

ロシア市場の発展と日本海物流拠点論の再定義*

新潟経営大学教授 蛭名保彦

目次

- I はじめに
- II ロシアにおける自動車市場・産業の発展
 - (1) 自動車市場の急速な発展
 - (2) 外国ブランド新車のシェア拡大
 - (3) 日本企業の進出
- III 日本海物流拠点の新たな役割
 - (1) 日本海物流拠点論における新たな展開
 - (2) 日本海沿岸港における対ロシアコンテナ貨物定期航路開設の動き

I はじめに

新潟県が新潟港の「拠点性」を再構築する上で、ロシア市場とくに自動車市場及び自動車産業の発展は重要な鍵を握っているものと想定される。そこで本稿では、ロシアにおける自動車市場・産業の発展及びそれが新潟の「拠点性」に対してどのような意味を持つのかという点を考察する。

II ロシアにおける自動車市場・産業の発展

(1) 自動車市場の急速な発展

ロシアにおける自動車とりわけ乗用車販売量の最近の増大には目を見張らせるものがある。例えば 2003 年には、乗用車販売台数は約 150 万台となり販売額では前年を 15 億ドル上回る 122 億 8,500 万ドルを記録している（注 1）。2004 年には、乗用車販

* 本論文の受理月日は 2008 年 4 月 21 日で、審査完了日は 2008 年 5 月 22 日である。

売台数は前年より 10 万台増加し 160 万台を、また金額では前年をさらに約 60 億ドル上回る 180 億ドルをそれぞれ記録している（注 2）。

とくに注目を要するのは、外国ブランド新車（輸入車及び国内での組立生産車）販売が急増していることである（注 3）。2003 年には、前年より 2 倍増加し約 20 万台となり（注 4）、2004 年にはさらに急増し約 40 万台に上っている（注 5）。

外国ブランド新車とは、云うまでもなく高級車からなるが、こうした高級車の急増を含めてロシアにおいては何故自動車市場が急拡大しているのか。それは、(イ)中間所得者層の購買力上昇、(ロ)ディーラー網の拡大など自動車流通市場の整備、(ハ)さらには割賦販売・リースの普及一などに因っているが、中でも重要なのは、中間所得者層の購買力上昇である。そのことは、自動車普及水準と所得水準との関係についての国際比較からも容易に窺える。ロシアにおいても所得水準の上昇と自動車普及台数上昇との間に明確な相関関係が既に作動し始めているのである。

ということは、今後、ロシアにおける所得水準が先進諸国並の水準にまで上昇するにつれて乗用車の普及水準も急速に高まる可能性が伏在している、ということの意味しているのである。

(2) 外国ブランド新車のシェア拡大

云うまでもなくこうした市場の急速な拡大に対して自動車生産もまた拡大している。だが、それと表裏の関係でロシア自動車産業の再編成が進展しているということもまた見落としてはならないであろう。

2003 年のロシアにおける乗用車生産は前年より 3 万台増加し 101 万台に達しており、2004 年にはさらに約 10 万台増加し 111 万台を記録している（注 6）。しかしながら、ロシアの国産車の生産台数は逆に減少に転じている。例えば 2003 年の国産車（外国ブランドによる現地生産は含まない）の生産台数は前年比 2.4%減の約 96 万台であった（注 7）。

そのことは、外国ブランド新車のシェアが大幅に伸び、それによって市場の拡大への充足が行われたということの意味している。しかもこうした外国ブランド新車へのシフトはロシアの WTO 加盟によってさらに加速される可能性がある。その結果、国産車の市場シェアは現在の 61%から 2010 年には 40%にまで低下する一方、輸入車のそれは同期間と 11%から 30%に高まるものと予測されている（注 8）。

外国ブランド新車のシェア拡大の背景には、(イ)購買力の高まりを背景にした外国ブランド新車への消費者の嗜好シフト、(ロ)割賦販売の急激な普及、(ハ)国産車の価格高騰、(ニ)関税引き上げによる中古車の輸入台数の減少一等の要因が横たわっているものと考えられる。

(3) 日本企業の進出

外国ブランド新車のシェア拡大の中でも日本企業の健闘が注目される。外国メーカーによる新車販売台数の推移をみても（図表Ⅱ-2 参照）、日本企業の進出が目立っている。さらに2004年の外国メーカーの販売台数においても、第二位のトヨタをはじめ（販売台数は約4万7,000である）ベスト20に日本メーカーが6社も入っておりその健闘ぶりが際だっている（注9）。その結果、ロシアにおける外国車販売台数の国別実績において、日本が33.4%（2003年）と群を抜くシェアを誇るに至っている（図表Ⅱ-3 参照）

こうした販売実績を背景にして、現地生産のための直接投資を通じて日本企業は新たに本格的なロシア進出に挑み始めた。

第1号は、サンクトペテルブルクへのトヨタ進出である。同市では主力セダン「カムリ」の年産5万台を目標にして2007年に稼働する計画であり、投資額は150億円とされる（注10）。同社の進出目的は、(イ)現地生産で本格的にロシア市場を開拓する、(ロ)サンクトペテルブルクをロシア・東欧全体の生産・販売拠点の一つとする—という経営戦略に基づいたものであるとみられている。

第2号は、やはりサンクトペテルブルク近郊への日産の進出である。同社は2006年内に工場建設に着工し、2008年中に生産を開始する計画であるとされる（注11）。生産する車種は「アルメーラ」や「プリメーラ」などセダンが有力であるとされる（注12）。生産台数は当初は年間2万台前後、投資額は100～200億円の予定とのことである（注13）。同社の進出目的は、(イ)トヨタ同様現地生産によって本格的にロシア市場を開拓する、(ロ)日産のBRICs戦略（中国やインドなどでの新しい小型車販売構想）の一環にロシアを組み入れる—ことにであるとされる（注14）。

第3号は、いすゞである。同社はウリヤノフスク市の「セベルスターリ・アフト」と提携し、トラックの生産に乗り出したと伝えられる（注15）。商用車部門での提携は、日系企業としては同社がはじめてである。

第4号は、スズキである。やはりサンクトペテルブルク近郊に工場を建設する予定であるとされる（注16）。2009年に稼働し、多目的スポーツ車を年間1万台生産する予定であるとされる（注17）。投資額は150億円前後とされる（注18）。同社の進出の狙いも、やはり低価格小型車を武器としてBRICs市場戦略の一環にロシアを組み入れることだとされている（注19）。

Ⅲ 日本海物流拠点の新たな役割

(1) 日本海物流拠点論における新たな展開

こうしたロシア市場とりわけ自動車市場・産業の発展は日本海沿岸地方の国際物流

構造に対して大きな変容を迫っているようだ。この場合の論点は二つである。一つは、ロシア市場に対する日系自動車メーカーの進出は、日本の自動車部品集積をもグローバル・ネットワークに組み込む結果（海外）消費地域におけるアッセンブリングを中心とした進出地域と主として部品生産に携わる（国内）集積地域との間で新たな最適配置が求められることになるという点である。二つには、その場合、ロシア自動車市場と日本の自動車部品集積との間での最適配置を可能にするためには、新たな国際物流ネットワークが必要とされるが、そのネットワークの要としての役割を日本海沿岸地域が果たして担い得るのか否かという点である。

だが、こうした日本海物流拠点に求められている新たな役割に対して早くも呼応するかのように、日本海沿岸地域でもまた新たな動きが始まっている。一つは、釜山港を中心とする日本海・東海物流ネットワーク再編成の動きである。いまひとつは、日本の日本海沿岸港における対ロシアコンテナ貨物定期航路開設の動きである。まず後者から観ておこう。日本における日本海沿岸港の動向は、新潟港にとってもより緊急性の高い問題であると考えられるからだ。

(2) 日本海沿岸港における対ロシアコンテナ貨物定期航路開設の動き

日本海沿岸港における対ロシアコンテナ貨物輸送には現在大きな変化が起こっている。そこで以下では、新潟港を取り巻くこうした変化を知るために、日本海沿岸地域にうち寄せている新しい動きを、対ロシア取引に深く関わっている他の日本海主要港を中心に観ておこう。

① 秋田港のコンテナ取り扱い量の大幅な増大（注 20）

秋田船川税関支所調べによれば、秋田港の2006年（2006年10月現在）の国際定期コンテナ航路の取り扱い本数は2万5,760本（20フィートコンテナ換算）で、前年同期を16.1%上回ったとされる。このペースで推移すれば、初めて年間で3万本を突破する見通しである。自動車部品の輸出や製材の輸入増が、全体を押し上げる要因となっているとのことである。なお昨年（2005年）の取扱本数は2万7,197本で、7年連続で過去最高を更新したことになる。注目されるのは、その中でも輸出が大幅に伸びている点である。輸出は9.1%増の5,267本で、金額では56.5%増の121億9,200万円と急増している。輸出の大幅増は、構成比では3割を占め同港コンテナ定期貨物輸出の大宗をなしている輸送用機器（自動車関連機器）が前年同期比で約2倍の44億4,600万円を記録していることに因る。これらの自動車関連機器の殆どは対ロシア向け輸出であると想定される。

② 福井港への外航船入港数倍増（注 21）

関税法上の開港指定を2005年に受けた福井港への外国航路船舶（外航船）入港数が2006年に入って激増している。福井県の調べによれば、2006年1～11月末までに入港した

外航船は 176 隻を数え、前年同期 (91 隻) のほぼ 2 倍を数えている。うち 91 隻が福井港への直接入港で、開港指定の効果が早くも現れているようだ。好調の原因として指摘されているのは、対ロシア向けの中古車輸出である。品目別のデータを集計している同県港湾空港課によれば、上記の 176 隻中 92 隻が対ロシア向けの中古車輸出であったとされる。

③伏木富山港におけるロシアの船会社定期便就航 (注 22)

ロシア極東の船会社「トランス・ザルビノ」の RORO 船 (自走式積み降ろし船) の第 1 便が 2006 年 12 月 26 日に伏木富山港に入港したとされる。この船は、同港からウラジオストックに向けて中古自動車を輸出するために、2007 年始めから週 1 便の定期船として就航することになっているとのことである。なお伏木富山港は、日本製中古車の日本最大の輸出基地であるとされる。

④秋田港における対ロシア・コンテナ貨物定期航路 (秋田港⇄ポストーチヌイ港) 開設計画 (注 23)

秋田港とロシア極東地域を結ぶコンテナ定期航路開設の計画が秋田県主導の下で着々と進められている。秋田港の外貿定期航路は現在 1995 年に開設された韓国・釜山港のみであるとされる。ロシア航路に関しては、1999 年にはロシアのポシェット港と秋田港との間で航路が開設されたが、貨物量の低迷で 2003 年には廃止されたために、現在日本の東北地方とロシアとの間には定期航路がないという状態が続いている。

だが、秋田県では (イ) 対ロシア貿易に係わる貨物需要 (日本からは中古車や自動車部品、紙などの輸出、ロシアからは木材、原油さらに亜鉛などの輸入) は現在でも既にかんがりの規模に達しており、しかも今後も大幅な増加が見込める、(ロ) 日本の東北地方における自動車産業集積形成を促進するために (注 24) 同集積とロシア自動車市場との提携関係を強める必要がある—という二つの理由により、秋田港とウラジオストック・ポストーチヌイ両港との定期コンテナ貨物航路開設が不可欠であるという方針に基づいて計画が進められている、とのことである。要するにそのことは「広域地方経済圏 (注 25)」としての「秋田ビジネス経済圏」を形成しそこに東北地方の自動車産業集積をも取り込むことによって秋田県がランドブリッジに乗り込むということを示唆しているが、もしそうだとすれば、秋田県は対ロシア・コンテナ貨物定期航路開設を戦略的な観点から捉えているということに他ならないのである。

注

(注 1) JETRO (日本貿易振興機構) 「ロシアの自動車産業」 (2004 年 4 月) [URL] p. 2 より。

(注 2) 坂口泉 「ロシアの自動車産業と自動車流通市場の可能性 (3) ロシアの自動車市場の現状」 ([社] 日本自動車工業界 JAMAGAZIN) . (2005 年 6 月号) . URL 1/4 より。

(注 3) ロシアにおける乗用車の「新車市場」は、(イ) 純国産新車、(ロ) 外国新車、(ハ) 輸入中古

車一の三種類から構成されている（同上参照）。

（注 4）JETRO（日本貿易振興機構）「ロシアの自動車産業」（2004年4月）[URL]p.2より。

（注 5）坂口泉「ロシアの自動車産業と自動車流通市場の可能性（3 ロシアの自動車市場の現状（[社]日本自動車工業界 JAMAGAZIN.（2005年6月号）」。URL1/4に基づく筆者の推計。

（注 6）坂口泉「ロシアの自動車産業と自動車流通市場の可能性（ロシアの自動車産業の現状（[社]日本自動車工業界. JAMAGAZIN 2005年6月号）（URL2/4」2.）～3/4より。

（注 7）JETRO（日本貿易振興機構）「ロシアの自動車産業」（2004年4月）[URL]p.2より。

（注 8）田中信世「今後のロシア自動車市場が順調に拡大するために－自動車産業の“ビジョン”構築と投資環境の整備が必要－（[社]日本自動車工業界 JAMAGAZIN 2005年6月号）。URL2/3より。

（注 9）坂口泉「ロシアの自動車産業と自動車流通市場の可能性（3.ロシアの自動車市場の現状（[社]日本自動車工業界. JAMAGAZIN2005年6月号）。URL1/4より。

なお6社とは、トヨタ（第2位）、三菱（第5位）、日産（第6位）、マツダ（第11位）、スズキ（第13位）、ホンダ（第14位）である。

（注 10）日本経済新聞 2005年3月11日より。

（注 11）日本経済新聞 2006年4月24日より。

（注 12）同上。

（注 13）同上。

（注 14）同上。

（注 15）日本経済新聞 2007年2月22日より。

（注 16）日本経済新聞 2007年6月5日より。

（注 17）同上。

（注 18）同上。

（注 19）同上。

（注 20）「海上コンテナ鉄道輸送」（2006年12月24日）による。

（注 21）「同上」（2007年1月2日）による。

（注 22）「同上」（2007年1月22日）による。

（注 23）「同上」（2007年1月22日）による。

（注 24）例えばトヨタは、子会社である関東自動車工業を通じて既に岩手県で生産基地（生産台数年間30万台）を稼働させているが、さらに別の子会社であるセントラル自動車を通じて宮城県（予定）に生産台数年間10万台規模の新たな生産基地を建設し、東北地方をロシアへの進出基地にしようとしていると伝えられるが（日本経済新聞 2007年9月14～15日より）、こうした動きは東北地方における自動車産業集積の発展を加速する可能性を秘めていると云えよう。

（注 25）「広域地方経済圏」については、新潟経営大学・地域活性化研究所『重層的経済圏下の東・北東アジア地域連携研究－北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心にして－』（2007年6月）「序」（p.3～10）及び「Ⅱ」（p.19～30）を参照のこと。