

ERINA BUSINESS NEWS

Vol. 36

【第 36 号】	TOPICS	寄稿：進展するグローバル経済下における 新潟県内製造業の現状	p1
		ロシア極東地域沿岸漁業振興策	p9
		日本海側各港外貨コンテナ取扱個数	p14
	SERIES	列島ビジネス前線	p15
		セミナー報告	p21
		ERINA からのお知らせ	p31

2003 年 3 月 28 日発行

▼新しい事務所に変わりました。

Economic Research Institute for Northeast Asia

ERINA (財団法人環日本海経済研究所) ■〒950-0078 新潟市万代島 5 番 1 号 万代島ビル 12 階
Tel 025-290-5545 Fax 025-249-7550 URL <http://www.erina.or.jp> E-mail koryu@erina.or.jp



寄稿 進展するグローバル経済下における新潟県内製造業の現状

財団法人 新潟経済社会リサーチセンター
主任研究員 西潟 学

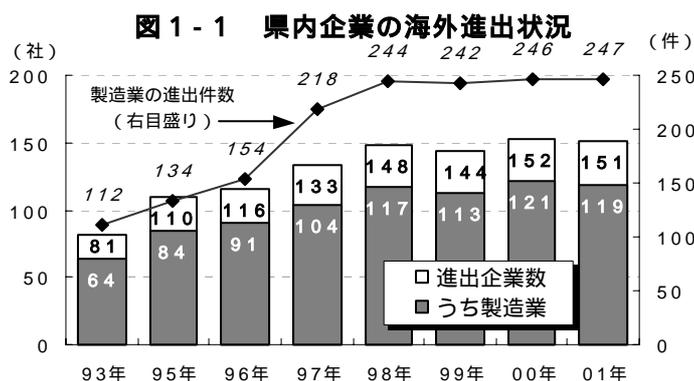
中国を中心とする東アジア諸国への工場進出や海外からの低価格製品の流入などにより、県内製造業が大きく変わろうとしている。物、資本、技術、情報が地球規模で移動するグローバル経済の進展を背景として、積極的に工場などを海外に移転することでコストの削減を図り、更に現地マーケットでの販売も視野に入れるなど、企業としては合理的な動きがある一方で、受注環境が大きく変化したことで、中小製造業を中心に生産規模の縮小、及び人員削減圧力の拡大などが懸念されている。

本稿は「世界に通用するものづくりに向けて」と題して当センターの機関誌（センター月報 2003年3月号）に掲載した調査レポートの中から、県内製造業が直面しているグローバル化の影響や、取引先の海外進出に伴う取引関係の変化がもたらす新たな課題とその対応策などに関する部分を抽出してまとめたものである。

1. 県内製造業におけるグローバル化の現状

(1) 県内企業の海外進出状況
(図1-1)

新潟県国際経済課の「県内企業海外進出状況調査」によると、県内製造業の海外進出は1993年の調査開始時から1998年まで増加を続け、以降はほぼ横ばい圏内で推移しており、2001年度は119社となっている。2001年度の調査では、海外市場の開拓や生産のコストの削減などを目的に、今後、「海外への進出予定がある」と回答した企業は13社となっており、今後も県内企業の海外進出は続くものと推察される。

(2) 労働生産性から見た
国際競争力
(図1-2、3)

国際競争力には、各国の賃金コストと労働生産性の違いが大きく影響している。賃金水準を中国などのアジア諸国と比較すると、国内で賃金コストを削減することによって、国際競争力を強化することは極めて困難である。したがって、グローバル経済の下で競争する企業にとって、労働生産性^{注1}を高めることで競争力を強化する必要がある。従業員数の削減には限界があることから、付加価値額の増加によって

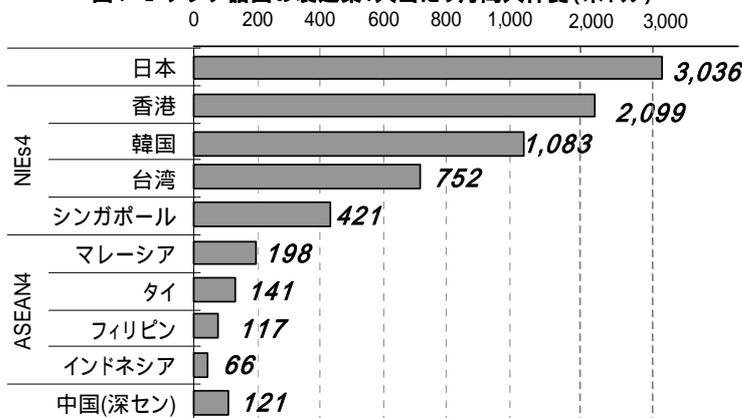
生産性を高めていくことが望まれる。

県内製造業の労働生産性の推移をみると 1991 年まで堅調に推移し、その後は 1994 年頃までほぼ横ばい圏内での動きが数年続き、1995 年以降は電気機械が大きく向上したことを主因に、製造業計で一段の上昇を見せている。繊維は他の業種と比べても生産性が低く、事業所及び従業者の減少要因の一つになっていると考えられる。また、全国との比較でも県内製造業の労働生産性は相対的に低く、より厳しい状況にあることが窺える。

注1) 労働生産性とは従業員 1 人当たりの付加価値額を表わす。

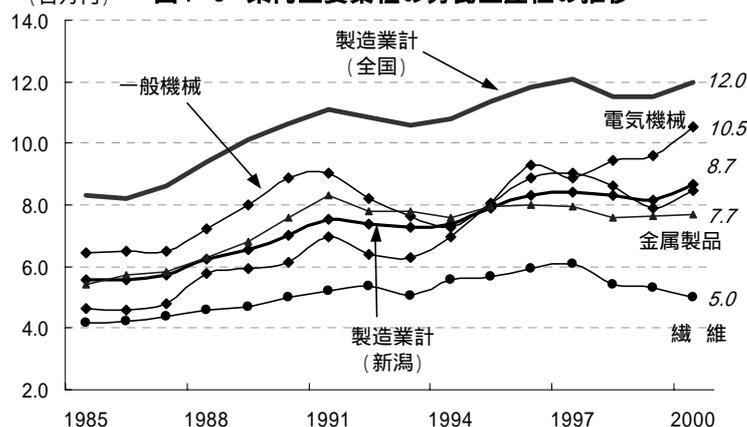
$$\text{労働生産性} = \text{付加価値額} \div \text{従業者数}$$

図1-2 アジア諸国の製造業1人当たり月間人件費(米ドル)



(資料)ジェトロ

図1-3 県内主要業種の労働生産性の推移



(資料)経済産業省「工業統計表」

(3) 対中国取引が拡大する
県内の輸出入

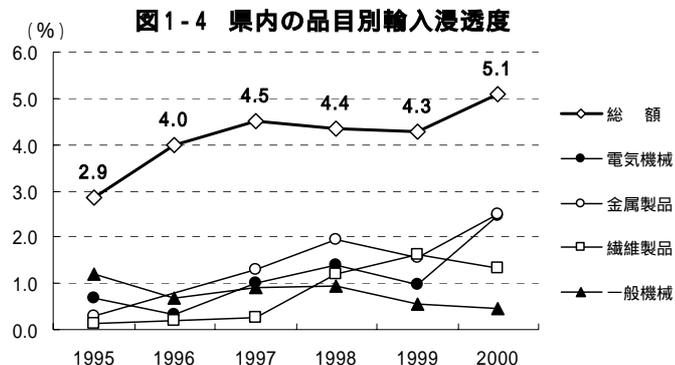
2000 年度の県内輸出入の総額は、輸入のデータが入手可能な 1995 年との比較で、輸出 7.4% 増、輸入 7.4% 増となっており、輸入が大幅に増加している。地域別の輸出入総額はアジアのウエイトが最も高く、その中でも中国との取引が大幅に増加しており、県内製造業に与える中国製品の影響力が増していることが窺える。

(4) 上昇傾向にある輸入浸透度
(図1-4)

県内の輸入浸透度^{注2}は全体的に上昇基調で推移しており、1995 年に 2.9% であった県内の輸入浸透度は、2000 年には 5.1% にまで上

昇した。品目別では電気機械、金属製品が高くなっている。また、繊維については1998年から急激に高まっており、輸入品が県内製造業に与える影響は年々増している。

注2) 輸入浸透度 = 輸入 / (総出荷 - 輸出 + 輸入) × 100



(資料) 経済産業省「工業統計表」、県産業労働部「新潟県の輸出入動向」

2. 進展するグローバル経済下の県内製造業の現状と今後の課題に関するアンケート調査

今回の調査は県内に本社を置く年商1億円以上の製造業のうち1,374社(回答率33.3%)を対象に郵送による記名回答方式で実施した。以下、調査結果を各項目ごとにみている。

(1) 現在の市場と今後重視する市場

現在、主力製品やサービスを販売している市場は、「国内市場」が86.9%で大半を占めている。また、「海外市場」(1.3%)と「国内と海外の両市場」(10.9%)を合わせると、海外の市場を対象としている企業は全体の約1割を占めている。

今後重視する市場においても「国内市場」が71.2%と7割を占めているものの、「海外市場」(3.3%)と「国内と海外の市場」(19.8%)の合計では約2割にまで増加している。

(2) 近隣アジア諸国の影響の有無(図2-1、2)

近隣アジア諸国からの低価格製品の輸入の増加や技術等の追い上げが取引先との関係に及ぼす影響について尋ねたところ、「影響がある」が43.0%で、「どちらかと言えば影響がある」は21.0%であり、合計で64.0%の企業では何らかの影響があったと答えている。

また、27.1%の企業(「どちらかと言えば影響はない」(8.3%)と「影響はない」(18.8%)の計)では影響がなかったとしている。

業種別でみると、「影響がある」と「どちらかと言えば影響がある」の合計では、繊維が97.0%で最も多く、窯業・土石製品、出版・印刷、食料品を除く幅広い業種での影響がみられる。

対象とする市場別にみると、海外市場を重視する企業では、国内市場のみを対象とする企業よりもアジア諸国の影響があったとする企業の割合が高くなっている。

図2-1 近隣アジア諸国の影響

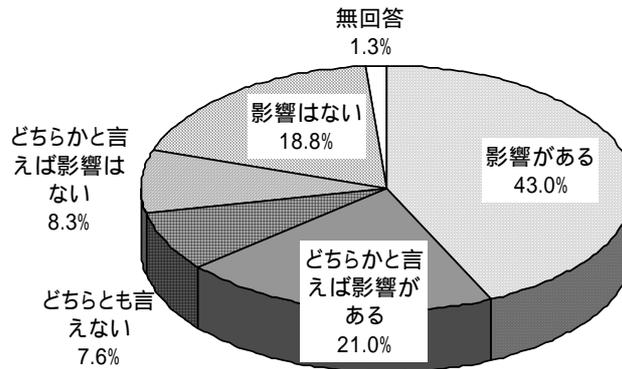
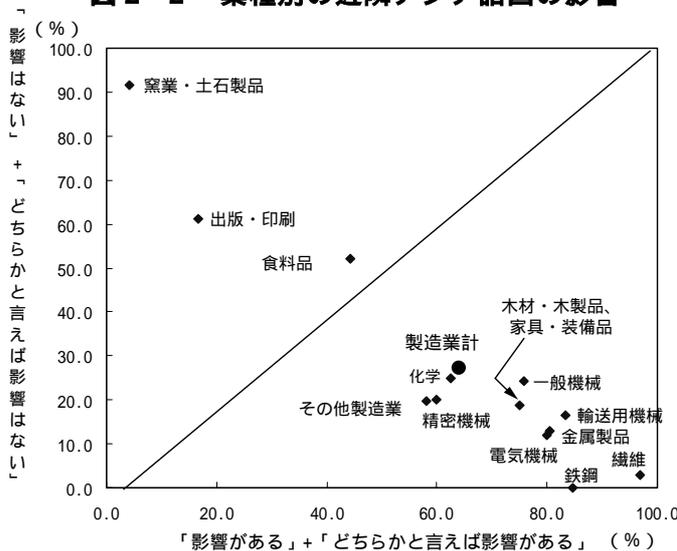


図2-2 業種別の近隣アジア諸国の影響



影響の内容

近隣アジア諸国の影響について、「影響がある」と「どちらかと言えば影響がある」とする企業の具体的な影響の内容(複数回答)は、「受注単価の引き下げ」が85.7%で最も多く、「輸入品との競合による取引の減少」が66.9%、「生産品目の多品種少量化」が32.8%、「納期の短縮」が22.9%などと続いている。

業種別では、出版・印刷を除く業種で「受注単価の引き下げ」が多くなっているほか、繊維では、「輸入品との競合による取引の減少」が多く、輸入品との競合により「納期の短縮」や「取引の停止」、「支払い条件の悪化」などのマイナスの影響が大きくなっている。一方で、食料品では、「輸入品の活用による取引の増加」が17.6%を占めており、輸入による原材料や一次加工品の活用などによるプラスの影響とみられる。また、輸出企業においては、7割弱が何らかの影響があったとしており、影響のあった輸出企業の9割弱が「受注単価の引き下げ」、7割弱が「輸入品との競合による取引の減少」を挙げている。

(3) 主要取引先の海外移転
海外移転の有無

過去5年間(1997~2002年)に主要な取引先において国内の生産拠点を海外に移転した企業の有無について尋ねたところ、「ある」が

32.3%、「なし」が63.8%となっており、約3割の企業で取引先の海外移転があったとしている。業種別では、繊維(61.8%)、電気機械(56.0%)、化学(50.0%)が多くなっている。

主要取引先の移転先

主要取引先が生産拠点を海外に移転したと回答した124社について、その移転先を複数回答で尋ねたところ、「中国」が83.8%で最も多く、以下「ASEAN4(インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア)」が40.5%、「NIEs4(韓国、香港、台湾、シンガポール)」が20.3%、「その他のアジア」が4.7%、「北米」が4.1%、「欧州」が2.0%となっている。

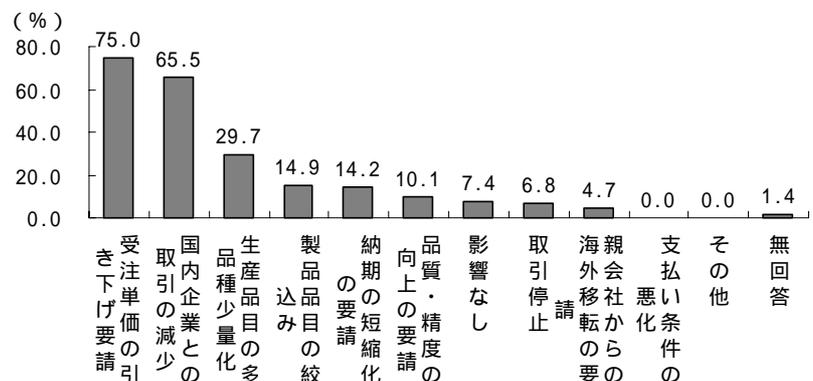
業種別でも主要取引先の移転先では中国が圧倒的に多くっており、特に一般機械、輸送用機械、精密機械では回答企業の全てが中国を挙げている。

海外移転後の取引関係 (図2-3)

主要取引先が国内の生産拠点を海外に移転した後の取引関係について複数回答で尋ねたところ、「受注単価の引き下げの要請」が75.0%、「国内企業との取引の減少」が65.5%と高くなっており、以下「生産品目の多品種少量化」(29.7%)、「製品品目の絞込み」(14.9%)、「納期の短縮化の要請」(14.2%)など、近隣アジア諸国の影響の内容とほぼ同様の結果となっている。

業種別では、金属製品、輸送用機械等では「受注単価の引き下げ要請」が多く、出版・印刷、一般機械等では「国内企業との取引の減少」が多くなっている。

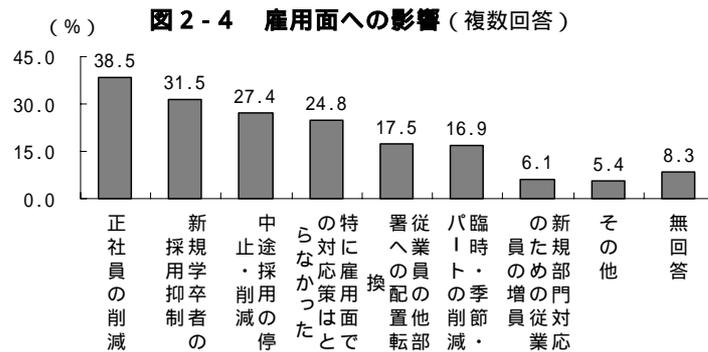
図2-3 主要取引先の海外移転後の取引関係 (複数回答)



(4) 雇用面への影響 (図2-4)

近隣アジア諸国の追い上げによる影響や主要取引先における海外移転による取引関係が変化した企業に雇用面への影響を複数回答で尋ねたところ、「正社員の削減」が38.5%で最も多く、次いで「新規学卒者の採用抑制」が31.5%、「中途採用の停止・削減」が27.4%などとなっている。一方、「新規部門対応のための従業員の増員」は6.1%に止まっており、「特に雇用面での対応策はとらなかった」とする企業は24.8%となっている。

業種別では、繊維、木材・木製品、一般機械、電気機械、精密機械では「正社員の削減」が多く、加えて一般機械、電気機械、精密機械では「新規学卒者の採用抑制」もみられる。

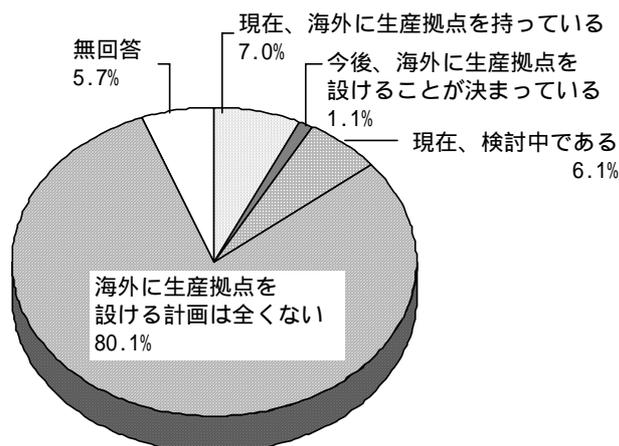


(5) 海外の生産拠点
海外の生産拠点の状況
(図 2 - 5)

「現在、海外に生産拠点を持っている」企業は 7.0%で、「今後、海外に生産拠点を設けることが決まっている」(1.1%) を合わせると 8.1%の企業が海外生産を決めているか既に海外生産を実施している。また、生産拠点の形態では、生産委託と直接投資の割合がほぼ等しくなっている。単純な比較はできないものの、中小企業総合事業団「海外展開中小企業実態調査」の平成 13 年 3 月現在の業務提携や直接投資による海外展開（準備中を含む）と比べると、県内企業の海外展開は全国の製造業の 15.1%を下回っている。しかし、検討中（6.1%）を含めれば全国と同水準に達することから、今後も海外拠点の活用が進むものとみられる。

「現在、海外に生産拠点を持っている」か「既に決まっている」企業 37 社を業種別にみると、金属製品が 11 社で最も多く、食料品、繊維、一般機械が共に 5 社でこれに次いでいる。また、回答企業に占める割合を業種別にみると、繊維、木材・木製品、化学、金属製品、一般機械が約 1 割を占めている。

図 2 - 5 海外の生産拠点



海外への進出先とその目的

海外への進出先では、「中国（香港を除く）」が 89.2%で最も多くなっており、「ASEAN4（インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア）」(8.1%)、「NIEs 4(韓国、香港、台湾、シンガポール)」(5.4%) などがこれに続いている。

海外への進出の目的を進出の多かった中国に限ってみると、「安価な労働力」が 93.1%で最も多く、以下「マーケットの今後の成長性」

が41.4%、「安価な部材・原材料」が37.9%、「同業他社が進出しているため」が27.6%などの順となっている。また、「組立メーカーへの供給拠点」(24.1%)が2割ある一方で、「日本への輸出拠点」(10.3%)や「日本以外の第三国への輸出拠点」(6.9%)は1割以下に止まっている。

海外の生産比率

海外に生産拠点を持っている企業と今後設けることが決まっている企業に対して、3年前、現在、3年後における海外生産拠点の生産比率を尋ねると、全生産高の「10%未満」とする回答は3年前には62.2%であったが、現在は45.9%、3年後には21.6%に減少している。一方で、1割以上とする企業は3年前の24.3%から3年後には72.9%にまで増加する見込みであり、海外拠点での生産比率が全体的に高い割合にシフトしている。業種別では、繊維、金属製品、一般機械が海外生産拠点での生産割合を高めようとしている様子が窺える。

(6) 海外生産に伴う 国内の生産体制

海外生産拠点を持つ37社に対して尋ねた海外生産後の国内の生産体制は、「海外進出前と変わりなし」が29.7%、「生産量は変えずに生産品目を変更」が16.2%で、45.9%の企業では国内工場の生産量は変えなかったとしている。一方、「生産量を縮小し、生産品目の変更」(24.3%)、「生産品目は変えずに生産量を縮小」(16.2%)、「生産中止」(5.4%)を合計すると、45.9%の企業が国内の生産を縮小している。

業種別では、金属製品の3割が「生産量を縮小し、生産品目を変更」と答えており、繊維や食料品では「生産量は変えずに生産品目を変更」する回答が多くみられる。

(7) 海外生産に伴う 国内の技術開発・商品開発部門

海外生産後の国内の技術開発・商品開発部門では、「全部国内に残した」が56.8%と最も多く、「全て海外に移転した」は皆無であり、「一部海外に移転した」が10.8%となっている。また、「該当の部門はない」が21.6%で、技術開発部門の海外移転は一部の移転に止まっている。

(8) 経済のグローバル化における 経営課題とその対応策 (図2-6) 「経済のグローバル化」に対する 現在の対応策

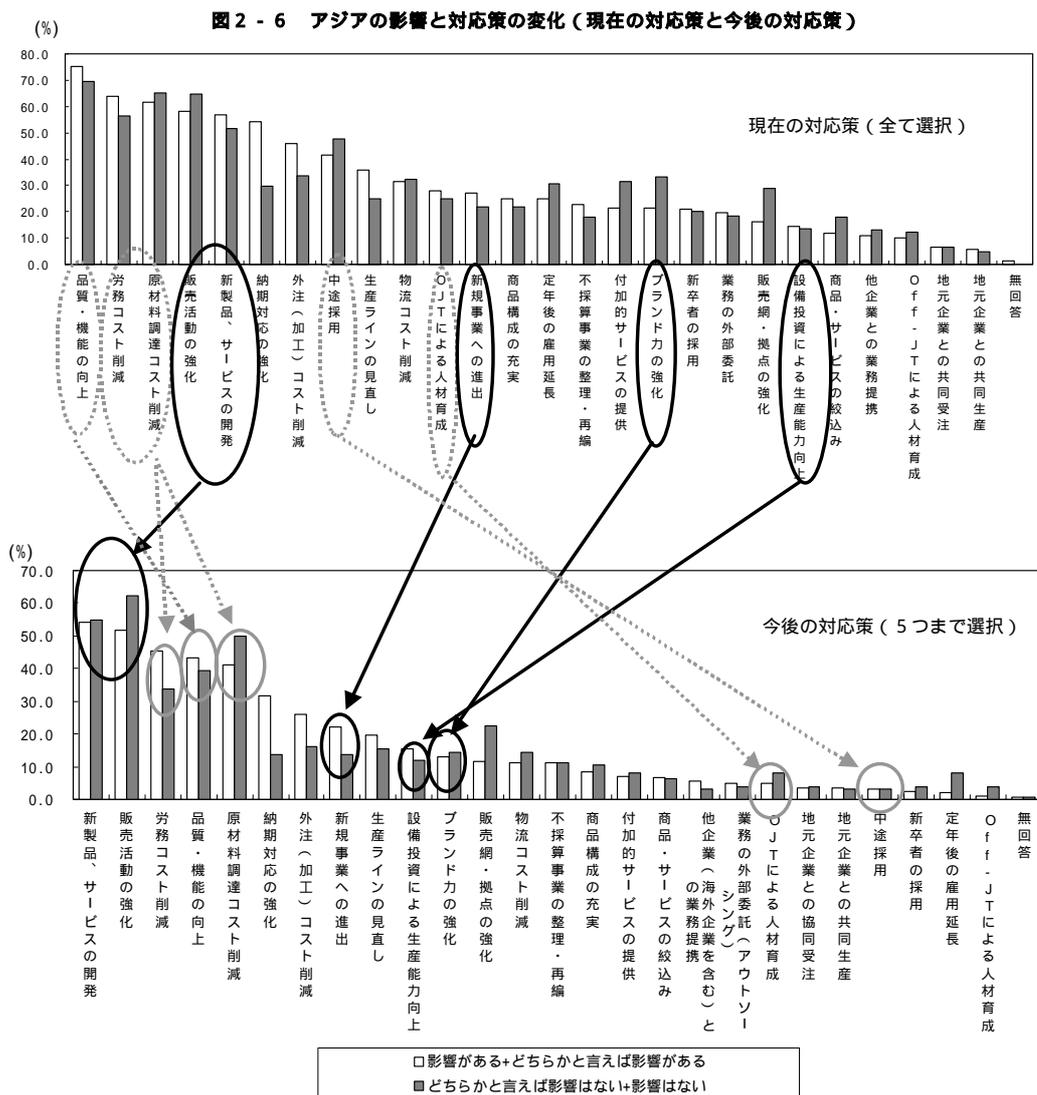
現在の経営課題とその対応策を全ての企業に複数回答(全て選択)で尋ねたところ、「何らかの近隣アジア諸国の影響を受けている」企業における現在の対応策は、「品質・機能の向上」、「労務コスト削減」、「原材料調達コスト削減」、「販売活動の強化」などの順となっている。これを影響の有無別に比較すると、「何らかの近隣アジア諸国の影響を受けている」企業の方が「どちらかと言えば影響はない」、「影響はない」の企業に比べて、「納期対応の強化」、「外注(加工)コスト削減」や「生産ラインの見直し」の改善に注力している。

「経済のグローバル化」に対する 今後の対応策

今後、事業戦略上特に重視していきたい対応策について全ての企業に回答を5つまで選択可能との条件で尋ねたところ、「何らかの近隣アジア諸国の影響を受けている」企業では「新製品、サービスの開発」が54.3%で最も多く、以下「販売活動の強化」が51.5%、「労務コスト削減」が45.4%、「品質・機能の向上」が43.3%、「納期対応の

強化」が 31.7%などの順となっている。影響の無い企業と比べると「労務コスト削減」や「納期対応の強化」に力を入れている。

さらに、経済のグローバル化の影響を受けている企業が現在取り組んでいる対応策の現在と今後を比べると、「品質・機能の向上」、「労務コスト削減」や「原材料調達コスト削減」などが順位を下げ、今後は「販売活動の強化」や「新製品、サービスの開発」、「新規事業への進出」、「ブランド力の強化」などが順位を上げている。このことから、現在取り組んでいる『コスト削減』から『売上数量の増大』や『商品力の強化』に、より重点を置こうとしている様子が窺える。



近年のIT技術（情報通信技術）の飛躍的な発展により、県内製造業を取り巻く経営環境の変化のスピードは急速である。今後も続くであろうグローバル化する経済下では、世界的な物流と取引の広域化に加えて、中国をはじめとしたアジア経済の発展に対応するべく、自社の企業体力、取扱商品、技術力、営業力、企画・提案力などを総合的に分析した上で、自社にとって最適な事業戦略を選び取っていくことが必要である。

ロシア極東地域沿岸漁業振興策

ERINA 経済交流部
部長代理 佐藤 尚

ERINA は過去 5 年間に渡り、毎年ロシア極東から水産関連の専門家グループを招聘し、それぞれ短期間(1 週間前後)新潟県内で研修を実施してきた。

日本の水産業を見ると、高齢化、後継者不足といった問題が存在しており、自助努力だけでは解決できない状況にある。一部では成長著しい中国への進出、あるいは中国、東南アジアからの労働者の招聘といった対策が採られているが、抜本的な解決とはなっていない。また地球規模的には漁獲技術の進歩による海洋資源枯渇の問題も深刻になりつつあり、資源保護を目的とし、漁期、漁獲量に対する規制の問題が国際的に論議されている。これは大型船による遠洋での特定魚種に対する漁業規制がその議論の対象となっている。それとは異なり、大型船舶を必要としない、沿岸での漁を中心とした漁業、あるいは養殖・栽培漁業*といった形態の水産業もある。沿岸漁業は自国の経済水域内で実施されており、基本的に違反操業以外、対外的な調整を必要としない。また合理的に管理すれば資源保護にも役立ち、遠洋漁業が世界的に規制の方向に進むのと反比例し、その意義は重要性を増しつつある。

ロシア極東では旧ソ連時代から大型トロール船での漁獲が中心で、沿岸漁業には注意が払われてこなかった。しかし、前述のような状況を踏まえ、ロシアの中央政府、沿海地方政府等でも、沿岸漁業の振興策が論議されるようになり、同じ水域内にある日本としても、この分野での協力はメリットが大きく、ロシア極東沿岸水域で漁獲、あるいは同水域で養殖・栽培される水産物の取引を通じ、日本では希少になった食材の確保も可能になると考えられる。また後継者不足により消滅が危ぶまれる漁業技術が移転により、温存されるといった効果も期待できる。

理想的には我国の漁業と競合しない分野での協力が望ましいが、他方、誤った漁業を植え付けないようにという配慮も必要ではないかとも思われる。これは自然環境、養育環境を無視し、市場の要求のみに依存し生産を増大することによる、病虫害の大量発生、栽培・養殖品へのえさの過剰投与、あるいは養殖海洋生物の排泄物による水質の悪化、それがもたらす壊滅的な環境破壊を懸念してのことである。環境に配慮した管理漁業が実現されることを祈念するのであるが、外貨獲得のための水産品をロシア極東水域にという命題がある以上難しいと思う。しかし環境負荷の少ない漁業という考えは、常に念頭に置く必要があると確信する。

筆者は水産関係者と沿海地方南部のハサン地区を視察したことがあるが、入り組んだ湾が幾重に連なり、地形的には養殖に最適ではないかと思われた。昨夏プーチン大統領が沿海地方訪問の際、この地域のホタテ養殖場を視察したとも伝えられており、ロシアもこの地域の特性を生かそうと考えているのではとも思われる。

何度か養殖・栽培漁業の振興についてロシア水産関係者と話したが、いわく「設備が盗まれる」とか「稚魚等、商品化する前に盗まれる」等モラルの問題を指摘する意見が多かった。また、定置網の設置につ

いても同様な指摘がロシア側からなされたことがある。盗難の問題は水産に限られたことでもなく、またロシアという国に限った現象でもなく、時の経過とともに、民度の向上とともに解決されるべき問題と考え、ここでは取り合わない。以下、私案の形でロシア極東における沿岸漁業振興について考察した。

*栽培漁業は、成魚までは人為的に餌を与え飼育するが、それ以後は自然の生育に任せる形態をいう。養殖漁業は商品化され市場に出るまで、人為的に餌を与え生育させる形態をいう。

1. 栽培・養殖漁業振興

<対象漁種例>

栽培漁業：うに・あわび・サザエ・昆布

養殖漁業：ホタテ・シジミ・カキ・鮭鱒類・ひらめ

高級魚種を少量育成し、高い付加価値を創出、環境負荷の低減を図ってはどうかというのが、品目選定の第一要因となるのではないか。また水産物の取引は各国の利害が直接ぶつかるため、生のままでの取引が困難な場合もある。その場合は貿易に適した製品を作る技術等も含めた支援が必要になる。また鮭鱒類等、すでに孵化養殖が実施されている魚種もある。当初は航空貨物でも輸送できるような、輸送運賃負担力のある高級品、あるいは乾燥品として、海運で少し時間をかけても輸送できる魚種・品目を選択すべきだと考える。魚種については水温、海流等生育環境を吟味し、慎重に選ぶ必要があり、上記魚種は日本の実情を踏まえて例示したものである。ロシア極東沿岸水域では結氷等、日本とは異なる状況もあり、通年栽培、養殖に支障があることも考えられる。しかし、地理的近さ、定期航空路の存在等、条件が整えば商業ベースでの事業開始も可能かと思われる。

2. 沿岸漁業振興

<小型船舶>

日本では漁業就業者の高齢化が急激に進行しており、廃船・休船となる漁船が多数存在する。漁猟手段の対外的な供与、あるいは販売は自国漁民の保護の観点から各国とも規制が厳しいが、漁師の絶対数が減少し、後継者がいない日本の現状を考慮すれば、休眠漁船の有効利用、あわせて魚種にあった漁労技術の伝達等の支援ができるのではと考えられる。商業ベースでの事業は難しいが、シニアボランティア的な形での支援は可能と思われる。すでに生業としての漁業を引退したような年配の漁師の方に、自己の漁船と共に、ロシア沿岸水域で漁業指導を実施してもらいような形態が可能かと思われる。勿論、これについても漁場の特性等につき事前調査が必要になる。

<定置網>

ロシアには日本におけるような、生鮮食料品の卸売市場は存在しないが、卸売市場の創出とセットで定置網の技術指導が考えられる。小型船舶だけの漁獲量では卸売市場を継続的に維持することは困難と想像される。季節的な魚種の変動はあるが、常に一定量の鮮魚を供給できる定置網は、卸売市場の経営を継続させるための有効な手段と考えられる。定置網はまた、個人での対応は難しく、会社あるいは協同組

合的な組織で対応する必要がある。これは大型船団向けの会社組織しかないロシアの水産業界にあって、あらたな沿岸漁業に即した会社等組織の創出にも有効であると思われる。定置網設置といった初期投資もかかり、当初は公的な支援が無い限り難しいと思われる。また、ここでも冬場の結氷対策等、日本では北海道オホーツク海側以外、未知な部分の対応も図る必要がある。

3. 養殖・栽培漁業センター

ロシア極東水域の資源調査、各海域の特性、それに適した海洋資源の開発、研究に取り組む機関として、このようなセンターの立ち上げが必要と思われる。日本においては各県にこのようなセンターが設置されており、各地域同士競合、連携しながら、地域の特性、漁業者からの要請による種々の種苗育成、放流の研究が行われている。日本の経験をロシアに伝えることもまた有意義であると思われる。すでにウラジオストクに太平洋漁業研究センター（TINRO）が存在はするが、純学術的な研究が主となっており、漁業者に直接役立つような機関の設立が待たれるところである。TINRO の関係機関として設置することも一案かもしれないが、純研究機関としての色彩を除くためには、あらたな機関創出が望ましいかもしれない。

4. 人的交流

日本においても、沿岸漁業は大企業が関与せず（家族単位、中小企業、漁業組合等）行われている。ロシア側でも、旧ソ連時代の大規模船団方式漁業の延長線上で極東の漁業が実施されており、沿岸漁業の素地はない。また密漁蟹等、違法性を持った高級魚種が即金決済により日口間で取引されている。このような取引の関係者には、手間隙かかる沿岸漁業の振興はとてと関与できる領域ではない。高級魚種の栽培には興味を示すかもしれないが、利益最優先の、自然破壊的、収奪的な漁業が危惧される。

エリナとしては、過去5年間にわたりロシア極東地域から水産関係者を短期研修で受け入れてきた。その体験から、年齢的に40歳以上のロシア人には、ルールに則った事業は難しいといわざるを得ない。30歳代のロシア人ビジネスマンは様相が変わる。契約とは何かを理解し、新しいビジネスを立ち上げるには事前準備が必要であり、収益を上げるためには時間がかかることを理解する。沿岸漁業の振興は、中期的には地域の産業振興に役立ち、資源管理を上手く行えば、継続的に収益を上げることが可能である。但し、日本では沿岸漁業が近代的な意味での産業に変貌する以前から伝統的に営まれてきた経緯があり、その素地がまったく無いロシア極東で、直ぐの事業化は無理であり、いかに企業家精神に富んだ30代ロシア人ビジネスマンに働きかけても無駄であろう。というわけで、まずは素地を作ることから着手したい。以下は行動計画例である。

方法

- ・ 中長期的な視点から交流を実施する。次代のロシア極東の水産業を担う若者を日本に短期間招聘し、水産関係の家庭でのホームステイを通し、種々の沿岸漁業を体験してもらう。期間は夏季の1ヶ月程度とし、出発前に日本語・日本文化等の講習をうける。
- ・ ロシア極東では水産業の後継者育成の機関として、水産大学があ

- る。そのような大学に働きかけ関係学生の選抜、派遣を要請する。
- ・ 沿岸漁業が根付くためには時間が必要である。このため、当初はロシア水産業者の招聘ではなく、水産大学の専門学生を対象とする。
 - ・ 日本側研修地区には水産学校等、専門教育機関の存在が重要であるが、地域の漁協等が受け入れ機関となることも想定する。
 - ・ 初年度は、数名程度で試験的に実施する。
 - ・ 研修プログラムについては、日本側の提示案を優先するが、派遣先の希望も入れながら調整する。
 - ・ 専門研修以外にも文化的プログラムも交える。

費用

- ・ ロシア - 日本間の往復旅費、日本査証取得費用は研修生（派遣側）が負担する。
- ・ 日本入国から出国までのホームステイ関連費用は日本側が負担する。

研修実施つき協力をお願いする機関

- ・ ロシア水産大学
- ・ 自治体農林水産部
- ・ 日本領事館
- ・ 日本センター

継続的に沿岸漁業分野での日口間の交流を実施することにより、ロシア側の沿岸漁業についての理解も深まる。また実社会に出た水産学生も、ロシアの水産業の中で働くうちに、日本で研修した沿岸漁業を実際に試してみようと思うかもしれない。ロシア側に沿岸漁業の素地が生まれ、公的セクターがこれを支援するといった状況が生まれることが必要である。そうすればそこで、日本側の支援がロシア側の要望と合致するのである。

5. 鮮魚卸売市場・流通のノウハウ支援を見越して

折角の鮮魚や養殖水産物も、日本向け、輸出向けだけではロシア極東の地元の利益とはならない。水産物の料理法や未知の水産物を食するといったことは、ある意味では日本文化の輸出であり、日本的な食生活を極東ロシアに根付かせることは日本に対する親近感を醸成することにもなる。日本でも中華料理を食することが一般化し、それとともに中国に対する興味、親近感も深まったのではと思われる。大蒜臭い、辛過ると敬遠していたキムチも今や日本の漬物を凌駕する勢いである。それとともに韓国、朝鮮半島に対する理解も深まったように思われる。食用水産物の多様さ、その調理法の多さにおいて和食は世界一で、この食文化の移植は、日本そのものに対する興味や理解を増大させられると思われる。

和食文化移植を最終目的とするわけではない。生鮮水産物を如何に迅速かつ鮮度を保ったまま、エンドユーザーの手に渡すかは、日本流通業の命題である。そして日本はそのような流通機構を作り上げてきた。余談ながら、「カンバン」方式の生産は生鮮食料品の流通システムのように、腐らせないために、短時間に効率的に輸送できる素地があ

って初めて実現しうるものである。目標は水産物の流通網構築ではあるが、派生的には、ロシアの物流システムの改善にも寄与するかもしれない。沿岸漁業や栽培・養殖漁業の技術移転は卸売市場の創出や、流通のノウハウ支援に比較し、容易と思われる。学生研修の中に卸売市場でのせりを体験させることはできても、その必要が無ければロシアに持ち込むことはしないであろう。やはり日本業者が関与し、ロシアの鮮魚をロシアの市場で競り落とし、現地の和食料理屋で調理するようなことが現実化しないと難しいとも思われる。

またロシアは広大な面積を有し、特に極東地域では大都市は散在するだけである。水産業が盛んで、一定の人口規模を有すウラジオストクを鮮魚流通のモデル都市とすることが現実的かもしれない。「回転ずし」といったアイデアはどうだろうか。モスクワを中心にロシアでは、和食はブームとなっている。「すしバー」は最高級レストランの代名詞であり、1回の食事代が100ドルを超えることを覚悟しなくてはならない。実はこのアイデア、ERINAが招聘したロシア人水産研修生の提案ではあるが、日本並みに一皿1ドル程度にしたら、絶対受けるとの意見であった。確かに、卸売市場を創出し、流通を整備するといっても、エンドユーザーが欠如したものでは現実性に欠けてしまう。「回転ずし」を開店するとなれば、鮮魚の確保（これは沿岸漁業を支援することで可能になる）その仕入れ、輸送、調理と完結したものになる。消費が増えれば、それだけ鮮魚に対する需要も増え、沿岸漁業の振興にもつながる。「回転ずし」を端緒として水産物の需要がさらに拡大し、それに伴って卸売市場、流通の整備が誘引されて行くと思われる。30代のロシア人ビジネスマンは「回転ずし」を実際夢見ており、中古の回転ずし機を求めている。ビジョンは壮大かつ長期的なものが良いかもしれないが、その実現についていえば「回転ずし」は悪くないと思う。まずは実現可能な小さなことから着手し、次第に大きな、時間のかかる事業に進めば良いのである。

日口間の動きに関しては、2003年1月初頭、小泉首相が訪口し、帰国の途中、日本の首相としては初めて極東のハバロフスクを訪問した。不安定な中東情勢とはお構いなしに、中東の石油に対する日本のエネルギー資源依存率は8割を超えている。あれほどエネルギー資源供給先の多様化を謳っていたのに、現状はこの有様である。といったわけで、近隣にあり、石油の代替エネルギーである天然ガス埋蔵量が世界一と目されるロシアのシベリア・極東に対する注視の姿勢を日本政府は示した。これは供給元の分散化、石油依存からの脱却、2つの面で利点をもたらす。日口間の懸案である領土問題は、それだけを取り上げても解決できないことが明確になってきた。また未解決に固執して、無為無策に時間の経過を待つことも無意味であることを理解してきている。だから、エネルギーといった時宜を得た分野での協力姿勢を打ち出したものと考えられる。

沿岸漁業はエネルギーに比較すれば、テーマ、内容とも矮小ではあるが、極東での日口関係強化を促進するにはよい対象であると考えられる。日本側としては対外的な活路を見出すことで、沿岸漁業の維持を図ることができ、ロシア側としては数少ないロシア極東における有望産業、漁業において新たな展開を見ることができ、日口両国とも

沿岸漁業分野での協力の素地はすでに存在する。また機運も熟していると思われる。

日本海側各港外貿コンテナ取扱個数

	2001年		2002年		対前年比	
	輸出	計 (TEU)	輸出	計 (TEU)	輸出	計 (%)
	輸入		輸入		輸入	
秋田	4,713	20,561	5,817	23,037	123.4	112.0
	15,848		17,220		108.7	
酒田	1,408	5,714	1,267	4,954	90.0	86.7
	4,306		3,687		85.6	
新潟	11,844	63,298	15,190	72,213	128.3	114.1
	51,454		57,023		110.8	
直江津	4,287	13,250	4,921	14,471	114.8	109.2
	8,963		9,550		106.5	
伏木富山	10,535	26,802	12,035	28,469	114.2	106.2
	16,267		16,434		101.0	
金沢	4,066	12,582	5,226	14,702	128.5	116.8
	8,516		9,476		111.3	
敦賀	2,995	12,174	3,537	14,417	118.1	118.4
	9,179		10,880		118.5	
舞鶴	1,314	6,074	782	4,989	59.5	82.1
	4,760		4,207		88.4	
境	3,291	10,429	5,245	12,687	159.4	121.7
	7,138		7,442		104.3	

(参考)

仙台	31,095	63,212	27,681	51,070	89.0	80.8
	32,117		23,389		72.8	

この表は、秋田県産業経済政策課、山形県交通基盤課、新潟県振興課、富山県港湾課、金沢港振興協会、敦賀港貿易振興協会、京都府港湾課、鳥取県経済交流課、宮城県港湾振興室などの資料をもとに、ERINA 経済交流部で作成した。(個数は実入りベース、暫定値)

列島ビジネス前線

青森県

みち銀、ロシア中央銀行の要請で
金融ノウハウ提供へ。
(東奥日報 1月31日付)

みちのく銀行は30日、ロシア連邦下院が個人融資に関する法整備のために設置する専門部会の構成メンバーに、同行の行員を派遣すると発表した。日本の金融ノウハウを提供する。

同行によると昨年12月、ロシア金融政策諮問機関の連邦中央銀行催行委員会から、個人融資事業の実現に向けた協力要請があり、今月17日、専門家の派遣を求める正式文書が届いたという。ロシア下院は今年3月ごろをめどに、消費者ローンや抵当権付き住宅ローンなどの個人融資に関する規制緩和を討議する特別審議を開く。これに先立ち、2月には同下院に専門部会を設置し、諸問題の検討に入る予定。

みち銀は1999年、邦銀初のロシア現地法人を設立。2001年には個人預金業務の認可を受け取引を拡大、住宅ローンを視野に個人融資の方策を探ってきた。しかし、同国の個人融資は権利関係が西欧と異なり、信用保証制度の仕組みがない。抵当権を設定しても憲法が定める居住権が優先し、貸し倒れの際に担保保全できない - など金融機関のリスクが大きい。大道寺小三郎会長は「憲法にかかわる問題だけに実現までは容易でない」としながら、「近日中に人選し、要請に応えたい」と話している。

秋田県

秋田市で国際航空貨物セミナー
活用策学ぶ
(秋田魁新報 1月21日付)

第4回秋田空港国際航空貨物活用セミナー(秋田港国際化荷主協議会、秋田商工会議所など主催)が20日、秋田市で開かれた。ビジネスチャンスの拡大などを目指す企業関係者ら約50人が参加。昨年7月から始まった国際航空貨物(エアカーゴ)の活用策などを学んだ。

初めに、大韓航空日本地域本部の葛西正敏貨物マーケティング課長が講演。「ソウル便で結ばれる世界各国向けの荷物は、仁川空港で他の便に積み替えられるが、同日中に接続する便も数多くある。シェアを確保するためにも、今後も安全で確実な運航を徹底したい」などと述べた。また、北海道・新千歳 - ソウル間の定期路線でホタテを韓国に輸出している吉田水産(福岡県)の吉田博文専務が事例報告。「水産物の場合、捕れる地域には必ず食べる人がいる。輸入先には逆にこちらから輸出できる可能性がある」と話し、販路拡大に向けた積極的な営業活動の必要性を訴えた。

秋田空港、出入国港に
国際空港の体制整う
(秋田魁新報 2月6日付)

ソウル便が就航している秋田空港が5日までに、法務省から「出入国港」の指定を受けた。これにより同空港には、CIQ(税関、出入国、検疫)の機関すべてがそろうことになり、文字通り「国際空港」としての体制が整った。

同空港には一昨年10月にソウル便が就航。昨年6月までに、税関、検疫、植物防疫、動物検疫の指定を国から受けていた。しかし出入国は、安定した利用者があるかどうか同省が見極める必要があったため、指定が遅れていた。

山形県

ミネラル炭、中国に輸出
生ごみたい肥化の資材に活用
(山形新聞1月29日付)

最上地域内の有機農業実践者ら19人で組織する新庄・最上有機農業者協会(長田邦彦社長)が生産に取り組んでいる「ミネラル炭」が、生ごみたい肥化の資材として中国・大連市に定期的に輸出されることになり、その第1便約2トンが28日、鮭川村曲川の本社工場から出荷された。

ミネラル炭は、もみ殻に粘土を加え約800度で焼いて炭状にしたもの。表面にセラミックスが付着することで、有用微生物が定着しやすく、土壌改良材や水質浄化材、白アリ防除の建築資材などとして幅広く利用されているという。

大連市へのミネラル炭輸出は、新庄市に去年開設された早稲田大新庄バイオマスセンター責任者である大友俊允(としちか)早稲田大理工総研教授を通して実現。市との間ですでに、当面は毎月2トンずつ出荷するという契約も結んでいる。同市では、市内で1日約500トン排出される生ごみのたい肥化に使う予定。大友研究室で培養した14種類の微生物を定着させたミネラル炭に生ごみを入れると、微生物の力で発酵・分解が進み、有機たい肥が誕生するという。

庄内 - ハルビンチャーター便
県が週2便運航を提案
(山形新聞3月5日付)

県は4日までに、庄内空港と中国・黒龍江省ハルビンとの定期航空路の開設に向け、ことし6月から10月にかけて週2便のハルビン定期チャーター便を運航する計画を黒龍江省と北方航空に提案した。5ヵ月間で40便を運航し、利用者は1便当たり80人(搭乗率60%)、延べ3,000人を目指す計画。県は週2便を運航する場合、中国側の利用促進策も不可欠として、今月下旬にも坂之井和之土木部長が訪中して中国側の意向を最終確認する。

利用者3,000人の目標は、本県が1998年 - 2001年度にかけて運航したハルビン定期チャーター便の利用実績(計50便で延べ5,970人、平均搭乗率85.3%)の2年分に相当。

新潟県

亀田製菓、中国へ進出
青島に工場、年内稼働
(新潟日報1月9日付)

亀田製菓(本社中蒲亀田町、金津猛社長)は、中国の山東省青島で米菓の生産を開始する。近く、同社の100%子会社となる現地法人を設立し工場を建設、年内には稼働をスタートさせる見込み。同社の中国進出は初めて。当面は現地で生産した米菓製品を逆輸入し、日本国内で販売する。工場の稼働が軌道に乗り、販路が確保できれば中国国内での販売も開始する。

同社では、将来の競争力強化のためには、人件費など製造コストが日本に比べはるかに安いなど生産面、米菓市場も伸びているなど販売面の両面から、中国は無視できないと判断。1年前から進出を検討していた。いくつかの候補地の中から、米菓製造には不可欠な良質の軟水が確保でき、気候も本県に近いなどの理由で青島市を選んだ。同市内には既に、カルビーなど日本の食品メーカーが進出している。

県内米菓メーカーの中国進出では、2001年に阿部幸製菓(本社小千谷市)が安徽省で豆菓子 OEM(相手先ブランドによる生産)を始めている。

脅威か中国のコメ
本県コシの活路は
県農村問題懇メンバーら本発行へ
(新潟日報 2月20日付)

生産者や農業団体、有識者らで構成する県農村問題懇話会メンバーらは、成長著しい中国東北部のコメの現状と、これに対応するための本県コシヒカリの展望をまとめた本を3月上旬に発行する。

中国のWTO(世界貿易機関)加盟に伴い、懇話会メンバーら十数人が昨年8月、ジャポニカ米の主産地の黒龍江省のコメ生産事情を視察。その成果を中心にまとめた。タイトルは「中国コメ戦略と新潟コシヒカリ」。視察団の団長を務めた新潟大学農学部の伊藤忠雄教授による「WTO体制下の構造改革 - 黒龍江省農業の現状と展望」のほか、視察メンバーによる討論集「中国米は新潟コシの脅威か」、国営農場や研究機関の取り組みなどコメ生産の現場報告、団員の感想などが盛り込まれ、A5版約200ページになる見込みだ。

発行を前に、伊藤教授は「中国はWTOに加盟し、農業の国際競争力と構造調整に直面している。競争力を持ち得るのがコメ。黒龍江省だけでも日本の総需要を上回る1,000万トンの生産量がある」と語る。また「良質米生産に対する技術普及や流通体制の整備などに課題がある」としながらも、「低コストで開発余力があり、日本、韓国向け輸出に可能性がある。これに対する本県のコメ農業の問題点を提起したい」と話している。

発行部数は1,000部、販売価格は1部1,400円を予定。申し込み、問い合わせは、刊行事務局(大沼俊明氏) 電話025(265)7525まで。

富山県

入善在住の韓国女性
中国人研修生受け入れの懸け橋に
(北日本新聞 2月7日付)

韓国から日本に嫁いだ高畠貞愛さん(入善町船見)の呼びかけで、県東部の企業、事業所5社が中国人研修生を受け入れる「富山吉林協同組合」を設立した。宮崎欣治理事長が今月22日から高畠さんと中国に出向き、吉林省の政府系企業と人材派遣に関する契約を正式に結び、早ければ今年6月にも研修生を受け入れる。

高畠さんは結婚前、ソウルの貿易会社で、吉林省の政府系企業・中国吉林国際経済技術合作公司との交渉を担当。同合作公司幹部から「せっかくの仕事のつながりを日本で生かせばいい。中国人研修生派遣に協力する」と提案を受け、同合作公司日本代表になった。

同合作公司是社員3千数百人で、人材派遣だけでなく貿易、不動産、建築など幅広く事業を展開。日本で中国人研修生を受け入れるには組合が必要なため、高畠さんが発起人の一人となって組合設立を呼びかけた。組合は昨年末に申請し、先月17日に知事の認可を受けた。

県内に中国人研修生を受け入れる組合は10団体以上あるが、大半は友好県省の遼寧省が中心で、吉林省からの研修生の窓口になる組合は初めて。

ジャクリン
中国工場に企画部門新設
一貫体制で納期短縮へ
(北日本新聞 2月8日付)

高級ニットメーカーのジャクリン(富山市、若林秀樹社長)は、中国河北省にある工場に生産企画部門を新設し、インターネットによる受発注システムを立ち上げる。5月までに現地で企画段階から手掛ける一貫体制を順次構築し、従来1~2カ月間を要したオーダーメイド品の納期を10日~2週間に大幅短縮する。

同社はこれまで、自社ブランドのオーダーメイド品については、販売子会社の J-COM（神戸市）で受注し、図面作成などの生産企画業務はジャクリン本社で担当。受注が一定量に達した段階で、河北省にある同社 100%出資の「秦皇島若林針織有限公司」に図面や原系を送って現地工場生産、日本に持ち帰り販売していた。

新システムでは、受注情報を J-COM と同工場がネットで直接やり取りする。同工場には、常時 20 色の原系を在庫するとともに、生産企画スタッフ 5 人を配置。編み立て図面やグラフ、配色表などを作成する生産企画業務の 7 割を本社から移管し、中国での企画から生産までの一貫体制を整備する。

北西太平洋地域海辺の漂着物会議
黄海沿岸に調査拡大へ
（北日本新聞 2 月 14 日付）

北西太平洋海辺の漂着物会議が 13 日、参加 4 カ国 20 自治体の担当者らが出席し、富山市のタワー 111 で開かれ、黄海沿岸に調査範囲を拡大することなど、今後の活動方針を決めた。

同調査は、住民参加によって浜辺の海ごみを調べ、海洋環境保全に向けた共通意識を高めるのが狙い。県などの呼び掛けで平成 8 年から実施している。会議は、国内 14 道府県のほか、ロシア、韓国、中国の沿岸自治体の環境担当者ら約 40 人が出席した。

今年から、ボランティアや NGO（非政府組織）の参加を促し、海洋環境保全活動の啓発に力を入れることや、富山市に本部事務局の設置が決まっている国連の NOWPAP（北西太平洋地域海行動計画）の活動範囲に合わせ、調査範囲を拡大することなどを確認。黄海の沿岸自治体に一層の参加を呼びかけることなどを決めた。

富山空港新国際線は上海便へ
県の懇話会が方針決定
（北日本新聞 2 月 19 日付）

富山空港新規国際線開設懇話会（会長・大永副知事）は 18 日、富山空港の第 4 の国際便となる新規対象路線を中国上海便に決めた。県は懇話会からの提言を受け、近く路線開設先を上海市とすることを正式決定する。今後は、県内各界による代表団を組織し、日中両国政府や航空会社への陳情を開始するなど上海便誘致を本格化する。

富山空港の利用率や大連便の実績に基づく誘発需要などから、17 年の年間利用客数は上海便 25,900 人、北京便 24,000 人、香港便 22,500 人、広州便 9,700 人などと試算し、県内企業の進出が最も多い上海便が観光、ビジネス両面で有効と結論付けた。

上海便については、小松空港（石川県）から出雲空港（島根県）を経由する中国東方航空のチャーター便が今春から就航。今後の定期便化に向け、石川・島根県連合の動きも予想されている。

伏木富山港 昨年の
ロシア向け中古車輸出過去最高
（北日本新聞 3 月 11 日付）

昨年 1 年間に伏木富山港（伏木、富山新、富山の 3 港）からロシアへ輸出した中古車台数が約 82,200 台と前年より約 1 万台増え、過去最高となったことが、伏木税関支署のまとめで分かった。昨年 10 月、ロシアで中古車輸入関税が引き上げられたため、昨年上半期に駆け込み需要があったとみられる。

同支署によると、昨年ピークの 5 月には月 1 万台を超える輸出数があったが 10 月以降は 5,000 台前後で減少傾向という。同支署は「ことしも引き続き減少傾向で推移するのでは」とみている。

内訳では、正規の貿易品として業務通関した台数が 16,900 台（前年 10,200 台）、船員が携帯品（土産品）として輸出申告した台数が

63,500台(同62,300台)で、正規貿易品としての取り扱い台数が1.7倍に増えた。盗難車の不正輸出を防ぐため、港湾関係機関が中古車販売業者に業務通関を働きかけた成果とみられる。

石川県

中国人の研修生・実習生
織布企業、受け入れ拡大
(北陸中日新聞1月24日付)

石川県の織布企業で中国人研修生・技能実習生の受け入れが拡大している。受け入れ団体などによると、2001年度にはわずか1社3人だったのが、02年度は3社11人となり、03年度は能登地区を中心に7社20人以上となる見通しで、今後も拡大傾向が続くとみている。

石川の繊維業界では縫製、ねん糸が中国人研修生の受け入れで先行しているが、織布業界は様子見だったり、受け入れに消極的とされてきた。しかし、繊維大国・中国の台頭に合繊メーカーの中国生産の立ち上がりが追い討ちを掛ける中、委託加工の数量減や単価安が深刻化。さらに多品種少量生産や納期短縮対応で人手の確保も必要となり、生産コスト削減と若手の優秀なワーカー確保の両面から、受け入れが拡大しているようだ。

ファルコ北陸
大連市に事務所開設
(北陸中日新聞3月7日付)

臨床検査・食品衛生検査業のファルコバイオシステムズ北陸(金沢市)は大学、経済団体を通じて食品衛生の技術交流を進める中国・大連市に事務所を開設した。将来的に専任社員を配置して中国の事業展開の拠点とする。

同社は食品衛生管理手法を研究する産学官協同の「北陸 HACCP システム研究会」の事務局を務め、大連大学の HACCP 研究センター設立に協力。農作物輸出の拠点である大連市の日系企業にも、日本の検査機関の設立を望む声が強くなり、事業化が見込めると判断した。

また同社は来年度の30周年を機にした経営改革の一環として、関連会社で調剤薬局業のアルプ(同)を吸収合併し、4月1日付でアルプに社名変更する。医薬分業が進み事業拡大が見込めるため、合併効果により積極的な店舗展開を目指す。

福井県

武生会議所
中国市場開拓を支援
(福井新聞3月1日付)

中国の巨大市場に武生の商品を売り込もうと武生商工会議所は新年度から、中国市場の開拓支援事業を本格化させる。これまで技能研修生の受け入れなどで築いたネットワークを使って、実際に現地で販路を開くまでの具体的な相談に応じる。「日本の10倍近い市場を武生の商工業界の活性化につなげたい」と意気込んでいる。

同会議所の商工相談所で随時、企業からの相談を受け付けるほか、先進企業から話を聞く講習会の開催、現地視察などを予定している。つながりの深い杭州、南通、上海市で、特に販売に主眼を置いた支援を行う。市も補助金を出してバックアップする。

鳥取県

チャーター便活用を
米子市に韓国・襄陽郡訪日団
(日本海新聞1月26日付)

韓国・江原道襄陽(ヤンヤン)郡の李鎮浩(イ・ジンホ)郡守を団長とする代表訪日団(8人)が24日、米子市を訪問し、襄陽国際空港と米子空港の活性化策について市の担当幹部と意見を交換した。

襄陽郡は米子市が友好提携している東草市の隣に位置する人口約3

万人の都市で、昨年4月、襄陽国際空港が開港した。訪日団は、同国際空港の活性化を図るため米子空港の利用促進施策について研修、視察しようと米子市を訪れた。

意見交換の中で、李団長から「襄陽 - 米子間の定期便は難しいとしても、チャーター便による交流はどうか」との提起があった。これに対して松本文昭企画部長は「交流は大事なこと」と受けた上で、昨年10月、米子から襄陽へチャーター便を飛ばした経験を踏まえ、チャーター便の利用客を双方で確保することで費用を安くするなど交流促進への具体的な課題を挙げた。

島根県

韓国の金属熱処理学会
研究者ら山陰視察
(山陰中央新報2月19日付)

韓国の金属熱処理学会の研究者ら18人が17日から山陰入りし、島根、鳥取両県の関係施設、企業などを視察した。

ソウルから米子空港入りした一行は同日、米子市夜見の熱処理協同組合を視察した後、松江市に移動。18日は同市北陵町のソフトビジネスパーク内にある次世代技術研究開発センター、安来市の日立金属安来工場を見て回った。

視察団の代表で、忠北大学工学部材料工学科の魏明鏞教授は「産学官共同の研究体制が整備され、このような施設で作業が進められているのを実際に見てうらやましく思う。今後は韓日が共同で、金属熱処理の研究を進めていければ」と話していた。

松江市、杭州市にPR拠点
今秋開設目指す
(山陰中央新報2月22日付)

松江市は、経済交流を続けている中国・杭州市に、松江の観光などをPRする拠点施設を今秋にも開設することを決めた。中国からの観光客誘致が狙いで、都道府県や大都市以外で海外事務所を設ける例はないという。

松江市は昨年度、新施設のオープンやイベント開催などで、年間観光客500万人を初めて達成した。松浦正敬市長は、「観光客1,000万人」を将来的な目標に掲げており、隣国・中国市場を視野に入れた観光誘致が欠かせないと判断した。これまで、杭州市と訪問団の相互派遣など産業交流を進めてきたのに加え、今春から定期航路の開設を目指して出雲 - 上海便のチャーター便運航が始まることから、現地に松江の観光PRや市場ニーズを調査する拠点を設けることを決めた。

すでに杭州市には了解を得ており、今後、日本貿易振興会(ジェトロ)などの協力を得ながら、スタッフの派遣や事務体制、具体的な業務内容などを詰め、今秋の開設を目指す。

浜田港コンテナ関連施設
来月から使用料半額
(山陰中央新報3月7日付)

浜田港と韓国・釜山港を結ぶ国際定期コンテナ航路の利用促進を狙って島根県は4月1日から3年間、同港のコンテナ関連港湾施設使用料を従来の半額に減免することにした。コストメリットは船会社、荷役業者、利用企業すべてに及ぶため、貨物量の拡大に弾みがつきそうだ。

2002年の1便当たりの取り扱い本数は、22本(20フィートコンテナ換算)。01年の20本は上回ったが、目標の50本を大きく下回るなど依然厳しい状況が続いており、同港を管理する県は、コンテナ関連施設に限定した施設利用料の大幅値下げに踏み切った。

対象となるのは岸壁係船やコンテナ上屋（CFS）、野積み場、クレーンなどの移動式荷役機械、電源施設の使用料で、いずれも現在の半額に設定。これまで同等か少し安い程度だった境港、下関港との価格差は歴然とし、今年3月から使用料の値下げを実施している広島港より安い。

セミナー報告

平成14年度 第7回賛助会セミナー

「欧米諸国の鉄道改革の現状について」

月日：平成14年12月16日

会場：ホテルディアモント新潟

講師：作新学院大学地域発展学部

助教授 堀 雅通

1. EUの鉄道改革

ヨーロッパにはEUの共通鉄道政策があり、その政策が反映する形で各国の鉄道政策が運営されています。EUの鉄道改革は90年代から始まりました。その背景には、モータリゼーションの発達によって、ほとんど旅客に関しては鉄道の出る幕ではなくなってきたことと、ボーダレス化や規制緩和が進み、鉄道の運営に関わる経済環境が大きく変わってきたということがあります。

船や飛行機に比べ、鉄道というのは各国が自国のシステムに依拠した閉鎖的なシステムでした。固定費の負担割合が大きい鉄道線路などの施設と、日本よりも密度の低い地域を多く抱える不採算路線が経営の足を引っ張っていました。また、省エネルギーで環境にやさしいということ、飛行機や船が深刻な混雑問題をかかえていることなどのため、改めて鉄道輸送を見直そうという動きが出できたのです。

鉄道改革の前提として、鉄道は公企業として公共性と企業性もあわせていますが、これをきちんと分けてそれぞれの領域にあった改革を行うということがあります。また、ヨーロッパではオープンアクセスという、一つの路線にいろいろな鉄道会社が乗り入れて競争する、これまでなかった仕組みができたことも特徴的です。

2. スウェーデンの鉄道改革

スウェーデンは1988年に、EUが考えていた鉄道改革を先駆的に取り入れて鉄道改革を行い、EUの鉄道改革モデルとなりました。

その特徴は上下分離にあります。これは公共的な領域と企業的な領域に分けるといえるものです。公共的な領域として、スウェーデン鉄道庁をつくりました。これはスウェーデンの線路施設や駅などを所有維持管理する国の機関です。このほかに、新スウェーデン国鉄をつくりました。前者は線路や施設だけをもっていて、後者は鉄道のオペレーションだけをおこなうものです。これは世界初の国レベルの上下分離

になりました。インフラについては国が責任をもって管理する。そしてその施設の上を様々な企業がオープンアクセスして利用するというシステムにしたのです。スウェーデンでは道路と同じシステムということで、道路交通モデルとっています。

スウェーデンは南北に長く、東京より少ない人口の大半がストックホルム周辺に集中しています。そうしたことから、スウェーデンは輸送密度の高い幹線と、それ以外の輸送密度の低い支線に分離しました。

またスウェーデンでは、鉄道改革が始まった1980年代の後半から、国が飛躍的に鉄道に対する投資を増やしました。これは「X2000」という高速鉄道の整備と、鉄道貨物輸送の改良工事に使われました。これまで公共工事というと道路とか住宅整備が多かったのですが、ほぼ道路網が完成したということで、鉄道整備に公共投資が向かったということもあります。

3. ドイツの鉄道改革

ドイツは1994年、EUが発足して初めての鉄道改革を行いました。ドイツも鉄道財政が困難で、抜本的な改革を必要としていました。ドイツの改革のキャッチフレーズは、鉄道の競争力を強化し、「より多くの輸送を鉄道で」というものでした。これはトラックに奪われていた需要を鉄道にシフトしようというものです。また環境にやさしい鉄道という観点からも改革が行われました。

まず1989年に連邦鉄道政府委員会をつくりました。これは、我が国の国鉄再建管理委員会をある意味真似てつくったものです。1992年に答申が出され、1993年に法律が改正され、1994年の1月に鉄道改革が実施されたわけです。

改革の内容ですが、ドイツは1990年まで東と西に分かれていて、それぞれに国鉄があり、東ドイツの施設や車輛が劣悪だったために国鉄同士の統合が厳しい状況の中、それを統合して連邦鉄道財産機構をつくりました。さらにこれを企業的な領域と公共的な領域に分けました。企業的な領域はドイツ鉄道株式会社をつくり、公共的な領域は連邦鉄道庁と連邦鉄道財産清算機構をつくりました。連邦鉄道財産清算機構は日本の国鉄清算事業団と同じようなものです。当時の総裁が日本びいきで、日本の国鉄改革を見習ってつくったものです。すなわちドイツの国鉄改革というのは、東西の国鉄を統合し、それを3つの会社に分けたわけですが、これは瞬間的にできたものです。1993年の暮れ近くになって法案が成立し、大晦日に統合されて、正月には3つに分かれたという感じです。

その後の経過ですが、ドイツ鉄道株式会社は現在持ち株会社になって内部が5つの会社に分かれています。まず1つめのDBネットワーク会社、これは鉄道線路だけを所有して維持管理する会社です。それから2つめのDBカーゴ会社、これは鉄道貨物輸送の会社です。3つめのDBレギオは近距離輸送を行います。近距離輸送というのは赤字路線で、州との契約を行って、赤字分については州が負担するという仕組みでやっています。4つめのDB旅行/観光会社は長距離輸送を行っていて、かなり採算性がある路線です。5つめのDB駅/サービス会社は単なる乗降場というだけでなく、様々なサービスを行います。

ドイツの貨物輸送軸は東西ドイツ時代には南北軸が中心でしたが、統合後は東西軸のほうが中心となりました。またオープンアクセスに

関しては現在200社が参入して様々なネットワークを敷いています。その中で最近ボックスエクスプレスという会社が入りました。これは、ハンブルクとブレーマーハーフェンという海上コンテナ港から南ドイツのニュルンベルクやミュンヘンにコンテナを輸送しています。それからコネックス社があります。本社はフランスですが、ドイツの既存の小さな鉄道会社を束ね、ドイツ国内に貨物輸送のネットワークを張り巡らせています。

4. イギリスの鉄道改革

イギリスは1994年4月、他の国よりもユニークな鉄道改革を行いました。まず1993年に鉄道改革白書で基本方針を表明しました。これは近代的・効率的な鉄道システムを目指すとともに、顧客サービスの向上という民間会社としての原点に戻ろうというものです。1993年に鉄道法ができて、1994年の4月に改革が施行されました。

鉄道改革の概要ですが、BR (British Railways Board) を100の機関に細分化しました。ほとんどの国は2つや3つに分けただけですが、イギリスは100にも分けてしまったのです。

その新組織は、まずレールトラック社が中心になります。これは、駅や鉄道線路施設を独占的に保有しこれをリースするという会社です。レールトラック社はリース業を行う機関で、旅客鉄道輸送会社(TOC)がこれを借ります。TOCは25社に分かれています。そのうち、ガトウィックエクスプレス以外は全て赤字で、これには補助金を出すのですが、フランチャイズ制を取り入れ、線区を特定して競争入札にかけます。少ない補助金で必要なサービスを行うTOCに落札するという競争原理を働かせているのです。貨物に関してはオープンアクセスにして、資格要件を満たせばどの会社でも利用できるようにしました。車両についてもリースで貸し付けることにしています。つまりTOCは線路についてはレールトラックから借り、車輛については車輛リース会社から借り、駅に関してもリースで借りているために、資産らしい資産を持たない会社ということになります。ある意味ペーパーカンパニーのようでもあります。取締役のほとんどがシティの金融関係者が入って経営しているのですが、競争入札に負ければ取締役がすぐ入れ替わるという儲け追求の世界に入っています。

以後の経過は一目瞭然で、旅客も貨物も輸送量が増えています。それにもかかわらず、レールトラック社は去年10月に倒産してしまいました。鉄道改革によって輸送量が増えたのですが、もともとイギリスの線路状況が劣悪だったため、その整備が輸送量の増加に追いつかず、連続して事故が起こり、賠償金がかさんでついに倒産してしまったわけです。

5. フランスの鉄道改革

フランス国鉄は上下分離やオープンアクセスについて、あまり乗り気ではありませんでした。現場では、それらは官僚が考えた机上の空論だという空気が支配的だったため、他国より遅れて1997年に改革を行いました。改革前は運輸省の下に国鉄があったのですが、改革によりフランス鉄道公社とフランス国鉄に分けられました。フランス鉄道公社は線路を一括維持管理するとともに、長期債務も保有して返済していく機関です。フランス国鉄は、線路使用料をフランス鉄道公社に支払って鉄道輸送を行っています。

6. 北米の鉄道改革

ヨーロッパの鉄道改革は、線路を貸す機関と輸送のオペレーションを行う会社に分け、なおかつオープンアクセスを導入し、企業にネットワークを開放するということが基本でしたが、アメリカは以下のとおりです。

アメリカの鉄道は、旅客に関しては0.7%の輸送シェアで、ほとんど鉄道を利用しません。のんびり旅をするという感覚で利用されている状況です。旅客は壊滅状態に近いのですが、貨物に関しては全米の輸送シェアの40%を占めています。東海岸のコンテナを西海岸に運ぶにはトラックでは非効率であるという地理的条件から、アメリカの貨物鉄道会社は非常に健闘しています。

同じようにカナダでも2つの大きな貨物鉄道会社があり健闘しています。

アメリカは1980年、スタガーズ法という規制緩和の法律の成立以降、貨物鉄道の合理化が進みました。アメリカの問題は旅客ですが、第一弾として1971年に改革を行い、アムトラックという鉄道会社を作りました。これは、それぞれの鉄道会社の旅客部門を一括して引き受けて、線路は貨物鉄道会社から借り受けて営業を行うというものです。アメリカの場合は旅客と貨物を完全に分離した上で、旅客は貨物から線路を借り受けるというヨーロッパとは異なった分離方式をとったわけです。過去30年、アムトラックは一度も黒字を出すことなく生き残っているのですが、連邦政府も本格的な改革としてアムトラック改革責任法を成立させました。2002年10月までに自立採算が達成できない場合は廃止も含めて抜本的に見直すというものでしたが、結局目標を達成できずに挫折してしまいました。やはり鉄道は潰せないという考えが地方や連邦議員の中の鉄道ファンには根強く、1年間延命されました。ビジネスプランとしては、州政府が受益と負担の原則で、何らかの財政負担をするということが検討されています。

7. 鉄道改革の制度的条件

公企業というのは公共的性格と企業性格を併せ持っているもので、社会的役割が終わった後は、統廃合などの組織変革に迫られる宿命をもっています。その改革に関しては、公共性と企業性にきちんと峻別されるべきだと思います。企業性は、ビジネスルールを適用する世界です。公共性については、財政的な援助が求められることになるため、公的な責任が果たせるような仕組みにしなければなりません。

北米・欧州・日本でわけてみると、北米については、1970年代に都市間旅客輸送を公共性の世界に置いて、国の企業を設立しました。アムトラックに関しては、線路使用料を払っていますが、この使用料は低廉なものです。イギリスのレールトラックは民間会社ということで、非常に高額な使用料を課しています。日本では、JR貨物には施設補助があり、整備新幹線の平行在来線の「しなの鉄道」や「青い森鉄道」に関しては低廉な線路使用料を課し、その差額は鉄道建設事業団で調整する措置がとられています。

8. 上下分離の機能と役割

上下分離の機能と役割は6つに分けられます。

1つめは、財務負担の軽減化機能です。道路公団の改革では道路保有機構をつくるそうですが、これは道路という資産をつくり、それを

リースするというものです。このように上下分離の役割はまず債務返済で、それがあって初めて上の会社を民営化できるのです。ちょっと性格が違いますが、新幹線鉄道保有機構というものがありません。これも4新幹線の線路を保有して、債務を返済するとともに、それぞれの新幹線の収支格差を調整する役割を担っていました。日本国有鉄道清算事業団も国鉄の債務を一手に引き受けるという役割です。またフランスの鉄道線路公社やドイツの鉄道清算機構も、借金を公的な責任で返していくという機関です。問題なのは、合理化をしなければいけないのに、新たに公企業を設立しなければならないというジレンマがあることです。

2つめは、財政負担の軽減化機能の中でも建設資金を負担するものです。これはポジティブな機能で、インフラ施設のうち民間では負担が大きくてとてもできないといった部分を作り、民間に貸し出すという機能です。

3つめは、イコール・フットイング機能です。電気通信とか電力とかといったものは、発電・送電・配電というふうに3つに分けて誰でも使えるようにするという、鉄道のオープンアクセスのようなものです。スウェーデン鉄道庁やレールトラックなど、持っている施設を特定の企業ではなく、様々な企業に開放して使わせるという仕組みになっているものです。

4つめは、アウトソーシング機能です。アムトラックやJR貨物では、旅客といった部分をアウトソーシングしています。

5つめは、ネットワークの相互接続機能です。オリエント急行などは、イギリスから東欧に行くために様々な線路を利用しますが、これもある種の上下分離ということがいえます。これによってネットワークの経済効果を意図しているわけです。

6つめは、資源の有効活用です。道路の側溝や線路の脇などに光ファイバーを設置して、空いているキャパシティを別の用途に使うというものです。

平成14年度 第8回賛助会セミナー

「北東アジアにおけるエネルギー協力の展望 - 制度的課題及び今後の取り組み - 」

月日：平成15年3月4日

会場：新潟グランドホテル

講師：韓国エネルギー経済研究院（KEEI）

院長 李相驥（イ・サンゴン）

経済圏が非常に多様化し、天然資源の配分が不均衡な北東アジアでは、相互補完的なエネルギー協力に高い可能性があります。北東アジア地域は天然資源が豊富で、とりわけ石炭と天然ガスが多く、世界の石炭と天然ガスの蓄積の約3分の1がこの地域に埋蔵されています。

また、水力資源が豊富で、世界の水力発電能力の25%強を占めています。

しかし、この蓄積の配分は地理的には極端に不均等です。資源の多くはロシア、中国、モンゴルにあり、日本や韓国などのエネルギー消費の高い国の国内資源はわずかです。エネルギー蓄積の豊富な国は比較的発展が遅く、経済構造がより洗練されている国のエネルギー蓄積が少ないという相反する傾向が見られます。

このことから、エネルギー分野における貿易や協力は、北東アジアにとって非常に有益といえます。地域協力を通じて、全ての関係者に利益を与える効率的なエネルギー利用や費用削減の余地があります。日本や韓国などは、地理的な近さと供給源の多様化によって、より効率的で安定したエネルギーの調達が可能となります。また、共同資源開発などを通じて、資源の豊富な国へのインフラ投資、資本流入、技術移転を行うことができます。さらに、地理的に接する利点を生かして、国境を越えたエネルギーインフラの接続を行うことで、エネルギー供給制度の効率、柔軟性、安定性が改善されるでしょう。天然ガスや水力などの環境に優しいエネルギー源の利用を可能にすることで、環境問題に対する有効な手段を与えることにもなるでしょう。

相互利益の可能性が大きいにもかかわらず、地域内のエネルギー貿易や投資はほとんど行われてなく、現在まで行われた資源開発やエネルギーインフラの建設の分野における進歩はわずかです。巨額な投資リスク、さらに歴史的遺産、地域諸国間の政治的緊張がその原因として挙げられます。

こうした財政的及び政治的リスクを伴う地域内エネルギー協力には、関係諸国による強い信頼と献身が必要です。この意味で、北東アジアがエネルギー協力から利益を得るには、いくつかの障害を乗り越えなければなりません。恐らく、もっとも緊急で有効な方法は、地域協力への関心を次の段階に発展させることができる組織を設立することでしょう。投資に対する障害をなくし、地域内エネルギー協力に必要な政策調整を促進することができる組織です。

ここでは、北東アジアのエネルギー協力の実行戦略を制度面から考えます。具体的には、北東アジア諸国が協力の方向に関して合意し、制度上の問題を解決できる組織的枠組みの必要性を強調したいと思います。

北東アジアのエネルギー部門 - 展望と課題

21世紀は北東アジアの時代であると言われる。この地域は世界人口の24.5%、GDPの約19%を占めています。経済成長は世界の他の地域より早く、今世紀には世界貿易の中心となっていくことが期待されます。

とりわけ、中国、日本、韓国は、経済の急成長によりエネルギー需要が急増している。実際、この3カ国は世界の上位10国に入るエネルギー消費国で、2001年の一次エネルギー消費量はそれぞれ2位、4位、10位でした。中国と韓国では、エネルギー需要の高い成長率がこの先も続くことが予想され、北朝鮮、ロシア、モンゴルでも経済の移行や発展に伴い、エネルギー需要の増加が予想されます。

北東アジアは石油の大手輸入地域です。1996年以来、中国の石炭消費が減少し、1999年には、石油の北東アジアで一次エネルギー源

として占める割合が、石炭を抜いて1位となりました。日本と韓国は全ての消費原油を輸入しており、1993年には中国も純輸入国となりました。2001年の石油消費では、日本は世界全体の7%を占め、アメリカに次ぐ第2の大石油消費国で、中国が6.6%で第3位、韓国は2.9%で第6位でした。日本、中国、韓国を合わせて、世界石油消費の16.5%を占めました。

アメリカ・エネルギー情報管理局(EIA)の予測によると、中国の石油需要は1999年から2020年までで1日当り620万バレル増加し、年間平均成長率は4.3%になります。同期間、日本を除くアジアの発展途上国の石油需要は年間平均で3.7%成長し、世界の需要成長率の35%を占めることになります。

深刻な石油依存に加え、これらの主要エネルギー消費国は、その供給源を中東に大きく依存しています。2001年の韓国の中東への石油輸入依存は77%、日本は88.4%でした。中国の中東への石油輸入依存は1999年の46%から2020年には79%まで増加することが予想されています。将来、石油危機が起こった場合、地域のエネルギー安全保障が脅かされることは明らかです。

さらに、中国が石炭、韓国・日本は石油に高く依存しているため、この地域はエネルギー環境問題を抱えています。今後、エネルギー消費によるCO₂放出で北東アジアは欧米を上回ることが予想されており、将来の環境分野における交渉が大いに注目されることです。

地域内エネルギー協力 - 持続可能な将来のための解決

エネルギー供給安全保障の危険を軽減し、持続可能な発展に向けた環境問題に対応するため、北東アジア諸国は安定した費用効果のある環境に優しいエネルギーシステムを構築する必要があります。北東アジアには環境に配慮しうるエネルギー資源が豊富にあり、問題の解決は地域内にあります。求められるのは実行可能な協力的な取り組みの実現だけであり、以下にまとめる持続可能な発展の必要性、経済的利益はその十分な刺激となるでしょう。

ロシア極東の豊富なエネルギー埋蔵量は、北東アジア諸国の主要な代替エネルギー供給源になり、この地域の深刻な中東への依存が軽減される。

消費市場に近いことから、費用効果のある選択肢となる。

豊富な天然ガス、水力の潜在性は、環境問題に有効である。

エネルギー協力により、海上輸送輸入に依存している国々が陸上のエネルギー供給ルートを使うことができるようになる。

エネルギー供給の共同開発、輸送施設の建設により、効率的なエネルギー貿易、施設利用がさらに促進される。

エネルギー協力を目的とした取り組みは必ず市場開放を進め、北東アジアのエネルギー輸入国の交渉力を上げる。現在、輸入量が多い割には、当地域の世界市場における交渉力はまだない。

北東アジアにおける エネルギー協力への障害

エネルギー協力により地域内の各国が受ける大きな利益にもかかわらず、実際の実行にはかなりの障害があります。この障害は、次のいくつかの分野に分けることができます。

1) 経済構造の多様性及び市場の未成熟

資本主義の開放経済から共産主義の自給経済まで、地域内諸国には

異質な政治及び経済体制があり、エネルギー市場は未成熟です。参入への高い障壁、収益に対する厳しい規制、エネルギー価格に対する内部補助金、複雑なエネルギー税金制度は、競争力のあるエネルギー市場の創造や海外投資資本の流入を妨げる可能性があります。幸いなことに近年、エネルギー産業の規制緩和と競争の導入が地域内の多くの国で行われ、不合理な市場構造は今後、徐々に改善されると思われます。

2) 政治的緊張

北東アジアは他の地域に比べ、エネルギー協力の関連課題が政治的により複雑になっているケースが多くあります。植民地時代などの歴史的遺産が未だに暗影を投じ、領土をめぐる国家間の争いもしばしば起こってきました。北朝鮮における核兵器の開発に関連する軍事安全保障問題は現在、地域内だけではなく国際的にも緊張を高めています。

3) 必要資本と投資危険の高さ

天然ガス開発事業や国家間の配電網接続など、多くのエネルギー協力の取り組みには莫大な投資が必要です。地域内の政治的緊張や制度上の障害による投資リスクも非常に高く、例えば生産分与法など海外投資や資源開発に関する法律は投資の展望を不明確にしています。紛らわしい税金制度や、中央と地方行政の資源所有権の不透明性なども、ロシアの資源開発への海外投資を妨げた要因です。

地域内エネルギー協力の 北朝鮮に対する意味

北東アジアにおけるエネルギー協力に対する主要な障害の1つは、北朝鮮を巡る政治的不安定さにあります。韓国から見ると、北朝鮮への反感が強まると、韓国の経済及び国民の福祉に悪影響を与え、様々な局面で韓国に重大な結果をもたらすため、朝鮮半島における安定及び平和はもっとも重要な課題です。

不安定性の影響は朝鮮半島に限られたことではなく、その影響は周辺諸国にまで及びます。北東アジアの安全保障の見地からも、北朝鮮経済や南北関係の改善は、北東アジアの周辺諸国に共通した関心事です。しかし、慢性的エネルギー供給不足を解決しない限り北朝鮮に対する大規模な貿易・投資の促進は不可能であり、エネルギー不足を解決することが、北朝鮮経済を良好にすることの必須条件と言えます。

資源豊富なロシア極東からガスや電力を韓国、日本に輸送するためのインフラに関するエネルギー協力提案の多くは、北朝鮮を横断するものです。現在の不安定な政治状況の下で、北朝鮮のエネルギー産業に海外投資を誘致することは難しいことです。しかし、地域のエネルギー協力を通じて北朝鮮の参画を得ることができれば、エネルギー産業の再建に向けた投資を誘引するための制度的な市場性を高め、政治状況をより安定させる動機を北朝鮮に与えることになるでしょう。

このように、北東アジアにおけるエネルギー協力は北朝鮮のエネルギー及び経済状況を改善させ、朝鮮半島に平和をもたらす、北東アジアの安全保障を強める契機となる可能性があります。ヒッペルとヘイズが書いたとおり、北朝鮮を地域諸国その他の国々と建設的で平和な相互利益を与える活動に引き入れるためには、エネルギー施設に関する地域内協力は重要です。

北朝鮮が核兵器開発計画を推進することで枠組み合意に違反したとして、2002年11月、アメリカは枠組み合意で取り決められた重油

の供給を停止し、北朝鮮は2003年1月、核拡散防止条約からの脱退を発表しました。その結果、朝鮮半島エネルギー開発機構(KEDO)の基礎となった枠組み合意が撤回され、KEDO自体の将来は極めて不確実となりました。

しかし、たとえ軽水炉が完成しても、それを安全に利用するには北朝鮮の配電網は小さすぎ、寸断されすぎているということは多くの人によって指摘されています。現在の核開発に関する対立を平和的に解決するためには、KEDOの枠組みの見直しや他の機構が必要であることは明らかです。

代案としてこれまで、北朝鮮を横断する天然ガスパイプラインや、ロシアや韓国と北朝鮮とを結ぶ配電網の接続などが提唱されてきました。現在、注目を集めている選択肢の1つはサハリン事業です。この選択肢には、サハリンと韓国を結ぶパイプラインの建設、通過費用として北朝鮮への天然ガスの供給、北朝鮮における化石燃料を使った発電所の建設などがあります。この計画の提案者によれば、パイプラインの距離が短く(2,300 km)、建設期間が短く(4年)、地形が良く政治的状況がより好意的なことで、この計画は経済的にその他のパイプラインやLNG計画よりも優れているということです。

どの選択肢が選ばれても、北東アジア近隣諸国の地域内エネルギー協力の形をとる可能性が高いのですが、このような協力的な代案を成功させ、タイムリーに実施するためには、北朝鮮もエネルギー部門の改造に必要な政策を追求しなければなりません。

北朝鮮の主たるエネルギー政策の原則は自立です。石炭を除いてエネルギー資源が少ない北朝鮮にとって、この政策には常にエネルギーの供給不足や潜在需要の抑制という側面があります。従って、北朝鮮は自己依存のエネルギー政策を放棄し、エネルギーのための市場原理の導入や費用効果のあるエネルギー選択肢の採用が不可欠となります。さらにエネルギー統計、モデルケースの作成、人材インフラなど、エネルギー政策の策定能力を強化する必要があります。もっとも重要なことは、政治的な障害に妨げられずにエネルギー協力が行われるよう、北朝鮮は国際社会の要求に従い、エネルギーに関する課題を政治的な問題から切り離すべきことです。

多国間協力のための制度的手段

北東アジアにおけるエネルギー協力計画には、多くの国が参加する多国間協力が必要です。参加国の関心や発展のための優先事項がそれぞれ異なり、協力の成果への期待や条件も異なるため、多国間協力は困難ではあります。しかし一方、多くの協力結果がすべての関係国に有益であろうし、それが北東アジアのエネルギー協力を促進するという側面もあります。対話や交渉を通じて、エネルギー協力のための明確なビジョンを策定し、制度上の枠組みを整備することが重要です。

実施の成功には、国家間の合意を得ることから資金調達メカニズムまで、様々な局面、段階に対応する幅広い計画が必要です。

まず、協力や具体的な事業の全ての選択肢を包括的に評価し、協力事業に優先順位をつける。さらに、合意形成や信頼構築を推進するため、専門家や民間による情報提供、対話を促す。これが政策調整を進め、最適な資金調達の選択肢の創出にもつながります。最終的には、北東アジアエネルギー圏など、安定的かつ持続的な協力のための協定

や、制度的な枠組みが構築されることになるでしょう。

エネルギー事業の政治的・制度的なリスクを減らすための政府による取り組みが不可欠なため、政府高官の会合など、政府間の制度的手段の創設も必要です。

また、政策調整及び優先順位決定など政府レベルの対話や調整に民間部門の意見が反映されるように、官民のパートナーシップを構築することが重要です。委員会や会議などを通じて、エネルギー専門家や商業部門が政府間の制度的手段を支援することが求められます。

ある意味で、北東アジアにおけるエネルギー協力のための基礎づくりはすでに始まっています。2001年6月、KEEIが開催した第1回北東アジアエネルギー協力国際会議で、韓国・商業産業エネルギー大臣は、北東アジアの政府レベルによる多国間エネルギー協力を促進させるための運営委員会の設立を提唱しました。

協力に向けての第一歩として、2001年10月、ロシア・ハバロフスクで北東アジアの6カ国(中国、日本、モンゴル、ロシア、北朝鮮、韓国)から57人の政府高官や専門家が参加した政府間会議が開かれ、北東アジアにおけるエネルギー協力の目的、基本原則を含むハバロフスク宣言が採択されました。

エネルギー協力の目的は次のように合意されました。北東アジア地域からのエネルギー供給を増やす。エネルギーの供給、利用の効率を高める。エネルギーミックスを通じて環境への影響を最小限にする。

この宣言に明示された基本原則は、エネルギー資源を通じた主権的権利の認知。自由で公平な貿易の発展。投資の促進・保護と環境保護。

またこの宣言では、6カ国が参加する高官会議、事務局、作業委員会(エネルギー計画・プログラミング・再構築 新エネルギー技術・科学協力 国を越えた配電網の接続 化石燃料の越境輸送 北東アジアエネルギー協定の策定)による制度的調整が提案されました。

引き続き作業委員会の設立に向けた予備会談が2001年11月、ソウルで行われ、日本、ロシア、韓国政府の代表者、ESCAP、ASEANエネルギーセンター、KEEIの代表者が参加しました。この会談では、北東アジアのエネルギー協力に関する作業委員会の設置、ESCAPの臨時事務局としての機能について意見が一致しました。

2003年4月8～11日、韓国のイニシアチブにより、ウラジオストクで第1回高官会議が開催されます。北東アジア政府間の制度的手段としての役割を果たすことが期待されています。

ERINA からお知らせ

北東アジア・ビジネスメッセ
出展・事前商談のご案内
<http://nab-messe.erina.or.jp>

開催月日 2003年6月2日(月)～3日(水)
会場 新潟市・朱鷺メッセ国際展示場など
主催 北東アジア・ビジネスメッセ実行委員会
特長 NAB-Messe(北東アジア・ビジネスメッセ)は中国(東北3省1自治区)、モンゴル、韓国、ロシア(極東ザバイカル)に日本を加えた多国間地域商談会。世界経済のブロック化、地域経済のボーダーレス化がすすむ中で、北東アジアのさまざまなビジネスが新潟で出会います。

開催までのフロー



展示商談会 展示ブースと商談コーナーでビジネストークをお進めください。
日 時 6月2日(月) 13:00～17:30
6月3日(水) 9:00～16:00
会場 朱鷺メッセ国際展示場
展示ブース 北東アジア各国・地域から約100ブース
詳しい出展案内、各国の出展希望企業リストは
<http://nab-messe.erina.or.jp> へ。

個別商談会 個室で商談をお詰めください(要予約)。
日 時 6月2日(月) 13:00～17:00
6月3日(水) 10:00～16:00
会場 朱鷺メッセ国際会議場3F 小会議室

地域別貿易投資セミナー 北東アジア各国・地域の最新の貿易投資環境をお伝えします。
日 時 6月2日(月) 13:00～18:20
6月3日(火) 09:00～12:00
会場 朱鷺メッセ国際会議場2F 中会議室

出展・事前商談のお申し込み インターネットでお申し込みください。 <http://nab-messe.erina.or.jp>

一般参加・個別商談・地域別貿易投資セミナーのお申し込み 4月中旬にご案内します。しばらくおまちください。

問い合わせ先：ERINA（担当：中村俊彦、李勤）

TEL. 025-290-5545

FAX. 025-249-7550

E-mail. nab-messe@erina.or.jp

「2003 北東アジア経済会議/北東アジア経済フォーラムイン新潟」のリーフレット、参加申し込みも4月中旬、あわせてご案内します。

編集後記

国際情勢が緊迫する中、この項を書いている周囲もざわついています。ERINA はいま移転準備の真最中 新しい住所、電話、ファックス番号を記載したビジネスニュースをお届けします NAB-Messe の開催に向け、新しい試みも行いました。「新潟県企業国際ビジネス・ワークショップ」です 住民参加型のまちづくりとして各地で行われている手法を、地元企業参加型の国際ビジネス戦略の模索と、メッセに対するニーズ把握に取り入れました 1回だけでは掘り下げが十分ではないかもしれませんが、企業も行政も、楽しく本音を出し合えたことが収穫です 結果は次号にお知らせする予定です。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.36

2003年3月28日

発行人 金森久雄

編集責任 中川雅之

編集者 中村俊彦

発行 財団法人環日本海経済研究所

〒950-0078

新潟市万代島5番1号 万代島ビル 12階

TEL 025-290-5545

FAX 025-249-7550

URL <http://www.erina.or.jp>

E-mail koryu@erina.or.jp

禁無断転載