

# ERINA

VOL. 13

ビジネス ニュース

## BUSINESS NEWS

Economic Research Institute for Northeast Asia

【第 13 号】

### TOPICS

- |                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 第三回遼寧省带状都市群開発研究<br>中日国際シンポジウムに参加して | p1 |
| ザルビノ港プロジェクト第2回WG会議                 | p2 |
| 対韓国環境ビジネス交流の実際                     | p5 |
| 新潟に天然ガス産業の創出と<br>天然ガス集積拠点を         | p7 |

### SERIES

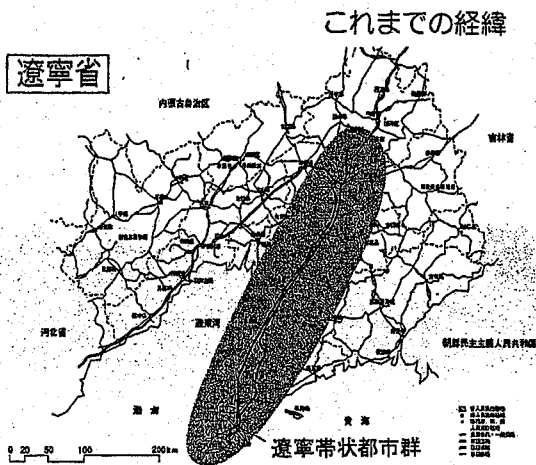
- |                   |     |
|-------------------|-----|
| 海外ビジネス情報          | p10 |
| 列島環日本海            | p12 |
| 北東アジア経済交流地域連絡会だより | p17 |
| セミナー報告            | p17 |
| ERINA からのお知らせ     | p24 |

1999年5月28日 発行

## ■第三回遼寧省带状都市群開発研究中日国際シンポジウムに参加して■

ERINA所長 吉田 進

今回筆者は、遼寧省副省長趙新良氏の招待で、このシンポジウムに参加した。



このシンポジウムは1996年9月に瀋陽市にて第一回目が開かれ、その結果をふまえ「開発研究中日連合委員会」が設置された。第二回シンポジウムは98年3月川崎市のサイエンスパークで開催された。日本側の中心は、(財)国際協力推進協会と神奈川サイエンスパーク㈱であり、外務省、通産省、海外経済協力基金、日中経済協会、日本国際貿易促進協会、日中東北開発協会などが後援している。

このシンポジウムは、今や遼寧省と日本の交流の重要な一環をなしている。その主要内容は、遼寧省が日本の東海道メガロポリスの発展から学び、大連から鉄嶺までのベルト地帯（遼寧省の土地の55%、人口の67%、産業力の80%を占める）の均衡的発展を目指して、具体的な政策と措置を作成する事にある。

### 第三回国際シンポジウム

今回のシンポジウムには、日本側から34名が参加した。中国側は、極めて熱心で、基調報告以外に12の報告をおこなった。その内容は、

- ① 冶金、石油化学、自動車産業、電子産業を中心に産業構成を調整し、新産業分野を拡大する。
- ② 科学技術の開発、基幹産業への適用、新分野の創設。
- ③ 農業への新技術の採用、流通・販売ルートの設立。
- ④ 第三次産業の拡大、農業剰余人口、国営企業のリストラから生じる剰余人員の吸収
- ⑤ 構想を具体化する中で環境保護には、十分力を入れる。

などである。

これまで行われた共同研究は、今回で理論的な総仕上げを終え、今後はその「実践、創造、開発」の段階へ入る。従って、日中双方は、この事業を継続させるための後援会を設立することで合意した。

### 今後の方向—筆者のコメント

マクロ的な分野では、今後とも日本の東海道メガロポリスの経験が参考となろう。ミクロ的な面では、この良好な関係のもとで、経済協力を強化すべきである。

- ① 鉄鋼業では、鞍山、本溪を含め、日本の鉄鋼メーカーとの本格的な技術協力・提携関係を作るべきであろう。
- ② 自動車では、車体はGM、エンジンは三菱と分け、最終的には、独自の産業に育成しようと考えているようだが、世界の情勢を考えると、評価が甘いように思う。世界の趨勢にあった客観的な考え方を確立できるよう協力する必要あり。
- ③ 科学技術の開発、とくに電子産業は、東北大学を中心に産学協同体制を組んでいる。これは評価出来る。
- ④ 農業関係では、ビニール・シートの活用、種の取引までは、交流が進

んでいるが、野菜、肉製品の対日輸出まではいっていない。

⑤環境保護設備は、国内生産が主体となっているので、技術輸出が適切であろう。

⑥重要なことは、第三次産業を民営化の過程で育てることである。とくに遅れている流通部門に力をいれ、リストラから生じる余剰人員を吸収する。今後の日本の協力分野の一つであろう。

日本の企業は、大連に集中しすぎている。中国の沿海地域から内陸地域発展への政策転換にあわせ、東北地域では、瀋陽—長春—ハルビンへの資本、技術の移転を検討すべき段階に入っている。

さらにその先は、北東アジアを睨んだ戦略構築が必要で、花田瀋陽総領事が提唱されるように、綏芬河—グロデコヴォ、琿春—クラスキノを結ぶ中ロ国境地域に、日ロ中の合弁運輸会社を設立し、貨物輸送を共同で行う構想を検討すべきであろう。

## ■ザルビノ港プロジェクト第2回WG会議■ —3つのミニ・プロジェクトの概要—

【寄稿】  
(財)国際臨海開発研究センター  
(OCDI)  
調査役 三橋郁雄氏

今般、標記会合がウラジオストクで開催された(5月12日~13日)。この詳細については、日本側対応者である経団連から近々発表があると思われる。公式発表はそれによるものとして、自分も港湾専門家としてオブザーバーの資格で参加し、現地視察する機会も得たので、速報的に報告することとする。

WG会議の第1日目は、ロシア側が20数名、日本側が12名という大会議となった。ロシア側の対応は極めて熱心であり、プロジェクト実現に向けての意欲が強うかがえるものである。

日ロ間には協カプロジェクトとして多くのものが取り上げられているが、沿海州関係ではザルビノ港プロジェクトを最優先させることで両者は一致した。問題は計画内容とファイナンスであるが、計画については、ロシア側による日本実施 F/S のレビューが終了し、ロシア中央政府に提示できる(ロシア側法令に沿った)修正版が完了したとの報告があった。ファイナンスについては、日本側としては日本からの融資にはロシア側中央政府の返済保証が必要である旨説明したが、ロシア側は第1段階の事業規模を極力小さくすることにより、民間サイドのリスクだけでの実施を要望した。最終的に、日本側の考え方をロシア側は理解してくれた。ロシア側がザルビノ港プロジェクトの第1段階事業として提案してきたのが、3つのミニ・プロジェクトといわれるもので、今回、詳細な内容が提示された。視察、ヒアリングと合わせて、3ミニ・プロの概要を以下に述べることにしたい。

## ザルビノ港の概況

ザルビノ港は、ロシア・ハサン地区に所在し、既存施設として岸壁4バース、延長650m、水深7.50~9.50mがあるほか、吊上荷重6.0~12.5トンのジブクレーン5基、15,500㎡の冷蔵倉庫などがあり、年間の可能取扱量は75万トンである。もともと漁港として建設されたが、中国吉林省の直近に位置していることで、通過貨物港としての機能を持たせようとしているのが、今回のプロジェクトの狙いである。従って、主要貨物は吉林省関連であるが、これ以外にシベリア横断鉄道に連結する引込線が入っており、鉄道を利用して広くシベリア全土の貨物の搬出入も行われている。

この港の活用により、貨物の出し手、受け手である日本、中国に加え、通過時の荷役料、税がとれるロシア側も利益を享受できることから、3国間の平和をより確実なものにするための格好の国際プロジェクトとしても評価できる。

中国からのアクセス交通施設としては、すでに道路があり、中国側の主要都市である琿春からトラックで2時間半(片道)程度で来れる。舗装は琿春~クラスキノまでは出来ているが、それ以降ザルビノまでは現在工事中である。また、鉄道はすでにレールが2年前から敷設済みであるが、関連施設の整備もこの5月一杯で終了するとのことである。開通は、この1~2ヵ月の間に行われる可能性が高い。レール間隔が中・口で異なるので、国境で積み替えが必要になる。

貨物量は今回、日本側(経団連)から詳細な通過貨物量予測の報告がなされたが、ロシア側の調査結果と比較しても大きな差はなく、施設さえ整えば現在でもかなりの貨物量が見込め、日中口は大きな便益を得ることが可能となると見込まれる。但し、中国側の貨物ルート転換の意志は未だ明確でなく、これが今後の課題である。最終的には、市場経済化を進めている中国は、競争上より安いルートを選択するのは必至と考えられ、この点で現在の吉林省~大連ルートより吉林省~ザルビノルートはコスト的・時間的に非常に有利であり、中国貨物の獲得は日・口共楽観的である。ところが、この場合でも手強い競争相手は存在する。琿春~羅津の北朝鮮ルートであり、北朝鮮側はこのルートの整備に力を入れるべく道路工事を行っており、ロシア側としてもサービスや価格の点で高い競争力を有しないと、プロジェクトの維持が容易でないことも予想される。

## 現地視察

現地視察して判明したことは以下の通り。

- ①ウラジオストクからザルビノ港までの道路事情は、半分程度が未舗装であり、自動車ですら少なくとも3時間半はかかる。港の背後には数百人規模と想定される集落がある。
- ②港内は活気があった。中国からチップ輸送トラックが2~3時間の視察の間に2台見かけられた上、日本からの中古車輸送船(500トン以下)が2隻着岸しており、岸壁クレーンで陸揚げしていた。この中古車は、引込み鉄道に載せられ、シベリア各地に販売される。購入者からの申し出により、最寄駅まで届けられる。大変効率的なネットワー

クシステムがすでに出来ているとのことである。また、小さいながらもチップヤードがつくられており、日本向けに輸出されている。これには「伊藤忠」が関わっている。

- ③しかし、港湾施設は老朽化が進んでおり、例えば舗装はひどく痛んでおり、岸壁（矢板式）の一部は矢板のかみ合わせが悪く、背後土砂が漏れているとのことである。
- ④冷蔵倉庫は、もともと漁港として建設されたこともあって、一般港の施設としては不相应な大きさである。その分、当然ではあるが、岸壁背後のヤード面積は狭くなっている。冷蔵倉庫内には一部に海草の箱詰がある外、空っぽであり、室内気温の低さとともに印象的であった。
- ⑤貨車は10ワゴンほどザルビノ港会社が所有しており、この貨車を幹線鉄道の最寄駅まで輸送するため、自社所有のディーゼル機関車1両があった。
- ⑥港湾会社の経営は、港湾荷役を中心とした収入により、昨年は黒字を維持した由。

### ミニ・プロジェクト

このザルビノ港を、現在の様々な制約の中でより多くの収益を上げる形に整えていくことが港湾会社の目標であり、沿海州政府にとっては、この港湾会社の利益増加に伴う税収や雇用機会の増加に大きな期待を抱いている。こうして考え出されたのが3つのミニ・プロジェクトと言われるもので、総額750万ドルの投資により、穀物、チップ、コンテナ関連の施設整備を行うとするものである。

ミニ・プロジェクトの概要は、以下の通りである。なお、いずれのプロジェクトについても荷役は3シフト制で、24時間荷役、年中無休を考えている。

#### ①穀物

中国からトラック（袋詰め）、鉄道（バルキー状態）で輸送される。人の食用に供する類は、品質管理（水分、比重 etc）が厳しいため、飼料用に限定する。穀物倉庫としては、既存の冷蔵倉庫の一部を活用する（区画は72m×48m）。収容容量としては1万トまで可能。年間取扱量は30万トを考えている。荷役機械としては、ベルギー製のVIGANを考えている。これにより貨車からの降ろし、船舶への積み込みが容易に行える。120ト/hを3基。その他、乾燥設備及びトラックから降ろしの際の上屋が必要となる。投資額は全部で60万ドル。工期は6ヵ月。

#### ②チップ

中国と北朝鮮との国境付近の中国側都市・延吉周辺で生産されるチップを中国側所有の10~20トダンプトラックで港湾まで輸送。返り荷は現在のところ無く、あれば輸送できる。70kmの距離があり、2時間~2時間半かかるだけなので、トラックは1日2往復可能である。現在は150ト/日の輸送量。中国側トラックは1日25台まで越境できるが、これ以上を困難にしている制約要因は、国境警備隊員と通関関係の人数である。しかし更に貨物量が増加すれば、通過トラックを増加させることは可能である。年間取扱量は40万トを考えている（将来）。荷

役機械としては、船舶への積み込み機械としてクレーン（16m<sup>3</sup>）2基、もしくは上述の VIGAN の活用を考えている。その他、ブルドーザーの購入が必要となる。必要工事として、岸壁の修復200m、クレーンレールの延伸、舗装 12,000 m<sup>2</sup>などがある。投資額は250万ドルで、工期は18ヵ月をみている。

### ③コンテナ

現在、コンテナ貨物は取り扱われていない。陸上輸送はトラックを考えているが、鉄道利用もありえる。取扱量は、年間 27,500TEU を考えている。ガントリークレーンは吊上げ荷重32トンのもの1基で、中古品でも良い。コンテナヤードは、蔵置量918TEU 対応を考えている。その他、必要となる機器としては、スプレッダー、フォークリフトなどがある。必要となる工事としては、舗装 36,000 m<sup>2</sup>、クレーンレールの敷設（杭基礎工事）、岸壁の修復等が含まれる。投資額は440万ドルを考えている。

### 将来の港湾施設拡大の考え方

ロシア側は急ぎ上記ミニ・プロジェクトの施設整備をした後、現在ある4バースの延長方向に新2バースの岸壁を鋼板セル方式で築造、その後、既存4バースの前出しを行い、最終的に第7バースを新2バースの延長方向に造ることで全体計画としている。

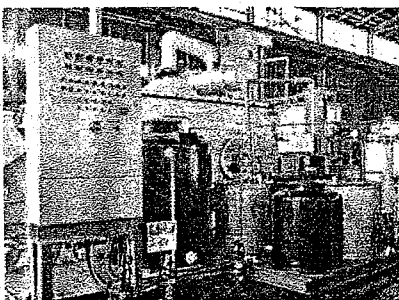
## ■対韓国環境ビジネス交流の実際■

### 【寄稿】

株式会社オールドアイランズ  
代表取締役 古島 健氏

環境ベンチャーの㈱オールドアイランズ（本社：新潟県西蒲原郡西川町）は、主力商品のプラスチック油化還元装置について、韓国の環境関連企業に技術供与する。既に両社間で技術導入契約書を交わし、オールドアイランズは韓国向け装置の設計に着手した。日量3トンを処理する油化装置15基を今後3年間で現地生産する計画だ（新潟日報4月14日）。そこでエリナ・ビジネスニュースでは、同社古島社長に、韓国との環境ビジネス交流の実際を寄稿いただいた。

### プラスチック油化還元装置の 技術供与



弊社と韓国企業との関係は、平成5年に新潟県ソウル事務所から紹介を頂き、今日まで韓国企業との交流が続いています。今までは、ただ商品を輸出入するだけの間柄でしたが、今年に入り技術を輸出することになりました。

弊社のプラスチック油化還元装置へのオファーがあったのは、2年ほど前でした。この装置はプラスチックを燃料油にする装置で、近年問題となっている使用済プラスチックの処理に対して非常に有効なシステムです。既存の大規模焼却プラントでダイオキシン発生が問題視される中、弊社のシステムは、企業単位や工場団地単位で油化還元し、極めて低コ

スト、さらに安全性向上を可能にしたものです。

当初、財閥系のセメントメーカーからオファーがあり、数回に渡り訪韓し韓国内の市場性を検討してきました。しかし韓国経済が急激に悪化し、財閥のリストラで新しいプロジェクトを組むことが困難になりました。それから6ヶ月、その財閥系セメントメーカーから紹介された企業がぜひ現地で生産したいと来日しました。紆余曲折を経て、技術供与という形で韓国内の弊社特許の行使権と製造ノウハウ開示の契約を結びました。その会社が蔚山（ウルサン）市の Dai young（大泳）エンジニアリングです。

#### 韓国の環境ベンチャー動向

この会社は韓国の環境ベンチャー企業で、特に、化学系のリサイクルプラントの開発で政府からの補助金を受けて研究開発をしています。弊社と規模や事業内容が似ているため、違和感もほとんど感じませんでした。韓国でも環境系ベンチャー企業は元気が良く、必死に世界中の良いテクノロジーを取り入れようとしています。それは昔のように「コピー商品」を作るためではなく、本当に勉強する姿勢に見えます。

熱心さの背景には、もはや韓国でも、国内企業が外国製品を真似て作った物は受け入れられなくなった事と、政府のベンチャー育成施策にあると思います。現在韓国ではPT（優秀技術保有企業認定）という制度があり、これは認定された新技術を有する企業を5年間に渡り徹底的に育成する制度です。資金的には開発費、運転資金を提供し、類似の特許申請を認めない等、非常にうらやましい制度です。ですから環境ベンチャー企業は皆どこも一生懸命研究開発の基礎を作り、PT制度の認定を受けるべく奔走しています。

ですから新しい素材や技術が恐ろしいスピードで芽を出して来ています。一昔前まで、韓国は日本より遅れているというムードが確かにありましたが、今は充分互角に戦える技術もあると実感しています。

#### 環境ビジネスの可能性

そんな中、縁あって弊社の技術顧問として一人の環境工学博士を迎える事が出来ました。李峻明顧問は8年間九州大学で国費留学生として微生物の研究に携わり、日本で博士号を取得しました。彼は日本の技術と韓国の技術、双方の良いところを十分に把握しており、的確なアドバイスを与えてくれます。

彼のお陰もあり、先回の訪韓時に太田（テジョン）市にある国立生命工学研究所（環境微生物研）、国立化学研究所を訪問することが出来ました。ちょうど日本では筑波の様な感じですが、これからの弊社に於ける環境ビジネス展開を考えると、宝の山に見えました。一日中研究所内を歩き回っても飽きませんでした。もちろん、日本でも同等の技術は相当の研究がなされていることと思いますが、私にとって欲していた事と合致していれば、どこの国でも構いません。しかも、それを製品化したものが日本より圧倒的に安いのが魅力です。

現在、韓国では環境基準が急速に厳しくなって来ています。大気、土壌、排水どれをとってもかなり厳しくなりました。しかし、そこにはピ

ビジネスチャンスがあります。財閥もベンチャーも一線に並んでいるようです。

色々な環境ベンチャー企業が弊社に「一緒に研究開発をしないか」と誘いをかけてくれます。私も「こういう素材を作って欲しい」と韓国側に依頼しています。また上海の企業からも、あるケミカルのオファーが来ていますが、そのまま韓国の企業で生産をお願いし、日本を経由せず上海に送るようになります。相互に必要な技術や素材を提供しあっており、現在は非常に良いバランスの上で経済的な交流を図っています。

韓国のしかるべき地位の方がおっしゃられた言葉が耳に残っています。「韓国の経済は、これからもどんどん変化していきます。それは子供を育てるのと同じです。今までの政府は、充分一人立ちできる成人（財閥）にばかり手を貸して、乳飲み子（中小零細企業）を放ってきました。しかし、これからは違います。成人には一人歩きをさせ、乳飲み子は一人立ちするまで育てるのです。そして、やがて成人した子供は親（国）の面倒をみるのです」。

余談として

李顧問は、私が「会社は今お金が無いけれど、近い内には顧問料をきちんとお支払い出来るようになりますので、宜しくお願いします」と依頼したところ、快く承諾してくれました。そして「かわりに一つ、こちらのお願いを聞いてほしい」と言ってきました。

韓国にいる鳥類のうち、過去に日本が統治していたころ持ち込まれた「チャボ」と「巻き毛カナリア」が近親交配などで次第に原型をとどめなくなってきたので、日本の純種が欲しいとのこと。しかし親鳥の輸入は検疫の問題で難しいため、受精卵を入手したいとの希望でした。数種類のチャボの受精卵を何とか入手し、韓国へ持っていくことが出来ました。今、めでたく3羽が、有志で運営される愛鳥センターでチョコチョコしています。

今回は「巻き毛カナリア」を持っていきます。奇遇なことに「巻き毛カナリア」は新潟が原産地だそうです。

## ■新潟に天然ガス産業の創出と天然ガス集積拠点を■

—サハリン天然ガス導入日本パイプライン推進会議に参加して—

ERINA経済交流部  
部長代理 中村俊彦

「日本には天然ガス産業がない。このままでは日本に天然ガスは来ない」—去る4月2日、札幌市で初めて開催された「サハリン天然ガス導入日本パイプライン推進会議」で、アメリカ上院エネルギー・天然資源委員会チーフエコノミストのアーロン・テュッシング氏は、こう警鐘を鳴らした。20世紀、石炭や石油などの固体、液体エネルギーの時代から、



21世紀は天然ガス、水素など気体エネルギーの時代とされている。天然ガスを輸送する国際幹線パイプラインが縦横に敷設されている欧米に比べ、30年は遅れていると指摘される日本のエネルギーは、一体どういう方向を向いていくのか。環境面や産業面から天然ガスの有用性をあらためて検討し、北東アジアにおける天然ガスパイプライン構想の中で、日本の取るべき方向と新潟県の優位性を考えてみたい。

#### CO<sub>2</sub>削減に寄与する システムエネルギー技術の進展

推進会議には、サハリンプロジェクトに参加する世界のオイルカンパニーを中心にそうそうたる顔ぶれが集結し、日本に懸命の売り込みをかけた。ロシア極東に眠る天然ガスの一番の市場は、現時点ではやはり日本なのだ。その日本で、天然ガスパイプラインを推進する「広域天然ガスパイプライン研究会」の座長を務める平田賢・東京大学名誉教授と、朝倉堅五・三菱総研天然ガスパイプライン推進室長が、日本での天然ガスの需要喚起を呼びかけた。

ここで平田教授は、通産省のエネルギー需給見通し（98年6月）に対して「極めて重大な予測違いを犯しているのでは」と指摘している。この見通しによれば、省エネルギーを徹底しながら、2010年までに原子力への依存量を現状の約1.6倍、天然ガスの輸入量を約1.2倍まで伸ばしていくことになっている。新潟・巻原発を代表例に、原子力発電所の新設が進まない、進めない現状を見れば、平田教授でなくともこの見通しに疑問は起こる。

1997年12月の地球温暖化防止京都会議（COP3）は、2010年における日本の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）削減目標を90年レベルの6%減とした。天然ガスは燃焼時における硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）、窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の発生が少なく、CO<sub>2</sub>も石炭の約2分の1、石油の約3分の2というクリーン性を持つ。平田教授はここで、CO<sub>2</sub>削減にもっとも大きく寄与するのがエネルギー転換であり、システムエネルギー技術の進展とその燃料としての天然ガスの普及がその鍵を握るとしている。

#### 目前まで来た燃料電池と 家庭用コージェネレーション

一昨年、独ダイムラー・ベンツ、米フォード、加バラーード・パワー・システムが、自動車用燃料電池を2004年の量産を目指して共同開発に着手した。さらに昨年、世界最大の国際石油資本ロイヤル・ダッチ・シェルがこの開発に協力することを表明した。石油業界自身がエネルギー転換に乗り出したのだ。燃料電池とは、水素と酸素を化学反応させて発電するシステム。CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>の発生が少なく、騒音や振動も起こさない。この水素の元になるのが天然ガス（メタノール）である。「近いうちに、ガソリンスタンドが天然ガススタンドになるかもしれない」（石油関係者：談）のだ。

燃料電池の可能性はクルマだけに止まらない。天然ガスを燃料として発電し、その排熱を給湯や空調などに利用すれば、燃料電池は家庭用の小型コージェネレーションシステム（熱供給発電）を構成することができる。実は、新潟県は全国の石油/天然ガス利用率に比べ、天然ガス利用のウエイトが格段に高い。日本の数少ない基幹パイプラインも新潟県

を起点として仙台と東京につながっている。家庭で発電・熱利用する可能性に一番近い地域、それが新潟県かもしれない。

### 北東アジア天然ガスパイプライン の構想と思惑

世界の天然ガス確認埋蔵量の40%近くが旧ソ連に眠っているとされている。北東アジアで、その開発が進行しているのがサハリンとイルクーツクだ。イルクーツクの天然ガスはモンゴル、中国に供給され、さらに朝鮮半島や九州を窓口として日本まで結ぼうとする国際パイプラインが構想されている。一方サハリンでは、現在サハリン1からサハリン8までのプロジェクトが存在し、中でもサハリン1とサハリン2は、2005年までの天然ガス生産開始が計画されている。

もちろん、需要がなければ生産も遅れる。札幌市に世界の関係者が集結したのも、サハリンにもっとも近い北海道と天然ガスパイプラインを結び、日本マーケットの門戸を開くのが大きな目的だ。「環日本海天然ガスパイプライン構想」の提唱者としても知られるイギリス王立研究所のケウン・ペック氏は推進会議で、天然ガスに対する中国の潜在需要の大きさを指摘し、「日本がこのまま積極的な行動をとらなければ、中国がイニシアティブを取る。日本は天然ガス市場で孤立し、安定供給もないだろう」と論破した。

「いま北海道が行動を起こさなければ、天然ガスは北海道をパッシングしてしまう。いま日本が行動を起こさなければ、日本パッシングになってしまう」一推進会議は、危機感をこう表現した。

### 新潟=天然ガス集積拠点として 高まる期待

天然ガスの分野で日本が足踏みをしていた理由の一つには、テュッシング氏が言う「日本には天然ガス産業がない」ことが挙げられるだろう。日本での天然ガスの主な用途は、都市ガス用、発電用燃料、化学用の順で、自然、大口ユーザーはガス業界と電力業界となる。パイプラインが少ないため、生産地、輸入基地から消費地が広がらない。輸送業者が扱うパイプラインが張り巡らされ、天然ガス市場が形成され、様々なエンドユーザーが存在する北米などとは時間差がある。

しかし燃料電池、コージェネレーションなど、システムエネルギーの技術開発は、日本にも天然ガス産業の創出と、民間・家庭需要の可能性を生みだしつつある。もちろん課題はある。パイプライン敷設の第一歩となる土地収用のシステムがなく、それがコストに影響しないだろうか。開発された技術と便益を享受できるような、規制緩和がなされるだろうか。天然ガス産業を推進するガバナンスの所在はあるだろうか。

新潟県は古くから天然ガスを産出し、現在も国内生産の67%を占めている。数多いガス田は、同時に、新潟県を天然ガス地下貯蔵の自然の適地にしている。天然ガスの利用度が現に群を抜いて高い。新潟東港火力発電所にLNG基地があり、計画される直江津火力発電所でもLNG基地となろうとしている。その上、基幹パイプラインが既に整備されている。北東アジア天然ガスの日本の集積拠点としての可能性が、まさにここ新潟県にある。

## ■海外ビジネス情報■

## 韓国

輸入先多角化制度 6月末に廃止  
(東亜日報5月12日)

対日貿易赤字を是正するため1978年に施行された輸入先多角化制度が、21年ぶりに完全廃止される。輸入先多角化制度は、経済開発初期の対日依存が深刻な問題になる中で、一部の製品に限って日本からの輸入を制限し、他国へ転換するようにした保護貿易政策。当初はWTOとの合意で99年末まで段階的に廃止することにしたが、IMFの要求で完全廃止時期が6月末となった。

ここでは、同制度の完全廃止が韓国国内市場に及ぼす影響を見込み、国産製品と日本製品の競争力を比較してみることにする。

## 1. 日本の自動車業界

輸入先多角化制度の廃止が間近にきているが、日本の自動車業界の動きは意外と静かだ。しかし、実際は様々な準備をしておいたというのが国内業界の観測だ。業界では、日本企業がまず中大型車を「先兵」に立て、市場反応を覗いた後で小型車にターゲットを移すと見ている。

## □企業動向

日本企業の中ではトヨタが相対的に足早に動いている。同社は3月末、27年間国内販売をしてきたジンセ貿易とディーラー契約を廃棄し、TTコリアという子会社を設立した。輸入車業界の関係者は、「日産、ホンダ等も、既に本社レベルで韓国進出のため幾度か市場調査を行なった」と語った。

## □販売車種

97年、米国内で最大販売車両にあげられるほど性能と価格の面で認められたトヨタのカムリが、一番有力である。同社はレクサスとカローラも一緒に国内市場に出すと予想される。ランドクルーザーのようなRVも愛好家から好評を受けると見られる。

ホンダはアコードが予想される。

多様な車種を持つ日産も、インフィニティ Q45 で韓国市場を狙っている。

三菱からは、パジェロとスポーツカーのエクリプスが予想される。

## □予想価格

直輸入による乗用車の国内販売価格は、日本工場卸価格の1.35~1.6倍に設定されると思われる。そうなると、日本車の価格は国産車の1.5~3倍にのぼると推算することができる。価格面での特徴は、小型車の価格差は大きい、大型高級車になるほどその差が縮まるということにある。しかし長期的観点からすれば、輸入量の増大による1台当りの運送保険料のダウン、関税、ウォン価格の変動などの要素が、日本に有利に作用すると思われる。以上のことから日本車は十分競争力があると見られる。

(注)

- ・98年現在、韓国内外車の市場占有率は2%→2003年まで5%→長期的に30%まで可能だと専門家たちは予測する。
- ・アフターサービスは2~3年もあれば完備できると予測。
- ・無利子割賦販売が予想される。
- ・中古車価格が国内車と比べ相対的に高値がつくと予想される。

## 2. 家電・通信機器

日本商品の参入を控えて戦雲が漂う。昨年の小型テレビ、今年初めのビデオカメラに次いで、6月末から25インチ以上の大型テレビと携帯電話が開放される予定だ。両品目は世界的競争力を持っているため、国内業界は非常に緊張している。

テレビ業界では完全平面テレビが熾烈な市場争奪戦をすると予想される。

携帯電話の場合、日本が世界一の競争力を持っている分野でもある。日本で7位にとどまっている京セラが早くも国内移動電話サービス1位企業であるSKテレコムと提携している。国内企業としては、日本製品が入る前の上半期中に新製品を一斉発表するというのが当面の戦略だ。

### ロシア

北朝鮮からウラジオ経由で日本へ  
(ダーリニ・ヴォストーク通信  
4月14日)

ロシア入国ビザ無しのウラジオ経由北朝鮮-日本間ルートが新しく開設された。ウラジオストク航空と高麗航空の間でこのような合意に達した。北朝鮮から出発した飛行機はまずウラジオストクに着陸する。さらに乗客は2時間後にウラジオストク航空の飛行機に乗り込み、新潟に向かう。同日、飛行機はウラジオへ戻り、乗客は待っていた高麗航空の飛行機に乗り込みピョンヤンの順安空港に向かう。到着時刻は現地時間の21:00である。このルートの開設は今年3月4日の新国際ターミナルのオープンで可能となった。[4/6ザラトイ・ロック紙]

中外旅行社(東京)によると同ルートは4月1日から運行されており、新潟-ウラジオ-ピョンヤンの往復チケットは92,000円となっている。また、北朝鮮への入国ビザはウラジオ空港で取得できると旅行社側は話している。[JSN]

### 中国

550億元を投入して  
天然ガスの導入工事が始まる  
(国際商報4月24日)

中国で、西“新疆”から東“上海”までのエネルギー源の大動脈を建設している。ガスパイプラインを利用して、西部の豊富な天然ガスを経済が発達している長江三角地帯へ輸送し、当該地域のエネルギー不足を緩和することを目的としている。この工事は「西気東輸」と名付けられ、投資額は550億元にのぼる。4200キロのパイプラインを建設し、2007年に完成する予定。工事は10の省・市・自治区を貫通する。現在は、四川東部天然ガス田から武漢までの一部が建設中で、西部ガス田内部のパイプラインが基本的に貫通した。

中国石油天然ガスグループ会社の計画では、2002年には四川—武漢—上海天然ガスパイプライン、西安—信陽ガス輸送幹線の工事を終了させ、川渝（四川省・重慶の意）と狭甘寧（陝西省・甘粛省・寧夏回族自治区の意）天然ガス田の上海への輸送を実現する。さらにツァイダムとタリム天然ガス田も、2005年、2007年には東部輸送に参入する。4大ガス田の年間ガス輸送力は250億立方メートルに達し、30年のガス輸送が保証できるだろう。

## ■列島環日本海■

### 北海道

サハリン2 稚内港で資材中継  
ワブコ、開発企業と契約  
（北海道新聞4月7日）

稚内市内の第3セクター稚内国際埠頭（ワブコ）は4月6日、サハリン大陸棚石油・天然ガス開発プロジェクト「サハリン2」の中心企業のサハリンエナジー社（本社・米ヒューストン）と稚内港を資材中継業務の補助港として使用することなどを内容とする基本契約の締結を発表した。サハリンエナジー社との契約期間は当面5年間で、延長される可能性もある。業務は、資材の一時保管などの中継支援や、資材調達や医療サポートなど、「サハリン2」にかかわる業務全般を支援。個々の業務は、その都度発注を受ける。資材の一時保管では、同港末広ふ頭が使用される。「サハリン2」では、ホルムスク港が資材中継業務港に決まっているが、当初から収容能力の不十分さが指摘されていた。

ワブコは同日、契約に基づいて、プロジェクトの主力施設としてサハリン州北東沖に設置された石油掘削基地「モリクパック」と隣接の居住施設「サハリンスカヤ」とを結ぶ架設ブリッジ（歩道橋）の製作を受注したことも明らかにした。ブリッジは長さ24メートル、幅1.2メートル、受注額約4万ドルで、5月中旬までに納入する。

色丹、択捉両島の発電設備工事  
北海電工が受注  
（北海道新聞4月15日）

北電関連会社の北海電気工事（本社・札幌）は4月14日までに、日本政府が人道支援事業として、北方領土の色丹、択捉両島に設置する発電設備工事を三井物産（同・東京）、ダイハツディーゼル（同・大阪）との3社共同で受注した。3社は、旧ソ連地域を対象とする国の「支援委員会」の競争入札を落札した。受注額は10億円余り。色丹島六間（あなま）地区に出力800kWの発電機3基の発電所を建設、択捉島中部の紗那地区では非常用発電機2基を屋外に設置する。三井物産が全体を計画、ダイハツディーゼル製の発電機のほか資材、建設機械などは日本から持ち込む。工事は北海電工を中心に6月着工、10月に全面完成の予定。北海電工は「資材輸送に多額の経費がかかり必ずしも好条件ではないが、北方領土が将来返還された場合の開発に備えて実績を積みたい」としている。

道内102社が海外進出  
製造業55社、中国が最多  
(北海道新聞5月12日)

製造業を中心とした道内の102社が外国に拠点を構えるなど海外進出していることが5月11日、日本貿易振興会・道貿易情報センターのまとめた実態調査で分かった。海外拠点の36%が中国に集中し、同センターは「中国の巨大市場と安い労働力を当て込んだ進出が多い」とみている。

調査は製造業、卸・小売業、貿易商社などの道内企業4000社を対象に実施し、776社が回答した。このうち、海外に進出しているのは13.1%に当たる102社。業種別では、木材・木製品、食料品などの製造業が55社、建設業が10社、卸・小売業が10社、となっている。進出形態は現地法人、支店、駐在員事務所などで、海外拠点の総数は26カ国・地域の144カ所。国別では、中国が52カ所(36.1%)、米国が29カ所(20.1%)、ロシアが9カ所(6.3%)の順。進出企業の中で、貿易取引をしているのは69社(輸出28社、輸入41社)。このうち、34社が「貿易取引の拡大、新規開拓を考えている」と回答した反面、「今後、貿易取引を縮小する」とした企業は1社だけだった。

#### 秋田県

ロシア極東地域との経済交流  
国モデル事業に認定  
(秋田魁新報4月16日)

鉱物資源の利用を通して県が進めているロシア極東地域との経済交流が4月15日までに、自治省の11年度の自治体国際協力促進モデル事業に認定された。同モデル事業は先駆的な国際事業に取り組む自治体を、財団法人「自治体国際化協会」が財政支援、助言・情報提供なども行う。本県への補助額は48万円。

極東地域は金や銅、亜鉛、タングステンなど鉱物資源が豊富で、原料の安定確保のため供給源の多様化を図る県内の製錬会社には魅力的な地域。しかし、生産態勢などに関する現地情報が不足し、経済情勢も不安定なことから、県内企業との取引はなかなか進んでいない。県は6年から沿海地方の鉱山都市ダリネゴルスク市と交流を始め、一昨年まで行政、鉱山関係者が相互に訪問。昨年は沿海地方では産出されないスズや複合鉱物を埋蔵するハバロフスク地方を訪れ、埋蔵量や技術水準を確認した。これまでの交流により、極東地域から県内に銅やタングステン鉱石が輸入されている。本年度もハバロフスク地方の鉱山や石材企業、行政関係者を本県に招き、県内企業の製錬技術や石材加工技術を視察してもらう。県資源エネルギー課は「加工精度に対して双方の認識の開きは大きい。特に石材では日本の精度を学んでもらうことが、今後の取引につながる」と言う。取引が活発化することで、現地企業への技術移転の可能性もあるという。

#### 山形県

酒田ポートセールス協が総会  
新規航路誘致に力  
(山形新聞5月8日)

「プロスパーポートさかた」ポートセールス協議会(代表・高橋和雄知事)の総会が5月7日、開かれた。去年9月から週2便となった釜山コンテナ航路の取扱貨物量が順調に推移していることが報告され、中国との新規航路の誘致に向け引き続きポートセールス活動を展開していくなどの本年度の事業計画を決めた。

計画によれば、県内、宮城県、秋田県南地区の荷主・地元商社への直接セールスのほか、取扱商社が集中する首都圏や関西圏でもセールスを行う。酒田港ポートセミナーを首都圏と仙台市で、利用荷主懇談会を山形市で開く。また大連で中国ポートセールスミッションを懇談会形式で開催するほか、現在86の団体・企業が会員となっている中国航路開設促進協議会の新規会員勧誘に努める。予算額が前年比30%近く減額になったことから、効率的な運用を図るとした。

## 新潟県

釜山-羅津-新潟  
今夏にも3国間航路  
(新潟日報4月8日)

中国、韓国合弁の東龍海運(本社・韓国ソウル市)は、韓国釜山港と朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の羅津港、新潟港を結ぶ定期航路を、早ければ今夏にも開設する。北朝鮮と日本を結ぶ定期航路は初めて。中国、ロシアと国境を接する羅津港と結ばれることで、吉林省など中国東北部から新潟への新たな物流拡大が期待される。

同海運によると、釜山-羅津-新潟-釜山の「三角ルート」で月1便運航する。同海運の親会社が1995年に開設した釜山市-羅津の航路が好調なことから、次の戦略として新潟へのルート開拓を狙い、98年末に航路開設を韓国政府に申請していた。羅津から新潟に運ばれる荷物は、吉林省長春、琿春などで生産される木製品、衣料品が中心。同地方の製品輸入は、従来は鉄道でいったん大連まで運び、新潟港へは海路で最短5日はかかった。羅津航路が実現することで、2日間程度短縮される。羅津港のある羅津・先鋒地区は北朝鮮の経済特区で、第三国の貨物を港へ無条件で運ぶことができる。長春、琿春には大きな工業団地があり、労働力も安い。新航路開設が、日本からの企業進出の引き金になることも予想される。

同海運の日本側総代理店は「不審船の領海侵犯など北朝鮮をめぐる情勢は不透明だが、夏までには開設したい。羅津と同じ図們江流域のポシエツ港(ロシア)にも航路を開設できないか検討している」と話す。新航路ができることに、県港湾空港局振興課は「これまで中国へは大連ルートしかなかったが、選択肢が増えることで物流の効率化が図られる」と話している。

サハリン天然ガスパイプライン  
稚内-新潟ルート検討  
(新潟日報5月14日)

石油資源開発(本社東京)、伊藤忠商事、丸紅の3社は5月13日、米石油メジャーのエクソンとの間でサハリンの天然ガスをパイプラインで日本に導入するための事業化調査を実施することで合意したと発表した。日本側3社は今回の合意を受け、調査を実施するための新会社・日本サハリンパイプライン調査企画(本社東京、若杉和夫石油資源開発社長、資本金4億8000万円)をこのほど設立した。新会社はエクソンが新たに設立した子会社とコンソーシアム(企業連合)をつくる。

調査は最適なパイプラインルート探しと経済性評価を目的に当面、2ルートで行う。石油資源開発が本県を最大の事業基盤とするなどの理由から、北海道稚内沖から新潟市までの「日本海ルート」の検討を先行。1999年度は事業費約11億円で、日本海ルートのうち約1000和

の区間の海洋調査を6月下旬から実施する。調査期間は約3年を見込み、技術的、経済的なめどが立ち、需要の見通しが得られれば事業化への移行を目指す。同ルートのほか、本州に入ってから枝分かれする「太平洋ルート」についても検討する。事業化されれば、日本海ルートなら総延長約1300キロとなり、世界的にも最大規模の設備になる。

## 富山県

北西太平洋地域海行動計画  
富山にも活動拠点  
(北陸中日新聞4月8日)

富山県に4月7日入った連絡によると、中国・北京市で同日開かれた「北西太平洋地域海行動計画」(NOWPAP)の第4回政府間会合で、今後のプロジェクトで中核的な役割を担う「地域活動センター」の一つが、財団法人「環日本海環境協力センター」(富山市)に設置されることが決まった。同計画は、日本海や黄海の海洋汚染防止対策を沿岸諸国の自治体が協力して進めようと、国連環境計画(UNEP)が提唱。日本と韓国、中国、ロシアの4カ国が参加し、一昨年に富山市で初会合が開かれた。地域センターは各国に1カ所ずつ設置され、今後は各国が協力して海洋汚染の実態調査などを進める。このうち、日本のセンターでは、調査結果の分析を担当する。

水深12メートル岸壁3バース増  
伏木富山港検討委が長期計画  
(北日本新聞4月29日)

第4回伏木富山港長期構想検討委員会(委員長・藤野慎吾日本港湾協会会長)は4月28日、本年度から平成20年代前半までの長期構想計画をまとめ、船舶の大型化に対応し、水深12メートルの岸壁を現在の港湾計画より3バース増やすことにした。

伏木富山港(伏木港、富山新港、富山港)は国指定の特定重要港湾。環日本海交流の活発化や東南アジアの経済発展による物流体系の変化に対応するため、同委員会が昨年7月から同港の整備方針を検討してきた。3港を合わせた20年代前半の貨物取扱量を、8年度実績よりも23.5%増の約1万5千トンと推計。整備テーマを「みなと3兄弟計画」とし、3港の有機的連携のもとに一体的な発展を図ることを基本方針に打ち出した。船舶の大型化に対応するため、現在の計画より、3港で水深10メートル以下の岸壁を6バース減らし、水深12メートルの岸壁を3バース増やす。今委員会で方向づけた整備方針に基づき、県地方港湾審議会、国の港湾審議会が、港湾計画を改定する。

## 北陸

北陸AJEC調査  
北陸企業、意外!? 北朝鮮に関心  
(北陸中日新聞3月25日)

北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸AJEC)が、北陸に拠点を置く企業を対象に昨年11月時点で実施した「環日本海経済交流アンケート」で、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)での事業活動に関心を持つ企業が20社近くに達していたことが分かり、関係者の話題を呼んでいる。

アンケートは、今後の事業展開の指針にしていくため、海外進出企業や輸出入企業だけにとどまらず、一般の製造や卸売り、小売りなど企業2287社を対象にし、606社から回答があった。その結果、対岸諸国での事業活動に関心があるとした企業は全体の4割近くに当たる237



社に達し、そのほぼ半数は、対岸を製品販売市場として想定。具体的な事業展開の対象としては、上海が第1位、ソウルが第2位、大連が第3位で、中国の都市への関心度の高さが目立った。北朝鮮に対しては、質問に平壤と、経済貿易地帯に指定されている羅津・先鋒を盛り込んだが、このうち平壤には11社、羅津・先鋒にも7社が関心を持っていると回答。政治的問題があるにもかかわらず、2けたに達した。また、ウラジオストクへ関心を持つ企業は35社で、中国の深圳、広州、青島などを抜いて7位。AJEC側をうならせた。

このほかの結果も踏まえ、北陸AJECでは、これまでの自らの活動方針に沿った結果になっていると評価。特に、「事業を行う上で必要な情報は」との質問で、「長期的視点に基づく各国の政治情勢・展望」が最も多かったことから、経済交流支援に軸足を置いた情報収集・提供をさらに充実させていく方針だ。

#### 鳥取県

ロシアから活ガニ  
GWに向け境港に緊急輸入  
(日本海新聞4月29日)

鳥取県漁連(伊藤美都夫会長)は4月28日、ロシアからFAZ(輸入促進地域)の境港に、ズワイガニ1万1千匹を緊急輸入した。ゴールデンウィークに向けて、新鮮な活ガニを供給しようというもので、29日朝のせりかけられる。県漁連では、境港がFAZの指定を受けたのを機に、ロシアや北朝鮮など日本海の対岸諸国との水産物貿易の促進に力を入れており、その一貫として昨年末からロシアの経済水域から水揚げされる活ガニを試験的に輸入している。特に、松葉ガニを中心とした日本水域の漁期は3月20日で終了するため、それ以降の休漁期間内に輸入もので対応し、県漁連は「カニが周年安定的に供給できる体制ができれば、『カニの鳥取県』として観光などさまざまな面で波及効果も大きい」と話している。

#### 島根県

定期航路の開設促進へ  
船会社への助成決定  
(山陰中央新報5月8日)

浜田港振興会(会長・宇津徹男浜田市長)はこのほど、浜田市内で総会を開いた。浜田港福井地区で今秋、暫定3万トソバースと多目的クレーンが供用開始されるのを機に、定期航路開設を促進する狙いで、船会社への助成を決定。定期航路を前提とした寄港を条件に岸壁使用料、野積み場使用料の半額を助成する。また、輸入木材が南洋材から北洋材へシフトし、ロシア木材船の入港が増加しているため、今秋までに同市内のスーパーマーケット5カ所程度に、警備態勢が整っていることを知らせるロシア語看板を設置する。このほか、県と共催で中国、韓国で貿易商談会を実施することなども決めた。

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

## ■北東アジア経済交流地域連絡会だより■

## 舞鶴港振興会

舞鶴港PRセミナー  
7月 ソウルで開催

舞鶴港は、近畿圏日本海側で唯一の重要港湾として、日本海側最大級の国際ターミナルとなる和田ふ頭をはじめ港湾整備が進むとともに、舞鶴自動車道や京都縦貫自動車道の開通、JR舞鶴線の電化・高速化等の交通体系が着実に整備されるなど、京阪神経済圏における日本海貿易の物流拠点港として役割が高まるとともに、環日本海時代を担う交流の窓口として大きな飛躍が期待されている。

本セミナーは、舞鶴港の優れたポテンシャルを積極的にPRし、韓国航路の活性化を図るとともに、舞鶴港の将来戦略に資する情報収集を行うため、韓国ソウル市において開催する。

名称 舞鶴港PRセミナー in SEOUL

主催 舞鶴港振興会、舞鶴商工会議所

後援 ソウル商工会議所

期日 1999年7月9日(金)

場所 大韓民国商工会議所

規模 対日本貿易関連韓国企業、韓国進出日系商社等 約100人

訪問団の構成

舞鶴市長(振興会副会長)、舞鶴商工会議所会頭(振興会副会長)、舞鶴港振興会専務理事等 約20人

内容 ①開会 [10:30]

②主催者代表開会あいさつ

③舞鶴港紹介ビデオの放映

④舞鶴港の補足説明

⑤質疑応答 [11:30]

⑥レセプション(交流会)

⑦閉会 [13:00]

## ■セミナー報告■

## 平成10年度 第8回賛助会セミナー

「モンゴルへの招待」  
—その経済環境と日本とのお強力可能性—

平成11年3月26日

場所：新潟グランドホテル

講師：駐日モンゴル大使

S・フレルバートル氏

今から25年前、ハバロフスクを経由して初めて日本に来たのが新潟でした。そういう新潟でお話できることは懐かしく、喜ばしいことです。

モンゴルは中央アジアに半分、北東アジアに半分という位置にあり、人口は日本の6分の1の約250万人、面積は日本の約4倍です。経済の柱は牧畜、農業、鉱業、畜産品加工など軽工業、食料品など。今から10年前に民主化運動が広がり、市場経済化、新しい歩みを始めていま



す。

古くて新しい国、モンゴルは、今から2500年前にフンヌ（匈奴）により初めて統一され、1206年にはチンギス・ハーンによる大モンゴル帝国が成立しました。18世紀には清の前に倒れましたが、1911年の中国・辛亥革命により独立しました。220年の植民地を脱したわけですが世界はその独立を認める情勢になく、1915年、中ロ蒙3カ国会談で中国の自治区となり、1919年にはまた中国に吸収されました。しかし1917年のロシア10月革命後、赤軍が白軍と中国軍を追い出し、1921年のモンゴル人民革命となりました。モンゴルは中国の中に入るより、共産主義のイデオロギーを選択したわけです。しかし形は共産主義でも、中身は違っていました。マルクス・レーニン主義は遊牧民に相容れないものでした。独立維持のため、やむを得ず共産主義の顔をしたのです。80年代半ば、ゴルバチョフの登場とともにモンゴルも眠りから覚め、89年から90年に民主主義的の革命が行われ、90年春から民主主義の道を歩み始めました。

90年からモンゴルは、政治と経済、2つの改革を同時に行っています。現在世界には移行期にある国が30くらいあるとされていますが、平和的に移行した数少ない国で、経済と政治を同時にやっている唯一の国です。政治的な改革・民主化は着実に進んでいます。92年に新憲法を採択し、市場経済の基盤となりました。経済面は厳しいのですが、全体的には前進しています。社会主義時代はほとんどをソ連・東欧に依存していました。その援助が一日でなくなった、経済が止まってしまったわけです。

市場経済への移行は、国有財産を民営化することから始めました。家畜は100%を目標に、いま3割は民営化されています。民営企業の割合はGDPの60%近くにまでなっています。モンゴル最大の危機は92年でした。インフレ率は351%、それが去年は12%まで下げることができました。GDPは92年マイナス9.5%だったのが、94年2.5%成長、95年は6.5%に上りました。去年は3.2%です。全般的に危機はまだ続いているようですが、マクロレベルの安定が見え始めました。マクロレベルの安定といっても、昨年の東アジア金融危機の影響は深刻でした。モンゴル経済は小さく、東アジア地域への依存性も小さいのですが、輸出品の国際価格が下落し、大きな影響を受けました。モンゴル最大の輸出品カシミヤは国際価格が30%近く落ちてしまいました。銅、モリブデン、金なども落ちました。その結果、国家予算が逼迫し、4月からの国会で12月に決まった予算の見直しをしなければならない状況です。20%削減を考えているようで、社会福祉、国内投資などから削減されるでしょう。

これからのモンゴル経済は、長期的には世界に開かれた輸出型中小企業を育成することです。2005年には経済危機を脱し、2010年までに安定した発展の基盤をつくり、2015年から20年には自立経済をつくりたいというのが我々の戦略です。直面する課題は、①加工産業

の促進②農業の回復、食糧の自給自足③牧畜産業の安定化、品質の改善④鉱業の安定・発展、自然との共存⑤道路、通信、運送ネットワーク、電力などのインフラ整備⑥マクロ経済の安定⑦銀行制度の改善という、7つの課題が重要です。これらの課題を実現するためには人材育成が重要です。モンゴルの人口の7割が35歳以下の若年層で占められています。若者の国です。教育、人づくりが重要で、日本や世界との協力を期待しています。経済、法律などの専門家を育成する必要があります。日本政府はモンゴルに対して大学や大学院に毎年20名の受け入れを行っています。JICAなどを含め100人近く、私費を含めると250人近くが日本に来て勉強しています。まだまだ不足していますので、日本に教育円借款をお願いしているところです。

モンゴルの外交政策について触れます。モンゴルの位置は微妙です。その独立、安全保障、発展から、モンゴル外交はバランス外交と言えます。ロシア、中国との善隣関係を維持していく。このパラレルの関係に、第3の相手国として期待しているのが日本です。そしてアメリカ、EU、国連、発展途上国という順番でバランスの取れる関係を築いていこうとしています。

新時代における日本とモンゴルの外交関係は、今から27年前、72年2月24日に始まりました。89年までは比較的安定したノーマルな関係でした。モンゴルに民主主義革命が行われた90年から、急スピードで拡大されてきました。政治的対話、国際舞台での協力、安全保障問題等で協力関係が広がり、ODAを通じて経済協力も進んできました。年平均1億ドルのODAが、モンゴルの危機的状況の克服、電力、交通、医療、教育などに役立っています。1億ドルの6割がインフラ整備に向けた有償援助、30%が無償協力、10から20%が技術協力です。インフラ整備の内訳は道路、電力、通信分野で、これからは牧畜、農業、教育という分野に広げる方針です。

しかし市民レベル、企業レベルでの協力はまだ少なく、拡大に向け努力しています。貿易額はわずか150万ドル。銅や金を輸出し、電気製品、設備、機械を輸入しています。投資関係も遅れていて、日本の合弁会社、投資会社は、まだ30に至っていません。生産分野よりサービス分野が多く、将来は技術分野での投資を広げたいと思っています。

文化交流は最近広がっています。留学生交流、伝統民謡、舞踊、絵画といったモンゴルの文化、オペラ、バレエなどが紹介され、逆に日本文化祭が開催されるなど日本文化も紹介されています。スポーツでもボクシング、相撲、野球、柔道などが交流されています。とりわけ市民レベルでの友好交流が盛んになってきました。10年前まで交流団体はわずか日本に7団体だったのが、昨年12月には54団体になりました。モンゴルでは4団体から30団体にまで増えました。姉妹都市交流も始まっています。新潟も10年以上の交流があり、そろそろ姉妹都市交流を始めたいというリクエストも来ています。

97年2月にモンゴル首相、98年5月に大統領、10日前に国会議

長が次々に来日し、21世紀に向けて、総合的パートナーシップという原則の下さらに友好を深めようと合意しています。総合的パートナーシップには3つの柱があります。信頼できる政治関係、互恵的な経済協力、幅広い文化・スポーツ・市民交流です。このためには何よりお互いに認識と理解を深める必要があり、市民交流、文化交流を通じて相互理解を拡大したいと思っています。

モンゴル国民の日本に対する気持ちを端的に表現する言葉で、私は「3つのK」と言っています。それは、感謝、関心、期待です。モンゴルが一番困っていた時、一番早く手を差し伸べたのは日本です。ODA、市民レベルに対する感謝が非常に大きい。そういう日本に対する関心がどんどん高まっています。

日本との友好親善、協力関係を深めていきたいという中で、今年7月20日から8月1日の間、モンゴル・日本友好週間というイベントを計画しています。内容は映画祭、写真展、お茶、着物などの文化イベント。市民団体代表会議とナーダム（スポーツの祭典）。そして北東アジア経済協力の国際シンポジウムです。シンポジウムの後には投資セミナーもやりたいと考えています。皆さんからも多くの参加をお待ちしています。金森先生も基調講演をします。そこではエリナ単独で研究所との交流も考えられます。エリナとモンゴルで北東アジアの交流を話し合いたいと思っています。

Q：中国・モンゴル鉄道について

現在は、ロシアから入って中国に抜ける1本だけです。東アジア、北東アジアと結ぶことが何より重要で、図們江開発にも関心を持っていますし、北東アジア輸送ネットワークに参加したいと思っています。今は北京、天津を経由して日本と結んでいますが、時間がかかります。もうひとつ、シベリアを通じてナホトカと通じていますがこれも不便です。チョイバルサンから満州里を経由するルートはあと25キロで日本海に通じることができます。天然ガスパイプラインが通れば、電力も、道路も鉄道も平行で通じるものと期待しています。

Q：通信システムについて

国際電話は、10年前はモスクワ経由やシドニー経由でした。ODAによってアジアサットの地上ステーションを設置してから、ウランバートルは便利になりました。それ以外の地方では衛星通信に将来性があると思います。遊牧民族の間にケーブルを引くのは大変です。KDDや住友商事、韓国、フランスなどが既に合弁事業などを行っています。

Q：内モンゴルと外モンゴルの関係について

戦わずに清の国に入ったのが内モンゴル、戦って戦って倒れたのが、我々外モンゴルです。モンゴル民族はいま大きく3つに別れています。モンゴル国、中国の内モンゴル、ロシアの3共和国で、人口は合わせて800万人、その内モンゴル国に250万人いることになります。内モンゴルとの関係は中ソ対立の頃は大変でしたが、最近は交流が盛んになってきました。

Q：青森の農業交流の成果について  
28社の進出日本企業の状況について

砂漠での米作りが失敗した後、ドルノットという平原での米作りに成功しました。モンゴル青年が毎年青森で研修し、すでに40名近くに達しています。さらに野菜づくりなど、量より質で技術交流を進めています。

合併企業の状況は、自信を持って言えるほどのものではありません。サービス業が多く、フラワーホテルが比較的うまくいっていますが、冬は厳しい状況です。レストランなども同様に冬が難しいようです。その他、カシミア加工、貿易会社、観光会社などがあります。牧畜加工、鮎物資源加工等が力を入れてもらいたい所で、特に観光開発は有力だと思います。この分野はJICAがマスタープランを作成し、官民それぞれの合同プロジェクトを作ろうとしています。また国有財産の民営化として、2005年までに1200のすべての企業を民営化しようとしています。これについては3月29日からセミナーを開催し、全国各地で展開しようと考えています。

平成11年度 第1回賛助会セミナー

「北東アジアにおける多国間協力」  
—ロシア外交官からみた北東アジア—  
平成11年4月15日  
場所：新潟グランドホテル  
講師：駐大韓民国ロシア大使  
エフゲニー・アフナーシェフ氏



90年代初頭、中央統制計画経済から市場経済へと移行したロシア経済は、産業活動の自由化、マクロ経済の安定、民営化の3つの方針に基づいていました。90年代中頃には市場経済の基礎が形成され、民間セクターがロシア経済の核となっています。ロシア経済発展の特徴は、豊かな天然資源、広大な国土（輸送コスト高と人口の不均衡分散も招く）、教育水準の高さにあります。98年にはロシア経済にネガティブな要素が重なりました。石油価格暴落やアジア経済危機の影響で、エネルギー資源輸出収入が減少し、国内総生産が-4.6%、工業生産高が-5.2%など経済が落ち込みました。外貨準備高も180億ドルから122億ドルに減少し、貿易高も17%減少しました。インフレ率も85%に上っています。しかしプリマコフ政策はある程度成果をもたらし、昨年10月以降は、経済活動の活性化も徐々に現れました。この傾向はまだ不安定なもので、ロシアの対外債務の交渉も影響するでしょう。

ロシアの変革は歴史上前例のない出来事で、危機的な現象も伴います。しかし、過去7年間の改革で大きな成果も上げました。近代的で民主的の制度が作られ、市場が機能し始めたこと。個人の事業活動が発展し、人々は市場経済の中で生活することを学びました。プリマコフ内閣の目的は経済の自由化改革にあり、その優先課題は投資・外資の導入、金融部門だけでなく工業部門への導入です。国による経済管理の強化、社会保障も重視されています。ロシアは、改革というより、歴史的な民主革命を行っていると言っていいでしょう。

ロシアの対外政策

ロシア抜きでユーゴや中東等の国際問題を解決することはできません。世界では単に勢力の分配ではなく、本質的な変革が起こっていると思います。冷戦以降、先進国と非先進国との矛盾が起こり、経済統合に向け

での闘争も激化しています。ロシア外交の新しいアプローチは、新しい国際秩序の創出です。それは国際法、国連憲章に基づく建設的な国際関係の構築です。

ロシアの外交政策は力の一極集中を避けることにあり、国際関係における多極システムが構築されつつあります。さらに世界における経済力の再配置は、新たな勢力を生み出します。ロシアは自国の経済的地位の向上を目指し、多極とのバランスある協力拡大、世界情勢における影響力の確保、西側・東側での積極的な外交活動を重要視しています。

#### アジア太平洋地域の状況

この地域は、ロシア、アメリカ、中国、日本、4主要国の利益が交錯しています。アジア太平洋諸国のシェアは国際総生産の50%、世界貿易の60%に上りますが、多くの国家が深刻な経済危機にあえぎ、発展の速度も落ち込んできています。地域紛争の要因もあります。アジアの経済危機が簡単に国境を越えたように、相互依存が進む中、近隣諸国の状況は無視できません。ロシアは世界の平和と安全を維持し、自国の立場を保ち、積極的に地域問題の解決に参加しています。

アジア太平洋地域との関わりは、ロシアの国益に直接影響するものです。過去数年間で、ロシアはアジアにおける地位を強めることができました。中国との関係が強化され、21世紀のパートナーシップを確認しました。対日関係でも進展が見られ、これまでになかったパートナー関係にあります。アセアンとも経済、科学技術部門で関係を築いてきました。

ロシアがAPECに参加し、事実上、環太平洋地域が形成されました。APEC加盟国は21カ国に増え、そのシェアは国際貿易高の約半分を占めています。21世紀は積極的な国外市場への参加なくして発展できる国家はありません。APECは将来の地域貿易の基礎をつくる組織であり、ロシアの参加はここでの平等な発言権を得るためです。アジア金融危機の影響は、世界がどれほど相互に依存し合っているかを示しました。世界共同体は、新しい動きを世界規模で発展させていかなければなりません。

北東アジア地域の経済協力に関しても、ロシアは個別の分野だけでなく、相互に連携した全体プログラムについても検討しています。これにはロシアからアジア諸国へのガス・石油・電力の輸出、ハイテク分野での協力、商品の品質向上と供給量増加についてなどが挙げられます。

#### ロシアの資源と アジア太平洋地域における協力

アジア太平洋地域向けのロシアの主要輸出品は、自動車、プラント、機械、石油、石油製品産業、化学製品などです。逆に食料品、軽工業原材料、大衆消費財、電気製品などはアジア太平洋地域からの輸入品に頼っています。また、ロシアの科学技術の商品化、軍民転換、ハイテク分野での協力など、原料以外の分野でも可能性があります。この分野の産業は、シベリアや極東地域に外国とパートナーシップを結べる業者がたくさんあります。

アジア太平洋地域との協力プロジェクトは、シベリア・極東の資源が

重要な役割を果たします。これらの地域はインフラ整備と、加工品・半加工品・原料の輸出促進を必要としています。また、アジア太平洋地域との関係は、ロシア国内の生活水準の格差解決にも貢献します。

#### アジア太平洋地域における 多国間プロジェクトへの参加

92年、ロシアは国連主導の図們江開発プログラムに正式参加しました。主要な分野は輸送と通信インフラの整備、中国貨物の沿海地方・北朝鮮トランジット、外資導入による貿易発展、産業・観光・環境協力などです。95年12月には図們江地域開発に関する調整委員会及び諮問委員会の設立、自然環境保護に関するメモランダムが調印されました。

近年、ロシアは他の関係諸国とともに、環日本海経済圏プロジェクトによる国際地域協力関係の構築に積極的に関与してきました。これは多角的な自由経済圏を形成するという構想に基づくもので、ロシア側関係者は93年エリナの設立以来、その活動にも積極的に協力しています。また、アジアとヨーロッパを結ぶ鉄道輸送にも関心を寄せ、この点でも多国間協力はさらに促進すると考えます。ESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）との連携強化も目指し、効果的に利用したいと考えています。

ロシアはまた、部門別経済協力にも関心を示しています。エネルギー資源協力はロシアにとって重要であり、サハリンでのエネルギー開発には日本をはじめ各国企業が参加しています。過去5年間で、アジア太平洋地域に直通の国際通信網建設プロジェクトが完了し、国際衛星通信システムも約20カ国が参加し稼働しています。その他、有望な分野として科学技術協力があり、ESCAPが参加するアジア太平洋技術指導センターを通じて行われる科学技術導入協定も結ばれました。太平洋の水産資源利用については、ロシアが伝統的に協力してきた分野で、13件の政府間条約を結んでいます。

#### アジア太平洋地域における 対話路線の促進

ロシアはアセアン地域フォーラムなどアジア太平洋諸国の様々な機構に参加し、国際問題、安全保障問題について話し合っています。また、ロシアは欧州との意見交換のパイプもあり、アジアと欧州間の橋渡しが可能である。一方、アジア太平洋地域の非公式な対話にも参席し、地域協力構想の実現に努めています。これらは北太平洋3者協力会議（ロ・米・日）、北東アジア協力会議（ロ・米・中・日・韓）、アジア太平洋安全保障協力会議（アセアン16カ国・インド・EU）などがあります。

現在、北東アジアの安全保障、平和協力に関する多国間対話の取り組みが必要とされていますが、これはモスクワが以前から主張してきた地域安全保障構想、多国間枠組み構想にほかなりません。ロシアは北朝鮮に関する4者会談の枠組みを変えることはありませんが、新しい国際関係の枠組みを目指しています。北東アジアの多国間対話には、安全保障以外にも貿易、経済協力、環境、インフラ整備など様々な問題があり、これらの解決がこの地域の全体の情勢、北朝鮮をめぐる情勢にポジティブに影響してくると思います。

アジア太平洋地域が発展することにより、世界最大の経済圏を創出で



きます。政治、経済、外交、貿易などにその兆候があります。WTOが目指す多国間貿易システムは、世界経済のアジア化の中で発展していくと思います。地中海諸国が過去の世界の中心、大西洋諸国が現在の中心であるとするならば、アジア太平洋地域、とりわけ北東アジアは21世紀の世界経済の推進力となる可能性を秘めています。そしてロシアは現在の危機を必ずや克服し、21世紀にはアジア地域の中心国となるでしょう。

最後に、ソウルから来た人間として申し上げます、しかるべきシステムが構築されなければ、朝鮮半島有事の時に困難な状況に陥ると思います。旧知の前ワシントン大使は、もしヨーロッパに総合的な安全保障がなければ、東西ドイツの統合は進行しなかったらうと言っています。残念ながら、アジア太平洋地域にはまだこのようなシステムがありません。そして2国間だけではなく総合的な解決を要する問題が山積しています。ロシア、日本の関係研究機関はこの点で、多くの構想を考え出すことができると思います。

Q：北朝鮮情勢の見方について

個人的意見として申し上げます。太陽政策は、現代プロジェクトを代表に、韓国側にもあった対話阻止の動きをほとんど無くしました。この動向は、北朝鮮の政治的動きよりも重要なものと思います。東西ドイツの経済交流から始まったプロセスも、20年を要しました。こうした動きは時間がかかるものなのです。南北間ではいま、金剛山プロジェクトのようなものは別にして、政府の関与なしでビジネス交流も行われています。建国40年で、多くの韓国人が金剛山を訪れました。

また、周辺各国との改善も重要です。これらも状況を本質的に変えていくには、いまの好機を逃してはならないと思います。各国が偏見を排除し、賢明に対処すべきであり、こうした意味で私は楽観論者です。

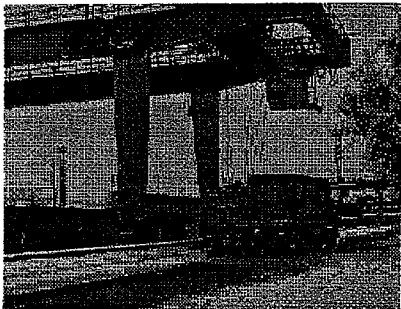
Q：安全保障メカニズムに対する  
官民補完の役割について

様々なセクター間での協力が可能だと思います。スカラピーノ教授の北東アジア対話でも、官民の意見交換があります。非公式な対話から公的な段階に移っていくのではないのでしょうか。まず非公式な形からの方が入りやすいこともあるでしょう。

## ■ERINA からのお知らせ■

エリナ・ホームページに  
SLB情報を公開

シベリア鉄道を利用し、極東・太平洋地域と欧州を結ぶ国際輸送路 SLB (シベリアランドブリッジ) の復興支援を目的に、エリナでは4月からインターネットによる SLB 情報公開サービスを開始した。SLB の復興支援については橋本・エリツィンプランにも盛り込まれており、SLB ページの開設がその一助となることを目指した。



モスクワ・クツェヴォⅡ貨物駅

SLB の最盛期は80年代初頭であり、その後旧ソ連の崩壊、新生ロシアの経済状況の悪化等で取扱量が激減した。日欧の国際輸送については船による海上輸送が主流になっているが、相対的に輸送距離の短い SLB には利点もあり、ロシアの外貨収入確保の面からも復興が望まれている。また SLB 利用の上で、輸出入拠点として日本海側港湾の利用も想定され、これらの港での取扱量増大にも貢献することが期待される。

SLB ページの内容については、図、写真を多用し SLB の利点を再認識してもらおうと同時に、最新の情報提供にも努めて行く。情報公開に当たっては、ロシア鉄道省、日本の SLB 協会等関係機関の協力を仰いだ。日英2カ国語での表記であり、「Q&A」のページも併設し、内外の利用者と運行者との橋渡しの役割も果たして行きたい。

ホームページ・アドレス <http://www.erin.or.jp>

#### 賛助会セミナーの開催予定

##### ○第2回賛助会セミナー

日時 平成11年6月4日(金) 14:00~16:00

場所 ホテル新潟3F「飛翔の間」

テーマ 中国東北部新ルートの開設について

～釜山-羅津-新潟航路の利用促進に向けて～

講師 東龍海運(株)・韓国特殊船(株) 会長 朴 鍾 圭 氏

##### ○第3回賛助会セミナー

日時 平成11年7月2日(金) 14:00~16:00

場所 ホテルディアモント新潟B1F「鶴の間」

テーマ 最近のロシア情勢と今後の展望

～我が国の安全保障の視点から～

講師 防衛庁防衛研究所第2研究部第2研究室 兵頭 慎治 氏

##### ○第4回賛助会セミナー

日時 平成11年8月6日(金) 14:00~16:00

場所 新潟グランドホテル5F「波光の間」

テーマ 未定

講師 外務省アジア局地域政策課長 小原 雅博 氏

●賛助会入会のお申し込み・お問い合わせは、エリナ経済交流部まで。

#### 賛助会員のページ

JTB(日本交通公社)新潟支店

#### 環日本海をめぐるハルビン・牡丹江の旅

JTB新潟支店から、新潟-ハルビン定期航空路を利用して、黒龍江省の新しい企画旅行の案内が届きました。ハルビンはもちろん、黒龍江省随一の景勝地・鏡泊湖、渤海国遺跡などを巡るツアーです。変貌する省都、美しい自然、遥かな歴史を一挙に体験できる企画で、興味をそそります。ぜひJTB新潟支店まで、ご一報ください。



鏡泊湖瀑布

日次	月日	地名	現地時間	交通機関	予定	食事
1	9/20 (月)	新潟発 ハルビン着	12:15 13:40	CJ616 専用車	空路、ハルビンへ 着後、ハルビン近郊観光 金王朝博物館・七三一部隊陳列館など 〈ハルビン泊〉	昼:機内 夕:○
2	9/21 (火)	ハルビン ハルビン発 牡丹江	朝 午後	専用車	ハルビン市内観光 太陽島・新潟公園・松花江遊覧 中央大街・スターリン公園など 専用車にて牡丹江まで 〈牡丹江泊〉	朝:○ 昼:○ 夜:○
3	9/22 (水)	牡丹江	終日	専用車	鏡泊湖・渤海国石灯柱等観光 〈牡丹江泊〉	朝:○ 昼:○ 夜:○
4	9/23 (木)	牡丹江 ハルビン	朝	専用車	牡丹江観光 観光後、専用車にてハルビンへ 〈ハルビン泊〉	朝:○ 昼:○ 夜:○
5	9/24 (金)	ハルビン ハルビン発 新潟着	08:30 11:15	専用車 CJ615	空港へ 入国手続き、通関後解散	朝:○ 昼:機内

ご旅行代金 : ¥165,000 (1人部屋追加代金 ¥20,000)

申し込み締切: 1999年7月31日(土)

最小催行人員: 15名様

お問い合わせ、お申し込みは、下記までご連絡下さい。必要書類をお送りします。

旅行主催: JTB新潟支店

新潟市古町通 6-959 担当: 三浦・堀内  
TEL (025)223-4836 FAX (025)229-5775  
旅行業務取扱主任者 中川聡一  
日本旅行業協会会員 運輸大臣登録旅行業第64号

### 編集後記

いま新潟はトキの二世誕生に沸き返っています▼ひなの誕生までは成功しましたが、これからはトキの野生復帰と環境との折り合いに大きな課題が待ち受けているようです▼環境に優れた天然ガスも、その生産が盛んだった頃の新潟が、同時に地盤沈下に悩まされたのも事実です▼"北東アジアの環境協力"というテーマが数多く議論されるようになりました。大気、海洋だけでなく、その間口はとて広いというのが実感です。

### ERINA BUSINESS NEWS Vol.13

1999年5月28日発行

発行人 金森久雄

編集責任 中川雅之 編集者 中村俊彦

発行 財団法人環日本海経済研究所

〒951-8068 新潟市上大川前通 6-1178-1

Phone 025-222-3150 Fax 025-222-9505

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

E-mail [koryu@po.erin.or.jp](mailto:koryu@po.erin.or.jp)

禁無断転載