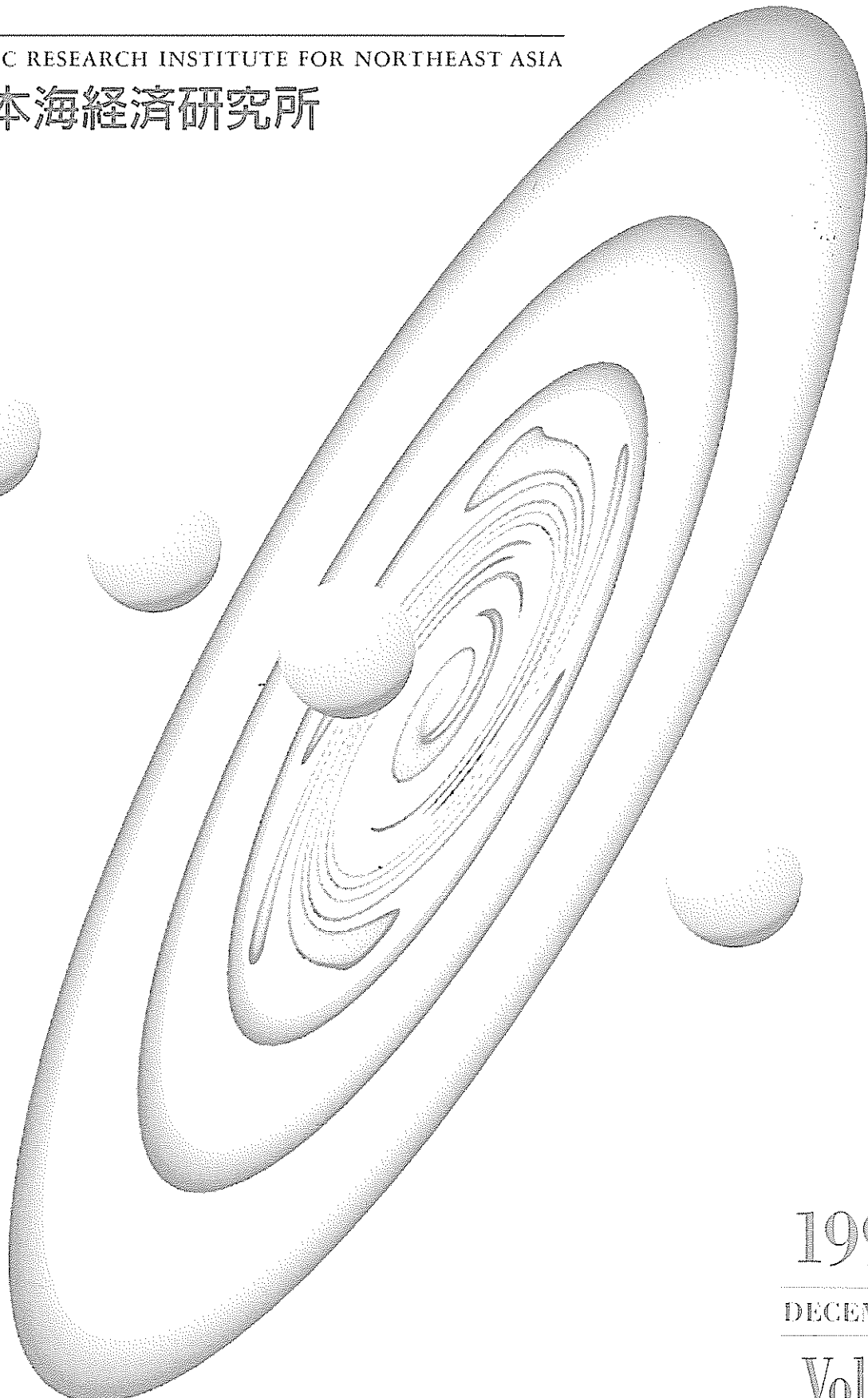


# ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

環日本海經濟研究所



1999

DECEMBER

Vol.31

目 次

■ 中国延辺朝鮮族自治州の経済発展と韓国投資の役割 (日/英抄) The Role of the ROK's Investment in the Economic Development of the Yanbian Prefecture in China (Summary) .....ERINA客員研究員 李 燦雨 Lee, Chan-Woo, Visiting Researcher, ERINA .....	1
■ 台湾と北東アジアの経済的關係 Taiwan's Economic Ties with Northeast Asia (日/英) .....モスクワ大学アジアアフリカ研究所 博士課程 ミハイル・V・イワノフ Mikhail V. Ivanov, Ph.D.Candidate, Institute of Asian and African Countries The University of Moscow .....	14
■ 北東アジア諸国の観光交流に関する研究 (日) —中日韓の観光における相互依存関係について— .....新潟産業大学人文学部助教授 梁 春香 .....	29
■ キーパーソンインタビュー：モンゴル対外関係省政策局長 バトバヤル氏に聞く (日) モンゴル経済、北東アジア諸国との関係について .....	35
■ 競争力強化を目指すシベリア・ランドブリッジ (日) —シベリア横断鉄道調整評議会第8回総会報告— .....ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子 .....	39
■ シベリア鉄道の旅 (日) .....(社)海外鉄道技術協力協会国際情報部長 秋山 芳弘 .....	48
■ 経済交流部だより SLB復興について .....ERINA経済交流部部長代理 佐藤 尚 .....	62
■ 北東アジア諸国(地域)の生活関連統計 .....	64
■ 研究所だより .....	69

# 中国延辺朝鮮族自治州の経済発展と 韓国投資の役割

ERINA客員研究員 李 燦雨

1992年の中・韓国交正常化以降、中国吉林省延辺朝鮮族自治州（以下、延辺州）と韓国との経済関係は密接になってきた。1997～98年の韓国の通貨危機と経済沈滞は延辺州経済にも相当の影響を与えたと考えられる。ここでは延辺州の経済発展と韓国の対延辺投資との関連を分析し、今後の経済協力のさらなる発展のための課題を探してみることにする。

## I. 延辺州の経済

### 1. 概観

1992年の中国共産党第14回代表大会で「社会主義市場経済」が確立され、全国的な開発ブームが興り延辺州にも影響を与えた。これに国境貿易の急増も加え、経済成長率が93年に11.1%、94年12.5%と経済の急速な成長を達成した。しかし、1995年には中央政府が経済のマクロコントロールを強化し緊縮政策を実施したうえに農業生産の不振、貿易の急減などもあり景気は後退し、一人当たり消費支出増加率は94年の7.6%から95年に1.4%に下落した（図表1）。

1996年以降は海外投資の増減が経済動向の新しい要因

となっている。96年には海外投資とインフラ投資の増加などにより景気が回復に向かった。しかし、97～98年にはアジア通貨危機による経済不振、特に韓国の経済沈滞が延辺州の経済に悪い影響を与えた。さらに、国有企業の経営不振、農業生産の減少が重なり景気は再び低迷した。

1999年になって、景気の回復が見えてきた。9月までの工業総生産額は前年同期比15.4%増になり、貿易額も前年同期比42.2%増になっている。

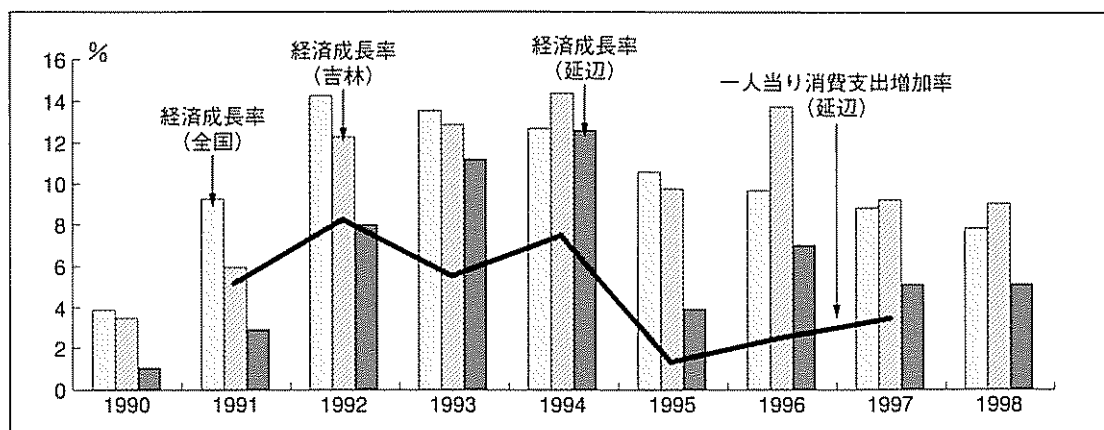
### 2. 産業動向

#### (1) 産業別成長と産業構造

1990年代の延辺州の産業別成長率を見ると、第1次産業は農業部門が天候要因により大きな変動があったが成長は見られずGDPに占める割合も90年の21%から98年12%台まで下がった。吉林省全体と比較してみると、延辺州における第1次産業の90～97年間の年平均成長率1.7%は吉林省の5.7%に比べ非常に低く、GDPに占める割合も97年の14.7%は吉林省の25.4%より大幅に低い。これは延辺州が吉林省の他地域に比べ農業生産中心の地域ではない

図表1 延辺州のGDP成長率の推移（1990年不変価格基準）

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
延辺州	1.0	2.8	8.0	11.1	12.5	3.9	6.9	5.1	4.4
吉林省	3.4	5.9	12.2	12.8	14.3	9.7	13.7	9.2	9.0
全国平均	3.8	9.2	14.2	13.5	12.6	10.5	9.6	8.8	7.8



（出所）「延辺統計年鑑1998」、「中国統計年鑑1999」、延辺州統計局「98年国民経済社会発展統計」99.3

ことを示している。

第2次産業はGDPの50%前後を占めているが、93年を除き成長は鈍かった<sup>1</sup>。

第3次産業のうち商業サービス部門は90年代前半期に12～23%の高成長でGDPの割合も30%以上を占めたが、後半期になってからは政府の緊縮政策の影響もあって成長率が急落した。一方、交通・運輸部門は95年以降延辺州政府のインフラ投資増加も反映して12%以上の高い成長を示している（図表2）。

## (2)工業生産および構造

工業部門は延辺州における最大の産業部門（97年産業総生産の46.5%）である。工業部門のなかでは木材伐採業の割合が約20%と高く、製造業は約70%を占めている。主要な製造業部門は木材加工、食品、繊維、製薬、化学製品などであり、吉林省全体の工業構造と比較してみ

も、木材、食品、繊維、製薬産業の割合が高くなっている（図表3）。反面、吉林省に比べ石油化学、機械、電子などの産業ウェイトが低いのが特徴である。また産業別付加価値率を吉林省と比較すると、鉱業部門は吉林省より低い、製造業部門は平均10%高くなっており、延辺州が吉林省より高付加価値の生産を果たしているのが分かる。しかし企業利潤は、伐採、製薬など的一部分を除き、赤字を表している（図表4）。製薬部門は漢方薬・健康補助剤などが中心になり利益率が非常に高いのが特徴である。

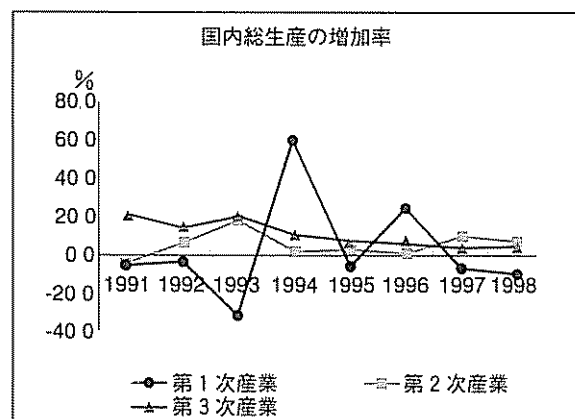
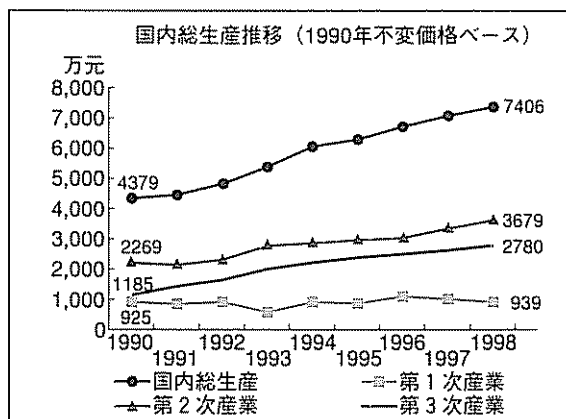
## (3)国有経済と非公有経済

1990年代後半以降、延辺州では国有企業改革が進み、国有企業数は93年の388社から97年には320社に減少し、その労働者数も24万人から21万人に減った。国有企業の工業総生産額に占める割合は93年の74.4%から97年63.0%

図表2 延辺州の産業構造の推移（1990年不変価格基準）

（単位：百万元、%）

		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
国内総生産	金額	4,379	4,504	4,862	5,403	6,079	6,314	6,752	7,095	7,406
第1次産業	金額	925	882	860	594	954	903	1,123	1,044	939
	増加率		-4.6%	-2.6%	-30.9%	60.6%	-5.3%	24.3%	-7.0%	-10.0%
	比重	21.1%	19.6%	17.7%	11.0%	15.7%	14.3%	16.6%	14.7%	12.7%
吉林省	比重	29.4%	26.0%	23.4%	21.8%	27.7%	26.9%	28.1%	25.4%	
第2次産業	金額	2,269	2,190	2,357	2,821	2,911	3,034	3,099	3,410	3,679
	増加率		-3.5%	7.6%	19.7%	3.2%	4.2%	2.2%	10.0%	7.9%
	比重	51.8%	48.6%	48.5%	52.2%	47.9%	48.1%	45.9%	48.1%	49.7%
吉林省	比重	42.8%	43.8%	46.1%	49.0%	42.6%	42.5%	40.6%	39.8%	
第3次産業	金額	1,185	1,431	1,646	1,989	2,215	2,377	2,530	2,641	2,780
	交通・運輸	金額	274	295	328	357	384	475	532	599
	増加率		7.7%	11.3%	8.9%	7.4%	23.8%	12.0%	12.5%	
吉林省	比重	6.3%	6.6%	6.8%	6.6%	6.3%	7.5%	7.9%	8.4%	
商業・その他サービス	金額	911	1,136	1,317	1,632	1,831	1,902	1,998	2,042	
	増加率		24.7%	15.9%	23.8%	12.2%	3.8%	5.1%	2.2%	
	比重	20.8%	25.2%	27.1%	30.2%	30.1%	30.1%	29.6%	28.8%	
吉林省	比重	22.8%	24.8%	25.1%	23.6%	23.9%	24.4%	24.8%	27.2%	



（出所）「延辺統計年鑑1998」、「吉林統計年鑑1998」、延辺州統計局「98年国民経済社会発展統計」99.3

<sup>1</sup>93年には建築ブームがあり、国有企業に対する投資が多かった。

図表3 延辺州と吉林省の工業構造及び付加価値率比較 (1997年)

(単位:%)

		産業総生産額の割合						付加価値率			
		全産業		工業		製造業		延辺州	吉林省		
		延辺州	吉林省	延辺州	吉林省	延辺州	吉林省				
全産業	総計	100.0	100.0								
第1次産業	農、林、畜産および漁業	11.7	15.7								
第2次産業	工業	46.5	48.8	100.0	100.0			36.2	28.3		
	採掘業	計	9.6	3.4	24.8	9.5		37.3	50.1		
		鉱業			5.3	6.6		37.2	53.0		
		木材伐採業			19.5	2.9		37.4	43.5		
		製造業	計	34.6	43.2	69.7	84.1	100.0	100.0	34.8	24.8
			食品及び飲料			12.4	8.6	17.8	10.2	45.1	29.4
			紡織・繊維製品			9.9	3.8	14.2	4.6	28.8	25.1
			木材・家具			14.1	3.7	20.2	4.4	35.2	29.8
			石油精製・コークス・化学製品			9.2	19.8	13.2	23.5	23.5	18.0
			医薬品			8.7	3.3	12.5	4.0	43.4	43.9
			非金属鉱物製品			4.5	4.8	6.4	5.7	36.9	28.3
			金属加工			4.5	6.8	6.5	8.0	25.5	24.8
			機械			3.0	29.6	4.3	35.1	34.7	24.6
			電気・電子・通信設備			0.6	2.4	0.8	2.9	36.8	22.7
		その他製造			2.8	1.3	4.0	1.5	35.5	28.9	
		電力・ガス・用水生産・供給業	2.2	2.3	5.6	6.4			47.5	41.6	
第3次産業	建築業	7.6	6.2								
	計	34.1	29.3								
	交通・運輸	7.6	6.8								
	商業・飲食業	11.4	10.9								
	社会サービス業、その他	15.1	11.6								

(出所) 「延辺統計年鑑1998」、「吉林統計年鑑1998」

図表4 延辺州と吉林省の業種別企業利益比較 (1997年当期利益)

(単位:%)

	採炭	伐採	食品加工	タバコ	紡織	衣服	化学製品	製薬	非金属製品	金属製品	一般機械	電子機器
延辺州	3.6	3.1	-6.2	1.7	-4.6	-6.0	-4.8	26.2	-2.1	-17.7	-1.2	4.1
吉林省	-10.3	3.5	-3.6	-0.5	-7.4	-4.5	-5.5	18.1	0.0	-3.8	-5.0	-0.2

(出所) 同上

図表5 延辺州の各所有形態工業企業の割合

(単位:%)

	企業数	工業生産額		従業員数			
		1993	1997	1993	1997		
延辺自治州	国有企業	25.7	22.3	74.4	63.0	67.2	69.6
	集团所有企業	68.8	56.3	21.9	14.6	30.8	20.4
	その他企業	5.6	21.5	3.8	22.4	2.0	10.0
吉林省	国有企業	19.8	20.1	75.4	75.2	70.0	64.1
	集团所有企業	78.5	70.0	17.2	16.0	28.1	27.6
	その他企業	1.7	9.9	7.4	8.8	2.0	8.3
全国	国有企業	17.9	1.3	55.6	25.5	68.4	65.0
	集团所有企業	75.6	22.4	30.0	38.1	21.3	21.4
	その他企業	6.5	76.4	14.4	36.4	10.3	13.7

(出所) 「延辺統計年鑑」「吉林統計年鑑」「中国統計年鑑」94、98年版

に減少した。これは全国平均水準より高いが、吉林省の水準(75.2%)よりは低くなっており、延辺州の国有企業改革が吉林省の中では比較的進んでいることを示している(図表5)。しかし、97年末の国有企業のうち欠損企業比率は43.8%に至っており、国有企業の利潤総額は93年の

図表6 延辺州の各所有形態工業企業の経営状況

(単位:百万元、%)

	企業数	欠損総額		利潤総額		欠損企業比率	
		1993	1997	1993	1997	1993	1997
延辺自治州	国有企業	333.7	182.8	-112.6	-42.8	32.2%	43.8%
	集团所有企業	32.9	63.3	51.3	-12.0	16.5%	35.8%
	その他企業	7.8	116.6	4.5	77.4	6.3%	26.8%

(出所) 「延辺統計年鑑」94、98年版

状況よりは改善されたものの4,280万元の赤字を表していることから国有企業の経営状態は依然として深刻な状態である(図表6)。

一方、民営企業の工業生産額に占める割合は93年の3.8%から97年22.4%まで上昇しており、企業数、従業員数でも急速に増えている。98年以降、延辺州は国有企業に対し株式導入、売却などを通じて民営化する政策をさらに推進している。98年の1年間に93社の国有企業が民営化されており、転換された元国有・集团所有企業の

「延辺人民放送」報道、99.9.27、http://www-yj.jl.cninfo.net/ybnew/kybgb/1999/9/27

95%が欠損経営から黒字に転換したという<sup>2</sup>。また、98年末まで国有企業改革によりレイオフされた労働者総数の45%である1万7千人が民営企業に再就職している。そして99年1～8月間の民営株式制企業の工業生産額は129億円で工業総生産額520億元の24.8%を占めており(97年6.6%)、前年同期比43.1%増となっている<sup>3</sup>。一方、国有企業の工業生産額(99年1～9月)は4.5%減少しており、工業生産総額での割合も49.7%まで下落している<sup>4</sup>。今後は株式制企業などの民営企業が延辺州の経済成長に中心的な役割を果たすことになると考えられる。

### 3. 貿易と外国投資の動向

#### (1) 貿易の推移：国境貿易から一般貿易へ

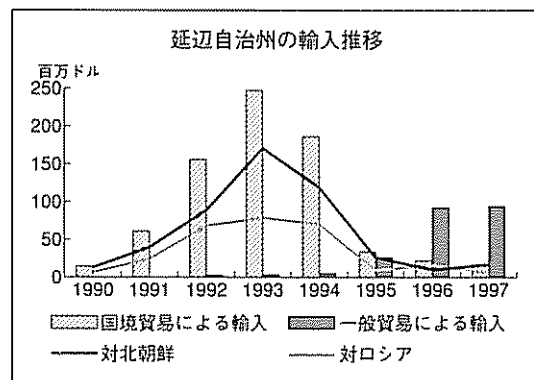
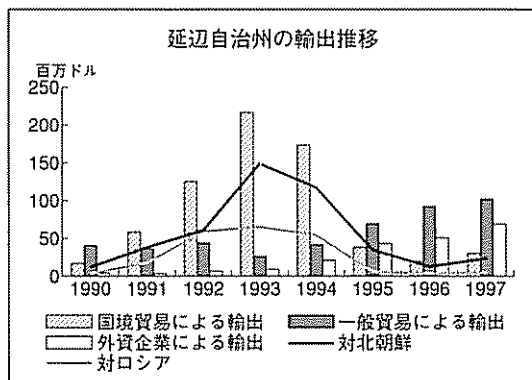
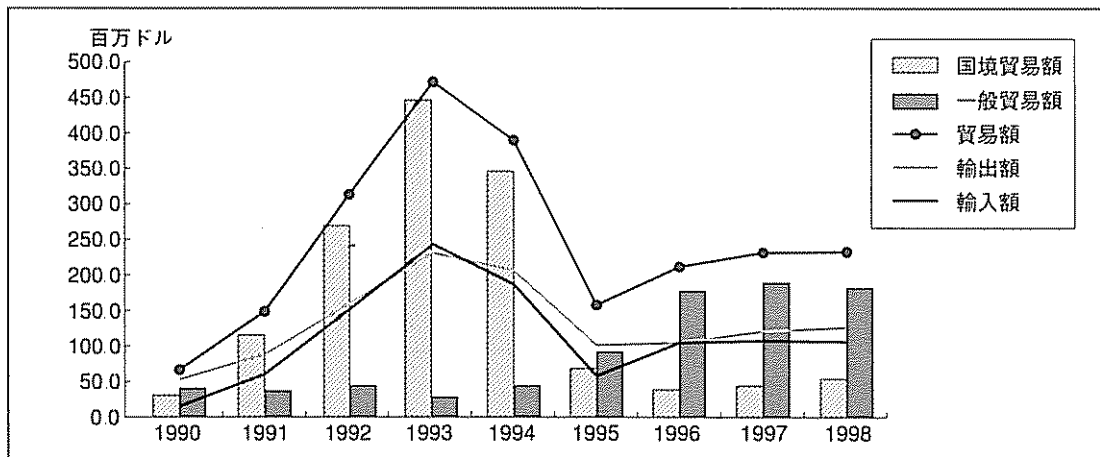
1990年代に入り延辺州の貿易は大きな変動を見せている。貿易総額は90年の0.6億ドルから93年の4.7億ドルをピークとして95年には1.5億ドルまで下落し、96年以降は回復し98年は2.3億ドル(前年比0.8%増)であった。99年に入ってからアジア経済の回復が現れ貿易も増加し、1～8月間の総貿易額は1億4,530万ドルで前年同期比42.2%増(輸出31.5%増、輸入64.4%増)となっている<sup>5</sup>。貿易収支は全般的に黒字である(図表7)。

貿易の相手国をみると91～94年間は北朝鮮とロシアが

図表7 延辺州の貿易推移

(単位：百万ドル、%)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
貿易額	63.9	145.5	307.1	467.7	383.5	154.5	210.2	227.6	229.8
輸出額	51.6	88.3	159.3	230.4	203.4	100.7	104.0	123.4	126.1
輸入額	12.3	57.2	147.9	237.3	180.1	53.8	106.2	104.1	103.6
貿易収支	39.3	31.2	11.4	-6.9	23.4	46.9	-2.2	19.3	22.5
国境貿易額	27.0	111.9	266.2	442.6	342.5	65.7	35.9	41.4	50.8
一般貿易額	36.9	33.6	40.9	25.1	40.9	88.8	174.3	186.2	178.9
貿易依存率	7.0%	17.4%	36.4%	50.2%	53.3%	20.4%	25.8%	26.7%	25.7%



(出所)「延辺統計年鑑1998」、延辺州統計局「98年国民経済社会发展統計」99.3

<sup>2</sup> 「延辺人民放送」報道、99.9.16。http://www-yj.jl.cninfo.net/ybnew/kybgb/1999/9/16

<sup>3</sup> 「延辺人民放送」報道、99.10.22。http://www-yj.jl.cninfo.net/ybnew/kybgb/1999/10/22

<sup>4</sup> 「延辺人民放送」報道、99.9.17。http://www-yj.jl.cninfo.net/ybnew/kybgb/1999/9/17

中心となり国境貿易が総貿易額の94.6% (93年) までを占めた。これは中央政府 (國務院) が92年に「国境貿易交易管理緩和措置」を施行したことにより、国境地帯が事実上沿海開放都市に次ぐ自治権を持ち、国境貿易を一気に増加したからである。主な貿易形態は穀物、生活用品と鉄鋼、非鉄金属、海産物などのバーター取引であった。しかし、中国の穀物生産が93年に急減し中央政府が94年以降穀物の輸出を統制したうえ、北朝鮮とロシア極東地域の経済が悪化したことにより国境貿易も急減し、95年には93年の1/7の水準まで減少した。

このような状況で延辺州は95年に貿易政策を多角化政策、即ち貿易相手国を韓国、日本、東南アジア、米国などに広げる政策へと変更した。それにより一般貿易が95年の0.9億ドルから97年には1.9億ドルまで急増し、総貿易額の81.8%を占めるに至った。実際に貿易相手国の変化を牽引したのは、92年から進出し始めた外資系企業の輸出増加であった。総輸出額のうち外資系企業の輸出ウェイトは93年の3.0%から97年52.8%まで上昇した。

一方、延辺州と北朝鮮およびロシアとの国境貿易は94-96年の急減以降97年15.2%増、98年22.8%増として増加方向に転じ、貿易総額での割合も96年の17.1%から98年22.1%まで回復した。

貿易依存率 (貿易総額/GDP) は国境貿易中心の期間

(91~94年) には最高53.3% (94年) まで急上昇したが、96年以降25%前後を示しており、全国平均水準 (98年34.4%) よりも低い。吉林省平均 (98年14.5%) よりも高い。

#### (2) 積極的な外資誘致

1992年に琿春市が「国境開放市」として開放され、93年からは「琿春国境経済合作区」が建設されるなど、延辺州は本格的な経済開放時代を迎えた。延辺州政府は外資誘致活動として95年10月に国際投資フォーラムを延吉で開き、6.1億ドルの外資投資合意を得、96~97年間に実際には2.3億ドルの外資が投資された。この2年間の投資額は97年までの投資累計額の55.6%を占めている。また、投資規模も大型化し96~97年に1千万ドル以上の投資が5件、総額1.2億ドルで繊維、木材加工、ホテル、水力発電などの分野に行われた。

しかし、98年からはアジア通貨危機による経済不振、特に韓国の経済沈滞の影響で投資誘致が大幅に減少し、98年の投資実行額は97年の半分に留まった。98年9月に琿春市で延辺投資フォーラムが開かれ約2億ドルの外資投資合意が結ばれたが、99年9月現在投資は一部しか実行されていない状態である。99年9月までの投資契約累計額は5.8億ドルであり、そのうち4.8億ドルが投資実行されている (図表8)。

図表8 延辺州の投資誘致推移

	1994年まで	1995	1996	1997	1998	1999.1~9月	累計
投資契約額	125.4	167.1	110.3	87.3	64.1	60.0	580
投資実行額	103.8	78.3	133.9	94.5	46.3	25.0	480

(出所)

#### 1. 投資契約額

1994年まで：UNIDO、「Yanbian: A special guide on the conditions for foreign investment 95」

1995年：「吉林統計年鑑1996」

1996年以降、合計：延辺州対外貿易経済合作局の資料とヒアリングによる。

#### 2. 投資実行額

1997年まで：UNIDO、「China's Tumen River Area Investment Guide 98」

1998年：延辺州統計局、「98年国民経済及び社会発展統計」99.3

1999.1~9月、合計：延辺州対外貿易経済合作局からのヒアリングによる。

図表9 1996-98年間の延辺州への国家別投資の推移

	1996		1997		1998		1996-98		
	件数	契約額	件数	契約額	件数	契約額	件数	契約額	割合
韓国	90	6,937	92	2,351	72	3,510	254	12,798	48.9%
マレーシア	0	0	2	3,724	2	16	4	3,740	14.3%
香港	10	899	4	1,706	7	409	21	3,014	11.5%
日本	12	1,728	5	478	7	96	24	2,302	8.8%
米国	3	105	6	134	7	1,428	16	1,667	6.4%
台湾	3	416	5	213	0	0	8	629	2.4%
北朝鮮	7	37	3	27	2	12	12	76	0.3%
その他	4	911	2	94	13	934	19	1,939	7.4%
合計	129	11,033	119	8,727	110	6,405	358	26,165	100.0%

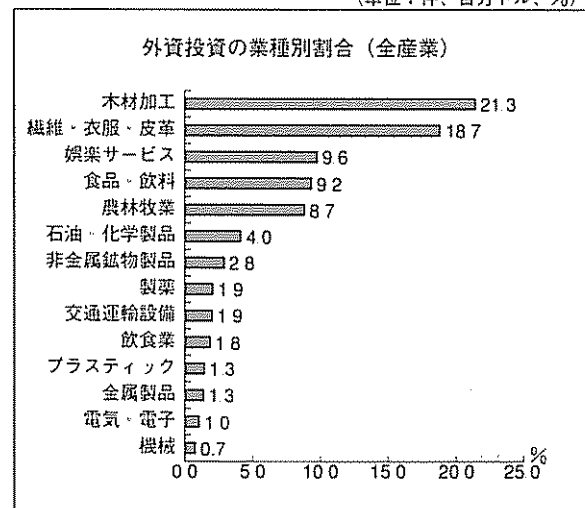
(出所) 延辺州対外貿易経済合作局の資料から引用

図表10 延辺州の業種別外資誘致（1999年10月現在累計）

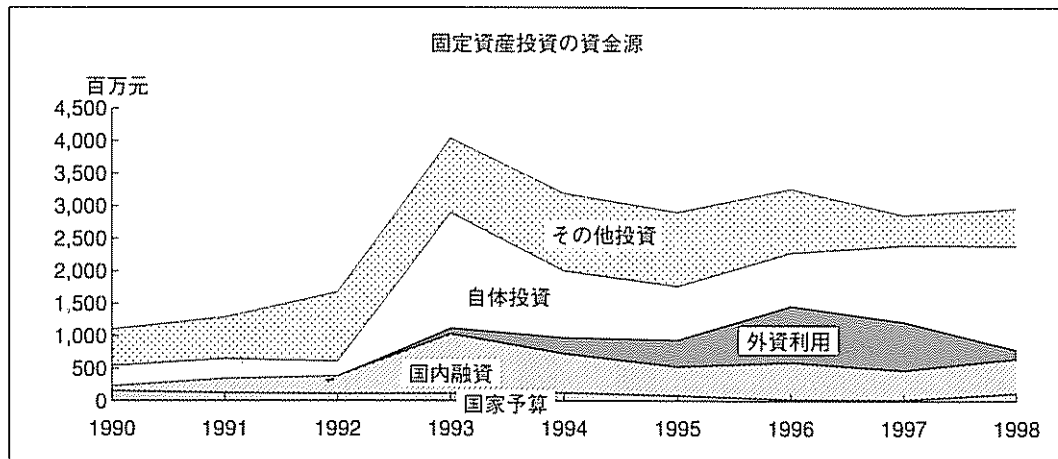
(単位：件、百万ドル、%)

	件数	投資契約額	割合	
			全産業	工業
投資累計	579	580.28	100.0	
農林牧業	36	50.49	8.7	
製造業 計	435	379.11	65.3	100.0
木材加工	113	123.47	21.3	32.6
繊維・衣服・皮革	68	108.30	18.7	28.6
食品・飲料	83	53.52	9.2	14.1
石油・化学製品	32	23.31	4.0	6.1
非金属鉱物製品	25	16.09	2.8	4.2
製薬	12	11.15	1.9	2.9
交通運輸設備	12	11.13	1.9	2.9
プラスチック	16	7.72	1.3	2.0
金属製品	12	7.52	1.3	2.0
電気・電子	19	5.56	1.0	1.5
機械	12	3.97	0.7	1.0
その他	31	7.37	1.3	1.9
飲食業	33	10.20	1.8	
娯楽サービス	27	55.91	9.6	

(出所) 延辺州対外貿易経済合作局の資料から引用



図表11 延辺州の固定資産投資の資金源



(出所) 「延辺統計年鑑1998」、延辺州統計局「98年国民経済及び社会発展統計」99-3

主な投資国は韓国、香港、日本などであり、中でも韓国が圧倒的な割合を占めている。マレーシアは投資件数は少ないが、97年に水力発電、木材などの2部門に3,724万ドルの投資契約を結び投資金額としては96～98年間の実績で第2位になっている。米国は98年にタバコ加工分野などに1,428万ドルの投資契約を結び、96～98年間の実績で第5位になっている。

外資の主な投資分野は木材加工、繊維・衣服、食品、牧畜、サービス部門などの延辺州の中心産業部門に集中している。99年10月までの投資契約累計額のうち製造業分野が65.3%を占めている。これは外資の主な投資動機が延辺地域の自然資源や安い賃金・土地費用を利用し加工輸出することにあつたからである。飲食・娯楽サービス分野の割合は総投資の11.7%、農林牧畜分野は8.7%を占めている。

### (3) 外資系企業の役割増大

外国投資の増加により、固定資産投資資金源としての外資の割合も93年の2.3%から97年に26.0%まで上がった。98年は外資投資の急減により5.0%に下落した（図表11）。

一方、工業総生産に占める外資系企業の工業生産の割合は93年の2.9%から97年13.4%、そして99年1～8月間には17.3%（前年同期比52.9%増）まで上昇した。99年1～8月の外資系企業と株式制民営企業の工業生産額を合わせると工業総生産額の42.1%となり、延辺州の工業成長における二つの柱になっている。



II. 延辺州経済成長における韓国投資の役割

1. 韓国企業の延辺州への投資

(1) 概観

韓国企業の延辺州への投資は他の投資国を圧倒する規模で行われてきた。1989年に第3国を経由した間接投資企業が設立されたのを始めに、1992年中、韓国交正常化をきっかけとして投資が急増した。韓国政府の年度別対延辺投資許可を合算すると、1998年まで合計689件、38億ドルの投資契約が行われた(図表12)。しかし、投資企業の撤退・併合などの整備が行われ、1999年6月末までに延辺州には総計323の韓国投資企業が設立され、投資契約額32億ドルのうち22億ドルが実行されている。これで韓国からの投資が総外資の中で占める割合は件数、投資

契約額、投資実行額で各々58.2%、55.5%、65.9%になっている<sup>6</sup>。

韓国企業の投資方式を見ると、合弁121、合作27、独资175の件数となっており、合弁と独资が中心的な投資方式である。

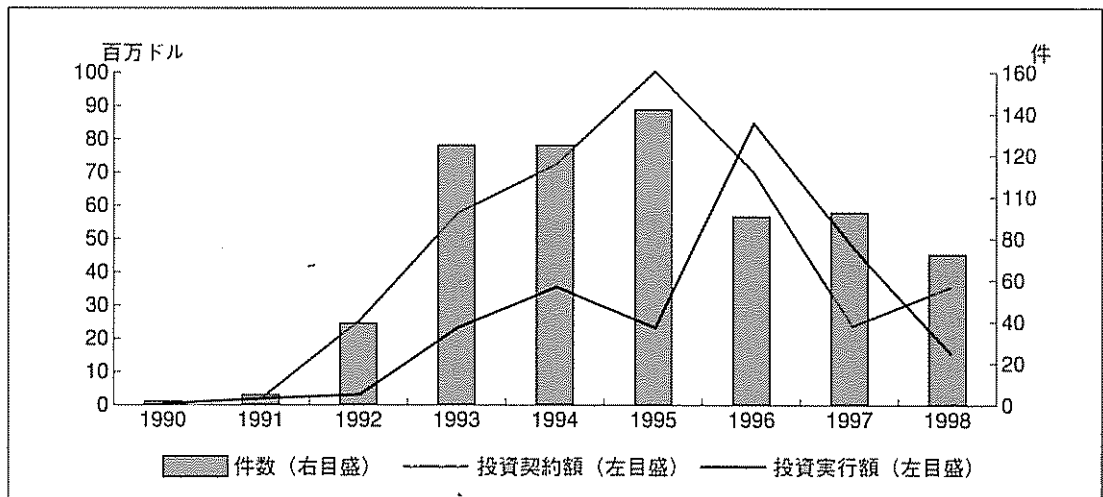
韓国投資企業の投資分野は全産業分野に広がっており、特に工業部門が68%を占めている。工業部門のうち主な投資部門は食品、繊維・衣服、木材加工、プラスチック製品、電気・電子などである。90年代前半の投資は主に飲食業、娯楽サービス、農産物加工などの部門に小規模の投資であったが、後半に入ってから工業完成品が中心となっている(図表13、14)。

これにより韓国の延辺州への投資は延辺州経済の活性

図表12 韓国の対延辺投資の推移

(単位: 件、百万ドル)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	合計1)	1998累計2)	1999.1-6	1999.6現在
件数	2	5	39	124	124	141	90	92	72	689		38	323
投資契約額	0.38	1.95	25.10	57.08	71.80	99.46	69.37	23.51	35.10	383.73	284.90	34.75	319.65
投資実行額	0.38	1.95	3.07	23.01	35.17	23.02	84.06	47.27	15.43	233.34	214.33	8.30	222.63



(出所) 1) 1998年までは韓国銀行「海外投資現地法人現況」、  
2) 1998年累計と1999年は延辺州対外貿易経済合作局の資料から引用

図表13 延辺州における韓国投資企業の産業別分布(1998年累計基準)

(単位: 百万ドル、%)

産業部門	農林牧水産業	工業	建築・不動産開発	商業・飲食業	その他サービス業	合計
投資契約累計額	38.46	193.74	9.69	12.54	30.48	284.90
割合	13.5%	68.0%	3.4%	4.4%	10.7%	100.0%

(出所) 延辺人民政府「韓国中小企業庁延辺訪問調査団資料」1999.7

図表14 延辺州における韓国投資企業の工業部門分布(1997年累計基準)

(単位: 百万ドル、%)

工業	衣服・履物	繊維	機械・重工業	建築資材	化学製品	食品	木材加工	製薬	電気・電子	合計
件数	55	2	38	23	24	32	45	1	16	236
投資契約額割合	37.4%	12.3%	9.8%	9.3%	8.5%	8.1%	7.4%	4.6%	2.6%	100.0%

(出所) 同上

<sup>6</sup>資料: 延辺人民政府「韓国中小企業庁延辺訪問調査団資料」1999.7

化と工業化、開放化に重要な役割を果たしている。

## (2) 対延辺投資の動機

韓国経済は80年代後半から賃金上昇や生産労働力の不足により、海外へ生産基地を移転する動きが始まった。このような生産基地移転型の投資対象地域として、最初は東南アジア地域が多かったが、中国との国交正常化以降は中国が最大の投資対象国となった。中国のなかでは物流の面で有利な山東省、天津、遼寧省などの環渤海地域が中心的な投資地域となっている。延辺州は物流の面で不利であり、中国国内市場から離れているという弱点があるため、外国からの大きな投資は行われなかった。しかし、韓国と文化、言語の同じ朝鮮族が40%程度居住していること、低廉な労働力・土地費用などという利点から、韓国からの投資が行われるようになった。さらに、延辺州政府の交通インフラ整備が進み95年10月に北朝鮮の羅津港と韓国の釜山港を結ぶ航路が出来たこともあり、延辺地域の木材、薬用植物などの自然資源を加工輸出する投資も多くなった。その結果、延辺州は96年に中国全地域に対する韓国投資の5.6%を占めた(図表15)。

実際に延辺地域に投資している韓国企業は主な投資動機として次のような点を挙げている<sup>1)</sup>。

### ① 民族的親近感(朝鮮族言語)

韓国と同じ言語を使う朝鮮族の労働者、技術者、管理者などに生産および管理技術を指導するのが便利であり速くできる。

### ② 相対的に低廉な労働力を利用

延辺州の一般労働者の賃金は500~700元(=US\$60~

80) / 月程度として山東省や他の中国内陸地域より安くはないが、沿海地域より低廉である(図表16)。

### ③ 北朝鮮への進出のための基地として

韓国企業が北朝鮮に直接投資するのが難しい状況のなかで、延辺地域に先に投資しその投資企業が北朝鮮に再投資することが考えられる。

### ④ 中国内需市場の開拓

延辺地域は内需市場からは離れているが、機械、電気・電子、化学製品、流通などの分野に投資している韓国企業は中国東北地域の内需市場への参入を目的としている。

### ⑤ 自然資源を利用

長白山(=白頭山)地域には豊富な林産物がありキノコなどの林産物加工、漢方薬製造に有利である。また観光地域としても開発できる。

### ⑥ 延辺政府の優遇政策

外資投資に対する中国の一般的な優遇政策に加え延辺州の特別な優遇措置が与えられる。例えば、税金面で延辺地域に投資した製造業企業の所得税は12~15%として沿海地域や上海の経済特区の15%水準と同じか下回る。さらに、払った所得税は投資額の規模により利潤発生後6年から9年間延辺政府の財政から返還される。特に琿春では10年以上経営する全ての外資投資企業の所得税が、利潤発生後3年間(他の地域は2年間)免除される。土地使用権料は製造業用の場合50年間150元(=US\$18) / m<sup>2</sup>前後として長春経済技術開発区の36ト

図表15 韓国企業の対中国投資の割合

(単位:百万ドル、%)

		全国	山東省	天津	遼寧省	3地域合計	延辺州
1995年累計	韓国投資実行額	1,913.50	631.70	223.70	199.80	1,055.20	86.58
	割合	100.0%	33.0%	11.7%	10.4%	55.1%	4.5%
1996年	韓国投資実行額	1,504.16	484.28	146.36	154.21	784.85	84.06
	割合	100.0%	32.2%	9.7%	10.3%	52.2%	5.6%
1997年	韓国投資実行額	2,142.38	772.92	114.97	159.58	1,047.47	47.27
	割合	100.0%	36.1%	5.4%	7.4%	48.9%	2.2%
1998年	韓国投資実行額	1,803.20	598.06	338.50	167.38	1,103.94	15.43
	割合	100.0%	33.2%	18.8%	9.3%	61.2%	0.9%

(出所) 1995年累計は韓国銀行「海外投資現地法人現況」

1996~98年は「中国統計年鑑」、「山東省統計年鑑」、「天津統計年鑑」、「遼寧省統計年鑑」各年版

図表16 中国各省の賃金比較

(単位:元/年)

	上海	広東	天津	福建	遼寧	吉林	河北	山東	黒龍江	山西
国有製造業賃金(年間)	12,263	9,833	8,373	7,843	7,406	6,902	6,126	5,961	5,675	4,736

(出所) 「中国統計年鑑1999」

<sup>1)</sup> 現地韓国系企業からのヒアリング(99年9月)

図表17 延辺州の土地使用料

(単位:元/m <sup>2</sup> )			
	製造業用(50年)	商業用(40年)	居住用(70年)
延辺地域	144-160	440-500	60-70
琿春	45	80	60

(注) 延辺地域の土地使用料には土地開発費が含まれているが、琿春の場合は土地開発費として100～180元/m<sup>2</sup>が追加される。

(出所) UNIDO, China's Tumen River Area Investment Guide, 1998

ル/m<sup>2</sup>より低く<sup>8</sup>、一括払いの場合は投資規模により20～70%を返還する(図表17)。

## 2. 韓国投資企業の抱える問題点

### (1) 法律・制度

中国全般の問題として法律・制度が完備されず変わり易い状態であるのはよく知られている。延辺州でも投資企業の半分以上が法的問題で困った経験があるという調査もある<sup>9</sup>。トラブル発生の主な法的分野は現地での商売契約、不動産・土地契約、税金・行政費用などである。しかし、これらのトラブルは投資関連の各種法律・制度の合理化、成文化が推進されているので改善されると考えられる。

### (2) 物流費用

輸出の場合、輸出港までの物流費が高いのが問題である。現在、主に使っている輸出港は延吉から1,200km離れている遠い大連港であるが、その主な理由は各国・地域への多様な航路の存在である。延吉から220kmと比較的近い羅津港は延辺地域との連結道路や鉄道が不便であり、コンテナの内陸運送費は、延吉—大連間が225ドル/20'であるが、延吉—羅津間は240ドル/20'で高い。しかし、99年8月からは羅津—新蕩間、ポシエット—秋田間に新航路ができており<sup>10</sup>、延辺—羅津、延辺—ロシア港間の道路、鉄道が整備されれば輸送物流費は安くなると考えられる。

中国内需市場向けの場合、延辺への投資企業は長春、瀋陽などに代理店や倉庫を維持するための費用と運送費が掛かり、価格競争力の面で不利である。内需市場に参入している韓国企業の場合、総売上額に対する物流費の割合が5-7%と高い水準となっている<sup>11</sup>。

### (3) 内需販売

中国は延辺地域だけでなく全国的に内需販売に必要な行政手続きが複雑であり、流通市場が未成熟、信用取引が難しい状態である。これにより販売しても回収でき

ない不良債権問題のリスクがあるのが現実である。従って、韓国系企業を含め多くの外資系企業は一部の優良企業に対する手形決済以外は現金決済を基本としている。

### (4) 労務管理

延辺地域は朝鮮族が多く、賃金も南の沿海地域に比べ低廉であるので、韓国投資企業においては有利な点である。しかし、従業員たちは教育・訓練の程度により質の差が大きく、現地人の中間管理者が育っていないため労務管理が難しい面も多い模様である。

### (5) 合弁経営

合弁の方式で投資している韓国企業のほとんどは50%以上の株式持分で経営権を握っているながらも、合弁相手側との経営上の摩擦が多く経営実績もよくないと言われている<sup>12</sup>。

## 3. 韓国の通貨危機が延辺地域に及ぼした影響

### (1) 投資企業の資金調達困難と経営の萎縮

1998年は韓国系の投資企業も韓国本社の資金支援縮小と国内銀行の貸し渋りにより深刻な資金難を経験した。また、韓国の原資材・部品輸出企業の倒産が続き、現地企業の本資材・部品調達が困難になったことも多かった。主要輸出先である韓国、日本の景気不振は現地輸出企業の売上減少となり、一般的に急速な経営萎縮を招いた。その結果、延辺地域での韓国企業数は97年末の382から98年以降110増加したが同時に170減少し、99年6月現在323と縮小している。

### (2) 対延辺州投資の減少

韓国の通貨危機による経済沈滞は外国への投資を激減させた。98年の対延辺投資実行額は過去ピークであった96年の8,400万ドルの18%に過ぎない1,500万ドルに留まった。

### (3) 延辺州経済の沈滞

前述したように、延辺州の経済は95年の経済沈滞以降、外資の導入により96年からは経済が立ち直るようになった。しかし、97年のアジア通貨危機以降に経済成長は鈍化し、98年に韓国の経済沈滞が本格化すると共に不景気に陥った。これは、国有企業の経営不振、農業生産不振など国内要因と重なって起きたものであるが、韓国で働く朝鮮族の送金減少も影響を与えた。

### (4) 輸出市場の多角化

延辺州の輸出企業においては韓国と東南アジアの代わ

<sup>8</sup>出所：日中経済協会「中国外資誘致工業区総覧」1998 3

<sup>9</sup>韓相頤（音訳）、「延辺地域における韓国投資企業の法律問題の現状とその対策」、延辺大学国際貿易学科、1998 11

<sup>10</sup>延辺—ポシエット—秋田間の運賃は大連経由より20%程度安くなっている。

<sup>11</sup>現地韓国系企業からのヒアリング（99年9月）

<sup>12</sup>同上

りに米国、日本、中東、ヨーロッパなどの地域への輸出努力を強化するきっかけとなった。

#### (5) 現地化の進展

資金、人材などの面で現地化が進展した企業は韓国の経済危機の影響が少なかった。また製品を米国、日本などの先進国に輸出していた企業も韓国経済の動向に影響を受けていなかった。従って、現在投資企業は現地化を進めることにしている。

### Ⅲ. 結論：今後の課題

#### 1. 延辺州政府の外資誘致政策における課題

延辺州政府は既に産業構造の高度化を目標とした政策を打ち出している。そして国有企業の民営化を本格的に進み市場経済の生産力を高めながら社会主義市場経済を発展させようとしている。積極的な外資誘致は延辺州の最も重要な課題になっている。

この課題を実現するためには、延辺地域の地理的長所に基づいた政策を取るのが重要である。即ち、内需市場参入型よりは加工輸出型の外資誘致が望ましいと考えられる。従って、延辺州は延吉、琿春の経済開発特区を中心に加工輸出産業を育成・発展させる一貫性のある政策を採ることが重要だと考えられる。そのための制度及び環境づくりが課題であろう。

但し、加工輸出産業は外資系企業だけでなく中国の他の発展地域からの投資誘致も外資誘致と同じ効果があるのでこれから積極的に推進する必要がある。

民営化・開放化した企業政策により延辺経済は競争力のある産業基盤を持つことができるだろう。

#### 2. 韓国の対延辺投資における課題

韓国企業が延辺に投資する時、戦略的な目標を決めるのが何より重要である。今まで中小企業の場合、生産基地移転戦略が、大手企業の場合は生産基地拡大が主な戦略であった。この傾向はこれからも変更はないと考えられるが、具体的な内容としては次のような課題が実現されるのが望ましいと考えられる。

第1に、経営戦略上、経営権を確実に取り意思決定を速くするのが大事だと判断するときは、合弁より独資の方が望ましい。

第2に、中国の主要発展地域の中国企業との協力で延辺地域に投資する方法も考えられる。これは韓国企業が先進の技術・経営ノウハウを提供し、中国側の相手が経

営と資金調達を担当する方法である。その場合、延辺州は外資投資と同じ効果があり、延辺地域に投資しようとする他地域の中国企業も技術や海外市場への進出を確保できる。韓国企業は資金調達の問題を解決するという利点がある。

第3に、投資関連業種の同伴進出である。延辺地域は原資材・部品産業が発達していないから、加工輸出のための原資財などを外部地域から搬入しなければならない状況である。産業連関効果が高く産業発展に繋がる部品産業の育成が必要だろう。

第4に、徹底的な現地化である。韓国通貨危機の際、資金と販売市場の面で韓国に依存していなかった投資企業にはあまり影響がなかったという事実から、投資企業の現地化は重要な課題である。また、投資企業の経営者が延辺に常駐し、延辺の地元企業と等しく認識されることが重要である。投資企業が延辺地域の長所を利用することだけでなく、延辺の産業発展のために協力するのが投資企業の成功にもなることを認識する必要がある。

第5に、直接投資だけでなく技術提携を活性化することも必要である。韓国企業が持っている技術を提供し、延辺の企業が自ら競争力をつけることができるのである。

以上述べたように延辺州と韓国は10年間の経済協力により成長の同伴者として結び付けられている。今までは誤りも多かったけれどもこれからはお互いに助け合う協力者として投資と投資誘致を再び進めていくことが必要であろう。

#### 〈韓国企業の対延辺州投資事例〉<sup>14)</sup>

##### ① 甲乙延吉紡織有限公司 (Kabool Yanji Textiles Co., Ltd)

##### ア. 会社概要

所在地	中国、吉林省、延辺朝鮮族自治州、延吉市
事業の形態	合資企業
職員数	1,600人
株式の比率	韓国67%、中国33%
投資年度	1993年
資本金	680万ドル (総投資額：1,800万ドル)
生産品目	綿糸、混紡糸、綿織物、アクリル混紡織物
生産の形態	中間製品製造 (総売上額1,700万ドル)
原資材の調達	延辺以外の中国地域20%、韓国20%、米国・日本60%
販売市場	韓国80%、日本5%、現地15%

<sup>14)</sup>99年9月、延辺の韓国系企業を訪問しアンケート調査を行い、そのうち「公表しても良い」と答えた企業のケースである。

## イ. 合併を選んだ理由

◎中国側の「延吉紡織廠」(国有企業)の技術力と安定性を信頼し、投資初期のリスクを回避したかった。

## ウ. 経営

◎一般労働者の月給(各種の手当てを含む)は500元程度である

◎労働者の80%は漢族である。

◎合併のパートナーとの経営上のトラブルが多く、このため会議時間が長くなる。

◎経営実績は累積赤字であるが、98年は原綿の値段が下がり黒字になった。

## ②吉林裳邦尔紡織有限公司

(Jilin Saangbangwool Textile Co.,Ltd)

## ア. 会社概要

所在地	中国、吉林省、延辺朝鮮族自治州、琿春市
事業の形態	独資企業
職員数	1,250人
株式の比率	100%
投資年度	1996年
資本金	1,900万ドル
生産品目	綿製品(下着類)
生産の形態	完成製品製造(総売上額3,500万ドル)
原資材の調達	延辺以外の中国地域70%、韓国30%
販売市場	現地20%、韓国30%、日本・中東・米国50%

## イ. 琿春地域を選んだ理由

◎琿春は、主要輸出先である日本に近い、本社の技術を早く移転できる朝鮮族が多い(言語問題無し)、繊維産業で最も重要な清い用水が豊富である、などの条件が合った。

## ウ. 経営

◎現在工場稼働率は97%水準で非常に高い。

◎まだ損益分岐点には達していないが、99年7月から黒字になった。

◎アジアの通貨危機の時期でも成長し続けたのは、琿春地域に投資したからである。

## ③延辺利建木製品有限公司

(Yanbian Eagon Wood Products Co.,Ltd)

## ア. 会社概要

所在地	中国、吉林省、延辺朝鮮族自治州、図們市
事業の形態	独資企業
職員数	422人
株式の比率	100%
投資年度	1996年
資本金	300万ドル(総投資額:1,200万ドル)
生産品目	木製品(テーブル部品、椅子部品、合板部品など)
生産の形態	半製品/部品製造(総売上額1,000万ドル)
原資材の調達	延辺地域47%、延辺以外の中国地域47%、ロシア6%
販売市場	カナダ45%、韓国40%、日本12%、現地Local L/C 3%

## イ. 独資を選んだ理由

◎思考方式の違いにより合併は難しいと判断、会社の方針として単独投資を選択

## ウ. 輸出専門になっている理由

◎中国内需で30%Local販売の許可は貰っているが、現在は、半製品・部品を作り輸出している(Local L/C販売のウェイト3%)。

◎内需があれば労働者を訓練させ完成製品を製造する計画であるが、家具産業は一種のファッション産業であり、延辺地域がファッション産業の感覚(Concept)を持つには時間が相当かかる。

## エ. 経営

◎一般労働者の給料(各種の手当てを含む)は700元程度(給料の22%が各種の保険であり、企業が20%、労働者が2%を負担)

◎中国の労働者には「中間管理者」の概念が希薄である。

◎経営実績は赤字であるが、最近年度の赤字が大幅に減少し、2000年からは黒字になる見込みである。

# *The Role of the ROK's Investment in the Economic Development of the Yanbian Prefecture in China*

## *(Summary)*

Lee, Chan-Woo

Visiting Researcher, Research Division, ERINA

### **A general outlook of the Yanbian economy**

The economy of the Yanbian Prefecture in China in the 1990s is characterized by the extensive open-door reforms and privatization. A general outlook of the Yanbian economy in the 1990s is as follows: In the early 1990s, it grew remarkably, showing high rates of GDP growth (11.1% in 1993 and 12.5% in 1994). In 1995, however, the austerity programs of the central government and slackness in the agricultural sector sent the Prefecture into an economic recession. In 1996, the economy revived owing to the Yanbian government's extensive investment in the infrastructure and the introduction of FDI. However, it was affected by the deep economic recession in South Korea in 1998. Fortunately, there have been indications of recovery since early 1999: the total manufacturing output as of September this year shows an increase by 15.4%, and trade also increased by 42.2% compared to that of last year.

### **Privatization**

The state-owned and private sectors in the Prefecture have shown asymmetric development. As for the state-owned sector, the proportion of state-owned enterprises running in deficit was 43.8% in the late 1997. Although the total profit yielded by state-owned enterprises showed improvement compared to the late 1993, still their deficits amounted to 43.8 million RMB. On the other hand, the amount of manufacturing production by private enterprises rose from 3.8% in 1993 to 22.4% in 1997. Private enterprises also showed rapid growth in the numbers of firms and of employees. Since 1998, the Prefecture has promoted privatization by introducing a stock system and selling off state-owned enterprises. As a result, the amount of manufacturing production by private stock companies during January through August of 1999 was 24.8% of the total amount of manufacturing production, which was an increase of 43.1% compared to that of last year. Given all these increases, private enterprises are expected to play a central part in boosting the economic growth of the Prefecture in the future.

### **Open-door economy**

In the meantime, the Yanbian Prefecture has steadily carried out an open-door policy in the 1990s. Hunchun City was declared as an "Open Border City" by the central government in 1992. Along with this, the established diplomatic relationship between China and ROK prompted the Yanbian Prefecture to embrace economic openness as a reality. In 1996 and 1997, the Prefecture was able to invite large foreign investment whose amount was recorded as 2.3 billion dollars. This amount actually comprised 55.6% of the total amount of foreign investment

made in the Prefecture until 1997. However, the economic recession of the ROK's economy in 1998 brought a significant reduction in the foreign investment in the Prefecture. For instance, the amount of implemented foreign investment in 1998 was cut to less than a half of that for the previous year.

The cumulative amount of foreign investment contracts made until September 1999 totalled 5.8 billion dollars, of which 4.8 billion dollars was implemented investment. Foreign investment concentrated on the major industries of the Prefecture such as forestry, apparels, food processing, live stock farming, and services. The manufacturing industries accounted for 65.3% of the total amount of foreign investment contracts made until October 1999. Foreign investments in Yanbian Prefecture have been motivated by the advantage of rich natural resources and low-cost production factors, such as in export-processing industries. Catering services and entertainment accounted for 11.7%, and agriculture and forestry for 8.7%.

The proportion of foreign investment enterprises in the total manufacturing production has risen consistently, from 2.9% in 1993, to 13.4% in 1997, and to 17.3% in 1999 (January - August). In particular, the increase in the last period meant a rise by 52.9% compared to that for the same period in the previous year. The proportion of foreign investment enterprises in 1999 (January - August) and that of private stock companies together account for 42.1% of the total manufacturing production. Therefore, these two types of enterprises are the pillars of manufacturing growth in the economy of Yanbian Prefecture.

### **The ROK's investment in Yanbian Prefecture**

About 60% of foreign investment in the Prefecture comes from the ROK. Rising wage costs and the scarcity of manual labor in the domestic economy have driven the ROK companies to move their production facilities abroad. In the early period of foreign investment, they invested heavily in Southeastern Asia. Once the ROK opened its diplomatic relationship with China, they started to direct their investment to China, and now China has become the biggest recipient of the ROK's FDI. Yanbian Prefecture, however, has disadvantages in such aspects as product distribution and the proximity to the domestic market of China, and so it has not received much foreign investment. However, the Prefecture is starting to benefit from its advantages such as a high proportion (40%) of Korean Chinese in the population, who have culture and language in common with South Koreans, as well as access to low-cost labor and land.

The ROK capital had made 689 contracts for investment by 1998, which amount to 3.8 billion dollars in total

(adding the year-by-year investment amount permitted by the ROK government). Withdrawals or mergers of investment, however, have affected the FDI of the ROK in the Prefecture. As of July 1999, there were 323 ROK companies in business with a total contracted investment amount of 3.2 billion dollars, among which 2.2 billion dollars were in implementing investment.

The ROK investment encompasses the whole range of industry in the Prefecture. In particular, investment in the manufacturing sector is the greatest, amounting to 68%. Within the manufacturing sector, the ROK companies have concentrated their investment on food processing, apparels, forestry, plastics, and electronics. In the early 1990s, they focused on small-sized investment in entertainment and agricultural processing, whereas in the latter half of the 1990s they started to place more weight on manufacturing products.

The ROK investment in the Yanbian Prefecture plays a very important role in privatization and liberalization, as well as the reinvention of the Prefecture's economy. However, major obstacles that the ROK investment companies have faced are as follows: 1. Unpredictable and incomplete legal systems, 2. High costs of product distribution, 3. Barriers to the domestic markets, and 4. Conflicts involving the management of joint ventures.

#### Tasks for further economic cooperation between Yanbian Prefecture and the ROK

In order for the Yanbian Prefecture to attract foreign capital more actively, it must be kept in mind that investment policy should take full advantage of the geographic

characteristics of the Prefecture. That is, attracting foreign investment in processing for export is preferable to attracting it for production targeted to the domestic market sale. Therefore, Yanbian Prefecture needs to pursue a consistent policy that can foster and further develop the export-processing industry with the lead of the economic special zones of Yanji and Hunchun. The Prefecture thus needs to rearrange and put in order its various legal and institutional systems.

The ROK's investment in Yanbian Prefecture by small- and medium-sized firms has taken the strategy of production-base relocation, whereas that by large firms has taken the strategy of production enlargement. While this trend is expected to continue in the future, the following suggestions can be made for enhancing the role of the ROK's investment in developing the economy of Yanbian Prefecture.

1. Wholly owned investment may be more desirable than joint ventures when there exists a great need for timely and prompt decision making in management.
2. Investment in Yanbian Prefecture can be made with the cooperation of Chinese enterprises that are currently in business in major regions of China.
3. It is desirable to launch the parts industry closely linked with invested industry.
4. Localization of investment enterprises is greatly needed.
5. It is necessary to encourage not only direct investment, but also technological cooperation.

Table A Trends of the Foreign Direct Investment in the Yanbian Prefecture

(Unit : million US\$)

	until 1994	1995	1996	1997	1998	Jan.-Sep.1999	Total
Contract basis	125.4	167.1	110.3	87.3	64.1	60.0	580
Arrival basis	103.8	78.3	133.9	94.5	46.3	25.0	480

Table B Trends of the ROK's FDI in the Yanbian Prefecture

(Unit : million US\$)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total	until 1998	Jan-Jun 1999	until Jun. 1999
No. of Case	2	5	39	124	124	141	90	92	72	689		38	323
Contract base	0.38	1.95	25.10	57.08	71.80	99.46	69.37	23.51	35.10	383.73	284.90	34.75	319.65
Arrival base	0.38	1.95	3.07	23.01	35.17	23.02	84.06	47.27	15.43	233.34	214.33	8.30	222.63

Table C The ROK's FDI in the Yanbian Prefecture by Industry (until 1998)

(Unit : million US\$)

	Agriculture, forestry & fishing	Industry	Construction	Commerce and restaurant	Other services	Total
Contract base	38.46	193.74	9.69	12.54	30.48	284.90
Proportion	13.5%	68.0%	3.4%	4.4%	10.7%	100.0%

# 台湾と北東アジアの経済的關係

モスクワ大学アジアアフリカ研究所  
博士課程 ミハイル・V・イワノフ

台湾（中華民国）のアジアおよび世界経済における立場は、いくつかの理由によって注目を浴びている。中でも最も重要なことは、一方で経済的に発展したアジア経済の主要国であり貿易国家であるという事実があり、他方で政治的、外交的な立場があるということだ。世界で12番目の規模の貿易国であり、外貨準備高は第4位でありながら（Table 3、4）、台湾は国際的には独立国家として認識されておらず、ほとんどの国に中華人民共和国（以下、中国）の不可分な一部分として見られている。

本稿の目的は、上記の二重性の主に経済面を検討し、台湾の北東アジアにおける位置、特に中国本土との関係に焦点をあてることである。世界およびアジア太平洋地域における台湾の立場の進展は、地理的制約の側面から見べきである。台湾は中国大陸の南東沿岸沖の小さい島で、日本および韓国からマラッカ海峡へ抜ける外洋航路の中間にあり、戦略的な位置を占めている。この島は1895年から第二次世界大戦終了までは日本に、その後1950年（朝鮮戦争開始時）からはアメリカによって、米中関係が回復するまで、このような航路上の戦略地点として利用されていた。その後もアメリカは台湾の政治的連合及び最大の貿易相手国として未だに影響を与えている。

経済面から見ると、台湾は、1960年代に経済が急速な成長を開始し、その後持続的な高度経済成長を達成したが、それ以前は世界経済の中で注目されていたわけではない。アメリカ及び日本の市場との関係からかなりの経済利益を得て、台湾の貿易は急速に拡大した。しかし、1971年には国連から脱退させられた。これは台湾経済の規模が比較的大きいにもかかわらず、政治的な地位が低下したことを示している。当時台湾のGNPは世界第39位、一人当たりGNPは42位、総貿易額は25位、外貨準備高は27位であった（Table 1）。1980年までに多くの国が台湾との国交を断ち、台湾は重要ではないとして政府関係者との接触も断っていた。同時期台湾は最善を尽くして迅速な経済成長を促進した。その経済的地位の向上は持続的な高度成長によるところが大きい。

経済発展における台湾の成功、莫大な外貨準備高、貿易拡大、对外投资及び他国に対する経済援助は、台湾に

対する国際評価や東アジアにおける認識を次第に変化させた。このことは、台湾が、「中国の台北」としてではあるが、APEC、PBEC、ADBに加盟していることが如実に示している。

## 貿易と对外投资

台湾の経済発展は貿易に強く依存している。貿易額の対GDP比は80%である。1998年の物品及びサービスの輸出額は1,100億ドルで、輸入額は1,000億ドルである。アジアの金融危機が台湾に与えた影響は比較的小さく、主に輸出の減少、貿易黒字の減少（1998年は37億ドル）、輸送及び観光収入の減少、海外の親戚を援助するための送金の減少にとどまった。また、長年にわたって資本輸出経済であった後、台湾の財政収支は1997年の84億ドルの純流出から1998年には18億ドルの純流入となった。

台湾は投資環境の整備に一貫して取り組んでいる。1998年には台湾に対する外国直接投資は33億ドルに上り、その内訳は約16%が日本、19%がアメリカからとなっている。また、このうち55%以上は電子産業および電気機器産業、銀行業、保険業に投資されている。台湾の対外債務は1983年にピークに達しており（63億ドル）、その後1998年末までにわずか4,600万ドルにまで減少した。

台湾はまた外国直接投資（FDI）の重要な資源として、あるいは国際的な援助国として浮上してきた。1998年に承認されたFDIは総額33億ドルで、このうち3分の2以上が銀行・保険部門、電子・電気機器産業に投資されている。台湾政府は1989年に約11億ドルを投入して国際経済協力開発基金（IECDF）を設立した。同基金の目的は発展途上国の経済開発を支援すること、および二国間の経済協力を促進することである。明文化されていない目的には、台湾の対外政治関係を強化、拡張することがある。IECDFが行うのは、(1)直接および間接融資の供給、(2)開発プロジェクトへの投資、(3)技術協力である。

台湾に友好的である発展途上国はどこでも同基金からの融資を申し込む資格を持つ。1992年半ばまでに11カ国（うちアジア太平洋地域から2カ国）がこのIECDFから総額1億3,800万ドルの融資を受けており、別の10カ国（うちアジア太平洋地域から3カ国）が620万ドルの国際技術



協力を受けている。

アジア・ウォールストリート・ジャーナルによれば、10億ドル以上の援助や投資を併せると、「台湾は金融危機に襲われた東南アジア諸国の救援に静かに乗り出した」と報告されている。台湾の政府関係者は3億ドルをこの地域の株式市場と企業に、また10億ドルを石油と天然ガスの前払いとしてマレーシアに貸し出した。この取引については1998年11月のAPEC首脳会議で発表されている。

#### 中華人民共和国との関係：実用主義対政治的制約

台湾の経済発展が成功したことは、中国本土の経済改革や開放政策に深い影響を与え、また中国政府の政策担当者のイデオロギーや政策を変えることを促した。彼らは台湾で以前実践された多くの政策を採用した。例えば、国内に経済特区を設立することは台湾の輸出加工区の焼き直しであるし、中国の海外投資に対する奨励策は、台湾の投資促進法を模したものである。一方、中国の改革・開放政策は、台湾を統合するための土台作りのために実施されているとする議論が広くなされている。

この15年間に台湾と中国の経済関係は大きく改善された。二国間貿易は大きく増加し、台湾民間部門の対中投資は急激に増加した。資本が不足し、近代的な経営を必要とする中国にとって、これは非常に重要である（Table 7、12）。したがって、中国の対外貿易拡大と中国沿岸部の成長は多くの部分が台湾企業の貢献によるものと言えよう。

1979年には台湾と中国の経済的なつながりは皆無であったが、1997年までに「海峡兩岸貿易」は年間約265億ドルに達し、35,000の台湾企業が300億ドルを中国に投資している。同時に中国は100億ドルを超える対台湾貿易赤字をかかえ、1996年には200億ドルのレベルに達した（Table 11）。台湾の対中貿易の急激な成長は、両経済の補完的な関係に由来する。台湾は中国に、しばしば時代遅れのものではあるが、工業機器や、合成繊維の原料、消費財（カラーテレビ、自転車、バイク、時計など）を供給し、中国は魚や伝統的な漢方薬の原料など、かなり限られた種類の、主に第一次品を台湾に輸出している（Table 7）。中国は、この貿易不均衡を主に政治的理由、つまり国家統一という目標から容認してきた。しかしながら、台湾も観光、送金、投資の面では中国に対して大きな赤字を抱えている。したがって、台湾海峡相互の支払いバランスは均衡している。さらに、台湾の対中投資の大きな波と台湾の中国からの輸入に対するさらなる規制自由化によって、産業間取引は急速に発展することが期待される。

公的な関係がないにもかかわらず、中台間経済統合は香港の効率よい仲介サービスを利用して驚くほど急速に進んでいる。1991年、中国にとって台湾は香港およびアメリカを抜いて、日本に次ぐ第2の輸出国となり、またアメリカ、日本を抜いて、香港に次ぐ第2の投資国となった（Table 5、10）。そして1992年には台湾にとって中国は日本を抜いて、アメリカに次ぐ第2の輸出相手国となった。

#### 特別な、しかし非対称的な関係

中国が台湾及び香港とのより緊密なつながりを構築するために開放政策を策定したため、台湾企業は他のどこの国の企業よりも中国内での特権を享受している。台湾製品は中国内での税金が安く、台湾製品に対する輸入規制もあまり厳しくない。1988年国家委員会法令は他の国の投資家よりも台湾の投資家に優遇措置を与え、1993年には国家立法機関が彼らに更なる保護を与える法律を採択した。

この優遇措置が政治的な理由によるものだという事は、中国指導者たちの発言から明かである。例えば、1990年の台湾問題に関する国家会議において、「経済交流を通じた政治統合の促進」、「台湾政府に対する国民からのプレッシャー増大」、「母国との統一への道」といった表現が中台経済関係と表立って関連付けられていた。1993年には、李鵬元首相は「政府報告」の中で中国の目標は経済関係を「兩岸三通」を促進する道具として利用すること、つまり、「一つの国、二つの制度」という形に従って中国統一の突破口としたいと示した。

地方政府は、より迅速な承認や支援サービスを用意することによって台湾投資家にさらに優遇措置をする傾向にある。海峡兩岸関係の観点からすると、このような優遇措置は二つの点で思ったようにはいかない。まず、WTOに加盟するためには、中国は、結局は中国本土の投資熱を冷ますことにあるであろうが、こういった行動をあきらめねばならなくなろう。また、台湾の投資家は現在の特権を守るために中国本土との統一に反対し、政府に政治的な圧力をかける方に傾くかもしれない。

開放政策を採用してはいても、中国は輸入に対するかなり多くの規制を設けている。従って、中国に投資している台湾企業は、基本的には中国の市場というよりもむしろ輸出に向かっている。現在中国当局は輸入規制をいくつか撤廃している。しかしながら、WTOへの加盟を模索しているので、上記のように、中国は台湾企業に対してのみ特権を与えたり、国内市場へ簡単にアクセスさせるなどのことはできない。このことは、台湾企業が中国

市場で外国企業との厳しい競争に直面すること、また台湾が巨大な中国市場でのシェアを大きく拡大できるかどうかはわからないことを暗示している。

中国が台湾に対して他のどの国に対するよりも開放しているのに対して、台湾市場は中国に対して最も開かれているとは言えない。しかし、台湾の中国製品に対する輸入規制は、1987年以降次第に自由化されつつあり、間接的に輸入できる品目数は1987年の29から1989年の90、1990年の155、そして1993年半ばには1,654品目へと次第に増加している。1993年の「台湾と中国の貿易に関する規則」は中国からの輸入について三原則を設けている。それは、(1)品物が国家の安全保障に対する脅威とならないこと、(2)国内市場で関連産業に悪い影響を与えない、(3)国際市場における自国製品の競争力を高めることに役立つ、の3点である。1994年9月以前は、約2,637の異なる品目が中国から台湾に輸入が認可されている。1995年12月に、台湾国際貿易局は中国からの輸入許可品目を7,400の工業品目中2,913に増やした。

対中輸出に関する規制については、台湾はゆるい「残存輸出制限品目リスト」システムをとっている。前述の1993年規制では、3分野が禁止リストにあがっていた。すなわち、(1)希少な動植物、(2)ハイテク製品、(3)国家安全保障にインパクトのある品物である。行政院大陸委員会によると、わずか103品目、あるいは台湾製品の1.3%が輸出を禁止されている。

1987年7月、台湾は外国為替規制を緩和し、台湾企業は香港等に作った支社を通じて中国に対して間接的な投資を始めた。同年11月に、台湾は台湾市民が中国の親戚を訪問することを許可したので、台湾からの訪問者が大挙して中国に押しかけた。その数は年間約150万人にのぼった。1989年の10月には台湾は対中国の間接的な貿易、投資および技術協力を認可する規則を発布した。台湾の政策は、すべての貿易、投資、訪問が間接的に、つまり香港あるいは第三国を通じて行われることを要求している。中国は海外支社を通じて台湾に投資していることが報じられているにもかかわらず、台湾は未だに中国からの投資を禁じている。

対中間接投資は3種類に分類できる。すなわち、認可リストに載っているもの、禁止リストに載っているもの、そして特殊なケースである。国家安全保障および国内経済発展のために、政府は以下の4点の基準を満たした場合には投資プロジェクトを認可する。(1)国際市場で台湾の国内産業と競合しないこと、(2)基本的に労働集約的であること、(3)中国で生産された原材料を使用すること、

(4)関連ビジネスを台湾で継続した場合には競争力を失なうこと、である。

禁止リストには、国内の農業部門と競合する可能性のある農業プロジェクト、国家安全保障の理由で禁じられているハイテクおよび防衛関係プロジェクト、そして、ビジネス活動と中国への資本流入を規制するための、サービス部門、銀行、証券、先物、保険などがあげられている。「特殊なケース」については、4つの条件がある。(1)投資者が台湾でもその投資プロジェクトを継続すること、(2)中国内での投資プロジェクトが台湾でのその会社の現投資額を上回らないこと、(3)対中投資が台湾の国家安全保障あるいは経済発展に悪影響を及ぼさないこと、(4)投資プロジェクトが株主及び取締役会に承認されていること。

台湾の対中投資は、多くが輸出用の軽工業製品を生産している小規模の労働集約型の事業に集中している。これに関わる産業には繊維、靴、傘、旅行用品や電気製品を含む。プロジェクトは福建省、広東省、そして特に福建省の厦門地区に集中している。しかし、台湾からの投資は、化学製品、建築資材、自動車や電子製品と部品などの技術集約的なプロジェクトが増加してきており、規模と内容の面で進化している。投資の対象分野は製造業から不動産、金融、観光業、農業と多様化している。投資する場所は沿海地域から内陸へ、また南から北へと広がっている。中国の統計によれば、1994年8月末までに、21,863の台湾企業が中国の20以上の省に展開している(Table 8)。

それぞれの産業は異なる投資戦略を持っているようだ。輸出を目指す産業については、独資がコスト削減の一般的な手法であり、中国沿海部に対して投資することは輸出に便利である。巨大な中国国内市場により関心のあるものは、中国国営企業との合弁がより有益である。というのは、総生産量の少なくとも30%を国内で販売することが許可されているからである。しかしながら、中国側パートナーとの協力の経験から、台湾企業は、1995年末には中国内の台湾企業の53%を占めることになった独資へと次第に移行するようになった。

経済的統合が中国との政治統合の交渉に際しての交渉力を害することを恐れて、台湾政府は国内のビジネスマンを抑制してきた。その努力にも関わらず、台湾海峡を横断する貿易と製造業のつながりは盛り上がりを見せている。多くのビジネスマンは台湾政府が対中直接貿易と投資の禁止を取りやめることを願っている。中国政府自身が1993年にSEF-ARATS (海峡交流基金会 (台湾)、海峡

兩岸関係協会（中国）＝二国間関係維持のために政府代表によって組織された非公式団体）のシンガポールでの対話を要求した。台湾政府は抵抗を続けているが、政府高官は禁止を取りやめるかどうかではなく、いつどのように取りやめるか話している。台湾企業の推定20,000社が海峡を越えた。多くは単純に禁止を無視し、また他は禁止を避けるために香港を通して進出している。さらに、進出はもはや小規模会社には限らない。台湾の大企業260社の多くは既に中国内に会社を作っているか、あるいはそうしようとしているのである。

台湾の対中投資の波は、台湾企業の「空洞化」につながるのではないかと、また安全保障に対する脅威となるのではないかといった恐れが増大した。1990年代には、台湾政府は、国内投資環境を改善し、また投資を中国からASEANへと向かせようとし（いわゆる「南方政策」）、対中投資ブームを落ち着かせようと試みた。対中投資ブームを規制するために、台湾は1990年9月、間接投資のための3,319製品を認可した。これらはほとんどが加工の度合いが低い労働集約的な製品であり、ナフサ、触媒、毛織物、合成皮革、板ガラス、グラスファイバーなどの台湾国内で競争力のある産業には認可が下りていない。

台湾政府は対中投資ブームを覆すというよりもむしろ管理しようとしている。香港とは異なり、台湾は中国とは地続きではないということに注意しなければならない。文化的な近さと台湾投資者が享受していた優遇措置以外は、品物がトラックから船へつみ込まれ、また降ろされるので、対中投資は東南アジアに投資するのとさして違いない。

台湾の対中経済関係は非対称的であることにも注意を向けなければならない。特に、台湾の輸出における中国市場依存の度合いは、経済省が設定している10%の「警告ライン」をはるかに超えている（Table 9）。同時に、台湾のアメリカ依存は低下している（Table 10）。台湾の対中貿易の額は、特に輸出の面で、まもなく対米貿易を超えるだろう。さらに、対中貿易黒字がなければ、台湾の貿易は全体的には赤字となるかもしれない（Table 11）。

こういったデータのすべては、台湾の対外貿易において中国市場がいかに重要であることを示している。台湾の経済的な従属性は、中国が台湾に対する政治的影響を行使するための強力な道具となっている。台中間の特別な「相互依存関係」は、海峡兩岸経済面の利益よりも、むしろ台湾の立場を危くしているのである。

経済統合は政治的障害に打撃を与えつづけるだろう。台湾政府は直接貿易に対する障害を取り除くことに反対

する懸命の努力をしているようだ。なぜなら、これらの禁止事項は中国政府との交渉で利用できる唯一の手段となっているからである。これが台湾側が禁止事項撤廃に関する国内のコンセンサスを得たくない理由である。1997年10月に、台湾で最も影響力のあるビジネスマンの1人である、長栄集団代表の張英發氏が、台湾政府の中国との直接交通、通信および商業関係の長期にわたる禁止事項を終結するようという論議を提起した。台湾はアジア太平洋地域における交通、メディア、通信、そして技術のハブになることを切望しているが、この計画は、もし台湾が中国の巨大市場から切り離されれば難しいことになろう。高清願統一企業集団主任経営担当者は、張氏の考えをすぐさま支持した。統一企業集団は台湾で最大の対中投資会社である。高氏は国民党中央常任委員会の31人のエリートメンバーのトップである。この委員会は毎週李総統と懇談している。高氏もまた異なる海峡横断政策で知られるが、過去に総統と公に衝突したことはない。

#### 直接および間接貿易関係

台湾の香港を介した中国との貿易が激増していることは、よく知られているし、また頻繁に報道されてもいる。台湾製品の中国への再輸出あるいはその逆に関する香港の統計は、台中貿易の水面下の大きさを計るために研究者には利用されている。しかし、かなりの量の直接貿易があることは一般にはあまり知られていない。台湾側の対中直接貿易禁止のため、この直接貿易では、普通は関連書類の差し替えをする。台湾の輸出業者は、品物が台湾を出た時には香港向けであると主張する。しかしながら、香港に着いた際に、関係書類は品物が中国向けであるとするものと取り替えられる。品物は中国内の買取人に託されるので、香港の税関を通らず、また香港の会社も法的な所有権を主張しない。このような品物は積み替えあるいは「通過貨物」として香港当局には認識され、香港の貿易の一部としては扱われない。再販売のためにその品物を購入する第三者が存在しないので、これは「直接貿易」と呼ぶことができよう。貿易関係書類を差し替えることにより、台湾輸出者は香港の税関を通過することによって生じるコストを節約でき（品物の価格の約0.1%）、さらに重要なことは、取引の記録が残らないので内密にできるという利点があるということだ。

輸送に関しては、台中間の「直接貿易」は、3形態ある。すなわち、積み替え輸送、通過輸送、違法な直接輸送である。積み替え輸送は、たいていは香港海域内で別

の船に貨物を積み替えるものである。台湾が台中間の定期航路を許可していないため、積み替え輸送は貿易の主流である。また、積み替え輸送は香港の税関を通過しないので、香港当局は積み替え輸送の重量に関する統計はあるが、価格についてはない。

1988年10月、台湾は台中間の第三国所有のチャーター船あるいはチャーター飛行機を、第三国経由であることを条件に許可した。台湾のビジネスはこのオプションや、たいいてい場合は香港に停泊して、香港当局からは「通過貨物」として扱われている船を利用してきた。荷物の積み下ろしができないために、通過輸送はかなりの費用と時間の節約ができる。違法な直接輸送は、積荷書類が公的な情報で、おそらく容易にチェックできるために危険であり、めったに起こらない (Table 6)。

台湾と中国の経済はどちらもダイナミックで、かつ補完的であるので、二国間貿易の見通しは間違いなく明るい。台湾は、中国政府が台湾海峡での武力行使を止めない限りは中国との直接的な経済関係を許可しないことを明確にした。中国政府はこれまでのところこの武力行使を止めるつもりはないようだ。しかしながら、一旦開かれた道筋はコントロールできない。直接的な関係は移動や輸送の時間を節約し、多くの新たな経済的な機会を作るので、台湾にとっての利益はかなり大きいだろう。

台中貿易をみると、直接貿易が間接貿易に与えるインパクトについて非常に興味深いケーススタディが得られる。直接貿易が間接貿易よりも比較的優位であるということが、台湾の場合には顕著だからである。台湾は中国本土に近いので、直接貿易の輸送コストは大きく節約できる。さらに、文化的に近接していることと台湾の貿易ネットワークが中国内で広がっていることから、直接貿易の機会をみつけるコストは比較的安い。どちらにせよ、もし台湾が直接的な関係の開始をたった今決定したとしても、台中直接貿易は徐々にしか進まないであろう。なぜなら、直行空路、航路の開設のための交渉にかなりの時間がかかるからである。政治的不信が大きい状態では交渉もうまくゆかないものだ。

台湾の経済見通しは、中国とは切っても切れないほど結びついている。均衡した相互依存というよりもむしろ経済依存と呼んだほうがよいが、これは、国家の主体性および国際的な認知の増大を追求する戦略に制限を与えるようだ。中国は台湾の貿易や投資政策、また徐々に交通や通信政策に大きな影響を与え続けるであろう。中国との安定した政治及び経済関係は、サービス中心の経済に移行しようとする台湾の計画や、東アジア、特に中国

市場への入り口として欧米の多国籍企業を惹きつけようとする期待を抱く台湾にとっては必要不可欠である。

### 台湾、日本、その他の北東アジア諸国

1950年代以降、台湾にとって日本は機械類、設備、材料などの商品の重要な供給国である。例えば、1971年には台湾の総輸入の40%以上が日本からであったし、1989年においても30%で、対日貿易赤字は70億ドルに上った (Table 2)。台湾と日本の産業構造の違いは永続的な二国間貿易の不均衡をもたらした。台湾政府は増加する対日赤字を減少させる努力をすることになった。たとえば、1989年に行政院は、対日貿易関係を改善するために外国貿易委員会が作成した詳細に渡る作業計画を承認した。この計画は、投資、マーケティング、情報ネットワーク、人材育成、市場調査、ビジネス関係の人や貿易ミッションの交流等を強化するなどの、多面的なプログラムである。

同時に、1970年代には多くの日本の小企業が合弁企業として台湾に設備を作り、それらの小企業が生き残って日本の新たな条件に順応する機会となった。実際に、現在も台湾は対日貿易赤字を抱えており、これが台湾の対外貿易では唯一の例外となっている。一方、台湾企業は日本の機械類や材料および技術を輸出製品のために利用してきた。1970年代終わり以降は、台湾は多くの部門で徐々に日本の潜在的な競争相手となってきており、国際市場においては台湾製の製品が日本製品に替わるものとなりつつある。

台湾と韓国は、多くの場合経済発展の成功モデルとして位置付けられる。本来、この二つのモデルは多くの面で異なっている。1992年以前には、アジアでの資本主義と社会主義の対決という状況において、両国は経済的にも政治的にも協力していた。台湾が韓国よりも早く「離陸段階」に達したため、韓国は1970年以前には台湾の経験から学び、その後は日本からより多くを学び始めた。実際には両国はお互いに学び合っていた。たとえば、台湾政府官僚は、特に公共住宅や水質汚染浄化プログラムを学ぶために韓国を訪問し、また韓国官僚は小企業開発について学ぶために台湾を訪問した。

二国間貿易は、韓国からみると輸出0.6%、輸入1.1% (1986年) と、両国にとってそれ程多くはない (Table 2)。1992年後半に、韓国は台湾との外交関係を絶ち、すべての公的な協力は中断された。この外交関係断絶に加えて、台湾と韓国は国際市場だけでなく中国市場でも激しい競争相手となっている。産業構造を改善するためには、こ

のこと自体は両国にとっては刺激である。

北東アジアは他にモンゴル、朝鮮民主主義人民共和国、極東ロシアを含む。北朝鮮は未だに閉鎖された国であり、あまり多くのことは語られていない。逆にモンゴルは経済的にも政治的にも変化している。台湾との二国間貿易

やモンゴルの経済開発を誘発する台湾からの対モンゴル投資の見通しもある。ロシアにおいては韓国及び日本企業がより活発な動きを見せている。しかしながら、もしこれら北東アジア諸国が安定すれば、多くの台湾からの投資が矛先を変えることも考えられよう。

## *Taiwan's Economic Ties with Northeast Asia*

Mikhail V. Ivanov

Ph.D. Candidate, Institute of Asian and African Countries  
The University of Moscow

Taiwan, as the Republic of China is more commonly known today, with its position in Asia and the world economy attracts interest for several reasons. The most important among them is its economic evolution and current stance as a major Asian economy and trading nation on the one hand, and its political and diplomatic status on the other. While being the twelfth largest trading nation, holding the fourth largest foreign currency reserves in the world (Tables 3 and 4), the Republic of China (ROC), or Taiwan, is not recognized internationally as a separate political entity and is regarded by the majority of countries as an inseparable part of the People's Republic of China.

The purpose of this paper is to examine mostly the economic side of the above-mentioned duality and to concentrate attention on Taiwan's position in the Northeast Asian subregion, particularly with Mainland China. The evolution of Taiwan's position in the Asia-Pacific region and the world should be viewed from the angle of geographical constraints. A small island off the southeast coast of Mainland China, it is strategically located in the midway point of the sea lanes from Japan and Korea to the Strait of Malacca. The island was used in this capacity by Japan from 1895 up to the end of the second World war, and then by the United States starting from 1950 (the outbreak of the Korean war) and, until its normalization of relations with the PRC, which still exerts influence there being Taiwan's political ally and its largest trading partner.

From an economic point of view, Taiwan was a relatively unimportant actor in the world economy prior to the 1960s when its economy took off and achieved high levels of sustained economic growth. It gained substantial economic benefits from the linkages with the American and Japanese markets, and its foreign trade expanded rapidly. The ROC was forced, however, to withdraw from the United Nations in 1971, which indicates that while Taiwan was a relatively large economy, its political status diminished. At the time, Taiwan's GNP ranked 39th in the world, per capita GNP ranked 42nd, total trade ranked 25th, and foreign reserves ranked 27th (Table 1). By 1980, most countries broke off diplomatic relations with the Republic of China and rejected contact with ROC officials regarding Taiwan as unimportant. Taiwan, at the same time, did its best and improved its

economy quickly and successfully. The rise of its economic position relies mostly on a high and sustained level of growth.

Taiwan's successes in economic development, accumulation of huge foreign exchange reserves, expanding foreign trade, external investment and economic assistance to other countries brought about a gradual change in international attitudes towards Taiwan and its rising importance in East Asia. A clear indication of this fact is that Taiwan is a member of the Asian Pacific Economic Cooperation (APEC) forum, the Pacific Basin Economic Council (PBEC), and the Asian Development Bank (ADB), albeit under the name of Chinese Taipei.

### *Foreign Trade and Investment*

Taiwan's economic wellbeing strongly depends on foreign trade. Total external trade, as a proportion of GDP is 80%. In 1998, Taiwan exported US\$110 billion and imported US\$100 billion of goods and services. The impact of the Asian financial crisis on Taiwan was rather limited and resulted mostly in reduced exports, a decreased current account surplus (US\$3.7 billion in 1998), reduced transportation and travel expenditure, and decreased outward remittances made to support relatives abroad. Also, after being a capital exporting economy for many years, Taiwan's financial account in 1998 registered a net inflow of US\$1.8 billion, from a net outflow of US\$8.4 billion in 1997.

Taiwan is very consistent in improving its investment environment. In 1998, inward foreign direct investment (FDI) reached US\$3.3 billion with about 16% of these funds coming from Japan and 19% from the United States. More than 55% of these funds were made in the electronic and electrical appliances industry, banking, and insurance. Taiwan's external debt reached its peak in 1983 (US\$6.3 billion) and had decreased to only US\$46 million by the end of 1998.

Taiwan is also emerging as an important source of FDI and as an international aid donor. In 1998, approved outward FDI amounted to US\$3.3 billion with more than two-thirds going to the banking and insurance sector and the electronic and electrical appliances industry. In 1989, the ROC government established the International Economic Cooperation and Development Fund (IECDF) with an appropriation of US\$1.1 billion. The stated goal

of the fund is to assist the economic development of developing countries and promote bilateral economic cooperation. An unwritten purpose is to strengthen Taiwan's political ties and expand its foreign relations. The IECDF is allowed to (1) provide direct or indirect loans, (2) invest in development projects, and (3) finance technical assistance. Any developing country friendly to the ROC is eligible to apply for assistance from the fund. By mid-1992, eleven countries, two from the Asia-Pacific region, had been granted a total of US\$ 138 million in loans by the IECDF, while another ten countries, three from the Asia-Pacific region, received US\$6.2 million in international technical assistance from the same source.

A more recent example was reported by the Asian Wall Street Journal. Putting together aid and investment deals worth more than US\$1 billion, "Taiwan is quietly riding to the rescue of crisis-hit Southeast Asian nations." Taiwanese officials pledged some US\$300 million to funnel into the region's stock markets and companies, as well as a US\$1 billion loan to extend to Malaysia as prepayment for oil and natural gas. The deals were announced at the APEC summit in November 1998.

#### *Relations with the PRC: Pragmatism vs Political Constraints*

Taiwan's successful economic development has made a profound impact on the economic reform and open-door policy of Mainland China and has encouraged the policy-makers in Beijing to change their ideology and policies. They have adopted many policies previously carried out in Taiwan. For instance, the establishment of special economic zones in China is a copy of Taiwan's export processing zones. Measures for the encouragement of foreign investment in China, are also copied from Taiwan's Statute for the Encouragement of Investment. On the other hand, it is widely argued that the reforms and open-door policy has been implemented by the PRC to form a foundation for national unification.

During the last fifteen years, economic relations between Taiwan and China have greatly improved. Bilateral trade has substantially increased and investment in the mainland by Taiwan's businessmen has risen sharply, which is of critical importance to the mainland because it lacks capital and is in need of modernized management (Tables 7 and 12). The contribution to the expansion of foreign trade and the improvement of the coastal areas of the mainland should thus be attributed in large part to Taiwan's enterprises.

In 1979, Taiwan and the mainland had no economic links. By 1997, cross-strait trade had reached about US\$26.5 billion a year, and some 35,000 Taiwanese companies had invested US\$30 billion in the PRC. At the same time China has annually suffered huge trade deficits of over US\$10 billion in recent years and reached the level of around US\$20 billion in 1996 (Table 11). Taiwan's rapidly growing trade with Mainland China stems from a complimentary relationship between the two economies. Taiwan supplies China with industrial equipment, though often outdated sun-set industry types, synthetic textile raw materials, consumer products (such as color TV sets, bicycles, motorcycles, and watches), while China exports a very limited number of commodities,

mostly primary materials such as fish and traditional medicinal ingredients to Taiwan (Table 7). The PRC tolerates the unbalanced trade mainly for political reasons, that being the goal of national unification. However Taiwan has large deficits with the mainland in tourism, remittances, and in investment. The payments balance across the Taiwan Strait is thus more even. Moreover, intra-industry trade is expected to develop rapidly with the surge of Taiwanese investment in the mainland and further liberalization of Taiwan's controls on imports from the mainland.

Despite the absence of official ties, economic integration has proceeded extremely rapidly between the mainland and Taiwan, largely utilizing the efficient intermediary services of Hong Kong. In 1991 Taiwan surpassed Hong Kong and the United States to become the second largest supplier of goods to the mainland after Japan, and the United States and Japan to become the second largest investor on the mainland after Hong Kong (Tables 5 and 10). In 1992 the mainland surpassed Japan to become the second largest market for Taiwan's exports after the United States.

#### *Special, but Asymmetrical Relations*

Since China has tailored its open-door policy to build closer links with Hong Kong and Taiwan, Taiwanese businesses have enjoyed special concessions in China over all other overseas businesses. Taiwanese goods face lower taxes in China and import controls on Taiwanese goods are less stringent. A 1988 State Council decree also gave Taiwanese investors favorable treatment over other foreign investors, and in 1993 the national legislature adopted a law giving them further protection.

That this preferential treatment is politically motivated is clear from the utterances of Chinese leaders. For example, at the 1990 National Work Conference on Taiwan Affairs, phrases such as "promoting political integration through economic exchange", "increasing popular pressure on the government of Taiwan", and "leading to the unification of the motherland" were openly associated with cross-strait economic relations. Back in 1993, former Premier Li Peng indicated in his 'Government Report' that the main goal of the PRC was to use economic interaction as an instrument to promote the "three links with Taiwan," thereby achieving a breakthrough in China's unification according to the 'one country, two systems' formula.

Local authorities tend to give Taiwanese investors more favorable treatment through the provision of faster approvals or better support services (Sung 1995, p. 37). From the point of view of cross-strait relations, such preferential treatment backfires in two ways: in order to enter the WTO, China will have to give up these practices which will eventually cool down the 'mainland investment fever'. On the other hand, the Taiwanese investors may be inclined to exert political pressure on the government to resist unification with the mainland in order to keep current concessions intact.

Even with its open-door policies, China still has a substantial number of restrictions on imports. Thus Taiwanese firms investing in China are basically oriented towards exports rather than towards the Chinese market.

Currently, China's authorities are lifting some restrictions on imports. However, because it is seeking to join the WTO, China, as mentioned above, will be unable to offer Taiwanese firms special privileges or easier access to its domestic market. This implies that Taiwanese firms will face fierce competition from foreign firms there, and it is uncertain whether Taiwan will be able to substantially enlarge its market share in China to realize scale advantages.

Though the mainland is more open to Taiwan than to any other economy, Taiwan is less open to the mainland than to other economies. However, Taiwan's import controls on mainland products have been gradually liberalized since 1987. The number of items allowed to be indirectly imported has been gradually increased from 29 (1987) to 90 (1989) to 155 (1990) and to 1,654 items in mid-1993.

The 1993 "Regulations Governing Trade Between Taiwan and Mainland China" set out three principles for allowing goods to be imported from China: (1) the goods shall not pose any threat to national security; (2) they shall not have any adverse effect on related industries in the domestic market; and (3) they shall have the positive effect of sharpening the competitive edge of local products in the international market. Before September 1994, about 2,637 different items were permitted for import to Taiwan from China. In December 1995 the Taiwan Board of Foreign Trade boosted the total number of approved imports from China to 2,913 out of a total of 7,400 industrial products.

For the regulation of exports to China, Taiwan uses the looser "negative listing" system. In the above-mentioned 1993 Regulations, three categories were included on the prohibition list: (1) rare animals and plants; (2) high-tech products; and (3) commodities with an impact on national security. According to the Mainland Affairs Council, only 103 items, or 1.3 % of Taiwan's commodities, are prohibited export items.

In July 1987 Taiwan eased its foreign exchange controls, and Taiwanese businesses started to invest indirectly on the mainland via subsidiaries established in Hong Kong or elsewhere. In November that year, Taiwan allowed its citizens to visit their mainland relatives, which saw a flood of Taiwanese visitors to the mainland (an estimated 1.5 million trips per year). In October 1989, Taiwan promulgated regulations sanctioning indirect trade, investment and technical cooperation with China. Taiwan's policy requires that all trade, investment and visits be conducted indirectly - that is, via Hong Kong or third countries. Taiwan still prohibits investment from the mainland, though it is reported that the mainland has invested in Taiwan through its overseas subsidiaries.

Indirect investments in China are divided into three categories - those on the permitted list, those on the prohibited list, and special cases. With due regard to national security and domestic economic development, the government approves investment projects if they meet the following four criteria: (1) they do not compete with Taiwan's domestic industries in the international market; (2) they are labor-intensive in nature; (3) they use raw materials produced in China; and (4) the line of business

would be non-competitive if continued in Taiwan.

On the prohibited list are agricultural projects that would compete with the domestic agricultural sector; high-tech and defense projects, prohibited for national security reasons; and the service sector, banking, securities, futures, and insurance, which are prohibited in order to control business activities and the outflow of capital to China. For the "special case" category, there are four requirements: (1) investors must continue their investment projects in Taiwan; (2) investment projects in China must not exceed the size of the company's current investments in Taiwan; (3) investments in China must not have any negative impact on Taiwan's national security or economic development; and (4) investment projects must be approved by the company's shareholders and board of directors.

Taiwan's investment in Mainland China is largely concentrated in small-scale labor-intensive operations producing light manufactured goods for export. The industries involved include textiles, shoes, umbrellas, travel accessories, and electronics. The projects are concentrated in Fujian, Guangdong and particularly in the Xiamen region of Fujian. However, Taiwanese investment was increasing in size and sophistication, with a growing number of more technology-intensive projects such as chemicals, building materials, automobiles and electronic products and components. The fields of investment diversified from manufacturing into real estate, finance, tourism and agriculture. The location of investment spread inland from the coast and from the south to the north. According to Chinese statistics, by the end of August 1994, there were 21,863 Taiwanese firms spread over twenty provinces in China (Table 8).

Different industries are tending to use different investment strategies. For those aiming at foreign markets, sole ownership is a popular way to reduce costs; and investing in coastal areas of China is convenient for shipping exports. For those with more interest in the huge China market, joint ventures with Chinese state-owned enterprises are more beneficial because they are permitted to sell at least 30% of their total output on the domestic market. However, the experience of cooperation with Chinese partners have persuaded Taiwanese businesspeople to shift gradually to sole ownership, which accounted for 53% of Taiwanese enterprises in China by the end of 1995.

The Taiwan government has long sought to restrain its businessmen, fearing that economic integration will undermine its ability to bargain with China over political unification. Yet despite its efforts, trade and manufacturing links across the Taiwan Strait are booming. Most businessmen want the Taiwan Government to lift its ban on direct trade and investment in China, as Beijing itself requested at the April 1993 SEF-ARATS (Straits Exchange Foundation (Taiwan), Association on Relations Across the Taiwan Strait (PRC) - the two unofficial bodies authorized by the respective governments to maintain relations) talks in Singapore.

Taipei continues to resist, but its senior officials talk less on whether to lift the ban and more on how and when to do so. An estimated 20,000 Taiwanese companies have made the leap across the strait. Most have simply

ignored the ban, while others have routed their business through Hong Kong to avoid it. The migration, moreover, is no longer confined to small companies - most of Taiwan's 260 listed companies have either set up China operations, or are looking to do so.

The surge of Taiwanese investment in the mainland had raised fears that such investment would lead to a 'hollowing out' of Taiwan's industry and that it also posed a security threat. In the 1990s the Taiwan government tried to cool down the mainland investment boom by improving the environment for domestic investment and steering investment away from the mainland to ASEAN (the so-called 'go-south policy'). To control the mainland investment boom, Taiwan authorized 3,319 products for indirect investment in September 1990. These were mostly labor-intensive products involving low degrees of processing. Authorization was not granted for investment in industries that were still competitive in Taiwan, such as naphtha, catalysts, knitwear, synthetic leather, sheet glass, and glass fibers.

The Taiwan government is trying to guide the mainland investment boom rather than to reverse it. Unlike Hong Kong, Taiwan is not connected to the mainland by land. Except for cultural proximity and preferential treatment enjoyed by the Taiwanese investors, investing in China is not that different for them to investing in Southeast Asia as goods have to be loaded from trucks to ships and unloaded again.

It should be noted that Taiwan's economic relationship with China is asymmetric. Taiwan's economic dependence on China has been on the rise in the past few years. In particular, Taiwan's degree of dependence on the Chinese market for its exports has far surpassed the "warning line" of 10 % set up by the Ministry of Economic Affairs (see Table 9). At the same time, Taiwan's trade dependence on the United States is declining (Table 10).

The value of Taiwan's trade with China, especially exports, will soon surpass that of Taiwan's trade with the United States. Furthermore, without its trade surplus with China, Taiwan would actually have a trade deficit overall (Table 11).

All of these data illustrate the importance of the Chinese market in Taiwan's international trade. Taiwan's economic dependence is giving China a powerful tool with which to exert political influence over the island. The special kind of 'interdependence' between Taiwan and China puts Taiwan in a vulnerable situation rather than allowing it to reap the benefits of cross-strait economic interaction.

Economic integration is likely to keep hitting political roadblocks. The Taipei government appears dead-set against lifting obstacles to direct trade because these bans are among their only bargaining chips to use in negotiations with Beijing. That's why the Taiwan side doesn't want to see a domestic consensus in favor of lowering the bans. In October 1997, Evergreen group chairman Chang Yung-fa, one of Taiwan's most influential businessmen, stirred controversy when he called for an end to the government's longstanding ban on direct transport, communications and commercial links with the mainland. Taiwan aspires to become an Asia-Pacific hub for transport,

media, communications and technology, but that plan is likely to be thwarted if the island is cut off from China's huge markets. Kao Ching-yuan, chief operations officer of President Enterprises, Taiwan's largest investor in China, quickly endorsed Chang's views. Significantly, Kao sits on the elite 31-member central standing committee of the KMT, which meets weekly with President Lee. Kao too has made known his differences on cross-strait policy, but in the past has not publicly contradicted the president.

#### *Direct and Indirect Trade Links*

The explosive growth of Taiwan's trade with the mainland in the form of Hong Kong re-exports is well known and is regularly reported. Hong Kong statistics on the re-export of original Taiwanese goods to China and vice versa have often been used by researchers to gauge the magnitude of Taiwan-mainland trade. What is not well known is that there is very substantial direct trade between Taiwan and the mainland. Due to Taiwan's ban on direct trade with the mainland, this direct trade usually involves the switching of trade documents. Taiwanese exporters claim that their goods are destined for Hong Kong when the goods have left Taiwan. However, on arrival in Hong Kong, the trade documents are switched, claiming that the goods are destined for the mainland. As the goods are consigned to a buyer in the mainland, they do not go through Hong Kong customs and no Hong Kong firm can claim legal possession of them. Such goods are viewed as trans-shipment or 'cargo-in-transit' by Hong Kong authorities and are not regarded as part of Hong Kong trade. This can be called 'direct trade' since there is no third party that buys the goods involved for resale. By switching trade documents, the Taiwanese exporters save on the cost of going through the Hong Kong customs (around 0.1% of the value of the goods traded), and, more importantly, gain the advantage of confidentiality as there is no record of the trade.

In terms of transportation, the 'direct trade' between Taiwan and the mainland takes three forms - namely, trans-shipment, transit shipment and illegal direct shipment. Trans-shipment involves the uploading and downloading of cargo from one vessel to another, usually in Hong Kong waters. As Taiwan does not permit regular shipping services between Taiwan and the mainland, trans-shipment is the dominant mode of trade. The Hong Kong authorities have statistics on the volume of trans-shipment by weight, but not by value, since trans-shipped goods do not clear Hong Kong customs.

In October 1988 Taiwan allowed chartered ships and airplanes flying the flags of third countries to sail or fly from Taiwan to the mainland (or vice versa) as long as they stopped in a third port during their voyage or flight. Taiwanese businesses have used this option and the ships involved usually stop in Hong Kong and are treated by Hong Kong authorities as 'cargo-in-transit'. Transit shipment entails considerable cost and timesaving since no reloading is involved. Illegal direct shipment occurs rarely since it is risky as shipping documents are public information and may be checked on easily (Table 6).

The prospects of Taiwan-mainland trade are undoubtedly bright, as the two economies are both



dynamic and complimentary. Taiwan has made it clear that it will not sanction direct economic links with the mainland unless Beijing renounces the use of force over the Taiwan Strait, an option which Beijing is so far unwilling to give up. However, a breakthrough cannot be ruled out. The gains for Taiwan would be substantial since direct links save on travelling and transportation times and open up many new economic opportunities.

Taiwan-mainland trade provides a very interesting case study of the impact of direct trade on indirect trade because the relative advantage of direct to indirect trade is particularly significant in Taiwan's case. The savings in transportation costs of direct trade are large as Taiwan is close to the mainland. Moreover, the search cost of direct trade is comparatively low because of the cultural proximity and the availability of extensive Taiwanese trading networks in China. Anyhow, even if Taiwan decided to initiate direct links today, the opening of direct Taiwan-Mainland trade would only be gradual, for negotiations on direct air and sea links are time consuming in the best of circumstances. With political mistrust of both sides, such negotiations would be even more protracted.

Taiwan's economic future is irrevocably tied to the PRC: an economic dependence, rather than balanced interdependence, would seem to place a constraint on the strategies of pursuing greater national identity and international recognition. The PRC would continue to dominate much of Taiwan's trade and investment policy, and increasingly its transport and communications policy. Stable political and economic relations with the PRC will be crucial to Taiwan's plans to successfully transform its economy into a service-oriented one and its hopes to attract US and European multinationals as a gateway to East Asian markets, especially the PRC.

#### *Taiwan, Japan and Other Northeast Asia*

Since the 1950s, Japan has been one of the most important of Taiwan's suppliers of commodities, including machinery, equipment and materials. For instance, more than 40 per cent of Taiwan's imports came from Japan in 1971, and in 1989 imports from Japan accounted for 30% of total imports, with a trade deficit reaching US\$7 billion (Table 2). The difference between the industrial structures of the ROC and Japan has resulted in a perennial imbalance in their bilateral trade. The growing deficit with Japan has led to ROC government efforts to narrow the gap. For example, in 1989 the Executive Yuan approved a detailed work plan drawn up by the Board of Foreign Trade to improve trade relations with Japan. The plan is a multifaceted program to strengthen investment, marketing, information networks, personnel

training, market research, and the exchange of business people and trade missions.

At the same time, in the 1970s many Japanese small businesses set up facilities in Taiwan as joint ventures, providing a good opportunity for Japanese small businesses to continue to survive and adjust to the new conditions in Japan. In fact, up to date, Taiwan runs a deficit in its trade with Japan, which represents an exception in Taiwan's foreign trade practices. On the other hand, Taiwan's enterprises have made use of Japanese machinery, materials and technology in its export production. From the late 1970s onwards, Taiwan gradually became a potential competitor of Japan in many sectors, and Taiwan-made products tended to be substituted for Japanese-made ones in international markets.

Taiwan and South Korea are often identified as models of successful economic development. By nature, the two models are different in many ways. Before 1992, the two countries closely cooperated both economically and politically under the circumstances of the capitalist-socialist systems showdown in Asia. Since Taiwan reached the take-off stage earlier than South Korea did, South Korea learned from Taiwan's experience prior to the 1970s and then started to learn more from Japan's experience after that. In fact, both South Korea and Taiwan have learned from each other. For instance, the ROC's government officials visited South Korea extensively to study its public housing and water pollution clearance programs, while South Korea sent its officials to learn about Taiwan's development of small businesses.

Bilateral trade was insignificant for both Taiwan and South Korea, accounting for only 0.6 % of South Korean total exports and 1.1% of total imports in 1986 (Table 2). In late 1992, South Korea severed its diplomatic relations with the ROC, and all official cooperation was terminated. In addition to the diplomatic relations termination, Taiwan and South Korea have been keen competitors not only in the international markets, but also in Mainland China. This in itself is a stimulus for both countries to upgrade their respective industrial structures.

The rest of North East Asia includes Mongolia, North Korea and the Russian Far East. North Korea is still a closed country, and not much can be said in its respect. Mongolia, in contrast, is changing both economically and politically. There are prospects for bilateral trade and Taiwanese investments in this country, which could stimulate its economic development. As for Russia, South Korean and Japanese businesses are much more active in this area. Nevertheless, if stability will be maintained in these countries, much of Taiwan's investments could be shifted to this area.

Table 1. Taiwan's Rank in the Global Economy (1972-1998)  
世界経済における台湾のランク

	1972	1981	1991	1996	1997	1998
GNP	39	32	21	15	15	n/a
GNP/Per Capita 1人当たりGNP	42	34	25	25	25	n/a
Exports 輸出	23	16	12	12	11	10
Imports 輸入	27	22	17	12	11	8
Total Trade 総貿易額	25	22	14	11	10	9
Foreign Reserves 外貨準備高	27	14	1	n/a	n/a	4

Sources: Yu 1994; Asiaweek, 11 Sep 1998; Taiwan Statistical Data Book 1999, Council of Economic Planning and Development, Republic of China; Monthly Bulletin of Statistics of the Republic of China, Vol. XXV, No. 5, July 1999, Directorate-General of Budget, Accounting and Statistics, Executive Yuan, Republic of China

Table 2. Taiwan's Export/Import Structure by Countries (%)  
台湾の相手国別輸出入構造

	Japan 日本		South Korea 韓国	
	Export 輸出	Import 輸入	Export 輸出	Import 輸入
1955	59.47	30.45	3.67	0.10
1960	37.66	44.60	3.74	0.07
1965	30.60	39.81	1.39	0.36
1970	14.56	42.84	1.88	0.99
1975	13.08	30.45	2.25	1.00
1980	10.97	27.13	1.35	1.06
1985	11.26	27.60	0.13	0.93
1990	10.60	29.10	1.50	2.40
1995	10.60	28.50	1.80	3.50
1997	9.58	25.36	1.94	4.39

Sources: Kuo, Kung-mo and Clement C.L. Wea, Access to the World Market and the Growth of Foreign Trade, Conference Series, No. 10, Conference on Successful Economic Development Strategies of the Pacific Rim Nations, Nov. 14-18, 1988, Chung-Hua Institution for Economic Research, Taipei, Taiwan, ROC. Smith 1997; Asian Development Bank Internet Homepage

Table 3. Taiwan's Five Largest Corporations in the Asiaweek 1000  
Asiaweek 1000内の台湾5大企業

Rank 1997	Rank 1996	Company 会社名	Main Business 主要な業務	Sales US\$ million 販売	Net Profit US\$ million 純利益	Assets US\$ million 資産	Number of Employees 雇用者数
84	87	Chinese Petroleum Corp. 中国石油	Oil exploration refining 石油探掘・精製	12,019.4	276.4	19,079.1	20,322
135	137	Taiwan Power 台湾電力	Power Generation 電力発電	8,510.3	1,257.9	34,815.3	30,152
187	207	Chunghwa Telecom 中華テレコム	Telecommunications 通信	6,036.9	1,998.3	15,076.8	35,500
191	221	ACER	Computers コンピュータ	5,893.0	188.0	4,192.0	16,778
337	330	Nan Ya Plastics 南亞合成樹脂	Petrochemicals 石油化学	3,712.7	282.9	4,830.2	16,370

Sources: The Asiaweek 1000, The Region's Largest Companies, Asiaweek, 21 Nov 1997

Table 4 Taiwan's Five Largest Banks in the Asiaweek Financial 500  
Asiaweek 金融500内の台湾 5 大銀行

Rank 1998	Rank 1997	Bank 銀行名	Assets US\$ million 資産	Deposits US\$ million 預金額	Loans US\$ million 貸付額	Net Interest Income US\$ million 純利息収益	Net Profit US\$ million 純利益
32	34	Bank of Taiwan 台湾銀行	54,065	41,484	39,405	683.1	388.4
37	39	Taiwan Coop Bank 台湾協同銀行	47,287	36,901	31,287	372.4	170.6
48	52	Land Bank of Taiwan 台湾大陸銀行	35,915	31,198	26,371	391.9	198.4
58	63	First Commercial 第一商業銀行	29,042	22,995	19,752	373.4	180.7
64	67	Hua Nan Comm 華南商業銀行	27,857	21,817	18,235	268.3	196.9

Sources: The Asiaweek Financial 500, The Region's Largest Banks, Asiaweek, 11 Sep 1998

Table 5 Contracted Foreign Investment in China by Source, 1979-94 (US\$ million, (%))  
国別対中投資契約額

	1979-90	1991	1994	1997
National total 総額	45,244 (100)	12,422 (100)	33,946 (100)	51,004 (100)
Hongkong 香港	26,480 (58.5)	7,531 (60.6)	19,823 (58.4)	18,222 (35.0)
Taiwan 台湾	2,000 (4.4)	1,392 (11.2)	3,391 (10.0)	2,814 (5.5)
United States アメリカ	4,476 (9.9)	555 (4.5)	2,491 (7.3)	4,837 (9.7)
Japan 日本	3,662 (8.1)	886 (7.1)	2,086 (6.1)	3,401 (6.7)

Sources: Almanac of China's Foreign Economic Relations and Trade, 1998/99, Sung 1995; Smith 1997

Table 6 Taiwan's 'direct' and indirect trade with China  
台湾の「直接」および間接対中貿易

	Exports (US\$ million) 輸出			Imports (US\$ million) 輸入			Trans-shipment via Hongkong (tons) 香港經由積替積荷	
	'Direct'	Indirect	Total	'Direct'	Indirect	Total	To China	From China
1986	23	705	728	4	151	155	1,392	800
1987	92	956	1,048	5	303	308	1,912	900
1988	236	1,964	2,200	14	502	516	8,096	2,595
1989	793	2,540	3,333	37	616	653	53,450	6,662
1990	1,525	2,875	4,400	70	804	874	81,195	12,447
1991	3,399	4,074	7,473	501	1,187	1,688	345,700	87,610
1992	4,705	5,509	10,214	1,219	1,184	2,403	872,292	211,026
1993	6,973	6,596	13,569	1,855	1,159	3,014	1,152,363	329,548

Sources: Sung 1995

Table 7. Commodity Trade Between Taiwan and China via Hongkong, 1981-1995 (US\$ million)  
香港經由台中物品貿易

	Total Trade with China 対中総貿易額		Exports to China 対中輸出		Imports from China 対中輸入	
	Amount 額	Growth Rate (%) 成長率	Amount 額	Growth Rate (%) 成長率	Amount 額	Growth Rate (%) 成長率
1981	459.33	47.61	381.15	63.49	75.18	-
1983	247.69	-11.05	157.84	-18.83	89.85	1.35
1985	1,102.73	99.34	986.83	131.95	115.90	6.94
1987	1,515.47	58.60	1,226.53	51.18	288.94	-
1989	3,483.39	28.02	2,896.49	29.18	586.90	9.28
1991	5,793.11	43.26	4,667.15	42.36	1,125.95	100.35
1992	7,406.90	27.86	6,287.93	34.73	1,118.97	22.61
1993	8,688.98	17.31	7,585.42	20.63	1,103.56	47.11
1994	9,809.50	12.90	8,517.20	12.30	1,292.30	-
1995	11,457.00	16.70	9,882.80	16.03	1,574.20	0.62
						1.38
						17.40
						21.80

Source: Leng 1996

Table 8. Distribution of Taiwanese Enterprises in China  
台湾企業の中国内分布

Province 省	Number of Taiwanese Firms 台湾企業数
Jiangsu 江蘇省	4,030
Guangdong 広東省	3,459
Fujian 福建省	3,215
Shandong 山東省	2,140
Zhejiang 浙江省	1,800
Liaoning 遼寧省	978
Sichuan 四川省	972
Hainan 海南省	958
Hubei 湖北省	814
Henan 河南省	621
Hunan 湖南省	500
Jiangxi 江西省	460
Guangxi 広西壮族自治区	420
Heilongjiang 黒龍江省	386
Anhui 安徽省	370
Shanxi 山西省	248
Jilin 吉林省	207
Yunnan 雲南省	120
Gansu 甘肅省	112
Xinjiang 新疆ウイグル自治区	53

Source: Leng 1996

Table 9. Trade Interdependence Between Taiwan and China, 1981-1995 (%)  
台中間の相互貿易依存度

	Share of Exports to China in Taiwan's Total Exports 台湾の総輸出に占める 中国の割合	Share of Trade with China in Taiwan's Total Trade 台湾の総貿易に占める 中国の割合	Share of Exports to Taiwan in China's Total Trade 中国の総貿易に占める 対台湾輸出の割合	Share of Trade with Taiwan in China's Total Trade 中国の総貿易に占める 台湾の割合
1981	7.19	3.54	0.34	0.77
1983	5.51	2.85	0.40	0.69
1985	7.27	4.17	0.42	0.56
1987	6.66	3.71	0.73	0.89
1990	11.62	5.78	1.23	1.61
1993	20.78	10.21	1.20	9.58
1995	21.49	12.27	2.08	6.37
1996	23.10	13.67	1.85	6.55
1997	23.52	13.79	1.86	6.10

Sources: Statistical Yearbook of China, 1998; Leng, 1996

Table 10. Taiwan's Trade with China, the United States, and Japan as Percentage of Total Trade, 1981-1995  
台湾の総貿易額に占める中国、アメリカ、日本の割合

	China 中国	U.S.A. アメリカ	Japan 日本
1981	3.54	36.10	11.00
1983	2.85	45.10	9.90
1985	4.17	48.10	11.30
1987	3.71	44.10	13.00
1990	5.78	32.40	12.40
1993	10.21	24.81	19.85
1995	12.27	21.91	20.17
1996	13.67	24.45	18.85
1997	13.79	22.32	17.22

Sources: Leng, 1996

Table 11. Taiwan's Trade Surplus with China and Total Trade Surplus, 1987-1995 (US\$ million)  
台湾の対中貿易黒字と総貿易黒字

	Taiwan's Trade Surplus with China 台湾の対中貿易黒字	Taiwan's International Trade Surplus 台湾の貿易黒字	Share of Taiwan's Trade Surplus with China (%) 対中貿易黒字の割合
1987	3,285.61	18,695.37	17.57
1988	4,489.17	10,994.56	40.83
1989	5,787.53	14,038.63	41.23
1990	7,041.75	12,498.44	56.34
1991	10,416.55	13,317.76	78.22
1992	13,420.72	9,493.70	141.36
1993	16,548.24	7,800.00	212.16
1994	19,700.00	7,700.00	255.84
1995	23,342.73	8,120.00	287.47
1996	23,728.00	13,572.00	174.83
1997	24,793.00	7,640.00	324.52

Sources: Leng, 1996

Table 12 Taiwanese Investment Projects in China, 1991-1998 (US\$ million)  
台湾の中国内投資プロジェクト

	Approved by Taiwan 台湾で承認されたもの		Approved by China 中国で承認されたもの	
	No of Projects プロジェクト数	Amount 額	No of Projects プロジェクト数	Amount 額
1991	237	174 158	3,800	3,450 000
1992	264	246 992	6,430	5,547 900
1993	9,329	3,168 411	10,948	9,970 000
1994	934	962 210	6,247	5,397 000
1995	490	1,092 713	n/a	n/a
1996	383	1,229 241	n/a	n/a
1997	8,725	4,334.313	n/a	n/a
1998	1,284	2,034.621	n/a	n/a
Total	21,646	13,242.659	27,425	24,364.900

Sources: Leng 1996

### References

- 'The Asiaweek 1000. The Region's Largest Companies', Asiaweek, 21 November 1997, pp. 58-187.
- 'The Asiaweek Financial 500. The Region's Largest Banks', Asiaweek, 11 September 1998, pp. 57-118.
- Cheng, Tuan Y. (1994) 'The ROC's Changing Role in the Asia-Pacific Region', in Klintonworth, Gary, ed., *Taiwan in the Asia-Pacific in the 1990s*, Canberra: Allen & Unwin, pp. 59-71.
- Far Eastern Economic Review (FEER), 'Chinese Gambit: Talks overshadowed by investment move', by Julian Baum, 30 December 1993 & 6 January 1994, p. 14.
- FEER, 'Strait Talking: Taiwan stands increasingly divided over its future with China', by Julian Baum, 6 November 1997, pp. 22-26.
- Freeman, Chas. W. Jr., 'Preventing War in the Taiwan Strait', *Foreign Affairs*, July/August 1998, pp. 7-11.
- A Handbook of Korea (1987) Seoul International Publishing House, Seoul.
- Kleinberg, Robert (1990) *China's opening to the Outside World. The Experiment with Foreign Capitalism*, Boulder CO: Westview Press.
- Leng, Tse-Kang (1996) *The Taiwan-China Connection: Democracy and Development Across the Taiwan Straits*, Boulder CO: Westview Press Inc.
- 'The Nations: China/Taiwan', Asiaweek, 21 November 1997, pp. 20-36.
- Republic of China Yearbook 1990-91 (1990) Kwang Hwa Publishing Company, Taipei, Taiwan, ROC.
- Smith, Heather and Stuart Harris (1997) *Economic Relations Across the Strait: Interdependence or Dependence?* AJRC, Pacific Economic Papers, No. 264, pp. 1-35.
- Sung, Yun-Wing (1995) 'Economic Integration of the China Circle: Implications for the World Trading System' in *China and East Asia Trade Policy*, Volume II, AJRC, Pacific Economic Papers, No. 249.
- 'Taiwan's Aid for Asia Flows at APEC, Unofficially', Dow Jones Newswires, The Wall Street Journal Interactive Edition, 17 November 1998.
- Wang, Jiann-Chyuan (1995) 'The Prospects for Economic Integration among Taiwan, Hong Kong and China' in *China and East Asia Trade Policy*, Volume II, AJRC, Pacific Economic Papers, No. 249.
- Yeh, Milton (1994) 'Ask a tiger for its hide? Taiwan's approach to economic transaction across the Straits' Paper prepared for the conference on Economic Interdependence and Challenges to the Nation State: The Emergence of National Economic Territories in the Asia-Pacific, held by the Pacific Forum/CSIS in Hong Kong on 17-19 April.
- Yu, Taifa (1997) 'Taiwanese Democracy under Threat: Impact and Limit of China's Military Coercion', *Pacific Affairs*, Vol. 70, No. 1, spring, pp. 7-36.
- Yu, Tzong-Shian (1994) 'Taiwan's Economic Position in the East Asian Regional Restructuring', in Klintonworth, Gary, ed., *Taiwan in the Asia-Pacific in the 1990s*, Canberra: Allen & Unwin, pp. 256-68.

# 北東アジア諸国の観光交流に関する研究

## —中日韓の観光における相互依存関係について—

新潟産業大学人文学部助教授 梁 春香

本稿は、世界観光機関（WTO）の長期予測に基づいて、21世紀には北東アジア地域が新たな国際観光交流圏になる可能性が高いこと、およびその中核的存在である中国、日本および韓国（以下中日韓と称す）の三国間の観光交流の現状、特に観光市場の相互依存関係に焦点を当てて論じたものであるが、中日韓三国の観光市場は高い相互依存関係にある一方、著しいアンバランスが存在することが明らかになった。また、三国の観光交流をさらに発展させるためには、環日本海諸国の拠点となる地方都市間の国際航空路線航空運賃の低廉化、新しい観光市場の開拓、三国周遊観光コースの開発などが必要であることを論じる。

キーワード：北東アジア観光交流圏、観光の依存関係、不均衡な観光依存関係、多国周遊観光、観光交流人口

### 1. 研究の背景

北東アジア地域に位置する国や地域（中国、日本、韓国、朝鮮民主主義人民共和国（以下北朝鮮）、ロシアの極東地域及びモンゴル）はあるものはお互いに国境を接し、あるものは狭い海を挟んで位置する、いわば一衣帯水の近隣関係にあるが、社会・経済体制の違いから、疎遠な関係が続いた時代があった。しかし、近年では、体制を越えて、各種の交流が活発化する傾向がみられる。元来この地域は巨大な人口と豊かな観光資源を持ち、将来ヨーロッパに並ぶ国際観光交流圏に成長する可能性を潜めているとされるが、従来は、この地域に観光という面から光が当てられることは比較的少なかった。

本稿では、この地域に位置する主要国である中日韓三国の観光領域における交流の現状をふまえた上で、これらの国々の相互依存関係を明らかにする。

### 2. 21世紀における北東アジアの位置づけ

#### (1) 北東アジアの範囲について

北東アジアの範囲に関しては、広義、狭義の両分類がある。広義の分類は、地理上の位置に基づくもので、隣接する中国、日本、韓国、北朝鮮及びモンゴル、ロシア

が含まれる。一方、狭義の分類は、視点を経済交流においたもので、北東アジアを渤海・黄海および日本海を中心にした日本海対岸諸国の韓国、北朝鮮、中国の東北三省及びロシアの極東地域に限定するものである（日本では、この地域のことを環日本海諸国という）。本稿は、上述の広義にあたる範囲を対象とするが、場合によっては、研究範囲を具体的にさらに限定することもある。

#### (2) 新たな国際観光圏としての北東アジア

北東アジア域内には複数の経済交流圏が存在し、活発な経済交流が行われるようになってきているが、注目すべきことは、このように経済交流が活発になると、必然的に人々の往来や交流もまた活発化するということである。その端的な例として中国と韓国の場合をあげると、両国間の国交が樹立する前の1987年に経済関係者が両国を訪問した際の延べ人数はわずか161名であったが、5年後の国交樹立時の1992年には88,000人に急増している。中国と韓国の場合程ではないにしても、この地域に位置する他の国々の間でもこれまでになかった人々の新しい流れが生まれつつある。こうした事情も反映して、将来、北東アジア地域は、従来の国際観光交流地図に、新たな国際観光圏を形成する可能性がきわめて高い。

表1は世界観光機関（WTO）が欧州、東アジア/太平洋、米州、アフリカ、中東および南アジアの6地域について、2000年、2010年および2020年の観光客到着数を予測したものである。それによると2000年までは米州に次いで第三位である東アジア・太平洋地域の観光客到着数は2020年には4億3,800万人に達し、米州の2億8,400万人を1億5,000万人上回って第二位になるものと予測されている。さらに、東アジア/太平洋地域の2020年における到着予測数の4億3,800万人を、北東アジア、東南アジア、オーストラリア、ミクロネシア、メラネシアおよびポリネシアに分けてみると、北東アジアが2億6,700万人で、第二位の東南アジアの1億2,500万人を約1億4,000万人上回り、この地域全体の観光客到着予測数の約61%を占めている。これらの点からも明らかであるように、北東アジアは21世紀においては、欧州、米州に並ぶ新たな国際観光圏となることが十分に考えられる。

表1 世界の6地域における観光客到着数の予測  
(1995-2020年) (単位:万人)

地域	1995年	2000年	2010年	2020年
欧州	33,500	39,000	52,700	71,700
東アジア・太平洋	8,000	11,600	23,100	43,800
米州	11,100	13,400	19,500	28,400
アフリカ	2,000	2,700	4,600	7,500
中東	1,400	1,900	3,700	6,900
南アジア	400	600	1,100	1,900

出所:世界観光機関(WTO)の資料をもとに作成

### 3. 北東アジアにおける中日韓の観光交流

上述のように、北東アジア国際観光交流圏を想定した場合、いくつかの理由から、その中核をなすものは中日韓三国の観光交流と考えられる。

第一に、これら三国は域内諸国の中では観光国際交流に必要な経済的条件をもっともよく満たしている。北朝鮮、モンゴル、ロシアの経済統計が不備なため、地域内諸国の経済状況をデータによって直接比較することは難しいが、域内6カ国の中で、中日韓がもっとも経済的に発達していることは異論のないところであろう。第二に、三国は同じ文化圏の隣国で、長い交流の歴史を持っている。第三に、三国はこの地域の政治経済主要国で、各分野において、人的往来が多い。そして、第四に三国間の観光インフラは域内の他の国に比べ、整備が進んでいること、などがその理由として挙げられる。そこで域内で中核的役割を果たすと期待される中日韓三国間の観光交流の現状について以下考察する。

#### (1) 中日韓間観光交流の今日までの過程

中国は日本とは1972年まで、韓国とは1992年まで外交関係を持っていなかった。そのため、それまで国レベルでの交流はなかったが、民間レベルでの交流は行われていた。特に中日の民間交流は当時の国レベルでの交流の空白を埋めるものとして中日交流史に特記されるべきものであった。

中国と韓国の場合、80年代までは人的往来がほとんどなく、統計によると、両国の経済関係者の相互訪問数は、1987年までは200人に満たなかったが、4年後の1991年には87,000人に増加し、国交樹立の1992年には88,000人に達したことはすでに述べたとおりである。また、この間に、1986年の北京アジア競技大会、1988年のソウル・オリンピックへの選手団の参加など、スポーツを通しての人的交流も盛んであった。

さらに、外交関係がなかった時代には、三国間の人的交流はもっぱら香港経由の間接ルートによらざるを得ず、中国の首都と日本および韓国の首都間の移動に一日を要したが、今日では直行所要時間3時間程度になっていることも、三国間の人的交流を促しているといえよう。

#### (2) 中日韓観光交流の現状

中日韓三国はそれぞれ異なる社会発展の過程を経て今日にいたっており、そのため、観光発展の段階、交流開始の時期にも違いがあり、観光交流の特色を示している。そこで三国間観光交流の実態を量と内容の面から考察しよう。

##### ①量的考察

表2は1995年から1998年までの4年間の中日韓三国の観光交流の推移と構成を量的に示したものである。ここから以下のことが言える。

中国への日本人訪問者数は1995年の130万人から1998年の157万人へと3年間で約21%増加しているが、訪中外国人全体に占める割合は22%前後でほとんど変化していない。

韓国人訪問者数は1995年の52万人から1997年の69万人へと大幅に増加し、1998年には63万人へと減少しているが、これは韓国の金融危機による影響も考えられる。訪中外国人全体に占める割合は、ほぼ10%程度である。日本への中国人訪問者数は1995年の22万人から1998年の27

表2 中日韓観光交流の推移と構成比(1995年-1998年)

	(単位:万人)							
	1995	構成比 (%)	1996	構成比 (%)	1997	構成比 (%)	1998	構成比 (%)
訪中外国人全体	598	100	674	100	743	100	710	100
日本人	130	22	101	23	155	23	157	22
韓国人	52	8	53	7	69	10	63	9
訪日外国人全体	335	100	384	100	422	100	411	100
中国人	22	5	24	6	26	6	27	7
韓国人	87	26	101	24	99	24	72	18
訪韓外国人全体	375	100	368	100	390	100	425	100
中国人	19	5	20	5	21	6	21	6
日本人	167	47	153	42	167	43	195	46

出所:世界観光機関(WTO)資料、韓国観光公社の観光統計資料、JNTO国際観光白書各年版、

中国観光統計年鑑各年版により作成

注:四捨五入の関係で、原資料と一致しないことがある



表3 目的別訪日中国人数

(単位:人)

	1992	構成比 (%)	伸率 (%)	1993	構成比 (%)	伸率 (%)	1994	構成比 (%)	伸率 (%)	1995	構成比 (%)	伸率 (%)	1996	構成比 (%)	伸率 (%)
統計	183,220	100	40.4	206,743	100	12.8	193,486	100	-6.4	220,715	100	14.1	241,525	100	9.4
観光客	29,147	15.9	17.2	26,454	12.8	-9.2	24,550	12.7	-7.2	25,489	11.5	3.8	29,291	12.1	14.9
商用客	48,563	26.5	46.6	58,232	28.2	19.9	56,485	29.2	-3	59,859	27.1	6	63,351	26.2	5.8
その他客	81,675	44.6	34.3	86,376	41.8	5.8	91,827	47.5	6.3	99,910	45.3	8.8	112,376	46.5	12.5
一時上陸客	23,835	13	104.5	35,681	17.3	49.7	20,624	10.7	-42.2	35,457	16.1	71.9	36,507	15.1	3

出所:国際観光振興会(JNTO)資料

表4 目的別訪日韓国人数

(単位:人)

	1992	構成比 (%)	伸率 (%)	1993	構成比 (%)	伸率 (%)	1994	構成比 (%)	伸率 (%)	1995	構成比 (%)	伸率 (%)	1996	構成比 (%)	伸率 (%)
統計	864,052	100	0.3	845,423	100	-2.2	918,459	100	8.6	873,635	100	-4.9	994,362	100	13.8
観光客	502,871	58.2	-0.2	473,318	56	-5.9	511,753	55.7	8.1	459,166	52.6	-10.3	565,034	56.8	23.1
商用客	266,323	30.8	-1.2	274,755	32.5	3.2	308,504	33.6	12.3	314,039	35.9	1.8	323,334	32.5	3
その他客	81,329	9.4	9.4	82,864	9.8	1.9	82,375	9	-0.6	84,357	9.7	2.4	83,241	8.4	-1.3
一時上陸客	13,529	1.6	-2.5	14,486	1.7	7.1	15,827	1.7	9.3	16,073	1.8	1.6	22,753	2.3	41.6

出所:国際観光振興会(JNTO)資料

万人へと、22%の増加を示している。訪日外国人全体に占める割合は、6%前後である。韓国人訪問者数は1996年に100万人を越えたが、1998年には72万人へと激減している。当然、訪日外国人全体に占める割合もそれまでの25%前後から18%へと激減している。これも恐らくは韓国の金融危機によるものであろう。

韓国への中国人訪問者は、年間ほぼ20万人で、訪韓外国人全体に占める割合は5%前後でともに安定している。一方、日本人訪問者数は1998年にはこれまでの最高の195万人を記録しており、訪韓外国人全体に占める割合は半数近くの46%となっている。このように日本人と韓国人の相互訪問が多いのは、両国は同じ社会体制をとり、早くから国交、したがって経済交流があったこと、同じ文化圏での隣国とうしであること、などがあげられるが、その他にも、いわゆる在日韓国人の親族間での往來がはやくからあったこと、などもある。最近、韓国の金大統領が日本を訪れ、国内における日本の大衆文化の門戸を開くことが語られたが、このような文化政策の転換で、今後ますます日本と韓国との交流が活発化するものと思われる。

しかし同時に、訪韓外国人の40%以上が日本人によって占められているという事実は警戒すべき問題ともいえよう。今後もこのような高い依存率が続くかどうかは定かではないが、いずれにせよ、一国の観光市場が他の一つの国だけに異常に高く依存することは、その国の観光市場の発展にとっては必ずしも健全とはいえず、今後、韓国観光行政当局にとっては一考を要する問題であろう。

### ②内容の考察

つぎに観光交流の内容の側面を考察しよう。表3は訪

日中国人を訪日目的別に分類したものであり、表4は訪日韓国人を訪日目的別に分類したものである。

二つの表を見比べて興味深いことは、訪日目的が中国人と韓国人ではかなり異なるということである。表3が示すように、中国人の場合は「観光客」は全体のわずかに11~16%程度、「商用客」は約26%、「その他客」が約46%で、「その他客」が圧倒的多数を占めている。定義によれば、この「その他客」というのは、留学、修学、研修、視察、技術交流などを目的とする訪問であるから、中国人の来訪目的は単なる物見遊山ではなく、むしろ教育研修、技術習得など、文化的交流の色彩が濃厚と考えられる。

中国人の「観光客」が著しく少ない理由としては、一般の中国人が海外旅行ができるようになったのは比較的最近で、しかも団体旅行しか許されなかったこと、海外旅行の費用がまだ割高であること、日本は今年から中国の観光開放国になってはいるが、中国人の観光に対する短期滞在ビザ発給の審査が厳しいこと、などが考えられる。最近、中日両国政府の間では個人による日本への観光旅行を許可する方向で政策転換が行われているので、今後は「観光客」は増加するであろう。

一方韓国人の場合は表4に示されているように、「観光客」が常に全体の50~60%でもっとも多く、「商用客」が32%で、次に多いというように、観光客の比率が高いのが特徴である。このように観光客の比率が高いのは、すでに観光交流の量的比較で述べた事情のほかに、日本と韓国は観光目的では、どちらの国民もお互いに手軽に相手国を旅行できることも一つの促進要因となっていると考えられる。

また、中国人と韓国人の訪日目的の違いは滞在日数の違いにも現れており、中国人の一人平均19日に対して、韓国人の場合は一人平均5日である。

なお、日本人の訪中訪韓者については、表3または表4に対応する目的別統計がないので、断定的なことは言えないが、最近の統計では、日本人の海外旅行目的の80%以上は観光とされているところから、訪中、訪韓目的の多くは観光であるのに違いないであろう。

### (3) 中日韓三国の観光市場の相互依存性

すでに見たように、中日韓の来訪外国人に占める相手2国の割合はきわめて高かったことから、これら三国の観光市場が相互に深く依存しあっていることが分かるが、表2によって、三国の観光市場の依存関係の特徴をさらに詳しく分析すると以下のことがいえる。

第一に、中日韓のいずれの国も、自国の30%以上を相手2国に依存している(1998年の日本を除いて)。試みにある国の観光市場のX国へのインバウンド依存度をその国への全外国人来訪者に占めるX国からの来訪者の比率で表すとすると、1998年における中国の観光市場の日韓両国への依存度は31% (表2の1998年の構成比 $22+9=31$ )、日本の観光市場の中韓両国への依存度は25% (表2の $7+18=25$ )、韓国の観光市場の中日両国への依存度は52% (表2の $6+46=52$ )である。これらの数字は、中日韓の観光市場が少なくともその四分の一以上を相手2国に依存していることをはっきり示している。これらのことは、三国の相互依存度がいかに高いかを示していると同時に、三国の観光交流にとっては、国家間の関係が平和であり、各国の国内が安定していなければならないことを示すものであろう。というのは、かりに中国と日韓両国の関係が損なわれ、両国からの訪問者がまったくなくなるとすれば、中国は観光市場の三分之一を失うことになるが、それが中国の観光市場にもたらす影響は莫大なものであることは言うまでもない。日本、韓国の観光市場についても同様のことが言える。

第二に、三国の観光市場の相互依存関係には著しいアンバランスがある。表2によれば1998年の中国観光市場は22%を日本に、9%を韓国に依存しており、相対的に韓国よりも日本に大きく依存していた。つぎに日本の観光市場は中国に7%、韓国に18%依存し、相対的に中国よりも韓国に大きく依存していた。さらに韓国の観光市場は中国に6%、日本に46%依存し、相対的には中国よりも日本に大きく依存していた。したがって、三国の依存の構図は、中国は日本に、日本は韓国に、韓国は日本に依存する、というものであった。ところで、こうした

依存関係のアンバランスは、三国間で相互に相手国を訪問者した人たちの実数を比較すればきわめて明瞭である。表2によれば、1998年に中国を訪れた日本人は157万人であるのに対して、日本を訪れた中国人は27万人で、訪中日本人のわずかに17%に過ぎない。同様に、1998年に韓国を訪れた日本人は195万人であるのに対して、日本を訪れた韓国人は72万人で、訪韓日本人のわずかに37%に過ぎない。同じような見方で、中国と韓国の関係を見ると、1998年に中国を訪れた韓国人は63万人、韓国を訪れた中国人は21万人で、訪中韓国人の30%に過ぎない。こうした事実を見ると、三国の観光市場は相互依存적であるとはいえ、かなり大きなアンバランスがあることも事実である。ところで、一国の観光市場は相手国からの訪問者によって活性化し、利益を受ける。したがってこの訪問者の実数からみると、三国の観光交流でもっとも利益を受けているのは中国であり、韓国、日本がこれに次ぐ、ということになる。三国観光市場の相互依存関係のこうした不均衡は、一種の貿易不均衡で、それ自体問題はないが、バランスに近づけるには、送り出し側、受け入れ側に存在する諸規制などについて検討することが必要であろう。

### 4. 中日韓三国の観光交流の将来展望

中日韓三国の政府は21世紀に向けて外国人来訪者の受け入れ計画を発表している。そこで、三国の外国人観光客受入目標数を表2にみられる比率に基づいて推定すると次のようになる。

中国は1995年に公布された第9次5ヶ年計画(1996—2000年)の中で、外国人来訪者の受け入れ目標として820—860万人をかけたっている。これを1998年の訪中日本人数157万人、構成比22%の割合で推計すると受入目標人数820万人のうち、日本人の来訪者数は180万人となる。同様に1998年の訪中韓国人来訪者数63万人、構成比9%の割合で推計すれば74万人になる。この推定値は、表2の1998年の中国への日本人来訪者数157万人に比べ2年間で23万人、韓国人来訪者数63万人に比べ2年間で11万人程度増えるという数字であるから、まず実現可能な数字と考えられる。

日本の場合は、運輸省が「ウエルカムプラン21」(訪日観光交流倍増計画)として、2005年までに訪日外国人数を700万人にすることを目標としている。この数字をもとに上記と同様に1998年の訪日韓国人数72万人、構成比18%の割合で推計すれば受入目標人数700万人のうち、韓国からの来訪者は126万人で、訪日中国人数27万人、構成

比7%の割合で推計すると中国からの来訪者は49万人となる。したがって中韓からの来訪者は700万人の25%、175万人前後ということになる。しかし、この目標を実現するには、今後7年間で1998年の中国人来日者数27万人を49万人へと増やすことには問題はなからうが、1998年の韓国人来日者数72万人を2倍近くの126万人にまで増加させるのはおそらくは無理で、目標達成のためには他の国々からの来訪者を増やすことが必要であろう。

韓国政府も訪韓外国人を2005年までに800万人に増加する10年計画を打ち出している。中国、日本と同様に推計すると、訪韓中国人数は1998年の21万人、構成比6%の割合から、800万人の内48万人、訪韓日本人数は1998年の195万人、構成比46%の割合から、800万人の内368万人となる。この目標を実現するためには今後7年間に中国からの来訪者を21万人から48万人へ、日本からの来訪者を178万人から368万人へと共に倍以上増加させなければならない。中国からの来訪者は中国における海外旅行自由化の進展や、基数の小ささにより実現の可能性はあるが、日本人訪韓者については推計値の実現には大きな期待はできないであろう。

##### 5. 中日韓観光交流の課題

中日韓三国が協力して取り組むべき観光課題はたくさんあるが、ここではもっとも実際の問題ともいえるべき点を2点とりあげておきたい。

その一つは、三国の地方都市間、とくに環日本海諸都市間の国際航空路線運賃の低廉化をはかるべきである。国際観光交流はかつての首都間もしくは大都市間の一極集中から、今日では地方都市間へと分散、多極化しつつあり、拠点になる地方都市の国際観光における役割が大きくなってきている。それぞれの国の中央から遠く離れた日本海をめぐる諸国の地方都市間を往來するには、かつてはそれぞれの国の首都を経由するほかはなかった。たとえば、中国東北部の地方都市ハルビンから日本の新潟に来る場合、中国の首都北京から、日本の首都東京を経由するというのが唯一のルートで、その日のうちに着くことはできなかった。しかし今では、ハルビン—新潟間に直行航空路線が開通し、わずかに2時間で行き来することができる。同様に、中国東北部の地方都市瀋陽から韓国にも航空路線が開通し、従来のように北京をまわる必要はなくなった。また、新潟とロシアの極東地域の地方都市ウラジオストク、ハバロフスクの間は早くから直行便で結ばれている。その他、中日韓の多くの地方都市が空路か海路によって結ばれている。

こうしたことは疑いもなく、三国の観光交流を盛んにする上で有益であるが、ただ問題は、これらの地方都市間の航空運賃があまりにも割高で、結局、従来の首都経由を利用する人のほうが多いということである。これについて、つぎのようなことがあった。在職する大学の環日本海学科で本年度から対象国の事情を学ぶ現地研修という科目が設置された。実施にあたって、業者に見積もらせた旅行経費はどれも首都経由より割高で、たとえばロシアコースの場合、新潟—ハバロフスク経由の航空運賃は、成田—モスクワ間の運賃よりも高く、結局、学生の経費負担を考慮し、わずかに2時間半で行けるハバロフスクを「断念せざるを得なかった」。

このように航空運賃が割高になる原因は、これらの都市間にいわゆる「格安」な「大衆観光」現象が生まれておらず、利用者が公務、商用関係のごく少数の人々に限られていること、そのため競合路線もないことなどに帰せられよう。したがって割高な航空運賃の問題は、航空会社や関係地方都市の努力だけではいかんともし難い問題で、つぎに述べる観光交流ルートの開発など、総合的観光開発施策の中で解決する以外にはないであろう。

第二に強調すべきことは、三国周遊型観光交流ルートの開発必要性である。欧州、米州及び東南アジア・太平洋地域などの国際観光圏では、多国周遊型観光が特徴の一つであるが、北東アジア地域の観光においては、いまだ単一国観光型が主流である。現状ではまだ、北東アジア全域にわたる周遊観光の環境が整備されているとはいえないが、限定地域内の周遊観光は不可能ではない状況である。三国は文化が比較的同質である一方、島国の日本、半島の韓国、大陸の中国東北部など、それぞれが異なった自然と風土を持っており、首都、大都市観光のほかに、日本海をめぐる地方都市観光コースにも十分な魅力があるものと思われる。したがって、今後はこれら三国を周遊する観光コースの開発が期待される。また、三国間では空の旅のほか、海の旅も可能で、域内の国際フェリー航路による周遊コースも人々にとっては魅力があるかも知れない。これまでも地方自治体がこの種の「周遊船」を企画したが、いずれも大成功であったという。

##### おわりに

以上、21世紀の北東アジア地域は、欧州、米州に並んで新たな国際観光交流圏となる可能性があることをWTOの長期予測に基づいて論じた。また、中日韓三国の観光市場は相互に深く依存し合うと同時に、著しいアンバラ

ンスがあることも見た。これらの分析を通して筆者が痛切に感じたことは観光に関する国際間の比較を可能にする共通の尺度または測度が是非必要だ、ということであった。たとえば、今回の中日韓三国の観光市場の相互依存性を量的側面から見ることは比較的容易であった。というのは、表2のように年度別に、三国のそれぞれを訪問した外国人全数、その中における相手2国からの訪問者数及びその構成比など、共通事項についての統計資料が揃っていたからである。これがもし、三国のうちいずれか一国でも、外国人全数がかけていたり、相手2国のいずれか一つの国の人数が欠けていたとすれば、今回のような国際比較は不可能であったであろう。一方、三国の観光交流の内容の側面、すなわち訪問者の訪問目的に関する比較は、完全に行なうことはできなかった。というのは、入国者の分類が国によって異なり、中国の観光統計は専門技術者、行政管理者、事務員、商人など入国者の職業、地位による九分類法を、日本の観光統計は観光客、商用客、その他客、一時上陸客という目的別に四分類を、韓国の観光統計は日本同様、訪問目的によるが、観光、商用、公務、会議、VFR<sup>1</sup>、その他の六項目をというように、それぞれの国が異なる分類法を用い、共通性がなかったからである。このため、三カ国の詳細な観光市場内容を比較検討することができなかった。このように各国が独自の分類法を用いることは、観光統計の利用がその国かぎりのものである場合はそれでよいが、今日のようにグローバル化した観光市場の実態をとらえ

るためには、国際間での共通した「尺度」が必要不可欠である。

ここにあげたことは一例に過ぎないが、中国、日本及び韓国政府の関係部門は協議の上で、三カ国の共通し、共有できる観光統計資料を作成することが、今後の国際観光交流にとってきわめて望ましい。

#### 参考文献：

- 環日本海経済研究所「北東アジア21世紀のフロンティア」毎日新聞社、1996年  
 環日本海経済研究会編「環日本海経済圏の見方」創知社、1992年  
 韓国観光公社「韓国観光統計」各年版  
 「JNTO国際観光白書 世界と日本の国際観光交流の動向」1998年  
 総理府編「観光白書」各年版  
 中国政府観光局「中国旅遊統計年鑑」各年版  
 本多健吉・韓義泳・凌星光・坂田幹男「北東アジア経済圏の形成」新評論、1995年  
 Ministry of Culture and Sports(96-1997) *KOREAN-TOURISM ANNUAL REPORT*  
 梁春香「北東アジア国際観光交流圏の形成について」『新潟大学・北京大学主催国際学術シンポジウム論文集 環日本海論集第13号』1997年  
 梁春香「北東アジア国際観光交流圏構想について」『新潟産業大学人文学部紀要第7号』1998年

<sup>1</sup> Visiting Foreign Relative の略。

## (キーパーソンインタビュー)

## モンゴル対外関係省総合政策局長バトバヤル氏に聞く

## ～モンゴル経済，北東アジア諸国との関係について～



## ～経済は94年以降上向き

—モンゴル経済について体制移行後の経過及び今後の課題についてお願いします。

(バトバヤル氏) モンゴルはいわゆる発展途上国です。しかしモンゴルは政治と経済の双方を同時に変換するという際立った特徴を持って国の変革に取り組んでいます。市場経済への移行を始めて10年がたちました。

政治面では自由選挙を実施し96年には共産党から民主同盟に平和的に政権が移行するなど政治面では一定の成果を挙げていると思います。

経済は必ずしも順調にきたわけではありませんでした。90年までモンゴルはソ連から資金援助を受け、重要な物資を輸入をするなどソ連に大きく依存していました。このことが新体制に移行後大きなネックとなりました。この繋がりが打ち切れ大打撃を受けました。モンゴル経済は混乱に陥り、92、93年と激しいインフレが起きました。しかし国際機関や日本をはじめとする支援国のおかげで94年からは何とかマクロ経済が安定し始めました。インフレ率を例にとると、93年は年率300%でしたが、97年には175%そして98年は6%にまで低下しました。とは言っても、97-98年はアジア経済危機の影響もあって目標とした成長は果たせませんでした。ご存知のとおり、モンゴルは銅やカシミアなど限られた商品の輸出に依存しています。これら商品の国際価格は低迷し、60万ドルの減収となりました。GDP成長率は3.5%を記録し、インフレ率も一桁台になりましたが、貿易収支は672万ドルの赤字になり、財政赤字はGDP比11.1%に悪化してしまいました。

政府は2002年までの重要課題として次の三点を掲げて

います。

- ①マクロ経済安定を確実なものとする
- ②公的セクターの規模縮小
- ③民間セクターの振興

財政や銀行の再建も課題であり金融システムの改革は緊急の課題です。また国有企業の民営化も急がれる課題です。

—マクロ経済の安定を目標に掲げていますが具体的には？

(バトバヤル氏) まずGDPプラス成長を維持することです。具体的には今年のGDP成長率は前年並の3.5%成長を達成し、2000年以降は4～5%成長を維持することです。

またインフレを一桁台で推移させることです。モンゴルは今でも石油のほぼ100%をロシアからの輸入に依存していますが、石油の価格が上昇してきており、このことが全体の物価を押し上げています。財政赤字の圧縮も重要な課題なのですが、今年もGDP比11～12%と高い水準になりそうです。

①国際機関や支援国からの有償・無償援助、②輸出の増収、③税制改革、によって目標を達成したいと考えています。

—一次商品の国際市況はここ数年低迷してきました。特にモンゴルの主要な輸出商品である銅は下がりました。銅やカシミアの今後の見通しはいかがですか？

(バトバヤル氏) おっしゃるとおりわが国の輸出は銅やカシミア(原毛、加工品)に依存しています。正確な数字ではありませんが輸出全体の半分はこれらの商品によるものです。銅の価格は95年以降数分の一になりました。この4年間そのことはわが国の財政にマイナスに働いてきました。モンゴルではまだまだ人件費が安い為、何とか操業を停止せずに生産を続けています。今年に入りそれでも銅は少しずつ値が戻ってきています。2、3年このまま価格が回復基調で推移すれば、わが国の輸出取引もずいぶん回復できます。

モンゴルは中国に次ぐカシミアの生産国なのですが、

カシミアの価格も低調です。

—国際価格の影響を受けにくくするためにも、カシミアは付加価値を持った加工品の輸出に注力すべきでは？  
(バトバヤル氏) 国内でもいろいろと議論がありました。原毛生産者とカシミヤ加工国営工場の利害には対立する部分があります。原毛輸出を禁止し外国資本との合弁で加工工場を作ることを考えた時期もありました。しかし期待したほど外資導入は出来ませんでした。そこで、原毛輸出を解禁し関税をかけることで税収を得る道を政府は選択したのです。

—農業についてですが、作付面積が年々減ってきているようですが何故ですか？

(バトバヤル氏) 旧体制下、政府は小麦などの主要穀物は自給すべきと考え、大量の補助金を与えて穀物生産をおこなってきました。しかし現在では補助金も打ち切れ、結果として年々生産高が減ってきているのです。また、穀物生産には多くの機械や燃料を必要とします。機械・燃料ともロシアからの輸入に依存していましたが、ロシアからの機械輸入が減り、穀物生産に必要な農機具も不足しています。日本の援助を使い日本からも農機具を輸入しましたがごく僅かです。

また、現在モンゴルは穀物を中国から輸入しているのですが中国産の穀物は非常に安く、モンゴル産ではとても太刀打ちできません。これも国内生産高が下がっている要因です。また土壌侵食や環境問題が深刻な問題になっております。

—モンゴルにはとても素晴らしい自然があります。観光資源として日本人には魅力的ではないかと思いませんか？

(バトバヤル氏) 現在、観光客が訪れるのは6、7、8月とわずかに夏の3ヶ月間だけです。観光の振興の為には、道路やホテルなどのインフラが必要です。観光業開発の為、日本のJICA及びEUの技術支援プログラムによる2つのマスタープランが作成されています。

—経済発展に向けてその他問題になっていることはありますか？

(バトバヤル氏) 我が国の特徴として、人口が240万人と少数であること、人口に占める若年層の比率が高いことが挙げられます。若年層が多いことは将来においては大きな期待が持てるのですが、現在の就労者の負担を大き

くさせています。

また貧困の問題もあります。97年の統計では人口の24.6%が貧困層です。都市部、地方ともに貧困問題を抱えていますが、特に都市部で深刻になっています。政府は国際機関や支援国の援助を用い、貧困問題解決を国家的重要課題として取り組んでいます。

ここ2年間ほど改善されてはきましたが失業問題も抱えています。雇用の創造を図るために政府が個人や企業に小額融資を実行することや失業した国営企業従業員を再教育して他の分野で雇用することが有効と考えてます。90年までの体制では我が国は義務教育を8年と定め、非常に高い就学率でした。そのことが現在の職業再訓練の有効性を高めています。地方の失業・貧困問題は家畜の所有・未所有にかかっており、失業・貧困層に家畜を供給することが問題解決につながると考えています。政府は2000年に失業率を5%にすることを目標としています。

—ロシアでは税の滞納が多く、徴税に苦勞しています。また「不払い」の問題もあり国内でバーター取引が行われていますがモンゴルではそのような問題はないのでしょうか？

(バトバヤル氏) われわれも苦勞しています。旧共産圏であり人々に納税意識が乏しく、ようやく儲けに対しては税金を払わねばならないと認識し始めている所です。まだまだ問題もありますが5、6年前から見るとかなり状況は改善されてきました。

一方、モンゴルには極端な給与支払の遅配はありません。今年の前半に輸出の収益の落込みや、財政赤字の拡大もあって2、3ヶ月遅れた時期がありましたが、政府は何とか支払を行い現在では通常の支払周期に戻っています。

—投資、特に民間の投資は進んでいますか？

(バトバヤル氏) 外資導入を推進すべく、93年に非常に開放的な外国投資法を策定しました。ターゲットは主に金や銅を主体とし石炭やウランといった鉱業とサービス業です。金は昨年9トンの生産を記録しました。製造業はわずかです。観光分野ではレストランやホテル経営にいくらか外国資本が参入しています。

しかしなかなか外国投資も進んでいないのが実情です。我が国には、内陸国というどうにもならない地理的ハンデがあり、交通インフラも十分ではありません。またモンゴルには国際的な銀行システムがまだ確立されていません。日本や韓国の個人投資家があまり興味を示さない

のはこうした理由によるものでしょう。

### ～新たな海へのアクセスは重要課題

—先程内陸国であるというお話も出ましたが、私達はモンゴルの輸送は中国やロシアにつながる鉄道・道路に依存していると理解しています。輸送については問題があるのでしょうか？

(バトバヤル氏) 多くの輸出産品は、港までの輸送距離も短く、手続きも容易なので中国の天津を使います。ロシアのウラジオストクやナホトカも利用しますが、輸送距離が中国より少し長くなります。今後、輸送インフラは中国への鉄道接続の改善や道路の増設、国内の南北を結ぶ高速道路の改修が課題となります。現在ADBや支援国の有償援助を用いて高速道路を整備中です。2002年には完成の予定ですが高速道路の整備が進めばトランジット輸送の増加も見込めます。

国内輸送は主に道路輸送です。もちろん産業の基盤となる町をつなぐ鉄道もあります。旅客輸送については、西方の地方に行くには都市部から遠く離れていることもあり飛行機を使います。

—輸送ルートについてはモンゴルの東部と中国吉林省を鉄道で結ぶ計画がありますが進捗状況はいかがですか？

(バトバヤル氏) モンゴル・中国両国政府高官の対話を通じて、中国政府はこの計画を支持しています。中国中央政府及び内モンゴル自治区政府との間で、作業が続いています。

—モンゴルは図們江流域開発に熱心ですが、何故モンゴルから離れた同地域の開発に関心を示しているのですか？

(バトバヤル氏) モンゴルは内陸国で外へのルートはロシアか中国への限られたものしかありません。貿易を促進する為にも海路の確保は重要です。現在、天津港を利用することで大いに助かっていますが、天津港及び天津までの道路・鉄道は非常に混雑しています。そこで将来を見据えた場合、我々には新たな海へのアクセスの確保が必要です。図們江計画が軌道に乗れば、我々は新たな海路を確保することができます。それで図們江計画に高い関心を示しているのです。

### ～真に平和で協力的な北東アジアの為に

—日本政府はモンゴルに対して多大な支援を重ねてきました。今後日本及び北東アジアの諸国に対して望むこ

とをお願いします。

(バトバヤル氏) 新体制に移行した91年以降、日本はモンゴルにとって最大の支援国です。日本政府からは、鉄道や道路網整備、発電所の修理等インフラ開発に多額の援助を受けています。また日本は91年から世銀と共に支援国会合を6回開催しています。国際機関からの支援獲得にも協力してくれました。今年7月の小淵首相訪蒙の際には我が国の政治経済の改革に対する支持が再度表明されました。

モンゴルは北東アジア諸国との活発な政治的対話を維持して行く方針です。その意味で、今年は韓国、日本、中国と北東アジア主要国主席の訪問を受けた意義のある年となりました。モンゴルはロシア・日本・韓国・中国・アメリカとの活発な2国間関係のほか、同地域の多国間の対話にも参加しています。モンゴル政府は図們江流域開発計画に積極的に参加しています。政府・民間とも新潟・北東アジア経済会議及び北東アジア経済フォーラムなど様々な会議に熱心に参加し、また支持しています。また、モンゴルはAPECへの参加を強く希望していますが、昨年ロシア等が加盟した後、新規メンバーの参入は凍結されています。

モンゴルは北東アジア地域の平和と協力のために、あらゆることをしたいと考えています。モンゴルは北朝鮮との国交もあり、北朝鮮を北東アジア地域の対話に加えるための努力をしたいと考えています。またそのことでモンゴルは北東アジア地域の平和と協力に貢献できると考えています。

—モンゴルの経済活性化や社会問題解決にはいかに外資導入が図れるかがキーになると思います。外国投資や観光業がうまくいくことをお祈りしています。日本人はカシミアが大好きであり日本はモンゴルにとって絶好の市場だと思っています。

本日はたいへんありがとうございました。

(10月5日ERINAにて)

#### プロフィール

ツェンデンダムバ、バトバヤル

1957年12月8日生まれ

'81年レニングラード国立大学卒業、'87年東洋学研究所にて博士号を取得、'90年からモンゴル科学アカデミー東洋学・国際関係研究所所長、'98年12月より現職

## 「新潟・北東アジア経済会議2000」開催のお知らせ

以下の要領で「新潟 北東アジア経済会議2000」を開催しますので、皆様の積極的なご参加をお待ちしております。

日 程：平成12年1月26日（水）～27日（木）  
 場 所：新潟市「ホテル新潟」  
 主 催：新潟県、新潟市、(財)環日本海経済研究所、  
 新潟県商工会議所連合、新潟経済同友会  
 共 催：国際連合  
 会議の構成：1月26日（水）  
                   午後 基調講演、第1セッション  
                   1月27日（木）  
                   午前 第2セッション  
                   午後 第3セッション、総括セッション

### 各セッションの内容：

「北東アジアから世界への回廊：国際輸送ネットワークの拡充」

「北東アジアの地球温暖化防止：エネルギー資源の効率的利用」

「中小企業の国際展開と北東アジア」

問い合わせ先：(財)環日本海経済研究所

T E L 025-222-3141 (代表)

F A X 025-222-9505

E-MAIL webmaster@po.erina.or.jp

## The Northeast Asia Economic Conference in Niigata 2000

The Northeast Asia Economic Conference in Niigata 2000 will be held from January 26 to 27, 2000. We would be honored to have you present

### 1. Date and Location

(1) Date: January 26, and 27, 2000 (Wednesday to Thursday)

(2) Location: Hotel Niigata, Niigata City, Japan

### 2. Organizers

(1) Organizers: Niigata Prefecture, Niigata City, the Economic Research Institute for Northeast Asia, the Federation of the Chamber of Commerce and Industry of Niigata Prefecture, and the Niigata Association of Corporate Executives

(2) Co-organizer: The United Nations

### 3. Program

Jan. 26 p.m. Keynote Speeches Session 1

Jan. 27 a.m. Session 2

p.m. Session 3. Session for Conclusion

### 4. Sessions

- The Corridor from Northeast Asia to the World: the Expansion of the International Transport Network
- Global Warming Prevention in Northeast Asia: Effective Use of Energy Resources
- Overseas Expansion of Small and Medium Sized Enterprises in Northeast Asia
- Concluding Session: The Future and Prospects of Multilateral Cooperation

For further inquiries, please contact ERINA, Research Division  
 6-1178-1 Kamiokawamae-dori, Niigata 951-8068, JAPAN

Tel: +81 25 222 3636 Fax: +81 25 222 9505

E-Mail webmaster@po.erina.or.jp



# 競争力強化を目指すシベリア・ランドブリッジ

## ーシベリア横断鉄道調整評議会第8回総会報告ー

ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子

シベリア横断鉄道調整評議会（The International Coordinating Council on Transsiberian Transportation: CCIST）第8回総会は、1999年10月18～19日の両日、ヘルシンキにおいて開催された。同評議会はシベリア横断鉄道の営業に携わる各国鉄道、船社、港湾関係者などの運営主体、及びオペレーター／フォワーダー各社により構成され、複合輸送の効率的運営を実現するための調整役を果たす唯一の機関である。年に一度開催される総会のほかに、各種作業部会が活動しており、加盟団体は53に上る。同評議会の会長を務めるのは、ロシア連邦第一副首相兼鉄道省長官のアクシヨネンコ氏である。また、実質的な調整役を務めているのは事務局長のファデーエフ氏（元鉄道省長官、現モスクワ鉄道会長）で、同氏は今会議の議長を務めた。

今総会には20カ国から160人以上の参加があり盛況であった。20カ国の内訳は、開催国フィンランド、運営の中心であるロシア、ウクライナなどCISから6カ国、ポーランドなど東欧から4カ国、ドイツなど西欧から5カ国、それに日本、韓国、モンゴルのアジア3カ国である。参加者、参加国の多さは、この輸送路が多くの国を巻き込んだ広大なもので、その活性化に対する関心と期待が大きいことを示すものであり、それ自体は喜ばしいことなのだが、一方で不安の種ともなる。先ずこれだけの大所帯をまとめて同方向に引っ張って行くには強力な指導力を要するであろうし、次に、SLBがこれだけの団体／業者にマージンを払って且つ価格競争力を発揮するのは容易でない。

以下、今回の総会で明らかになった改善事項や問題点を、主に日本に関係あるものについて整理し、個人的感想を述べる。なお、プロトコルの日本語訳を添付した（資料1）。

### SLBの競争力に対する認識と改善策

今総会で参加者の共通認識として明らかになったのは、SLBが主要ルートである日欧間トランジットで競合ルートに対して十分な競争力（特に価格面）を持っていないという点である。ここ数年來、対話の相手と考えられていたロシア鉄道省は価格面での競争力になんら遜色はない

と言い続けてきたために、国際的対話が進まないという結果になってきた。しかし今年発表されたERINAの報告書や日本荷主協会の調査報告（資料2）で、日欧間トランジット輸送におけるSLBの価格競争力の不足が明らかになった。聞く所によると、ロシア鉄道省は自社がコントロール可能な領域の料金については把握していたが、他国鉄道、海上運賃、コンテナ経費、フォワーダーなど諸々の手数料を足し上げた末端小売価格については把握できていなかった模様である。同様に競合相手である日欧間海上運賃についてもよく知らなかったという。一般に通し料金は不透明でロシア側が掴み兼ねていたのも分らないではない。しかしCCISTのメンバー各社はその辺りの業界情報については熟知しているはずで、評議会内部で情報の検討が充分に行われて来なかった可能性がある。ともあれ認識が共有されたということは話し合いの出発点ができたということである。

価格面以外のサービス面での競争力の問題、即ち速く、確実に、安全に輸送するという点に関しても改善が必要であるという共通の認識が得られた。特に注目されたのはERINAや日本荷主協会の調査で示されたような、日本の荷主のSLBに対する不信感についてで、信頼回復のために何をすべきかとの質問が寄せられた。顧客の開拓や信頼の回復は容易なことではないが、トライアルを積み重ね成功例を作り上げていく道しかなく、最近日本のフォワーダーを中心に幾つかの試験輸送が試みられ成功しているのは明るいニュースである。

注目すべき点は、トランジット及びバイラテラル（ロシアへの輸出入）が等しく対象貨物として考えられていることである。従来、ロシアではトランジット貨物に対しては通関手続も比較的簡単であるが輸出入貨物に対しては厳しいというのが一般的認識であった。同様に鉄道料金も大きく違っている。しかし評議会ではどちらもまとめて貨物量を増やそうとしているわけで、これによりロシアへの輸入に関する利便性が向上することを期待したい。

競争力に関する厳しい認識の下に既に幾つかの具体的な改善策が発表され、或いは数々の改善要求が決議事項としてプロトコルに盛り込まれた。また懸案の価格競争力

や日ロ間配船問題などについては作業部会で別途分析討議されることになっている。

既に決定されている具体的改善点は次の通りである。

- ロシア鉄道省はポストーチヌイブスロフスカヤ（フィンランドとの国境駅）間を運行するコンテナ専用ブロックトレインを客車並み扱いとし、技術的にも適した台車を使用し、少なくとも週2便以上の運行を行う。さらに列車運行の記録をつけ、安全性の確認を行う。またブロックトレインに客車を接続し、警備員を配置する。鉄道料金については1999年1月1日現在の料金を2000年も継続する。
- ベラルーシ共和国を通過するトランジット貨物の税関手続を簡素化する。

次に改善要求事項として数多くの内容が決議文に盛り込まれた。主な要求は次のようにまとめられる。

- 通関手続きの簡素化を各国に要求する。そのためにロシア連邦税関委員会副議長を評議会メンバーに招致した。
- 欧州鉄道、特にポーランド鉄道に対し料金引下げを求める。
- 列車運行の定時性、保証配達日数の厳守、貨物の安全性確保を各国鉄道当局に要求する。
- コンテナの有効利用のためにルールを設定し、空コンテナの流通・回収を促進する。
- ワニノ港の要望に応え、バム鉄道利用による東西回廊輸送に対して料金面での優遇策を導入する。

また、最も重要な事項に関しては作業部会を設けて詳細に分析・検討を行うことになっている。特に日本に関係があるのは次の二つの作業部会である。

- 料金問題の検討を行う作業部会：通し料金の競争力について分析・検討を行い、料金適正化を図る。
- 日ロ間航路の競争力強化の方策を検討する作業部会：ロシア鉄道省、ロシア運輸省、日本の運輸省、FESCO、日本側船社、日本側有力フォワーダーによる部会とし、日ロ間航路の問題を多角的に協議する。

一部のメンバーからは自主的に改善を推し進めようという動きも明らかにされた。一つの例はロシア沿海州で進められているもので、ポストーチヌイ港に物流センタ

ー及び保税倉庫を設置しようというプロジェクトである。極東港湾に保税倉庫を設置する必要性は日本の荷主からも出されており、評議会の大きな支持を得たことは言うまでもない。

今総会ではSLBの競争力、マーケティングなどで改善の必要があるという認識、ビジネス拡大への熱意、共に整ったといってもよい。問題は現在の体制でそれが実行できるかどうかということである。

#### 「多国籍組合」式運営による「駅伝」式輸送の問題点

SLB凋落の原因の一つはソ連崩壊により運営主体が分散してしまったことである。ソ連時代には外国貿易省傘下において一貫した運営が可能であったのが、崩壊後は運営主体がロシア鉄道省、海運会社、港湾、積替え会社、各国鉄道、各国税関、フォワーダーとモザイクのごとく細分化されてしまった。この中には民営化され、利潤追求に専心する余り政府やCCISIの要請などに耳を貸さないところもある。現在のSLBはあくまでも「多国籍組合」式運営であってロシア鉄道省もその組合員の一人なのである。従ってCEOとして全責任を持って交渉相手になれる人は存在しない。

競走に喩えるなら、SLB輸送は一人が全区間を走りぬく「マラソン」方式からランナーが次々と変わる「駅伝」方式に移行することを余儀なくされたのである。競技の駅伝の場合は、強い権限を持って選手に命令を下す監督が存在し、まず素質のある選手をリクルートすることに始まり、走者を日ごろから指導し、レースにはもっとも適性があり調子の良い走者を選ぶだろう。選手間では登用にに向けてのし烈な競争がある。しかしSLBには責任と権限を持つ監督は不在で、選手層は薄く、多くの区間でランナー（輸送主体）は唯一独占的である。ある区間を担当する輸送主体のサービスに問題があった場合、それに代わる代役がないのだ。

このような状況下で競合ルートに勝てる強力なチーム作りが可能であろうか。しかも皮肉なことに“*All Water*”と呼ばれる競合ルートは「マラソン」方式に近く、代替的業者も多く競争も激しいという状態になっている。

同じく「駅伝」方式ながら成功しているのが団体旅行業界である。旅行代理店が航空会社、バス会社、ホテル、鉄道、観光施設などと交渉して価格を設定し、パッケージツアーをアレンジし個人に販売するという方式はSLBのやり方に近いものである。しかし旅行業界の場合、旅行代理店をはじめ、ホテル、航空会社、陸上輸送、観光施設のどの業界を取っても厳しい競争が存在する。

今更「マラソン」方式に戻る可能性のないSLBが競争力強化のために選ぶ道の一つは、旅行業界のように「駅伝」方式の中で各区間の競争を促進する方法であろう。例えば、今回の会議で議論されたのは、ポーランド鉄道が料金を下げないのならばロシアはサンクトペテルブルグ発ドイツ行きのフェリーを出してはどうかというものであった。或いは日本港湾-ポスト-ヌイ港間の海上輸送に問題があるのならワニノ港を使うという可能性もあるという。これらの代替案はいずれもロシア港湾の余剰能力の有効利用という発想から生まれたものであるが、競争を生むという観点から評価することもできよう。代替ルートを用意するという点では鉄道の代わりにトラックを導入する区間があってもおかしくない。

一方、いち早く競争原理が働いている部門もある。国際フォワーダー業界は新規企業の参入や若手の起業家の活躍が目覚ましい。彼らが新規需要を掘り起こし、各輸送主体と交渉して魅力的複合輸送パッケージを作り上げることができるような環境作りが期待される。

各部門に競争原理を導入する一方で、独占的部門に対しては駅伝の監督に相当する機関、例えば政府やCCISTの役割が重要である。今回CCISTはロシアなど各国政府の税関委員会に対し通関手続の簡素化を強く求め、各国鉄道に対しては輸送サービスの質の向上を要求している。このようなSLBの生命線にかかわる要求事項の実現に対してCCISTは強権を持って迫るべきであろう。現在CCISTに各国政府代表は入っていないが、必要ならば会員あるいはオブザーバーとして参加を促してはどうだろう。今回初めてロシア税関委員会代表がメンバーとして参加し

たが、それによって問題解決が進むならば他の政府代表の招致も考えられよう。

#### 日本発着貨物の獲得へ向けて

今総会参加者の最大の関心事は現在海上ルートで輸送されている日欧間貨物の獲得である。昨年夏のルーブル切り下げ以来減少していた韓国発の貨物（主にフィンランド向け）は最近のロシア経済の回復を受け、今夏以降回復しているとの報告があった。今後日本発着の貨物にも関心が集まるのは当然のことである。

日本発着の貨物の場合、SLBが競争力を持つ可能性があると考えられているのは、日欧間トランジットではフィンランド、ポーランド、ハンガリー、チェコ向けなどである。プロトコールにもあるように、既にフィンランド/ポーランド向け試験輸送が成功裏に行われ、地ならしは進められている。今後は条件面での交渉などを経て徐々に成功例を実現し、SLBへの信頼を回復することによりルートが本格化して行くものと期待される。

SLB復興のために日本側の努力も期待されている。例えば、昨年フッデーエフ事務局長から発せられた質問は、SLBを利用する場合の日本の港湾使用コストはなぜ高いのかということであった。それに対して説得力ある説明は未だなされていないのではないか。

2000年のCCIST総会は初めて日本で開催されることになった。諸外国の日本への期待は当然高まり、日本国内でSLBの知名度を上げる機会ともなる。新しい輸送ビジネスの創造が期待される。



会議の議長団



会議後の調印式

(資料1)

## シベリア横断鉄道調整評議会第8回総会 プロトコール (抄訳)

シベリア横断鉄道調整評議会 (CCTST) 第8回総会は、1999年10月18～19日の両日、ヘルシンキにおいて開催された。会議の議長は同評議会のファデーエフ事務局長が務めた。

### アジェンダ及び決議事項

#### 1. 評議会の新メンバーの加盟承認。

●新規加入メンバーとして、正会員にロシア連邦税関委員会副議長シュバギン氏、準会員としてTISなど5社の加盟が承認された。その結果1999年10月18日現在の加盟団体は正会員・準会員計53となった。

2. 評議会会長ニコライ・アクシヨネンコ氏 (ロシア連邦第一副首相兼鉄道省長官) の報告 (アネンコフ次官による代理報告) : 「21世紀前夜のCCTSTの役割 : サービスの質と競争力の強化」、並びに関連報告。

●解決しなければならない問題は、輸送運営の改善、競争力ある通し料金の開発及び適用、コンテナ利用の効率化、荷主との接触の確立、等である。鉄道、船社、港湾などの総ての輸送主体は技術革新に努めてきた。コンテナ輸送方法の改善のために、ロシア鉄道省は本年9月、ナホトカーポストーチヌイブスロフスカヤ (フィンランドとの国境駅) 間を運行するコンテナ専用ブロックトレインを客車並み扱いとし、技術的にも適した台車を使用し、少なくとも週2便以上の運行を行う決定をした。さらに列車運行の記録を毎日つけ、安全性の確保を行う。また、ナホトカーポストーチヌイ駅で客車を接続し、警備員を配置する。これらの措置が実行されれば、通過日数はフィンランドまで12日、ベルリンまで16日間に短縮される見込みである。

●東西コンテナ回廊としては、1995年10月以来ベルリンーモスクワ間で運行されている“東風号”に加えて、マラシェヴィチーベルリン間で1999年1月から毎週運行されている“西風号”が重要な役割をしている。これらのサービスにより、日本・韓国とヨーロッパを結ぶルートへの拡張への準備が整備されたことになる。

●ITSジャパンはSVIと協力してポーランド及びフィンランドへの試験輸送を行った。また、ソブモルトランス (SMT) はロシア鉄道省及びカザフスタン鉄道と協力し

てアフガニスタンへの貨物輸送を促進し、同時にアフガニスタン、カザフスタンからの空コンテナ回収を確保すべきである。

●メンバー各社、特にロシア鉄道省、FESCOは、トランスレール、TIS、現代商船等と協力して、ロシア鉄道省所有のコンテナの有効利用や他社保有のコンテナの利用を図ることにより、コンテナ供給に努力している。TIS社は鉄道省所有のコンテナを中央アジアルートに使用し確実に返却するという同意書に率先してサインした。

●FEトランスはロシア鉄道省と協力して、9月初旬、モスクワーウラジオストク間にコンテナブロックトレインを手配した。

●税関問題に関するロシア連邦税関委員会並びにベラルーシ共和国税関委員会の協力に対し評議会は謝意を表す。会議参加者の報告によると、フィンランド国境のヴィボルグ税関において通関手続が簡素化された結果トランジット輸送量が増加した。また、1999年9月2日、ベラルーシ共和国税関委員会がドイツーポーランドーベラルーシーロシアルート、及びベルリンーモスクワルートのトランジット貨物に対して通関手続を簡素化することを決定した。

●ロシア沿海州政府は、FESCO、ポストーチヌイ港、ウラジオストク港の協力を得て、アメリカと中国東北部を結ぶトランジット回廊の創設を呼びかけている。

●ポストーチヌイ港は積替えのための物流センター、及び保税倉庫の設置を呼びかけている。

●会議参加者によると貨物輸送のための条件やサービスは過去数年間に改善されたが貨物輸送量はほとんど増えていない。参加者たちは貨物量増加を最優先目標と考えている。そのために次のような措置が必要である。

①ロシア、ウクライナ及びベラルーシの鉄道当局は以下の点を確約する：

ー一定時性、保証配送日数の厳守

ー貨物の安全性の確保

ー競争力を持つ料金を安定的に提示

ー貨物の移動状況についての情報を逐次荷主に提供

②ドイツ、ポーランド鉄道当局はインターコンテナー、トランスレール、トランスフラクト・インターナショナル等と協力し、プレストードイツ間の料金引下げに

努力する。

- ③現代商船に対し、自社保有のコンテナを使用し外国貿易貨物をロシアに流すような仕組みを早急に決定するよう依頼する。
- ④トランスレール、ITSジャパン、TSES、IEFD、SVIなどのオペレーターはシベリア鉄道を利用する日本や韓国の貨物取扱量を増やすよう顧客開拓努力を積極的に行う。ロシア鉄道省所有のコンテナを輸出入及びトランジットに効率的に利用するために、西欧とアジア太平洋地域間の空コンテナの流通を促進する。評議会はトランスレールに対し、1999年末までに、現在各国に分散しているロシア鉄道省保有コンテナ返却のための措置を要求する。
- ⑤カザフスタン鉄道はアラシャンコウードルジバ間の国境通過に関する会議を2000年5月に行う。評議会はカザフスタン鉄道の努力を支持する。

評議会は事務局長に対し作業部会における検討を依頼する：

- ー上記事項①、②、③、④については2000年5月までに報告する。
- ーオペレーターと協力してシベリア鉄道を利用することの優位性をアピールする。
- ーロシア沿海州及びハバロフスク州に対し、シベリア鉄道輸送に関連する企業に対する税制面での優遇策を依頼する。
- ーロシア連邦税関委員会に対し、ポストーチヌイ港におけるコンテナ積替えに対する税関審査の簡素化を要求する。

### 3. 第7回総会決議の実施状況。

- 3.1 日本荷主協会代表によるロシア訪問（99年6月18～25日）及び、日本と欧州・CIS間のSLB運行と料金に関するサーベイ。
- 3.2 日本の運輸省代表団の訪ロ（99年6月9～16日）及び、日ロ間の海上輸送部分の競争力強化に関する努力。
- 3.3 新潟県とERINAが東京で行ったSLBに関するセミナー（99年6月14日）に代表されるCCISTとERINAの協力の成果：特に
  - ートランジット貨物に対する“競争力”を有する通し料金の設定。
  - ーコンテナ・ブロックトレインをスケジュール通り運行し、安定的で競争力ある輸送日数を厳守。

ー輸送中の振動による影響なども含めて、貨物の安全性の確保。

ー日ロ間海上輸送部分についても配船を週1便以上とし、競争力を強化。

- ファデーエフ事務局長の報告によると、第7回総会決議はすべて実行に移されている。
  - 特に力を入れるべきことは、日本や韓国と欧州を結ぶルートに貨物量を増加させることである。そのためには：
    - ①日本の貨物に対する理解を深めるために、日本荷主協会及びERINAとの関係を強化する。
    - ②シベリア鉄道ルートに競争力を強化するために評議会メンバー間の協力を行う。特に問題と考えられるのは日本・韓国の港湾とロシア極東港湾を結ぶ海上輸送部分である。
    - ③ロシア、ベラルーシ、カザフスタンの税関当局の協力を得て、輸出入・トランジット貨物の通関手続の簡素化を図る。
    - ④日ロ間航路の競争力強化のため、評議会はロシア鉄道省、ロシア運輸省、日本の運輸省、FESCO、日本側船社、日本側フォワーダーの専門家による作業部会の設置を決定した。この作業部会の目的は以下の通りである。
      - ーシベリア鉄道ルートに呼び込める潜在的貨物量の推計
      - ー日本側港湾の寄港ルート及び寄港頻度
      - ー具体的運航計画（容量、コンテナの種類と所有関係）
    - ⑤ブスロフスカヤ駅におけるコンテナの通関手続のスピードアップを図る。
4. トランジット及び輸出入輸送に対し、荷主の要望に沿ってコンテナの供給を行う：荷主保有のコンテナを使用する場合の可能性、期間、条件設定、返却、輸送、経済性等の検討。
- シベリア鉄道利用の顧客にコンテナを供給することに関する報告書をロシア、ウクライナ、ベラルーシ、ハンガリーの鉄道当局が作成した。ロシア鉄道省が中心となって呼びかけ、現代商船やTISが実行しようとしている、鉄道省所有のコンテナやその他所有のコンテナを有効利用し、責任を持って返却するシステムを作ろうとしていることに対し評議会は評価する。
  - 評議会はオペレーターやフォワーダーに対し、民間所有のコンテナを日本や韓国からの貨物に利用する試み

に対する協力を継続し、結果を2000年1-2月までに報告するよう依頼する。

5. SLBへ貨物を誘致するためのオペレーター及びフォワーダーの活動について：ロシア運輸省と、「SLBオフィシャル・フォワーダー」の認定を受けたオペレーター／フォワーダー（トランスレール、ITSジャパン、TSES、Dalvneshtrans、Sotra、SVI）との会議（99年9月27日）の結果。

- 評議会としては上記のフォワーダーとの会議を6ヶ月に一度程度行い、販促活動の進展について情報を得たい。
- シベリア鉄道利用拡大に向けてロシア鉄道省との協力を進めていく上で、これらのフォワーダーの営業活動は重要であり、革新的複合一貫輸送サービスや料金徴収といった面でも期待される。

6. アフガニスタン向け貨物：価格及び輸送日数面での競争力を確保し、アフガニスタン向け貨物の増加を図る。

- アフガニスタン向け貨物の増加のために多くのオペレーター・フォワーダー、及び各国鉄道が続けてきた努力に対し、評議会は大きな評価をしている。今後も競合ルート（バンドルアパス経由など）などに負けない輸送日数、料金を確保すると共に、空コンテナの回収が可能なような料金設定を行うことが必要である。
- アフガニスタンルートに関わる評議会メンバーの会議を、2000年1-2月に招集し、関連問題の討議を行う。

7. シベリア鉄道を利用する場合の料金政策やトランジット及び輸出入輸送の条件に関して、アジア太平洋とヨーロッパを結ぶ海上ルート、中国やイランを経由するルート、等の代替的ルートとの比較。

- 事務局ではロシア鉄道省やERINAの協力を得て、競合ルートとの料金政策の比較を行った。その結果、SLBの通し料金は日本・韓国と東欧・フィンランド間では、目的地や品目によっては競争力を有することが分かった。評議会は料金政策に関する作業部に依頼して、メンバー各社の協力の下、日本・韓国と欧州間の通し料金の分析を行い、必要あれば競争力を持たせるように調整する予定である。通し料金には港湾使用料金等も含まれ、分析結果については関連業者に発表される。
- 評議会はロシア鉄道省から出された、1999年1月1日現在の料金を2000年も継続するという提案を支持する。

また、評議会はシベリア鉄道輸送に関連する総ての輸送業者に料金を上げないようお願いし、値下げする場合には、総ての関連業者にその旨報告する。

- 評議会はロシア運輸省に対し、日本の運輸省に働き掛け、日本港湾-ポストチヌイ間海上輸送における条件の自由化を進めるよう依頼する。
- アフガニスタン向け貨物量を確保するために、評議会はロシア鉄道省、カザフスタン鉄道に対し、トランジット料金を1999年1月1日の水準で2000年まで維持するよう依頼する。
- 料金に関する作業部会は今回の会議で出された提案について検討を行い、1999年12月1日までに報告する。
- ロシア、ベラルーシ、ポーランド鉄道は年内に会議を持ち、アジア太平洋地域と西欧をSLBで結ぶ場合の競争力を満たすような料金設定を準備する。
- 作業部会はカザフスタン鉄道に対し、シベリア鉄道経由で他のアジアCIS諸国へ輸送されるトランジット貨物に対して条件提示を依頼する。

8. 日本からポーランド、ドイツ及びその他欧州各国への試験輸送の結果：料金、輸送日数、安全性、コンテナの位置についての情報、この種の輸送を開発して行くにあたっての要望事項。

- 日新、SVI、ポーランド鉄道が協力して7-8月に行った日本とポーランド／フィンランドを結ぶトランジット試験輸送は成功裏に行われた。評議会としては、オペレーター／フォワーダーに対し、東欧及び南東欧への貨物輸送について、粘り強く受注活動を行うようお願いする。
- 評議会は日新が本田技研の貨物をシベリア鉄道経由に誘致するための交渉を行っていることに注目している。本件が実現した場合の量の大きさ（年間9,500TEU）、顧客としての重要さを鑑み、評議会としては、関連輸送機関に条件面で格別の配慮をお願いしたい。評議会としては必要な後押しをする用意が有る。

9. SLBを利用する新規コンテナ・ルートの開発。

- 91 シベリア鉄道を利用して、米-ロー中を結ぶ新ルート開発の作業部会の結果。
- 92 ポストチヌイ港に物流センター及び保税倉庫を設置するプロジェクト。
- ロシア沿海州のペリチュク副知事の報告にあったように、米国西海岸-ポストチヌイ港／ウラジオストク港-中国東北部を結ぶ輸送回廊が形成されつつあるこ

とは喜ばしい。評議会は1999年6月16日にウラジオストクで開催された東西回廊形成のための国際会議で決議されたことの潤滑な遂行を期待する。

- ポストチヌイ港会長ゼベレブ氏の報告にあった、ポストチヌイ港に大型物流センター及び保税倉庫を設置する提案は、シベリア鉄道の輸送量増加に寄与するものである。評議会は同提案を支持すると共に、日本、韓国、欧州の企業に対し、モスクワ、エカテリンブルグ、ノボシビルスクなどに近代的物流センターを設置し、ロシア国内向け商品の保管に競争力を発揮できるようにする可能性の検討をお願いしたい。これらの実現に対し評議会は協力を惜しまない。

#### 10. 道路輸送に対する鉄道輸送の競争力強化。

10.1 “東風号”を利用したベルリンーモスクワ間コンテナ輸送技術、及び“西風号”を利用したマラシェヴィッチーベルリン間トランジット輸送の改善：コンテナのドアデリバリーを導入するにあたっての料金、時間、経済性の検討、及びプレスト/マラシェヴィッチでコンテナが外されることの防止。

10.2 ブダペストーモスクワ間の“チャルダッシュ号”を復活し、エカテリンブルグ、ノヴォシビルスク、イルクーツク、ウランバートル、アルマトイへサービスを延長。

10.3 コンテナ輸送の東西回廊の開発を検討。ルート、技術的問題、経済性の検討が必要。使用器材、運行、料金などに関する作業部会設置の承認。

- 関連会社の報告によると、ベルリンーモスクワ間で運行されている“東風号”は本年9ヶ月間に5,149TEUを運んだ。しかし“東風号”でマラシェヴィッチに到着した貨物のうちかなりの量がロシア国内や他のCIS諸国の最終目的地へ“東風号”から他の列車に積替えられて輸送されている。このことはこのサービスのイメージを低下させているだけでなく、外貨獲得面でもマイナスとなっている。その原因について関連機関により今月検討された。評議会は関連する鉄道、オペレーターに対し、このサービスの利用の促進をお願いしている。
- マラシェヴィッチーベルリン間で1999年1月19日以来運行されている“西風号”は関係各国・機関の協力により今までに23列車が運行され、1,050TEUのコンテナが輸送された。このサービスはさらに延長されて、日本や韓国とヨーロッパを結ぶ輸送路に発展していく可

能性を持つ。会議の参加者は他のフォワーダーにもこのルートを使用するよう薦めた。

- ベラルーシ共和国税関委員会が、ドイツーポーランドーベラルーシーロシア間のブロックトレイン（“ロシアエクスプレス”）、及びベルリンープレストーモスクワ間“東風号”の通関手続簡素化の決定をしたことに対し評議会は感謝する。ベラルーシ共和国税関委員会の決定により、プレスト駅を通過するコンテナハンドリングの時間が短縮される。この決定を活かすために、関係フォワーダーに対し、必要書類作成にあたって正確を期すよう要望する。
  - 評議会はロシア連邦税関委員会に対し、“東風号”に対して同様な通関手続簡素化を要求する。
  - 評議会はトランスレール等に対し、現在ワゴンで輸送されているロシア発のコンテナ化可能貨物を、“東風号”や“西風号”等のブロックトレインを使用して輸送するよう要望する。
  - ハンガリー、ウクライナ、ロシア鉄道の関係者によると、1998年8月のルーブル切り下げ以来、ハンガリー、ロシア間の貨物量が急減したため、ブダペストーモスクワ間のチャルダッシュ号の運行は一時的に停止した。1999年3月チャルダッシュ号の運行は再開された。以来、530TEUのコンテナが輸送された。評議会は関係各社に対し、ロシアからの輸出貨物のコンテナ化及び同サービス利用を要望する。
  - 評議会はリトワニア鉄道が進めている、クライバダーミンスクーモスクワ間に直行コンテナサービスを実行する計画の情報を得た。リトワニアーベラルーシーロシア鉄道間で同意が得られており、技術面、経済面での問題もクリアされている。
11. 中国からのコンテナ貨物：中国ーロシア、中国ーヘルシンキ間貨物の可能性の検討。コンテナ化可能性、コンテナの供給、料金の設定など。
- 11.1.ウラジオストクーモスクワ間に、トランジット及びバイラテラルのコンテナを輸送するブロックトレインを運行。
- フィンランド、ロシア、モンゴル、カザフスタン鉄道及びフォワーダー各社の報告によると、中国を対象としたコンテナ輸送サービスには持続性の問題がある。中国発着の貨物量は過去数年間増加しているが、コンテナ貨物の増加は見られない。従って、中国発着コンテナルートの開発の早急な実現は難しそうである。
  - 評議会としては、ロシア鉄道省や他のフォワーダーが

積極的に行っているウラジオストックーモスクワ間コンテナルートや、北京ーモスクワ間などの中国発着鉄道輸送ルートを開拓し、シベリア鉄道へ繋げることを奨励する。また運行へ向けての試みを考え結果について報告する。

12. CCISIメンバー港湾の有効利用に役立ち且つSLB貨物が増えるような方策をCCISIとして検討。港湾インフラ及びSLBの海上輸送部分に関する、ロシア運輸省における作業部会（1999年9月14日）の結果。

- ロシア運輸省によるとロシア西部の港湾（サンクトペテルブルグ、ノボロシースク、ムルマンスク、カリーニングラード港）にはかなりの余剰能力がある。評議会は各国鉄道及びフォワーダーに対し、日本の横浜ーポストーチヌイーサンクトペテルブルグーロッテルダム/ドイツ港湾を結ぶ複合トランジット貨物輸送ルートの検討を進める。
- 上記の港湾に関して事務局は技術面での情報を入手する。
- 関係オペレーターはサンクトペテルブルグ、ノボロシースク、ムルマンスク、カリーニングラード、及びワニノ港への集荷に協力願いたい。本件については作業部会でも取り上げる。

### 13. 組織関連事項

13.1 作業部会の活動について。

13.2 CCISIモスクワ事務所を維持するための資金集め（会費）について。

- 評議会は以下の作業部会において重要事項を検討する。
  - ①トランジット及び輸出入貨物輸送を改善するための部会
  - ②競争力を持つ料金設定のための部会
  - ③港湾及び鉄道の輸送インフラに関する部会
- 各部会は2000年の活動計画を1999年末までに事務局に提出する。
- 評議会は各部会に対し、1999/2000年の、シベリア横断

ルートの中の海上輸送部分について以下の問題に焦点を当てて検討するよう指示する。

- ①フィンランド、東欧、東南欧向けトランジット貨物の集荷に努める。競争力強化のための料金、及び輸送時間短縮に関する関係者による会議を、2000年4月初旬に開催する。
- ②フィンランド及びアフガニスタン向け貨物の増加を図る。
- ③“東風号”及び“西風号”サービスへの貨物をシベリア横断鉄道へリンクさせる。
- ④ロシア西部の港湾及びワニノ港への集荷及びコンテナ・ブロックトレインの手配、及びこれらの港湾の能力などについての情報を業界雑誌やインターネットを通じて荷主、オペレーター、フォワーダーへ提供する。
- 評議会はロシア鉄道省に対し、ワニノ港が要望している、バム鉄道を利用したコンテナ東西回廊に対し、固定料金の適用を要望する。同ルートはポストーチヌイ/ウラジオストック発の現行ルートよりも距離が短い。
- 税関当局の協力を得て、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ウクライナ鉄道と協力して、トランジット及び輸出入貨物の通関手続の簡素化を図る。必要に応じて、国境駅の職員に対し、通関手続書類の作成に関するセミナーを行う。
- 貨物の増加のためには料金問題の改善が重要であるので、作業部会の活動が期待される。他の競合ルートの料金に関する情報を収集し、2000年3月末までに競争力の分析をまとめる。

### 14. その他事項

ドイツDB-AG及びKnorr-Bremse社が東西回廊のために開発した、自動可変軌道対応技術の紹介。

### 15. 次回（来年度）会議について

- 2000年の総会は、日本トランスシベリア複合輸送業者協会（TSIOAJ）の提案により日本で開催される。

（日本語訳 ERINA）



(資料2)

## SLB利用上の問題点／ロシア側の認識・対応と現実

事 項	ロシア側の認識・対応	現 実
I. 輸送コスト	▽20'… \$1,400～1,600 40'… \$2,500～2,900 (日本港から欧州主要港まで) これはAll-Waterの値段に対抗できるもの ▽全ての価格構成を透明化させる ▽業者コミッション5%以内を指導 ▽既に97年にもCCTST会議で10%値下げの経験あり	○本邦で荷主が受ける推定オファー SLB (RTM) (SOU) 20'… \$3,000～3,800 40'… \$4,300～5,400 ○空コンテナリースコスト、保険料等の問題含む
II. 物理的条件 1) 冬期寒冷 2) 振動及びショック  3) 事故・故障による遅延 4) Security	▽定温ワゴン車あり ▽ロシア鉄道省及び日本側フォワーダーもテストを実施し、問題ないこと判明  ▽鉄道網にはバイパスルートが併設されている ▽警備隊警護により、97年以降盗難事件1件もない	○カメラレンズ接着剤剥離の例あり ○やはり振動かなり大きい実感 ○輸送途中、数回積み替えが行われる
III. サービスインフラとしての空コンの利用性 1) 絶対数不足 2) 利用制限 (鉄道省、FESCO)	▽コンテナは十分に流通している筈 ▽Transit Cargoに鉄道省コンテナは使えない ▽要求あれば情報提供する	○特に40'コンテナ足りない ○Open-Topコンテナ使えない ○仕向地駅の扱い可能荷重能力不明
IV. オペレーション上の問題 1) 運行の定時性	▽まず、列車運行のスピードアップ化を図った ▽日本新幹線の正確性を目指し、オンラインで集中管理。従って、運行上の揺れはそれほどない筈 ▽車両メンテナンス時間を短縮	○時により、予定日数より早かったり、また多くの場合、1～2週間の遅れあり、この不安定性が問題
2) 最低貨物量制限による待ちの問題	▽数量揃いの場合、船からの荷下ろしから貨車積み込み出発まで1～3日 ▽端数貨物でも+1日で発車	○平均5日待ちが実情 ○貨車に20'本だけの積み込みは規則で禁じられている ○現実には、相手側資料でも待ちがあること確認
3) 所要日数	▽日本港からルジャイカ(フィンランド国境)、プレスト(ポーランド国境)まで平均3週間 ▽競争力あり	○All-Waterの場合、20～24日 ○SLBの場合+11日
4) 船舶の運航頻度	▽98年に毎週運行を試したことがあるが、貨物量集まらず、現在月3便に ▽貨物量増えさえすれば、すぐにウィークリーにできる ▽80年代貨物量は60万TEU/年、現在は12万～15万TEU/年であり、ほぼ5分の1であって足りない	○毎週運行サービスは必須のサービス条件 ○現在、横浜・神戸…月3便 名古屋・門司…月1便
5) 貨物の追跡確認	▽各鉄道管理局内に列車が入ることに最新情報が更新、オンラインで情報が提供される ▽現在、光ファイバー通信、衛星通信で常時リアルタイムで監視するシステムの導入を計画中	
V. その他 税関の取り扱い	▽取り扱いの公平、平準化を行う	○鉄道、トラック等、モードによって税関取り扱いの厳格性が異なる。このため、バイヤーが鉄道を避けることがある

出典：日本荷主協会資料

# シベリア鉄道の旅

(社)海外鉄道技術協力協会  
国際情報部長 秋山 芳弘

## 1. 世界最長の鉄道

### (1) ロシアの鉄道調査

海外の鉄道に関する調査を仕事としていても、「その気」にならないと、なかなか外国の鉄道に乗車する機会を訪れてこない。たとえば、都市交通に関する調査だと、その都市に釘づけになってしまうし、新線計画だと、線路のない土地を自動車で踏査することになるし、在来鉄道の改良調査だと、鉄道施設の状態を道路から調べることになるなど、極端にいえば鉄道に乗らなくても調査は可能なのである。ましてや、出張期間との関係で、何日も列車に揺られて、沿線風景を楽しみながらの“優雅な”調査など、金輪際ないものと思っていた。

ところが、である。不思議な縁から、世界最長の鉄道路線であるシベリア鉄道<sup>1)</sup>の調査を担当し、実際に乗車することになったのである。

ソビエト連邦時代は、「先進国」ということで、日本の政府開発援助（ODA）の対象とならず、政府関係の鉄道調査団がソ連に入ることはなかった。1991年にソビエト連邦が崩壊して以降も、カザフスタンやウズベキスタン・トルクメニスタンでの日本による鉄道調査はあっても、ロシア連邦そのものでの本格的な鉄道調査は、一部（例えば、極東地域のみ）の調査を除いては、なかったに等しい。したがって、ロシア連邦となってから8年経つが、技術的な鉄道調査という点においては早い段階に、シベリア鉄道の調査をすることになった。

なぜ私がシベリア鉄道の調査を担当するかになったかの経緯を簡単に書いておくと、1996年に(財)環日本海経済研究所（ERINA）により実施された「ザルビノ港整備計画調査」<sup>2)</sup>時点に、調査業務の「谷間」でたまたま体が空いていたので、私が参加することになったのがきっかけで、次にシベリアの鉄道に関する調査依頼があった時に、

「ロシアでの経験」を買われ（?）、この調査も担当することになった次第である。

### (2) シベリア・ランドブリッジ（SLB）

具体的には、シベリア鉄道を使った国際コンテナ貨物輸送の活性化調査で、中でも鉄道施設や車両・運行などの技術面に重点を置いた調査を実施するためである。

シベリア・ランドブリッジ（SLB=Siberian Land Bridge）調査については、既にいくつもの調査報告<sup>3)</sup>があるので、それらを参考にさせていただきたいが、手短かに調査の背景や目的を以下に記しておく。

船舶とシベリア鉄道・トラックを利用して、主に日本及びアジアのコンテナ貨物をヨーロッパや中央アジア諸国（または、その逆方向）へ輸送する国際複合輸送システムが、シベリア・ランドブリッジで、1970年代からサービス体制が整備され、1983年には東行<sup>4)</sup>と西行を合計して約11万TEU<sup>5)</sup>の最高輸送量を記録している。しかしながら、1980年代後半から取扱量は徐々に減少し、1990年代に入り、ソビエト連邦崩壊後は激減し、1998年には、過去最高の1983年と比較し、わずか7%となっている。激減の主な要因として、欧州海上ルート運賃の低下やソ連崩壊後の混乱に起因する鉄道運賃の高騰、盗難や事故（安全性の低下）、輸送日数の不安定、税関手続きの煩雑さなどがあげられている。

このような状態のSLB輸送を再び活性化する調査の中で、特に技術面での改良点や問題点を探るために、ロシアへ出張することになったのである。

シベリア鉄道の調査にあたっては、現場第一主義が重要と考え、この際モスクワからウラジオストクまでの9288km（直通列車で7泊8日）をロシア鉄道の誇るロシア号に乗り、途中下車をしつつ、沿線の鉄道施設を調査してやろうと考え、企画と行程を立てたが、やはり長す

<sup>1)</sup>シベリア鉄道は、モスクワ（ヤロスラブリ）駅からウラジオストク駅までの9288km（キロ程標）で、しかもこれは「国内路線」なのである。なお、「トーマス・クックの時刻表」には、営業キロなのか、「9297km」と9km長い数字となっている。参考までに、オーストラリアのシドニーからパース間は4352km、中国の上海からウルムチ間は4077kmである。シベリア鉄道がいかに長いか、いやロシアがいかに広いかが、よくわかる。

<sup>2)</sup>このプロジェクトについては、辻久子「ザルビノ港開発プロジェクトの展望」〔ERINA REPORT Vol.15〕、1997年2月）を参照されたい。

<sup>3)</sup>例えば、田中仁、ドミトリー・セルガチョフ「復活を目指すシベリア・ランドブリッジ（SLB）」〔ERINA REPORT Vol.21〕、1998年2月）や辻久子「シベリア横断鉄道利用拡大のための国際協力」〔ERINA REPORT Vol.28〕、1999年7月）を参照されたい。

<sup>4)</sup>「東航」とか「西航」と書くこともあるようだが、陸上輸送が大半なので、「東行」「西行」と書く。

<sup>5)</sup>TEU=Twenty Equivalent Unitで、20フィートコンテナに換算したコンテナ個数の単位。

ぎるのか、行程を短縮され、シベリア鉄道のほぼ半分にあたるイルクーツクからウラジオストクまでの約4100km（全長の44%）を3泊4日<sup>6</sup>で走破することになった。

2. シベリア鉄道（図-1）

「シベリア鉄道は、帝政ロシア時代から今日まで、シベリアに眠る無限の富を開発する先兵の役割を果たし、広大な国土を東西に人と物を運び、ロシア（ソ連）の経済活動の大動脈としての地位を維持してきた」（浅井勇著『シベリア鉄道』、教育社、1988年）（写真-1）

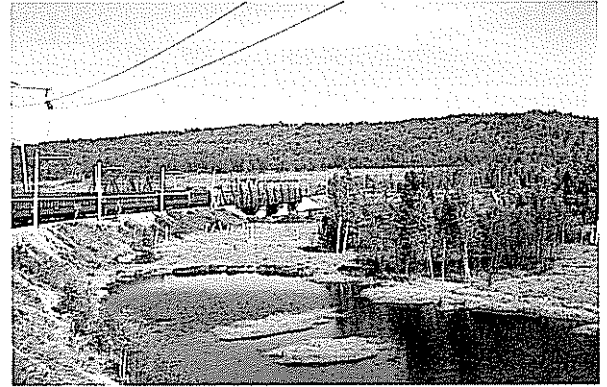


写真-1 夏のタイガ地帯を走るウラジオストク行きロシア号。（ウランウデとハバロフスクのほぼ中間、モスクワから7140km地点。1999年6月）

(1) 建設の歴史<sup>7</sup>

ロシア最初の鉄道は、1837年10月に当時の首都・サンクトペテルブルグとその近郊のツァー（皇帝）の居所のあったツァールスコエ・セロー（現在のプーシキン）間

(23km) で開通した<sup>8</sup>。最初の主要な鉄道は、1851年に開通したサンクトペテルブルグ～モスクワ線で、その後ヨ

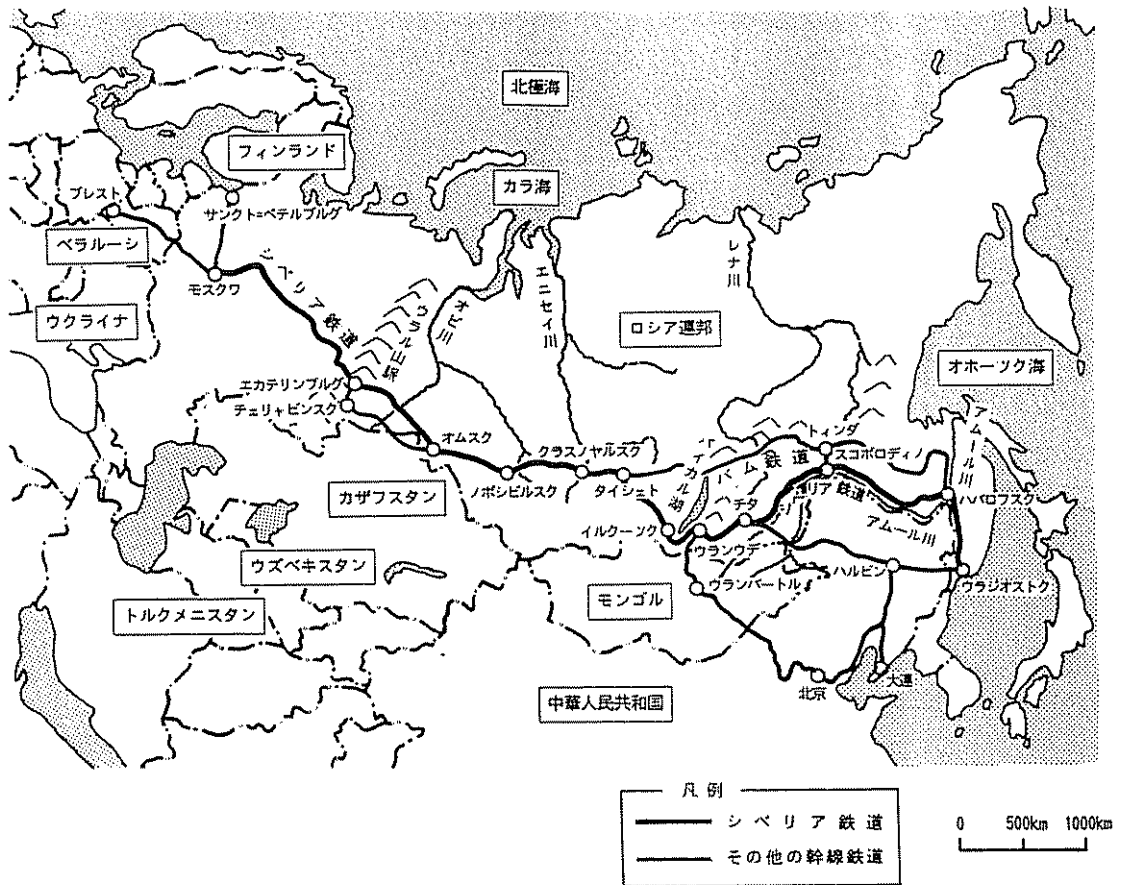


図-1 シベリア鉄道のルート

<sup>6</sup>シベリア鉄道関連の調査では、1998年10月と1999年6月、1999年9月、1999年10月の4回ロシアを訪れている。このうち本稿で書く「シベリア鉄道の旅」は、1999年6月時点の記録をもとにしている。またシベリア鉄道には、1996年のサルピノ調査でウラジオストク～ハバロフスク間（766km、夜行で1泊2日）を往復したが、何日も続けて乗車するのはこれが初めてである。

<sup>7</sup>シベリア鉄道の建設の歴史については、Bryn Thomas著『Trans-Siberian Handbook』（Trailblazer Publications、1997年）を主に参考とした。

<sup>8</sup>ロシアの鉄道の軌間（レール頭部の内面間距離）は、サハリン州を除いて5フィート（1524mm）となっており、欧米・中国などで採用している標準軌（1435mm＝4フィート8.5インチ）より89mm広い。これは、ロシア最初の鉄道を建設する際に、ニコライ1世が招いたアメリカの鉄道技師ホイスラーが広軌（標準軌より広い軌間をいう）論者であったことと、ヨーロッパと共通の軌間（1435mm）にすることは、戦略上の問題があるとの判断により、5フィートの軌間を採用している（参考文献3）。現在、CIS諸国・フィンランド・モンゴルでは、5フィート（1524mm）の軌間となっている。このため、ロシア・中国間やベラルーシ・ポーランド間などで、客車の台車交換や貨物の積み替えが必要となっている。鉄道軌間を通して検証した東アジア史は、参考文献4に詳しい。

ヨーロッパ・ロシア側を中心に鉄道が建設されていった。

一方、この頃のシベリアは、囚人や反乱貴族の流刑地であったが、金や毛皮（主に黒貂）などの天然資源の宝庫で、一攫千金を夢見る「探検家」や「冒険家」（山師）たちが極東まで踏査したり、この地の開拓（開発）のために、ヨーロッパ・ロシアから「東進」して行った。

シベリアに横断鉄道を建設する計画は、1850年代後半に外国人（イギリス人やアメリカ人）によりロシア政府に提案されたが、財政上困難なため、取り上げられなかった。それらの提案の中には、馬で牽引する横断鉄道も含まれていた。

ロシア政府自身が、シベリア横断鉄道に関する調査を実施するようになったのは、その20年後のことで、シベリアの河川と鉄道を組み合わせた輸送路計画であった。この頃、ウラル山脈を越えたアジア側においても鉄道建設が進められ、ウラル山脈周辺の鉄道建設は、森林や山に阻まれ、工事は難航したが、ヨーロッパ側のベルミからウラル山脈を越えて、1878年にはエカテリブルグ（現在のスヴェルドロフスク）にまで達した。

1881年、アレクサンドル三世がツァー（皇帝）となった。当時のシベリア及び極東を巡る情勢（アムール地域への中国の脅威、日本の大陸進出など）から、シベリア開発だけでなく、軍事上からも、1873年に開港した軍港

ウラジオストクとヨーロッパ・ロシアを結ぶ鉄道の敷設が急がれることになった。そして1886年にアレクサンドル三世は、シベリア横断鉄道の建設を正式に認可した。その後、現地調査をもとに詳細な建設計画が立てられ、1891年に鉄道建設が開始されることになった。ただし、財政上の理由から、「出来るだけ安く建設すること」が条件付けられた。

工事は、西シベリア<sup>2)</sup>の入口であるチェリャビンスク（1892年着工）と極東のウラジオストク（ロシア語で、「東方を征服せよ」）の両端から始められた。日本との関連をいえば、1891年のウラジオストクでの起工式（1891年5月31日）に出席するため、ロシア皇太子ニコライ（ロマノフ王朝最後の皇帝ニコライ二世）が、起工式前に日本に立ち寄った際、大津で巡査・津田三蔵により斬りつけられ受傷した事件（大津事件）があった。

シベリア横断鉄道の建設は、工期を短縮するために、路線をいくつかの線区に分け、工事が開始された。大きく分けて、西から西シベリア鉄道（チェリャビンスクからノボシビルスク）、中央シベリア鉄道（ノボシビルスクからイルクーツク）、バイカル湖南岸線、ザバイカル鉄道（ムイソヴァヤからスレチェンスク）、アムール鉄道（スレチェンスクからハバロフスク）、ウスリー鉄道（ウラジオストクからハバロフスク）となっている。（図-2）

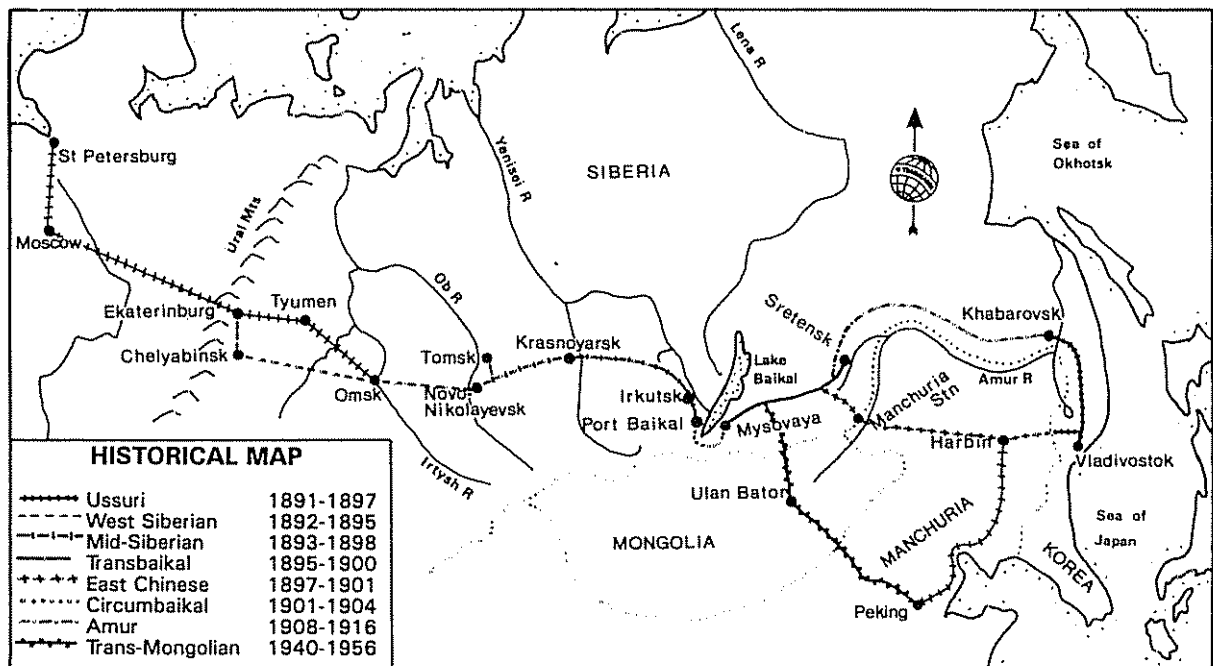


図-2 シベリア鉄道と建設の歴史

(Bryn Thomas著“Trans-Siberian Handbook” (Trailblazer Publications, 1997年) より引用)

<sup>2)</sup>シベリアは、長さ4000km級の大河川によって東西に大きく3区分される。つまり、ウラル山脈からエニセイ川までが「西シベリア」、エニセイ川からレナ川までが「東シベリア」、それ以東の太平洋岸までが「極東」である。

そのシベリア鉄道の建設過程は、大きく分けて、1891年から1902年の第1期と1901年から1916年の第2期に分けられる。(表-1)

(2) 第1期鉄道建設 (1891年から1902年)

第1段階では、ウスリー鉄道と西シベリア鉄道及び中央シベリア鉄道、ザバイカル鉄道が建設され、これらの区間の開通により、モスクワやサンクトペテルブルグからイルクーツクまで列車で行き、フェリーでバイカル湖を横断した後、再び鉄道でムイソヴァヤからスレチェンスクまで行き、そこから蒸気船でシルカ川・アムール川を利用してハバロフスクまで行けるようになった。

未開通のアムール鉄道については、山岳地帯での鉄道建設である上に、永久凍土の掘削のために大量の爆薬を必要とし、難工事である上に多額の建設費がかかることが、現地調査により判明した。

そこで、何とか早く極東の軍港ウラジオストクを鉄道で結びたいと考えたロシア政府は、1894年に勃発した日清戦争で敗れ、巨額の賠償金支払いが困難な清国政府に目をつけ、密約 (1896年の露清同盟) を結び、財政的に清国を支援する見返りとして、ザバイカル地方から中国東北地方 (満洲) を経由してウラジオストクへの鉄道敷設権 (1400kmの鉄道用地を80年間無償使用) を獲得することに成功した。この鉄道が東清鉄道 (East Chinese Railway、満洲里から綏芬河まで) で、シベリア鉄道本線のチタからタルスカヤ (シベリア鉄道からの分岐駅) ・ザバイカルスクを経由し、清国の満洲里・ハルビンを通りウラジオストクに至る路線である。このほうが、ロシア国内に建設される予定のアムール鉄道を經由するよりウラジオストクまで544km短かった。1898年に着工された

東清鉄道は、シベリアでの鉄道建設と同様に、厳しい冬、山地や河川、洪水や地滑り、疫病、盗賊、労働力不足などの困難な問題が次々と発生したが、1902年初に開通した。その後、1903年にはロシア側と清国側の連絡線も完成し、モスクワとウラジオストク間の鉄道輸送 (バイカル湖横断のみ鉄道フェリー) が可能となった。

シベリア鉄道の建設は、資金が限られていただけでなく、労働力や資材不足に加えて、シベリアの大自然 (タイガ地帯や永久凍土、アムール虎、夏は蚊や黒蠅の大発生) との闘いで、現在のような土木工用大型機械もなく、木製シャベルのような簡易な道具だけを使っての人力施工で建設された。当初、労働力として、ヨーロッパ・ロシアを始め、遠くイタリアやトルコからも夫々が集められた。また中国人 (苦力) をウスリー鉄道の建設に使ったが、信頼性に欠ける上に、アムール虎を恐れ、仕事にならなかった。そこでロシア政府は、刑期を短くすることを条件に監獄の囚人を鉄道建設に使った。

資材に関しては、大森林のあるシベリアであるが、枕木に適した木材がなく、遠隔地から運ばざるを得なかったし、レールは、ヨーロッパ・ロシアやイギリスから輸送した。これらの建設資材は、北極海の南部にあるカラ海からエニセイ川を上り、クラスノヤルスクまで運ばれたり、海上ルート (スエズ運河・インド洋経由) で極東のウラジオストクへ陸揚げし、ウスリー川やアムール川・シルカ川を使い内陸部へ航送するなど、想像を絶する輸送距離であった。

(3) 第2期鉄道建設 (1901年から1916年)

上述のように、1903年にはモスクワからウラジオストクまで鉄道で行けるようになったが、その後もロシア領

表-1 シベリア鉄道の建設経緯

鉄道名	区間	建設期間					
		1890	1895	1900	1905	1910	1915
西シベリア鉄道	チェリャピンスク～ノボシビルスク (オビ川西岸)	1892	1895				
中央シベリア鉄道	ノボシビルスク (オビ川東岸)～イルクーツク	1893	1898				
バイカル湖南岸線	バイカル湖南岸 (260km)			1901	1904		
ザバイカル鉄道	ムイソヴァヤ (バイカル湖)～スレチェンスク (シルカ川)		1895	1900			
アムール鉄道	スレチェンスク～ハバロフスク					1908	1916
ウスリー鉄道	ウラジオストク～ハバロフスク	1891	1897				
(参考) 東清鉄道	満洲里～綏芬河			1898	1902		

内の欠線部（バイカル湖南岸線）の建設工事が進められるとともに、既開通区間の改良工事が行なわれた。当初のシベリア鉄道は、建設費を出来るだけ安くする方針のため、低規格の鉄道資材を用いた。たとえば、レールは単位重量が当時アメリカで標準だったものの半分以上（24kg/m～30kg/m）で、かつ低品質だったり、枕木は防腐処理されていなかったり、枕木下面のバラスト（碎石）厚さもヨーロッパの鉄道と比べ、ずっと薄かったため、乗り心地は悪く、速度も旅客列車で21km/h、貨物列車で13km/hに制限されていたし、しばしば脱線した。そこで西シベリア及び中央シベリア鉄道路線の改良工事が実施された。

この第2期鉄道建設では、バイカル湖南岸線とアムール鉄道という、シベリア鉄道における2つの難工事区間の建設が行なわれた。

バイカル湖南岸線（260km）は、1901年に着工されたが、山岳地帯のため地形が険しく、トンネル（33箇所）や数多くの橋梁（200箇所以上）が必要な難工事を強いられた。この区間が建設中の間、乗客は、バイカル湖をフェリー（鉄道車両も乗せた）により輸送されていたが、増大する需要に対応できなくなり、フェリー待ちの乗客が両岸に長時間滞留し、鉄道建設が急がれた。この状況は、1904年2月の日露戦争勃発時に、ロシア軍の兵員や武器の輸送上大きな障害となった<sup>10</sup>。そこで、バイカル湖南岸線の建設が急がれ、1904年9月に完成した。これにより、軌間の違いはあるものの、フランスのカレーから極東のウラジオストクまでレールが繋がった。（写真-2）

もう1つの難工事区間であるアムール鉄道は、膨大な工事費がかかるため、当初の建設計画は棚上げにされていた。だが、日露戦争後、東清鉄道南満支線（長春以南の満鉄）が日本の手に渡り、日本が中国東北地方（満州）を侵略し、東清鉄道もその管理下に置く危険性があると考え、そうなるに極東の軍港・ウラジオストクとの鉄道連絡が分断されるので、国防上何としてもウラジオストクを「国内」鉄道で結んでおく必要性があったため、ロシア政府は、アムール鉄道建設の決定をした。1908年に工事は始められ、最後の難関であったハバロフスク近郊のアムール川橋梁が1916年10月に完成し、モスクワ・ウラジオストク間9288kmのシベリア鉄道が、ここに完成したのである。このアムール川橋梁の場合、ポーランドの



写真-2 バイカル湖の南岸を走るロシア号。バイカル湖の水は透明で、遠くから見ると青く見える。約3時間、このような素晴らしい景色が続く。（ムイソヴァヤ付近、1999年6月）

ワルシャワで製作した上部工（橋桁）をオデッサ（ウクライナ）まで陸上輸送し、ここから船でスエズ運河を経由し、ウラジオストクまで運び、ハバロフスクまではウスリー鉄道で輸送していたが、第一次世界大戦の勃発により、橋梁部材（資材）を積んだ船が撃沈され、工期が1年遅れた。

また日露戦争後、ロシア政府は、軍事及びシベリア開発の「大動脈」としてのシベリア鉄道の大幅な改良工事に取り組み、1917年のロシア革命後は、ソビエト政府が継続して輸送力増強工事を実施した。

これにより、シベリア鉄道の線路設備は改善され、1939年にはアムール川橋梁部分<sup>11</sup>を除いて全線複線化され、さらに電化工事も進められ、現在では全路線の96%が電化されている。

#### (4) ルート

モスクワからウラジオストク（1992年に開放都市）まで9288kmで、途中スヴェルドロフスク（エカテリンブルグ、モスクワ起点1813km、ウラル山脈）・ノボシビルスク（3335km、「新しいシベリアの町」の意）・クラスノヤルスク（4098km、エニセイ川河畔）・タイシェト（4516km、ハム鉄道の分岐駅）・イルクーツク（5185km、バイカル湖）・ウランウデ（5642km、ウランバートルへの分岐線）・チタ（6199km、少し東に満洲里への分岐線）・ハバロフスク（8521km、アムール川橋梁）がある。

#### (5) 線路設備

シベリア鉄道は、帝政ロシア・ソ連時代を通じて、「軍事及び経済の大動脈」だったせいも、1991年のソ連崩壊

<sup>10</sup>特に2月にはバイカル湖が氷結するので、この時は、シベリアの河川で実績のある「氷上鉄道」（氷原に枕木とレールを敷設し、その上に列車を走らせる）で、輸送したという。

<sup>11</sup>アムール川には、1911年に完成した単線の水底トンネルがあるので、「全線複線」ともいえるが、このトンネルは片勾配（西側が低い）である上に、老朽化が激しいとのことで、ハバロフスクからコムソモリスク（ナ・アムール方面（西行）の列車のみ通しているようである。したがって、現在でもアムール川橋梁の前後では、待避貨物列車を多く見かける。

後でもそれに関する情報入手は困難を伴っている。ここでは、簡単に主な諸元のみ記しておく。

- ①軌間は1524mm（5フィート）で、単線のアムール川橋梁（2658m）部分を除いて複線となっている。
- ②軌道は、イルクーツク以東で確認したところ、レール（50kg/mと60kg/m）と木枕木・バラスト（碎石）で構成され、溶接したロングレール<sup>12</sup>は一部のみで、大半は25mの定尺レールであった。
- ③非電化区間は、極東のビキン～ウスリースク間（417km）のみで、全線の96%が電化されていて、モスクワ近郊及びウラル地方は直流3000V、それ以東は交流50Hz、25万Vで電化されている。
- ④全線で色灯信号式自動閉塞<sup>13</sup>を採用している。

### 3. イルクーツクとバイカル湖

#### (1) アンガラ川が流れるイルクーツク

それでは、実際にシベリア鉄道に乗車し、どのような鉄道かを調査することにするが、その前に東シベリアの中心都市であるイルクーツクの様子を、紹介しておこう。

モスクワに約1週間滞在し、ロシア鉄道省などでの調査・打合せを行なった後、出張同行者と別れて、単独行となる。モスクワのシェレメテェボ1空港を18時10分に出発する夜間飛行便（SU729便、TU154型機）に乗り、バイカル湖近くのイルクーツクに向かう。かなりくたびれた老朽機材の窮屈な座席と煙草の煙に苦しみながら、5時間25分の飛行で、午前5時（モスクワとの時差は+5時間）前に到着した。1999年6月15日（火）のことである。飛行機から外に出ると、上着を着ていても寒いくらいだ。通訳兼案内のミケーシンさん（42歳、男性）が出迎えてくれ、アンガラ川河畔のインツォーリストホテルへ行く。早朝は寒いので、自動車の暖房をつけてくれる。シベリアの初夏の朝はこんな気候なのか。

この日は、ホテルで少し休憩した後、イルクーツクに本局のある東シベリア鉄道管理局を訪れ、聞き取り調査をした後、郊外のバタレイナヤ・コンテナターミナル（20フィートコンテナまで取扱いが可能）やイルクーツク機関区CIC（Centralized Traffic Control、列車集中制御）センターなどの諸施設を見せてもらう。ずいぶん親切な対応に加えて、天候も昼間は爽やかな初夏の陽気となり、イルクーツクの印象がよくなる。（写真-3）

夕食後、まだ明るいので、市内を流れるアンガラ川沿

いの遊歩道を散歩する。バイカル湖から流れ出る唯一の河川であるアンガラ川は、水の透明度が高く、実にきれいである。ライラックの薄紫の花が咲き、よい香りが周囲に漂う。それに樹木は新緑に覆われ、緩やかな風に揺れている。いい季節だ。対岸を走るシベリア鉄道の列車のゴトゴト音が伝わってくる。その中心にシベリア鉄道建設の記念碑（オペリスク）がある小公園は、市民の憩いの場となっており、多くの人出である。（写真-4）

#### (2) 世界で一番深いバイカル湖

翌日は、ミケーシンさんの運転するラダ（ロシア製自転車）に乗せてもらい、バイカル湖に行く。バイカル湖までの道路は、舗装された高規格道路であるが、見通し（視距）が悪く、そこを高速でとばすものだから、その恐怖感といったらない。右手に、アンガラ川のダム建設により出来た湛水湖が見え、約1時間で到着する。

バイカル湖は、世界最深（1637m）の湖といわれ、その広さは31万km<sup>2</sup>で、九州や台湾の大きさに近い。湖岸に立つと、海のような湖である。近い対岸でも40kmくらいあり、まるで津軽海峡だ。とにかく大きくて、その広さが実感できない。リストヴァンカの船着き場付近で、魚の燻製を作りながら売っており、それを昼食のおかずを買って、バイカル湖が見下ろせる近くの斜面で、バルティカビールを飲みながら食パンと一緒に食べる。買ったのは、オムリ（サケの一種）とシーク・ハリウス（カワヒメマス的一种）という名の魚で、中でもバイカル湖にしか棲息していないオムリの燻製は、絶品のうまさで、これを食べるだけでもバイカル湖に行く価値はある。バイカル湖周辺は曇りで、やや肌寒い。食後、湖岸に下りて、



写真-3 イルクーツク郊外にあるバタレイナヤ・コンテナターミナルでは、盗難防止のために警備員が巡回していた。（1999年6月）

<sup>12</sup>溶接して、長くしたレールのこと。日本では200m以上のものをいう。線路の保守量が少なく、乗り心地がいい。

<sup>13</sup>閉塞区間に分けた線路に軌道回路を作り、これと信号機を関連させる（「進行」や「停止」を自動的に現示）ことにより、列車運転の安全を保障する閉塞方式。

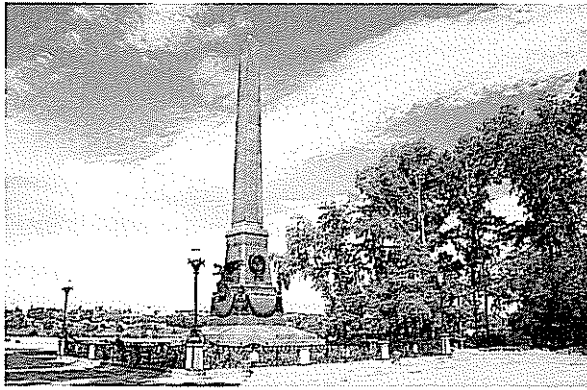


写真-4 イルクーツクのアンガラ川河畔にあるシベリア鉄道建設の記念碑（オベリスク）。午前中に撮ったので、この時はほとんど人はいなかった。（1999年6月）



写真-6 ハンガリー資本により建設されたイルクーツクの中央市場。物が豊富で、賑わっている。（1999年6月）

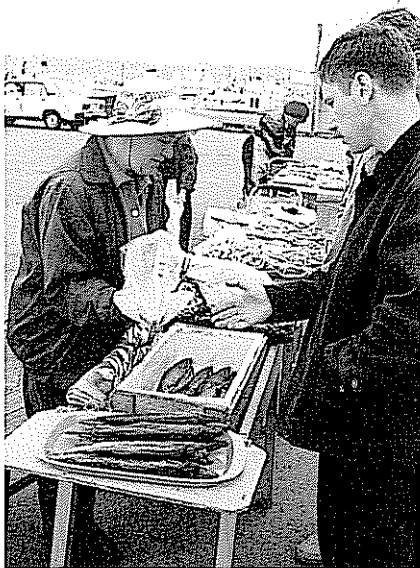


写真-5 バイカル湖岸の船着き場では、燻製にした魚（オムリやシーク・ハリウス）を売っている。中でも燻製のオムリは、絶品である。（1999年6月）

手を洗う。透明度が世界一といわれるだけあって、水は透き通っており、飲むとうまい。（写真-5）

### (3) 中央市場の賑わい

市内に帰ってから、人口65万人のイルクーツクの町の様子を短時間ではあるが見ておく。ここは、東シベリアの文化・工業の中心地で、極東のハバロフスクと並ぶ大都市である。市内中心部は、街路樹の茂るカールマルクス通りを中心に、煉瓦造りの建物が続き、落ち着いた雰囲気、洒落た窓枠のついた木造のシベリア式建築様式の古い民家を見ることも出来る。交通機関としては、バスや自動車を中心だが、古い路面電車が活用されており、大通りを地響きをたてながら走っている。市内では、白



写真-7 1998年に改装され美しくなったイルクーツク駅。（1999年6月）

系ロシア人以外にモンゴロイド（黄色人）のプリヤート人や商売で来たのか中国人を見かける。

ミケーシンさんに頼んで、中央市場へ連れて行ってもらおう。この市場は、ハンガリー資本により、従来のものを現代風に建て替えたもので、野菜や果物・肉・魚・乳製品・干物・茶・キムチなどなど、何でも手に入り、イルクーツクの買物客で大賑わいである。まるで、日本のデパートの食料品売場である。（写真-6）

その日の最後に、アンガラ川を渡った対岸にあるイルクーツク駅に行き、乗車する予定のロシア号（No2列車）の到着・出発時刻<sup>1)</sup>を確認しておく。せっかくなので、もともとは1907年に完成したが、昨年（1998年）改装されたばかりのイルクーツク駅舎の写真を撮り、駅舎内や駅構内を見ておく。（写真-7）

## 4. ロシア号での3泊4日シベリアの旅

「鉄道に乗れば、その国（地域）がわかる」といわれる。

<sup>1)</sup>ロシアの長距離列車の時刻は、駅でも時刻表でも、モスクワ時間で表示されている。現地時間にあわせるには、時差を考慮して足し算をしなくてはならず、最初は「面倒だ」と思っていたが、ロシア号に乗ってみて、時間帯（Time Zone）をいくつも越えて移動すると、その都度時計を修正する煩わしさや修正誤差が出てくるので、1つの時間帯に固定している方が楽なのがよく理解できる。時間帯を7つも移動するロシア号の女性乗務員は、モスクワ時間にあわせた腕時計で通していた。列車の運行を正確に管理するには、この方法が一番である。



というのは、鉄道は、航空機や自動車と違い、その土地の自然や社会・文化などと密接に結びついており、鉄道に乗るだけで、車窓からの風景を楽しめるし、車内ではその土地の人々の息づかいを肌で感じられるなど、その国（地域）の縮図を見ることが出来るからである。

それでは、イルクーツクからロシア号に乗って、シベリアの「現在」を見てみよう。

#### (1) 初日（6月17日）—イルクーツクからチタまで

午前4時前に起床し、ウラジオストクまで同行してくれる<sup>15</sup>、イルクーツク外国語大学のディマ君（22歳）と共に、ミケーシンさんの見送りで、まだ夜明け前のイルクーツク駅へ行く。外気温は、11℃である。

3番ホームから、5時17分（モスクワ時間0時17分。以下括弧内の時間はモスクワ時間）発のロシア号（No2列車）の9号車に乗車。1等（2人用）個室より2等（4人用）個室に乗る方が、鉄道やその人々のことがよくわかるので、今回も2等車（上下2段×2＝4人用）である（切符は事前購入<sup>16</sup>）。乗車口では、ロシア鉄道の小柄な東洋系女性車掌（客室乗務員。名前はオルガ）が、乗客の切符とパスポートを確認してから、乗車させる。低床ホームなので、重いスーツケースを持って狭い階段を乗車するのは、大変である<sup>17</sup>。私とディマ<sup>18</sup>は、第IV個室の下段席（寝台13番と15番）である。お世話になったミケーシンさんにお礼をいう。

5時18分、列車はウラジオストクに向けて出発し、まだ夜明け前で、薄暗いアンガラ川沿いに走る。同室者は、ディマと20歳前後のロシア女性2人（上段寝台の14番と16番。あとでレナとラジャナという名前がわかった）で、早朝列車のせいかな、出発後3人ともすぐにベッドで寝る。

ベッドには、カーテンなど遮るものは何もついていなく、男女同一個室でもみんな平気である。6時過ぎに空が明るくなり、列車は山間部を走る。車窓から外を見ていると、10分おきくらいに西行貨物列車と頻りにすれ違う（ロシア鉄道は、右側通行）。

私は、「車内探検」に出かけ、ロシア人女性乗務員<sup>19</sup>と片言ロシア語と筆談・身振りでも会話をしたり、車内設備を見て歩く。列車編成は、電気機関車（1両）+客車（16両。うち1両は食堂車、もう1両は業務用）で、1等（ソフトクラス）は1両のみで2人/室×9室/両（18人/両）、2等（ハードクラス）は4人/室×9室/両（36人/両）、つまり、このロシア号の定員は486人である。

通路に掲示してある時刻表を見ると、東行ロシア号は、途中71駅に停車<sup>20</sup>し、モスクワからウラジオストクまでの9288kmを154時間52分で走行する。したがって、表定速度<sup>21</sup>は、60km/hとなる。（写真-8）

まぶしい朝日が東から射し込む。トンネルをいくつか抜けると、青いバイカル湖が現れ、列車はスリュジャンカへ向けて、つづら折りのルートを下って行く。7号車の通路側の窓を下げて<sup>22</sup>、バイカル湖の写真を撮る。

7時27分（2時27分）にスリュジャンカ駅に到着。ホームにおいて、物売りを見る。バイカル湖が近いので燻製魚や干し魚が多く、それにピロシキやビール・清涼飲料水なども売っている。朝食用にオムリの燻製（12ルーブル/匹）1匹とピロシキ（25ルーブル/個）2個を買う。7時45分に出発。

ここから約3時間にわたりずっとバイカル湖畔を走る。青い空と白樺の幹（白）、緑の葉、透明な水が、鮮やかな

<sup>15</sup>今回は鉄道施設や列車の調査をするのが目的だったので、イギリス語が出来るディマ君に通訳兼案内としてウラジオストクまで同行してもらうことにした。

蛇足であるが、まだ訪れていない国（地域）で列車に乗ろうとする時、現地在住の日本人から「一人で鉄道に乗るのは危険だ」という「有難い忠告」を受けたことが何度もある。これでは、仕事にならない。今までに世界各地でいろんな列車に乗ってきたが、「危険だ」と感じたことは、ほとんどない（庶民が乗る列車ほど安全）。とかく、その鉄道に乗ったこともなく、単なる「噂」をもとに話をする人に限って、「鉄道は危険だ」ということが多い。

<sup>16</sup>私がインツーリストを介して購入したイルクーツクからウラジオストク間の乗車券（寝台）は、42305ルーブルであったが、ディマがイルクーツクで買った切符を見ると7229ルーブルと約1/6の値段だった。私の外国人価格だったのだろうか。なお、1999年6月時点で1ルーブル＝約5円。

<sup>17</sup>スーツケースなどの大きな荷物は、ベッドの下の空間とか、個室内上部の棚に入れられる。相当の大荷物でも収納可能である。

<sup>18</sup>愛称なので、日本式の「君」はつけない。

<sup>19</sup>各車両に女性乗務員（女性のみ）が2人ずつ乗務（1人が休んでいる間、もう1人が勤務）し、モスクワからウラジオストクまで7泊8日のぶっ続け勤務をする。ウラジオストクで1日休んで、またモスクワまで7泊7日（時差の関係でこうなる）の乗務となる。その後は、2週間くらい休みのようだ。

彼女たちの主な仕事は、乗客の切符検査、乗客の下車駅管理、トイレや通路・個室内 ゴミ箱の掃除、停車前のトイレの鎖錠（垂れ流しトイレなので、駅停車中トイレは使用できない）、乗客へのシート・毛布の提供（有料で、1人分14ルーブル）、チャーイ（紅茶）のサービス（これも有料で、2ルーブル/杯）などである。

<sup>20</sup>時刻表によると、停車時間は、短い駅で2分、長い駅で20分から30分である。短い駅では下車できないが、長い駅では機関車の交換や車両の検査・給水をするので、その間乗客は下車して、食料を買ったり、運動が出来る。

<sup>21</sup>停車時間も含めた2駅間の平均速度。

<sup>22</sup>ロシア鉄道の客車の窓ガラスは一般に汚く、窓を開けないと、きれいな写真は撮れない。また開く窓と開かない窓があるので、写真を撮る場合は事前に調べておく必要がある。だが、冬季は車内暖房（厳冬のシベリアでの停電を考慮して、各車両ごとの石炭暖房を採用しているようだ）のためにすべての窓に鍵がかけられ、駅間でのよい写真は期待できない。

この時は、私たちの9号車は通路が反対側にあつたので、通路がバイカル湖に面した7号車（1等車）に行き行って撮った。

写真-8 ロシア号の車内に掲示してある時刻表。モスクワからウラジオストクまでの東行ロシア号は、9288kmの間に停車駅が71駅あり、154時間52分（7泊8日）で走行する。この時刻はすべてモスクワ時間で表示してある。（1999年6月）

色の対比をなし、実に美しい。たぶん一年で一番よい季節だろう。このような景色に見とれながら、通路にずっと立ったまま車窓を眺める。このあたりでも貨物列車と頻繁にすれ違う。レール（1本25m）の通過本数で列車の速度を測ってみると、93km/hである。フェリーの設備が見えるのは、ムィソヴァヤであろうか。（前出の写真-2）

11時前に個室に戻る。他の3人は、寝息も立てずに静かに寝ているので、一人で遅い朝食をとる。最高の景色を見ながら、スリュジャンカ駅で買ったオムリの焼製とピロシキに舌鼓を打つ。

ロシア号は、バイカル湖に別れを告げ、山がちな風景の中を走る。青空と白い雲、白樺林が続く。

ウランウデ近くになると、約50分前に女性乗務員が同室の女性2人を起こしに来て、乗車時に預かっていた切符を返す。レナとラジャナは起きて、下車の準備を始める。ディマの通訳で聞くと、イルクーツクのコンサートに行っていたようで、コーカソイド（白色人）のレナはダンサーで、モンゴロイド（黄色人）のラジャナは歌手とのこと。ラジャナはブリヤート人で、顔かたちは私たち日本人と大差がないので、親しみを感じる。ラジャナは、昨年北京に3ヶ月いたとかで、中国語も話す。

12時47分（7時47分）、定刻にウランウデ駅に到着。ここで2人は下車時、「ダスヴィダーニア」、「再見」といって別れる。私も下車し、ホームの様子とか駅舎・機関車をカメラに取る。このような長時間停車駅では、客車への給水や車両（台車・車輪）の打音検査が行なわれ、ハンマーで叩く「カッ（軸箱）、チーン（車輪）」と

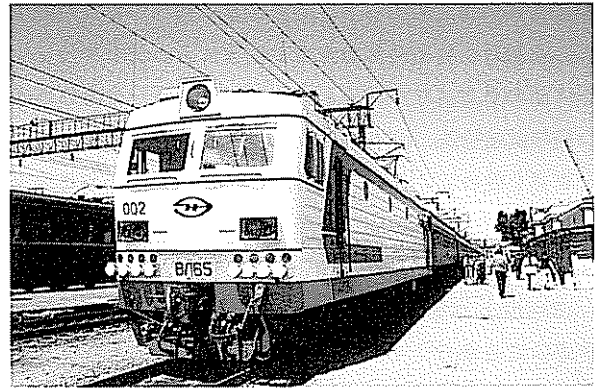


写真-9 ウランウデ駅に停車中のロシア号。シベリア鉄道は全線の96%が電化されており、ここでも電気機関車（VL65）が牽引している。（1999年6月）



写真-10 長時間（20分～30分）停車駅では、機関車が付け替えられ、各車両の台車や車輪の打音検査、タンクへの給水が行われる。シベリア鉄道は、低床ホームで、車内に入るのに階段を上らなくてはならず、重い荷物を持っていると大変である。（ウランウデ駅、1999年6月）

いう音が繰り返し聞こえる。（写真-9、10）

13時5分（8時5分）、これまた定刻にウランウデ駅を出発。ウランウデ周辺はステップ地帯で、樹木は少なく、なだらかな山並みが続く。少し行ったところに、ウランバートルへの分岐線があるはずだが、確認できず。ブリヤート人の男が新聞や雑誌を車内で売り歩いているが、もぐりの車内販売かもしれない。線路脇では保線作業員をよく見かけ、踏切では女性踏切番が働いている。青い空に白い雲がぽっかりと浮かぶ。

昼食には、ディマ持参の鳥空揚げとサラミ・ライ麦（黒）パンを2人で食べ、チャーイ（紅茶）を飲む。

昼食後、通路に掲示してあるロシア号の時刻表を書き写すが、慣れないキリル文字を挿れる車内で書くので、疲れる。半分書き写し、少し休む。時々、乗客が時刻表を見に来て、次の停車駅などを確認する。女性乗務員が通路の絨毯の掃除をし、裏返して、掃除機をかける。室

内もきれいにしてくれる。その後、中断していた時刻表写しを続け、約1時間でやっと完了する。ディマは、ロシア語のクロスワードをしたり、この旅行後にあるドイツ語の試験勉強。(前出の写真-8)

車窓を眺めていると、線路南側にキロ程標<sup>23</sup>があるのを“発見”する。14時55分(9時55分)に5765km地点のキロ程標を通過する。

16時29分(10時29分)、ペトロフスキー・ザヴォードに停車。ここから、モスクワとの時差は6時間となる。また、この駅までが東シベリア鉄道管理局管内で、ここを出ると、ザバイカル鉄道管理局管内となる。ここでも電気機関車の付け替えと車両の打音検査。16時45分、出発。

車内は、西日で暑くなってくる<sup>24</sup>。北側に錆びてボロボロの貨物設備が見える。白樺が少なくなり、松林となる。所々にスレート葺き屋根の木造家屋の集落があり、木柵で庭や畑が囲まれている。西行貨物列車とよくすれ違う。午後のけだるさもあり、規則正しいレールの雑音音を聞いていると、眠くなってくる。保線作業員を見かける。

同じ車両の韓国人の若者は、車両端に設備されているサモワール(湯沸かし器)の湯でインスタント麺を作って食べている。北側(5884km)に軍用飛行場があり、ミグ戦闘機(使用されていないようだ)が何機も見える。南側(5900km)は、ヒロク川に沿い、高盛土の上を走る。青い空と白い雲、緑の山、若草の生える湿地帯、雲と樹木が映る川、と色鮮やかである。まさにシベリアの初夏である。所々に「開拓村」のような集落を見かける。車内が西日で暑くなったので、トイレに行き、顔を洗ってくる人が幾人もいる。

19時30分(13時30分)、ディマと夕食を食べることにする。5号車にある食堂車に行き、バルティカビール<sup>25</sup>(No.4)(15ルーブル/本)を2本買い、昼の残りの烏空揚げ・サラミ・黒パンを食う。

ヒロク駅・モグゾン駅と停車して行く。このあたりは、第二次世界大戦後にシベリア抑留日本人が強制労働(森林伐採など)をさせられ、現地で死んだ多くの人たちの墓地(日本人墓地)が残っているという。モグゾン駅では、穴があいた布製の靴を履き、ボロのセーターを着た、

ひどく貧しそうな7~8歳の少女や5~6歳の男の子が弟を連れて、乗客に物乞いをする。駅の物売りは、ピロシキ・ワレニキ<sup>26</sup>・ビール・ウォッカ・韓国風インスタント麺などを売っている。

白樺は少なく、カラ松やモミなどの針葉樹の林が続く。シベリア鉄道の橋梁は、鋼橋(トラス橋)が多い。バラスト(碎石)もよく入り、木枕木交換も行なわれていて、線路の保守は「合格」である。

岩盤の切り通しを通過(6100km)。切り取られた山を見ると、薄い表土の下はすぐに岩である。このような岩盤を掘削したり、湿地帯での盛土工事は大変であったろう。

車内の乗客は、ゆったりとした普段着(体操服や下着にガウンを羽織るだけ。または夏なので短パンツ)にサンダル履きで、歩き回る。女性乗務員も制服など着ないで、普通の服や体操着で乗務し、停車駅に降り立つときだけ、“時として”制服の上着を着る。

22時30分(16時30分)、もう太陽は西の山に沈んでしまったが、空はまだ明るい。もぐりのような物売り男が、新聞や雑誌・本を個室に置いて行く。乗客が見て気に入れば、それを買うシステムのようなのだ。

23時20分(17時20分)、高緯度のシベリアでもさすがに外は暗くなり、左手に大きな湖(ケノン湖)が見え、チタの町灯りが近づいてくる。

23時32分(17時32分)、軍事関係施設の多いチタ駅<sup>27</sup>に到着。車両の入口では、女性乗務員が懐中電灯で照らし、乗客の切符を確認している。ここで、今までディマと2人だけだった私たちの個室に親子2人連れが乗り込んでくる。大きな荷物(買ったばかりのコンピューター)持参なので、個室内の荷物置場に入れるのに時間がかかる。娘の母親らしい女性が、車内まで見送りに来て、別れを惜しむ。

列車が出発し、荷物の整理が一段落してから聞くと、30歳くらいの父親はアンドレイといい、ロシア軍の自動車輸送部隊の士官で、その娘のアリーナは小学校1年生の7歳である。チタでの8年間の勤務が終了し、ウラジオストク近くのウスリースクの実家へ帰るとのこと。

もう深夜なので、ベッドにシーツと毛布を敷き、寝る

<sup>23</sup>シベリア鉄道の南側(片側のみ)。ハバロフスク・ウラジオストク間は西側)に、モスクワからのキロ程が1kmごとに表示してある。キロ程標の表と裏では数字が1km違っているが、これはモスクワからの線路を1kmごとの「小区間」に区切って、第n区間の西側入口には(n-1)、その裏にはnと表示してあるからである。この例でいえば、東行列車から見ると5765km、西行列車から見ると5766kmとなっている。これは、東行・西行ともに、そのキロ程は「その区間の終了」を示しているのである。さらに100mごとの標識もあり、列車の所在地を確認するのに非常に役にたつ。

<sup>24</sup>1等車には冷房が入っているようで、涼しかった。2等車では冷房が入れられたり、切られたり、切れるととても暑い。

<sup>25</sup>サンクトペテルブルグのビールで、番号がついており、4番は黒ビール。

<sup>26</sup>水餃子によく似ており、中身がキャベツである。中が肉のをペリメニという。

<sup>27</sup>このチタ駅は「チタ2」駅で、「チタ1」駅は、貨物駅である。このように数字を添付した駅名をロシアの中核都市では、よく見かける。チタの東107kmのタルスカヤ駅からザバイカルスク・渦洲里(中国)への分岐線が出ている。

準備をする。アンドレイは軍服の上着だけを脱ぎ、上段に横になる。同室のロシア人3人は、トイレに洗面に行った様子はなく、そのまま寝ているようだ。上段ベッドにうつぶせになり夜行列車の車窓を見るアリーナ。暗い空には、三日月が浮かぶ。

あつという間に終わったロシア号の初日であった。

(2) 第2日(6月18日)ーチタからスコヴォロディノまで

6時30分(0時30分)に起きると、もう夏の背空が広がり、樹木のあまりない山間部を走行中である。

6時58分(0時58分)にチェルヌイシェフク・ザバイカルスキー駅に停車。15分停車なので下車すると、寒い。早朝のせい、ホームには物売りは出ていない。打音検査の「カッ、チーン」が響く。食堂車に積んであった大量のビールがホームに下ろされている。先頭まで歩き、電気機関車の交換を見る。7時18分、出発。アリーナはもう起きて車窓を見ているが、ディマとアンドレイはよく寝ている。

時刻表にない停車があったので、どうしたのかとデッキに行く。ドアが開いていたが、踏板が階段を塞いでおり、下りられず。デッキには爽やかな風が吹き込んでくる。白樺の新緑が風に揺れ、太陽の光がそれに当たりキラキラと輝く。女性乗務員のオルガが黄色い花を取ってくると、それについて蜂が入ってくる。142両もの貨車を牽引する長大貨物列車とすれ違う。その直後に、約30分の停車で出発。

12時近くなり、ディマがやっと起きてきたので、朝食兼昼食とする。ディマがイルクーツク駅前のキオスクで買った韓国風インスタント麺とアンドレイ持参の烏空揚げ・ゆで卵・牛肉・ライ麦パンを食べる。最後はチャーイ(紅茶)。

食後、アンドレイが食堂車でよく冷えたビール(バルティカNo.9)を買ってきて、塩辛い干し魚をつまみに飲む。その後ディマはドイツ語の試験勉強を続け、アンドレイは自動車雑誌を読む。列車は、針葉樹林帯を走る。

13時58分(7時58分)、モゴチャ駅に到着。14分の停車で出発。次第に室内は暑くなってくる。ここらあたりでも、保線作業を見かける。

15時42分(9時42分)、アマザル駅に到着。ここで西行ロシア号(No.1列車)とすれ違う。この間にアンドレイが、さらにビールを3本買う。15時55分、出発。

山岳地帯をロシア号は、低速で進んでゆく。ディマは、相変わらずドイツ語の勉強。こうして乗車していると、時間感覚が麻痺してきて、次の停車駅まで3時間くらいあっても、そんなに長く感じないようになる。窓の外に

展開するシベリアの風景を追っていると、いつしか時間は経ってゆく。ただしロシア人は、見慣れた景色なので退屈なのか、ベッドに横になっていたりと、トランプやチェスをしたり、読書をして時間をつぶしている。車内には、ロシアの流行音楽が流れる。

ここでロシア号のトイレについて書いておく。各車両の両端に1箇所ずつ、つまり各車両に2箇所トイレはあり、トイレ兼コップなどの洗い場(水と温水はよく出る)として使われる。垂れ流しトイレは、女性乗務員がよく掃除しているので、「汚い」と感じることはほとんどない。ただし、トイレトペーパーは、運がよければついてくることもあるが、ほとんど無いと考えて持参することをお勧めする。長時間停車駅では、使用できないように女性乗務員が鍵をかけるので、時刻表で確認するなどして、タイミングを見て使用する必要がある。

ただしシャワー設備はないので、ロシア号乗車中は、シャワーは浴びられず、顔や手・足を洗う程度である。女性乗務員室脇のトイレには、電気掃除機やトイレ掃除用のゴム手袋・シャンプーがおいてあり、洗濯した夏の制服が干されていることもある。シャンプーがあるところを見ると、「洗い場の蛇口を外し、ゴムホースをそこにつけて女性乗務員は洗髪する」という“噂”もうなずける。1週間もの長期間乗務では、それも有り得るだろう。

17時45分(11時45分)、エロフェイ・パーヴロヴィッチ駅に停車。ピロシキ・ワレニキ・ふかしたジャガイモ・パン・南京豆・ひまわりの黒い種(食用)・サラダなどを売っている。20分停車で出発。(写真-11)

ロシア号はタイガ地帯を左右に曲がりながら走ってゆく。ここで長大列車の走行風景を車内から撮る時の注意事項を書いておく。(前出の写真-1)



写真-11 長時間停車駅には、このような物売り(主に食べ物や飲み物)が出ており、食料に困ることはない。運動と気分転換を兼ねて下車する乗客が多い。(エロフェイ・パーヴロヴィッチ駅、モスクワから7119km。1999年6月)

- ①カーブ区間でも樹木や電化柱に邪魔されることがある。
- ②長大編成の後部の方がいいとは限らない。先頭部分が隠れたり、車両が小さくなりすぎることがある。
- ③天候。特に光線の向きを十分に考慮する必要がある。
- ④何よりもシャッターを押すタイミングが肝心である。躊躇してチャンスを逃すと、次の場所を探すのに苦労する。

また夕食の時間が来たので、食堂車にビールとウォッカを「買い出し」に行く。食堂車の写真を撮らせて欲しいと主人に頼んだが、「個人営業だから写真はダメ」と断られる。

まず、ウォッカで乾杯。ロシア人は、コップに1/3くらい入れたウォッカを一気に飲み干し、息を吐きながら「ハラショー」という。私は少しずつしか飲めない。その後、バルティカビール(No4)を飲み、アンドレイ持参のチキン味の韓国風インスタント麺とゆでたジャガイモ・ゆで卵・牛肉・鳥空揚げと、昼と同じような食事内容となる。仕上げは、チャーイ(紅茶)。(写真-12)

またしても夕暮れが近づいてきた。停車駅と食堂車でさらにビールを買ってきて、飲みながら、小話(アネクドート)や雑談をする。もうすっかり親友のようにうちとけて、楽しいひとときを過ごす。外は暗くなり、貨物列車と時折すれ違う。夜空には、今夜も昨夜と同じ三日月が出ている。24時頃寝ることにする。同室のロシア人3人は、今晚もトイレに行かず、顔も洗わずに寝る。

(3) 第3日(6月19日)ースコボロディノからヴァゼムスカヤまで

6時前に目覚めると、まぶしいくらいの朝日である。通路で外の景色を見ている男性が2人。

スヴァヴォドヌイ駅で、コート姿の女性が3~4人私たちの車両に乗ってくる。早朝は、やはり寒そうだ。

列車はロングレール区間を走行する。このロシア号の車両間の移動には、各車両端にドアが3箇所ずつあるので、ドアの開閉だけでも大変である。これは、冬季の防寒対策も兼ねているのだろう。また車内での喫煙は、各車両の片端にあるデッキだけで可能で、客室(個室)内は、禁煙である。日本でならこっそりと客室内で吸う人もいるだろうが、ロシアの喫煙者は、このルールをよく守っていた。

白樺林<sup>②</sup>の隙間から麦畑が見える。朝食にラーメンを食べる人が、サモワールに湯を注ぎに行く。通路(幅約75cm)に立って外を見ていると、太った人とのすれ違い



写真-12 4人部屋の2等個室で、3日間一緒にロシア号の旅をしたディマ(左)とアリーナ(中央)・アンドレイ(右)。持参の食料やインスタント麺を食べながらの列車の旅である。(1999年6月)

は窮屈だ。空は、曇ってくる。

こうしてロシア号内で「生活」していると、日本でも30年ほど前までであった長屋の雰囲気(または列車の旅)で、ロシア人の生活や旅行の様子がよくわかる。気がついたことを記しておこう。

- ①食料持参で乗り込み、同室のみんで分けて食べる。食堂車は高いので、減多なことでは行かないようだ。
- ②長時間停車駅ごとに物売りが出ており、そこでも必要な食料は調達できる。
- ③トイレは共同使用で、洗い場としても使われる。
- ④乗客は普段着で歩き回り、実に庶民的である。また隣近所の個室間の交流も多く、子供達はすぐに仲良しになる。
- ⑤個室は、夏場は暑いせいか、開け放たれていることが多く、寝ているのを外から見られても平気である。まるで、ロシア人の家庭に滞在しているような環境である。ここらあたりでは、すれ違う列車本数がぐっと少なくなってくる。

10時21分(4時21分)、アルハラ駅着。朝のせいか、新聞を買う乗客もいる。車両入口に立つ女性乗務員たちは、上手に歯で種の殻を割り、中身を食べて、殻を地面にペッと吐き出す。ここから極東鉄道管理局管内に入る。10時48分、発車。次の停車駅からモスクワとの時差が7時間帯に入る。

暫くして、約1kmのトンネルを通過。スピーカーからロシアの流行音楽が流れる。アリーナは、おやつ代わりにリンゴをよくかじる。また2km弱のトンネル、短いトンネルが続く。そのトンネルの両端にある櫓の中では、鉄道警備兵が見張っている。

<sup>②</sup>白樺は、防風目的のための人工林も多い。

昼食に、私が持参した日本のインスタント焼ソバを各人に配り、食べると、アンドレイもディマも「うまい」といってくれる。昨夜の残りの生ぬるいバルティカビールを消化する。

再び貨物列車（タンク車・木材など）と頻繁にすれ違うようになる。「開拓村」のような集落を通過。さらにトンネルが2箇所ある。ロシア音楽と規則正しい車輪の転動音を聞きながら、ベッドに寝ころがって、車窓に広がる緑のタイガ地帯を眺める。(写真-13)

ビラ駅に停車。今までずっと曇りだったが、晴れてくる。西行きのコンテナ・ブロックトレインも停車中。各車両（台車）に20フィートコンテナが3本（個）ずつ積んである。でも編成が長すぎて、両数は確認できず。いつもの品物に加えて、アイスクリームや蕨も売っている。いよいよ次の停車駅は、ハバロフスクだ。

通路で子供たちが遊び、スピーカーからは、ラジオのニュース（モスクワ放送か？）が流れてくる。通路の開いた窓脇で遊んでいたアリーナは、父親のアンドレイに「危ない」と厳しく叱られ、ベソをかく。湿地帯を走る。ディマは、食べているとき以外は、ほとんどベッドに横になり寝ているが、ドイツ語の試験は大丈夫だろうか。

16時53分（9時53分）、ピロビジャン駅停車。ウラジオストク発ハリコフ（ウクライナ）行きの客車列車とすれ違う。5分で出発。またすぐに西行ロシア号とすれ違う。17時（10時）の時報とラジオのニュースが流れてくる。ディマとアンドレイは、一緒にデッキに煙草を吸いに行く。車窓から見える並行道路を走る自動車は、3台のみ。

17時半頃食事をする。4食連続のインスタント麺で、少し胸焼けがしてくる。アンドレイ持参の赤かぶとトマトの酢漬け、パン・クッキーを食べる。そろそろハバロフスクが近いのか、下車準備をする人が多い。

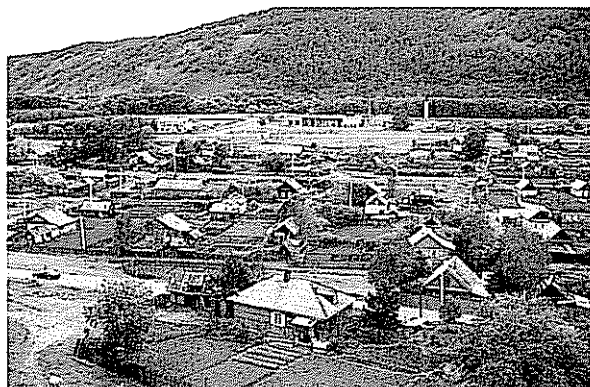


写真-13 モスクワから8190km付近（ハバロフスクまで約340km）のオブルチエ駅を出たあたりの木造集落。まさにシベリアの「開拓村」である。(1999年6月)

アムール川橋梁（撤去中の旧橋梁）の写真を撮りたかったので、北側の窓が開く7号車（1等車）へ再び行く。青いアムール川の向こうにハバロフスクの町が見えてくる。19時（12時）、アムール川橋梁にさしかかる。1998年11月から供用開始されている新橋梁の下段階（単線）を走行する。下流方（北側）にある旧橋梁の上部工は撤去作業中であるが、弦材に邪魔されて写真がうまく撮れない。アムール川はゆったりと北に流れ、大型貨物船が浮かんでいる。約5分で渡り終えると、右岸方陸上部でも鉄道警備兵が見張っている。(写真-14)

長さ300mくらいのトンネルを抜け、約10分走ると、ハバロフスク駅に到着する。ここまで来ると、ウラジオストクまでもうすぐ近くに感じる。駅前広場には、この地を17世紀に「探検」したハバロフの像がある。31分停車して、19時51分（12時51分）に出発。高層アパートが立ち並び、緑が多い。地形は起伏している。

今晚が最後の夜なので、「宴会」のために、アンドレイと食堂車に行き、モスクワウォッカ（100ルーブル/本）1本とバルティカビール（14ルーブル/本）3本にサラミやハムのつまみを買う。つまみが予想外に高く、アンドレイが主人に文句をいうが、仕方ない。やはり食堂車は、一般ロシア人にとっては高いのである。個室に戻り、アンドレイとディマと乾杯。彼らは、ウォッカを一気飲み。子供のアリーナまでビールを少し飲む。

ヴァゼムスカヤ駅停車時に下車して、オショートル（川魚）の燻製（30ルーブル）を買う。食べると、脂がのっていて、酒のつまみに最高だ。停車中アンドレイとディマは、ウォッカをもう1本とビールを3本買っており、発車後は酒盛りとなる。アンドレイの勧めで、ウォッカ

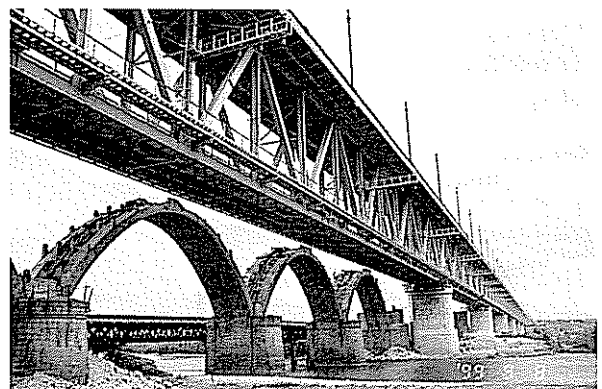


写真-14 鉄道・道路併用橋のアムール川新橋梁（手前、2658m）。鉄道（下段、1998年11月供用開始）は単線、道路（上段、1999年11月供用開始）は2車線である。向こうに見えるコンクリートアーチ部分は、従来のアムール川橋梁（2593m）のもので、現在上部工の解体・撤去作業が行なわれている。(1999年9月)

を飲んだ後に、酢漬けトマトの汁を飲むと、なかなかいける。外は、いつの間にか日没となり、暗い。酒の勢いで、そのまま寝込む。

(4) 第4日(6月20日)ーヴァゼムスカヤからウラジオストクまで

6時前に女性乗務員が、個室のドアを鍵で3~4度ノックし、起こしに来る。もう1時間でアンドレイたちが下車するウスリースクである。外は雨降りなのか、1駅手前のシビルツェヴォ駅に停車した時に傘をさしている人を見かける。外はまだ薄暗い。4人とも起床し、アンドレイとアリーナの下車準備を手伝う。アリーナは、アンドレイに命じられ、ゴミ捨てをする。チャーイ(紅茶)を飲むと、目が覚める。アンドレイとディマは、「連れ煙草」。その後、着替えをし、アンドレイは再び軍服姿に戻り、外は寒いので、アリーナは上下の防寒着を着る。最後に、残ったバルティカビール1本を3人で分けて、「別れの乾杯」をする。数えてみると、3泊4日でビール大瓶(500ml)24本、ウォッカ(500ml)3本を3人で空にしたことになる。窓の外を見ると、架線(電車線)がなく、ピキン~ウスリースク間は非電化であることを確認。

7時3分(0時3分)、ウスリースク駅に到着。外は小雨が降っており、半袖では寒い。コンピューターの入った大きな段ボール箱を2つ持つアンドレイには、兄が自動車で迎えに来ている。駅のホームで、アンドレイと右左右と3回頬をくつつける別れの挨拶をする。アンドレイの頬ひげが伸びているので、痛い別れである。私の眼鏡に雨の水滴がつく。アリーナとは、「ダスヴィダーニア」。7時25分、アンドレイとアリーナをホームに残して、ロシア号は出発。「ダスヴィダーニア！」

ディマは、再び寝込む。そろそろ私たちも長かったロシア号の旅を終わりにしなくてはならない。乗客はみんな下車の準備。女性乗務員のオルガは、空室やトイレの掃除をしている。ディマは起きて、韓国風インスタント麺をまた食う。最後に2人でチャーイ(紅茶)を飲む。下車準備の終わった人たちは、通路に立って車窓を見ている。

約1kmのトンネルを抜ける。ウスリースクから南も交流電化区間である。9250km地点を通過。西側に大きなアムール湾が見えてくる。どんよりと曇って寒そうで、ウラジオストク郊外の駅で見かける乗客は、みんな長袖の

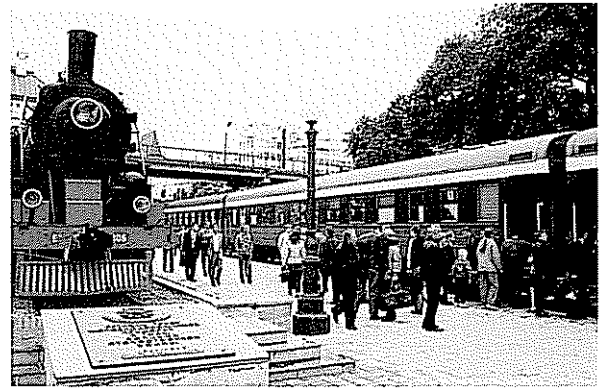


写真-15 ウラジオストク駅に到着したロシア号。この駅のホームには、キロ程標があり、「9288」と記されている。(1999年6月)

上着やコートを着ている。マドンナの歌が車内に流れる。ウゴリナヤ駅に短時間停車。

もうウラジオストク郊外のアパートや家並み・工場が見えてきて、9287kmのキロ程標を過ぎる。女性乗務員が、トイレに鍵をかける。「トーマスクックの時刻表」にはウラジオストクまでのキロ程が9297kmと表示してあり、あと10kmあると思っていたら、もうウラジオストク駅構内で、定刻より16分遅れただけの9時33分(2時33分)に到着。やはりウラジオストクまでのキロ程は、9288kmで、9297kmは営業キロかもしれない。(写真-15)

ウラジオストク駅は、ザルビノ港の調査に来て以来3年ぶり、駅の改装も終わり、きれいになっている。下車してから、乞食少女がずっとつきまとう。

この後、ヒョンデ(現代)ホテルに行き、1階にあるサウナにディマと入り、3泊4日の汚れを洗い流す。

こうして、シベリア鉄道に乗車してみると、設備的には老朽化している点も見受けられたが、その地上設備といい、保守の状態、列車運行の点で、やはりロシアの大動脈にふさわしいものであった。

(1999年11月13日記)

#### 主な参考文献：

1. 浅井勇、『シベリア鉄道』、教育社、1988年3月。
2. Bryn Thomas, "Trans-Siberian Handbook", Trailblazer Publications, 1997.
3. 和久田康雄・廣田良輔、『東ヨーロッパとオセアニアの鉄道』、吉井書店、1996年7月。
4. 井上勇一、『鉄道ゲージが変えた現代史』、中央公論(中公新書992)、1990年11月。

# 経済交流部だより

## SLB復興について

ERINA経済交流部 部長代理 佐藤 尚

この10月、SLB関連調査で3週間程東シベリアを中心に出張した。シベリア鉄道の歴史、現況等についてはこの号の別項で、同じ調査に参加された社団法人海外鉄道技術協会国際情報部長・秋山芳弘氏が論じておられるので、そちらをご参照いただきたい。ここではロシアの各鉄道管区がどのようにSLBを見ているか、ロシア国内貨物との連携が可能か簡単に述べてみたい。訪問した管区はクラスノヤルスク、東シベリア（本部イルクーツク市）、ザバイカルスク（本部チタ市）の3管区、訪問した駅は貨物取扱駅が中心で6駅である。調査の要点は幾つか有るが、本題に関与するのは地方発着コンテナ（20フィートあるいは40フィート）貨物の有無、コンテナ取卸機器の能力、タリフ及び運賃の取受等である。

まず地方発貨物については在来・非コンテナ貨物、具体的には木材、鉱石、石炭等原材料が中心で、最終完成品としての工業製品は稀である。着については一部コンテナ貨物もあり軽工業品、食品、雑貨などである。但し内貨については20フィートでは無く、5、3、2フィートといった大規模な施設を必要としない小型のコンテナでの輸送が主流である。クラスノヤルスク、イルクーツク、チタは20フィートコンテナの取卸が可能との事前情報で、今回の実地調査地として選択したが、20フィートを扱えるクレーンは各駅とも2、3機設置されているが、扱い貨物量が少なく、あまり稼働しているようには思えなかった。チタのみは40フィートも扱える大型クレーンがあったが、ここは軍事施設が多く、軍関係の貨物を取り扱うためではと想像された。

SLBのブロックトレインについて言えば、沿海州のポストーチヌイ港で編成された列車がロシアの西側国境途中で停車することは、機関車の付け替え以外には無く、途中駅で編成替が行われることは無い。途中の管区を素通りするだけである。

SLB関連の運賃収入は、モスクワが取り仕切っているようで、各地方管区に一部が還元されているとは考えがたい。地方発着の在来貨物の運賃についても異口同音に運

賃体系の複雑さを盾に教えてもらうことは出来なかった。運賃については詳細情報を得ることができなかったので類推するしかないのであるが、太宗貨物については各鉄道管区が各荷主と交渉し、有る一定期間の輸送量と引き換えに個別に運賃を提示しているのではと想像された。多分1列車を編成できるだけ以上の貨物量を太宗貨物と定義するのであろうが、それ以下の貨物量の荷主に関しては運賃を高めを設定するか、輸送日数を厳密にギャランティーしないとといった譲歩を要求しているものと思われる。

貨物列車の時刻表について質問したところ、旅客列車とは異なり時刻表がないとの返事を数ヶ所受けた。日本の場合は客車同様貨物列車にも時刻表はあり、日本の常識からはかけ離れているが、太宗荷主との輸送条件では、輸送日数についての精密な取り決めは無く、前後にある程度幅の有る輸送日数にて取り決めがなされているものと思われる。輸送を担う各管区はダイヤの隙間に列車を入れこみ、運行を実施しているものと思われる。複数管区に跨る輸送については、運賃の分配、輸送日数の遵守といった決まりがあるのであろうが、それが明文化されているのかは未見である。ロシア経済の落ち込みゆえ、各管区では輸送能力の50%も利用されていないため、現状輸送日数遵守はそれほど困難なことでは無いであろう。

SLBは、原則ノンストップで白ロシア、フィンランド国境まで疾走し、例外的に時刻表に基づいて運行がなされている。途中の通過管区から見れば、自分達の関与しないところで時刻表、運賃が設定され、特に作業を要求されるわけでもなく、自分達が関与する輸送の大いなる邪魔になるわけでもなく、ほとんど関心がないものと思われる。利用者や、モスクワの中央管理部門からすれば途中で止まって、どこかの操車場に迷い込み、輸送日数厳守に支障がきたすことを恐れるわけであるから、勢いノンストップで疾走することを望むのである。よってSLBとロシア国内輸送を連携させることは不可能に近い。外国人の目からは、もしSLB関連貨物量が不十分であれば、途中で発生する国内貨物を融通して効率的な運行を実現す



ればと単純な発想をし勝ちであるが、前述のようにロシア国内、特にシベリア、極東地域発生のコテナ貨物は少なく、輸出入関連貨物をもっと少ない。在来貨物にしても問題が発生する。SLBのブロックトレインは例外的に定時運行をしているが、その定時制に併せた国内輸送が実現できるのではと考える勝ちであるが、現実には逆で、定時制が破壊されるのである。定められた時間までに約束通りの作業が実現することは無いと言っても過言ではない。結局SLBを復興するためには、外国の荷主が一時期に、一定量（ブロックトレイン編成に必要なコテナ量、最低でも100TEU）の貨物を用意する必要がある。

ロシア国内向け、特にヨーロッパロシア向けにシベリア鉄道を利用したらといった議論もあるが、鉄道利用の場合、関税が高騰するといったロシア特有の問題以外にも、量の確保が重要な問題となるであろう。そして量の確保は海外の荷主任せであり、定時制の遵守、輸入貨物のセキュリティー面（地方の操車場に長期間貨車を留置すると盗難の危険が生ずる）からもロシアの内貨との混載輸送はあてに出来ないのである。

さらにロシア国内貨物を当てにすることは将来に禍根を残すことになる。これは運賃建の件でも説明したが、モスクワと地方との軋轢、あるいは地方間の軋轢である。発地管区、通過管区、着管区、モスクワ中央間で如何に運賃が配分されるのかと言う問題である。因みにロシア発輸出についての鉄道運賃を聞いたところ、同じく複雑で、荷送人の国籍が関与してくる。すなわち純然たるロシア人（企業）か、合弁か、完全な外資かにより運賃が異なって来る。合弁の場合も合弁の内容で大きく異なって来る。考え方は運賃支払い能力のある荷主から奪取せよで、外資は真っ先に狙われる。同一商品同一単価ではないのである。現在は基本的にモスクワが運賃収入をすべて管理し、各地方管区へ配分するといった方式で妥協が成立しており、例外的に一つの管区内で完結する輸送、あるいは隣接する管区間のみで完結する輸送のみが100%各地方管区の収入になるのかもしれない。原則モスクワからの一方的な還付で、各管区が還付額について抗弁できるようなシステムでは無いと思われる。

ソ連崩壊直後、各管区が自己の利益になる輸送を優先し、SLBを始め、ロシア全土にかかわる輸送がストップするといった事態が発生した。もっと分け前を増やせといった議論であった。現在ではモスクワが運賃配分を調整するといった形で妥協がなされており、輸送がストップすることは無い。極端な民営論者が唱えるようにロシア国鉄を民営化することに、著者は断固反対である。それ

はSLBに対しても大ダメージを与え、鉄道システムの終焉を意味することになる。ロシアは各地域がアウトルキー（自給自足）な経済運営ができるような構造になっておらず、原材料供給地と生産現場が遠く離れた場所にあり、鉄道をはじめとし、長距離国内輸送は極めて重要である。このような生産構造を無視して、輸送部門だけの民営化、地域分割は不可能であり、旧ソ連の負の遺産との誇りは免れないが、モスクワが全土を一括的に管理するシステムが短中期的には不可避なのである。

長期的にはロシアの生産構造をどうするのか、それは又連邦制度を如何にするのか、中国のように豊かになれる地域（州）から豊かになれると経済政策の権限を中央から地方に委譲するのか、あるいは富裕州が貧困州を扶養することを中央の指令の下実施するのかといった議論に結びつくのであろうが、ここでは鉄道輸送を述べているのでこの位にしておく。いずれにせよ無計画な民営化、地域分割は混乱以上に鉄道輸送の死を招き、それはロシアの地方の脆弱化を加速する。現状では地方の鉄道輸送者は貨物の増大が経済の振興と密接に連携していることを忘れ、目先の運賃収入に目を奪われ、結果として産業衰退を導くといった関連に頭を働かせる余裕がない。SLBを始めとしてロシア全土が関与する輸送を発展させ、その余波で地方間の輸送を活性化する方策が順序として正しいものであり、その逆は機能しないのではと考えられる。勿論経済復興が先にある問題ではあるが、その中で輸送は如何にあるべきかと言う観点から述べたのである。

ロシア鉄道の復興はモスクワを中心とした現体制で押し進めることが肝要であり、モスクワを中心としたヒエラルキーな指示体系が必要なのである。そしてその体制は現存し、完全と言えないが機能している。問題は輸送すべき貨物が海外にあり、その輸送にSLBが関われない点にある。一企業にとりロシアの経済復興、鉄道復興は問題外かもしれないが、広大な領土、資源を有し、軍事力を温存し、何よりも地理的には隣国であるという特質を考慮したとき、幾ばくかの貢献の意味でSLB利用も検討すべきではないかと考える次第である。SLB復興のために日本はどうすべきかについては別の機会に幾つか述べたのでここで繰り返すことはしないが、ロシアの混乱は日本にとりデメリットであり、それを回避する意味でも即効性のある支援、ロシア鉄道の復興、SLB利用を再考すべき時期に来ていると考える。

# 北東アジア諸国（地域）の生活関連統計

北朝鮮については資料が揃わないため除く。

## ○居住環境

住宅 1人当たり床面積

		(㎡)									
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
中国	全体	14.9	15.4	15.6	17.0	16.7	17.3	17.8	18.3	19.3	
	都市	6.7	6.9	6.9	7.5	7.8	8.1	8.5	8.8	9.3	
	農村	17.8	18.5	18.9	20.7	20.2	21.0	21.7	22.4	23.7	
	黒龍江省	全体	9.8	10.1	10.3	10.4	10.6	11.5	11.9	12.2	N.A.
		都市	5.4	5.8	6.3	6.5	6.8	7.1	7.4	7.7	N.A.
		農村	13.9	14.3	14.4	14.5	14.7	16.5	17.1	17.5	N.A.
吉林省	全体	8.6	9.1	9.3	9.7	9.9	9.9	10.3	10.7	N.A.	
	都市	7.2	7.7	8.3	8.6	9.0	8.9	9.4	9.6	N.A.	
	農村	13.4	13.9	14.2	16.0	16.1	16.1	16.5	18.6	N.A.	
遼寧省	全体	8.6	8.9	8.9	8.7	8.8	9.1	9.6	9.7	9.9	
	都市	5.8	6.0	6.3	6.5	6.9	7.3	7.8	8.0	8.3	
	農村	16.5	17.1	17.5	18.5	18.6	19.1	20.0	20.7	21.0	
ロシア		16.4	46.5	16.8	17.4	17.7	18.1	18.3	18.6	N.A.	
極東ロシア		14.3	14.5	14.9	16.0	16.5	16.8	17.2	17.4	N.A.	
モンゴル		2.6	2.6	2.7	2.7	2.7	2.6	2.6	2.6	N.A.	
韓国		13.8	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	17.1	N.A.	N.A.	N.A.	
日本		N.A.	N.A.	N.A.	14.9	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	16.1	

(注) 中国：全体は都市・農村住民別1人当たり住居面積を都市・農村人口で加重平均。  
 モンゴル：モンゴルゲル（草原遊牧民の組み立て式住宅）は含まれていない。  
 日本：センサス実施年のみ。一人当たり畳数を面積換算。  
 NAは資料なし。

上水道 普及率

		(%)									
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
中国		89.2	90.6	92.5	93.1	93.0	93.0	94.9	95.2	96.0	
	黒龍江省	80.5	81.7	82.4	83.4	83.2	82.3	84.8	85.5	N.A.	
	吉林省	74.7	79.4	82.4	77.8	75.9	75.6	82.6	83.0	N.A.	
	遼寧省	87.8	91.8	92.8	93.8	95.6	98.2	96.7	97.4	97.4	
ロシア		N.A.	N.A.	N.A.	66.0	70.0	71.0	71.0	72.0	N.A.	
韓国		78.5	80.1	80.0	81.1	82.1	82.9	83.6	84.5	N.A.	
日本		94.4	94.7	94.9	95.1	95.3	95.8	96.0	96.1	N.A.	

(注) 中国：都市部のみの数値。  
 ロシア：上水道供給住宅床面積/総住宅床面積。極東は資料なし。  
 韓国、日本：給水人口/総人口。  
 NAは資料なし。

下水道 普及率

		(%)									
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
中国		3.9	4.1	4.4	4.5	4.7	6.0	6.0	6.1	6.3	
	黒龍江省	3.3	2.1	2.7	2.7	2.8	2.8	2.1	3.5	N.A.	
	吉林省	2.7	2.9	3.1	3.0	3.0	3.6	4.1	4.1	N.A.	
	遼寧省	3.9	4.1	4.2	4.2	4.3	5.0	4.8	5.2	5.2	
ロシア		N.A.	N.A.	N.A.	61.0	65.0	66.0	67.0	67.0	N.A.	
韓国		N.A.	41.2	26.5	29.4	35.4	N.A.	30.5	56.6	N.A.	
日本		N.A.	40.3	42.0	43.9	45.7	47.5	N.A.	N.A.	N.A.	

(注) 中国：下水道管長 (km)/1万人当たり、都市部のみの数値。  
 ロシア：下水道設備住宅床面積/総住宅床面積。極東は資料なし。  
 韓国：排水区域面積/計画排水面積。  
 日本：処理人口/処理計画人口。  
 NAは資料なし。

(出所) 中国：中国国家统计局及び各省統計局「中国統計年鑑」、「黒龍江統計年鑑」、「吉林省統計年鑑」、「遼寧統計年鑑」  
 ロシア：ロシア連邦国家統計委員会「ロシア統計年鑑」  
 韓国：建設交通庁「韓国建設交通統計年報」、韓国：大韓住宅公社「住宅統計年鑑」1995  
 日本：床面積 総務庁統計局「住宅統計調査報告書」、水道、下水道普及率 厚生省「厚生統計要覧」

## ○消費者物価指数 (1990=100)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国	100.0	103.4	110.0	126.2	156.6	183.4	198.6	203.2	201.5
黒龍江省	100.0	107.4	117.3	134.6	164.1	190.5	204.1	213.1	213.9
吉林省	100.0	106.8	115.3	129.9	156.6	180.4	193.4	200.6	199.0
遼寧省	100.0	105.6	112.7	129.8	161.3	187.3	202.1	208.4	206.9
ロシア	100.0	260.4	6793.3	63850.3	201192.5	465358.2	566806.3	629155.0	1160161.9
極東ロシア	N.A.	100.0	3050.0	37210.0	111630.0	245586.0	300351.7	331588.3	N.A.
モンゴル	100.0	155.7	662.5	1874.9	3117.9	4773.6	6959.8	8177.8	8668.5
韓国	100.0	109.3	116.1	121.7	129.3	135.1	141.7	148.0	159.1
日本	100.0	103.0	104.6	106.0	106.8	106.6	106.8	108.7	109.3

(注) 中国、日本：対前年比  
ロシア：前年上昇率の積。  
N.Aは資料なし。

(出所) 中国：中国国家统计局及び各省統計局「中国統計年鑑」、  
「黒龍江統計年鑑」、  
「吉林統計年鑑」、  
「遼寧統計年鑑」  
ロシア：ロシア連邦国家統計委員会「ロシア統計年鑑」  
韓国：韓国統計庁「韓国統計月報1999 9」  
日本：総務庁統計局「家計調査総合報告書」

## ○耐久財保有数

乗用車保有台数 (千人当たり)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国	0.2	0.3	0.4	0.5	0.7	0.9	1.2	1.5	1.8
黒龍江省	0.5	0.5	0.7	0.8	1.1	1.2	1.5	1.7	N.A.
吉林省	0.5	0.6	0.8	1.1	1.0	1.2	1.2	0.9	N.A.
遼寧省	0.6	0.8	1.0	1.2	1.6	1.9	2.5	2.9	2.9
ロシア	58.6	63.5	68.5	75.7	84.4	93.3	102.8	113.7	N.A.
極東ロシア	57.1	65.3	74.4	88.2	110.3	127.4	135.7	150.9	N.A.
モンゴル	3.1	3.0	3.4	5.6	8.9	11.6	15.1	18.1	N.A.
韓国	44.3	58.6	74.4	91.8	110.4	128.1	146.0	159.5	157.8
日本	361.2	379.9	390.8	402.0	407.1	420.6	433.7	451.6	466.4

(注) 中国：個人乗用車保有数/人口。  
モンゴル：個人乗用車保有数/人口。  
日本：100世帯当たり保有数をもとに計算。  
N.Aは資料なし。

テレビ保有台数 (千人当たり)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国	152.2	170.7	186.1	206.4	220.2	233.7	249.8	243.2	257.1
黒龍江省	208.7	235.0	246.9	263.4	273.4	294.6	307.0	273.0	N.A.
吉林省	261.0	278.8	306.6	318.7	341.2	339.8	346.0	290.4	N.A.
遼寧省	295.3	314.1	323.2	344.3	354.2	342.6	354.1	308.0	326.3
ロシア	365.0	N.A.	N.A.	N.A.	377.0	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
モンゴル	63.9	66.3	67.0	60.3	60.8	61.6	63.3	63.0	N.A.
韓国	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
日本	656.9	681.0	696.8	723.0	748.1	754.3	771.0	793.5	819.7

(注) 中国：都市・農村の1,000戸当たりカラー・白黒テレビ保有数。都市・農村別1戸当たり平均人口、都市・農村別人口比率から推計した数値。ただし、97年以降はカラーテレビのみの保有数。

ロシア：極東は資料なし。  
韓国：資料なし。  
日本：100世帯当たり保有数をもとに計算。  
N.Aは資料なし。

## 電話保有率

		(%)								
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国		0.2	0.2	0.4	0.8	1.5	2.4	3.4	4.4	5.6
	黒龍江省	N.A.	N.A.	N.A.	1.3	2.3	3.5	4.9	6.4	N.A.
	吉林省	N.A.	N.A.	1.0	1.7	2.7	4.1	5.4	N.A.	N.A.
	遼寧省	0.4	N.A.	0.8	N.A.	N.A.	4.4	6.4	8.1	9.9
ロシア	15.8	16.4	16.7	17.1	17.5	18.1	18.6	19.3	N.A.	
モンゴル	3.1	3.1	3.1	3.0	3.0	3.3	3.5	3.6	3.9	
韓国	31.0	33.7	35.7	37.8	39.7	41.5	43.0	44.4	43.2	
日本	44.1	45.3	46.3	47.1	47.8	48.7	48.9	47.9	N.A.	

(注) 中国：住宅用電話の加入者数/人口。  
 ロシア：公衆回線接続電話台数/人口（百人当たり）。極東は資料なし。  
 モンゴル：台数/人口  
 韓国、日本：加入者数/人口。  
 N.A.は資料なし。

(出所) 中国：中国国家统计局及び各省統計局「中国統計年鑑」、「黒龍江統計年鑑」、「吉林統計年鑑」、「遼寧統計年鑑」  
 ロシア：ロシア連邦国家統計委員会「ロシア統計年鑑」、テレビ保有台数「国連統計年鑑」  
 韓国：韓国統計庁「韓国統計月報1999.9」  
 日本：経済企画庁「消費動向調査」、電話保有率 郵政省「行政統計年報」

## ○就学率

(初等：first level)

		(%)								
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国		102.8	100.0	97.3	95.1	94.7	94.9	95.7	95.6	N.A.
	黒龍江省	102.1	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	吉林省	108.8	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	遼寧省	105.9	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ロシア	88.1	87.6	86.7	86.4	88.1	90.2	91.8	93.8	N.A.	
モンゴル	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
韓国	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
日本	101.2	N.A.	101.0	101.1	101.4	101.6	N.A.	101.3	N.A.	

(中等：second level)

		(%)								
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国		37.7	42.1	44.2	45.8	48.9	53.5	57.0	58.6	N.A.
	黒龍江省	45.3	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	吉林省	51.5	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	遼寧省	55.0	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ロシア	100.6	96.5	92.1	88.6	86.5	87.9	89.9	91.1	N.A.	
モンゴル	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
韓国	95.7	97.5	98.6	98.2	98.8	98.5	98.9	99.4	99.4	
日本	97.2	N.A.	97.9	97.8	97.9	97.9	N.A.	97.4	N.A.	

(高等：third level)

(%)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国	1.6	1.6	1.8	2.1	2.4	2.7	3.0	3.2	N.A.
黒龍江省	2.0	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
吉林省	2.6	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
遼寧省	3.1	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ロシア	28.6	27.8	26.2	24.8	25.3	26.3	27.7	29.9	N.A.
モンゴル	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
韓国	44.9	45.9	50.7	55.4	63.1	74.2	78.9	85.8	84.4
日本	27.3	N.A.	28.2	29.2	30.4	31.8	N.A.	34.7	N.A.

(注) 中国：該当年齢人口（初等：7～12才、中等：13～18才、高等：20～24才）に占める各教育過程在学学生数の比率。1990～1991年の初等教育就学率が100%を超えるのは該当年齢以外の在学学生が含まれていること、年齢別人口と在学学生数の出所が異なることなどによるものと考えられる。

ロシア：就学者数/推計就学年齢人口。ただし、就学者数には対象学齢外就学者を含む。就学年齢人口は、5才ごとの年齢階層別人口から、初等（7～12才）、中等（13～18才）、高等（20～24才）の年齢階層に按分して推計。1990年の中学教育就学率が100%を超えるのはこれらの理由によるものと考えられる。極東は資料なし。

モンゴル：資料なし。

韓国：second levelは高校就学率、third levelは大学就学率。

日本：該当年齢人口（初等：6～11才、中等：12～17才、高等：18～22才）に占める各教育過程在学学生数の比率。ただし、就学者数には対象学齢外就学者を含む。100%を超えるのは該当年齢人口の集計期間の違いによるものと考えられる。

N.A.は資料なし。

(出所) 中国：中国国家统计局及び各省統計局「中国統計年鑑」、「黒龍江統計年鑑」、「吉林統計年鑑」、「遼寧統計年鑑」

ロシア：ロシア連邦国家統計委員会「ロシア統計年鑑」

韓国：韓国統計庁「韓国社会指標1998」

日本：学校基本調査報告書、地方教育費調査

## ○出生率、死亡率

出生率

(%)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国	21.1	19.7	18.2	18.1	17.7	17.1	17.0	16.6	16.0
黒龍江省	18.1	15.9	16.3	15.9	15.2	13.2	12.4	12.0	11.7
吉林省	18.2	11.9	11.5	12.9	12.0	12.1	11.5	10.4	11.8
遼寧省	14.5	9.9	10.2	10.0	10.7	9.9	9.5	8.9	7.9
ロシア	13.4	12.1	10.7	9.4	9.6	9.3	8.9	8.6	N.A.
極東ロシア	15.5	13.7	11.8	10.5	10.7	10.2	9.7	9.3	N.A.
モンゴル	35.3	32.9	29.1	21.6	23.4	23.7	22.2	20.9	20.9
韓国	15.0	16.2	16.3	16.1	16.1	15.6	N.A.	N.A.	N.A.
日本	10.0	9.9	9.8	9.6	10.0	9.6	9.7	9.5	N.A.

死亡率

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
中国	6.7	6.7	6.6	6.6	6.5	6.6	6.6	6.5	6.5
黒龍江省	6.4	5.7	6.1	5.5	5.5	5.3	5.1	5.2	5.3
吉林省	5.7	4.8	5.0	5.0	5.1	4.9	5.0	4.8	5.8
遼寧省	5.7	5.2	5.4	5.6	5.8	5.5	5.8	5.7	5.8
ロシア	11.2	11.4	12.2	14.5	15.7	15.0	14.2	13.8	N.A.
極東ロシア	8.2	8.6	9.6	11.8	12.7	12.6	12.1	11.4	N.A.
モンゴル	8.5	8.8	8.4	7.9	7.3	7.3	7.5	7.2	6.1
韓国	5.6	5.4	5.4	5.3	5.4	5.3	5.3	N.A.	N.A.
日本	6.7	6.7	6.9	7.1	7.1	7.4	7.2	7.3	N.A.

(注) N.A.は資料なし。

(出所) 中国：中国国家统计局及び各省統計局「中国統計年鑑」、「中国人口年鑑」、「黒龍江統計年鑑」、「吉林統計年鑑」、「遼寧統計年鑑」

ロシア：ロシア連邦国家統計委員会「ロシア統計年鑑」

韓国：「日本統計年鑑」

日本：厚生省「人口動態統計」

## ○社会保障費対GDP比率

(%)

1994	対GDP前年比		
	収入	支出	給付
中国	N.A.	4.2	N.A.
黒龍江省	N.A.	5.3	N.A.
吉林省	N.A.	N.A.	N.A.
遼寧省	N.A.	5.2	N.A.
ロシア	N.A.	N.A.	N.A.
日本	17.3	14.7	12.6

1997	対GDP前年比		
	収入	支出	給付
中国	N.A.	4.1	N.A.
黒龍江省	N.A.	4.0	N.A.
吉林省	N.A.	N.A.	N.A.
遼寧省	N.A.	5.3	N.A.
ロシア	9.6	9.4	8.5
日本	N.A.	N.A.	N.A.

1995	対GDP前年比		
	収入	支出	給付
中国	N.A.	4.0	N.A.
黒龍江省	N.A.	4.8	N.A.
吉林省	N.A.	N.A.	N.A.
遼寧省	N.A.	5.4	N.A.
ロシア	8.0	8.0	6.9
日本	18.1	15.3	13.2

1998	対GDP前年比		
	収入	支出	給付
中国	N.A.	4.2	N.A.
黒龍江省	N.A.	N.A.	N.A.
吉林省	N.A.	N.A.	N.A.
遼寧省	N.A.	5.1	N.A.
ロシア	N.A.	N.A.	N.A.
日本	N.A.	N.A.	N.A.

1996	対GDP前年比		
	収入	支出	給付
中国	N.A.	4.0	N.A.
黒龍江省	N.A.	4.2	N.A.
吉林省	N.A.	N.A.	N.A.
遼寧省	N.A.	5.2	N.A.
ロシア	8.5	8.4	7.6
日本	19.1	15.5	13.4

- (注) 中国：国有企業をはじめとする様々な単位が従業員に支払った社会保障金額の合計（各種収入を当てている）。中国において社会保障制度はまだ確立されていない。  
 ロシア：年金基金、社会保健基金、国民雇用基金、国民支援基金、国家健康保健基金（連邦、地方）の合計額を名目GDPで除した。極東は資料なし。  
 モンゴル、韓国：資料なし。  
 N.Aは資料なし。
- (出所) 中国：中国国家统计局及び各省統計局『中国統計年鑑』、『黒龍江統計年鑑』、『遼寧統計年鑑』  
 ロシア：ロシア連邦国家統計委員会『ロシアの金融 財政』  
 日本：厚生省『厚生統計要覧』

# 研究所だより

## セミナーの開催

### ▽地域セミナー▽

平成11年11月1日(月)秋田県高度技術研究所(秋田市)において、「ロシア沿海地方ナホトカ港・ポシェット港セミナー」として開催。

講師：沿海地方第一副知事 KB トルストシェイン氏  
沿海地方政府船舶・港湾・通信・運輸委員会議長

II ナテイン氏

ポシェット商業港長 A.G.ミヤスニコフ氏

共催：秋田県

秋田県環日本海交流推進協議会

### ▽平成11年度第6回賛助会セミナー▽

平成11年11月26日(金)ホテル新潟(新潟市)において、「最近のモンゴル情勢」をテーマに開催。

講師：在モンゴル日本大使館 前特命全権大使

久保田真司氏

### ▽北東アジア港湾フォーラム▽

平成11年12月6日(月)新潟グランドホテル(新潟市)において、北東アジア貿易回廊・物流ルート等に関するフォーラムを開催。

講師：国際臨海開発研究センター調査役

(ERINA客員研究員)三橋 郁雄氏

国際臨海開発研究センター研究主幹 藤崎 治男氏

国際港湾交流協会環日本海交流勉強会会長

和田 善吉氏

運輸省第一港湾建設局地域整備調整官

大越 康史氏

ロシア運輸省海運局海運政策課長代理

Eテルノボイ氏

共催：運輸省第一港湾建設局

国際臨海開発研究センター(OCDI)

国際港湾交流協会(JOPCA)

## 編集後記

中国吉林省の延辺朝鮮族自治州はその人口の約4割を朝鮮民族が占めています。今号で掲載した当研究所客員研究員の論文では、この延辺州の経済に対する韓国経済(投資)の関わりを実例を通して分析し、今後の課題を導き出しています。同一文化、言語を持つ民族が国境を越えて存在する事実は経済交流においては重要なプラス要素の一つとなります。こうした国境を挟んで同民族が存在するという状況での経済交流は、同じ中国で南に目を転じると台湾と中国との経済関係に注目することができます。中国では一国二制度を主張してはいるものの、現実には国対国の同民族間の経済交流と考えられます。モスクワ大学のイワノフ氏の寄稿論文ではこの台湾と中国の関係を経済先進地域と途上地域の関係としても捉えており示唆を含んだ内容になっています。

後半部分ではシベリア鉄道に関連した報告などを集めました。内容も、実際に列車に乗車しての旅行記から、活性化を目指しての国際会議報告、ロシア鉄道管理者の現状と問題点など、それぞれ異なる方向からのアプローチとなっています。

さて、年が明けて1月末には「新潟・北東アジア経済会議2000」が開催されます。事務局では北東アジア地域の課題についてより深い議論となるよう準備を進めています。皆様には是非会場に足をお運びいただきますようお願い致します。(S)

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  
日本生命証谷小路ビル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 1999年12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