

ERINA BUSINESS NEWS

Vol. 21

【第 21 号】	TOPICS	羅津・先鋒経済貿易地帯の再考察	p1
		戴錫堯・吉林省図們江地区開発弁公室主任に聞く	p4
		シベリア鉄道概観 [第 5 回]	p8
	SERIES	海外ビジネス情報	p11
		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	p18

2000 年 9 月 29 日発行

Economic Research Institute for Northeast Asia

ERINA (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 日本生命証券谷小路ビル 6 階
Phone 025-222-3150 Fax 025-222-9505 Internet <http://www.erina.or.jp> E-mail koryu@erina.or.jp



羅津・先鋒経済貿易地帯の再考査

ERINA 所長 吉田 進

【問題提起】 朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）をめぐる国際情勢は、イタリアとの国交正常化、金正日総書記の訪中、南北首脳会談、プーチン・ロシア大統領のピョンヤン訪問、沖縄サミットでの北朝鮮に関する発言、ASEAN地域フォーラムへの白南淳外相の参加と急速に変化している。また、日朝国交正常化の交渉も日朝外相会談、第二回政府間交渉と大きく進展しようとしている。アメリカは米本土ミサイル防衛計画（NMD）の実施を次期政権へ先送りし、クリントン政権下での国交樹立を目指している。

このような過程の中で、いま一度羅津・先鋒経済貿易地帯への作業を点検し、再構築する必要があるのではないかと。とくに7月の金森ミッションの訪問時に、道路、鉄道、港湾などインフラ整備に最低必要な資金額が明示されたので、北朝鮮側の意図もより明確につかみ得たと考える。

日朝国交正常化までの協力

これまでは人道支援ということで食糧支援が中心だった。次の「柱」として、多国間協力・地域開発の角度から、羅津・先鋒経済貿易地帯のいくつかのプロジェクトが取り上げられないか。

【羅津・先鋒経済貿易地帯のプロジェクト】

1. 羅津 - 元汀の道路

旧道路の修復

今回の金森ミッションで、北朝鮮側は、道路建設に必要な資金を2,400万ドルと述べた。UNDP 図們江開発事務局のハズバンド所長代行との会談（1999年11月）では、500万ドルが必要とのことだった。これまでに、香港のある会社が1,600万ドルを投入して建設を始めたが、途中でそれを投げ出したため、資金不足に陥っているという。理由は不明だが、用途に不明朗な点があった、利益の回収が不明確だったという説がある。

いずれにせよ、旧道路は土砂で固めてあるので、雨が降らないかぎり、振動さえ我慢すれば走行が可能である。しかし、雨が降ると水の排水が十分できず、とくに山側（道は山腹を切り開いたもので、石積みの排水溝がある）から流れる水が路盤を浸食し、路面が崩れる。冬になると雪が降り、太陽熱と車の圧力で雪が溶け、路面が崩れ、滑りやすくなり、事故が急激に増える。これをなくすには、アスファルト化が必要だ。

現在、新道を建設中だが、まず旧道の修復完成に力を入れるのが先決であり、資金を分散しない方がよいのではないかと、というのが専門家の意見である。

新道路の建設

専門家が視察したところ、資金が不足しており、実現に時間がかかる。

2. 水産基地への企業誘致

東海水産事業所が中心となって水産物加工センターの建屋を建設した。投入した金額は680万ドル。

現在400～1,200トンの船を36隻持っている。それ以下の小型船は

120隻動員できる（漁民所有）460トンの輸送用冷凍船（28ノット/時）も持っている。

現在の漁獲量は、ウニ：200トン（今年は300トンを予定）、蟹＝600～800トン、メンタイ（スケトウ）＝5～6万トン、スケコ＝1,200トン、タラコ＝300～500トン、イカ＝2,500トン、ハタハタ＝600～700トン。

北朝鮮側（大興貿易会社）の要望は、1,200トンの冷凍庫の導入、水産加工の技術指導の実現、この分野でのパートナーの選択 - である（かつて在日系の会社と合併をつくらうとしたが成功せず）

3. 羅津港の改修

現在3つの埠頭が稼働しているが、コンテナ専用の第4埠頭の建設を予定している。第1～第3埠頭の年間取扱能力は300万トン、実績は100万トン。5,000～30,000トンの船が同時に15隻扱えるⁱ。

今回話のあった必要資金2,000万ドルというのは、第4埠頭は含まれず、既存設備の更新、特にコンテナ専用クレーンの導入などを考えているようだ。

第1埠頭には肥料用の倉庫があるが、現在は使われていない。ナホトカ港が東南アジア向け肥料の積出港として使用したいと打診中である。

ⁱ 羅津港は戦後73年まで利用されていなかった。72年に金日成主席が中国、ロシア向けの貨物を扱う重要な港と位置付け、73年にソ連と契約、ソ連の技術と設備で再整備した。ロシアの広軌鉄道も入り、73-94年はロシアの貨物専用港だった。扱っていた貨物は、木材、石炭、アルミナ。93年から中国の貨物も入ってきた。現在の取り扱い貨物は、主としてコンテナとチップ（いずれも韓国、日本向け）。

4. 鉄道の改修

これまで問題とされてきたのは、各鉄道管区に自主性を持たせるため管理局を細分化した結果、全体的な効率が低下したこと、設備が老朽化していることである。このため、中国との国境・南陽から羅津までの貨物輸送に一週間かかり、国際コンテナの輸送には利用されていない。また近距離輸送はトラックの方が便利なので、それが優先される。

今回、4,600万ドルの融資を試算として出したことは、朝鮮側が鉄道輸送の革新を重視していることを示している。

今後の作業としては、まず専門家がかつて行ったF/Sを再整理し、現代版に作りかえる必要がある。

5. 石油精製工場の改修

ソ連時代にはチュメニ石油を原料にしたという。ロシアの沿海地方には極東艦隊、漁船船団、空港という石油製品の大口需要家があるが、石油精製工場はない。先鋒にソ連が援助をして石油精製工場を設立したのは、北朝鮮と同時にロシア極東の需要をまかなうためではなかったのか。

ロシアの極東には、コムソモリスク・ナ・アムール、ハバロフスクに石油精製所があり、ここでもかつてはチュメニ石油を原料としていた。ソ連崩壊後は運賃体系が崩れて運賃が高騰し、採算があわず、いまではサハリン原油だけを頼りとし、生産縮小を余儀なくされている。

したがって、他の原料供給源を探す必要がある。ロシアの沿海地方の港湾には原油収容設備がなく、水深に限度があるので、既存港に大型タンカーは入港できない。先鋒の場合、沖に積み下ろし設備があるので、20万トンタンカーまでは可能だという。もしロシアが原油の調達を、例えばベトナムからできれば、精製した石油製品の一部をウラジオストクに供給する可能性が出てくる。

6. 温堡（オンボ）温泉

かつての朱乙温泉で、戦前から有名である。この温泉と近辺にある白砂の海岸をセットとして、夏、ピョンヤンから休暇をとった客が大勢くるといふ。我々が乗った高麗航空の stewardess も温泉は素晴らしいところだと、生き生きした表情で旅行の思い出話をしてくれた。程遠くない所にある名所の七宝（チルボ）山をルートに組み入れれば、素晴らしい観光コースができあがる。また、この地域は松茸の産地なので、「松茸狩り」なども企画できるだろう。

7. 新しい訪問ルート

この地域に日本の投資家を誘致するには新しいルートの開設が必要である。最も合理的なのは、新潟 - ウラジオストク - 羅津ルートである。ウラジオからは、鉄道、鉄道・自動車、水中翼船の3ルートが考えられる。北朝鮮とロシア間で早急に新ルートを開設してほしい。

i 羅津・先鋒に入るためのルートは次の通り。

北京でビザを取り、延吉に飛び、琿春経由で入る。最低2日かかる。

北京でビザを取り、平壤に飛ぶ。一定の人数がまとまる場合にはオランまで航空機で飛び（1.5時間）、そこから羅津までバスか乗用車で移動する（4 - 5時間）、或いは平壤からヘリコプターを利用して羅津まで飛ぶ（4時間）、最低3日間かかる。

ウラジオストックの空港でビザを取り、平壤に飛ぶ。羅津まではと同じ。2日かかる。

羅津を投資・貿易の基地として考えた場合、投資者はこのような状態では進出し難い。考えうる新しいルートは、

ウラジオストックからハサン経由羅津・先鋒地帯に入る（鉄道と自動車併用）、日本からウラジオストックへ航空機が着いた後、その日のうちに羅津・先鋒地区に入れるようにこのルートを連結する。

ウラジオストックから、ヘリコプターで先鋒へ直行するルート。

ウラジオストックから水中翼船で羅津港に直行するルート。

新潟から羅津港への客船のルート。

新潟からオラン空港への直行便の開設。

先鋒に国際空港を建設し（計画はある）、直行便が入れるようにする。

戴錫堯・吉林省図們江地区開発弁公室主任に聞く

ERINA 調査研究部
研究員 川村和美

7月24日～8月12日、中国黒龍江省、吉林省の企業を中心にヒアリング調査ⁱを行った。この中から、吉林省政府図們江地区開発弁公室・戴錫堯主任からのヒアリング（8月9日実施）記録を記し、図們江地域開発など、最近の動向を紹介することにする。

ⁱ 運輸省第一港湾建設局「平成12年度環日本海圏物流基盤整備調査」
調査員：財団法人国際臨海開発研究センター（OCDI）研究員・村山雅司、株式会社地域開発研究所（RDC）副主任研究員・武藤薫、ERINA 研究員・川村和美

農作物の概況

- ・ 中国全体でトウモロコシの生産量は、450万トン/年。その1/3は吉林省産。
- ・ 2000年上半期のトウモロコシの輸出は、113.6万トン。
- ・ 主に韓国（最大）、マレーシア向け。日本へは少量（日本の商社経由）。
- ・ トウモロコシはアメリカ産と比較して価格競争力がない。国際市場におけるトウモロコシ価格も下がる一方。
- ・ 吉林省では食糧が300億kg（3,000万トン）余っている。
- ・ 今年は干ばつのため、食糧生産量は昨年より3割減の見込み。

図們江地域開発

- ・ 図們江地域の開発は、例年より順調である。
- ・ 周辺諸国の政治状況及び中朝、中朝関係も良好。
- ・ しかし、これは長期プロジェクトなので、楽観視してはいけない。例えば、北朝鮮が求めている韓国からのアメリカ軍撤退は難しいし、ロシアの経済安定にも時間がかかる。
- ・ これまでは冷えた平和。これからは温度が上がると思う。
- ・ 図們江地域には複数の国があるので、全般的に考え、お互いの利益になるように経済協力していかないといけない。港湾だけでなく、広く地域の発展を考える必要がある。
- ・ 8月23日～25日、UNDP 図們江開発事務局主催の会議が行われる。中国 - 北朝鮮の国境通過の問題が話し合われる。
- ・ 北朝鮮 - 韓国の首脳会談後、韓国が北朝鮮の羅津港を改修するという情報がある。
- ・ 北朝鮮の道路（羅津～元汀橋）は、資金不足からまだ建設に入っていない。
- ・ 1994年に新潟県を訪問した際に関係者と次のような話をした。
中国 日本 の貨物は、農産物、木材などがある。
日本 中国 の貨物もハイテク製品などはあるが、図們江地域の収入では、輸入するのは困難。
- ・ 可能性があるのは、図們江地域に輸出加工区を設け、日本から原料を輸入して、それを加工し、日本に製品を輸出するスタイル。例えば、琿春国境経済協力区にある韓国の企業は、アメリカから綿花を輸入・加工し、韓国向けに輸出している（一部は国内向け）。
- ・ 図們江地域で今後有望なのは、観光産業。

- ・ 観光資源としては、次のようなものがある。
 - ロシアの西洋文化の雰囲気。
 - ポシエットの湿地（国連が保護区に指定）
 - 東北地域の渤海国の遺跡
 - 長白山
 - 向海の湿地（吉林省の保護区 丹頂鶴）
- ・ 観光に向けてホテルなどのインフラも必要となる。

琿春輸出加工区

- ・ 琿春市は輸出加工区に指定された。15 ある指定地域のうちの1つ。
- ・ 指定地域は中西部には3つある。成都、武漢、琿春。東北部では、大連と琿春。
- ・ 輸出加工区に指定されると、加工業、貯蔵業に税制優遇などがあり、輸出も許可される。特に原材料を輸入し、加工品を輸出する企業に対しては関税、増値税（付加価値税）などが優遇される。
- ・ 範囲は琿春市の琿春国境経済協力区で、現在インフラの整備中。9月末には完成予定。
- ・ 経済特区（深 など）や輸出加工区などがあるが、政策的に最も優遇されているのは、輸出加工区。
- ・ 吉林省内の日本、韓国向け輸出企業を琿春市に誘致（移転）したい。
- ・ 琿春市の人口は、現在10万人に達していない。少なくとも市の人口が30万人を超えないと輸出加工区としての発展は困難。
- ・ 周辺都市も同様に人口が少ない。羅津13万人、ザルビノ5,000人、ポシエット3,000人。
- ・ この地域に大きな中心都市が必要である。
- ・ 琿春市の人口は、1970年代末の2万人から現在は10万人に増加したが、まだ十分ではない。
- ・ 国は目標50万人としているが、こちらの考えでは30万人（延吉規模）は欲しい。
- ・ 綏芬河は平野が少ないが、琿春は平野が多く、発展のポテンシャルがある。
- ・ 琿春市の地価は、一時はかなり上がって、その後バブルが崩壊して下落した。しかし、今年はまた地価が上昇している。これは、琿春市に人が集まるようになってきたからである。
- ・ 琿春市に複数の大規模市場建設計画がある。これによって、人、物が集まる。現在も木材購入者が南方から訪問するようになっており、琿春にいくつかの卸売市場を作ろうとしている。物の集散地となることで物流も活性化する。
- ・ 日新が木材加工を合併で行おうとする動きがある。
- ・ 輸出加工区には管理委員会（国家）がある。

日本海側の航路

- ・ トウモロコシ輸出は、日本より韓国市場の方が有望である（実際、量も増大している）
- ・ 現在は、ロシア、北朝鮮経由では問題（通関手続きがスムーズにいか

ない、ロシア国内の輸送費用が高いなど)がある。

- ・ 航路の開設は、ルートの整備・開通が先か、貨物が先かといった議論になってしまいが、双方を少しずつ進めていくしかない。
- ・ 束草～ザルピノフェリーでは、ロシア側での通関に対して韓国側から不満が相当出ている。よって、ロシア側も問題を解決せざるを得なくなる。このように、実際に物事を行い、議論を行いながら問題を解決して発展していくものである。安定したルートとなるためには少なくとも5年は必要だ。
- ・ ポシェット～秋田航路は1999年8月18日に開設された。延辺の現通集団会社が昨年は3本、今年は7月までに20フィートコンテナを406本輸送した。
- ・ 羅津～釜山間輸送量は今年上半期で、コンテナ3,157本、バラ5,591m³。
- ・ アメリカ ロシアのコンテナはあるが、ロシア アメリカのコンテナが少ない。よって、アメリカは、中国東北部 アメリカの貨物を、ロシア極東港湾を通じて輸送できないか調査を行っている。

束草～ザルピノ航路

- ・ 2000年5月18日に開設。
- ・ 現在、開設後3ヶ月足らずで、既に1万人が利用した。
- ・ 旅客は輸送能力500ベッドに対し、常に430～450ベッドが利用されている。
- ・ コンテナは輸送能力100本。
- ・ 旅客の8割が商用、2割が観光。商用は衣類、生活用品などを韓国人が韓国から持ちこんで売る。
- ・ まだ、知名度が低いが、これからは観光利用が増えると思われる。
- ・ 現在は韓国からの中国観光がメインだが、中国の朝鮮族の人が韓国に行き帰ってこないという不法滞在問題(に対する不安)が解決すれば、今後は中国からの韓国観光が増えると思われる。
- ・ 今年中に琿春で国際観光を取り扱う旅行社が1社できる予定。

大連の北良港

- ・ 大連港の東に位置する。
- ・ 食糧の輸出用(WTO加盟後は輸入も行う)
- ・ 取扱能力：1,010万トン/年
- ・ バース：10万トン級貨物船用 小麦専用バース
5万トン トウモロコシ専用バース
2万トン級貨物船用 多目的バース
- ・ 燻蒸設備あり。
- ・ 貯蔵能力は、キャンベラ港(オーストラリア)について世界第2位。
- ・ 能力：卸し2,000トン/時 積み込み4,000トン/時
- ・ 1990年代初期からのプロジェクトで、世界銀行の資金を利用している。

- ロシアの状況
- ・ ザルビノ港は、ロシアで国際港に指定された。
 - ・ クラスキノは、1級口岸（税関）に指定された。
 - ・ 束草～ザルビノ航路が出来て、観光需要が見込めるので、ロシアも積極的になっている。
- 延吉～ソウル航空便
- ・ 新しく延吉～ソウルのチャーター便が明日正式に飛ぶ（北方航空）
 - ・ 今まで、かなり長い期間、検討されてきた。
 - ・ 旅客数が増えれば、定期便になるかもしれない。
 - ・ 韓国からの観光需要が大きい。
 - ・ 北京～延吉便は最大12便/日あった。
 - ・ ソウルから北京経由で観光に来る人が大勢いた。
 - ・ 航路が開設されれば、ソウルから延吉に直接来ることができる。
 - ・ ただし、航路は北朝鮮の上を通過できないので、迂回して大連上空を飛ぶ。
 - ・ 機種はアメリカのマクダネル・ダグラス社製。153席。
 - ・ 明日の便は、昨日までに99席の予約が入っている。
 - ・ 観光シーズンには韓国から10数万人が来ている（1997、8年の減少後回復）
- その他
- ・ 中国全体で、ハイテク産業開発区 53、経済技術開発区 32 あるが、それらの開発区トータルの輸出入は、輸入超過で90億ドル以上の赤字。輸入は主に設備。
 - ・ できるだけ早くモンゴルとの鉄道の連絡が必要。それによってヨーロッパと連絡できる。また、モンゴルから日本へ鉱産物、農産物を輸出し、日本からモンゴルへ工業製品を輸出することができる。モンゴルとの鉄道接続については、中・モ二国間だけの問題ではなく、国際的な資金援助が必要。
 - ・ 中国の長嶺子口岸（税関）は貨物専用だったが、旅客通過に対応するため、800万元投資して永久的な建物を建設中。10月末完成予定。
 - ・ 圈河口岸（税関）は1998年12月に1級口岸に指定され、現在、新税関施設の建設が進んでいる。年内に完成予定。
 - ・ 物を動かすためには、広い視野で見た国際的な経済協力が重要なポイント。自分の港の取扱量増大だけを考えていたのでは見込みがない。

シベリア鉄道概観 [第5回]

ERINA 経済交流部
部長代理 佐藤 尚

今回からいよいよシベリアに入ってゆく。シベリアは西と東に2分される。総面積は660万平方メートル。ロシア全土の38%におよぶ。17世紀中ごろ、ハバロフを隊長とするコサックの軍団がベーリング海峡のユーラシア側岸壁まで到達し、シベリアがアメリカ大陸と陸続きでないことを確認した。18世紀初頭から、モスクワに近い西シベリア地区の開発が開始された。今回はチュメニ、オムスク、ノボシビルスク、ケメロヴォ各州を概観する。

チュメニ州

人口 313万人

州都 チュメニ市(人口49万)

面積 143万平方メートル

シベリア鉄道州内距離 約400キロメートル

石油、天然ガス等エネルギー資源埋蔵地域として有名な州である。欧州、ヨーロッパロシア向け石油及びガスパイプラインの出発地点でもある。

チュメニ市

州都。モスクワより2144キロメートル。交通の要所。チュメニはロシア人がシベリアに建設した最初の町である。ロシア人は1581年、タタール人の町チンギ=ツールを攻略、奪取し、その町を基盤に1586年、自分たちの町を建設した。1709年からは、シベリア県の一地方となり、1796年、トボリスク県の県都となった。17世紀にはシベリアと中国を結ぶ重要な交易都市であった。1885年、エカテリンブルクとの間に鉄道が開通。1944年、チュメニ州の州都となった。現在では機械製造、造船、化学工業等の産業が発達している。また州の北部に大規模石油・ガス田があるため、採掘関連事業の中心都市ともなっている。

ヤクトロフスク市

チュメニより75キロメートル。人口37,000人。1639年、タタール人の町を基礎に城砦として建設され、1782年、城砦をもとに町が建設された。19世紀には政治犯の流刑地であった。現在、農業、食品加工業関連の工場がある。

ザヴォダウコフスク市

チュメニより96キロメートル。人口26,000人。文献に町の名が登場するのは1729年のことであり、チュメニ、オムスク間に鉄道が敷設され発展してきた。近隣には温泉があり、原生林の中には結核患者用のサナトリウムも建設されている。

イシム市

チュメニより319キロ。人口66,000人。1670年より、文献に町の旧名であるコルキナと言う地名が現れる。19世紀になると、シベリアでは大規模な見本市「ニコリスカヤ ヤルマルカ」が毎年開催されるようになる。1829年には、ドイツの地理学者・探検家フンボルトがこの地を訪問している。現在機械工業、軽工業関連工場がある。

オムスク州

人口 214万人

州都 オムスク市(人口116万)

面積 14万平方キロメートル

シベリア鉄道州内距離 約300キロメートル

オムスク州はロシアの主要工業地帯である。尚、オムスク州最初の都市ナズィヴァエスクから西シベリア鉄道管理局の管轄となる。

ナズィヴァエスク市

オムスクの北西149キロメートルの都市。人口14,000人。1910年、シベリア鉄道建設関連で作られた町である。1956年、市となった。食品関連の工場がある。

オムスク市

州都。モスクワより2,555キロメートル。1716年、遊牧民の襲撃防御、またシベリア東進の基地として城砦が建設された。1782年、城砦を拡張、町が建設された。シベリア鉄道開通後、交通の要所となり、また第2次大戦後、石油パイプラインが建設され、石油化学工業が急速に発展した。また軍事関連産業従事者が人口の7割を占め、軍民転換は市の重要課題となっている。しかし、他地域の軍事産業との連携で製品製造サイクルが構築されているため、難しい。1850年から1854年まで、作家ドストエフスキーが流刑された場所で、この地で「死者の家の手記」の構想が生まれた。また国内戦のとき、オムスクは白衛軍側の首都と定められた。以下はそのときの首班、コルチャック提督が布告した文書である。

「全ロシア臨時政府は崩壊した。閣僚会議は全権を私、アレクサンドル＝コルチャック提督に委譲することを決定した。この内戦状況下の、国家存亡の時にあたり、大権を委譲され私は布告する。反動路線でもなく、破滅的な党派性路線でもない方向に向かうことを。私の主要任務は、戦闘能力のある軍を創出し、

ボルシェビズムに勝利することである。国民の望みであった、妨害を受けることなく政治形態が選択できるよう、法律の整備、秩序の回復を図ることである。そして、現在世界中で称えられている偉大なる自由主義を具現化することである。市民諸君、団結してボルシェビズムと戦おうではありませんか、自己犠牲を通じ崇高なる任務に向かおうではありませんか。」

- 最高指揮官コルチャック提督 1918年11月18日 於オムスク

何やら現在のドゥーマ（ロシア下院）で発せられても違和感の無い発言である。

カラチンスク市

オムスクより88キロメートル。人口25,000。1837年、ボルガ流域に農民が移住して町ができた。町はオミ川の河岸に建設された。ロシア語の方言で、河が急激に蛇行する場所を「カラッチ」といい、町の名前はこれに由来する。

ノボシビルスク州

人口 279万人

州都 ノボシビルスク市（人口145万）

面積 18万平方キロメートル

シベリア鉄道州内距離 約500キロメートル

シベリアも深部に入ると歴史的な都市は皆無になり、新しい都市が多くなる。沿線を概観する。この地域はバラビンステップと呼ばれ面積12万平方キロメートルにも及ぶなだらかな丘陵地で、酪農関連施設が多い。

タタ - ルスク市

ノボシビルスクの西方457キロメートル。人口31,000人。

バラビンスク市

ノボシビルスクの西方302キロメートル。人口36,000人。19世紀鉄道建設に伴い生まれた集落が町の起源。

カルガット市

ノボシビルスクまで177キロメートル。人口13,000人。18世紀に前線歩哨所が設置されたことが町の始まり。

チュルイム市

ノボシビルスクまで131キロメートル。人口14,000人。

ノボシビルスク市

州都。モスクワから3,191キロメートル。シベリア最大の都市。町は1893年、オビ川に橋梁をかけるために作られた。現在では産業、科学技術の集積地となっている。ノボシビルスクは僅か70年で、寒村から100万都市に変貌した。最近では見本市も開催されるようになり、商業分野でも発展しようとしている。

ケメロヴォ州

人口 312万人

州都 ケメロヴォ市（人口52万）

面積 9万5千平方キロメートル

シベリア鉄道州内距離 約300キロメートル

シベリア鉄道は州の北部を通過し、州都のケメロヴォは通過しない。ケメロヴォ州は南部のクズバス炭田で有名である。埋蔵量は9,000億トン以上。

ユルガ市

モスクワより 3,500 ㎞。人口 94,000 人。1886 年、町が建設され、1906 年、駅が建設された。クズバス炭田開発以後、シベリア鉄道と炭田鉄道のジャンクションとして発展した。

タイガ市

人口 26,000 人。名前の由来はその地を取り巻くシベリアの原生林「タイガ」から来ている。ユルガ同様、鉄道のジャンクションの町である。

アンジェロ＝スジェンスク市

1897 年、鉄道建設のため作られた町。人口は 106,000 人。北部クズバス炭田採掘の中心都市。

マリンスク市

モスクワから 3,720 ㎞。人口 42,000 人。1698 年、この地に建設された集落が町の始まり。この駅から、鉄道管理局がクラスノヤルスク鉄道局に変わる。

海外ビジネス情報

中国・韓国

延吉～ソウル間直行便就航
(延吉日報 8 月 8 日)

昨日の延吉～ソウル間チャーター機準備会議からの情報によると、延吉～ソウル～延吉線の第 1 便が 8 月 11 日就航する。7:50 に延吉より出発し、約 2 時間飛行して、9:50 にソウル空港に到着する予定。帰りのソウルからの出発時間は 11:10 で、13:10 に延吉に到着となっている。初飛行を運航するのは中国北方航空公司、153 席の MD90 型機である。当便の航空チケットは全国の各チケット売場で販売され、昨日正午までに 153 枚の内 99 枚が売られている。

(大韓航空新潟支店 8 月 10 日)

大韓航空で今月、往復 2 便のソウル～延吉間のチャーター便が運航される。今後の定期化については不明。

第 1 便 8 月 14 日 ソウル発 11:50 延吉 着 13:20

延吉 発 17:05 ソウル着 20:35 (回送)

第 2 便 8 月 17 日 ソウル発 11:50 延吉 着 12:20 (回送)

延吉 発 16:05 ソウル着 20:35

使用機材 MD82 (156 席)

列島環日本海

北海道

北方四島での栽培漁業
管轄権棚上げで合意
(北海道新聞 8月20日)

日ロ両国政府は8月19日までに、北方四島での共同経済活動の一環として実現を目指すウニや貝類の栽培漁業で、最大の焦点だった管轄権(取り締まり権や裁判権などの権限)の扱いについて、すでに四島周辺で実施している日本漁船の安全操業と同様に、「棚上げ」して実施することで合意に達した。

領土問題と直結する管轄権をめぐるのは、活動が漁場の「海」に限定される安全操業と異なり、栽培漁業は日本側関係者の島への上陸が不可欠なことや、栽培漁場が陸に極めて近いことから、この扱いが注目されていた。外務省はこの点について「栽培漁場自体は海上なので安全操業に近い形態と解釈した」(幹部)と説明。管轄権を「いずれの政府の立場および見解をも害さない」として棚上げした「安全操業協定」を栽培漁業にも適用することで、両国が折り合った。上陸手続きについては「当面は従来の四島交流や人道支援によるビザなし渡航の枠組みを利用する」(同)ことにした。

想定している栽培漁業は、日本側の種苗センターで育てたウニやホッキ、ホタテなどの貝類を、一定の大きさになった時点で四島周辺の海にまき、成長した段階で水揚げする方式。実現すれば北方四島で初の日ロ共同経済活動となる。ただ四島での栽培漁業には、道内のホタテ業者などから「四島産が大量に出回れば道内産の市場価格が下がる」と反発の声も出ている。ロシア側も産品をどう加工し、流通させるかなど未知数の部分も大きいという。

北朝鮮、北海道に種イモ供与要請
有償で500万トン
(北海道新聞 8月31日)

朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)が、社団法人北太平洋地域研究センター(札幌市)を通じて道に対し、ジャガイモの種イモ500トの有償供与を求めていることが8月30日、分かった。

7月13日から同20日まで、平壤などを訪問した同センターの代表団に、北朝鮮政府の経済協力委員会が道への要請書を託した。要請書は「種イモ500トを有償で供与してほしい」「農業技術者の交流を求めたい」「ジャガイモ加工技術を指導してほしい」の3点で構成されている。関係者によれば、北朝鮮では道内から数年前に少量導入したジャガイモの「農林1号」や「紅丸」などの栽培に取り組んだ結果、米国などから導入した品種などに比べ、北朝鮮の風土に適していることが判明。今回もこの2品種を軸に、北海道に種イモの有償供与を求めている。これに対し、要請書を受け取った道農政部は「食糧支援は国の枠組みの中で行うという制約もある。また、種イモは需給計画の下で栽培されているもので、量が確保できるかという問題もある。道としてどのような協力ができるか総合的に研究したい」としている。北朝鮮では98年秋、金正日総書記が「ジャガイモ革命を起こして大々的に生産し、穀物生産を早期に軌道に乗せるべきだ」と提唱し、昨年からは積極的なジャガイモ増産を求めている。

サハリン大陸棚・石油開発
プーチン大統領「ブリッジ構想」訴え
(北海道新聞 9月5日)

ロシアのプーチン大統領は9月4日、森喜朗首相との第2回首脳会談で、「日ロエネルギー・ブリッジ」構想などサハリン大陸棚での石油・天然ガス開発に伴うプロジェクトを取り上げ、両国の経済協力課題として、実現を訴えた。

同構想は、サハリン北東部の大陸棚で生産された天然ガスを元に発電。海底ケーブルを使い、石狩市、新潟県柏崎市に送電するというもの。日本の電力業界には、国内の供給が十分だとし、巨額の建設費用を要する同構想の実現を危ぶむ声が強いが、プーチン政権に影響力を持ち、今回、大統領に同行したチュバイス統一エネルギーシステム社長の政治力と、極東開発に強い意欲をみせる大統領の思惑が一致し、日ロの経済協力課題に浮上した形だ。一方で、大統領は、サハリンからの天然ガスパイプライン建設への期待も表明。「ブリッジ」構想との競合などの問題は、未整理である現状をうかがわせた。

青森県

七里長浜港利用促進へ意見交換会
秋田港との連携探る
(東奥日報 9月8日)

鯨ヶ沢町・七里長浜港の利用促進を目的とした「日本海・みなと - 意見交換会」が9月7、8日の日程で同町の日本海拠点館で始まり、初日は秋田県港湾関係者が秋田港の利用状況などを説明、七里長浜港との連携の可能性を探った。

意見交換会には、七里長浜港利用促進協議会の幹事を務める近隣市町村の担当者をはじめ、秋田県の港湾管理者、荷役業者ら約40人が出席した。秋田県建設交通部港湾空港課の竹田恵副主幹が、釜山、中国、ロシアとコンテナ航路を持つ秋田港の利用状況について説明。「コンテナ貨物が急激に伸びている。とにかく港の場所を知ってもらうことがポートセールスの第一歩」と訴え、施設整備についても「どうせやるなら、受け入れ態勢をしっかりと」と提言した。続いて、7月に七里長浜港でロシア産コン用砂を陸揚げした荷揚げ業者らが、外国貨物の実情と今後の展望について発表。10月にロシアに出向いて現地調査を行うなど、同港に対する期待の大きさを示した。

秋田県

ポシエツ航路の荷拡大へ
県ロシア交流団、沿海地方と合意
(秋田魁新報 8月26日)

8月20日からロシア極東地域を訪れていた県交流団(寺田典城知事)が沿海地方行政府との間で、ポシエツ航路のコンテナ拡大に向け双方が努力することなどで合意した。また同地方とハバロフスク地方の両行政府から、本件の持つ鉱業技術への強い期待が寄せられ、今後、技術交流を進めていくことでも合意をみた。

一行は知事、関総一郎県産業経済労働部長、安杖正義県議会議長のほか、県内企業関係者を含め12人。沿海地方ではポシエツ港を視察するとともに、トルストシェイン第一副知事と会談を行い、ポシエツ航路の荷の拡大に取り組む木材産業分野での協力、鉱物資源分野での先端技術の交流継続 - を内容とする趣意書を交わした。関部長は「沿海地方は鉱物

や木材資源を精錬、加工して輸出したいとの意向が強く、本県企業の技術提供、投資を期待していた」と話す。これに先立って訪れたハバロフスク地方では、マトベーエフ第一副知事との間で合意書に調印。鉱業、石材加工業での技術交流を促進することになった。ここでも本県の精錬技術への期待が強かったという。

山形県

山形の企業が出資
モンゴルにクリーニング店開業
(山形新聞 8月23日)

クリーニング業の蔵王サブライズ企業グループ(山形市、大沼俊彦代表)が出資した合弁会社が、モンゴルの首都ウランバートルにドライクリーニング店を開業、今秋から本格的な営業を展開する。日本の資本を導入したクリーニング店はモンゴルで初めて。

ウランバートル市は、ここ10年来の民主化に伴って市場経済が進み、観光産業を中心に他国資本が流入。クリーニング業も地元、ロシア、中国、韓国など数カ国が店舗展開しているが、仕上がりににおいが残るなど品質面で課題を抱えている。ウランバートルの青年実業家(37)が高品質のクリーニング業に意欲を持っていることが、北京在住の大沼代表の友人を通じて伝えられ、協議を経て合弁会社を設立。現地のこの実業化が社長、大沼氏は副社長に就き、今年4月中旬に開店した。機械類や消耗品はすべて日本から搬入。製品化の技術、マネジメント、雇用システム、接客なども日本式を採用した。日本製品への信頼感、無臭の技術と評判が徐々に浸透しているという。客層は地元女性のほか、在留邦人、ビジネス関係者などが中心で、客層の拡大が今後の課題。秋から日本人スタッフを常駐させて強化するほか、宿泊者用にホテルのクイックサービスにも進出を試みるという。

「綏芬河ルート」新設を探る
県交流団が視察
(山形新聞 9月17日)

県環日本海地域経済交流ミッションが8月、中国のハルビン、綏芬河、ロシアのウラジオストクなどを視察した。酒田港と大陸を最短距離で結ぶ綏芬河ルートの実現可能性を探るもの。社会システムの違いなどから解決すべき課題は多いものの、特に中国側は積極的な姿勢を見せており、「長期的には魅力的な経済交流ルート」と分析している。

ミッションの派遣団員は長沢好光県商工労働観光部次長を団長に、県企業振興公社、酒田市、東方水上シルクロード貿易促進協議会、金融機関などの11人。7月23日、チャーター便で山形空港を出発。31日に帰国した。ハルビンでは黒龍江省の貿易を担当する対外貿易経済合作庁の紀慶福庁長、ハルビン港を管理する中国交通部黒龍江航運管理局の陳雪楽常務副局長、綏芬河では崔培元副市長、ウラジオストクではゴンチャルフ対外経済貿易関係委員長、ロシア沿海地方商工会議所のソロビエフ会頭らと協議、懇談した。「今回の訪問を通じ、黒龍江省側がこのルートにかける熱意を実感した」と長沢団長。同省はハルビンを北東アジアの中心都市にするため、貿易拡大を目指している。一方、ロシア側には解決しなければならない課題が多い。長沢団長は「貿易ルートを実現するには、沿線に流通、加工施設などを整備する必要もあり、簡単にはいかない。長期的な視野に立ち、他県とも連携しながら可能性を育てたい」と話している。

東根市農協、大連市の商社と提携
栽培技術など協力
(山形新聞 9月20日)

東根市農協(青柳忠組合長)は、中国有数の果樹産地として知られる大連市の大手総合商社「大連双興商品城有限公司」(袁成魁社長)との間で、友好協力に関する協定を締結した。青柳組合長ら役員25人が訪中して協定書に調印し、このほど帰国した。

同社は去年1月に設立された大連市人民政府指定の大型株式会社で、年商62億元(約900億円)。農業生産から農産物市場の経営、食料品卸売業のほか、日用品や衣類も取り扱い、配送や貿易業務も手掛ける。特に同社はサクランボやリンゴ、加工用桃の世界的な果樹産地を有している。同農協は1ヘクタールあたり600円程度で取引される大連サクランボが将来、本県産地にとって脅威となる点を憂慮し、友好協力関係の構築を模索していた。また後継者難に悩む生産現場の将来的な労働力確保も目指しており、栽培技術面での協力がほしい商社側と双方の利害が一致した。協定書では

栽培技術協力 経営管理面の技術協力 資材・設備の輸出入業務 農産品の輸出入業務 労務協力 - について明記。今後、双方が代表団を派遣し合って交流を進め、具体的な貿易契約と技術交流契約を目指す、としている。

新潟県

中国計画委、長岡へ
コメの現場でノウハウ学ぶ
(新潟日報 8月29日)

経済・社会の発展計画や食糧備蓄など中国国内のマクロ経済政策を研究、提案、指導する中国国家発展計画委員会のメンバーが8月27日、長岡市を訪れ、コメ収穫作業やカントリーエレベーターなど“コメ王国・新潟”の生産・流通現場を視察した。

一行は同委員会の王春正常務副主任ら7人。中国大使館、日中経済協会メンバーらが同行した。まず、同市川西地区のほ場で稲の刈り入れ作業を視察。その後、JA長岡西カントリーエレベーターや低温倉庫を見てまわった。カントリーエレベーターでは、生産者が次から次へと軽トラックで運び込む越路早生の荷受け作業の様子や乾燥設備などを見学。王副主任らは「コメの品質のチェックはどのようにしているのか」「乾燥は電気で行っているのか、それとも重油か」などと担当者に盛んに質問。生産、流通のノウハウに興味を示していた。

富山県

留学生を対象
日本語教育機関設立へ
(北日本新聞 8月13日)

県内で産官学が連携して、留学生対象の日本語教育機関の設立構想が進んでいる。とやま国際センター(富山市牛島新町)が中心となり県、富山大学、YKKなどと4月に研究会を設置、このほど中間報告をまとめた。

日本語教育振興協会(本部・東京)によると、同協会が認定した日本語学校は全国で268校あり、半分以上が東京、大阪圏に集中。ほとんどが民間で、地方自治体が設立や運営に携わるのはまれという。入学金や1年間の学費は合わせて約70万円かかり、留学生はアルバイトを余儀なくされるなど、大きな負担となっている。研究会の中間報告によると、日本語教育機関は県の既存施設を活用し、平成14年をめどに富山市に設置する。定員60人の少人数でスタートし、段階的に規模を拡充する。在学期

鳥取県

境港の「夢みなと貿易」
中国産穀物を輸入販売
(山陰中央新報 8月10日)

間は1年で、入学金や学費は合わせて50万円以内に抑える。同センターの三箇鉄郎専務理事は「環日本海のトップレベルの人材を集め、富山に親しんでもらい、県や全国の大学に送り出したい」と話している。

中国など対岸諸国との貿易を手がけるベンチャー企業「夢みなと貿易」(境港市竹内団地、小島勉社長)は、中国産の無農薬で有機栽培(オーガニック)した大豆の輸入を始めた。国内の豆腐メーカーなどに販売している。

同社は、東北三省(吉林省、遼寧省、黒龍江省)にある5つの農場と提携。各農場は、米国の認証機関、国際有機農作物改良協会(OCIA)で有機農産物の認証を受けており、大豆、ソバなど穀物類の栽培契約を結び、昨年7月から栽培を開始した。輸入第1弾として3月に、遼寧省、黒龍江省から大豆60ト(20フィートコンテナ3本)を境港に輸入。広島県内の豆腐業者にテスト販売し、小島社長は「タンパク質が多く含まれ、上場の評価を得ている」と話す。また5月中旬に小麦3トと大豆17トを輸入し、島根県内のしょうゆ業者に小麦、大豆各2.2トンずつを販売し、6月にはゴマ250kgを広島県内の食品メーカーに売った。さらに8月4日には愛知県豆腐商工業組合に大豆をテスト販売し、販路を広げている。中国はもともと農薬や無機肥料を使わないところが多いため、生産管理が容易で、価格は栽培に手間のかかる有機国産大豆の3分の1程度と安い。

羅津先鋒市長
環日本海サミット参加に前向き
(日本海新聞 8月11日)

11月に米子市で開かれる環日本海圏地方政府国際交流・協力サミットへのオブザーバー参加を要請するため、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の羅津先鋒(ラジン・ソンボン)市を訪問していた鳥取県の片山善博知事は8月10日の記者会見で、同市の人民委員会委員長(市長)が、中央政府の許可が得られれば参加する意向を示したことを明らかにした。

8月3日から中国吉林省入りしていた片山知事ら訪中団12人は7日、6月の南北首脳会談後日本では初の公式訪朝団として北朝鮮に入国。経済特区の羅津先鋒経済地帯を管理する行政機関、羅津先鋒人民委員会の金秀悦(キム・スヨル)委員長にサミット参加を要請した。金委員長は「自分としては参加したい。中央政府の許可が必要なので政府にすぐ提案したい」と回答したという。サミット主催者の立場から片山知事は「北朝鮮には羅津先鋒のPRを中心に何らかのプレゼンテーションをしてもらいたい」と述べ、早速正式な招へい状を送る。

一方、鳥取県は昨年8月に開設された「釜山-新潟-羅津」航路と、「秋田-ポシェット(ロシア沿海地方)」航路を境港まで延長する「環日本海定期航路」の開設を目指している。この航路の開設について金委員長は「羅津港の取扱量を増やし、さらに国際化させて経済発展につなげたい」と、境港のポートセールスに興味を示したという。

島根県

浜田港に民間貿易アドバイザー導入
海外航路誘致に期待
(山陰中央新報 9月6日)

島根県と浜田市は9月5日までに、浜田港振興の懸案になっている海外定期コンテナ航路の誘致を目指して10月から、官民で運営する浜田港振興会(会長・宇津徹男浜田市長)に、海運物流事業に精通した民間の貿易アドバイザーを配置する方針を固めた。アドバイザーは、同振興会の職員や県、市の担当者とともに船会社や地元企業などの商談に出向き、航路開設に向けた流通や経費などの具体的な交渉を担当する。貿易事情に詳しい専門家の参画によりポートセールスが強化され、関係者は同航路の実現に期待している。

北東アジア経済交流地域連絡会だより

このほど、ERINAのウェブサイト(<http://www.erina.or.jp>)の経済技術交流ページに北東アジア経済交流地域連絡会のコーナーを設けました。地域連絡会メンバーの情報をより早く、より広く公開し、北東アジア地域交流の一層の連携に資したいと考えています。

北東アジア経済交流地域連絡会



北東アジア経済交流に取り組んでいる国内の商工団体、研究機関が協力し、広域的な情報交換、連携関係を推進しています。

New

New

(イメージ)

次の各ホームページにリンクしています。

七里長浜港利用促進協議会 現在作成中

秋田商工会議所 <http://www.akitacci.or.jp/>

酒田商工会議所 <http://www.sakata-cci.or.jp/>

北陸 AJEC <http://www.fitweb.or.jp/ajec/>
 福井商工会議所 <http://www.fcci.or.jp/>
 舞鶴港振興会 現在作成中
 とっとり総研 <http://www.tottori-torc.or.jp/>
 国際東アジア研究センター <http://www.ijnet.or.jp/icsead/>

各ホームページのほかに、新しい動向、情報、依頼事項など、ERINAにご連絡いただいたものを速やかにコーナーに掲載する予定です。

掲載した内容は、ERINA BUSINESS NEWS誌上にて再構成のうえ再掲載させていただきます。

セミナー報告

平成12年度 第4回賛助会セミナー

「プーチン大統領来日後の日ロ経済関係」
 平成12年9月26日(火)
 新潟グランドホテル
 経団連・日本ロシア経済委員会
 事務局長・主任研究員 杉本侃氏

日ロ経済関係は落ちる傾向が続き、今年は少し持ち直しているようですが、パターンは変わっていません。貿易高も少なく(40億ドル・ほとんどが輸入)、企業が関心をもてない状況にあります。投資も、日本からは皆無に等しく、13~14位にとどまっています。そろそろ何とかしなければ、という中でプーチン大統領が誕生しました。

プーチン政策の特徴

プーチン大統領になっても変わっていないことといえば、まだ政策的に定着していない点、例えば犯罪、汚職、不正、マフィア、キャピタルフライトなどです。しかしプーチン大統領になって、着実に変わりつつあることがあります。

7月8日の年次教書は、端的に、政治と社会に関すること、経済に関することにまとめられます。一点目は、中央・地方一体となった強い国家を訴えていること。ヤミ経済、汚職、不正、資本逃避が蔓延している現状を厳しく批判すると同時に、地方の身勝手が連邦全域にわたる共通の自由経済空間の創設を阻害し、いまや連邦国家とはいえない非中央集権国家に過ぎないと指摘しています。二点目は、法の独裁の下での企業活動と経済の成長です。企業に平等の競争条件を与え、税率・関税の引き下げで投資環境を改善し、所有権の保護、民間ビジネスへの行政介入の排除、銀行システムの透明性確保などを掲げています。

大統領の政治基盤もかなり変わってきています。プーチン大統領が強く言っていることは、単一の法的空間をつくるということです。法律の食い違いを変えていこうとしており、基本的には地方権限の抑制、行政・司法・立法の整合性です。議会(下院)の多数を支配し、上院を改組するなどの強い意志は、国民も認めざるを得ません。政権与党を作り上げ、知事の解

任権を得て、知事・議長の自動的上院構成を廃止しました。非常に大きいことは、7つの連邦管区を創設し、大統領全権代表を置いたことで、地方に対する牽制になっています。

プーチン大統領は自ら経済通であることを強くアピールしています。ロシア経済界とのかかわりで特筆すべきことは、7月28日のビジネスエリートとの円卓会議です。詳細は報道されていませんが、重要なことは産業家企業家評議会の設置を取り決めたことです。これは、これからのロシアの経済界が変わるかもしれないヒントではないか、という気がします。ビジネスモラルの向上を訴えたビジネスエリート円卓会議を主催し、不明の死を遂げたキベリッジ氏の活動を引き合いに出し、新たな「公正なゲームのための憲章」が求められている、と論評しました。産業家企業家評議会が、こうした理念の下にどのように機能するのか、注目されます。

外交政策で重視していることは、アメリカ極支配に対抗する多極化外交にあり、他国が出来ないことを彼自身行うことにより、G8における立場を作り上げていくことです。2つ目は、国際社会への仲間入りを強く意識していること。3つ目は、欧州とアジアのバランスをとり、欧州外交に加え、アジア外交を積極的に展開しています。4つ目に、CISとの関係の復活があります。特に、エネルギー資源が豊富な中央アジアとの関係で、アメリカに対抗し、これをロシアの手の中に取り戻そうとする動きが注目されます。

プーチン大統領に対する見方として一番強いのは、KGBであるということ。しかしそれ以上に、今回日本で見た彼は非常に誠実で真摯であり、経済界にも強い印象を残しました。残念だったのは、計画されていた「巨人・広島戦」の始球式が実現できなかったことです。

プーチン大統領の極東政策はどうか。北朝鮮、中国に行き、沖縄の前にブラゴベシチェンスクに寄ってさまざまな話をしています。ジャパンシーネットワークの詳細によれば、実行されていない極東ザバイカル長期発展プログラムを進めていくために、現実的・具体的プログラムをつくる必要があると訴えています。重点としては、エネルギーと交通を上げています。

日口政治関係の流れ

1997年11月のクラスノヤルスク、1998年4月の川奈、1998年11月のモスクワと続いた橋本/小淵・エリツィン時代から、2000年4月、サンクトペテルブルクに始まる森・プーチン時代に入りました。7月の沖縄、9月の東京があり、さらに国連、APECでの会談があり、年内のロシア訪問というサインも送ったようで、急テンポで動いています。

投資保護協定がロシア側で批准され、今年5月、発効しました。まったく動かなかった投資保護協定を動かしたことは、プーチン大統領の実行力を示す証だろうと思います。

東京会談と日口経済関係

経団連などによる大統領歓迎昼食会での演説は、プーチン大統領の真摯な態度を示すものでした。日口経済委員会では、日口経済交流を進める上での問題・要望のアンケート調査を行いました。これを今回かなり詳しく説明したわけですが、この点を非常によく理解しているとした上で、「口

シア政府も、日本の投資家が不当な扱いを受けないように、司法制度の大幅な改革を進める。合弁会社をめぐる問題の解決にも努力する。日本にはロシアに対する画一的な見方を捨ててほしい」としました。そして日本側からの問題提起に対して、非常に丁寧に、真剣に答えてくれました。

次に、森・プーチンプランについてお話します。これまでと違うのが、「貿易経済分野での協力の深化のためのプログラム」というタイトルに、「深化」という言葉が使われていることです。8つの協力分野は、

貿易促進・投資環境整備 = 民間経済界の交流の拡大を可能な範囲で支援していく。日口投資会社の設立構想を含めロシアに対する円滑化のための作業を継続する。

経済改革支援 = ロシアの市場経済と産業の強化に向けて日本は技術・知的協力を継続する。日本センターおよび中小企業センターを活用して企業経営者および公務員などの人材育成を続ける。

国際経済への統合促進 = ロシアの WTO 加盟に日本は協力する。

エネルギー、環境、生物資源の保存・利用

科学技術、宇宙

原子力の平和利用・核兵器廃棄支援

運輸

地域レベルの協力

- が掲げられています。

の「貿易促進」は、エリツィン時代にはほとんど出てなかったことで、投資一辺倒でした。プーチン大統領はロシア人で初めて貿易の重要性に触れた人間だといえます。

の運輸は、皆さんに関心のある点かと思えます。シベリア鉄道の近代化に向けた問題について、「双方の関係する国家および民間機関からなる協議の場を設けることが適当である」と具体的に記載されています。この文言はロシア側からの要望だということです。また「双方は、ザルピノ港の開発に関する双方の民間経済関係者の協議にしかるべき関心を払う」とあり、ザルピノ港が森・プーチンプランにノミネートされています。

の地域レベルの協力が盛り込まれたことも重要で、シベリア・極東地域との間の貿易経済分野の協力と交流の拡大を支持するとされ、日本センターおよび中小企業センターを通じた研修・専門家派遣・セミナーの開催が書かれています。また、「双方は、両国の民間経済界によるシベリアおよび極東地域における協力の優先的なプロジェクトに係る作業に関心を表明する」とあるのは、日口経済委員会が進めている6案件のことであると考えています。

以上をさらにブレイクダウンする形で、プーチン大統領が各所で発言した内容や報道をまとめると、

投資協力 = 日口共同投資会社の設立（投資を促進する何らかのメカニズム、安全装置、相談窓口、というのが東京側の考え方）

エネルギー分野 = アジア太平洋地域での協力（イルクーツクからの天

然ガスパイプライン・電力など）、サハリン 1・2 およびサハリンからの電力供給（そろそろ日本側の方針決定の時期か）、極東原子力発電所、ブレア水力発電所、COP3（環境排出権買取）

輸送分野 = ザルビノ港など極東港湾、シベリアランドブリッジ（改善協議の場合）北海道～サハリン海底トンネル

ハイテク分野 = 宇宙・バイオ・医学・環境・原子力 貿易促進（伝統的協力） = 非鉄・石炭・木材・水産

- となります。

日口経済委員会では、双方の金融機関、通産省の貿易保険などをからませながら、貿易促進のメカニズムが出来ないだろうかと考えています。また、地域間協力も重要な要素と認識しています。

プーチン来日を受けた経済界の
対応

これからは、ロシアが制度を整備することも基礎的な要件ですが、失われた信頼を取り戻していくことが重要です。並行して、わかりやすいビジネスモラルも必要になります。

10月10～11日、第5回日口経済合同会議が開催されます。ここではプーチン政権下で作られつつある新しい経済発展プログラムを基調に、
制度面 産業政策 外資導入政策 日口経済協力 - をとらえ、分科会では 極東での経済協力 金融・財政・銀行システム 科学技術交流 (IT)

アジア太平洋地域におけるエネルギー協力 - を取り上げます。

プーチン大統領と経団連・今井会長、安西委員長との会談のこちら側の狙いは、唯一、ロシア側からの招待にありました。幸い、招聘があり、来年上半期に皆さん一緒に行きましょう、ということになりました。これから、日本からの土産、ロシアからのお返しをどう考えるかが重要になります。また訪問する方法として、地方グループ、分野・テーマで地域を絞っていくようなことも考えて、進めていきたいと思います。

日本の企業も苦しい状況の中でがんばっています。日本電気、日立製作所などが合併を、この2社にコマツ、味の素などが技術協力を進め、木材では大陸貿易、三井物産に加え、最近では住友商事が極東で始めています。外食産業でも、最近2年間、ロシア全体で日本食レストランが100件ぐらいできたということですし、販売会社も成功裏に動いているようです。これは市場の回復も一因ですが、ロシア人社員の意識がまったく変わってきているというのが成功の原因、といわれています。良いパートナーを見つけて将来の布石を打つ、そういう時期に来たのかなと思います。

日口経済関係を進める上で欠けていることといえば、政府と民間が一体になって動いていく姿勢がないことです。アメリカ方式のように、官民が共通の認識のもとに動くことが、これからの課題だと思います。また地方の方々との接点、例えば極東での官民合同会議に地方の方々に参加する、ということも重要だと思います。

ロシアは必ずいい方向に動いていきます。これを念頭において、日本としては準備をとくに始めていなければいけない時期にある、と考えます。

編集後記

実は、ハワイに行ってきました。夏休みを北東アジアと違う世界で過ごしたかったからです。ハワイでは高齢者やりハビリで滞在する人が多いのでしょうか、車イスで動く人が目立ちます。駐車場には決まって彼らの専用スペースがあり、ハナウマ湾では砂浜でも動ける車イスを備えるなど、心づかいが見え隠れしています。ひるがえってロシアでの話。ウラジオストクの極東総合大学で、日本からの車イスの留学生を受け入れるため、段差や洗面台の高さなどを改修したとの記事が、北海道新聞にありました。中国でも、高齢化社会が日本以上に進むことでしょう。経済に直接関わることはありませんが、さまざまな形で北東アジア交流の機会が増えていくことは間違いありません。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.21

2000年9月29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

禁無断転