

主要国運輸事情調査

－ ロシア連邦沿海地方 －

平成23年3月

目 次

1. ロシア沿海地方の運輸関係行政機構	2
2. 運輸の概況	2
3. 航空	3
4. 鉄道	5
5. 自動車	6
6. 海運	9
7. 港湾整備	10
8. 船員	16
9. 造船業及び船用工業	16
10. 観光	16
11. その他	18

別添資料

沿海地方詳細図

1. ロシア沿海地方の運輸関係行政機構

(1) 行政組織

① 沿海地方行政府

運輸、通信、建設担当の副知事の下、船舶・港湾・運輸・通信委員会設置。

② 鉄道関係

(公開型株式会社「ロシア鉄道」)極東鉄道ウラジオストク支社。

※2003年10月、旧連邦鉄道省の運行・経営部門を引き継ぐ形で「ロシア鉄道」が発足。「ロシア鉄道」の株式の100%は連邦政府が保有する。

③ 海運関係

ウラジオストク、ナホトカ、ヴォストーチヌイの主要3港に運輸省海運局支部。

④ 航空関係

ウラジオストク空港に航空管制本部。

2. 運輸の概況

(1) 沿海地方における貿易

ロシア全体の経済成長に伴い、輸入が増加するにつれて貿易総額も急増してきた。特に2004年以降、沿海地方は大幅な入超となっていたが、これは日本製中古車輸入額の急増によるところが大きかった。

沿海地方は多数の港湾を抱えることから、海上輸送の占める割合が大きい。中国と国境を接しているため陸上輸送も行われる。日本からは乗用車や重機・建機が、中国からは食料品、衣料品、日用雑貨が流入し、沿海地方だけでなく極東の他の地域やシベリア、さらにはモスクワや中央アジア方面へも輸送される。こうした形で、沿海地方はロシア・中央アジアにとっての総合的な玄関口となっている。

表1 沿海地方の主要相手国との輸出入高(単位 100 万ドル)

相手国	2005		2006		2007		2008		2009	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
日本	165.2	1,008.9	159.1	1,202.0	191.5	1,644.8	208.0	2,153.0	97.8	316.2
中国	653.7	769.5	759.7	978.3	770.1	1,586.1	559.5	2,146.4	614.3	1526.6
韓国	268.5	367.5	260.3	394.2	325.7	366.5	357.2	515.4	292.2	254.2
米国	57.3	35.2	40.0	79.9	42.8	121.2	28.0	243.0	1.8	134.8
総額	1,362.9	2,374.7	1,400.3	3,064.6	1,516.0	4,242.2	1,354.4	5,810.6	1098.0	2731.3

出典:『ロシアNIS調査月報』(2009年8月号)及び沿海地方行政府 HP(2009年データのみ)

(2) 主な特徴

① 地理条件

(イ) ロシア連邦の概要

ロシア連邦は、東はベーリング海、西はバルト海におよぶ広大な国土を有している(国土面積:約1,707万平方キロメートル(日本の約45倍、米国の約2倍))。シベリア地域においては、

夏冬の気温差が 100℃近くまで達することもある過酷な自然条件であり、モスクワ方面～極東地域の海上輸送に関しては、スエズ運河ルート以外には北極海ルートとなり、北極海の氷結等により海上輸送が困難な地勢条件でもある。

(ロ) 沿海地方の概要

沿海地方は、ロシアの南東端に位置し、北はハバロフスク地方、西から南は中国、北朝鮮と国境を接し、東側は日本海に面している(図-1 の濃赤着色部)。

面積……………165,900 平方キロメートル(北海道の約 2 倍)

人口……………198.2 万人(2010 年 1 月時点)

主要都市…ウラジオストク市(60.5 万人)、ウスリースク市(18 万人)、ナホトカ市(16.7 万人)、アルチョム市(11.1 万人)(いずれも 2010 年 1 月時点)



図-1 沿海地方位置図
地図出典: Wikipedia

② 運輸の特徴

上記①のとおり、沿海地方だけでも広大な面積を有している。しかし、同地方内では年間を通じて機能している空港が少なく(下記3. 航空参照)、沿海地方内の各都市への移動は自動車か鉄道を利用する頻度が高い。ただし、沿海地方外のロシア国内への移動に関しては、航空または鉄道が支配的である。国外への貨物輸送に関しては、多数の港湾を有していることから、海上輸送が支配的であり、旅客に関しては、航空が支配的である。

3. 航空

(1) 沿海地方の航空概要

① 輸送量

表 2 航空運輸実績

	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
貨物輸送(千 t)	8.0	6.8	11.7	9.7	14.6
貨物輸送(百万 t・km)	32.5	26.2	32.5	40.9	70.5
旅客輸送(百万人)	0.6	0.8	0.9	1.1	1.3
旅客輸送(百万人・km)	2,097.8	2,447.0	2,943.1	3,966.1	n.a.

出典: 連邦統計庁沿海地方支部統計資料 2011 年

沿海地方の航空貨物取引量は、2008年には14,600トンと前年比約58%の増加となった。これは、この時期に原油価格が上がっており、産油国であるロシアの経済に好影響をもたらしたと考えられる。また、当地は日本製中古車ビジネスが盛んであり、簡易な部品や装備を航空機で運ぶ習慣があったため、2009年1月からの輸入中古外国車に対する禁止的輸入関税の導入前に、日本で購入し当地に運ぼうとする駆け込み需要があったとも考えられる。それを示すように、2009年は9,700トンまで落ち込んでいる(2008年のリーマンショックに端を発した、経済不況の影響もあったと考えられる)。2010年には14,600トンまで持ち直した。この年には、ロシア政府の政策により、沿海地方を含むロシア極東地域からモスクワ方面へのフライトを利用するロシア人(12歳までの子供と65歳以上の高齢者)に対し、航空運賃の補助を実施したため、国内線において利用客とともに貨物量が多くなったと考えられる。また、同年には成田直行便も就航したことも、増となった要因の一つに挙げられる。

旅客輸送量については、毎年増加を続け2010年には130万人(2006年と比較して2倍以上)まで増加した。これは、中所得者層の増加や新規路線の開設、先にも述べた運賃補助政策により、航空利用客が増加したことによるものと考えられる。

②主要輸送品目

品目別の統計データは公表されていないが、沿海地方統計局の資料によれば、航空貨物の輸送形態別に占める割合は全体の1%以下となっており、専ら旅客輸送が主体となっている。貨物は、乗客の荷物か生活用品、郵便等が中心である。

③沿海地方の空港概要

(イ)ウラジオストク(キネヴィチ)空港

(a)滑走路……3,500m×1

(b)ターミナル……国内線×1、国際線×1。既設の国際旅客ターミナルは、日ロ合弁会社(現在は合弁解消)によって建設され、1999年より供用を開始した。

(c)航空路……成田(週2便、2010年より就航)、新潟(週1便、2010年より週2便から1便減便)、富山(週1便、2011年より夏季のみ運航)、ソウル、釜山、北京、ハルビン、バンコク、ハノイ、ピョンヤン等を結ぶ国際線とモスクワ、サンクトペテルブルク、エカテリンブルク、ヤクーツク、ノボシビルスク、イルクーツク、ハバロフスク、サハリン、カムチャッカ等のロシアの主要都市及び沿海地方内の郡部を結ぶ路線を有している。

(d)空港運営……ウラジオストク国際空港社(民営)

(e)アクセス……沿海地方の首都であるウラジオストク市とは、約50km、所要時間は40分～1時間。

(f)乗入会社……ウラジオストク航空、アエロ・フロード、トランス・アエロ、シベリア航空、大韓航空、中国南方航空、高麗航空(北朝鮮)

(ロ)その他の空港

ウラジオストク空港以外に、沿海地方には23の地方空港が存在するが、実際に機能しているのは、ダリネゴルスク、カヴァレロヴォ、プラストウン、スヴェトラヤ、テルネイの6ヶ所である

(なお、いずれも冬季は運休)。ウラジオストクと航空路で結ばれているのは、ダリネゴルスク、プラストウン及びカヴァレロヴォの3ヶ所となっており、乗客が少ない場合は、ヘリコプターによる乗客の輸送が行われている。

(2) 沿海地方の航空会社

沿海地方に唯一の航空会社として、ウラジオストク航空があり、同社は、従来アエロフロートの社名でウラジオストク～新潟、富山の本邦間及びロシア国内の定期便を運行していたが、1995年から独自の社名で運行している。現在、同社は、経済発展貿易省連邦財産管理庁が株式の51%を保有している。2010年時点での保有機数は16機。さらに、新型機を9機導入予定。2008年には、国際航空運送協会(IATA)の国際運航安全監査プログラム(IOSA)に合格している。沿海地方～本邦間ではウラジオストク航空のみ運航しており、往復料金(正規料金)で10万円を超える。

(3) その他

ウラジオストク～香港間の直行便が2011年末に就航する予定。また、2011年中には、ウラジオストク空港に上海や広州等の都市からの航空便も乗り入れする予定。

4. 鉄道

(1) 沿海地方の鉄道概要

① 輸送量

表3 鉄道運輸実績

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
貨物輸送(百万t)	14.5	16.7	17.1	12.6	14.1
貨物輸送(10億t・km)	36.3	39.9	41.1	39.8	51.1
旅客輸送(百万人)	19.1	19.2	18.0	12.3	10.5
旅客輸送(百万人・km)	1,788.6	1,789.4	1,668.0	1,284.4	n.a.

出典:連邦統計庁沿海地方支部統計資料2011年

沿海地方における鉄道貨物輸送量は、2009年に5百万トン近く減少した。これは、この時期の経済不況が大きく影響を及ぼしている。また、2009年1月に輸入中古車に対して禁止的関税がかけられたことにより、自動車の輸入量が減り、それに伴い輸送量も減少したことも原因の一つとして考えられる。鉄道に関しては、鉄道省が内務省とともに、貨物の安全性を保証する措置を採ったこと等により、貨物の安全性が向上したが、運営主体である「ロシア鉄道」が輸送料金を高価に設定していることから、上表のように貨物輸送量は大きく増加しにくい状況となっている。

旅客輸送量は年々減少している。ロシアは広大な国土を有していることから、移動には長時間を要するがフライト網が充実され、且つ2. 航空(1)でも述べたように、極東～モスクワ方面への航空運賃補助制度により、利用客が航空機にシフトしたためと考えられる。

なお、沿海地方行政政府産業・輸送局へヒアリングしたところ、2009年3月時点でのシベリア鉄道の利用率は約60%であり、能力的に余裕があるとのこと。

②沿海地方の鉄道インフラ

(イ)沿海地方の鉄道網

沿海地方における主要鉄道網の基盤はシベリア鉄道である。シベリア鉄道は、国内外の人の物の輸送のみならず、対中央アジア輸送ルート、アジア・太平洋諸国と欧州諸国を結ぶシベリア・ランドブリッジという観点からも重要なルートとなっている。主要路線としては、ハバロフスクーウラジオストク線及びウラジオストクーナホトカ線がある。両線は完全複線化がなされており、極東の主要港であるウラジオストク、ナホトカ、ヴォストーチヌイ港と結んでいる。その他に、シビルツェヴォーノヴォカチェリンスク、ウスリースクーグロデコヴォ、シビルツェヴォーノヴォチュグエフカ、ウスリースクーハサン、マハリノ(カムィショーヴァヤ)ー琿春の支線がある。2010年11月26日には、中国吉林省の長春市とウラジオストク市を結ぶ鉄道線が開通された。同鉄道線の全距離は866キロメートルであり、北東中国において一番の延長をほこる。

(ロ)シベリア鉄道の再建及び近代化

シベリア鉄道の再建及び近代化としては、列車及び駅舎等の鉄道施設のコンピュータ化、駅舎施設の改装、シベリア鉄道の全線電化、モスクワーウラジオストク・ナホトカ間の通信光ファイバー施設などの工事が計画されており、そのうち、シベリア鉄道で唯一非電化区間であったスピヤギノーグペロヴォの電化工事が2002年12月に完了し、同年12月25日より供用を開始した。これにより、シベリア鉄道は電化工事開始以来73年振りに全線電化が実現した。

(2)シベリア鉄道の安全性の確保

ソ連解体後、貨物が輸送途中で紛失したり、破損したりすることが頻繁に発生したが、近年は、鉄道省が内務省とともに、貨物の安全性を100%保証する措置をとったこと等により、その安全性は著しく向上した。「シベリア鉄道国際調整評議会」によると、最近5年間のトランジット貨物の紛失は1件も発生しなかったとのこと。鉄道省は、貨物の安全運行を最重要視しており、安全運行を維持し、安全性を高めるための会議を定期的で開催するとともに、定期点検の実施や車両破損の予防、線路状態監視のための設備設置等の対策を講じている。

5. 自動車

(1)沿海地方の旅客輸送手段

沿海地方における主要な輸送運送手段はバスである。同地方内には、約20のバス会社が営業しており、約1,200台のバスを保有。

(2)政府の基本政策・最近の動向

沿海地方にある自動車は、そのほとんどが日本製中古自動車である。日本で売られている中古車または事故車を当地に輸入し、それを販売している。そのため、当地は右側通行であるが、本来は左ハンドル車のところ右ハンドル車のまま市民が使用している。免許取得のための

教習制度はあり、路上教習も行われているが、そこで使用されている教習車も日本製(右ハンドル)である。バスに関しては、日本製では乗客は中央車線側から乗り降りしなければならないため、韓国製中古バスが使用されている。このように、自国産の車が使用されていない現状から、政府は国内産業の保護を目的として、2009年1月に輸入外国製中古車に対する禁止的関税を適用し、更には、沿海地方では国内メーカーの工場立地の推進、外国製中古車から国産車への買い換えを推進している。そのため、外国製中古自動車(完成車)の輸入量は激減し、中古車業者は部品での輸入にシフトしている。最近では、部品の輸入にも更なる規制を掛けることも検討されていたが、実現には至っていない。当地では、中古であっても日本製の優良な品質が認められて、日本製中古車が一大ビジネスに発展した経緯があり、前述の規制等は沿海地方の産業に打撃を与えている。国内産への転換推進は依然継続しており、今後の政府の動向を注目する必要がある。

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況

① 自動車運輸実績

表 4 営業距離

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
自動車道路(km)※	9,522	9,809	11,117	10,270	10,605
自動車道路(舗装延長)(km)	8,533	8,678	9,454	9,250	9,638
路面電車軌道(km)	46.6	46.6	46.6	46.6	28.5
トロリーバス(架線)(km)	52.6	52.6	52.6	52.6	52.6

※:自動車道路(km)は、舗装部+未舗装部の総延長を示す。

表 5 貨物輸送量

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
貨物輸送(百万 t)	54.6	47.1	49.9	54.2	39.2
貨物輸送(10 億 t・km)	1.6	1.4	1.5	1.5	1.2

【補足】表 5 に関して、2010 年速報値が発表されているところ、下記のとおり。

貨物輸送(百万 t); 40.9 、貨物輸送(10 億 t・km); 1.3

表 6 旅客輸送量

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
バス(百万人)	110.6	108.0	111.6	113.9	102.1
路面電車(百万人)	25.3	19.5	16.2	14.2	11.3
トロリーバス(百万人)	17.6	11.3	7.4	6.8	7.2

【補足】表 6 に関して、2010 年速報値が発表されているところ、以下別表のとおり。

表 6(別表)

	2010 年
バス(百万人)	101.5
路面電車(百万人)	11.5
トロリーバス(百万人)	5.9

表 7 旅客輸送量(百万人・km)

	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
バス(百万人・km)	1,196.2	1,283.0	1,637.3	1,620.8	1,413.3

【補足】表 7 に関しては、バスのみ統計データが公表されている。

表 4~7 の出典: 連邦統計庁沿海地方支部ホームページ掲載資料

公共交通機関(バス、トロリーバス、路面電車)は、車両の深刻な老朽化と料金値上げにより、輸送能力が低下している。参考までに、ウラジオストク市における路線バスの運賃は市内一律 11 ルーブル(約 33 円)、トロリーバス及び路面電車は 7 ルーブル(約 21 円)である。

②路線バスの概要

従来の路線バスは、各地方自治体により運営されていたが、近年、地方自治体の登録制度に基づいた個人企業による路線バスが増加している。こうした会社の出現により旅客輸送のサービスエリア及び便数が拡大されつつあり、利便性は増している。

また、増加する露中貿易に対応すべく 2005 年の定期露中運輸委員会によりウラジオストクーハルビン間に直行バス運行が決定され、沿海地方の 2 つの運送会社により 2 台 1 組のバスを 2 組ずつ、1 組はポグラニチヌイー綏芬河へを、他の 1 組はポルタフカー東寧間を経て中国まで運航されている。走行距離は片道 750km、所要時間は約 12 時間である。

(4)自動車の車検・点検整備について

①車検制度の概要

ロシアでは、車検制度というものが存在しない。そのため、一目で整備不良と分かる自動車も走行しているが、それを違反と見なすかどうかは、交通警察の裁量に委ねられているのが現状である。

②点検整備制度の概要

上記①でも述べたように、当地では車検制度がないため自動車の保守管理は、各所有者の自己責任で行われる。

(5)その他

ロシアでは、自動車の所有者には強制保険の加入が義務付けられており、ナンバー取得には必須条件となっている。

6. 海運

(1) 沿海地方の海運概要

ロシア極東の海の玄関口である沿海地方には、ヴォストチヌイ港、ナホトカ港、ウラジオストク港等、ロシア有数の港が存在し、これら港はサハリン州やカムチャッカ地方等を結ぶ国内港としての役割だけでなく、アジア・太平洋諸国との貿易港として重要な役割を担っている。

(2) 沿海地方の貨物取扱量及び旅客数

表 8 海運運輸実績

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
貨物輸送(百万 t)	5.9	3.5	6.3	5.6	6.4
貨物輸送(10 億 t・km)	15.9	12.9	10.8	12.5	16.3
旅客輸送(百万人)	0.6	0.7	0.8	1.0	1.1
旅客輸送(百万人・km)	15.1	16.1	16.7	13.5	n.a.

出典：連邦統計庁沿海地方支部統計資料 2011 年

沿海地方における海運の貨物取扱量は、ここ数年は横ばいとなっている。2007年に、貨物輸送量が 3.5 百万トンと落ち込んでおり、これは、燃料・鉱物原料の取り扱いが 2006 年より減少したことが要因の一つと考えられるが、特定するまでには至っていない。

旅客輸送人数については、年々増加傾向にある。特に、2009 年 6 月には境港(鳥取)ートン(韓国)ーウラジオストクを結ぶ貨客船「イースタン・ドリーム」号が就航し、旅客数を伸ばす要因となった。

(3) 沿海地方の海運会社

沿海地方には、主な海運会社として、極東船舶株式会社(FESCO)と沿海海運会社(PMP)の 2 社がある。FESCOは、極東地域最大の民間船舶会社であり、サハリン、カムチャッカ、マガダン等の極東地域、日本、韓国、中国、ベトナム等のアジア・太平洋諸国との間に定期航路を有している。保有船舶は、貨物船約 70 隻、貨客船 2 隻、砕氷船 4 隻等である。日本との定期貨客航路は、2009 年 12 月に日本とロシア極東を直航する唯一の貨客船「ルーシ」号(伏木海陸運送)が売却されたが、上記でも述べたように、2009 年 6 月から「イースタン・ドリーム」号(DBSクルーズ社)が就航している。

一方、1992 年に株式会社化された沿海海運株式会社(PMP)は、石油製品を扱う海運会社として、内航及び外航航路に携わっている。同社が所有するタンカーの総排水量は 70 万トン以上で、1999 年末の所有船舶 45 隻を有している。平均船齢は 15 年以下。同社保有の全てのタンカーは、二重底が採用されている。

7. 港湾整備

(1) 沿海地方の港湾概要

沿海地方にはウラジオストク、ナホトカ、ヴォストチヌイ、コジミノ(石油積み出し港)、スラビヤンカ、トロイツァ(旧ザルビノ)、ポシエツ等々の港があり、各港の取扱貨物は種別ごとに特化しており分担関係にある。各港湾には、それぞれの運営会社が存在し、運営管理にあたっている。また、それら運営会社の上に「ロスモルポルト」という国営企業(ロシア連邦運輸大臣に属している)が存在する。沿海地方行政政府産業・輸送局によると「ロスモルポルト」の主な事業内容は、

- 海岸・岸壁・棧橋等を管理しており、それらの整備計画は国の事業として同社が担当している。
- 民間会社による岸壁等の整備には国の承認が必要となっており、それらの窓口として機能している。
- 各港湾会社から、岸壁や棧橋等の使用料を徴収しメンテナンスを行う。
- 各投資者との協議を行う。

となっている。なお、現段階では各港湾会社との契約期間について、これといった取り決めはないが、現在改定中の港湾法では、最長 49 年の契約を交わすことが可能となる

また、同産業・輸送局によれば、沿海地方の主な港の特徴は以下のとおりとなる。

ウラジオストク商業港: 中古自動車、コンテナを主としており、国際的な港である。シベリア鉄道と直結している。

ナホトカ商業港: ゼネラルカーゴ、コンテナ、バルク貨物を主としており、旧ソ連時代から開放されていた港である。シベリア鉄道と直結している。

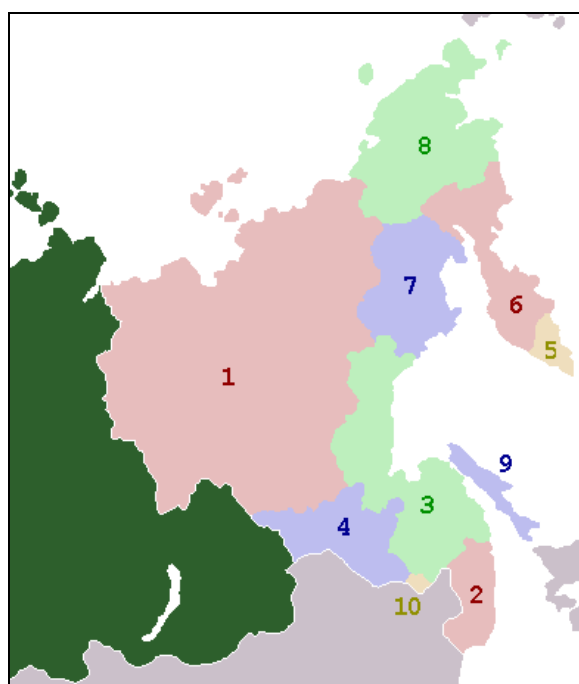
ヴォストチヌイ港: コンテナ、バルク貨物、化学製品、石油製品関連を主としており、数社の会社が運用している。シベリア鉄道と直結している。

ポシエツ港: 石炭を主としている。

トロイツァ港(旧ザルビノ): ゼネラルカーゴを主としている。中国北東部との国境に近く、対中国との玄関口として認識されている。

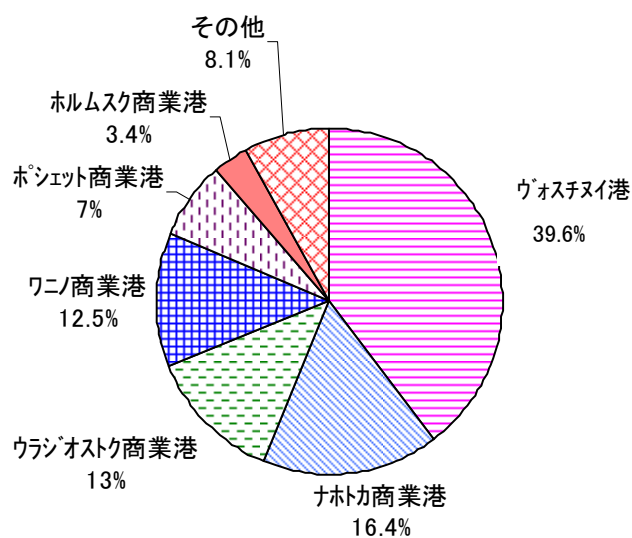
オリガ港: 木材を主としている。

沿海地方を含むロシア極東連邦管区(極東地域)の、主要港湾の貨物取扱いシェアは、図-3 のとおりである。なお、「極東連邦管区」とは、沿海地方(2)、ハバロフスク地方(3)、カムチャツカ地方(5, 6)、サハリン州(9)、マガダン州(7)、アムール州(4)、サハ共和国(1)、チュクチ自治管区(8)、ユダヤ自治州(10)が構成主体となっているロシアの地域管轄区分である(カッコ内の数字は図-2 の番号に一致)。この内、アムール州、ユダヤ自治州は内陸地域であり、サハ共和国は北極海のみには海岸線がある。



図一2 極東連邦管区構成主体図
地図出典: Wikipedia

図一3 ロシア極東主要港湾の貨物取扱シェア(2009年)



注) ワニノはハバロフスク地方、ホルムスクはサハリン州に属する。

出典: дальневосточный капитал 2010年9月号

①主要港湾の概要

(イ)ウラジオストク商業港

ウラジオストク商業港は、ウラジオストク市の金角湾に位置する。同港は、ウラジオストク商業港株式会社のもと運営されており、同社は極東船舶会社「FESCO」が親会社となっている。同港の国際定期貨物航路は、日本、韓国、中国、ベトナム(中国経由)がある。また、定期フェ

リー航路として、日本(韓国経由)、韓国がある。

同港の取扱貨物は、輸入貨物の 8 割はトラック輸送、2 割は鉄道輸送にてロシア国内及び近隣諸国に輸送されている。輸出貨物のほとんどは、鉄道で同港に運ばれている。

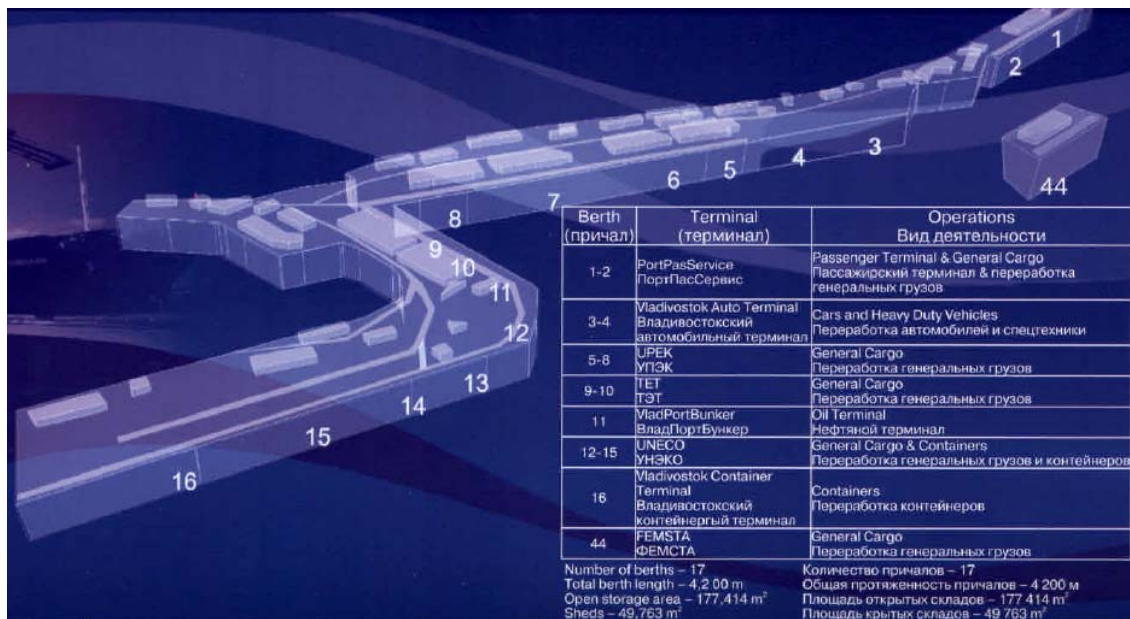
現在、同港では FESCO 社とロシア鉄道が 50%ずつ共同出資してコンテナ専用の新岸壁建設の計画が進められている(貨物処理能力 25,000TEU)。また、市内の渋滞を避けるため、港湾道路の新設、線路新設が計画されており、ウラジオストクの隣町であるアルチョム市に、貨物の陸上ストックヤード建設の計画もあるが、実施には至っていない。

表 9 ウラジオストク商業港施設等一覧

施設等	内容	
港湾施設		
港内最大水深	30m	
岸壁総延長	4,200m	
岸壁水深	4.5～11.5m	
接岸バース数	17	
用地		
オープンヤード	177,414m ²	
保税倉庫	49,763m ²	
主な荷役施設		
ガントリークレーン	45 基	
フォークリフト	85 基	
主要貨物	中古自動車、重機、コンテナ、鉄鋼、穀物	
年間貨物取扱量	※[]内はコンテナ取扱量	
2010 年計	690 万トン	[33 万 8,893TEU]
(輸出)	(390 万トン)	[12 万 4,486TEU]
(輸入)	(150 万トン)	[10 万 8,678TEU]
(内貿)	(150 万トン)	[10 万 5,729TEU]
2009 年計	620 万 5,000 トン	[22 万 7,978TEU]
(輸出)	(420 万 6,000 トン)	[8 万 5,644TEU]
(輸入)	(97 万 9,700 トン)	[6 万 9,481TEU]
(内貿)	(102 万トン)	[7 万 2,853TEU]
2008 年計	591 万 4,800 トン	[26 万 7,300TEU]
(輸出)		[10 万 900TEU]
(輸入)		[8 万 9,800TEU]
(内貿)		[7 万 6,600TEU]

出典:ウラジオストク商業港社 提供資料

図-4 ウラジオストク商業港岸壁配置図



出典: ウラジオストク商業港社パンフレット

(3) ヴォストチヌイ港

極東最大の港。ナホトカから約 30 km 東に位置し、アジア・太平洋諸国と欧州諸国を結ぶシベリアランドブリッジの積替基地として重要な役割を担っている。現在、同港はアメリカ、日本、中国、韓国、タイ、インドネシア、ベトナム、メキシコ、台湾、フィリピンの 10ヶ国と航路が結ばれている。

同港は、石炭、その他一般貨物を扱う「ヴォストチヌイ商業港社」とコンテナを取り扱う「ヴォストチヌイ・スチヴイドルニー社（セベルスタリ・トランス社（露）75%と DP World 社（ドバイ）25%の合弁企業）」、木材を取り扱う「マールィ・ポルト社」、化学肥料を取り扱う「ヴォストーチナ・ウラリースキー・ターミナル社」等で構成されている。このように、一つの港が複数社で運営されている。なお、同港の港長は「ヴォストチヌイ商業港社」が担っている。

「ウラジオストク商業港社」の取扱貨物の 8 割は石炭であり、その内 6 割が日本へ輸出されている。

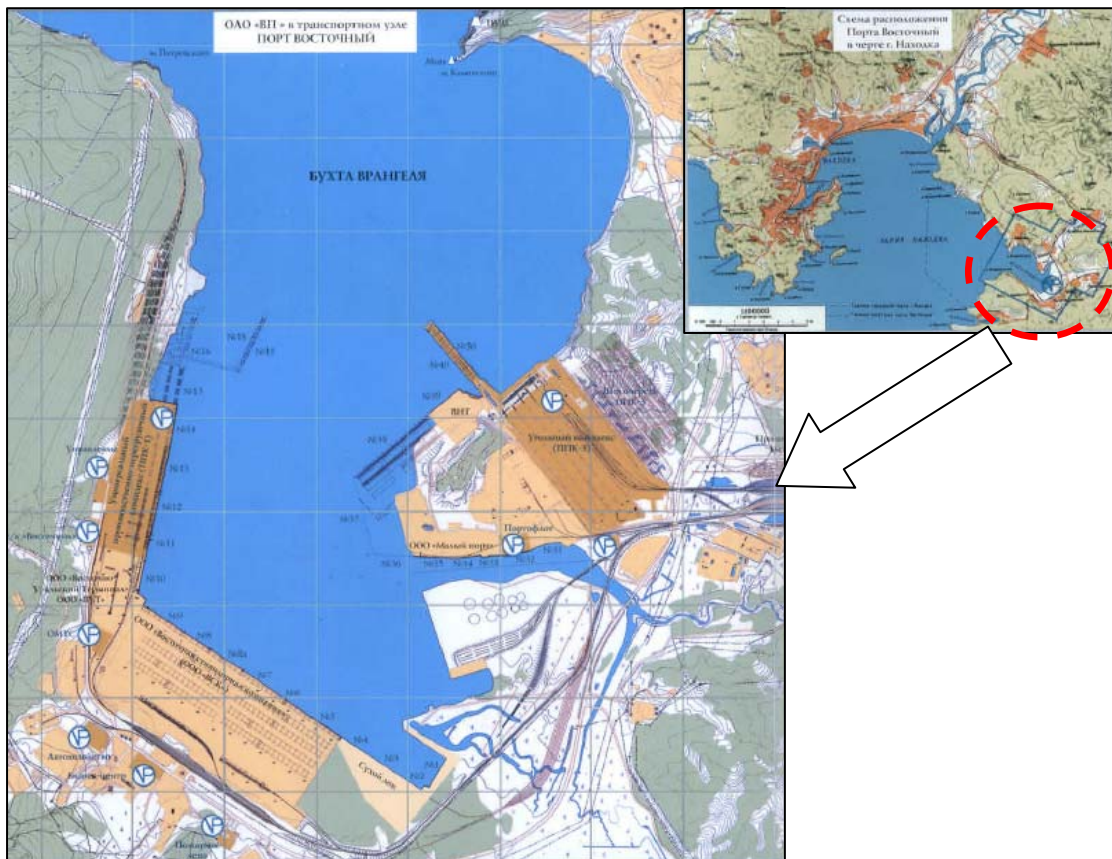
「ヴォストチヌイ・スチヴイドルニー社」が取り扱うコンテナの 9 割は、鉄道で輸送されている。取り扱いを国別にすると、コンテナの 58%は韓国、40%は中国、2%は日本となる。同社は、ロシア国内で陸上ストックヤード（保税地域）を有している。現在は、サンクトペテルブルク港近辺（約 50 万 TEU 保管可能、55ha の上屋建設中）とモスクワ付近（100ha）が稼働しているが、ノボシビルスク（シベリア地域）にも新ヤードを建設中である。また、鉄道管理部門があり、陸上での事務手続きを行うなど陸海一貫の業務を行っている。同社では、コンテナターミナル改修計画が立てられており、2009 年から 2020 年にかけて 5 億 4,500 万米ドルを投資し、コンテナ取扱能力を増大させる予定である。

表 10 ヴォストチヌイ港施設等一覧

施設等	内容
港湾施設 港内最大水深 岸壁総延長 (コンテナバース延長) 岸壁水深 (コンテナバース水深) 接岸バース数	22m 3,800m (1,284m)(上記岸壁総延長の内数) 6.5~16.5m (11.5~13.5m) 16
用地 (コンテナヤード)	1,670,000m ² (350,000m ²)(上記用地面積の内数)
主な荷役施設 (商業港) ガントリークレーン ポータルクレーン (スチヴイドルニー) ガントリークレーン RMG(rail) RMG(yard)	3基 8基 6基 6基 5基
主要貨物	石炭、コンテナ、木材、化学肥料
年間貨物取扱量	※[]内はコンテナ取扱量
2008年計 (輸出) (輸入) (内貿)	n.a. [40万724TEU] [22万8,413TEU] [15万2,275TEU] [2万36TEU]
2007年計 (輸出) (輸入) (内貿)	1,650万6,000トン [37万992TEU] [13万7,267TEU] [21万8,885TEU] [1万4,840TEU]
2006年計 (輸出) (輸入) (内貿) (トランジット)	1,606万4,500トン [29万1,423TEU] [10万4,912TEU] [16万283TEU] [1万4,571TEU] [1万1,657TEU]

出典:ヴォストチヌイ港社及びヴォストチヌイ・スチヴイドルニー社提供資料

図-5 ヴォストチヌイ港平面図



出典: ヴォストチヌイ港社パンフレット

(4) ナホトカ商業港

同港の貨物取扱量は、2006年の貨物取扱量は609万トンとなっている。輸出貨物が貨物取扱量の大半を占めており、輸入は30万トン(全体の4.4%)と少ない。なお、2007年は546万8,000トンであった。

主な取扱貨物として鉄鋼、木材、製材、アルミが輸出され、薄板、熱管ロール、ウランがカザフスタンからトランジット輸出されている。また日本からは建設機械設備を輸入している。輸入品のうち、自動車部品は、在露韓国系自動車工場向けの韓国製のものとなっている。

同港は、航路水深が10~13m、岸壁総延長が3,500mとなっている。国際航路として、日本、韓国、ベトナムがある。

ナホトカ商業港の最大の株主はシベリア・メタル・ホールディング社であり、同社の株式はエヴラス・ホールディング社が保有している。

出典: ナホトカ商業港社提供資料

(5) トロイツァ(旧ザルビノ)港

沿海地方南に位置する元漁港で、背後に中国吉林省等の農産物等の貨物需要や、米国西海岸及び日本(日本海側自治体)とロシア経由中国向け(またその逆)の貨物の中継港として、

近年脚光を浴びている。同港の接岸岸壁は4バースあり、第1バースはスクラップ、第2は木材、第3は中古車と新車を主に取り扱っており、第4バースは束草(韓国)ーザルビノフェリーの発着港で税関等も完備している。岸壁延長は650m、水深は8.5～9.5mである。

2007年の貨物取扱量は22万4,000トン。主な取扱商品は、輸出が木材、コンテナ、鉄くず、輸入は中古車が主体。

新規航路として、「束草～新潟～トロイツァ～琿春」が2009年6月に就航したが、数便で運休した。

出典:トロイツァ港社提供資料

(6)ポシエツ港

トロイツァ港の近くに位置する港で、沿海地方の主要港としては、最も北朝鮮・中国国境に近い港である。1998年8月、中国の琿春ーポシエツー秋田を結ぶコンテナ定期航路が就航したが現在休止中。2007年の貨物取扱量は、173万5,000トンで、全て石炭であり、いまや石炭専用港として位置づけられている。石炭は一部韓国向けもあるが、主に日本に輸出している。現在埋立地を造成し港の拡張工事が行われている。

同港は、鉄鋼グループの「メチェル」がオーナーとなっている。

出典:ポシエツ小湾港社提供資料

(7)その他

主要各港湾関連のホームページ

ウラジオストク商業港:<http://www.vmtp.ru/>

FESCO社:<http://www.fesco.ru/>

ヴォストチヌイ商業港:<http://www.vpnet.ru/>

ヴォストチヌイ・スチヴィドルニー社:<http://www.vics.ru/>

ナホトカ商業港:<http://www.ncsp.ru/>

トロイツァ商業港:<http://www.seaport-troitsa.ru/>

8. 船員

調査中

9. 造船業及び船用工業

調査中

10. 観光

(1)沿海地方への外国人観光客

沿海地方への外国人観光客は、下表のとおり年々減少傾向にある。減少の要因として、近年の経済不況や、2005年から中国人に対する査証免除滞在期間が30日から15日に短縮さ

れたことが考えられる。また、中国に次いで多かった日本からの観光客も、2006 年を境に韓国を下回った。これは、先にも述べた経済不況と、観光客の多数は航空機を利用するため、本稿 3. 航空(2)でも紹介したように 10 万円を超える高額運賃が影響しているのではと考えられる。なお、2010 年速報値が発表されており、外国人観光客数は 67,000 人(中国 43,671 人、日本 4,167 人、韓国 8,123 人、米国 4,272 人、カナダ 1,686 人、その他)となった。政策として、2009 年 3 月 7 日に、フェリーで訪れた観光客(宿泊先が指定されており、滞在内容が決定されている団体)に関し 72 時間以内の滞在であれば、査証が免除された。

表 11 沿海地方を訪問した外国人観光客数(人)

	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
中国	117,000	74,530	50,349	49,647	38,102
日本	7,600	8,316	5,529	4,814	3,496
韓国	6,900	7,073	6,991	7,808	4,935
米国	n.a.	1,869	2,484	1,775	2,456
その他	n.a.	6,800	3,029	3,135	3,963
合計	141,000	98,588	68,382	67,179	52,952

出典：沿海地方行政府国際協力・観光局提供資料，2009 年のみ行政府プレスリリース値

(2) 沿海地方からのロシア人観光客

沿海地方からのロシア人観光客数は、中国への観光客数が圧倒的な割合を占めている。要因として、ロシア極東は中国からの物資供給に依存していることが挙げられる。中国国境からロシア極東に物資を流通させるため、中国商人に雇用されたロシア人の担ぎ屋が旅行手荷物により衣料品、食料品、日用雑貨等の工業製品を運んでいるという現状があり、この担ぎ屋及び観光兼担ぎ屋が大きな割合を占めていると考えられる。

日本への観光客については、当地では中古車ビジネスが盛んに行われており、日本へ観光と称して渡航し中古車部品や設備を購入しているロシア人(いわゆる担ぎ屋)が見受けられるため、純粋な観光客数は少ないと考えられる。韓国への観光客は、増加傾向があるが、この数字には、タイ、マレーシア等の東南アジアに旅行するトランジット客を含んでいるため、韓国への純粋な観光客数も、統計数より少ないと考えられる。

表 12 沿海地方から外国へ出国したロシア人観光客数(人)

	2004 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
中国	614,013	768,733	934,192	1,138,867	351,639
日本	11,238	11,051	9,619	10,939	4,988
韓国	9,628	10,271	10,165	13,739	22,618
その他	1,419	2,872	10,025	15,640	6,813
合計	636,409	792,927	964,001	1,179,185	386,056

出典：沿海地方行政府国際協力・観光局提供資料，2009 年のみ行政府プレスリリース値

11. その他

(1)大規模インフラ整備計画

ロシアは、2012年のAPECをウラジオストクで開催する意志を表明した。これに伴い沿海地方行政は、大規模公共事業計画を策定し、連邦予算から2,020億ルーブル(=約62億ドル)以上が投入される(その後増額され、さらに地方予算、民間投資を含めれば5,500億ルーブル)。事業として、道路の近代化と建設、金角湾及びブールスキー島への海上橋の建設、空港の既存施設改修及び新規施設建設等を行う計画がある。また、市町村合併を行い人口100~300万人規模のメガロポリスを創設する構想もある。

図-4 2012年APECサミット関連施設見取り図

