

# ERINA BUSINESS NEWS

Vol. 24

【第24号】	<b>TOPICS</b>	2000年のSLBの動向について	p1
		ロシア研修生受け入れ3事業	p5
		シベリア鉄道概観 [第8回]	p8
	<b>SERIES</b>	海外ビジネス情報	p12
		列島環日本海	p15
		セミナー報告	p19

2001年3月30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 日本生命笹谷小路ビル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)



## 2000年のSLBの動向について

ERINA 調査研究部主任研究員 辻 久子

2000年の  
日本発着のSLB輸送量は半減

2000年のSLBを利用したトランジットコンテナ貨物量は、日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会の資料によると、西航が1,750TEU、東航が2,068TEU、合計3,818TEUで、各々前年比60%、24%、47%と大幅な下落となった(表1)<sup>1</sup>。尚、ナビックストランスポート(株)の資料では西航が2,147TEU、東航が2,220TEUと数字に僅かの違いがあるが全般的傾向に違いは無い。12年連続の減少で、最盛期の3%まで下落してしまったことになる(別表)。

(表1) 日本発着のトランジット貨物の推移 (TEU)

	西航	東航	合計
1998	3,923	3,530	7,453
1999	4,422	2,732	7,154
2000	1,750	2,068	3,818

出典：日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会

輸送量大幅下落の主な理由は、従来西航貨物の太宗を占めていたアフガニスタン向け輸出貨物が、イラン～アフガニスタン国境が通過可能となったことから、以前使われたことのあるイラン経由に変更されたためである。時期的には、1999年末に国境が開き、2000年前半から徐々にシフトし、同年夏までにほとんど移行したとのことである。

イランルートはイランのバンダルアッパース港に荷揚げされ、トレーラーで1,627km、アフガニスタン国境近くのドガルンまで運ばれ、国境を越えてアフガニスタンのイスラムカーラでデバンされている。日本からの輸送日数は、日本～バンダルアッパース間が25日間、バンダルアッパース～イスラムカーラ間が7日間である。この輸送路の利点は船社のコンテナが使えることで<sup>2</sup>、その結果、輸送運賃が\$1,500～2,000/TEU程度SLB利用よりも安くなっている。この価格差はSLBで通常使われるディスパーザブル・コンテナの使用料に相当する。

貨物の内容は従来どおり大部分がタイヤで、リスク軽減のため、商社に買い取られてから輸出する方式を採っている。他に中古車、中古のオートパーツ、タバコや機械類もある。

数年前までアフガニスタン向け輸出貨物はSLBの西航貨物の90%以上を占めていたが、2000年は66%程度まで低下した。この傾向は今後さらに強まり、今後アフガニスタン向け貨物のSLB経由はほとんど無くなるとみられている。しかし、イラン～アフガニスタン国境は政治情勢次

<sup>1</sup> 日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会に加盟している業者の取扱総量であるため、一部の加盟外業者の取扱量は含まれていない。しかし、この協会のデータは過去に遡って存在するため、趨勢の把握に重要である。後述のナビックストランスポートの統計及びVICSの統計との差異は加盟外業者の取扱量と考えられる。

<sup>2</sup> Maersk Lineが力を入れているとの情報もある。

第では突然閉鎖される可能性もあるため、信頼性のある SLB にこだわる荷主もいる。

SLB のヨーロッパ向け西航貨物としてはフィンランド向けが僅かながら発生している。例えば、モスクワ向けタイヤが 590TEU 輸送された。SLB で一度フィンランドに入り、そこからトレーラーで直接モスクワに運ばれたものである。

東航貨物は従来どおりフィンランド産のログハウスなどが主であるが、最近ではログハウスを海上ルートで運ぶ動きもあり、今後楽観はできない。他にはオーストリア産りんごジュースの輸入があったが、ポーランド～ベラルーシ国境で止まるなど問題もあった。

ナビックストランスポートの資料によると、2000 年の非トランジット(バイラテラル)の日日間コンテナ貨物輸送量は、西航が 2,484TEU、東航が 2,566TEU であった。

#### SLB の競争力と問題点

まず価格競争力であるが、近年の日欧間海上運賃の上昇により差は縮まったものの、コンテナリース料が上乘せされることを考えると、日欧間では SLB はまだ有利とはいえない。今後、海上運賃の動向次第では、フィンランド、ポーランド、ハンガリー、オーストリア、CIS 諸国など内陸向け輸送には価格上有利になることが期待できる。

輸送日数については、フィンランド向け西航は 20-25 日と速く安定しているが、東航は国境通過に時間を要し、ポストーチヌイ港での接続が巧くいってないケースが多く、40-50 日かかっている。またポーランド～ベラルーシ間で貨物が止まることがあり、関係各国の協力が十分とはいえない。

ロシアでワゴンの老朽化と不足が問題となっている。ロシア国内向けや CIS 向けでもワゴンが不足し、CIS のバイヤーから SLB を使わないで欲しいとの要請があったこともある。またワゴン不足のためポストーチヌイ港に貨物が滞貨したこともある。前述のアフガニスタンルートでもロシア鉄道省がワゴンを出したがないためにブロックトレインが編成できなくなり、遅れを生じたこともある。

諸々の問題から大口ユーザーの荷物を取ることは依然困難な状態である。先日も某大手家電メーカーの輸出貨物を SLB で運ぶ話があり、見積もりを出したが実現しなかったとの話である。ロシア側が日本の貨物を取るうとするなら、家電、事務機器、自動車などの大口ユーザーをターゲットにし、有利な条件を出して粘り強く誘致することであろう。もし有力一社が利用に踏み切れれば他も追随すると考えられる。

#### 韓国の SLB 利用は大幅増加

ポストーチヌイ港の VICS の統計によると 2000 年に韓国の SLB 利用は前年比 60% 増と大幅に増加し、日本の約 6 倍に達した。日本発着が 10,344TEU にとどまったのに対し、韓国発着は 61,282TEU に達した。その結果ポストーチヌイ港で VICS が取り扱う総貨物量も 33% 増加し、韓国貨物はその 84.3% を占めている。韓国貨物の内訳をみるとトランジットが 37,456TEU、バイラテラル(対 CIS)が 19,491TEU とト

ランジットの比率が高い。これに比べて日本貨物はバイラテラルの方が多い(表2)

(表2)2000年のポストーチヌイ港取り扱いコンテナ貨物の内訳(TEU)

		日本発着	韓国発着	中国(上海)発着	その他発着	合計
トランジット	西航	2,133	22,359	580	147	25,219
	東航	2,217	15,097	198	-	17,512
バイラテラル	西航	2,794	16,871	83	-	19,748
	東航	3,053	2,620	11	-	5,684
空コンテナ		135	4,323	56	-	4,514
その他		12	12	-	-	24
合計		10,344	61,282	928	147	72,701

資料提供 :VICS

2000年実績ではトランジット、バイラテラル共に2000年9月以降急増している。また韓国貨物はトランジット、バイラテラルともに西航貨物が多いのが特色である。これは家電機器など韓国企業の対口輸出にSLBが利用されていることによる。韓国の輸出品にはフィンランドに一度持ち込まれた後ロシアに運ばれるものが多い。

韓国貨物の急増の理由として考えられるのは、1998年のルーブル下落以後落ち込んでいたロシア向け輸出が、ロシア経済の回復とともに戻ったこと、日本発着よりも高いといわれる海上運賃(オールウォーター)高騰、現代商船によるコンテナの提供により、SLBが割安になったことなどである。3番目の動きについては、現代商船が保有するコンテナをSLB利用荷主に提供し、欧州側(フィンランド)に溜まった空コンテナを自社船で回収するというオペレーションを行っている。コンテナの流通が海陸で効率的に行えるようになれば空コンテナを陸送で戻す無駄も減りコスト削減に繋がる。韓国貨物の総輸送量に占める空コンテナの割合をみると、1998年には20.5%に達したが、2000年は7.1%であった。総輸送量の増加にもかかわらず空コンテナの輸送量が減少しているのは現代商船のサービスの影響があると推察される(表3)

(表3)ポストーチヌイ港取り扱いコンテナ貨物に占める韓国貨物のシェアと内訳(TEU)

	韓国貨物のシェア(%)	総貨物量	トランジット		バイラテラル		空コンテナ	その他
			西航	東航	西航	東航		
1998	72.5	40,113	5,932	5,284	17,222	3,444	8,227	4
1999	68.7	37,659	9,873	6,531	13,907	3,428	3,894	26
2000	84.3	61,282	22,359	15,097	16,871	2,620	4,323	12

資料提供 :VICS

韓国の成功例は日本にも応用できないものだろうか。すなわち日本の商船三井ないしはロシアのFESCOが、現代商船のように荷主にコンテナを提供できれば、日本発着のSLBルートも価格的に競争できるようになるのではないか。

2000年10月に中国の上海とポストーチヌイを結ぶコンテナ船が就航したが、年末までの輸送量は928TEUであった。そのほとんどはトランジットで西航である。貨物の多くは中国の欧州向け輸出品と見られ今後の動きが注目される(表2)

日本/アジア～欧州間  
オールウォーター貨物は堅調

日欧間SLBが極めて低調であるのに対し、海上輸送(オールウォーター)はアジア～欧州間、日欧間ともに堅調に推移している。アジアの中では中国の対欧州輸出の増加が貨物創出に貢献している。盟外船を含む公式統計はないが、推定では、2000年のアジア 欧州貨物は507万TEU、欧州 アジア貨物は282万TEUとなっている(ナビックストラנסポート)。このうちアジア発の13%程度(約66万TEU)が日本発と考えられる。また過去の経験から欧州発貨物の約19%程度(約54万TEU)が日本着と推測される。いずれも増勢にあり今後も運賃高騰の可能性はある。

(表4) 日本/アジア～欧州間海上コンテナ貨物量の推移(万TEU)

	アジア 欧州	欧州 アジア
1998	418	224
1999	474	266
2000	507	282

資料提供：ナビックストラנסポート

SLB復活に求められるもの

最盛期の3%まで下落してしまった日本発着SLB輸送に復活の可能性は無いのだろうか。最近の動きはいくつかの方向性を考えさせてくれる。

第一に、韓国の大成功やイラン経由アフガニスタン向けルートの発展は今後の再興のためのヒントを含んでいる。両方のケースに共通しているのは船社によるコンテナの供給である。韓国で現代商船が、イラン経由でも船社のコンテナが使用可能となり、それが価格競争力に結びついている。日本発着貨物の場合、日本の船社である商船三井やFESCOによるコンテナ供給が考えられよう。

第二に、ロシア側の鉄道設備の近代化、特にワゴンの供給が求められている。更に、以前から指摘されている保税貨物に対する税制の整備や、輸入貨物の税関審査の公正化・簡素化が強く求めされる。

第三に、大口ユーザーをターゲットとしたマーケティングが推進されることが望まれる。ロシア鉄道省、船社、フォワーダーなどが共同で有利な条件を出し、粘り強く誘致することにより道が開ける可能性は無いだろうか。マーケティング活動の過程でロシア鉄道省などの関係者がポテンシャルユーザーと直接対話する機会が増え、求められているニーズを的確に把握することができるという利点もあるのではないか。

(別表)SLBコンテナ取扱個数(単位:TEU、%)

年	西航	東航	合計	対1983年比
1971	1,642	350	1,992	2
1972	12,401	2,957	15,358	14
1973	18,959	9,330	28,289	26
1974	34,381	17,088	51,469	47
1975	47,314	12,632	59,946	54
1976	57,684	22,177	79,861	72
1977	49,035	21,863	70,898	64
1978	53,051	23,212	76,263	69
1979	61,841	28,133	89,974	81
1980	77,885	21,793	99,678	90
1981	82,794	21,057	103,851	94
1982	56,901	21,492	78,393	71
1983	85,962	24,721	110,683	100
1984	63,084	25,336	88,420	80
1985	59,053	26,580	85,633	77
1986	54,980	22,522	77,502	70
1987	51,694	25,432	77,126	70
1988	55,566	31,304	86,870	78
1989	46,325	25,870	72,195	65
1990	45,131	22,117	67,248	61
1991	41,607	25,250	66,857	60
1992	26,279	16,871	43,150	39
1993	16,603	16,668	33,271	30
1994	4,174	12,199	16,373	15
1995	1,937	8,423	10,360	9
1996	2,139	5,756	7,895	7
1997	2,802	3,618	6,420	6
1998	3,923	3,530	7,453	7
1999	4,422	2,732	7,154	6
2000	1,750	2,068	3,818	3

注:空コンテナを含まない値。

資料:日本トランスシベリア複合輸送業者協会。尚、一部非加盟業者の取扱量を含んでいない。

## ロシア研修生受け入れ3事業

ERINA 経済交流部部長代理 佐藤 尚

### 1. 北東アジアにおける複合一貫輸送

(1)研修生数:3名

- ・ニコライ I. コステンコ 極東鉄道大学情報化部副部長
- ・ドミトリー V. ジェレズノフ 極東鉄道大学チタ分校運行計画部部长
- ・ガリーナ V. サンコバ 極東鉄道大学運行計画部上席実習担当

## (2)研修期間

平成12年12月4日(月)～12月8日(金)

## (3)内容

北東アジア地域での物流活性化のためには、単一の輸送モードだけに頼ることはできない。外国航路を有する船社の場合は、海上輸送以外にも陸上内陸輸送を手がけており、船以外の輸送モードに対する認識、また輸送経験も有する。しかしシベリアをはじめ全ロシアの内陸輸送の担い手、ロシア鉄道省は鉄道以外のモードに対する認識が一般に低く、鉄道以外のモードでの輸送経験もなく、国際輸送に必要な周辺業務知識も少ない。将来的には海陸一貫輸送が北東アジア地域にも求められる。

それへの対応として複合一貫輸送に必要な基礎知識を提供し、船社との協力を促し、海陸一貫輸送の実現の担い手としての鉄道に期待し、研修を実施した。

## (4)研修項目

EDI(インターネット利用による通関及び輸送関連総合情報相互伝達システム):輸送インフラのIT化の一例として選択。

貿易決済システム:国際物流に付随する代金決済メカニズムを知ってもらうため選択。

貨物保険:ほとんどの国際輸送には必須である保険の概要を知ってもらうため選択。

視察:海上輸送、鉄道輸送、航空貨物及び、一番きめ細かな輸送サービスの提供が求められる宅配便関連を視察。主要輸送モード、ロシアに必要な輸送サービスの質を高める上での参考になると考え選定。

## 2. ロシア極東地域への導入を見越した CNG・LPG 車関連技術・部品・法令関連

## (1)研修生数:2名

・ウラジミール I. シモニョーノック

政府石油ガスコンプレックス建設機構委員会投資部長

・ビクトル P. ノソフ 非公開株式会社「ナウム・ノソフ」社社長

## (2)研修期間

平成13年1月15日\*(月)～1月21日(日)

\*吹雪による新潟空港閉鎖により、14日(日)到着予定が1日遅延。

## (3)内容

世界の天然ガス埋蔵量を誇るロシアにとり、石油からガスへの転換は急務。特にガスはシベリア地域にも多く確認され、将来的にはオホーツク海のメタンハイドレートの利用も視野に入れることができる。沿海州では火力発電所のガス化計画があり、広範なガス利用が論議されている。このような状況を踏まえ、極東シベリア地域にある300万台とも言われる日本製中古車をガス車に転換することを沿海州政府は求めている。

日本ではガス車の普及が緒についたばかりであるが、日本の環境問題を

考えると、ロシアおよびロシアを經由し中国北部に日本製ガス車が普及するのは利あることと考え、当研修を実施することとした。

#### (4)研修項目

新潟県、新潟市：日本での地方自治体の取り組みを聞くため選定。ロシアが自国の安価なガス資源利用を視野に入れているのに対し、日本では純然たる環境的視点からガス車導入を促進している。その違いを知ってもらうべく研修項目とした。

北陸ガス：地元ガス会社の取り組みを知り、またガス供給システムの実際を知るため選定。

日本ガス協会：日本におけるガス車導入の経緯、現状をヒアリングするため選定。

トヨタテクノクラフト、ホンダ：ガス車を生産する立場の意見を聞き、また、ガス車生産現場視察のため選定。

日商岩井：ガス車関連案件があったため、先方の要請にこたえるべく訪問。

### 3. 佐渡島におけるイカを中心とした水産物の製造・加工技術習得

#### (1)研修生数：2名

・ピャチェスラフ V. ゴレフ

ハバロフスク生産・販売漁業コンプレックス公開株式会社社長

・エレナ Y. ドゥロゴメレツカヤ

同 生産技術開発部長

#### (2)研修期間

平成13年1月29日(月)～2月5日(月)

#### (3)内容

ロシアでは現在、極東海域での漁業権をめぐり、極東諸州とモスクワの間に確執が生まれている。これは漁獲割当をオークションで販売するといったモスクワの政策に対する極東側の抵抗である。ソ連崩壊後、極東の漁業は紆余曲折を経て、なんとか外貨を獲得してきた。しかし乱獲がたたり、ここ数年は総量の減少、形の小型化で漁業資源の激減が危ぶまれる。このような状況を解決する方策として、沿岸漁業および栽培漁業の振興が考えられる。

今回はこのような視点から研修を実施し、研修のみならず、水産分野における日ロ協力関係構築の足がかりを作ることも考慮した。

#### (4)研修項目

漁業関連施設、栽培センター視察：日本の水産業の現状、取引のやり方、栽培漁業の取り組みを見るため選定。

イカ加工実習：受け入れ企業としては、ロシアからイカの加工品を入れることを将来的に考えており、そのための準備として実際に加工を体験してもらいロシア側の感触を探った。結果、現地でも試験加工することになり、今秋日本側から視察団を派遣することが内定。



牡蠣養殖筏、定置網網揚げ視察：栽培漁業、沿岸漁業の現場を視察してもらうため選定。

両津市長、新潟県議との面談：今後の日口協力進展のため、行政側の理解、支援を求めるため設定。

## シベリア鉄道概観 [第8回]

ERINA 経済交流部  
部長代理 佐藤 尚

シベリア鉄道で最後まで残った未開通箇所、旧アムール河鉄橋について述べ、終点のウラジオストクに到着したい。

鉄橋の建設は1913年7月30日、開始された。アムール鉄橋の必要性は19世紀末から論議されてきたが、東清鉄道に注意が払われたため、実際の着工は先送りされつづけた。真剣に建設が論議されたのは日露戦争の非勝利（ロシア側は敗北を認めていないので、あえてこう名づける）であり、1906年にはルート検討、さらには河底トンネルの計画まで論議された。結局、ハバロフスクの北8キロメートルのオシポフ村と対岸を結ぶルートが決定された。橋の長さは全長2,600メートル、最高部分の高さは64メートルであり、使用した鉄骨の総量は17,800トン。当時としてはユーラシア大陸において最長の鉄橋であった。鉄骨はワルシャワで製造され、ウクライナのオデッサまで分解されたまま輸送され、海路ウラジオストクに運ばれ、ウラジオストクからは鉄道で建設現場まで運ばれた。完成時期

は1915年10月1日と定められた。しかし第一次大戦により遅れることとなった。実際、最後の橋梁を運送していた貨物船がインド洋において、ドイツ巡洋艦エムデンに撃沈される事件も発生した。作業の遅れ、財政難により完成時期は1年延期を余儀なくされ、1916年10月5日、橋は開通した。総工費1,350万ルーブル(この金額を現在の貨幣価値に移し変えるのは難しい。何故なら第一次世界大戦の終了時にロシアルーブル価値は、大戦初期の6分の1にまで下落しており、橋の建設時期はこの時期とダブルのである。日本人の感覚で言えば明石大橋と青函トンネルが同時に開通したようなものであろうか)

1999年秋、道路を上部に併設した新しい道路鉄道橋が開通した。河床部の長さは2,612メートル。下部の鉄道部分は岸辺ですぐ道路と枝分かれするが、道路部分の全長は新規に建設された部分も入れて13.5キロメートル。ロシア極東における陸上交通網にとって重要な意義を有する。

#### ハバロフスク地方

人口 183万人  
 首都 ハバロフスク市(人口61万)  
 面積 83万平方メートル  
 シベリア鉄道州内距離 約250キロメートル

#### ハバロフスク

州都。極東ロシアの交通の要所である。モスクワから8,533キロメートル。アムール河右岸に広がる街。街の名前は17世紀の探検家エロフェイ・ハバロフに由来する。1858年5月31日、ディヤチェンコ大尉率いるシベリア第13列大隊がハバロフスクに歩哨基地を建設し、これをハバロフカと命名した。4年後、ハバロフカは沿アムール州の中心都市となった。1893年、ハバロフスクと改名された。ウラジオストクとの比較で言えば、ハバロフスクは極東ロシアの大陸部の中心都市であり、ウラジオストクは海洋中心都市といえよう。

#### ヴァゼムスカヤ

人口18,000。ハバロフスクの南130キロメートル。野菜加工、木材加工工場などがある。地名は19世紀後半、ロシア各地の鉄道敷設に活躍した技師に因んでいる。

#### ビキニ

人口19,000。ハバロフスクの南230キロメートル。1894年、沿海地方の鉄道建設のためつくられた町。

#### 沿海地方

人口 226万人  
 首都 ウラジオストク(人口65万)  
 面積 17万平方メートル  
 シベリア鉄道州内距離 約500キロメートル

#### ダルネレチェンスク

人口35,000。ウラジオストク北方410キロメートル。1895年、コサックにより建設された。林業関連の産業が発達している。1969年の中口国境紛争(ロシア呼称でダマンスキー島事件)関連の歴史博物館がある。

#### レソザボーツク

人口35,000。ウラジオストクから350キロメートル。1938年、建設された町。木材、バイオ関係の工場がある。

#### スパツク・ダルニー

人口 62,000。ウラジオストクから 240 ㎞。黒澤映画のデルス・ウザーラの舞台、ハンカ湖まで 20 ㎞。町の創立は 1886 年。鉄道建設の関連で作られた町。近郊に良質の石灰岩、粘土が採掘されるため、1906 年、セメント工場が建設された。現在でもセメントをはじめ建設鋼材等の生産が盛んである。

#### ウスリースク

人口 161,000。ウラジオストクまで 112 ㎞。中国黒龍江省の国境駅グロデコヴォまで 97 ㎞。1866 年、町は創設された。1868 年、紅胡子（当時の中国東北地方にいた土匪）によって焼き払われた。現在では沿海地方第 2 の都市にまで成長している。市の南東 50 ㎞にサンクチュアリーがあり、朝鮮人参の保護地域がある。

#### アルチョム

人口 70,000。ウラジオストクまで 53 ㎞。ウラジオストクの民間空港はアルチョム市にある。

#### ウラジオストク

シベリア鉄道の東の終着駅。モスクワから 9,288 ㎞。ウラジオストクに軍の歩哨所が建設されたのが 1860 年 7 月 20 日。1880 年、市に昇格し、1903 年からモスクワ向け直行列車サービスが開始された。現在ではロシア極東第一の都市となっている。

### 付録

#### 東清鉄道について

1892 年、チタ以東に、アムール河と平行する形で鉄道を延伸することが決定された。しかしこの決定の後、沿海地方の都市ウスリースクをより短いルート、即ち中国東北地方を横断する形で結ぶというアイデアが打ち出された。このアイデアの背景には、アムール河と平行する線路の敷設が予想以上の難工事であり、より簡単かつ安価に、ウラジオストクまで鉄道を敷設したいとする思惑があった。

19 世紀末の北東アジア国際政治は、弱体化した清朝に対する諸列強の侵略の歴史である。日本も日清戦争勝利の結果、この地域への利権獲得に乗り出し、英仏露の三国干渉を受けた。1896 年、清露軍事同盟が締結され、また東清鉄道建設に関する取り決めが行われた。清政府から鉄道敷設許可を受けた後、東清鉄道（管理）株式会社が設立された。設立資金はハバロフスクの露清銀行（1910 年以降、ロシア・アジア銀行と改名）が拠出した。清朝政府は鉄道建設関連の支出に対しては税の免除を行った。建設の取り決めでは建設完了 36 年後、中国側が鉄道を買戻す可能性が明記され、鉄道操業開始 80 年後には無償で中国側に引き渡される旨も記載されていた。しかし取り決めには、ロシア軍の清朝領内駐留の禁止、ロシア列車の中国領内停車禁止（ロシアから清朝領土内への列車の運行は認められず、ロシア発清朝領内通過、再びロシア領内の形態の運行のみが認められた）が盛り込まれていた。このような条項を遵守しつつ、東清鉄道

会社はロシア領内と同じ列車速度での運行サービスを提供していた。

この鉄道建設はロシア人技術者によって進められたが、困難を極めた。第一の問題は資材の運搬であった。シベリア鉄道西方（チタ方面）は鉄道建設資材を中国東北地方へ運送できる状態にはなく、東側沿海地方側も同様であった。このため、ハルビンから松花江、アムール河、ウスリー河を利用し、資材を運ぶことにした。この資材運搬のため、特別の東清鉄道河川運行会社が設立された。1900年夏までに1,300メートルの敷設を完了したが、同年勃発した義和団の変により、80%以上の施設が深刻な打撃を受けた。しかし技術者の努力の甲斐あって、1901年10月には営業運行ができるまでに復旧した。建設は当時としては最新の思想に則り行われた。最小曲線半径を440メートル（山岳部では250メートル）に抑え、勾配率も1000分の15以内に抑えた。

1903年7月1日、東清鉄道は正式に営業運転を開始した。その後、東清鉄道会社はウラジオストク港建設にも参加した。さらにはロシア東アジア船会社の仲介により、日本、朝鮮、中国向け航路開設にも参画した。1904 - 1905年の日露戦争の結果、現在の長春から大連までの鉄道部分は日本に譲渡された。1906年には、ウスリー鉄道（1936年までは現在の極東鉄道をウスリー鉄道と呼んだ）が東清鉄道に1931年1月1日まで長期貸与されることになった。この決定の裏には日露戦争の結果、遼東半島の港を失い、ウラジオストクに海への出口を求めざるを得なくなったというロシアの事情があった。その後ロシア革命の騒乱があり、ハルビンにある東清鉄道会社が白軍側の人間に支配されるなど、ウスリー鉄道との関係は悪化していった。1920年、革命政府の命令により、ウスリー鉄道は東清鉄道から完全に分離することになった。1924年から東清鉄道会社はソ連と中華民国の共同経営となった。1931年、日本が満州帝国を建国すると、日本側は東清鉄道会社の営業を妨害するようになった。ノーマルな運行が不可能であると理解し、ソ連政府は1935年、東清鉄道会社を日本に売却することにした。1945年、日本が敗戦すると、ソ連政府は東清鉄道を再建し、1935年以前の権利を奪回した。1949年に中華人民共和国が建国され、1950年2月14日、モスクワでの中ソ調印により、東清鉄道は完全に中国側の管理に移った。

注) 辛亥革命の結果「清」は打倒されたが、歴史的名称なので「東清鉄道」は呼称変更しない。

#### ハサン線について

シベリア鉄道の連載を、東清鉄道の記載で終えるのもいかなものかと思ひ、もうひとつ付録をつける。沿海地方のウスリースクから南下し、北朝鮮へ向かうハサン線である。昨今の朝鮮半島における南北和解、その象徴としての京義線の再建、京元線をシベリア鉄道に結びつけるアイデア、日韓海底トンネルなどと大風呂敷を広げれば、日本にまでシベリア鉄道が延伸され、欧亜の大鉄道網が構築される夢が実現する。

沿海地方南部地域の開発のため、1938年、バラノフスキー駅からクラスキノ駅194メートルが建設された。建設は1941年終了。1951年、

北朝鮮との国境ハサンまで41キロメートルの線路が延長された。

ポシェットまでの支線12キロメートルも1941年に建設され、1971年、ザルビノまでの支線11キロメートルが増設された。1951年には、ハサンから北朝鮮にまで線路は延伸された。国境の豆満江には木製の橋が仮設された。1959年、鉄橋が建設され友好橋と命名された。貨物列車の運行は1954年から開始。貨物輸送最盛期の1973年には、北朝鮮向けに8,900両、北朝鮮からは31,000両の車両が輸送に使用された。

## 海外ビジネス情報

### ロシア

日口の中小企業支援セミナーが開講  
(ダリーニヴォストーク通信 2月26日)

2月19日、ウラジオストクのプーシキン劇場でロシア企業家向けセミナーの開講式が行われた。パンや菓子類の製造や日用プラスチック製品、縫製品の製造と販売、木材加工技術、製品製造と品質管理などについて、2月19日から3月4日まで、日口中小企業研修センターで日本人講師(第一陣14名、第二陣13名)が講義を行う。

セミナーの開講式にはウラジーミル・ステグニー沿海地方副知事や黒田義久・在ウラジオ日本国総領事、ロシア東欧貿易会経済協力部の佐藤隆保部長、日本人講師、研修センターの所長などが参加した。ウラジーミル・ステグニー副州知事と黒田総領事は、今後の中小企業の事業支援協力への関心について述べた。

セミナーはロシア中小企業発展支援事業の枠内で開催される。「日本のロシア東欧貿易会と沿海地方行政政府間の相互協力に関する協定が1993年調印された。これまでにウラジオにおいて近代的生産技術設備を備えた日口研修センターが6つ設立された」と、ステグニー副知事は述べた。毎年、日本の専門家による同様のセミナーが開かれている。ステグニー副知事によると、1994～1999年の間に、日本人講師によるものも含め、日口研修センターのさまざまな研修、セミナーを1万人以上の沿海地方住民が受講したという。これ以外にも毎年、沿海地方の企業家や中小企業の責任者など約50人が研修のため日本に派遣されている。

極東大統領全権代表  
韓口工業団地着工に奮闘  
(ダリーニヴォストーク通信 3月19日)

韓口工業団地建設の調査でナホトカを訪れていたコンスタンチン・プリコフスキー極東大統領全権代表は、3月15日、ロシア側が、近く、建設協定を批准する方針であると述べた。韓国側は必要文書をすべて批准しており、ロシア側の批准を待つばかりである。

大統領全権代表府の発表によると、今回のナホトカ自由経済特区の現状調査について、プリコフスキー代表は「自分にとって重要な任務だ」と述べた。ナホトカ韓口工業団地の面積は320ヘクタール、韓国系の軽工業、食品加工、木材加工、家電製品組立など100社が参入する予定である。ナホト

カ自由経済特区行政委員会は、建設問題の処理にプリコフスキー代表が加われば、この事業が急速に進展するのではないかと期待している。

プリコフスキー代表によると、毎年2500万トンの貨物がナホトカ商業港を通過し、沿海地方の税収の3分の1がナホトカから納められている。しかし、同市は電力会社に多額の借金がある。現在の電気代の滞納額は1億1500万ルーブル、暖房代の滞納額は3億3000万ルーブルである。これに関して、電力会社への未払い金返済の目的で、1ヵ月半前に沿海地方に連邦地方交付金14億ルーブルが割り当てられていた。ところが、ナホトカが一銭も受け取っていないことを知り、プリコフスキー代表は驚きを隠せなかった。

さらに、ナホトカでプリコフスキー代表は、韓国を訪問する意向を述べた。近く、代表は駐韓大使と会談し、協力強化を目的とする訪問日程について話し合うことにしている。

## 中国

対ロシア木材製品貿易展開状況の  
報告 = 琿春経済合作区の駐口事務所が管  
理委員会主任に提出した報告書 =  
(株)ソイル工学国際事業部  
「琿春消息第2号」3月7日)

11月27日から12月15日まで、ロシア駐在の崔松海と琿春購物中心の総経理・馮徳軍、および2名のロシア合作グループ行4名は19日を費やし、「中ロ合作経営木材」プロジェクトを推し進めるため、ロシア・シベリア地区のイルクーツク州ウスティリムスク市とザルピノ港の実地調査を行った。調査状況の報告内容は以下のとおりである。

### 豊富な林業資源

ロシアのシベリアと極東地区の林業資源は極めて豊富で、シベリア鉄道に沿った300km余りの地域は全て森林である。樹木の種類の分布は次のとおりである。極東地区は主として広葉樹林、極東北部及びシベリア地区は主に針葉樹林である。バイカル湖中部から南部地区まではアカマツ、北緯55度以上の地区は主にクスノキと落葉松で、クスノキが65%、落葉松が15%を占めている。ウスティリムスク市はシベリアの奥地、バイカル湖の西北に位置し、琿春から3,820km離れている。9月下旬に雪が降り、12月初めの気温は零下45℃まで下がる。人口は13万人である。アンガラ水力発電所があり(我々が通った比較的大きな町には全て水力発電所があった)、工業用電力は0.03元/kwhである。この市は新しい街であり、建市20年、ほとんどのビルは最近20年来に建築されたものである。この市は街全体が森林に囲まれ、市内の空き地は全て原生林で、木材加工と製紙が主な産業である。我々をもてなしたのはイリムブラヴェスト会社である。彼らは中国と協力し、木材加工場を建設、木材と板材を総合的に利用して中国・日本に輸出すること、切れ端、製紙、あるいは顆粒状炭素を生産してインドに輸出することを切実に希望している。この会社は自社用の鉄道専用線路を持つ。会社の木材加工場を見学し、2揃いの鋸で1日15m<sup>3</sup>を加工、1つの鋸台の上に6つの鋸身があり、上下鋸で1本の原木を一度に加工していること、加工場の設備が老朽化していることがわかった。

ロシア側は中国と協力し、山林を買い取って自ら伐採するよう提言した。

ロシア側は交通の便が良くかつ質の良い産地を選択するため協力することを承諾した。

話し合いを通じて次のようになった。

協議が達成されればロシア側は毎月 1,000m<sup>3</sup> のクスノキ板材を提供する。規格は 6cm×18cm×410cm。ザルビノ港までの運賃は 14.1ドル/m<sup>3</sup> (国内運賃)。イルクーツク市は直径 24cm から 32cm、長さ 4m のアカマツを毎月 500m<sup>3</sup> 供給する。

#### 木材貿易プロジェクトに存在する 問題

ロシア側は基本的に中国の木材相場を熟知している。このため、双方の価格差は大きくなく利益率も高くはない。中国側はロシアから木材を購入する過程で、経営にひとつでも問題が生ずれば、徒労あるいは損失を招く。運賃には、木材が琿春国境に入るのを制限するキーポイント的要素がある。ロシアの鉄道輸送価格には 2 つの標準がある。即ち国内運賃と国際連続運輸価格である。

(例) ウスティリムスク市から琿春までの 3,830km で、国内運賃は 14 ドル/m<sup>3</sup>、国際連続運輸価格は 38.7 ドル/m<sup>3</sup> である。

ロシア税関は木材発送の国際国内運賃をウスリースク市駅に制限して設定している。ウスリースク駅までを国内運賃とし、その先の全行程を国際連絡運賃として決算する。綏芬河国境に入れることができる原木はいずれも、ロシアのある会社がウスリースク駅で受け渡し、国内運賃で計算し、その後融通を効かせて綏芬河までの車を頼み、この時に国際連続運輸運賃で計算するという手段を取る。距離が近く、大きな障害とはならないからである。

琿春国境としては、第一に十分に成熟した、綏芬河に対面したウスリースク市の中国人のように自ら経営し、信頼性のある、専門的な木材転送仲介サービス会社のないことが問題である(この点は大変重要である)。実力のある会社がマハリノ駅で貨物を受け取り、その後カムショーバヤ駅経由で琿春に入れるのが最も経済的である。第二は鉄道線路に沿って、琿春国境近郊のザルビノ、クラスキノに木材加工場を建設することである。そのうえで原木をロシア奥地から加工場に輸送し、4面の樹皮を除いて車に積み輸出し、大部分の路程を国内運賃で決算するのである。

木材貿易を制限するもうひとつの要素は決算方式である。決算方式の問題は中口双方の貿易パートナーが頭を痛める問題である。双方が相互に信頼できず、相手方が先に出荷し、あるいは代金決済することを求めるため、多くの貿易チャンスが頓挫している。木材貿易は数量が大きく、資金の需要量も大きいので、中国銀行は信用状を発行する決算方式を採用するであろう。あるいはロシアの一企業に為替手形の引き受けを依頼するのが比較的実用的である。

#### ザルビノ港から日本の諸港に向け た中継輸送貨物の問題

今年以来、私は幾度もザルビノ港に行き、日本からザルビノ港への船が週に 2 隻あることが分かった。これらの船は 300 から 3,000 トン級である。ロシア側の船舶代理店は、日本に向けて貨物を中継輸送する上述の船を中国側が利用すること、代理サービスを提供することに同意した。

## 列島環日本海

### 北海道

新千歳 ユジノ線  
夏2便、冬1便  
(北海道新聞1月25日)

新千歳 ユジノサハリンスク間の定期航空路線の開設を計画しているサハリン航空のスホレプリク社長は1月24日、同社を訪れた函館市の西尾企画部長らに対し、新千歳線は夏季に週往復2便、冬季同1便とし、現行の函館線は通年で同2便とする運航計画を明らかにした。

同社専務によると、新千歳線の開設時期は「5月末か6月初めとみるのが現実的」といい、料金は函館線の往復78,400円と同額になる見通しだ。同社は運航計画の詳細を詰め、近く日ロ両国の航空当局に申請する。一方、現行の函館線は冬季に週2便、繁忙期の夏季は増便して3便から4便飛んでおり、同社の計画通り通年で週2便の運航になれば実質的な減便となる。しかし、同線の存続を求める函館市としては、定期路線の基本枠である週2便は確保できた形だ。スホレプリク社長は「函館線はビジネス客が中心で、一般旅行客が少ないのが課題」と指摘。団体割引制度の導入を検討するとともに、道とサハリン州の観光発展に向けた協力強化を期待した。

中古漁船ロシアに輸出急増  
更新期で注文続々  
(北海道新聞1月25日)

北海道からロシア極東への中古漁船の輸出が急増している。函館税関などによると、1998年は2隻、99年が4隻だったが2000年は11月末で27隻を数え、全国73隻の3割強を占めた。これに中古の貨物船、冷蔵・冷凍船を加えると過去最高の46隻になった。

主に15～19ト程度の刺し網漁などに使う鉄船から繊維強化プラスチック(FRP)製で、いずれも造られてから10年以上たっており、中には20年を超えるものもある。このため1隻当たりの価格は最高でも450万円。複数の輸出業者の話では、買い手はほとんどがロシアの水産会社。購入の理由として、ロシア極東の個人企業にも沿岸漁業が認められ、政府の漁獲枠を取るために漁船を求めている。旧ソ時代から使っている漁船が老朽化し更新期になった。水産物輸出で外貨を得て、機械類、雑貨品などの輸入を増やそうとしているなど。このようなロシア側と、廃業などで宙に浮いた中古漁船を売りたい道内漁業者の意向が一致したとみられる。しかし、日本漁民がロシア200カイリから締め出される中で、漁船の輸出増が逆に、日本側を圧迫する懸念もある。

道ビジネスセンター  
サハリンでの入札情報提供  
(北海道新聞3月18日)

道内企業や団体でつくる北海道サハリンビジネス交流支援協会は、4月にもロシア・サハリン州ユジノサハリンスクに開設する「北海道ビジネスセンター」の業務内容を固めた。3月27日に説明会を札幌市内で開く。

同センターは、サハリン沖の石油・天然ガス資源開発事業「サハリンプロジェクト」への道内企業の参入拡大支援が目的。事務所は、道が今年1月に開設したサハリン事務所と同じビル内に入居。業務内容の柱になる入札情報は、同プロジェクトに関連して実施される食堂や倉庫、駐車場やトイレなどの設置事業に関連したもの。ロシア企業と合併すると参画に有利なため、ロシアの企業情報も提供。さらに会員企業の求めに応じた調査も



請け負う。同センターは、現地ビジネスに精通した日本人をセンター長とし、スタッフにロシア人2、3人を雇う。同プロジェクト関連事業の発注は、今夏ごろから本格化するとみられる。募集する一般会員は道内で活動する法人や団体対象で、年会費は1口10万円。

#### 青森県

ロシアでも預金業務  
送金受け取り便利に  
(北海道新聞1月30日)

みちのく銀行(本店・青森)は1月29日、今春をめどに邦銀で初めてロシア国内で個人向け預金サービスを始める方針を明らかにした。

ロシアでは、外資系銀行は現地法人に対する資本金の払い込みから2年後に個人向け預金業務が許可される。1999年2月に資本金が払い込まれ、同7月に営業を始めた同行全額出資の現地法人「みちのく銀行」(モスクワ)は今年2月にこの要件を満たすことになり、早ければ4月にも預金業務を始める見通しだ。モスクワには企業の駐在員や留学生など約1,000人の日本人が住むが、現地で営業する邦銀はみちのく銀行だけ。これまでは預金口座がない場合、日本からの送金を引き出すにはその都度パスポートなどで本人確認が必要で、治安が悪い中で多額の現金を持ち歩く危険性も指摘されていた。同行の現地法人は日本企業37社のほか、一部ロシア企業との間で送金・為替業務などを手がける。「ロシアの法整備が進めば、個人向けの住宅ローンなども始めたい」(国際部)としている。

#### 秋田県

ハバロフスク代表団  
経済交流の拡大を確認  
(秋田魁新報2月6日)

ヴィクトル・イシャーエフ知事らロシア・ハバロフスク地方の代表団7人は、2月5日、県庁で寺田知事と会談、貿易をはじめとする本県との経済交流を拡大していくことを確認した。

一行は政府、企業関係者で、7、8日に新潟市で開かれる「北東アジア経済会議2001 新潟」の出席に先立って2日に本県入りし、県内の精錬、木材、石材、港湾関係の企業を訪問した。イシャーエフ知事は昨年8月に寺田知事ら県訪問団が同地方を訪れて交わした趣意書を基に、経済交流を具体化させる考えを示した。一方、寺田知事は「本県ではハバロフスク地方から針葉樹を輸入しており、タングステンや銅の輸入も検討している。これから経済交流を進めるにはスムーズな情報交換が大事」と話した。ハバロフスク地方は鉱物や木材、石材などの天然資源が豊富。今後は互いの行政が後押しして経済交流の基盤確立を目指す。

吉林省から3社来県  
県内企業と商談進める  
(秋田魁新報2月17日)

食品分野を中心に中国・吉林省と経済交流を続けている県は2月16日、同省の企業3社を「吉林省食品産業交流団」として招き、秋田市のホテルで食品産業交流会を開いた。3社は、山菜やキノコなどの食品・繊維・建築資材・電気・機械製品などを扱う「吉林省順維対外経済貿易総公司」、鶏肉の加工品や大豆・サラダオイルなどを扱う「吉林徳大有限公司」、木材や木製品・割り箸などを扱う「吉林省三木木業進出口有限公司」。県内の企業や団体から合わせて約50人が参加、商談などを行った。

この日の交流会では、ジェット口秋田所長の挨拶に続き、3社がそれぞれ

プレゼンテーションを行い、県内企業と個別に商談を進めた。かゆ製品の製造を手掛ける「こまち食品工業」の社長は朝鮮人参の輸入について具体的な話を進め、「長く取り引きを続けられるようにしたい」と話していた。本県と吉林省との食品分野での交流は、12、13年度の2年間、日本貿易振興会（ジェトロ）のLL事業（ローカル・ツー・ローカル産業交流事業）に選ばれ、県がジェトロから助成金を受けている。交流団の招待も助成金による事業。

### 富山県

丹東（中国）で温泉経営“指南”  
視察団20人、事前研修  
（北日本新聞1月26日）

県ホテル旅館環境衛生同業組合は3月末にも、温泉地の技術指導を目的に、中国遼寧省の丹東市へ約20人の視察団を派遣する。

これは遼寧省旅遊局の応中元局長助理から2度にわたって協力要請を受けたのがきっかけで、現地での温泉経営に出資することも視野に入れている。同組合によると丹東市は日本人観光客を誘致するため、温泉を生かした観光地の整備を計画している。また、1月25日に富山市の県総合情報センターで開かれた研修会には、宇奈月温泉のホテルや旅館の経営者ら34人が参加。環日本海貿易交流センターのアドバイザーから、丹東市の概要や中国との経済交流の可能性などについて講演を聞いた。参加者からはパートナー探しの具体的な方法や、出資時の制約などについて質問が相次いだ。丹東市は省の南東に位置し、鴨緑江を挟む対岸が北朝鮮。三方を山に囲まれた自然豊かな観光都市で、省内で最も多い30ヵ所以上の温泉がある。

### 鳥取県

経済交流合意書を締結  
境港市が中国吉林省と  
（日本海新聞2月16日）

昨年11月の第7回環日本海地域首脳会議で合意された「米子宣言」に基づき、境港市の市長と中国吉林省開発区管理弁公室の戴錫堯主任が、夢みなとタワーで環日本海地域の文化、経済交流を深めるための合意書を交わした。

合意書は 境港市と開発区管理弁公室は経済交流を促進し、環日本海地域の発展に向けて努力する 境港市は経済協力の一環として今後2年間、毎年1週間、中国吉林省開発区の幹部職員を受け入れ、日本の経理管理システムなどを研修させる 経済協力を推進するため、境港FAZ事業の促進と吉林省開発区の発展について定期的に会談し、情報交換する との内容。今年から実施し、具体的な日程などは境港市通商課と吉林省開発区管理国際合作処が協議し決める。

米子 ソウル便開設申請  
4月2日から週3便  
（山陰中央新報3月9日）

国際航空定期路線米子 - ソウル便の開設で、韓国・アジアナ航空が3月8日、国土交通省に認可申請を提出した。これにより4月2日から週3便での運航が確実にになった。

運航は、月、水、金曜の週3便。金曜の便は米子空港に夕方到着して夜間駐機、米子発は土曜日午前になる予定。就航機はB737-400型機（140人乗り）を使用、ビジネス・エコノミーの2クラス。米子 - ソウ

ル便は、昨年末の日韓航空交渉に基づいて1月20日、韓国政府から同社に路線配分。その後、CIQ（税関・出入国管理・検疫）関係機関との調整を進めていたが、定員との兼ね合いで難航。鳥取県も幹部を派遣して関係機関に対応を要請するなどした結果、申請にこぎ着けた。

人材豊富・品質管理良い中国  
日中IT産業交流セミナー  
（日本海新聞3月11日）

日中IT産業交流セミナーが3月8日、鳥取市内で開かれ、ジェットロ鳥取貿易情報センターが昨年10月に中国吉林省に派遣したミッションの報告があった。

鳥取三洋電機技術・開発センター技術開発部長は、視察した中国について「労働力のレベルは日本と同等 人手による品質管理は機械以上 安価で高品質な部品入手が可能」と報告し、中国との交流が不可欠と強調した。リコー鳥取技術開発のセンター総括マネージャーは、「中国は人材が豊富」と報告し、これまで鳥取県が進めてきた交流にIT産業の分野も加えていく必要性を訴えた。また、吉林大学計算機学部と東北師範大学計算機学部の教授がそれぞれ、中国吉林省のIT産業やIT人材について講演した。

#### 鳥根県

採算ライン確保可能  
出雲 ソウル便誘致推進  
（山陰中央新報3月10日）

鳥根県議会の高速交通網整備促進調査特別委員会が3月9日開かれ、出雲 ソウル間の国際定期航空路について、県は採算に見合う利用確保に自信を見せ、赤字補てんの考えはないことを説明した。

開設が決まった米子便と競合するため、出雲 ソウル便の需要を危ぶむ質問には、年間17,000 - 18,000人（利用率70 - 75%）の利用が採算ラインと分析。現在、県から韓国への出国者が年間9,000人前後おり、加えてソウル空港を経由しての国際便利用客など、路線開設による需要の掘り起こしで「クリアできる」と強調した。また財政支援策に関しては運航経費の助成などにとどめる考えを示唆した。一方、出雲空港の整備問題では、専門家で作る検討委の報告を11月に受け、来年3月末までに県方針を決める考えも示した。

浜田港  
釜山から第1便入港  
（山陰中央新報3月18日）

浜田港と韓国釜山港を結ぶ国際定期コンテナ航路が3月17日、開設された。鳥根県内では初の国際定期航路。船は今後、釜山を拠点に週1回、浜田港に寄港する。

同航路は県や浜田市、浜田港振興会などのポートセールスで実現した。南星海運（ソウル）が釜山 下関 博多 浜田 釜山ルートで、積載能力296本（20フィート換算）の「コレックス・カンヤン号」（4,044ト）を運航。浜田へは毎週土曜日に寄港する。開設記念式典は、福井4号岸壁後背地で整備が進むコンテナターミナルで開かれ、関係者ら約200人が出席した。この日の第1便は揚げ荷と積み荷を合わせ45本（20フィート換算）。輸入貨物は中国と韓国、マレーシアからの水産加工品や石材、雑貨など。輸出貨物は韓国に向けた水産加工品と電子部品だった。浜田港は税関施設を持つ県内唯一の貿易港。今回、ハブ港との間に航路が開設されたことで、同港の物流拠点機能は飛躍的に向上することになる。山陰地方では、境港

## 山陰

環境保護事業を共同実施  
吉林省・松花湖の浄化支援  
(山陰中央新報 2月2日)

に韓国航路と中国航路が開設されている。

島根、鳥取両県が2月1日、中国・吉林省と「環境保護協力事業」の共同実施で合意したと発表した。事業は2001年度末までの2カ年。プロジェクトチームに島根県保健環境科学研究所と鳥取県衛生研究所の担当者が参加。「水質データの把握」「富栄養化メカニズムの解析調査」の技術指導などをする。

本年度は測定機材などを現地に搬入し、使い方などを説明。松花湖の解氷を待ち、4月以降に本格的な事業をスタートさせる。5、7、9の各月には両研究所の担当者が現地入りし、各1週間程度滞在し、共同で調査、研究活動に取り組み、来年3月に吉林省で報告会を開く。松花湖は吉林省の中央部に位置し、川をせき止めて整備されたダム湖。面積550平方<sup>キロ</sup>、長さ180<sup>キロ</sup>で、水深は最深部で80<sup>メートル</sup>を超える。発電や飲用水に利用されているものの、富栄養化が進み、水質の悪化が懸念されているという。

## セミナー報告

## 地域セミナー

「環日本海経済交流講演会」

月日：平成13年1月17日(水)

会場：シティ弘前ホテル(青森県)

主催：七里長浜港利用促進協議会

ERINA

1. 「環日本海の港湾の実情と  
今後の展望」  
(社)日本港湾協会理事長  
ERINA 顧問 栢原英郎氏



航空機の時代、自動車輸送の時代の中で、一般的に海上輸送は一時代前の輸送手段というイメージがあります。私が運輸省港湾局長時代にも、「日本に港湾は必要ない」という意見がありました。この逆風を取り除くため、2000人に会って理解してもらおうというキャンペーンを始めました。国会議員、マスコミの論説委員、出張先などで港湾の重要性を解きましたが、半年たっても流れが変わりません。その頃、竹村健一先生にお話する機会がありました。

日本の海外貿易量の99.8%は、相変わらず船で運ばれていること。製品貿易だけをとっても、海上輸送は98%を占めていること。貿易額でも80%を占めていること。これらの数字が0.2、2、20%がキーになっていること。コンテナの大型化に対応しなければいけないこと。-このことを竹村先生にテレビで取り上げていただきました。これを機に、風向きが変わりました。

## 日本海沿岸における港湾活動と北東アジア貿易

しかし、日本海側はもっと悲惨な状態です。沿岸地域の港湾シェア（1998年）は、1093港のうち、日本海側は143港。取扱量などのポイントは暫増していますが、岸壁などの繋留施設の状況はもっと悪く、コンテナを扱える岸壁数は全国139バースに対し日本海側は4バースにすぎません。

沿岸地域の港湾シェア

	1989年			1998年		
	全国	沿岸地域(%)		全国	沿岸地域(%)	
港湾数(港)	1,099	141	(12.8)	1,093	141	(12.9)
取扱貨物量(千トン)	3,166	96	(3.0)	3,165	120	(3.8)
外  貿	951	29	(3.0)	1,063	39	(3.7)
内  貿	2,215	67	(3.0)	2,101	81	(3.9)
コンテナ岸壁数(バース)	97	2	(2.1)	139	4	(2.9)

注/資料1.港湾数:89年は90年8月1日、98年は4月1日の状況。

2.コンテナ岸壁:89年は「港湾要覧」による90年3月末、98年は「数字で見る港湾'98」による98年6月末の状況。

3.沿岸地方は七里長浜港から島根県の港湾まで。

対北東アジア貿易は増えていますが、沿岸地域が扱うシェアは逆に半減している現状にあります。太平洋側の積み出しが多く、日本海側が使われていません。日本海側地域の経済活動や人口割合が、人口で1300万人（約10%）、県民所得で40兆円（約9%）あるにもかかわらずです。将来の可能性があるとはいえますが、放置しておいて増えることはありません。

北東アジア貿易と沿岸地域

	1976年	1989年	1996年
a.全地域(千トン)	752	950	1,091
b.対北東アジア	49	89	116
(b/a)	6.5%	9.4%	10.6%
c.うち沿岸地域	6.9	7.7	8.2
(c/b)	14.1%	8.6%	7.0%

注1.貿易量は港湾取扱量で示す。

注2.北東アジアはロシア、中国、韓国、朝鮮民主主義人民共和国を指す。

注3.沿岸地方とは、秋田県～島根県の港湾を示す。

資料 港湾統計

## 対岸諸国の港湾状況

対岸の港湾状況、特にロシア港湾は取扱能力4,180万トンに対し、実績は2,810万トン（98年）で、余裕を残しています。

## 海上輸送路としての日本海

運輸省では、97年のナホトカ号事故を契機に、日本海における船舶の活動数を調査しました。沿岸輸送を除き1日200近い航海が行われてい

ます。

日本海における船種別・船型別航海数

	貨物船	タンカー	旅客船	その他	合計	船舶数 (参考:隻)
500～GT	1,661	537		203	2,401	200
1,000～	15,082	3,431	4	1,043	19,560	974
3,000～	25,337	2,769	379	417	28,902	2,112
10,000～	13,095	2,344	145	74	15,658	2,506
30,000～	6,979	1,128	11	2	8,120	1,451
100,000GT以上	149	465			614	143
不明					38	1
合計	62,303	10,674	539	1,739	75,293	7,387

資料 LMIS 社「動静データ」「船舶データ」「港データ」をベースに運輸省で推計。

注1.調査対象期間 :1996年1月1日～12月31日

注2.調査対象船 :500GT以上の外航船

注3.タンカーには液化ガスタンカーを、旅客船にはカーフェリーを含む。

#### 近隣諸国との連携の深まり

日本人の食生活は、カロリーベースで約6割が海外に依存しています。海上輸送抜きに私たちの生活は考えられず、経済のボーダーレス化は日常のレベルにまで進んでいます。

遠距離・大ロット輸送の時代は、近距離・小ロット輸送に対応する時代へと変化し、大港湾中心の港湾活動も、地域経済圏ごとに効率的な国際輸送ができる港が必要になってきます。

アジア関連のコンテナの荷動きに占める域内流動の増加

	1985年		1997年	
ASIA N.AMERICA	235	(33%)	440	(21%)
N.AMERICA ASIA	160	(22%)	340	(16%)
ASIA EUROPE	95	(13%)	310	(14%)
EUROPE ASIA	70	(10%)	250	(12%)
INTER ASIA	155	(22%)	780	(37%)
SUM	715	(100%)	2,120	(100%)

注1.85年は日本興業銀行、97年は商船三井の推計による。

注2.97年は7月までの実績による推計値。

単位 :万 TEU

#### 港湾活動活発化への課題

国内での努力として、港湾機能の充実と太平洋岸との陸上輸送網の整備、沿岸諸港の国内外へのポートセールス(貨物、客船誘致と観光PR、イベントスペースなどの活用を含め)。

近隣諸国への期待として、SLB、CLBの利用の活発化、近隣諸国内の貿易輸送ルート効率化。

#### 今後の展望

七里長浜港の展望として、まず、国内輸送の支援港としての位置づけがあげられます。国内輸送の42%は海上・沿岸輸送が担っており、フェリ

ーを入れると45%になります。日本海側は東西を結ぶ距離が短く、夏季おだやかで欠航率が少ない。このことは、青森と関西を結ぶ重要な要素です。

次に、対岸貿易の進展。そして、日本海クルーズが期待されます。クルージングというのは、期待される一方で、「船酔いがいや」という人も多い。けれども、日本海は実際、静かです。日本海の広さは、地中海の3分の1。対岸まで約20時間。観光資源もあります。対岸諸国のホテル事情も考えると、船をベースキャンプとした観光に適しています。

## 2. 「北東アジアの経済状況と今後の展望」

ERINA 所長 / 日商岩井(株) 顧問  
吉田 進

昨年6月、朝鮮半島で南北首脳会談が行われて以来、世界情勢は大きな変化を遂げています。ERINAのホームページが、シンクタンクの中で高い人気を持っているのも、北東アジアに対する関心が高まっていることを物語っているのでしょう。朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)と各国の関係改善が進む中で、一般的には今後、冷戦構造がなくなり、経済援助が進み、この地域が発展していくことは間違いないと思います。

### ロシアの状況



昨年5月のプーチン大統領就任以来、ロシアは大きな変化を遂げてきました。政治的に安定し、7管区を設置、上院を改革し国家評議会を設立しました。経済も順調で、昨年末でGDP7%増、鉱工業生産高9.5%増を記録しました。98年のルーブル切り下げにより、食品・繊維製品を中心に、国産品利用に切り替わりました。同時に輸出が伸び、昨年末の貿易黒字も600億ドルを記録しました。経済が悪循環から好循環に変わったと思います。対口投資額は総額170.2億ドルで、日本の対中投資額だけで470億ドルという数字と比べても、非常に少ない額です。日本の対口投資額は、ロシアの統計によれば1.52億ドルですが、サハリン大陸棚に対する日本の投資もすべてアメリカの投資に算入されており、実際は6~7億ドルに上ると思います。対口貿易・投資額が少ないのは、平和条約未締結、領土問題が大きな原因でしょう。

### 中国の状況

中国の最大の課題はWTO加入問題です。保険や通信など、投資を制限している分野が開放されると、各国の中国への参入が促進されます。経済はおおむね好調と言えますが、少し息切れも感じられ、そこに打ち出されたのが西部大開発構想です。西部(9省1直轄市)は国土面積の56%、人口の23%、GDPの15%を占めており、最近にはさらに2省が加わりました。台湾問題では最近、小三通(三通:中台間の直接通航、通商、通信)が実施されました(12月13日の台湾の閣議で通過、馬祖島~福州、金門島~アモイの交流)。朱鎔基総理の訪日(10月12-17日)では、海洋調査船の動き、日中関係の現状認識、高速鉄道、ODAの必要性(特別借款172億米ドル)、歴史認識の問題など活発に話し合われました。今年予定されている東北経済連合会の訪中ミッションも期待されます。

### 北朝鮮の状況

北朝鮮については、南北国防大臣間の会議が開かれたこと、南北鉄道の開通が前進したことが重要です。南北鉄道には地雷が20万個あるといわ

れ、その除去に時間がかかるそうですが、まず南北鉄道から開発を始めようとする具体的な動きは歓迎されます。朝鮮労働党機関紙、労働新聞など3紙は共同社説「古い概念からの脱却」を掲載し、朝鮮中央放送は1月11日、「時代は変わった。すべてを新しく思索し、新しく実践しなければならない。これまでの土台での従来の方法ではなく、新たな時代の要求にあわせてたえず一新させるべきだ」と労働新聞の「政論」を紹介しました。こうした情勢下、金正日の上海訪問が実現しました。中国の開放政策を北朝鮮にどういう形で取り入れていくかが最大の課題だと思います。

#### モンゴルの状況

モンゴルは、国民大会議の総選挙（7月2日）の結果、人民革命党が76席中72席を確保しました。完全自由化だけではまともにくく、多少の統制も必要かと考えられます。エンフバヤル首相は、初外遊を日本にしたい、と大きな期待を日本に寄せています。

#### 北東アジア経済圏の課題

まず、何と云っても北朝鮮との国交樹立にあります。国交回復ではヨーロッパが先行し、日本は最後になりそうな状況にありますが、歴史の流れとしていつか決着しなければなりません。

第2に、開発資金の確保があります。北東アジア開発銀行、北東アジア開発基金、アジア開発銀行の資金活用などの構想がありますが、日本としては北朝鮮との関係などがあり、資金を出しにくい状況にあります。北朝鮮との関係改善が日本の資金拠出の環境を変え、地域開発も進んでくると思います。

第3に、輸送関係のハード、ソフトの協力強化。

第4は、エネルギー資源の問題です。日本は東南アジアを中心にLNGを輸入していますが、中国、韓国などの需要増に伴う価格の上昇が今後予測され、エネルギーの安全保障の観点から、イルクーツクなどの天然ガス開発とパイプライン建設が注目されます。

第5に、新日本製鉄 - 浦項総合製鉄 - 上海宝山製鉄の連合への動きがあります。ECの始まりは欧州の石炭共同体であり、これと同様の動きとして注目されます。

最後に、ASEAN プラス日中韓の13カ国により、アジアにおける通商協力体制の強化が合意されました。北東アジアと東南アジアを結ぶ自由貿易圏が提案され、作業部会が立ち上がりました。アジア経済が世界経済の牽引車として期待される状況の中で、注目すべき動きであろうと思います。



## 平成12年度 第7回賛助会セミナー

「ユーラシアにおける物流事情」  
 月日：平成13年2月15日（木）  
 会場：新潟グランドホテル  
 講師：(株)アイティエスジャパン  
 代表取締役 齋藤修司氏



当社は CIS 専門のフレートフォワードラーとして 1990 年、設立しました。混沌とした物流事情の中、自分たちなりにネットワークを立ち上げてきましたが、98 年のロシア商業銀行の崩壊以降、輸出貿易額が激減しているのが実情です。

現在、ユーラシアの鉄道輸送には 2 つのラインがあります。SLB と CLB です。最近ヨーロッパエリアにおいては、船でフィンランドに持っていく、トラックでモスクワへ行くルートや、トルクメニスタンやアゼルバイジャン、イランルートやトルコルートもあります。

SLB は私どもの主力商品ですが、貨物の輸出が少なく、苦勞しています。理由の一つが、貿易決済の問題です。ロシアでは 90 日決済のルールがあり、輸出入とも、支払と通関が 90 日以内でなくてはなりません。注文してから 2~3 ヶ月かかる日本のメーカー品などは、事実上輸出できません。ロシアからの輸出も同様で、90 日以内に入金できないと 100% のペナルティが課せられます。中央アジアも、無償援助や円借款などのファイナンスが付いたものしか動いていないのが現状です。SLB で使用しているコンテナ船「プリモリア」は 430TEU 積みで月 3 往復していますが、昨年 9-10 月実績では輸出 200、輸入 300、12 月は輸出 190、輸入 250。98 年以前は、私ども 1 社だけでも月間 400~500 行っていました。

## SLB のクオリティ

SLB のクオリティは、コンテナワゴンの老朽化、廃車化など、落ちています。しかし鉄道省のコンテナ (RZDU) を利用した一貫輸送は、メリットです。船会社 FESCO のコンテナ (MMMU) は港止まり、CLB はコンテナがなく、荷主コンテナ (SOC) またはリースコンテナになります。輸送クオリティで重要なのはトレースです。貨物の位置をトレースする能力もロシアは優れています。中国内ではトレースがききません。ただしブロックトレインで運ばれ、編成替えがないので、待てば必ずつくことは確かです。よく貨物の紛失の話が聞かれますが、私自身は、貨物がなくなったことはありません。駅についた後の事故などであり、輸送中の安全性は西側諸国よりも高いと思います。ロシアでは航空貨物の事故率もきわめて低い数字です。

80 年代、SLB はヨーロッパ向けの輸送で脚光を浴びました。しかし海上で大型コンテナ船が利用されるようになって運賃が下がり、SLB 料金の競争力が相対的に下がりました。日本の生産拠点が東南アジアに移り、日本に物がなくなったこともあります。最近ではフィンランド向けの SLB を推進しており、月平均、40 フィートで 30 本程度の量があります。利点は、輸送期間が短いこと。海上で 32~35 日に対し、SLB は 20~25 日です。運賃も競争力があります。

その他、東欧や西歐向けの SLB も営業しており、具体的にトライアルも始まっています。価格競争力という点では、ロシア鉄道省は 9,000~10,000km の間を 670 ドルで走らせていますが、ドイツ鉄道やポーランド鉄道の運賃が高く、結局、競争力を保てません。しかし、やっている

うちに下がることを期待しています。

#### ロシアの輸入関税

現在、日本のメーカーはヨーロッパ（フィンランドなど）の物流拠点での倉庫渡しを中心にしています。90日決済が第1の理由で、ストックが必要なこと。第2に関税率（プラスVAT：付加価値税）が高く、トラック輸送による工夫で税の圧縮を図っています。昨年の関税率の改正により、原材料は上がっていますが、完成品の税率は下がり、税の幅が薄くなりました。税を平等にして、払いやすくしようとするものです。これまでは通関に裏金が動いていたのも事実で、モスクワのバイヤーが豊かになり、新興財閥ができる - そんな仕組みとプーチン政権は戦っています。

昨年12月以来、モスクワのバイヤーが買い控え、フィンランドの倉庫が貨物で満杯状態になる事態が生じました。モスクワの税関は東西南北に分かれています。各税関長が一斉に入れ替わり、徴税の徹底化が図られ、トラックターミナルが検査のため7日間にもわたる渋滞に陥っています。ヨーロッパのトラック協会などからクレームが来ていますが、税の平等化への勝負どころと言えましょう。

欧米の大手企業（ヒューレットパカード、IBM、ミシュラン、ロレアル、ユニリーバ、ジーマックスなど）はこうしたことを見越し、昨年来、100%現地法人をモスクワに設立し、直接輸入してディーラーに販売する方式で動いています。こうした中、日本企業は様子眺めの状態です。極東でのビジネスも、現状では難しいでしょう。何と言っても日本では、貿易保険が付かないのがネックです。

#### 中央アジア・中国の状況

中央アジアは朝鮮族が多く、韓国系物流会社の倉庫を使うとVATは半分になるという特例ができて韓国製品が圧倒し、日本の電気メーカーが撤退を余儀なくされたという例があります。今では、日本の消費財はドバイ経由の運び屋ルートや、モスクワからのルートになっていると思います。中古車も見かけますが、輸送会社経由はありません。

中国内陸では、カザフスタン向けのCLB事務所としてウルムチに当社の事務所を設置しました。ここにはサッポロビールのホップ農場があります。中国では輸出用と国内用コンテナが別で、空コンテナをアルマトイ（カザフ）からウルムチまで運んできます。ドイツのホップ農場もあり、かつて中国東海岸～ポストチヌイ～ドイツと遠回りしていたものを、ドルジバ（カザフ）～ロシア～ポーランド～ドイツルートの鉄道32日間で受注しました。中国の内陸運賃は元で精算する関係から、内陸のデリバリーに携わることはありません。

#### 極東その他の状況

税関は連邦政府が管轄しており、極東などでよく耳にする「州政府の約束」はまさに口約束でしかありません。ロシアはモスクワにお金と本社機能が集中しており、地方には回りません。

ロシア人は理数系を中心に頭のいい国民です。商売も上手い。輸送会社でもクオリティの高い会社があり、私どももパートナーシップ、ネットワークを結ぶ方向で進んでいます。最近モスクワなどでは、ロシア内での決

済を好む企業が増え、体力がついてきていることを感じますが、その分、地方の企業は悲惨です。しかし、たくましく生きているのは確かで、いい意味でも悪い意味でも生活の知恵が発達しています。観光も盛ん。教育にも熱心です。

韓国はロシアに積極的です。釜山 - ポストーチヌイの船は1,140TEU積みのウイークリーサービスです。商習慣が難しく、私どもではパートナーシップを結ぶまでには至っていませんが、LG や三星の電化製品など消費財の輸出入が大量にあります。中央アジアは完全に韓国マーケットで、ウズベキスタンは「大宇スタン」といわれたほどです。注目すべきは南北朝鮮を結ぶ京義鉄道で、ロシア鉄道省もソウルに事務所を置くことにしました。工事は年内に終わるということで、地雷の処理と料金体系の整備が課題です。中国鉄道省もロシア鉄道省も頻りにソウルに行き、商圏の確保を狙っています。CISのローカル航空各社もソウルに乗り入れています。

日本は目前の大きなチャンスを逃し、取り返しがつかない状況にきていると思います。例えば、日本がソ連時代に導入した設備機械のリファインはどうなるのか。ネスレは、ロシアのチョコレート工場を次々に買収しています。カナダ・マクドナルドは当初、ループルを貯めて不動産を買い、モスクワに数え切れないほど店舗を構え、いまや自由貿易により海外送金も可能になっています。アメリカは、ロシア系アメリカ人が活躍しています。SLB を本当に真剣に考えているのは私だけ、そんな自負を持って頑張りたいと思います。

## 編集後記

3月6日、東京で「繋がる - 日本海」シリーズのシンポジウムに参加しました。「繋がる - 日本海」は、表参道・新潟館ネスパスの特別企画。空白の海から協調の海へ - をコンセプトに、約1ヶ月間、レクチャーシリーズとシンポジウムが展開されました。ERINAの活動内容を交え、「繋げる」難しさと「繋がる」意義を報告してきました。新潟県では昨年、「越後妻有アートトリエンナーレ」と銘うち、世界のアートと住民のまちおこしが一体となった大地の芸術祭を開催。将来、このアートトリエンナーレにおいて、対岸諸国の青少年による協働プロジェクトを実現することを視野に入れて、「繋がる - 日本海」シリーズは企画されたそうです。山間地域・妻有からの新しい動きです。

## ERINA BUSINESS NEWS Vol.24

2001年3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  
 日本生命証谷小路ビル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)

禁無断転載