

# 極東ロシアと中国を走破して

ERINA調査研究部研究助手 ドミトリー・セルガチョフ

7月16日～31日の16日間、ロシア極東および中国を訪問した。この出張の目的は現地で国際物流ルートの輸送関連施設（港湾、鉄道、道路）を視察し、関係者から意見を聞くことであった。極東ロシアの沿海地方（ウラジオストク、ナホトカ、グロデコボ）とハバロフスク地方（ハバロフスク、コムソモリスク・ナ・アムール、ワニノ）、中国では中口国境に接する綏芬河を訪問した。なお、調査の結果は別途とりまとめられる予定であり、ここでは、調査出張の流れを追いながら、興味深かった話やできごとを紹介したい。

今回の特徴は、ほとんど車で移動したことである。最後のワニノ～ハバロフスク区間だけは飛行機で移動したが、計2,000km以上を車で走ったことになる。

7月16日、メンバー4人で新潟を15時40分にスタートし、直行便でウラジオストクに入った。ウラジオストクには学生時代に住んでいたが、昨年の3月にオープンしたウラジオストク空港の国際ターミナルを初めて見た。もちろん以前の建物（現在も国内線用に使用されている）と比べると手続きは若干速くなり、面積的にも少し広くなったが、満席の飛行機が到着すると中は混みあっていてスペースが足りない感じがした。空港の駐車場は新たにゲートが出来て有料になっていた。空港はウラジオストク市内から50km離れており、時差もあるので、町の中心部にあるベルサイユホテルに到着したのは夜9時過ぎだった。

17日はまず沿海地方政府を訪問した。相手はワールシェフ海運・港湾・通信・輸送委員長で、地方の物流動向について話を聞いた。物流量は地方経済全体のトレンドと同じく大きく成長しており、1999年には対前年比70%の増加を記録した。主な輸送手段は海運および鉄道で（各40%）、残りの20%は道路輸送である。国際輸送については、まず、中国～沿海地方に自動車の出入り口が5ヶ所、鉄道の出入り口が2ヶ所あり、中国への貨物は主に木材、スクラップ、セメントなどで、ロシアに入るのは日用品・食品である。中国からポストーチヌイ経由で日本に輸送される石炭もある。日口間では、日本向け貨物は主に木材、日本からは中古車が多い。

二つ目の訪問先はミンスク（ベラルーシ共和国の首都）トラック工場の代理店「ボスフォール」社であった。この会社は1995年から沿海地方でダンプカー、クレーンなどの

大型車両を販売し最近販売が増えている。社長の見通しによれば、現在市内には日本のトラックが多いが、ボスフォールのトラックの場合1年間のアフターサービスと部品販売もやっているなので今後もうまくいくだろうとのことである。ソ連時代には、ミンスク工場のトラックがかなりのシェアを占め多数走っていたが、ベラルーシ共和国が別の国になり少なくなった。しかし、今回また見かけられるようになったので、社長が言う通りうまく行くかもしれない。どうやってトラックをミンスクから極東まで運んでいるのかとたずねたところ、ミンスクからウラジオストクまで全体を鉄道で運ぶと高いので、まずモスクワまでは自走で、モスクワからウラジオストクまでは鉄道で運び、輸送費を半分近く削減しているとの答えであった。

次にキャタピラーの代表部を訪れた。キャタピラーはディーラーを経由して鉱山用（最大）、木材用、道路建設用のブルドーザー、トラックなどを販売している。主にソ連時代に輸入されて現在極東で稼働している建機は老朽化しつつあり、今後需要が増えるだろうと言う。また、中古建機販売は始まったばかりであり、将来は伸ばしたいとの希望を持っている。

面白いことに、ウラジオストクの運転手は日本語が話せた。それについて聞いたところ、彼は私の先輩で極東大学東洋学部を卒業している。もちろん、極東大学卒業生の就職先は様々であるが、運転手をやっている人には初めて会った。ウラジオストクでは運転手として働かなければならないほど日本語を使う仕事が多くないということはないはずだと思って話を聞くと、彼は笑いながら「本当の仕事は運転手じゃない、漁業会社の社長だ」、「今日は日本語の実習のため」と言った。彼の会社は日口合併企業で、6隻の漁船があり、36人の職員が働いている。獲れた海産物は（生きたまま）冷蔵コンテナ（+3度）で日本に送っている。大体うまく行っているが、問題は高い税金および数量割り当ての獲得である。

ウラジオストクからナホトカまでの道路（150km）は舗装されており、乗用車で3時間かかった。宿泊は中口合併のホテルで、電気がついている部屋は少なく、ロビーも暗く、さびれた感じがした。現地の人によると、当初は素晴らしいホテルだったが宿泊客が予測より少なく、現在厳しい状況にあるらしい。

18日はまずナホトカ自由経済特区行政委員会に行き、フォードロフ委員長およびヴィーホレワ副委員長から、特区の現状と将来について説明してもらった。特区は外資を誘致して輸出向けの産業を発展させるために1990年に設立したものであり、当初その面積は4,600km<sup>2</sup>だった。しかし、これはあまりにも広すぎ、1995年から地区を縮小した。1992年から特区で2つ（米国と韓国）の工業団地を作る提案が出された。しかし、10年たっても、経済特区関連法令がまだ出来ていないため、米国工業団地は中止になった。今動いているのは、韓国工業団地だけであり、政府間協定の締結まで進んできている。今後、最も期待しているのは特区の立法である。最近、プーチン大統領が極東に注目しており、問題は解決されるだろうと言う。

次に（株）ナホトカ漁港を訪れた。港湾の取扱能力は150万トンで、ソ連時代にはその圧倒的な部分は魚・海産物だったが、90年代に入ると漁船は海上で積替えをしたり、直接日本の港湾に行ったりするようになり、その結果国内向けに限られてしまった漁港の水揚げ高は10年で10分の1となった。こういう中で、生き残るためには魚以外の貨物を取扱うしかなかった。現在、木材、コンテナ、バラ積み貨物、中古車などを取扱っており、その割合は60%以上である。パースには、丸太、アスベスト、金属製品などの貨物を見た。1つのパースは石炭専用に使われている。ここ数年間が非常に厳しかったことは、設備などを見れば一目瞭然である。クレーンはかなり前のものであり、冷蔵庫の建物もボロボロだった。しかし、新しい社長は熱心的で、発展プログラムを作成中である。今後の課題は、冷蔵庫、クレーンなどの施設改良、新技術の開発、水産加工のような新規事業の開始などである。新規事業については既に小規模魚加工工場がほぼ出来ており、今年ないし来年に稼働し始めると言う。



ナホトカ漁港

ナホトカに一泊して、翌19日に中口国境にあるグロデコボ駅へ向かった。この日は約350km走り、その後何ヶ所かを訪問し、3時頃に出発するバスで中国に行かなければい

けなかったので、朝6時前にナホトカを発った。12時過ぎに到着し、グロデコボ税関局を訪問した。税関の担当者にインタビューして、グロデコボ駅を視察した。視察が終わってからソスノバヤ・パジ道路税関・国境通過所へ向かった。そこでまずトラックおよび旅客バスの検査所を見た。中口国境貿易の活発化に応じて、旅客ターミナルが新設され、現在新しいトラック検査所を建設している。既存のトラック検査所の前には多数の中国へ向かう車が並んで待っていた。毎日往復で90台の車（圧倒的にコンテナ車）が通過し、1台あたりの検査時間は10～15分かかるそうだ。申請手続きは書類を出してから4～5時間がかかるが、グロデコボに2つの税関ブローカーがあり、普段は企業がそこに予め手続きをしてもらう。



ソスノバヤ・パジ道路税関

ちょうど税関の建物内の職員食堂で食事をしていたときだった。税関長の無線機に中国人がレッドデータブック（絶滅の恐れのある野生生物種リストアップしたもの）に載っているスッポン2匹を持ち出そうとしたという通報が入った。税関職員によるとこういう事件はたくさんあるが、中国とロシアの間に必要な協定はないので、普通は犯人をそのまま通過させて輸出禁止のものだけを没収することである。今回も持ち出そうとした中国人は問題なく帰っていった。

視察が終わり、中国行きバスに乗る時間になったので、旅客検査場に行った。税関は荷物のX線検査だけで済んだがパスポートコントロールはかなり時間を要した。私はロシア人なので問題なかったが、第3国人の場合、警備員が必ずどこか（ウラジオストクの国境警備本部か）に電話してその人物が数日前にロシアに入国したことを確認する必要がある。何で電話かとはたずねたら、コンピュータがまだ全体システムに繋がっていないからだと言われた。

グロデコボおよびソスノバヤ・パジまでは道路が良いのに対して、ソスノバヤ・パジから綏芬河まではまだ全長にわたって建設中であり、バスの速度が非常に遅く、40分ぐら

いかかった。また、国境を超えるときにひとつのことに気付いた。それはロシア側では国境無人地帯がソスノバヤ・パジから国境線まで（20km以上）広がっているが、中国側ではこれがほとんどない。国境線を越えるとすぐ綏芬河市民の畑が見えた。



綏芬河口岸

バスから降りて新しい2階建ての税関に入った。通関は10分で終わった。出迎えに誰もこなかったためホテルまでタクシーで行くことになったが、タクシーの運転手は、綏芬河に我々の日程表に書いてある（漢字とカタカナ、電話番号もあった）ホテルはないと言う。とりあえず、市内まで行ってどこかで聞くことにした。運転手は日程表を持って電話したり、他のホテルに寄って聞いたりしたが、電話が繋がらない、誰も知らないと言う結果だった。そこでカタカナで書いたホテル名を何回も発音してみたら、やっと運転手が分かった。有名なホテルだが、漢字が違っていたのだ。

中国に入ると、まず驚いたのは、グロデコボと綏芬河の大きな違いである。グロデコボは人口が1万人しかない小さい町であり、殆どの建物が小さくてかなり前に建設されたものである。それに対して綏芬河は非常にダイナミックに発展している都市に見えている。建設工事があちこちで行われており、新しい高い建物がたくさんある。また、綏芬河副市长によると町の人口は1980年から現在までの間に1万5千人から10万人に増えて、そのうちの半分ぐらいは常住人口で残りはロシアとの商売のためにくる流動人口である。国境貿易が盛んになっていることで市街に行ったらロシア人がびっくりするほど多く、ロシア語が殆どどころで通じる。また、驚いたのはロシアの法律ではルーブル（ロシアの通貨）を国外に持ち出せないはずだが、両替・利用できることである。

翌20日に綏芬河の市役所および駅を訪問した。副市長から町の歴史、貿易の現状、輸送および問題について話を聞いた。綏芬河は中東鉄道の開通により1903年に成立され、

1926年から町となった。人口は20万人を超えたときもあり、日本を含めて8ヶ国の領事館があった。中ソ関係の親密な1950年代はロシアへの交通路として繁栄したが、中ソ関係が悪くなっていた60～80年代は衰退した。しかし1990年代に入ると関係が改善し、綏芬河は再び活発な発展へ向かい、1992年から対外開放都市となった。現在、綏芬河は黒龍江省の貿易の3分の1以上、省の対口貿易の半分以上を占めている。品目から見ると、輸入は木材が圧倒的、他は化学肥料・原料、セメント、輸出は韓国への石炭などがある。今後、環日本海地域の諸国との関係を拡大し、綏芬河ルートを改善させ、その能力を向上させる強い意志があるとされた。

次に綏芬河駅を視察した。駅が2つあり、南駅は1903年に建設され、現在コンテナ以外の一般貨物だけを取扱うことが可能で、主に木材を取扱っている。北駅は取扱量を拡大する必要性に応じて1993年に出来たもので、一般貨物以外にコンテナも取扱う。両駅は標準軌道（中国）と広軌道（ロシア）の線路があり、貨物の積み替えが可能である。最近、貨物量が急増し、今年上半期だけで30万トン増が記録されている。旅客ターミナルは南駅にある。

翌21日に綏芬河から列車に乗ってグロデコボに戻った。綏芬河とグロデコボの間は鉄道が単線になっていて待避線で逆行列車の通過を待つことがあり、またスピードを出せないところがあるため、30kmもない区間に約1時間半もかかる。到着したら不思議なことに我々ともう一つの団体だけが先に車両から降ろされて通関は25分で終わった。しかし、中国に行った日のソスノバヤ・パジと同じように、パスポートコントロールが一番長く待たされた。しかし、もし旅客全員（約120人）が同時に降りていたら時間がどのくらいかかったか分からない。中国時間の9時40分に綏芬河を出発し、ロシア時間（時差3時間）の14時30分にグロデコボ駅の税関から出た。前日に、ハバロフスクから到着して我々を待っていたインツォリストのガイド、運転手と一緒に食事し、ハバロフスクへと出発した。ハバロフスクまでは800kmもあるので、運転手は2人で、一時間ごとに交代して運転していた。

ハバロフスクまでの道は全区間アスファルトだが、古くなっているところでは車がかかなり揺れる。また、ハバロフスクの約200km手前に山脈があり、そこでは道路工事が行われていた。雨のため工事中でアスファルトのないところは滑りやすく、非常に危なかった。グロデコボからの移動は12時間以上かかり、ホテル到着は朝4時過ぎだった。

22日にハバロフスクにある鉄道アカデミーを訪問し、去年完成したアムール川の新しい橋梁を視察した。橋は二層

構造となっており、下は単線鉄道、上は2車線道路が走っている。行政府は今後4年で鉄道を複線化し、道路を4車線にする計画を持っているが、現在資金を探しているところである。

24日に極東・ザバイカル協会を訪れた。そこでまずハバロフスク地方の経済、具体的に漁業、鉱業(主に非鉄金属)交通の現状、問題および対策についてプーリィ対外経済関係部長ほか専門家から話を聞いた。ハバロフスク地方の漁業はロシアの中での位置は高くないが、地方経済への影響はかなりある。最近増加傾向がはっきり見られるようになったが、問題はいくつかある。これはまず漁業資源の減少であり、その対策として、既存の魚養殖場2ヶ所に付け加えて新しいものを建設する予定である。また、船団の老朽化が深刻な問題となっている。ソ連時代は政府の援助でその改造が行われたが、今は漁業企業が独自の資金でやるか外部の資金を誘致しないとけない。日本の投資が望まれている。

採掘企業も施設の老朽化が問題となっている。その対策としては、外資を導入し更新するのが最も効率的である。また、たとえば金の場合、輸出は国家がやっているが、民間で出来るようになったら開発が進むだろうと言う。

輸送量は最近増えているが、交通インフラの面では多くの問題がある。鉄道だと、シベリア鉄道以外は電化率が低い。しかし、ブレヤ水力発電所の建設が完了すれば高くなる。また、シベリア鉄道の北側に敷設されたバム鉄道の稼働率はゼロに近い。シベリア鉄道ではアムール鉄橋が単線であることもネックになっている。道路は、輸送量が増えているが、低い舗装率が発展の大きな妨げとなっている。沿海地方およびハバロフスク地方の南部の幹線道路は、橋改築区間で未舗装の迂回道を通らなければいけない箇所以外ほとんど舗装されているのに対して、北の方は未舗装道路が多い。また、ロシアの西部と極東を結ぶ道路がない。とはいえ、政府は最近インフラの問題に注意を払っており、道路建設の活発化が見られる。このことは今回実際に極東の道路を走って確認できた。たとえば10年前、極東の主要道路であるウラジオストク～ハバロフスク道路は未舗装区間が多く、アスファルトのある部分も凸凹であり非常に悪かった。ウラジオストクにとってとても重要な空港までの道路、ウラジオストク～ナホトカ道路、ハバロフスク～コムソモリスク道路も同じだった。今は、少なくともこれらの幹線道路が舗装され、かなり良くなってきている。また、私はもともとハバロフスク出身なので、特にハバロフスクで道路建設はかなり進んでいると感じた。自宅の前に4車線の道が建設され、市街でも数ヶ所で立体化が行われ

た。また、上述のアムール川の橋梁が完成したので非常に楽になった。以前は対岸へ車で行くにはフェリーしかなく、川を渡るだけで1時間半ぐらいかかったが、今は10分で行く。もちろん、財政難のため近い将来に道路状況の全面的な改善を期待することはできないと思うが変化ははっきり見られた。

午後からハバロフスク地方森林管理局を訪問した。この森林管理局は伐採企業に貸し出している森林を管理している。企業が森林を利用しようとする場合、まず管理局に申請し、ライセンスを獲得しなければならない。森林管理局は企業の財政、技術、設備などの全面的な検査を行い、許可を出すか出さないかを決定する。また、既にライセンスを持っている企業の活動が適切でない場合、たとえば伐採企業の責任である植林を行わなかったり、自然に損害を与える技術を使うといった場合、ライセンスの取り消しとなる。現状についていうと、伐採量は10年前と比べ3分の1、製材も3分の1、チップ生産は8分の1に減少している。現在森林管理局は林業の諸問題の解決を目指し、開発プログラムを作成している。その中に生産の近代化、木材の高度加工、外資の誘致(現在、マレーシア・米国だけであり、日本の投資を期待している)を大きな課題としている。管理局の訪問が終わった後、ハバロフスクから70km離れたところにある製材コンビナートを視察したが困難な状況にあるという印象を持った。現在、他の業者が持ってくる木材を加工しているだけで資金不足のため独自で原料を購入することが出来ない。部品および燃料を買えないこともあったとのことである。ハバロフスク地方から輸出する木材における加工品の割合が非常に低い状況を改善するために知事が加工に関する次のような命令を出した。その内容は、加工品の割合を1999年に20%、2000年に30%、2001年に100%にすることである。コンビナート関係者は「これは非常に良いことであり、その通りになればコンビナートの仕事が増えるだろうが、1999年の加工品のシェアは実際には12%にとどまっており、本当に実現できるかどうか疑問である」と言っていた。

25日に4人がA班とB班に別れ、私を含むA班は車に乗ってコムソモリスク・ナ・アムーレへ移動した。B班は飛行機でニコラエフスク・ナ・アムーレに向かった。ハバロフスク～コムソモリスクの区間(約400km)は、今回走った中で最も良い道だと感じた。道路状況のチェックや補修を行うための専用車や労働者の姿を何回も見かけた。運転手はほとんど時速100kmで飛ばし、5時間で到着した。

ここでまた面白いことが起こった。私はコムソモリスクは初めてだったので、出発前に運転手にホテルの場所を知

っているかどうかを確認した。彼は現地のガイドに聞いたからOKだと言ったが、コムソモリスクのホテルに着いてみると、日程表に書いてあるホテルではなかった。運転手に聞くと、「大丈夫、ハバロフスクで何回も確認した」と言う。しかし、現地のガイドの出向えもなく、ホテルに予約も入っていなかった。旅行会社の事務所がこのホテルにあったので、直接そこへ行って文句を言ったら、その若い職員が問題を解決してくれた。我々がチェックインして部屋まで上がったところに、出迎えにくるはずだったガイドが現れて、「皆さんのホテルは違うところで、私はここで待っていた」と言った。10分しか滞在していないホテルをチェックアウトし（もちろん無料）、最初から予定していたホテルに移動した。

コムソモリスク訪問の主な目的は伐採場および林道を視察することであった。ハバロフスク地方森林管理局は地方のもっとも有力な伐採企業の一つであるフローラ社と連絡してアポを取ってくれていたが、コムソモリスク到着後に確認の電話をしたら断られた。しかし、現地のガイドの協力でより小さい伐採企業の方に会ってある程度の情報収集、意見交換ができることになった。新しいアポをとるには時間がかかりそうだったので26日午前中にコムソモリスク港を訪問することにした。

午後、伐採企業での面談を行った。残念ながら一番近い伐採場でも100km以上離れており半日で行ってくるのはとても無理だと言うので行けなかったが、木材運搬車が利用する林道、木材の集積選別場、貨車への積み込む駅を視察した。



木材の集積選別場

コムソモリスク郊外の林道の入口まで移動したときに非常にびっくりしたのは、山火事の跡であった。2年前にハバロフスクへ仕事で行ったとき、市内は煙に覆われており、その原因はコムソモリスク付近での山火事だった。そのときは、煙がハバロフスクまで来るなんてひどい火事だと思ったただけだったが、今回、自分の目で見てその実際の規模

を想像できた。場所によっては、見渡す限りわずかに焼け残った黒い樹幹と若い木しかない。その回復には数十年かかるだろう。

27日の朝ジープに乗ってワニノへ向かった。今回もウラジオストクのように運転手は旅行会社の職員ではなく、ワニノで用事がある車で行く人が、旅行会社に頼まれて我々を乗せてくれたのであった。本職をたずねたところ、コムソモリスクの大きな商社の社長である。今回の旅行は、偉い運転手に恵まれているなど思った。

ワニノへ行くにはハバロフスクとコムソモリスクのちょうど真中にあるリドガから東に曲がって、計530km走らなければならない。リドガ～ワニノ道路（350km）は1998年に貫通しトラック輸送が可能となった。舗装はまだ最初の10kmしかできてなく、その後はアスファルトがない。途中、特に工事区間（まだ路盤整備中）ではジープでも通れるかどうかと思うぐらいの悪い道があった。リドガまでの180kmを2時間で走って、残りの350kmに10時間かかった。



リドガ - ワニノ道路

しかし、ハバロフスク行政はこの道の建設に積極的であり、専門家によると、今のペースで行くと、2007年の予定より早く完了すると言う。そうになると、今まで鉄道輸送だけしかなかったハバロフスク～ワニノルートが非常に便利になる。今でも、道路が悪いにもかかわらず、小企業が鉄道より安いトラック輸送を利用することがある。

前に述べたように、B班はハバロフスクからニコラエフスクに飛行機で行った。27日の朝にヘリに乗ってラザレフ港およびデカストリ港を視察し、ワニノへ移動し、A班と合流する予定だったが、その日は天気が悪くてヘリが飛ばなかった。そのため、B班は飛行機でハバロフスクに戻って一泊してから車でワニノへ行くことにした。実際にワニノに集まったのは28日の夜だった。

こういう事情になって、我々A班は28日中にできるだけB班が予定していたところも訪問することにした。まず、ワニノ港を視察した。ワニノ港湾局の職員は非常に協力的であり、港湾関連の詳しい情報を提出し港湾を案内してくれた。ワニノ港について簡単に説明すると、年間1,500万トンの能力のある極東における最も大きな港湾の一つである。港湾には一般貨物、木材、コンテナ、石炭およびアルミナ（粉状）専用ターミナルがある。現在、冷凍庫と岸壁を持つ食品埠頭が建設中である。ソ連時代に1,100万トンの貨物を取り扱った実績があるが、1990年代に入ると、貨物量が急減した。1999年と今年はやっと貨物増加の傾向が見られてきたが、それでも1999年の取扱量は600万トンに過ぎなかった。



ワニノ港

港湾付近にある大きなトキ操車場および株式会社になってワニノ港から独立した石油ターミナルも訪問した。また、近くのソフガバニまで行って木材ターミナルを視察した。29日、前夜ワニノに到着したB班は、午前中港湾および駅を視察し、みんなで昼食を取りソフガバニ空港からハバロフスクに戻った。30日の日曜日をハバロフスクで過ごして、31日にハバロフスクからダリアピア・ハバロフスク航空の直行便で新潟に戻った。

最後に、全体的な印象について述べたい。まず経済改善が見られるようになった。前回、1998年8月のロシア経済危機の直前に極東に行ったときも、1995-96年と比べてかなり良くなったという感じがした。しかし、そのときは銀行、証券取引、商業などの資金運用・サービス分野だけが活発であり、生産分野は停滞が続いていた。最近の変化は質的に違うと思う。経済危機の影響で大打撃を受けたサービスセクターが回復していると同時に、生産企業も持ち直している。もちろん最近の成長を維持できるかどうかは、政府の経済政策が成功するかどうかによるが、現時点では経済は底を打ったという楽観的な見方が多い。また、以前からよく言われているのは、ソ連時代と全く違う新しい考え方の指導者が企業に来ない限り状況は変わらないということである。今回いくつかの企業を回って、目先のことではなく将来を考え、明確な戦略・発展計画を持っている若い社長やマネージャーが多くなったと感じた。彼らは世界の経験を勉強し、効率の高い新しい経営手法を導入し、新しい市場やパートナーを探しており、非常に積極的である。このことは今後の成長の大きな要因の一つとなるだろう。

# 行程図



凡例	
国境	-----
州境	-----
主要道路	=====
主要鉄道	=====

