

ERINA

VOL.15

ビジネス ニュース

BUSINESS NEWS

Economic Research Institute for Northeast Asia

【第 15 号】

TOPICS

新潟市・ハルビン市友好提携 20 周年記念
新潟市経済交流団に参加して p1

サハリン大陸棚開発と極東輸送網の新視点 p4

第 2 回ロシア極東水産事情視察 p10

SERIES

海外ビジネス情報 p13

列島環日本海 p17

セミナー報告 p23

ERINA からのお知らせ p30

1999 年 9 月 30 日 発行

■—新潟市・ハルビン市友好提携20周年記念—新潟市経済交流団に参加して■

ERINA経済交流部
部長 中川雅之

1999年7月19日から21日の間、新潟市及び新潟ハルビン経済技術交流促進協会の主催で組成された新潟市・ハルビン市友好提携20周年記念「新潟市経済交流団」に参加し、ハルビン市を訪問した。

新潟市では、1994年に友好提携15周年を迎えたのを機に経済視察団をハルビン市へ派遣して以来、毎年視察団を派遣するとともに、95年からは中国ハルビン経済貿易商談会への出展を行っている。友好提携20周年となる今年は今後の更なる交流へと進展させることを目的として、経済交流団を派遣し、現地関係者との経済会議を中心とする交流活動を行うこととなったものである。

今回笠原新潟市商工労働部長を団長とする20名の「経済交流団」の他にハルビン市を訪問したのは、長谷川新潟市長を団長とする「新潟市代表団」、「環境保護視察団」、「市民病院訪問団」、「友好の翼訪問団」など合計110名ほどであり、その他一般乗客を含めると220~230名となったため通常のフライトには使用していない大型機材の使用となった。

ハルビン市においては経済交流会議の開催に加え、インランド・デポや経済技術開発区の視察も行われたので、その概要を簡単に報告する。

<交流会議>



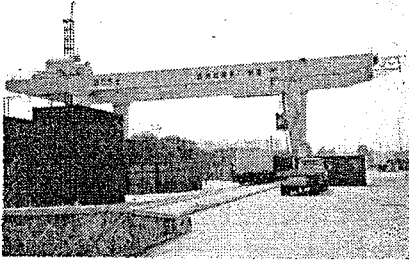
ハルビン市経済担当副市長、新潟市長の挨拶に続き、第1部として日本側から新潟商工会議所、(株)ニイハル、(株)コメリ、緑物産(株)、及びエリナが発言。それぞれにつき中国側のハルビン市外事弁公室、対外経済貿易合作局、外資管理局などが回答乃至説明を行った。日本側の発言内容は、各企業・団体の活動概要の照会、経済交流を行う上での個別の課題、今後の展望、ハルビン市への要望、質問などであり、中国総領事館新潟誘致のサポート依頼も行われた。これらに対し先方からは、合作区並びに日中合弁企業の状況等の説明に加え、①今後も合作による技術移転に期待していること、②98年の輸出入総額は8.7億ドル(うち対日は84百万ドル：前年比23.6%増)で、香港、東南アジア向け輸出は減少、対日は増加傾向にあること、③対日輸出は木製品、靴類、山菜等で61百万ドル、輸入は機械、設備、車輛部品、電子産品等で23百万ドルであったこと、そして、④何か問題が発生した場合には、外事弁公室を窓口として通してもらえれば真剣且つ誠実に対応すること——などの意向が表明された。

その後第2部として観光交流事業に絞って意見交換が行われ、日本側はJTB新潟支店及び〈財〉新潟観光コンベンション協会から新潟、ハルビン双方の観光客誘致活動につき状況説明や提言がなされた。具体的には、①ホテルやレストランなど受け入れ環境の整備とサービス面での改善がキーであること、②歴史、自然を重視し駆け足で旅行することを好む日本人観光客の特性を理解し対応することが重要であること、③ハルビンだけでなく中国東北地域全体に対する配慮も大切であり、周遊型コースの値下げが有効であること、そして、④日本全国では年間100千人を超える学生が修学旅行で海外を訪れており、新潟県でも二校が来年の秋に西安行きを決定している事でもあり修学旅行の誘致も面白いのではないかと

いったものである。

(なお、エリナの発言要旨については<新潟～ハルビン物流ルート>として後述。)

<インランド・デポ>

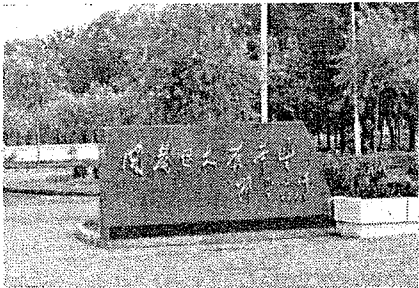


ハルビン内陸港 (HARUBIN RAILWAY CONTAINER TERMINAL) は1996年9月中国初のインランド・デポとして国务院の許可を取得、翌97年4月に営業を開始した。鉄道・貨物・運輸の管理をハルビンの口岸管理委員会が管轄しており、同委員会は沿岸地域の管理委員会と同等の権限を持っている。通関、動植物検疫、医薬検査、保険、代金決済等の諸手続やサービスを受けることが可能であり、輸出入とも同一窓口で処理されるので非常に便利である。

本内陸港はハルビンの南崗区にあって、3.7万平方メートルを占め、現在の年間取扱能力は約20千TEUであるが、年末には高進技術開発区の隣接地に約350千平方メートルのコンテナヤードを整備する予定である。将来的には11組/総延長6.5キロメートルの引込み線を持ち、年間取扱能力200千TEUに拡張されるが、第1期としては年間80千TEUの取扱いを目指している。

バラ荷は取り扱っておらず、コンテナを大連、綏芬河、満州里との間でそれぞれ鉄道で運んでいるが現在は大連との間が中心である。その大連には毎週火曜日に1便が運行され、貨物量によっては2便が運行されることもある。所要時間は20時間47分である。

<経済技術開発区>



ハルビン経済技術開発区は1991年6月に省レベルの開発区として設立され、93年4月に国务院の批准を受け国家レベルの開発区として認定された。総面積は10平方メートルで、「管理サービス区」と「総合工業区」の二つの地域に分かれている。うち、管理サービス区が約1.7平方メートルを占めて市区の中心部(南崗区)に位置し、主に高級第三次産業とハイテク産業が集まっている。一方、総合工業区は市の中心部から南に約8キロ離れた平房工業区の隣接地帯に約8.3平方メートルを占め、工業プロジェクト開発を進めている。

今回訪問した総合工業区で聴取した情報のうち主なものは次の通り。

- ・ 昨年6月スタートを切った「対ロシア輸出加工団地」に日系企業が投資することも可能である
- ・ 現在日本から進出しているのは、イトキン、三菱自動車、森永乳業の三社である(但し、森永乳業は開発区の外にある)
- ・ 林業については、主として環境問題から木材が殆ど輸出禁止となっており、ロシア極東から輸入した木材を加工した上輸出している
- ・ 地元中国市場を睨んだ外国資本に人気のある分野は、自動車(主にバス)関連部品、(トウモロコシ、ジャガイモなどの)食品加工、医薬品の三つである

＜新潟～ハルビン物流ルート＞
—経済交流会議における
エリナ発言内容要旨—

昨年6月に待望の新潟～ハルビン定期航空路が開設され、1998年度の利用者数は約9千人、平均利用率は約41パーセントであった。今回の経済交流団もこの直行便で来たが、新潟から2時間半弱で到着した。ハルビンと新潟との経済交流の促進にとりまさに画期的な定期便であることを実感した。

この直行ルートを利用しているのは旅客だけではなく、貨物も輸送されている。しかし貨物輸送の規模はまだ小さく、やはり物流ルートとしては大連を経由するのが大半となっている。大連ルートの他にも、綏芬河を通りロシアのナホトカやポストーチヌイなどを經由するルート、松花江・アムール川・間宮海峡・日本海を通る東方水上シルクロードのルート、そしてまだまだ可能性という段階ではあるが、牡丹江から南下して図們を通り琿春からロシアへ抜けてザルビノ港を利用するか、図們或いは圖河から北朝鮮へ抜けて羅津港を利用する図們江ルートが考えられる。(但し、ザルビノ港を利用するルートはナホトカやポストーチヌイを利用するルートとも競合する。)

新潟とハルビンとの経済交流が加速するにつれ、将来的には大連ルートだけではなく、ロシアや北朝鮮を通して日本海へ抜けるルートがもっと利用されるようになるはず。そこで、ハルビンと新潟をつなぐ4本の物流ルートにつきそれぞれ質問する。

①大連ルート

- ・ 鉄道電化計画の進捗状況
- ・ 道路高速化計画の進捗状況
- ・ インランド・デポの利用状況

②綏芬河ルート

- ・ 対日貿易における利用状況
- ・ 対ロシア貿易における利用状況
- ・ ナホトカとの友好都市締結時期と交流促進策

③東方水上シルクロードルート

- ・ 山形県酒田市までの航路の利用状況
- ・ ロシアとの貿易における利用状況

④図們江ルート

- ・ ハルビン～牡丹江～図們的貨物列車の運行状況
- ・ 北朝鮮の港を利用するルートを利用する可能性

(当方からの質問に対する回答は、担当部署が多岐にわたることでもあり後日まとめて回答してもらうこととなっている。)

今回の経済交流会議で個別産業分野として観光が取り上げられたのは画期的なことであり、今後もこうした意見交換・情報交流の場が設けられることを期待したい。

また、物流ルート関連の当方質問については現時点では先方の回答待ちであるが、ハルビンから南に向かう大連ルートに加え、東に向かうルート(綏芬河ルート、東方水上シルクロード、図們江ルートを含め)の重要性をハルビン側にももう少し認識してもらうべく働きかけていきたい。

■サハリン大陸棚開発と極東輸送網の新視点■

ERINA経済交流部
部長代理 中村俊彦

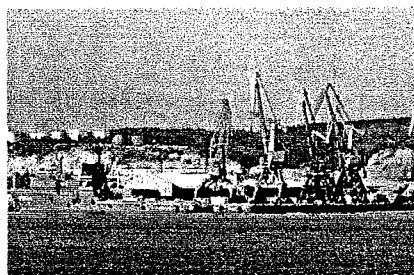
9月6日から13日にかけて、北海道・稚内市、サハリン州、ハバロフスク州を訪ねた。目的は、サハリン石油・天然ガス開発の周辺事情、プロジェクトに関連する港湾や周辺地域の輸送状況を探ることにあつた。

今年になってサハリン天然ガス・パイプラインの日本海ルート導入のF/Sが着手され、サハリン2の石油生産が開始されるなど、北海道地域のみならず、日本海側地域にとっても、サハリン周辺の動向は従来にも増して注目に値するものになってきた。また、昨年度のERINAによるSLB活性化調査（委託調査）や、本誌前号でも紹介した米口間経済協力会議における東西回廊の進展などを踏まえ、北東アジア地域の物流状況をさらに広範囲に把握しようとする機運も高まってきた。

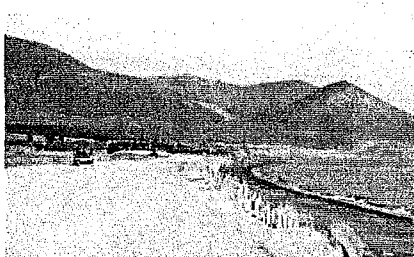
今回の視察は、サハリン・プロジェクトの後方支援基地として名乗りをあげている稚内市を訪れ、夏季定期フェリーを利用してサハリン州コルサコフ港に渡った。その後、州都ユジノサハリンスクでのヒアリングを経て、ホルムスク港からワゴンフェリー（鉄道貨客船）にて大陸側のハバロフスク州ワニノ港へ渡り、さらに鉄道にてハバロフスクに至るものであった。

以下、サハリン石油・天然ガスパイプラインとその周辺輸送状況について、サハリン州、ハバロフスク州、および沿海州港湾との対比で概観し、日本海側地域との関連にも言及したい。

プリゴロドノエ石油基地構想と
デカストリ石油基地計画



コルサコフ港△▽プリゴロドノエ

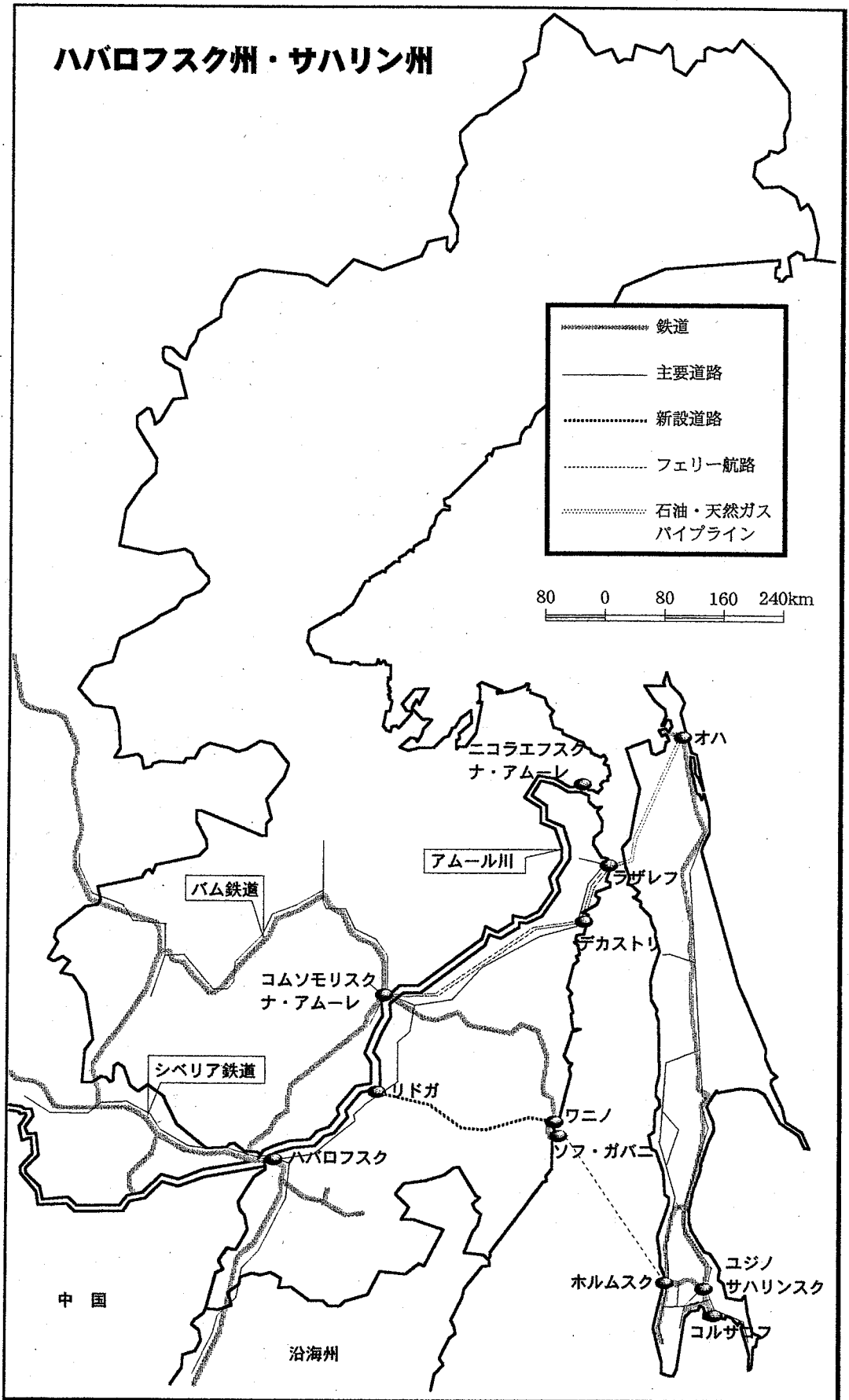


稚内とサハリンを結ぶ夏季定期フェリーの入口となるコルサコフ港の東方約15kmに、プリゴロドノエという小集落がある。今年はサハリンも残暑が厳しく、9月に入っても付近の砂浜で海水浴を楽しむ人の姿も見られるプリゴロドノエだが、ここにサハリン1及びサハリン2による石油・天然ガスの輸出ターミナルを設置することが構想されている。この構想の状況について、サハリン1の日本側参加企業体であるサハリン石油ガス開発（SODECO）サハリン事務所の杉浦所長は、次のように語った。

「パイプライン輸送については、サハリン南部のコルサコフへ行くものと、大陸側のデカストリ（ハバロフスク州）へ行くものの2案を検討している段階です。

大陸側へのパイプラインは1940年代にすでに完成しているもので、ラザレフからデカストリを経由して、コムソモリスク・ナ・アムーシまで伸びています。石油パイプラインは直径20インチで距離613km、年間輸送能力300万トンと見られます。ガス・パイプラインの直径は28インチです。現在でも、石油のパイプライン輸送が年間100万トンほど行われています。デカストリでは、最終的には年間1000万トンの石油ターミナル建設計画があり、昨年4月に第1期計画が完成、昨年秋からタンカーによる石油の輸出が始まっています。

一方、サハリン南部への輸送については、石油パイプライン直径20インチで年間20万バレル、34インチで30万バレルという試算をした程度です。ガスの方は42インチを想定しています。新しいパイプラインを敷設するには、実際に石油・ガスの買い手がつかなければ着手できま



せん。特にガスの方は20年くらいの契約がほしいところです」。

サハリン2の日本側参加企業である三菱商事ユジノサハリンスク事務所の今井所長代理は、サハリン州の大陸棚開発事情について、さらに次の通り語った。

「プリゴロドノエの基地は、いわば対日本向け。しかしパイヤーが決まっています。大陸側にしても、その先は中国につながる話になりますが、これも中国がまだ手を挙げていないわけではない。要は、エンドユーザーの問題です」。

サハリン州の優先課題は一に電力、二に上下水道です。南部までパイプラインが引ければ、そこで発電所を設置したいところでしょう。しかし、州内ではお金がない、エンドユーザも決まっていない状況では、大陸棚プロジェクトはゆっくりとしか進みません。サハリン1で今年計画されていた原油の試掘は、環境問題から延期されました。サハリン2も、当面は半年のみの生産です」。

日本海沿岸地域では、サハリン天然ガス・パイプラインの日本海ルート導入に期待がかかるが、何も決まったものではない、というのが実情のようだ。地元では、外貨を生む産業に賭けるサハリン州とハバロフスク州が、それぞれプリゴロドノエとテカストリのターミナル化にしのぎを削っているであろうことも想像できる。さらにその先は、エンドユーザーとしての日本と中国の対応が鍵を握っている。

ワニノ、ソフガバニ港と
ナホトカ、ポストチヌイ港

ハバロフスク州ワニノ港は、「ハバロフスク市から山を越え、そのまた向こうのワニノ」というイメージとは、どうも違うワニノだった。サハリン州ホルムスク港をワゴンフェリーで出発して約20時間、とにかく荷物を置いて落ち着こうと借りたホテルの一室は、居間と寝室とバスルームの3室がバルコニーに面し、朝日が明るく差し込んでいる。隣家のレストランも瀟洒な雰囲気、例えばその日の昼食のメニューは、ミンチした鮭をパテ状にしたものを姿造り風に詰めた、工夫を凝らしたものだだった。

ワニノ・ソフガバニ港湾管理局クリモフ局長によれば、ワニノ港は、年間1400万ト、コンテナ4万TEUの取扱能力をもつ。主な取扱品目は木材、石油製品、アルミ、鉄くず、水産品、など。10年目に出来たコンテナターミナルは、ガントリークレーンを2基備えているが、年間取扱量はその能力の18%にとどまっているという。ワニノ一釜山間に定期コンテナ航路をもつほか、8kmほど北のトキ貨物駅からバム鉄道を經由してロシア国内に輸送ネットワークを張っている。トキ駅でバム鉄道やシベリア鉄道に仕分けられる列車の牽引力は最大3600ト(空コンテナ積で60両)で、最盛期には1日12往復便、現在は6~7往復便が稼働している。クリモフ局長はさらに、昨秋開通したワニノ~ハバロフスク間の道路を強調。現在、200kmが舗装され、300kmが未舗装だが、全て舗装されればハバロフスク市と5~6時間で結ばれる。コムソモリスク・ナ・アムールなどの背後圏が、ハバロフスク市を中心に大きく広がることになる。

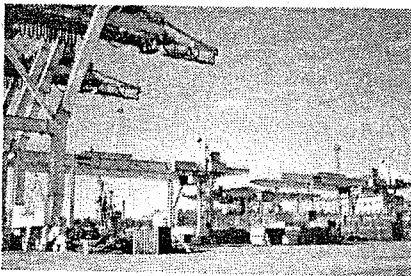
ワニノ商業港シェングリヤ社長も、バム鉄道利用による距離の短縮、タリフの安さなど、ナホトカ、ポストチヌイなど沿海州の港湾に対する優位

性を指摘する。極東船舶公団（FESCO）がポストチヌイ港を中心基地とし、ワニノを市場としない現状を吐露しながら、船会社やロシア鉄道省などの協力の必要性を訴えた。

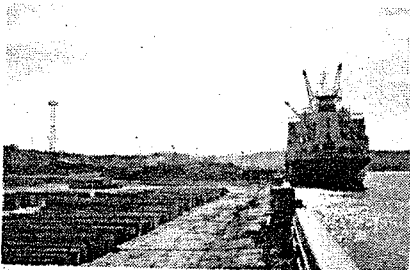
その他、ワニノ港の主な聴取データは次の通り。

- ・今年1月～8月までの取扱量：500万ト
- 内訳）木材 120万ト（日本・韓国向け）
 - 石油製品 100.5万ト（カムチャッカ・アジア向け）
 - アルミ 60万ト（オーストラリアからの原料をブランクで製品化、日・米・東南アジアへ輸出）
 - 鉄くず 40万ト（韓国向け）
 - コンテナ1万ト（700TEU）
- ・フェリーの年間取扱貨物量：150万ト（最盛期500万ト）
 - 移出の95%がフェリーを利用。
- ・フェリーの年間利用客数：4万人（最盛期9万人）
- ・今年1月～8月までのトラックによる輸送台数：約2,000台
- ・リーファ（冷凍）コンテナ：40TEUまで保管可能。ただし輸送列車はなく、冬期輸送となる。リーファ・トラックの利用も可能。
- ・トキ駅～コムソモリスク駅：約12時間
 - トキ駅～ハバロフスク駅：約24時間
- ・コンテナ輸送の流れ
 - 釜山～ワニノ：定期航路（隔週水曜日、昨年平均10～12TEU積、今年平均30～40TEU積）
 - ワニノ～中央アジア・モスクワ：コンテナはシベリア鉄道を利用（コンピュータ管理システム利用のため）。その他はバム鉄道を利用。
- ・例えばワニノからブランクへアルミナを輸送すると、ウラジオストク経由より60ドル/ト安い。羅津経由も試行したが、現在はすべてワニノ経由で輸送されている。

ワニノ港コンテナヤード



ソフガバニ港



ワニノ港から南へ約30km、バム鉄道の終点でもあるソフガバニの港はロシアの軍港として修理ドックなどをもっていたが、低迷。しかし、天然の良港を生かして最近、米ロ合弁による木材専用埠頭を新設。アメリカ側の Global Forestry Management Group（本社ポートランド市）のファンタジア社長は、「当埠頭は輸出木材の入念な選別作業を行っている。ナホトカやワニノなどを利用する木材へのクレーム率は20%にも上るが、ソフガバニへのクレーム率は0～1%にすぎない」と自負する。

サハリンでの石油・天然ガスをめぐる動向に続き、ここでも州間の綱引きの構図が印象に残った。

ハバロフスク州各港の取扱い及び施設状況

		ワニノ	ソフガバニ	デカストリ	ラザレフ	ニコラエフスク・ナ・アムレ	計
年間取扱量	千トン	5,296	270.7	713.2	36.0	95.0	6,286.1
入船数	隻	2,120	190	82	16	288	2696
ふ頭の深さ	メートル	10-11.5-15	7-9.7	7-7.5	2-6	4-8	
ふ頭の長さ	メートル	2,962	186	371	582	1,265	
クレーン最大重量	トン	20-60	10-20	10-20	10-20	10-20	
設備投資額(94-98年)	千ルーブル	17,363	196	294	991	519	19,363

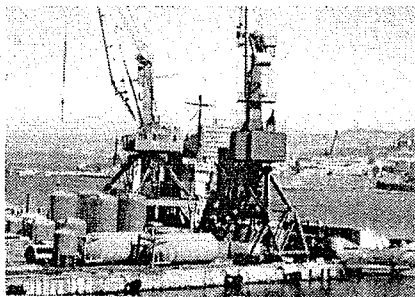
(出所:「Marine Administration of Vanino & Sovetskaya Gavan Port」・年度不詳)

鉄道及び海洋距離 (km)

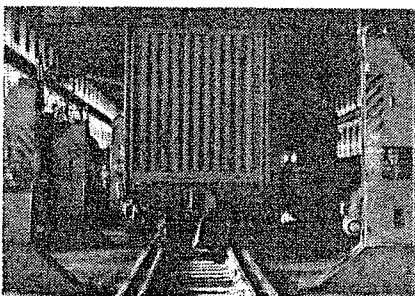
	コムソモリスク・ナ・アムレ	ハバロフスク	タイシエツト	ネルングリ	ルジャイカ	プレスト	宗谷海峡
ワニノ(バム鉄道)	467	885	4,401	2,148	9,233	9,793	216
ウラジオストク(シベリア鉄道)	1,150	765	4,789	2,449	9,621	10,181	500
ナホトカ	1,294	910	4,933	2,593	9,765	10,325	445

(出所:「Marine Administration of Vanino & Sovetskaya Gavan Port」)

後方支援基地と
日本側港湾



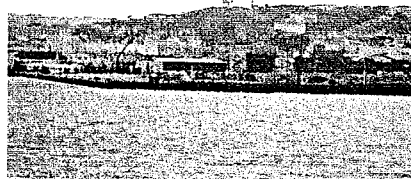
ホルムスク港△▽台車交換施設



サハリン1の後方支援基地はコルサコフ港、サハリン2のそれはホルムスク港が指定されているが、いずれもヤードが狭くて不十分、とされている。「コルサコフ港は本格生産の時には、とても間に合わない。防波堤もなく、台風と満潮が重なると洪水の恐れもある。旧 SODECO のプランでは、デカストリが基地の予定だった」(SODECO・杉浦氏)が、サハリン1で今年計画された試掘が中止になり、「2003年から2004年の生産開始予定も1年ずれこむ」ことになりそうだ。

一方、石油生産開始で動き出したホルムスク港も、サハリン2の開発主体であるエクソンを中心とするサハリンエナジーとしては、「ホルムスク港の改修は考えていない。近くの空地を利用する程度で、開発自体、置き場が空いたら次のパイプを持ってくるという“ゆっくりズム”」(三菱商事・今井氏)で進んでいるのが実情だ。むしろホルムスク港では、貨車ごと船に積み込むワゴンフェリーが関心を呼ぶ。環境にやさしいことで注目される列車輸送が、日本海の対岸を結ぶ航路にも新しい可能性を持つとすれば、旧来の日本狭軌を走るサハリン側の列車と、ロシア広軌を走る大陸側の列車の台車交換施設を持つホルムスク港は一見の価値がある。

これに対し、宗谷海峡をはさんで約40kmでサハリン州と対峙する稚内港は、「日本側後方支援基地」に名乗りをあげ、支援物資の誘致に躍起だ。稚内港は、当初飼料用ふ頭として計画された末広ふ頭を、サハリンプロジェクトの専用ふ頭として用意している。およそ11ヘクタールのふ頭は手狭なコルサコフ港、ホルムスク港に対し圧倒的に有利な印象だが、ロシア港湾を利用する原則を前に、現状は一棟の上屋がぼつんと建つ広大な空地



稚内港・末広ふ頭

となっている。このため、稚内市は96年、第三セクターの稚内国際埠頭株式会社（WABCO）を設立。昨年12月には、サハリンエナジーとの間で支援業務に関する5年契約を結んだ。今年は鉄鋼加工を中心に10件・1億1000万円を受注し、将来は様々な業種にも出資を呼びかけていく方針だ。

ユジノサハリンスクの郊外にはおよそ80戸の「アメリカ村」が建設され、40世帯ほどが入居し始め、子供たちの教育ためインターナショナルスクールが早くも開校された。サハリン州への外国投資もアメリカの燃料・資源分野への投資が飛躍的に増大している。しかし、「北海道のサハリンプロジェクトへの期待はあいまいすぎる。食料支援など、小さくても具体的に絞り込んだアプローチが必要」（三菱商事・今井氏）との指摘もある。天然ガス・パイプラインの日本導入のF/Sも始まったが、その実行はまだ決まっていない。稚内に限らず、日本の各地方でも、サハリンのエネルギー・プロジェクトをいかに活用できるのか、しっかりと創意工夫を凝らす時間と余地は、まだ十分にあるといえよう。

サハリン州への外国投資（単位：千ドル）

	1996年度	1997年度	1998年度
投資国	44,188	51,461	136,092
キプロス	-	-	10,562
日本	2,211	4,984	1,275
韓国	10	-	231
スイス	300	-	-
ノルウェー	-	-	910
英国	11,230	18,610	7,599
米国	30,437	27,867	115,515
投資分野	44,188	51,461	136,092
燃料・資源	39,993	43,406	109,583
機械製造	-	-	220
食品加工	1,591	6,768	3,306
通信・運輸	2,193	1,287	8
建設	10	-	12,911
外国貿易	400	-	-
地質・物探	-	-	11,222
その他	Bal.	Bal.	Bal.

(出所：SODECO サハリン事務所)

■第2回ロシア極東水産事情視察■

ERINA経済交流部
部長代理 佐藤 尚

昨年に引き続き、今年も佐渡・両津市の水産関係者がロシア沿海州を訪問した。総勢14人、今回は沿海州南部のハサン地区、ナホトカ地区を視察した。9月23日から26日までの短い日程であったが、精力的に訪問を実施した。

ハサン地区

24日、ハサン地区ザルビノ港に近接する株式会社極東船団基地の生産部門を訪問した。漁船を横付けできる小さな埠頭、急速冷凍設備、2つ冷凍倉庫、生産工場を有していたが、訪問当日は「停電」との説明で生産現場は稼動していなかった。埠頭には赤錆びた老朽船とタグボートの2隻が繋留されていた。中型トロール船3隻を有しており、操業中のため実際の船を見ることは出来なかった。自前で漁獲する魚種は5種、ニシン、ホッケ、オヒョウ、スケトウ、カジカ。その他ムール貝、ホタテ等の製品も製造しているが、他社から原料を調達している。視察のあとに製品の試食をしたが、日本人の味覚でも及第点をあげることができた。市場価格は10ルーブル(50円)から30ルーブル(150円)程度であり、ロシア人の平均月収からするとかなり高価な食材と言える。日本から持参した焼きイカをロシア人に賞味してもらったが、非常においしいとの感想であった。

「停電」とのことで生産現場のみならず、冷凍庫も稼動していないように見うけられた。この点についてロシア側は稼動していると主張したが、冷凍庫を有する日本側参加者には作業音の欠如等、俄かに信ずることは出来なかった。多分自前で漁獲した魚はそのまま海外に販売し、外貨を獲得しているのではと推測された。

この後、ポシエットのイカ加工工場を視察したが、完全に操業中止と見うけられた。設備自体は日本の10年前のものであり、今すぐにでも作業が可能の様子であったが、ここ数年イカが加工されたことは無いと思われた。この工場もザルビノ同様、極東船団基地ポシエット水産加工部門と名乗っているが、前述のザルビノ工場と関係があるのか不明である。いずれにせよ自前で調達していた原材料のイカが無く、生産は不可能であると説明された。50㎡ほどの乾燥室があったが、まったくの空室で、年に数回、ロシア人の好むコマイに似たキュウリウオが乾燥される程度と思われた。焼きイカを製造するガス利用のバーナーもあったが、機械からイカのおいがすることは無かった。日本製であるが、数百万円もする機械を導入しながら、稼動してないとは、なんと勿体無いことかと感じた。現状は電気も無いガスもない状態で、たとえ原材料が自前で調達できたとしても生産は不可能であるが、設備を導入した80年代後半には市場経済への熱い期待、製品を日本等へ輸出することも考えていたのかも知れない。

20~30分の駆け足の視察であったが、お土産に裂きイカをもらった。我々の歯にはイカの燻製とスルメの中間のように感じられた。水分含有量が少なく硬かった。同行のロシア水産関係者の説明では、日本の技術を導入したとしても、生産コスト削減、ロシア人の味覚に合わない、単純に煩

雑というような理由で、違った製品が生まれることは良くあるそうである。消費者の嗜好にあわせるよりも生産者の都合が優先されると言った、社会主義的思考の残滓である。

ハサン地区は自然に恵まれており、特にポシェットは複雑に入り組んだ入り江がいくつもあり、陸上部の植生も関係し、豊かな海と感じられた。種類は不明であるが以前は水産養殖も行われており、手付かずとも言える自然が今でも残っている。貝類、貝藻類の養殖はすぐにでも可能と思われた。水産業以外には毛皮獣養殖が行われていたが、今は養殖舎が朽ち果てて野ざらしになっている。

ハサン地区の面積は4130平方キロメートル（石川県とほぼ同じ）で、推定人口が4万3千といわれているが、近年産業の衰退とともに人口流出が著しいとのこと。国境の西には吉林省延辺朝鮮族自治州があり、ハサン地区に隣接する琿春は韓国企業が投資をし、産業の発展が著しく、農業も拡大している。経済衰退の原因を気候風土に求めることは出来ない。最大の理由は取り組み姿勢であろう。この点ロシア人が及第点を得ることは難しいであろう。これから提言することにロシア側の心理的嫌悪感、抵抗があることは十分承知しているが、現実的な方策としてはこれが最適と思われるものである。

中国人にハサン地区での産業活動を許可するのである。業種は水産及び毛皮獣の養殖、漁業、水産加工、農業。ロシア語の言いまわしで「干草の上の犬」と表現されるものがある。これは犬にとって干草は不要な物であるが、牛にとっては大切な食料であり、犬は自分では不要なのに牛に利用させないため干草の上に陣取り、利用させない意地悪な人（状況）を形容する。つい最近まで国境紛争で小競り合いを繰り返し、圧倒的な人口を有する中国から労働力をロシア領土内に入れ、産業活動を許可することは北方領土返還にも似たロシア人のメンツが関わるのかもしれない。世界各国に進出し、チャイナタウンを創出する中国人のヴァイタリティーはロシア人のみならず警戒感を抱かせる要素ではあるが、現状これ無しで早急な開発は無理である。中ロ2国間で調整が難しいのであれば、資金援助、賃貸、営業契約に日本が関与することも考慮すべきである。予想される生産物の消費は日本あるいは中国が想定される。現地には干草の山が点在するが、放牧されている牛はほとんど見えない。野良犬だけは結構多いが。

スキームとしてはロシアと日本が契約を結び、契約条項の中に中国の参加を謳い、実質的な開発は中国に一任といったことになると思われる。傍目には危うい連合に見えるであろうが、この方式がシベリア、極東地域の開発には実効を伴って機能する方式であり、北東アジア版EUの起点になると思われる。勿論韓国の関与も可能であるが、北朝鮮に近いという地理的条件ゆえハサン地区に限って、その可能性は排除される。

夕食は今回の視察を調整した、極東経済経営アカデミーの水産加工センター長ユーリー・ドゥーロフ氏の招待を受けた。センター長は今年2月イカを中心とした水産加工研修に参加し、佐渡を訪問した。その返礼であり、テーブルの上にはセンターでの試作品（一部は市販されてもいる）、また

水産物以外にもパン、ハム等、別の加工センターでの試作品も並び、味の良さに一同驚いた次第である。ナズドラチェンコ沿海州知事夫人も水産加工センターの試作品のファンということで、近々知事本人のセンター視察が行われるとあって、だいぶ製品紹介にも力が入っていた。実際、若干塩分濃度が高いことを除けば、日本の市場でも戦える商品であると感じた。

ウラジオ、ナホトカ地区

25日は土曜日にもかかわらず、ロシア側の好意で2ヶ所の視察を実施した。午前中はウラジオストクのダルピコ社を訪問した。美人営業部長の対応で、男ばかりの団員は1時間近く予定をオーバーして、次のスケジュールに差し障りが出るほどであった。訪問時にはサケ類をさばく作業を実施していた。余談になるが、ロシアでは歴史的に魚類を食する伝統はなく、魚の名前も貧弱なのであるが、ことサケマス類だけは例外的に、その下部名称が一般名称として日常的に使用される。日本語では白サケ、紅サケ、銀サケ、マスノスケ、カラフトマス等、複合語で呼ばれる魚が、ロシア語では一語で表現される。また、これらを総称して口語系では「赤身の魚類」と呼ばれ、伝統的に食されてきたことを物語る。

本題へ戻ると、さばかれていた魚は白サケ、紅サケであり、次には塩蔵、燻製にまわされるとの説明があった。視察の後で製品の試食会となったが、ホタテの芥子マヨネーズソース、燻製げそ、裂きイカ、スモークサーモン、螺のソース煮、フジなまこのガーリック・オリーブオイル漬（日本人に一番人気が無かった）等は10数種類にも及び、味もほぼ及第点であった。地元ウラジオストクのみならずモスクワにも製品を空輸しており、結構売れているとの事であった。価格は15から35ルーブルくらい。この会社だけは常時生産を行っていきそうなので、どれくらいの利益が出ているか質問したが、純利益、粗利益、設備投資等、未だ生産経理関係の項目立てが明確でなく、正確な情報はつかめなかった。

午後はバスを3時間飛ばし、ナホトカのDPK有限会社の冷凍水産物製造工場を訪問した。設備はドイツ、オランダ、日本製等で、電子レンジあるいは油で揚げればすぐ食卓に出せるような食品を生産している。しかし工場は食品の匂いがせず、本当に生産が行われているのか訝しく思い、質問したところ夏場の7、8、9月は食品衛生上生産しておらず、10月から生産を再開するとの説明を受けた。500m²ほどの広さの工場には新しい設備が余裕をもって設置され、同工場の総従業員数も8人との事で、1年の内9ヶ月の稼働でもやっていけるか(?)と一応は納得した。但し、1993年創立当時は外国(ドイツ)との合弁であったものの、現在は純然たるロシア企業という説明に若干ひっかかるものを感じたが、それ以上は深追いしなかった。ここの製品はシベリア・モスクワ向けに冷凍貨車で輸送されるとの説明もあり、鉄道冷凍車両の温度管理での問題ゆえ夏場は生産しなのかとも想像した。筆者は10月にモスクワ出張の予定であるが、もし時間が許せば市内の冷凍食品売り場で同社の製品が販売されているか探査してみようかとも思った。

日本側参加者は、日本が単独で入りこむには危険かつ将来見通しが立てにくい市場であるとの感想を持った。第3国と組むか、鮮魚だけを原材料として入れるか位の選択しか無いように思われる。但し製品の品質は予想以上であり、日本の対応としては放っておくわけにも行かず、かといって積極的に入りこみ事も出来ず、公的資金の導入なしで事態は進展しないのではとの印象を強くした。

■海外ビジネス情報■

北朝鮮

豆満江を軸とした中・ロ・朝
物流誘致競争が具体化
1999/8/12

KOTRA Overseas Market News
KOTRA 北韓室・李クァンヒ

豆満江(図們江)をはさんで隣接している北朝鮮・羅津港とロシア・ポシエツ港の間で、中国東北三省の輸出入貨物を誘致するための競争が具体化している。

羅津港 物流をポシエツ港に奪われる危機

1995年10月から今年4月末までの釜山-羅津の貨物量は、年平均でコンテナ貨物が27%、バルク貨物が31%増加し、貨物積載率も平均85%に達する輸送実績を記録した。羅津先鋒地域を経由する中国への貨物量は、1997年度の7万トンから翌年度には9万トンに達している。

このような実績にもかかわらず、運行する中国側海運会社は、釜山-ポシエツ-琿春をつなぐ新しい陸海複合輸送路線を開設する動きを見せており、ポシエツ港を25年間賃借し、東草-ポシエツに旅客・貨物同時輸送の大型定期フェリーも就航させる予定だ。今年8月からは、ポシエツ-秋田に定期コンテナ船を運航させている。

このように北朝鮮からロシアへ変更しようとする最大の理由は、ポシエツ港を利用することでコストと時間が大きく短縮できるためだ。東草-ポシエツ-琿春で1日以上時間を短縮、20%以上の輸送費を削減できる上、羅津-琿春の内陸輸送は劣悪な道路事情で時間がかかり、貨物の損傷も発生している。このほか中国とロシア当局は、ポシエツ-琿春の利用に各種便宜施設と制度を整備しており、羅津港の利用から離させる理由となっている。

中国は琿春を経済特区に指定、外国人の出入国手続きを簡素化し、保税通関または各種税金減免等の優遇措置を付与している。ロシアも最近、ザルビノ港とポシエツ港から琿春に至る30Km余りを鉄道と道路で結び、税関等の関連行政機関を現地に配置する等、物流誘致に積極的である。またロシアが、個人貿易商や白頭山(長白山)観光客に対する通過ビザ発給を許可することで、ポシエツ港を通じた個人貿易と観光客が増えることが見込まれる。

ロシア 通関手順簡素化など物流誘致サービス強化

中国は、1991年の沿海州とハバロフスク州の一部の領土を返還する中・国境協定に基づき、豆満江河口に日本海へ進出するための大規模港湾の建設計画をまだ完全に放棄していないとしている。同協定は、ロシア沿海州から豆満江河口ほか3地域1500km²の返還となっている。

この場合ロシアと北朝鮮は、中国の港湾建設による東海（日本海）への直接進出に気を使わざるを得ない。しかし、北朝鮮とロシアの同意なしに豆満江下流中国領土に港湾を作ることは事実上不可能であるために、中国はこの港湾建設を放棄したとされていた。

ロシアは、シベリア横断鉄道の始発点であるウラジオストク港、ナホトカ港、ザルビノ港などが物流基地としての既得権を失わぬために、日本、韓国企業を相手に港湾の近代化に関する積極的な投資誘致を進めている。沿海州ハサンを経由して東北三省に行く物流ルートを開発する場合、シベリア横断貨物が中国を通じてヨーロッパへ移動することを恐れるロシアだが、北朝鮮の羅津先鋒を通じて物流が中国に行くルートが活発化することによっても同様に既得権を喪失する可能性が高いため、積極的にザルビノ港とポシエツ港から琿春へのルートを整備している。また、日本企業がコンソーシウムを形成し、ザルビノ港の拡張と近代化を進め、東北三省への貨物専用港を確保しようとする計画も今後さらに発展すると見られる。

これに対して北朝鮮の動きは遅く、羅津先鋒に対する外国人投資も微々たる規模である。羅津先鋒地域は製造業基地より物流基地としての役割が大きい。これに対する北朝鮮当局の準備が十分でない。羅津港から琿春に行く道路も完全には舗装されてなく、インフラ整備に対する関係国からの支援が議論されても消極的な姿勢だ。

昨年9月、羅津先鋒地域の開放による反動が憂慮されるという北朝鮮高官の発言後、韓国人はもちろん外国人の同地域訪問が著しく減少し、投資は冷え込んでいる。このような状況が続くと羅津港、先鋒港、清津港等は、ロシア沿海州の港との物流誘致競争で大きく後れをとってしまうだろう。

待たれる南北共同による羅津港開発

大連港を通じていた中国東北三省への物流と白頭山観光客は今後、時間と費用を節約できるポシエツ港と羅津港を利用することが予想され、韓国港湾業界と政府は適切な対策をしなければならない。東草-ポシエツ間にフェリーが運航されると、ロシアと中国の個人貿易商が東草港に集まる可能性が高い。これとともに、中国は琿春を経済特区に指定し、各種物品の保税輸送と保管が可能な大規模物流基地を建設する動きを見せており、東北三省内陸地域への物流に大きな変化が起きることになる。

北朝鮮も周辺国の急速な変化に対処するためには、韓国と協力して、東北三省への物流基地としての羅津港、清津港、先鋒港における近代化と、中国国境への高速道路と鉄道を早く整備しなければならない。迅速で安価な輸送サービスを提供しなければ、東海を経由して東北三省へ輸送される日本、韓国、米国等の輸出入貨物をすべてポシエツ等ロシア港に奪われ

るしかないのである。

中国

日中東北開発協会が
中国（瀋陽）企業への
指導要員派遣希望者を募集

日中東北開発協会（岩崎篤意理事長）は本年度、中国企業への指導要員派遣を主要テーマとして取り上げているが、この中で現在、瀋陽市各企業からの要請にもとづく派遣について具体的な準備を進めている。については、本事業準備のために中国企業への指導要員派遣希望者を次の要綱で募集している。

1. 指導業務の概要（現在推進中の瀋陽市企業のケース）

(1) 業種及び企業

別記

(2) 指導内容

受入企業のかかえる経営・管理・技術等の具体的課題の解決策について指導する。診断・解決策提案・実行指導・フォローアップなどのステップが考えられる。（個別に具体的打合せを行う）

(3) 期間

瀋陽側はできるだけ長期滞在を希望、最低1ヵ月程度。

(4) 処遇

①費用負担 次の費用はすべて瀋陽市側が負担する。

- ・赴任交通費（日本国内・国際フライト・中国内）
- ・滞在費（ホテル宿泊・食費・クリーニング等、移動交通費）

②報酬

- ・800元/月（約1万円）[中国の1ヵ月平均給与は約500]
- ・指導による成果に応じて報酬支払いもありうる。

③その他

- ・長期にわたる場合は、配偶者帯同可（先方費用負担）
- ・休日等を利用し観光地案内等のサービスが提供される。

2. 応募方法

「中国企業への指導要員登録票」に記入、ご提出下さい。

・問合せ先：日中東北開発協会 Tel: 03-3592-6891

3. その他

(1) 応募の状況等により希望者を一括現地にご案内する方法を検討します。早ければ10月頃。希望者はできるだけ早く登録票を提出して下さい。

(2) 今回は瀋陽の企業が対象ですが、将来他地域を加える可能性があります。

指導要員受入れ希望瀋陽企業リスト

1. 東北製薬集团公司
2. 一汽金杯汽車股份有限公司

3. 瀋陽絲織廠
4. 瀋陽第二印染廠
5. 新鋼鉄聯合公司
6. 瀋陽化工股份有限公司
7. 瀋陽第四橡膠廠
8. 瀋陽第三橡膠廠
9. 瀋陽膠鞋總廠
10. 瀋陽油漆廠
11. 瀋陽重型機械集團有限公司
12. 瀋陽礦山機械集團有限公司
13. 瀋陽鑿岩機械股份有限公司
14. 瀋陽東北蓄電池股份有限公司
15. 東北照明股份有限公司
16. 瀋陽銅網股份有限公司
17. 瀋陽市紙板廠
18. 瀋陽華光燈泡廠
19. 瀋陽鼓風機廠
20. 瀋陽汽體壓縮機廠
21. 瀋陽電機股份有限公司
22. 瀋陽電纜廠
23. 瀋陽高壓開關有限公司
24. 瀋陽鐵道制動機廠
25. 瀋陽拖拉汽車製造廠
26. 瀋陽潛水電泵股份有限公司
27. 瀋陽低壓開關廠
28. 瀋陽水泵股份有限公司

大連市投資・貿易懇談会で
日本向け研修生派遣をPR

9月24日、新潟市を大連市代表団（団長・南昌明大連市副市長）が訪問し、大連市投資・貿易懇談会を開催した。この中で、中国大連国際合作（集団）股份有限公司が行っている日本向け研修生派遣事業について、同社朱明義董事長の説明を以下に抜粋する。

対日研修生派遣業務を持続的かつ健全に発展させるためには、派遣機関として、受け入れ機関に良質な技能と素質を持つ研修生を派遣しなければならないこと、そして派遣された研修生には日本における法律や企業における綱紀と規則を遵守させなければならないことを十数年の経験を通じて認識しています。

1. 応募者選考において、要求に適した者を厳選して選抜します。

当社は各分野の工場と長期的連携関係を結んでおり、これらの工場が当社の人材基地になっています。今まで20カ所の基地を確立し、大多数の人材をこれらの基地から募集しています。応募者選考では、「日本に親戚や知合いを持つ人、素行の悪い人、家族と仲良くできない人、悪癖の

ある人、日本での留学と研修の経験がある人、結婚適齢期を過ぎた独身者、離婚した独身者などの20種類の人を送り出さない」という基準を作るとともに、色々と効果的な予防措置を講じました。実際には、面接、審査、選考といったプロセスを厳格に行い、さらに日本の受け入れ団体から面接に合格した人の名簿を決めてもらうやり方により、派遣者による綱紀違反やルール違反などの不祥事を最大限に減らしています。

2. 研修生の出国前教育を重視し、日本語はじめ様々なトレーニングを強化しています。

3. 厳格な管理方法を運用し、研修生を管理します。

当社は東京に事務所を設け、研修生に関わる業務を取り扱っています。また、日本語と管理能力のある社員を管理者として常駐させており、日本の受け入れ団体と協力して研修生管理を行っております。

中国大連国際合作(集団)股 有限公司駐日本事務所

Tel:03-5687-6168 Fax:03-5687-6169

4. 効率を高め、研修生派遣に関わる手続きを簡便化かつ迅速に行います。

日本の受け入れ機関の速い変化と業務の効率化に対応するため、長年の経験から：

当公司による募集→日本の受け入れ団体の面接、合格者確定→当公司による提出資料作成→パスポート、ビザの申請

というマニュアル化された効果的な作業パターンを作り上げました。受け入れ団体による合格者名簿が決まってから、当社は1週間以内に提出資料を送付し、「在留資格認定証明書」が届いてから、20日以内に研修生を出国させます。

■列島環日本海■

北海道

わら活用の低公害製紙法
中国政府が採用
(北海道新聞8月27日)

林治助北大名誉教授が開発した、わらを低公害でパルプ化、製紙する技術を中国政府が採用することになり、連絡を受けた国際協力事業団(JICA)は近く、専門家を天津軽工業大に派遣することにした。中国では現在、パルプ工場の廃液による河川の汚染が深刻化しており、実用化に成功すれば、環境保護と森林資源保護の両面に寄与することになる。

林さんは北大工学部でセルロース化学と製紙技術を専攻し、1961年、故渡辺貞良名誉教授とともに塩素を使わない木材、パルプの漂白法「アルカリ-酸素法」を開発。10年前には、廃液の処理が木材よりも難しいわ

らに應用し、外部への悪影響を最小限に抑えられるよう技術を改良した。この技術に中国政府が着目。林さんを96年と昨年から今春にかけて、2度にわたって天津軽工業大に招へいし、中国産わらを使って実用化するめどをつけた。中国ではパルプ原料の約75%がわらなどの非木材。木材への転換は森林資源への影響も大きく、わらを使った低公害製紙法が期待されていた。

郵便局の外貨両替
小樽が4年連続全国一
(北海道新聞9月7日)

小樽郵便局の1998年度の外貨両替額は36億4685万円で、外貨両替業務を行っている全国750局の取扱総額の12.3%を占め、全国の郵便局の中で4年連続1位となった。しかし、前年度の50億8598万円に比べ、28.3%も激減。件数でも、昨年度は1万2906件で、昨年度比で3割減った。小樽では、昨年8月のロシア経済危機以降、ロシア向け中古車輸出量や家電製品の購買量などが激減し、ロシア人がドルを円に両替するケースが減っており、道郵政局も貯金部も「昨年度は特にロシア人の利用が減った」と話している。道郵政局によると、小樽郵便局以外では根室郵便局が全国3位、釧路郵便局が4位、札幌中央郵便局が5位と道内勢が上位を占めた。

青森県

八戸港・横浜港直結内航コンテナ
9月にも定期航路開設
(東奥日報8月11日)

八戸港と横浜港を結ぶ内航コンテナ定期航路が初めて開設される。第1便は早ければ9月上旬にも八戸港に入港、週1回運航する。世界のハブポート・横浜港に集まる多くの国際定期コンテナ航路を活用でき、貿易拡大が期待される。

サービスは横浜港ターミナル(YTL)＝本社横浜市＝が行う。YTLが現在サービスしている内航コンテナ船は2隻。いずれも総トン数499トンのフルコンテナ船で、207フィートコンテナ換算で80本の積載が可能。現在の航路は横浜－仙台－宮古－苫小牧－室蘭－横浜となっており、2隻のいずれかの航路を組み替え、八戸港に寄港するとみられる。八戸港での集荷代理店は八戸通運。貨物量は207フィートコンテナ換算で船1隻平均30本、年間1500本を見込んでいる。扱い荷物について、輸出は電気製品や雑貨、輸入が雑貨、家具、冷凍食品、土壌改良剤などが予想される。国内貿易にも利用される。YTLは「北東北の拠点港として利用が期待でき、八戸、横浜の双方に恩恵があるということで、開設に至った」と話している。

秋田県

秋田港－ポシエト港
中国へ向け初荷船積み
(秋田魁新報8月23日)

秋田港とロシア・ポシエト港を結ぶ国際定期コンテナ航路が開設され、8月22日、秋田港外港1号岸壁で記念式典が行われるとともに、第1便に中国への初荷が積み込まれた。秋田港からの国際コンテナ航路は7年の釜山航路、9年の中国航路に続いて3つ目となるが、今回の新航路は中国東北部への距離と時間を大幅に短縮させる。

秋田－ポシエト航路は秋田市の秋田海陸運送(渡部幸男社長)と中国吉林省延吉市の延辺現通海運集団有限公司(全龍万会長)とが合意して実現。式典には関係者150人が出席し、板東久美子副知事、辻兵吉・県環日本

海交流促進協議会長、駐日ロシア大使館のロシン・ビクトル経済部長兼参事官、駐日中国大使館の孫書強二等書記官、吉林省延边朝鮮族自治州の周化辰副州長らが挨拶。テープカットの後、第1便として入港している同会社の「福源1号」(1538ト)に、クラフトライナーが初荷として積み込まれた。また第1便で中国から届いた船荷は木材や木製品、工事用鉄板、雑貨類など。秋田ーポシエトは2日間で結ばれ、月3便の就航予定。秋田海陸運送の西宮公平常務は「県内はもとより、岩手や北海道などからも新航路への問い合わせが相次いでいる。対岸と短時間で結ばれることから野菜類の積み荷も可能」と話している。

ロシア交流団が県内企業など視察
商取引実現へ前進
(秋田魁新報8月27日)

県内の鉱業、石材企業との交流を深めようと、ロシア・ハバロフスク地方の視察団が8月16日から1週間、本県を訪れた。視察団のメンバーは、ハバロフスク地方行政府鉱業・資源採掘局のシドレンコ局長、ハバロフスク金協会付属採金業組合「ポストーク」のマリシェフスキー理事長、極東採鉱会社ソーネチュニー選鉱所のフョードロフ所長、ハバロフスク対外協会のチェルノフ会長の4人。ロシア極東は金やスズ、銅、鉛、亜鉛などの鉱石や石材などの天然資源が豊富。輸入原料に頼る県内の製錬、石材関連企業にとっては距離的にも近く、魅力ある地域となっている。県は6年度から同地域との交流事業をスタートさせ、沿海地方の鉱山都市・ダリネゴルスク市と4年間にわたって相互訪問。さらに、ハバロフスク地方との交流も10年度から始まっている。

視察団が訪ねた企業は日本新金属秋田工場、三菱マテリアルクォーツ秋田工場、秋田製錬飯島製錬所(いずれも秋田市)、小坂製錬(小坂町)、寒風石材建設(男鹿市)の6社。このうち、日本新金属秋田工場は昨年4月の本格操業以来、ロシア・沿海地方から鉱石を輸入、月産約100トの酸化タングステンを生産している。シドレンコ局長は「秋田の状況を実際に見て、銅やスズ、亜鉛、砂や石材などの分野でどう協力できるか、おぼろげながら方向が見えてきた」と言い、フョードロフ所長は「銅やスズ、タングステンについては資源供給できる可能性がある」と話した。県内企業の反応も「不純物などの問題はあるが、ハバロフスク地方についても申し出があれば現地を訪ねるなど検討したい」(日本新金属)、「貴金属類を有効に回収すれば、互いにメリットがある。できるだけ早く取引を実現したい」(小坂製錬)など前向きだ。

鳥取県職員5人が来県
本県、中国産融雪剤の品質を説明
(秋田魁新報9月9日)

県が昨冬導入した中国産の融雪剤について、コスト削減効果や品質などを確認するため、鳥取県土木部職員5人が来県し9月8日、秋田市内で県道路維持課や港湾課の担当者から説明を受けた。

県は昨冬、県道などに散布する融雪剤の約3分の1、2045トを中国産に切り替えた。建設省東北地方建設局の県内3工事事務所も導入し、市町村分などと合わせ、昨冬だけで4280トが秋田港に荷揚げされた。同課によると、従来に比べ15%ほどコストが削減された上、秋田港の貿易振興にも役立った。鳥取県職員は「融雪剤の品質や流通経路などについて勉強したい」とし、こん包状況、保管方法、契約方法など細部にわたって

質問。秋田港の港湾施設の視察も行った。同県の境港には秋田港と同様、中国航路が就航しており、関係者は輸入量が増えることで価格が下がる可能性も出てくるという。県側は「ぜひ境港を通じて輸入して下さい」と呼び掛けた。

山形県

日本生まれ、中国育ち
タマネギ初入荷
(山形新聞9月10日)

中国・吉林市に農産品の合弁会社を設立している山形市の丸勘山形青果市場(井上直洋社長)に9月9日、日本から種と農業技術を持ち込んで中国で生産したタマネギ11.4トが初入荷した。

丸勘市場では、吉林市の豊かな土壌に着目、日本からの技術移転で高品質の野菜を生産し、日本市場への出荷と同時に、現地の食料増産にも貢献しようとして去年6月、合弁会社設立に踏み切った。タマネギ、長芋、ニンニクを試験的に栽培。井上社長らがこの1年間に6回現地を訪れ技術指導を行い、農機具や農薬を提供するなど、生産性と品質の向上に務めてきた。吉林産のタマネギは、昼夜の気温差が大きい大陸性の気候から、国産の同品種に比べて糖度が高く、辛みも強いのが特徴だという。7月下旬に収穫、トラック便で吉林から大連に運び、船便に積み替えて新潟港に荷揚げし、検疫を経てこの日の市場到着となった。輸送日数は12日だった。初入荷したタマネギをチェックした井上社長は「国内の寒冷地産と比べて、品質的には7割程度だが、まずは合格点。現地の農家と意志の疎通を図ってより高品質なものを目指したい」と話していた。吉林でのタマネギ栽培は、今年は200アールの作付けで、予想収穫量は100~120ト。このうち60トを日本に出荷する。来年は作付面積を5倍の10ヘクタールに拡大し、500トの収穫を見込んでいる。

新潟県

第一港湾建設局
北米航路就航効果を試算
(新潟日報8月3日)

運輸省第一港湾建設局はこのほど、日本海側港湾に就航する外資コンテナ航路の経済効果をまとめた。この中で、県が誘致活動を行っている北米航路が新潟港に就航し、県発着の北米貨物をすべて扱った場合、本県関係で陸上輸送費の削減による経済効果が年間21億円になるとの試算を公表した。この調査は、1993年度と98年度の全国輸出入コンテナ貨物流動調査を基に、外資コンテナを東京、横浜など京浜港に輸送した場合と、新潟港に輸送した場合の差額を経済効果とした。また、すでに開設されている韓国、中国、東南アジア航路で、本県の貨物をすべて新潟港が扱った場合は、同じく輸送費の削減で年間約52億円の経済効果が生じる。同航路で直江津港が長野県のすべての貨物を扱うと、経済効果は新潟港を上回る約54億円になる。

県内の輸出貨物は、8割程度が港湾設備や航路の充実度から東京、横浜港を使うといわれている。同局企画課は「さまざまな要素を考慮した試算だが、航路誘致の明確な効果が示されたことで、地方港湾を主眼にした物流の効率化が図られるのではないかと話している。

釜山—羅津—新潟貨物航路
初荷はコンテナ8個
(新潟日報8月21日)

北東アジアを結ぶ釜山(韓国)—羅津(朝鮮民主主義人民共和国—北朝鮮)—新潟の定期コンテナ航路が開設され、8月20日に第1船が新潟東港に入港した。初荷は輸入が中国吉林省からの木炭、輸出は中古機械で、20フィートコンテナ換算で合計14TEU。コンテナ航路としては極めて少ないが、同航路を運航する東龍海運(本社韓国ソウル市)の朴鍾圭会長は6月に来港した際、「荷物がなくても運航する。それが定期航路であり、やがて荷物が来るようになる」と述べていた。日本総代理店「ファー・イースト ヴェンチュラ」(本社東京)の泉克博社長はそれらの背景を踏まえて「よくこれだけ荷物が集まった」と、安どの表情を見せた。

新潟—吉林省間の荷物は、これまで中国大連港経由で輸出入されていた。新航路が開設されたことで輸送日数が大幅に短縮され、運賃が約3分の2に圧縮されたことから、荷主が羅津ルートに切り替えたとみられる。木炭など荷物の性質から、輸送日数よりも運賃の安さによるメリットの方が大きいと指摘される。泉氏は「荷物が増えればより大きな船を使うことができ、コンテナ1個当たりの輸送コストをさらに下げることができる」と意気込む。新航路は月1便で、毎月20日に新潟東港に入港する。

富山県

11~2月
大連便格安パック続々と
(北日本新聞9月9日)

富山—大連便の冬場の利用客増を図ろうと、5万円前後の格安パック商品が相次いで登場した。期間は11月から2月のツアーで、8、9万円主流だった昨年冬に比べると、大幅な値下げとなる。冬場の搭乗率低迷が悩みとなっていただけに、関係者は大きな期待を寄せている。

大連便の正規料金は往復12万5000円(エコノミー)に設定されているが、割高感が強いと、中国北方航空と各旅行代理店、現地のホテルなどが提携し、割安の商品を開発した。大連の市内観光に加え、ハブ空港としての機能を生かした商品を企画。北方航空便で北京へ乗り継ぎ、万里の長城や故宮博物院を訪れる3泊4日のツアー4万8800円、上海へ足を延ばす4泊5日のツアー6万5000円などが登場した。大連便は昨年6月から週2便が就航。搭乗率は10月までが3、40%台でますますだったが、11月から2月が10、8%—17、5%と低迷し、3月に30%台に回復した。県航空対策室は「大連便の利用客は観光目的が大半を占める。冬場の観光客誘致が搭乗率アップのカギを握っている。今冬は魅力的な商品がそろってきており、増加を期待したい」と話している。

石川県

欧米との貨物便拠点/アジアのグローバル空港
国際空港・小松へ青写真
(北陸中日新聞9月9日)

小松空港の将来像を考える県の国際空港ビジョン策定委員会は9月8日、東京で第2回会合を開いた。県側が同ビジョンの方向性として「欧州、北米との貨物便の拠点空港」「アジア地域のグローバル空港」を目指す原案を提示するとともに、空港を利用した地域完結型産業の育成、2005年開港予定の中部国際空港との差別化を課題に挙げた。これに対し、委員側からはカーゴ(貨物)情報を提供する施設整備や、ホノルルやフランス便など旅客便と相まった視点の必要性を指摘する意見が出た。また、中部

国際空港との差別化については「ある特定の貨物についてコスト、サービスがずば抜けていることや外国企業への優遇措置など、特徴付けが大切」「安房トンネルの開通で長野・信越地域も近くなるので航空貨物の集出荷としての調査、連携を深めるべき」との具体策が出された。

県は各委員の意見を踏まえ、来年2月に関く次回委員会で同ビジョンを提示、同3月までに策定を目指す。

鳥取県

境港貿易振興会がポートセールス
中国産稲わらなど輸入へ
(日本海新聞8月13日)

境港の利用促進を図るため、中国大連でポートセールスを行った境港貿易振興会(会長・黒見哲夫境港市長)は8月10日、帰国報告し、輸入が解禁された中国産の稲わらや日本で需要が見込めるレンガの輸入について、今後日中の業者間で具体的な交渉が行われる見通しを明らかにした。境港の利用促進についても好感触を得たという。

中国産の稲わらは、7月30日に輸入が解禁されたばかり。消毒設備基地や積み出し港が大連に一本化される予定で、同振興会は8月4日から7日まで、黒見市長を団長とする境港利用促進訪中団(10人)を大連に派遣し、業者へのポートセールスを行っていた。一行は、現地で日本の輸入業者と合流し、大連の関係業者を訪問。稲わらの品質や消毒設備に問題がないことを確認した。中国側も輸出に協力的なことから、今後は業者間で金額や数量、輸送方法などについて具体的な交渉が行われることになった。

石家荘農業現代化研究所
鳥大生受け入れ、乾燥地農業を共同研究
(日本海新聞9月12日)

砂漠化する乾燥地農業のあり方など農業全般について研究する、中国・河北省の石家荘農業現代化研究所が、鳥取大学乾燥地研究センターの学生を長期間受け入れ、共同研究を本格化することになった。年度内にも「学術交流協定」を結ぶ方針で、乾燥地研究に関わる人材の相互交流に拍車が掛かりそうだ。

同研究所は学生に宿舎を提供するほか、石家荘市にある研究本部を中心にそこから300〜3000m離れた4カ所の研究地などで、鳥大の学生が同行研究できるようにする。稲永忍センター長は「長期といっても授業などの関係から半年間程度になりそうだが、机上の学習では学べない現地の様子を肌で感じる事が大切。研究に興味だけに終わらせず、現地の人々が本当に望む砂漠化技術の開発につなげるため、地に足をつけて頑張ってもらいたい」と成果に期待している。

福岡県

'99 福岡国際見本市
釜山との「経済ベルト」始動へ
(西日本新聞9月7日)

'99 福岡国際見本市が9月8日から福岡市のマリンメッセ福岡で始まるが、今回はとりわけ韓国・釜山でつくられた製品の商談に期待が寄せられている。韓国がアジア経済危機から急速な回復をみせているのを追い風に、福岡市は「福岡-釜山ビジネスベルトを始動させたい」と、企業に商談会への参加を呼びかけている。

福岡-釜山ビジネスベルトは、福岡市が東アジアの都市と経済ネットワークをつくるためのモデルケース。両市は、今回の見本市をビジネスベル

ト形成に向けた最初のプロジェクトに位置づけている。釜山側からは食品、スポーツ用品、紳士用総合衣料、健康器具、メロディーが流れるキャンドルなどの商品を扱う9企業・団体が出展する。既に約50社との商談が8、9日の2日間に予定されている。同見本市は1995年から2年置きに開かれているが、今回は43カ国・地域、国際機関が参加する。うち、97年に経済危機に直撃されたアジアからは18の国・地域、国際機関が出展。なかでも韓国は、財閥改革の難事業をかかえてはいるが、景気は個人消費を中心に「V字型回復」と呼ばれる急速な立ち直りを見せている。

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。

■セミナー報告■

平成11年度 第4回賛助会セミナー

「北東アジア関係諸国と日本外交」

—多国間協力を展望して—

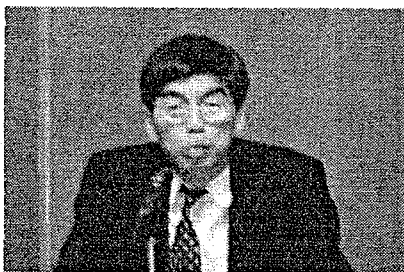
平成11年8月20日

場所：新潟グランドホテル

講師：外務省アジア局

地域政策課長

小原雅博氏



最近の国際社会の流れには2つの大きな特徴があると思います。一つは冷戦の終結です。イデオロギーの対立が終わり、安全保障の側面から言えば、2人の警察官によって冷たい秩序を維持していた緊張の糸が、なんとか切れなかった。その対立が終わり、2人から1人の警察官がすべて国際社会の秩序を維持していけるかという、今はなかなか難しい。二極化が一極化した、あるいは多極化したというように、いろいろ議論があります。基本的にはアメリカが唯一の超大国として残ってはいるものの、さまざまな国際紛争など、アメリカだけではコントロールすることが出来ない、という状況があります。こうした状況で、いままで抑えられてきた問題が吹き出してきました。民族対立、宗教対立が、ユーゴ・コソボの例のように吹き出してきました。アジアの場合は、中国という別の複雑な構図があります。

もう一つは、経済のグローバル化の進展です。例えば情報化の急速な進展で、いろいろな意味で、政策決定に与える影響、世論の力が変化し、大きなファクターになってきています。国際的・普遍的な価値に、ローカルなものが押し流されていくような面もあります。また、国家主権という垣根が低くなり、内政不干渉から、他国も物を言う時代になってきました。日本でも、国際関係の主体が外交当局だけでなく企業やNGOなどが活動し、政策決定に影響を及ぼすようなことも出てきましたし、企業やNGOの責任も大きくなってきました。

一方アジアは、多様なアジアといわれます。先のアセアン外相会議でも、「調和と多様」がスローガンになっていました。多様なアジアの中で、日本政府がどうやって平和と繁栄を築いていくのか。政治システムが異り、

政治の発展段階も違います。人権の価値観も異なります。経済の発展レベルも違います。その中で共通の利益を図るのは大変難しいことです。

北東アジアのプレーヤー

日本外交の基本的政策、一貫した柱は、日米安全保障体制です。アメリカのアジアにおける存在と関与は重要かつ必要で、日米中の三角関係が良好であることがこの地域の安定に大切です。

最近の米中関係で象徴的なことは、在ユーゴ中国大使館の誤爆事件です。関係は相当悪化しましたが、一時はジャパンパッシングかと思われるほど親密になっています。日中関係も大事な要素で、昨年11月、江沢民主席来日の折の共同プレス発表にある33の協力項目を着実にレビューしています。経済関係では中国のWTO（世界貿易機関）加盟が大事で、先日、総理の訪中でまとまったことが米中間にも好影響を与えることを期待しています。アメリカでは98年7月1日のNEWSWEEKで、中国が日本に変わるパートナーと紹介されるなど中国へのシフトを促す報道もある一方、日米中三角関係は根本的に変わることはない見方もあります。ゼロサム的ではなく、三角関係は極めて重要なことであります。

韓国との間では、21世紀に向けた新たなパートナーシップを構築しようと、かつてない良い関係が出来つつあります。金大統領のリーダーシップの下、韓国はいろいろな面で変わろうとしています。この機会を捉え、韓国との協力関係を進めていくことが大切です。

北朝鮮との関係も、韓国との協議、アメリカとの協議が大事で、抑止と対話のバランス良く、粘り強く対応していくことを考えています。体制が不透明で行動が予測困難な北朝鮮が、大量破壊兵器の搭載が可能な発射体を保有し、日本全土を射程内に入れた点において、日本にとっては直接の脅威であり、北東アジアの平和と安定の観点、大量破壊兵器の不拡散という観点から、地域的にも世界的にも懸念されることと言えます。日本は北朝鮮に抗議し、日朝正常化交渉再開や食料支援を当分見合わせることで、他方、ミサイル問題など国際社会の懸念や日本人拉致問題など日朝間の諸懸案に建設的に対応するのであれば、対話と交流を通じて関係改善を図る用意があるということと呼び掛けています。2点目に KEDO（朝鮮半島工ネルギー開発機構）の問題があります。KEDO は北朝鮮に対する一方的な恩恵の供与ではなく、日本や地域の安全保障のために必要な枠組みだということをご理解いただきたいと思います。

去る10日、北朝鮮は日本に対する政府声明を出し、日本は対朝鮮圧殺政策を放棄すべきである、誠実な謝罪と徹底的な補償を行うべきである、日本が力の対決に進むなら相応の対応策を選択するしかない、という3点を北朝鮮の原則的立場と述べています。今回が政府声明という形式で行われたのは非常に珍しく、93年3月12日以来のことではないかと注目しています。声明の中には、日本が過去の清算を通じた善隣関係の樹立の方向へ進むなら、喜んで応じるという部分があります。声明が全体として日本への関係改善を呼び掛ける趣旨で出されたものなのか注目しているところで、今後、北朝鮮が建設的な対応を示すことを期待するのが今の政府の立場です。そのため、抑止と対話のバランスを取りながら、北朝鮮側と

非公式な接触を行ったりして関係改善を図っていききたいというのが日本政府の考えです。

ロシアとの関係では、これまでもハイレベルな対話が継続され、協力関係もさまざまな分野で着実に進展しています。相互に日ロ友好フォーラム21ができ、民間ベースでの協力関係も活発化しています。平和条約交渉についても、双方の外相が共同議長を務める平和条約締結問題合同委員会があり、本年秋、さらに議論を深めることで一致しています。

ロシアは92年の市場経済体制移行後、インフレーションの沈静化などマクロ面では一定の成果が見られますが、財政赤字の慢性化、経済のバタター化、産業・金融セクターのリストラの遅れ、累積債問題などが山積しています。この中で日ロ間の重要な柱である貿易・経済関係の進展を図るため、日ロ投資保護協定の早期発効、投資環境の改善など、直面する問題解決に取り組んでいるところです。

平和というものが大前提で、そうした環境を作るために、こうしたプレーヤーとの協調関係を作っていく、特にアジアでの幅広い安全保障問題を協議する場として、ARF（アセアン地域フォーラム）などで協調していくことが重要な要素です。北朝鮮についても米朝協議、日米韓協議などと併せ、日米中ロに韓国と北朝鮮を入れた6者協議など、重層的な協議を重ねていくことが重要だと考えています。

北東アジアの地域協力

平和に向けた環境作りが出来ていくことで、皆さんの地域協力やビジネス協力を進めることが可能になってくると思います。北朝鮮情勢は、北東アジアの地域協力を進める上で大きなファクターになります。地域協力の象徴的なケースとして進んでいるのが、図們江開発計画ですが、こしたものの以外にはバイ（2国間）の協力が中心になります。中でも医療協力や専門家の派遣では、ロシアと日ロ医学医療交流財団を通じた機材供与、研修などがあり、中国とも医療協力が行われています。2つ目には、酸性雨問題など影のグローバリゼーションの一つとして環境問題が一番進んでいると思いますが、象徴的なものとして、今年1月、日中韓3カ国の環境大臣会合を開き、環境共同体意識を高め、情報交換を強化し、温暖化対策などに対応しようとしています。いろいろな分野で重層的に対話を進めていくことが、平和の基礎を作っていくことにつながると思います。観光分野でも92年以来、アカデミックな観光会議が開かれ、今年11月には舞鶴で行われます。サハリンのパイプラインのF/Sが始まるなど、エネルギー分野でも協力が始まっています。

一番大事なものは文化交流など人的交流で、経済交流を進める上でも、その基盤となる日々の接触が必要です。

図們江開発計画では、先日ウランバートルで会議が行われ、UNDPほか各国次官級代表団が参加しましたが、残念ながら北朝鮮が参加しませんでした。いろいろ憶測がありますが、象徴的なマルチ（多国間）協力として、UNDPの調整能力という問題や日本のオブザーバー参加資格の問題もありますが、今後日朝関係が進展すれば日本としても前向きに取り組むことも含め、その進展が望まれます。

今後の展望

平和と開発の関係は、大きな課題です。日本政府としては、紛争の予防から解決までを視野に入れた包括的アプローチを取っています。これは軍備から貧困の問題までを含めた「予防外交」で、ARF ではすでに議論が始まっており、第1ステージの信頼醸成から第2ステージの予防外交に議論が移っています。

相互依存関係が進み、コンピュータが普及し、国家の枠組みが変わり、いろいろな問題が出て、脅威が多様化し、政府だけでなく、企業やNGOなどとの連携が大事になってきます。こうした意味で、新潟の皆さんにも、さらにご意見をいただきたいと思えます。北東アジアは3億1200万人の人口、918万平方メートルの面積、1兆686億ドルの輸出入額、411億ドルの直接投資、という大きな規模の地域です。平和の下で、潜在力も大変大きなものです。国際情勢は不透明で、予測のつかないものですが、日本政府としてもこの地域の平和のために最大限の取り組みをしていく方針、決意です。環日本海の協力が大々的に進められる時代が来ることを念頭に、我々も準備を怠らないようにするためにも、新潟のイニシアティブは非常に大切で、何なりとご意見を言っていただきたいと思います。

Q：マルチでの協力、図們江開発への積極的な取り組みについて

重層的な対話の場を作り、新しい環境を作ることが必要です。日米韓の外務大臣会合をやり始めており、6者協議の実現も大きなステップになります。ARFなどでは、政府レベルでマルチの場を使っていますが、同時に、大切なセカンドトラックも側面支援していきたいと思っています。図們江開発は計画の詳細が必ずしも明らかでなく、計画の進捗状況を見守っていくのが方針です。もっと積極的になるべきだとの意見も、いろいろ聞いています。これらの意見を念頭に、諮問委員会5カ国と日本との個別の関係も含め検討していくことで、ご理解いただきたいと思います。

Q：極東ロシアへのODA適用の可能性について

ODA政策は、OECD（経済協力開発機構）で規定されているものです。ODAとは別に、北方領土問題などが進んでいけば、そういう中で進んでいくものだと思います。以前とは全く違う国際的な流れの中で、日本としてもいろいろな協力関係の話が出来る雰囲気であり、とくに経済のウエートが大きくなっています。外務省ロシア課では、アップアップするほど経済の話があり、経団連などを含め、かなり将来の展望もあると思います。

Q：北東アジア開発銀行と北東アジアパイプラインの構想について

開発銀行についてはよく承知していませんが、平和と開発の関係で、セカンドトラックで開発を進める中で平和も進んでいくという考え方が当然あり、そういった文脈で出てきている話だと思います。政治的ではなく、純粋に経済的な話でAMF（アジア通貨基金）構想がうまく行かなかった例がありますが、アジア同士で話し合うと同時に、アメリカのプレゼンスを阻害しないようにしなければいけないと思います。

私のポストでアジアをみた場合、エネルギーの問題は大きいものです。開発銀行もパイプラインも、かなりの分野が経済的なフィージビリティにかかっていると思います。市場メカニズムの中で考える部分が大きい、と

いうことです。

Q：日韓自由貿易圏構想について

大事なのは、日韓が新しいパートナーシップをつくろうという関係になり、目線が一緒になってきたことです。難しいのは、市場の取り合いと見るか、共同市場を拡大しようとするか、その見方によるものだと思います。日本自身がベンチャービジネスなどを開拓し、譲るところは譲るという姿勢が大切で、日本は受け身というより、良いアイデアを応援していかなければいけないと思っています。

Q：旧ソ連や北朝鮮など、マイナーイメージの新潟の国際交流に
応援を

マクロとミクロが刺激しあって大きな流れを作ります。政府が民間の後追いになることもあり、特に環日本海については民間でリードする部分が多いと思います。日本政府が中長期的に国益にかなうと考えても、国内の世論の中では難しい部分もあります。政府が動かないから我々も動けない、ではなく、ぜひ新潟にもイニシアティブを発揮していただきたいと期待します。

平成11年度第5回賛助会セミナー

「みちのく銀行（モスクワ）開設に
当って」

ーロシア進出から邦銀初の営業店開設までー

平成11年9月10日

場所：新潟グランドホテル

講師：みちのく銀行会長

大道寺小三郎氏



ロシアは人口約1億5000万人。その西の端、サンクト・ペテルブルグは日露戦争でバルチック艦隊が出発したクロンシュタットという軍港の近く、ネヴァ川のほとりの大変美しい街です。日露戦争で日本に決定的勝利をもたらしたのは、トラファルガーの海戦をも上回る世界最大とも言える対馬沖海戦で、その時1隻だけマニラに向けて逃げ帰った船があります。巡洋艦「オーロラ」で、その船も現在はネヴァ川に美しい姿で繋いであります。

面積は日本の48倍。中央にウラル山脈がありますが、ロシア人が「ロシア」と言うと大体ウラル山脈の西を指し、その東側はシベリア、そのまた東が極東になります。ロシアは今から1200年位前にスラブ人が集まって作られた国、というのが定説です。現在のウクライナの首都キエフにスラブ人が集落を作り、だんだん大きくなりました。黒海からカスピ海、今のカザフスタン、そして北はバルト海あたりまでキエフ王国がありました。2～300年続いた後、モンゴルが勃興し、支配されましたが、約250年後、イワン雷帝がこれを追い出し、モスクワ王国を打ち立てました。

ロシアはモンゴル下にあってルネッサンスを経験しませんでした。これがロシア人の性格形成に大きな影響を与えていると言われています。ロシアをわかりやすく言えば、貴族・地主と奴隷の国。中産階級がない国で、普通の考えが通りにくい国です。1917年から1990年まで、偉大なる社会主義国として実験には成功しましたが、自由はなく、ロシアは何百年前と変わらない一部の特権階級と労働奴隷しかいない、とも言われています。

日本人のロシアへの認識が決定的に足りない例として、「冬のストーブは何で燃やすのですか」と聞かれることがあります。ロシアには家庭内に

ストーブはありません。セントラルヒーティングです。ロシアで街を作るときは、必ず発電所を作ります。そこから湯を各世帯に引き、暖房します。料理はどうするかというと、厨房はすべて電気です。バイカル湖に注ぐアンガラ川には、今から70年も前に700万キロワットの水力発電所を作りました。電力は母、ということで石炭があれば火力発電所、水があれば水力発電所をつくり、電力は本来豊富な国です。日本で戦時中、最高に石炭を掘った時で年間4~5000万ト。今のロシアでは、約10億トです。石油もあります。世界の約4分の1の石油や石炭がシベリアにあるといわれています。非鉄金属、稀少金属の8割がシベリアにあります。

ペレストロイカ以前、すべての物価は国家統制でした。どこの街へ行っても、電車は3カペイカ、パンは1斤5カペイカというふうに、全ソ連で値段が決まっていました。当行では、ハバロフスク、ウラジオストク、サハリンに約10年前から駐在員を置き、物価の値段を約100品目について毎月報告していました。10年間のデータがあります。昨年8月、ロシアに経済的な大クラッシュが起きて、世界中の銀行その他が大損したという話になっています。1ドル=6ルーブルだったものが、一挙に18ルーブルになった。トータル何兆円という規模でやられたようです。

ロシアの銀行はペレストロイカ以降も、名前は民間銀行になっても国営と同然。例えば新潟にパン工場があるとして、そこにお金を送るとき、地元の第四銀行を通じて中央がお金を送る仕組みです。しかし第四銀行はお金をそのまま送りません。ペレストロイカ以降、ルーブルの価値が驚くほどのスピードで減り、1ルーブル=4ドルだったのが、1年間に数百パーセントのインフレが起き、それが5~6年続きました。銀行が中央からお金をもらうと、その日の内にルーブルをドルに替え、2~3ヵ月ため込む。その後ドルをルーブルに変えれば、ルーブルは3倍、5倍、ひどい時には2ヵ月で10倍位になっていました。それを各企業に配るわけで、ロシアの銀行はすべてそれで食べていました。銀行は儲かる、ということでピーク時には一挙に2500も銀行が増えました。ウラジオストクのポストーク・インベスト・バンクに資本を出したこともあります。私がウラジオストクに行くと、3台ほどの新車のベンツを連ねて頭取が迎えに来る。どんな小さい銀行でも、頭取というのはベンツに乗るものだという勢いです。

そんな時代が95年頃まで続き、その後ロシアの経済はますますおかしくなりました。IMFを中心にロシアにお金を突っ込み始めましたが、日本は北方四島の問題で、政府筋ではロシアと本当の意味での経済協力をほとんどしていません。ロシアと一番経済的関係を持っているのは、みちのく銀行だと思っています。実際、ロシアには1000万ドル~2000万ドル、20億円位のお金を使っています。日本は投資もしていなければ、損もしていない。それでは何故、ドイツ、デンマーク、オランダ、アメリカなどが、誰が見ても絶望的なロシアにお金を突っ込んでいるのか。これを日本人は考えなければいけません。冷戦が50年続き、アメリカではほとんどの家庭が地下壕をつくった。恐怖の時間を50年過ごしてきました。ペレストロイカを経て、その恐怖の思いをしなくても良くなった、と

いう想いが彼らにはあります。昔のロシアに戻るのだけは避けたいという強い想いがあり、それが日本にはありません。

IMFは、その国の実情にかかわらず厳しい注文をつけます。空から落ちるようにルーブルが下落し、1ドル=5000~6000ルーブルあたりでピタッと落ち着き、昨年デノミがあり、さらに2日間の間に1ドル=6ルーブルが18ルーブル、3分の1になった。IMFが入ってから3年半の間で、物価はきれいに3倍になりました。それなのに大銀行や政府は、調査能力がないのではないかと思います。特にロシアについては放棄してしまっています。日本はともかく、比較的着実なスイスやアメリカも調査しない。私どものような調査をしていれば、大損するようなことはなかったはずで、公式統計と机上だけで物事を考えるから損をするのです。地に足のついた調査がすべての仕事を始める原動力にならなければなりません。

ロシアは元来、社会主義国で、最低の生活は守らなければならないという考えが各州知事・市長にあります。電気が止まった、暖房が止まった、という話をよく聞きますが、経験上、そんなことはめったにありません。飢えもありません。ただ一番困っているのは年金の遅配です。また極東はモスクワなどと比べ貧しくなっている感じです。私の銀行ではここ数年、1000人位の子どもを受け入れ、500人位の子どもを送り込んでいますが、子供たちの顔色が悪くなってきてるかなあという気がします。

Q：モスクワ現地法人の経緯と見通しについて

私は決して今のロシアに幻影を抱いていません。ただ、ライセンスをもらうチャンスが今しかないかもしれないと、日本の国益のためにやったつもりです。モスクワには在留日本人が1000人ほどいますが、皆さん本当に喜んでいただきました。先進国で銀行が無かったのは日本だけです。送金問題も解決します。それまではお金をトランクに入れてドイツなどへ行って送金していました。

ロシアの経済力について言えば、ロシア人はまだ、大国意識を持っています。軍事力でも、アメリカに対抗できるのは現時点ではロシアだけです。基礎的な学問も優れています。ロシア人に誇りはあり、それを日本人は知りません。ロシア人が一番好きな国民が日本人で、日本人が一番嫌いな国民がロシア人。こうした行き違いを克服するのは、行ったり来たりの往復が大切です。

最後に、日本海側の地域同士で1000ト位でいいから貨客船を造って、常時、定期的に対岸を往復する、というような提案をしたいと思います。

■ERINA からのお知らせ■

賛助会員のページ

富山学研究グループ 解説書を刊行
環日本海交流の歩み紹介
(北日本新聞8月11日)

環日本海地域の交流の歴史をまとめた「環日本海、その新たな潮流」が北日本新聞社から8月12日刊行される。古代から現代まで、交流を通じて沿岸地域が発展してきた歩みや、今後の環日本海交流の展望を紹介している。

同書は元県職員らでつくる「富山学研究グループ」がまとめたもので、3部構成となっている。第1部は、北海道から福岡県までの沿岸14道府県が進めてきた交流を概説した。富山県については、朝日町で作られたヒスイ製品が沿岸地域にもたらされ、ヒスイ文化の発信地となっていたことや、江戸時代に北前船事業への参画によって多くの海商が育ったことなどを指摘。環日本海の拠点を目指して現在取り組んでいる施策も紹介している。第2部はロシア極東地域や中国東北三省、韓国、モンゴル、朝鮮民主主義人民共和国の概要と各地で進められているプロジェクトを説明。第3部では、日本海の生い立ちや豪雪をもたらす仕組みなど、自然科学面から日本海の特徴をまとめている。同グループは「環日本海時代を迎え、沿岸地域の交流の歩みを知って、今後の交流のあり方を考えるきっかけにしてほしい」と話している。

「環日本海、その新たな潮流」はA5版416ページ。2190円(税別)。

編集後記

ERINA ではいよいよ「新潟・北東アジア経済会議2000」の準備が始まりました。来年の開催は、1月26～27日を予定しています▼一方「北東アジア経済フォーラム」も10月、天津市で行われますが、90年代はこの2つの会議・フォーラムを中心に、北東アジア経済圏の大きな枠組みが話し合われてきたと言えます▼同じく10月には、富山市で「北東アジア経済交流 EXPO "NEAR21"」が開かれます▼中国、モンゴル、韓国、ロシアから160もの企業・団体が展示商談会などに参加、その成果に期待がかかります▼私たちの業務もさまざまな企業、業種、団体、地域にひろがり、ますます具体的、多角的、恒常的な努力が求められていることを強く感じます。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.15

1999年9月30日

発行人 金森久雄
編集責任 中川雅之
編集者 中村俊彦
発行 財団法人環日本海経済研究所
〒951-8068
新潟市上大川前通 6-1178-1
日本生命榎谷小路ビル6階
Phone 025-222-3150
Fax 025-222-9505
Internet <http://www.erina.or.jp>
E-mail koryu@po.erina.or.jp

禁無断転載