

## セッションC

## ヨーロッパとアジアを結ぶ輸送ルートの新展開



## 北極海航路の現状と今後の展望

国際臨海開発研究センター研究主幹・国際港湾政策研究所政策研究室長  
柴崎隆一

まず北極海航路の定義を述べておきたい。北極海は、大きくロシア沿岸海域とカナダ・アラスカ沿岸海域の二つに分けられる。このうち、カナダ・アラスカ沿岸を航行するルートは北東航路（Northwest Passage）と呼ばれる。北極海航路（Northern Sea Route: NSR）と呼ばれるのは、ロシア沿岸の航路の方である。しかも、ロシア沿岸のうちノーバヤゼムリヤ諸島と大陸間のカラ海峡（カラゲート）からベーリング海峡までの区間を北極海航路と言う。その西側は、北極海には面しているが、メキシコ湾海域の暖流の影響でほとんど一年中氷がないので除外して考えるのが一般的である。北極海航路に関する統計等もこの区間の全部もしくは一部を通る船舶について集計されていると理解して良いと思う。北極海航路の1950年からの輸送実績を見ると、北極海航路の輸送実績が最大だったのは、1980年代の後半、ソ連末期だった。これがその後、ソ連崩壊に伴って急激に減少したが、2010年以降、回復傾向にある。ソ連時代の北極海航路を利用した輸送というのは、基本的にはソ連の内航海運だったと考えられる。2010年代の回復をけん引しているのは、量的にはそこまで多くはないかもしれないが、欧州とアジアを結ぶトランジット輸送や、この海域の資源等をヨーロッパ、あるいはアジアへ運ぶ輸送である。1990年代の落ち込みは、ソ連の崩壊で、北極海沿岸の諸都市や北極海地域に軍事的価値が見いだせず北極海エリア全体が衰退していった時期に重なる。この衰退期を克服して、最近再び増加に転じている理由を紹介していきたい。

北極海航路活用によって期待されるメリットは二つある。一つは輸送距離の短縮効果である。東アジア、北米西岸やアラスカから北ヨーロッパへの距離は、北極海航路の利用により劇的に短縮される。例えば、上海からロッテルダムまでは、スエズ運河経由で1万200海里なのに対し、北極海回りでは7,700海里であり、約25%短い。その分、輸送費用、輸送時間が低減できるという効果がある。そこ

で、北極海航路を活用したいという声が出てくることになる。2点目としては、北極海地域全体の開発の進展がある。北極海地域には豊富な天然資源が埋蔵されているが、最近の海水の後退や掘削技術、探査技術の進展により資源開発が進めば、これを北極海航路経由で成長著しい東アジアへ低コストで輸送することができる。

短期的には北極海地域の資源開発の方が先に進むだろうと言われている。現在、北極海地域の資源開発で最も先行し、実現の可能性が高いと言われているのは、ヤマル半島の天然ガスの開発プロジェクトだ。ソ連時代からヨーロッパ向けの石油・ガス供給の中心となってきたのは西シベリアだったが、資源が枯渇してきたので、開発地域を東シベリアや北極海沿岸へシフトしていかざるを得ない状況にある。ヤマル半島は天然ガスの最大の開発地域になっており、従来はパイプラインでヨーロッパの方に輸送されていたが、開発範囲が北上してきて、ついに北極海にまで至ったので、一部は海上輸送する、その際にヨーロッパだけではなくアジアにも輸送するという計画になった。海上輸送のため、ヤマル半島東側にサベッタ港を建設することになっている。2012年ごろから工事が始まっており、2017年ごろには最初のLNGの輸出が行われる計画である。

このプロジェクトを推進しているのはガスプロムではなく、ノバテックというガス会社であり、これにフランスのトタル及び中国の石油会社も出資して進められている。中国が出資しているのも、生産されたLNGの一部は中国にも輸出されるだろう。

ヤマルLNGプロジェクトには、商船三井が参画する予定である。全体で15、16隻になるLNG輸送船のうち3隻を、商船三井とチャイナ SHIPPING という中国の大手船社とが5割ずつ出資して、韓国の造船所で建造する。運航は商船三井が行うという内容で、ヤマルLNGプロジェクト側と契約をしたとのことだ。1隻目は建造が始まっており、2018年には就航する見込みである。これは25年間の長期の

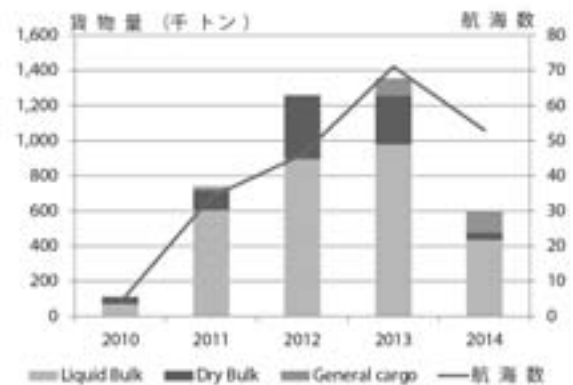
チャーター契約で、輸送貨物の有無に関わるようなリスク等は全てヤマルプロジェクト側が負う形になっている。

このLNG船は氷海を走るので、アイスクラス（耐水型）の船舶である。具体的にはARC7というタイプで、かなり頑丈な部類に入る。通常、北極海航路では、砕氷船が前を先導して、その後ろを耐水型の船が付いていく船団を組む。ヤマルプロジェクトでは、砕氷船の先導をうけるLNG船についても、耐氷機能と砕氷機能を併せ持つ頑丈な船を造る計画になっている。実は、ARC7であれば冬でも北極海航路を通れないこともないのだが、計画では夏だけ北極海航路を使い、冬は欧州方向に運航することになっている。その際、欧州経由で中国、インド等のアジアに輸送すると距離が長くなってしまい、耐氷船を投入するとコストが高くなることから、ゼーブルージュ港（ベルギー）で通常のLNG船に積み替えて輸送する計画になっている。同港には、既設のLNG積替ターミナルがあり、現在は他地域からヨーロッパに入ってきたLNGを一時保管して、イギリス、オランダ等にフィーダー輸送をするための基地になっている。夏の間にLNGをタンクに貯蔵し、冬の需要期に値段が高くなった所で売りさばいて差益を得るというビジネスモデルが成立している。したがって、こういうターミナルを東アジアのどこかに作ることも考えられるのではないかと思う。ヤマルLNGが描いている構想図でも、アジアのどこかにトランシップ基地を置くことを考えているように見える。具体的なプロジェクトがあるわけではないが、そういう案もあるということを指摘しておきたい。

続いて、アジアとヨーロッパを結ぶトランジット輸送の最近の動向について、お話ししたい。図は、Northern Sea Route Information Officeというノルウェー・ロシア合弁研究所が提供しているデータを整理したものだ。折れ線グラフは、年間の北極海航路航行船舶数を、棒グラフが輸送貨物量（トン）を示している。2010年ごろから輸送量が増えてきて、13年の時点で約70航海、輸送量130万トンぐらいになった。残念ながら14年は輸送量が半分ぐらいに落ち込み、航海数も50強にとどまった。右肩上がりが終わってしまっ、関係者は衝撃を受けた。なぜ減少したかという理由については、様々な説明がなされているが、私なりに4つに整理してみた。

第一に、一番大きかったのは、料金体系が変更になったことだ。ここでの料金というのは、砕氷船を独占的に運航しているロスアトムフロートというロシアの原子力船運航会社が徴収するエスコート料のことを指す。このエスコート料には、先導そのものに加え、事故発生時や船員が病気になる時にヘリコプターで内地まで運ぶなどといった

図 北極海航路輸送実績の推移



(注)・2013年まではカーゴトン。2014年は総トン(回送や実験船を除く)。  
・北極海を横断したものか、カラゲートからペベク以東まで航海したものが対象。

(出所) Northern Sea Route Information Office [http://www.arctic-lia.com/nsr\\_transits](http://www.arctic-lia.com/nsr_transits)より講演者作成

保険的なサポートまでが含まれている。2010年頃、北極海航路の活用が喧伝され始めた時にかなり抑えた料金になったが、一定の成果が得られたことを受けて若干値上げされた。実際には、あからさまに値上げしたわけではなく、システムを変更したことが値上げにつながった。新たなシステムでは、北極海航路の海域を7つに分け、海域ごとに通行時の状況に応じて、氷がある時は少し高くする等、リアルタイムに細かく変えていくようになった。結果として、7つの海域を積み上げていくと、実質的に前年より値上げになっていた。これに加えて、このシステムだと実際に運航するまで料金が確定しないので、運航計画が立てにくいという実務上の理由もあって、利用が滞ったと言われている。

2点目としては、2012年をピークにして、氷の量が少し増えていることを理由に挙げる人もいる。実は、13年も14年と同じような状況だったので、14年に減少した最大の理由にはならないかもしれない。ただ、12年が非常に少なかったのに対し、13年、14年は過去10年の平均ぐらいであり、毎年どんどん薄くなっているわけではないことは確かだ。北極海の海水は、3月頃が最も多く、9月頃が最も少なく、5月から12月初めぐらいが航行可能な期間となっている。最も氷が少ない時期の9月15日の海水の状況を見ると、11年、12年は、ロシア側には氷は無かったが、13年、14年には、それより若干増えている。少し氷が残っている海域があり、航行できないわけではないが、その分時間やコストがかかった。

3点目には、政治情勢の影響があったのかもしれないが、14年は砕氷船の軍事利用が多かったらしく、商用向けの砕氷船が不足したことが挙げられる。原子力砕氷船は、もと

もと10隻もないので、こうした状況になる。現在、新しい船を建造中である。

4点目として、物流網や需要の変化に触れておきたい。北極海航路を利用しているのは、鉄鉱石、LNG等の貨物であるが、その一つに西シベリア産のガスコンデンセートもあった。これを、鉄道でムルマンスク港等へ輸送した後アジアへ輸出していたが、サンクトペテルブルク近くに新たなガスコンデンセート輸出基地が整備され、そこからヨーロッパへ輸出するようになってしまった。このように一つの荷主が貿易相手先を変えたことで輸送量が減少する格好になってしまった。まだ全体量が少ないので、一つの荷主や船会社の動向で左右されてしまう面がある。

最後に、北極海航路の今後の利用を占う要素を私なりに整理した内容を説明したい。一つが海水の状況である。先述の通り、毎年状況が変わる。今年の夏の北極海の氷がどうなるかを正確に予測するのは今の技術ではできないとのことだ。長期的なトレンドを見ると徐々に薄くなっていくことはわかるが、今年の状況を予測するのは難しい。

第2に、資源価格あるいは燃料価格が高いときには、北極海航路の利用、北極海の開発のインセンティブが高まるが、この半年のように石油の価格が下がり、連動して燃料費も下がると、インセンティブが弱まるという事情がある。世界各地の石油生産コストを比べると、北極海の油田開発コストは中東などよりも高く、1バレル100ドルくらいの値段ではないと採算が合わないと言われている。去年の今頃まではよかったが、最近の原油価格は40ドル程度になっている。燃料価格の面でも、北極海航路は距離短縮による

燃料費節減効果という要素が非常に大きいので、燃料油の値段が下がってしまうと、北極海を利用するインセンティブは働かない。したがって、油価の低下は、開発、輸送の両面に影響する。

第3に、関係者の熱意という要素をあげたい。そもそも2010年頃に北極海航路の機運が盛り上がった理由の一つは、バレンツ海でのノルウェーとロシアの国境が確定したことだった。これによって、ノルウェーや他の欧州の船社、その他様々な企業が北極海に投資をしようという機運が高まったという事実がある。したがって、日本でも今後、何かきっかけになることがあれば、急にブームになる可能性もあると思う。

ロシア側も積極的で、例えば2013年に北極海航路局を設立した。また、関連の法整備、制度整備を積極的に推進している。

全体をまとめると、北極海航路利用のメリット、期待される効果としては、輸送距離短縮が最大である。次に、北極海地域自体の開発も期待される。また、今日は触れなかったが、ソマリアやマラッカなどのような海賊のリスクがない。日本としては、一番出口に近いので「ゲート」となる可能性も期待できる。

それに対して、不確実性、デメリット、課題等もたくさんある。海水の状況が読めない、資源価格に依存するといった点以外にも、沿岸に大きな都市が無くて需要が足りない、あまり大きな船は通れない、ロシアのカントリーリスクや環境問題等もある。



## 「新シルクロード」という名の国際交通の新たな形 —その整備と運営について—

明治大学商学部専任講師  
町田一兵

「新シルクロード」という言葉がよく使われるようになってから1年くらいになる。あたかも「全く初めてのもの」のように思われるが、実は連雲港発のいわゆるチャイナランドブリッジ(CLB)の輸送ルートは1990年代初期からあった。なぜ今日、「新シルクロード」が新たな国際交通として議論されるかというと、連雲港がうまくいってなかったためだ。CLBは、連雲港からヨーロッパのロッテルダム(オランダ)まで行けるというのがうたい文句だったのに、

蓋を開けてみると、連雲港からロッテルダムに行ったためしかなかった。輸送できないわけではなく、荷物がなかったからだ。ルートは長年存在しているにも関わらず、実際にはアジアから欧州への輸送がなかった。こうした中、最近、新しい国際交通の形として、連雲港以外の中国の都市からヨーロッパに行くようになった。

今日の発表では、なぜ「新シルクロード」が言われるようになったか、またCLBの最近の利用状況などを紹介した

上で、今後の展望や利用者のメリットについて述べていきたい。言うまでもなく日本企業は世界中に進出しているが、日系企業が1,000社進出している国は4カ国しかない。それは、中国、アメリカ、タイとシンガポールだ。製造業に関して言えば、シンガポール以外の3カ国に進出している。アジアでは、日系企業は中国に集中している。したがって、利用者のメリットについて話す際には、現地に進出している日系企業の立場で考えてみたい。

まず、「新シルクロード」のきっかけから話を始めたい。習近平氏が政権に就いた後、2013年9月3日から14日に中央アジア4カ国を訪問した。その際、カザフスタンでの講演で初めて、「新シルクロード経済回廊」という構想を打ち出した。私は最初、単に言葉だけで終わるかもしれないと思い、あまり気に留めなかったが、その後の状況を見ると本当に動いている。この背景として、上海協力機構(SCO: Shanghai Cooperation Organization)の存在がある。この組織の設立は1996年で、当時、ソビエト連邦が崩壊した後の地域の安全保障、軍事関連も含めた相互信頼性をいかに向上するかが課題だった。いわば、国境の安定化を図るための組織だった。しかし、今日になり、それを経済圏のために活用しようという動きが大きくなってきた。SCO加盟国および準加盟国を見ると、アジアからヨーロッパにまたがる広い地域をカバーしている。さらにモンゴルとインドも準加盟国として申請中だ。NATO、EU、NAFTAなどと比べると非常に緩やかな組織ではあるが、対象面積では恐らく世界最大だと思う。

このような中で、中国からの鉄道輸送、さらに習近平氏の「新シルクロード」発言の背後に何があるのか。もちろん、ヨーロッパまでの列車は重要で、実績も積み重ねつつある。しかし、私は、中国が一番重視しているのは、間違いなく中央アジアだと考えている。なぜかという、中国と中央アジア5カ国との貿易は、2001年の55億ドルから、2012年には459億ドルまで増加した。中国は、これら5カ国にとって最大の貿易相手国であると同時に、中央アジアのガス・石油を最も大量に買っている国である。中国は、CIS諸国から燃料エネルギーなどの原材料を買い込んで、代わりに中国製品を流すという構図ができ上がっている。それが貿易額急増の大きな理由だと思う。こうした貿易関係強化を背景に、SCOを踏まえて、「新シルクロード経済回廊」構想が策定されている。

「新シルクロード経済回廊」に関連して、中国政府が実施すべき交流強化政策として5項目が示されている。そのうち、今日の我々のテーマに一番関連があるのが、東・西・南アジアを連結する交通ネットワークの整備という項目

だ。国連は、既に1950年代にアジアにおける交通インフラの青写真を描いたが、中国が抜けていたので絵に描いた餅だった。中国がようやく本気になったことで、この地域における交通ネットワークが確実に整備されようとしている。世界で最大の外貨準備高を持つ中国がやる気になっているということが1番のポイントだと思う。

その交通ネットワーク整備については、「一带一路」という言葉で括られている。「一带」とは古来の陸上のシルクロードであり、「一路」は海のシルクロードと言われる海上ルートである。「一带」について、一般には連雲港が起点とされるが、前述の通り、実際に連雲港からハンブルク(ドイツ)やロッテルダムまで鉄道が運行されたことはない。現実には、2013年からの2年間で、中国国内の様々な内陸都市からヨーロッパ、ロシアあるいは中央アジアに向けて、実験輸送列車や定期列車が運行されている。ヨーロッパまで行く列車もあるが、かなりの部分が途中のロシアまで、あるいはアルマトイ(カザフスタン)やアスタナ(同)までの運行である。

ヨーロッパ向け輸送のない連雲港発のルートを除くと、今CLBで最も実績があるのは恐らく重慶発のルートだと思う。重慶からアントワープ(ベルギー)まで行くことになっているが、基本的にはデュイスブルグ(ドイツ)までの定期運行となっている。2013年3月までに計101回、今は週2回のペースで運行を続けている。全長1万1,381キロメートルを16日で走破しているが、2015年に開通予定の重慶・蘭州間のバイパス線ができると15日に短縮される見込みだ。

重慶で実現できたので、隣の成都も負けじと、2013年からCLB輸送を開始した。重慶より若干距離が短いことをうたい文句にして始まった。12~14日間でウッチ(ポーランド)に達する。既に定期化されていて、かなりの実績があるということ現地ヒアリング調査で確認している。

これら以外に鄭州発のルートもある。鄭州は、アメリカにおけるシカゴのような、国内の鉄道路線が集中している都市である。この鄭州が、重慶と成都に次いでCLB輸送を開始した。しかも、ニーズに応じて様々なルートがある。最も遠いのはハンブルクまで、近いところではアルマトイ、それ以外にもモスクワやリトアニアなど、行き先のバリエーションが大きいことが鄭州の特徴である。2014年12月19日までに93回の運行実績がある。鄭州が鉄道の中心駅だということもあり、集荷の背後圏が非常に広く、上海などからも貨物を集めてきているようだ。所要日数は、最も遠いハンブルクまでで16~18日、近いアルマトイであれば1週間弱で到達する。

さらに同じ線路上には、西安がある。ももとのシルク

ロードは西安、かつての長安から発しているということもあり、西安も積極的である。2014年12月12日までに38回の輸送を実施した。

頻度は少ないものの、武漢、青島、蘇州、義烏、甘粛省を始発としたCLB運行が試験的に実施されている。大まかに言って人口700万人以上の大都市で製造業が発達しているような都市から、チャーター便列車が運行されていると言える。元来CLBはチャーター便運行が基本である。重慶、成都など一部では、帰り荷の輸送を実施するに至るほど、確実に実績が上がっている。

採算面に関しては、現状では恐らく赤字だろうと見ている。今まで聞いている限りでは、その赤字は地方政府が補てんしているようだ。コンテナ1本あたりの補助額は非公開だが、おおよその推測はできる。鶏と卵のどちらが先かという議論がよくあるが、現状は政府が補てんしながら、実績を積み上げている段階だと思う。

新聞報道等を見ると、今後もこの勢いが衰えることは無いと思われる。現状では7本という運行数が、2015年には19本+15本になるだろうとみられている。中国各地から欧州まで計19本を定期運行し、若干距離が短い中央アジアまでを15本運行しようとの動きがある。基本ルートは、中国西端のアラシャンコウを経由するものだが、北の満洲里からシベリア鉄道に入るルートも積極的に運行しようとの動きがある。複数の出口を利用することにより、多様化が図られている。

ここからは、利用者である日本企業、中国にある日系企業がCLBを利用するメリットを考えてみたい。第一に、迅速化の可能性がある。従来、中国の鉄道は使えないというイメージがある。私は、今でも日系の荷主の方から「中国の鉄道が使いものになるか」と聞かれると、「使えません」と答える。ただし、「CLBは別です」とも言う。理由の一つは、チャーター列車であること、もう一つは中国鉄道総公司から最優先の権利を与えられているということだ。他の列車を止めてでも、この列車の定時性は必ず守るという優先権を与えられている。CLBの列車は、中国国内部分では滞ることなく国境まで走行している。中国国内では、インフラやリードタイムの面では問題がない。

次に、本数が増えれば、運賃が下がる可能性が大きい。利用が増えて運賃が下がれば、政府が補助金を減らすこと

もできる。うまく相乗効果が働けば、さらに利用が増えるだろう。現地では話を聞くと大口荷主に利用してもらいたいという声があるので、そうした荷主は有利な立場で交渉できるのではないかと。

さらに、カザフスタンの動きも重要だ。カザフスタンは中国方面からの貨物を増やすことに非常に力を入れている。そのために、連雲港や深圳に事務所を設置し、専用の引込線まで整備している。これに対して、中国側も積極的に対応をしている。通過国であるカザフスタンが将来的にトランジット貨物輸送も見据えてやっていることは重要だ。CLBは複数の国を通過するので、その通過国に情熱がなければ、中国国内でいかにリードタイムをキープしても、結局は絵に描いた餅に終わる。この面で、カザフスタンは非常に大きな意味を持っている。

ヨーロッパ側、特にドイツのフォワーダー企業も非常に高い関心を持っている。具体的には、DHLとDBシェンカーが積極的で、帰り荷の集荷に力を入れている。

リスクヘッジの動きとして、通過国であるロシアやカザフスタンの企業と中国の鉄道企業と合併企業を設立する動きがあり、これにより運行中のトラブルを最小限にしようとする工夫がなされている。実際に、成都と重慶でそのような形が採られている。

また、中国とロシアが国策に位置付けている点も重要だ。特に中国の場合は、国策として推進されると、関連部門の動きや補助金、優先権などが格段良くなるのが実態だ。CLBは現在そのような状況にある。

中国の輸出についても触れる必要があろう。最近までウォール街で「これは中国版のマーシャルプランだ」と言われていたが、1月26日付の新聞報道によれば李克強首相は「マーシャルプラン」ではないと否定した。しかし、中国の資材輸出計画だと述べているので、マーシャルプランという言葉を使わないだけで実態は同じものだと考える。要は、中国で生産過剰になっている鉄鋼、セメント等を輸出するための大量輸送機関として鉄道を重視しているという姿が見えてくる。

最後は、冒頭に述べたことに戻るが、中国でサービス業や製造業を展開している1,000社以上の日系企業にとって、ぜひ利用可能性を検討すべき輸送モードだということを強調したい。



## ロシア連邦税関庁の最近の活動状況

駐日ロシア連邦大使館参事官／ロシア連邦税関庁駐日代表  
アレクセイ・スホルコフ

今日は、連邦税関庁の活動を紹介することになっているが、まず強調したいのは、ビジネスを最大限支援することは、我々にとって最重要課題であり、ロシアの投資環境向上のためにできる限りのことをしているということだ。

2014年に、対外経済活動関連の歳入として、連邦税関庁がロシアの国庫に納めた額は7兆1,000億ルーブルだった。これは、2013年の歳入額を8%上回っており、連邦国家予算歳入の50%以上を税関が取り扱ったことになる。

我々は、税関の業務をできるだけ合理化することに努めている。その一環として、電子税関申告を導入した。電子申告は2014年1月1日に義務化され、2014年末現在、ロシアで対外経済活動を行う企業の99.6%が電子申告システムを導入している。

電子申告技術の導入は、さらに2つの改善策の実現につながっている。具体的には、自動処理や遠隔申告制度である。自動処理というのは、申告に対する輸入（輸出）許可をコンピュータプログラムが自動的に行うものであり、人は関与しない。2014年5月8日に自動処理の第1号案件が実現し、年末までにその件数は3万件を超えた。また、ロシアでは遠隔申告制度を導入している。これは、申告貨物がどこにあっても、税関申告ができるという制度だ。例えばウラジオストクにある貨物について、モスクワで申告を行うことが可能だ。このような制度は日本では導入されていない。ロシアは国土が広いので、こうした制度が重要なのである。ロシア全土の27カ所の電子申告センターすべてが遠隔申告制度に対応しており、各地の税関支署とつながっている。

税関は、国境通過に関わる一連の輸送・ロジスティクス活動の一部を扱っているに過ぎない。しがたって、税関と他の機関等との間での電子データ交換が重要である。連邦税関庁が主導する形で、他の国家機関との間で電子データを交換するためのシステム（プラットフォーム）が、これまでに45件も開発されている。こうした電子データのチャンネルは32の国家機関およびロシア連邦商工会議所との間で構築されている。

さらに、貨物についての事前情報提供の義務化が実施されている。税関は、あらかじめ必要な情報を得ることによっ

て、迅速に決定を出すことができる。これは、まず2年前に自動車輸送で義務化されて実績をあげ、2014年10月1日から鉄道輸送でも義務化された。日本企業にとって重要なのは、来年から海上輸送貨物にも事前情報提供制度を導入するべく準備が進められていることだ。税関は、事前に提供を受けた情報に基づいて、本船入港前に、植物検疫、動物検疫などの追加的な手続きが必要かを判断することができる。当然のことながら、通関手続きの所要時間を短縮することが可能になる。貨物を積載した船舶では9分の1、空荷の船の場合は20分の1になる見込みだ。

ところで、日本でもロシアでも「通関手続」の問題は税関の問題だと思われている。しかし、いわゆる「通関手続（貨物の輸出入に係る手続き）」というのは税関だけで行っているわけではない。そこには、様々な国家機関や、港湾管理機関、港湾荷役会社などの多くの企業が関わっている。税関での手続きだけに関して言えば、極東での全貨物の85%は1日以内に処理が完了しており、迅速な手続きが行われている。

連邦税関庁では、関税納付手続の改善にも力を入れている。いわゆる関税支払カードを利用した納付や遠隔納付といった方法でリアルタイムでの納付ができるようになってきている。また、電子担保や電子銀行保証を可能にするような法律を準備しているところだ。現時点で、企業が事前入金をする必要は事実上なくなっている。送金手続から2時間以内にその情報が税関に届くようになってきている。こうした取り組みも、通関手続の時間短縮にもつながっている。

さらに、連邦税関庁ではリスク管理の取り組みも進めている。具体的には、約40もの判断項目を用いて、対外経済活動を行う企業の分類を進めている。どの分類になるかは、各企業の違反の有無などの過去の記録を基にして判断される。現時点までに、2,000社以上のロシア企業が、最も簡素化された手続きで輸出入を行うことができるようになってきている。これらの企業については、貨物の検査の頻度は10分の1に減っており、追加書類の要求頻度は9分の1に減っている。

同時に、連邦税関庁では「事後調査」の強化を図ろうとしている。これは、通関後に行う調査である。通関時の「検

査」から「事後調査」に重点を移していく方針であり、2016年には新たなシステムの導入が完了する予定である。

申告時に必要な文書の数も関心の高い問題だ。ただ、この問題は少し誇張されているように思う。税関申告の際に必要な文書の数は、いまや平均で輸入では8文書、輸出では6文書にまで減少している。これは、理論上最少とされる輸入6文書、輸出4文書にかなり近づいている。

2014年3月31日に、クリミア共和国及びセバストーポリ市に新たな税関が開設された。クリミア税関及びセバストーポリ税関では、人材の訓練、諸設備の整備などが進められている。2014年の4月から11月のクリミア税関管内の港湾入港船舶数は約800隻、セバストーポリ税関では375隻だった。今のところ日本船は入港していないが、恵まれた投資環境があるので、近く日本の企業も訪れるものと考えている。

税関は治安維持機関の一つでもある。輸出入関連の犯罪行為としては、様々な密輸や脱税などがある。幸いなことに、日本企業が関与するケースは非常にまれではあるが、それでも2014年には数十件あった。ロシア全体では、6万件の行政法違反行為が摘発された。例えば、自動車、たばこ、外貨、酒類、麻薬、武器等の密輸といった事例があった。

税関としては、長年にわたりビジネス界との協力関係を重視してきている。2014年だけでも、国内外の企業等との意見交換会や円卓会議などを90回も開催した。インターネット上には、連邦税関庁の公式サイトも開設している。

ロシアの極東税関での手続きのスピードについて触れておきたい。我々は普段から、日本企業の皆様からの不満の声をいただいた際に、それに関する情報を収集して返答するという取り組みを行っている。特に、通関手続きに要する時間や手続きの複雑さに関して、日本企業が多くの不満を持っていることは十分承知している。これについて、日本

企業が行うべきことは、まず信頼できるパートナーを見つけることだ。日本企業が通関手続きの所要時間、複雑さなどを問題にする際、自分自身による評価ではなく、ロシア側のパートナーの評価に基づいている。しかし、実態を見てみると、ロシア側のパートナーが常に日本企業の「友人」とは限らない。まず、彼らは利益を追求しようとする。また、自分達の失敗を隠すために、税関その他の機関の責任にしようとする。昨年、日本企業から26件の相談を受けたが、結果的には25件は税関の問題ではなかった。

日本とはさまざまな分野で協力を行っている。例えばジェットロヤモスクワにあるジャパンクラブとの協力として、様々な企業関係者と共に、知的財産などに関するセミナー等を開催している。また、経団連が毎年実施しているロシアビジネスに関するアンケート調査結果に対して、連邦税関庁はロシア政府機関として唯一公式にコメントをしている。今年から、ROTOBOと共同で、日本のビジネス界に対してロシアビジネスに関するアンケート調査を毎年行うことにもなっている。日本の財務省関税局には、1年半前に「グリーン通路 (Green Corridor)」の設置を提案した。この制度では、良心的な日本企業に対して提出書類の削減や手続きの簡略化といった便宜を図ることを想定している。複雑な問題なので、実現するにはまだ時間かかると思うが、交渉を続けていくことにしている。さらに、今年には極東税関長が東京と函館を訪問して、日本の税関との間での協力について協議する計画だ。極東税関長のこのような訪日はこれが2回目となる。

ロシアの税関に対するステレオタイプの見方があるが、現状はこれとは異なる。これまで実現してきた手続きの迅速化や簡素化の成果を見れば、我々は日本企業も含めた外国企業の支援者であると言える。ロシア税関はできる限りの支援をする用意があるということをご理解いただき、何かあればいつでもご連絡いただきたい。

## 東部の開発プロジェクト(ロシア鉄道提供資料)

モデレーター  
ERINA主任研究員  
新井洋史

ロシア鉄道の出席はキャンセルとなったが、「東部の開発プロジェクト」と題したスライド資料の提供をいただいたので、私からのコメントを交えつつ、内容を簡単に紹介

したい。基本的には、シベリア鉄道経由のコンテナ貨物輸送の状況や鉄道整備についてのロシア鉄道の取り組み等を紹介した内容である。

シベリア鉄道は、年間100万TEUの貨物を輸送する能力を持っている。町田氏の発表にもあったように、中国の諸都市からヨーロッパ各地に向けても、数多くの列車運行実績がある。

ロシア鉄道は、2009年からシベリア鉄道でのコンテナ輸送高速化プロジェクトを進めている。「シベリア鉄道7日間」をスローガンとして努力を積み重ね、2013年にはついに7日間での輸送を実現した。

コンテナ専用的高速列車は「ブロクトレイン」と呼ばれている。これは、途中の駅で編成替えをしない列車のことである。その平均速度は、年々上昇してきた。輸送実績は、西向の貨物取扱量の方が東向よりも多い。西向きの方が列車本数も多く、スピードも速いので、西向きが重視されていると言える。

ロシアでは、イルクーツク州より東側の地域で、シベリア鉄道本線とバイカルアムール鉄道（BAM）のインフラ整備を進めようとしている。計画期間である2018年までに必要な投資額は約5,600億ルーブルである。このうち、3,000億ルーブルはロシア鉄道が自己調達し、2,600億ルーブルは政府からの資金提供を受けることになっている。政府負

担分のうち、一部は連邦政府予算から直接、残りは「国民福祉基金」という名前の政府系基金から拠出されることになっている。この計画の中で、92カ所の駅や、47カ所の信号場などを整備することになっている。

シベリア鉄道本線の改修プロジェクトとは別に、サハリン島とロシア本土を結ぶ鉄道整備プロジェクトがある。さらに、シベリア鉄道沿線各地での高速鉄道整備の計画もある。これらは、日本の新幹線のような専用線を整備するものではなく、原則として既存の線路を利用する。運行速度は時速160kmと想定されている。サハリン島への鉄道建設プロジェクトと同様、長期的なプロジェクトである。

ロシア鉄道が期待している協力項目が4つ挙げられている。第1に、貨物輸送のためにシベリア鉄道を利用してほしいということである。第2に、ロシア国内での鉄道ロジスティクスセンターの整備プロジェクトへの協力を期待している。第3に、高速鉄道プロジェクトなどでの技術移転を求めている。最後に、日ロ間の鉄道連結を望んでいる。これは、サハリン・北海道間の鉄道建設を進めたいという趣旨である。

## ディスカッション

### 新井：

今日のテーマは、アジアとヨーロッパとを結ぶ複数の物流ルートを議論することだ。ここまで、新しいルートを含めて現状紹介等をしてもらった。これらを比較する形でディスカッションしたい。ここで、国際物流を大きく2つに分けて考えたい。一つは、資源などのバルク貨物の輸送、もう一つは主に工業製品や農産物等を輸送するコンテナ輸送である。柴崎氏が報告した北極海航路では、資源輸送が先に動くという話もあったが、その話はひとまず置いて、コンテナ貨物輸送について比較してみたい。

本日取り上げたいずれのルートも時間短縮できるということがメリットであるが、その場合に、税関手続きの時間が気になる点だ。ロシアの税関は非常に改善しているという報告があったが、シベリア鉄道やCLBを利用した場合にどうなるかをスホルコフ氏にお聞きしたい。柴崎氏には、北極海ルートとインド洋ルートを比較して、運賃なども含めてどのようなメリット、デメリットがあるかを話していただきたい。町田氏にも、同様にCLBとインド洋ルートの比較、あるいはシベリアランドブリッジとの比較をお願いしたい。

### スホルコフ：

まず、統一経済空間（ユーラシア経済連合）について一言述べたい。これは大変大きなプロジェクトで、1.7億人を抱え、世界の陸地面積の15%を占め、工業生産額では1.5兆ドル、貿易額では1兆ドルの規模の地域となる。

輸送ルートに関して言えば、どのルートを利用するかは最終的には輸出者、もしくはその輸送を請け負う企業が決めることだ。個人的には、シベリア鉄道が最も便利だと考える。これが最もスピードが速い。ウラジオストクからモスクワまで9日間で輸送されている。ロシア鉄道と港湾オペレータとの間では、コンテナ船から降ろしたコンテナを港湾内で鉄道コンテナ台車に直接積み付け、そこから列車を運行するという合意を結んでいる。荷主企業の選択に我々が影響力を及ぼすことはできないが、個人的にはシベリア鉄道での輸送は大きな魅力と可能性を秘めていると思う。日本企業にとって、対ロシアだけではなく、「統一経済空間」を構成する各国やヨーロッパへの製品輸送に有用である。

ロシア税関の立場で言えば、先ほど紹介した取り組みに



加え、さらなる技術的な改善を図ることとしており、2、3年後にはロシアの港湾で通関手続きに要する時間は一層短縮されることになる。

「統一経済空間」の各国（ベラルーシ、カザフスタン、アルメニア）に関して言えば、いずれの国向けの輸送であっても、最初に入る国の国境において、全ての国境通過手続きを完了することが必要である。例えば、ウラジオストクで手続きを完了した場合、この貨物はベラルーシであろうとカザフスタンであろうと、追加的な手続きなしで輸送することができる。ただし例外があって、「トランジット輸送」の手続きを採った場合は、貨物の到着国で通関手続きを完了させることになる。いずれにせよ、我々相互の間には境界は無くなった。本日、TPPの議論などもあったが、我々が税関同盟として実現してきた内容は、それよりも余程野心的なことだったと言うこともできよう。

柴崎：

私は今、実はJICAの技術協力プロジェクトで、スエズ運河庁の経済部門担当者を対象に経済分析方法等の指導を行っている。スエズ運河を航行した船舶数は、2013年の実績で約1万6,600隻だった。北極海航路はピークだった2013年で70隻なので、0.5%にもならない。まだ勝負する段階ではない。

ただし、スエズ運河庁も北極海航路に非常に興味を持っており、是非、現地調査を行いたいとの希望があった。そこで、スエズ運河庁関係者と共にオスロ（ノルウェー）にあるチュディ SHIPPING という北極海航路を最も積極的に推進している船社を訪問した。そこでは、「資源については可能性はあるが、コンテナは難しいので、あなた方が心配する必要はない」との説明を受けた。

北極海航路でのコンテナに関しては、三つ問題があると思う。まず、コンテナは定期輸送なので、一年中運航できないと船隊を組んでスケジュールを作って運航することが難しい。夏だけ、インド洋回りと同じ日数をかけてゆっくり北極海を航行する方法もあるとの声も聞くが、基本的には通年運航できないと定期コンテナ航路は成り立たない。第2に、インド洋回りでは、日本からスタートして、中国、ベトナム、シンガポール、マレーシア、インド、スリランカ、中東、地中海といった形で途中で都市があるが、北極海にはそのような都市が無い。途中でコンテナを積み下ろしすることが基本となるコンテナ輸送には向いていない。第3に、大型船が航行できないことだ。今、欧州航路のコンテナ船の主流は1万TEU積みであり、最大では2万TEU積みの船が投入されようとしている。これに対して

北極海ルートは、先導する砕氷船のサイズを超える船が航行することはできない。今後、大型砕氷船が投入されたとしても水深が浅い海峡があるので、今の時点では5,000TEU（パナマックスサイズ）の船が最大だと言われている。1万5,000TEU、2万TEU積みの船と5,000TEU積みの船では1TEUあたりの輸送コストがかなり違う。この面でも北極海航路のコンテナ輸送は厳しいと思う。以上が、現状での関係者の総意だと思う。

町田：

インド洋ルートとCLBを単純に比較することはできない。例えば、インド洋ルートのコンテナ船で1船あたり8,000TEU運べるとして、鉄道はせいぜい100TEU程度であり、規模が相当違う。また、運賃は、鉄道の方が、はるかに高く、現状では倍以上である。今後急速に普及したとしても、インド洋ルートに対抗できるとは思えない。現地でも話を聞いても、海上貨物と競争することは考えていない。

では、どこにCLBの価値があるかという点、従来は「航空便以外は船便」とされていたところに、それ以外の方法を提供することにある。日中間でも、コンテナ船と航空輸送の間にフェリーがあり、海上運賃より高いが航空運賃よりは安い輸送手段という選択肢になっている。相対的に迅速かつ相対的に安価という条件を求める中間の貨物にとって、最適の輸送モードとして利用されている。このように、より多くの選択肢を荷主に与えることが可能になる。

そもそも物流は派生需要であり、貨物を輸送することは必要だが、その運賃はとにかく安い方がいいというのが基本だ。それでも、その価値に見合うものとして、それなりの運賃負担力がある貨物があり、鉄道利用需要は確実にある。

中国は、内陸に生産をシフトしている。その場合、海まで陸上輸送した後に、インド洋経由で海上輸送し、さらにアントワープやロッテルダムから内陸の中央ヨーロッパまで輸送するとなるとその分の陸送費もかかる。そのようなケースでは、中国の内陸から中央ヨーロッパまで鉄道輸送したほうが、簡単で安価になるケースもある。

例えば、重慶では、習近平氏が「一帯一路」を言う前から試験的に鉄道輸送が行われていた。輸送されていたのはヒューレット・パカード（HP）のパソコンだ。非常に付加価値の高い貨物で、しかも大量に輸送したので、鉄道が適していた。一時期はHPの専用列車と言われるほどだった。

航空機輸送では運賃が高すぎ、かつ特定の仕向け地に大量に運ぶ必要があるような貨物に対して、新たな選択肢を

提供することがCLBの意義だと思う。

日本企業が欧州方面への輸送を考える際に、ロシア経由ではなく、CLBを利用するメリットは何か。もちろん日本国内からの輸送の場合は、中国経由とロシアのシベリア鉄道経由の両方のルートが利用可能だ。日本企業にCLBを本格的に検討してもらいたいのは、実は日本本土ではない。中国に進出した日系企業で、中国に根差して中国国内販売も行っているような企業が、中央アジアや中央ヨーロッパにも自動車部品や電機製品を輸出する際に鉄道が有力な選択肢になるものと考え。つまり、日本発ではなく、中国で操業している日系メーカーの利用が考えられる。

また、最近、日本では、イオンがJR貨物を利用して東京・大阪間に専用列車を運行し始めた。日本国内では、流通業、小売業の力が強くなり、貨物列車を仕立てられるようになったということだ。そうすると将来的に、中国に進出している流通、アパレル、SPA事業者等が同じようなことができるようになるかもしれない。

CLBは複数の国を通過し、また鉄道軌道幅も違うので、時間ロス等が発生し、リードタイムにも影響する。これに対してシベリアランドブリッジは、ヨーロッパまでほぼ一国内で完結しているので、手続きは簡単だ。したがって、貨物の性質の違い、ニーズ、タイミング、負担可能な運賃

## 質疑応答

竹村淳一（国土交通省）：

スホルコフ氏の発表では、日本企業の声を聞いて対応していることが紹介されていた。国土交通省で、荷主企業にシベリア鉄道の利用を増やすためにどうすべきかを聞くと、通関手続きの迅速化、簡素化という声が出てくる。事前情報提供制度やグリーンコリドー等に期待している企業は多いと思う。

通関手続に要する時間について、平均時間を取り上げて説明された。これについて、日本企業に話を聞いた時には、例えば同じような荷物を何回も輸送していると、時々手続きに時間がかかるケースがあり、最も遅いケースに合わせてスケジュールを組まなければならないとの説明だった。ロシアにある工場に部品が届かないと生産がストップしてしまうので、そうせざるを得ないとのことだ。平均時間で考えることが基本だとは思いますが、最も遅いケースについて、手続きの時間を短縮することも重要だ。そうなれば、日本企業にとっても魅力のあるサービスとなり、利用が増えると思う。

といった要素を勘案して、最適ルートが選択されるべきではないかと考える。荷主は常に最も合理的な判断を下すと確信しており、荷主に任せればよいと考える。

スホルコフ：

ロシアでの通関手続きの所要時間に関連して追加発言したい。これまでに何度も、日本発の貨物が非常に多くの仲介者を経ていると聞かされている。例えば、まず生産企業がある。そしてその生産企業が販売会社を持っている。販売会社は通関業者と契約を結ぶ。同様のチェーンがロシア国内でも構築される。そこで、現場で問題が発生して何か追加書類が必要となった場合に、そのことが生産企業に伝わるまでに数日、時には1週間を要することもある。その意味で、一連の輸送ロジスティクスに何らかの修正が必要ではないかと思われる。

次に、シベリア鉄道の高速コンテナ列車についてであるが、現在週2便が運航されている。残念ながら、日本企業は利用していない。他国企業は利用しているのに、なぜ日本が利用しないのか、理由ははっきりしない。我々がより積極的になる必要があるのかもしれない。いずれにせよ、我々は常に協力の用意がある。

スホルコフ：

港湾での手続きがどのようになっているのか、説明したい。これには、最大で10機関ほどの国家機関がかかっている。「通関手続き」というのは、税関への申告書の提出に象徴される。そこで、当然のことながら、全てが税関の問題であるかの印象を持たれることになる。しかしながら、申告の時点で、他の機関からの許可書類が無かったり、他の機関が求める書類が無かったりすれば、それは税関とは無関係の問題だ。つまり、多くの機関がかかっているという点を第1に指摘したい。

第2に、日本企業の通関手続きを代行するロシア側の業者の問題がある。能力があって、信頼できるパートナーを利用していただきたい。対応策は2つある。一つは、能力が高い専門家を現地法人で採用すること、もう一つは通関業務を代行する業者を雇うことだ。なお、日本の通関業のコストは非常に高い。日本では通関士の数は6千人で、年1回の試験で合格するのは20分の1程度なので、非常に高度な専門職となっている。

一つの事例を紹介したい。ある日本企業が連絡をしてきて、3日間も通関できずにいるとのことだったので現地に確認してみたところ、現地税関では通関業者の提出書類に誤りがあり3回も再提出を繰り返しているとのことだった。連絡してきた日本企業には、税関で対応する問題ではないので、現地の通関業者とよく相談するように伝えた。

税関の決定する内容がその都度異なることについては、最近様々なところでよく尋ねられる。現在、個別の申告に対してどのような措置が必要かという判断は、機械的になされている。税関職員が申告書を見て、「さて、この貨物はどう扱おう。よし、検査をしてやろう」などと考えているわけではない。全てはコンピュータプログラムが入力データに基づいて判断していて、その結果、例えば検査が必要だということなら、それが税関職員の端末上に表示されるだけのことだ。一般論はこういうことだが、もし具体的に問題を抱えている企業があるのであれば、ご相談いただきたい。極東税関も交えて、一緒に解決策を探っていきたい。

昨年、日本企業からは26件の相談をうけたが、これらについては同様の問題が再発しないよう、詳細に原因等の調査を行った。我々は、世界各国で活用されている技術を使っており、隠すものは何もないし、常に協力の用意がある。ぜひご相談いただきたい。

#### 吉田進（北東アジア輸送回廊ネットワーク）：

今、沿海地方で大豆についての農業協力を進めている。ロシアの大豆は油脂分が多いが、日本ではたんぱく質が多いものがほしい。そこで、例えばカナダ産の種を輸入して、沿海地方で栽培することを考えている。カナダから大豆の種子を輸入する際には、税関申告して許可を得るわけだが、これを沿海地方で栽培して収穫した大豆を日本に輸出する場合に、ロシア側の企業は特別な税関申告をする必要はあるのか。それとも、ロシア産の通常の大豆を輸出する場合と同じ手続きになるのか。

#### スホルコフ：

基本的には、輸出申告が必要になる。高度加工を行って再輸出するという形態になると思われるが、詳細は確認する必要がある。必要とあれば、税率等も調べてみたい。

この質問に関連して、昨日、極東連邦管区全権代表のユーリ・トルトネフ氏が興味深い発言を行った。政府が、沿海地方全体を一つの「自由港」にすることを検討しているとの内容だ。また、ウラジオストク市は免税地域となる。しかも、遠い将来ではなく、今年中に実現するというものだ。実際どうなるのかは不明だが、マスコミではそのように報道されていた。

#### 新井：

このセッションでは、欧州とアジアの間の幾つかの輸送ルートについて議論した。それぞれのルートに特徴があり、その中でお互いに優位性を出し合って競っていくことになるだろう。その際、今日取り上げたルートはいずれも、スエズ運河を通過するルートと比べて輸送距離が短い、それによって時間が短縮できる、スピードがあるということが優位点になる。互いに競争して、よりよいサービスを提供できるような形になってきており、荷主企業にとって望ましい状況ができてきている。このことは、日本の立場からすれば、日本発の貨物にとっても、中国に進出した日系企業発の貨物にとっても重要だ。

アジア欧州間の海上コンテナ貨物の量は年間約2,000万TEUあるが、鉄道での輸送量はおそらく数十万TEUくらいだろう。ロシア鉄道の資料では、キャパシティーが100万TEUとなっていた。したがって、鉄道輸送は全体の数%の量に過ぎない。しかし、町田氏の話にもあったように、高いコスト払ってでも、急いで運ぶ必要がある貨物がある。こうしたセグメントを考えて輸送サービスを提供していく道がある。現実には、そうなりつつあるし、今後そういう方向に発展していくのではないかと。