

ロシア経済の付加価値増大と経済技術交流への期待

- ハバロフスク・モスクワ訪問記 -

ERINA経済交流部部長代理 佐藤 尚

ハバロフスク、モスクワを7月下旬訪問した。ハバロフスクでの訪問目的は「平成13年度新潟市ロシア極東経済交流団」への参加と「ハバロフスク木材加工関連センター」設立に関し、ハバロフスクの関係機関と今後の計画の進め方について話し合うためであった。モスクワには、シベリア鉄道運行開始100周年及びモスクワ・サンクトペテルブルグ鉄道開通150周年記念会議に参加するため訪問した。

1. ハバロフスク

平成13年度新潟市ロシア極東経済交流団

この交流団は、1991年締結のウラジオストク市と新潟市の姉妹都市関係10周年を記念して新潟市が派遣した使節団である。ハバロフスクは特に記念年ではないが、姉妹都市のよしみもあって訪問した。団構成は新潟市、新潟県の関係者及び新潟市を中心とした企業家の方々であった。7月24日にはソコロフ・ハバロフスク市長を表敬訪問した。市長からは、新潟市から寄贈された中古道路舗装機器に対して感謝の意が表された。当地では日本のあらゆる分野の中古機械に対する需要が多い様に思われた。

24日午後には使節団参加企業の手配により、石材及び木工加工工場を視察した。石材については、建物の内装、床に使用することも考えられるが、日本の建物の特性にはマッチしない印象を得た。木工製品については、集成材をドイツ製の機械でつくり、これをドアや窓枠に加工していた。アルミサッシ等、金属材料では結露が発生するが、木工製品では結露の問題が発生しないとのことであった。こちらはデザイン、価格等の折り合いがつくようであれば、

日本との取引も可能ではないかと思う。この後、同社の福利厚生施設である、韓国の技術導入で建設したアイスホッケーリンクおよび幹部用輸入住宅（カナダ製）村を視察した。両者とも立派な施設で、会社の業績の良さを感じた。

ハバロフスク・グラヴレス（ハバロフスク林業管理局）との面談

新潟市にある中古木材加工機械のロシア向け輸出関連会社より提案のあった「木工機械研磨センター」構想について、ハバロフスク（極東ロシア）側の意見を聴取した。

旧ソ連時代を含め、ロシアからは原木が輸出されてきた。しかし原木は市場の価格変動を受けやすく、安定した収益を上げることが困難である。そこでロシア側は、一次加工を施し、価格変動の影響を受けにくい製品の輸出への転換を目指している。その結果として、木材加工機械を輸入するようになってきた。しかし、木工機械の心臓部である、刃（鋸、鉋等）部分のメンテナンス技術が不十分で、研磨すれば再使用可能な刃を新品に替えて使用するなど無駄が多い。また、刃の取り付けが精緻に行われないと、加工製品の仕上がり状態が悪化し、日本市場向けには適さなくなる。

資金力のないロシアの木材加工中小企業が独自で刃物研磨部門を自社内に有することは難しく、新品の刃を常時、多量の在庫として有することが当たり前となっている。このような状況を改善するために、日本の支援で、中立的な研磨センターを設立してはどうかというのが提案の内容であった。



ハバロフスク市長との面談



木工工場の製品

対口支援を実施している日本の外務省、経済産業省に事前に打診したが、実現は難しいとの返答を得た。外務省としては、これは経済産業省の守備範囲とのことであった。経済産業省の意見では、ウラジオストクに同様のセンターを設立したが運営上問題があり、効果が上がらず、既存施設の見直し後でないと新規事業への取り組みは難しいとの返答を得た。

ロシア側に日本側が考えるような研磨施設に対するニーズがあるのか確認した。先方としては提案に賛成とのことであった。しかし、話はこれでは終わらず、より広範に木工機械パーツセンター及び木工機械メンテナンス技術研修もできるような施設にしてはとの逆提案にまで拡大した。同局はロシア天然資源省森林資源復興・活用部局のハバロフスク支局であると同時に、東シベリア、極東の木材加工業者からなる極東木材加工連合のオーガナイザーでもあり、連合会の事務局も務めている。この連合会名で日本政府に働き掛けが可能との返事があった。数年前、日系商社数社に同様のプロジェクトを提案し、一部は実施計画書まで作成したが、実現に至らなかったとのことであった。そのため、今回は時間がかかっても何とか実現を目指したい、とのロシア側の強い希望を感じた。



木工工場の作業風景

ハバロフスク日本センターとの面談

ハバロフスク・グラブレスとの面談直後に、ハバロフスク日本センターを訪問した。所長は前職が商社勤務で、ロシア極東での木材ビジネスにも精通している方であった。ロシア極東における木材加工産業の重要性に対する認識から、「ハバロフスク木材加工関連センター」設立については賛同の意を表している。日本センターでは今秋にも木材加工関連の講座を立ち上げることで計画を進めており、これも加工関連センター設立を後押しするのではと説明があった。

しかし、現状では日本の中央官庁からの支援が難しく、北海道、秋田、新潟、鳥取等、各地方自治体が単独でロシ

ア極東との木材関連の交流を実施しているが、これをエリナノの努力により結束させ、より効率的な支援を目指す様要望があった。いずれにせよ短期では解決できないが、長期的な視野を持って協力し合う事を確認した。



ハバロフスク日本センター
(右：前田所長)

2. モスクワ

モスクワの訪問目的はシベリア鉄道運行開始100周年及びモスクワ・サンクトペテルブルグ鉄道開通150周年記念会議参加であった。直前まで会場変更、発言者の変更等、極めてロシアの様相を呈した会議ではあったが、海外からは東欧、中欧の鉄道関係者600名、ロシア国内からも同じく鉄道関係者数千人が参加した大規模イベントであった。欧州以外の参加は日本、中国、韓国、北朝鮮からであり、日本からは小生、シベリア鉄道国際化整備推進機構発足準備委員会の委員長山口英一氏、(株)日新の社長一行の3グループが参加した。そのほか、駐モスクワの日本大使館、商社からの参加が確認された。

全体会議には中国鉄道省次官、韓国鉄道庁次官、北朝鮮鉄道大臣が参加した。また、欧州運輸大臣会議総書記も参加した。当初、全体会議が初日の7月27日(金)、部会が28日(土)に予定されていたが、開催間際に全体会議と部会の日程が逆転し、帰国便の関係で主要国の賓客が演説をする全体会議に最後まで参加できなかった。全体会議については最後まで参加できなかったことと、内容は祝辞に終始したため概要のみ報告し、詳細は前日の部会についてのみ報告する。

全体会議にはプーチン大統領、ルシコフ・モスクワ市長の参加も期待されたが、それぞれ祝辞の代読に終わった。全体会議の中でひとつ気づいた点があった。それは前鉄道大臣ファデーエフ氏のコメントである。ロシア鉄道の民営・分割に反対する意見であり、会場を埋めた数千のロシア鉄道関係者の熱い賛同の拍手に迎えられていた。SLBの実務に従事した経験から、筆者も同意見である。もし分割民営化が実施されれば、人口稠密な欧州ロシア部は何とか

採算をあげることができ、独立してやっていけるであろう。問題はそれ以外の地域であり、各地域の鉄道会社は原材料の輸送、通過列車への運行サービス提供収益だけではとても黒字を出す事は不可能と想像される。さらに現在は統一された一括管理で鉄道が運行されているが、民営化の暁には、一元管理システムが崩壊し、複数鉄道管区に跨る列車の運行に支障が生じ、最悪の場合、大事故の発生も危惧される。

ソ連崩壊直後のSLBは中央管理が行き届かなくなり、一部の関係鉄道管区は独自のサービスフィー徴収を企み、ひどい場合には、列車を止めるといった暴挙にも及んだ。分割民営化が行われれば、自らの鉄道管区に高収入をもたらす列車のみ優遇され、それ以外はいい加減な対応をすることが想像される。ロシア鉄道の競争者は現実的に存在しないし、鉄道を市場経済的な側面から論じるのは間違いである。鉄道はロシア国民の誇りであり、広大なロシア全土を統合する国民の公共財産でもある。ロシア全土に高速道路網が張り巡らされ、過酷な気象条件下でも安全運行が確保される、あるいはそれを凌駕する何か素晴らしい未知の高速大量輸送体系が確立されれば別であるが、そうでなければ、筆者は、断固民営化には反対である。

部会は、4部会が同時進行で行われた。各部会の表題は第1部会が世界経済のグローバル化と輸送回廊の役割、第2部会は鉄道輸送効率の向上・技術的側面から見た発展の可能性（連結器機、運行技術、電子設備、自動化）、第3部会は鉄道輸送におけるIT化、第4部会は現今条件下における鉄道機能の経済的、法的、社会的側面であった。本稿では、筆者が参加した第1部会について報告する。

第1部会は、7月27日（金）10時～17時（途中1時間の昼食休憩あり）開催で、会場は国際貿易センターコングレスセンター、議長は鉄道省ツェリコ第一次官であった。

同部会の参加者は約400名であり、20名前後の発表者があり、一人約10分から15分の持ち時間での発表であった。使用言語はロシア語及び英語で、筆者の発表は第5番目であった。筆者はロシア語にて発表した。発言内容の中でいくつか気がついた点を箇条書きにする。残念ながら、中国、韓国、北朝鮮からの発表はなかった。

ドイツからの参加者は旧東欧・ヨーロッパロシアを高速鉄道（ICE）で結ぶ計画を披瀝していた。中国への高速鉄道売り込みにも熱心で、日本の新幹線を出しぬいたICEについては「いつぞやの大事故の教訓はいかされているのでしょうか！」と悪態をつきたくもなったが、現実問題として軌道幅を標準軌に統一するという意見には承服しかねた。日本の新幹線の様に、

在来線からは独立したクローズドの鉄道を構築する提案であり、ヨーロッパロシア部の鉄道高速乗客輸送がドイツに牛耳られることを意味する。これはまた、ロシアのEUに対するスタンスとも関係する様に思われた。

ポーランド、ハンガリー、チェコからの発言者はそれぞれ、ロシア、欧州を結ぶ通過点としてのメリットを披瀝し、さながら日本海側地方港のPR合戦を想起させた。旧東欧諸国は、西欧から自国内への生産拠点移転をも目論んでおり、SLBの通過地としての主導権を得ることが、前述の西欧からの投資誘致に有利になると考えていることが察せられた。

ロシア外務省は南北ルートの話に終始した。これはカスピ海西岸鉄道の整備を通し、イランまでの鉄道ルート整備を目論むもので、ロシアの石油確保戦略の一環と見受けられた。さらに中央アジア諸国鉄道との連携強化が唱えられたがこれも資源確保を見越しての事と思われる。祝辞以外にSLB等の言及はなかった。カザフスタン鉄道次官は、CLBがSLBと競合関係にあることを指摘し、競争原理の導入によりSLBもサービス内容を高める事ができる旨コメントしていた。しかし真意はCLBの隆盛がカザフスタン鉄道扱貨物増大に繋がるため、CLBの応援と見受けられた。

若手社長が率いるフォワーダー業者も数社発言していたが、顧客の意向の実現こそがサービス産業として輸送業者の発展の正道であるとのコメントがあり、このような気質の経営者が増加すれば、ロシア経済は好転して行くと思われた。ソ連崩壊から早10年、彼らが実社会に出た時にはすでに社会主義体制はなく、手探りで市場経済の中を生きてきた。このような若手経営者がロシア社会の中核になるとき、ロシア経済は活性化すると確信した。

夢物語に近い演説もあった。

東シベリア鉄道管区管区次長からは、鉄道が敷設されていない東シベリア北極海沿岸地域に鉄道を延伸すること、ベーリング海峡にトンネルを掘ることによりすべての大陸が鉄道で結ばれる旨の発言があった。しかし人跡未踏、冬は鋼鉄、夏は泥炭地のような大地に地下資源運搬用の数千キロの鉄道網（説明映像には、広大なシベリア北東部の鉄道空白地が格子縞に色分けされていた）を構築しても、鉄道の維持管理費で極めて割高な原材料になることは目に見えている。議長団もあらぬ方向を見ていた様に記憶している。いずれに

せよ、報告の中で資金の問題はまったく触れられなかった。

サハリンと北海道を結ぶアイデアも発表された。シベリア鉄道国際化整備推進機構発足準備委員会の委員長山口英一氏の発言である。サハリンと北海道の間に海底トンネルを掘ろうというものであるが、感想としては問題点が3つある。

総額2兆円とも3兆円とも目される計画に誰が資金提供するのか？（ロシア側は日本からと確信の様子）

青函トンネルの維持に毎年数十億円がつか込まれ、これがJR北海道の経営を圧迫している。このトンネルを凌駕する海底トンネルの莫大な維持費を

誰が負担するのか？

ユーロトンネルでさえ、200年以上の論議の上でやっと建設された。ロシアと陸続きになることが安全保障上、どのような状況をもたらすのか熟慮しなくてはならない。

筆者の発言は朝鮮半島横断鉄道とシベリア鉄道の連携にかかわるものであり、現実にはビジネスを考える人からは非現実的との意見をいただいている。本年中に、筆者発言のもう一方の当事国、北朝鮮を訪問する予定であるので、この問題に関する北朝鮮側の意見(勿論公式発言であろうが)を聞いた後、別の場所でご報告できればと考えている。



会議場入口



会議場内