

VOL. 3

ERINA

ビジネス ニュース

BUSINESS NEWS

Economic Research Institute for Northeast Asia

第3号

韓国・北朝鮮の新ルート	・・・P 1
東草-羅津-延辺の新ルート	
図們江地域の道路事情	・・・P 2
日本海側の空港	・・・P 3
海外ビジネス情報	
中国	・・・P 5
ロシア	・・・P 6
北朝鮮	・・・P 7
列島環日本海情報	・・・P 8
トピックス	・・・P12
白頭山印象記	
環日本海為替レート	・・・P12
セミナー報告	・・・P13

1997年8月15日 発行

韓国・北朝鮮・中国をむすぶ新ルート

UNDP（国連開発計画）主催で、図們江流域の人的交流の活性化を目指した「旅行産業関連のワークショップ」が中国・吉林省延辺朝鮮族自治州の州都、延吉市で6月25日～29日まで5日間開催された。この会議で韓国東海岸の東草（ツクチャ）と北朝鮮・朝鮮民主主義人民共和国の羅津を経由して中国の延辺を結ぶ、海陸新ルートの活用が協議された。

『中国・延辺朝鮮族自治州と韓国』

朝鮮族発祥の地として崇められている「白頭山」（中国名：長白山）は中国・吉林省の延辺朝鮮族自治州と北朝鮮の国境にある。中国と韓国の国交回復がなされた後、聖山詣りとして毎年多くの韓国人がこの山を訪問している。中国側の統計によれば1996年1年間の訪問者数は約16万人にのぼった。また、逆に、親族訪問として、韓国を訪れた延辺の朝鮮系中国人の数は約5万人であった。

韓国企業の同自治州進出も盛んで、延吉市や琿春市を中心に大手韓国企業が工場を建設し、現地生産を実施している。

輸送ルートとして95年秋に釜山・羅津間にコンテナ航路が開設され、北朝鮮の羅津・先鋒地域を経由して釜山と延吉の間を貨物が行き来している。しかし、韓国と同自治州を結ぶ直行の航空路は無く、韓国からは北京、大連、瀋陽等ソウルとの直行便が開設されている都市を経由して延吉市に入っていた。

これが、今年5月、延吉空港のターミナルが新装され、国際線の受け入れ体制が整ったことにより、今秋にも実施される中韓両政府による航空交渉において、韓国から延吉への直行航空路開設の話合いが開始される見込みとなった。

『陸、海、空の新ルート』

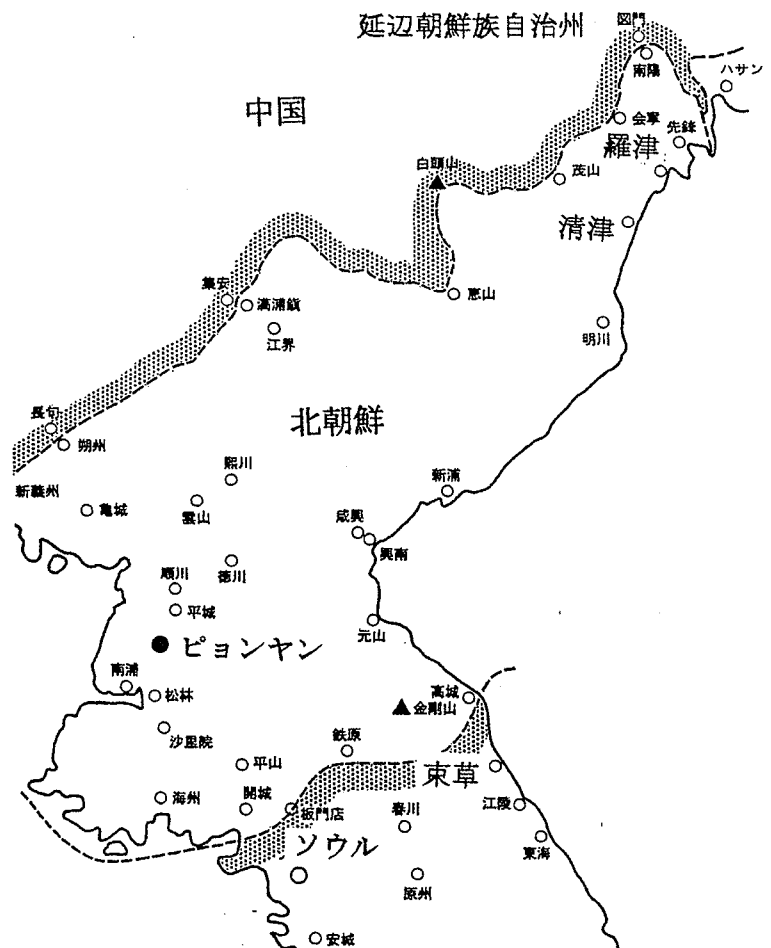
航空路以外のルートとして今回の会議で韓国側から提唱されたのが「東草－羅津－延辺ルート」である。東草（ツクチャ）は韓国の東海岸の港で、南北を分ける非武装地帯の南側、38度線のやや北に位置する。東草・羅津間に貨客船を運航させ、羅津・延辺間にバスを運航させようというのが韓国側の意図である。貨客船は3万トン級の大きさで、乗客800人、20フィートコンテナ50本を一度に輸送できる。平均速度は20ノットで、東草・羅津間340海里を約16時

間で運航することが可能。

問題は北朝鮮の羅津・先鋒地域の外国人通過客の扱いで、韓国側は特に自国民の身辺保障を心配していた。会議ではUNDP図們江開発委員会の正式メンバー国（中国・韓国・北朝鮮・ロシア・モンゴル）が通過旅客に対する身辺保障に関する議定書に署名し、多国間で保障を与えることで合意がなされた。

同ルートを運航するのは韓国の東北フェリーで、航路の開設は98年春を予定している。韓国側は年間150万人を越える日本からの韓国訪問旅行者にも利用してほしいとしている。

ソウル－東草－羅津－延辺－北京－ソウルと、空・海・陸の多彩な回遊ルートが可能になり、人的交流の促進のみならず、経済交流にも弾みがつくことが予想される。



「北東アジア交流1996」
とっとり政策総合研究センター

図們江地域の道路事情について

1、延吉-琿春-圖河 ルート

延吉-琿春間の道路はほとんど舗装されており問題はない。ただし、道幅が狭く、大型のトラックの運行に若干問題あり。琿春から北朝鮮との国境地点、圖河までは未舗装の道路で、山道でカーブが多く、降雨の場合は轍ができ通行に支障が出る。大型のトラックの運行には適さないルートである。

2、琿春-長嶺子 ルート

コンクリート舗装で道幅も延吉-琿春に比較し広い。途中には保税倉庫もあり、輸送関連の施設も充実している。長嶺子からロシアに入り、道はザルビノ港まで続く。ロシア側の道路事情はわからないが、舗装がなされ、港湾設備が充実し、国境での通関設備が完備すれば、商業ベースでの輸送路としては最適と考えられる。

3、延吉-龍井-三合-会寧 (ハリョン: 北朝鮮)

-清津ルート

延吉-龍井間は 吉-琿春と同様、若干道幅に問題があるが大型トラックの通行は可能。龍井-三合間は未舗装で一部山道、現在補修工事を実施中。

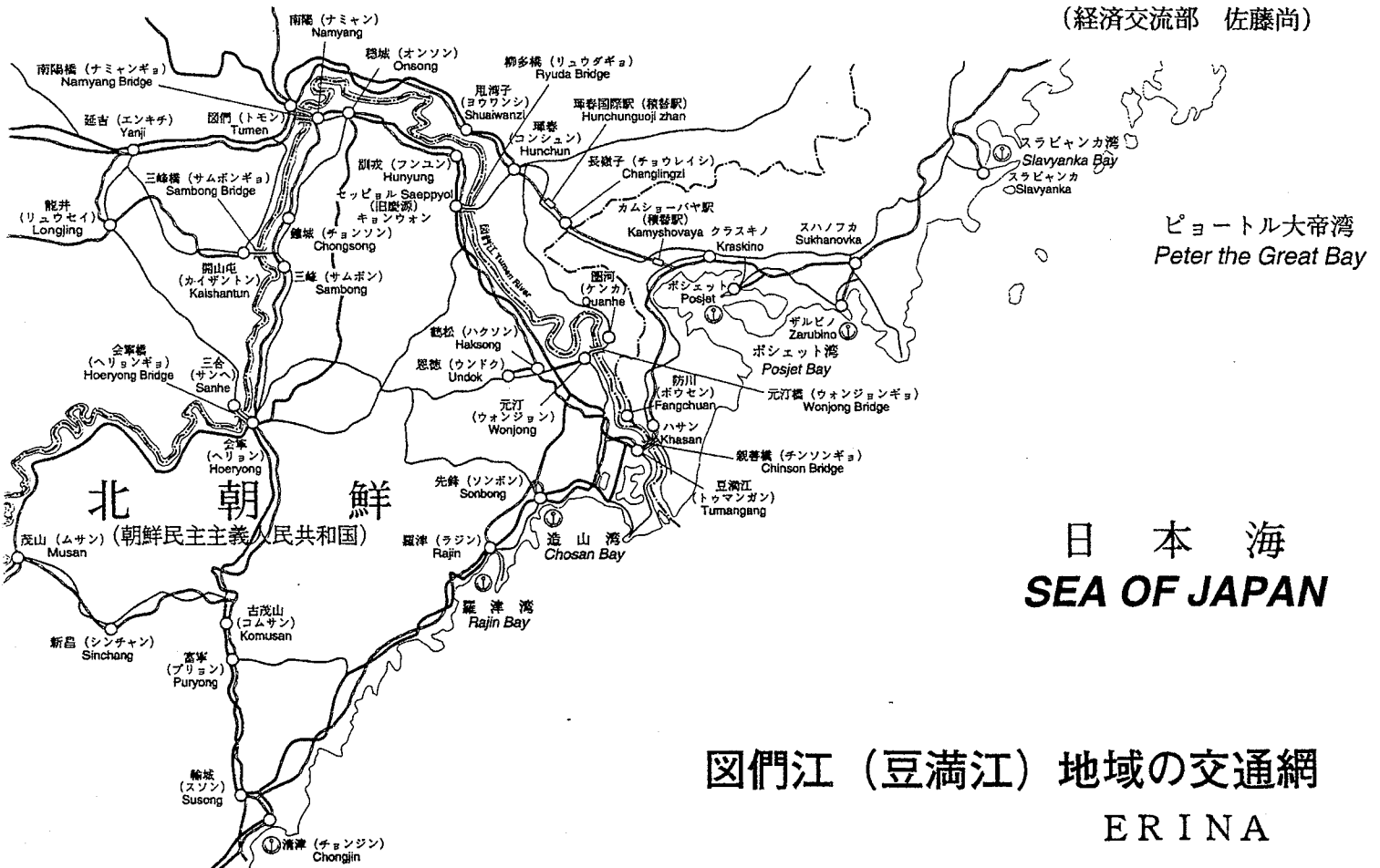
琿春-圖河間のルートに比較しカーブも少なく、大型トラックの運行も可能。ただし、三合-会寧間の図們江にかかる、長さ 100mほどの橋 (会寧橋) の幅が狭く、また、強度にも問題がある。北朝鮮の会寧-清津間の道路状態が良ければ、また、会寧橋を補強すれば清津港からの貨物をこのルートで運ぶことも可能と思われる。

4、延吉-開山屯 ルート

延吉-開山屯間は簡易舗装道路で大型のトラックの運行も可能。ただし、国境の橋 (三峰橋) は人の往来を目的としたつくりで、車の通行は不可能。

延辺朝鮮族自治州へは同じ民族である韓国からの進出が突出しているが、現在は不便なルートを駆使して原材料、製品の搬入、搬出を行っている。上記4ルートに関していえば、琿春-長嶺子ルートが一番有望と思われる。ERINAではザルビノ港地域のF/Sを実施したが、早く関係各国がこのルートの重要性を認識し整備することが待たれる。ザルビノ-長嶺子-延辺ルートが完備されれば、質の高い労働力、日本から近距離 (新潟から1000Km未満) の地に新たな投資有望地が生まれる。

(経済交流部 佐藤尚)



日本海側の空港事情、現状と課題

環日本海交流や国際化の進展に伴い、日本海側の各空港では国際航空路の開設や空港機能の拡充などが切実な課題となっている。しかし、公共事業は抑制を求められ、航空自由化によって各航空会社は採算重視の厳しい経営を求められている。日本海側の空港の現状と課題をまとめてみた。

『増え続ける航空需要と地方空港』

空港を利用して海外に出国した日本人は1996年に1,658万人にのぼり、前年比9.2%増と5年連続で過去最高を記録した。しかし、新千歳と福岡空港を除く日本海側の空港からの直接出国者数は、全体の1%にも満たない。成田 890万人、関西新空港 410万人名古屋154万という大空港とどれだけアクセスを良くするかが課題となっている。

また、ハブ空港をソウルに求める傾向が続いていたが、今年、韓国の大韓航空が長崎、大分、熊本の3路線を採算性が悪いとして一挙に休止した。ソウル便の開設を求めていた秋田、福島、米子、出雲などの関係者への影響も大きかった。

『規制緩和による航空自由化の荒波』

運輸省は1999年までに国内航空の需給調整を完全に廃止する方針を打ち出した。これにより従来の航空3社にのみならず、航空業界への新規参入が可能となったため、札幌では「北海道国際航空」が、福岡でも「パン・アジア航空」が設立された。

また、国内の1つの路線に2社以上が乗り入れられる基準が緩和されたため、国内線の新規開設が相継いだ。競争も激化し始めた。

そうした一方で、運輸省は来年度予算の概算要求の段階で国際ハブ空港整備を最重点とし、地方空港の整備を極力抑える方針を決めた。地方空港にとっては厳しい現実である。

『新空港開設と空港整備の動き』

しかし、日本海側でも新空港の開設の動きや、滑走路の延長など空港拡充の願いは依然として強い。秋田県では大館能代空港(秋田北空港)が98年7月の開港を目指しており、今年9月には滑走路、管制塔などが完成し、テストフライトが始まる。また、能登空港の開設を求める石川県や建設推進協議会などの団体は東京で決起大会を開き、着工費として49

主な空港からの日本人の出国者数

(法務省：出入国管理統計)

港	出国者		95/96年比
	1995	1996	
総数	15,298,125	16,694,769	+9.1%
空港	15,178,187	16,581,118	+9.2%
新東京国際(成田)	8,474,195	8,901,102	+5.0%
関西国際	3,294,853	4,102,609	+24.5%
新千歳	158,149	171,540	+8.5%
仙台	177,908	199,258	+12.0%
新潟	54,104	57,351	+6.0%
東京国際(羽田)	239,963	253,674	+5.7%
名古屋	1,449,562	1,544,157	+6.5%
小松	17,051	16,517	-3.1%
広島	113,464	124,139	+9.4%
福岡	905,406	933,748	+3.1%
熊本	11,311	11,459	+1.3%
長崎	18,276	15,679	-14.2%
鹿児島	32,374	33,138	+2.4%
那覇	54,654	53,059	-2.9%
その他	176,917	163,688	-7.5%

出処：「WEEKLY TRAVEL JOURNAL AUGUST 4」

億円を来年度予算に計上するよう求めた。

さらに、山形空港では滑走路2500mへの延長が認められ、出雲空港では2000mを2500mに延長するよう求めている。また、新潟空港でも2500mの滑走路の3000mへの延長を要望している。

『国際定期便の開設運動』

国際定期便の開設は日本海側の悲願である。環日本海交流の本格化と共に、成田空港利用の不便さがこうした運動に拍車をかけていると思われる。

ソウル便は秋田、米子、出雲などの空港が、また、富山空港は中国・大連便を、庄内空港が中国・ハルビン便を、新潟空港が中国・西安便とハルビン便、香港便などの開設を求めてエアポートセールスを展開してきた。8月12日からの日中航空交渉で結論が出る。

中でも新潟と中国の航空路開設が実現する見通しだが、課題は利用客の確保である。最初に書いたように、日本海側の空港からの出国者数は1%に満たないのが現実だ。

新潟と富山にあるウラジオストク便は利用客が競合し、双方、集客に苦しんだ教訓もある。

『国内移動の利便性改善と地方の連携』

ハブ空港重視と言いつつ、地方空港とのアクセスの改善がままならない日本の空港事情に起因するところが大きいといえ、集客力に限界のある地方空港が国際定期路線を開設しても維持することは大変である。

そこで、大空港とのアクセスの改善を一層進めることと、日本海側の空港の役割を協議し、小型機や鉄道で地方空港間の移動をよりスムーズにできるよう整備し、利用客確保のため協力し合うことが必要である。

『新たな発想で環日本海の航空網を』

北東アジア地域でも地方空港の整備が進むなど、今後、航空需要は急速に高まることが予想される。しかし、現状は日本海をはさんだこの地域の移動は非常に不便である。

そこで、小型機による国際路線を開設してはどうか。実際に鹿児島に本社のある日本エアコミューター（JAC）は韓国の釜山との路線に8月からチャーター便の運行を始めた。

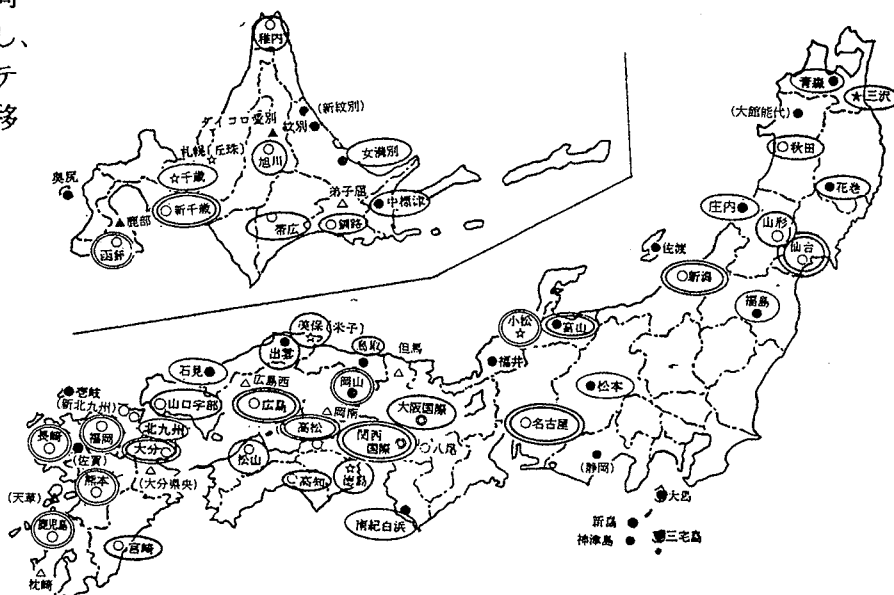
あるいは、路線の開設を希望する自治体などが共同して100人前後の飛行機を長期間リースし、経費の安い航空会社に運行を委託して、日本海をはさんだ多国籍を、ぐるぐるとまわる路線を作ることができないだろうか。需要に応じて、同じ空港に週に2～3回立ち寄るようにし、路線は関係者が協議して定期的にローテーションすれば良い。人、物、情報の移動をいかに便利にするかが課題である。

(経済交流部 駒形正明)

地方空港の乗降客数（1996年）単位：人

	国内線合計	国際線合計	国際チャーター	総合計
新千歳	15,750,756	365,958	19,004	16,135,718
青森	1,233,421	34,602	10,177	1,278,200
秋田	1,429,095	—	19,527	1,448,622
山形	656,135	—	3,021	659,156
庄内	368,646	—	3,876	372,522
新潟	887,368	83,949	55,009	1,026,326
富山	1,137,377	43,596	11,091	1,192,064
小松	2,304,527	21,321	20,286	2,346,134
鳥取	290,189	—	4,215	294,404
米子	470,886	—	12,860	483,746
出雲	667,158	—	8,878	676,036
福岡	13,947,185	2,478,083	データ無し	16,425,268

「地方空港国際化問題懇談会」が各県に照会して集計
(新千歳の国際便は一部10月までのデータを使用)



日本の飛行場分布（運輸省航空局）
出処：「数字で見る航空」1997

海外ビジネス情報

中国

『家電製品の消費動向について』

今年上半期の動向として、関係機関が行った調査によると、主要都市における家電製品価格は、半年の間に小巾な値下がり基調が見られた。商品別に見ると以下の通り。

- ・洗濯機—年初に最高値を付けた後、3月に底値となり、6月は若干上昇。
- ・冷蔵庫—都市により価格変動に差があり。
- ・カラーテレビ—国産品は昨年から下落、6月には底値。模様眺めをしていた外国ブランド品も最近値下競争に参加。

エアコンシーズンを迎え競争は激化。各社とも値下げにより市場拡大を戦略とする。

現在、主要家電製品のうち、コンポーネントステレオ、パソコン、外国製テレビがトップを占めており、冷蔵庫、エアコン、洗濯機等では国内ブランドがベスト3を占めている。

カラーテレビではベスト10のうち、国内ブランドが6種、シェアで37%。外国ブランドは4種、27%を占めている。

今年の需要予測では対前年比で冷蔵庫が7%増、洗濯機15%増、カラーテレビ11%増、エアコン12%増が見込まれている。

中国市民の生活レベルの向上にともない、ビデオデッキ、ビデオディスク、エアコン、電子レンジ等が家庭の中に入りつつあり、家電製品に対する支出も5~8%の伸びを示している。特にエアコンは所得水準の高い南方、沿海地方に普及しつつあり、日本の関連企業も市場を目指した進出が相継いでいる。また、日本と若干異なり、中国ではビデオディスクによる映画、テレビ番組、MTVのソフトが氾濫しており、レンタルショップも街中で見かけられる。高所得層から始まってきた高級家電製品の消費傾向は、徐々に低所得者層にも波及し、ごく近い将来にはホームシアター、ビデオカメラ、パソコン等への購買欲が高まることとなるであろう。

『長春高新技术産業開発区の投資環境』

先日、大連市で長春高新技术産業開発区の投資環境説明会が開催された。同開発区の概況について紹介する。

吉林省・長春市にある長春高新技术産業開発区は1991年に国務院の許可を得て、国家級開発区となった。長春市は森の都、映画の都、自動車の都と称されている。

開発区は長春市の南部にあり、総開発予定面積は30km²で、第1期の開発面積は3km²。開発区のメリットとしては労働者の平均賃金が月500元と沿海地域より安価で、土地使用権の譲渡価格も1m²あたり40ドル前後と半分程度であること。将来、大連までの高速道路の開通が計画され、輸出志向型、国内市場型の双方で物流のデメリットが改善される見込みである。

現在の外資進出状況として、三資企業数累計は206社、投資総額で7.8億米ドル、プロジェクト投資額が1,000万米ドル以上の企業は20社で、著名な企業としてはGM、フォード、シーメンス、ベンツ、伊藤忠、ABBなどが進出している。日本企業は24社が投資しており、開発区の国別投資案件数では第4位、総投資額では8,000万米ドルとなっている。

開発区には18の高等教育機関、39の国による科学研究機構などがあり、区内の人口の16%強の10余万人が科学技術者で、人材は豊富である。

開発区に進出する外資系企業は所得税の優遇を受けられることができ、また保税倉庫・工場の建設も税関の許可により可能となっている。その他、土地、工場建設、支払い方法等でも独自の優遇措置が受けられることとなっている。

連絡先：長春高新技术産業開発区管理委員会
電話 86-431-5671352

(新潟県大連経済事務所所長 筑波昌之)

『ルーブルのデノミ実施へ』

ロシアのエリツィン大統領は98年1月1日から、ロシアの通貨ルーブルを千分の一に切り下げるデノミを実施すると発表した。デノミが実施されると現在の千ルーブルが新1ルーブル(100コペイカ)になる。

エリツィン大統領はインフレが落ち着き、生産の低下にも歯止めがかかってきており、景気は底を打ったと宣言をした。デノミを経済改革の成果の一つとして内外にアピールする意向である。

ロシアでは今年になって50万ルーブル札が登場するなどビジネスや生活の上での不便が目立っていた。新紙幣とコペイカの新コインは来年初めに流通を開始し、現行の紙幣の流通は来年末までとするが、2002年の末まではロシア中央銀行の本店で旧紙幣と新紙幣の交換が可能であるとしている。

『ロシア・デノミとその影響』

ERINA経済交流部長 中川雅之

エリツィン大統領は8月4日、通貨表示を3桁減らすデノミネーションを来年1月1日に実施すると発表した。新札は500、100、50、10、5ルーブルの5種類で、物価高騰で事実上消滅していた補助貨幣コペイカ(1ルーブルの1/100)も復活する。この措置は、経済安定化をもたらした経済改革路線の正当性を内外に誇示し、外国投資の増加にも結びつけようというものであるとされる。

一方、この発表に先立つ7月30日、新潟市内で開催された「ロシア極東貿易投資促進セミナー」で講演した、ロシア経済省付属生産力配置経済協力会議のアレクサンドル・グランベルク議長は、ロシア経済の安定化について次のように述べた。「昨年マイナス6%であったGDP成長率は、本年上半期(1-6月)には前年同期比でマイナス0.2%(年間計画プラス2%)と変動が小さくなってきた。しかしながら、統計上の問題やヤミ経済の存在も無視できず、成長に転じたと判断するのは時期尚早である。また、去年は年間26%であったインフレ率(1992年には2,500%)も、本年は月1%へと低下しておりインフレ問題は解決した。しかしながら、財政赤字削減等の課題は依然として残っており、この落ち着きは一時的なものになるかもしれない。」

統計上はインフレが落ち着きを見せているこの時期に実施するデノミは、関連産業に対する影響など、ミクロ経済面ではそれなりの経済効果誘発要因となり得よう。しかし、金融制度強化や企業の構造改革、そして、徴税強化や法人税率引き下げによる増収策などの財政改革の進展などを通じ、ロシア政府に対する信任の回復が見えてこないデノミを外国投資の増加に結びつけていくことは困難であろう。

『シベリアランドブリッジ復活を協議』

モスクワでシベリア横断鉄道復活に関する国家対策協議会が開催された。協議には沿海地方のペリチュク副知事、ドゥドニク・ナホトカ経済特区行政委員会委員長らが出席し、連邦側からは運輸相、鉄道相、国家税務局長、国家税関委員会委員長が参加した。

会議では、シベリア鉄道は国家によって維持・管理されれば輸送量が拡大するとの見通しが確認され、そのための運賃の見直しと、トランジット貨物の手続きの基準の確定と、簡素化を行わなければならないことで合意した。

ツァフ運輸相はシベリア鉄道の復活の必要性を協調し、ロシア内のトランジット貨物の安全性を保証した。鉄道相も貨物の安全性に対し責任を負うと述べた。国家税関委員会に対し、8月1日から税関の24時間営業システムを確立することや、トランジット貨物の手続きの簡素化が要請され、議事録にはネムツォフ副首相が調印した。さらに、7月1日から貨物運賃を10~50%を値下げするとした。

すでに、鉄道局は定期的な貨物列車の編成に着手した。荷主は貨物をスケジュール通りに送れるようになる。無線機と武器を持ったガードマンがこのような特別列車に乗り、貨物に随行するため貨物の安全性は非常に高い。

また、ドゥドニック氏によると、鉄道本局には列車で移動中の各コンテナの位置を確認する情報を、コンピューターで1時間ごとに表示することができ、いつでもこの情報を荷主に提供することが可能である。

「ウラジオストク紙」(7月1日)

北 専 門 集 団

『ピョンヤン-ウラジオストク間に定期航空路』

今年8月から朝鮮民主主義人民共和国のピョンヤンとロシア極東のウラジオストクとの間に、定期航空路が開設された。これは、7月に行われたロシアと北朝鮮の協議で決まったもの。

運行するのは北朝鮮の高麗航空で、8月から毎週日曜日に一往復を運行しており、機材は48人乗りのアントノフ24を使用。ピョンヤン発は日曜日の午前11時50分。ウラジオストク発の便は、新潟-ウラジオストク便（毎週木、日曜）からの乗り継ぎも可能という。

関係者によれば、北朝鮮としては主にロシア極東からピョンヤン経由で東南アジア方面への乗り換え客の利用を期待しているとのこと。ロシア極東と北朝鮮とを結ぶ定期航空路は、1994年までピョンヤン-ハバロフスク線が毎週一往復運行されていたが、採算が悪化したため廃止され、その後は不定期便となっていた。

『大阪-羅津-延辺ルート開設を契約』

日本通運は中国・吉林省延吉市の「延辺現通集団公司」と、大阪-羅津-吉林省延辺の直行サービスを開始するための契約を済ませ、現在、具体的なつめを行っている。

日本通運大阪港支店では96年10月から、釜山港を経由して大阪と羅津-吉林省の延辺朝鮮族自治州とを結ぶサービスを実施しているが、これを、釜山を経由せず直接、大阪と羅津とを結ぶサービスを開始するため、延辺現通集団と契約を済ませた。輸送にかかわるコストの負担など詳細な調整が終わり次第、運行を開始する予定である。

現在の延辺の外資企業などからの輸出貨物は、ほとんどが大連を経由しており、7~10日ほどかかっている。これが大阪-羅津航路ができれば4~5日で輸送することが可能になる。このルートのは、岐阜県のアパレルメーカーが吉林省琿春市に設立した独資工場と、専用工場のある敦化市への資材供給のため強く要望していた。

計画によれば1,600トン級のコンテナバラ積船を利用し月間3便の運行とする。輸送日数は大阪-羅津が3日、そこから延辺の琿春、延吉、龍井、初龍までが各1日となっている。

『中国・大連国際部品・材料展』
出展・視察団のご案内

今年で第4回となる「大連国際部品・材料展」への出展団と視察団を企画致しましたので参加のご案内を致します。

この展示会は日本貿易振興会（JETRO）大連が、中国国際貿易促進委員会大連分会大連市経済委員会との共催で実施するものです。展示会の特色は「逆見本市」と呼ばれ、出展者は調達したい部品や原材料等を展示して、中国側のサプライヤー、パートナーを捜す点です。もちろん、通常の展示会同様、販売したい製品等の展示も可能ですが、主眼は現地供給者の確保です。

大連に新潟県の経済事務所もでき、展示ブースの確保については新潟県が全面的に協力します。

そこでERINA経済交流部では現地に拠点を持たない企業でも出展できるよう便宜を図ります。

- 1 出展、視察団の実施
- 2 出展品の国際輸送
- 3 現地出展に関わる細かな業務

以上3つの業務を有機的に結合し、参加される企業の方々に便宜を図ろうという企画です。現地、大連にも担当者を派遣し、細目について打合せも済ませ体制を整えております。

従来、見本市につきましては、視察団・出展団の組成と、展示に関わる業務が別々に実施されてきました。当企画ではこの別個の作業を統合し、人の動き物の動きの情報を併せてご提供する企画です。

関連団体・企業の方々のご参加をお待ちしています。

日程：Aコース（出展団）

1997年10月5日（日）～13日（月）9日間

Bコース（視察団）

1997年10月6日（日）～12日（月）7日間

旅行費用：

Aコース（出展団） ¥307,000-

Bコース（視察団） ¥264,000-

問い合わせ、資料請求先

ERINA経済交流部 担当 佐藤尚

列島環日本海情報

【このコーナーは主に日本海側の各新聞記事を参考に、ERINA経済交流部で取材・構成したもので、文責はビジネスニュース編集部にあります。】

北海道

『経済紛争解決の調整員を設置』

ロシア極東地方などに進出した日ロ合弁企業が抱える経済トラブルに対応するため、北海道とロシア極東の三地方・州は、解決にあたる「調整員」を設置することを合意した。

これはユジノサハリンスクで開かれた北海道とロシア三地方・州の経済協力合同委員会で合意したもので9月に開かれる本会議で正式に設置を決める。

新設される調整員は、日ロ間で発生する取り引きや契約上などの経済トラブルに対し、当事者企業だけに任せるのではなく、北海道と三地方・州が積極的に仲介にあたり、解決策を探るといもの。

(参考：北海道新聞 7月16日)

『カウボーイがサハリンに出店』

ディスカウントチェーンストアのカウボーイ(本社・札幌：中野晃社長)はサハリン州のユジノサハリンスク市に初の海外店を出店することを決め、9月中の開店に向け準備を進めている。

計画によると同市内に平屋建てのプレハブ店舗を建設し、売り場面積約450㎡の店舗を設け、日本や東南アジアから輸入した日用雑貨品や化粧品など、1万ルーブル(約200円)で、衣料品を10万ルーブル均一で販売する方針。

現地企業は、同社をメインに名古屋市の衣料品製造・卸会社と秋田県の食品卸会社の3社が共同出資し、8月中旬に設立する予定である。

従業員は日本人3人を含む20人体制でスタートし警備員も24時間配置する。目標では年商2億7,000万円を見込み、20%の輸入関税がかかっても利益があげられると見込んでいる。将来は海産物や山菜などの日本への輸出も手がける考えだが、日本流の安売り商法がロシアで通用するか注目を集めている。

(参考：北海道新聞 7月18日)

青森

『鯨ヶ沢・七里長浜港にロシア船入港』

5千トン級と2千トン級の2つの埠頭が完成したばかりの七里長浜港にロシアの客船オルガ・ファドフスカヤ号(4,824ト)が7月12日に入港し、船長らに花束が贈られた。

同船は鯨ヶ沢町が港の完成を記念して企画したクルーズのためにチャーターしたもので、極東・ロシアの旅に参加する斎藤禮次郎町長ら関係者と少年少女派遣団など140人を乗せて、14日ロシアに向け出航した。

また、七里長浜港利用促進協議会は24日に初の幹事会を開き、官民一体でポートセールスに取り組むこととした。促進協議会では地元の自治体や民間企業などによるポートセールスの実働部隊を組織し、今後の活動計画などを決めた。また、青森県も津軽地域の貨物の量や動きなどを把握するため、砂利やセメント農業用資材などの業者約30社を直接訪問し面談調査を実施する予定。日本海側でパートナーとなるような港湾の調査も同時に行うなど「環日本海の経済交流」の拠点を目指すことにしている。

(参考：東奥日報 7月13日、24日)

『八戸港から中国へ初輸出』

3月に開設されて以来、輸出の実績がなかった八戸港の中国へのコンテナ定期航路で中古モーターのスクラップなどが入った20フィートコンテナ6本が積み込まれ、初めての輸出品となった。

モーター部品は、東京の商社が八戸市内のスクラップ卸業者が集めたものを買取ったもので中国の寧波港まで運び、現地で銅製部品を取り出して銅製品に再利用されるとのこと。スクラップ卸業者によれば、3割くらいは輸送コストが削減できると、定期航路のメリットを話している。

(参考：東奥日報 7月15日)

秋田

『環日本海交流拠点構想を策定へ』

秋田県はアジアやロシア極東地域との中・長期的な交流の方策を検討するため、交流拠点構想の策定に乗り出した。拠点構想は中・長期的な視点から今後の基本的な方向を示し、港湾や空港などの基盤整備のあり方、交流促進のシステムづくりを明らかにするのが狙いである。

対象地域はロシア極東や中国東北地方、韓国・北朝鮮が中心で、発展が著しい東アジアも視野に入れる方針で、1 観光客や留学生など人的交流 2 物流、合弁事業など経済交流 3 農林業や鉄工業での技術交流 4 学術・文化交流 5 港湾、空港、道路などの基盤整備の5つの分野を柱に方策を示すことにしている。
(参考：秋田さきがけ 7月17日)

『環日本海経済交流セミナーを開催』

コンテナの取扱量が順調に拡大している秋田で、環日本海の交流をさらに促進しようと経済交流セミナーが開催された。基調講演をした中国軽工業部設計院の王亜明院長は、秋田県あるいは企業が北京に貿易機関を設置する際には協力を惜しまないと語り、秋田港の可能性についても期待を表明した。

基調講演の中で王院長は「中国は国内経済の均衡を重視しており、内陸部の中西部への産業の誘致を急いでいる」と指摘した。続いてパネルディスカッションが行われ、韓国の興亜海運の金敏英副社長は、秋田港が取扱量を急激に増やしているのは、入港の際の事前協議などがなく、高コスト体質を排しているからだ、秋田港の利点を強調した。

また、秋田港国際化荷主協議会の平野井会長は、秋田港のコンテナは4月に1,400本を越えたことを指摘。秋田経済研究所の高橋所長は秋田港のコスト面での優位性をアピールしようと呼びかけた。

(参考：秋田さきがけ 7月9日)

山形

『3年ぶりに中国産トウモロコシ』

中国政府の政策で禁止されていた、飼料用のトウモロコシの輸出が3年ぶりに再開され、7月12日酒田港に到着した。

トウモロコシを積んだ中国船「恵友」(3,950ト)は7月5日に吉林省を出発し、5,000トのトウモロコシを積んできた。このうち酒田港では庄内くみあい飼料が買い取った飼料用トウモロコシ3,200トを陸揚げした。残りは新潟港でおろされた。

(参考：山形新聞 7月13日)

『釜山ルート利用促進を協議』

酒田港貿易促進機構主催の「韓国・釜山ルート利用地方港湾会議」が開かれ、地方港湾の実態や機能拡大の具体的施策などについて議論が行われた。

促進機構会長の大沼酒田市長が「酒田港の月間取

扱いコンテナが初めて100本を越えた。地方港湾のあり方について情報交換をしてほしい」と挨拶した。この後、宮崎県・細島港、愛媛県・今治港、京都府・舞鶴港、新潟県・直江津港、そして、山形県・酒田港の代表がパネルディスカッションを行って、相互理解を深めた。そして、連携と交流を通じてお互いに切磋琢磨をしようとの意見も出された。

(参考：山形新聞 7月15日)

新潟

『中国に貿易センタービル建設へ』

新潟県白根市の水道関連機器メーカーの明和工業(関根繁明社長)は中国・陝西省の咸陽市に現地法人設立し、「貿易センタービル」を建設して製品展示やオフィスビルとして活用し両国の経済交流の拠点とする方針である。

この貿易センタービルは明和工業が、西安市の隣にある咸陽市の高新技术開発区に取得していた約1万㎡の土地に建設をするもの。ビルは7階建てで、1～3階は製品の展示ルーム、4階以上は約50社が入れるオフィスとする。今年9月には着工し来年中の完成を目指す。

明和工業は中国から、水道管を接続するジョイントを年間1億5,000万円ほど輸入しており、同開発区の土地は現地工場を建設する予定で取得したものを使用する。現地法人は資本金1億円で同社が55%出資し、残りは新潟県内の企業3社が出資する計画。新潟と陝西省の西安間には定期航空路の就航が期待されており、経済交流の拠点になれば関係者は注目している。
(参考：新潟日報 7月24日)

『新潟港利用促進協議会が設立総会』

新潟港への国際航路誘致や集荷の促進を目指す、新潟港利用促進協議会の設立総会が7月7日開催され、今年度の事業計画を決めた。

同協議会は223の企業や団体が会員となり、会長に県商工会議所連合会の中田久蔵会頭を選出した。

事業計画では1999年を目標とする北米航路の誘致に向け、県内や隣接県の荷主企業にヒヤリングを行い、利用港湾や荷物量などを調査して、船会社に航路の開設を要請していく。

また、東南アジアと新潟を直接結ぶ航路の開設や中国航路の拡充を目指す。港湾説明会の開催や企業訪問を通じて利用促進を図るなどとなっている。

(参考：新潟日報 7月8日)

『中国産の冷凍茶豆を販売』

新潟中央青果（田村正治社長）は中国・福建省で新潟県産の種子を使った茶豆の栽培と冷凍加工による商品開発を行っていたが、まとまった量が確保できたとして今後、本格的な販売を行う方針。

枝豆の一種で味が人気の茶豆は本場の黒埼茶豆が通常 500g で 600 ~ 700円に対し中国産は 350円程となる見通し。今年は4t が確保でき7月に新潟市で取り引きされたが即日で完売した。

中国での栽培と冷凍加工は、台湾と福建省の合併企業に委託し、福建省の福州市の郊外で行っているが、肥沃な土壌と山に囲まれ朝晩の気温差が大きいなどの条件が生産に適しているという。

茶豆は収穫後、現地でゆがいて冷凍し約1週間かけて輸入されるが、新潟県内は全国的にも消費量が多く、輸入の茶豆は地物が出回る前や、秋冬などに販売する予定。また、冷凍状態で賞味期間が2年間と長いため、外食業界を中心に高まっている通年需要や、県内産が不作の場合などに対応していく方針である。（参考：新潟日報 7月25日）

富山

『環日本海環境自治体サミット開催』

日本海沿岸の4か国の自治体が参加して7月21日から「環日本海環境自治体サミット」が開催され、21世紀へ向けての環境問題への取り組みや・連携のあり方などを協議し「富山アピール」を採択した。

参加した日本、ロシア、中国、韓国の各自治体代表者は、環境問題での連携に向け強い意志を表明した。サミットの中心となった円卓会議では、ロシア船タンカー「ナホトカ」号の重油流出事故を教訓に、今後の油汚染事故への対応と、環境保全に関する自治体の連携協力について協議が行われた。

この中で福井県の栗田知事は、海洋汚染防止のための共同監視、防除態勢の確立に取り組むべきことを強調。石川県の谷本知事も、領海外の事故でも油が海岸に漂着したら、国内の法規で対処できるように、国連海洋法条約を改正するよう求めた。

この他、ロシアの自治体からは国際協力の必要性を感じながらも、財政の逼迫から、事故への対応がままならない深刻な状況も報告された。

（参考：北陸中日新聞 7月23日）

『旭工業、中国工場増築』

富山県福光町に本社を置くベアリング製造の旭工業は中国浙江省紹興市の工場を増築し、家電用ベアリング部品の生産能力を5割アップさせることとした。

同社はベアリング製造の最大手、日本精工の主力協力工場で、ベアリング部品の国内トップメーカー。福光市が友好姉妹提携を結んでいる紹興市に「紹興旭日綿軸承有限公司」を設立し平成7年から本格的な生産を行っている。現在は製品を全て日本国内で販売しているが、将来は現地販売へと切り替えていく方針である。

（参考：北日本新聞 7月8日）

『岡本ニット、中国工場を拡充』

富山県八尾市にある岡本ニットは、中国江蘇省揚州市にある工場の設備を拡充し、セーター、カーディガンなどニット製品の生産能力を約5割向上させ、今秋から米国へ輸出を行う。

工場を915㎡増築して3,615㎡に拡大し、自動織機5台、蒸気プレス機2台、ミシン15台などを増設し、生産能力は月産1万6,000枚から2万5,000枚にアップした。

今後、国内で行っていた縮絨とよばれる縮み加工仕上げや袋詰め工程を現地工場に移し、編み上げから包装までの一貫生産ラインを整える。従業員も10%増員し400人体制とし海外生産比率を95%とする。今秋からは香港の商社を通じて、米国の大手アパレルメーカーに製品を輸出する予定である。

（参考：北日本新聞 7月25日）

石川

『能登空港実現へ東京で決起大会』

石川県と能登空港建設推進協議会など推進3団体は7月31日に「能登空港早期実現東京大会」を開催し約150人が参加して、来年度予算の概算要求に着工費が盛り込まれるよう政府に強く要望することを決議した。

能登空港は石川県が平成15年の開港を目指しており本年度中に用地の先行取得を目指している。昨年は運輸省が着工費の一部として実施設計費を要求したが、新空港事業化準備調査費として4千万円が計上されたものの実施設計費は見送られ、次年度に本格着工費を盛り込むことで調整された経緯がある。

石川県は来年度政府予算概算要求に能登空港本格着工費として49億円を要望して方針を決定してい

る。

(参考：北陸中日新聞 7月25日、8月1日)

『北経連、3県J Cと日本海国土軸など協議』

北陸経済連合会と北陸3県の青年会議所（北陸圏青年会議所連絡会議）は7月7日、9回目の懇談会を開催し、「日本海国土軸」などをテーマに意見を交換し広域連携について可能性を探った。

席上、北経連の谷正雄会長は日本海国土軸などから社会基盤の整備について「財政再建に反対するつもりはないが、必要なものには予算の重点配分を望んでいく」と説明した。

また、北陸圏青年会議所連絡会議の若林喜久男代表は「今後は広域的な視野が必要になる。ハードだけでなく歴史や文化などソフトの整備についても考えたい」と地域の連携に意欲をし江した示した。

(参考：北陸中日新聞 7月8日)

福 井

『設計、測量などで中国企業と交流へ』

福井県武生市にある設計、測量などの帝国コンサルタント（中西誠一郎社長）は、中国浙江省杭州市の城建設計院と、設計業務に関する技術・情報交換や人的交流を進めるための覚書に調印した。

同社はこれまで中国人研修生の受け入れなどを通じて2年前から準備を進め、業務提携の前段階として友好交流を促進することとしたもので、土木分野における技術研究、情報交換、人的交流を図る。城建設計院は社員数約200人で、ビル、道路、橋、水道など設計分野も幅広く浙江省に約400社ある設計院でもトップクラスと言われる。

(参考：福井新聞 7月12日)

鳥 取

『境港で中国産玉ネギを輸入』

農林水産物などの輸入を目指している境港に、中国産玉ネギを積んだコンテナ船が到着し、境港のFAZ（輸入促進地域）の計画推進に弾みがつくものと期待されている。

玉ネギを輸入したのは米子青果（上田博久社長）で、同社の合併企業である上海恆豊園芸有限公司から72トン分を3回に分けて輸入するもの。今回は上海で船積みされた初便の24トンが到着した。

境港のFAZ計画では、対岸諸国からの農林水産

物輸入を特色に掲げており、関係機関が冷蔵倉庫やコンテナ対応のくん蒸施設などが今年3月完成している。

(参考：日本海新聞 7月25日)

『8月に国際交流・協力フォーラムを開催』

鳥取市で8月26日、27日の2日間「環日本海圏四地方政府国際交流・協力フォーラム」が開催されることが決まった。

4地方政府によるフォーラムは今回で4回目で、中国・吉林省、ロシア沿海地方、韓国・江原道、そして、地元鳥取県の代表者が出席する。

協議するテーマは首席代表者会議では・水質など環境問題に関する共同の取り組み・観光分野の交流促進と経済交流その他、実務代表者会議では・国際航空チャーター便の運航促進・インターネットなどによる各地方政府の行事、観光事業などの情報交換システムの構築など、経済関係者会議では・四地域間の投資・貿易について協議する「環日本海圏四地域経済協議会」の設置について、そして、学術研究者会議では、環境問題に関する共同取り組みの具体策などについてそれぞれ協議する予定。

(参考：日本海新聞 7月10日)

島 根

『出雲-釜山コムーター9月に2往復』

日本エアコムーターが計画している、出雲空港と韓国・釜山空港間のコムーター機による国際便の運航が9月2日と9日に実施される。

鹿児島県に本社のある日本エアコムーター（JAC：楯田晃社長）では新規事業として小型機による国際チャーター便の運航を進めており、7月14日には鹿児島から釜山への国際チャーター便を運航した。

出雲空港からは36人乗りの小型プロペラ機サーブ340 B型機を使用し、9月2日に出発で4日帰国と9日出発で11日帰国の合計2往復を運航する計画。片道の所要時間は約1時間20分、旅行代理店が募集した訪韓ツアーとして利用される予定。

出雲空港の韓国路線については、韓国の航空会社の乗り入れを前提に誘致活動が続けられてきたが、採算性などを理由に実現を見ていない。しかし、定員の少ないコムーター便であれば採算の見通しが明るいと見て、島根県も実現に協力したいとして期待を示していた。

(参考：山陰中央新報 7月9日)

トピックス

白頭山印象記

中国・吉林省の延吉で開催された、UNDP（国連開発計画）による旅行産業関連のワークショップの中で「白頭山」（中国名：長白山）地域でも会議を行い、実際に白頭山地域を視察した。この地域では最大の観光スポットである白頭山の印象を報告する。

『延吉から白頭山へ』

白頭山は中国・吉林省と北朝鮮の国境に位置する山で山頂のカルデラ湖を含む外輪山の3分の1が中国領、3分の2が北朝鮮領となっている。外輪山の最高峰は北朝鮮側にあり標高2,744 m、中国側の最高地点は2,691 m。山頂にある広大なカルデラ湖は天池（中国語でティェチ）と呼ばれている。天池の面積は9.82K㎡、標高は2188m、水深312 m。天池から流れ出る川は一本で、天池の下流には落差68mの長白瀑布があり、図們江の水源ともなっている。

白頭山登頂の基地となっている天池賓館までは、延吉から約300km、バスで6時間の行程である。道路はほとんど未舗装で、道幅狭く、年間数十万人を受け入れる道路としては改善の必要があると思われる。天池賓館は白頭山国立公園管理区域外にあり、一応3星格のホテルで、山麓にあるホテルという点を考慮すれば及第点と言えるであろう。

『白頭山山頂の天池を望む』

天池賓館からバスでさらに1時間ほど行くと、山頂へ向かう道と、長白瀑布が分岐する場所があり、ここでバスを降り、4輪駆動の車に乗り換え山頂へと向かう。山頂までは約40分の行程で、こちらの道路はコンクリート舗装あるいは石畳で、未舗装区間はほとんどない。山容はなだらかで周囲には匹敵する高山もなく、長野県の美が原と言った様子である。外輪山の縁まではあっけないほど簡単に行くことができる。外輪山の縁にある駐車場から外輪山までは数十メートルの上りだが、本格的な登山を予想していた向きにはちょっと失望する。

天池の長めは美しく、蔵王の外輪山を急峻にし、カルデラ湖を大きくしたような印象である。山頂は単独孤立峰ゆえ風が強く、周囲の土壤が砂礫のため目にほこりが入り、ゴーグルでもないかと思うほどである。外輪山の内側は急峻でカルデラ湖面まで

約300 mほどの断崖が切り立っており、高所恐怖症の人には強風も手伝い要注意である。

『長白瀑布と温泉』

4輪駆動車を乗り換えた場所まで下り、方向を変えて長白瀑布まで向かう。途中には温泉も沸き出しており、宿泊施設などもあってそれなりに温泉情緒を楽しむこともできる。難を言えば衛生状態の改善であろうか。温泉のすぐ先にバス駐車場があり、ここから長白瀑布までは徒歩で約30分。長白瀑布から整備された山道をさらに2時間ほど歩いて登ると天池に到着することができる。長白瀑布からは谷川が流れ出ているが、増大する観光客のせいで水の汚染も進み、かろうじて「清流」と呼べる程度である。

吉林省や延辺朝鮮族自治州を訪れる観光関係者はその多くが韓国人である。地元では、年間1,500万人をこえる日本人海外旅行者の一部でも白頭山に呼び込みたいと希望している。

しかし、現状はアクセスもインフラも悪く、衛生状態もいまひとつという状況では、難しいと言わざるを得ない。当局では冬季オリンピックの誘致で観光客の増加に弾みをつけたい様子であるが、環境保全の問題もあり一朝一夕に実現できる事ではない。日本人にとって白頭山は依然遠い山である。

（経済交流部 佐藤尚）

環日本海諸国為替レート

通貨	日付	対円(1円当り)	対米ドル(1ドル当り)
韓国ウォン	7/29	7.6	891
中国人民幣元	7/25	0.0717	8.29
ロシアルーブル	7/25	50.0	5794
モンゴルトゥグリク	7/29	6.73	798
北朝鮮ウォン	7/18	0.0191	2.2

出処：東亜日報、新華社、イズヴェスチヤ紙
在日モンゴル大使館

* トゥグリクのレートは月～日までの一週間単位で、モンゴル国立銀行が設定します。
北朝鮮ウォン対円レートは資料が無い為、ウォン、米ドルレートを通してエリナで算出

セミナー報告

編集後記

★第4回賛助会セミナー

テーマ：「香港返還後の中国経済と政治」

ーポスト鄧小平時代をどう見るかー

講師：日中投資促進機構北京事務所主席代表
服部 健治氏

日時：平成9年7月11日（金）13:30～15:30

会場：新潟グランドホテル5F「波光の間」

1、香港返還の意味

香港は華南経済圏の中核として重層的な役割を担っている。特に400近い金融機関があり外為市場は900億ドル以上と世界第5位にある。米国の対中国貿易・投資の窓口、東西文化の接点などの役割を果たしている香港の繁栄を、中国は返還後も少々の妥協をしても維持していく。

2、江沢民体制の課題

集団指導体制にいくのは間違いなく、鄧小平の改革・開放路線を継承しながら原則的政治とプラグマティズムとをどのように巧みに使い分けるかが鍵。政権としては中継ぎ政権と見るべきで、後継者については10月に開催される第15回党大会に向けて人事が焦点となる。李鵬首相の後任に誰を充ててくるかがポイントとなる。

また、中国の安定を脅かす課題として国有企業の改革や台湾問題などがある。国有企業改革については単位における福祉や社会保障、住宅制度などの部門を切り離し公的制度に切り替えていこうとしているが順調に進むかどうか問題となる。台湾の国民党が選挙を実施し独裁政権でなくなったため、双方の対立が厳しいままで推移する。98年から2002年の第16回党大会までに台湾に対しては積極的なアプローチを展開する可能性がある。

3、今後の中国経済の課題

発展はするが中国国内には数多くの問題を抱えている。しかし、中国国民は「改革・開放政策」を支持しており「愛国主義」を支持している。国民は安定を求めており安全弁としての党の機能も重要である。課題としては食糧・エネルギー問題、国有企業改革に伴う失業問題、技術移転などがあげられる。今後、企業家であり起業家であるような両方の側面を持った人材が求められる。

ビジネスニュース第3号をお届け致します。

◇各地の新聞に目を通して見ると、各地域での環日本海交流への積極的な取り組みが目立つと同時に、環境問題、人口の高齢化問題などが頻りに登場する。8月6日には、今年3月31日現在の住民基本台帳に基づく人口動態と世帯数の調査結果が発表された。それを見ると、依然として日本海側や四国、九州での人口増加率は極めて低い。青森、秋田、山形、和歌山、島根、山口、徳島、愛媛、高知、佐賀、長崎、大分の各県で人口が減少している。逆にそうした県では高齢化率が高い。◇中国人研修生の受け入れが活発化しているという。技術の取得が目的だが、地方の製造業の中には、中国人研修生がいなかったら工場が成り立たない企業も少なくないとのこと。優秀な労働力の確保や若年層の地方への定着など、地域の活性化は日本海側の地方の最大のテーマである。◇航空交渉が相次いで開かれている。日本海側の空港にとって国際航空路の開設は悲願である。注目の日中航空交渉は8月12日から開催される。中国への直行路線が実現する可能性は高い。しかし、そこでも地方の人口規模、マーケットの小ささが課題となる。利用客の確保が重要な問題だ。地域の広域連携とともに、新たな魅力ある産業の創出と、国内外の人々をひきつけるような魅力的な環日本海地域を創り出すために、知恵と連帯、そして戦略的な行動力が求められている。

『ERINA BUSINESS NEWS』

Vol. 3

1997年8月15日 発行

発行人 金森 久雄

編集責任 中川 雅之

編集者 駒形 正明

発行 財団法人環日本海経済研究所

〒950 新潟市上大川前通6-1178-1

日本生命榎谷小路ビル6階

TEL 025-222-3150

FAX 025-222-9505

禁無断転載