

ISSN 1343-4225

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 63

2004 年も増勢が続いたシベリア横断鉄道の国際コンテナ輸送 辻久子

International Container Transport on the Trans-Siberian Railway

Continued to Increase in 2004 Hisako Tsuji

朝鮮民主主義人民共和国の経済関係法の改正（3・完） 三村光弘

キーパーソンインタビュー

「ロシアは京都議定書を遵守する」

ロシア水理気象環境モニタリング庁ビクトル・G・ブリノフ氏に聞く

2005
MAY
vol.63



目 次

2004年も増勢が続いたシベリア横断鉄道の国際コンテナ輸送（日／英） International Container Transport on the Trans-Siberian Railway Continued to Increase in 2004 ERINA調査研究部主任研究員 辻久子 1 Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA	1
朝鮮民主主義人民共和国の経済関係法の改正（3・完）（日／英抄） Amendments to the DPRK's Laws Concerning the Economy (3:Final)(Summary) ERINA調査研究部研究員 三村光弘 16 Mitsuhiro Mimura, Researcher, Research Division, ERINA	16
Keyperson Interview (E/J) Russia is Committed to its Kyoto Obligations Interview with Dr. Victor G. Blinov, Director-General, Department of Scientific Programmes, International Cooperation and Information Resources, Russian Federal Service for Hydrometeorology and Environmental Monitoring (Roshydromet) キーパーソンインタビュー（英／日） 「ロシアは京都議定書を遵守する」 ロシア水理気象環境モニタリング庁ビクトル・G・ブリノフ氏に聞く 34	34
会議・視察報告 第4回「新しい北東アジア」東京セミナー ERINA調査研究部研究員 三村光弘 38	38
青森～ウラジオストク間フェリー航路開設に向けた意見交換会 ERINA調査研究部研究員 川村和美 42	42
図們江地域投資サービス（TRIS）ネットワーク国際会議 総合研究開発機構（NIRA）国際研究交流部研究員 李綱哲 43	43
韓国平澤港振興国際セミナー ERINA特別研究員 三橋郁雄 46	46
北東アジアにおけるロシア極東 極東経済研究所主催のシンポジウム ERINA理事長・所長 吉田進 47	47
北東アジア動向分析 50	50
Book Review 「朝鮮経済論序説 1950年代から6・15共同声明まで」 55	55
客員研究員の雑記帖「変貌を遂げる瀋陽」 56	56
研究所だより 57	57



2004年も増勢が続いたシベリア横断鉄道の 国際コンテナ輸送

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

要 約

2000年以降、シベリア横断鉄道（TSR）を利用した国際コンテナ輸送は目覚ましい伸びを見せてきた。2004年も前年を上回る輸送実績を上げ、2000年と比較して3.2倍に達した。主な増加要因は、欧州向け輸送で競合するAll Water運賃の高騰、好調な国内経済に後押しされたロシアの輸入需要、中国の輸出国としての台頭などである。しかし、主要な貨物の発着国は韓国と中国で日本貨物は依然少量にとどまっている。

好調に見えるTSRビジネスも次のような問題を抱え、将来への不安要因となっている。

ポストーチヌイ港における鉄道の台車不足が深刻で、滞貨・遅延が慢性化している

W/Bに比べてE/B貨物の不足から、空コンテナの輸送が増加している。

中央アジア向け輸送においては、競合する中国ルート（TCR）の競争力強化が顕著で、TSRルートは苦戦を強いられている。

シベリア横断鉄道（TSR）を利用した国際コンテナ輸送は1990年代にさまざまな理由から激減したが、2000年以降韓国の輸出貨物を中心に復活し、年々貨物量は拡大している。2003年は前年度比49%増という驚異的伸びを記録し、日本発着貨物も微量ながら増加した。本稿では2004年の実績を基に最近の利用状況を紹介します、あわせて今後の課題を検討する。

1. シベリア横断コンテナ輸送のメカニズムと競争力

ルートの概要

シベリア横断鉄道と海上輸送を利用して東アジアとロシア・欧州・中央アジアを結ぶ国際複合一貫輸送システムをTSRルートと呼ぶ。ルートの東端にあたる韓国、中国、日本の諸港湾からロシア港湾（ポストーチヌイ港）へ定期船で輸送され、さらに、TSRの専用列車（Block Train）に積み込まれて西へ向かう。西端の仕向け地別に次の3つのルートがある。

欧州（フィンランド）トランジット：ポストーチヌイ港とフィンランド国境をブロックトレインで結ぶ（11日間）。ロシアの通関事情で貨物はフィンランドの保税倉庫に一時保管されるが、ほとんどの貨物の最終仕向け地はロシア・CISとなる。このルー

トの競争相手は東アジア～欧州間海上ルート（All Water）である。なお、TSRルートはフィンランド以外の欧州諸国へのルートとしては、現状ではAll Waterと比べて時間的・経済的に競争力を持たないため、今は利用されていない。

中央アジア：シベリア鉄道のノボシビルスクから南へ分岐し、カザフスタン及びウズベキスタンへ向かう。ポストーチヌイ港からアルマトイまでブロックトレインが運行されている。このルートの競合ルートは中国経由ルート（TCR：Trans China Railway）である。中国港湾（連雲港、天津、青島）から中国鉄道で阿拉山口まで行き、西部国境を越え、ドルジバを経てカザフスタン・ウズベキスタンに至る¹。

ロシア国内：ポストーチヌイ港からTSRを利用してロシア各地へ輸送される。ポストーチヌイ港からモスクワまでブロックトレインが運行されている。興味深いことに、モスクワへ輸送する場合の最大の競争相手は のフィンランドトランジットである。

このうち、 はロシアを含むCIS諸国を通過するだけなのでトランジット扱いとなり、 と は目的地がCIS諸国であるためバイラテラル（Export/Import）扱いとなる。

¹ 2000年ごろまでは の中央アジア向けルートの延長としてアフガニスタン向けトランジットルートがあったが、より速くて安価なイランルートの開通で、TSR利用のアフガニスタン向け貨物は殆ど無くなった。

トランジット扱いとバイラテラル扱いでは適用される鉄道料金が異なり、一般に距離当り料金はトランジットの方が安い。また、極東港湾における税関審査の基準や日数が異なる。例えば、ポストーチヌイ港での通関に要する日数は、トランジット貨物の場合は1～2日であるが、バイラテラル貨物の場合は3～4日かかる。さらに、(株)ロシア鉄道所有のコンテナはバイラテラル扱いでのみ使用可能であり、トランジット輸送に使うコンテナは荷主またはフォワーダーが手配しなければならない²。

海上輸送部分

東アジア港湾とロシア極東港湾を結ぶ海上輸送は多様化が進んでいる。1980年代には日本港湾とポストーチヌイ港を結ぶコンテナ船だけが運航されていた。1990年代に入り、韓国の釜山からも配船が行われるようになり、さらに2000年ごろから複数の船社が参入し競争原理が働くようになった。また、2000年には中国の上海からポストーチヌイへの直行便が開設され、その後の中国貨物の伸びに繋がった。現在は中国港湾～韓国港湾～ポストーチヌイ、釜山～ポストーチヌイ、それに日本港湾～ポストーチヌイなどが運航されている。配船されているのは、400 - 1,000TEU程度のフィーダータイプの船舶である。

2005年3月現在の配船状況を見ると、8社が参入しており、月当たり34船がポストーチヌイへ運航している(表1)。釜山～ポストーチヌイ間は5社が運航しており、配船数は月当たり24船となっている。釜山からは週のうち4曜日配船されている。釜山へ運航している5社のうち4社は中国港湾～釜山～ポストーチヌイを結んでいる。他にも中国港湾～ポストーチヌイを運航する航路が2本あり、これらをあわせると、天津、上海など中国港湾とポストーチヌイを結ぶ配船数は月当たり24船に達する。ここ数年の傾向を見ると、中国貨物の急増を受けて、中国港湾発着の配船は増える一方である。他にも、中国港湾から釜山へ輸送された後、積み替えられてポストーチヌイへ向かう貨物も多いと見られる。

一方、日本港湾とポストーチヌイを結ぶ航路の配船数は月に2便と少ない。このため、日本の荷主やフォワーダーの中には、釜山トランジットでポストーチヌイ港まで輸送しているところがある。

ここには記載されていないが、ウラジオストック港へ持ち

表1 ポストーチヌイ向け配船状況

(2005年3月1日現在)

船社	主な寄港地	配船頻度	配船数/月
Sinokor Merchant Marine & Magistral Container Lines (MCL)	天津、光陽、蔚山、釜山	1/週	4
Magistral Container Lines (MCL)	上海、釜山	1/週	4
Dongnama Shipping (DNAL)	天津、光陽、蔚山、釜山	1/週	4
Korea Soviet Direct Line: joint Line of FESCO and Hyundai Merchant Marine (HMM)	馬山、釜山	2/週	8
SCF Oriental Lines	上海、釜山	1/週	4
FESCO China Direct Line	香港、広州、上海	1/週	4
Chao Yang Shipping Lines	寧波	1/週	4
Japan Trans Siberian Line: joint Line of FESCO and Mitsui O.S.K Lines	神戸、名古屋、横浜、門司、富山	2/月	2

出典：www.vics.ru

込まれ、TSRルートに乗せられるコンテナ貨物もあるとみられる³。

海上輸送に要する日数は、釜山～ポストーチヌイが2 - 3日、上海～釜山が2 - 3日、日本港湾～ポストーチヌイが3 - 6日程度となっている。

鉄道輸送部分

ポストーチヌイ港ではVICS (Vostochny International Container Service) が荷役を行う。コンテナヤードからナホトカ・ポストーチヌイ駅へ移され、ブロックトレインの貨車編成作業と発送書類手続きが行われる。通関に要する日数はトランジットの場合1 - 2日、バイラテラルの場合3 - 4日である。さらに貨物量が多い場合、ロシア鉄道の台車供給が追いつかず、ブロックトレインに積み残しが出て、遅れが発生することがある。

ブロックトレインの走行時間は、順調に進んだ場合で、フィンランド国境のプスロフスカヤまで11日、アルマトイまで9日となっている。

通常の貨物列車の場合はもっと時間が掛かり、順調に進んだ場合でも、モスクワまで13日、ノボシビルスクまで12日、アルマトイまで17日、タシケントまで18日を要する。

ロシア国内を走行する列車については毎日トレースデータを取ることができる。列車が通過するデータ入力駅からモスクワのロシア鉄道へ運行情報が集まる仕組みになって

² 現在、(株)ロシア鉄道は20'コンテナのみ所有している。バイラテラルの場合も40'コンテナは荷主が用意する必要がある。

³ CCTST (シベリア横断鉄道調整評議会)事務局によると、ウラジオストック港に揚げられるコンテナ貨物のうち、約半分はTSRに載せられて遠距離輸送されるが、残りの半分はトラックで地元の仕向け地に輸送される。

おり、データを入力するにはポストーチナヤ駅発送後貨物番号を入力する必要がある。

輸送時間と価格競争力

フィンランドトランジットの場合の輸送時間を競合するAll Waterと比べてみよう。日・中・韓の主要港からハミナ（フィンランド）までの所要時間を比べると、TSRの方が速いことが分かる。日本、中国からは約10日、韓国からは2週間もの差がある。順調に行った場合、韓国からでは約半分に短縮される（表2）。釜山～ポストーチヌイ間の配船頻度が高いことを考えると、韓国からの利便性の高さが際立っている。従って、韓国の荷主は、TSRルートの方がAll Waterに比べて割高だとしても、スピードを評価してTSRを好む傾向がある。

表2 ハミナまでの輸送日数

	釜山	神戸	上海
All Water	35	35	35
TSR	18 - 22	24	26

注：日韓のフォワーダー情報をもとにERINAで作成

TSRの運賃は比較的安定しているため、価格競争力は、All Waterの運賃が需給関係や季節要因で変動するのに従って変化する。欧州向けW/Bの海上運賃を出発国別に見ると、中国発が一番高く、次が韓国発で、日本発は常に一番安く推移してきた。日本のTSR利用が少ない理由の一つはAll Waterの料金が低価格に設定されていることにある。国際貨物の増加を背景に2002年頃から欧州向けW/Bの海上運賃は上昇を続けてきたが、3カ国の中では中国発が相対的に一番高く、次が韓国発で、日本発が一番安いという構造は変わっていない。一方TSRの料金は過去数年間比較的安定していた。2003年1月に値上げがあり、2004年には護衛料の名目で追加的費用が上乘せされたが、これらの値上げはAll Waterの急激な上昇に比べると緩やかな幅であったといえる。その結果、TSRのAll Waterに対する経済的競争力は増した。元々、All Waterの方がTSRよりも時間は掛かるが安いのが常識であった。しかし、2003年ごろを境に、韓国や中国北部発の場合はAll Waterの方がTSRよりも高いという逆転現象が起きるようになったと推測される。日本発の場合も、逆転するほどではないにしても価格差は縮まった。

フィンランド向け貨物輸送において、荷主はスピードと料金という2つの要素を総合的に考えてルートを選ぶ。地

理的に考えれば、積み出し地が北に行くほどTSRが有利になり、南へ行くほどAll Waterが有利になる。その分岐点は両ルートの料金と混雑による遅れなどによって変化すると考えられる。All Waterルートの料金が非常に高くなり、船腹スペースが不足する場合には、東南アジア諸国の貨物がTSRに回されることもあるという。現在、韓国のフォワーダーは、韓国及び上海以北の中国発の場合はTSRが優れているが、中国南部発の場合はAll Waterが有利との見方をしている⁴。

中央アジア向けの場合は、TSRとTCRが競争力において拮抗していると言われ、多くのフォワーダーが季節性や最終仕向け地を考慮して両ルートを使い分けている。しかし、最近では総合的にみてTCRの人气が高まっている。例えば、2004年春にTSRに導入された護衛料のために、中央アジア向け貨物が安いTCRに移ってしまったと、ある韓国のフォワーダーは話していた。また、従来連雲港を基点としていたTCRに、天津や青島からもブロックトレインが出るようになり、輸送日数の短縮が図られている。さらに、日本発の場合は海上輸送の頻度が決め手になっている。日本港湾からポストーチヌイまでの配船は月に2便しかないが、中国港湾へは週に数便の頻度で配船サービスがあるためにTCRの利便性が高いと言われている。

フィンランドトランジットの仕組みと利便性

ここで、最終仕向け地がロシアとなっている貨物（主に家電製品）が、なぜフィンランド経由で輸送されるのかについて説明しておきたい。フィンランド経由の利点は、ロシア港湾から直接入れるよりも関税面で有利な点にある。関係者の話を総合すると、家電製品の多くは、フィンランドの保税倉庫からロシアのトレーラーで国境を越え、ロシア税関でインボイスを不正に書き換えるなどして関税を割り引く行為が行われているという。具体的には、グレーディーラーにより、積荷の申告価格に関係なく関税・VAT全部込みでトラック1台いくら（関税ではなく税関への手数料）で通関されている⁵との情報がある。そのほかにも、フィンランドに使い勝手の優れた保税倉庫があることや、パイラテラルよりもはるかに安く設定されたトランジット鉄道料金の効果もある。

このようなフィンランドの利便性は各国の家電メーカーの間で広く認識されている。ただ、フィンランドまでの輸送に日本企業は専らAll Waterを利用しているが、韓国企

⁴ 2004年11月、韓国の大手フォワーダーとのヒアリングによる。

⁵ 水野博「ロシアの物流事情」『ロシア市場の変貌と対ロビジネスに関する調査研究』日本貿易振興機構、第4章、平成16年3月

業はニーズによってTSRとAll Waterを使い分けているという違いがある。

フィンランドの保税倉庫群は、コウヴォラ（Kouvola）、ハミナ（Hamina）、コトカ（Kotka）など、ロシアに向かうトラック輸送に有利な場所にある。隣国フィンランドは倉庫ビジネスで経済的恩恵を受けている。

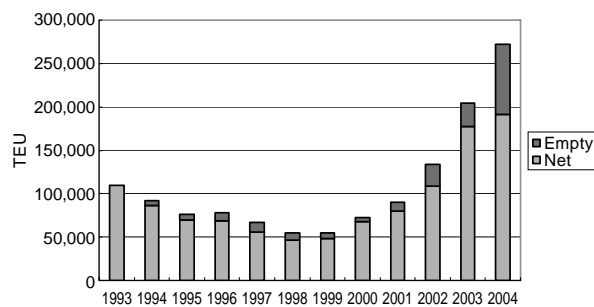
2. 2004年の輸送実績

TSRルートへの輸送量に関する公式のデータは発表されていないが、さまざまなソースから得られたものを紹介していく。

CCTST（シベリア横断鉄道調整評議会）事務局の推定では、2004年にポストーチヌイ港、ウラジオストク港が扱ったコンテナ量は386,900TEUに達するという。これには国際コンテナに加えて、VSC（Vostochny Stevedoring Company）が扱った国内貨物や空コンテナも含まれている。

VICSは空コンテナを含む国際コンテナ取扱量を発表している。それによると、2004年の空コンテナを含む総輸送量は約272,529TEUで前年比33%増であった。長期的推移を見ると、1999年に底を打った貨物量が2000年以降、急ピッチで伸びてきたことが分かる。気になるのはE/B貨物の不足による空コンテナの増加で、2004年は総量の約30%が空であった。従って、実入りコンテナは191,334TEUにとどまった（図1）。

図1 ポストーチヌイ港における国際コンテナ取扱量

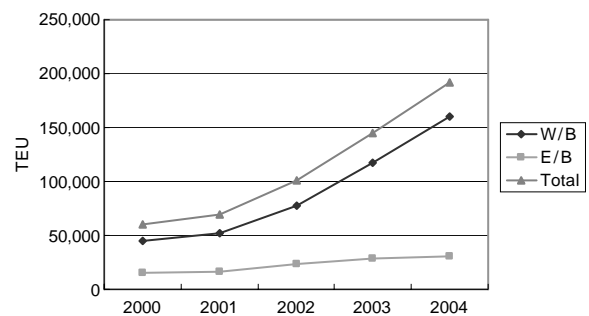


出典：VICS

ナビックス・トランスポートがまとめたポストーチヌイ港取扱貨物量統計（空コンテナを含まない）によると、2004年のコンテナ取扱量は前年比31.9%増の191,405TEUであった。東アジアからのロシア向け輸出が好調に伸びていることを示している。

これを方向別に見ると、W/B対E/Bの比は84：16と著しく偏っている。2000年の比率は75：25であったから、年々偏りを深めていることが分かる。特に中国貨物に限ると、W/B対E/Bの比は90：10であった。この背景には韓国や中国からロシア向け輸出（W/B）が増えているが、E/B貨物は伸び悩んでいるという事情がある（図2）。韓国のフォワーダー各社はE/B貨物の発掘に努めているが、フィンランドからの木材・パルプ・紙、ウズベキスタンからの綿花などが輸送されている程度である。そのために、空コンテナをポストーチヌイまでE/Bで送り返すという作業が行われている。

図2 TSR利用貨物量：方向別



出典：ナビックス・トランスポート

2004年の荷動きを発着国別に見ると、韓国62%、中国33%、日本5%となっている（図3）。

韓国発着貨物が一番多く、年々増加を続けているが、全体に占める割合は2000年の82%からやや低下傾向にある。2004年の韓国発着貨物は前年比8.7%増の118,645TEUであったが、W/Bトランジットに限ると14.2%減少した。韓国貨物の大宗を占めるのがフィンランド向け家電商品とみられる。前述したようにこれらの家電製品の最終仕向け地はロシア・CISである。パイラテラル扱いでは、中央アジアやロシア国内に進出している韓国企業向け部品などが増えている⁶。他にもレジン（プラスチック原料）が韓国からロシアへ輸出されている。E/B貨物としては、フィンランド産の木材・紙パルプ類やウズベキスタン産綿花が韓国へ輸入されている。

日本発着貨物は低迷しており、シェアは2000年の17%から年々衰退を続けてきた。2004年は前年比2.2%減の8,678TEUに留まった。主な貨物はW/Bがロシア向けオートパーツ、E/Bがフィンランド産木材（ログハウス用）である。尚、日本から釜山トランジットでポストーチヌイへ

⁶ 自動車分野で、ウズベキスタンに大宇自動車（GM）、ロシア南部のタガンログに現代自動車工場が進出している。家電分野では、中央アジアにLGやサムスンが進出している。

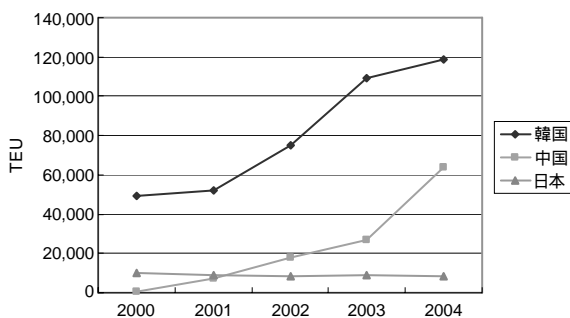
出されている貨物はこの統計では韓国貨物扱いになっているものと思われる。

これに対して目覚ましい増加を見せているのが中国発着貨物で、2004年の貨物量は前年比136.6%増の64,082に達した。さらに、中国貨物の一部は釜山ヘフィーダー輸送されて積み替えられ、韓国貨物としてロシアへ運ばれているとみられ、実際の量はさらに多いと推測される。

中国貨物の主要輸出品目としては、衣類、履物、靴、装身具などの消費財がある。これらの消費財は中国港湾から直接、あるいは釜山トランジットでポストーチヌイ港へ輸送され、ロシア・CISへ輸出されている。これらは一般にロシアのフォワーダーがバイラテラル扱いで輸出している。

中国の輸出貨物で最近増えているのが中国へ進出した韓国企業が生産する家電製品である。韓国企業はより安い労働力を求めて中国各地への進出を進めており、中国工場で生産された商品がロシアへ輸出されるケースが増えている。韓国メーカーはこれらの中国工場からの輸送をを韓国フォワーダーに任せており、韓国で生産された家電製品と同様にTSRを利用するケースが多い。韓国発W/Bのトランジット貨物が減少している背景には韓国企業の中国移転があるとみられる。

図3 TSR利用貨物量：国別



出典：ナビックス・トランスポート

3. 貨物の増加を支えている要因

2000年以後上昇カーブを描いてきたTSRのコンテナビジネスを支えてきた要因を整理しよう。

好調なロシア経済

好調なロシアのマクロ経済に支えられた消費者の高い購買意欲がTSRを支えている。ロシア経済のマクロ指標を振り返ると、GDP成長率は1990年から96年まではマイナス値を記録した。97年の成長率は0.9%だったが、金融危機が発生して98年は再びマイナス成長となった。しかし、2000年に10%の成長を達成すると、2001年が5.1%、2002年が

4.7%、2003年が7.3%と順調に成長を続けてきた。2004年も7.1%の成長が見られ、さらにIMFへの借金返済を完了するなど、健全な経済を印象付けている。先に(図1)でみた貨物量の回復パターンを思い出すと、ロシアのマクロ経済の回復基調と一致していることが分かる。

東アジア～欧州間 (All Water) 海上運賃の高騰

2002年以降、東アジア/欧州航路 (All Water) の運賃は上昇を続けてきた。特に中国発欧州向けE/B運賃の値上がりが見られ、その背景には中国経済の急成長と旺盛な輸出入需要がある。運賃の高騰に加えて、船が足りない、コンテナ船のスペースが確保できないといった声が聞かれている。前述のように、従来、東アジア/欧州間の輸送をモード別に比較した場合、TSRルートはAll Waterに比べて速いが割高といわれてきた、しかし、All Waterの運賃が上昇しスペースの確保も難しいとなればTSRルートの割高感も弱まり、韓国や中国の貨物の一部がTSRへシフトした。

韓国企業の市場開発

韓国フォワーダー及び家電メーカーの熱心な市場開発もビジネス拡大に寄与していると考えられる。

第一に、韓国のフォワーダーは自前のコンテナを所有し、荷主に貸している。大手フォワーダーの中には1万TEU以上の自社コンテナを保有しているところもある。TSRルートでは、バイラテラル貨物に対してはロシア鉄道やFESCOのコンテナが利用できるが、トランジット貨物は荷主がコンテナを用意する必要がある。そのため、フィンランドトランジットでは通常、フォワーダーが用意するコンテナが使われる。これに対し、日本の場合、自社コンテナを保有しているフォワーダーは殆どないため、リースに依存しており、リース料が割高な通し料金の要因となっている。また、ある日本のフォワーダーの話によると、最近TSRを使いたいという荷主の注文を、コンテナ不足を理由に断っていることもあるという。日本のフォワーダーがコンテナを保有することに慎重な理由の一つに、所有するコンテナの管理が困難なことが挙げられている。

第二に、韓国の家電メーカーやフォワーダーは、フィンランドのロシアとの国境近くに保税倉庫を所有し、ロシア向け輸出に便宜を図っているところが多い。フォワーダーの中にはAll Waterでフィンランドに輸送された日本企業の貨物も預かっているところがある。

第三に、韓国のフォワーダーはより効率的なサービスを目指して、新規ルートを開発し、ブロックトレインを走

らせるという開拓者精神を持っている。例えば、釜山～ブレスト～ポーランドルートは2004年にトライアルランが行われた。また、天津～瀋陽～ハルビン～満洲里～ザバイカルスク～フィンランドのルートのトライアルランも行われた。さらに、あるフォワーダーは、中国ルート（TCR）で、従来の連雲港発に加えて、天津や青島から阿拉山口へブロックトレインを走らせている。

第四に、韓国のフォワーダーは中国貨物の集荷を積極的に行っている。特に中国へ進出した韓国家電メーカーの輸出貨物は、大部分が韓国フォワーダーによって扱われている。釜山でのトランジットはフォワーダーの収益源ともなっているとされる。

第五に、韓国の荷主は複数のフォワーダーを競争させることにより、より有利な輸送条件を得ている。

極東港湾と東アジアを結ぶ航路の多様化

東アジアとロシア極東を結ぶコンテナ航路は、1990年代には日口間、韓口間航路ともに一般社の独占が続いていた。しかし、2001年に韓口間航路に新規参入があり、独占状態が崩れた。現在は（表1）にあるように、7社が韓・中とポストーチヌイを結ぶ航路に参入している。その結果、配船頻度や寄港地が増加し、運賃は抑えられ、荷主にとって利便性が増したに違いない。

一方、日口間航路は今も独占状態にある。現在、月2便の配船サービスで、平均搭載率は半分以下である。貨物が少ないために新規参入がないこともあるが、今の配船頻度では利便性に乏しい。

4. 顕在化する問題点と今後の課題

貨物は増え続けているが、いくつかの問題点も顕在化してきた。今後どこまで好調を維持できるのか、あるいは将来新たな問題が発生する可能性があるのか、考えてみたい。

貨物増加に追いつかぬインフラ

喫緊の問題として指摘されているのは、台車不足のため、ポストーチヌイ港でブロックトレインに乗せられず、待たされているコンテナが増えていることである。VICSの説明によると、2005年3月現在で、(株)ロシア鉄道に対して要求している台車のうち3分の2程度しか供給されない状態が続いているという⁷。そのため、輸送に遅れが生じており、スピードを売り物にするはずのTSRが顧客の信頼に応えられない状況になっている。韓国のフォワーダーの話では、

台車不足による遅れは特に繁忙期（秋・冬季）において顕著で、釜山～ハミナ間トランジット輸送の場合、順調なら22日程度のところが30 - 40日要することもあるという。

バイラテラル貨物に供給されるコンテナの供給についても、ロシア鉄道は40フィートコンテナを供給していないとの批判が聞かれる。日本のフォワーダーも、コンテナ不足や台車不足が日本からのビジネスチャンスを失わせていると指摘している。

貨物量が増えてくると台車やコンテナが不足してくるのは眼に見えている。CCTST年次総会において、ロシア鉄道幹部は貨物量の増加のみを夢物語として語る傾向がある。2004年のウィーン会議でもTSRルートは30万TEUを目指すとの期待が語られた。しかし、夢物語が達成されるためにはインフラなど各種環境が整備されることが前提となる。ロシア鉄道は、予測される貨物の増加に見合ったインフラはどうあるべきかを、中長期的視点に立って検討してみる必要があるのではないか。

増加する空コンテナ

前述したように、E/B貨物が相対的に不足していることから、多量の空コンテナがE/Bでポストーチヌイまで返されている。空コンテナの輸送は自社コンテナを有する韓国フォワーダーにとって大きな負担となっているという。この問題の解決にはE/B貨物を開拓するしかない。例えば、ドイツから中国東北部まで、まとまった量の自動車部品がAll Waterで輸送されている。また、北欧から日本向けにかなりの量の木材がAll Waterで輸送されているという話も聞く。これらの貨物をTSRルートに変更させるために、料金面で有利な条件を提供するとか、ブロックトレインを新規ルートに導入するなどの工夫をして、新規市場を開拓してはどうだろうか。

競合ルートの競争力増強

TSRルートは常に競合ルートとの競争にさらされている。中央アジア向け競合ルートであるTCRは設備改善とスピードアップを目指している。前述したように、連雲港～阿拉山口間に加えて、天津・青島～阿拉山口間にもブロックトレインが走るようになり、輸送日数は短縮されているという。また、TCRは中国船社のコンテナ（20'及び40'）でアルトマイ・タシメントまで運ぶことができる。さらに、前述のように、2004年春にTSRに護衛料が上乘せられた際、一部の韓国発中央アジア向け貨物はTSRから

⁷ www.vics.ru

TCRへと移ったと聞く。

フィンランド向け競合ルートであるAll Waterの場合も、将来、新造船が投入されるなどして能力に余裕が出て運賃が下落する可能性もある。また、船舶のスピードアップも進んでいる。現在、釜山～ハンブルグ間は26日要するが、これが21日程度に短縮されればTSRと同程度の日数になる。TSR陣営としてはこのようなライバルの競争力増強の可能性を早めに予測し、スピード、価格の両面で優位性を維持できるように努力する必要がある。

韓国製造業の海外移転

2003年ごろから、安い労働力と有望な市場を求めて、韓国の家電メーカーの中国進出が盛んになってきた。サムスン、LG、大宇といった家電メーカーは、天津、青島、煙台、上海、南京、瀋陽などに工場を建設し、製品の一部をロシアへ輸出している。韓国企業は従来、韓国に近い山東半島周辺への進出が多く、TSRルートを利用することが多かった。

しかし、今後は華南地域やベトナムへなどの東南アジアへも積極的に進出すると見られている。前述したように、フィンランドへの輸送では南へ行くほどAll Waterが有利になるため、TSRからのシフトが起こる可能性がある。これはかつて日本がTSRから離れていった経験と同じである。

フィンランドトランジットは継続するか

前述したように、家電製品などのロシア輸出がフィンランド経由で迂回されている背景には、ロシアにおける不正通関の悪習がある。このグレーな慣行はいつまで許容されるのだろうか。

ロシア税関は既に、自動車の輸入通関においてはグレー通関ができないような制度作り已成功している。グリーンコリドールと呼ばれる制度で、輸出メーカーがあらかじめ信頼できるディーラー・販売店を指定し、販売価格も税関に通知するため、関税をごまかすことができないようになっている⁸。現在この制度は、自動車から関連輸送機器へと適用対象が拡大している。

ロシア税関はこの制度を家電製品の通関にも導入しようとしており、日本・韓国の家電メーカーに自動車の場合のような販売店リストを提出するよう依頼している模様であ

る。しかし、家電製品は自動車と比べて商品が廉価で小さく、その種類も多いことから、価格コントロールは難しく制度の適用は困難と思われる。

この先ロシアがWTOに加盟すれば不正通関は廃止されるとの見方もあるが、それをどうやって実現するのか、具体策は不明である。

日本貨物のTSR利用が戻ってくる可能性はあるか

2003年に若干持ち直した日本貨物であるが、2004年は再び下降した。今後、日本貨物がシベリア鉄道に戻ってくる可能性はあるだろうか。期待要因として次の二つが考えられる。

まず、今後もAll Waterの運賃の高騰や船腹不足が続く場合、ロシア国内向け、及びフィンランド向け日本貨物は増加する可能性がある。しかし、日欧間All Water運賃は中国や韓国に比べると依然安く、TSRルートの割高感は根強い。また、日本の荷主は定時配送を重視するため、ポストチヌイにおける慢性的遅れが解消されることが必須となる。また、コンテナの供給に当たっても何らかの工夫が必要であろう。

第二の要因は日本企業の眼がロシアに向いてきていることである。ロシア経済の安定的成長が続いていることから、ロシアを有望な市場と考える企業が増えてきている。中には、自動車などの分野でロシアへの直接投資を真剣に計画している企業もある。ロシア進出が決まると、投資関連資材、部品などのロシア向け輸出が増加し、当然TSRルートも活用されよう。韓国の自動車メーカーが既にロシアに進出し、部品をTSRで輸送している例を見ると、いずれは日本企業も追随するようになるのではないかと期待が膨らむ。

国際輸送は常に複数のルートが競争するのが自然な姿である。個性あるルートの中から貨物の性格やビジネスの要求に応じて最も相応しいものが選ばれる。また、何らかの理由で一つの輸送ルートが使用できなくなる可能性を頭においておく必要がある。その場合には代替ルートの存在が脚光を浴びるかもしれない。このように考えると、東アジア～欧州間にAll WaterとTSRのような鉄道回廊があり、中央アジアへ向かうのにTCRとTSRが競い合うというのは幸いなことといえる。日本企業も今後、TSRを含めた複数の選択肢から選ぶという方針で輸送ルートの選択をすることになる。

⁸ 具体的システムは、まず輸出メーカーがロシアにおける指定販売店・ディーラーリストを税関に提出する。メーカーは指定された販売店にしか売らず、価格も事前提出した内容で行う。税関も販売店の過去の税関申告での違法行為歴、過去の納税状況などを調べて、販売店を認定する。販売店が税関に認定されると、税関は認定販売店あてに貨物が届くとコード、価格、代金の決済内容などを厳しく調べる。販売店は税関・税務署の定期監査を受け入れ、販売書類や金の流れなどが調べられる。この制度では通関場所はいくつかのターミナルに限定される。

International Container Transport on the Trans-Siberian Railway Continued to Increase in 2004

Hisako Tsuji

Senior Economist, Research Division, ERINA

Summary

Since 2000, international container transport using the Trans-Siberian Railway (TSR) has demonstrated remarkable growth. Transport performance in 2004 again surpassed that in the previous year and was 3.2 times the level in 2000. The main factors behind this rise include soaring freight charges on the All Water route, which competes with the TSR in transport to Europe; Russian demand for imports, which has been supported by the healthy domestic economy; and China's emergence as an exporter. However, the main countries of origin and destination of cargo are the ROK and China, with Japanese cargo remaining at a low level.

Although it seems to be doing extremely well, TSR business faces the following problems, which are sources of insecurity for the future.

- i) There is a serious lack of rail wagons at Vostochny Port, with cargo congestion and delays becoming a chronic problem.
- ii) As a result of a lack of eastbound cargo compared with westbound cargo, the transport of empty containers is increasing.
- iii) With regard to transport to Central Asia, the competitiveness of the rival China route (TCR) is growing noticeably and the TSR route is being forced into a difficult struggle.

International container transport using the Trans-Siberian Railway (TSR) declined severely in the 1990s for a variety of reasons, but since 2000 it has experienced a recovery centered on export cargo from the ROK, and cargo volumes are increasing annually. In 2003, it recorded phenomenal growth of 49% on the previous year and cargo originating in and bound for Japan increased, albeit infinitesimally. This paper outlines the recent usage situation on the TSR, based on performance in 2004, and examines challenges for the future.

1. The Mechanism Used in Trans-Siberian Container Transport and its Competitiveness

(1) Overview of routes

The international multimodal transport system that uses the Trans-Siberian Railway and marine transport to link East Asia with Russia, Europe and Central Asia is called the TSR Route. Cargo is transported from ports in the ROK, China and Japan, which form the eastern extremity of the route, to a Russian port (Vostochny Port) on a regular liner and is then loaded onto a TSR block train before heading west. One of the following three routes is used, depending on the destination at the westernmost extremity.

- i) **Europe (Finland) transit:** This links Vostochny Port with the Finnish border by means of a block train (11 days). Although most of the cargo is ultimately destined for Russia and the CIS, it is stored in bonded warehouses in Finland for a time, due to the customs situation in Russia. The marine route between East Asia and Europe (the All Water

route) is this route's competitor. The TSR route is not used to European countries other than Finland because it is currently unable to compete with the All Water route in terms of time and cost.

- ii) **Central Asia:** This route branches off from the TSR at Novosibirsk, running south to Kazakhstan and Uzbekistan. Block trains run from Vostochny Port to Almaty. This route's competitor is the Trans-China Railway (TCR). Cargo is carried on China's railways from Chinese ports (Lianyungang, Tianjin, Qingdao) to Alashankou before crossing the western border and reaching Kazakhstan and Uzbekistan via Druzhba.¹
- iii) **Russian domestic:** Cargo is transported via the TSR from Vostochny Port to destinations throughout Russia. Block trains run from Vostochny Port to Moscow. Interestingly, the route's biggest competitor in transport to Moscow is the Finland transit route.

Of these routes, i) just passes through Russia and the CIS, so cargo on this route is classed as transit cargo, while cargo on ii) and iii) is destined for CIS countries, so is classed as bilateral (export/import). Rail charges differ depending on whether cargo is treated as transit or bilateral and transit is generally cheaper in terms of the price for a certain distance. In addition, the criteria and number of days required for customs inspections at ports in Russia's Far Eastern region differ. For example, it takes 1-2 days to clear customs at Vostochny Port in the case of transit cargo, whereas it takes 3-4 days in the case of bilateral

¹ Until about 2000, there was a transit route to Afghanistan that acted as an extension of the Central Asian route, but Afghanistan-bound cargo using the TSR almost entirely disappeared with the opening of the faster, cheaper Iran route.

cargo. Furthermore, containers owned by Russian Railways can only be used for bilateral cargo, while the containers used for transit transport must be arranged by consignors or forwarders.²

(2) The marine transport element

The diversification of marine transport linking East Asian ports with ports in the Russian Far Eastern region is progressing. In the 1980s, only container ships linking Japanese ports with Vostochny Port were in operation. In the 1990s, ships also began to be deployed from Busan Port in the ROK and from around 2000, a number of shipping companies entered the sector, bringing the principles of the market mechanism into play. Moreover, in 2000, a direct service from Shanghai to Vostochny was established, leading to a subsequent increase in Chinese cargo. Current routes include Chinese ports–ROK ports–Vostochny, Busan–Vostochny, and Japanese ports–Vostochny. The vessels used on these routes are 400–1000 TEU feeder-type ships.

Looking at ship deployments as of March 2005, eight companies operate 34 ships to Vostochny each month (see Table 1). Five companies sail between Busan and Vostochny, operating 24 vessels a month. Ships sail to the latter port from Busan on four days each week. Of the five companies sailing to Busan, four link Chinese ports with Vostochny via Busan. There are also two shipping routes linking Chinese ports directly with Vostochny, making a total of 24 ships sailing between Chinese ports

such as Tianjin and Shanghai, and Vostochny each month. Looking at trends over the last few years, the number of services originating in and destined for Chinese ports has been on the increase, due to the sharp rise in Chinese cargo. In addition, it seems that there is a lot of cargo that is transhipped at Busan and carried to Vostochny, after being transported from Chinese ports to Busan.

At the same time, there are only two services per month between Japanese ports and Vostochny, which is too few. Consequently, some Japanese consignors and forwarders transport cargo to Vostochny Port by means of the Busan transit route.

It seems that, although it is not mentioned here, there is also container cargo that is carried to Vladivostok Port and then transferred to the TSR route.³

Marine transport requires 2-3 days between Busan and Vostochny, 2-3 days between Shanghai and Busan, and around 3-6 days between Japanese ports and Vostochny.

(3) The rail transport element

VICS (Vostochny International Container Service) deals with loading and unloading of cargo at Vostochny Port. Cargo is transferred from the container yard to Nakhodka-Vostochnaya Station, where the arrangement of block train container cars and procedures relating to the forwarding documents are carried out. 1-2 days are required to clear customs in the case of transit cargo, while 3-4 days are needed in the case of bilateral cargo. Furthermore, if

Table 1 The Deployment of Ships to Vostochny

(As of 1st March 2005)

Shipping Company	Main Ports of Call	Frequency	Number of Sailings/Month
Sinokor Merchant Marine & Magistral Container Lines (MCL)	Tianjin, Kwangyang, Ulsan, Busan	1/week	4
Magistral Container Lines (MCL)	Shanghai, Busan	1/week	4
Dongnama Shipping (DNAL)	Tianjin, Kwangyang, Ulsan, Busan	1/week	4
Korea Soviet Direct Line: joint line operated by FESCO and Hyundai Merchant Marine (HMM)	Masan, Busan	2/week	8
SCF Oriental Lines	Shanghai, Busan	1/week	4
FESCO China Direct Line	Hong Kong, Guangzhou, Shanghai	1/week	4
Chao Yang Shipping Lines	Ningbo	1/week	4
Japan Trans Siberian Line: joint line operated by FESCO and Mitsui O.S.K Lines	Kobe, Nagoya, Yokohama, Moji, Toyama	2/month	2

Source: www.vics.ru

² At present, Russian Railways only owns 20ft containers, so consignors also have to arrange their own containers in the case of bilateral cargo, if they wish to use 40ft containers.

³ According to the Secretariat of the CCTST (International Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation), of the container cargo discharged at Vladivostok Port, about half is loaded on to the TSR and transported for long distances, while the remaining cargo is transported by truck to local destinations.

there is a lot of cargo, Russian Railways is unable to meet the demand for wagons and some cargo has to be left off the block train, leading to delays.

If the journey progresses smoothly, block trains can reach Buslovskaya on the Finnish border in 11 days and Almaty in 9 days.

It takes longer in the case of ordinary cargo trains, with the journey to Moscow lasting 13 days even if the journey goes well; similarly, it takes 12 days to Novosibirsk, 17 days to Almaty and 18 days to Tashkent.

It is possible to obtain daily tracing data for trains running within Russia. This is due to a mechanism whereby running information is transmitted to Russian Railways in Moscow from data-inputting stations through which the train passes; in order to access this, it is necessary to obtain the number allocated to the cargo following its dispatch from Vostochnaya Station.

(4) Transport times and price competitiveness

Let us compare the overland route with the competing All Water route in terms of transport time in the case of transit via Finland. Comparing the two routes in terms of the time required to get from major ports in Japan, China and the ROK to Hamina (Finland), we can see that the TSR is faster. There is a difference of around ten days in the case of transport from Japan and China, and two weeks in the case of the ROK. If the journey progresses smoothly, the journey from the ROK is approximately halved (see Table 2). As ships frequently sail between Busan and Vostochny, the route is extremely convenient from the ROK. Consequently, even though the TSR route is comparatively more expensive than the All Water route, Korean consignors have developed a high regard for the TSR's speed, so are tending to favor that route.

Table 2 Transport Times to Hamina

	Busan	Kobe	Shanghai
All Water	35 days	35 days	35 days
TSR	18–22 days	24 days	26 days

Note: Compiled by ERINA based on information from Japanese and Korean forwarders

As transport charges on the TSR are relatively stable, the route's price competitiveness alters according to changes in shipping charges on the All Water route arising from seasonal factors and the relationship between supply and demand. Looking at marine shipping charges for westbound cargo destined for Europe by the country of origin, cargo dispatched from China is the most expensive, followed by that originating in the ROK, with cargo from Japan consistently the cheapest. One reason why there is little Japanese use of the TSR is that All Water charges have been set at a low level. The charges for the marine transport of westbound cargo destined for Europe have continued to rise since around 2002, against the background of a rise in international cargo, but the structure in which cargo

originating in China is relatively the highest of the three countries, followed by the ROK, with cargo originating in Japan being the cheapest remains unchanged. At the same time, TSR charges have become relatively stable over the last few years. There was a price rise in January 2003 and additional convoy charges were imposed in 2004 to cover the cost of providing guards for the cargo, but these price rises were modest increases in comparison with the rapid rises on the All Water route. As a result, TSR's economic competitiveness compared with the All Water route has increased. Originally, it was a matter of common knowledge that the All Water route was cheaper than the TSR, although it took longer than the TSR. However, it has been estimated that, from around 2003, there was a reversal in the situation, in that the All Water route became more expensive than the TSR in the case of cargo originating in the ROK and Northern China. In the case of cargo originating in Japan as well, even though there was not a complete reversal, the price differential did decrease.

In the transport of cargo to Finland, consignors select a route after taking into account the twin factors of speed and cost. In geographic terms, the TSR is more advantageous the further north is the shipping point; the All Water route is more favorable the further south is the shipping point. It is thought that the watershed on these two routes alters depending on shipping charges and delays arising from congestion. If charges on the All Water route become extremely high and there is a lack of shipping space, cargo from Southeast Asia is apparently diverted to the TSR. At present, Korean forwarders are of the view that the TSR is better for cargo from the ROK and from Shanghai and more northerly parts of China, but the All Water route is better in the case of cargo originating in Southern China.⁴

In the case of cargo bound for Central Asia, there is apparently similarity in the competitiveness between the TSR and the TCR, and most forwarders select one or other route after consideration of seasonality and the ultimate destination. However, in overall terms, the popularity of the TCR has been increasing of late. For example, one Korean forwarder said that, because of the convoy charge, introduced on the TSR in the spring of 2004, cargo bound for Central Asia shifted to the TCR, which is cheaper. Moreover, block trains have also begun to run from Tianjin and Qingdao on the TCR, which previously originated at Lianyungang Port, with the aim of reducing the transport time. Furthermore, in the case of cargo originating in Japan, the frequency of marine transport is the decisive factor. There are only two sailings each month from Japanese ports to Vostochny, but as there are several sailings each week to Chinese ports, the TCR is said to be highly convenient.

(5) The Finland transit mechanism and its convenience

I would like to explain here why cargo ultimately destined for Russia (mainly household electrical appliances) is transported via Finland. The advantage of transit via Finland is that it is more advantageous in terms of customs duty than entering directly via a Russian port. Piecing together comments made by those involved in the industry,

⁴ According to interviews with major forwarders in the ROK conducted in November 2004.

it seems that most household electrical appliances cross the border from bonded warehouses in Finland in Russian trailers and discounts on customs tariffs are apparently obtained by such means as the illegal rewriting of invoices at the Russian customs checkpoint. To be more specific, there is information that cargo is put through customs by grey dealers, with a charge (a handling charge paid to the customs inspectors, rather than customs duty) being paid per truck that includes customs duty and VAT, irrespective of the declared value of the freight.⁵ In addition, there are bonded warehouses in Finland that are easy to use, and there is also the effect of transit rail charges, which are considerably cheaper than in the case of bilateral cargo.

The manufacturers of household electrical appliances are commonly aware of the convenience of Finland. However, although Japanese companies mostly use the All Water route for transport to Finland, Korean companies use either the TSR or All Water, according to their needs.

Finland's bonded warehouses are located in places that are handy for trucks heading for Russia, such as Kouvola, Hamina and Kotka. Finland, Russia's neighbor, enjoys economic benefits as a result of the warehouse business.

2. Transport Performance in 2004

No official data on transport volumes on the TSR route are published, but I would like to provide an overview of the data that I have obtained from a variety of sources.

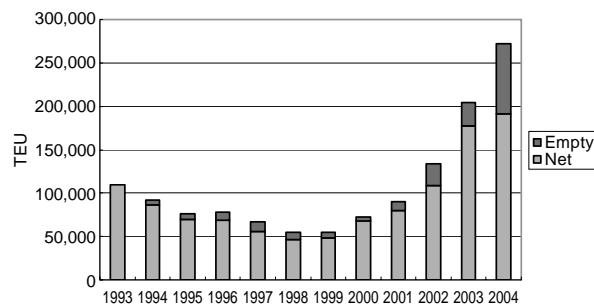
The Secretariat of the CCTST (International Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation) estimates that the quantity of containers handled by Vostochny and Vladivostok ports in 2004 reached 386,900 TEU. In addition to international containers, this includes empty containers and domestic cargo handled by VSC (Vostochny Stevedoring Company).

VICS includes empty containers in the figures that it publishes concerning the quantity of international containers handled. According to these, the total volume of containers transported in 2004, including empty containers, was 272,529 TEU, which was an increase of 33% on the previous year. Looking at long-term trends, we can see that the volume of cargo, which hit rock bottom in 1999, has grown at a considerable pace since 2000. What is the cause of some concern is the increase in empty containers as a result of a lack of eastbound cargo: in 2004, about 30% of all containers transported were empty. Consequently, the number of loaded containers remained at 191,334 TEU (see Figure 1).

According to statistics collated by Navix Transport concerning the volume of cargo handled at Vostochny Port (excluding empty containers), the volume of containers handled in 2004 was 191,405 TEU, up 31.9% on the previous year. This demonstrates that exports from East Asia to Russia are growing strongly.

Looking at the situation from the standpoint of the direction of the cargo, it is remarkably one-sided, with the ratio of westbound to eastbound cargo standing at 84:16. As the ratio in 2000 was 75:25, we can see that the

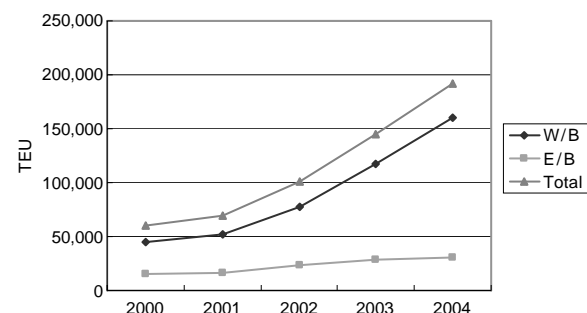
Figure 1 Volume of International Containers Handled at Vostochny Port



Source: VICS

disparity is becoming wider each year. In particular, if the focus is limited to Chinese cargo, the ratio of westbound to eastbound was 90:10. The factor behind this is a situation in which exports to Russia (westbound) from the ROK and China are increasing, while eastbound cargo is struggling to grow (see Figure 2). Korean forwarding companies are doing their best to find eastbound cargo, but it remains limited to timber, pulp and paper from Finland and cotton from Uzbekistan. Consequently, empty containers have to be sent back along the eastbound route to Vostochny.

Figure 2 Volumes of East- and Westbound Cargo Using the TSR



Source: Navix Transport

Looking at freight movements by country of origin and destination, the ROK accounts for 62%, China for 33% and Japan for 5% (see Figure 3).

Cargo originating in or destined for the ROK forms the majority of cargo and has been increasing consistently each year, but as a share of the whole, it has been experiencing something of a downward trend since reaching 82% in 2000. In 2004, cargo originating in or destined for the ROK grew to 118,645 TEU, up 8.7% on the previous year; however, if the focus is limited to westbound transit, we can see that there was actually a fall of 14.2%. Most Korean cargo consists of household electrical appliances bound for Finland. As stated above, the ultimate destination of these household electrical appliances is Russia and the CIS. With regard to bilateral cargo, components bound for Korean companies that have established bases in Central Asia

⁵ Hiroshi Mizuno, Russia's Transport Situation, JETRO, *Research into the Transformation of the Russian Market and Business with Russia: Chapter 4*, March 2004. (Japanese)

and Russia are on the increase.⁶ In addition, resin (the raw material from which plastics are made) is exported from the ROK to Russia. With regard to eastbound cargo, the ROK imports timber and paper pulp products from Finland and raw cotton from Uzbekistan.

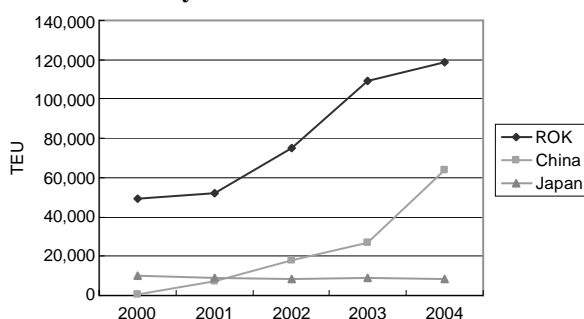
There has been a slump in cargo originating in or destined for Japan, the decline in the share of which has continued each year since falling to 17% in 2000. In 2004, the cargo volume was 8,678 TEU, a fall of 2.2% on the previous year. The main westbound cargo consists of car components bound for Russia, while timber from Finland (for building log houses) is the main eastbound cargo. It is believed that in these statistics, cargo sent from Japan to Vostochny using the Busan transit route is counted as Korean cargo.

Compared with this, cargo originating in or destined for China has been demonstrating remarkable growth, with the volume of cargo in 2004 rising 136.6% on the previous year to 64,082 TEU. Furthermore, it is thought that some Chinese cargo undergoes feeder transport to Busan, where it is transhipped and sent to Russia as Korean cargo, so it is estimated that the true quantity of Chinese cargo is even greater.

The main items exported as Chinese cargo are such consumer goods as clothing, footwear, bags and accessories. These consumer goods, which are exported to Russia and the CIS, are transported to Vostochny Port either directly from Chinese ports or using the Busan transit route. Russian forwarders generally export these goods as bilateral cargo.

There has been a recent increase in Chinese export cargo in the form of household electrical appliances manufactured by Korean companies which have established bases in China. In search of cheaper labor, Korean companies have established manufacturing bases in various parts of China and, in an increasing number of cases, the goods manufactured at their Chinese factories are exported to Russia. Korean manufacturers entrust Korean forwarders with the transport of these goods from their Chinese factories and, in many cases, the goods are transported on the TSR, in the same way as household electrical

Figure 3 Volumes of Cargo Using the TSR, by Country



Source: Navix Transport

appliances manufactured in the ROK. The shift of Korean companies into China is believed to be one factor in the fall in westbound transit cargo from the ROK.

3. Factors Supporting the Increase in Cargo

Let us now look at the factors that have supported the TSR's container business, which has been on an upward curve since 2000.

(1) The healthy Russian economy

The strong willingness of consumers to make purchases, which has been supported by the healthy macroeconomy in Russia, is supporting the TSR. If we look back at macroeconomic indicators in Russia, we can see that the GDP growth rate recorded negative growth between 1990 and 1996. The growth rate in 1997 was 0.9%, but returned to negative growth in 1998, following the financial crisis. However, following the attainment of 10% growth in 2000, the Russian economy has continued to grow smoothly, recording growth rates of 5.1% in 2001, 4.7% in 2002 and 7.3% in 2003. Growth of 7.1% was seen in 2004 and the soundness of the economy is impressive, as can be seen from such achievements as the completion of repayments of the country's debts to the IMF. If we recall the pattern of recovery in the quantity of cargo that we saw earlier (in Figure 1), we can see that it corresponds with the trend towards recovery in the Russian economy as a whole.

(2) The steep rise in marine transport charges between East Asia and Europe (All Water)

Since 2002, transport charges on the East Asia–Europe shipping route (All Water) have continued to rise. The increase in westbound carriage charges from China to Europe has been especially pronounced. The factors behind this are China's fast economic growth and intense demand for exports and imports. In addition to the steep rise in freight charges, there are those who say that there are not enough ships and that it is not possible to secure space on container ships. Hitherto, as mentioned above, if one compared transport between East Asia and Europe by mode of transport, the TSR route was said to be faster, but also more expensive than All Water; however, with the rise in freight carriage charges on the All Water route and the increasing difficulty in acquiring space, the sense that the TSR route is comparatively more expensive has lessened and some cargo from the ROK and China has shifted to the TSR.

(3) Market development by Korean companies

It is believed that zealous market development on the part of Korean forwarders and household electrical appliance manufacturers has also contributed to the expansion in TSR business.

Firstly, Korean forwarders own their own containers and lend them to consignors. Among the major forwarders, there are some that have more than 10,000 TEU of their

⁶ In the automobile industry, Daewoo Motors (owned by GM) have established a factory in Uzbekistan, while Hyundai Motors have built a factory in Taganrog in Southern Russia. In the field of household electrical appliances, LG and Samsung have begun operating in Central Asia.

own containers. On the TSR route, bilateral cargo can use containers owned by Russian Railways or FESCO, but consignors need to arrange their own containers for transit cargo. Consequently, on the Finland transit route, containers provided by forwarders are generally used. As hardly any Japanese forwarders have their own containers, they are dependent on leasing them, and leasing charges are a factor in the comparatively high forwarding charges. Moreover, according to one Japanese forwarder, they have recently had to turn down orders from consignors wishing to use the TSR, due to a lack of containers. One reason why Japanese forwarders are wary of owning their own containers is that managing the containers one owns can be troublesome.

Secondly, many Korean household electrical appliance manufacturers and forwarders own bonded warehouses near the Finnish border with Russia, in order to make exports to Russia more convenient. There are some forwarders that also store cargo that Japanese companies have sent to Finland on the All Water route.

Thirdly, Korean forwarders are developing new routes, with the aim of providing more efficient services, and are demonstrating the pioneer spirit through the running of block trains. For example, a trial run took place on the Busan–Brest–Poland route in 2004. In addition, there was a trial run on the Tianjin–Shenyang–Harbin–Manzhouli–Zabaikalsk–Finland route. Furthermore, on the China route (TCR), as well as the existing block trains from Lianyungang Port, some forwarders are running block trains from Tianjin and Qingdao to Alashankou.

Fourthly, Korean forwarders pick up Chinese cargo actively. In particular, most of the export cargo from Korean household electrical appliance manufacturers who have established manufacturing bases in China is handled by Korean forwarders. Transit at Busan is apparently another source of income for forwarders.

Finally, by bringing multiple forwarders into competition with one another, Korean consignors are benefiting from more favorable transport terms.

(4) The diversification of shipping routes linking ports in Far Eastern Russia with East Asia

With regard to container routes linking East Asia with Far Eastern Russia, a single shipping company monopolized routes between Japan and Russia, and between the ROK and Russia throughout the 1990s. However, a new company began operating on the ROK–Russia route in 2001, breaking this monopoly. At present, as shown in Table 1, seven companies operate services on shipping routes linking the ROK and China with Vostochny. There can be no doubt that, as a result of this, the frequency of services and number of ports of call have increased, carriage charges have been kept down and services have become increasingly convenient for consignors.

On the other hand, the monopoly on routes between Japan and Russia still exists, even now. At present, there are only two sailings each month and the average load on these services is less than half of capacity. Although the lack of cargo is one reason why there are no new entrants into this

particular field of operations, it cannot be denied that the current frequency of sailings is decidedly inconvenient.

4. Emerging Problems and Future Challenges

The quantity of cargo is continuing to increase, but a number of problems have also emerged. Let us now consider for how much longer this strong performance can be maintained and whether there is the possibility of new problems arising in the future.

(1) Infrastructure that cannot keep pace with the increase in cargo

We are seeing an increase in containers being compelled to wait because they cannot be loaded onto block trains at Vostochny Port, due to a lack of freight wagons, and it has been noted that this is a problem requiring an urgent solution. According to the explanation given by VICS on its homepage, as of March 2005, around one-thirds of the wagons that it had requested from Russian Railways had still not been provided.⁷ As a consequence, delays are occurring and the TSR, the selling point of which is supposed to be speed, is becoming unable to justify its customers' faith in it. According to some Korean forwarders, the delays arising from the lack of freight wagons are particularly pronounced during peak season (autumn and winter) and, in the case of transit transport between Busan and Hamina, the journey that normally takes around 22 days if all goes smoothly apparently takes 30–40 days.

In addition, with regard to the provision of containers for bilateral cargo, Russian Railways has been criticized for its failure to provide 40ft containers. Japanese forwarders have also pointed out that the lack of containers and freight wagons mean that Russian Railways is missing out on Japanese business.

The lack of freight wagons and containers is plain for all to see when cargo volumes rise. At the CCTST's annual conference, there is a tendency for the executives from Russian Railways to talk only of their pipe dreams of increasing cargo volumes. At the 2004 conference in Vienna as well, they spoke of their expectations of aiming for 300,000 TEU on the TSR route. However, the upgrading of such vital elements as infrastructure is the prerequisite for realizing this dream of theirs. Is it not perhaps necessary for Russian Railways to consider from a medium- to long-term perspective what kind of infrastructure it should develop, commensurate with the projected increase in cargo?

(2) Increasing empty containers

As stated above, there is a relative lack of eastbound cargo, so large quantities of empty containers are sent back to Vostochny on the eastbound route. The transport of empty containers is apparently a major burden on Korean forwarders, who own their own containers. The only way to solve this problem is to develop eastbound cargo. For example, sizeable amounts of car components are transported from Germany to Northeastern China via

⁷ www.vics.ru

the All Water route. In addition, a considerable volume of timber is apparently transported from Northern Europe to Japan via All Water. In order to get this cargo to switch to the TSR route, why not tap new markets by devising such measures as providing more advantageous terms with regard to carriage charges or introducing new block train routes?

(3) The increasing competitiveness of rival routes

The TSR route is constantly exposed to competition from rival routes. The TCR, which is the TSR's rival in transport to Central Asia, is seeking to improve its facilities and increase transport speeds. As stated above, in addition to the Lianyungang Port–Alashankou route, block trains to Alashankou have been introduced from Tianjin and Qingdao as well, which has apparently led to a reduction in transport times. Moreover, the TCR can carry Chinese shipping companies' containers (20ft and 40ft) to Almaty and Tashkent. Furthermore, as stated above, when convoy fee was introduced on the TSR in the spring of 2004, some cargo destined for Central Asia from the ROK apparently switched from the TSR to the TCR.

In the case of the All Water route, which is the TSR's rival in transport to Finland, there is a possibility that there will be increased leeway in transport capacity in the future due to the introduction of new ships, which could lead to a reduction in shipping charges. Moreover, vessels are becoming ever faster. At present, the journey between Busan and Hamburg takes 26 days, but if this were reduced to 21 days, it would be about the same as the duration of the journey via the TSR. It is necessary for the management of the TSR to forecast as early as possible the potential for an increase in competitiveness on the part of such rivals and to strive to maintain the route's competitive edge, both in terms of speed and price.

(4) The overseas shift of Korean manufacturing industry

Since around 2003, Korean household electrical appliance manufacturers have increasingly been establishing bases in China. The electrical appliance makers Samsung, LG and Daewoo have built factories in such cities as Tianjin, Qingdao, Yantai, Shanghai, Nanjing and Shenyang, and export some of their products to Russia. Hitherto, many Korean companies established bases in the Shandong Peninsula area, which is close to the ROK, so a lot of them tended to use the TSR route.

However, it seems likely that, in the future, they are increasingly going to opt to move into Southern China and Southeast Asian countries such as Vietnam. As stated above, the further south one goes, the more of an advantage there is to be gained in using the All Water route for

transport to Finland, so it is possible that there will be a shift away from the TSR. This is the same process as was experienced when Japanese consignors moved away from using the TSR.

(5) Will the Finland transit route continue?

As stated above, the iniquitous Russian practice of making false customs declarations is behind the tendency for items being exported to Russia, such as household electrical appliances, to be diverted via Finland. For how long do the Russian authorities intend to turn a blind eye to this "grey" practice?

Russia's customs authorities have already succeeded in creating a system to prevent these "grey" practices with regard to import duties on cars. Under a system termed the "green corridor", export manufacturers designate dealers and distribution outlets that they can already trust and notify the customs authorities of the sale price, thereby preventing importers fiddling their customs declarations.⁸ Currently, the scope of application of this system is being broadened from cars to encompass related transport equipment.

The Russian customs authorities are trying to introduce this system for household electrical appliances passing through customs checkpoints and seem to be asking Japanese and Korean electrical appliance manufacturers to submit lists of sales outlets, as in the case of car exports. However, compared with cars, household electrical appliances are cheap and small, and there are many more types of them, so it is difficult to control prices; accordingly, the application of this system is likely to be tricky.

There are those who believe that fraudulent customs declarations will be abolished if Russia accedes to the WTO in the future, but it is unclear exactly how this is to be achieved.

(6) Is there any potential for a return to TSR use by Japanese cargo?

Although there was a slight pickup in Japanese cargo in 2003, it fell again in 2004. Is there any possibility that Japanese cargo will return to the TSR in the future? The following two factors would seem to give cause for hope.

First of all, if carriage charges on the All Water route continue to soar and there is still a lack of space in the hold of All Water vessels, it is possible that Japanese cargo bound for Finland and destinations within Russia will increase. However, carriage charges to Europe from Japan on the All Water route are still cheaper than those from China or the ROK and the feeling persists that the TSR route is relatively more expensive. Moreover, as Japanese consignors emphasize punctual delivery, it is imperative

⁸ To be more specific, under this system, export manufacturers first of all submit to the customs authorities a list of their designated dealers and distribution outlets in Russia. The manufacturers sell only to designated distribution outlets at a price that has been declared to the customs authorities in advance. Before approving them, the customs authorities themselves check the past tax payments of these distribution outlets and whether they have any history of malfeasance in their previous customs declarations. Once the customs authorities have approved a distribution outlet and the cargo arrives, they implement strict checks of the cargo code, price and details regarding payment for the cargo. The distribution outlet submits to periodic audits by the customs and tax authorities, with sales documents and flows of money being checked. Under this system, the cargo can only pass through customs at a limited number of terminals.

that the chronic delays at Vostochny be eliminated. In addition, it is vital that some means of supplying containers be devised.

The second factor is the fact that Japanese companies are now beginning to look towards Russia. As Russia is continuing to experience stable economic growth, the number of companies perceiving it to be a promising market is increasing. These include companies who are seriously planning direct investment in Russia in such fields as the automotive industry. Once they decide to expand into Russia, the export of investment-related resources and parts to Russia will increase and the TSR route will be used as a matter of course. If we take the example of Korean car manufacturers, which have already established bases in Russia and are transporting components on the TSR, expectations that Japanese companies may one day follow

them begin to grow.

It is the nature of international transport that a number of routes are constantly in competition with each other. The most appropriate of the various routes, with their individual characteristics, will be chosen according to business requirements and the nature of the cargo. Moreover, it is necessary to bear in mind the possibility that it will become impossible to use one transport route for some reason. In this case, alternative routes could come under the spotlight. In light of this, it is a good thing that there is both the All Water route and rail corridors such as the TSR in transport between East Asia and Europe, as well as the competition between the TCR and the TSR in transport to Central Asia. In the future, Japanese companies will constantly bear in mind the principle of selecting from multiple options, including the TSR.

The Trans-Siberian Land Bridge Network



Economic Research Institute for Northeast Asia, Niigata, Japan, 2005

朝鮮民主主義人民共和国の経済関係法の改正(3・完)

ERINA調査研究部研究員 三村光弘

はじめに

これまで、ERINA REPORT誌上では、1999年～2000年にかけて改正された朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮とする）の対外経済関係法に関して、投資制度の翻訳やその内容の分析、投資制度についての解説を行ってきた¹。

北朝鮮では、1990年代の後半から工業部門における構造調整、農業部門における生産や分配方法の変化、企業管理方法の変化などの経済管理方法の改善が試みられてきている。その後、2002年7月に全般的な物価と賃金の調整をその主な内容とする「経済管理改善措置」が行われた。

このような社会の変化に対応して、国家の重要な政策に関して、積極的に法律を制定・改正するようになったことがあげられる。1999年～2003年の間に、対外経済関係法以外に13の法律が新たに制定されたことが明らかになっている²。また、対外経済関係法では、11の法律と行政法規に改正が行われている³。

これらの法規の改正には、対外経済関係だけではなく、経済全般に適用される法規の改正・制定が多い、国際社会に進出していくために必要な国際基準に近づく努力をしているものが多い、1990年代後半の改正で法規集に掲載されなくなった細則の一部が復活している、などの特徴がある。

今回は、このような特徴のうち、に焦点を合わせ、環境保護法、民事訴訟法と対外経済関係法の根幹ともいえる羅先経済貿易地帯法、合併法についてその改正点と内容についての解説を行う。

1. 環境保護法

環境保護法は1986年4月9日に制定され、1999年3月4日に改正された。今回の改正は、2000年7月24日であるが、改正されたのは第27条の重量単位の「トン」が「t」に変更されたのと、第49条の「環境保護秩序に反して対象建設を進行し、又は工場を運用し又は輸送機材を運転させた場合には」が「環境保護秩序に反して対象建設を進行し、又は工場を運用し又は輸送機材で運転をした場合には」へと

輸送機材（自動車）の運転をさせた主体ではなく、運転を行った主体を対象とする、禁止の主体の変更が行われたのみである。

このような些細な変更が行われるのは、北朝鮮においても法律の条文をこれまでよりもより厳格に解釈するようになったためであると考えられる。現状でも、法律間での用語法の違いなどが無くなっているわけではないが、このような些細な違いであっても正式な手続にかけて変更するようになったことは、評価できることである。

2. 民事訴訟法

民事訴訟法は1976年に制定されたものが1994年に大幅に改訂された後、2002年10月24日に改正されている。全13章182条の北朝鮮の民事訴訟制度とその手続を規定する法律である。

第1章「民事訴訟法の基本」では、「国家は裁判所の責任性に訴訟当事者の積極性を正しく結合する原則から、民事訴訟活動を行うようにする」（第2条）と規定されている。これは当事者主義を採用する日本の民事訴訟とは異なる考え方である。このため、北朝鮮の民事訴訟では、糾問審的な考え方や検事の民事訴訟への参加など、民事訴訟にも、国家による秩序維持の考え方が入っている。また、「民事訴訟活動を人民大衆に依拠して行う」（第4条）と規定しており、これは日本の裁判員制度に類似した「人民参審員」の民事訴訟への参加によって担保されていると考えることができる⁴。

第2章「一般規定」では、民事訴訟制度についての概括的な規定が行われている。ここを読めば、北朝鮮の民事訴訟制度のあらましを知ることができる。日本と異なるのは前述したように民事訴訟を検事が提起することができること（第8条）刑事裁判に於いて認定された事実が民事訴訟でもそのまま認定されること（第12条）などがあげられる。

第3章「訴訟当事者」では、民事訴訟の当事者になることができる要件やその活動の原則を定めている。北朝鮮で

¹ 拙稿「朝鮮民主主義人民共和国の対外経済関係法の現状（7・完）」『ERINA REPORT』vol. 48～54を参照されたい。

² 拙稿「朝鮮民主主義人民共和国の対外経済関係法の改正」『ERINA REPORT』vol. 58（2004.7）59頁の表1を参照されたい。

³ 前掲、59頁の表2を参照されたい。

⁴ このため、人民参審員の資本主義的経営や国際的な商慣行などに対する知識が欠けているであろうと考えられる現状では、外国企業や外国人が国内の企業や政府機関を対象に提起する訴訟について、外国側が満足できる判決が果たして行われるのか疑問である。

は「独立的な経費予算若しくは独立採算制で運営する機関、企業所、団体又は公民」(第23条)が訴訟当事者として予定されている。外国人や外国投資企業も第6条で適用が規定されているので、訴訟当事者となることができると解することができる。北朝鮮では機関、企業補、団体の提起した請求の放棄又はその範囲の変更し、和解を禁止している(第25条)。これは今回の改正で追加された規定である。

第4章「証拠」では、民事訴訟における証拠の内容、収集方法などについて規定されている。証拠になるものは「訴訟当事者の発言、証人の証言、証拠文書、証拠物、鑑定結果、検証結果等」(第36条)である。また、証拠収集においては裁判所の独自の収集が認められている(第38条)。

第5章「裁判管轄」では、民事裁判で扱う内容(第53条)裁判所の管轄の範囲すなわち上下関係、地理的關係など(第54~59条)事件の移送の問題(第60~62条)が規定されている。

第6章「訴訟の提起」では、民事訴訟の提起の方法について定めている。訴訟を提起する場合には「裁判所に訴状を提出」しなければならない(第64条)。また、訴状に記載する事項や国家手数料(日本の印紙代に相当)、応訴つまり反訴についての規定及び手続(第69条)などが規定されている。

第7章「裁判準備」では、日本の民事訴訟手続という争点及び証拠の整理手続に相当する手続を定めている。ただし、前述したとおり、北朝鮮の民事訴訟手続では、裁判所が独自に証拠を収集することを認めているため、当事者間での争点確認だけではなく、独自に収集した証拠による問題解決(第75条)も規定されている。また、ここでは証拠の保全、事件の棄却などについても規定されている。

第8章「裁判審理」では、一審の裁判に関する手続が規定されている。裁判審理は「判事である裁判長及び人民参審員2名で構成された裁判所」(第92条)が行うと規定している。裁判官一人で行える審理としては「身体機能障害者、所在不明者、労働強化刑を受けている者を対象として提起された離婚請求事件及び判決、判定、対外経済仲裁裁決の執行又は公証と関連して提起された事件」(同条)と規定されている。ほとんどすべての民事訴訟は人民参審員が参加する。また、前述したように民事訴訟の審理にも検事が参加することになっている。ただし、検事が参加しない場合でも審理は行うことができる(第94条)。その他、証人、鑑定、判事と人民参審員との合意についての規定もこの章で規定されている。

第9章「判決、判定」では、裁判所の職権での決定に当たる「判定」と判決について規定している。判決の採択は「裁

判所構成員が多数決の方法で行う」(第128条)と規定されているので、人民参審員が2人とも反対すれば、判事の意見は判決には採用されない事態が起こる。その他、判決書に記載すべき事項や訴訟費用の負担問題についてもこの章で規定している。

第10章「第二審裁判」では、第二審裁判の手続きが規定されている。北朝鮮は二審制を採用しているので、第二審が終審となる。第二審では、事実の審理は行わない(第149条)。また、第二審裁判所は第一審裁判所の判決、判定を取り消さない場合にも、第一審裁判の不足点を指摘する判定を別途に行うことができる(第154条)という規定もある。

第11条「非常上訴」では、「確定した判決、判定が法の要求に違反した場合」にそれを修正するために行われる手続(第156条)が規定されている。この非常上訴は、日本の民事訴訟手続では、再審を行うことができる要件として規定されているもののうち、北朝鮮の再審手続に定められているものを除いたものに近い。ただし、非常上訴の審理は、「中央裁判所所長または中央検察所所長が中央裁判所に提起する」(第158条)と規定されており、かなり例外的な扱いとなっている。

第12章「再審」では、判決、判定の基礎とした証拠が虚偽であったことが確認された場合や判決、判定に影響を与えることのできる事実が裁判を終了した後に知らされた場合、訴訟当事者または裁判所構成員が事件解決に影響を与えることのできる違法行為を行ったことが確認された場合、すでに取り消された判決若しくは判定又は国家機関の決定若しくは指示に基づいて判決、判定を下したことが確認された場合(第167条)に再審を行うことができると規定している。再審は裁判所及び検察所(第169条)、訴訟当事者又は利害関係を有する第三者(第170条)が提起の申請をおこなうことができる。再審の審理も中央裁判所判事3名で構成した裁判所で審理を行い、中央検察所の検事が参加する(第172条)。

第13章「判決、判定の執行」では、判決、判定の執行に関する手続を規定している。判決、判定の執行は「裁判所執行員」(第175条)によって行われる。また、機関、企業所、団体の財産に対する執行は、当該銀行を通じて行うことになっている(第178条)。

今回の改正での主要な改正点は、第25条における機関、企業所、団体の請求法規、和解の禁止、第43条の証人の発言方法への「発言」の追加、第45条の証人が呼出に応じない倍の拘引条項の追加、第54条の裁判管轄条項の整理と外国法人、外国人が当事者となる場合の第1審裁判所の規定

変更（人民裁判所 道（直轄市）裁判所）第72条の異議申し立て提起期限の延長、第75条の判事の訴状写本提出期限の短縮と、答弁書の提出期限の短縮、第77条の裁判準備手続に影響のある訴訟当事者（引き延ばしなどが考えられる）への拘引判定権限の判事への付与、第86条の妊娠中や1歳未満の子供を育てている女性を対象とした離婚訴訟や前回の離婚と関連した裁判所の判決、判定から1年未満の離婚事件の提起の禁止（何度もトラブルを起こしている場合などが考えられる）の追加、第87条の事件棄却判定に対する上訴期限の明示化、第92条の判事が一人で裁判審理を行える場合の明示化、第100条の裁判審理過程における裁判所構成員、検事、裁判初期、鑑定人、通訳及び解釈人の忌避に対する意見聴取にともなう解決措置の義務づけ、第118条の離婚訴訟を審理する場合に同時に解決する問題としての、扶養の問題と財産分与の問題の分離、第135条の離婚事件に関する規定の強化⁵、第136条の判定での解決に「対外経済仲裁機関の裁決執行申請」の追加などがあげられる。

これらの改正点の特徴としては、手続法としての民事訴訟法の規定の明確化が若干進化したことと、離婚訴訟において社会の秩序に反するような行為に基づく離婚の請求に対しての規制の強化が行われていることがあげられる。法は社会の変化を反映するものであるから、前者は手続法としての整備、後者は婚姻に関する社会風俗の変化が原因となると思われる。

3．羅先経済貿易地帯法

羅先経済貿易地帯法は、1993年1月31日に制定され、1999年2月26日に修正補充され、2002年11月7日に修正されている。今回の改正箇所は、第18条の後段が「共和国の機関、企業所、団体も、内閣の承認の下に、羅先経済貿易地帯に単独又は合弁、合作の形式で投資し、経済貿易活動を行うことができる。」から「共和国の機関、企業所、団体は、内閣の承認の下に、羅先経済貿易地帯に単独又は合弁、合作の形式で投資し、経済貿易活動を行うことができる。」（下線は筆者）と変更された、すなわち「も」が「は」に変更されたところと、第37条の後段のインフラ建設部門の外国投資企業に対する企業所得税減免に関する規定における総投資額に関する規定が「6,000ウォン」から「45億ウォ

ン」に変更された2箇所のみである。

前者の修正は、法律的効力としては大きな違いを持たないとも考えることもできる。強いて違いを挙げれば、外国投資企業と国内の機関、企業所、団体を羅先経済貿易地帯への投資主体として対等に考えるようになったための変化であると言えるであろう。また、後者の修正は、2002年7月1日の「经济管理改善措置」による為替レートの変動を反映したもので、この時期の対外経済関係法の改正には必ず入っているものである。このような改正は、環境保護法もそうであるが、経済改革により実際の問題解決に法がより関与を深める可能性が高まってきていることを反映し、法律の文言を以前よりも重要視していることにつながっていると考えることができるだろう。その点で、今回の改正は、法律面から見た経済改革にともなう社会の変化への対応、ないしはその準備と考えることができる。

4．合弁法

合弁法は、1984年9月8日に制定され、1994年1月20日、1999年2月26日に改正されたあと、2001年5月17日にも最高人民会議常任委員会政令第315号で修正補充したとして法規集に収録されている。しかし、法規集の条文を検討したところ、2001年発行の法規集と条文に変化がない。なぜこのようになっているのかは現在不明である。

おわりに

以上、対外経済関係だけでなく、すべての経済分野に適用される環境保護法、民事訴訟法の内容と変更点について見てきた。北朝鮮でも、法律の条文の整合性や手続法の整備など、法を実質的な紛争解決手段と見る考え方が以前よりも定着してきていることを示唆する法律の改正が行われていることがわかった。また、婚姻に関する規定の変化を見ると、女性の権利を擁護するとともに、反社会的な原因（婚外性交渉などが考えられうる）での離婚請求をできなくするなど、社会の変化が原因と考えられる改正も行われている。事実や現実に即して法律や行政法規がこまめに改正を繰り返し替えるようになればなるほど、社会の鏡として法を利用することの意義が深くなってくると考えてよいだろう。

⁵ 社会的雰囲気や乱すような行為と特定して制裁を加えることになっており、その状況がひどい場合には、告発に相当するであろう、刑事責任を追及する事に対する判定の規定もしている。

資料（筆者による翻訳）

1. 環境保護法

朝鮮民主主義人民共和国環境保護法

チュチェ75（1986）年4月9日 最高人民会議法令第5号として採択
 チュチェ99（1999）年3月4日 最高人民会議常任委員会政令第488号として修正補充
 チュチェ89（2000）年7月24日 最高人民会議常任委員会政令第676号として修正

第一章 環境保護法の基本原則

第1条 環境を保護することは、人民大衆に自主的で創造的な生活環境を保障するための崇高な事業である。

国家は、人民に文化衛生的な環境及び労働条件を整えるために、国の環境を保護管理する事業に、常に深い関心を払う。

第2条 環境を保護する事業は、社会主義、共産主義建設において恒久的に掌握しなければならない重要な事業である。

国家は、環境保護管理において納めた成果を強固発展させ、工業をはじめとする当該経済部門が現代的に発展するに従い、環境をよりよく保護管理するための対策を立て、これに対する投資を系統的に増加させる。

第3条 国家は、人民の志向及び要求に即して国の環境を築くために、環境保護管理事業を計画的に、展望性があるように行う。

国家は、環境保護の原則に基づいて、都市及び村を形成し、工場、企業所をはじめとする産業施設を合理的に配置する。

第4条 生産及び建設に先立って環境保護対策を徹底的に立てることは、環境保護事業において提起される重要な要求である。

国家は、工場、企業所、協同団体が公害防止対策を先ず立てて生産を行うように指導統制し、環境を保護するための物質技術的手段を絶えず現代化する。

第5条 環境を保護管理することは、全人民の神聖な義務である。

国家は、人民の中で社会主義愛国主義教育を強化し、人民が祖国の山河及び郷土を愛し、国の環境をよりよく保護管理する事業に自覚的に参加するようにする。

第6条 国家は、環境を公害から保護するための科学研究事業を発展させ、環境保護科学機関をしっかりと構築し、それに対する指導を強化する。

第7条 核兵器、化学兵器の開発及び試験、使用を禁止し、環境被害を防ぐことは、朝鮮民主主義人民共和国の一貫した政策である。

国家は、朝鮮半島とその周辺において核兵器、化学兵器の開発、試験及び使用により、環境が破壊されることに反対して積極的にたたかう。

第8条 国家は、環境保護分野において、外国及び国際機構との交流及び協力を発展させる。

第9条 本法は、大気、水、土壌及び海の汚染及び騒音、振動、地盤沈下、悪臭等の環境破壊現象を防ぎ、よりよい環境を作るための環境保護原則及び秩序を規制する。

環境保護事業と関連して本法で規制しない秩序は、当該法規に従う。

第二章 自然環境の保存及び造成

第10条 自然環境をよく保存し造成することは、人民により生活環境を提供し、より美しく文化的な環境を後代に伝えるための要求である。

機関、企業所、団体及び公民は、自然環境を保存し、それを人民の健康増進及び文化情緒生活に資するように保護管理しなければならない。

第11条 環境保護のために、自然環境保護区、植物保護区、水産資源保護区等の自然環境保護区及び特別保護区を置く。

自然環境保護区及び特別保護区を定める事業は、内閣が行う。

第12条 国土環境保護機関及び当該機関は、自然環境保護区及び特別保護区で動植物の変化、地形及び水質の変化、気候変動等の自然環境の変化状態を体系的に調査、登録し、必要な保護管理対策を立てなければならない。

自然環境保護区及び特別保護区内では、自然環境を原状のままに保存し、徹底して保護管理するうえで支障を与える行為を行うことができない。

第13条 機関、企業所、団体及び公民は、都市及び村、道路及び鉄道周辺、湖水周辺及び川辺の風致林を伐採し、又は名勝地及び浜辺の松林、海水浴場、奇岩絶壁、山岳地域の優雅で奇妙な造形、風致のよい島をはじめとする自然風致を損傷、破壊してはならない。

第14条 機関、企業所、団体及び公民は、名勝地、観光地及び休養地に炭鉱、鉱山を開発したり、又は環境保護に支障を与える建物、施設物を建てる等の行為を行ってはならず、洞窟、滝、古城跡をはじめとする天然記念物と名勝旧跡

を原状のままに保存しなければならない。

第15条 機関、企業所、団体は、地下資源を開発したり、又は地下建設を行うとき、地盤が沈下し、環境が破壊されないように、事前に該当する対策を立てなければならない。

地盤が沈下し、被害を受けるおそれのある所では、地下水を汲み上げて利用することができない。

第16条 機関、企業所、団体及び公民は、野生動物及び水中生物の生息環境を破壊し又は珍しい植物をむやみに掘り取って生物界の均衡を変化させる等の行為を行ってはならない。

国家的に保護増殖することになった動植物は、国土環境保護機関の許可なく捕らえ又は採集することができない。

第17条 都市経営機関及び当該機関、企業所、団体は公園及び遊園地をはじめとする文化休息所を至る所に設置し、道路、鉄道、建物周辺及び区画内の空き地、共同利用場所に木や芝を植えなければならない。

都市及びその周辺には、環境保護に支障を与える木又は草を植えることができない。

第18条 国家は国土を美しく築き環境を保護する事業を全群衆的に行うため、国土管理総動員月間、植樹月間、都市美化月間等の国土環境保護月間を定める。国土環境保護月間を定める事業は、内閣が行う。

第三章 環境汚染防止

第19条 環境汚染を未然に防ぐことは、公害現象をなくすための先決条件である。

機関、企業所、団体は、環境保護限界基準及び汚染物質の排出基準、騒音、振動基準等を厳格に守らなければならない。

環境保護基準を定める事業は、内閣が行う。

第20条 当該機関、工場、企業所は、建物及び施設物にガス、埃吸収装置及び空気濾過装置を備え、ガス、埃、悪臭等が流出しないようにし、炉、タンク、配管等の施設を計画的に補修整備しなければならない。

技術検査を受けていないボイラーは、運営することができない。

第21条 排出基準を超過して有害ガスを出す運輸機材及び包装していない物資を積載し、埃を発生させる可能性があり、又は整備不良の運輸機材は運行することができず、規定された基準を超過して騒音及び振動を発生する機械設備は稼働することができない。

人民保安機関は、運輸機材に対する技術検査及び運行取り締まりを厳格に行い、排出基準を超過し、有害ガスを出す運輸機材を運行しないようにしなければならない。

第22条 国土環境保護機関及び当該機関、工場、企業所は、排出されるガス、埃等が特殊な気象条件の影響で大気をひどく汚染するおそれのある場合、当該設備の稼働及び運輸機材の運行を調節又は中止しなければならない。

気象水文機関は、特殊な気象現象が派生するおそれのある場合、それについて、国土環境保護機関及び当該機関に通報しなければならない。

第23条 都市経営機関及び当該機関、企業所、団体は、汚物処理施設を備え、木の葉及び汚物を適時に処理し、都市住民区域及び収容道路周辺においてそれを燃やさないようにしなければならない。

汚物処理場に集められた汚物は、適時に撤去しなければならない。

第24条 当該機関、企業所、団体は、浄化施設を備え、汚水をきれいに浄化して排出し、浄化しない汚水が海、河川、湖水等の場所に流入しないようにしなければならない。

第25条 都市経営機関及び当該機関、企業所、団体は、上水道施設を正常に補修整備し、飲み水の濾過消毒を厳格に行い、住民に水質基準を正確に保障した飲み水を供給しなければならない。

取水口、貯水池及び排水口周辺には、工場、企業所及び建物、施設物を建設することができず、また除草剤、殺虫剤をはじめとする有害な化学物質を撒くことができない。

第26条 共和国の領海、経済水域及び港湾、浦口、閘門、河川、湖水、貯水池

で航行又は停泊している船は、油、汚水及び汚物等を投棄又は処分してはならない。

資源開発機関及び当該機関、企業所、団体は、海洋資源を開発するとき又は海岸工事を行うとき、海洋環境を汚染してはならない。

第27条 船舶運営機関、企業所、団体は、船舶に、そのトン数に応じた汚染防止設備を正確に備えなくてはならない。

海事監督機関は、船舶検査を行う場合、汚染防止装置が備えられているかを厳格に検査しなければならない。

第28条 港、浦口、閘門及び埠頭を管理運営する機関、企業所、団体は、汚水及び汚物処理施設を備え、船舶から出る汚水及び汚物を適時に処理しなければならない。

海、河川に流出した油及び汚物は浄化し、又は撤去しなければならない。

第29条 当該機関、企業所、団体は、汚水の処理場又は汚物、工業廃棄物の処理場を海、河川、湖水、貯水池及び水源地を汚染しない場所に定めなければならない。

剥土場、鉱滓置場、貯放場、すす及び鉱滓の処理場は、周辺環境が汚染されないようにつくり、その利用が終了した後は、土地をかぶせ、木を植え、又は農耕地として利用しなければならない。

第30条 大気、水、土壌を汚染したり、又は人体に悪い影響を与えるおそれのある国家的に禁止された農薬は、生産又は輸入することができない。

農薬に対する毒性検査は、衛生防疫機関が行う。

第31条 農業指導機関及び当該機関、企業所、団体は、農薬の保管、利用を定めたとおりに行い、農薬が大気中に流出し、又は海、河川、湖水、貯水池等の場所に流れないようにし、また土の中に蓄積されないようにしなければならない。

農薬を飛行機で撒こうとするときには、当該国土環境保護機関の承認を受けなければならない。

第32条 放射性物質を生産し、又は取り扱う機関、企業所は、放射性気体、埃、排水、廃棄物の濾過、浄化施設を備え、放射能濃度を排出基準以下に下げなければならない。

開放状態の放射性物質を取り扱う機関、企業所は、周囲の環境に対する放射性汚染レベルを定期的に調査測定し、該当する対策を立てなければならない。

第33条 当該機関、企業所、団体は、放射性物質を生産、供給、運搬、保管、使用、廃棄しようとする場合、放射線監督機関又は人民保安機関の許可を受けなくてはならない。

放射線監督機関は、環境を汚染するおそれのある要素を定期的に調査し、該当する対策を立てなければならない。

第34条 環境保護及び人民の健康に悪い影響を与えるおそれのある汚染された食品、医薬品、生活用品、動物飼料等は、わが国に輸入することができない。

機関、企業所、団体及び公民は、食品、医薬品、生活用品、動物飼料等輸入する場合、当該機関の検査を受けなければならない。

第35条 有害な物質を排出し、又は騒音及び振動を発生させ、環境を著しく破壊するおそれのある廃棄物、設備及び技術は、わが国に輸入し、又は生産に導入することができない。

第36条 機関、企業所、団体は、生産過程に発生する有害な物質の排出量及び濃度、騒音及び振動の強度を定期的に測定し、系統的に低くしなければならない。

国土環境保護機関の許可がなく、又は許容基準を超過する有害な物質は排出することができない。

第37条 国土環境保護機関、地方政権機関及び当該機関は、公害を発生する工場、企業を都市の外に出し、貨物輸送道路及び鉄道を住民区域外に移設し、又は地下に入れ、汚染被害を受ける住宅を生活環境のよい場所に移転しなければならない。

都市の中心には、公害を発生させるおそれのある、又は物質の輸送量の多い工場、企業所を建設することができず、公害防止施設を備えていない建物、施設物は使用することができない。

第四章 環境保護に対する指導統制

第38条 環境保護に対する指導統制を強化することは、国家の環境保護政策を正確に執行するための重要な要求である。

国家は、現実発展の要求に即して、環境保護管理事業に対する指導及び統制を強化するようにする。

第39条 環境保護事業に対する指導は、内閣の統一的な指導の下に、中央国土環境保護指導機関が行う。

中央国土環境保護指導機関、環境保護事業に対する指導体系を正しく確立し、指導方法を限りなく改善しなければならない。

第40条 機関、企業所、団体は、環境保護のための監督及び測定事業と関連し、国土環境保護機関及び当該機関が要求する資料及び必要な事業条件を保障しなければならない。

国家計画機関、労働行政機関、資材供給機関及び財政銀行機関は、環境を保護するうえで必要な労働力、設備、資材、資金を適時に保障しなければならない。

第41条 中央国土環境保護指導機関は、全国的な環境監視体系を確立し、国の環境状態を定期的に調査掌握し、環境保護のための年次別計画を立て、その実行を正確に指導しなければならない。

第42条 機関、企業所、団体は技術的課題及び設計の作成を環境保護の要求に合わせて行い、国土環境保護機関の環境影響評価及び当該機関の合意を得なければならない。

環境影響評価及び当該機関の合意を受けない技術的課題及び設計は審査批准することができない。

第43条 竣工検査機関は、公害防止施設を備えていない建設対象に対して、竣工検査合格承認を行ってはならない。

第44条 中央国土環境保護指導機関、環境保護科学研究機関及び当該機関は、さまざまな要因に起因する環境の破壊を防ぎ、国土環境を改善するための科学研究事業を限りなく強化し、その成果を環境保護事業に積極的に受け入れなければならない。

第45条 教育機関及び出版報道機関は、さまざまな形式及び方法で環境を保護するための科学知識の普及及び大衆教育事業を行い、環境保護分野で納めた成果を広く紹介宣伝しなければならない。

第46条 環境保護事業に対する監督統制は、国土環境保護機関及び当該監督統制機関が行う。

国土環境保護機関及び当該監督統制機関は、国家の環境保護政策執行状況を厳格に監督統制しなければならない。

第47条 環境を破壊し、人民の健康並びに国家及び社会協同団体、公民の財産に該当する害を及ぼした場合には、その損害を補償させる。

第48条 外国の船又は公民が、わが国の領域で環境を破壊する行為を行った場合には、当該船、公民を抑留し、又は損害を賠償させ、また罰金を科する。

第49条 環境保護秩序に反して対象建設を行い、又は工場を運営し、工場を運営し、又は運輸機材で運転を行う場合には、それを中止させ、又は当該建物、施設物を撤収させ、違法行為に利用された物質及び金銭を没収し、また破壊された環境を原状回復させる。

第50条 本法に違反して、環境保護事業に重大な結果を引き起こした機関、企業所、団体の責任ある職員及び個別的公民にはその情状に応じて、行政的及び刑事的責任を負わせる。

2. 民事訴訟法（新旧対照表）

朝鮮民主主義人民共和国民事訴訟法

チュチュエ65（1976）年1月10日 最高人民会議常設会議決定第18号で採択
 チュチュエ83（1994）年5月25日 最高人民会議常設会議決定第47号で修正補充
 チュチュエ91（2002）年10月24日 最高人民会議常任委員会政令第3369号で修正補充

旧条	旧条文	新条	新条文
	第一章 民事訴訟法の基本		第一章 民事訴訟法の基本
1	朝鮮民主主義人民共和国民事訴訟法は、民事訴訟活動を通じて、機関、企業所、団体及び公民の民事上の権利及び利益を保護することに寄与する。	1	朝鮮民主主義人民共和国民事訴訟法は、民事訴訟活動を通じて、機関、企業所、団体及び公民の民事上の権利及び利益を保護することに寄与する。
2	国家は、裁判所の責任性に訴訟当事者の積極性を正しく結合する原則から、民事訴訟活動を行うようにする。	2	国家は、裁判所の責任性に訴訟当事者の積極性を正しく結合する原則から、民事訴訟活動を行うようにする。
3	国家は、民事訴訟当事者に訴訟上の権利及び訴訟行為に必要な条件を平等に保障する。	3	国家は、民事訴訟当事者に訴訟上の権利及び訴訟行為に必要な条件を平等に保障する。
4	国家は、民事訴訟活動を人民大衆に依拠して行うようにする。	4	国家は、民事訴訟活動を人民大衆に依拠して行うようにする。
5	国家は、民事訴訟活動において科学性、客観性及び慎重性を保障する。	5	国家は、民事訴訟活動において科学性、客観性及び慎重性を保障する。
6	朝鮮民主主義人民共和国民事訴訟法は、わが国の機関、企業所、団体及び公民の間に提起される民事上の権利及び利益と関連した紛争解決に適用する。 本法は、共和国領域内にある外国投資企業及び外国人にも適用する。	6	朝鮮民主主義人民共和国民事訴訟法は、わが国の機関、企業所、団体及び公民の間に提起される民事上の権利及び利益と関連した紛争解決に適用する。 本法は、共和国領域内にある外国投資企業及び外国人にも適用する。
	第二章 一般規定		第二章 一般規定
7	民事事件と関連して提起される問題は、裁判所の判決又は判定によって解決する。	7	民事事件と関連して提起される問題は、裁判所の判決又は判定によって解決する。
8	民事事件に対する調査審理は、訴訟当事者、利害関係者又は検事の訴訟提起にもとづいて行う。	8	民事事件に対する調査審理は、訴訟当事者、利害関係者又は検事の訴訟提起にもとづいて行う。
9	民事事件の調査審理は、朝鮮語で行う。 朝鮮語を理解しない人には通訳を、話すことのできない人には解釈人を付ける。 外国人は、事件と関連した文書を自国語で書いて提出することができる。	9	民事事件の調査審理は、朝鮮語で行う。 朝鮮語を理解しない人には通訳を、話すことのできない人には解釈人を付ける。 外国人は、事件と関連した文書を自国語で書いて提出することができる。
10	民事事件の裁判審理は、公開する。 国家又は公民の秘密を守らなければならない必要がある、又は社会的に悪影響を与えるおそれのある事件については、裁判審理の全部又は一部を公開しないことができる。 裁判審理を公開しない場合にも、判決の宣告は公開する。	10	民事事件の裁判審理は、公開する。 国家又は公民の秘密を守らなければならない必要がある、又は社会的に悪影響を与えるおそれのある事件については、裁判審理の全部又は一部を公開しないことができる。 裁判審理を公開しない場合にも、判決の宣告は公開する。
11	訴訟当事者は、判決が確定された後、同じ対象について同じ根拠をもって再度訴訟を提起することはできない。	11	訴訟当事者は、判決が確定された後、同じ対象について同じ根拠をもって再度訴訟を提起することはできない。
12	裁判所は、民事裁判において審理検討しなければならない事実がすでに刑事裁判において確定された場合には、その通りに認定しなければならない。	12	裁判所は、民事裁判において審理検討しなければならない事実がすでに刑事裁判において確定された場合には、その通りに認定しなければならない。
13	判事、人民参審員、検事、裁判書記、鑑定人、通訳又は解釈人は、自身及び親戚が当該民事事件の処理結果について利害関係を有している場合には、当該事件を取り扱い、処理することに参加することができない。 判事、人民参審員、検事、裁判書記、証人、鑑定人、通訳及び解釈人は、当該事件の調査審理において互いの任務を兼ねることができない。	13	判事、人民参審員、検事、裁判書記、鑑定人、通訳又は解釈人は、自身及び親戚が当該民事事件の処理結果について利害関係を有している場合には、当該事件を取り扱い、処理することに参加することができない。 判事、人民参審員、検事、裁判書記、証人、鑑定人、通訳及び解釈人は、当該事件の調査審理において互いの任務を兼ねることができない。
14	第一審裁判に参加した判事又は人民参審員は、当該事件を再度審理する第一審又は第二審裁判所の構成員となることができない。	14	第一審裁判に参加した判事又は人民参審員は、当該事件を再度審理する第一審又は第二審裁判所の構成員となることができない。
15	互いに親戚となる判事及び人民参審員は、同一の裁判所の構成員となることができない。	15	互いに親戚となる判事及び人民参審員は、同一の裁判所の構成員となることができない。
16	訴訟当事者は、本法第13～15条の事由がある場合、裁判所に判事、人民参審員、検事、裁判書記、鑑定人、通訳又は解釈人を取り替えることについて申請することができる。 申請は、裁判において事実審理を開始する前に行わなければならない。 事実審理を開始した後、それらを取り替えるべき事由が生じた場合又は当該事由を知ることになった場合にも、申請することができる。	16	訴訟当事者は、本法第13～15条の事由がある場合、裁判所に判事、人民参審員、検事、裁判書記、鑑定人、通訳又は解釈人を取り替えることについて申請することができる。 申請は、裁判において事実審理を開始する前に行わなければならない。 事実審理を開始した後、それらを取り替えるべき事由が生じた場合又は当該事由を知ることになった場合にも、申請することができる。
17	裁判所は、本法第13～15条の事由がある場合には、次の通りに処理する。 1. 判事又は人民参審員を取り替えることに対する申請を受理した場合には、当該判事又は人民参審員を除いたその他の裁判所構成員が判定で解決する。この場合、裁判所構成員のなかで一人でも取り替えなければならないと主張するときは、取り替える。 2. 検事、裁判書記、鑑定人、通訳又は解釈人を取り替えることを求める申請を受理した場合には、判定により解決する。	17	裁判所は、本法第13～15条の事由がある場合には、次の通りに処理する。 1. 判事又は人民参審員を取り替えることに対する申請を受理した場合には、当該判事又は人民参審員を除いたその他の裁判所構成員が判定で解決する。この場合、裁判所構成員のなかで一人でも取り替えなければならないと主張するときは、取り替える。 2. 検事、裁判書記、鑑定人、通訳又は解釈人を取り替えることを求める申請を受理した場合には、判定により解決する。
18	裁判所は、民事事件を受理した日から、第一審事件は2カ月、第二審又は非常上訴審、再審若しくは判事会議事件は1カ月以内に処理しなければならない。	18	裁判所は、民事事件を受理した日から、第一審事件は2カ月、第二審又は非常上訴審、再審若しくは判事会議事件は1カ月以内に処理しなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
19	訴訟期間は、年、月又は日で定め、それを計算すべき事由が発生した翌日から計算する。 訴訟期間を日で定めた場合には当該日の24時までとし、月で定めた場合には当該月に訴訟期間を計算すべき事由が発生した日と同じ日、そのような日がないときには、当該月の最終日を経過すれば終了したものとみなす。 訴訟期間が終了する日が国家的祝日又は日曜日である場合には、その後の最初の労働日が経過すれば終了する。	19	訴訟期間は、年、月又は日で定め、それを計算すべき事由が発生した翌日から計算する。 訴訟期間を日で定めた場合には当該日の24時までとし、月で定めた場合には当該月に訴訟期間を計算すべき事由が発生した日と同じ日、そのような日がないときには、当該月の最終日を経過すれば終了したものとみなす。 訴訟期間が終了する日が国家的祝日又は日曜日である場合には、その後の最初の労働日が経過すれば終了する。
20	訴状、上诉状をはじめとする訴訟文書を法が定めた期間が終了する前に送付した場合には、当該期間内に提出したものと認定する。 定められた期間が経過した場合にも、正当な理由があるときには、裁判所が当該期間を延長することができる。	20	訴状、上诉状をはじめとする訴訟文書を法が定めた期間が終了する前に送付した場合には、当該期間内に提出したものと認定する。 定められた期間が経過した場合にも、正当な理由があるときには、裁判所が当該期間を延長することができる。
21	訴訟費用には、国家手数料及び文書送達に必要な郵便料金等が属する。	21	訴訟費用には、国家手数料及び文書送達に必要な郵便料金等が属する。
22	裁判準備又は裁判審理においては、調書、判決書及び判定書を作成する。	22	裁判準備又は裁判審理においては、調書、判決書及び判定書を作成する。
	第三章 訴訟当事者		第三章 訴訟当事者
23	訴訟当事者には独立的な経費予算若しくは独立採算制で運営する機関、企業所、団体又は公民がなることができる。 訴訟当事者となる機関、企業所、団体及び公民は、訴訟上の権利を正当に行使し、義務を誠実に履行しなければならない。	23	訴訟当事者には独立的な経費予算若しくは独立採算制で運営する機関、企業所、団体又は公民がなることができる。 訴訟当事者となる機関、企業所、団体及び公民は、訴訟上の権利を正当に行使し、義務を誠実に履行しなければならない。
24	訴訟当事者は、裁判審理に参加して自己の主張を説明することができ、必要な申請を行い、又は事件解決と関連した意見を述べることができる。 訴訟当事者は、事件解決に必要な証拠を提出し、それを調査することを要求することができる。証拠調査に参加することができる。	24	訴訟当事者は、裁判審理に参加して自己の主張を説明することができ、必要な申請を行い、又は事件解決と関連した意見を述べることができる。 訴訟当事者は、事件解決に必要な証拠を提出し、それを調査することを要求することができる。証拠調査に参加することができる。
25	原告は、提起した請求を放棄し、又はその範囲を変更することができ、訴訟当事者は互いに和解することができる。	25	原告は、提起した請求を放棄し、又はその範囲を変更することができ、訴訟当事者は互いに和解することができる。 原告が機関、企業所、団体である場合には前項を適用しない。
26	訴訟当事者は、訴訟が提起された後、居住地（所在地）を移した場合には、裁判所に通知しなければならない。	26	訴訟当事者は、訴訟が提起された後、居住地（所在地）を移した場合には、裁判所に通知しなければならない。
27	裁判所は、原告となることのできない者が提起した訴訟又は被告となることのできない者を相手として提起した訴訟について、事件を棄却せず、資格のある訴訟当事者と取り替えることができる。訴訟当事者が同意しない場合にも、資格のある当事者を原告または被告として引き入れることができる。	27	裁判所は、原告となることのできない者が提起した訴訟又は被告となることのできない者を相手として提起した訴訟について、事件を棄却せず、資格のある訴訟当事者と取り替えることができる。訴訟当事者が同意しない場合にも、資格のある当事者を原告または被告として引き入れることができる。
28	訴訟は、一人の当事者又は数人の当事者が一人の当事者又は数人の当事者を相手として提起することができる。 共同原告又は被告は、独自に訴訟行為を行い、訴訟行為を他の共同原告又は被告に委任することができる。	28	訴訟は、一人の当事者又は数人の当事者が一人の当事者又は数人の当事者を相手として提起することができる。 共同原告又は被告は、独自に訴訟行為を行い、訴訟行為を他の共同原告又は被告に委任することができる。
29	提起された事件の請求対象について独立的な請求権を有する第三者は、当該訴訟当事者を相手として、本法第六章に規定された手続に従い訴訟を提起し、裁判に参加することができる。 第三者は、原告が有する訴訟上の権利を有する。	29	提起された事件の請求対象について独立的な請求権を有する第三者は、当該訴訟当事者を相手として、本法第六章に規定された手続に従い訴訟を提起し、裁判に参加することができる。 第三者は、原告が有する訴訟上の権利を有する。
30	提起された事件の請求対象について独立的な請求権を有しないが、裁判結果について利害関係を有する第三者は、自身の要求、訴訟当事者の申請又は裁判所の判断に従い、すでに提起された事件の審理に参加することができる。この場合、請求を放棄、承認若しくは変更し、若しくは訴訟当事者と和解することができず、又は判決の執行を要求し、若しくは応訴を提起することができない。	30	提起された事件の請求対象について独立的な請求権を有しないが、裁判結果について利害関係を有する第三者は、自身の要求、訴訟当事者の申請又は裁判所の判断に従い、すでに提起された事件の審理に参加することができる。この場合、請求を放棄、承認若しくは変更し、若しくは訴訟当事者と和解することができず、又は判決の執行を要求し、若しくは応訴を提起することができない。
31	訴訟が提起された後、民事上の権利及び義務が契約若しくは権限のある機関の決定若しくは指示によって第三者に移された場合又は訴訟当事者が死亡した場合、訴訟上の権利及び義務は、新しい訴訟当事者に移る。 この場合、すでに行われた訴訟行為はそのまま効力を有する。	31	訴訟が提起された後、民事上の権利及び義務が契約若しくは権限のある機関の決定若しくは指示によって第三者に移された場合又は訴訟当事者が死亡した場合、訴訟上の権利及び義務は、新しい訴訟当事者に移る。 この場合、すでに行われた訴訟行為はそのまま効力を有する。
32	機関、企業所、団体は、代表者又は代理人を通じて訴訟行為を行う。 公民は、訴訟行為を直接に行い、又は代理人を通じて行う。 未成年者及び行為能力のない者は、父母又は後見人を通じて訴訟行為を行う。	32	機関、企業所、団体は、代表者又は代理人を通じて訴訟行為を行う。 公民は、訴訟行為を直接に行い、又は代理人を通じて行う。 行為能力のない者は、父母又は後見人を通じて訴訟行為を行う。
33	代理人を通じて訴訟行為を行おうとする当事者は、代理人に委任状を与えなければならない。 訴訟行為を引き受けた代理人は、委任状を裁判所に提出しなければならない。訴訟当事者が法廷において訴訟行為を代理人に委任する場合、当該事実を記録した裁判審理調書は委任状に代わる。	33	代理人を通じて訴訟行為を行おうとする当事者は、代理人に委任状を与えなければならない。 訴訟行為を引き受けた代理人は、委任状を裁判所に提出しなければならない。訴訟当事者が法廷において訴訟行為を代理人に委任する場合、当該事実を記録した裁判審理調書は委任状に代わる。
34	訴訟当事者は、代理人に請求を放棄若しくは承認し、又は訴訟当事者と和解し、金銭若しくは物件を与え、若しくは受け取ることに係る訴訟行為を委任する場合には、当該内容を委任状に明らかにしなければならない。	34	訴訟当事者は、代理人に請求を放棄若しくは承認し、又は訴訟当事者と和解し、金銭若しくは物件を与え、若しくは受け取ることに係る訴訟行為を委任する場合には、当該内容を委任状に明らかにしなければならない。
35	訴訟代理人には、弁護士、訴訟当事者の委任を受けた者又は法定代理人がなることができる。 選挙権を剥奪された者又は行為能力のない者は、訴訟代理人となることできない。	35	訴訟代理人には、弁護士、訴訟当事者の委任を受けた者又は法定代理人がなることができる。 選挙権を剥奪された者又は行為能力のない者は、訴訟代理人となることできない。

旧条	旧条文	新条	新条文
	第四章 証拠		第四章 証拠
36	証拠には、訴訟当事者の発言、証人の証言、証拠文書、証拠物、鑑定結果、検証結果等があることができる。 裁判所は、民事事件の取扱処理を科学的な証拠にもとづいて行わなければならない。	36	証拠には、訴訟当事者の発言、証人の証言、証拠文書、証拠物、鑑定結果、検証結果等があることができる。 裁判所は、民事事件の取扱処理を科学的な証拠にもとづいて行わなければならない。
37	訴訟当事者は主張する事実について証明し、それに必要な証拠を裁判所に提出しなければならない。 裁判所は、証拠が十分でないと認定される場合、訴訟当事者に他の証拠をさらに提出させることができる。	37	訴訟当事者は主張する事実について証明し、それに必要な証拠を裁判所に提出しなければならない。 裁判所は、証拠が十分でないと認定される場合、訴訟当事者に他の証拠をさらに提出させることができる。
38	裁判所は、事件内容を正確に明らかにするために必要な証拠を収集することができる。	38	裁判所は、事件内容を正確に明らかにするために必要な証拠を収集することができる。
39	訴訟当事者は、事件解決に必要な証拠を裁判審理を開始する前までに提出しなければならない。但し、事件解決に本質的意義を有する証拠は、裁判審理を開始した後も提出することができる。	39	訴訟当事者は、事件解決に必要な証拠を裁判審理を開始する前までに提出しなければならない。但し、事件解決に本質的意義を有する証拠は、裁判審理を開始した後も提出することができる。
40	訴訟当事者が提出した証拠または裁判所において収集した証拠は、事実審理において客観的に検討し確認されてはじめて、判断及び解決の基礎とすることができる。	40	訴訟当事者が提出した証拠または裁判所において収集した証拠は、事実審理において客観的に検討し確認されてはじめて、判断及び解決の基礎とすることができる。
41	裁判所は、管轄地域外において証拠を収集する必要がある場合、それを当該裁判所に依頼することができる。 当該裁判所は、依頼書に指摘された期間内に、証拠を収集して送付しなければならない。	41	裁判所は、管轄地域外において証拠を収集する必要がある場合、それを当該裁判所に依頼することができる。 当該裁判所は、依頼書に指摘された期間内に、証拠を収集して送付しなければならない。
42	証人には、当該事件と関連して意義のある事実を知っている者があることができる。 精神病若しくはその他の身体上の欠陥により当該事実を正しく理解することができない者又は意思を正確に表現することができない者は、証人となることができない。	42	証人には、当該事件と関連して意義のある事実を知っている者があることができる。 精神病若しくはその他の身体上の欠陥により当該事実を正しく理解することができない者又は意思を正確に表現することができない者は、証人となることができない。
43	証人は、知っている事実を直接書いて提出することができる。陳述内容が誤って記録された場合、それについての訂正を要求することができる。	43	証人は、知っている事実を直接書いて提出し、又は発言することができる。陳述内容が誤って記録された場合、それについての訂正を要求することができる。
44	証人は、当該事件と関連して知っている事実をそのまま述べなければならない。	44	証人は、当該事件と関連して知っている事実をそのまま述べなければならない。
45	裁判所の呼出しを受けた証人は、召喚状に指摘された場所に定刻に出頭しなければならない。	45	裁判所の呼出しを受けた証人は、召喚状に指摘された場所に定刻に出頭しなければならない。 証人が裁判所の呼出しに応じない場合、拘引することができる。
46	機関、企業所、団体及び公民は、裁判所から求められた証拠文書又は証拠物を適宜に提出しなければならない。 証拠文書原本を提出することができない場合には、写本を提出することができる。この場合には、公証を受けなければならない。	46	機関、企業所、団体及び公民は、裁判所から求められた証拠文書又は証拠物を適宜に提出しなければならない。 証拠文書原本を提出することができない場合には、写本を提出することができる。この場合には、公証を受けなければならない。
47	裁判所は、事件内容を明らかにするうえで専門知識を必要とする場合には、判定で鑑定を委託することができる。 鑑定を委託する判定書には、鑑定する対象、内容及び期間を明らかにし、鑑定機関又は鑑定人及びその義務を指摘する。	47	裁判所は、事件内容を明らかにするうえで専門知識を必要とする場合には、判定で鑑定を委託することができる。 鑑定を委託する判定書には、鑑定する対象、内容及び期間を明らかにし、鑑定機関又は鑑定人及びその義務を指摘する。
48	鑑定は、専門鑑定機関に委託する。 専門鑑定機関がない場合には、当該部門の国家的資格を有する者又は専門知識を有する者に鑑定を委託することができる。	48	鑑定は、専門鑑定機関に委託する。 専門鑑定機関がない場合には、当該部門の国家的資格を有する者又は専門知識を有する者に鑑定を委託することができる。
49	鑑定人は、鑑定に役立つ資料を裁判所に要求することができる。他の専門知識が要求される場合、当該専門家をつけることを要求することができる。 判事の承認の下に鑑定人は訴訟当事者及び承認に鑑定に必要な内容を質問することができ、現場検証に参加することができる。	49	鑑定人は、鑑定に役立つ資料を裁判所に要求することができる。他の専門知識が要求される場合、当該専門家をつけることを要求することができる。 判事の承認の下に鑑定人は訴訟当事者及び承認に鑑定に必要な内容を質問することができ、現場検証に参加することができる。
50	鑑定人は、引き受けた鑑定を正確に行い、鑑定書を裁判所に提出し、裁判所の要求に従い、裁判審理に参加しなければならない。	50	鑑定人は、引き受けた鑑定を正確に行い、鑑定書を裁判所に提出し、裁判所の要求に従い、裁判審理に参加しなければならない。
51	裁判所は、鑑定が十分でなく、又は誤っていると認定される場合、判定で再度鑑定をさせ、又は他の鑑定人に鑑定を委託することができる。	51	裁判所は、鑑定が十分でなく、又は誤っていると認定される場合、判定で再度鑑定をさせ、又は他の鑑定人に鑑定を委託することができる。
52	訴訟当事者は、必要に従い、裁判審理を開始する前に、証人の証言、証拠文書、証拠物等を証拠として保存することを裁判所に申請することができる。この場合、裁判所は、申請が正当であると認定すれば、証拠を収集して調書を作成する。	52	訴訟当事者は、必要に従い、裁判審理を開始する前に、証人の証言、証拠文書、証拠物等を証拠として保存することを裁判所に申請することができる。この場合、裁判所は、申請が正当であると認定すれば、証拠を収集して調書を作成する。
	第五章 裁判管轄		第五章 裁判管轄
53	民事裁判手続で解決しなければならない事件は、次の各号に掲げる通りである。 1. 仲裁又は行政的手続で解決する場合を除いた財産紛争事件 2. 離婚事件 3. 子女養育費及び扶養料請求と関連した事件 4. 民事上の権利及び法的意義を有する事実に対する確認事件 5. その他、民事裁判手続で解決するように規定した事件	53	民事裁判手続で解決しなければならない事件は、次の各号に掲げる通りである。 1. 仲裁又は行政的手続で解決する場合を除いた財産紛争事件 2. 離婚事件 3. 子女養育費及び扶養料請求と関連した事件 4. 民事上の権利及び法的意義を有する事実に対する確認事件 5. その他、民事裁判手続で解決するように規定した事件

旧条	旧条文	新条	新条文
54	民事事件の裁判は、人民裁判所において行う。但し、道(直轄市)裁判所は、道(直轄市)内の人民裁判所の管轄に属するいかなる事件でも直接裁判し、又は他の人民裁判所に送付することができる。 中央裁判所は、いかなる事件でも直接裁判し、又は他の道(直轄市)裁判所及び人民裁判所に送付することができる。	54	人民裁判所は、道(直轄市)裁判所、特別裁判所、中央裁判所の管轄に属さない民事事件を裁判する。 道(直轄市)裁判所は、道級機関、企業所および外国法人、外国人が当事者となる民事事件を裁判し、道(直轄市)内の人民裁判所管轄に属するいかなる事件でも直接裁判し、又は他の人民裁判所に送付することができる。 中央裁判所は、いかなる事件でも直接裁判し、又は他の道(直轄市)裁判所及び人民裁判所に送付することができる。
55	民事事件の裁判は、被告の居住地(所在地)を管轄する裁判所で行う。居住地(所在地)が互いに異なる数名の被告を相手として行う裁判は、その一人の被告の居住地(所在地)を管轄する裁判所で行う。	55	民事事件の裁判は、被告の居住地(所在地)を管轄する裁判所で行う。居住地(所在地)が互いに異なる数名の被告を相手として行う裁判は、その一人の被告の居住地(所在地)を管轄する裁判所で行う。
56	次の各号の一に該当する事件の裁判は、原告の居住地を管轄する裁判所で行う。 1. 機関、企業所、団体が個別的の公民を相手とする財産請求事件 2. 子女養育費及び扶養料請求事件 3. 健康に害を与えたこと又は生命に危険を与えたことに関連した損害補償請求事件 4. 1歳にならない子ども又は数名の子どものある母親が提起する事件 5. 教化人を相手として提起する事件 6. 所在不明者を相手として提起する事件	56	次の各号の一に該当する事件の裁判は、原告の居住地を管轄する裁判所で行う。 1. 機関、企業所、団体が個別的の公民を相手とする財産請求事件 2. 子女養育費及び扶養料請求事件 3. 健康に害を与えたこと又は生命に危険を与えたことに関連した損害補償請求事件 4. 1歳にならない子ども又は数名の子どものある母親が提起する事件 5. 教化人を相手として提起する事件 6. 所在不明者を相手として提起する事件
57	法人及びその傘下の機関、企業所、団体の法律行為により発生した事件の裁判は、法律行為地又は契約履行地を管轄する裁判所で行う。	57	機関、企業所、団体の法律行為により発生した事件の裁判は、法律行為地又は契約履行地を管轄する裁判所が行う。
58	不動産を請求する事件の裁判は、その財産がある所を管轄する裁判所で行う。	58	不動産を請求する事件の裁判は、その財産がある所を管轄する裁判所が行う。
59	輸送機関を相手とする荷物輸送と関連した事件の裁判は、荷物が届くべき所若しくは荷物が届いた所又は荷物を送った所を管轄する裁判所で行う。	59	輸送機関を相手とする荷物輸送と関連した事件の裁判は、荷物が届くべき所若しくは荷物が届いた所又は荷物を送った所を管轄する裁判所が行う。
60	訴訟当事者が応訴を提起した事件又は第三者が訴訟当事者を相手として提起した事件の裁判は、すでに審理を開始した裁判所で行う。	60	訴訟当事者が応訴を提起した事件又は第三者が訴訟当事者を相手として提起した事件の裁判は、すでに審理を開始した裁判所で行う。
61	裁判所は、本法第55～59条に違反して提起した事件を受理した場合には、当該事件を該当裁判所に移送しなければならない。 裁判審理を開始した事件又は他の裁判所から移送された事件は、他の裁判所に移送することができない。	61	裁判所は、本法第55～59条に違反して提起した事件を受理した場合には、当該事件を該当裁判所に移送しなければならない。 裁判審理を開始した事件又は他の裁判所から移送された事件は、他の裁判所に移送することができない。
62	人民裁判所は、その管轄に属する事件を他の裁判所に移送して解決することが合理的であると認定される場合、道(直轄市)裁判所の承認を得て、該当裁判所に移送することができる。 事件を他の道(直轄市)内の裁判所に移送しようとする場合には、中央裁判所の承認を得る。	62	人民裁判所は、その管轄に属する事件を他の裁判所に移送して解決することが合理的であると認定される場合、道(直轄市)裁判所の承認を得て、該当裁判所に移送することができる。 事件を他の道(直轄市)内の裁判所に移送しようとする場合には、中央裁判所の承認を得る。
第六章 訴訟の提起		第六章 訴訟の提起	
63	機関、企業所、団体及び公民は、民事上の権利及び利益の保護を受けるために、裁判所に訴訟を提起することができる。 検事は、国家、社会及び公民の利益を保護するために、裁判所に訴訟を提起することができる。	63	機関、企業所、団体及び公民は、民事上の権利及び利益の保護を受けるために、裁判所に訴訟を提起することができる。 検事は、国家、社会及び公民の利益を保護するために、裁判所に訴訟を提起することができる。
64	訴訟を提起しようとする当事者は、裁判所に訴状を提出しなければならない。	64	訴訟を提起しようとする当事者は、裁判所に訴状を提出しなければならない。
65	訴訟は、当事者が提出した訴状を裁判所が受理した日に提起されたものと認定する。但し、訴状を郵便又は機密文書で送付した場合には、それを発送した日に訴訟が提起されたものと認定する。 訴状以外の訴訟文書を郵便又は機密文書で送付した場合にも、訴状を送ったときと同様に認定する。	65	訴訟は、当事者が提出した訴状を裁判所が受理した日に提起されたものと認定する。但し、訴状を郵便又は機密文書で送付した場合には、それを発送した日に訴訟が提起されたものと認定する。 訴状以外の訴訟文書を郵便又は機密文書で送付した場合にも、訴状を送ったときと同様に認定する。
66	訴状には、裁判所の名称、訴訟当事者の氏名、年齢、性別、職場職位、住所、請求内容及びその根拠となる事実並びに該当する証拠を記載する。	66	訴状には、裁判所の名称、訴訟当事者の氏名、年齢、性別、職場職位、住所、請求内容及びその根拠となる事実並びに該当する証拠を記載する。
67	訴状には、次の各号に掲げるものを添付する。 1. 被告の数に該当する訴状の写本 2. 所在不明者を相手とする事件では公証機関の認証文書 3. 財産分与を請求する場合にはその財産目録 4. 代理人が訴訟を提起する場合には委任状 5. 文書の送達に必要な切手 6. 国家手数料納付証	67	訴状には、次の各号に掲げるものを添付する。 1. 被告の数に該当する訴状の写本 2. 所在不明者を相手とする事件では公証機関の認証文書 3. 財産分与を請求する場合にはその財産目録 4. 代理人が訴訟を提起する場合には委任状 5. 文書の送達に必要な切手 6. 国家手数料納付証
68	次の各号に掲げる事件は、国家手数料を支払わずに訴訟を提起することができる。 1. 子女養育費及び扶養料請求事件 2. 健康に害を与えたこと又は生命に危険を与えたことに関連した損害補償請求事件 3. 犯罪行為により被った損害補償請求事件 4. 検事が提起する事件	68	次の各号に掲げる事件は、国家手数料を支払わずに訴訟を提起することができる。 1. 子女養育費及び扶養料請求事件 2. 健康に害を与えたこと又は生命に危険を与えたことに関連した損害補償請求事件 3. 犯罪行為により被った損害補償請求事件 4. 検事が提起する事件
69	被告は、提起された訴訟の原告を相手として応訴を提起することができる。 応訴は、裁判審理を開始する前までに、本法第64条、第66～67条の手續に従い提起する。但し、事件により裁判審理を開始した後も、応訴を提起することができる。	69	被告は、提起された訴訟の原告を相手として応訴を提起することができる。 応訴は、裁判審理を開始する前までに、本法第64条、第66～67条の手續に従い提起する。但し、事件により裁判審理を開始した後も、応訴を提起することができる。

旧条	旧条文	新条	新条文
70	裁判所は、原告が提出した訴状を検討し、本法第66～67条に規定された要求を満たさなかった場合には、原告に必要な期間を定めて、不備な点を訂正させる。 定められた期間内に不備な点を訂正した場合には、裁判所が訴状を初めて受理した日に訴訟が提起されたものとみなす。但し、訴状の不備な点を定められた期間内に訂正しなかった場合には、訴状を返送する。	70	裁判所は、原告が提出した訴状を検討し、本法第66～67条に規定された要求を満たさなかった場合には、原告に必要な期間を定めて、不備な点を訂正させる。 定められた期間内に不備な点を訂正した場合には、裁判所が訴状を初めて受理した日に訴訟が提起されたものとみなす。但し、訴状の不備な点を定められた期間内に訂正しなかった場合には、訴状を返送する。
71	裁判所は、提起された訴訟の内容に本法第86条の事由がある場合には、訴訟を拒否する。	71	裁判所は、提起された訴訟の内容に本法第86条の事由がある場合には、訴訟を拒否する。
72	訴訟当事者は、裁判所が訴状を受理しなかったこと又は訴訟を拒否したことについて意見がある場合には、5日以内に一級上の裁判所に意見を提起することができる。 意見を提起された裁判所は、それを受け取った日から10日以内に解決しなければならない。	72	訴訟当事者は、裁判所が訴状を受理しなかったこと又は訴訟を拒否したことについて意見がある場合には、10日以内に一級上の裁判所に意見を提起することができる。 意見を提起された裁判所は、それを受け取った日から10日以内に解決しなければならない。
73	裁判所は、その判断又は訴訟当事者の申請によって、事件をその性質に応じて、併合又は分離して裁判することができる。	73	裁判所は、その判断又は訴訟当事者の申請によって、事件をその性質に応じて、併合又は分離して裁判することができる。
	第七章 裁判準備		第七章 裁判準備
74	民事事件を迅速正確に処理するために、裁判準備を行う。 裁判準備は、事件を担当した判事が行う。	74	民事事件を迅速正確に処理するために、裁判準備を行う。 裁判準備は、事件を担当した判事が行う。
75	判事は、原告が提出した訴状の写本を5日以内に被告に送付し、訴状写本を受け取った日から5日以内に答弁書を提出させる。 答弁書は、受け取った日から5日以内に、その写本を原告に送付する。	75	判事は、原告が提出した訴状の写本を2日以内に被告に送付し、訴状写本を受け取った日から3日以内に答弁書を提出させる。 答弁書は、受け取った日から5日以内に、その写本を原告に送付する。
76	判事は、裁判準備段階において事件解決に必要な証拠を収集し、事件の取扱処理と関連した手続上の問題を解決する。	76	判事は、裁判準備段階において事件解決に必要な証拠を収集し、事件の取扱処理と関連した手続上の問題を解決する。
77	判事は、裁判準備のために、訴訟当事者に会うことができる。	77	判事は、裁判準備のために、訴訟当事者に会うことができる。 訴訟当事者が裁判を回避し、又は事件解決に支障を与える場合、その訴訟当事者を拘引する判定を行うことができる。
78	判事は、裁判準備段階において必要な鑑定を委託し、現地調査を行うことができる。但し、証人と相対して事実、事情を確認する行為をすることができない。	78	判事は、裁判準備段階において必要な鑑定を委託し、現地調査を行うことができる。但し、証人と相対して事実、事情を確認する行為をすることができない。
79	判事は、裁判準備段階において現場検証を行うことができる。 現場検証には、訴訟当事者及び訴訟関係者を参加させることができ、2名の立会人を立てる。	79	判事は、裁判準備段階において現場検証を行うことができる。 現場検証には、訴訟当事者及び訴訟関係者を参加させることができ、2名の立会人を立てる。
80	判事は、証拠物を収集した場合または現場検証を行った場合、調書を作成しなければならない。 調書には、検証した順に当時の状態、特徴及び検証結果を記載しなければならない。調書には、略図、写真、録画テープ等を添付することができる。	80	判事は、証拠物を収集した場合または現場検証を行った場合、調書を作成しなければならない。 調書には、検証した順に当時の状態、特徴及び検証結果を記載しなければならない。調書には、略図、写真、録画テープ等を添付することができる。
81	判事は、事件を受理したときから判決を下すときまでのいずれの段階においても、訴訟当事者の申請又は自己の判断に従い、判定により、被告の財産を担保処分することができる。 担保処分は、当該財産がなくては判決の執行を保障することができないと認定される場合に行う。 財産を担保処分することに対する判定の執行は、当該裁判所の執行員が行う。	81	判事は、事件を受理したときから判決を下すときまでのいずれの段階においても、訴訟当事者の申請又は自己の判断に従い、判定により、被告の財産を担保処分することができる。 担保処分は、当該財産がなくては判決の執行を保障することができないと認定される場合に行う。 財産を担保処分することに対する判定の執行は、当該裁判所の執行員が行う。
82	財産担保処分が必要なくなった場合又は誤りであったということが確認された場合には、それを判定で解除又は取消する。	82	財産担保処分が必要なくなった場合又は誤りであったということが確認された場合には、それを判定で解除又は取消する。
83	判事は、裁判準備過程に次の各号の一に該当する事由が提起されるならば、判定で裁判準備を中止する。 1. 訴訟当事者が死亡した場合 2. 訴訟当事者である機関、企業所、団体が解散された場合 3. 裁判、仲裁又は行政的手続に従い取り扱われている事件が処理される前には、当該事件を解決することができない場合 4. 訴訟行為を継続することができない特別な事情がある場合	83	判事は、裁判準備過程に次の各号の一に該当する事由が提起されるならば、判定で裁判準備を中止する。 1. 訴訟当事者が死亡した場合 2. 訴訟当事者である機関、企業所、団体が解散された場合 3. 裁判、仲裁又は行政的手続に従い取り扱われている事件が処理される前には、当該事件を解決することができない場合 4. 訴訟行為を継続することができない特別な事情がある場合
84	裁判所は、本法第83条第1～2号の場合には裁判準備を中止したときから、第3～4号の場合には裁判準備を中止した事由がなくなったときから3カ月以内に、訴訟当事者の申請又は裁判所の判断に従い、裁判準備を継続することに対する判定を行い、その準備を継続する。	84	裁判所は、本法第83条第1～2号の場合には裁判準備を中止したときから、第3～4号の場合には裁判準備を中止した事由がなくなったときから3カ月以内に、訴訟当事者の申請又は裁判所の判断に従い、裁判準備を継続することに対する判定を行い、その準備を継続する。
85	判事は、原告の請求放棄又は訴訟当事者間の和解が成立し、訴訟を取り消す申請が提起された場合、法に違反しなければ、それを判定で承認する。	85	判事は、原告の請求放棄又は訴訟当事者間の和解が成立し、訴訟を取り消す申請が提起された場合、法に違反しなければ、それを判定で承認する。

旧条	旧条文	新条	新条文
86	判事は、次の各号に掲げる場合に、事件を棄却する判定を行う。 1．仲裁又は行政的手続で処理する事件である場合 2．確定された判決、判定がある事件である場合 3．訴訟当事者となることのできない者が原告又は被告となったが、それを資格を有する者に替えることができない事件である場合 4．訴訟当事者が死亡したが、その権利及び義務を他の者に譲り渡すことができない事件である場合 5．朝鮮人民軍及び朝鮮人民警備隊の兵士又は士官を被告として提起された事件である場合	86	判事は、次の各号に掲げる場合に、事件を棄却する判定を行う。 1．仲裁又は行政的手続で処理する事件である場合 2．確定された判決、判定がある事件である場合 3．訴訟当事者となることのできない者が原告又は被告となったが、それを資格を有する者に替えることができない事件である場合 4．訴訟当事者が死亡したが、その権利及び義務を他の者に譲り渡すことができない事件である場合 5．朝鮮人民軍及び朝鮮人民警備隊の兵士又は士官を被告として提起された事件である場合 6．被告が妊娠中であり、又は1歳未満の子供を育てている女性を対象に行う離婚事件の場合 7．離婚と関連した裁判所の判決、判定が確定してから1年に満たない離婚事件である場合
87	裁判準備段階において下した事件棄却判定に対して意見がある訴訟当事者は、一級上の裁判所に上訴することができる。	87	裁判準備段階において下した事件棄却判定に対して意見がある訴訟当事者は、判定書謄本を受け取った日から10日以内に一級上の裁判所に上訴することができる。
88	判事は、裁判準備が十分になされたと認定すれば、事件を裁判審理に移す判定を行う。 判定書には、裁判審理の日時及び場所、裁判審理に呼び出す証人及び鑑定人、裁判審理の公開又は非公開の状況等を明らかにする。	88	判事は、裁判準備が十分になされたと認定すれば、事件を裁判審理に移す判定を行う。 判定書には、裁判審理の日時及び場所、裁判審理に呼び出す証人及び鑑定人、裁判審理の公開又は非公開の状況等を明らかにする。
89	判事は、裁判審理を開始する7日前に、検事、訴訟当事者及びその他の訴訟関係者に、裁判審理の日時及び場所を通知しなければならない。	89	判事は、裁判審理を開始する7日前に、検事、訴訟当事者及びその他の訴訟関係者に、裁判審理の日時及び場所を通知しなければならない。
90	裁判所は、裁判審理の日時を通知することをはじめとし、訴訟行為と関連した通知を書面で行い、通知書及び訴訟文書を直接本人に与え、又は郵便で送付する。	90	裁判所は、裁判審理の日時を通知することをはじめとし、訴訟行為と関連した通知を書面で行い、通知書及び訴訟文書を直接本人に与え、又は郵便で送付する。
91	判事は、裁判準備において行った行為について調書を作成しなければならない。 必要な場合、裁判準備に裁判書記を参加させ、調書を作成させることができる。	91	判事は、裁判準備において行った行為について調書を作成しなければならない。 必要な場合、裁判準備に裁判書記を参加させ、調書を作成させることができる。
第八章 裁判審理		第八章 裁判審理	
92	裁判審理は、判事である裁判長及び人民参審員二名で構成された裁判所が行う。 判決若しくは判定の執行及び公証と関連して提起された事件又は法が別途に定めた場合には、判事一人で裁判審理を行うことができる。 裁判審理には、裁判書記が参加する。	92	裁判審理は、判事である裁判長及び人民参審員二名で構成された裁判所が行う。 身体機能障害者、所在不明者、労働教化刑を受けている者を対象として提起された離婚請求事件および判決、判定、対外経済仲裁裁判の執行又は公証と関連して提起された事件の審理は判事一人で裁判審理を行うことができる。 裁判審理には、裁判書記が参加する。
93	同一事件の裁判審理は、同じ裁判所構成員で行う。 裁判審理を行う途中で、裁判所構成員を交替させる場合には、裁判審理を初めから再び行う。	93	同一事件の裁判審理は、同じ裁判所構成員で行う。 裁判審理を行う途中で、裁判所構成員を交替させる場合には、裁判審理を初めから再び行う。
94	裁判審理には、検事が参加する。但し、検事が参加できなかった場合にも、裁判審理を行うことができる。	94	裁判審理には、検事が参加する。但し、検事が参加できなかった場合にも、裁判審理を行うことができる。
95	裁判長は、事件の真相が正確に明らかにされるように、裁判審理及び訴訟関係者の活動を指揮し、彼らが秩序を守るように統制する。	95	裁判長は、事件の真相が正確に明らかにされるように、裁判審理及び訴訟関係者の活動を指揮し、彼らが秩序を守るように統制する。
96	裁判長は、裁判審理を開始するということを知らせた後、訴訟当事者を確認する。	96	裁判長は、裁判審理を開始するということを知らせた後、訴訟当事者を確認する。
97	訴訟当事者が裁判審理に参加しなかった場合には、裁判審理を延期する。 被告が裁判審理に2度呼び出されても正当な理由なく参加しなかった場合又は被告自身が参加しないままに裁判審理を行うことを要請する場合には、被告の参加なしに裁判審理を行うことができる。 原告が裁判審理に2度呼び出されても相当な理由なく参加しなかった場合には、事件を棄却する。この場合には、再び訴訟を提起することができる。	97	訴訟当事者が裁判審理に参加しなかった場合には、裁判審理を延期する。 被告が裁判審理に2度呼び出されても正当な理由なく参加しなかった場合又は被告自身が参加しないままに裁判審理を行うことを要請する場合には、被告又は提起者一方の参加なしに裁判審理を行うことができる。 原告が裁判審理に2度呼び出されても相当な理由なく参加しなかった場合には、事件を棄却する。この場合には、再び訴訟を提起することができる。
98	裁判長は、訴訟当事者に訴訟上の権利及び義務を知らせる。	98	裁判長は、訴訟当事者に訴訟上の権利及び義務を知らせる。
99	裁判長は、裁判審理に召喚した証人、鑑定人、通訳及び解釈人の参加状況を確認する。 証人及び鑑定人が参加しなかった場合には、検事及び訴訟当事者の意見を聴取し、裁判審理を継続又は延期する。 通訳及び解釈人が裁判審理に参加しなかった場合には、裁判審理を延期する。	99	裁判長は、裁判審理に召喚した証人、鑑定人、通訳及び解釈人の参加状況を確認する。 証人及び鑑定人が参加しなかった場合には、検事及び訴訟当事者の意見を聴取し、裁判審理を継続又は延期する。 通訳及び解釈人が裁判審理に参加しなかった場合には、裁判審理を延期する。
100	裁判長は、訴訟関係者に裁判所構成員、検事、裁判書記、鑑定人、通訳及び解釈人を知らせた後、彼らを替えることに対する意見の有無を尋ねる。	100	裁判長は、訴訟関係者に裁判所構成員、検事、裁判書記、鑑定人、通訳及び解釈人を知らせた後、彼らを替えることに対する意見の有無を尋ね、提起された問題を解決する。
101	裁判長は、訴訟当事者に新しい証拠の提出若しくは他の証人の呼出し又はその他の申請の有無を尋ね、あるときにはそれを解決する。	101	裁判長は、訴訟当事者に新しい証拠の提出若しくは他の証人の呼出し又はその他の申請の有無を尋ね、あるときにはそれを解決する。
102	訴訟当事者の申請により新しい証拠を収集する等の複雑で多くの時間が要求される場合には、判定で裁判審理を延期する。	102	訴訟当事者の申請により新しい証拠を収集する等の複雑で多くの時間が要求される場合には、判定で裁判審理を延期する。
103	裁判長は、事実審理を開始するということを知らせた後、原告に主張する事実を陳述させ、被告に答弁をさせる。	103	裁判長は、事実審理を開始するということを知らせた後、原告に主張する事実を陳述させ、被告に答弁をさせる。

旧条	旧条文	新条	新条文
104	裁判所は、検事の意見を聴取し、事実審理の順序を定める。	104	裁判所は、検事の意見を聴取し、事実審理の順序を定める。
105	訴訟当事者に対する審理は、裁判長、人民参審員、検事の順で行い、それが終了すれば、訴訟当事者に互いに質問させる。 鑑定人は、裁判長の承認の下に、訴訟当事者に質問することができる。	105	訴訟当事者に対する審理は、裁判長、人民参審員、検事の順で行い、それが終了すれば、訴訟当事者に互いに質問させる。 鑑定人は、裁判長の承認の下に、訴訟当事者に質問することができる。
106	証人に対する審理は、順序に従い一名ずつ法廷に呼び出して行う。 裁判長は、先ず証人が本人に相違ないか、訴訟当事者とのような関係にあるのかを確認し、偽証すれば法的責任を負う旨を知らせた後、事件と関連して知っている事実を当事者に証言させる。	106	証人に対する審理は、順序に従い一名ずつ法廷に呼び出して行う。 裁判長は、先ず証人が本人に相違ないか、訴訟当事者とのような関係にあるのかを確認し、偽証すれば法的責任を負う旨を知らせた後、事件と関連して知っている事実を当事者に証言させる。
107	裁判長は、証人の証言が終了すれば、その証人を審理することを要求した訴訟当事者に先ず質問させ、その後相手側当事者に質問させる。 他の訴訟関係者は、裁判長の承認を得て質問することができる。 裁判所は、すでに審理した証人を他の証人の前で再び審理し、または証人を対質させて審理することができる。	107	裁判長は、証人の証言が終了すれば、その証人を審理することを要求した訴訟当事者に先ず質問させ、その後相手側当事者に質問させる。 他の訴訟関係者は、裁判長の承認を得て質問することができる。 裁判所は、すでに審理した証人を他の証人の前で再び審理し、または証人を対質させて審理することができる。
108	裁判所は、未成年者を証人として審理する場合、父母若しくは後見人又は教員その他の保護者を立ち合わせなければならない。	108	裁判所は、未成年者を証人として審理する場合、父母若しくは後見人又は教員その他の保護者を立ち合わせなければならない。
109	裁判所は、裁判審理を延期する場合、参加した証人を審理し、次回の裁判審理に呼ばないことができる。	109	裁判所は、裁判審理を延期する場合、参加した証人を審理し、次回の裁判審理に呼ばないことができる。
110	証人は、裁判審理が終了する前に定められた場所を離れることができない。 裁判長は、必要に従い訴訟関係者の意見を聴取し、審理した証人を裁判審理が終了する前にも帰すことができる。	110	証人は、裁判審理が終了する前に定められた場所を離れることができない。 裁判長は、必要に従い訴訟関係者の意見を聴取し、審理した証人を裁判審理が終了する前にも帰すことができる。
111	裁判所は、本法第41条、第52条に従い証拠を収集した場合又は証人を審理した場合、事実審理においてその調書を読み、検討しなければならない。	111	裁判所は、本法第41条、第52条に従い証拠を収集した場合又は証人を審理した場合、事実審理においてその調書を読み、検討しなければならない。
112	裁判所は、事実が明白にされた場合、訴訟当事者及び検事の意見を聴取し、証人に対する審理を止めることができる。	112	裁判所は、事実が明白にされた場合、訴訟当事者及び検事の意見を聴取し、証人に対する審理を止めることができる。
113	鑑定人に対する審理は、先ずその身分を確認し鑑定結果を述べさせた後、質問する方法で行う。 訴訟関係者は、裁判長の承認を得て鑑定人に質問することができる。 鑑定人が参加しなかった場合には、鑑定書を読み検討する方法で行う。	113	鑑定人に対する審理は、先ずその身分を確認し鑑定結果を述べさせた後、質問する方法で行う。 訴訟関係者は、裁判長の承認を得て鑑定人に質問することができる。 鑑定人が参加しなかった場合には、鑑定書を読み検討する方法で行う。
114	裁判所は、事実審理過程に鑑定を行う必要が提起される場合またはすでに行った鑑定を再び行わなければならない必要がある場合に、裁判審理を延期し、判定で鑑定を委託する。	114	裁判所は、事実審理過程に鑑定を行う必要が提起される場合またはすでに行った鑑定を再び行わなければならない必要がある場合に、裁判審理を延期し、判定で鑑定を委託する。
115	証拠物及び証拠文書に対する審理は、それを法廷に提出し、当該当事者から説明を聴取し質問する方法で行う。	115	証拠物及び証拠文書に対する審理は、それを法廷に提出し、当該当事者から説明を聴取し質問する方法で行う。
116	裁判長は、裁判審理過程で裁判所の委任により現場を検証し、又は現地に行き証拠資料を確認することができる。この場合、調書を作成し、裁判審理において検討されてはじめて判決及び判定の基礎とすることができる。	116	裁判長は、裁判審理過程で裁判所の委任により現場を検証し、又は現地に行き証拠資料を確認することができる。この場合、調書を作成し、裁判審理において検討されてはじめて判決及び判定の基礎とすることができる。
117	裁判所は、裁判審理過程で、本法第83条、第85～86条に指摘された事由が生じた場合には、それを審理し該当する判定を行う。	117	裁判所は、裁判審理過程で、本法第83条、第85～86条に指摘された事由が生じた場合には、それを審理し該当する判定を行う。
118	裁判所は、離婚事件を審理する場合、子女養育と関連した問題、相手方当事者の扶養問題又は財産分与の問題を一緒に解決しなければならない。	118	裁判所は、離婚事件を審理する場合、子女養育と関連した問題又は財産分与の問題を一緒に解決しなければならない。 離婚当事者の一方に一定期間扶養を必要とする場合には、相手方の扶養義務問題も解決しなければならない。
119	裁判所は、訴訟費用及びその負担問題を審理しなければならない。	119	裁判所は、訴訟費用及びその負担問題を審理しなければならない。
120	裁判長は、人民参審員、検事及び訴訟当事者にさらに補充して質問させる。	120	裁判長は、人民参審員、検事及び訴訟当事者にさらに補充して質問させる。
121	裁判長は、事件の真相が全面的に明らかにされた認定すれば、訴訟当事者、人民参審員及び検事に事実審理を終了することに対する意見の有無を尋ね、人民参審員と合議した後、事実審理の終了を知らせる。	121	裁判長は、事件の真相が全面的に明らかにされた認定すれば、訴訟当事者、人民参審員及び検事に事実審理を終了することに対する意見の有無を尋ね、人民参審員と合議した後、事実審理の終了を知らせる。
122	裁判長は、事実審理が終了した後、訴訟当事者に陳述する機会を与え、検事に事件解決と関連した意見を述べさせる。 訴訟当事者が事件解決に本質的意義を有する新しい事実を提起した場合には、事実審理を再び行う。	122	裁判長は、事実審理が終了した後、訴訟当事者に陳述する機会を与え、検事に事件解決と関連した意見を述べさせる。 訴訟当事者が事件解決に本質的意義を有する新しい事実を提起した場合には、事実審理を再び行う。
123	裁判長は、裁判審理が終了すればそれについて訴訟関係者に知らせ、判決を採択するために人民参審員とともに合議室へ行く。	123	裁判長は、裁判審理が終了すればそれについて訴訟関係者に知らせ、判決を採択するために人民参審員とともに合議室へ行く。
124	裁判書記は、裁判が終了した日から3日以内に、次の各号に掲げる内容で裁判審理調書を作成する。 1. 裁判審理の日時及び裁判所の名称 2. 裁判所構成員、裁判審理に参加した検事及び裁判書記の氏名 3. 事件名 4. 裁判審理の場所及び裁判審理の公開又は非公開の状況 5. 訴訟当事者の氏名及び簡単な身分関係 6. 裁判審理順序に従い裁判所が行ったすべての行為 7. 訴訟関係者が提起した意見及び彼らが行った発言 8. 裁判審理過程に裁判所が下した判定 9. 訴訟当事者が最後に行った発言 10. 検事の意見	124	裁判書記は、裁判が終了した日から3日以内に、次の各号に掲げる内容で裁判審理調書を作成する。 1. 裁判審理の日時及び裁判所の名称 2. 裁判所構成員、裁判審理に参加した検事及び裁判書記の氏名 3. 事件名 4. 裁判審理の場所及び裁判審理の公開又は非公開の状況 5. 訴訟当事者の氏名及び簡単な身分関係 6. 裁判審理順序に従い裁判所が行ったすべての行為 7. 訴訟関係者が提起した意見及び彼らが行った発言 8. 裁判審理過程に裁判所が下した判定 9. 訴訟当事者が最後に行った発言 10. 検事の意見

旧条	旧条文	新条	新条文
125	<p>訴訟当事者及び検事は、裁判審理調書作成期間が経過した翌日から5日以内に調書を閲覧することができ、調書に欠落したところがある場合または正確でない表現がある場合に、訂正についての意見を書面で提起することができる。</p> <p>裁判長は、提起された意見が正しい場合には判定で裁判審理調書を訂正させ、不当な場合には理由を付した判定で却下する。</p>	125	<p>訴訟当事者及び検事は、裁判審理調書作成期間が経過した翌日から5日以内に調書を閲覧することができ、調書に欠落したところがある場合または正確でない表現がある場合に、訂正についての意見を書面で提起することができる。</p> <p>裁判長は、提起された意見が正しい場合には判定で裁判審理調書を訂正させ、不当な場合には理由を付した判定で却下する。</p>
125.5	第九章 判決、判定	125.5	第九章 判決、判定
126	<p>裁判所は、裁判審理において十分に検討確認された科学的な証拠にもとづいて、事件の真相が完全に明らかにされたと認定されれば、法の要求にそくして判決を採択する。</p> <p>判決の採択には、当該事件を審理した判事及び人民参審員のみが参加する。</p>	126	<p>裁判所は、裁判審理において十分に検討確認された科学的な証拠にもとづいて、事件の真相が完全に明らかにされたと認定されれば、法の要求にそくして判決を採択する。</p> <p>判決の採択には、当該事件を審理した判事及び人民参審員のみが参加する。</p>
127	<p>裁判所は、判決を採択する場合に、次の各号に掲げる問題を討議決定する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 原告の請求事実に根拠があるか。 2. 被告の答弁事実に根拠があるか。 3. どの法規範を適用して請求をどのように解決するのか。 4. 証拠物及び担保処分した財産に対する処理をどのようにするのか。 5. 訴訟費用を誰にどれだけ負担させるのか。 	127	<p>裁判所は、判決を採択する場合に、次の各号に掲げる問題を討議決定する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 原告の請求事実に根拠があるか。 2. 被告の答弁事実に根拠があるか。 3. どの法規範を適用して請求をどのように解決するのか。 4. 証拠物及び担保処分した財産に対する処理をどのようにするのか。 5. 訴訟費用を誰にどれだけ負担させるのか。
128	<p>判決の採択は、裁判所構成員が多数決の方法で行う。</p> <p>多数の意見に同意しない判事又は人民参審員は、意見書を提出することができる。意見書は、判決を下すときは読みあげない。</p>	128	<p>判決の採択は、裁判所構成員が多数決の方法で行う。</p> <p>多数の意見に同意しない判事又は人民参審員は、意見書を提出することができる。意見書は、判決を下すときは読みあげない。</p>
129	<p>裁判所は、次の各号に掲げる判決を下す。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 請求を認める判決 2. 請求を棄却する判決 	129	<p>裁判所は、次の各号に掲げる判決を下す。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 請求を認める判決 2. 請求を棄却する判決
130	<p>裁判所は、担保処分した財産に対する問題を正確に処理しなければならず、証拠文書、証拠物のなかで持主に返還すべきでないものは記録に付し、又は没収し、その他のものは持主に返還しなければならない。</p> <p>証拠物を所有者に返還する場合には、根拠文書を事件記録に付さなければならない。</p>	130	<p>裁判所は、担保処分した財産に対する問題を正確に処理しなければならず、証拠文書、証拠物のなかで持主に返還すべきでないものは記録に付し、又は没収し、その他のものは持主に返還しなければならない。</p> <p>証拠物を所有者に返還する場合には、根拠文書を事件記録に付さなければならない。</p>
131	<p>裁判所は、訴訟費用問題を次の各号に掲げる通りに解決する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 原告の請求を承認する場合には被告に、拒否する場合には原告に負担させる。 2. 本法第68条に規定された事件の請求が承認された場合には、国家手数料を被告に支払わせることができる。 	131	<p>裁判所は、訴訟費用問題を次の各号に掲げる通りに解決する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 訴訟費用は原告の請求を承認した場合には被告に、拒否した場合には原告に負担させる。 2. 本法第68条に規定された事件の請求が承認された場合には、国家手数料を被告に支払わせることができる。
132	判決は、裁判審理が終了した日に下す。	132	判決は、裁判審理が終了した日に下す。
133	<p>判決書には、次の各号に掲げる内容を明らかにする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 裁判審理の日時及び裁判所の名称 2. 裁判所構成員、裁判審理に参加した検事及び裁判書記の氏名 3. 事件名、裁判審理の場所及び裁判審理の公開又は非公開の状況 4. 訴訟当事者の氏名及び簡単な身分関係 5. 原告の請求事実及び被告の答弁 6. 裁判所が認定した事実及び証拠 7. 判決において依拠した法規範 8. 請求の承認又は拒否に対する結論 9. 担保処分した財産及び証拠物の処理状況 10. 訴訟費用の負担 11. 判決及び判定の執行方法並びに上訴及び抗議手続 	133	<p>判決書には、次の各号に掲げる内容を明らかにする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 裁判審理の日時及び裁判所の名称 2. 裁判所構成員、裁判審理に参加した検事及び裁判書記の氏名 3. 事件名、裁判審理の場所及び裁判審理の公開又は非公開の状況 4. 訴訟当事者の氏名及び簡単な身分関係 5. 原告の請求事実及び被告の答弁 6. 裁判所が認定した事実及び証拠 7. 判決において依拠した法規範 8. 請求の承認又は拒否に対する結論 9. 担保処分した財産及び証拠物の処理状況 10. 訴訟費用の負担 11. 判決及び判定の執行方法並びに上訴及び抗議手続
134	判決は、朝鮮民主主義人民共和国の名で宣告する。	134	判決は、朝鮮民主主義人民共和国の名で宣告する。
135	裁判所は、裁判審理過程に違反行為を発見した場合に、該当する制裁を加える措置をとることができる。	135	裁判所は、裁判審理過程に離婚当事者及び事件関係者が法秩序に反して家庭不和を起こし、社会的雰囲気を乱した等の違法行為がある場合、該当する制裁を加えることについての措置をとることができる。違法行為の情状が嚴重な場合には、刑事責任を追及することに対する判定を行う。
136	<p>裁判所は、次の各号に掲げる場合に、判定で解決する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 事件を移送する場合または訴訟当事者を交替させる場合 2. 判事が単独で事件を解決する場合又は裁判準備段階において事件処理を終了する場合 3. 裁判審理手続上の問題を解決する場合 4. 訴訟関係者の申請を解決する場合 5. 裁判審理過程に発見した違法行為に対して制裁を加える場合 	136	<p>裁判所は、次の各号に掲げる場合に、判定で解決する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 事件を移送する場合または訴訟当事者を交替させる場合 2. 判事が単独で事件を解決する場合又は裁判準備段階において事件処理を終了する場合 3. 裁判審理手続上の問題を解決する場合 4. 訴訟関係者の申請を解決する場合 5. 裁判審理過程に発見した違法行為に対して制裁を加える場合 6. 対外経済仲裁機関の判決執行申請を解決する場合
137	<p>判定の採択は、判決の採択手続に従う。</p> <p>裁判審理手続と関連した簡単な問題を処理する判定は、裁判審理調書に記載する方法で行う。</p>	137	<p>判定の採択は、判決の採択手続に従う。</p> <p>裁判審理手続と関連した簡単な問題を処理する判定は、裁判審理調書に記載する方法で行う。</p>
138	第一審裁判所は、すでに下した判決、判定を取り消すことができない。但し、本法第136条第4号に該当する判定、子女養育費及び扶養料請求と関連して下した確定判決及び判定は訂正することができる。	138	第一審裁判所は、すでに下した判決、判定を取り消すことができない。但し、本法第136条第4号に該当する判定、子女養育費及び扶養料請求と関連して下した確定判決及び判定は訂正することができる。
139	<p>訴訟当事者又は検事は、第一審裁判所の判決、判定に意見がある場合に、上訴、抗議を行うことができる。</p> <p>上訴、抗議が提起されれば、当該判決、判定は執行されない。</p> <p>中央裁判所の判決、判定に対しては、上訴、抗議を行うことができない。</p>	139	<p>訴訟当事者又は検事は、第一審裁判所の判決、判定に意見がある場合に、上訴、抗議を行うことができる。</p> <p>上訴、抗議が提起されれば、当該判決、判定は執行されない。</p> <p>中央裁判所の判決、判定に対しては、上訴、抗議を行うことができない。</p>

旧条	旧条文	新条	新条文
140	上訴、抗議は、判決書、判定書の謄本を受け取った日から10日以内に行う。 判決書、判定書の謄本は、判決、判定を下した日から2日以内に訴訟当事者と検事に付与する。	140	上訴、抗議は、判決書、判定書の謄本を受け取った日から10日以内に行う。 判決書、判定書の謄本は、判決、判定を下した日から2日以内に訴訟当事者と検事に付与する。
141	上訴、抗議を行おうとする訴訟当事者または検事は、上訴状または抗議書を判決、判定を下した第一審裁判所に提出しなければならない。 上訴状、抗議書には、上訴、抗議の理由及び要求を記さなければならず、第一審裁判所に提出できなかった資料も明らかにすることができる。上訴状には、国家手数料納付証を添付する。	141	上訴、抗議を行おうとする訴訟当事者または検事は、上訴状または抗議書を判決、判定を下した第一審裁判所に提出しなければならない。 上訴状、抗議書には、上訴、抗議の理由及び要求を記さなければならず、第一審裁判所に提出できなかった資料も明らかにすることができる。上訴状には、国家手数料納付証を添付する。
142	第一審裁判所は、上訴、抗議期間が経過すれば、上訴状、抗議書を当該事件記録とともに、一級上の裁判所に送付しなければならない。	142	第一審裁判所は、上訴、抗議期間が経過すれば、上訴状、抗議書を当該事件記録とともに、一級上の裁判所に送付しなければならない。
143	検事の抗議が不当であると認定した一級上の検察所検事は、当該抗議を取り消すことができる。	143	検事の抗議が不当であると認定した一級上の検察所検事は、当該抗議を取り消すことができる。
144	第一審裁判所の判決、判定に対して上訴を提起した訴訟当事者は、第二審裁判が開始される前まで、それを取り消すことができる。	144	第一審裁判所の判決、判定に対して上訴を提起した訴訟当事者は、第二審裁判が開始される前まで、それを取り消すことができる。
145	判決は、次のときに確定される。 1. 上訴、抗議がなく、当該期間が経過したとき 2. 上訴、抗議があったが、第二審裁判所が第一審裁判所の判決を支持したとき 3. 上訴、抗議することのできない判決を下したとき	145	判決は、次のときに確定される。 1. 上訴、抗議がなく、当該期間が経過したとき 2. 上訴、抗議があったが、第二審裁判所が第一審裁判所の判決を支持したとき 3. 上訴、抗議することのできない判決を下したとき
	第十章 第二審裁判		第十章 第二審裁判
146	第二審裁判では、上訴、抗議資料及び事件記録にもとづいて、第一審裁判所の判決、判定が法の要求に即して科学的な証拠にもとづいていたかどうかを全面的に検討し、誤ったものを修正する。	146	第二審裁判では、上訴、抗議資料及び事件記録にもとづいて、第一審裁判所の判決、判定が法の要求に即して科学的な証拠にもとづいていたかどうかを全面的に検討し、誤ったものを修正する。
147	第二審裁判は、判事三名で構成された裁判所が行う。 第二審裁判には、訴訟当事者及び検事が参加する。但し、訴訟当事者または検事が参加しなかった場合にも、裁判審理を行うことができる。 裁判審理の日時は、第二審裁判を開始する3日前までに、検事及び訴訟当事者に通知する。	147	第二審裁判は、判事三名で構成された裁判所が行う。 第二審裁判には、訴訟当事者及び検事が参加する。但し、訴訟当事者または検事が参加しなかった場合にも、裁判審理を行うことができる。 裁判審理の日時は、第二審裁判を開始する3日前までに、検事及び訴訟当事者に通知する。
148	第二審裁判は、判事が事件報告を行い、提起された内容を検討した後、訴訟当事者及び検事の意見を聴取する方法で行う。	148	第二審裁判は、判事が事件報告を行い、提起された内容を検討した後、訴訟当事者及び検事の意見を聴取する方法で行う。
149	第二審裁判所及び検事は、第一審裁判記録及び提出された上訴、抗議資料にもとづいて訴訟当事者に尋ねることができる。但し、事件に対する事実審理は行うことができない。	149	第二審裁判所及び検事は、第一審裁判記録及び提出された上訴、抗議資料にもとづいて訴訟当事者に尋ねることができる。但し、事件に対する事実審理は行うことができない。
150	第二審裁判所は、第一審裁判所の判決、判定が正しく下されたと認定すればそれを支持し、上訴、抗議を棄却する判定を行う。	150	第二審裁判所は、第一審裁判所の判決、判定が正しく下されたと認定すればそれを支持し、上訴、抗議を棄却する判定を行う。
151	第二審裁判所は、第一審裁判所において新しい証拠収集または調査を更に行う必要がない程度に事実事情を明らかにしても、判決、判定を正確に下せなかった場合には、それを修正することができる。	151	第二審裁判所は、第一審裁判所において新しい証拠収集または調査を更に行う必要がない程度に事実事情を明らかにしても、判決、判定を正確に下せなかった場合には、それを修正することができる。
152	第二審裁判所は、次の各号に一に該当する場合に、第一審裁判所の判決、判定を取り消し、当該事件を再び審理する判定を行い、第一審裁判所の裁判準備段階または裁判審理段階に送付する。 1. 裁判所構成において法に違反した場合 2. 事件解決に本質的意義を有する事実を明らかにしなかった場合 3. 裁判審理において証拠を調査検討しなかったり、明らかにされない事実にもとづいた場合 4. 訴訟当事者に訴訟上の権利を保障しなかったり、訴訟当事者となることのできない者を原告または被告として事件を処理した場合	152	第二審裁判所は、次の各号に一に該当する場合に、第一審裁判所の判決、判定を取り消し、当該事件を再び審理する判定を行い、第一審裁判所の裁判準備段階または裁判審理段階に送付する。 1. 裁判所構成において法に違反した場合 2. 事件解決に本質的意義を有する事実を明らかにしなかった場合 3. 裁判審理において証拠を調査検討しなかったり、明らかにされない事実にもとづいた場合 4. 訴訟当事者に訴訟上の権利を保障しなかったり、訴訟当事者となることのできない者を原告または被告として事件を処理した場合
153	第二審裁判所は、裁判審理過程で本法第86条の事由を発見した場合には、第一審裁判所の判決、判定を取り消し、事件を棄却する判定を行う。	153	第二審裁判所は、裁判審理過程で本法第86条の事由を発見した場合には、第一審裁判所の判決、判定を取り消し、事件を棄却する判定を行う。
154	第二審裁判所は、第一審裁判所の判決、判定を取り消さない場合にも、第一審裁判の不足点を指摘する判定を別途に行うことができる。	154	第二審裁判所は、第一審裁判所の判決、判定を取り消さない場合にも、第一審裁判の不足点を指摘する判定を別途に行うことができる。
155	第二審裁判所の判定に対しては、上訴、抗議することができない。	155	第二審裁判所の判定に対しては、上訴、抗議することができない。
	第十一章 非常上訴		第十一章 非常上訴
156	確定された判決、判定が法の要求に違反した場合、それを修正するのは非常上訴の手続で行う。	156	確定された判決、判定が法の要求に違反した場合、それを修正するのは非常上訴の手続で行う。
157	非常上訴は、法に本質的に違反したということが事件記録に現れた場合、いつでも行うことができる。	157	非常上訴は、法に本質的に違反したということが事件記録に現れた場合、いつでも行うことができる。
158	非常上訴は、中央裁判所所長または中央検察所所長が中央裁判所に提起する。	158	非常上訴は、中央裁判所所長または中央検察所所長が中央裁判所に提起する。
159	中央裁判所所長または中央検察所所長は、非常上訴を提起するために、どの裁判所で処理した事件でも、記録を要求し、当該事件に対する判決、判定の執行を停止させることができる。中央裁判所の判決、判定に対しては、その執行を停止させることができない。	159	中央裁判所所長または中央検察所所長は、非常上訴を提起するために、どの裁判所で処理した事件でも、記録を要求し、当該事件に対する判決、判定の執行を停止させることができる。中央裁判所の判決、判定に対しては、その執行を停止させることができない。
160	裁判所及び検察所は、非常上訴の提起を申請するために、その管轄内で処理された事件記録を要求することができる。 事件記録で非常上訴提起の事由を発見した場合には、該当する意見を付して中央裁判所所長または中央検察所所長に送付し、当該事由を発見できなかった場合には、事件記録を当該裁判所に返却する。	160	裁判所及び検察所は、非常上訴の提起を申請するために、その管轄内で処理された事件記録を要求することができる。 事件記録で非常上訴提起の事由を発見した場合には、該当する意見を付して中央裁判所所長または中央検察所所長に送付し、当該事由を発見できなかった場合には、事件記録を当該裁判所に返却する。

旧条	旧条文	新条	新条文
161	訴訟当事者及び事件解決に利害関係を有する者は、当該裁判所または検察所に非常上訴の提起を申請することができる。	161	訴訟当事者及び事件解決に利害関係を有する者は、当該裁判所または検察所に非常上訴の提起を申請することができる。
162	中央裁判所以外のすべての裁判所の判決、判定に対する非常上訴事件は、中央裁判所判事3名で構成された裁判所において、中央裁判所の判決、判定に対する非常上訴事件は、中央裁判所判事会議において審理解決する。	162	中央裁判所以外のすべての裁判所の判決、判定に対する非常上訴事件は、中央裁判所判事3名で構成された裁判所において、中央裁判所の判決、判定に対する非常上訴事件は、中央裁判所判事会議において審理解決する。
163	中央裁判所判事会議は、中央裁判所所長、副所長、判事で構成する。判事会議は、その全構成員の3分の2以上の参加によって成立し、判定は、参加した構成員の多数決で採択する。判事会議の執行は、中央裁判所所長が行う。	163	中央裁判所判事会議は、中央裁判所所長、副所長、判事で構成する。判事会議は、その全構成員の3分の2以上の参加によって成立し、判定は、参加した構成員の多数決で採択する。判事会議の執行は、中央裁判所所長が行う。
164	中央裁判所判事会議には、中央検察所所長が参加する。中央裁判所の判事3名で構成された裁判所の非常上訴事件の審理には、中央検察所検事が参加する。非常上訴事件の審理日時は、3日前までに中央検察所に通知する。	164	中央裁判所判事会議には、中央検察所所長が参加する。中央裁判所の判事3名で構成された裁判所の非常上訴事件の審理には、中央検察所検事が参加する。非常上訴事件の審理日時は、3日前までに中央検察所に通知する。
165	非常上訴事件の審理は、事件報告を行い、提起された資料を検討した後、中央検察所所長または検事の意見を聴取する方法で行う。非常上訴事件は、判定で解決する。	165	非常上訴事件の審理は、事件報告を行い、提起された資料を検討した後、中央検察所所長または検事の意見を聴取する方法で行う。非常上訴事件は、判定で解決する。
166	中央裁判所は、確定された判決、判定が非常上訴によって変更、取り消された場合、執行した財産に対する処理問題を解決しなければならない。	166	中央裁判所は、確定された判決、判定が非常上訴によって変更、取り消された場合、執行した財産に対する処理問題を解決しなければならない。
	第十二章 再審		第十二章 再審
167	再審は、次の各号の一に該当する新しい事実が明らかになった場合、確定した判決、判定を修正するために行う。 1. 判決、判定の基礎とした証拠が虚偽であったことが確認された場合 2. 判決、判定に影響を与えることのできる事実が裁判を終了した後に知らされた場合 3. 訴訟当事者または裁判所構成員が事件解決に影響を与えることのできる違法行為を行ったことが確認された場合 4. すでに取り消された判決若しくは判定又は国家機関の決定若しくは指示に基づいて判決、判定を下したことが確認された場合	167	再審は、次の各号の一に該当する新しい事実が明らかになった場合、確定した判決、判定を修正するために行う。 1. 判決、判定の基礎とした証拠が虚偽であったことが確認された場合 2. 判決、判定に影響を与えることのできる事実が裁判を終了した後に知らされた場合 3. 訴訟当事者または裁判所構成員が事件解決に影響を与えることのできる違法行為を行ったことが確認された場合 4. すでに取り消された判決若しくは判定又は国家機関の決定若しくは指示に基づいて判決、判定を下したことが確認された場合
168	再審は、中央裁判所所長又は中央検察所所長が中央裁判所に提起する。	168	再審は、中央裁判所所長又は中央検察所所長が中央裁判所に提起する。
169	裁判所及び検察所は、必要な場合、再審の提起を申請することができる。再審の提起申請は、一級上の裁判所又は検察所に行う。	169	裁判所及び検察所は、必要な場合、再審の提起を申請することができる。再審の提起申請は、一級上の裁判所又は検察所に行う。
170	訴訟当事者又は利害関係を有する第三者は、再審の提起を当該裁判所または検察所に申請することができる。再審提起申請は、当該事由を知った日から3カ月以内に行い、申請書には証拠資料を添付しなければならない。	170	訴訟当事者又は利害関係を有する第三者は、再審の提起を当該裁判所または検察所に申請することができる。再審提起申請は、当該事由を知った日から3カ月以内に行い、申請書には証拠資料を添付しなければならない。
171	再審提起申請を受理した裁判所または検察所は、1カ月以内に必要調査を行い、その理由が正当である場合、該当する意見を付して中央裁判所または中央検察所に送付し、不当な場合には、判定または決定で却下する。	171	再審提起申請を受理した裁判所または検察所は、1カ月以内に必要調査を行い、その理由が正当である場合、該当する意見を付して中央裁判所または中央検察所に送付し、不当な場合には、判定または決定で却下する。
172	再審事件は、中央裁判所判事3名で構成された裁判所が審理解決する。再審事件の審理には、中央検察所検事が参加する。中央裁判所は、再審事件の審理日時を3日前までに中央検察所に通知する。	172	再審事件は、中央裁判所判事3名で構成された裁判所が審理解決する。再審事件の審理には、中央検察所検事が参加する。中央裁判所は、再審事件の審理日時を3日前までに中央検察所に通知する。
173	再審事件の審理は、事件報告を行い、再審提起事由を検討した後、中央検察所検事の意見を聴取する方法で行う。	173	再審事件の審理は、事件報告を行い、再審提起事由を検討した後、中央検察所検事の意見を聴取する方法で行う。
174	再審事件を審理した中央裁判所は、再審提起の事由が正当な場合、確定された判決、判定を取り消し、事件を第一審裁判所に送付して再び審理させ、または直接事件を棄却する。再審提起が不当であると認定される場合には、それを却下する。	174	再審事件を審理した中央裁判所は、再審提起の事由が正当な場合、確定された判決、判定を取り消し、事件を第一審裁判所に送付して再び審理させ、または直接事件を棄却する。再審提起が不当であると認定される場合には、それを却下する。
	第十三章 判決、判定の執行		第十三章 判決、判定の執行
175	判決、判定は、確定された後に執行する。判決、判定の執行は、裁判所執行員が行う。機関、企業所、団体及び公民は、判決、判定を執行するための執行員の要求に応じなければならない。	175	判決、判定は、確定された後に執行する。判決、判定の執行は、裁判所執行員が行う。機関、企業所、団体及び公民は、判決、判定を執行するための執行員の要求に応じなければならない。
176	財産請求に対する判決、判定が確定されれば、その判決、判定を下した裁判所の判事は、その判断または訴訟当事者、検事の申請に従い、執行文を発給する。執行文発給に対する申請は、判決、判定が確定された日から2カ月以内に行わなければならない。執行員は、執行文を受け取った日から1カ月以内にそれを処理しなければならない。	176	財産請求に対する判決、判定が確定されれば、その判決、判定を下した裁判所の判事は、その判断または訴訟当事者、検事の申請に従い、執行文を発給する。執行文発給に対する申請は、判決、判定が確定された日から2カ月以内に行わなければならない。執行員は、執行文を受け取った日から1カ月以内にそれを処理しなければならない。
177	執行員は、執行行為を行う場合、債務者を参加させなければならない。債務者は、執行する財産について指摘することができる。	177	執行員は、執行行為を行う場合、債務者を参加させなければならない。債務者は、執行する財産について指摘することができる。
178	機関、企業所、団体の財産に対する執行は、当該銀行を通じて行う。当該銀行は、執行文を受け取った日から10日以内に執行し、その状況を執行員に通知しなければならない。	178	機関、企業所、団体の財産に対する執行は、当該銀行を通じて行う。当該銀行は、執行文を受け取った日から10日以内に執行し、その状況を執行員に通知しなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
179	判事は、次の各号の一に該当する場合に、一定の期間、執行を中止させることができる。 1. 負債を支払わなければならない者に考慮すべき事情がある場合 2. 公民である訴訟当事者が互いに合意して執行の中止を申請した場合 3. 財産がなくて執行を行うことができない場合	179	判事は、次の各号の一に該当する場合に、一定の期間、執行を中止させることができる。 1. 負債を支払わなければならない者に考慮すべき事情がある場合 2. 公民である訴訟当事者が互いに合意して執行の中止を申請した場合 3. 財産がなくて執行を行うことができない場合
180	執行員は、執行が終了した後、当該手続に従い執行した財産を権利者に引き渡し、執行調書を判事に渡さなければならない。	180	執行員は、執行が終了した後、当該手続に従い執行した財産を権利者に引き渡し、執行調書を判事に渡さなければならない。
181	裁判所は、次の各号の一に該当する事由がある場合に、執行事件を棄却する。 1. 執行文発給の基礎となった判決、判定が取り消された場合 2. 定められた期間が経過した後、執行を申請した場合 3. 公民である訴訟当事者が執行に対する申請を放棄した場合	181	裁判所は、次の各号の一に該当する事由がある場合に、執行事件を棄却する。 1. 執行文発給の基礎となった判決、判定が取り消された場合 2. 定められた期間が経過した後、執行を申請した場合 3. 公民である訴訟当事者が執行に対する申請を放棄した場合
182	執行員の執行行為について意見がある訴訟当事者または利害関係を有する第三者は、執行員が属する裁判所に意見を提起することができる。 意見を提起された裁判所は、15日以内に申請者を参加させ、それを審理解決しなければならない。 裁判所の判定について意見がある訴訟当事者は、一級上の裁判所に上訴することができる。	182	執行員の執行行為について意見がある訴訟当事者または利害関係を有する第三者は、執行員が属する裁判所に意見を提起することができる。 意見を提起された裁判所は、15日以内に申請者を参加させ、それを審理解決しなければならない。 裁判所の判定について意見がある訴訟当事者は、一級上の裁判所に上訴することができる。

3. 羅先経済貿易地帯法

朝鮮民主主義人民共和国羅先経済貿易地帯法

チュチュエ82(1993)年1月13日 最高人民会議常設会議決定第28号として採択
チュチュエ89(1999)年2月26日 最高人民会議常任委員会政令決定第484号として修正補充
チュチュエ91(2002)年11月7日 最高人民会議常任委員会政令第3400号として修正

第一章 羅先経済貿易地帯法の基本

第1条 朝鮮民主主義人民共和国羅先経済貿易地帯法は、羅先経済貿易地帯を効果的に管理運営し、対外経済協力及び交流を拡大発展させることに寄与する。

第2条 羅先経済貿易地帯は、特惠的な貿易並びに中継輸送、輸出加工、金融及びサービス地域として宣布した朝鮮民主主義人民共和国の一定の領域である。

羅先経済貿易地帯では、国家が特別に確立した制度及び秩序に従い、経済貿易活動を行う。

第3条 羅先経済貿易地帯内において、貿易、外国投資、地帯の開発及びその管理運営は、内閣の統一的な指導の下に行う。

第4条 国家は、外国投資家が羅先経済貿易地帯に投資した資本及び所得、それに付与された権利を法的に保護する。

第5条 外国投資家は、羅先経済貿易地帯内で企業管理及び経営方法を自由に選択することができる。

第6条 羅先経済貿易地帯内での経済貿易活動は、本法及び地帯関連法規に従い行う。

第7条 外国投資家は、羅先経済貿易地帯内において、合作、合併、単独投資等の型式で経済貿易活動を行うことができる。

第二章 管理運営機関の任務及び権限

第8条 羅先経済貿易地帯の管理運営機関には、中央貿易指導機関、当該中央機関及び羅先市人民委員会が属する。

中央貿易指導機関及び当該中央機関は、自己の任務及び権限に従い、貿易、外国投資、地帯の開発、管理運営事業を指導する機関であり、羅先市人民委員会は、地帯全般の事業を現地で執行する機関である。

第9条 中央貿易指導機関は、羅先経済貿易地帯と関連して、次の各号に掲げる事業を行う。

1. 貿易、外国投資と関連した国家的な執行対策を立てる。
2. 当該中央機関との連携の下に、経済貿易事業を正常に指導する。
3. 外国投資対象申請を受理し、審議処理する。

第10条 当該中央機関は、羅先経済貿易地帯開発計画、予算編成及び執行、財政銀行、土地賃貸、国土及び都市建設、建設明示許可等の事業を自己の任務及び権限に合わせて行うことができる。

第11条 羅先市人民委員会は、貿易、外国投資及び地帯開発を促進し、その管理運営事業を合理的に組織施行するための対外経済部署を置くことができる。

第12条 羅先市人民委員会は、貿易、外国投資、地帯開発と関連して、次の各

号に掲げる事業を行う。

1. 貿易及び地帯開発計画を作成、宣伝、執行する。
2. 外国投資申請を現地で受理し、その審議承認を中央貿易指導機関に提起する。
3. 企業登録、営業許可を行う。
4. 外国投資企業の労働力採用を援助する。
5. 土地、建物利用権の譲渡を審議し、当該中央機関にその承認を提起する。
6. 建物、構築物、作業上の建設、改築に対して、直接又は間接的にサービスを行う。
7. その他、地帯の管理運営を改善するための事業を行う。

第13条 中央貿易指導機関は、地帯に対して投資申請文書を受理した日から、合作企業、合併企業は50日、外国人企業は80日以内に、企業の創設を承認又は否決する決定を下さなければならない。

国の安全、住民の健康及び動植物の成長に害を与える対象、国家が定めた環境保護限界基準を超過する対象、経済技術的に立ち遅れた対象、経済的效果がない対象への投資は、禁止又は制限することができる。

第14条 中央貿易指導機関及び羅先市人民委員会は、次の各号に掲げる場合に、外国投資企業の創設承認若しくは営業許可を取り消し、又は営業を中止させることができる。

1. 投資条件に反した場合
2. 共和国の法に重大な違反をした場合

第15条 羅先市人民委員会は、外国投資企業で働く勤労者の技術技能水準を高めるために、技術人材養成基金を創設し、養成機関を運営することができる。

第16条 羅先市人民委員会は、諮問委員会を組織し運営することができる。
諮問委員会は、人民委員会、当該機関、企業所の代表及び外国投資家代表で構成し、地帯の開発及び管理運営事業を協議、協力する。

第三章 経済活動条件の保障

第17条 羅先経済貿易地帯内では商品を搬入し、貯蔵、保管、組立、分解、選別、包装、修理し、又それを国外へ搬出することができる。

国の安全及び社会道徳生活、住民の健康及び動植物の成長に有害な商品は、搬入することができない。

第18条 外国投資家は、羅先経済貿易地帯内に企業を設立運営し、又は中継輸送を行うことができる。

共和国の機関、企業所、団体は、内閣の承認の下に、羅先経済貿易地帯に単独又は合併、合作の形式で投資し、経済貿易活動を行うことができる。

第19条 合併、合作企業及び共和国の機関、企業所、団体は、内閣の承認なく、

羅先経済貿易地帯内に支社、代理店、出張所等を設置することができない。

第20条 外国投資企業及び外国人は、羅先経済貿易地帯内で必要な土地を賃借することができる。土地を賃借した機関の承認の下に、賃借期間を延長することができる。

第21条 外国投資企業は、羅先経済貿易地帯内の労働力斡旋機関と締結した契約に従い、必要な労働力を採用し、又は採用した労働力を解雇することができる。必要により、一部の管理人員、特殊な職種の技術者及び技能工を外国人で採用することができる。この場合、羅先市人民委員会と合意しなければならない。

第22条 羅先経済貿易地帯内における外国投資企業が生産した商品の価格は、販売者と購入者の間の合意によって定める。

重要原料、資材及び一部の大量必需品の価格は、羅先市人民委員会が定めることができる。

第23条 羅先経済貿易地帯内にある貿易港には、貿易船及び船員が国籍に関係なく、港出入秩序に従い自由に入出りするすることができる。

第24条 羅先経済貿易地帯内にある外国投資企業は、原料、資材及び部品の加工を地帯外にある共和国の企業所、団体に委託することができる。

地帯外で行われた加工額が企業の全生産額の40%を超えない場合、その委託加工は、地帯内で行った生産活動と同じものと認定する。

第四章 関税

第25条 国家は、羅先経済貿易地帯内で特惠関税制度を実施する。

第26条 羅先経済貿易地帯内では、次の各号に掲げる商品に対しては関税を免除する。

1. 加工輸出を目的として地帯内に搬入される商品
2. 生産及び経営に必要な物資並びに生産した輸出商品
3. 外国投資家に必要な一定量の事務用品及び生活用品
4. 地帯建設に必要な物資
5. 通過する外国の貿易貨物

第27条 次の各号に掲げる場合には、本法第26条を適用しない。

1. 外国から羅先経済貿易地帯内に商品を販売するために搬入する場合
2. 羅先経済貿易地帯内で生産され又は輸入した商品を共和国の他の地域に販売するために搬出する場合

第28条 外国投資企業が地帯内で生産した商品を輸出せずに地帯内に販売する場合には、その商品生産に使用した輸入原料並びに資材及び部品に対する関税を支払わなければならない。

第29条 羅先経済貿易地帯内の外国投資企業は、税関の検査文書及び商品の送り状をはじめとする商品の搬出入と関連した文書を5年間保管しなければならない。

第五章 通貨、金融

第30条 羅先経済貿易地帯内における流通貨幣は朝鮮ウォンとし、すべての取

引に対する決済は、朝鮮ウォン又は転換性外貨で行うことができる。

朝鮮ウォンに対する外貨の換算は、外貨管理機関が発表した比率に従い行う。

第31条 外国投資企業は、外貨管理機関との合意の下に、共和国及び外国の銀行に口座を設けることができる。

第32条 外国投資企業及び外国人は、共和国及び外国の金融機関から経営活動に必要な資金の貸付を受けることができる。

貸し付けられた朝鮮ウォン及び外貨で購入した朝鮮ウォンは、共和国の銀行に預金して使用しなければならない。

第33条 羅先経済貿易地帯内にある銀行は、外貨管理機関の承認の下に、非居住者間の取引を対象とする業務を担当することができる。

第34条 外国投資企業及び外国人は、羅先経済貿易地帯内の定められた場所で外貨有価証券を取り引きすることができる。

第六章 保証及び特惠

第35条 外国投資家は、羅先経済貿易地帯内で企業活動を行なって得た利潤、利子、配当金、賃貸料、サービス料及び財産販売収入金をはじめとする所得を国外に送金することができ、国外から羅先経済貿易地帯に搬入された財産を経営期間が終了した後、制限なく国外に搬出することができる。

第36条 羅先経済貿易地帯内の企業所得税率は、決算利潤の14%とする。

第37条 経営期間が10年以上になる生産部門の外国投資企業に対しては、企業所得税を利潤が生じた年から3年間免除し、その後2年間は、50%の範囲で軽減することができる。

総投資額が45億ウォン以上となるインフラ建設部門の外国投資企業に対しては、企業所得税を利潤が生じた年から4年間免除し、その後3年間は、50%の範囲で軽減することができる。

第38条 奨励部門に投資する外国投資家には、立地条件が有利な土地を賃貸し、賃貸料を低くすることができる。

第39条 奨励部門に投資する外国投資家は、共和国の金融機関から経営活動に必要な資金の貸付を優先的に受けることができる。

第40条 外国投資家が利潤を再投資する場合、その経営期間が5年以上となる場合には、納付した再投資分に該当する所得税額の50%の返還を受けることができる。インフラ建設部門に再投資する場合には、納付した再投資分に該当する所得税額的全額の返還を受けることができる。

第41条 外国人は、羅先経済貿易地帯に当該手続に従い無査証で直接入ることができる。滞在、居住することができる。

第七章 紛争解決

第42条 羅先経済貿易地帯における経済貿易活動と関連した意見の相違は、協議の方法で解決する。

協議の方法で解決できない場合には、朝鮮民主主義人民共和国の定めた仲裁又は裁判手続で解決し、第三国の仲裁機関に提起して解決することもできる。

Amendments to the DPRK's Laws Concerning the Economy (3: Final) (Summary)

Mitsuhiro Mimura

Researcher, Research Division, ERINA

It seems that economic policy in the DPRK has become more active than in the late 1990s as a result of both these measures and a series of economic reform measures that included restructuring in the manufacturing sector, changes in production and distribution methods in the agricultural sector, and new methods of enterprise management. In July 2002, drastic economic measures to

improve the economic management of the DPRK came into effect. Under these measures, the prices of all commodities were revised and living allowances raised.

In response to these changes, the DPRK has adopted a comparatively aggressive posture towards legislation. Between 1999 and 2003, thirteen new laws were passed¹. In addition, eleven economy-related laws and regulations

were revised between 2001 and 2002. The characteristics of these revisions are as follows: (1) legislation is being implemented with regard to the domestic economy and other important policies, as well as in the field of foreign investment; (2) signs of attempts to conform to international standards can be seen; and (3) the revival of some minor regulations in the laws relating to foreign investment that disappeared from the collection of laws as a consequence of amendments in the late 1990s.

This article will deal with the Law of the DPRK on Environmental Protection, the Law of the DPRK on Civil Procedure, which falls into the aforementioned category (1), the Law of the DPRK on Rason Economic and Trade Zone and the Law of the DPRK on Equity Joint Venture as the basic law in the foreign direct investment system in the DPRK.

1. The Law of the DPRK on Environmental Protection

The Law of the DPRK on Environmental Protection was enacted on April 9, 1986 and was revised on March 4, 1999. The latest revision was implemented on July 24, 2000. The 2002 revision includes only the following minor changes: (1) the notation of the unit of weight was changed from “ton” in Korean characters to “t” in Article 27; and (2) a minor change was made in the representation of Article 49. These changes represent a transformation in the notion of laws and regulations in the DPRK. They seem to have begun to interpret laws more rigidly.

2. The Law of the DPRK on Civil Procedures

The Law of the DPRK on Civil Procedures was enacted in 1976 and underwent a major revision in 1994. The most recent revisions were made on October 24, 2002. This law has 13 chapters and 182 articles.

Major amendments have been made to Articles 25, 43, 45, 54, 72, 75, 77, 86, 87, 92, 100, 118 135 and 136. Minor

amendments—mainly typographical—were made in Articles 32, 57-59 and 131. Two major trends can be seen in these amendments: one is that the regulations are more specific and stricter, in order to facilitate justice based on laws and regulations. The other is that the provisions on divorce cases were made more rigid, not only to protect women’s rights but also to preserve order in marriage and family life. Since a law reflects social changes, we can guess there might have been some change in public morals in the DPRK.

3. The Law of the DPRK on Rason Economic and Trade Zone

The Law of the DPRK on Rason Economic and Trade Zone was enacted on January 31, 1993 and underwent a major revision on February 26, 1999. The most recent revisions were made on November 7, 2002.

The 2002 revision includes only minor changes, such as: (1) the deletion of the word “also” in the clause stating that entities in the DPRK may invest in the zone; and (2) a minor change in Article 37, representing a change in the foreign exchange rate due to measures to improve economic management and economic control measures. These changes represent a transformation in the notion of laws and regulations in the DPRK, and seem to indicate that laws are beginning to be interpreted more rigidly.

4. The Law of the DPRK on Equity Joint Venture

The Law of the DPRK on Equity Joint Venture was enacted on September 8, 1984, making it the oldest foreign investment-related law in the DPRK; it underwent considerable revisions on January 20, 1994 and again on February 26, 1999. Although law books state that it was also revised in 2001, a comparison of the two versions has revealed no changes.

¹ These are the Law on Agriculture, the Law on Fish Culture, the Law on People’s Economic Planning, the Law on Education, the Law on Civil Aviation, the Law on Lock Gate, the Law on Copyright, the Law on National Land Planning, the Law on Military Service, the Law on Organization, the Law on City Planning, the Law on River and the Law on Accounting.

Interview with Dr. Victor G. Blinov

Russia is Committed to its Kyoto Obligations

Director-General, Department of Scientific Programmes, International Cooperation and Information Resources, Russian Federal Service for Hydrometeorology and Environmental Monitoring (Roshydromet)

One of the tasks of the Russian Federal Service for Hydrometeorology and Environmental Monitoring (Roshydromet) is to ensure that the Russian Federation carries out its obligations under the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). Roshydromet prepared analytical documents and evaluations concerning the scientific, socio-economic and legal implications of Russia's participation in the Kyoto Protocol. The Protocol entered into force on 16th February 2005, following ratification by Russia, launching an exciting new phase in the global campaign to reduce the risk of climate change.

For the last few years, ERINA and Roshydromet have been collaborating in the promotion of bilateral and regional cooperation through networking, the exchange of information and the organization of joint events. We had a chance to interview Dr. Blinov during his visit to Niigata.

ER: What is Russia's position regarding the Kyoto Protocol?

Blinov: Russia will certainly fulfill its commitments under the Protocol within the commitment period, ensuring that greenhouse gas emissions will not exceed the 1990 level. In ratifying the Protocol, President Putin declared that Russia would participate in the post-Kyoto negotiation process, with any decisions being made after full consideration of all relevant matters. As he stated at the World Climate Change Conference in September 2003, national interests will be the top priority in the decision-making process. This approach is unlikely to change in the longer term.

ER: Would you comment on the process of ratifying the Protocol in Russia?

Blinov: The Kyoto Protocol cannot be separated from the UNFCCC and is an integral part of it. Our commitments involve preventing negative impacts on the climate, reducing greenhouse gas emissions and increasing carbon sinks; the Convention and the subsequent Protocol aim to achieve these objectives, as stated in the Convention.

Indeed, the Russian Federation administration's approach to this issue has been developed in this context. Unfortunately, there were cases, not only in Russia but in other countries as well, in which discussions regarding the Protocol fell outside the context of the Convention. Therefore, some rather tricky debates took place in the process of ratifying the Protocol. Some specialists considered only one part of the Protocol, connected to its economic benefits, and it was this that added fuel to the already heated debates. Many specialists viewed emissions trading as a potential goldmine and many, especially in Russia, believe that their assessments formed the basis on which the Protocol was ratified.



The experts at Roshydromet had a balanced view of the Protocol as a continuation of the Convention, understanding that it is necessary to evaluate all its positive and negative aspects and examine the scientific basis for evaluating the level of anthropogenic impact on the climate. We recognize that there were shortfalls in certain aspects of the preparatory and negotiation processes of the Convention and the Protocol, such as preparing and submitting national communications and implementing flexibility mechanisms. For example, there is the lack of voluntary obligations on the part of developing and non-Annex I countries, especially big countries such as China and India. Total emissions in these countries are high and expected to rise further in the coming years. This issue should be one of the priority subjects for discussion at post-Kyoto negotiations.

ER: How about the USA?

Blinov: Well, they did not ratify the Protocol, but they have internal programs on energy and industrial development that prioritize energy conservation and energy efficient technologies that create new energy sources, thereby reducing the anthropogenic load on the natural environment.

In our view, one vital part of the Convention has been overlooked so far: the statement that measures to reduce greenhouse gas emissions should not limit the economic and social progress of countries. We would like to devote more attention to this aspect in future negotiations.

The Convention has two major elements: firstly, reducing the anthropogenic load on the natural environment; and secondly, adapting to the realities of

climate change. I think that the latter is an important aspect that should be considered by ERINA, with a view to promoting regional economic growth and reducing the negative impacts of climate change on the economies of the region. For regional economies, it is vital to make use of information on observed and forecast natural phenomenon, such as changes in ground and surface water flows, and problems associated with permafrost in northern countries, all of which could have an economic impact. For example, it is worth considering possible changes in river flows when promoting hydropower projects as these requires significant amounts of investment and the loss would be high if such changes occurred in the long term. ERINA could instigate a study of these issues and bring together all the interested parties of the region.

ER: The Japanese Government is asking businesses and households to conserve energy and promote clean energies. What is the situation in Russia?

Blinov: Roshydromet has been evaluating the potential for using clean energy sources, such as solar and wind power. What we have discovered is that the conditions for clean energy in Russia are unfavorable; such projects are unprofitable and the unit cost of such energy sources is much higher compared to traditional sources. Initiatives aimed at realizing a transition to cleaner energy sources are being implemented in selected regions in Russia, but the current level of technology does not yet allow us to shift to clean energy sources on a large scale. Nevertheless, Russia still has vast oil and gas reserves and considerable potential deposits.

In addition, we would like to bring to the post-Kyoto discussion table such issues as: (i) the situation with regard to supplying cleaner energy sources to other countries; (ii) the potential of various countries with regard to the establishment of greenhouse gas sinks, by such means as reforestation and afforestation, and the application of certain commitments in this area; (iii) an accurate, objective evaluation of shifting to other cleaner energy sources. For example, the economic and social cost of switching to gas in the Kuzbas region of Russia, which was built entirely on the exploitation of the area's coal resources, would make any such project utterly unfeasible.

ER: Have any changes taken place in the field of climate change research since the days of the Soviet Union?

Blinov: Perhaps there were changes, because the focus on climate change research has intensified in the past decade. One of Roshydromet's most important fields of activity is research into possible links between climate change and the occurrence of extreme natural phenomenon, such as abnormal heat, abnormally cold winters, tornados,

typhoons and unusually heavy rainfall. The objective of this research is to provide hydro-meteorological security, which has already become a well-known term, both nationally and internationally, and which is used within the framework of the World Meteorological Organization. Hydro-meteorological security refers to the protection of a population and economy from the negative impacts of the climate. Our task is to create early warning systems and thus provide protection. This term is already used in the context of Russia's national security, and the Committee of Heads of CIS Member Countries have taken a special decision on joint measures aimed at maintaining hydro-meteorological security.

ER: What message would you like to give to our Japanese readers?

Blinov: Speaking on behalf of Roshydromet, I would like to stress that we are cooperating with our Japanese colleagues and have had very constructive dialogues with them within the framework of the World Meteorological Organization. Bilateral dialogues are underway in a number of other fields and we are preparing to deliver a proposal for bilateral cooperation at the upcoming G-8 meeting. We are also proposing to work together on matters relating to the tsunami that hit Southeast Asia. Japan and our Far East may be subject to similar disasters and, although we have national systems, cooperation in this field is necessary, as the region has densely populated areas, complex infrastructure and dangerous enterprises that could be destroyed with no more than a few minutes' warning if a tsunami were to occur.

ER: Thank you very much.

Interview conducted on 25th February 2005 at ERINA

Interviewer: Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA

Minutes of interview recorded and edited by Enkhbayar Shagdar, Visiting Researcher, Research Division, ERINA

Profile

Born in 1949 in Moscow.

Graduated from the Moscow Institute of Geodesic Engineers, Aerial Photography and Cartography and the Moscow University of Physics and Technology.

Holds a diploma in engineering.

Joined Roshydromet in 1989, prior to which he specialized in the field of space research.

Married, with one daughter and one granddaughter.

Hobbies include fishing, driving and photography.

Interested in history, especially the history of religion.

(キーパーソンインタビュー)

ビクトル・G・ブリノフ氏に聞く

「ロシアは京都議定書を遵守する」

ロシア水理気象環境モニタリング庁 (Roshydromet) 国際協力部局長

ロシア水理気象環境モニタリング庁 (ロスヒドロメット: Roshydromet) の使命のひとつは、ロシア連邦が気候変動に関する国際連合枠組条約 (UNFCCC) に定められた義務を履行することを保証することだ。ロスヒドロメットはロシアが京都議定書に参加することにもなう科学的、社会経済的および法的な影響についての分析と評価を行った。京都議定書はロシアの批准により、2005年2月16日に発効した。これにより気候変動の危険を少なくするための全地球的規模での行動が一層高い段階に入った。

ここ数年間、ERINAとロスヒドロメットは交流や情報交流、共同で行事を開催するなど、二国間および地域的な協力を推進するために協力を行ってきた。新潟を訪問したブリノフ博士に、京都議定書に対するロシアの立場を聞く機会を得た。

- 京都議定書に対するロシアの立場はどのようになっているのか。

(ブリノフ) ロシアは必ず約束した期間に、温室効果ガスは1990年のレベルを超えないことを保証するコミットメントを完遂するだろう。京都議定書を批准するにあたってプーチン大統領は関連するすべての事項を考慮した上で決断をし、ロシアがポスト京都議定書体制への検討に参加することを宣言している。2003年9月の(モスクワで開かれた)気候変動に関する世界会議(WCCC)での発言にあるように、国益が政策決定の上で最も優先される事項である。この考え方は長期的に変化しないであろう。

- ロシアでの京都議定書の批准の過程についてコメントをいただけないか。

(ブリノフ) 京都議定書はUNFCCCと不可分であり、その一部分である。ロシアのコミットメントには気候に対する悪影響を防ぐことと、温室効果ガスの排出を減らすこと、吸収源を増やすことが含まれている。UNFCCCとその後の議定書は条約に規定されているこれらの目的を達成することを目的としている。

実は、ロシア連邦政府のこの問題に対する考え方はこのような文脈から来ていると言えよう。残念なことに、ロシアだけでなく他の国々でもそうなのだが、京都議定書に関する議論がUNFCCCの文脈を逸脱してしまっていること

がある。したがって、若干複雑な議論が京都議定書の批准過程で行われた。京都議定書の経済効果に関する部分だけを見る専門家もいて、それがすでに白熱していた議論に油を注ぐ結果となった。多くの専門家は排出権取引を潜在的なドル箱であるととらえた。また多くの人々、特にロシアの人々は、そのような見方がロシアが京都議定書を批准した理由であると見ている。

ロスヒドロメットの専門家たちは、京都議定書がUNFCCCの延長線上にあるというバランスのとれた考え方をしている。彼らは京都議定書の肯定的な面と否定的な面すべてを評価し、気候に対する人為的改変の影響を評価する科学的な基準を検証しなければならない。われわれは、(締結国による)通報の準備、送達や柔軟性メカニズムの実行など、UNFCCCと京都議定書の準備と交渉過程にはいくつかの点で不足点があったと理解している。例えば、発展途上国と付属書に含まれていない国々、特にその中でも中国やインドといった大国の自主的義務が欠如している。これらの国々の総排出量は多く、今後より増加することが予想される。この問題は、ポスト京都議定書の交渉において優先的な課題とするべき問題のひとつである。

- アメリカについてはどう考えるか？

(ブリノフ) アメリカは京都議定書を批准していないが、新しいエネルギー源を作り出す、エネルギーの節約と省エネ技術に優先度をおいたエネルギーと産業開発についての独自の国内プログラムを持っている。それによって自然環境への人為的改変の負担を減らすようにしている。

われわれの見方では、UNFCCCの重要な部分のひとつが今のところ見落とされている。それは、温室効果ガス排出を減少させることを目的とした声明は、各国の経済的、社会的進歩を制限してはならないということである。われわれは今後の交渉においてこの面により多くの注意を払っていきたいと思っている。

UNFCCCの主要部分は2つある。第一に、自然環境に対する人為的改変の負荷を減らすことであり、第二に気候変動の現実に順応していくことである。私は後者が地域経済の成長を促進し、かつ地域経済への気候変動の否定的なインパクトを減らすという点で、ERINAが考慮すべき重要な側面であると考え。地下水や表層水の流れにおける変

化や、北方の国々における永久凍土層に関連した問題などについての観測情報や予測情報を利用することが、地域経済にとって重要である。これらの現象は経済的なインパクトを持ちうるからである。例えば、水力発電所を建設するプロジェクトを推進するときに、川の流れて将来的に変化が起ることを考慮することが必要であろう。もし長期的に川の流れが変わるようなことがあれば、このようなプロジェクトは膨大な投資をとまうだけに、損失も大きいからである。ERINAはこのような問題に関しての研究を開始し、この地域の利害関係者をまとめていくことができるであろう。

- 日本政府は企業と家庭に省エネとクリーンなエネルギーを使うことを進めているが、ロシアの現状は？

(ブリノフ) ロスヒドロメットは太陽光や風力といったクリーンなエネルギー源が使用可能であるかについて、見極めを行っている。その結果、ロシアにおけるクリーンなエネルギー源の使用条件は必ずしも良くないということがわかった。例えばプロジェクトに採算性がないし、そのようなエネルギー源の単価は従来のエネルギー源と比較すると高い。ロシアの一部地域ではよりクリーンなエネルギー源への移行を実現するための試みが行われているが、現在の技術レベルでは大規模によりクリーンなエネルギー源に移行することはまだ不可能である。それにロシアにはまだ膨大な石油とガスの鉱量と相当の潜在的な埋蔵量を有している。

このほか、われわれはポスト京都議定書の議論を次のようなところにもっていきたいと考えている。よりクリーンなエネルギー源の他国への供給状況、森林再生や植林といくつかのコミットメントの適用による温室効果ガスの吸収源の確立に関連した各国の潜在力、他のよりクリーンなエネルギー源への転換に関する正確で客観的な評価。例えば、ロシアのクズバス地域はこの地域の石炭資源を利用することで地域の建設が行われてきた。このような地域においてガスへの転換を行う経済的および社会的コストを考えると、クリーンなエネルギー源への転換のプロジェクトは完全に実行可能性がない。

- 旧ソ連の時代と比べると気候変動の研究分野においてどのような変化があったのか。

(ブリノフ) おそらく変化はあったと言ってよい。なぜなら、気候変動に関する研究はこの10年で重要性を増してきたからだ。ロスヒドロメットの活動の中で最も重要な分野は、気候変動と異常高温、異常低温、竜巻、台風、異常多

雨などの異常な自然現象の発生が関連しているかどうかを調べることだ。この研究の目的は、国内のおよび国際的に、すでによく知られている用語になっており、世界気象機関の枠組みの中で使われている、水文気象学的管理を提供することにある。水文気象学的管理は気象の否定的なインパクトから人命と経済を守ることを意味する。われわれの任務は、早期警戒システムを創設し、それによって安全を提供することである。この用語はすでにロシアの国家安全保障の文脈で使われており、CIS加盟国首脳評議会は水文気象学的管理を維持することについての共同声明を出す特別決議を行っている。

- 日本の読者に伝えたいメッセージは？

(ブリノフ) ロスヒドロメットを代表して、私はわれわれが日本の同僚たちと協力を行っており、世界気象機関の枠組みの中で彼らと非常に建設的な対話を行ってきたことを強調したい。二国間の対話は多くの分野で進行中であり、次のG8で二国間協力のための提案を出す準備をしている。われわれはまた、東南アジアを襲った津波の問題と関連して協力することを提案している。日本とロシアの極東は同じような災害を受ける可能性がであるだろうし、われわれが国家的なシステムを持っているといっても、この分野での協力は必須である。なぜなら、この地域は人口密集地帯であり、もし津波が発生すれば警告後数分のうちに破壊されてしまう可能性のある複雑なインフラや危険な施設があるからである。

- ありがとうございました。

インタビュアー：ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

記録：ERINA調査研究部客員研究員

エンクバヤル・シャグダル

インタビュー日：2005年2月25日

プロフィール

1949年モスクワ生まれ
モスクワ測地・航空写真撮影・地図作成技師大学
およびモスクワ物理工科大学卒業。工学に関する
学位を保持
宇宙開発分野での研究の後、1989年にロスヒドロ
メットに就職
既婚、娘1人と孫娘が1人いる。
趣味は釣り、ドライブ、写真撮影など
歴史、特に宗教史に興味がある。

会議・視察報告 ■ Conference Reports・Inspection Visits

第4回「新しい北東アジア」東京セミナー - 北東アジアの中の日本 - アメリカの視点から

ERINA調査研究部研究員 三村光弘

多国間・多地域間の視点から日本と北東アジアの新しい関係を探る「新しい北東アジア」東京セミナーシリーズ（ERINA主催、笹川平和財団助成）の第4回が2005年1月18日、東京都港区の東京アメリカンセンターにおいて同センターとの共催で開催された。今回は講師に米国議会超党派議員訪問団の団長として、ロシア、中国、北朝鮮、韓国を歴訪してきたカート・ウェルドン（米連邦議会下院議員、共和党）氏、討論者に李鍾元（立教大学法学部教授）氏、コメンテーターに同議員訪問団員のシルベスター・レイズ（米連邦議会下院議員、民主党）氏、ロスコー・パートレット（米連邦議会下院議員、共和党）氏を招き、同訪問団の活動内容、特に平壤での北朝鮮政府当局者との対話の内容を紹介するとともに、北東アジアの中での日本の果たす役割について、アメリカの視点からの議論が展開された。

（ウェルドン）今朝は代表団から他に2人の議員に同席願ひ、この10日間にわたる訪問の印象を合わせて語ってもらおう。数年前に北朝鮮が1994年の米朝枠組み合意に違反していることを知ったとき、私たちは対話が不足していることを懸念した。この違反の重要性と意義、地域の各国との友情関係、核ミサイル拡散を懸念して、議会は北朝鮮との対話を始めた。2003年5月、8ヶ月にわたる努力の末、超党派の代表団を率いて平壤を訪問する許可を得た。これはアメリカの議員と北朝鮮の指導部とが持つ初めての会合で、当時の最高人民会議の議長と金桂寛外務次官に会うことができた。

北朝鮮側は最初の訪問で私たちを非常に気に入ってくれ、2度目の訪問を招請してくれた。私は、次回の訪問のためには、北朝鮮が6者協議のメンバーとなり、第1回目の会議に参加してもらいたいと伝えた。その年の8月、北朝鮮は6者協議の第1回目の会議に参加した。

2004年の秋に再び招かれ、民主党5人、共和党5人の10人からなる訪問団を組織した。しかし、政府内で、空軍機の使用を拒否する動きもあった。北朝鮮側は東京まで飛行機をよこすからそれに乗って来て欲しい、あるいは非武装地帯を開放するから車で通過してもらえばいいと提案してきた。

私たちはブッシュ大統領に反対したわけではない。3人の民主党員もこの代表団に入っている。しかし私たちは超党派代表団として一致してブッシュ大統領の外交政策を支持している。私たちの立場と、ホワイトハウスの立場、6者協議に入っている5カ国の立場に違いはない。

今回の訪朝は到着から出発までまさに異例だった。我々の望む場所へは、どこでも行けるように取り計らってくれた。平壤市内では4時間にわたりビデオを撮った。その中にはアメリカの情報機関が決してそのようなことはできないだろうと言った地下鉄もある。地下鉄や街で会った英語の話せる学生たちとも話をした。1,000枚以上の写真も撮った。唯一写真が撮れなかったのは、皮肉にも統一通り市場の中で、そこには何千人もの朝鮮の人たちが、肉、野菜、食料品、家具、靴、衣料品などを自由に買っていた。外務省の役人は写真をとりたいという私たちの希望を適えようとしてくれたが、買い物をしている風景は撮って欲しくないという市場のマネージャーの意見に抵抗できず、その市場だけ写真が撮れなかった。

金日成の写真が撤去されているという噂は、事実ではなかった。金日成の写真はこれまで通り、あちこちで見られた。平壤の中心街にある交差点の大きな看板にあった写真だけがなくなっていた。それは韓国人兵士の後ろにアメリカ市民が立ち、それに対して北朝鮮兵士が銃剣で胸を突き刺している写真だった。2003年の最初の訪問時、最高人民会議の議長が、ブッシュ大統領が北朝鮮を悪の枢軸と呼んだことについて、「議員さん、私が邪悪な人間に見えますか」と聞いたので、「いいえ、邪悪な人間には見えません。大統領は、個人ではなく国の行動について言っているのです。では、私は、胸を銃剣で突き刺したい人間ですか?」と聞き返した。「どういう意味ですか」と聞かれたので、「北朝鮮の兵士が銃剣をアメリカ人の胸に突き刺している写真のある大きな看板の下を10回くらい通りました。私の胸にも銃剣が刺さったほうがいいと思いますか?」と聞くと、彼は頭を下げて面目を失ったような顔をして「いいえ、私にはそういう意図はありません」と答えた。その看板は取り払われた。実際、最初に訪れたときにあちこちに見られた多くの反米レトリックの看板は、取り外されていた。

今回の話し合いは圧倒されるほど建設的なものだった。目的は6者協議を再開させることであり、北朝鮮の方では私たちが平壤に来るだけでも非常に困難であることを理解し、リラックスして付き合ってくれた。金外務次官とは3

日間で10時間にわたり率直な討論を行った。金永南最高人民会議常任委員長とも会談した。この20年の間で彼に面会できたアメリカ人はジム・ケリー次官補、オルブライト国務長官、ウィリアム・ペリー国防長官の3人だけだ。90分にわたる会合は、お互いの対話、真の議論だった。常任委員長は、北朝鮮がアメリカの友人になり、敵対関係を終わらせたいという希望を述べた。外務大臣や李將軍との会合も率直で気取らないものだった。私たちは外交官ではできないことをしたのだ。

最初の訪問で金桂寛外務次官と話した際に、ブッシュ大統領がけしからぬことを言うと怒っていた。アメリカと北朝鮮の関係が気まづくなったのはブッシュ大統領のせいだと言った。クリントンの方が良かったというわけだ。

今回、北朝鮮には不利な状況であると伝えた。私は日本に対するミサイルの発射を例に挙げている。北朝鮮の行動をみて、アメリカは現在年間100億ドルを使ってミサイル防衛システムを作り、同盟国を大陸間弾道その他のミサイル攻撃から守ろうとしている。今年、新しい一連のバンカーバスターという兵器の開発を提案している。それはどのようなものかという、地中を走り、地下の要所や軍事基地を破壊する核兵器だ。議会ではこの兵器についてはわずか1票差で否決されたが、北朝鮮が態度を変えなければ、今年、北朝鮮の地下設備を狙ったこのバンカーバスター兵器に対する予算が通る可能性がある、と伝えた。

私は昨年、リビアに2回行った。1月に40年ぶりに代表団を率いてカダフィ大佐と会談し、ブッシュ大統領の大量破壊兵器撤廃を支持すると伝えた。3月2日、2回目の訪問で私はカダフィ大佐の演説5分前に全土に向かって話をした。北朝鮮には、「リビアを見てごらんささい、カダフィ大佐を。私たちはカダフィ大佐もその政権も嫌いだ、カダフィ政権は続いているし、私たちは大佐を解任してもいいでしょう。2国間の関係は正常化し貿易も行われ、経済的な交流もあります」とリビアを一つの例として話をし、北朝鮮もこのようにして核兵器開発を止め、周辺地域の中で、またアメリカとの間で新しい関係を結ぶことができるのではないか、と言った。胡錦濤主席とブーチン大統領は、朝鮮半島における核兵器は許さないと発言している。日本はアメリカの友人だ。正常な関係をもつためには、日本人の拉致問題を解決しなければならないと伝えた。北朝鮮側はこの問題についての回答を避けた。私は、それでは日本へ行ったらそのように発表しますと答えた。私たちの関心事は、核兵器を完全に透明性をもって廃棄することと、日本人拉致被害者の問題解決について協力することであり、この問題に対して、北朝鮮は日本へ直接回答すべきである

と伝えた。

この訪朝の最大の成果は、私たちの発言から来たものではない。いくつか例を挙げてみると、今回の通訳には国務省の大統領通訳のトム・キムが同行した。彼は北朝鮮に16回行っていて、オルブライト氏、ペリー氏、ケリー氏の通訳も務めた人だ。個人的に、また韓国での記者会見でも発言したが、オルブライト氏が平壤を訪れた時代も含めた過去17回の訪問の中で、北朝鮮がこんなにオープンで生き生きとして胸襟を開いたことはなかったそうだ。彼はちょうど今、国務省に戻ってこの訪朝の報告をしているところだ。

出国前に李根外務省米州局副局長と1時間あまり会談をした。彼は私と一緒に朝鮮中央通信社(KCNA)のプレスリリースの概要を考えたいと言った。私たちアメリカ人の一団が自らの訪朝についての評価を朝鮮中央通信社と一緒に考えたのだ。平壤出発前に、私はプレスリリースがどんなものになるかすでに知っていた。ソウルに着いたとき、KCNAはまだプレスリリースをしていなかったが、韓国のメディアに「内容はわかっています。私が北朝鮮を離れる前に一緒に相談したのだから」と言った。数時間後、私たちはこの発表を見たが、異例でまた前向きなものだった。ソウルでも発表したとおり、北朝鮮は6者協議に戻ると言った。ただ、タイミングには2つのことを考えなければならない。まず、まもなくわかる第2期ブッシュ政権の顔ぶれ、そして最も重要なのはワシントンの発言だ。北朝鮮は、今週行われるブッシュ大統領の就任演説、2月2日の一般教書演説の内容、今日ワシントンで行われるライス氏の指名公聴会の行方を非常に熱心に見守っている。もしそれらの中で彼らを怒らせるような発言が出ると難しい状況になると思うが、そういうものがなければ、2月の中国の春節後には会談に戻ると思う。これからもっと代表団のメンバーも増やしてくるのではないかと思う。

最後に、私は北朝鮮とその他5カ国の議員が、できれば3月の後半に北朝鮮で非公式な会合を開くことを考えている。このセミナーは決して政府主導の公式なものではなく、少数の議員がそれぞれの国の様々な立場についてディスカッションや対話を通じてお互いを知ることができればいいと思っている。タベ5人の日本のベテラン議員にお会いして、その可能性についても話をした。

続いて、同行議員の二人にも意見を聞きたいと思うが、まず民主党議員で私の良き友人であるCIAを監督する情報特別委員会のメンバー、レイズ議員にコメントをいただきたいと思う。

(レイズ)昨夜、私たちは駐日アメリカ大使と会い、私た

ちが今回の訪朝で得た成果について話をしたが、一番大事なことは、議員として訪朝したことだと言われた。65万人を代表する議員として、異なる経験や背景、政治的な考え方をもっているが、外交官でも交渉役でもなく、それぞれが個人の経験、考えに基づいて、何を伝え、なぜこういうことが世界にとって大事なのかを伝えに来たことを強調した。

1年半前の最初の会談のときに、北朝鮮はイラクでの出来事を見守り、そこから教訓を学んだと言った。悪の枢軸の一員というレッテルを貼られたことで、ブッシュ大統領が政権の転覆を望んでいるのではないかと懸念し、核を保有することによって自分を守ることができるのではないかと考えたと言った。それによって、イラクやサダム・フセインと同じ運命を辿らなくても済むようにということだ。2度訪れた代表団員の1人であり、3回目の訪問も約束してきた者として、私たちから見ても、北朝鮮側の視点から見ても、次なる問題はアメリカ国内の政権との取引、交渉だと思う。我々の帰国後2週間ほどで大統領の就任演説が行われるが、この演説はアメリカ国内だけでなく全世界に向けて発信されるものであり、一般教書も同様だ。それを北朝鮮は非常に注意深く見ると思う。イラクから学んだ教訓も考えた上で、演説を聞きながら、何か希望のもてる徴候があるかどうか、北朝鮮に対して否定的なメッセージが含まれていないかどうかを、極めて興味深く見守ると思う。

(ウェルドン) 今回、北朝鮮を初めて訪れた共和党員で、軍事委員会のメンバーであると同時に10人の子どもの父親であり、またジョンスホプキンス大学の研究者で、20個以上の特許をもつ、パートレット共和党議員にお願いする。

(パートレット) 私からは、あまり話題に上らなかった問題について述べたい。北朝鮮で寒いビルの中に入った時に思った。エネルギーが不足しているのだ。以前、私は議会の科学委員会のエネルギー部会長をしており、エネルギー問題の規模に関して、世界の専門家を集めて2度の公聴会で検討してもらったことがある。現在、世界の石油埋蔵量は約1,000ギガバレルで、新たに発見される油井の数は減っており、今日、発見される石油1バレルに対して消費は6バレルになる。この世界の確認埋蔵量は40年くらいでなくなってしまうのではないかとわれている。また、石油を発見して採掘していくためには、環境にも影響を与える。石炭は中国、アメリカに大量にあり40年以上持続すると思われるが、石炭を利用する上でのガス化、液体化は、環境に大きな影響を与える。ガスの埋蔵量も石油と同じだ。現

実的な視点からみて、石油もガスも燃やすにはもったいなさすぎる。例えば石油化学産業がある。窒素肥料の大半は天然ガスからきているもので、窒素肥料がなければ食糧生産は需要に追いつかない。これが北東アジアといったどういう関係があるのかと思われるかもしれないが、こうした問題は世界が一緒になって対策を立てなければならない問題だ。まずエネルギー効率を高めること。2つ目に節約、次に代替エネルギーを考えなければならない。原子力エネルギーは良いものだが、副産物がある。さらに再生可能エネルギーに目を向けるべきだ。太陽エネルギー、風力発電、太陽光。農業からもバイオディーゼル、大豆ディーゼル、バイオマス、エタノール、メタノールなどのエネルギー源がある。これは一国だけの問題ではなくて、世界的な問題だ。

(李) 今回の北朝鮮訪問は非常に大きな意味があり、直接お話を伺うと、報道された以上に中身の濃いものであったという印象を受けた。恐らくこれから6者協議の再開に向けた過程で、今回の訪問のさまざまな成果が具体的に現れてくるだろうと思う。

まず大きな印象として、今回はタイミング的に大事な訪問であり、これまで伝わった以上にかなり深い率直な議論がなされ、中身の濃いものであったと感じた。第2点として、北朝鮮の核問題が表面化して10~15年経ったが、これほど危機が長期化した1つの理由は、不信の壁が非常に強くて、対話が足りなかったことがあると思う。今日、対話という話が何回も出てきたのは象徴的だ。議員外交の重要性は強調してもしすぎることはないと思う。北朝鮮側は、議員外交、世論に対する外交の必要を学習してきている過程にあると思う。これまでの北朝鮮の外交は、権威主義政権の一つの特徴として、政権の実力者、つまり相手国で一番力がある人と取引をして、そこで決められたことをその人が実行してくれることを期待するものだった。クリントン政権の94年の枠組み合意がいまいくいかなかった理由の1つも、核カードを振りかざして政権と何らかの合意に達しても、議会とか世論に対する説得力がなければ、民主主義国家というものには政権のある種の合意だけでは進まないという点に対する北朝鮮の認識が弱かったことにあると思う。核問題を巡る米朝関係や、拉致問題を巡る日朝関係についても、議会、世論がいかに重要なのかを北朝鮮にもっと理解してもらわなければならない。そのためには議員外交は本当に重要であるということをお話を聞きながらますます痛感した。

次に、6者協議の担当者でもある金桂寛外務次官の話と

して、満面の笑みをたたえながら、アメリカが私たちが核を完全かつ透明性のある形で放棄するようにしてほしいと言ったという点についてお聞きしたいと思う。6者協議の担当者の発言なので対話の重要性は大きいと思う。ネックとなっている核の放棄というのがどういうものであるのか、その定義と手続き、プロセスがずっと問題になってきたわけだが、その点について、金外務次官を含めた北朝鮮の人との対話に基づくウェルドン議員のお考えをもう少しお聞きしたいと思う。

2点目は、核危機がこれほど長く続いた理由の1つに、北朝鮮側のアメリカに対する不信感や安全保障の懸念が強く、そのために北朝鮮の核に対する執着が強かったことが挙げられる。核を放棄するといいながら、どういう形で放棄するのかははっきりしなかったため、この核問題がどう風にも解決できるのかが最大のネックになっていた。北朝鮮は核を放棄する意志がある、あるいは今回積極的な態度だったというお話だが、長い経過とウェルドン議員の長い観察の中で、今の北朝鮮の変化が本当に計算されたか、けひきなのかどうかを判断できるかお聞きしたい。アメリカが持ちかけているようなグランドバーゲン、完全な廃棄と関係の成熟化というものに対する戦略的な態度の舵をきったのかどうかを改めてお聞きしたい。

もう1つ障害があるとすれば、拉致問題だと思う。核問題は放棄を決めれば道筋が見えてくるところがあるが6者協議の成功、核問題の完全な解決のためには、日朝関係が非常に大事だ。日朝関係を進展させて正常化するためには、拉致問題は避けて通れない。日本は非常に難しい状況にある。北朝鮮のこれまでの対応があまり誠意のあるものとはいえない状況の中で、日本国内では経済制裁論や強硬論が高まっているが、それが効果のある状況でもないため、日本にとってはジレンマだ。これほど世論が集約されているなかで、日本政府がすぐ6者協議とか核放棄協議の進展に積極的に加わるというのも難しい。拉致問題をいかに解決するかは、日本国家だけではなく、アメリカを含めた関係国が、北朝鮮に拉致問題に関する真摯な態度、信頼にあたる態度をどのように示すのかフランクに働きかける必要があると思う。

(ウェルドン) 核計画に関しては、1年半前の最初の訪朝の時に、核兵器と核(開発)能力の保持を認め、核燃料再処理加工を行っていることを認めた。その時には、これらの兵器を放棄する可能性もあると言っていた。「アメリカはダブルスタンダードを持っているではないか。我々が抑止力のための核兵器を持つことは好まない、しかしインド

やパキスタン、イスラエルに対してはどうなのか。こうした国々には抑止力の核を許しながら、我々にはそれを許さないのは何故なのか」という質問をしてきた。しかし、彼らが何度も繰り返したように核放棄について真剣に考えていることを私たちは確信した。彼らは、アメリカが先制攻撃をしないという保証がほしいのだ。北朝鮮はアメリカがサダム・フセインに対して行ったことを心配している。また、大統領が体制の交代を望まないということの保証も求めている。最終的にはエネルギー、金融などいろいろな形で国民に支援ができる経済的支援を求めている。北朝鮮側は、繰り返しアメリカと北朝鮮は友好国になれる、と言っていた。「フレンズ」というかつて聞いたことのない言葉だ。

日本との関係には、確かに拉致問題という難しい問題がある。拉致問題については、日本だけでなくアメリカの問題でもあると伝えた。北朝鮮側は、拉致問題に関して日本に対応しなければいけないというメッセージを明確に受け止めたと思う。北朝鮮側は回答をしなかったため、何をどうするという具体的な話にはならなかった。まず、日本が何を望んでいるかについて、具体的なゴールをはっきりさせなければならない。8人が10人が100人が、どれだけの人たちの報告が欲しいのかをはっきりさせれば、アメリカと日本とが一緒になってこの問題を提起することができる。外務大臣よりこの問題に関する資料をいただくことになっているので、ワシントンに持ち帰る。

一連の問題解決については、まず、北朝鮮は核の放棄を正式に発表し、地上と地下における核の能力をすべて放棄し、完全に透明な査察を受け入れる。これに1年くらいかかる。そして核拡散防止条約(NPT)に戻る。同時に、アメリカは大使館ではなく事務所を平壤に置き、少なくとも1年間もしくは査察が完了するまで、北朝鮮が同盟国・近隣国を攻撃しない限り、アメリカは先制攻撃をしないことを大統領が保証する。さらに、アメリカは5カ国と北朝鮮が経済政策のための話し合いを始めることを発表し、第2段階で実行に移される。これらを同時に進める。第2段階では、北朝鮮の協力により核施設へアクセスできるようにする。そしてその他5カ国の資金で協調的脅威削減計画を行うことを発表する。これはアメリカが資金を出してロシアの大量破壊兵器の解体を図っているのと同じようなものだ。それと同時に、北朝鮮の恒久承認をし、正常な関係を樹立する。また、大統領の1年間の安全保障を恒久にする。もちろん、もし北朝鮮が周辺国を先制攻撃した場合、私たちは防衛のための行動に出る。

これらの保証を得た北朝鮮は、ウィーンにある欧州安全保障・協力機構(OSCE)のヘルシンキ委員会のオブザー

バーとなり、人権問題の進展を図る。また、ミサイル関連技術輸出規制管理（MTCR）に入り、ミサイル技術を他国に売却しないという確約をする。最終的に正式に支援政策がとられ、議会と政府が協力して、農業、医療、教育、環境、エネルギーなどの分野で実施していくための資金計画だけでなく、NGOや大学と協力していくための体制も作っていく。

青森～ウラジオストク間フェリー航路開設に向けた意見交換会

ERINA調査研究部研究員 川村和美

2005年2月21日に、ロシア・ウラジオストクにて、青森港国際化推進協議会、ERINA、NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク、ロシア極東海運研究所（FEMRI）などにより、青森～ウラジオストク間フェリー航路開設に向けた日本・ロシア・中国の意見交換会が開催された。

これは、2003年度から2年間にわたって実施してきた青森港国際化物流戦略検討調査の一環である。調査の中で青森港活性化の一つの方向として提案されたのがこのウラジオストクと青森とを結ぶ国際フェリー航路の開設であった。今回はフェリー開設というテーマで、実際にロシア側、中国側と意見交換を行い、具体的な問題点を抽出すること、人的ネットワークの構築・強化を図ることを目的とした。

ロシア側からは沿海地方政府、ハバロフスクフェリー輸送業者、入管・税関、国境警備隊、FEMRI、フォワーダー、船社など約30名、日本側は青森港国際化推進協議会、中古車販売業者、ERINA、NPO、在ウラジオストク日本総領事館（オブザーバー参加）などから15名、中国からは黒龍江省商務庁から2名が参加する会議となった。3カ国の関係者がそれぞれの立場で、この国際フェリー航路開設の課題や問題点を述べ、開設の可能性・将来性について議論を行った。

この会議の議長はFEMRI副所長のノヴォセリツェフ氏が務めた。まず、ERINAから会議の趣旨を説明した後、青森市港湾河川課野口課長が青森県・青森市と青森港の概要を述べた。

青森県は1992年にハバロフスク地方と友好協定、2004年12月には大連市との間で経済友好交流協定を締結している。2003年の青森港での対口貿易は完成自動車の輸出、原木・製材、金属鋼などの輸入を中心に1.4万トン、対中貿易は非鉄金属・輸送用機械・金属くずの輸出、製材の輸入を中心に9.1万トンである。これらの貨物はいずれもバル

ク貨物であり、コンテナ貨物は取り扱っておらず、青森港のコンテナ化への対応が急がれている。一方で、近隣港湾と異なる港湾機能・サービスを追及していくことも重要となっており、そのための一つの方法として国際フェリーの就航を検討していることを説明した。

これに続いて、FEMRIのノヴォセリツェフ副所長が、沿海地方と日本との間の貿易貨物量の分析を行い、250名乗りの船を利用し、往復5日間とすれば、1年に45万トンの貨物と28,000人の旅客を取り扱うことが見込まれることを紹介した。ロシアにおけるフェリーの拠点港については、鉄道や道路により、ロシアの西側とも中国ともつながりの強いウラジオストク港が第1候補であり、第2候補としてはナホトカ港があるとした。また、最近、ロシアでは海外旅行を楽しむ人が増えてきているが、一般的に日本への旅行は高いと考えられていることを紹介し、フェリーはこの点で役割を發揮できるとし、この場合、ロシアに限らず中国から日本へ向かう旅客、逆に日本からロシア、中国への旅客を取り込んでいくことを検討する必要があると強調した。

ハバロフスクの輸送会社のシュバコフ氏は、90年代にピキン川を渡る（中国の饒河市と結ぶ）フェリー航路、ワニノ～ホルムスク間を結ぶ自家用車専用フェリー航路両者の開設経験に基づき、意見を述べた。荷主に対しては、フェリーの場合、貨物を載せる機能だけではなく、フォワーダーサービスについても考慮すべきであるとし、そのためには民間の企業だけではなく中央政府・現地政府機関の協力が不可欠であると述べた。また、フェリー航路の開設には、港湾施設はもちろん、出入国管理、税関、検疫、船会社、輸送会社、保険会社、観光会社などのコミュニケーションが不可欠であり、関係者からなる委員会を設置し、年間を通じてよりよいサービスに向けて問題点の抽出とその解決方法について話し合うシステムを構築する必要があると指摘した。最後に、ハバロフスクの輸送担当者、SASCO、ワニノ港湾局に本プロジェクトの話を既にしており、ハバロフスクの業者は新航路開設に参加する準備があることを紹介した。

ウラジオストク税関のデミチェフ氏は、束草や伏木富山を結ぶフェリーの経験もあるため、青森とのフェリー航路が開設された場合でも十分対応することは可能であるとし、ウラジオストク税関としては、本プロジェクトの実施に当たって、全面的に協力すると述べた。

ウラジオストクのVeshtrans社（フォワーダー）のポポフ氏は、この航路の利用法の一つとしては中央アジアへの貨物、中古機械、建設機械などの輸送も考えられると述べ

た。また、この航路が実現し、軌道に乗った場合のさらなる発展の方法としては、釜山への寄港など韓国の港も取り入れることが考えられると提案した。

国境警備隊極東管区のパルフォーノフ氏は、航路の開設にあたっては、入国の際の検査や手続きを確定することが必要であると述べた。ウラジオストク港の担当者と打ち合わせを行い、旅客の入国の方法などを詳細まで確定し、国の担当機関にそのシステムを報告し、承認を得る必要がある。基本的には海上入国はジュネーブ協定とロンドン協定に基づいている。現在は、中国からのトランジット乗客の場合もロシアのビザが必要であることを紹介した。

FESCO副社長のピクス氏は、FESCOは現時点ではフェリーは保有していないが、中古船を買ったり、新船を作ることには十分可能であると述べた。しかし、そのためには、現状を正確に評価し、経済的に利益があることが示す必要があると指摘した。そこで、次の段階として技術面、経済面からFS調査を行うことを提案した。FESCOとしてはその結果を見て、政府との協議、船の購入などに取り組みたいと述べた。

黒龍江省商務庁副庁長の康龍卿氏は、黒龍江省としても非常に関心があるテーマであり、この航路が開設されれば、中国東北部とロシア極東、日本東北地方における3カ国の経済交流はますます盛んになるだろうと述べた。黒龍江省としてはこの航路を通じた木材加工品や非鉄金属や食料品の対日輸出を希望している。旅客の面では、黒龍江省からウラジオストクには数多くの観光客が訪れているが、日本への観光客は少ない現状を紹介し、日本が黒龍江省に対して観光団体ビザを許可するなど、フェリーの開設とあわせてビザの問題も考えるべきであると指摘した。

また、中国の南への石炭の輸送にも沿海地方の港を使いたいと考えていることも述べた。その際には、中口間のトラックの相互乗り入れ範囲の拡大などが不可欠であると強調した。

ウラジオストク港営業副部長のシドレンコ氏は、ウラジオストクには富山、東草とを結ぶフェリーが就航し、フェリーでの貨物・旅客受け入れの経験があることを紹介し、青森とを結ぶフェリーの受け入れは可能であり、またその希望を持っていると述べた。このプロジェクトをさらに進めるためには、行政も含む委員会のような組織を作ること

が望ましいと思うし、そういった委員会ができればぜひ参加したいと意欲を示した。

沿海地方政府交通部のクリビエツト氏は、沿海地方の貿易拡大のためにも新航路の開設は喜ばしいことであり、積極的にサポートしていきたいと述べた。このプロジェクトの実現には必要なのはFS調査であり、旅客と貨物の面での評価が必要であることを強調した。また、これが3カ国のプロジェクトであるのため、FS調査に加えて、3カ国の合意書があれば事業は進めやすいと提案した。

今回の会議のテーマは青森とウラジオストク間の国際フェリー航路の開設といった具体的な内容であったため、意見も出やすかったように思う。ロシア側からは、今回のプロジェクトが日本からの発案だったこと、青森から多くの関係者が参加したことが高く評価された。

このプロジェクトは、日本、ロシア、中国3カ国それぞれが大きな利益を得ることができるものである。3者が協力して、一緒に事業をやる時期に来ていると考えられる。

航路開設に向けては、今回指摘されたたくさんの課題点の一つずつ解決していかなければならない。多くの人から指摘されたように、貨物・旅客の需要、サービスの形態、輸送のコスト、経済的評価などの面からFS調査を実施することが次のステップとなろう。

図們江地域投資サービス (TRIS) ネットワーク国際会議

総合研究開発機構 (NIRA) 国際研究交流部研究員

李鋼哲 (LI Gang-Zhe)

2004年11月30日 - 12月1日の2日間、ウィーンのUNIDO (国連工業開発機関) 本部で標記会議が開催された。本会議は、UNIDOとUNDP図們江開発事務局 (Tumen Secretariat) が共催し、中国、モンゴル、北朝鮮、ロシア、韓国など関係国の政府関係者が参加し、主催者からの要請を受けて日本からは筆者¹がオブザーバーとして出席した。

本会議は、図們江地域投資サービスセンター (TRIS)²の業務、および加盟国のセンター運営についてレビューし、その第2段階実施の具体的な方針を決めることを目的とし

¹ 総合研究開発機構 (NIRA) では、北東アジアのシンクタンクネットワークを構築するプロジェクトの一環として関係各国のシンクタンクを訪問し、交流関係を結んで来ている。昨年は韓国、中国、モンゴルなどの研究機関、及びUNDP図們江開発事務局などを訪問・交流した。

² TRIS (Tumen River Investor Services) とは、韓国のUNDPへの支援金により、UNDP図們江開発事務局が推進するUNIDOの投資促進支援事業である。1999年7月から2000年5月準備設立段階 (TRISI: ネットワークの立ち上げ) を経て、2001年4月から実行・推進段階 (TRIS) に移った。主な目的は図們江開発地域における投資を促進することである。

た。

冒頭で、UNIDO工業促進・技術部の梁丹部長が参加者に歓迎の意を述べた後、自身がかつて中国政府で図們江地域開発計画を担当した時の経験をもとに、いかにTRIS計画が東北アジアだけでなく、ユーラシア全体の開発焦点となるかを強調した。その中で、TRISネットワークの主な目的は、地域統合の推進、地域への投資促進のための共通プラットフォーム構築であると述べた。

続いて、UNDP図們江開発事務局の金鍾烈氏が、TRIS計画加盟4カ国の代表、韓国（同計画の援助資金供与国）の代表と日本の参加者の紹介に続いて、同計画の概要を説明し、協力に関する諸課題、投資機関の初期の経験、行動に関するベンチマーク、組織構成等について紹介した。TRISセンター相互間の義務及び責任の分担、および他の機関（MIGA、FIAS、ERINA等）との関係、TRISセンターが直面している管理、運営上の課題についても説明した。

TRISプロジェクト第2段階の進捗報告

UNIDO IPT/PTCプロジェクト・マネージャー Padickakudi氏は、「TRIS.IIプロジェクトの進捗状況と成果」と題する発表の中で、プロジェクトの実施手順を徹底的に見直し、遭遇した問題、学び取った経験と教訓、達成された成果について述べた。成果としては、TRISセンターが設立され、完全に機能し、他のセンターと相互作用していること、TRISセンターの職員が投資促進技術、及び同技術を完全な投資循環のために活用する方法について訓練を受けていること、実施計画とともに、地域特定の、投資家をターゲットとする戦略が開発されたこと、投資家向けサービスのホームページが運営、維持され、継続的に更新されている（TRISネットワーク・ポータル）の設立）こと、TRISネットワークと、地域及びグローバルの投資・貿易機関、その他の関連アクターが連携していること、などを上げた。

各国代表の報告

モンゴル：

モンゴルTRISセンターの代表、兼FIFTA（モンゴル外国投資貿易庁）の副議長のS. Otgonbat氏は、モンゴルTRISセンターの進捗状況と今後の投資促進戦略について報告した。同センターの運営組織、組織上の構成及び職員の配置について紹介し、広範囲にわたる能力開発活動、イメージ作り活動（ホームページや宣伝材料）をはじめとする促進プログラム、ネットワーキング活動、中国、韓国、日本等の国を対象とした投資標的構想などに取り組んでいる

ことを述べた。投資促進戦略に関しては、モンゴルを海外純投資額が増加し、経済成長率が上昇し、技術移転が拡大し、付加価値産業が増加し、地域経済統合が深化している、最もダイナミックで魅力的な投資市場として描いている。

ロシア沿海州：

沿海州TRISセンターの金融アナリストLiliya Zhilina氏は、同センターの運営状況及び投資促進戦略について説明。氏は、ウラジオストク地域がその知的能力の高さに關して認識されることを目指していること、またそれに関連して、開発中の多数の大規模プロジェクトとともに、今後投資ブームが期待されていることに言及した。

UNIDOの信頼性と能力が、ウラジオストク及び沿海州への海外及び国内投資を誘致するのに必要不可欠であると強調した。さらに、センターが活動を実施するに際して、投資開発戦略の全体的枠組みとの一致、民間部門との緊密な協力、投資促進業務に関する国際的な最良の実施例の適用、外国及び国内企業に対して同センターの近づきやすさと友好的態度などを課題として述べた。

羅先（平壤）

羅先TRISセンターの所長Kang Ki Bong氏は、センター設立に至る背景及びその進化、センターの使命及び主な目標、センターの制度上の構成及び運営方法、2005 - 2007年のセンターの目標及び作業計画、作業計画を実施する必要条件及び必要性等について説明した。同センターは2003年9月、政府の許可を得て常任機関として設立され、平壤の対外経済協力推進委員会(CPEEC)の傘下に置かれている。その目的は、羅先への投資を増やす、投資家の信頼を高める、外部の市場機会にアクセスする羅先の企業を支援する、羅先への投資を促進するための国内パートナーを集める、強力な投資促進チームを構築する、豆満江地域との結びつきを強める、などとしている。

羅先TRISセンターは「東西の架け橋」として、経済統合深化の時代に相応しいものに作っていくためには、独立したユニット、投資家が必要とする全てのアフターサービスを提供できるユニット、になることが重要で、また平壤TRISセンターと羅先TRISセンター間の分業に関しても、意見が述べられた。

中国延辺：

中国延辺朝鮮族自治州TRISセンターの李莊氏と申華氏の共同報告では、すべてのTRISセンターが共通の基盤を見だし、共通の総合基本計画を構築し、図們江地域の発展についての共通のイメージを持つためには、緊密な連携関係を築くべきであると述べた。また、TRIS事業を可能

なものにするためには、さらなる支援が必要であることにも触れた。さらに中国の現在の投資環境を紹介し、未だかつてないほどの成長をみせる一方で投資先の不均衡を是正する必要があるとの見解を示した。延辺TRISセンターの現状については、他のTRISセンターやUNDP図們江事務局、UNIDO北京事務所、中国商業部傘下の国際経済技術交流センターなど、深い関連を持つ機関と協力しながら、図們江地域への投資を推進するという目標を特に強調した。

日本の東北アジア地域経済政策に関する見解と東北アジア・グランドデザイン

最後に筆者にプレゼンテーション時間を割いてくれたので、図們江地域開発計画における日本の立場について、筆者の個人的な見解を発表した。そこで、第1点は日本における地域主義思潮が1997年の金融危機以降高まり、「アジア通貨基金（AMF）構想」や「新宮沢構想」などで日本は主導的な役割を果たしていること。第2点は日本の地域協力政策において、ASEAN+日中韓3国の協力枠組みに積極的に取り組むようになってきていること、そのなかでも中国・韓国との経済関係強化も重視していること。第3点は、中央政府と地方政府の温度差が顕著に見られ、環日本海地域の地方自治体のTRADPや東北アジアの地域協力に対する積極的な取り組みと対照的に、中央政府はほとんど関心を示していないこと。日本政府には東北アジア協力を乗り出す前に、歴史問題（中国・韓国など）、国交正常化問題（北朝鮮）、領土問題（ロシア・韓国・中国など）などが、地域協力の大きな障碍になっていること。第4点はTRADPに対する日本の協力の可能性については、政府が同計画に直接参加する可能性は低いと考えられ、また企業レベルにおいても関心が低いこと。しかし、日本海交通ルートやシベリア・ランド・ブリッジの活性化と利用、中国吉林省における遺棄化学兵器（ACW）処理のためのプロジェクトで図們江ルートに対して新たな需要が生まれる可能性、日本と北朝鮮の国交正常化が進展する場合に、日本からの経済援助などが新しい需要を生み出す可能性などについて述べた。第5点は日本から見たTRADPに対する問題と提言について。日本の同計画への関心度を高めるためには、投資環境の改善、およびこれに付随したソフト・インフラの整備、日本に対し同地域開発についての情報の提供、人材を訓練・誘致する必要性、人材の流出方向を日中間で逆転させること（人材不足の中国から日本に流れている問題）、図們江地域と輸送回廊の活性化と関連するACW計画の実行によって作り出される好機を追究すること、図們江地域の自治体と日本・韓国を中心とする近

隣諸国政府との協力関係を強化することが必要不可欠であるなど。

引き続き、NIRAが実施している東北アジア全体の長期的ビジョン「東北アジア・グランドデザイン」について紹介した。

まとめと感想

今回のワークショップは、4カ国のTRISセンターがはじめて一堂に会した会議であり、貴重かつ建設的であったと評価できる。センター設立はされたが、課題は多く、今後はセンター機能の改善、効率の向上、ネットワークをより有効な活用、各国間の調整の強化などが必要であることが指摘され、参加者は認識を共有した。また、図們江開発事務局の役割として、TRISセンターを今後も一層支援し、ネットワークによる協力メカニズムをより確実なものとし、多国間での協議や決断を調整するなどの点が強調された。さらに、ワーキング・グループによる見学や情報交換の重要性についても指摘された。

会議への参加を通じて、UNDP図們江開発事務局とUNIDOが共同で同プロジェクトに関して協力し合っていることは、今後ともTRADPが継続し、簡単には終息しないことを物語っているのだと感じた。しかし、図們江事務局の機能と役割の低下は明瞭であり、今後どのように関係各国間プロジェクトを調整していくかが心配の種となった。また、UNDPとUNIDOの共同プロジェクトである故に関係各国は応分の責務を果たすように努力しているが、自主的に取り組んでいくという強い姿勢は、もちろん各国間のアンバランスはあるものの、あまり感じられなかった。また、同プロジェクトと関係国の政府や民間企業との連携が十分に取られていないことも感じ取った。

筆者は生まれて初めて拙い英語でプレゼンテーションしたが、何とか参加者に理解され、ディスカッションもできたのでほっとした。日本からの唯一の参加者であるために歓迎された面もあるだろう。

また、日本政府関係者に対応を求め、ウィーン国際機関日本政府代表部に事前に連絡し、前向きな対応するように求めたが、結局日本は茅の外のままであった。会議開催後にも、同代表部を訪れ、会議の報告と資料の提供をしたが、結果がどうなっているのか知る術がない。日本はUNIDOの最大出資国なのに、官僚の無関心な対応を見るとがっかりした。それが日本の国益に相応しいとは全く感じられない。

韓国平澤港振興国際セミナー

ERINA特別研究員 三橋郁雄

2005年2月15日、標記セミナーがソウル南方60kmの平澤で開催された。この港は日本ではなじみが薄いが、ソウル首都圏を内在する京畿道のメインポートとして機能している。ソウル首都圏には仁川港があるが物理的に拡大の余地が限られていることと、京畿道の産業活動が非常に活発であることから、仁川から60kmしか離れていない平澤に巨大港湾の建設が進められている。本セミナーは平澤港の将来の方向について、外国から呼んだ専門家の意見を参考に韓国港湾関係者海運関係者が意見交換すべく開催されたものである。

京畿道は人口が約1千万人（ソウル特別市を除く）で貿易額は613億ドル（2002年）韓国のGDPの23%を占める。3万の中小企業が存在し、韓国ハイテク産業の30%がここに集積している。

平澤港は年間の貨物取扱量は44百万トン、入出港隻数は14千隻、背後に起亜の自動車工場があり、年間の自動車輸送台数は58万台、コンテナ取扱量は15万TEUである（いずれも2003年値）。

平澤港には東埠頭に、ボスコ専用岸壁（3万トン対応1パス、鉄鋼関連品）、現代と起亜の専用岸壁（3万トン対応2パス、自動車）、公共岸壁（3万トン対応1パス、一般雑貨）があり、西埠頭には、港湾公社運営岸壁（3万トン対応2パス、コンテナ及びフェリー）がある。このほか唐津地域に韓宝製鉄の専用岸壁（スクラップ用、5万トン対応1パス、3万トン対応2パス）がある。

将来の建設計画は壮大であり、1989年からスタートし、2020年までの間に、97パスを4段階に分けて作ることとしている。現在は東埠頭の5号（建設主体ボスコ）6号（政府）7号（政府）8号（政府）9号（起亜）10号（起亜）岸壁、西埠頭の3号（政府）4号（政府）岸壁が建設中である。いずれも3万トンから5万トン対応である。

このように華々しく港湾整備が進行中であるが、韓国内には施設供給が需要に対し、過剰ではないかとの意見もあり、港湾当局者（主として京畿道関係者及び中央政府）が香港、中国、日本から港湾の専門家を呼んで、その意見も参考にしつつ、今後の可能性を意見交換したものである。参加者は3百人、4百人の規模である。

京畿道の立場は、多くのソウル駐在外国人が呼ばれた前夜祭での京畿道知事挨拶及びセミナー当日に行われた主催者説明で明らかである。即ち、平澤港は渤海、黄海に面しており、しかもソウル首都圏に非常に近い。産業活動が盛

んな上、広大な未利用地が存在し、韓国主要都市と繋がる高速道路網と接続している。韓国と中国の貿易が今後、益々盛んになり、北東アジアの経済が黄海経済圏により牽引される時代になるとき、その物流の中心港湾として平澤港は大きな役割を發揮する、と言うものである。

セミナーは2部構成で行われ、第1部は平澤港のコンテナターミナルの将来方向をテーマに、香港大学のDong-Wook Song教授と上海海事大学の徐劍華教授の基調講演のあと、韓国港湾海運関係者が両教授を入れて7人ほどでパネルディスカッションをした。第2部は平澤港のロジスティックパークとしての将来方向をテーマに、私が基調講演をし、その後、同じく7人ほどでパネルディスカッションをした。

香港大学の教授は東アジアの港湾が世界のコンテナ流動の中で傑出した地位にあること、特に中国港湾が成長が著しいことを述べた上で、今後のコンテナターミナルの運営には十分世界の物流情勢の変化を取り入れることが重要であると指摘し、単純なコンテナターミナルの増設でコンテナ貨物量を増やせる時代ではないとし、暗に韓国政府の供給膨張主義を批判した。港湾は船会社の寄港に左右され、船会社の寄港は貿易の動向に左右される。今後貿易がどのくらい伸びるか、十分な調査が必要である。施設を急増させるより、コンテナターミナル経営をより柔軟な、堅実的、利用者の要望に的確に答えられる、コストの安い、競争力の高いものにするために努力を傾注すべきであると述べた。近年の物流はITを駆使した高いロジスティック性を有する機能を港湾に要求しており、この方向で港湾が整備されることが重要であると述べた。

中国の教授は、急成長している中国経済とそれを支える港湾の状況を説明の上、今後とも中国港湾は新港湾施設の拡大に邁進すると語った上で、中国側から眺めた平澤港の特質に触れ、今後の中韓貿易の拡大にあわせた平澤港の役割拡大に期待を表明した。その際に国際競争力の重要性を述べ、事例として上海港とシンガポール港の比較を提示した。

私は、欧州先進事例から学ぶ平澤港の将来の役割と題して講演し、時代の流れとして、渤海、黄海は現在の欧州の地中海、北海、バルト海のように、将来は国際カーフェリーが縦横に走ることとなろう、渤海、黄海地域ではコンテナ輸送は国際カーフェリーが主役の座に座ろう、トラックや自家用車の相互乗り入れも国際カーフェリーで実現しよう。についてはコンテナターミナル一辺倒になるべきではない。国際カーフェリー時代に対応するためには平澤港に広大な経済開発特区を設置し、ここでは中国人の往來の自

由化を図るぐらいの発想転換が必要だと主張した。また、今後北朝鮮が改革開放路線をとると考えられるので、それに対応した物流環境を整備すべきであるとし、その際平澤港は北朝鮮という計画経済国が韓国のような市場経済国と信用取引をする際の、仲介貿易の場（これは現在フィンランドのロシア国境地域に見られる）として活用することも考えられるとした。

パネルディスカッション及び聴衆から色々な意見が出されたが、私はそれらに対する総括的な返答として、平澤港の将来の物流量を支配するものは中国の貿易であり北朝鮮の動静である。中国が安定して発展していけば、中韓貿易は更に発展し、北朝鮮も改革開放のレベルを上げると予想され、北朝鮮が次第に国際社会に出てくれば、それに伴う貿易の増加、また韓国中国間の交流路が北朝鮮経由で実現することの効果による貿易の増加等々で、平澤港の将来は明るくならう。ポイントは中国の安定的発展であり、これを関係各国が協力して維持していくことが重要と述べた。

北東アジアにおけるロシア極東

- 極東経済研究所主催のシンポジウム

ERINA理事長・所長 吉田進

1. 全体の評価 - レベルの高い会議

この会議は、笹川平和財団の助成により、ロシア科学アカデミー極東経済研究所所長のミナキル科学アカデミー準会員が主催した国際シンポジウムである。2005年1月25～26日の2日間開催された。国内改革問題（各州の比較）から始まり、極東・ザバイカル長期発展計画の実施に関する評価、対外関係では、貿易、投資、国外からの労働力の移動、エネルギー問題、特に太平洋パイプラインの建設によるロシア極東と北東アジアの変化、さらに環境問題が取り上げられた。テーマの幅は広がったが、基調報告がしっかりしており、それぞれのテーマの基本的な問題を抑えることができた。基調報告に続くディスカッションは、補足、質問、回答、討議と順調に進んだ。討議の時間不足を感じたのは、問題の広さと深さを示すものである。

この会議にはモスクワからメドヴェージェフ科学アカデミー準会員（ゴルバチョフ基金会）、ウラジオストクからバクラノフ会員、プリコフスキー極東大統領代表部のトルマチョフ氏（元ハバロフスク市長）などが参加した。

ハバロフスク州政府からは、イシャエフ知事がちょうど日本に出張していたため、レヴェンタリ副知事・経済大臣と環境次官が出席した。国外からは日本、中国、韓国、モ

ンゴルの学者が参加した。会議の詳細については野村允「ロシア人研究者から見た極東地域 日口極東学術シンポジウムから」『環日本海貿易ジャーナル』63（2005.1）12～15頁に詳しいので、そちらに譲ることにし、ここでは会議で特に印象的だった点を述べる。

2. 国内改革問題

まず、レオーノフ氏の「ロシア共和国自治体の社会改革の有効性に対する比較評価」から、ロシアの32地域の比較と、地域の不均衡発展、政府の地域政策、さらに極東の問題が述べられた。プロカパロ氏は、極東ザバイカル長期発展プログラムの遂行状況と順調に進んでいない問題点に触れた。

レヴェンタリ副知事は、ハバロフスク州の発展計画を報告した。その中で特に興味を引いたのは、中央政府の地域政策についてである。彼は、「中央政府が地域政策を持っているのか」という問題を設定して、次のように述べた。

各省がそれぞれ10～15年の発展計画を立案したが、その中に地域性を指向したプログラムは含まれていない。かつてロシア戦略センターが経済発展中期・短期計画を作成したが、その中にも地域政策は含まれていない。ロシアが誕生してまもなく数多くの地域発展プログラムが立案されたが、現在残っているのは7つ。しかもほとんどが遂行されていない。

2003年の中央政府の地域発展に対する資金配分は、タタルスタン、バシキルスタンなどにかなり大きく、極東への配分は0.4%に過ぎなかった。全体として計画的な、バランスの取れた配分とは言い難い。昨年、北オセチアのバスランで発生した人質事件を教訓に、地域特別省が設立された。この6月には具体的な政策を出すことになっているので、それに期待したい。

また、ハバロフスク州としては、外国の投資を重視して、州全体の投資額の10%を占めるように誘致したい。現在大きな案件として、デ・カストリの石油積み出し基地建設（新日鉄：3億ドル）、製油所の改造（三星：5億ドル）、ダンボール生産の改修（1億ドル）などがある。

地域再編の問題では、シンコフスキー氏の指摘が興味をひいた。

連邦における極東の独自のイニシアティブが感じられない。中央政府は、地方で発生した事が理解できない。地方政府は、自己の州の事業には熱心だが、地域経済という観点から問題提起ができない。その解決策は、まず極東を4つの州に再編し、自治権の拡大を認

めることだ。新しい州は、サハ、サハリン、沿海州、ハバロフスクにプラスしてアムール州となる。問題は、カムチャッカ、マガダン、チュコトカをサハリンと一緒にするかどうかにある。

また、現在の大統領特別代表制の権限では、影響力がほとんど感じられない。新しい役割を与え、中央の権限を地方に移転すべきである。中央と極東の戦略は、極東が安定して発展する、そして極東が北東アジア諸国との経済協力の中心となることを目指すべきである。

3. ロシアの貿易と投資

ジウエヴァ氏の報告「ロシア極東の対外経済協力」はよくまとまっていた。特に、極東の特徴として貿易、投資と並んで労働力の移動を取り上げた。また貿易の発展段階として、1992～94、95～97、98～99、2000年以降に分けた。これは、混乱 回復 金融危機 安定・発展を意味する。

投資ではサハリン州が99～2000年から年々増大していることを評価し、極東の発展には大型プロジェクトが必要であることを強調した。

ロシアは原料輸出に依存してはならないという指摘が多いが、極東ではそれは避けられない。大型プロジェクトを組むことによって輸出が増大する。特に燃料（石油・ガス・石炭）、木材、食品産業が発展し、2010年に輸出額は3倍になると予測されている。

労働力の移転では、次のような数字が出された。昨年度のロシアで働く外国人労働者の数は、48,000人、すなわち、全労働力の約1%となる。内訳は、中国人が43%、北朝鮮が15%、ウクライナ人を中心とするCIS諸国人が23%である。

業種別では、建設業が14,000人、工業が12,000人、農業が2,000人となっている。かつて密入国も含め40万人がいると言われたが、それは中国の脅威をあおるためのプロパガンダだったのだろうか。

4. エネルギー問題

カラシニコフ氏が、「極東のエネルギー完全保障と北東アジアの協力問題」という報告した。彼は昨年7月の北海道大学におけるシンポジウムでも報告しており、日本の学者にはなじみ深い存在である。資源埋蔵量の増加、エネルギー開発地域の分布、エネルギーバランス、制度上の変化（税制、PS法）などに触れ、2020年までの課題として、国内の消費者にエネルギーを十分に供給し、国際協力の責務を果たすというテーマを掲げた。

今後のプロジェクトとしては、「サハリン 1」、「サハリン 2」、ブレア水力発電所と高圧送電線、太平洋原油パイプラインが有望視されている。この中で注目されるのは、サハリンガスをハバロフスク経由で中国、朝鮮半島に輸送する案と、電力を中国と朝鮮半島の需要を満たすために活用する案である。

一方、コピクタのガスは、従来の計画を変更して、ロシア・ヨーロッパ部分の需要を満たすために、西に輸送される。このような転換は、「サハリン 1」のガスを日本が引き取らない場合にのみ起るのか、それとも「サハリン 3」と「サハリン 5」のガスをベースに行おうとしているのか。いずれにしろサハリン大陸棚の開発は当分の間、極東のエネルギー開発の中心となろう。

5. 極東と中国の関係

ハルビン社会科学院ロシアセンター長の殷剣平氏は「東北振興政策は、ロシア・中国関係を大きく変える」として、次のように述べた。

2004年は中口関係発展の基礎作りができた。特に国境問題が完全に解決され、今後の辺境貿易の拡大に道を切り開いた。ハバロフスクでは初めて「中口セミナー」が開催され、北京では中口の貿易協議会が開かれた。

両国首脳会談では「2005～08年の行動計画」に合意した。中口貿易は、600億～800億ドルのレベルに達する。中国のここ数年間の対口投資額は120億ドルになる。グレフ経済発展貿易大臣は、近く自由貿易区の法律が採択されると言っている。海への出口として、綏芬河、東寧、牡丹江からロシア領に入り、ウラジオストクやザルビノ港とつなぐことを考えている。

6. ロシアから見た北東アジア問題

メドヴェージェフ準会員は、次のように述べた。

北東アジアにおける国家間のインテグレーションのレベルは低い。その理由は、国境問題が残っていること、北朝鮮の核問題が解決されていないことにある。ロシアの政策は2つに分けられる。1つは政治的な問題解決であり、2つめは経済的なインテグレーションである。どちらが欠けてもうまく進まない。中口間でアムール川の島々の問題が解決したので、残るは日本との間での2島問題の解決である。

対外的な関係においては原料輸出が強調されるが、国内経済の発展に関する関心は相対的に薄い。パイプラインを引くことは強調されるが、石油化学の発展に

については論じられない。いずれにしてもバランスの取れた思考が必要だ。

極東は、ヨーロッパとアジア太平洋諸国の経済回廊にならなければならない。特にハイテク地域になる事が大切だ。輸送と通信の一層の発展が望まれる。そのためには、全般的な政策立案と、それを具体化するための特典を考える必要がある。天然資源の利用に自治的な性格を与える鉄道運賃の特別レートの適用などがそれに当たる。

以上主な内容を述べてきたが、日口間で今注目を浴びているのは、サハリン開発に続くタイシエツトからペレヴォ

ズナヤマまでの原油パイプラインのプロジェクトである。この問題については、ロシアの専門家と共にロシア東欧貿易会の高橋浩氏と私（テーマ：北東アジアと日ロエネルギー協力）が述べた。2004年12月31日のロシア政府による決定には極東地域におけるこのプロジェクトの支援組織が盛り込まれている。

極東燃料エネルギー産業発展戦略研究センターの設立などロシア極東の発展と北東アジアの協力を促す現実的なプロジェクトが目の前に迫っている。これを各国がどう受け止めるか。今回のシンポジウムはそのための地慣らしを行ったものといえるだろう。

北東アジア動向分析

中国

2004年の経済成長率は9.5%～マクロ調整の効果と残る問題点～

高成長を続ける中国経済においては、固定資産投資の拡大や消費者物価指数の急伸など、インフレの危険性をはらむ問題などが指摘されていた。こうした状況を受け、中国政府は過剰投資の防止が引き締め政策の強化及び改善のための重要な任務であると位置付け、2004年に入ってから過度の貸付抑制や貨幣供給をコントロールしたり、投資分野における法整備を進めるなどの措置を採ってきた。

このような政府のマクロ調整のもと2004年の経済成長率は1-3月期の9.8%から徐々に減速し、年間の伸び率は9.5%となった。特に力を入れた投資の抑制は固定資産投資の伸び率の変化に顕著に現れている。固定資産投資は1-3月期は前年同期比47.8%増、1-6月期同28.6%増、1-9月期同27.7%増、年間を通じた伸び率は25.8%となった。

消費者価格上昇率は、一連のマクロ調整と価格の監視・調整により後半からその上昇幅は縮小したものの、3.9%となった。特に、穀物（上昇率26.4%）を中心とする食品（同9.9%）の価格上昇が著しく、インフレに対する懸念は払拭しきれない。

2004年の中国の対外貿易は、輸出入ともに30%代後半の高成長が続き、貿易総額は初めて1兆ドルの大台を突破した。輸出5,934億ドル（前年比35.4%増）輸入5,614億ドル（同36.0%増）で、貿易総額は1兆1,548億ドル（同35.7%増）を記録した。これにより、中国は米国、ドイツに次ぐ、世界第3位の貿易大国となった。

対日貿易は、輸出735億ドル（前年比23.7%増）輸入944億ドル（27.3%増）で、輸入相手国としては日本が最大であった。対米輸出は前年比35.1%増の1,249億ドルに拡大し、米国が最大の輸出相手国となった。

輸出商品の中ではハイテク製品（前年比50.2%増）を中心とする機械・電気製品（同42.3%増）が好調で、輸出総額の54.5%を占めるなど、けん引役を務めた。また、これまで機械・電子製品の輸入も大きかったが、初めて輸出

が輸入を上回ったことも特徴である。輸出製品の質が向上し、競争力をつけたことのほか、輸出税還付制度の改正も輸出の増加を後押しした。輸出先としては米国が一位で、その他はほとんど欧州向けである。

直接投資（実行ベース）は初の600億ドル台を記録した。実行ベースでも20%を超える高い伸び率を続けていたが、12月に入り一気に減速し、通年では13.3%の伸びに留まった。この背景には、中国側が発表した「外資系企業の税率の優遇を撤廃し、国内外の企業の法人税率の統一を図る考え」を示したことも挙げられよう。2005年1月の実行ベースの直接投資額は前年同期比10.7%増となっている。

直接投資分野としては製造業が最大で430億ドル（実行ベース）これに不動産開発業56億ドル（同）が続いている。

政府系シンクタンクの國務院発展研究センターは、2005年は引き続きマクロ調整策を採り、主要経済指標の見込みとして、経済成長率8.5%、消費者物価指数3%、固定資産投資20%、社会消費品小売額10%、輸出15～20%程度と発表している。

「两会」開幕

中国では毎年3月に、全国人民代表大会と中国人民政治協商会議、いわゆる「两会」が開催される。これにより、その年の中国の政策が決定される。

全国人民代表大会（全人代）は、日本の国会に相当する。2005年の焦点となるのは台湾独立阻止を目指す「反分裂国家法（反国家分裂法）」の提案、審議であろう。

また、中国人民政治協商会議では、「三農」問題、汚職政治、引き締め政策などが焦点となる。「三農」問題、すなわち、農業の振興、農村の経済成長、農民の所得増と負担減という問題は、改革開放後の地域格差を象徴するもので、政府もこれを重視し、2002年から毎年この会議のテーマとして取り上げている。

2005年の中国政策の行方が決定される会議であるだけに、国内外の注目が集まっている。

（ERINA調査研究部研究員 川村和美）

		1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
GDP成長率	%	7.8	7.1	8.0	7.3	8.0	9.1	9.5
鉱工業生産伸び率	%	10.8	8.9	9.9	8.9	10.2	12.6	16.7
固定資産投資伸び率	%	13.9	6.3	9.3	12.1	16.1	26.7	25.8
社会消費品小売総額伸び率	%	6.8	6.8	9.7	10.1	8.8	9.1	13.3
消費価格上昇率	%	0.8	1.4	0.4	0.7	0.8	1.2	3.9
輸出入収支	億ドル	436	291	241	226	304	255	320
輸出伸び率	%	0.6	6.1	27.8	6.8	22.3	34.6	35.4
輸入伸び率	%	1.5	18.2	35.8	8.2	21.2	39.9	36.0
直接投資額伸び率（契約ベース）	%	30.4	18.9	50.8	10.4	19.6	39.0	33.4
（実行ベース）	%	0.5	9.7	0.9	14.9	12.5	1.4	13.3
外貨準備高	億ドル	1,450	1,547	1,656	2,122	2,864	4,033	6,099

（注）前年同期比。

外貨準備高は各月末の数値。

（出所）中国国家统计局、中国商務部、海関統計、中国外匯管理局資料、各種報道等より作成。

ロシア

2004年のロシア経済

GDPは、1999年以来6年連続のプラス成長を記録し、2004年には7.1%と前年(7.3%)同様の成長を達成した。固定資本投資は前年同様10%以上の増加率を記録したが、鉱工業生産における主な部門の成長率は次の通りであった。電力部門0.3%、燃料部門7.1%、鉄金属部門5.0%、非鉄金属部門3.6%、化学・石油化学部門7.4%、機械・金属加工部門11.7%、林業・木材加工部門3.0%、建設資材部門5.3%、食品工業部門4.0%、軽工業部門7.5%。

消費者物価指数(インフレ率)に関しては、上昇率10%以内というロシア連邦政府による当初の目標を達し得なかった(11.7%)が、5年連続の下降傾向を続けている。他方、名目平均賃金上昇率は22.9%を記録してインフレ率を上回り、実質平均賃金が10.8%増加し、可処分所得も約8%増加した。小売売上高については、12.1%と前年の8.4%、前々年の9.2%を大きく上回り、消費者購買力が順調に伸び続けていることを示している。

対外経済活動

経済貿易発展省の推定によれば、対外貿易の増大(前年比31.1%)がGDP成長のうち3.9%相当分、寄与したとしている。さらにそのうち2.5%相当分は、世界市場における原油価格の高騰によるものであったとしている。因みに、2003年のGDPにおいて、対外貿易と原油価格が成長を牽引した割合は、各々2.8%、1.5%であった。

ロシア連邦国家統計委員会の発表(2005年2月)によれば、総輸出高は前年比34.6%増(2003年は同24.9%増)となり、そのうちCIS諸国向けが前年比40.0%増、それ以外の外国向けが同33.5%増であった。輸出品目の内訳は、燃料エネルギーが57.1%(前年比0.4ポイント増)、金属(加工)が16.8%(2.9ポイント増)、機械設備が7.8%(1.2ポイント減)

であった。

燃料エネルギー製品の輸出量は10.3%増であったが、輸出価格は36.6%上昇した。輸出量に関しては、原油が15.0%増、天然ガスが5.5%増、石炭が18.7%増、石油製品が5.5%増を記録した。

他方、ロシアの対外貿易の活発化については、輸入面についてもうかがえよう。総輸入高は前年比24.7%増となり、そのうちCIS諸国以外からの輸入が全体の約8割を占め、前年比23.2%増となった。輸入品目の内訳は、機械・設備・輸送機器関連が41.2%、食料品・農業原料が18.3%、化学工業が15.8%であった。

CIS以外の諸国との貿易のうち55%はEU諸国が相手となっている。EUの中では、ドイツ約239億ドル(前年比28.8%増)、オランダ約166億ドル(同67.4%増)及びイタリア約153億ドル(同39.9%増)が際立っている。その他の主な貿易相手国として、米国が約98億ドル(同36.3%増)、中国が約149億ドル(同28.4%増)であった。

JETRO(日本貿易振興機構)の発表(2005年2月)によれば、対日貿易は約88億ドル(輸出は前年比78.6%増、輸入は同34.8%増)に達した。日本の対ロ輸出品目のうち、自動車等を含む輸送用機器が63.4%、一般機器が12.6%、電気機器が10.1%を占めた。ロシアからの輸入品目については、金属(加工)製品が35.9%、鉱物性燃料が25.7%、魚介類等の食料品が19.1%、木材等の原料品が16.3%であった。

2004年、ロシアに対する外国投資は、約405億ドル(前年比36.4%増)であったが、そのうち23.3%を直接投資が占めた。キプロス、オランダ、ルクセンブルク、ドイツ、英国、フランス及び米国で、外国投資全体の80.7%を占めたが、これらの国々からの投資の77.6%が直接投資であった。外国投資の対象については、25.9%が卸売・小売業を含む商取引、24.1%が製造業、20.4%が鉱物資源の採掘に向けられた。(ERINA調査研究部研究員 伊藤庄一)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
実質GDP(%)	10.0	5.1	4.7	7.3	7.1
鉱工業生産(%)	11.9	4.9	3.7	7.0	7.3
農業生産(%)	7.0	6.8	1.7	1.5	1.6
固定資本投資(%)	17.4	8.7	2.6	12.5	10.9
小売売上高(%)	8.7	10.8	9.2	8.4	12.1
消費者物価(%)	20.2	18.6	15.1	12.0	11.7
実質可処分所得(%)	9.3	5.8	9.9	13.7	8.2
失業率(%)	10.5	9.0	8.0	8.3	8.6
貿易収支(十億USD)	60.17	48.12	46.34	60.49	88.40
経常収支(十億USD)	46.84	33.57	29.52	35.85	19.00

(注) 前年同期比。但し、消費者物価上昇率は対前年12月比、失業率は各年末時点の値。

イタリックは(2005年2月・経済貿易発展省発表)時点での暫定値。

(出所) ロシア連邦国家統計委員会、ロシア連邦中央銀行、ロシア連邦財務省、ロシア連邦経済発展貿易省による公式統計値(各年版)より作成。

モンゴル

国内経済の概況

2004年のGDP成長率は速報推計で10.6%に達し、1990年以来最高を記録した。これは専ら牧畜業と鉱業の成長によるものである。良好な天候に恵まれて、家畜数は11%増加し、2,800万頭に達した。鉱業は主に金採掘の拡大によって、30.8%拡大した。モンゴルとカナダの合弁事業であるBoroo Gold社をはじめとして、いくつかの金鉱が新たに操業を開始した。これにより2004年の金採掘量は19.4トンに達し、前年の74.6%増となった。

2004年の鉱工業生産額は13%伸びた。部門別では電力・熱供給・水道は6.3%伸びた。一方で製造業は7.0%減となっている。これはアパレル、皮革製品・靴、木工製品、出版・印刷などの品目の生産減少によるものである。

2005年1月の鉱工業生産額は前年同月比9.5%増となっている。部門別では鉱業が同46.4%増、電力・熱供給・水道は5.6%増となっている。一方、製造業は同24.1%減となった。

消費者物価上昇率は2003年の4.7%から、2004年には11.0%に上昇した。項目別に見ると、21.9%上昇した交通・通信サービス、15.3%上昇した食料品をはじめ、全ての項目が上昇している。これは専ら国際市場における燃料価格の上昇に起因するものと考えられる。また、2005年1月の上昇率は前年同月比11.6%に上昇している。

国家財政収支は2004年に246億トグリグの赤字で、2003年の807億トグリグから赤字幅は縮小している。2005年1月の財政収支は60億トグリグの黒字となっている。

2004年末の登録失業者数は35,600人で、2003年末より2,200人、伸び率では6.7%拡大している。雇用規制局の発表によれば2004年に38,000人の登録失業者が職についた。このうち12%が政府及び国営企業に、88%が民間企業、自

営、協同組合などに就職した。これらの数字は年間の就職者にはほぼ匹敵する数の新たな登録失業者が発生したことを意味しており、登録失業者は潜在的な失業者全体の一部にすぎないことを示唆している

対外貿易の概況

2004年の為替レートは年間平均で1ドル=1,209トグリグとなり、前年比で5.7%下落した。

2004年の貿易総額は19億ドルとなった。このうち輸出は9億ドル、輸入は10億ドルである。これは過去20年で最高であった1986年に匹敵する数字である。しかしこれは輸入の拡大によってもたらされたもので、輸出額は1986年には及んでいない。貿易収支は1.58億ドルの赤字で、2003年の1.85億ドルをわずかに下回った。

2004年のモンゴルの輸出相手国は61カ国であった。このうち中国は輸出全体の47.8%を占め第一位であり、米国が17.9%、英国が15.7%、日本が3.9%、シンガポールが2.3%でこれに次いでいる。これらの上位5カ国で輸出全体の87.6%を占めている。

一方、2004年のモンゴルの輸入相手国は83カ国であった。このうちロシア、中国からの輸入は、それぞれ33.3%、25.1%であった。この他の主な輸入相手国は米国、韓国、日本である。燃料・石油製品の輸入額は2.1億ドルで、輸入全体の20.8%、ロシアからの輸入の89.4%を占めている。

2005年1月の国際貿易はより良好な結果を示している。貿易総額は1.19億ドルで前年同月比36.8%増となった。内訳では輸出が同61.2%増、輸入が同20.2%増となっている。輸出の拡大は国際市場における銅精鉱の値上がりによるものである。銅精鉱の価格は1月には1トンあたり583.6ドルとなり、前年同月の365.6ドルから59.6%も上昇している。

(ERINA調査研究部客員研究員

エンクバヤル・シャグダル)

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2004年1Q	2Q	3Q	2005年1月
GDP成長率(対前年比:%)	3.2	1.1	1.1	4.0	5.5	10.6	-	-	-	-
鉱工業生産額(前年同期比:%)	1.3	2.4	11.8	3.8	2.0	13.0	2.6	5.8	2.7	9.5
消費者物価上昇率(対前年末比:%)	10.0	8.1	11.2	1.6	4.7	11.0	8.9	5.3	12.6	11.6
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	3,492	4,283	5,288	6,461	7,253	8,878	2,048	2,178	2,178	885
登録失業者(千人)	39.8	38.6	40.3	30.9	33.3	35.6	36.4	37.5	37.6	36.3
対ドル為替レート(トグリグ、期末)	1,072	1,097	1,102	1,125	1,168	1,209	1,177	1,174	1,202	1,208
貿易収支(百万USドル)	154.5	78.7	116.2	166.8	185.1	158.3	53.5	119.2	20.6	5.8
輸出(百万USドル)	454.2	535.8	521.5	524.0	615.9	853.3	131.4	175.8	252.1	56.5
輸入(百万USドル)	512.8	614.5	637.7	690.8	801.0	1011.6	184.9	295.0	272.7	62.3
国家財政収支(十億トグリグ)	98.2	69.7	45.5	70.0	80.7	24.6	4.6	10.2	8.8	6.0
成畜死亡数(100万頭)	0.8	3.5	4.7	2.9	1.3	0.3	0.1	0.1	0.0	0.3

(注)登録失業者数は期末値。消費者物価上昇率は各年12月末、2004年は期末値。貨物輸送、財政収支、成畜死亡数は年初からの累積値。

2004年のGDPは速報推計値

(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

韓国

マクロ経済動向

直近のマクロ経済指標は、韓国経済の回復がゆっくりと胎動しはじめたことをしめている。しかしその速度は、はっきりしたものにはなっていない。

産業生産指数は季節調整値で、2004年第4四半期に前期比2.1%と前期のマイナスから大きく改善した。通年では対前年比10.4%の伸びで、これはGDP成長率が7.0%であった2002年をも上回る水準である。しかしこうした製造業の好調は、専ら38億ドルの貿易収支黒字を記録した外需に依存するものである。国内消費の停滞は続いており、近く発表される昨年のGDP成長率も政府目標の5%台には届かないと予測される。

首都移転問題

昨年10月に憲法裁判所で違憲判決を受けた首都移転に代えて、行政府の一部を韓国中部の忠清南道燕岐郡及び公州市に移転させる特別法案が3月2日に成立した。これによれば行政府のうち、大統領府、国防部、外交通商部、統一部など、一部の官庁を除き、首相府、12の部（日本の省に相当）などが移転対象とされている。これは首都移転の白紙撤回による、忠清南道へのマイナス効果を緩和するための措置とされ、与野党間の合意により実現したものである。

しかし、現在これらの官庁の大部分が立地しているソウル近郊の京畿道果川市などでは、地域の空洞化を懸念する声が上がっている。また、財政経済部、産業資源部などの経済政策を担当する官庁が、経済活動の中心であるソウル首都圏を離れる点についても、行政効率の観点から疑が残

るところである。

李憲宰副首相の辞任

政府の経済政策の責任者である李憲宰副首相兼財政経済部長官が、3月7日に辞任した。これは夫人名義による過去の土地取引が不法であったとの世論の批判を受けたものである。大統領府では当初、この取引が行われたのが20年ほど前であること、その時点で李氏が民間人であったことなどから刑事責任はないと判断し、留任を模索していた。しかしその後、本人の辞意を受けてこれを認めることとなった。

李副首相は97年の通貨危機後、金大中政権の金融監督委員長として、金融部門の改革に当たり、その後財政経済部長官に転じて、大宇などの財閥問題の処理に当たった。その手腕は政界、官界のみならず、経済界でも高く評価されており、盧大統領が昨年2月の内閣改造で、経済政策面での切り札として任用した人材であった。最近では内需拡大に向けて、韓国版ニューディール政策と呼ばれる総合投資計画の推進に当たっていた。それだけにその辞任は、理念先行的で経済界からの信認に欠ける盧大統領にとって大きな打撃であり、今後の経済運営に影を落とすものといえる。実際、3月7日の株式市場では市場関係者の懸念を反映する形でこのところ好調であった株価が下落し、株価指数はようやく回復した1,000の大台を割り込んだ。

また盧政権では1月にも、新任された李基俊副首相兼教育人的資源部長官が子息の不正入試疑惑などで辞任しており、相次ぐ副首相の辞任によって政権のイメージが悪化するのとは不可避であろう。

(ERINA 調査研究部研究主任 中島朋義)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	04年 1-3月	4-6月	7-9月	10-12月	2004年 11月	12月	2005年 1月
国内総生産 (%)	8.5	3.8	7.0	3.1	-	0.7	0.6	0.6	-	-	-	-
最終消費支出 (%)	7.1	4.9	7.6	0.5	-	0.2	0.4	0.2	-	-	-	-
固定資本形成 (%)	12.2	0.2	6.6	3.6	-	0.6	2.5	1.8	-	-	-	-
産業生産指数 (%)	16.8	0.7	8.0	5.1	10.4	3.8	1.2	0.3	2.1	1.1	0.8	3.1
失業率 (%)	4.1	3.8	3.1	3.4	3.5	3.3	3.5	3.6	3.5	3.5	3.5	3.5
貿易収支 (百万USD)	16,954	13,488	14,777	21,952	38,161	8,640	10,452	9,867	9,202	3,537	2,826	-
輸出 (百万USD)	172,268	150,439	162,471	193,817	253,908	59,301	63,931	61,615	69,061	23,128	23,268	22,545
輸入 (百万USD)	160,481	141,098	152,126	178,827	224,436	52,785	55,256	54,685	61,710	20,370	20,983	19,314
為替レート (ウォン/USD)	1,131	1,291	1,251	1,192	1,145	1,172	1,162	1,155	1,095	1,091	1,051	1,038
生産者物価 (%)	2.0	0.5	0.3	2.2	6.1	4.2	6.2	7.3	6.5	6.8	5.3	4.1
消費者物価 (%)	2.3	4.1	2.7	3.6	3.6	3.2	3.4	4.3	3.4	3.3	3.0	3.1
株価指数 (1980.1.4 : 100)	734	573	757	680	833	863	826	784	862	863	873	903

(注) 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数は前期比伸び率、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、産業生産指数、失業率は季節調整値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、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）

第2期ブッシュ政権の発足と6者協議に対する北朝鮮の立場

米国の第2期ブッシュ政権が2005年1月21日発足した。ブッシュ大統領は就任演説の中で、北朝鮮を名指して批判することはなかった。しかし、「自由」と「抑圧」、「独裁」という言葉を使う中で、間接的に北朝鮮を批判したともいえる。また、2月2日の一般教書演説では北朝鮮に対しての直接の言及は「アジアの各国政府と緊密に連携しながら核の放棄を説得している」だけであったが、演説中「ごく少数の残忍な指導者が人々の生活のあらゆる側面を支配する圧政の帝国」に対抗し、「自由で独立した国家の共同体」を構築するというくだりが存在した。これより前、ライス国務長官は1月18日の指名承認公聴会で北朝鮮とミャンマー、イラン、ベラルーシ、キューバ、ジンバブエの6カ国を新たに「専制の前線」と名付け、民主化外交を拡大する姿勢を明らかにしている。

これに対して北朝鮮は、2月11日に外務省声明で「米国の公式的な政策立場を明らかにした米行政府高位人物らの発言を見ると、どこにもわれわれとの共存や対朝鮮政策転換に関する言葉は一言半句も見られなかった」と不満を表明し、「わが朝鮮を敵視してあくまで孤立、圧殺しようとする第2期ブッシュ政権の企図が完全に明らかになった」として、核兵器を保有と六者協議への参加の無期限延期を発表した。

その後、3月2日には外務省備忘録を発表し「6者会談がいまだに再開されずに朝米間の核問題の解決が遅延しているのは、徹頭徹尾、米国のせいである」とし、米国が明確な表現で対北朝鮮政策を転換したことを表明することを求めている。また、この備忘録では「日本は米国の徹底した手下であり、6者会談に参加する資格もない」と日本の6者協議への参加について、否定的な見解を持っていることを明らかにしている。この備忘録は「米国が信頼できる誠意を示して行動し、6者会談開催の条件と名分をもたらすなら、われわれはいつでも会談に臨むであろう」と主張している。米国が明示的に対北朝鮮政策を転換したことを表明してほしいという願望がにじむ内容となっている。

最高人民会議の開会延期

3月3日、北朝鮮の最高人民会議常任委員会が、最高人民会議第11期第3回会議を延期するとの決定を公布した。決定は、「社会主義建設の各部門にいる代議員の提議に従って、3月9日に招集することになっていた最高人民会議第11期第3回会議を延期する」とし、「会議の期日は別途決定して公示する」とした。最高人民会議の開会が延期されることは異例である。

最高人民会議では、政府の昨年の活動報告や予算の審議、重要な法律案の審議などが行われる。経済改革に対する評価など、経済的な問題への評価が確定していないと見る説が多いが、真相は不明である。

南北経済協力の推進状況

対米・対日関係が進展を見せず、南北間の政府間対話も2004年7月の金日成十周年忌弔問問題で途絶えている中でも、南北経済協力は着実に進行している。主要な事業の進捗状況は次の通り。

開城工業地帯の現状

開城工業地帯は第1段階3.285km²のうち、まず15の企業を入居させるパイロットプランを実施中である。すでに2社の工場が竣工し、厨房用具を生産する企業は生産を開始し、韓国内で販売されている。2005年上半期に15の企業をすべて稼働させ、約4,000人の北朝鮮労働者を雇用する予定になっている。

第1段階の敷地工事の進捗率は2005年2月末現在49%、道路・上下水道等の工事進捗率は約8%である。韓国側からの送電線と通信線は3月中に供用開始となる見込みである。（現在は自家発電、通信は平壤経由の国際回線）

金剛山観光の現状

2003年9月より陸路観光が定例化し、日帰り、1泊2日、2泊3日等の観光プログラムが実施されている。今後は自家用車による観光やゴルフ場、各種ホテルの建設等、さらなる投資による観光事業の規模拡大と収益性の向上が重要となる。

鉄道・道路連結事業の現状

鉄道に関しては、2004年6月5日の第9回南北経済協力推進委員会で合意した2005年の鉄道連結のための関連工事が進行中。今後、テスト運行へ向けて、細かい詰めが行われていく予定。

道路は京義線側、東海線側とも工事が完了し、2004年11月から供用が開始されている。

人道的支援

人道的支援では、韓国政府が独自に行っているものと、国際機構による支援事業への参加の2つの方式がある。直接支援では、食糧支援（借款形式）で毎年30～40万トン、肥料は無償援助で毎年20～30万トンを援助している。国際機構を通じた支援は、2004年にはUNICEFに100万ドル、WHOマラリア対策事業に67万ドル、WFPのトウモロコシ支援10万トン分に2,400万ドル等の支援を行っている。

（ERINA調査研究部研究員 三村光弘）

BOOK REVIEW

「朝鮮経済論序説 - 1950年代から6・15共同声明まで - 」

著者：申熙九（シン・ヒグ）

出版：大阪経済法科大学出版部



朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）の経済がどのような原理で運営されてきたのか。なぜ北朝鮮経済は1950年代に戦災からの復興を遂げたあと、成長が鈍化していったのか。なぜ北朝鮮は韓国のように生産力を発展させることができなかったのか。本書は、北朝鮮の建国以後、2000年の南北首脳会談までに至る北朝鮮の経済指導体制がどのように構築され、運用されてきたのかについて、事実関係を明らかにするとともに、「本来マルクス主義が提起した原点に、素朴に立ち返る事」（まえがき）から説明を試みた論考である。

本書は『朝鮮経済の基本構造と「戦時体制」「50年体制を中心に』』とした第 編と附論としての第 編「韓国工業化と財閥資本」からなっている。第 編が本書のメインであるので、ここでは第 I 編について紹介を行う。

序章『「50年代体制」にかんする問題提起』では、1950年6月25日の朝鮮戦争の開戦により、北朝鮮は政治的には「政治プロレタリア独裁」、経済的には「戦時中央集権型計画経済」が確立され、その後の平時において継承・発展され、今日の『「主体型」社会主義』へと発展していったとしている。そして、この体制を「50年体制」と呼んでいる。

第 1 章『解放直後期の経済再編（1945.8.15～1950.6.25）「植民地重工業の接収」と「自立的経済戦略」』では、植民地期の重工業の特色と「接収」、農地改革、人民民主主義制度とその限界について分析を行っている。

この章での指摘で面白いのは、この時期の経済建設に関する議論の特徴は、『経済目標の「未達成・隘路」等の主要原因を、「社会主義化の未成熟性」に求めるという傾向を生んだ』つまり、生産力が低いという現実が、社会主義改造の度合いが低いためであるという論理にすり替えられたと指摘しているところである。

第 2 章『「戦時プロ独裁」と経済編成「人民民主主義戦時経済体制」』では、1950年6月25日に朝鮮戦争が開戦したが、50年体制によって、非常時にあっても国民を飢えさせることなく戦争を遂行するというパフォーマンスをあげたと指摘する。また、「プロレタリア国際主義」すなわち旧ソ連や中国の膨大な援助によって、この戦争が遂行されたことも指摘している。

それが故に戦後の経済政策策定の際、『戦時における「成功体験」に基づき、「戦時動員型」が「プロ独裁」の強権的・中央集権的体質に最も適合したシステムであることを

確認し、「停戦」後の「平時体制」への移行に際して、戦時体制継続ないし定着を主張する根拠となった』とする。平時の経済政策を立案する際に、戦時と平時の差が十分に考慮されなかったことや復興計画への「プロレタリア国際主義」の組み込みなどが指摘されている。

第 3 章『「停戦」と「50年体制」「戦後復興3ヶ年計画」と「第1次5ヶ年計画」期を中心に』では、「アメリカ軍が、世界最大の工業生産力を背景に展開する物量戦、そして先端技術から生み出された最新技術兵器、それは改めて生産力の差を目の当たりにする深刻な契機となった」ことと、「軍事兵器体系自体、基本的にソ連の支援によって充当されただけに、その質的水準のみならず量的面でも、格差を実感した」ことなど、朝鮮戦争時の「原体験」が戦後の重化学工業優先経済政策策定に大きな影響を与えたことを指摘している。

第 4 章『「6・15共同宣言」と「新経済戦略」』では、2000年の南北首脳会談後の北朝鮮経済についての分析を行っている。羅津・先鋒自由経済貿易地帯の導入をはじめとする1993年の経済政策変更の延長線上に2002年の经济管理改善措置があり、それは「端的に言って市場原理の『限定的導入』であり、それに基づく国内経済構造自体の再編』であると規定している。また、このような政策の変化は羅先、新義州、開城、金剛山など一連の経済特区との関連で考えられていると指摘しつつ、究極的な目標は『「準戦時体制」（「50年体制」）の「創造的破壊」以外にない』すなわち『国防産業の「平和産業」への転換であり、国防費負担を経済力・財政基盤の「範囲内」にとどめることを中軸とする』との大胆かつ的確な指摘がある。

本書は北朝鮮の政治・経済についての予備知識がなくても、一般的な社会主義理論をある程度押さえている人であれば理解できるように書かれている。北朝鮮経済に対する素朴な疑問に、普遍的な言葉で答えてくれるという点に、「社会主義はロマンである」と言ってはばからなかった著者の社会学者としての矜持が感じられる。

著者の申熙九氏は1931年、仙台生まれ。東北大学経済学部、同大学院経済学研究科博士課程で単位修得し、朝鮮問題研究所所長を歴任、朝鮮大学校、大阪外国語大学で世界経済論や南北朝鮮経済論を講義した。そのほか、朝鮮総連社会局長も歴任している。

（ERINA調査研究部研究員 三村光弘）

客員研究員の雑記帖

変貌を遂げる瀋陽

日本では大連が中国東北部を代表する美しい都市として知られている。それに比べ、私の故郷である瀋陽の知名度はそれほど高くない。来日してみて、日本人が瀋陽に対して遅れた保守的都市というイメージを持っていることに気付く、本当の瀋陽の姿を知ってもらうために何か書いてみることにした。

瀋陽は1990年代半ばまでは中国第4の都市として知られていた。また、全国的にも有名な重工業基地である。世界的にも、瀋陽のように大企業が集中している都市は少ないのではないかと。周囲10数キロの瀋陽市鉄西区には、瀋陽重型機器廠、瀋陽旋盤、瀋陽送風機、瀋陽電機、瀋陽鉞山など90余りの大中型国有企業が存在しており、10数万人の従業員が暮らしている。昔、ここでは中国で最初の普通旋盤や超高压変圧器などが生産された。しかし市場経済の時代に入り瀋陽は次第に沈滞し、中国での地位が10数位まで下落した。工場が相次ぎ閉鎖され、多くの労働者が職を失い、技術を持っている人たちは南方の企業に行ってしまったのである。工場に残った人の給料も非常に低いものであった。2000年の瀋陽の企業における平均月給が582元であったのに対し、大連の企業では平均月給が1,248元に達していた。その結果、瀋陽の人々の生活は困難なものとなった。

現状を変えるために、国有企業は民営化や外国企業との協力、市の中心部からの移転など、様々な方法で改革を行ない、数多くの企業が生命力を回復させることができた。例えば、瀋陽旋盤廠は世界銀行の貸付金を利用して技術改革と組織的な経営革新を行ない、同時に移転することによって流動資金を拡大するなど工夫を凝らした。現在、瀋陽旋盤廠が生産した数値制御旋盤の市場シェアは高く、職員たちの収入も2～3千元まで上昇した。ハイレベルの技術者の賃金は5～6千元で、昔企業を離れていた優秀な技術者も大分戻ってきた。以前の大学生は、瀋陽での就職を求めなかったのだが、今は大学院修了者たちもここで働いている。

瀋陽は環境汚染問題でも全国的に悪評が高かった過去がある。環境保護の軽視及び重工業の集中などが要因で、瀋陽は1988年に世界十大汚染都市に評された。その時代、人々は白い服を着る日が少なく、皮靴は1日2回も拭かなければならなかった。冬の積雪はすぐ黒くなり、木の葉っぱにさえ灰色が被さっているのが見えた。工業汚水の排出が渾河(瀋陽を經由する河)に溢れるようになった。そのため、

瀋陽は遼寧省の省都であるにもかかわらず、大連の住民の方が優越感を持っていた。このような環境の下で瀋陽はますます魅力を失っていった。

しかし、5～6年前から、瀋陽の環境にも大きな変化が始まった。瀋陽の空が青くなり、水も澄み、灰色の街も明るくなってきたのだ。さらに2006年世界園芸博覧会の申請にも成功した。90年代半ばに日本の瀋陽総領事館で働いていた日本人が、去年再び総領事館を訪れた時、瀋陽の変化に自分の目を疑うほかなかったという。総領事館の周囲は古い建物ばかりだったが、今は休暇を楽しめる公園に変身した。これらの変化は、日本の基準ではたいしたことではないが、瀋陽にとっては世界的に悪名高い汚染都市から中国環境モデル都市に変身することは決して容易なことではなく、多大な努力が必要だった。この変化の一つの要因として、政府が納税者の金を国有企業の補助ではなく環境改善に使うようになったことがある。政府は遂に国有企業への単純な資金援助は効率が低いことに気づいたことを意味する。これも大きな変化であろう。

環境だけでなく、瀋陽の住民も変わりつつある。国有という概念は瀋陽の人々の心の中で大変重いものであった。以前、国有企業の職員が失業しても、個人私営企業に勤めようとしなかった。安定的な公務員の仕事は大学生の理想的な職業であった。現在は多くの若者が私営企業で勤めることに劣等感を感じなくなった。

現在、多くの大学生が熱心になっているのは、自分の会社を興すことである。公務員の仕事はすでに手を翳せば熱さを感じるものではなくなった。私の友人が2年前に公務員を辞職して創業の道を歩み始めたのが実例である。

また、瀋陽の人々のお酒の強さは有名である。アルコールの度数が高い焼酎を、お客が酔うまで飲まないで瀋陽人の熱意が伝わらないとも言う。こういう熱情が外部の人を尻込みさせ、“瀋陽人と共に食事するのが怖い”とも言われているほどであった。瀋陽人は最近やっとこのような礼節は外の世界で通用しないことに気付いた。これからは瀋陽でこのような場面に遭遇することはないだろう。

瀋陽にはまだまだ改善されてないところが多い。例えば、公共施設で列に並ばない。道でも歩行者優先という意識が欠けている。しかし、大平原で暮らしている瀋陽人も心を広げ、外の世界の良いものを吸収し学べば、徐々によくなるだろうと私は信じている。

(ERINA客員研究員 趙玉紅)

研究所だより

理事会・評議員会の開催

平成17年3月25日 新潟グランドホテル

セミナーの開催

「新しい北東アジア」東京セミナー第5回

平成17年2月14日 東京・キャピトル東急ホテル

テーマ：「日韓中の経済協力 - 自由貿易協定（FTA）の見通しと将来の北東アジア」

講演者：安忠榮氏（韓国・中央大学校教授、大統領直属東北亜時代委員会委員、前対外経済政策研究院（KIEP）院長）

討論者：深川由起子氏（東京大学大学院総合文化研究科・教養学部教授）

司会：中川雅之（ERINA副所長）

日口エネルギーフォーラム2005

平成17年3月8日～9日 新潟・朱鷺メッセ

テーマ：「ロシア極東の天然ガスと日本」、「太平洋パイプラインとエネルギー安全保障」、「技術、効率性、ファイナンス、その他の諸課題」、「北東アジアエネルギー協力に向けた日口の課題」

講師（発言順）：アレクセイ・マステパノフ氏（ロシア・ガスプロム社副社長相談役） 都甲岳洋氏（株式会社三井物産戦略研究所特別顧問） 阿部進氏（アジアパイプライン研究会運営委員長、ERINA評議員） ウラジミール・サエンコ氏（ロシア連邦産業・エネルギー省燃料・エネルギー産業戦略局副局長） 香山弘文氏（経済産業省資源エネルギー庁石油天然ガス課長補佐） 鄭龍憲氏（財団法人アジア太平洋エネルギー研究センター副所長） 東伸行氏（国際協力銀行エネルギー担当特命駐在員） エブゲニー・ガリチャニン氏（ロシア連邦議会国家院（下院）エネルギー・運輸・通信委員会石油産業分科会委員長） 遠藤幸雄氏（東北電力株式会社東新潟火力発電所所長） 十市勉氏（財団法人日本エネルギー経済研究所常務理事） イーゴリ・シチェウロフ氏（ロシア連邦産業・エネルギー省エネルギー対話（日中韓）担当）など

共催：新潟県、新潟市

後援：東北電力株式会社

平成16年度第8回賛助会セミナー

平成17年3月11日 新潟・万代島ビルNICO会議室

テーマ：「情報・IT産業の現場からの視点：グローバル社会 変貌するアジアに生きる」

講師：海東泰氏（日本電気株式会社 顧問）

共催：財団法人 にいがた産業創造機構（NICO）

編集後記

ERINA REPORTの編集は、編集長の指揮の下、研究員が輪番で編集担当者として実務を行っている。ERINAには、編集長をはじめとして、編集の専門的訓練を受けたスタッフはいない。その中でERINAの「旗艦雑誌」であるERINA REPORTの品質を上げていくための試行錯誤を続けてきた。

北東アジアの「現場」のレポートをお伝えしているという矜持がある一方、研究所の中長期的な方向性とかみ合わせた記事が少ない、国際的に重要な示唆を含んでいるのに、日本語だけで発表されている記事や、日英両語で書かれているものの、問題の指摘や提起に終わり、経済交流活性化のための解決策に欠けている記事が散見されるなど、改善すべき点も多い。北東アジア経済交流が現実のものとなる日もそう遠くはない。その日のために、ERINA REPORTもさらに成長していく必要がある。（M）

発行人	吉田進
編集長	辻久子
編集委員	ウラジミール・イワノフ 中村俊彦 三村光弘
発行	財団法人 環日本海経済研究所 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 12F Bandaijima Bldg. 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	2005年4月15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