

ISSN 1343-4225

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 56

キーパーソンインタビュー

「新時代の日中経済協力へ向けて」

日中東北開発協会会長 渡里杉一郎氏に聞く

国境を越える人の流れと北東アジア地域統合への道 赤羽恒雄

新興市場ロシアにおける流通の変化 富山栄子

吉林省の主要工業の現状と日本との協力 王曉峰

Perspectives on Linking the Trans-Siberian and Trans-Korean Railways

Hisako Tsuji

2004
FEBRUARY
vol. 56

目 次

キーパーソンインタビュー（日）		
「新時代の日中経済協力へ向けて」		
日中東北開発協会会長 渡里杉一郎氏に聞く		1
国境を越える人の流れと北東アジア地域統合への道（日／英抄）		
Human Flows Across National Borders and Regional Integration in Northeast Asia (Summary)		
モントレー国際大学国際政策学大学院教授兼東アジア研究センター所長		
国連大学平和とガバナンスプログラム客員研究者 赤羽恒雄		5
Tsuneo Akaha, Professor of International Policy Studies and Director, Center for East Asian Studies, Monterey Institute of International Studies, California		
Visiting Scholar, Peace & Governance Programme, United Nations University		
新興市場ロシアにおける流通の変化（日／英抄）		
Changes in Distribution in the Emerging Market of Russia (Summary)		
新潟大学非常勤講師・敬和学園大学非常勤講師 富山栄子		11
Eiko Tomiyama, Ph.D. Economics, Niigata University & Keiwa University		
吉林省の主要工業の現状と日本との協力（日）		
ERINA客員研究員	王晓峰	25
Perspectives on Linking the Trans-Siberian and Trans-Korean Railways（英／日抄）		
シベリア横断鉄道と朝鮮半島縦断鉄道連結の可能性（抄訳）		
Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA		
ERINA調査研究部主任研究員	辻久子	33
会議・視察報告		
国際援助と貧困救済の方向を求めて 国連グローバルフォーラム		
ERINA客員研究員	吉田均	44
・発表用レジュメ 「Technical Cooperation Through Peer Partnership - A New Japanese Approach to Aid Delivery: Local Government as an Actor」		
Hitoshi Yoshida, Visiting Researcher, ERINA		45
Donors Endorse Mongolia's New Framework for Poverty Reduction and Pledge US\$335 Million for the Coming Year		
Enkhbayar Shagdar, Visiting Researcher, Research Division, ERINA		49
図們江輸送回廊・琿春フォーラム		
ERINA調査研究部研究員	川村和美	51
ロシア極東との中小ビジネス促進に向けて～新潟市ロシア極東経済交流団参加報告～		
ERINA副所長兼経済交流部長	中川雅之	53
自家用車で行くサハリン		
ERINA調査研究部研究員	川村和美	57
中国東北地域の観光可能性調査		
ERINA調査研究部研究員	川村和美	61
近代化の急速に進む中国東北部		
ERINA調査研究部研究員	尾暮克文	64
DMZへ伸びる京義線		
ERINA調査研究部主任研究員	辻久子	68
北東アジア動向分析		70
Book Review 「ODA（政府開発援助）日本に何ができるか」.....		75
研究所だより		77

(キーパーソンインタビュー)

「新時代の日中経済協力へ向けて」

日中東北開発協会会長 渡里杉一郎氏に聞く

- 日中経済協会、日中東北開発協会の会長、また日韓経済協会の副会長でもいらっしゃいますので、北東アジア地域と非常に縁が深いと思います。中国とのビジネスは主に東芝で経験されたのでしょうか？

(渡里) 私自身は工場育ちで、生産をやって来ました。いわゆるビジネスの形で交流をしたことはなかったですね。最初に中国に行ったのは1979年です。武漢製鉄所のセレモニーがあり、工場に関わっていたので会社から出席を命じられました。当時は北京の飛行場から市内までの道は真っ暗で、道に動いているものがあると思ったら、暑いから外で寝泊まりする人だったという経験もあります。武漢に行っても歩くところは決められているし、ホテルもなく、招待所泊りでした。製鉄所に行っても電圧が不安定のため、新日鉄が製造した鉄の品質を維持するのに非常に苦労していたのを覚えています。最初に行った時の印象は、まだ遅れている分野が多いと思いました。ただ私は元々中国の歴史が好きで、中国に興味を持っていたものですから、対外開放を始めたばかりなのだからこのようなこともあるだろうと理解しました。

東芝が中国で最も早く工場を建設したのは大連で1991年でした。現在製造拠点は38箇所あります。製品は半導体から重電の大きな変圧器まで殆どの分野をカバーしています。

- 中国を含め海外の工場でのご経験はいかがでしょう？

(渡里) 視察には行ったことがありますが、実際に現地で働いたことはありません。タイには東芝が現地に工場を建てましたので、その視察に行きました。その頃は私自身も若かったし、工場勤務など経験からアドバイスも出来ましたが、大連に工場を建てた時には若い人が積極的に取り組み、私は見守るだけですみました。

中国と付き合う時にはできるだけ、同じ人が担当した方がいいということで、会議、セレモニー等には都合のつく限り出席するようにしましたので、いわゆる「老朋友(旧い友人)」的な関係は割に多くの人と作られたと思っています。



- 中国の方との付き合いが長いとのことですが、印象に残っている人はありますか？

(渡里) 印象に残る人は胡耀邦元主席ですね。非常に明るく、話をしながら席を立て、身振り手振りで話を続けるなどいつも愉快的な雰囲気を作る方だなと思いました。

それから朱鎔基前総理の印象も深いものがあります。朱鎔基さんが上海市長時代に上海市長諮問委員会が出来ました。色々な国からメンバーを集め、これに私も参加しました。最初の委員会のテーマは「上海、特に浦東地区の都市計画をどうすればいいか」でした。この会は毎年開催され、私は10回まで出席しました。当時は上海といってもご存知の通り、黄浦江の東は町工場とアパートが建ち、その他一面麦畑でした。旧市内から橋もまだ懸かっていませんし、もちろんトンネルもありませんでした。その浦東地区の都市計画をどうするかというテーマで話し合ったのが、わずか14年前です。今はあのような近代的な都市になっています。これをよく計画し、実行した朱鎔基さんは大変な方だと思いました。

日中経済協会は毎年中国にミッションを派遣しています。2000年は北京でお会いする予定だった朱鎔基総理が西部地区の視察に出られて、新疆ウイグル族自治区でなら会

えるということで、我々も予定を変更してウルムチまで行きました。朱鎔基総理と1時間半以上いろいろなお話ができました。そしてウルムチまで来たということで、便宜を図っていただき、天山山脈に囲まれた湖「天池」とシルクロードで有名なトルファンまで非常に効率の良い視察ができました。個人的にもありがたく思いましたし、ウルムチで朱鎔基総理にお会いできたことで、団員の皆さんも非常に感激しました。上海と同じく大連にも市長諮問委員会があります。この会は別称アカシヤ会といい、毎年5月末のアカシヤが咲く頃に開催されています。第1回目の委員会にメンバーとして参加して、現在まで続いています。

このような形で、いわゆるビジネスではなく、社会的な交流に参加できたことはありがたいと思っています。先ほどお話をしたように浦東の高層ビルなどを見ると本当に驚きますし、大連もさらに綺麗な町になっています。このようなことに少しでも参加でき、非常に恵まれていると思っております。

- このような市長諮問委員会では個人的なアドバイスをされましたか？

(渡里) アドバイスとまではいきませんが、メンバー間の意見交換は活発でした。たとえば上海浦東地区に関しては金融ゾーンとか学園ゾーンなどを設け、通路はなるべく広く取るようにすればどうかなどメンバーがいろいろな意見を出し合い、話し合った結果は、殆ど実行に反映されています。今の上海を見ると感慨無量です。

- 上海は高速道路が6車線以上と広くて、その感覚で東京をみると恥ずかしいですね。

(渡里) おっしゃる通りです。上海も昔は虹橋飛行場から市内までの道路は非常にカーブが多かったですが、朱鎔基さんはじめ歴代の市長が高速道路を作りました。ある意味で社会主義の強いところがあり、公な部分を優先しますから、インフラ整備の面では明らかに東京より先行していると思います。浦東空港も大変立派なものです。空港から市内へのアクセスも便利です。この前初めて上海へ出張した者が「東京に帰って見たら、東京のビルはなんで疎らで、何で低いだろう」と言いました。上海の浦東から来ると、このような印象をもつこともあると思いました。15年でこれくらい変わりました。本当に大変な変化です。

- ウルムチまで行かれたとおっしゃいましたが、西部大開発には日本は関与できるでしょうか？

(渡里) 出来ると思います。日本としても役に立つ面がこ

れから出てくると思います。例えばイトーヨーカ堂が成都に進出しています。中国では共働きの家庭が多く、今後生活レベルが上がると生活と密着したシステムが絶対必要になって来ます。この分野では日本は比較的発達していますので、これらのノウハウが西部に役に立つのではないかと思います。環境問題をはじめ日本が協力できる分野は多いと思います。

ただ“西部”と一口で括りますが、省単位で大変な特色を持っています。中国からアドバイスを求められる時必ず言うのは便利だからと言って、何でも上海と同じようなやり方をやるのは間違いで、固有の文化を生かしながら、どのように全体の中で調和させるのが西部大開発の一つの大きなコンセプトだということです。

- 話を中国の東北部に移しますが、日中東北開発協会の立場から東北と日本との経済交流をどのようにお考えですか？

(渡里) 中国は胡錦涛主席、温家宝総理の新しい体制になって、東北地方の工業再建政策を打ち出しました。これは非常に時機を得ています。ご承知の通り東北地方は中国の重工業地帯です。この地域には鞍山製鉄所のように古い国有企業がありますが、一方で同じ国営工場でもハルビンの重電機工場、長春や瀋陽の自動車工場、大連のディーゼル機関車工場のような素晴らしい工場もあります。いずれにしても高い技術レベルをもっている地域です。このような意味では距離的に近く、製造業に強い日本は、協力できる分野が多いのではないかと考えています。

- 歴史的にはマイナスの面もありますが、この点についてはどのようにお考えでしょうか？

(渡里) 明確な歴史認識を持つ必要があります。これを認め、また反省した上で交流すべきだと思います。一方民間ベースでみると大連をはじめ主要都市の学校、病院等の建物はその当時の日本より余程レベルが高いものが残っています。鉄道も標準軌で能率的です。共存共栄という目標を持って、いい国を作ろうという当時の日本の若い人の意気込みが感じられると思います。このような意味で東北三省の振興策は日本にとって極めて恵まれたかつ取り組まなければならない仕事であると思っています。

- 中国にかつては安価な労働力を求めたが、今は良質な労働力になるわけですね。

(渡里) 良質な労働力になると思います。今までは低コストの労働力ということで、中国に工場を建てれば、日本で

作るより安くいい品物ができました。これとは別に、優秀な頭脳は、日本のレベルまではいなくても、中国の中でもコストは高いと思いますが、それに相当する発想、いわゆる頭脳活動をやってくれると思います。例えば中国の大学の充実ぶりには眼を見張らせるものがあります。特に朱鎔基さんが提唱した「科教興国（科学教育で国を興す）」というスローガンの下、1997年からだと思いますが、大学の学生数を増やしました。これらの学生が今卒業し始めています。今日本の技術系大学生は年間15万人が卒業していますが、最近の中国では45万人です。とにかく学生の勉強する目付きが違います。中国の学生は明らかに学び取ろうというかつての日本の学生と同じ意気込みを感じます。今のところはもちろん過去の蓄積がありますので、日本の方がいろいろな面でレベルが上かもしれませんが、追い着かれるのは時間の問題です。日本からすると単なる自然資源などではなく、頭脳も一つの資源で、もっと利用し、お互いに刺激し合ってやっていくのが共存共栄を求める方向ではないかと思えます。

- 日中東北開発協会としては今後の日中経済交流としてどのような具体的なプロジェクトは考えていらっしゃいますか？

（渡里）先日、日中経済協会のミッションで北京を訪問した際は、非常に急なことでしたが、東北三省の副書記、副省長に来ていただき、東北振興策を紹介していただく時間を作ることができました。急な依頼で、準備期間が短かったにもかかわらず、非常に熱心にやっていただきました。経団連の奥田会長と一緒に温家宝総理との会談の席上で、2004年3月30日、31日に仙台で東北三省のトップと交流を目的とした日中経済協力会議を開催することを総理に申し上げましたところ、「タイミングも非常にいい、成功を祈ります。」とお言葉をいただき、我々としても張り切っています。この会議は以前瀋陽、長春、ハルビンで開催してきました。今回は仙台で、日本は新潟県を含む東北7県、中国は東北三省と内モンゴル自治区が参加します。会議では東北振興政策について、中国側から紹介し、日本側と意見交換する予定です。東北三省とのそれぞれの交流をこの機会を通してもっと増やし、是非この会議を成功させたいと思っています。

- 日中間で解決しなければならない問題は何でしょうか？

（渡里）日中は共存共栄を目指さなければならないと思います。中国脅威論が出ましたが、私はこれは絶対間違いだと思います。脅威とは自分を守ろうとするから出てくる言

葉です。同じものができるのなら、安い労働力でやれるところが受け持つべきで、逆に日本は先端技術を使うような部品・製品、或いは優れたシステムの面を受け持つていけばいいと思います。あれだけ大きなマーケットを中国が持っているわけですから、それをお互いの立場から利用して、共存共栄するような方向へ行くべきです。私は基本的に中国脅威論で表現されるような問題はないし、これにこだわっている限り日本はだめだと思います。日本は将来に対し希望を持って努力しないとイケません。

新聞で騒がれるような問題は論外として、基本的に日中は国民ベースで親しくなることが非常に大事だと思います。今はSARSで観光目的の訪中は減っていますが、日本人はやはり中国に対する興味があり、中国からいろいろな文化が来ていることを知っていますからそれを見たい、知りたいという気持ちが非常に強いです。我々中高年層は歴史を中心とした文化、若者はファッション文化に興味を示しています。この前朝日新聞の記事にも紹介されましたが、これを読んだ時には5年前の韓国のソウルを思い出しました。それまでは韓国と日本の関係は必ずしもじっくりいっているとは言えなかったのですが、若い人が韓国へ行って買い物をし、韓国の若者との交流があって、仲良くなりました。

それからサッカーのワールドカップもありましたし、日本文化が開放されたことを含めて、日韓の間は非常によくなったと思います。これはイベントがきっかけとなったのだと思います。中国の場合も2008年の北京オリンピック、2010年の上海万博に目標を置いています。ソウルと羽田の間にシャトル便を出して交流していますが、羽田と上海間のシャトル便の需要も出てくると思います。それから、上海の近くに蘇州、無錫など行ってみれば素晴らしいところがたくさんあります。私はこのような形で日中国民間での交流が密接になればなるほど、今までにない日中関係を築くことができるだろうし、また作らなければならないと思っています。

- 韓国は数年前に日本人にノービザ政策を実施し、それから日本人が多く韓国に行くようになりました。一方中国も2003年の秋に日本人に対してノービザを実施しました。韓国と同じようなことが起こりうるわけですね。ただ逆に、中国、韓国の方が日本に来る時のビザ取得が難しい。日本は観光立国を提唱していますが、現実に外国人が簡単に訪問できないという矛盾状態にあります。これについてはどう思いますか？

（渡里）これは当面は色々な面で改善しながらやっていく

しかないでしょうね。今は過渡期にあると思います。早く自由に往来できるように期待したいし、そのようになることで、かつての中国と日本の文化交流と同じように新しい時代の交流が始まることを期待しています。北京オリンピックと上海万博はその交流のきっかけになると思います。

- 本日は、ありがとうございました。

(2003年12月22日 東京にて)

聞き手：ERINA主任研究員 辻久子

記録：ERINA研究員 李勤

プロフィール

生年月日 1925年3月28日生まれ
 本籍 東京都
 出身地 山形県
 学歴 1948年3月 東京大学経済学部経済学科卒業
 職歴 1948年4月 東京芝浦電気株式会社入社
 (1984年4月株式会社東芝と社名変更)
 1986年4月 取締役社長
 1987年7月～ 相談役
 主な社外役職
 1990年2月～ 日本ハンガリー経済クラブ会長
 1991年6月～ 社団法人日韓経済協会副会長
 1997年7月～ 財団法人日中経済協会会長
 2003年9月～ 日中東北開発協会会長
 1993年10月 中華人民共和国大連市名誉市民
 1994年5月 中華人民共和国瀋陽市名誉市民
 1998年10月 中華人民共和国上海市白玉蘭章

国境を越える人の流れと北東アジア地域統合への道

モントレイ国際大学国際政策学大学院教授兼東アジア研究センター所長
国連大学平和とガバナンスプログラム客員研究者 赤羽恒雄

序

国連の「2002年移民レポート」によると、自分の生まれた国以外の国に住む人の総数は1億7,500万人と推定されている。先進国居住者の10人に1人が「移民」である。先進諸国は毎年発展途上国から約250万人の新しい移民を受け入れており、こうした移民は、先進諸国の人口増加の3分の2に値する¹。北東アジア地域では多くの要因からつい最近まで移民も含め一般庶民の自由な交流が厳しく制限されていたが、冷戦終焉後は、観光旅行をはじめいろいろな目的で国境を越える人の流れが見えるようになってきた。こうした動きが北東アジアにおけるリージョナリズム、あるいは地域統合の今後の行方にどのような役割を果たし、また、どのような新しい問題を投げかけてくるのだろうか。この小論ではこうした課題を論じる。ここで紹介される事例や概念は、米国カリフォルニア州モントレイ国際大学東アジア研究センターが国連大学と共催する国際共同研究プロジェクト「北東アジアにおける国境を越える人流 - 人間の安全保障の視点から」²から得られたものであるが、ここでの分析や提言は私個人のものであることを断っておきたい。

本論に入る前に、「人流」あるいは「人の流れ」という概念について簡単に説明する。これまで伝統的に使われてきた「移民」(Migration)という概念は長期的に、あるいは半永久的に自国を離れて他国に居住する者、という意味合いが強い。しかし、今日、北東アジア地域で国境を越える人の動きはこの狭義の移民をはるかに超える現象で、観光客など短期的な滞在を含め、移民する意図のまったくない短期、中期滞在者も多く、滞在先でいろいろなインパクトを見せている。ここでは、伝統的な「移民」も含むすべての国境を越える人の流れの総称として「人流」という概念を使う。

1. 北東アジア地域における国境を越える人流の現状と意義

地球上各地で見られる国境を超える人流が、北東アジア地域でも冷戦終焉後見られるようになった。2000年における北東アジア地域内(中国、日本、北朝鮮、韓国、モンゴル、ロシア連邦)の総人口は16億2,700万人で、世界総人口の約28%であった³。このうち移民の数は1,902万9,000人で、世界移民総数(1億7,500万人)の11.7%であった。地域内で最も多くの移民を抱える国はロシアで、2000年に1,325万9,000人いた。これは北東アジア地域内の移民総数の68%で、ロシア人口の9%であった。これに続いて香港(270万1,000人)、日本(162万人)、韓国(59万7,000人)、中国(51万3,000人)、北朝鮮(3万7,000人)、マカオ(1万6,000人)、モンゴル(8,000人)であった。

国内(域内)人口に占める移民の割合の最も高いのはマカオで、その人口の66%が移民である。次は香港(39%)、ロシア(9%)、韓国(1%)、日本(1%)、その他の国(1%以下)である。しかし、これは狭義の意味での「移民」の人口統計であり、それ以外に国境を越える人口はこの数倍であろう。これで明らかのように、日本は比較的移民の少ない国であるが、最近では日本を訪れる外国人も増えている。2002年に入国した外国人の総数は577万1,975人で、このうち北東アジア諸国からの入国者の内訳は表1の通りである。

表1 北東アジア近隣諸国から日本を訪れる外国人(2002年)

国・地域	入国外国人	対外国人総数割合(%)
韓国	1,472,096	25.5
台湾	909,654	15.8
中国	527,796	9.1
フィリピン	197,136	3.4
ロシア	36,693	0.6

(出所)法務省大臣官房司法法制部編「第41出入国管理統計年報」平成14年版、財務省印刷局、v頁。

北東アジア地域に広がる国境を越えた人流の現象からいくつかの問題が発生している。合法、非合法の移民をはじめ

¹ United Nations Population Division, *International Migration Report 2002*, New York: United Nations, 2003.

² このプロジェクトのこれまでの成果は論文集として、Tsuneo Akaha, ed., *Human Flows across National Borders in Northeast Asia*, Seminar Proceedings, United Nations University, Tokyo, Japan, November 20-21, 2002, Monterey, CA: Center for East Asian Studies, Monterey Institute of International Studies, January 31, 2003がある。

³ Maurice Van Arsdol, Jr., Stephen Lum, Brian Etkin, and Glenn Guarin, "Population Dynamics and Migration Patterns in Northeast Asia," paper prepared for presentation at the international conference, "Globalization, Migration, and Human Security: Challenges in Northeast Asia," United Nations University, Tokyo, October 6, 2003.

め、避難民や母国からの逃亡者、また、ヒューマン・トラフィッキング⁴の問題も出ている。その中には、極東ロシアへの中国人の移民、中国を経由して韓国等に逃れようとする脱北者、日本や韓国に就学や研修を目的に入国した後不法就労する中国人、観光や興行ビザで入国し、就労や売春を行う東南アジア、旧ソ連邦、東欧諸国からの女性等が含まれる。犯罪組織も関わっている場合が多いといわれる。

こうした問題に対する各国の対応は、その場しのぎの対応が多く、多国間協議は殆ど見られない。各国の国境を越える人流に大いにかかわりのある移民法、国籍法、労働法等には大きな相違があり、法制上の共通化は難しい。また、各国の間には大きな人口格差、人口趨勢の相違があり、移民送り出し国と受け入れ国の構造が定着しつつある。例えば、中国は典型的な流出国で日本は受入国である。国境を越える人流を秩序よく管理するためには、経済政策、人口政策、移民政策、国籍政策を総合的に調整する必要があるが、各国とも縦割り行政のために、これも進んでいないのが現状である。

2. 北東アジア地域統合

地域統合が望ましいことであるかどうかは、北東アジア地域においては必ずしも国民的コンセンサスが成立していないところもある⁵。一言で言うと、ナショナリズムとリージョナリズムが競合しているといえる。ここでは地域統合は望ましいという前提で議論していくがその理由は下記に示す。「地域統合」には五つの局面がある⁶。まず、経済統合のための共同戦略によって支えられながら速度早く進む経済関係があげられる。次に、共同行動の目的を設定するために開かれる首脳会談や組織によって進展する政治関係、さらには、労働移民や企業ネットワーク、あるいは現存する諸問題に関する共通アジェンダなどを通して進む社会的局面がある。四番目に、グローバリゼーションの中で、共有する文化により助長される地域的アイデンティティーについての共通の認識が必要である。最後に、緊張を解き、安定を確保するための拡大する安全保障アジェンダが望まれる。以上、五つの局面での統合が進むことにより、「地域主義」(regionalism)が構築される。経済関係の拡大、政治関係の組織的進展、社会的結びつきの深化、

地域的アイデンティティーの形成、安全保障上の共通課題の設定は、国際関係における平和と繁栄の共有物の拡大を意味する。これは北東アジア地域において望まれる方向である。

他の地域との比較により、北東アジア地域における統合が遅れていることと、その原因としての障害が見えてくる。ここでは簡単に、より地域統合の進んでいる地域を見てみよう。

(1) 欧州連合 (European Union, EU)

ヨーロッパは、その長い歴史の中で平和と戦争を繰り返し、そこから国際関係(伝統的な国家間の関係)において同じ文明・文化を共有していた。国家の主権に基づく領土的、政治的分離はあったものの、何世紀にもわたり国境を越えた文化的・社会的連携と民族間の交流と交錯があった。さらに、第二次大戦終結後のヨーロッパの再復興にあたり、地域の平和と安定のためには経済的統合が必要であるという認識が、戦後指導者層に共有されていた。特にドイツとフランスの経済的統合についての認識が重要であった。また、米国という地域外の大国が、ヨーロッパの戦後経済復興と地域の平和と安定は自国の国益に合致しているという戦略的判断を持っていた。よって、ヨーロッパに対する莫大な援助を惜しかなかった。これによって経済統合と安全保障上(NATOを通して)の統合が平行して進められたのである。

(2) 北米自由貿易地域(North American Free Trade Area, NAFTA)

北米においては、莫大な生産力と消費力をもつアメリカ経済が、その資本主義体制のさらなる発展に、より拡大された市場を必要としていた。アメリカ経済に太刀打ちできないカナダとメキシコが、自国の経済の発展のためにアメリカ経済の生産力と消費力を必要とした。NAFTA地域は経済的には統合されているが、制度的・組織的には欧州連合のような複雑なものはない。また、社会的統合や文化的統合も米国とカナダの間ではかなり進んでいるが、この二国とメキシコとの間にはかなり距離がある。NAFTAは安全保障上の統合を目指すものではないが、米国とカナダが北大西洋条約機構(NATO)の同盟国であることは、政

⁴ 「ヒューマン・トラフィッキング」とは強制的に、あるいは騙して人を国外に移送し、低賃金労働や売春、さらに奴隷的な搾取を行うことである。往々にして国際犯罪組織が関与している。「人間の安全保障」との関係で、現在、国連などの国際機関や先進国政府の間でこれを法制度的に防止しようという動きが見られる。

⁵ この問題については、Tsuneo Akaha, ed., *Politics and Economics in Northeast Asia: Nationalism and Regionalism in Contention*, New York: St. Martin's Press, 1999を参照していただきたい。

⁶ Gilbert Rozman, "Korea at the Center: The Growing Quest for Regionalism in Northeast Asia: Introduction" (Draft) を参照。

治的關係の深いことを示している。メキシコはNATOの加盟国ではないし、米国ともカナダとも同盟関係にない。しかし、メキシコが米国やカナダと戦争を行う可能性は殆どゼロである。この意味で、この三国の間には擬似安全保障共同体（security community）が形成されているといえる。一言で言うと、北米地域での統合は、米国の覇権的国力がその最大の要因である。

(3) アジア太平洋地域

アジア太平洋地域では、ここに含まれる国家の数があまりも多く、社会の性格もあまりにも多様で、ヨーロッパに見られるような文明・文化の共有が見られない。経済発展の段階や国内政治体制も多種多様である。一方、アジア太平洋における米国の覇権的国力は冷戦期に、地域統合ではなく、逆に、地域の東西分割のために行使された。冷戦後、それまで分裂されてきたアジア諸国は和解の途についたが北東アジアにおいてはいまだに和解の兆しの殆ど見えない民族や国家もある。アジア太平洋経済協力会議（Asia Pacific Economic Cooperation, APEC）はこの地域の最も広範な組織であるが、同地域で深まる経済的相互依存関係から発生した問題に対応するために、政策担当者が対応する形で設立されたもので、その主な機能は行動ではなく協議である。経済面における統合は市場の力によって進みつつある。首脳会談や閣僚会議が定期的に行われることにより、ある程度の組織化・制度化は進んでいるが、政治的統合を目的とするものではないし、安全保障の面での統合などはなおさらである。

東南アジアにおいては、国内に多数の異民族や異文化が混存し、国家統一、近代国家の形成、民主主義の確立が遅れた。殆どの国が発展途上国であるこの地域では、統合への求心性と競争性が入り混じり、なかなか統合が進まなかった。さらに、日本をはじめ、アメリカ、中国、さらにはヨーロッパとの経済的依存関係のある同地域では、域内経済統合は困難であった。しかし、大国の支配を恐れ、域内の結束を図ろうと、アセアンは経済統合の道を徐々に歩んできた。安全保障問題に関しては、冷戦期には共通する敵国の定義ができず、面での協力はあまり見られなかった。また、域内での政治対立や紛争も最近まで大きくのしかかっていた。アセアン地域フォーラム（ASEAN Regional Forum, ARF）ができたが、これも共同防衛などの行動のための組織ではなく、信頼醸成のための協議をその主な目的としている。しかし、経済問題や政治、安全保障上の問題の協議を重ねてきた結果、アセアンは共通する地域アイデンティティを共有するようになった。

(4) 北東アジア地域

アジア太平洋地域の一部をなす北東アジア地域には、ロシア、中国、モンゴル、北朝鮮、韓国、日本という国内政治体制の異なる国家と、発展レベルと構造の異なる経済社会が隣接しており、歴史的、政治的、文化的要因と相まって、地域統合の進展はアジア太平洋地域の中で最も遅れている。東南アジアとの比較でもその組織的、制度的統合の遅れが目につく。

北東アジア地域の地域統合への障害をより詳しく見てみよう。まず、戦後の北東アジア地域は、歴史の負の遺産のために地域内のいたるところで対立、緊張関係が見られたことが指摘される。負の遺産を乗り越える政治的和解が必要であったが、社会主義革命が域内に発生したこともあり、冷戦の東西対立構造が地域内に浸透し、戦前・戦中の帝国主義と軍国主義の終焉が国家間関係の向上に繋がらなかった。次に、域内の国際関係は国家主導形で、政治的考慮から国境を越えた市場の力による経済交換は極端に制限され、国境を越えた社会・文化交流も進まなかった。これと関係する障害として、この地域においてはナショナリズムが強く、国際主義が弱体であったことも指摘できる。権威主義的国家指導者達は、近代国家形成のために中央集権的な政治経済体制を構築し、ナショナリズムを推進することによって国力向上に努めた。その結果、地域内の国際関係は敵対的關係へと発展した。国家統制による国際関係の展開で、ナショナリズムが国際主義の台頭を遅らせた。また、北東アジア地域には、全ての大国（米国、ソ連・ロシア、中国、日本）の利害関係が重なりあい、地域全体に広がる覇権・従属的關係も平等的關係も発展できないまま今日に至っている。つまり、北米的経済統合も、ヨーロッパ的統合も見られない。さらに、歴史の負の遺産と冷戦構造のため、地域内の国際関係は二国間関係を基軸に展開され、多国間協調の構造が生まれる可能性が無かった。1990年代に入り、米日韓の三か国間の安全保障上の協議が始まったが、これは朝鮮半島の安全保障をめぐるもので、同半島における冷戦構造の存続を前提としており、北東アジア地域全体の多国間協調を助長するものではない。2003年8月に開催された6者協議も、北朝鮮の核問題を巡るもので、その将来は不透明である。最後に、北東アジア地域での統合の障害となっているものに、経済的問題がある。戦後経済発展の格差が大きく、平衡的補完關係が成立しなかった。特に、市場資本主義経済と社会主義経済との間の構造的矛盾があり、経済關係が進む中で、国際經濟關係の中に非対称的構造が生まれた。例えば、極東ロシアの天然資源、中国の過剰労働力、日本の高度經濟成長という本来ならば補完關係

で結ばれるべき地域であったが、冷戦構造と経済体制の違いから、この相互補完性は現実とならなかった。

以上の理由から北東アジア地域では相互信頼関係の確立が遅れてきた。しかし、ここ数十年、ゆっくりではあるが歴史の重圧がある程度和らいできた。日韓関係における未来志向への動き、日中関係における北方領土問題以外での分野での協力がそれが見られる。「歴史問題」解決が遅々として進まない日中関係にも、二国間の経済補完関係の影響が明らかに見られるようになった。また、域内各国の経済の発展と域内貿易投資関係の緊密化が進み、経済の政治への影響力も増してきた。さらに、これと相まって、国家と対抗的、あるいは補完的影響力を持つ市民社会の発展も見られる。それは各国のNGOの発展に現れている。中央集権的統制も緩み、地方自治体による「自治体外交」や民間の果敢な「民際外交」も盛んになってきている。北海道や新潟県と日本海沿岸地方との関係の拡大がそれを象徴している⁷。

3 地域統合における国境を越える人流の意味と役割

では、国境を越える人流は地域統合にどのような意味をもち、どのような役割を期待できるのであろうか。一言で言うと、国境を越えた人流が増えていることは、今まで人流を妨げてきた政治的、経済的、社会的、文化的障害が徐々にではあるが撤去されてきていることを意味する。例えば冷戦期には北海道に殆どみられなかったロシア人が1990年代に入り急増し、今や北海道は東京都に次ぐロシア人居住地域になった⁸。他方、不法人流も増え、その中にはヒューマン・トラフィッキングのような人間の安全保障に直接脅威を与えるものもある。あるいは合法的に国境を越えた者の中には、不法活動を行う者もいる。

国境を越える人流には、北東アジア地域における地域統合の障害となっていたものを撤去する役割が期待される。まず、労働移民や観光を含む人流が増えることにより、経済的相互依存関係が深まる。また、他の要因も相まって北東アジア地域内の経済発展の格差が狭まることにより、平衡的補完関係が樹立される。次に、一般庶民が主体である人流が増えることにより、国家主導形の国際関係に対し補

完的な役割を果たす民間関係が拡大する。さらに、権威主義的国家主導型の経済・社会発展から、市民社会主導形の発展への傾向が強くなる。これにより、ナショナリズムと対抗する国際主義が強化され、地域内の国民間の相互理解と共有する価値観が形成される。また、往々にして覇権・従属の関係が見られた戦前の国際関係や、東西冷戦下のイデオロギー的国民統制が弱まり、庶民間の水平な社会的、文化的交流が深まる。最後に、国民間の直接的接触と交流が進み相互理解が深まることにより、人間の安全保障を含む非伝統的安全保障⁹の問題に関する認識と理解が深まることが期待される。

一方、既に指摘したように、国境を越えた人流が増えることにより、人間の安全保障の問題も発生している。各国の抱える問題を、人間の安全保障の面から見ていくと、まず中国では、地方での人口増加、地方での失業者急増、HIV/AIDS感染者の増加、新型肺炎感染、人口の高齢化、地方から都市への人口移動、地域経済格差、民族的摩擦、不法移民を含む海外への移民の問題がある。台湾では人口の高齢化、新型肺炎感染、経済発展の速度低下、新しい移民の同化の遅れなどの問題が見られる。北朝鮮では、国家崩壊の可能性、脱北者、南北問題、大量難民流出の可能性が大きな問題である。韓国には、人口高齢化、不法労働移民、一時的移民、労働供給国との緊張関係、南北問題、北朝鮮からの大量難民流入の可能性や、さらに、民族アイデンティティーの問題がある¹⁰。モンゴルは、経済発展の速度低下、失業者問題、中国とロシアからの移民に関する問題がある。ロシアには、死亡率増加、HIV/AIDS感染、結核患者の増加、人口減少・過疎化、経済的荒廃、極東人口の減少と地方の過疎化、極東への中国人移民に対する移民を受け入れている地域社会で政治的、社会的、文化的懸念が見られる。日本では、周知のように、人口の高齢化、少子化、これに関連する諸々の福祉問題、低賃金労働力不足やIT部門などの特定分野での労働力不足、女性的人資源の不十分な活用、一時的移民、移民の同化の遅れなどの問題がある。これから派生する、国民アイデンティティーの問題や移民やその他の人流を巡る近隣諸国との緊張関係も見られる。

⁷ 北海道と極東ロシアとの関係については Tsuneo Akaha, "Despite the Russian-Japanese Territorial Dispute: Hokkaido's Courting of the Russian Far East," *Pacific Focus*, Vol. 18, No. 1 (Spring 2003), pp. 89-122を参照していただきたい。

⁸ 北海道におけるロシア人については、Tsuneo Akaha and Anna Vassilieva, "The Russian Presence in Hokkaido: Accommodation and Resistance among Local Communities," *Japanese Society*, Vol. 6 (2002/2003), pp. 44-65を参照していただきたい。

⁹ 「非伝統的安全保障」は一言で言うと非軍事的安全保障で、この中には人間の安全保障も含まれる。北東アジア地域における非伝統的安全保障の問題としては「結論」で示すものがある。

¹⁰ 韓国の民族アイデンティティーの問題としては、国内に流入する外国籍のコリアンに二重国籍を認めるべきかという問題や、海外に住む同民族の人々を韓国の未来の発展にいかに関与すべきかという問題がある。

結論 将来への展望

グローバル化の中で、国境を越える人流はこれからますます増加することはあっても、減ることはないであろう。北東アジア地域においても、地域内の経済関係がより深まる中で、ビザ等の制度的障害はあるが、国境を越えた人流はますます拡大するであろう¹¹。この地域の移民人口が現時点では他地域と比較するとかなり少ないことを見ても、これは明らかである。そこから生まれる社会的、文化的、また人間の安全保障上の問題に関し、国家政府や地方自治体への要請も強まるであろう。また、市民社会を代表する非政府組織もこうした問題の解決に向け、その役割は拡大するであろう。他の地域の歴史的体験から生まれた知恵と教訓から学ぶべきことは多い。

北東アジア地域において、経済的相互依存関係はすでに市場経済の力によってかなり進んできている。これから中国、ロシア極東、モンゴルにおける市場経済の発展がさらに進めば、相互補完的な関係にある域内経済の結びつきは、さらに強いものになるであろう。社会的統合は国境を越える企業活動や人流によるネットワークによって進む。さらに、文化的統合も企業、組織、人々の国境を越える交流によって深まって行く。安全保障上の協力は、北朝鮮核問題をめぐる6者協議に見られるような伝統的安全保障レベルでの協力は勿論必要であるが、非伝統的安全保障問題においても望まれる。この地域における非伝統的安全保障問題には、環境問題、資源不足・枯渇問題、水資源問題、麻薬、武器等の密輸、HIV/AIDS、新型肺炎等の厚生安全保障、経済のグローバル化に対する国家政策の対応、テロ問題、さらに、この小論で扱われている国境を越える人流の問題がある。こうした問題について二か国間、多国間の協力が進むことは国家間の信頼醸成にも役立つであろう。

最後に、日本について付け加えると、ヒューマン・トラ

フィッキングに関して、米国国務省の報告書は、日本は問題解決のための努力はしているが、不十分であると指摘している¹²。国境を越える人流を誘因する先進国として、日本は大きな国際的責任を持っている。経済発展の格差の大きい北東アジア地域全体の持続的発展のためには、より多くの雇用機会を創出することが必要である。海外の労働力を利用し、海外の資源を付加価値の高い工業生産品として輸出することによって資本を蓄積してきた日本は、国内の雇用機会を外国人労働者に提供する責任を持つ。また、国内の人口高齢化や低賃金労働力不足やIT部門などの特定分野での労働力不足、特に地方の人口過疎化に鑑み、移民や短期労働者の受け入れを行うことは、地域経済の活性化にも役立つ。地方の経済の活性化は、その土地に生まれ育った若者の将来の生活基盤の形成・維持にも繋がる。

しかし、外国人移民の受け入れは秩序をもって行われなければならない。異文化と外国人に敏感な日本国民の性格からして、文化的、社会的摩擦が生じないように移民政策を展開することは非常に重要である。最近のメディアの報道や一部の政治家の発言には、国内の犯罪の増加は外国人によるものであるとする風潮があるが、これは必ずしも現実と合致しない認識によるものである。こうした認識を改めることは、日本が北東アジア地域の統合にリーダーシップを発揮するために是非必要である。

より多くの価値観を共にし、将来への展望を共有することによって、北東アジア地域内の共通したアイデンティティーが形成される。それまでには2・3世代の交代が必要であろう。国境を越える人の流れは、将来を担う世代の中に共有されるべき価値観を伝承する上で、最も効果的方法である。それだけに、そこから発生する文化的摩擦や、社会の問題が政治化されることは防がなければならない。この意味でも、日本人の持つ責任は大きい。

¹¹ ビザ等の制度的制約の問題については、辻久子「北東アジアにおける人的国際交流のすすめ」ERINA REPORT Vol. 49 (December 2002), 8-14 ページを参照。

¹² US Department of State, 2003 Trafficking in Persons Report at <http://www.state.gov/g/tip/rls/tiprpt/2003/21262.htm>.

Human Flows Across National Borders and Regional Integration in Northeast Asia (Summary)

Tsuneo Akaha

Professor of International Policy Studies and Director, Center for East Asian Studies, Monterey Institute of International Studies, California

Visiting Scholar, Peace & Governance Programme, United Nations University

There are today approximately 175 million people living in a country other than their country of birth and about one out of every ten people living in developed countries is an "immigrant". Even in Northeast Asia, immigration and other human flows across national borders are growing and will continue to grow. This region represents about 28% of the world population, but only 11.7% of the immigrant population of the world. Russia leads all other countries in this region as a recipient of foreign-born residents, followed by Hong Kong, Japan, South Korea (ROK), China, North Korea (DPRK), Macao and Mongolia. The growing cross-border human flows in the region cannot but present both opportunities and challenges to the region as a whole, to each of the countries in the area, the host communities, and, of course, the border-crossing individuals themselves. Based on an international joint research project organized by the Center for East Asian Studies of the Monterey Institute of International Studies and the Peace & Governance Programme of the United Nations University, this paper analyzes the current trends in cross-border human flows and their implications for regional integration. Through a comparison with other regions where integration has made substantially more progress, including the EU, NAFTA, and the ASEAN regions, the author identifies obstacles to regional integration in this area of the world. The absence of a shared civilization or cultural commonalities and historical experience in region-wide problem solving, such as in Europe, and the absence of a hegemonic leader, such as the United States in the NAFTA process, are two of the most fundamental obstacles to regional integration in Northeast Asia. However, the growing human flows are potentially a very important integrative force between the countries of the region and should be welcomed.

Human flows can cushion the impact of the legacies of history on contemporary international relations, help reduce differences in development and economic structures, and raise the level of interdependence among the economies of the region. They can also contribute to the development of transnational non-governmental linkages and to weakening the dominance of the state and its institutions over domestic and international affairs. Moreover, cross-border human linkages can deepen mutual understanding and facilitate collective problem solving between the peoples of the region, thus contributing to the development of a common identity.

Those crossing borders can raise the awareness in each country of the non-traditional security problems of neighboring countries. Among the problems facing the region are overpopulation in some areas and underpopulation in others, labor shortages in some areas and unemployment in others, underemployment of women,

HIV/AIDS, the SARS epidemic, regional disparities in economic development, a lack of minority assimilation or accommodation, ethnic and cultural friction, illegal migration, human trafficking, the graying of the population and associated social welfare problems, defectors and potentially substantial refugee flows, and national identity. Some of these problems are "human security" problems. On the other hand, without effective management of human flows across national borders, this phenomenon can exacerbate some of these problems.

Against the background of globalization, cross-border human flows cannot but grow in the future in this and other parts of the world. In Northeast Asia, economic interdependence is gradually deepening through market forces. As market economies continue to grow in China, Russia, and Mongolia, so will the complementary linkages among the economies of the region. Social integration proceeds through networks of individuals, enterprises, and other groups and organizations whose activities transcend national borders. Cultural integration will also deepen through exchanges between individual citizens, business organizations, and civil society groups. This region also needs integration through cooperation in non-traditional security fields, such as environmental protection, resource management, the control of illegal trafficking in drugs, weapons, and humans, the containment of the HIV/AIDS and SARS epidemics, counter-terror measures, and the management of cross-border human flows. The development of bilateral and multilateral cooperation mechanisms in these areas should also be seen as confidence-building measures.

Japan has important responsibilities, particularly in the area of human trafficking. A 2002 State Department report indicates that Japan is making some effort in this field but this is still inadequate. Japan will continue to hold many "pull factors" attracting both legal and illegal migration. The nation has accumulated unprecedented wealth by accessing cheap labor and economical resources overseas. It now has a responsibility to share its economic prosperity by opening its domestic labor market to foreign workers. A more open labor regime would also help reverse the continuing decline in the population and ameliorate the serious labor shortage problems now facing many areas of the country. All of this must be done in an orderly fashion, however, or the influx of many more foreigners into the country could result in a major cultural and social backlash. It will probably take two to three generations before a common identity can be established in Northeast Asia. Human flows are the most direct way to nurture a common identity and a sense of common destiny. Largely an immigration country, Japan must not shirk its responsibilities.

新興市場ロシアにおける流通の変化

新潟大学非常勤講師

敬和学園大学非常勤講師 高山栄子

はじめに

1989年、ベルリンの壁の崩壊で世界経済は大きく変貌し、それに伴う市場経済のグローバル化の進展によって、ロシアが世界のグローバル企業の前に新興市場として出現した。ロシア市場へは、1991年の貿易自由化によって、年間数十億ドルもの日本メーカーの家電機器、プリンター、スキャナー等のコンピューター周辺機器、ファクシミリ、コンピューター、事務機などの情報・通信機器や自動車が出産されてきた。そして、ロシアの貿易経路と流通経路から成る国際経路も大きく変容を遂げた。しかしながら、その実態は明らかにされていない。そこで、本稿ではとくに家電製品に焦点をあて計画経済から市場経済への移行期におけるロシアにおける貿易経路と流通経路の特質とその変化を明らかにする。ここで家電製品とは、狭義の家電機器、オーディオ・ビデオ機器、コンピューター機器、電話情報通信機器の4つの商品群をすべて含めることにする。ロシアにおいて、2000年に大規模小売企業が加盟する家電製品商業製造業者協会（RATEK）が設立されたが、同協会では、上記の4つの商品群を総称して家電製品と呼んでいるからである。

1. 計画経済から市場経済への転換による貿易経路の変化

ソ連時代では、国家が外国貿易を独占し、企業の輸出入活動は外国貿易省傘下の外国貿易公団を通じて実施されてきた。このため、個別企業は外国企業と直接契約を結ぶことができなかった。それが、1991年11月のロシア・ソヴィエト連邦社会主義共和国の大統領令によってロシアにおける貿易の自由化が開始された。これによって、所有形態にかかわらず、あらゆる企業が登録なしに、仲介を含む対外経済活動を行うことが認められるようになった。従来の貿易の国家独占は消滅した。その結果、ベレストロイカ開始前は旧外国貿易省に直属していた80余の貿易公団が独占していた貿易に1991年には12,000を超す企業や組織が参加するまでになった。

ロシア市場はソ連崩壊まで西側の多国籍企業にとって未開拓の市場であった。ロシアでは日本製品のブランド力が高く、潜在的需要は非常に大きい。家電機器、オーディオ・ビデオ機器、コンピューター機器、電話情報通信機器や自動車などに、大きな需要が期待できた。そこで日本の

家電や情報機器を中心とするメーカーは、間接輸出や直接輸出を通じてロシアへ参入を開始した。輸出元の国の世界の製造拠点から輸出仕向国の拠点までの製品流通をメーカー自身が行う場合を「直接輸出」、商社などのほかの経済主体が行う場合を「間接輸出」と呼ぶ。日本のメーカーは93年頃から日本の商社と合併で販売子会社を設立したり、96年以降、自社の販売子会社を設立しつつ、現地の販売網を拡大し、マーケティング活動に取り組むようになった。間接輸出にせよ、直接輸出にせよ、輸出には貿易経路と進出先国での流通経路という2つの経路が必要である。貿易経路については、間接輸出の場合は輸出商社が、直接輸出の場合はメーカー自身が、貿易公団に代わる新しいロシアの輸入業者を探す必要に迫られた。

2. 計画経済から市場経済への転換による流通経路の変化

流通経路に関する大きな変化は1992年の国営流通機構の廃止である。これによって、日本企業をはじめとする外国企業はロシア全土に販売を行ってくれる新たな流通業者を探す必要が出てきた。

ソ連時代は生産指向的な指令型経済における配給であった。消費者指向的な市場経済における流通ではなかった。ソ連時代の卸売組織は、計画に従ってメーカーから調達した製品等を、物流センター・倉庫等の機能を有する傘下の流通組織を通じて、ユーザーないし小売店に供給したり、メーカーからユーザー、小売店への直接供給・調達等の役割を担ってきたにすぎない。したがって、販売努力は全く必要なく、価格は政府によって決められていた。家電製品などの非食品は国営商店で販売されていたが、そこでは顧客サービスという概念は欠如しており、小売店というよりは単なる配給機関、配給窓口的な役割しか果たしていなかった。店員に笑顔はなく「売ってやる」という高圧的な態度で販売が行われてきた。

ソ連時代、ロシア連邦政府において、流通部門を所管しているのは商業資材省であった。このうち、商業委員会が家電製品等の軽工業品、文化・日用品などの消費財流通を所管していた。その傘下に5,000の地方卸売組織があり、内500が連邦レベルの大規模な卸売組織であった。それは大型の冷蔵・冷凍施設を持つ食品グループ、衣類・靴・小物類のグループ、冷蔵庫・テレビ・自動車などの大型商品

のグループの3つに分かれていた。残りの4,500の地域別の中小規模の卸売組織を地方の行政機関が管轄していた。こうした商業資材省傘下の卸売組織が1988年に国営企業への独立採算制及び自己資金調達制が導入されて以降、独立性を高め、その大半が独立採算制化によって行政機構から独立した法人になっていった。このことは、それまで管轄官庁の末端組織として、単に流通センターや倉庫等の機能を果たしながら、右から左へモノを流していた単なる配給組織であったが、需給マッチングの機能を果たす卸売組織への脱皮を意味した。

3. 市場経済化以降のロシアにおける流通の変化

1988年の国営企業への独立採算制及び自己資金調達制の導入、1991年の貿易自由化、1992年の国営流通機構の廃止によって、ロシアの流通が大きく変化した。新興の卸売企業や小売企業が現れ、新しい流通システムが発展してきた。日本や欧米などの先進国との比較の観点から、計画経済から市場経済への移行過程におけるロシアの流通経路の特質をまとめると次のようになる。

(1) 高い能力の流通企業の非存在と輸入卸小売兼営

従来の国営流通システムが崩壊し、新たに多くの卸売企業が誕生した。しかし、当初は能力の高い卸売企業はほとんどいなかった。例えば、1990年代初めにヒューレット・パッカード社の流通網をロシアで構築した「シーエッチエス・ヴェルイー・セル」社のシェルバコフ副社長の談話がそれを語っている。

「ヒューレット・パッカードの本社はディーラー認定規準を定めました。それによってリーダー企業となるディーラーを選ぶはずでした。例えば、コンピューター市場で5年以上のキャリアをもっているとか、ヒューレット・パッカードの技師として認定された技師数人を有するとか、オフィスを所有しているとか、デモンストレーション用のホールを所有しているとか、過去2年間の財務諸表を提示することができるというものでした。ところが、1990年頃は、ロシア市場全体が市場経済の経験がありませんでした。そこで、従来のディーラー選択基準を逸脱せねばなりません。ヒューレット・パッカードの専門家たちはどこかの町へ行ったら、地元の新聞雑誌の広告宣伝調査にとりかかりました。その後、選んだ企業を訪問して、電話やFAXくらいはあるかどうかを見て、まともなロシア語が話せるかどうかを確認したのです。ときにはディーラー選択は、直感的に行われました。あるとき、サンクト・ペテルブルグでヒューレット・パッカードの専門家が、半分壊れた建

物の4階にある会社に立ち寄りしました。ちょうど、こちらに向かってジーンズをはいた若者が出てきました。彼が社長で、廊下で、ディーラー契約を即、締結しようと提案してきました。部屋と通路はダンボール箱でふさがれており、プリンターは、コーヒー沸かし器の隣、モニターはチーズの隣に置いてありました。後に、この会社はコンピューターで非常に有名な会社になったのです。」

このように、市場経済化へ移行したばかりで、情報・サービス・技術・マーケティングが空白であり、支払い能力のある需要が欠如している状況下で、外国のメーカーは、ディーラー網を構築し、取扱流通業者の選択をせざるを得なかった。先進国では、取扱流通業者の選択には、過去の販売実績、サービス・技術力、財務力などをもとに取引形態を進展させていくが、市場経済化移行直後のロシアは、そうしたビジネス・モデルは通用せずに、「偶然の引き合い」で、ディーラー選択が行われていった（1999）。

新興のディーラーらは、倉庫も保有しておらず、その能力や規模に大きなばらつきがあった。後にモスクワに家電製品を販売する大規模なチェーンストアが誕生し始めたが、その設立年はいずれも1992年～1994年である（2003：60）。しかも、新興の流通業者は、輸入、卸売や小売を兼営していた。ロシアの流通システムにおいては、輸入企業、卸売企業、小売企業の役割がしばしば交錯したり、一社がすべての役割を果たすことがある。多くの輸入企業が、小売店への配送という物的流通に従事したり、ディストリビューターが自社で商品を輸入している場合があった（& 1997：65）。

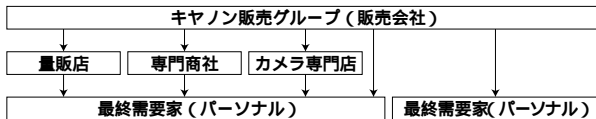
このように、市場経済化直後のロシアには、能力の高い流通企業が少なく、かつそれらは輸入卸小売を兼営していたのである。

(2) 流通経路の多段階性

ロシアにおける流通経路は多段階を形成している。先進国における流通経路は、メーカー ディーラーの一段階、もしくは、メーカー ディストリビューター ディーラーの二段階が主流である。ディストリビューターとは、自社の採算で輸入業者から購入、あるいは直接輸入し、一定の在庫をもち、自社ルートを使って販売すると同時に、広告、セルフプロモーション、アフターサービスを行う卸売商である。ディーラーとは、最終需要家である企業に対して、販売を行う販売業者である。中間段階のディストリビューターは基本的には卸売に特化しており、小売は行っていない。小売はディーラーが担っている。例えば、キヤノンの日本国内のコンシューマー機器（デジタル・カメラ、デジ

タル・ビデオ・カメラ、プリンター、スキャナなど)の販売はキヤノン販売 量販店、或は専門商社やカメラ専門店 最終需要家の一段階である(CANON TODAY 2003/04 . 図1)。

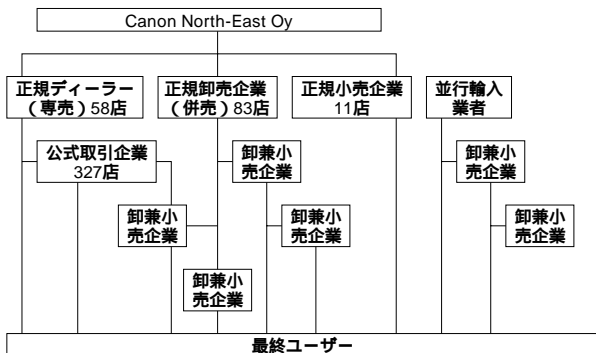
図1 キヤノン製品の日本国内の流通機構



出所：CANON TODAY 2003/04より筆者作成。

ところが、ロシアでは、キヤノンの場合、メーカーを起点としてディーラーへ販売された後、ディーラーが最終需要家へ小売する場合もあるが、二次卸へ卸売する場合もある。さらに二次卸も同様に小売を行うとともに、三次卸への卸売も行っている場合もある。このように流通経路が多段階になっている(図2)。

図2 キヤノンのロシアにおける流通機構



注：2003年8月現在。
出所：キヤノン・ノースイースト・オイ・モスクワ事務所のホームページより筆者作成。

松下電器産業(株)郷原昭雄氏(CIS中近東アフリカ本部 CIS営業所企画チームリーダー)も同様のことを指摘していた。松下電器産業のロシア向けの取引先は、卸業者・卸兼小売業者・小売業者など多岐にわたり、松下電器産業から商品を購入したロシアの卸業者は、小売業者に販売する場合もあれば、別の卸業者(2次卸)に販売する場合もある。欧米市場では、小売業者との直接取引の比率が高くなっているのに比べ、ロシアでは『パルチア』のような卸売業者の力が強く、彼等との取引の比率が高い。このように、卸売業者との取引が多いため、流通が多段階となり、ロシア国内での商品の流通を把握することが困難になっている。このため、小売店舗における松下商品の販売状況や消費者の反応等を素早く掴むことが難しい。そして、流通企業からどの製品がどれくらい売れたのかという情報がフィードバックされてこない。従って、マーケティング・イノベーションにつながらないという問題がある。

このようにロシアの流通構造は市場経済化以降、当初は欧米のそれに比べ多段階であった。

(3) 卸売企業の急増

第3に卸売企業の急増が挙げられる。市場経済への移行直後の1992~1994年に、卸売企業が活発に組織された。ロシアの商業統計によると、この間に、新たに34,700の卸売企業が登記された。内わずか8.4%の企業が民営化によるもので、他は新興企業である(1996: 264 - 269)。その後、1995年5月1日現在の卸売企業数は41,600(ロシア商業統計1996年)、1999年1月1日現在のそれは409,103(ロシア商業統計1999年)とわずか4年間でほぼ10倍に増大している。このうち95%が民間企業である。ソ連時代の88年には卸売組織はわずか5,000であったことから、およそ10年間でおよそ80倍にも急増し、その大半が民間企業になったことが看取される。

一方、小売企業数はロシア国家統計委員会のデータでは減少している(表1)。イエブレフはこれを、1993~1997年にかけて、小売企業の吸収合併が進行したためであると指摘している(1997: 36)。また、この統計上の数字は、小売業の経営主体数の統計であることに留意する必要がある。例えば、2002年時点で38店舗を有するロシアのスーパーマーケット「ペレクリョーストック」や同89店舗を有するロシアのスーパーマーケット「ビャテローチカ」は現在でも店舗数を増やし続けているが、小売企業という経営主体では1社のままである。したがって、実際は店舗数が増加していたとしても、ロシアの商業統計では経営主体でみるため、小売企業のデータは減少しているのではないかと推察される。

表1 ロシアの小売業動態変化

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1998	1999
小売企業数(千)	367.4	349.9	319.5	316.7	271.7	244.1	173.7	168.0

注：小売企業数には商店や屋台店という小売企業のほかにレストランや喫茶店なども算入されている
出所：1997: 241, 250. 1997, 1998, 1999. より筆者作成。

事実、ロシアでは品揃えが豊富で近代的なスーパーマーケットのチェーンストアやモール、ハイパーマーケットなどの新しい業態が首都モスクワを中心に増え続けている。また、トルコ系小売企業「ラムストル」やドイツ系小売企業「メトロ」や「レーベ」、フランス小売り大手のオーシャンなどの外資系巨大小売企業も次々に参入し、小売業の近代化が進んでいる。家電製品の分野でも「エム・ビデオ」や「パルチア」などロシアの大規模商業チェーンストアが誕生し急成長を遂げている。モスクワではこうしたチェーンストアの家電製品の販売占有率は60%を占めるまでに成

長している（ 10 1999 ）。
今後有力なチェーンストアの全国レベルでの多店舗化は急速に進むであろう。

(4) 競合の多面性

市場経済化以降、外国メーカーの製品を取扱う流通企業の数が増加したため、流通企業間の競争が極めて激しくなった。そして、流通企業間の競合が多面的に存在する。

(4) - 1 . キヤノンのケース

例えば、キヤノンのケースを事例としてみてみよう。キヤノンは、2003年8月現在で、ロシアに4種類の流通経路を構築した。それは、正規ディーラー（AUTHORIZED DEALER CENTRES）58店；キヤノンから直接仕入れたあらゆる機器の販売、技術支援、サービス契約の締結、正規卸売企業（AUTHORIZED WHOLESALE CENTRES）83店；キヤノンから直接仕入れた製品の卸売、正規小売企業（AUTHORIZED RETAIL CENTRES）11店；キヤノンから直接仕入れた製品の小売販売、公式取引企業（OFFICIAL PARTNERS）327店；卸売企業から仕入れたキヤノン製品の販売、の4種類である。これら流通経路の果たす役割は以下の通りである。

正規ディーラーには、キヤノン製品専売のディーラーと併売のディーラーがある。正規ディーラーの店舗は、ディーラー・スタンダードに基づきキヤノンの店舗デザイン、ロゴ、染色等で統一されている。キヤノンはテリトリー制は採用していない。このため、正規ディーラーは周辺地域のほかに、ロシアの地方都市への卸売りも行っており、ディストリビューターの役割を担っている。正規ディーラーはキヤノンの販売子会社「キヤノン・ノースイースト・オイ」から直接技術指導を受けることができる。また、正規ディーラーは各種販売促進活動の面で優遇されており、積極的に営業要員の教育・訓練、効果的な販売促進プログラムの策定・実施に対して支援をしてもらうことができる。この経路はキヤノン・ノースイースト・オイの重点的な経路になっている。この経路戦略によって、キヤノンは自社のロイヤルティを持った信頼のおける正規ディーラーを育成してきた。正規ディーラーはキヤノン製品の安定供給とキヤノンからの強力なサポートを確保することができた。

正規卸売企業は、キヤノンの全製品を取扱っているわけではなく、品揃えは正規ディーラーに比べると少ない。正規卸売企業は主としてプリンター、スキャナー、FAX、カメラ、カートリッジやトナーを取扱っている。正規卸売企業はロシア全土にキヤノン製品を卸売りしている。これらは、キヤノンの開放的経路である。開放的経路とは、で

きるだけ多くの商業者にキヤノン商品の取扱いを開放して、市場カバリッジを広げる戦略である。キヤノンは自社製品の市場に対する最大限の露出度を意図し、消費者や購買者による入手可能性を可能な限り高くしようとした。広大なロシアで地方にまでキヤノン直属の販売網を構築することは、コスト面からマイナスであった。そこで、正規卸売企業を活用することで、広い地域での販売が可能になり、広汎な販路を開拓することができた。

正規小売企業は、市場経済化以降に誕生した家電製品販売で有名なチェーンストアが大半である。チェーンストアは、国際チェーンストア協会の定義によると、「単一資本で、11店舗以上の店舗を直接経営管理する小売業、または飲食業の形態」を指す。ロシアで市場経済化以降設立された代表的な家電製品販売のチェーンストアは「パルチア」、「エム・ビデオ」、「テクノシーラ」、「ミール」、「ディアル・エレクトロニクス」、「エレクトリーチェスキー・ミール」、「エルドラド」などである。このうち、キヤノンの正規小売企業になっているのは「エム・ビデオ」、「パルチア」、「テクノシーラ」である。モスクワの家電・コンピューター機器のチェーンストアの中での市場占有率は、2001年で「エム・ビデオ」25%、「ミール」25%、「テクノシーラ」25%、「パルチア」15%、「エレクトリーチェスキー・ミール」5%である（ 2002 ）。

公式取引企業は、地方都市での販売を担うために設置された。これは、正規ディーラーや正規卸売企業に比べると企業規模が小さい。公式取引企業は、正規ディーラーや正規卸売企業を通して間接的にキヤノン製品を仕入れている。これには、二次卸や三次卸等様々な段階がある。公式取引企業は、他のメーカーの製品も併売している。これらは、正規ディーラーが受けているキヤノンからの取引上の優遇策をほとんど受けていない。「地方都市へ行くと、こんなところにキヤノン製品が販売されているって驚くことがあるんですよ。」とXマネージャーは語っていたが、この段階になると、卸売り経路が複雑で多段階になっており、どのような流通経路を辿って商品が流れているかをキヤノン・ノースイースト・オイのモスクワ事務所も把握できていない。

一方、ロシア極東へは表2のような流通経路戦略を採用している。極東全土でみると、各種正規取扱企業5店、公式取引企業10店が設置されている。正規取扱企業は極東の中心であるハバロフスクや需要が大きいヤクーツクなどに設置され、それ以外は公式取引企業に任せている。新興市場の参入にはよく採用されるチャネル戦略であるが、需要が多い中心部はできるだけメーカーが直接コントロールす

表2 キヤノンのロシア極東における販売チャネル

	ハバロフスク (ハバロフスク 地方)	ユジノ・サハリ ンスク (サハリン州)	ウラジオストク (沿海地方)	ウスリースク (沿海地方)	ブラゴヴェスチ ンスク (アムール州)	ベトロバプロフ スク・カムチャ ツキー (カムチャッカ州)	マガダン (マガダン州)	ヤクーツク (サハ共和国)
正規ディーラー	ダベリエ					リトゥム3店		
正規卸売企業								
正規小売企業								コビルテフェル ヴィス
公式取引企業		テフニカ	オルグテフニカ	オルグテフニカ	ドミノ・バルト ニョール、カン パニア・カー・ エス	ヴェトルム4店	テフノマルケッ ト・エム	

出所：http://www.canon.ru (2003年12月4日アクセス)より筆者作成。

る。そうすることで、より多くの情報を収集しサービスの向上にも努める。一方、需要がまばらな地方では、卸売業者を使い取引費用を小さくすると解釈することができる。

このような複数の流通経路を使った戦略によって、キヤノンは売上高を増加させた。例えば、社会主義時代はゼロックスが独占していた複写機の市場占有率において、2002年には売上高で38%を占めるまでになった(表3)。

表3 2002年ロシア市場複写機の市場占有率

サプライヤー	市場占有率
キヤノン	38%
ゼロックス	22%
エムビー(MB)	15%
リコー	8%
東芝	4%
その他	13%

総売上高(US\$193万)

注：エムビー(MB)とは、リコー製品に自社のマーク「MB」を付け、自社製品としてロシアで販売しているロシア会社である

原出典：IDC2003.

出所：

30 2003

http://www.mb.ru/smi/press.php?item_id=1062003年8月29日現在)

これは販売機会を増大させるという点では評価できよう。しかし、キヤノンのディーラーにとっては、キヤノンが多くのディーラーを乱立させたために経営上問題が生じた。キヤノンの正規ディーラー「アペックス・ミール・コピーロワニヤ」のアレクセエフ販売部長は、「モスクワでは、キヤノンのディーラー間での競争が相当激しく、顧客を取り合っているのが現状です。テリトリー制ではありませんから、競争はかなり激しいです。結局、値段を下げるしかありません。」とモスクワでの筆者との面談で不満を述べていた(1999年8月6日)。キヤノンの流通戦略はテリトリー制を取らず、ディーラー数を増加させる販売戦略であった。このため、取扱流通企業の増加によって、正規ディーラー間でさえ商圏が重複するという問題を惹起させた。

これは以下の点でキヤノンにも悪影響を及ぼした。第1に、重複した商圏の中で流通業者が自社製品をめぐる販売競争を展開した。そのとき、対象がいずれも自社製品で

あったので価格競争として行われた。キヤノンからすると、自社製品の販売価格が低下すること自体が問題である。さらに、異なる業者間で異なる価格が成立したことも問題であった。第2に、そうして自社製品をめぐる価格競争が展開されるということは、流通業者からすると、当該製品の単位あたりの収益が低下することを意味した。そして、このことが彼らの当該製品の取扱・販売促進意欲を減退させることになった。

以上のことから、ロシア市場における競合の多面性について次のことが言える。第1に、モスクワ市など同一地域内でディーラーが乱立しているため、正規ディーラー同士の間や、正規ディーラーと正規小売企業との間、正規ディーラーと正規卸売企業との間等で競争が行われている。前者は同種の流通経路の競争であり、後者は異種の流通経路の競争である。第2に、キヤノンの流通政策のようにテリトリー制が採用されていない場合、異なる地域間の流通企業が相互に相手の地域に進出して競争しており、競争が激化している。

(4) - 2 . リコーのケース

次にリコーの流通経路を事例研究として取り上げることによって、ロシアの流通経路の競合の多面性の実例を示すことにする。リコーは1984年に住友商事経由でソ連へ間接輸出を開始した。1989年から三井物産経由の輸出に変更し、三井物産がロシアで一手販売権を持つ「総代理店」になった。1992年からは、三井物産経由、ロシアの流通企業「サン」をディストリビューターとして、ロシアへ複写機を輸出するようになったが、「サン」が資金ショートに陥ったため、1996年からは「ダルズ」をディストリビューターとした取引に変更している。1997年10月、リコーはロシアに三井物産株式会社と合併で販売会社Mitsui-Ricoh CIS Ltd.を設立し、独立国家共同体(CIS)及びバルト諸国地域における販売・マーケティング業務を行っている。

リコーはロシア市場で複写機を販売している。複写機は専門品であり、最終需要家に対してコンサルティングやア

フター・サービスを提供するなどの点で、当該商品の生産者に対するチャンネル参加者の高い協力度が要求される。このため、リコーは売上に基づいてチャンネルを形成しながらディストリビューターを選択し、なかでも「ダルズ」を中心的な代理店とする差別的経路政策を採用した。差別的経路政策は選択的経路政策の一種である。選択的経路政策とは政策的基準に基づきチャンネルを形成する商業者を選択しようとするものであり、2、3社を選んで使うなどする。差別的経路政策とは、取引条件や各種販売促進活動の面で何らかの差をつけるなどして取引先として重視する経路政策を指す。ダルズはリコー製品の販売窓口となり、ロシア市場の卸売販売を委ねられた。これは一次卸的性格を有した。ダルズの川下には2次卸的性格の強いディーラーが各州1店存在し、ダルズから買い付けをした。このように、リコーは販売地域を制限したテリトリー制を採用し、ディストリビューターを介してディーラーをコントロールした。Mitsui-Ricoh CIS Ltd. はディストリビューターやディーラーに対して、そのセールスマンの訓練、広告作成の支援、パンフレット、陳列設備の供与など様々な支援を行ってきた。「ダルズ」のポマクシェフ販売部長は、筆者とのモスクワでの面談でリコーのディストリビューターとして抱えている問題について次のように話していた（1999年8月4日）。「私達は、キャノンやゼロックス、シャープやミノルタといった他社ブランドとの競争の他に、同じリコー製品であるMBやNRG¹とも競争しなくてはならないのです。同じリコー製品なのに、MBやNRGはロシアではるかに安く販売されています。だから私達は非常に大変です。ですが、私達はリコー・ブランドの持つ意味は大きいと考えています。だから、リコー製品を取扱っているのです。しかし、MB製品は欧州から入荷されるので2週間で製品が届きますが、リコー製品は入荷に3ヶ月かかります。ですから販売予測をしないといけないので在庫を多く持つ必要があります。」

ロシアの会社、エムビー（MB）社は1990年に設立され、当初は複写機の修理と消耗品の販売を行っていた。1993年からコニカとNashuatecの複写機の販売を始め、1996年からNRGブランドをMBブランドとして販売し始めた。MB社は、Mitsui-Ricoh CIS Ltd. の安楽氏によると、リコーが日本や欧州、アジア等の工場生産しOEM供給しているNRGブランドを、勝手にリコーの孫会社である在イギリスNRG Internationalから使用許可を得て、ロシアへ輸入

し組立てて、自社ブランド「MB」を付け、自社のプライベート・ブランドとして販売しているという。リコー本社はMBを認めていないが、黙認状態で積極的な対策は講じていない。リコー本社にすれば、MB社は自社製品を多く販売してくれ、かつロシア市場において強力な販売、サービス体制を構築し、アフターサービスもしっかりやってくれているからであろうとMitsui-Ricoh CIS Ltd. の安楽氏は指摘する。しかしこうしたリコーの戦略は正規の流通企業の取扱・販売意欲を減退させることへと繋がり、ロシア市場でリコー・ブランドを浸透させにくくしている。2002年の複写機のロシアにおける売上高ベースの市場占有率（表3）によると、リコーのそれは8%であるのに対して、MB社は15%をも占めており、リコーは自社が正式には認可していないOEM製品との競争に負けている。

以上のリコーのケースからわかるように、OEM供給している自社製品をロシア企業がプライベート・ブランドとして販売している製品（MB製品）とロシアへ輸出している自社ブランドであるリコー製品、及びOEM製品（NRG製品）が競合しており、競合が多面的である。

また、競合の多面性という点では、次節で詳述するように、正規の流通経路で仕入れた製品とグレーや闇の流通経路でロシアへ輸入された製品との競合もある。

(5) 第三国からの安価なグレー・マーケット品の大量流通

第三国から安価な並行輸入品がロシアへ流入している。並行輸入品とは別名グレー・マーケット品と呼ばれる。グレー・マーケット品は、真正のブランド品であり、正規の輸入品と同じ生産ラインで製造されているので、不法な偽造品ではない。グレー品は真実に登録商標を伴っているので、正規の製品との唯一の違いは流通の方法だけである。このようなグレー・マーケットの市場間などの価格差を利用した裁定取引が多くなってきている。グレー・マーケット品は主として露天市場で売られている（2003：58）。

キャノン・ノースイースト・オイのディーラー・マネージャーのナターリア・クジミナ氏によると、パーソナル・コピー機分野ではグレーな複写機が全体の約20%を占めるという。このことは、非公式経路でロシアへ輸入されたパーソナル・コピー機が5台に1台の割合であることを意味する。しかも、この指標はユーロのレートの変動によって変化する。ロシアへのキャノン製品のグレーな輸入はドイ

¹ 「Nashuatec」「Rex Rotary」「Gestetner」の頭文字を総称してNRGブランドと呼ぶ。ロシアにおけるNRGブランドの販売権はリコーの孫会社にあたるNRG International（在イギリスのガンジー島）という会社にある。NRG Internationalは在ロンドンのGestetner社の100%子会社であり、Gestetner社はリコーが1995年に買収し、現在はリコーの100%子会社である。

ツでのその販売量と直接関係がある。ドイツで販売量が伸びれば、ロシアでは減り、ロシアでグレーな輸入が活発化すると、ドイツでは減る(2000、2001、2000)。このように、グレー・マーケットが急速な成長を加速化した要因には、外国為替レートの変動、市場間での価格差別、世界市場での過剰供給、グローバル製品の増大などがある。

グレー・メーカーは、メーカーないし正規のディーラーのいずれであろうと、相対的に低価格で海外商品を購入し、価格が高い国にそれを輸出している。グレー・マーケットは、メーカーと正規ディーラーの関係を緊張させ、強力な流通システムの基礎を維持する長期的な関係を脅かしている。ロシアで2～3の販売拠点しか持たない地方の零細小売企業の背後には、グレーや闇で商品を輸入している大規模ディストリビューターがいる。彼らが大量の商品をグレーや闇で輸入し、露天市場を中心とした取引先に販売している。このため、露天市場にはグレーや闇で輸入した安い商品が並ぶ(2003 : 62)。

(6) 模造品の大量流通

第6に、消耗品から家電製品など、長い年月と多大な費用をかけて開発した日本企業の売れ筋商品や部品が、アジア諸国・地域、特に中国、韓国、台湾などで巧妙に模造され、ロシアへも大量に輸出されている。事務機消耗品会社 K. E. T. 営業部長で模造消耗品対策担当のウラジミール・チェルノマシェンツェフ氏によると、ロシアで販売されている70～80%の複写機やプリンター用のカートリッジは模造品であるという。ロシアでは本物の消耗品を販売しても利益にならず、模造品を販売する方が利益になるからであるという。露天、ルイノックと呼ばれる市場、そして一般の店舗でさえ、本物そっくりの模造品が販売されている。ロシアで模造品が多く出回っているのは複写機の消耗品だけではない。ラリオノフ論文(2000)によると、専門家の推計では、ロシアで販売されているビデオ製品の80%、コンピュータプログラム80%、音楽の録音70%、香水の60%、ウォッカ・アルコール飲料の80%は模造品であるという(2000、表4)。模造の対象としては、商品名やマークなどの商標、商品のデザイン(意匠)以外に、音楽や映像などの著作権もある。近年模造品の大量流通の比率は目に見えて減ったが、それでも、国家商業監督機関によると、模造品は平均で商品の30～60%を占める(2003 : 61)。

例えば、カートリッジの場合、バシナ(2002)論文によると、本物と模造品の両方を販売する方が本物だけを販売

表4 個別部門商品取引高における模造品占有率

製造部門	世界平均	ロシア
ビデオ製品	50	80
コンピューター・プログラム	43	80
音楽の録音	33	70
おもちゃ	12	n.a.
輸送用部品	10	n.a.
医薬品	6	n.a.
香水	5	60
ウォッカ・アルコール製品	n.a.	80
時計	5	n.a.

出所： . . . (2000)

するよりも利益になるという。それは、カートリッジの不良品の交換は小売店の負担で行われており、これが小売店の追加負担になっているからであるという。さらに、消耗品の大半のディストリビューターはモスクワで仕入れを行っているが、その後、二次卸、三次卸経由で流通するため流通経路が複雑になっている。このため、模造品か否かを判断するのが難しい。カートリッジが入ったダンボール箱を開封すると売り物にならないため、本物がニセモノかわからずに販売している場合もある。近年カートリッジを入れる模造品用のダンボール箱の製造技術が向上してきているので、ダンボール箱を開封せずに模造品か否かを判断するのは専門家でなければ不可能であるという。例えば5年前まではエプソンのカートリッジは日本で製造されたものだけしかロシアへ輸出されていなかった。このため、模造品の判別は製造地コードを見れば簡単にできた。ところが現在では、メーカーは様々な国で消耗品や梱包用ダンボール箱を製造するようになった。これによって、製造地コードからは模造品か否かを判別することができなくなった(2000)。

キヤノンは日本では消耗品で利益を出しているが、ロシアでは消耗品の模造品が大量に出回っているため利益があまり出ないとキヤノン・ノースイストオイ・モスクワ事務所のマーケティング・マネージャーは述べていた。複写機の消耗品はトナーカートリッジなどで、インクジェットプリンターの消耗品はインクである。97年の複写機とプリンター部門のキヤノンの売上高は1兆8,640億円で、そのうち31%の5,700億円は消耗品による売上高である。消耗品は、粗利益率が極めて高く、大量生産品であるうえ、他社が真似できないように特許で保護しているため、類似品が出ず、価格が下がらない。複写機やプリンターの販売増に伴い、その売上高は拡大し、消耗品を自社独自の規格として利益率を高くするやり方は、事務機業界に共通するものである。ところが、ロシアでは消耗品の模造品が大量に流通しており利益が思うように出ない。ロシアにおける模造品の被害は、売上高の減少を招くだけでなく、ブランド

全体のイメージダウン、企業の信用力低下につながりかねない重大な問題になっている。

(7) 全国規模のチェーン・ストアの誕生

第7に、価格自由化、商業活動の自由化、民営化の促進等の市場経済への移行によって、これまでの流通業態や組織が大きく変革した。97年以降、スーパーマーケット等の大型店の成長とともに、専門店チェーンや専門量販店という新しい業態が続々と首都モスクワを中心とした大都市に登場し、著しい成長を見せた。家電製品の量販店のほかにも、食料品販売の「シジモイ・コンチネント」、スポーツ用品販売の「スポーツマスター」、修理装飾用資材販売の「スタリック・ホットピッチ」、香水、化粧品販売の「アルパート・プレステージ」等が典型的なものとして挙げられる（ 2003：74）。これらは、進んだ情報システム、大量仕入れ、高度な物流システムを備えており、大幅な値引き、優れたサービス、幅広い品揃えを提供している。

ロシアの国民が家電製品を購入しているのは露天、独立店舗、チェーンストアである。この中で売上高の点で最も成長しているのはチェーンストアである。表5はロシアにおける2001年の家電製品売上高の対前年比伸び率を示したものである。チェーンストアの2001年の大型家電製品売上総額は、対前年比で79.7%の伸びを示している。大型家電とは冷蔵庫やテレビなどを指す。チェーンストアでの大型家電の売上高が急増している。これはロシアの消費者が信頼性、安全性、修理保証を重視するようになったからである。また、チェーンストアが、消費者ローンや低価格、ポイントカード制等の消費者サービスも充実させていることも理由として挙げられる。一方、アイロンや掃除機のような小型家電製品は露天市場で買う傾向が見られる。小型家電製品の売上高ではチェーンストアの伸びが39.8%であるのに対し露天のそれは57.5%とチェーンストアを上回っている。これはチェーンストアが高いブランド製品を専門に取扱っているのに対し、露天市場は安い商品を取扱っており、小型家電製品ではロシアの消費者は品質保証よりも価格を重視しているからである。ロシアの露天商は頻繁に移動するかあるいは突如として姿を消す。従って、露天商から購入していた人の中には保証を求めて店舗で買う人が増えている（ 2003：58～62、 2002）。店舗の大型化も進んでいる。ハイパーマーケットが出現する以前のロシアの一般的な家電販売店の店舗面積は500～1,000㎡であったが、ハイパーマーケットは2,000㎡以上になっている（ 2002）。

代表的な家電製品のチェーンストアの例をみてみよう。

表5 2001年の大型小型家電製品販売量動向

(対前年比%)

市場参加者	大型家電製品		小型家電製品	
	個数	売上総額	個数	売上総額
チェーンストア	74.4	79.7	29.2	39.8
独立店舗	-5.1	-6.8	-7.5	-24.4
露天	9.9	-2.6	61.4	57.5
総計	21.3	18.6	34.3	30.9

注：大型家電製品とは冷蔵庫、洗濯機などを指し、小型家電製品とはアイロン、ドライヤーなどを指す。

原出典：GFK-Russia

出所： 2003：59

「エルドラド」はキヤノンの正規卸売企業及び公式取引先として認可されている。同社は独立国家共同体（CIS）内で家電製品売上高最大の小売チェーンストアの一つである。幅広い品揃え、低価格、ヨーロッパレベルのサービスが自慢である。店舗はモスクワ、サンクト・ペテルブルグ、ニージヌイ・ノブゴロド、サマーラ、サラトフ、ペルミ、エカチェリンブルグ等の都市にある。現在もロシア全土に店舗を次々に開店させており、2003年3月現在で300店舗以上を有する。2002年末で303店舗（うちモスクワは15店舗）。2002年から「エルドラド社」は新しい業態のハイパーマーケットを、クラスノダール、サラトフ、キエフ等の地方都市で開店させている。今後も次々にハイパーマーケットを開店させる予定である。同社は、家電製品の低価格化の流れを先取りした「30日間低価格保証」を実現し、商品購入後30日以内に購入価格よりも顧客が安い価格を見つけたら顧客に差額の110%を支払うキャンペーンを3年間実施している（<http://www.eldorado.ru>、 2003：71）。「エルドラド」がロシア全土に店舗を拡大し成功を収めていることがロシアの多くのチェーンストアの手本になっている。今後、エルドラドに続き、主導的なチェーンストアは積極的に地方都市に店舗を開店していくであろうとラダエフは予測している（ 2003：64）。

もう一社の例をみてみよう。「エム・ビデオ」は1993年3月に設立され、当初職員5人のビデオ機器の零細な卸売から出発した。その後、業務内容を拡大し、現在の職員は3,000人に増えた。現在ではモスクワで19店舗、ニージヌイ・ノブゴロド、エカチェリンブルグ等の地方都市に8店舗を有する大規模小売企業に成長した。同社は、自社で商品を輸入する輸入業者でもあり、外国のメーカーから商品を仕入れて地方の零細卸売業者に卸している卸売企業でもあり、自社の小売店舗で顧客に販売する小売企業でもある。2001年にはモスクワの家電販売の22%を占め、売上高はUS\$1億9,000万でモスクワの家電販売で第1位であった。2002年の同社の家電売上高はUS\$3億6,300万で、1㎡あたりの1ヶ月の売上高は約US\$1,000を達成した。日本一の家電製品売上高のヤマダ電機の2002年売上高が5,608億円

であるので、エム・ビデオの売上高はヤマダ電機の約12分の1に相当する。2001年11月には、新しい業態である家電製品のハイパーマーケットを2店舗開店させた。この店舗面積はそれぞれ2,900㎡と2,200㎡（1999, <http://www.mvideo.ru>）。ヤマダ電機の店舗売り場面積はいずれも3,000～4,500㎡であることからそれに比べると狭いが、ロシアにおける先駆的な家電製品のハイパーマーケットである。

そもそも、ハイパーマーケットとは1963年ヨーロッパに出現した大規模な総合ディスカウントストア（カルフルのハイパーマーケット1号店）を起源としており、1966年に業界紙によって命名されたと言われている。フランスでの定義によれば、売り場面積2,500㎡以上で、食品にウエイトを置きつつ、雑貨、衣料、住関連用品など生活に必要な商品をすべて網羅する豊富な品揃えと価格訴求力を持つ大型のセルフサービス業態のことをハイパーマーケットとしている。アメリカ合衆国では4,000㎡以上、ドイツでは1,500㎡以上のスーパーマーケットと4,000㎡以上の面積の百貨店をハイパーマーケットと呼称している。ロシアではモスクワ州政府が2005年までに20のハイパーマーケットを建設する計画を宣言している。同計画によると、20,000～25,000㎡の売り場面積をもつ1～2階建ての建物にする計画である。ロシアで使用されているハイパーマーケットという用語は、必ずしも食品にウエイトを置き生活に必要な商品をすべて網羅している店を指すわけではない（2001）。ロシアでの正確な定義は定かではないが、豊富な品揃えと価格訴求力を持つ大型のセルフサービス業態をハイパーマーケットと呼称しているようである。

このように大規模小売企業がロシアに誕生し、ハイパーマーケットという業態が出現し大型化が進んできた。大規模小売企業は冷蔵庫や洗濯機などの白物商品のほか、FAX、プリンター、スキャナーなどの情報家電、カメラ、双眼鏡等も販売しており、日本企業にとっても重要な販売経路になっている。

(8) ロシアの大規模小売企業のパワー優位

ロシアの家電機器市場は市場経済化移行直後数年間は売り手市場であった。当初は、多くのディーラーが競ってキヤノンのような有名メーカーの商品の取扱いを欲し、代理店契約を結んだ。そして、ディーラーへ自社商品を販売すれば最終需要家である企業へ売ってくれた。換言すればディーラーにさえ売れば売れた時代であった。それゆえたとえば当時のキヤノンの販売戦略は、できるだけ数多くのディーラーと代理店契約を結ぶことであり、代理店の数が販売量

を保証していた。ところが、メーカーの数が増えたことで買い手市場へと変化した。これは、高い能力をもつ少数の流通業者の販売獲得、各社製品の優先的な取扱・販売促進をめぐる争奪戦という様相をみせた。加えて、ロシアで新たに誕生した流通企業のなかには「エム・ビデオ」や「パルチア」などのように多店舗化を進め、下位組織に小売店舗網を持つことでそのバイイングパワーを背景に商談で主導権を握るようになる企業もあった。そして、大量仕入れによる納入価格の大幅値下げをキヤノンにも求めるようになった。こうして、ロシアに社会主義時代には存在しなかった大規模小売企業が形成され、その仕入交渉力が強化されるようになっていった。そして、大規模小売企業はキヤノンなどの外国メーカーに対するカウンターベリング・パワー（countervailing power）を働かせるようになり、外国メーカーはチャネルのコントロールが難しくなっていたのである。こうして1990年代に大規模小売企業が急速に台頭し、外国メーカーに対してパワーを持つようになっていった。

むすび

以上、市場経済化以降のロシアにおける流通の変化をみてきた。ロシアの流通は大規模小売企業の出現、メトロやレーベなど外資系小売企業の参入でモスクワを中心に急速に近代化しつつある。これによって、ロシア市場のチャネル構造は、市場経済化直後のメーカー主導型から流通企業主導型へと変化した。市場経済化直後に支配的であったのはメーカーから卸売企業と小売企業を経て最終消費者に至る2段階や3段階あるいは4段階の流通システムであったが、メーカーから小売企業を経て消費者に至る1段階の流通システムが誕生してきた。この転換をもたらしたものはまさにロシアにおける大規模小売企業の登場である。日本企業はこうした大規模小売企業との情報交換を頻繁に行い、今後一層の成長が予想されるこれらとの取引を重視していかなばなるまい。一方、極東などの地方に対しては現地の卸売業者をうまく活用し、販売ネットワークを広げていくことが求められる。そうすることで取引費用を低減し販売機会の喪失にならずにすみ、かつ長期的なマーケティング活動へも結びつくであろう。

ロシア市場では模造品が多く流通していた。模造品が流通すると、企業にとって、イメージダウンや信用低下、真正商品の売上げ減のみならず、命取りになる。模造品問題は販売に直接影響を及ぼす重大問題と認識する必要がある。模造品対策は、ブランドイメージの維持、市場占有率の回復を目的としたマーケティング戦略の一環と捉える必

要がある。模造品が出回ると二次的な被害として、その模造品に欠陥があって事故が発生した場合に、当該日本製製品に欠陥があったと新聞等で報道されてしまうということがあり得る。このような場合には、より迅速に、それが模造品であったということを立証する必要に迫られる。とかく日本企業は、取り締まっても効果がないと思込み、最初から諦めている傾向が見られる。あるいは、模造品は有名税、具体的被害規模・影響の度合いを知らない、対応方法を知らない、現地の模造品対策体制の不足、自然淘汰されるなどの思込みがあり、模造品発生の初期段階で対応が遅れている。模造品対策は、ロシア政府や関係機関に長期的に働きかけ、長期的に模造品の監視体制を構築する必要があることを認識する必要がある。その具体的な模造品対策として、以下のことが考えられる。

商標侵害の場合の対策としては、ロシアの行政機関に対して取締を申し立て、行政的な対応を求める。ロシアの裁判所に対して、侵害者を被告として、損害賠償等の訴訟を提起する。告訴などして刑事処分を求めるなどして、知的財産権問題に厳正に対処することを求める。

中が見えないように周囲を固めることや、分解をすると元に修復できないようにすることなど、コピーが容易にできないような製品を製造する。

ロシア国内に模造品対策部を設立し、経験豊富な現地の専門調査会社や法律事務所に、模造品の小売・卸売業者、販売ルートに関する情報の収集、摘発の実施を依頼する。そして、専門の調査会社を通じてロシアの行政機関と連絡を取り、摘発に協力してもらえよう交渉する。

同様の被害を被っている外資系企業で模造品対策協会を結成し、共同で模造品取締を行う。そして、ロシア政府に意見書を提出し、ロシアの司法機関、関連部門に対して影響を与える努力を共同で行う。模造品取締を効率的に行うためには、同様の問題を抱える他社と連携した方がコストも少なく効果も大きい。一般的に模造品取扱業者は複数の企業の模造品を取り扱っている。このような場合、他社と共同で捜査、取締を行えば、取締コストを分担することによって取締費用を低減化することができる。また、取締に至る前段階での情報交換、政府当局への陳情等を共同で行えば、シナジー効果を期待できる。また、共同でロシア政府に強く模造品の取締の強化、模造品販売業者に科す罰金の増大などの著作権法を厳しくするよう要望すると、その効果も上がるであろう。

ロシア全土の代理店の販売員の中からロシア市場に詳しい者を選抜し、模造品摘発の為に専門訓練を施し、情報収集やマーケット監視を自社内で行えるようにする。最近の模造品は、製造技術、複製技術の向上により、外観だけではなかなか判別のできないものが増えている。企業の担当者でも、内容を分析しないと判別できないようなケースも増加している。本物と偽物との区別が現地でも付けられるようなマニュアル等を整備することが求められる。

模造品対策は全社的に包括的に取り組み、模造品撲滅の強い意志を明確に打ち出す。

日本政府からも、模造品が出回っているロシアの政府へ、制度・運用の改善を含め働きかけを強化してもらうよう要請する。模造品製造の被害を受けている欧米各国政府とも連携をとり、ロシア政府に対し罰則強化・模造品取締要請を企業間で連携して、継続的に行っていく。

ロシアの模造品横行の背景には、市場に模造品を悪とする文化が希薄なことがある。ロシアの一般人に著作権の意味をよく理解してもらうために、マスコミを通じた著作権の啓蒙普及を行う。

模造品問題は、問題の規模や対策の効果ともに見えにくい問題である。しかし、被害の規模が大きくなっていることを考えれば、打開策を検討しないと、企業経営に禍根を残すことになるだろう。

また、グレー貿易の影響としては、(1)ブランドの価値が傷つけられる、(2)正規のチャネルメンバーとの衝突、(3)法的義務の問題、(4)グローバル・マーケティング戦略が複雑になる、などが挙げられる。グレー貿易抑制のための対策としては、

サプライチェーンに対して注文を検証するなど干渉、点検を行い、横流れ品などの源を絶つ。

並行輸入品の販路調査を実施し、その販売業者に対して干渉し、販売在庫の削減を要求する。

ロシアの一般人にマスコミを通じて並行輸入品の欠点を伝える。

正規の流通業者への支援を通じて消費者が正規の流通業者から買うように誘導する戦略を採る。

などが考えられる。

国際マーケティングにおいてはチャネル戦略が最も重要視されており、それが上手く実行すれば売上高にも好影響を与えることが実証されている。ロシア市場は先進国とは異なり、流通が未成熟で、グレーな側面がある。また、個々の卸売企業は独立した存在で流通のネットワークが形

成されていない。このため、商談をスムーズに進めるためには、参入メーカーの流通経路政策はどうしても現地の卸売企業に依存せざるを得なかった。また、小売段階も未だ途上にあるので、ロシアの広大な国土を考慮すると、卸売重視型の流通システム構築がふさわしかった。しかし市場経済化以後わずか10年間で、流通の近代化が急速に進んだ。今後は有力な卸売業者との関係は維持しつつ、大規模小売企業との取引を重視し、できるだけメーカーが直接、最終需要家に接近する流通経路戦略が有用であると思われる。

参考文献

(1997) " , 3

(9) ,(1999) " , 28

-4 1999. ,(2000) " Canon

Computerworld, 26. 09. 2000#36/2000 (http://www.osp.ru/cw/2000/36/014_0.htm 2003年9月15日現在). ,(2000) "

(1999) " , 1999、5-6、

(") . 36 - 38.

(2000) " Canon " " ; , 28. 09. 2000 (http://www.ibusiness.ru/marcat/4556)

(2001) " ? " , 2001, 28 (http://www.ibusiness.ru/offline/2001/171/12049/)

(2002) , N7-2002 (http://www.retail.ru/biblio/nt/7_2002-1.htm、(2003年4月5日参照)

(1996)

1996.

(1997)

1997.

(1998)

1998.

(1999)

1999.

4, 2000.

(1997) "

- " ,

12, 1997.

(2002) " :

? " , 1 2001.

(2003) "

() " , 7

2003.

(2001) "

4, 2001.

富山栄子 (2004) 『ロシア市場参入戦略』ミネルヴァ書房 (近刊)

Changes in Distribution in the Emerging Market of Russia

(Summary)

Eiko Tomiyama

Ph.D. Economics, Niigata University & Keiwa University

Introduction

The global economy was completely transformed by the collapse of the Berlin Wall in 1989 and the progressive globalization of the market economy that resulted from this led to Russia's debut as an emerging market in front of global corporations. The liberalization of trade in 1991 marked the beginning of Japanese exports to the Russian market worth billions of dollars each year. Items imported by Russia from Japan include household electrical equipment; information and communications equipment such as computers, printers, scanners and other computer peripherals, fax machines and office equipment; and cars. Moreover, there have been great changes in international channels consisting of Russian trade and distribution channels. This paper illustrates the characteristics of and changes in trade and distribution channels in Russia during its transition from a planned to a market economy, with a particular focus on household electrical goods. In this paper, the term 'household electrical goods' includes household electrical equipment in a narrow sense, audio-video equipment, computer equipment and telecommunications equipment.

1. Changes in trade channels resulting from the shift from a planned to a market economy

During the Soviet era, the state had a monopoly on foreign trade, with companies conducting import and export activities via state foreign trade corporations, which were affiliated to the Ministry of Foreign Trade. The liberalization of trade in Russia began as a result of a decree issued in November 1991 by the president of the Russian Soviet Federated Socialist Republic. This allowed all types of company, no matter what the form of their ownership, to conduct external economic activities, including intermediary services, without the need to register this with the state. The state monopoly on trade that had existed until then ceased to exist. As a result, in 1991, more than 12,000 companies and organizations were participating in trade, compared with the 80 or so trade corporations under the direct control of the old Ministry of Foreign Trade before the beginning of perestroika.

2. Changes in distribution channels resulting from the shift from a planned to a market economy

In the Soviet era, the country had a production-oriented command economy based on rationing, as opposed to the consumer-oriented market economy based on distribution. The wholesale structure during the Soviet era involved nothing more than the direct supply of goods procured from manufacturers, in line with the government's plan, to users and retail outlets, via a distribution organization that functioned as a distribution center and warehouse. Accordingly, there was no need for any sales

efforts whatsoever, with prices being determined by the government. Non-food goods, such as household electrical equipment, was sold in state-run shops, but the concept of customer service was lacking in these shops and they merely acted as distributing agencies, rather than retail outlets. Shop assistants did not smile and they conducted transactions with an overbearing attitude, often giving the impression that they were doing the buyer a big favor by deigning to sell to them.

The major change with regard to distribution channels was the 1992 abolition of the state-run distribution organization. As a result of this, foreign businesses, including Japanese firms, were required to look for new distributors that would sell their products throughout Russia.

3. Changes in distribution channels since the transition to a market economy

As a result of the introduction of financial independence and self-financing systems to state-run companies in 1988, the liberalization of trade in 1991 and the abolition of the state-run distribution organization in 1992, distribution in Russia altered significantly. Considered from the perspective of a comparison with such advanced countries as Japan, the US or countries in Europe, the characteristics of Russia's distribution channels during the transition process from a planned to a market economy can be summarized as follows.

1) The lack of highly capable distribution companies and combined import, wholesale and retail functions

The existing state-run distribution system broke down and many new wholesale companies were created. However, initially there were hardly any highly capable wholesale companies.

The emerging dealers did not even have any warehouses and there were huge variations in their scales and abilities. The emerging distributors combined imports, wholesale and retail functions. Within Russia's distribution system, the roles of import companies, wholesale companies and retail companies were often entangled, with a single company often fulfilling all those functions. Many import companies were involved in the physical distribution of goods to retail outlets, with distributors imported goods themselves.

2) Multistage distribution channels

Russia's distribution channels have multiple stages. For example, in the case of Canon, after the manufacturer (the starting point) sells goods to the dealer, the dealer sometimes retails these to the ultimate customer, but there are cases in which the dealer sells the goods on to a secondary wholesaler. Furthermore, as well as retailing

these goods, the secondary wholesaler sometimes sells them on to a tertiary wholesaler. Thus, the distribution channels consist of multiple stages. Compared with European and American markets, where the share of direct transactions with retailers is high, wholesalers in Russia have a great deal of power and the share of transactions with such wholesalers is high. As a result, distribution is split into a number of stages and it becomes difficult to gain a picture of distribution within Russia. Consequently, it is hard to obtain a rapid understanding of how products are selling in retail outlets and how consumers are reacting.

3) *The rapid increase in wholesale companies*

The number of wholesale businesses has risen sharply. In 1992-94, immediately after the transition to a market economy, wholesale companies were being formed at a rapid pace. According to Russian commercial statistics, 34,700 new wholesale companies were registered during this period. Thereafter, the number grew almost tenfold in the space of just four years, rising from 41,600 in 1995 to 409,103 in 1999.

4) *Multifaceted competition*

As the number of distribution companies handling goods made by foreign manufacturers has risen since the transition to a market economy was completed, competition between distribution companies has become extremely fierce, taking place on a variety of fronts.

Firstly, as there has been an upsurge in the number of dealers within a single region, such as Moscow, competition takes place between different legitimate dealers, between legitimate dealers and legitimate retailers, and between legitimate dealers and legitimate wholesalers. The former involves competition between similar types of distribution channel, while the latter two involve competition between differing types of distribution channel.

Secondly, where a territorial approach to distribution is not taken, unlike in Canon's distribution policy, differing interregional distribution companies each move into their competitors' regions, making competition more intense.

Thirdly, competition takes place on a variety of fronts, as can be understood from the case of Ricoh: in-house products supplied as OEM goods and sold as private brands by Russian companies, own-brand Ricoh goods exported to Russia and OEM goods all compete with each other.

Fourthly, there is competition between products purchased through official distribution channels and those imported to Russia via grey- or black-market distribution channels.

5) *Mass distribution of cheap grey-market goods from a third country*

There is an influx of cheap parallel imports to Russia from third countries. Parallel imports are also called 'grey-market goods'. Grey-market goods are mostly sold in open-air markets. For example, grey-market photocopiers account for about 20% of the personal photocopier market in Russia.

6) *Mass distribution of counterfeit goods*

The products and components developed by Japanese companies at great expense over a number of years are cleverly copied in various countries and regions in Asia, particularly China, the ROK and Taiwan, and exported to Russia on a massive scale. Experts estimate that 80% of video products, 80% of computer programs, 70% of recorded music, 60% of perfume and 80% of vodka and other alcoholic drinks sold in Russia are counterfeits.

7) *The birth of chain stores on a nationwide scale*

Supermarkets, chain stores and hypermarkets began to make an appearance in large cities, such as central Moscow, in 1997 and have increased in number tremendously since then. Chain stores selling household electrical appliances are also on the increase, with sales of large household electrical appliances in such shops rising sharply. This is because Russian consumers have come to attach a great deal of importance to reliability, safety and servicing warranties. Other reasons include the enriching of such customer services as consumer loans, low prices and loyalty card systems.

Large scale retail companies have been created in Russia, emerging in the form of hypermarkets, and these have become larger in scale. In addition to white goods such as refrigerators and washing machines, large-scale retail companies also sell household communications and information technology equipment, such as faxes, printers and scanners, cameras and binoculars; accordingly, they are an important sales channel for Japanese companies.

8) *The advantage in terms of power of Russia's large-scale retail companies*

Russia's market for household electrical equipment was a seller's market for a number of years after the transition to a market economy. Initially, many dealers competed, wanting to handle the products of famous foreign manufacturers. At that time, foreign companies had an advantage over dealers in terms of power.

However, the increase in the number of manufacturers led to it becoming a buyer's market. Furthermore, large-scale retail companies were established and their bargaining power with regard to purchasing increased. Large-scale retail companies applied countervailing power to foreign manufacturers, such as Canon, and it became more difficult for foreign manufacturers to control marketing channels. Then, in the latter half of the 1990s, large-scale retail companies gained ground rapidly and acquired a certain amount of power over foreign manufacturers.

Conclusion

Firstly, distribution in Russia is rapidly being modernized, with the emergence of large-scale retail companies and the entry into the market of foreign-financed retail companies such as Metro and Rewe. As a result, the structure of channels in the Russian market has changed from the manufacturer-driven structure immediately after the transition to a market economy to one driven by distribution companies. Japanese companies frequently exchange information with such large-scale retail companies and, with further growth anticipated in the

future, they will have to place even greater emphasis on trade with them. At the same time, they will need to make good use of local wholesale companies in regions such as the Russian Far East and broaden their sales network. In doing so, they will be able to reduce transaction costs, while also avoiding the loss of sales opportunities.

Secondly, counterfeit goods have circulated widely in the Russian market, which has a deleterious effect on the image and credibility of the company producing the authentic goods, which not only leads to falling sales of bona fide goods, but could also be the kiss of death for these companies. Measures to combat counterfeit goods include the following:

- i) In order to counter trademark infringements, an administrative response is required of Russian government institutions, which must establish regulatory controls. In addition, Russia's courts should institute proceedings in order to sue for damages, targeting the person who has committed the infringement.
- ii) Manufacturers should produce goods that cannot easily be copied.
- iii) Manufacturers should establish an anti-counterfeit division within Russia and ask an experienced specialist research company or law office with experience in the field to gather information about and expose companies retailing or wholesaling counterfeit goods and their sales channels.
- iv) Foreign-financed companies that have experienced the same kind of damage should form an anti-counterfeit association and collaborate in combatting counterfeit goods.

v) Manufacturers should develop manuals that enable buyers to distinguish between authentic and counterfeit goods.

vi) Comprehensive company-wide anti-counterfeit measures should be undertaken and the company's strong resolve to eradicate counterfeits should be spelled out clearly.

vii) Manufacturers should also request that the Japanese government increase its pressure on the Russian government with regard to the counterfeits circulating there, lobbying the Russian side to improve its systems and the way in which these are implemented.

viii) The mass media should be used to educate ordinary Russians about copyright, in order to ensure that they gain a thorough understanding of the concept.

Thirdly, measures that can be taken to control trade on the grey market include the following:

- i) Manufacturers should take action and conduct checks of the supply chain in order to verify orders and eradicate the sources of goods flowing into the black market.
- ii) Manufacturers should implement checks of sales outlets for parallel imports, taking action against vendors and demanding that they reduce their sales inventories.
- iii) Manufacturers should use the mass media to inform ordinary Russians of the drawbacks of parallel imports.
- iv) Manufacturers should adopt a strategy of inducing consumers to buy goods from legitimate distributors, by providing support to such outlets.

吉林省の主要工業の現状と日本との協力

ERINA客員研究員 王曉峰

1. はじめに

1950年代以降、長期にわたる計画経済期において、吉林省は中国の重要な工業基地として、大量の資源、設備、技術を提供し、国全体の発展に大きく寄与してきた。しかし、改革開放後は、国有企業の比率が高く、外資導入が進まなかった結果、相対的に発展が遅れた。現在、市場経済化が進む中で、吉林省は黒龍江省、遼寧省と同様に、計画経済の最後の砦と呼ばれている。中国全体の持続的な経済成長を保証し、2020年までに全面的な小康（いくらかゆとりのある）状態を実現するという目標に向け、中央政府は2003年に東北振興戦略を打ち出した。東北を珠江デルタ、長江デルタ、環渤海地域に次ぐ中国経済の第4の成長軸とすることを目指している。本稿では、東北地域の吉林省に着目し、その主要工業の現状を整理し、日本との協力の可能性を探りたい。

2. 吉林省の産業構造：概況と工業発展政策

(1) 産業構造と工業部門の特徴

2002年のGDP構成比を見ると、全国の食糧主要生産地として位置付けられている吉林省は、一次産業の比率が20%程度で全国平均より明らかに高く、二次産業の比率は43%程度で全国平均より7ポイント低く、三次産業は全国平均を僅かに上回る37%程度である（表1参照）。二次産業の中でも工業部門の比率は全国平均を8ポイント下回っている。吉林省の工業の全体的な生産能力は低く、国内競争力にも乏しく、省全体の経済を支える力も比較的弱い。

表1 GDPからみた全国及び吉林省の産業構成比

	全 国		吉 林 省	
	2001年	2002年	2001年	2002年
第一次産業	15.8	15.4	20.1	19.9
第二次産業	50.1	51.1	43.3	43.5
工業	43.5	44.4	35.7	35.8
建築業	6.6	6.7	7.7	7.7
第三次産業	34.1	33.5	36.5	36.6
運輸・通信	6.1	6.0	6.3	6.2
その他	28.0	27.5	30.2	30.4

(出所) 中国統計局編『中国統計年鑑』2002、2003年版。

吉林省の工業は、全省の経済成長を牽引する力は弱いものの、その内部構造は近年大きく変化してきている。表2に製造業12業種の省内GDPにおける比率を示す。1987年の12業種のGDP比率をみると、石油化学工業が比較的高かった。その後、吉林省産業発展計画に従って、2001年までに、

柱となる産業と優位性のある産業が明確となってきた。自動車、食品加工、製薬工業を中心とし、石油化学工業などの原材料工業を補助とする主要工業構造が基本的に形成された。2001年には、自動車、食品加工、製薬工業のGDPにおける比率が上昇し、特に自動車は伝統的産業である石油化学を凌駕するに至り、これらが製造業の4大産業として位置付けられるようになった。この4業種の合計は省全体のGDPの21.9%を占め、製造業における比率は78.0%に達している。同時に、4業種の収益（納税前の利潤）比率も製造業の上位4位を占めている。中でも自動車工業の収益は省内工業全体収益の1/2、4業種合計では2/3を占めた。1990年代を通じて、自動車、石油化学工業は引き続き支柱産業としての役割を果たし、食品加工、製薬工業も競争力を持ち優位性のある産業となった。

表2 吉林省のGDPに占める工業産業の割合

(%)

	1987年	1999年	2001年
工業全体	41.51	33.08	35.72
探掘工業	5.97	4.53	4.34
基礎工業	3.23	3.60	3.33
製造工業	32.31	24.95	28.05
食品	2.78	2.82	2.85
タバコ	1.49	0.57	0.60
紡績	2.41	0.61	0.59
材木	2.45	0.79	0.83
石油化学	6.97	4.07	4.34
製薬	1.54	2.00	2.54
建材	2.84	1.18	0.95
冶金	2.81	1.62	1.61
機械	3.04	0.59	0.63
自動車	3.44	9.62	12.16
電子	1.83	0.86	0.80
その他	0.72	0.23	0.15

(出所) 吉林省統計局編『吉林統計年鑑』より作成。

(2) 主要産業の発展政策

改革開放以後、自動車工業、石油化学工業は吉林省の支柱産業として、同省の産業発展の重点として位置付けられている。吉林省の「第8次五ヵ年計画（8・5計画）」（1991～1995年）、「第9次五ヵ年計画（9・5計画）」（1996～2000年）では、上記の二つの産業を引き続き発展させると同時に、食品加工、薬品製造などの優位性のある産業にも力を入れて取り組んできた。

「第10次五ヵ年計画（10・5計画）」（2001～2005年）では、吉林省は今後も自動車、石油化学、食品加工、製薬工業を支柱産業、優位性のある産業として引き続き重点的に発展させる計画である。また10・5計画期に、5大産業基地を重点的に建設する予定である。具体的には自動車、合

成材料と精密化学工業、トウモロコシ加工、液晶光電子、現代漢方薬である。

自動車製造基地建設計画では、第一汽車集团公司（第一汽車：第一自動車グループ、主体は国有企業であるが、グループの中には外資合併企業や株式会社の子会社も存在する）を中心に、乗用車の生産規模の拡大と経営体制の現代化を目指す。海外企業との協力により生産された「ジェッタ（Jetta）」シリーズと「アウディ（Audi）」シリーズのリニューアルを加速し、「紅旗」シリーズのブランド競争力を強化する。多国籍企業との協力を強化することに加えて、大型自動車と各種の特注車、専用車生産を発展させる。一般大衆車、中型自動車の生産規模の拡大及び部品プラントの建設に重点を置き、自動車部品産業を調整・発展させて、地方企業の国内外企業との広範な協力を奨励する。

合成材料と精密化学工業の生産基地の建設計画としては、吉林化学グループ、吉林油田を中心に、基礎化学工業を安定させると同時に、合成材料、精密化学工業、自動車化学工業、農業用化学工業の発展に重点をおく。そして、2005年までに全省の精密化学工業率（化学工業総製品数に占める精密化学工業製品数の比率）を35%まで高めることを目指す。

トウモロコシ加工基地の建設計画としては、豊富なトウモロコシ資源を生かし、その多岐にわたる利用価値に基づいて工業開発利用を加速し、トウモロコシ加工工業を育て拡大する。大成、吉林食糧などの省内食品加工企業グループを中心に、変性澱粉、澱粉糖、トウモロコシ加工シリーズなどの付加価値の高い最終製品の発展を加速し、規模を拡大し、効果的な産業連関を図る。天河の60万トン燃料アルコール、大成の300万トントウモロコシ二次加工などのプロジェクトに重点を置き、2005年まで、全省のトウモロコシ加工能力を800万トンにすることを旨とする。

現代漢方薬産業基地の建設計画では、長白山の天然薬物資源と優良な生態環境を利用し、東宝、敖東などの省内製薬企業グループを中心に、現代漢方薬の産業化を図る。漢方薬用植物の栽培及び加工基地を10カ所建設し、新製品の研究開発・生産を行い、ブランドの優位性を形成し、国際市場への参入に力を入れる。同時に生物製薬を積極的に発展させる。

吉林省は、工業部門の支柱産業としての自動車、石油化学に加え、優位性のある食品加工、製薬業といった4大産業を形成し、それらを重点として今後の発展を目指す方針である。以下では、この4大産業の状況と代表的企業を紹介したい。

3. 吉林省の主要工業産業：産業発展の状況と代表企業

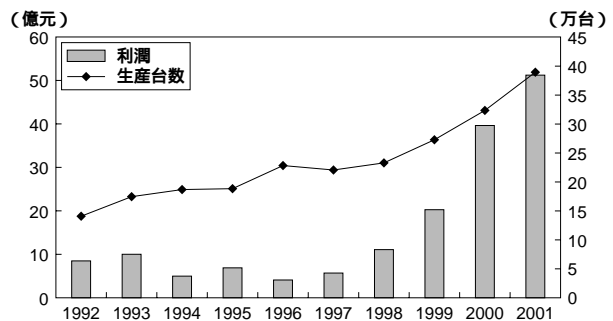
(1) 自動車産業

自動車産業の状況

吉林省において自動車工業は支柱産業であり、最も重要な産業と言える。この自動車産業は1953年に中国最初の自動車製造工場「第一汽車」工場が創立されたことでスタートした。それは中国の自動車工業の始まりでもあった。

吉林省の自動車生産種類は、中・大型トラック、軽トラック、乗用車、バス、ミニバスなどある。年間生産台数は1990年代から増加傾向にあり、1992年は10万台、1996年に20万台、2000年には30万台を超え、2001年には39.2万台に達した（図1参照）。

図1 吉林省の自動車工業生産台数と利潤



(出所) 吉林省統計局編『吉林統計年鑑』各年より作成。

2001年、吉林省の自動車関連企業は182社、工業生産総額は708.6億元（全省の42.1%）、利潤は51.7億元（同60.4%）であった。

表3を見ると、吉林省の自動車産業は、完成車生産を中心としており、その生産総額・利潤ともに自動車産業の大部分を占めていることが分かる。自動車産業の生産総額と利潤の年間伸び率は高く、急成長を遂げた。

表3 吉林省の自動車関連企業の生産総額と利潤額（2001年）

企業類型(数)	生産総額		利潤額	
	(億元)	対前年伸び率(%)	(億元)	対前年伸び率(%)
完成車製造企業(3)	587.9	25.9	43.5	28.3
特注車製造企業(17)	15.6	51.2	0.2	100.0
部品企業(162)	105.1	117.6	8.0	40.4

(出所) 吉林年鑑社編『吉林年鑑』より作成。

2001年の吉林省の自動車産業への投資総額は12.4億元であった。自動車生産台数は39.2万台（前年比21.0%増）で、うち乗用車は15.5万台（同23.9%増）となった。近年、国内市場における自動車需要が急速に高まっており、自動車産業への投資と生産量の急増を引き起こしている。

省内の自動車関連企業の従業員は、2001年には17.0万人に上った。これは省全体の従業者総数の5.4%、第二次産

業の従業者数の12.6%、工業部門の従業者の14.7%を占めている。自動車部門は労働集約型産業ではないが、関連企業が多いため、吉林省の雇用に大きな影響を与えている。

代表企業

第一汽車は、中国最大の自動車企業である。2003年の従業員は12.6万人で、固定資産額は176.2億元、年間自動車販売台数は90万台である。8つの専門工場、5つの子会社、29つの全資（独資）子会社、14つの持株会社、26つの株式会社（持株が50%以下）を有し、総資産額は800余億元に上る。本社は長春にあり、生産基地は東北、天津、山東（青島）、華東（江蘇無錫、安徽蕪湖）、西南（四川成都、広西柳州）、海南、深圳にある。アジア、アフリカ、ヨーロッパ、南アメリカ、北アメリカの五大陸にそれぞれブロック・エージェントを設け、11社の事務所（組立工場を含む）を設立し、グローバルな経営販売及び買付けネットワークのシステムを構築している。

第一汽車が生産する主な完成車としては、「解放」ブランドの中・大型トラックがあり、その種類は1～30トンまで200余に上る。「解放」ブランドは、国内市場における信頼度も高く、市場規模も大きく、中国の第一ブランドになっている。解放自動車は、第一汽車の市場開拓の主導的な役割を果たしている。2001年の中・大型トラック（販売台数15.7万台）の国内市場シェアは50%以上である。

また、乗用車製品としては、紅旗シリーズ、ジェッタ（Jetta）シリーズ、アウディ（Audi）シリーズと宝来（Bora）、マツダ6（Mazda6）等がある。解放と紅旗は、完全に独自のブランドと技術を有し、その他はドイツ、日本企業の協力を得て生産されている。なお、ジェッタ（Jetta）（販売台数9.9万台）の国内乗用車市場シェアは15%、アウディ（Audi）（販売台数3.1万台）の国内の高級乗用車の市場シェアは30%を超えている（表4参照）。

2002年の全国の自動車生産台数は300万台ほどで、第一汽車の生産販売台数はその20%を占める58万台に上り、販売収入額は840億元を超えた。2003年の販売台数は90万台

表4 第一汽車の主要車種別販売台数（2001年）

	第一汽車		全国	全国比(%)
	41.7			
トラック	大 型	8.6	19.3	89.0
	中 型	7.1		
	軽 型	3.6		
バ ス	大 中 型	1.7	6.9	72.1
	軽 型	0.9		
	小 型	4.3		
乗 用 車	紅 旗	1.7	15.5	70.4
	ジェッタ	9.9		
	アウディ	3.1		
	マツダ6	0.4		
	宝来 (Bora)	0.4		

(出所) 吉林年鑑社編『吉林年鑑2002』、中国統計局編『中国統計年鑑2002』より作成。

に達した。

2001年の第一汽車の工業生産総額は632.4億元で、利税（利潤+税金）額は77.7億元であった。輸出収入額は8,000万ドル（前年比2.6%増）で、うち、完成車輸出が3,565万ドル、部品輸出が4,435万ドルであった。

2001年に第一汽車が生産した完成車の90%以上は吉林省内で生産されている。また、乗用車については100%が長春工場での生産であった。

(2) 石油化学工業

石油化学工業の状況

2001年、吉林省には41社の石油化学産業関連の国有あるいは国有持ち株企業がある。この内訳は、石油部門企業が6社、化学部門企業が35社である。吉林省の石油化学産業の生産総額は177.5億元（前年比2.4%減）で、全省の工業生産総額の10.6%を占める。そのうち、石油部門の工業生産総額は25.0億元（同2.0%増）、化学部門は152.5億元（同3.1%減）である。石油化学工業は吉林省の工業部門においてある程度のシェアを占めているが、国内市場は供給過剰の状況にあり、厳しい市場競争の中で、多くの製品生産量は減少傾向にある。主要な石油化学製品及び生産量については表5を参照されたい。

表5 吉林省石油化学工業における20種の主要産品生産高

産 品 名	2000	2001	増長率
原油 (Crude oil)	3,343,597	4,047,780	21.1
原油加工量	6,658,354	6,697,842	0.6
ガソリン及びディーゼル油	3,435,818	3,658,225	6.5
硫酸	80,443	14,693	81.7
濃縮硝酸 (Concentrate nitric acid)	85,672	101,174	18.1
苛性ソーダ (Caustic soda)	76,635	77,617	1.3
合成アンモニア (Synthetic ammonia)	290,670	145,824	49.8
化学肥料 (Chemical fertilizers)	133,625	28,980	78.3
化学農薬 (Chemical pesticide)	2,311	3,250	40.6
エチレン (Ethylene)	433,147	473,726	9.4
ベンゼン (Pure benzene)	150,242	166,525	10.8
氷酢酸 (Glacial acetic acid)	203,330	205,076	0.9
アニリン (Aniline)	46,382	15,032	67.6
フェノール (Phenol)	56,471	40,056	28.0
アセトン (Acetone)	36,140	24,993	30.8
二価アルコール (Glycol)	109,832	117,353	6.8
ABS樹脂	96,010	108,758	13.3
ポリエチレン (Polyethylene)	150,814	160,925	6.7
ブタジエン・スチレンゴム	80,870	85,708	6.0

(出所) 吉林年鑑社編『吉林年鑑2002』より作成。

代表企業

2000年にかけて省内の最大の化学工業企業である吉林化学工業公司（国有企業）が、吉化集团公司と吉林石油化学公司に分かれた。

吉化集团公司（大型国有企業）は、中国石油天然ガス集团公司に属し、精密化学工業を主な業務としている。主要化学工業製品は、アクリル・ニトリル、アセトン青酸、工

業有機ガラス、CLT酸、パニリン及び触媒剤等である。2001年の従業員は2.6万人で、販売収入は154.0億元（化学工業部門の収入は21.0億元）である。

吉林石油化学公司（大型国有持ち株企業、国の持ち株率は50%以上）は、中国石油天然ガス株式会社の支社として、中国の最大ABS樹脂生産基地となっている。2001年の従業員は2.6万人で、販売収入は128.7億元である。

(3) 食品加工業

食品加工産業の状況

食品加工業は吉林省で優位性のある産業である。食品加工企業と原料産地の分布は相応しており、中部地域は農産品加工企業と家畜加工、東部地域は長白山生態食品加工、西部地域は牧畜業と肉、家禽、水産物の加工を行っている。

2001年、吉林省の食品加工部門において、販売収入が500万元以上の食品加工企業は428社あり、工業総生産額は162.7億元（前年比14.4%増）で、全省の9.7%を占めている。また、販売収入は162.1億元（同23.3%増）であった。利潤と税金の合計額は11.0億元（省内工業利税額の5.0%）、利潤総額は3.2億元（省内工業利潤額の3.7%）であった。輸出総額は9.1億元（前年比36.8%増）である。

代表企業

食品加工の代表企業としては、長春大成集団（多国籍企業）、吉発集団（国有持ち株企業）等のトウモロコシ加工企業、長春皓月、吉林徳大等の肉製品の加工企業等がある。

長春大成集団は1996年に設立された。地元企業と香港企業、アメリカ企業の共同投資による、農業、科学、工業、貿易が一体になった多国籍企業である。同企業はトウモロコシの加工を中心とし、年間120万トンのトウモロコシを加工している。その加工能力はアジア第一位である。さらに、同企業は、年間6万トン及び10万トンの加工能力を持つ澱粉糖工場を相次いで設立した。リジンの年生産規模は5万トンに達し、全国需要量の60%～70%を占めている。この他、現在、年生産能力10万トンの変性澱粉プロジェクトに取り組み始めている。総投資額が8億元で、年生産能力12万トンのリジン、グルタミン酸、アルギニン、トレオニン等多種のアミノ酸生産のプロジェクトが2004年8月にスタート（生産開始）することになっている。また、2004年には年生産能力が60万トンの飼料プロジェクトが開始する予定である。大成集団は、独自の科学研究所を持っており、そこには育種センター、生物化学工程開発センター、生物化学飼料開発センター、変性澱粉開発センター等が含まれている。ここで絶えず新製品を開発して市場に送り出

している。大成集団のトウモロコシ澱粉、トウモロコシ蛋白粉、トウモロコシ飼料、トウモロコシ粉、トウモロコシかす等の商品が国内外の市場で歓迎されている。同企業はアジア唯一のろう質トウモロコシ澱粉を生産加工する企業である。

吉発集団公司是、もう一つのトウモロコシの二次加工、食品加工を行っている大規模な総合企業集団である。同集団は1993年に設立され、現在のトウモロコシの加工能力は60万トンである。主な製品は、トウモロコシ澱粉、変性澱粉、澱粉糖、蛋白粉、コーン油などで、同企業の製品の国内市場シェアは15%に達している。一部の製品は日本及び東南アジア諸国にも輸出されている。

長春皓月清真肉業株式会社は、牛肉、羊肉を加工する大規模な民営株式企業である。同企業の年間屠殺量は牛20万頭・羊10万頭で、4万トンの牛肉加工（分割）ライン、1.2万トンの清真（イスラム）肉類の調理済み食品二次加工工場と、年間10万頭の緑色生態肥育牛の飼育基地、東北三省最大の近代化された室内型の大規模な牛・羊交易市场等を有している。バイオテクノロジー製品73種類の生産に加えて、肉牛遺伝子開発プロジェクトも行っている。また、肉牛の繁殖飼育、屠殺加工、二次加工、市場流通、技術開発を一体化した皓月高新技术農牧産業パークを設立している。同企業は、EUの衛生基準に沿って、厳密な製品の品質保証を行っている。食用牛肉製品としては、128種の製品を生産し、中には清真（イスラム）特色を持つものもあり、中東、北アフリカ、東南アジア等の15カ国に輸出されている。皓月公司是、アジア最大の清真牛肉製品の生産加工基地である。

吉林徳大有限公司は、タイの正大集団の投資により設立された鶏肉の生産加工企業である。同企業は、1.3万ヘクタールの農場を持ち、20ヶ所の種鶏工場（77万組）、3ヶ所の飼料加工工場（年間76万トン生産）がある。また、2ヶ所に食肉加工工場を有し、年間屠殺量は7,500万羽で、鶏肉生産量は16万トンである。加えて、2ヶ所の熟食（調理済み食品）加工工場（年間計3万トン生産）、1つの油脂加工工場（年間生産量は、サラダ油6万トン、豆粕29万トン、油豆粕4万トン）、2ヶ所の食糧倉庫（貯蔵能力70万トン）を有する。主な製品は、鶏肉、飼料、種鶏、豆粕、サラダ油に大別され、その数は300種類に上る。商品は日本、韓国、スイス、南アフリカ、中東等の18カ国に輸出されており、国内では、台湾とチベットを除く各省・市・区で販売されている。1999年同企業の輸出総額は6,010万ドルで、吉林省の輸出企業の中で第一位を占めている。また、2002年の総生産額は32億元で、うち、鶏肉輸出向けは

6,200万ドルである。また鶏肉の年間加工能力は1億羽に達しており、全国トップである。

(4) 製薬工業

製薬工業の状況

2001年の全省の製薬関連企業は218社で、そのうち、漢方製薬企業108社、化学薬品企業64社、生物製品企業23社、医薬器械企業19社、衛生材料企業1社、薬用包装材料企業3社である。総従業員は5万余人で、資産総額は190.0億元、7分類・19品種の薬剤、1,000余種の製品を生産している。年間生産総額は96.0億元（前年比18.7%増）で、全省の工業生産総額の5.7%を占めている。販売収入総額は56.3億元（同15.2%増）である。年間利税総額は16.4億元（同22.8%増）で、全省の工業利税の7.5%、年利潤総額は10.6億元（同24.3%増）で、全省の工業利潤総額の12.4%を占めている。全国の製薬工業部門における吉林省の生産総額は第10位、利潤額では第7位となっている。

吉林省の医薬工業の中では、漢方薬と生物製薬が国内において比較的強い競争力を持っている。

2001年の漢方製薬生産額は全国第2位（54.4億元、全省の製薬工業の56.7%）、利潤総額は第1位（7.7億元、同73.0%）、販売収入総額は第3位（37.7億元、同67.0%）といずれも全国トップレベルにある。漢方薬の重要発展地域は省東部の通化、延辺地域である。いずれの地域も長白山の麓に位置しているために、薬用資源が非常に豊富である。両地域では、薬用動植物と鉱産物資源を1,850種類有し、全国の品種総量の1/3を占めている。全省の漢方材の人工栽培規模は2万ヘクタールで、年生産総額は18億元に達している。現在、省内には、政府が支持する漢方材生産基地が30ヶ所以上ある。

2001年の生物製薬生産総額は19.7億元で、全省の医薬工業生産総額の20.2%を占めている。生物製薬企業はほとんどが長春地域に位置している。2003年のSARSにより、中央政府は生物製薬の開発生産能力を強化しており、新たに88の生物製薬プロジェクトを認可している。このうち、長春は全体の1/4を占める22のプロジェクトに取り組んでいる。

代表企業

省内の主要企業としては吉林敖東集団（国有持ち株企業）、通化東宝集団（国有持ち株企業）、吉林修正薬業（民営企業）、通化金馬薬業（国有持ち株企業）等であり、全国の漢方薬部門では高い信頼を集めている。

吉林敖東薬業集団株式会社（国有持ち株企業）は医薬研究開発、生産、販売を一体化した集団公司である。8つの医薬製造子会社、3つの医薬販売子会社、3つの医薬セット子会社と2つの株式会社の株を持っている。企業と国内の大学及び科学研究部門が共同で産、学、研の連合体を設立し、ハイテク技術センターと「ポストドクターステーション」を設置した。主要製品は主に心脳血管疾病の治療と保健に使われ、「安神補腦液」、「血府逐瘀口服液」、「利脳心膠囊」、「心腦舒通」、「益血生」、「鹿胎顆粒」、「龜芪參口服液」、「小兒消熱解毒口服液」、「泡騰片」等の100種類に及んでいる。そのうち、「安神補腦液」は1997年にアメリカのFDAの認可により、アメリカ市場に進出している。

通化東宝集団の製薬業は製薬生産企業7社とその他関連企業2社を持っている。生物製薬領域において中国初の人工インシュリン：「甘舒霖」を研究開発した。主要製品には化学療法により引き起された中性粒子細胞減少症の治療と白血球減少を治療する「特立立」、「特立津」等がある。そのほか、「鎮腦寧」、「東宝肝泰片」、「精製冠心心膠囊」と抗菌等の特效薬「諾達明」等がある。

4. 吉林省における主要工業産業と日本との協力：現状と可能性

(1) 対外経済協力状況

2001年末現在、吉林省における外資企業は3,832社である。大多数は製造業で、その数は2,657社に上る。2001年の契約ベースの外資導入額は5.8億ドル、実行ベースでは3.4億ドルで、その規模は拡大している。支柱産業である自動車、石油化学工業分野で外資企業が次々に操業を開始し、省内における食品加工業等の優勢産業のプロジェクトも相次いで開始された。2001年に吉林省が導入した外資を国・地域別にみると表6の通りである。

表6 吉林省への主要国・地域別外資企業の進出・投資状況

2000			2001		
投資国 (地区)	企業数 (社)	契約ベース外資金額 (万ドル)	投資国 (地区)	企業数 (社)	契約ベース外資金額 (万ドル)
香港	32	8,831	香港	58	22,217
アメリカ	19	4,828	韓国	181	9,999
英領バージン諸島	4	4,250	アメリカ	19	7,577
日本	18	1,674	台湾	25	1,892
台湾	6	1,445	日本	15	1,726

(出所) 吉林年鑑社編『吉林年鑑』より作成。

技術協力分野では、2001年に技術導入と設備輸入に関する56プロジェクトについて契約した。その契約金額は8,150万ドルに達した。製品輸出プロジェクトの中には、液晶ディスプレイ装置、光学機械電子機器、新素材、生物と漢方薬産品、精密化学工業等五大ハイテク技術製品がある。輸出国はアメリカ、日本、韓国等の39ヶ国に達している。

2001年の全省の輸出入総額は32.1億ドル（前年比24.3%増）であった。このうち輸出総額は14.6億ドル（同16.3%増）で、全省GDPの6.0%を占めた。これは、全国の輸出額の0.5%の規模である。輸出商品としては工業品が53.1%を占めた（金額ベース）。輸入総額は17.5億ドル（前年比31.9%増）に達し、工業品が輸入全体の89.4%を占めた。2001年の吉林省の相手国・地域別輸出入額は表7の通りである。

表7 2001年の吉林省輸出入相手国・地域の上位10位

輸 出	輸出額 (万ドル)	シェア (%)	輸 入	輸入額 (万ドル)	シェア (%)
韓 国	41,542	28.4	ド イ ツ	95,632	54.8
日 本	30,891	21.2	日 本	18,526	10.6
北 朝 鮮	13,916	9.5	韓 国	9,803	5.6
マレーシア	11,132	7.6	ア メ リ カ	9,490	5.4
ア メ リ カ	8,602	5.9	イ タ リ ア	8,049	4.6
インドネシア	4,508	3.1	ロ シ ア	5,734	3.3
ド イ ツ	3,003	2.1	北 朝 鮮	3,018	1.7
香 港	2,848	1.9	オーストラリア	2,958	1.7
イ ラ ク	2,606	1.8	カ ナ ダ	2,808	1.6
オランダ	2,180	1.5	メ キ シ コ	1,917	1.1

（出所）吉林年鑑社編『吉林年鑑2002』より作成。

(2) 主要工業産業分野における日本との協力

表6と表7から分かるように、日本は吉林省の輸出の20%、輸入の10%を占める主要な貿易相手国であり、また技術協力や投資面からみても重要な経済協力国である。

吉林省の主要工業企業と日本企業との自動車工業分野における協力期間は短いものの、その将来性は非常に高い。現在日本の自動車企業と吉林省との協力関係を持っているのはマツダとトヨタである。2001年1月には、第一汽車とマツダが協力して生産した高級自動車Mazda 6が長春市場に登場し、同年の生産台数は4,386台に達したが、供給が追い付かない状態だった。2003年11月には、第一汽車とトヨタが長春で協力して最新型のSUV車を生産し、ランド

クルーザー（陸地巡洋艦）4500と4700が売り出され、中国初の中国産高級SUV車となった。

第一汽車とトヨタとの協力は各方面にわたっている。両社は一汽豊田汽車販売有限公司（FTMS）を設立させ、両社が中国国内で共同投資し、生産したトヨタ製品を全部この販売体系に組み入れることにした。FTMSは多数メーカーの多種の車輛を経営する認可を得ている初めての自動車販売会社である。第一汽車の販売ネットワークを利用し、2003年までにすでに114の3S販売店と31の修理専門店を持つようになり、経済発達を遂げている中国263ヶ都市に分布するようになった。FTMSの目標はさらなる便利さ、サービスを提供し、トヨタ自動車を中国国内において最も人気のあるメーカーに育て上げることである。トヨタは2003年に10億ドルを投資して、中国でトヨタ自動車を生産し、中国の自動車市場におけるトヨタの市場占有率を2010年までに10%まで高めることを目指している。

石油化学工業においては、日本の企業はかつて技術譲渡と生産設備の提供を通して省内の石油化学企業と有効的な協力を行ってきた。表8に1990年代における吉林化学工業会社と日本企業との石油化学協力プロジェクトを示す。その中でも、10万トンのABS樹脂プロジェクトの成立によって吉林化学工業会社は中国最大のABS樹脂の生産基地となった。

食品加工分野では、伊藤忠商事が1994年に吉林省において共同投資により大豆蛋白質生産基地を建設した。協力期間は50年間で、資本金は8,600万元であり、大豆の二次加工と販売を行っている。

佐竹製作所は吉林に中国本社を設け、1995年に吉林省内企業との共同投資により、加工工場を設立した。協力期間は30年で、精米業に従事する。年間加工能力は4.2万トンに上り、高品質のジャポニカ米を生産し、2001年における売上高は1,803.9万元に達した。

大一電材は1996年に吉林において2つの食品加工工場を合資で設立した。一つはリンゴナシ濃縮ジュースの加工工場、資本金は6.2億円（後に8.7億円を追加投資）であっ

表8 吉林化学工業会社と日本企業との協力プロジェクト

	ライセンス(技術)	プラント(担当)	内 容	能 力(1000t/y)
1991	Pressindustria	日 揮	エトキシレート	60
1992	三菱油化	日 揮	アクリル酸エステル	30
1992	三菱油化	日 揮	アクリル酸	30
1994	三井石油化学	三井造船	EPDM	20
1996	UOP	チッソエンジニアリング	フェノール	50
1996	Lummus	三菱重工業	スチレンモノマー	100
1997	日本ゼオン	日 揮	ブタジエン	49
1997	UOP	東洋エンジニアリング	トルエン不均化	
1997	UOP	東洋エンジニアリング	芳香族抽出	400
1997	日本合成ゴム	チッソエンジニアリング	ABS樹脂	100
1998	旭化成/BP Chemicals	中国 側	アクリロニトリル	

（出所）株式会社東西貿易通信社編『中国の石油産業と石油化学工業1998-99年版』より作成。

た。この協力期間は15年で、売上高は200万ドルにのぼった。もう一つはウナギの蒲焼きのたれ・醤油の製造販売である。これの資本金は2.9億円（追加投資2.9億円）で、協力期間は15年である。売上高は2.2億円である。

このほかに、布袋食糧、藤田商事、不二製油、おぐら製粉、三井物産、稲畑産業等の日本企業と吉林省内企業が合資でそば、パン、お菓子、肉類、食用油類、飲料等の製品を共同で加工・生産している。

製菓業の協力項目の数と規模は比較的小さく、主に漢方薬の栽培、加工と保健品の生産を行っている。

(3) 主要工業産業における日本との協力の可能性

自動車工業領域における吉林省と日本企業との協力はドイツ企業と比較すると10年遅れたとはいえ、現在各方面において展開中である。より成熟した形で、また規範化された環境の中での協力が実現している。中国の自動車市場は需要拡大期に入っており、国家経済の持続的発展と住民の収入のアップに伴い、自動車企業の生産台数とサービス等に対するニーズも急速に高まっている。吉林省は外国の企業との協力によって自らの支柱産業を進展させ、中・大型トラックの発展維持と同時に、乗用車の生産規模を拡大させる方針である。

中国はWTO加盟後、自動車輸入関税を70～80%から43.8～50.7%に引き下げた。さらに2006年までに自動車に対しては25%まで、部品に対しては10%まで引き下げることになる。これは吉林省の自動車企業にとっては厳しい国際競争にさらされることを意味している。そのため、トヨタやマツダとの協力は吉林省の自動車企業の競争力を高めることにつながるものと期待される。日本などの発展した国家の製造業の国外移転に伴って、吉林省の自動車部品産業と日本企業との新たな協力が展開される可能性が生まれている。現在、吉林省の自動車部品企業は、積極的に外国企業と協力し、自動車のエアコンやサスペンション、内装、ライト等の重点企業の専門化と国際化を促進し、国内外の市場に適した自動車部品生産基地を形成させてようと努力している。日本企業も吉林省と自動車関連分野において協力することに期待を示している。例えば、伊藤忠商事が自動車関連企業を組織して、数度にわたってミッション団を吉林省に派遣したことを挙げられる。

化学工業産業においては吉林省の化学工業製品の重点は精密化学工業であり、ハイレベルの技術が要求される。日本の企業は重化学工業分野において非常に先進的であるため、日本との協力は技術、生産設備、管理、資金など各方面においてプラスとなる。この他、吉林省の化学工業企業

は主に国有企業であるため、日本の企業との協力は吉林省の国有企業の改造と振興に重要な役割を果たすこととなる。1980～90年代において、日本企業と吉林省の企業は非常によい協力を行ってきた。吉林省の石油化学といった伝統産業の改造政策において、エチレンの二次加工に関しては合成材料と精密化学工業生産基地の建設にあたっては、国外企業との技術、設備、投資面での協力が引き続き求められる。

食品加工業と製菓業は多くの製品を生産するが、国内ニーズの拡大によって原材料産地としての吉林省の食品加工業と製菓工業の生産能力、加工技術、資金等に対するニーズも拡大するため、外国企業の支持と協力が必要である。

5 東北振興政策と北東アジア国際協力における吉林省の主要工業の発展：問題と対策

(1) 現存する主要な問題

吉林省の工業発展状況をみるとまず市場化のレベルの低さという問題に直面する。20年余りの改革開放によって、国有経済は製品、価格等の面において市場進出を図ったが、資産権、資本、技術、人的資源等の生産要素においては、依然として計画経済の特徴が残っている。企業経営の大部分は市場原理に従った運営がなされていない。企業は市場の開拓と創造に努めるのではなく、ただ政府に注目し、政府の言ったとおりに動いている。これは対外経済協力において、企業は政府に依存し、また外資導入方法は単一で、「以会招商（商談会開催方式の外資誘致）」の方法を利用し、市場経済の原理に合う外資誘致方式が依然採用されていないことなどに現れている。これは吉林省全体の対外経済協力規模の小ささと構造問題の重要な原因となっている。

吉林省の2000年の輸出額は全国の0.5%を占めるに過ぎない。また、輸出依存率（輸出額/GDP）は5.6%で、全国23.1%を大きく下回った。また、2001年の技術輸入プロジェクトは省内のあらゆる主要工業部門にわたったが、特に自動車製造業に集中した。輸入国別にみると、ドイツ、イギリス、アメリカ、日本、イタリア、オーストリア、韓国等の先進国に集中しており、その内訳はドイツ11件、イギリスとアメリカはそれぞれ7件となっている。これらのプロジェクトは規模の大きなものが少なく、500万ドルを超えるプロジェクトは1件のみで、200～500万ドル規模のものが4件、そのほか大部分は50万ドル以下のプロジェクトとなっている。

第二の問題としては、国有経済の比率が高く、企業の生産経営コストが高いことが挙げられる。国有企業は機械設備の老朽化と技術更新の遅れを引き起こしている上、企業

が学校、病院などを有し、社会的役割を果たさなければならないといった歴史的な重い負担を抱えている。これらによって、効率の良い経営メカニズムが成り立たず、企業収益も低いのである。省内の工業分野の企業の80%余りは国有あるいは国有持株企業であり、40%の企業が社会的機能（例えば、独自の学校や病院を設立）をもっており、そのために毎年35億元を支出している。国有企業は「低賃金、高福祉」を実行し、労働者に対して多くの保証をしている。これに加え、余剰な労働力が多く、労働者の身分も特別なため、外資企業と協力しようとする場合、外資企業が生産、経営以外のことを負担しないように、あるいはこれらの負担を排除しようとする。よって、通常の協力以外にもコストがかかる。

このような状況は吉林省の化学工業企業分野で明確に表れている。大型化学工業企業はほとんどが国有企業、国有持株企業であり、経済収益も低く、90年代後半から赤字経営に陥っている。これもまた外国企業の協力を得にくい原因のひとつである。

第三は、効率を考えた地域経済の一体化が進んでいないことである。吉林省の隣に位置する遼寧省と黒龍江省の主要工業産業の発展は吉林省と同様の傾向にある。自動車工業、化学工業、食品加工業、製薬業は三省がともに重点発展産業と位置付けている産業である。さらに国内における地方保護主義により、省を跨いだ同じ産業分野での協力は乏しい。その結果、各省は低いレベルで同じような産業に取り組み、低レベルでの競争をしているに過ぎず、各省の産業発展を妨げている。このような状況は吉林省の北東アジアにおける国際協力にも大きな影響を及ぼした。日本と韓国は先進国家であり、産業のレベルアップにより、一部の伝統的産業、例えば、重工業、化学工業、製造業は続々と外国へ転移した。吉林省の主要工業産業分野はこうした企業を受け入れる準備が不十分であったため、この面での国際協力が実現できなかった。

(2) 対策

2003年に、中国政府は東北振興戦略を打ち出した。近年、東北地方において、市場化のレベルの低さ、産業構造調整の遅れ、企業の設備技術の老朽化、市場への対応の遅れ、「企業が社会的負担を負う」ことの重荷等、体制上の矛盾が顕在化していた。しかしながら、東北地方には、豊富な資源、総固定資産、産業の基礎、科学技術、教育、人材などの面での優位性があり、発展の潜在力があるため、再度東北地域の工業振興に取り組み、東北地域の経済発展を図ることを目指し、東北振興戦略を打ち出したのである。こ

の基本政策内容は、国有企業の問題を解決し、市場化を進め、競争力のある企業を育てることである。こうした背景の下、吉林省の主要工業企業の発展対策として、地方政府と企業は以下の問題を解決しなければならない。

まず市場経済の要求に合わせ、国有経済は徐々に退き、混合所有制の企業を発展させることである。吉林省の国有企業と国有持株企業の国有比率を徐々に減少させ、企業内の非国有経済（民間・外国資本等）の比率を増大させ、さらに、大部分の経済領域を民営経済によって形成させる。現在、吉林省の重要な産業部門、投資回収率の高い部門は非公有制経済の進出が禁止されており、国有企業が独占している。また、外国の投資企業は中国側協力者と合資企業を設立する際、その資本比率は50：50に限られている。東北振興戦略の実施に伴い、私有制経済の企業に対し、産業、市場が開放されることとなり、これまでの“進出禁止”という差別は取り消される。従って、民間資本、外国資本は簡単にかつ広範囲にわたって吉林省の主要工業産業分野に進出することができる。

第2は政府の経済への関与を少なくすることである。吉林省は計画経済期の影響を引きずっており、政府も計画経済期の手段を持って関与している状況である。中国の多くの地区間における類似産業分野への重複した取り組み、過度の競争といった問題は政府の関与の結果である。これらの問題を解決するためには、市場原理に頼るほか、政府の関与と地方保護主義の度合いを減少させていく必要がある。

第3は地域間協力を強化することである。東北三省は中国における重要な経済区の一つとして、資源相互補完性と潜在的な経済連携の可能性を有している。中央政府の東北振興戦略は主要工業産業の分業と協力に対し、吉林省を含む東北三省を一つの経済圏とし、東北三省における「自由貿易区」の結成を狙っている。これは吉林省の主要工業の発展にとっては大きなチャンスである。なぜならば、吉林省の自動車工業、石油化学工業の内の精密化学工業、製薬業の内の漢方製薬と生物製薬は東北三省の中でも優位性は顕著であり、省外の産業の分業と協力を得、同時に市場を拡大させれば、企業の競争力はより高まるはずである。国内の地域協力を強化するほか、吉林省の主要工業企業は北東アジアの国際協力、その産業分業と協力に参入しなければならない。吉林省は工業発展の中期段階にあるが、北東アジア地域における日本などの先進国の産業はレベルアップし、伝統的製造業が海外に移転している。吉林省は現在の体制を打ち破り、刷新の市場メカニズムを創立してこそ、国際産業の移転を完全に受け入れられ、国際産業連携の一部に組み入れられるようになる。

Perspectives on Linking the Trans-Siberian and Trans-Korean Railways

Hisako Tsuji

Senior Economist, Research Division, ERINA

1. Introduction

The Trans-Siberian Railway (TSR) is Russia's main East-West artery, running 9,297km from Vladivostok to Moscow. The line is linked to lines running further west to such European countries as Finland and Poland. In addition, it is connected by means of numerous branch lines to Northeastern China, the DPRK, Mongolia, Kazakhstan and Uzbekistan. Furthermore, via marine routes starting from ports such as Vladivostok and Vostochny, it is linked to such places as the ROK, Japan, the coastal areas of China, and Vietnam. In the first part of this paper, I will provide an overall picture of existing links between the TSR and East Asia.

Since the historic North-South summit meeting held in June 2000, the reconnection and revival of the Trans-Korean Railway (TKR) has been the focus of attention. The purpose of reconnecting the TKR is to establish a new transportation network that covers not just the Korean Peninsula but the whole of Northeast Asia, creating a new Silk Road in the form of a railway linking Asia to Europe. More specifically, the idea currently being promoted is to connect the TKR and the TSR to replace the maritime shipments between the ROK and the Russian Far East that are currently necessary, thereby permitting cargo to be transported by rail all the way from the ROK to Europe. The possibility of connecting the TKR and the TSR and using the link for through transportation will be discussed in the latter part of this paper.

2. Current Use of the Trans Siberian Railway to/from East Asian Countries

The four types of route via the TSR that are currently used as international transportation routes to/from East Asia are as follows:

- i) European Transit: Cargo can be transported from East Asia to Europe (Finland) via ports in the Russian Far East and the TSR in 16 to 22 days. Usually, cargo is stored temporarily in Finnish bonded warehouses and is ultimately exported to Russia. At present, this route is hardly ever used to reach any other European countries, which use standard gauge rails, as it is not competitive in terms of cost or time.
- ii) Central Asian: Cargo can be transported from East Asia to Kazakhstan / Uzbekistan via ports in the Russian Far East and the TSR in about 20 days. In addition, a block train began operating between Vostochny and Almaty in February 2003, reducing the journey time by about one week.
- iii) Afghan Transit: Cargo can be transported from East Asia to Afghanistan via ports in the Russian Far East, the TSR and Central Asian railways in about 30 days.
- iv) Russian Domestic: Cargo can be transported from East

Asia via ports in the Russian Far East and the TSR in about 17 days, in the case of Moscow.

Each of these routes has competitor routes; consignors make decisions about which routes to use depending on their relative competitiveness in terms of cost, journey time, frequency of service and trustworthiness.

European Transit's biggest competitor is the All Water route. The latter takes about a month to transport cargo from ports in Japan and the ROK to Finland, which is considerably longer than the 16 days that the TSR takes, but its low-cost service, made possible by its investment in vast ships that can carry more than 6,000TEU, is its major weapon. The marine freight rate between Japan and Europe is particularly low, so the TSR route is consequently unable to compete with the All Water route. However, as the marine freight rate between the ROK / China and Europe is much higher than this, the TSR route is competitive compared to the All Water route. Since the marine freight rate between East Asia and Europe rose in 2003, the TSR route has maintained its relative advantage in freight transport between the ROK / China and Europe.

The Trans-China Railway (TCR), running between Lianyungan Port (China) and Kazakhstan via the Alashankou-Druzhba border crossing, is a competitor to the Central Asian route. Container block trains run between Lianyungan Port and Alashankou three times a week. Both routes can apparently match each other in terms of cost and journey time, but block trains began to run between Vostochny and Almaty in 2003, reducing the journey time between these points by a week, so we can infer from this that the TSR has the edge at present. However, for cargo originating in Japan, there are around three shipping services per week to Chinese ports, which is more convenient than the two services per month to the TSR, so many consignors apparently use the TCR. On the other hand, for cargo originating in the ROK, there is a higher frequency of sailings to ports in the Russian Far East, making the route more convenient, so use of the TSR is higher. The downside of the TCR is the fact that border-crossing procedures on the Kazakhstan side take several days.

A route via Iran is the main competitor of the Afghan Transit route. The Iran route is cheaper than the TSR, using marine transport as far as Bandar Abbas and then running overland to western Afghanistan. However, transit via the Iran route has been interrupted on occasion due to the political situation, so it lacks trustworthiness.

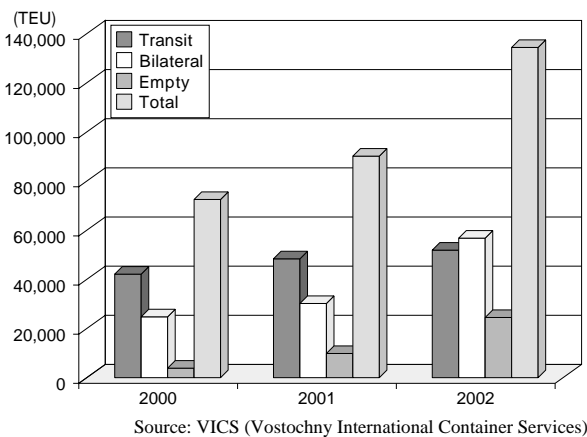
Cargo on the Russian Domestic route is often sent via Finland. From East Asia it is transported as transit cargo to Finland via All Water or the TSR, with cargo being exported to Russia, such as household electrical goods, being held temporarily in bonded warehouses near the

Finnish border. After it has been confirmed that the purchaser has paid, a truck is sent from Russia and the cargo is handed over. The main reason for choosing this route is that a lower customs duty is charged on goods entering Russia this way than those entering the country via ports in the Russian Far East, so it is competitive in terms of cost.¹ Other advantages of this route include the existence of easy-to-use Finnish bonded warehouses and transit railway charges that have been set far lower than those for bilateral cargo.

The total volume of cargo on the TSR using the aforementioned routes has continued to grow steadily over the last few years, increasing from about 70,000TEU in 2000, to 90,000TEU in 2001 and about 130,000TEU in 2002, according to statistics released by VICS (Vostochny International Container Services). In 2003, cargo volumes rose by as much as 50% on the previous year and the total volume for the year is anticipated to reach 180,000TEU.

Factors behind this increase include 1) the cut in journey times and the increase in the TSR's trustworthiness among ROK and Chinese consignors; 2) the spring 2003 price rise on the All Water route, the TSR's competitor in transit transport to Finland²; and 3) the boom in the Russian economy and active demand for ROK-produced household electrical goods and China-produced miscellaneous everyday goods. What could be a matter for concern is the fact that if this rise continues, transport capacity will be exceeded and delays will result.³

Figure 1. Growing Container Volumes



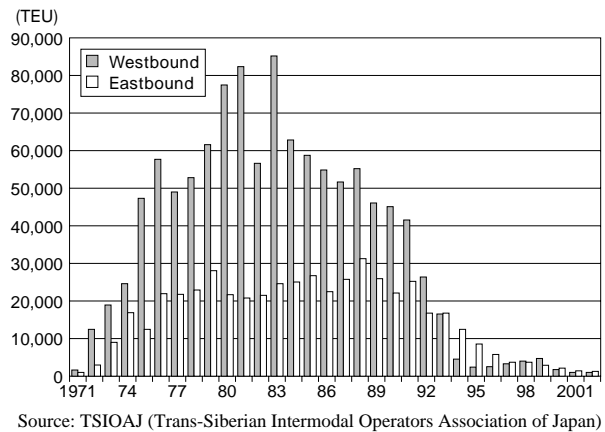
Several trends have been visible in TSR container transportation in recent years.

1) A rapid increase in Chinese cargo and a decline in Japanese cargo

It was Japan that blazed a trail in TSR transit transport in the latter half of the 1970s. However, cargo declined in

the 1990s, due to lower prices on the competing All Water route, the deterioration in the route's image due to the chaos arising from the collapse of the Soviet Union, and the tendency of Japanese companies to transfer their manufacturing hubs overseas, with efforts to check this fall in cargo volume ultimately proving unsuccessful.

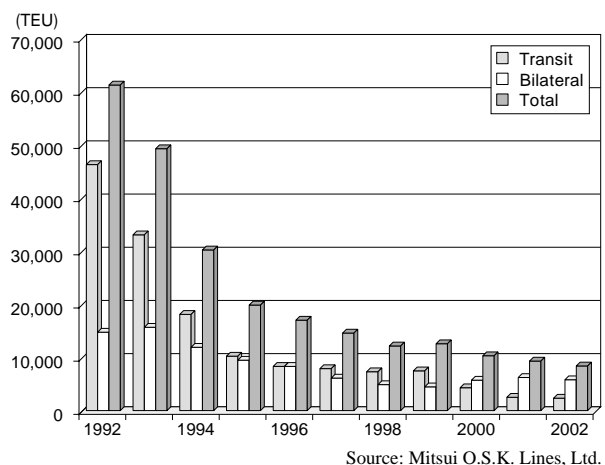
Figure 2. TSR Transit Cargo to/from Japan



According to the TSIOAJ (Trans-Siberian Intermodal Operators Association of Japan), the transit volume has been declining since reaching the 110,683 TEU mark in 1983; the volume in 2002 was only 1.8% of the peak year. According to Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., TSR cargo originating in or destined for Japan continued to decline, totaling about 8,500 TEU (down 8% on the previous year), with transit cargo accounting for 30%, and bilateral for 70%.

Japanese forwarders are pessimistic about the return of Japanese cargo to the TSR route. As mentioned previously,

Figure 3. TSR Cargo Volume to/from Japan



¹ Piecing together remarks made by those involved in the business, it seems that, in the case of goods carried from Finland to Russia by Russian transportation companies, the invoices are fiddled and discounts on customs duty are granted.

² The TSR went ahead with a 30% rise in rail transit charges to Finland from 1st January 2003, but the All Water route also increased its prices, so there was hardly any effect on the TSR.

³ There is no accepted figure for the transport capacity of the TSR, as it is partly related to domestic transportation, but according to experts from the Russian Ministry of Railways, it is around 200,000TEU.

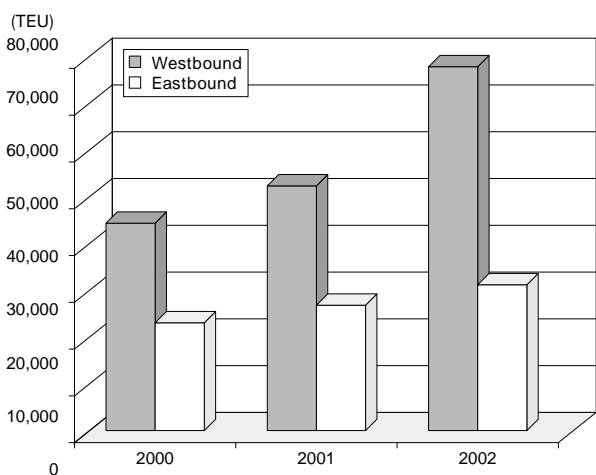
fares on the All Water route between East Asia and Europe vary greatly depending on the country. The rate between Japan and Europe is much lower than that between the ROK and Europe, or between China and Europe. The key reason for the low usage of the TSR by Japanese cargo lies in this cost difference. Unless there is no change in this cost structure, the TSR route will remain unattractive to Japanese consignors.

Meanwhile, the ROK made a great leap forward to become a major exporter in the 1990s, surging ahead as the main player in exports of household electrical equipment to Russia, in particular. According to shipping companies in the ROK, TSR cargo increased 3.3 times on 1991 levels in the 10 years to 2001.

Furthermore, China has emerged as a major exporter to Russia in recent years. Due to the momentum created by the establishment in the autumn of 2000 of a container route linking Shanghai and Ningbo in China with Vostochny, exports to Russia using the TSR have continued to climb sharply. At present, services are also operating on the Hong Kong - Vostochny shipping route. In addition, cargo is carried from a number of Chinese ports to Busan, where it is transhipped and sent to Russia. Cargo from China includes clothing, everyday items and household electrical items produced in Korean companies' factories in China; these are exported to Russia either directly or via Finland.

Looking at cargo by countries of origin and destination, in 2001, 77% originated in or was destined for the ROK, while the figures for China and Japan were 12% and 11%, respectively; however, the figures for ROK cargo include Chinese cargo transhipped at Busan. Currently, it seems that China's share is growing significantly while the shares of Japan and the ROK are declining.

Figure 4. Westbound Versus Eastbound Cargo



Source: VICS

2) An imbalance between westbound and eastbound cargo and an increase in empty containers

The ratio of westbound to eastbound cargo is imbalanced, having grown to 71 : 29 from 66 : 34 in 2001. In connection with this, the volume of empty containers is on the increase. Empty containers accounted for 18.4% of all cargo in 2002. The increase in empty containers does not only have repercussions for the cost of using containers, but also has an effect on the efficiency of work at Vostochny Port. This phenomenon is believed to be caused by the increase in Chinese cargo, which tends to be headed in one direction only.

3) A rapid rise in bilateral cargo

Although we can see a slight increase in transit cargo, we can also see that bilateral cargo is growing rapidly. The ratio of transit to bilateral cargo has become almost evenly divided, shifting from 61 : 39 in 2001 to 48 : 52 in 2002. In particular, the increase in westbound bilateral cargo signifies an increase in ROK cargo destined for Central Asia and Chinese cargo destined for the domestic market in Russia.

4) An active approach on the part of the ROK forwarders

The active approach on the part of forwarders in the ROK has played a significant part in the increase in TSR container cargo. Forwarders in the ROK have been creating a business environment that has strengthened the competitiveness of the TSR route. For example, the attempt by multiple shipping companies to become involved in the Busan-Vostochny shipping route succeeded in reducing⁴ marine transport fares by encouraging competition. In addition, the forwarders themselves own containers and reduce the burden on consignors by allowing them to use them. In contrast, Japanese forwarders do not have their own containers, so consignors have to lease containers, which in turn pushes costs up. Furthermore, major forwarders receive bulk discounts on rail transport fees. The ROK's forwarders have been picking up Chinese cargo at such places as Dalian, Tianjin and Hong Kong, transshipping it at Busan and then sending it via the TSR route.

There are several issues that must be dealt with in the future with regard to the ROK's and China's use of the TSR, which at present appears to be going smoothly.

1) Transfer of manufacturing sites overseas

Most of the ROK's exporting companies have domestic production bases, but it is likely that in future there will be an increasing trend towards shifting production bases overseas to countries where labor costs are low, as has been the case in Japan. In this case, the volume of export cargo originating in the ROK will decrease and the country may well go down the same path

⁴ Originally, Transorient Shipping Co., Ltd. (a joint venture between FESCO and Hyundai Merchant Marine) had a monopoly on the Busan - Vostochny route, but in 2001, other shipping companies were given permission to run services on the route and around five companies decided to take advantage of this. As a result, the marine transport fares for transit cargo fell by 30-35%. In contrast, the joint service run by FESCO and Mitsui O.S.K. Lines still has a monopoly on the Japan - Vostochny route.

as Japan.

2) Tariff competition versus All Water

The All Water route, which is the main competitor of the European Transit route, is moving towards the introduction of gargantuan ships, so it is possible that they will go on a further low-price offensive. On the other hand, Russian Railways has increased its rates occasionally in the past. For example, it increased transit fares by about 30% in January 2003. It announced a further increase in charges in October 2003, citing security reasons, but ended up having to back out of this move due to strong objections among users. Such fare increases may reduce cost competitiveness.

3) Improvement of the TCR route

The TCR route, which is the main competitor of the Central Asian route, could well embark upon efforts to speed up its transport times and improve its level of service. For instance, China Railways has a plan to increase the double-track and electrified sections of the railway between Lianyungang and Alashankou⁵. It is also looking into the possibility of running a container block train between Tianjin and Alashankou, with some cargo already being transported directly from Tianjin to Alashankou, without transshipment at Lianyungang Port.

4) Possible challenge from Mongolia

The Mongolian route could become a competitor to the TSR. Chinese exports to Russia and Finland will increase further and, if a new Tianjin ~ Ulaanbaatar ~ Ulan-Ude ~ TSR ~ Europe route were developed, this route might have an advantage in terms of time, compared with the existing option of transit to the TSR via Busan.

3. Possible TKR Routes and Plans for Reconnection

Since the historic North-South summit held in 2000, when the reconnection and revival of the TKR became the focus of attention, both Koreas have been involved in joint efforts to bring the project to fruition. The TKR reconnection project has an important political significance as a symbol of North-South cooperation. In addition, the idea of connecting the TKR and the TSR is being promoted.

Four Trans-Korean railway lines were constructed during the Japanese colonial period: the Gyungui Line (Seoul ~ Sinuiju), the Gyeongwon Line (Seoul ~ Wonsan), the Mt. Kumkang Line (Seoul ~ Mt. Kumkang) and the Donghae North Line (Samcheok ~ Anpyun). Unfortunately, these lines were severed following the division of the peninsula.

In April 2002, the ROK and DPRK governments agreed to make the reconnection of the Gyungui Line along the west coast the highest priority, with the Donghae North Line along the east coast as the second priority. No agreements have so far been concluded between the ROK and the DPRK regarding the reconnection of Gyeongwon Line and Mt. Kumkang Line. The factors considered in setting priorities appear to have been the ease and cost of construction, usefulness after completion and military

constraints.

I would now like to discuss current status of each line in terms of their disconnected sections, the progress of construction work and plans for the future.

1) Gyungui Line

The Gyungui Line is a route that runs to the DPRK from Busan in the ROK via Seoul, traveling north along the west coast to Sinuiju and then on to China. Before the Second World War, this corridor was an important transport route linking Japan and Northeastern China, but it had to be severed when the Korean Peninsula was divided in two. However, since the North-South Summit in June 2000, the momentum for reconstructing the Gyungui Line between north and south has increased and railway construction work has taken place on the ROK side. In September 2002, work to clear mines began on the DPRK side, with reconstruction of the lines continuing throughout 2003.

Of the 486km stretch between Seoul and Sinuiju, the 12km between Moonsan and the MDL (Military Demarcation Line) was disconnected before the reconnection project commenced. In 2002, the Gyungui Line was extended northwards from Moonsan to Dorasan on the ROK side. All that remains to be done in the ROK is construct 1.8km of track in the DMZ (demilitarized zone). The agreement of the Ministers of Defense of both countries will be needed before this can take place. The total cost of construction on the ROK side is estimated at 90.3 billion won.

Mine clearance work on the DPRK side has been completed, with construction of the 15.3km stretch between Gaesung and the MDL scheduled for completion in 2004. In addition, four-lane 20 meter-wide highway is due to be constructed in parallel with the Gyungui Line, running between the unification bridge and the MDL (5.1km) on the ROK side.

The completion of work on the railway and the road on both sides of the divide should make trade quicker and easier, with cargo traveling overland, rather than using marine transportation, as is the case at present. North-South trade was worth \$402.957 million in 2001, rising to \$641.730 million in 2002. Trade between the two countries takes place on four regular and irregular shipping routes, including Incheon ~ Nampo and Busan ~ Rajin. The cost of marine transport between Incheon and Nampo is about \$720/TEU, but it is estimated that this would fall to \$200/TEU if the Gyungui Line were used, and the journey time is also expected to decrease considerably. The most immediate use for the Gyungui Line could be the transport of industrial materials between the ROK and the planned Gaesung Industrial Park.

Furthermore, there is potential for the Gyungui Line to be used for trade between the ROK and Northeastern China, providing an alternative to the marine transport on which the ROK is currently dependent.

2) Gyeongwon Line

There are a number of possible options for a route

⁵ 76.6% of the TCR (4,100km between Lianyungang and Alashankou) is double-track, but only 28.8% is electrified.

Disconnected Sections of the TKR

Route	Disconnected sections	Distance (km)	Progress
Gyungui Line (Seoul~Sinuiju)	ROK: Dorasan~MDL	1.8	Completed
	DPRK: Gaesung~MDL	15.3	Under construction
Gyeongwon Line (Seoul~Wonsan)	ROK: Shintanri~MDL	16.2	
	DPRK: Pyonggang~MDL	14.8	
Mt. Kumkang Line (Seoul~Mt. Kumkang)	ROK: Chulwon~MDL	32.5	
	DPRK: Nekumkang~MDL	84.1	
Donghae North Line (Samcheok~Anpyun)	ROK: Cheojin~MDL	9.0	Under construction
	ROK: Cheojin~Gangnung	127.0	Planned
	DPRK: Onjungri~MDL	18.5	Planned
Donghae Central Line (Samcheok~Pohang)	ROK: Samcheok~Pohang	171.0	Planned

running up the east coast of the Korean Peninsula to Rajin via Wonsan in the DPRK and Khasan in Russia. Initially, several routes linking Seoul and Wonsan were proposed. These included the reconstruction of the Gyeongwon Line, the use of the Gyungui and the Pyongra (Pyongyang ~ Rajin) lines, and a line branching off from the Gyungui Line. Russian experts have carried out field studies into some of these options,⁶ but it was agreed in April 2002 that the reconnection of the Gyeongwon Line would be assigned a low priority, mainly due to the presence of military facilities along the Gyeongwon Line on the DPRK side. Instead, it was agreed in April 2002 that the Donghae Line between north and south should be connected.

31km of the 222km Gyeongwon Line between Seoul and Wonsan is disconnected: 16.2km between Shintanri and the MDL on the ROK side, and 14.8km between Pyonggang to the MDL on the DPRK side. The construction plan was drawn up in the ROK, with the cost of the work estimated to reach 86.8 billion won.

3) Mt. Kumkang Line

On the Mt. Kumkang Line, the sections between Chulwon and the MDL (32.5km) on the ROK side, and Nekumkang and the MDL (84.1km) on the DPRK side are disconnected. The ROK side has drawn up a plan for construction work, but there are no plans to reconnect this line at present.

4) Donghae North Line

As mentioned above, it was agreed in April 2002 that the Donghae Line between north and south should be connected. In September 2002, a ceremony was held simultaneously on both sides of the border to commemorate the commencement of work on the Gyungui and Donghae lines.

The line is disconnected between Cheojin and the MDL (9.0km) on the ROK side, and between Onjungri and the MDL on the DPRK side. The ROK is planning to construct a single-track line on its own side, at an estimated cost of 74.8 billion won.

The DPRK side appeared to have finished clearing mines by the end of 2003, and construction work is expected to continue on both sides in 2004. Furthermore, the ROK is planning to extend the line southward as far as Busan. More specifically, the Donghae North Line will be extended from Cheojin to Gangnung (127km), with the Donghae Central Line being constructed between Samcheok and Pohang (171km) by 2010. Along with the existing sections, these new sections of track will permit direct rail transportation from Busan to Russia via Gangnung and Wonsan. The total cost of construction is estimated at 2,441.2 billion won.

Even assuming that the entire Donghae Line is completed, it is thought unlikely that it will carry many passengers or much cargo between North and South, due to the geographical conditions. It could, however, be used for international transportation.

Firstly, a route linking the ROK with China's Jilin Province, via Chongjin and Rajin in the DPRK section of the Tumen River area, is conceivable. Yanbian Prefecture, in the east of Jilin Province, is home to many ethnic Koreans and many ROK companies have established bases there. At present, a marine route is used for transporting cargo between the ROK and Yanbian, but it would be possible to transport it overland if this route were completed.

The second possibility is that of connecting the ROK with Russia's Primorsky Territory. There is potential for the connection of the Donghae Line with the TSR. This will be discussed later.

4. Linking the TKR and the TSR

Now let us consider the potential for and profitability of linking the TKR, upon which work has already started, and the TSR.

There are four possible routes. The first three use the Gyungui Line and China's railways, while the fourth uses the Donghae Line.

⁶ According to a media source in the ROK (JoonAng Ilbo, April 8, 2002), Russia and the DPRK conducted a joint study of the 700km between Tumangang, Wonsan and Pyonggang, concluding that 130 tunnels and 742 bridges require immediate repair work and estimating the total cost for repair work at \$2.2 billion.

Possible Routes Linking the TKR and the TSR

Name	Route	Distance (km)	Transshipment point
Manzhouli/ Zabaikalsk	Sinuiju ~ Dandong ~ Shenyang ~ Harbin ~ Manzhouli ~ Zabaikalsk ~ Chita ~ TSR	8,437(Dandong~ Moscow)	Manzhouli/ Zabaikalsk
Mongolia	Sinuiju ~ Dandong ~ Shenyang ~ Beijing ~ Erenhot ~ Zamyn-Uud ~ Ulaanbaatar ~ Naushki ~ Ulan-Ude ~ TSR	9,007(Dandong~ Moscow)	Erenhot/ Zamyn-Uud
TCR	Sinuiju ~ Dandong ~ Shenyang ~ Beijing ~ Zhenzhou ~ Alashankou ~ Druzhba ~ Kazakhstan ~ Russia ~ TSR	9,735(Dandong~ Moscow)	Alashankou/ Druzhba
Tumangang/ Khasan	Wonsan ~ Rajin ~ Tumangang ~ Khasan ~ Ussuriysk ~ TSR	9,437(Khasan~ Moscow)	Tumangang/ Khasan

1) Manzhouli/ Zabaikalsk route

This route acts as an extension to the Gyungui Line, connecting the Korean Peninsula and the TSR via Northeast China. Starting from Sinuiju, the northern end of Gyungui Line, and passing through Dandong, Shenyang, Harbin and Manzhouli, before crossing the border to Russia, the route meets the TSR at Chita. The distance is 8,437km from Dandong to Moscow or 9,382km from Busan to Moscow. This route is the shortest of the four options, but has the following drawbacks:

- i) Transshipment is required at the Manzhouli / Zabaikalsk border crossing due to the gauge difference between China and Russia. The existing transshipment station can be used, but the border station is often crowded and it takes more than 2 days to cross the border.
- ii) The route uses the Chinese railway for about 1,800km. Some sections are crowded, such as Shenyang ~ Harbin, and it will be necessary to obtain the cooperation of Chinese Railways before container block trains can be run.
- iii) The route crosses two national borders - DPRK/China and China/Russia - as well as the frontier between the two Koreas.

2) Mongolia route

This route runs through China and Mongolia, from Sinuiju to Ulan-Ude, passing through Dandong, Shenyang, Beijing, Erenhot, Zamyn-Uud, Ulaanbaatar and Naushki. The total distance is 9,007km between Dandong and Moscow, or 9,952km between Busan and Moscow. This route is about 500km longer than the Manzhouli / Zabaikalsk route, and the following factors should be taken into consideration:

- i) Transshipment is required at the Erenhot / Zamyn-Uud border crossing, due to the gauge difference between China and Mongolia. There is a modern transshipment station at the border, which is used for the container block trains that run between Tianjin and Ulaanbaatar.
- ii) This route passes through one of the most crowded sections of the Chinese railway, between Beijing and Shenyang. It will be necessary to obtain the cooperation of Chinese Railways before container block trains can be run.
- iii) Mongolia has only single-track railway lines.
- iv) The route crosses three national borders, as well the

frontier between the two Koreas.

3) TCR route

This route runs from Sinuiju to the TSR via Dandong, Shenyang, Beijing, Zhenzhou, Alashankou, Druzhba, and either Lokot or Petropavlovsk. The estimated total distance is 9,735km between Dandong and Moscow, or 10,680km from Busan to Moscow. The total distance will depend on the specific routes taken in Kazakhstan and China. This route is the longest of the three that use the Gyungui Line and has many drawbacks:

- i) Transshipment is required between Alashankou and Druzhba due to the gauge difference between China and Kazakhstan. This border crossing is notorious for time-consuming CIQ procedures.
- ii) The route uses the Chinese railway for about 6,000km, so it will be necessary to obtain the cooperation of Chinese Railways before container block trains can be run. There is concern that railway tariffs may rise due to the long distance involved.
- iii) The route crosses three national borders, raising concerns about efficiency in border-crossing procedures.

4) Tumangang/ Khasan route

This route connects the east coast of the Korean Peninsula with the Russian Far East via Rajin, Tumangang, Khasan and Ussuriysk by rail, without once requiring cargo to be loaded onto a ship. The total distance is 9,437km from Khasan to Moscow, or 10,737km from Busan to Moscow. Although the total length is longer than the three routes that use the Gyungui Line, the route may have the edge on them, in that it does not transit China or Mongolia. In fact, Russian Railways have great expectations for this route because, if cargo could be sent from the ROK by rail via the DPRK, marine transport fees would not be required and it would be possible to make it more price competitive than the current route, which combines marine and TSR elements. However, many problems are likely to be encountered in developing this route:

- i) Transshipment is required at Tumangang / Khasan border due to the gauge difference between the DPRK and Russia and a transshipment station would have to be constructed for this purpose.
- ii) The DPRK's domestic railways, especially the Pyongra Line, which passes along the east coast, are

extremely dilapidated single-track lines, so a vast amount of investment would be required before block trains could run on them. The Pyongra Line contains many tunnels, bridges and steep curves.

- iii) About 800km of this route runs through the DPRK, so cargo from the ROK would have to pay transit fees to the relevant authority in the DPRK. In addition, the trains would have to travel some 500km within the ROK from Busan, thereby pushing up rail transport costs.
- iv) It would be necessary to construct new railway facilities on the ROK side, as mentioned before.
- v) Reconnection work on the Donghae North and Central lines has already been delayed, reflecting their lower priority compared with the Gyungui Line. Consequently, it is difficult to predict when the Donghae Line will be reconnected.

5. Obstacles to Continental Linkage

Let us now look at common problems affecting the possible routes.

1) Railway conditions and power shortages in the DPRK

One potential obstacle to all four routes is the fact that North Korea's railways are beset by technical problems that could prevent container block trains being run.

The DPRK's railway system lags far behind that of the ROK in terms of double-track rails and automatic signaling systems, although a greater proportion of the railways in the DPRK is electrified than in its southern neighbor. The DPRK uses an electric traction system (DC3kv), while the ROK combines a different type of electric system (AC25kv) with diesel locomotives, so some means of switching between these two systems will be required when connecting the railways of the two countries.

Furthermore, the DPRK's domestic rail network consists of extremely dilapidated single-track lines, so a vast amount of investment would be required before block trains could run on them. The question is, who will provide the financial assistance that the DPRK requires in order to upgrade its railways?

Furthermore, although the railway is electrified, the DPRK's trains often come to a standstill due to power shortages. This fundamental stumbling block must be solved before block trains can run through the DPRK.

2) Different gauges

Two different types of gauge are used for railways in the region, making transshipment necessary wherever these two types meet. Formerly Soviet countries (Russia, Central Asian states, etc.), Mongolia and Finland use broad gauge

(1,520mm) rails, while China, the Korean Peninsula and Europe (other than Finland) use standard gauge (1,435mm). Therefore, transshipment occurs at the borders between China and Russia, China and Kazakhstan, and the DPRK and Russia. Transshipment is time-consuming as well as costly in most cases.

3) Border crossing

With regard to the soft aspects of border crossing as well, there are many borders that are inefficient in terms of procedures (Customs, Immigration and Quarantine) and the time required to complete them. In particular, in Russia and Kazakhstan, there are problems with the efficiency of border-crossing and customs inspection procedures.

Generally speaking, the greater the number of discontinuous points, the lower the efficiency of multi-modal transportation.

4) Cooperation with neighboring countries

International cooperation is necessary in linking the railways of adjacent countries. China's cooperation is particularly important in the three possible routes using the Gyungui Line, since busy sections of its railways would need to be used. Furthermore, collaboration with Mongolia is necessary in the Mongolia route, while Kazakhstan's cooperation is key in the TCR route.

5) Economic competitiveness

The success of these four overland routes connecting the TKR and TSR will depend on whether the new routes would be economically competitive with such existing routes as All Water or the combined marine and TSR route.

Some people assume that, if cargo could be sent from the ROK by rail without once loading it onto a ship, marine transport fees would not be required and the route could be made more price competitive than the current combined marine and TSR transport system. However, the overland routes have to cover long distances. In particular, the TCR route will run along Chinese Railway's track for 6,000km. What kind of fee will have to be paid to China Railway? Similarly, the railway authorities of Kazakhstan, Mongolia and the DPRK could charge fees for the transit of block trains. The higher these fees, the less competitive the route will be.

Another question is how much would Russian Railways charge for using the shorter section of the TSR in the cases of the three routes that use the Gyungui Line? Unless their charges are much lower than the current transit fee applied from Vostochny, the three routes will not be competitive.

In order to obtain a realistic idea of through rates, a

Comparison of the Railway Systems of the ROK and the DPRK (2002)

	ROK	DPRK
Total length of track	3,129	5,214
% Double-track	32.1	3
% Electrified	21.4	79
% Automatic signal system	27.4	1.2
Traction method	Electric (AC25kv) or Diesel	Electric (DC3kv)

Source: Korea Railroad Research Institute

consultative team incorporating representatives of each railway authority should be established.

6) Opposition from the maritime industry

In the combined marine and TSR route used at present, maritime industries such as shipping companies and ports have important roles, both in the ROK and the Russian Far East. In other words, the existing route generates many jobs as well as high profits in East Asia, including the Russian Far East. Were the marine section of inter-modal transportation to be replaced by rail transport, profits in the maritime industry would be slashed, resulting in massive job losses. Vostochny Port, for instance, might lose its major container business. It is highly likely that these industries, as well as the governments of the areas in which they are based, including Primorsky Territory, will take political action to defend their livelihoods. It is unlikely that Moscow will be able to ignore the anguished appeals of even the more far-flung regions of the country.

6. Conclusions

1) The proposed overland routes connecting the TKR and the TSR pose many problems. It is necessary to conduct thorough studies of the technical and economic difficulties. The highest priority has to be assigned to a survey of the condition of railway infrastructure in the DPRK; this should be conducted by a multilateral team of experts.

2) International cooperation with China, Mongolia and Kazakhstan is necessary in order to make plans for the overland routes that function as an extension of the Gyungui Line.

3) An improvement in the political and economic environment of the DPRK is a prerequisite for connecting the TKR and the TSR, especially via the east coast route. This will be the key to obtaining international financial support for improving railway infrastructure in the DPRK.

4) Russia and the ROK cannot ignore the impact that improved cross-border rail links would have on maritime industries.

References

Yong Sang Lee "The Current State of the ROK's Railways and Ways of Connecting Railways Between South and North Korea" (Japanese with an English summary), ERINA REPORT Vol. 54, October 2003

Hisako Tsuji "Growing International Use of the Trans-Siberian Railway: Japan is Being Left Out of the Loop", ERINA REPORT Vol. 52, June 2003

Hisako Tsuji "Japan and the ROK's Involvement in International Container Transportation Using the Trans-Siberian Railway", ERINA REPORT Vol. 46, June 2002

The Trans-Siberian Land Bridge Network



Economic Research Institute for Northeast Asia, Niigata, Japan, 2004



シベリア横断鉄道と朝鮮半島縦断鉄道連結の可能性(抄訳)

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

はじめに

シベリア横断鉄道（TSR）はロシアの東西を横断する大動脈であると同時に、多くの支線を通じて、東アジア、中央アジア、ヨーロッパを結ぶユーラシア大陸の国際的幹線鉄道でもある。

一方、2000年6月に平壤で行われた南北首脳会談での合意以来、南北が協力して朝鮮半島縦断鉄道（TKR）を連結・復活させるプロジェクトが進められている。朝鮮半島の鉄道連結プロジェクトは南北協力のシンボルとして政治的にも重要な意味を持ち、国際的注目度も高い。

さらにTKRをTSRと連結して韓国とヨーロッパや中央アジアを鉄道のみで繋ぐ国際的構想も主に韓国及びロシア側から提起されている。ここではTSRの国際利用について概観し、TKRとの連結の可能性を探る。

シベリア鉄道利用ルートの現状

東アジアからTSRを利用する国際コンテナ輸送では、次の4つのルートが利用されている。欧州トランジット

（主にフィンランド向け） 中央アジア向け（バイラテラル扱い） アフガニスタントランジット、ロシア国内向け（バイラテラル扱い）である。これらのルートには競争相手となるルートが存在し、輸送量はコスト、所要時間などの面での競争力に左右される。例えば、欧州向けではAll Water、中央アジア向けでは中国鉄道ルート（TCR）アフガニスタン向けではイランルート、ロシア国内向けではモンゴルルートや中国満洲里ルートなどが競争相手となっている。

TSRを利用するコンテナ貨物用はここ数年上昇傾向にある。ポストーチヌイ港の統計によると、2000年が7万TEU、2001年が9万TEU、2002年には13万TEUに達し、2003年も上昇傾向にあった。増加貨物の大半は韓国及び中国発の輸出貨物で、好調なロシア経済に支えられた。また、主な競合ルートであるAll Waterルートの料金が2003年に上昇したことも寄与したと見られる。特に伸びの著しい中国発ロシア向け輸出貨物は、上海や香港からポストーチヌイへの直行航路があるほか、釜山で積替えられて韓国貨物

と共にロシアへ運ばれるケースも多いと見られる。

しかし日本発着貨物に限ると減少を続けている。2002年の日本発着貨物は約8,500TEUで、内70%がバイラテラル、30%がトランジットであった。トランジットは最盛期の1983年に110,683TEUを記録したが、2002年は最盛期の1.8%まで縮小した。日本発着貨物の減少の理由としては、

大型船の投入などにより日欧間All Waterルートの料金が安くなり、TSRルートは価格競争力を持たないこと、日本の輸出製造業が海外生産へシフトしてきたこと、シベリア鉄道に対する荷主の不信感などが挙げられる。特にAll Waterルートの運賃については、日本～欧州間が韓国～欧州間や中国～欧州間と比較してかなり安いという特殊要因がある。

韓国・中国の輸出貨物の利用で盛況を続けるTSRルートも、将来を睨むといくつかの問題点がある。西航貨物が東航貨物の倍以上に達するため空コンテナを西から東へ移動する必要がある。国内生産を行っている韓国の輸出企業が海外へ産地をシフトさせる動きがある。All Waterルートに10万TEUクラスの巨大コンテナ船を導入する動きがあり、運賃値下げの可能性もある。中央アジア向けに中国鉄道(TCR)ルートが競争力をつけつつある。モンゴルルートも積極的に利用されつつある。

朝鮮半島縦断鉄道構想(TKR)

日本の植民地時代に4つの南北縦断鉄道が建設・運行されていた。京義線(ソウル～新義州)、京元線(ソウル～元山)、金剛山線(ソウル～金剛山)、東海北部線(三陟～安辺)である。残念ながら朝鮮戦争後の南北分断に伴い、線路も断絶してしまった。2000年の南北首脳会談以後南北間で連結・開通が合意されているのは西海岸の京義線と東海岸の東海北部線である。優先度の決定は連結後の利用価値、工事の難易度、或いは北側の軍事上の理由などが考慮されたものと見られる。

西海岸ルート(京義線)

まず2000年6月に京義線連結が南北で合意された。この時点でDMZ(非武装地帯)を挟んで約12kmずつの分断区間があった。2003年末までに韓国側はDMZを除く区間の工事を終え、新たに2つの駅(臨津江と都羅山)が設置された。DMZ区間の建設には南北国防省長官の同意・協力が必要である。なお、京義線には道路も並行して建設されており、韓国側は工事を終えている。一方、北朝鮮側は地雷除去を終えたが、鉄道建設は2004年の完了を目指して進められている。

京義線が連結されれば現在海路輸送されている南北間交易が陸路行われるようになり、時間・コスト共に有利となる。仁川～南浦間海上輸送運賃は720ドル/TEU程度であるが、京義線を利用すれば200ドル/TEUに低下し、日数も大幅に短縮される見通しである。京義線が連結されると韓国と中国東北部が陸路結ばれることになり、現在大連などを經由して海路輸送されている韓国～中国間貿易貨物が陸路輸送される可能性が出てくる。

東海岸ルート(東海線・京元線など)

朝鮮半島の東海岸に沿う縦断ルートとして幾つかの候補が挙がっていた。京元線の復活、京義線と平羅線(平壤～羅津)の利用、京義線から分岐する路線などである。ロシアの専門家による現地調査も行われた。しかし、いずれの案も後退し、2002年4月に東海線を優先的に連結することが同意された。京元線案が消えた理由として、沿線に北朝鮮の軍事基地があることが指摘されている。2002年9月には京義線と東海線で南北同時に起工式が行われた。

東海線は単に南北を結ぶというよりは、韓国の首都圏を通過せず釜山とロシア沿海地方を最短距離で連結するという期待もたれている。しかし、問題は韓国国内の鉄道がリンクしていないため、韓国側の建設負担が大きい。新たに敷設が必要なのは、東海北部線(江陵～軍事境界線、136km)と東海中部線(三陟～浦項、171km)の計約300kmである。一方、北朝鮮側の新規敷設部分は18kmと短い。老朽化した単線であることから設備の更新が必要になるものと見られる。

シベリア鉄道と朝鮮半島縦断鉄道の連結

朝鮮半島の南北が鉄道で結ばれたと仮定して、それらをさらにシベリア鉄道に繋ぐルートとして、4つの案が考えられる。①は完成が早いと見込まれる京義線を利用するルート、そして②が東海線を利用するルートである。総距離は各国の鉄道時刻表などを元に推計したものである。それぞれの利点と問題点を付記する。

満洲里/ザバイカルスクルート(京義線～新義州～丹東～瀋陽～ハルビン～満洲里～ザバイカルスク～チタ～TSR、) 9,382km(釜山～モスクワ)

利点:比較的距離が短い。満洲里の既存の積替施設が利用できるが混雑傾向にある。

問題点:中国国内を約1,800km走行する。その中には瀋陽～ハルビンのような混雑区間が含まれる。2度の国境通過がある。

モンゴルルート（京義線～新義州～丹東～瀋陽～北京～エレンホト～ザミンウド～ウランバートル～ナウシキ～ウランウデ～TSR）9,952km（釜山～モスクワ）
利 点：中蒙間の既存の積替施設が利用できる。

問題点：中国国内の混雑区間（瀋陽～北京）を通過する。モンゴル国内は単線。3度の国境通過がある。

中国鉄道（TCR）ルート（京義線～新義州～瀋陽～北京～鄭州～阿拉山口～ドルジバ～カザフスタン～ロシア～TSR）10,680km（釜山～モスクワ）

利 点：既存の積替施設（ドルジバ）を利用できる。
問題点：全体の距離が長い。中国国内を約6,000km走行するため、通過料が多額になる可能性がある。3度の国境通過がある。

豆満江/ハサンルート（東海線～羅津～豆満江～ハサン～ウスリースク～TSR）10,737km（釜山～モスクワ）

利 点：国境通過が1度だけで済む。周辺諸国の鉄道を利用しない。

問題点：全体の距離が長い。新たに積替施設の建設が必要（豆満江/ハサン）。北朝鮮国内の鉄道施設の近代化が必要。北朝鮮国内を約800km走行するため、通過料が必要となる。韓国側に約300kmの新規鉄道建設が必要。

大陸横断鉄道連結の問題点

TSRとTKRを接続する各ルートには多くの問題があるが、共通の問題点を整理する。

北朝鮮の鉄道設備に多くの問題がある。また、南北で鉄道規格が一致しないため解決すべき問題が多い。

軌間の違いから必ずどこかで積替えが必要である。京義線利用ルートはいずれも既存の積替え使節が利用できるが、東海線利用の場合は北朝鮮とロシアの間に積替施設を新たに建設する必要がある。

国境通過手続きが煩雑になる可能性がある。京義線利用ルートの場合は2度3度と国境を通過するたびに国境で時間を要し、鉄道システムの違いなどからスムーズに進まないケースもある。

京義線利用ルートの場合はいずれも中国、モンゴル、カザフスタンなどの協力が必要となる。特に中国鉄道は交通量が多く、割り込むゆとりがあるかどうか検討が必要である。また、各国で通過料金を払うことになり、総コストが膨れ上がる原因になる。

経済的競争力があるかどうかについては、各ルートについて、各国の関係者を交え、綿密な計算が必要である。ロシアや韓国では、鉄道のみによる輸送は海運を使用しないため安くなるとの見方があるが、コストの積み上げを行わない限り断定はできない。また、輸送時間についても国境通過に時間を要する場合は競争力を持たなくなる可能性がある。

既存の海運産業、例えば極東港湾、船社などの反対が予想される。地元経済や雇用に及ぼす影響も吟味する必要はある。

会議・視察報告

Conference Reports

国際援助と貧困救済の方向を求めて 国連グローバルフォーラム

ERINA客員研究員 吉田 均

1. グローバルフォーラム

2003年11月6日～7日、国際連合経済社会局が主催した「第5回グローバルフォーラム」の「援助の分配・経営・説明責任の改革に関する特別専門家会合」に参加する機会を得た。2002年外務省「知的交流支援事業」の委託を得て実施した地方間協力に関する研究での最終報告会で、パネリストをつとめた同局の米川佳伸氏のご推薦で、その研究内容を紹介するため参加した、初めての国連会議であった。

このグローバルフォーラムは、国際連合およびメキシコ政府が開催したもので、首脳会議や国連関係機関、そして世界の自治体代表者などが一堂に会する複数の国際会議からなり、私の参加した専門家会合は同会議へのインプットとして国連主催で企画された。会場は、メキシコシティの複数のホテルやコンベンションセンターを利用して開催された。今回の会議は、事務局の説明によると参加者が500名を超えていた。会議では、基本的公用語である英語・スペイン語のほか、フランス語も多く聞かれ、会場のここかしこでテレビ局の取材が行われていた。また参加者の中には、ラテンアメリカやアフリカなど世界各国の大臣・次官、そしてOECDなど国際機関の幹部職員も多く含まれていた。なおグローバルフォーラムの全容については、国連のホームページであるUNPANの会議サービス (<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/un/unpan008596.pdf>) に、会議資料が掲載されているため、こちらを参考いただければ幸いである。

2. 国連専門家会合

私が参加した専門家会合は、報告者が10名、聴衆も30名足らずの小会合であった。参加者は、ほとんどがキューバ、ルアンダ、スリランカなどの大臣・次官、スペインなどの地方自治体の代表、そして世界銀行、国連職員などであった。研究者は、アメリカの西ミシガン大学から参加した、米国務省の事業評価を専門とする助教授と私の2名のみであった。

この専門家会合は、世界各国で援助疲れが蔓延し、援助総額が縮小していく中、新たな援助資源の模索と効率的な貧困救済を実現するため、援助手法と主体をどのように改

革していくかを検討するため開催された。特に経済および社会開発を促進するため、関係各国で実施されている、新たな援助の試験的な取り組みや現在の問題点を報告し、その中から新たな方向性を導き出そうとするのが、この専門家会合の趣旨であった。そのためこの専門家会合には、「援助の分配に関する改革」と「援助のマネジメントと説明責任」という2つの主要テーマが設定されていた。「援助の分配に関する改革」では、主に地域住民に援助を直接届けるため、自治体やNGOなどの役割が論議され、「援助のマネジメントと説明責任」では、援助国（機関）間および被援助国との協調援助の問題点が討議された。

例えば会議では、初老の活動家タイプのキューバの外務次官が、途上国の貧困問題の多くは、現在の不均衡貿易が原因であり、援助は先進国の義務であると言わんばかりにとうとうと演説する。その発言に対して爽快な顔立ちの若いスペイン代表が、身振り手振りにパソコンを駆使して、キューバを支援するスペイン側の状況を説明すると、会場からいっせいに質問の手が上がり、厳しい質疑応答となるといった具合であった。例えるなら、現在NHKで放映中の米国のテレビ人気ドラマ「ザ・ホワイトハウス」の一番面を彷彿とする、緊張したやり取りが展開されることもあった。

私自身もっとも印象深かったのは、ルアンダの国務大臣からの次のような報告であった。1994年の虐殺事件後、国際機関や関係各国・NGOなどの援助機関が次々に引き上げ、増加する難民をよそに急激に援助額が減少していった。そして残った主要先進国や国際機関も、自らの目的のため協調性のない援助をおこない、ルアンダは国家としてシステムを維持するのすら難しい現状が続いていることを淡々と報告していた。そして最後に、どうか主要先進国や国際機関は、現地の要望にあった協調的な援助を実施して欲しいと結んだ。その質疑応答では、世界銀行の若い女性職員が、「私の報告など、貴方の前ではほとんど意味をなさい」と開口一言発言し、一時会場を沈黙が支配した。私自身も全く同感であり、ルアンダの難民のニュース映像が頭を過ぎった。同じ時代を生きながら、アジアとアフリカの違いを思い知らされ、大変落ち込んだ。なおこの専門家会合の詳細についても、前掲UNPAN (<http://www.unpan.org/globalforum5seAid.03.asp>) で、提出論文が全文公開されているため、関心のある方は、こちらを参考いただければ幸いである。

3. 私の報告

この専門家会合で、私は、「平等なパートナーシップによる技術移転、援助分配に関する日本の新しいアプローチ (Technical co-operation through peer partnership: new Japanese approach to aid delivery)」と題する、国連より設定された演題に沿った報告を英語で行った。私は、日本における地方自治体の国際協力の概要を、日中間を事例に報告した。私の報告項目は、1) ODA改革における地方自治体の役割、2) 日本の地方自治体による国際協力の動向、3) 新潟 黒龍江間での国際協力事例、4) 結論と課題からなっていた。主な内容は、1997年以降どのような経緯で、日本政府は地方自治体をODAの実施主体として認めたのか、そして現在日本の地方自治体は、主な国際協力的分野である環境保全、保健医療、農業でどのような協力を実施しているのかを概観し、さらにケーススタディーとして新潟県(新潟市) 黒龍江省(ハルビン市)の国際交流状況、特に現在進行中である「黒龍江省・ハルビン市医療技術協力事業」について報告をおこなった(内容は、下記報告用レジュメを参照。また提出論文全文が前述UNPANに掲載されている。)

私の30分間の報告に対しては、ルアンダの国務大臣、世界銀行、国連職員などから、多くの質問が寄せられ、結局予定の15分を大幅にオーバーし、40分近く質問応答が続き、予定外の休憩が入るほどであった。質問内容は、一部に「なぜ新潟県は、中国との白血病での難しくコストの高い技術協力ではなく、南アジアやアフリカでの下痢のような簡単でありながら致死率の高い医療協力をしないのか」、「なぜ日本政府は、統一された自治体国際協力プログラムを作れないのか」などといった質問もあり、私自身窮することもあった。しかし全体としては、皆好意的な意見表明や質問が多く、議長からも第1日目のまとめと最後の総括で、私の報告内容についても再度喚起があり、ほっとさせられた。

4. 会議での成果

この専門家会合では、私が日中間での国際協力の概要を紹介したほか、キューバの外務次官とスペインの代表も地方レベルでの国際協力の重要性を強調したため、参加者の多くが、地方レベルでの協力が地域住民に直接援助を届ける上で重要であるとの共通認識を持つことができた。そのため会議最終日には、国連事務局が作成した国連勧告(Recommendation)案に、「.....国家レベルのみではなく、さらに地方自治体と地域社会団体も、援助のマネジメントと援助能力を強化していく上で重要である」と明記される

こととなり、予想以上の成果を得ることができた。

さらに今回の会議に提出した論文は、再度修正加筆し、国連から1冊の論文集として出版される計画となっている。私自身も、オーストラリアのパネンドラ・ジェイン教授に加筆いただき、共著の形で掲載原稿を準備しており、2004年の中頃には出版される予定である。

片道24時間をかけメキシコまで行った甲斐もあり、どうか日中間での地方レベルの国際協力概況を参加者に紹介することができ、ある程度の成果を上げることができた。ただ1つ残念であったのは、この研究報告のベースとなった共同研究者たち、特に中国側代表者であり苦楽を共にした中国黒龍江省社会科学院の歩平副院長が、主催者側の経費の問題で会議に出席できなかったことが、惜しまれてならない。この一文を通じて彼に、そしてこのようなチャンスを作っていただいた国連の米川氏、さらに英文原稿作成で多大な助力を頂いたERINAのエレナ・ゴールドスミス女史に、その成果と感謝の気持ちを幾分かでも伝えることができれば幸いである。

発表用レジュメ

Technical Cooperation Through Peer Partnership - A New Japanese Approach to Aid Delivery: Local Government as an Actor

Hitoshi Yoshida
Visiting Researcher, ERINA

1. The Internationalization of Japan's Local Authorities

1) Intrinsic Changes in the Japanese People

The number of Japanese leaving Japan to go overseas in 1998 was 15.8 million (1 person in 8 each year). In the same year, the number of foreigners registered as resident in Japan was 1.51 million (1 person in every 80 living in Japan). Consequently, the number of international marriages (in which one spouse is Japanese and the other of foreign nationality) is rising rapidly: in fiscal 1997 the figure for the whole of Japan stood at 28,251 marriages (1 in every 27 marriages), with the greatest number taking place in central Tokyo, where 7.9% (or 1 in 12) of all marriages were international ones. Japan can no longer be described as a racially homogenous nation.

2) The Scale of International Activities

- A) As of 1st April 1998, Japan's local authorities had concluded sister city agreements with 1,304 local authorities in 58 countries. Although this is only about 60% of the figure for the United States, it is about 80% of the figure for the European Union (comprising 15 countries) and about 1.4 times and 4 times higher than the figures for China and South Korea, respectively.
- B) Spending on international projects by local authorities

has run into more than 100 billion yen for the nine years from 1993, and is equivalent to one-seventh of the budget of the Ministry of Foreign Affairs (Table 1). Of this, spending on international cooperation projects rose from 7 to 8% of total spending on international projects from 1994. This is equivalent to just one-hundred-and-fiftieth of the Japanese government's ODA¹ budget for international cooperation, but it is one-tenth and half the size of Austria's and Luxembourg's international cooperation budgets, respectively. When considered on a global scale, Japan's local authorities have been very dynamic in their international activities.

2. Changes in the Attitude of the Government and the Diet Towards Local Authorities

1) The Japanese Government's Objectives in Cooperating with Local Authorities

- A) Applying to ODA the know-how held by local authorities with regard to such issues as local government, city administration and public services. In doing so, it was trying to develop programs that directly target local citizens in developing countries and improve the quality of international cooperation projects.
- B) Strengthening the complementary relationship between the government and local authorities, and promoting the participation of local groups and citizens at the local authority level. In doing so, it was seeking to achieve good PR in the eyes of the Japanese people, as well as increasing the organizational strength of international cooperation groups.

2) Changes Related to the Government (Figure 1)

- A) Since 1998, the government's views about ODA implemented by local authorities have changed for the better. In 1998, the Ministry of Foreign Affairs, the Cabinet and an upper house research group successively advocated partial cooperation with local authorities in the field of ODA.
- B) As a result, the Medium-Term Policy on ODA (2000 - 2004) was endorsed by the Cabinet in 1999. This policy referred, albeit briefly, to cooperation with local authorities.

3) Changes Related to the Diet

In 1998, the Upper House Advisory Committee on Foreign Affairs compiled a twenty-point proposal regarding ODA and outlined the essential features of a basic law on ODA. In relation to aid in which the Japanese people can participate, it cites the importance of strengthening collaboration with local authorities. In response to this, the ruling Liberal Democratic Party established an investigation team to consider a basic law on ODA (chaired by Ichita Yamamoto); this team is looking into various

aspects of such a law, including cooperation with local authorities.

4) Changes Related to Governmental Cooperation Organizations

- A) In 1999, the Japan International Cooperation Agency (JICA), which administers grant aid, established a domestic projects division. It has strengthened collaboration with local authorities and NGOs through such activities as the hosting of trainees, the dispatch of experts and the creation of project plans.
- B) In 2001, the Japan Bank for International Cooperation (JBIC), which administers the loan side of Japan's ODA program, began providing yen loans with the collaboration of local authorities.

3. Sectors in Which Local Authorities Implement Cooperation

1) Outline

- A) Around 10 cooperation projects are implemented by each prefecture every year. If those implemented by the municipal authorities below prefectural level are included, the figure for international cooperation projects implemented annually by local authorities stands at almost 1000.
- B) Local authorities' international cooperation activities have focused on such areas as environmental conservation, healthcare, education, agriculture, regional development, disaster relief and the protection of cultural assets. The following is an overview of projects in the environmental conservation, healthcare and agriculture fields, which are the most common sectors for local authority assistance.

2) Environmental Conservation

- A) The majority of projects fall into the environmental conservation category. International cooperation in this field mainly takes the form of technological transfer and human resource development through the dispatch of experts and the hosting of trainees.
- B) Other forms of cooperation in this field include joint research into environmental conservation measures and cooperation in creating environmental conservation plans. One example of this is the Dalian Model Environment Zone Development Plan (1996 - 2000), which was implemented by Kitakyushu and the Chinese city of Dalian.
- C) There are also many nature conservation projects, such as tree-planting projects. One example of this is the Yellow River Friendship Forest Collaboration Project (1998 - 2002), which was implemented by Yamaguchi Prefecture and Shandong Province.

3) Healthcare

- A) The next most common field in which projects take

¹ ODA stands for official development assistance and is the generic term for the Japanese government's international aid to developing countries. It is broadly divided into grants (money given as a gift) and loans (which have to be paid back with a low sum of interest). Japan's ODA budget for 2002 was 910.6 billion yen, accounting for about a quarter of the total global ODA budget.

place is healthcare. The main forms of cooperation are the dispatch of experts and the hosting of trainees. However, there are also many joint research projects. One example of this is the Prostate Cancer Early Detection and Early Diagnosis Project, which was implemented by Miyagi Prefecture and Jilin Province.

- B) Projects in the healthcare field also include the transfer of public health systems as well as education and dissemination activities. One example of this is the Mother and Child Health Card Project being implemented in Indonesia by Saitama Prefecture.

4) Agriculture

- A) In the field of agriculture as well, the main forms of cooperation are the dispatch of experts and the hosting of trainees, with the aim of achieving technological transfer. In addition, there are many joint research projects aimed at improving crop varieties and cultivation technology.

- B) Technological transfer mainly focuses on the transfer of cultivation technologies for specific crops. One example of this is the Project to Support the Self-Reliance of Young People in Mongolian Agriculture (2002), which was implemented by Shariki Village in Aomori Prefecture and Dornot Aimag in Mongolia.

- C) There are also many joint research projects that will have mutual benefits. One example of this is the Joint Research Project Aimed at Selecting Chinese-Grown Soybeans Suitable for Processing (1998), which was implemented by Niigata Prefecture and Heilongjiang Province.

5) Overall Characteristics

- A) Cooperation takes place in fields that fall within the remit of local authorities domestically as well, such as environmental conservation, agricultural technology, urban planning and the protection of cultural assets, and involve the transfer of know-how and technology relating to 'public goods'.

- B) In addition to independent projects implemented by local authorities, the number of international cooperation projects that involve society as a whole, including NGOs, research institutes, educational institutions and businesses, is increasing.

- C) Hard cooperation projects, such as those involving the construction of facilities and the provision of expensive equipment, tend to be small in scale and few in number.

- D) Characteristics of local authority projects not seen in ODA include cooperation projects based on the assumption that they will benefit both parties, such as joint agricultural research.

4. Case Study: Medical Cooperation Between Niigata Prefecture and Heilongjiang Province

1) Overview of International Cooperation

- A) In 1979, Niigata City, the capital of Niigata Prefecture, concluded a friendship city agreement with Harbin, the capital of Heilongjiang Province. In 1983, Niigata Prefecture signed a friendship treaty with Heilongjiang Province. Since then, based on that treaty, both sides meet each year to discuss the content of their

cooperative initiatives and it has evolved into a dynamic relationship.

- B) One example of this is fact that between 1984 and the end of 2001, Niigata Prefecture hosted a total of 181 government-funded students (and trainees) from Heilongjiang Province. In addition, Niigata City has hosted 71 government-funded students from Harbin.

- C) It is not only local authorities of Niigata Prefecture that are involved in international exchange. For example, more than 30 groups play a supporting role in Niigata City's international exchange and cooperation activities with Northeast Asia, including three research institutes, five universities and 21 NGOs (Figure 2).

2) Heilongjiang Province and Harbin City Medical Technology Cooperation Project

- A) The aim of this project, in which Niigata and Heilongjiang are equal partners, is the transfer to both sides of medical technology relating to leukemia.

- B) Japanese hospitals, which are skilled in Western medicine, will provide Western therapeutic techniques for leukemia to the Chinese side. At the same time, they will receive information about treatments that use traditional Chinese medicine. This will lead to an improvement in medical technology in both Japan and China, as well as improving the welfare of the citizens of Niigata Prefecture.

- C) In October 2001, a group from the Prefectural Cancer Center made a study visit to China and engaged in the exchange of medical technology with Heilongjiang Provincial Hospital. During this visit, a specialist doctor gave a lecture on the chemotherapy treatment of leukemia; this lecture was well received and became the catalyst for the cooperation project.

- D) The prefectural government took on the role of coordinator in 2001 and a regional cooperation group was established, comprising representatives from major medical institutions within the prefecture, such as Niigata Prefectural Cancer Center, Niigata University and Niigata Citizens' Hospital. Niigata Prefecture then applied to the Japanese government for funding as an ODA project.

- E) In 2002, this project was adopted as one of the Japanese government's ODA projects. At present, it is a three-year plan running from 2002 to 2004, with technological transfer due to be implemented using the ODA budget. In fiscal 2003, a team of Chinese doctors and nurses has spent six months in Niigata, while a team of Japanese doctors and nurses was dispatched to Heilongjiang for a shorter period.

5. Conclusion and Issues

- 1) Japan's local authorities are involved in the transfer of technology and know-how regarding 'public goods' through international cooperation in fields that fall under their remit in Japan as well, such as environmental conservation, healthcare and agricultural technology. In particular, they have begun to play a vital role in cooperation that directly targets local citizens in the recipient country.

- 2) However, given the severe economic downturn, it is

- becoming difficult to gain the Japanese people's approval for international cooperation, as it does not contribute directly to improving their lifestyles.
- 3) In particular, the following two actions are necessary in order to promote cooperation in which local citizens can participate.
 - A) Expanding the use of the central government's ODA budget and relieving the burden on local finances.
 - B) Contracting out projects as much as possible, in order to promote the involvement of NPOs, universities and research institutes in international cooperation. Greater disclosure of information about contracting systems, standards for selection and evaluation methods are needed.
 - 4) Thus, it is necessary to strengthen regional cooperation between the government, local authorities and NPOs. By doing so, it is anticipated that an increased spillover effect will be seen to arise from ODA, from the government to local authorities, and thence to provincial NPOs.

Figure 1. Amount of Spending on International Projects Independently Funded by Local Authorities (Initial Budget)

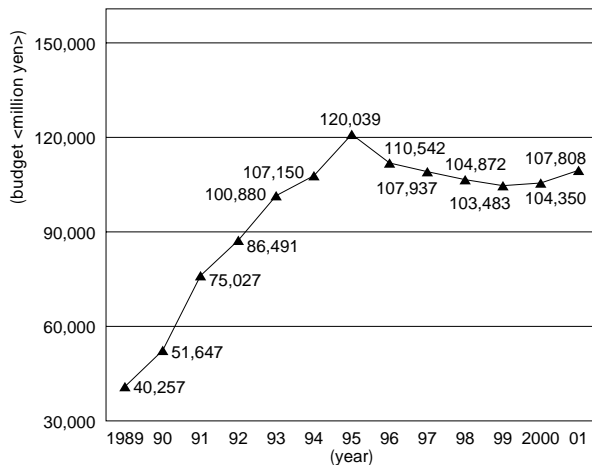
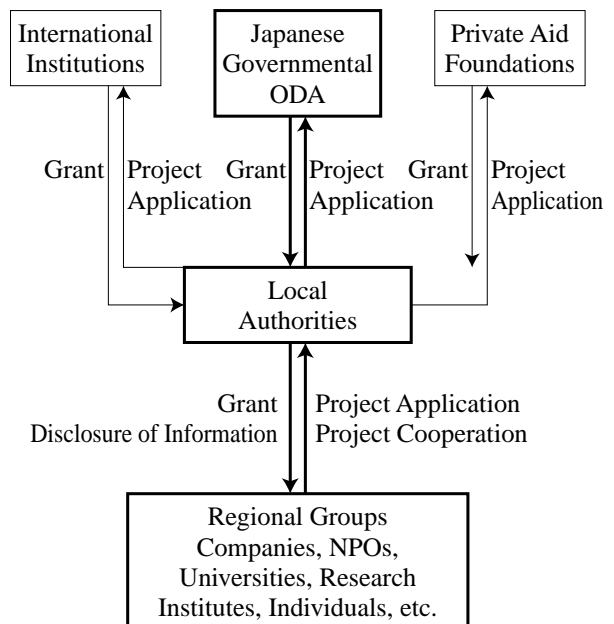


Table 1. New Trends in the Government and Diet: Cases Where International Cooperation by Local Authorities has been Affirmed

Date	Details
Jun 1997	Economic Planning Agency Committee on Economic Cooperation Policy (経済協力政策研究会) releases <i>Towards Sustainable Economic Cooperation</i> (持続可能な経済協力に向けて)
Jan 1998	Economic Planning Agency Committee on Economic Cooperation Policy releases <i>Towards Further Reforms of Economic Cooperation</i> (経済協力の一層の改革に向けて)
27 Jan 1998	Council on ODA Reforms for the 21 st Century (Advisory Body to the Minister for Foreign Affairs) releases its <i>Final Report</i>

03 Jun 1998	4 th House of Councillors Committee on International Issues (参議院国際問題調査会 (第 4 期)) delivers its <i>Final Report</i> to Chairman Saito, proposing strengthened Diet participation in ODA and the drawing up of an outline of a draft <i>Basic Law on ODA</i> .
17 Sep 1998	LDP House of Councillors Project Team on the <i>Basic Law on ODA</i> (参議院自民党 ODA 基本法検討プロジェクトチーム) (Chaired by Ichita Yamamoto), Announcement of a draft <i>Basic Law on ODA</i> (the Yamamoto Draft)
Oct 1998	JICA International Cooperation Training Centre (国際協力総合研修所) releases its <i>1999 Basic Survey on Promotion of the Community Participation Model of Cooperation - Participation of Local Authorities in International Cooperation Projects: Phase 1 Report</i>
1 Aug 1999	Release of the <i>Interim Report on ODA</i>
Nov 2000	JICA International Cooperation Research Centre releases its <i>Participation of Local Authorities in International Cooperation Projects: Phase 2 Report</i>
Dec 2001	Japan Bank for International Cooperation (JBIC) commissions a <i>Survey of Local Authority Involvement</i> from Mitsubishi Research Institute

Table 2. Organizational Chart of International Cooperation



Donors Endorse Mongolia's New Framework for Poverty Reduction and Pledge US\$335 Million for the Coming Year

Enkhbayar Shagdar, Visiting Researcher, Research Division, ERINA

1. Brief overview

The 10th Consultative Group (CG) Meeting for Mongolia was held on November 19-21, 2003 in Tokyo. Donors from 16 countries and 14 international organizations, as well as representatives of the private sector and civil society, met with Mongolian ministers and officials to review progress on the economy over the past year, to discuss critical issues facing the government in the coming year, as well as to improve implementation and enhance partnerships in order to achieve better results. Initiated by the Japanese government, these meetings began to be held in 1991 and Japan has hosted seven of the ten meetings that have taken place so far. It was decided that further meetings will be held in Mongolia, with the next meeting due to take place in Ulaanbaatar in November 2004. Donors pledged a total of US\$335 million to support Mongolia's development efforts in the coming year.

The meeting began with informal discussions on donor coordination and aid effectiveness over the past decade, with progress being made on key thematic discussions concerning the Millennium Development Goals (MDGs), governance, and urbanization. The two days of formal sessions were opened by the co-chairs, H.E. Ch. Ulaan, Mongolian Minister of Finance and Economy, Mr. Ian Porter, World Bank Country Director, and Mr. Masatoshi Abe, Senior Vice-Minister for Foreign Affairs, representing the hosts.

Mongolian Prime Minister Mr. N. Enkhbayar gave a closing address to the CG meeting, thanking the donor community for its generous support for the developmental efforts of Mongolia since the early 1990s and reconfirming his government's commitment to continuing its agenda for private sector-led growth and sustainable development. He also emphasized the need to shift from managing transition to managing sustainable development.

2. The Shift from Managing Transition to Managing Longer-Term Development

At the meeting, the government of Mongolia presented its Economic Growth Support and Poverty Reduction Strategy (EGSPRS) - the government's own vision for growth, poverty reduction, and the achievement of the MDGs that will guide both its own programs and donor support. Delegates stressed that the government and donors must focus on translating the EGSPRS into specific sectoral and cross-sectoral implementation plans to boost economic growth and reduce poverty and rising inequality. Donors commended Mongolia's progress on stabilizing the economy and achieving continued improvements in economic growth; GDP growth in 2003 is projected to reach 5.3%.

Mr. Ch. Ulaan emphasized that the key challenge now for Mongolia is the implementation of the EGSPRS in order to support the shift of focus from managing the

transition to managing longer-term development. This longer-term development strategy will focus on ecologically and economically sustainable growth in agriculture, mining, industries involved in the processing of raw materials of agricultural origin, tourism and other services. The EGSPRS will form the platform for the medium-term strategy for Mongolia and it is vital to enhance not only the government's efforts to reduce poverty, but also the roles of NGOs and the private sector, which have begun to take the lead in the country's economic development process.

Delegates welcomed ongoing reforms in the public sector and encouraged the government to deepen public sector reforms and stressed the need for greater private sector-led investment and job creation in order to promote continuous economic growth. The importance of continued improvement in the investment and business environments for the private sector, ensuring fairness, transparency, and an appropriate regulatory framework, as well as continued attention to good governance was emphasized, along with the necessity of raising public sector productivity and efficiency, rationalizing the size of government, and improving transparency and accountability in the implementation of budgets. Other key issues include the development of a sound public investment program linked to the budgetary process that will prioritize investment, and achieving a more optimal mix of investment in key infrastructure and service delivery systems.

Delegates commended the government for its progress in judicial reform and encouraged it to build upon this, noting the importance of greater transparency, participation in and the dissemination of information to civil society, strengthened public complaint mechanisms, and the effective combating of corruption. Poor collaboration with civil society with regard to government policies, programs and interventions were condemned at the meeting, in the statement made by the representative of Mongolian civil society.

The government and donors emphasized the importance of rural development and service provision in order to reduce poverty and achieve the MDGs, and emphasized the necessity of addressing the needs of the most vulnerable groups, especially children in difficult circumstances. The UNDP's Mr. Hafiz Pasha, Assistant Secretary General and Regional Director for Asia Pacific, expressed his concern over the government's plan to privatize social services and underlined the need for the government to take on greater responsibility by setting and overseeing national standards to guarantee access by vulnerable citizens to quality health and education services. Furthermore, he highlighted the fact that many laws regulating the use of economic resources and services, which were adopted during the course of economic reform programs, hardly give any consideration to access by vulnerable groups to productive resources. In order to prevent further marginalization of these groups, which currently account for over a third of the population, it is important to ensure that they have access to productive assets, including information. Prior to the Constitution adopted in 1992, there were around 30 laws in Mongolia, mostly regulating administrative, family or criminal

matters, but now there are 264 laws regulating all aspects of life in Mongolian society.

Delegates also agreed that attention needs to be paid to the challenges of rapid urbanization and urban poverty. Donors commended the government's efforts in this area, including the fruitful dialogue during the June 2003 Ulaanbaatar City Development Conference. Internal migration from rural to urban areas, especially to Ulaanbaatar, has increased over the past 2-3 years due to livestock losses arising from consecutive dzuds in recent years and the lack of employment opportunities in rural remote areas; if this trend continues, half of the population will live in Ulaanbaatar by 2015. The majority of migrants is aged between 15 and 40 and represents a significant share of the urban unemployed. A representative of the ADB emphasized that the challenge for the government is to adjust the allocation of scarce resources in response to these population shifts. This migration may be viewed as an opportunity driven by market forces rather than a problem, with new residents driving economic growth in urban areas.

3. Coordinating Aid and Making it More Effective

Implementing the EGSPRS effectively will require more efficacious use of both domestic and external resources. As Mr. Hafiz Pasha (UNDP) noted, the EGSPRS allows all partners to make a start on making policy more coherent, even though it is not fully geared towards effective poverty reduction and the implementation costs of the EGSPRS and MDGs have yet to be estimated.

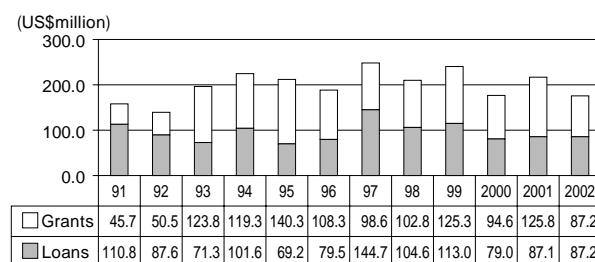
Mr. Motohide Yoshikawa, Deputy Director-General of the Economic Cooperation Bureau, Ministry of Foreign Affairs briefly outlined the ODA Japan has provided to Mongolia in the past and its role in the country's economic development since 1991. Mr. Yoshikawa said that Japan provided roughly 70% of major bilateral ODA and 43% of total ODA to Mongolia during the last decade, explaining that Japan's assistance was initially extended as a response to emerging needs faced by Mongolia in its political and economic transition period, while later assistance shifted its focus to medium- and long-term development needs, such as developing infrastructure in the energy, transport and telecommunications sectors, as well as funding human development. Furthermore, he stated that Japan has recently revised its ODA Charter to call for more effective and efficient implementation of its development assistance. Consequently, in consultation with the Mongolian government and other stakeholders, Japan is currently formulating a 5-year Country Assistance Plan for Mongolia, which is due to start in 2004. Mr. Yoshikawa also commended the plan for its timeliness and compatibility with the recently compiled EGSPRS.

During the CG meeting, the Ministry of Finance and Economy of Mongolia presented a report entitled "ODA Contributions and their Effectiveness for Mongolia". Mongolia began to receive ODA in 1991 and had received a cumulative total of US\$2.4 billion by the end of 2002; of this, grants accounted for 51.8% (Figure 1). In addition, US\$119.5 million was provided in the form of commercial loans.

In the report, the effectiveness of ODA was evaluated according to the 3 stages of economic development that

have been experienced since the country began its transition to a market economy. These are: (i) overcoming economic crisis: 1991-1993; (ii) establishing the basis for further economic growth: 1994-1999; and (iii) improving the economic structure and reducing poverty: 2000 onwards. It concludes that the ODA received by the Mongolian government was both necessary and generally effective. The report states that "Development assistance provided by the donor community has become "a germinating seed" for overcoming the economic crisis and the transition to a market based economy, and has thus played an important role as the basis for accelerating the transition process and establishing sound foundations for further development".

Figure 1. ODA Disbursements to Mongolia 1991-2002



Source: Ministry of Finance and Economy of Mongolia "Effectiveness and Contributions of Official Development Assistance for Mongolia" prepared for the Mongolia CG Meeting 19-21 November 2003, Tokyo.

Donor representatives also made statements regarding the effectiveness of aid to Mongolia based on their own evaluations, with mixed results. The ADB's Country Assistance Program Evaluation (CAPE) was carried out to evaluate the bank's activities in Mongolia in the past decade and examine the appropriateness of the projects and programs based on a sound strategy and timely sector analyses. According to the CAPE, ADB assistance to Mongolia lacked a guiding strategy in the early years and the focus was placed on urgent infrastructure rehabilitation. Although a multi-year strategy was formulated in the later stages, there was a clear gap between project design and analysis, as well as thematic and economic studies. Furthermore, it noted the existence of a problem with regard to donor coordination. This year, JICA, USAID and GTZ have all rolled out new strategies for their development assistance to Mongolia; the World Bank and ADB are going to do the same in the coming 6 to 8 months. "How well we coordinate our future work will be a major determinant of our effectiveness, I believe," said the ADB representative.

The UNDP representative emphasized that, "...loans without growth will ultimately lead to a credit squeeze, and potentially a debt crisis" and stressed the urgent need to avoid overlapping and conflicting donor-supported programs that are wasteful and place a heavy burden on the public sector, resulting in high transaction costs upon implementation.

Donors agreed that, although both bilateral and multilateral aid during the transition years in Mongolia has had a positive impact on the economy, the impact on longer-term poverty reduction and sustainable growth has

not lived up to expectations. This was due in part to the lack of proper aid coordination between the government and donors, as well as the government's limited capacity to utilize assistance effectively. Donors welcomed the government's decision to establish a working group to follow-up these issues.

図們江輸送回廊・琿春フォーラム

ERINA調査研究部研究員 川村和美

2003年10月21日、22日の2日間、中国吉林省琿春市にて、琿春市、UNDP、日本貿易振興機構（JETRO）、ERINAの主催、国際港湾交流協会の協賛により図們江輸送回廊・琿春フォーラムが開催された。

このフォーラムは、「図們江輸送回廊の活性化と日本海横断航路の開設に向けて」をテーマに、同回廊の人とモノの流れの活発化はもちろん、北東アジア諸国間の相互理解・相互交流の促進、関係者間のコミュニケーションの活性化を目指し、図們江地域と日本とを結ぶ航路開設の可能性を探ることを目的に開催された。

ここで図們江輸送回廊を取り上げたのは、北東アジアのすべての国が関連し、共同で取り組むことができるテーマであるからである。この回廊をめぐる国際貿易が活性化されれば、北東アジア各国はその恩恵を享受することができる。しかしながらこの回廊は多くの国や関係者が関わっているために、それらの利害が交錯し、大きな進展がないのが現状であり、回廊が順調に動き出すまでは大変な労力と時間を要するものと考えられる。こうした状況においては、多くの国、関係者の協調体制を確実なものにすることが重要である。今回のフォーラムはその協調体制の確保も一つの目的として開催されたものである。

このフォーラムには、日本、中国、ロシア、韓国から、政府関係者、民間企業（陸上・海上輸送業者等）、研究者、国際機関など31の団体、100名ほどが参加し、当初見込んでいた50名をはるかに超える規模となった。北東アジア各国のこのテーマに対する関心の高さが窺える結果であった。しかしながら、参加予定であったモンゴルインフラ省、朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）の羅先地区代表が、当日、都合により欠席となったことは非常に残念であった。

フォーラムは5つのセッションから構成され、各セッションで、具体的な提案がなされ、そして本音が聞かれたことは大きな成果であった。

第1セッションは、「図們江回廊の意義、役割、効果」をテーマに、UNDP図們江地域開発事務局副代表のツォグツァイハン氏がコーディネーターを務め、議論が進められた。

ここでは、笹川平和財団主任研究員の李燦雨氏が図們江輸送回廊の意義と役割、効果について、国際問題研究所アジア太平洋研究センター研究員の渡辺松男氏が北東アジア開発の展望を報告した。李氏は輸送回廊実現の効果を、北東アジア周辺地域の経済発展の促進、ゲートウェイとして輸送競争力が高まることによる、合作区、中口自由市場、輸出加工区への企業進出の促進、貿易面での競争による国際化、国際協力の進展とまとめた。渡辺氏は、世界的な地域間協力の流れを紹介し、アジアにおいても地域間協力に向けた整備が進んでおり、北東アジアは今後競合しながら、経済圏を確立していくための環境が整いつつあることを強調した。

こうした基調報告を受け、輸送回廊が地域発展に大きな役割を果たすことができるといふ共通認識を確認した後、ロシア・ハサン地区行政副長官のプロバノフ氏は、この地域の経済発展の制約となっているのは海上航路の不足であるとし、海上航路の充実を求めた。また、現在、ハサン地区クラスキノと琿春市との間で実施している中口互市貿易区を多国間に拡大し、多国間の協力により回廊の活性化・利用の加速を図ってはどうかと述べた。そして、その際に、関係者間の意見調整をするための組織作りが必要であることを訴えた。

第2セッションは「回廊に関わるプロジェクト」をテーマに吉田進ERINA理事長がコーディネーターを務めた。

ここでは、前在モンゴル日本国特命全権大使の花田磨久氏より、国際自由市場プロジェクト（EGB：Eurasian Gate Bazaar）、遺棄化学兵器処理プロジェクト（ACW：Abandoned Chemical Weapon Destruction Project）が提案された。EGBプロジェクトは、図們江地域に北東アジア6カ国が一堂に会する国際自由市場を設置することで地域内交流を促進し、人と物の流れの活性化を目指すものである。また、ACWプロジェクトは延辺朝鮮族自治州敦化市の遺棄化学兵器の処理を行うもので、5,000億円プロジェクトとも言われ、大規模な物流の発生が見込まれている。日本海沿岸地域と図們江地域を結ぶ国際フェリー航路が開設されれば、この処理に関連するさまざまな物資を距離的に近い同航路を利用して輸送する可能性は十分にある。これら2つのプロジェクトを積極的に活用し、輸送回廊の活性化、図們江地域を中心とする北東アジア地域の発展の促進を目指すことが提案された。

吉林省図們江地区開発弁公室主任の方敏氏からは、琿春～マハリノ間鉄道について、建設開始から10年以上が経過し、吉林省はクラスキノ税関の建設に協力するなどの努力をしてきたが、いまだに開通に至っていないことに触れ、

一日も早い開通の実現を希望していることを強く訴えた。さらに、会議における議論と各国政府部門とを結びつけ、実際の動きを促す努力が必要であると述べた。

また、琿春市市長の金昌俊市からは、このルートを利用した吉林省の羊草（牧草）の対日輸出プロジェクトの実現により、物の流れを生み出すことができるとし、日本側の協力を求めた。また、EGB、ACWプロジェクトについては非常に興味を持っており実現に向けて琿春市としても努力したいと強調した。

第3セッションでは、「海上航路・港湾」をテーマに極東海運研究所所長のセメニヒン氏がコーディネーターを務めて、意見交換が行われた。ここでは、ザルビノ港のポーゼンコフ氏及びトランスグループ代表のコリシュキン氏が、中国貨物の取扱に関する同港の利用条件を述べた。それによれば港湾は国家財産であり、買い取ることはできないが、リースは可能であるとのことで、さまざまな形態でのロシア側企業との協力の可能性、港湾利用の方法が示唆された。

一方、日本側からは商船三井経営企画部部長代理の松本厳雄氏が、同社は北東アジアに興味を持っているとした上で、新航路開設のケースには、十分に貨物があり、港湾が完備されている場合と、貨物量は少なくとも将来性があり、大胆に決断する場合があると述べた。図們江地域と日本とを結ぶ航路についてはこのケースであるが、航路開設の可能性（潜在力）は十分であると述べた。

第4セッションは「回廊通行の課題」をテーマに、吉林大学副学長の王勝今氏のコーディネーターのもと、議論が進められた。ここでは、境港貿易振興会参与の長谷川欣吾氏が定期航路のためには貨物、そしてそれを生み出すビジネスが必要で、そのビジネスを作り出すことが求められることを強調したほか、長春海関監督管理处副処長の王洋氏が、ビジネスを生み出すためには各地の優遇政策を利用することが望ましいと述べた。

また、吉林省図們江開発弁公室副主任の崔軍氏からは中口、中朝間の税関手続きに関する問題、通過に関する税関の取扱い能力が低いこと、貿易決済上の問題が残されているとし、今後の発展のためには、琿春・ハサン・羅先の役割を明確にし、それを分担し責任を持つことが輸送回廊の促進につながると提案した。さらに今後の発展のプロセスとしては、中口間で国境を跨ぐ自由貿易区を作り、中口朝地域に跨る経済合作区を設置し、大きな自由貿易区を設置するという段階が必要であると述べた。

長春海関監督管理处副処長の王洋氏は、図們江輸送ルートはコストを低くすることで発展するとし、その意味では

税関の役割も非常に大きいと述べた。そして、周辺国家の通関政策が不透明かつ違いが大きければ、不都合が生ずる。長春税関としては北東アジア経済交流という立場においてロシア、北朝鮮との交流を盛んにし、輸送回廊の実現、コストの安いルートの構築に努力したいと強調した。

コーディネーターを務めた王勝今氏は、インフラ整備のアンバランス、国境における通関システムの非効率、羅先地域のインフラ整備の必要性と資金不足の問題点などがこの地域の輸送面での課題であるとまとめた。さらに、中国東北地域は再工業化の時期に来ており、中央政府が打ち出した東北振興政策は図們江開発の新しいチャンスとなりうると強調した。

第5セッションは、「回廊の活性化に向けての提言」をテーマに意見交換が行われた。ここでは、各セッションコーディネーターが各セッションの議論をまとめた上で意見交換を行った。そしてコーディネーターを務めた日本港湾協会理事長・ERINA顧問の栢原英郎氏がさまざまな意見を受け、この地域の輸送問題においては、実現可能な具体的なプロジェクト、アイデアが求められているが、今回のフォーラムはその要望に応えられたと思うとし、琿春宣言をまとめるに当たってのキーワードを以下の通りまとめた。それは、具体的且つ継続的な努力（この重要性と必要性が強調された）、共同と協力（この重要性と必要性が主張された）、提案された具体的課題：琿春～マハリノ間鉄道の接続、国際的ルール作りの必要性、日本海横断航路の充実、国際的組織の必要性である。そして、図們江輸送回廊活性化に向けた牽引的事業としては、ACW事業とEGB事業があるとまとめた。

こうした5つのセッションにおける議論を経て、琿春宣言がまとめられた。宣言文には、各セッションコーディネーターをはじめ、参加者の意見が反映されている。最終的に採択された宣言文に至るまで、数度にわたって参加者の意見に基づいた内容の追加が行われたことは非常に興味深い。これは、参加者のこのフォーラム、そしてこのテーマに対する真剣さの現われと言えよう。

関係者が図們江輸送回廊の現地、琿春に集まり、本音で、具体的な議論ができたことの成果は大きく、輸送問題といった共通のテーマを軸に、各国間交流・協調体制が強化されつつあると感じられた。

参加者は、今回提案された具体的プロジェクトの実現に向け、努力を継続していくことを約束した。ERINAとしても積極的に活動していきたいと考えている。この図們江輸送回廊の第2回フォーラムは2004年2月4日に新潟市にて開催される予定である。

図們江輸送回廊・琿春フォーラム 琿春宣言

(2003年10月22日 琿春市)

2003年10月21日・22日、北東アジア地域の交流と発展の原動力となり得る図們江輸送回廊の活性化を目指し、国連、日本、中国、韓国、ロシアから専門家、研究者、企業家、政府関係者など31の団体が琿春の地に集った。

今年に入って北東アジアでは大きな変化が見られる。中国の温家宝総理はASEAN会議で中国東北地方の振興は北東アジア諸国との協力不可分であると発言した。韓国の盧武鉉大統領は「北東アジア中心国家」を提唱している。ロシアは9月にヨーロッパ・アジア太平洋会議を開き、ウラジオストクを中心とする沿海地方の港湾をアジア諸国に対するゲートであると宣言した。日本でも北東アジアの多面的協力拡大を目指す動きが大きくなっている。

こうした状況の中で今回のフォーラムが開催された。

2日間の議論を通じ、参加者は、図們江輸送回廊は北東アジア各国が関わる重要な回廊であり、これが国際輸送回廊として確立すれば、中国、ロシア、モンゴル、北朝鮮のみならず韓国、日本も大きな利益を得られ、この結果、北東アジア地域が大きく発展する可能性があることを確認した。

また、この回廊を利用する人とモノの流れを生み出すプロジェクトは、多数存在することが明確となった。

図們江輸送回廊が重要輸送路として十分に機能するためには、1) 琿春～マハリノ間鉄道輸送の正常化、2) 陸上輸送において国境を越える輸送に関する国際的なルール作り、3) この回廊が日本・韓国、さらに世界各国と結ばれるための海上航路の充実、4) この回廊がより順調に運行するための国際機関を作ることが必要である。この実現のためには関係者間の情報交換と共同作業及びこれらを通じた信頼関係の構築が何よりも重要であり、それに向けて議論から実践へ、小さなプロジェクトから大プロジェクトへの転換が求められている。そのけん引役の先導事業としては、EGB (Eurasian Gate Bazaar : 国際自由市場)、ACW (Abandoned Chemical Weapon Destruction Project : 遺棄化学兵器処理事業)の両事業が検討されるべきであると主張された。そして、これらの事業には、北東アジアのすべての国が共同で取り組む必要があることが強く訴えられた。

このフォーラムを通じて、参加者は多くの新鮮な情報を得、隣人たちの考え方に触発を受け、本フォーラムの成果を確認し、今後のさらなる協力を約束した。私たちは、この回廊の活性化に向け、また北東アジア地域の交流と発展に向け、引き続き、共同作業等の協力をを行い、努力を惜しまないことをここに宣言する。

ロシア極東との中小ビジネス促進に向けて ～新潟市ロシア極東経済交流団参加報告～

ERINA副所長兼経済交流部長 中川雅之

2003年11月9日から14日までの間、「新潟市ロシア極東経済交流団」に参加してウラジオストク市とハバロフスク市を訪問、現地関係機関との意見交換、企業経営者との面談と工場見学、商業施設の視察などを行った。

「新潟市ロシア極東経済交流団」とは、新潟市が姉妹都市関係にあるウラジオストク市及びハバロフスク市との経済交流促進を図ることを目的として2000年から毎年派遣しているものである。因みに、新潟市と両市との姉妹都市提携の歴史は古く、ウラジオストク市とは12年目、1965年に締結したハバロフスク市とは実に38年目を迎えている。

新潟市商工労働部長を団長とする今回の訪問団は、すでにロシアとのビジネスの実績のある企業や新たにロシア極

東地域とのビジネスの展開を希望する企業(貿易商社、コンピュータ・ソフトウェア開発会社など) 経済団体(新潟経済同友会)及び経済研究所(ERINA)の代表者計9名で構成された。

ここでは、訪問の概要を報告するとともに日本企業とロシア極東企業との経済交流の促進に向けての日ロ双方の取り組みについて概観する。

現地関係機関との意見交換

(1) ウラジオストク市政府

新潟市側から、2002年には新潟市の企業を紹介するCD-ROMをウラジオストク市や企業関係者に配布し、2003年には新たな支援策として「ビジネス支援業務」を開始したように、行政としても相互間の経済交流の促進に向けて鋭意努力している旨説明するとともに、2004年には是非ウラジオストク市側から経済交流団を派遣して欲しいことを表

明した。「ビジネス支援業務」とは、新潟市の企業と取引を希望するロシア企業の情報を新潟市のホームページに掲載し、具体的なビジネスに繋げるために、翻訳だけでなく商談などの仲介アテンドまでを支援しようというもの)

これに対しウラジオストク市側から次の説明があった。

中国や韓国は頻繁に来訪するなど大変熱心であるのに比べ日本人ビジネスマンの来訪が減少している。

その非はロシア側にもあるとは思いますが日本側も(特に民間が)もっと積極的になって欲しい。

当地には自己努力はあまりしないという風土があり、市サイドから「何々をやって欲しい」とは言わないので当市に対して「これをやりたい」と申請するのが先決である。

10年程前から中国が建設関係で進出しており、最初は労働力としてであったが、その後ロシアとの合弁でマンション建設を行うほどになっている。

5年程前から韓国企業も進出しており、現在では縫製業、ガソリンスタンド経営などで30社以上が営業している。

最近ウラジオストクまで延伸された東草～ザルビノフェリーの乗船客数は、当初1船当たり20人であったものが現時点では100～200人に増加しており、特に夏場は400人にもなる。この「フェリー運航」も韓国側の発想である。

中国・韓国とも10年程前に出稼ぎからスタートした農業分野でも最近土地を借りて野菜を栽培している者もあり、出荷ベースではロシア人より上である。

(2) 在ウラジオストク日本国総領事館

丸尾総領事から当地の現状についての説明を受けた。

同総領事館は開設10周年を迎え現在記念行事が行われている。

1992年にウラジオストクが開放されたことに伴い、それまでナホトカにあった領事館が閉鎖されウラジオストク及びハバロフスクに分かれて設置された。

総領事館としても日本企業のスモールビジネスを手伝っているが、まだ具体的な進展がみられるという状況ではない。

当地では中国人か韓国人らしき人を見かけるが、その多くは韓国(朝鮮)系ロシア人であり、ロシア正教に改宗する人もいて存在感を強めている。

北朝鮮から来ている労働者は約1,400人であるが、3千人程度に増員するという話もある。

外国からの観光客は年間約175千人だが、そのうち9

割強が中国人であり、日本からは6,800人に過ぎない。沿海地方では約3千人が日本語を勉強中であるが、最近(日本語を活かせる就職口の少なさなど実利的理由から)中国語へのシフトが起きている。

しかし親日感情はゆるぎなく、例えば韓国車はバス(左ハンドル)しか見かけない程であり、街なかに日本車があふれている。

(3) ウラジオストク日本センター

浅井所長から次のような説明があったが、とにかく富裕層にターゲットを絞ることがビジネスチャンスに繋がる近道である、とのことであった。

ウラジオストクの人口600千人のうち3～5%が富裕層であるといわれ「高ければ高いほどよい」という人たちもいるので、まずはこうした富裕層約30千人がターゲットになるのではないかと。

中国や韓国との価格競争をするのは不味であり、こうした富裕層が日本企業としての狙い目になる(というよりむしろ富裕層を狙うしかない)のではないかと。

中古車・魚・運輸(海運)関係者から多くの富裕層が生まれているものと思われる。

元来ウラジオストクのロシア人はインテリが多く(極東大学だけでも27千人の学生がおり、大学生は60千人はいるであろう)、肉体労働を嫌う傾向が強いこともあって、道路工事などを行っているのは中国が北朝鮮の人たちである。

りんごなどの日本産の果物、野菜、お米、お茶なども需要がありそうである。

日本製品に対する信頼は高いので、例えば韓国製品との価格差が3割高までなら日本製品を選ぶのではないかと考えられる。

一般的に、ロシア企業の信用力を確認するのは難しく(一部の銀行では信用照会も可能ではあるが)直接判断するしかないのが現状なので、いきなり投資するのではなく、まずは単品の売買から始め、信用できる相手かどうかを確認してから投資するべきであると考えられる。

(4) ハバロフスク市政府

地元テレビやラジオなどの報道関係者やオブザーバーなども参加したなかで会談が行われ、先方からは日本からの投資に対する大きな期待を感じさせる内容の説明があった。

新潟市との姉妹都市提携関係が2年後には40周年とな

る上、日本総領事館開設10周年を迎え、文化面だけでなく経済交流が可能な状況になってきている。このように日ロ関係が充実してきたことは大変喜ばしい。

ハバロフスク地方と青森県も交流をしているので、本年7月に開店したみちのく銀行ハバロフスク支店の活動にも期待している。

ハバロフスクは3年前にロシア国内の7行政管区のひとつである極東行政管区の首都になったので、国内の他の地域からも注目を集めるようになり、各地域の結びつきも強化されてきた。

最近投資環境が改善し、今年は9ヶ月だけで103億ルーブルの投資があった。

その大部分を集めたのはハバロフスク地方政府であるが、市レベルでも様々なプロジェクトがある。

ハバロフスク市が投資を必要としている分野は、商業、貿易、製造、文化、ホテル建設などである。

現在実施中乃至検討中のプロジェクトとしては、市の中心部にある児童公園の改修、アクアパークの建設（50%程度は外部資金に期待）、市営交通機関（バス、トロリー）の整備などがある。

最近特に攻勢が目立っている韓国からは、市政府も40台のバスを購入した。

新潟市ではリサイクル活動が盛んだが、ハバロフスクでも同じようにできればと考えている。また、本年12月には廃タイヤ処理施設がオープンする予定である。

ハバロフスク市には315千人の就労者がおり、うち83千人は中小企業従事者、総生産量に占める中小企業の割合は17%である。

市政府には経済界の代表と情報交換を行う部署もある。経済発展局は投資をどう行うかを管理する部署であり、管財局は投資を監督する部署である。いずれにせよ、投資案件について知りたい場合には担当部署を通じて話ができる。

一方、新潟市側から2004年には是非ハバロフスク市からの経済交流団を派遣するよう要請、これに対し先方から早速検討させるとの前向きな回答があった。

(5) 在ハバロフスク日本国総領事館

楠本総領事から多分野にわたるテーマで説明を受けた。

最近公共事業（地方総予算の8%といわれる）を中心に金回りがよくなってきており、街なかの建物の塗装や道路及び歩道橋の整備などが行われている

7千人収容のアイスホッケー場も完成したほか、スーパーも中心街に昨年オープンした「NKシティ」や郊

外の「タマーラ」に客が集まるようになり、住宅の整備も進んできたせいか家賃がヨーロッパロシア並みに高騰している。

建設、食品、乳製品、酪農品、流通、スーパーマーケットチェーンなどの分野でも中小企業の動きが活発である。

レベンタリー副知事を団長とする官民合同観光ミッションを日本に派遣し、JATAに対しハバロフスク観光をPRした。

総領事館としても副知事や市長に対し、日本からの観光客誘致には街なかのトイレの整備や標識の英語（に加え日本語）併記などの改善が不可欠であることを訴えてきたせいか、最近簡易トイレが増えたほか、来年は業者やプレスを招待する予定がある。

ハバロフスク地方政府は官民上げてテクノセンターを作りたがっているが、現在の案では具体性に欠けるため、もっと日本の中小企業に関心を持つような内容にしなければならないということを指摘している。ただ、以前はこちらから意見を述べても動かなかったものが、自ら何かしようとし始めたことは評価できる。

2004年にハバロフスクでイシャーエフ知事が極東経済会議を主催する予定だが、その費用はハバロフスク地方が負担するようである。

12月のカシアノフ首相の訪日、2004年3月のロシア大統領選挙と当面大きな政治的モメンタムがあるが、その過程で、ビジネス情報センター・コンサルティングセンター・紛争処理センターの3機能を持つ懸案の日ロ貿易投資促進機構設置が具体化すると思われるので、出先機関としてハバロフスクにも支部を作りたい。ロシア経済については、見通しはあるが厳しい。課題としては、必要部署に資金が回らないこと、古いメンタリティーから抜け切れないこと（頭を下げての外資誘致をしない、外国への警戒心があるなど）、外国人との交流経験不足（欧米人は殆ど見かけない）、ヒト・モノ・カネの移動を規制するものが多すぎる（日本食品はモスクワ経由である、銀行ローンは期間1年/金利20~30%p.a.が普通である、税関などの出先そのものの警戒心が強いなど）等が挙げられる。

日本側の対口固定概念を払拭するためには現状把握、即ち、日本のビジネスマンに冷静な目でロシアを見てもらうこと、が不可欠である。

日本センターOBの有望人材をグループ化するなどの工夫をして、ビジネス・マッチングを促進したい。

(6) ハバロフスク日本センター

テクノセンター創設計画の概要報告と、11社の企業代表者が参加した各社の製品の紹介や日本企業側に対する希望などを聴取する意見交換会が開催された。

まず、日本センターの前田所長による補足を含め、テクノセンター構想についてロシア側の代表者による説明と質疑応答並びに意見交換を行った。

ロシア側から以下の説明がなされた。

ハバロフスクでテクノセンターを建設する理由としては、安定した政治状況、地勢的優位性、拠点性、地方政府のサポートなどから見てビジネスリスクは低いといった点が挙げられる。

テクノセンター構想の主眼は、日本企業のテクノロジー（及び資金）で日本企業による工業団地を造ることにある。即ち、日本企業がテクノセンターを建設し、ロシア側が関連の諸条件を保障することにより、投資リスクの軽減と効率的な製造・販売が確保できるであろう。

本年6月にウラジオストクで開催された日口貿易経済政府間委員会で本構想を発表したが、それ以来具体的な作業を進めている。

具体的なプロジェクトとして、木材加工機械研磨・専門家育成センター、日本車オリジナル部品製造・サービスセンター、建設機械委託倉庫・道路工事機械・乗客輸送機械修理サービスセンター、ジュース注入ライン・菓子類製造、使い捨て注射器製造、そして石油産業用変換器修理サービスセンター、の六つで構成されている。

このプロジェクトを支援するために、日本企業のためのマーケティングや潜在的なパートナーを探すことを主な業務とするコンサルティング会社を設立した。

要は、インドネシアや韓国と同様のテクノセンターをハバロフスクに造りたいので日本企業による全面的支援を期待したい、ということである。

これに対する質疑応答の後、日本センターの前田所長を含め日本側からは次のような意見や指摘が出された。

これはあくまでもロシアのプロジェクトであり、もう少し具体的な構想案が提示されなければ日本側としても検討できない。

日本企業が例えば中国の深圳で行ったと同じ事はできない。

ロシア側の構想であるにもかかわらず、日本側に依存するのは如何なものか。

小さなことから始めて徐々に大きくしていくという発

想も重要ではないか。

筆者からも以下の意見を述べるとともに、2004年2月には日本センターと協力して当地においてテクノセンター関連のセミナーを開催する予定であることを報告した。

本構想はあくまでもハバロフスクと日本との問題であり、その中で新潟として何ができるかが検討課題である。

当面は両国の官民が協力して取り組むことが重要であると考えられる。

その意味からも、日本の総領事館や日本センターの活動は充分評価できるが、併せて現在検討されている日口貿易投資促進機構の支部が当地にできればさらに効率のよい支援体制ができるのではないかと。

その後、具体的な商談につなげたいロシア側の参加各企業（塩販売、きのこやチャガなどの自然食品販売、家具製造、洗剤製造・販売、コンサルタント、など）から自社のPRが行われ、日本側からも主として対日輸出がらみの質問・助言を行った。

経済交流の促進に向けて

以上のような現地事情ヒアリングや意見交換に加え、工場見学を含めて訪問した企業は、ソフトウェア開発、自動車修理、ソーセージ製造工場、寿司バー経営（予定）、ビール工場、きのこ・山菜等自然食品加工販売などであり、そのほかハバロフスクでは邦銀（みちのく銀行、本店：青森市）の現地法人支店で最近の取引状況などについてのブリーフィングを受けた。

企業訪問の合間には両市においてスーパー、テナントショップ、ショッピングセンター、百貨店などの商業施設を視察したが、スーパーでは日本からの輸入品である醤油、味噌、ソース、チューブ入りわさび、ペットボトル入りお茶、レトルトカレー、即席味噌汁、カップ麺などが「日本食コーナー」あるいは韓国製品や中国製品とともに「東洋食品コーナー」として並べられているのが目に付いた。最近ではロシアの人々の間でも健康志向が高まっている影響もあるのか、こうした日本食料品も程々に売れているようであった。また、新しくできたテナントショップなどでは日本製のシャンプーやボディソープ、洗顔フォームなども陳列されていた。

今回の訪問を通じて強く感じた点は、ロシア側には中国と韓国の攻勢に対する一種の警戒感と日本企業の慎重さに対する不満（その裏返しで、日本側に何とかしてもらいたいという期待感）が強いことである。一方日本側には、過

去の失敗例が払拭できないこともあって、ロシア市場あるいはロシア企業に対する関心が大きくはならなかったという問題があったと思われる。ただし、ここ2～3年は日本側にもロシアとの経済交流、特に中小企業を中心とするマイクロビジネスで実際の取引成功例を地道に積み上げていこうという動きが高まりつつあり、ERINAも今回訪問したウラジオストク及びハバロフスク両市の日本総領事館や日本センターなどとの連携を強めてきたところである。

個別の企業訪問においても現地の日本総領事館と日本センターの協調体制がきわめて良好であることが認識できた。さらに、「来年はロシア側から訪問団を派遣して欲しい」という新潟市からの要請に対し、カザチェンコ・ハバロフスク副市長が「両国の経済交流は話だけでなく実行に移す時期に来ている。市政府自身が商談することはできないが、信頼できるパートナーを探すことはできる。市内で新潟とビジネスをやりたいという企業を探し、来年の訪問の前にすべての準備を終えて行きたい」と回答したように、現地の行政も非常に積極的な支援姿勢を見せたことは大変心強く感じられた。

このように現地においては日本総領事館、日本センター、地方政府、企業などの間で官民協力体制の整備が進んでおり、日本側としてもそれに対応する取り組みを強化することが求められているといえよう。

最後に、ERINAとしても関係各機関との協力の下、「ロシア極東中小ビジネス活性化」の一環として、今年度は次のような活動（一部今後の予定分を含む）を行っていることを付言する。

(1) 経済ミッション参加/企画

新潟県作業工具組合ロシア極東視察団
 燕商工会議所ウラジオストク調査ミッション
 新潟市ロシア極東経済交流団

(2) 実地研修の実施

木工加工業振興支援セミナー
 水産業振興セミナー

(3) 市場調査団受入

食品販売チェーンストア（スーパー、コンビニ）
 日本食レストラン（寿司バー）

(4) 日本センター・セミナーへの講師派遣

消費物流セミナー
 食品加工/品質管理セミナー
 工業団地セミナー（仮題）
 木材加工セミナー（仮題）

自家用車で行くサハリン

ERINA調査研究部研究員 川村和美

はじめに

国土交通省北陸地方整備局による日本海横断国際フェリー航路開設可能性調査の一環として、2003年9月22日～27日にサハリンを訪問した。この訪問の目的は、稚内～コルサコフ間を結ぶ国際フェリーに乗船し、その実態を調べること、日本からバイク・乗用車の乗り入れの現状を探るため、実際に乗用車を持ち込み、その手続きの詳細、走行上の安全性、問題点を探ること、サハリン～日本、サハリン～ロシア大陸部分間の物の流れの現状を把握し、今後の整備計画・可能性を明確にすることであった。ここでは、ERINAとしても初めての事例であるサハリンへの車の乗り入れの状況について報告したい。

ロシアも日本もジュネーブ条約に加盟しているため、自国で国際免許証を取得すれば相手国内で車を運転することができる。車やバイクの持込についても一時輸出の手続きをとるため、日本からロシア、またロシアから日本へも持込が可能である。ただし、持ち込んだ車で走行できるかどうかは、その国の道路交通法による。例えば、日本では車検を通った車以外は整備不良車両とみなされ走行は不可能である。ロシアから持ち込んだ車が日本の整備基準に合わなければ、走行はできない。

1999年にサハリン～コルサコフ間にフェリー航路が開設したことにより、自分の車やバイクをフェリー乗船時に携帯品としてサハリンに持ち込み、サハリン内を走る人が現われた。特に夏場は、日本からバイクで乗り入れて、サハリンの大自然の中を走ったことのある人は少なくないらしい。しかし、実際に車やバイクでサハリンに行ったという人には出会ったことがなかった。それならば、自分たちで体験してみようと、今回、実際に車を持ち込むこととした。そして、その際の各種手続き、走行の安全性や自由度などについて、疑問に思うことを一つ一つ体験することで、実態の把握を目指した。

事前手続きについて（フェリー乗船まで）

調査は、日本からサハリンに車を持ち込む際の手続きを調べることから始まった。まずは、稚内～コルサコフ間の国際フェリーを運航している東日本海フェリー株式会社に問い合わせた。それによれば、関連手続きは表のような流れとなっている。

流れに従って早速手続きを開始した。まずは国際運転免許証の取得である。新潟の場合は、新潟県運転免許センター

(聖籠町)に行き、必要書類に記入し、写真・手数料を添えて申し込む。申し込みから約1時間後に国際運転免許証が交付される。その日は、筆者以外に10名ほどの申請者がいたが、渡航先はほとんどが米国で、ロシアと記載したのは筆者だけであった。

国際運転免許証取得後は、陸運局へ行き、登録証書の発行を申請した。国外に自分の車を持って行くというケースは、国際免許証の取得と比較して、極端に少ないようで、発行の手続きも過去の例に照らし合わせてゆっくりと一つ一つ確認しながらの作業であった。申請から交付までこちらも約1時間を要した。

この登録証書を取得した後は、そこに記載されている国際ナンバーを確認し、小松自動車工業株式会社へナンバープレート注文する。注文し、入金してから入手まで、約10日間を要するため、出発までの日数をあらかじめ確認しておく必要がある。これに加えて、識別記号シール(Jシール)を入手する必要がある。これの申請先はJAFである。

上記の手続きとあわせて、稚内～コルサコフ間フェリーの乗船申し込みをすれば、事前の手続きは終了である。国際運転免許証や登録証書の取得は、警察本部免許課(あるいは運転免許センター)や陸運局登録課が近くにあれば、それほど時間をかけることなく所定の書類を手に入れることができるが、Jマークや国際ナンバープレートの取得・作成には時間がかかるため、注意が必要である。あわせて、ロシアのビザも取得しなければならない。今回は、事前の手続きに関する調査と実際の手続きを合わせて、約1ヶ月を費やした。

表 サハリンへ車・バイクを持ち込む際の手続きの流れ

国際免許証の取得	<ul style="list-style-type: none"> 都道府県警察本部免許課で取得(地域によっては運転免許試験場でも取得可) 日本の免許証、パスポート、印鑑、顔写真、手数料が必要
登録証書の取得	<ul style="list-style-type: none"> 車輛を管轄する陸運局の登録課で取得 車検証、パスポート、印鑑、手数料が必要
国際ナンバープレートの取得	<ul style="list-style-type: none"> 「小松自動車工業株式会社」に「国際ナンバープレート」を発注(ナンバーは登録証書に記載) 注文書に必要事項を記入し、登録証書のコピーを添えて申込 代金送金後、10日程度で入手可能
乗船申込 税関手続き	<ul style="list-style-type: none"> 車輛の携帯を申込む 稚内税関支署で必要書類を整えて申告 出港前日の手続きも可能 日本通運(株)稚内支店に手続きを代行してもらうことも可(有料)
乗船 船内での手続き	<ul style="list-style-type: none"> 税関手続き終了後、車輛積み込み ロシア税関申告書と「お持ち帰りの契約書」に携帯車輛内容を記入
ロシア入国	<ul style="list-style-type: none"> 税関に登録証書を提出 国境警備隊と税関の車輛検査後、通行許可証発行
ロシア出国	<ul style="list-style-type: none"> 出国用の税関申告書に記入し、通行許可証を提出 登録証書を受け取る
日本入国	<ul style="list-style-type: none"> 入国前に車体・タイヤを洗浄(日本への土の持込は禁止)

(出所)東日本海フェリー(株)

稚内からコルサコフへ

稚内では、フェリーターミナルの比較的近くに位置する税関での手続きを終えてからターミナルへ移動し、車輛を積み込み、出国審査を受け、フェリーへと乗り込む(写真1)。



写真1 稚内港のアインス宗谷(提供: 樺地域開発研究所)

稚内～コルサコフ間を結ぶ「アインス宗谷」は、総トン数2,628トン、旅客定員223名、車輛積載能力8トントラック18台、乗用車45台のフェリーで、両地域間を5時間30分で運行している。

船に乗り込みしばらくすると、係の方が呼びに来て、その方のサポートの下、車輛を持ち込む際のロシア側への提出書類に必要事項を記入する。ロシア税関申告書(車の種類や排気量、製造年、エンジン番号などを記入)や誓約書(車を販売・交換・寄贈しない、持ち帰らないときはロシアに帰属しても良いという内容)に加え、日本側の入管申告書や税関申告書、自動車一時輸出入申告書などを整える必要があった。

手続きを行ったり、周りの景色を楽しんだり、上映されているビデオを鑑賞したりしているうちに、時間は過ぎ、現地時間の17時30分にコルサコフ港に到着した(写真2)。到着後は、車輛を携帯している場合でも一般旅客同様に手荷物を持ってバスに乗り込み、ターミナルへと移動する。ターミナル内で入国審査と税関審査を受けた後、再度フェリーに戻る。船内では、税関と国境警備隊による車両検査(写真3)が行われており、それをパスすると、通行許可が出る。フェリーから車を移動させたところで、日本のナンバープレートを国際ナンバープレートに付け替えておいた。

サハリン内の自動車走行の現状

サハリンへ車を乗り入れる際に、最も心配したのが、安全性であった。特に、ロシアの交通警察や国境警備隊など



写真2 コルサコフ港南埠頭に接岸したアインズ宗谷
(提供：樺地域開発研究所)

とのトラブルである。所定の手続きを踏み、書類は整えているつもりであるが、実際に現地へ車を持ち込んだという事例が少ないため、他にも必要な書類があるのか、交通警察や国境警備隊などへの特別の申請が必要なのか、国際ナンバープレートでの走行に問題はないのか等、疑問だらけであった。

その疑問を解消するため、サハリン州政府の交通担当部門及び交通警察の責任者を訪問し、話を聞いた。それによれば、国際免許証（または日本の免許証とロシア大使館・領事館が証明する免許証の内容のロシア語訳）があれば、ロシア国内で運転することができるとのことであった。また、観光客が車を持ち込む場合は、国際ナンバープレートはもちろん、日本のナンバープレートでも問題ないと言う。ただし、2ヶ月以上の滞在の場合は、ロシアの自動車検査証を取得し、ロシアのナンバープレートをつけることが義務付けられる。基本的にはサハリン州内は自由に走行できるが、サハリン北部などの特別な地域（道路が十分に整備されていない場所や、サハリンプロジェクト関連で工事中の場所）へ車を乗り入れる場合は、国境警備隊の許可証が必要となるため、事前に申請しなければならないとのことであった。なお、必ずしも必要なものではないが、交通警察に走行期間、走行ルート、同伴者、車輛データ、国際免許証を提示し、申請することで、「ルート利用許可証」を取得すれば、不要なトラブルを避けることができるとのことであった。

日本からサハリンに車やバイクを乗り入れる場合は、サハリンの旅行社が窓口となって手続きを代行してくれるため、旅行社に依頼するのが最も簡単な方法であると教えてくれた。

所定の手続きを踏めば、サハリン内を自由に走行できるが、その際の安全性はどうだろうか。サハリンに滞在する



写真3 コルサコフ港のアインズ宗谷上でのロシア係官による検査
(提供：樺地域開発研究所)

日本企業の方々に話を聞くと、車の盗難（部品・装備品の盗難を含む）を心配したり、街道沿いにはほとんど給油スタンドがないか、あっても給油機が小屋の中にあるなど探しにくい上、ハイオクガソリンは都市部にしかないなどガソリン事情を心配しており、自家用車の乗り入れはあまりお勧めできないとの意見が大半であった。こうした問題・トラブルを避けるため、車やバイクを乗り入れる場合は、旅行社を通じたり、現地に詳しいロシア人を同行させるなどの方法をとることが望ましいとアドバイスしてくれた。

ちなみに、2003年にアインズ宗谷を利用して、サハリンに持ち込まれた車は11台、バイクは17台である（9月25日現在。10月予約分含む）。持ち込み期間は1週間程度が最も多く、夏場に集中している。その数は多いとは言えないが、実際に車やバイクでサハリンを訪れている人がこれだけいるのである。

保険への加入

さて、出発前からの懸念事項であったのが、自動車保険への加入であった。日本国内の保険は適用されないため、現地で任意保険に入ることを検討した。しかし、保険加入に関する情報は極めて少なかった。旅行社や現地企業などに問い合わせてもなかなか明確な答えが返ってこない。このフェリーを利用した車の持ち込みはその数がまだ少なく、モデルケースとなるようなものもない。バイクを持ち込むケースは比較的多いが、保険はかけずに乗っている人がほとんどとのことだった。

私たちは、現地で保険に入れるかどうかを明らかにすることも今回の調査の目的として、事前にサハリンに進出している日本企業やコルサコフ港などに問い合わせ、ユジノサハリンスクにある保険会社を紹介してもらった。ここでは15日間までという短期間の保険加入が可能である。出発

前に、国際免許証や登録証、車検証をはじめとする各種車輛情報をファックスで送り、保険内容を打ち合わせた。そして、契約書にサインをした日からではなく、コルサコフ港に到着し、フェリーから車を下ろすところから保険対象となることを依頼した。

出発前に、電話やファックスを活用して加入手続きを進めた保険の保証内容は、車輛保証25,774ドルまで、第三者に対する保証は5万ドルまで、同乗者に対する保証金は2万ドル×7名（7人乗りの車であったため）で、保険料は462ドル（ただしルーブル払い）というものであった。契約は、サハリン到着後、実際に車を見て、エンジンの型、エアバッグの有無、カーステレオなど、装備品、車体の傷など、装備品や車体の状態などを確認（写真5）してからということとなった。契約時に、同乗者に対する保証を7人から4人に変更したい（実際に乗るのは最大でも4人であったため）と申し出たところ、快く対応してもらえ、保険料は当初予定より30ドル安い432ドルに変更してくれた。この臨機応変な態度には好感が持てた。

このような任意保険への加入は、今年の4月から可能となったとのことであるが、あまり知られていないようである。契約の内容の確認や車の状況のチェックなど、一連の手続きを考えると、ロシア語ができる人がいなければ加入は難しいと言える。保険への加入がより簡単に、入国（入港）後、すぐにコルサコフ港でできれば、保険への加入者、そして車を持ち込む観光客の数も増えるのではないだろうか。

コルサコフから稚内へ

サハリンでは、コルサコフにある24時間監視付の駐車場に車を停めていたため、トラブルもなく、そして加入した保険の世話になることもなく、訪問を終えることができた。

出国の際は、まず出国手続きを済ませ、その後車輛をフェ



写真4 コルサコフ～ユジノサハリンスク道路
（提供：樺地域開発研究所）

リーに積み込む。この日、フェリーの中にあった車は私たちが持ち帰る1台だけであった。

フェリーの中では、入念に車の土を落とす作業を行った。日本への土の持ち込みが禁止されているためである。車1台を車体はもちろん、タイヤの溝、車体の裏側まで徹底的に土を落とさなければならない。車がびかびかに磨き上げられるまで1時間以上の時間を費やして洗車した。洗車状況を見ていたフェリーの乗客が、「車をこれだけ洗うのであれば、靴の裏も洗った方がいいのでは？」とつぶやいたのが印象的であった。

出港から5時間30分。予定通りにアインス宗谷号は稚内港に到着した。入国審査を済ませ、車をフェリーから下ろし、ナンバープレートを日本のものに付け替えて、今回の調査は終了した。

終わりに

私にとっては初めてのサハリンであった。舗装工事中の道路、建築中の建物、サハリンプロジェクトに関連するプラント建設のために動くたくさんの方々の建機を目の当たりにし、サハリンの活気を感じずにはいられなかった。

現在、サハリンプロジェクトに関わる多くの企業がサハリンに滞在し、活動を展開し始めている。こうした企業がホテルの部屋を事務所代わりに、また長期滞在する職員の宿舎として利用しているため、観光客向けに提供できる部屋数が少なくなっている。私たちも思うようにホテルがとれない状況であった。この状況はサハリンを訪れる観光客にも影響を及ぼしている。稚内～コルサコフ間国際フェリーの乗客は、昨年の4,800人から、今年は9月現在で4,200人へとやや減少している（10月の予約分を含む。運航は10月まで）。実際、私たちが乗船した9月22日（稚内 コルサコフ）は27人、9月27日（コルサコフ 稚内）は13人と利用客は極端に少なかった（定員232名、2003年の最高は141



写真5 車両検査を行う保険会社の職員（提供：樺地域開発研究所）

人)。整備が進み、活気があるサハリンであるだけに、観光客の減少という事態が残念でならない。

さて、今回の調査について、出発前に自家用車でサハリンに行くと話すと、「危ないからやめた方がいい」、「持ち込んで走行はしない方がいい」、「今のサハリンは安全だから問題ない。面白い調査だ」などさまざまな意見が聞かれた。いずれもサハリン訪問・滞在経験者のコメントである。実際に行ってみて、サハリンに自家用車を乗り入れて自由に走行することについては、特殊な地域に行かない限り問題はないことが分かった。ただし、盗難対策は必要であろう。また、不要なトラブルを避けるために、サハリンの旅行社を通じて手続きをし、同行してもらうか、ロシアの方やロシア語のできる方に同乗してもらうことが望ましい。保険への加入手続きもフェリー到着後、コルサコフ港で簡単にできるようになれば、安心感はさらに増すであろう。実際に、車を乗り入れて、サハリンの大自然の中を自家用車で走行して、楽しんでいる人たちはいる。そして、サハリン側の旅行社もこれに対応している。簡単に手続きができ、走行の自由度がさらに増し、盗難対策が万全であることが条件になるが、新しい観光の可能性が見えた調査となった。

中国東北地域の観光可能性調査

ERINA調査研究部研究員 川村和美

国土交通省北陸地方整備局による日本海横断国際フェリー航路開設可能性調査の一環として、2003年9月10日～16日に中国東北地域の観光資源と開発の可能性を探る北東アジア観光研究会の調査団に同行する機会を得た。この調査では、吉林省の延吉・琿春、黒龍江省の牡丹江を訪問した。

長白山や鏡泊湖といった主な観光資源を視察した他、渤海国遺跡を訪れて今後の観光開発の可能性を探った。延吉、琿春、牡丹江は何度か訪問したことはあるが、観光という観点での調査、そして観光の専門家に同行する形での調査であったため、これまでとは違った目で、現地を見ることができた。

長白山

長白山は、総面積19km²の長白山自然保護区にある休火山で、頂上に天池と呼ばれる火口湖があることで有名だ。図們江や鴨緑江、第二省松花江の源流がある。中国の名山の中では標高2,749mの最高峰である。

延吉市内のホテルを朝7時30分に出発し、260kmほど離れた長白山までの所要時間は約4時間。道路の状況も比較的良好で、マイクロバスの中でも快適に過ごすことができた。数年前に長白山を訪れたことがあるという同行者は、道路の整備状況に驚いていた。前に行ったときは、道路の状況がひどく、もう二度と長白山には行きたくないと思ったほどだと言う。今回は仕事だから仕方がないと覚悟を決めてきたものの、あまりの快適さに拍子抜けしたようだ。また、道路の両脇に植えられていたさまざまな花も綺麗で、私たちを和ませてくれた。

途中、休憩に立ち寄ったところは、蜂蜜や米、きのこなどの現地の特産品が並べられ、観光客の買い物スポットとなっていた（写真1）。延辺朝鮮族自治州を訪れる観光客の6割、延吉を訪れる観光客の9割が韓国人であるとのことだが、ここでも例に漏れず、私たち以外はほとんどが韓国人の買い物客であった。

長白山の麓に到着し、マイクロバスから四駆車に乗り換えて、頂上を目指す。観光客向けにランドクルーザーが待機し、頂上まで送迎してくれる（写真2）。既に旅行社を

表1 延辺朝鮮族自治州の外国人旅行者受入数

単位：人

	1990		1995		1999		2000		2001	
外国人旅行者総数	9,920	(100.0)	103,848	(100.0)	77,252	(100.0)	148,178	(100.0)	167,296	(100.0)
韓国	9,580	(96.6)	99,238	(95.6)	61,472	(79.6)	117,198	(79.1)	101,355	(60.6)
日本	254	(2.6)	1,956	(1.9)	2,303	(3.0)	2,965	(2.0)	2,372	(1.4)
ロシア	0	(0.0)	415	(0.4)	4,529	(5.9)	25,721	(17.4)	59,166	(35.4)
米国	46	(0.5)	298	(0.3)	1,019	(1.3)	991	(0.7)	489	(0.3)

(出所)『延辺統計年鑑2002』より作成

表2 延吉市の外国人旅行者受入数

単位：人

	1998		1999		2000		2001		2002	
外国人旅行者総数	23,671	(100.0)	37,008	(100.0)	84,287	(100.0)	77,678	(100.0)	72,962	(100.0)
韓国	20,067	(84.8)	32,835	(88.7)	77,576	(92.0)	74,034	(95.3)	67,763	(92.9)
北朝鮮	366	(1.5)	338	(0.9)	414	(0.5)	328	(0.4)	415	(0.6)
日本	1,827	(7.7)	1,941	(5.2)	2,751	(3.3)	1,990	(2.6)	3,120	(4.3)
ロシア	138	(0.6)	492	(1.3)	1,856	(2.2)	370	(0.5)	683	(0.9)
米国	578	(2.4)	744	(2.0)	984	(1.2)	500	(0.6)	602	(0.8)

(出所)『延吉統計年鑑2003』より作成

通じて送迎料金（200元程度）は支払った上で、現地のガイドさんに「安全運転をしてもらうために、少し（50元以上の）お金を渡した方がいい」と耳打ちされた。スピードを出し、乱暴な運転をする車に、観光客が「お金をあげるから安全運転で！」とお金を渡したのがこれのきっかけのようだ。「安全運転をするとチップがもらえる」ではなく、「乱暴な運転をするとそれを怖がって客はお金が払う」と理解したのが、正規の料金に上乗せしてお金を渡さなければならない状況となっていた（実際に私たちもお金を支払ったがかなりのスピードでの運転で怖かった）。こういったやり方には不快感を覚えた。こんなことを続けていけば、リピーターの獲得にはつながらず、観光の発展も望めないのではないだろうか。

山頂にもっとも近い駐車場まで車で移動した後は、天池を見下ろせる山頂まで自分の足で歩かなければならない（写真3）。ここでは、最大傾斜45度のかかなり急な坂道を30分ほど登る。階段も手すりもない上、足元は滑りやすく、登るのに苦労した。ここを訪れる観光客は年輩の方が多いため、このままでは危険を伴うのではないかと感じた。手

すり代わりのロープをはるだけでも、ずいぶん楽に登れるようになるだろう。

苦労してやっと山頂にたどり着くと、目の前に吸い込まれそうなほど美しい「天池」が広がった（写真4）。この日は晴天で、緑がかった青色の素晴らしい天池に感動した。この地域では晴天の日が年間90日程度で、何度訪れても天候が悪く、霧がかかっていて、天池を見ることができない人も多いと聞いていた。今回、美しい天池を見ることができた私たちは本当にラッキーだった。

この天池の美しさは素晴らしい観光資源である。加えて、落差68mの東北地域最大の滝である長白瀑布（写真5）や、長白山頂が噴火したときにできた山の斜面の噴火口跡に広がる森林、谷底森林など観光にふさわしい自然資源はある。これを十分に活用し、観光客をひきつけ、リピーターを増やすためには、こうした資源を支える周りの設備・サービスの充実が必要である。お客様が安全で気持ち良く過ごせるサービスの提供が大きな課題となろう。また、長白山の入山期間は基本的に6月1日～9月15日であるため、オフシーズンの観光客の誘致対策も求められるところだ。



写真1 長白山へ行く途中で立ち寄った休憩所兼土産売り場



写真2 頂上までの送迎を担当するランドクルーザーの待機所



写真3 頂上から見おろした山頂の駐車場。坂道を自分の足で登る



写真4 長白山天池



写真5 長白瀑布

鏡泊湖

黒龍江省牡丹江市にある鏡泊湖は、牡丹江の上流域に位置し、1万年前の噴火によって牡丹江が遮られてできた湖である。豊かな自然に囲まれており、避暑地としても有名な場所だ。

あまり時間がなく、遊覧船に乗るなどの湖の楽しみ方はできなかったが、湖畔のホテルに宿泊したことでその景色は十分に楽しめた。朝、早めに起床し、湖の近くを歩いてみた。湖にはうっすらと霧がかかっていたが、時間とともにその霧も晴れ、朝日に湖面がきらきらと輝いて素晴らしい景色だった。鏡泊湖の周囲には、吊水楼瀑布（写真6）や朝鮮族瀑布村などがあり、こちらも主要な観光資源となっている。



写真6 吊水楼瀑布

鏡泊湖へは地元の人々も時々訪れると聞いた。地元の人が何度でも訪れたいような観光資源は、当然他地域の人々の心もひきつけられることだろう。そして、地元の人とその観光資源を大切に思っていることが、周辺環境の整備につながっていくのだと感じた。

渤海国遺跡

牡丹江には渤海時代の都城跡である渤海国上京龍泉府遺址や石灯籠が残る興隆寺（写真7）、渤海時代に関する展示がなされている工字庁などがあり、観光地の一つとなっている。牡丹江市としてはこれらをさらに整備し、総合的な国際レベルの渤海国遺跡パークとして開発していきたい考えもあるようだ。

琿春にも渤海時代の遺跡があるとのことで、その地を訪問してみた。行ってみると、石碑があるだけ、あるいは城壁だったあとが確認できるだけという程度のものであった。こちら側の遺跡はまだ発掘されておらず、それを観光資源とするには長期間を要するものであった。琿春の地でも渤海遺跡を発掘し、観光資源として活用することも考えられるが、それよりも先にやらなければならないことがあるように思える。実際、延辺州政府、琿春市政府としても遺跡の発掘は、地方政府が決められることでなく、積極的に開発したいという意識ではなさそうであった。渤海国についてはその歴史認識など複雑な問題があることも事実である。こうした状況からみれば、今ある観光資源の整備とそれを取り巻く環境整備を進めたい考えとのことだった。



写真7 石灯籠が残る興隆寺

サービス・ホスピタリティー

琿春を出発し、車で牡丹江へ向かう途中、昼食をとるために立ち寄ったレストラン（ホテルの食堂）は、ごんまりとしていたが、掃除が行き届きとても清潔で、従業員達も笑顔で迎えてくれた。手を洗いに行くとおしぼりを渡してくれるなど、その心遣いがとても嬉しかった。これだけで、料理も数倍おいしく感じられた（実際、とてもおいしかった）。

このホテルは豪華な設備があるわけではなく、特別なものは何もない。ただ、清潔感と従業員の態度が素晴らしかった。別の街のあるホテルでは、こちら側を無視して私語に

夢中の従業員がいたり、極端に無愛想であったり、決して感じのいいものではなかった。地方の小さな町のホテルであったが、印象はよく、機会があればぜひもう一度立ち寄りたいと思った。

このホテルで受けたサービスが1週間の調査を通じて最も印象に残っている。サービス、ホスピタリティー、人との出会いも大きな観光資源となると感じた出来事だった。

観光の発展に向けて

2003年9月から、日本人が中国を訪れる際の観光ビザが不要となった。そのため、今回の調査は初めてビザなしで中国を訪れることができた。面倒な手続きを省くことができ、とても便利になった。気軽に中国に行けるという状況は、中国への日本人観光客の増大につながるものと期待できる。

さて、今回、観光という観点から延吉・琿春・牡丹江を巡って感じたことは、この地域には観光資源はあるが、それを活用し、観光客を呼び込むにはその周辺環境を十分に整備する必要があるということだ。

長白山、鏡泊湖に代表されるような素晴らしい自然資源はある。また、国境であるということ自体が観光資源になる。加えて、民族の歴史や文化、習慣などを活かした民族観光（エスニック観光）も考えられる。

ここに観光客を誘致するためには、その観光資源（自然資源）を保護という意識を持ちながら整備し、観光客が利用しやすい環境を整えることが必要である。例えば、長白山の山頂までの坂道に、景観を損ねるような豪華な階段を作る必要はないが、歩きやすいように手すりとなるロープを張るといったことである。これはそれほどお金のかかることではないが、観光客にとってはとても助かると思う。

もちろん、ホテルやレストラン、土産売り場、道路の途中での休憩所などの周辺施設も必要である。これは施設を作るだけでなく、それを清潔に保つこと、そこで働く従業員の教育を徹底することも重要である。気持ちのいいサービスを受ければ、その地域の印象も良くなり、また来たいと思えるものだ。なお、個人的には清潔なトイレがあることも嬉しい要素だ。

せっかくの観光資源も知られなかったら何にもならない。延辺朝鮮族自治州政府や黒龍江省政府・牡丹江市政府との意見交換を行った際に、「長白山の日本での知名度は？」、「鏡泊湖は日本でどれくらい知られているか？」と聞かれたが、ほとんど知られていないというのが答えであると思う。知らなければ、行ってみたいと思わない。長白山を訪れる観光客は韓国と中国南部の人々が多い。そこ

が朝鮮民族にとっての聖地であるということが韓国人観光客が多い一つの要因ではあるが、それに加えて韓国や中国南部地域でPR活動を頻繁に行っているためことも旅客の増大につながっていると言う。日本から、そして世界から観光客を誘致するためには、興味を持たせ、行ってみたいと思わせる仕組み、PRが重要である。

今回訪問した地域は、いずれも数年前に初めて行った時に比べると、急速に整備が進んでいるように思う。観光開発の可能性は十分にある地域であるだけに、それを活かせる周辺環境の整備が期待される。

近代化の急速に進む中国東北部

ERINA調査研究部研究員 尾暮克文

2003年11月2日(日)から12日(水)までの11日間、新潟市からの受託調査「新潟・中国ビジネスモデル創出事業」のための現地調査、及び2月2日(月)、3日(火)に朱鷺メッセで開催された「北東アジア・ビジネスメッセ」への出展依頼のため、中国の東北三省（黒龍江省・吉林省・遼寧省）と内モンゴル自治区を訪問した。私にとって中国訪問は初めての経験だったため、中国訪問における初心者目線で現地訪問の概要を報告する。

なお、同事業の現地調査は、新潟市企業と中国国内の大学との産学連携の可能性を探るため、現地の地方政府担当機関、社会科学院（シンクタンク）、大学へのヒアリングの実施を内容としていた。

訪問ルートは、ハルビン～長春～大連～瀋陽～北京～フフホト～北京～ハルビンで、都市間の移動は飛行機と列車を利用した。

ハルビン

11月2日(日)の新潟空港出国ゲート付近は、「新潟県・黒龍江省友好県提携20周年記念事業」として平山新潟県知事をはじめとする訪問団が出発するため、その関係者及び報道関係者で大変混雑していた。

新潟を飛び立ち約2時間半、現地時間の午後3時半（日本時間午後4時半）に曇り空のハルビンに到着した。秋晴れの新潟から一転し、飛行機から降りると予想以上の冷え込みが待っていた。高速道路や一般道を通って市街地まで向かう途中、何回かロバ車を見掛けた。今でも輸送手段としてロバ車を利用している話は聞いていたが、実際に見ると何とも言えない驚きの光景だった。

夕方から黒龍江省社会科学院を訪問して産学連携の可能

性についてヒアリングを行った。省内の現状は、ハルビン工業大学など高い技術力と研究基盤を持つ大学が存在しており、1990年代以降は国内レベルの産学連携が盛んになった。現在では、省政府が省内から多くの参加者を集めて産学連携見本市を開催している。しかし、産学連携を促進する優遇政策がないことや、マッチング機構（仲介役）の不足などの課題も挙げられた。省内の主な大学の概要の説明を受けた後、意見交換を行ったが、「産学連携」は非常に興味深く国際的ネットワークの構築に資するテーマであり、国際的連携の成功事例を実現させたいとの意見で一致した。

翌3日(月)の午前中は、新潟県訪問団の視察に合流してハルビン市経済開発区内に建設中の「ハルビン国際展覧スポーツセンター（写真1）」を視察した。同センターは、2,000ブースが設置可能な展示場（建築面積約36,000㎡）、1,800人規模の会議が開催可能で、35の会議室を備える国際会議場、38階建て600以上の客室を有するホテル、1万人収容の体育館や5万人収容の競技場、そして、大規模ショッピングモール等で構成されている。現在、ホテルや国際会議場等は建設中であるが、完成予定は2004年6月とのことだった。それらの周辺には、金融機関、高級マンション、公園が配置される計画である。このプロジェクトが黒龍江省、ハルビン市及びハルビン工業大学グループの共同出資によるものであることには非常に驚かされた。



写真1 ハルビン国際展覧スポーツセンター

午後は、黒龍江大学の産学連携の窓口である「科学技術処」と黒龍江省科学技術庁を訪問した。黒龍江大学の科学技術処では、大学の概況、産学連携の経験や可能性等の説明を受けた。同大学では、国内の産学連携の例は多数あるが、国際的な連携例は今のところ少ないという状況だった。しかし、日本企業との連携実績を持っており、IT分野や新材料・新素材分野などにおいて国際的な連携に前向きな姿勢が感じられた。

黒龍江省科学技術庁では、産学連携に関する中国国内全体や省内の概況、省政府の支援策等の説明を受けた。主な支援策として、大学と企業に対する財政的支援、産学連携の集中地域「ハイテク開発区」の整備や連携の成果を産業化するための仲介機能を有する「科学技術成果転化センター」の設置を行っているとのことだった。

全体スケジュールの関係で11日(火)に、再びハルビンに入り黒龍江省対外貿易経済合作庁を訪問して、「北東アジア・ビジネスメッセ」への出展依頼及び情報交換を行った。懸案事項もあったのだが、面会できたことによって担当者の誠実な対応に勇気付けられた。

ハルビン市を初めて訪れ、中心部は予想以上に都会的な街だと感じた。10車線程の道路沿いには近代的な新しい高層マンションが既に立ち並んでいたが、街のあちこちでビルやマンションの建築現場を目にした。そして、ロシアの雰囲気が高く残りハルビンを代表する歴史的な通り「中央大街」は大勢の買い物客などで賑わっていた。

長春

3日(月)の午後5時過ぎにハルビン駅から特急列車で長春を目指した。日は既に落ち列車の窓から果てしなく続く平原を眺めていると2時間半後には長春に到着した。

翌日4日(火)の午前は、吉林省社会科学院で訪問調査を行った。省内の調査対象となった吉林大学、東北師範大学、延辺大学、長春理工大学の概要や産学連携の現状について説明を受けた。それぞれは研究レベルが高く特徴のある総合大学であり、今後の発展可能性も見込めるし、研究開発能力がある。研究成果の製品化に多くの成功例を出しているとのことだった。

午後訪問した吉林省科学技術庁では省内の状況説明を受けた。説明によると、産学連携を推進しているが、省内の大学は計画経済期に設立したものが多く、1988年以来、市場経済に適応する段階にあり、そのための措置として、国からの研究費を削減するなどしてできるだけ自力で運営していけるように誘導している状況である。このことが、中国の大学が産学連携に対して否応無しに熱心に取り組まざるを得ない状況を作り出している。

次に、吉林大学科学技術パークを訪問した。同パークは長春ハイテク産業開発区にあり、総面積26.2haの広大な敷地を有している。2000年8月に設立準備委員会を立ち上げ、現在は一部完成しているが、2006年に全て完成する予定である。大学の研究成果を産業化、商品化する有効な方法の1つが科学技術パークの建設であり、大学の現状を踏まえた技術の産業化、商品化の基地、インキュベーターの役割

を果たしていた。

夕方、吉林省対外貿易経済合作庁を訪問し、省政府幹部に対して「北東アジア・ビジネスメッセ」への出展依頼及び情報交換を行った。その結果、ERINAとの関係を重視しており最大限協力するという確約をもらうことができた。

長春には、日本と中国との歴史を物語る日本式建築物が点在し、それらはいまだに政府機関などとして利用されている。暮盤の目のように整備された道路や緑が多く美しい町並みを見ていると日本にいるような錯覚を起した。

大連

11月5日(水)の午前8時半に長春空港を出発し、わずか50分で大連空港に到着した。空港に降りると非常に暖かく感じた。それは長春と10度ぐらいの気温差があったためである。午前10時過ぎにもかかわらずホテルにチェックインができた。前の宿泊客がチェックアウトして準備が整っていたら、いつでもチェックインが可能という柔軟な対応は中国では当たり前のものであった。

現地運転手が道に迷うトラブルに見舞われ、予定より遅れて大連理工大学に到着した。科学技術処から同大学の概況、研究成果の産業化・商品化の状況などについて詳しい説明を受けた。同大学では、独自の投資有限公司を設立する方式が技術産業化のモデルケースとなっていた。同大学が会社設立の際に、資金や技術を提供することで金額評価されて株式を持つことになる。中国の会社法では、一般技術の評価金額は資本金の20%まで、ハイテク技術は35%までと規定されているとのことだった。同大学は、日本に近い地理的な優位性や日本企業との合弁企業を設立した経験もあることから、日本企業と連携を持つことに積極的である。

大連の中心地「中山広場」近くのホテルに宿泊したが、部屋からは超近代的な街並みを眺めることができた。実際に大連駅前を散策した時には、デパートや高層ビルに囲まれた通りの華やかさに驚嘆しきりだった(写真2)。

瀋陽

11月6日(木)の午前8時に瀋陽へ向かうため特急に乗り大連駅を出発した。途中、大石橋駅と瀋陽駅に停車して正午前に瀋陽北駅に到着した。

午後2時過ぎから遼寧社会科学院でヒアリングを行った。省内の産学連携の概況、省政府の取り組みなどの説明を受け、次に中国医科大学へ向かった。

副校長の説明によると同大学は国内でも屈指の医科大学であり、歴史的な要因や中央政府教育部により「日中医学協力センター」が設置されているなど、日本の医科大学や



写真2 大連駅周辺のショッピング街

医学者とのつながりが深いとのことだった。薬の分野で日本企業と合弁会社を設立した実績も持っている。研究費を獲得するため海外の企業との連携に興味を示していた。ただし、中国市場向けには有力なパートナーとなり得るが、医療関係という特殊な分野であるがゆえに日本の薬事法等の問題を考えると日本市場向けには課題が残ると感じた。

翌日7日(金)は午前中に瀋陽農業大学と瀋陽化工学院、午後は遼寧省科学技術庁でヒアリングを行った。

瀋陽農業大学では、大学の概要や産学連携の状況の説明を受けた。同大学は温室栽培や水稲栽培、特に水稲の品種開発分野に優れており、研究成果として単位面積当たりの収穫量は日本より多いだろうと自信を持っていた。産学連携の状況は、大学が研究成果を産業化させるための企業を立ち上げるケースや企業へ技術移転を行うケースなどが中心とのことだった。

瀋陽化工学院は、化学系単科大学として設立されたが現在では総合大学化されているという副院長の説明だった。国や省から産学連携関連の賞で表彰されている同学院は、省の柱の石油化学産業の技術のレベルアップや省の経済発展にも貢献しているという。産学連携の状況については、学生の企業研修と企業のための訓練コース設置などが特徴的だったが、具体的に技術移転の成功例も挙げていた。

次に、遼寧省科学技術庁で産学連携の省内の概況や取り組みの説明を受けた。省政府としては産学連携を奨励し、東北振興策の1つと考えている。省政府はハルビン工業大学、清華大学、北京大学、上海交通大学、北京航空航天大学などの7つの著名大学等と産学連携に関する覚書を交わすなど積極的に取り組んでいる。大学教授等の研究者や大学が設立した企業、一般企業などが参加する大規模な総合的マッチング会合を年1回開催しており、2003年9月に鞍山市で開催した会合には、中国各地から85の大学・研究機関、1,500社あまりの企業が参加した。また、専門的な分野別

の会合を逐次開催しているとのことだった。

この日の瀋陽は、小雪がちらつきとても寒かった。中心部は近代的ビルやマンションの間に立体的な道路が走り、非常に大きな街だったが、郊外に出ると状況は一変していた。郊外にあった今回の訪問大学は、キャンパス内を徒歩で移動するのが困難であるほど非常に広大な敷地を確保していた。走っている自動車の窓から、ISO9001の看板を掲げた会社の横をロバ車が通っているのが見えた。この何ともアンバランスな光景が中国社会の現状を物語っているように思われた。様々な場面で物価の低さを実感したが、その一例を挙げると、訪問途中で革靴のかかとりが取れるアクシデントがあり、路上で修理を頼んだが、たったの2元（1元＝約13円）で取れたかかとりを取り付けてもらった。日本の相場では600円から800円であることを考えると物価の低さに本当に驚いた。

フフホト

7日の夜、瀋陽空港から約1時間掛けて飛行機で北京空港に到着した。北京の初雪としては記録的な雪に出迎えられた。翌日の8日(土)にフフホト市に移動した。北京を飛び立ち45分で到着したが、空港から市街地へ向かう車窓の風景に驚かされた。内モンゴルと言えば大草原を想像するが、

「西部大開発」を受け整備された街路沿いに中高層ビルが立ち並び、華やかなデパートなどが近代的な街並みを形成していた（写真3、写真4、写真5）。

内モンゴルを実感したのは、中国語とモンゴル語が併記された看板と食卓に並び羊料理を見た時だった。自動車の横を通過するおびただしい自転車が、経済成長の過渡期を象徴していた（写真6）。近年のマイカーブームで、日本やドイツメーカーなどの自動車がたくさん走っていた。中型車の相場は約10万元だが、現地の生活水準では相当高額のため、ローンの利用、親戚との共同購入などの方法で手に入れていると地元の人から聞いた。携帯電話も、欧米メーカーの進出に伴ってここ数年で急速に普及したと言う。また、宿泊した国営ホテルは19階建の立派な建物でインターネット環境などのハード、ソフト共に充実していた（写真7）。

10日(月)に内モンゴル自治区商務庁を訪問し、自治区政府幹部に対し「北東アジア・ビジネスメッセ」への出展依頼及び情報交換を行った。新潟でのメッセ参加の後、ミッション一行が韓国へ向かう予定を聞かされ投資誘致に懸ける情熱を感じた。また同幹部から、羊毛・カシミア・牛乳等の畜産品や豊富な石炭を利用したエネルギー産業などの主要産業について熱心な説明を受けた。

この後、再び北京経由でハルビンに戻り、12日(水)に新潟



写真3 ホテルからフフホト市街を望む



写真4 百貨店入口前の様子



写真5 フフホトの街角



写真6 道路に溢れる自転車

空港に到着して11日間に及んだ出張が無事終了した。



写真7 ホテルロビーに飾られたチンギスハーン像



写真8 高台からフフホト市郊外を望む

終わりに

初めて中国を訪れて抱いた一番の感想は、「百聞は一見に如かず」ということわざが当てはまっている。具体的には、都市部が想像以上に発展していたと感じた。そして、真新しいビル群や建築ラッシュを目の当たりにすると、経済成長とはこういうものかと実感できた。目抜き通りには日本でも馴染みのファーストフード店が出店しているが、路地裏を見るとまだまだ発展の余地を残している。中国東北地方の潜在能力は計り知れないものであろう。

今回の出張で50枚以上名刺を交換したが、その大部分の人が情に厚く非常に仕事熱心であった。様々な問題を内包しつつも、急速な発展を遂げているのはこのような人々に支えられているからであろう。そう考えると多くの人々との出会いが何よりも大きな成果である。最後に、中国とのビジネスをお考えの方へ現地に足を運ぶことをお勧めして出張報告を終える。

DMZへ伸びる京義線

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

2000年6月の南北首脳会談をきっかけに進められた南北協力プロジェクトの代表として注目されているのが、ソウルと平壤を結ぶ京義線連結である。京義線は黄海沿いにソウル～平壤～新義州を結ぶ朝鮮半島の南北縦断幹線鉄道として日本の植民地時代に建設・利用されたが、朝鮮戦争後の南北分断により断絶された。2000年の時点で南北12kmづつの分断区間があったが、その後双方で鉄道敷設工事が進んでいる。韓国側では約10kmの延長工事が完了し、新たに2つの駅（臨津江と都羅山）が新設された。北朝鮮側でも地雷除去が完了し、韓国の協力の下で建設が進められている模様だ。

一般人の非武装地帯（DMZ）訪問地としては板門店が知られている。私自身、1997年に団体バスで板門店を訪れたことがある。当時は板門店にも緊張感はあまり無く、案内の兵士も観光ガイドのようにリラックスしていたのが印象的であった。パスポートのチェックはあったが写真撮影は自由にでき、軍事停戦会議場に立つ微動だにしない兵士と並んでツーショットを決める人も多かった。現在、板門店を訪れるためには団体で事前に申請して許可を得るなど厳しいチェックがあり、一般人は訪問しにくくなっている。ソウルのホテルで配布されている1日ツアー一覧にも掲載されていない。

板門店に代わって観光客の人気を集めているのが臨津江から都羅山を訪問するコースである。各種訪問ツアーもあり、ソウルのホテルで気軽に申し込むこともできる。また、このルートは団体客に限らず個人でも気軽に鉄道とバスを利用してDMZを訪れることができる。

2003年11月18日、韓国の友人とソウル駅から京義線の列車に乗り込み、北へ向かった。京義線沿線は新興住宅地になっていて、蒲鉾板を立てたような韓国独特の高層アパート群が次々に現れる。京義線は政治的意義を云々する以前に庶民の足なのだと気付く。駅と駅の間隔が短いためか、ディーゼル機関車に牽引された列車はゆっくり進む。約1時間半走り15程の駅を通過して臨津江に到着。1時間半乗って1,300ウォン（約130円）は安い。鉄道は北限の都羅山まで敷設済なのだが、この時点では臨津江までしか列車の運行はされていない。

臨津江駅のホームで迎えてくれたのは、「ソウルまで52km、平壤まで209km」と書かれた真新しい大きな案内板だ（写真1）。一瞬、次の駅が平壤であるかのような気分になった。この距離ならばソウル～平壤は2004年4月に開通予定

の韓国版新幹線が開通すれば一時間で結ぶことも不可能ではないと韓国人の友人がつぶやく（写真1）。

臨津江駅の周りは臨津閣統一公園になっていて、戦争記念碑、ラングーン事件の慰霊碑、自由の橋、レストランなどがある。公園を訪れる観光客の中には大阪から修学旅行で来たという日本の高校生一団の姿もあった。個人訪問者はパスポートを添えツアー料金（8,700ウォン）を払いDMZへの立ち入りを申請する。

ここからシャトルバスに乗ってDMZ巡りが始まる。バスは鉄条網の張られた統一大橋の入り口で停車。兵士が乗り込んできてパスポートの提示を求められ、ここから先の写真撮影を禁じられる。最近建設されたばかりの統一大橋は舗装され道幅も広い。97年の訪問時とは異なり、DMZ内の道路はどれも真新しい高速道路規格のものだ。京義線と平行して北朝鮮まで伸ばす計画なのだろう。韓国側は道路も鉄道も南北連結への準備がすっかり完了していることをアピールしているように見えた。

最初のスポットは新しくできたガラス張りの都羅山駅だ（写真2、3）。原野の中にポツリと超現代的駅舎が建っていて、ここだけは写真撮影がOKだ。駅の内部には京義線がユーラシア大陸鉄道に結ばれる夢の地図が掲げられ、「平壤行き」と書かれたホームの案内が開通への期待を感じさせる（写真2、3）。

次に高台にある都羅展望台へ案内された。ここからは北朝鮮の農村や開城、板門店などが眺望できる。この日の北朝鮮側は作業や工事を行っている人の気配もなく、不気味なほど静かだった。残念ながら写真撮影は禁止。

三つ目は南侵第3トンネル記念館だ。南侵第3トンネルは1978年に発見された。洞窟の長さ1,635m、幅2m、高さ2mで、完全武装した北の兵力1万人が1時間以内に移動できる規模であったとされる。トロッコに乗ってトンネル

に入ることもできるが今回のコースには含まれていなかった。映像室でマルチ映像の英語版を見せてくれた。その内容は、かつては北朝鮮の南侵野望が非常に強く韓国にとって危険な状況であったが、今ではそのような緊張は無いというものだった。現在の韓国政権の姿勢を反映して、北の南侵野望は過去のもので、現在では北が攻めてくることなどありえないとの論調だ。そしてDMZという危機感を感じさせる言葉の代わりにJSA（Joint Security Area）という用語を使用していた。南北は対立しているのではなく、協力して安全を維持しているとの意味がある。あまりの楽観的論調に、何故在韓米軍を配しているのかと尋ねたくなった。

シャトルバスは板門店を廻って再び臨津江に戻った。晩秋の日が傾くのは速い。臨津閣統一公園の観光客の姿もまばらになっていた。ふと空を見上げると北西から南東の方向へ多数の雁の群れが渡っていく。あるグループは鮮やかなV字を形成し、別のグループは線形に飛んでいく。はぐれたのか単独で飛んでいるものもいる。渡り鳥が中国東北部や北朝鮮の上空を通り、韓国や日本へ向かっているのだろうか。勝手に線を引いて対立する人間よりも悠々とDMZを越えていく渡り鳥の方が賢いのかもかもしれない。



写真2 ガラス張りの都羅山駅



写真3 都羅山駅内部



写真1 臨津江駅のホームに立つ案内版

北東アジア動向分析

中国（東北三省）

2003年後半の東北経済概況～回復後高水準を維持～

2003年1 - 9月期の中国経済は上半期（1 - 6月期）の8.2%の経済成長率を上回る8.5%を記録した。4 - 6月期に新型肺炎SARSの影響を受け、経済成長が一時伸び悩んだものの、後半に入ってから好調な鉱工業生産と、高水準を維持した固定資産投資、拡大する対外貿易に牽引される形で良好に推移した。2003年の対外貿易額は8,400億ドルを突破し、世界4位へとその地位を高めた。

東北三省経済も後半に入ってから伸びが著しく、経済成長率は全国水準を上回った。過去6年間にわたって、東北各省の経済成長率は全国を上回る高い伸びを続けており、近年の東北経済の回復が窺える。

遼寧省経済を牽引したのは、固定資産投資（1 - 11月期：前年同期比26.5%増）鉱工業生産（同18.2%増）であった。SARS対策として、公共衛生インフラ施設建設向け投資も拡大した。鉱工業部門では、機械、電子機器、医薬品、建材などの産業の伸びが高かった。遼寧省が昨年実施した「日本週間」、「韓国週間」、「台湾週間」などの効果が現れ、対外経済面も良好であった。貿易では輸出市場の開拓が進み、輸出品としては機械・電子産品やハイテク産品が大きく伸びた。中でもソフトウェアの輸出の伸びは著しい。1 - 11月期の貿易総額は前年同期比16.0%増、直接投資額（実行ベース）は同38.2%増であった。

吉林省経済を牽引したのは、好調な鉱工業生産で、1 - 11月期の伸び率は前年同期比19.5%増となった。特に、自動車製造、石油加工、農産品加工といった三大支柱産業が順調に伸びた。2003年1 - 11月期の全国の自動車販売台数は391万台で、前年同期比31.3%増を記録した。この状況を受け、2004年の生産台数は500万台を突破するものとみられおり、中国の自動車トップメーカーである吉林省の第一汽車集団への期待も高まっている。また、対外貿易の伸びも著しかった。1 - 11月期の輸出入総額の伸び率は前年同期比62.9%で、青海省（99.0%）、新疆ウイグル族自治区（75.1%）に次ぎ、第3位であった。

黒龍江省経済は1 - 9月期に10.1%の二桁成長となっ

た。固定資産投資は、磨盤山ダム供水、地方間道路建設、太陽島風景名勝区総合整備プロジェクトの着工により、1 - 11月期の伸びは前年同期比12.3%増となった。鉱工業生産においては石油化学、機械製品、食品といった三大支柱産業が好調で、鉱工業生産額の76.3%までその規模を拡大している。対外貿易は、SARS蔓延を防ぐため、対口陸上税関を一時閉鎖したことで伸び悩んだ時期もあったが、後半に入ってから急速に回復した。特に、計算機関連部品（1 - 11月期の前年同期比920%増）やトウモロコシ（同162%増）を中心とする農産品の輸出が順調に伸びた。黒龍江省の5大貿易相手国はロシア、日本、韓国、米国、ドイツで、中でも対ロシア貿易額は全体の56%を占める規模であった。

東北振興策への期待

2003年は、國務院温家宝首相が3度にわたって東北地域を訪れ、「東北地域の従来工業基地の振興と西部開発戦略は東西の両輪である」と発言するなど、今期政府の東北地域を重視する姿勢に注目が集まった。

その後、10月に開催された中国共産党第16期中央委員会第3次全体会議（第16期3中全会）では、東北振興プロジェクトが重要議題として取り上げられた。そして、このプロジェクトの推進効率を図るため、國務院は西部開発における「西部地区開発指導小組弁公室」の設置を参考に、「東北地区等従来工業基地調整改造工作指導小組弁公室（東北室）」を設置している。

既に設備製造や原材料工業、農産品加工など東北の強みを生かしたものを中心に投資総額610億元の100プロジェクトが選ばれ、始動している。強力な政府支援を背景に国内外の多くの企業がプロジェクトへの参画の意を示し、東北各地でも積極的な誘致活動が繰り広げられている。2004年は、「東北振興」をキーワードに、東北三省がさらに注目を集める年となろう。

（ERINA調査研究部研究員 川村和美）

		2001年				2002年				2003年1-6月				2003年1-11月			
		中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江
GDP成長率	%	7.3	9.0	9.3	9.3	8.0	10.2	9.5	10.3	8.2	9.0	10.8	10.1	8.5	-	9.5	10.1
鉱工業生産伸び率	%	8.9	10.8	15.1	9.5	10.2	9.2	18.6	11.0	16.2	17.7	19.0	13.7	16.8	18.2	19.5	13.7
固定資産投資伸び率	%	12.1	11.9	15.8	14.3	16.1	13.0	18.4	11.5	32.8	33.8	20.8	19.4	29.6	26.5	22.8	12.3
社会消費品小売額伸び率	%	10.1	10.1	11.8	9.6	8.8	11.0	10.9	10.1	8.0	11.1	8.0	9.4	8.9	-	9.1	-
輸出入収支	億ドル	226.0	23.1	2.1	1.6	304.0	30.0	1.5	3.7	45.0	8.1	9.0	2.7	197.5	20.3	18.6	2.0
輸出伸び率	%	6.8	2.4	16.3	15.4	22.3	12.4	21.0	23.3	34.0	22.4	36.5	22.8	32.9	16.0	15.8	35.2
輸入伸び率	%	8.2	7.7	27.1	11.1	21.2	6.6	11.1	33.2	44.5	35.7	112.7	11.9	39.1	26.6	103.7	4.3

（注）前年同期比。

“-”はデータ未入手。

2003年1 - 11月のGDP成長率は1 - 9月期のもの。

2003年1 - 11月期の吉林省の社会消費品小売額伸び率は1 - 10月期の数値。

（出所）中国国家統計局、各省統計局、対外貿易経済合作部、各種新聞報道より作成。

ロシア（極東）

2003年1 - 10月のロシア極東経済

2003年1 - 10月の極東経済は全体的にプラス成長の傾向にあったが、鉱工業の伸び率は3.7%にとどまり、依然として国内の7つの経済地域の中で最も低かった。部門別には魚・海産物¹（27.2%）、石油一次加工（24.3%）など目立った伸びを示した分野もあったが、製紙、石油・天然ガス、機械製造業、食料・飲料、繊維製品などは落ち込んだ。州別では、マガダン州及びサハ共和国が生産減少を示し、それぞれ 9.0%及び 0.2%であった。逆に生産が大きく増加した地方もあり、特にユダヤ自治州（15.0%）、チュコト自治管区（10.5%）が目立っている。

鉱工業が全国平均を下回っているのに対し、家計の実質収入や小売高の伸び率は全国平均を若干上回っている。収入で全国平均増加率（13.3%）を大きく上回っているのは、サハ共和国（24.5%）、アムール州（22.1%）及びサハリン州（21.3%）である。雇用状況については、全国で失業者数が12.5%増加したのに対し、極東では0.2%減少している。特に改善が見られたのは、サハリン州、ユダヤ自治州及びチュコト自治管区である。しかし一方で、失業者数が増えた地方（アムール州、サハ共和国など）もあった。

バム鉄道の完成：セベロムイスキートンネルが開通

2003年12月5日にシベリア鉄道の北を平行して走るバイカル・アムール鉄道（バム鉄道）でセベロムイスキートンネルの開通式が行われ、最初の列車（ナホトカ～サンクトペテルブルグのコンテナブロックトレイン）が通った。この開通によりバム鉄道が「完成」した。バム鉄道は1984年に全通したが、セベロムイスキー山脈（ブリヤート共和国

北部）周辺で暫定供用の迂回路線がボトルネックとなっていた。非常に複雑な地形を縫って走る約60kmの迂回路には列車の速度及び重量制限があって、通過するのに約1時間半かかり、1日に片道13 - 14本の列車しか通行できない状況であった。セベロムイスキートンネルが開通し、速度を時速60 - 80kmにまで上げ、通過時間は15分にまで短縮した。また、重量を増やすことができるようになったため、バム鉄道の能力は大きく増加した。さらに、この区間の維持費も4分の1に減少する見込みである。

トンネルの長さは15,343mであり、世界で5番目、ロシアでもっとも長いトンネルである。1977年に工事着手し、2001年3月に掘削作業が、10月には線路敷設作業が終わった。同年12月に試運転が行われたが、電化及び排水、換気、通信、耐震設備の設置にさらに2年がかかった。地下水の状況（深さ1kmまで）及び気候が厳しく、地震が多い地域にあるため技術的に非常に困難な施設であり、また1990年代の経済混乱によって融資が殆ど停止されたこともあったため、完成するのに26年もかかった。

ロシア鉄道によると、1995年から2002年までの間にシベリア鉄道とバム鉄道の貨物量は35%増加し、6,170万トンに達した。2010年までに更に30%増えると見込まれ、2004年には約600万トンの貨物をシベリア鉄道からバム鉄道に振り替えることが計画されている。

また、バム鉄道沿線には70以上の地下資源鉱床が発見されている。ブリヤート共和国だけでロシアの垂鉛埋蔵量の32%、鉛の24%、タングステン²の27%、モリブデン³の37%が集中している。また、大きな石油・石炭の鉱床もある。これらの開発はもとより、極東地域北部の発展にとって、バム鉄道の役割は非常に大きいといえよう。

（ERINA調査研究部研究員 ドミトリー・セルガチョフ）

	鉱工業生産 (2003年1・10月) [前年同期比]	小売売上高 (2003年1・10月) [前年同期比]	消費者物価 (2003年10月) [前年12月比]	実質貨幣収入 (2003年9月) [前年9月比]	失業者数 (2003年9月) [前年9月比]	参考:地域総鉱工業生産 (2003年1・10月) [対全国比(対全地域比) %]
サハ共和国	0.2	20.6	9.8	24.5	7.0	1.18 (28.23)
沿海地方	7.0	12.1	9.9	9.1	1.6	0.67 (16.06)
ハバロフスク地方	2.9	5.4	12.0	10.9	2.0	1.08 (25.98)
アムール州	6.1	5.6	12.5	22.1	12.3	0.22 (5.40)
カムチャッカ州	6.3	2.9	7.9	11.4	1.3	0.30 (7.12)
マガダン州	9.0	12.3	9.0	9.2	6.0	0.20 (4.91)
サハリン州	3.8	11.4	9.3	21.3	27.3	0.43 (10.34)
ユダヤ自治州	15.0	3.6	11.0	4.3	15.4	0.03 (0.63)
チュコト自治管区	10.5	9.3	11.4	3.5	11.1	0.06 (1.32)
極東	3.7	10.8	10.0	15.0	0.2	4.17 (100.00)
ロシア連邦	6.8	8.1	9.7	13.3	12.5	100.00

出所：ロシア国家統計委員会、「ロシア連邦の社会経済状況」月報、10号、2003年。

¹ ロシアの統計では、水産業は鉱工業に含まれる。

モンゴル

経済の概況

2003年10月までのモンゴル経済は、貿易収支や財政収支は大きく赤字であったが、インフレ率、失業、為替レートなどの指標はほぼ安定していた。10月までの鉱工業生産は前年同期比0.6%増であった。製造部門が4.7%増加した一方、鉱業・採石業部門の生産は2.5%減少した。他方、後述の通りこの年は気候が比較的温和だったため、農業部門の生産は増加し、財政経済省では2003年のGDP成長率を5.3%と予測している。

10月までの外国貿易高は、輸出入共に増加したため計11.1億ドルに達し、前年同期比16%増加した。しかし、輸入の伸びの方が大きかったため貿易赤字はさらに悪化し、2.1億ドルとなった。1月こそ240万ドルの黒字だったものの、以後赤字が続いている。10ヶ月間の輸出額は前年同期比9.9%増の4億5,110万ドル、輸入額は20.5%増の6億5,980万ドルであった。鉱産品及び家畜を元にする原料・半加工品や繊維製品が輸出全体の93.4%を占めた。輸入は、野菜を原料とする製品の35.5%減少を除き、ほぼ全ての商品群で増加した。北東アジア諸国は引き続きモンゴルの主要貿易相手国であり、貿易全体の66.9%を占める。最大は中国の3億8,130万ドルであった。

気候条件が好転した中での農業

2003年は比較的気候が温暖であったため、10月までの農業生産高は同時期の実績としては2000年以降の最高を記録した。2003年の耕地面積は前年比で20.8%減少したが、収穫量は前年比31.2%増（2003年11月1日現在、16万4,400トン）となった。穏やかな気候により、平均作物収量は2002年の570kg/haから880kg/haに増加した。「ジャガイモ」及び「その他の野菜」の収穫は、前年同期に比べてそれぞ

れ58.7%、53.1%増加し、干し草と手作り飼料は11.9%、15.0%増加した。成畜の死亡数は120万頭で前年同期の41%であった。2003年の家畜国勢予備調査の結果によれば、家畜数は1999年以来初めての増加で、2002年から140万頭増加して、総数2,530頭となった（増加率5.9%）。

2003年の重要なできごと

2003年12月23日付の新聞「モンゴルデイリーニュース」のインタビューのなかで、外務副大臣S.バトボルド氏は、2003年の国内の政治・社会・経済的及び対外関係における最も重要なできごととして以下のことを挙げている。

1. 5月1日、「モンゴル国民へ土地の配分に関する法」施行¹。
2. 1月に国会の第1号決議として採択された地域発展コンセプトの枠組みの中で、複数の「地域開発ハブ」指定。
3. 国連の支援による第五回「新生・復興民主主義国際会議」が9月10日～12日にモンゴルで開催。119ヶ国の代表が参加し、ウランバートル宣言を採択。
4. エンフバヤル首相が6月26日～7月3日にロシアを公式訪問。また、年末までにロシア政府が1990年以前の対旧ソ連債務の98%（114億兌換ルーブル相当）免除を決定したことで、本件に関する両国政府間の10年間の交渉が妥結。
5. 中国の胡錦濤国家主席が初外遊の中で、6月4日～5日にモンゴルを公式訪問。
6. 定例のモンゴル支援国会合が11月19日～21日に東京で開かれ、2004年には3億3,500万ドルの支援を約束。

このうち土地私有化に関しては、比較的順調に手続きが進んでいるが、都市中心部など優良区画の配分に関して不公正な取扱があるとの批判もあり、政治問題化しつつある。（ERINA調査研究部客員研究員 エンクバヤル・シャグダル）

	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	03年1-8月	03年1-9月	03年1-10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	0.0	0.4	0.6
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	1.1	1.2	2.3
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	4,661.8	5,264.2	5,881.3
失業者（千人）	63.7	49.8	39.8	38.6	40.3	30.9	36.9	35.9	35.5
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	1,154.0	1,159.0	1,165.0
貿易収支（百万USドル）	16.8	158.1	154.5	78.7	116.2	166.8	184.9	192.4	208.7
輸出（百万USドル）	451.5	345.2	454.2	535.8	521.5	524.0	339.8	401.4	451.1
輸入（百万USドル）	468.3	503.3	512.8	614.5	637.7	690.8	524.7	593.8	659.8
国家財政収支（十億トグリク）	65.1	102.1	98.2	69.7	45.5	70.0	25.3	28.4	33.8
成畜死亡数（100万頭）	0.6	0.7	0.8	3.5	4.7	2.9	1.2	1.2	1.2

（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、非通貨資金取引額を含む。

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

¹ ERINA REPORT vol. 52, p. 84参照。

韓国

マクロ経済動向と展望

昨年11月に発表された第3四半期のGDPは季節調整値で前期比1.1%のプラス成長となり、3四半期連続のマイナスは免れた。しかし需要項目別に見ると消費は季節調整値で前期比0.8%と2期ぶりにプラスに転じた一方、投資は同前期比3.8%とマイナス幅を拡大している。はっきりとした景気の底打ちは見られない。失業率も季節調整値で、10、11月連続して3.7%と高い水準となっている。

こうした中で輸出の増加と、それによる貿易収支の黒字の拡大は続いている。内需の不振を外需が底支えをする構図は変わらないといえる。

こうした経済状況で政府系シンクタンク韓国開発研究院(KDI)が12月に公表した予測によれば、2003年の経済成長率は2.7%にとどまるが、2004年は5.3%の成長に回復するとしている。

年の前後半で予測成長率は同一であるが、予測の詳細は以下のようになっている。前半期は主に輸出の拡大を通じた外需主導による回復が進む中で、クレジットカードなど家計の過剰債務問題で萎縮していた消費が、前年同期比3.2%と回復を始める。後半期は消費がさらに回復し同5.0%となり、機械設備を中心とする投資も同7.4%と加速し、内需中心の本格的な景気回復が実現するとしている。またこれにより失業率も前半期に季節調整値で3.5%、後半期に同3.4%と、徐々に低下する。

こうした回復シナリオは、韓国銀行の予測などでもほぼ同様であり、輸出が堅調に伸びるという前提条件が満たされる限り、実現していく可能性は高いと見られる。

FTAを巡る混乱

1990年代はEU、NAFTAの成立に代表されるように、世界的に自由貿易協定(FTA)をはじめとする地域経済統合が加速した十年といえる。その中で日本、韓国、中国など北東アジアは、例外的なFTAの空白地域として残される状況となった。

それまでGATT・WTOの枠組みによる多角的貿易交渉一辺倒であった日本も、FTAを通商政策の主要な選択肢として位置づけることとなり、2002年にはシンガポールとの間に初めてのFTAを締結した。また2001年にWTO加盟を果たした中国もFTA戦略に積極的であり、ASEAN諸国などのFTA締結の交渉を進めている。

このような状況を受けて、日本と同様にWTO中心の通商政策を採ってきた韓国もFTAへの取り組みを進めてきた。早くも1998年の金大中大統領の来日時には、北東アジアで最初の域内FTA構想である日韓FTAが提起されている。

その後、韓国が各国と進めたFTA交渉の中で、最も早く進捗したのはチリとの交渉である。チリは南米で初めて米国とFTAを締結するなど、FTAに積極的な国として知られている。韓国・チリ両国政府は既に昨年2月に条約に調印している。しかし7月に韓国国会提出された批准案は、農産物の関税撤廃に反対する農業団体の圧力によって審議が進まない状況に追い込まれた。その後、補助金などの代償措置の導入によって一部の農業団体の同意が得られ、昨年末にはようやく批准案が本会議に上程された。しかし引き続き反対を主張する一部の団体が国会周辺で抗議デモを行い、農村部出身の議員がこれに同調したため、混乱を避け採決は1月以降に持ち越されることとなった。

そもそも同FTA案ではコメ、リンゴ、ナシなど韓国側が強く自由化に抵抗する農産物についてチリ側が譲歩し、関税撤廃の例外品目としている。その上で、なおこのように批准が難航していることについて、チリ側からは不満が示されており、1月にはチリ駐在韓国大使が韓国国会議員全員に対し批准を求める手紙を出すという異例の事態となっている。韓国政府としては、当然今後も批准を目指す努力を継続するであろうが、万一最終的に実現できない場合、韓国のFTA外交は深刻な蹉跌を迎えることとなる。

また両国内での慎重論を抑え、昨年12月によろやく政府間交渉が開始された日韓FTA交渉も、韓国側でこのような状況が続けばその前途が危ぶまれることとなる。

(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10-12月	03年1-3月	4-6月	7-9月	9月	10月	11月
国内総生産(%)	6.7	10.9	9.3	3.1	6.3	2.0	0.4	0.7	1.1	-	-	-
最終消費支出(%)	9.8	9.4	6.7	4.2	6.2	0.7	1.3	1.2	0.8	-	-	-
固定資本形成(%)	21.2	3.7	11.4	1.8	4.8	6.5	1.9	1.7	3.8	-	-	-
製造業生産指数(%)	6.6	25.0	17.1	0.9	8.3	11.3	5.8	2.9	2.9	6.7	7.7	4.7
失業率(%)	6.8	6.3	4.1	3.7	3.1	3.0	3.1	3.4	3.5	3.5	3.7	3.7
貿易収支(百万USドル)	41,627	28,371	16,872	13,492	14,180	3,865	1,226	5,697	7,156	3,119	3,070	-
輸出(百万USドル)	132,313	143,686	172,268	150,439	162,471	45,308	43,038	46,061	47,880	17,061	18,967	18,617
輸入(百万USドル)	93,282	119,752	160,481	141,098	152,126	42,262	44,216	41,690	42,929	14,540	16,516	15,760
為替レート(ウォン/USドル)	1,399	1,190	1,131	1,291	1,251	1,221	1,201	1,209	1,175	1,166	1,166	1,185
生産者物価(%)	12.2	2.1	2.0	0.5	0.3	3.9	5.3	1.3	1.9	2.1	2.2	2.4
消費者物価(%)	7.5	0.8	2.3	4.1	2.7	3.3	4.1	3.3	3.2	3.3	3.7	3.4
株価指数(1980.1.4=100)	406	807	734	573	757	674	591	621	726	742	757	789

(注) 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、国内総生産、最終消費支出、固定資本形成は前期比伸び率
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、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）

新年の共同社説と2004年の北朝鮮経済

2004年1月1日、朝鮮労働党機関紙『労働新聞』、朝鮮人民軍機関紙『朝鮮人民軍』、金日成社会主義青年同盟機関紙『青年前衛』は恒例の共同社説を掲載した。この共同社説は、北朝鮮のその年の基本路線を提示する内容であり、注目に値する。今年の共同社説の題名は「党の指導の下に、強盛大国建設のすべての戦線において革命的攻勢を繰り広げ、今年を輝かしい勝利の年にしよう」である。

この共同社説では、米朝間の問題の解決は対話を通じて平和的な方法で解決することが北朝鮮の原則的立場であることを明らかにしている。しかし、「自らの思想と制度を全面否定し、威嚇する米国の強硬政策にはいつでも超強硬で対応」し、「これは国の自主権と生存権を守り、朝鮮半島と地域の平和と安全を保障するための当然の自衛的選択である」としている。では、このような緊張状態が今年の北朝鮮にどのような影響を与えるのだろうか。経済の目からこの共同社説を読み解くと以下の通りとなる。

(1) さらに躍進への期待、優先度は政治思想 反帝軍事 経済科学の順

共同社説では「チュチェ93（2004）年はわが祖国と革命の年代記の上で永遠に忘れることができない変化を内包している歴史的な年である」と規定している。これは、おそらく米国との関係改善を行うことができるという期待を込めたものであろう。その上で、今年の課題は「政治思想、反帝軍事、経済科学の3大戦線において強盛大国のより高い目標を占領するための革命的攻勢を繰り広げることである」としている。思想の引き締めが軍事や経済・科学の発展よりも優先されていることが注目に値する。

(2) 経済改革の浸透と思想の引き締め

北朝鮮では、1990年代後半よりさまざまな経済改革措置を行ってきた。特に、2002年7月の経済管理改善措置、2003年3月の市場の総合的消費財市場への改編など、生活面でも大きな変化がもたらされている。このような中で、思想の引き締めが重要な課題として浮上している。共同社説では、「自身よりも社会と集団の利益をより貴重なものとして捉え、お互いに助け合う美しい集団主義的なふるまいがわれわれの社会にあふれるようにしなければならない」として、経済改革措置はあくまで社会主義の枠内で行われるべきことを強調している。うがった見方をすれば、一連の経済改革措置が北朝鮮社会にもたらした影響は、かなり大きかったといえるのではないだろうか。

(3) 米国の対北朝鮮強硬政策・国防重視路線と人民経済（国民経済）の犠牲

北朝鮮の核兵器・大量破壊兵器開発に関連して、米国が対北朝鮮強硬政策をとっていることと関連して、共同社説

は「反帝軍事戦線を強化することに最大の力を注がなければならない」と、国防重視の路線を提起している。北朝鮮では、国家の安全は軍事力で担保されているという認識の下、「反帝軍事戦線を強化することは全党的、全国的、全人民的な事業である」という考え方がとられている。経済の面から国防重視路線を見ると、「国防工業を発展させることは、革命と建設の第一次的な戦略的課題として掌握していかなければならない」ということになる。つまり、国防が重視されると、人民経済の発展を犠牲にしてでも、国防工業（第二経済）を発展させるということになる。

(4) 科学技術重視を打ち出すが、なお弱点を抱える人民経済

共同社説では、人民経済において「経済科学戦線における今日の攻撃線は、勝算が確かな闘争である」とし、今年のスローガンを『経済と科学技術を飛躍的に発展させ、国の国力を百方に知らしめよう』と規定している。

エネルギーや輸送が経済発展のボトルネックとなっている現状を反映して、今年も電力、石炭、金属工業と鉄道輸送を主要な建設の対象としている。その他の部門では、「採取、機械、科学、建材工業と林業部門において、存在する予備と可能性を残すことなく動員し、生産を正常化するための闘争を力強く繰り広げなければならない」として強化の対象としている。軽工業部門においては、技術革新の必要性を説き、消費財の増産と質の向上を目標としている。農業では、種子革命を重視し、ジャガイモ農業、二毛作を発展させるとともに、大豆農業と畜産基地や現代的な養鶏場の整備をはじめとする畜産業発展が優先課題として提起されている。

科学技術の重視についても、多くの紙面を割いている。科学技術重視路線の目標は「国の全般的科学技術を短い期間内に世界先進水準に高め」ることであるとしている。人材育成の重要性についてもふれられている。

(5) 経済管理における内閣の機能強化と実利主義の継続

共同社説では、「内閣の役割を高め、経済管理を改善していかなければならない」と、内閣の機能強化についてふれている。これは「新しい世紀は経済と科学技術が一体化し発展する時代である」という認識から、経済と科学技術の連関を高めていく上での内閣の指導力に期待していると考えられる。また、「社会主義原則を守りながら実利が出るよう」することをすべての事業に求めている。

以上、北朝鮮の内部では人民経済における経済改革の進行と、緊張した国際情勢に対応した国防工業の重視という相反した動きが見られる。国防工業に振り分けられている資源を人民経済へ投入するためには、北東アジアの緊張緩和が前提となる。この意味で今年の北朝鮮の経済の行方は、内的要因よりも、北東アジアをめぐる国際情勢という外的要因に左右される状況が継続するであろう。

（ERINA調査研究部研究員 三村光弘）

BOOK REVIEW

「ODA(政府開発援助) - 日本に何ができるか」

著者：渡辺利夫・三浦有史

発行：中央公論新社（中公新書）



近年ODA（政府開発援助）は国民の厳しい批判にさらされ、日本の緊縮財政の下で大幅な削減を余儀なくされている。一方で9・11同時多発テロ以降、貧困と抑圧がテロの温床であると見る米国ではODA予算が増額された。本書は日本のODAの現状と課題を豊富な経済データを用いて解説し、さらに諸外国のODA政策と対比しながら、日本のODAの在り方を考察している。簡明な記述でODA議論の絶好の入門書となっている。

著者は、日本は国際秩序形成に軍事力を持って臨まない道を選択した「平和国家」であり、ODAは日本に残されたほとんど唯一の大型の国際貢献であるとし、一貫してその重要性を説く。現存するODA批判に対しても反論を展開しており、批判は本質的な問題ではないとの立場を取っている。ただ日本の財政逼迫や長期経済低迷を考慮し、ODAの規模を拡大するのではなく、現在の規模での効率化と質的転換を訴えている。具体的にはODAの「触媒効果」、すなわちODAがソフトインフラ整備を通じて民間活力を誘い出す触媒となるべきだという期待である。但し「触媒効果」の具体的成功例についての記述が少ないのはいささか物足りない。

日本のODAの反省点としては、これまであまりにも「要請主義」に忠実であったため、開発途上国の抱える問題に主体的に関わることが少なく、対応できる人材も育成してこなかった点を挙げている。日本らしい「押し付け」でない援助が実は日本政府を単に気前の良いスポンサーとさせてしまったのではないかと反省である。かといって欧米諸国や国際機関で強調されるガバナンス（統治）重視には一貫して反対の姿勢を示しており、結果として現状肯定に終わっているのは歯切れの悪さを感じさせる。ガバナンスのほかに、貧困削減、ファンジビリティ（流用可能性）などの国際的共通課題について日本がどう取り組むべきかの議論もされているが、一貫して米国や世銀の考え方に批判的姿勢をとっている。ODAのあり方については今後実例を踏まえて国際的論議を展開し国際的コンセンサスの形成に努力して欲しい。

ODA供与には政治的要素が深く関わっている。著者が述べているように、ODAには受け取り国の開発計画に参画するという「開発」に関わる側面と、ODAを通じて受

け取り国及び国際社会にメッセージを発信するという「外交」に関わる側面がある。筆者は「開発」に重きを置きつつも、日本のODAは常に「開発」と「外交」のバランスを考慮して総合的に供与先や金額を判断せざるを得ないと結論している。「外交」を重視するならば、石油資源を中東に依存する日本はODAの対象地域として中東を無視できないはずである。アフリカにも貧しい資源国は多い。にもかかわらず、著者は東アジアこそが過去も将来も日本のODA供与地域であると断じている。確かに東アジアは地理的に日本に近いが、経済発展も著しく、やがてODAを卒業する国も多いと思われる。なぜ東アジアにこだわりつづけるのだろうか。

北東アジアとの関係で興味深いのは対中ODA論である。対中ODA批判の多くがファンジビリティに起因しているとの認識を示しながらも、その点に関する明確な解決策は見出せていない。著者の立場は対中ODAも継続する必要があるというものだが、考慮すべき問題として幾つかの改善策を提案している。まず、供与方式については、向こう3 - 5年にわたる要請案件を、優先順位をつけない「ロングリスト」として中国側から提示させ、検討の上半年度ごとの供与案件を日本側が決定するという方法が望ましいとしている。すなわち「要請主義」から「共同案件形成主義」への移行である。供与額については「案件積み上げ方式」を提案している。また、供与対象分野として、産業インフラ関連プロジェクトではなく、環境・貧困関連プロジェクトへ大きくシフトするべきであるとしている。従来の中東ODAは運輸・エネルギー関連の巨大な構造物の建設に対する資金供与が中心であったが、今や中国は自前でこれらのインフラを建設する能力を有するとの説明は説得力がある。いずれも合理的かつ実践的な提言で納税者の支持を受け易いのではないか。

「ODAは国民の発意によるものである」との著者の言葉は、批判ばかりでなく主体的に取り組んで欲しいとの国民への呼びかけとなっている。

（ERINA調査研究部主任研究員 辻久子）

新潟日報事業社

北東アジア経済白書2003

●B5判／約300ページ／ISBN4-88862-971-4 ◎定価 2,100円(本体 2,000円＋税)



世界が注目する北東アジア
その経済の躍動を俯瞰する第3弾

北東アジア経済の研究拠点＝ERINA 編集の
『北東アジア経済白書』
待望の第3弾〈2003年版〉が登場。

- 中国、ロシア、モンゴル、韓国、北朝鮮各国・地域の経済動向
- エネルギー資源開発、環境、交通網、図們江地域開発など多国間協カプロジェクトの動向
- 地域協力と地域統合に向けた課題ーなど、

北東アジア経済を網羅した必携の一冊です。

購入希望される方はコピーして必要事項をご記入の上、ERINA まで FAX でお送り頂き、下記の口座に代金 2,100 円をご送金下さい。入金を確認次第お送り致します。(送金手数料はご負担願います)

FAX: 025-249-7550

『北東アジア経済白書 2003』を		冊申し込みます	年	月	日
貴社・団体名	【銀行口座】 第四銀行本店 普通預金 No.2070086 口座名 (財) 環日本海経済研究所 北東アジア経済白書 事務局長 笹川勝雄				
お申込ご担当 部署・氏名					
ご住所 〒					
TEL	FAX	【郵便振替口座】 00540-7-61627 口座名 (財) 環日本海経済研究所			

研究所だより

ERINA中期計画に関する意見交換会

平成15年12月16日 新潟市 万代島ビル6階会議室

編集後記

今年1月22日が旧正月だった。旧暦で新年を祝う中国や韓国ではこの期間は大型連休となり、民族大移動が起こる。当然、この期間は先方の研究所や企業との連絡も取れなくなるし、韓国系マスコミのサイトも更新されない状態となる。これらの国では旧正月を盛大に祝う分、西暦の新年の扱いはささやかだ。日本でも数十年前までは農村部を中心に旧正月を祝う習慣があり、私自身、旧正月に田舎の親戚が餅を持ってきてくれたという記憶がある。しかし国際化と都市化の波に押されたのか、日本では旧正月の伝統は廃れ、忘れられてしまうようになった。経済発展と国際化で日本を追い上げる韓国と中国だが、旧暦で正月を祝うという伝統についてはどうだろうか。次第に西暦に合わせていくのか、それとも伝統を守りつづけるのか。

暦の伝統を守るという点では日本も保守的な面がある。明治、大正、昭和、平成と続く年号の呼称は日本独特のもので、国際化に背を向ける伝統である。外国人のみならず日本人にとっても極めて不便なのではないか。まず現在が平成何年であるのか、日本人でさえよく忘れる。さらに西暦xxxx年が平成何年なのか対照表が無くては分からない。外国人の皆さんにとっては極めて不親切で、日本が国際化されていない国に映るのではないか。役所の出版物や各種白書も多くは日本独自の年号を使用していて分かりにくい。ERINAが編集した北東アジア経済白書や本誌は一貫して西暦だけを使用している。

頑なに国際的基準に抵抗するという点では米国が最右翼であろう。米国は基準を作るのは得意だが、他国で作られた基準に従うのは嫌というお国柄である。メートル法の導入を拒み、距離はマイル、長さはヤードとフィート、重量はポンド、容量はガロン、面積はエーカー、温度は華氏といった具合である。オリンピックの陸上競技では三段跳びの飛距離や棒高跳びの高さを、アナウンサーがフィートに換算してしゃべっていた。

お国柄による文化的多様性は伝統に基づくものが多く尊重されるべきだが、過度の多様性は地球が一体化する傾向の下では不便になることもある。例えば、北東アジアでも中国やロシアは経済統計の分類法が世界基準とは異なる場合があり、国際比較を困難にしている。また、国境通過のルールも統一すべきところがある。北東アジアが経済圏として発展していくにはこのような基準化の問題が残されている。(H)

今号では、日中東北開発協会の渡里杉一郎会長のインタビューを収録しました。さて、今回渡里会長には年末の忙しい時期にもかかわらず、インタビューを心よくお引き受けいただきました。会長はじめ日中東北開発協会、株式会社東芝の関係者の皆様に感謝申し上げます。「東芝」は、「田中角栄総理」の名前と並んで、私が最初に接した日本語でした。なぜならば、私が生まれて初めて見たテレビのブランド名が東芝だったからです。インタビューを通じて、大先輩たちの日中友好への思いを切実に感じ、日中はじめ北東アジア地域の友好を自らの使命であると心に刻んで努力していきたいと思えます。

昨年12月1日、中国政府は大陸住民の香港への旅行制限を緩和しました。これはSARSで低迷した香港経済を活性化させる狙いがあります。具体的措置として、ビジネス関係許可書の発行については、3ヶ月未満滞在の場合は過去の納税額などによる制限を廃除し、要請に応じて発行することになりました。また、観光客に対する人数制限の規定も廃止しました。この措置の実施により、本年1月19～22日の旧正月期間中、前半の6日間だけで、大陸からの観光客数は延べ21万人を超え、昨年同期より50%近く増加しました。うち、個人旅行者が多く占めていることが目立ちます。1月23日の1日だけでも、延べ2.1万人の個人観光客が香港を訪れています。大陸からの観光客の1人当たり消費額は8,000香港ドル(約109,276万円)とのことです。このような観光旅行は増加傾向にあり、中国大陸に観光ブームが訪れる予感です。

この号が皆様の手元に届くのは、SARSで延期となっていた「2004北東アジア経済会議/北東アジア経済フォーラム 新潟」が終了した頃になります。次号ではその会議の成果を中心にお届けします。お楽しみに。(L)

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 李勳
 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
 950-0078, JAPAN
 tel 025-290-5545 (代表)
 fax 025-249-7550
 E-mail webmaster@erina.or.jp
 ホームページhttp://www.erina.or.jp
 発行日 2004年2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

