

ISSN 1343-4225

# ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

## ERINA REPORT 53

理事長就任に際して 吉田進

キーパーソンインタビュー

「中国における自動車産業の動向」

日中投資促進機構 事務局長 嶋原信治氏に聞く

Sino-Russian Partnership since 9/11: Challenges and Prospects Elizabeth Wishnick

9・11後の中ロ協力関係 - 課題と展望 - エリザベス・ウィシュニック

Russian Energy Strategy 2020: Balancing Europe with the Asia-Pacific Region

Vladimir I. Ivanov

北東アジア国際フェリー輸送の現状と課題 三橋郁雄 川村和美

朝鮮民主主義人民共和国の対外経済関係法の現状(6) 三村光弘

2003  
AUGUST  
vol. 53

## 目 次

理事長就任に際して（日） ERINA理事長・所長	吉田進 ..... 1
キーパーソンインタビュー（日） 「中国における自動車産業の動向」 日中投資促進機構 事務局長 嶋原信治氏に聞く ..... 2	2
Sino-Russian Partnership since 9/11: Challenges and Prospects（英／日） 9・11後の中口協力関係 - 課題と展望 - Elizabeth Wishnick, Associate, Weatherhead East Asian Institute, Columbia University, and Visiting Scholar, Graduate Faculty of Political Science, New School University ..... 6 コロンビア大学ウェザーヘッド東アジア研究所研究員 / ニュースクール大学 政治学大学院客員教授      エリザベス・ウィシュニック	6
Russian Energy Strategy 2020: Balancing Europe with the Asia-Pacific Region（英／日抄） ロシアの2020年までのエネルギー戦略 - ヨーロッパとアジア太平洋のバランスを目指す（抄訳） Vladimir I. Ivanov, Director, Research Division, ERINA ..... 13 ERINA調査研究部長      ウラジーミル・イワノフ	13
北東アジア国際フェリー輸送の現状と課題（日／英抄） The Northeast Asian International Ferry Project（Summary） ERINA特別研究員      三橋郁雄 ..... 21 ERINA調査研究部研究員      川村和美 Ikuo Mitsuhashi, Senior Fellow, ERINA Kazumi Kawamura, Researcher, Research Division, ERINA	21
朝鮮民主主義人民共和国の対外経済関係法の現状（6）（日／英抄） Recent Amendments to Foreign Investment Related Laws in the DPRK（6）（Summary） ERINA調査研究部研究員      三村光弘 ..... 32 Mitsuhiro Mimura, Researcher, Research Division, ERINA	32
会議・視察報告 ハバロフスクにおける日ロ協力（日） ERINA理事長・所長      吉田進 ..... 68 ロシア極東へ浸透する日本の影響（日） ERINA理事長・所長      吉田進 ..... 72	68 72
北東アジア動向分析 ..... 74	74
Book Review ..... 79	79
Sunset Notes ..... 80	80
研究所だより ..... 81	81

## 理事長就任に際して

ERINA理事長・所長 吉田進



ERINAは設立10周年を迎えるが、この重要な時期に理事長を引き受けたことに大きな責任を感じる。就任に際し、今日までERINAを指導されてきた金森前理事長に心から感謝の意を表す。

金森先生の北東アジアに対する功績は多方面にわたるが、とくに次のことは歴史に残る。

1990年の長春における北東アジアのシンポジウムに参加され、宋健・前中国政治協商会議副主席、趙利済・アメリカ東西センター顧問らと共に図們江プロジェクトの立ち上げに寄与されたこと  
北東アジア諸国協力の理論的基礎を構築されたこと  
北東アジア経済会議をリードされてきたこと  
その過程でERINAを北東アジア各国から評価されるシンクタンクに育て上げたこと

私に課された課題は、それを引き継ぎ、ERINAをシンク・アンド・ドゥの実践的な研究所に育てあげることにある。

研究所は、北東アジア経済圏樹立のための戦略の研究と提言（グランドデザイン立案を含む）、北東アジア各国との多角的協力への積極的な参加、北東アジア経済会議の一層の充実化を積極的に推し進めなければならない。

具体的には、これまでの輸送回廊、エネルギー安全保障、

環境保全、貿易・投資、開発金融などの調査・研究を継続し、より実践的なプロジェクトに取り組む。例えば日本海横断フェリーの開設、6カ国が参加するユーラシア・ゲート・バザールの開設、青森から新潟經由福井までの日本海沿岸のガス・パイプラインの実現が挙げられる。

これらのプロジェクトの実現のためには、11の県（新潟県、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、群馬県、長野県、富山県、石川県）、1市（新潟市）、7民間企業の出捐者との緊密な協力、北東アジア経済フォーラム、PECC（APECの民間支援組織）各国の関連地域の地方自治体、研究機関との緊密な連携が必要である。

研究所の運営では、基本財産の増大、賛助会員の拡大、健全な財務体質の樹立、調査研究と経済交流両部門の適切なバランス、広報の充実化、組織のマトリックス的運営を目指し、中期的な展望を明確にする。

最近の国際情勢の変化は極めて早い。APEC+3の動きが活発化し、東アジア、北東アジアが注目されている。2020年までに中国はGNPを4倍に、ロシアは1.5倍に増大させると発表した。北東アジアにおけるエネルギーバランスを確保するため、ロシアの石油・ガス開発とパイプライン輸送は大きな課題となっている。朝鮮民主主義人民共和国問題は、核の保有を巡り、依然不安定な状態にあるが、3カ国会議から5～6カ国会議への移行が現実化しつつある。イラク問題の教訓により、多国間協議は新しい意味合いを持つに至った。複雑な情勢下にあるが、朝鮮半島を50年間にわたり分断してきた南北鉄道の連結が行なわれるなどの動きもあった。

これらの動きは、北東アジアにおける新しい時代の到来を告げている。ERINAは情勢の推移を注視し、敏感に問題点をとらえ、調査・研究、経済交流の活動をより一層活発に進めていかなければならない。

2003年6月16日

## (キーパーソンインタビュー)

### 「中国における自動車産業の動向」

#### 日中投資促進機構 事務局長 嶋原信治氏に聞く



**- 嶋原さんは大学でも中国語を専攻され、長い間中国ビジネスに携わってこられたとのことですが、中国との関わり、中国ビジネスのきっかけについて教えてください。**

(嶋原) 私は富山県の高岡高校の出身なのですが、高校の創立60周年(1965年)の際に、高校の先輩である松村謙三氏が講演に来られて、周恩来氏と日中国交回復に取り組んでいることを話されたのです。「中国は今がちょうど日本の明治維新の時代で、日本は手を貸さなければならないのだが、自分はもう歳をとってしまったので、ここにいる若者にぜひ頑張ってほしい」と強調されたのです。その講演がきっかけでした。

講演を聞いて感激しまして、中国に興味を持つようになりました。中国に関する本を読み始め、将来は中国と関係することをやりたいと考えるようになり、大学では中国語を専攻しました。60年代後半の頃の話ですので、当時の雰囲気としては中国語を勉強することに対して周りの反応はよくありませんでしたが、中国語を使う人口は英語以上だと説得して中国語を専攻しました。

**- 中国語を勉強した後、トヨタ自動車に入社されたそうですが、当時は自動車と中国は結びつかなかったのではない**

**ですか。**

(嶋原) 私は、72年に入社したのですが、その1年前にニクソンが中国を訪問することを発表しました。それを機に中国ブームが起こり始めたのです。また、この年に名古屋で世界卓球大会が行われたのも一つのきっかけとなりました。所謂ピンポン外交であります。中国の代表団がトヨタの工場を訪問したことから、トヨタの中でも中国に対する興味がでてきたようです。私がトヨタに就職できたのもそのおかげだったと思います。日中国交回復の機運が高まっている時だったので、中国語を勉強したことが入学の時と違ってプラスに作用したといえると思います。

**- トヨタ入社後は、中国だけでなくフィリピンなども担当されていたようですね。**

(嶋原) 最初の頃に少しだけ中国を担当したのですが、当時の中国はまだ社会主義計画経済の真っ只中で、商売にならないという感じでしたので、東南アジアを担当していました。中国を本格的に担当したのは80年になってからでした。

中国を担当するようになったきっかけは、80年に華国鋒党主席がトヨタに来られたことでした。その際に、当時フィリピンから帰られた奥田部長(現トヨタ会長)が私の上司で、中国語ができるんだからこれからは中国を担当するようと言われて、80年から中国担当となり、82年から中国に駐在しました。その後、駐在回数は3回、トータルで約10年間となりました。

**- 中国の発展の時代を目の当たりにしてきたということですね。その変化は激しかったと思いますがいかがですか。**

(嶋原) 3回の中国駐在の状況は全く違いました。極端に言えば、国が違うくらいの変化でした。最初の駐在の時は、例えば外国人が行ける都市も制限されるなど、まだ非常に厳しい状況でした。北京に駐在していたのですが、天津へ行くにも旅行許可証が必要な時代でした。2回目の駐在は天安門事件の頃で、3回目は鄧小平氏が亡くなる前の頃でした。改革開放から20年が経ちましたが、その約半分を中国で過ごした結果となりました。

**- 当時の中国での仕事は、主に輸出業務だったのですか。**

(嶋原) 最初はトヨタブランドの認知を目指した輸出業務でした。2度目の駐在の時は、“プロジェクト”に力を入れました。瀋陽で技術援助でハイエース(金杯)の生産を行ったり、技能工養成センターという自動車生産技術を学ぶ人材育成施設を中国側と共同で立ち上げるなどのプロジェクトに取り組みました。

トヨタの中国との付き合いは比較的早い時期から始まりました。64年からは輸出も行っていましたし、71年からはトヨタのトップの訪中も始まっています。また、72年には中国の自動車産業視察団を招待しています。トヨタ入社後の私の最初の仕事がこの中国自動車産業視察団のアテンドでした。72年の9月の訪日だったのですが、ちょうど訪問の途中で日中国交回復がなされたのです。あの時は、工場パーティーを開いて一緒にお祝いしました。さらに、中国側が生産管理方式の勉強をしたいというので、引き続き70年代は技術交流と称して、日本に招いて勉強してもらおうなどの協力も行ってきました。

**- 付き合いは長くても、投資や進出に踏み切らなかった理由は何でしょうか。**

(嶋原) 中国の市場が見えなかったことが最大の理由です。もう一つの理由は、当時の中国は外貨不足の時代で、外貨バランスをとるようにと強調されすぎたことです。中国に自動車生産プロジェクトを持っていっても、部品を買うための外貨がないのです。中国で生産して、日本や海外に再輸出して外貨を稼げとも言われました。他の物資を売って外貨を稼ごうと思っても自動車なら自動車だけで外貨バランスをとるようと言われたものです。これが非常に大きな障害となりました。

トヨタとしては、「できないこと」を「できる」と言うことはできませんでした。後で中国の人にトヨタは正直過ぎると言われました。例えば、同じ時期に生産を開始したフォルクスワーゲンが外貨バランスをとっているかという結果的には必ずしもとれていないのです。しかし、トヨタは約束したことは必ずやるが、できないことはできないというべきであるという考え方ですので、80年代の前半にもいろいろなプロジェクトがあり、交渉もしたのですが、いつもその外貨バランスの問題に悩まされ、断念しました。もちろん、他の経済条件が合わなかったということもあります。

もう1点、われわれが感じていたのは、「ドイツと中国」と「フォルクスワーゲンと中国の自動車企業」、「日本と中国」と「トヨタと中国の自動車企業」との関係がダブって

しまっていたことです。フォルクスワーゲン＝ドイツ、トヨタ＝日本という図式が成り立っていたように思います。日本の代表的企業であればあるほどしっかりやらなければならないというプレッシャーがありました。特に82年に駐在した時は、教科書問題などもあり、中国の人と接する場合、純粋にビジネスライクに話をする事ができませんでした。あとで問題にならないよう、文句を言われないようにしっかりやらなければならないといったような責任感がありました。

**- 中国自体の体制が変わり、経済が変わり、市場が変わったところに、さらにWTO加盟という状況が加わっている現在の中国の自動車産業をどのように見えていますか。**

(嶋原) 中国は90年代にものすごい勢いで発展しましたが、意外に自動車産業は伸びませんでした。ただし、この2、3年の勢いには目を見張るものがあります。

中国の自動車生産台数は、2000年によやく200万台を超えたと思っていたら、2002年には325万台に達しています。今年に入ってからその勢いは衰えていません。SARSが自動車の購入を後押ししているようです。公共機関を利用することができなかったため、マイカー需要が高まっているのです。4月は1ヶ月間で、乗用車だけで17万台売れているようです。

**- 自動車を購入しているのは一般の消費者なのでしょうか。**

(嶋原) 80年代～90年代前半までは、自動車と言えば公用車の時代でした。タクシー向けや政府及び企業の幹部向けがほとんどでした。90年代の終わりくらいから中国でもニューリッチ、白領(ホワイトカラー)と言われる人たちの所得がかなり増え、自動車を購入するようになりました。

また、朱鎔基首相の時代には住宅改革が行われ、郊外に住宅を作るようになりました。また、国有企業改革の中でも、ただ同然で提供していた社宅を買い取らせるようになり、職員は郊外に移り住むようになりました。住居が郊外へと移ったことで、通勤に車が必要になってきたという状況も自動車購入に拍車をかけたと思います。

さらに、これまでは10年一律のモデルであったものが、各社の参入に影響されてニューモデルの生産が始まって、車のパリエーションが増えたことがマーケットを刺激し、ユーザーを広げていったのだと思います。

もちろん、WTO加盟も大きな影響を与えたと思います。輸入車の税率が下がり、それによって値段が下がるといった期待感があったようです。WTOに加盟した2001年は運

悪く、日本側がネギ、シイタケ、い草にセーフガードを発動し、それへの対抗措置として中国側が自動車と携帯電話及びエアコン等に100%関税をかけましたね。2002年の大幅な自動車需要はその反動にもよると思います。

**- 日本企業の取り組みをみると、いずれも現地での自動車生産をされていますが、自動車輸出との兼ね合いはいかがでしょうか。**

(嶋原) メーカーそれぞれに戦略があると思います。私の了解する範囲では、市場が見えてきたことが現地生産を行うための一番大きな要因であると思います。

94年に中国の自動車産業政策が発表されました。今振り返ると当時の政策はかなり保守的なものでしたが、それまで中国の政策は分からなかったわけですから、内外にしっかりと自動車産業をこうしたいという方向性を示したことは大きな意味があったのです。この政策発表が中国が社会主義計画経済に戻ることはないというメッセージと受け取れたので、トヨタは部品部門から進出していったのです。

現地生産車としては、技術支援で80年代に瀋陽でハイエースなどの生産を開始しました。今では現地生産車として家庭用車(大衆車)を中心に生産し、高級車は輸出するといった形をとっています。うまく棲み分けしていく必要がありますね。

**- 現地で自動車生産を行う場合、部品調達に問題はありますか。**

(嶋原) レベルにあう部品をいかに調達するかは大きな課題です。一部は日本から持っていかざるを得ませんが、それだと高くついてしまいます。部品産業の発展がこれからの中国の自動車産業のキーとなると思います。中国政府もそれを理解しており、自動車産業の重点を部品産業と捉えています。自動車産業の裾野産業をしっかりと育成したいと考えているようで、部品メーカーの中国進出、共同生産に非常に力を入れています。我々としても現地で安くいいものを作ってもらえることが一番です。中国にとっても、自動車産業を基幹産業、支柱産業に持っていくための最初のハードルが部品産業の発展にあると思います。

いずれにしても商品を育てるのはやはりマーケットなのです。競争ができて、ボリュームが出てくれば安くできるのですが、これまでの中国は“規模の経済”に達していませんでした。これからの部品産業は、コモディティー部品などではトヨタ向けにもフォルクスワーゲン向けにも供給していくようであれば生きていけないと思います。それくらいの規模にまで持っていく必要があるのです。

現在の100数社の自動車企業では1社当たりの生産台数が小さく、スケールメリットが出にくいのです。それに加えて、中国には経済ナショナリズムがありますから、「国産化しろ」、「この企業の部品を使え」などということがあり、非常に効率が悪かったです。それで中国の自動車産業の発展には時間がかかったのです。

**- 100数社の自動車企業の統合の動きはないのですか。**

(嶋原) 現在、3万台以上の生産・販売を行っているのは10数社で、それ以外は数百台、数千台という規模ですので、今後、整理し統合していく方向だと思います。

**- 中国に進出している欧米の自動車企業の取り組みは、日本企業と比較していかがですか。大きく異なる点はありませんか。**

(嶋原) 欧米企業は日本と違って、地理的、距離的に遠いため、はじめから完成車輸出で中国市場を狙うと言うよりは中国を生産拠点にアジアを狙うという目的があったのだと思います。一方、日本は近いので完成車を輸出することで充分だったという部分があったのではないのでしょうか。

**- 将来、中国で生産した車を世界に向けて輸出するという計画はないのでしょうか。**

(嶋原) 現在は中国の“市場”をみています。ただし、中国で作った部品をアジアへ輸出するという可能性はありますね。しかし、それが完成車を輸出するということまでいくかどうかは分かりません。ホンダが完成車の輸出を表明しておられるように、いずれどこかで始まると思います。世界の中で中国を市場として見るか、部品調達基地として見るか、自動車生産工場として見るかによって戦略は変わってきます。

**- 中国で生産されたものがどんどん日本へ輸出されてくるようになると、さらに日本の産業空洞化が心配されますが、これについてはどのようにお考えですか。**

(嶋原) もちろん心配はありますが、ある意味では避けられない部分があると思います。産業空洞化を国の立場で考えるか、一企業の立場で考えるかによって対応は異なるのではないのでしょうか。

企業としては、世界的に生き残りを考えなければならないのです。企業論理でいけば、プロフィットソースのバランスをとっていきやりかたを考えなければならないのです。トヨタやホンダの利益はアメリカに依存しすぎているので、それをもっと国内や中国などにバランスよく配置する

ことが必要だと思います。ある意味ではリスクの分散と言えます。企業としてのリスクマネジメントの方法を考える必要があると感じています。また、日本としては、コア技術を高めること、新しいものを次々と創造していくことが必要でしょう。

**- 家電分野では、ハイアールなどの中国企業が世界進出を果たしていますが、自動車の場合はどうでしょうか。**

(嶋原) まだ時間がかかると思います。自動車の場合は、電気製品やIT商品と違って、部品数が多く、部品産業など裾野産業が発展しなければならないといった制約があります。鉄鋼、プラスチックなども含めた自動車産業を支える産業群が育たなければなりません。

また、自動車は世界的にどんどんレベルが上がっています。環境面、安全面でもクリアしなければならない規準が高まっています。特に排気ガスの基準は厳しくなっているので大変です。ヨーロッパの基準では従来の中国産自動車はアウトですよ。中国企業はこの点を理解していて、外国企業と組もうとしているのです。生き残りをかけているのです。現在は、世界進出というよりも世界的自動車企業に追いつくことで精一杯といった状況にあると思います。

**- 日中投資促進機構にいらっしゃったのはいつですか。また、こちらで取り組もうとしていることをご紹介ください。**

(嶋原) 日中投資促進機構には2001年に参りました。この機構は、1990年にできた組織で、事務局長としては私が6代目になります。ここでは、これまで皆さんが培ってきた路線に沿って歩んでいかなければならないと思っています。ただ、中国も発展していますし、それに合わせて、組織の役割も変わっていくと思っています。中国に進出した企業が本当に成功するためには何をすべきかを変化に対応して考える必要があります。

私は、日本の企業の人たちはもっと中国を知るべきだと思います。最近では中小企業の進出も多くなってきていますが、その時に、単に系列会社に引っ張られるというだけではなく、自分達の企業が外国へ行くのだということ、そこには中国の法律があるのだということ、そういったところで事業を展開するのだということを知ってほしいと思います。安易な気持ちで進出してトラブルに巻き込まれることが多いのです。中国人は日本人と顔も似ていますし、日本語ができる人も多いため、外国へ行くという感覚が無く、庭先で工場を作ってみようような甘えがあると思います。私は、最悪のケースを頭に入れて、中国の法律をしっかりと勉強した上で、事業をしていくべきだとアドバイスしてい

ます。そして、その中で、中国へ進出した日本企業が抱える問題点を中国側のカウンターパートに訴えて改善を図るなどのお手伝いをしていきたいと思っています。

**- 日本の対中投資だけではなく、今後は中国から日本への投資も出てくるのではないのでしょうか。**

(嶋原) 可能性はありますが、現在、中国政府は、未だ西部地域など中国への投資の促進に力を入れている段階です。それに、日本は外国から投資するに値する環境、体制にあるかといったことも問題です。これについては、中国企業が何を狙ってくるかということも考えて、準備が必要でしょう。日本側の受け入れ体制にも問題がありますが、中国の進出企業にとってみても日本の市場は厳しいので、製品、サービス面での十分な対応が必要であると思います。現段階では、理念的には理解できますが、具体的な中国企業の投資の促進についてはまだまだ克服すべき問題があると思います。

**- 本日は、ありがとうございました。**

(2003年7月1日 日中投資促進機構事務所にて)

聞き手：ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

記録：ERINA調査研究部研究員 川村和美

プロフィール

嶋原信治(しまはら・しんじ)

1948年12月13日 富山県高岡市生まれ

1972年3月 大阪外国語大学中国語学科卒

1972年4月 トヨタ自動車販売会社入社

1972年9月 大洋州・アジア部

1974年2月 フィリピン業務担当

1980年9月 中国・香港業務担当

1982年11月 トヨタ自動車中国事務所主席代表

1985年1月 アジア部中国・香港業務担当

1988年2月 中国事務所主席代表

1991年3月 アジア部インドネシア・フィリピン業務担当

1993年7月 中国・香港業務担当

1997年1月 中国事務所総代表

2001年1月 日中投資促進機構事務局長 出向

# *Sino-Russian Partnership since 9/11: Challenges and Prospects*

Elizabeth Wishnick

Associate, Weatherhead East Asian Institute, Columbia University, and Visiting Scholar, Graduate Faculty of Political Science, New School University

On July 16, 2001 China and Russia signed a treaty of Friendship, Good-Neighborliness, and Cooperation, leaving analysts wondering if a new alliance had been forged. Yet the Sino-Russian strategic partnership has turned out to be remarkably ineffective in addressing the new security challenges since 9/11. While summit documents signed in December 2002 and May 2003 addressed some of the shortcomings of Sino-Russian cooperation, relations between Russia and China have yet to live up to the promise of strategic partnership, with the exception of arms sales. This article will assess the international and domestic factors promoting Sino-Russian cooperation and explore the underlying obstacles and new challenges to their strategic partnership.

## **Prospects for Sino-Russian Partnership**

A new era of Sino-Russian relations unfolded in the 1990s, leading to the creation of a constructive partnership in 1994 and a strategic partnership in 1996. The progress achieved in the 1990s was codified in the 2001 Friendship treaty, and amplified in summit communiqués signed in December 2002 and May 2003. One of the main underpinnings of the Sino-Russian partnership is broad agreement on a vision of a multipolar world order and opposition to increasing U.S. unilateralism. Russian and Chinese leaders hope that the strategic partnership between their two countries will help counterbalance U.S. power and contribute to the development of a more balanced distribution of power in the international system. In the text of the May 2003 summit declaration, Russian President Vladimir Putin and Chinese President Hu Jintao stated that "Both China and Russia maintain that a multi-polarized, just and democratic international order should be established on the basis of universally accepted international norms and that mutual relations among the countries should be built so that harmony and co-existence can be achieved among them."<sup>1</sup> To this end Chinese and Russian leaders have consistently advocated expanding the role of the United Nations in addressing global security problems.

Several key domestic concerns also have been important in providing a firm basis for Sino-Russian cooperation. China and Russia share a 4200km border, and are committed to its demilitarization and its dedication to

peaceful economic cooperation. Demarcation was concluded for the most part in 1997, and just three islands have yet to be demarcated: Bolshoi Island in the Argun River and the Bolshoi Ussuriiski/Heixiazi and Tarabarov/Yinlong islands in the Amur River across from Khabarovsk. For security and economic reasons Khabarovsk authorities object to any change in ownership of the two islands across from the city, and the decision regarding their final status has been deferred. Discussion of border questions and confidence-building measures involving Central Asian neighbors has acquired an institutional basis, through the formation in July 2001 of the Shanghai Cooperation Organization (SCO), including China, Russia, and their three Central Asian neighbors, Kazakhstan, Kyrgyzstan, and Tajikistan, plus Uzbekistan.

Both Russia and China attach a high value to territorial integrity. In the 2001 Friendship Treaty Russia indicated its unequivocal position on Taiwan, stating in Article 5 that China is the "sole legitimate government representing the whole of China and that Taiwan is an indivisible part of China" and emphasized its opposition to "Taiwan independence in any form."<sup>2</sup> Similarly, China has consistently supported the Russian policy on Chechnya and echoed Russia's position on non-interference in its domestic affairs. In a speech at Moscow's diplomatic university (MGIMO) Hu Jintao denounced terrorism in Chechnya and stated that both Russia and China were engaged in "a joint struggle against three world threats: terrorism, extremism, and separatism."<sup>3</sup>

Apart from general agreement on their approach to international security, the most important concrete area of Sino-Russian cooperation to date has been in arms sales. In 2002 China accounted for 55% of Russia's \$4.8 billion in arms sales. As a result of the significant Russian arms exports to China, Russia has now surpassed the United States as the leading arms exporter worldwide, and China is the world's top buyer of weapons, according to data from the Stockholm International Peace Research Institute.<sup>4</sup>

Sino-Russian military cooperation is extensive, including Russian exports of fighter aircraft, destroyers and Kilo-class submarines, and licensing rights for Chinese production of some Russian weapons systems, as well as training for Chinese military officers and assistance with maintenance of Russian-designed weapons systems.

<sup>1</sup> "Chinese, Russian Leaders Sign Joint Declaration - Text", Xinhua, May 27, 2003.

<sup>2</sup> "Sino-Russian Treaty on Good-Neighborliness, Friendship and Co-operation", Xinhua, July 16, 2001.

<sup>3</sup> "China, Russia Should 'Affirm New Concept of Security' - Hu Jintao", ITAR-TASS, May 28, 2003.

<sup>4</sup> Peter Starck "War on Terror Accelerates World Military Spending", Reuters, June 17, 2003.

Nevertheless, Russia has refused to sell China its most modern systems (including the Yakhont 300km supersonic missile produced in a Russian-Indian joint venture), and the weapons Russia sells to China are modernized versions of 1980s technology, ensuring that Moscow will retain its technological edge over China.

Energy promises to be another key sector for Sino-Russian cooperation. A number of bilateral and multilateral oil and gas projects have been under discussion for several years. More recently, however, concerns over energy security in the Middle East have heightened interest in China, as well as in Japan and South Korea, in energy cooperation with Russia.<sup>5</sup>

China has been purchasing oil from Sakhalin and in June 2003 a Sinopec delegation visited the island to discuss purchasing liquid natural gas (LNG). On May 29, 2003, CNPC signed two agreements with Yukos. The first agreement would double annual Chinese imports of Russian oil by rail to 6 million tons by 2005. A second agreement outlined a plan to supply 20 million tons of oil annually by pipeline beginning in 2005 and to increase the amount to 30 million tons per year in 2010. If implemented, the \$150 billion 25-year deal would account for 25% of Chinese oil imports and 10% of its oil supply, and provide \$60 billion in revenue for the Russian government.

The Russian government has yet to decide on the pipeline routing, however. One variant, preferred by China, would run 2,274km from Angarsk in Eastern Siberia to Daqing in Heilongjiang Province and cost \$2.5 billion. Transneft, Russia's state-owned oil distributor, and Japan favor a costlier and longer alternative route, terminating in Nakhodka and servicing the Japanese market as well. A number of other energy projects are under consideration, including the long-discussed Kovykta gas project, which would ship natural gas from Irkutsk by pipeline to Northeast China and South Korea beginning in 2008. Despite the resurgence of interest in Sino-Russian cooperation in the energy sector, China is also continuing to develop its domestic resources and actively pursuing several projects with other countries, including Kazakhstan, Azerbaijan, Australia, and Indonesia, to ensure diversification of supply.

### **Bilateral and Regional Problems: Imperfect Interdependence**

At the May 2003 summit meeting, Hu Jintao and Putin pledged to boost Sino-Russian trade to \$20 billion in 2008. While a laudable goal, this was not the first time this target had been set. In 1996, Boris Yeltsin and Jiang Zemin also declared that bilateral trade should reach \$20 billion - by 2000. By the end of 2002, trade had reached \$12 billion, a record volume, but still low compared to China's trade with the United States or Japan. In the first quarter of 2003, Sino-Russian trade increased by 30% but may decline in

the second quarter as a result of disrupted air transportation and cross-border links due to the SARS crisis.

The poor reputation of Chinese goods in Russia has proved an intractable obstacle, although Chinese exports have fared better since the 1998 Russian financial crisis made higher-quality imports from other countries prohibitively expensive. To acquaint Russian consumers with a wider variety of goods than those procured by shuttle traders, Beijing opened two large department stores and a trade center in Moscow. The quality of Russian goods also is a problem - in 1999 China deferred participation in a joint project for the design and production of Tupolev-330 transport aircraft, for example, due to concerns over inadequate safety standards. After considerable pressure from the Russian government, which wants China to buy civilian aircraft as well as fighter planes, China finally agreed in September 2001 to purchase 5 Tu-204-120C medium-range transport jets, with an option to buy another 10, which could include passenger jets.

Cooperation has been proceeding in space, nuclear energy, and automobile production, but there have been some high profile failures as well. Russia's bid to provide turbines for China's Three Gorges dam was rejected as uncompetitive, leading some Russian officials to question China's commitment to Sino-Russian partnership. In December 2002, the China National Petroleum Corporation failed to acquire a 75% stake in Slavneft: in a less than subtle form of opposition to the Chinese bid, one of the members of the delegation that arrived in Moscow for the auction reportedly was kidnapped, and ultimately Sibneft and Tyumen Oil bought the Slavneft shares at a fraction of the price CNPC offered to pay.<sup>6</sup>

Although Chinese officials like to speak of the considerable complementarities between the Chinese and Russian economies - Russia has land and resources, while China has surplus labor, which Russia needs, and lacks sufficient land and resources - regional relations have been one of the weaker areas of the Sino-Russian partnership.<sup>7</sup> Regional leaders in Primorskiy Krai and Khabarovsk Krai took a critical approach to border demarcation efforts and, fearing that a more open border would encourage illegal Chinese immigration to the sparsely populated Russian border regions, have been vocal in their opposition to a liberal border regime, despite the economic benefits derived from regional economic cooperation with China.<sup>8</sup>

Trade between Heilongjiang Province and Russia amounted to \$2.3 billion in 2002, nearly 20% of the overall volume, and the province's trade has been expanding by 30% over the past three years. Nevertheless, since the Chinese Northeast and the Russian Far East share many of the same problems (especially underdevelopment and a lack of investment capital), the most promising avenues for Sino-Russian trade involve greater cooperation between

<sup>5</sup> Vladimir Ivanov, "Russia Emerging as Energy Powerhouse", *The Daily Yomiuri*, June 14, 2003, p. 8.

<sup>6</sup> David Murphy, "Crude Pressure", *The Far Eastern Economic Review*, February 13, 2002, p. 28.

<sup>7</sup> For a detailed examination of this issue, see Elizabeth Wishnick, *Mending Fences with China: The Evolution of Moscow's China Policy from Brezhnev to Yeltsin*, (Seattle: University of Washington Press, 2001), Chapter 9.

<sup>8</sup> On Russian concerns over Chinese illegal migration to the Russian Far East, see Vil'ya Gel'bras, *Kitaiskaya Real'nost' Rossii*, (Moscow: Muravei, 2001).

China's coastal provinces and the Russian Far East. There is now a direct air service between Shanghai and Vladivostok, and Russian Far East business delegations have been traveling to southern China in search of new partners.

Transit trade involving South Korea may also provide new opportunities, and South Korean shippers have explored a variety of transit trade projects. In the spring of 2000, three new car ferry routes and one new container route opened, linking South Korea, China, and Primorskiy Krai. The growing economic cooperation between China and South Korea, involving offshore production of consumer goods, which are then exported via the Trans-Siberian Railway (TSR) to Central Asia, Russia, and Europe, has led to a 49% increase in the container volume on the railway in 2002.<sup>9</sup>

Since 2000, the Russian government has been promoting a rail link from the TSR to the inter-Korean railway in an effort to encourage tripartite economic cooperation between Russia and the two Koreas. In this instance, however, Russia and China are squaring off as competitors: China, too, plans to connect its railway to the inter-Korean railway, via the Seoul-Sinuiju line, in the hope of becoming the gateway for cargo traveling from Asia to Europe. If the TSR were connected to this line, then cargo would begin moving through Russian territory in East or West Siberia. However, if the TSR were linked to the Seoul-Wonsan line, cargo would travel a much greater distance on Russian territory, all the way from Nakhodka in Primorskiy Krai, the terminus of the TSR, to Europe. Fearing that the new rail projects would diminish the role of local ports, which are dependent on trade with South Korea, some Primorskiy Krai officials are opposed to the development of a new Russian-Korean rail corridor.<sup>10</sup>

### **New International Challenges to Sino-Russian Partnership**

In the aftermath of the 9/11 terrorist attacks against the United States, it appeared as though a strategic realignment was taking place in international politics, which would render the Sino-Russian partnership obsolete. Putin was one of the first leaders to pledge his support to the U.S.-led anti-terrorism coalition. China and the United States overcame recent tensions to cooperate in intelligence gathering. Apart from issuing joint bilateral statements condemning terrorism, China and Russia presented no united response to the terrorist attacks either together or through the SCO.

To recoup their influence over Central Asia at a time of expanding U.S. military influence in the region, China and Russia have taken a number of steps since 9/11, both individually, and jointly through the auspices of the SCO. At the SCO summit in May 2003, members agreed to locate the organization's secretariat in Beijing. In a

testament to China's support for the organization, the Chinese government is offering the SCO office space free of charge and China's Ambassador to Russia, Zhang Deguang, is slated to be executive secretary. The SCO plans to hold joint peacekeeping exercises in Kazakhstan this year and in China next year.

Perhaps more importantly, however, both China and Russia have been taking measures to enhance their individual influence over Central Asian security to counter the American military presence in the region.<sup>11</sup> Russia has established a military base in Kant, Kyrgyzstan, and has sought to revive cooperation with Central Asia through existing CIS institutions. China held peacekeeping exercises with Kyrgyzstan in October 2002 and gave \$3.5 million in technical assistance to Kazakhstan's military. China also joined a new Asian confidence-building organization in June 2002 and established an interdisciplinary group under the auspices of the Chinese Academy of Social Sciences to study regional security issues.

Sino-Russian cooperation also has been limited in the current North Korean nuclear crisis. Russian and Chinese leaders have conferred several times on the issue and their May 2003 summit declaration included their clearest statement to date on their views of the crisis. Hu Jintao and Putin advocated a peaceful diplomatic solution, resulting in a non-nuclear Korean Peninsula, but also called for security guarantees for North Korea and support for its development.

Nevertheless, it is China that U.S. officials have singled out as a potential mediator in the crisis, and Russia seems likely to be left out of upcoming multilateral talks, despite its active diplomacy on the Korean Peninsula in recent years. The Sino-Russian partnership notwithstanding, South Korea, rather than China, has been the most vocal supporter of Russia's inclusion in multilateral talks.

The Iraq War is another issue that promised to bring Russia and China closer together, much as the Kosovo crisis did in 1999. Although Russian and Chinese leaders preferred a U.N.-sponsored solution to the crisis over Iraq's alleged possession of weapons of mass destruction and were critical of the U.S. decision to intervene with a coalition of the willing, Russia cooperated much more with France and Germany on the issue than with China. Nevertheless, the May 2003 declaration outlines a series of priorities shared by the Russian and Chinese governments regarding Iraq, including stability and humanitarian intervention, respect for Iraq's sovereignty and control over its natural resources, a leading role for the United Nations in resolving the crisis in Iraq, and respect for the legitimate rights of neighboring countries and other concerned parties.

<sup>9</sup> Hisako Tsuji, "Growing International Use of the Trans-Siberian Railway: Japan is Being Left Out of the Loop", *ERINA Report*, Vol. 52, June 2003, p. 23.

<sup>10</sup> Irina Drobysheva, "Primorskiy Krai Concerned about Russian-Korean Rail Link", *Russian Region Investor*, 3, no. 10 (May 23, 2001), <<http://www.iew.org>>.

<sup>11</sup> To support the war effort in Afghanistan in the fall of 2001, the U.S. negotiated basing agreements with Uzbekistan and Kyrgyzstan, and secured airport access in Tajikistan and later Kazakhstan.

## Conclusion

Contrary to expectation, the Yeltsin era turned out to be the best period in Sino-Russian relations, and subsequent leadership change in both countries has raised new questions about the future development of the partnership. Putin's enthusiasm for improving relations with the United States in 2001-2002 and diplomatic overtures to Europe have left Chinese leaders wondering if Russia is reevaluating the priority of the Sino-Russian relationship. In an interview with Renmin Ribao on June 4, 2002, Putin insisted there had been no such reassessment, but when pressed on the issue, he admitted that both China and Russia need the U.S. more than each other in areas such as economic cooperation.

The generational change now taking place in the Chinese leadership also may have significant consequences for China-Russia relations. In contrast to Jiang Zemin and Li Peng, who speak Russian and lived and worked in the Soviet Union during the period of Sino-Soviet friendship in

the 1950s, the current generation of Chinese leaders became politically active during the Cultural Revolution, a time when the Soviet Union was demonized as China's ideological opponent. Future generations of Chinese leaders will be Western-educated and even farther removed from the historical legacy of Sino-Soviet friendship.

The viability of the Sino-Russian partnership also will depend on its ability to make a meaningful contribution to pressing security and economic issues. The ineffective response of the Sino-Russian partnership to the events of 9/11 and limited cooperation in subsequent crises in Iraq and North Korea attest to the difficulty Russian and Chinese leaders have had in giving substance to their vision of a multipolar world order. Thus far military cooperation has been the most effective area of Sino-Russian partnership. If Russia and China succeed in moving forward with their substantial agenda for energy cooperation, however, Sino-Russian cooperation could finally acquire a more long-term and stable basis.

## 9・11後の中ロ協力関係 - 課題と展望 -

コロンビア大学ウェザーヘッド東アジア研究所研究員 エリザベス・ウィシュニック  
 ニュースクール大学政治学大学院客員教授

2001年7月16日、中国とロシアが善隣友好協力条約に調印したことは、新同盟形成かトアナリストたちを驚かせた。しかし、その中ロ間の戦略的協力関係は9・11後の新たな安全保障問題に対処するには極めて効果の弱いものであった。2002年12月及び2003年5月に調印されたサミット文書には中ロ協力の弱点が記されているが、ロシアと中国の関係は武器売買を除き、戦略的協力関係の約束に依っていない。この論文では中ロ協力を促進する内外の要因を評価し、背後にある問題点と中ロ間の戦略的協力関係の構築に向けた新たな取り組みを探りたい。

### 中ロ協力関係の展望

中ロ関係の新時代は1990年代に始まり、1994年に建設的協力関係、1996年には戦略的協力関係が構築された。90年代の進展は2001年の友好条約で成文化され、2002年12月及び2003年5月に調印されたサミット宣言によって敷衍された。中ロ協力関係の土台には、多極的世界秩序のビジョンと、米国単独行動主義への反対に対する幅広い合意がある。ロシア・中国の指導者達は、両国間の戦略的協力関係が米国勢力との均衡を図り、国際システムにおけるよりバランスのとれた勢力分布の発展に寄与することを望んでいる。

2003年5月のサミット宣言で、ロシアのウラジミール・プーチン大統領と中国の胡錦濤総書記は、「中国・ロシア両国は、世界的に容認された国際規範に則って、多極的で公正かつ民主的国際秩序を確立すべきであり、調和と共生が達成できるように国家間の相互関係を築くべきである」と述べている。そのために、中・ロの指導者達は地球規模の安全保障問題に取り組む上で国連の役割の拡大を主張している。

中ロ間協力の基盤を強固なものとするには、いくつかの主要な国内問題が鍵となっている。中国とロシアは、4,200kmの国境線を共有し、非武装化と平和的経済協力への取り組みを約束している。1997年に大部分の国境が確定し、残るはアルグン河のポリショイ島、ハパロフスクを挟むアムール川のポリショイ・ウスリースキーノ黒瞎子、タラバーロフノ銀龍の3島のみとなった。安全保障と経済的な観点から、ハパロフスク政府は市の向かい側にあるこれら2島の所有権の変更に一切応じず、最終的な決定は保留されている。国境問題及び中央アジア各国との信頼醸成措置の議論は、中国、ロシア、中央アジア近隣3国（カザフスタン、キルギス、タジキスタン）とウズベキスタンを含む上海協力機構（SCO）の設立（2001年7月）によって制

<sup>1</sup> 「中国、ロシアの指導者、共同声明に調印（本文）」新華社、2003年5月27日。

度的な基盤を形成した。

ロシアも中国も領土統一を重視している。ロシアは2001年の友好条約で第5条に触れ、「中国は中国全体を代表する唯一の正当な政府であり、台湾は中国の不可分の一部である」とし、「どのような形であれ台湾の独立に反対する<sup>2</sup>」という台湾に対する明確な立場を表明した。同様に、中国はチェチェンに対するロシアの政策を常に支持し、内政不干渉というロシアの立場に同意している。胡錦濤総書記は、モスクワ国際関係大学での講演で、チェチェンのテロを公然と非難し、ロシアと中国は「世界の3つの脅威 - テロリズム、過激主義、分離主義 - に対して共同の努力を行う」と述べた<sup>3</sup>。

国際的安全保障に対する互いのアプローチに関する全般的合意とは別に、現在、最も重要な具体的中ロ協力分野は武器の売買である。2002年には、ロシアの48億ドルの武器販売のうち、55%が中国向けであった。ストックホルム国際平和研究所のデータによれば、このような中ロ間の大規模な武器売買によって、現在、ロシアは米国を抜いて世界一の武器輸出国となっており、一方、中国の武器の購入は世界第1位となっている<sup>4</sup>。

中ロ軍事協力は、ロシア産戦闘機、駆逐艦、キーロー級の潜水艦の輸出や、ロシア兵器システムの中国での製造に対する権利の付与、中国軍事当局者の研修、ロシア設計の兵器システムのメンテナンス援助など広範囲にわたる。それにもかかわらず、ロシアは中国に対して最新システム（ロシアとインドの合弁企業で製造された300km超音速ミサイル、ヤホントなど）の販売を断り、1980年代技術の改良版の武器を中国側に売却することで、ロシアの中国に対する技術的優位性を維持できるようにしている。

中ロ協力においては、エネルギーも主要な分野である。数年にわたって、数々の2国間・多国間の石油・ガスプロジェクトが議論されている。近年は、中東のエネルギー安全保障に対する懸念から、中国や日本、韓国において、ロシアとのエネルギー協力に対する関心が高まっている<sup>5</sup>。

中国はサハリンから石油を購入しているが、2003年6月には、Sinopecの使節団が液化天然ガス（LNG）購入の話し合いのために現地を訪れている。2003年5月29日に、中国石油天然ガス集团公司（CNPC）はYukosと2つの契約を結ぶに至った。1つは2005年までに、鉄道で中国へ輸出するロシアの石油量を従来の2倍の600万トンまで増加さ

せることである。2つ目は、2005年から年間2,000万トンの石油をパイプラインで供給し、2010年には年間3,000万トンまで増加させることである。これが実現すれば、25年間1,500億ドルの取り決めとなり、中国の石油輸入の25%、ロシアの石油供給の10%を占め、ロシア政府の収入は600億ドルに達するであろう。

しかし、ロシア政府は未だにパイプラインのルートを特定していない。中国が望むのは、東シベリアのアンガルスクから黒龍江省の大慶までの2,274kmを結ぶ、建設費25億ドルを要するルートである。また、日本とロシアの国有石油供給会社Transneftは、ナホトカまで延長し、そこから日本の市場にも供給するルートを考えているが、これは費用が高く、距離が長い。その他、長年議論されてきたコビクタガス・プロジェクト（イルクーツクから中国東北部や韓国へ向けて、2008年から天然ガスをパイプラインで運ぶ）など、いくつかのエネルギープロジェクトも検討されている。このように、エネルギー分野における中ロ協力への関心が高まっているにもかかわらず、中国は国内資源の開発を続け、多様な供給源確保のために、カザフスタン、アゼルバイジャン、オーストラリア、インドネシアなどの国々とのプロジェクトも積極的に進めている。

## 2 国間及び地域間問題 - 不十分な相互依存

2003年5月のサミット会議で、胡錦濤総書記とプーチン大統領は2008年に中ロ貿易を200億ドルに引き上げることを約束した。これは賞賛に値する目標であるが、このような目標が設定されたのはこれが初めてではない。1996年に、ボリス・エリツィン大統領と江沢民国家主席も同様に2国間貿易を2000年までに200億ドルにすべきだと述べている。中ロ貿易は、2002年末までに過去最高の120億ドルに達したが、米中、日中貿易と比較するとその規模はまだ小さい。2003年第1四半期に中ロ貿易は30%増加したものの、SARSの影響による航空輸送と国境通過の一時的混乱により、第2四半期は落ち込むものと思われる。

1998年のロシア財政危機により、質の高い外国輸入品の価格が高騰して以降、中国の輸出は好調ではあるが、ロシアにおける中国商品の不評はなかなか消えないのが現状である。ロシアの消費者に対して、担ぎ屋（シャトル貿易者）よりも幅広く商品を紹介するために、中国はモスクワに大きなデパートを2軒オープンし、貿易センターもできた。

<sup>2</sup> 「良き近隣、友好、協力による中ロ条約」新華社、2001年7月16日

<sup>3</sup> 「中国、ロシアは“新しい安全保障の概念を確信する”べきだ」胡錦濤、イタルタス、2003年5月28日。

<sup>4</sup> 「War on Terror Accelerates World Military Spending」Peter Starck、ロイター、2003年6月17日。

<sup>5</sup> 「Russia Emerging as Energy Powerhouse」Vladimir Ivanov、The Daily Yomiuri、2003年6月14日。

ロシア商品の品質もまた問題である。例えば、安全基準の不適正を懸念して、1999年、中国はツポレフ330輸送機的设计・生産のための共同プロジェクトへの参加を見合わせた。これについて、戦闘機のみならず民間機も購入させたいロシア政府から相当な圧力がかかり、最終的には中国は2001年9月に、ツポレフ204-120C中距離輸送ジェット5機に加えて、さらに旅客機を含む10機の購入に同意することとなった。

航空、核エネルギー、自動車生産における協力は進んでいるものの、目立った失敗もある。中国の三峡ダムへのタービン納入において、ロシアの入札を競争力がないと却下したことで、ロシア幹部らは中ロ協力関係に対する中国側の方針に疑問を持つようになった。2002年12月、CNPCはSlavneftの75%株の獲得に失敗している。入札への抗議として、オークションのためにモスクワに到着した中国側メンバーの1人が誘拐されたと伝えられ、最終的にSibneftとTyumen Oilが、Slavneftの株をCNPCが提示した数分の一の値段で購入した<sup>6</sup>。

中国側は、中ロ間経済について、ロシアには土地と資源があるが労働力が不足しており、中国にはロシアが必要とする余剰労働力があるが十分な土地と資源に欠けるという相互補完性を指摘しているが、この地域間協力は中ロ間の協力関係において弱い分野の一つとなっている<sup>7</sup>。沿海地方及びハバロフスク地方の指導者たちは国境線の画定に厳しい姿勢で取り組んだが、国境を開放することにより、ロシア国境の人口の少ない地域に中国からの不法移民が流れ込むことを恐れ、中国との地域経済協力によって経済的利益が得られるにもかかわらず、国境自由化に強い反対の声をあげている<sup>8</sup>。

黒龍江省の対ロシア貿易は2002年には総額の約20%に相当する23億ドルに上り、黒龍江省の貿易は過去3年間で30%以上の成長を遂げている。しかし、中国東北部とロシア極東は多くの同様の問題（とりわけ低開発と投資資本不足）を抱えているため、むしろ中国沿海部の各省とロシア極東の協力拡大が中ロ貿易の最も見込みのある手段であると考えられる。現在、上海～ウラジオストク間には直行便があり、ロシア極東の経済使節団が新規のパートナーを求めて中国南部を訪れている。

韓国を介する中継貿易もまた新しい機会を提供するであろう。韓国の運送会社は多様な中継貿易プロジェクトを模索している。2000年の春、韓国、中国、沿海地方を結ぶ3つのカーフェリー航路と1つのコンテナ航路が開設された。シベリア横断鉄道を利用して中央アジア、ロシア、ヨーロッパに輸出される消費品の生産など、中国と韓国の間の経済協力は進展し、2002年の鉄道コンテナ取扱高は49%増加した<sup>9</sup>。

2000年以来、ロシアと朝鮮半島という3地域の経済協力促進のため、ロシア政府はシベリア横断鉄道と朝鮮半島縦断鉄道との連結を推進している。しかし、この場合、ロシアと中国は競合関係にある。中国も、アジアからヨーロッパへの貨物輸送のゲートウェイを目指して、国内鉄道とソウル～新義州経由の朝鮮半島縦断鉄道とをつなぐ計画を立てている。シベリア鉄道がこの線とつながれば、貨物は東シベリアもしくは西シベリアを通して輸送されることになるが、ソウル～元山線とつながることになれば、貨物はシベリア横断鉄道の終点である沿海地方のナホトカからヨーロッパまでロシア領土内のさらに長い距離を移動することになる。新しい鉄道計画によって、現在、韓国との貿易に依存している地元の港湾の役割が衰退することを懸念して、沿海地方の当局者の中には新しいロシア・朝鮮半島鉄道回廊の開発に反対の声を上げている人もいる<sup>10</sup>。

### 中ロ協力関係に向けた新たな国際的課題

米国に対する9月11日のテロ以降、国際政治は戦略的に再編成されたようで、中ロ間の協力関係は時代遅れの感がでてきた。プーチン大統領は最も早く米国主導型の反テロ同盟に支持を表明した指導者の一人であり、中国と米国は情報収集に協力するために近年の緊張関係を乗り越えた。中国とロシアは、テロ攻撃に対し、それを非難する2国間共同声明を発表した他には、共同でも上海協力機構を通じても合同の反テロ対応を示さなかった。

中国とロシアは、9月11日以降、中央アジアにおける米軍の影響力が拡大する中、中央アジアにおける彼らの影響力を取り戻すために、それぞれ独自に、また上海協力機構の支援を通じて、共同で多くの取り組みを行ってきた。2003年5月の上海協力機構サミットでは、事務局を北京に

<sup>6</sup> 「Crude Pressure」、David Murphy, The Far Eastern Economic Review, 2002年2月13日。

<sup>7</sup> この問題についての詳細は、エリザベス・ウィシュニック著の「Mending Fences with China: The Evolution of Moscow's China Policy from Brezhnev to Yeltsin」(シアトル:ワシントン大学出版社,2001)第9章参照。

<sup>8</sup> ロシア極東への不法な中国人移動については、Vil'ya Gel'brasの「ロシアにおける中国像」(モスクワ:Muravei,2001)を参照。

<sup>9</sup> 「拡大するシベリア横断鉄道の国際利用:日本は蚊帳の外」辻久子,ERINA REPORT vol.52,2003年6月。

<sup>10</sup> 「Primorskiy Krai Concerned about Russian-Korean Rail Link」、Irina Drobysheva, Russian Region Investor, 第10の3,2001年5月23日、<<http://www.iew.org>>

おくことで合意した。中国政府は、機構に対する中国の支援誓約の中で、上海協力機構に事務所を無料で提供することを示し、その事務局長を駐口中国大使の張徳広氏が務めることとなった。上海協力機構は今年のカザフスタンで、来年は中国で共同平和維持演習を行う予定である。

しかし、より重要なのは、中央アジアにおける米国の存在に対抗するために、中国・ロシアは共に中央アジアの安全保障に対する独自の影響力を強化していることである<sup>11</sup>。ロシアはキルギスのカントに軍事基地を設け、既存のCIS組織を通じて中央アジアとの協力関係の回復を狙っている。中国は、2002年10月に、キルギスと平和維持演習を実施し、カザフスタン軍への技術支援として350万ドルを提供した。また、2002年6月に新しくアジアの信頼醸成組織に加わり、地域の安全保障問題研究に向け、中国社会科学院の後援により学際的なグループを立ち上げた。

中口協力はまた、現在の北朝鮮核問題による制約を受けている。ロシアと中国の指導者はこの問題について何度か協議を重ね、2003年5月のサミット宣言では、この危機に対する明確な立場を示している。胡錦濤総書記とプーチン大統領は非核朝鮮半島の実現を目指した平和外交的解決を主張し、同時に、北朝鮮の安全保障と発展支援を求めた。それでも、米国はこの危機における潜在的な仲介役として中国を挙げ、ロシアは、近年の朝鮮半島に対する積極的な外交政策にもかかわらず、今後の多国間協議から取り残された形となった。中口協力関係はあるものの、中国よりも韓国の方がロシアの多国間協議への参加を強く支持している。

1999年のコソボ危機がそうであったように、イラク戦争もロシアと中国を確実に接近させるできごとであろう。イラクの大量破壊兵器所持をめぐる、ロシア・中国の指導者達は国連主導型の解決を望み、米国主導の同盟国との介入決定には批判的であった。この問題に対して、ロシアは中国よりもフランスやドイツとより強い協力関係を結んだ。2003年5月宣言では、安定と人道的介入、イラク統治権の尊重と天然資源の管理、イラク危機の解決における国連の

主導的な役割、近隣諸国や関係者の正当な権利の尊重など、イラクに関してロシア側と中国側が共有する優先事項が述べられていた。

## 結論

予想に反して、エリツィン時代が中口関係にとって最も良い時代となり、その後の両国のリーダー交代は協力関係の将来的発展について新たな疑問を投げかけている。2001～2002年のプーチン大統領の米国との関係改善に対する熱意と、ヨーロッパに対する外交的申し入れにより、中国の指導者たちは、ロシアが中口関係の優先順位を見直しているのではないかと疑問視するようになった。プーチン大統領は、2002年6月4日の人民日報のインタビューの中で、そのような見直しはないと主張したが、米国関係について回答を求められると、中国もロシアも経済協力の面ではお互いよりも米国をより必要としていることを認めた。

中国政界における世代交代は、今後の中口関係に大きな影響を与えようと思われる。ロシア語を話し、1950年代の中ソ友好関係時代にソ連に居住し働いたことのある江沢民氏や李鵬氏とは対照的に、現在の中国指導者は、ソ連が中国イデオロギーの反対者として悪者と位置づけられた文化革命の時代に政治活動を行っていた世代である。将来は、西洋の教育を受け、中口友好関係の歴史的遺物からも切り離された人たちが中国指導者となるのであろう。

中口協力関係の構築は、安全保障と経済的局面に対して意味のある貢献ができるかどうかにかかっている。9・11事件に対する中口協力関係の効果のない反応や、それに続くイラクや北朝鮮の危機への限られた協力から、ロシア・中国の指導者たちが多極的な世界秩序のビジョンを実質化する際の困難さが窺える。これまでは、軍事協力が中口協力関係にとって最も効果的な分野であった。しかし、ロシアと中国がエネルギー協力に向けても実質的な協議事項を進めることができれば、中口協力は最終的により長期的に安定した基盤を得ることができよう。

(翻訳ERINA)

<sup>11</sup> 2001年秋のアフガニスタン戦争努力を支援するために、米国はウズベキスタンとキルギスに基地設置を交渉し、タジキスタンと後にカザフスタンの空港へのアクセスを確保した。

# Russian Energy Strategy 2020: Balancing Europe with the Asia-Pacific Region

Vladimir I. Ivanov  
Director, Research Division, ERINA

## Introduction

Initially, the Russian government approved the *Main Provisions of the Russian Energy Strategy to 2020* on November 23, 2000. Before long, various economic, administrative and legislative factors, including reforms in the natural gas and power sectors, prompted the revision of the document. The new version of the *Energy Strategy to 2020* was approved on May 22, 2003. Some of the document's key parameters and long-term targets became more detailed and ambitious, while external priorities for developing the energy sector were also set out.

Russia is the world's second largest exporter of oil and the leading exporter of energy in all its forms, including natural gas and oil products, coal and also some electricity. The *Energy Strategy 2020* approved on May 22, 2003 envisages the expansion of the energy sector (Table 1) and the growth of energy exports, particularly to Asia.

Table 1. Russian Energy Production and Exports, 2002-2020

	Production		Exports, US\$ billion	
	2002	2020	2002	2020
Oil (million tons)	380	450-520	184	140-310
Oil products (million tons)	135	146-166	75	30-50
Natural gas (billion m <sup>3</sup> )	590	680-730	185	235-245
Coal (million tons)	253	375-445	47	55-60
Power generation (billion kWh)	892	1,215-1,365	14	30-75

Source: Ministry of Energy

The main purpose of this overview is to clarify the prospects for energy links between Russia and Europe, on the one hand, and Russia and the Asia-Pacific region (primarily Northeast Asia), on the other. The future of Russia's energy cooperation with these two parts of the world deserves careful assessment based on (1) Russia's domestic priorities, (2) its potential to fulfill the role of a massive energy supplier, and (3) the capacity of Russia's

eastern neighbors to support this potential. The outcomes of these and other factors probably allow us to speculate on both the nature and the depth of Russia's future energy links with Northeast Asia.

## Background

In the opinion of many economists and politicians, the gloomy side of this exceptional position is Russia's overwhelming dependence on the energy sector. Energy industries occupy 25% of its GDP, providing for one-third of industrial output and consolidated budget revenues, as well as about half of export earnings and the proceeds of the federal budget. Another problem is that Russia's energy exports are predominantly destined for Europe.

The European Union (EU) makes no secret of the fact that its increasingly high and growing import dependence on Russia has to be kept within certain limits.<sup>1</sup> Similarly, Russian energy planners propose to diversify energy exports, accessing new oil and gas markets in the Asia-Pacific region, Northeast Asia in particular. The government is proposing to diversify energy supplies to the "north, east and south", promoting energy production in new, capital-intensive environments, including Eastern Siberia, the Far Eastern region, the Arctic and the continental shelf of the northern and Caspian seas.

The economies of Northeast Asia and possibly the United States are emerging as potential new targets of Russian oil producers and exporters of natural gas. Recent policy trends support these intentions. In May 2002, Moscow and Washington launched their "new energy dialogue". Beijing has been successful in lobbying for an export pipeline with a capacity of 30 million tons (Mt) from Angarsk to Daqing that would deliver to China as much as 700 Mt of oil by 2030.<sup>2</sup>

In January 2003, a yet larger oil pipeline project from Angarsk to Nakhodka (capacity of 50 Mt) received support from the Japanese Prime Minister Junichiro Koizumi.<sup>3</sup> Energy cooperation became part of the Japan-Russia Action Plan adopted in January 2003. In 2002-2003, the Russian Energy Ministry held high-level consultations with counterparts in Japan, China, South Korea and Mongolia.

<sup>1</sup> *Energy: Let Us Overcome Our Dependence* (Luxemburg: European Commission, 2000), p. 13.

<sup>2</sup> A pipeline to Daqing will deliver about 700 Mt of oil by 2030. It will be linked to oil reserves in Western Siberia that have already been explored and proven. For China, the option of investing in overseas exploration and development would be significantly more expensive than pipeline construction. At present, China controls more than 500 Mt of oil reserves overseas. By 2005, CNPC plans to produce 35 Mt of oil a year overseas but could only obtain about 18 Mt based on its equity holdings.

<sup>3</sup> At a meeting in St. Petersburg on May 20, 2003, Prime Minister Koizumi asked President Putin to approve the extension to the Angarsk-Daqing pipeline, bringing it to the Pacific coast. The indication is that the Japanese government plans to encourage companies to sign up for exploration projects in the region and thus fill the financing gap (see Troika Dialog, Russia-Equity Market, June 2, 2003, p. 4).

It is worth noting that the Russian Energy Minister was invited to the discussion table at the recent International Energy Agency (IEA) ministerial meeting. At the meeting, the Japanese and South Korean energy ministers stressed the importance of Northeast Asia and energy cooperation in this region. The Russian participant noted these views and the willingness to discuss prospects for cooperation with Russia. The South Korean minister even mentioned that his country plans to establish an organization to contribute to subregional energy cooperation and urged the IEA to assist with this process.

### Mutual reliance

Russia's role in supplying oil and natural gas to Europe is well known. During the next three decades, the EU's energy production is expected to decline by about 17%, while net energy imports are expected to grow by 15%. The dependence of European countries on imported energy is high and growing, projected to rise to 70% by 2030. The level of external dependence for oil will reach 90%, while that for natural gas will approach 80%. Reliance on nuclear power is unlikely to expand without a broad public and policy consensus, not to mention a solution to the problem of disposing of nuclear waste.

The war in Iraq reasserted Russia's key position in meeting the energy needs of Europe's economies. Russian energy exports account for 45% of all exports to the EU. More than 80% of Russian oil exports (crude oil and oil products) and more than 60% of its natural gas exports are shipped to Europe. On the other hand, in 2002, gas exports to Europe amounted to 129.5 billion cubic meters (Bcm), covering 26% of its overall gas consumption, including 17% of the EU's total gas demand.<sup>4</sup>

Extensive energy links have made Europe and Russia economically interdependent, requiring closer policy coordination.<sup>5</sup> A Green Paper published by the European Commission underlines the need for partnership with Russia, in its capacity as one of the key energy-producing economies. The sixth EU-Russia summit held in October 2000 in Paris proposed instituting an energy dialogue. The exploratory phase for this dialogue was completed by the eighth summit in 2001.

The concept of energy partnership covers oil, gas and electricity and aims to improve investment opportunities in Russia's energy sector, in order to upgrade infrastructure, promote efficient and environmentally friendly technologies and enhance energy conservation. The short-term goals include the improvement of the legal basis for energy production and transport, legal security for long-term energy supplies, the physical security of transport networks, new transport infrastructure projects of "common interest" and pilot projects in the field of energy

conservation.

### How much is enough?

However, over the next two decades, Russia is not planning to expand its energy exports to Europe in physical terms. Contrary to expectations, including projections by the International Energy Agency (IEA), the *Energy Strategy 2020* basically reflects this change in priorities. Russian energy planners assume that in 2010-2020, oil exports could fluctuate between 140 and 310 Mt, depending on external and domestic circumstances.<sup>6</sup> In the upbeat projection by the Energy Ministry, oil output could increase to 490-520 Mt in the course of the next decade or so, while domestic demand in 2010-2020 is estimated to level off at 200-215 Mt.

On the other hand, the *Energy Strategy 2020* stated that oil exports to the Asia-Pacific region could reach 105 Mt, including 25 Mt produced by the Sakhalin offshore fields. This new export direction would leave about 200 Mt for all other destinations, including CIS (Commonwealth of Independent States) and European markets. Oil exports to CIS economies are expected to increase, reaching 30-35 Mt beyond 2010, leaving about 150-160 Mt of crude oil for exports to Europe.

In 2001, combined oil exports from Russia and other CIS oil producers to Europe were 181 Mt. Whatever change in the volume of exports takes place over the next two decades, it seems unlikely that the Russian "contribution" will exceed current levels. On the other hand, exports of oil products are estimated to halve in 2020, falling from 75 Mt in 2002, which also signals a reduction in shipments to Europe.

The IEA's projections for natural gas production and exports differ from the *Energy Strategy 2020* estimates even more significantly. According to the IEA, Russia should reach a production volume of 710 Bcm by 2010. This is above the averaged target set by the government for gas output in 2020, including around 100 Bcm extracted in Eastern Siberia and the Far Eastern region, mostly by independent producers.

The IEA forecast that Russia would deliver about 200 Bcm of gas to Europe as soon as 2010, rising to 244 Bcm by 2030.<sup>7</sup> The *Energy Strategy 2020* estimates that total gas exports will grow from 185 Bcm in 2002 to 235-245 Bcm by 2020, rather than the 280 Bcm proposed by the IEA. Exports to Europe are estimated at 160-165 Bcm, up 22-23% from the 129 Bcm exported in 2000, including 110 Bcm delivered to OECD members.

On the other hand, the authors of the *IEA World Energy Outlook 2002* suggested that the share of gas in Russia's total primary energy supply will rise from 52% to 56% by 2030, when in fact Russian officials want to reduce

<sup>4</sup> Alexey B. Miller, "The Eurasian Direction of Russia's Gas Strategy", Keynote Address, 22<sup>nd</sup> World Gas Conference, Tokyo, June 4, 2003, p. 6. See also *Green Paper - Towards a European Strategy for the Security of Energy Supply* (Technical Document), European Commission, 2000, p. 29.

<sup>5</sup> See *Promoting International Co-operation*, Communiqué, International Energy Agency, Meeting of the Governing Board at Ministerial Level, 28-29 April 2003.

<sup>6</sup> The projections presented by the IEA show that Russia's net oil exports would be lower than 270 Mt in 2010-2030, while some Russian oil majors predict that about 330-350 Mt could become available that would be surplus to domestic needs.

<sup>7</sup> *World Energy Outlook 2002* (Paris: IEA/OECD, 2002), 118-119.

this share to 45% by 2020. The IEA also grossly underestimated Russia's potential to export natural gas to maritime markets in the Asia-Pacific region, including Japan, South Korea and the United States. In fact, the Sakhalin 2 LNG project could export about 12 Bcm of gas by 2015, or 50% more than the IEA outlook for 2030. Estimates for gas exports to China and the Korean Peninsula via pipelines are less dissimilar: 25 Bcm by 2030 proposed by the IEA and about 35 Bcm proposed by the *Energy Strategy 2020*.

### Oil delivery infrastructure in Eastern Russia

The *Energy Strategy 2020* specifies that towards the end of the projected period, oil and natural gas exports to Asia should amount to one-third and one-sixth of the total cross-border supplies of these two hydrocarbons respectively. The plan includes building an oil pipeline linking the Yurubcheno-Tokhomsкое oil-and-gas field in Krasnoyarskiy Krai, and Talakanskoe and Verkhnechonskoye oil fields in Yakutia with the existing trunk oil pipeline that runs from Western Siberia to Angarsk, near Lake Baikal. Then, a mega-pipeline should be built in an easterly direction along existing railway routes. From Tynda, a larger pipeline would stretch along the Trans-Siberian railway to Nakhodka, while a smaller one would turn south, crossing China's border.<sup>8</sup>

This pipeline system designed by the Energy Ministry basically combines two separate projects. In 2000-2001, Yukos pushed for a 30 Mt capacity oil pipeline routed to China. A little later, Transneft proposed a 3,765 kilometer-long pipeline with a capacity of 50 Mt from Angarsk to Nakhodka, including a deep-water port and an oil terminal with a stockpiling facility of 4 million cubic meters.<sup>9</sup> The estimated costs of these projects were close to \$3 billion and \$6 billion correspondingly. If it materialized, this integrated infrastructure could divert as much as 15-20% of Russia's total oil output and 25-30% of its entire exports to Asia-Pacific markets.

The management of Transneft reiterated that a larger pipeline to the Pacific coast would allow access to multiple markets in Northeast Asia and possibly North America. This pipeline would also allow the tapping of new oilfields in remote areas. Yet another argument in favor of the Angarsk-Nakhodka pipeline is its impact on regional development. Indeed, in 2002, the government re-adopted a modified program for the economic and social development of the Far Eastern region and the provinces adjacent to Lake Baikal. Given that the program's implementation

requires much more investment than the regional and federal budgets can provide, mega-projects such as the Angarsk-Nakhodka pipeline with a branch to Daqing would facilitate the mobilization of investment.<sup>10</sup> Furthermore, the "northern route" proposed by Transneft could offer a way out of the environmental deadlock that the "southern route" creates due to the pipeline transiting Tunkinskiy National Park in Buriatia.

The integrated plan steered by the Energy Ministry also envisages building in parallel a high-capacity gas pipeline (about 33 Bcm), connecting the Kovykta gas field and a gas pipeline network in Western Siberia with the Pacific coast of Russia. This project, if implemented, will have a strong positive impact on regional development and the investment climate in Eastern Russia, facilitating the exploration and development of gas reserves in Eastern Siberia and Yakutia.

### Oil prices

Prices for energy are likely to play a crucial role in defining the terms and conditions for existing and anticipated energy ties between Russia and Europe, as well as newly designed projects that should link Eastern Russia and Northeast Asia.

The *Energy Strategy 2020* specifies that, with international oil prices staying close to \$30 per barrel, Russia's energy exports could increase by 26-28% by 2010 and 36-38% by 2020. If prices stabilize in the range of \$18-20 per barrel, total energy exports are likely to rise by only 15-17% by 2010 and by 20-22% towards 2020, leveling off from 2005 onwards at 1990 physical volumes. Obviously, moderate energy prices would reduce the feasibility of such proposed mega-projects as Trans-Siberian oil and gas pipelines.

The prospects for a reduction in oil prices in the aftermath of regime change in Iraq have been actively debated. Various research centers and private sector companies generally agree that an increasing supply of oil would lower prices. However, experts tend to disagree on how significant this reduction might be. OPEC officials consider a level of \$25 per barrel to be reasonable, proposing to cut production quotas in order to avoid oversupply. On the other hand, the IEA has assumed that oil prices in 2020 will stay close to \$25 per barrel at 2000 values. These projections have been criticized as being unrealistically low and based on rather inflated estimates of OPEC's output capacity of 57.5 million barrels of oil a day (Mbd) by 2020. The argument is that OPEC's total maximum output cannot possibly exceed 40 Mbd.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> In addition, ExxonMobil (Sakhalin-1) plans to build a pipeline with a capacity of 12.5 Mt from Sakhalin to the continent, across the Tatarskiy Strait. On the other hand, Sakhalin Energy (Sakhalin 2), a consortium led by Royal Dutch Shell, would build a north-south oil-and-gas pipeline system in Sakhalin.

<sup>9</sup> Transneft holds a monopolistic position, covering oil supplies within the CIS and handling more than 95% of crude oil exports. It seems likely that, when Yukos initiated the dialogue on a pipeline project to China, Transneft felt that if private oil firms were to fund new pipelines, this could jeopardize not only its own role, but also the interests of the state, including control over the oil majors.

<sup>10</sup> Reportedly, one million tons of additional oil production capacity from the new fields may require \$300 million of investment. If the 50 Mt capacity Transneft pipeline is eventually used only for oil supplied from new fields in Eastern Siberia and Yakutia, these areas will need about \$10 billion invested in exploration and development.

<sup>11</sup> Ali Morteza Samsam Bakhtiari "2002 to See Birth of New World Energy Order", *Oil & Gas Journal*, January 7, 2000, pp. 11-19.

On the other hand, some Russian oil experts have suggested that in the mid-term, \$21-23 per barrel is a fair price for Russian crude oil and that \$25-30 per barrel is too high, given that at this level, the production of alternative fuels as a substitute for oil would become feasible.<sup>12</sup> According to the U.S. Energy Information Administration, gas-to-liquid (GTL) technology could be an attractive marketing option at a certain price level for oil, because the infrastructure for petroleum products is already in place. GTL technology also has enough versatility to accommodate smaller gas deposits economically. In addition, GTL offers a number of environmental advantages that may enhance its economic attractiveness. However, it would require a long time and massive investment before a sizable GTL production capacity could not just complement oil, but constitute large segments of motor fuel supply.

According to some international oil majors such as ExxonMobil, in the last two decades, resource additions in both oil and natural gas have dramatically lagged behind increases in demand. Advanced new exploration methods have somewhat checked the decline in newly discovered reserves, albeit in areas with a challenging operating environment. Conditions that make oil and gas harder to recover will cause the prices of these resources to increase, with the lower boundary of the proposed price band nearing \$23-25 per barrel over the next two decades. However, the upper boundary reaches the \$50 mark, reflecting increasing demand for oil and gas accompanied by decreasing discovery volumes.

The point made by ExxonMobil<sup>13</sup> is that, contrary to popular belief, for quite some time, the discovery of large volumes of oil and gas has not been related to price fluctuations, but was rather driven by the evolution of technology and geopolitical developments that have improved access to resources. In this context, the regime changes in Russia (1992) and Iraq (2003) serve as examples of "improved geo-political access", although in the case of Russia, it may take as long as 15-20 years for oil production to recover to its 1990 level. The good news is that the Russian oil sector is mainly privatized and oil companies could compete with OPEC suppliers at the lowest boundary of the projected price band.

### Prospects for natural gas

Despite the rather upbeat projections for oil exports to the Asia-Pacific region (about 100 Mt in 2020) made in the *Energy Strategy 2020*, estimates for natural gas are quite conservative, reflecting various impediments and barriers to cross-border trade. There is no question that the energy-importing economies of Northeast Asia will significantly expand their reliance on natural gas. By 2020, demand for natural gas in Europe is due to grow by 2.7% a year, while in the Asia-Pacific region the increase in gas demand is expected to reach 4.5% a year.

There is a problem in that market access for pipeline

gas cannot be assured without adjustments to domestic policies in Japan, South Korea and China. In Japan, regional energy companies have enormous influence in determining the future of the power industry. If these companies, following global trends, reduce their emphasis on nuclear power, leveling off its current share in electricity generation, the market for natural gas will grow rapidly. Natural gas share in power generation could rise from the current level of 24% to 30% or more, which could justify the construction of a gas pipeline from Sakhalin to Sendai or Niigata, as is being proposed by ExxonMobil.

In South Korea also, official projections assume that nuclear and coal-fired plants will account for about 80% of total power generation beyond 2010, with "expensive" LNG remaining a marginal fuel. A gas pipeline from Sakhalin could allow the use of less expensive gas. On the other hand, given the current state of inter-Korean relations, an inland trans-Korea gas pipeline seems unlikely.

In China, the prioritization of the West-East pipeline over imports may have a negative impact on gas penetration. The west-east project is very expensive and the pipeline's capacity is comparatively low, if the transportation distance involved is taken into consideration. These factors would inevitably result in very high prices for natural gas, deterring customers. In addition, imported LNG will also be expensive compared with pipeline gas that could be imported from Russia or Central Asia. Both these factors are likely to hold back the development of the gas market, potentially curbing gas demand and opportunities for cross-border pipeline projects.

The predominant reliance of Japan and South Korea on LNG creates a barrier to most of the Russian natural gas that could be supplied from the heartland of Eastern Siberia and Yakutia via pipelines. By 2020, the global demand for LNG (excluding U.S.) is expected to quadruple, while the share of LNG in gas consumption will increase from the current 10% to 25%. A number of new technological trends and innovative marketing concepts could further enhance the advantages of LNG in the context of Northeast Asia.

Given these circumstances, Russia need not rely on pipeline projects alone, as it does in Europe. Potential independent gas producers should seriously consider LNG in combination with pipeline projects - goals that the *Energy Strategy 2020* does not formulate. In this regard, the recently announced blueprint for natural gas transportation schemes in Eastern Russia, including two LNG terminals to be located in the vicinity of Vladivostok and Vanino and connected with both Sakhalin gas reserves and East Siberian gas reserves, could be a step in right direction.<sup>14</sup> Furthermore, advanced GTL technologies could help moderate the region's high dependence on oil, using competitive sources of natural gas.

### Gas prices

On the other hand, the authors of this document provide for major adjustments in natural gas pricing in

<sup>12</sup> Interview with Mikhail Khodorkovskiy, *Itogi*, December 17, 2002.

<sup>13</sup> Harry J. Longwell, Executive Vice President, ExxonMobil, Remarks at the Offshore Technology Conference, Houston, May 7, 2002.

<sup>14</sup> See Alexey B. Miller, op. cit., Figure 5. Gas of the Russian East.

Russia. Currently, low domestic gas prices (0.62 of the level for coal) make Gazprom's revenues and investment programs almost entirely dependent on exports. This situation will change with increased gas prices (1.1 of the level for coal by 2006), improving further from 2010-2020.

By 2006, domestic gas tariffs adjusted for inflation should double compared with 2002 levels, while by 2010, the domestic price is expected to be balanced by European gas market prices adjusted for transit fees, import tariffs and other duties. As a result, gas prices will be triple the current level by 2010.<sup>15</sup>

Changes in gas pricing would obviously affect prices for electricity and coal, which are expected to grow by half by 2006, doubling by around 2010. At the same time, the competitiveness of coal will increase, leading to a decrease in the share of natural gas in the total primary energy supply from the current 50% to 48% by 2010 and 45% by 2020. By 2010, the share of coal in the total energy supply is projected to grow from the current 19% to 20%, with the share of nuclear power rising from 11% to 12%, replacing natural gas.

Increased gas prices would enlarge the proceeds from domestic sales, making gas exports less attractive. On the other hand, gas market reform and liberalization promise to make investment in new natural gas ventures more feasible.

### Canada as a model

The *Energy Strategy 2020* envisages natural gas production in Eastern Siberia and the Far Eastern region climbing to 100 Bcm under favorable conditions. However, it does not offer a detailed concept for reserve development, infrastructure construction and gasification in these areas. As mentioned above, the Energy Ministry and Gazprom<sup>16</sup> proposed building a Trans-Siberian high-capacity gas pipeline, connecting the Kovyktinskoe and Chayandinskoye gas fields and other gas fields in Eastern Siberia and Yakutia in parallel with the Trans-Siberian oil pipeline.

Indeed, the largest cities in Eastern Russia are located along the Trans-Siberian railway. The total population of these cities is more than 4 million and at least another 4-5 million people live in smaller settlements located along the border with China. In addition, the same railway zone is a prime location for major industrial enterprises and power plants.

This plan for gas transportation includes an extension of the pipeline from Vladivostok to the Korean Peninsula. However, it seems that the "Canadian pipeline model" could be more realistic in policy terms and more fundable in terms of the project's implementation. Indeed, there are some similarities between Eastern Russia and Canada, with its "gas production in the west, consumption in the east" pattern.

In Canada, the single West-East transmission pipeline system moves gas across the country and along the U.S.

border. Although there is considerable domestic consumption of gas, the 16 export pipelines deliver gas to U.S. markets. These pipelines are spread out along the border and their total annual maximum capacity is above 80 Bcm.<sup>17</sup> Canadian gas infrastructure allows the number of users to be maximized with a number of export-oriented branch pipelines tailored to market needs. A similar approach adopted in Eastern Russia would serve to integrate the domestic use of natural gas with its export to neighboring cities in northeastern China.

### Power generation: Nuclear and coal

The *Energy Strategy 2020* proposes the interconnection of power grids in Eastern Russia between Western and Eastern Siberia and the Far Eastern region. The Federal Grid Company and the System Operator, both funded from federal sources and controlled by the state, will be the major players in the national grid's maintenance, expansion and management. Electricity prices are projected to double by 2020, reaching 4.0-4.5 cents per kWh as the average tariff for all groups of customers.

Cross-border interconnection is also on the agenda, with optimistic forecasts of electricity exports reaching 75 TWh by 2020. European electricity markets and power grid interconnection are defined as the priority goals.

The *Energy Strategy 2020* envisages the construction of new power plants, including coal-fired and hydroelectric power plants built in Eastern Siberia and hydroelectric, gas-fired and nuclear power plants constructed in the Far Eastern region. In total, the share of nuclear power in power generation should rise from the current 16% to 23% by 2020 (32% in Western Russia). These power plants will be under the control of a unified state company and their competitiveness vis-à-vis thermo-power plants will be significant (2.4 cents per kWh in 2015).

Yet another major priority for power generation is a very significant increase in coal production. Inter-regional transportation of coal from production sites in eastern regions to consumption centers in western areas would double coal shipments to 130 Mt a year by 2020.

By 2020, both Eastern Siberia and the Far Eastern region should see the expansion of coal output to 40-50 Mt in each area, including 75-80% produced from open cast projects. Reduced production costs and improved quality of coal could potentially expand export prospects for Russian coal in Japan and South Korea. New generation coal mining equipment would allow the setting up of production cooperation schemes involving foreign manufacturers.

### Hydroelectricity

As of today, despite the critical significance of oil and natural gas, the most advantageous area for cross-border energy cooperation appears to be hydroelectric power. Electric power is now the only exportable energy resource in Eastern Siberia. The regional electric power systems in

<sup>15</sup> Domestic gas prices, projected to rise from the current \$23 per 1,000 cubic meters (Kcm) to \$40-41/Kcm in 2006, \$40-45/Kcm in 2008, \$59-64/Kcm in 2010 and \$60-65/Kcm towards 2020.

<sup>16</sup> See Alexey B. Miller, op. cit., Figure 5. Gas of the Russian East.

<sup>17</sup> *Natural Gas Pricing in Competitive Markets* (Paris: OECD/IEA, 1998), 64; *Energy in Canada 2000*, 60, available at [www.nrcan.gc.ca/ec](http://www.nrcan.gc.ca/ec)

Krasnoyarskiy Krai and Irkutskaya Oblast have excess capacity, capable of producing about 16-18 billion kWh (TWh) of electricity. Annual power generation by all Far Eastern hydroelectric power plants is 11 TWh. After the completion of four new projects, power output will grow to a combined total of 23 TWh a year.

Eastern Russia's unique hydroelectric power potential presents an opportunity for projects that are efficient both in economic and environmental terms. Moreover, the gradual deregulation of natural gas tariffs in Russia is likely to make hydroelectric power more competitive in the future. By 2010, the total newly commissioned capacity in both areas is likely to reach 4 GW, including 1.5 GW in Eastern Siberia and 2.5 GW in the Far Eastern region. During the following decade, new capacity is expected to total just 2.2 GW, including 1.4 GW in Eastern Siberia. After the completion of these projects, the hydroelectric power utilization rate in the Far Eastern region will be 6%.

The potential for electric power exports will be further enhanced with the commissioning of the Bureyskaya HPP, the top priority for the Far Eastern region. Its commissioning will reduce the demand for coal from distant sources and allow electricity exports to China and the Koreans. By 2020, if adequate investment is secured, the seven hydroelectric power projects currently under construction and those at the planning stage will generate up to 50 TWh of electricity at competitive prices. In the optimistic scenario, electricity exports from the eastern regions of Russia to neighboring countries may be estimated at 20-22 TWh by 2010 and 50-60 TWh by 2020. The Chinese market could provide an opportunity for electricity exports of about 15-25 TWh a year from Irkutskaya Oblast alone.

However, as of today, there are only 110 kV and 220 kV power lines extending to Mongolia and Northeastern China, and these have a limited transmission capacity. Discussions are underway concerning the formation of cross-border electric power network infrastructure, with Russia playing the role of the electricity supplier. This is not an easy task, considering the distances and costs involved, not to mention access to neighboring markets. The practical steps proposed by electricity experts include a 2,600 kilometer-long 600 kV "Bratsk-Beijing" 3GW (18 TWh) capacity line, and a 470 kilometer-long 600 kV "Sakhalin-Japan" 4GW (22 TWh) capacity line.

### Investment requirements

The energy sector development outline for Eastern Russia contains significant potential for investment, including new business opportunities for companies and investors from Japan, South Korea, the U.S. and China.

More generally, the development of energy industries in Russia is seen in the context of technological advancement and hi-tech research and development efforts that will reduce project costs and enhance energy efficiency. For example, a new hi-tech phase in generation could be based on superconductivity, cryogen technology applications in power generation and transmission, fast-breeder reactor technology, tidal power generation and hydrogen energy.

To sustain domestic demand, expand exports and

modernize domestic energy industries, Russia needs at least \$620 billion of investment over the next two decades, including \$260-300 billion mobilized before 2010-2012. Most of these funds should originate from private sources and loans. This investment program should support energy infrastructure development, including the construction of new power plants and the modernization of existing facilities, as well as a broader re-orientation of the energy sector towards increased efficiency and added value. In 2001, the total amount of investment in the energy sector from all sources is projected to reach \$660-810 billion (Table 2).

Table 2. **Estimated Investment Requirements, 2002-2020 (US\$ billion)**

	2001-2010	2011-2020
Oil	230-240	
Natural gas (continental projects)	170-200	
Coal	20	
Heat production and use	70	
Power generation, including	130-170	
Power generation	110-140	
Power grids	20-30	
Nuclear power		
Energy saving programs	50-70	
Total	260-300	400-510

Source: Ministry of Energy

It should be noted that these figures are not astronomical in the context of worldwide energy industry needs. According to private energy companies, if world output grows by 3% a year, with energy demand increasing by 2% annually and the recovery of energy resources from existing fields dropping by 4-6% a year, by 2010 about half of oil and gas consumption will have to rely on newly developed reserves. Most of these new reserves are located offshore, in deep-sea areas and/or in Arctic latitudes, in locations distant from consumption centers. The increasing complexity of recovery requires advanced technologies and huge start-up investment, estimated at about \$1 trillion for the current decade alone. For example, the investment program of ExxonMobil up to 2010 is estimated to total \$100 billion.

### Conclusions

In one way or another, these investments are likely to be mobilized, considering that oil reserves in Russia are estimated at 17,000-20,000 million tons (Mt), allowing production of 450-500 Mt of oil a year for another 30 years. Proven reserves of natural gas would allow annual gas production to be sustained at 600-700 billion cubic meters (Bcm) for at least the next 50 years. Gazprom alone controls 20% of world gas reserves, accounting for 23% of world gas production.

Only the Sakhalin 1 and Sakhalin 2 international consortiums, in which Japanese companies are involved, plan to invest as much as \$25 billion over the next decade or so, but several other oil and gas projects on the Sakhalin shelf are in the formation phase, promising to generate another \$30 billion to \$50 billion in investment.

British Petroleum works closely with the state-owned Rosneft in exploring prospects for investing in the Sakhalin 5 and Sakhalin 4 projects. Also, BP recently decided to invest almost \$7 billion in a new company formed with TNK, the Russian oil major with a presence in Eastern Siberia. In this context, an oil pipeline project to Nakhodka that the Japanese Bank for International Cooperation could partially back with its low-interest loans looks like a reasonably priced venture.

All these investment funds that should support energy infrastructure development in Russia would potentially create huge business opportunities for Japan and Russia's other neighbors. Investors and equipment manufacturers could benefit from the construction of new power plants and the modernization of existing facilities, as well as a broader reorientation of the Russian energy sector toward increased efficiency and added value.

More generally, the development of energy industries is seen by the Russian government in the context of technological advancement and high-tech research and development that would reduce project costs and enhance

energy efficiency. Japan-Russia technological cooperation in the field of energy, fuels and emission reduction could benefit both countries.

In addition, cross-border power interconnection is on the Russian long-term agenda, with forecasts of electricity exports to China and the Koreas. European electricity markets and power grid interconnection have been already defined as the priority goals. Eastern Russia's unique hydroelectric power potential presents an opportunity for projects that are efficient both in economic and environmental terms. It seems that the proposed plan for energy sector development contains significant potential for investment and trade, including new business opportunities for companies and investors from Japan, South Korea, the United States and China. On the other hand, cross-border energy cooperation in Northeast Asia, focused on energy sector development in Eastern Russia, would enhance the energy security of the economies of this area, contributing to their international competitiveness and the political stability of the entire Asia-Pacific region.

## ロシアの2020年までのエネルギー戦略 - ヨーロッパとアジア太平洋のバランスを目指す(抄訳)

ERINA調査研究部長 ウラジーミル・イワノフ

現在、ロシアのエネルギーの輸出先はヨーロッパに限られている。広範なエネルギー連結によりヨーロッパとロシアの経済的相互依存性が深まり、その結果、より緊密な政策調整が求められてきた。イラク戦争の結果、ヨーロッパが必要とするエネルギーを供給するロシアの重要な役割は更に強調された。一方、EUは増大するロシアに対する輸入依存をある程度まで限定する必要があるということを明らかにしている。

同様に、ロシアのエネルギー政策担当者はアジア太平洋地域、特に北東アジア、への進出を通じてエネルギー輸出先を多様化することを提案している。ロシア政府は新たに東シベリア、極東地方、北極圏、そして北極海の大陸棚などで巨大な資金を投じてエネルギー生産を推進し、「北、東、南」各方向にエネルギー供給を多様化することを提案している。

北東アジア諸国、そしておそらくアメリカは、ロシアの石油生産者及び天然ガスの輸出業者から新たな有望市場として注目されつつある。最近の政策動向はこのような傾向に合致するものである。2002年5月、米ロ両政府がいわゆる「新エネルギー対話」に乗り出した。また、中国はアングアルスクから大慶への石油輸出パイプライン建設を働きか

けることに成功した。2003年5月30日、サンクトペテルブルグにおいて、小泉首相とプーチン大統領がアングアルスクからナホトカまでの更に大きな石油パイプライン事業についての討議を続けた。2003年1月に採択された日ロ行動計画にエネルギー協力が組み込まれ、ロシアのエネルギー省は最近、日本、中国、韓国、モンゴルの各政府と高官レベルの協議を行った。

モスクワでは対北東アジアのエネルギー輸出は優先目標となったようである。一方、ロシアは対ヨーロッパのエネルギー輸出を増加させる計画はない。

国際エネルギー機関(IEA)などの予測にも反し、2003年の5月22日に採用された2020年までのロシアエネルギー戦略の主要条項はこの優先順序の変更を反映している。ロシア政府の戦略によると、順調ならば、対アジア太平洋原油輸出は年間1.05億万トンとなり、一日当たり200万バレル強に達する可能性が十分ある。これにはサハリン沖の油田で生産される予定の2,500万トンが含まれる。この巨大な輸出量は2020年に予測されるロシアの総石油輸出量の三分の一を占めることになる。

インフラ構築計画には、現在、バイカル湖の近くのアングアルスクが終点となっている既存の石油幹線パイプライン

とクラスノヤルスク地方のユルブチェノ・トホムスコエ石油及びガス田とヤクートのタラカンスコエ及びベルフネションスコエ油田を連結する石油パイプラインが含まれている。次に、小泉首相が提案したように、ナホトカまでシベリア鉄道に沿って東方向に年間8,000万トン輸送できる巨大パイプラインを建築すべきである。さらに、ティンダから南方へ輸送能力3,000万トンの小規模パイプラインが敷設され、中国との国境を越える。これに要する事業費は90億ドルと推定されている。実現すれば、ロシアの石油総生産量の15～20%、石油輸出量の25～30%が北東アジア諸国の市場に向かうことになる。

対アジア太平洋地域の石油輸出に関する肯定的な予測とは異なり、天然ガスの越境貿易に関する推定には様々な障害や障壁があるため随分控えめである。実は、日本と韓国が主に液化天然ガス（LNG）に依存していることが、東シベリアやヤクートというガスの中心地からパイプラインを通じて供給できる多くのロシア産天然ガスの障害となっている。さらに、日本、韓国、そして中国の国内政策の見直しなしでパイプラインガスの市場参入は保証されない。

パイプラインを使用するロシアの対中国及び朝鮮半島のガス輸出は2020年までに25Bcm（十億立方メートル）に達する可能性がある。これは韓国が現在、LNGとして輸入している天然ガスの量を上回る。地図上では韓国へのガスパイプラインを北朝鮮経由で敷設できるが、中国経由の方が現実的である。しかしながら、ロシアのエネルギー省主導の統合計画では、コビクタガス田及び西シベリアのガスパイプラインネットワークをロシアの太平洋海岸、そして北朝鮮経由で韓国へと繋ぐ高輸送能力ガスパイプラインを建設する構想が描かれている。

さらに、エクソンモービルはサハリンと日本の仙台市、或いは新潟市を連結するもう一つの海底パイプラインを提案している。なお、サハリン2のLNG事業は2015年までに年間約12Bcmが輸出可能となる。全体として、北東アジアが占めるロシアのガス輸出量の割合は2020年までに15～20%に達する可能性がある。

一方、ロシアはヨーロッパが現在望んでいる以上の天然ガスを供給する見通しは暗い。海外の観測筋の予測によると、ロシアは2010年に200Bcmをヨーロッパに輸出し、2030年までにこの量は244Bcmに上がる。ロシア政府の予測では、ガスの総輸送量は2002年の185Bcmから2020年までに245Bcmに上昇する。このうち160～165Bcmがヨーロッパ向けで、これは現在の水準に比べて4分の1しか増加し

ないことになる。

国内需要を持続し、輸出を増加させ、そして国内エネルギー産業を現代化させるために、これから20年間6,200億ドルの投資が必要である。このうち2010～2012までに2,900～3,000億ドルが必要である。この資金の多くは民間部門及び融資に依存するはずである。

日本の企業が参加しているサハリン1と2事業が唯一、これから10年間に250億ドルほど投資する予定である。しかし、300～500億ドルの投資を呼び込む可能性のあるサハリン大陸棚に位置するその他の石油及びガス事業は現在、事業形成の段階である。

ブリティッシュ・ペトロリアム（BP）は国有会社であるロスネフチと連携して、サハリン5と4のプロジェクトに投資することを検討中である。また、BPは最近、東シベリアに強い基盤を持つTNKというロシアの石油メジャーと共同で創立した新しい会社に70億ドル近く投資することを決めた。このような状況において、国際協力銀行が低利融資で部分的に支援できるナホトカまでの石油パイプラインは手ごろな価格の事業に見える。

ロシアにおけるエネルギーインフラの発展を支援するためのこのような投資資金は全て、日本にとって巨大なビジネスチャンスを創り出す。投資家や設備製造業者は、ロシアのエネルギー部門が効率化や付加価値といった方向に転換され、新しい発電所の建設や既存の施設の近代化が進められることによって利益を得るであろう。

一般的に、ロシア政府はエネルギー産業の開発を、事業費の削減やエネルギー効率の向上に繋がるような技術の進歩及び先端技術の研究開発といった意味合いで見ている。エネルギー、燃料、そして排出量の削減といった分野における日ロ技術協力は両国に利益をもたらすだろう。

また、越境電力連結はロシアの長期間計画に組み込まれており、対中国及び朝鮮半島への電力輸出が見込まれている。ヨーロッパの電力市場と配電網の連結は既に優先目標となっている。東ロシアに独特の水力発電可能性は経済的にも環境的にも効率的な事業としての可能性を秘めている。日本、韓国、アメリカ、そして中国の企業や投資家に対する新しいビジネスチャンスを含めて、提案されたエネルギー部門開発の計画には大きな貿易・投資の可能性がある。なお、東ロシアのエネルギー部門開発を中心とする北東アジアにおける越境エネルギー協力は、この地域諸国のエネルギー安全保障を充実し、その国際競争力と共に、アジア太平洋全域の政治的安定に貢献する。

# 北東アジア国際フェリー輸送の現状と課題

ERINA特別研究員 三橋郁雄  
ERINA調査研究部研究員 川村和美

## 1. はじめに

ERINAは昨年北東アジア輸送回廊ビジョンを発表した(図1.1参照)。北東アジアが、今後世界中で生起しているグローバル化の流れの中で、経済発展を確かなものにしていくためには国際輸送路の整備が重要であるとの観点から、北東アジア全域を見渡した上で、特に重要なルートを選定し、ここへの資金、技術等の重点的集中を勧告したものである。ここで推奨された輸送回廊はユーラシア大陸の奥深い内陸部から太平洋に面する国際港湾まで伸びてくるが、国際港湾から先は海上輸送を経て、環太平洋地域と接続することとなる。この海上輸送が輸送回廊と確実に接続することで、はじめて、輸送回廊はその機能を果たせるのであり、その接続方法は北東アジアの経済発展にとって非常に大きな課題である。本稿ではその接続方法の一つとしての国際フェリーを取り上げ、北東アジアにおける国際フェリーの現況と特性を把握すると共に、輸送回廊発展の立場からの今後の発展方向と課題を指摘することとする。

## 2. 国際フェリーとは

国際フェリーとは国内フェリーの国際版である。国内フェリーとは2点間を繋ぐ道路に類似する機能を有した、国内定期輸送に従事する船舶で、その貨物輸送方式は、貨物を荷台となる車両(荷台車両)に搭載したまま、車両走行により船舶に乗下船する。貨物と荷台車両に加え自家用車やそれら車両の運転手等の旅客も輸送する。

但し、国際輸送として利用される場合には、国内フェリーと異なり、車両の相手国乗入れ走行の自由度により、下記のような多彩性を持つこととなる。

**相手国乗入れが原則として自由**：大部分のEU諸国間では、原則自由な車両の相互乗入れが行われており、国際フェリーといえども、国内フェリーと同様な輸送が実現している。

**相手国乗入れが制限つき**：乗入れに限定条件がついている。例えば、乗入れ地や乗入れ距離の制限、乗入れ車両の限定、運転手の指定などがある。

図1.1 北東アジア輸送回廊ビジョン



( がSLB回廊、 が綏芬河回廊、 が図們江回廊)

相手国乗入れ禁止：車両の相手国内乗入れが認められていない場合には、貨物の乗下船に車両走行方式が用いられるが、相手国の到着港湾以遠に輸送される場合には、相手国の輸送車両に積み替えられる。

いずれの場合も旅客輸送は、通常の旅客定期船輸送と変わらないが、旅客専用船と比べると船舶が大型であるため、はるかに大量の一人当たり貨物を携帯することが可能である（例えば、大阪～上海フェリーの場合、一人当たり90kgまでの手荷物は無料）。

フェリー輸送はコンテナ専用船定期輸送と比較すると次のような特徴がある。

フェリーは車両輸送を行うが、コンテナ船は行わない。フェリーは旅客輸送を行うが、コンテナ船は行わない。コンテナ船は輸送貨物をコンテナの中に収納し、船舶に積み降ろしする際には、クレーンを利用するが、フェリーは車両走行により、輸送貨物を乗下船させる。コンテナ船の場合には、貨物をコンテナ詰めしなければならず、コンテナボックスの調達が必要であるが、フェリーの場合には、このような制約がなく、貨物に見合った輸送車両（専用輸送車両）のままの輸送が可能である。

輸送中に貨物の管理が必要とされる場合には、運転手による管理が可能であることから、フェリーが選好される。

コンテナ船は波浪動揺に強いが、フェリーは弱い。このためコンテナ船は小規模サイズも建造可能で小回りが効く。フェリーは外洋を走る場合は通常1万総トン

以上の大型化が必要になる。

以上より、フェリーはコンテナ船と比べて、車両・旅客輸送機能を有し、かつ貨物の乗下船がスピーディーで、また、輸送対象貨物が非常に広範囲であることから、より便利な存在とすることができる。これらの点から、定時性と迅速性及び高頻度性がコンテナ船より強く要請されるのが普通であり、ここにフェリーのセールスポイントがある。

### 3．北東アジア国際フェリー輸送の現況

国際フェリー輸送の先進地域は欧州である。欧州の例は、北東アジア国際フェリーの今後の発展方向を検討する際の参考となる。

#### 3.1．欧州地域

世界の国際フェリーの現況情報については、Ship Pass社が世界中の船社に対して行ったアンケート調査をまとめたものがある。表3.1.1に欧州地域の国際フェリーの状況を示す。

これによると、欧州地域には航行時間が11時間を超えるものが105航路ある。このうち、航行時間が20時間以上、若しくは航行距離が400海里以上の長距離国際フェリーは全体で55、内、地中海航路が30、バルト海航路が13、北海航路が9、黒海航路が3である。イタリア～チュニジア、フィンランド～ドイツ、ギリシャ～イタリア、英国～スウェーデンが4航路以上を有している。航行頻度が週5回以上の連結国は、アルジェリア～フランス、ギリシャ～イタリア、イタリア～チュニジア、デンマーク～リトアニア、ドイツ

表3.1.1 欧州地域の国際フェリーの状況

航路で結ばれている国	航路数	航行距離（マイル）	航行時間（時間）	航行頻度（便/週）	輸送車両台数（台/年・航路）
デンマーク～英国	1	335	20	3～4	23,000
デンマーク～リトアニア	2	323～468	30	3～5	7,000
フィンランド～ドイツ	7	570～694	23～36	1～3	41,000
ドイツ～英国	2	363～417	21～23	1～4	11,000～30,000
ドイツ～ラトビア	1		48	2	15,000
ドイツ～リトアニア	1	390	30	5	35,000
ドイツ～ロシア	1		60	3	不明
英国～スペイン	2	400～415	22～30	2	45,000～47,000
英国～スウェーデン	4	481～575	23～34	1～4	7,000～30,000
ロシア～スウェーデン	1	414	32	2～4	6,000
アルバニア～イタリア	1	389	25	2	8,000
アルバニア～スロベニア	1	405	25	2	3,000
アルジェリア～フランス	2	404	20	3～7	11,000～46,000
アルジェリア～スペイン	1		20	3	50,000
フランス～モロッコ	2	620～690	36	1～2	4,000～22,000
フランス～スペイン	1	830	32	不明	13,500
フランス～チュニジア	2	452	23	3	30,000
ギリシャ～イタリア	6	504～625	20～43	1～7	12,000～97,000
イスラエル～トルコ	1	818	55	3	不明
イタリア～マルタ	1	580		1	不明
イタリア～チュニジア	12	480～1,153	32～77	1～7	3,000～10,000
ブルガリア～グルジア	1		52	1	不明
グルジア～ルーマニア	1		56	1	不明
グルジア～ウクライナ	1		42	1	不明

出所：『Ship Pass Statistics Ferry 98』より作成。

注：複数航路開設で車輛数に幅が無いものは特定航路の台数のみが記述されている。

～リトアニアである。1航路の輸送車両台数が3万台以上の連結国は、ギリシャ～イタリア、アルジェリア～スペイン、英国～スペイン、アルジェリア～フランス、フィンランド～ドイツ、ドイツ～リトアニア、ドイツ～英国、英国～スウェーデンである。

以上のように、欧州地域においては大量の車両が国際フェリーによって輸送されている。

### 3.2. 北東アジア地域

#### (1) 国際フェリーネットワーク

表3.2.1は韓国を起終点とする国際フェリーの概要である(2002年8月1日現在)。韓国～中国航路は10航路あり、このうち、仁川を起終点とするものが6航路ある。対中国フェリー航路の中心は仁川であることがわかる。航行頻度は週1～3回であり、航行距離が400海里を超える航路は、仁川～天津(2回/週)、釜山～煙台(1回/週)の2航路である。

日本～中国間の国際フェリーは4航路あり、いずれも週1便である。4航路ともに航行距離は400海里を超え、輸送時間は40時間以上である。

日本～韓国航路には下関～釜山、博多～釜山がある。航行頻度は下関～釜山がデイリーで、博多～釜山は週3便で

ある。

韓国～ロシア間には束草とザルピノ港を結ぶフェリー航路がある。

日本～ロシア間定期フェリーとしては3航路ある。伏木富山～ウラジオストクルートは形式的には半年間定期、残り半年間は不定期の運航をしているが、実態的には週1回の定期輸送である。稚内～コルサコフルート(2,628総トン)は、主として旅客輸送対応の船舶による季節運行である。5月～10月に平均週2回運航されている。小樽～ホルムスクルートは貨物対応の輸送船で、ホルムスク～ワニノ間の鉄道フェリー用の船舶を活用し、月1回の航行頻度である。

以上よりわかることは、東アジアでは渤海、黄海、東シナ海、及びサハリン周辺にネットワークが組まれているが、日本海地域は束草～ザルピノ航路と伏木富山～ウラジオストク航路のわずか2ルートであり、北東アジア輸送回廊と日本、韓国との接続の観点からは増強の必要性が検討される必要があるということである。

#### (2) 北東アジア国際フェリーの輸送状況

韓国起終点の国際フェリーの輸送量を図3.2.1、図3.2.2(旅客。博多～釜山はジェットフォイルの分を含む)

表3.2.1 北東アジア国際フェリーネットワークの状況(2002年8月1日現在)

連結する国	ルート	距離	G/T	旅客容量(人)	コンテナ容量(TEU)	輸送頻度(便/週)	輸送時間
韓国と中国	仁川～威海	440	26,463	656	250	3	14
	仁川～青島	611	16,352	600	105	2	20
		611	13,493	255	210	2	20
	仁川～天津	852	26,463	604	249	2	25
	仁川～煙台	522	16,071	392	293	3	15
	釜山～煙台	996	12,304	342	245	1	30
	群山～煙台	513	12,304	342	245	1	15
	仁川～大連	533	12,365	555	125	2	17
	仁川～丹東	526	10,648	599	130	3	16
平沢～栄成	388	17,961	834	150	3	12	
濟州島～上海	578	7,560	412	n.a.	不定期	21	
日本と韓国	下関～釜山	277	16,665	601	120	3	10
		277	16,187	500	114	3	14
	博多～釜山	214	15,439	563	120	3	14
韓国とロシア	大阪～釜山	680	9,690	552	220	3	18
韓国とロシア	束草～ザルピノ	585	12,023	467	136	3	17
	大阪・神戸～上海	1,546	14,543	345	242	1	45
	大阪～上海	1,546	14,410	322	200	1	45
	神戸～天津	1,900	9,960	422	170	1	50
日本と中国	下関～青島	1,078	15,771	336	140	1	40
	稚内～コルサコフ	165	2,628	223	n.a.	1	5.5
	小樽～ホルムスク	446	5,025	36	2,245トン or 自動車150台	0.25	19
	伏木富山～ウラジオストク	870	12,798	422	自動車90-100台	1	30

(2002年10月に追加された国際フェリー)

日本と韓国	広島～釜山	400	6,590	500	90	3	16
-------	-------	-----	-------	-----	----	---	----

(国際旅客船の概況)

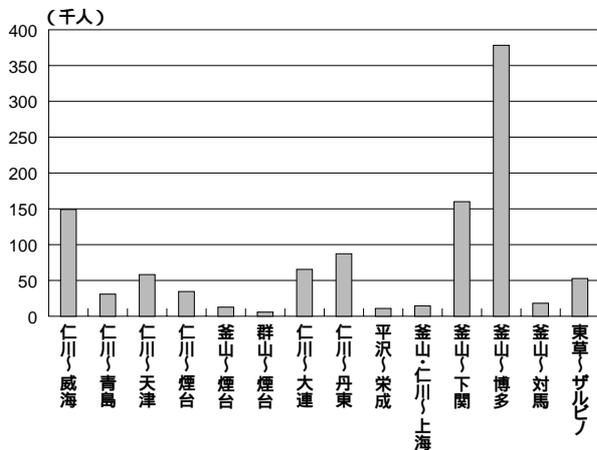
日本と韓国	対馬～釜山	131	426	240	0	3.5	2.5
	小倉～ウルサン	227	584	423	0	7	3
		214	263	215	0	7	3
	博多～釜山	214	263	215	0	7	3
		214	263	215	0	7	3
		214	306	222	0	7	3

出所：『日韓港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

及び図3.2.3、図3.2.4(コンテナ)に示す。日韓の間では、コンテナ流動が合計約4.8万TEU、旅客流動が56万人(ジェットフォイルを含む)である(2001年統計)。韓国~中国の間では10航路全体でコンテナ流動は15万TEU、旅客流動は約46万人である(2001年統計)。日中の間の輸送状況を図3.2.5に示す。4航路全体(1998年統計)で、コンテナ流動が4万TEU、旅客流動は3万人である。

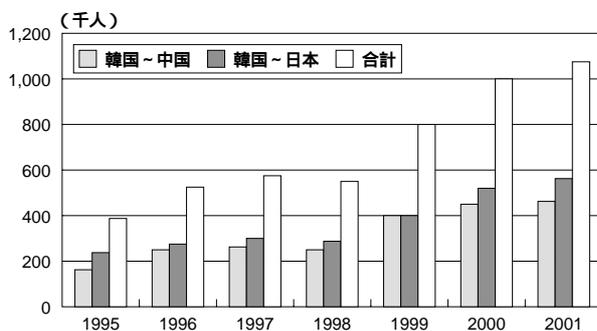
経年変化の状況のみてみると、韓国を起終点とする国際フェリーの旅客については1998年に若干の落ち込みが見られるものの近年、着実に増加していることが分かる。また、コンテナ輸送量については韓国~日本間は低迷しているものの、韓国~中国間は着実に伸びており、全体として増加基調にある。

図3.2.1 北東アジア国際フェリー旅客数(韓国を起終点とするルート)(2001年)



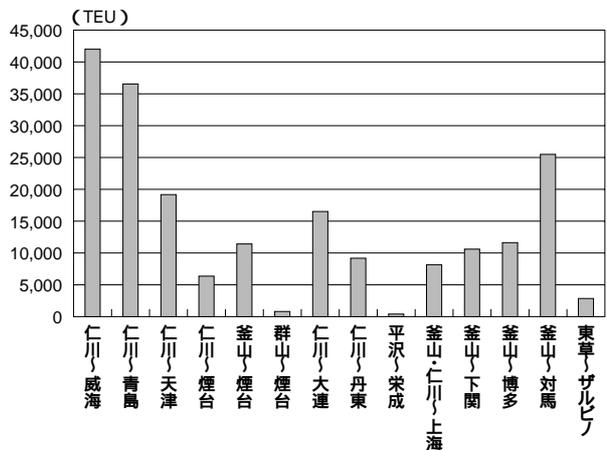
出所:『日韓中港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

図3.2.2 北東アジア国際フェリー旅客数経年変化(韓国を起終点とするルート)



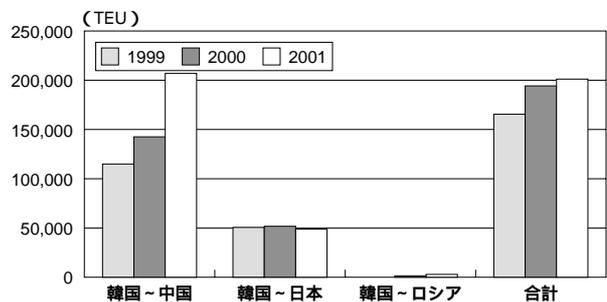
出所:『日韓中港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

図3.2.3 北東アジア国際フェリーコンテナ輸送量(韓国を起終点とするルート)(2001年)



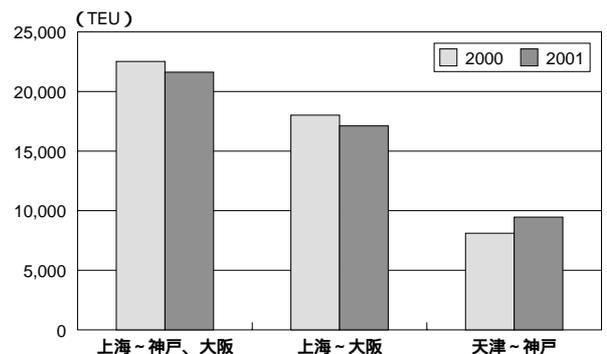
出所:『日韓中港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

図3.2.4 北東アジア国際フェリーコンテナ輸送量経年変化(韓国を起終点とするルート)



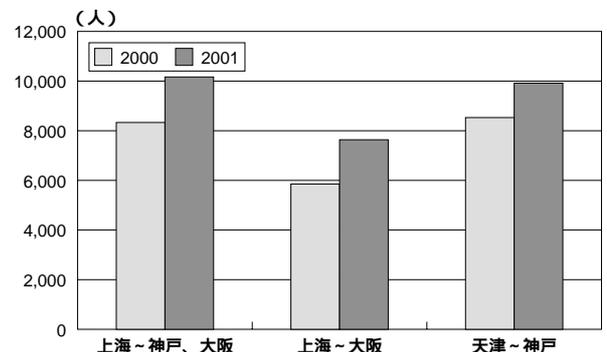
出所:『日韓中港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

図3.2.5 日中国際フェリーコンテナ輸送量



出所:『日韓中港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

図3.2.6 日中国際フェリー旅客数



出所:『日韓中港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

### (3) 国内フェリー

国内フェリーは特に日本において盛んであるが、中国でも例えば、山東半島～大連などで見ることができる。華中地域から東北地域に向かう際に、陸上道路では渤海湾沿いに天津等の大都市を経由しなければならないが、このカーフェリーを利用するとバイパス的に渤海湾を横断できる。中国も日本も大型のトラックやトレーラーを載せて運んでいる。

日本の国内フェリーでは、航続距離が300km以上のものが全国で21航路ある。400海里（740km）以上の航路は9航路ある（2000年3月29日現在）。表3.2.2に日本海沿岸地域の長距離フェリーの概要を示す。これをみると、北海道、北陸、九州を結ぶネットワークが濃密に架かっていることがわかる。

## 4. 国際フェリーの特性

### 4.1 搭乗経験からの分析

著者らは欧州航路（リュベック～ヘルシンキ）、日中航路（神戸～天津、大阪～上海）、日韓航路（下関～釜山）、韓中航路（仁川～威海）、韓口航路（束草～ザルビノ）、日本国内フェリー航路（敦賀～小樽）、中国国内フェリー航路（威海～大連）、ロシア国内フェリー航路（ワニノ～ホルムスク）に乗船した。その経験から明らかになった事実として以下を挙げる事が出来る。

#### (1) 国際フェリーの発展段階

各国の国際フェリーには、車両の相手国乗入れの自由度の違いにより、乗船車両の取扱に差がある。欧州～アフリカ地域では大量のトラック、トレーラー、自家用車が国境を越えて流動しており、これら輸送に国際フェリーが参加している。しかし、東アジアでは、基本的にいずれの車両も輸送しておらず、旅客輸送と貨物輸送（主としてコンテナ）の両機能のみである。僅か日本～韓国間の下関～釜山フェリーにおいて自家用車と一部トラックの輸送が見られ

るに過ぎない。一方、国内フェリーにおいては、日本、中国、ロシアいずれも車両（若しくは鉄道貨車）輸送機能が最重要機能となっている。このことは北東アジアの経済統合に伴うボーダーレス化の進展に伴い、東アジアの国際フェリーは次第に欧州地域の方向に向かうことを示すものである。よって、発展段階として国際フェリー（車両乗入れなし、低次段階）、国際フェリー（車両乗入れできるが制限が厳しい、中次段階）、国際フェリー（車両乗入れ制限が緩い、高次段階）の順があると考えられる。

#### (1) 旅客輸送にフェリーを利用する動機

航空輸送時代にもかかわらず、輸送手段として、国際フェリーを利用する旅客もそれなりに存在している。その理由を考察すると次のようになる。

フィンランドではアルコール類などの国内価格が課税のため高額のところ、国際フェリーで近隣国に行くと免税品を個人携帯貨物として大量に入手できることから、国際フェリーの乗船に強いインセンティブがある。東アジア国際フェリー航路にはプロの輸送人が多数乗船している。彼らは、一方の国の製品を個人貨物としてフェリー船内に持ち込み、他方の国に着いたらそれを港の外で第三者に引き渡すことをしている。関税の高いものや短時間輸送に価値があるものなどを低額輸送料金のもと、個人携帯貨物品（無税若しくは有税）として迅速、かつかなりの量を輸送することで商売が成立している。国際フェリーの機能を巧みに利用していると言える。

また、若者や学生など時間はあるが金銭に不足している層も国際フェリーの低料金に惹かれて利用している。また、ロシアの海員は韓国の港湾で交代するケースがあり、かなりの人数がフェリーで韓国に渡っている。

国際フェリーでは子供連れがよく見かけられる。これはのグループに所属するのであろうが、フェリーは

表3.2.2 我が国日本海沿岸地域の長距離フェリー

航路	事業者	距離(km)	頻度	就航船	船型(GT)
舞鶴～小樽	新日本海フェリー	1,061	週6便	フェリーらべんだあ	19,904
				ニューあかしあ	19,796
				フェリーライラック	19,329
敦賀～苫小牧東	同上		週7便	すずらん	17,329
				すいせん	20,555
敦賀～新潟～秋田～苫小牧東	同上	1,074	週6便	フェリーしらかば	20,555
				フェリーあざれあ	20,558
新潟～小樽	同上		週4便	らいらっく	18,225
				ゆうかり	18,225
直江津～室蘭	東日本海フェリー		週4便	ニューれいんぼうらぶ	11,401
				ニューれいんぼうる	11,410
博多～直江津	九越フェリー㈱	900	隔日	ニューれいんぼうらぶ	11,401
				ニューれいんぼうる	11,410

出所：『平成15年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』（2003年3月）、『JR時刻表7月号』より作成

内部が広く、子供が走り回れる環境があることも魅力になっているものと思われる。

(3) 貨物輸送にフェリーを利用する動機

貨物発送人から見ると、国際フェリー航路に併設してコンテナ専用船航路があり、いずれも同じ航行頻度の場合、いずれを選択するかの基準は、一見無いように見える。現在の日中航路はこのような状況にある。一般的に考えれば、コンテナ航路の方が輸送料金は安いはずであり、コンテナ航路に分があるように見える。確かに、国際フェリーの経営者の談によると、現実の競争はなかなか厳しいものがあるようであるが、実際には差別化（高品位化）をしてフェリー貨物の取扱量を増やしているとのことである。これはジャストインタイムを希望する貨物の増加に合わせて、高速シャトル航行をするとともに、貨物のヤードへの持ち込み時間をできるだけ遅らせ、かつ、定時到着を厳守することなどを実行していることによるものである。コンテナ船の場合、他港へ寄港したり、ヤードにコンテナを一時ストックする必要があるなど、ここまで手が届かないため、差別化が可能となっているのである。

4.2. 統計データによる分析

(1) 長距離国際フェリーの距離別分布

長距離フェリーの距離別分布を表4.2.1に示す。ここで長距離国際フェリーとは、航行距離400海里（740km）以上、若しくは航行時間20時間以上の国際フェリーとする。

これによると、バルト海地域、北海地域、黒海地域は800海里以上の航路は無いが、地中海地域は800海里以上のものが9航路、さらに1,000海里を超えるものが4航路もある。東アジアは800海里以上のものが4航路有り、1,000（1,852km）海里以上も2航路ある。現在のところ最大は1,200海里（2,222km）と考えられる。これを超える長距離フェリーも考えられるが、距離が長くなるほど波浪動揺の影響が大きくなるなど運営上の不利な点も目立つので、このあたりが上限と考えてよいであろう。

表4.2.1 国際フェリーの距離別分布（1998年）

地域	航路数	航行距離（海里）毎の航路数									
		301 400	401 500	501 600	601 700	701 800	801 900	901 1000	1001 1100	1101 1200	1200 以上
北海	9	2	4	2							
バルト海	13	3	2	1	7	1					
地中海	30	1	10	6	4		2	3	2	2	
黒海	3			3							
東アジア	7		1	2			2		2		

出所：『平成14年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』、2002年3月

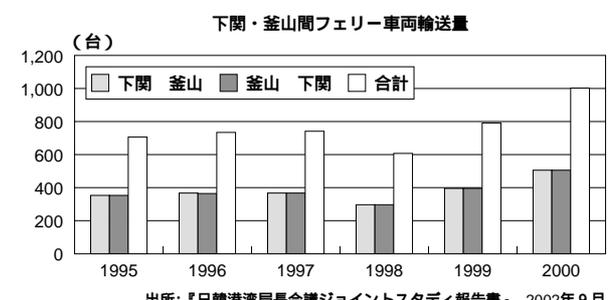
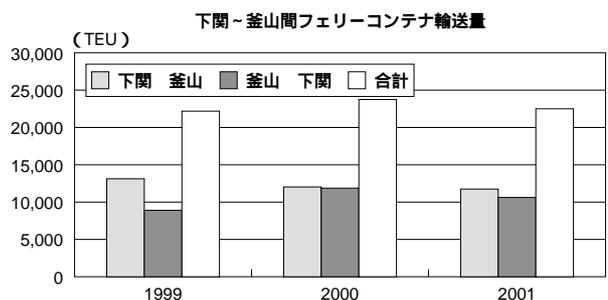
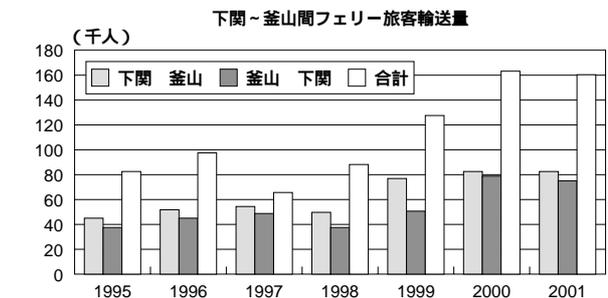
(2) 下関～釜山フェリーの特性

下関～釜山フェリー（以下、関釜フェリーと称す）は1970年に営業を開始した。1981年より、乗用車の相互乗り入れがスタートし、1988年に完全デイリーサービスが開始された。日韓それぞれが1隻ずつを所有する2隻体制で運航しており、2000年に就航した日本側の船舶は16,000総トンである。関釜フェリーの貨物・旅客・車両の輸送量の経年変化を図4.2.1に示す。

関釜フェリーは旅客輸送を行っており、2001年には年間16万人を輸送している。筆者は1999年10月と2000年の9月の2回乗船したが、旅客の半数程度はプロの手荷物輸送人であった。彼らによる手荷物輸送量は日韓の全体から見れば微々たるものであろうが、それなりの社会的要請が存在しているものであり、フェリー輸送の特殊な役割の一つと言える。

車両輸送は近年は年間1,000台程度である。その相手国乗り入れ条件は限定的で、乗用車の相互乗り入れは可能であるが、貨物トラックは活魚車のみ相手国に乗り入れ可能となっている。このように限定されているのは、両国の運輸

図4.2.1 下関釜山フェリー



出所：『日韓港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月

業界への影響が懸念されるからであるが、活魚車に限っては日本の鮮魚需要が強く、移し替えが困難であることによるものと思われる。

関釜フェリーの貨物の輸送形態別シェアは、シャーシ輸送が50%、バルク形態が30%、トラック等車両形態が20%である。活魚輸送車の90%は日本登録車である。これは韓国税関通過の後、日本登録車は韓国国内陸まで入っていけるが、韓国登録車は日本のコンテナヤード止まりとなるからである。これは日本の乗入れ基準が非常に厳しいことによる。

貨物輸送については、フェリーはコンテナ専用船にはないユニークな特徴を有している。関釜フェリーは即日通関可能な体制が敷かれており、デイリー運航で、定時発着を売り物にしている。この結果、日韓を繋ぐ極めて便利かつ迅速な輸送機関となっている。迅速輸送は、例えば、東京の荷主が韓国釜山に貨物輸送する場合、東京港コンテナ航路経由であると、平均7日を要するが、陸上輸送で下関に運び関釜フェリーを利用すると、平均2日で到着する（ヒアリングによる）。輸送コストは下記表4.2.2の通りである。

表4.2.2 東京～釜山輸送コスト

	輸送コスト(円/TEU)	輸送時間(日)
関釜フェリー	295,000	2
東京から釜山定期コンテナ船	65,000	7

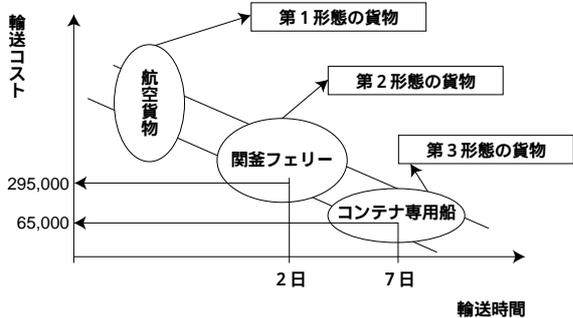
出所：『平成14年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』、2002年3月

関釜フェリーを利用している東京の荷主は4.5倍のコストを払っても0.29倍への輸送時間短縮を選択しているといえる。

このことは図4.2.2に示すように、第2形態の貨物を取り扱っているとよく、このため、少々輸送コストが高くとも短時間輸送を好む貨物が全国から集まってい

図4.2.2 関釜フェリーで取り扱う貨物の位置付け

東京の荷主から見た東京・釜山間輸送における関釜フェリーの位置付け

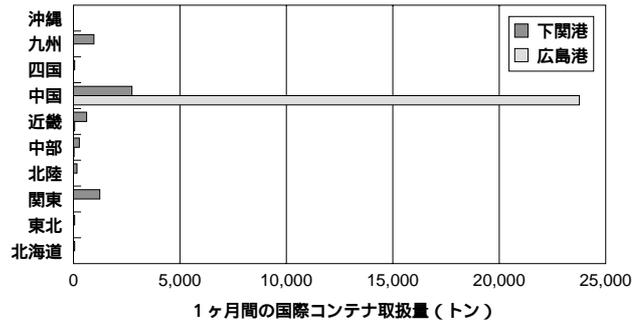


注：第1形態：航空輸送になじむ貨物で、短時間輸送であれば、高輸送コストをいとわない。  
 第2形態：第1形態と第3形態の中間の貨物。  
 第3形態：海上輸送になじむ貨物で低廉輸送コストを指向し、輸送時間には強い関心は示さない。

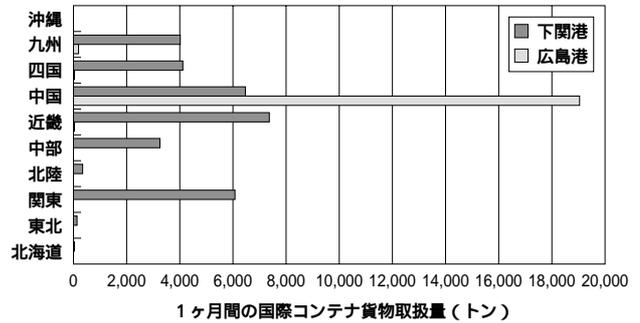
る。この状況を図4.2.3に示す。この図からは、わが国の中国地方の第一の都市の広島港が中国地方の貨物しか取り扱っていないのに比べ、下関港は全国を背後圏にしている状況がよくわかる。なお、2002年10月に、週3便の釜山～下関間国際フェリーが就航したので、現在の状況は変化していると考えられる。

図4.2.3 関釜フェリー貨物の背後圏

下関港における国際コンテナ貨物の全国各地からの集荷の状況 (広島港との比較により)



下関港における国際コンテナ貨物の全国各地への配送の状況 (広島港との比較により)



出所：『平成14年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』、2002年3月

4.3 低次段階国際フェリー航路成立のための必要輸送量

(1) 特徴

上述した通り、北東アジアの国際フェリーでは関釜フェリーを除くと全て車両の乗り入れが行われておらず、国際フェリーの発展段階では低次段階にあたる。低次段階の国際フェリーは人員輸送を除くと国際コンテナ専用船と類似の機能を有し、これと競争関係にある。特に輸送日数と定時性の点で、国際コンテナ船と差別化を図ることにより、急ぐ貨物、時間価値の高い貨物の取り込みを図っている。このため、通常国際フェリーはシャトル便が多く、国際コンテナ専用船に良く見られる複数寄港型はまれである。

(2) 年間平均輸送量

韓国～中国、日本～韓国、日本～中国間に就航している国際フェリーについて、週1便航路の場合の年間平均輸送量を中距離航路(400海里未満)、長距離航路(400海里以上)別に示したものが表4.3.1である。旅客も示してあ

る（1998年データ。1998年に開設された航路を除く）。

表4.3.1 国際フェリーの年間平均輸送量

	東アジア国際フェリー航路における、週1便航路の場合の年間平均輸送量（1998）	
	コンテナ貨物（TEU）	旅客量（1000人）
400海里未満	7,458	18
400海里以上	9,773	10

出所：『平成14年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』、2002年3月

これを釜山ハブネットワークに参加している日本海側の代表港7港が有するコンテナ航路の1港当たりの平均的年間貨物輸送量（港湾取扱量、週1便当たり）と比較してみる（表4.3.2参照）。国際フェリーは日本海コンテナ航路と比べて、400海里未満で1.5倍、400海里以上で2.0倍の貨物を取り扱っている。

### (3) 国際フェリー航路成立の目安

ある2国間の2港を海上輸送で連結するとき、コンテナ専用船と国際フェリーのどちらを開設すべきかについては、車両輸送と旅客輸送が必要とされる場合は、当然、国際フェリーが選択される。しかし、北東アジアのように、車両輸送が当面困難であり、旅客輸送の比重も余り大きくないと考えられるときは、いずれを選択するか迷うこととなる。当然財務分析を実施して決定されることとなるが、一つの目安として、次の3項目が参考になる。

航行距離が1,200海里以上であれば、フェリーは排除され、コンテナ船が選択される。

釜山ハブネットワークに参加するコンテナ航路が成立するか否かの大きな目安としては、1港あたり年間コンテナ取扱量（週1便航路あたり）が5,000TEUを超えることが挙げられる。これを超えれば航路は成立、超えなければ不成立となる。

東アジアフェリーの実績からフェリー航路成立の大きな目安として、1港当たりの年間コンテナ取扱量（週1便航路あたり）が7,000TEUを超える事が挙げられる。これ以下であれば、フェリー航路は不成立、7,000～10,000TEUであれば400海里未満でフェリー航路は成立、10,000以上であればどのフェリーも成立する。

## 5. 北東アジア輸送回廊の発展に向けての北東アジア国際フェリーの課題

### 5.1. 北東アジア輸送回廊から見た北東アジアにおける国際フェリーの位置付け

前節までにおいて、北東アジア国際フェリーの現状、特性及び企業化のための貨物量などを見てきたが、これを踏まえ、北東アジア輸送回廊と海上航路との接続における国際フェリーの位置付けを検討する。この場合、2つの側面からの検討が考えられる。一つは北東アジア大陸部と環太平洋諸国との接続であり、他は北東アジア大陸部が欧州～中央アジア～環太平洋諸国間を繋ぐトランジットセンターとしての役割といった面からの検討である。

#### (1) 北東アジア輸送回廊と環太平洋諸国との接続

環太平洋諸国には日本・韓国のような近隣国もあれば、米国や東南アジア・豪州のような遠隔国もある。近隣国接続と遠隔国接続とは航路の形態が異なる。

遠隔国との接続は、国際コンテナ輸送の場合、既に機能している世界的な輸送形式に従わざるを得ない。即ち、超大型船の基幹航路（北米航路、欧州航路）と接続する基幹港は国境を越えて広がるハブネットワークを構築し、この基幹港を経由して各地の中小港湾が基幹航路と接続する輸送形態が確立している。北東アジアには既に釜山や高雄のハブネットワークが張られており、北東アジア大陸部も今後、これらのフィダー航路を通じて世界航路と繋がることとなる。

近隣国との接続とは、日本・韓国と大陸部（対岸）とが海上航路を有することである。近隣国間を繋ぐ航路の形態が遠隔国間航路と異なるのは、近隣であるから様々なタイプの（日常的）交流が発生することであり、これに伴い、多頻度輸送が好まれ、併せて陸側交通方式の影響を受け易いことである。これは2国間や3国間の地方港湾同士の交流が盛んになることを意味する（遠隔地間交流のハブ・フィダー方式とは異なるので筆者はこれを網の目ネットワークと称している）。大陸部の沿岸地域においては鉄道輸送は不連続点を有し、輸送効率が非常に悪い。このためバラ荷を除く貨物は基本的にトラック指向となり、自動車輸送が卓越している日本、韓国の国内と状況が同じとなる。その

表4.3.2 日本海コンテナ航路の平均年間輸送量

日本海側主要港のコンテナ船平均的年間輸送量（1998、実+空）（単位：TEU）								
	秋田港	酒田港	新潟港	直江津港	伏木富山港	金沢港	敦賀港	合計（平均）
コンテナ取扱量	14,694	6,860	58,667	10,931	25,621	12,954	9,981	139,708
便数/週	3	1	6.8	2.5	6.3	4.5	4.3	28.4
週1便航路の場合の年間輸送量								(4,919)
1回寄港毎の取扱量								(95)

出所：『平成14年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』、2002年3月

上国境を越えたジャストインタイム輸送が今後主流になると考えられる。このことは対岸との交流は迅速定時輸送に強く、トラックごと若しくは自家用車ごとの輸送が可能なフェリー輸送が大きな役割を果たすと考えられる。こうして国際フェリー輸送への要請が強まることが予想出来る。

## (2) トランジット輸送基地としての役割

欧州へのトランジット輸送基地として機能するのはSLB回廊である。この回廊はスピードアップ化が安定的に図られれば、相当な量の国際コンテナを輸送することが可能である。大きな潜在輸送量を持っているといえる。ロシア政府にとっても、日本、韓国、米国にとっても、この回廊の機能アップは非常に望ましいことから、その顕在化は遠い先の話とは考えられない。このときその窓口港湾になるロシア沿海地方港湾には、遠隔国との接続の場合、基幹航路そのもの若しくは基幹航路からのフィダー便であるとしても複数寄港型では無いシャトル便が入る可能性がある。近隣国からの接続の場合は欧州までの輸送日数を極力短縮化するため、ジャストインタイム輸送を可能にする航路形態が選択される。上述の通り、国際フェリーの特徴はこの輸送形態に沿うものであり、シベリア鉄道も併せてこの面で大いなる改善が図られるのであれば、国際フェリーが活用される可能性は高い。

以上(1)、(2)より、今後日本海を跨いで日本と対岸を繋ぐ国際フェリー事業が具体化していく可能性が高いと考えている。

## 5.2. 北東アジア輸送回廊の発展に向けての北東アジア国際フェリーの課題

以上を踏まえ、北東アジア輸送回廊の発展方向の立場から見た北東アジア国際フェリーの課題を指摘すると次の通りである。

### (1) 日本海横断航路の開設

9本の北東アジア輸送回廊のうち、出海回廊と呼ばれる図們江輸送回廊と綏芬河輸送回廊はそれぞれ吉林省、黒龍江省を背後圏とするものであり、日本海を横断して日本、韓国と接続することにより、回廊の真価が発揮できる。「北東アジアにおける国際フェリー輸送の現状と今後の可能性」(参考文献参照)によれば、両回廊において国境の制約がなくなり、海上航路との接続が十分確保されると、現在の交通条件であっても、吉林省、黒龍江省(の日本との輸出入)貨物(コンテナ貨物)の70%はこの回廊利用となる(現在は0%である)。そのための海上航路としては、

上述したように、国際フェリーの就航が理想的であるが、現在のところ、図們江輸送回廊では韓国が国際フェリー(束草~ザルビノ)で接続しているものの、日本は国際フェリーはおろか、国際コンテナ専用船定期航路さえ有していない。綏芬河輸送回廊については、韓国は上記の束草~ザルビノフェリーが今年からウラジオストクに寄港するとの情報があるが未確認である。日本は伏木富山とウラジオストク港が国際フェリー航路を有しているが、貨物はロシア向けの中古車が殆どであり、黒龍江省起終点の貨物の積載は聞かない。

以上から図們江輸送回廊、綏芬河輸送回廊と日本との結びつきが極めて不十分であり、これの強化が輸送回廊の発展上の大きな課題であると言える。

吉林省と日本との間には、例えば新潟~ザルビノ航路を仮定すると、図5.2.1に示すような一般貿易貨物の存在が予想されている。これに加えて、現在日本政府の手で実施されつつある遺棄化学兵器処理事業(プロジェクトサイトはザルビノ港の北約300km)の輸送をこの回廊の海上航路が支援できれば、相当な貨物量を見込むことが出来る。これらの貨物は現在、大連港、若しくは釜山港経由で日本と接続しており(若しくはその予定)輸送時間、コストの点から見て図們江輸送回廊利用の方が有利である。

綏芬河輸送回廊と日本との結びつきはロシア船による航路が存在するものの、上述した通り、肝心の主要背後圏(黒龍江省)の貨物が乗っていないという問題点がある。この原因の解明は今後の課題であるが、一つの要因としては、この回廊では中国トラックの海港(例えばウラジオストク港)までの乗り入れがまだ認められておらず、ウスリースクでロシアトラックに積み替えを余儀なくされていることによるのではないかと推量している。新潟~ウラジオストク間に仮に国際フェリーが開設されるとした場合に輸送されると考えられる貨物を表5.2.1に示す。この貨物需要は多くの企業ヒアリングに基づいて推定されているものであるが、この中に多くの黒龍江省起終点貨物を見ることが出来る。

このように両回廊とも貨物は相当量存在しており、航路開設に向けての努力を傾注すべき時期に有ると考えている。

### (2) 北東アジア国際フェリーの高次化

北東アジアの国際フェリーは開釜フェリーを除いて、全て、車両の相手国乗り入れを認めない低次段階に在る。この開釜フェリーも相手国乗り入れに強い制約がつく、中位段階に留まっている。一方、欧州地域では、更に北東アジ

表5.2.1 新潟～ザルピノ航路、新潟～ウラジオストク航路の一般貿易貨物量の推算

新潟～ザルピノ航路の一般貿易貨物量の推算 新潟～ウラジオ航路一般貿易貨物量の推算

輸入 15,610TEU	中古車を除く
トウモロコシ：200TEU	輸入 7,188TEU
精米：150TEU	大豆：280TEU
大豆：500TEU	稲葉：2,000TEU
中国野菜：200TEU	精米：80TEU
鶏肉：233TEU	飼料：50TEU
蒲焼：117TEU	衣類：20TEU
飼料：50TEU	水産物：333TEU
稲葉：2,000TEU	南瓜：50TEU
羊草：7,000TEU	雑貨：200TEU
木材加工品：1,112TEU	蒲焼：117TEU
下着：30TEU	アルミ地金：3,200TEU
衣類：30TEU	非鉄金属：445TEU
アルミ地金：3,200TEU	鶏肉：173TEU
非鉄金属：445TEU	タイヤ：240TEU
雑貨：200TEU	輸出 470TEU
草炭：40TEU（園芸用）	リサイクル品：420TEU
木炭：3TEU	スクラップ：50TEU
輸出 1,964TEU + 中古車	
繊維機械：464TEU	
スクラップ：1,500TEU	
中古車 5,000台	

アにおいても国内フェリーでは随所に、制約の小さな形で相手国乗り入れを認める高次段階を見ることが出来る。輸送回廊が真にその機能を発揮するためには、北東アジアの国際フェリーの高次化が必要である。

(3) 日本国内における北東アジア域内ボーダーレス交通に関する理解の促進

上述した北東アジア国際フェリーの高次化を進める際には、当事国同士において相互乗り入れについての理解が必要となる。現在までのところ、北東アジア大陸部ではこの2国間理解はかなり進んでおり、図們江輸送回廊における中口国境では中国トラックがロシアの港湾までの輸送を認められている。また、ロシアやモンゴルはTIR条約に加盟しており、外国のコンテナトラックでTIR手続きを踏んだものはコンテナを開けられることなく両国を通過することが可能である。このTIR条約は広く世界に普及しており、これによる外国車の国内乗り入れはユーラシアの西半分では日常的な現象となっている。言うまでもなく、EU域内は完全なボーダーレス化になっている。このような状況の中で、日本が1国（韓国）としかと相互乗り入れしていな

い（これも非常に制限された形である）のは極めてアンバランスと指摘できる。世界のボーダーレス化の波の中であり異質の部類に入る。日本国民の理解を促進し、世界的に見て普通のレベルまでの外国車乗り入れの開放を行なう時期にきているのではないだろうか。

## 6. 終りに

北東アジアの真中に日本海があり、朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）が在る。日本海を挟んで日本・韓国の経済大国と吉林省・黒龍江省の大人人口地域が在る。北朝鮮問題が解決し、日本海が安寧な海に戻れば、この両者間において交通が大いに活発化することが十分予想される。この状況を早く作り出すためには、大陸側がしなければならぬこと（例えば中国車によるロシア領通過手続きの簡素化）もあるが、我が国においてもより開かれた体制に向けて制度の改編がなされる必要がある。対岸交流を増加させることは、我が国にとって経済上大きな利益になるだけでなく、隣人である北東アジアが平和と繁栄の地に向かい出すことで、日本の安全保障に著しく貢献することになると考えている。

## 参考文献

- 『北東アジア輸送回廊ビジョン：エリナブックレット vol. 1』、2002年6月、ERINA
- 『Ship Pass Statistics Ferry 98』、Ship Pass
- 『日韓港湾局長会議ジョイントスタディ報告書』、2002年9月
- 『平成15年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』、2003年3月、北陸地方整備局
- 日本海事新聞、2000年11月27日、上海フェリー社長インタビュー
- 『平成14年度環日本海国際物流基盤整備調査報告書』、2002年3月、北陸地方整備局
- 「北東アジアにおける国際フェリー輸送の現状と今後の可能性」、建設工学研究所論文報告集43-A、2001年3月、三橋郁雄、黒田勝彦、川村和美

## *The Northeast Asian International Ferry Project (Summary)*

Ikuo Mitsuhashi, Senior Fellow, ERINA

Kazumi Kawamura, Researcher, Research Division, ERINA

Last year, ERINA published the *Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors*. This was the culmination of several years of research by people from countries and regions within Northeast Asia (hereafter referred to as NEA).

One of the main aims of the Vision is to promote smooth connections between transport corridors and maritime transport routes across the Japan Sea and the East China Sea, amongst others, in order to encourage international trade in continental NEA, particularly its landlocked areas.

One means of creating such connections would be the establishment of a network of international ferry services. This paper outlines the current situation, problems and measures that could be taken with regard to building a ferry network in NEA.

1. There are more than twenty international ferry routes in NEA. However, links are poor between Japan and two of the corridors leading to the Japan Sea (or *Tonhe*, in Korean): No. 3 corridor (the Suifenhe Corridor) and the No. 4 corridor (the Tumen River Corridor). Therefore, setting up convenient cross-Japan Sea links between Japan and these two corridors in the form of ferry services is a matter of the utmost urgency.
2. The current functions of ferry services in NEA are not quite the same as those in Europe or domestic services within NEA, which not only carry passengers and cargo, but also assist in the movement of vehicles to the counterpart country. Vehicle movement is the most important function of European and domestic ferry services. However, apart from the Kampu ferry (sailing between Shimonoseki in Japan and Busan in South Korea), ferry services in NEA are not involved in vehicle movement, due to various national immigration policies. Even the Kampu ferry carries only a small volume of traffic, due to the strict regulations placed on it. Therefore, we recommend that restrictions on international vehicle movement in NEA be eased considerably in the near future, in order to strengthen regional economic integration.
3. Finally, we recommend that efforts be made to further Japanese people's understanding of the ideal shape of a borderless society in NEA because, in comparison with such continental countries as Russia, China and Mongolia, Japanese attitudes toward the concept of borderless communities are still rather negative.

# 朝鮮民主主義人民共和国の対外経済関係法の現状(6)

ERINA調査研究部研究員 三村光弘

## はじめに

朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮とする）の対外経済関係法は、1980年代中盤に合併法とそれに関連する規定、外国人投資企業と外国人の税金に関する法規が制定され、その他の多くは、1991年末の羅津・先鋒自由経済貿易地帯の制定以後、1995年頃までに立法された。

1999年2月26日に主要な対外経済関係法の改正が行われ、海外直接投資に関する多くの法規に改正が行われた<sup>1</sup>。本誌上においてこれまで5回にわたって改正後の海外直接投資制度の概況、海外直接投資企業の類型と特徴、北朝鮮と中華人民共和国（以下、中国とする）の海外直接投資制度の比較、法規の改正点の解説を行ってきた。

これまで見てきたように、北朝鮮の対外経済関係法の立法は中国の対外経済関係法をかなり参考にしている。しかし、対米関係を改善した条件の下で対外開放を大胆に推進した中国とは異なり、旧ソ連・東欧の社会主義市場の崩壊によって、北朝鮮は対日・対米関係を正常化しない状態のまま、世界市場へ参入せざるを得なくなった。このため、中国とは異なり、日本や西側諸国からの投資はそれほど多くはなく、在日朝鮮人や中国、東南アジア諸国からの投資が中心であった<sup>2</sup>。このため、1999年以降の改正でも変更点が必ずしも多くはなかった。しかし、長らく北朝鮮唯一の経済特区であった羅先経済貿易地帯に関する法規の中には、大規模な改正が行われたものもある<sup>3</sup>。

今回は保険法、羅先経済貿易地帯外国企業常任代表事務所規定、羅先経済貿易地帯中継貿易規定、羅先経済貿易地帯請負建設規定、羅先経済貿易地帯中継荷主代理業務規定、羅先経済貿易地帯統計規定、羅先経済貿易地帯観光規定、羅先経済貿易地帯外国人投資企業財政管理規定、羅先経済貿易地帯外国人出入および滞留規定、羅先経済貿易地帯税関規定についてその内容と、主要な改正点を指摘する。

## 1. 保険法

保険法は、1995年4月6日、最高人民会議常設会議決定第58号として採択され、1999年2月4日 最高人民会議常任委員会政令第383号として修正補充された。「保険の機能及び役割を高め、国の経済発展及び人民生活の安定に寄与する」（第1条）ことを目的とした北朝鮮における保険制度の基本を定める法律である。北朝鮮では保険は「人体保険と財産保険」（第2条）とされている。人体保険には、生命保険、児童保険、旅客保険、災害保険等が属し、財産保険には、火災保険、海上保険、農業保険、信用保険等が属する。生命保険と損害保険という分け方ではなく、対象が人間かそうではないかによって区分する方法をとっている。

保険を運営する機関は、「国家保険機関」（第3条）と規定されている。ただし、羅津・先鋒等の特殊経済地帯では、「共和国の当該法規に従い外国投資家及び共和国領域外に居住する朝鮮同胞も保険事業を行うことができる。外国の保険企業の代表部、支社、代理店も保険事業を行うことができる」（第3条第2項）となっている。国内では「共和国領域にある国家保険機関又は外国投資保険企業が行う保険に加入」することが義務づけられている（第6条）。

保険事業に関する規制としては、「義務的な保険、外貨で行う保険及び再保険」を行う場合には、国家保険管理機関と合意しなければならない（第10条）との規定があるほか、保険契約標準条件、保険料率について、国家保険管理機関の承認を必要とする（第11条）。また、外国投資保険機関に対する規制としては、「受け取った保険料の30%以上を定められた保険機関に再保険しなければならない」（第13条）との規定がある<sup>4</sup>。

保険契約は保険者と被保険者の間で締結することが基本で、第三者のために保険契約を締結することもできる（第17条）。また、人体保険契約の締結手続と方法は、国家保

<sup>1</sup> 詳しくは拙稿「朝鮮民主主義人民共和国の対外経済関係法の現状(1)」『ERINA REPORT』第48号（2002.10）15～19頁を参照。

<sup>2</sup> 日本に居住し、経済活動を行う中で、契約や市場経済、法による経済活動の規制を実地で体験している在日朝鮮人の北朝鮮の法規制定や対外経済政策への影響力は無視できない。

<sup>3</sup> 今回紹介した法規の他に、改正前には、羅津・先鋒自由経済貿易地帯関係の行政法規として、自由経済貿易地帯外国人投資企業公印彫刻および登録規定、自由経済貿易地帯外国投資家代理人規定、自由経済貿易地帯広告規定、自由経済貿易地帯工業地区開発および経営規定、自由経済貿易地帯建物譲渡および抵当規定、自由経済貿易地帯貨幣流通規定、外国投資銀行法施行規定、外国人投資銀行簿記計算規定、自由経済貿易地帯加工貿易規定、自由貿易港規定、自由経済貿易地帯国境検疫規定、自由経済貿易地帯境界通行検査規定、自由経済貿易地帯自動車登録規定が存在した。2002年9月に北朝鮮の法学者にインタビューを行ったときには、これらの行政法規の多くは改正作業中であるということであった。今回紹介した行政法規が他のものに先立って改正され、法規集に掲載されたのは、現在の対外経済政策から見て優先度が高いと判断したものと考えることもできる。

険機関が定めた方法に従わなければならない(第18条)。財産保険契約については、保険契約標準条件に従い締結し、当該保険契約標準条件にない事項は、保険当事者が協議して定めることができる(第19条)。

保険の補償については、生命保険と児童保険については被保険者の死亡の場合、「該当する保険金」(死亡保険金)を支払い、保険事故がなく保険契約期間が終了し、定められた保険料を全額支払った被保険者には、「満期保険金」を支払うこととされている(第31条)。旅客保険、災害保険の場合は、被保険者が死亡した場合又は労働能力を喪失した場合に、「該当する保険金」を支払うことになっている。また、「労働能力鑑定は、当該医療機関が行う」と規定されている(第32条)。北朝鮮では無償治療制度が実施されているためか、入院、通院などの保険金を給付するという考え方はないようである。

紛争解決については、「協議の方法」で解決できない場合、「共和国の裁判、仲裁機関に提起して解決し、また第三国の仲裁機関に提起して解決することもできる」(第47条)と、国内の裁判、仲裁機関での解決が基本とされている。このため、第三国の仲裁機関での解決をする場合には、約款や契約に国外での仲裁条項を入れておく必要がある。

今回の改正は、字句上の変更が若干あるのみである。

## 2. 羅先経済貿易地帯外国企業常駐代表事務所規定

羅先経済貿易地帯外国企業常駐代表事務所規定は、1994年2月21日、政務院決定として承認され、2000年10月27日、内閣決定第61号として改正された。この規定は、羅先経済貿易地帯における、外国企業の常駐代表事務所設置と運営に関する規定である。常駐代表事務所の常駐期間は3年まで、人員数は5人までである(第4条)。常駐代表事務所は責任者とその他のメンバーで構成されるが、通訳員、タイピスト、簿記員、経理員、運転手、警備員はメンバーとはならない。責任者とメンバーには「共和国の公民を当てることもできる」(第4条第3項)。

駐在事務所の業務は「本企業の業務と関連した通信連絡、諮問事業、経済技術資料の紹介等」に限られ(第5条)。「本企業の名義及び負担で取引当事者との契約の締結又は代金及び物資の授受等」を行う場合には、本企業の代理委任状を羅先市人民委員会に提出の上、承認を受ける必要がある(第5条第3項)。販売や輸出入業務などは禁止されている(第6条)。駐在事務所の開設申請は地帯管理機関(羅先市人民委員会)を通じて、中央貿易指導機関(外国金融機関は中央銀行機関)に行う(第9条)。駐在事務所は朝鮮語で作成した業務報告を「毎年1月中旬に、地帯管理

機関を通じて審査承認機関に」提出しなければならない(第20条)。

今回の改正では、羅津・先鋒自由経済貿易地帯の名称が羅先経済貿易地帯に変更されたことと、1998年の憲法改正によって国家機構が大幅に改編されたことを受けて機関名等の字句上の調整が行われた。また、「常駐代表事務所の設置及び登録、変更、期間延長等の申請文書は、朝鮮語及び外国語で作成しなければならない」(旧第7条)の規定が削除され、常駐代表事務所に必要な運輸手段、事務用品、生活用品などの処分方法が改善されるなど(第22条)、実際の業務遂行にともなう問題点を改善した内容となっている。

## 3. 羅先経済貿易地帯中継貿易規定

羅先経済貿易地帯中継貿易規定は、1996年7月15日、政務院決定として承認され、2000年10月27日、内閣決定第62号として改正された。この規定は「ある国から商品を搬入した後、外国商品をそのまま搬出し、又は再包装又は若干の加工を行い、外国に再び搬出する貿易方式のひとつである」(第2条)中継貿易の内容と方法を規定する行政法規である。改正前の規定では、「中継貿易品は、製品の性質を変化させない範囲の選別、包装、組立等の加工を行うことができる」(旧第18条)と規定しながらも、定義条項には「中継貿易は、ある国のものを持って他の国に渡し、他の国のものを持ってある国に渡す貿易」(前第2条)とされていたので、今回の改正で、定義の上でも中継貿易が単純な運送から、再包装や若干の加工を含む物流事業として定義されることになった。中継貿易を行えるのは「共和国の貿易会社」と、中央貿易指導機関の承認を受けた「地帯に組織された外国人投資企業」(第3条)である。

中継貿易の方法として、まず搬出入は、「共和国の当該機関の輸出入許可、価格承認、品質検査を受けずに行うことができる」としつつ、「中継貿易業者は、必要な場合、当該検疫、検査機関に中継貿易品の検疫、検査を依頼することができる」とし、「該当する検疫、検査機関は、必要な場合、中継貿易品に対する検疫、検査を依頼なく行うことができる」(第7条)とし、搬出入の申告(第8条)や原産地証明に関する規定(第9条)などが追加されている。改正前には、「中継貿易品の搬出入は、共和国の当該機関の輸出入許可、価格承認、品質検査を受けずに行うことができる」(旧第7条)と規定するだけであったのに比べると、中国のクォータを免れるための原産地証明の濫用など、実際に発生する問題に対処する中で、規定が改正されたことが推定される。

紛争解決方法は、「申訴及び請願」(第20条)である。改正前と比較すると行政側が処理にかけてよい時間が20日以内から30日以内へと変更になっている。

#### 4. 羅先経済貿易地帯請負建設規定

羅先経済貿易地帯請負建設規定は、1996年7月15日、政務院決定として承認され、2000年10月27日、内閣決定第59号として改正された、羅先経済貿易地帯における「請負建設を円満に保障するために」(第1条)制定された行政法規である。今回の改正で、大幅に手を入れられた規則のうちのひとつである。

この規定で請負建設の当事者として予定されているのは、建設主が「外国人投資企業、外国人、海外朝鮮同胞」、施工主が「共和国の建設企業所又は外国の建設会社」(第2条)である<sup>5</sup>。今回の改正で労働力下請負を含む下請負建設が新たに規定された(第3条)。請負対象には、「建物と施設物を新しく建設し、又は改築、移改築、増築、復旧、改造、拡張、補修が含まれる」(第5条)。

改正前の規定では、第二章に設計に関する条項が規定されていたが、改正後は削除され、その内容の一部は建設についての章(第二章)に吸収された。新しい規定では、羅先経済貿易地帯外の建設会社や外国の建設会社が請負建設を行う際に必要とされる規定が追加されている。改正前の規定にあった契約で定めればよいような建設に関する条件等についての条項は削除されており、契約の自由度が上がった。また、この規定では請負対象建設物の質の保証期間は引渡から1年となっている(第37条)。

監督統制と紛争解決について、「国家建設監督機関は、請負建設と関連して偏向が生じないように監督統制事業を強化しなければならない」(第40条第2項)という条項が追加された。また、違反の際の制裁は「工事中止、罰金適用、追放等の行政的制裁」が予定されている。違反行為が重大な場合には、刑事的責任も予定されているが詳細は規定されていない(第41条)。紛争解決手段としては、「共和国の裁判又は仲裁機関の該当する手続」(第42条)が規定されている。改正前の規定では第三国での仲裁も可能であったが、新しい規定ではこの部分は削除されている。

#### 5. 羅先経済貿易地帯中継荷主代理業務規定

羅先経済貿易地帯中継荷主代理業務規定は、1995年7月13日、政務院決定として承認され、1999年3月21日、内閣

決定第27号として改正された、「外国の貨物を羅先経済貿易地帯を経て外国に中継輸送しようとする荷主の便宜を保障し、外国の中継貨物輸送を円満に行うために」制定された行政法規である(第1条)。中継荷主代理業務とは、「外国の荷主の委託に従い、中継する貨物の受領、発送、作業及び保管手続、税関手続、検査及び検疫手続、費用清算、事故処理、輸送組織等の業務」(第2条)を内容とするフォワーダーの業務である。改正前の規定では、「機関、企業所、団体」(旧第3条)が行うことになっていたが、現在は「羅先経済貿易地帯の対外運輸機関」(第3条)が企業創設審査承認機関の許可を得て行うことになっている。

荷主は、中継貨物を当該輸送手段に積み換えようとする場合には、荷積の5日前までに、船積証券又は運送状を作成することができる資料を荷主代理機関に提出しなければならない(第11条)。ただし、中継貨物を汽車に積み換えようとする場合、荷主代理機関は輸送が開始される前月20日までに、月次貨車要求文書を鉄道運輸機関に提出しなければならない(第14条)ので、機動性に問題が残る。

紛争解決手段としては、「朝鮮民主主義人民共和国裁判機関又は仲裁機関が処理する」(第30条)としている。違反に対する制裁としては、「罰金適用等の行政的制裁」(第31条)が予定されているほか、「違反行為が重大な場合」(同) 刑事罰も予定されている。

#### 6. 羅先経済貿易地帯統計規定

羅先経済貿易地帯統計規定は、1999年3月6日に内閣決定第19号として新たに承認された。「社会経済実態に対する統計を正確に掌握し、統計資料の管理及び利用秩序を正しく確立」(第1条)することを目的とする行政法規である。この規則でいう統計とは、「経済文化の発展水準と関連した資料及び天然資源、人口、生態系と関連した資料等が含まれる」(第2条第2項)ものである。この規定は羅先経済貿易地帯にある「共和国の機関、企業所、団体及び外国人投資企業」(第3条)に適用される。統計事業は「中央統計機関の統一的な指導下に」(第5条) 地帯統計機関が行う。

統計の具体的な内容としては、経済活動と関連した統計と社会経済実態、人口、生態系、物価があげられており、前者は統計報告で、後者は統計調査で統計を行うとしている(第13条)。また、地帯統計機関から統計資料提出の要請を受けた場合、これに応じなければならない(第14条)。

<sup>5</sup> 外国建設会社が請負建設を行う場合、特別な場合を除き請負建設労働力は、地帯労働力斡旋期間を通じて保障され、外国の建設主又は施工主機関は請負建設に必要な労働力の80%以上を共和国の労働力で採用しなければならない(第7条)。

第三章（第21条～第33条）では、統計初期計算として、統計の計算方法が規定されている。この中で、規定されている項目は、地帯総生産額、投資額実績、生産額実績、サービス収入額実績、輸出額実績、輸入額実績、流通額実績、税金納付実績はである。

統計資料の利用及び管理（第四章）では、「統計資料は秘密文書として取り扱う」（第34条）としている。また、「地帯内の労働力源泉、天然資源、地帯総生産額等の統計資料は、中央統計機関の承認を受けてはじめて公開できる」（第40条）など、諸外国で広く公開されている情報を秘密にすることが規定されている<sup>6</sup>。これは企業の秘密を確保するためではなく、この地域の統計資料自体を秘密文書とすることを意味する。しかし、「統計資料を分析して、生産及び経営活動を改善」（第41条）する努力義務が課されており、地帯統計機関の統計資料を閲覧できる規定もあることにはある（第37条）。また、企業活動の秘密を保持する意味での秘密保持条項は第38条に「機関、企業所及び外国人投資企業と関連した統計資料は承認なく公開することができない」として規定されている。

この規定は、羅先経済貿易地帯内の機関、企業所の人民経済計画実行に対する評価に対する規定も持っており、地帯統計機関が毎月、人民経済計画に対する計画実行評価を行うことなども規定されている。

## 7．羅先経済貿易地帯観光規定

羅先経済貿易地帯観光規定は、1996年7月15日、政務院決定として承認され、2000年4月29日 内閣決定第33号として改正された、羅先経済貿易地帯における「外国人と海外朝鮮同胞」の観光（第2条）を規制する行政法規である。観光の内容であるが、「旅行を通じた見物、教育、休養、研究、娯楽と関連した観光等」（第2条第2項）と定義されている。

この規定における観光は、北朝鮮と外国の間に締結された観光協定、羅先経済貿易地帯で観光旅行を組織する会社と外国の観光会社、機関、企業体、団体の間に締結された観光契約に従うことになっている（第3条）。出入国に対する規定としては、「観光証又はそれに代わる証明文書」による出入が規定されており（第5条）入国査証を必要としない制度になっている。

観光旅行は、団体で行うことが原則であり、個人の自由な旅行は認められていない（第10条）。旧規定では、羅先経済貿易地帯以外への旅行を希望する旅行者に対する手配義務やキャンピングカーを利用したり、テントを持参したりする旅行社への対応義務があったが、改正後にはこの条項は削除された。また、観光業の品質を維持するための管理を強化する方向での改正が行われている。

## 8．羅先経済貿易地帯外国人投資企業財政管理規定

羅先経済貿易地帯外国人投資企業財政管理規定は、1999年12月4日、内閣決定第91号として承認された羅先経済貿易地帯における外国人投資企業の財政管理に関する行政法規である。全十章で構成され、第一章一般規定、第二章資本の造成、第三章財政計画、第四章流通財産、第五章固定資産、第六章生産費、第七章財政収入、第八章財政決算及び利潤分配、第九章財政清算、第十章監督統制の順である。

この規定では、財政管理を「経営活動に必要な財産と貨幣資金を自らの計画に従い独自に造成して合理的に利用する経済管理活動である」（第2条）と規定している。また、財政管理は「企業の財政計画に従い、資金を支出し、税金等の貨幣資金を納付し、企業に網羅された投資当事者の権利及び利益を保障する原則で財政管理を行わなければならない」（第6条）で行うこととされており、脱税や投資家に不利益を与える行為を防ぐためにこの規則が制定されたことを示唆している。会計、簿記については、「外国人投資企業の財政簿記計算は、外国人投資企業、外国人投資銀行の簿記計算と関連した法規範の要求通りに行い、中央財政機関又は中央銀行機関が定めた様式に従って行わなければならない」（第8条）としているが、簿記計算に関する法規は、現行の法規集には掲載されていない。

資本については、「投資当事者が出資した資本、企業運営過程で増加した資本、借入資本等の資本が含まれる。」（第13条第2項）との規定がある。出資は、「貨幣資産、現物資産、財産権、ノー・ハウ等」（第17条）で行うことができるが、財産権での出資は、投資当事者の出資の20%を超過することができない。また、投資当事者の出資（登録資本）は増額することはできても、減額することはできない（第19条）。また、投資が出資として承認される方法も指定されている（第20条）。出資金の保護について、外国

<sup>6</sup> これは羅先経済貿易地帯の問題というよりは、北朝鮮全体の問題と考えた方がよい。外国からの投資は受けたいが、特に機密事項とも思われにくい客観的なデータを出さないというのは、理解に苦しむ。しかし、中国でも改革開放が始まった当初はこのような状況であった。国営企業の生産高を見れば、工場の実稼働率などが推定できる。日本や米国との関係が正常化されておらず、休戦とはいえ朝鮮戦争が完全に終結してはいない現状では、外国から虫のいい考えだと非難されようとも、情報を開示しないことで自分たちを守りたいという考えを内部から変えていくことはかなり困難なことであると思われる。情報を開示しないがために、どれだけの損失を自分たちが蒙っているのかということに考えが及ぶようになるためには、国際環境が変化することが必要であろう。

人投資企業の資本については、「国有化し、又は地帯で取用しない」(第23条)との規定がある。

財政計画については、「財政計画を自身で立てた後、それを理事会又は共同協議会(以下、理事会とする。)で討議し決定」(第26条)規定がおかれている。また、財政計画は四半期別に「工業、農業、建設、運輸、通信、商業、貿易、給養等の分野別」(第29条)に分けて、「資本金計画、販売(サービス)収入金計画、原価(流通費、運営費)計画、固定資産減価償却金計画、利潤及び分配計画、国家納付金計画等」について(第30条)立てることになっている。翌年の財政計画は12月25日までに地帯財政機関に登録し(第32条)年の途中に変更する場合には、地帯財政機関の了解を得て、変更登録(第33条)を行うことになっている。

資産については、流通資産(第四章)固定資産(第五章)に分けて規定されている。流通資産とは「一度生産過程に完全に消費され、新たに生産される生産物にその価値を移転させる財産である」(第34条)と定義され、その具体的内容として、「原料、資材、燃料、容器及び包装材、小工具、未完成品、半製品、完成品等」の「現物資産」と「現金、預金等」の「貨幣資産」(第34条第2項)に分けて列挙されている。流動資産の棚卸しは毎月行わなければならない(第41条)。

固定資産は、「使用年限が1年以上であり、かつ当初価値が500ウォン以上の財産である」と定義されている<sup>7</sup>。固定資産は「固定資産登録台帳に形態別に登録し、管理」しなければならない。固定資産登録台帳には、「登録日、登録番号、固定資産名、規格、初期価格、内容年限、設置場所、生産年月日、生産地、取得年月日等」を明らかにする必要がある(第44条)だけでなく、「固定資産を取得した日から1ヶ月以内に地帯財政機関に登録」する必要も出てくる(第45条)。固定資産の種類、価値の計算並びに減価償却金の計算、積立及び利用に関しては、「固定資産減価償却金と関連した法規範」に従う旨の規定があるが(第46条)現行の法規集にはこのような規定は収録されていない。固定資産の棚卸しは、毎年1回以上行う必要がある(第47条)。

生産費とは「原価、その他の支出等」および「賃加工費」(第49条)が含まれ、原価には「工業生産原価」、「農業生産原価」、「建設原価」、「輸送原価」、「流通原価」とその内訳が列挙されている(第50条)。その他の支出には「為替

差損、企業が破産して受け取ることができない債権、販路に行き詰まり滞貨となった製品を販売するために再び加工、包装するために支出した費用、各種利子、資金借り入れに支出した費用、滞貨商品の価格引き下げにより損失等の正常な企業活動と関連なく発生した費用」(第51条)が含まれる。人件費の原価算入については、「共和国従業員の労賃を原価に入れて計算した後、社会文化施策金を控除した金額を従業員に計算し支払わなければならない」(第53条)との規定がある。この他、原価には地帯財政機関が定めた基準内の対外事業費(代表団迎撃費、交際費、代表団派遣費)を含めることもできる(第54条)。

財政収入には、「企業活動を行って得た収入及び企業活動と関連がないその他の収入」(第63条)が含まれる。ここでは、取引税の納税についても規定されており、「課税対象の生産物を販売し、又はサービスした後得た収入金に定められた税率を適用」する旨が定められている(第69条)。

決算については、「四半期、年間別」に決算を行うことが義務づけられている(第71条)。年間の決算については、その総括を理事会で行うことが規定されている(第73条)。これら財政決算文書は、簿記検証機関の検証を受ける必要がある(第74条)。

所得は、「利潤、決算利潤、分配する利潤」(第76条第2項)に分けて規定されており、それぞれ「販売収入金から原価を控除した所得」、「利潤から取引税、その他の支出を控除した」もの、「決算利潤から基金、企業所得税等の金額を控除した」ものと規定されている(第77条)。登録資本の25%になるまで、毎年決算利潤の5%を予備基金として積み立てることが義務づけられている。予備基金は、企業損失の補填と登録資本の増額にのみ使用が可能である(第78条)。予備基金で埋め合わせることでない損失に関しては、連続して4年間繰り越すことができる(第79条)。また、利潤の10%までの範囲で「生産拡大及び技術発展基金、従業員のための賞金基金、文化厚生基金、養成基金等の基金」(第80条)を作ることができ、複数年度にまたがって利用できる。分配を受けた利潤や償還を受けた投資分を再投資する際の優遇に関しても原則が定められている。また、分配を受けた利潤や償還を受けた投資分の課税なしでの「共和国領域外」への搬出ができる規定がある。

外国人投資企業の解散に関して、財政清算が規定されている。財政清算は清算委員会を組織することで行う。清算

<sup>7</sup> 2002年7月の経済管理改善措置の際、朝鮮ウォンのレートが変更された。この規定で表示されているのは、それ以前の金額である。2002年7月に改善措置の前後で、どのようにこれら法規に規定されている金額を読み替えるのかを朝鮮国際合併総社の担当者にインタビューしたところ、外貨建てで同じ金額になるように、すなわち約70倍して考えるとの回答を得た。2002年6月のレートで換算すると、500朝鮮ウォンは約226米ドルである。日本では消耗品として取り扱う物品であっても、固定資産としなければならないものが多い。

財産の処理は「清算財産の処理は、清算費用、従業員の労働報酬、国家納付金、保証債権が付された債務、一般債務の清算等の順位」で行うことになっている（第88条）。合弁法施行規定と合作法施行規定、外国人企業法施行規定では「清算事業と関連して提起される費用、税金、従業員の労働報酬、企業の債務」とされているので、従業員の労働報酬と税収のどちらが優先させるかについて、行政法規間で衝突が起きている<sup>8</sup>。

財政管理分野ではこの規定の他に、羅先経済貿易地帯以外の地域に関しては、「外国人投資企業財政管理規定」<sup>9</sup>が存在し、「合弁法施行規定」、「合作法施行規定」の一部の条項も財政管理について定めている。羅先経済貿易地帯財政管理規定は、企業経営の核心となる資本、財政計画、財産の管理、生産費や財政収入の計算などについて、他の法規よりも具体的な規定を持っている。これは、経済活動の法的規制において、羅先経済貿易地帯が対外開放の窓口として、それなりの役割を果たしたことを意味する。

## 9．羅先経済貿易地帯外国人出入及び滞留規定

羅先経済貿易地帯外国人出入及び滞留規定は、1993年11月29日に政務院決定として承認された「自由経済貿易地帯外国人出入規定」と1994年6月14日に政務院決定として承認された「自由経済貿易地帯外国人滞留及び居住規定」を合体させて改正し、2000年2月19日に内閣決定第8号として承認されたものである。

羅先経済貿易地帯への外国人の出入について、この規定に規定されていない事項は「外国人出入及び滞留と関連した共和国の法規範に従う」とされている。また、「共和国政府と外国政府間に締結した協定に、外国人の地帯出入及び滞留と関連した規制内容が本規定と異なっている場合には、その協定に従う」との規定もある（第2条）<sup>10</sup>。羅先経済貿易地帯はビジネス（第7条）や観光（第9条）目的で外国から直接入ってくる外国人に対する無査証制度を規定している<sup>11</sup>。

外国人の滞在は短期滞留（90日未満）と長期滞留（90日以上）に分類されている（第18条）。地帯に滞留する外国

人は、到着した翌日までに、滞留登録を行なう必要がある（第19条）。長期滞留する場合には、「滞留証又は居住登録証」の発給を受ける必要がある（第24条）。滞留証の有効期間は6ヶ月まで、居住登録証の有効期間は、1年までとなっている（第27条）。

制裁としては、「共和国の当該機関が発給した証明文書の回収、罰金適用、追放、入国の禁止等の行政的制裁」と違反行為が重大な場合の刑事的責任が予定されている。

今回の改正では、出入、滞留等の手続に対して、必要書類の列挙等が行われ、ビジネスや投資目的だけではなく、羅先経済貿易地帯への外国人の出入手続や滞留の手続を網羅的に規制する上で、必要な情報が追加されたといえる。

## 10．羅先経済貿易地帯税関規定

羅先経済貿易地帯税関規定は、1995年6月28日に中央人民委員会政令で採択され、2000年9月23日に改正された。対外経済関係の行政法規で、中央人民委員会によって採択されたものはこの規定だけであることから、この規定が当初から重要視されていたことがわかる。今回の改正では、五章60条構成であったものが、五章78条となり、税関手続及び登録、税関検査及び監督についての規定が全面的に変更された。

羅先経済貿易地帯における税関は、「国境界線、国内境界線、港境界線」を含む「地帯境界線の税関通過地点」、「保税区、保税工場、保税倉庫、保税展示場、飛行場、郵便局等」に設置することが規定されている（第2条）。税関の職務は「税関通過地点を通過する共和国の機関、企業所、団体」、「外国人投資企業、外国企業」、「外国企業常任代表事務所」、「共和国公民及び外国公民」の「貨物、運送手段、郵便物、携帯品に対する税関手続及び検査を行い」、「地帯搬入物資の保管及び利用、処理状況に対して監督」することにある（第3条）。具体的には、「国の安全及び社会道徳生活並びに住民の健康及び動植物の成長に有害な文書及び麻薬、武器をはじめとする禁止品を搬出入し、又は密輸行為を行う等の違法現象を厳格に取り締まり、統制」（第4条）」することである。

<sup>8</sup> 企業破産の場合に適用される「朝鮮民主主義人民共和国外国人投資企業破産法」では、破産財産の分配順位を国家手数料及び破産手続費用 労賃と保険金 税金とはじめとする国家義務納付金 破産手続中に契約取消で発生した違約金 担保財産 無担保財産 債権以外の請求権の順で規定している。従業員の労働報酬の保護は重要な問題だけに、規定が錯綜する現状は大きな問題である。「合弁法施行規定」「合作法施行規定」共に、2000年の改正で税金の優先順位を従業員の労働報酬の上に持つてくる改正を行っているため、羅先において、企業を解散する場合には、労働報酬の取り扱いで、どの法を基準とするかが問題になることが予想される。

<sup>9</sup> 詳細については、拙稿「朝鮮民主主義人民共和国の対外経済関係法の現状(5)」『ERINA REPORT』vol. 52 (2003.6) 52～54頁を参照されたい。

<sup>10</sup> 中国と北朝鮮の間には、この種の協定が存在する。

<sup>11</sup> 無査証制度とは言っても、訪問機関からの招請状や、観光手配をすませた上で観光証を受け取る必要があるため、誰もが自由に訪問できるわけではない。中国は深圳などの経済特区でも無査証制度は採用していないが、実際にはお金さえ出せば在外公館や国境で簡単に査証を取得することができるので、こちらのほうが実質的には無査証に近いといえる。

羅先經濟貿易地帯内の機関、企業所、外国投資企業、常駐代表機関は、税関登録を行い、税関申告員を定める必要がある。ただし、物資の搬出入業務を専門として行わない場合はこの限りではない（第7条）。税関申告員とは、「物資の搬出入と関連した税関申告文書を作成し、税関手続を担当」（第10条）する者で、税関に登録した者（第9条）のことであり、通関士のような国家試験制度があるわけではないようである。

税関検査については、「税関通過地点でのみ通過することができ、税関検査を受けなければならない」のが原則で、例外として、それ以外の場所を通過する場合には「最寄りの税関に移動検査申請文書を提出し、移動税関検査を受けなければならない」（第29条）としている。税関通過地点で検査を受けることができない場合には、「地帯内の税関の間で監督移送」（第30条）することになっている。地帯外の北朝鮮領域を通過して地帯に搬入する場合は、「地帯外の税関では税関検査を行わず、地帯の税関と地帯外の税関の間で監督移送」を行う。ただし、バラ荷の場合は、地帯外の税関で税関検査を行う（第31条）。中継輸送の場合は、基本的に税関検査は行わず、監督のみを行う（第41条）。

関税および税関料金については、地帯内輸入物資に対する特惠関税の適用が宣言されており（第52条）、免税となる物資、課税する物資、観光業、旅館業、商業、食堂業などに対する関税の減免、関税を納付しない原料、資材、付属品、部品等を利用して製造した製品の取り扱い、羅先經濟貿易地帯以外での国内販売に関する取り扱い、保税関連の取り扱いなどが規定されている。関税賦課の基準価格は輸入物資の場合、国境到着価格、輸出物資に対しては国境引渡価格である（第64条）。また、密輸に関連して、「密輸品はそれを発見した時期に関係なく没収し、密輸行為の程度に応じて、密輸行為を行うのに利用した当該物資と運輸手段を没収する」（第75条）との規定があるほか、「密輸品を没収することができない場合には、密輸行為を行い、又は密輸行為に協力した機関、企業所及び外国投資企業、個人から密輸品価格に相当する金銭を徴収する」（第75条第2項）の規定がある。没収品の取り扱いは、「没収財産処理と関連した法規範」（第77条）に従い処理することとなっ

ているが、このような法規範は、公開されていないので、実際にどのような処理が行われるのかは不明である<sup>12</sup>。

紛争処理については、「税関手続及び検査並びに関税及び税関料金の納付に関連して意見がある場合には、申訴及び請願を行うことができる。」との規定がある（第78条）。改正前の規定では、申訴、請願に対する税関の処理結果に不服がある場合には、訴訟を提起することができるとの規定があったが、この条項は改正時に削除された<sup>13</sup>。

## おわりに

以上、保険法、羅先經濟貿易地帯外国企業常住代表事務所規定、羅先經濟貿易地帯中継貿易規定、羅先經濟貿易地帯請負建設規定、羅先經濟貿易地帯中継荷主代理業務規定、羅先經濟貿易地帯統計規定、羅先經濟貿易地帯観光規定、羅先經濟貿易地帯外国人投資企業財政管理規定、羅先經濟貿易地帯外国人出入および滞留規定、羅先經濟貿易地帯税関規定について、その内容を紹介し、主要な改正点を指摘してきた。

今回の一連の改正のなかでは、羅先經濟貿易地帯における中継貿易、請負建設、財政管理、出入国、税関などの規定に、経済活動を包括的に法で規制するために必要な規定や内容の補充が見られる。羅先經濟貿易地帯は、設置時に考えられたほどの投資を集めることはできなかつたと一般的に評価されているが、その中でも中継貿易や観光については、細々ながらも事業が行われている。今回の一連の改正で、これらの規定が大幅に改定され、内容が豊富になったということは、羅先經濟貿易地帯の経済活動による経験の蓄積が法規に反映されたことを意味する。今後、北朝鮮の対外経済活動が活発に展開する国際状況になれば、これ以外の法規にもこのような変化が生まれてくるであろう。

北朝鮮の対外経済開放は、隣国である中国の躍動的な対外経済開放の動きに比べるとその規模、速度共に小さいが、今号で見たように経験の蓄積が法規の改正に結びつくメカニズムは働いており、今後の変化が期待される。

次号では、新義州特別行政区、開城工業地区、金剛山観光地区の関連法規を紹介して、対外経済関係法紹介シリーズを終了したいと思う。

<sup>12</sup> ちなみに筆者が2002年9月に新義州から中国に出国するときに朝鮮ウォンを所持していたため、これを没収されたが、税関の事務所で没収する金額を確認した後、没収の証明書を交付された。金額の確認は、複数の税関職員の下で行われたので、税関員が個人的に私腹を肥やすようなことはなかったと思う。ただし、没収されたお金がどのように処理されたかはわからない。

<sup>13</sup> 行政機関を相手にした訴訟は、現在のところ北朝鮮では一般的ではないようである。

## 資料（筆者による翻訳）

## 1. 朝鮮民主主義人民共和国保険法

チュチェ84（1995）年4月6日 最高人民会議常設会議決定第58号として採択

チュチェ88（1999）年2月4日 最高人民会議常任委員会政令第383号として修正補充

旧条文	旧条文	新条文	新条文
<b>第一章 保険法の基本</b>		<b>第一章 保険法の基本</b>	
1	朝鮮民主主義人民共和国保険法は、保険の機能及び役割を高め、国の経済発展及び人民生活の安定に寄与する。	1	朝鮮民主主義人民共和国保険法は、保険の機能及び役割を高め、国の経済発展及び人民生活の安定に寄与する。
2	保険は、人体保険と財産保険に分ける。 人体保険には、生命保険、児童保険、旅客保険、災害保険等が属し、財産保険には、火災保険、海上保険、農業保険、信用保険等が属する。 国家は、保険に対する需要の増大に即して保険の種類を増やし、保険事業を自発性及び義務性の原則から正しく行う。	2	保険は、人体保険と財産保険に分ける。 人体保険には、生命保険、児童保険、旅客保険、災害保険等が属し、財産保険には、火災保険、海上保険、農業保険、信用保険等が属する。 国家は、保険に対する需要の増大に即して保険の種類を増やし、保険事業を自発性及び義務性の原則から正しく行うようにする。
3	朝鮮民主主義人民共和国において保険事業は、国家保険機関が行う。 自由経済貿易地帯では、共和国の当該法に基づいて外国投資家及び共和国領域外に居住する朝鮮同胞も保険事業を行うことができる。外国の保険企業の代表部、支社、代理店も保険事業を行うことができる。	3	朝鮮民主主義人民共和国において保険事業は、国家保険機関が行う。 特殊経済地帯では、共和国の当該法規に従い外国投資家及び共和国領域外に居住する朝鮮同胞も保険事業を行うことができる。外国の保険企業の代表部、支社、代理店も保険事業を行うことができる。
4	国家は、保険当事者が平等な地位で保険契約を締結し、履行するようにする。	4	国家は、保険当事者が平等な地位で保険契約を締結し、履行するようにする。
5	国家は、保険事業を奨励し、不慮の事故又は自然災害によって発生した被害及び損害に対する保険補償を円満に行うようにする。	5	国家は、保険事業を奨励し、不慮の事故又は自然災害によって発生した被害及び損害に対する保険補償を円満に行うようにする。
6	国家は、機関、企業所、団体と公民、共和国領域にある外国機関、外国投資企業、外国人が保険に加入しようとする場合、共和国領域にある国家保険機関又は外国投資保険企業が行う保険に加入するようにする。	6	国家は、機関、企業所、団体及び公民、共和国領域にある外国機関、外国投資企業、外国人が保険に加入しようとする場合、共和国領域にある国家保険機関又は外国投資保険企業が行う保険に加入するようにする。
7	国家は、保険分野で外国の保険機関、国際保険機構との交流及び協力を発展させる。	7	国家は、保険分野で外国の保険機関、国際保険機構との交流及び協力を発展させる。
<b>第二章 保険当事者</b>		<b>第二章 保険当事者</b>	
8	保険当事者は、保険者及び被保険者である。 保険者には、国家保険機関及び外国投資保険企業が属し、被保険者には、保険者と保険契約を締結した機関、企業所、団体及び公民、外国機関、外国投資企業、外国人が属する。	8	保険当事者は、保険者及び被保険者である。 保険者には、国家保険機関及び外国投資保険企業が、被保険者には、保険に加入した機関、企業所、団体及び公民、外国機関、外国投資企業、外国人が属する。
9	保険者は、保険事故によって被保険者が被った損害若しくは被害を補償し、又は保険期間の終了次第保険金を払い戻す義務を負い、被保険者は、保険補償を受け取る権利を有する。	9	保険者は、保険事故によって被保険者が被った損害若しくは被害を補償し、又は保険期間の終了次第保険金を払い戻す義務を負い、被保険者は、保険補償を受け取る権利を有する。
10	義務的な保険と外貨で行う保険、再保険を行おうとする保険者は、国家保険管理機関と合意しなければならない。	10	義務的な保険、外貨で行う保険及び再保険を行おうとする保険者は、国家保険管理機関と合意しなければならない。
11	保険者は、当該保険契約標準条件、保険料率を作成し、国家保険管理機関の承認を受けなければならない。 承認を受けていない保険契約標準条件又は保険料率は、適用することができない。	11	保険者は、当該保険契約標準条件、保険料率を作成し、国家保険管理機関の承認を受けなければならない。 承認を受けていない保険契約標準条件又は保険料率は、適用することができない。
12	保険者は、年間業務決算の終了次第、貸借対照表及び損益計算書を正確に作成し、国家保険管理機関に提出しなければならない。	12	保険者は、年間業務決算の終了次第、貸借対照表及び損益計算書を正確に作成し、国家保険管理機関に提出しなければならない。
13	外国投資保険企業は、自らが受け取った保険料の30%以上を定められた保険機関に再保険しなければならない。	13	外国投資保険企業は、自らが受け取った保険料の30%以上を定められた保険機関に再保険しなければならない。
14	被保険者は、保険事故によって損害を被った場合、保険補償金を受け取ることができる被保険利益が必要である。	14	被保険者は、保険事故によって損害を被った場合、保険補償金を受け取ることができる被保険利益が必要である。
15	被保険者は、保険契約で定めた通りに、保険者に保険料を支払わなければならない。第三者のために保険契約を締結した者も、保険料を支払わなければならない。	15	被保険者は、保険契約で定めた通りに、保険者に保険料を支払わなければならない。 第三者のために保険契約を締結した者も、保険料を支払わなければならない。
16	被保険者は、保険契約を締結したとき、保険対象に対する重要資料を保険者に正確に知らせなければならない。 被保険者は、財産保険対象の被害及び損害を防ぐための契約義務を誠実に履行し、財産保険事故が発生すれば、直ちに保険者に知らせ、損害が拡大しないようにしなければならない。	16	被保険者は、保険契約を締結したとき、保険対象に対する重要資料を保険者に正確に知らせなければならない。 被保険者は、財産保険対象の被害及び損害を防ぐための契約義務を誠実に履行し、財産保険事故が発生すれば、直ちに保険者に知らせ、損害が拡大しないようにしなければならない。
<b>第三章 保険契約</b>		<b>第三章 保険契約</b>	
17	保険契約は、保険者と被保険者の間で締結する。第三者のために保険契約を締結することもできる。	17	保険契約は、保険者と被保険者の間で締結する。 第三者のために保険契約を締結することもできる。
18	保険当事者は、人体保険契約を定められた手続及び方法に基づいて締結しなければならない。 人体保険契約を締結する手続及び方法は、国家保険機関が定める。	18	保険当事者は、人体保険契約を定められた手続及び方法に基づいて締結しなければならない。 人体保険契約を締結する手続及び方法は、国家保険機関が定める。
19	保険当事者は、財産保険契約を当該保険契約標準条件に従い締結しなければならない。 当該保険契約標準条件にない事項は、保険当事者が協議して定めることができる。	19	保険当事者は、財産保険契約を当該保険契約標準条件に従い締結しなければならない。 当該保険契約標準条件にない事項は、保険当事者が協議して定めることができる。

旧条	旧条文	新条	新条文
20	保険者は、保険契約を締結すれば、保険証書を被保険者又は第三者のために保険契約を締結した者に与えなければならない。	20	保険者は、保険契約を締結すれば、保険証書を被保険者又は第三者のために保険契約を締結した者に与えなければならない。
21	保険契約の効力は、保険者が被保険者又は第三者のために保険契約を締結した者から保険料又は保険料支払保証を受け取った時点で発生する。被保険者又は第三者のために生命保険、児童保険契約を締結した者が定められた期間に保険料を支払わなければ、保険契約の効力は消滅し、保険料を再び支払えば、そのときから保険契約は効力を有する。	21	保険契約の効力は、保険者が被保険者又は第三者のために保険契約を締結した者から保険料又は保険料支払保証を受け取った時点で発生する。被保険者又は第三者のために生命保険、児童保険契約を締結した者が定められた期間に保険料を支払わなければ、保険契約の効力は消滅し、保険料を再び支払えば、そのときから保険契約は効力を有する。
22	財産保険契約の対象は、金額で計算できなければならない。保険価格は当事者間で協議して定める。財産保険契約を更新しようとする保険当事者は、保険対象の価格を再び定め、保険契約書に反映しなければならない。	22	財産保険契約の対象は、金額で計算できなければならない。保険価格は当事者間で協議して定める。財産保険契約を更新しようとする保険当事者は、保険対象の価格を再び定め、保険契約書に反映しなければならない。
23	財産保険契約期間に保険対象におよぼす危険が変動すれば、保険当事者は協議して契約内容を変更しなければならない。この場合、保険者は危険が増大したことに對しては追加保険料を受け取り、危険が縮小したことに對しては該当する保険料を返さなければならない。	23	財産保険契約期間に保険対象におよぼす危険が変動すれば、保険当事者は協議して契約内容を変更しなければならない。保険者は危険が増大したことに對しては追加保険料を受け取り、危険が縮小したことに對しては該当する保険料を返さなければならない。
24	財産保険契約期間に保険対象の価格が低下した場合、被保険者又は第三者のために保険契約を締結した者は、保険金額及び保険料を残った保険期間に該当する分だけ減額することを要求することができる。	24	財産保険契約期間に保険対象の価格が低下した場合、被保険者又は第三者のために保険契約を締結した者は、保険金額及び保険料を残った保険期間に該当する分だけ減額することを要求することができる。
25	保険契約を締結した被保険者は、契約された保険対象を第三者に譲渡することができる。この場合、保険者に事前に知らせなければならない。	25	保険契約を締結した被保険者は、契約された保険対象を第三者に譲渡することができる。この場合、保険者に事前に知らせなければならない。
26	財産保険対象が第三者に譲渡されれば、保険契約にともなう当事者の権利義務とともに委譲される。この場合、すでに契約書で定められた危険が増大すれば、当該契約の更新、取消を行うことができる。	26	財産保険対象が第三者に譲渡されれば、保険契約にともなう当事者の権利義務とともに委譲される。この場合、すでに契約書で定められた危険が増大すれば、当該契約の更新、取消を行うことができる。
27	災害保険、旅客保険契約等は、契約期間の途中に取消又は変更を行うことができない。但し、生命保険契約、児童保険は、契約期間の途中で取り消すことができる。	27	災害保険は、契約期間の途中に取消又は変更を行うことができない。但し、生命保険契約、児童保険は、契約期間の途中で取り消すことができる。
28	保険者は、財産保険対象に対する被保険者の管理状況を調査することができ、事故要素を発見すれば、それをなくすための意見を与えることができる。	28	保険者は、財産保険対象に対する被保険者の管理状況を調査することができ、事故要素を発見すれば、それをなくすための意見を与えることができる。
<b>第四章 保険補償</b>		<b>第四章 保険補償</b>	
29	保険補償は、人体保険では保険金で、財産保険では保険補償金で保険者が行う。保険者は、保険補償を契約で定められた通りに行わなければならない。	29	保険補償は、人体保険では保険金で、財産保険では保険補償金で保険者が行う。保険者は、保険補償を定められた通りに行わなければならない。
30	保険金額は、保険補償金の最高限度であり、保険料計算の基礎である。保険金額は、保険当事者が協議して定める。保険補償は、保険金額を超過して行うことができない。	30	保険金額は、保険補償金の最高限度であり、保険料計算の基礎である。保険金額は、保険当事者が協議して定める。保険補償は、保険金額を超過して行うことができない。
31	保険者は、生命保険、児童保険に加入した被保険者が死亡した場合、該当する保険金を支払い、保険事故がなく保険契約期間が終了し、定められた保険料を全額支払った被保険者には、満期保険金を支払わなければならない。	31	保険者は、生命保険、児童保険に加入した被保険者が死亡した場合、該当する保険金を支払い、保険事故がなく保険契約期間が終了し、定められた保険料を全額支払った被保険者には、満期保険金を支払わなければならない。
32	保険者は、旅客保険、災害保険に加入した被保険者が死亡した場合又は労働能力を喪失した場合、該当する保険金を支払わなければならない。労働能力鑑定は、当該医療機関が行う。	32	保険者は、旅客保険、災害保険に加入した被保険者が死亡した場合又は労働能力を喪失した場合、該当する保険金を支払わなければならない。労働能力鑑定は、当該医療機関が行う。
33	生命保険に加入した被保険者が、裁判所の判決によって財産没収の刑を受けた場合、保険金を支払わない。	33	生命保険に加入した被保険者が、裁判所の判決によって財産没収の刑を受けた場合、保険金を支払わない。
34	旅客保険、災害保険、財産保険の場合、保険事故がなく保険契約期間が終了すれば、すでに受け取った保険料は保険者の収入とする。	34	旅客保険、災害保険、財産保険の場合、保険事故がなく保険契約期間が終了すれば、すでに受け取った保険料は保険者の収入とする。
35	被保険者は、財産保険事故が発生した場合、契約で定められた期間内に、損害鑑定文書及び保険証書を添付した損害補償請求書を保険者に提出しなければならない。保険者は、損害補償請求書を正確に検討し、保険補償金を支払わなければならない。	35	被保険者は、財産保険事故が発生した場合、契約で定められた期間内に、損害鑑定文書及び保険証書を添付した損害補償請求書を保険者に提出しなければならない。保険者は、損害補償請求書を正確に検討し、保険補償金を支払わなければならない。
36	保険者は、財産保険事故が発生し、被保険者が増大する損害を防ぐために正当に支出した費用を補償しなければならない。但し、被保険者が適時に対策を立てずに増大した損害は補償しない。	36	保険者は、財産保険事故が発生し、被保険者が増大する損害を防ぐために正当に支出した費用を補償しなければならない。但し、被保険者が適時に対策を立てずに増大した損害は補償しない。
37	財産保険価格の一部を保険に入れた場合、保険補償金は、保険価格に対する保険金額の比率に基づいて計算する。	37	財産保険価格の一部を保険に入れた場合、保険補償金は、保険価格に対する保険金額の比率に基づいて計算する。
38	財産保険対象の損害額は、損害が発生した場所の当該時期の価格に基づいて、保険当事者が協議して定める。	38	財産保険対象の損害額は、損害が発生した場所の当該時期の価格に基づいて、保険当事者が協議して定める。
39	保険者は、財産保険対象に部分損害が発生すれば、それに該当する金額のみを補償し、全損害が発生すれば、保険金額の全部を補償する。	39	保険者は、財産保険対象に部分損害が発生すれば、それに該当する金額のみを補償し、全損害が発生すれば、保険金額の全部を補償する。
40	財産保険金額の全部を補償した保険者は、当該保険対象に対する被保険者の権利及び利益の全部を譲り受ける。但し、財産保険金額の一部を補償した場合には、補償した金額に該当する被保険者の権利及び利益のみを譲り受ける。	40	財産保険金額の全部を補償した保険者は、当該保険対象に対する被保険者の権利及び利益の全部を譲り受ける。但し、財産保険金額の一部を補償した場合には、補償した金額に該当する被保険者の権利及び利益のみを譲り受ける。

旧条	旧条文	新条	新条文
41	被保険者は、財産保険事故の責任が第三者にある場合、その者から損害補償金を請求することができる文書を受け取り、保険者に提出しなければならない。 損害補償請求文書を受け取っていない保険者は、損害補償金を支払わない。	41	被保険者は、財産保険事故の責任が第三者にある場合、その者から損害補償金を請求することができる文書を受け取り、保険者に提出しなければならない。 損害補償請求文書を受け取っていない保険者は、損害補償金を支払わない。
42	戦争又はそれと類似した事変により発生した被害又は損害は、契約に別途に定められていない限り、補償しない。	42	戦争又はそれと類似した事変により発生した被害又は損害は、契約に別途に定められていない限り、補償しない。
43	保険補償を受ける権利がある者又は保険補償を受けることに利害関係のある第三者の故意又は過失により発生した被害、損害、自然減耗、腐敗変質、錆、摩耗などによって発生した損害は補償しない。	43	保険補償を受ける権利がある者又は保険補償を受けることに利害関係のある第三者の故意又は過失により発生した被害、損害、自然減耗、腐敗変質、錆、摩耗などによって発生した損害は補償しない。
<b>第五章 保険事業に対する指導統制及び紛争解決</b>		<b>第五章 保険事業に対する指導統制及び紛争解決</b>	
44	保険事業に対する指導統制は、国家保険管理機関が行う。 国家保険管理機関は、保険事業を正確に掌握指導し、保険契約標準条件及び保険料率の適用を常に監督統制しなければならない。	44	保険事業に対する指導統制は、国家保険管理機関が行う。 国家保険管理機関は、保険事業を正確に掌握指導し、保険契約標準条件及び保険料率の適用を常に監督統制しなければならない。
45	次の各号に掲げる場合には、罰金を徴収する。 1. 国家保険管理機関との合意なしに義務的保険、外貨で行う保険、再保険を行なった場合 2. 国家保険管理機関の承認を受けていない保険契約標準条件又は保険料を適用した場合 3. 年間貸借対照表及び損益計算書を事実通りに作成しなかった場合又は適時に提出しなかった場合 4. 正当な理由なく保険補償を行わなかった場合又は適時に行わなかった場合	45	次の各号に掲げる場合には、罰金を徴収する。 1. 国家保険管理機関との合意なしに義務的保険、外貨で行う保険、再保険を行なった場合 2. 国家保険管理機関の承認を受けていない保険契約標準条件又は保険料を適用した場合 3. 年間貸借対照表及び損益計算書を事実通りに作成しなかった場合又は適時に提出しなかった場合 4. 正当な理由なく保険補償を行わなかった場合又は適時に行わなかった場合
46	本法に違反して重大な結果を引き起した場合には、情状に従い行政的又は刑事的責任を課する。	46	本法に違反して重大な結果を引き起した機関、企業所、団体の責任ある職員及び個別的公民には、情状に従い行政的又は刑事的責任を課する。
47	保険事業と関連する紛争は、協議の方法で解決する。協議の方法で解決することができない場合には、共和国の裁判、仲裁機関に提起して解決し、また第三国の仲裁機関に提起して解決することもできる。	47	保険事業と関連する紛争は、協議の方法で解決する。 協議の方法で解決することができない場合には、共和国の裁判、仲裁機関に提起して解決し、また第三国の仲裁機関に提起して解決することもできる。

## 2. 羅先経済貿易地帯外国企業常駐代表事務所規定

チュチェ83(1994)年2月21日 政務院決定として承認

チュチェ89(2000)年10月27日 内閣決定第61号として承認

旧条	旧条文	新条	新条文
1	本規定は『朝鮮民主主義人民共和国自由経済貿易地帯法』に従い、外国企業の常駐代表事務所を設置し、その運営秩序を樹立するために制定する。	1	本規定は羅先貿易経済地帯において、外国企業の常駐代表事務所を設置及びその運営秩序を樹立するために制定する。
2	外国企業の常駐代表事務所(以下、常駐代表事務所とする。)の設置及び運営は、本規定に従って行う。 共和国領域外に居住している朝鮮同胞も、本規定に基づき常駐代表事務所を設置及び運営することができる。	2	外国企業の常駐代表事務所(以下、常駐代表事務所とする。)の設置及び運営は、本規定に従って行う。
3	常駐代表事務所の設置は、自由経済貿易地帯に行うことができる。 常駐代表事務所には、代表部、代理店、出張所等が含まれる。	3	外国企業(以下、本企業とする。)は、羅先経済貿易地帯(以下、地帯とする。)に常駐代表事務所を設置し、運営することができる。
4	常駐代表事務所の常駐期間は3年までとし、その人員数は5人を超えることができない。 常駐代表事務所の人員には、責任者及び代表が含まれる。通訳員、タイピスト、簿記員、経理員をはじめとする行政技術職員及び運転手、警備員等のサービス員は、常駐代表事務所の人員に属さない。	4	常駐代表事務所の常駐期間は3年までとし、その人員数は5人を超えることができない。 常駐代表事務所は責任者及び役員で構成される。 通訳員、タイピスト、簿記員、経理員等の行政技術職員及び運転手、警備員等のサービス員は、常駐代表事務所の成員になることはできない。 常駐代表事務所の責任者と成員(サービス員を含む)は、共和国の公民を当てることもできる。
5	常駐代表事務所は、外国企業(以下、本企業とする。)の業務と関連した通信連絡、諮問事業、経済技術資料の紹介等のサービス活動を行わなければならない。必要な場合、本企業が委任した範囲内で、取引当事者との契約の締結又は代金及び物資の授受等の委任代理業務活動を行うことができる。この場合、本企業の代理委任状を道行政経済委員会(以下、地帯当局とする。)に提出し、承認を受けなければならない。	5	常駐代表事務所は、本企業の業務と関連した通信連絡、諮問事業、経済技術資料の紹介等のサービス活動を行わなければならない。 必要な場合、本企業が委任した範囲内で、本企業の名義及び負担で取引当事者との契約の締結又は代金及び物資の授受等の委任代理活動を行うことができる。 委任代理活動を行う場合、本企業の代理委任状を羅先市人民委員会(以下、地帯管理機関とする。)に提出し、承認を受けなければならない。
6	常駐代表事務所は、本企業の委任代理業務活動の範囲を越え、自ら外国から商品を購入して転売、委託販売を行い、又は共和国領域内にある輸出物資を購入して販売を行う等の営利を目的とする業務活動を行うことができない。 共和国政府及び外国政府間で常駐代表事務所の活動と関連した協定を締結した場合には、それに従い活動することができる。	6	常駐代表事務所は、外国から商品を共和国領域内に輸入して販売し、又は共和国領域内にある物資を輸出すること等の業務活動を行うことができない。 共和国政府及び外国政府間で常駐代表事務所の活動と関連した協定を締結した場合には、それに従い活動することができる。
7	常駐代表事務所の設置及び登録、変更、期間延長等の申請文書は、朝鮮語及び外国語で作成しなければならない。		
8	常駐代表事務所は、共和国の法及び規定を尊重し、義務的に遵守しなければならない。	7	常駐代表事務所は、共和国の法及び規定を尊重し、義務的に遵守しなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
9	常駐代表事務所の合法的権利及び利益は、共和国の法的保護を受ける。	8	常駐代表事務所の合法的権利及び利益は、共和国の法的保護を受ける。
10	常駐代表事務所を設置しようとする場合には、常駐代表事務所設置申請書を地帯当局を通じて対外経済委員会（外国金融機関は中央銀行）に提出しなければならない。 常駐代表事務所設置申請書には、本企業及び常駐代表事務所名、責任者の氏名、代表成員数及び代表の氏名、設置場所、活動内容、常駐期間等を明記し、本企業の所在地又は所在国の当該機関が発給した企業登録証書写本、取り引きする銀行機関が発給した信用確認書、常駐しようとする代表事務所責任者、代表成員の委任状、経歴書等を添付しなければならない。外国金融機関の常駐代表事務所設置申請書には、本企業の最近の貸借対照表、損益計算書、定款、理事会の成員名簿等をさらに添付しなければならない。	9	常駐代表事務所を設置しようとする場合には、常駐代表事務所設置と関連した申請書を地帯管理機関を通じて中央貿易指導機関（外国金融機関は中央銀行機関）に提出しなければならない。 常駐代表事務所設置と関連した申請書には、本企業及び常駐代表事務所の名称、責任者名、成員数及びその氏名、設置場所、活動内容、常駐期間等を明らかにした後、本企業の所在地又は所在国の当該機関が発給した企業登録証書写本、取引銀行（取引と関連した委任代理活動を行う場合に限り）の信用確認書、常駐代表事務所の責任者及び成員の委任状、経歴書等を添付しなければならない。 外国金融機関の常駐代表事務所設置申請書には、本企業の最近の貸借対照表、損益計算書、定款、理事会の成員名簿等をさらに添付しなければならない。
11	対外経済委員会、中央銀行（以下、審査承認機関とする。）は、常駐代表事務所設置申請書を受理した日から30日以内に、当該機関の意見を受けて検討審議した後、常駐代表事務所の設置を承認又は否決しなければならない。	10	中央貿易指導機関、中央銀行機関（以下、審査承認機関とする。）は、常駐代表事務所設置と関連した申請書を受理した日から30日以内に、当該機関の意見を受けて検討審議した後、常駐代表事務所の設置を承認又は否決しなければならない。
12	審査承認機関は、常駐代表事務所の設置を承認した日から10日以内に、常駐代表事務所設置承認書を地帯当局に送付しなければならない。	11	審査承認機関は、常駐代表事務所の設置を承認した日から10日以内に、常駐代表事務所設置承認書を地帯管理機関に送付しなければならない。
13	常駐代表事務所は、常駐代表事務所設置承認書を受け取った日から20日以内に、地帯当局に常駐代表事務所登録申請書を提出し、登録しなければならない。 常駐代表事務所登録申請書には、常駐代表事務所設置申請書の内容を明記し、常駐代表事務所設置承認書を添付しなければならない。	12	常駐代表事務所は、常駐代表事務所設置承認書を受け取った日から20日以内に、地帯管理機関に常駐代表事務所登録申請書を提出し、登録しなければならない。 常駐代表事務所登録申請書には、常駐代表事務所設置申請書の内容を明記し、常駐代表事務所設置承認書を添付しなければならない。
14	地帯当局は、承認された常駐代表事務所を登録し、常駐代表事務所登録証及び常駐代表証を発給しなければならない。 常駐代表事務所を登録した日が、常駐代表事務所設置日となる。	13	地帯管理機関は、承認された常駐代表事務所を登録した後、常駐代表事務所登録証を発給しなければならない。常駐代表事務所を登録した場合には該当する登録費を地帯管理機関に支払わなければならない。 常駐代表事務所を登録した日が、常駐代表事務所設置日となる。
15	常駐代表事務所の成員及びその家族は、外国人の滞留と関連した規定に従って登録を行い、滞留証又は常駐外国人証等の発給を受け、自由経済貿易地帯外国人出入に関する規定に基づく出入秩序を徹底的に遵守しなければならない。	14	常駐代表事務所の外国人成員及びその家族は、外国人の滞留と関連した規定に従って登録を行った後、該当する証明文書等の発給を受けなくてはならず、地帯外国人出入及び滞留と関連した法規範の要求を徹底的に遵守しなければならない。
16	常駐代表事務所登録証及び常駐代表証の有効期間は、1年である。 常駐代表事務所及びその人員は、毎年、常駐代表事務所登録証及び常駐代表証をその有効期間終了の15日前に、地帯当局から再発給を受けなければならない。	15	常駐代表事務所登録証及び常駐代表証の有効期間は、1年である。 常駐代表事務所は、毎年、常駐代表事務所登録証及び常駐代表証をその有効期間終了の15日前に、地帯管理機関から再発給を受けなければならない。
17	常駐代表事務所名、設置場所、常駐代表人員数を変更する場合又は責任者若しくは常駐代表を変えようとする場合には、地帯当局を通じて審査承認機関に変更申請書を提出し、承認を受けなければならない。常駐代表事務所の責任者又は常駐代表を変えようとする場合には、変更申請書にその委任状及び経歴書を添付しなければならない。 常駐代表事務所は、変更承認を受けた日から7日以内に、地帯当局に変更登録を行わなければならない。	16	常駐代表事務所の名称、設置場所、活動内容、常駐成員数を変更する場合には、地帯管理機関を通じて審査承認機関に変更申請書を提出し、承認を受けなければならない。 常駐代表事務所の責任者又は成員を変えようとする場合には、変更申請書にその委任状及び成員の経歴書を添付しなければならない。 常駐代表事務所の責任者及び成員の変更承認を受けた場合には、変更承認を受けた日から7日以内に、地帯管理機関に変更登録を行わなければならない。
18	常駐代表事務所の責任者が欠員である場合又は1カ月以上所在地を離れる場合には、常駐代表のなかから1人の常駐代表が責任者の代理業務を遂行しなければならない。この場合、常駐代表事務所は、該当する内容を関係機関に書面で通知しなければならない。	17	常駐代表事務所の責任者が欠員である場合には、成員のなかから1人が責任者の代理業務を遂行しなければならない。 常駐代表事務所責任者の代理業務を遂行する場合には、該当する内容を関係機関に書面で通知しなければならない。
19	常駐代表事務所は、共和国の貿易銀行に口座を設けなければならない。必要に従い、外貨管理機関との合意の下に、共和国領域内にある他の銀行に口座を設けることができる。	18	常駐代表事務所は、地帯内にある共和国の外国為替銀行機関に口座を設けなければならない。
20	常駐代表事務所及びその成員は、外国投資企業及び外国人に適用する税金と関連した共和国の法及び規定に従い、所在地財政機関に税務登録を行い、該当する税金を支払わなければならない。	19	常駐代表事務所及び外国人成員は、外国投資企業及び外国人に適用する税金と関連した共和国の法及び規定に従い、所在地財政機関に税務登録を行った後、該当する税金を支払わなければならない。
21	常駐代表事務所は、毎年1月中旬に、地帯当局を通じて審査承認機関に年間事業総括資料を提出しなければならない。 年間事業総括資料は、朝鮮語で作成しなければならない。	20	常駐代表事務所は、毎年1月中旬に、地帯管理機関を通じて審査承認機関に年間事業報告文書を提出しなければならない。 年間事業報告文書は、朝鮮語で作成しなければならない。
22	常駐代表事務所の常駐期間を延長しようとする場合には、常駐期間が終了する3カ月前に、地帯当局を通じて審査承認機関に常駐期間延長申請書を提出し、承認を受けなければならない。 常駐期間延長申請書には、延長しようとする期間及び理由を明記し、常駐期間の本企業とわが国との経済取引状況を明らかにした文書を添付しなければならない。	21	常駐代表事務所の常駐期間を延長しようとする場合には、常駐期間が終了する3カ月前に、地帯管理機関を通じて審査承認機関に常駐期間延長申請書を提出し、承認を受けなければならない。 常駐期間延長申請書には、申請者名、延長しようとする期間及び理由等を明らかにしなければならない。
23	常駐代表事務所に必要な運輸手段、事務用品、生活用品を外国から買い入れる場合には、税関手続を行わなければならない。 運輸手段は、当該社会安全機関に登録して運転免許証及びナンバープレートの交付を受けた後、自動車三者責任保険に加入すれば利用することができる。 外国から買い入れた運輸手段、事務用品、生活用品は、売却又は他の目的に使用することができない。やむを得ず売却しなければならない場合には、税関に申告して関税を支払った後、指定された商業（貿易）機関を通じてのみ売却することができる。	22	常駐代表事務所に必要な運輸手段、事務用品、生活用品を外国から搬入する場合には、税関手続を行わなければならない。 運輸手段は、当該機関に登録して運転免許証及びナンバープレートの交付を受けた後、自動車三者責任保険に加入してはじめて利用することができる。 外国から搬入した運輸手段、事務用品、生活用品は、売却又は他の目的に使用することができない。 やむを得ない事情で運輸手段、事務用品、生活用品を販売しようとする場合には、税関に申告して関税を支払った後、指定された機関を通じてのみ販売することができる。

旧条	旧条文	新条	新条文
24	常駐代表事務所は、必要な建物を賃借する場合又は労働力を採用しようとする場合、建物管理機関又は労働力斡旋機関と契約を締結しなければならない。 賃借した建物、採用した労働力の管理は、外国投資企業に適用する建物譲渡又は労働と関連した法及び規定に従い行わなければならない。	23	常駐代表事務所は、必要な建物を賃借する場合又は労働力を採用しようとする場合、建物を管理する機関又は労働力斡旋機関と契約を締結しなければならない。賃借した建物、採用した労働力の管理は、外国投資企業に適用する建物賃貸又は労働と関連した法規範に従い行わなければならない。
25	常駐代表事務所の事業と関連した国内外の通信は、共和国の当該通信機関を通じて保障をされなければならない。必要な場合、当該機関の承認の下に、国際通信設備を設置して利用することができる。	24	常駐代表事務所の事業と関連した国内外の通信は、共和国の当該通信機関を通じて保障をされなければならない。必要な場合、当該機関の承認の下に、国際通信設備を設置して利用することもできる。
26	常駐代表事務所の常駐期間が終了した場合又は常駐期間が終了する前に常駐代表事務所を撤収しようとする場合には、撤収する30日前に、審査承認機関及び地帯当局に書面で通知し、税務及び債権、債務関係を清算しなければならない。 清算事業が終了した場合には、清算事業が終了した日から7日以内に、常駐代表事務所登録証及び常駐代表証を地帯当局に返還し、登録を取り消す手続を行わなければならない。この場合、財政機関の納税確認文書を地帯当局に提出しなければならない。	25	常駐代表事務所の常駐期間が終了した場合又は常駐期間が終了する前に常駐代表事務所を撤収しようとする場合には、撤収する30日前に、審査承認機関及び地帯管理機関に書面で通知し、税務及び債権、債務関係を清算しなければならない。 清算事業が終了した場合には、清算事業が終了した日から7日以内に、常駐代表事務所登録証を地帯管理機関に返還し、登録を取り消す手続を行わなければならない。 常駐代表事務所の取消登録と関連した手続を行う場合には、財政機関の納税確認文書を地帯管理機関に提出しなければならない。
27	常駐代表事務所は、証書の発給若しくは再発給を受ける場合又は変更及び登録取消手続を行おうとする場合、それにとまう手数料を当該機関に支払わなければならない。	26	常駐代表事務所は、証書の発給若しくは再発給を受ける場合又は変更及び取消登録手続を行おうとする場合、それにとまう手数料を当該機関に支払わなければならない。
28	審査承認機関及び地帯当局は、常駐代表事務所の活動状況について検閲することができる。この場合、常駐代表事務所は、検閲員の要求に応じ必要な文書及び資料を提示しなければならない。	27	審査承認機関及び地帯管理機関は、常駐代表事務所の活動状況について検閲することができる。 常駐代表事務所は検閲職員の要求に応じ必要な文書及び資料を提示し又は提供しなければならない。 常駐代表事務所と関連した行為の結果の責任は本企業が負う。
29	常駐代表事務所及びその成員が本規定に違反した場合には、2,000ウォンまでの罰金を支払い、違反行為が重大な場合には、共和国領域外に追放することができる。	28	本規定に違反した場合には、罰金適用、財産没収、追放等の制裁を科し、違反行為が重大な場合には、刑事的責任を負う。
30	常駐代表事務所の活動と関連して提起された意見の相違は、協議の方法で解決する。 紛争事件は、朝鮮民主主義人民共和国の裁判機関又は仲裁機関で審議解決する。	29	常駐代表事務所の活動と関連して提起された意見の相違は、協議の方法で解決する。 協議の方法で解決することができない紛争事件は、共和国の裁判又は仲裁機関が処理する。

### 3. 羅先経済貿易地帯中継貿易規定

チュチェ85 (1996) 年7月15日 政務院決定として承認

チュチェ89 (2000) 年10月27日 内閣決定第62号として承認

旧条	旧条文	新条	新条文
<b>第一章 一般規定</b>		<b>第一章 一般規定</b>	
1	本規定は、自由経済貿易地帯の中継貿易秩序を確立し、中継貿易者の合法的権利及び利益を保護し、世界各国と対外経済関係を拡大発展させるために制定する。	1	本規定は、羅先経済貿易地帯内において中継貿易と関連した秩序を確立し、世界各国と対外経済関係を拡大発展させるために制定する。
2	中継貿易は、ある国のものを持って他の国に渡し、他の国のものを持ってある国に渡す貿易である。	2	中継貿易は、ある国から商品を搬入した後、外国商品をそのまま搬出し、又は再包装又は若干の加工を行い、外国に再び搬出する貿易方式のひとつである。
3	共和国の貿易会社は、地帯内で中継貿易活動を行うことができる。 外国の会社も、地帯内に支社を設置し、あるいは代理人を置いて、中継貿易活動を行うことができる。 地帯で中継貿易活動を行おうとする共和国の貿易会社及び外国の会社の支社、代理人は、地帯税関に税関登録を行わなければならない。	3	共和国の貿易会社は、羅先経済貿易地帯（以下、地帯とする。）において中継貿易を行うことができる。 地帯に組織された外国人投資企業も中央貿易指導機関の承認を受けて中継貿易を行うことができる。 地帯で中継貿易活動を行おうとする共和国の貿易会社及び地帯に組織された外国人投資企業（以下、中継貿易業者とする。）は、地帯税関に税関登録を行わなければならない。
4	地帯で合法的な中継貿易活動を行う共和国の貿易会社及び外国の一会社の支社、代理人（以下、中継貿易業者とする。）は、法的な保護を受ける。 中継貿易業者は、共和国の当該法及び規定を徹底して守らなければならない。	4	地帯で合法的な中継貿易活動を行う中継貿易業者は、法的な保護を受ける。 中継貿易業者は、共和国の当該法及び規定を徹底して守らなければならない。
5	地帯中継貿易事業に対する統一的な掌握及び指導は、自由経済貿易地帯当局が行う。	5	地帯の中継貿易事業に対する指導は、中央貿易指導機関の統一的な掌握及び指導の下に、羅先市人民委員会（以下、地帯管理機関とする。）が行う。
6	本規定は、中継貿易業者に適用する。	6	本規定は、地帯中継貿易業者に適用する。
<b>第二章 中継貿易品の搬出入</b>		<b>第二章 中継貿易品の搬出入</b>	
7	中継貿易品の搬出入は、共和国の当該機関の輸出入許可、価格承認、品質検査を受けずに行うことができる。	7	中継貿易品の搬出入は、共和国の当該機関の輸出入許可、価格承認、品質検査を受けずに行うことができる。 中継貿易業者は、必要な場合、当該検査、検査機関に中継貿易品の検査、検査を依頼することができ、該当する検査、検査文書の発給を受けることもできる。 該当する検査、検査機関は、必要な場合、中継貿易品に対する検査、検査を依頼なく行うことができる。

旧条	旧条文	新条	新条文
		8	中継貿易品を搬出入しようとする場合には、搬出入申告文書を地帯管理機関に提出し、合意を得た後、地帯税関に提出しなければならない。
		9	搬出する中継貿易品には、共和国の原産地証明書、商標を付けて搬出することができない。
8	搬出入する中継貿易品の出荷地、数量、原産地、商標条件は、制限しない。		
9	国の安全を阻害し、又は人の生命及び健康、動植物に被害を与えるおそれのある中継貿易品は、搬入することができない。	10	国の安全を阻害し、又は人の生命及び健康、動植物に被害を与えるおそれのある中継貿易品は、搬入することができない。
10	中継貿易品の搬出入は、国家が定めた通路でのみ行わなければならない。	11	中継貿易品の搬出入は、国家が定めた通路でのみ行わなければならない。
11	中継貿易品を搬出入しようとする場合には、自由経済貿易地帯税関(以下、地帯税関とする。)に、搬出入申告書を提出しなければならない。		
12	中継貿易品の搬出入申告は、中継貿易業者の税関申告員が行わなければならない。		
13	中継貿易品に対しては、関税を免除する。 地帯内又は地帯外の共和国領域内で中継貿易品を販売する場合には、関税を適用する。	12	中継貿易品に対しては、関税を免除する。
<b>第三章 中継貿易品の保管及び加工</b>		<b>第三章 中継貿易品の保管及び再包装</b>	
14	中継貿易品は、倉庫、野積場等の一定の保管施設を備えた場所でのみ保管することができる。	13	中継貿易品は、税関の承認した倉庫、野積場等の一定の保管施設を備えた場所でのみ保管することができる。
15	中継貿易品の保管期間は、2年を超えることができない。 特別な場合、税関の承認を受けて6カ月まで保管期間を延長することができる。		
16	中継貿易品の保管期間を延長しようとする場合には、保管期間の終了10日前に、保管期間延長申請書を地帯税関に提出しなければならない。 地帯税関は、保管期間延長申請書を受理した日から5日以内に検討し、承認又は否決しなければならない。		
17	中継貿易品の保管料は、荷主が負担する。	14	中継貿易品の保管料は、中継貿易業者が負担する。
18	中継貿易品は、製品の性質を変化させない範囲の選別、包装、組立等の加工を行うことができる。	15	中継貿易品は、保管場所において製品の性質を変化させない範囲で選別、若干の加工、再包装を行うことができる。
19	中継貿易品を加工しようとする場合には、加工対象、加工内容、加工者及び加工場所、加工期間等を明らかにした申告書を、地帯税関に提出しなければならない。	16	中継貿易品を若干の加工、再包装しようとする場合には、商品名、加工又は包装の内容、期間等を明らかにした申告文書を、地帯管理機関及び税関に提出しなければならない。
20	中継貿易品の加工は、中継貿易業者が行い、又は地帯内の企業に委託して行うことができる。	17	中継貿易品の加工、再包装は、税関の監督下において中継貿易業者が直接行い、又は地帯内の企業に委託して行うことができる。
21	中継貿易品は、共和国領域内の貿易機関及び外国人投資企業に販売することができる。この場合、販売者は、品名、数量、引渡時期等を明らかにした申告書を、地帯税関に提出しなければならない。		
22	中継貿易品は、地帯内で一定の数量を見本として販売することができる。 一定の数量の見本を販売した場合には、中継貿易品搬出申告書に領収証を添付しなければならない。		
<b>第四章 監督統制</b>		<b>第四章 監督統制</b>	
23	中継貿易品の搬入、保管及び加工に対する監督統制は、地帯税関が行う。	18	中継貿易と関連した監督統制事業は、地帯管理機関及び地帯税関が行う。
24	地帯税関の監督統制内容は、次の各号に掲げる通りである。 1. 搬入が禁止された中継貿易品が搬入されないかを監督する。 2. 搬入された中継貿易品の品種及び数量が正確に搬出されるかを監督する。 3. 中継貿易品を指定された場所に正確に保管しているかを監督する。 4. 中継貿易品を地帯税関に申告した内容に即して加工し移動するかを監督する。		
25	次の各号に掲げる場合には、1,000～1,500ウォンの罰金を科し、又は中継貿易品を没収する。 1. 地帯内に搬入することができなくなっている物資を搬入する場合 2. 中継貿易品を指定された場所に保管しない場合 3. 中継貿易品を小売する場合(見本販売は除く。) 4. 地帯税関に申告せずに、中継貿易品を加工する場合	19	本規定に違反した場合には、程度により、罰金の適用、中継貿易品の没収、中継貿易業の中止等の制裁を科し、違反行為が重大な場合には、刑事的責任を負う。
26	中継貿易品と関連して意見がある場合には、申訴及び請願を行うことができる。 申訴と請願は、受理した日から20日以内に処理しなければならない。	20	中継貿易事業と関連して意見がある場合には、申訴及び請願を行うことができる。 申訴と請願は、受理した日から30日以内に処理しなければならない。

4. 羅先經濟貿易地帯請負建設規定

チュチェ85（1996）年7月15日 政務院決定として承認

チュチェ89（2000）年10月27日 内閣決定第59号として承認

旧条	旧条文	新条	新条文
<b>第一章 一般規定</b>		<b>第一章 一般規定</b>	
1	本規定は、自由經濟貿易地帯内の請負建設に対する制度と秩序を確立し、請負建設を円満に保障するために制定する。	1	本規定は、羅先經濟貿易地帯において請負建設と関連した制度と秩序を確立し、請負建設を円満に保障するために制定する。
2	外国人投資企業、外国企業、外国人、共和国領域外に居住する朝鮮同胞（以下、建設主とする。）は、自由經濟貿易地帯（以下、地帯とする。）の建設対象に対する設計の注文又は建設の委託をすることができる。	2	羅先經濟貿易地帯（以下、地帯とする。）において、外国人投資企業、外国人、海外朝鮮同胞（以下、建設主とする。）は、この規定に従い、請負建設を施行する共和国の建設企業所又は外国の建設会社（以下、施行主とする。）に請負建設を委託することができる。
3	注文設計、委託建設（以下、請負建設とする。）は、共和国の設計企業所又は建設企業所が行う。 外国人投資企業と外国投資家も、請負建設を行うことができる。	3	請負建設は、建設主と施行主の間で請負建設契約を締結し、委託して行う建設である。
		4	請負建設には、主請負建設及び下請負建設（労働力下請負建設を含む）が含まれる。 主請負建設は、建設主と施行主の間に締結した契約に従い、施行主が対象建設を独自に担当する建設である。下請負建設は、主請負建設契約を締結した施行主が建設主の承認の下で、他の施行主と下請負契約を締結し、自己の契約の一部又は全部を委託して行う建設である。 労働力下請負建設は、主請負又は下請負建設施行主の負担で、その施行主が建設に必要な設備、装備、機工具、建設資材等を保障する条件で当該対象建設を担当する建設である。
4	建設対象には、建物と施設物を新しく建設する対象と建設物を改築、移改築、増築、復旧、改造、拡張する対象が含まれる。	5	請負対象には、建物と施設物を新しく建設し、又は改築、移改築、増築、復旧、改造、拡張、補修する対象が含まれる。
5	対象設計を注文される企業所（以下、設計企業所とする。）は、注文設計又は請負建設を行うことができる技術能力と現代的な装備を所有していなければならない。	6	施行主は、地帯において請負建設を行うことができる技術能力と現代的な装備を所有していなければならない。独自の経営単位で活動し、自ら採算を合わせなければならない。
6	施工主は、独自の経営単位として活動し、自ら採算を合わせなければならない。		
		7	請負建設労働力は、地帯労働力斡旋期間を通じて保障され、外国の建設主又は施行主機関は請負建設に必要な労働力の80%以上を共和国の労働力で採用しなければならない。 特殊な請負対象である場合には、中央貿易指導機関の承認を受けて、その比率を異なって定めることもできる。
7	請負建設と関連した物資の価格及び運賃は、当該時期の国際市場価格に準じる。		
8	建設対象に対する設計の注文、請負建設、建設労働力及び建設資材、建設機械の保障等の必要なサービスは、自由經濟貿易地帯当局（以下、地帯当局とする。）を通じて提供を受ける		
9	請負建設事業に対する統一的な掌握及び監督統制は、国家建設監督機関が行う。 国家建設監督機関には、中央建設監督機関及び地帯建設監督機関が含まれる。	8	請負建設事業に対する掌握及び指導は、中央貿易指導機関の指導の下に、地帯建設監督機関が行う。
10	本規定は、建設主、設計事業所及び施工主をはじめとする請負建設と関連した機関、企業所に適用する。		
		9	本規定に規制されない事項は、共和国の当該法規範に準ずる。
<b>第二章 建設対象の注文設計</b>			
11	建設対象の注文設計は、建設明示書に基づいて作成する。 建設主は、対象建設のための設計を注文又は作成する前に、建設明示書を受け取らなければならない。		
12	建設明示書を受け取るようとする場合には、建設明示書発給申請書を地帯建設監督機関に提出しなければならない。 建設明示書発給申請書には、建設主名、国籍、建設対象名、建設位置、建設敷地面積並びに水、電気及び熱の所要量並びに物資の輸送量並びに建設対象の規模及び能力を明らかにし、土地利用証写本を添付しなければならない。		
13	地帯建設監督機関は、建設明示書発給申請書を受理した日から30日以内に検討し、該当する対策を立てなければならない。 建設総投資額が2,000万ウォン以上の建設対象に対する建設明示書は、中央建設監督機関の合意を得なければならない。 建設明示書は、地帯建設監督機関の承認なしに修正することができない。		
14	建設主及び施工主は、建設対象の設計を自ら行うことができ、又は共和国若しくは外国の設計事業所に注文することができる。 対象建設の設計には、課題設計（形成設計）及び技術設計（基本設計）が含まれる。		

旧条	旧条文	新条	新条文
15	建設対象の設計を注文しようとする建設主又は施工主は、設計事業所と注文設計契約を締結しなければならない。 注文設計契約書には、注文者名、国籍、建設対象名、建設位置、建設対象の能力及び規模、建設対象の着工年度、設計段階、建設物の構造及び形式、設計変動及び中止、設計費の支払、設計文書の部数、設計文書の譲渡日、契約違反に対する責任、紛争解決等の必要な内容を明らかにし、建設明示書を添付しなければならない。		
16	設計企業所は、契約された建設対象の設計の中から、建設測量地質調査、非規格設備設計等の一部の対象の設計を他の設計事業所に委託することができる。この場合、建設対象の注文設計契約に即して、委託設計契約を締結しなければならない。		
17	建設対象に対する注文設計の一部の内容は、当事者間で協議して修正することができる。		
18	やむを得ない事情で、建設対象の注文設計を中止しようとする場合には、相手方当事者に通知した後、建設対象に対する注文設計契約の履行対策を協議しなければならない。		
19	設計事業所は、他の設計事業所に委託する建設対象の委託設計を総合し、建設対象の注文設計を完成しなければならない。 建設対象の注文設計は、注文者と合意しなければならない。		
20	課題設計は、国家建設監督機関と合意しなければならない。 建設総投資額が2,000万ウォン以下の建設対象の課題設計に対する合意は地帯建設監督機関が、建設総投資額が2,000万ウォン以上の建設対象の課題設計に対する合意は中央建設監督機関が、各々行う。		
21	建設対象の設計費は、設計文書を引き渡された日から10日以内に、清算しなければならない。 設計費は、契約当事者が協議して定める。		
<b>第三章 対象建設</b>		<b>第二章 請負対象の建設</b>	
22	建設対象に対する請負建設を行おうとする場合には、地帯当局の承認を受けなければならない。 この場合、施工主名、所在地、建設能力等の内容を明らかにした請負建設申請書を地帯当局に提出しなければならない。	10	建設主は、請負建設を行おうとする場合、請負対象により建設明示申請文書を国家建設監督機関に提出し、承認を受けなければならない。 国家建設監督機関には、中央建設監督機関及び地帯建設監督機関が含まれる。
23	地帯当局は、請負建設申請書を受理した日から10日以内に検討し、承認又は否決しなければならない。	11	国家建設監督機関は、建設明示申請文書を受理した日から15日以内に検討した後、承認又は否決しなければならない。
		12	請負対象の設計は、建設明示書に合わせて行わなければならない。 建設主は、請負対象の設計を共和国の設計機関又は外国の設計会社に注文して行うことができる。
		13	請負建設は、建設主と施行主間に締結された請負建設契約に従って行わなければならない。
		14	請負建設契約は、入札又は合意の方法で行うことができる。 入札の方法で請負建設を行おうとする場合には、地帯建設監督機関の合意を受けなければならない。
		15	建設主は、主請負又は下請対象の施工主を選定した後、地帯建設監督機関の合意を受けなければならない。
		16	施工主は請負建設を行おうとする場合、請負建設契約文書を地帯建設監督機関に登録しなければならない。
24	請け負った対象を建設しようとする場合には、建設許可を受けなければならない。 建設許可は、地帯建設監督機関が行う。	17	建設主は、請負対象を着工する前に請負建設許可申請文書を地帯建設監督機関に提出し請負建設許可を受けた後、施工主に建設明示文書、請負対象の設計文書、請負建設許可文書等を引き渡さなければならない。
25	建設許可を受けようとする場合には、建設許可申請書を地帯建設機関に提出しなければならない。 建設許可申請書には、申請者名、国籍、建設対象名及び能力、建設位置、建設総投資額並びに建設着工年度及び竣工年度を明らかにし、企業創設承認書若しくは投資承認書又は居住確認書、建設明示書、建設対象の設計文書等を添付しなければならない。		
26	地帯建設監督機関は、建設許可申請書を受理した日から10日以内に検討し、建設許可を承認又は否決しなければならない。 建設許可を受けた場合には、建設許可証を発給する。 建設許可を受けない建設対象は、着工することができない。	18	請負建設許可を受けない対象は着工することができない。
		19	地帯に登録されていない施工主は、地帯企業登録機関に申請文書を提出し、企業を臨時登録しなければならない。
		20	地帯企業登録機関は、企業の臨時登録申請文書を受理した日から20日以内に検討した後、施工主に登録し、又は否決しなければならない。 企業の臨時登録を承認した場合には、臨時企業登録証を発給しなければならない。
		21	臨時企業登録証の有効期間は、請負建設契約に定められた機関に準ずる。
		22	施工主は、企業を臨時登録した日から、共和国の法人となる。

旧条	旧条文	新条	新条文
		23	臨時企業登録証の有効期間内に契約を履行することができなかった場合には、地帯企業登録機関に申請文書を提出し、臨時企業登録証の有効期間延長を受けなければならない。臨時企業登録証の有効期間延長は6ヶ月の範囲で行うことができる。
		24	施工主は企業を臨時登録した日から10日以内に地帯税務機関と税関に該当する手続きを行わなければならない。
		25	建設主と施工主は地帯の当該銀行に口座を開設しなければならない。
		26	施工主は請負建設履行状況と関連した資料を建設主の確認を受け、毎月地帯建設監督機関に提出しなければならない。請負対象の建設物が完成した場合には、決算文書を地帯税務機関に提出しなければならない。
		27	建設主と施工主は定められた国家納付金を納めなければならない。
		28	請負建設に必要な外国人建設監督員、特殊な職種の外国人技術者と高級技能工は地帯に連れてこようとする場合には、地帯建設監督機関を通じて、中央貿易指導機関の合意を得なければならない。
		29	請負建設のために地帯に入ろうとする外国人は、外国人出入り及び滞在と関連した法規範に従い滞留及び居住手続きを行わなければならない。
		30	請負対象の施工過程で地下施設物、歴史遺跡、遺物等が発見された場合には、工事を中止した後、地帯建設監督機関の指示に従い処理しなければならない。
		31	施工主は請負対象の建設現場周辺に対する住民の安全及び環境保護と関連した対策を立てなければならない。
27	建設主は、建設許可を受けた後、当該建設対象に対する建設明示測量を地帯建設監督機関に依頼しなければならない。		
28	建設主は、建設対象の設計に基づいて建設総投資額を決定した後、対象建設を注文しなければならない。		
29	施工主は、対象建設と関連した水文地質、気象気候の資料と建設作業量、物資輸送量、工事条件等の資料を了解しなければならない。		
30	請負建設は、建設主と施工主の間に、対象建設と関連した契約を締結する。請負建設契約書には、次の各号に掲げる内容を明らかにしなければならない。 1. 建設対象名及び能力 2. 建設総投資額又は工事作業量単価 3. 建設着工時期及び竣工時期（段階別竣工時期を含む。） 4. 建設資金の支払時期及び方法 5. 建設工事の変更、中止及びその処理方法 6. 保障又は貸与する建設資材、建設機械、設備、備品の明細、引渡時期、方法 7. 建設物の質の保証期間及び方法 8. 契約違反に対する責任 9. 建設敷地内にある建物及び施設物の撤去並びに移設費用及びその負担関係 10. 準拠法及び紛争解決方法 11. その他必要な内容		
31	建設主は、請負建設契約を締結した後、建設明示書、建設対象の設計文書、建設許可文書、土地利用証等を施工主に引き渡さなければならない。		
32	施工主は、建設対象の一部の建設を他の施工主に委託することができる。この場合、建設主と合意し、請負建設契約に即して下請負建設契約を締結しなければならない。		
33	施工主は、建設主が保障できない建設資材、対象設備及び備品を自身で又は貿易機関に委託して輸入し、又は地帯当局を通じて解決し、対象設備の組立を外国の企業に委託することができる。		
34	対象建設は、自由経済貿易地帯建設と関連した法規範に従って行う。		
35	建設主は、直接又は地帯当局の斡旋を受けて、建設監督員を選定することができる。この場合、施工主に、選定された建設監督員を通知しなければならない。		
36	建設監督員は、請負建設契約書及び設計文書の範囲内で、建設主に代わって対象建設を監督し、それについて建設主に責任を負う。		
37	施工主は、建設現場代理人を定め、建設主に通知しなければならない。建設現場代理人は、対象建設に対する施工指導及び技術管理を担当する。		
38	建設主は、施工主に対象建設竣工を保証する保証金及び工事完成保証人を立てることを要求することができる。		
39	施工主は、建設対象の設計文書及び請負建設契約書の要求に即して、対象建設を竣工しなければならない。		
40	建設主は、請負建設契約を締結した日から10日以内に、建設総投資額の30%に該当する先払金を施工主に与えなければならない。		

旧条	旧条文	新条	新条文
41	先払金は、請負建設対象の資材、設備、労働報酬、賃貸料、動力費、輸送費及び仮設費とその他に、建設主が認定する項目にのみ使用しなければならない。		
42	施工主は、建設現場総計画図に基づいて建設現場を準備し、建設場を外部と遮断し、地帯当局の環境保護対策及び建設場周辺にいる人員に対する安全対策を立てなければならない。		
43	設計文書と工事現場状態に差異が生じ、若しくは設計文書に誤差がある場合又は予定しない工事をしなければならない場合には、建設監督員と協議して処理する。		
44	建設主は、次の各号に掲げる場合、工事を一時又は完全に中止させ、対策を施工主と協議しなければならない。 1. 施工主の責任で対象建設を定められた期間内に竣工することができないと認められる場合 2. 着工期日が経過した場合又は正当な理由なしに、工事に着手できなかった場合 3. 建設対象を設計通りに完成できないと認められる場合		
45	施工主は、不可抗力的な事由で、定められた工事期間に対象建設を完成することができない場合、それについて建設主に通知しなければならない。		
46	施工主は、建設主の責任で建設工事を行うことができない場合又は被る損害が増大するものと認定される場合、建設工事を一時又は完全に中止し、建設主と協議して解決しなければならない。		
47	施工主は、次の各号に掲げる場合、対象建設に現れた欠陥について、責任を負わない。 1. 建設監督員の施工指導に従い施工した場合又は建設主若しくは建設監督員が要求する施工方法、建設資材及び対象設備で施工した場合 2. 建設監督員が検査又は試験した建設資材で施工した場合 3. 建設主又は建設監督員の責任によって建設が進められた場合		
48	施工が終了した工程は、建設監督員の検査を受けなければならない。		
49	施工主は、施工が終了した工程に使用した資金を建設主に請求することができる。この場合、建設主は、施工主が請求する資金を支払わなければならない。		
50	建設主は、施工主の責任で対象建設を竣工することができない場合、建設工事完成保証人に建設を完成することを要求することができる。		
51	対象建設を完全に中止する通知がある場合、請負建設契約は取り消される。この場合、建設物、建設資材及び対象設備、備品は、建設主及び施工主が協議して処理する。		
52	施工主は、従業員並びに建設物、対象建設に使用する設備及び物資の安全及び損害を保証する保険に加入しなければならない。	32	施工主は共和国保険機関の保険に加入しなければならない。
<b>第四章 建物及び施設物の竣工及び引渡</b>		<b>第三章 請負対象建設物の竣工検査と引渡</b>	
53	施工主は、建設対象の請負建設が終了した場合、総合的な検査を行い、対象建設の竣工通知書を建設主に送付しなければならない。	33	施工主は請負対象の建設が終了した場合、総合的な自己検査を行った後、請負対象建設物の完工通知書を建設主に送付しなければならない。
54	建設主は、対象建設の竣工通知書を受け取った後、竣工検査員として、建築、生産技術工程、電気、通信、暖房、上下水道等の専門部門の検査員を地帯当局に依頼することができる。 地帯当局は、建設主の依頼に従い、当該専門部門の検査員を保障しなければならない。	34	建設主は、請負対象建設物の完工通知書を受理した場合、当該国家建設監督機関に竣工検査申請書を提出しなければならない。
55	建設主は、建設対象に対する竣工検査を終了した日から20日以内に、当該建設物の引渡を受けた後、その結果を地帯建設監督機関に通知しなければならない。この場合、地帯建設監督機関は、竣工した建設物の技術状態を確認しなければならない。	35	国家建設監督機関は、竣工検査申請書を受理した日から15日以内に竣工検査を行った後、竣工検査証を発給し、又は発見された欠陥を修正するようにしなければならない。
56	建設主は、建設物の引渡を受けた日から30日以内に、請負建設資金を清算しなければならない。	39	建設主は、完工した請負対象の建設物を引き渡された日から30日以内に請負建設資金を精算しなければならない。
57	建設主は、工事の一部の対象が竣工された後、あるいは竣工される前でも、施工主と協議し、それを利用することができる。	36	請負対象建設物の引渡は、請負建設契約に従って一度に最終引渡をすることを原則としつつ、請負対象の規模と特性により段階別に分けて請負対象建設物を引き渡すこともできる。
58	建設物の質保証期間は、1年とする。 質保証期間は、建設主と施工主が協議して延長することができる。 対象設備の質保証期間は、対象設備製作者が定めたところに従う。 建設物の質保証期間に生じた事故は、国家建設監督機関の技術鑑定結果に従い、責任のある当事者が補修又は補償を行う。	37	請負対象建設物の質保証期間は1年とする。 質保証期間に生じた事故と関連した補償は、責任のある当事者が行う。
59	建設主は、完成された建設物の引渡を受けた日から10日以内に、地帯当局に建設物を登録しなければならない。	38	請負対象建設物は、竣工検査証を受けた後、請負対象建設物の引渡を受けた日から利用できる。
60	専門請負建設企業ではない地帯外の共和国領域内にいる施工主は、請け負った建設対象がない場合、地帯内から撤回しなければならない。		
<b>第五章 建設監督及び紛争解決</b>		<b>第四章 請負対象の建設監督及び紛争解決</b>	
61	国家建設監督機関は、施工主及び建設主が建設部門の法及び規定を正確に守り、建設物の質を保障するように、監督統制しなければならない。	40	請負対象の建設監督は、国家建設監督機関が行う。 国家建設監督機関は、請負建設と関連して偏向が生じないように監督統制事業を強化しなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
62	本規定に反した場合には、1,000～1万ウォンの罰金を科し、あるいは弁償、没収等の制裁を与え、違反行為が重大な場合には、行政的又は刑事的責任を負う。	41	本規定に反した場合には、違反の程度により工事中止、罰金適用、追放等の行政的制裁を科し、違反行為が重大な場合には、刑事的責任を負う。
63	請負建設と関連した意見の相違は、協議の方法で解決する。 協議の方法で解決することができない紛争問題は、共和国の仲裁又は民事訴訟手続で解決する。 当事者の合意に従い、第三国の仲裁機関に提起し、紛争問題を解決することもできる。	42	請負建設と関連した意見の相違は、協議の方法で解決する。 協議の方法で解決することができない紛争問題は、共和国の裁判又は仲裁機関が該当する手続により処理する。

## 5. 羅先経済貿易地帯中継荷主代理業務規定

チュチェ84(1995)年7月13日 政務院決定として承認

チュチェ88(1999)年3月21日 内閣決定第27号として承認

旧条	旧条文	新条	新条文
	<b>第一章 一般規定</b>		<b>第一章 一般規定</b>
1	本規定は、外国の貨物を自由経済貿易地帯を経て外国に中継輸送しようとする荷主の便宜を保障し、外国の中継貨物輸送を円満に行うために制定する。	1	本規定は、外国の貨物を羅先経済貿易地帯を経て外国に中継輸送しようとする荷主の便宜を保障し、外国の中継貨物輸送を円満に行うために制定する。
2	機関、企業所、団体(以下、機関、企業所とする。)は、自由経済貿易地帯の港及び空港並びに地帯外の自由貿易港に外国の荷主代理機関(以下荷主代理機関とする。)を設け、外国の荷主代理業務(以下代理業務とする。)を行うことができる。 代理業務には、荷主の委託に従い、中継する貨物の受領、発送、作業及び保管手続、税関手続、検査及び検疫手続、費用清算、事故処理、輸送組織等の業務が含まれる。	2	中継荷主代理業務(以下、代理業務とする。)には、外国の荷主の委託に従い、中継する貨物の受領、発送、作業及び保管手続、税関手続、検査及び検疫手続、費用清算、事故処理、輸送組織等の業務が含まれる。
		3	羅先経済貿易地帯(以下、地帯とする)対外運輸機関は、地帯国境通過地点、港、空港に外国荷主代理機関(以下、荷主地帯代理機関とする。)を置き、代理業務を行うことができる。
3	代理業務事業に対する統一的な掌握及び指導は、政務院対外経済機関が行う。	4	代理業務と関連した事業の統一的な掌握及び指導は、地帯内の市人民委員会(以下、地帯管理機関とする。)が行う。
		5	本規定は、荷主地帯代理機関及び外国荷主に適用される。
4	荷主代理機関を設置しようとする場合には、荷主代理機関設立申請書を自由経済貿易地帯を管轄する市行政経済委員会(以下、地帯当局とする。)又は地帯外の自由貿易港がある道行政経済委員会を通じて、政務院対外経済機関(以下、審査承認機関とする。)に提出しなければならない。 申請書には、申請機関名、荷主代理機関名、所在地、設立根拠、代理業務の内容等を明らかにし、代理業務を行うことに対する外国の荷主の意向書等を添付しなければならない。	6	荷主代理機関を設置しようとする場合には、荷主代理機関創設申請書を企業創設審査承認機関(以下、審査承認機関とする。)に提出しなければならない。荷主地帯代理機関創設申請書には、申請者名、荷主代理機関名、所在地、創設根拠、代理業務の内容等を明らかにし、代理業務を行うことに対する外国の荷主の意向書等を添付しなければならない。
5	審査承認機関は、荷主代理機関設立申請書を受理した日から30日以内に検討し、荷主代理機関設立を承認又は否決しなければならない。 荷主代理機関の設立を承認する場合には、荷主代理機関設立承認書を発給しなければならない。	7	審査承認機関は、荷主代理機関創設申請書を受理した日から30日以内に検討し、荷主代理機関創設を承認又は否決しなければならない。 荷主代理機関の創設を承認する場合には、荷主代理機関創設承認書を発給しなければならない。
6	荷主代理機関は、地帯当局又は地帯外の自由貿易港がある道行政経済委員会に、荷主代理機関を登録しなければならない。 荷主代理機関を登録しようとする場合には、荷主代理機関登録申請書を提出しなければならない。 申請書には、荷主代理機関名、所在地、責任者名、人員数等を明らかにし、荷主代理機関設立申請書写本を添付しなければならない。	8	荷主代理機関は、地帯管理機関に荷主代理機関を登録しなければならない。 荷主代理機関を登録しようとする場合には、荷主代理機関登録申請書を提出しなければならない。 荷主代理機関申請書には、荷主代理機関名、所在地、責任者名、人員数等を明らかにし、荷主代理機関創設申請書写本を添付しなければならない。
7	地帯当局又は道行政経済委員会は、荷主代理機関登録申請書を受理した日から10日以内に登録し、荷主代理機関登録証を発給しなければならない。	9	地帯管理機関は、荷主代理機関登録申請書を受理した日から10日以内に検討し、荷主代理機関を登録した後、登録証を発給し、又は荷主代理機関登録を否決しなければならない。 荷主代理機関を登録した場合には、登録手数料を納めなくてはならない。
8	荷主代理機関は、国境通過中継地点に支社又は出張所を設けることができる。 支社、出張所の設立申請、審査承認、登録手続は、荷主代理機関設立申請、審査承認、登録手続と同じである。		
9	荷主代理機関は、外国の荷主と代理業務契約を締結しなければならない。 代理業務契約には、契約当事者の氏名、契約日、代理業務の内容、外国の荷主の任務、荷主代理機関の任務、中継貨物輸送連係方法、事故処理及び制裁並びに紛争解決、契約履行期間並びにその他に必要な内容を明らかにしなければならない。 代理業務契約は、地帯当局(地帯外に設立された荷主代理機関の代理業務契約は政務院対外経済機関)の合意がなければ、効力がない。	10	荷主代理機関は、外国の荷主と代理業務契約を締結しなければならない。 代理業務契約には、契約当事者名、契約日、代理業務の内容、荷主代理機関の任務、中継貨物輸送連係方法、費用及びその清算方法、文書送達及び通信連携方法、事故処理及び制裁並びに紛争解決、契約履行期間並びにその他に必要な内容を明らかにしなければならない。
10	荷主代理機関は、中継貨物を当該輸送手段に積み換えようとする場合、荷積の5日前までに、船積証券又は運送状を作成することができる資料を荷主から受け取らなければならない。	11	荷主代理機関は、中継貨物を当該輸送手段に積み換えようとする場合、荷積の5日前までに、船積証券又は運送状を作成することができる資料を荷主から受け取らなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
11	<p>荷主代理機関は、荷役機関、貨物保管機関、貨物輸送機関と該当する貨物作業契約、貨物保管契約、貨物輸送契約を各々締結しなければならない。</p> <p>依頼書又は申告書は、当該機関と合意し、契約書に置き換えることができる。</p> <p>契約書には、次の各号に掲げる内容を明らかにしなければならない。</p> <p>1. 貨物作業契約書には、貨物の名称、数量、作業の種類、包装の種類、一個当たりの重量、輸送手段名、到着予定日、作業の開始日及び時間、作業の終了日及び時間、作業費、貨物取扱と関連した注意事項、その他の必要な内容</p> <p>2. 貨物保管契約書には、貨物の名称、数量、包装の種類、1個当たりの重量、到着日、保管機関、保管費、貨物の保管と関連した注意事項、その他の必要な内容</p> <p>3. 貨物輸送契約書には、貨物の名称、送料、包装の種類、1個当たりの重量、貨物発送地点、貨物到着地点、経由地点、荷送人と荷受人、輸送手段別種類と要求数量、輸送期間、輸送費、貨物輸送と関連した注意事項、その他の必要な内容</p>	12	<p>荷主代理機関は、荷役機関、貨物保管機関、貨物輸送機関と該当する貨物作業契約、貨物保管契約、貨物輸送契約を各々締結しなければならない。</p> <p>契約書には、次の各号に掲げる内容を明らかにしなければならない。</p> <p>1. 貨物作業契約書には、貨物の名称、数量、作業の種類、包装の種類、一個当たりの重量、輸送手段名、到着予定日、作業の開始日及び時間、作業の終了日及び時間、作業費、貨物取扱と関連した注意事項、その他の必要な内容</p> <p>2. 貨物保管契約書には、貨物の名称、数量、包装の種類、1個当たりの重量、到着日、保管機関、保管費、貨物の保管と関連した注意事項、その他の必要な内容</p> <p>3. 貨物輸送契約書には、貨物の名称、送料、包装の種類、1個当たりの重量、貨物発送地点、貨物到着地点、経由地点、荷送人及び荷受人、輸送手段別種類と要求数量、輸送期間、輸送費、貨物輸送と関連した注意事項、その他の必要な内容</p>
		13	<p>荷主代理機関は、荷役機関、貨物保管機関、貨物輸送機関に貨物の作業、保管、輸送と関連した依頼文書又は申告文書を提出し、合意した場合、合意した依頼文書又は申告文書を契約に代替することができる。</p>
12	<p>荷主代理機関は、中継貨物を汽車に積み換えようとする場合、輸送が開始される前月20日までに、月次貨車要求書を鉄道運輸機関に、中継貨物を飛行機に積み換えようとする場合には、中継貨物搬出入申告書を空港に提出しなければならない。</p>	14	<p>荷主代理機関は、中継貨物を汽車に積み換えようとする場合、輸送が開始される前月20日までに、月次貨車要求文書を鉄道運輸機関に、中継貨物を飛行機に積み換えようとする場合には、中継貨物搬出入申告文書を空港に提出しなければならない。</p>
13	<p>外国の荷主は、中継貨物を自身の自動車に積み換えようとする場合、直接又は代理機関を通して、国境通過5日前に、国境通過出入証及び自動車通行証の発給を受けなければならない。</p>	15	<p>外国の荷主は、中継貨物を自身の自動車に積み換えようとする場合、直接又は代理機関を通して、国境通過5日前に、国境通過出入証及び自動車通行証の発給を受けなければならない。</p>
14	<p>共和国領域を通過できないようになっている貨物、国際的に禁止されている貨物は、中継貨物として輸送することができない。</p>	16	<p>共和国領域を通過できないようになっている貨物、国際的に禁止されている貨物は、中継貨物として輸送することができない。</p>
15	<p>荷主代理機関は、中継貨物が中継地点に到着した場合、輸送機関から輸送文書の引渡を受け、輸送手段に荷積み状態を確認した後、貨物保管機関に貨物を引き渡し、貨物保管証の発給を受けなければならない。</p>	17	<p>荷主代理機関は、中継貨物が中継地点に到着した場合、輸送機関から輸送文書の引渡を受け、輸送手段に荷積み状態を確認した後、貨物保管機関に貨物を引き渡し、貨物保管証の発給を受けなければならない。</p>
16	<p>荷主代理機関は、保管された中継貨物を外国の荷主に発送しようとする場合、貨物保管証及び税関の手続をすませた出庫依頼書を貨物保管機関に提出し、貨物の引渡を受けなければならない。</p>	18	<p>荷主代理機関は、保管された中継貨物を外国の荷主に発送しようとする場合、貨物保管証及び税関の手続をすませた出庫依頼書を貨物保管機関に提出し、貨物の引渡を受けなければならない。</p>
17	<p>荷主代理機関は、外国に中継貨物輸送のための荷積み作業が終了次第、船積証券又は運送状等の必要な文書を輸送機関から受け取り、外国の荷主に送付しなければならない。</p>	19	<p>荷主代理機関は、外国に中継貨物輸送のための荷積み作業が終了次第、船積証券又は運送状等の必要な文書を輸送機関から受け取り、外国の荷主に送付しなければならない。</p>
18	<p>中継貨物を積みおろすときの数量は、共和国の当該機関が検数、検量した数量に準ずる。</p>	20	<p>中継貨物を積みおろすときの数量は、共和国の当該機関が検数、検量した数量に準ずる。</p>
19	<p>荷主代理機関は、中継貨物に事故が発生した場合、速やかに外国の荷主に通知しなければならない。</p> <p>外国の荷主は、できる限り速やかに、事故に遭遇した貨物に対する処理対策を荷主代理機関に通知しなければならない。</p>	21	<p>荷主代理機関は、中継貨物に事故が発生した場合、速やかに外国の荷主に通知しなければならない。</p> <p>外国の荷主は、早期に、事故に遭遇した貨物に対する処理対策を荷主代理機関に通知しなければならない。</p>
20	<p>荷主代理機関は、事故に遭遇した中継貨物に対する調書を作成し、当該機関の確認文書と共に、外国の荷主に送付しなければならない。</p>	22	<p>荷主代理機関は、中継貨物の事故と関連した調書を作成し、当該機関の確認文書を添付した後、外国の荷主に送付しなければならない。</p>
21	<p>中継貨物輸送文書に指摘された数量より超過した貨物は、外国の荷主と合意した後、税関の承認の下に、荷主代理機関が処理しなければならない。</p>	23	<p>中継貨物輸送文書に指摘された数量より受け取った貨物の数量が多い場合は、外国の荷主と合意した後、税関の承認の下に、荷主代理機関が処理しなければならない。</p>
22	<p>荷主代理機関は、外国の荷主の要求に従い、中継貨物の検査及び検疫を当該機関に依頼して受けることができる。</p> <p>中継貨物に対する検査及び検疫は、その貨物を積みおろす場所で行う。</p> <p>検査及び検疫機関は、中継貨物の検査及び検疫が終了した場合、該当する確認文書を発給しなければならない。</p>	24	<p>荷主代理機関は、外国の荷主の要求に従い、中継貨物の検査及び検疫を当該機関に依頼して受けることができる。</p> <p>中継貨物に対する検査及び検疫は、その貨物を積みおろす場所で行う。</p> <p>検査及び検疫機関は、中継貨物の検査及び検疫が終了した場合、該当する確認文書を発給しなければならない。</p>
23	<p>荷主代理機関は、中継貨物の検査及び検疫過程に提起された問題を直ちに荷主に通知しなければならない。</p>	25	<p>荷主代理機関は、中継貨物の検査及び検疫過程に提起された問題を直ちに荷主に通知しなければならない。</p>
24	<p>中継貨物輸送及び取扱過程に生じた費用に対する精算は、契約に従い、当該機関及び荷主代理機関の間で行う。</p> <p>荷主代理機関は、当該機関と費用精算を行った後、総合計算書を作成し、外国の荷主に送付しなければならない。</p>	26	<p>中継貨物輸送及び取扱過程に生じた費用に対する精算は、契約に従い、当該機関及び荷主代理機関の間で行う。</p> <p>荷主代理機関は、当該機関と費用精算を行った後、総合計算書を作成し、外国の荷主に送付しなければならない。</p>
25	<p>中継貨物の取扱と関連した料金基準、作業量基準は、当該機関が定める。</p>	27	<p>中継貨物の取扱と関連した料金基準、作業量基準は、当該機関が定める。</p>
26	<p>中継貨物の取扱と関連した料金計算は、朝鮮ウォンで行う。</p> <p>外貨による朝鮮ウォンの換算は、当該時期の国際為替相場により、外貨管理機関が定めた比率に従う。</p>	28	<p>中継貨物の取扱と関連した料金計算は、朝鮮ウォンで行う。</p> <p>外貨による朝鮮ウォンの換算は、当該時期の国際為替相場により、地帯内の共和国外国為替銀行が発表した交換相場に従う。</p>
27	<p>外国の荷主は、中継貨物の取扱と関連した料金を代理業務契約に従い、荷主代理機関に支払わなければならない。</p>	29	<p>外国の荷主は、中継貨物の取扱と関連した料金を代理業務契約に従い、荷主代理機関に支払わなければならない。</p>
28	<p>代理業務と関連した意見の相違は、当事者間で協議して解決する。協議して解決することができない場合には、朝鮮民主主義人民共和国裁判機関又は仲裁機関に提起し、審議解決する。</p>	30	<p>代理業務と関連した意見の相違は、当事者間で協議して解決する。当事者間で協議して解決することができない場合には、朝鮮民主主義人民共和国裁判機関又は仲裁機関が処理する。</p>

旧条	旧条文	新条	新条文
29	本規定に反した機関、企業所及び外国の荷主は、違反行為に応じて、損害を弁償し、又は法的責任を負う。	31	本規定に反した場合には、程度により罰金適用等の行政的制裁を科し、違反行為が重大な場合には、刑事的責任を負う。

## 6. 羅先経済貿易地帯統計規定

チュチェ88(1999)年3月6日 内閣決定第19号として承認

### 第一章 一般規定

第1条 本規定は、羅先経済貿易地帯の社会経済実態に対する統計を正確に掌握し、統計資料の管理及び利用秩序を正しく確立するために制定する。

第2条 統計は、社会経済実態及び事業の結果を総合的に、量的に反映し、社会経済的現象を認識し、実践活動を目的指向性のあるように行う手段である。

統計には、経済文化の発展水準と関連した資料及び天然資源、人口、生態系と関連した資料等が含まれる。

第3条 羅先経済貿易地帯(以下、地帯とする。)にある共和国の機関、企業所、団体(以下、機関、企業所とする。)及び外国人投資企業の統計事業は、本規定に従い行う。

第4条 機関、企業所及び外国人投資企業は、統計の科学性、客観性及び時間性を保障しなければならない。

第5条 地帯内の統計事業に対する掌握及び指導は、中央統計機関の統一的な指導下に、地帯統計機関が行う。

地帯統計機関は、地帯の社会経済実態に合わせて、統計事業を掌握し、指導しなければならない。

第6条 統計初期計算単位は、地帯内の機関、企業所及び外国人投資企業である。

統計初期計算単位は、専任又は兼任統計員を置かなければならない。

第7条 地帯内の経済活動と関連した統計資料は、地帯総生産額で計算し作成する。

第8条 地帯内の統計事業は、中央統計機関が定めた統計方法論に従い行わなければならない。

統計方法論は、地帯の特性に合わせて不断に完成しなければならない。

第9条 統計文書の表記は朝鮮語で行う。  
朝鮮語表記の下には、外国語表記を行うこともできる。

### 第二章 統計の掌握

第10条 統計の掌握を正確に行うことは、統計事業の成果をあげるための基本条件である。

地帯統計機関、機関、企業所及び外国人投資企業は、統計の掌握事業を責任を持って行わなければならない。

第11条 統計の掌握は、統計報告及び統計調査の方法で行う。  
統計報告には、月報、四半期報、半年報、季節報、年報が含まれ、統計調査には同時調査、一切調査、選択調査、単一調査が含まれる。

第12条 統計の掌握は、中央統計機関が定めた手続、方法及び指標目録に従い行わなければならない。

中央統計機関が定めた手続、方法、指標目録は恣意的に変更できない。

第13条 経営活動と関連した統計資料は、統計報告の方法で掌握し、社会経済実態、人口、生態系、物価と関連した統計資料は、統計調査の方法で掌握する。

第14条 自然災害、事故と関連した統計資料は、地帯統計機関が直接掌握する。

第15条 地帯統計機関は必要な統計資料を機関、企業所及び外国人投資企業に要求することができる。

機関、企業所及び外国人投資企業は、地帯統計機関が要求する統計資料を定められた期間内に保障しなければならない。

第16条 統計指標目録以外の統計を掌握しようとする場合には、地帯統計機関の承認を受けなければならない。

第17条 機関、企業所及び外国人投資企業は、掌握した統計を地帯統計機関及び当該上級機関に提出しなければならない。

統計指標目録以外の統計は、当該機関にのみ提出しなければならない。

第18条 統計資料は文書で提出しなければならない。  
電気通信手段を利用した方法でも統計を提出できる。

第19条 機関、企業所及び外国人投資企業は、地帯統計機関及び当該上級機関に提出した統計を恣意的に修正することができない。

第20条 機関、企業所及び外国人投資企業は、企業登録を行った日から10日以内に、企業登録状況を地帯統計機関に通知しなければならない。

### 第三章 統計初期計算

第21条 統計初期計算を正しく行うことは、正確な統計を掌握するための必須的要求である。

機関、企業所及び外国人投資企業は、統計初期計算単位、計算対象及び計算方法を合理的に定め、計量計測事業を正確に行わなければならない。

第22条 統計初期計算は、標準初期計算様式に合わせて行わなければならない。

標準初期計算様式は、地帯統計機関が定める。

機関、企業所及び外国人投資企業は、標準初期計算様式を実情に合わせて具体化し、統計初期計算を行わなければならない。

第23条 機関、企業所及び外国人投資企業は、統計初期計算指標の統一性及び計算方法の唯一性を保障しなければならない。

第24条 地帯総生産額は、生産額及びサービス収入額で計算する。

第25条 投資額実績は、地帯内に投資した実績額で計算する。

第26条 生産額実績は、商品を生産し、販売した製品別販売量に販売実現価格を適用して計算する。

第27条 サービス収入実績は、各種サービスを提供した後、実際に受け取ったサービス額で計算する。

第28条 輸出額実績は、税関を通過し地帯外に搬出された製品別数量に、当該製品の搬出価格で計算し、輸入額実績は地帯内に搬入される製品別数量に、製品別運賃、保険料を含んだ価格で計算する。

第29条 流通額実績は、商品を販売した後、実際に受け取った金額で計算する。

第30条 税金納付実績は、企業所得、個人所得等の所得により、実際に納付した金額で計算する。

第31条 統計の初期計算と関連した実績掌握は、当該統計機関の初日の0時より最終日の24時までで行われたものとする。

第32条 統計計算の貨幣単位は朝鮮ウォンとする。  
朝鮮ウォンに対する外貨の交換相場は、当該時期の外貨管理機関が定める為替レートによる。

第33条 機関、企業所及び外国人投資企業は、統計初期計算段階において、虚偽の統計資料を提出し、又は計量計測していない統計資料を計算することができない。

### 第四章 統計資料の管理及び利用

第34条 統計資料は秘密文書として取り扱う。

地帯統計機関、機関、企業所及び外国人投資企業は、統計資料の管理及び利用において制度及び秩序を厳格に確立し、統計資料の秘密を徹底的に保障しなければならない。

第35条 地帯統計機関、機関、企業所及び外国人投資企業は、掌握した統計を適時に登録し、定められた期間まで保存しなければならない。

統計資料の保存期間は、中央統計機関が定める。

第36条 地帯統計機関は、統計資料を部門別、年度別に体系的に総合し、整理しなくてはならない。

総合的に整理された統計資料は、当該文献指導機関に送付しなければならない。

第37条 地帯統計機関の統計資料は閲覧することができる。

地帯統計機関の統計資料を閲覧しようとする場合には、閲覧目的、統計指標並びに閲覧者の職位及び氏名を明らかにした閲覧申請文書を地帯統計機関に提出し、承認を得なければならない。

統計資料は定められた場所でのみ閲覧、抜粋又は複写でき、抜粋、複写した統計資料は定められた目的にのみ利用しなければならない。

第38条 機関、企業所及び外国人投資企業と関連した統計資料は承認なく公開することができない。

機関、企業所及び外国人投資企業の統計資料を公開しようとする場合には、当該機関、企業所及び外国人投資企業の合意を得なければならない。

第40条 地帯内の労働力源泉、天然資源、地帯総生産額等の統計資料は、中央統計機関の承認を受けてはじめて公開できる。

第41条 機関、企業所及び外国人投資企業は、統計資料を分析して、生産及び経営活動を改善しなければならない。

第42条 地帯統計機関は、地帯開発、投資状況並びに地帯内の社会、経済及び文化発展実態資料等を全面的、総合的に分析して中央統計機関に報告しなければならない。

### 第五章 監督統制

第43条 地帯統計機関は、機関、企業所及び外国人投資企業が本規定を徹底的に守るように監督統制しなければならない。

第44条 機関、企業所の人民経済計画実行に対する評価は、地帯統計機関が担当する。

機関、企業所は、毎月計画実行に対する統計を定められた日までに地帯統計機関提出し、計画実行評価を受けなければならない。

地帯統計機関は、人民経済計画遂行状況を、毎月現地に出かけて客観的に正確に検証確認して、評価を下さなければならない。

第45条 地帯計画機関は、機関、企業所に示達した人民経済計画本を地帯統計機関に渡さなければならない。

機関、企業所は、計画実行評価周期に従い中央計画、地帯計画、企業所計画を地帯統計機関に登録しなければならない。計画実行機関が終了した後に調節した計画は認定されない。

第46条 地帯統計機関は、機関、企業所及び外国人投資企業の統計資料及び

現物を検閲できる。この場合、機関、企業所及び外国人投資企業は必要な条件を保障しなければならない。

第47条 本規定に反した場合には、程度により没収、罰金の適用等の行政的制裁を科し、違反行為が重大な場合には、刑事的責任を負わせる。

## 7. 羅先経済貿易地帯観光規定

チュチェ85 (1996) 年 7 月 15 日 政務院決定として承認

チュチェ89 (2000) 年 4 月 29 日 内閣決定第33号として承認

旧条文	旧条文	新条文	新条文
	<b>第一章 一般規定</b>		<b>第一章 一般規定</b>
1	本規定は、自由経済貿易地帯で観光を行ううえで有利な環境と条件を保障し、世界各国と観光を通じて親善協力関係をいっそう拡大発展させるために制定する。	1	本規定は、羅先経済貿易地帯で観光を行ううえで有利な環境と条件を保障し、世界各国と観光を通じて親善協力関係をいっそう拡大発展させるために制定する。
2	外国人、共和国領域外に居住している朝鮮同胞（以下、観光客とする。）は、自由経済貿易地帯（以下、地帯とする。）で観光を自由に行うことができる。 観光客は、定められた秩序に従い、地帯外の共和国領域内でも観光を行うことができる。 観光には、旅行を通じた見物、教育、休養、研究、娯楽等が含まれる。	2	羅先経済貿易地帯（以下、地帯とする。）の観光は、外国人、海外朝鮮同胞（以下、観光客とする。）が行うことができる。 地帯の観光（以下、観光とする。）には、旅行を通じた見物、教育、休養、研究、娯楽と関連した観光等が含まれる。
3	観光は、朝鮮民主主義人民共和国と外国の間に締結された観光協定又は自由経済貿易地帯で観光旅行を組織する会社（以下、地帯観光旅行社とする。）と外国の観光会社、機関、企業所、団体及び個人との間に締結された観光契約に従い行う。	3	観光は、朝鮮民主主義人民共和国と外国の間に締結された観光協定又は羅先経済貿易地帯で観光旅行を組織する会社（以下、地帯観光旅行社とする。）と外国の観光会社、機関、企業体、団体の間に締結された観光契約に従い行わなければならない。
4	観光は、自主、平和、親善の理念の下に、国籍、民族、政見、信仰に関係なく、国、地域及び個人の間で相互に理解し、協力、交流する原則に基づいて行う。	4	観光は、自主、平和、親善の理念の下に、個人の間で相互に理解し、協力、交流する原則で行う。
5	観光客の地帯への出入は、自由経済貿易地帯観光旅行承認文書に従い行う。 観光旅行承認文書には、自由経済貿易地帯観光管理機関（以下、地帯観光管理機関とする。）又は当該の権限のある機関が発給した観光証又は観光旅行証等の証明文書が含まれる。	5	観光客の地帯への出入は、外国にある共和国の外交及び領事代表部観光事務所又は地帯出入国事業機関が発給した観光旅行承認文書に従い行う。 観光旅行承認文書には、観光証又はそれに代わる証明文書が含まれる。
6	観光客の身辺安全は、法的に保証される。 観光客は、観光旅行サービス、生活サービス、医療サービス等の必要なサービスを保障される。	6	観光客の身辺安全は、共和国の法的な保証を受ける。 観光客は、観光旅行サービス、生活サービス、医療サービス等の必要なサービスを受けることができる。
7	国家観光指導機関及び地帯観光管理機関は、国際的な観光の趨勢に即して諸外国、世界及び地域的協力機構、国際機構及び観光分野において交流及び協力を発展させる。	7	国家観光管理機関及び地帯観光管理機関は、国際的な観光の趨勢に即して諸外国、世界及び地域的協力機構、国際機構及び観光分野において交流及び協力を発展させる。
8	共和国の機関、企業所、団体（以下、機関、企業所とする。）外国人投資企業及び外国投資家は、合併、合作の形式で投資し、地帯で観光地及び観光対象を開発し、又は観光サービス業を行うことができる。	8	地帯内にある共和国の機関、企業所、団体（以下、機関、企業所とする。）外国人投資企業及び外国投資家は、合併、合作の形式で投資し、地帯で観光地及び観光対象を開発し、又は観光サービス業を行うことができる。
9	地帯観光事業に対する統一的な掌握及び管理は、国家観光指導機関の指導の下に、地帯観光管理機関が行う。	9	観光事業は、国家観光管理機関の指導の下に、地帯観光管理機関が担当しなければならない。
	<b>第二章 観光旅行</b>		<b>第二章 観光旅行</b>
10	観光旅行は、団体別又は個別的に行うことができ、また観光客の意思及び要求に応じ、さまざまな形式及び方法で行うことができる。	10	観光旅行は、団体別で行うことを原則とし、契約された観光サービス日程及び観光路程でのみ行わなければならない。
11	観光客は、滞留地の観光会社又は観光を直接組織する当該国の機関、企業体、団体を通じて、地帯観光旅行社に観光旅行申請文書を提出しなければならない。 観光旅行申請文書には、氏名、性別、生年月日、民族別、国籍、居住地、職場、地位、旅券の種類及び番号、観光期間、観光地、観光証の発給を受ける場所（国名又は代表部名）等の内容を明らかにしなければならない。	11	観光旅行をしようとする場合には、滞留地の観光会社又は観光を直接組織する当該国の機関、会社等の組織を通じて、地帯観光旅行社に観光旅行申請文書を提出しなければならない。 観光旅行申請文書には、申請者名、性別、生年月日、民族別、国籍、居住地、職場、地位、旅券の種類及び番号、観光期間、観光地、観光証の発給を受ける場所（国名又は代表部名）等の内容を明らかにしなければならない。
12	地帯観光旅行社は、観光旅行申請文書を受け付けた日から3日以内に検討し、処理しなければならない。 観光旅行の同意は、書面又はファックス、テレックスで行うことができる。	12	地帯観光旅行社は、観光旅行申請文書を受け付けた日から24時間以内に検討し、同意し、又は否決した状況を申請者に通知しなくてはならない。
13	観光客が地帯外の共和国領域への観光旅行を希望する場合には、地帯観光旅行社に申請しなければならない。この場合、地帯観光旅行社は、24時間以内に手配しなければならない。		
14	地帯観光管理機関、地帯観光旅行社、地帯観光サービス企業、旅館、食堂、運輸、参観対象、商店、遊戯娯楽施設等を運営する企業は、観光客の生命と財産を徹底して保護しなければならない。	13	地帯観光管理機関、地帯観光旅行社及び地帯観光サービス機関（旅館、食堂、運輸、参観対象、商店、遊戯娯楽施設等を運営する企業）は、観光客の生命と財産を徹底して保護しなければならない。
15	観光客は、地帯の開発、投資、企業の創設及び運営、科学技術交流及び経済取引と関連した問題を当該機関、企業所、外国人投資企業及び外国人と協議し、又はそれと関連した契約を締結することができる。	14	観光客は、制定された秩序に従い、地帯の開発、投資、企業の創設及び運営、科学技術交流及び経済取引と関連した問題を当該機関、企業所、外国人投資企業及び外国人と協議し、又はそれと関連した契約を締結することができる。

旧条	旧条文	新条	新条文
16	観光客は、観光旅行期間に、共和国の法、規定及び社会秩序を守り、住民の礼儀道徳及び生活風習等を尊重しなければならない。観光旅行をそのいかなる不純な目的にも利用してはならない。	15	観光客は、観光旅行期間に、共和国の法、規定及び社会秩序を徹底的に守り、住民の礼儀道徳及び生活風習等を尊重しなければならない。観光旅行をそのいかなる不純な目的にも利用してはならない。
17	観光客は、観光対象、観光資源を利用不能にし、又は観光環境を汚染する行為をしてはならない。	16	観光客は、観光対象、観光資源を利用不能にし、又は観光環境を汚染する行為をしてはならない。
<b>第三章 観光サービス及び料金</b>		<b>第三章 観光サービス及び料金</b>	
		17	観光サービスは、地帯観光旅行社及び地帯観光サービス機関が行う。
18	地帯観光サービス企業は、地帯観光旅行社又は観光客と契約を締結し、それに従いサービスを行わなければならない。	18	地帯観光旅行社は地帯観光サービス企業と契約を締結した後、該当する観光サービスを整えなければならない。地帯観光サービス機関は、契約に従い、該当する観光サービスを行わなければならない。
		19	地帯観光サービス機関は、外国人が観光と関連した個別サービスを要求する場合、定められた観光サービス基準に従い、その外国人と契約を締結した後、該当する個別サービスを提供しなければならない。
19	地帯観光旅行社及び地帯観光サービス企業は、観光サービス施設及び設備を観光需要に応じて整え、サービス水準を向上させなければならない。 観光客は、観光サービスを契約通りに行うように要求することができる。	20	地帯観光旅行社及び地帯観光サービス企業は、観光サービス施設及び設備を観光需要に応じて整え、サービス水準を向上させなければならない。 観光客は、観光サービスを契約通りに行うように要求することができる。
20	地帯観光旅行社は、観光客が TENT を持参してくる場合又は宿泊施設を備えた自動車でくる場合、それに宿泊用地を保障しなければならない。		
21	地帯観光旅行社は、観光以外の目的で地帯にきた外国人、共和国領域外に居住している朝鮮同胞が観光を申請する場合、観光サービスを組織しなければならない。	21	地帯観光旅行社は、観光以外の目的で地帯にきた外国人、海外朝鮮同胞が観光を申請する場合、観光サービスを組織することができる。
22	観光客に生命の危急を要する事態が発生した場合には、必要な救急対策を講じなければならない。この場合、治療に要した費用は、当事者の合意に従い処理する。	22	地帯観光旅行社及び地帯観光サービス機関は、生命の危急を要する観光客が発生した場合には、必要な救急対策を講じなければならない。 救急患者治療に要した費用は、当事者の合意に従い処理する。
23	観光料金は、契約当事者が互いに協議して定め、観光客が入国前に支払わなければならない。やむを得ない場合には、最初の案内地点で支払うこともできる。	23	観光料金は、国家価格制定機関が定めた基準価格に準じて定め、観光客が入国前に支払わなければならない。 必要な場合には、最初の案内地点で支払うこともできる。
24	地帯観光旅行社は、地帯観光サービス企業とサービス契約を締結した場合、契約に従い、該当するサービス費を支払わなければならない。	24	地帯観光旅行社は、地帯観光サービス企業とサービス契約を締結した場合、契約に従い、該当するサービス費を支払わなければならない。
<b>第四章 観光管理</b>		<b>第四章 観光管理</b>	
25	観光管理と関連した事業は、地帯観光管理機関、地帯観光旅行社、地帯観光サービス企業が行う。		
26	地帯観光管理機関は、地帯観光開発計画の作成及び実行、対外観光市場の調査及び拡大、対外観光宣伝、観光サービス活動に対する調節及び監督、観光旅行の承認、観光サービス員の養成、観光業の許可、その他に観光と関連した事業を行う。	25	地帯観光管理機関は、地帯観光開発計画の作成及び実行、観光需要の調査、対外観光宣伝、観光サービス活動に対する調節及び監督、観光サービスに関連した合意又は承認、観光サービス員の養成、その他に観光と関連した事業を行う。
		26	地帯観光管理機関は、地帯の特性に合わせて、国家観光管理機関と対外サービス機関が送ってくる観光案内通訳員資格審査指導書及び対外サービス指導書に従い、地帯観光奉仕員の資格審査を担当する。
27	地帯観光旅行社は、観光客の受け入れ、案内、サービス接待等の観光サービスを組織し、観光サービス状況を総合し、四半期に一度、地帯観光管理機関に提出しなければならない。	27	地帯観光旅行社は、観光日程の作成、対外交渉、観光サービス契約の締結、観光客の受け入れ及び案内、サービスの調整等の観光サービスの組織を行い、毎月観光サービス状況を総合し、地帯観光管理機関に提出しなければならない。
28	地帯観光サービス企業は、観光客に対するさまざまな観光サービスを行い、それを通じて得られた収入状況、サービス施設利用状況等の資料を毎月一回、地帯管理機関に提出しなければならない。	28	地帯観光サービス企業は、該当する資格を持った職員で観光サービスを組織しなければならない。
		29	地帯観光サービス機関は、定められた観光サービス基準に従った観光サービス及び追加サービスを組織し、それを通じて実現した収入状況、サービス施設利用状況等の資料を毎月、地帯観光管理機関に提出しなければならない。
<b>第五章 観光開発</b>		<b>第五章 観光開発</b>	
		30	地帯の観光開発は、地帯国土建設総計画及び観光サービス開発計画に従い行わなければならない。 観光サービス開発計画には、観光市場の開発、観光サービス職員の養成及び再教育が含まれる。
		31	地帯観光管理機関は、総合的な観光開発計画を確立し、執行しなければならない。
29	地帯内の機関、企業所及び外国人投資企業、外国人が地帯内で専門に観光サービスを行うことを希望する場合には、地帯観光管理機関と合意しなければならない。	32	観光開発に投資し、又は観光開発対象と関連した紹介を行おうとする場合には、地帯観光管理機関と合意しなければならない。 観光開発対象には、歴史遺跡及び自然観光地、遊技娯楽施設、地上及び海上遊覧施設、治療及び休息施設、商談施設、宿泊施設等の対象が含まれる。
30	地帯外の共和国領域内にある機関、企業所及び外国人投資企業、外国投資家が地帯内で観光業を行うことを希望する場合には、地帯観光管理機関と事前に合意した後、共和国の外国人投資企業と関連した法規範に従い、観光企業を創設しなければならない。		

旧条	旧条文	新条	新条文
31	機関、企業所及び外国人投資企業、外国投資家が地帯内の観光地及び観光対象を開発し、又はそれに対する紹介を行おうとする場合には、地帯観光管理機関と合意しなければならない。		
32	地帯観光管理機関は、必要な場合、地帯観光旅行社及び地帯観光サービス企業の観光サービス状況を検閲することができる。この場合、当該機関は、検閲に必要な条件を保障しなければならない。		
		33	観光対象を開発する場合には、観光地の都市化及び汚染を防ぎ、革命史跡、名所古跡、歴史遺跡を保護しなければならない。
		34	思想文化的に不健全又は美風良俗に反する観光開発は行うことができない。
		35	地帯観光管理機関は、地帯観光開発基金を作り、利用することができる。
<b>第五章 制裁及び紛争解決</b>		<b>第六章 紛争解決及び制裁</b>	
33	地帯観光旅行社及び地帯観光サービス企業は、契約条件通りに観光サービスを行わない場合、該当する違約金又は損害補償金を支払わなければならない。	37	地帯観光旅行社及び地帯観光サービス企業は、契約条件通りに観光サービスを行わない場合、該当する違約金を支払わなければならない。
34	本規定に反した場合には、その程度に応じて原状復旧、損害補償等の民事的責任を負い、又は500～1万ウォンの罰金を納め、違反行為が重大な場合には、行政的又は刑事的責任を負う。	38	本規定に反した場合には、その程度に応じて原状復旧又は損害補償、罰金適用等の制裁を科し、違反行為が重大な場合には、刑事的責任を負う。
35	観光事業と関連した意見の相違は、協議の方法で解決する。 協議の方法で解決することができない紛争問題は、共和国の仲裁又は裁判機関において該当する手続によって解決する。 当事者の合意に従い、第三国の仲裁機関に提起して紛争問題を解決することもできる。	36	地帯観光事業と関連した意見の相違は、協議の方法で解決する。 協議の方法で解決することができない紛争問題は、共和国の裁判機関又は仲裁機関が処理する。

## 8. 羅先経済貿易地帯外国人投資企業財政管理規定

チュチェ89(2000)年5月13日 内閣決定第35号として承認

### 第一章 一般規定

第1条 本規定は、羅先経済貿易地帯内に創設し運営される外国人投資企業の財政管理秩序を確立するために制定する。

第2条 財政管理は、経営活動に必要な財産と貨幣資金を自らの計画に従い独自に造成して合理的に利用する経済管理活動である。

第3条 外国人投資企業には、羅先経済貿易地帯(以下、地帯とする。)内の合作企業、合併企業、外国人企業が含まれる。

第4条 外国人投資企業は、本規定に従い、財政管理を行わなければならない。

地帯内にある外国企業も本規定に従い財政管理を行うことができる。

第5条 外国人投資企業は、地帯内にある共和国の外国為替業務を行う銀行に内貨口座及び外貨口座を置き、企業活動を行わなければならない。

外国人投資企業が外国にある銀行に口座を置こうとする場合には、外貨管理機関の合意を受けなければならない。

第6条 外国人投資企業は、企業の財政計画に従い、資金を支出し、税金等の貨幣資金を納付し、企業に網羅された投資当事者の権利及び利益を保障する原則で財政管理を行わなければならない。

第7条 外国人投資企業は、企業の統合、分離、破産等の財政管理と関連した変動事由がある場合、該当する変動手続を行わなければならない。

第8条 外国人投資企業の財政簿記計算は、外国人投資企業、外国人投資銀行の簿記計算と関連した法規範の要求通りに行い、中央財政機関又は中央銀行機関が定めた様式に従って行わなければならない。

第9条 地帯財政機関は、外国人投資企業の財政簿記計算体系を正確に確立しなければならない。

第10条 財政簿記文書は朝鮮語で作成しなければならない。

外国語で作成する場合には、朝鮮語により翻訳文を添付しなければならない。

第11条 財政簿記文書の保存は国家の法規範に従い行わなければならない。

企業の統合、分離、破産等の場合、財政簿記文書の保存は、地帯財政機関の合意に従い行わなければならない。

第12条 外国人投資企業の財政管理事業に対する掌握及び指導は、中央財政機関の指導下で地帯財政機関が行う。

### 第二章 資本の造成

第13条 資本は企業の経営活動に必要な源泉である。

外国人投資企業の資本には、投資当事者が出資した資本、企業運営過程で増加した資本、借入資本等の資本が含まれる。

第14条 投資当事者が出資した資本は、企業の登録資本であり、借入資本は外国人投資企業が外部から導入した資本である。

第15条 登録資本の構成とその規模は、外国人投資企業創設承認文書に定められたとおり行わなければならない。

第16条 外国人投資企業の創設及び運営に必要な資本は登録資本で保障することを原則とする。

第17条 登録資本の出資は、契約に従い操業準備及び正常な企業活動に必要な貨幣資産、現物資産、財産権、ノー・ハウ等で行うことができる。財産権の出資は登録資本の20%を超えることができない。

第18条 登録資本の出資は企業創設承認文書に定めた期間内に行わなければならない。

第19条 外国人投資企業の登録資本は、契約当事者の合意により増やすことができるが、減らすことはできない。

第20条 投資当事者が出資する財産は、次の各号に掲げる場合のみ外国人投資企業の財産として認定される。

1. 貨幣資産は、外国人投資企業が取り引きする銀行の口座に入金し、又は送金された場合

2. 不動産は当該機関に不動産の所有権又は利用権の移転手続が終了した場合

3. 不動産以外の現物資産は資産が外国人投資企業の構内に移転された後、所有権又は利用権の移転手続が終了した場合

4. 財産権は所有権証書が外国人投資企業の管轄に引き渡された場合

5. ノー・ハウは契約に定められた技術移転条件が実現した場合

第21条 出資する現物資産及び財産権は、国際市場価格に準じて投資当事者が合意して定めた価格で計算する。

第22条 外国人投資企業の投資当事者は自己の出資分の一部又は全部を第三者に譲渡し、又は相続させることができる。

出資分を第三者に譲渡し、又は相続させる場合には、簿記検証機関の検証を受けなければならない。

第23条 外国人投資企業の登録資本として出資する財産は、簿記検証機関の検証を受けなければならない。

簿記検証機関の検証を受けない財産は、企業の登録資本として計算することができない。

第24条 外国人投資企業の資本は、国有化し、又は地帯で取用しない。

第25条 外国人投資企業は借入資本を定められた期間内に償還しなければならない。やむを得ない事情(償還を受ける対象がなくなり、又は探すことができない等の場合に限る)で償還できない借入資本は企業の収入金として処理しなければならない。

### 第三章 財政計画

第26条 外国人投資企業の財政計画は、財政計画を自身で立てた後、それを理事会又は共同協議会(以下、理事会とする。)で討議し決定しなければならない。

第27条 外国人投資企業は、営業許可機関の合意を得て操業準備期間を定めることができる。

操業準備期間には、地方税のみを納付する。

第228条 操業準備期間の財政計画には操業準備と関連した支出のみ見込まなければならない。

操業準備と関連した支出には、行政管理費、設備組立費、建物の建設及び管理費、建物賃料、試作品生産費、技能工養成費等の支出が含まれる。

第29条 財政計画（四半期別となる年間計画）は、工業、農業、建設、運輸、通信、商業、貿易、給養等の分野別に立てなければならない。

第30条 財政計画の項目には、資本金計画、販売（サービス）収入金計画、原価（流通費、運営費）計画、固定資産減価償却金計画、利潤及び分配計画、国家納付金計画等の項目が含まれる。

第31条 財政計画は次の各号に掲げる通りに立てなければならない。

1. 資本金計画は、出資し、又は借り入れた資本を財産形態別に承認された業種にのみ使用するように見積もらなければならない。

2. 販売（サービス）収入金計画（以下、販売収入金計画とする。）は、計画期間に販売（サービス）する品種別数量及び単位あたりの国際市場価格に従い予見しなければならない。

販売収入金計画には、工業部門の販売収入、建設部門の建設工事引渡収入、サービス部門の収入（運送、通信部門の運賃、料金、収入、作業量収入、サービス料収入、加工費収入、その他の収入）等の収入を予見しなければならない。

3. 原価計画は生産計画に合わせて生産原価、流通費、運営費計画に分けて立てなければならない。

4. 固定資産減価償却金計画は、積立計画及び利用計画に分けて立てなければならない。

固定資産減価償却金の積立計画は、減価償却方法に従い立て、利用計画は積み立てられた減価償却金を源泉として立てなければならない。

5. 利潤及び分配計画は、利潤造成計画、決算利潤計画、利潤分配計画に分けて立てなければならない。

利潤造成計画は、販売収入から原価を引いた金額で立て、決算利潤計画は利潤計画から、取引税及びその他の支出を引いた金額で、利潤分配計画は決算利潤から企業所得税、企業の基金等を引いた金額で立てなければならない。利潤を分配することとなった外国人投資企業は、出資比率又は契約に定めた比率に合わせて分配するように計画を立てなければならない。

6. 国家納付金計画は、計画年度に国家に納付することとなっている企業所得税、取引税、地方税等の税金及び社会文化施策金、社会保険料、手数料、土地賃料等の納付金を国家が定めたところに従い予見しなければならない。

7. 流動資金計画は、保有基準計画及び源泉計画に分けて立てなければならない。

資金保有基準計画は、工業、農業、建設、運送、商業、貿易、給養等の部門別に従い、貯蔵品、未完成品、完成品、代金未納商品等の支出要素別の一日の支出額に保有日数を適用する方法で立てなければならない。

流動資金源泉計画は、投資家の出資金、企業の借入金、自己資金、不変債務で保証するように立てなければならない。

不変債務には支払った労賃、固定資産減価償却金、国家に納付した税金、分配した利潤、物資取引債務等を予見しなければならない。

第32条 外国人投資企業は、翌年の財政計画を12月25日までに地帯財政機関に登録しなければならない。

第33条 財政計画を修正しようとする場合には、地帯財政機関と合意した後、変更登録を行わなければならない。

#### 第四章 流通資産

第34条 流通資産は、一度生産過程に完全に消費され、新たに生産される生産物にその価値を移転させる財産である。

流通資産には、原料、資材、燃料、容器及び包装材、小工具、未完成品、半製品、完成品等の現物資産及び現金、預金等の貨幣資産が含まれる。

第35条 外国人投資企業は現金、預金に対する管理体制を確立しなければならない。現金は取引銀行に入金しなければならない。

第36条 外国人投資企業は、小切手金額の決済手数料、その他の債権損失金、為替差損等を支出に含まなければならない。

第37条 外国人投資企業が貸付を受けようとする場合には、取引銀行に貸付状況を保証する文書を提出しなければならない。

第38条 外国人投資企業は、投資当事者が契約の通りに出資を終えた後、営業許可を受ける条件で貸付を受けることができる。

第39条 賃加工を行って受け取った製品の価格を賃加工原料、半製品、部品の購入価格に積み下ろし費、運賃、加工費等の支出をあわせた金額で計算しなければならない。

第40条 投資した流動資産の価格は、当該時期の国際市場価格に準じて投資当事者が合意した価格で計算した後、簿記検定機関の検証を受けてはじめて効力を持つ。

第41条 外国人投資企業は、流動資産の在庫調べを毎月行わなければならない。

在庫調べの結果、流動資産が余り、又は不足している場合には、その原因を明らかにした後、該当する対策を講じなければならない。

第42条 外国人投資企業は、必要な場合、流動資産に対する評価、再評価を行うことができる。

流動資産の評価、再評価価格は、簿記検定機関の検証を受けなければならない。

#### 第五章 固定資産

第43条 固定資産は、使用年限が1年以上であり、かつ当初価値が500ウォン以上の財産である。

固定資産には、投資当事者が出資した固定資産、企業の資金で準備した固定資産及び譲渡を受けた固定資産が含まれる。

第44条 外国人投資企業は、固定資産を固定資産登録台帳に形態別に登録し、

管理しなければならない。

固定資産登録台帳には、登録日、登録番号、固定資産名、規格、初期価格、内容年限、設置場所、生産年月日、生産地、取得年月日等を明らかにしなければならない。

第45条 外国人投資企業は、固定資産を取得した日から1ヶ月以内に地帯財政機関に登録しなければならない。

第46条 固定資産の種類、価値の計算並びに減価償却金の計算、積立及び利用は、外国人投資企業の固定資産減価償却金と関連した法規範に従う。

第47条 外国人投資企業は、毎年1回以上、固定資産の在庫調べを行った後、再評価しなければならない。

在庫調べの結果、固定資産が余り、又は不足している場合には、その原因を明らかにした後、該当する対策を講じなければならない。

第48条 外国人投資企業は、登録された固定資産を理事会の決定に従い、破棄、譲渡、抵当に入れることができる。

固定資産を廃棄、譲渡、抵当に入れ、又は再評価した場合には、簿記検定機関の検証を受けた後、固定資産登録機関に変更登録を行わなければならない。

#### 第六章 生産費

第49条 外国人投資企業は、生産費を計算しなければならない。

生産費には、原価、その他の支出等が含まれる。

賃加工費も生産費に含むことができる。

第50条 原価には次の各号に掲げる項目が含まれる。

1. 工業生産原価

工業生産原価項目には、原料及び資材費、燃料費、動力費、物資購入経費、新製品生産費、労賃及び社会保険料、固定資産減価償却金、職場及び企業管理費、販売費、財産保険料等が含まれる。

2. 農業生産原価

農業生産原価項目には、労賃及び社会保険料、種子費（卵、苗木を含む）燃料費、動力費、飼料及び寝わら費、農業及び除草剤費、貿易及び獣医薬品費、その他の資材費、灌漑使用料、固定資産減価償却金、家畜の子購入費、物資購入経費、補助部門利用費、作業班一般費、その他の管理費、販売費、財産保険料等が含まれる。

3. 建設原価

建設原価項目には、資材費、労賃及び社会保険料、建設機関運営費、固定資産減価償却金等の直接費及び間接費が含まれる。

4. 輸送原価

輸送原価項目には、運営資材費、燃料費、動力費、労賃及び社会保険料、固定資産減価償却金、一般費、財産保険料等が含まれる。

5. 流通原価

流通原価項目には、商業、給養部門の商品購入費、流通費等が含まれる。流通費には、輸送費、保管費、包装費、容器損耗及び修理費、営業用燃料及び電力費、物資財産減耗費、労賃及び社会保険料、加工及び修理費、委託販売手数料、建物管理費、水道及び照明使用料、備品費、固定資産減価償却金、事務通信費、旅費、職業同盟資金、出退勤バス費、財産保険料、その他の支出が含まれる。

第51条 その他の支出には、為替差損、企業が破産して受け取ることができない債権、販路に行き詰まり滞り滞りとなった製品を販売するために再び加工、包装するために支出した費用、各種利子、資金借入れに支出した費用、滞り滞り商品の価格引き下げにより損失等の正常な企業活動と関連なく発生した費用が含まれる。

第52条 外国人投資企業は、次の決算期に入れる費用として計算していた操業準備費を、原価に入れて補償しなければならない。

第53条 外国人投資企業は、共和国従業員からの労賃を原価に入れて計算した後、社会文化施策金を控除した金額を従業員に計算し支払わなければならない。

第54条 外国人投資企業は、対外事業費を原価に入れて支出することができる。

対外事業費には、代表団迎接費、交際費、代表団派遣費が含まれる。

対外事業費支出基準は、地帯財政機関が中央財政機関の合意を受けて定める。

第55条 外国人投資企業が負担する社会保険料は、国家予算に納付しなければならない。

第56条 対外事業費、社会保険料の支出基準は、当該法規範に従い、又は地帯財政機関が当該中央機関と合意して定めなければならない。

第57条 営業を開始する前に支出した建設資金は、操業準備費に入れてはならず、別に計算した後、建設工事が完成した後、処理しなければならない。

第58条 外国人投資企業は、従業員のための構内食堂の食事費、厚生事業等の支出を原価に入れてはならず、文化厚生基金から支出しなければならない。

第60条 外国人投資企業は、取引銀行に転換性外貨の種類別により口座を複数保有している場合、為替相場の差異を經常計算して損失を生産費に入れて処理しなければならない。

第61条 外国人投資企業は、職業同盟組織の活動資金を原価に入れ、保障しなければならない。

第62条 年金を支払わなければならない退職者及び季節労働者に対する労賃は、地帯財政機関と合意して計算し支払わなければならない。

#### 第七章 財政収入

第63条 財政収入には、企業活動を行って得た収入及び企業活動と関連がないその他の収入が含まれる。

第64条 操業準備期間の試作品販売収入金、その他の収入金は、操業準備資金の源泉として利用し、販売収入金に入れなければならない。

第65条 生産及び経営活動に必要な固定資産、流動資産、技術の輸出入と関連した財政収入は国際市場の価格、料金、運賃に準じて合意価格で計算しなければならない。

第66条 外国人投資企業、外国人と関連して提起される手数料の基準は、地帯財政機関が中央財政機関と合意して定めなければならない。

第67条 賃加工と関連した財政収入は、注文者から受け取った加工費として計算しなければならない。

第68条 外国人投資企業が生産した製品を地帯内に販売した代金として、代替物資を受け取って輸出する場合には、代替物資の販売収入金を財政収入とし、生産費は、代替物資販売収入金から保障しなければならない。

第69条 取引税は、課税対象の生産物を販売し、又はサービス（以下、販売とする。）した後得た収入金に定められた税率を適用して計算しなければならない。

第70条 外国人投資企業は、税金、手数料等の国家納付金を地帯財政機関に納付しなければならない。

## 第八章 財政決算及び利潤分配

第71条 外国人投資企業は、四半期、年間別に財政決算を行わなければならない。

第72条 外国人投資企業の四半期財政決算文書は、決算四半期が終了した翌月の15日までに、年間財政決算文書は決算年度が終了した翌年の2月までに地帯財政機関に提出しなければならない。

第73条 外国人投資企業の年間財政総括は、理事会で行わなければならない。

第74条 外国人投資企業の財政決算文書は、簿記検定機関の検証を受けなければならない。

第75条 外国人投資企業の所得は、利潤、決算利潤、分配する利潤に分けて計算しなければならない。

第76条 利潤は、販売収入金から原価を控除した所得である。

外国人投資企業は、利潤を企業活動を行って得た利潤及びその他の利潤に分けて計算しなければならない。

第77条 外国人投資企業は、利潤から取引税、その他の支出を控除した後、決算利潤を、決算利潤から基金、企業所得税等の金額を控除した後、分配する利潤を確定しなければならない。

第78条 外国人投資企業は、決算利潤から、予備基金（登録資本の25%に該当する金額が造成されるまで毎年決算利潤の5%に該当する金額）を積み立てなくてはならない。

予備基金は、企業損失を補填し、又は登録資本を増やしことに利用することができる。

第79条 外国人投資企業は、予備基金ですべて補填できなかった前年の損失を、当該年度の決算利潤から企業所得税を納付して残った利潤から連続して4年間補填することができる。

第80条 外国人投資企業は、利潤の10%までの範囲内で、生産拡大及び技術発展基金、従業員のための賞金基金、文化厚生基金、養成基金等の基金を造成し、理事会の決定に従い複数年度にまたがって使用することができる。

外国人投資企業の基金は、次の各号に掲げる対象に利用することができる。

1. 生産拡大及び技術発展基金

発明、創意思案、新技術導入、現代的科学技術及び先進的な作業方法の導入、設備の更新

2. 賞金基金

職場、作業班の優待制賞金、管理及び間接補助部門の職員に支払う賞金、生産競争副賞品

3. 文化厚生基金

寮、アパート、託児所、幼稚園、食堂棟の文化厚生施設の建設並びに補修及び更新、文化娯楽機材の準備、従業員のための追加的供給物資の購入、社会的支援

4. 養成基金

技能工養成、技術人材の養成

第81条 外国人投資企業は、分配する利潤を投資家に分配し、又は投資分を償還することに利用しなければならない。

第82条 外国側投資家は、償還を受けた投資分及び分配を受けた利潤の一部又は全部を地帯に再投資することができる。

分配を受けた利潤を地帯に再投資した場合には、再投資分に該当する企業所得税の一部又は全部の返還を受けることができる。

第83条 合作企業は、外国投資家の投資分償還及び利潤分配を生産製品で行うことを基本とし、契約に従い、生産製品以外の財産で投資分を償還し又は利潤分配を行うこともできる。

投資分として償還し又は利潤分配を行う生産製品の価格は、国際市場価格に準じて投資者が合意して定めなければならない。

第84条 外国側投資家は、投資分の償還及び利潤分配として受け取った資金又は製品、その他の合法的に得た所得を税金なしに共和国領域外に搬出できる。

## 第九章 財政清算

第85条 外国人投資企業は、解散される場合、財政清算を行わなければならない。

第86条 外国人投資企業の財政清算は、清算委員会が行わなければならない。

第87条 清算委員会の任務及び権限は次の各号に掲げる通りである。

1. 債権者会議を招集し、債権者代表を選出する。

2. 企業の財産及び印鑑を譲り受け、それを管理する。

3. 解散する日現在での企業の財産を確定する。

4. 債権、債務を確定した後、明細表を作成し、処理方法を合意し、終了させる。

5. 解散する日現在で確定された貸借対照表及び財産目録を作成する。

6. 企業の財産に対する価値を再評価し、清算案を作成する。

7. 未決の業務を処理する。

8. 取引銀行、税務機関、企業登録機関、税関に企業の解散を通知する。

9. 税金を納めた後、債権、債務を清算し、残った財産を処理する。

10. 清算人の労賃、旅費、事務費等を清算費用に入れて支出する。

11. その他の外国人投資企業の解散と関連して提起される問題を処理する。

第88条 清算財産の処理は、清算費用、従業員の労働報酬、国家納付金、保証債権が付された債務、一般債務の清算等の順位で行わなければならない。

処理して残った財産は、投資当事者に出資分に応じて分配し、又は償還することに利用しなければならない。

第89条 投資当事者が契約義務を履行せず企業が解散した場合、被った損失は責任ある当事者が補償しなければならない。

第90条 清算委員会は、清算事業が終了した場合、清算事業が終了した日から10日以内に、清算と関連した報告文書を作成し、中央貿易指導機関（企業の破産による清算の場合は当該裁判機関）に提出しなければならない。

第91条 清算委員会は、清算事業が終了した場合、企業登録証、営業許可証、税務機関登録証を当該機関に返納した後、取引銀行に置いた口座を閉じなければならない。

## 第十章 監督統制

第92条 地帯財政機関は、地帯内にある外国人投資企業の財政管理事業状況を日常的に監督統制しなければならない。

第93条 地帯財政機関は、地帯内にある外国人投資企業の財政管理事業と関連して必要な対象を呼び出し、又は資料を要求することができ、また調書を取ることができる。

第94条 本規定に違反した場合には、程度により延滞料、罰金の適用、営業中止等の制裁を科し、違反行為が嚴重な場合には、刑事的責任を負う。

9. 羅先經濟貿易地帯外国人出入および滞留規定

チュチェ82 (1993) 年11月29日 政務院決定として承認

チュチェ83 (1994) 年6月14日 政務院決定として承認

チュチェ89 (2000) 年2月19日 内閣決定第8号として承認

旧条	旧条文	新条	新条文
	<b>第一章 一般規定</b>		<b>第一章 一般規定</b>
1	本規定は、『朝鮮民主主義人民共和国自由經濟貿易地帯法』に従い、自由經濟貿易地帯に対する出入秩序を正しく確立し、同地帯へ出入りする外国人に便宜をはかり、国の安全を保障することを目的とする。	1	本規定は、外国人の羅先經濟貿易地帯出入及び滞留と関連した秩序を確立するために制定する。
2	外国人の自由經濟貿易地帯に対する出入は、本規定に従い行う。 共和国領域外に居住している朝鮮同胞も、本規定に従い、自由經濟貿易地帯に出入りすることができる。	2	外国人の羅先經濟貿易地帯（以下、地帯とする。）に対する出入及び滞留は、本規定に従い行う。 外国に居住している朝鮮同胞も、本規定に従い、地帯に出入、滞留することができる。 本規定に規定されていない事項は、外国人出入及び滞留と関連した共和国の法規範に従う。 共和国政府と外国政府間に締結した協定に、外国人の地帯出入及び滞留と関連した規制内容が本規定と異なっている場合には、その協定に従う。
3	外国人の自由經濟貿易地帯出入と関連した事業は、地帯当局の出入国事業部署が行う。	3	外国人の羅先經濟貿易地帯出入及び滞留と関連した事業は、中央出入国事業機関の指導の下に、地帯出入国事業機関（以下、出入国事業機関とする。）が行う。
4	外国人は、外国の当該機関において発給した旅券またはそれに代わる証明書を所持して、自由經濟貿易地帯に出入りすることができる。	4	地帯出入及び滞留する外国人は、地帯出入及び滞留を確認することができる証明書を所持して、往来しなければならない。 地帯出入及び滞留を確認することができる証明文书証明文书には、外国若しくは地域の当該機関又は国際機構から発給された旅券若しくはその代わりとなる証明文书及び、共和国の当該機関が発給した招請状、出入証、自動車通行証、観光証、査証、滞留証、居住登録証、旅行証等が含まれる。
5	自由經濟貿易地帯に対する出入は、国家が定めた通路でのみ行う。	5	地帯出入は、国家が定めた出入通路でのみ行わなければならない。 出入通路には、国境鉄道駅、国境道路、貿易港、空港、地帯境界出入地点等の通路が含まれる。 地帯出入は、昼間にのみ行い、日曜日及び祝日には地帯出入を禁止（船、飛行機、列車を利用する場合及び緊急の用務がある場合の地帯出入は除く）する。
		6	国際テロ犯、麻薬中毒者、麻薬密輸業者、伝染病患者、精神病患者とこの他に歓迎することができない人物は、羅先經濟貿易地帯に入ることができない。
6	共和国の他の地域を経ずに直接、自由經濟貿易地帯に入ろうとする外国人は、地帯内の機関、企業所、団体または外国人投資企業が招請した文書を所持して査証なしで入ることができる。 この場合、当該招請機関は、外国人が自由經濟貿易地帯に到着する5日前までに、地帯当局出入国事業部署に出入者の名簿を提出しなければならない。	7	地帯外の共和国領域を経ずに直接、地帯に入ろうとする外国人は、地帯内にある共和国の機関、企業所、団体又は外国人投資企業、外国企業の支社、代表事務所（以下、招請機関とする。）の招請を受けた場合、査証なしで地帯に入ることができる。この場合、招請機関は、地帯出入者名簿をあらかじめ作成し、地帯対外事業機関（以下、対外事業機関とする。）の確認を受けた後、それを出入国事業機関に提出しなければならない。
7	共和国の他の地域を経て自由經濟貿易地帯に入ろうとする外国人は、外国にある朝鮮民主主義人民共和国外交および領事代表部において発給した査証を所持しなければならない。	8	地帯外の共和国領域を経て地帯に入ろうとする外国人は、外国にある朝鮮民主主義人民共和国外交又は領事代表部において査証の発給を受けなければならない。
8	外国から自動車を利用して直接、自由經濟貿易地帯に出入りしようとする外国人は、地帯に到着する5日前までに、書面またはファックスもしくはテレックスで、地帯当局の出入国事業部署に自動車通行証の発給を申請し、承認を受けなければならない。 自動車通行証の有効期間は、15日とする。		
9	自由經濟貿易地帯に対する出入を一定の期間に幾度もくりかえそうとする外国人は、地帯当局出入国事業部署に申請し、30日を有効期間とする数次出入証の発給を受けることができる。	10	地帯出入を幾度もくりかえそうとする外国人は、出入国事業機関に申請し、数次出入証（自動車を利用する場合には、自動車通行証）の発給を受けることができる。 数次出入証、自動車通行証の有効期間は、30日までの範囲とする。
10	『朝鮮民主主義人民共和国観光証』を所持した外国の観光客は、査証なしに自由經濟貿易地帯に出入りすることができる。 自由經濟貿易地帯を観光しようとする外国人は、わが国の当該機関または外国にある朝鮮民主主義人民共和国外交および領事代表部において観光証の発給を受けなければならない。 自由經濟貿易地帯に来ている外国人が共和国の他の地域を観光しようとする場合には、地帯内の観光サービス機関で観光証の発給を受けなければならない。	9	朝鮮民主主義人民共和国観光証又は観光旅行承認文書を所持した外国の観光客は、査証なしに地帯に出入りすることができる。 観光証又は観光旅行承認文書は、共和国の当該機関又は外国にある朝鮮民主主義人民共和国外交又は領事代表機関及び当該観光代表機関が発給する。 羅先經濟貿易地帯に来ている外国人が地帯外の共和国領域を観光しようとする場合には、地帯内の観光サービス機関で観光証の発給を受けなければならない。
11	自由經濟貿易地帯に出入りしようとするわが国駐在の外国の外交代表部、經濟貿易代表部、国際機構代表部の成員は外交部に、領事代表部成員は当該道行政經濟委員会に、この他の外国人はわが国の当該機関に提起し、出入証と自動車通行証の発給を受けなければならない。	11	地帯外の共和国領域に滞留、常駐する外国人が、地帯に出入しようとする場合には、共和国の当該機関に地帯出入申請文書を提出した後、出入証（自動車を利用する場合には自動車通行証）の発給を受けなければならない。
12	自由經濟貿易地帯に入り、共和国の他の地域を経ずに直接、外国へ行く外国人は、査証なしに出国することができる。	12	地帯内から、地帯外の共和国領域を経ずに直接、外国へ行く外国人は、査証なしに出国することができる。

旧条	旧条文	新条	新条文
13	自由経済貿易地帯に査証なしに入り、共和国の他の地域を経て出国しようとする外国人は、出国5日前に、地帯当局出入国事業部署に申請し、査証の発給を受けなければならない。	13	地帯に査証なしに入り、地帯外の共和国領域を経て出国しようとする外国人は、出国5日前に、該当する申請文書を作成し、対外事業機関の確認を受けた後、それを出入国事業機関に提出するとともに、査証の発給を受けなければならない。
14	自由経済貿易地帯に來ている外国人が共和国の他の地域に行こうとする場合には、出発の5日前に、地帯当局の出入国事業部署に申請し、旅行証または査証の発給を受けなければならない。	14	地帯に來ている外国人が地帯外の共和国領域に旅行又は観光しようとする場合には、5日前に、該当する申請文書を作成し、対外事業機関の確認を受けた後、それを出入国事業機関に提出するとともに、旅行証又は観光証の発給を受けなければならない。
15	自由貿易港を通じて中継される貿易貨物を自由経済貿易地帯外の共和国領域を経て、貨物自動車で運搬しようとする外国人は、自動車が国境を通過する5日前に、当該地域の出入国事業部署に申請し、出入証と自動車通行証の発給を受けなければならない。 出入証と自動車通行証の有効期間は、30日とする。 出入証と自動車通行証を所持した外国人は、定められた道路のみを往来しなければならない。	15	中継貿易貨物を地帯外の共和国領域を経て、自動車で運搬しようとする外国人は、運搬5日前に、出入国事業機関に該当する申請文書を提出した後、出入証と自動車通行証の発給を受けなければならない。 出入証と自動車通行証の有効期間は、30日までの範囲内とする。出入証と自動車通行証を所持した外国人は、定められた道路のみを往来しなければならない。
16	自由経済貿易地帯出入と関連した旅行証、出入証、自動車通行証の発給を受ける場合には、定められた手数料を支払わなければならない。	32	地帯出入及び滞留と関連した出入証、観光証、査証、旅行証、自動車通行証、滞留証、居住登録証の発給、その有効期間の延長、出生及び死亡登録、職場職位並びに滞留又は居住地の変更登録を行う 경우에는、地帯財政機関が定めた手数料を支払わなければならない。
17	旅行証、出入証、自動車通行証の有効期間を延長しようとする場合には、その期間の終了5日前に、当該発給部署に申請し、期間延長の承認を受けなければならない。	16	出入証、観光証、査証、自動車通行証、旅行証の有効期間を延長しようとする場合には、その期間の終了5日前に、出入国事業機関に該当する申請文書を提出した後、期間延長の承認を受けなければならない。
18	旅行証、出入証、自動車通行証は、その有効期間が終了した日から一週間以内に、当該機関に返還しなければならない。	17	出入証、自動車通行証、旅行証は、その有効期間が終了した日から5日以内に、当該機関に返還しなければならない。
19	自由経済貿易地帯出入と関連した旅行証、出入証、自動車通行証を紛失した場合または当該期限内に返還しなかった場合には、罰金を納めなければならない。 紛失した証明文書の再発給を受ける場合には、定められた料金の10倍に該当する手数料を支払う。	33	出入証、観光証、査証、旅行証、自動車通行証、滞留証、居住登録証の再発給を受けようとする場合には、定められた手数料の10倍に該当する金額を支払わなければならない。
20	国際テロ犯、麻薬中毒者、麻薬密輸業者、伝染病患者、精神病患者とこの他に歓迎することができない人物は、自由経済貿易地帯に入ることができない。		
21	証明文書を偽造した場合または定められた通路で往来しない場合には、当該証明文書を回収し、罰金を科する。その行為が重大な場合には、追放し、再入国を禁止することができる。		
3	外国人は、地帯に短期滞留又は長期滞留することができる。 短期滞留は90日までの滞留、長期滞留は90日以上の滞留である。 1年以上長期滞留する外国人は、地帯に居住することができる。	18	外国人は、地帯に短期又は長期滞留することができる。 短期滞留は90日まで、長期滞留は90日以上である。
4	地帯内の外国人滞留及び居住と関連した事業は、地帯当局の出入国事業部署（以下、出入国事業部署とする。）が行う。 出入国事業部署には、滞留地出入国事業部署が含まれる。		
5	地帯に滞留する外国人は、到着した翌日から48時間以内に、出入国事業部署に滞留登録申請書を出し、滞留登録を行わなければならない。 申請書には、申請者の氏名、性別、生年月日、国籍、民族別、職場職位、居住地、滞留しようとする場所、期間、滞留理由等を明らかにし、旅券若しくはそれに代わる証明書又は査証を添付しなければならない。	19	地帯に滞留する外国人は、到着した翌日まで、出入国事業部署に滞留登録申請書を作成し提出した後、滞留登録を行ない、帰っていく場合には、削除登録を行わなければならない。 滞留登録申請書には、申請者名、性別、生年月日、国籍、民族別、居住地、職場職位、招請機関、宿舎、滞留期間、滞留目的等を明らかにし、旅券若しくはそれに代わる証明書又はそれに代わる証明文書及び地帯出入及び滞留と関連して、共和国の当該機関が発給した確認文書等を添付しなければならない。
6	滞留登録手続は、本人が行わなければならない。やむを得ない事情で本人が直接行うことができない場合には、当人を招請した機関、企業所、団体又は外国人投資企業が代わって行うことができる。	20	滞留登録及び削除登録は、本人が行わなければならない。 やむを得ない事情で本人が直接行うことができない場合には、招請機関又は他人が代わって行うことができる。
7	地帯内に入り、その翌日から48時間以内に出る外国人、地帯内の貿易港に入った外国船船員、外国の高級代表団成員、わが国に駐在する外国代表部に常駐する外国人は、滞留登録を行わない。	21	地帯内に入り、その翌日中に帰っていく外国人、地帯内の貿易港に入った外国船船員、外国の高級代表団成員、共和国駐在外国及び国際機構代表機関の成員は滞留登録を行わない。
8	外国人が旅館、宿舎、招待所に宿泊しようとする場合には、宿泊登録を行わなければならない。 当該旅館、宿舎、招待所は、外国人の宿泊状況を出入国事業部署に当日内に知らせなければならない。	22	滞留する外国人は、地帯管理機関が定める旅館、宿舎に宿泊登録を行った後、宿泊しなければならない。
		23	短期滞留期日を延長しようとする場合には、滞留期日が終了する2日前までに滞留期日延長申請文書を作成し、対外事業機関の確認を受けた後、出入国事業機関に提出し、承認を受けなければならない。 短期滞留期日延長は、外国人が入国した時から3ヶ月までの範囲内で承認しなければならない。
9	長期滞留しようとする外国人は、滞留登録を行った日から7日以内に、滞留証又は居住登録証の発給手続を行わなければならない。	24	長期滞留しようとする外国人は、滞留証又は居住登録証の発給を受けなければならない。 居住登録証は、地帯に創設された外国人投資企業の管理運営と関連して長期滞留する外国人に発給する。

旧条	旧条文	新条	新条文
10	<p>滞留証又は居住登録証の発給を受けようとする場合には、出入国事業部署に滞留証又は居住登録証の発給申請書を提出しなければならない。</p> <p>申請書には、申請者の氏名、性別、生年月日、国籍、民族別、職場職位、滞留又は居住する場所、期間、滞留又は居住理由等を明らかにし、90日以内に、帽子及び眼鏡をとって写した写真（4 x 3 cm）4枚を添付しなければならない。</p>	25	<p>滞留証又は居住登録証の発給を受けようとする場合には、出入国事業部署に滞留証又は居住登録証の発給申請書を提出しなければならない。</p> <p>滞留証又は居住登録証発給申請書には、申請者名、性別、生年月日、国籍、民族別、居住地、職場職位、旅券の種類及び番号、滞留又は居住期間、滞留又は居住する場所、滞留又は居住理由等を明らかにし、写真4枚とあわせて旅券複写資料、共和国の当該機関が発給した確認文書等を添付しなければならない。</p>
11	<p>滞留証又は居住登録証は、17歳以上の外国人に対して発給する。17歳未満の外国人は、父母又は後見人の滞留証又は居住登録証に同伴者として登録しなければならない。</p>	26	<p>滞留証又は居住登録証は、17歳以上の外国人に対して発給する。17歳未満の外国人は、父母又は後見人の滞留証又は居住登録証に同伴者として登録しなければならない。</p>
12	<p>滞留証又は居住登録証を汚損した場合又は紛失した場合には、その再発給を受けなければならない。</p> <p>滞留証又は居住登録証の再発給を受けようとする場合には、それを汚損又は紛失した翌日から5日以内に、該当する理由書を出入国事業部署に提出して発給を受けなければならない。理由書には、写真2枚を添付しなければならない。</p>	29	<p>滞留証又は居住登録証を汚損した場合又は紛失した場合には、その再発給を受けなければならない。</p> <p>滞留証又は居住登録証の再発給を受けようとする場合には、それを汚損又は紛失した日から5日以内に、該当する理由書に写真（2枚）を添付して、出入国事業機関に提出しなければならない。</p>
13	<p>滞留証又は居住登録証の有効期間は、1年を超えることができない。</p> <p>滞留証又は居住登録証の有効期間を延長しようとする場合、有効期間の終了する10日前までに、有効期間延長申請書を出入国事業部署に提出しなければならない。</p> <p>申請書には、滞留証又は居住登録証及び招請機関の期間延長確認書を添付しなければならない。</p>	27	<p>滞留証の有効期間は6ヶ月まで、居住登録証の有効期間は、1年までとする。</p> <p>滞留証又は居住登録証の有効期間を延長しようとする場合、有効期間の終了する10日前までに、有効期間延長申請書を作成し、対外事業機関の確認を受けた後、出入国事業機関に提出しなければならない。</p> <p>有効期間延長申請書には、該当する内容を明らかにし、滞留証又は居住登録証及び共和国の当該機関が発給した確認文書等を添付しなければならない。</p>
14	<p>子供が生まれた場合、本人又は同伴者が死亡した場合並びに職業及び居住地が変更した場合には、その日から7日以内に、該当する申請書及びそれを確認することができる文書を出入国事業部署に提出しなければならない。</p>	28	<p>子供の出生、本人又は同伴者が死亡した場合並びに職業職位、滞留、居住地が変動した場合には、その日から7日以内に、該当する申請書を作成し、対外事業機関の確認を受けた後、出入国事業機関に提出し、必要な手続を行わなければならない。</p> <p>申請書には、該当する内容を明らかにし、共和国の当該機関が発給した確認文書等を添付しなければならない。</p>
15	<p>出入国事業部署は、出生、死亡、変更と関連した申請書を受理した翌日から10日以内に、検討して処理しなければならない。</p>		
16	<p>地帯内の外国人は、身分を確認することができる証明書を携帯して往来しなければならない。</p> <p>身分を確認することができる証明書には、旅券又はそれに代わる証明書及び共和国の当該機関が発給した滞留証、居住登録証、旅行証、観光証、出入証等が含まれる。</p>		
17	<p>地帯内に滞留して完全に出国する場合には、出入国事業部署に滞留証又は居住登録証を返却し、該当する手続を行わなければならない。</p>	30	<p>地帯内に滞留した後、完全に出国する場合には、出入国事業機関に税金納付と関連した確認文書を提示した後、滞留証又は居住登録証を返却するとともに、該当する手続を行わなければならない。</p>
18	<p>地帯内に滞留する外国人は、地帯外にある共和国の他の地域を経ずに外国に旅行して地帯に再び入る場合、有効な滞留証又は居住登録証を持たなければならない。</p>	31	<p>地帯内に滞留する外国人は、地帯外の共和国領域を経ずに外国に旅行して地帯に再び入る場合、有効な滞留証又は居住登録証を所持して入国することができる。</p>
19	<p>滞留証又は居住登録証の発給及びその有効期間の延長並びに出生及び死亡登録、職業又は居住地の変更登録を行おうとする場合には、該当する手数料を支払わなければならない。</p> <p>手数料は、中央財政機関が定める。</p> <p>汚損又は紛失した滞留証又は居住登録証の再発給を受けようとする場合には、定められた手数料の10倍に該当する料金を納めなければならない。</p>		
20	<p>地帯出入国事業部署は、本規定に違反した外国人に対して、その程度に応じて2,000ウォンまでの罰金を支払わせ、又は滞留証若しくは居住登録証を回収して再入国を禁止することができる。</p>		
21	<p>本規定に違反した行為が重大な場合には、刑事的責任を負う。</p>	34	<p>本規定に違反した場合には、程度により、共和国の当該機関が発給した証明文書の回収、罰金適用、追放、入国の禁止等の行政的制裁を科し、違反行為が重大な場合には、刑事的責任を負う。</p>

10. 羅先経済貿易地帯税関規定

チュチェ84（1995）年6月28日 中央人民委員会政令として承認

チュチェ89（2000）年9月23日 内閣決定第52号として承認

旧条	旧条文	新条	新条文
	<b>第一章 一般規定</b>		<b>第一章 一般規定</b>
1	<p>本規定は、朝鮮民主主義人民共和国税関法に基づいて、自由経済貿易地帯に相応する税関通過秩序及び特惠関税制度を徹底して確立し、対外経済協力及び交流を拡大発展させ、国家の利益を保護することを目的とする。</p>	1	<p>本規定は、羅先経済貿易地帯に相応する税関秩序及び特惠関税制度を徹底して確立し国家の利益を保護するために制定する。</p>

旧条	旧条文	新条	新条文
2	本規定は、自由経済貿易地帯（以下、地帯とする。）に設置された税関通路を通じて搬出入する貨物、運輸手段、国際郵便物を管理し、又は地帯で企業活動を行う機関、企業所、団体、合弁企業、合作企業、外国人企業、常駐代表機関（以下、機関、企業所とする。）及び地帯に常駐し、若しくは出入りする公民、外国の公民、共和国領域外に居住する朝鮮同胞（以下、個人とする。）に適用する。		
3	地帯税関は、国境駅及び自由貿易港をはじめとする地帯境界線の通路並びに地帯内の飛行場及び地帯内の重要地点に設ける。	2	羅先経済貿易地帯(以下、地帯とする。)において税関は、地帯境界線の税関通過地点、保税区、保税工場、保税倉庫、保税展示場（以下、保税区域とする。）飛行場、郵便局等の場所に設置する。 地帯境界線には、国境境界線、国内境界線、港境界線が含まれる。
4	地帯税関は、地帯の税関通路を通過する貨物、運輸手段、国際郵便物及び個人の貨物に対する税関手続及び検査を、地帯の実情に即して簡便に行なわなければならない。	3	地帯税関（以下、税関とする）は、税関通過地点を通過する共和国の機関、企業所、団体（以下、機関、企業所とする。）外国人投資企業、外国企業（以下、外国投資企業とする。）外国企業常駐代表事務所（以下、常駐代表機関とする。）共和国公民及び外国公民（以下、個人とする）の貨物、運送手段、郵便物、携帯品に対する税関手続及び検査を行い、地帯搬入物資の保管及び利用、処理状況に対して監督しなければならない。 機関、企業所、外国投資企業、常駐代表機関及び個人は、税関事業に必要な条件を保障しなければならない。
5	地帯税関は、保税工場、保税倉庫及びその他の税関管轄地域に税関員を常駐させ、又は派遣し、監督任務を正常に遂行しなければならない。 機関、企業所は、自己負担で事務所及び検査所の場所を地帯税関に提供しなければならない。		
6	機関、企業所及び税関申告代理機関は、税関申告員を置き、税関事業に協力しなければならない。		
7	地帯税関は、国の安全及び社会道徳生活並びに住民の健康及び動植物の成長に有害な文書及び麻薬、武器をはじめとする禁止品を搬出し、又は密輸行為を行う等の違法現象を厳格に取り締まり、統制しなければならない。 地帯税関は、地帯内で本規定に違反した現象があらわれた場合には、それに対する調査を適宜に行い、対策を立てなければならない。	4	税関は、国の安全及び社会道徳生活並びに住民の健康及び動植物の成長に有害な文書及び麻薬、武器をはじめとする禁止品を搬出し、又は密輸行為を行う等の違法現象を厳格に取り締まり、統制しなければならない。 税関は物資の搬出入、開税の納付と関連した文書を調査し、又は検閲でき、密輸行為の疑いがある場所、輸送手段、個人の身体に対する検察を行うことができる。
8	本規定で規制されない税関秩序は、朝鮮民主主義人民共和国関税法規定及び地帯関係法規定に準ずる。	5	地帯において、税関登録及び手続、税関検査及び監督、開税及び税関料金の賦課は本規定に従って行わなければならない。 本規定で規制されている内容以外の税関事業と関連して提起される問題は共和国の税関事業に関連した法規範及び地帯関係法規範に準ずる。
		6	本規定は、地帯の貨物、運送手段、郵便物、携帯品を搬出入する機関、企業所、外国投資企業、常駐代表機関及び個人に適用する。
<b>第二章 税関登録及び受理</b>		<b>第二章 税関登録及び手続</b>	
9	機関、企業所及び税関申告代理機関は、地帯税関に企業登録申請書を提出し、税関登録を行わなければならない。 企業登録申請書には、企業登録証（写本）税関申告員推薦書をはじめとして地帯税関が要求する文書を添付しなければならない。	7	地帯内の機関、企業所、外国投資企業及び常駐代表機関は、税関登録を行わなければならない。税関申告員を定めて税関事業に協力しなければならない。 物資の搬出入業務を専門として行わない場合には、税関登録を行わない。
		8	税関登録を行おうとする場合には、税関に税関登録申請文書を提出しなければならない。 税関登録申請文書には、企業登録証（写本）、税関申告員申請文書等の必要な文書を添付しなければならない。
10	地帯税関は、企業登録申請書を受理したときから15日以内に、税関登録を行い、税関申告員証を発給しなければならない。 保税工場、保税倉庫の運営機関には、保税工場又は保税倉庫登録証及び税関申告員証を発給しなければならない。	9	税関は、企業登録申請文書を受理したときから15日以内に、税関登録、税関申告員登録を行った後、税関登録証及び税関申告員証を発給しなければならない。登録した税関申告員を交代しようとする場合にも、あらかじめ税関と合意しなければならない。
		11	保税物資取扱場所に搬入する保税物資及び中継輸送する物資、地帯に常駐する個人のが搬入する生活必需品に対する搬出入承認は、税関が行う。 保税物資を搬入しようとする場合には、保税物資四国文書を、中継輸送物資を搬入しようとする場合には、中継輸送物資申告文書及び契約文書（写本）を税関に提出しなければならない。
		12	地帯内の外国投資企業が地帯又は地帯外に搬出入使用とする物資の税関手続は中央貿易指導機関の承認を得た業種範囲内でのみ行うことができ、他の企業の搬出入物資に対する税関手続は行うことができない。
		13	常駐代表機関は営利を目的とする搬出入物資の税関手続を行うことができない。 常駐代表機関が本企業の委任に従い物資を搬入しようとする場合には、地帯管理機関の承認を受けた後、税関申告文書を提出しなければならない。
		14	物資の搬出入と関連した税関手続文書は搬出入物資が税関通過地点に到着するまでに提出しなければならない。
		15	地帯外の機関、企業所が計画にかみ合わせた輸出貨物を地帯に搬入し、又は輸入物資を地帯を経由して地帯外の共和国領域に搬出する場合には、中央貿易指導機関の承認を受けた後、税関手続を行わなければならない。
		16	国家の物資供給計画及び契約に従い、物資を地帯に搬入し、又は地帯から地帯外の共和国領域に搬出しようとする場合には、税関が要求する文書を提出した後、税関手続を行わなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
		17	貿易港に出入港する船及び船に積む貨物に対する税関申告は、その船の船長が行わなければならない。
		18	税関通過地点を通過する列車に対する税関申告は、当該鉄道駅が行わなければならない。 鉄道駅又は荷主は、列車が駅に到着後速やかに税関が要求する文書を提出しなければならない。
		19	飛行機で搬出入する貨物に対する税関申告は、空港又は飛行機の責任飛行士が行わなければならない。 空港又は飛行機の責任飛行士は、飛行機の離陸前と着陸後に、税関が要求する文書を提出しなければならない。
		20	中継輸送する貨物に対する税関申告は、荷主又は代理人が行わなければならない。
		21	飛行機、船がやむを得ない事情で、税関が設置されていないところに着陸し、又は停泊した場合並びに飛行機及び船の安全のために貨物を投棄又は放棄した場合には、該当する輸送手段の運営機関又は運送手段の責任者が速やかに税関に申告しなければならない。
		22	郵便物に対する税関申告は、郵便局又は荷主が行わなければならない。送られてきた郵便物の場合は郵便局が、送ろうとする郵便物の場合には、荷主が税関に申告しなければならない。
		23	保税区域から保税物資を搬出しようとする場合には、貨物を包装し、又は出荷する24時間前に、保税物資を搬出しようとする機関が当該税関に申告しなければならない。
11	税関手続は、地帯税関に登録された税関申告員が行わなければならない。 税関申告員を交替しようとする場合には、当該地帯税関と合意しなければならない。 機関、企業所及び税関申告代理機関は、税関申告員の申告行為に対して、法的に責任を負う。		
12	税関申告員の任務は次の各号に掲げる通りである。 1. 物資の輸出入、税関事業と関連した法及び規定を正確に理解し、それを徹底して守らなければならない。 2. 税関申告文書を事実即して正確に作成し、地帯税関に提出しなければならない。 3. 地帯税関の要求に従い、貨物を開封し、あるいは再包装する事業をはじめとして、税関検査に必要な条件を保障し、税関検査に協力しなければならない。 4. 関税及び税関料金を定められた期間内に納付しなければならない。	10	税関申告員は、物資の搬出入と関連した税関申告文書を作成し、税関手続を担当しなければならない。 税関申告文書には、地帯内の市人民委員会(以下、地帯管理機関とする。)が発給した輸出入許可文書又は搬出入承認文書、商品計算書等の文書を添付しなければならない。 税関申告員の申告行為と関連した法的な責任は、当該機関、企業所、外国投資企業又は常駐代表機関が負う。
13	機関、企業所及び税関申告代理機関は、輸出入物資が地帯税関通過地点に到着する前に、輸出(入)申告書を当該地帯税関に提出しなければならない。やむを得ない事情で、事前に申告することができない場合には、物資が当該地帯税関通過地点に到着次第、申告しなければならない。 輸出(入)申告書には、地帯当局が承認した輸出入許可文書、商品計算書、契約書等の証拠文書を添付しなければならない。本規定第39条に規定された物資を搬入しようとする場合には、関税免除申請書も添付しなければならない。		
14	保税工場、保税倉庫、保税展示場から地帯外に搬出する輸出品及びその他の保税物資は、貨物の包装又は出荷24時間前に、発送機関が当該地帯税関に申告しなければならない。		
15	地帯を通じて中継輸送する貨物に対する税関手続は、荷主又はその代理人が行う。 地帯を通じて鉄道で直接輸送する通過貨物に対しては、税関手続を別途に行わない。		
16	機関、企業所が保税物資を輸入に転換しようとする場合には、事前に地帯当局及び地帯税関に申告し、該当する手続を行わなければならない。	24	保税区域に搬入する保税物資を輸入物資として転換しようとする場合には、地帯管理機関の承認を受けた後、必要な税関手続を行わなければならない。
17	保税物資を修理、加工、組立、実験、包装等を目的に、地帯外に臨時に搬出入する期間は6ヵ月とする。 臨時に搬出した保税物資を定められた期間内に搬入することができない場合には、保証期間の終了20日前に、当該地帯税関に保証期間延長申請書を提出することができる。 地帯税関は、保証期間を6ヵ月の範囲内で更に延長することができる。	25	保税物資を修理、加工、組立、実験、包装等の目的で保税区域外に臨時に搬出してから搬入しようとする場合には、税関手続を行わなければならない。保税区域外に臨時に搬出してから搬入する期間は6ヵ月とする。 やむを得ない事情で臨時に搬出した保税物資を定められた期間内に搬入できない場合には、3ヵ月の範囲内でその期間の延長を税関に提起することができる。
		26	税関の監督下にある貨物に対する作業を行おうとする場合には、荷主又は貨物作業を行う期間が税関の承認を受けなければならない。
		27	税関通過地点を通過する個人(運輸手段の乗務員を含む)は携帯品に対する税関申告を行わなければならない。
		28	物資の搬出入と関連した税関手続文書は5年間保管しなければならない。 観光業、旅館業、商業、食堂業を行う企業の輸入した物資の税関手続文書は、10年間保管しなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
	<b>第三章 税関の監督及び検査</b>		<b>第三章 税関検査及び監督</b>
18	<p>地帯に搬入し、又は地帯から搬出する貨物及び国際郵便物並びに地帯に出入りする運輸手段及び個人は、地帯税関のある通路のみを通過することができ、税関検査を受けなければならない。</p> <p>やむを得ない事情で、地帯税関のない所を出入りしようとするときには、地帯当局の事前承認を受けなければならない。また最寄りの地帯税関に移動検査申請書を提出し、検査を受けなければならない。</p>	29	<p>地帯に搬入する貨物及び郵便物並びに運輸手段及び個人は、税関通過地点でのみ通過することができ、税関検査を受けなければならない。</p> <p>やむを得ない事情で、税関が設置されていない所で貨物、郵便物及び運輸手段を出入りしようとするときには、当該機関の承認を受けなければならない。最寄りの税関に移動検査申請文書を提出し、移動税関検査を受けなければならない。</p>
		30	<p>搬入物資に対する税関検査は、税関通過地点にある税関統制区域又は保税区域若しくは指定された到着地、出荷地で行う。</p> <p>税関通過地点にある税関統制区域で税関検査を行うことができない搬入物資は、地帯内の税関の間で監督移送しなければならない。</p> <p>税関は、必要な場合、搬入物資に対する監督護送を組織しなければならない。</p>
19	<p>運輸手段運営機関又はその代理人は、税関検査に支障がないように、飛行機、船舶、汽車、自動車の到着及び出発の予定時間を事前に、当該地帯税関に通知しなければならない。</p>		
20	<p>地帯に出入りする飛行機、船舶、汽車、自動車が地帯税関通過地点に到着すれば、当該運輸機関若しくはその代理人又は運輸手段の責任者が地帯税関に申告し、検査を受けなければならない。</p> <p>地帯税関通過地点に到着した運輸手段は、当該地帯税関の承認なく離れることができない。</p>	35	<p>地帯に搬入する運輸手段に対する税関検査は、税関通過地点の税関統制区域で行う。</p> <p>税関統制区域に到着した運輸手段は、税関の承認なく税関統制区域を離れることができない。</p> <p>運輸手段運営機関又は代理人は、税関検査に支障を来さないよう、運輸手段の到着と離れる予定時間をあらかじめ税関に通知しなければならない。</p>
21	<p>地帯に入る飛行機、船舶がやむを得ない事情で、地帯税関が設置されていない所に降り、又は停泊した場合及び飛行機と船舶の安全のために、貨物をおろし、又は投棄した場合には、その運輸手段の運営機関又は運輸手段の責任者が直ちに最寄りの地帯税関に通知しなければならない。通知を受け取った当該地帯税関は、適宜に必要な対策を立てなければならない。</p>		
22	<p>地帯で輸出入される貨物に対する税関検査は、地帯税関の通過地点又は保税工場、保税倉庫もしくは指定された到着地、出荷地で行う。</p>		
23	<p>地帯に搬入し、又は地帯から搬出する貨物が地帯外の共和国の他の地域を通過する場合には、国境又は港口税関では検査をせず、地帯税関及び国境又は港口税関の間で監督移送する。</p> <p>税関が監督移送する貨物は、輸送途中にその目的地を変更し、又は運輸手段から貨物をおろし、若しくは運輸手段に他の貨物を積み重ねることができない。</p>	31	<p>地帯外の共和国領域を通過する地帯搬入物資である場合、地帯外の税関では税関検査を行わず、地帯の税関と地帯外の税関の間で監督移送しなければならない。</p> <p>バラ荷である場合には、地帯外の税関で税関検査を行わなければならない。</p>
		32	<p>税関が監督移送する貨物は、輸送途中に目的地を変更し、又は貨物を積み下ろすことができない。</p>
24	<p>地帯に搬入し、又は地帯から搬出する貨物を地帯と共和国の他の地域の間の道路を通じて、貨物自動車で輸送する場合には、税関が監督移送するうえで便利な設備及び条件を整えた自動車で輸送しなければならない。</p> <p>バラ荷の場合には、一般貨物自動車で輸送することができる。</p>	33	<p>地帯搬入物資を貨物自動車で輸送する場合には、税関が監督移送するのに便利な設備と条件を備えた自動車で行わなければならない。</p> <p>バラ荷である場合には、一般貨物自動車で輸送することもできる。</p>
25	<p>次の各号に掲げる貨物は、検査を行わず、監督のみ行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 中継貨物及び通過貨物</li> <li>2. 追加的な加工をせずに再輸出する貨物</li> </ol>	41	<p>中継輸送物資を搬入する場合には、税関検査を行わず、監督のみを行う。</p> <p>外国の荷主が要求し、又は税関が必要であると認定する場合には、中継輸送物資に対する税関検査を行うこともできる。</p>
26	<p>地帯税関は、地帯に搬入した原料、資材で生産し、又は加工若しくは組立て生産した製品を国家が特別に、別途に承認したものを除いては、地帯内で処理しないように監督統制しなければならない。</p>	34	<p>貿易港に搬入する物資に対する税関検査は、貿易港で行う。</p>
27	<p>地帯税関の監督統制下にある貨物の包装を開封する場合又は包装の記号標識を修正しようとする場合には、地帯税関の承認を受けなければならない。</p> <p>地帯税関が運輸手段、貨物又は倉庫にした封印は、当該税関の承認なしに解くことができない。</p>		
28	<p>共和国の他の地域を経ずに地帯に直接出入りする個人は、税関申告なしに、携帯品（別送した貨物を含む。）を持ち歩くことができる。</p> <p>共和国の他の地域を経て地帯に出入りする個人（運輸手段の乗務員を含む。）は、地帯税関に携帯品に対する税関申告を行わなければならない。</p>		
29	<p>地帯に出入りする個人は、自身の事業及び生活に必要な数量の範囲で、物品及び記念品を持ち歩き、又は郵便物として搬入することができる。</p> <p>引越し貨物又は相続財産は、それを証明することができる当該機関の確認文書に従い、制限なく通過させる。</p>	38	<p>個人は、自身の事業及び生活に必要な数量の範囲で、物品を持ち歩き、又は郵便物として搬入することができる。</p> <p>引越し貨物又は相続財産は、それを証明することができる当該機関の確認文書に従い、制限なく搬入することができる。</p>
30	<p>地帯に出入りする個人が持ち歩く外貨現金、外貨有価証券、貴金属及び宝石は、次の各号に掲げる通り通過させる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 共和国の他の地域を経ずに、地帯に直接出入りする個人の外貨現金、外貨有価証券、貴金属及び宝石は、当該銀行の証明文書及び税関申告なしに通過させる。</li> <li>2. 共和国の他の地域を経て、地帯に出入りする個人の外貨現金、外貨有価証券、貴金属及び宝石は、当該銀行の証明文書又はわが国に持ち込むときに、税関が確認した税関申告書によって通過させる。</li> <li>3. 地帯に直接持込み、共和国の他の地域に旅行する個人の外貨現金、外貨有価証券、貴金属及び宝石は、地帯税関が本人の税関申告書を受け取って通過させる。</li> </ol>		

旧条	旧条文	新条	新条文
31	地帯から外国又は共和国の他の地域と交流する郵便物は、当該郵便局又は荷主が地帯税関に申告し、検査を受けなければならない。 郵便局は、地帯税関の検査を受けない郵便物を荷主に渡し、又は地帯外に発送してはならない。	36	郵便局は税関検査を受けない郵便物を荷主に引き渡し、又は地帯外に発送してはならない。 小包の中には、手紙、印刷物、現金、有価証券等を入れてはならない。
32	機関、企業所及び個人は、地帯に持ち込まれたり、又は地帯から持ち出されたりする小包の中に、手紙、印刷物、現金、有価証券等を入れてはならない。		
		37	地帯と貿易港に入る個人は、携帯品（別送品を含む）に対する税関検査を受けなければならない。
		39	朝鮮ウォンは、外国に搬出し、又は外国から搬入することができない。 国内境界線の税関通関地点には、中央銀行機関が定めた限度範囲内でのみ朝鮮ウォンを携帯することができる。
		40	個人の外貨現金、外貨有価証券、貴金属及び宝石は、次の各号に掲げるとおり通関させる。 1．外国から搬入し、又は外国に搬出する外貨現金、外貨有価証券は、税関申告なしで通過させる。 2．外国から搬入する貴金属及び宝石は、本人の申告に従い通過させる。 3．地帯外の共和国領域を経て地帯に入る外貨現金、外貨有価証券、貴金属及び宝石は、当該銀行機関の証明文書又は共和国領域に入るときに税関が確認した文書に従い通過させる。 4．外国に搬出する貴金属及び宝石は、当該銀行機関の証明文書又は地帯に入るとき税関が確認した文書に従い通過させる。 5．地帯から地帯外の共和国領域に搬出する外貨現金、外貨有価証券、貴金属及び宝石は、本人の申告に従い通過させる。
		42	国内搬入を制限する物資は、地帯の国境界線及び港界線に設置した税関通過地点でのみ搬入することができ、国内搬入を制限する物資の保管及び輸送は税関の監督下で行わなければならない。
		43	税関は関税を免除されて搬入される物資及び関税を免除された物資を利用して生産した製品を地帯において非合法的に処理しないように監督しなければならない。
		44	税関は、貿易港において貨物を積み卸し、又は貨物の運搬及び保管、分別、混合、包装等の作業を行う場合並びに地帯において税関の監督下にある貨物と関連した作業を行う場合には、現場で監督しなければならない。
33	保税工場で輸入原料、資材、半製品と国内原料、資材、半製品を混合して製品を加工及び組み立てた場合には、その比率及び生産量を地帯税関に書面で通知しなければならない。	45	保税工場で免税で入ってきた原料、資材、半製品と国内原料、資材、半製品を混合して製品を加工及び組み立てた場合には、その比率及び生産量を地帯税関に書面で通知しなければならない。
34	保税工場は、輸入原料、資材、半製品の接受、消費、在庫の実態及び完成品の生産、輸出、国内販売、在庫実態等を次の四半期の初月の10日以内に、地帯税関が書面で報告し、対照確認を受けなければならない。	46	保税工場は、四半期の原料、資材、半製品の接受、消費、在庫の実態及び完成品の生産、輸出、在庫等の実態資料を次の四半期の初月の10日までに、税関に書面で報告した後、対照確認を受けなければならない。
35	保税倉庫には、保税物資ではない一般輸出入物資を保管することができない。 保税倉庫管理機関は、地帯税関が承認した貨物のみ受け取って保管し、又は引き渡さなければならない。毎月5日以内に、前月の保税物資の接受、出庫及び在庫実態を書面で地帯税関に報告し、対照確認を受けなければならない。	47	保税倉庫には、保税物資ではない一般輸出入物資を保管することができない。 保税倉庫管理機関は、地帯税関が承認した貨物のみ受け取って保管し、又は保管した貨物を引き渡さなければならない。毎月5日以内に、前月の保税物資の接受、出庫及び在庫実態を書面で地帯税関に報告し、対照確認を受けなければならない。
36	保税倉庫では、保税物資に対する加工又は組立を行うことができない。 保税倉庫で貨物を移動し、又は再包装若しくは包装の記号標識を修正し、商品を選別しようとする場合には、税関員の立会いの下に行なわなければならない。	48	保税倉庫では、保税物資に対する加工又は組立を行うことができない。 保税倉庫で貨物を移動し、又は再包装若しくは包装の記号標識を修正し、商品を選別しようとする場合には、税関の監督の下に行なわなければならない。
37	保税倉庫管理機関は、物資を保管する過程に数量が不足し、又は破損、変質、汚損された場合には、地帯税関に書面で報告し、確認を受けなければならない。 不可抗力的な事故による損害を除き、物資の数量不足及び破損等が生じた場合には、倉庫管理機関が責任を負う。	49	保税倉庫管理機関は、保税物資を保管する過程に数量が不足し、又は破損、変質、汚損した場合には、地帯税関に書面で報告し、確認を受けなければならない。 保税物資の数量不足、破損等の事故（不可抗力的な事情により生じた事故を除く）が生じた場合には、保税倉庫管理機関が責任を負う。
		50	再輸出物資、中継輸送物資は、地帯に入ってきた日から3ヶ月以内に外国に搬出しなければならない。 不可抗力的な事情により、再輸出物資、中継輸送物資を定められた期間内に処理することができない場合には、税関の承認を得てその期間を1ヶ月の範囲内で延長することができる。
		51	税関は、税関通関地点に設置した当該検査機関との連携を強化しなければならない。
<b>第四章 関税</b>		<b>第四章 関税及び税関料金</b>	
38	地帯税関は、地帯で輸入する物資に対して、特惠関税を適用する。	52	税関は、地帯で輸入する物資に対して、特惠関税を適用する。
39	次の各号に掲げる物資には、関税を免除する。 1．生産及び経営のために搬入する物資 2．地帯建設のために搬入する物資 3．地帯で加工輸出するために搬入する物資 4．地帯内の非生産機関が自身の需要のために、合理的な数量の範囲で搬入する事務用品、事務用器具、設備、備品、運輸手段 5．地帯で生産し、外国に輸出する物資 6．地帯に常駐する個人に必要な一定の数量の事務用品、生活必需品 7．中継貿易、再輸出を目的として搬入する物資及び通過貨物	53	関税を適用しない物資は次の各号に掲げる通りである。 1．地帯に搬入する投資物資 2．生産及び経営のために搬入する物資 3．地帯で加工した後、輸出するために搬入する物資 4．自身の需要のために、合理的な数量の範囲で搬入する事務用品、事務用器具、設備、備品、運輸手段、生活必需品 5．地帯で生産し、外国に輸出する物資 6．再輸出物資、中継輸送物資 7．その他国家が別に定めた物資

旧条	旧条文	新条	新条文
40	次の各号に掲げる場合には、関税を適用する。 1. 外国から地帯内に商品を販売するために搬入する場合 2. 地帯内で生産又は輸入した商品を地帯内で又は地帯外の共和国領域で販売する場合 3. 加工貿易、中継貿易、再輸出を目的として搬入した物資を地帯内で又は地帯外の共和国領域で販売する場合 4. 保税物資を定められた期間内に搬出しなかった場合 5. 個人の携帯品及び郵便物として持ち込む物件が自身の需要量を超過する場合	54	関税は次の各号に掲げる場合に適用する。 1. 地帯内で販売するために物資を搬入する場合 2. 地帯内で生産又は地帯内で使用するために搬入した物資を地帯内で又は地帯外の共和国領域で販売する場合 3. 賃加工、再輸出、中継輸送を目的として地帯に搬入した物資を、国家の承認を得て地帯内又は地帯外の共和国領域で販売する場合 4. 自身の需要を超過して搬入する事務用品、事務用器具、運輸手段、生活必需品である場合 5. 個人の携帯品及び郵便物として搬入する物が免税限度を超過する場合
		55	貿易港に出入港する外国船にはトン税を賦課しない。
41	地帯で観光業、旅館業、商業、サービス業のために搬入する生活必需品及び食料品に対しては、営業を始めたときから5年間、当該関税の50%を軽減し、その翌年からは30%を軽減する。 営業を開始したときから10年以内に企業を解散する場合又は撤収する場合には、すでに軽減された関税を納めなければならない。	56	観光業、旅館業、商業、食堂業のために搬入する商品に対しては、営業を始めたときから5年間、当該関税の50%の範囲内で、その翌年からは30%を軽減する。 営業を開始したときから10年以内に企業を解散する場合又は撤収する場合には、すでに軽減された関税を返還しなければならない。
42	地帯で販売するために、酒、ビール、タバコ及び国家が輸入を制限するように、別途に定めた商品を搬入する場合には、当該機関の許可を受けた限度数量の範囲内で、当該関税の50%を軽減し、限度数量を超過して搬入する場合には、超過した数量に対して関税を適用する。		
43	機関、企業所が免税で搬入した原料、資材、付属品及び部品を利用し、地帯で生産した製品は、必ず輸出しなければならない。 前項の製品を国家の当該機関の承認を受けて、地帯又は地帯外の共和国の他の地域で販売する場合には、地帯税関に申告し、当該製品生産に利用される原料、資材、付属品と部品に対する輸入関税を納めなければならない。 当該申告機関、企業所が製品生産に消費された輸入原料、資材、付属品及び部品に対する数量及び価格を正確に申告しなかった場合には、地帯税関が当該製品の輸入価格を参酌し、輸入関税を適用する。	57	関税を納付せずに搬入した原料、資材、付属品及び部品を利用した生産した製品は必ず輸出しなければならない。 輸出することになっている製品を国家の当該機関の承認を受けて、地帯又は地帯外の共和国の他の地域で販売する場合には、税関に申告した後、当該製品生産に利用した輸入原料、資材、付属品及び部品に対する関税を納付しなければならない。 製品生産に消費された輸入原料、資材、付属品及び部品に対する数量及び価格を正確に申告しなかった場合には、税関が当該製品の搬入数量と輸入価格に従い関税を適用する。
		58	外国投資企業が、地帯外の共和国の領域から物資を購入し、又は地帯で生産した製品を地帯外の共和国領域に販売しようとする場合には、共和国の当該貿易機関を通じて実現しなければならない。外国投資企業と共和国の当該ばえ危機感には物資を売買する場合に、関税を納付しなければならない。
44	機関、企業所が、地帯外の共和国の他の地域の貿易機関から、国家が輸出を制限するように別途に定めた品種を委託されて輸出する場合又は物資を購入し、そのまま輸出する場合には、輸出関税を納めなければならない。 前項で指摘された経路を利用して原資材価値より20%以上増加した製品を生産し、輸出する場合には、地帯生産品と同じく証明文書に従い、輸出関税を免除する。	59	地帯又は地帯外の共和国領域から物資を購入し、加工せずにそのまま輸出する場合には、輸出関税を納付しなければならない。 購入した物資を利用してその価値が20%以上増加した製品を生産し、輸出する場合には、地帯生産品と認定し、輸出関税を適用しない。
		60	自身の需要のために外国から搬入した事務用品、事務用器具、設備、備品、生活必需品及び運輸手段は地帯が今他は地帯内の共和国領域に販売することができない。 やむを得ない事情で外国から搬入した事務用品、事務用器具、設備、備品、生活必需品及び運輸手段を販売使用とする場合には、税関に申告した後、該当する関税を納付しなければならない。
45	保税期間には、関税を適用しない。 保税期間は、保税工場及び保税倉庫では2年とし、保税展示場では地帯税関が定めた期間とする。	61	保税期間には、関税を適用しない。 保税期間は、保税工場及び保税倉庫では2年とし、保税展示場では地帯税関が定めた期間とする。 やむを得ない事情で、保税期間の延長を受けようとする場合には、保税期間の終了10日以前に、保税期間延長申請書を税関に提出しなければならない。税関は受理した保税期間延長申請書を検討した後、その期間を6カ月の範囲内で延長し、又は否決しなければならない。
46	やむを得ない事情で、保税期間の延長を受けようとする機関、企業所は、保税期間の終了10日以前に、保税期間延長申請書を当該地帯税関に提出しなければならない。 地帯税関は、保税期間を6カ月まで更に延長することができる。		
47	保税物資を修理、加工、組立、試験、包装等のために、臨時に地帯外に搬出しようとする機関、企業所は、関税に相当する担保物又は保証金を地帯税関に預けなければならない。 地帯税関は、物資が定められた期間内に搬入されれば、担保物又は保証金を当該機関、企業所に返還する。但し、搬出した物資が定められた期間内に搬入されなければ、地帯税関は、担保物又は保証金を関税として処理することができる。	62	保税物資を修理、加工、組立、試験、包装のために、臨時に地帯外に搬出しようとする場合には、関税に相当する担保物又は保証金を地帯税関に預けなければならない。搬出された保税物資が定められた期間内に搬入されれば、担保物又は保証金を返還し、定められた期間内に搬入されなければ、担保物又は保証金を関税として処理することができる。
		63	税関は、地帯に搬入される物資が腐敗変質、破損、流失したことが税関検査過程で発見された場合には、その程度に応じて該当する関税の一部または全部を免除することができる。
48	地帯で輸入物資に関税を賦課する基準価格は、国境到着価格とし、輸出物資に対しては、国境引渡価格とする。 個人の携帯品及び郵便物に関税を賦課する基準価格は、地帯で取り引きされる商品の小売価格とする。	64	関税を賦課する基準価格は、輸入物資である場合国境到着価格とし、輸出物資に対しては、国境引渡価格とする。 個人の携帯品及び郵便物に関税を賦課する基準価格は、地帯で取り引きされる商品の小売価格とする。
49	関税の計算は、当該物資が輸出又は輸入された当時の関税率に従い、朝鮮ウォンで行う。 朝鮮ウォンに対する外貨の換算は、当該時期の外貨管理機関が発表する外貨換算率に従う。	65	関税の計算は、当該物資が搬出入された当時の関税率に従い、朝鮮ウォンで行い、関税の適用は朝鮮ウォンまたは外貨で行う。 朝鮮ウォンと外貨の換算は、当該時期の地帯内貿易銀行機関が発表する外貨交換レートに従う。

旧条	旧条文	新条	新条文
50	機関、企業所及び個人は、地帯税関が発給した関税納付通知書を受け取った日から15日以内に、当該銀行に関税を納めなければならない。	66	関税は税関が発給した関税納付通知文書に従い納付しなければならない。関税を納付しない搬出入物資は地帯に搬入し、又は搬出することができない。
		67	税関は脱税を目的として搬出入物資の価格を実際の価格よりも低く申告した場合、当該機関を通じて搬出入物資の価格を再評価し、関税を適用することができる。
51	地帯税関は、地帯を通じて搬入する物資に対する税関手続及び監督管理に関連した税関料金を徴収する。 税関料金の適用対象及び比率は、国家価格制定機関が定めるところに従う。	68	税関は、税関登録及び中継輸送物資に対する税関手続及び監督、移動税関検査と関連した税関料金を徴収する。 税関料金は、税関が発給した税関料金納付通知文書に従い税関に納付しなければならない。 税関料金の適用対象及び比率は、国家価格制定機関が定めるところに従う。
52	関税を超過して納付した機関、企業所及び個人は、関税を納めたときから一年以内に、超過分の関税の返還を当該地帯税関に申請することができる。この場合、地帯税関は、15日以内に処理しなければならない。	69	関税及び税関料金を超過して納付した場合には、関税及び税関料金を納付した日から1年以内に、超過分の関税及び税関料金の返還を当該地帯税関に要求することができる。
53	地帯税関は、関税及び税関料金を少なく徴収した場合、又は徴収することができなかった場合には、当該物資を通過させた日から1年以内に、少なく徴収し、又は徴収することができなかった関税及び税関料金を徴収することができる。機関、企業所及び個人の故意的な行為によって、関税及び税関料金を誤って計算して少なく徴収した場合又は徴収することができなかった場合には、当該物資を通過させた日から3年以内に、少なく徴収し、又は徴収することができなかった関税及び税関料金を徴収することができる。	70	地帯税関は、関税及び税関料金を少なく徴収した場合、当該搬入物資を通過させた日から3年以内に、少なく徴収した関税及び税関料金を徴収することができる。
		71	外国人投資企業が企業を解散しようとする場合には、企業創設審査承認機関が企業の解散を承認した日から5日以内に、外国人投資企業の解散に対して税関に通知しなければならない。 外国人投資企業の解散に対して通知を受けた税関は、清算委員会にすでに減免した関税と未納の税関料金を計算した後、該当する請求文書を送付しなければならない。清算委員会は税関の再建請求を優先的に清算しなければならない。
<b>第五章 制裁及び申訴、請願</b>		<b>第五章 清算及び申訴</b>	
		72	中央税関指導機関は、税関事業と関連して偏向が生じないように監督統制事業を強化しなければならない。
54	地帯税関は、保税工場、保税倉庫に搬入した保税物資を定められた保税期間に処理しないことに対して督促したが、対策を立てなかった場合には、当該物資を競売処理する。	73	保税物資を定められた保税期間に処理しなかった場合には、当該機関に引き渡し売却処理させた後、売却処理した金額の中から関税に該当する金額は関税として処理し、残りの金額は保税倉庫管理機関に引き渡し、処理するようにしなければならない。 保税物資を売却処理することができない場合には、関税に相当する保税物資を引き受けて関税として処理することができる。
55	地帯税関は、機関、企業所が本規定に反して違法行為を行なった場合には、その情状に応じて、税関登録証を回収する。	74	本規定に反した場合には、その程度に応じて税関申告員証を回収し、又は搬入物資に対する税関手続を注し、税関登録の取消、搬入物資に又は運輸手段の抑留、罰金適用等の行政的制裁を与え、違反行為が重大な場合には刑事的責任を負わせる。
56	地帯税関は、税関申告員が本規定に反して違法行為を行なった場合には、その情状に応じて、税関申告員証を回収し、当該機関、企業所の輸出入品に対する税関手続を停止させる。		
57	地帯税関は、機関、企業所及び個人が定められた期間内に、関税又は税関料金を納めなかった場合には、納付期間が経過した日から毎日、当該関税又は税関料金の0.3%に該当する延滞料を徴収する。		
58	本規定に反して地帯に搬入し、又は地帯から搬出する物資及び運輸手段に対しては、罰金を科し、又は抑留若しくは没収し、その情状が重大な場合には、責任者に行政的又は刑事的責任を負わせる。		
		75	密輸品はそれを発見した時期に関係なく没収し、密輸行為の程度に応じて、密輸行為を行うのに利用した当該物資と運輸手段を没収する。 密輸品を没収することができない場合には、密輸行為を行い、又は密輸行為に協力した機関、企業所及び外国投資企業、個人から密輸品価格に相当する金銭を徴収する。
		76	国家の安全及び社会道徳生活並びに人の健康及び動植物の生長に害のある物、武器、麻薬等の禁止品、外国へ搬出され、又は外国から搬入される朝鮮ウォンは没収する。
		77	没収品は没収財産処理と関連した法規範に従い処理しなければならない。
59	税関手続及び検査、関税及び税関料金の納付等と関連して意見がある機関、企業所及び個人は、それに対して当該地帯税関に提起することができる。 地帯税関は、意見を受理した日から15日以内に、協議の方法で、正確に解決しなければならない。 地帯税関の処理に対して意見がある場合には、処理された日から15日以内に、上級税関機関に申訴、請願を提起することができ、上級税関機関は、それを受理した日から20日以内に処理しなければならない。	78	税関手続及び検査並びに関税及び税関料金の納付に関連して意見がある場合には、申訴及び請願を行うことができる。 申訴請願は、受理した日から30日以内に処理しなければならない。
60	申訴、請願に対する税関機関の処理結果に再び意見がある場合には、申訴を処理された日から10日以内に、当該裁判所に訴訟を提起することができる。		

# *Recent Amendments to Foreign Investment Related Laws in the DPRK (6) (Summary)*

Mitsuhiro Mimura

Researcher, Research Division, ERINA

The Democratic People's Republic of Korea (hereafter the DPRK) revised its major foreign investment related laws on February 26, 1999. The last five articles have dealt with brief descriptions of the investment climate and modes of foreign direct investment (FDI), drawn comparisons between the systems of FDI in the DPRK and the People's Republic of China (hereafter China), and introduced each law and regulation that has recently been revised or enacted.

This article will focus on the following laws and regulations: Insurance Law of the DPRK, Regulations on Resident Representative Offices of Foreign Enterprises in Rason Economic and Trade Zone, Regulations on Entrepot Trade in Rason Economic and Trade Zone, Regulations on Contract Construction in Rason Economic and Trade Zone, Regulations on a Forwarding Agency in Rason Economic and Trade Zone, Regulations on Statistics in Rason Economic and Trade Zone, Regulations on Tourism in Rason Economic and Trade Zone, Regulations on Financial Management of Foreign-Invested Enterprises in Rason Economic and Trade Zone, Regulations on Foreigners' Immigration and Residence in Rason Economic and Trade Zone and Custom Regulations for the Rason Economic and Trade Zone. Some of these regulations, mainly focusing on Rason Economic and Trade Zone, have undergone significant revision. This is mainly because of the advance of the open-door policy and of the development of methods for dealing with foreign-related business.

The Insurance Law of the DPRK was enacted on April 6, 1995 and revised on February 4, 1999. This law is the basic law governing insurance in the DPRK. In the DPRK, insurance is classified into two categories: personal insurance and property insurance. Other than in Rason ETZ, the state insurance body conducts insurance business in the DPRK. In Rason ETZ, foreign investors and "overseas Korean compatriots" may also engage in insurance business.

The Regulations on Resident Representative Offices of Foreign Enterprises in Rason Economic and Trade Zone were enacted on February 21, 1994 and revised on October 27, 2000. In the Rason ETZ, the term of residence of a representative office is up to three years and the number of officers shall not exceed five, except for administrative, technical or service staff such as interpreters, typists, bookkeepers and drivers.

The Regulations on Entrepot Trade in Rason Economic and Trade Zone were enacted on July 15, 1995 and revised on October 27, 2000. The definition of entrepot trade was expanded by adding the provisions of "repackaging" and "some processing" in the most recent revision. A provision that prohibits businesses labeling

goods with a DPRK certificate of origin or its trademark was also added.

The Regulations on Contract Construction in Rason Economic and Trade Zone were enacted on July 15, 1996 and revised on October 27, 2000. After the revision, a chapter regulating the planning (of buildings) and provisions that should be regulated by contracts were deleted. In the DPRK, the guarantee period of a structure built under contract is one year.

The Regulations on a Forwarding Agency in Rason Economic and Trade Zone were enacted on July 13, 1995 and revised on March 21, 1999. In these regulations, the activities of forwarding agents are defined as "acceptance, dispatch, arrangements for cargo handling and storage, customs clearance, inspection and quarantine, settlement of costs, dealing with mishaps, arrangement of transport and the like, for transit cargoes in a foreign shipper's consignment." An external transportation body in the Rason ETZ may engage in these activities. When a shipper intends to transship cargoes under this regulation, it must notify one of the forwarding agencies of the information needed to fill in the bill of landing or the invoice five days before transshipment. In the case of transshipment to/from railroads, prior notice to the railroad organization should be made by the 20<sup>th</sup> day of the previous month.

The Regulations on Statistics in Rason Economic and Trade Zone were enacted on March 6, 1999. These new regulations were formulated "with a view to taking proper statistics on social and economic situations and establishing a proper order for the management and use of statistical data." (Art. 1) Statistics, defined in this regulation, includes "data with respect to the level of economic and cultural development, information related to natural resources, population and livelihoods and so on." (Art. 2) The statistical data relating to operational activities are to be compiled through statistical reports, while those relating to social and economic situations, population, livelihoods and prices are to be gathered through statistical research. (Art. 13) In this regulation, statistical data are treated as secret documents. This is not to protect foreign invested enterprises but to protect the secrets of the Rason ETZ.

The Regulations on Tourism in Rason Economic and Trade Zone were enacted on July 15, 1996 and revised on April 29, 2000. These regulations are intended to regulate sightseeing in the Rason ETZ by foreigners and overseas Korean compatriots. Sightseeing is defined as "tours for the proposes of sightseeing, education, recuperation, study, entertainment and so on." In the event that a foreigner or an overseas Korean enters the Rason ETZ directly from a foreign country for sightseeing purpose, she or he does not need to obtain a visa. Instead, she or he must obtain a

document of approval of sightseeing, such as a tourist certificate, etc. In principle, sightseeing tours must be arranged in groups. Before the revision, there was an article allowing tourists to bring with them a camping car or a tent, but this has been deleted from the new regulation.

The Regulations on Financial Management of Foreign-Invested Enterprises in Rason Economic and Trade Zone were enacted on May 13, 2000. These form a kind of basic law in the field of the financial management of foreign-invested enterprises in the Rason ETZ. The DPRK also has the Regulations on Financial Management of Foreign-Invested Enterprises for areas other than the Rason ETZ. Compared with these, the Regulations for the Rason ETZ have more specific and effective measures relating to the creation and utilization of capital, financial planning, assets, the calculation of production costs, financial settlements, profit distribution and fund management. Regarding financial liquidation, the Implementing Regulation for the Law on Equity Joint Venture, the Implementing Regulation for the Law on Contractual Joint Venture and the Regulations for the Implementation of the DPRK Law on Wholly Foreign-Owned Enterprises have provisions for setting up orders for claims to be paid. The three implementing regulations give priority to state levies,

while these regulations prioritize the remuneration of employees for their labor. This discrepancy may lead to a conflict when a foreign-invested enterprise in the Rason ETZ is dissolved.

The Regulations on Foreigners' Immigration and Residence in Rason Economic and Trade Zone were revised on February 19, 2000, when the two related regulations were merged. In this regulation, the stay of a foreigner is divided into two types; short stays (up to 90 days) and long stays (more than 90 days). A foreigner should report his or her arrival by the day following entry to the zone, except for those who will leave the day after they arrive in the zone. A revision in 2000 led to this regulation being supplemented with exhaustive provisions for landing/exiting and residential formalities.

The Custom Regulations for the Rason Economic and Trade Zone were enacted on June 28, 1995 and revised on September 23, 2000. These are the only regulations adopted by the Decree of the Central People's Committee. They originally comprised sixty articles, but this increased to seventy-four after the revision. The provisions concerning customs registration and clearance, and customs inspection and control were thoroughly revised.

## 会議・視察報告

### ハバロフスクにおける日ロ協力

ERINA理事長・所長 吉田進

5月4 - 9日にイシャーエフ・ハバロフスク地方知事・ロシアアジア太平洋経済協力委員長の招請で、シンポジウム「ロシア極東とアジア太平洋地域」に参加した。このシンポジウムには、ロシア科学アカデミーネキペーロフ副総裁をはじめ12名のアカデミー会員が参加して議論が行われ、ロシアのエネルギー開発計画を含むアジア政策の立案に貴重な貢献をしたと言える。

ここでは、シンポジウムの機会に関係者と話し合った内容を含め、現在、ハバロフスクで注目されている日ロ経済関係の進展状況について報告する。

#### 1. 太平洋パイプライン

1月に小泉首相がロシアを訪問し、帰途日本の首相として初めてハバロフスクを訪問した。プーチン大統領との会談では、バイカル湖からナホトカまでの太平洋原油パイプライン建設の構想を打ち上げ、従来のギクシャクした日ロ政治関係を終結させた。従来、中口間で行われてきたバイカル～大慶のパイプラインは、チタ州から中国領内に入り、アムール州、ハバロフスク地方、沿海地方を通過しない。この案の場合、当地域に対する経済効果が弱まる。

極東・ザバイカル地域間経済協会事務局長のエフツシエンコ氏は「われわれは日本の太平洋パイプライン建設の提案を歓迎する。このプロジェクトを中心に極東における日ロ経済協力が進展する事を望む」と述べた。そして、「太平洋パイプライン早期実現のため、関係州知事連名の要望書を作成し、4月下旬にプーチン大統領に提出した」と付け加えた。

#### 2. コムソモリスク～ハバロフスク間のガスパイプライン建設とJBICの融資

ソ連時代から、サハリン北部で生産される石油とガスがコムソモリスク・ナ・アムールまでパイプラインで輸送されていた。そのガスパイプラインをハバロフスク市まで延長し、都市ガス化に寄与しようというのがこのプロジェクトの目的である。全長500kmのガスパイプラインの一部は既に建設中で、2005年に完了の予定である。

建設の1年目は国内資金で対応したが、2年目から資金が不足を来し、国際協力銀行（JBIC）からの融資、特に日本の対ロ支援融資（9億ドル）の残枠利用を検討した。

昨年5月にプーチン大統領が極東を訪問した際、イシャーエフ知事がこのローンの利用について話し、基本的な了解を得た。その後、イシャーエフ知事は中央政府と交渉したが、カシヤノフ首相は許可を下さなかった。その理由はIMFへの資金返済が2003年にピーク（175億ドル）に達しているため、中央政府の保証が出せないということであった。そこで欧州復興開発銀行（EBRD）からの借入に切り替えたが、その後、結論が出たとは聞いていない。イシャーエフ知事は、5月にハバロフスクを訪問したJBICの田波副総裁と会談している。イシャーエフ知事が、2004年に残枠利用を再度申請するかどうかは、EBRDとの交渉結果によるであろう。

将来的な展望として、中央政府に代わって地方自治体の保証でJBICに融資を申請する可能性についても研究が進んでいる。その場合の担保となるものは、国営企業の民営化の過程で州政府が取得した株式（100社以上）、木材の伐採権、地下に埋蔵されている金、プラチナの埋蔵量などである。ロシア極東の開発は、日本との関係も深いので、地方自治体の保証について、特別に研究する価値があるのではないだろうか。

#### 3. 癌センターの医療設備買いつけとツーステップローン

ハバロフスクには国立医科大学がある。しかし病院の設備は近代的ではなく、卒業生の定着率が悪い。住民の医療福祉に寄与するためには、近代的設備を導入し、卒業生がハバロフスクに残る条件を作らなければならない。

ロシア極東には癌センターが存在しないことから、イシャーエフ知事の発案により、癌センターを創設し、センターが所属する州立病院に大学院を設立するという総合対策案がまとまった。癌センターは4棟で、すでにアムール鉄橋の傍で建設が始まっている。そこには2,400万ドルの医療機器が据えつけられる。

しかしながら、このための外貨が不足しているため、イシャーエフ知事はJBICに融資を依頼した。これに対し、JBICはツーステップローンの利用を推薦したが、実施の段階で難しさが表面化した。サフコヴァ保健大臣によると医療機械の購入は国際テンドーにかけるので、このローンは使用できないという。また、ツーステップローンは日本商品にしか使用できないのである。

5月8日に、サフコヴァ保健大臣と会った際の彼女の発言を要約すると、以下の通りである。

- ・ 二段階に分けてこのプロジェクトを実現する。第1段階では手術用設備（1,000万ドル）、第2段階では照射設備（1,400万ドル）を購入する。これは建物（バルチックピール工場の隣）の建設の進捗に関係する。第2段階に入るのは2年後となる。
- ・ 外科では1年に5,500人の患者を診断し、5,000回の手術をする。第1段階の入院患者用ベッド数は100、第2段階では190が準備される。
- ・ オープン・テnderは5月中に行なわれる。
- ・ 日本が落札した機器にツーステップローンに依頼することは可能だろう。
- ・ もし医療機器全体の購入に対してローンが日本から出るのなら有り難い。

この会談から感じたことは、ツーステップローンの用途が制限されるということである。特に国際テnderなどの場合、応じる日本の会社も各社ばらつきがあり、このローンの特長が活かし難い。

#### 4．日本との観光開発・工業団地開発

レヴェンタリ第1副知事兼経済大臣は、ハバロフスクにより多くの日本の観光客を誘致するため、日本へ観光業者と専門家を派遣して今後の観光拡大を図りたいという。また日本の投資を容易にするため工業団地設置の計画を立案中である。本件では楠本総領事、前田日本センター所長と相談していると述べていた。

その後の経過を見ると、「テクノセンター（進出日本中小企業のための工業団地）」、「木材加工情報・技術センター」の設立案がハバロフスク行政側から提示されている。このようなイニシアティブは珍しく、ハバロフスク地方と日本の関係を一段と深めるための基礎が固まりつつあるといえよう。ロシア側の提案を添付するので参考にしていただきたい（資料1、2）。

#### 5．共同行動計画について

小泉首相の訪口後、ロシア側でも共同行動計画の具体化を図っている。極東・ザバイカル地域経済協会では、極東における共同行動計画を立案中である。同協会では、日口行動計画を基に、そのなかでロシア極東に触れられた部分を16項目にまとめ、それぞれの部分に対してロシア側の極東委員会の行動計画を設定している。

その計画では日口貿易投資促進機構を重視し、それに相応したロシア側の極東組織の早期設立を強調している。また投資拡大のための生産物分与方式の普及、地方自治体同士の交流強化、人材育成、中小企業間の経済協力促進、沿

岸漁業での協力など広範囲にわたる具体的なプログラムを設定している。

また具体的なプロジェクトとしてサハ共和国、ハバロフスク地方、カムチャッカ州におけるガスパイプライン、サハ共和国の油田開発、アングルスク～ナホトカ石油パイプラインを挙げている。そして「極東ザバイカル地域での投資プロジェクトへの企業または銀行保証による融資の可能性を検討する」と述べている（資料3参照）。

この期間に、JBICはロシア外国貿易銀行、IMB（国際モスクワ銀行）とツーステップローンの契約を締結した。このローンは中小企業間の取引促進には一定の役割を果たすであろう。しかし、インフラ整備のような公共的性格を持ったプロジェクトには向かない。また地方自治体への融資にも向かない。

そこで「極東開発資金」のような基金が政策的に設置できないものかと考える。それは、9億ドルの支援資金と同一の性格のものであるが、極東・ザバイカル社会経済長期発展計画と極東における日口共同計画をバックアップするものとする。これができれば、共同行動計画が具体化するし、地方の中小企業もロシアに進出しやすくなる。また太平洋パイプラインの建設までに時間まだかかるのでそのつなぎにもなると考えている。

#### （資料1）「テクノセンター」プロジェクト案

「テクノセンター」プロジェクトは、日口間の貿易・経済協力の活性化、日本企業の生産力の日本国外への移転、ハバロフスク地方の生産基盤の発展、両国の中小ビジネスの協業、新しいファイナンス・スキームの活用といった双方が解決し得る戦略的課題に合致するものである。

- 1．ハバロフスク地方におけるプロジェクト実現のための前提条件
  - (1) ハバロフスク地方は、ロシア極東のすべての地域の中でも最も政治情勢が安定している。これに伴い、当地方は過去4～5年極東のどの地域と比べても最も安定して発展を遂げている。
  - (2) ハバロフスクは、地理的に見てハブ的な存在である。運輸網がダイナミックに発展している。ハバロフスク経由の貨物輸送量は極めて多く、毎年増加している。当地方のトランジット輸送機能には、大いなる展望がある。この点については、極東において生産を開始しようとする大企業が当地を生産拠点として選択するケースが増えている。
  - (3) 本プロジェクトの発展と輸出産業の発展は、当地方ピ

ジネス界の関心事である。

- (4) ハバロフスク地方政府が支援すること。このため、以下の可能性が検討されている。
- (a) 「テクノセンター」に土地及び建物を長期間貸与すること
- (b) 地方税（土地税、資産税）に特典を付与すること
- (5) ハバロフスク地方の経済情勢は安定しており、ビジネスリスクが小さい。
- (6) 投資誘致、共同事業の実施及び諸外国企業の誘致のための法律が充実されつつある。

## 2. 当地方と中国との比較（中国では日本とのビジネスが非常に活発なため）

	ロシア	中国
電力料金	0.05ドル	0.1ドル
平均賃金（年額）	1,800ドル	1,100ドル
労働者の資格水準	中程度以上	中程度
原料の質	高い	中程度
インフラ	発達している（優先的に発達しているのは輸送分野）	大規模人口都市にて発達している
税金		
1. 企業所得税	24%	30% （経済特区では15～24%）
2. 職員所得税	13%	5～45%
3. 取引税（経済活動税）	0～5%	3～10%
4. 付加価値税 特恵率	20% 10%	17% 13%
5. 資産税（不動産税）	2%	1.2%
6. 土地税（年間1㎡当たり）	0.1～1.5ドル	0.4～0.5ドル

## 3. 「テクノセンター」設置に関して、ハバロフスクの中小企業から出された提案

- (1) 「テクノセンター」は、日本側が経営すべきである。
- (2) 資機材の納入及び完成品の輸入を簡素化するため、「テクノセンター」の敷地内に保税（委託）倉庫を設置する。
- (3) 「テクノセンター」内に共同ビジネスセンターを設立する。
- (4) ツーステップローンの欠点に鑑み、本プロジェクトに対する新しいファイナンス・スキームを設ける必要がある。
- (5) 「テクノセンター」に設立すべき企業は次の通り。
- ・木材加工機械の研磨センター
  - ・高度技術による丸太の加工工場
  - ・製菓工場
  - ・使い捨て注射器生産工場（当地保健省との共同事業）
  - ・輸送車両及び乗用車の修理センター、専門家の教育センター
  - ・建設資機材の生産及び委託倉庫

・梱包材の生産

（在ハバロフスク総領事館提供）

## （資料2）

### 日ロ共同「木材加工情報・技術センター」設立提案

#### 1. 本センターの共同設立者

ハバロフスク側：「極東木材加工業者連合」

日本側：

#### 2. センターの役割

- (1) 日ロ双方に対し、様々な情報、コンサルティングを提供し、日本製色材の入手、日本の専門家・技術者の誘致につき仲介の労をとること
- (2) 日ロ双方に対し、ハバロフスク地方における木材加工技術を向上させ、日本への製材製品の輸出を拡大するため、様々な情報を提供すること
- (3) 様々な専門コース、セミナー、見本市を実施すること
- (4) 日本企業及びロシア企業に対し、実務支援を行うこと（代行業務、アポイントのアレンジ、紛争解決の支援）

#### 3. センターの基本的サービス

- (1) 戦略的計画立案・企業活動におけるコンサルティング
- (2) コーポレート・ファイナンスを含む財務管理に関するコンサルティング
- (3) 税に関するコンサルティング
- (4) 人事管理及び人選に関するコンサルティング
- (5) 生産に関するコンサルティング
- (6) マーケティング及び地域社会との関係に関するコンサルティング
- (7) 経済関係法に関する法律コンサルティング
- (8) 企業の総合診断
- (9) 企業の効果的活動のための組織的対策に関するプランの策定
- (10) 企業のビジネスプランの策定
- (11) プロモーション計画の策定
- (12) 様々なセミナー、会議及び個別テーマに関する見本市の組織及び実施

#### 4. 財源

第一段階における財源としては、外国側設立者のスポンサーとしての支援が不可欠であり、段階的に独自にファイナンスできるスキームに移行する。

（在ハバロフスク総領事館提供）

(資料3)

(2003年5月7日 ロシア極東日本経済委員会より受領)

## 極東における日ロ関係活性化に向けた施策(案)

日ロ行動計画(ロシア極東に関する部分)	日ロ行動計画実現に向けたロシア極東日本経済委員会の行動計画
1. 両国は、日ロ貿易投資促進機構の早期設立に係る検討作業を活性化させる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>対外経済活動調整評議会の会議において、日ロ貿易投資促進機構設立問題を審議する。</li> <li>日ロ貿易投資促進機構の極東支部を創設する。</li> </ul>
2. 両国は、共同プロジェクトへの融資について、プロジェクトの契約当事者となる企業又は銀行の保証による融資を含め、その柔軟な形態を更に拡大する可能性について検討する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>極東ザバイカル地域での投資プロジェクトへの企業又は銀行保証による融資の可能性を検討する。</li> <li>投資プロジェクト実現のため、生産物分与協定、コンベンション取引のメカニズムを利用する可能性を検討する。</li> </ul>
3. 両国は、貿易経済及び科学技術分野における博覧会、見本市及び展示会の開催について相互に支援を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>新潟開催(2003年5月)のものを含め、貿易経済博覧会の開催に協力する。</li> <li>極東地域および日本において、投資および貿易のパートナー発掘を目的として開催される国際博覧会および展示会の組織運営に関し、日本貿易振興会およびロシア東欧貿易会との協力を活性化させる。</li> <li>毎年サハリン州で開催される「SIGOLD」(2003年8月～9月)を含む、国際的性格を有する地域博覧会への日本企業の参加。</li> </ul>
4. 両国は、両国間の貿易経済交流において果たし得るものを含むその機能を定める、日本センターの活動に関する新しい覚書の早期署名に向け作業を活性化させる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>極東ザバイカル地域構成主体の権力機関と日本センターとの間の人材育成分野における協力を推進する。</li> <li>ロシア極東の日本センターを通じて、日ロの中小企業間の経済協力発展に向けた作業を活性化させる。</li> </ul>
5. 両国は、ロシア連邦の極東及びシベリア地域におけるエネルギー資源開発及びその輸送のためのパイプライン整備の分野における協力を発展させていく。 エネルギー輸送プロジェクトの実現における具体的協力の前進を政府及び民間レベルにおいて検討し、それらのプロジェクトの進展とあわせロシア連邦の極東地域における石油ガス田開発分野での両国企業の協力が進展することを支持する。	<p>下記の共同実施の可能性を模索する作業を継続する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サハ共和国(ヤクーチア)、ハバロフスク州、カムチャカ州におけるガスパイプライン3案件。</li> <li>サハ共和国(ヤクーチア)の油田開発。</li> <li>「アンガルスク～ナホトカ」間石油パイプライン。</li> </ul>
6. 両国は、自然環境に配慮しつつ、サハリン1・2プロジェクトの進展並びに関連する生産物分与協定及びビジネスの円滑な実施のための環境の整備に引き続き努力する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>「サハリン-1」,「サハリン-2」,デカストリ(ハバロフスク州)の石油ターミナル、プリゴロドヌイ村(サハリン州)までのガスパイプラインその他のプロジェクト実施に参加しているロシア極東と日本の企業の活動の調整を改善する。</li> <li>石油ガスプロジェクトに関連する諸分野(サハリン大陸陸での請負労働従事者の作業服の縫製、生活サービスの)の発展に向けた日本からの投資誘致に協力する。</li> </ul>
7. 両国は、今後も漁業に関する両国間の互恵的な協力関係を発展させる。また、両国は、漁業損害賠償請求処理委員会の活動に関し、積極的に協力を進める。	<ul style="list-style-type: none"> <li>海洋生物資源の再生および魚・海産物高度加工の海岸施設建設に関する協力を発展させる。</li> <li>沿岸漁業発展に関する協力。</li> </ul>
8. 両国は、森林の違法伐採の防止に関連する問題を含む持続可能な森林経営の分野での協力を両国が参加しているアジア森林パートナーシップ(AFP)等を通じて進める。	<ul style="list-style-type: none"> <li>木材の高度加工分野における協力を活性化させる。</li> <li>日本製設備のリースシステムを整備する。</li> </ul>
9. 両国は、民間専門家会合の開催を含め、シベリア鉄道の運営に関する意見交換を継続する。	「極東の港湾の活動改善に関するワーキンググループ」の枠内で意見交換を実施する。
10. 両国は、民間レベルにおける観光振興に向けたイニシアティブを支持する。	<p>日本からの観光旅行増加を妨げる諸問題を共同で解決するために下記を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>極東ザバイカル地域経済協力協会の枠内で観光調整評議会を設立する。</li> <li>日本人旅行者誘致のための地域間計画を作成する。</li> <li>日本での宣伝キャンペーンを活性化させる。</li> <li>旅行代理店とサービス分野(ホテル、レストラン等)を統括する地域観光協会設立を促進する。</li> <li>各地域の観光インフラを整備する。</li> <li>日本センターの参加も得て、観光サービス分野の人材育成作業を活性化させる。</li> </ul>
11. 両国は、日本国とロシア連邦の極東地域との間の経済関係を強化するため、極東分科会の活動を更に活性化させる。	<p>日ロ政府間委員会極東分科会の活動の効率向上および活性化のために下記を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日ロ極東経済協力ワークショップ会議、日ロ経済委員会極東部会とロシア極東日本経済委員会との合同会議において、極東分科会会議に向けたリコミンデーションと提案を作成する。</li> <li>極東分科会の活動改善に関する諸地域代表の提案を取りまとめる</li> </ul>
12. ロシア連邦サハリン州の日本国との地理的な隣接性等にかんがみ、両国は、日本国とロシア連邦サハリン州との経済交流の在り方について検討する。	<p>下記枠内での活動を改善する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北海道とロシア連邦極東地域との経済協力に関する常設合同委員会</li> <li>サハリン州と北海道との経済協力協定「サハリン・北海道」</li> <li>「サハリン-1」,「サハリン-2」プロジェクト実施への参加のためのサハリン州および北海道の協議会</li> </ul>
13. 両国は、極東マイクロ・ビジネス振興発掘ミッションの派遣を奨励し、ロシア連邦の極東地域における民間レベルの経済交流の更なる進展に向けて協力を進める。	<ul style="list-style-type: none"> <li>日ロ極東経済協力ワークショップの活動に対する資金援助を復活させる。</li> <li>ロシア極東地域の中小ビジネス発展のための協力プログラム(橋本プラン)を共同で実施する可能性を検討する。</li> <li>投資プロジェクトの要件を明確にする。</li> <li>プロジェクト第3シリーズの選別を行う。</li> <li>ハバロフスク市の「テクノセンター」プロジェクト実現のための共同作業。</li> <li>中小企業に対する新たなファイナンス・スキームの共同立案および構築、合併リース会社の設立。</li> </ul>
14. 両国は、日本国の都道府県とロシア連邦構成主体との間の経済関係を発展させるための支援を行う。	<p>下記の協力を発展させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>以下の二者間協力: サハリン州と北海道、ハバロフスク州と新潟、沿海州と富山県。</li> <li>下記枠内での多者間協力: 北東アジア地域自治体連合、北海道とロシア連邦極東地域との経済協力に関する常設合同委員会、新潟での北東アジア経済会議。</li> <li>ロシア極東の地方銀行と日本の銀行との間の協力を発展させる。</li> </ul>

日口行動計画（ロシア極東に関する部分）	日口行動計画実現に向けたロシア極東日本経済委員会の行動計画
両国は、翻訳・出版事業の推進並びに両国国民に対しそれぞれ日本国及びロシアについて紹介する広報資料の作成及びその普及に関する措置をとる。	
15. 両国は、日本国の都道府県とロシア連邦構成主体の間及び両国都市間の交流の充実に係る問題の検討を含め地域レベルでの交流の進展を図る。	日口極東知事会議の活動再開の可能性とその妥当性を検討する。
16. 日本国は、ロシア連邦のWTO加盟に対する支持を表明し、ロシア側のニーズを踏まえ、技術・知的支援の一環としてWTO加盟に必要な知識及び経験の移転の可能性を検討する。 両国は、両国国民の間で最大限幅広い交流を行うための環境を整備することを目的として、査証発給手続の簡素化の可能性につき、領事当局間で検討する。	ロシアの専門家向けに、WTO加盟後の地域経済の機能に関する教育プログラムを日本センターをベースとして実施する問題を検討する。

(日口経済委員会提供)

## ロシア極東へ浸透する日本の影響

ERINA理事長・所長 吉田進

### 川口外相の訪口と日口間の極東会議

6月28 - 29日に川口外相がウラジオストクを訪問した。それに続いて、30 - 31日に同地で日口政府間極東会議が開かれた。この会議にはロシア側から85名、日本側から70名（民間38名）が参加し、極東の経済発展に対する両国の熱意を示した。

川口外相は、フリステンコ副首相と会談し、サハリンプロジェクト、太平洋パイプライン、京都議定書の発効、貿易投資促進機構などについて意見交換を行った。また、年内のカシヤールノフ首相の来日についても合意した。さらに、ボリシヨイ・カーメニ市のズウエズダ造船所を訪問し、原子力潜水艦の解体事業「希望の星」の最初の解体船の実施取り決め式に参加し、解体事業を視察した。

これらによって、日本が極東の経済開発を重視していること、非核化協力に熱心であることを示すことができたと言えよう。また、日本センターの活動について、両国間で新たな合意がなされたことも大変好ましい。極東地域では日本センターの果たす役割が極めて大きく、地方自治体および地方の中小企業から高い評価を得ている。

引き続き開催された「第6回日口官民合同極東経済会議」では、次の諸問題についての検討がなされた。

- (1) 極東地域の経済状況、日本と極東地域との経済関係の現状と課題
- (2) エネルギー問題
- (3) 日本とロシア極東地域との経済交流の促進および貿易投資促進機構の設立
  - ・ 取り組みの現状と貿易投資促進機構の設立
  - ・ ツーステップローンの活用の現状と見通し
- (4) 個別分野の協力：観光協力、木材、中小ビジネス、港湾輸送、水産トラブル

日口双方から数多くの報告が行われ、十分な討議の時間

はなかったが、あらゆる分野にわたって問題提起がなされたことの意義は大きい。この会議の成果となるよう、政府・民間共に指摘された問題点を検討し、それぞれ解決の方途を見つけ出さなければならない。今後検討すべき課題としては、以下の各項目が挙げられる

- ・ 東部シベリア及び極東における石油開発
  - ・ 太平洋パイプラインにガスパイプラインを併設する問題
  - ・ サハリン - 1 のパイプライン構想の具体化
  - ・ 貿易投資促進機構の早期立ち上げ
  - ・ ツーステップローンの有効的な活用
  - ・ 日本海の海上輸送とシベリア・ランドブリッジの利用
  - ・ 観光開発
  - ・ カムチャッカの漁業会社の債権返済不履行問題の解決
- 会議終了後に、各地を訪問しているいろいろな人と会ったが、最近の日口関係がロシアの経済に大きな影響を与えていることを痛感した。

### 太平洋パイプラインの終点～石油積み出し港はどこか？

(極東海運研究所を訪問して)

極東会議の2日目、極東海運研究所のセメニヒン所長が以下のように発言した。

「極東地域の港湾の稼働率はソ連邦時代のレベルまで回復した。2010年の貨物の取扱量は現在の2～2.5倍になるものと見込まれる。石炭の他に、天然ガス、石油の供給が大きく伸びるであろう。我々は、ザルビノ港の再建を目指して、数年前からERINAと研究を続けてきた。最近、モスクワの資本が極東へ大挙進出してきている。ポストーチヌイ港には、セーヴェルヌイ・スターリ社が、ポシェット港にはMDM社が資本参加した。以前は、日本に対してぜひ投資してほしいと懇願する立場であったが、今後はパートナーとして協力し合う関係になろう。港湾に関係するプロジェクトがあれば、当研究所に直接に、或いはERINAを通じて連絡して欲しい。」

会議会場では極東地域に関係のある150名がこの発言に

聞き入った。筆者はその直後に海運研究所を訪れ、クシオンジェル副所長を加えて1時間ほど意見交換を行った。

最大の問題は、太平洋パイプラインの積み出しターミナルをどこに作るかという問題である。研究所では、トランスネフチ社と共同研究を実施し、既に2つの候補地を検討している。一つは、ロマノソフ半島先端のペレヴォズナヤである。ウラジオストク市から見てアムール湾の対岸に位置する。ここには広い平地が広がり、タンクヤードを建設するのに最適である。しかし、クシオンジェル副所長は、「その後方に自然保護区が2つあるため、タンクヤード建設に対する反対派も多い」ことを紹介し、「ポストーチヌイ港の方が適当であると思う」と述べた。

ポストーチヌイ港の場合、16号埠頭の北にあるペトロフスキー岬の先に、第1段階として1,000万トンの石油を保存できるタンクを建設し、それを鉄道で連結する計画である。第2段階では、80～100m離れた沖に積み出し用のブイを設置する。そのうちの1基は30万トンのタンカー用、2基は15万トンのタンカー用であり、これらで年間5,000万トンの積み出しが可能となる。

#### 「失業者がいなくなる。東京ガスに感謝する」～ナホトカ副市長バンチェンコ氏は語る

「自動車輸入税の引き上げに反対！」といった抗議集会に参加する車でナホトカ市はひどい交通渋滞を引き起こしていた。到着が大分遅れたが、副市長は我々を待っていてくれた。ナホトカ市の人口は18.5万人で、主たる産業は海上・陸上輸送業である。ポストーチヌイ港の年間貨物取扱量は1,400万トン、ナホトカ石油港550万トン、ナホトカ商業港500万トン、ナホトカ漁港50万トンという。自慢の海産物加工工場の上半期の魚加工量は57,000トンに上った。

副市長は、次の通り報告した。「今回川口外相との会談に出席した。最近ナホトカにとって嬉しい出来事が2つある。1つは、サハリン大陸棚用のリグのプラットフォームを製造する浮きドックの建設である。サハリン・エナジー社から受注したのはフィンランドの会社で、彼らは国際規準を遵守し、労働者の安全と環境保護を重視している。36ヶ月で、3億8,000万ドルの仕事をこなすが、その70%はロシア人の労働者が働く。2つ目は、ガス輸送用のパイプの絶縁コーティングである。50万トンの日本製のパイプがコーティングされ、サハリンへ送られる。これには2,000人の労働者が雇用される。これも日本の需要家がガス買い付けを決定してくれたからである。」そして、この代表団の中に東京ガスの鈴木顧問がいることを知って、副市長は、「感謝申し上げます」と頭を下げた。サハリンガス開発の

影響は、大陸側にも及んできている。

副市長との対談でも太平洋パイプラインの原油積み出し港が話題になった。副市長は「ハサン地区のペレヴォズナヤと当地のウランゲル村が対象となっているが、運行管理、電力供給の面からもナホトカが有利。こちらに決まることを願っている」と述べた。

#### 「わが港は全面的な発展を目指す」～ポストーチヌイ港の責任者は語る

ポストーチヌイ港が一望できる丘の上に立って、運輸省から派遣されている港長のキセリョフ氏が以下の通り説明してくれた。「すぐ前に見えるのがカリ塩の倉庫で、まだ建設されて間もない。その先の14号埠頭の先にインド向けのコークスの置き場ができた。ロスネフチ社が、150万トンの石油タンクヤードを作るために49年間の土地の賃借契約を結んだ。これは2004年の立ち上げとなる。39号埠頭は新しいメタノール積み出し基地で、8月には稼動する。そして、左側の先の方に見えるのがペトロフスキー岬で、あそこが太平洋パイプラインの石油積み出し基地になる。」

事務所では、ポポフ社長が迎えてくれた。社長は、「石炭ターミナルは、既存の1,250万トンのバースがあるが、さらに1,200万トンのバースを増設中である。化学肥料ターミナルが稼動を始め、メタノール基地もまもなく始動する予定である。石油ターミナルは700万トンの石油を扱う。鉄道の貨物取り扱い能力は2,000万トンで、現在、駅の設備を拡充中である。来年には貨物取り扱い能力を400万トン増加することができる。更に複線化することによって600万トン増加させ、2007年には3,000万トンの輸送が可能となる。国際コンテナ輸送では、一昨年に8.9万個、昨年は13.2万個を運び、今年目標を18万個にしている。上海航路がかなり増えている」と、現況を紹介してくれた。ポストーチヌイ港は、シベリア横断鉄道の始点として大きく伸びようとしていると感じた。

#### 最後に

今回のロシア訪問を通じて感じたことは、ロシアの日本を見る目が変わってきたことである。特にサハリンのガス買い付けに東京ガス、東京電力、中部電力が踏み切ったことが大きい。その結果、天然ガス開発が本格的な段階に入り、具体的な発注がサハリンのみならず、大陸にも他産業への刺激、雇用増大という効果をもたらしている。とくにサハリンと北海道の経済関係の強化には多大な影響を与える。このような波及効果が今後極東の石油開発、太平洋パイプラインの建設にも現れ、日口関係に大きな弾みをつけることになる。

# 北東アジア動向分析

## 中国

### 第1四半期の経済成長率は9.9%～鉱工業生産が急速に拡大～

2003年第1四半期の中国経済は、予想を大きく上回る9.9%の高成長を記録した。これは1997年以降、最も高い成長率である。第1四半期の中国経済の特徴としては、鉱工業生産の伸びが著しかったこと、新規プロジェクトの着工が相次ぎ、固定資産投資が大幅に増加したこと、対外貿易額が拡大したこと、特に輸入が伸び、貿易赤字を記録したこと、直接投資が急激に伸びたことが挙げられる。

産業別に成長率をみると、第一次産業が3.5%、第二次産業が12.3%、第三次産業が7.6%で、第二次産業が大きく伸びたことが分かる。特に通信設備・計算機・電子製品、交通・運輸設備の製造業を中心とする鉱工業生産の伸び率は高く、95年以来の最高の17.2%を記録した。

工業生産が急成長を遂げた背景には、2002年に大幅に増加した外国直接投資が生産稼働段階に入ったこと、住宅投資と自動車需要の急増に伴い、鉄鋼や建設材料の生産、自動車の生産が急拡大したこと、通信設備・計算機・電子製品（前年同期比42.1%増）、電気機械（同34.0%増）などの輸出が好調であったことなどがある。

対外貿易では輸出が前年同期比33.5%増、輸入が同52.4%増と大きく伸びた。特に輸入の伸びが著しく、貿易収支は10億ドルの赤字を記録した。輸入の急増の背景には、石油、建設資材、自動車、食用油等の輸入量が急増したこと及び輸入品の国際価格の上昇がある。日本や韓国、ASEANからの輸入は50%以上、米国からの輸入は40%の伸び率となった。貿易収支は、4月には黒字に転じ、1-5月期の累計では黒字額は24億ドルとなった。

中国への海外直接投資も順調で、契約・実行ベースともに前年同期と比較して50%以上増加した。この急増は、

WTO加盟後、大幅に法整備が進むなど、投資環境が大々的に改善されたこと、世界的不況が続く中、中国経済だけが堅調で、国際資本に対して大きな吸収力を有していることなどを受けたものであろう。また、世界の工場としての中国の役割は衰えず、世界的な大企業の中国シフトが進み、それに追随する形で中小企業による対中投資も盛んになってきていることも指摘される。

第2四半期経済は、4月後半から深刻化した新型肺炎SARSの影響により、第1四半期よりも減速するものとみられる。ただし、観光、航空、飲食などサービス業への影響は大きいものの、高成長の牽引役とされる製造業へのダメージは少ないと指摘されており、温家宝首相もSARSの影響が中国経済全体に与える影響は一時的且つ局部的に過ぎないと発表し、今年の年間GDP成長率は目標である7%を達成できるとの見方を示している。

### 三峡ダムプロジェクトの進捗

1993年に着工した三峡ダムプロジェクトは、「万里の長城」以来の大規模建設工事とされている。目指す総貯水量は日本のダムの総貯水量の約2倍に相当する393億m<sup>3</sup>である。工事はほぼ予定通りに進み、6月1日から段階的に貯水が開始され、6月10日には予定よりも5日早く水位135mに達した。現在、8月の発電開始を目指して急ピッチで工事が進められている。

8月から電力供給が開始されると、湖北省から江蘇省を経る形で華東地域の電力ネットワークが形成される。上海を中心とする華東地域は慢性的な電力不足に陥っており、今年の夏も深刻な電力不足が懸念されていただけに、このプロジェクトによる電力供給に対する期待が高まっている。

(ERINA調査研究部研究員 川村和美)

	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	03年1-3月	03年1-5月
GDP成長率(%)	8.8	7.8	7.1	8.0	7.3	8.0	9.9	-
鉱工業生産伸び率(%)	13.1	10.8	8.9	9.9	8.9	10.2	(17.2)	(15.9)
固定資産投資伸び率(%)	8.8	13.9	6.3	9.3	12.1	(16.1)	(31.6)	(31.7)
社会消費品小売総額伸び率(%)	10.2	6.8	6.8	9.7	10.1	8.8	9.2	8.0
消費価格上昇率(%)	2.8	0.8	1.4	0.4	0.7	0.8	0.5	0.6
輸出入収支(億ドル)	403	436	291	241	226	304	10	24
輸出伸び率(%)	20.9	0.6	6.1	27.8	6.8	22.3	33.5	34.3
輸入伸び率(%)	2.5	1.5	18.2	35.8	8.2	21.2	52.4	45.5
直接投資額伸び率(契約ベース)(%)	19.7	30.4	18.9	50.8	10.4	19.6	59.6	42.2
(実行ベース)(%)	8.5	0.5	9.7	0.9	14.9	12.5	56.7	48.2
外貨準備高(億ドル)	1,399	1,450	1,547	1,656	2,122	2,864	3,160	-

(注) 前年同期比

( )内の鉱工業生産伸び率は国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業の合計のみ。

( )内の固定資産投資伸び率は集団所有制企業・個人企業を含まない。

"-"部分はデータ未入手。

(出所) 中国国家统计局、海関統計、中国外匯管理局資料、各種新聞報道より作成

## ロシア

### 好調を維持するロシア経済

2003年1 - 5月までの統計指標からみると、経済は依然として好調を維持している。(以下、本文中で特にことわりが無い場合は、2003年1 - 5月のデータ。)

外需及び内需が共に生産を刺激している。外需に関しては、輸出量も増加しているが、エネルギー資源価格などの価格上昇の効果が大きい。「ウラル原油」の平均価格は274ドル/バレルで、前年同期の平均価格より28%上昇した。

内需では、消費、投資共に好調である。好調な消費を支えているのは実質可処分賃金収入の伸びであり、前年同期比14.3%と非常に高い伸び率を示している。実質可処分賃金収入は、1998年のロシア金融危機の影響で3分の2程度のレベルにまで落ち込んだが、それ以前の1997年のレベルを上回るまで回復した。ただし、消費の拡大に合わせて、輸入も増加する傾向にある。消費の現場では高価な輸入品志向も見られ、ロシア市場開拓を狙う外国メーカーにとっては好条件が整ってきたが、ロシア国内メーカーにとっては、商品の品質向上がこれまで以上に重要な課題となっている。例えば自動車市場では、国産乗用車の生産が前年同期比12.5%を記録する一方、外国産新車の輸入増加傾向が2003年に入っても維持されており、高級品へのシフトが見られる。

投資の好調は、企業業績の向上や資金調達環境の改善などに支えられている。全企業の利益総額(総利益 - 総損失)は前年同期82.1%増であり、それだけ資金の余裕が生まれている。また、2003年の第1四半期の固定資本投資の資金源構成では、銀行融資などを含む外部資金が50%を超えた。2003年4月1現在の銀行から企業・団体向け融資残高は前年同期比34.2%増であり、しかも3年以上の融資に限って

みれば46.8%増となっている。貸出金利の低下傾向も見られ、徐々にではあるが、銀行が金融仲介機能を果たし始めているといえる。

### 生産物分与協定法(PSA法)の改正

2003年6月6日、プーチン大統領は生産物分与協定(PSA)に関する法の改正法に署名した。もともとPSAは、外国投資家の資金を利用して資源開発を進めることを目的としたもので、税の減免など多くの優遇措置を持つ枠組みである。

今回の改正により、PSA締結の条件が厳しくなり、原則として通常の税制の下での開発が不可能であると証明された鉱区に限定されることになった。また、投資家への生産物分与比率の上限が定められた。例えば、分与が「費用補償 + 利益」として行われる場合は、費用補償分の上限が総生産物の75%となった。また、PSAに含まれるローカルコンテンツ条項に関しても、この条項の適用の判断や「ロシア国産品」認定の判断などの点で、ローカルコンテンツが強化された。

以上の改正は、すでにPSA締結済みの鉱区(サハリン - 1、サハリン - 2など)には遡及しないが、PSA締結の準備を進めてきたサハリン - 3などは対象となる。全般的に外国投資家に不利な改正であり、PSAの枠組みでの外資の導入に否定的な考え方がモスクワの政財界で力を得ていることを反映した形となった。これに対し、資源を持つ地元は「PSAは投資家にとって、最も信頼できる保証である(ソボリ・イルクーツク州副知事)」など、PSAの必要性を指摘している。外国投資家と地元の関係者等が協力して、特例的に一部条項の適用除外を認めさせるように政府に働きかけるケースが増えるものと予想される。

(ERINA調査研究部研究主任 新井洋史)

	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	02年4Q	03年1Q	03年1月	03年2月	03年3月	03年4月	03年5月
実質GDP(%)	4.9	5.4	9.0	5.0	4.3	5.2	6.8	-	-	-	-	-
鉱工業生産(%)	5.2	11.0	11.9	4.9	3.7	2.6	6.0	4.9	6.5	6.7	7.1	8.5
農業生産(%)	12.3	2.4	7.0	6.8	1.7	8.0	-	1.4	1.5	0.5	0.5	0.6
固定資本投資(%)	6.7	5.3	17.4	8.7	2.6	2.8	-	7.9	10.9	11.3	12.8	14.7
小売売上高(%)	3.3	7.7	8.7	10.8	9.2	9.6	8.5	8.0	8.3	9.1	8.8	10.2
消費者物価(%)	84.4	36.5	20.2	18.6	15.1	15.1	5.2	2.4	4.1	5.2	6.2	7.1
実質可処分所得(%)	18.1	14.8	9.3	5.8	9.9	10.7	15.7	14.5	16.9	15.5	8.0	17.7
失業率(%)	13.2	12.6	10.5	9.0	8.0	8.5	9.1	9.1	9.3	9.0	8.9	-
貿易収支(十億USドル)	16.43	36.01	60.17	48.12	46.28	12.58	-	4.93	4.74	5.68	4.14	-
経常収支(十億USドル)	0.22	24.62	46.84	34.96	32.81	9.38	-	-	-	-	-	-
連邦財政収支(%)	4.7	1.3	2.2	3.0	1.8	-	-	5.8	2.2	1.7	3.7	3.8

(注)前年(同期)比。ただし、消費者物価上昇率は対前年12月比。失業率は調査時点時。貿易・経常収支は当期値。

連邦財政収支は当期対GDP(推計値)比。イタリックは推計値または暫定値。

(出所)ロシア連邦国家統計委員会(<http://www.gks.ru/>) ロシア連邦中央銀行(<http://www.cbr.ru/>) ロシア連邦財務省(<http://www.minfin.ru/>)

<sup>1</sup> 生産物分与協定(PSA)の下では、ロシア政府(連邦及び地方)が投資家側に対象鉱区の利用権を付与し、投資家側は資金と技術を投入して石油・ガスを生産する。そして、投資家とロシア政府は生産物の販売収入をPSAで規定された比率に応じて分与することになる。

## モンゴル

### 現在の経済状況

2003年1 - 4月の鉱工業生産増加率は2002年の同時期に比べて高く、2003年4月現在で5.4%である。製造部門の生産高は8.8%の増加で、鉱業・エネルギー部門の伸び率はそれぞれ4.0%と3.4%であった。

2003年4月現在、消費者物価指数は前月よりも高い水準で上昇し、年初より5.7%高い。雇用調整局に登録された失業者数は2003年4月現在で37,300人、前年同期比7.7%の減少である。

しかし、貿易・財政赤字はさらに悪化の傾向にある。2003年4月までで、外国貿易は5,770万ドルの赤字で前年同期比5.5倍である。輸出は1億4,380万ドルと前年比7.9%の減少、輸入は20.9%増加し2億150万ドルであった。輸出の減少は、貴金属、鉱産物、畜産を元にする原料・半加工品輸出の落ち込みからきている。非貨幣用金輸出は1,130万ドルを下回り、フィジカル・ユニットの輸出低迷により、国際市場における銅選鉱価格が16.6%上昇しているにもかかわらず、鉱産物の輸出は350万ドル減少した。家畜生産品は330万ドル、家畜を元にする原料・半加工品は220万ドル減少した。

2003年4月現在、国家財政赤字は前年同期比2.6倍、287億トグリクであった。

昨冬は前年と比べれば穏やかではあったが、多くの地域で夏の干ばつに続く被害が発生した。死亡成畜数は2003年4月で81.5万頭（前年は220万頭）で、大部分は中央部・東部に集中し全体の63.1%を占めた。

### モンゴル自由貿易地域設立に向けての動き

2002年6月、モンゴル議会は「モンゴル自由貿易地域法」を制定し、国内における自由貿易地域（FTZ）設立の手続きや、その役割、税金や関税規則を成文化した。この法律で自由貿易地域は、貿易、鉱工業、農業、観光サービス、経済の5つの区分に分けられる。自由貿易地域の指定、種類と場所、地域境界線、修正や終了時期は、政府の要請に基づく法律によって決められる。

これに従って、2002年6月に、アルタンブラク（モンゴルとロシアの国境に近いセレンゲ県の町）をモンゴル初の自由貿易地域にする法律が施行された。この地域の投資家には関税・付加価値税・物品税の免除、土地賃借料の軽減など、各種の免税や優遇策が与えられ、インフラ・倉庫・梱包・輸送施設（特に荷役や積み替え）・ホテル建設への投資が奨励される。政府によりアルタンブラク自由貿易地域管理室が設立され、現在、アルタンブラク自由貿易地域の基本計画を作成中で、議会の承認を求めることになる。

続く第二の自由貿易地域はザミン・ウド（モンゴルと中国の国境に近い町）となり、2003年春の議会で法的立場が承認された。法律では、ザミン・ウドの900ヘクタールを自由経済地域と指定している。条項には、貿易、産業、観光、さらに賭博産業の発展の可能性までも含まれている。ザミン・ウドは国境に近いことから、国境警備隊がその地区を警備することになる。ザミン・ウドには十分な水資源がないが、自由貿易地域が投資家を引きつけ計画が実現に向かえば、中国の二連浩特その他から供給することで水の問題は解決できる。

それゆえに、これらの自由貿易地域の設立は、「北東アジア輸送回廊ビジョン」の中で特定されている「天津 - モンゴル輸送回廊」発展の強力な推進力になるだろう。

（ERINA調査研究部客員研究員 エンクパヤル・シャグダル）

	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	03年1-3月	03年1-4月
GDP成長率（対前年比：％）	4.0	3.5	3.2	1.1	1.1	3.9	-	-
鉱工業生産額（前年同期比：％）	4.4	3.2	1.3	2.4	11.8	3.8	3.1	5.4
消費者物価上昇率（対前年末比：％）	20.5	6.0	10.0	8.1	11.2	1.6	3.0	5.7
国内鉄道貨物輸送（百万トンキロ）	2,554.2	2,815.3	3,491.7	4,282.5	5,287.9	6,461.3	1,680.4	2,303.8
失業者（千人）	63.7	49.8	39.8	38.6	40.3	30.9	35.7	37.7
対ドル為替レート（トグリク、期末）	813.2	902.0	1,072.4	1,097.0	1,102.0	1,125.0	1,140.0	1,134.0
貿易収支（百万USドル）	16.8	158.1	154.5	78.7	116.2	166.8	37.7	57.7
輸出（百万USドル）	451.5	345.2	454.2	535.8	521.5	524.0	129.2	143.8
輸入（百万USドル）	468.3	503.3	512.8	614.5	637.7	690.8	166.9	201.5
国家財政収支（十億トグリク）	65.1	102.1	98.2	69.7	45.5	70.0	19.5	28.7
成畜死亡数（100万頭）	0.6	0.7	0.8	3.5	4.7	2.9	0.6	0.8

（注）失業者数は期末値。消費者物価上昇率は各年12月末、2003年は期末値。貨物輸送、財政収支は年初からの累積値。  
1999年以降の貿易額は、非通貨用金取引額を含む。

（出所）モンゴル国家統計局「モンゴル統計年鑑2001」、「モンゴル統計月報」各月号ほか

## 韓国

### マクロ経済動向と展望

5月に公表された今年第1四半期の実質経済成長率は、季節調整値で前期比0.4%で、景気の下降をはっきりと示した。これを需要項目別に見ると最終消費支出は前期比

1.3%と大きくマイナスとなっている。固定資本形成は前期比1.9%とプラスの伸びを保っているが、前年第4四半期の同6.5%からは大きく低下した。

他の経済指標も景気の下降を物語っている。製造業生産指数は2月の対前年同期比10.1%から、3月は同4.6%、4月は同1.6%と急速に悪化し、5月は同2.2%とマイナスとなった。昨年は3.0%前後で安定していた失業率も、4月は3.2%、5月は3.4%と悪化傾向を示している。

このような現状を踏まえ政府部内でも、今年は当初目標としていた5%台の成長の実現は困難で4%台に留まるという見方が強くなってきている。

また政府系シンクタンクである韓国労働研究院は今年の年間成長率が4.1%に低下した場合、年間の失業率は年間平均3.3%に高まるとの予測を発表している。韓国では失業率が比較的低い現在においても、新卒者の就職は困難となっており、今後景気の低迷がこれに拍車をかけることが予想される。

### 鉄道ストと盧武鉉政権の労働政策

鉄道の民営化に反対する全国鉄道労働組合は、6月28日から4日間のストライキを行った。これによって首都圏の通勤列車、長距離旅客列車などは多くが運休し、大きな混乱が生じた。また貨物列車の運行率はスト3日目の30日で

12%に留まり、5月の貨物トラック労組等のストに続いて再び韓国の物流機能は麻痺状態に陥った。

この事態に対し政府は「鉄道民営化は労使の協議事項に該当せず、ストは違法」という原則的立場を貫き、労組側と対決した。スト終了後も、最終的に政府の職場復帰命令に従わなかった8,000人余の組合員に対して、懲戒解雇も含む強い処分を予定している。特に、座り込みの現場で警察に連行された後、職場復帰の覚書を出して釈放され、その後再びストに加わった966人に対しては刑事告発の準備が進められている。また労働組合に対して、民事上の損害賠償請求を行う予定である。

このような措置がとられた場合、特にストへの参加率が高かった運転職では、解雇による人員の不足が生ずることも予想されており、今回のストライキが長期にわたって韓国の交通、物流にマイナスの影響をもたらすことも懸念されている。

労働問題専門の弁護士という経歴から盧武鉉大統領は就任当初、労働組合に対して融和的な政策を採るとの見方が一般的であった。また実際、国営電力会社の民営化問題などで、組合寄りの姿勢が見られた時期もあった。しかし盧政権は今回の鉄道ストを通じ、「法と原則」を重視するとの立場を鮮明にしたといえる。ナショナルセンターの一つである全国民主労働組合総連盟（民主労総）は、こうした政策に対し「過去の政権の強硬な労働政策への後退」と非難しており、週休二日制の導入などの多くの懸案を抱える労働問題は、今後再び韓国経済の不安定要因となる可能性が高い。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	02年4-6月	7-9月	10-12月	03年1-3月	3月	4月	5月
国内総生産 (%)	6.7	10.9	9.3	3.1	6.3	1.3	1.0	2.0	0.4	-	-	-
最終消費支出 (%)	9.8	9.4	6.7	4.2	6.2	1.3	0.5	0.7	1.3	-	-	-
固定資本形成 (%)	21.2	3.7	11.4	1.8	4.8	1.1	2.5	6.5	1.9	-	-	-
製造業生産指数 (%)	6.6	25.0	17.1	0.9	7.3	7.5	5.3	9.4	5.7	4.6	1.6	2.2
失業率 (%)	6.8	6.3	4.1	3.7	3.1	3.1	3.0	3.0	3.1	3.1	3.2	3.4
貿易収支 (百万USドル)	41,627	28,371	16,872	13,492	14,180	4,396	2,988	3,865	1,226	63	1,248	-
輸出 (百万USドル)	132,313	143,686	172,268	150,439	162,471	40,252	41,255	45,308	43,078	15,402	15,898	14,794
輸入 (百万USドル)	93,282	119,752	160,481	141,098	152,126	37,192	38,884	42,262	44,254	15,934	14,832	13,527
為替レート (ウォン/USドル)	1,399	1,190	1,131	1,291	1,251	1,270	1,197	1,221	1,201	1,232	1,233	1,200
生産者物価 (%)	12.2	2.1	2.0	1.9	1.6	1.2	1.6	3.9	5.3	5.8	3.9	2.8
消費者物価 (%)	7.5	0.8	2.3	4.1	2.7	2.7	2.5	3.3	4.1	4.5	3.7	3.2
株価指数 (1980.1.4 = 100)	406	807	734	573	757	840	723	674	591	551	586	614

(注) 失業率は水準、製造業生産指数、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、その他のパーセンテージ表示系列は前期比伸び率  
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、失業率は季節調整値  
生産者物価は1995年基準、消費者物価は2000年基準  
貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

(出所) 韓国銀行、国家統計庁他

## 朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

### 2002年の北朝鮮経済

#### (1) 経済成長率

先日、韓国銀行から2002年の北朝鮮の経済成長率の推計が発表された<sup>1</sup>。この推計によると、2002年の北朝鮮経済は実質GDP基準で1.2%成長し、1999年から4年連続のプラス成長を維持したが、成長率は前年（3.7%）に比べて下がった。

産業別の動向を見ると、農林水産業が経済改善措置による農民の生産意欲の増大などで穀物収穫量が増加したとして、4.2%増加、建設業が住宅建設を中心に10.4%成長、経済管理改善措置以後の商業流通の活発化により、卸小売業、運輸業、宿泊飲食業がそれぞれ6.5%、3.8%、8.9%増加したとされる。しかし、前年4.8%増加した鉱業は、電力不足と設備の老朽化により3.8%減少、重化学工業が2.0%の減少（前年3.5%増加）、電気業は石炭生産の減少と発電設備の老朽化により3.8%減少（前年3.6%増加）したとされる。

以上の推計結果から見ると、2002年の北朝鮮の経済も、エネルギー問題が経済成長のボトルネックとなっている状況に変化はない。

#### (2) 貿易

韓国の大韓貿易振興公社（KOTRA）が5月に発表した北朝鮮の対外貿易数値速報によると、北朝鮮の2002年の貿易は輸出が前年比13.1%増加したのに対し、輸入は5.9%減少していることが判明した。KOTRAは輸出増加の要因を、水産物、繊維製品等を中心とする対中輸出が前年比62.5%増加したこととしている。また、輸入減少の要因は、中国の対北朝鮮無償援助の減少と日本の食糧支援中断等、国際社会の対北朝鮮援助の減少であるとしている。

北朝鮮の十大貿易相手先は中国、韓国、日本、タイ、インド、ドイツ、シンガポール、ロシア、香港、オランダであり、このうち、中韓日が圧倒的なシェアを占めるが、タイとの貿易量は前年比で倍近く増えており、ドイツとの貿易量も輸入量の急増で同6割増しである。ドイツからの輸入が増加したのは、ドイツが昨年24,000トン余の牛肉を無償援助したことによるところが大きい。対日輸出は3.9%と小幅の増加、対日輸入は、45.7%と大幅に減少した。これは、2001年に日本が行った無償米支援（50万トン）が昨年は行われなかったことが主要な原因である。

韓国統一部が発表した南北交易の統計によると、2002年の南北交易は搬入（北朝鮮の輸出）が、54.1%増加するとともに、搬出（北朝鮮の輸入）も63.2%と大幅に増加している。交易全体では、59.3%の増加となり、北朝鮮に対す

る国際社会の対応が厳しくなる中、北朝鮮と韓国が経済面でも緊密な関係を持ちつつあることが見て取れる。

### 南北間の協力事業の進展

#### (1) 南北間の鉄道連結

6月14日、京義線と東海線の鉄道連結式が、軍事境界線を挟んで行われた。この日に連結されたのは、軍事境界線から南北それぞれ25mの区間だけで、京義線の場合、南側が完工しているため、北側で13.1km、東海線の場合は、南側が127km、北側が18.5kmの建設が完了すれば、完全開通となる。また、東海線は完全開通以前にも、金剛山観光、離散家族面会の経路としての利用が予定されている。

京義線の連結は南北首脳会談直後の2000年7月、第1回南北閣僚級会談で合意した事項で、韓国は2000年9月18日に着工を行った。しかし、北朝鮮は着工を行わず、2002年4月、林東源韓国大統領特使の訪朝の際、東海線も共に連結しようと提案したことを契機に着工が行われた。

北側の物資不足で工事が進まなかったこともあり、南側は地雷撤去の機器を含む機材やレールなどの資材を借款形式で提供したが、早期の完成には至らなかった。今回の連結式は、実質的な鉄道連結というよりは、南北首脳会談3周年を前に、象徴的な行事を行うという趣旨で開催されたものである<sup>2</sup>。このため、実際の開通や列車運行のための技術的条件の設定などは、今後の課題として残されている。

#### (2) 金剛山観光の再開と離散家族の面会

6月10日～13日、韓国の現代峨山と北朝鮮の朝鮮アジア太平洋平和委員会が接触し、13日に平壤で、金剛山観光を海路は6月25日から、陸路の試験観光は7月初めから再開することなどを内容とするコミュニケが発表された<sup>3</sup>。

これを契機にして、離散家族の面会が金剛山で行われ、第1陣として6月27日に南側の離散家族100名と随行家族10名が北側の家族・親族と面会した。また、第2陣として南側の離散家族475名が北側の離散家族100名に会うため、6月30日金剛山へと出発した。

#### (3) 開城（ケソン）工業団地の起工式挙行

6月30日、北朝鮮の開城市の鳳東里で、開城工業団地造成第1段階工事の起工式が、南北双方の参加の下で行われた。この工業団地は、韓国の韓国土地公社と現代峨山が施工するもので、2007年までに100万坪の工業団地が造成される。また、これにあわせて北朝鮮は「開城工業地区開発規定」と「開城工業地区企業創設運営規定」、「金剛山観光地区開発規定」、「金剛山観光地区企業創設運営規定」を発表した。

（ERINA調査研究部研究員 三村光弘）

<sup>1</sup> 日本語訳は <http://www.erina.or.jp/Jp/Research/Jyoho/JyohoPDF/Ej0303.pdf> を参照。

<sup>2</sup> とはいっても、南北双方の人々にとって、軍事分界線を貫く鉄道が開通したというニュースは、民族の一体感を盛り上げるのに十分である。

<sup>3</sup> <http://www.korea-np.co.jp/sinboj/j-2003/j04/0304j0626-00001.htm>

## BOOK REVIEW

## 「新ロシア外交 - 10年の実績と展望」

編者：イーゴリ・イワノフ（ロシア連邦外務大臣）

訳者：鈴木康雄

発行：三元社



本書は現職のロシア外相（1998年9月就任）が、自国の外交方針を包括的に述べた著作（2001年発行）の日本語訳である。イワノフ外相個人の著書とされているが、ロシア政府の公式見解とみるべきであろう。本書では現在のロシアが、外交分野で何を規範として行動しているのかが明らかにされており、ロシアの外交姿勢を理解する上で有益である。

本の構成は、先ず第1章でロシアの外交基本方針が国益の追求であることを明確化し、1991年のソ連崩壊後、ロシア外交の基本がいかに形成されてきたかが述べられている。第2章では「冷戦」後の国際情勢を概括し、ロシアが理想と考える新国際秩序を述べる一方、米国の突出とNATOに対して批判的姿勢を示している。第3章ではロシア外交政策を地域別に述べている。その中には対日政策も含まれる。第4章では経済と外交、ロシアの諸地域と外交などに触れている。

わが国では「国益」について議論されること自体稀であるが、本書ではロシアの「国益」が真正面から定義されている。「不変の同盟国は存在しない。存在するのは不変の国益のみである」という金言を引用し、実利としての国益追求の姿勢を明確化している。興味深いのは、ソ連外交の遺産とされる「超大国心理」に基づく国際介入主義が、今のロシアには不相応だとして排除していることである。力の誇示よりも実利を取るという姿勢か。

第2章の冷戦後の国際秩序に関する分析では、ユーゴスラヴィアに対するNATO軍の軍事行動を例に挙げて、米国の一極主義とNATOを糾弾する。米国流の一方的経済制裁と封じ込め、さらに軍事攻撃へと進むやり方では地域紛争を長期的解決に導くことは不可能であり、非生産的であると批判している。また、米国のABM制限条約離脱も世界平和に逆行する動きとして非難している。2001年9月11日以降、米口は「反テロ同盟」で接近しているように見えるが、ロシアの対米不信は根深いと見るべきか。

冷戦後、米国の一極支配が強まる国際秩序を憂慮し、ロシアは国連主導の多極的国際体制構想を提案する。すなわち、米国や西欧諸国以外の有力国・地域グループも参加して、国連の舞台を利用して、安全保障を維持するための集团的メカニズムを作ろうという提案である。ロシアは国連機関の実績を絶賛しているが、この考えは米国の国連批判と対照的である。

本書ではまた、グローバリゼーションについて、恩恵を受けているのは一握りの先進国だけであると批判している。すなわちグローバリゼーションは国際関係の過度な経

済化を招き、人道問題や道徳・倫理は無視するために、貧困と社会的退廃、環境破壊を引き起こす危険性があると警鐘する。ここでも米国・西欧への反発が見られる。

第3章の地域別外交政策ではロシア外交がどの方向を向いているかが鮮明にされる。ロシアがもっとも重視しているのはCIS諸国で、次は欧州である。その背景には、地理的近隣性に加えて、ロシアの社会思想・政治思想が伝統的に「欧州」概念を基本にしてきたという歴史的繋がりがあ。拡大するEUとは経済面、政治面を中心に関係を深める姿勢を示しているが、欧州におけるNATOの東方拡大の動きには神経を尖らせている。

次に重視しているのは米国で、その単独主義的行動を批判しつつも、反テロなどの利益を共有する分野ではパートナーシップを強めていくとしている。また、米口関係の中心的テーマは依然として核兵器削減問題であるとしており、冷戦時代の遺産が今尚障害となっている。

アジア太平洋地域との外交に関する記述は残念ながら後回しにされている。その中では先ず中国、続いてインドが取り上げられ、日本がその次に取り上げられている。

日本との関係では未解決の口日国境画定問題に焦点が当てられている。この国境問題は解決されるべきとしているが、その解決にあたっては6つの条件が満たされる必要があるとしている。その条件とは、双方が共に受け入れ可能であること、ロシア連邦の主権と領土保全に損失をもたらさないこと、口日の国益に合致すること、現実の状況を基盤とすること、世論の広範な支持を得ること、

両国の最高立法機関が憲法手続きにしたがって承認することである。日本側はロシアの真意をしっかりと理解して取り組む必要がある。

ロシアの朝鮮半島問題に対する立場は、ロシアが南北間の民族和解プロセスと朝鮮半島の安全保障に建設的役割を演じるという一般的表現に留まっている。そこには北朝鮮の経済問題、核開発問題や人権問題などに関する記述は一切登場しない。本書が執筆された時点ではロシアの朝鮮半島に対する認識は薄かったのかもしれないが、現在の状況を考えるとより精緻な検討が必要ではないか。

第4章では国内経済の安定と成長に寄与するための外交として、G8への参加、及びWTO加盟への熱意が語られている。イデオロギーから実利へと大きく転換したロシア外交の姿勢が表れている。

（ERINA調査研究部主任研究員 辻久子）

# SUNSET NOTES

## 環日本海航路の明暗

1999年8月、日本の日本海沿岸と中国吉林省（図們江地域）を結ぶ2つの環日本海定期コンテナ航路が大きな期待を受けて産声を挙げた。新潟～羅津航路と秋田～ポシエツト航路である。

新潟～羅津航路は、1995年に開設された釜山～羅津航路の成功を受けて、その延長ルートとして、中国と韓国の合弁会社である東龍海運(株)が開設したものである。運航開始に先立ち、同年6月、東龍海運の朴鍾圭会長を招いて新潟で「中国東北部新ルート開設セミナー」が開かれた。その模様はERINA REPORT vol. 29（1999年8月号）にも収録されている。

新航路の利点は新潟～琿春間の輸送を考えた場合、大連経由の場合は陸海路あわせて3,278km距離の輸送に20日を要するのに対し、羅津経由の場合は1,011kmに短縮され、日数も4日となる上、コストも安いという希望に満ちたものであった。しかし、月1便のサービスを開始したものの期待したほどの貨物が集まらず、累計で約100TEUのコンテナを運んだだけで、2年後の2001年6月以降は休眠状態である。

秋田～ポシエツト航路は延辺現通海運集団会社が運航し、月2便運航されてきた。秋田の場合は代理店や地元経済界を挙げての集荷努力もあり、新潟と違って順調な滑り出しを見せた。2001年には約300TEUの輸送実績がある。しかし、この航路も今年5月以降休眠状態に入った。

休眠を余儀なくされた両航路の問題は何だったのか。新潟～羅津航路の日本代理店であるファー・イースト・ヴェンチュアの泉克博社長によると、基本的問題は定期航路を維持するだけの貨物がコンスタントに集まらなかったことにつきて。新潟の場合、当初は中国からの木炭や日本からの中古自動車や機械工業品などが見込まれたが、いずれも量的に期待はずれに終わった。期待されている吉林省産の稲藁輸入についても検疫の問題が立ちはだかっている。その他、輸出品の支払いが滞るなどの問題もあったようだ。さらに、近年の北朝鮮に対する国民感情の悪化が関係者の姿勢を慎重にさせている面もある。泉社長は、北朝鮮を巡る政治的問題が片付かないと、この航路は再開できないと考えている。

秋田の場合もコンスタントな集荷が難しかったようだ。秋田からの輸出は中古タイヤや中古自動車、輸入は木材、融雪剤などがあったが、安定した数量が見込めるベースカーゴの確立には至らなかった。その他、県内企業が中国で委

託栽培した玉葱の輸入を試みているが軌道には乗らなかった模様である。

一方、韓国と図們江地域を結ぶ航路は盛況である。

東龍海運の釜山～羅津航路は月3回の航海を続け、年間4,000TEU程度の実績をあげている。主な貨物は延辺州に進出した韓国企業の原材料及び製品で、ベースカーゴを形成している。良く知られているように、吉林省延辺州には昔から朝鮮族が多く住み、延吉、琿春近辺には朝鮮族の労働者を目当てに韓国企業が多数進出している。朝鮮族労働者は朝鮮語を話せるために韓国企業に歓迎されているのだ。この地域に進出している韓国企業は、紡績、アパレル、木材加工などの業種が中心で、原料・設備を韓国から運び、製造した商品を韓国へ送り返している。

2000年4月に開設された東草～ザルビノフェリーは韓国の東春航運により週3便の頻度で運航されている。白頭山参りの韓国人観光客や担ぎ屋さんで賑わっているが、コンテナ輸送においては先発の釜山～羅津航路の競争相手となっている。両航路が競争することにより輸送コストは低下した。先発の東龍海運にとっては独占利益を失ったことになるが、市場活性化のためには望ましい結果となっている。

このような日本と韓国の差はいったいどこに起因するのか。おそらく最大の原因は韓国と吉林省延辺州との関係にある。延辺州の人口の41%、州都である延吉の人口の60%が朝鮮族であり、延吉の街では韓国の飛び地ではないかと錯覚するようなハングル看板を目にする。この地に韓国企業が進出するメリットも大きいと思われる。また、延吉は朝鮮民族の聖地とされる白頭山の観光基地でもあり、夏季には韓国人観光客が航空便やフェリーで大挙訪れる。人や貨物が頻繁に往来するだけの下地がある。

これに対し、延辺州に投資した日本企業は非常に少なく、近年は交流も薄い。図們江開発が停滞している現状では日本企業の延辺州への投資も見込めず、日本発着ベースカーゴが育つ見込みも無い。

2つの環日本海航路の失敗は今後の航路設定において教訓となろう。定期航路の存続にはベースカーゴの存在が鍵となる。航路を作れば貨物が集まると期待するのはあまりに楽観的である。また、韓国で成功したから日本でもどうかと考える場合にも、緻密な調査に裏付けられた貨物量予測が欠かせない。

（ERINA調査研究部主任研究員 辻久子）

# 研究所だより

## 理事会・評議員会の開催

平成15年6月16日 ホテル日航新潟

## 役員等の異動

< 新任 > 平成15年6月17日付け

理事長 吉田進 (ERINA理事・所長)  
 専務理事 笹川勝雄 (ERINA理事・事務局長)  
 評議員 井村哲郎 (新潟大学人文学部教授)  
 評議員 川上忠義 (新潟県副知事)  
 評議員 小牧輝夫 (国士舘大学21世紀アジア学部教授)  
 評議員 関山信之 (環日本海総合研究機構専務理事)  
 評議員 野崎國昭 (株式会社北越銀行取締役頭取)  
 評議員 藤江一正  
 (日本電気株式会社執行役員常務ネットワーク営業本部長)  
 評議員 和田善吉 (国際港湾交流協力会企画委員)

## 職員の異動

平成15年7月1日付け

調査研究部長 ウラジーミル・I・イワノフ  
 (ERINA調査研究部主任研究員)  
 経済交流部長 中川雅之  
 (ERINA調査研究部長兼経済交流部長)

## セミナーの開催

平成15年度第2回賛助会セミナー  
 平成15年6月20日(金) 万代島ビル  
 テーマ:「中国のエネルギー戦略～北東アジアにおける  
 エネルギー資源確保の動き」  
 講師: (財)日本エネルギー経済研究所 エネルギー動向分  
 析室長 小山堅氏  
 県内セミナー (新潟県三条市)  
 平成15年7月17日(木) 県央地域地場産業振興センター三  
 条・燕地域リサーチコア  
 テーマ:「ロシア極東の経済状況～県産品販路拡大の新  
 規市場としての可能性」  
 講師: 日本経団連ロシア経済委員会 事務局長  
 杉本侃氏  
 ロシアン通商株式会社 代表取締役 加藤雅裕氏  
 平成15年度第3回賛助会セミナー  
 平成15年7月18日(金) 朱鷺メッセ  
 テーマ:「日ロ関係展望～極東・東シベリアへの視座」  
 講師: 駐日ロシア連邦 アレクサンドル・N・パノフ特  
 命全権大使

## 編集後記

昨年の夏、中国へ出張すると、中国人の友人が自家用車で  
 迎えに来てくれて驚いた。昨年の秋には、また別の友人も自  
 家用車を購入していた。今年に入り、家を買おうか、車を買  
 おうか悩んでいた友人が車を買ったと聞いた。“マイカーブ  
 ムの中国”といった報道がとても身近なものに感じられた。

今回のキーパーソンインタビューでは、こうした中国の自  
 動車事情に詳しい日中投資促進協会事務局長の嶋原氏にお話  
 を伺った。中国の自動車生産台数は2000年に200万台を超え、  
 2002年には325万台に達するなど、急激に拡大している。今  
 年の4月には、SARSの蔓延によって人々が集中する公共交通  
 機関の利用を控え、マイカー願望が更に高まって、1ヶ月間  
 で17万台の乗用車が売れたと言う。生産拠点として、そして  
 市場としての中国から目が離せない。

ところで、SARSの影響は今号のERINA REPORTにも現  
 れている。会議・視察報告の少なさがそれである。国際会議  
 が延期・中止され、また中国を中心に現地視察も控えたため、  
 今回はロシアの2都市訪問の報告のみとなった。

ようやく、WHOによるSARS終息宣言がなされ、ERINA  
 も国際会議への参加、現地視察などの活動再開といったところ  
 である。次号のERINA REPORTでは、現地の最新情報を  
 皆さんにお届けできそうだ。新理事長、新調査研究部長のも  
 と、ERINAも一層パワーアップして、情報発信をしていき  
 たい。(K)

発行人 吉田進  
 編集長 辻久子  
 編集委員 ウラジーミル・イワノフ 中村俊彦  
 川村和美  
 発行 財団法人 環日本海経済研究所 c  
 The Economic Research Institute for  
 Northeast Asia (ERINA)  
 〒950-0078 新潟市万代島5番1号  
 万代島ビル12階  
 Bandaijima Bldg. 12F  
 5-1 Bandaijima, Niigata City  
 951-0078, JAPAN  
 tel 025-290-5545 (代表)  
 fax 025-249-7550  
 E-mail webmaster@erina.or.jp  
 ホームページ (URL)  
<http://www.erina.or.jp/>

発行日 2003年8月10日

(お願い)

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、上  
 記までご連絡ください。

禁無断転載