

# 「第2回国際欧州アジア輸送会議」及び 「第5回日本ロシア経済合同会議」の報告

ERINA調査研究部研究員 新井洋史

## 「第2回国際欧州アジア輸送会議」

地理学上、世界は六大陸から成るが、そのうちのアジアとヨーロッパは地続きである。そして、2つの大陸にまたがる唯一の国家としてロシア連邦がある。「2つの大陸の架け橋となりたい」というのが、2000年9月12日・13日の二日間にわたる第2回国際欧州アジア輸送会議を開催したロシア政府の意図である。今回の会議は、2年前の第1回会議と同じく、サンクトペテルブルグで行われた。サンクトペテルブルグは、18世紀初頭にピョートル大帝の指揮の下、ロシア帝国の首都として建設されて以来、常にヨーロッパへの窓の役割を果たしてきたロシア第2の都市である。ソ連崩壊により、バルト海、黒海沿岸の多くの港湾を失ったロシアにとって、重要な意味を持つ海港都市でもある。

会議規模は大きく、主催者によれば、31ヶ国から500名を超える参加者があったとのことである。また、参加者のレベルも高く、主催国であるロシア政府からはカシヤノフ首相が冒頭全体会議に参加し、また冒頭全体会議及び総括全体会議の議長はクレバノフ副首相が務めた。担当大臣であるフランク運輸大臣及びアクショネンコ鉄道大臣はともに、一時的に席をはずすことはあったにせよ、基本的に全会議期間中参加していた。外国からも、運輸担当大臣や次官等を団長とする代表団の参加が見られた。また、会議開催の協力機関と位置付けられていた、欧州委員会（EU）、国連欧州委員会（UN/ECE）、国連アジア太平洋経済社会委員会（UN/ESCAP）及び欧州運輸大臣委員会（ECMT）からもそれぞれの代表者が会議で発言を行った。会議終了時に基本採択された「宣言文」において、UN/ECE、UN/ESCAP等との間のこれまでの協力実績や今後の協力の方向等について多く言及されており、ロシア政府、特に運輸省、鉄道省とこれら国際機関との協力関係の深さが垣間見られる。

会議構成は、1日目午前及び2日目午後の全体会議では、主として各国代表の発言が行われ、1日目午後に関催された分科会は専門家による報告が中心という形であった。また、この会議と並行して、サンクトペテルブルグ市内の見本市会場において、運輸関係の国際見本市が開催されており、2日目午前には見本市会場内の会議室を利用したセミ

ナーも開催された。このセミナーは見本市参加者を対象とするものではあったものの、事実上、この会議の分科会ともいえるものであった。全体としては、各国、各分野を代表する政策責任者やハイレベルの専門家がそれぞれの現状や抱える問題あるいは解決に向けた提案等を発表する場であり、幅広い情報交換が行われたと言える。以下、会議の発言から、興味深い点を紹介したい。

## 国際輸送回廊

まず、冒頭の全体会議で発言を行ったカシヤノフ首相は、「ロシアはヨーロッパとアジアの架け橋」と言うが、現実にはそうならないと指摘した。その上で、トランジット回廊の整備に関わる各国との協力はロシア政府の最優先課題であると述べた。主要回廊として、「南北回廊」と「東西回廊」の2つを挙げた。南北回廊は、バルト海地域からモスクワ等を経由して黒海・カスピ海へ出て、その後イランから南アジアへ繋がるルートである。一方、東西回廊という表現の中にはシベリア横断ルートはもちろん、北極海航路も含めて話をしていたようである。

ところで、この「回廊（Corridor）」という言葉であるが、この会議では頻繁に、しかも一定の特別の理解を持って用いられていた。単に鉄道や道路などの交通インフラの「経路・ルート」を意味するのではなく、各種の法制度などソフト面も含めた輸送システム総体を指すものとされる。互いに並行する複数のルートをひとまとめにした、こうした意味での「輸送回廊」整備の考え方は、欧州で生まれてきた。冷戦終結後にEUの東方拡大の気運が高まる中で、西欧と中東欧及びロシア等を結ぶ輸送ルート確保の観点から、EU等の主導でこれまでに3回の「汎ヨーロッパ輸送会議」が開催されてきた。このうち、第2回会議が1994年にクレタ島で開催され、その場で計9本の回廊を特定した。こうした経緯から、これらの回廊は「クレタ回廊」と呼ばれている。関係国は、EUの支援等も受けながら、ハード・ソフト両面で一定の基準に達するよう努力を続けている。クレタ回廊のうちロシア領内を通過するのは3本あるが、シベリア鉄道に関係するのは「クレタ回廊No.2」と呼ばれるもので、欧州からモスクワまでの部分がこれまでクレタ回廊の中に位置付けられていた。このたびその区間をニジ

ニノブゴロドまで延長することで合意がなされ、まさに今回の会議の機会を利用して、この件に関して調印がなされた。ロシア政府はさらに、エカテリンブルグまで延長したいとの意向を表明しているし、ウラジオストクまでの延長が話題になるのは遠い先の話ではないであろう。今回の会議の基本コンセプトは、クレタ回廊をさらに東方のアジアへの回廊と接続しようということにあった。

## 北東アジア

さて、会議では欧州あるいはCIS諸国の代表者の発言が中心である中、北東アジア地域からは、中国、韓国、モンゴルの政府関係者が演壇に上った。中国鉄道部の王シェンクィ高級顧問は、今年6月27日に北京・モスクワ間の直行コンテナ列車が運行開始したことを紹介した。別のロシア鉄道省関係者の発言によれば、満州里・ザバイカリスク国境経由で所要日数は12日、現在週2便が運行されているとのことである。王氏は発言の中で、50年代初頭にシベリア鉄道を利用した中口間の旅客・貨物輸送を開始して以来の両国の協力実績を多としつつも、一方で中国政府はカザフスタン経由の「新シルクロード（いわゆるCLB: China Land Bridge）」に大きな関心を持っているとして、暗にロシア側シベリア鉄道関係者を牽制する姿勢を見せた。路線改良を進めており、現在では北京～ウルムチ間を最速で5日半で結ぶことが出来るとのことである。そしてCLBの今年の輸送量は400万トンに達するとの見通しを示した。

韓国の代表者は、発言の冒頭、現在のシベリア横断ルートは設備及び連携の両面で不十分であるとの評価を示した。その後、自らの発言時間の大部分を、南北鉄道連結の話題に費やした。今年6月の南北朝鮮首脳会談で南北鉄道を接続するという方針が決まったこと、両国間にまたがる約20kmの区間の建設に取りかかることなどを紹介し、将来の可能性の大きさをアピールした。

モンゴルインフラ開発省のウルト次官は、モンゴルを通過するトランジット貨物向けの優遇措置を設けていること及び中国モンゴル国境の積替え駅の取り扱い能力が年間100万トンまで増強されていることなどを紹介し、モンゴル経由のトランジット貨物の増加に期待を示した。

また、CLBの関連では、カザフスタンのマシーモフ運輸通信大臣は、日本のODAを利用して中国との国境駅ドルジバから国内の主要な分岐駅アクトガイまでの区間（253km）の改修工事を進めており、2003年には完了する予定であると述べた。先の中国側の発言と併せ、このルートの発展に向けて両国の努力が続けられていることをうかがわせた。ただし、カザフスタンにはロシアを刺激したいと

の意図があるわけではなく、ロシアからイラン・インドへの輸送回廊整備プロジェクトに参加したいとの意向も表明している。中国、ロシア、西アジアなど各方面への分岐点となりうる地理的な条件を踏まえて、周辺国とできるだけ等距離の関係を維持したいとの思惑があるように感じた。

他国からの発言者とは異なり、日本の発言者は民間人であった。シベリア鉄道国際化整備推進機構発足準備委員会委員長の山口英一氏が、北海道とサハリンの間をトンネルで結ぶ構想を紹介した。ロシアにある間宮海峡トンネル建設構想が実現すれば、これと合わせて東京・ロンドン間を4つの海峡トンネルを使って結ぶことができるという壮大な構想である。この会議に先立つ9月上旬のプーチン大統領訪日の際に大統領自身が言及したこともあり、アクションコ鉄道大臣はじめ多くのロシア側参加者がこの構想を重要視する発言を行い、期待の大きさをうかがわせた。ただ、山口氏本人によれば、この構想は「個人的な夢」の段階であって、すぐの実現できると言うものではなく、ロシア側の反応の大きさは自分自身でも戸惑いを覚えるほどだとのことである。

全体会議では、この他にも、CIS諸国やインド、イランなどのアジア諸国、フランス、オランダを含む欧州諸国が発表を行った。発言の方向性は必ずしも一定ではなく、例えば自国の港湾利用を訴えるポートセールス的なものから、ITの発達にともなうサプライチェーンマネジメント概念の重要性や環境対策の問題を指摘する啓蒙的な一般論まで、幅広い発言があった。地元サンクトペテルブルグのヤコブレフ市長は、政治家らしいエネルギー口調で、ロシア税関は税収優先の態度をとるべきではないと批判した。また、各国際機関からの発言者は、現場を重視したボトムアップアプローチの重要性や法制度面での国内及び国家間の調整を積極的に進めるべきであることなどを指摘した。こうした発言の幅広さは、裏を返せば議論の焦点が絞り込めていないということであり、個々には有益な指摘ではあったが、全体としては散漫な印象を与えるものであった。

1日目午後の分科会や2日目午前のセミナーでもこうした状況は同様であった。それぞれ複数の会場に分かれて同時並行で進められたため、残念ながら自分が出席した以外の分科会・セミナーの詳細は不明であるが、基本的には、全体会議に比べていずれも専門性あるいは地域性の強い発表が中心であったようである。それだけにまとまりには欠けていたといえよう。1日目午後は5つの分科会に分かれ、それぞれ国際輸送インフラの近代化、効率的な国際輸送運用システム、国際プロジェクトへの資金供給、国際輸送に関わる技術・環境問題、輸送システムにおける情報通信技

術といったテーマを掲げての議論が行われた。2日目午前のセミナーは、国際輸送コリドール、マルチモーダル輸送及び「バルトの架け橋」プロジェクトの3テーマに分かれて開催された。

### SLB及びロシア極東

全体として、SLBの問題は他の複数の輸送ルート、輸送モードとともに、国際輸送を実現する1ルート、1モードとして取り上げられているに過ぎなかった。もちろん、ロシア鉄道省関係者はその重要性を強調し、具体的な問題提起も行っていた。たとえば、鉄道省としてはトランジット輸送拡大のために優遇料金制度をとっており、いまや通し運賃に占めるロシアの鉄道運賃の比率は1/4以下であり、海上ルートに対する価格競争力を高めるには、日口間の海上輸送運賃や欧州部の鉄道運賃の引き下げが必要と指摘した。輸送の現状については、今年上半期の日韓～フィンランド間の取扱量が前年同期比54.7%増加し、専用コンテナ列車も週3便に増便されていることを紹介した。これらの発言があったとはいえ、SLBは幅広い話題の中に埋没した感は否めない。

ロシア極東を含む北東アジアの問題については、全体会では前述の通り関係国の代表が発言したが、分科会ではロシア極東の専門家の発言がいくつかあった。まず第2分科会で、ウラジオストクにある極東海運研究所のセミナー所長が報告を行った。報告の要点は、ヴォストーチヌイ港が日本海地域におけるハブ港になりうるので、その方向に向けて政府はじめ関係者がこの目標に向けて努力すべきという点にある。ここで想定されている貨物の流れは大きく3つある。1つは、もちろんシベリア鉄道を利用した輸送であり、2つめにはアジア太平洋地域と中国東北部を結ぶ緩芬河ルート等の貨物である。そして、3つめのカテゴリーとしては、日本の日本海側諸港とポストーチヌイ港をフェイダー船で結ぶことにより、北米との間の貨物の積み替えを考えている。現在の釜山港が果たしている機能を担うとの発想であり、野心的である。

同じ分科会で、ポストーチヌイ港のコンテナターミナルオペレーターVICS社のフライドリッチ社長が同社の概要・ターミナル設備等を紹介した。最近の状況として、韓国発着のコンテナの扱いが増えていること、それに伴い今年7～8月に延べ500台を超えるコンテナ輸送台車不足を経験したことなどを報告した。両者の発表からは、極東のことをほとんど知らないであろう大部分の聴衆に向けて、出来るだけ分かりやすく地域の状況、課題を伝えたいとの意思が感じられた。プログラムによれば、このほかにも極

東からストレリニク極東鉄道管理局長及びルゴベツ極東船舶公社（FESCO）社長が他分科会で発言することとなっていた。（会議は必ずしもプログラム通りに運営されておらず、発言原稿も配布されていないので、実際にこれらの発言があったかどうかは不明である。）欧州各国はもとより、地元サントペテルブルグやモスクワからの参加者が極東の状況について窺い知る機会であったように思う。逆に、モスクワあるいはサントペテルブルグのロシア人にとって、極東及び東アジアは、地理的にも意識的にも遠い世界のことであり、改めて認識した。

### 会議の主な成果

先述の通り、会議の中では、いくつかの関連国際機関が大きな役割を果たしていた。特に、会議成果として採択された「宣言文」の内容には、UN/ECEの考え方が大きく反映されている。中心となるのは、UN/ECE及びUN/ESCAPが協力して進めている、欧州アジア輸送回廊のプロジェクトである。宣言文では、「シベリア横断回廊」を筆頭に5回廊を明示して、欧州アジアの陸上輸送体系の骨格を成すものとされている。残りの4回廊は、東欧から黒海・カスピ海を通過して中央アジアへの「TRACECA回廊」、中東欧からトルコ・イランを通過して中央アジアへの「中央回廊」、東欧からトルコ・イランを通過して南アジア・東南アジアへの「南回廊」、そして北欧からロシア・コーカサス等を通過してペルシャ湾へ抜ける「南北回廊」である。

宣言文には、これら回廊の整備、運営にあたって留意すべき点も列挙されている。具体的には、安全性や環境への配慮、自由化努力や公正な競争、国際輸送を円滑化するための国際基準の導入、差別的税制等の排除、国境通過時の遅延防止、インフラ整備以前の技術面や行政面での対応による輸送能力向上、EDI等の活用、官民協力枠組みの推進、主要投資プロジェクトについての詳細な事前分析などである。

その上で、各回廊ごとに委員会を設けて優先課題等を設定していくことや、国境通過問題解決のために段階的に現実的な対応をとることなどが提案されている。さらに、それぞれのルートの競争力をアピールし、同時に解決すべき問題点を特定するために、デモンストレーション車両を運行することも盛り込まれている。

最後に、次回会議を2～3年後に開催することを提言し、恒常的な「Euro-Asian Transportation Forum」の設立が必要であるとの考えを示している。文書の締めくくりでは、あらためて今後の関係国の官民の努力を促している。

この宣言文とは別に、会議開催中の9月12日午前に「南北回廊」を整備することにつき、ロシア、イラン及びイン

ドの三国が合意文書に調印したとのことである。先述の「クレタ回廊No.2」のニジニノブゴロドへの延長の件と併せて、主催者がこの会議に合わせて準備を進めてきた成果といえよう。

### おわりに

あらためて全体を振り返ってみると、地理的に複数のルートを扱い、内容的にも政策論から技術面まで幅広い立場からそれぞれ発言を行うという形であったため、焦点が絞り込めない印象であった。SLBもOne of themの扱いで、特にウラル以東の状況については上記で紹介したいいくつかの発言を除けば、ほとんど抽象論の域を出ないものであった。主催者としては、宣言文の内容を骨格とし、当日の幅広い発言で肉付けしていくことをねらったのであろうが、バランスのとれた肉付けができたかどうかは疑問である。「そうではなかった」と言いきらないのは、会議資料として配布されたプログラムと実際の発言者がかなり異なっていた上に、発言原稿・要旨の配布が一部の発言者のものに限られていたためである。別々の分科会で似たようなテーマの発表があったりして、全体が十分管理・運営できているという状態ではなかった。

運営面に関しては、その他にもいろいろな問題があった。まず、受付が混乱していて何ヶ所かをたらい回しにされて結局40～50分かかった。これで、会議の冒頭部分を聞き逃すことになってしまった。ホテルと会場間のバス配車も問題であった。1日目は、配車そのものがなく、参加者はそれぞれタクシーを利用した。2日目は、バスは待っていたものの、一向に発車しない。聞けば、運転手は発車時間や行先を告げられていないので、主催側の担当者が来るまで発車できないとのことである。会議開始予定時間になっても担当者は姿を現さなかったので、しかたなく乗客が「とにかく見本市会場へやってくれ」と指示して会場まで走らせ、現地では、複数のパビリオンを尋ねて回ってやっとセミナー会場にたどり着くというありさまであった。見本市会場でのセミナーが終わって本来の会議場へ移動する際には、参加者も運転手も既に学習効果を発揮して、誰に

言われずとも頃合いを見計らってバスに乗り、そのまま会議場へと走った。

一方、主催者が力を入れたと思われるのが、エカテリーナ宮殿でのレセプションである。その名の通りエカテリーナ女帝が利用した宮殿で、サンクトペテルブルク郊外のプーシキン市にあって、観光客も多く訪れるいわば文化財的な建築物である。当日、パトカー先導のバスで到着した我々を迎えたのは、庭園内で乗馬に興じるロシア貴族たちの姿であった。軍楽隊の演奏が参加者を建物の中に誘う。江戸時代の漂流民大黒屋光太夫が女帝に謁見したとも言われる大広間でのレセプションは、かつてのロシア帝国の栄華を再現したかのようであった。ロシア人恒例のパスシヨーク（最後の乾杯）の後は、華やかな花火で締めくくった。大国・ロシアを印象付けるには十分なイベントであった。

繰り返しになるが、今回の会議では「モスクワ・サンクトペテルブルクから極東地域はいかにも遠い」という事実をあらためて認識した。北東アジアにおいて、現実にはさまざまな輸送ルートが提案され、徐々にではあるが実現されてきている現実の一方で、ロシア中央部の専門家に対しては極東における隣接国の位置関係から説き起こしていかなければならない状況があることには、大きな落差を感じざるを得ない。地理的な意味で「大国」であることの利益を追求しつつも、その弱点を依然として克服しきれていない現実があるように思う。適切な情報発信を行うことの重要性と、情報の交差点としての国際会議の意義及び運営のあり方をもう一度考え直す機会となった。



第2回国際欧州アジア輸送会議

### 「第5回日本ロシア経済合同会議」

2000年10月10日・11日の2日間、東京の経団連会館において第5回日本ロシア経済合同会議が開催された。この会議は、合同の名が示す通り、日本の経済界とロシアの経済界が合同で開催するものである。日本側は、経団連に事

務局を置く日本ロシア経済委員会、ロシア側は産業家企業家連盟に事務局を置くロシア日本経済委員会が窓口になっている。会議には、日本側から安西邦夫日本ロシア経済委員会委員長を団長として百名以上、ロシア側からはクラークン産業家企業家連盟副会長を団長として約50名の参加があった。なお、政府関係者の参加もあり、日本からは外務

省の東郷和彦欧亜局長、科学技術庁の永野博審議官らが参加した。ロシア側からは、レイマン連邦通信情報大臣、パノフ駐日大使、財務省のモトーリン次官のほか、連邦政府や地方行政の幹部らの参加があった。この会議に、オブザーバーとして参加する機会を得たので、以下にその概要を紹介し、若干の感想を述べたい。

全体的に会議の雰囲気は明るいものであった。日本側参加者には、ロシア経済の将来展望に対するこれまで以上に楽観的見方が共通して見られたが、これはプーチン大統領への期待感に基づくものであった。プーチン大統領は、9月上旬の訪日時に今井経団連会長をはじめとする財界関係者と懇談を行った際、日本側からの耳の痛い指摘や問題提起にも注意深く耳を傾け、一つ一つに丁寧に対応したとのことである。こうした誠実な態度が日本側に非常に良い印象を与え、日本の経済界には大統領に対する期待が大きく膨らむこととなった。大統領の招請に応える形で、今井会長を代表とする経済ミッションが来年半ばにも訪日する予定となっており、この件は今回の会議でもたびたび触れられた点である。

会議の内容であるが、開会式に引き続き、2つのセッションからなる全体会議を1日目に行い、2日目にはグループごとに分かれた分科会を行った。最後に全体で閉会式を開催し、共同声明を採択した。開会式では、今井敬経団連会長が挨拶し、プーチン大統領の招請を受ける形で来年6月くらいまでに、経団連会長としては25年ぶりにロシアを訪問する予定であることを言明した。また、ロシア側団長のクラキン副会長は、プーチン大統領の訪日後1ヶ月を経ての会議開催は、日口間で現実のプロジェクトに取り組む良い機会であると指摘した。日本側団長の安西委員長は、最近「科学技術部会」が設立されたことを紹介し、さらに会員企業へのアンケート結果に基づいてロシアの投資環境に関するさまざまな問題は遵法精神の欠如に起因しているとの指摘などを行った。さらに、森・カシヤノフ両首相からの祝辞が披露された。

### 第1セッション「新長期経済発展プログラムについて」

全体会議の第1セッションでは「法制・税制・関税制度の改編の方向と見通し」と「ロシアの重点産業とその育成策」の2つのテーマについて日口双方からの発表と質疑応答を行った。

まず、1つ目のテーマに関連して、財務省のモトーリン次官がこの夏に国会で可決された税法典改正の具体的内容の紹介を中心に、次のような報告を行った。主な改正点は、2001年1月から個人所得税率を13%に一本化すること、

社会保障関係の雇用者納付金をこれまでの従業員給与の38.5%から所得階層に応じて5~35.6%へと軽減すること、売上高に対して課税される流通税を2年後に向けて段階的に廃止することなどである。税制改革の重要な目的の1つは投資促進であり、(企業)利益税の算定にあたって加速償却を認めるなど、大小とりまぜて幅広い項目でさまざまな改正が予定されている。また、PS法(生産物分与法)に基づいて進められているサハリン大陸棚開発プロジェクトでは、本来還付されるはずの付加価値税の還付がなされないという問題が指摘されているが、これについては対策が取られつつあり2ヶ月以内に問題は解決されるはずである。税制改革の基本的な考え方として、税項目の削減、税負担の軽減、税制法定主義の確立等を示した上で、残された課題についても検討作業を進め、来年中には一連の税制改革を終了させる予定である。

続いて国家関税委員会のクドリャショフ関税非関税調整局長が発言した。9月に政府が承認した新しい関税タリフは、透明性の向上、外国製品輸入制限の除去、ロシア国内で生産されていない機械設備の関税引き下げ、加工度に応じた税率(低加工品ほど低い)という4つの原則に基づいて策定され、全品目数の1/3にあたる約3,500品目で税率が変更された。これにより、平均税率は11.4%から10.7%に低下した。さらに、関税制度の基本となる関税法典について、現行法は93年に施行されたものであって現実に見合っていないため、現在新しい関税法典の準備を進めているとのことである。

これらの報告に対して、日本側からは法と運用の間にギャップがあること、製造用部品に対して補給部品と同様の関税がかかること、利益税の納付が毎月で事務が煩雑であることなど、輸出品に対する付加価値税還付が遅れがちであることなど、実務に基づいた具体的な問題提起がなされた。また、企業会計制度に外貨建会計を導入してはどうかとの提案も行われた。

その後の質疑応答・意見交換の中では、ロシア側も運用の問題があることは率直に認め、問題解決に向けて大統領主導で作業が進んでいることを説明して理解を求めた。外貨建会計については、否定的な見方を示した。さらに、紛争仲裁や苦情申立の枠組みについて意見が交わされた。こうした機関の必要性を指摘した日本側に対し、ロシア側は政府直属の外国投資評議会、関税委員会付属の評議会、仲裁裁判所や日口政府間委員会など、既存の枠組みを活用することが可能と説明した。これに加えて、近く、オンブズマン制度が副首相の下に設置される計画があることが紹介された。

2つ目のテーマである産業政策については、日本側から重点分野の絞込み、中小企業育成、老朽化した産業インフラの政府主導による再整備、金融システムの近代化などが重要であることを指摘した。

ロシア側は、官民それぞれから報告を行った。連邦産業科学技術省のコリツォフ総括局長は、好調なロシア経済の概況をレビューした上で、現在の成長には限りがあるとの見方を示した。理由は、旧来の技術を基盤としていること、資源輸出産業のインフラ整備不足が生産量を制約すること、ロシアの影響力が及ばない国際商品市況の影響を受けること、雇用機会の提供が限られており社会問題化する恐れがあることである。政府の構造政策の重点は、投資活性化、成長刺激、補助金廃止と独占企業の効率化である。シベリアアルミニウムグループのエレンブルグ副社長は、26万トンの設備増強計画があることを紹介し、日本の資金・技術・市場への期待を表明した。

意見交換では、日ロ双方の参加者とも科学技術のポテンシャルの高さを評価し、知的所有権保護などの制度整備の重要性を指摘した。

## 第2セッション「新経済政策下の外資誘致のあり方」

全体会議の第2セッションのテーマは「外国投資促進のための具体的な施策」と「新経済政策下における日ロ経済協力の課題と展望」であった。

外国投資促進策の議論の部分でのロシア側発言は、「投資環境は十分とはいえないまでも徐々に改善しつつあり、とにかく投資をして欲しい」という一言でまとめることができよう。改善しつつある状況として、メチオルキン在日通商代表部副首席は、政治の安定、マクロ経済の安定、世界経済統合プロセスにおける関税や企業会計制度への国際基準の導入や外国投資法、生産物分与法、同関連法、オンブズマン制度など各種法制度の整備をあげた。国際モスクワ銀行のトヴェルスコイ副頭取は、投資家はリスクとリターンを秤にかけて判断すべきであり、法制度が未整備であること自体を与件として投資判断することがあってもよいはずだと述べた。

このほか、日ロ双方から、各社が実際に進めている投資プロジェクトの現状や課題についての報告があった。例えば、NECなどがサンクトペテルブルグ郊外に建設した合弁の電話交換機工場について、98年の経済危機の余波もあって当初計画を下回る生産量にとどまっているものの、生産は増加に転じたことが報告された。また、ロシアの国家保証が得られないことから、動きが止まっているKAMAZ自動車工場のプロジェクトについて、兼松の宮崎副社長があ

らためてロシア側に善処を要望した。これに対して、ロシア側は大統領が今年中の解決を約束したことを繰り返すにとどまった。会議の共同議長をつとめた経団連の藤原勝博常務理事は、第1セッションでの議論も受け、仲裁裁判に至る前に苦情を受け付け処理する機関（例えば、日中間の日中投資促進機構のようなもの）の設立を検討してはどうかと発言し、このことは共同声明の中にも盛り込まれた。

日ロ経済協力の課題と展望については、日本側から各分野ごとにそれぞれの部会長が協力項目を提示した。堀憲明輸送部会長は、効率的な海陸輸送サービス実現と結節点としての極東港湾整備の重要性を指摘し、森・プーチンプランに盛り込まれたSLBの官民専門家会合の早期開催へのロシア側の努力を求めた。桑原洋科学技術部会長は、原子力・環境・医学・バイオ等の具体的分野を列挙し、日本側は実用化ノウハウを豊富に持っていること、双方が相手に期待することの明確化を図る必要があることなどを指摘した。小山巖石油天然ガス部会長は、炭田開発・サハリン大陸棚開発・コピクタガス田開発・電力ブリッジといったプロジェクトが日ロ間で話題になっている現状を紹介した。吉田進極東部会長は、日ロ経済委員会が継続的に取り組んでいる極東7プロジェクトの推進を図ること、貿易活性化のために「トゥーステップローン」の導入を検討していることなどを報告した。ロシア国営投資会社のフルマノフ副総裁は、98年4月の橋本・エリツィン首脳会談で合意された日ロ投資会社のロシア側出資社の立場から、早期に日本側カウンターパートが確立されることに期待を示した。

今回、レイマン通信情報大臣とともにロシアの通信企業関係者が多く来日しており、この第2セッションでも何名かが発言した。通信事業そのもの、あるいは通信機器産業を日ロ経済協力の一分野に位置付けたいとのロシア側の意図が感じられた。

## 分科会

2日目には「極東地域との経済協力」、「ロシアの金融・財政・銀行システム改編の見通し」、「ITなど日ロ科学技術交流・協力の可能性」及び「アジア太平洋地域における日ロエネルギー協力の可能性」の4つの分科会が開催された。

このうち金融に関する分科会では、ロシア側から、好調な経済を背景として民間銀行に過剰流動性が発生しておりインフレが懸念されているが、政府・中銀はうまくコントロールしていること、銀行セクターでは中銀などの措置により問題銀行は淘汰・救済されたこと、民間銀行では経営手法やリスク管理手法などの面で国際標準の導入が進んでいることなどが報告された。みちのく銀行の藤田光明専務

は、モスクワでの現地法人設立に関わる一連の経緯を説明した上で、資本金再評価に伴う利益税課税を撤廃して欲しい旨、要望した。また、IMFや世銀融資の問題につき議論となり、ロシア側から、自然独占改革等の構造改革が遅れていること等で融資がストップしているが、現実には潤沢な外貨収入のおかげで対外債務返済が問題なく遂行されていることが報告された。パリクラブとの関係では、再来年に本格的なリスケ交渉が行われることになるとうの見通しが示された。

エネルギー協力に関する分科会では、サハリン大陸棚プロジェクトに関連してサハリン石油ガス開発の中村俊彦社長から、実務に基づく付加価値税の還付問題や掘削残土廃棄規則など具体的な問題提起があったほかは、将来展望についての発言が中心であった。ロスネフチェガスストロイのペロウソフ第一副社長は、連邦政府は新エネルギー戦略を策定中で、シベリア・極東のガス田開発プロジェクトの推進を図ろうとしているが、各民間オペレーター間での調整がほとんどないこと、それぞれの地方政府も当然のことながら地域問題解決優先の姿勢をとっているとの現状分析を示した。小山石油天然ガス部会長は、エネルギー問題は日口の枠を超えて、北東アジアのエネルギーの安定供給の実現という観点から、多国間協力として考えるべきであると指摘した。在日ロシア通商代表部のプラトフ投資プロジェクトグループ長は、さらに広い視野から世界地図上にガス埋蔵量と流通の現状を描いた図を示した上で、世界最大のガス埋蔵量を誇るロシアが隣国である日本や韓国にまったくガスを供給していない不自然さを指摘した。潜在的需要家である東京ガスの村木茂原料部長は競争力ある価格でのガス供給の実現に期待を示し、電源開発の田中正昭取締役は統一エネルギーシステムが提唱しているサハリン・北海道間の「電力ブリッジ構想」をスタディーしていると述べた。ロシア国内での需要家となるハバロフスク地方のレピンターリ第一副知事代行は、サハリン大陸棚ガスを利用した極東地方のガス化プログラムのFS調査が連邦政府主導で進められつつある現状を報告し、日本からのプロジェクト参加を呼びかけた。

他の分科会には参加できなかったが、出席者によれば、極東との経済協力に関する分科会では熱心な発言が相次ぎ、時間が不足気味であったという。吉田極東部会長は、前日に引き続き、トゥーステップローンの実現に向けた関係者の努力を訴え、また合弁をめぐる紛争処理をロシア側に促した。極東ザバイカル協会のプーリィ対外経済関係部長は、現在エネルギー関連などを中心に7プロジェクトが進んでいることを紹介しつつも、今後さらにサハ共和国の

エリガ炭田など新プロジェクトに取り組んでいくことなど、協力強化を提案した。

科学技術協力に関する分科会では、ロシア側から通信事業関連3社のプレゼンテーションがあったほか、CIS諸国（ウクライナ、グルジアをのぞく10ヶ国）で構成する「ユーラシアパテント同盟」の紹介があった。同盟国のいずれかで取得したパテントは全ての同盟国で有効とのことである。日本側からは、国際科学技術センター（ISTC）を通じた協力事例の紹介などがあった。とりまとめでは、桑原科学技術部会長が日本企業とロシア企業・研究機関との交流強化に意欲を示した上で、ロシア側に基礎的情報の提供や日本側への具体的な要望事項の明確化などを求めた。発言者が専門用語を交えた説明を行うなど、実務性の高い内容の分科会であったようである。

### 共同声明

閉会式では、日ロ双方による共同声明が採択された。この中では、来年の「今井ミッション」について、両国経済関係の発展に重要な転機になるとの期待を表明し、ロシア側はこのミッションの成功に向けて全面的に協力する用意があることを言明した。また、共同声明では、解決・実現に努めるべき優先課題として4つの項目が列挙された。一つは、法制・税制に関わるもので、その国際整合性・透明性が確保されるようロシア連邦政府機関に働きかけることとしたほか、日ロ投資会社の設立促進や紛争等の相談に応じる機関設立の検討などが盛り込まれた。2つ目のポイントは、国際協力銀行の4億ドル、5億ドルプロジェクトの着実な推進についてのロシア政府へ働きかけること。3つ目では、双方の委員会が極東での日ロ協力の推進を図ることが謳われた。そのために、日本政府へはFS資金供与や制度金融・貿易保険適用等、ロシア政府へは連邦国家保証等を要請している。極東港湾の整備とSLB活性化についても言及し、特にSLBについては、官民合同の専門家会議の早期開催をロシア側に働きかけるとしている。この専門家会議は、先のプーチン大統領来日時に作成された「森・プーチンプラン」で合意されたものである。そして最後の項目では、日ロの科学技術交流を促進することを確認している。

共同声明の最後では、両国間の経済交流を活性化させる上で、政府の果たす役割が当面不可欠であるとして、次回以降の会議を官民合同開催あるいは同時開催とする方向で検討することを明記している。

### おわりに

「日本はバスに乗り遅れるぞ」というロシアからの牽制

は、これまで何度も繰り返されてきた。この種の発言に対する日本側の嫌悪感はかなり強い。一方で現実問題として、日本側の要求が完全に満たされるまで待つのでは、いつになるやら見当もつかない。「一定のリスクは承知のうえで、リターンとの見合いで決断をしなければならない」というロシア側発言は正論である。実際には、日本側企業は表立っては発言しないものの、各社それぞれ具体的な案件を発掘して水面下での作業を続けているケースはかなりあるようである。何らかのきっかけがあれば、リスクはリスクとして承知した上で、投資ブームとまではいかないにせよ、かなりまとまった資金がロシアに流れて行くのではないかという印象を受けた。そのきっかけが、来年の今井ミッションなのか、国際協力銀行融資枠（計9億ドル）関連プロジェクト問題の解決なのか、ロシアのWTO加盟なのか、両国政府の積極的財政支援決断なのか、残念ながら筆者にはわからない。ただ、一度流れが出来てしまえば、逆に日本国内の横並びで「バスに乗り遅れまい」とする企業行動が出てこないとも限らないのではないかという期待を持っている。

もちろん、2日間の会議で繰り返し指摘されたように、依然として問題点も多数あり、あまりに楽観的になるわけにはいかない。法制度やインフラ未整備といった客観的な問題の背後には、経営者の思考パターンのずれ違いのようなものが横たわっているようにも感じる。この10年間、ロシア企業は「市場経済化」、「グローバル経済への統合」といったスローガンの下で先進諸国、特に欧米から多くの制度や考え方を取り入れた。こうしたプロセスで、さまざまな苦労をしながらも新しい経営システムを導入し、欧米企業とのビジネスを軌道に乗せることに成功したロシアの企業経営者は、ある程度の自信をもっているに違いない。ところが、日本企業とのビジネスはなかなか先へ進まない。その理由は、単に日本企業が欧米企業よりもリスクに敏感だということかもしれないし、国家を相手に取引を行った

旧ソ連時代の思考の残滓をどこかに引きずっているということかも知れない。いずれにしても、ロシア人経営者の自信の裏返しで、いらだちとなって現れることになる。ロシア側には、「先進国の一つ」ではなく、個別の国として「日本」を捉える視点で一層の研究を期待したいし、日本側も時々刻々変化していくロシア企業の姿を常にフォローして行く必要があるのではないかと思う。その意味で、各企業経営者が一堂に会してお互いの息遣いを知ることのできるこの合同会議の意味は大きい。「そんなことはいまさら言われなくても参加者にとっては自明のこと」との批判を受けそうであるが、今回の会議中にロシア側参加者が「十年一日のごとく会議を続けても無駄である」との批判的発言を行ったことなどをきっかけに、筆者なりに考えてみた。

さらに、今回の会議では、日本側から中小企業育成の重要性や、中小投資協力プロジェクトの意義を指摘する発言があった。東南アジアや中国への日本の投資も、中小企業の進出があつてこそ、幅の広い、層の厚いものとなっている。本格的な対口投資の実現を目指すのであれば、地方企業を含めた中小企業の投資促進は不可欠であろう。こうした観点から、大手企業中心に構成されている現在の日口経済合同会議には、一定の限界があるように思う。日本海側を中心とした地方の中小企業が議論に参加していけるような枠組みやテーマ設定が必要ではないか。ロシア側から極東地方の行政幹部が参加していることから、日本側自治体の参加もあってしかるべきであろう。もちろん、中小企業あるいは地方自治体の側に、その意思とそれだけの準備があるかという問題もある。きちんとした議論を行うためには、地方の側の努力も必要となつてこよう。政府間会議との合同開催と同様、幅広い関係者を含めて検討すべき重要な問題であると思う。

最後に、オブザーバーとしての参加を認めていただいた会議主催者に感謝申し上げたい。