

<目次>

第1章 調査の目的と内容	1
1. 1 はじめに	1
1. 2 調査目的	1
1. 3 調査内容	1
1. 4 調査対象・方法	2
第2章 ロシア極東及び中国黒龍江省経済	3
2. 1 ロシア極東の経済	3
2. 1. 1 経済概況	3
2. 1. 2 2004年のロシア極東経済	4
2. 1. 3 発展プログラム	5
2. 1. 4 太平洋パイプライン計画の現状	5
2. 2 中国黒龍江省の経済	6
2. 2. 1 経済概況	6
2. 2. 2 2004年の東北経済	7
2. 2. 3 東北振興戦略	8
第3章 国際フェリーの現状と可能性	16
3. 1 国際フェリーとは	16
3. 2 歐州地域における国際フェリー輸送の現状	17
3. 3 北東アジアにおける国際フェリー輸送の現況	18
3. 4 事例からみる北東アジアの国際フェリー	20
3. 4. 1 大阪・神戸～上海間	20
3. 4. 2 下関～釜山間	22
3. 4. 3 富山～ウラジオストク間	24
3. 4. 4 稚内～コルサコフ間	27
3. 4. 5 ザルビノ～東草間	28
3. 5 国際フェリー航路成立の目安	29
第4章 対口中古車輸出の現況と展望	30
4. 1 概要	30
4. 2 対口自動車輸出の推移	30
4. 2. 1 日本とロシアの自動車輸出（入）統計	30
4. 2. 2 対ロシア自動車輸出の昨今の動向と展望	31

4. 2. 3 極東における通関場所をめぐる問題	31
4. 3 ロシアにおける自動車輸入規則および輸入関税の改正.....	32
4. 3. 1 国内自動車産業によるロビー活動とその背景	32
4. 3. 2 中古車輸入関税の引き上げ	34
4. 3. 3 ロシアの自動車産業政策	36
4. 4 昨今の中古車ビジネスウラジオストクの場合	37
4. 4. 1 中古車輸出ルート：構成部品による日本からの輸出	37
4. 4. 2 自動車整備・部品販売ビジネス	39
4. 5 展望	40
 第5章 富山県を中心とする対口中古車輸出の現状	42
5. 1 北陸地域と対口貿易	42
5. 1. 1 対口貿易の特徴	42
5. 1. 2 輸出入品目の変化	42
5. 2 対口中古車輸出事情	44
5. 2. 1 これまでの経緯	44
5. 2. 2 対口中古車輸出の動向	45
5. 2. 3 対口中古車輸出の変化	47
5. 3 今後の対口中古車輸出の展望と課題	52
5. 3. 1 対口中古車輸出の展望	52
5. 3. 2 対口中古車輸出取り扱い業者の見通し	53
5. 3. 3 今後の課題	53
 第6章 中古車に関する需要調査	55
6. 1 アンケート調査の実施	55
6. 2 アンケート調査の結果と分析	57
6. 3 個別企業ヒアリング	70
6. 4 自動車リサイクル法	71
 第7章 ウラジオストクにおける日ロ中意見交換会	75
7. 1 会議の目的	75
7. 2 会議の開催概要	75
7. 3 会議の内容	75
7. 4 会議資料	79
7. 4. 1 議論の背景と趣旨 (ERINA)	79
7. 4. 2 青森港の概要 (青森港国際化推進協議会)	81

7. 4. 3	日本～沿海地方間フェリー航路開設の前提条件	90
7. 4. 4	ロシア極東・日本間の貨物輸送の問題点について	95
7. 4. 5	商品の通関手続き及び税関検査	99
7. 4. 6	ロシア連邦保安局沿海地方国境警備局国境検査部	102
7. 4. 7	青森～ウラジオストクフェリー航路における運送業者の役割	104
7. 4. 8	ウラジオストク商業港のコメント	106
7. 4. 9	青森～ウラジオストク間国際フェリー開設に向けた中国の考え方 ..	107
第8章 青森における意見交換会		109
8. 1	会議の目的	109
8. 2	会議の開催概要	109
8. 3	会議の内容	109
8. 4	伏木～ウラジオストク間の国際フェリーと中古車貿易	111
第9章 フィンランド南東部から学ぶ北東アジア発展方式		113
9. 1	ロシア東端部とロシア西端部の比較の背景	113
9. 2	フィンランド南東部の経済発展状況、対ロシア交易の状況	113
9. 3	フィンランド南東部が経済発展している理由	116
9. 3. 1	ロシアと西側諸国間の貿易を円滑にするための条件	116
9. 3. 2	ロシア西端部モデルの東端部への活用	120
9. 4	フィンランド南東部の経済発展から学ぶ北東アジアの発展方策	120
第10章 まとめ		123

第1章 調査の目的と内容

1. 1 はじめに

青森港は、本州～北海道間のフェリー航路を有し、また、銅鉱石、木材等を取り扱う貿易港である。しかし、近年、近隣港湾のコンテナ貨物取扱の伸長を背景に、内貿・外貿貨物共に低迷傾向にあり、青森港の港湾物流促進の方策が求められている。

青森港の物流拠点としての活性化を進めるため、青森港国際化推進協議会（APIC）が主体となって、韓国とのコンテナ定期航路の開設を視野に入れ、青森港を巡るコンテナ貨物の実態等を把握するなど、ポートセールス活動を進めてきた。

しかし、2003年における全国の外貿コンテナ港湾は60港に達しており、こうした港湾淘汰の時代に生き残るためにには、コンテナ航路だけに目標を絞った港湾経営戦略を持つのではなく、近隣港湾と異なる港湾機能・サービスを追求していくことが必要となっている。

青森県は、ロシア・ハバロフスク地方と友好都市の関係にあり、同市との定期航空路も有し、地理面、交流面のいずれもロシア極東地域との関係が深い。ロシア極東地域においては、大型プロジェクトや消費購買力の向上を背景とした経済発展が伝えられており、青森県を拠点としたロシアとのビジネスチャンス（貿易）が広がることが想定される。そして、そのビジネスを支える国際輸送航路として、海陸複合一貫輸送機能・能力を有する青森港の活用が考えられるところである。

本調査は、平成15年度、16年度にわたって、青森港とロシア極東地域の港湾とを結ぶ国際フェリー航路（RoRo船含む）開設の可能性を探り、貨物需要を調査し、航路開設の条件を整理することで、青森港の港湾経営戦略の構築を目指すものである。

1. 2 調査目的

2年度に亘る調査によって、青森港～ロシア極東地域港湾間の国際フェリー（RoRo船を含む）航路について、トライアル寄港の実施を視野に、短中期的視点から実施可能性を検討し、港湾経営戦略を構築することを目的とする。

1. 3 調査内容

平成15年度は、北東アジア諸国（日本・ロシア・中国・韓国・北朝鮮・モンゴル）間の国際フェリーネットワークの現状を整理し、青森港とロシア極東地域港湾が国際フェリーで結ばれた際に、青森からロシアに向けての主要輸送貨物となる可能性が高い、中古車輸出について、その需要と背後図を調査した。

平成16年度は、平成15年度調査に基づき、中古車販売企業のヒアリングを行い、また、対ロシア中古車輸出の実態を把握し、先進事例として富山県の中古車貿易について現状を調査した。さらに、フェリー開設に向けて、ロシア側の関係者および青森側の関係者と意見交換を行い、実現のための問題点、今後の取り組みを明確にした。

1. 4 調査対象・方法

北東アジア諸国間の国際フェリーネットワークの現状整理については、北東アジアの中でも日本～ロシア、日本～韓国、日本～中国、ロシア～韓国間を結ぶ航路を中心に行った。これらの航路については、実際の乗船経験も併せて記述した。さらに、先進事例として欧洲における国際フェリーの実態についても調査を行った。

貨物需要調査としては、中古車輸出に特化し、その現状を整理し、輸出拡大の可能性を探った。背後圏として、北東北3県（青森・秋田・岩手）に宮城県を加えた地域を設定した。これらの地域における自動車販売業者、中古自動車販売業者、自動車解体業者を対象として、その実態を調査するため、中古車販売、海外輸出の状況、海外輸出への期待、青森港利用の可能性などの項目で、アンケート調査を実施し、必要に応じて個別企業のヒアリングを実施した。

フェリー航路開設に向けた意見交換会の開催については、ウラジオストクにて、ウラジオストク政府、港湾関係者、入管・税関、国境警備隊、フォワーダー、研究者、黒龍江省担当者と青森港湾関係者、中古車販売業者等を集めて実施した。その後、ウラジオストク会議の結果をベースとして、青森市にて、青森港湾関係者、関連企業、入管・税関、船社等による意見交換会を行った。

第2章 ロシア極東及び中国黒龍江省経済

2. 1 ロシア極東の経済

2. 1. 1 経済概況

ロシア極東地方は、9つの連邦構成主体*（1共和国、2地方、4州、1自治州、1自治管区）からなる。人口は699万人（2003年1月1日現在）で、ロシアでも最も人口密度の低い地域である。ロシアにおける経済活動の中心であるモスクワなどの欧州部からの距離が遠いことやインフラの未整備など不利な条件が多いが、逆にアジア太平洋地域に位置することから、ロシア経済のアジア太平洋地域との統合にあたっては、その結節点として重要な役割を果たすことが期待されている。

ロシア極東の主な産業は、サハ共和国・アムール州・マガダン州の非鉄金属、サハリン州・アムール州・ハバロフスク地方・沿海地方の林業、カムチャッカ州・サハリン州・沿海地方の水産業、ハバロフスク地方・沿海地方の機械産業（主に軍需品）などである。

極東にはロシア全体の森林蓄積の約1/3に相当する約200億立方メートルの森林蓄積がある。沿海地方では、ナラやタモなど硬質広葉樹林の比率が高く、針葉樹も交えて多様な樹種構成を示している。ハバロフスク地方ではカラマツを主体にエゾマツ・トドマツが多く存在する。サハリン州ではエゾマツ・トドマツの比率が高い。

日本はロシア木材の主要な輸入国であり、その大部分は極東からのものである。

ロシアから中国への木材輸出は、近年急増している。その背景としては、中国の経済成長による需要増、中国国内での過剰伐採や森林火災などによる供給力の低下及び自然保護の観点からの伐採制限などがある。さらに、輸入関税をゼロにしたり、国境貿易の付加価値税を半減するなどの措置もロシアからの輸入拡大につながっている。輸出木材の9割以上は丸太であり、中国で加工され、その一部は日本に輸出されている。

水産はロシア極東の主要産業であり、1998年ころまでは、最大年間300万トンに近い漁獲高で比較的安定していた。しかし、1999年からは減少を始め、2001年には約200万トンまで落ち込んだ。沿海地方及びカムチャッカ州が水産業の中心であるが、このうち沿海地方の落ち込みが大きい。同地方の2001年の漁獲高は71万トンとピーク時（1996年、151万トン）の半分以下となった。ただし、統計の信頼性については疑問があることに留意しておく必要がある。

エネルギー資源のうち、最も埋蔵量が多いのは石炭である。サハ共和国、アムール州、ハバロフスク地方及び沿海地方に、埋蔵量5~10億トンの炭田が合計10箇所ある。これらの炭田は、地域の総確認埋蔵量の約5割を占める。特にヤクート（サハ共和国）に大量の埋蔵量があり、大小あわせて900の炭田が発見されており、極東の埋蔵量の2/3、全国

*共和国、自治州、自治管区はそれぞれ非ロシア系の「基幹民族」の名を冠するという特徴をもつ。共和国は独自の「憲法」を有するものの他の構成主体と同様、「主権」を有するものではない（分離独立権はない）。また、地方、州はほぼ同レベルの単位を意味する。自治管区はその一体を管轄する地域区分である地方や州の一部であるが、その地方・州とは別に連邦を構成する主体の一つとして扱われている。

の約3割を占めている。しかし、最大規模の炭田は、北西部の遠隔地にあり、開発が困難である。

石油・天然ガスは、サハリン州とサハ共和国で比較的大きな規模の埋蔵量が確認されている。このうち、サハリンの石油・天然ガス開発プロジェクトは、ロシアではじめての新しい法的な枠組みである生産物分与協定（PSA）に基づいて実施するものである。サハリンプロジェクトは鉱区別に分割されており、それぞれサハリン-1から順に番号がつけられている。サハリン大陸棚の可採埋蔵量は石油が20億トン以上、天然ガスが8兆m³であると評価されている。全サハリンプロジェクトの合計天然ガス埋蔵量は、中国の埋蔵量を超えると見られている。生産がピークになる2015～2020年には年間約700億m³の生産が可能となる。

一方、農業については厳しい気候などの自然条件のため北部では発達しておらず、農業生産の大部分は沿海地方、ハバロフスク地方、アムール州、サハリン州及びユダヤ族自治州など南部の諸地域にて行われている程度である。

ロシア極東の主要貿易相手国は、日本、中国、韓国及び米国である。90年代初頭と比べると、輸出、輸入とも米国のシェアが拡大している。輸出では、日本のシェアが減る傾向にある。短期的には、中国向け輸出の変動が大きい。要因の一つは軍需品の輸出であり、例えば、ハバロフスク地方のコムソモリスク・ナ・アムーレ市にある航空機工場で生産される「スホイ」の大型成約があった年は輸出額が膨らむ。また、2001年及び2002年には、中国向け木材の輸出が急増したが、その背景には、中国国内で自然保護の観点から木材伐採が制限され、木材加工産業がロシアに原料調達先を求めたという事情がある。韓国及び米国に対しても水産物及び木材など原料や半製品を輸出している。この他、韓国にはサハリンプロジェクトの最初の原油や石油製品も輸出されている。米ロのエネルギー協力の進展次第で、米国向け原油輸出が大きく伸びる可能性もある。

日本と極東との貿易について見ると、ここでも日ロ間全体の貿易の特徴が当てはまる。すなわち、一貫してロシア側の大幅な出超であること、貿易総額が伸び悩み傾向にあることなどである。特に、日本からの輸入は1997年を除き、総じて低調である。もともと、日本からの輸入は生産設備・機械を中心であったのだが、地域の投資が落ち込んでいる中で、これらへの需要も弱い。一方で、中古車を中心とした自動車への人気は根強く、極東各都市で走っている乗用車は圧倒的に日本車が多い。日本への輸出で太宗を占めているのは、天然資源、具体的には水産物、木材、石炭などである。

2. 1. 2 2004年のロシア極東経済

ハバロフスク地方及び沿海地方の2004年1～9月の経済社会指標を各々前年同期比で比較すると、全体的に沿海地方の発展のテンポが速かったと言える。

鉱工業生産高については、沿海地方が2.8%増であったのに対し、ハバロフスク地方は-13.6%となった。ハバロフスク地方では、鉱工業の25%を占める機械製造・金属

加工工業の生産高が約3割減少したことが大きい。

輸出額増加率については、ほぼ同じ程度であった。しかし、輸入については、ハバロフスク地方で前年同期レベルに止まった一方、沿海地方では86.2%増加したため、沿海地方の総貿易高は、ハバロフスク地方を大きく上回った。

他方、ロシア極東地域では、旧ソ連崩壊以降の人口流出現象に歯止めがかかっておらず、ロシア全土の4割弱を占める同地域の人口は、2004年時点で700万人を下回った。ロシア極東全体としても、ロシア全土同様、総じて経済発展が続いているなか、人口不足問題が益々深刻化しているのも事実である。

2. 1. 3 発展プログラム

極東地域は、気候が厳しく、国土開発が遅れ、人口密度が低く、ロシアの主要産業の中心から離れていてアクセスが困難である。また、道路網が未発達であり、人口流出も深刻な問題になっている。こうした様々な問題を解決するため、1996年に極東ザバイカル地域を対象として「1996-2005年における極東ザバイカル地域の経済・社会発展連邦特別プログラム」が作成された。しかし、地域開発の目標と連邦・地方予算の資金力との調整が不十分であり、当初計画していた投資の約20%しか実施されなかつことなどから、より現実的なもの、戦略的なものへと改訂され、2003年3月16日に「1996-2005年及び2010年までの極東ザバイカル地域の経済・社会発展連邦特別プログラム」として政府承認を受けた。

改訂プログラムの目標は、ロシアの地政学・戦略的な国益及び安全保障をもとに、地域の持続可能な発展のための経済条件を整え、優先経済部門の発展と多国間協力プロジェクトの促進のために必要なインフラや投資環境を整備し、地域の特殊性を踏まえた社会的基準を達成することとなっている。優先部門としては、燃料エネルギー産業、水産業、非鉄金属工業、林業及び製材業、輸送、鉱業、社会的インフラ部門の整備が挙げられている。具体的プロジェクトとしては、輸送回廊システム及び石油・天然ガス幹線パイプライン網の整備、海産物の再生・保護、上記の優先部門の構造近代化、中小企業発展のための条件整備などが含まれている。

2. 1. 4 太平洋パイプライン計画の現状

2004年12月31日、フラトコフ・ロシア首相は、太平洋パイプライン計画の推進を承認する政府決定第1737号に署名した。元より、東シベリアから太平洋岸に向かうルートを幹線とこのルート途上に中国に向かう支線を繋ぐ案については、2003年8月に発表された『2020年までのロシア・エネルギー戦略』に明記されていた。今次決定は、太平洋ルートをより具体的にプロジェクト化することを承認したものである。

2003年1月、小泉首相が訪ロした際、日ロ両国首脳は、『日ロ行動計画』に署名し、ロシア極東・シベリア地域のエネルギー資源の開発や輸送パイプライン整備を推進する上で

相互利益となるプロジェクトを見出した上で協力し合うことを謳った。それに先立ち、中国はロシアとの間で、イルクーツク州のアンガルスクから中ロ国境区域のチタ州ザバイカリスクと内蒙古自治区満州里の間を経由して黒龍江省大慶に至るパイプライン建設につき基本的合意に達していた。

今回の政府決定は、ロシア側は太平洋パイプラインの起点をアンガルスクより更に以西のタイシエットとし、バイカル湖以北を回り（即ち、ザバイカリスクと満州里を通過しない）、中ロ国境の以北 100km 未満の地点に位置するアムール州スコヴォロディノを経由して太平洋岸の沿海地方ペレヴォズナヤに原油を出す計画を前提としている。同決定では、東シベリアから太平洋岸に至るパイプラインで、年間最大 8,000 万トンの原油を輸送することを想定している。但し、そのうちどの位の量が何年後辺りを目処に太平洋岸に達するのかといった問題を巡り未知数も少なくない。例えば、1) スコヴォロディノから大慶に向かう支線ルートの可能性が完全に消えたわけではない、2) 外国投資受入の具体的方式が定まっていない、3) 資金調達の目処も明確化していない、などの点が指摘できる。

2. 2 中国黒龍江省の経済

2. 2. 1 経済概況

中国東北部に位置する東北三省（遼寧省、吉林省、黒龍江省）は、約 1 億人の人口を抱える中国の 1 割経済圏である。建国初期から中国を代表する重工業地帯として繁栄してきたが、市場経済化が進む中、旧来の重厚長大型の国有企業が多い東北地域はそれに対応できず、発展から取り残された。こうした状況を受け、停滞の著しい旧来型の国有企業を民間資本と外資の導入などによって市場メカニズムに適応した近代的企業に改革するなど、新型産業基地への改造を通して地域全体の再生・活性化を目指し、2004 年に東北旧工業基地振興戦略（東北振興戦略）が打ち出されている。

東北三省は穀物及びエネルギー生産においてその優位性が高い。食糧生産量は 6,000 万トンで全国の 13.3% を占める。主要食糧のうち、米や小麦の生産量はそれほど多くはないが、吉林省のトウモロコシ（全国の 11.6%）、黒龍江省の豆類（同 26.2%）の生産は大きなシェアを占めている。こうした背景から、東北三省は「農業基地として発展させる」という位置付けがなされ、大きな農業関連の投資が進行中、または実施予定である。第四次円借款による黒龍江省三江平原龍頭橋ダムの建設・商品穀物基地の建設、世界銀行資金の導入による農地開拓改良・物流システムの確立・商品作物の増産、松遼平原農業開発プロジェクト（吉林省及び遼寧省の西半分が対象）など、今後の農業発展に向けた基盤作りが進められている。

エネルギー面では、大慶油田（黒龍江省）、遼河油田（遼寧省）などを有しており、原油生産量は全国の 42.3% を占める規模である。特に黒龍江省は原油が全国の 31.5% を占めていることに加え、石炭は 4.9%、天然ガスは 7.3% を占めるなど、エネルギー資源が豊富である。以下、黒龍江省に特化してみてみよう。

黒龍江省は石油・石炭といったエネルギー資源、木材といった森林資源が豊富な省である。同省は中国最大の大慶油田を有し、鶴西、鶴崗、双鵠山、七台河などの都市には大型炭鉱がある。また、全省の木材の8割が集積される木材加工・集散都市として伊春がある。

農業面をみると、黒龍江省は肥沃な土壤を有し、全国第1位の耕地面積を誇る穀倉地帯である。特に、大豆は、チチハル、ジャムス、黒河などを中心に生産され、その量は全国トップである。さらなる増産を図るために三江平原での日中協力が進んでいる。トウモロコシや米の生産量も全国のトップクラスにある。

工業面では大慶の石油を原料に石油化学に力を入れ、付加価値を高めるとともに産業の裾野の拡大を図っている。原料となる大慶油田の産出量が年産5,000万トンのペースをどこまで維持できるかが今後の石油化学工業発展の鍵である。機械には発電設備、鉱山機械、大型農業機械、工業用ボイラー、計測器等がある。近年はロシア・東欧向け輸出という刺激もあって、軽工業にも力を入れている。これには製糖や乳製品の食品工業、羊毛・亜麻・化学繊維等の地元原料による紡織工業、日用品等が含まれる。

対外貿易面では、黒龍江省は中俄国境の約70%にあたる国境線を有し、ロシアと鉄道、道路、水路で結ばれているため、中国の対ロシア貿易の中心的な役割を果たしている。同省の貿易額に占める対ロシア貿易額は5割に上る。対ロシア貿易は黒河や綏芬河などの国境貿易を中心としており、その主な輸出品は食料品や衣類で、輸入は原木・木材が中心である。

2003年の黒龍江省の輸出入額は53.3億ドル（輸出28.7億ドル、輸入24.6億ドル）であった。特に機械関連部品やトウモロコシを中心とする農産品の輸出が好調で、この輸出の伸びが2003年の黒竜江省経済を牽引したと言える。同省の対外貿易においては対ロシア貿易が重要な役割を果たしている。2003年の対ロシア貿易額は同省全体の55.4%を占めた。これに、日本、韓国、米国が続いている、これら4カ国で同省の貿易額の76.7%を占めている。同省の主要な輸出品目は衣類、靴、トウモロコシ、麻織物で、これら4品目で輸出の50.6%に達する。輸入は原木・木材、紙パルプ、化学製品、自動車部品などとなっている。

2. 2. 2 2004年の東北経済

中国経済は中央政府のマクロ経済抑制策により固定資産投資の減速など、徐々にではあるがソフトランディングの効果が現れつつあった。しかし一方では、消費者物価指数(CPI)が6月から4カ月連続で5%を超えてインフレ圧力が高まったなどの要因により、10月末には中国人民銀行が銀行預金と貸出の基準利率引き上げに踏み切ることとなった。2005年は過剰投資の更なる抑制など引締め政策を継続していくことと思われる。

東北三省経済は東北振興策の進展によって、内外からの投資が集中することとなり、全国平均と比べても顕著な成長が数値に表れている。

GDP成長率は、遼寧省12.1%、吉林省12.6%、黒龍江省11.0%でいずれも全国平均の9.5%を大きく上回った。工業総生産伸び率も黒龍江省の15.5%を除いて遼寧省21.7%、

吉林省 19.8%と全国平均である 16.8%を超えて成長している。

2. 2. 3 東北振興戦略

2003 年は、国務院温家宝首相が 3 度にわたって東北地域を訪れ、「東北地域の従来工業基地の振興と西部開発戦略は東西の両輪である」と発言するなど、今期政府の東北地域を重視する姿勢に注目が集まつた。その後、同年 10 月に開催された中国共産党第 16 期中央委員会第 3 次全体会議（第 16 期 3 中全会）では、東北振興プロジェクトが重要議題として取り上げられた。

東北三省は建国初期から中国を代表する重工業地帯として繁栄してきた。しかし、市場経済化が進む中、旧来の重厚長大型の国有企業が多い東北地域はそれに対応できず、発展から取り残されてしまった。こうした状況を受け、停滞の著しい旧来型の国有企业を民間資本と外資の導入などによって市場メカニズムに適応した近代的企業に改革するなど、新型産業基地への改造を通して地域全体の再生・活性化を目指したもののが東北旧工業基地振興戦略（東北振興戦略）である。

このプロジェクトの推進効率を図るため、国務院は西部開発における「西部地区開発指導小組弁公室」の設置を参考に、「東北地区等従来工業基地調整改造工作指導小組弁公室（東北室）」を設置している。東北振興戦略は、東北三省それぞれの改革発展のためにも、また中国全体の経済・社会の調和的発展のためにも非常に重要な政策と言える。

東北三省はそれぞれ 2010 年までの旧工業基地の調整と改造の発展目標を打ち出している。遼寧省は、2010 年までに全省 GDP を 1 兆 1,800 億元に拡大し、年平均成長率 10%以上、一人当たり GDP を 2.7 万元（約 3,260 ドル）に引き上げ、生活の質とレベルを向上させるとしている。

吉林省は、2003~05 年に旧工業基地の基礎的な調整と発展を達成し、2006~07 年に調整と発展の実質的な進展と経済力の倍増を目指し、2008~10 年に旧工業基地の調整と発展を基本的に完成することとしている。

黒龍江省は、第 10 次五カ年計画期（2001~05 年）に、経済成長力を一層強化し、旧工業基地の振興のために基礎を固め、第 10 次五カ年計画期（2006 年~10 年）では、市場メカニズムに対応し、優位性と特色があり、合理的な構造を持ち、競争力の高い新型産業基地を建設し、徐々に、中国における新しい経済成長地域に発展させるとしている。

既に設備製造や原材料工業、農產品加工など東北の強みを生かしたものを中心とした投資総額 610 億元の 100 プロジェクト（遼寧省 52、吉林省 11、黒龍江省 37）が選ばれ、始動している。強力な政府支援を背景に国内外の多くの企業がプロジェクトへの参画の意を示し、東北各地でも積極的な誘致活動が繰り広げられている。

表 2-2-1 東北旧工業基地振興プロジェクト（第一期）

●遼寧省（52 プロジェクト）4,420,698 万元				単位：万元
番号	企業名称	管轄	プロジェクトの内容	総投資
遼寧省（35 プロジェクト）（大連を除く）				3,101,337
自動車・船舶プロジェクト				215,158
1	丹東曙光車橋公司	地方	技術の導入、柔軟性がある加工及び組立生産ラインの建設。大・中型バス車体及び変速機セットケース生産能力の増加。	25,600
2	丹東 518 内燃機有限責任公司	地方	鋳型加工及び熱処理技術の改善、重要設備の増設、鍛造クランク・シャフト製品生産能力の増加。	13,958
3	營口自動車滑軸受有限責任公司	地方	滑り軸受自動加工ラインと軸受金加工ラインの新設、検査測定設備の増設、生産能力の増加。	12,000
4	渤海船舶重工有限責任公司	中央	500×108×12.7m の大型ドックの新設、600 トン門型クレーン 2 基の配置。395m 埠頭の新設。鋼板前処理工場、部門別組立溶接工場等の新設。部分的加工・輸送設備の増設。	130,000
5	瀋陽機関車車両有限責任公司	中央	重要技術加工、検査測定設備の増加、高速貨車組立生産ラインと重要部品工程の改善。部分的工場の改増築。	14,000
6	瀋陽北恒銅業有限責任公司	地方	銅及び銅合金接触線、銅及び銅合金協力ケーブルと接触網部品生産ラインの改築。部分的工場の部分的改善。重要設備の増加。	19,600
機械設備プロジェクト				83,885
1	瀋陽ポンプ株式有限公司	地方	超臨界ユニット給水ポンプ、1,000MW 原子力発電主要ポンプ及び補助ポンプの発展。重要設備の購入、60 万 KW 以上の超臨界試験回路の確立、企業情報化システムの整備。	10,000
2	瀋陽高圧スイッチ有限責任公司	地方	GIS 小型化及び 750KV スイッチプロジェクト。技術の導入、実験設備の購入。絶縁、鋳造表面処理専門技術生産条件の新設。	16,500
3	撫順華泰電器製造有限公司	地方	超高压送電設備製造プロジェクト。9 台高炉と工場の新設、天然ガス採用燃焼炉の改造と試験設備の増加。	10,875
4	瀋陽送風機集團有限公司	地方	大型タービン圧縮機。30,000KW 大型試験台の新設、化学肥料とエチレン装置大型化のため付属大型圧縮機の帶負荷試験運転問題の解決、部分的重要設備の増加、加工精度問題の解決。	19,500
5	瀋陽気体圧縮機株式有限公司	地方	石炭液化工程付属大型ピストン圧縮機。部分的重要設備と試験能力の増加、石炭液化とその他大型石化装置に 100 トンピストン圧縮機の提供併せて産業規模の形成。	12,000
6	鞍山亨通バルブ有限公司	地方	転炉製鋼ガス回収専用バルブ（セット）プロジェクト。三次元設計技術の導入、デジタル化加工設備の増加、バルブセット年間 70 セット生産ラインの建設。	4,700
7	丹東東方測控技術有限公司	地方	インテリジェント化非接触式オンライン検査測定器。製品研究開発センターの設立、重要設備機器の購入。建設後、各種インテリジェント化非接触式オンライン検査測定器生産能力の形成。	6,810

8	营口冠華オフセット印刷機有限公司	地方	重要加工設備の購入、検査測定及び実験能力の整備、二色多機能（全紙八つ折り、四つ折り）オフセット印刷機の開発・生産。	3,600
軽工業紡績プロジェクト				10,000
1	海城後英バイオテクノロジー有限公司	地方	大豆蛋白生産ラインと大豆活性物質生産ラインの建設、分離蛋白、濃縮蛋白等大豆蛋白系列製品と大豆活性物質系列製品の生産。	10,000
冶金プロジェクト				1,257,000
1	鞍山鋼鐵集團公司	中央	第三冷間圧縮薄板工場プロジェクト、冷間圧延生産ライン一本、亜鉛メッキ生産ライン二本、彩色塗装生産ライン一本。	520,000
2	鞍山鋼鐵集團公司	中央	第2号高炉プロジェクト、3,200立方メートル高炉一基。	131,000
3	本溪鋼鐵（集團）公司	地方	第二冷間圧縮薄板プロジェクト、冷間圧延生産ライン一本、亜鉛メッキ生産ライン二本、彩色塗装生産ライン一本。	420,000
4	錦州天元昊先進材料公司	地方	マグネシウム合金車輪ハブプロジェクト、年産車輪ハブ50万個。	18,000
5	撫順アルミニウム工場	地方	撫順アルミニウム工場チタニウムの増築。	20,000
6	撫順アルミニウム工場	地方	撫順アルミニウム工場第二電解アルミニウム工場の改造。	110,000
7	葫芦島亜鉛工場	地方	葫芦島亜鉛工場銅製鍊の改造、銅製鍊システムの改造。	19,000
8	葫芦島亜鉛工場	地方	葫芦島亜鉛工場亜鉛合金プロジェクト、亜鉛合金生産ライン。	19,000
希土類建材プロジェクト				12,600
1	遼寧天利金業有限責任公司	中央	バイオ酸化技術利用による難選冶金資源の処理、技術改造を通じたバイオ酸化金精選工場の能力向上。	12,600
医薬プロジェクト				27,040
1	東北製薬集團公司	地方	東北大薬房現代物流センター改造プロジェクト。15,000 平方メートルの多機能卸売配送センターの建設、入庫、販売、保管物流情報システムの構築。	6,000
2	瀋陽漢方製薬有限公司	地方	新技術の採用、既存伝統的生産技術の改造、国家第二類新薬「ウヤク（烏藥）多フェノール」と国家第三類新薬「中風康」産業化の実現、併せて GMP 改造。	4,800
3	遼寧華原本溪三葉有限公司	地方	気滞胃痛顆粒等漢方薬の産業化。	7,540
4	遼寧恒仁薬業有限責任公司	地方	漢方薬現代純化技術と設備技術改造。既存抽出技術の実行、有効成分貯蔵量と有効薬物活性の向上。国家第二類漢方薬保護品種乳癖消の規模生産の形成。	5,700
5	瀋陽市興齊製薬有限責任公司	地方	復方電解質眼内洗浄液等新薬の産業化。	3,000
石油化学工業プロジェクト				1,378,991
1	遼寧連合石化有限責任公司	地方	エチレン16万トンから40万トンへの拡大、併せて40万トンポリ塩化ビニール能力等の新設。	990,000
2	錦化化工集團	地方	10万トン／年 TDI プロジェクト第一期工事。	96,454
3	中石油遼寧石化分公司	中央	PTA 年産80万トン及び付属原料技術改造プロジェクト。	292,537
化学工業プロジェクト				116,663

1	遼寧華錦化工集團	地方	合成アンモニア尿素装置省エネ増産改造 NPK複合肥料プロジェクト。	87,743
2	遼寧天河精細化工株式有限公司	地方	アルキル基ベンゼンズルフォン酸年産1万 トン工事。	17,085
3	營口市向陽化工総工場	地方	プロピレン重合高効率球型触媒年産100ト ン。	11,835
大連市(17プロジェクト) 自動車・船舶プロジェクト				1,319,361 126,500
1	大連亞明自動車部品製造有限公司	地方	数値制御圧力鋳造機、加工センター、深傷機等設備機器の増設、増設能力500トン。	6,500
2	大連造船重工有限公司	中央	部門別塗装センター、艤装センター、管加工センター等の建設。600トン門型クレーン1基の増設。コンピューターソフト・ハードの購入、企業情報化改造の実施、工場内運動エネルギー要領増加の改造。	75,000
3	大連新船重工有限公司	中央	(1)船体部門別製造能力の増築。(2)船裝埠頭の増築。(3)情報化建設。(4)全工場運動エネルギー施設容量増加、改造。	45,000
機械設備プロジェクト				90,400
1	大連重工起重有限公司	地方	大型門型クレーン、大型鉄鋼部品、大型門型クレーン、大型鋳鋼部品生産能力の増加。	42,000
2	瓦軸集团公司	地方	重大装備精密ペアリングプロジェクト。国内外先進水準の技術及び装備の採用、冶金鞍山ペアリング、旋盤精密ペアリング等品質の向上。	18,800
3	大連旋盤集团公司	地方	高速加工センター。五面体加工センター、数値制御門型フライス盤等設備の新設、面積26,000平方メートル工場の建設。高速加工センター規模生産能力の形成。	19,600
4	大連冰山集团	地方	農産物付加価値加工冷凍プラントの改造。庫板生産ライン、羽状パンチプレスの導入と数値制御パンチプレス、バイオベンダー等設備の購入で改造。	10,000
農副産物付加価値加工プロジェクト				70,374
1	大連盛大集團全盛業トウモロコシ開発有限公司	地方	国内先進技術の採用、海外の先進設備の導入、トウモロコシ加工処理系列付加価値加工製品生産の建設。	30,720
2	大連健明集團有限公司	地方	先進的など畜加工設備の導入、加工豚肉年産8,000トン、加工肉製品年産1.5万トン、製品は輸出が主。	12,624
3	大連海昇果業有限公司	地方	果物・野菜付加価値加工。重要生産設備の購入、年産高濃度天然果汁2,000トン。	8,500
4	大連韓偉企業集團有限公司	地方	海外先進的な技術及び設備の導入を通じた、海外優良品種鶏の導入、液体卵加工生産ラインの改築。卵製品生産ラインと鶏肉粉加工生産ラインの建設、年産エコ生卵12万トン、卵製品3,500トン、鶏肉粉1,000トンの生産。	18,530
希土類建材プロジェクト				50,000
1	遼寧大連セメント有限公司	地方	日産5,000トンセメント。	50,000
石油化学工業プロジェクト				919,134
1	中石油大連分公司	中央	ロシア輸入の含硫黄原油加工技術改造プロジェクト。	919,134
化学工業プロジェクト				62,953

1	大連三科科技發展有限公司	地方	SK 系列ナノ微粒子機能塗料生産ラインの形成。	17,240
2	大化集團有限責任公司	地方	クリーン石炭ガス化工事。既存技術を基礎に、新技術及び部分的に重要設備と機器の導入、石炭で残油代替した合成アンモニアの生産。	19,867
3	大連振邦弗素塗料株式有限公司	地方	万トンフッ素塗料産業化工事プロジェクト。国内外先進的な塗料生産ラインの導入、単独工事、樹脂重合工程、塗料製造工程、環境保護工程等付属補助施設の建設。	16,000
4	大連綠源新化学株式有限公司	地方	NAHP 年産 300 トンと FQA500 トン工事。	9,846

●吉林省 (11 プロジェクト) 544,429 万元

単位: 万元

番号	企業名称	管轄	プロジェクトの内容	総投資
	長春市 (5 プロジェクト) (その他未入手)			249,412
	自動車・部品プロジェクト			4,900
1	長春富奥自動車部品有限公司	地方	長春富奥自動車部品有限公司タービン増圧機プロジェクト。年産 15 万台。	4,900
	農副産物付加価値加工プロジェクト			239,712
1	吉林省吉發實業集團有限公司	地方	鶯島フォアグラ加工年間 1,000 トンプロジェクト。鶯島フォアグラ年産 1,000 トン。	19,985
2	長春新希望乳業集團	地方	長春新希望乳業集團年産 20 万トン乳製品建設プロジェクト。各種果実味生産ラインの建設、海外先進設備の導入、既存を基礎に規模の拡大、新型乳製品年産 20 万トン生産能力の建設、その内、超高压滅菌乳 10 万トン、沙棘果汁乳 2 万トン、脱脂乳 2 万トン、発酵型ヨーグルト 1 万トン、AD カルシウム乳 1 万トン、各種乳飲料 4 万トン。	19,998
3	長春皓月清真肉業株式有限公司	地方	中国皓月現代肉牛產業綜合加工プロジェクト。肉牛年産 50 万頭、牛 60 万頭系列と畜加工バイオ抽出。	199,729
	医薬・化学工業プロジェクト			4,800
1	吉林紫鑫藥業株式有限公司	地方	吉林紫鑫藥業株式有限公司補腎安神内服液生産ライン改造プロジェクト。補腎安神内服液年産 9,000 万本。	4,800

●黒龍江省 (37 プロジェクト) 1,074,864 万元

単位: 万元

番号	企業名称	管轄	プロジェクトの内容	総投資
全プロジェクト				
1	チチハル鉄路車輛集團	中央	車軸鍛造液圧機、操作マシンハンド、加熱装置等の増設。高原鉄路クレーン生産の加工、検査測定設備の増設。コンピューターソフト・ハードの増設、企業情報化ネットワークの整備。鉄道貨車試験線の建設、付属試験設備の購入。	27,000
2	ハルビン航天鳳華科技株式有限公司	中央	生産条件の補充・整備、品質の向上、電動方向転換助力器年産 25 万セット。	1,200
3	ハルビン動力設備株式有限公司	中央	出海口基地建設。組立作業台、塗装室等の増加、大型燃焼機試車工場及び付属施設の建設。	22,886
4	ハルビン動力設備株式有限公司	中央	ガスターービンの加工。技術の導入加工設備の増設、回転子、シリンダー、タービン軸等加	19,800

			工条件の解決、検査測定能力の整備。	
5	ハルビン動力設備株式有限公司	中央	強制循環と自然循環余熱ボイラー、技術の導入、高周波自動溶接生産ライン等設備の増設。ガス蒸気連合循環余熱ボイラー(HRSC)の提供。	3,500
6	阿城繼電器株式有限公司	中央	炭鉱安全省エネ工業自動化分布式制御システム。炭鉱安全監視制御システム年間増設26セット、S-2000集散制御システム年産24セット。	15,320
7	阿城繼電器株式有限公司	中央	電化鉄道牽引変電所、給電線安全保護と総合自動化システム。マイクロ機会牽引変電・監視・制御・保護と総合自動化システム(設備群)年産10セット。	6,500
8	チャムス電機株式有限公司	中央	プロジェクト単位は国内防爆電機の主導工場で、国家防爆電機検査測定中心、技術力は十分、強力な製品開発能力を持つ。建設規模、各類隔爆型希上磁石同期電機18.5万Kw、30,000台。主要建設内容:現有生産能力を十分に利用、磁石電機工場の重点建設、加工センター、数値制御設備と電機生産専用設備の増設、その他補助設備の改造、充実。	6,896
9	中国第一重型機械集团公司	中央	工場全体改修建設。直接液化加水素反応器产业化及び大連綿花島拡張建設、重型技術設備国家工程研究センター、5,000KN万トン水圧機械操作機の新設、公用インフラ更新改修。	82,741
10	東北軽合金有限責任公司	中央		
11	中石油株式有限公司大慶石化公司	中央	エチレン60万トンから80万トンへの拡大、25万トン/年 HDPE装置の新設。	242,788
12	中石油株式有限公司大慶石化公司	中央	化学肥料改修拡張建設。合成アンモニア30万トンから50万トンへの拡張建設、尿素48万トンから56万トンへの改修拡張建設、大顆粒尿素19.8の建設。	38,634
13	中石油株式有限公司大慶煉化公司	中央	30万トン/年ポリプロピレン装置の建設。	150,000
14	中石油集团公司大慶油田	中央	酢酸年産30万トン。	111,133
15	中石油集团公司大慶石化總工場	中央	高濃度複合肥料30万トン/年。	14,056
16	牡丹江富通自動車空調機有限公司	地方	生産ラインの補充整備、重要設備の増加、自動車用空調コンプレッサー年産60万台。	18,000
17	黒龍江同工科技公司	地方	重要設備と検査測定計器の増加、副車体組み立て年産10万個、構造材と縦アーム等小型高压部品12万個。	15,300
18	ハルビン万宇宙科技株式有限公司	地方	生産条件の補充・整備、品質の向上、コンピューター周波数安定クラクション年産600万個。	25,000
19	ハルビン空調株式有限公司	地方	600MW直接空冷システムの発展、大型原子力発電空調ユニット。重要設備の購入。600MW直冷システム空冷器1セットと原子力発電空調暖通設備2,000トンの生産能力の形成。	11,500
20	チャムス煤礦機械有限公司	地方	大型坑道掘削機。加工センターの購入、ボーリングマシーン等重要設備と計量検査測定設備の設置、コンピューターシステムと企業	14,022

21	チチハル一旋盤（集團）公司	地方	情報化建設の整備。大型坑道掘削機年産70台。 WK87-3000 数値制御協力スピンドルマシン、数値制御正面フライス盤、数値制御ウォーム研削盤、門型フライス盤と高精度数値制御歯車研削機等重要設備の購入、三次元測量器、円柱検査測定器、高精度ギヤとダイナミック親ネジ検査器等設備機器の増加、必要なソフト、ハードの購入、コンピューターネットワークシステムの建設。我が国大規格立型スピンドルマシンの空白の補填、数値制御スピンドルマシン产业化の促進、輸入の代替。
22	チチハル二旋盤（集團）公司	地方	大重型数値制御フライス盤。重型装備工場の改造、精密数値制御工場の建て直し、門型五面加工センター、数値制御正面フライス盤等重要設備及び計器の購入、併せてCIMS工程の実施。大重型数値制御フライス盤は90年代先進技術に到達、企業生産率数値制御率は69%に到達。
23	河西煤礦機械有限公司	地方	高生産・高効率・大パワー電気牽引石炭探掘機。重要設備と共同設備の増加。大パワー電気牽引石炭探掘機年産30台セット。
24	黒龍江北大荒麦芽集團	地方	ドイツ先進の立型麦芽設備の導入、生産規模の拡大、大麦加工年間19.2万トンの実現、大麦芽年産15万トン及び麦根、等外大麦、浮麦等副製品、その内：大麦芽年産50万トン生産ラインの増築、大麦芽年産10万トン生産ラインの建設。
25	黒龍江北大荒米業集團	地方	先進設備の導入を通じて、生産規模の拡大、玄米年間処理20万トン、精製米年産13.4万トン、米糠栄養素年産1,800トン、米胚芽飲料年産7,200トン、即席鮮度保持ご飯年産1,800万ケースの実現。
26	黒龍江省豊綠麦業（集團）有限公司	地方	小麦付加価値加工、先進的製粉工程と技術の導入、海外先進設備の導入、小麦粉付加価値加工専用粉設備に対する技術改造。改造後専用粉出粉率65%に到達、年産量28万トンに増加、小麦加工年80万トンの実現。
27	黒龍江省五常葵花藥業有限公司	地方	固体、液体製剤工場薬品生産管理規範改造。薬品生産管理規範に基づき、国内先進生産設備の購入、隔離の新設固体、液体、総合、前処理抽出工場。改造後、小児肺熱咳内服液年産5,400本、護肝錠年産120億錠、胃康颗粒10億錠。
28	黒龍江省完達山製薬工場	地方	注射用刺五加冷凍乾燥粉注射薬品生産管理規範改造。薬品生産管理規範に基づき、二酸化炭素超臨海抽出技術の採用、海外先進冷凍乾燥技術と設備の導入、刺五加粉注射薬工場。改造後、年産4,000万本の生産能力の実現、製品毎本シリジンジン配糖体≥3.5mg、刺五加総配糖体≥72mg、イソフラキシジン≥1.0mg。
29	黒龍江ウスリー江佳大製薬有限公司	地方	漢方薬水注射薬品生産管理規範改造。米国最新の分子識別技術、現代漢方薬製剤技術の採

			用、薬品生産管理規範に基づき、漢方薬現代抽出、充填密閉機、化学検査測定等設備 50 台セットの購入、現代漢方薬水注射剤生産ライン年産 4 億本の建設。改造後、国内最大の漢方薬注射剤生産工場の建設、製品品質の国内先端水準の達成。	
30	ハルビン製薬集団製薬六工場	地方	膜技術設備の導入、ペニシリン発酵液濃過収率と品質の向上。抽出分離設備 POD 機の導入、発酵単位向上、後処理設備能力不足問題の解決。国際的に先進膜濃過技術設備と POD 設備の導入を通じ、ペニシリン発酵液の濃過収率の 3~5%へ向上、ペニシリン G 工業カリウム塩生産量の 500 トンへ向上。コスト削減 1.5 元／10 億、環境保護汚水は排出基準達成。	9,600
31	ハルビン製薬集団製薬総工場	地方	国際 90 年代先進水準の技術設備の採用、収率が高く、エネルギー消費が低く、GMP 基準に符合した漢方薬生産装置 1 セットの改造、丹王顆粒凍（第三類）、康爾心（第四類）、天然牡蠣カルシウム（第三類）等新品种の増加、その市場占有率を 3%から 20%に上昇。年産 10 億粒の生産規模に到達、改造後企業の技術配置、工程技術、設備先進性は国内外の一流水準に到達。	18,000
32	ハルビン製薬集団生産工程公司	地方	生産工程薬品。製品品質の更なる向上、既存生産工場の改造、GMP 基準の達成、α-2b 妨害素軟膏、遺伝子組み換え人粒細胞巨噬細胞（GM-CFS）、集落刺激因子（G-CFS）、促赤血球生成素（EPO）等品種の増加、まとめた生産能力は 3,000 万本／年に到達、国内の市場占有率は 20%に到達。	11,200
33	黒龍江中盟集団龍新化工有限公司	地方	5 万トン／年メチルメタクリレート装置の建設。	67,826
34	黒化集団	地方	1.2 万トン／年炭酸ジエチル素内の建設。	7,768
35	黒龍江省綏棱艾斯精細化工有限公司	地方	1,000 トン／年テトラハイドロチオフェン（THT）装置の建設。	5,500
36	黒龍江省綏棱化工場	地方	5,000 トン／年 TDM 装置の建設。	9,000
37	黒化集団	地方	ガス化炉、4 万 Nm ³ ／年ガス。	8,128

(財団法人日中経済協会、日本機械輸出組合提供)

第3章 国際フェリーの現状と可能性

本調査では、貨物のみならず、旅客も扱うことができる国際フェリー輸送に着目し、北東アジア地域におけるフェリーネットワークの状況を整理し、青森港とロシア沿海地方港湾を結ぶ国際フェリー就航の可能性について検討したい。

3. 1 国際フェリーとは

国際フェリーとは国内フェリーの国際版である。国内フェリーは2点間を繋ぐ道路に類似する機能を有した国内定期輸送に従事する船舶で、その貨物輸送方式は、貨物を荷台となる車両（荷台車両）に搭載したまま、車両走行により船舶に乗下船するといったものである。貨物と荷台車両に加え自家用車やそれら車両の運転手等の旅客も輸送する。

但し、国際輸送として利用される場合には、国内フェリーと異なり、車両の相手国乗入れ走行の自由度により、下記のような多彩性を持つこととなる。

- ① 相手国乗入れが原則として自由：大部分のEU諸国間では、原則自由な車両の相互乗り入れが行われており、国際フェリーといえども、国内フェリーと同様な輸送が実現している。
- ② 相手国乗入れが制限つき：乗入れに限定条件がついている。例えば、乗入れ地や乗入れ距離の制限、乗入れ車両の限定、運転手の指定などがある。
- ③ 相手国乗入れ禁止：車両の相手国内乗入れが認められていない場合には、貨物の乗下船に車両走行方式が用いられるが、相手国の到着港湾以遠に輸送される場合には、相手国の輸送車両に積み替えられる。

いずれの場合も旅客輸送は、通常の旅客定期船輸送と変わりないが、旅客専用船と比べると船舶が大型であるため、大量の一人当たり貨物を携帯することが可能である（例えば、大阪～上海フェリーの場合、一人当たり90kgまでの手荷物は無料）。

フェリー輸送はコンテナ専用船定期輸送と比較すると次のような特徴がある。

表 3.1.1 フェリー輸送とコンテナ船輸送の比較

	フェリー	コンテナ船
車両輸送	行う	行わない
旅客輸送	行う	行わない
貨物輸送方法	コンテナ内に収容し、クレーンで積み降ろす	車両走行により貨物の乗船・下船を行う
輸送上の制約	コンテナボックスを調達する必要有り	貨物に見合った輸送車両での輸送が可能
輸送中の貨物管理	個別貨物の管理は困難	車両運転手による管理可能
波浪動搖	強い	弱い (外洋運航の場合は、通常1万総トン以上の大型化が必要)

フェリーはコンテナ船と比べて、車両・旅客輸送機能を有し、かつ貨物の乗下船がスピーディーで、また、輸送対象貨物が非常に広範囲であることから、より便利な存在であると言える。これらの点から、コンテナ船より定時性と迅速性及び高頻度性が強く要請されるのが普通であり、ここにフェリーのセールスポイントがある。

3. 2 欧州地域における国際フェリー輸送の現状

北東アジアにおける国際フェリーの就航・利用状況を述べる前に、先進事例としての欧洲における国際フェリー輸送の現状を整理する。Ship Pass 社のデータによる欧洲・アフリカ地域での国際フェリー輸送の現況を示したもののが表 3.2.2 である。

表 3.2.2 欧州・アフリカ地域の国際フェリーの状況

航路で結ばれている国	航路数	航行距離 (マイル)	航行時間 (時間)	航行頻度 (便数/週)	輸送車両台数 (年間 1 航路当たり)
デンマーク～英国	1	335	20	3～4	23,000
デンマーク～リトアニア	2	323～468	30	3～5	7,000
フィンランド～ドイツ	7	570～694	23～36	1～3	41,000
ドイツ～英国	2	363～417	21～23	1～4	11,000～30,000
ドイツ～ラトビア	1	—	48	2	15,000
ドイツ～リトアニア	1	390	30	5	35,000
ドイツ～ロシア	1	—	60	3	不明
英國～スペイン	2	400～415	22～30	2	45,000～47,000
英國～スウェーデン	4	481～575	23～34	1～4	7,000～30,000
ロシア～スウェーデン	1	414	32	2～4	6,000
アルバニア～イタリア	1	389	25	2	8,000
アルバニア～スロベニア	1	405	25	2	3,000
アルジェリア～フランス	2	404	20	3～7	11,000～46,000
アルジェリア～スペイン	1	—	20	3	50,000
フランス～モロッコ	2	620～690	36	1～2	4,000～22,000
フランス～スペイン	1	830	32	不明	13,500
フランス～チュニジア	2	452	23	3	30,000
ギリシャ～イタリア	6	504～625	20～43	1～7	12,000～97,000
イスラエル～トルコ	1	818	55	3	不明
イタリア～マルタ	1	580	—	1	不明
イタリア～チュニジア	12	480～1,153	32～77	1～7	3,000～10,000
ブルガリア～グルジア	1	—	52	1	不明
グルジア～ルーマニア	1	—	56	1	不明
グルジア～ウクライナ	1	—	42	1	不明

[資料] Ship Pass 社 データより作成。

[注] 複数航路開設で車両数に幅が無いものは特定航路の台数のみが記述されている。

これによると、欧洲・アフリカ地域には航行時間が 11 時間を越えるものは 105 航路ある。このうち、航行時間が 20 時間以上若しくは航行距離が 400 海里以上の長距離国際フ

エリーは全体で 55 航路がある。地中海航路は 30、北海航路は 22、黒海航路は 3 である状況から地中海地域、北海地域での地理的特徴がよく理解される。すなわち、これらの海域の沿岸国は海を隔てて比較的近接しており、フェリー輸送に適した条件を備えている。特に、4 航路以上が開設されている国は、イタリア～チュニジア、フィンランド～ドイツ、ギリシャ～イタリア、英国～スウェーデンである。また、便数頻度が週 5 回以上の国は、アルジェ～フランス、ギリシャ～イタリア、イタリア～チュニジア、デンマーク～リトアニア、ドイツ～リトアニアであり、1 航路の輸送車両台数が 3 万台以上の国は、ギリシャ～イタリア、アルジェ～スペイン、英国～スペイン、アルジェ～フランス、フィンランド～ドイツ、ドイツ～リトアニア、ドイツ～英国、英国～スウェーデンである。これらから、特に、北海海域、地中海海域では近隣諸国間の国際カーフェリー輸送が高度に発達している状況が理解される。

3. 3 北東アジアにおける国際フェリー輸送の現況

北東アジアにおける国際フェリーの就航状況を図 2.3.1 に記す。渤海湾や黄海にはかなりの国際フェリー航路が開設されているが、日本海をみると航路数は極端に少なく、空白地帯となっていることが分かる。交流の活性化により、この空白地帯にもたくさんの線が引かれるようになることが期待され、またそのルートによってさらに交流の活性化が図られることとなろう。

北東アジアにおける国際フェリー概況をまとめると表 3.3.1 のとおりである。

韓国～中国航路は 10 航路あり、このうち、仁川を起終点とするものが 6 航路ある。对中国フェリー航路の中心は仁川であることがわかる。航行頻度は週 1～3 回であり、航行距離が 400 海里を超える航路は、仁川～天津（2 回/週）、釜山～煙台（1 回／週）の 2 航路である。

日本～中国間の国際フェリーは、4 航路あり、いずれも週 1 便である。いずれも航行距離は 400 海里を超え、輸送時間は 40 時間以上である。

日本～韓国航路には下関～釜山、博多～釜山がある。航行頻度は下関～釜山がデイリーであり、博多～釜山は週 3 便である。

日本とロシアを結ぶ国際フェリーとしては稚内～コルサコフルート、小樽～ホルムスクルート、富山～ウラジオストクルートがある。これらは、季節運航であったり、頻度がそれ程高くない。

また、韓国とロシアを結ぶルートとしては、東草～ザルビノルートがある。これは、2003 年 11 月にザルビノからウラジオストクまで延伸されている。

北東アジアが欧州と比べて、物流の面で最も遅れているのは国際フェリー輸送である。欧州では、フェリーを利用した自動車の相手国乗り入れ輸送が、ごく普通のこととして行なわれている。北東アジアでは、日本～韓国、日本～ロシアで可能となってはいるものの、これも大きな制約の中にあり、欧州からみると著しく発展レベルが低い。

今後、北東アジア各国間で相互補完的貿易が拡大し、経済統合度合が進展していくれば、益々国際分業が増大する。このとき、各国間をトラック輸送が自由に走れる環境が求められるようになろう。日本海を跨いでトラックが日本、中国、ロシア、韓国、モンゴル間を往来することは、世界の他の地域に負けない経済統合を図っていくための重要な要素となる。

図 3.3.1 北東アジアにおける国際フェリーネットワーク

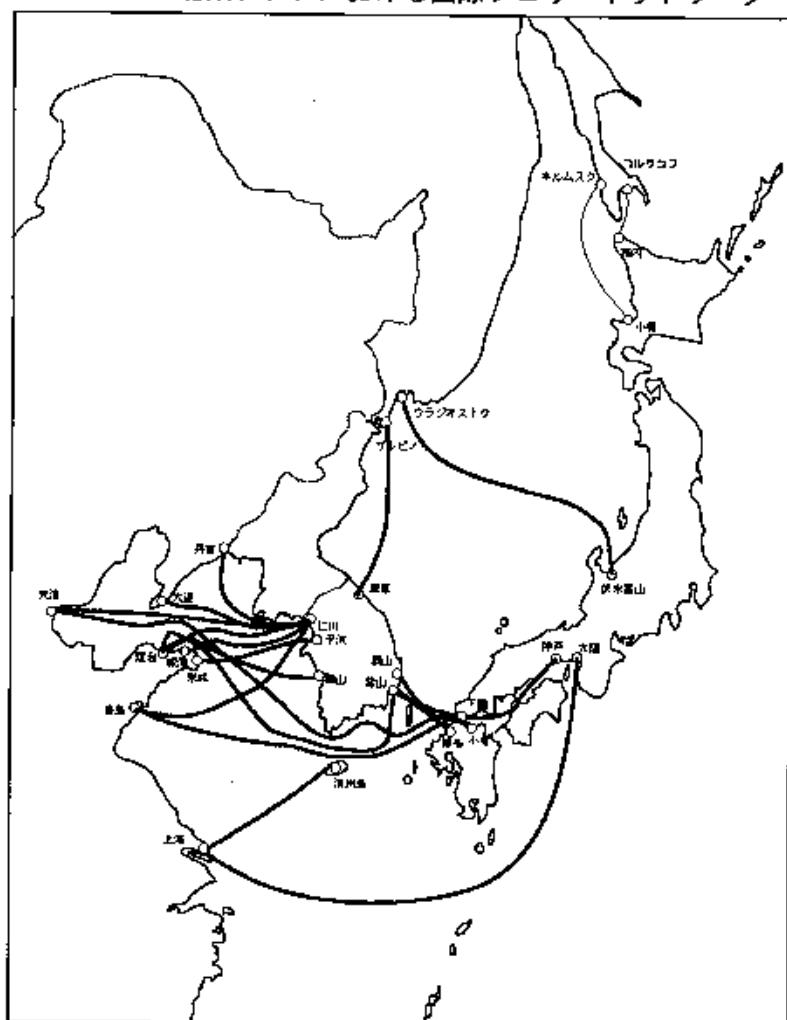


表 3.3.1 北東アジア国際フェリーネットワークの状況（2002年8月1日現在）

連結する国	ルート	距離	G/T	旅客容量(人)	コンテナ容量(TEU)	輸送頻度(便/週)	輸送時間
韓国与中国	仁川～威海	440	26,463	656	250	3	14
	仁川～青島	611	16,352	600	105	2	20
		611	13,493	255	210	2	20
	仁川～天津	852	26,463	604	249	2	25
	仁川～煙台	522	16,071	392	293	3	15
	釜山～煙台	996	12,304	342	245	1	30
	群山～煙台	513	12,304	342	245	1	15
	仁川～大連	533	12,365	556	125	2	17
	仁川～丹東	526	10,648	599	130	3	16
	平沢～崇成	388	17,961	834	150	3	12
日本と韓国	濟州島～上海	578	7,560	412	n.a.	不定期	21
	下関～釜山	277	16,665	601	120	3	10
		277	16,187	500	114	3	14
	博多～釜山	214	15,439	563	120	3	14
韓国とロシア	大阪～釜山	680	9,690	552	220	3	18
	東草～ザルビノ	586	12,023	467	136	3	17
日本と中国	大阪・神戸～上海	1,546	14,543	345	242	1	45
	大阪～上海	1,546	14,410	322	200	1	45
	神戸～天津	1,900	9,960	422	170	1	50
	下関～青島	1,078	15,771	336	140	1	40
日本とロシア	稚内～コルサコフ	165	2,628	223	n.a.	1	5.5
	小樽～ホルムスク	446	5,025	36	2,245トン or 自動車 150台	0.25	19
	伏木富山～ウラジオストク	870	12,798	422	自動車 90-100台	1	30

(2002年10月に追加された国際フェリー)

日本と韓国	広島～釜山	400	6,690	500	90	3	16
-------	-------	-----	-------	-----	----	---	----

(国際旅客船の概況)

日本と韓国	対馬～釜山	131	426	240	0	3.5	2.5
	小倉～ウルサン	227	584	423	0	7	3
		214	263	215	0	7	3
		214	263	215	0	7	3
		214	263	215	0	7	3
		214	306	222	0	7	3

出所：『日韓港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

3. 4 事例からみる北東アジアの国際フェリー

3. 4. 1 大阪・神戸～上海間

日本～中国間には、大阪・神戸～上海（85年～）、神戸～天津（90年～）、大阪～上海（93年～）、下関～青島（98年～）の4航路の国際フェリーが就航している。その中で大阪・神戸～上海間のフェリーについて、その概況を述べる。

大阪・神戸～上海間には 85 年から運航を開始している中日国際フェリー会社（本社：上海）と 93 年から運航を開始している上海フェリー会社（本社：大阪）の 2 社が競合している。

中日国際フェリー会社（中日国際輪渡有限公司）は、中日 50%ずつの出資で 1985 年 6 月設立され、神戸～上海、大阪～上海間を隔週で月 2 回ずつ交互に運航している。現在就航している「新鑑真」は 14,000 総トンの旅客・貨物コンテナ用船である。

貨物輸送状況をみると、上海から大阪・神戸へは 1 回の運航時に 200～250TEU とほぼ満載であるが、逆向きは実入りが 50TEU 程度で残りの 200TEU は空のまま輸送している。主な貨物は、日本から中国向けには電気製品、繊維材料が多く、中国から日本向けには繊維製品・衣類（日本から材料を輸入し、中国で加工）などが多い。また、シジミやハマグリなどの貝類も比較的多くなっている。こうした貝類はリーファーコンテナで運ばれており、1 航海で 30～40TEU に上る量である。輸送料金は、コンテナは 830 ドル／TEU、リーファーコンテナ 1,400 ドル／TEU となっている。なお、輸送料金は上海から大阪・神戸に輸送するほうが逆向きよりも高い。

旅客数は 2001 年に 1 万人を突破した。旅客の比率は日本人と中国人が約半々（どちらかと言えば日本人が若干多い）程度である。日本からは観光客が多く、中国からは裁縫関係などの研修生が最も多く、そのほかに留学生や親族訪問者が利用する。手荷物は一人あたり 30kg まで、託送手荷物は 60kg まで無料となっている。

フェリーはコンテナ船と比較して、スケジュール通りの運航が実現できるため、貨物輸送のスケジュールがたてやすいというメリットがある。

上海フェリーは 93 年に大阪～上海間のフェリー運航を開始した。貨物の輸送状況をみると、上海から大阪へは 1 航海につきほぼ満載の 200TEU が輸送されるが、逆向きは 120～130TEU 程度に留まっている。主要な貨物は上海から大阪へは繊維製品（日本から材料を輸入して加工したもの）、野菜類などで、大阪から上海へは電気製品、繊維材料、建設用車両などである。コンテナの輸送料金は、上海から大阪へは 13 万円／TEU、その逆向きは 8 万円／TEU となっている。上海から大阪への輸送は需要があるため、割高であっても競争できるとのことである。ちなみに 1 TEU 当たりの輸送料金は通常のコンテナ船の約 3 倍となっている。

乗客数は約 7,000 人（2001 年）で、上海から大阪へは約 3,000 人、その逆が約 4,000 人であった。国籍は日本人 50%、中国人 50% である。担ぎ屋として乗船する人は固定客である。中国からは研修生が年間 1,000 人程度利用している。船内持込手荷物は 1 人 2 個までで 30kg 以内、託送手荷物は 60kg までとなっている。

フェリーを利用する貨物は、航空便ほどスピードを要求しないが、コンテナ船よりも輸送時間の速さを要求する。フェリーのメリットとしては、航空輸送と比較した場合のコストの安さ、コンテナ船による輸送と比較した場合の時間の速さと定時性が挙げられる。

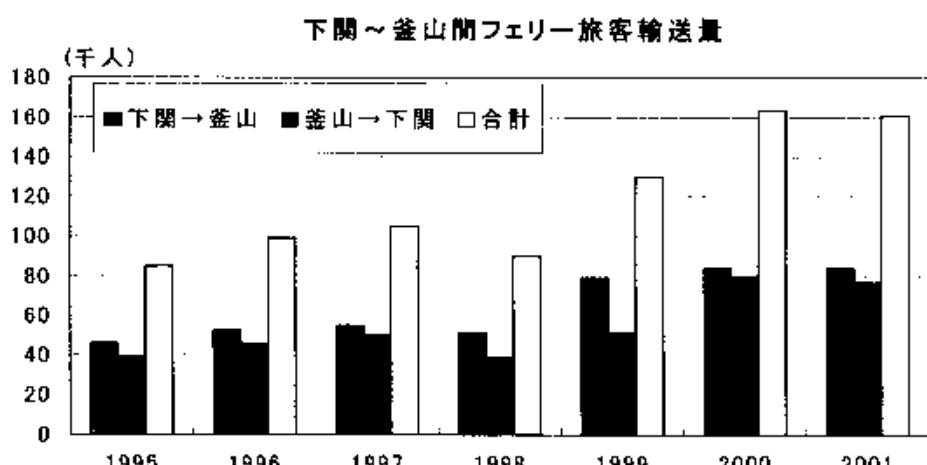
3. 4. 2 下関～釜山間

下関～釜山フェリー（以下、関釜フェリーと称す）は1970年に営業を開始した。1981年より、乗用車の相互乗り入れがスタートし、1988年に完全デイリーサービスが開始された。日韓それぞれが1隻ずつを所有する2隻体制で運航しており、2000年に就航した日本側の船舶は16,000総トンである。関釜フェリーの貨物・旅客・車両の輸送量の経年変化を図3.4.1～3に示す。

関釜フェリーは旅客輸送を行っており、2001年には年間16万人を輸送している。筆者は1999年10月と2000年の9月の2回乗船したが、旅客の半数程度はプロの手荷物輸送人であった。彼らによる手荷物輸送量は日韓の全体から見れば微々たるものであろうが、それなりの社会的要請があって存在しているものであり、フェリー輸送の特殊な役割の一つと言える。

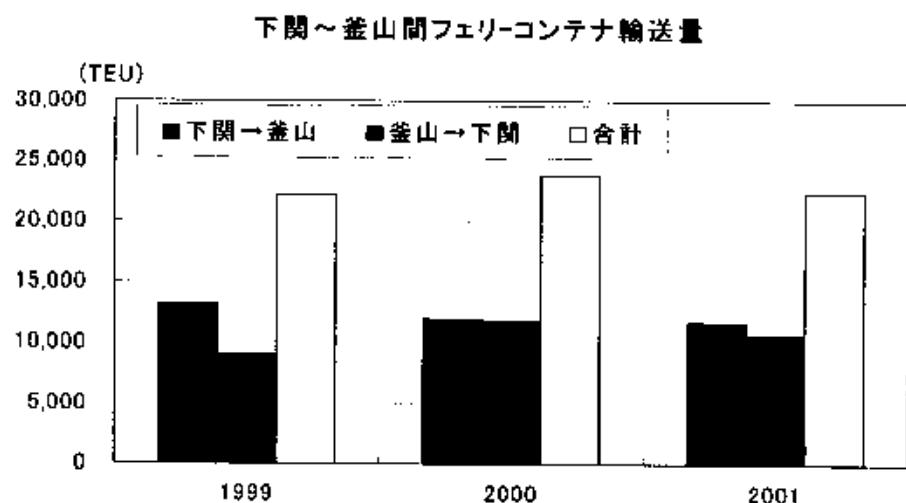
車両輸送は近年は年間1,000台程度である。その相手国乗り入れ条件は限定的で、乗用車の相互乗り入れは可能であるが、貨物トラックは活魚車のみ相手国に乗入れ可能となっている。このように限定されているのは、両国の運輸業界への影響が懸念されるからであるが、活魚車に限っては日本の鮮魚需要が強く、移し替えが困難であることによるものと思われる。

図3.4.1 下関～釜山間フェリー旅客輸送量



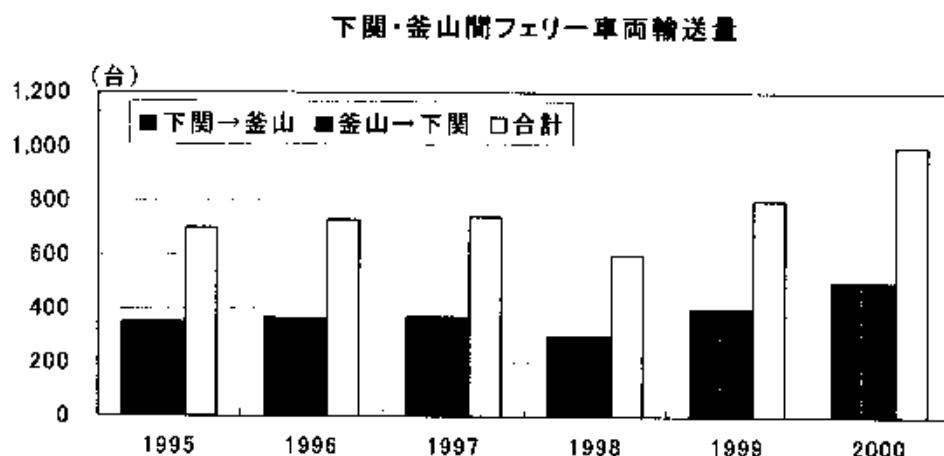
出所：『日韓港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

図3.4.2 下関～釜山間フェリーコンテナ輸送量



出所：『日韓港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

図3.4.3 下関～釜山間フェリー車両輸送量



出所：『日韓港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

関釜フェリーの貨物の輸送形態別シェアは、シャーシ輸送が50%、パルク形態が30%、トラック等車両形態が20%である。活魚輸送車の90%は日本登録車である。これは韓国税関通過の後、日本登録車は韓国内陸まで入っていくが、韓国登録車は日本のコンテナヤード止まりとなるからである。これは日本の乗入れ基準が非常に厳しいことによる。

貨物輸送については、フェリーはコンテナ専用船にはないユニークな特徴を有している。関釜フェリーは即日通関可能な体制が敷かれており、デイリー運航で、定時発着を売り物にしている。この結果、日韓を繋ぐ極めて便利かつ迅速な輸送機関となっている。迅速輸

送は、例えば、東京の荷主が韓国釜山に貨物輸送する場合、東京港コンテナ航路経由であると、平均 7 日を要するが、陸上輸送で下関に運び関釜フェリーを利用すると、平均 2 日で到着する（ヒアリングによる）。輸送コストは下記表 2.4.1 の通りである。

下関フェリーを利用している東京の荷主は 4.5 倍のコストを払っても 0.29 倍への輸送時間短縮を選択しているといえる。このことは、少々輸送コストが高くとも短時間輸送を好む貨物が全国から集まっていることを表している。速さと定時性といったフェリー輸送のメリットが強調される結果である。

表 3.4.1 東京～釜山輸送コスト

	輸送コスト (円/TEU)	輸送時間 (日)
下関フェリー	295,000	2
東京から釜山定期コンテナ船	65,000	7

出所：『平成 14 年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』、2002 年 3 月

3. 4. 3 富山～ウラジオストク間

伏木富山港にはロシア航路が 2 つある。1 隻は旅客船で、もう 1 隻は旅客船を改造し乗用車を積み込めるようにした貨客船（ミハイル・ショロホフ号）で、中古自動車と旅客を運んでいる。こちらはライナー化（週 1 回）している。2001 年の 5 月からウィークリーサービスを実施している。旅客は殆どがロシア人の中古車バイヤーであることが特徴である。富山～ウラジオストク間を 30 時間で結び、海上で 2 泊する。ウラジオストクの停泊は 1 日（もしくは 2 日）で、富山での停泊は 3 日であり、旅客（中古車バイヤー）はこの間に自動車の買い取り交渉を行う。買い取り交渉のためには三日間の停泊が必要であり、これがぎりぎりの日程となっている。

ショロホフ号のウラジオストク～富山間の片道料金は 190～210 ドルで、往復では 270 ～320 ドルとなっている。タリフ（port charge, stevedoring charge を含まず）は自動車 294 ドル、バイク 21 ドルである。

ランプは船尾と船尾の横の 2 箇所にある。富山港では船尾の横が使われており、中古車の乗り込みが行われた。ランプウェイは小さく、四輪駆動車や乗用車は可能であるが重量の重いものは不可である。ランプの許容荷重は 1 軸（2 車輪）で 18 トン、車は 2 軸有るので 36 トンまで対応できる。船倉の大きさは深さ 100m × 高さ 6.0m × 幅 9.0m で、船倉だけで 189 台、デッキには 80 台の収容が可能である。

40ft コンテナは船尾ランプから入れ、18 個が収容できる。また、リーファーコンテナは 8 個収容可能である。

伏木港には名古屋、群馬、富山、石川、新潟から中古車が輸送されてくるが、これらはそれぞれの地でオークションにかけられ、購入の上、自動車輸送車で輸送されてくるものである。

ヒアリングによれば携帯品の持ち出しとしては一人 3 台まで可能である（全国一律）。

これは、1回当たりの制限数であり、累計数ではないため、繰り返し持ち出しが可能である。車以外に、航空機、船、トラックも可能である。バイクの場合は一人 10 台まで持ち出しが許される（但し、総合計 30 万円以下）。ただし、建設機械は携帯品扱いにはならない。

伏木富山港には中古車を積み出し出来るバースは、伏木港、富山港、富山新港のそれに 1ヶ所ずつある。従来管理体制が対応できていなかったが、2002 年 8 月から港湾管理者がイニシアティブを取って、入国管理局、税関、港運業者、中古車組合などを糾合して新しい制度を導入した。幸い、今までのところ混乱は起こっていない。従来は船積みはどのバースでも出来、積み込みはロシア人自身で行っていたが、この結果、港湾内の無秩序化が横行し、盗難車が夜間に積み込まれるなどの問題があったため、バースを指定し、そのバース以外の利用が出来ないようにした。さらに、バースの駐車ヤードを囲い、入口を 1ヶ所とした。小さな携帯貨物を除く積込み荷役は全てステベ（国の免許を有する）がやることとなった。これは荷役機械を使う貨物は港湾内の秩序に影響を与えるため、例え自家荷役であるとしても、個人的には扱わせないこととしたことによる。

自動車は積み込む前に税関に登録済みの車かどうかチェックされる。盗難車の積み込みを防止するには、警察のコンピュータが税関のそれと連続していかなければならないが、未だそれが出来ておらず、実際には困難である。

こうした新制度の導入により、密入国、密輸も防止できるようになった。このような制度が導入できたのは、港の無秩序化の責任は港湾管理者にあるとの声があがり、港湾管理者が関係機関をまとめて対応することにしたためである。港湾管理者以外には出来ないことである。

乗船調査時に積み込まれた中古自動車は、携帯貨物扱いが 8割、業務通関扱いが 2割であった。携帯貨物と言っても税関はきちんと数を把握しており、2001 年度の携帯品としての中古車の輸出台数は 7万台であった。

建設機械はこの国際フェリーでは運べないので、貨物船で輸送される。

表 3.4.2 伏木ザルビノ間の旅客料金《ミハイル・ショロホフ号》

単位：ドル

カテゴリー3 8 室 定員各 2名 59 室 定員各 4名	片道料金	210	150	100
	往復料金	320	225	150
	片道学生料金	190		
カテゴリー4 3 室 定員各 2名 11 室 定員各 4名	片道料金	190	135	90
	往復料金	270	187.5	125
	片道学生料金	172		



写真 3.4.1 伏木港における輸出直前の中古車



写真 3.4.2 伏木港における輸出直前の中古車

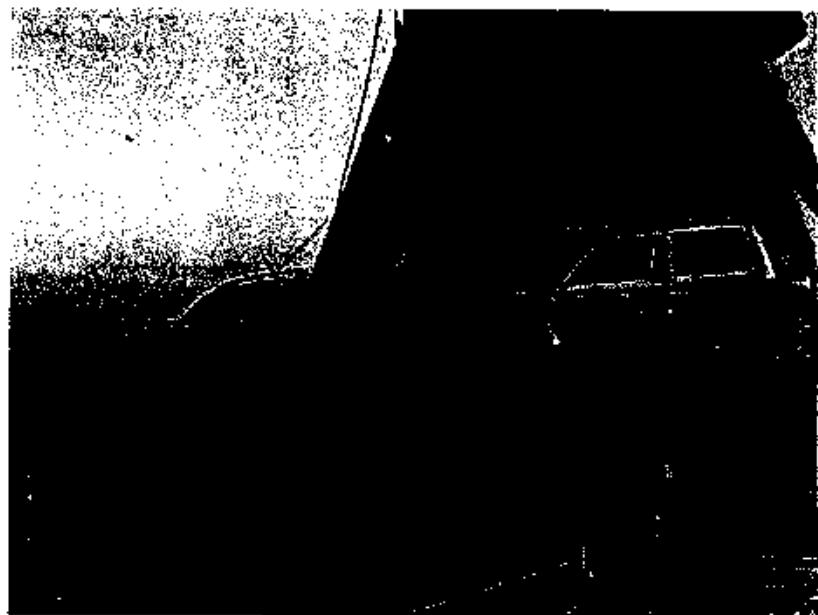


写真 3.4.2 伏木港でフェリーに積まれた中古車

3. 4. 4 稚内～コルサコフ間

稚内とサハリンのコルサコフを結ぶこの航路は 1999 年に運航を開始した。旅客と車両を輸送しているが、サハリン北部の資源開発の進行に伴って開発用資材（中古建設機械や自動車）の輸送が多いのが特徴である。

この航路は冬季以外の季節運航で、ほぼ週 2 便の運航スケジュールである。2003 年実績では 5~10 月までの 6 ヶ月間で 50 便が就航した。2004 年は 4~12 月で 60 便の就航を予定している。

表 3.4.3 に示すこの航路の利用実績を見ると、航路就航から旅客、貨物ともに順調に伸びていることが分かる。サハリンのエネルギー開発の進展に伴い、この航路を利用する貨物輸送はさらに増加することが見込まれている。一方、旅客については、エネルギー開発プロジェクトに関連する企業の現地滞在者が増大する中、現在、サハリンはホテル不足に陥っていることから、伸び悩んでいる。この航路を利用して、サハリンにバイクや自家用車を持ち込んで、その大自然を楽しむ人々が増えつつある中、このホテル不足は、サハリンの観光業にとって大きな痛手となっている。

表 3.4.3 稚内～コルサコフ航路利用実績

年度	旅客数 (人)	平均旅客数 (人／便)	乗船率 (%)	貨物量 (トン)
1999	2,355	42.1	18.9	282.7
2000	3,652	58.9	26.4	458.5
2001	4,205	65.7	29.5	1,075.2
2002	4,838	48.4	21.7	1,478.1

【出所】東日本海フェリー㈱調べ

3. 4. 5 ザルビノ～東草間

ロシアのザルビノ港と韓国の東草港を結ぶこのフェリーは 2000 年 4 月に運航を開始した。ロシアと韓国間はもちろんあるが、ロシアを経由した韓国と中国を結ぶ航路として機能しているのが特徴である。中国の国境都市である琿春市（吉林省朝鮮族自治州）とザルビノを結ぶバスが出ており、フェリーと連携を図っている。

このフェリーは、夏は週 3 便、冬は週 2 便で運航されている。ザルビノ～東草間の 310 マイルを 18 時間で結ぶ。この航路は、さらなる乗客の獲得に向けて、2003 年 11 月にウラジオストクまで延伸された。

乗船者数は定員 460 名で、年間約 6 万人がこのフェリーを利用して移動し、貨物としては年間約 3,000TEU が輸送されている。旅客の国籍は主に韓国とロシアで、その比率は半々位である。

ロシア人乗客の 7 割は船員で、釜山港での交代のために乗船し、残りの 3 割は観光客のことであった。半年前までは船員たちはこのフェリーの存在を知らずにいて、韓国へは飛行機で移動していたが、存在を知ってからはフェリーの安さ（片道 120 ドル）に惹かれて、利用客が増えていると言う。

一方、韓国人は、担ぎ屋が多く、韓国から唐辛子やごまを持って来て、ザルビノから中國の延辺朝鮮族自治州の国境都市である琿春へ向かう。同じ民族であるため、言葉の問題がなく、琿春で持ち込んだ唐辛子などを販売し、米などの穀物や食料品を購入して韓国に戻ることである。フェリーでは、1 人 50kg までは免税であるため、限界まで日一杯詰め込んだ袋を引きずる人々の姿が目出つ。また、割合としては少ないが観光客も利用している。観光客の目的は、朝鮮民族にとっての聖地である長白川（朝鮮名：白頭川）である。

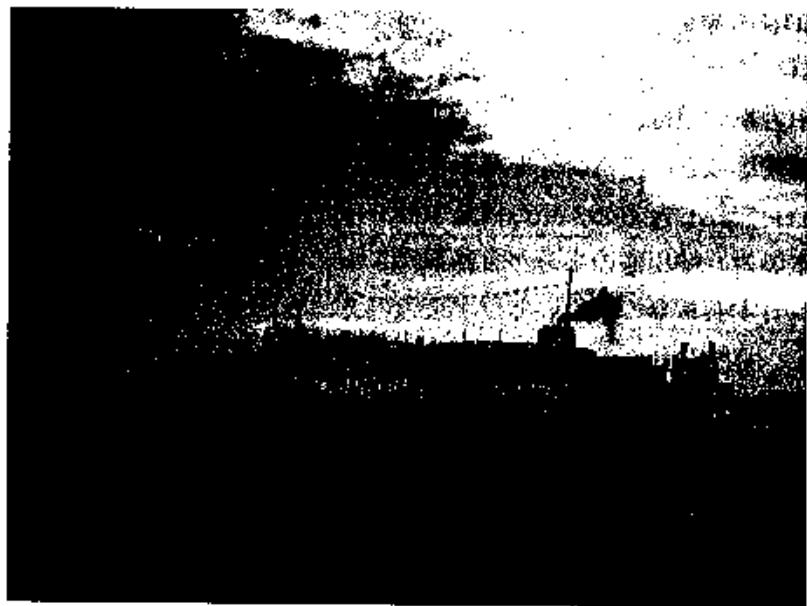


写真 3.4.3 ザルビノと東草を結ぶ東春フェリー

3.5 國際フェリー航路成立の目安

ある2国間の2港を海上輸送で連結するとき、コンテナ専用船と国際フェリーのどちらを開設すべきかについては、車両輸送と旅客輸送が必要とされる場合は、当然、国際フェリーが選択される。しかし、北東アジアのように、車両輸送が当面困難であり、旅客輸送の比重も余り大きくないと考えられるときは、その状況に応じていずれかを選択することとなる。その際の一つの目安としては次の3項目が参考となろう。

- ① 航行距離が1,200海里以上であれば、フェリーは排除され、コンテナ船が選択される。
- ② 釜山ハブネットワークに参加するコンテナ航路が成立するか否かの大きな目安としては、1港あたり年間コンテナ取扱量（週1便航路あたり）が5,000TEUを超えることが挙げられる。これを超えれば航路は成立、超えなければ不成立となる。
- ③ 東アジアフェリーの実績からフェリー航路成立の大きな目安として、1港当たりの年間コンテナ取扱量（週1便航路あたり）が7,000TEUを超える事が挙げられる。これ以下であれば、フェリー航路は不成立、7,000～10,000TEUであれば400海里未満でフェリー航路は成立、10,000以上であればどのフェリーも成立する。

第4章 対口中古車輸出の現況と展望

4. 1 概要

ロシア向け中古車輸出は、90年代の半ば以降、対ロシア貿易の輸出統計の上でも、ロシア、とりわけ極東地域との経済交流を見る上でも、重要な要素である。ソ連解体後では過去最高の取引額を記録した2003年の貿易統計では、ロシアへの自動車輸出が前年比でほぼ倍増し、日本の対口輸出額の半分が自動車によって占められた。これは、ロシアの好景気を背景にした日本製新車の輸出の伸びが最大の要因と言えるが、相次ぐロシア側の輸入通関制度の改正、関税の引き上げにも関わらず、中古車輸出も前年比80%以上の伸びを記録している。しかし、これら日本の税関統計には、船員などが携帯品として持ち帰る、いわゆる「携帯輸出」は含まれておらず、一説では、こうした携帯輸出は通関統計の2~3倍に及ぶとの見方もある。これ以外にも、自動車の車体を日本側で一度解体し、部品として輸入通関する方法や、極東の港湾経由でカザフスタンなど中央アジアに輸出されるルートがあるなど、その実体については不明な部分が多い。

ロシア向け中古車輸出については、統計の数値だけでは、理解しづらい側面が数多くあり、むしろ公表される統計のみに依拠した場合、現実とは異なる解釈をしてしまう恐れがある。そのため、日本およびロシアの税関統計に加えて、新潟およびウラジオストクでのヒアリングをもとに、日本からロシアへの中古車輸出の流れ、およびその実態を明らかにし、中古車ビジネスの現状と展望を考察した。

4. 2 対口自動車輸出の推移

4. 2. 1 日本とロシアの自動車輸出（入）統計

日本からロシアへの自動車輸出は、その大部分が、富山、新潟、小樽など木材船や漁船の帰り荷として積まれる中古車である。帰り荷として持ち帰られる中古車のうち、業務通関されて正規に輸出され、財務省の輸出統計に反映されるのはその一部に過ぎず、船員や貨客船の乗客の携帯品として持ち帰られる中古車の数は、公式統計の2倍以上はあると見られている。

日本からロシアへの自動車輸出について、財務省の貿易統計を見ると、2003年の乗用車の輸出台数（新車・中古車）は9万156台となっている。一方、ロシア極東税関の統計では、13万台以上の車が通関されている。

表4.2.1 日本のロシア向け自動車輸出（新車、中古車含む）

	乗用車（台）	バス・トラック（台）	合計（台）
2001年	34,211	4,768	38,979
2002年	50,848	8,604	59,452
2003年	90,156	16,441	106,597

（出所）財務省貿易統計より作成。

表 4.2.2 極東税関経由の乗用自動車輸入（乗用車、トラック、バスなどを含む輸送機械）

	輸入台数
2002 年	182,858
2003 年	137,524

(出所) 極東税関局

4. 2. 2 対ロシア自動車輸出の昨今の動向と展望

ロシア極東税関が 4 月 7 日に発表した 2004 年 1 - 3 月の輸入自動車通関実績を見ると、2002 年秋に引き続き、2003 年夏から年末にかけて施行された一連の中古自動車関税の実質引き上げ措置にかかわらず、中古車の輸入台数は、それほど減少していない。

2004 年第 1 四半期に極東で通関された輸入外国製自動車は、3 万 2450 台に達している。この輸入台数は、表 4.2.3 からも見てとれるように、2002 年同期の実績には及ばないが、2003 年同期の実績をかなり上回る。自動車輸入がこのままのテンポで年末まで続けば、2004 年の年間を通じての輸入台数は、2002 年のおよそ 18 万 3000 台と 2003 年の 13 万 7000 台の間に落ち着くと予測される。自動車の輸入通関に伴う税関納付金収入は、2003 年度の場合、極東税関局の全収入の 10% を占めた。この構成比は、年を追って減少していく傾向にある。

表 4.2.3 極東税関経由の乗用自動車輸入

		輸入台数	税関納付金額 (100 万ルーブル)
2002 年	1 月～3 月	38,071	1,760.63
	通年	182,858	9,299.40
2003 年	1 月～3 月	22,753	1,448.79
	通年	137,524	9,082.80
2004 年	1 月～3 月	32,450	1,684.628

(出所) 極東税関局

4. 2. 3 極東における通関場所をめぐる問題

2003 年秋、「乗用自動車の通関申告の場所に関する」ロシア国家税關委員会 (GTK) 命令 No.1053 なるものが 2003 年 9 月 19 日付で公布された。この委員会令は、2004 年 1 月 1 日から、極東地域で乗用自動車の輸入通関のできる海洋港をボストチヌイ港に限定するとしていたため、地元の輸入業者や諸港関係者の間に反発が広まった。特に自動車輸入・通関に必要なインフラ整備が進んでおり、過去の実績も多いウラジオ海岸商業港を除外することには地元関係者ばかりでなく、沿海地方政府も極東税関局すらも反対の声をあげ

た。 GTK は、結局こうした極東の官民世論の要請に応じ、2003 年 12 月 31 日付で GTK 命令 1584 号を公布し、また同じく 2003 年 12 月 31 日付けでテレタイプ通達 №5471 を送付し、GTK 命令 No.1053 を事実上撤回した。これにより、日本製中古車の輸入通関手続には、沿海地方では 3 税関ポスト、極東全体では合計 7 税関ポストが GTK により公認される結果となった。

具体的には、沿海地方では、ウラジオストク税関ウラジオストク港自動車通関ポストとナホトカ税関ポストチヌイ港自動車通関ポスト、それにハサン税関ザルビノ港税関ポストでの輸入中古車の通関が認められた。また、ほかにペトロパブロフスク・カムチャツキー港、マガダン港、ユジノサハリンスク、ワニノ港などの 4 税関で通関手続が可能となった。ちなみに、2002 年に沿海地方の 3 税関ポストで通関された輸入乗用車の台数は 16 万 4,538 台で極東全域の輸入通関合計台数のほぼ 90% であり、2003 年のそれは 12 万 7,695 台で極東全体のおよそ 93% を占めた。最近の傾向としては、沿海地方で通関する車がウラジオ自動車通関ポストにやや集中する嫌いがある。

表 4.2.4 沿海地方で通関された輸入乗用車台数、各通関ポスト別

	ウラジオストク税関 ウラジオストク港 自動車税関ポスト	ナホトカ税関 ポストチヌイ港 自動車税関ポスト	ハサン税関 ザルビノ港 税関ポスト	沿海地方 3 税関 ポスト合計
2002 年 1~3 月	15,820	10,783	11,468	38,071
2003 年 1~3 月	11,189	4,284	7,280	22,753
2004 年 1~3 月	15,250	5,069	10,101	30,420

(出所) 極東税関局

4. 3 ロシアにおける自動車輸入規則および輸入関税の改正

4. 3. 1 国内自動車産業によるロビー活動とその背景

表 4.3.1 ロシアの自動車輸入関税率（2004 年 5 月現在）

経年 3~7 年の中古車輸入関税率

エンジン排気量	1ccあたりの関税額
~1000cc	0.85 ユーロ
1000cc~1500cc	1 ユーロ
1500cc~1800cc	1.5 ユーロ
1800cc~2300cc	1.75 ユーロ
2300cc~3000cc	2 ユーロ
3000cc~	2.25 ユーロ

経年 7 年以上

エンジン排気量	1ccあたりの関税額
~2500cc	2ユーロ
2500cc~	3ユーロ

* 経年 3 年未満（新車含む）の車の関税は通関価額の 25% である。

（1）国内自動車産業のロビー活動とその背景

ここ数年のうちに相次いで中古車関税の引き上げや輸入規則の変更が行われた背景には、国内自動車産業による中古車輸入関税引き上げを求めるロビー活動がある。

ボルガ自動車工場（AvtoVAZ）などを始めとするロシア国内の自動車メーカーなどが加盟する業界団体は、欧州や日本などから持ち込まれる安価な中古車が、国内自動車産業の発展を阻害しているとして、経済発展貿易省、産業科学技術省（現在の産業エネルギー省）らの関係機関に対し、強力なロビー活動を行ってきた。この活動は、2000 年ごろからマスコミで頻繁に取り上げられるようになり、関税の引き上げの噂が出るたびに、ロシア極東の港では「駆け込み輸入」が起きた。実際にこうしたロビー活動が結実した最近の例としては、2003 年 7 月の自然人に対する輸入特典の撤廃、同年 12 月の経年 7 年以上の中古車の輸入関税の引き上げがある。

関税が引き上げられても、極東地域での中古車輸入がなくならない理由はいくつかあるが、その一つとして考えられるのが、国産車の販売経路の問題、誤解を恐れずに言えば、その不人気にある。

ウラジオストクにおける国産車（AvtoVAZ）の今年 4 月現在の販売価格は、1500cc クラスの車で 4000 - 7000 ドルである。これに対し、日本製の輸入中古車は、相次ぐ関税の引き上げで以前より値上がりしているとはいえ、95-98 年製のカローラ（1500cc）が 4000 - 7000 ドル程度で購入できる。

次項の「自動車整備・部品販売ビジネス」でも触れているが、日本製の中古車の場合、短期間で日本から部品を取り寄せられる環境が整い、専門的なメンテナンスを受けられるサービス・センターもある。こうした理由から、同じ金額を支払うのであれば、日本車を購入する、という消費者心理が形成されていると言える。

（2）AvtoVAZ による極東市場での巻き返し策

AvtoVAZ 社は、自社製品「ジグリ」と「サマーラ」の国内での拡販を推進するため、文字通りロシア全土に販売拠点網を広げるとしており、チュコト自治管区のような遠隔地にまで出張所を開設する計画を進めている（ポストク・メディア通信 2004 年 2 月 21 日）。

ポストク・メディア通信が報じたところによると、2003 年度に AvtoVAZ 社は乗用車合計 71 万 6512 台を販売し、売上高は 1070 億ルーブルに達した。ロシア極東市場におけるプレゼンスを回復するため、同社は昨年中にハバロフスクとウラジオストク、さらにブラ

ゴベシチェンスクに地域供給本部を開設した。当時のインタビューで、同社ウラジーミル・カダンニコフ会長は、極東での売上実績は毎月 10~15%の割合で伸びていると言明した。同社広報部は、このほどこの発言に裏書し、2003 年第 1 四半期においては、ザバイカル地域全域とハバロフスク地方および沿海地方での月当たりの販売台数は 100 台だったが、同年第 4 四半期には 700 台にまで増えたと発表した。

AvtoVAZ 社高級経営幹部の説明によると、同社はロシア全土を自社の販売拠点網で覆い、どの地域の市場でも、自社のプレゼンスを確立する方針である。このため、月間販売台数がたった 20~30 台にしかすぎない場合でも、地域供給本部を設け、新しい地巣市場の開拓に資金と時間をかける用意があるという。この意味で同社は、今年中に遠隔地チュコト自治管区にも地域供給本部を置く計画であると発表している。

なお、AvtoVAZ 社工場のあるサマーラ州トリヤッティからウラジオストクまでの自動車 1 台の鉄道輸送コストは約 1 万 4000 ルーブルで、現在は AvtoVAZ 社が購入者に代わりこの輸送費用を負担している。

上記のような国産自動車メーカーの巻き返し策が極東地域において成功するかは、今のところ、予測が難しい。というのも、ロシア極東地域には日本との中古車ビジネスを軽視できない特異な事情がある。日本からの中古車の輸入および販売、整備など、何らかの形で関わりのあるビジネスで生計を立てている住民は沿海地方だけでも数万人に上るという試算がある。そのため、相次ぐ関税の引き上げに対する極東住民の反発は強く、2003 年に自然人の輸入特典が廃止された際には、デモ行進を行った挙句、国産車を燃やすなど過激な行動に出たグループすらある。

AvtoVAZ 社の極東市場におけるプレゼンスの確立は、上記のような極東住民の国産車に対する否定的な見方の克服にかかっていると言える。

以下、参考までに、ウラジオストクの AvtoVAZ の正規販売店（有限会社「ダリ・ラダ」）における販売価格（2004 年 5 月）を掲載しておく。

VAZ - 2105 ··· 11 万 5,000 ルーブル

VAZ - 2106 ··· 12 万 5,000 ルーブル

VAZ - 2109 ··· 17 万 9,000 ルーブル

VAZ - 2110 ··· 20 万 3,000 ルーブル

VAZ - 2112 ··· 21 万 ルーブル

4. 3. 2 中古車輸入関税の引き上げ—2003 年 7 月の自然人に対する特典の撤廃

国内自動車産業のロビー活動が結実した代表例が、2003 年 7 月の自然人に対する低率関税の撤廃と物品税、付加価値税の免除の廃止である。個人に対する特典が廃止された政府決定が施行された 7 月 25 日まで、ロシア極東の税関で、中古車の駆け込み輸入が起きるなど、2003 年上半期のロシアの中古車輸入急増の原因となった。この政府決定について、見てみたい。

ロシア政府が、自然人が3年以上-7年末満経年の中古外車を輸入通関する場合について、法人による輸入の場合と同じ取り扱いにする方針を正式に示したのはこの年の6月のことであるが、春頃から関税引き上げの噂が出回り、駆け込み輸入が始まっていた。自然人による輸入の場合と法人による場合とを区分せず、同一の関税率を適用する理由は、この種の輸入中古車の80%以上が形式上は個人輸入の形でロシア国内に持ち込まれていることにあった。これらの中古車のほとんどが、実際には企業や団体・組織で使われており、自然人による輸入に適用される低い関税率が、現実には一種の脱税の隠れ蓑になっているためである。当時のロシアのマスコミ報道を見ると、当時の制度のもとでは、個人輸入には大きな特典が与えられており、多数の個人・現実には、個人の名義を使う輸入業者がこれらの特典を“実にうまく”利用していることが指摘されていた。

満3-7年経年車を自然人が輸入し通関する場合、以前の制度のもとでは、関税額の算定と徴収に当たり、俗に一括払いと呼ばれるやり方が適用されていた。つまり、エンジンの排気量1cc当たり1ユーロという軽減税率が適用され、付加価値税と物品税は計算から除外される。ところが法人が輸入する場合には、当該中古車の通関申告価格に基づき、個人の場合には“一括払い”的形で免除された諸税すべてを徴収されることになる。まず、関税として、輸入自動車の申告価格の25%に相当するか、あるいは、そのエンジン排気量の等級に従い1cc当たり1-2.35ユーロ以上の額を徴収される。次に価格の0.15%に相当する通関料を支払い、さらにエンジン出力1馬力当たり10ルーブルの率で算定される物品税と価格の20%に等しい額の付加価値税を納めねばならない。

このように、個人輸入と法人輸入の場合の通関条件が大きく異なっていたため、通関に際して法人輸入者が徴収される広い意味での関税額は、個人輸入者からの徴収額の2.5-4倍にもなってしまう。このためか、“個人輸入”的割合が増え続け、2001年までに中古乗用車の輸入は、ほぼ100%まで“個人による輸入”として通関されるようになった。2002年中には、ロシア全体で合計62万9000台の乗用車が輸入されたが、そのうち法人による輸入は12万6600台で全体の20%にすぎず、残りの80%を占める50万2400台は自然人による輸入であった。

中古車を輸入する法人とは、ほとんどの場合ディーラー企業であり、この場合は初めから輸入の目的は転売にある。一方、自然人による輸入は、本来は自家用車の輸入のはずなのであるが、実際には輸入された中古車の80%が通関直後に転売されている。ロシア産業科学技術省（当時）の試算によれば、この種の転売ビジネスの取引高は、2002年度前半期だけで20億ドルに達したとみられる。こうした原因で、本来は徴収すべきであったのに未徴収となった税額は、これまで年間合計ざっと14億ドルに上り、そのうち8億ドルが“個人輸入”的形で通関し、実質は法人輸入と変わらないのに個人輸入の特典を利用したことによる“脱税”額であったという。

表4.3.2にある通り、この政府の狙い通りに、政府決定が施行されてから、法人による輸入が増えているのがわかる。今年に入ってから、この傾向はより顕著に現れている。ウ

ラジオストク税関の発表によると、今年1・3月に法人によって通関手続きされた中古車は13,898台に上り、昨年同期の2,351台を大きく上回っている。

表4.3.2 極東税関経由の自然人、法人別の乗用車輸入（台）

	一般人 (個人事業主を含む)	法人	合計
2002年	178,656	4,202	182,858
2003年	128,590	8,934	137,524

（出所）極東税関局

表4.3.3 2003年に沿海地方の税関経由で輸入された普通乗用車の車齢（台）

	一般人	法人	合計	全体比
3年未満（新車）	174	281	455	0.6%
3年から7年	51,278	42	51,320	67.9%
7年以上	23,704	45	23,749	31.5%

（出所）極東税関局

4.3.3 ロシアの自動車産業政策

ロシア政府は、国内の自動車産業を保護しつつ、自動車産業への外国からの投資を促進するという舵取りの難しい課題を背負っている。世界貿易機関（WTO）への加盟に向けた各国との調整作業においても、自動車の輸入関税率は重要な議題のひとつであり、4月末に実施された欧州連合（EU）との協議で、ミハイル・フラトコフ首相は、新車の輸入関税率の上限を35%から20%にまで引き下げるのと平行して、ロシア国内で組立を行うための部品の輸入関税を30%から3%にまで、大幅に引き下げるなどを提案した（『フィナンシャル・イズベスチャ』紙2004年4月26日）。こうした言動を見る限り、ロシア政府は、外国からの投資を優先する方針のようにも見られるが、国内自動車業界からの反発は激しく、今後のWTO加盟協議の行方を見守る必要がある。

昨年、カリーニングラードで行われた学生との懇談会でプーチン大統領は、輸入関税の引き上げによって国内の製造業者に「温室内的条件」を作り出すことには否定的であるが、国内自動車産業への投資誘致のための条件作りには前向きであり、国内自動車産業の育成に役立つ限り、自動車輸入関税の引き上げに反対ではないとの考えを示したことがある（『沿海地方テレビ』2003年6月28日）。

プーチン大統領は、自動車輸入関税の引き上げに関する質問に対し、まず一般論として「国内への商品輸入に対する制限が多ければ多いほど、自国の経済が発展するチャンスはそれだけ少なくなる」と述べ、関税引き上げによる国内産業保護政策には否定的な考え方であることを示した。しかし、その一方で、大統領は「計算に基づいて定める一定の判断基

準もある」と強調し、「ロシア政府は、これまでいくつかの外国自動車メーカーと交渉を重ねてきたが、その過程で、現状では外国投資家にとってロシアの自動車産業への投資は採算が取れないとの結論に達した。これから然るべき条件を作り出し、競争のルールをきちんと制定すれば、外国の投資家たちは自らロシアに進出してくるようになるはずである」と述べている。

いずれにせよ、ロシア政府は、外国自動車メーカーが技術、資本の両面で、自動車産業に進出し、生産拠点を設ける方針であり、そのための環境整備を進めていくものと考えられる。こうした流れの一環として、国産車やすでに国内での生産が始まっているフォード、GM、ルノーの外国ブランドの車と競合する外国製中古車を締め出すことは既定路線と考えるのが妥当であろう。

4. 4 昨今の中古車ビジネス～ウラジオストクの場合

4. 4. 1 中古車輸出ルート：構成部品による日本からの輸出

(1) 構成部品による輸出の概要

一般に極東住民の間には、度重なる当局の輸入関税引き上げは、住民の所得向上に見合うものではないとの不満の声が強い。こうした背景のあるなか、日本で購入した中古車を分解し自動車の構成部品の名目で通関し、これにより中古車に対する高率の禁止関税を免れる抜け道の利用が以前から定着し始めている。以下、ロシア極東のメディアの報道と、筆者がロシア人中古車ビジネス従事者から聞き取った内容をまとめたものである。

この方法を使う場合、ロシアの輸入業者は、これより以前に輸入されロシア国内で使用されていたが、耐用年数をはるかに過ぎたか、あるいは事故など何かほかの理由で使えなくなった日本製中古車にかかる証明書類一式をあらかじめ入手しておく。自動車の構成部品を通關した後、新しく購入した中古車を再度組み立て、この使えなくなった車の部品を取り替えたかのように偽装し、その証明書類一式を利用して登録手続を済ませるのである。部品に課せられる関税は中古自動車に対する関税よりぐっと安いため、これにより節約できる金額は、個々のケースにより異なるが、1,000 ドルから 6,000 ドルに達すると見られる。ただし、現行の関税率との兼ね合いで、一般に経年 3・7 年の中古車については、この手で節約できる額はあまり大きくはない。この手が最も有効なのは、製造後 3 年以内の“新車”輸入と経年 7 年を超える古い中古車の場合である。しかし、最近の関税率改定の結果、経年 3・7 年の中古車についても、エンジン容量が 2,500cc を超える車、例えばディーゼルエンジン付きのオフロード車などの場合は、かなりの金額の節約が可能となった。一方、1,800cc 以下の経年 3・7 年の中古車については、あまり節約にはならず、この手はまったく割に合わない。具体例を挙げると、4,200cc のエンジンを搭載する 1991 年製造の日産・サファリの場合、税關への納付金のうちこの手で節約できる金額は 6,000 ドルに達し、同じ経年数のトヨタ・カローラについては 1,000-1,500 ドルになる。2000 年に製造されたトヨタ・ランドクルーザーなら節約額は 7,000 ドルほどにも上る。

実際には輸入業者はどう行動するのかー通例によれば、業者はまず客船で日本に出向き、車の現物を買う。値段は、型式、またその中古車の状態によって異なる。買った車の車体から、トランスミッションとエンジン、さらにハンドルなどを取外す必要がある。要するに車を分解するのだが、日本には車の分解作業を専門とする会社があり、そこに頼むとざつと 150 - 500 ドルの費用でやってくれる。車体を携行貨物として自分が乗る客船に積む。ロシア税関の目をごまかすには、取外したトランスミッションとエンジンは、できれば別の船に積んだ方がよいが、それが不可能な場合は、ほかの名義宛ての送状を付けるようになる。日本での本船への積み込みとロシア沿海地方の海洋港に運ぶまでの費用は、300 - 500 ドルである。ロシアの目的の港に到着したら、ただの鉄の塊である車体の通関手続きをし、また税関倉庫から構成部品類を引き取る。このために要する費用は 400 - 1,000 ドル見当である。次いですべてをどこかの自動車修理屋に持ち込んで組み立てる。この再組み立てには 200 - 500 ドルをかけねばならない。こうして実用上は乗用車として走れる車ができる。しかし、この車で一般道路を走行するのは、まだ違法である。車体には車体の通関の証明書類が付いており、エンジンには別の通関書類が添付されている。要するに、問題の物件はまだ乗用車ではなく、法律上は“部品の寄せ集め”にすぎないからだ。

ここでかのガイ一(GAI : 国家自動車交通監督局)と「交渉」することが必要となる。前もって用意しておいた実際上の廃車の書類を持ってガイ一の GIBDD (道路交通安全部)に出向き、車体やエンジンをこのほど輸入した予備部品と取り替えたことにして申請を出し、交渉する。この交渉の段階では、「ロシアに特有の特殊な国民的性格」がものをいうことになる。万事順調なら、申請者は、数日のうちに変更事項を記載した技術経歴書(パスポート)を交付してもらえる。この技術経歴書には、もちろん今回輸入した新しい車体とエンジンのデータが書き込まれてある。この紙上の操作で耐用年数をとっくにすぎたぼろぼろの車が、突如若返るわけである。通常の場合、この新しい技術経歴書を入手するのにかかる費用は 3,000 ルーブルほどであるといわれる。

(2) 税関当局側の自動車部品輸入に対する対策

こうした半ば違法の自動車部品輸入に対し、当局側も警戒を強め、最近になってこうした抜け穴を埋めるための措置に乗り出したようである。沿海地方テレビが 3 月 17 日付で報じたところによると、サハリン税関広報官は、この問題に関し、極東各地の税関が次の対策をとるよう指示されていることを明らかにした。

— 完成乗用車を分解した構成部品一式が、特定のひとりの輸入者によって持ち込まれた場合には、部品としての通関手続は行なわず、完成車として扱い、完成車の輸入関税率を適用する；

— 今年 2 月に内務省と GTK の連名で出された「番号を付した機械・装置ユニットの通関手続と登録の規整について」の通達に従い、個人が自分で使用する目的で車体、キャビン、エンジン、エンジン・ブロックなど構成ユニットを輸入する場合、税関は、これらユ

ニットのそれぞれについて型式、製造番号、重量、塗装など技術データと所有者を記載したカードを発行する。一方、GIBDDは、これら輸入構成ユニットを使った既存車の改造・修理に関し登録申請があった場合には、構成ユニット・カードによって改造・修理の内容を検査し、技術経歴書の記入事項の変更を行う。また、こうした改造・修理は、あらかじめ当局が公認した修理工場で必ず実施するよう義務付ける。

最近では、サハリンのワニノ税関で、こうした偽装輸入の疑いが濃厚なケースが発覚している。地元メディアの報道によると、ワニノ税關では、ワニノ港に船で運ばれてきた日本製自動車部品の通関申請書を3月17日に受取った。輸入者は地元のさる有限会社であったが、申請書にある自動車部品の検査に当たった税關検査官は、これら構成部品を集めれば分解された一台のトヨタ・ランドクルーザーにほかならないとの疑いを抱いた。当局筋によれば、結論を出すには専門家による鑑定と協議が必要であるが、完成車を部品に見せかけて輸入しようとした嫌疑が鑑定で立証されれば、この輸入者は、多額の罰金を支払う破目に陥るはずである。そればかりか、裁判所の判断いかんによっては、偽装輸入した車の没収の憂き目に会う恐れもあるという。

4. 4. 2 自動車整備・部品販売ビジネス

(1) 日本のメーカーが関与する自動車整備ビジネス

市内を走る車の中で、日本製中古車の割合が90%を超えると言われるウラジオストクでは、当然のことながら、車のメンテナンスや修理などを提供するビジネスが盛んである。市内のいたるところで、自動車部品の販売店や修理工場があるが、日本のメーカーが直接関与している例としては、トヨタの正規サービス・ステーション「サミットモータース」とホンダ認定サービス・ステーションがある。

サミットモータース社は、92年に日ロ合弁企業として設立され、99年に住友商事の100%出資企業となった。公的機関、民間企業の幹部を主な顧客とし、90年代前半は日本製左ハンドル高級車の販売で売上げを伸ばしたが、日本から割安の中古車が常に持ちこまれるという特殊な状況のため、沿海地方だけでなくロシア極東全体を視野に入れ、新車販売と平行して、部品・アクセサリの販売、修理やメンテナンスにも重点を置く戦略に転換した。

同社のミハイル・クズネツォフ社長によると、98年の金融経済危機以降のルーブル相場と経済の安定が、新たな顧客獲得の追い風になっており、2004年4月23日には、さらなる新車販売を見込み、新車販売の展示場を新設した。売れ行きは好調で、6万ドルのランドクルーザーが2ヶ月の予約待ちの状態だという。

一方のホンダ認定サービス・ステーションは、本田技研工業㈱（四輪サービス・汎用）極東ロシア代理店を務める㈱ビー・エム・エフ（本社：東京）が、ロシア企業との合弁で設立したNIPPON AUTO CO., LTD.（本社：ウラジオストク市）が運営に当たる。

ビー・エム・エフ社によると、同ステーションの特色は、ホンダの純正部品を常備し、

本格的な車の修理、メンテナンスが可能な最新の設備と技術度の高い整備士を備えていることで、これにより、従来のロシア極東にはない質の高いサービスを提供できる。ホンダ車の整備を主な業務とするが、他社の車も受け付けている。

ロシア人技術スタッフの技能訓練はもちろん、言葉遣いやマナーなどスタッフへの研修を実施し、日ロ合弁企業ならではのサービスの向上に努めている。また、規定の作業料金表を明示し、顧客が自分の車が整備される様子が見られるようにするなど、料金や作業内容の透明性を確保している。ロシア極東ではあまり見られない、行き届いたサービスを提供することで、地元の整備工場などとの差別化をはかるという。

(2) 部品販売ビジネス

表 4.4.1 ロシア向け自動車の部分品輸出

	数量(個)	価額(万円)
2001 年	236 万 9626	9 億 7250
2002 年	316 万 9540	13 億 7845
2003 年	647 万 2159	24 億 2023

(出所) 財務省貿易統計より作成

表 4.4.1 の通り、ロシアへの自動車の部品輸出は過去 3 年間で急増している。このうちロシア極東向けの輸出がどの程度であるかは定かではないが、沿海地方だけでも 30 万台近くの日本車が走っていることから、かなりの割合を占めているものと推測される。

部品販売ビジネスは、上記のメーカーが関与するサービス・ステーション以外でも、トヨタツウショウヴォストクオートやヒノウラジオストクなど、日本から正規のルートで輸入した純正部品を扱う業者が主となっている。

これら以外で、市民の間に定着しているのは、インターネットなどを通じて注文し、日本から船や飛行機で持ち込む「担ぎ屋」的な方法である。この場合、自動車と同様に、携帯品として持ち出されるため、(表 8) の輸出統計には反映されておらず、部品輸出は自動車輸出と同様に、実際の規模はこれよりも大きいと推測される。日本側に直接注文する方法を用いた場合、輸入かかる関税を支払わなくてすむため、購入価格は、日本での定価の 10% 増し程度となり、注文してから 1 週間から 10 日の短い期間で手元に届くという。日本との間に定期空路があり、貨物船の往来が頻繁なウラジオストクならではの方法だが、中間マージンを嫌うロシアの消費者心理を考慮すると、この方法は今後も続くものと考えられる。

4. 5 展望

ロシア極東の中古車ビジネスをめぐっては、長期的には、WTO 加盟交渉や国内自動車業界によるロビー活動などから、関税の引き上げが見込まれ、国産車やノックダウン車を

競合する中古車の輸入に歯止めをかける政府の方針は間違いないと考えられる。その一方で、仮に、中古車輸入を完全に禁止した場合、外国製の新車には手のとどかない一般的な消費者にとって、国産車がすぐさま安価な外国製中古車に取って代わるかどうかは不透明であり、加えて、国内自動車産業の生産能力は、ノックダウン車も含めて、今後拡大が予想される需要をまかないとされると予想される。中古車ビジネス従事者が共通して口にしたのは、中古車の輸入が完全に禁止されることはない、という、楽観的な見通しである。

構成部品による解体した自動車の輸出に見られるように、ロシア極東では、法の網目をぬって、関税やコストを低く抑える方法が、これまでにも編み出されており、今後も第三者が思いつかないような輸出入の形態が考え出されるかもしれない。さらに、ウラジオストクの物流会社の担当者に話を聞いたところ、ロシア極東の港で荷揚げされる中古車、とりわけ経年7年を超える中古車は、ロシア国内で消費されず、シベリア鉄道でカザフスタンなど中央アジアの関税率の低い国に送られている。こうした中央アジア向けの需要も看過できない。

一方、日本側から見ると、中古車の輸出は、富山や新潟では、パキスタン人のブローカーが大半を占め、日本の業者はわずかであり、ロシアへの輸出について、今から日本の業者が参入できる余地は少ないと考えられる。また部品輸出についても、インターネットによる注文など、ロシアの業者による低コストのルートが出来上がっており、資本を投じてサービス・センターや部品販売拠点などをロシア国内に立ち上げる以外に、中小の日本の業者が参入するのは容易ではないだろう。

とはいっても、新車販売の好調ぶりに見られるように、ロシア経済は好景気を維持している。新車購入層と中古車の購入層とは異なるという見方もあるが、国民全体の購買力が向上し、割賦販売が普及してきているのも事実で、中古車であっても、20%程度の金利で購入できる。こうした消費の伸びに支えられて、今後もある程度の規模で中古車と関連部品の輸出は続きそうである。

第5章 富山県を中心とする対口中古車輸出の現状

5. 1 北陸地域と対口貿易

2003年の日口貿易は59億7,600万ドル（前年比41.6%増）となった。第3国経由、在外企業分を加えると80億ドルを超えたものと推測される。特に、輸出は、金融危機を契機とした1999年の落ち込みから4年連続の増加（対前年比87.1%増）となった。輸出品は、自動車に加えて、サハリンプロジェクト関連の設備機器、金属加工機などの機械が主体であった。輸入品は、原油、非鉄金属などが大きなシェアを占めている。

同年の北陸地域の貿易額は5,984億円（前年比25.9%増）、このうち対岸貿易が2,521億円（同13.9%増）で、貿易総額の42.1%を占めている。対岸貿易のうち対口貿易は541億円（同14.9%増、対岸貿易に占める構成比は21.5%）である。（表5.1.1）。

表5.1.1 北陸地域の対岸貿易（2003年）

（億円）

△	貿易総額	対岸 貿易額計				
			ロシア	中国	韓国	北朝鮮
富 山	2463 (971) (1672)	1197 (544) (652)	398 (105) (293)	501 (205) (296)	297 (235) (62)	- (-) (-)
石 川	1203 (584) (619)	377 (197) (180)	28 (3) (25)	224 (140) (84)	125 (54) (71)	- (-) (-)
福 井	2138 (767) (1371)	947 (516) (431)	115 (1) (114)	694 (425) (269)	138 (90) (48)	(0.3) (-) (0.3)
計	5984 (2332) (3662)	2521 (1258) (1363)	541 (109) (432)	1419 (770) (649)	560 (379) (181)	(0.3) (-) (0.3)

5. 1. 1 対口貿易の特徴

北陸地域の対口貿易の特徴としては以下があげられる。

- ・ 対口貿易は、長らく対岸貿易の首位の座を占めてきたが、1998年以降、対中貿易が首位を確保している。2003年では、対口貿易は3位となった。
- ・ 戦前、戦後を通して、輸入過多である。
- ・ 輸出の伸びが顕著である。1991年と1998年を比較すると、1998年の輸出額は10分の1に落ちたものの、同年を底に増加に転じ、2003年では前年比2倍増となった。
- ・ 北陸3県では、富山県が輸出額で突出している。

5. 1. 2 輸出入品目の変化

北陸地域の対口貿易の輸出入品目の変化をまとめると次の通りである。

- ・輸出入品目は、旧ソ連時代と比べると、減少している（表 5.1.2）。因みに、1991 年時の主要輸出入品目は表 5.1.3 のとおりである。
- ・輸出品の主体は、輸送機器（特に、中古自動車）であるが、最近自動車部品輸出が増加傾向にある。
- ・輸入品は、木材、アルミインゴットが主体であるが、近年原木の減少、製材の増加傾向が見られる。

表 5.1.2 北陸地域の対岸諸国向け主要輸出入品（2003 年）

区分	ロシア	中国	韓国	北朝鮮
富 山	輸出品 中古自動車 電気機器	一般機械 非鉄金属	プラスチック 鉄鋼	—
	輸入品 木材 非鉄金属	原油・粗油 非鉄金属	石油製品	—
石 川	輸出品 中古自動車	繊維機械 電子部品	繊維機械 金属加工機	—
	輸入品 木材	石炭 織物用繊維系	織物用繊維系 石油製品	—
福 井	輸出品 中古自動車	音響映像機器部 分品、半導体等電 子部品、織物	プラスチック製品 ガラス同製品 科学光学機器	—
	輸入品 石炭 非鉄金属	音響映像機器 科学光学機器 衣類 石炭	一般機械 化学製品	水産品

資料：各県税関支署

表 5.1.3 北陸地域の対岸諸国向け主要輸出入品（1991 年）

区分	ロシア	中国	韓国	北朝鮮
富 山	輸出品 人造プラスチック、一般機械、繊維品	鉄鋼、機械機器	繊維品、化学品、機械機器、非鉄金属	機械機器
	輸入品 木材、クロム鉱、ウッドチップ	石油、穀物、ウッドチップ	石油製品、大理石、化学品	丸太、水産物、
石 川	輸出品 —	—	繊維機械、繊維製品、金属品	—
	輸入品 木材、石油	木材、石材、衣類、化学肥料	原糸、織物、石油製品、衣類、機械部品	稻わら
福 井	輸出品 食品、プラスチック製品、自動車、ブルドーザー	化学品、繊維品、眼鏡	繊維品、染料、アルミ品	ゴム製品
	輸入品 水産品、石油、アルミニウム	水産物、繊維品、プラスチック製品、眼鏡	化学肥料、セメント、水産物、繊維品	水産物、雑貨

資料：各県税関支署

5. 2 対口中古車輸出事情

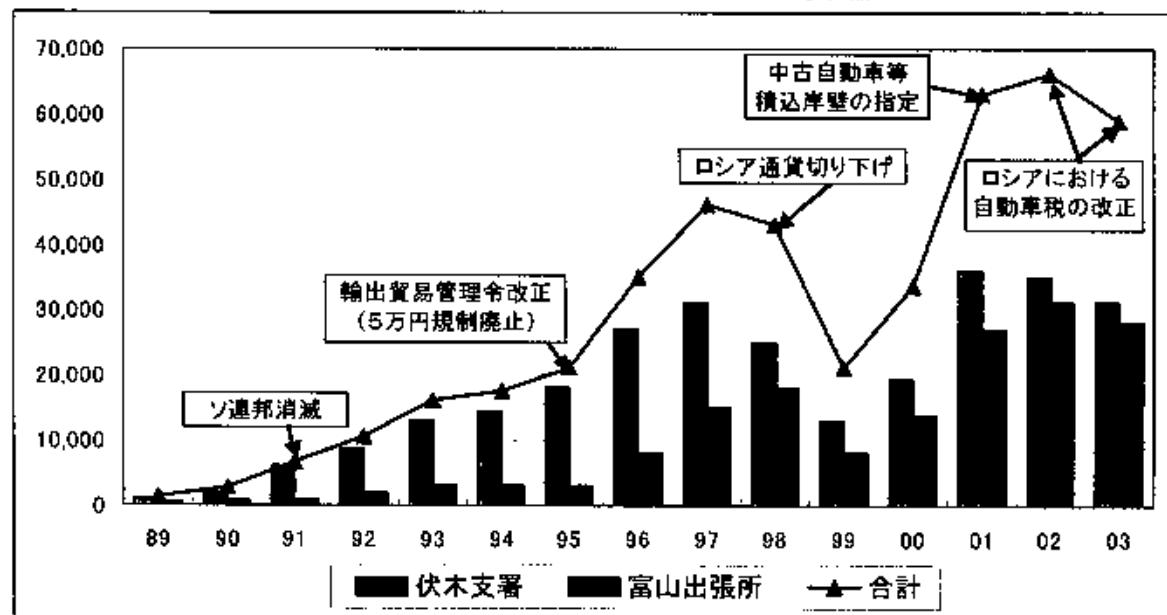
5. 2. 1 これまでの経緯

ロシア向け中古自動車の輸出（台数）は、業務通関と携帯輸出（個人の手土産品扱い）に大別され、一般に公表される通関実績には携帯輸出は含まれない。

本項では、中古車輸出の約8割を占めている携帯輸出について、その推移を見た。図5.2.1の通り、1997年まで、中古車輸出は増加の一途をたどり、その後、ロシア、日本それぞれの事情を反映し、大きな起伏を見せながら推移している。すなわち、ロソ連崩壊後（1991年12月）、輸出貿易管理令改正（1995年4月、携帯品は5万円以下というそれまでの規制の廃止）要因が中古車輸出の急伸をもたらし、反面、ロシア通貨の切り下げ（1998年8月）によって急落した。その後、ロシア経済のプラス成長（特に、個人所得の向上）とともに再び中古車輸出は増加に転じた。

しかし、近年、ロシアにおける国産自動車の保護というスタンスが強まる中で、中古車輸入抑制が輸入関税の引き上げという形で胎動（2002年10月、2003年7月）し、中古車輸出の減少をもたらしている。さらに、富山県側では、盗難車輸出、無通関輸出など不法輸出を防止するため「中古車輸出1バース指定制度」（2001年7月、伏木港、富山新港、高山港それぞれに専用バースを指定）を導入した。こうしたロシア側、富山県側の措置および円高傾向によって、中古車輸出は不振状態を呈したが、平成15年後期に入って再び増加に転じている。

図5.2.1 伏木支署管内中古自動車通関台数（携帯輸出）



資料：伏木税關支署資料

5. 2. 2 対口中古車輸出の動向

(1) 富山県が輸出拠点化した背景

上述した如く、北陸3県における対口輸出は、富山県が北陸3県の中で突出し、輸出品の主体は中古自動車である。全国で取扱われるロシア向け中古自動車輸出は年間約16万台と推測されているが、そのうちの約5割強を富山県が占めている。富山県が、中古車輸出の拠点になった背景として、以下の諸点があげられる。

①対口海上輸送ルートの開設

富山県は、戦前から対口貿易が活発であったが、戦後、北洋材の集散地となり、ロシア極東地域とは1975年、伏木富山港～ナホトカ・ワニノ港間に在来船による準定期航路が開設されていた。さらに、1984年、富山新港～ボストーチヌイ港間にコンテナ定期航路が実現した。

②北洋材の返り船の利用

対口海上航路開設当初から、富山県の課題は北洋材を積んできたロシア船の帰り荷（輸出品）の集荷の有無であった。平成年代に入り、帰り荷として中古自動車輸出が胎動し（1988年には1,617台）、現在なお、業務通関の主体となっている。

③買付車用船の運航

1990年代の中頃、携帯輸出が増え始めたが、さらに輸出貿易管理令の改正が追い風となって、北洋材などの荷物を積まずに入稿してくる「中古車買い付け専門」のロシア船が増加してきた。買付専門船の増加とともに、ロシア人船員（バイヤー）の数も急増した。因みに、平成15年、入港した延べ約1,600隻の外国貿易船のうち約1,000隻がロシア人乗組員の船とみられているが、船員のほとんどが中古車のバイヤーである。これは、バイヤーたちが入管難民法の乗員上陸許可規定を利用し、船員として上陸しているものとみられている。

④旅客船（貨客船）の定期運航

1992年、伏木富山港～ウラジオストク港（当初は、ナホトカ港）間に1万2,000トン級の貨客船が毎週1往復運航しており、客数は逐年増加傾向にある。因みに、2002年は1,933人、2003年が5,000人を超えたと推測されている。乗船客の来日目的は、ほとんどが中古車購入であり、貨客船に積まれている中古車は300台に達するケースも散見されるということである。

(2) 対口中古自動車輸出の現況

①港別に見た特徴

富山県の場合、富山新港が定期コンテナ貨物船の寄港、伏木港は在来貨物船および大型中古車買付専用船（約250台積込み可能）3隻が循環的に入港、富山港は在来貨物船および、小型、中古車買付専用船（約100台）が数多く入港するなど、それぞれ特徴的な違いを示している。因みに、2002年、ロシア船の入港数1,002隻のうち、380隻が中古車買付専用船であるが、そのうち、富山港への入港が248隻（小型）と多い。

②業務通関と携帯輸出

対口中古車輸出は、ながらく携帯輸出が約8割を占めながら推移してきたが、最近、盜難車や無通関車の横行に対する規制強化に伴って携帯輸出が減少してきている。すなわち、2003年は、業務通関が前年比60.9%増に対して、携帯輸出は9.2%の減少となった。したがって、携帯輸出の構成比が79.4%から68.6%へ低下した。特に、富山港積み出しの携帯輸出は、76.7%から61.2%へダウンするなど港別の違いが窺われる。やがて、50：50になるものと予測される。

（3）対口中古車取扱い業者の現状

①1990年代初め

1991年、旧ソ連崩壊を機に、伏木の港町は再びロシア船の入港、ロシア人の往来でにぎわい始めた。その頃、北洋材を積んできた貨物船の帰り荷として、中古自動車の積み出しが活発化し、また客船の運航スタートに伴ってバイヤーの来日も目立ち始めた。当時、1隻あたり20台、取扱い価格は約1万5,000円であった。この車がウラジオストク市では、5～6万円で売れたということである。

1993年、ロシア向けの中古車販売にかかる富山県内業者が「富山県対露車輌管理協会」を設立した。当時の会員数は60程度であった。その頃、既にパキスタン人の業者が5社程度立地していたということである。現会長は、当時、中古車であれば、何でも売れた良き時代であったと述懐している。

②1990年代後半から現在

1992年ごろ、東京都内で中古車販売店を開いていたパキスタン人が、ロシア人船員からの注文で、東京から富山新港に中古車を運んだ。伏木富山港では北洋材を満載した貨物船が次々と入港し、船員が大勢往来していた模様を眺めたとき、「ビジネスチャンス」と直感したということである。当時、港から延びる道路沿いには、既に地元業者の販売店が集まっていたので、彼は少し離れた場所に店を開いた。やがて、1996年ごろになると、活気を知った全国のパキスタン人業者が、国道8号沿いに集まりだし、「パキスタン通り」が現出した。

このように、国道8号沿いに終結した背景は、かつての列島改造ブームで投機対象に買われた広い土地が、利用されないまま残っていたことや、ロシア人船員にとっても3港い

ずれの港からでも来やすかったという良い立地条件によるものと見られている。

現在、前述の「富山県対露車輌管理協会」の会員数は 37（うち、パキスタン人の業者は 2）であるのに対し、パキスタン人の業者数は 150 程度あるものと推測されている。したがって、県内のロシア向け中古車販売店の約 8 割をパキスタン人業者で占めていることになるが、パキスタン人業者同士のビジネストラブル解決および周辺地域住民との摩擦（無法な路上駐車、塵埃処理など）防止のため、パキスタン人業者が「富山オート・アソシエーション」を発足させ、さらに、地方住民との共生を図るために「富山パキスタン交流会」が誕生した。

③新しい動き

近年、ロシア向け中古車輸出の目まぐるしい動きの中で、①地元取扱い業者（日本）の経営難、②パキスタン人業者間でも、激しい新旧交代の動き、③世界の中古車市場とネットワークを有するパキスタン人業者の中で、ロシア極東のみならずモンゴルなど新しい海外市場開拓を行っているケースが散見される。

5. 2. 3 対口中古車輸出の変化

富山県におけるロシア向け中古車輸出の最近の動きは、富山県側の港湾管理の強化やロシア側の国産車保護を目的とした度重なる中古車輸入関税の引き上げによって大きな影響を受け、新しい変化が生じている。

（1） 港湾管理の強化

①中古車積込みバース指定制度の導入

従来、伏木富山項において、中古車を積み出す際、積込みバースの制限がまったくなく、どのバースからでも積込みを行い、また夜間でも船に搭載されているクレーンを使用した中古車の積込みが行われていた。そのため、ロシア船への未通関車、盗難車の積込みが懸念されていた。

2002 年 8 月 1 日、中古車の積み込みバースを各港 1ヶ所にする「中古車積み込みバース指定制度」がスタートした。具体的には、富山新港一北 2 号バース、伏木港一万葉バース、富山港一公共 10 号バースが、中古車の積み込みバースとなった。

②無法船入港への規制強化

2004 年 1 月、港湾の保安目的に沿った水際対策の一環として、伏木富山港への外国船入港に対する規制が一段と強まった。

③規制措置に対する反応

当時、ロシア極東地域の船会社は「同制度の導入によるコスト高（船混みによる費用増

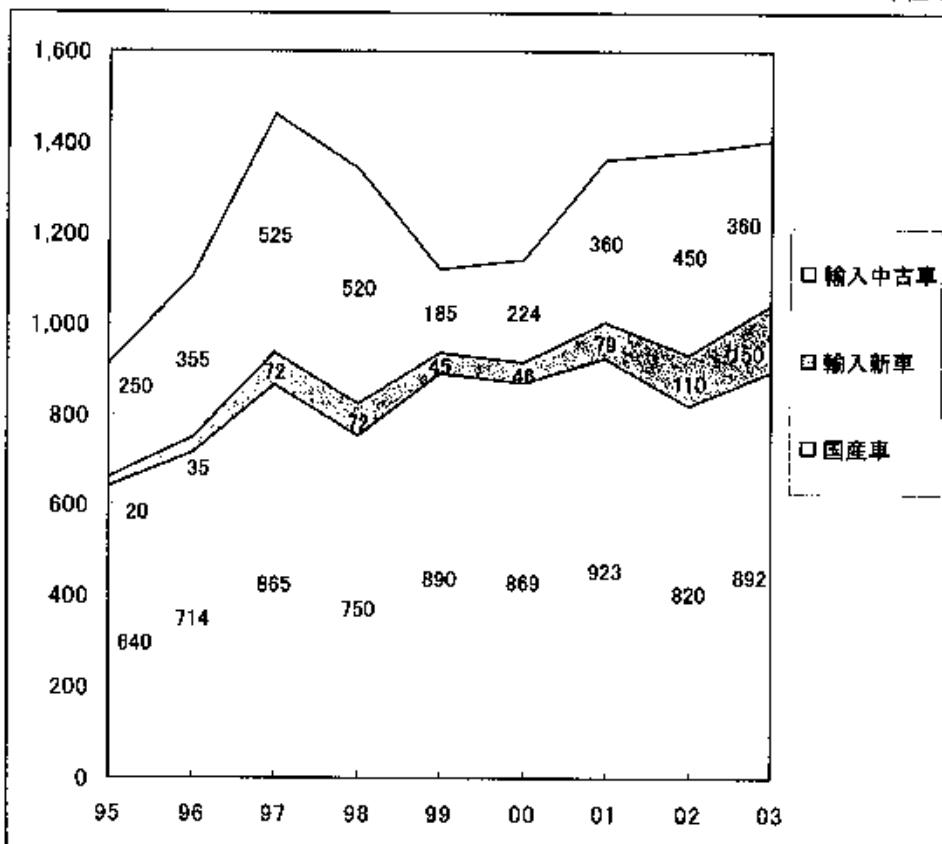
など）から、他県の港への入港を検討する」との発言があった。また、中古車取扱い業者間では、固定客を有する老舗よりはむしろ、新規参入者が荷役費用などのアップによって経営難になるとの声が聞かれた。しかし、中古車輸出への影響は、次に述べる中古車輸入関税の引き上げとのダブルパンチの形であらわれてきたように思われる。

(2) 対口中古車輸入関税の引き上げ

ロシアの乗用車市場の規模は、図 5.2.2 の通り、経済危機以後の 1999 年、2000 年と 2 年連続で販売が低迷した。2001 年以降、主として輸入中古車および輸入新車がリードする形で市場規模が回復している。一方、国産車の売れ行きは停滞傾向にある。

図 5.2.2 ロシアの乗用車市場の規模（台数ベース）

単位：1,000 台



資料：『ロシア東欧経済速報』2003 年 9 月 ロシア東欧貿易会

近年、ロシア政府は国内自動車メーカーの保護を目的に国産車と競合する輸入中古車の流入を抑止するため、2001 年後半から中古車の輸入関税引き上げを導入した。一方、この間、中古車販売業者や国内消費者の反発もあって、関税引き上げが何度も先送りされた。

①2002年10月の輸入関税の引き上げ

2002年10月、製造後7年以上の中古車の輸入関税最低額を現行の2倍以上に引き上げた。ロシアの輸入関税は輸入業者が法人、個人の場合およびエンジンの排気量によって、税率は異なるが、今回の引き上げは平均2～3倍の大幅なものとなった（中古車は、申告価格が年式とエンジンの排出量によるユーロ建の関税額となっている）。

具体的には、法人業者取り扱いの1,400ccの乗用車では約1,500ユーロの関税増額（現行：1cc／0.5ユーロ→1cc／1.50ユーロ）となった。

②2003年7月の輸入関税の引き上げ

2003年7月、前年の製造後7年以上に続いて、製造後3～7年の中古車の個人による輸入関税の引き上げが実施された。具体的には、それまで、2,500cc以下の車が1cc当たり0.85ユーロ、2,500ccを超える車は1cc当たり1.40ユーロとされていたが、排気量の細分化に応じて関税額の引き上げが決定された（表5.2.1）。

今回の改定の狙いは、個人輸入と法人輸入の納税額の不公平を調整することにあった（今回の改定では、法人業者に対する輸入関税の引き上げは当面据え置かれた）。すなわち、ロシアの場合には、中古車輸入は個人扱いが約8割を占めているが、法人業者には関税のほかに通関手数料、物品税などを支払う必要があるなど不公平感があった。

前回の引き上げと比べると小幅にとどまった。例えば、1,400ccの乗用車の場合には、7年落ちの中古車が約1,500ユーロの輸入関税が増加したのに対して、3～7年の中古車の場合には増加幅が210ユーロとなる。

表5.2.1 ロシアの自動車輸入関税（個人の場合）

単位：ユーロ

排気量	現行	改定後
1,000cc以下	0.85	0.85
1,001～1,500cc	0.85	1.00
1,501～1,800cc	0.85	1.50
1,801～2,300cc	0.85	1.75
2,301～3,000cc	0.85～1.40	2.00

注：排気量1cc当たりユーロ

資料：『通商弘友』2003.6.27

③最近の輸入関税の動き

最近の輸入関税の動きは次のようにまとめられる。

- ・ 2003年12月、乗用車の輸入関税率区分の一部変更があった。税率に変更はない。
- ・ 2004年1月、製造後3年未満の新車については、税率が大幅に引き上げられた（25%→48%）。近年、個人による新車の輸入は減少傾向にあるが、今回の決定によってそ

の傾向がいっそう強まるものと見られる。

- ・ 2004年2月、それまで中古車トラックなどの大型車に適用されていなかった中古車輸入関税が、乗用車に準ずることになった。

(3) 対口中古車輸出に与えた影響

①輸出量への影響

2002年8月の港湾管理強化措置および同年10月の輸入関税の大幅引き上げによって、輸出量は短期間に大きな起伏が見られた。2002年5～7月期は駆け込み需要発生により増加し、8月に減少、9月に増加、10月以降2003年1月まで減少の一途を辿った。因みに、輸出量のピークであった5月（1万4,000台）と底となった2003年1月（2,200台）を比較すると、この間、約5分の1に急減したことになる。

2003年7月の中古車輸入関税の引き上げに対する輸出量への影響を見ると、同年に入り関税引き上げの噂が飛び交う中で、また好調なロシア経済が追い風となって、中古車輸出は再び増加に転じ、同年6月には1万台を超えるなどマイナス影響は見られなかった。しかし、8～9月期には減少を示したものの、年末まで横ばいで推移した。伏木富山港周辺では、6～7月にかけて、ロシア船員ならびにロシア人乗客たちが競って中古車を買い漁り、同港周辺の在日パキスタン人など対口中古車業者においては、正しく駆け込み需要に追われている現象が見られた。

今回の輸入関税引き上げによるマイナス影響は、前回に比べてかなり小さかったようと思われるが、反面、中古車輸出への新しい変化を始動させたとも言えよう。

②輸出中古車の変化

年式の変化

2002年10月の輸入関税引き上げの対象車は、製造後7年以上の中古車であったが、大幅の関税引き上げのため、当該年式への需要が急速に減少し、現在、3～7年未満の中古車へ集中しているのが現状である。また、ロシア極東地域での当該車へのニーズも高いため、当該車を巡って中古車取り扱い業者間の過当競争が激化している。中でも当該車は、日本国内では比較的高額で取引きされており、地元取り扱い業者の経営を一段と圧迫している。

最近の新しい動きとして、製造後7年以上の中古車輸出の減少の中で、輸入関税引き上げには無関係のカザフスタンなどのバイヤーの来県が見受けられる。また、ロシア人の生活水準の向上（高所得層の胎動など）に伴って、高級車（4輪駆動車など）の輸出（業務通関）が目立ってきた。

業務通関・形態輸出への変化

既述した通り、近年、港湾管理の強化を目的とした税関、地方自治体のスタンス、諸施

策の実施によって、携帯輸出の減少、業務通関輸出のウェートが高まってきている。また、ロシア側の船腹不足もあって、中古車買付け専用船の入港数も減少傾向にある。

最近、中古車本体の輸出に代って、部品扱いとされるハーフカット型（中古車を半分に切断）および中古自動車部品（エンジンなど）の輸出が増加傾向にある。

中古車輸出の県外港へのシフト

2003年8月の「中古車積み込みベース指定制度」の導入に伴う船混み（沖合停泊によるコスト高など）、伏木富山港での荷役能力の限界に加えて、中古車情報のインターネット化、陸上輸送インフラの整備などから、伏木富山港から県外港への中古車輸出のシフトが見られる。例えば、2003年における対口輸出で、金沢港が1億2,800万円（前年比2.8倍増）、七尾港が1億7,800万円（同20倍増）、敦賀港が9,300万円（同8倍増）であったが、輸出品のほとんどが中古車である。最近、伏木港での船混みから七尾港へ入港するケースが増加していると言われている。

中古車輸出取扱い業者への影響

地元取扱い業者では、経営難から廃業あるいは国内向けへシフトするケースが増加し、現在「富山県対露車輌管理協会」の会員数は設立時に比べて半減している。さらに、現会員数37のうち、その半数近くが開店休業状態にあると推測されている。

対口向け中古車販売の約8割を確保しているパキスタン人の取扱い業者は、過当競争の渦の中で、新旧交代が目まぐるしいと言われている。そのほか、2003年秋以降、再び輸出が増加する中で、ロシア人を雇用する業者が目立つようである。ロシア人の役割は販売、ベースまでの納車業務のほか事故車からの部品選別、部品輸出などがあげられる。また、過当競争を避けて、自ら海外進出を図っているパキスタン人業者も出てきた。例えば、モンゴルおよびドバイ（アラブ首長国連邦：世界一の中古車市場）へ販売店および事務所を設立しているケースがある。

中古車仕入れ方法の変化

従来、県内の自動車ディーラーや自動車解体業者などを回って、中古車を探していたが、量の拡大に伴って、地元での集荷が困難となってきた。近年、インターネット活用の普及を反映して「(社)日本中古自動車販売協会連合会」(JU)の発足とともに、各県にJU協会が設立、および全国にオークション会場（約140ヶ所）が展開している。オークション会場は、毎日入札（日曜日以外）が行われているが、このうち7割が専用ネットでの入札に対応しており、現場に足を運ばなくとも専用ネットを作り、事務所からオークションに参加できる（北陸地域のオークション会場は2ヶ所）。

最近、パキスタン人業者の中で、売れ残るリスクを避けるため、ロシア人のバイヤーをオークション端末のそばに招き、従業員に購入者を指示させているケースが散見される。

このケースでは、仕入れ値がバイヤーに知られてしまうが、バイヤー集めを狙った“薄利多売”商法のひとつと言えよう。

中古車部品輸出会社の台頭

既述した通り、近年、部品扱いされる中古車（ハーフカット型）および自動車部品の対口輸出が増加傾向にある。この背景には、ロシア極東地域における中古車の氾濫の中で、自動車部品の供給不足が生じていることと、ロシア人が生来、自動車修理を自らの手で行う習性を有していることなどの要因があると思われる。

2000年4月、中古車取扱い業務を学ぶため来県したロシア人が、取扱い業務を体験したあと、ロシア向け中古自動車部品輸出の専門会社を設立した。同社は、ロシア人を雇用し、中古車の解体→部品化→輸出といった仕事をこなし順調な業績をあげ、ノボシビルスク市など3ヶ所に販売会社を展開させた。同社のほか、県内にはロシア人経営の同種会社がいくつか立地し、各に販売先拡大に努めている。

その他

ロシア向け中古車輸出をめぐる新しい動きとして、2003年7月の輸入関税改正後、9月頃から再びロシア船の入港隻数が増えるとともに、中古車の輸出も伸びを見せ始めた（2003年11～12月期は前年同期比57.6%増）。この要因のひとつとしては、中古車を船内で解体、部品化し、自動車部品として通関し、ロシア極東地域で再び組み立てられるケースが増えているといわれている。

5. 3 今後の対口中古車輸出の展望と課題

富山県を中心とした北陸地域のロシア向け中古車輸出は、これまで日ロ両側の諸事情から短期間での起伏を示しながらほぼ順調に推移し、今や、富山県は対口中古車輸出（中古自動車部品も含め）のメッカとなっている。また、富山県にとっても、対口中古車輸出が輸出総額の3分の1を占めているだけに、今後とも引き続き対口中古車輸出の動向に対して十分注視していくことが必要といえよう。

5. 3. 1 対口中古車輸出の展望

今後予想される対口中古車輸出への日本・ロシア側の姿勢等は、以下の通りとなろう。

(1) ロシアの自動車市場と輸出抑制

① 基本的スタンス

これまで、ロシア政府は、国産車保護措置として、輸入関税引き上げを中心に新車、中古車の輸入抑制をはかつてきただが、反面、品質重視を求める消費者ニーズをまったく無視することも出来ない。したがって、今後当面は、消費者ニーズ、国産車メーカーの意向を

キャッチしながら、小刻みな輸入抑制スタンスを続けるものと思われる。

②外国製新車市場の拡大

日下、ロシア国内における外国製新車市場は好調である。2002年に採択された“ロシア自動車工業の発展のためには、外資導入が不可欠”といったロシア自動車産業の発展コンセプトにある通り、今後、外資の新規参入を予想されるとともに、中古車輸入には反対のメーカーも外国企業との提携には積極的であるだけに外国製新車市場の拡大が予想される。

(2) 日本側の港湾管理強化

2004年7月、ソーラス条約に沿って、伏木富山港でも、港湾保安の強化のため、各港に“囲い”が設けられ、港への出入口が一本化される。先頃、バース指定制度による影響が船混み状態を加速化させ、県外港湾へのシフトをもたらすなど対口中古車輸出に変化を与えたことから、今後の成り行きが注目される。

5. 3. 2 対口中古車輸出取り扱い業者の見通し

(1) 楽観的な見方

今後、ロシア極東地域における市民生活のさらなる向上、および高所得層の台頭が続くことが予想されるので、中古車に対するニーズは当面継続するものと見ている。したがって、伏木富山港への大型買付け専用船の定期運航は確保され、また定期客船による観光目的の乗船客の増加も見込めるとしている。ただ、中古車でも、年式の新しいもの、また高級車への需要が一段と高まるという声が強い。

(2) 悲観的な見方

伏木富山港の管理機能の強化、地元取り扱い業者の経営難の深刻化、さらにロシア側の船腹不足による買付け専用船の減少、輸入規制の強化などから、中古車本体の輸出（特に、携帯輸出）は減少するものと見ている。

ただ、中古車の輸出は減少しても、ロシア人の習慣（車の修理は自らの手で行う）から、中古自動車部品の輸出が好伸びし、中古車輸出減少分を十分保管するだろうという見方をしている業者が多い。

以上のように、対口中古車輸出に対する見方がさまざまであるが、その他、港湾管理の強化に伴う県外港湾への分散化、特にパキスタン人業者によるドバイあるいはゴアダル（パキスタン：中古車市場建設中）向けへのさらなるシフト、新しい海外市場開拓が進められるなど、新しい変化が生ずるものと思われる。

5. 3. 3 今後の課題

今後の富山県の事例に基づき、対口中古車輸出に対する様々な見方や新しい変化に対応するための地域として取り組むべき課題を、以下のように集約してみた。

①新製品輸出の開拓

中古車および中古自動車部品のさらなる輸出促進に努めるとともに、今後ロシア極東地域でニーズが高まつてくるであろう中古の重機類（建設機械など）、農機具、およびレジャー用品など新しい製品輸出の開拓にも努めることが望まれる。

②中古車取り扱い業者間の連携

ロシア向け中古車・部品および新製品の輸出促進開拓を進めるに当たっては、既存の地元中古車協会の充実をはかるとともに、パキスタン人業者（協会）との連携を深めることが必要となろう。

③現地視察によるニーズ把握

地元取り扱い業者自身、ロシア極東地域の経済事情変化の中で、ロシア人のニーズ把握を先取りするため、定期的に現地視察を行うことである。

④ロシア人に対する受け皿づくり

ロシア人船員や乗船客などが地元で消費する額は多額のものとなると推測される。地元としては、今後、客船の入港税が見込める中、ロシア人に対する受け皿づくり（ロシア語教育、ロシア人が好む消費物資の品揃えなど）に努めることが慣用となろう。

第6章 中古車に関する需要調査

これまで、欧洲及び北東アジア地域の国際フェリー航路の現状、対の中古車貿易の現状を整理し、今後の展望を考察してきた。運航距離・時間、港湾設備から見て、青森港とロシア極東地域港湾とを結ぶ国際フェリー航路の開設は十分可能性があることが分かる。

しかしながら、実際に航路を開設する際には、当然ながらその貨物需要がどれだけあるのかといった点が重要となる。貨物需要としては、ロシアから青森へ、青森からロシアへといった双方向があるが、今年度は青森からロシアへの貨物需要に焦点を当てて調査を行うこととした。青森からロシアへ向かう主要な貨物としては、伏木富山とウラジオストクを結ぶ国際フェリーのケースと同様に、中古自動車が考えられる。

そこで、青森港を利用した中古車輸出の現状と将来の可能性を探るため、アンケート調査を実施した。

6. 1 アンケート調査の実施

青森港とロシア極東地域港湾が国際フェリーで結ばれた際に、青森からロシアに向けての主要輸送貨物となる可能性が高い、中古車輸出について、その実態を調査し、貨物需要とその背後圏を明確にすることを目的に、アンケート調査を実施した。対象地域は、北東北3県（青森・秋田・岩手）及び宮城県とし、対象業者は自動車販売業者、中古自動車販売業者、自動車解体業者とした。

アンケートにおける設問は、(資料)に示す通りである。これらの質問項目は、北東北及び宮城県の中古車の取扱量（需要）、海外取引の現状、利用港湾、青森港利用の可能性、将来の海外取引の可能性を調査することを目的に設定した。

(資料) アンケート調査項目

Q1 貴社の中古自動車・部品・中古建機のお取扱の概要をお知らせください。

	中古自動車			中古自動車部品	中古建設機械
	乗用車／商用車	トラック／バス	合計		
2003年	台	台	台	約 t	台
2002年	台	台	台	約 t	台
2001年	台	台	台	約 t	台

※二輪車は乗用車／商用車に分類

Q2 貴社の海外との取引（輸出・輸入）についてお伺いします。1つだけに○をつけてください。

- ① 現在、海外との取引がある。
- ② 現在はしていないが、過去には海外との取引をしたことがある。

Q3へ

- ③ 過去及び現在とも海外との取引はしていないが、将来はしたいと思っている。
 ④ 現在、将来ともに海外との取引はない。

Q6へ

Q3 Q1のうち、海外向け（輸出）のお取引台数をお知らせください。

	海外向け中古自動車			海外向け 中古自動車部品	海外向け 中古建設機械
	乗用車／商用車	トラック／バス	合 計		
2003年	台	台	台	約 t	台
2002年	台	台	台	約 t	台
2001年	台	台	台	約 t	台

※海外向けとは、自ら輸出を行っているほか、外国人バイヤーへ販売した場合を含みます。

Q4 Q3のうち、2003年の主な輸出先国、その内のロシア向けの台数をお知らせください

	海外向け中古自動車		海外向け 中古自動車部品	海外向け 中古建設機械
	乗用車／商用車	トラック／バス		
主な輸出国	国名	国名	国名	国名
うちロシア向け	台	台	台	台

Q5 Q4にお取引にあたって、主にどこの港から輸出されましたか？（金額ベース）

港 名	港	港
割 合	%	%

Q6 将来、青森港で国際フェリーが実現した場合、海外への中古自動車の海外取引が促進されると想定されますが、貴社は利用しますか？1つだけに○をつけてください。

- ① 大いに利用したい ② 条件が合えば利用する ③ 利用しない

Q7 これからのお海外輸出についてお尋ねします。

- ① 期待している（輸出相手国 ） ② 期待していない ③ 止める

Q8 ロシアなど海外向けのお取引や、港湾利用などに関するご意見などをご記入ください。

6. 2 アンケート調査の結果と分析

アンケートの送付数は4県で628件、回答数は177件で、回答率は28.2%であった（表6.2.1参照）。回答率は決して高いとは言えないが、全体の傾向を捉えることができた。

表 6.2.1 アンケート送付数と回答数

		青森県	秋田県	岩手県	宮城県	合 計
自動車販売店協会 (メーカー系列)	送付数	39	28	36	34	137
	回答数	15	9	20	8	52
	回答率	(38.5)	(32.1)	(55.6)	(23.5)	(38.0)
中古車販売組合 (専業販社)	送付数	107	61	70	157	395
	回答数	22	20	17	38	97
	回答率	(20.6)	(32.8)	(24.3)	(24.2)	(24.6)
解体処理組合	送付数	28	39	—	29	96
	回答数	6	14	—	8	28
	回答率	(21.4)	(35.9)	—	(27.6)	(29.2)
合 計	送付数	174	128	106	220	628
	回答数	43	43	37	54	177
	回答率	(24.7)	(33.6)	(34.9)	(24.5)	(28.2)

回答があった企業の2003年の中古車取扱は表6.2.2に示す通りである。4県の取扱量は9万台を超えており、これが回答率約3割といった状況での合計であることを考慮すると、青森港の背後圏となり得る地域において、中古車の供給量はかなりあると言える。また、建設機械の取扱は少ないが、トラックやバスは北東北3県でそれぞれ約1,000台を取り扱っており、また部品の取扱も秋田県、宮城県を中心にかなりの量を取り扱っていることが分かった。

表 6.2.2 2003年の中古車取扱量（回答のあった企業のみ）

		青森県	秋田県	岩手県	宮城県	合計
回答社数	社	43	43	37	54	177
回答率	(%)	(24.7)	(33.6)	(34.9)	(24.5)	(28.2)
中古車取扱台数	台	21,194	26,380	18,230	24,882	90,686
うちトラック・バス	台	906	1,177	988	2,550	5,621
中古車部品	トン	124	1,784	0	1,780	3,688
建設機械	台	0	51	0	59	110

回答企業のうち、海外取引の経験があると回答した 31 社の 2003 年の輸出台数とそのうちのロシア向け輸出の現状は次の通りである。31 社の合計輸出台数は 3,022 台で、うちロシア向けは 1,632 台で過半数を占める。これはあくまで回答があった企業の合計数に過ぎないが、ロシア向け中古車輸出がかなりのシェアを占めていることが分かる。

表 6.2.3 2003 年の中古車取扱量（回答のあった企業のみ）

	青森県	秋田県	岩手県	宮城県	合 計
海外取引社 社	11	10	2	8	31
輸出台数 台	296	1,510	20	1,196	3,022
ロシア向 中古車 台	60	839	—	735	1,634
部 品 ト ン	4	—	—	5	9
建 機 台	—	3	—	1	4

これらの数字は 4 県の中古車取扱量の一部に過ぎない。また、中古車供給力、流動量を調べるためにには、4 県の中古車の登録台数及び移出入数による全体の物流量の把握が必要となる。また、輸出台数を把握するためには 4 県内の輸出税関の輸出統計との比較などが求められるとことである。しかし、これらの統計を整理してもまだ実態との乖離は存在するであろう。通関統計では正式に輸出手続きをした業務通関しか把握出来ず、しかも 1 台あたり 20 万円以下の場合には通関統計に計上されていないことや、携帯品持ち出しの数字は公表されないので実態（通関統計の 3 倍とも言われている）の把握は困難な状況にある。

今回のアンケートから分かることは、中古車供給量は十分にあるということと、対ロシア中古車輸出量もかなりあるということである。

アンケート上では海外取引を行っていると回答した企業は 31 社に過ぎないが、実態として中古車を船積みする外国船が入る港が少ないために業者が直接輸出する機会が少ないと理由のひとつとして考えられる。実際には、ロシア人、パキスタン人などの外国人バイヤーにより購入され、輸出されているケースが多い。その量は輸出中古車数の 70% に達すると言われている。しかしながら、実態は把握しきれない現状にある。こうした状況を考慮すると、北東北地域から輸出されている中古車数はアンケートで得られた結果の数倍に達するものと考えられる。青森港周辺で、こうした輸出（外国人バイヤーによる輸出を含む）を秩序立てて行う仕組みができれば、青森港からのロシア向け中古車輸出は飛躍的に伸びる可能性は十分にある。

次に、海外取引の現状と青森港利用の可能性、海外取引に対する期待といった設問に対する回答を見てみよう。海外取引を行っている、または過去に行ったことがある企業は 4 県共に非常に少ない。また、これまで海外取引は無かったが、将来は行いたいと答えた

企業が約3割ほどあった一方で、これまで将来も取引はないと断言した企業が半数を占める結果となった。しかしながら、これらは市場としての海外が魅力あるものとなれば、取引を開始することが予想される。現状では、交渉方法や輸出の手続き、制度などの面で不安から積極的には取り組まないという姿勢と考えられる。

青森港の利用については、大いに利用したいとする企業が全体で6社あった。また、条件が合えば利用すると回答した企業は76社あり、4県にそれぞれ20社ほどが平均して存在した。これらの企業については、その条件について、再度ヒアリングを行い、今後の港湾経営戦略に盛り込んでいく努力が必要となろう。一方、利用しないと答えた企業が青森で約3割、他3県でそれぞれ5割強あった。これらについてもなぜ利用しないのかといった点をヒアリングする必要があろう。そうした中から、他港に対する競争力を高めていくことが望まれる。

海外取引の将来性については、岩手県以外の3県では、期待していると回答した企業数が期待していないと回答した企業数を上回った。期待していないとする企業については、情報不足や手続きに対する不安を抱えている企業が多くなった。港湾整備に加えて、荷主の不安を解消していく努力も求められている。

中古車取扱の現状と今後の可能性を把握するためには、今回のアンケート調査の結果に基づき、各地域の中古車業者や輸出企業のヒアリングを実施することが必要である。

表 6.2.4 海外取引及び青森港の利用に対する考え方

		青森県	秋田県	岩手県	宮城県	合計
海外取引について						
①現在、取引がある	件 (%)	6 (14.0)	9 (20.9)	0 (0.0)	4 (7.4)	19 (10.7)
②過去に取引した	件 (%)	3 (7.0)	2 (4.7)	2 (5.4)	3 (6.6)	10 (5.6)
③現在までは無いが、将来はしたい	件 (%)	14 (32.6)	6 (14.0)	9 (24.3)	20 (37.0)	49 (27.7)
④これまでも今後も取引はない	件 (%)	19 (44.2)	26 (60.5)	26 (70.3)	27 (50.0)	98 (55.4)
青森港利用について						
①大いに利用したい	件 (%)	3 (7.0)	0 (0.0)	1 (2.7)	2 (3.7)	6 (3.4)
②条件が合えば利用する	件 (%)	24 (55.8)	19 (44.2)	13 (35.1)	20 (37.0)	76 (42.9)
③利用しない	件 (%)	13 (30.2)	23 (53.5)	22 (59.5)	30 (55.6)	88 (49.7)
今後の海外取引について						
①期待している	件 (%)	23 (53.5)	21 (48.8)	11 (29.7)	24 (44.4)	79 (44.6)
②期待していない	件 (%)	14 (32.6)	20 (46.6)	23 (62.2)	19 (35.2)	76 (42.9)
③止める	件 (%)	0 (0.0)	1 (2.3)	0 (0.0)	1 (1.9)	2 (1.1)

以下には、4県のアンケート集計結果を示す。

青森県アンケート集計表

番号	乗用車／商用車			トラック／バス			中古車合計			中古車部品			建設機械		海外取引	青森港利用	海外取引
	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03-01年				
1	2	4,090	3,463	3,086	70	60	80	4,160	3,523	3,166	0	0	0	0	③	②	①
2	4	653	634	677	0	0	0	653	534	677	0	0	0	0	①	③	②
3	6	1,702	1,497	1,467	242	237	225	1,944	1,734	1,692	0	0	0	0	④	③	②
4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	②	②
5	13	600	600	500	0	0	0	600	600	500	0	0	0	0	④	③	②
6	14	3,241	3,462	3,756	0	0	0	3,241	3,462	3,756	0	0	0	0	④	③	②
7	16	463	693	630	0	0	0	463	693	630	0	0	0	0	④	~	~
8	18	314	333	546	108	85	94	422	418	639	0	0	0	0	④	③	②
9	23	119	109	130	30	27	32	149	136	162	0	0	0	0	④	③	②
10	24	550	570	650	0	0	0	550	570	650	0	0	0	0	④	②	①
11	26	150	149	162	0	0	0	150	149	162	0	0	0	0	④	③	②
12	35	150	135	135	50	45	35	200	180	170	0	0	0	0	④	②	①
13	36	250	240	250	0	0	0	250	240	250	0	0	0	0	④	③	②
14	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
15	38	50	60	40	0	0	0	50	60	40	0	0	0	0	④	③	②
16	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	③	②	①
17	42	350	350	400	5	5	10	355	355	410	0	0	0	0	④	①	①
18	45	150	135	123	10	5	3	160	140	126	0	0	0	0	③	②	①
19	50	5	10	10	20	40	50	25	50	60	0	0	0	0	④	②	①
20	56	300	270	265	80	40	40	380	310	305	8	7	10	0	③	②	①
21	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	②	③	①
22	66	300	280	260	0	0	0	300	280	260	0	0	0	0	③	②	①
23	69	460	478	402	0	0	0	460	478	402	0	0	0	0	③	②	~
24	75	1,200	1,100	800	0	0	0	1,200	1,100	800	0	0	0	0	③	~	~
25	77	12	0	0	4	0	0	16	0	0	0	0	0	0	④	②	②
26	79	270	230	220	29	18	20	299	248	240	100	80	60	0	③	①	①
27	82	230	210	150	0	0	0	230	210	150	0	0	0	0	②	②	①
28	83	120	100	80	20	20	15	140	120	95	0	0	0	0	③	②	①
29	88	290	260	255	0	0	0	290	260	255	0	0	0	0	③	~	~
30	92	60	75	80	10	15	20	70	90	100	0.5	0	0	0	③	②	①
31	97	403	362	320	0	0	0	403	352	320	0	0	0	0	①	①	①
32	110	1,000	1,000	1,000	0	0	0	1,000	1,000	1,000	0	0	0	0	③	②	①
33	115	271	216	277	0	0	0	271	216	277	0	0	0	0	①	②	①
34	116	257	293	332	0	0	0	257	293	332	0	0	0	0	④	②	②
35	125	0	2	3	135	145	140	135	147	143	0	0	0	0	①	②	①
36	131	158	169	180	2	1	1	160	170	181	0	0	0	0	②	②	①
37	138	100	120	150	1	1	1	101	121	151	0	0	0	0	③	②	①
38	149	1,620	1,440	1,110	85	22	37	1,705	1,462	1,147	5	3	1	0	①	②	①
39	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	~
40	157	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
41	166	300	300	300	0	0	0	300	300	300	10	0	0	0	③	②	~
42	169	100	100	100	5	5	5	105	105	105	0	0	0	0	~	②	①
43	174	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	①	②	①
合計		20,288	19,335	18,845	906	771	808	21,194	20,106	19,653	124	90	71	0	*1	*2	*3

※1 海外取引について

- ①:現在、取引がある 6 (14.0%)
- ②:過去に取引した 3 (7.0%)
- ③:現在までは無いが、将来したい 14 (32.6%)
- ④:これまで今後も取引はない 19 (44.2%)
- ~:分からぬ/回答無し 1 (2.3%)

※2 青森港利用について

- | | | |
|--------------|----|---------|
| ①:大いに利用したい | 3 | (7.0%) |
| ②:条件が合えば利用する | 24 | (55.8%) |
| ③:利用しない | 13 | (30.2%) |
| ー:分からぬ回答無し | 3 | (7.0%) |

※3 海外取引について

- | | | |
|------------|----|---------|
| ①:期待している | 23 | (53.5%) |
| ②:期待していない | 14 | (32.6%) |
| ③:止める | 14 | (32.6%) |
| ー:分からぬ回答無し | 6 | (14.0%) |

海外向け取引実績のある企業について

番号	乗用車／商用車			トラック／バス			合 計			輸出先	対ロシア	輸山港
	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年			
1 A004	33	15	0	0	0	0	33	15	0	パキスタン	0	ー
2 A061	0	0	5	0	0	0	0	0	5	パキスタン	0	大黒埠頭
3 A066	30	0	0	0	0	0	30	0	0	? (オーケション)	ー	ー
4 A082	10	5	2	0	0	0	10	5	2	ー	ー	ー
5 A097	33	28	20	2	2	2	35	30	22	ドバイアフカーン	0	横浜
6 A110	30	25	20	0	0	0	30	25	20	ー	ー	ー
7 A115	5	0	1	0	0	0	5	0	1	ー	ー	ー
8 A125	0	0	0	8	10	12	8	10	12	スリランカ	0	横浜
9 A131	0	0	3	0	0	0	0	0	3	ー	ー	ー
10 A149	65	78	18	25	32	22	90	110	40	ロシア	乗用40台/トラックバ ス20台/部品4トン	青森(90%)
11 A174	50	50	50	5	5	5	55	55	55	ー	ー	ー
合 計	256	201	119	40	49	41	296	250	160		中古車60台	

秋田県アンケート集計表

番号	乗用車／商用車			トラック／バス			中古車合計			中古車部品			建設機械			海外取引	青森港利	海外取引
	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年			
1 K001	1,460	1,338	1,545	0	0	0	1,460	1,338	1,545	0	0	0	0	0	0	④	③	②
2 2	1,731	0	0	0	0	0	1,731	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
3 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
4 5	2,546	2,644	2,791	148	147	140	2,696	2,791	2,931	0	0	0	0	0	0	④	③	②
5 7	165	211	247	453	441	536	618	652	783	0	0	0	0	0	0	④	③	②
6 12	145	155	150	0	0	0	145	155	150	0	0	0	0	0	0	④	③	②
7 13	3,554	3,819	3,800	0	0	0	3,554	3,819	3,800	0	0	0	0	0	0	④	③	②
8 24	50	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
9 25	3,150	2,886	3,341	0	0	0	3,150	2,886	3,341	0	0	0	0	0	0	④	②	①
10 38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	③	②	①
11 42	29	31	42	18	12	16	47	43	58	0	0	0	0	0	0	④	③	②
12 46	120	130	135	0	0	0	120	130	135	0	0	0	0	0	0	④	③	①
13 55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	②	②
14 57	592	534	559	60	74	78	592	534	559	0	0	0	0	0	0	③	②	①
15 59	508	628	652	5	5	3	568	702	730	0	0	0	0	0	0	④	③	②
16 60	60	60	60	0	0	0	65	65	63	0	0	0	0	0	0	②	②	①
17 62	146	175	233	0	0	0	146	175	233	0	0	0	0	0	0	④	③	②
18 63	144	132	168	10	12	18	124	144	186	36	58	70	0	0	0	④	—	②
19 64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	②	②
20 65	193	189	198	0	0	0	193	189	198	0	0	0	0	0	0	④	③	②
21 68	80	100	90	0	0	0	80	100	90	0	0	0	0	0	0	④	②	①
22 69	460	475	520	30	29	34	490	504	554	0	0	0	0	0	0	④	③	②
23 70	1,226	1,231	1,213	0	0	0	1,236	1,231	1,213	0	0	0	0	0	0	④	②	②
24 76	93	102	125	0	0	0	93	102	125	3	3	3	0	0	0	④	②	①
25 77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	①
26 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	③	②	—
27 83	80	80	90	0	0	0	80	80	80	0	0	0	0	0	0	②	③	①
28 88	60	60	60	0	0	0	60	60	60	0	0	0	0	0	0	④	③	①
29 89	988	1,211	1,012	0	0	0	988	1,221	1,012	0	0	0	0	0	0	①	②	①
30 90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	①	③	①
31 93	51	69	80	0	0	0	51	69	80	0	0	0	0	0	0	①	②	①
32 95	360	318	347	203	210	181	563	528	528	300	324	250	29	11	8	①	②	①
33 97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	①	③	②
34 102	1,200	1,200	1,000	50	50	50	1,250	1,250	1,050	0	0	0	0	0	0	①	②	①
35 105	30	100	213	0	16	38	30	115	251	25	53	78	0	0	0	③	②	①
36 109	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	15	0	0	③	②	①
37 112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	①	③	①
38 115	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	③
39 116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
40 118	0	10	20	0	3	6	0	13	26	0	0	0	2	4	4	③	②	①
41 119	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	①	②	①
42 122	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
43 136	6,000	4,000	2,900	200	120	90	6,200	4,120	2,990	1,400	1,000	350	5	7	0	①	②	①
合計	25,223	21,888	21,591	1,177	1,118	1,190	26,380	23,016	22,771	1,784	1,438	751	51	22	12	※1	※2	※3

※1 海外取引について

- ①:現在、取引がある 9 (20.9%)
- ②:過去に取引した 2 (4.7%)
- ③:今まで無いが、将来したい 6 (14.0%)
- ④:これまで今後も取引はない 26 (60.5%)
- :分からぬ回答無し 0 (0.0%)

※2 青森港利用について

- ①:大いに利用したい 0 (0.0%)
- ②:条件が合えば利用する 19 (44.2%)
- ③:利用しない 23 (53.5%)
- :分からぬ回答無し 1 (2.3%)

※3 海外取引について

①:期待している	21	(48.8%)
②:期待していない	20	(46.5%)
③:止める	20	(46.5%)
一:分からぬ回答無し	1	(2.3%)

海外向け取引実績のある企業について

番 号	乗用車／商用車						トラック／バス			合 計			輸出先	ロシア向け	輸出港
	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年			
1 K060	0	0	3	0	0	1	0	0	4	ロシア	乗用車3台	能代			
2 69	0	0	70	0	0	10	0	0	80	ロシア	乗用車70台	秋田30%			
3 83	0	0	10	0	0	0	0	0	10	東南アジア or 中東	?				
4 89	503	709	474	0	0	0	503	709	474	ロシア	ロシア503台	秋田船川100%			
5 90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	?	?				
6 93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	ドバイ	中古部品	秋田			
				部品230t	部品180t	部品150t									
7 95	37	40	39	60	78	59	97	118	98	ドバイ／フィリピン	乗用車75台	秋田70%			
				部品300t	部品24t	部品250t	部品24t	部品250t	部品250t	／シンガポール／香港	トランクバス47台	横浜30%			
				建機2台	建機1台	建機1台				建機3台					
8 102	20	10	10	10	10	10	30	20	20	マレーシア		秋田			
9 119	240	180	120	100	84	60	340	264	180	中近東／マレーシア					
							部品2160t	部品2160t	部品2160t	フィリピン／香港					
				建機3台	建機5台	建機5台				シンガポール					
10 126	420	100	70	120	20	15	540	120	85	U A E	乗用車100台	秋田			
							部品800t	部品720t	部品800t	ロシア	トランクバス30台				
				建機3台	建機5台	建機6台									
合 計	1,220	1,039	796	290	192	155	1510	1231	951		乗用車751台				
				部品421t	部品308t	部品300t				トランクバス88台					
				建機5台	建機6台					建機3台					

岩手県アンケート集計表

番号	乗用車／商用車			トラック／バス			中古車合計			中古車部品		建設機械	海外取引	青森港利	海外取引
	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03~01年	03~01年				
1 1001	2,483	2,457	2,587	0	0	0	2,483	2,457	2,587	0	0	④	③	②	
2 6	800	780	870	0	0	0	800	780	870	0	0	④	③	②	
3 7	0	0	0	360	411	370	360	411	370	0	0	④	②	①	
4 9	450	495	513	50	55	57	500	550	570	0	0	④	③	②	
5 10	2,559	2,276	2,668	313	480	442	2,872	2,706	3,130	0	0	④	③	②	
6 11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②	
7 13	450	480	490	91	85	109	541	565	599	0	0	④	③	②	
8 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②	
9 16	627	682	608	0	0	0	627	682	608	0	0	④	③	②	
10 21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②	
11 24	102	113	105	0	0	0	102	113	105	0	0	④	③	②	
12 25	1,982	1,896	1,685	0	0	0	1,982	1,896	1,685	0	0	④	③	②	
13 26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②	
14 27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②	
15 28	435	466	418	0	0	0	435	466	418	0	0	③	②	①	
16 29	106	113	98	0	0	0	106	113	98	0	0	④	③	②	
17 31	160	150	100	0	0	0	160	150	100	0	0	④	③	②	
18 32	60	67	93	8	0	0	68	67	93	0	0	④	③	②	
19 33	101	111	90	46	58	51	147	169	141	0	0	④	③	②	
20 34	130	150	120	0	0	0	130	150	120	0	0	④	②	②	
21 37	1,000	1,200	1,100	50	80	60	1,050	1,280	1,160	0	0	④	③	②	
22 40	350	350	320	0	0	0	350	350	320	0	0	④	③	②	
23 42	718	752	788	0	0	0	718	752	788	0	0	③	②	①	
24 47	360	280	300	5	3	1	365	283	301	0	0	③	①	①	
25 53	220	200	200	0	0	0	220	200	200	0	0	③	②	①	
26 55	251	237	244	14	11	17	265	248	261	0	0	④	-	-	
27 57	60	50	50	0	0	0	60	50	50	0	0	④	③	②	
28 58	35	33	30	0	0	0	35	33	30	0	0	④	②	-	
29 60	400	370	350	0	0	0	400	370	350	0	0	③	②	①	
30 68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	③	②	①	
31 69	403	386	429	8	4	5	411	390	434	0	0	③	③	①	
32 70	360	348	375	23	20	25	383	368	400	0	0	③	②	-	
33 75	1,200	1,200	1,200	0	0	0	1,200	1,200	1,200	0	0	④	③	②	
34 85	60	120	170	20	50	100	80	170	270	0	0	②	②	①	
35 104	350	350	350	0	0	0	350	350	350	0	0	④	②	①	
36 105	230	230	245	0	0	0	230	230	245	0	0	②	②	②	
37 106	800	720	850	0	0	0	800	720	850	0	0	③	②	①	
合計	17,242	17,062	17,466	988	1,207	1,237	18,230	18,269	18,703	0	0	*1	*2	*3	

※1 海外取引について

- ①:現在、取引がある 0 (0.0%)
- ②:過去に取引した 2 (5.4%)
- ③:現在までは無いが、将来したい 9 (24.3%)
- ④:これまででも今後も取引はない 26 (70.3%)
- :分からぬ回答無し 0 (0.0%)

※2 青森港利用について

- ①:大いに利用したい 1 (2.7%)
- ②:条件が合えば利用する 13 (35.1%)
- ③:利用しない 22 (59.5%)
- :分からぬ回答無し 1 (2.7%)

※3 海外取引について

- | | | |
|-------------|----|---------|
| ①:期待している | 11 | (29.7%) |
| ②:期待していない | 23 | (62.2%) |
| ③:止める | 23 | (62.2%) |
| -:分からぬ/回答無し | 3 | (8.1%) |

海外向け取引実績のある企業について

番号	乗用車／商用車			トラック／バス			合計			輸出先	ロシア向け	輸出港
	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年			
1 I085	10	30	50	10	20	50	20	50	100	フィリピン(乗用車)タイ(バス)	2002年2台	?
2 105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	?		?
合計	10	30	50	10	20	50	20	50	100			

宮城県アンケート集計表

番号	乗用車／商用車			トラック／バス			中古車合計		中古車部品			建設機械			海外取引	青森	海外取引	
	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年			
1 M002	4,482	5,888	6,272	146	163	145	4,628	6,051	6,417	0	0	0	0	0	0	④	③	②
2 7	2,796	2,602	2,691	0	0	0	2,796	2,602	2,691	0	0	0	0	0	0	④	③	②
3 9	2,003	2,265	1,977	0	0	0	2,003	2,255	1,977	0	0	0	0	0	0	③	②	①
4 11	0	0	0	1,300	1,269	1,300	1,300	1,269	1,300	0	0	0	0	0	0	④	③	②
5 21	1,153	1,411	985	0	0	0	1,153	1,411	985	0	0	0	0	0	0	④	③	①
6 23	2,166	2,255	2,493	0	0	0	2,166	2,255	2,493	0	0	0	0	0	0	③	③	-
7 25	1,560	1,535	1,550	0	0	0	1,560	1,535	1,560	0	0	0	0	0	0	④	③	②
8 28	57	69	62	0	0	0	57	69	62	0	0	0	0	0	0	④	③	②
9 37	20	40	60	0	0	0	20	40	60	0	0	0	0	0	0	④	③	-
10 41	155	164	133	2	1	3	157	165	136	0	0	0	0	0	0	③	②	①
11 48	200	230	250	0	0	0	200	230	250	0	0	0	0	0	0	②	③	①
12 50	5	7	4	3	4	3	8	11	7	0.5	0	0	0	0	0	②	②	①
13 63	120	130	120	0	0	0	120	130	120	0	0	0	0	0	0	②	②	-
14 71	250	250	250	0	0	0	250	250	250	0	0	0	0	0	0	④	③	-
15 75	0	0	0	200	200	200	200	200	200	0	0	0	0	0	0	④	③	-
16 80	59	53	48	0	0	0	59	53	48	0	0	0	0	0	0	④	③	②
17 82	1,050	1,260	1,300	30	30	100	1,080	1,280	1,400	0	0	0	0	0	0	③	③	②
18 85	16	20	17	2	0	1	18	20	18	0	0	0	0	0	0	④	③	②
19 92	100	90	80	0	0	0	100	90	80	0	0	0	0	0	0	③	②	①
20 94	150	150	150	0	0	0	150	150	150	0	0	0	0	0	0	④	③	①
21 97	200	200	200	10	10	10	210	210	210	0	0	0	0	0	0	④	③	③
22 100	180	175	187	0	0	0	180	175	187	0	0	0	0	0	0	③	②	①
23 110	150	150	180	50	40	40	200	190	220	0	0	0	0	0	0	④	②	-
24 112	230	240	300	0	0	0	230	240	300	0	0	0	0	0	0	③	②	①
25 113	300	590	670	180	90	50	480	680	720	0	0	0	0	0	0	③	②	-
26 121	80	60	60	10	12	10	90	72	70	0	0	0	0	0	0	④	③	-
27 122	600	600	600	300	300	300	900	900	900	5	0	0	4	5	3	①	①	①
28 132	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
29 134	25	21	17	3	4	1	28	25	18	50	38	43	0	0	0	③	③	②
30 144	20	35	27	0	0	0	20	35	27	4.5	5.5	4	0	0	0	③	②	①
31 146	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	③	③	①
32 147	10	10	10	0	0	0	10	10	10	0	0	0	0	0	0	④	③	②
33 149	38	34	48	2	4	0	40	38	48	0	0	0	0	0	0	③	②	①
34 150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
35 151	300	300	300	0	0	0	300	300	300	0	0	0	0	0	0	④	③	②
36 152	80	80	80	0	0	0	80	80	80	0	0	0	0	0	0	④	③	②
37 157	58	71	78	22	20	33	80	91	111	0	0	0	0	0	0	④	③	-
38 159	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	③	②	①
39 161	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	③	②
40 163	214	213	280	0	0	0	214	213	280	0	0	0	0	0	0	④	③	②
41 166	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	③	②	-
42 167	200	200	200	0	0	0	200	200	200	0	0	0	0	0	0	④	-	①
43 169	18	31	34	0	0	0	18	31	34	0	0	0	0	0	0	④	③	②
44 175	343	491	441	185	172	294	628	573	735	0	0	0	0	0	0	④	②	①
45 181	60	67	64	1	2	1	61	59	65	0	0	0	0	0	0	④	③	②
46 184	60	60	60	10	10	10	70	70	70	0	0	0	0	0	0	③	②	①
47 193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	④	-	-
48 195	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	③	②	①
49 199	120	120	120	10	10	10	130	130	130	0	0	0	0	0	0	③	②	①
50 200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(外国商社)	0	0	0	①	②	①
51 202	1,934	2,200	2,000	20	100	100	1,954	2,300	2,100	120	60	50	5	5	3	①	①	①
52 210	40	35	36	4	2	1	44	37	37	0	0	0	0	0	0	④	-	②
53 215	30	40	30	0	0	0	30	40	30	0	0	0	0	0	0	③	②	①
54 219	700	700	600	60	80	70	760	780	670	1,600	1,800	2,000	50	70	60	①	②	①
合計	22,332	25,022	25,064	2,550	2,523	2,682	24,882	27,545	27,746	1,780	1,903.5	2,097	59	80	66	*1	*2	*3

※1 海外取引について

- ①:現在、取引がある 4 (7.4%)
- ②:過去に取引した 3 (5.6%)
- ③:現在までは無いが、将来したい 20 (37.0%)
- ④:これまでも今後も取引はない 27 (50.0%)
- :分からぬ/回答無し 0 (0.0%)

※2 青森港利用について

①:大いに利用したい	2	(3.7%)
②:条件が合えば利用する	20	(37.0%)
③:利用しない	30	(55.6%)
一:分からぬ回答無し	2	(3.7%)

※3 海外取引について

①:期待している	24	(44.4%)
②:期待していない	19	(35.2%)
③:止める	1	(1.9%)
一:分からぬ回答無し	10	(18.5%)

海外向け取引実績のある企業について

番号	乗用車／商用車			トラック／バス			合計			輸出先	ロシア向け	輸出港
	03年	02年	01年	03年	02年	01年	03年	02年	01年			
1 M04	0	0	0	0	0	0	0	0	0	?	?	?
2 50	5	0	3	1	0	1	6	0	4	パキスタン	なし	
							部品0.5t	—	部品0.5t			
3 122	500	600	600	200	300	300	700	900	900	乗用車500/トラック・バス200	石巻	
							部品5t	部品5t	部品5t	部品5t／建機1		
4 134	0	0	0	0	0	0	0	0	0	?		
5 199	120	120	120	10	10	10	130	130	130	?		
6 200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	部品輸出	?	
7 202	120	150	150	10	15	15	130	165	165	刊・ドバイ・パキスタン	乗用車30/トラック・バス5	横浜
							部品20t	部品30t	部品25t	タイ		90%、石巻/仙台
							建機5台	建機5台	建機3台	タイ	建機?	10%
8 219	200	—	—	30	—	—	230	—	—	ドバイ	?	石巻
										フィリピン部品		10%、新潟90%
										建機・中国		
合計	945	870	873	251	325	326	1,196	1,195	1,199		中古車735台	
							部品5.5t	部品35t	部品30t		部品5t	
							建機5台	建機5台	建機3台		建機1台	

以下には、Q8（ロシアなど海外向けのお取引や、港湾利用などに関するご意見などをご記入ください。）に対して寄せられたコメントを記す。コメントをいただいた企業は青森県7社、秋田県6社、岩手県6社、宮城県14社の合計33社であった。

青森県業者のコメント：

- ・ 基幹産業である第一次産業の安全確保のため、特に食関係は注意が必要である。
- ・ 鷹ヶ沢の津軽新港に外国の船が入れば良い。
- ・ 輸出については条件が合えば台数などは集められると思う。
- ・ 状況が良く判らないので資料が欲しい。
- ・ 安定した取引をする上で、相互の正しい情報が必要。
- ・ 通関業務などを円滑にするためエージェントや有資格者を増やす必要がある。
- ・ 輸出向けの車両などは集められると思うが、輸出のための事務手続き等のノウハウがないので、その点などが解決できればいろいろ協力は可能だと思う。
- ・ 以前にロシア人（八戸に来た貨物船）に部品を売ったことがあるが、価格面で全然合わなかつた。

秋田県業者のコメント：

- ・ 海外への中古車の流通がもっともっと盛んになって欲しい。
- ・ ロシアについては余り期待をしていない。東南アジア特に中国に期待している。
- ・ 私ども再生資源業界では中国への取引を自社開拓している。行政も我々の業界の内容を調査して協力することを検討して欲しい。
- ・ 税関にて通関の際、条件が厳しくて、また条件がよく変わり一貫性がない。輸出したくても不可能な場合が多い。盗難防止という側面などもあるだろうが港により大きな差があり、明らかに税関担当者の関係によるものと推測いたしており、これでは活性化は無いものと憤りを感じる。

岩手県業者のコメント：

- ・ 現在はバイヤーが中間に入っての取引であり、今後とも間接取引の可能性は低いと考えている。
- ・ 部品として輸出が多いので、中間処理業界への中古自動車の販売がメインとなる。
- ・ 中間処理業者の輸出先までは詳細把握していない。
- ・ 港湾利用だけでなく、輸出相手国で整備工場、中古車販売、中古パーツなどの販売が出来るのか？出来ないのか？などの情報提供があれば良い。（現地法人の設立？）
- ・ ロシアの自動車業者を紹介（取引可能）して欲しい。
- ・ モンゴルの自動車業者を紹介して欲しい。
- ・ 輸出手続を教えてほしい。現地視察する際には一緒に行きたいので声をかけて欲しい。

宮城県業者のコメント：

- ・ 当社で直接海外取引する予定はないが、輸出業者、輸出量の拡大は国内の新車販売拡張に有効であり（下取り査定のアップ）期待している。
- ・ 青森港国際フェリーの実現は東北6県の新車ディーラーの活性化に意義があると思う。
- ・ 県内で用を足したい。
- ・ 中古業界としてロシアなどへの輸出は良いと思うが、2点ほど怖い点がある。1つは盜難車がロシアに多く行ったこと、2つ目はロシア経済が日本より良くなつた場合、中古車の価格が上がりすぎて日本人が良質の中古車を購入しづらくなると小売店としては大きな打撃になりかねないことである。この2点はロシアに限つたことではないが、中古品の輸出はお互いの経済の状況次第だと思う。それでも海外輸出・輸入は期待している。
- ・ 海外に旅行に行くと日本車がほとんどで見ていても楽しい。また古い車ばかりで修理など考えると感心するばかりである。今まで輸出などしていないので取引や港の利用の仕組みなどわからないが、興味はある。
- ・ 10年ほど前からロシア向け中古車を販売している。以前最盛期には月100台平均ぐらい販売したことあった。今はロシアの関税が上がったり、年式で規制されたりして販売台数は落ちているが、それでも自社1社で月60～70台ほど販売している。参考までに必要であれば資料を送るが、現在石巻港全体で年間8,000台前後（携帯品扱いのみ）、正規の輸出は2,000～3,000台販売している。1台当たりの平均単価は30～40万円程度で、支払いは全部USドルであるため、銀行も経済の活性化と外貨の収入の面でかなり期待しているようだ。
- ・ 現在は、中東・アフリカ・東南アジア向けの輸出車両、重機は殆ど横浜から輸出されているようだ。それは定期船、フェリーが就航しているからだと思う。もし東北にそのような国際貿易港があれば、経費が掛からなくて近くて便利なところを利用するのには商売の基本だと思っている。私は今は重機の仕入れはしない様にしている。それは通関業者に依頼すると経費が掛かりすぎるからだ。前回、自重6トンほどの重機を依頼した時には13万円、今度は自重20トンの重機の通関を依頼したら100万円といわれたので現在は躊躇している。しかし、ロシアの方からは重機もやりましょうと云われている。
- ・ 私は石巻港輸出入組合を設立して運営をしているが、要望としては中古車、重機など陸送業者が目的港に搬入した場合のヤードのスペースは十分か、通関手続きの代行をしてくれるか、後は料金の問題だと思う。
- ・ 10年前にロシアに中古車を輸出していたが、その時は石巻港を利用した。各地に国際化港湾が増えると石巻港が衰退していくと思われる。また青森港が盛んになると再度輸出を始めた場合石巻港からの輸出が出来なくなる可能性があるとしたら青森まで輸

送コストがかかることなどが懸念される。

- ・通関手続きなどの書類上の簡素化を希望する。
- ・車両などの引渡しについても、たとえ車検が残っていてもナンバーを取り外し、車検証の原本に国側の捺印があれば抹消済み車（一時使用中止車）でなくとも容易にしてほしい。尚且つその時点でナンバープレートを返納し、抹消として欲しい。
- ・友人の自動車屋は石巻港より漁船（ロシア）に中古車を乗せて輸出していると聞いた。以前アフリカの方へ車をコンテナで塩釜港運より東京の方面に陸送して、そこから海外に出したことがあるが、より近くに出来れば良いと思う。結局、国内での陸送費用が高い。
- ・海外の市場の不安定があるため、安定した取引が可能であれば海外向けの輸出が出来ると思う。業者の不安定さと価格のダンピングが懸念材料。
- ・現在中古車の輸出は行っていないが、中古車のエンジンは外国商社に販売している。
- ・ロシア側の輸入関係法律が一定でなくコロコロ変わることが問題。

6. 3 個別企業ヒアリング

アンケート調査の結果を受けて、青森県、宮城県を対象として、中古車または部品の取扱量の多い企業、または今後対ロシア輸出に関心のある企業を中心にヒアリングを実施した。

青森県では3社を訪問した。それによると、ロシア向けの中古車及び部品の輸出については、日本の仲介業者が行うのではなく、ロシア人が直接買い付けに来ているとのことであった。必要な車、部品を現金で買い付け、船の手配を行い、戻っていく。その頻度は1ヶ月に1回程度である。最近は、中古車よりも中古部品の需要が高まっているとのことであった。また、自動車リサイクル法により、中古車としての輸出よりも部品の輸出が相当増えると見込んでいるとのことであった。

宮城県では3社を訪問した。宮城県においてもロシアへの輸出向けの中古車及び部品の買い付けには、ロシア人が直接来ているとのことであった。ここでもやはり、部品の需要が急速に高まっているという状況が窺えた。部品を商売にしているロシア人バイヤーが増えており、部品に対する知識が非常に豊富である。リサイクル法により、中古部品の輸出は増えると見てよいと思う。

ロシア人の買い付けの様子を見ていると、トヨタ車の人気が多く、特に寒冷地仕様の4輪駆動車が好まれている。新車は高いので敬遠されるが、関税の関係で年式の古いものも売れなくなってきた。3年落ち程度のものが好まれている。

ロシア人の日本人に対する信頼度は高く、前払いにも躊躇しない。パキスタン人などにはこのようなことはない。

ロシア人は漁船の帰り荷、貨物船の返り荷として持って帰るため、携帯品輸出が大部分を占めている。仙台港は年に100台程度しか中古車携帯輸出はないが、石巻では携帯で年

間 8,000 台、輸出で 3,000 台は出ており、年々拡大している。ほとんどがロシア向けである。

インターネットでロシアから注文が来てそれに応えて出荷する方式はまだ難しい。日本にいるロシア人が我々日本人をネットワーク化し、自動車を集めるほうがよいのではないか。

青森とウラジオストクを結ぶ航路については、いずれも大いに期待していると述べた。新航路が開設され、他港・他航路との競争が生まれれば、より安いコストでよりよいサービスを求める事もできる。青森県、青森市が中古車輸出に協力的な港湾作りを行い、クレーンを使わずに、RORO で輸送できる航路ができれば、魅力的なものとなる。大変関心があると述べた。

青森の発展方策は、みちのく銀行を活用すること、ロシア人バイヤーを航空路で青森に呼ぶこと（バイヤーを 10 人呼べば、300 台は出る）、バイヤーを誘致するためにロシア国内で宣伝活動を行うこと、ビザ手続きを行うことが重要ではないかとコメントした。

6. 4 自動車リサイクル法

2005 年 1 月 1 日より「使用済自動車の再資源化等に関する法律」（自動車リサイクル法）が本格施行された。この自動車リサイクル法とは、ゴミの削減と資源の無駄にしないリサイクル型社会の構築を目指し、使用済自動車（廃車）から出る有用資源をリサイクルして、環境問題への対応を図るための法律である。ここでは、自動車の所有者、関連業者、自動車メーカー・輸入業者の役割を定め、新しいリサイクルの仕組みを作っている。

それぞれの役割を見てみよう。自動車の所有者（最終所有者）はリサイクル料金の支払い、自治体に登録された引取業者への廃車の引渡しを行う。引取業者は最終所有者から廃車を引き取り、フロン類回収業者または解体業者に引き渡す。フロン類回収業者はフロン類を基準に従って、適正に回収し、自動車メーカー・輸入業者に引き渡す。解体業者は廃車を基準に従って適正に解体し、エアバッグ類を回収し、自動車メーカー・輸入業者に引き渡す。破碎業者は解体自動車（廃車ガラ）の破碎（プレス・せん断処理、シュレッディング）を基準に従って適正に行い、シュレッダーダスト（車の解体・破碎後に残る廃棄物）を自動車メーカー・輸入業者へ引き渡す。自動車メーカー・輸入業者は自ら製造または輸入した車が廃車された場合、その自動車から発生するシュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類を引き取り、リサイクル等を行う。現状のリサイクルの障害となっている部分については、自動車メーカーがリサイクルの責任を果たすこととなる。また、こうしたリサイクルに必要となる費用については、自動車ユーザーが負担する。

この自動車リサイクル法が中古車及び部品の輸出に及ぼす影響については次の通りまとめられる。（自動車リサイクルシステムホームページ <http://www.jars.gr.jp/index.html> より）

1. 輸出手続きについて

道路運送車両法により、登録自動車を輸出する場合は、輸出予定日の 6 月さかのぼった日から輸出する時までの間に、輸出抹消仮登録の申請を行ない「輸出抹消仮登録証明書」の交付を受け（一時抹消登録中あるいは軽自動車の場合は「輸出予定届出証明書」の交付）、税関で確認を受けた上で、輸出許可を得る。

2. 輸出抹消仮登録証明書、輸出予定届出書の発行までの期間

即日交付となる。輸出抹消仮登録の申請は使用の本拠の運輸支局等で行う。輸出予定届出はどの運輸支局等でも可能。

3. トラックはバラバラにして、シャシ・キャブ部分をコンテナで輸出する場合の車両の扱い（使用済自動車の扱いか中古車輸出の扱いか）

使用済自動車の扱いとなるため、解体業の許可が必要となる。電子マニフェストの引渡し報告は、廃車ガラ輸出業者（非認定解体自動車全部利用者）への引渡しとなる。

4. 一旦、使用済自動車として引取った車両の輸出抹消への変更について

引取業者が使用済自動車として引き取った後に、その車両を中古車として輸出することは出来ない。これは、引取業者が使用済自動車として引き取り、引取報告を行った場合、その情報は情報管理センターから国土交通省等に報告され、輸出抹消等が不可能となるためである。また、最終所有者と再度リサイクル料金をやり取りする必要があることや、最終所有者が自動車重量税の還付を受けられなくなるなども考えられるため変更はできないこととなっている。

【注意】

- ・コンタクトセンターでも預託の取り消し等はできない。
- ・引取りを行う際は、使用済自動車か中古車かを慎重に判断する必要がある。

5. 一旦、輸出抹消仮登録した車両の国内で再販や使用済自動車へ変更について

変更は可能である。輸出抹消仮登録証明書（または輸出予定届出証明書）を運輸支局等に提出し、一時抹消等に変更する。なお、使用済自動車に変更する場合は、一時抹消等に変更後、通常の車両と同様の手続きを行う。

6. 船員等が携行品扱い等で車両を持ち帰る（輸出する）場合のリサイクル料金の返還

返還はない。リサイクル料金の返還には、車台番号の記載されている輸出許可証や船荷証券等の写しなどが必要となり、必要書類が全て揃わない場合は、リサイクル料金の返還は出来ない。

7. 車両をノックダウン方式で分解して輸出する場合のリサイクル料金の返還
ノックダウン方式の場合、分解する時点ですでに使用済自動車であり、中古車輸出ではなく廃車ガラ輸出となるため、リサイクル料金の返還はされない。
8. 輸出許可証に車台番号が記載されていない場合の料金返還のエビデンスについて
輸出許可証の写しに、輸出許可書に添付したアタッチメントシートの写しを添付する。またコンテナ詰めの場合、船荷証券に添付したアタッチメントシートの写しを添付する。
9. 船荷証券に車台番号が載っていない場合について（輸出先国によっては掲載されていない場合がある）
船荷証券は、実際に船積みがなされた事を確認するために必要となるものであり、車台番号が記載されていることが必要である。船荷証券そのものに記載できない場合は、アタッチメントシートに記載すること。

【注意】

- ・車台番号の記載がない場合は、リサイクル料金の返還ができない。
10. リサイクル料金返還の申請者の名義と輸出抹消仮登録証明書の名義が異なる場合の返還手続きについて
輸出抹消仮登録申請後の譲渡証明書、あるいは輸出抹消仮登録証明書の名義人からの申請委任状の添付が必要となる。
 11. 輸出予定日が 2005 年 6 月 30 日以前の中古車輸出の際のリサイクル料金の返還について
輸出予定日が 2005 年 6 月 30 日以前の中古車輸出の場合は、法律で「現行の制度による」となっており、輸出抹消仮登録証明書(または輸出予定届出証明書)の交付が受けられない。返還に必要な書類が揃わない場合は、リサイクル料金の返還は受けられない。
 12. リサイクル料金の返還申請から返還までの期間
書類の不備等の問題が無ければ、最大 2 ヶ月程度での返還が可能である。
 13. 輸出取戻し手数料について
パソコン申請の場合 950 円、一般申請の場合 1,390 円となっている。
パソコン申請では事前に登録した中古車輸出業者が返還申請書の作成をパソコンで行う。返還申請書の住所・電話番号・振込口座等は、事前に登録されている情報であるため確認等が容易にでき、(財)自動車リサイクル促進センターからの返還可否通知を

オンラインで行うこととなるため、同センターでの申請入力・申請内容等確認・可否通知などにかかる費用が比較的少なくすむ。

これに対し一般申請では、返還申請書を手書きなどで作成することとなる。事業者の方の住所・電話番号・振込口座等が登録されていないため確認作業により時間がかかることが想定され、可否通知も郵送で行い郵送費がかかる。よって、一般申請の方がパソコン申請よりも手数料が高くなっている。

14. 輸出の際の自動車重量税の還付について

使用済自動車として引取業者に引き取られ、自動車リサイクル法に基づき国内でリサイクルされる場合のみ、自動車重量税の還付が受けられる制度であり、輸出車両には適用されない。

15. 一時抹消等の後にリサイクル料金が未預託の車両を中古車輸出する場合のリサイクル料金の支払いについて

未預託の車両を中古車輸出する場合、リサイクル料金を支払う必要はない。

第7章 ウラジオストクにおける日口中意見交換会

7. 1 会議の目的

本調査で、青森港の活性化の一つの方向として、青森とウラジオストクとを結ぶ国際フェリー航路の開設を提案した。実際に航路を開設する場合、ロシア側の協力は不可欠である。また、ウラジオストク港とを結んだ場合、貨物・旅客の背後圏として期待される中国黒龍江省との連携も重視される。

そこで、ウラジオストクにて、青森側、ロシア側、黒龍江省側の関係者間で、具体的な問題点を抽出すること、人的ネットワークの構築・強化を図ることを目的とした意見交換会を開催した。

7. 2 会議の開催概要

意見交換会の開催に関する概要は次の通りである。

開催日：2005年2月21日（月）

場 所：ウラジオストク市 ロシア極東海運研究所（FEMRI）

主催・協力：青森港国際化推進協議会、ERINA、FEMRI、

NPO 法人北東アジア輸送回廊ネットワーク

参加者：

（日本側）青森港国際化推進協議会、中古車販売業者、ERINA、NPO 法人北東アジア輸送回廊ネットワーク、在ウラジオストク日本総領事館（オブザーバー参加）など 15 名

（ロシア側）沿海地方政府、ハバロフスクフェリー輸送業者、入管・税関、国境警備隊、FEMRI、フォワーダー、船社など約 30 名

（中国側）黒龍江省商務庁から 2 名

7. 3 会議の内容

会議の議長は FEMRI のノヴォセリツェフ副所長が務めた。まず、ERINA から会議の趣旨を説明した後、青森市港湾河川課野口課長が青森県・青森市と青森港の概要を述べた。

青森県は 1992 年にハバロフスク地方と友好協定、2004 年 12 月には大連市との間で経済友好交流協定を締結している。2003 年の青森港での対口貿易は完成自動車の輸出、原木・製材、金属鋼などの輸入を中心に 1.4 万トン、対中貿易は非鉄金属・輸送用機械・金属くずの輸出、製材の輸入を中心に 9.1 万トンである。これらの貨物はいずれもバルク貨物であり、コンテナ貨物は取り扱っておらず、青森港のコンテナ化への対応が急がれている。一方で、近隣港湾と異なる港湾機能・サービスを追及していくことも重要となっており、そのための一つの方法として国際フェリーの就航を検討していることを説明した。

これに続いて、FEMRI ノヴォセリツェフ副所長が、沿海地方と日本との間の貿易貨物量の分析を行い、250 名乗りの船を利用し、往復 5 日間とすれば、1 年に 45 万トンの貨物

と 28,000 人の旅客を取り扱うことが見込まれることを紹介した。ロシアにおけるフェリーの拠点港については、鉄道や道路により、ロシアの西側とも中国ともつながりの強いウラジオストク港が第 1 候補であり、第 2 候補としてはナホトカ港があるとした。また、最近、ロシアでは海外旅行を楽しむ人が増えてきているが、一般的に日本への旅行は高いと考えられていることを紹介し、フェリーはこの点で役割を発揮できるとし、この場合、ロシアに限らず中国から日本へ向かう旅客、逆に日本からロシア、中国への旅客を取り込んでいくことを検討する必要があると強調した。

ハバロフスクの輸送会社のシュパコフ氏は、90 年代にビキン川を渡る（中国の饒河市と結ぶ）フェリー航路、ワニノ～ホルムスク間を結ぶ自家用車専用フェリー航路両者の開設経験に基づき、意見を述べた。荷主に対しては、フェリーの場合、貨物を載せる機能だけではなく、フォワーダーサービスについても考慮すべきであるとし、そのためには民間の企業だけではなく中央政府・現地政府機関の協力が不可欠であると述べた。また、フェリー航路の開設には、港湾施設はもちろん、出入国管理、税関、検疫、船会社、輸送会社、保険会社、観光会社などとのコミュニケーションが不可欠であり、関係者からなる委員会を設置し、年間を通じてよりよいサービスに向けて問題点の抽出とその解決方法について話し合うシステムを構築する必要があると指摘した。最後に、ハバロフスクの輸送担当者、SASCO、ワニノ港湾局に本プロジェクトの話を既にしており、ハバロフスクの業者は新航路開設に参加する準備があることを紹介した。

ウラジオストク税關のデミチエフ氏は、東草や伏木富山を結ぶフェリーの経験もあるため、青森とのフェリー航路が開設された場合でも十分対応することは可能であるとし、ウラジオストク税關としては、本プロジェクトの実施に当たって、全面的に協力すると述べた。

ウラジオストクの Veshtrans 社（フォワーダー）のボボフ氏は、この航路の利用法の一つとしては中央アジアへの貨物、中古機械、建設機械などの輸送も考えられると述べた。さらに、この航路が実現し、軌道に乗った場合のさらなる発展の方法としては、釜山への寄港など韓国の港も取り入れることが考えられると提案した。

国境警備隊極東管区のパルフヨノフ氏は、航路の開設にあたっては、入国の際の検査や手続きを確定することが必要であると述べた。ウラジオストク港の担当者と打ち合わせを行い、旅客の入国 の方法などを詳細まで確定し、国の担当機関にそのシステムを報告し、承認を得る必要がある。基本的には海上入国はジュネーブ協定とロンドン協定に基づいている。現在は、中国からのトランジット乗客の場合もロシアのビザが必要であることを紹介した。

FESCO 副社長のビクス氏は、FESCO は現時点ではフェリーは保有していないが、中古船を買ったり、新船を作ることは十分可能であると述べた。しかし、そのためには、現状を正確に評価し、経済的に利益があることが示す必要があると指摘した。そこで、次の段階として技術面、経済面から FS 調査を行うことを提案した。FESCO としてはその結

果を見て、政府との協議、船の購入などに取り組みたいと述べた。

黒龍江省商務庁副庁長の康翰卿氏は、黒龍江省としても非常に関心があるテーマであり、この航路が開設されれば、中国東北部とロシア極東、日本東北地方における3カ国の経済交流はいっそう盛んになるだろうと述べた。黒龍江省としてはこの航路を通じた木材加工品や非鉄金属や食料品の対日輸出を希望している。旅客の面では、黒龍江省からウラジオストクには数多くの観光客が訪れているが、日本への観光客は少ない現状を紹介し、日本が黒龍江省に対して観光団体ビザを許可するなど、フェリーの開設とあわせてビザの問題も考えるべきであると指摘した。

また、中国の南への石炭の輸送にも沿海地方の港を使いたいと考えていることも述べた。その際には、中ロ間のトラックの相互乗り入れ範囲の拡大などが不可欠であると強調した。

ウラジオストク港営業副部長のシドレンコ氏は、ウラジオストクには富山、東京とを結ぶフェリーが就航し、フェリーでの貨物・旅客受け入れの経験があることを紹介し、青森とを結ぶフェリーの受け入れは可能であり、またその希望を持っていると述べた。このプロジェクトをさらに進めるためには、行政も含む委員会のような組織を作ることが望ましいと思うし、そういった委員会ができればぜひ参加したいと意欲を示した。

沿海地方政府交通部のクリビエット氏は、沿海地方の貿易拡大のためにも新航路の開設は喜ばしいことであり、積極的にサポートしていきたいと述べた。このプロジェクトの実現には必要なのはFS調査であり、旅客と貨物の面での評価が必要であることを強調した。また、これが3カ国のプロジェクトであるため、FS調査に加えて、3カ国の合意書があれば事業は進めやすいと提案した。

このプロジェクトは、日本、ロシア、中国3カ国それぞれが大きな利益を得ることができるものである。3者が協力して、一緒に事業をやる時期に来ていると考えられる。

航路開設に向けては、今回指摘されたたくさんの問題点を一つずつ解決していくかなければならない。多くの人から指摘されたように、貨物・旅客の需要、サービスの形態、輸送のコスト、経済的評価などの面からFS調査を実施することが次のステップとなろう。

会議の内容をまとめると次の通りとなる。

- ・ ロシア側は、今回のプロジェクトが日本からの発案だったこと、青森から多くの関係者が参加したことを高く評価し、積極的に協力する姿勢を示した。
- ・ 中国側は、新ルートによる交流拡大に大きな期待を示した。
- ・ 本プロジェクトの次のステップとして、貨物・旅客の需要、サービスの形態、輸送のコスト、経済的評価などの面からFS調査を実施することが挙げられた。
- ・ FS調査の結果を受け、実施に向けて関係者間の委員会などのシステム作りが提案された。
- ・ 人的交流の拡大のためには、ビザの問題をあわせて考えていくことの重要性が指摘された。

また、会議におけるロシア側、中国側の発言内容は表 7.3.1 の通りまとめられる。

表 7.3.1 ウラジオストクにおける意見交換会でのコメント・提案等

所属	コメント	提案（課題）
FEMRI	<ul style="list-style-type: none"> 250 名乗りの船を利用し、往復 5 日間で、年間 45 万トンの貨物と 28,000 人の旅客が見込まれる。 航空機より安い料金設定でロシア人旅行者を見込める。 	<ul style="list-style-type: none"> 中国と日本を結ぶ貨物、旅客の需要を調査し、取り込む方法を検討すべき。
フェリー輸送業者（ハバロフスク）	<ul style="list-style-type: none"> ハバロフスクの輸送担当者、SASCO、ワニノ港湾局に本プロジェクトの話を既にしている。 ハバロフスクの業者は新航路開設に参加する準備がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物掲載機能だけではなくフォワーダーサービスも考慮すべき。 入管、税関、検疫、船社、輸送・保険・観光会社など関係者からなる委員会を設置し、十分に話し合えるシステムを構築すべき。
ウラジオストク 税関	<ul style="list-style-type: none"> 経験（束草や伏木富山）があり、十分対応可能 全面的に協力する。 	
フォワーダー (Veshtrans 社)	<ul style="list-style-type: none"> この航路の利用法の一つとしては中央アジアへの貨物、中古機械、建設機械などの輸送も考えられ、期待が持てる。 	<ul style="list-style-type: none"> 軌道に乗った場合のさらなる発展の方法としては、釜山への寄港など韓国の港も取り入れることが考えられる。
国境警備隊 極東管区		<ul style="list-style-type: none"> ウラジオストク港の担当者と打ち合わせを行い、旅客の入国の方針などを詳細まで確定し、国の担当機関にそのシステムを報告し、承認を得る必要がある。
FESCO	<ul style="list-style-type: none"> 現時点ではフェリーは保有していないが、中古船の購入・新船の造船は十分可能である。 FS 調査の結果をみて、政府との協議、船の購入などに取り組みたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状を正確に評価し、経済的に利益があることが示すための FS 調査が必要。
黒龍江省商務庁	<ul style="list-style-type: none"> 黒龍江省としても非常に関心があり、この航路を通じた木材加工品や非鉄金属や食料品の対日輸出を希望している。 	<ul style="list-style-type: none"> 黒龍江省からの旅客の増大のためには、日本が黒龍江省に対して観光団体ビザを許可するなど、ビザの問題も考えるべき。
ウラジオストク 港	<ul style="list-style-type: none"> 青森からのフェリーの受け入れは可能。その希望を持っている。 委員会のような組織ができればぜひ参加したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 行政も含む委員会のような組織を作ることが望ましい。

沿海地方政府 交通部	<ul style="list-style-type: none"> 相互の貿易拡大のためにも新航路の開設は喜ばしい。積極的にサポートしていきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物・旅客両面でFS調査が不可欠。 3カ国のプロジェクトであるため、3カ国の合意書があれば事業が進めやすい。
---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7. 4 会議資料

当日配布された資料及び参加者から提出された報告概要は以下の通りとなる。

7. 4. 1 議論の背景と趣旨 (ERINA)

青森県・ロシア極東・中国黒龍江省

- 青森県はロシア・ハバロフスク地方と友好都市の関係にあり、同市との定期航空路も有し、地理面、交流面のいずれもロシア極東地域との関係が深い。
- ロシア極東地域においては、大型プロジェクトや消費購買力の向上を背景として経済発展中である。
- 中国では東北振興政策が打ち出され、東北地域の発展、日本とのビジネス拡大が期待される。
- 青森県を拠点としたロシア及び黒龍江省を中心とする中国東北部とのビジネスチャンス(貿易)が広がることが想定され、そのビジネスを支える国際輸送航路として、青森港の活用が考えられる。

青森港

- 銅鉱石、木材等を取り扱う貿易港。本州～北海道間のフェリー航路も有する。
- 近年、近隣港湾のコンテナ貨物取扱の伸長とは逆に、内貿・外貿貨物共に低迷傾向
- 全国の外貿コンテナ港湾は60港に達している(2003年)。こうした港湾淘汰の時代に生き残るために、コンテナ航路だけではなく、近隣港湾と異なる港湾機能・サービスを追求していくことが必要。



※ 国際フェリー航路開設の可能性 ※

国際フェリー

- フェリーのメリットは、車両・旅客輸送機能を有し、かつ貨物の乗下船がスピーディーで、また輸送対象貨物が広範囲であることである。定時性と迅速性及び高頻度性がフェリーのセールスポイントである。
- 北東アジアにおける国際フェリーの就航状況を見ると、韓国と中国を結ぶ航路は比較的多いが、それ以外の地域を結ぶものはまだ極めて少ない。特に、ロシアとを結

ぶ国際フェリーは少ない。

- ・ 青森港がロシア極東地域港湾と結ばれれば、日本の北東北を中心とする東北地域全体の対ロシア交流、対黒龍江省交流の活性化が図られるものと期待できる。

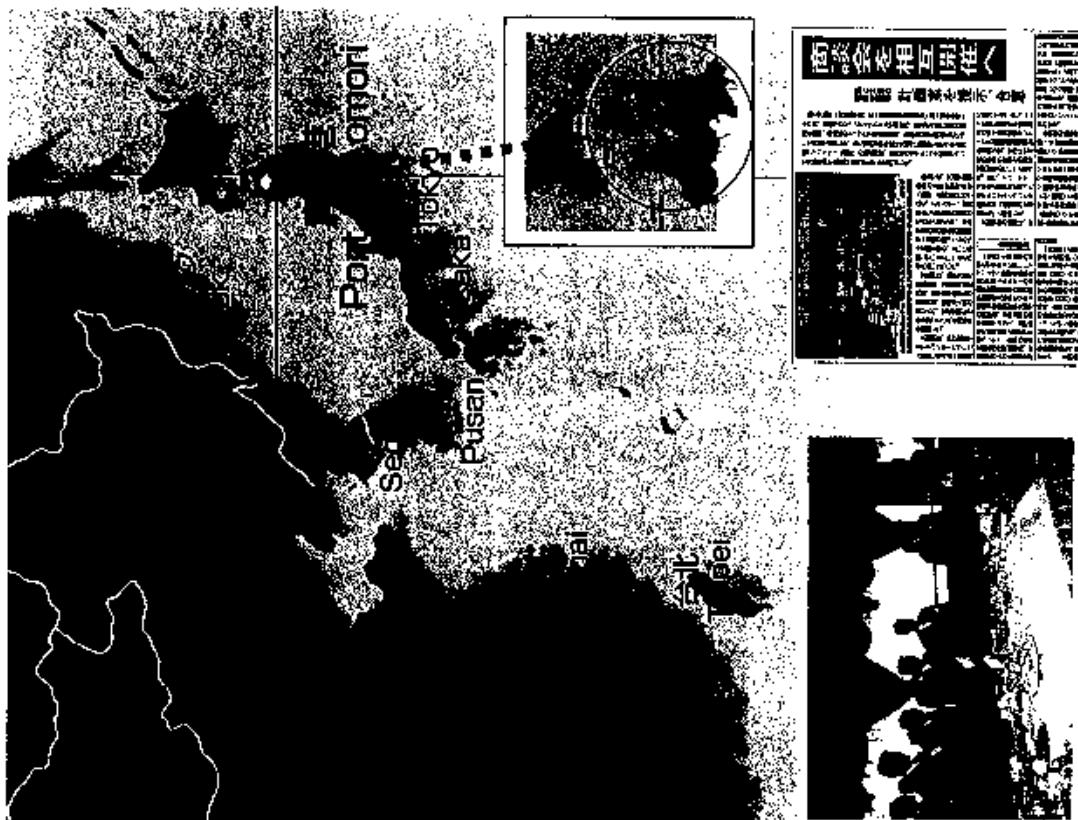
輸送貨物

- ・ 日本とロシアを結ぶ国際フェリーの主な貨物は中古自動車や中古建機である。ロシア極東地域におけるこれらの需要はまだ高い。
- ・ ロシア極東地域は建設時代に入っている、中古建機の需要も高まっている。また、エネルギー開発プロジェクトの進展もその状況に拍車をかけている。
- ・ 青森港の背後圏として考えられる北東北3県及び宮城県における中古自動車の取扱量は十分にあり、かなりの供給量が期待できる。
- ・ 関連する部品市場の急速な拡大が見込まれている中、北東北地域には部品の供給力も十分ある。
- ・ 今後SLBを利用する日本の荷主が増加する可能性が高く、この時、欧州向けの急送貨物はこの航路を利用することになる。
- ・ 黒龍江省（3,800万人）と日本（1億2,800万人）との間の貿易は今後着実に増加する。その貨物のうち、急送分はこの航路を使用することになる。

国際フェリー開設の可能性

- ・ 航路開設上の行政的制約（海運協定、国境通行と車の乗り入れ、人的交流の制約）、税関、入管の対応状況、他港との競争上の課題、港湾管理体制上の課題、受入れ施設上の課題など考慮されるべき事項を整理し、開設の条件を明確にする必要がある。
- ・ 国際フェリー航路が開設された場合の輸送貨物、旅客の需要を十分に検討する必要がある。

7. 4. 2 青森港の概要（青森港国際化推進協議会）



青森港の現状 二

1 青森県

青森県は日本に47ある行政区域のひとつで、緯度は約40°。ほぼ同じ緯度に位置する世界の都市としては北京、ニューヨーク、マドリードなどがあります。気候的には春、夏、秋、冬の四季がはっきりした環境的な地域です。

人口は約150万人で、2003年の県内総生産は1次産業が209,129百万円、2次産業が869,995百万円、3次産業が3,657,789百万円となっており、卸売り商業を中心とした商業の比重が高くなっています。1992年8月27日にハバロフスク地方と友好協定を締結し、これまで地方政府代表団の受け入れをはじめ、青少年、医師及び農業技術者の派遣・受け入れ、水産技術者の派遣、民族芸能団の受け入れなどを実施しています。

2004年12月には中国・大連市と経済友好交流協定を締結。今後、商談会などの相互開催など経済面を中心とした交流を実施する予定です。



弘前城・さくら祭

青森特産・りんご

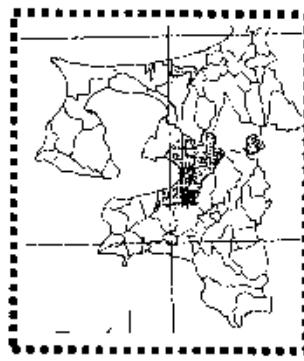
ハバロフスク地方と友好協定締結

県と大連市との交流

青森港の現状—II

II 青森市

青森市は青森県庁の所在都市。人口約30万人の商業都市で、青森県の県都として必要な都市機能の集積と大きな商圏を持ちます。国際的に高く認知されている世界の火祭り「ねぶた祭」や4,5千年前の定住型遺跡「三内丸山遺跡」、水族館、温泉など、素晴らしい観光資源に恵まれています。観光客は鉄路、空路で訪れます、街中の直ぐ近くにできた東北地方唯一の客船専用バースを利用して、豪華大型クルーズ客船で訪れる観光客も増えています。韓国・平澤市との友好交流協定に続き、2004年12月には中国・大連市と経済文化交流協定を締結。今後、教育・文化面を中心とした交流を実施する予定です。青森市内にある青森空港からはハロフスクやソウルに国際定期便が就航しており、国際交流が活発に行われています。



青森市の位置



青森駅



青森港夜景



クルーズ客船歓迎催事



青森ねぶた祭



津虫水族館



鶴ヶ湯温泉千人風呂

青森港の現状—III

III 青森港

(1) 位置

青森港は北緯40度49分、東経140度45分の本州最北端、陸奥湾の最深部にある青森市の中心に位置しています。内灣である陸奥湾に面した穏やかな天然の良港として江戸時代初期（西暦1624年）に開港しました。東北・奥羽・津軽海峡各線の主要拠点で、フェリーとともに本州・北海道連絡の要門となっています。市内には空港、鉄道、高速道路、フェリーといった物流の大動脈が集中しており、いずれのアクセスポイントも青森港から20分程度で到達でき、交通アクセス性に優れています。2010年には東北新幹線の新青森駅開業が予定されており、さらなる利便性の向上が期待されています。



(2) 気象

青森に吹く風は冬期が南西風、春は南西風から南風、夏には北西風、秋には北西風、冬には北西風、春には南西風が多くなります。年を通じては南南西風が卓越しています。風速は一般に冬から春にかけて強く夏季に弱くなりますが、これは冬の季節風の吹き出しと発達した低気圧によるものです。9月から10月頃にかけての全国的な台風の影響のしばしば起きますが、船舶の影響はほとんどありません。これまでの本港の最大風速の極値は329km、最大瞬間風速は53.9m（1991年9月28日台風19号）です。青森の平均気温は10°C程度です。これまで青森市において記録された最高気温は36°C（1915年8月6日）で、最低気温は-24.7°C（1931年2月23日）です。年総降水量は平均1,400mm程度です。降雪期間は11月上旬から4月上旬までの5ヶ月間で、この間季節風による降雪が主となっています。一般に積雪の深さが最大となるのは2月半ば頃となります。

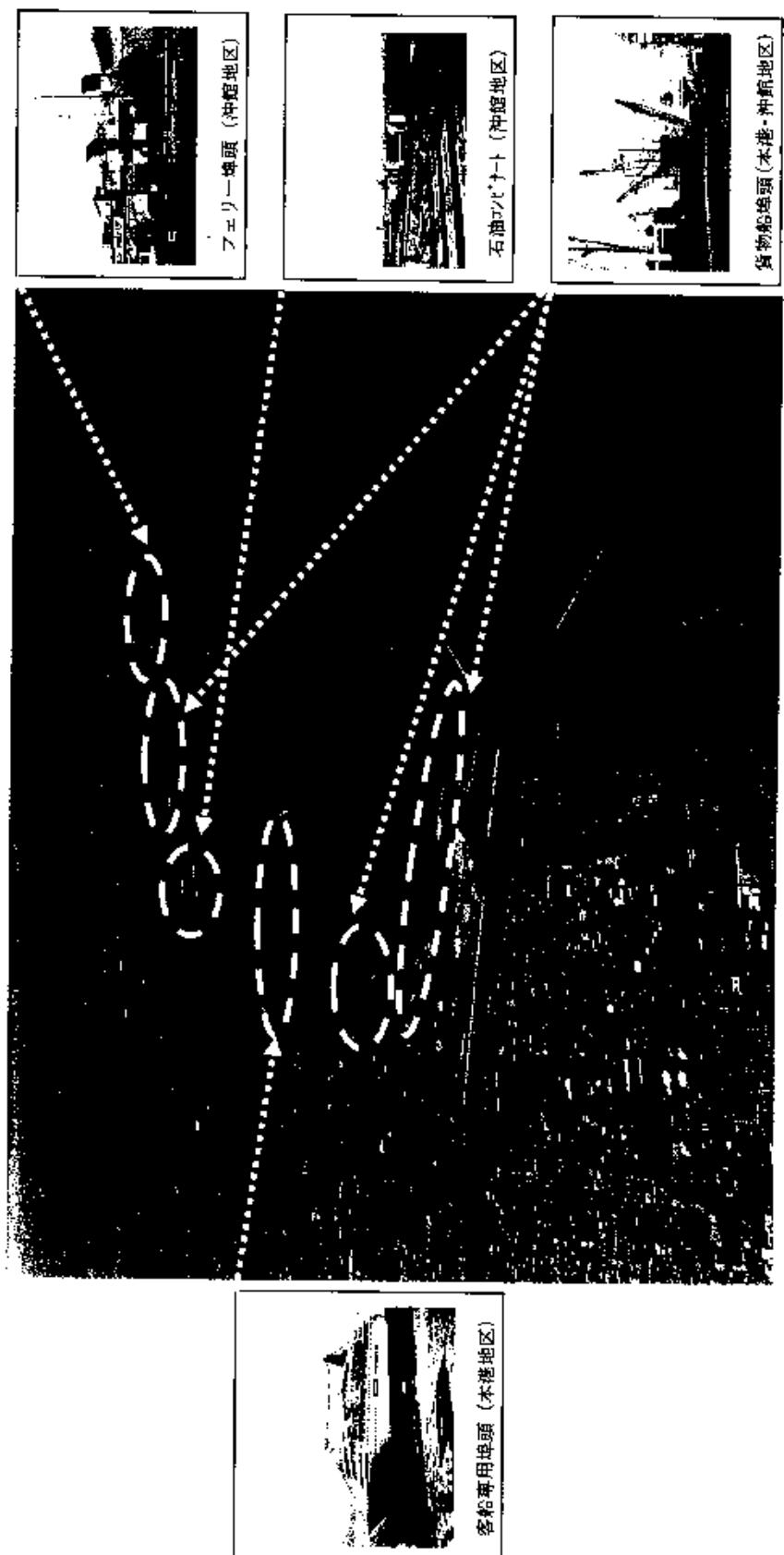
（2010年新青森駅開業予定の東北新幹線）

(3) 海象

波高は1年の90%が0.5m以下で、北方の地方港の中では抜群の静穏度を誇っています。台風などの際は避難港となり、多くの船舶の安全確保に貢献しています。湾内では一般に海流が弱く、その出入口に当たる平館海峡では潮汐時には湾外にでも流れになります。

(4) 港湾施設

青森港の港湾区域の面積は4,754.06haで、東側から湊町、久保坂、野内、原別、造道、本港、沖館、油川の8つの地区に分かれています。物流面では野内、本港、沖館、油川地区が主に利用されています。港内には、-1.3m岸壁のほか-7.5m以上の岸壁が11バース整備されています。さらに、改正SOLAS条約に基づく保安対策も整備され、税関や入管などC-IQ体制も整っているため、円滑な物流が可能となっています。



(5) 青森港の取扱貨物

青森港での取扱貨物の状況としては、本州と北海道とを結ぶフェリーでの自動車船送船が大半を占めています。フェリーを除く内貿と外貿の比較では内貿が外貿の約3倍から4倍となっています。外貿での輸入と輸出の比較では圧倒的に輸入が多くなっています。

2003年の取扱貨物量は、外貿が83万トン、内貿が2,460万トン（うち国内フェリー分が2,205万トン）で、合計2,543万トンです。

・主な外貿品目としては、

輸入：化学工業品 46.5万トン、鉱產品 25.0万トン、林產品 2.1万トン、

輸出：特殊品 8.5万トン、金屬機械工業品 0.5万トン、林產品 0.1万トン

・主な内貿品目（フェリーを除く）としては、

移入：化学工業品 215.8万トン、鉱產品 8.7万トン、軽工業品 1.1万トン

移出：化学工業品 27.5万トン、軽工業品 1.5万トン

表—1 海上出入貨物年表

(単位：トン)

区分 年次	合 計			外 貿 易			内 貿 易			自動車船送船		
	出	入	計	出	入	計	出	入	計	入	出	計
1994	12,007,455	14,204,084	26,211,539	5,452	7,48,444	753,896	309,743	2,088,250	2,397,593	11,692,280	11,367,390	23,059,650
1995	11,937,912	14,335,334	26,273,246	12,907	772,585	785,492	288,095	2,158,324	2,446,419	11,636,910	11,404,425	23,041,335
1996	11,928,965	14,540,610	26,469,575	25,264	809,141	834,405	339,106	2,322,054	2,661,160	11,564,595	11,409,415	22,974,010
1997	11,748,315	14,152,687	25,901,002	9,646	846,011	655,657	389,464	2,280,636	2,670,100	11,349,205	11,026,040	22,375,245
1998	11,466,603	13,985,265	25,451,868	50,641	682,789	933,430	415,317	2,232,621	2,647,938	11,000,645	11,869,855	21,870,500
1999	11,337,843	14,098,209	25,436,052	42,308	917,148	959,456	399,465	2,409,556	2,809,021	10,896,070	10,771,505	21,667,575
2000	11,271,163	14,236,353	25,507,516	12,703	832,903	845,606	420,515	2,471,360	2,891,875	10,837,945	10,932,090	21,770,035
2001	10,874,928	13,738,695	24,613,533	81,344	764,325	835,669	287,509	2,501,895	2,789,404	10,506,075	10,482,385	20,988,460
2002	11,173,348	13,788,829	24,926,177	74,226	777,483	861,709	290,562	2,255,211	2,545,773	10,772,560	10,756,135	21,528,695
2003	11,339,384	14,080,949	25,430,333	91,294	735,842	827,136	290,630	2,255,702	2,546,332	10,957,460	11,099,405	22,056,865

青森市及び青森港の背後圏地域のロシア・中国との貿易の現状

2003年における青森港での外質取扱貨物の総量は約83万トンですが、相手国としては、輸入はサウジアラビア（LPG：23.9万トン）が最も多く、次いでクウェート（LPG：16.5万トン）、カナダ（金属鉱：9.1万トン）、オーストラリア（金属鉱：6.3万トン）の順となり、ロシア（原木、製材、金属鉱）が13万トンで15ヶ国中1位、中国は0.1万トンで15位となっています。

（1）ロシアとの貿易状況

2003年の青森港での外質取扱貨物の総量は約83万トンですが、ロシアとの貿易総量は1.4万トンとなっています。輸出と輸入の比較では輸出が輸入の約1.1倍となっています。主な取扱品目としては、輸出は完成自動車、輸入は原木や製材、金属鉱などです。

表—2 ロシアとの貿易状況

区分	2003年			2002年			2001年		
	品目	出港/仕向港	数量(トン)	品目	出港/仕向港	数量(トン)	品目	出港/仕向港	数量(トン)
輸出	完成自動車	ワニノ	1,172	完成自動車	—	1,639	完成自動車	—	6,543
	計		1,172	計		1,639	電気機械	—	4,601
輸入	原木	PLASTON SVETLAYA	3,421 875 1,280	原木	—	3,905	原木	—	9,173
	製材	ワニノ	3,620	製材	—	4,671	製材	—	6,489
	金属鉱	カラマツ	3,643	金属鉱	—	2,197	金属鉱	—	1,962
計			12,839	計		10,773	計		17,624
合計			14,011			12,412			28,768

(資料：港湾統計年報)

(2) 中国との貿易状況

2003年の中國との貿易総額は9.1万トンで、全体に占める割合は11%となっています。輸出と輸入の比較では輸出が輸入の約90倍となつております。
大幅に輸出が多い状況となっています。主な取扱品目としては、輸出は原木や非鉄金属、輸送用機械、金属くずなどで、輸入は製材です。

表-3 中国との貿易状況

区分	2003年			2002年			2001年				
	品目	品目	出港/出向港	数量(トン)	品目	品目	出港/出向港	数量(トン)	品目	品目	出港/出向港
輸出	原木 リソウカツ	電気機械	—	1,549	電気機械	—	22,978	金属くず	—	—	29,187
	非鉄金属 フクチモノ	金属くず	—	2,980	金属くず	—	7,908				
	輸送用機械 ニンボウ	400									
金属くず	ジエンチン ヂヤングーヤ ナントン	18,213		39,868							
	フーチョウ リソウカツ	10,620		9,972							
		6,520									
	計	90,122	計		30,886	計					
輸入	製材 BAYUGAN	1,003	非金属物	—	501	どうもろこし	—	—	29,187	21,190	
			化粧品	—	2,130	化学肥料	—	—		301	
	計	1,003	計		2,631	計			21,491		
合計		91,125			33,517				50,678		

(資料：港湾統計年報)

青森港での輸送の現状と課題

1. 青森港周辺の物流の現状

(1) コンテナ取扱いの地元志向の高まり

近年、各港湾管理者による港湾整備と船社説教、輸入の促進を目指したFAZ整備などによる港頭地区における港湾機能の整備、荷主のトータル物流コスト低減の動き等に起因して、五大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）以外の港湾一地方港を荷主が利用する例が増加しつつあります。都道府県別の自県港利用率を輸出入別に見ると、北海道や沖縄、五大港のある都道府県は当然として、輸出では山口県が41.6%で8位、青森県が36.2%で9位、新潟県が30.6%で10位となっています。輸入では秋田県81.1%で1位、新潟県が64.4%で10位、青森県が57.5%の11位で、他県より県港利用率が高くなっています。荷主企業へのアンケート調査でも、コストやリードタイムの縮減を図るため、事業所の墨跡港湾の利用を検討するという企業の意向が現れています。現に、青森県内にある八戸港（コンテナ港）での外貿コンテナ貨物取扱量の伸びが著しくなっています。

(2) バルク貨物のコンテナ化の伸張

青森港のバルク貨物の中で取扱量の大きい原木の輸入に関して、1980年代後半以降、北米、東南アジアなどを中心に、加工していない丸太での輸出を規制する動きが強化されてきています。丸太ではなく製材等の加工した状態での輸入が増加し、これがコンテナ化を後押しする要因となっています。青森港でも取り扱っていた原木をコンテナによる製材輸入に切り替え、これに伴ってコンテナ設備のない青森港から他のコンテナ港湾に取扱港湾を変更した事例もありました。また、原木だけでなく、青森港で取扱量の多い鉱產品もフレコンバックを利用したコンテナ化への動きもあり、青森港のコンテナ化への対応が急がれる状況となっています。

2. 青森港での課題

青森港において全港湾取扱貨物量の約4割を占める林産品、鉱產品において、コンテナ化が進展、ないしコンテナ化への動きが見られるということは、青森港におけるコンテナ化への対応の遅れは、直接的に将来の青森港における取扱貨物量の減少、青森港の物流港湾としての衰退を招致し、ひいては青森港の背後圏域における対周辺地域比での物流コスト高の要因となり、青森地域の経済面での競争力の弱体化を招きかねない。このような状況から、早急にコンテナ化を図るとともに、混載機能などの貿易機能の強化や外内貿を含めたターミナル機能の充実、静脈物流などの新たな動きに対応した港湾機能の整備が必要となることがあります。併せて、全国の外貿コンテナ港湾が60港（2003年）に達している中で青森港が生き残るためにには、コンテナ航路だけでなく、近隣港湾と異なる港湾機能・サービスを追及していくことも重要になっています。

航路開設への期待

前述したように、青森港ではコンテナ化への対応が遅れており、将来の青森港における取扱貨物量の減少、青森港の物流港としての衰退が想定される状況にあり、青森地域の経済面での競争力の弱体化が危惧されています。

一方、青森港の背後圏には多くの工業団地が整備され、電気製品や鉄石、鉄鋼くずなどの輸出入が活発に行われております。まだ、りんごや木タケなど日本を代表する農水産品も数多く生産されており、近年海外への輸出量が増加してきています。

こうした状況において、青森港が地域経済の牽引機能の役割を果たすためには、コンテナ化だけに囚われることなく、青森港の独自性、利便性を十分活かしながら、他港との差別化を図ることが重要であると考えております。

その意味で、全国的にも数少なく、青森港の特色ある基盤として既に整備されているフェリー機能を活用し、青森港からは日本の得意分野である機械機器や自動車などを輸出し、また、極東ロシアや中国東北部からは墨林水産品や非鉄金属などを輸入するなど経済面での交易を深めるとともに、教育・文化面での交流や観光客の相互受け入れなど、物流だけに留まらない交流を推進することによって、青森県・青森市・青森港が極東ロシアと中国東北部の皆様との交流を行う日本国内有数の玄関口となることが期待されます。

今日の委員会には、私共との意見交換のため、ご多忙にも拘わらず、ロシア国内はもとより中国黒龍江省からもご参加いただき、150万の青森県人を代表し皆様のご厚情に心より感謝申し上げます。

今日の委員会には、青森より港運業者、汽船建設業者、自動車販売業者などが参加させていただきましたが、国際フェリー航路の開設についての様々な課題について、積極的に意見交換をさせていただき、皆様の地域と交易ができるよう努めて参りますので、どうぞ宜しくお願い申し上げます。



青森県とハバロフスク地方の交流

7. 4. 3 日本～沿海地方間フェリー航路開設の前提条件 (FEMRI)

海に囲まれている日本は、昔から主な輸送ニーズを満たす、巨大な船団を保有している船主の国である。とは言え、日本にとってもその輸出入貨物の輸送ルートを多様化するには大事である。また、同じルートであっても、様々な輸送の方法・技術の競争を促進することも重要である。

ロシアと日本の間の海上航路は100年以上前に開設され、安定的に機能している。2002年のロシア全体貿易の中の2.8%は対日貿易であった。今までの日ロ貿易は、輸出は22～47億ドル、輸入は4～12億ドルという範囲で変動していた。1992～2002年の間、貿易高は59億ドル（1995年）を越えたことはなかった。しかし、多くの専門家によると、両国の潜在力から見て、この金額は1,000億ドルを超えるはずであると見られている。

近年、ロシアと日本の間の輸送量は毎年7～10%増加している。これは、ロシアの社会経済状況の安定化、両国での生産の増加、日ロ貿易拡大などに起因している。

ロシアの対日輸出の主要項目は、魚、石炭、木材、アルミであり、輸入では、設備、中古自動車、バラ積み及び一般貨物が圧倒的である（表1、2を参照）。

表1. 沿海地方各港湾による日本向け一般貨物の取扱量、千トン。

港湾名、 貨物項目	年	
	2002	2003
ウラジオストク商業海港	16.5	54.7
うち、金属	-	13.0
鉱石	-	4.2
果物、野菜	-	1.0
紙、パルプ	16.5	36.5
ナホトカ商業海港	267.5	270.3
うち、非鉄金属	264.0	259.7
鉄鋼	-	9.9
その他	3.5	0.7
ボストーチヌイ港	70.4	67.9
ボシェット商業海港	2.8	-
一般貨物	2.8	-
ウラジオストク漁港	48.0	44.1
うち、鉄くず	43.2	40.2
その他	4.8	3.9
ナホトカ漁港	4.1	3.0
ウラジオストク港湾局埠頭	5.0	7.0
ナホトカ港湾局埠頭	6.0	7.0
沿海地方港湾合計	10621.3	12065.3
うち、一般貨物	436.1	473.3

表2. 沿海地方各港湾による日本からの一般貨物の取扱量、千トン

港湾名、 貨物項目	年	
	2002	2003
ウラジオストク商業海港	150.5	237.6
うち、金属	2.1	32.1
機械・設備	143.0	190.8
化学貨物	-	9.0
その他	5.4	5.7
ナホトカ商業海港	40.3	67.9
うち、金属	15.3	32.4
機械・設備	15.6	24.0
その他	9.4	11.5
ボストーチヌイ港	54.1	125.5
うち、金属	6.7	69.9
機械・設備	2.2	0.6
一般貨物	43.7	53.0
その他	1.5	2.0
ポシェット商業海港	0.8	0.4
一般貨物	0.8	0.4
トロイツア湾海港	41.5	35.2
うち、機械・設備	41.5	35.2
ナホトカ漁港	1.8	3.0
ウラジオストク港湾局埠頭	84.0	78.6
うち、機械・設備	34.0	37.0
その他	50.0	41.6
ナホトカ港湾局埠頭	-	5.0
うち、機械・設備	-	3.0
その他	-	2.0
沿海地方港湾合計	373.0	553.2

今まで日本及びロシアを含む様々な国では国際フェリー航路の成功例もあり、ロシア及び日本の港湾を自動車・旅客フェリー航路で結ぶという提案が日本側からもロシア側からも出された。しかし、FESCO フェリー航路が廃止になった 1995 年以降、新しいフェリー航路を開通する動きはなかった。

輸送の速さ及び Ro-Ro 荷役方法はフェリーのメリットであるが、このメリットを利用できるのは、相当「高い」貨物を運ぶ場合のみである。「高い」貨物であれば、投資を早く回収することが可能になるからである。従って、石炭、石油、石油製品、丸太のような運賃の安い貨物をフェリーで輸送するのは、経済的ではない。また、旅客及び危険物を同時に運ぶことが国際法により禁止されているのを念頭に入れなければならない。

我々は、フェリーの貨物として機械、設備、梱包貨物、各種コンテナだけにするべきだと考えている。

そこで、我々は、将来的に新しいフェリー航路の貨物量は以下のとおりになると考へている。

表3. 日本・ロシア間国際フェリー航路で運ぶ可能性のある貨物量
(2003年実績を元に計算)

貨物	輸送料、千トン
輸出	371.7
一般貨物	
うち、金属(非鉄金属)	272.7
紙・パルプ	36.5
その他	75.5
輸入	500.2
一般貨物	
うち、金属	134.4
機械・設備	290.6
化学貨物	9.0
その他	66.2

この表には梱包製材が含まれていないが、最近、この輸出量は増加する傾向にある。また、金属の一部は、梱包の特徴のため、フェリーではなく、一般輸送船で運ぶ必要がある。そして、現在ボストーク港を経由しているトランジットコンテナも表の中には入れていない。しかし、最も重要なのは、表3にまとめた貨物の沿海地方及び日本内の目的港湾が様々であり、一本のフェリー航路で運ぶことは不可能であることである。

ここで強調しなければならないのは、現在の物流より、今後日ロ貿易の拡大により生じる潜在的な貨物を考えるべきであることである。これらの貨物量の増加は間違いない。フェリー定期航路を開設する際、伝統的な貨物の他に新しい貨物及びトランジットコンテナの輸送も行わなければならない。

ロシアの輸出入貨物の発生地／目的地は様々であるが、その大部分は極東地域内にある(表4を参照)。

表4. 極東港湾が取扱う貨物のロシア経済地域別発生地・目的地

	経済地域、%					
	ウラル	西シベリア	東シベリア	極東	その他	合計
輸出						
金属	43	33	8	16	-	100
その他	13	15	10	45	17	100
輸入						
金属	5	-	-	70	25	100
機械・設備	3	6	6	80	5	100
その他	2	3	2	80	13	100

沿海地方にある港湾は、ハバロフスク地方の港湾より、ロシア中部及び東部との鉄道のリンクが安定しているため、フェリー航路のロシア側の港湾は、沿海地方港湾の中から選択するべきである。FESCO フェリーの経験を見ると、ウラジオストク港は最適である。ウラジオストク市は地方の行政地であり、ウラジオストク港には自動車・旅客フェリーを取扱うためにすべての条件が整っている。

フェリー航路の効率を確保するために、安定した貨物量及び旅客数が必要である。例えば、ウラジオストク～青森（435 マイル）国際フェリー航路に乗客定員 250 人、スピード 17 ノット、DWT4,500t 級の船を利用し、積載率が 80% であると仮定すれば、輸送量は 45 万トンの貨物及び 2.8 万人の旅客が見込まれる（表 5 参照）。

表 5. ウラジオストク～青森国際フェリー航路の最適利用

移動時間	停泊時間	合計	貨物量・旅客数 行き/帰り		年間貨物量・ 旅客数	
			千トン	人	千トン	人
3 日間	2 日間	5 日間	3.2/3.2	200/200	448.0	28,000

両国からの乗客を誘致するのは重要な課題である。ビジネスマンの数は多くないと思われるため、主な注目を観光客に与えるべきであろう。観光客を誘致するために、乗り心地の良い船を利用しなければいけない。近年、ロシア国民の生活水準が高まり、海外旅行に行くロシア人の数が増えてきた。しかし、日本はまだ「高い」国であるというイメージがあるため、近い将来には多くのロシア観光客が日本に行くこと期待することはできない。一方、中国からの観光客を誘致する可能性は十分あると思われる。

例えば、2000 年 4 月 28 日に開通した東草（韓国）～ザルビノ国際フェリー航路（316 マイル）は、フェリー取扱いにザルビノ港はあまり条件が整っていないにもかかわらず、乗客数が短い間に十分なレベルまで増え、貨物もある程度出てきた（表 6 を参照）。

東草～ザルビノフェリーは、週 3 回運航している（往復）。2004 年からウラジオストク港に寄港することになり、乗客数を増やすことができた。この航路の将来は、ロ韓及び韓中（特に最近順調な経済成長を見せている中国の東北地域）貿易の動向に左右される。

表 6. 草東～ザルビノ航路の実績

	2002 年	2003 年	2004 年
貨物量（千トン）	39.8	45.2	42.9
乗客数（人）	33 386	46 589	54 296

FEMRI、ERINA 及び中国の研究機関は、中国東北地域の貨物を沿海地方港湾経由でアジア太平洋地域諸国へ運ぶ問題に関する広い範囲の研究調査を行ってきた。我々の予測による

と、このルートは大連ルートより効率的である。沿海地方経由ルートの潜在的なコンテナ輸送量は 20~50 万 TEU になるという専門家の評価もある。その一部のコンテナは、中国～沿海地方港湾～日本及び中国～沿海地方港湾～韓国の間に運ばれ、国際フェリー航路の追加貨物となる可能性がある。

この意味で、フェリーはウラジオストク港だけでなく、ザルビノ港にも寄港する可能性を検討すべきであろう。これは、貨物に限らず、ハサン地区を経由して中国へ（又は逆）向う旅客の輸送も考えたほうがいい。しかし、ザルビノ港にも寄港するなら、荷役技術・方法、貨物及び乗客の通関手続き、陸上移動などに関する問題を解決しなければならない。

もう一つのオプションとしては、ウラジオストク～釜山～青森というルートが考えられる。各国の寄港港湾を選択する前に、貨物及び旅客の流れを対象に特別調査を行う必要がある。ロシア～日本間のフェリー航路を開通した後、この三角ルートを次の段階の発展計画として挙げられると思う。

7. 4. 4 ロシア極東・日本間の貨物輸送の問題点について（ハバロフスク地方トラック輸送業者協会「KhabarovskAvto」）

私は KhabarovskAvto というハバロフスク地方トラック輸送業者協会を代表して、今回の会議に参加している。まず、当協会について説明させていただきたい。

当協会は 2005 年の 9 月 13 日に 6 周年を迎える。1999 年 3 月 2 日にトラック輸送業者の 10 社の設立企業によって承認された当協会の定款を同年 9 月 13 日に、ハバロフスク地方政府司法局が登記した。設立からわずか 6 年しか経っていないが、ハバロフスク地方トラック輸送業者の統合への意欲は非常に強く、現在、協会メンバーは 260 社に上り、ハバロフスク地方で認可を受けている業者の 31% を占めている。協会メンバーは乗客・貨物の輸送業者、貨物取扱い業者、大学、保険会社、様々な企業の輸送部門、トラック輸送に関する商社、建設会社などである。当協会が取り組む課題は多く、メンバーが活動しやすいよう問題の解決に力を入れている。最も大きな問題について詳しく話をしたい。

① 業界の規定は連邦政府や自治体によって定められ、政府や自治体関係者同士の協力による部分が大きい。政府とのネットワーク作り・コンタクトは関係者のレベルが様々であるために、困難を要する。

最も上のレベルは連邦政府、国会下院、連邦交通省、ロシアトラック輸送業者連盟といったモスクワレベルにおける窓口作りと関連の問題解決である。

次のレベルは極東連邦管区である。管区内における我々の関係機関は交通分科会である。この分科会を通して、我々が提示した 5 つの問題に関する資料が大統領府に届けられている。これ以外にも大統領全権代表の主催で開催されている会議に我々が参加し、発表を行い、協会としての提案を行っている。

三つ目のレベルはハバロフスク地方政府及び地方議会である。このレベルでは、我々があらゆる委員会に参加し、関係部署と協力協定を結んでいる。

最後のレベルは自治体である。我々は自治体とも積極的に協力している。ちなみにワニノ地区の責任者は、フェリー航路を利用してサハリンにトラック輸送貨物を運ぶ調整委員会のメンバーである。

② 当協会はメンバーに貨物輸送の仕事を提供する必要がある。仕事の提供のために、我々は荷主誘致のための輸送スキームの構築、道路とその他の関係施設を建設するための作業部隊の構成などを行っている。当協会は営利団体ではないため、上記のような建設のために、協会メンバーの DVTK Frakht 社を基にメンバーの統一管理局を設置した。このようなスキームによって、一社の力では解決できない戦略的課題も解決できるようになった。

当協会の仕事の大部分は道路建設である。協会には、建設作業用のトラック部隊があり、その年間売上高は 10 億ルーブルである。機械ユニット（その大部分が日本製の道路建設用機械）は 18 台あるが、輸送トラックが不足している。よって、協会は DVTK Frakht 社を通じて、8~10 社のトラック輸送業社から道路建設用に輸送トラックを集め、必要に応じてまとめて提供している。

こうしたことを実現するために、DVTK Frakht 社はトラック輸送業者及び機械部隊と契約を結んだ。そして、輸送作業があるたびに、契約付属文書を作り、そこに不活性物質の種類、距離、作業手順、清算条件、台数などを明記した。我々はこうしたスキームをもとにいくつかの案件を進めてきた。その中にはハバロフスク市の迂回道路建設、ハバロフスク市内のインターチェンジ建設、ワニノ・リドガ道路建設、ユダヤ自治区の鉄道トンネルの改修工事、サハリンのガス液化プラントの建設がある。

最近の 4 年間で我々の仕事量は 4 倍に増え、建設会社のリズムで作業が出来るようになった。すなわち、24 時間、年中無休体制が可能となった。また当初は非常に大変だったのだが、輸送作業の管理はインヴォイスではなく、地質測定を基に行うようになった。このようないくつかの企業の連携に基づく活動のおかげで、我々は極東において大型入札もできるようになった。

2004 年には下請け業社を増やし、建設業者とも新しい契約を結んだ。また、協会の建設部隊はチタ～ハバロフスク道路の建設にも参加した。

2005 年はデカストリ港のターミナル建設に参加する。建設部隊にはハバロフスクだけでなく、サハリンや沿海地方の輸送業社も参加することとなった。

荷主の要求の多くは極東のあらゆる地方への小型貨物の輸送に関するものであった。そこで、ハバロフスク市、ウラジオストク市、プラゴヴェシェンスク市、ユジノサハリンスク市、コムソモリスク・ナ・アムーレ市の間に時刻表ベースでターミナル倉庫を利用しての大型トラックによる貨物輸送が行われ始めた。ハバロフスク市でこのような倉庫を持つのは DVTK Frakht 社である。それ以外の市では関係企業と契約を結び、荷主に対して必要なサービスを提供している。この場合、我々はドアツードアの貨物輸送を原則としている。これはますます顧客を引き付け、トラック輸送の需要が高まり、我々と長期的に契約を結ぶ会社ができる。

我々は協会メンバーの輸送業社に仕事を与えるため、常時新しい顧客を探し求めている。最近の事例として挙げられるのは、サハリンの建設現場へのアルゴンガスの輸送がある。ロシアトラック輸送業社連盟を通じて当協会を PR し、モスクワの企業から仕事を受け、我々の方で輸送業社に委託した。輸送スキームにはパートナーであるサハリン航海船舶局及び協会メンバーのサハリンの輸送業社にも入ってもらった。

現在、協会には 800 以上の契約がある。我々は小型・大型貨物にかかわらず、極東のどこ

へでも輸送が出来る。そして、トラックのみでなく、海上、河川、鉄道、航空運送も可能である。また、協会のメンバーには規模の大きい2社があり、それらは大型貨物用の有蓋貨車（容量80～100m³）が100台ある。それを使って、ロシア～中国間の自動車道路を通じた国際貨物輸送を行っている。

1999年までは大陸からサハリンへの貨物は鉄道で運ばれ、ワニノ・ホルムスクフェリー航路で輸送されていた。ワニノ・リドガ自動車道路の利用が開始されたことによってサハリンへの貨物輸送の新しい方法がでてきた。

1999年6月3日、長い交渉の末サハリン航海船舶局、ワニノ商業港、ホルムスク商業港、Khabarovsk Auto協会は共同作業の調整に関する協定書を結び、調整委員会をつくった。

協定書に署名した関係者以外にもハバロフスク地方、サハリン地方、ワニノ地区の代表者が委員会に参加した。

開始した時期は1ヶ月当たり30台に過ぎなかつたが、現在は軌道に乗ったスキームのおかげで1ヶ月当たり600台のトラック及び乗用車の輸送を行っている。

輸送の技術的スキームが決まるまで、貨物量は不安定であった。ワニノ及びホルムスク港にて数十台の車が、フェリーに乗るために何日間も並んで待機せざるを得なかつた。様々な問題に直面したが、その場でできるだけ解決していった。

こうして、一便当たり平均11日間を要した輸送時間は、現在、4～6日間まで短縮した。荷主にとっては、資本回転率が高まることとなり、大変歓迎された。常連の顧客もでてきた。軌道に乗った技術的スキームによって2003年には10,200台のトラックと5,000台の乗用車をサハリンへ送ることが出来た。

現在、2社の輸送業社（ハバロフスク1社、ユジノサハリンスク1社）が、運転手、貨物、乗用車のフェリーによる運送にかかるあらゆるサービスを提供している。荷主は輸送業社と貨物配達に関して契約を結び、サハリンへの自動車の配達日を確認するだけで十分となつた。この輸送業社は、荷主と輸送にかかる業者を結ぶ重要な存在である。彼らは輸送用交通手段を選び、フェリーのスペースを確保し、港へサービスの代金を支払い、貨物及び乗客が最も多い時でも運転手及び輸送責任者用フェリーでの席を確保する。荷主は貨物のトレーシングも可能となつた。

ハバロフスク～リドガ～ワニノ間の道路は560kmで、そのうち、リドガ～ワニノ間が346kmである。一部はまだ建設中である。2005年から連邦道路に昇格する予定である。346kmのうち、115kmがアスファルトで舗装されているが、通信ネットワーク、居住地がない。また道路の状態は良くなく、特に冬季は大変である。冬季には、横滑りしてしまう場所や吹きだまりがあり、また凍結している場所もある。単線の橋梁も多い。こうした状況にも関わらず必要な技術的な装備を備え、輸送を行っている。

サハリンへは現地メーカーの食品（牛乳、肉類、果物、野菜）及び薬品と化粧品の早期配

達を行っている。サハリンからは魚類の配達をしている。

DVTK Frakht 社はサハリン航海船舶局(株)、ワニノ商業港(株)、ホルムスク商業港(株)と協力し、フェリーへの自動車・トラック船積みの手続き完了の確認及び船積時の優先的権利を保証する標準型ルート手帳を作成した。また、ワニノ～ホルムスク間の往復ルートで提供されているメンテナンスを含めた全てのサービスが含まれている。

サハリンではサハリン1及びサハリン2の大型案件開発に伴い、貨物量の増加が期待されている。従って、輸送途中で、主要な基地から離れた場所でのトラックの技術メンテナンスの問題が出てくる。

現在、我々はサハリン航海船舶局と共同でハバロフスクにコンテナターミナルをつくり、マガダン及びカムチャッカへのコンテナ輸送を実施している。また、ワンストップ、ドアツードア形式でハバロフスクから小樽と釜山への貨物輸送の実施を準備している。このようなことができる原因是専門家が揃っているからであり、ワニノ、ホルムスク港及びサハリンの船舶局、その代理店との関係が確立しているからである。

また、協会では毎年、大陸とサハリンを結ぶ輸送を行っている貨物輸送業者と荷主を集めたミーティングを行い、彼らのコメント、問題点、意見を聞き、調整委員会を通して税関・改修工事・交通警察などあらゆる問題を解決すべく、努力している。

我々は貨物量増加に伴いワニノ港に事務所を開設した。その目的はワニノ港との共同作業及びサハリン船舶局との共同作業の効率化を図ることである。また、我々にはワニノ～ホルムスク～小樽を結ぶ定期フェリー航路での貨物輸送の実績がある。輸送は「サハリン」型特殊フェリーによって実施されている。現在、必要に応じて横型船積み貨物の輸送が可能なRo-Loタイプの「Paromai」、「Lyutoga」号の利用が可能である。ワニノ～ホルムスク～小樽定期航路はサハリンへの建設機械及び重機の輸送にはとても便利な定期線となった。サハリン船舶局は税関輸送もできるため、ワニノとホルムスク港における税関手続きの簡素化が可能である。

当協会は、関係団体とのつながり、実績を持ち、輸送業者またフォワーダーと協力し、日本・中国の荷主の貨物をドアツードア形式で輸送できる。

今回、この意見交換会に参加するためにハバロフスクを出発する前、ハバロフスク地方政府の副知事、ワニノ港及びサハリン船舶局の幹部と面談した。その結果、今回議論されている日本～ロシア間の輸送ルートはハバロフスクとサハリン地方にとってとても重要であることで合意した。輸送分野における我々の経験を是非活用してもらいたい。安くてロスの少ない輸送方法に関して専門家として相談に応じたい。

7. 4. 5 商船及び商船でロシア国境を通過する商品の通関手続き及び税關検査（ウラジオストク税關）

税關機関は、商船の通關手続き及び税關検査に関する業務を以下の規定に基づいて行う。

- 国際海上交通の簡略化に関する条約（ロンドン、1965年4月9日付）Convention on facilitation of international maritime traffic;
- ロシア連邦税關法（№61-ФЗ、2003年3月28日付）；
- 「商船及び商船でロシア国境を通過する商品の通關手続き及び税關検査に関する規定の承認について」ロシア連邦国家税關委員会令№892（2001年9月12日付）

ロシア連邦税關法第69条により、商品及び輸送手段がロシア税關領域に入ることは、ロシア連邦の法律で定められた国境通過所経由、そして税關営業時間以内のみで可能である。

輸送業者は、国境を通過した後、商品及び輸送手段を国境通過所まで運び、税關機関に提示する義務がある。その際、商品性質及び梱包の変更、鉛封及び印の変更・破壊・毀損が禁じられている。

このように、輸送業者の国境を通過した後の主要義務は、輸送手段を国境通過所まで運ぶことである。この場合、国境通過所というのは、国際貨物及び（或いは）旅客を取扱う許可を持っている港湾である。

ロシア国境通過所の管理者（港長）は、事前に輸送手段の到着場所・時間について税關機関に通知する。

輸送手段の到着後、輸送業者はこれを税關機関に提示する義務がある。輸送手段の提示というのは、税關法第74条に定められている書類を船上で検査委員会に提示することである。これらの書類は以下のものを含む：

- 1) 総合申告書；
- 2) 貨物申告書；
- 3) 船内補給在庫申告書；
- 4) 乗組員個人所有物申告書；
- 5) 乗組員名簿；
- 6) 乗客名簿；
- 7) 万国郵便条約に定められた書類；
- 8) 船荷証券などを含む、海上（河川）輸送契約が実際に締結されていることの証拠になる、その契約書の内容を説明する書類；

上記の書類は以下の情報を含まなければならない：

- 1) 船の登録及び船籍の情報；

- 2) 船名及び船の概要；
- 3) 船長の姓；
- 4) 船舶代理業者の姓及び住所；
- 5) 乗客の数、姓、名前、国籍、生年月日、生地、乗船港、上陸港；
- 6) 乗組員の数、構成；
- 7) 出発港、目的港；
- 8) 商品名、総量、概要；
- 9) 貨物個数、荷印、梱包タイプ；
- 10) 貨物の積込み・積み下ろし港湾；
- 11) 船荷証券などを含む、当港湾で積みおろす貨物に関する海上（河川）輸送契約が実際に締結されていることの証拠になり、その契約書の内容を説明する書類の番号；
- 12) 船に残る貨物の最終目的港湾；
- 13) 商品の当初出発港湾名；
- 14) 船にある補給品のリスト及びその量；
- 15) 船の中の商品の配置；
- 16) 国際郵便物の有無；
- 17) 乗組員が持っているロシアの通貨・通過貴重品、麻醉性・高性能・向精神・有毒の物質を含有する薬剤を含む、ロシアへの輸入が規制・禁止されているものの有無；
- 18) 武器、弾薬などを含む危険物の有無。

乗客の通関手続き及び税関検査

輸送手段の乗客及び乗客が輸出入する品物の通関手続き及び税関検査は以下の規定に基づいて行う：

- ロシア連邦税関法（第 23 条）；
- 「個人によりロシア連邦税関国境を通過される個人的利用品物に対する統一関税・税金の適用に関する規定の承認について」ロシア連邦政府令 №718（2003 年 11 月 29 日付）；
- 「個人によりロシア連邦税關国境を通過される個人的利用品物の通關手続きに関する規定の承認について」ロシア連邦政府令 №715（2003 年 11 月 27 日付）；
- 「乗客税關申告書の記入方法に関する規定の承認について」ロシア連邦国家税關委員会令 №590（2004 年 5 月 19 日付）

ロシアの港湾に到着する船の乗客は、到着後すぐ上陸し、船の通關手続きが済むまで待たず、特別な税關施設で通關手続きを行い、税關検査を受ける。

外国人の個人が個人利用のために一時的にロシア税関領域に持ち込む品物は、課税対象にならない。その際、一定の品物を申告しなければならない。

トランジット乗客は上陸しない場合には税関検査を受けない。

現在、日本の旅客が自家用車をロシアに持ち込むのは不可能である。このような旅行を可能にするために日ロ政府間協定を締結する必要である。原則としては、二カ国間協定によって、両国の人々が車を相手国に持ち込む権利を得ることができる。

品物の通関手続き及び税関検査

船及び乗客の通関手続き・税関検査が終わった後、商品の積み下ろし及び乗組員上陸の許可が出る。

そのまま違う港湾まで運ばれる通貨貨物は、原則として、積み下ろす必要がない。

積み下ろすすべての貨物は、通関条件を選択するまで、一時保管倉庫に入れる。一時保管倉庫における最大保管期間は、4ヶ月である。

7. 4. 6 ロシア連邦保安局沿海地方国境警備局国境検査部

ロシア連邦保安局沿海地方国境警備局国境検査部は、ウラジオストク～青森間の国際フェリー開設に向けて、以下の状況を踏まえ、検討を進めることを提案する。

1. ロシアと海外の港湾を結ぶ国際貨物・旅客輸送航路を開設するためには、ロシア連邦運輸通信省により公式登録される必要がある。
2. ロシア連邦政府決定№404（2000年5月24日付）第3項にしたがって、海外船による国内輸送の許可を与えるのは、ロシア連邦運輸通信省である。
3. 国際航路を開設する際、港湾局は関係当局とともに調整会議を行い、旅客、輸送手段、貨物、商品及び動物の国境通過の方法・体制を決める。国境検査の方法については、ロシア連邦保安局国境警備局と調整したうえで決定する。
4. 旅客及び輸送手段のロシア国境通過は、領海及び接続水域に関する条約（ジュネーブ、1958年4月29日）、海洋法に関する国際連合条約（モンテゴベイ、1982年12月10日）及び「ロシア連邦国境について」ロシア連邦法№4730-1（1993年4月1日）に基づいて実施している。
5. 輸送手段、その乗組員及び乗客の国境検査を行う際、国際海上交通の簡略化に関する条約（ロンドン、1965年4月9日付）、第108号船員の身分証明条約（ジュネーブ、1958年5月13日）及び「ロシア連邦出入国について」ロシア連邦法№114-Ф3（1996年8月15日）に定められている書類が必要となる。

ロシアの法律に従って、外国船の乗組員は、身分証明書があれば、ロシアの国境を通過できる。この場合は、ビザは必要ない（ロシア連邦国際条約に他の条件が定められていない場合）。

乗客として船で来た外国人又は国籍のない者は、入国及び出国の際、ロシア連邦に認められる身分証明書及びビザを提示しなければならない（ロシア連邦国際条約に他の条件が定められていない場合）。

旅客がビザなどの入国許可を持っていることを確認するのは、輸送会社の責任である。
6. ロシア連邦を経由する外国人については、「ロシア連邦出入国について」ロシア連邦法に基づいて、トランジットビザ（10日間以内）をもらうことが可能である。

原則として、トランジットの場合、滞在許可は出ない。

輸送手段種類を問わず、ロシア連邦を経由してトランジットで他の国へ向かう外国人又は国籍のない方は、ロシア領土を通過するために、ロシアのトランジットビザ、ロシアから出国した後で入国する国のビザ（又は目的国のビザ）及びロシアにおいて有

効なチケット（又はロシアにおける乗換え点でのチケット購入済み証明書）を提示する必要がある。

ロシア連邦政府に特定された区間を宿泊せずに通過する場合、ビザは要らない。

外国人或いは国籍のない者がその理由及び必要性を証明できる書類を提出する場合、滞在可能なビザをもらうことが可能である（ロシア連邦国際条約に他の条件が定められない場合）。

外国人或いは国籍のない者のビザなしトランジットは以下の場合に可能である：

- 1) 乗換えのない航空路でロシアを通過する場合；
- 2) 国際航空路を利用し、ロシア領域内の空港で乗換え、目的国入国許可及びロシア領域内の乗換え空港から 24 時間以内出発する航空券を持っている場合（不可抗力による滞在を除く）；
- 3) ロシア連邦が特別条約を締結した国に住んでいる場合。

不可抗力による滞在は、以下のことにより同じ住民地で 24 時間以上滞在することである：

- 1) 列車、自動車、船及び飛行機の運航を妨害する天災；
- 2) 故障或いは事故により障害を受けた輸送手段の修理；
- 3) 病気（今後の移動が命及び健康を損なうという医者結論がある場合）；
- 4) 乗換点でのある輸送手段から異なる輸送手段に乗り換える時の予想外の遅れ。

不可抗力による滞在の場合、外国人或いは国籍のない方は滞在住民地の内務省の機関に願書を提出し、その機関は滞在登録及びトランジットビザ期間延長を行う。

束草（韓国）～ザルビノ（ロシア）間の国際フェリーの実績・経験及びロシアを経由する日中貨物輸送の可能性を念頭に入れて、新しい国際フェリー航路を開設する場合、ロシア側の最適な港湾はハサン商業海港（ザルビノ港）であると思われる。

7. 4. 7 青森～ウラジオストクフェリー航路における運送業者の役割（ウラジオストク VNESHTRANS 社）

先日、我々は「東西」国際輸送回廊の構想につき、協議を行った。その時、今回参加されている関係者以外にも鉄道関係者またはウラジオストク港の関係者も出席した。協議のテーマは中国北東地方の貨物の一部を沿海地方の港経由での米国西海岸、韓国、日本へ輸送することであった。通常、この貨物は中国の大連港を通過して輸送されている。しかし、沿海地方にある港の貨物通過能力、そして連邦政府のトランジット貨物に対する優遇を利用し、貨物輸送の期間短縮及びコスト削減を達成できる。当然、この案件はサービス水準及び輸送料金の双方において他より高い競争力を持たなければ始動しないプロジェクトである。残念ながら、2～3年前に試行した時には、ロシアの船主より COSCO 社（中国）の船貨の料金水準が低かったことに加え、2002 年 9 月 11 日に米国でテロが発生したことによってこのプロジェクトは実施に至らなかった。

今回提案されたプロジェクト、つまり中国側黒龍江省を含めた青森～ウラジオストク間フェリー航路を考えると、「東～西」国際輸送回路との直接的なつながりがみえてくる。黒龍江省の貨物をウラジオストク経由で日本に輸送する場合にこそ、この国際輸送回廊が動き出す。あらゆる技術的な問題を解決し、このルートを軌道に載せた場合、輸送先を増やすこともできる（米国西海岸、日本、韓国の南の港など）。ここでいう貨物というのはまずコンテナ貨物を指す。

フェリー航路を実現する際、沿海地方における主要港はウラジオストク港となろう。ウラジオストク港には必要なインフラが備わっており、また国際水準の定期船の入港実績もある。フェリー航路としての実績もある（ザルビノ～ウラジオストク～東草）。ナホトカ港及びボストーチヌイ港は既に日本の港と定期船で結ばれており、使いなれた輸送スキームを変えることは不可能であろう。

新しいフェリー航路は既存の定期船及び輸送ルートと競争することはないであろう。たとえば、ウラジオストクには日本の港とを結ぶ Ro-Ro 線がある（FESCO の 2 隻）。このルートでは定期的に乗用車及び中古建機のウラジオストクへの輸入輸送を行っている。新しいフェリー航路には大型国際プロジェクトの枠内で新たなソースからの新たな数量の機械及び乗用車を輸送すべきである（例えば、カザフスタン、ウズベキスタンへの機械と設備）。コンテナの貨物としてはウラジオストクにある部品輸入業者向けの自動車部品が検討できる（部品の販売ディラー、整備所など）。現在、ボストーチヌイ港経由でコンテナを輸送している輸入業者は税関の面及びウラジオストクへの輸送の面において追加的なコストを負担しなければならない。また、乗用車輸送用貨車が足りないことを考え、多くの業者は 20ft 及び 40ft コンテナで乗用車の輸送を図っている。

このフェリー航路の輸出品目としては製材及び非鉄金属がある。また、製材はドアツードアという輸送スキームをもとにコンテナで輸送できる。

現在、小型貨物（1ヶ月に 200~500m³）の製材を納入できるいくつかのロシアの製材業者がある。通常の量は 3,000 m³である。2005 年沿海地方の港で許可されている貨物の無料保管期間の短縮を考えると、これだけの量を港で保管することは経済的に無理であり、また、運搬船を見つけるのも難しい。しかし、フェリーに載せることが十分可能である。

フェリー航路の実現において重要な問題は乗客及び貨物の輸送料金である。いずれにしても、同様な航路における料金より高くなってはいけない。

このプロジェクトの実務的な問題を協議するため、関係者を含めた調整委員会をつくるべきである。関係者は自治体、港、フォワーダー、輸送業者などである。

この委員会で今後検討すべき問題は以下のとおりであろう。

- ・ 輸送可能な貨物（特に中国から）
- ・ 税関及び船積み用書類
- ・ 輸送料金
- ・ フェリー航路の共同スキーム
- ・ 電子媒体を通じての情報交換

7. 4. 8 ウラジオストク商業港のコメント

青森県～ウラジオストク間国際フェリー開設について、まず、ウラジオストク港は新しい定期航路の開設に関心があることを強調したい。現在、ウラジオストク商業港には、3つの国際航路及び3つの国内航路、合計6つの定期航路がある。これらの運航スケジュールは、ウラジオストク商業港のホームページ（www.vmtpp.ru→«Fleet»）に掲載している。

ウラジオストク商業港の国際航路の一つは、草東（韓国）～ウラジオストク国際フェリーである。このルートは東草～ザルビノ～ウラジオストク～ザルビノ～東草である。この航路に利用されている東春フェリーは週一回入港する。

ウラジオストク商業港には新しい航路を開設する可能性及び能力は十分ある。

ウラジオストク商業港には、必要なインフラ及び旅客・貨物を取扱うための施設・体制が整備されている近代的な旅客ターミナルがある。クルーズ船を含む客船を取扱うことも可能である。

旅客ターミナルには2つの埠頭（第1埠頭及び第2埠頭）がある。第1埠頭は、長さが272.2m、水深が8m、第2埠頭は、長さが236.6m、水深が8.4mである。

第2埠頭には、4階建ての自動車用一時保管倉庫がある（同時保管能力：500台）。ターミナルの中に保税倉庫を整備するためのスペースがある。鉄道は直接ターミナルまで敷設され、貨物の鉄道輸送が可能である。

新しい航路をトランジット貨物輸送のために利用することについては、まず「東西輸送回廊」プロジェクトの中心になっているのはコンテナ輸送であることを強調しなければならない。

現在の旅客ターミナルの能力を考えると、1回に取扱えるコンテナ数が30TEUに制限されている（自動車数はフェリー1船の大きさに限られる）。

コンテナ数は30TEUを超えると、船をコンテナターミナルまで移動することが必要になる。コンテナターミナルでは旅客の取扱いは禁止されている。

新しい航路の開設に向けた動きが具体化する場合、ウラジオストク商業港はこのプロジェクトの実現に積極的に参加する立場である。

7. 4. 9 青森～ウラジオストク間国際フェリー開設に向けた中国側の考え方（黒龍江省商務厅）

黒龍江省は青森～ウラジオストク間国際フェリー開設に関する動きに注目している。この航路の開設により、黒龍江省からの貨物の行き先を変えることが可能となる。具体的に言えば、日本の東北地方（青森）及び北海道への輸送ができるようになる。また、新設航路は、中国の東北地域、ロシア極東及び日本の東北地域との間の3カ国間協力を拡大するための新しい可能性を開くものである。

黒龍江省は、海へのアクセスがなく、貿易のために主に大連港及び極東ロシアとの国境にある20ヶ所以上の国境通過所を利用している。2004年黒龍江省の貿易高は、67.9億ドルに達し、その内、輸入は31.3億ドル、輸出は36.8億ドルであった。ロシアとの貿易高は38.2億ドル、その内、輸入は16.7億ドル、輸出は21.5億ドルであった。ロシア向けの貨物は主に綏芬河及び東寧の国境通過所経由で輸出される。

2004年の日本との貿易は4.8億ドルで、その内、輸入は2.2億ドル、輸出は2.6億ドルであった。貨物は主に大連港を利用して輸送される。青森～ウラジオストク間の国際フェリー航路が開設されると、貨物はハルビン～綏芬河（東寧）～ウラジオストク～青森という国際輸送ルートで輸送することが可能となる。この場合、綏芬河は地理的にもこの新しいルートの拠点となろう。

綏芬河市は、最も重要な中ロ国境通過所の一つであり、ロシアのウスリースクまで120km、ウラジオストクまでは230km、ナホトカまでは369kmのところに位置している。国境では鉄道及び自動車の通過が可能であり、貨物と旅客両方を取扱っている。鉄道については、綏芬河からロシアのグロデコボ駅まで僅か26kmである。綏芬河には標準軌（中国軌道）と広軌（ロシア軌道）の支線が敷設され、中国東北地域のハブ駅であるハルビンまでの支線があるため、貨物を直接中国内の目的地まで鉄道で輸送することができる。綏芬河駅には、広軌支線14本及び標準軌支線30本の合計44本の支線、台車交換所4ヶ所、クレーン17基が整備されている。検査施設の面積は1,170m²である。この国境通過所の年間取扱量は、既に輸入で750万トン、輸出で150万トンに達している。自動車通過所のインフラは、面積5,450m²の検査施設、35,000 m²の駐車場、1.17kmの道路及び5,000 m²の保税倉庫を含む。2003年に綏芬河経由で運ばれた貨物量は607万トンであり、国境を通過した旅客の数は98万人/回であった。通過所の優れたインフラ及びサービスのため、綏芬河は中国東北地域におけるロシアとの貿易経済協力の最も重要な拠点になったと言える。また、中ロ、将来的に中日日の3ヶ国間協力の良い先進地域であり、北東アジアにおける安定性及び経済協力強化の基盤になりうるところである。

また、中日間航路が開設すれば、3ヶ国間経済協力が促進すると期待している。黒龍江省は、中央政府により作成された東北振興策の戦略的な方針に従っている。経済発展は既に軌道に乗り、省政府は省内の古い産業基盤の構造改造を目指す「6つの主要産業分野の改造」という総合計画を作成した。これらの主要分野は、機械製造、石油化学、資源開発、食料品、製薬

及び林業である。

第3次産業、具体的には、観光、金融、保険、物流、不動産、情報及びコンサルティングサービスの速い成長により、この分野の構造は合理化しつつある。省内インフラ、特に輸送インフラ、水利施設、都市インフラが整備され、ロシアとの経済貿易関係を新しいレベルに上げる信頼度が一層高まりつつあるため、国際市場へのアクセス及び貿易経済協力の範囲が拡大している状況である。科学研究活動も活発化しており、ハイテク産業開発センターが設立された。研究範囲の拡大により、ハイテク生産分野の発展を促進するであろう。物流については、ハルビン～大連及びハルビン～北京間の鉄道を強化し、自動車輸送網を整備し、黒龍江省東部の幹線鉄道を敷設する計画がある。中央政府は、東北地域発展を促進するために、支援政策プログラムを作成した。

市場経済にとって、資本集積は地域発展の必須条件であり、素晴らしいビジネスチャンスでもある。黒龍江省は、既に老朽した生産基盤の改造を行い、数多くのビジネスチャンスを生み出している。古い生産基盤を改造するにあたって、まず優れた人材を活用しながら、省内の資源、生産施設及び技術を復旧する必要があると思われる。そして、黒龍江省はクリーンな製品の大生産地、大きな畜産業中心及び大きな観光地であることを念頭に入れて発展させるべきである。また、省の経済に刺激を与えるために、都市づくり経済モデルの作成に力を入れなければならない。これらの分野の発展は難しい課題であったが、その実現により、黒龍江省の市場に海外資金、技術、設備、製品及び資源を導入することが可能になった。現在、省の経済基盤となる機械製造、石油化学、エネルギー資源、クリーンな製品、畜産の分野は、既にその改造にロシア及び日本の企業を含む数多くの海外投資家を誘致することができたのは、非常に喜ばしいことである。中国東北地域は高い成長を確保することによって、ハルビン～綏芬河（東寧）～ウラジオストク～青森間国際航路の開設というような北東アジアにおける経済協力の強化への新しい可能性が開かれる。

黒龍江省及び日本の企業がウラジオストク～青森航路開設によって、新しい可能性を利用できるものと期待している。我々にとっては依然として貿易量が最も大事な問題である。日本及びロシアの関係機関との協力、貿易に関する交渉、2国間貿易、経済協力及び古い生産基盤の改造における協力の拡大により、経済協力への新しい道を開く新しい航路の開設に向けた作業が活発化すると期待している。

第8章 青森における意見交換会

8. 1 会議の目的

ウラジオストクにおける日ロ中の関係者による意見交換会を受け、青森市において、青森港とウラジオストク港とを結ぶ国際フェリー航路開設の可能性を検討するフォーラムを開催した。

この会議の目的は、ウラジオストクでの意見交換会の結果を踏まえ、青森側の関係者と航路開設の可能性について意見交換を行い、同航路の開設の課題を明確にすることにあった。

この航路の開設の可能性を探るため、先進事例として伏木港とウラジオストク港を結ぶ国際フェリーを取り上げ、実際に取り組んでいる伏木海陸運送（株）ロシア事業部の宮崎三義部長から国際フェリー航路の運航状況並びに中古車貿易の現状と課題を紹介してもらった。

8. 2 会議の開催概要

意見交換会の開催に関する概要是次の通りである。

開催日：2005年3月28日（月）

場 所：青森市 ラ・プラス青い森

主催・協力：青森港国際化推進協議会、ERINA

参加者：

伏木海陸運送（株）、仙台入国管理局、青森税関支署、青森県フェリー埠頭公社、中古車販売業者、青森県、青森市、青森港国際化推進協議会、ERINAなど23名

8. 3 会議の内容

会議では、まずERINAからウラジオストクで行った国際フェリー開設に向けた日ロ中意見交換会の概要を報告した（7章参照）。

これに続き、伏木海陸運送株式会社ロシア事業部の宮崎部長から、伏木港とウラジオストク港を結ぶ国際フェリーの運航状況とそれを利用した中古車貿易の現状と課題が報告された。その内容は次のようにまとめられる（詳細は8. 4を参照）。

伏木港とウラジオストク港を結ぶフェリーはロシアからの中古車買い付け客とその中古車が主要な旅客・貨物となっている。その数は年々増加しており、旅客数は2002年の4,603名から2003年には6,981名に増加し、さらに2004年は13,658名に急増している。

こうした中で、今後さらにこの航路を維持・発展させるためには、貨物については中古車に頼らない新しい輸出貨物とロシアからの輸入貨物の増大、旅客については日本・ロシア双方の観光客の誘致が必要である。また、伏木港の課題としては、客船ターミナルの建設画挙げられる。現在は、客船ターミナルが無いため、入出国手続きや税關の監視業務を船内で行う変則業務となっている。

この航路を利用した中古車輸出は、ロシア極東地域における日本の中古車の根強い人気を受け、現在も拡大している。この間、盗難車の不正輸出の増大したり、市街地においても住民からの苦情が相次ぐなど社会問題化したこともある。そこで、港の管理者である富山県が中心となって、関係諸官庁及び港湾関係者で「伏木富山港地域安全関係連絡会議」を構成し、港湾秩序の確立、不法行為の撲滅に向け協議を行い、解決に当たっている。その後も細かな問題が起こっているが、関係諸官庁とタイアップし、改善を加え、港湾秩序の維持に努めている。

こうした先進事例としての伏木港とウラジオストク港間の国際フェリー航路の状況が紹介された後、青森港とウラジオストク港を結ぶ国際フェリー航路開設に向けて、ERINA から提案を行った。

航路開設に向けた取り組みは 3 段階に分けて考えられる。

第 1 段階としては、①ロシア側の感触を探り、ロシア側の問題点を理解すること、②航路開設に向けての要件を探ること、③背後圏を設定し貨物需要量を算定すること、④（構造改革特区制度を利用するなど）需要喚起案を提案することが挙げられる。

第 2 段階としては、①FS 調査（事業化調査・企業化調査）を実施すること、②地元の熱意を盛り上げていくこと、③トライアル運航を実施することが考えられる。④については、国土交通省が行っている社会実験制度を活用することが望ましい。

第 3 段階としては、①船社回りを行うこと、②関連施設の整備を行うことが挙げられる。

現在は第 1 段階にあり、今後実現に向けては第 2 段階に取り組む必要がある。なお、第 1 段階の④需要喚起案としては、青森を特区としてフィンランド南東部に見られるようなトランク機能を持たせることが考えられる（詳細は第 9 章を参照）。なければならない。

以上の報告を受けて、仙台入国管理局、青森税關支署、青森県フェリー不当公社からコメントがなされた。上述の国際フェリー航路が開設されることで青森が活性化することに期待する一方で、現状での対応の難しさ、問題点として次のように述べた。まず、入管・税關としては、週 3 日の定期航空路の対応に加えてフェリー航路が就航した場合は、現行の体制では人的にも設備的にも対応が難しいという現状が紹介された。また、フェリー埠頭公社からは、貨物がどれだけあるのか、旅客の需要がどれだけあるのかという点を明確にして欲しいという要望が出された。そうした需要に応じてフェリーの大きさを決定することになるが、その大きさによってターミナル対応が異なってくることを紹介し、詳細の調査を進め、具体的な数量、船の大きさなどを示して欲しいと述べた。

青森フォーラムでは、フェリー航路開設に向け、今後はより詳細な調査、すなわち FS 調査を行うべきであることが確認された結果となった。

8. 4 伏木～ウラジオストク間の国際フェリーと中古車貿易

青森フォーラムにおける伏木海陸運送（株）の宮崎氏の発言の詳細は次の通りである。

伏木港とウラジオストク港を結ぶフェリーは1993年5月よりウィークリーサービスで開始された。その後、中古車輸送の需要が増えたことに伴い、2000年から大型のフェリー（総トン数12,798トン、船客定員380名）が投入されるようになった。フェリーの乗客はロシア人がほとんどであり、1航海当たり平均約140名が利用している。一方、日本人は7名程度である。ロシア人の主要な目的は中古車の買い付けであるが、夏場には観光目的の乗客も増えている。因みに、観光としてはディズニーランドの人気が圧倒的に高く、京都や金沢の東洋的情緒のある古都見物や、ユニバーサルスタジオも人気スポットとなっている。買い物としては、大型スーパーなど100円ショップに人気がある。自動車部品やタイヤ、カーステレオ等の自動車関連商品、中古の家電製品の他、ティッシュペーパーや紙おむつ等の紙製品も多く見受けられる。

フェリーに積み込まれる輸出貨物は中古車が大部分を占め、一般貨物はほとんど積み込むスペースがない。ロシアからは小ロットの製材や水産物がある程度である。

フェリーの利用客は年々増加しており、2002年4,603名から2003年には6,981名に増加し、さらに2004年は13,658名に急増している。

フェリー運航の条件としては当然のことながら、貨物の旅客（観光客）が必要である。伏木港とウラジオストク港を結ぶ航路は中古車の買い付け客とその自動車を同時に輸送できることから始まった。しかし、今後、この航路を維持するためには、貨物については中古車に頼らない新しい輸出貨物とロシアからの輸入貨物の増大を図る必要がある。また、観光客の増大も過大であるが、日本とロシアの旅行会社が提携をして、互いに集客に努めているところである。

伏木港の問題として挙げられるのは、客船ターミナルが無いことである。現在は、入出国手続きや税関の監視業務を船内で行うという変則業務となっている。早急なターミナル建設が望まれる。

ロシア極東における日本の中古車の人気はまだ根強いものがある。

富山県内の港から中古車が多く輸出されるようになった背景には、県内の木材輸入が多く、ロシアからの木材船が頻繁に入港していたことと、ロシアからの距離が比較的近かったことがある。これにより、中古車の市場が自然発的に成熟したのである。

順調に伸びてきた中古車輸出には問題もあった。盗難車の不正輸出が増えたり、市街地においても住民からの苦情が相次ぎ、社会問題化した。こうした状況を改善するために、港の管理者である富山県が中心となって、関係諸官庁及び港湾関係者から「伏木港地域安全関係連絡会議」が構成され、港湾秩序の確立、不法行為の撲滅に向けて協議が行われるようになった。その結果、2002年8月から中古自動車等積込岸壁が指定された。その後も問題があ

れば、その都度改善を図っている。

最近は、中古自動車だけではなく、トラックや重機・建機の輸出も増えている。また、日本の中古車はロシア国内だけではなく、ロシアを経由して CIS 諸国にも多く出されている。さらに、自動車部品の需要も高まっている。

表 8.4.1 伏木港／ウラジオストク港 定期客船乗客実績

	2002 年			2003 年			2004 年			備 考
	隻	入国	出国	隻	入国	出国	隻	入国	出国	
1月	3	83	39	4	111	97	4	177	190	9名退去命令
2月	4	93	119	4	164	189	4	334	344	6名退去命令
3月	4	162	210	4	234	219	4	414	438	3名退去命令
4月	4	105	130	4	316	312	3	420	449	乗員 1名上陸禁止 6名退去命令
5月	3	182	166	3	292	299	4	591	630	5名ビザ無し 3名退去命令
6月	4	269	297	4	370	432	5	761	628	2名ビザ無し 2名退去命令
7月	4	312	337	5	488	432	4	835	868	5名ビザ無し、乗員 1名上禁、1名退去命令
8月	5	301	401	3	401	566	4	743	858	8名ビザ無し、乗員 1名上禁、3名退去命令
9月	4	146	203	4	233	263	5	804	867	2名退去命令
10月	5	252	176	5	292	322	3	359	417	2名ビザ無し 5名退去命令
11月	4	174	228	4	257	249	5	769	774	
12月	4	98	120	4	176	267	4	494	494	2名ビザ無し 2名退去命令
合計	48	2,177	2,426	48	3,334	3,647	49	6,701	6,957	

伏木海陸運送株式会社 ロシア事業部

第9章 フィンランド南東部から学ぶ北東アジア発展方式 ～ロシア東端部とロシア西端部の比較～

9. 1 ロシア東端部とロシア西端部の比較の背景

冷戦時代、市場経済と計画経済の競争があった。市場経済が勝利し、計画経済社会は市場経済社会への転換を目指すこととした。しかしこれは社会制度に大きな変動を齎す大革命である。一朝一夕で出来るものではない。長い時間がかかる。現在は、前計画経済社会即ち、東側社会は市場経済に向けての途上過程にある。

こうして冷戦以降現在に至るまで北東アジアは（北朝鮮を除けば）市場経済社会と市場経済途上社会が面と面を突き合わせている状況にある。どちらも、国家の基本方針は国民の生活水準の向上であり、国際貿易の促進こそその手段であることを理解している。そのため、いずれもが交流の増加と貿易の増大を望んでいる。北東アジアの各国は相互補完的な資源の分布状況にもあり、実現可能性は高いと考えられてきた。

しかし実態は日本と極東ロシア、日本と中国東北地域の間の交流や貿易は十分発展しているとはいえない。日本と沿海州を繋ぐ海上コンテナ航路は現在、就航船舶1隻、月2回の航路しかなく、ソ連時代（1980年代）の方が、遙かに交易のレベルが高い（就航船舶8隻で月24回）。ロシアから日本に輸送されるものは原材料が主であり、相当な量に上っているが、その逆の日本からロシア向けの輸送量は極めて低調である。

一方、眼をロシア東端から西端に転じると、此處にはフィンランド南東部がロシアと陸続きで接している。この地域がロシア貿易の盛んな場所であることを下記に示す。特に西側產品がロシア向けに大量に流れている。ロシアの西端と東端とで実に大きな相違がある。

ここでは、この相違がどこから来るのかを明らかにし、そこから得られる教訓をもとに新たな北東アジアの開発手法を提案したい。

9. 2 フィンランド南東部の経済発展状況、対ロシア交易の状況

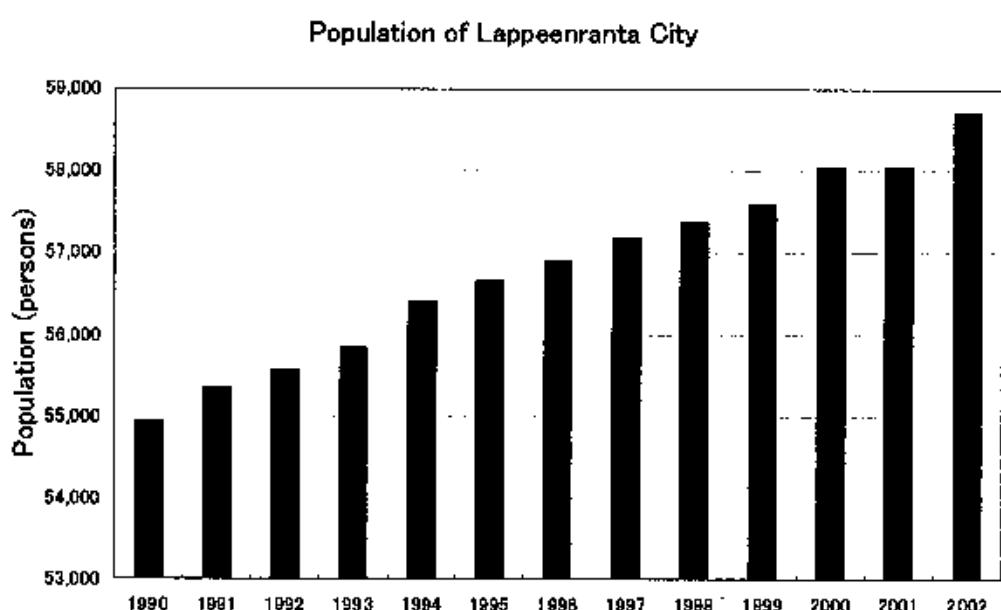
ラッペーンランタ（Lappeenranta）はフィンランド南東部（南カレリア地方）の行政、ビジネス、文化の中心地である。人口は2002年で約6万人であり、南カレリア地方は13万7千人である。ロシアとの国境線は37kmあり、ラッペーンランタ市にはロシアとの間で2つの国境通行場所（主要なもの）がある、道路交通としては、ラッペーンランタ～ヌイヤマ（Nuijamaa）、鉄道交通としては、ラッペーンランタ～ヴァイニッカラ（Vainikkala）である。南カレリア地方には凡そ15の国境通過地がある。

ラッペーンランタ市の人口はこの13年間毎年増加しており、13年前と比べると約7%伸びている（図9.2.1参照）。これはロシア貿易によるものであり、ロシア貿易は年々盛んになっている。

このフィンランド南東部のロシア交易の状況には次のような特徴がある。

- ① 非常に多くの旅客がロシアから自家用車で来ている。多くはショッピングである。フィンランドの東部地方区税関管内だけで、2003年の取扱量は自家用車が834,290台。トラックが239,313台。旅客は2,517,851人である。旅客の70-80%はロシア人である。彼らはショッピングに来る。

図9.2.1 ラッペーンランタ市の人口推移



- ② 実際に走行したヘルシンキからロシア国境に向かう高速道路においても、随所でTIRトラック（他国内を通過のみする場合に税関の検査を簡素化することを多国間で約束したTIR条約のもとで走るトラック）をみかけた。とても多いことが推測つく。これは大部分フィンランドを通過するだけのトラックである。特に海上輸送でフィンランドに上陸し、陸路ロシアに向かうものがかなりある。これは本来、ロシアの港に直接輸送されるべきものであるが、そうなっていないのは、近隣のロシア港湾サンクト港が十分これに応えていないことを示すものであろう。

- ③ フィンランド南方税関区の資料には次の記述がある。

ロシアとの間のトランジット輸送は急増した。TIR輸送は南方税関区では対前年比25%伸びた。Hanko Customでは100%の伸びである。12月5日（2003年）はHankoではTIRトランジット輸送としては日最高を記録した。これは166台もの多数の大型トラックが新乗

用車を積んでロシアに向かったのである。Hanko 半島で 5km の行列を作った。

④ ロシアからの大型トラック（コンテナ車を含む）が多数この地域に来ている。これはロシアから空で来て、フィンランドで保税状態のトランジット貨物を積み込み、ロシアに向かうトラック群である。このことは西側諸国より海路コンテナ詰め等で来たものを国境のフィンランド側保税倉庫で再度仕分けをしてロシアトラックに入れているものが大量にあることを意味する。東部税関区によれば、2004 年 9 月 3 日には出入合わせて 1,856 台のトラックを通過させた。これは対前年比 27.1% の増加である。殆どロシアトラックである。1 日当り、約 900 台のトラックがフィンランドに入っていることになる。

⑤ ハミナ港の資料（2003 年統計）によると、海から上陸してくるトランジットコンテナ量は 48,000TEU（320,000 トン）である。陸路からハミナ港に来るロシアトラックは 19,000 台である。1 台で 2 TEU 分輸送可能とすると、10,000TEU 分の TIR トラックがハミナ港で発生していると推測される。

⑥ シベリアランドブリッジ（SLB）（シベリア横断鉄道 TSR を使ってユーラシアを東西に横断する輸送）でフィンランドに東アジアから輸送されてくるトランジットコンテナが 10 万 TEU（2003 年）あり、この内、1/3 はロシアに戻るという情報がある（出所：Matthew Beddoe, Containerization International 1/2004）。これはフィンランド国鉄情報である。これは本来の目的地はロシアであるが、西側国荷送人とロシア側荷受人の間の契約では、荷渡し地はロシアではなく、国境を越えてフィンランド南東部である（国境前渡し）ことを意味する。

⑦ 西側国荷送人とロシア側荷受人の間の契約関係は、ヒアリングによると、フィンランド内倉庫の倉庫料はロシア人が払い、倉庫内の貨物の所有者もロシア人と言うことであるので、西側国荷送人の責任は倉庫入れまでと言う契約になっているケースが多いと推測される。

⑧ 上述から推測されるのは、西側国荷送人とロシア荷受人の契約は国境前渡しの場合が非常に多いと解せる。倉庫に持ち込むまでは荷送人の責任で行うが、倉庫で引き取ってからは荷受人の責任とするという契約である。これであれば代金の支払と物品の引渡しが西側諸国内で行われているので西側のシステムは貫徹する。但し、この地域で誰かが荷送人の代理人を務めなければならない。此處にロジスティクス産業が生まれる余地がある。また、このことは西側国荷送人がロシア国内までを含めた貿易取引がやりづらいことを意味するものと解せる。

⑨ 確かに倉庫の数が人口の割に非常に多い。例えば東部地方区税関だけで倉庫が 137 ある。倉庫数は前年と比べ 71% 増えている。この倉庫が海から入ってくるトランジット貨物のロシアトラックへの積み替え、入換をする場所である。倉庫の中では荷受人が保税の状態で貨物を目的地別に再仕分けする。流通センター化しているといえる。

⑩ この地域がロシア輸送の拠点化、流通センター化していることを示す例（ラッペンランタ市文書）としては、この地方には 724 の海外及び国内会社が logistics 部門で活動している（従業員数 4,088 名）。これらの大部分はロシア貿易に特化している。ソ連時代からの経験と実績を有する。今日、IT 技術により、効率的輸送、リアルタイムのモニタリング、効率的な倉庫運営を実現している。

9. 3 フィンランド南東部が経済発展している理由

フィンランド南東部はロシア貿易で経済発展している。これだけで発展しているわけではないが、非常に大きな要因になっていることは間違いない。この理由をフィンランドの研究者、貿易の関係者とのヒアリング、ならびに現地調査により検討する。

9. 3. 1 ロシアと西側諸国間の貿易を円滑にするための条件

ロシアは市場経済社会実現に向けた国づくりのため、西側諸国の工業產品等を大量に必要としている。それを購入する資金は、一度破産（1998 年にデフォルト宣言）したとはいえ、それなりにあるわけであり、現在はかなり潤沢である。ロシアには西側產品を購入できる需要と資金があるといえる。西側には十分供給する物品が存在するのであるから、両者を繋げば簡単に貿易は出来そうであるが、実は簡単にはいかない。西側の供給側が納得できる貿易環境が整備されている必要がある。また輸送関連施設が不十分であれば、荷受人に届くのは容易ではない。この 2 つの整備が十分なされていないと、需要と資金だけでは直線的には進まない。

（1）西側の供給側が納得できる貿易環境

売る人と買う人が即ち、荷送人と荷受人が親戚関係や親子会社のような、十分な信頼関係で結ばれておれば、代金と物品があれば、取引の成就の可否は輸送施設にかかる問題だけと考えられる。しかし、赤の他人の場合には、どうしても代金支払と物品の引渡しが同時に行われることが前提となる。この場合、一番簡単なのが現金取引である。日本において行われているロシア船による中古車貿易がその代表であろう。船員手帳で上陸したロシア人が一人 3 台まで携帯貨物として現金購入する。そして自ら乗船してきた船に積み込み帰国する。現在の中ロの国境貿易もこの形態である。原始的であるが最も確実な方法である。このために

現在、ロシア人は極東ロシアだけで中国に年間延べ 50 万人が訪れている。しかし現金取引では大量かつ永続的取引は困難である。そこには別のシステムが出来ていないといけない。社会的にそのような制度システムが構築されていないと、不特定多数の企業や商人が永続的に参加できない。そのような環境を西側における一般貿易システムと言うが、これは有価証券としての船荷証券（B/L）及び銀行間で信用の付与、連絡を行う信用状（L/C）取引、及び保険制度関係、紛争最終処理機関等から構成される。これが西側においては一般的に普及しており、例えば、日本では様々な保険を西側の殆ど全ての国の事案に日本国内でかけることが出来るが、日本からロシアに車の乗り入れをする場合、国内ではその取扱がなされておらず、保険には入れないままロシアに乗り入れを余儀なくされる。

ロシアはまだ WTO に加盟していない。このことはまだロシアには西側制度が十分普及していないことを示す。このことを客観的に示すのが、前述した北東アジアで普及している現金取引であり、日本の多くの投資家が口にするロシア投資はやけどするという言葉であろう。日本の通常で言う契約行為が通用しないのはまだしも、西側流で契約しようとしても、ロシア側の体制がまだ不十分なのである。例えば、ロシアの銀行が信用状を発行するといつても、西側の銀行がそれを本当に信頼して受け入れるほどにはまだ一般化していないと考えられる。となると L/C 貿易は進まない。また、ロシア国内の治安を憂慮する西側の荷主（荷送人）は当然ロシア国内輸送までを含む契約であればそのための保険に入ることが前提となるが、西側ではロシア国内輸送の保険にはなかなか入れない。その他、様々な問題がある。いずれも市場経済下での取引を実施するうえでの当たり前の制度が未熟若しくは存在しないために生起することである。

この結果、ロシア側として西側の物品を入手するためには次の 2 つの方法が考えられる。

- ① 上述した現金取引
- ② 西側領域の中でロシアに近接している地点まで西側制度の枠内で輸送し、そこからロシア国境まではロシア人当事者（荷受人）の責任で、引き取りと輸入手続きをしてロシア国内目的地まで輸送するという方法。

この東側社会と近接する西側社会の輸送拠点を東西交易トランステラス拠点と呼ぶことしたい。西側社会のやり方を東側にあわせて物を通す、即ち変圧器（トランス）と言う道具（場所）を利用して異なる電圧間を繋ぎ電流を流すのと同じ考え方である。

ロシアの東端部である北東アジアでは現金取引しか普及していない。これは北東アジアではこのトランステラス拠点が存在しないためである。

ロシアの西端部である欧洲では現金取引も、トランステラス拠点方法も普及している。このトランステラス拠点がフィンランド東南地方である。

20 年前、10 年前の中国はこのような状況であったと考えられる。中国の経済制度は西側

とは著しく異なっていた。中国も国民経済の発展のためには多くの西側工業產品を迅速に輸入する必要があった。これをスムーズに入れるためには双方が納得できる貿易環境の制度を造らなければならない。これは一朝一夕では行かない。西側は西側諸国で一般化している制度を使いたい。しかし中国はそれを理解できなかつたであろう。国家制度がそれに沿うようになってはいないのであるから当然である。どのようにして中国は発展に不可欠である西側の物品を大量に持ち込めたのか。これには香港と言う存在が大きかつたと考えられる。その証拠に香港のすぐ背後の広州から急激な発展が始まったではないか。

香港は西側制度が普及している陸路での中国最近接の場所であり、西側企業は此処までは貨物を安全に、確実に輸送できたのである。そのあと、中国国内への搬入は中国人自身がトラック輸送等で行ったと考えられる。

1990年代になると、中国の発展地域は広く沿海部に広がつた。これは中国が経済開発区を作り、これをトランク拠点として機能させたことが成功の理由の一つであったと考えられる。

(2) ロシア側輸送関連施設の整備状況

荷送人と荷受人の間を繋ぐためには(1)に加えもう一つ、輸送施設の整備が前提である。ロシア西端部のこの状況を調べてみる。

ロシア西端部にはサンクトペテルブルグ（人口423万人）がある。フィンランドの国境から200kmである（ヘルシンキからはほぼ400kmである）。また、フィンランド国境から800km、サンクトペテルブルグから600kmのところにモスクワ（人口836万人）がある。モスクワを背後圏に持つ港湾はサンクト港とオデッサ港であろうがオデッサ港までの距離は1000kmであり極めて遠い。従って、サンクトペテルブルグ港はサンクトペテルブルグとモスクワを含むロシア北西地域を後背地に持つ港湾といえる。このロシア北西地域がロシアの経済センターで最も産業の盛んな地域であり、膨大な物流が存在すると考えられる。それをサンクト港が担えているのかどうか、現地ヒアリング等（例えば、日本港湾協会訪問団資料2002）で検討した。

サンクト港は河口港で、流下土砂のため、inland port area(本港地域)は維持浚渫を必要としている。現行は喫水11mの船までしか入港できない。港内は狭く、回頭ができる船は船長が200m以下である。これ以上の船長の船舶は入港できない。（港湾構造物設計基準によると、2万重量トンのコンテナ船の標準設計タイプは、満載喫水10.6m、船長201mである。ほぼ1,000TEU積みの船であり、これが限界と考えられる。）現在（2003年）、コンテナは57万TEU扱っている（サンクト港全体で42百万トン、内、コンテナは7.48百万トン）が、殆ど取扱容量一杯である。コンテナバースは3～4バースあるが、ヤードの奥行きは狭い。

ヒアリングによると、サンクトペテルブルグ及びモスクワを含むロシア北西地域のコンテナ発生集中量は200万TEUと考えられ、このうち半分はフィンランドから陸路で、残りの

半分はサンクトペテルブルグ港及びオデッサ港扱いと考えられる。

ロシア政府はサンクト港の改造計画と取組んでおり、ウストルーガ港区に新港（バルキー貨物）を、ブリモリスク港区には石油積出港を建設中である。本港区の航路浚渫も行い、近い将来、喫水、14m 船舶の入港を可能とする（但し、船長の問題は不明）。但し、完成年は定かでない。

以上より、サンクトペテルブルグ港はロシア北西地域の貿易貨物量を取り扱うには随分小さな港湾であることが分かる。このことはフィンランドにとって大きなビジネスチャンスを与えるものであり、これがフィンランド南東部の流通センター化を産み出していると考えられる。

以上（1）、（2）から判明することは、フィンランド南東部の経済発展の主たる理由は西側諸国とロシアでは市場経済下における貿易システムの成熟度が異なるため（図 9.3.1）、西側諸国はロシアとの貿易を発展させるために、EU 内でロシアに最近接している地域（フィンランド南東部）を東西交易トランクとして活用したこと（図 9.3.2）、及び、ロシア側の港湾（サンクトペテルブルグ港）の狭小さからフィンランド南東部が従来よりロシアの西側出口として機能しており、現在もその貨物取扱需要が大きいことによると考えられる。

このロシア西端の事情をロシア東端に活用できないか。

図 9.3.1 西側との貿易の面から見たロシア西端部と東端部の状況の相違

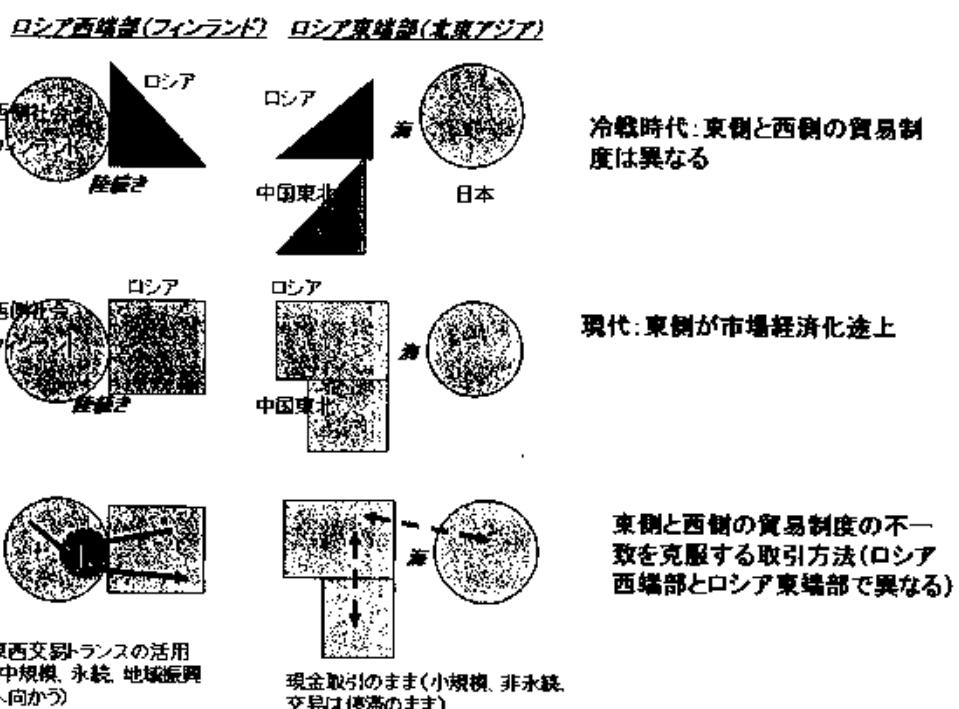
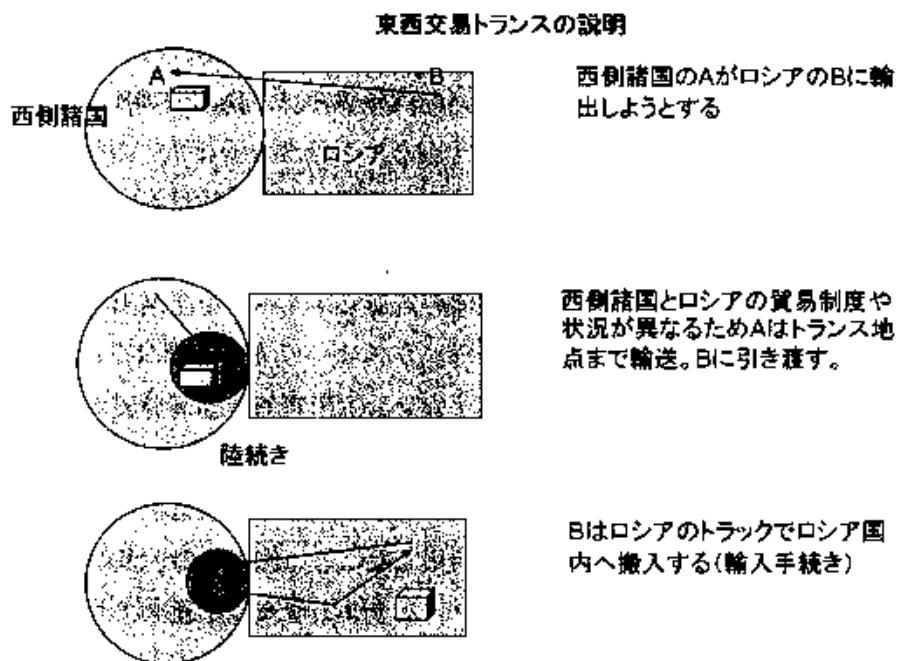


図 9.3.2 東西交易トランスの概念



9. 3. 2 ロシア西端部モデルの東端部への活用

上記から判明することは、上記 9.3.1 の（1）は十分一考に値するということである。北東アジアは未だ、現金取引の段階に留まっており、日本とロシアの間では西側において一般的な貿易制度の利用も余りなされていないと推測されるからである。上記 9.3.1. (2) はロシア沿海州港湾が陸封度が強い中国東北地域の経済発展の際に、ロシア西端地域におけるフィンランド南東部のように機能しうることを明示するものである。また、上記 9.3.1. (2) からは、極東ロシアの港湾が TSR と協力することにより、サンクトペテルブルグ港の補完をすることが可能であることも意味する。これは新たな SLB の発展に繋がろう。しかし現在は北東アジアに東西交易トランスがないため、北東アジアのロシア向け貨物は遠くユーラシアを跨いでフィンランド南東部のトランス機能を活用している状態である。この問題を開拓することが出来れば、これら貨物のみならず、EU サイドの貨物の北東アジアへの移動も可能であろう。当然、北東アジアにトランス機能が出現すれば、ロシアと日本などの西側諸国の貿易はより容易になり、拡大すると考えられる。問題はいかにして北東アジアにトランス機能を誕生させるかである。

9. 4 フィンランド南東部の経済発展から学ぶ北東アジアの発展方策

東西交易トランス機能の要件は、その立地場所がロシアに非常に近接している西側諸国内の地域に存在すること（西側制度が通用していること）、及び、ロシアのトラックが貨物引取

りに来ることができること、このためにはその立地場所がロシアと陸路で繋がっていることの3点である。残念ながら北東アジアには3番目の項目に該当する場所がないのである。ロシア西端におけるフィンランド南東部、中国における香港のような地域がないのである。このことが北東アジアのロシア物流特に日本のような西側諸国からの輸出が伸びない原因（の一部）と考えられる。これはロシアの発展の足かせとなる。現在できるのは主として現金取引であり、北東アジアはまだ古い時代が留まっているのである。過去においてロシアを西洋の一部と勘違いし、ロシアにも西側の一般的貿易常識は通用するであろうと積極的行動に打って出た企業は大いに火傷をしてしまった。とんでもない国と言うことで以後はロシアを警戒の目で見るようになってしまった。

ついで東西交易トランスは北東アジアには非常に作りづらいがこれを何とか克服する必要がある。

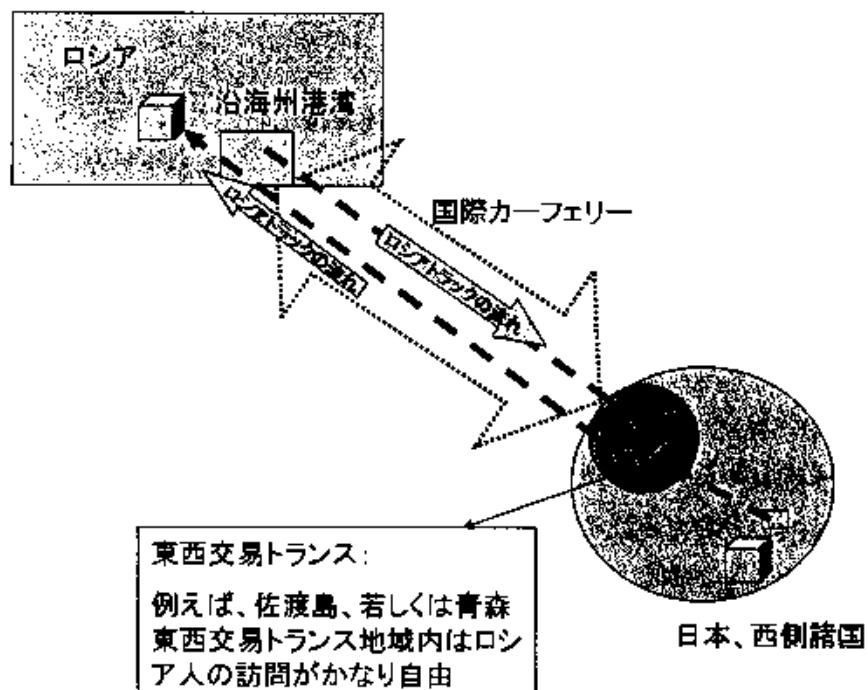
そこで提案したいのは、日本にその機能を置けないかと言うものである（図9.4.1）。ロシアに近い日本の港湾地域とロシア港湾をカーフェリーで結び、ロシアトラックはこのカーフェリーに乗って日本の港湾まで貨物を取りに来る。このカーフェリーは出来ればロシア船の方が今の場合考えやすい（しかしフィンランド南東部においてもフィンランド領土を通過してロシア税関に入っているのであるから、日本船フェリーでもかまわない）。日本の港湾及びその直背後はロシアトラックを受け入れる必要がある。フィンランド南東部が莫大な量のロシアトラックを受け入れており、特段の問題は起こっていない、どころか物流産業と言う雇用が生み出されている、それをまねれば日本としても許容できるのではないかと考える。多くのロシア人がこの港湾に来易い環境を整備する必要がある。しかし現在のような、日本の厳しいビザシステムでは不可能である。ビザシステムを緩和し、多くのロシア人がこの港湾地域で買い物を楽しめる状況を創る必要がある。このような考えは、現在の日本にとって極めて意表をつくものと考えられる。そこで一歩ずつ進めることとし、ある特定地域からのみ、これを実施することとする。例えば、青森港とか、新潟の佐渡などは地域振興の目玉になるとも考えられる。国内の従来制度と大きく逸脱するから、経済開発特区制度で対応する必要があろう。こうして青森、若しくは佐渡に東西交易トランスが出来れば、日本の企業家はこの両港止めでロシア人と通常の常識的貿易を行うことが出来るようになる。もう火傷することはない。

東西交易トランスの場所として、別に日本の場所にこだわる必要はない。韓国の釜山でも、東京でも良い。要はトラックが乗れるカーフェリーが就航し、ロシア人の入国が容易であることである。

以上の案は非常に現実離れしていると考える方が多いに違いない。そこで次善の案として考えられるのが、沿海州港湾に大規模な保税地域を作り、此処に収容された貨物には長期にわたり外国貨物としての存在を認め、関税を徴収しないと言う案である。西側企業家はこの

保税地域の倉庫入れまでと言う契約にすれば、万が一の場合、その貨物を荷送人に戻すことが出来る。この案の一代替案として考えられるのが、吉林省琿春にある保税地域を活用する案である。ロシアのザルビノ港のすぐ向こう、60km には琿春の保税地域があり、上記条件（長期に亘り外国貨物としての資格が認められ関税が徴収されない）が満たされるのであれば、ザルビノ港着岸後直ちに保税輸送（TIR 輸送）で琿春までトラック輸送し、此処を東西交易トランスとするものである。しかしロシア領通過時の事故などを考えると、西側の一般的貿易制度が適用されない場合がありうるので、それをいかにクリアするかを考える必要がある。

図 9.4.1 東西交易トランスを活用した北東アジアの発展方法
東西交易トランスを活用した北東アジアの発展方法—フィンランドの例に学ぶ



第10章　まとめ

本調査では、まず北東アジア諸国（日本・ロシア・中国・韓国・北朝鮮・モンゴル）間を取りまく国際フェリーネットワークの現状を整理した。その後、青森港とロシア極東地域港湾が国際フェリーで結ばれた際に、青森からロシアに向けての主要輸送貨物となる可能性が高い、中古車輸出について、その動向を把握し、先進事例として富山県の例を調査した。加えて、青森港の背後圏となり得る北東北3県及び宮城県を対象とするアンケート調査により中古車輸出の実態と今後の貨物需要を把握した。こうした周辺状況の調査の後、ウラジオストク及び青森市において、関係者間の意見交換会を実施し、現状とフェリー航路開設の課題を明確にした。

北東アジアにおける国際フェリーは、韓国と中国を結ぶ航路は比較的多いが、それ以外の地域を結ぶものはまだ極めて少ない状況にある。特に、ロシアとを結ぶ国際フェリーは少ないので現状である。こうした中、青森港がウラジオストクをはじめとするロシア極東地域港湾と結ばれれば、北東北を中心とする東北地域全体の対ロシア交流の活性化が図られるものと期待できる。

現在日本とロシアを結ぶ国際フェリーの主な貨物は中古自動車や中古建機である。ロシア極東地域において中古自動車、中古建機の需要はまだまだ高い。中古自動車に対する関税の引き上げが行われて、中古自動車の輸入には想像したほど大きな影響は出ておらず、むしろ高級車へのシフトによる拡大傾向が見られるほどである。

また、ロシア極東地域の至る所で建設工事が見られるようになり、今までに建設時代に入っている中で、中古建機の需要も高まっている。また、サハリンプロジェクトをはじめとするエネルギー開発プロジェクトの進展もその状況に拍車をかけている。

こうした中、青森港の背後圏として考えられる北東北3県及び宮城県における中古自動車の取扱量は十分にあり、かなりの供給量が期待できる。ロシアを北東北及び宮城県の巨大な中古自動車市場として捉え、輸出の拡大を図っていく可能性は十分にあると言えよう。

この地域では、現状でも対ロシア中古車輸出は行われているが、新たに対ロシア貿易を発掘していく仕組みも求められる。中古車については、輸出あるいはロシアからのバイヤーが買いややすいシステムを作り上げることが必要である。そのためには、オークションへの参加を容易にする仕組みや秩序立った港湾経営が望まれる。

また、大量の中古車が輸出された状況の中では、今後その部品市場の急速な拡大が見込まれている。今回のアンケート結果を見る限り、青森港の背後圏と捉えられる北東北地域には、中古車及びその部品の供給力は十分あると判断できる。

周辺調査に基づき、青森とウラジオストク間にフェリー航路を開設するというテーマで、日本、ロシア、中国の関係者間で意見交換を行い、今後の対応を明確にすることことができた。国際フェリー航路開設のプロジェクトはロシア側及び中国側に歓迎され、大きな関心事とな

った。さまざまな課題はあるが、いずれも対応が可能なものである。こうした具体的なテーマで意見交換を行ったことで、フェリー開設に向けた最初の一歩を踏み出したと言えよう。

この会議を通じて、今後の対応の方向性が明確となった。ウラジオストクにおける会議でも、青森における会議でも関係者から、より詳細な調査の実施が求められた。すなわち、FS調査（事業化・企業化調査）である。航路開設を実現するためには、次のステップとして、詳細な貨物の内容とその量、旅客数をはじめ、具体的な船型、最適な輸送コスト、採算性、周辺地域への経済波及効果などの調査が必要であることが強調された。それに加えて、構造改革特区制度の利用などの需要を喚起する方法も十分に検討する必要がある。

国際フェリー開設に向けた取り組みは以下の3段階にまとめられる。

第1段階：ロシア側の感触を探り、ロシア側の問題点を理解すること

　航路開設に向けての要件を探すこと

　背後圏を設定し貨物需要量を算定すること、

　構造改革特区制度を利用するなど）需要喚起案を提案すること

第2段階：FS調査（事業化・企業化調査）を実施すること

　地元の熱意を盛り上げていくこと

　トライアル運航を実施すること

第3段階：船社回りを行うこと

　関連施設の整備を行うことが挙げられる。

現在は第1段階にあると言える。このプロジェクトを実現させるためには、次の第2段階に進まなければならない。

そこで、青森～ウラジオストク間国際フェリー航路の開設に向けての今後の取り組みとしては、まず、FS調査に重点を置く必要がある。その際、航路を利用する潜在的な貨物・旅客需要の構造と量の把握を十分に行う必要がある。今後調査すべき内容をまとめると以下の通りとなる。

需要調査

①輸出貨物品目にかかる調査

- ・ 中古車、中古建機：背後圏、主要利用港、日本全体の中古車輸出動向、ロシアの中古車輸入動向
- ・ SLB：日本欧州間流動貨物のSLB輸送への転換可能性、韓国欧州間流動貨物のうちSLB輸送に転換した貨物の内容調査
- ・ ロシア人の生活水準向上に伴う輸出品：可処分所得の向上と購入物資の相関からの輸出品目の推定

②輸入貨物品目にかかる調査：ロシア沿海地方、ハバロフスク地方、中国黒龍江省における大型プロジェクトの動向把握

③旅客需要調査

- ・ 東春フェリーを含む先進事例の旅客輸送動向
- ・ 日本及びロシアにおける経済開発特区の動向

④関連産業の成立にかかる調査：伏木富山港等先進事例地の事例収集

⑤対ロシア自家用車乗り入れ観光需要調査：実現可能性の評価

⑥経済開発特区設置についての検討：経済開発特区の性格と効果についての検討

プロジェクト全体コストの検討

プロジェクトの採算性の検討

事業実現段階計画の検討

こうした調査が実現の可能性の裏づけとなる。航路開設に向けては、調査に加え、地元の熱意を盛り上げ、トライアル運航の実施に向けた準備を進めることが必要である。そして、意見交換会を通じて構築された、日本（青森）・ロシア・中国のネットワークをさらに強化し、3者が一体となって、本プロジェクトに取り組んでいくことが望まれている。

青森とウラジオストクを結ぶ国際フェリー航路が、青森をはじめ、日本及び周辺各国の活性化に向けた、眞の人的・経済的交流の架け橋となることが期待されている。