

# ERINA BUSINESS NEWS

Vol. 18

<b>【第18号】 TOPICS</b>	進展急な図們江地域輸送ルート	p1
	日本海側各港外貿コンテナ取扱個数—速報—	p6
	シベリア鉄道概観 [第3回]	p6
<b>SERIES</b>	海外ビジネス情報	p9
	列島環日本海	p10
	北東アジア経済交流地域連絡会だより	p15
	セミナー報告	p17
	ERINA からのお知らせ	p20

2000年3月31日発行

**Economic Research Institute for Northeast Asia**

財団法人環日本海経済研究所 (ERINA) ■〒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@erina.or.jp](mailto:koryu@erina.or.jp)



## ■進展急な図們江地域輸送ルート

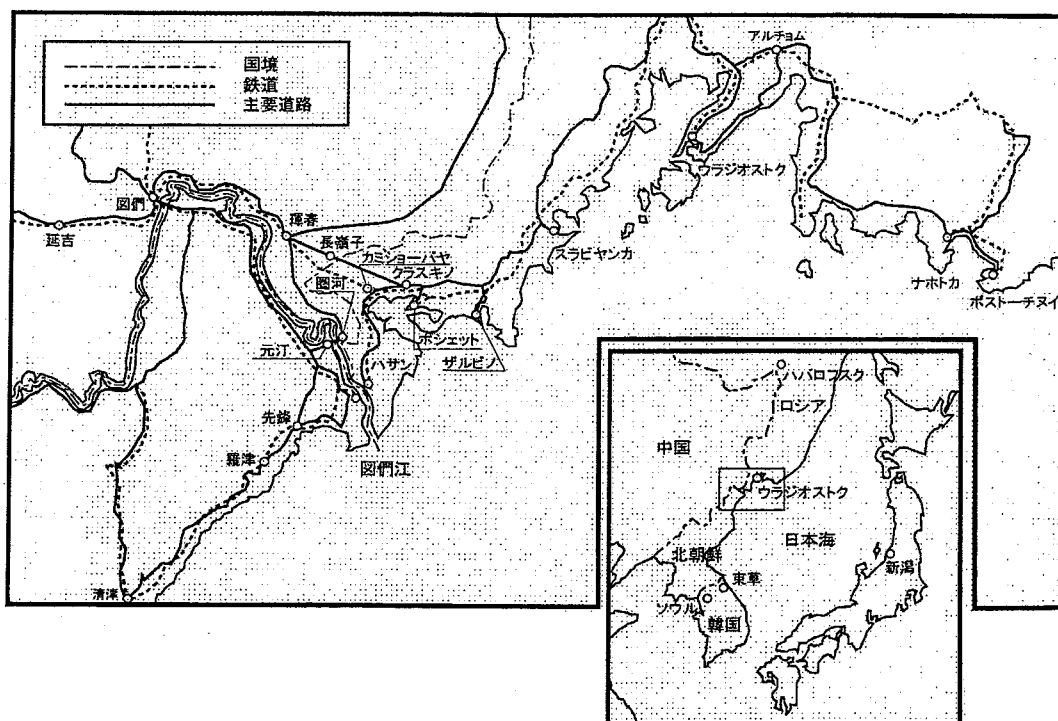
ERINA 経済交流部  
部長代理 中村俊彦

北東アジア開発のシンボリック的存在として注目されてきた図們江地域の輸送ルートが、活発な動きを見せている。昨年8月、新潟－羅津（朝鮮民主主義人民共和国：北朝鮮）航路、秋田－ポシエツ（ロシア沿海地方）航路、2つの北東アジア航路が相次いで開通。その後およそ半年経過した2月下旬に、現地を訪ねる機会を得た。その中から、まさに「動き出した」図們江地域輸送ルートの近況をレポートする。

図們江地域開発は、海への出入口を持たない中国吉林省が、ロシアと北朝鮮の港湾にその役割を求めて1990年に提唱したもので、中国、ロシア、北朝鮮の3カ国にまたがるプロジェクトの調整役として国連開発計画（UNDP）が名乗りを上げ、多国間協議を続けてきた。

吉林省を中心とする物流がこの地域を利用するメリットは大きく、95年10月、北朝鮮・羅津－韓国・釜山間の定期コンテナ航路が就航し、昨年8月の新潟－羅津、秋田－ポシエツ間の定期コンテナ航路の開通につながった。海上航路が相次いで就航する一方で、鉄道や道路など陸上輸送インフラの整備を求める声は以前より増して強まっていた。

今年1月の「新潟・北東アジア経済会議 2000」で、吉林省図們江地区開発弁公室の戴錫堯主任は、こうした声にこたえる具体的な進捗状況を報告した。①物流拠点として期待される吉林省・琿春市とロシア沿海地方・クラスキノ（マハリノ駅）を結ぶ鉄道の運行が始まった②琿春と圖河（北朝鮮への中国側ゲート）間の高級道路が今年上半期に開通する③琿春－ロシア沿海地方・ザルビノ港－韓国・東草（リチョ）港を結ぶ貨客船航路が今年上半期に開通する－というものである。いずれも図們江地域の輸送ルートとして開通が待たれていたもので、注目された。今回のレポートは、その詳細を現地で集めたものである。



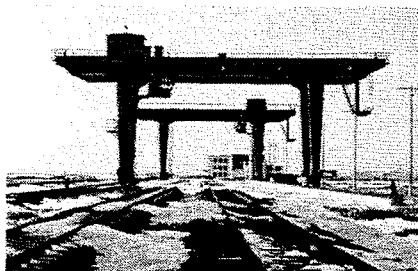
琿春-クラスキノ(マハリノ)鉄道  
2月に運行開始

琿春とクラスキノを結ぶ鉄道は、93年4月に着工し、96年には概ね完成していた。中国とロシアの鉄道は軌道幅が異なるため、2種類の線路を敷くだけでなく、双方に貨物の積替えや台車の交換をするなどの施設が必要になる。この路線では琿春市郊外とマハリノ駅に近いカミショーバヤに積替駅を設置する計画で、鉄道敷設後はその完成が待たれていた。

昨年5月、12月の試運転を経て、今年2月25日、初めての貨物がロシアから中国に輸入された。貨物は吉林市(吉林省)にある木材加工工場向けのロシア・アムール州の木材63m<sup>3</sup>。

琿春市図們江開発弁公室の金鉄副主任は、今年の琿春積替駅での取扱量を「輸入として木材30万m<sup>3</sup>、化学肥料3~5万ト、輸出入合計で40~50万トン」と予定している。さらに「輸出品として野菜や果物、将来は韓国向け木炭を考えている。現在の琿春積替駅の取扱能力は40万トだが、駅の設備を強化し、2001年の取扱目標100万ト、2003年には250万トにしたい」と待望の鉄道貨物の運行開始に目を輝かせる。

琿春積替駅には、貨物を積み替えるための20ト門型クレーンが2基設置され(写真)、本格的な稼働を待っている。カミショーバヤ積替駅では積替施設や税関施設がまだ完成しておらず、当面は琿春積替駅だけで取り扱うことになりそうだが、この貨物列車の運行開始は、鉄道延伸先のザルビノ港やポシエツ港を活性化する呼び水になることも期待される。

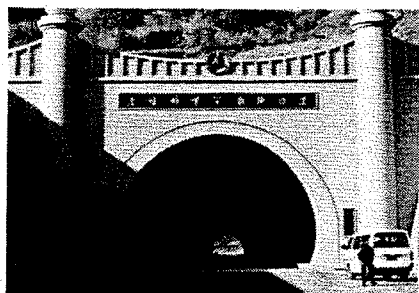


その他ヒアリングDATA (琿春市図們江開発弁公室)

- ・延長 琿春積替駅~国境 8km、国境~カミショーバヤ駅 18.6km
- ・積替所要時間 木材1両(約60立法メトル) 25分
- ・貨物積載料金(中国・図們~ロシア・ハバロフスク間)  
3角/ト扣(積替料別)
- ・積替料金 木材6~8元/m<sup>3</sup>

(1元=10角=約13円)

琿春-圖河高級道路  
6月にも開通



新潟と定期コンテナ航路で結ばれている北朝鮮・羅津港から中国・琿春市へ向かう道路は、山間を走る未舗装路が現状。その改善が求められていた中で、中国側は圖河-琿春間の道路の付け替えに着手した。

現地では舗装工事の進捗状況や、2つのトンネル工事の様子を見ることが出来た。金副主任は「投資額2億400万元で、98年に着工した。道路の幅員は12メートルで舗装幅員は9メートル。昨年末までに延長39扣メートルのうち27扣メートルの舗装が完成し、1,400メートルと300メートル(写真)の2つのトンネルもあと91メートルを残すだけ。今年6月までに完成する」と説明。北朝鮮との国境にある圖河税関も「1,000万元投資して新設し、今年10月に完成する」(同副主任)見込みで、新潟-羅津航路の貨物の安全性と輸送能力の増加に寄与することになる。

琿春-ザルビノ-束草航路  
4月就航へ

93年、中・韓海運会談で合意された琿春と束草を結ぶ貨客船航路が、4月28日、ようやく就航する見込みとなった。この間、中継港をめぐる北朝鮮、ロシアとの交渉が続けられてきたが、昨年10月以降、ザルビ

ノ港を利用することでロシア沿海地方政府との交渉が進んでいる。

金副主任によれば、運航するのは琿春市人民政府と韓国「東北フェリー」との合弁による「東春航運株式会社」。使用船は「東春号」(12,000ト)で、当面、週1往復とし、経過を見て週3往復まで増便したい意向だ。韓国側は東草港に旅客ターミナルを整備し、その完成後の4月28日に第1便を就航させる。現在、ロシア側と旅客通過など細部の詰めを行っているところで、中国側もホテル・旅行サービスの充実などに取り組んでいる。

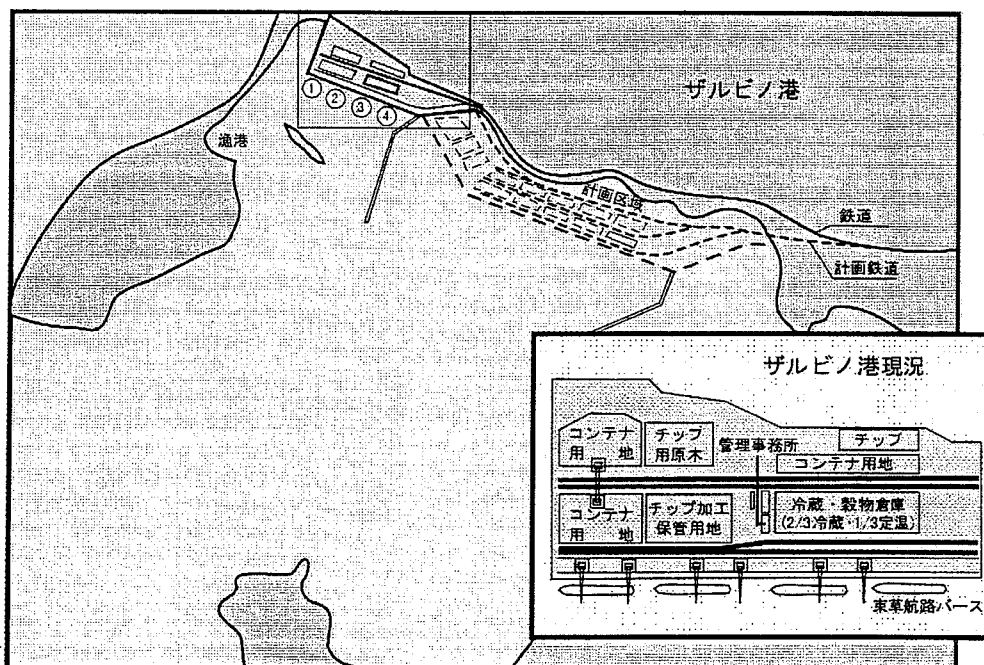
中継港となるザルビノ港は、まだ最終決定ではないとしながらも、「東草航路が就航すれば、年間4,000TEU(20フィートコンテナ換算個数)の取り扱いが見込める」(ザルビノ海洋港ピヤンコフ社長)と期待感を表す。港湾の特色を出すため、冷蔵・穀物倉庫やチップ加工場の整備を進めるザルビノ港にとって、新航路がさらに起爆剤となることは確かで、コンテナ貨物を扱うクレーンの早急な整備も待たれるところ。ザルビノ港整備のF/S(フィージビリティスタディ)を提案した日本側にとっても、新しいステップに入ったといえよう。

#### その他ヒアリングDATA(東春航運株式会社)

- ・旅客数 519人(乗務員52人含む)
- ・貨物量 150TEU、バス・トラック71台
- ・旅客料金 120~180ドル
- ・貨物料金 700ドル/1TEU
- ・その他 ロシアー中国国境通過料として旅客5ドル、  
貨物14ドル/1TEU、旅客はロシアのビザが必要。

#### ザルビノ港の現況

同航路のザルビノ側の受け入れ状況、その他ザルビノ港の現状について、ザルビノ海洋港セルゲイ・ピヤンコフ社長と同港技師長から話を聞き、視察した。



- 琿春-ザルビノー東草航路は、4月28日就航の可能性はあるが、ロシア側としてはまだ契約に至っていない。3月に韓国から代表団がザルビノーに来て話し合うことになるだろう。
- 木材、チップ、コンテナはトラック輸送を使っている。道路の改修については沿海地方政府の計画によるものであり、同政府船舶・港湾・通信・運輸委員会ナテイン議長と何度も話し合っているところだ。
- 昨年の取扱量は約10万トで終わった。品目は45%が魚類であり、その他金属、材木、チップなど。チップを28万ト扱う計画だったが、質が悪く日本側のキャンセルに会い、10%の実績にとどまった。
- 2000年は43.3万トの取り扱いを見込んでいる。
- コンテナの取扱いは現在ない。東草航路では、4,000TEUの取り扱いが見込まれる。
- ザルビノー港は岸壁650メートル、クレーン6基、スハノフ駅まで11.2キロメートルにある。
- 既存の倉庫は12,000トで、78メートル×217メートルの大きさ。
- 倉庫のうち3分の2はマイナス20℃の冷蔵倉庫で、中は2,500ト倉庫が3つ、その他500ト倉庫が3つあり荷主別に貯蔵できる（合計9,000ト）。現在穀物倉庫として利用するために改造中で、90%は出来た段階だ。残り3分の1は定温倉庫が3つ（1,700平方メートル、900平方メートル、2,400平方メートル）で、計3,000ト貯蔵できる。
- チップ加工場は約8,000平方メートルの計画。床は滑走路にも使用するPC板貼りで、壁は高さ2メートル。約15,000トのチップを扱えることになる。
- コンテナヤードは当面、穀物倉庫脇や東草航路バース脇になるが、将来はチップ加工場の横を使うことになる。

以上から、ザルビノー港は現状において可能な限り、穀物及びチップの取扱港として独自のカラーを打ち出そうとしていることがわかる。また、東草との定期貨客船が就航すればコンテナ・旅客ターミナルの役割も果たすことになり、コンテナクレーンの設置が以前にも増して緊急性を帯びてきた。

#### ポシエツ港の現状

秋田・釜山コンテナ航路を昨年から開設したポシエツ港の状況はどうか。ポシエツ貿易港のニコライ・プシュカレフ副社長が説明、案内をしてくれた。

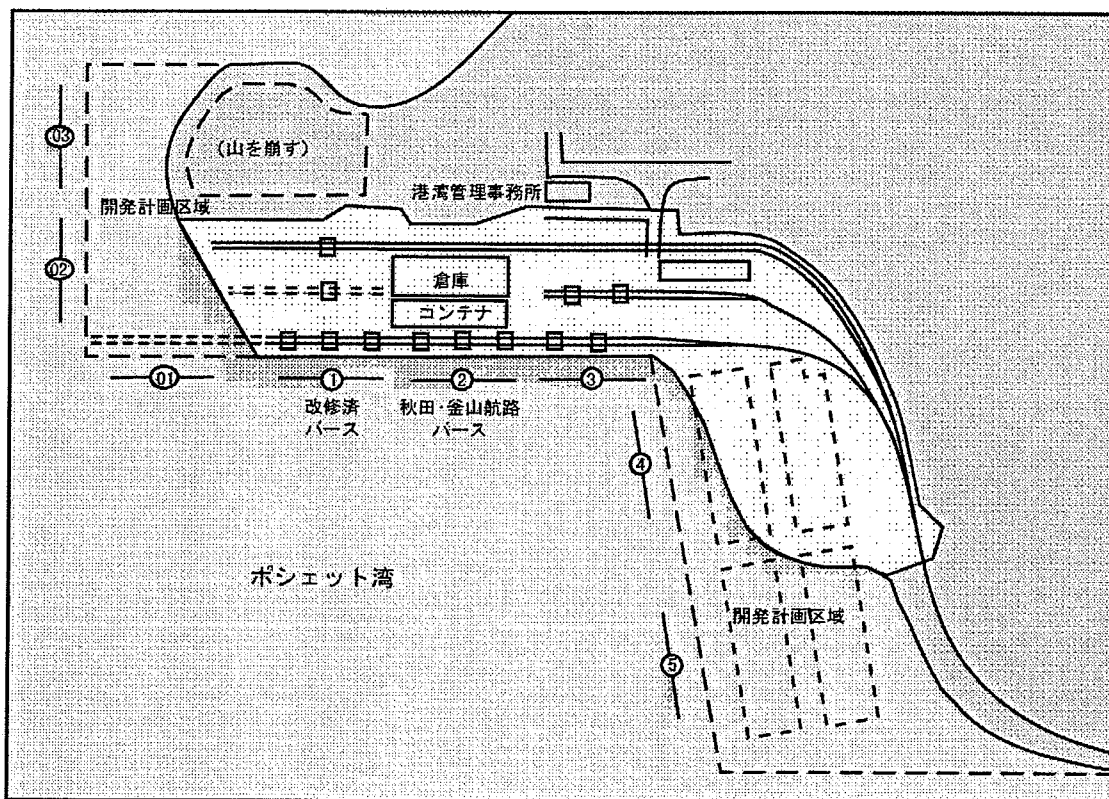
- ポシエツ港の取扱量は一時150万トまであったが、1999年は40万ト未満であった。
- 取扱品はコンテナよりバラが多く、穀物、金属、建築資材、石炭、セメントなど。
- 秋田航路就航後の昨年10月、ドイツ製のコンテナクレーン（40ト）1基を導入した。軌道式クレーンは12基、トラッククレーンを含め計14基を数える。
- リーフコンテナ用のコンセント20個も現在韓国から輸送中。
- 港の付け根と沖合いの2カ所で山を崩して港を拡張する計画。沖合側は

水深 11メートルのバースとなる。付け根側は急ぐ必要もなく、完成時期は未定。

- コンテナヤードは 600TEU 置くことができる。(視察時は現通のコンテナが 20フィート7個、40フィート10個あった)
- 倉庫には2分の1がアルミ、残りが港湾機械・機具が入っている。(視察時はその他にクリンカ、石炭が野積みされていた。

ポシェット港における貨車取扱データ (1999年)

区分	品目	貨車数(両)	取扱量(トン)
輸 出	フェルアロイ	2,582	171,463
	アルミ	103	6,556
	クリンカ	199	12,948
	丸太(製材用)	24	393
	計	2,908	191,360
内 航	石炭	1,928	125,595
	クリンカ	183	12,039
	計	2,111	137,634
総 計		5,019	328,944
その他	軍事施設用石炭	62	400
荷役船舶総数			116隻



## ■日本海側各港外貿コンテナ取扱個数—速報—■

	1998年(暫定値)		1999年(速報値)		対前年比	
	輸出 輸入	計 (TEU)	輸出 輸入	計 (TEU)	輸出 輸入	計 (%)
秋 田	2,966	9,543	4,249	15,762	143.3	165.2
	6,577		11,513		175.0	
酒 田	1,117	4,371	1,322	5,366	118.4	122.8
	3,254		4,044		124.3	
新 潟	8,239	37,039	9,789	47,362	118.8	127.9
	28,800		37,573		130.5	
直 江 津	3,200	7,908	4,412	10,639	137.9	134.5
	4,708		6,227		132.3	
伏木富山	7,355	18,836	8,489	22,675	115.4	120.4
	11,481		14,186		123.6	
金 沢	3,017	9,032	4,109	10,907	136.2	120.8
	6,015		9,798		113.0	
敦 賀	2,365	6,216	2,180	7,519	92.2	121.0
	3,851		5,339		138.7	
境	1,842	4,456	2,285	6,258	124.0	140.4
	2,614		3,973		152.0	
(参考)						
八 戸	3,997	9,595	5,716	13,173	143.0	137.3
	5,598		7,457		133.2	
塩 釜	8,981	23,411	8,933	27,253	99.5	116.4
	14,430		18,320		127.0	

この表は、秋田県商工労働部、酒田商工会議所、新潟県港湾空港局、北陸環日本海経済交流促進協議会、福井県対岸貿易促進協会、鳥取県商工労働部、青森県土木部、宮城県土木部などの提供資料をもとに、ERINA 経済交流部で作成した。(個数は実入りベース)

## ■シベリア鉄道概観■ [第3回]

ERINA 経済交流部  
部長代理 佐藤 尚

第3回は中央ロシア諸州、ヤリスラヴリ、コストロマ、キーロフ3州を概観する。

## ヤロスラブリ州

人口 120万人

州都 ヤロスラブリ市(人口63万)

面積 3万6000平方メートル

シベリア鉄道州内距離 約260キロメートル

州内最初の町はベレンチェエヴォ(人口8000人)、泥炭工場がある。  
90キロほど行くと古都ロストフ市に達する。

▽ロストフ市

他にもロストフという地名があるため、区別するためヤロスラフスキー(ロシア語でヤロスラブの意)と形容詞を附加することもある。人口

37,000人。町の名前が最初に年代記に言及されたのが862年。10世紀にはロストフ＝スズダリ公国の都であった。1238年、町はモンゴル軍に占領された。1474年モスクワ公国に属するようになった。1777年よりヤロスラフ郡の郡都。1870年モスクワ、ロストフ間の鉄道が開通。町には歴史的記念物が多く、観光客も多く訪れる。

#### ▽ヤロスラブリ市

州都。モスクワの北東280キロメートルのボルガ河畔に発達した町。1010年ヤロスラフ賢公\*により町は設立された。1218年よりヤロスラフ公国の都。ポーランド軍侵攻の1612年、この町に民兵軍が組織され反攻の口火を切った。ロシア古代文学の名作「イーゴリ軍記」の写本の一つがこの町で発見されている。伝説によればヤロスラフ賢公は熊と一騎打を果たし、軍斧で退治したと伝えられる。退治した場所にヤロスラブリ市が建設されたとされ、町の紋章には熊と軍斧が表されている。

\*ヤロスラフ賢公(978年-1054年)：

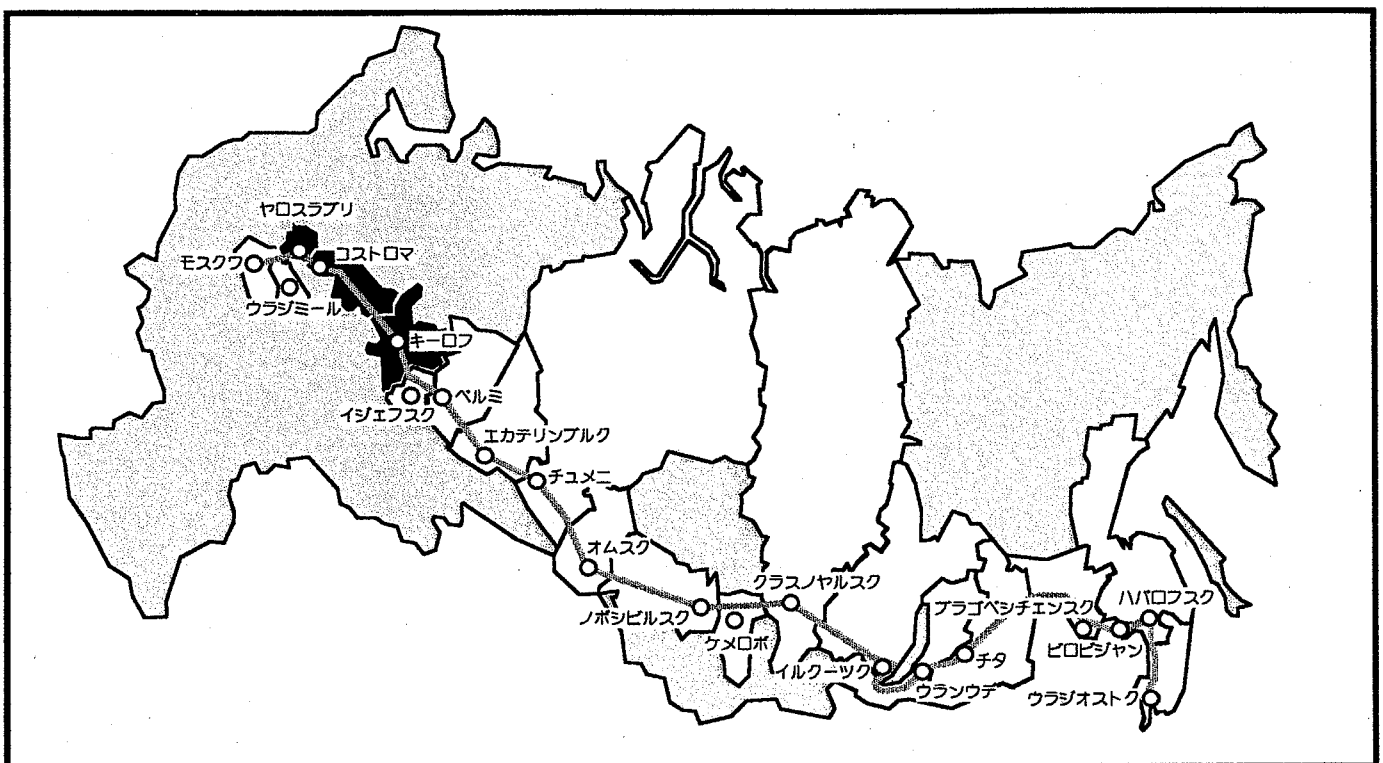
キエフ公国の大貴族。ウラジミールI世の息子。兄弟のムスチスラフと領土を争い、1026年、2分割し支配することになる。1036年、2分割された領土を取り戻した。キエフ公国の領土保全に努めると同時に、多くの西洋諸国と外交関係を結んだ。

#### ▽ダニーロフ市

ヤロスラブリの北東70キロメートルの町。人口19,000人。木材加工、食品加工等軽工業が発達している。

#### ▽ルビーム市

ヤロスラブリの北東123キロメートル。人口7,000人。1564年に町は建設されたが、以後1708年にはモスクワ県、1719年はコストロマ地方に編入、1777年最終的にヤロスラブリ郡に編入された。





## コストロマ州

人口 81万人

州都 コストロマ市(人口28万)

面積 6万平方キロメートル

シベリア鉄道州内距離 約420キロメートル

最初の町はブイである。モスクワから約450キロメートル。

## ▽ブイ市

州都コストロマ市からの北東103キロメートルに位置する。因みにコストロマ市はシベリア鉄道が通過していない。人口33,000人。1536年、モンゴルの末裔であるカザンのタタール族の襲撃を防御する目的で設立された砦から発生した町。17世紀には、ポーランド人の侵攻を受け大きな被害を受けた。1719年、コストロマ地方に編入、1778年、郡都となった。木材、食品関連の軽工業が発展している。

17世紀のポーランド人のロシア侵攻に関し、ブイ近郊の郡は勇敢なロシア人イワン・スサーニンに因んでスサーニンと呼ばれている。この故事はロシアの作曲家格林カのオペラに詳しい。モスクワに侵攻するためポーランド軍に道案内を命じられたスサーニンがモスクワ防衛の時間稼ぎのため、ポーランド軍を茂みに迷い込ませが、意図を悟られ、ポーランド軍に拷問を受け死ぬが、祖国を救うことができたといった物語である。

## ▽ガリッチ市

ブイ市からシベリア鉄道で50キロメートル。人口22,000人。1238年、最初に年代記に町の記載があるが、モンゴルのバツ軍に堅牢な城壁を破壊されたとある。13世紀には、ガリッチ公国の首都。1363年、モスクワ公国に編入。1427年には、4週間にわたるカザンタタールの包囲に耐えた。1778年、コストロマ郡の郡都となった。

以後ネヤ市(ガリッチより100キロメートル)、マントウーロヴォ(ネヤより53キロメートル)、シャリアヤ(マントウーロヴォより48キロメートル)と続ぐがいずれも革命後の新しい都市である。コストロマ州最後の町はパナズイレヴォ(シャリアヤより46キロメートル)である。

## キーロフ州

人口 170万人

州都 キーロフ市(人口49万)

面積 12万平方キロメートル

シベリア鉄道州内距離 約275キロメートル

州内最初の町はスヴェーチャ(モスクワより821キロメートル)である。この町までが北部鉄道管区の管轄で、これ以降はゴリキー鉄道管区の管轄となる。

## ▽コテルニッチ市

人口38,000人。モスクワより870キロメートル。古代より交通の要所として栄えた。古名はコクシャーロフであるが、1143年、この地名での言及が見られる。年代記にコテルニッチが最初に記載されたのは1459年。1780年よりヴァーツク郡の郡都。1926年の大火災により、古都は灰塵に帰し往時の面影は無い。

## ▽キーロフ市

州都。モスクワより896キロメートル。最初に年代記にこの地が言及されたのが1374年。当時の地名はフヌイロフであった。14世紀末には、スズダリニニジェゴロトニガリツキー公国の支配に下った。1489年、モスクワ公国領。1780年、ヴァーツク郡が形成され郡都となり、それに伴いヴァートカと改名された。1789年、郡から県となり、ヴァートカは県都となった。1934年、革命家の名前に因んでキーロフと改名された。機械工業が盛んで、第2次世界大戦中は「カチューシャ」と呼ばれるスチワードベーカー社製のトラック荷台に設置された多層ロケット兵器

を製造していた。現在では鉄道貨物用クレーン等、鉄道機器を製造している。

#### ▽ズィェーフカ市

キーロフ市より121キロメートル。人口16,000人。19世紀末、水上交通と鉄道を結ぶ町として建設された。

#### ▽ファレンキ

キーロフ市より137キロメートル。人口6,800人。農業試験場があり、ライ麦、大麦の新品種が生み出され、ソ連農業に貢献した。

## ■海外ビジネス情報■

### ロシア

中国へのロシア人観光客 52%増加  
通関も12時間体制に  
(ダーリニ・ヴォストーク通信3月8日)

2月27日、綏芬河市で開かれた第4回「中ロ観光業審議会」には、沿海地方、黒竜江省、綏芬河市人民政府の関係者とこの地域の大手旅行会社の代表者が参加した。

中国東北部は依然として、ロシア人観光客の主な訪問地の一つ。沿海地方観光・サナトリウム・保養事業委員会アレクサンドル・ベレストボイ議長は、会議の席上、「昨年中国を訪れたロシア人観光客数は52%（20万9000人）アップした。特に、大連方面と沿海地方から黒竜江省へのロシア人の観光が活発化した」と指摘した。また、現在も続いている経済危機や政情不安、旅行業市場での激しい競争にもかかわらず、「沿海地方行政府の努力によって、国際観光事業を展開する企業数は増加しつづけている。2000年1月1日現在でその登記数は204社。このうち80%がウラジオストクの会社だ」と同地方政府の企業支援をベレストボイ議長は強調した。

一方、昨年コレラが見つかったことを受けて導入された入国制限が沿海地方を訪れる中国人観光客の数字にある程度影響した。それでも吉林省から沿海地方にやってくる観光客は安定して増えつづけている。1999年、クラスキノの自動車検問所を通過した観光客は約1万2000人で、1998年よりも1万1000人多かった。ベレストボイ議長は「これが限界ではない」と語った。

審議会では、両国の旅行会社社長らによる組織活動の改善について話し合わせ、承認済み観光客受入計画の変更不可が問題となった。これが遵守されないと、検問所で観光客が足止めされることになる。さらに、中国人観光客のロシア滞在管理がきちんと把握されていないことも問題とされた。例えば入国管理局のデータによると、昨年、中国からビザなし待遇で沿海地方に入った50人の観光客が他のグループと一緒に帰国せず、いまだに行方不明だという。このような職務怠慢で1999年にはいくつかの旅行会社が免許停止になった。一方中国側は、ロシアにおける観光客の滞

在期間違反の点に注目した。最近採択されたロシア政府令により、中国人旅行者の滞在期間が2週間に短縮されたことから、切実な問題である。

会議の出席者たちは、あらゆる問題も解決可能だという結論で一致した。ベレストボイ議長は、「営業時間を延長することによって、年内にも沿海地方全5カ所の旅客用自動車回廊の通貨処理能力をアップさせる」と発表した。例えば、自動車回廊・ポグラニーチヌイの旅客通過が2000年3月1日から12時間体制になり、この地点の旅行者の通過処理能力が1.5倍にアップすることが見込まれている\*。(JSN=ジャパンシーネットワーク)

\*編集部注：クラスキノにおける通関も12時間体制になったことが、吉林省図們江地区開発弁公室主任よりERINAに伝えられている。

## ■列島環日本海■

### 北海道

小樽港  
99年対口中古車輸出半減  
(北海道新聞1月27日)

小樽税関支署のまとめによると、ロシア向け中古車輸出の全国有数の拠点である小樽港で、正規輸出用の申告書が不要で携帯品扱いとなる中古車の「携帯輸出」が、昨年は6,331台にとどまり、前年の約13,000台から半減した。97年に比べると、3分の1の水準。

同港の輸出車両の大半は携帯輸出。岸壁ではロシア人船員と、日本人業者が円で取引するケースが多い。98年8月の経済危機までは冬場を除く各月の輸出台数は1,000~1,200台だったが、それ以降激減。昨年は月100~600台で、前年に比べて5~9割も下回る状態が続いた。昨年12月は約1,300台と回復したが、ロシアで1月中旬に施行された関税引き上げや、船員の免税特権を撤廃する法改正を見越した駆け込み需要の側面が強い。一方で、部品輸出は堅調という。ロシア向けの部品を扱う中央自動車部品(小樽市色内)の昨年の売り上げは前年比3割増。「今のロシアでは所有する車を長く使う傾向にあり、部品需要は高い」とみている。

日ロ定期フェリー  
小樽-サハリン 3月再開  
(北海道新聞2月25日)

ロシア・サハリン州のサハリン船舶会社(略称・サスコ)は2月24日までに、3-12月の毎月1回、同州ホルムスクー小樽間にフェリーを運航し、定期航路を4年ぶりに再開する方針を決めた。同社は「定期的な貨物が見込め、採算が合うと判断した」といい、この運航計画を小樽市も受け入れる考えだ。

サスコによると、同社所有のフェリー「サハリン7」(5,025ト)が毎月下旬にホルムスクー小樽間を運航し、毎回小樽港で4、5日間停泊する予定。小樽-サハリン間の定期フェリーは1995、96年の2年間運航されたが、集荷、集客とも苦戦して運休。その後、試験船などの運航を断続的に続けてきたが、98年のルーブル切り下げによるロシア経済の混乱をきっかけに、それも途絶えていた。しかし、昨年12月、試験船が1年4

ヶ月ぶりに再開し、今年2月上旬にも試験船の再開2船目が運航した。今後、道内の木材輸入業者などがサハリンから製材を定期的に搬出する予定のほか、小樽からもサハリン向けの建設用重機などの貨物が出てきている。

釜山定期コンテナ船  
第1便が室蘭入港  
(北海道新聞3月2日)

室蘭港と韓国・釜山港を結ぶ定期コンテナ航路の第1便となる「サニーリンデン号」(3,996ト)が3月1日、室蘭港に入港し、韓国向けの自動車部品用鋼材を積み込んだ。室蘭港と韓国との定期コンテナ航路は初、道内では苫小牧、石狩湾新港に次いで3番目。今後、毎週1便、水曜日に入港する。

同号は、同港入港後、中国からの融雪剤76トが入った20フィートコンテナ4個などを降ろし、三菱製鉄室蘭特殊鋼室蘭製作所が製造した特殊鋼696トが入った20フィートコンテナ39個を積み込んだ。自動車メーカーの工場がある韓国のウルサンまで運ぶ。苫小牧-室蘭-ウルサン-釜山を結ぶコンテナ航路の専用船で、韓国の港運業者・高麗海運(本社・ソウル)の所有。室蘭側の代理店ナラサキスタックス(本社・苫小牧)は「函館など道南方面の水産物や農産品の需要も掘り起こしたい」としている。

#### 秋田県

ヤマダフーズ  
黒龍江省から契約栽培の大豆輸入  
(秋田魁新報2月3日)

納豆メーカーのヤマダフーズ(本社・仙南村、山田清繁社長、従業員290人)は、中国の黒龍江省で契約栽培した有機大豆1,000トを粒納豆用原料として輸入する。この大豆は米国の有機農産物認定団体・OCIA(有機農産物改良協会)の認証を受けており、4月の改正JAS(日本農林規格)法施行に先立つ動き。

同社は年間約6,500トの大豆を原料として購入している。大湯村や北海道の国内産は1割に満たず、米国産やカナダ産が圧倒的に多かった。そうした中で、中国からの輸入を検討、現地の大豆の加工適性、栽培地や選別工場の実態調査を経て、安定供給のめども立ったことから1,000トの契約栽培に踏み切った。生産地は黒龍江省のツンドラ地帯にある湿原を開墾してつくられた国营農場。収穫した大豆は選別工場のある遼寧省大連へ鉄道輸送。大連港から韓国の釜山港に運ばれ、国際定期コンテナ便の新釜山航路で秋田港へと運ばれる。農場、選別工場ともOCIAの認証を受けているという。同社によるとOCIAの認証を受けた納豆用大豆が1,000ト規模のまとまった量で中国から日本に輸入されるのは初めて。コンテナ約50本に相当する。1月下旬に大連港を出た第1陣の約140トが2月4日に秋田港へ入港する予定。全量を輸入し終えるには約3ヵ月かかる見込み。同社は「時間的にもコスト的にも輸送上のメリットがある中国からの安全な原料の調達。秋田港の貿易拡大にも貢献できれば」としている。

丸果県青果と延吉市  
本県向け玉ネギ試験栽培調印  
(秋田魁新報3月15日)

中国吉林省の延辺朝鮮族自治州で行われる本県向け玉ネギの試験栽培のため3月14日、秋田市で丸果秋田県青果の佐藤忠作会長らと同自治州延吉市の行政関係者間で契約書が交わされた。調印式では今秋の収穫状況を見た上で、来年から栽培を本格化させることを確認。玉ネギは秋田港のポシエット航路で輸入される。

佐藤会長らは、9日に訪中し、試験栽培を行う延吉市と図們市に日本産の種50和を提供した。延吉市ではビニールハウス3棟に種をまき、苗は5月から10ヘクタールの畑に定植する予定。同市で20ヘクタールに栽培し、9月ごろの収穫を目指す。佐藤会長は「中国側の積極的な取り組みでトントン拍子に話が進んだ。こちらの期待に沿うような玉ネギをつくってもらい、秋田港を利用して港から景気を活気付けたい」と話している。

## 新潟県

FAZセミナー  
物流センターのモデル案を説明  
(新潟日報2月18日)

県国際経済課は2月17日、「新潟FAZ(輸入促進地域)物流最新セミナー」を開いた。第2期基盤施設として2006年度までに新潟東港で建設を予定している「新潟国際物流センター(仮称)」について、計画モデル案を説明した。

同センター整備協議会がまとめたモデル案は、新潟東港物流団地(豊栄市笹山地区)内の用地5.8ヘクタール、3.5ヘクタールの2通り。5.8ヘクタールのモデルでは、区画を食品系、製造系、物流系に分け、ドライ倉庫12棟、低温倉庫2棟、冷凍冷蔵倉庫1棟を整備する。3.5ヘクタールのモデルは製造系、流通系の区画に分け、ドライ倉庫など10棟を整備する。建設着手の時期については「景気動向に配慮して長い目で進めたい」(佐藤衛課長)とした。県は11年度末までに事業の概要を固める予定だ。

## 富山県

木下食品 大連に新工場  
コンニャク原料を製粉  
現地販売比5割に  
(北日本新聞2月17日)

木下食品(魚津市、木下間四郎社長)は、中国遼寧省大連市内にコンニャク原料を製粉する新工場を建設した。処理能力は年間300ト。同市内にある同社の最終加工工場に供給し、年内にもコンニャク製品の中国国内向け販売比率を50%まで高める。

同社はこれまで、長江流域にある現地企業から粉末原料を調達してきた。周辺の湿度が高く、最終加工工場まで遠いなどの問題があったことから、比較的乾燥した大連・莊河地区に自前の製粉工場を設置し、高品質の原料を安定供給する狙い。同社は平成4年、大連市に現地法人を設立した。糸コンニャクや板コンニャクなどの加工品を製造し、製品の75%は日本市場向けに、25%を東北三省や北京、上海市など中国国内市場向けに出荷している。日本でのコンニャク消費が低迷する中、中国国内の百貨店やスーパー、ホテルなど新規需要開拓を進め、中国での販売比率の倍増を目指す。

全国初 北洋材研究機関  
県木材試験場整備委が構想  
(北日本新聞3月3日)

県木材試験場整備委員会(委員長・大熊幹章九州大教授)は3月2日、同試験場(小杉町黒河新)の改築に向けて必要な施設や組織に関する再整備構想をまとめた。全国初の北洋材の試験研究機関とするほか、県産材を活用した製品開発などを進める。

構想では、試験研究の内容を充実させ、県内の中小工務店などへの技術支援を強化するため、耐震構造や断熱、結露を防ぐ試験などができる研究施設を整備する。具体的な研究としては、伏木富山港が全国一の北洋材の

集積地となっていることから、北洋材の特質に合った構造部材や工法を開発する。県産材も21世紀初頭から伐採量が増えるため、需要拡大に向けて製品開発に力を入れる。さらに、県民や関係業界に情報を提供したり、交流を促進する施設も充実させる。試験研究の組織体制は、企画情報、木質構造、製品開発、技術基盤の4部門を置くことにした。

県が環日本海政策会議を設置  
「交流・協力」「海洋」テーマ  
(北陸中日新聞3月10日)

富山県は新年度、有識者らで構成する「環日本海政策会議」(仮称)を設置することを決めた。20世紀と21世紀をまたぐ2000年度を一つの区切りととらえ、県がこれまでに取り組んできた環日本海交流活動や事業について、継続・見直しを視野に入れて総合的に検討する。

会議の組織として「交流・協力委員会」「海洋委員会」(いずれも仮称)の2委員会を設置。中身の具体化はこれからだが、現段階では「交流・協力」委は経済や文化など対岸諸国との一般的な交流、「海洋」委は最近注目を集めている富山湾の深層水の研究などが想定されている。今夏までに委員会を発足させ、その後、秋をめどに会議を立ち上げたい意向。新年度に1、2回程度開く。富山県日本海政策課の島田勲資課長は「21世紀にふさわしい環日本海施策を方向づけたい」と、政策会議設置の狙いを説明している。

#### 石川県

中国の旅行社、金沢に事務所  
日本海側旅客獲得へ  
(北陸中日新聞1月20日)

中国国営の中國康輝旅行社は1月19日までに、北陸事務所(金沢市、兼盛俊男代表)を開設し、日本海側の旅行客の獲得に乗り出した。同社は、北京に本社を置き、中国各地に支店を持つ旅行会社で、日本国内への進出は東京、福岡の事務所に次いで3カ所目。北陸事務所は、主に北陸3県と新潟、長野県の中小旅行代理店を対象に、パック旅行などを販売する。

中国国家観光局(東京)によると、1990年に46万3265人だった日本から中国への入国者は、98年には157万2054人までに増加している。従来、中小の旅行代理店は国内大手の旅行代理店を通じ、中国国内の旅行会社に宿泊などを手配している。同社北陸事務所の開設で、中小旅行代理店は国内大手旅行代理店を通さずに、直接、取引できるようになり、手配の時間やコストを削減できるメリットがある。詳しくは、同社北陸事務所＝電話078-240-4048＝へ。

#### 北陸

北陸・韓国経済交流会議準備会  
6月、初の官民合同会議へ  
(北陸中日新聞2月2日)

北陸と韓国との経済交流促進を図る「北陸(日本)・韓国経済交流会議」(仮称)の第1回準備会は2月1日、富山市で開かれ、今年6月に「第1回北陸・韓国官民合同会議」(仮称)を同県内で開催することで合意した。席上、交流会議の具体的な事業として▽パートナーシップの構築▽ソフト支援▽調査研究―など各種事業を展開することを決めた。準備会には富山、石川、福井、新潟の各県をはじめ、北陸経済連合会や環日本海経済研究所、北陸AJEC、4県の日本貿易振興会(ジェトロ)など経済団体、通産省北西アジア課、中部、関東、近畿、九州の各通産局から約30人が出席し

た。

「官民合同会議」は、自治体と経済界、関係機関が韓国側と情報・意見交換し、個々の事業成果報告や新事業提案などを行う場と位置づける。年1回程度開き、6月の富山に次いで来年2月ごろに第2回をソウルで開催する。事業の具体例は、パートナーシップ構築では▽投資環境説明会の実施▽ミッションの派遣・受け入れ▽セミナー、シンポジウムの開催。ソフト支援では▽研修生の受け入れ・派遣▽姉妹都市間交流などが考えられている。調査研究では「環日本海の物流システムの在り方について」を検討している。事業を推進するため、有識者でつくる「国際経済交流アドバイザーボード」を設置する。事務局の中部通産局国際課は、これまでの各県、各機関の取り組みを踏まえたうえで、北陸地域としての連携事業とする方針。

#### 鳥取県

境港寄港定期コンテナ船  
大連便の航路復活  
(日本海新聞3月10日)

境港に寄港する定期コンテナ船の中国航路で、3月25日から大連を発着する航路が復活し、週1回のペースで境港に入港する。航路の変更によって、これまで1週間かかっていた大連間の輸送日数が5日間に短縮する。大連発着の航路が復活するのは平成10年12月以来。鳥取県の大連事務所の設置などをきっかけに航路復活が実現し、稲ワラ(飼料)の輸入、機械・電気製品の輸出など、貿易拡大への期待も高まっている。

境港に寄港する航路には▽中国航路(厦門・上海・境港・新潟・苫小牧)1便▽韓国航路2便▽台湾航路1便—の計4便あるが、このうち中国航路が大連を発着点とする航路に変わる。新しい中国航路は大連・上海・境港・新潟・苫小牧・富山・大連と寄港。これまで上海で積み替えていた大連方面の貨物が直接境港に入出荷できるようになる。厦門方面の貨物は、逆に上海での積み替えが必要。

#### 島根県

浜田港・暫定3万ト新バース  
多目的クレーン初使用  
(山陰中央新報3月16日)

昨年11月、浜田市熱田町の浜田港福井岸壁(暫定3万ト新バース)に県が設置した他目的クレーン(吊り上げ能力36.7ト)が3月14日、初めて使用された。木材加工の中古機械の輸出に伴うもので、港湾関係者らは「これを機会に利用に弾みをつけたい」と話している。

「初荷」となった機械は、益田市内の合板工場の閉鎖に伴い、同工場の加工機械を台湾の高雄に輸出するためのもので、同工場が浜田港に近いことや、コスト面などから業者が浜田港からの輸出を決めた。多目的クレーンは新バースの整備、完成に併せて貿易港としての機能を付加しようと、県が5億2500万円をかけて設置した。クレーンは、今回の輸出で設置から4ヶ月半後の初使用となった。

#### 九州

北九州市  
環境国際協力を拡大  
(西日本新聞2月16日)

北九州市は2月15日、これまで中国・大連市との間で進めてきた環境協力事業を、東南アジア、環黄海圏の計6カ国13都市に広げて展開することを柱とした「環境国際協力推進計画」を策定した。2000年からの

11カ年計画。公害を克服した技術や人材を海外で生かすことで、地場中小企業のビジネスチャンス拡大を狙う。

環境協力事業を新たに展開する地域は、インドネシア・スマラン市、ベトナム・ホーチミン市など東南アジアの4カ国6都市と、中国・天津市、韓国・釜山市など環黄海圏の2カ国6都市。計画の基本理念は、「人と地球と次世代のための環境国際協力」。資源リサイクルの技術移転や先進的な取り組みについての情報発信など71の事業や施策を展開。生産性向上と環境保全が両立する「低公害型生産技術」の導入を指導する。これらの技術は資源循環型の社会を目指すエコタウン（若松区）などで開発しており、北九州市の地場企業に、現地の環境基準に適合する工場機器の新設や補修を依頼。「国際環境ビジネスの創造につなげたい」（環境局）考えだ。

「環境先進都市」を標ぼうする同市は友好都市の大連市で1993年から環境協力事業を推進。水質汚濁調査のほか、大気汚染解消に向けた装置の設置など環境保全の基盤を築いてきた実績がある。

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。

## ■北東アジア経済交流地域連絡会だより■

### 七里長浜港利用促進協議会

日本海・みなと意見交換会  
港の連携・利用促進策など探る

日本海側港湾の連携と内航定期航路の可能性などをテーマに、「日本海・みなと意見交換会」が1月6日、七里長浜港がある青森県鯉ヶ沢町の日本海拠点館で開かれた。

意見交換会では七里長浜港利用促進協議会（会長・木村守男青森県知事）の主催で、北海道から京都府までの港湾関係者ら40人が参加した。集まったのは石狩湾新港（北海道）、秋田港（秋田県）、直江津港（新潟県）、伏木富山港（富山県）、舞鶴港（京都府）と七里長浜港の6港で、ポートセールスや港湾業務の第一線で活動している人ばかり。陸上輸送との競争や港湾間の競争が激化していると言われる中、古くは北前船を介して文化やモノの深いつながりのあった日本海側の港湾同士が、航路の開設をはじめとして連携・交流の方策を話し合った。

参加メンバーはいずれもポートセールスや港湾業務に精通しているだけに、ポートセールスを進めるうえでのポイントや苦労話が、豊富な経験をもとに披露された。「港湾の利用を促進するには後背地の産業集積を図ることが重要」「自動車道の整備ができれば、大都市圏からの物流が伸びる」などの意見や、同席した協議会メンバーからの質問が相次ぎ、「予定時間」を大幅に超過。活発な意見交換はその後の懇親会でも続けられた。



## 東方水上シルクロード貿易促進協議会

北東アジア圏経済交流セミナー  
「21世紀の環日本海交流を考える  
—山形県と中国東北地方」開催  
(山形新聞2月17日)

東方水上シルクロード貿易促進協議会(会長・新田嘉一酒田商工会議所会頭)主催の北東アジア圏経済交流セミナーが2月16日、酒田市で開かれ、「21世紀の環日本海交流を考える—山形県と中国東北地方」をテーマにパネルディスカッションをした。

中国黒龍江省との経済交流の進め方などを中心に、加藤俊一酒田商工会議所企画広報課長をコーディネーターに、岡崎雄児県立産業技術短期大学校庄内校国際経営科教育主幹、影山ひろみ東京リサーチインターナショナル海外アドバイザー事業部次長、熊谷俊一サンティ・クマタニ代表取締役、三宅潔文県商業経営課商政係長、それに岸高三東方水上シルクロード貿易促進協議会ハルビン事務所主席代表がパネリストになり、意見を述べ合った。

「中国のWTO(世界貿易機関)加盟後は投資しやすい環境になるが、輸出入には海でも空でも直行便の有無が大きなポイントになる」「人口10億余の市場は魅力で、自社製品をPRする夢がある」などの発言があった。また綏芬河ルートについて来年度、県が活用検討調査を予定していることや、産業技術短期大学の今春卒業予定者の一人が大連の大学への留学が内定した最近の動きなども報告された。

パネルディスカッションに先立ち、黒龍江航運管理局の陳雪楽副局長が「黒龍江省国際輸送ルートの現状と展望」、ハルビン港務局の王麗総会計士が「ハルビン港務局の投資方策」と題してそれぞれ講演した。

## 北陸環日本海経済交流促進協議会

ロシア研修生招き  
食品加工・  
流通産業振興支援セミナー  
(北陸中日新聞2月18日)

北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸AJEC)の「食品加工・流通産業振興支援セミナー」が、ロシア沿海地方の企業関係者を招いて富山県で行われている。参加者は2月17日、食品スーパー総合支援業のアルピス(富山県大門町)の店舗を視察するなど日本の食品流通の仕組みに理解を深めた。セミナーは、ロシアの市場経済移行への一助にするとともに、両国の交流促進を図るのが目的。北陸AJECがロシア東欧貿易会から企画運営を受託し、富山県の協力で実施。

来日したのは、水産加工品・小型船舶設計製造の「FK POSEIDON」(ナホトカ)社の水産品部門の管理職、アレクサンドル・プリホチコさん(43)ら食品関係の企業に勤める20歳代から40歳代の4人。一行は15日に富山県入りし、16日は富山県を表敬訪問した後、アルピスで講義を受け、富山県食品研究所でかまぼこ製造の実習をした。17日は午前中にアルピスの食品配送センターを視察した後、小杉町のショッピングセンター「パスコ」内にある同社のスーパーを訪れた。メンバーは生鮮食料品売り場で陳列方法などを丹念に見て回った。商品の魚を手にして担当者に「賞味期限は」と質問するなど興味を示していた。午後から氷見市の冷凍食品製造工場を見学した。

一行は18日に福井県敦賀港や昆布加工工場、21日に近大水産研究所などを視察し、22日に帰国する。

## ■セミナー報告■

## 平成11年度 第8回賛助会セミナー

「中国の物流事情」  
平成12年2月18日  
新潟グランドホテル  
日本通運株式会社海外企画部  
中国室グループ担当部長  
根岸宏和氏



1972年、日中国交回復がなされた。それ以前の2国間貿易は6大商社がダミー会社を設立し、貿易を代行させていた。その頃の日中間輸送は、中国からの輸入はCIF (Cost + Insurance + Freight) \*、中国向け輸出はFOB (Free On Board) \*であり、日本側が輸送に関与することは無かった。

\*CIF: 売主(中国側)が船を手配し、輸送保険、輸送費込みで日本の港まで届ける。

\*FOB: 買主(中国側)が船を手配し、日本の港まで取りに来る。

80年~82年、日本から中国へテレビが大量に輸出された。取引条件はFOBのため、破損率は25%と極めて高かった。当時はコンテナ詰の輸送でなく、これも高破損率の原因となった。これへの対策としてコンテナ化が求められ、中国側も了承した。が、港湾にはコンテナ荷卸用クレーンはなく、港湾から内陸へ輸送する際にはコンテナ輸送専用輸送機材も皆無であった。このため、コンテナの内陸輸送費は非コンテナ化貨物輸送費の2倍から3倍にもなった。問題を抱えながらもコンテナ化は進展し、日本の輸送業者が日中間で複合一貫輸送を手がけるようになった。

90年代に入ると中国は日本企業の生産拠点(組立地)とみなされ、日系大手企業が相次いで中国沿岸部に進出し、それに伴い部材を東南アジア、日本から中国内工場へ輸送する需要が増大していった。中国国内で生産された製品の第3国輸送需要も併せて増大して行った。中国の発展が予想を上回り、所得水準も向上するに従い、膨大な人口を抱えるマーケットとして中国を捉えなおすようになってきた。現在も旧態依然な状況が多い中国国内物流においても良質な輸送サービスを求める目的で、日系物流業者に対し中国国内物流への参画が強く求められるようになってきた。

## 中国国内輸送の問題点

輸送サービスという意識が欠如している。計画に従った生産をすることが重要であり、生産物を需要者に輸送するという形態は存在し得なかった。消費者/社が生産者/社のところまで取りに行くと言った形態が普通であり、消費者/社が輸送部門を抱えこむことが普通であった。

## 各輸送モードの説明

## ①鉄道

最近まで路線が過飽和の状態、「運んでやる」とった態度で極めて使い勝手が悪かった。貨車予約は前月の5日までに実施しなくてはならず、予約確認の返事も遅く、着駅の到着するまで何の連絡も無いのが通常であった。他のモードの輸送比率が高まるとともに、鉄道もハードの改善を実施、同時にソフト部分の改善も行うようになってきている。現在でも貨車は定時運行されず、運賃も荷主との力関係によるところが大であるが、このような状況を打破するために、同じ駅から、同じ路線を、同じ列車番号で、定時(同一運行時間)で、定額(同一品目同一料金)で運行する所謂「5定列車」が全国76区間で運行されるようになった。窓口サービス向上を図るため、子会社を設立もしている。今後のサービス改善が期待できるモ

ードである。

### ②道路

この10年間で中国の高速道路網は発展し、総延長1万キロを突破した。しかしトラック輸送には幾つか問題がある。中国製トラックは連続高速走行が難しい。積みつけが良くない。過積載が行われる等である。コンテナ輸送についても大きな問題がある。エンジンが設置されている所謂「ヘッド」と、コンテナを輸送する台車部分所謂「シャーシ」の分離運行が法律上許可されなかった。これによりシャーシ上のコンテナ積み卸し作業を実施する時間を利用し、同「ヘッド」が別のコンテナ積載シャーシを移動することができなかった。これが許可されるようにはなったが、今度はヘッドとシャーシに別ナンバー設置が要求され、2倍の登録税が要求される。収益を圧迫するため、輸送業者は登録をためらっている。

### ③内航海運

現在でも中国国内輸送の半分以上を担当。一次産品輸送が中心。但し鉄道同様な問題が解決されずに放置されており、使用は難しい。

### 中国側への提言

- ①中国人はプライドが高く、日本人の助言を素直には聴かない。国際標準の輸送状況を概略説明する中で、日中間輸送改善を提言するやりかたがよい。
- ②日中間の貿易量は往復で600億ドル台になっており、近い将来1000億ドルに達する。WTO加盟後はより一層の国際標準化が求められ、輸送セクターも同様である。輸送サービスを産業として育成する姿勢も必要。各国営企業の輸送部門を分離統括し、新たな輸送会社設立を提言しているが、なかなか実現に至っていない。
- ③今後は外資に対する規制処置撤廃を実施する必要もあり、国内サービス部門確立は急務である。

### 地域セミナー

「北東アジアにおけるエネルギー資源」  
サハリンの石油・天然ガス開発を視野に入れて

平成12年3月21日

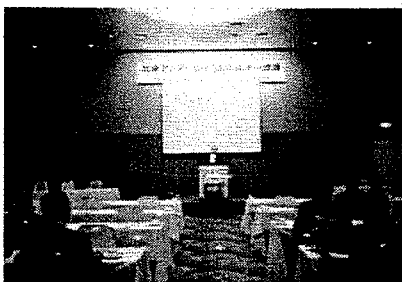
仙台東急ホテル（仙台市）

共催：（社）東北経済連合会

講師：（社）経済団体連合会

日本ロシア経済委員会

事務局長 杉本 侃氏



日ロ経済関係は、日本の対ロ貿易額が全体の0.5%未満、投資額はそれ以下という低い水準にある。政府・民間がそれぞれ経済協力の構図を持っているが、ロシアの政治的・社会的・制度的安定が十分でなく、日本の企業もリスクを嫌う、ということなどに低水準の原因がある。欧米も同条件なのだが、経営マインドが異なっている。成功例が増えることと、ロシアの安定が待たれる。

1960年代から70年代末まで、日ソ関係は最盛期を迎え、大型プロジェクトが数多く組まれた。サハリン1も、その頃（1975年）できた共同案件である。日米ロの4社が参加しており、石油生産は未定だが、ガスについては今年、埋蔵量の再調査・評価をして、出来るだけ早い時機の生産開始を目指している。サハリン2は、外国側（サハリンエナジー社）のみの投資で、昨年より石油生産を開始したが量はまだまだ多くなく（年産450万ト）、ガスの生産は未定だ。計画では、サハリン1・2とも、ガス生産として年間各150億 $m^3$ 程度、輸出量としては2016年頃からはピークとして年間計136億 $m^3$ を予定している。一方、ロシア極東の

3州（サハリン・ハバロフスク・沿海）がサハリンのガスを使って州内のガス化を図る計画（需要見込みピーク時：年間約200億 $m^3$ ）もロシア中央政府の認可を得て動き出しており、輸出計画量との整合性が取れていない。

#### 北東アジアのエネルギー開発協力

大きな流れとして、ロシア東部のガスは日本・中国方向へ、カスピ海沿岸のものは西の方に出す考え方がある。ロシアのエネルギー戦略としても将来、石油などよりも天然ガスに輸出のウエートを増やしていく方向にある。世界のガスの約25%が旧ソ連にあり、東シベリアのガスは全ロシアの30%近く、西シベリアを併せると50%以上にのぼる。北東アジアにおいては、石油はモンゴルから中国へ（2000年着工、2004年完成予定）、あるいはウラジオストク・ナホトカ経由で輸送する考え方があり、ガスはモンゴルあるいは中国東北地方を経由して出す考え方にある。サハリンから日本への輸送については、まだ対応を検討している段階。

北東アジアというのは、日本を入れるとGDPが高いが、日本を除くとGDPが低いという結果になる。北東アジアには「安定化を考慮する何らの枠組みもない」と言われ、中国のエネルギー需要増加に伴うエネルギー争奪戦の懸念などを考えると、日本の積極的な関与の必要性を感じる。ヨーロッパの経験に学べば、長い抗争～協力の歴史をへて、戦後、1951年には早くも「石炭鉄鋼共同体」が組織され、EEC、EC、EUと進展してきた。ヨーロッパのガスパイプライン成功の背景には、多様な供給ソース（域内、ロシア、アルジェリア）、高い自給率、国家主導、域内及び国際的な枠組みづくり、ロシアとの信頼醸成に対する西独の強い意志などがあげられる。

#### 北東アジア天然ガス協力実現の課題

- ①本当に日本に需要があるか。新たな需要が喚起されるのか。市場開放への外資の対応は。
- ②パイプラインか、LNGか。安定供給とコストの面でどちらが良いのか。経済合理性だけの判断で良いのか。
- ③日ロ関係はどうか。ロシア新政権はどんな対日政策を打ち出してくるか。ロシアの政治・経済・社会は安定してくるのか。ヨーロッパではロシアからのガス供給は安全とされているが、北東アジアはではどうか。
- ④モンゴル・中国・朝鮮半島など、通過国との関係はどうか。（サハリンからの供給では経由不要）
- ⑤安定供給の課題。埋蔵量、建設、金融、生産、操業、輸送など、多種多様なリスクへの対応はどうか。
- ⑥中国などのエネルギー憲章条約締結はなるか。それが国際的な枠組みとして機能するのか。

#### サハリンからの天然ガス導入

サハリンから日本へガスを輸送することへの期待感の中、北東アジアにおけるエネルギー問題とサハリンからのエネルギー導入問題の間には、ニュアンスに違いがある。一つは、サハリンの方がすでに開発が始まっているという事実、二つ目に経由国がないことがあり、サハリンからの方が考

えやすい状況にある。

その輸出量は、およそ100億m<sup>3</sup>程度、LNGにして1,200万ト程度かと思われる。将来、その量がどの程度リスクなのか、例えば2010年にサハリンの天然ガスが止まった時にどうなるのかを考えてみることも必要だろう。

パイプラインかLNGか、という議論だが、この2つを対立するものとして捉えるのではなく、ヨーロッパではLNGが補佐的な役割、日本の場合は逆にパイプラインが補佐的な役割、ということも考えらる。また、中国、韓国などはパイプラインを中心に考えていこうが、そうなった時に日本の対応に違和感がないか、リスク分散の観点から、エネルギーの種類、供給方法などの多様化を考えることも重要だ。

重要な動きとして、サハリン・パイプライン日本導入に関するF/Sがある。昨年、日本海側のF/Sが完了し、今年は太平洋側のF/Sが完了する。このF/Sを行うための会社がつくられ、具体的な企業の事業としてやっていることが重要で、すなわちパイプラインが経済的に成り立っているのではないかという気がしている。

エネルギー問題は、政府ベース、民間ベース、ともに重要だ。さらに北東アジアという地域を視野に入れば、多国間・国際間の枠組みの構築、それに対する経済的な意味あいを含めて日本の役割は何か、ということが鍵になるだろう。

---

同セミナーは「サハリンの石油・天然ガス開発について」と題して、平成12年3月22日、酒田産業会館（酒田市）でも開催した（共催：酒田商工会議所、酒田港貿易促進機構）。

## ■ERINA からのお知らせ■

平成12年度 第1回賛助会セミナー

テーマ ロシア新政権の誕生と経済改革の行方

日時 4月20日（木）14:00～16:00

会場 新潟グランドホテル5階「常盤」の間

講師 （社）ロシア東欧貿易会 ロシア東欧経済研究所

所長 小川和男氏

---

賛助会入会のお問い合わせ、お申し込みはエリナ経済交流部まで。

## 編集後記

4月からエリナも新年度に入ります。新年度の取り組みの一つに、広報の刷新があります▼情報発信をこまめに、仕組みを新しくして、いっそう皆さんに北東アジアの新しい情勢を伝えられるようにしたいと考えています▼その中心は、インターネットの活用にあります▼エリナのホームページを開くと、いつも新鮮な情報が入っている。そんなことができれば、情報を伝える側もワクワクしてきます▼生きた情報は、ビジネスチャンスの獲得にも役立つはず▼すでに、ERINA を紹介する新しいパンフレットづくりにも入り、間もなく完成します▼6月の北東アジア経済会議組織委員会など、さまざまな事業や調査研究も待っています▼少しずつ新しいエリナを、どうぞよろしく。

## ERINA BUSINESS NEWS Vol.18

2000年3月31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@erina.or.jp](mailto:koryu@erina.or.jp)

禁無断転