

ERINA

VOL.16

ビジネス ニュース

BUSINESS NEWS

Economic Research Institute for Northeast Asia

【第16号】

TOPICS

- | | |
|-------------------------------------|----|
| シベリア鉄道概観 [第1回] | p1 |
| ハルビン・新潟経済交流会議における
ERINAの質問に対する回答 | p4 |

SERIES

- | | |
|-------------------|-----|
| 海外ビジネス情報 | p5 |
| 列島環日本海 | p7 |
| 北東アジア経済交流地域連絡会だより | p12 |
| セミナー報告 | p12 |
| ERINAからのお知らせ | p15 |

1999年11月26日発行

■シベリア鉄道概観■ シリーズ連載開始 [第1回]

ERINA経済交流部
部長代理 佐藤 尚

いろいろな機会にSLBを論じてきたが、それはSLBの復興等ソフト分野の話題に集中していたので、ここではシベリア鉄道のハード面に絞って、ウラジオストクからモスクワまで9000キロ以上に及び鉄道沿線についての話題を10回程度のシリーズで追って行く。

初回ではシベリア鉄道全般を述べるが、第2回以降はモスクワ州から沿海州までの沿線各地域にそれぞれ焦点をあて連載してゆくこととする。

シベリア鉄道建設までの経緯及び
建設状況

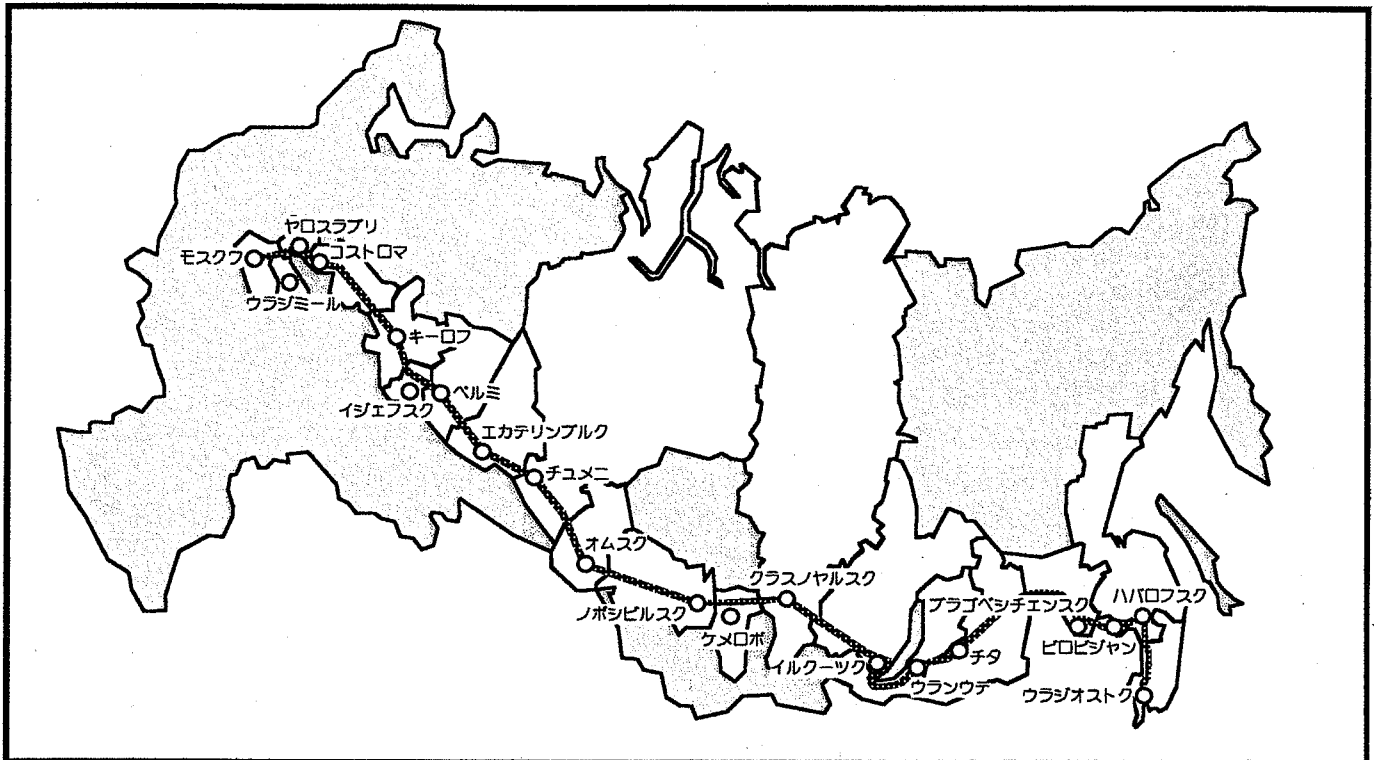
ロシアに最初の鉄道が敷設されたのは1837年であるが、その後ヨーロッパロシアを中心に建設が進められ、1850年代後半になりユーラシアを横断する鉄道建設が論議されるようになったが、第一には軍事のためであり、次にシベリアの資源を利用したいとする実業家の要望によるものであった。しかし、建設の最終決定は1880年代に持ち越された。これは政府内部での煮え切らない態度、官僚の反対、財政難等によるものであったが、結局、有力な実業家、政治家、軍人の圧力により建設が決定された。1887年中央シベリア地域、ウスリースク南部、ザバイカルスク、3地域で現地調査が実施された。1891年にはウラジオストクからラソまでの約400キロの建設が着手された。1892年には西シベリアのチェリャビンスクからオビ（ノボシビルスク近郊の駅）まで約1500キロの建設が始まり、翌年にはオビからイルクーツクまでの約1850キロの建設が開始された。1897年初頭にはチェリャビンスク＝イルクーツク間が開通した。また同年にはウラジオストク＝ハバロフスク間も開通した。1900年にはムイソヴァヤ（イルクーツク州）＝スレチェンスク（チタ州、但し現在では盲腸線の終着駅）1000キロの建設が終了した。スレチェンスク＝ハバロフスク間約2000キロについては難工事が続き開通したのは1916年のことであった。この間1909年にはチェリャビンスク＝イルクーツク間の複線化工事が終了し、1917年までにウラジオストク＝ウスリースクが複線化された。国内戦争でシベリア鉄道もダメージを蒙ったが、1925年にはアムール河鉄橋が再建され、1931年までにはほぼ修復が完了した。1933年から38年にかけて全線で複線化工事が実施された。

沿線地域（17州3共和国）

モスクワ州＝ウラジミール州＝ヤロスラフ州＝コストロマ州＝キーロフ州＝ウドゥムルト共和国＝ペルミ州＝スヴェルドロフスク州＝チュメニ州＝オムスク州＝ノボシビルスク州＝ケメロヴォ州＝クラスノヤルスク州＝イルクーツク州＝ブリヤート共和国＝チタ州＝アムールスク州＝ユダヤ自治共和国＝ハバロフスク州＝沿海州

沿線管区
(9管区:各管区の総延長は1995
年版ロシア鉄道百科に準拠)

モスクワ鉄道管区＝北部鉄道管区＝ゴリキー鉄道管区＝スヴェルドロフスク鉄道管区＝西シベリア鉄道管区＝クラスノヤルスク鉄道管区＝東シベリア鉄道管区＝ザバイカルスク鉄道管区＝極東鉄道管区



次回からは州を中心に記述するので、初回には各鉄道管区の説明をしておくことにする。

一般的に鉄道管区は複数の行政単位の鉄道を管轄する。尚各管理局の境界駅については、その管区に含まれる場合は「まで」、含まれない場合は「から」と呼称する。

モスクワ鉄道管理局

モスクワ州、スモレンスク州、カルーガ州、トゥーラ州、リャザン州、オルロフ州、クールスク州、ブリャンスク各全州及びペンザ州、ウラジミール州の一部鉄道を管理する。管区内鉄道総延長は 9281 キロ。本部はモスクワ市。シベリア鉄道については始点のヤロスラヴ駅（モスクワ市内：モスクワ鉄道管区内駅）＝ウラジミール州のアレクサンドロフ I 駅までの 112 キロを管轄する。

北部鉄道管区

欧州ロシアの北東部、極北西シベリア地区の鉄道を管理する。総延長は 5389 キロ。本部はヤロスラヴ市。シベリア鉄道関連ではアレクサンドロフ駅からスヴェーチャ駅（キーロフ州）までの 709 キロを管理する。

ゴリキー鉄道管区

ニジュニーゴーロト州、ウラジミール州、キーロフ各全州及びタートルマリ、バシキール、チュバシ、ウドゥムルト共和国の一部、リャザン州、ペルミ州、スヴェルドロフスク州の一部の鉄道を管轄する。本部はニジュニーノヴゴロト市。総延長は 5378 キロ。シベリア鉄道についてはスヴェーチャ駅（キーロフ州）からチェプツァ駅（ウドゥムルト共和国）までの 373 キロを管理。

- スヴェルドロフスク鉄道管区 ウラル山脈北東部及び中部、ウドゥムルト共和国の鉄道を管理する。総延長は7147キロ。本部はエカテリンブルク市。シベリア鉄道についてはチェプツァ駅（ウドゥムルト共和国）からナズィヴァエムスカヤ駅（オムスク州）駅（チュメニ州）まで1239キロを管理。
- 西シベリア鉄道管区 オムスク州、ノボシビルスク州、アルタイ地方の鉄道を管轄。総延長は4181キロ。本部はノボシビルスク市。シベリア鉄道関連ではナズィヴァエムスカヤ駅（オムスク州）からバロトナヤ駅（ノボシビルスク州）まで932キロを管理。
- ケメロヴォ鉄道管区 ケメロヴォ州、トムスク州の鉄道を管理。総延長は2000キロ。本部はケメロヴォ市。シベリア鉄道関連ではバロトナヤ駅（ケメロヴォ州）からマリンスク駅（ケメロヴォ州）まで221キロを管轄。
- クラスノヤルスク鉄道管区 クラスノヤルスク州の鉄道を管理。総延長は3167キロ。本部はクラスノヤルスク市。シベリア鉄道についてはマリンスク駅（ケメロヴォ州）からタイシエト駅（イルクーツク州）まで803キロを管理。
- 東シベリア鉄道管区 イルクーツク州、ブリヤート共和国の鉄道を管理。総延長は2666キロ。本部はイルクーツク市。シベリア鉄道についてはタイシエト駅（イルクーツク州）からペトロフスキーニザヴォート駅（チタ州）まで1269キロを管理。
- ザバイカルスク鉄道管区 チタ州及びアムール州の鉄道を管理。総延長は3436キロ。本部はチタ市。シベリア鉄道関連ではペトロフスキーニザヴォート駅（チタ州）からアルハラ駅（アムール州）までの2298キロを管理。
- 極東鉄道管理区 アムール州、ハバロフスク州、沿海州の鉄道を管理。総延長は4406キロ。本部はハバロフスク市。シベリア鉄道の終点。アルハラ駅（アムール州）からウラジオストク駅（極東鉄道管内）1200キロを管理。

注) 距離については正確を規すことを目指したが、複数の文献で異同がある。よって各距離の合算が一部記載と合致しない部分もあるがご了承ください。

■ハルビン・新潟経済交流会議における ERINA の質問に対する回答■

ハルビン市対外貿易経済合作局
1999年9月

今年7月、新潟市とハルビン市との経済貿易交流会で、環日本海経済研究所の中川雅之経済交流部長からハルビン内陸港（インランド・デポ）について質問があり（本誌 Vol15 既報）、その後ハルビン市口岸管理委員会と連絡したところ、次のような回答があった。

ハルビン大連ルートの状況

(1)ハルビン—大連間の鉄道の電化は順調に進んでおり、将来の見込みも十分にある。ハルビン—大連間の電化は“九五”（第9次5ヵ年計画）の重点プロジェクトの一つであり、その全長は945.8キロメートル。95年から計画を立て始め、現在は電化接触ネットワーク工事及び関連プラント改造工事が進んでおり、2001年末までに全工事が完了する計画である。完了時には、ハルビン—大連電化鉄道の時速、牽引力は改造前の倍に引き上げられる。設計時速は200キロメートル以上で、連続運転の場合、ハルビン—大連間をわずか4時間で運行できる。

(2)ハルビン—大連間の鉄道と道路輸送は、それぞれ優位性を持っている。鉄道輸送は季節や天候に左右されず、安全かつ確実。長距離輸送に優位性を持つが、運行頻度が少なく、船のダイヤと接続することが難しいことから、現時点では鉄道輸送を利用する顧客は限られている。他方、道路輸送は相対的に敏速かつ高速で、ドアツードアの直接サービスも可能。このため大連港を通じての輸出入貨物の6分の5は道路輸送である。鉄道輸送は6分の1しか占めていない。“捷利国際コンテナ公司”は、ハルビン市最大の道路コンテナ輸送会社で、同社の大連口岸を利用する輸出入量は月平均300～350TEUに達している。これはハルビン内陸港の鉄道輸送量の1.5倍強に当る。道路輸送と鉄道輸送はそれぞれの優位性を持ちながら、相互に競争している状況である。

(3)ハルビン内陸港は大連港口岸の延長であると同時に、満洲里、綏芬河口岸の延長でもある。しかも中国一類内陸基地岸で、沿海、国境口岸と同じ機能を持っている。ハルビン内陸港に出入りする国際貨物は、ここですべての口岸手続きを済ませ、途中通過する口岸で再度検査をする必要はない。現在ハルビン内陸港口岸は検査、輸送、銀行、保険、代理などを担当する部門を設け、“一駅式サービス”を実施しており、国内外の顧客に対し税関申告、検査申告、代理、為替決済、保険、許可書の発行、船のレンタル、船倉予約、積み替え、倉庫保管、鉄道輸送、道路輸送、海上輸送などの全方位サービスを提供している。

ハルビン—綏芬河ルートの状況

(1)ハルビン内陸港は1998年11月30日、正式に綏芬河口岸まで延長した。これは中ロ貿易を促進するためだけでなく、ハルビンから綏芬河、グロテコボを経由してウラジオストク港、ナホトカノポストーチヌイ港まで、鉄道・海上連絡輸送の条件を整備するためでもあった。現在、中・ロ・日・韓などの国や地域がこのルートについて検討しており、日本と韓国はこのルートを利用し、中日、中韓の相互補完性の

ある貿易に対し、さらに有利になる。

(2)ハルビン及びその周辺地域は日本向けに輸出される重要な農林資源の産地で、ハルビン内陸港の創設とポストーチヌイ港の利用は、輸送コストを引き下げ、実質的効果を提供する重要な措置である。現在、ハルビン—綏芬河—ポストーチヌイ港—日本というルート開設のため計画しているところで、来年末には正式に開通する予定。このルートは中日経済貿易の一層の発展を促進する要因となろう。

東方水上シルクロードの利用状況

1992年5月、ロシアが中国にコムソモリスク・ナ・アムールからマゴ間の航路を開放することになったため、この機会を利用して、ハルビンから松花江、黒龍江を經由して、マゴ港で積み替えをした後、タートル海峡（間宮海峡）を通過し、日本の酒田港までの航海連絡輸送を実現した。このため、河川口岸は海への通路—東方水上シルクロードを有することになった。しかし、国内外の各種原因によって、1994年以降はこの通路を利用するか貨物がなかった。

図們江ルート

ハルビンはハルビン—牡丹江—図們江ルートを利用して貨物を輸出入することについてまだ考えておらず、図們江ルートの状況についてはあまり把握していない。中・朝の羅津港利用状況についてもよくわからない。そのため、回答は控えさせていただきたい。

■海外ビジネス情報■

中国

鉄道コンテナ輸送手続きを簡易化 (経済日報8月21日)

鉄道局はこれまでの姿勢を改め、輸送価格の改革に新しい一歩を踏み出した。9月1日から鉄道コンテナ輸送に“固定価格制”を導入し、荷主は1回の貨物書類、1回の支払いだけで、手続きを済ませることができるようになる。手続きの簡易化によって、多所徴収、不明徴収などを避ける狙いがある。

固定価格（出発地から到着地までの全過程の各項目価格総数）実施後、コンテナ委託人は始発地で託送する際、1回の貨物検査、料金支払い、書類提出により手続きが完了する。この価格総額の標準値は国家鉄道局の公表値を基準とする。もし価格外徴収される事態が発生した場合は、荷主はそれを拒否する権利と訴訟を起こす権利がある。

中国唯一の農業ハイテク・モデル区 陝西省 楊凌農業高新技术産業示範区

トキの交流などで脚光を浴びている陝西省から貿易・投資セミナー及び商談会などで来港した陝西省企業家代表団の顧問、楊凌農業高新技术産業示範区の張光強副主任（陝西省人民政府副秘書長）らが9月30日エリナを訪れた。「中国唯一の農業ハイテク・モデル区として農業従事者には有

名」という張副主任による楊凌農業高新技術産業示範区を紹介する。

楊凌農業高新技術産業示範区は1997年、中国国务院の決定により、農業技術の発展を目的に設立された。主な内容は、乾燥地農業、灌漑技術、品種改良、遺伝、農業情報、無公害農薬・肥料、農産品加工、医薬、環境保全、農業機械その他の農業関連ハイテク産業に及び。

楊凌は陝西省の省都・西安から高速道路で西方約80kmにあり、モデル区は科学区、産業区、国際合作区、現代農業総合試験区など7区画22.12平方kmが計画されている。モデル区内には、中国農業部・農林部・水利部や陝西省管轄の10の大学・研究所、及び開発センター、研究室、実験室などが整備されている。

中央政府は、中国内陸部の開発を進める一環として、近く「陝西省10万平方km緑化（投資額200億元）」など西部大開発プロジェクトを決定する方向で、楊凌モデル区は国务院発展研究センター魯志強副主任の下、その科学技術の中心的役割を果たすことを期待されている。さらに楊凌モデル区には中国人民銀行も参入予定で、北京でも「楊凌投資セミナー」を実施している。

日本に期待することは…、

- ・農業は新しい貿易・投資分野であることの認識。
- ・モデル区内の国際合作区に世界のハイテク農業の展示場を作り、中国全土から合作を求める農業関係者の窓口としたい。日本のハイテク技術・機械を展示すべく、日本政府の支持を得たい。具体的には、土地を貸し出して展示コーナーを設置する。現在、大使館等を通じて十数カ国にPRしている。
- ・こちらでは農業設備の工業化に対し、憧れに近い注目を集めている。中国で使えるか、地質や自然環境をチェックできる機能を備えたい。その他、品種改良や花樹、野菜、温室栽培等に関心がある。各国の展示コーナーは、昆明での博覧会（花博）をイメージしている。
- ・現在、モデル区内で注目されるのは冷凍野菜を扱う企業で、乾燥ニンニクを輸出販売している。また日本で人気の杜仲茶は陝西省に豊富で、研究も盛ん。
- ・農業投資においては増値税に免税措置がある。
- ・日本企業の合弁実績はまだないが、いくつかの検討事例はある。（トウモロコシや小麦のわら板加工、汚水処理等）

今後、こうした農業モデル区がさらに設置されるかどうかは中央政府の指示によるものだが、仮に増設されるとしても、気候が似ている東北地方ではなく、海南島など気候の違う所になろう。現在、8つの大学を統合し、「西北農林科学技術大学」を設立する計画がある。学長は国务院の任命によるもので、2年以内には設立し、日本の大学とも交流を図りたいとしている。

楊凌農業高新技術産業示範区管理委員会

tel: +86-29-701-2199 fax: +86-29-701-2977

■列島環日本海■

北海道

稚内で「サハリン2」機材保管
(北海道新聞10月8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」用の大型機材が10月7日、韓国・釜山港から稚内港に到着した。現在、原油生産に使われている機材の予備として、同港に保管される。到着した機材は、掘削基地「モリパック」から洋上の一時貯蔵タンカー「オハ」号へ原油を積み出すパイプラインを接続する部分。長さ12メートル、幅5メートル、高さ7メートルで、重さは47トある。サハリン2の開発企業、サハリンエナジー社（本社・モスクワ）が、開発現場に近く、保管上安全性の高い場所として稚内港を選び、稚内市の第3セクター・稚内国際埠頭（ワブコ）に保管業務を委任した。保管期間は未定。今年に入って、ワブコがサハリンエナジー社から受注した業務は11件目。機材の保管は初めて。

札幌在住の鄭総領事
韓国紙で北海道PR
(北海道新聞10月15日)

駐札幌韓国総領事館の鄭栄九総領事（53）が韓国の有力日刊紙「東亜日報」に「北海道市場が呼んでいる」と題して寄稿し、韓国の企業家らに有望な北海道市場に目を向けてはどうか、と呼びかけた。

10月13日の同紙「オピニオン」面の約4分の1を占める長文で、北海道の域内総生産（GDP）がデンマークより大きく、人口はニュージーランドより多いことなどを紹介。その上で、米国をはじめ各国の商社が直接、間接に北海道に進出しているのに対し、韓国からは1社もない現状に疑問を投げかけた。札幌市内のデパートで開かれた韓国物産展で主催者が驚くほどの売り上げがあがり、韓国製品が道民に好まれる実績も披露。ソウル―新千歳の航空便や、釜山と苫小牧などを結ぶ定期貨物航路を利用すれば、東京を経由するよりも効率的に商取引ができることを挙げ、「アフリカのすき間市場を狙うより、目を近くに転じれば巨大な輸出市場がある」北海道を宣伝した。昨年5月に赴任した鄭総領事は「韓国の人たちは北海道のことを知らな過ぎる。もっと韓国と北海道の結びつきが強まってほしいと思った」と話している。

秋田県

秋田―ソウル便
韓国高官「定期路線の開設提示」へ
(秋田魁新報10月30日)

韓国建設交通部の梁成鎬国際航空協力官は10月29日、秋田空港国際化推進協議会の中田潤会長ら本県関係者に対し、「来年の日韓航空交渉の事務レベル協議で、秋田―ソウル定期路線の開設を提示する」と明言した。同協議は来年夏までに開かれる見通し。韓国政府高官が秋田―ソウル定期路線の開設に向けて政府間交渉のテーブルに挙げる方針を明らかにしたのは初めて。ソウル発秋田行チャーター便で10月29日までに約2500人の韓国人観光客が来県するなど、韓国側が秋田―ソウル間の航空需要が見込めると判断したもので、ソウル便実現へ向けて大きく踏み出した。

また同日、秋田―ソウル定期航空路線の開設と、観光客誘致、定期コンテナ船の需要創出を目指して取り組んでいる県内の民間グループが、韓国の政府、航空、観光業界関係者ら約50人を招き、韓国・ソウル市内のホ

テルで「秋田国際化推進レセプション」を開いた。この中で、大韓航空などを傘下とする韓進グループ幹部の朴孝星・韓進観光副社長は「次期日韓航空交渉では、大韓航空が秋田ーソウル線開設を第一希望として推挙すると確信している」とあいさつ。大韓航空が新規路線開設に関して、秋田ーソウル線を最優先する意向を明らかにした。

山形県

東方水上シルクロード定期協議
新ルート実現めざす
(山形新聞10月21日)

中国・黒龍江省海運促進協調委員会(代表・王悦華黒龍江省人民政府省長助理)と東方水上シルクロード貿易促進協議会(新田嘉一会長)の第5回定期協議が10月19日、20日の両日、酒田市で開かれた。この中で、黒龍江省からロシアのポストーチヌイ港を経由し、酒田港と結ぶ新貿易ルート「綏芬河(すいふんが)ルート」の実現に向け、両者が連携を密にして取り組んでいく姿勢を確認した。

定期協議は、黒龍江省が大洪水に見舞われた去年を除き毎年行われており、今回は王省長助理を団長とする6人の訪日団が来日。今後の貿易や合弁事業の促進について意見を交換した。綏芬河ルートは、海に面していない黒龍江省が国際貿易ルートとして実現可能性を模索しているほか、このルートを使った中国内陸部とアメリカ西海岸地域の貿易促進に向け中国とアメリカ、ロシアの3国が協議を進めている。綏芬河ルートを使って黒龍江省と酒田港が結ばれることになれば、現在のアムール河経由、大連経由のルートよりも時間が大きく短縮されることから、本県との交流促進に大きく貢献する。定期協議では、これまで浮上した問題点などについて意見を交換。農産物の品質管理や合弁事業の促進など、一部の課題については中国側が持ち帰り、さらに検討を深めていくことになった。

新潟県

直江津港ガントリークレーン完成
30トンのコンテナ楽々
(新潟日報10月8日)

取扱量が年々増加しているコンテナの陸揚げのスピードアップをはかろうと、県が上越市の直江津港東ふ頭で据え付け作業を進めていたガントリークレーンが10月7日、完成した。クレーンは最大30.5トンまでのコンテナを地上20メートルまでつり上げられる。本体自体も岸壁に沿って137メートル余の移動が可能だ。事業費は14億円。

加茂の石附さんら
有機米作りを北朝鮮で指導
(新潟日報10月14日)

加茂市の専業稲作農家、石附徹太郎さん(62)らはこのほど、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)政府の招きで同国の稲作現場を視察、有機米作りの指導に当たった。訪朝したのは、同国科学院に農業振興と食糧増産の目的で招かれた日本の農業者や研究者ら6人。北朝鮮出身で新潟国際情報大の金己大教授を通じ、石附さんや元新大教授らが7月29日ー8月5日の間、平壤市近郊の稲作研究所や国営農場を視察した。同科学院の説明によると、ここ数年干ばつや水害など自然災害が繰り返し発生し、農地が荒廃している。その要因について、石附さんは「もともと土地がやせていた。そこに、旧ソ連から入ってきた化学肥料の影響や自然災害が重なった」と分析する。経済封鎖による燃料不足で機械化が進まず農産物の減産に拍車

をかけている。同科学院では、窮状を打開するため二毛作のコメの適性品種開発を模索。輸入が期待できない化学肥料の使用をやめ、家畜のフンを利用した有機農業を研究しているという。

北朝鮮の有機農産物作りに対して、石附さんは「牛や豚などは若いうちに食肉に回され、有機肥料用の家畜のフンは栄養の少ないウサギやヤギのものばかり。燃料不足で稲わらなども家庭暖房の燃料に使うため、良質のたい肥が確保できない」と課題をあげる。その上で「食糧支援も必要だが、コメの品種改良や有機肥料の確保、植林や農地づくりなどの技術支援が必要だ」と指摘している。

10.30 上信越道全通
直江津港に長野の視線
(新潟日報10月23日)

上越市と群馬県藤岡市を結ぶ上信越自動車道が10月30日、全通する。「県境を超えた交流が加速する」「地域発展の起爆剤だ」。開通を目前にして、沿線住民の長年の思いと期待が一気に駆けめぐる。

「長野の業者は今までは太平洋側に目を向けていた。日本海側に出るのは不便と思っていた」。そう打ち明けた長野市の建設会社守谷商会の山根敏郎相談役は、直江津港を見渡しながらか「中国からの建設資材を横浜港に入れているが、すぐにでも直江津港に切り替えたい。タイム・イズ・マネーだ」と言葉に力を込めた。

鷲沢正一・長野商工会議所副会頭は、県境を超えた交流の深まりに期待を述べた。「環日本海時代は直江津港が中心になる。高速道効果がすぐに出てくるかどうかは分からないが、長く交流することで具体的なものが見えてくる」。

「流通ルートはかなり変わるのではないか」。上越商工会議所の田中弘邦会頭は上信越道の可能性を探る。「上越と長野は同じ経済圏となる。競合する場合もあり、交流を深めながら情報交換することが必要。上越から関東、中京圏に進出できる要素も出てきた」。

上越地域の各企業も経済圏の拡大を期待している。中頸城村の信越化学工業直江津工場生産管理部の堀口範一部長は「輸送に高速道は使っていないから、上信越道が全通しても直接的な利害はない」と断りながらも「経済圏が広がって物が動けば、消費も拡大する。陸路が発達すれば、貨物航路も充実して荷動きが多くなり、ここが物流の拠点になりえる」と指摘する。

上越市の直江津海陸運送の永野徹専務も「港と高速道がつながったのはイメージアップ。荷が増えるのでは」と期待し、「観光客や乗用車が高速道を走れば、一般道がすいて貨物トラックが走りやすくなる」と道路の役割分担化を望む。

膨れるばかりの高速道への期待。そのチャンスと可能性を行かせるのが、今、地域に課せられている。

富山県

北東アジア経済交流 EXPO
商談会で464万ドル成約
(北陸中日新聞11月11日)

富山市を中心に10月13日から15日まで開かれた展示商談会で、会期中の成約金額は、成約見込みを合わせて総額464万9805ドル(約4億8800万円)に上ったことが11月10日分かった。富山市で開か

れた同 EXPO 推進会議の役員会で、同県が明らかにした。役員会では、来年以降も EXPO を継続して開催することが決まった。

商談会は、中国、韓国、ロシア、モンゴルの4カ国から127社・団体が出展。各社のブースでは、活発な商談が繰り広げられた。会期中に会場を訪れた日本企業との間の商談件数は計1359件で、うち成約が80件（金額70万6306ドル）、成約見込みが140件（同394万3499ドル）だった。国別の成約・成約見込み件数は、韓国が106件（同189万8767ドル）で最多。中国が84件（同181万8038ドル）、ロシアが26件（93万3000ドル）。モンゴルは4件あったが、金額は不明。同県によると、出展した海外の企業・団体間でまとまった契約もあるため、実数はさらに上回るという。役員会は今後の基本方針として▽2、3年ごとの実施▽対象業種の絞り込み▽休日開催を視野に入れた時期や日程の設定—などを決めた。また、NEAR21の取り組みとして、商談会と合わせて行われた投資環境説明会や海外人材育成・海外事業展開支援セミナーは、内容を検討したうえで毎年の継続事業とすることを決めた。

福井県

北朝鮮船 厳戒の敦賀に入港
一時帰国へ280人乗船
(福井新聞9月29日)

朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の貨客船「万景峰(マンギョンボン)92号」=9672トニーが9月28日、初めて在日朝鮮人の一時帰国のため敦賀港に寄港した。右翼団体が入港阻止を叫んで終結したため県警が厳戒体制を敷き、2人が逮捕されるなど敦賀市内は一時緊迫した。

万景峰号は1992年の就航以来、親族訪問のための一時帰国や貨物輸送で北朝鮮・元山(ウォンサン)港-新潟港間を不定期に結んでいる。在日朝鮮人総連合会によると、今回の寄港は北陸3県から、新潟よりも近い敦賀への寄港を求める声があがったため。同日午前9時ごろ接岸。福井、石川、富山、京都などの在日朝鮮人ら280人が乗船した。県内在住者は98人で、このうち26人は福井市南山の北陸朝鮮初中等学校の修学旅行生。帰国者は北朝鮮で暮らす家族や親類のため、食料や衣服などを詰め込んだ荷物を幾つも抱え、笑顔で船に乗り込んでいた。同船は正午すぎに出港、10月7日に敦賀港へ戻る予定。

鳥取県

ソイル工学 珥春市に営業所
土木資材の市場拡大へ
(山陰中央新報10月2日)

土木資材、技術指導のソイル工学(鳥取市、資本金1千万円、山村健二社長)は10月7日、中国・吉林省の珥春市へ営業所を開設する。図們江開発の拠点都市として発展が期待される同市へ、鳥取県内の企業が進出するのは初めてで、鳥取県や境港市は今後の交流促進へつながら、と期待している。

ソイル工学は昭和64年に設立、盛り土安定や軟弱地盤処理に使うプラスチック網、不織布マットなどを中心に取り扱い、年商約10億円(平成11年5月決算)。昨年からは貿易事業部も設け、中国・東北部での窓口機能とともに、将来的には同社が取り扱う新しい土木資材の市場としても期待できる、と進出を決めた。営業所は、珥春市の経済合作区内にある管理

委員会事務所ビル内に設置。当面、中国人スタッフ2人で、日本側の窓口として輸出入ビジネスの支援、企業進出や投資の仲介などに取り組む。スタッフ2人はいずれも日本語ができ、所長には今年3月まで境港市で国際交流員を務めた全成哲・琿春辺境経済合作管委會項目局副局長が就任する。10月7日は、山村社長らが現地を訪問。琿春市から隋清江・共産党市委員会書記ら市幹部が出席し、開所式がある。

知事、サミット帰国会見
環日本海定期航路開設へ各国努力
境港-釜山間 週2便へ
(日本海新聞10月14日)

環日本海圏地方政府国際交流・協力サミットなどに出席するため韓国を訪問していた鳥取県の片山知事は10月13日の帰国会見で、懸案の環日本海定期航路について「開設のために各国が努力していくことを確認した」と述べた上、高麗海運の境港-釜山航路が10月16日から週2便になることを明らかにした。

境港-釜山航路はこれまで毎週水曜日の週1便だったが、東南アジア航路と中国航路が休航になったことなどで、香港・シンガポール向けなどの板紙をはじめアジアの中継港・釜山港への積み荷が増大していた。このため、釜山航路を週2便（毎週木・土曜日）に増便することになった。増便分は釜山への直行で、初寄港は16日。また、片山知事はソウルで東龍海運の朴鍾圭会長とも面談、同海運の秋田-ポシエット（ロシア沿海地方）航路の堺港への寄港を要請した。同会長も「釜山-羅津-新潟-釜山航路との再編も予定しており、境港への寄港を検討したい。境港の企業が吉林省の琿春に進出する計画に興味がある」と答えたという。サミットでも、環日本海各地域を結ぶ定期航路の開設に各国、各地域が共同して取り組むことを確認した。

同サミットについて片山知事は、「来年秋に鳥取県でサミットを開催したい。朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）にもオブザーバーとして参加を呼びかけたい」との意向を明らかにした。

島根県

開港100年迎えた浜田港
5万トバースとクレーン完成祝う
(山陰中央新報10月31日)

開港100年を迎えた浜田港の福井ふ頭で10月30日、マイナス14メートル岸壁（通称・5万トバース）と多目的クレーンの完成式が行われ、約150人の関係者が、北東アジア地域に開かれた国際貿易港・浜田港の新たな機能強化を祝った。

浜田港は明治32年に開港。戦後は木材貿易を柱に、ソ連を中心とする対岸貿易の重要港湾として整備されてきた。福井ふ頭では、6年から運輸省と県が5万ト級の大型貨物船に対応できる水深14メートルの岸壁の整備を進め、ことし小型貨物船も接岸できるマイナス12メートル岸壁（暫定3万トバース）として供用を開始した。また、これに合わせコンテナや木材、砂などの荷上げに対応するため大型の多目的クレーン（つり上げ能力36.7ト）も整備された。式では金澤寛運輸省第三港湾建設局長が「山陰地方初の5万ト岸壁整備を契機に、浜田港が北東アジア地域に開かれた港として、広島を含む地元経済圏の玄関口として発展することを願っている」とあいさつした。

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11月23日から
大連・青島航路開設へ

京都府や舞鶴市などでつくる舞鶴港振興会（会長・荒巻禎一知事）は11月4日、舞鶴港・金沢港と中国の大連港・青島港を結ぶ定期コンテナ航路を新設すると発表した。舞鶴港の外国貿易貨物航路の新設は、韓国の釜山航路以来9年ぶり、中国航路は初めて。11月23日にも第1便が舞鶴港入りする。直接入港は輸送日数の短縮や輸送費のコスト安につながり、同会は「府経済の発展にもつながるはず」と期待している。

運航するのは、大連市の船会社「中儲大連貨運公司」。同社と東京の海運業者が交わした合意内容によると、週1便の運航で、火曜日に青島を出港。大連を経由し1週間後の火曜日に舞鶴に入港。最終地は金沢港（石川）となる。復路は金沢から青島への直行。「リッチ・スター」（3425ト）「白龍泉」（2700ト）の2隻を使う。直通航路により釜山での積み替えが不要となり、最短7日かかっていた輸送日数が4日間に短縮され、輸送費も1、2割減るといふ。府や市は7年前から新航路設立に向けて、大連市に経済使節団を派遣するなどして働きかけてきた。同市からは、日用雑貨品や牧草、青島からは下着などを輸入する予定。いずれも中国に進出している日本企業製造の商品が中心という。同会は「舞鶴港の中国からの年間貨物取扱量を倍増させたい」とし、今後、各企業を回ってPRし、集荷の拡大を目指す。

■セミナー報告■

地域セミナー

「ロシア沿海地方ナホトカ港
ポシエツ港セミナー」
平成11年11月1日

場所：秋田県高度技術研究所
共催：秋田県
秋田県環日本海交流推進協議会

8月からポシエツ港との定期コンテナ航路が就航した秋田市において、ERINA地域セミナー「ロシア沿海地方ナホトカ港・ポシエツ港セミナー」を開催した。ロシア側からは9人の関係者が参加。トルストシェイン沿海地方第一副知事の挨拶に引き続き行われたロシア側の説明と質疑応答の概要を紹介する。

沿海地方の国際経済交流

沿海地方政府
船舶・港湾・通信・運輸委員会議長
I. I. ナテイン氏

沿海地方には極東における工業生産品の25%、海運の80%、漁業の47%、船舶修理業の62%、セメント51%、穀物生産30%、食料生産37%が集中しています。1999年上半期、沿海地方の貿易高は5億3300万ドルで、輸出が4億3800万、輸入1億5500万ドルです。世界86カ国と貿易し、アメリカ23%、日本22%、中国17%、韓国15%の順となっています。主な輸出は魚や海産物で、魚の切り身、冷凍

イクラも増加しています。合併企業は中国500件、アメリカ117件、日本85件、韓国51件に上っています。

ロシアとアジア太平洋地域との貨物取引の60%は沿海地方を通らず行われていますが、最近、アメリカ西海岸と中国東北地方との貨物輸送回廊が検討され、沿海地方の輸送インフラを利用し、コスト減と貨物増をもたらすことが期待されている所です。沿海地方の開発構想は、ポシエツトなどが位置するハサン地区のみならず、ウラジオストク、ナホトカを含め、最優先事項として地方の輸送インフラを発展させ、貨物旅客輸送を活発にし、北朝鮮の羅津・先鋒と同様、中国やモンゴルとの輸送ルートを構築しようとするものです。

韓国の束草(ソクチョ)とポシエツトとの間で新しいルートを検討しており、沿海地方・吉林省・韓国3カ国を結ぶ週3便で、コンテナ100個、旅客500~800人を予測しています。様々な課題がありますが、着々と解決に向かっていている所です。

ポシエツト港の概況

ポシエツト商業港長

A. G. ミヤスニコフ氏

ポシエツトが初めて地図に登場したのは、19世紀の半ば頃のことです。最初は軍事施設として設置されましたが、次第に商業港の色彩を帯びてきました。現在は3バース、450メートルのふ頭を持つ不凍港で、水路水深17メートル、2隻のタグボートが港湾内安全航行を確保します。倉庫面積は25,300平方メートル、屋外・屋内倉庫があり、屋内倉庫の面積は3,000平方メートルあります。荷役設備は、32つのレーンマウントクレーンがあり、42つのクレーンも設置する予定です。現在は石炭を中心に、クリンカ、木材を取り扱っており、雑貨、バラ積み、金属等を取り扱うことが出来、コンテナの対応も可能で、年間取扱能力は150万トです。

地理的な優位性は3カ国国境にあることで、32キロメートルの国境通過施設までアスファルト道路で吉林省に通じ、鉄道の国境通過施設も出来上がっています。鉄道は、中国とロシアの鉄道を結び、SLBにも繋がっており、ヨーロッパに運ぶことも可能で、コンテナ貨物には重要な点です。秋田-ポシエツト航路開設後、積極的にコンテナ貨物を取り扱っていますが、まだ数量は少ない状況です。運賃体系を安く設定し、自らの費用とパートナーの協力により、航路の拡大、新しい倉庫や新しい設備を購入し、今後の発展に努力したいと考えています。

Q: 冷凍設備、冷蔵設備について

冷凍コンテナの受入は可能です。冷凍倉庫はありませんが、設置できるスペースはあります。

Q: 中国からの陸送を含めた運賃について

エージェント(船会社)の値段には、ポシエツト港の費用も含まれています。大連経由より安価にするため、港湾にかかる値段は安くしてあります。国境通過にもメリットがあり、税関ルールも変わってきています。

Q: 国境通過など陸送時間は

例えば、朝7時にコンテナを降ろし、延吉までトラックで運び、同日夜7時50分に船が出発しました。詳しくは中国の船会社に連絡してもらいたいと思います。

Q: SLBを利用した場合の安全輸送、船との競争力、日数は

モスクワからウラジオまで大体7日間くらい、フィンランドからは9日間くらいと思います。安全性は十分です。競争力については、具体的な提案を受ければ、計算できます。

Q: 投資に対する政府保証問題、港湾管理経営ノウハウの導入計画について

大切なのは地理的優位性です。ポシエツ港は面積が広く、水深があり、発展可能性があります。ロシア議会で採択された法律により、ポシエツ港・ナホトカ港は連邦のみならず地方政府の保証が得られます。ポシエツ港は年間150万トンの取扱能力がありますが、貨物が不足しています。自己資金により倉庫を広げ、貨物増加に備えようとしており、外資を要求しているのではなく、貨物量を求めているのです。設備やスタッフの熟練度は、ナホトカと同じレベルにあります。

ERINA 吉田所長補足説明

大きな問題は吉林省の産品を、国境を通過してポシエツまで運ぶ日数と費用の問題だと思います。ミヤスニコフ氏の説明によれば、最短所要時間は1日、これはトラック輸送によるもので、更に2日の航海で計3日間ということになります。運賃は、NORDという会社（R. ミヤスニコフ社長）に問い合わせる、あるいは秋田海陸運送が中国側のエージェントをやっている、そこに問い合わせる方法があります。

第2にヨーロッパに貨物を運ぶこと。従来は横浜からナホトカ・ポストーチヌイを経由しており、いまのところポシエツ港経由は経験していません。ポシエツ港経由もできると思いますが、関係機関との調整が必要になります。シベリア鉄道については、昨年ERINAで調査を実施し、今年もOCDIなどで共同調査を行い、その報告も間もなく出てきます。日経経済委員会でもモスクワを訪問し、日ロ間のワーキンググループを作ることになっています。ロシア側の体制が今のように整ったのは昨年のごとで、今年5月、専用列車を走らせた時には11日と数時間でモスクワと結ばれました。いい結果を得られ、信用を回復しつつあります。中国側については、航路を持っている「現通グループ」に問い合わせるのが良いと思います。

■ERINA からのお知らせ■

北東アジア港湾フォーラム

日時 平成11年12月6日(月) 14:00~17:30

会場 新潟グランドホテル 3F「悠久の間」

プログラム

講演1「北東アジア物流回廊の現況と今後の方向」

OCDI調査役 三橋郁雄氏 (ERINA 客員研究員)

講演2「サハリン調査団」 現地調査報告

JOPCA環日本海交流勉強会会長 和田善吉氏

講演3「香港港湾調査団」 現地調査報告

第一港湾建設局地域整備調整官 大越康史氏

講演4「極東アジア港湾の現況と今後の展望」

ロシア極東地域港湾関係者

(ナホカ港、ポスト-ライ港、パトナ・ブ・ワスク・カチャキ-港、コライフク・ナ・アム-港)

*なお、講演者・演目につきましては、都合により予告なしに変更させていただきます。あらかじめご了承ください。

主催 運輸省 第一港湾建設局、(財)国際臨海開発研究センター(OCDI)
国際港湾交流協力会(JOPCA)、ERINA

お問い合わせ・参加申込先

運輸省 第一港湾建設局 企画課 (塩本、牧野)

TEL (025)265-7781 FAX (025)230-3680

E-mail: makino @ ichiken.phri.go.jp

平成11年度 第7回賛助会セミナー

日時 12月20日(月) 14:00~16:00

場所 新潟グランドホテル

講師 ロブソン研究政府名誉教授 ロバート・スカラピーノ氏

賛助会セミナー・入会のお問い合わせ

ERINA 経済交流部 (中村・佐藤)

TEL (025)222-3150 FAX (025)222-9505

天然ガスセミナー

—サハリン・プロジェクトと天然ガスの未来—

日時 12月21日(火) 11:00~16:10

会場 新潟県庁西回廊講堂

プログラム

第1部「サハリン1プロジェクトにおけるパイプライン事業化調査の概要」

石油資源開発株式会社

第2部「天然ガス市場と天然ガス利用の将来性について」(仮題)

株式会社東芝 情報・社会システム社 理事 南 正名氏

第3部「サハリン2の現況と見通し」

国際協力銀行 資源金融部第1班課長 家田 嗣也氏

主催 新潟県

共催 新潟県天然ガス協会

協力 ERINA

お問い合わせ・申し込み先

新潟県商工労働部商工振興課電気・鉱業係 (白石・南澤)

TEL (025)285-5511 内線 2768/2769

FAX (025)280-5278

新潟・北東アジア経済会議 2000

期日 2000年1月26日(水)~27日(木)

会場 ホテル新潟

プログラム

1月26日(水)

13:30 開会・基調講演

15:30 第1セッション

「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」

1月27日(木)

9:30 第2セッション

「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」

13:30 第3セッション

「中小企業の国際展開と北東アジア」

16:20 総括セッション

「多国間協力：北東アジア経済会議からの提案」

*プログラムの詳細は、12月発表予定。

主 催 新潟県、新潟市、ERINA

新潟県商工会議所連合会、新潟経済同友会

共 催 国際連合

編集後記

「荒波の日本海」が肌に厳しい季節になってきました▼環日本海圏という言葉やモメンタムには、表日本に対して裏日本という表現では寂しすぎる、日本海側の人々の思いが込められています▼北東アジア、環日本海圏、2つの言葉を並べると、単に地理的な概念とは別の意味合いが感じられます▼朝鮮半島で日本海を東海と呼ぶ時、そこにも同じように深い思いが込められているに違いありません▼東海という表現を否定せず、日本海という表現も否定しない。すぐに肯定することができなくても、互いの違いを認め合うことはできるように思います▼北東アジア地域の相互理解、相互協力という高い目標を掲げながら、平和の海・日本海の「荒波」の高さをあらためて感じるこの頃です。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.16

1999年11月26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