

ERINA

VOL. 8

ビジネス ニュース

BUSINESS NEWS

Economic Research Institute for Northeast Asia

【第8号】

TOPICS

- | | |
|------------------|----|
| 中国吉林省開発・投資セミナー | p1 |
| 日本海側港とユーラシアの国際物流 | p3 |
| 浦項工科大学企業研修生セミナー | p7 |

SERIES

- | | |
|-------------------|-----|
| 海外ビジネス情報 | p7 |
| 列島環日本海 | p11 |
| 北東アジア経済交流地域連絡会だより | p16 |
| セミナー報告 | p17 |
| ERINA からのお知らせ | p20 |

1998年7月24日 発行

■中国吉林省開発・投資セミナー■

セミナー開催の経緯と意義

吉林省地域総合開発計画にかかる開発調査は、中国の要請に基づき、国際協力事業団（JICA）が実施したもので、事業団は平成8年9月から平成9年12月までの間、財団法人国際開発センター（IDCJ）藪田仁一郎氏を団長とする調査団を現地に派遣した。JICAによれば、中国における地域開発計画策定は、88年の海南島総合計画、93年の上海浦東新区高橋地区、94年の九江市総合開発に次いで四つ目となる。さらにIDCJによると、中国政府の国家計画委員会が加わった調査は始めてのことである。全体計画の枠組みは、「（農業の高付加価値生産、工場再編の推進など）地域経済構造を転換すること」によって、「（計画経済の名残が強く閉鎖的な）東北現象を打破すること」を目標とする。この計画目標の実現に向けて省政府が主導的な役割を果たすべき事柄のうち、特に重要な18のコア・プログラムを選定し、2010年に向けての開発戦略を提唱している。この最終報告にあたり、吉林省は同センターを通じて国連工業開発機関（UNIDO）に開発・投資セミナーを要請し、今回の開催となった。新潟開催の打診を受けたERINAでは、共催を受諾するとともに、新潟県上越市、石川県金沢市において、ERINA地域セミナーとして独自にこの開発・投資セミナーを実施することとし、東京、名古屋と併せ計5回のセミナーが日本各地で開催された。

〔セミナー開催日・場所〕

- 6月17日 東京
- 6月22日 新潟
- 6月23日 上越 (ERINA 地域セミナー)
- 6月24日 金沢 (ERINA 地域セミナー)
- 6月26日 名古屋

吉林省の投資環境と投資重点分野 吉林省 副省長 王国 発 氏



「吉林省の総面積は18.7平方キロメートル、総人口は2610万人です。省内には9つの市・州があり、60の県・区があります。北朝鮮、ロシアと国境を接し、日本海へは防川から15kmの位置にあります。豊富な天然資源に恵まれ、中国の主要穀物生産地域の一つに数えられています。木材資源も豊富で、蓄積高・生産高は全国2位です。省の西部は広い草原で、牧畜業も盛んです。東部には人參や鹿（の角）など3000種の動植物が生育しています。石油・天然ガス・鉱産物も豊富で、長白山は代表的な観光名所でもあります。

吉林省は古くから工業基地の一つで、640の国有企業、大型・中型の企業があります。中国第一自動車グループは中国自動車産業の育ての親でもあり、吉林化学工業グループは重要な化学工業の基地で、長春客車工場は全国最大の鉄道旅客列車の製造基地です。その他各種工業がありますが、多くは技術更新や設備投資が待たれ、商品の転換期ともいえ、それだけに合併・投資の潜在力は大きいといえます。科学技術の研究、教育の分野でも優れ、国家の重要な育成機関が集っています。

鉄道は、ロシアと既に接続し、年内には正式に開通する予定です。長春—四平、長春—管城子的高速道路は既に完成しており、空港は長春、吉林、延吉、柳河の4ヶ所にあり、国内・国際線合わせて41路線あります。航路は大連、營口を利用するほか、北朝鮮に3つ、ロシアに1つの路線があります。省内には4つの国家級経済技術開発区、12の省級経済開発区を設置し、優遇政策と投資領域の拡大を図っています。

吉林省の21世紀に向けた目標は、第一段階として九・五計画を完了させ、第二段階で2005年までに総合的経済力を引き上げ、社会主義

市場経済体制を完成させ、他地域の国内水準に横並びにします。当面の重点政策は、経済構造を調整し、国有企業の改造・改革を行い、経済効率を引き上げ、競争力を充実させます。そのために必要な項目として農業の産業化・効率化の促進、自動車産業・石油科学コンビナートの2大産業の改造と競争力の引き上げ、食品加工・医薬品産業の発展と商品開発、ハイテク産業の強化、電力供給や通信・インフラ基盤整備の加速などが挙げられます。

今回は日本の調査団による18項目のコアプログラムとも関連した5分野54項目のプロジェクトをご紹介します。ぜひご参考ください。」

吉林省の開発ポテンシャルと
開発戦略
財団法人国際開発センター
理事長 藪田仁一郎氏

「私たちは九・五計画を参考としながらも、より個性的なものを作り上げようと議論してきました。まず中国全体がこれからどう変わっていくか、その中で吉林省の位置づけという点に触れたいと思います。20世紀の中国は一言でいえば革命の時代でしたが、いま転機を迎えています。国有企業のリストラに伴う個人消費の冷え込み、アジア経済全体の沈滞に伴う外国投資の減速という問題に直面しています。しかし、市場経済への移行を果たした21世紀の中国は世界の経済大国の一つになっているはず。現在中国経済の規模は日本経済の約1割ですが、20年後には3分の2強の経済規模になると想定されています。中国への外国投資も多様な時代がやってきます。つまり中国は技術基盤・人材基盤が東南アジアと異なり、国内市場の規模が異なります。これからは労働集約的というより技術集約的産業、現地市場志向型産業、あるいは産業を支える物流・通信・交通などへの外資の進出機会が多くなってきます。こうした展望の中で、吉林省には主に4つの開発ポテンシャルがあると考えられます。

[18のコア・プログラム]

農村集団経済組織
畜産(肉牛)総合振興
長春野菜卸売市場改善
水資源開発森林の持つ公益的機能の受益者
負担
木材加工産業振興
農産加工・食品産業振興
自動車・機械部品産業構造改革・強化促進
老朽産業再編・活性化推進
延辺地域産業振興
老朽化企業改造
延辺小水力開発促進計画
長白山・延吉総合観光開発
東西軸幹線道路整備
農村フィーダー交通網計画
物流ターミナル整備計画
地方経済開発区見直し
老朽化住宅地区再開発

第一は農業資源のポテンシャルです。トウモロコシは全国シェア15%、大豆も盛んですし、畜産の伸びが急速です。豚肉は過去5年間で倍増、牛肉は過去5年間で5倍増、全国シェア5%にのぼっています。ナラ・シナなど林業資源も国内シェア8%で、加工部材としての輸出も考えられます。第2は機械・金属系の技術・人材基盤です。長春の第一自動車など吉林省の自動車生産台数は年間34万台、部品メーカーも300余あります。吉林化学は中国内陸の石油化学基地としては非常に大きなものです。こうした可能性を見越して琿春には現代グループの鉄鋼工場が進出しており、韓国・浦項-北朝鮮-中国・琿春を結ぶ構想も考えられています。人的にも長春には官民で3万5千人の科学技術研究者がおり、いくつかの有名大学があります。日本語が出来る若者も大勢います。第3は、さらに長期的なポテンシャルとして東北地区全体の国内市場の面が挙げられます。現在東北三省で1億人余の人口があり、百万以上の都市が7つあります。長春は東北全体の南北軸・東西軸の中心、交通の要路に当たり、15年、20年先には購買力のある大きな市場としての可能性を持っています。第4のポテンシャルが図們江開発です。特に中国側から見ると、延吉-琿春は交通アクセスの要として、地理的に経済発展の可能性を持っています。

こうしたことを念頭に、18のコアプログラムを提案しましたので、ぜひご覧いただきたいと思います。」

吉林省重点プロジェクトの紹介
吉林省 計画委員会
副主任 賈 広 和 氏

「調査結果が十分に利用され、開発計画が着実に実施されるためにも、以下の通り54件のプロジェクトを紹介します。」

1) 農牧畜水利関連 (19件)

吉林省優良水稻生産拠点整備計画/敦化市延辺黄牛系列開発項目/東豊県鹿製品加工計画/長春60万ト飼料プロジェクト/延辺「林檎梨」高度加工計画/山菜加工プロジェクト/琿春老竜口水力中枢整備/延辺小水力系列プロジェクト/吉林市灌漑区整備 など

2) 電子・ハイテク産業 (9件)

長春ハイテク産業株式会社プロジェクト/長春光学精密機械学院ハイテク産業センターの光学変色インク計画/吉林市輻射交連熱縮材料プロジェクト/生長ホルモン促進剤プロジェクト など

3) 工業加工分野 (9件)

長春車体内装材料/長春車輛付帯シールド部品・ゴム部品 など

4) エネルギー・交通・都市インフラ施設 (9件)

長春市軽軌道第一期プロジェクト など

5) 環境保全その他 (8件)

吉林省白河林業局長白山森林観光計画/白城市汚水浄化槽整備 など

ザルビノ鉄道への言及

セミナーに先立ち、王副省長は新潟県本間出納長への表敬訪問を行ったが、その際に懸案の「琿春-マハリノ(クラスキノ) 鉄道」について触れ、中口合意の営業開始日が7月1日から8月12日に延期された事実を公表し注目された。しかし、セミナーでは「8月中、あるいは年内になるのでは」と含みを残し、その実現の微妙さを感じさせた。

■日本海側港とユーラシアの国際物流■

ERINA 経済交流部 部長代理
佐藤 尚

エリナビジネスニュース第6号で「SLB (シベリア ランドブリッジ) 復興の真の意義」と題し、筆者の意見を述べたが、ここでは我国日本海側にある港と、シベリア鉄道および対岸地域との物流分野での有機連携につき考えてみたい。輸送は発地から着地までの一貫した業務であり、輸送における一つの局面のみを取り上げて論ずるのは、不完全である。整備された港であれ、鉄道であれ、利用者にとっては発地から着地までの一つの通過地点であり、一つの部分でしかない。全体として、輸送が予定通り、安全に実施されることが重要であり、それが充たされる限り低廉な料金が利用者にとってのすべてである。海外での輸送インフラと同時に、日本国内の輸送問題の改善にも言及する必要がある、今回はこの事を考えてみたい。

日本海側港に距離的メリットを生かす貨物の創出を

現今まで海上貨物の主要港は太平洋側に位置し、国内輸送網の発達も太平洋側偏重が続いてきた。生産現場も太平洋側に位置し、原材料、製品の輸出入等も太平洋側港を中心に実施されている。阪神淡路大震災の後、一時的に神戸港から他の地方港等に貨物がシフトしたが、同港湾の復旧とともに基本的に元に戻った。日本国内生産拠点のアジアへの移転、国内港湾料金の高さに起因する外国船の日本寄港中止等により、世界における日本発着の貨物量の比重は相対的に下がってはいるが、日本国内を見れば太平洋側港の比重は依然として大きい。シベリア鉄道利用貨物についても、太平洋側港経由の、特に横浜港利用の貨物が圧倒的に多い。なぜ距離的に近い、日本海側港を利用しないのかと疑問をもたれるむきもあると思うが、日本から欧州までの全輸送距離の中で日本港からロシア沿海州港までの距離が占める割合は僅かであり、それ以上に大量の貨物を扱う太平洋側港へは各航路の定期船運行状況も良く、ロシア向け貨物についても集積し易いのである。太平洋側港には世界のあらゆる地域向けの貨物が集まり、ロシア向けはその一部に過ぎないが、日本全国から集積されるため、結果としてロシア向け貨物も増大する。大手船会社にしても貨物の分散化よりは集約化を希望し、効率の良い運行を望み、新航路開拓には消極的である。

日本海側港の活性には、強力な動機づけが必要である。一つは日本海側港がその距離的メリットを生かせる地域に貨物を創出する事である。特にシベリア、極東等過疎地域における産業復興支援、中国の東北地域の国営企業改革、さらには予測が難しいが、北朝鮮の産業再建等を主眼におき、北東アジア域内物流の増大を図る事である。その時日本海はこの地域のいわば内海となり、日本海側港の地理的利点は十分活用できると思われる。こうした開発のためには民間セクター主導では不可能であり、公的セクターの関与を引き出し、近隣諸国の産業復興・改革支援としてODA等の公的資金投入が必要になると同時に、日本海側港の保税機能の強化、国の税制優遇処置等がハード、ソフト両面での対応も必要なのである。

日本海を結ぶ
トラック・フェリー輸送

このような状況を待たずとも、日本海は世界標準規模としては内海であり、内航海運に適した広さである。運ぶべき貨物が少ない段階で、物流だけを先走りさせて論ずるのは本末転倒の感もあるが、敢えて言うならば、この海域にはフェリーが最適であり、コンテナではなく、トラック輸送が実施されてしかるべではなかろうか。もちろん道路設備の未整備、法制度、言葉の問題、他国籍トラック運行の問題等、実現には基本的課題が山積しているが、北東アジア地域の物流整備の最終目標はフェリーの就航であると思われる。日本からロシア沿海州までの距離と、本州と北海道あるいは九州までの距離に大差はなく、技術的には今すぐにも運行できる。ロジステック（兵站）には技術的な問題はなく、あとは北東アジア地域の産業振興に日本がどう関与するのか、どう実行に移すのか、といった点が重要なポイントになる。

鉄道輸送による 環境保全と有機連携

もう一つは日本の物流政策、港湾政策に大きく関与してくる点で、前述のような北東アジア地域の産業振興を視点にいれるといった大きな問題ではなく、発地から着地までの輸送方法についての提言である。太平洋側港が日本の世界貿易を支える玄関であり、日本国内の物流網・道路網がこれら主要港に向かって放射状に整備されている。国内輸送の手段はトラックであり、荷受地点から港湾地域まで、途中荷卸作業を原則実施することなく輸送できる、簡便な手段である。しかし問題が幾つかあり、問題解決と日本海側港の利用促進をリンケージして考えてみたい。まず考えられるのは、港湾地域の交通渋滞、大気汚染である。交通渋滞は国内輸送日数の短縮化を阻害すると同時に、生産現場にも不利益をもたらす。また大気汚染については、97年12月の世界温暖化防止京都会議でも謳われたように、その解決が経済合理性、利益に優先する課題である。環境にやさしい輸送手段は鉄道である。

経済の合理性から見れば、鉄道はトラックに比較し利便性に欠け、輸送途中での列車編成上日数も掛り、物量も一度に千トン前後の貨物が必要である。小口貨物には対応できず、小回りの効かない輸送手段である。しかし、環境への配慮を優先し、生産現場の効率を考慮すると鉄道利用にも光明は見えてくる。日本の港湾は原則土日の作業を実施しない。月曜から金曜までの週5日が作業日となる。国際輸送は輸出入関係の書類整備、また船への積み込み、積み下ろし作業故、2、3日の作業日が必要であり、貨物も船の入出港日の関係から港湾地域に定められた日に到着していなくてはならない。もし何らかの理由で予定の船に積み込めなくなれば港湾地域に保管し、保管料を誰かが負担することになり、また着地側では、現地工場の生産計画に支障をきたしたり、到着期限日に貨物が間に合わないための違約金支払い等の問題が発生するであろう。日本の生産現場にしても週5日稼働の港湾に合わせるため、出荷後に生産し、次の出荷を待つ製品は在庫になってしまう。輸送には迅速さより定時制がより重要なのである。確かに、鉄道は輸送時間が掛り、生産現場から取り扱い駅、港湾施設内までの余分なトラック輸送の手間が掛かるが、一部の大工場には敷地内に鉄道の引込線があり、港湾地域も然りである。鉄道を有する工場と港湾を結び付ければ途中での積み替え作業、トラック輸送も不要になる。あとは1000トン前後の貨物量があれば技術的には貨車の運行が可能になる。ここで鉄道の定時性がメリットとして最大限生かせることになる。生産現場では在庫を有することなく、定期的に鉄道貨車に積み込む事ができ、鉄道側は途中の操車場で船のスケジュール、貨物量に応じ貨車を待機させ時間調整する。勿論工場内で貨車を待機させるスペース、操車場のスペース等の問題は残るが、すでに移動可能な状況での保管であり、製品のまま倉庫に保管するよりスペース、手間はかからない。そして原則引き込み線を有する工場は、引込線を有する港湾の背後地となり、日本国内の生産現場が距離に関係なく、引込線を有する港湾と有機的に連動するのである。

フリーゲージトレインによる フェリー・鉄道の一体化

さらに、これは技術の発展を待つ段階ではあるが、どのような軌道幅にも対応できるフリーゲージトレインが完成した暁には、日本国内が鉄

道によりユーラシア大陸と一つになり、旧青函連絡フェリーのよう、貨車、客車がそのまま大陸の鉄道軌道上を運行することも可能になり、物流のみならず、人の流れの分野においても日本海側の港は対岸諸国、北東アジア、あるいは広くユーラシアへの出発点となる。一部マスコミで伝えられているが、北朝鮮と韓国に間に鉄道建設が計画されている。現在でも旅客については、JRグループと韓国の鉄道により、日本と韓国の主要都市を日本の鉄道、関釜フェリー、韓国鉄道で結びセット切符が発売されている。貨物については同様に関釜フェリー利用により日本国内鉄道貨物仕様の5トンコンテナ利用による輸送が行われている。残念ながら日本国内と韓国国内の鉄道軌道幅が異なるため相互に貨車が行き来することはないが、前述のフリーゲージトレイン実用化の時点で、これが実現するかもしれない。さらには朝鮮半島を縦断して日本の貨車がそのままユーラシア大陸内部に入っていくことも、あながち夢物語と看過できない状況が生まれるかもしれない。

シベリア鉄道では、現在国際海運の常識になっている40フィートコンテナの使用が難しいとの意見がある。逆の発想はできないであろうか。JR貨物仕様の5トンコンテナをそのまま国際輸送に使用するのである。国内外の法制度、コンテナの運用、取り扱い設備がない等の問題が考えられるが、重量、容量において40フィートは扱えなくても、5トンコンテナの扱いは設備能力の観点からは問題がない。日本国内でも宅急便等、小口貨物の需要が大きい。国際輸送においても、特に少量の輸出入貨物を扱う中小企業にとり、より少ないロットの貨物に対応できる5トンコンテナの国際輸送への導入は需要が大きいと考えられる。さらには既存のJR貨物のターミナルがそのまま利用できると同時に、港湾への引込線がそのまま利用できるメリットもある。日本の鉄道貨物の活性化・国際化にもつながり、主要港湾地域の交通緩和、混載貨物仕立ての手間が省ける等利点が考えられる。フェリー・トラックでの日本海往来がまだ先の事と認識されるのであれば、その前段階として、鉄道5トンコンテナの活用を考慮することも必要である。

結語 第二次大戦以前は航空機が未発達で、ユーラシアへの出口としての機能を日本海側港が担っていた。今度は北東アジアの産業振興を日本が主導するという観点から、日本海側港の機能を再考することを提言する。日本海側港の活性化には、北東アジアの産業振興、それによる物流の創出といったビジョンが必要である。輸送のシステムとしては国際輸送の標準を適用するより、国内貨物の概念を敷延し、内貨の延長として輸送システムを構築してゆく必要がある。さらに鉄道はトラックに比較し環境にやさしく、日本国内の交通混雑緩和、大気汚染の減少にも寄与する。プライベートセクターからの視点、コスト削減的な観点からの日本海側港及びシベリア鉄道の活性化議論には限度があり、より高い次元からの論議が必要であり、それに沿った対応が待たれるところである。

■浦項工科大学企業研修生セミナー■



韓国・浦項 (Pohang/ポハン) は、釜山の北方100km余、東海 (日本海) に面する製鉄と港湾の都市で、まさに日本の日本海側都市と対称をなす位置にある。浦項工科大学 (POSTECH) 教授で韓国環東海学会の事務局長を務める徐義鎬 (Suh Eui-Ho) 氏は、同大学の企業研修生向けプログラム (PAMTIP) の一環として、東京～新潟での講座を計画。これを受け、6月17日新潟市内の万代シルバーホテルにおいて ERINA によるセミナーが実施された。

セミナーは「東海を結ぶ韓半島と日本の経済交流—現状と可能性」と題して、ERINA 経済交流部中川部長の講義で行われた。北東アジア経済圏の考え方から豆満江地域開発プロジェクト、東海を結ぶ定期航路・航空路や韓日経済協力体制に言及。羅津・先鋒自由経済貿易地帯 (北朝鮮) の紹介ビデオに熱心な目が向けられ、質疑応答も活発に行われた。受講者は浦項の企業経営者を中心とする13名の企業研修生と浦項工科大学徐教授ら総勢16名。ERINA から13名に「受講終了証」が手渡されると、徐教授は「全国的な北東アジアのシンク&ドゥタンクが東京ではなく新潟にあるのは素晴らしい。ERINA をモデルに、浦項でも同様の組織をつくりたい」と語り、今後の交流に期待を示した。

■海外ビジネス情報■

中国

牡丹江とウスリースク
合弁で対ロシア輸出加工区を建設
(国際商報7月2日)

6月16日、牡丹江とロシアのウスリースクの合弁により建設された牡丹江の対ロシア輸出加工団地の運営が開始された。牡丹江は北東アジア経済圏の中心に位置し、3カ所の国家一級口岸を有している。年間取扱能力は650万トに達し、ウスリースクまで209kmである。

1993年4月、両市は経済貿易友好都市の締結を行った。1989年に中ロ国境貿易が回復して以来、牡丹江の貿易総額は累計30.5億ドルに達した。牡丹江とウスリースクとで合弁で建設した対ロシア輸出加工区の面積は6.45km²である。団地内には、食品加工、繊維・服装、電子製品、建築材料及び梱包、科学技術貿易の5つの加工区が設けられている。現在、上下水道、電力、運輸、道路、ガス、通信などは整備されている。

モンゴル

モンゴル国際投資会議に参加して
ERINA 調査研究部
研究員 大滝正浩

6月24日～26日にかけてモンゴル国の首都ウランバートルで開かれた国際投資会議に参加してきた。モンゴル国政府と世界銀行との共催で、昨年は鉱業分野をテーマに行われたが、2回目となる今年は鉱業と

23ヶ国183名の海外参加者

並ぶモンゴルの基幹産業で、主要外貨獲得源でもある農牧業、観光業について外国の投資家に情報を提供し、投資を誘致する目的で開催された。

会議初日は、バガバンディ大統領、エルベグドルジ首相、世銀代表のスピーチに加え、シャルガルサイハン外国投資庁長官、ソリグインフラ開発相らから外国投資、農牧業・観光業の現状に関する報告が行われた。2日目は各分野のワークショップと並行して個別の商談会が開催され、最終日は農牧業、観光業各々5つのルートに別れて現場見学が企画された。また、会場では展示会も行われ、モンゴルの旅行会社のブースに加え、モンゴル産のカシミア、キャメルウール、レザーの製品が展示され関心を集めていた。

事前の情報不足と国内の景気低迷で余裕がないためだろうが、日本企業の参加が少なかったのが残念であったが、各国大使、国際機関の代表に加え、961名の企業関係者が出席した。うち183名はロシア、ヨーロッパ、アメリカをはじめとした23ヶ国からの参加者であった。また、会議用に詳細な資料が準備されただけでなく、CNNをはじめ海外のマスコミでも取り上げられた。この会議がすぐに外国投資に結びつくかという点はあるかと思うが、会議は全体としては成功であったと思われる。

しかしながら、2日目の商談会に関してはモンゴル企業の参加者から苦言が寄せられた。1社あたり50ドル（公務員の平均月収とほぼ同じ）の参加費を払い、地方から参加した企業も多かった。にもかかわらず外国企業と接触する機会が少なかったと言うのである。会議の運営上の問題もあったが、投資会議に過度な期待をしていた企業が多かったからではなかったか。あえて苦言を呈するならば、彼らは親切な外国のサンタクロースが自分の会社にやってきて、すぐにでも投資をしてくれると安易に考えていたように感じられた。多くのモンゴル企業は、自社のビジネスは順調で十分な利益を計上しており、さらにビジネスを拡大するため外国からの投資を期待していると言う。しかし、経常利益をはじめ財務面のデータを公開できる企業は少なく、事業計画も曖昧なものが多い。資金不足なことは理解できるが、モンゴルの中小企業にまず求められるのは自助努力であり、起業家精神ではなからうか。日本の戦後の発展を支えてきたのも進取の気概に満ちた起業家であり、中小企業の経営者である。

モンゴル経済・投資状況の概要

会議での報告をふまえ、モンゴルの経済情勢と外資受入状況について概観したい。モンゴルが民主化、市場経済への移行を開始してから8年になるが、ようやく明るい兆しが見えてきたようだ。97年は3.3%の経済成長を記録。インフレ率は96年の53.2%から17.5%に低下し、為替レートも1ドル800トゥグリク程度に落ち着いてきた。現在GDPの約60%は民間部門によるものであり、99年末までに国営企業800社が民営化される予定である。

モンゴル国政府は、移行期に伴う諸問題の解決と経済発展、民営化の推進に外国からの直接投資が重要な役割を果たすと期待している。そのためモンゴル国政府は、93年制定の新外国投資法をはじめとして様々

な外資優遇策を打ち出している。銀行の合併問題に端を発した議会の紛糾により可決されていないが、間もなく同法はより外資に好ましいように改正される予定である。また、外国投資の総合窓口となる外国投資庁は、「ワンストップサービス」というコンセプトを打ち出し、外資受け入れを促進するために簡便、迅速かつ透明な手続きを実現しようと努力している。

97年にはモンゴルに16,000人の観光客が訪れたが、うち60%が日本からの観光客であった。観光地としてだけでなくモンゴルは投資先として以下のような特色を持っている。豊かな自然、鉱物・農牧資源に恵まれており、中国、ロシアという2つの巨大市場の中間に位置し、識字率も高く人口の割には優秀な人材も多い。労働力は安価であり、人口の70%が35才以下である。日本に親近感を抱き親切かつ友好的な国民性で、小額で投資可能なところもまた魅力であろう。

1990年～98年6月1日の間に、53ヶ国から841社の外国企業（合併企業を含む）が設立され、資本は合計で2億30万ドルに上る。うち日本からは57社、2,570万ドルの投資が行われている。外国からの直接投資のおよそ70%は中小企業によって行われたものであり、隣国のロシアや中国との合併企業が多い。モンゴル側も大規模な投資を期待しているわけではない。小額の投資でもモンゴル経済に与える影響は大きく、また中小企業の持つ技術やノウハウがモンゴルの経済発展に多大な貢献をするからである。

日本では、依然として大草原を馬が疾走する遊牧民のイメージで捉えられており、モンゴル国は投資対象として見られていないのが現状である。しかしながら、首都ウランバートルにはバーやレストランが続々とオープンしており、サービス産業の成長が著しく、インフラも次第に整備されてきた。

より活発な経済交流促進のために

本年5月のバガバンディ大統領の来日時に、「総合的パートナーシップ」をうたった友好と協力に関する共同宣言が発せられるなど日本とモンゴルは政治、文化、芸術、人的交流の面で関係が拡大している。しかしながら、貿易・投資及び民間企業間の交流促進という面では立ち後れていると言わざるを得ない。二重課税の防止といった投資保護協定の締結の必要性などいくつかの課題が指摘できるが、何よりも不足しているのはインフラ、法律、税制、経済情勢といったビジネスに関する正確な情報であろう。モンゴル側は貿易・投資・観光に関する情報提供を行うセンターを日本に設立することを検討している。我々としてもモンゴル企業と日本企業、とりわけ中小企業とのビジネスの交流を促進する上で、貢献出来ることはないかと模索しているところであり、より詳しい投資優遇政策等お問い合わせいただきたい。

北朝鮮

南北交流うらなう金剛山観光
(北陸中日新聞7月8日)

朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の潜水艇侵入事件が収拾され、次は韓国の財閥「現代」グループが9月下旬に予定する北朝鮮・金剛山への観光旅行が焦点になる。実現すれば、南北分断以来初の観光ツアーとなり、経済交流にも弾みがつきそうだ。現代グループの計画だと韓国東海岸の束草などから観光客1,000人前後の遊覧船を数回運航。北朝鮮・元山かその周辺の港に入り、4泊5日程度で金剛山を見学する。南北民間交流を進める金大中政権もツアーを側面から支援している。北朝鮮側は先月、訪朝した現代の鄭周永名誉会長との間で、共同で金剛山開発を進める契約を交わした。潜水艇乗組員の遺体を引き取るなど、異例の早さで事件を収拾させた。外貨を稼ぎ、将来は現代グループから工場や発電所プラント建設の支援を受けたいため、第1弾として金剛山を開放するというのが韓国側の見方だ。だが、実現には難題が多い。ツアー詳細は未定だが、韓国紙の報道だと、客船で停泊して金剛山との間を往復し、周辺の街の見学はできない。料金は200万-250万ウォン(約20万-25万円)とヨーロッパ旅行並みになるという。

韓国

ソウル KOTRA 内に
外国人投資支援センター設置
(KOTRA NEWSLETTER 7月20日)

設置目的：韓国投資に関する相談及び情報提供から、投資の許認可、各種行政手続きにいたるまで「ONE STOP SERVICE」の機能を付加し、ソウルの大韓貿易投資振興公社(KOTRA)内に設置。

業務開始：1998年5月1日

組織：3処(投資企画処、投資誘致処、投資協力処、総合商談処)

1室(総合商談室)12チーム(処、室に各3チーム)

政府部署(財政経済部、法務部、労働部、関税庁など)及び関連機関の専門家が派遣され分野別に相談に応じる。

支援内容：投資相談、投資環境関連市場調査協力、投資先の紹介・斡旋、行政支援(許認可、出入国業務等)、その他当市関連全般

利用状況：利用者数942人(韓国人476人、外国人466人)

通信利用2,395人(韓国人2,173人、外国人222人)
(7/14現在迄)

問合せ先：KOTRA 海外事務所である韓国貿易センター(東京、名古屋、大阪、福岡)の各貿易館

■列島環日本海■

北海道

釧路-カムチャツカ直行
チャーター機8月下旬に初運航
(北海道新聞5月28日)

釧路市の経済人、研究者らでつくる釧路カムチャツカ研究会は5月27日、釧路空港から8月22日にロシア・カムチャツカ州へ直行チャーター便を運航すると発表した。道内から同州への直行便運航は初めて。同研究会によると、ロシア・ウラジオストク航空のツボレフ154(164人乗り)をチャーターし、釧路の空港からカムチャツカ州のエリソボ空港へ向かう。所用時間は1時間40分。現地には26日まで5日間滞在、釧路市と州都・ペトロパブロフスク・カムチャツキー市による姉妹港提携、道教育大釧路校とカムチャツカ教育大の姉妹校提携などの協議や水産分野の交流を予定。費用は1人18万円で、観光中心の一般参加もできる。受け付けは6月1日から、問い合わせ先は同研究会事務局(0154)22-1175。

サハリンプロジェクト
道協議会が発足
(北海道新聞6月26日)

ロシア・サハリン沖の石油・天然ガス開発プロジェクトの生産が1999年に本格化するのを前に、道を中心に道内企業の進出促進を図る「サハリンプロジェクト北海道協議会」が6月25日、札幌市内のホテルで設立会議を開き、発会した。サハリン州側はすでに同様の機関を設けており、両機関が提携して道内企業の進出を手助けすることになる。協議会では、道内企業にも進出の機会があるとみられている住宅建設や社会資本整備などの周辺事業について、同州企業との合弁や提携の方法を検討する。また、ロシア側の法律紹介や、すでにサハリン州に提出した道側の進出希望企業リストに関し、州側リストも交えた有効利用法を検討していく。投資のリスク回避策実施も検討課題に挙がっている。協議会には道のほか、開発局、道通産局の行政機関、道商連などの経済団体、それに函館市など同プロジェクトの広報支援基地誘致を目指す道内9つの自治体関連団体の計30団体が参加。初会合では会長に道経済部の山口博司部長を選出した。協議会は今年9月のサハリン州への代表団派遣のほか、今後、サハリン企業と道内企業の商談会開催などを支援する計画がある。

青森県

みちのく銀行に白羽の矢
ロシア人19人外務省事業で研修中
(東奥日報7月4日)

ロシアの銀行員や会社経営者らが、青森市のみちのく銀行で研修を行っている。橋本・エリツィン会談がきっかけで外務省が始めたロシア支援計画の一環で、国内の金融機関の中から同行が研修先に選ばれた。一行は6月30日に来青、7月13日まで本県に滞在して日本の金融システムを学ぶとともに、県内企業の視察を行う。研修生は、ウラジオストク、ハバロフスク、サハリン、モスクワの4地域で選抜された、21歳から45歳までの男女19人。銀行や証券会社の役員や融資担当など、いずれもロシアの金融・経済のエキスパート。みち銀は、ロシアとの交流の実績などが評価され、研修先に選ばれた。

秋田県

中国からの砕石輸入活発
県内企業、秋田港を拠点に
(秋田魁新報5月24日)

県内企業の間で、コンクリートや舗装の原料となる砕石などの骨材を中国から輸入する動きが活発化しつつある。開発規制などで県内調達が難しくなることが予想される中、秋田港を活用して将来的に安定した供給ルートを確認しようというのが狙いだ。秋田船川税関支署の調べでは、平成9年の県内の砕石、砂利などの骨材輸入量は14,975ト。8年の12,990トを15%上回っている。輸入先は全量が中国。5月17日には大連から「金湖号」が秋田港に入港、1万6千トを陸揚げした。大連からの砕石船の入港は3年連続3回目。今回も大連から砕石を購入した秋田瀝青建設は昨年、大連の企業に規格通りの大きさに砕石を仕分ける「ふるい機」を無償提供、現地で操作も指導した。その結果、今回の輸入では格段に品質向上が図られ、県内産と同等以上の規格の砕石を確保できたという。10年ほど前から敷石、墓石用などの石材を中国から輸入してきた寒風石材建設も、2年前に大連から砕石を船川港に陸揚げしており、このルートがその後2回の秋田港への砕石輸入にいかされた。同社の菅原広二副社長は「県内では砕石の供給量が一定しないし、将来的にはコンクリート用の砂の確保が特に不安」と語り、中国とのチャンネルを強化していく方針だ。両社と中国ルートの開拓に取り組んできた貿易仲介業の協働インターナショナルの浅利久樹社長は「大手だけでなく、県内の中小企業が対岸と技術提携して業績拡大を図る道を探っていきたい」と話している。

山形県

日中友好 新たなステップ
善意のスキー集った
(山形新聞6月23日)

長井日中友好協会(佐藤雪男会長)は6月22日、友好都市の盟約を結んでいる中国黒龍江省の双鴨山(ソウヤンサン)市にスキーなどを贈った。同協会は、双鴨山市とスポーツ文化を通じた日中親善交流を深めるため、使わなくなったスキーを贈ることになり、今月上旬からスポーツ少年団などに呼び掛け、不用になったスキーやストック、スキー靴、さらにスキーウェアの寄贈を募っていた。地元のスキースポーツ少年団のほか、山形、南陽、白鷹から、スキー40点をはじめ、スキー靴20足、ストック32組、さらにスキーウェア16点と数多く寄せられた。スキーは横浜港から船で双鴨山市に届けられる。同協会が訪中する8月26日までには着く予定。

新潟県

JAS・ノースウエスト航空
新潟-米本土便を検討
(新潟日報5月23日)

日本エアシステム(JAS)は5月22日、米航空大手のノースウエスト航空の間で、新潟空港などの地方空港から関西国際空港を経由する米国本土への共同運航実施について協議していることを明らかにした。今秋をめどに、就航を目指している。JASによると、現在協議の対象に挙がっているのは、新潟、札幌、福岡の3空港から関空を経て、米国ミネアポリスに向かう路線など。しかし、地方空港から米国まで同一機材(航空機)を使用するかなど具体的な運航方法は未定。同社とノ社は昨年7月に業務提携。既に同社が運航する新潟、札幌、福岡の3空港から関空への路線では、関空からノ社の便に乗り継ぐ場合、手荷物をスルーで積み替えるサービスを行っている。

ごみ処理技術交流を模索へ
(新潟日報6月2日)

ロシア・ハバロフスク市で5月30日に開かれた「開基140周年記念式典」に出席した新潟市の長谷川義明市長が6月1日、帰国した。長谷川市長は4日間の滞在中、式典や記念行事に参加した。30日のパヴェル・フィリポフ市長への表敬訪問では、両市間で新たにごみ処理についても技術交流の可能性を探る方向で一致した。長谷川市長は帰国後、「数多くのイベントが行われ、開基140周年を全市的なお祭りとして祝っていたことが参考になった」と感想を述べ、ごみ問題については「今後はダイオキシンや焼却場の問題でも技術交流していきたい」と話した。

富山県

環日本海貿易センター
対岸経済事情探る
(北陸中日新聞5月28日)

富山県がジェットロとの連携で設置している環日本海貿易交流センターは、同県内の個別企業などからの依頼に基づいて環日本海諸国の経済事情などを調べるスポット調査を始める。対岸の情報を求める企業への支援として、ジェットロに委託し、ミクロ的な情報を収集、提供しようというもので、対岸との経済交流促進に役立てる。本年度のスポット調査は、6月から12月にかけて実施する。受け付ける調査の対象は、中国や韓国など環日本海地域に関する特定商品の市場調査や手続き、さらに企業進出に伴う信用調査などで、結果を公表できるもの。調査依頼の申し込みができるのは、富山県内の企業、団体で、依頼費用は無料。申し込みは6月末までに同センター＝電話0764-32-1321、ファックス0764-32-1326へ。

定期空路就航の大連に
続々と工場増設
(北日本新聞6月4日)

YKKは来年、大連市経済技術開発区にある大連工業団地にファスナーなどを製造する第3工場の建設に着手する。橋本首相が昨年の中国訪問で強く要請した設備輸入関税の免税措置復活は、ハイテク、先端技術分野などで今年1月から実施され、同社の生産設備輸入も対象となる予定だ。YKKは95年12月と96年3月に、同工業団地に現地法人を設立した。ファスナーや面ファスナー、ボタンなどを製造する第1工場は昨年3月に、第2工場は今年1月にそれぞれ稼働。合わせて年間2億7千8百万本のファスナー類を生産する。同社は昨年、青島と天津に現地法人の販売支店を開設。今後、大連から近い、遼寧省の省都・瀋陽など東北3省の主要都市にも展開することにしており、販売網の拡充に合わせ生産体制を拡充する。

(北日本新聞6月10日)

墓石など石材加工販売5社でつくる中央石材事業協同組合(北村順滋理事長)は、中国・大連市金州区経済特区にある独自資本の石材加工工場を増設し、近く稼働させる。年間約300トンを大連港から輸入し、県内での販売拡大を目指す。富山―大連国際定期航空路の就航を機に、現地での情報収集と発信機能を強化し、新たに建材輸入も開始する計画だ。大連市の現地工場は、同協同組合加盟の北村石材が加盟各社の石材調達窓口として、平成7年に独資で設立。資本金30万ドルで、敷地5千平方メートルに墓石を中心にした約400平方メートルの石材加工工場があり、5月末に第2工場が完成した。石材の採掘、加工拠点として大連市内に独資工場を持つ日系企業は同社だけ。県内での販売実績は10年3月期で約2億3千万円。

(北日本新聞6月30日)

木下食品(魚津市、木下間四郎社長)は、中国・大連工場の生産能力を増強する。8月をめどに主力製品である各種こんにやく製品の加工ラインを増設し、日本向け輸出、中国国内需要の増加に対応する。同工場は大連市内の経済技術開発区内にあり、鉄骨3階建て延べ5,883平方メートル。中国国内から原料を調達し、糸こんにやくや板こんにやくなど年間3千トンを生産している。売上高の約9割を占める日本向け輸出量が昨年までほぼ毎年20%ずつ増加しているほか、東北三省(遼寧省、吉林省、黒龍江省)や北京、上海など中国国内向け販売も伸びている。現在ある2ラインでは生産が追いつかないことから、1ラインを増設、生産態勢を拡充する。同社は、既にイトーヨーカ堂の中国進出店舗や国内資本の百貨店などに製品納入しているが、今後、一層の中国市場開拓を進めていく方針。

田島木材合弁会社
欧州市場へ北洋材供給
(北日本新聞7月8日)

田島木材(富山市、田島保良社長)と三井物産の合弁会社、T・Mバイカルは、今月末から新たにヨーロッパ市場向けの製材供給を開始する。日本向けの北洋材価格が低迷しているため、加工製材の一部をヨーロッパ諸国に振り向け、流通ルートの多様化を図る。T・Mバイカルは平成3年4月に設立。これまでロシア・イルクーツク州の大型製材工場加工した北洋材すべてを日本市場向けに供給してきた。日本向けの北洋材価格は、昨年後半から値崩れが続いており、原木価格(日本着ベース)で半値程度にまで下がっている。一方、比較的経済が好調なヨーロッパ向けは需要が増加し、日本向けに比べ約20%高い(出荷価格ベース)水準で推移している。同社は今年4月から生産水準を落としているが、7月末からイタリア、フランスなどヨーロッパ向けの生産を開始する予定。トルコなど中東方面への出荷も予定しており、約70%を日本向け、30%程度をヨーロッパなどその他地域向けに供給する。

石川県

国連北東アジアシンポ
「地域フォーラム」提唱
(北陸中日新聞6月6日)

北東アジア地域の安全保障や環境、経済協力などを議題に金沢市文化ホールで開かれていた「第4回国連北東アジア金沢シンポジウム」は6月5日、会議の総括を行い、対話継続の重要性をあらためて確認し合せて閉幕した。この中で、主催者団体の日本国際連合協会は、対話をさらに促進させるため、将来的に、各国政府関係者が参画した機構として「北東アジア地域フォーラム」を創設し、その実務執行機関となる「平和軍縮センター」を金沢に設置する構想を提唱。他の参加者からも賛同意見が出され、今後具体化の方向を探ることなども呼び掛けられた。会議を締めくくった国連アジア太平洋平和軍縮センターの石栗勉所長は、来年の第5回目で、金融・経済問題を正式な議題に取り上げる考えも示した。

福井県

化繊の需給改善模索
日、韓、台産地が会談へ
(福井新聞5月29日)

化繊織物の世界的な供給過剰を是正するため、本県など日本や韓国、台湾の産地が3者首脳による会談を開くことで5月28日、ほぼ合意した。台湾産地から申し入れを受けていたFIT(県織物構造改善工業組

合、河合均理事長)が仲介した形で、競合関係にある3者が同席するのは初めて。韓国の繊維視察団が同日、本県を訪れ、F I T 幹部らと懇談。この中で河合理事長が視察団長の夏栄兌・大邱慶北絹織物工業協同組合理事長に会談を提案、同意を得た。具体的な日程や開催地などは今後詰めるが、日程については「できるだけ早い時期に」という意向で一致。河合理事長は本県での開催を呼び掛けており、本県が会場となる可能性もある。会談は需給改善策が焦点で、生産調整についても協議する。産地環境が厳しいなかで3者が需給調整に協同歩調を取るのには困難とみられるが、実現すれば国際的な影響も大きい。

鳥取県

瑯春市から国際交流員が着任
(日本海新聞6月30日)

境港市と友好提携している中国・瑯春市から派遣された国際交流員、全成哲(チュエン・チュンジャ)さん(32)が6月29日、境港市役所に着任した。来年4月初めまで、中国との国際交流の推進などの職務を担当する。瑯春市派遣の境港市の国際交流員としては4代目の全さんは、瑯春市では閩們江地域の開発研究、対外経済交流の仕事に従事。境港市では中国との交流計画策定や国際交流事業の企画立案への参画や助言、通訳、市民との交流などを行う。

島根県

浜田市
延辺朝鮮族自治州と産業交流
(山陰中央新聞6月26日)

浜田港を基盤に据え、環日本海地域との産業交流を進める浜田市は本年度、日本貿易振興会(ジェトロ)の地域国際化交流事業のミニローカル・トゥ・ローカル(ミニLL)事業を活用して、中国吉林省延辺朝鮮族自治州との産業交流を行う。市は浜田港を利用した産業振興を図るうえで、人的交流の契機となる場をつくり、将来的な産業立地や経済交流につなげることにしている。交流する業種、分野は水産物や農産物、朝鮮ニンジンをはじめとする有用植物資源などを使った食品加工。ジェトロは今後、同自治州の食品加工について多角的に現地調査を実施。市は民間から希望者を募り、今年10月に産業交流ミッションを現地に派遣する。浜田市は昨年11月、同市と江津市、那賀郡4町村でつくる浜田地区広域行政組合のメンバーとして同自治州を訪問し、交流を始めた。今年5月には自治州の副州長を団長とする訪問団が浜田圏域を訪問し、企業や港湾など視察している。

九州

「国境の旅客船」再び活気
上対馬-釜山結ぶ「あをしお」
(西日本新聞6月19日)

長崎県上対馬町と韓国・釜山市を結ぶ日本一小さな国際旅客船「あをしお」(19ト)に、韓国人観光客が8ヶ月ぶりに戻ってくる。韓国の通貨・ウォンの急落などで、昨年11月から途絶えていた韓国人客の予約が7月に50人、8月に180人と復調し始めた。就航10年目を迎えた同船は約3千万円の累積赤字を抱え、存続を危ぶむ声もあるが、関係者は「韓国に最も近い町の“宝”を守る」とPRに懸命だ。「あをしお」は第3セクター「対馬国際ライン」(真崎龍介社長)が月に1、2回運航する不定期航路船。32人乗りで、同町と50キロ離れた釜山市を

1時間半で結ぶ。「韓国第2の都市と交流の窓口をもつことで、過疎脱出の起爆剤に」と町などが出資、1989年秋に就航させた。韓国人の利用者は95年に153人、96年に342人、97年は536人と順調に伸びていたが、経済危機が深刻化した昨年11月以降、利用ゼロが続いていた。

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

■北東アジア経済交流地域連絡会だより■

株式会社荘銀総合研究所

社長 服部正伸氏
山形市本町 1-4-21
Tel. 023-626-9017

この度仲間入りさせていただきました荘銀総合研究所は、今年4月誕生した山形県内初の民間シンクタンクです。設立総会後の記念講演会では、環日本海経済研究所の金森久雄理事長に「21世紀の日本と環日本海経済」と題してお話いただき、機関誌創刊号にその要旨を掲載させていただきました。日本海に面している山形県の産業経済の将来を考える時、対岸との経済交流をどう促進していくかは大きな課題であり、当研究所にとっても調査研究の重要なテーマと位置づけております。会員の皆様のご指導をお願い申し上げます。

とはいえ、山形県の日本海対岸諸国とのパイプは極めて細く、隣県の新潟、秋田の両県の実績と比較しても遅れております。酒田港を抱えてはおりますが十分に生かしておらず、人的交流も弱い状態にあります。これまでは逆の太平洋側を向いた交流促進にウエートがかかっていたように思います。それは、山形県の産業構造が中央に本社がある企業の出先工場が多く、中央の本社の目が先進諸国に向いていたことが一因として挙げることができます。しかし、地場産業の分野では独自に日本海側の対岸と交流を積み重ね実績を上げているところもあります。これからはこのような活動を大切に、交流を盛んにしていかなければならないと考えております。

対岸諸国の特徴は経済の途上国が多いことにあります。また、かつての日本の負の遺産が清算しきれない問題もあります。さらに、経済が政治に左右されやすいリスクが大きい不安定要素もあります。対岸交流は必ずしもフォローの風が吹いている状況にありません。しかし、そのような懸念材料を吹き飛ばすような潜在成長力が対岸諸国にはあり、21世紀の世界経済の中心になる可能性があります。従って、これからの環日本海経済は「信頼」をキーワードに一步一步交流を積み上げていくことが重要と考えます。先輩会員の皆様には幅広い観点からアドバイスをいただければ幸いです。

■セミナー報告■

ERINA地域セミナー

「新外為法下の実務とビジネスチャンス」

平成10年5月29日

岩手県／ホテルロイヤル盛岡

共催：日本貿易振興会（ジェトロ）

盛岡貿易情報センター

(株)東銀リサーチインターナショナル

東京貿易相談所 所長

浦野直義氏

新外為法が平成10年4月1日より施行された。金融スキャンダル等の関係で関係政令・省令の発布が施行間際になった。この外為法改正はビッグバンと呼ばれる、大幅な規制緩和策の一貫であり、その先兵的な役割を担っている。

「外国為替公認銀行」を設定し外為の扱いを許可制度としていた時代は終わり、誰もが国内外で外為の扱いができるようになった。但し、犯罪に関わる金銭の動き・脱税を阻止する為の方策は取られており、各種報告制度が存在する。外貨預金も国内・国外で可能になり、決済に関し内外の口座が利用できるようなった。利子・元本に対する税制度は各国異なっているが、先進諸国間では重複課税を避けるような処置が取られているケースが多い。海外の銀行は倒産する事もあり、自己責任の原則が求められる。手形等決済手段の海外持ち出しも自由であるが、手形の取り扱いが日本と異なる国があり注意が必要。経済制裁、一部国内産業の保護の為海外との取り引きが制限されることはあるが、原則どのような形態の取り引き・決済も自由になった。

モノの動きは従前よりかなりの自由化が進展しており、今回カネの動きがモノの動きに追随する形で、新外為法が施行された。決済性・利便性、利殖性、安全性等を考慮しつつ、新外為法に対応する必要がある。

第3回賛助会セミナー

「朝鮮半島情勢の現状と課題」

—主として日本の安全保障の観点から—

平成10年6月19日

新潟グランドホテル

防衛庁 防衛研究所

第二研究部 第三研究室長

武貞秀士氏

北朝鮮と軍事協力関係が深い国といえば、中国、イラン、パキスタンが挙げられる。中国とパキスタンはミサイル関連技術で、パキスタンとイランは軍事演習で、イランと北朝鮮は弾道ミサイルで、北朝鮮と中国は武器供与でそれぞれ関係しており、4カ国間の連鎖関係が見られる。パキスタンに対する中国のミサイル技術がストップしている中での今回のパキスタンのミサイル実験では、北朝鮮製のミサイルが使われたのではないかとの推測もできる。

米朝合意は「核」のみの国際協調で、ミサイルは含まれていない。ノドンミサイルの開発・生産はされているし、小さいながら潜水艦は80隻以上保有している。化学兵器の技術的問題はなく、世界3位の力がある。問題はハイテク化の遅れ、石油不足、輸送体系にあり、国の東西の海を往来することが出来ない。武器輸出は年間3～10億ドルと中朝貿易額並みにのぼり、重要な外貨獲得源になっている。

金正日最高司令官をたたえる動きが目立つ。昨年12月の総書記就任、今年7月の人民会議代議員選挙など、その権力は確実に強化されていくとみる。後は主席ポストだが、金日成を追悼する意味での儒教的要素で判断したい。

食糧事情は今年大幅に改善されていると見る。コメに替わってウイスキーやタバコなどの嗜好品の密輸が目立ち、ヤミ米価格も昨年の40%に低下している。アメリカのユージン・ベル財団などは今年からコメ支



援を医薬品支援にスイッチしている。しかし農業の弱体化は基本的に解決困難な構造にあり、回復の見通しは極めて薄い。

日朝関係は拉致疑惑、ミサイル開発、国交正常化問題、食糧支援など懸案が山積みである。日本人妻の里帰り第3陣もペンディングとなった。日本の頑なな世論は、北朝鮮にとっては誤算であろう。日米韓の政策調整の一方、自民党訪朝団の結果を見ると、日本の保守政党政治家の考え方も今後を大きく左右する。また、環日本海交流の各論の中で、何でもお金に換えたがる北朝鮮をいかに取り込んでいくかも重要である。

第4回賛助会セミナー

平成10年7月15日
新潟グランドホテル

- 1) 「日本海大交流時代を語る」
—新潟に寄せる期待と課題—
社団法人日本港湾協会理事長
(ERINA 参与) 栢原英郎氏

波高1m以上の波浪の発生頻度

	6月～8月
新潟	4.4%
久里浜	11.0%

日平均気温：℃

	6月	7月	8月
新潟	22.0	24.2	25.7
湘南	19.6	23.6	25.6

海水温度：℃

	夏
新潟沖	27
湘南沖	24

日照時間：時間

	4～9月計
新潟	1,204
湘南	1,066

性状別海岸線延長：km

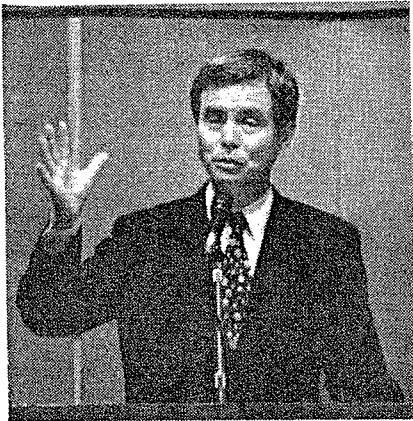
	自然海岸	うち砂浜海岸
新潟	246.5 (43%)	181.7 (31%)
神奈川	87.9 (20%)	64.2 (15%)
全国	18402.1 (57%)	6719.0 (21%)

「雪が多くて大変ですよ」と言われた新潟に平成2年、第一港湾建設局長を拝命してやって来て、イメージとは違う日本海にびっくりし、感激さえした。データをとってみると、夏、日本海は鏡のように穏やかである。夏、新潟は湘南より日平均気温が高く、海水温度も高い。春から夏、新潟の日照時間は湘南よりも140時間程長い。自然海岸、特に砂浜海岸の延長も長い。首都圏では、新幹線による時間的距離がほとんど同じ新潟が、仙台や名古屋に比べ、はるかに遠いと考えられている。日本海の暗いイメージが地域のイメージをつくり、そこに住む人の行動にまで影響しているのかもしれない。日本海の良いところをもっと強調しなくてはいけない、と考えた。第4次全国総合開発計画を検討しているとき、「東京300km圏構想」というのがあって、そこには4環状7放射ルート的高速道路が張り巡らされており、東京の過密、あるいは機能をこの300km圏で受けたらどうかというものだった。地図を逆にしてみると新潟300km圏となり、東日本のほぼ全域を含む圏域ができるのである。

環日本海政策を端的に言うと、日本海側の横の連携で太平洋側に匹敵する、ということになるが、これに納得いかなかった。まず日本海側地域の實力を正しく認識する必要がある。当時、日本と対岸諸国との貿易額、貿易量は年々増加していたが、日本海地域のシェアは低下していた。日本の港湾活動は太平洋岸に著しく偏っており、日本海側港湾のシェアは30分の1に過ぎなかった。その上、都市と都市の間隔が遠く、連携自体難しい距離にある。「貧乏人同士が手を結んでも仕方がない」とまで私は発言していた。

横の連携か、縦の活用か。新しい政策の選択に当たって、「東京を目の敵にするのではなく、利用しよう」と考え、新潟県の整備方向について「第3国土軸構想」を提案した。新潟は「東京—関越道・上越新幹線—新潟（業務集積・空港・港湾）—日本海—ソ連—ヨーロッパ」という「地球軸」上に位置しているというものである。太平洋側に集積している技術と資本を、新潟を通過ポイントとして対岸へ出す。モノ・ヒト・カネのクロスポイントに文明は栄える。新潟には、新潟にやって来ることを「来港」と呼ぶ素晴らしい言葉があるように、交流の拠点として今後の発展を期待したい。

各論として、きょうはコンテナ輸送をどう考えるかお話ししたい。港



2) 「21世紀の北東アジア」
 -2025年の所得水準と経済規模
 :マクロフレームワーク試算-
 財団法人環日本海経済研究所
 副理事長・所長 穴戸駿太郎

湾に対する厳しい批判があるが、その根底にコンテナ輸送に対するイメージのギャップがあるように思う。フェニキア時代からほとんど変わらなかった在来船輸送は、P・ドラッガーが「海上輸送の革命」と表現したコンテナ輸送で大きく変わった。荷役効率が格段に向上し、頻繁な移動が可能になった。コンテナの普遍化とともに、その中身も高級・高価な物を運ぶだけでなく、肥料・干草から消費財・服飾にいたるあらゆる物を運ぶようになった。運輸省では国際海上コンテナターミナル配置構想として、東京・伊勢・大阪・博多の4大湾と、それを補完する日本海中部など8大港にコンテナターミナルを重点整備し、さらに国内輸送ルート短縮すべく地域国際流通港湾を地方のゲートウェイとする政策を取っている。コンテナは4大湾だけのものではなく、普通の荷姿としてどこでも扱えるようにする時代であることを強調したい。

ERINAは1993年発足以来、中国東北部、朝鮮半島、ロシア極東、モンゴル等の北東アジア経済圏の未来像について研究を行ってきたが、このたびその基本となる2025年の経済規模、一人当たり所得、人口、などの経済指標についての試算結果をとりまとめた。これは今後注目される図們江地域の総合開発、極東シベリアのエネルギーや輸送システム開発、など各種の大規模プロジェクトの将来展望評価のための基礎となるマクロ経済社会上のフレームワークであり、環日本海の経済交流と展望のための基本的指針として役立つことを目標としている。

・GDP等の国際比較の尺度として、今回は変動幅の多い為替レートによる表示方法を避け、実質的な購買力平価を用いたため、中国は約5倍、ロシア、韓国は2倍ないし1.3倍となり、日本は逆に3割方減少となっている。また日本とアメリカは参考までにOECDの長期予測の平均値を用いている。

・2025年までの北東アジア関係諸国の展望を上限と下限の幅で予測しているが、経済力の規模では中国が米国を抜き、第1位の座を占め、日本は米国に次ぐ第3位に低下する。

・一人当たり所得水準では、韓国が第1位となる可能性が大きい。即ち韓国が現在の混迷を早期に克服し、5ないし6%の経済成長をさらに持続できれば、2025年には米国と日本の水準を抜く可能性がある。また韓国は経済力の全体規模でもロシアに迫り、日本との格差でも現在の4分の1の格差から6割前後の格差にまで接近する。

・ロシアは不確定要因が極めて大きく、低迷が続けば4%台、その潜在成長力が発揮できれば6%台の成長が可能であろう。超長期的にみると経済は好転する可能性が大きく、日口の経済力格差は、現在の約4割から、2025年には6ないし10割にまで接近する可能性も予想される。

・中国東北三省、ロシア極東、韓国、北朝鮮、モンゴルの5地域合計では、2025年には人口規模で現在の1.8億人から2.2億人となり、2割強の増加となる。経済力では5~7兆ドルと日本の経済をやや上回る可能性も考えられる。いずれにせよ、日本と5地域とは経済力ではほぼ拮抗し、一人当たり所得格差も現在の約3割から6ないし9割にまで接近する。

・日本経済の成長は、OECD予測では平均2.3%前後（但し2010年以降は1.8%）に止まるが、その地域構造とくに経済集積と人口規模の変化は今後加速すると思われる。日本海沿岸の10道府県の人口のシェアは今後一転して上昇に転ずる可能性が大きく、国際的なグラビティ・モデルによると北東アジア経済圏の出現と交流の活性化を通じて人口のシェアは現在の13%から20%前後へと上昇する可能性を示唆している。このような日本列島の「北東アジアシフト」はこれから確実に進行し、太平洋沿岸から日本海沿岸への人口移動の逆流傾向が定着化するであろう。このような人口移動の新しい趨勢をふまえて国内向けと対岸諸国向けの両者を一体的な長期戦略として組立て、これを積極的に実行していくことが望ましい。

（マクロフレームワークの詳細は ERINA REPORT で紹介予定）

■ERINA からのお知らせ■

ERINA ビジネスミッション

ERINA では、北東アジア・図們江周辺地域での実地的な経済交流の促進を目的に2つのコースによるビジネスミッションの派遣を計画しています。

- ・ 綏芬河—グロデコボにおけるトラック輸送の実際を探る。
- ・ 琿春—マハリノ鉄道開業の実査と国境通過の実現。
- ・ UNDP、UNIDO、延辺州による琿春国際ビジネスフォーラムへの参加。
- ・ 北朝鮮・対外経済協力推進委員会などの協力により貿易・開発投資の実際を探る。

など、ERINA ならではのミッション・プログラムを予定しております。

申込み・問合せ先：ERINA 経済交流部（担当）佐藤／中村まで
Phone 025-222-3150 Fax 025-222-9505

Aコース

物流3ルート実査コース

- グロデコボ—綏芬河
- 琿春—羅津・先鋒
- 琿春—ザルピノ

旅行費用

465,000円

（最小催行人数5名）

9月20日（日）

新潟発16:40—（航空機）—ウラジオストク着20:00

9月21日（月）

ウラジオストク—グロデコボ—（国境通関実査）—綏芬河—牡丹江

9月22日（火）

牡丹江発9:30—（列車）—図們着15:30—琿春

9月23日（水）

琿春—（国境通関実査）—羅津・先鋒（港湾視察）

9月24日（木）

羅津（ミニ投資フォーラム）—（国境通過）—琿春

9月25日(金)

琿春—(国境鉄道開業実査)—ザルビノースラビヤンカ

9月26日(土)

スラビヤンカーウラジオストック—ナホトカ(輸送会社ヒアリング)

9月27日(日)

ナホトカーウラジオストック発15:50—新潟着15:15

Bコース

貿易・投資実務コース

□琿春国際ビジネスフォーラム

□羅津・先鋒自由経済貿易地帯

旅行費用

358,000円

(最小催行人数5名)

9月19日(土)

富山発13:30—(航空機)—大連着14:40

9月20日(日)

大連発14:25—(航空機)—延吉着16:10—琿春

9月21日(月)

琿春(国際ビジネスフォーラム)

9月22日(火)

琿春(国際ビジネスフォーラム)

9月23日(水)

琿春—(国境通関実査)—羅津・先鋒(港湾視察)

9月24日(木)

羅津(ミニ投資フォーラム/貿易開発投資ヒアリング)

9月25日(金)

羅津—(国境通過)—琿春—延吉発20:30—大連着21:50

9月26日(土)

大連発9:10—富山着12:30

編集後記

各地の新聞を見ていると、市民生活に環日本海経済が近づきつつあることを感じます▼北海道は何といってもロシアとの交流が身近です。ロシアからの観光客を商店街が大切にしている様子がよく伝えられてきます▼富山県からは熱気が伝わってきます。その熱気が定期空路となり、大連工場の増強など具体的な形になっている感じです▼後記をまとめているいま、鳥取県は北東アジア経済フォーラム米子会議を目前にしています。日本で一番人口の少ない県で、2千人参加のオープニングを計画されているそうです▼その会議の議長、趙利済氏が先般久しぶりにERINAに来られました。金融、交通、エネルギー、図們江開発などに、どんな国際協力の提案がなされるかが注目です。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.8

1998年7月24日発行

発行人 金森久雄

編集責任 中川雅之

編集者 中村俊彦

発行 財団法人環日本海経済研究所

〒951-8068

新潟市上大川前通6-1178-1

日本生命榎谷小路ビル6階

Phone 025-222-3150

Fax 025-222-9505

Internet <http://www.erin.or.jp>

禁無断転載