンがなくて130台の積載能力である。いずれもクレーンで積み込む方式で、ローローではない。従来はウラジオストク往復は8日間であったが、今は30日間かかっている。日本側も利益の減少を感じている。以前は1,000台取り扱っていたが、今は1/3分に減少している。

#### Primosky Region Government (運輸関係、農業関係)

- ・ 漁業者ヒアリングによれば、活魚輸送は韓国航路束草~ザルピノフェリーを使って行われ始めたところである。韓国に向けて輸送している。まだ、2年間の経験しかない。これからである。中国にも活魚は陸上輸送で運んでいる。
- ・ 青森~ウラジオストクフェリーの必要性は理解する。自分たちはフェリーを購入するつもりだ。予算として500万ドルを用意した。来年の初めには中古フェリーを買いたい。日本の中古フェリー情報を教えて欲しい。耐用年数10年間程度のものでよい。自分たちはリースでなく、購入を考えている。

- ・ 自分たちが想定しているのは、ドラフトは 4.5m、最大で 5.0m、スピードは 18 ノットである。旅客は 300 人収容、車なら 250 台収容可能な船としたい。
- ・ 航路としては沿海地方の北部海岸都市を 5 ヶ所程度回って、青森にも寄港する案を考えている。One round は 10 日である。
- ・ これは民間の事業ではなく、政府の地域開発の一環として行う事業である。政府が地域開発事業として行い、将来は民間に任せる。
- ・ 沿海地方の北部都市はフィッシングやハンティングには最高の観光地である。日本の観光客を多く招きたい。ホテルの整備などはこれからである。
- ・ 船員募集は沿海地方では問題ない。
- ・ 青森と一緒に協力してやりたい。県知事同士の話も構わない。
- ・ トロイカについては、コンテナ列車、コンテナ船舶が増えることでよいことだ。トランスコンテナ社だけがモノポリにならぬように作った。FESCO が海だけでなく陸も営業できるようになった。
- ・ 沿海地方は広大な原野の上に 200 万人しかいない。日本は狭い土地に一億人もいる。沿海地方が、フェリーが接続することにより、新鮮な食糧の補給基地になることは十分理解できる。鶏肉メーカーもある。ぜひ紹介したい。
- ・ ジャガイモ、野菜は自給している。米は中国から輸入している。牛乳は 70% を自給し、後はシベリアから輸送している。大豆は大いに輸出したい。現在、15 万トンの生産を将来 22 万トンに増加させる計画である。大豆の特性は無農薬ということだ。
- ・ 大豆には 3 種類ある。飼料用と蛋白食用と油取り用である。沿海地方の大豆は油用が多い。この場合、重量のうち、25% が油となり、40% が蛋白となり、残りが飼料用となる。蛋白用の大豆は蛋白の部分が 60% である。
- ・ 30 種類の大豆があり、油用としては 7 種類ある。
- ・ 日本向けには大豆輸出をしていない。国内目的だけである（90% が国内向け、10% が輸出）。しかし今は生産量を増加させ、外国への輸出を考えている。最初は 500 ~ 1,000 トンから始めたい。日本の会社を紹介して欲しい
- ・ 米国大豆との比較は、米国は遺伝子操作技術を使っている。このため、カナダ、米国では同じ面積で 3 倍取れる。沿海地方大豆の特徴は遺伝子操作をしていないことである。
- ・ 鶏肉はアンチョムに年間 1.9 万トンを生産する工場がある。将来計画は 2.5 万トンである。
- ・ 牛乳は日本とロシアでは品質基準が異なること、及びパッキングが問題である。
- ・ 新鮮な食物を日本の外資を導入して作りたい。日本のレストランに供給したい。
- ・ 米はこれからハンカ湖の周辺で年間 15 万トン出来る。日本に供給できる。
- ・ 蜂蜜は 1 kg 5 ドルで売れる。
- ・ 花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。
- ・ 中国のとうもろこしをウラジオストクから出すことに関心はない。自分たちの競争相手

- である。従ってそのためならサイロを作る必要は無い。
- ・ きのこはソ連時代、数千トンの生産をしていた。輸出も可能である。森は観光地としてもよい。フェリーが出来れば沿海地方の森は観光地として大いに利用されよう。
  - ・

#### JSC Primorsklesprom (木材業者)

- ・ 丸太輸出をしている。合板は作っていない。70万トン輸出しており、内、14%が日本、63%が中国向けである。
- ・ オリガ、スットロイなどの港から輸出している。
- ・ 日本人のパートナーがいて秋田、北海道とビジネス関係で結ばれている。
- ・ フェリー航路が出来たら丸太でなく、合板や家具を作りたい。
- ・ 現在、大勢の中国人がロシアに来ており、木材業をやっている。どのくらい的人数かはわからない。中国人は丸太をロシア人から買って、自分で加工している。景気は良く、企業数は増えている。
- ・ 日本から投資をする人を探している。日本では木材家屋が減少していると言う。昔は日本に代表者を置いていたが、今はいない。「木材」と言う日本の雑誌を見て日本の動向を注視している。日本は木材加工を外国でしている。ロシアは木材資源が豊かであるので日本がロシアにきたらよい。中国へは綏芬河、大連、天津、上海に出している。
- ・ 外資の導入が課題である。
- ・ 個人的な意見であるが、青森～ウラジオストク航路は利益が見込めると思う。束草～ザルピノの例を見ても、旅客も貨物も多いということになる。青森～ウラジオストクフェリーが出来れば中古車は青森に集中してウラジオストクに来ることになる。
- ・ 中古車には新潟港と同じ問題が富山新港にもある。日本に木材を出し、帰り荷を持って帰るとき、問題がある。従来は往復とも荷で詰まっていた。現在は帰り荷に2週間かかる。
- ・ またロシアの税関は関税を高くすることを考えている。税関カタログを作って高い税金をつけようとしている。
- ・ 残念ながらロシアの車は日本車より悪い。ロシアは軍需産業を得意とし、ロケット技術は優秀だ。
- ・ 自分たちは4,000DWT級を3隻所有している。従業員は昔は2万5千人いたが、今は7千人である。
- ・ 活魚輸送を釜山と協力してやったことがある。特別な機械を作った。ザルピノからコンテナに入れて運んだこともある。結論としてまだ成功していない。

#### VOSTOK MEBELL (家具製造業者)

- ・ 12年前に会社を設立した。従業員は150～180人。

- ・ 丸太で 1 万 5,000 トンの家具を作っている。
- ・ 現在は、パートナーがおらず、日本への輸出はおこなっていない。現段階では、日本の日本のスタンダードに合わないと思う。
- ・ 家具の値段は中国製とほぼ同じであるが、皮革を利用した家具は中国のほうが安いと思う。自分たちはイタリア製の皮革を使用しており、その分、値段が高くなる。
- ・ 中国、韓国、ドイツ、イタリアなど世界各地から製作機械を輸入している。日本の機械はまだ無い。
- ・ 中国へは丸太輸出も行っている。丸太の利益は家具の利益より少ない。
- ・ 一つあたり 1 万ルーブルする家具を一日 80 個程度生産している。
- ・ 一年に 2 回モスクワで開催されるセミナーに、デザイン担当者を参加させている。
- ・ 米国の家具の半分は中国のもの。
- ・ 当社の特徴はお客が自分の好みのデザインを選択できること、注文生産できることである。それが中国製家具とは異なる点である。
- ・ 一度米国へ輸出したことがある。しかし、契約量が多すぎ、契約を守ることができなかった。現在は国内販売のみである。米国はシベリアの家具会社のものを輸入している。
- ・ ウラジオストクにはこのような会社が 10 社ぐらいある。10 社合わせた量が当社と同じくらいである。他の会社の商品の特徴は、安いが質はよくない。我々は平均的レベルのものを生産している。ハイレベルのものを造る工場は沿海地方にはまだ無い。平均的レベルで勝負していくのが良いと考えている。
- ・ ウスリースク、ハバロフスク、コクソモリスク・ナ・アムーレにショールームを出して卸売りしている。

#### SLAVDA (ミネラルウォーター製造業者)

- ・ 会社は今年 10 周年を迎えた。
- ・ 工場は 2 つある。一時間に 13,000 ビンを作っている。
- ・ 販売地域はロシア極東部からウラル地域までである。季節性が高い商品で夏は生産量が不足するが、冬は余る。工場は泉のすぐ脇にあり、人の手を一切触れずに、自動的にビン詰される。イタリアやドイツ製の機械である。
- ・ 水としては 3 種類ある。普通のもの、健康用 (ガス入り) のもの、その中間のもの。
- ・ 中国ハルビンまで輸出している。中国は完成品の形では輸入しないので、中国への輸出は中々難しい。日本や韓国にも輸出経験はあるが、余りうまくいかなかった。1 ヶ月にコンテナ一本の割合で東京に出した経験がある。
- ・ 新工場を造る計画がある。技術、製造機械全てを新しくする。1 時間 3 万ビンから始め、将来は 1 時間 9 万ビンまで持っていきたい。この新工場は日本や東南アジア向けが生産目的であり、来年は輸出年としたい。新しい工場ではビンの種類は 4 つとし、1 リット

ル、0.5 リットルビンを用意する。

- ・ 日本のミネラルウォーターはロシアよりもっと深いところから採取している。
- ・ 水の品質有効期間は1年間であり、栓を開けたものは1日である。
- ・ 極東には競争相手が数社ある。
- ・ 販売価格は日本の1/4分であり、競争力は十分あると考えている。

#### Mihaile Buroiler (鶏肉製造業者)

- ・ 2002年設立。1978年に国有企業としてスタートしたが、1998年に倒産した。10項目の重点投資事業に選ばれ、欧州のやり方を導入して復活した。
- ・ 成鳥重量で15,000トンを生産している。肉に換算するとこの70%である。
- ・ 製品の60~70%はチルド食品である。
- ・ 飼料としては飼料用小麦、とうもろこし、大豆、フィッシュミール、ビタミン、ワクチンを使う。ワクチンは外国製であるが、その他は全てロシア製である。
- ・ 近代的設備を導入しており、42日間で肉にしている。
- ・ 2009年には35,000トンまで生産を増加させる計画である。
- ・ 販売地域は沿海地方とハバロフスク地方である。
- ・ 日本で販売されている冷凍鶏肉価格の1/5程度である。
- ・ 生産地から消費地まで5~8日で輸送できるならば、fresh chilledで運べる。
- ・ 6年前は極東消費量のうち、米国鶏肉が80%(3万トン)を占めていた。今はこれが15~20%に低下したが、これはわが社の生産によるものである。ウラジオストクやハバロフスクにはわが社の競争相手はいない。

#### The Far Eastern Scientific –Metrodical Center (ウスリースク農業研究所)

- ・ 大豆の生産量は沿海地方で10万トンである。ハバロフスク州、ユダヤ州でも30~40万トン取れる。販売先は沿海地方をはじめとする極東ロシアである。輸送料金が高いため、欧州ロシアには売っていない。
- ・ 大豆生産は増加しており、輸送料金次第では輸出も考えられる。
- ・ 牛乳は中国からは輸入していない。国内自給が可能である。30%は地元であり、70%は欧州ロシア若しくはシベリアから持ってくる。
- ・ 鶏肉生産も行っている。卵は自給量以上取れる。
- ・ 野菜は76%は自給、残りを中国から輸入している。冬は中国の南方地域から輸入する。
- ・ 中国人農業労働者がいる。中国人は3月に来て11月に帰る。中国人はロシア人土地所有者から土地を借りる契約をし、耕作し、生産物を店に売る。中国人は何でも作る。
- ・ 蜂蜜生産も行っている。
- ・ きのは十分輸出余力がある。(日本で高価なマツタケの話は知らないようである)
- ・ ウスリースクは交通の要衝である。回廊が走っており、大きな市場と接続できる。

- ・ 米はかんがい施設を持つ農地が6万ヘクタールある。ハンカ湖付近である。数年後には10万トンの生産が可能である。ここでは日本への輸出を考えている。
- ・ 中国人農業労働者がどのくらいいるかは統計局に聞かないとわからない。中国人農業労働者の中には北朝鮮人が働いている。韓国はロシア人と農業の合弁会社を作っている。ニュージーランドはこの地で大豆生産を始めた。米国資本も投資をしようとしている。かぼちゃは日本人資本による。土地は外国人は49年間借りられる。
- ・ 5年前北海道に行き、北海道関係者と農業協力をした。北海道の技術がこの地で利用できるのか、実験も行った。目標は、気候条件の克服であった。次のステップは技術開発であるが、資金の問題で実現できていない。米の苗の植え方なども日本の技術を学んだが、1~2ヘクタールのような小規模であれば使えるが、ここは大規模農業であり、大型機械を使う方式を選択している。
- ・ 韓国からは野菜生産の技術開発の話がきている。
- ・ ジャガイモは **processing complex** を持っているが、もっと充実させて製品を多角化させ日本への輸出を考えたい。これは良いアイデアである。ジャガイモはモスクワ地方でも、ハバロフスク地方でも大量に取れる。カムチャッカでも大量に取れるが、**processing complex** がまだない。
- ・ ロシア市場は拡大しているが、ロシア人農業者は余り働く意欲が無い。
- ・ 日本はトヨタを運んできた帰り荷として、ロシアの農業産品を日本に持ち帰って欲しい。

#### DAEWOO PAPER MFG CO.LTD (製紙工場)

- ・ 韓国資本である大宇と地元の会社の合弁企業である。総投資額は6,498万ドルで、そのうち、韓国ポーシオンは60%である。1997年に会社を作り、2000年にオープンした。当初は年間3.5万トンの生産量であったが、現在は年間10万トンである。天津にも支社工場があり、6万トン生産している。合計年間16万トンである。
- ・ 原料である丸太はロシアから輸入している。その他、米国、ブラジル、カナダからも輸入している。化学原料は韓国、米国から輸入している。製品の販売先は主として中国国内である。輸出は米国、マレーシア、ベトナムの3国のみである。韓国への輸出は現在検討中である。輸出量は多くなく、月に数百トン程度である。
- ・ 今年は販売単価は去年と比べて安い販売量は去年と同程度である。
- ・ 生産品の種類としては、1平方メートルが128~350グラムまでのものを作っている。
- ・ 日本への輸出も考えているが、日本の紙質要求は非常に厳しい。
- ・ ロシアへの輸出はこれから。ウラジオストクにも調査に行った。ウラジオストクには韓国、欧州、日本の製品が多い。ハバロフスクやウラジオストクは最新の印刷設備の導入が遅れている。
- ・ 中国国内については広州、上海、海南島その他で販売されている。月に2,000トンくらい出荷している。輸送手段は99%鉄道である。たまにはハルビンまでトラックを使う

- こともある。上海、広州への輸送の場合は、大連まで輸送し、その後船で輸送する。
- ・ 年間 30 万トンに拡大したいが、そのためには国の許可と資金の調達の問題がある。昨年は国の許可が下りなかった。
  - ・ 2004 年には生産容量一杯販売できたが、去年から中国に大きな製紙工場が出来、競争が厳しくなっている。
  - ・ この工場が有利な点はロシアの原木を調達するのに近いことである。中国江蘇省にも大きな工場があるが、ここの方が原料地に近い。原料はバイカル湖の北にある町から入手する。
  - ・ 中国の一人あたり紙消費量は韓国の 1 / 5 程度で、米国の 1 / 20 程度である。
  - ・ 税金は最初の 2 年間は全額免除、次の 3 年間は法定の半分である。現在はそれらの期間が終了している。国の法人税率は 17% である。国以外に地方税がある。
  - ・ 紙生産以外の多角化は考えていない。
  - ・ 従業員数は 600 人、天津は 400 人くらいである。
  - ・ 2002 年、2003 年には中国は紙を日本から輸入していたが、現在は国内産のみである。上海には大きな工場があり、輸出も行っている。
  - ・ 製品を中国南方に持っていくとき、ウラジオストク港を利用するよりも、大連港を利用する方が良い。ウラジオストク港の場合は積み替えが必要になる。自分たちは 2005 年 9 月に調べたが、積み替えなくて良いロシアのトラックを利用すると、ロシアのトラック輸送のほうが中国鉄道利用大連港経由より少し安くなる。ロシアのトラックは毎日来ているが沢山ではない。果物卸売り市場のところに来る。
  - ・ 東寧にロシアトラックが数多く来る。東寧と牡丹江は車で 3 時間の距離である。年間国境通過量は綏芬河は 800 万トン、東寧は 200 万トンである。東寧にはロシアの貨物を扱う 2 つの大きな会社がある。吉信と華宇である。前者は大きな貿易会社で木材加工工場を有している。床材工場や靴工場を有する。後者は辺境貿易会社である。ロシアにあるドイツの企業の中国代理店で、ロシアより変圧器の碍子を持ち込み、中国全土に売っている。

#### SKYFLAG Woodworks Co. Ltd. (木材加工工場)

- ・ 夏に設立したばかりの工場。今後徐々に拡張していく予定である。本社(広州：資本金 200 万元)も 3 年前に出来たばかりである。
- ・ 従業員数は 100 人で、平均年齢は 25-26 歳である。給料は外より少し高く、平均 600 元 ~ 800 元である。
- ・ 化粧版の表面材を作っている。ここは生産工場だけで販売はしていない。
- ・ 北方の工場はここしかない。本社から技術者が来て教えてくれる。専門家は本社にいる。
- ・ ロシアの原木を原料にしている。この製品は全て上海か広州に送られる。毎月ロシアの原木を丸太で 700 本消費している。鉄道貨車を使って上海へ輸送する。

- ・ 景気は悪くない。
- ・ 利用する木の種類は 7 種類ある。
- ・ 今後の課題としては新しい機械を購入して床材を作りたい。品質の向上のほうに力を入れたい。また、廃材が出ないようにしたい。
- ・ 本社のほうはロシア進出を考えている。
- ・ 10 年計画があり、最後には家具を生産することとなっている。
- ・ 中国は建設ラッシュであり、今後の展望は明るい。
- ・ 南の資本が北にきている例であり、このような例は外にも多数ある。
- ・ 従業員募集は給与の高さと、人事管理の 2 つをウリにして行った。
- ・ 休日は週に一回。

#### Heilongjiang Chza Tai Enterprise Co. Ltd. (鶏肉加工工場)

- ・ 鶏肉工場は中国に 35 工場ある。ハルビンにあるのはここだけである。飼料としてとうもろこし、大豆を使用している。綏芬河や牡丹江での立地は考えていない。
- ・ 油脂工場、飼料工場、孵化工場、養殖工場、加工工場がある。
- ・ 国内向けと日本向けの生産を行っている。日本向けは月に 45~55FEU、国内向けは月に 300 トンである。2/3 が中国向け、1/3 が日本向けである。圧倒的に国内向けのほうが多い。それも地元ハルビン(400 万人)消費量(月 150 トン)が多い。
- ・ 一羽が 2.25kg であり、月に 25 万羽を加工して入る。この計算では 500 トンになるがこれには羽なども含まれており、肉だけの量ではない。
- ・ 日本向けは冷凍状態で送っており、チルドでは送っていない。
- ・ ワクチンは日本の農水省には認められない。
- ・ 生産量は毎年伸びているが、基本的には日本のマーケット次第である。
- ・ 8 月に日本に行き、ニシフミート渡辺社長と会った。日本海横断航路の話聞いた。この航路が出来れば中国、モンゴル、ロシア、日本が裨益する。しかし国境を越える手続きや、ロシア国内でのトラブル際の問題、対象港から大規模消費地である東京間の陸上輸送費など色々問題もあるようだ。
- ・ このルートを早く開設して欲しい。長春の徳大はものすごい生産量がある。加えてハルビンの正大を入れたら、航路開設に足る十分な量がある。ハルビンには日本向け靴の生産量もある。野菜、豚肉、干し肉など日本向けの貨物は大量にある。
- ・ 日本海ルートは大連ルートより距離が短いことから輸送費も安いはずである。輸送時間も短いはずである。輸送費が安いのがわかればルートを変更する。自分たちは日本までの輸送を CIF で行っており、東京、大阪、名古屋の港まで自分たちが船舶を指定して輸送している。従って輸送ルートは自分たちが指定できる。取引業者はニチレイ、住金物産、ニシフミートである。
- ・ 現在はここから大連港にリーファコンテナトラックで運ぶ。2 日かかる。大連港では入

港予定がわかっているのですぐ積み込める。大連港から博多まで3日、大阪まで4日、東京まで3~5日、新潟まで5日かかる。

- ・ 東京まで40ft一本で18,000元である。これは空コン輸送費を含んでいる。40ftコンテナの貨物積載重量は15~20トンである。
- ・ 従業員は4,000人でone shift制である。
- ・ (倉庫前で数台のリーファコンテナトラックを撮影。ヘッドは大連からきていることを示す印あり。コンテナはCHINA SHIPPING. シャシーの車輪数は16タイヤ。)

#### 4. 現地企業ヒアリング総合検討

(1) ウラジオストック 青森のベースカーゴは鶏肉、水、農産品、木材製品、水産品

鶏肉はミハイルブロイラー、正大の日本向け輸出量が考えられる。しかし前者には日本の農水省基準に合致した品質を作る必要がある。正大の場合は輸送コスト問題を解決しなければならない。

水はミネラルウォーター需要が今後伸びると考えられるので可能性がある。

農産品としては新鮮な野菜、ミルク、米などが考えられる。ウスリースク周辺は各国の農産業者が開発を続けており、大野菜生産基地になる可能性がある。きのこなども有望である。

木材製品は、ロシアの原木を使用し、中国人労働力を利用する形態で今後伸びると思われる。中国人がロシアに出向いてロシア人労働者を利用して操業することも考えられるが、原木を輸入して中国国内で生産するほうが現実的と考えられる。現在は製品はロシアの国内と中国南方が多いが、当然日本を視野に入れることが出来る。

水産品は活魚の輸出向け取組みが試みられている。これも期待できる。

(2) 青森 ウラジオストックのベースカーゴとしては中古車

青森 ウラジオストックのベースカーゴとしては中古車が第一である。

ミルクはモスクワのあたりからきており、日本から輸出が可能となるかもしれない。すしネタもモスクワから航空便で運ばれており、日本からの輸出が可能である。

(3) 沿海地方政府からの提案

沿海地方パンチェンコ氏の提案は衝撃的なものであった。まだロシアサイドでも練られたものではないであろうが、検討に値する提案である。

(4) 背後圏としての中国黒龍江省

黒龍江省ハルビンの経済開発区は非常に大きな規模で開発が進んでいる。旧市街地の再開発も進展している。

中国の南からの資本投下も進んでいる。製紙工場も木材工場も南資本である。

自家用車の数が急増している。いずれも時代の最先端の新型車である。しかしトラックのほうは旧式のトラックが多数走っており、上り道では歩行者程度の速度である。また、故障車両が随所に目に付いた。

鉄道は旅客列車に新式のものが見られた。高速化しているものと思われる。

#### 中口間陸上トラック輸送業者情報

輸送時間：ウラジオストク～綏芬河～ウラジオストク輸送が最も一般的  
全体で3日間。内、国境で1日間。

輸送コスト：20ft コンテナで1,000ドル。40ft コンテナで1,300ドル。

この中には国境通行税5000ルーブルが含まれる。

牡丹江は綏芬河から100km。ウラジオストクからの輸送料金は、20ftで1,200ドル、40ftで1,500ドル。

輸送量は国境通過、両方向で1日当たり40～50台。大部分は中国からの輸入である。