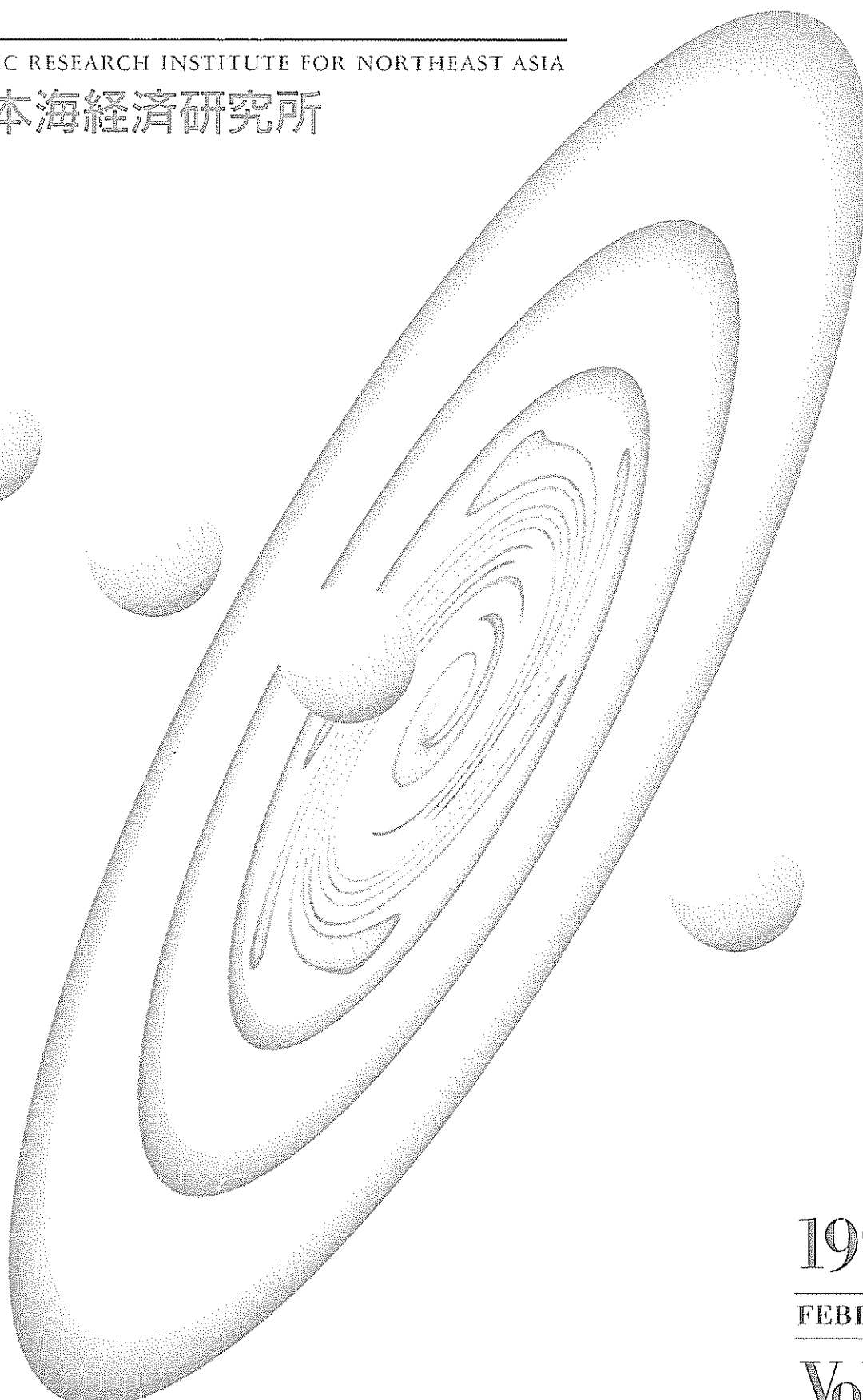


ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

環日本海經濟研究所



1998

FEBRUARY

Vol.21

図們江地域開発は進んでいるか

—図們江地域開発の最近の動き—

ERINA調査研究部 研究主任 影山 陽一

研究員 西片 一喜

ERINAでは、図們江地域開発を北東アジアの発展を左右する重要なプロジェクトとしてフォローしており、その動向については「北東アジア—21世紀のフロンティア」（1996年10月刊行）としてまとめたほか、ERINA REPORT等の様々な機会を捉えて紹介してきた。

図們江地域開発は、中国・ロシア・朝鮮民主主義人民共和国（以下北朝鮮）の国境が接する図們江流域付近の地域を国際的な物流・貿易・工業の拠点として発展させようとする構想であり、プロジェクトを進めていくためには、①直接海への出口を持たない中国・東北地方から日本海へ至る物流ルートを如何に確保していくか、②当地域への投資

を如何に呼び込み、工業化を促進していくか、③政治・経済的に複雑な要素を抱えている地域において多国間の協力体制を如何に確立していくか、が重要なポイントとなる。

そこで本稿では、図們江地域開発に関連した動きとして、①貨物輸送ルートとして重要な位置付けを占めるザルビノルート・羅津ルートの開発状況、②当地域における主要な貨物発生地・経済開発区の一つである延辺朝鮮族自治州および琿春市の経済状況¹、③UNDP（国際連合開発計画）を中心とした関連国間での協議の動き、について述べることにしたい。

A 図們江地域における貨物輸送ルートの現状と展望

—ザルビノルートと羅津ルートにおける最近の動き

中国東北地方から日本海へ至る物流ルートについては、琿春とロシア・ザルビノ港を鉄道で結び、ザルビノ港を中国貨物のトランジット港として発展させる「ザルビノルート」と北朝鮮の羅津・先鋒自由経済貿易地帯の羅津港を貿易の拠点として活用する「羅津ルート」の2つの構想を中心として開発が進められている。

ザルビノルートについては、図們江地域開発構想が提唱されて以来そのシンボリックな存在となっており、1996年11月にはERINAが中心となってザルビノ港の整備のフィージビリティスタディ（以下ザルビノFS）²を作成し、ロシアおよび中国側へ提言を行うなど、今後の開発の進展が注目されている。

一方、羅津ルートは中国からのトランジット貨物輸送の面でザルビノルートと競合関係にあり、1995年10月には釜山との間でコンテナ航路が開設され、取扱量も順調に伸びているなど、既に活発な動きをみせている。

本稿では、図們江地域開発において重要な位置付けを占めるザルビノルートと羅津ルートについて最近の動きをみ

ることとしたい。

1. ザルビノルート

ザルビノルートは、琿春からザルビノ港までを鉄道で結び、同港を経由して日本海へ中国からのトランジット貨物を輸送しようとするものである。

ザルビノルートの開発は港湾が属するロシアに対して経済・社会的便益をもたらすのみならず、これまで日本海への出口を持たなかった中国東北地方にとっては新たな物流ルートを提供し、貿易の活性化を通じて日本・韓国等貿易の相手国にも経済効果を及ぼすと言った観点から注目を集めてきた。

以下では、ザルビノルートにおける最近の貨物の動きについて概観し、同ルート開発において重要なポイントとなる港湾設備、道路・鉄道、国境通過・通関手続等について現状を述べることにする。

¹ 図們江地域における主要な経済開発区としては、北朝鮮「羅津・先鋒自由経済貿易地帯」、ロシア「ナホトカ経済特区」もあげられる。このうち、「羅津・先鋒自由経済貿易地帯」における最近の動きについては、ERINA REPORT Vol 20所収「羅津・先鋒自由経済貿易地帯等を巡る最近の動きについて」を参照されたい。

² ザルビノFSの詳細についてはENINA「ロシア連邦ザルビノ港整備計画報告書」およびERINA REPORT Vol 15所収「ザルビノ港開発プロジェクトの展望」を参照されたい。

(1) 最近の貨物の動き

ザルビノルートにおける貨物の取扱動向をみると、ロシアからの鋼材等金属製品の輸出が大半を占め、中国からの第三国向けトランジット貨物は現状ではごく少量に留まっている。

こうした中で、最近になって吉林省産のチップを同港経由で日本向けに輸送を開始したのは注目される動きとも言える。既に日本の総合商社との間で6.5万トンの輸送契約が結ばれており、1997年6月に4,000トン余りを輸送したのを皮切りとして、同年11月までに2回の輸送を実施している（なお、琿春～ザルビノ間はトラックにより輸送）。

同港には、「中国外運吉林集团公司（シノトランス吉林）」の投資によりチップヤードが建設されており、約1万トンのチップの保管が可能となっている。将来的には、年間50万トンのチップ輸送を行うよう中国・ロシア間で協議を行っているが、現在は、少量ずつでも継続的に輸送を行い実績づくりを行っている段階である。

このように、ばら積み貨物（チップ）については新たな動きがみられ始めているが、ザルビノ港を管理・運営している「ザルビノ海洋港株式会社」側では、コンテナ貨物は当面取り扱わない方針で臨んでいる。これは、ナホトカ、ウラジオストク、ポストーチヌイ等のロシア国内の他のコンテナ取扱港との競争を避けたいとの政府の方針を反映したものである。

従って、当面ザルビノ港は、従来からのロシアからの金属製品などに加え、中国発を中心とするばら積み貨物のトランジット輸送港として機能することとなる。

表1 ザルビノ港の取扱貨物量
(単位：千トン)

	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年
貨物取扱量 合計	69.6	498.5	375.0	496.1	611.9
①金属製品	45.9	434.4	243.7	402.3	573.6
②木材	0.0	39.8	108.5	83.4	35.3
③チップ、パルプ等木製品	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
④食料品	20.0	1.4	6.2	7.8	0.9
⑤その他	3.5	22.9	16.6	2.6	1.1

(出所) ザルビノ商業港資料、沿海地方政府資料より作成

(2) 港湾施設の整備状況

ザルビノ港の港湾施設は元来漁港であったこともあって整備状況は悪く、岸壁の破損・腐食が進んでいる、冷蔵倉庫等保管設備が効率的に配置されていない、荷役設備は故障が多く、かつ不足しているなど、商業港として使用していくためには多くの問題を抱えている。

ザルビノFSにおいては、港湾施設等の整備を3段階に分けて進めていくことを提言しており、目先1998年頃まで

は既存施設を極力活用し、補修・増強を行うべきとしているが、これすらも現状では全く進んでいない。これは、ルートの整備に関するロシア全体としての足並みがまだ揃っておらず、整備資金が不足していることが大きく影響している（この点は後述）。

こうした状況下、「ザルビノ海洋港株式会社」では、ロシア政府や日本の投資家からの資金に頼らず、トランジット貨物輸送の実績を積み上げ、その営業収入から資金を捻出しようとする方針に転換しつつあり、前述のチップ輸送はその一例として捉えられる。

(3) 鉄道・道路の状況

①道路

琿春～ザルビノ間の道路の現状についてみると、中国側では、琿春市内から国境の通関施設所在地までコンクリート舗装が施されている。ロシア側については、国境～クラスキノ（30km）までは簡易舗装が施されている。また、クラスキノ～ザルビノ（40km）は未舗装であるが、現在整備工事が進められている。

道路は比較的平坦であり、トラック輸送に格別の支障はない。この点では後述のように道路整備が喫緊の課題となっている羅津ルートと比較して優位性を有している。

②鉄道

琿春～ザルビノ間の鉄道については、1992年12月に中国・ロシア間で整備に関する合意がなされ、琿春～クラスキノ間（38km、なお、クラスキノ～ザルビノ間は既存の鉄道あり）の鉄道新設工事が開始された。

中国・ロシア間では鉄道の軌道幅が異なる（中国側が標準軌、ロシア側が広軌）ため、国境の両側に積替駅を建設し、両駅間に標準軌・広軌の4線軌道を敷設し、その間を相互乗り入れとする計画となっている。積替方式はいわゆる台車交換方式を採用し、中国側の琿春積替駅では年間積替能力50万トン/年でスタートし、その後100万トン（2005年）、250万トン（2010年）と段階的に整備を行っていく予定であり、ロシア側のカムショーバヤ積替駅では当初年間積替能力300万トン/年が想定されていた。

工事の進捗状況を見ると、当初は1994年6月までに完成させる予定であったが、両国の資金不足等を背景に工事は大幅に遅れ、ようやく1996年10月に軌道の接続まで滞り着けた。

しかし、現実には、中国側は標準軌、広軌両方の敷設が終わっているものの、ロシア側は国境～積替駅の間で標準軌の敷設が完了していない区間がみられている。さらに、

信号、通信施設などの付帯設備の工事が完了していないため、試験運転すら行うことができない状態である。また、積替施設についてみると、琿春積替駅は1997年8月に建設工事が開始されているが、カムショーバヤ積替駅については完成の目途は立っていない。

現在、中国吉林省政府・ロシア沿海地方政府の間では、1998年6月までに工事を完了し、同7月より営業運転を開始との方針で協議を進めており、今後両国の中央政府の許可、外交ルートを通じた正式文書の交換、両国鉄道会社間での契約といった手続きを進めていく予定である。ただし、鉄道が予定どおり開通した場合でも、貨物の積替については上記のようにロシア側の積替施設が整っていないため、全て琿春側で積替を行うことになる。

なお、後述のように、羅津ルートでは鉄道輸送時に積替を行う必要がない。ザルビノFSでは琿春～ザルビノ間の全区間を4線軌道とすることを提言しており、これが羅津ルートと競合していくための長期的な課題の一つとなるものと考えられる。

(4) 国境通過・通関手続の現状

① 国境通過

ザルビノルートにおける中国・ロシアの税関（中国側：長嶺子、ロシア側：クラスキノ）は貨物輸送専用として位置付けられており、現在第三人の国境通過が正式には認められていないほか、当事国の旅客の通過についても困難となっている。

すなわち、中国の制度上の取り扱いでは長嶺子税関は「2級税関」に位置付けられており、原則として貨物および当事国人の旅客の通過が認められている。しかし、長嶺子税関の施設（1990年完成）は旅客・貨物の通関、検査機能を備えているのに対し、クラスキノ税関については施設が十分に整備されていないため、制度上は可能な当事国人の通過も運用上では対応困難となっているのが実情である。

中国側では国境通過の手続きの改善には大きな関心を寄せており、道路や施設の整備について資金、労務協力などを行ってきている。両国間で協議が進められており、現在の見通しでは1998年1月までに税関の「1級」（制度上貨物および第三人を含む旅客の通過が全て可能）昇格等の準備を行い、同3月から旅客および第三人の通過が可能となる予定である。

なお、両税関が業務を行っている時間（ロシアについては国境警備隊が検問を行っている時間も含む）をみると、

それぞれの現地時間ベースで中国側は7時間30分、ロシア側は夏期5時間30分・冬期4時間とかなり差がある。さらに、両国の時差（夏期3時間、冬期2時間）および休憩時間を考慮すると、実質的に国境を通過できる（両税関の業務時間帯が重なっている）時間は冬期で4時間30分、夏期では実に3時間30分と極めて限定的となっており、双方の業務時間の調整も今後の課題となるものと考えられる。

② 通関手続

一方、通関手続面についてみると、ロシア側における多重検査が大きな問題として残されている。

すなわち、ロシア側においては、貨物について国境地点の税関で一次検査を行い、さらにロシアへ15km入った地点で国境警備隊による検査が改めて行われている。また、それぞれの検査においては1時間程度を要しており、その結果として国境地点からザルビノまで（75km）の輸送に約4時間を要したケースもみられている。

通関手続の簡素化は、羅津ルート等他の輸送ルートとの競合上重要なポイントとなり、ロシア側においても1997年8月に全国的な措置としてトランジット貨物・コンテナに係る通関手続の簡素化と通関手数料の廃止を実施している³。

もっとも、多重検査の問題はなお残されているほか、中国側からは「同じチップの場合でもチェックの内容は羅津ルートに比べて厳しい」といった声も聞かれており、引き続き改善へ向けた対応が望まれるところである。

(5) ザルビノFSにおいて提示された将来計画とその後の状況

ザルビノルートの開発については、新潟県をはじめとする日本政府・産業界も深く関与しており、その実現に向けて提言を行って来た。

これまでの主な経緯をみると、1994年9月に新潟県が主として吉林省・黒龍江省の農産物等をザルビノ港を経由して輸送するための新航路開設のための条件と港湾整備のあり方についての予備調査をロシア沿海地方政府に提出した。さらに、これを受けて1995年7月にはザルビノ港整備に関する詳細な事業計画作成に関する命令がロシア首相名で出されるとともに、同年8月には沿海地方知事から経団連ロシア経済委員会および新潟県知事へザルビノ港整備のためのFSの作成が依頼された。日本側ではこの依頼に基づき、ERINAが中心となって調査を行い、1996年11月に報告書を取りまとめ、ロシア側に提出している。

³ 具体的には、①関連書類の記載項目の縮減、②コンテナについては従来の1個毎の申請から貨物全体の申請へ変更（武器等一部の品目を除く）、である。また、通関時には従来は全てのコンテナを開封していたが、これを抽出検査（1個のみ）へ変更している。

同FSにおいては、将来の貨物量の予測を行い、これに基づいて港湾施設等の整備計画を「緊急整備計画」（1998年までを想定）、「短期整備計画」（2005年）、「長期整備計画」（2010年）の3つのフェーズに分けて提示し、さらに、計画を進めていくために早急に実施に移すべき事項として、

- ①ロシア側では、関税、各種手数料・料金、国境通過手続等について他の輸送ルートと競争しうるよう整備を進めること、
 - ②中国側では、貨物量の確保、ザルビノ港へアクセスする道路、鉄道の整備、ロシア側との緊密な協力などを進めること、
 - ③ザルビノ港がトランジット・センターとしての機能が果たせるよう港湾の管理・サービスを大幅に向上させ、国際的水準を確保すべきこと、
- を提言している。

しかしながら、これまで述べたとおり、こうした提言に基づく整備・改善が進捗しているとは言いがたい。

すなわち、ザルビノルートの整備を進めていくためには、ザルビノ港が位置する沿海地方およびその一部であるハサン地区の地方政府だけでなく、中央政府が関心を持ち、国家的プロジェクトとして認識されることが不可欠である。しかしながら、FS報告書については概要の翻訳が完了してはいるものの、中央政府と地方政府、また、地方政府の中でも沿海地方とハサン地区の間で微妙な認識の温度差があるなど、ロシア全体として同一の認識を持って行動するにまでは至っていない。

こうした状況下にあつて、必要な資金を投入することもできず、ハードインフラ整備の遅れの原因を招いている。また、国境手続等のソフトインフラについても、地方政府だけでは改善を図ることは事実上困難である。

今後、中央政府・地方政府が連携した対応が望まれるところである。

2 羅津ルート

図們江地域開発におけるもう一つの重要な貨物輸送ルートは、中国・延辺朝鮮族自治州を中心とする地域の貨物を北朝鮮・羅津港を通じて輸送する羅津ルートである。

羅津ルートにおける貨物の取扱量は公表されていないため、正確な計数は明確ではないが、ERINAが現地当局者にヒアリングした結果によれば最近の年間実績は約100万トン（年間取扱能力は400万トン）で推移している。

貨物の内容をみると、輸出品目は石炭、化学肥料、木材、スクラップおよびコンテナ、輸入品目は機械設備、アルミ

ナ、原料品、およびコンテナであり、既に中国・ロシアからのトランジット貨物が中心となっている点でザルビノルートと好対照をなしている。

以下では、羅津ルートに関連した物流・人流面における最近の特徴的な動きを述べるとともに、ザルビノルートとの比較の観点から道路の状況、国境通過・通関手続の状況についても触れてみることにしたい。

(1) 物流面に関する最近の特徴的な動き

①羅津～釜山間のコンテナ輸送

1995年10月に開設された羅津～釜山間のコンテナ航路は、開設直後の3カ月間の150TEUから順調に取扱量を伸ばし、1996年の輸送量は3,000TEUに達した。貨物の内容は延辺等に進出している外資企業に対する原材料・部品および同企業からの製品が中心であり、月3～4回程度の頻度で運航されている。

1997年については、輸送計画の中で大きな位置づけを占めていた琿春市所在の衣類工場の本格稼働がずれ込んだことや、道路のコンディションの悪さ（詳細は後述）がトラック輸送のネックとなりつつあるなどから、当初見込み（5,000TEU）は下回るものの、最終的には4,000TEU程度の輸送量を確保できる見通しである。

なお、コンテナ輸送の効率化に向けての整備も行われており、例えばトラック輸送をカバーするために1997年11月からは図們（中国側）／南陽（北朝鮮側）～羅津間の鉄道を利用した輸送も開始されており、これに先立って南陽駅にコンテナクレーンが設置されている。また、羅津港においても、コンテナ船を運航している中国延辺通運グループの出資により1997年11月からガントリークレーン（処理能力36トン）の建設が行われており、1998年1月中には完成する見込みである。

②中国産チップの韓国向け輸送の開始

1997年9月からは中国産チップの韓国・蔚山港^{ウサン}向け輸送を開始しており、これまでに1万2千トン^{12,000トン}を輸送しているほか、1998年は10万トンを見込んでいる。

これは、従来大連港経由で輸送していたものであり、大連港の貨物取扱量が標準荷役能力を大きく上回り、同港を通じた輸送の効率性が低下している中、貨物の発生地である中国側が羅津・ザルビノルートに関心を強めつつある事例の一つとして捉えられる。

さらに、前述のようにほぼ同時期（同年7月）にザルビノ～日本間のチップ輸送が開始されたこととも考えあわせると、中国側が両ルートを競合させて活用していこうとす

るスタンスが窺われるといった点で注目される動きとも言える。

③日本向け貨物の動向

これまでの日本向け貨物の代表的な事例としてはロシア産の化学肥料があげられる。日本海沿岸の港湾向け等を中心に輸出が行われた実績があり、1994年には在日企業の投資により約100万トン規模の化学肥料倉庫が建設されている。

最近の動きについてみると、1997年6月からは、前述のコンテナ航路により輸送した貨物を釜山で積み替えて日本へ輸送する動きが本格化しており、延辺特産のりんご梨加工設備の輸送、日本の投資により設立した琿春市内の縫製工場への資材の輸送（10TEU/月程度）などが行われている。

さらに、羅津～大阪間において定期コンテナ航路の開設に向けて検討が進められているほか、従来大連ルートで日本海沿岸の港湾へ輸送していた中国産大豆を羅津ルートで輸送することを検討する動きもみられている。

(2) 人流面に関する最近の特徴的な動き

①南陽～羅津・先鋒間の観光列車の運行

1997年秋に中国人を対象とした観光専用列車が南陽～羅津・先鋒間で運行された。

具体的には、図們/南陽国境経由で北朝鮮に入国した後、南陽駅から6両編成の観光列車を使って羅津・先鋒自由経済貿易地帯に入るといった経路で観光（2泊3日）を行うというもので、月に2回程度の頻度で運行された模様である。ただし、現在は運行を休止している。

②韓国・東草^{がら}～羅津間のフェリー航路開設の動き

韓国・東草と羅津をフェリーで結び、韓国人旅行者を延辺地域に輸送しようという計画が現在検討されつつある。使用船舶は800人、200TEU規模のものであり、旅客を主体とし、併せて貨物輸送を行うものである。1998年中の航路開設に向けて、関係者間で調整が行われている。

③中国・延吉等～羅津間のヘリコプター航路開設の動き

香港企業が羅津～延吉、ウラジオストック等間のヘリコプター航路開設を計画しつつある。運航会社も香港企業および北朝鮮・高麗航空の共同出資で設立されており、また、羅津ではヘリポートの建設が完了している。

1998年中の航路開設を目標としている。

(3) 道路・鉄道の状況

①道路

道路についてみると、極めてコンディションが悪く、羅津ルートの最大の問題点となっている。

すなわち、中国からのトラック輸送ルートである琿春～図們（62km）/元汀～羅津（54km）の間の道路は山間部を通るため急勾配でカーブが多く、路幅も狭いといった短所を抱えており、輸送速度も最大時速40～50km程度しか出せない状況にある。さらにほとんどが未舗装であるため、悪天候の際には路面がぬかるみ、コンテナ車など大型車は通行困難となる。

中国からのトランジット貨物の陸上輸送については、現状約8割をトラック輸送に依存している模様であり、かつ前記のようにコンテナ、チップ等の貨物量が増えている中では、道路の整備が喫緊の課題となっている。

このため、中国側では、1997年より2つのトンネルを含むバイパス（39km）の新規建設に着手しており、3年間で完成させる計画としている。

また、北朝鮮側でも、現状の山道とは別に、豆満江（図們江）沿いのカーブの少ない既存道路（67km）の路幅拡張・舗装工事を計画している。現在路幅拡張（9～12m）を進めており、現地当局では1998年3月から舗装工事に着手し、同6月には工事を完了させたいとしている。なお、長期的には別途トンネルを含む高速道路を建設する計画もあるが、今のところ具体化するまでには至っていない。

②鉄道

羅津・先鋒自由経済貿易地帯内の鉄道管理については、従来は咸鏡北道全体を管轄する「北都鉄道総局」管下の各支局が区間毎に分担し、これまで限られた機関車、貨車を競合して使用していたため、効率的な輸送のネックともなっていたが、1997年2月に鉄道管理体制を再編成し、羅津・先鋒自由貿易地帯内における路線の運営、車輛管理を一元化することとなった¹。これに伴い港湾作業や貨車の運用の効率化が進んでいる模様である。

北朝鮮の鉄道軌道は中国と同じ標準軌であるほか、ロシア側から羅津港への鉄道については広軌にも対応できる4線軌道となっている。このため、中国発・ロシア発のいずれの貨物も積替えの必要はなく、この点では前述のように貨物の積替えが必要となるザルビノルートと比較して優位性を有している。

¹ 羅津・先鋒自由経済貿易地帯において最近打ち出された新措置の内容については、ERINA REPORT Vol 20所収「羅津・先鋒自由経済貿易地帯等を巡る最近の動きについて」を参照されたい。

(4) 国境通過・通関手続

①国境通過

中国の圏河と北朝鮮の元汀の国境については、1997年2月から中国側の臨時的な措置として第三人の通過も認められており、北朝鮮側の招待状があれば、ビザなしで入国できる取扱いになっている。また、この取り扱いについても近々正式な措置へ移行するとみられている。

②通関手続

通関手続についてみると、ロシアのような税関・国境警備隊による多重検査は行われていない。また北朝鮮側での貨物内容の検査についても、中国側からは「コンテナについては基本的に検査を行っていない」ほか、「チップのトラック輸送の場合では事実上パスポートのチェックだけである」と言った声が聞かれており、ザルビノルートに比べるとかなり簡便である模様である。

3 ザルビノルート・羅津ルートの比較と今後の展望

(1) ザルビノルート・羅津ルートの比較

延辺朝鮮族自治州を中心とする吉林省東部との輸送を想定すると、ザルビノルート、羅津ルートは競合関係にある。これまで述べてきた両ルートの現状および中国当局者等の見解を踏まえつつ両ルートを比較すると、現時点で総合的に判断すれば羅津ルートの方が優位となっている。ただし、例えば、ザルビノ鉄道が予定（1998年7月）通り完成した場合には貨物の陸上輸送の面でザルビノルートの競争力に好影響を与えることも考えられるなど、情勢変化の余地は残されており、今後の推移を注視していく必要がある。

以下では、貨物、港湾施設、貨物の陸上輸送等の主要なポイントに沿って両ルートを比較してみることとする。

①貨物取扱の状況

貨物を見ると、絶対量、トランジット貨物やコンテナの取扱実績がある面で羅津ルートの方が優位となっている。

今後についても、ザルビノ港サイドが当面コンテナ貨物を取り扱わない方針を立てていることを考慮すると、トランジット輸送機能の多様性といった点では羅津ルートの優位性は当面変わらないものと思われる。

②港湾施設面

港湾施設についてみると、羅津港の方が圧倒的に優位にある。

まず、港湾としての規模をみると、ザルビノ港は元々漁港であったのに対して羅津港は貨物輸送港としての歴史が古いといった経緯を反映し、下表のように大きな格差が存

在している。

また、施設の整備についても、羅津港ではガントリークレーンの設置が行われつつあるなど、機能強化が図られつつあるのに対し、ザルビノ港は既存施設の補修も進捗していない状態である。

表2 羅津港・ザルビノ港の規模比較

	羅津港	ザルビノ港
バース数	13	4
総延長	2,515m	650m
取扱能力	400万トン	120万トン

(出所) ERINA「ロシア連邦ザルビノ港整備計画調査報告書」、同「沿海地方物流環境ハンドブック」、北朝鮮対外経済協力推進委員会「黄金の三角州—羅津・先鋒」、羅津港管理当局からのヒアリング等により作成。

③貨物の陸上輸送

トラック輸送については、ザルビノルートが圧倒的に優位にある。道路状態は羅津ルートに比べて極めて良好である上、琿春を起点にした場合には羅津までよりも近い（約30km）といった利点もある。加えて、今後ザルビノ鉄道が予定どおり開通すれば、ザルビノルートの競争力に好影響を与えるものと考えられる。

ただし、ザルビノ鉄道については貨物の積替が必要といった課題が依然として残されている点、羅津ルートについては琿春～圏河／元汀～羅津間の道路整備が進められている点などは今後両ルートの競争力を左右する要素として留意しておく必要がある。

④国境通過・貨物手続

国境通過・通関手続については、第三人の通過が可能である点、通関手続が比較的簡便である点などにおいて、現時点では羅津ルートの方が優位となっている。

ただし、ザルビノルートにおける長嶺子／クラスキノ国境については1998年3月より第三人の通過も認められる見込みであるなど、長期的には両者間の格差が縮小する可能性も考えられる。

(2)今後の展望

以上のように、ザルビノルート・羅津ルートの現状をみてきたが、両ルートの今後の振興は貨物の発出地である中国側が両ルートの使い勝手についてどう評価するかにより左右される面が大きいものと考えられる。

現時点での比較では羅津ルートの方が優位性を有しているが、やや詳細にみると、長期的に両者の優劣関係を変化させ得る要素が存在している。

また、チップ輸送の事例にもみられるとおり、中国側では両ルートを競合させることによりコストダウンを図り、育成していこうとするスタンスが窺われる。

このような競合ルート間の健全な競争により、より安価で良好なサービスを荷主に提供することが両ルートの一層の振興につながるものと期待される。

表3 ザルビノルート・羅津ルートの比較評価

	ザルビノルート	羅津ルート
総合評価	現時点では羅津ルートの方が優位。 — ただし、ザルビノ鉄道が予定（1998年7月）通り完成した場合には、ザルビノルートの競争力に好影響を与えることが考えられるなど、今後の変動要素は残されている。	
貨物取扱	羅津ルートの方が優位。	
取扱量	×61万トン（1996年）	○年間約100万トン
トランジット貨物	×現状トランジット貨物はごく少量 — 最近になって日本向けチップが動き出した段階。	○取扱貨物は中国・ロシアからのトランジット貨物が中心。
取扱可能な貨物形態	×コンテナは当面取り扱わない方針。	○バラ積み、コンテナ双方とも取扱可能。
港湾施設	羅津ルートの方が優位。	
	×港湾施設の改修はほとんど進んでいない。	○港湾施設は整っている。 ○ガントリークレーンを1998年初めに設置完了の予定。
貨物の陸上輸送	道路状態はザルビノルートの方が良好。ザルビノ鉄道が予定通り開通すれば、中国との距離が近いザルビノルートの競争力へ好影響を与える可能性あり。 — ただし、貨物積替の問題は残されている。	
トラック	○道路状態は羅津ルートに比べて良好。 中国側の拠点である珲春へも近い。	×道路状態はかなり悪い。 — 未舗装、山道で急勾配、カーブが多い、路幅が狭い。 △北朝鮮・中国とも道路整備に着手。
鉄道	△ザルビノ鉄道は1998年7月に開通の見込み。 ×貨物の積替が必要。	○図們/南陽～羅津間の鉄道は管理当局の整理・統合により伴い効率化が図られている模様。 ○中国発・ロシア発のいずれについても貨物の積替が不要。
国境通過・貨物検査	国境通過・貨物検査は現状では羅津ルートの方が優位。もっとも、長期的には両ルートの格差が縮小することも考えられる。	
国境通過	△長嶺子/クラスキノ間は1998年3月より第三人通過が可能となる見込み。	○圖河/元汀間は1997年2月より第三人通過が可能。
貨物検査	×ロシア側の貨物検査は効率化の余地あり。 — 税関・国境警備隊による多重検査、貨物の内容検査も厳しい。	○北朝鮮側の貨物検査は比較的簡便である模様。 — コンテナの検査は基本的に行っていない、等。

(注) ○：現時点で優位性のある要素
△：将来的に競争力へ好影響を与える要素
×：現時点で劣後している要素

(影山 陽一)

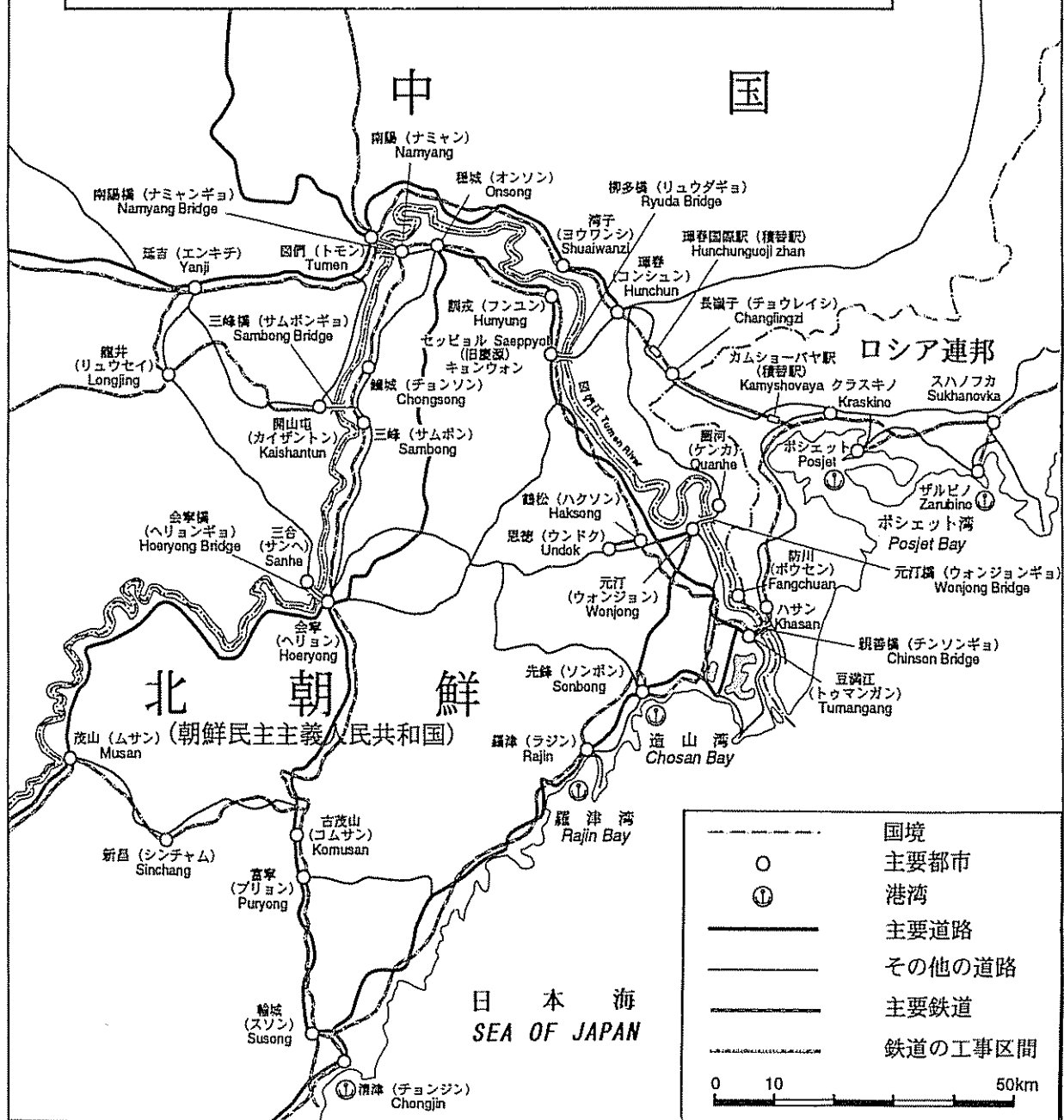
図們江（豆満江）地域の交通網 Tumen River Area Railway and Road Map

ザルピノルート新線敷設区間の軌道

琿春-琿春国際駅間：中国軌道（標準軌：1,435mm）

琿春国際駅-カムショーバヤ駅間：4線軌道（中国軌道+ロシア軌道）

カムショーバヤ駅-既存鉄道への合流区間：ロシア軌道（広軌：1,524mm）



B 延辺朝鮮族自治州および琿春市の経済状況—対外開放をテコに発展する国境都市

延辺朝鮮族自治州（以下、延辺州）は、吉林省の最東部に位置し、州都延吉市など6市と汪清、安図の2県をその管轄下に置く。総面積は4.27万km²（省全体の22.8%）、人口は218.5万人（同8.5%）で、山間地が多く人口が希薄な地域である（表4）。この辺境地域、特にロシアおよび北朝鮮と国境を接する琿春市が脚光を浴びるようになったのは、1990年7月に中国が「図們江河口：黄金の三角地帯構想」を提唱したことに端を発する。

表4 吉林省および延辺州の面積、人口（1996年）

	面積（万km ² ）	人口（万人）
吉林省	18.74	2,579.1
延辺朝鮮族自治州	4.27 (22.8)	218.5 (8.5)
延吉市	0.14 (3.2)	36.8 (16.8)
図們市	0.11 (2.7)	13.9 (6.4)
敦化市	1.15 (27.0)	47.5 (21.7)
龍井市	0.26 (6.1)	27.1 (12.4)
琿春市	0.51 (12.0)	21.1 (9.7)
和龍市	0.51 (11.9)	23.4 (10.7)
汪清市	0.90 (21.0)	26.7 (12.2)
安図県	0.74 (17.4)	21.9 (10.0)

（出所）「吉林統計年鑑1997」より作成

（注）（ ）内は省全体に占める割合、< >内は州全体に占める割合を表す。

延辺州内には、延吉、敦化、図們的の各市と安図県に省レベルの経済開発区が設置されているほか、琿春市には国家レベルの「琿春边境経済合作区」が置かれている。黄金の三角地帯構想発表の1年半前の1988年12月には既に、同市は吉林省政府から経済開発区の設置の承認を受けている。対外開放の流れはその後一段と加速し、1992年3月に國務院から国境開放都市の指定を受け、同年9月に国家レベルの経済合作区の設置が承認され、現在に至っている。

以下では、延辺州全体と琿春市の経済状況をその特色を明らかにしながら論じることとする。

1 延辺州の経済状況

(1) 概況

延辺州の1990年以降の主要経済指標をみると、①人口増加は省全体と同じペースで上昇は緩やかであること、②農業は、山間地が多い地形を反映して振るわないこと、③工業生産は伸び悩みがみられること、④経済規模に比べ外資投資、対外貿易の割合が高いこと、などの特徴がみられる。

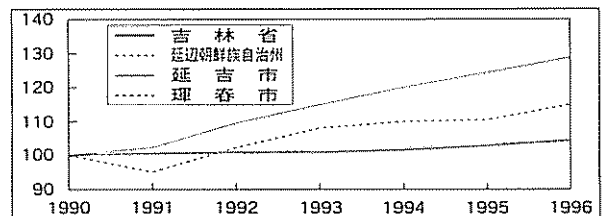
1990年以降の延辺州の人口の省全体に対するシェアはほぼ8.5%で推移している。ただし、州内各都市、県の人口増加率は一律ではない。同時期における伸び率をみると、州都延吉市が+30.0%と著しく増加しており、琿春市（+

14.4%）、図們市（+14.2%）が2桁の伸びとなっている。これに対して、龍井市（-5.5%）、和龍市（-3.4%）などは人口が減少しており、都市（県）間で大きな格差がみられる（図1）。

GDPは省全体と同様のペースで伸びてはいるが、1994年以降は伸びが鈍化しており、このため吉林省全体に占めるシェアは低下傾向にある（1990年9.9%、1996年7.9%）。産業別GDPの構成をみると、1990年当時は第二次産業の割合が極めて高くなっていたが、工業部門の伸び悩みからそのシェアを低下させている。その結果、運輸・通信、商業などの第三次産業が急速に伸び、1996年においては41.5%と省全体を10ポイント以上も上回っている。農業生産は1993年の凶作を境に省全体の生産の伸びを大きく下回るようになっており、省全体に占めるシェアも低下している（図2、表5）。

市、県別にみると延吉市（3.1%）、図們市（7.6%）は第一次産業の構成比が低く、第三次産業の構成比が高い。敦化市は吉林省全体に近い産業構造となっている。琿春市は、第二次産業の構成比が高い。その他の市、県は、省全体に比べ第二次産業の割合が低くなっている。

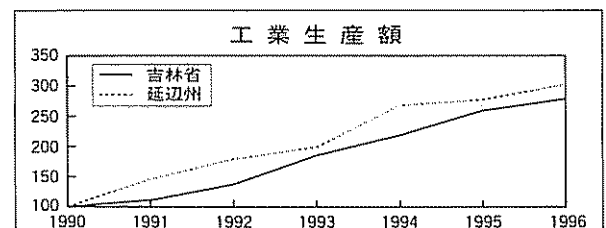
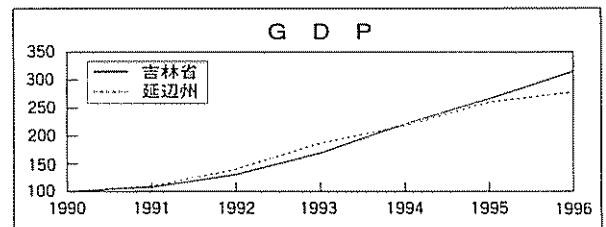
図1 人口の推移（1990年～96年）

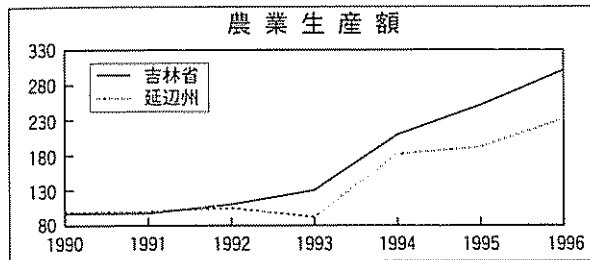


（出所）「吉林統計年鑑」各年版により作成。

（注）1990年を100とした場合の指数で表示。

図2 主要経済指標の推移（1990年～96年）





(出所)「吉林統計年鑑」各年版より作成。
(注) 1990年を100とした場合の指数で表示。

表5 産業別GDPの構成の推移

(単位: %)

	吉林省			延辺朝鮮族自治州		
	第一次産業	第二次産業	第三次産業	第一次産業	第二次産業	第三次産業
1990	29.4	42.8	27.8	19.9	52.1	28.1
1991	26.0	43.8	30.2	18.1	48.5	33.3
1992	23.4	46.1	30.5	16.3	48.0	35.6
1993	21.7	49.0	29.2	8.8	51.6	39.5
1994	26.8	44.5	28.8	17.6	44.4	37.9
1995	26.9	42.5	30.6	16.3	42.1	41.5
1996	28.1	40.6	31.3	18.6	40.1	41.5

(出所)「吉林統計年鑑」各年版より作成。
(注) 1993年の延辺州の第一次産業の構成比が著しく低いのは凶作に見舞われたことによる(水稲28.8万ト→5.1万ト、トウモロコシ17.6万ト→9.8万トなど前年に比べ収穫が激減した作物もあった)。

(2) 外国投資の状況

1993年以降の延辺州への外資の投資状況をみると、1件当たりの投資金額は低いものの、投資件数では省都長春市と拮抗している。特に、UNIDOのイニシアチブで投資フォーラムが開催された1995年は、181件、16,708万ドル(契約ベース)の外資企業の誘致に成功した。1996年の実績は130件(省全体の31.9%)、6,621万ドル(同10.1%)である(表6)。進出分野は、縫製等を中心とした軽工業品製造業が主流である。

表6 延辺朝鮮族自治州への外国企業の進出状況

(単位: 件、万ドル)

	延辺朝鮮族自治州		琿春市		長春市		吉林省	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
1993	278	14,290	57	3,496	260	16,550	1,434	76,575
1994	207	12,951	32	1,700	250	22,370	1,064	82,608
1995	181	16,708	14	961	145	27,816	667	85,734
1996	130	6,621	26	1,635	126	30,604	407	65,420

(出所)「吉林統計年鑑1997」より作成。
(注) 件数、金額とも契約ベースの数値である。

(3) 対外貿易の状況

延辺州の貿易額は1990年代に入って急速に増加し、1993

年には過去最高の4億6,700万ドルを記録したが、その後穀物の輸出禁止、工業生産の落ち込みなどから1995年には1億5,000万ドルまで低下した。1996年以降は回復傾向を見せ、1997年(第3四半期までの実績、以下同じ)は1億8,250万ドル(輸出9,730万ドル、輸入8,520万ドル)となっている。

1997年における貿易相手国の内訳は表7のとおりであり、延辺州内への圧倒的な投資件数を背景に総額では韓国が1位(4,900万ドル、全体の27%)である。また、国境を接する北朝鮮が最大の輸出相手国(全体の37%)となっているのが目を引く。日本との貿易額は3,490万ドルで全体の19%を占めている。

延辺州からの輸出品目は繊維、服装品等の軽工業品が主体であり、輸入品は原材料、設備類などである。なお、ロシアとの交易は、延辺州からは野菜、果物、豚肉など、ロシアからは化学原材料、木材、鋼材などがそれぞれ輸出されている⁵。

輸出総額のうち外資企業の占める割合は60%(5,800万ドル)で、1998年には1億2,000万ドルに達するものとみられており、外資企業が州経済の活性化に大きく貢献していることがわかる。

表7 貿易額の相手国別内訳(1997年)

(単位: 万ドル、%)

	輸出		輸入	
	金額	シェア	金額	シェア
韓国	3,139	(32.2)	1,770	(20.8)
日本	1,610	(16.5)	1,879	(22.0)
北朝鮮	3,619	(37.2)	N.A.	(-)
ロシア	N.A.	(-)	490	(5.7)
ドイツ	N.A.	(-)	1,000	(11.7)
その他とも合計	9,729	(100.0)	8,523	(100.0)

(出所) 延辺朝鮮族自治州政府資料

2 琿春市の経済状況

(1) 概況

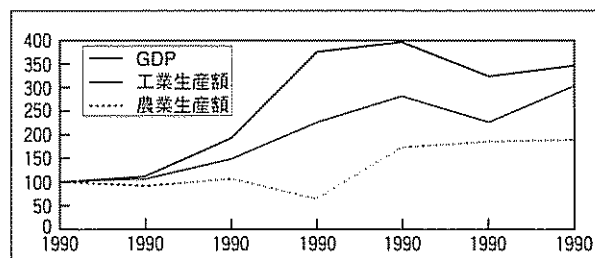
琿春市の主要経済指標の推移をみると、対外開放が実施された1992年以降から顕著な変化を見せていることがわかる。例えば人口(図1)では、1991年は人口が減少したがその後増加に転じ、1996年は21万1千人となった。1990年と比較した増加率は14.4%であり、州全体(5.6%増)、省全体(5.7%増)と比べても極めて大きな伸びである。また、この間の自然増加率が低水準(1.62%~9.53%、延辺州は1.91~9.99%、吉林省は6.58~12.51%)に留まっていることから、転入など社会的な増加要因が大きいことが見

⁵ 延辺州とロシアとの貿易は、1993年のピーク時には1億3,500万ドル(全体の29%、中国からの輸出6,200万ドル、輸入7,300万ドル)に達したが、ビザ規制の強化、ロシアからの鋼材輸入の激減などから1995年には1,100万ドル(全体の0.9%)まで落ち込んだ。

て取れる。

生産面では、対外開放の翌年の1993年にGDPは顕著な増加を示したが、近年は停滞傾向にある。産業別構成比の推移をみると、第二次産業が1990年の32.7%から大きくシェアを伸ばしており、1996年は47.9%と延辺州内で最も高くなっている。一方、第一次産業は31.8%から13ポイント近くも下落し、第三次産業は微減となっている。90年代に入ってから急速な工業化が窺える変化である（表8）。経済合作区への投資企業の生産増大など工業の振興が今後の発展の鍵となる。

図3 琿春市の主要経済指標の推移



(出所)「吉林統計年鑑」各年版より作成。

(注) 1990年を100とした場合の指数で表示。

表8 琿春市のGDPの産業別構成

(単位：%)

	第一次産業	第二次産業	第三次産業
1990	31.8	32.7	35.6
1991	25.6	42.3	32.0
1992	19.9	44.0	36.1
1993	4.0	59.2	36.8
1994	15.4	51.7	32.9
1995	20.6	39.8	39.6
1996	19.2	47.9	32.9

(出所)「吉林統計年鑑」各年版より作成。

(2) 外国投資および対外貿易の状況

琿春市の急速な工業化を支えるのが、国家レベルの経済合作区の琿春边境経済合作区である。その計画総面積は88km²、うち当初開発予定面積が5km²で、既に開発が行われている区域が2.2km²となっている。

合作区内における投資累計は、工業関係プロジェクト(40件)を始め1億7,000万ドル(契約ベース)である。実行ベースでは1億400万ドルであり、うち外資企業の投資が9,332万ドルを占めている。進出済み外資企業は67社で、そのうち韓国が33件とはほぼ半数となっている。実行ベースでの投資金額でも、メリヤス製造(5,700万ドル)、銅管製造(1,500万ドル)など大型投資があるため、韓国がほぼ80%を占めている。日本は服装品メーカーの投資(250万

ドル)など7件、投資額(契約ベース)は800万ドルとなっている。

琿春市では、道路改良、火力発電所の増強(20万kw→60万kw)工事など外資導入のための基盤整備事業に取り組んでいる。また、1998年9月にはUNIDOなどの主催で投資促進フォーラムが琿春市で開催される予定であり、同フォーラムを契機に投資の一層の増大が期待されている。

対外貿易に関しては、進出外資企業の取引などを中心に延辺州内でも高いシェアを占めている。1996年の貿易総額は5,398万ドル(輸出568万ドル、輸入4,829万ドル)で州全体の25%であった。市内には、長嶺子(ロシア)、圈河、沙坨子(北朝鮮)の3つの税関があるが、1997年上半期の各税関の取扱貨物量をみると、圈河税関が約2万トンと3分の2を占め、北朝鮮向けないしは北朝鮮を経由しての貿易が大きな割合を占めていることがわかる。ロシアとの窓口である長嶺子税関が6,200トンで続いている。

4. 延辺州、琿春市の経済の展望

延辺州、特に琿春市は対外開放による外資の導入と貿易の増大によりその経済を活性化してきた。貿易と投資を一層促進するためには、人・モノの自由な通行が欠かせない。しかし、既に述べたように、長嶺子税関に関しては、人・モノの移動に関して制約があり、中ロ両国間の交易の大きな障害となっている。北朝鮮の元汀では自由市場が開設され、人の通過規制が緩やかになったことと相まって活況を呈しているという。また、黒龍江省東部のロシアとの国境の都市綏芬河は1級税関を有し、ロシアとの間に旅客列車、バスも運行されており、これらの旅客による民間貿易が市の経済に大きなインパクトを与えている⁶。延辺州、特に琿春市は外資企業の生産品の輸出に大きくしており、また、長白山を観光資源として売り出そうとしている点からも国境地域におけるスムーズな通過は延辺州経済にとって重要な課題である。

また、投資の面では州、市とも韓国からの投資に大きく依存しているが、最近の韓国経済は不振に陥っており、今後とも同国からの投資が今までと同じペースで進んでいくとは考えにくい。前述の琿春投資促進フォーラムが外国投資の量的な拡大とともに投資国の多様化にもつながるかどうかが注目される。

(西片 一喜)

⁶「民間貿易」とはいわゆる「担ぎ屋」のように組織化されていない民間部門の取引を指す。公式統計による綏芬河市の1997年上半期における民間貿易額は9,600万ドルで、貿易総額23,000万ドルの40%以上を占めるが、税関当局は民間貿易の全てを把握しているわけではなく、年間の総額は5億ドルに及ぶとも言われている。

C 図們江地域開発を巡る多国間の協力

1. 管理委員会から諮問委員会、調整委員会へ

国際連合開発計画（UNDP）は、その第5次事業計画（1992～96年）の重点事業として図們江地域開発を取り上げることを決定し、1991年10月には「図們江地域開発構想」を発表した。これを受けて、開発の進め方に関して関係各国間の意見調整の場として、中国、北朝鮮、モンゴル、韓国、ロシアの5カ国からなる「図們江開発計画管理委員会」（PMC: Programme Management Committee）を設置し、1992年2月にソウルで第1回の会合を開催した。

1995年12月の第6回PMC（ニューヨーク）において、PMCに代わる新たな政府間協議の場として「図們江地域開発調整委員会」（Tumen River Area Development Coordination Committee）と「図們江経済開発地域及び北東アジアの開発のための諮問委員会」（Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia）を設置することが正式に合意された。また、両委員会の事務局として「図們江開発事務局」（Tumen Secretariat）が設けられた。

諮問委員会、調整委員会のメンバー国および役割は次のとおりである。

○諮問委員会（メンバー国：中国、北朝鮮、モンゴル、韓国、ロシア）

- ・北東アジアと図們江経済開発地域の開発のための支援の促進
- ・北東アジアと図們江経済開発地域における協議、相互理解、共通利益の促進
- ・北東アジアと図們江経済開発地域における経済・環境・技術に関する協力の推進
- ・共通の利益および協力と開発のための機会の確認
- ・北東アジアと図們江経済開発地域における投資の促進

○調整委員会（メンバー国：中国、北朝鮮、ロシア）

- ・社会、法律、環境、経済問題に関する協議
- ・メンバー国の主権に関する問題についての調整
- ・図們江経済開発地域の経済発展に影響を与える政策等の調整
- ・国境通過その他貿易、旅行、投資等に影響する制度的障害に取り組むための調整
- ・図們江経済開発地域において開発活動を行う他の政府機関や金融機関との調整
- ・上記政府機関への助言

また、図們江地域及び北東アジアの経済、社会の持続可能な発展に向けての技術支援などを行う目的で、1995年12月に「図們江信託基金」（Tumen Trust Fund）の設置が決定された。

調整委員会、諮問委員会におけるこれまでの協議の概要は次のとおりである。

① 第1回調整委員会、諮問委員会（1996年4月、北京）

第1回の会合では、1997年末までの活動計画が協議されたほか、図們江開発事務局を1996年7月1日から3年間は北京に置くことが合意された。

② 第2回調整委員会、諮問委員会（1996年10月、北京）

諮問委員会においては、1997年の活動計画、今後3年間のプロジェクト資料の検討などが行われた他、日本の正式加盟（現在はオブザーバーとして参加）を招請する決議がなされた⁷。

2. 第3回諮問委員会、調整委員会での協議内容（1997年11月、北京）

(1) 資金調達状況

1997年～99年までの期間の技術支援助けの信託基金に、UNDPが340万ドルの拠出を行うこととなった。韓国は、1996年4月に100万ドルを信託基金に拠出したが、さらに100万ドルの出資を行うことを発表した。

また、諮問委員会では、図們江開発地域のインフラ整備促進のための資金調達のため、以下の方策が検討された。

- ・北東アジア開発銀行など新たな開発銀行の設立
- ・「図們江地域開発機構」（Tumen Region Development Facility）の設立
- ・民間資本ファンドの設立
- ・世界銀行、アジア開発銀行、欧州復興開発銀行等の参画

(2) 1997年の事業進捗状況と1997～98年の事業計画

技術支援、観光業の振興、環境保護計画について、1997年の事業報告が行われ、今後の事業計画等について協議が行われた（詳細は後述）。

(3) 日本の諮問委員会への招請

第2回諮問委員会で決議された日本の諮問委員会への招致に対して、日本政府は、1997年11月に引き続きオブザー

⁷ 決議の内容については、ERINA REPORT Vol 15所収「日本を「図們江地域開発及び北東アジア開発のための諮問委員会」の正式メンバーに招請する」を参照されたい。

バーの地位に留まるという公式回答を行った。林太徳議長代行（北朝鮮）は、当該決議は引き続き有効であり、日本はいつでも加盟することができるとのコメントを行った。

(4) 次回委員会の開催

今後は毎年の下半期に両委員会を開催することとされ、次回は1998年10月にウランバートルで開かれる予定である。また、委員会での協議議題を実務者間で詰めるための会合を設置することも合意され、同会合は1998年4月に開催される予定である。

3 1997年の活動状況と1998年の計画—諮問委員会での合意を中心に

(1) 技術支援 (Technical Assistance)

前述の「図們江開発信託基金」等を利用して、ワークショップの開催、視察団の派遣などの研修プログラムの実施及びプレFS等の関連調査の実施などを行うものである。1997年～98年における主な実施項目は次のとおりであり、インフラ整備、環境保全、投資促進など多岐にわたっている。

① ワークショップ等の開催

	実施(予定)時期	開催(予定)場所
投資促進ワークショップ	1997年1月	北京
環境ワークショップ	1997年5月	ウラジオストク
各国代表団事務レベル協議	1997年5月	北京
モンゴル外国投資促進会議	1997年6月	ウランバートル
観光業ワークショップ	1997年6月	延吉
交通インフラワークショップ	1997年11月	北京
投資環境改善方策に関するワークショップ	1998年2月	ウラジオストク
沿海地方国際投資ビジネスフォーラム	1998年5月	ウラジオストク
琿春投資促進フォーラム	1998年9月	琿春
羅津・先鋒地帯投資ミニ・フォーラム	1998年9月	羅津・先鋒

(出所) 図們江開発事務局資料より作成。

② プレFSその他関連調査の実施

件名	実施時期
図們江地域における商業・投資銀行に関する調査	1997年7月刊行
モンゴル東部と中国の鉄道ルートに関するプレFS	1997年中に完了見込み
羅津・先鋒地帯における空港建設に関するプレFS	1998年中に完了見込み

(出所) 同上。

(2) 環境保全プログラム

環境保認は、フェーズⅡに入った図們江地域開発計画の新たな柱として1997年5月の環境ワークショップの開催など精力的に取り組まれている分野である。今後も、次の項目に関して引き続き検討を続けることが諮問委員会で合意された。

- ・ 図們江の水質汚濁のモニタリングとその抑制に関する地域内協力
- ・ 図們江地域の広範な生物の生息地の保全
- ・ 主要プロジェクトへの国際標準に則った環境影響評価の導入

第2回の環境ワークショップは、1998年8月に開催される予定である。

(3) 観光の振興

諮問委員会では、観光振興及び観光への投資促進を新たに重要分野とすることが合意された。現在は、図們江地域に外国人旅行客が入ることが制限があり、特に中口間の圏境（琿春～クラスキノ）の全面開放と延吉空港など域内の空港への国際直行便路線の開設の必要性が議論された。また、委員会に先立って開催された交通インフラに関するワーキンググループ会合で、東草（韓国）～羅津～琿春間の旅客輸送路線の開設に関して3カ国とも強い意欲を表明したことを踏まえて、諮問委員会はUNDP及び図們江開発事務局に対して、路線開設ができるだけ早く実現するために3カ国間の議論が進展するよう支援することを求めた。

4. 今後の展望—投資促進のための環境づくりと資金調達

図們江地域の今後の発展のためには、民間部門を中心とした投資の拡充が大きな課題の一つであり、諮問委員会でも同地域における投資プログラムの成功は、第一義的には民間部門の資金の導入にかかっていると一致した認識が示された。ハード面、ソフト面での輸送インフラの改善のための努力、観光など新たな投資案件の発掘など、同地域における様々な精力的な活動は、より良好な投資環境の整備に向けられているものとして評価されてよい。

しかし、現時点においてはこのような活動が実を結んでいるとは言いがたい。インフラ整備等のための十分な資金投下が行われていないのである。既に述べたように、インフラ整備などの資金の調達方策として北東アジア開発銀行の新設など4つの選択肢が検討されが、このうち、同開発銀行の設立については、より長期的な選択肢として引き続き検討を続けることが了解されたに留まった。その中期的な代案として今回の諮問委員会で提示されたのが「図們江地域開発機構」である。

同機構は、主としてインフラ開発などのプロジェクトにおける官民協調の推進を目的としているとされるが、その詳細な内容は明らかではなく、諮問委員会では対象となりうるインフラ建設等のプロジェクトの特定も含めて検討を続けることとされた。

このようにハード面のインフラ整備を進めるための資金調達、並びに国境通過手続に代表されるソフト面での政策調整の促進は、今後も図們江地域における主要課題であり、諮問委員会、調整委員会といった政府間協議の役割はますます重要になってくると考えられる。

(西片 一喜)



羅津港のコンテナ積みおろし風景



ザルビノ港遠景



中朝国境の元汀橋を渡るコンテナトラック
(北朝鮮側から撮影)

Has the Development of the Tumen River Economic Development Area Progressed? (Summary)

Yoichi Kageyama, Researcher, Research Division, ERINA

Kazuyoshi Nishikata, Researcher, Research Division, ERINA

The Tumen River Area Development Programme aims to develop the Tumen River basin across the Sino-DPRK-Russian border as a center for commodity distribution, trade, and industry. The following factors will play an important role to facilitate the Tumen River Economic

Development Area (TREDA) development programme:

- a) Development of transportation routes from Northeast China to the Sea of Japan;
- b) Facilitating industrialization by introducing investment in the TREDA;

- c) Establishment of multilateral cooperation system in the TREDAs.

This essay explains the development of the Zarubino and the Rajin routes; the development of Yanbian Korean Autonomous Prefecture and Hunchun City; and regional cooperation in the TREDAs.

A. Current Status and Prospects of Cargo Transportation Routes in the TREDAs

The transportation path from Northeast China to the Sea of Japan has been developed in the two routes, namely, the Zarubino route and the Rajin route

1. Zarubino Route

According to the figures for cargo handled at Zarubino Port, the export of steel and other metal goods constitute the majority of the total cargo handled. The transit cargoes from China to third countries occupy only a small share, however, the shipment of woodchips from Jilin Province to Japan commenced in June 1997. The "Joint Stock Company Sea Port of Zarubino", which manages and operates the port, has a short-term principle not to handle container cargoes. In this respect, the port will serve as a transit trade port for bulk cargoes from China and Russia.

The port facilities have not been upgraded or even repaired. This is due to the financial shortage and lack of accord between the central and local governments of Russia concerning the development of the Zarubino route. Under these circumstances, the management company is changing its strategy from depending upon the Russian Government or Japanese investors to creating its own revenues by increasing the transit cargo handling in order to finance the construction of port facilities.

As for the current status of the land transportation route, although a small part of the road between Hunchun and Zarubino remains unpaved, the road conditions are far better than those of the Rajin route. It was initially planned that the railroad service between Hunchun and Zarubino would be operational by June 1994. But the financial shortage and other factors caused a long delay in railroad construction. In October 1996, the rails were connected, but the construction of the related facilities such as signals, telecommunication facilities, and cargo transfer facilities is not yet completed. Consultations between Jilin Province and Primorskiy Territory are proceeding to complete the construction by June and commence commercial operation in July 1998. But it is necessary to reload cargoes at a border station in Hunchun.

The customs offices of the Zarubino route (Chanlingzi in China and Kraskino in Russia) are for cargo transport purpose only, and the passage by third country nationals is not officially permitted. Even Chinese or Russian passengers face difficulties in crossing the Sino-Russian border because of the less developed facilities of Kraskino Customs Office. Both countries are holding consultations to overcome these obstacles, and it is expected that the necessary preparations will be completed by January 1998. Passengers, including those from third countries, will be permitted to cross the border from March of the same year. The time duration in

which cargoes or passengers can cross the border is limited due to the local time difference on both sides and the difference in working hours of the custom offices between China and Russia (only 3 hours and half during summer, and 4 and half during winter). Regarding custom clearance procedures, cargoes and passengers are subjected to several time-consuming by the custom office and the border guard on the Russian side.

The national government, local authorities like Niigata Prefectural Government, and the business community in Japan are deeply engaged in the development of the Zarubino route. In November 1996, a feasibility study on Zarubino Port development was completed and submitted to Russia and China through the initiative of ERINA. The study forecasted the future cargo flows and outlined a development plan for port facilities. It suggested that the development phases should be divided into three stages. The study also proposed that the following measures should be taken urgently in order to implement the plan:

- a) The Russia should reduce tariffs, charges, and fees, and simplify the border clearance procedure so that the Zarubino route could become more competitive;
- b) The Chinese side should secure a certain amount of freight bound for Zarubino, further develop access roads and railroad, and maintain close cooperation with Russia;
- c) Zarubino Port should significantly improve management and services to meet international standards

However, no significant progress has been made in the port development since there are differences in views on the port development between central and local governments in Russia.

2. Rajin Route

In contrast to the Zarubino route, transit cargoes from China and Russia constitute a major volume of what the Rajin route handles. Container shipment service between Rajin and Pusan was commenced in October 1995. Cargoes handled have steadily increased since then, and the annual volume must have reached 4,000 TEU in 1997. Transactions with foreign affiliated firms in Yanbian Prefecture, etc. constitute the majority of cargo flows. The service operates three or four times a month.

Yanbian Hunton Group, which provides a container shipment service, started to construct a new gantry crane capable of handling 36 tonnage containers in Rajin Port in November 1997 and the construction will be completed in January 1998.

The shipment of Chinese woodchips to Ulsan, the ROK started in September 1997, and 2 thousand tons of woodchips have been shipped already.

Container shipment service for Japan (transshipped in Pusan Port) has become active since June 1997. The major shipment consists of apple-pear juice manufacturing equipment (Yanbian's specialty), and materials for a Japanese-invested sewing firm in Hunchun. Container shipment service between Rajin and Osaka is now under consideration. A change in the transportation route from Dalian to Rajin is also being

considered in order to ship Chinese soybeans to Japanese ports along the west coast.

In autumn 1997, tourist train services for Chinese were put into operation between Namyang and Rajin. The service was offered two times per month, but operation is now suspended. A plan to connect Rajin and Sokuchon by ferryboat is now under consideration in order to attract tourists from the ROK to Yanbian. Consultations and coordination are proceeding among the companies and authorities concerned towards the establishment of the route by the end of 1998. A Hong Kong firm is planning to provide helicopter service from Rajin to Yanji and Vladivostok. The firm has already completed the construction of a heliport in Rajin and forecasts service commencement by the end of 1998.

Poor road conditions are one of the most serious problems of the Rajin route. The road from China is narrow, and it contains a lot of steep slopes and curves. Most parts of the road have not been paved yet. The Chinese side has already started to construct a bypass route (total length: 39 kilometers) including two tunnels, the construction will be completed in three years. The DPRK plans to improve an existing road with less curves along the Tumen River as a substitute (total length: 67 kilometers). Work to expand the width of the road (9-12 meters) is proceeding. According to the DPRK authorities, the pavement will start in March 1998 and will be completed in June of the same year.

Regarding railroad operation management, the management system was restructured in February 1998 to unify the operational body of railroad in Rajin-Sonbong Zone. With this restructuring, it seems that the port works and freight car operations are managed effectively. It is not necessary to reload cargoes at border railroad stations in the Rajin route either from China or Russia and this gives the route a more advantageous position compared to the Zarubino route.

A transitional measure was taken in February 1997 on the Sino-DPRK border (Quanhe and Wonjong) to permit third country nationals' passage. Anyone with an invitation from the DPRK is permitted a no-visa entry. It is believed that this arrangement will become formally effective in the very near future. In contrast to the Sino-Russian border case, there are no multiple checks on the Sino-DPRK border. Cargo inspection is considerably simple compared to the Zarubino route.

3. Comparison and Prospects of Zarubino and Rajin Routes

Both Zarubino and Rajin routes compete with each other in terms of transportation to the eastern part of Jilin, particularly to Yanbian Prefecture. Taking into account all aspects of both routes, such as the current status or views of the Chinese authorities, Rajin route is considered more competitive than the Zarubino route under the present conditions. However, certain factors may facilitate the competitiveness of the Zarubino route, e.g. completion of Zarubino railroad construction as scheduled (July 1998).

In addition, it must be noted that the future development of both routes largely depends upon the evaluation of the major cargo shipper, namely, China. It

is expected that sound competition between the two routes will lead to further utilization of both routes by providing better services at lower prices.

B. The Economic Development of Yanbian Prefecture and Hunchun City

1. Yanbian Prefecture

Yanbian Korean Autonomous Prefecture is located in the deep eastern part of Jilin Province. Its territory covers 42.7 thousand square kilometers and the population accounts for 2.19 million.

The prefecture's major indices show the following economic characteristics:

- a) The population has grown slowly since 1990, and the growth rate is almost the same as that of Jilin Province (from 1990-96: 5.6%).
- b) Agricultural production occupies a relatively small portion of the province (18.6% to GDP total) since the prefecture is situated in a mountainous area.
- c) Industrial production has grown modestly in recent years, therefore, the ratio of the secondary industry to GDP has declined from 52.1% in 1990 to 40.1% in 1996.
- d) The prefecture's foreign investment and trade hold relatively large shares in Jilin Province compared to the size of its economy.

Yanbian Prefecture is one of the largest local authorities of Jilin Province in attracting foreign investment. In 1995, an investment promotion forum was held in Yanji, the prefecture's capital. Yanbian Prefecture succeeded in inviting foreign investment equivalent to US\$ 167.8 million from 181 firms. In 1996, 130 foreign firms invested US\$ 66.21 million. The major field for foreign investment is light industry such as a textile industry.

The foreign trade of Yanbian Prefecture has grown rapidly since 1990, but it dropped sharply in 1995 due to export bans on grains and a decline in industrial production. Since 1996, the prefecture's trade has shown a recovery and the amount of trade in 1997 (until the third quarter) was US\$ 182.5 million. The active investment from the ROK makes the country the largest trade partner of the prefecture, accounting for 27% of the total amount of trade. The DPRK is the largest importer holding a 37% share of the export total. Foreign affiliated firms exported US\$ 58 million (60% of the total amount).

2. Hunchun City

The open-door policy and the establishment of the economic cooperation zone has resulted in a remarkable change in the economy of Hunchun City. In December 1988, the city obtained approval from the Jilin Provincial Government to establish the economic development zone. The open-door policy has further accelerated and Hunchun was designated by the State Council as a border open city in March 1992. In September 1992, the Council authorized the establishment of Hunchun Border Economic Cooperation Zone.

The growth rate of population from 1990-1996 is 14.4%, the second largest growth rate next to the

prefectural capital, Yanji City. Reflecting investment promotion in the Border Economic Cooperation Zone, the share of the secondary industry to GDP is the largest in the prefecture (47.9%). On the other hand the ratio of the primary industry to GDP sharply declined from 31.8% in 1990 to 19.2% in 1996. The amount of foreign trade in 1996 was US\$ 54 million, accounting for 25% of the prefecture's total.

The Economic Cooperation Zone plans to develop 5 square kilometers, 2.2 square kilometers of which has been developed already. The total amount of foreign capital actually used is US\$ 104 million, 90% of which is from foreign countries. The ROK is the largest investment partner, accounting for 50% of the number of investments and 80% of the money actually used. To further promote foreign investment, Hunchun City plans to develop infrastructure and to host an investment promotion forum initiated by the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO).

3. Future Prospects of Yanbian and Hunchun Economies

Yanbian Prefecture, especially Hunchun City has been stimulating its economy by promoting foreign trade and investment. It is necessary to ensure the free passage of cargoes and passengers across the border in order to further facilitate trade and investment. In addition, the economies of Yanbian and Hunchun depend heavily on investment from the ROK. However, the recent economic crisis of the ROK might slow down the investment flows to Yanbian or Hunchun. It is important to note whether or not the investment forum in Hunchun will be able to provide a chance to diversify investors and enlarge the amount of investment.

C. Multilateral Cooperation in TREDAs Development

The United Nations Development Programme (UNDP) decided in its 5th Work Plan 1992-96 to be engaged in the Tumen River Area Development Programme. The Programme Management Committee (PMC) was established in 1992 with the membership of China, the DPRK, Mongolia, the ROK and Russia to exchange and coordinate views concerning the development of the TREDAs.

At the 6th meeting of the PMC in December 1995, the member countries reached an agreement to establish the "Tumen River Area Development Coordination Committee" and the "Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia" to further promote the TREDAs development. The Commission, with the membership of the five countries listed above, aims to promote development support, consultation, mutual understanding, as well as economic, environmental, and technical cooperation. The Committee includes China, the DPRK, and Russia, and it provides an opportunity for consultation and coordination with regard to various issues among the members.

The 3rd intergovernmental meeting was held in Beijing in November, 1997 with an agenda that includes capital mobilization efforts, a progress report for 1997, a work plan for 1997-98, etc. As for technical assistance programmes, UNDP decided to provide US\$ 3.4 million

to the "Tumen Trust Fund", and the government of the ROK also announced it will provide an additional US\$ 1 million. This fund is utilized for technical assistance to hold workshops, to implement training programmes, to conduct pre-feasibility studies and other related studies, etc.

In addition, the environmental protection programme for TREDAs and tourism promotion were major topics for the Commission. It was agreed to further investigate the possibility of regional cooperation in water pollution monitoring and control, biodiversity conservation, and the introduction of international standard assessments of environmental impact. The Commission further discussed the necessity to fully open the Sino-Russian border to foreigners as well as the commencement of direct international flight services to/from the airports in the region, e.g. Yanji Airport.

The 4th Commission and Committee meetings will be held in Ulan Bator in October 1998 and prior to the Commission and the Committee, a working level meeting will be held among the member countries.

Expanding investment in TREDAs is one of the most important issues to be tackled and the member countries agreed that successful investment programmes will primarily depend upon the introduction of private sector investment. Four options concerning capital mobilization were discussed:

- a) Establishment of a new development bank such as a Northeast Asia Development Bank;
- b) Establishment of the "Tumen Region Development Facility (TRDF)";
- c) Establishment of a private sector capital fund;
- d) Facilitating the involvement of existing international financial institutions, e.g. the World Bank, the Asian Development Bank, and the European Bank for Reconstruction and Development.

The members of the Commission agreed to continue investigating the possibility of the establishment of the TRDF including the identification of infrastructure building and other projects covered by the TRDF.

Policy coordination among the members is also an important issue, especially the coordination on border-crossing issues, such as border clearance procedure adjustments. In this sense, intergovernmental meetings like the Commission and the Committee will become more and more important.

Japan was formally invited to the Commission at the 2nd meeting held in October 1997 but the Japanese government officially replied that it would remain as an observer. Mr. Rim Tae-Dok, the acting chairman of the Commission from the DPRK stated that the resolution at the 2nd meeting will remain effective and Japan will be able to gain full membership at its convenience.

図們江流域 3 国国境越え紀行

ERINA調査研究部 主任研究員 辻 久子

"Unbelievable Pioneering Trip!"

図們江開発はERINAが設立以来取り組んできた重点的プロジェクトとしてモニターを続けているが、日本海を隔てた対岸の状況を直接訪問して進捗をフォローしていくのは意外と難しい。日本からの交通が不便な上に、現地での国境通過が第三人にとっては極めて厄介なのである。中朝露3国が国境を接する図們江の小三角形といわれる地域は、たかだか千km程度の面積－日本に例えるなら大宮・千葉・横浜を結んだ首都圏程度の広さである。それにもかかわらず「国境」という人間が作った壁のおかげで人・モノの域内の移動が極めて厄介なものとなり、そのことがこの地域の発展に大きな障害となってきたのである。

従来、図們江地域の中朝露3国の国境を日本人が個人で通過することは不可能とされてきた。例外的に国連機関などが主催する国際会議などの特別なイベントや、VIPの視察旅行に便乗した場合のみ国境越えの旅が可能であった。従ってUNDPなどが開催するその種の催し物は各国の研究者や政府関係者の間で人気を呼んでおり、参加者が琿春からバスを連ねて羅津やザルビノへ日帰り旅行をした話はよく聞かされる。私自身、1996年夏、某VIPにお供して、北朝鮮の豆満江駅から特別列車を仕立ててハサンへと抜けた経験がある。VIPご一行様とは言えハサン税関での入国検査が恐ろしく厳しかったのを記憶している。

ところが1997年に入って中国の図河と北朝鮮の元汀を隔てる国境が非公式ながら第三人に開放されることになった。すなわち、北朝鮮側の招待状があれば琿春から図們江に架かる元汀橋を渡って北朝鮮に入ることができるようになったのである。さらに、琿春から長嶺子国境を越えてロシアに入る場合についても、受け入れ先の特別な招待状と国境での出迎えがある場合は許可されるという情報が入ってきた。そこで、この地域の悪名高い国境通過の壁の打開を今年度の研究テーマの一つに選んでいた我々としては、緩やかに改善されつつある国境通過を実地体験する試みを計画したのである。

我々の計画は、ERINAのスタッフ4名（韓国人1人を含む）が、琿春をベースに羅津・先鋒とザルビノを訪問して、交通インフラの実態を調査しようというものである。合わせて、羅津・先鋒を含む図們江流域開発進捗状況を視察することとした。宿泊施設も調査対象となるため、羅津

には2泊することにしたが、宿泊施設の無いザルビノへは日帰りとなった。実行にあたっては北朝鮮対外経済協力推進委員会（CPEEC）の招待状を入手、ロシアに関しては正規のVISAに加えてザルビノ港からの招待状をもらった。またERINAからは通訳を同行させなかったため、琿春市の協力を得て、中朝露日4ヶ国語に堪能な職員と車の手配をお願いした。

出発前に旅の計画をUNDP図們江開発事務局のイアン・デービス氏に話したところ仰天して、“unbelievable pioneering trip”と信じてもらえなかった。そんなことができる訳がないというのである。先ず韓国人、しかも韓国政府の職員の身分を有する研究員に対して北朝鮮が招待状を発行したことが信じられない。次に長嶺子の中露国境を単独で越えるというのが信じられないというのである。この地域の自由な往来の促進に努力しているUNDPのような国連機関にとっても、日頃当事国との交渉に苦勞が多いということなのか。とは言えチケットも書類も揃った。決行するのみである。

スモッグの琿春

11月24日午後北京に到着。空港はスモッグのような霧に包まれていて視界不良であった。予定では、約2時間の待ち合わせで国内線にて延吉へ向かうことになっていたのだが大幅に遅れた。北京空港は首都の国際空港と呼ぶには寂しい施設で、特に国内線ターミナルは現地語の分からない外国人には不親切である。今回は中国語の分かるスタッフを同行させなかったこともあって、説明のない遅延にただおろおろするのみであった。国内便の遅延予定はホワイトボードに漢字で手書きされるのだが、どのくらい遅れるのか、なぜ遅れるのかといった説明がないのだ。英語を少し話せる係員を探して聞いたところ、瀋陽からの到着便が遅れているらしい。出発予定時刻を1時間以上過ぎた頃、搭乗券を見せれば弁当を貰えるというので早速取りに行く。発泡スチロールのケースに暖かい御飯、鶏の煮込み、肉炒め、野菜が入っていて飲料水のボトルが付く。少々塩辛いがボリュームは充分だ。結局これがその夜の夕食となった。

3時間近く待たろうか、周囲の中国人乗客が列を作り始めた。するとその出口のボードに当該便の4桁の数字がマグネットの組み合わせで表示されて準備完了、係員が

ドアを開き乗客はバスに乗り組む。殆ど満席の延吉行きはスムーズな飛行で1時間半程で到着した。

延吉空港に着いて飛行機のタラップを降りると刺すような寒さで、地面は凍り付き、所々に雪が残っていた。予定よりも3時間近く遅れた私達を待っていてくれたのは今回通訳をしてくださった琿春市政府のP女史である。琿春市出身の朝鮮族で、母国語としての中国語、朝鮮語の他に、大学で専攻したというロシア語、それに琿春市と友好関係にある上越市に派遣されて磨きを掛けた日本語を自在に操る才媛である。「今日もさっきロシアのザルビノまで行って来ました」といとも簡単に言っている「国境人」である。市で用意してくれた日本製の四輪駆動車に乗り込み、閑散とした闇夜の道を時速100km以上の猛スピードで琿春へと突っ走る。何とかその日のうちに琿春までたどり着けそうだという安堵感にほっとする。1時間少々で琿春に到着した。

琿春に入って先ず感じたのは鼻を突くような煙の臭いであった。暖房用に焚かれている石炭の排気ガスの臭いであろうか、前年夏に訪問したときには気にならなかった。人口僅か25万の辺境の街とは言え、炭坑のある街ゆえに大気汚染は深刻だ。

官営のKホテルに着くと玄関は真っ暗で人影がない。休業なのかそれとも歓迎されていないのかと不安がよぎる。Pさんが交渉する間、真っ暗なロビーで30分近く待たされた。何と上層階の鍵を持った人が家に帰って居ないのだという。やがて案内された客室は電気が通ってないためロウソクが運ばれてきた。しばらくして電気の方は直ったが、客室には飲用水(茶)は用意されておらず、やむなく北京の空港でもらったボトルの水の残りでのどを潤す。湯はかろうじて出るがシャワーは壊れていて使えず、TVや机上ランプも壊れていた。前年夏に訪問した時と同じホテルに宿泊したが、設備やマネジメントは一段と劣化している様子であった。中国の病める国営企業の一例か。

翌25日は先ず琿春市当局の関係者から羅津ルート、ザルビノルートの現状と将来性、及び羅津・先鋒自由貿易地帯の動向についてヒアリングを受けた。

結論から述べるなら、1998年7月に鉄道の開通が見込まれるザルビノルートへの期待がようやく高まってきているのを感じた。羅津ルートは利用実績も多く、北朝鮮側は中継貿易に協力的であるが、中国側、北朝鮮側双方の道路状態の改善にしばらく時間がかかると見られるため、より近くて道路状態が良いザルビノに対する期待が生まれてきたものと思われる。前年夏にもほぼ同じようなヒアリングを

当地で行った経験があるが、その時の話ではザルビノルートは割高な料金や煩わしい国境通過手続きの問題が解決しない限り使えないという厳しい評価であった。琿春の人達の考えの微妙な変化は、1997年下半年に2度にわたって行われた、琿春発ザルビノ経由日本行きチップ輸送の実績によるところも大きいのではないだろうか。しかしながらまだ鉄道が開通していないザルビノルートに対しては不安も大きいとのことであった。人は実績のない話に対しては疑い深いものであるが、眼に見える実績には説得されてしまうものである。またザルビノルートではコンテナ貨物が扱えないという限界も指摘された。

中国側としては両ルートを競争させながら育てていく方針のようである。事実、競争原理が働くことにより、両ルートは年々使い勝手の良いものになっている。羅津ルートについては、懸案の道路の改修及び新設工事が中朝双方で進んでいるようだ。中国側は3年がかりで琿春～圏河間の山岳部分にトンネルを掘り、39kmのバイパスを新設する工事に着手しているし、北朝鮮側でも後で現場を見ることになったのだが、舗装や拡張工事が進められていた。またザルビノルートについても1998年初めには長嶺子税関を第三国人を含む旅客に開放し、同7月には鉄道が開通する予定となっている。

次に1997年6月に羅津・先鋒自由経済貿易地帯内の元汀橋の近くに設けられた辺境自由市場についてであるが、中国側の評価は非常に良かった。この市場は当初は中朝双方から50人ずつが商品を持ち寄り物々交換を行っていたが、参加希望者が増大し、一頃は500人位参加したこともあったという。余りの混雑のため現在では参加者を双方150人に制限し許可制にしているという。主な交換品目は、中国側が日用品、食料品、タバコ等、北朝鮮側が海産物で、米ドル、日本円、中国元などの通貨も使われるようになったとのことであった。火曜日～金曜日の週4日営業で一日あたりの取引高は60万元という。どうやら中国側の商人にとって魅力的な市場のようである。訪問が楽しみになった。

薄氷の図們江を渡る(圏河～元汀)

午後一時に琿春を出発、圏河に向かう。平坦な道を30分程走ると山越え道に入る。道路表面はある程度整備されているのだが「ヘアピン」状のカーブが続き、大型トレーラーには難所に違いない。特に夏の雨期にはぬかるんで危険とのことであった。中国側が着手しているトンネルのあるバイパス工事現場が山道の遙か下方に見えた。

1時間少々で圏河に到着。橋のたもとではコンテナ・トレーラーや幌をかぶせたトラックが列を成して通過許可を

待っていた。曇天の下、霧に霞む元汀橋は幻想的であった。橋の遙か下方に眼をやると半分ほど凍結した図們江が緩やかに流れていた。中国からの出国手続きはPさんがまとめて行ってくれたが、極めて簡単。乗ってきた車でゆつくりと元汀橋を渡るとPさんは中国に戻り、しばしのお別れとなった。

元汀橋の北朝鮮側も多数のトラックが入出国手続き待ちの列を成していた。直ぐそばに辺境自由市場が出来て以来、市場の開設日には交通渋滞が恒常化しているとのことである。橋のためと私達を迎えてくれたのはCPEECの依頼を受けた羅津・先鋒市当局の職員2人で、うち一人は日本語を少し話す。北朝鮮への入国手続きは意外と簡単だったがかなり待たされた。パスポートを一応チェックして車の中で待っている我々を外から見ただけで、手荷物のチェックなどは一切なかった。パスポートには何も書き込まないので訪問の証明は残らないが、朝鮮語で書かれた手書きの入国許可の紙片が挟んであった。こんな手作業をいちいちやっているから時間がかかるのか。1時間位待たされてやっと出発となった。用意された車はここでも日本製の四輪駆動車であった。

曇天の冬日の暮れるのは早い。ここで時計の針を1時間進める。薄暗くなった山道に眼に入った映像は荷台に人や物を満載して羅津方面へ向かう北朝鮮の青いトラックであった。市場で仕入れたと思われる米袋も一緒に積み込まれている。間もなく外は闇夜となり人里離れた山越えの道をただひたすら揺られた。途中料金所があり中国の車両から5元を徴収していた。中国側で悪評のボコボコの有料山道である。

1時間程で先鋒に到着。羅津まではもうすぐの筈がそこからが大変だった。先鋒から羅津へ行く途中の道路が舗装工事中のため通行不可というのだ。朝来たときは運れたと運転手さんはほやく。見ると北朝鮮では珍しい大型の舗装機器が並んでいた。仕方なく車は先鋒に引き返し、琵琶ホテルを通る山道を迂回する。この道は前年来たときに肝を冷やした林道であるが、今回も同様であった。

羅津は雨模様で延吉や琿春よりも暖かい。家々に電灯がこうこうと点っているのを見て安心する。CPEECのMさんとT課長が宿舎の南山ホテルの玄関で迎えて下さった。夕食は皿数が多くボリュームたっぷりの朝鮮料理を囲んでCPEECの二人と大いに語りあった。自国の経済的困難を憂い、羅津・先鋒の建設に燃える若い世代の担当者の話は熱く清新である。このホテルのサービスについて何かコメントがあったらして下さいと学びの姿勢も旺盛であった。

南山ホテルは1930年代に満鉄が各地に建造した旧大和ホテルの一つで、風格のある歴史的建造物である。二階建てであるが天井が高く、廊下の赤絨毯が厚重さを演出している。客室はオンドル式の床暖房で畳のようなものが敷いてありとても暖かい。ベッドには朝鮮刺繍が施されたサテンの美しいカバーが掛けられ、客室はよく手入れされ清潔であった。シャワー施設も機能していたし、洗面所では日本から持参したヘアドライヤーが支障無く使えた。女子従業員のサービスも良く、Mさんの話では、この地域ではホテルも独立採算性を取るようになって以来、競争原理が働いているのだそうだ。車に揺られてガタガタになった腰のサスペンションを暖かなベッドで癒しつつ眠りにつく。



南山ホテル

海からの贈り物

翌26日はあいにくの曇天で風が強かった。朝食からおよそフルコースとも言える朝鮮料理攻めにあう。南山ホテルの食事は皿数が多くボリュームがあり、その味においても特筆すべきものであった。辛目のキムチに始まり、生イカ、サザエ、アワビ、タコ、魚類のキムチ味、鰯の焼き物、海老の焼き物といった海の幸がふんだんに登場するのである。山の幸としては山菜が多かったが、この秋に採れて保管しておいたという貴重な松茸も供された。時にはモチモチとした菌触りの地物の茹でトウモロコシ、ジャガイモのお焼き、あひる鍋、天ぷら、オムライス等まで食卓に並べられ満腹の毎日を過ごした。韓国に比べると北は全般に辛いとのことであった。断って置くが、一般のホテルの宿泊客が私達のような御馳走を毎食供されていた様子ではなかった。私達が特別待遇を受けたということなのであろう。

午前中は先ず羅津港を視察した。私にとっては前年夏に続いて2回目であったが、鉛色の冬空のせいか人も少なく、やや寂しく映った。先ず港湾事務所まで担当者から説明を受ける。現在羅津港の取り扱い貨物の中で中心的役割を担っ

ているのは、月に4回程度運航されている、中国現通集団による羅津～釜山コンテナ定期航路である。年間4000個の実績を持ち、今後も増加が見込まれている。事実私達も今回の旅行中に琿春、延吉、元汀橋と随所で“tex”と書かれた茶色いコンテナにお目にかかったものである。増加するコンテナを捌くために、現通集団の投資によりガントリークレーンを建設中とのことであった。バラ積みの不定期貨物としては中国産チップ（韓国向け）が増加しているとのこと。また港へのアクセスとしては、悪評高い琿春～元汀橋～羅津間の道路の代替として図們～南陽～羅津の鉄道が使用されている。この鉄道を利用すれば、中国各地から積み替えなしで羅津港までトランジット輸送できるという利点がある。また道路問題の解決策としては、現行の山道の整備とは別に、図們江沿いの既存の道を拡張・舗装してバイパスとして使うという工事も進行中との事であった。このバイパスは距離的にはやや長くなるものの、川と海に沿っているために、平坦で使い勝手が良いものになるとのことだ。北朝鮮の関係者はザルビノルートを意識しており、それに対抗できるように難点の改良に懸命である様子を感じとられた。

羅津港はきちんと片づけられており、ゴミ一つ落ちてない。当日はちょうど現通集団のコンテナ船が入港しており、傍らではガントリークレーンの組立が行われていた。他に北朝鮮籍の船が停泊中であった。

次に羅津湾の反対側にある水産物加工会社に案内された。在日朝鮮人の経営によるこの会社は、近辺の海で採れたカニ、ウニ、タコ等の海産物を日本に輸出している。作業室では若い女子従業員が茹でたズワイガニを解体し、身を取り出す作業を行っていた。丁寧に取り出された身を小さなプラスチックケースに形よく、脚の身が上に来るように詰めていくという細かい作業である。隣の部屋には大きなタコが水槽に入っていた。タコは生のまま日本へ輸出されるという。もう一つの部屋ではウニの到着を待っているとのことだった。廊下には日本から送られてきた発砲スチロールのケースやウニの身を入れる木箱が積まれていた。この会社は漁船を多数保有しており、新鮮な海産物を航路で約30時間かけて小樽へ直接送ったり、陸路冷蔵車で延吉まで運び、そこから北京経由で東京や札幌へ空輸しているとのことであった。これらの高価な海産物は鮮度が決め手となるだけに、T S Lなどのハイテク船の導入により輸送時間が短縮されるならば、ビジネスとして有望なのではないだろうか。帰りに立派な毛蟹が8匹入った発砲スチロール1箱をお土産にいただく。毛蟹は生のまま日本に送られているもの。



ズワイガニをむき箱につめる作業

水産物加工工場のあるあたりには古くからの庶民の住宅がある。木造バラック風の煙突のある長屋は中国の町外れで見かけるものとよく似ている。よく見ると、各家の扉に切符売りの窓口風の窓が設けられていて、外に人が並んでいたりする。Mさんの説明によると、住民に自営業が許可されるようになったため、個人があ窓口で商売をしているらしい。自家製のおやつのようなものを売っているのだそうである。道行く人々の身なりはカラフルではほぼ中国と同じで、歩いている子供達の表情は明るかった。この地域の風習なのか、頭の上に物を載せて歩く女性の姿が目についた。街を歩き来するのは徒歩が多く、牛車、たまに自転車、四輪駆動車、人間を荷台に乗せたトラックなどで、羅津・先鋒ではバスは一台も見かけなかった。乗用車も極めて稀である。

ホテルに戻って昼食を取る。例によってキムチに始まり山海の珍味が並ぶフルコース。いずれも辛い。それに加えて先ほどいただいた大きな毛蟹が早速茹でられ、一人一匹丸ごと並べられた。甲羅にも脚にもたっぷり身に詰まっていた毛蟹だけで満腹、日本では先ずお目にかかれない鮮度とボリュームを堪能した。



羅津市内の風景

羅津・先鋒の開発は自然条件への挑戦

午後からは先ず完成間際のヘリポートを訪れた。空港タ

ーミナルに相当する建物もほぼ完成し、稼働も間近と思われる。ヘリコプターによる定期便が就航すると延吉から一飛び30分で結ばれ、羅津・先鋒へのアクセスが格段に向上する。先ほどの毛蟹もより新鮮な状態で日本の消費者の元に届けられることだろう。

寒風吹きすさぶ中、特区内の建設工事は着々と進んでいた。羅津地区ではキリスト教系の病院や香港資本のレクリエーションクラブ、幼稚園の建設が行われていた。さらに山道を越えて琵琶ホテル近くの浜辺では香港のエンペラーグループによる、カジノ付き五つ星ホテルの建設が行われていた。これは大規模な建設工事で、既に従業員用の宿舍となる鉄筋のビルが完成しており、ホテル本体の建物についても基礎工事を終え、1998年には竣工が予定されている。ホテルの周囲にはゴルフコースも造られる計画という。建設現場には台風並の寒風が海から吹きつけるので、一同飛ばされそうになりながら冬季の集客を心配した。気候による年間稼働率に加えてホテルまでのアクセスも問題である。羅津からホテルまでは林道のような山道を通るしかない。前夜迂回して通った狭い道であるが、丁度周囲の木を伐採して拡張工事中であった。その工事中の現場でチップを積んだ吉林省のトラックが横転しかけて積み荷のチップを一部廃棄している現場に遭遇した。少し離れたところでは別の中国のトラックが道に迷い、中国人運転手が私達の車の運転手に道を尋ねていた。迂回路に道路標識などないのだ。こんな山道を通らされて通行料を払わされては中国側もたまらないのではないか。

羅津・先鋒自由経済貿易地帯で進められている建設はいずれもサービス産業ばかりで、上質で低廉な労働力を活用できる筈の第二次産業の槌音は未だ聞こえてこない。当局としては韓国の企業の進出を心待ちにしているようだが、韓国経済の現状を考えるとどの程度期待してよいものだろうか。

琵琶ホテルで休息の後、先鋒地区を訪れる。ここで案内されたのは先鋒から海沿いに遼山湾へ出る山道であった。その道は前年訪れた時にも通ったが、ぬかるみの悪路であったのを記憶している。前年と明らかに変わっていたのは、山を削り、道幅の拡張が行われていたことである。予定ではさらに舗装を行い、北に延長して図們江沿いに元汀橋まで続くバイパスとなる予定だそうだ。それとは別に前日夜通行止めになった先鋒～羅津間の舗装現場にも案内された。工事現場の中まで入って熱心に説明して下さるT課長の誠意ある態度は印象的であった。当局としては、悪評高い元汀～羅津間のトランジット道路の改善に自分たちが懸命に取り組んでいる事実を私達に見せたかったに違いな

い。「将来的には高速道路の構想を持っていますが、トンネルを掘る必要がありますし資金的に見通しがついていません」とT課長は話す。

1930年代に日本が羅津港を建設して中国へのトランジット輸送路を建設したわけだが、そのときの陸路輸送を担った羅津～南陽間の鉄道はトンネルの連続である。この地域の地形を考えると道路にもトンネルがあつて当然である。一カ所もトンネルが無いという現状が近代以前の状態なのである。思い起こしてみると、天然の良港の背後に山が迫り、トンネルを多用せざるを得ないという地理的条件は神戸によく似ている。羅津の背後には千m以上の山が迫っており、これは六甲山よりも高い。国土の90%が山岳地帯の日本は世界有数のトンネル削掘技術を誇る筈である。日本とよく似た地形のこの地域のトンネル工事に何らかの技術支援ができないものであろうか。

夜になって外は風が一段と強くなった。どうやら嵐の模様である。一時停電することもあったが直ぐに回復した。ホテルの室内は二重窓になっており暖かい。



羅津の目抜き通り

羅津・先鋒に吹く「市場」の風

嵐が明けた翌27日は快晴の天気恵まれたが反面冷え込んだ。明け方には雪も舞ったという。朝食後ホテルの周辺を散歩した。去る6月に自由化されて以来、個人商店等が誕生しつつあるとのことだが、近辺にもレストラン、床屋などを見かけた。

10時に南山ホテルを出発。途中琵琶ホテルに立ち寄り最近作成されたという羅津・先鋒の未来地図などを入手し、来た道を元汀へ向けて走る。先鋒を過ぎてしばらくは松林や畑に囲まれた平坦な道が続くが、やがて曲がりくねった山道に入る。山の中腹を山腰に沿ってくねくねとまわる未舗装道路で、前述したようにトンネルが一カ所も無いのが不思議なくらいである。ヘアピン状のカーブの連続で大型車には厳しいに違いない。山の中腹を走るために確かに眺めは良く、観光道路としては面白いかもしれないが貨物輸

送には無理がある。それにこれだけの距離を舗装することは今のこの国の状況を考えるとまず不可能であろう。となると道路問題の解決には少なくとも図們江沿いのバイパスが整備される必要があるだろう。いずれにしてもトンネルでも削掘しない限り大幅改善は難しそうである。

途中、元汀の辺境自由市場に向かうトラックを横目に、順調に1時間半程で元汀に到着した。早速市場を視察する。市場は板塀で囲まれており、入場料を払って入る仕組みになっている。中朝両国からたくさんのトラックが集まっており、朝から大変な賑わいである。中国から商品を満載してやってきたトラックの幌を外すと、中から日用品、米、リンゴ、煙草などが姿を現す。トラックが並ぶ駐車場には琿春～元汀と行き先を示したバスも見られた。

カウンター状の陳列台に並べられた中国側から持ち寄られた商品は実に多岐にわたっていた。目に付いた物を挙げると、TV、ラジカセ、炊飯器、電話機などの家電製品、衣類、靴、カーペット、台所用品、キムチ漬けに使われる大きなポリ容器など雑貨店の品揃えに似る。Mさんの話によると、この市場のおかげで羅津・先鋒地区の米不足問題は解消し米価が下がったとのことである。私達が見る範囲でも米は主要品目ではなさそうであった。

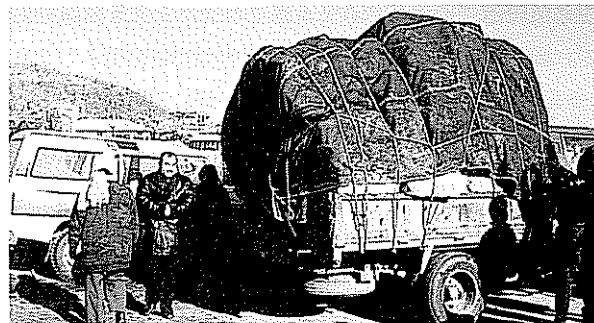
一方北朝鮮側から持ち寄られる商品は、スルメ、カニ、エイなどの海産物で、特にスルメについては「スルメ本位制」と称せられるほどの主要品目になっているようであった。海から遠い中国内陸では、スルメを湯で戻し、イカの代わりに揚げ物や炒めものに使うのだ。日本海の海洋資源が羅津・先鋒の経済を支えている点ではロシア極東の状況とよく似ている。北朝鮮に漁船などの装備が進めば漁業はこの国の経済にもっと寄与するのではないだろうか。尚、当初は物々交換が原則であったが、今では米ドル、日本円、人民元も使用されているとのことだ。

昼食は市場に設けられた食堂で取った。在日朝鮮人の資本が入っている店とか。ここでも先ずキムチ盛りが出された。しかしここは実質的には中国だ。私は久しぶりにラーメンを食べた。狗肉スープを食べた人もいた。

市場内では中国人と北朝鮮人を区別することも私達には難しい。そもそもどちらも朝鮮族であるし、今では着ている物にも余り違いが無くなってきているのだ。これは明らかに中朝国境に開いた風穴である。中国に起こっている目覚ましい経済発展の波が国境に押し寄せ、遂に越えてしまったと言うべきであろう。市場の活気に圧倒されて、この次ぎに来る時には多分屋根が作られていてトイレも改善され、自転車なども商品として並んでいることだろうと勝手な想像をした。

市場で好奇心を満たされているうちにやがて出発の時間がやって来た。同行したCPEECの職員や運転手さん達もショッピングを楽しんだ様子だった。運転手さんは黑白TVを2台も購入していた。元汀の辺境自由市場は漸く自由化の始まった羅津・先鋒のハイライトである。

北朝鮮の出国にあたっては、入国時に渡された入国票を返して終了。荷物の検査も結局無かった。橋のためとMさん、T課長、運転手さんと別れ、税関の職員が代わりに車を運転して元汀橋を渡った。橋を渡ったところで中国の担当官にパスポートを提示して無事圏河に帰還。間もなく到着したPさんをお願いして税関事務所で入国手続きを済ますと琿春に向かった。北朝鮮の山道も悪かったけれども中国側の山道も似たようなものか。いずれにしてもこの地域にはトンネルが沢山必要である。再びKホテルに戻り、街のレストランで久しぶりの中華鍋料理に舌づつみを打ち無事帰還を祝す。



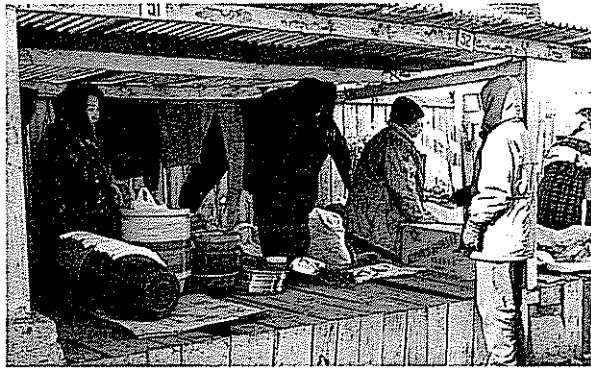
中国側から貨物を満載して到着したトラック



にぎわう市場



スルメを持ってきた北朝鮮側の人



日用雑貨を並べる中国人

国境の向こうは草原のヨーロッパ

翌28日も好天に恵まれた。P女史の案内でザルビノ迄日帰り旅行をしようというわけだが、中露で2時間の時差があり、双方の税関職員の勤務時間帯が大きくずれているために、国境を通過できる時間帯が極めて限られているのだ。冬季の通過可能時間は午前中が2時間半、午後が2時間の計4時間半である。これが夏期には時差が3時間となるため、国境通過可能時間は1日に3時間半しかない。中朝国境の場合は、両国の調整が行われているために1時間の時差があるにもかかわらず税関の業務時間帯はピッタリと一致しているのだ。

パスポート、カメラ、筆記用具など僅かの携帯品を持って朝8時半にホテルを出発、舗装された道を真っ直ぐ長嶺子税関へと向かう。税関の建物は近代的な立派なものだが余り使われていない様子だった。9時の開門に合わせて簡単な出国手続きを終えると中露国境の緩衝地帯があり、ロシアへの入り口には金網のゲートが閉じられ、道路には車両通過防止装置が敷かれ、兵士が立っている。そこで先ず全員のパスポートの提示を求められる。厳重なガードをくぐると税関の建物がある。窓口で事務手続きを担当していたのは、色白で凛々しい表情の青い眼の青年と笑顔の可愛い金髪の美女で、この人達は何でこんなところにいるのかしらと一瞬違和感を覚えた。彼等は淡々とマニュアル通り所定の手続きを行った。次の部屋では税関申告のチェックが行われる。私は申告するもの無しでフリーパスだったが、正直に申告した人は財布の中まで調べられていた。これがロシア流なのだ。

ロシア領内に入っても平坦な舗装道路が続くが周囲の風景は一変した。中国や北朝鮮では平坦な土地は総て農作に使用されているものだが、ロシアでは農作地は見当たらない。見渡す限り人間の手加えされていない草原である。経済開発の観点から見るともったいない土地利用かもしれないが、野生動物にとっては天国に違いない。

10分間程走るとまたフェンスのゲートを閉じた国境警備隊の検問所があった。武器を持った兵士の姿に一瞬緊張する。再びP女史の「パスポート！」の声。赤いほっぺの若い兵士はパスポートを持って事務所に持って行くとか欲しい様子。誰かが持っていた煙草を差し出すとご機嫌だ。約5分程で通過させてくれた。

草原の中の本道走ると人家が見えてクラスキノの街に到着した。ビルも住宅もヨーロッパ風の小さな街を毛皮のコートを来た大柄な白人が歩いている様は中国とは別世界である。舗装道路はこのクラスキノで終わり、ここからは砂利道となった。ほこほこではあるが道幅が広く平坦という点で北朝鮮とは全く異なる。これなら今のままでもコンテナトレーラーの通行になら支障はない筈だ。やがて右手に海が見えてきた。スハノフカで右折すると左手にトロイツ湾が見えザルビノ港に到着だ。

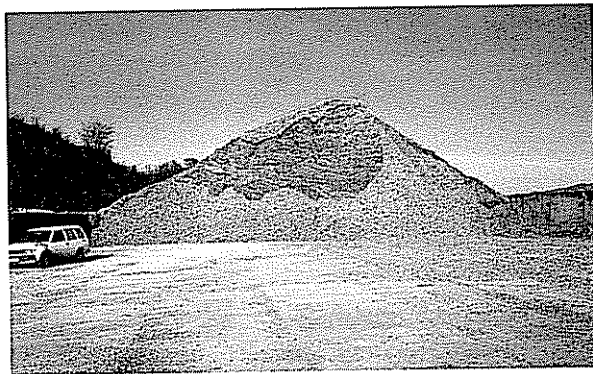
私にとってザルビノ港訪問は二年前、前年に続いて3度目である。この2年間、ザルビノ港の外見で変わったことといえば、埠頭に雑然と散らかっていた鉄材などが整理されて多少歩きやすくなったこと、そして今回は中国側の投資によりチップヤードが設けられたことである。年内に2度行われた中国産チップの日本向け輸送は、ザルビノ港にとって初めての本格的国際中継貨物となった。契約量は6万5千トンとのことだから年間取扱量が50万トン程度と同港にとっては画期的ビジネスである。新執行部として副社長に就任したグッツ氏は「今後は中国の中継貿易港として発展させ、自力で港の改修も行っていく」、「今問題なのはクラスキノの税関だ」と抱負を語ってくれた。

港に置かれている食堂列車は今も港内唯一のレストランである。二年前に初めて来た時にも昼食をここで食べた。今回もザルビノ港代表との昼食をここで取った。海の幸の皿数という点では今回はやや少なかったようだが、スパイシーなウオッカ、味わい深いロシアパン、それにボリュームたっぷりの鶏料理は健在だった。色々理由を並べて乾杯を繰り返すのがロシア流だ。食事の後は船に乗せてもらってトロイツ湾を一周する。実に静かでのどかな海である。確かに開発からは取り残されているかもしれないが夏の避暑地としては羅津に負けないだろう。

視察の後はグッツ副社長とビジネスを話が弾んだ。私達の関心はザルビノ港の中長期的方針である。関心は設備的にも扱いが難しいコンテナ貨物をどうするかという点である。執行部の方針では、将来もコンテナ貨物を扱うつもりは無いとのことであった。理由は沿海州にある既存のコンテナ港であるポストーチヌイやナホトカと競合する予定は無いとのことだが、どうやら沿海州政府の方針によるもの

であるらしい。1996年にERINAが行った調査によると、将来的に最も有望なトランジット貨物はコンテナである。現に現通集団の羅津～釜山コンテナ定期航路が大いに繁盛しているのを見てきたばかりである。ザルビノ港の立地条件を考えるともったいない話であるが、もしザルビノにコンテナを扱う予定が無いとしたら、現通集団の羅津ルートは当分安泰ということになる。一方、ザルビノ港は当面チップ積み出し専用港として活路を見いだすことになる。

国境通過に間に合うように出発しなければならない時間が刻一刻と迫ってくる。話を切り上げ、ザルビノ港事務所を後にして国境までの帰途を急ぐ。往路と同じく、先ず国境警備隊の検問に引っかかる。Pさんが交渉に行くと、今度はタイムリミットだとか嫌みを言われたらしい。一瞬緊張するがPさんの交渉で何とか通過させて貰えた。税関での出国手続きは往路と全く同じ手続きの繰り返しだ。何度も警備の兵士が登場してその度に全員のパスポートを差し出すのにはほとんど嫌気がしてきた。それでも1998年にはこの国境税関も一般に昇格して第三国人を含む一般人に開放されるという。その際は双方の業務時間の一致もお願いしたい。長嶺子国境が一般に開放されるなら、ロシアの担ぎ屋さんが往来して賑わうようになるかもしれない。そうなったとしてもあの国境警備隊は存続するのだろうか。



ザルビノ港のチップヤード

ミニソウルの賑わいー延吉

翌29日朝、Kホテルで朝食を取っていると直ぐ後ろのテーブルに琿春市政府の副市長等、実務担当者の顔が見える。聞くところによると北朝鮮の羅津・先鋒市当局の代表が来ており、月例の打ち合わせ会議を行う所だという。こうやって琿春市と羅津・先鋒市の代表者が定期的話し合いを重ねていく中で国境自由市場の構想も生まれ、税関の業務時間の一致も図られたのであろう。中央政府から速く離れた地方政府同士の信頼と協力が国境を越えた地域の発展の起動力となっていることを実感した。

明け方に降った雪が薄く残り、ガスに包まれて視界が悪い琿春に別れを告げ延吉に向かう。雪と氷が所々に残る道路をややスピードを落として西へ向かったが、山道に入ると所々に横転したトラックや、スリップして追突したり、路肩に突っ込んでしまった車両が立ち往生しており、背筋が寒くなった。交通量を考えると恐るべき事故率である。大体において中国の国境地帯では車のスピード制限は殆ど無いに等しく、それを取り締まるパトロールも滅多に見かけない。従って僅かの氷雪で命知らずのドライバーが危険を冒すことになる。薄氷の張ったような道でも俄然元気なのはロバ君達である。徐行運転する車を尻目に馬車は元氣一杯に駆け抜けて行く。

途中図門に寄り、中朝国境の展望台に登って対岸の南陽を覗く。ここは韓国人を中心とした観光客で夏期は賑わう所だが、この季節は閑散として土産物売場も持ちこぶさたの様子。日本人と見るや金日成・金正日バッジを取り出してきた。国境の橋では歩いて渡る人や車を時折見かけた。



図門口岸より北朝鮮の南陽を望む

琿春や延吉とは対称的に、図門の街は中国の発展の波から取り残された沈滞感が漂う。従って、Pさんによると、改革開放以前の中国を知るのにちょうどよいらしい。経済開発区のようなものが設定されていないために外国からの投資を呼び込めないのが停滞を招いているのだろう。

図門～延吉間の道路では路線バスを数多く見かけた。マイカーの普及していない中国では、周辺の町村から州都延吉へ買い出しに行く人々の足となっているのがバスなのだ。いずれ中国の経済発展が進み、自動車の数が増大すると、道路が混み合うことも眼に見えている。それを睨んで長春～延吉～琿春間に高速道路の建設が始まっていた。これが完成すると延吉空港から琿春へのアクセスも向上するとPさんは楽しみにしている。

積雪の残る延吉の街は、とても人口35万の都市とは思えない活気に満ちていた。通りは車で渋滞し、5階建ての大

きなデパートは土曜日の買い物客で賑わう。商店の看板も上段がハングルで下段が漢字と全般的にハングル優位に見える。私達は焼き肉レストランで昼食を取ったが、韓国人のYさんもまるでソウルのご機嫌だ。新築の延吉空港はまだ国際空港になっていないが、入り口には既にアジアナ航空の看板が立ち、空港内レストランのBGMは韓国の流行歌が流れ、延吉～ソウル便の就航に向けてスタンバイだ。もし延吉～ソウル便が就航したら、韓国の延吉への影響力が強くなり過ぎるのを中国は警戒しているとの穿った見方もあるが、私達にとっても、延吉、そして図們江地域へのアクセスが良くなり、図們江開発に弾みがつく筈である。

延辺にも別れる時が来た。延吉空港でPさんと別れ北京への帰途についた。1時間半の飛行である。北京空港で迎えてくれた中国人ガイドは「日本人で延吉へいらっしやるのは珍しいですねえ」、「私もかなり前に一度だけ行ったことがあります」と物珍しそうに話した。どうやら延辺は北京から遥か遠くに位置しているらしい。



活気ある延吉の町

図們江開発は「国境」との戦い

僅か6日間で駆けめぐった図們江早解り旅行であったが、現地の人達のイニシアチブにより前進を止まない図們江開発の状況を現場で理解することができた。この地域の開発の鍵となるのは次の3点である。

先ず第一に図們江開発は「国境」との戦いである。人・物の自由な往来を妨げている「国境」がこの地域の発展を阻害している。求められるのは国境通過の規制緩和である。願わくばEU並に自由な往来を求めたいところだが、現実問題としては、一つずつ障壁のブロックを取り除く努力を重ねて行くしかない。琿春、羅津・先鋒など国境地帯の地方政府は熱心にこの問題に取り組んでいる。今後はロシアの国境警備隊に代表される中央政府の権限の規制緩和を進める必要がある。

二番目に、朝鮮族の強い絆が国境を越えた協力を支えている。羅津の海産物加工会社は在日朝鮮人の経営であったし、羅津～釜山間のコンテナ航路を動かしているのは中韓朝の朝鮮族である。また、元汀橋の辺境市場に代表される琿春と羅津・先鋒の協力は朝鮮族の絆によるものである。更に羅津・先鋒の今後の開発のイニシアチブは韓国企業が取るものと期待されている。この地域では異邦人とも言うべきロシアが経済面での協力関係を築き上げるためには、中国及び結束の強い朝鮮族との間の信頼の醸成に格別の配慮が必要であることを理解しておく必要があろう。

三番目に、中国の経済発展の波が国境を越えて押し寄せている。中国の発展の波は、南へは対ベトナム、西へは対カザフスタン、北へは黒龍江省とロシア間の国境貿易の発展という形で経済交流を活性化してきた。同じような国境を越えた経済交流が中朝間にも及んできたのは自然の流れである。今まで比較的交流の無かった吉林省とロシアの間に密な交流が生まれるのも時間の問題であろう。

最後に、日本の存在についてであるが、つい最近までは羅津港や南山ホテルに代表される歴史的建造物に、過去の存在を負のイメージで刻まれていたに過ぎなかった。しかし最近になって琿春への企業投資、羅津の海産物加工、延辺のチップ、ザルビノルートなどが動き出したことにより、ゆっくりではあるが復活の兆しを見せている。今後日本が参加した経済交流が益々盛んになることを大いに期待したい。

ロシア極東地域の現状と展望

ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所
所長 パーベル・A・ミナキル

1. 経済危機の経緯

旧ソ連時代の5ヶ年計画（1986～90年）では、極東地域の将来は輝かしいものであるかのように思われた。1986年、当時のゴルバチョフ書記長は「ウラジオストク宣言」の中で、ソ連の対外経済政策の太平洋への転換の始まりを告げた。宣言中で、アジア太平洋地域諸国との政治的・経済的接近を約束し、極東地域は優先的国家政策の対象地域となった。その重要な先駆けとなったのは、1987年にソ連中央共産党とソ連閣僚会議が採択した第4次5ヶ年計画「2000年までの極東ザバイカル地域社会経済発展長期国家プログラム」であった。

同プログラムでは、極東地域の国際分業体制への参入により、2000年までに国家による援助に頼らず独自資金で発展出来る企業を育成する、としていた。政府はこのプログラムの実現に向け、2000年までの15年間に約2,000億ルーブル（1987年価格）の資金を投入する計画であった¹。同プログラムは中央計画体制の下で実施されるはずであったが、プログラムの実施期間や必要な資金額については異論があった。ソ連邦には既に十分な投資財源が無かったのである。また、これまでの予備資金は、ペレストロイカの初期に国内産業を効率化するため、機械製造業に費やされた。少なくとも1988～89年には、中央政府は極東地域への追加資金の配分の維持に努めていたが、当時の状況を救済するまでには至らなかった。1986～87年の極東地域の経済成長率は4.4%であったが、1987年になると生産効率率は急低下し、労働生産性は1986年の2.9%から1.8%にまで下がり、その後も減少を続けた。労働者の賃金（1986年2.7%、1987年7.0%）が上昇し、企業収益（1986年7.0%、1987年5.6%）が低下するという傾向も現れた。

同プログラムは国家レベルのプログラムであったにも関わらず、1989年には既に極東地域への投資が減少し始めていた。関係省庁は、市場経済への移行と企業の民営化を理由に、事実上プログラムの遂行を回避した。極東地域の生産、インフラ、社会部門に関するプログラムへの投資財源が無くなってしまったのである。極東地域は長期にわたり資源産出地域として形成されてきたのだが、天然資源開発で得られた収益は国家予算に繰り入れられ、極東地域の天

然資源を当該省庁が独占していた。一方で、社会部門やインフラ部門への資金投入は二の次とされていたので、本来採掘可能であった天然資源の採掘量の減少を招き、1990年以降顕著に現れた経済・社会分野における危機的状況を導いた。その後も、極東地域発展に向けた決議の採択は遅々として進まず、インフラの整備・開発、資源探査の実施が立ち後れた。1990年以降急速に進んだ経済危機は、極東地域はおろか、ロシア全土に広まった。旧ソ連邦政府とロシア共和国政府間、特に両指導者間に大規模な政治抗争が起きた。そして、ソ連邦が崩壊し、産業分野間、地域間、企業間の分業生産システムが崩壊したのである。これが1991年には厳しい経済危機を引き起こし、鉱工業生産の減少を招いただけでなく、インフレ、財政赤字、ルーブルの下落、バーター取引を引き起こした。1986～88年の長期計画で予定されていた中央政府資金の極東地域への追加投入は、多少なりとも危機的状況を緩和したが、経済危機を終息させることは出来なかった。

長期計画の実施は完全に停止し、1991年半ばに始まった産業連関の崩壊が、生産低下とバーター取引の増加を招いた。1991年には、中央政府は食糧・資材を極東地域へ供給する義務を事実上完全に放棄した。

ソ連邦の国内市場における極東地域の孤立化が進む中で、1990年に設置された「極東地域ソビエト各地方・州人民代議員協会」は、極東地域が作成した経済発展に向けた新構想を承認させるため、中央政府に対して強く働きかけた。1991年3月、ハバロフスクでの同協会とソ連邦政府間の協議において、この新構想は採択された。しかし、1991年8月のクーデター発生後、ソ連邦の全ての経済研究所の影響力は低下し、新政府はそれまでに決定していた全ての決議を、それがいかに現実的なものであっても放棄したのである。1991年末までにソ連邦が解体し、経済は破局、インフレが続き、ルーブルは下落、そして投資が激減した。ロシア政府が公約した抜本的経済改革が行われる前に国民生活は麻痺状態となった。プログラムによる奇跡を期待し、市場経済へのテコ入れからくる奇跡を期待したが、このような経済不況の中でその期待はかなわなかった。

¹ これは当時の為替レートで、2,800億米ドルに相当する。

2. 新しい経済原則

1992年2月の連邦条約の調印後、マクロ経済安定のために、全ての地域に共通する新たな経済原則が導入された。しかし、これには例外もあった。例えば、サハ共和国（ヤクート）は連邦から特恵的な待遇を受けている。

インフレ、生産低下等の経済危機は、極東地域に限らず、ロシア全土で見られた。しかし、驚くべき事は、経済改革当初の数年間は、下記の2つの要因により、極東地域はロシアの平均水準を上回る景気を維持していたのである。1つは、極東地域が資源依存型の生産構造であったことである。原料部門は長期間にわたり国家支援を受けてきており、最も安定した部門であった。2つ目は、アジア太平洋諸国との貿易で得た収益が、極東地域に直接還元されていたことである。

1992年には、卸売物価や消費者物価が急騰した。これはその後、あらゆる分野の資金運用に悪影響を与えた。インフレが進行する中で、資金は非生産分野にますます流れていった。生産分野への投資が効果のない状況の中で、投資は価格の上昇も手伝って規模が拡大している商業分野へシフトしていったのである。

インフレの進行は下記の現象を引き起こした。

- ・国民の階層に所得と消費のレベルにそって大きな格差が生まれている中、国民所得と国民貯蓄の価値が下落した。
- ・あらゆる分野で、固定資産及び流動資産の価値が下落した。
- ・銀行の貸出金利の上昇を見込み、投機資金の貸付需要が急増した。
- ・投資が減少した。
- ・資本投入が生産分野から金融、商業部門へシフトした。

物価上昇と予算支出の抑制を基盤としたマクロ経済政策は、とりわけ投資活動に大きな影響を及ぼした。予算の削減、及び企業の独自資金の不足は、投資活動を生産活動の下落よりも大きく収縮させていった。

3. 展望と安定

抜本的改革が始まった当初は、極東地域はロシアの平均水準よりは、比較的恵まれた経済状況にあった。しかしながら、極東地域経済は資源依存型であり、産業構造の多様化が図られなかったため、1992年後半になると、その経済構造が景気に悪影響を及ぼし始めた。

表1 極東地域の鉱工業生産高

(単位：対前年比%)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
ロシア	92.0	81.2	88.8	79.0	97.0	95.0	NA
極東地域	97.3	84.3	83.7	79.2	94.4	93.2	NA
サハ共和国(ヤクート)	92.0	79.0	94.9	101.0	100.4	100.0	NA
沿海地方	96.3	90.3	83.4	74.5	99.0	88.0	89.2
ハバロフスク地方	98.8	88.3	78.1	63.1	77.5	86.4	94.0
アムール州	93.6	84.3	84.4	80.1	81.3	85.0	89.1
カムチャッカ州	92.1	65.0	85.3	73.2	106.1	98.0	NA
マガダン州	96.9	92.7	87.3	91.0	79.0	96.0	92.0
サハリン州	103.1	85.7	86.3	77.6	113.1	99.0	95.1

(出所) ロシア国家統計委員会、ロシア各地方州統計委員会。

(注) 1997年は1～9月の予測値。

経済改革の当初、経済活動が集中したのは、比較的多様化した産業構造を持つハバロフスク地方や沿海地方といった地域であった。1993～94年になると、採鉱業分野で価格競争力のあるサハ共和国（ヤクート）やマガダン州といった地域に経済活動が集中した。その後、サハリン州や沿海地方といった、水産物やパルプ等の生産物の大部分が輸出向けである地域に経済活動が集中していった。

極東地域の経済、特に林業、木材加工業、紙・パルプ工業、機械製造業、鉄鋼業、建設業は経済危機の影響を強く受けた。上記の殆どの部門で製品への発注が減少し、極東地域は結果としてますます資源依存型の経済体質を強めた。極東地域の製造業において、大きなウェイトを占めているのは、依然として第一次加工部門である。

極東地域の伝統的な産業分野は経済活性化の鍵を握るが、非鉄金属の採掘・精錬とともに漁業や林業の景気も最近良くなってきた。

極東地域経済の安定は、資本蓄積と資金調達に状況に左右されている。ロシア全土及び極東地域の産業不振に伴う生産低下、インフレ圧力が地域財政を急速に悪化させた。極東地域の経済不振に最大の影響を与えたのは、急速な債務の累積であった。

表2 極東地域の累積債務の動向

(単位：10億ルーブル)

	1995年1月1日	1996年1月1日	増加率 (%)
極東地域全体	11,689	27,672	237
サハ共和国(ヤクート)	3,011	5,913	196
ユダヤ自治州	125	290	232
チュコト自治管区	350	546	156
沿海地方	1,792	5,306	296
ハバロフスク地方	2,136	5,184	243
アムール州	1,175	2,668	227
カムチャッカ州	818	1,901	232
マガダン州	1,118	2,394	214
サハリン州	1,164	3,470	298

(出所) 「ロシア統計年鑑 1995年」(ロシア国家統計委員会)

「ロシア統計年鑑 1996年」(ロシア国家統計委員会)

4 地域間交易

極東地域経済の現状を端的に示すものは、地域間交易に関する指標である。経済改革の結果、地域間交易が激減し、極東地域では、原料や一次加工品の輸出と消費財の輸入が増加した。極東地域とロシア国内の他地域間との地域間交易の減少は、ロシアの国内生産の低下よりも速いテンポで進んでいった。ちなみに、1995年の1～5月に極東地域で生産された製品の72%が域内市場、15%が輸出、約13%がロシアの他地域向けであった。

表3 極東地域の相手国別貿易高とシェア (単位:100万ドル、%)

貿易相手国	1992年	1993年	1994年	1995年
合計 (%)	2,728.9 (100.0)	3,042.4 (100.0)	2,254.0 (100.0)	4,180.2 (100.0)
日本	960.6 (35.2)	1,100.2 (36.2)	1,105.1 (49.0)	1,361.3 (32.6)
中国	984.1 (36.0)	1,188.3 (39.1)	250.6 (11.1)	328.0 (7.9)
韓国	247.6 (9.1)	188.5 (6.2)	261.9 (11.6)	465.7 (11.1)
米国	106.5 (3.9)	104.1 (3.4)	176.0 (7.8)	597.2 (14.3)
ドイツ	14.3 (0.5)	47.4 (1.6)	36.7 (1.6)	249.0 (6.0)
ベトナム	41.8 (1.5)	13.0 (0.4)	17.7 (0.8)	171.1 (4.1)
香港	1.2 (0.1)	24.4 (0.8)	21.2 (0.9)	30.7 (0.7)
シンガポール	21.6 (0.8)	52.1 (1.7)	40.2 (1.8)	78.8 (1.9)
カナダ	8.0 (0.3)	30.0 (1.0)	38.3 (1.7)	44.9 (1.1)
C I S	15.8 (0.6)	NA	NA	164.6 (4.0)

(出所) 極東地域各地方・州の統計局のデータから作成。

極東地域の貿易額の増加は1995年以降も続き、1996年の貿易高は前年比9.3%増(輸出は20%増)であった。1997年に貿易活動が停滞する傾向が現れた。この停滞傾向が今後も続くかどうかは分からないが、1994年には既にこういった現象が現れていた。これは、極東地域の経済が海外の景気に強く左右されているものの、安定した貿易活動が行われていないことを示している。極東地域の輸出品の採算性は、生産コストの増大や輸送運賃の高騰に伴い低下し続けている。従って、未払い問題の解決や内需拡大がなされれば、輸出向けの生産物が部分的に国内市場へシフトする可能性がある。

ロシア国内外の相互協力関係を分析すると、極東地域においては以下の2つの状況が見られる。

・極東地域とロシア共和国市場との結びつきが弱くなっ

た。

・ロシア極東地域内の各地域経済間の結びつきが弱くなった。

極東地域の経済システムにおいては、州レベルの市場間の結びつきが弱く、相互の商取引や協力関係も緊密ではない。経済の移行期において、各州・地方の発展のガイドラインは体系的に構築されておらず、具体的な措置が明確に示されていないのである。

5 投資活動

極東地域における投資活動は、経済改革以前は鉱工業生産部門に向けられていた。これは2つの理由による。1つは、鉱工業生産部門への資金投入規模が大きく、地域の生産構造の大部分を占める資源開発部門に対して補助金等を支払う必要があった。2つ目は、1980年代に実施された極東社会経済発展プログラムの中で、極東経済への国家による資本投資を増加させることが計画されていたことである。1980年代の投資活動は活発ではなかったが、それでもソ連邦時代の生産低下の度合いは、ロシアになってから1994年までに見られた程ではなかった。

経済政策の変更は、投資活動のみならずその資金源にも影響を及ぼした。国家による投資の占める割合は減少したが、それを補うだけの企業の独自資金や貸付は不十分であった。また、デフレ政策による需要の収縮は投資活動をより深刻化させた。その結果、1996年の極東地域の投資額は1990年水準の18%で、1997年には更に下がり続けた。1997年1～9月の9カ月間の投資額は、1996年と比較すると沿海地方で89%、アムール州で72%、サハリン州で87.1%の水準だったが、マガダン州だけは120%と増加した。

投資の増加が十分な経済効果を生み出さなかったため、極東地域への投資はロシアの平均水準よりも減少していった。多額の投資を必要とする割には、投資生産性は低下するばかりだったのである。当時の状況は、生産基盤である設備の整備改修が行われないまま投資が増えたことに起因する。従って、単に予算や投資を増やすことだけではなく、設備の近代化を進めることが重要である。

ロシアの固定資本投資に占める極東地域のシェアは、7.9% (91年)、7.3% (92年)、6.9% (93年)、6.1% (94年)、5.2% (95年)と年々低下している。同時に、連邦及び地方予算総額に占める割合は急激に削減されていったのである。

極東地域で採算性の高い部門は採鉱業、ハイテク産業、そして競争力のある第3次産業である。特に1992～93年にかけて、採鉱業は内外価格差が縮小し、最も採算性のある

部門であった。しかも、その格差の縮小テンポは、国家が価格を維持していたシベリアの燃料部門の内外価格差の縮小テンポを上回る勢いであった。

6 構造的変化

1996年になると、ロシア極東地域全体に、GDPに占めるサービス部門のシェアの増加と鉱工業生産部門のシェアの低下傾向が広がり始めた。しかし、この現象はサービス生産の規模が拡大したのではなく、激しいインフレが起こったことに起因している。同時に、生産コストの上昇は、生産者側の付加価値構築にマイナスの影響を与えた。これがロシア全体よりも急激なGDPの低下を招いた。1996年1～9月の沿海地方の総付加価値は前年同期比で、鉱工業が11%、建設業が48%、農業が4%、商業が11%、運輸業が15%、それぞれ減少した。ハバロフスク地方の従業員一人当たりの付加価値生産は9%減少した。GDP総額に占める付加価値率の低下は、地域の資本蓄積、更には投資の分野にも悪影響を与えた。GNPに占める固定資本投資額の割合は、1995年はロシアの平均よりも高い水準であったのに対し、1996年は状況が逆転した。ロシアのGDPにおける資本蓄積の占める割合が減少したが、この傾向は極東地域では更に顕著であった。

更に、改革時の数年間に、極東地方では生産バランスに大きな変化が起こった。改革当初は需給バランスがとれていた。外部需要はそれほど小さくなく、極東地域の生産高から見て極東地域の外需は小さい。地域内の需給バランスはほぼ等しいが、「少ない内需→少ない生産量→少ない収益」という連鎖状態から脱出するだけの内需がない。従って、外部つまり外国や地域外の果たす役割が極東地域発展の刺激剤となるということが重要である。

しかし、経済へのテコ入れによる極東地域経済の奇跡的回復への期待はかなわず、思っていた結果は得られなかった。ここでも、地域経済の健全化のためには外部需要が必要である。

7 大統領プログラム

1996年上半期、「2005年までの大統領プログラム」は対外的反響を呼んだ。同年半ばに承認された同プログラムは、極東地域の発展にあまり影響を及ぼさなかったものの、インフレ率は低下し、工業生産高の減少も最小限に抑えられた。

同プログラム中の、主要工業製品生産に関する目標値は

達成されなかった。唯一水産物の水揚げ高は、同プログラムの目標水準の106.3%に達した。同プログラムにおける投資活動の達成率は35%であった。これは、連邦予算からの不十分な資金提供と大きく関わっている（同プログラムで計画された水準の13.4%）。68件のサブプログラムの内、実行されているのは47件である。

プログラムの実施が遅れている主な原因は、プログラムの実施機関及び管理組織の編成に関するロシア連邦政府令が施行されていないことにある。同プログラムは、1987年のプログラムよりも実現がより困難であると考えられる。1987年のプログラムは、中央計画経済下で一定の実現を見た。しかし、現在の改革移行期のプログラムにおけるプロジェクトの実行は、市場経済化が社会分野の発展に先行している現状では、複雑困難な課題となっている。同プログラムでは、極東地域に対するロシア連邦の政策の基本的枠組み、すなわち、政策の基準・方針、実行形態とメカニズムが定められている。プログラムの実現を可能とする基本的条件及び課題が、体系的に構築されている。同プログラムの実現にあたって問題となっているのは、効率的な組織・管理機構の欠如の他に、確かな投資財源が殆ど定まっていないということである。

また、同プログラムは3つのグループに分けられているが、これらのサブプログラムが相互に関連していない場合が多い。つまり、同プログラムは地域別、分野別に寄せ集められたもので、調整してまとめられたものではないということである。

同プログラムが、各産業分野間相互の関連性の強化に役立つかどうかは分からない。同プログラムで唯一構造改革に影響を与えるプロジェクトがある。それは技術開発プロジェクト「コムソモリスク〜アムールスク〜ソールネチヌイ間のテクノポリス」構想である²。極東地域において最も危機的状況にあるサブ地域経済の健全化は、極東地域の経済発展の軸を築き上げることにつながる。

なぜ同プログラムは必要とされ、また意義あるものであるのか。それは、国家による地域経済へのテコ入れが弱体化している中で、同プログラムが連邦、地域、地方間の関係を再構築し、改革当初に曖昧になったロシアにおける統合的経済環境を構築するための前提条件を創り出すからである。

(ロシア語原稿をERINAで翻訳)

² 最近、ハバロフスク地方、沿海地方、サハリン州の知事レベルで、地域間プロジェクトとしてサハリン大陸棚開発に関する協力支援政策が進められている。これはサハリン州のみならず、他地域の発展にもインパクトを与えるものである。

Far Eastern Russia: Market Promises and Reality (Summary)

Pavel A. Minakir

Director, Economic Research Institute, Far Eastern Branch,
Russian Academy of Sciences, Khabarovsk, Russia

Current economic troubles experienced by the Far Eastern provinces are usually linked with economic liberalization and reforms initiated in 1992. However, the economy of the Far Eastern region had entered a period of declining investment and output by the end of the 1980s. By 1991, the central government appeared unable to fulfill its obligation and promises given to the Far East earlier. The entire system of close and administratively interdependent relations broke down and Moscow looked like a bankrupt authority.

The 1986-1991 five-year plan, however, had promised a brighter future. In 1986-1987, the annual rate of economic growth in the region was estimated at 4.4%. After Mikhail Gorbachev announced an 'opening' towards the Asia-Pacific region in 1986 in his speech in Vladivostok, it was hoped that the Far Eastern economic region would move to the forefront of Moscow's foreign and economic policy. The long-term development program for the region was drafted by the central government declaring significant structural economic changes in the region by the year 2000. The total cost of this 15-year plan was estimated at Ruble 200 billion (in 1987 prices) - an amount equivalent to about US\$ 280 billion in the official exchange rate. The program covered a number of large-scale projects in key industries and infrastructure. But starting from 1989, the key industrial ministries and other government agencies reduced the volume of investment under the pretext that the transition to a market economy had begun.

The Far Eastern economic region, in general, and its main industries and enterprises, in particular, were totally unprepared to switch to this kind of "new relationship" with the federal center. The key problem was the basic model on which these relationships were based: the federal ministries were responsible for all the investment programs but they were taking both the resources produced in the region and the profits of the enterprises under their control. Far Eastern Russia, therefore, was performing the role of a raw materials enclave within the former Soviet Union's domestic division of labor with the key industrial ministries playing the role of natural monopolies and owners of resources.

From 1990, however, the entire system of comprehensive administrative interdependency and communist party control became loose. Moscow was struggling with the republics over economic and political issues. The decline of central power symbolized the beginning of the end of the "soviet era". The economic consequences of this confrontation were devastating, including the decline of industrial output, inflation, barter transactions, and deficient market. Although investment in the Far Eastern economy in 1986-1988 supported the economic stability of the region, the developments of

1991 were too powerful to withstand. An economic crisis began to unfold.

By 1992, the financing of the long-term development program was practically discontinued. Moreover, the federal government sharply reduced its responsibilities for supplying the Far East with food and other material resources. In 1990, the Far Easterners themselves drafted a new development concept but the post-soviet government of the Russian Federation was unresponsive to the new anti-crisis plan. New economic rules introduced in 1992 were designed primarily to ensure macroeconomic stabilization. All the regions and provinces of the new Russia became formally equal. However, this new 'plain field' had significant exceptions and major flaws. Yakutia (Sakha Republic), for instance, represents an example of preferential economic treatment by the federal center.

Nonetheless, there are some main economic trends that are common to the economies of all the Far Eastern provinces. Surprisingly, during the first two-three years of economic transformation the Far East looked relatively better compared with the average economic picture of Russia as a whole. First, extracting industries managed to retain some support of the federal center and displayed some stability. Secondly, the export earnings of the Far Eastern enterprises remained in the region supporting its economy and people. However, inflation, the decline of the production sector, and emerging commercial and trading businesses led to a shrinking local demand. Investment activities declined faster than the overall business activities of the industrial sector. The financial resources from the federal budget were drying up while the interest rates were skyrocketing.

In a way, compared with many regions of Russia, the Far Eastern economy performed relatively better during the initial phase of economic reform. But from late 1992 to early 1993, the crisis became more obvious. Nonetheless, the difference in the pace of decline in the industrial output of the Far Eastern region and that of Russia was not dramatic. The crisis revealed some disparities in the economic performance of the Far Eastern provinces. Before 1993-1994, Khabarovskiy and Primorskiy krajs were relatively better off due to their diversified industrial structure. But later on, provinces with resource extraction and export-oriented industries such as Magadanskaya Oblast and Yakutia (Sakha) improved their economic situation while Khabarovskiy and Primorskiy krajs sunk deeper in recession. Among the industries affected by the crisis were timber cutting, pulp-and-paper production, machine-building and construction industries. The decreasing demand for fixed-capital goods did not affect the primary industries and the entire economy of the Far Eastern region became

even more resource-oriented. Moreover, there were some modest improvements in the performance of fishery, timber cutting and non-ferrous metals smelting and refining registered in 1996-1997. To a very significant degree this was the result of the export earnings retained by the enterprises.

The insolvency and the payment crisis had the most adverse influence on the economic situation in the region. Among the outcomes of the economic crisis was a reduction of exchanges among the Far Eastern provinces as well as decreasing economic contacts between the Far Eastern provinces and other regions of Russia. For example, in January-May 1995, 72% of the overall production of the Far Eastern region was consumed within the region itself, 15% was exported, and only 13% was shipped to the rest of Russia. The dependence of the Far Eastern economy on exports became more obvious and its relations with the rest of Russia weakened. However, this trend is not irreversible because the growth in domestic demand, normalization in payments and reduced transportation tariffs can reorient the commodity flows in favor of the domestic market.

The central problem of the Far Eastern region is the deficit of fixed-capital investment. Compared with 1990, the level of investment in 1996 was estimated only at 18% (23% for the City of Moscow). The share of the federal budget in investment declined sharply. This situation is in drastic contrast with the one before 1990 when the investment needs of the region were quite well attended to by the central government. As a result, the share of the Far Eastern region in the fixed-capital investment for the whole of Russia declined from 7.9% in

1991 to 5.2% in 1996.

The structural changes in the economy of the Far Eastern provinces revealed the growing role of the service sector and extracting industries, while the share of the manufacturing sector has declined. The gross regional product has declined along with the share of value added affecting savings and capital formation. In 1995, the fixed-capital investment in the Far Eastern regional GDP was higher than the national average, but in 1996 these proportions were reversed. Moreover, the external demand for Far Eastern products is insignificant and the economic recession of the Far East could continue indefinitely unless there is an "external" factor powerful enough to reverse economic trends.

In this respect some hopes were associated with the recent development program for the region. But the implementation of the program is in question partly because its main instruments and management structure remain on paper. The concept of the program is comprehensive enough but in general it is an 'indicative blueprint' rather than a real plan for action. It is subdivided into a number of smaller uncoordinated programs that are not supported in terms of funding. The important feature of the program, however, is the message it sends with regard to Far Eastern provinces - federal center relations. This program is based on the assumption that the Far Eastern economic region is an important part of the unified economy of the Russian Federation even though many vital links were broken or damaged during the first phase of economic reform.

(Original script in Russian translated by ERINA)

『ロシア極東ザバイカル地域長期発展プログラム』 (日本語版) 発刊のご案内

この度、「ロシア極東ザバイカル地域長期発展プログラム（ロシア経済省、ロシア極東ザバイカル協会作成）」が、ERINA翻訳・編集、大蔵省印刷局発行により出版されました。

このプログラムは、ロシア極東地域の今後の発展の基盤となるもので、ロシア連邦の大統領プログラムとして承認を得ています。そして、この地域の政策やプロジェクトが包括的にまとめられており、地方レベルの開発計画ではなく、国家的なプログラムとしての位置づけを持っているという特色があります。

(目次)

- 第1章 極東ザバイカル地域の長期的な社会経済発展構想
- 第2章 極東ザバイカル地域全体に重要な緊急国家支援
- 第3章 サブプログラム
「極東ザバイカル地域の経済構造改革」
- 第4章 サブプログラム
「極東ザバイカル地域における雇用の支援と人口の定着化」
- 第5章 サブプログラム
「アジア太平洋諸国との経済協力による
極東ザバイカル地域の世界経済への参入」
- 第6章 プログラム実施の運営管理

購入方法

最寄りの政府刊行物サービスセンター、官報販売所または官報取扱書店でお求め下さい。



(財)環日本海経済研究所 編
大蔵省印刷局 発行
A4版 本体価格1,700円 (税別)

復活を目指すシベリア・ランド・ブリッジ(SLB)

ERINA調査研究部 研究主任 田中 仁

研究員 ドミトリー・セルガチョフ

はじめに

シベリア・ランド・ブリッジ(Siberia Land Bridge、以下SLB)は、主にシベリア鉄道を利用してヨーロッパとアジアの間でコンテナ貨物の輸送を行うシステムである。その特徴は、船舶、鉄道、トラックなどの輸送手段と輸送関連サービスを合わせた国際複合一貫輸送システムであるということと、ロシアだけでなくヨーロッパ全域や中央アジアへの輸送が可能であるということであり(地図参照)、海上ルートの代替ルートとして着目された。

SLBの主要部分であるシベリア鉄道は、ロシア極東地方への物資供給および労働力供給のための移民を目的として1891年に建設着工され、1893年に一部開通した後1916年にアムール鉄橋が完成して全線開通した。区間はウラジオストクを起点としてウラル地方のチェリャビンスクまでの約8,300kmである。その先はモスクワやサンクトペテルブルグなどへの鉄道に接続されている。現在アムール鉄橋以外は全線複線化されており、一部区間(ビャーゼムスキー(ハバロフスク地方)～ウスリースク(沿海地方)間)を除いて電化されている。

SLBの発端となったのは、1965年に日本の輸出業者がフィンランド向けの日本産木材を小樽と横浜で船積みし、ナホトカ港で列車に積み替えシベリア鉄道経由で輸送するというルートを開設したことである。旧ソ連にとっては外貨獲得が期待できることから、ソ連邦内を通過する貨物についても国家機関が管理を行うなど国を挙げて後押しした。その結果1966年には、旧ソ連国営の「全ソ対外運輸公団(SVT)」と日本の総合物流会社(現:(株)日新)との間で共同輸送に関する契約が結ばれ、1967年に日本・ヨーロッパ間のコンテナの試験輸送が行われた。また同年にはヨーロッパ各国の鉄道会社がコンテナ輸送のための「インターコンテナ」社を設立し、ヨーロッパ各地へのコンテナ輸送のサービス体制が一層整備された。1971年にはナホトカ港と日本との間に2隻のコンテナ船が運航する定期航路が開設された。積み替え港はその後ナホトカ港からコンテナの取扱いが集中されたポストーチヌイ港に移り、通過貨物専用のいわゆるブロックトレインの運行も開始された。こうし

てSLB利用の体制が整い1980年代前半に取扱量は最盛期を迎えた。SLBのこれまでの歴史を表3に示した。

SLBの旧ソ連時代の特徴と取扱実績

SLBの旧ソ連時代の特徴は以下のとおりである。

①海上ルートよりも輸送距離と輸送時間が短いこと。

(例)輸送距離(横浜～ロッテルダム)

SLB	13,000km
海上ルート(スエズ運河経由)	20,700km
輸送時間(日本～オランダ)	

SLB

25日

海上ルート(スエズ運河経由)

30日

②冷凍コンテナ(食料品や化学品)などには、高温多湿である赤道を経由する海上ルートよりもSLBの方が適していたこと。

③SLB開設当初、旧ソ連政府が政策的に、シベリア鉄道や船舶などの複合一貫輸送料金を海上ルートより安く設定したこと。

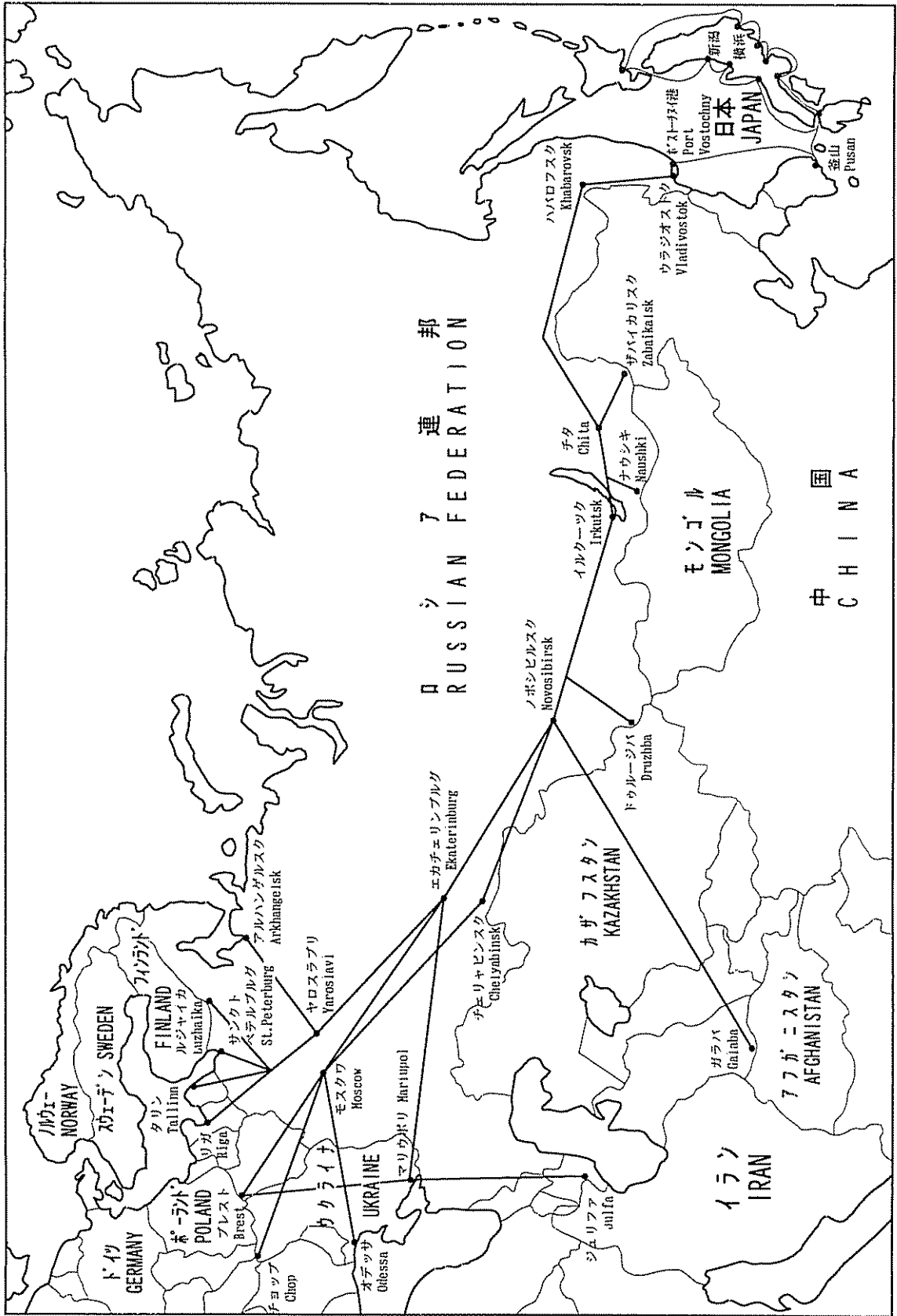
④輸送関係者間の相互協力体制が整っていたこと。例えば、日本と旧ソ連間の輸送では鉄道省と海運省では別々のコンテナを使用していたが、両省間ではコンテナ交換合意書が結ばれていたため、港湾での積み替えの際に両省のコンテナを交換せずに済んだ。

これらの要因のためSLBは1980年代半ばまでは順調に機能し、コンテナの取扱量も増加を続け、ピーク時(1983年)には110,683個(東航と西航合計)のコンテナが輸送された。1981年から83年までは、イラン向けの海上ルートがイラン・イラク戦争によって使用不可能となったため、SLBが利用されたという特殊要因もあった。しかし1990年代に入るとSLBの取扱量が大幅に減少した。その要因としては以下のことを挙げられる。

①旧ソ連邦解体後のロシアでは、中央管理システム崩壊により政策的な鉄道運賃抑制ができなくなり、鉄道局はコストや採算を意識するようになった。また価格自由化により燃料費や電気料金が高騰した。そのためシベリア鉄道の運賃は消費者物価以上に高騰し、港湾使用料や船

¹ シベリア鉄道の運賃高騰：1991年から1995年までに消費者物価は4.695倍に達したが、鉄道運賃は13.787倍となった(「ロシアの物価1996」ロシア国家統計委員会)。

シベリア鉄道とSLB主な経路 Trans-Siberian Land Bridge Network



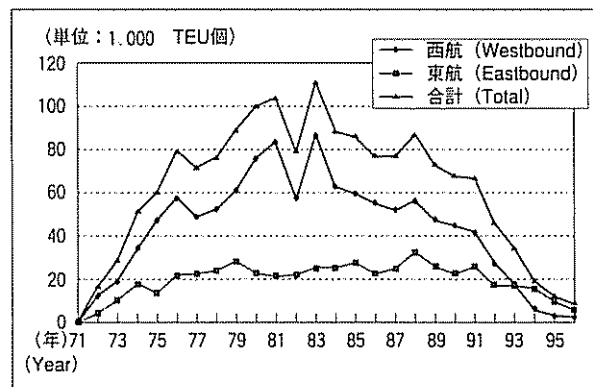
船費用も値上げされた。一方で海上ルートの料金が引き下げられたため、SLBの価格面での競争力は低下した。

- ②税関手続きが複雑になったこと。例えば、コンテナ貨物の各品目ごとに税関申告書を記入し中身を検査することが多くなったため、税関手続きに1週間以上かかるようになった。
- ③旧ソ連時代は国家による管理がしっかりしていたため安全性に問題はなかったが、ソ連邦解体後は管理が行き届かなくなったため貨物の盗難や破損が発生し、安全性が低下した。
- ④1990年に日本と旧ソ連間の輸送における鉄道省と海運省間のコンテナ交換に関する合意が取りやめられたため、港湾において両省間でコンテナを移し替える必要が生じた。これによって無駄な荷役時間と経費がかかることになった。
- ⑤旧ソ連邦がCIS諸国に分割され、各共和国が独自の運輸政策をとることになったため、一貫輸送のための運賃調整が難しくなった。また、ウクライナやカザフスタンへは国境通過のための通関手続きが新たに必要になった。

この結果SLBは輸送料金と輸送時間の面での競争力を失い、荷主は海上ルートを利用することになった。1996年の取り扱いコンテナは7,895個で、ピーク時（1983年）の僅か7%にすぎない。しかしSLBの輸送能力は、アジア太平洋地域からヨーロッパへのコンテナ貨物の30%、年間100万個のコンテナを取り扱うことができるとの試算もある。

コンテナ取扱量の推移は以下のとおりである（図1、表4を参照）。

図1. SLBによるコンテナの取扱量
Graph 1. Transit Container Traffic via Siberian Land Bridge

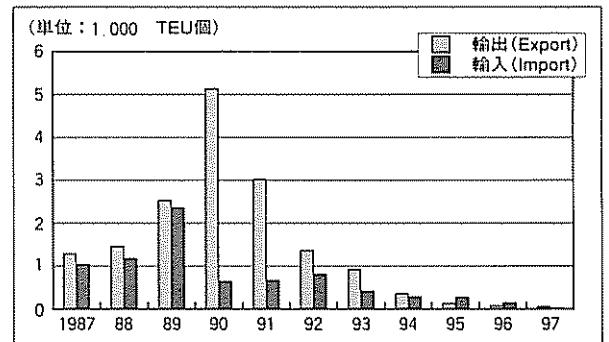


(注) 西航はアジアからヨーロッパへ、東航はヨーロッパからアジアへの輸送。
(出所) (株)日新提供の資料より作成。

日本とポストーチヌイ港との間のコンテナ航路（トランス・シベリア・コンテナ航路、TSCS航路ともいう）におい

て、新潟港が寄港地となったのは1980年である。その後コンテナ取扱量は順調に増加し、1990年には輸出が5,000TEUを越えた。新潟港の取扱は輸出品が多く、主に機械類、化学製品などである。輸送先はトランジットではなく、ほとんどはロシア国内向けであった。しかし1991年以降はソ連邦解体によるロシアの経済混乱の影響を受けてコンテナ取扱量は減少し、現在はほとんど利用されていない。1997年は2月に1回寄港があっただけで、それ以降は貨物がなため全くTSCSの取扱はない（図2を参照）。

図2. 新潟港のコンテナ取扱量（TSCS航路）
Table 2 Niigata Port Container Turnover (TSCS Route)



(注) TSCSはトランスシベリアコンテナ航路でSLBと同義。空コンテナを含まない。
(出所) 新潟港湾統計各年版、(株)リンコーコーポレーション提供資料より作成。

SLBの代替ルート

ヨーロッパとアジアの間にはSLBの代替としていくつかの物流ルートがある。その内最も利用されているのは海上ルート（主にスエズ運河経由）である。

輸送に要する日数は日本と韓国から欧州に貨物を輸送する場合には、海上ルートよりSLBの方が短い。中国・東南アジアから運ぶ場合は、海上ルートの方が短い（表1を参照）。一方、一貫料金の面では日本から東欧への輸送以外は海上ルートの方が安くなっている（表2を参照）。

SLBの代替ルートにはその他に中国ランドブリッジがある。このルートは、中国の港湾（連雲港）から中国横断鉄道で中国北西部のウルムチを經由してカザフスタンまで運び、そこからロシアのシベリア鉄道（ノボシビルスクで合流）を經由してヨーロッパまで輸送するというものである。

このルートの場合、中国横断鉄道はシベリア鉄道より約2,000km短い。一貫料金はSLBより高い（表2を参照）。その理由は、貨物が数ヶ国の国境を越えるため通関手続きには時間がかかること、軌道が異なるため（中国は1,435mm、カザフスタン、ロシアは1,520mm）途中でコンテナを積み替える必要があることなどである。また、コンテナの動静に関する情報提供サービスはなく、安全面でも

問題があると言われている。そのため中国ランドブリッジは韓国からの利用（自動車部品など）が一部あるだけで、日本からの利用はほとんどない。

表1. SLBと海上ルートの輸送日数
Table 1. Transit Time via SLB and Sea Route (days)

着地 Destination 発地 Loading Port		フィンランド Finland	スウェーデン ポーランド Sweden, Poland	ドイツ オランダ Germany, Holland	ハンガリー チェコ Hungary, Czech Republic	オーストリア Austria	スイス Swiss
韓国・日本 ROK, Japan	SLB	21	23	25	27	28	29
	Sea	30	30	30	32	33	33
中国 China	SLB	25	27	29	31	32	33
	Sea	25	25	25	27	28	28
香港・台湾 Hongkong, Taiwan	SLB	26	28	30	32	33	34
	Sea	24	24	24	26	27	27

(出所) 「ナホトカ経済特区ニュース」紙No29 1997年10月。

表2. 一貫料金の比較 (ドル/TEU)
Table 2 Through Freight Rates via SLB and Sea Route (US\$/TEU)

発地 Place of Loading	着地 Destination	SLBルート SLB Route	海上ルート Sea Route	中国ランド ブリッジルート China Land Bridge
北 欧 Northern Europe	日 本 Japan	1,700	1,500	2,300
東 欧 Eastern Europe	日 本 Japan	1,600	1,600	2,200
西欧・ヨーロッパ中部 Western and Central Europe	日 本 Japan	2,000	1,800	2,300
北 欧 Northern Europe	韓 国 ROK	1,750	1,550	2,400
東 欧 Eastern Europe	韓 国 ROK	1,650	1,600	2,300
西欧・ヨーロッパ中部 Western and Central Europe	韓 国 ROK	2,050	1,850	2,400
北 欧 Northern Europe	中国・台湾・香港 China, Taiwan, Hongkong	1,950	1,300	1,900
東 欧 Eastern Europe	中国・台湾・香港 China, Taiwan, Hongkong	1,850	1,400	1,800
西欧・ヨーロッパ中部 Western and Central Europe	中国・台湾・香港 China, Taiwan, Hongkong	2,150	1,600	1,900

(出所) 「ナホトカ経済特区ニュース」紙No29 1997年10月。

SLB復活に向けた動き

シベリア鉄道全体及びSLBの取扱量の減少により、この数年間ロシアの輸送業者はもろろん国や地方政府も大幅な収入減となった。SLBの取扱量が増加すれば港湾や関連業者のみならず、ロシア極東全体の経済活性化にもつながるため、ロシアでは中央政府と地方政府および輸送業者がシ

ベリア鉄道活性化のための対策を模索してきた。

一方近年SLBへの新たなニーズが生まれつつある。それは東欧諸国やロシア西部への日本や韓国の企業進出であり、中央アジアでの資源開発の高まりである。そのため日本でもSLB復活に向けた支援が具体化しようとしている。

(1)ロシア連邦政府

シベリア鉄道活性化のための最大の課題は運賃引き下げである。1997年6月2日、経済省、財政省および運輸関係機関が一室に会し、チュバイス第一副首相を議長として、鉄道運賃の引き下げに関する作業部会が開かれた。また6月中旬にモスクワで行われた運輸省と沿海地方代表者による会議では、シベリア鉄道の活性化に関する問題が検討された。同会議では、シベリア鉄道の貨物輸送量増加には国家による管理が必要であり、それには運賃の引き下げと、トランジット貨物の輸送および荷役に関する国際基準に基づくシステムの構築が必要とされるという合意がなされた。その席で運輸相は、シベリア鉄道による輸送の拡大の重要性を強調し、貨物輸送に関する安全保障体制をつくることを表明した。また鉄道相も貨物輸送の安全確保について責任を負うことを述べた。

その結果、以下の施策が決定された。

- ①シベリア鉄道の運賃の50%引き下げ。トランジット貨物については、一般貨物は10%、コンテナ貨物は30%、運賃を引き下げることとした。
- ②税関手続きの簡素化。例えば複雑な税関申告書の簡素化などにより、これまで5~10日要していた手続きが1時間程度で済むようになった。
- ③トランジット貨物の輸送通過時間を定めた。

(例) ポストーチヌイ港 →

ルジャイカ (ロシアとフィンランドの国境)

12日5時間

プレスト (ベラルーシとポルトランドの国境)

12日15時間

チョップ (ウクライナとスロバキアの国境)

11日15時間

この通過時間が守られなければ、荷主は違約金を請求することができる。

- ④貨物の輸送状況に関する情報提供システムが構築された。鉄道省管理部のコンピューターにより、毎時間個々の

²シベリア鉄道の運賃値上げ: 6月13日に調印された政令の中では、1997年7月1日から石油および石油製品は25%、石炭、丸太および工業資材は50%、農業生産物は40%、それぞれ輸送運賃を引き下げるとしている。貨物運賃の引き下げは、基本的に輸送距離が3,000kmを超える場合に適用されるが、いくつかの品目については、その限りではない。極東地域の鉄道については、既に1995年2月に、石油、石油製品、石炭および木材の同地域内での3,000km以上の輸送に対して50%の輸送運賃の割引が行われていたため、今回の輸送運賃の引き下げは、極東地域内の輸送に限っては上述の取扱品目の輸送価格には影響を及ぼさない。

コンテナの所在地を提供することができるようになった。

(2)沿海地方行政

ロシア連邦のシベリア鉄道貨物復興対策委員会の下で、沿海地方においてシベリア鉄道によるトランジット貨物輸送に対する国家支援を検討するための作業グループが結成された。同作業グループの構成メンバーは、沿海地方政府を始め、極東鉄道局ウラジオストク支部、極東税関、太平洋国境警備局、ナホトカ自由経済特区、極東船舶公団(FESCO)、ポストーチヌイ商業港、ウラジオストク商業港などの代表者である。ここでの主要な課題は、競争力のある運賃体系の設定、国境通過時の積み替えシステムの簡素化、ロシア領内の輸送貨物の安全の確保、および新しい荷主の開拓である。その結果、地方レベルでは以下の施策が決定された。

- ①トランジット貨物を輸送する船舶に対する港湾荷役料金の50%引き下げ。
- ②極東船舶公団(FESCO)の輸送運賃の10%引き下げ。
- ③ポストーチヌイ港でのコンテナ取扱料金の10%引き下げ。

また、運賃等の引き下げによって輸送業者の収益減少を補填するために、ナホトカ市はトランジット輸送業者の市税を50%引き下げ、沿海地方行政でも財産税を50%引き下げた。

表3. SLBの歴史

Table 3. History of SLB

1965年	北海道産の木材をシベリア鉄道でフィンランドに輸送開始。
1966年4月	全ソ対外運輸公団(SOJUZVNESHTRANS)と日新が輸送契約を締結。
1967年	欧州の各国の鉄道会社が「Intercontainer」社を設立。
同年	日本と欧州(スイス)間の西航・東航のコンテナ輸送が試験的に行われる。
1971年3月	日本・ナホトカ間のコンテナ定期航路が開設(コンテナ船2隻)。
1975年	SLB利用に関するソ連の窓口となる日本トランス・シベリア複合輸送業者協会が設立され、積替え港はナホトカからポストーチヌイに移る。
1980年	全ソ通過貨物公団(SOJUZTRANSIT)が設立され、契約窓口がSOJUZVNESHTRANSよりSOJUZTRANSITに移管される。
1983年	西航-85,962個、東航-23,721個、合計-110,683個。コンテナ取扱量のピーク年。
1985年	専用ブロックレインの本格的な運行開始。
1989年11月	Jeuro社と旧ソ連鉄道協会により、ルートのサービスの改善を目指す合弁企業「ユーラシア・トランス」が設立。
1991年9月	米國シラランド社と旧ソ連鉄道省により、ルートのオペレーターとしての「トランス・シベリア・エクスプレス・サービス」合弁企業が設立。
1993年11月	ルートのサービスおよび運賃体系の大幅な改善のための諮問機関がモスクワで設立される。
1997年7月1日	鉄道全体の運賃の引き下げ(通過貨物-10%、コンテナ-30%)。港湾手数料の50%。港湾での荷役料の10%引き下げ。

(出所) (株)日新の提供資料より作成。

以上のような措置によって、SLBによるトランジット貨物の取扱量は増加しつつある。沿海地方のネソフ港湾船舶通信委員長によると、20フィート換算で東航西航合計の取扱量は、9月は3,624個、10月は4,458個、11月は3,667個と前年を上回って推移しているという。その結果1997年中には前年比20~25%増加し、2年以内には5~6倍に達するものと期待されている。また貨物の安全性については、1997年は損傷・損失は発生しなかったという。

(3)日本の支援体制

1997年11月の橋本首相とエリツイン大統領の会談ではロシアへの支援策として橋本・エリツインプランの合意がなされた。その中でロシアへの経済協力プランの骨子として「シベリア鉄道の復興を含む輸送網の近代化を支援する」ことが盛り込まれた。それを受けて、ロシアの経済省、鉄道省の次官級ミッションを日本に招き、シベリア鉄道の経営に関する問題点について運輸省などと協議することが決まるなど、支援へ向けての具体策も進みつつある。

今後は国同士の支援協力が進むことを受け、民間レベルでもSLBが海上ルートに比較して優位性を発揮できる地域や商品を開拓するなど、SLB復活に向けた動きが具体化するものと思われる。そのためには、SLBの現状、問題点、活性化のための課題や具体的な方策についての一層の調査研究、情報発信が望まれる。

表4. SLBによるコンテナ取扱量(単位:TEU)
Table 4. SLB Transit Container Traffic (TEU)

年 Year	西航 Westbound	東航 Eastbound	合計 Total
1971	1,642	350	1,992
1972	12,401	2,957	15,358
1973	18,959	9,330	28,289
1974	34,381	17,088	51,469
1975	47,314	12,632	59,946
1976	57,684	22,177	79,861
1977	49,035	21,863	70,898
1978	53,051	23,212	76,263
1979	61,841	28,133	89,974
1980	77,885	21,793	99,678
1981	82,794	21,057	103,851
1982	56,901	21,492	78,393
1983	85,962	24,721	110,683
1984	63,084	25,336	88,420
1985	59,053	26,580	85,633
1986	54,980	22,522	77,502
1987	51,694	25,432	77,126
1988	55,566	31,304	86,870
1989	46,325	25,870	72,195
1990	45,131	22,177	67,308
1991	41,607	25,250	66,857
1992	26,279	16,871	43,150
1993	16,603	16,668	33,271
1994	4,174	12,199	16,373
1995	1,937	8,423	10,360
1996	2,139	5,756	7,895
1997	729	2,159	2,885

(注) 空コンテナを含まない。1997年は1月~5月の取扱量。
(出所) (株)日新、(株)リンコーコーポレーション提供資料より作成。

For the Revitalization of the Siberian Land Bridge

(Summary)

Hitoshi Tanaka, Researcher, Research Division, ERINA
Dmitry Sergachov, Researcher, Research Division, ERINA

Introduction

The Siberian Land Bridge (SLB) is a system to transport containers between Europe and Asia mainly by the Siberian Railroad. The SLB's specific characteristics are: 1) an international intermodal transportation system which combines transportation means, such as ships, railroads, and trucks, and transportation related services; 2) the SLB can transport not only to Russia but also to Central Asia and to Europe as a whole, the SLB can substitute sea routes. (See map)

The Trans Siberian Railroad, which is a main part of the SLB, began to be constructed in 1891 for transporting materials and immigrants for labor to the Russian Far East. It was opened in 1916 with the completion of the Amur Railway Bridge. The Trans Siberian Railroad has an overall length of about 8,300 km, starting at Vladivostok and ending in Chelyabinsk in the Ural Region. It is then connected to other railroads to Moscow, St. Petersburg, etc.

The idea of the SLB began in 1965 when a Japanese export company opened the route from Otaru and Yokohama to ship timber bound for Finland via Nakhodka port, where the timber was transshipped by train, using the Trans Siberian Railroad. The Soviet Union promoted the use of this route by controlling transit freight through the country, because it could bring foreign currency to the country. A regular sea line opened in 1971 between Nakhodka port and Japan. The transit base was later changed from Nakhodka to Vostochny, and the operation of block trains for transit freight began. The Siberian Land Bridge was prepared for use, and the amount handled reached a peak in the first half of the 1980s.

Characteristics and Actual Handling Amount of the SLB during the Soviet Era

(1) Distance and time for transportation was shorter than the sea route.

Example:

	Distance (Yokohama-Rotterdam)	Time (Japan-Netherlands)
SLB	13,000 km	25 days
Sea Route (via the Suez Canal)	20,700 km	30 days

(2) The SLB was more appropriate for refrigerator containers than the hot humid area around the equator.

(3) The government of the former Soviet Union adopted a policy to set up charges for an intermodal transportation system using the Trans Siberian Railroad and ships that was cheaper than sea routes, when the SLB opened.

(4) A mutual cooperation system among transportation

related organizations was already established. For example, despite the fact that the Ministry of Railways and the Ministry of Merchant Marine used different containers, they did not have to change their own containers to others because they had an agreement to exchange containers.

Because of these factors, the amount of containers handled through the SLB continued to increase, and at its peak (1983) it reached 110,683 pieces including transportation to the West and East. However, at the beginning of the 1990s the amount decreased substantially. The reasons for this are as follows:

1) After the dissolution of the Soviet Union, the centralized administration system collapsed, and the controlled rail fare policy could no longer be implemented. As a result, the Railway Bureau began to consider costs and benefits. Because fuel and electricity costs rose strikingly due to price liberalization, the Trans Siberian Railroad fares rose more than the rise of consumer prices, and the charges for port facilities and ships also increased. On the other hand, sea route fares were lowered. The SLB's price competitiveness was lost.

2) Customs procedures became complicated. For example, it took more than a week to go through customs procedures because customs application forms had to be filled listing each item in containers, and all contents had to be checked one by one.

3) During the Soviet era, safety was not questionable because of the government's control. However, after the dissolution of the Soviet Union safety decreased, and robbery and damage increased. The government no longer had enough control.

4) Since the agreement between the Railways and Merchant Marine Ministries was invalidated in 1990, these Ministries had to change containers at ports. This brought delays and higher costs.

5) Because the former Soviet Union was dissolved, and each independent Republic began to adopt its own transportation policy, adjustments of fares for intermodal transportation became difficult. The Ukraine and Kazakhstan began to require border-crossing customs procedures.

As a result, the SLB lost its competitiveness in terms of price and time. Shippers decided to take the sea route instead. The number of containers handled through the SLB was 7,895 in 1996, only 7% of the number at its peak in 1983.

In 1980 Niigata port became a port used in the container line between Japan and Vostochny, called the Trans-Siberia Container Service or TSCS. After that the amount of containers increased steadily, exceeding 5,000

TEU in 1990. Export products were mainly handled at Niigata port, and the main products were machinery and chemical products. These products used to be transported to Russia itself, they did not represent transit freight. However, since the dissolution in 1991, the amount of containers handled continued to decrease partly because of Russia's economic crisis. At present, this route is not used any more.

Substitutes for the SLB

There are some substitute routes for the SLB between Europe and Asia. The most frequently used is a sea route via the Suez Canal. To transport freight from Japan or Korea to Europe, the SLB required less time than the sea route, however, the sea route takes less time to transport freight from China or Southeast Asia. As for intermodal transportation charges, the sea route is cheaper except when transporting from Japan to Eastern Europe.

Another substitute for the SLB is the China Land Bridge. This is a route from a port in China (Lianyungang, Jiangsu) to Europe through Urumqi in Xianjiang Uygur and Kazakhstan by Trans-China Railway, then through the Siberian Railroad from Novosibirsk in Russia. Although the Trans-China Railway is 2,000 km shorter than the Trans Siberian Railroad, its intermodal transportation charge is more expensive than the SLB. This is because it needs to cross several borders, and customs procedures are time-consuming. Another reason is that containers have to be transferred due to the different gauge. Safety is also questionable; during the trip information on the containers' movement is not available. Thus, the China Land Bridge is used only by Korea, not by Japan.

Movements towards Revitalization of the SLB

(1) The Russian Federal Government

The biggest issue to revitalize the SLB is to lower its charges. Revitalizing the Trans Siberian Railroad was on the agenda of the meeting with representatives from the Ministry of Transportation and Primorsky Territory held in mid-June 1997 in Moscow. At the meeting it was agreed that government control was necessary to increase the amount of transportation through the Trans Siberian Railroad, and that revitalizing the Trans Siberian Railroad required lowering charges and establishing an international standard system for transporting and handling transit freight. The following measures were decided upon:

- a) Charges for transit freight would be lowered by 10% for general goods and by 30% for containers.
- b) Customs procedures would be simplified. For example, the new procedures would take about one hour, it used to take 5 to 10 days.
- c) The duration of transit was confirmed.

For example,

Vostochny to

Luzhayka (between Russia and Finland)

12 days and 5 hours

Brest (between Belarus and Poland)

12 days and 15 hours

Chop (between Ukraine and the Slovak Republic)

11 days and 15 hours

If the timeframe is not kept, shippers will be allowed to impose a penalty.

d) An information system regarding transportation status was established. Each container can be traced by the computer of the Ministry of Railways.

(2) Primorsky Government

A working group to examine national support for transit transportation through the Trans Siberian Railroad was established in Primorsky Territory. Members of this working group consist of representatives from the Primorsky government, the Vladivostok Branch of the Far East Railway Department, Far Eastern Customs Department, Pacific Border Guard Department, Nakhodka Free Economic Zone, Far Eastern Shipping Company (FESCO), Vostochny Commercial Port, Vladivostok Commercial Port, etc. The major issues for discussion in the working group are: a competitive charge system; simplification of the transshipping system at the border; securing safety of freight in Russia; and development of new shippers. At the local level results are as follows:

- a) Port shipping charges for ships transporting transit freight would be lowered by 50%.
- b) The transportation charges of FESCO were lowered by 10%.
- c) The container handling charge at Vostochny port was lowered by 10%.

Nakhodka City also lowered municipal tax rates on transit transportation companies by 50% to compensate for the decrease of benefits caused by the lowered charges. Primorsky Territory also lowered property tax by 50%.

The amount of transit freight handled through the SLB is increasing as a result of the above mentioned measures. In 1997 the amount increased by 20 to 25% from the previous year, and it is expected to increase 5 to 6 times within two years. Regarding the safety of freight, there were no claims in 1997.

(3) Japan's Support

The Hashimoto-Yeltsin Plan was agreed to at the Summit meeting held in November 1997. The plan is to support Russia. In the agreement supporting modernization of transportation networks, the Trans Siberian Railroad was included as an essential item. Following this agreement, it was confirmed that a mission by high officials from Russia, including officials from the Ministry of Economy and the Ministry of Railways, would be invited to Japan to discuss matters regarding railway management with Japan's Ministry of Transport. Practical measures for support are advancing.

ロシア経済統計の新地平：1995年SNA産業連関表

一橋大学経済研究所 教授
久保庭 真彰

はじめに

ロシア連邦政府は、95年4月に、1995年ベンチマーク・SNA産業連関表を97年9月までに完成することを決定した。ロシア国家統計委員会は、この政府決定にしたがって、97年9月初めに1995年産業連関表をロシア連邦政府内閣に提出した。

ベンチマーク表というのは、推計表や延長表とは異なり、センサス調査統計など特別の調査に依拠した大規模基本表のことである。そして、SNA表というのは、国連等の作成した国際標準の国民経済勘定体系（System of National Accounts）に準拠した産業連関表のことを意味する。

産業連関表作成の先進国であるわが国の95年ベンチマーク産業連関表の完成は98年中葉が予定されていること、ロシア表と同時期に作成された中国SNA産業連関表が比較的小規模の33内生部門であったことを考えると、ロシア表の作成が「画期的」であることの一端が理解されよう。

筆者は、ロシアの市場経済化を促進させるために、国際アドバイザー・グループの一員として、この新しいロシア産業連関表の作成に関わってきた。ここでは、こうした助言活動にもふれつつ、この最新のロシア産業連関表の概要・意義・問題点をレポートし、その利用によって浮き彫りにされる、移行期ロシア経済の若干の特徴と課題とを示してみたい。

1. 1995年ロシア産業連関表の基本的特徴

検討対象となる1995年ロシア産業連関表は、以下のような基本的特徴をもっている。

(1) 新生ロシアにとっては初めての基礎調査にもとづく大規模産業連関表である。

前回のベンチマーク表は、旧ソ連の1987年次を対象にした87年表であり、内生産業部門数は111であった。旧ソ連の初めての基本産業連関表は、1959年表で、その後66年表、72年表、77年表、82年表が作成されてきた。87年表の場合は、集権的統計機構を動員することによって、僅か11ヶ月で完成をみたといわれる。ソ連表と並行してこれと同一規模のロシア共和国表をはじめとする一連の87年共和国別産

業連関表が作成された。こうした集権的機構が作動しなくなった、ないしは従来の調査方式では十分捕捉できない経済領域が急速に拡大したもつても、ロシアは比較的短期間（1年半）に95年表をひとまず完成させたことになる。

1995年ロシア産業連関表は、187の鉱工業諸部門（1987年表は100部門）を内生産業部門として有している。これは、伝統的な鉱工業生産統計の部門分割にほぼ対応したものである。95年表は、これら鉱工業部門に2つの建設部門（87年表は1部門）、3つの農業部門（同、2部門）、3つの林業部門（同、1部門）、拡大された運輸部門と通信部門、分離された商業部門と公共食堂、調達部門、2つの補給部門（同、1部門）、情報処理部門、4つの「その他物的生産」部門（同、1部門）、さらに新規に不動産業、市場調査、地下資源探査、住宅・公共事業関連4部門、保健・社会保障、教育、文化・芸術、科学、財政・信用、保健・年金、行政管理、団体サービスの15部門、以上を加えた合計・内生222部門から成立している〔部門分類の委細については、久保庭(1997a)を参照されたい〕。鉱工業部門分類では、精密機器、自動車、ラジオ・電子製品、機械設備修理などの諸部門を細分化した点などは評価できるが、「その他機械工業」部門では航空機が分離されなかった点や軍需産業の政府産業としての特定化がなされていない、という難点を依然としてもっている。サービス部門は鉱工業部門に比べて分類がかなり粗いといえよう。

95年表のフレーム作成中に鉱工業部門分類の再編ならびにサービス部門の拡充をめくって議論があった。しかし、鉱工業中心に産業政策の策定を急いでいた経済省の立場、ならびに分類コードの抜本的再編成（これは調査方式の変更を伴う）に消極的な国家統計委員会の立場が、結局、優先されることになったわけである。したがって、残念なことに、部門分類それ自体を国際標準に接近させることが今後の課題とされたため、最初のボタンの掛け違えがあった感は否めない。

(2) 旧ソ連時代を含めては初めての本格的なSNA（国民経済勘定体系）形式の産業連関表である。

旧ソ連時代の産業連関表はすべてMPS（物的生産物方

式)に依拠したもので、物的サービス(商業・公共食堂、貨物運輸、企業関連通信)は内生部門として含まれるが、非物的サービス(旅客運輸、個人通信、住宅・公共事業、教育・保健・文化・芸術・体育・スポーツ、行政・金融・信用・保険)は内生部門から除外されていた。今回の産業連関表は、上記のように非物的サービス諸部門を包含したSNA形式で作成されている。さらに、注意すべきは、これまでの旧ソ連表・共和国表において除外されてきた貿易業(外国商業)活動・収入が95年表ではじめて算入されるようになったことである。旧ソ連体制下では通関制度がなかったが、新体制下でそれが明瞭に設置されるようになったからである。

試作的なロシアのSNA産業連関表は、91~93年の各年次について作られているが、これらは、いずれも23内生部門程度の小規模推計表であった【久保庭(1997b)参照】。

(3) 世界で多分はじめての「SNA93」に準拠したベンチマーク産業連関表である。

95年ロシア表は単に非物的サービス部門を含むという意味でのSNA表ではない。また、旧来の国際標準体系である「SNA68」に準拠したSNA表でもない【中国の95年33内生部門表は「SNA68」に準拠して作成されたものである。中国国家统计局国民经济核算司(1997)参照】。95年ロシア表は、最新の国際標準体系である「SNA93」【UN et al (1993), Chapter XV】に努めて準拠するよう作成されている。したがって、今回のロシア産業連関表は世界で多分はじめての「SNA93」に準拠したベンチマーク産業連関表だということになる。これは後発の利益に他ならないが、日本でもほとんどの経済研究者が「SNA93」に馴染みがないという事情に鑑みて、特に注意を喚起しておきたい。

以上の他にも、95年ロシア表にはいくつかの逸することのできない特徴がある。

第1に、95年表はマクロのGDP統計の本格的見直しのための基礎データを提供する。周知のようにロシア国家統計委員会は、95年末に実質成長率算定方式の改訂によりGDP統計の大幅上方修正を行った。しかし、修正は単純な鉱工業生産統計とサービス統計にもとづいて行われたにすぎないし、実質成長率算定方式は、インフレの影響を回避するための便法でしかなく、再度ダブル・デフレーション方式に回帰する必要がある。95年表はそのための基本データを提供する。95年表によって、国内総生産(GDP)と国内総支出(GDE)との整合性に科学的なメスを入れら

れるようになったため、マクロのGDP統計の見直し作業を推進させることもできる環境が整いつつあるといえよう。

第2に、これまでの旧ソ連・ロシア産業連関表(SNA試作表を含む)において、建設部門行の中間需要要素はすべてゼロとされ、建設活動は全額が投資需要に算入されてきたが、今回の産業連関表ではじめて中間需要部分にも建設活動が算入されるようになった。中国ではすでに1992年表からこのような改訂が施されてきたが、ロシアの場合は今回が初めてである。

第3に、今回の(細目分類)産業連関表の場合、投入・生産総計(列和)と利用・需要総計(行和)とが大きく乖離する産業部門がみられるが、これは95年表の難点であると同時に利点でもある。これまでぼんやりとしか見えなかったロシア経済・統計の問題点(統計調査の捕捉漏れ、インフレ、脱税・未申告等の影響)をはっきりと示したからである。

2. ロシア表の基本構成

表1は、10内生部門に縮約した95年ロシア供給表(supply table)(ロシアでは「資源表」といわれる)を示している。ご覧のように、この表は「SNA93」で勧められている供給表の形式にほぼ準拠している【UN et al (1993), Table 15.1】。表の最初の10行・10列は、行方向に沿って読むと、各部門生産物・サービスがいかなる産業部門で産出されているかがわかる。たとえば、鉱工業部門生産物は鉱工業産業で1,035兆ルーブル産出されているが、建設部門や農林業部門でもそれぞれ175兆ルーブル、21兆ルーブル産出されていることになる。第12列は、アクティビティベースでみた各商品国内産出額を示している。最初の10行・10列の各要素は、「基本価格」【=購入者価格-流通マージン(生産物税-生産物補助金)】で表示されていることに注意したい。基本価格という用語は日本では馴染みが薄いですが、高率の付加価値税をもつ欧州諸国では重要であり、「SNA93」でも基本概念の1つとされている。生産者価格から純生産物税を差し引いたものが、基本価格である。

表1の11列は家計による自己生産・自己使用を計上しており、これも「SNA93」に準拠した内容になっている。第13列の輸入を加えると、15列の総供給(基本価格表示)が出てくる。基本価格表示総供給に第16~26列の純輸入税、純生産物税、流通マージンを加えていくと、第27列の総供給(購入者価格表示)が算定される。第12行の「居住者による海外直接購入」は、「SNA93」でも設定されているものであるが、個人輸入にたよる個人商店の経済活動が活

発な現在のロシア経済では無視しえない項目だといえよう。また、部門別ならびにマクロの輸入税、各種生産物税・補助金、流通マージンはこの表で初めて明瞭に示されるようになったものである（国民所得統計では表示されていなかった）。

表2は、同じく10内生部門に縮約した商品X商品の95年ロシア産業連関表である。これは、「SNA93」の使用表に対応するものであるが、ロシアの場合、直接的に商品X商品産業連関表が作成されていることに注意したい。この表の各エレメントは購入者価格表示である点でこれまでの試作品と同様であるが、部門別産出総計が基本価格表示で与えられている点で従来の方式とは異なる。このメリットは、流通マージンの二重計算というこれまでの旧ソ連・ロシア表（購入者価格表示）の難点を解決していることである。形式的には日本の購入者価格表示産業連関表の形式を採用していることになる。これは、ロシア国家統計委員会への日本側（「橋本プラン」による通産省統計解析課や筆者）の度重なる助言をロシア側が受け入れたものとして積極的に評価できる。

表2で、11行「居住者による海外直接購入」、12行「非居住者による国内市場直接購入」という行部門を設定しているのは、「SNA93」の勧告通りである。また、17列で「貴重品純取得」列を設定しているのも「SNA93」による。資源大国ロシアの場合はこの列の表示も重要である（資源のない日本の場合はこの項目の設定は行われないことになっている）。付加価値象限で「混合所得」という概念が登場するのも「SNA93」に準拠している結果である。

既述のように、95年表では、建設部門に対する投資需要の10%強の中間需要が建設部門に存在することが示されている。

表の第11列ならびに第22行のF I S I Mは「SNA93」の「間接的に計測された金融仲介サービス」を示している。この総額の部門別配分はロシア原表では行われていない。

表の第29列は、第28列の国内産出（縦方向の行和で生産計、これがコントロールトータ）と第29列の国内産出（横方向の列和で支出計）との乖離を示している。第30列の相対乖離度が示すように、マクロ総計では2%強の乖離に止まるが、鉱工業部門、建設、農林業の相対乖離度は7%、-6%、-11%にも達している。部門を細分化するとこの乖離の程度が一層大きくなる部門数が激増する。この原因の探索がロシア国家統計委員会で現在行われている。

3. ロシア経済の産業連関分析

95年ロシア産業連関表から、移行期ロシア経済の多くの

特徴を見いだすことができる。たとえば、87年MPS表に合せて、100部門以上からなる物的部門を構成すると、95年の場合は、87年当時圧倒的なシェアを誇った軍需・航空機部門である「その他機械工業」部門は115部門中の第24位（シェア0.91%）にまで落ち込んでいることや、一連の機械工業部門の落ち込みの程度を明確に知ることができる。また、部門別投資需要の波及効果も明瞭に定量的に測定することができる。細目分類の産業連関表を用いた詳細な分析結果は別稿に譲り、ここでは22内生部門の表を用いた産業連関分析からえられる興味深い結果のいくつかを紹介しておきたい（これまでの産業連関表を利用した場合の分析と比較可能なように、ここでは95年表を従来の購入者価格表示表に組み替えて分析を進めた）。

まず、粗最終需要1ループルによる国内生産の誘発額を示す生産誘発係数に注目しよう。図1は、92、93年と95年とについて、粗最終需要総計項目に関する部門別生産誘発係数の推移を示している。

周知のように、91年から92年にかけて、機械工業、軽工業、食品工業、農業の生産誘発係数が激減を示し、対照的に石油・ガス、商業のそれが急増を記録した。これは、石油・ガスの国内価格の世界市場価格への接近ならびに自由化された貿易業と国内商業の興隆によるところが大きい。図からわかるように、93年から95年にかけて、急増した商業と石油・ガスの生産誘発係数は次第に減少を示した。特に、石油・ガスは、92年の0.299から93年0.205、95年0.159へとかなりの減少をみせた。これは、輸出最終需要に関する同部門の生産誘発係数の大幅低下に起因している。もちろん、商業部門と石油・ガス部門は生産誘発係数の大幅低下を示したとはいえ、95年段階ではそれでもそれぞれ第1位と第2の高水準を計上した。これは、機械工業と軽工業のそれが落ち込んだままであるのと対照的である。

行政・金融の生産誘発係数は、市場経済化とともに着実な伸びを示していたが、95年になって若干の低下をみせた。金融業は現在にいたるも富の集積を内外に誇示しているが、係数値低下は、雨後の竹の子のように群生した商業銀行の多くが95年に入って大幅に淘汰されたことによって説明されよう。

体制転換前の産業連関表から判断する場合は、ロシアの国内生産誘発にとって機械工業と軽工業が最も重要であったことになるが、92、93年表から判断する場合は、石油・ガスと商業が国内生産拡大の決め手になるという結論ができた。95年表からは、次第に再び機械工業と建設という投資財部門の重要性が顕在化してきたことが看取されよう。しかし、着実に誘発係数を高めている建設部門に比べ

て、機械工業部門は低速を続けている。ロシアのGDP成長と国内生産拡大にとって投資増大が重要なことはいまでもないが、機械工業の生産誘発係数値それ自体を底上げするような投資需要増が急務なのである。国内生産成長には、機械工業（自動車産業、航空機産業等）の生産性・競争力増大を伴う生産回復が決定的に重要である。ここで注目されるのは、外資・直接投資の拡大を通じた機械工業、さらに石油・ガス産業の発展である。なお、消費財を含む機械工業の輸入誘発係数も粗最終需要についてみると全部門中最大値を示しており、食品工業と軽工業がそれについている。

図2は、1995年のスカイライン図表である。この図でまず注目されるのは、92年に351%、93年に303%の最高水準を示した石油・ガス部門の自給率が95年は190%に激減したことである（91年の石油・ガスの自給率は145%であった）。95年に石油・ガスに代わって最高の自給率319%を記録したのは非鉄金属であった。この部門の自給率は92年は206%、93年は229%と高水準であったが輸出増大によってさらに自給率を大幅に高めたことになる。鉄鋼部門も輸出の好調に支えられこれまでにない134%という高い自給率を計上した。これまで100%ラインを下回っていた化学部門の自給率も輸入生産誘発額の低下によって116%を記録した。石油・ガス部門の輸出の相対的下落による自給率下落は、国内価格の世界市場価格への一層の接近ならびにインフレ率大幅低下による実質為替レート下落・安定化による。非鉄金属部門は、中間需要比率が27%と、石油・ガス部門（同比率54%）と比べてきわめて小さいため、こうした影響を受ける度合いが軽微であった点に注意しておきたい。

石炭の自給率は92年には153%の相対的に高い水準を示したが、93年には107%の水準にまで下落してしまった。しかし、95年は輸出攻勢によって再び123%の水準まで回復をみせた。商業部門自給率は92年には134%の高水準を記録したが、93年には103%にまで低下し、95年にはさらに102%へと低下してしまった。これは93、95年と輸出と輸入による生産誘発額が均衡していることを示している。

機械工業の自給率は、91年の106%から92年の66%へと激減し、93年には少し回復して79%になったが、95年は85%へと微増を示した。92、93年の変動は、92年に輸入率（輸入による国内生産誘発額/国内最終需要による生産誘発額）が87%にまで高騰し、93年には56%にまで引き下げられたことによって説明される。95年の事態は、輸入率は35%にまで低下した一方、輸出率（輸出による国内生産誘発額/国内最終需要による生産誘発額）も20%にまで下がってしまった結果である。

自給率が極めて低いのは以前から食品、軽工業であるが、92年にはさらに悪化し、それぞれ61%、52%という記録を達成してしまい、93年でもそれぞれ74%、60%の低水準に止まっていた。95年は若干改善され、それぞれ81%、72%を計上したものの、全部門中の最下位グループをなしている。92年に最低の自給率を示したのは農業部門でその値は51%であった。93年には76%にまで回復を示し、さらに95年は93%にまで上昇をみせた。

4. 結語

以上に示したように、ロシア経済は、1995年に入って、インフレ・為替レート安定化ならびに相対価格調整の進展によって、産業構造面においても92年の異常事態が幾分落ち着きをみせ、今後の構造改革を展望しうる段階にまでようやく到達した。新生ロシアの統計システムにおけるマイルストーンとみなせる1995年産業連関表は、統計面におけるこうした安定化の帰結の一つである。と同時に、この産業連関表によって、ロシア経済の現状を深部にまでわたって総合的に透視できることが可能となっているし、さらに今後の産業構造改革の具体的方策を樹立することもできよう。97年にロシア経済は体制転換後6年目にしてはじめてプラス成長（GDP成長率0.4%）を示したが、今後望まれる投資増大の方向性や可能性を検査するにも95年産業連関表は不可欠だといえよう。本稿では、細目分類の産業連関分析結果や固定資本ストック・データの紹介・利用結果など多くの重要な問題に立ち入ることができなかった。ロシア国家統計委員会や世銀の支援によって誕生したロシア連邦政府付置・経済分析局（ビューロー・オブ・エコノミクス・アナリシス）の有能なアナリストを、わが国の経験を踏まえて支援しつつ、今後、残された課題を順次果たしていきたいと考えている。

(参考文献)

- UN et al (1993) *System of National Accounts 1993*, Washington, DC
- 久保庭真彰(1992)「ロシア経済の構造：プレリユード」『経済研究』43(4)
- 久保庭真彰(1997a)「ロシア経済の構造」『経済研究』48(3)
- 久保庭真彰(1997b)「ロシア経済の投入産出分析(1)」『産業連関』7(4)
- 中国統計局国民経済核算司(1997)『1995年度中国投入産出表』中国統計出版社

表1 ロシアの財・サービス供給表：1995年 (10億ルーブル)

生産物の供給	産業										自己最終使用			輸入	cif/fob調整
	1 鉱工業	2 建設	3 農林業	4 運輸・通信	5 商業	6 その他の生産物的生産	7 住宅	8 教育・保健	9 科学	10 行政・金融・信用・保険	11 家計による生産	12 産出計(基本価格)	13		
財貨・サービス															
1 鉱工業	1,035,149	17,494	21,510	1,928	5,342	1,263	2,549	99	371	328	4,986	1,091,017	256,265	0	
2 建設	12,207	215,447	0	0	57	0	0	0	0	0	12,805	240,515	27,265	0	
3 農林業	3,505	122	120,095	0	265	0	0	0	0	0	97,547	221,534	9,115	0	
4 運輸・通信	3,336	1,438	0	266,855	402	0	0	0	0	0	6,500	278,531	8,951	0	
5 商業	58,039	4,762	8,203	11,005	252,789	23	4,215	134	2,433	60	98,154	439,818	2,099	0	
6 その他の生産物的生産	37	16	59	544	955	14,434	10	3	11	1	16,071	16,071	796	0	
7 住宅・公共事業	32	0	0	0	0	0	112,261	0	0	0	13,741	126,034	83	0	
8 教育・保健・文化・芸術	44	0	0	0	0	0	0	165,016	0	0	3,092	168,152	428	0	
9 科学	23	0	0	0	0	0	0	0	31,655	0	0	31,679	334	0	
10 行政・金融・信用・保険	138	0	0	0	0	0	0	0	0	175,347	8,610	184,095	392	0	
調整															
11 cif/fob調整	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12 居住者による海外直接購入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53,181	0	
13 総計	1,112,509	239,279	149,868	280,332	259,810	15,720	119,035	165,252	34,471	175,735	245,436	2,797,446	358,910	0	

生産物の供給	生産物税・補助金										流通マージン			供給(購入者価格)
	15 総供給(基本価格)	16 輸入関税	17 輸入補助金	18 付加価値税	19 特別税	20 物品税	21 生産物税・補助金	22 輸出税	23 生産物補助金	24 流通マージン	25 商業マージン	26 マージン	27	
財貨・サービス														
1 鉱工業	1,347,282	8,981	0	41,130	3,879	28,378	5,317	15,736	-7,813	124,775	398,645	0	1,966,310	
2 建設	267,780	0	0	16,595	1,496	0	1,172	0	0	0	447	0	287,490	
3 農林業	230,650	89	0	3,786	1,259	0	1,064	85	-8,385	4,941	15,262	5,804	254,553	
4 運輸・通信	287,482	0	0	13,390	872	0	1,394	1	-10,976	0	894	0	293,057	
5 商業	441,917	0	0	24,948	2,546	0	9,919	3,333	-1,121	0	6,937	0	488,478	
6 その他の生産物的生産	16,867	4	0	762	61	0	81	7	-754	277	2,153	0	19,458	
7 住宅・公共事業	126,117	0	0	6,419	660	0	499	0	-29,524	0	394	0	104,566	
8 教育・保健・文化・芸術	168,580	0	0	677	55	0	105	0	-867	0	83	0	168,633	
9 科学	32,013	0	0	666	62	0	92	0	0	0	50	0	32,883	
10 行政・金融・信用・保険	184,486	0	0	626	45	0	241	0	0	0	593	0	185,991	
調整														
11 cif/fob調整	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 居住者による海外直接購入	53,181	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53,181	0
13 総計	3,156,356	9,074	0	108,999	10,936	28,378	19,884	19,163	-59,441	129,992	425,457	5,804	3,854,602	

(出所) ロシア国家統計委員会提供資料から抜粋。

表2 ロシア産業関連表 (購入者価格表示) : 1995年 (10億ルーブル)

	鉱工業		建設		農林業		運輸・通信		商業		その他の生産		住宅・公共事業		教育・保健		科学		行政・金融		FISIM		中間需要計		最終			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
1 鉱工業	467,312	80,215	40,819	69,572	59,802	2,173	49,665	41,511	7,119	45,941	0	864,131	473,971	3,627														
2 建設	2,392	619	350	4,396	2,977	62	9,189	5,803	447	2,475	0	28,709	682	0														
3 農林業	32,105	0	48,370	0	1,597	14	14	958	37	28	0	83,111	111,872	2,226														
4 運輸・通信	21,610	9,617	2,338	7,644	35,331	570	1,048	2,537	1,163	6,961	0	88,817	46,490	15,866														
5 商業	2,654	1,084	47	5,028	19,054	350	1,048	1,556	132	12,695	0	42,702	17,334	8														
6 その他の生産	2,940	458	83	4,583	4,583	205	1,513	2,057	152	2,057	0	13,578	3,885	21														
7 住宅・公共事業	2,354	1,076	418	2,999	7,899	184	1,463	10,842	558	6,937	0	34,729	38,825	27,337														
8 教育・保健	327	71	40	109	400	14	8	4,140	50	1,130	0	6,289	16,781	146,589														
9 科学	3,639	167	113	209	364	27	7	1,404	4,438	1,618	0	11,987	0	12,796														
10 行政・金融・信用・保険	6,193	1,637	115	1,237	5,058	24	208	225	112	521	21,176	36,505	16,367	133,671														
11 居住者による海外直接購入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0														
12 非居住者による国内市場直接購入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0														
13 中間投入計	541,525	94,944	92,693	92,465	137,065	3,723	61,907	70,489	14,208	80,364	21,176	1,210,558	759,634	342,140														
14 貸金	193,128	65,123	25,876	76,488	81,967	4,569	19,860	51,388	6,551	63,791	0	588,741	0	0														
15 社会保険負担	37,681	15,652	5,768	16,496	8,639	1,986	5,801	16,223	3,272	7,628	0	119,147	0	0														
16 貸金支払計	230,809	80,775	31,645	92,984	90,606	6,556	25,661	67,611	9,824	71,419	0	707,889	0	0														
17 純利潤	71,837	53,826	-36,232	-6,951	120,255	4,502	-36,969	-2,142	-4,994	8,661	0	171,793	0	0														
18 純混合所得	1,854	6,610	66,722	0	63,526	1,262	13,170	1,262	395	6,218	0	159,361	0	0														
19 コスト生産税	23,888	3,393	2,320	4,666	6,792	250	1,730	1,992	395	3,355	0	48,772	0	0														
20 生産補助金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0														
21 固定資本消費	221,104	966	64,387	95,367	21,574	1,040	60,535	28,951	12,247	14,077	-21,176	520,249	0	0														
22 FISIM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-21,176	1,586,888	0	0														
23 租付加価値 (基本価格)	549,492	145,571	128,842	186,066	302,752	12,348	64,127	97,664	17,471	103,731	-21,176	1,586,888	0	0														
24 国内産出 (基本価格)	1,091,017	240,515	221,534	278,531	439,818	16,071	126,034	168,152	31,679	184,095	0	2,797,446	0	0														

固定資本 形成	在庫純増	貴重品 純取得	輸出		総需要 (購入者価格)		流通 マージン		付加価値 税差額		純生産物税		純輸入税		輸入 (基本価格)		国内産出(基本 本価格)列和		国内産出(基本 本価格)行和		垂直 (25列-27列)		相対乖差度 (29列/28列*100)	
			17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								
69,318	269,945	6,717	355,736	2,043,445	0	1,585	-523,420	-86,628	-8,981	-256,265	1,169,737	1,091,017	78,720	7.22										
235,254	8,052	0	1,900	274,597	0	-1,821	-447	-19,263	0	-27,265	225,802	240,515	-14,713	-6.12										
-13,199	42,680	0	1,904	228,594	0	1,574	-26,006	2,192	-89	-9,115	197,149	221,534	-24,386	-11.01										
0	0	0	21,717	302,882	-129,992	-3,201	-894	-4,682	0	-8,951	285,155	278,531	6,624	2.38										
0	0	0	8,433	499,739	-431,261	-568	-6,937	-39,624	0	-2,099	450,510	439,818	10,692	2.43										
0	0	0	238	21,249	0	-667	-2,429	-157	-4	-796	17,195	16,071	1,124	6.99										
0	0	0	306	101,196	0	4,697	-394	21,946	0	-83	127,361	126,034	1,327	1.05										
0	0	0	582	170,242	0	-657	-83	30	0	-428	169,104	168,152	952	0.57										
6,251	0	0	1,006	32,040	0	476	-50	-820	0	-334	31,312	31,679	-367	-1.16										
0	0	0	984	187,527	0	-1,419	-593	-912	0	-392	184,212	184,095	117	0.06										
0	0	0	53,181	187,527	0	0	0	0	0	-53,181	0	0	0	0										
0	0	0	19,753	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
297,626	324,205	6,717	412,560	3,914,692	-561,233	0	-561,233	-127,919	-9,074	-358,910	2,857,536	2,797,446	60,091	2.15										

(出所) ロシア国家統計委員会提供資料から抜粋。

図1 ロシアの生産誘発係数:粗最終需要総計項目:1992-1995年

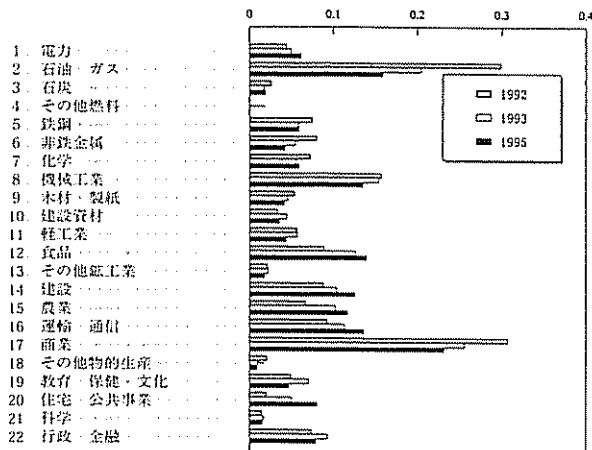
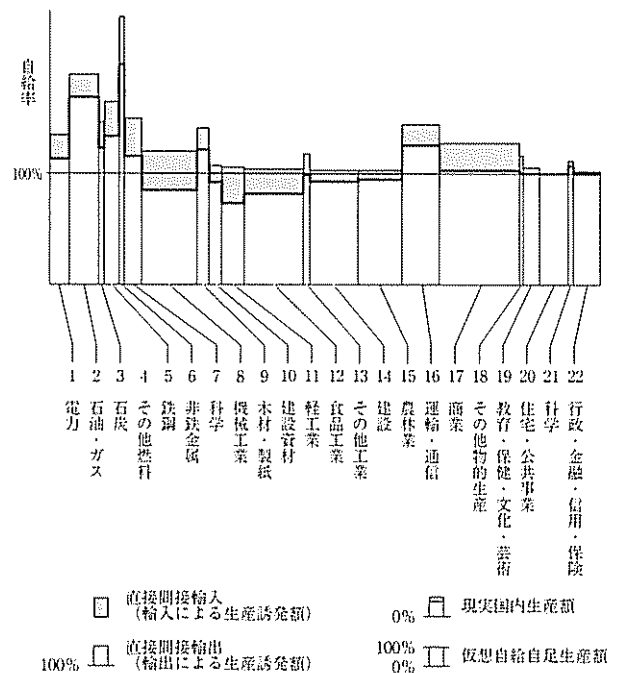


図2 ロシアのスカイライン(SNA):1995年



New Horizons in Russian Economic Statistics: 1995 SNA Input-Output Tables (Summary)

Masaaki Kuboniwa

Professor, Economic Research Institute, Hitotsubashi University

The State Committee on Statistics submitted industrial input-output tables for 1995 to the Russian Federation Cabinet in September 1997. This article provides a brief outline of the input-output tables, comments on their significance and problems, and briefly analyzes the characteristics and problems of the Russian economy in the transition period.

The input-output tables for 1995 have epoch-making characteristics: (1) they are the first large-scale input-output tables based on fundamental research in the new Russia; (2) they are the first input-output tables ever created in Russia based on the System of National Accounts (SNA); and (3) they are probably the first benchmark input-output tables produced in accordance with "SNA 93." The 1995 input-output tables enable us to see in detail the structure of the Russian economy in the transition period. Since the 1995 tables also allow us to examine scientifically the consistency between GDP and GDE, a major advance has been made in obtaining the conditions necessary to promote review of macroeconomic GDP statistics. The Russian economic statistical system has entered a totally new era led by the

1995 input-output tables, which are sufficiently comprehensive to reveal the relationship among production, distribution, and consumption.

The 1995 input-output tables are a milestone in the restructuring of Russian economic statistics. However, they also have many problems specific to the transition to a market economy, including areas that have been omitted: certain statistical data, inflation, tax evasion, and unreported information. Particularly, in the detailed classification input-output tables there are some industries which show great differences between the total intermediate input and production (total gross outlays) and the total intermediate demand and final demand (total gross output). Although this is a weakness in the 1995 tables, it serves to clearly show problems in the Russian economy and in statistical data which were not evident before.

Although the 1995 tables have some weaknesses, they allow us to understand the inner workings of the Russian economy in its transition period, and to clearly recognize issues in need of resolution.

中日価格格差とその要因

立命館大学講師 李 潔
 大阪経済大学教授 泉 弘志
 甲南大学教授 藤 川 清史

はじめに

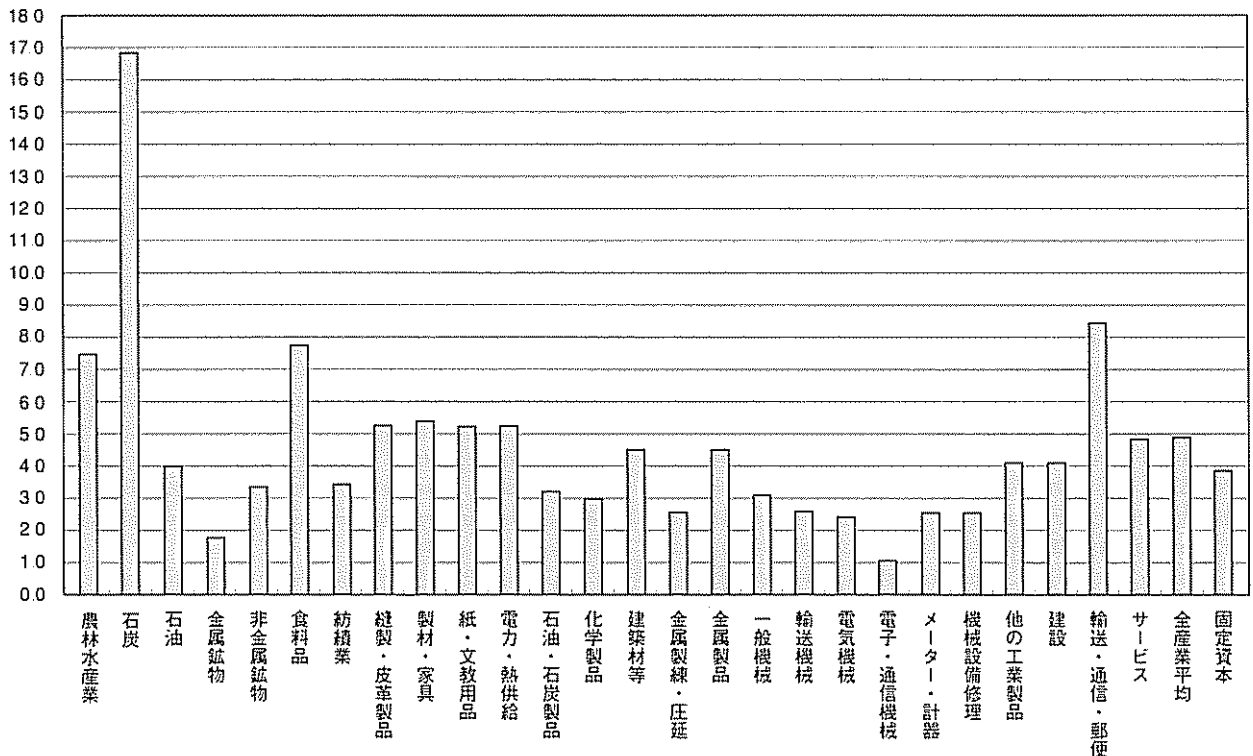
1985年の先進国蔵相・中央銀行総裁会議(G5)を機に急速な円高傾向が始まった。それ以来、日本からの海外旅行ブームも手伝って、飲食品やバッグなどの同一商品の価格に關しての内外での価格格差が広く知られるようになった。そうしたことに端を発して、その後も様々な商品分野での日本国内と海外とでの価格格差が話題となり、内外価格格差の是正が一つの大きな経済問題として扱われるようになった。周知のように、昨今の内外価格差問題は、主に欧米を意識しており、例えば、アメリカではビール一缶が1ドル程度(1ドル=100円とすると一缶100円)なのに日本では200円するとか、アメリカではガソリンが1ガロン(約4リットル)で1ドル程度(1ドル=100円とすると100円)なのに、日本では1リットルで100円するとかいうように、日本の消費財価格の高さがやり玉にあがることが多い。1980年代後半以降、国内での購買力以上に円高が進む中で、「外

に強く内に弱い円」とも言われた。内外価格差の要因としては競争阻害的な流通慣習や様々な規制が問題視され、その解消方法についても、商慣習からの独立を目指した並行輸入や、規制緩和という言葉が耳目を集めるようになった。

一方中国では、1978年に改革・開放政策を採用以降、二桁の高度成長を続けている。外国からの資本の導入とそれを挺子にした輸出促進がその原動力の一つである。外資は当初、比較的労働集約的な財に投入された。低廉豊富な労働力が価格競争力を持たせ、為替の変動による賃金の高騰に悩む日本や(レーガン期の)アメリカの企業が中国に生産拠点を移し始めたのである。中国に旅行した際に、中国での「もの」の安さに驚いた経験がある読者も多いであろう。

本稿では、この十数年の大きな経済問題の一つである国際間価格格差のうち日中間価格格差のみに焦点をあて、産業別価格格差を概観しその要因を探ってみることにしよう。

第1図 中日1990年価格格差 —日本価格は中国価格の何倍か—



注：ここでの倍率は、各産業の1人民元に対する日本円の購買力平価を、1990年の為替レート30.27円/元で割ったもの

中日価格格差の測定

中国を旅行した時に、われわれは中国では日本と比べて商品の値段が安いことを実感するのであるが、「かなり安い」というような漠然とした感じではなく、「産業部門別の平均でどの程度安い」とあるとか「全産業平均でどの程度安い」といった数量情報を客観基準で表わすにはどうすれば良いのであろうか。そのためには、日中両国で販売されている同一商品について、両国それぞれでの価格を調査し、日本価格と中国価格の比率を計算したうえで、それらの(商品販売量をウェイトにした)加重平均を計算すればよいと考えられる。ただし、価格の比率を計算する際には、オリジナルの価格の単位が日本では円であり中国では人民元であるので、少々注意する必要がある。中国では1人民元で販売されている物量は、名目の為替レートが通貨の購買力の比率を反映しているとすれば、日本では30.27円(IMF報告による1990年時点での平均為替相場)しているはずであるが、実はそうはならない場合が多い。例えば、ある商品に関して、中国では1人民元で販売されている物量が、日本ではX円していた場合(この交換比率を購買力平価とよぶことがある)、日本価格の中国価格に対する比率は、 $X/30.27$ と計算される。基本的にはこの方法で1990年について、日本と中国の価格比率を求めた結果が第1図である。

しかし、われわれはこうした調査および計算をいくつかの制約のもとで実行せざるをえなかった。まず第1に、独自の価格調査は行わず、中国については「中国物価年鑑」、中国物価統計年鑑、日本については「産業連関表 部門別品目別国内生産額表」、「全国物価統計調査報告」等の公表されている資料から諸商品の価格をできるだけ多く抽出し、日本と中国の価格ができる限り同一商品に関するものになるように整理していったということである。第2に、産業部門別の価格比率は個別価格の加重平均として計算するのだが、その際のウェイトとして中国のデータは得られなく、日本の「産業連関表 部門別品目別国内生産額表」の国内生産額を採用したということである。第1図で掲げた価格比率は、中国価格を基準にしているのも、これはパーシェ型の集計を行ったことになる。第3に、少々技術的ではあるが、生産者価格と購入者価格といった価格評価基準が一部混在している点である。後に使用する産業連関表での価格評価は生産者価格であり、価格格差の計算は原則として生産者価格を基準にしているが、やむを得ない場合一部小売価格・消費者価格を利用している。

中日価格格差の測定法の詳細は李潔「PPPによる中国と日本産業連関表実質値データの構築」『イノベーション&I-Oテクニク』第5巻第4号1995年を参照されたい。

産業別1990年中日価格格差

第1図には日本価格が中国価格の何倍であるかという形式で1990年の日本価格が表示されているが、第1表および第2表の一番左側の「価格格差」欄には中国の生産価格を1とした場合の日中の価格格差が示されている。したがって第1表及び第2表の価格格差は第1図の数字から1を引いた値になっている。第1表及び第2表の価格格差は「日本の価格-中国の価格」という方向で定義されているので、価格格差の符号がプラスということは日本の価格が中国の価格より相対的に高いことを示している。例えば、農林水産業で価格格差が6.54であるというのは、中国価格1に対して日本価格は7.54でありその差が6.54であるということである。

全産業平均を見ると価格格差3.85つまり中国価格100に対して日本価格4.85であり、日本価格は中国価格の5倍近くの高価格であるということが示されている。そして26産業すべてにおいて価格格差の符号がプラス、つまり26産業すべてにおいて日本価格の方が中国価格より相対的に高いということが表から読みとれる。

一番価格格差の大きい産業は石炭であるが、中国の石炭資源は量的に豊かであり採掘しやすく政策的にも低い価格設定をしているのに比して、日本は、量的にも少ししか採掘しておらず条件の悪いなか高コストで生産しているわけであるから大きな格差であるのは当然であろう。その他格差の大きいものに輸送、食料品、農林水産物等がある。

一番価格格差の小さい産業は電子・通信機械である。価格格差は0.001しか観察されず、ほとんど格差がないということになる。電子・通信機械全体で格差がほとんどないということから、その中には日本の方が低い価格の製品も多数含まれていると想像される。

なお今回は、サービス価格に関して、このような中日比較分析に有効なほどのデータが得られなかったのも、暫定的に物的財貨部門の平均値で代表させている、サービス価格に関しては物的財貨部門より中日価格格差は大きいと思われる、信頼に足るデータが得られしだい修正される必要がある。

産業別価格格差の要因分解

次に産業連関分析の価格モデルを使って価格格差の要因分解を試みよう。産業連関分析の価格モデルの枠組みでは、生産物の価格は、労働や資本の価格、同じく労働や資本の生産性、原材料(中間投入)の投入効率、および利潤率等の要素によって決定される。本稿の最初にあげた例のうち、日米の価格格差は日本の利潤率の高さと(中間投入と

しての)商業マージンの高さに特に注目した議論であり、日米等から中国へ進出する企業は、中国での低賃金に特に注目している。ここでは上で見た産業別中日価格格差がどのような原因で発生したかを産業連関分析の価格モデルを応用することにより考察する。ただしここでは価格格差が生じる要因を生産要素や投入財の価格格差と技術の格差に分解するところまでにとどめ、ではなぜ生産要素の価格の格差や投入効率の格差が生じるのかといった点まで踏み込んだ議論は行わない。

国際間の価格格差(あるいは価格競争力)の要因分析をした研究にはかなり多くの蓄積がある。その代表的なものはジョルゲンソン教授と黒田教授等のグループによる一連の研究であろう。彼らの方法は以下のように要約される。

- ・一次同次の(資本投入量と労働投入量を説明変数とする)生産関数を考える。
- ・ある経済で、生産物価格の時系列上昇率は、もし生産効率が一定ならば、資本用役価格の上昇率と労働投入価格の上昇率の加重平均(加重値はそれぞれのコストシェア)に等しくなるはずである。
- ・しかし、現実にはそうならず、生産物価格の上昇率の方

が小さくなるのが通常であり、この費用削減の効果が技術進歩によるものと解釈される。

この論法が国際間の価格格差の要因分析にも応用され、生産物価格の格差を投入物価格の格差と技術水準の格差に分解する。

以下に一連の研究の代表例を挙げる。ジョルゲンソン・ニシミズ¹⁾がマクロベースでの日米の成長率格差の要因分析を行ったのを始め、ジョルゲンソン・クロダ²⁾、黒田³⁾等では、産業別に日米の生産性・生産物価格の比較が行われている。また、コンラッド・ジョルゲンソン⁴⁾、コンラッド⁵⁾、ナカムラ⁶⁾では日本・アメリカ・西ドイツでの産業ごとの生産性・生産物価格の比較が行なわれている。

しかしながら、これら一連の研究では、直接的に必要な原材料、あるいは自産業に直接にかかわる生産技術のみに注目しており、経済システムとしての産業連関の中で、間接的に必要とされる原材料やその生産技術が及ぼす影響については考慮されていない。一国の価格形成を考える場合、産業個々の生産技術や投入財の価格はもちろん重要であるが、経済全体のシステムとしての生産効率や投入財価格の水準も考慮されるべきであると考えられる。産業連関

第1表 1990年中日価格差の「自産業部門内生産要素」への分解

	価格格差	中間投入 価格効果	中間投入 量	賃金効果	労働投入 量	固定資本 価格効果	資本減耗 量	その他効果
1) 農林水産業	6 537	2 157	0 608	35 389	-25 778	0.316	0.463	-6 618
2) 石炭	15 926	4 200	3 806	23 440	-16 036	0.794	0.864	-1 142
3) 石油	3 034	0 949	-0 072	2 059	-1 766	0.397	0.142	1 327
4) 金属鉱物	0 784	1 009	-0 915	7 199	-6 620	0.190	-0.144	0 067
5) 非金属鉱物	2 379	1 567	-0 540	6 973	-6 468	0.381	0.338	0.128
6) 食料品	6 822	4 414	0 019	1 498	-0 483	0.131	0.105	1 138
7) 紡績業	2 456	2 254	-0 760	1 902	-0 990	0.091	0.012	-0.054
8) 縫製・皮革製品	4 304	2 623	-0 022	2 873	-1 493	0.092	0.048	0 183
9) 製材・家具	4 410	2 657	0 042	4 196	-2 721	0.111	0.013	0 113
10) 紙・文教用品	4 263	2 743	-0 042	2 074	-1 160	0.178	0.140	0.330
11) 電力・熱供給	4 253	2 883	-1 090	3 833	-3 365	0.617	0.483	0 893
12) 石油・石炭製品	2 199	2 207	-0 971	1 924	-1 875	0.127	-0.043	0 829
13) 化学製品	1 947	1 911	-0 833	2 834	-2 388	0.154	0.049	0 220
14) 建築材 非金属製品	3 496	2 206	-0 255	6 357	-5 433	0.189	0.037	0 395
15) 金属製練・圧延	1 527	1 562	-0 881	3 181	-2 838	0.133	0.034	0.337
16) 金属製品	3 482	1 869	0 027	4 124	-2 908	0.141	0.080	0 148
17) 一般機械	2 065	1 452	-0 540	4 908	-4 235	0.139	0.037	0 305
18) 輸送機械	1 562	1 359	-0 546	4 308	-3 834	0.112	0.009	0 154
19) 電気機械	1 380	1 348	-0 723	2 860	-2 420	0.098	0.030	0.185
20) 電子・通信機械	0.001	0.612	-0.744	2.583	-2.506	0.072	-0.016	-0.001
21) メーター・計器	1 520	1 174	-0 475	10 704	-10 180	0.109	0.016	0 172
22) 機械設備修理	1 520	1 341	-0 516	5 093	-4 427	0.100	-0.062	-0 009
23) 他の工業製品	3 077	2 176	-0 142	3 468	-2 326	0.093	0.009	-0 201
24) 建設	3 077	1 982	-0 432	6.952	-5 756	0.089	0.051	0 191
25) 輸送・通信・郵便	7.462	1.809	0.840	10.979	-7.565	0.565	0.461	0.374
26) サービス	3.794	1.544	-0.343	10.138	-8.280	0.287	0.045	0.403
全産業	3.854	2.014	-0.363	10.777	-9.204	0.208	0.132	0.290

分析とはまさにそうした問題意識から生まれたものであり、本稿では、上記の掲げた価格形成の要因のうち、直接的な効果と産業間の連関を通じる間接的な影響の両方を考慮することにした。

まず次の項で直接効果だけを考慮した分解法つまり上に述べた先行研究と基本的に同じ方法で中日価格差を要因分解した結果を見ることにし、その次の最後の項で直接的な効果と産業間の連関を通じる間接的な影響との両方を考慮した要因分解の結果をみることにする。

1990年中国生産物価格格差の「自産業部門内生産要素の価格格差・投入量格差」への分解

それぞれの産業で、自産業が内部で直接投入している生産要素の価格格差と投入量格差がその生産物価格格差にどのような影響を与えているかを第1表によって見てみよう。第1表においては左欄に示されている「価格格差」がその右側に示される「中間投入価格効果」、「中間投入量効果」、「賃金効果」、「労働投入量効果」、「固定資本価格効果」、「資本減耗量効果」、「その他の効果」の7つの要因に分解されている。これら7つの要因の効果を合計すると価格格差に等しくなる。

第1表の「中間投入価格効果」は、各生産物に関して(中国価格で測った)単位量を生産するのに直接必要な中間投入財両国平均量当りの両国間価格格差であり、両国間の中間投入価格格差が生産物価格格差に与える効果を示している。「中間投入効果」は、各生産物単位量を生産するのに直接必要な中間投入量格差を両国中間投入平均価格で表現したものであり、両国間の中間投入生産性格差が生産物価格格差に与える効果を示している。「賃金効果」は、各生産物単位量を生産するのに直接必要な労働両国平均量当りの両国間賃金格差であり、両国の賃金格差が生産物価格格差に与える効果を示している。「労働投入効果」は、各生産物単位量を生産するのに直接必要な労働量格差を両国平均賃金で表現したものであり、両国の労働生産性格差が生産物価格格差に与える効果を示している。「固定資本価格効果」は、各生産物単位量を生産するときその産業で減耗する固定資本両国平均量当りの両国固定資本価格格差であり、両国の固定資本価格格差が生産物価格格差に与える効果を示している。「資本減耗量効果」は、各生産物単位量を生産するときその産業で減耗する固定資本量格差を両国固定資本平均価格で表現したものであり、両国の固定資本生産性格差が生産物価格格差に与える効果を示している。「その他効果」は、各生産物単位量当りの「営業余剰+間接税-補助金」の格差が両国間の生産物価格格差に与える効果を示している。

価格格差の発生要因のうち労働に関する要素、すなわち生産物単位当り労働投入量と賃金とに関する日中格差の効果は非常に大きい。生産物単位当り労働投入量は、日本は中国よりずっと少なく、言い換えれば、日本の労働生産性は中国よりずっと高く、これは日本の価格を相対的に低くする要因である。反対に、日本の賃金は非常に高く、日本価格を相対的に高くしている。ただし、その結果を加えて、労働要素を賃金効果と生産性効果の合計として見れば、この効果はプラスであり日本価格を相対的に高くする方向に作用している。この傾向が26の全産業で観察されていることは注目される。最下欄に示したように、労働効果の全産業平均に関していえば、中国価格で1万元の生産物当り生産するのに必要な労働量は、中国での投入労働量は日本におけるより日中平均賃金で表現して9204万元の労働量だけ多い(それだけ日本の労働生産性は高い)。全産業平均に関する賃金格差は、中国価格で1万元の生産物当り生産するのに必要な労働量日中平均当り日本賃金は中国賃金より10777万元高い。結果として労働要素全体で中国価格1万元の生産物に関して日本価格を中国価格より1573万元だけ高くする方向に作用しているということになる。

中間投入生産性に関してもほとんどの産業で日本の方が中国より高い(つまり、日本では少ない原材料で生産している、言い換えれば、中間投入生産性が日本でより高い)。しかし、労働投入でも見られたように、この生産性格差の効果より原材料投入価格格差の効果の方が大きい。産業別に見て中間投入価格の格差より中間投入効率の格差の方がより大きく生産物価格格差に作用しているのは(20)電子・通信機械だけである。中間投入量効果に関して、中国より日本の方が大きい産業が少しではあるが存在しており、(2)石炭、(25)輸送、(1)農林水産業等の6産業である。(2)石炭に関しては、中国の石炭資源は量的に豊かで比較的に容易に採掘しているのに比して、日本では量的にもわずかしこ採掘しておらず、悪条件のなか低効率で生産していることを反映しているのであろう。(25)輸送に関しては自動車・鉄道の割合の違いとか、エネルギーとして使う石油・電力・石炭の割合の違いとかが影響していることが考えられる。(1)農林水産業に関しては、化学肥料その他の使用量や改良品種の種等特別な種苗の使用量等の相違が考えられる。

固定資本減耗量効果に関しては、ほとんどの産業で日本の方がより大きな設備を使用していることより、単位生産量当りの固定資本減耗も大きくなり、日本価格を上昇させる効果を持つ。固定資本減耗量効果に関して、日本価格を引き下げる効果を持つ産業(日本の資本生産性がより高い

産業)が4産業あり、それらは(4)金属鉱業、(12)石油石炭製品、(20)電子・通信機械、(21)メーター・計器である。(20)、(21)といったいわゆるハイテク産業では、日本の資本生産性が高いことが分かる。

固定資本価格効果は日本価格を相対的に高くしているが、建設価格や機械設備の価格が日本でより高いことを考えれば、当然の結果であろう。その他効果(単位生産物あたりの「営業余剰+間接税-補助金」率の効果)も、(1)農林

水産業と(2)石炭を大きな例外として、おおむね日本価格を相対的に高くしている。日中の企業間の生産態度(利潤追求態度)の差や産業保護政策としての補助金政策の差を考えれば、納得のできる結果である。

全体として、日本の方が中国より、労働にせよ原材料にせよ生産性が高く、これは日本の価格をおし下げる要因であるが、生産性格差の効果より要素価格差の効果の方が大きく、結果として日本の価格を相対的に高くしている。

第2表 日中価格差の「直接間接必要な生産要素の価格格差・投入量格差」への分解

	価格格差	中間投入量	賃金効果	労働投入量	固定資本価格効果	資本減耗量	その他効果
1) 農林水産業	6 537	0 373	47 049	-34 579	0 576	0 631	-7 513
2) 石炭	15 926	2 783	42 213	-30 980	1 474	1 172	-0 736
3) 石油	3 034	-0 363	6 523	-5 367	0 558	0 211	1 472
4) 金属鉱物	0 784	-1 277	12 436	-10 827	0 381	-0 066	0 138
5) 非金属鉱物	2,379	-0,915	14,729	-12,543	0,631	0,470	0,007
6) 食料品	6 822	-0 046	26 906	-19 365	0 586	0 472	-1 731
7) 紡績業	2 456	-1 404	15 447	-11 088	0 420	0 204	-1 122
8) 縫製・皮革製品	4 304	-0 807	17 230	-12 124	0 464	0 242	-0 700
9) 製材・家具	4 410	-0 421	17 256	-12 679	0 474	0 211	-0 430
10) 紙・文教用品	4,263	-0,585	14,915	-10,920	0,572	0,361	-0,081
11) 電力・熱供給	4 253	-1 196	13 520	-10 888	0 988	0 682	1 148
12) 石油・石炭製品	2 199	-1 155	8 096	-6 746	0 468	0 112	1 424
13) 化学製品	1 947	-1 388	12 755	-10 089	0 474	0 224	-0 029
14) 建築材・非金属製品	3 496	-0 752	16 114	-13 198	0 550	0 224	0 558
15) 金属製練・圧延	1,527	-1,425	10,826	-9,019	0,421	0,151	0,573
16) 金属製品	3 482	-0 827	14 045	-10 892	0 500	0 224	0 433
17) 一般機械	2 065	-1 175	12 646	-10 490	0 408	0 146	0 531
18) 輸送機械	1 562	-1 217	12 059	-10 124	0 378	0 113	0 353
19) 電気機械	1 380	-1 365	10 268	-8 380	0 358	0 138	0 361
20) 電子・通信機械	0,001	-1,377	8,053	-7,063	0,254	0,041	0,091
21) メーター・計器	1 520	-1,123	18 191	-16 327	0 352	0 106	0 320
22) 機械設備修理	1 520	-1 169	12 841	-10 731	0 362	0 042	0 176
23) 他の工業製品	3 077	-0 793	14 678	-10 984	0 439	0 177	-0 440
24) 建設	3 077	-0 975	16 255	-13 218	0 410	0 190	0 415
25) 輸送・通信・郵便	7,462	0,411	18,804	-13,801	0,844	0,571	0,633
26) サービス	3,794	-0,595	17,084	-13,680	0,497	0,145	0,344
全産業	3,854	-0,760	22,578	-19,282	0,435	0,276	0,606

1990年中日生産物価格格差の「直接間接必要な生産要素の価格格差・量格差」への分解

次に第2表を見ながら、産業連関論の価格モデルに基づいて、生産物価格に影響を与える要因を、その生産物を生産する自産業内部の直接要因だけでなく、他産業・自産業の諸要因が中間投入価格の変化を通じて与える間接的影響も含めた直接間接要因について考察してみよう。第1表の「中間投入価格効果」、「中間投入量効果」、「賃金効果」等は各産業自部門内のそれら各項目がどれだけの影響を与えるかということであるが、第2表の場合は自部門および他部門からの間接効果の両方を合わせてどれだけの影響を与えるかということである。したがって、第2表から第1表の

同一産業同一項目の数字を引けば間接的影響の大きさが求まる。第2表には、第1表に存在する「中間投入価格効果」という項目が存在しないが、第2表の各項目に含まれている間接的影響の大きさの合計が、第1表の「中間投入価格効果」の大きさに等しくなる。

中間投入量効果が日本価格を引き上げている産業(中間投入効率が日本で低い産業)は3産業((2)石炭、(25)運送、(1)農業)であり、直接効果のみを考慮した場合と比較して半減している。そして、それら3産業での同効果の大きさも直接間接で見ると直接のみで見た時よりかなり小さくなっている。その他の産業では日本の中間投入生産性の方が高く、日本価格を引き下げる効果を持っていたわけである

が、直接間接の両効果では、全般的傾向が個々の効果を増幅することになる。最下欄の全産業合計では、直接効果より2倍以上の大きな日本価格引き下げ効果を持つことになっている。

賃金効果と労働投入量効果に関して、直接的要因だけを見ると、(6)食料品、(7)紡織業等では、格差の影響は他産業と比べて比較的小さかった(つまり、賃金も労働生産性も比較的接近していた)。しかし、直接間接の両効果で見ると、これら以外の産業からの間接的影響をうけて、これらの格差の効果が全般的な傾向と同方向に拡大されているのが注目される。

固定資本減耗量効果に関しても、直接的要因のみを見た時は日本価格を引き下げる効果を持った産業(日本の資本生産性が高い産業)が4つあったが、直接間接で見ると、(4)金属鉱業以外では全て日本価格を引き上げる効果を持っている。これも、他の産業からの間接的影響(この場合全体として、日本の資本生産性が低いという状況)が個々の産業での効果を増幅していることが分かる。

その他効果(「営業余剰+間接税-補助金」率の効果)に関しては、最下欄の全産業合計では、直接間接の効果は直接的効果を増幅していることになるものの、日本価格の引き下げ効果を持つ産業は5産業から8産業に増加している。この結果は少々意外であった。なぜなら、直接効果では「その他効果」は全体的傾向として日本価格の引き上げ効果を持っているので、間接効果がこの傾向を増幅するというのであれば、日本価格の引き下げ効果を持つ産業は減少するはずである。これは、農林水産業での当該効果が非常に日本価格引き下げ格的であったため、そこから投入を受ける軽工業部門((6)食料品、(8)縫製皮革毛製品、(9)製材家具))での当該効果が日本価格引き下げ格的に働いたものと考えられる。

なお、以上の分析は1990年の中日価格格差を対象とするものであるが、その後中国の物価はかなり大きく上昇している。例えば1996年の全商品平均の物価は1990年の1.9倍(「中国統計年鑑1997年」のGDPデフレーターによる)である。他方、同期間における日本の物価上昇率は1.05倍(経済企画庁「季刊国民経済計算」のGDPデフレーターによる)であり、中国と比べるとその上昇率は小さい。しかし、市場為替レートが同期間に1990年の30円/元から1996年の13円/元に変化したので、日中の産業全体の価格格差は、日本が中国の4.854倍(1990年)から6.13倍(=4.854×1.05/1.9×30/13)(1996年)程度に拡大しているものと考えられる。中日の各要素生産性、各要素価格の相対的關係がこの期間に変化しないと仮定すると、1996年の全産業の日中価格

差5.13(=6.13-1)は第2表の全産業のそれぞれの数字に同じ倍率(1.33=5.13/3.854)を掛けることにより中間投入効果-1.01、賃金効果30.05、労働投入効果-25.67、固定資本価格効果0.58、固定資本減耗効果0.38、そして、その他効果0.81に分解されると考えることができる。また産業間の相対価格にも大きな変化がないと仮定すると各産業の価格差とその要因も同じ倍率を掛けることにより大体の推測はできる。しかし、これらのことは新しい産業別PPPデータ、産業連関表データが利用可能になった時点でそれらのデータを使って再検討される必要がある。

まとめ

本稿では、日本と中国での産業連関表と購買力平価のデータを用いて、1990年時点での両国の価格格差とその発生要因について検討した。本稿で得られた結果を要約すれば次の4点になるであろう。

・本稿で用いた26の産業分類では、全産業を通して、日本の生産物価格は中国価格に比較して相当高く、特に農林水産業や食料品産業では8倍程度の価格差が観察される。全産業平均では、日本価格は中国価格に比較して4倍程度高い。

・日中に価格格差を生じさせている最大の要因は、賃金効果と労働生産性効果である。言うまでもなく、前者は日本価格を上昇させ、後者は日本価格を低下させる効果を持つが、これらを合計すると、前者が後者を相殺し日本価格を上昇(中国価格を低下)させる効果をもつ。

・上記と同様の傾向は、中間投入の投入財価格効果と投入生産性効果についても観察される。その上に、残りの固定資本価格効果、資本減耗量効果、その他効果は、全般的には日本価格を上昇させる効果を持っていたので、結果として日本の対中国相対価格は極めて高くなった。

・中間投入財も他の産業の生産物であるから、中間投入財の価格効果は、究極的にはそれ以外の6つの効果に分解することができる。分解された効果を間接効果とよぶことにすれば、間接効果は直接的な効果を増幅する効果がある。つまり、賃金効果はより大きく日本価格を引き上げる効果を持ち、労働生産性効果はより大きく日本価格を引き下げる効果を持つ。

(参考文献)

- [1] Jorgenson, D W and Nishimizu, M (1978). "U.S and Japanese Economic Growth, 1952-1974: An International

- Comparison", *Economic Journal* 88: 707-726
- [2] Jorgenson, D W. and M Kuroda (1990), "Productivity and International Competitiveness in Japan and the United States, 1960-1985" In C R Hulten (ed by), *Productivity Growth in Japan and the United States*, NBER, Studies in Income and Wealth 53, The University of Chicago Press, Chicago, 29-57
- [3] 黒田昌裕「TFP(全要素生産性)の理論と測定(II)－生産関数からの接近－」、「イノベーション&I-Oテクニーク」第3巻、第4号、1992年
- [4] Conrad, K. and D W Jorgenson (1985), "Sectorial Productivity Gaps between the United States, Japan, and Germany, 1960-1979". In *Probleme und Perspektiven der weltwirtschaftlichen Entwicklung*, Schriften des Vereins fur Socialpolitik, Neue Folge Band 148, 335-347
- [5] Conrad, K. (1988), "Theory and Measurement of Productivity and Cost Gaps: A Comparison for the Manufacturing Industry in U.S., Japan, and Germany, 1960-1979", in W. Eichhorn (ed by), *Measurement in Economics: Theory and Applications of Economic Indices*, Physics-Verlag, Heidelberg, Germany, pp 725-50
- [6] Nakamura, S. (1991), "Explaining Cost Differences between Germany, Japan, and the United States". in W Peterson (ed by), *Advances in Input-Output Analysis: Technology, Planning, and Development*, Oxford University Press, Oxford, pp 108-120

Price Comparison between China and Japan *- Observed Price Gaps and the Sources -* (Summary)

Li Jie, Lecturer, Ritsumeikan University
Hiroshi Izumi, Professor, Osaka University of Economics
Kiyoshi Fujikawa, Professor, Konan University

This paper attempts to explain why prices are systematically higher in Japan than in China with two main purposes: (i) presenting a methodology for a bilateral comparison of cost structure by using harmonized input-output tables and purchasing power parity data, (ii) measuring both direct and indirect effects of productivity and input-price components of sectoral costs of production in Japan relative to China in the year 1990.

As to the direct components, the main findings in the empirical study are as follows: (i) Japan's prices are relatively higher than China's in all 26 industrial sectors, which we examined, (ii) China's wages are lower than Japan's (raising prices in Japan), while Japan's labor productivity on the whole is higher than China's (reducing prices in Japan). However, taking both labor-related components of wage and productivity into consideration, the former effect offsets the latter, as a result, the labor-related component raises Japan's prices relative to China's, (iii) the price effects of intermediate

input are price reducing in China, while the productivity effects of intermediate inputs are basically price reducing in Japan. And, as we observed in the labor-related component, price effects tend to offset the productivity effects, (iv) the capital input productivity components are basically price raising in Japan, since Japan's industries have relatively large fixed capital-output ratios. And in all of the industries, the components of capital price are also price raising in Japan, (v) "other" components, which represent the price effects of "profit rate in a broad meaning," work mainly to raise prices in Japan.

Since input prices are originally output prices of other industrial sectors, the intermediate input price can be decomposed further. Therefore, the indirect effects in this paper mean ultimately decomposed input price effects spreading through inter-industry input output relations. The observation shows that indirect effects tend to amplify the general tendency observed in the direct effects considerably.

経済交流部だより

広がる高速交通網 ー日本海側各地で主要自動車道の整備が進むー

ERINA経済交流部長 中川 雅之

1997年を振り返ってみると、日本海側各地において道路
交通網の整備が大幅に進捗した一年であった。主なものを
時系列順に列挙してみよう。

①3月15日	「中国横断自動車道・岡山米子線」全線開通。 これにより、瀬戸内海を跨いで鳥取から高知まで、日本海と太平洋が高速道路により結ばれた。
②10月1日	「磐越自動車道」全線開通。 これは日本海と太平洋を一本の高速道路で結ぶ本州初の横断道で、新潟市と福島県いわき市（総延長213キロ）が直結した。
③10月16日	「上信越自動車道」新潟県へ延伸。 これにより、新潟県上越市と長野市の所要時間は約一時間となり、上越ー東京間は北陸自動車道から長岡経由、関越自動車道ルートに比べ一時間程度短縮された。
④10月30日	「山形自動車道」庄内あさひー酒田間開通。 これで酒田市と東北自動車道とを結ぶ山形自動車道全線（158キロ）の50%超が開通したことになるとともに庄内地域初の高速道路となった。
⑤11月13日	「秋田自動車道」全線開通。 7月23日に岩手県内の湯田ー北上西間が開通していたが最後に残っていた秋田南ー昭和男鹿半島間が完工し、東北自動車道に直結する全線（133キロ）が開通した。これにより、秋田県と首都圏が直通となるとともに、東北六県の県庁所在地は高速道路で結ばれることとなった。
⑥11月13日	「北陸自動車道」全線開通。 新潟亀田ー新潟空港間が開通。1966年に工事が開始された北陸自動車道は25年かかって新潟空港と滋賀県米原間487キロが全通した。 なお、新潟空港インターチェンジは日本海沿岸東北自動車道（日沿道）の基点でもある。
⑦12月6日	「中部縦貫自動車道・安房峠道路」開通。 長野県松本市と福井市をつなごうという高規格幹線道路である「中部縦貫自動車道（全長約160キロ）のうち難工事であった北アルプスを貫く安房トンネルを含んだ区間5.6キロが開通。これにより、従来30分かかっていた安房峠越えが5分に短縮され、積雪のため半年間通行不能であった国道158号も通常の通行が可能となった。 なお、中部縦貫道は関東、中京、北陸を東西に直結する新たな交通軸として考えられているルートである。

東北と関西を結ぶ幹線物流ルートの誕生

こうした高速道路を中心とする自動車道の開通は、それぞれの地域において物流や観光の振興に対する期待とともに沿線の各市町村相互間の連携に対する必要性を改めて喚起させている。なかでも「磐越自動車道」の全通は、単に新潟県と福島県の連携軸となるだけでなく、東北自動車道、北陸自動車道、そして名神自動車道などと結びつくことにより東北と関西をつなぐ新しい高速交通網（福島県・郡山ー大阪・吹田間約730キロ）の誕生とな

り、首都圏を経由しない広域地方間の幹線物流ルートとしての役割りが期待される。（都内の交通渋滞などを勘案すれば従来比2、3時間は短縮するほか到着時刻が予測し易いなどのメリットもある。）

勿論、高速道路開通の効果を交通ネットワークとして十分に享受するためには沿線に点在する港湾、空港、工業地帯、商業地帯などとのアクセスの改善が不可欠である。そのため、地方道の整備なども必要であろう。と同時に、ネットワークとしての活用策につき各地域で産官

学が一体となって工夫するなどソフト面での対応も重要である。

地域連携と情報交流

地域経済の国際化（ボーダーレス化、グローバル化）が進むなか、各地域における対応が重要であるのと同様に、県の内外を問わず各地域相互間の連携がますますその重要度を高めている。各地域はそれぞれの特性を活かして「らしさ」を伸ばす、即ち「個性化」を進める。一方、他地域とは相互にそれぞれの個性を尊重しながら「共生」する道を追求する。そして、全体としてのメリットも享受できるようなネットワークを構築する。これが地域連携のある

べき姿であろう。

他地域をお互いに尊重するためにはお互いを知ることから始まる。そのために無くてはならないのが情報交流ということになる。ERINAとしても、日本海側の各地を中心とした地域連携の促進に少しでも寄与すべく、昨年発刊した経済情報誌ERINA BUSINESS NEWSで日本海沿岸各地の動きを「列島環日本海情報」として紹介している。また今春には、環日本海経済交流に携わるシンクタンクと日本海沿岸主要港湾都市の商工会議所をメンバーとする地域連絡会を発足し情報交流の場とする予定である。

なお、昨年12月に開催した準備会の内容につき、次の報告をご参照頂きたい。

日本海側の経済団体とシンクタンクの連携に向けて —「北東アジア経済交流地域連絡会」設立準備会を開催—

ERINA経済交流部部長代理 駒形 正明

日本海側の各地で対岸との経済交流や物流ルートの開拓などが積極的に行われている。こうした地域では、経済団体や地方シンクタンクを中心に、具体的な貿易や投資についての情報の交流と今後の協力方法の模索や、担当者同志の交流の必要性を望む声が高まってきた。そこで、ERINA経済交流部を始め同様の関心を有する5団体が12月に「北東アジア経済交流地域連絡会」の設立準備会を開催し、今後1998年2月をめどに連絡会を発足させる事で合意した。

「北東アジア経済交流地域連絡会」の準備会は12月10日に東京で開催された。約3時間にわたり、地方の実状などを報告しながら会のあり方や事業内容などについて協議した。出席者からは実務担当者の集まる会合が少ないので若い研究者が交流できる機会がほしい、日本の日本海側の地域がどのような取り組みを実施しどのような協力が可能なのか情報が少ない、経済団体とシンクタンクが同席し交流するのは意義が大きいなどという意見が出された。

その結果、次の点について合意した。まず名称については「北東アジア経済交流地域連絡会」とし、年間2回以上の連絡会を開催し、それぞれ必要な情報の交換を行う事や、

貿易や投資など具体的な経済交流の方策や問題点、今後の協力・連携の方法などについて意見交換を行う。開催場所については、日本海側の交通網の整備が十分とはいえないため東京での開催が便利との声が多かったが、やはり、会の主旨から日本海側の関係都市で開催する方向で検討する。また、準備会に出席した5団体を幹事とし、今後、参加を希望する地方の経済団体やシンクタンクに対して参加の呼びかけを行う事とした。さらに、当面はERINAが連絡役を担当する。情報交換の方法については、できるだけ速やかに情報交換が行えるようにEメールの活用なども提案されたが、再度検討する事とし、当面はERINAの「ビジネスニュース」の中に経済交流地域連絡会のページを設けることとした。

そして、2月に新潟市で開催される「北東アジア経済会議」の中で「日本海沿岸地域の強化と連携」という分科会があるので、それに合わせて集まり発会式を行う事とした。

なお、この準備会には、秋田商工会議所、酒田商工会議所、北陸環日本海経済交流促進協議会、とっとり政策総合研究センター、環日本海経済研究所（ERINA）の5団体が出席した。

研究所だより

セミナー・シンポジウムの開催

▽シンポジウム▽

平成9年12月8日(月) 新潟グランドホテル(新潟市)において、環日本海港湾公開シンポジウム「日・露交流の推進を目指して」を運輸省、国際港湾交流協会との共催で開催。

ロシア側発表：パヴェル・チェチーヒン氏(ロシア運輸省海運局海運統合・協力部長) 他

日本側発表：第一港湾建設局、新潟県、国際港湾協会、ERINA

パネルディスカッション：コーディネーター 三橋郁男氏(前第一港湾建設局長)

▽第7回賛助会セミナー▽

平成9年12月19日(金) 新潟グランドホテル(新潟市)において、「アジア通貨危機の現状と展望—北東アジアへの影響を含めての考察—」をテーマに開催。

・講師：東銀リサーチインターナショナル
社長 大島陽一氏

▽ロシア・セミナー▽

平成10年2月5日(木) オークラホテル新潟(新潟市)において、「エネルギー部門における日ロ協力：日本海経済圏との関わりで」をテーマに開催。

・講師：駐日ロシア連邦副通商代表
ゲンナディ・グローバ氏

編集後記

ERINA REPORTでは、これまでも北朝鮮の羅津・先鋒自由経済貿易地帯の現状や、ロシア極東および中国東北三省の経済に関する報告を紹介してきました。今回はこれらを「図們江開発は進んでいるのか」というテーマで、貨物輸送ルートの開発状況、図們江地域の経済状況、図們江をめぐる多国間協力の現状と問題点についてまとめています。図們江開発は確実に動いています。しかし、開発のスピードは遅く、問題点、課題は山積みといった状況です。こういった中で我々はどうすべきか、何ができるのかを考えさせられます。また、図們江地域開発において、「国境通過」というのは重要なキーワードの一つ

です。そこで、中国・ロシア・北朝鮮といった三国間の国境通過の体験を紹介しました。この地域の国境通過の現状や各都市の経済状態など図們江地域の“今”がうかがえることでしょう。国境という壁の厚さを改めて感じます。

北東アジアにおいて、動きがあるのは図們江地域には限りません。ロシアのシベリアランドブリッジの現状を見ても、低迷状態を脱すべくさまざまな措置が取られ始めています。ロシア連邦政府および沿海地方政府による各種施策の決定に加え、1997年11月のエリツィン・橋本会談の中で「シベリア鉄道の復興を含む輸送網の近代化を支援する」ことが取り上げられるなど、日本の支援体制にも新しい動きが現れ、今後に希望が持てます。

また、最近ではロシアおよび中国も各種の統計データが公表されるようになってきました。しっかりとした体系の経済統計データがあることで、さまざまな研究・分析が可能になります。今回掲載した「ロシア経済の新地平」、 「中日価格差とその要因」もその一例です。今後の北東アジア各国・各地域の経済統計データの公表が望まれます。

今後もERINA REPORTを通じて北東アジア地域の現状をお伝えし、問題提起ができればと考えております。みなさまのご意見・ご要望等をERINAまでお寄せ下さい。

(K)

編集・発行 財団法人 環日本海経済研究所◎
The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)
〒951-8068 新潟市上大川前通6番町1178番地1
日本生命榎谷小路ビル6階
Nihonseimei Masayakoji Bldg. 6F,
6-1178-1 Kamiokawamae-dori,
Niigata 951-8068, JAPAN

TEL 025-222-3141 (代表)
025-222-3636 (調査研究部)
025-222-3150 (経済交流部)

FAX 025-222-9505

E-MAIL

webmaster@po.erina.or.jp

ホームページアドレス(URL)

http://www.erina.or.jp

発行日 1998年2月15日
(お願い)

ERINA REPORT送付先の住所、氏名などが変更になりましたら、上記までご連絡下さい。

禁無断転載