

ERINA

BUSINESS NEWS

Economic Research Institute for Northeast Asia

／ TOPICS ／

- 01 「2008年日中経済協力会議—於新潟」開催報告
- 04 新潟経済同友会ロシア極東ミッション報告

／ SERIES ／

- 06 海外ビジネス情報
- 10 列島ビジネス前線
- 17 セミナー報告
- 31 ERINA日誌

Economic Research Institute for Northeast Asia

ERINA (財団法人環日本海経済研究所)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階 Tel 025-290-5545 fax 025-249-7550

URL <http://www.erina.or.jp> E-mail erdkor@erina.or.jp

「2008年日中経済協力会議 - 於新潟」開催報告



ERINA 経済交流部長代理 筑波 昌之

ERINA 経済交流部研究員 穆 堯芋

6月1日～6月3日の3日間にわたって、新潟市において「2008年日中経済協力会議 - 於新潟」が開催された。

この会議は、中国東北地方の振興と日中両国の経済協力の促進を目的に、双方の関係者が地域間経済交流の発展について政策等を表明し、意見交換を行うもので、2000年の瀋陽会議（遼寧省）に始まり、その後中国東北各省で開催されている。日本では2004年に仙台市で開催され、今回の新潟会議は8回目となる。

- 1.会期 2008年6月1日～6月3日（3日間：6月1日はレセプション開催）
- 2.会場 新潟市朱鷺メッセ（新潟コンベンションセンター）
- 3.主催 日本側：日中東北開発協会・（財）日中経済協会
中国側：遼寧省人民政府、吉林省人民政府、黒龍江省人民政府、
内モンゴル自治区人民政府
- 4.開催主管 「2008年日中経済協力会議 - 於新潟」実行委員会：青森県、岩手県、
宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県、新潟市、（社）東北経済連
合会、青森県商工会議所連合会、岩手県商工会議所連合会、宮城県商
工会議所連合会、秋田県商工会議所連合会、山形県商工会議所連合会、
福島県商工会議所連合会、（社）新潟県商工会議所連合会、新潟経済同
友会、（財）環日本海経済研究所（ERINA）
- 5.会議テーマ 「北東アジア経済圏における日中経済協力の推進」
- 6.参加状況 日本側出席者：約430名
主要メンバー：
張 富士夫 日中東北開発協会会長
泉田 裕彦 実行委員会代表・新潟県知事
青山 祐治 青森県副知事
達増 拓也 岩手県知事
村井 嘉浩 宮城県知事
寺田 典城 秋田県知事
齋藤 弘 山形県知事
佐藤 雄平 福島県知事
篠田 昭 新潟市長

中国側出席者：約290名

主要メンバー：

崔 天凱 中華人民共和国駐日本国特命全権大使

宋 耀明 中華人民共和国商務部亜洲司副司長
 (陳徳銘商務部長挨拶代読)

陳 海波 遼寧省人民政府副省長

陳 偉根 吉林省人民政府副省長

程 幼東 黒龍江省人民政府副省長

布 小林 内モンゴル自治区人民政府副主席

7. プログラム

6/1(日)	歓迎レセプション			
	開会、日中東北首脳ラウンドテーブル			
6/2(月)	投資貿易 分科会	運輸 分科会	省エネ・環境 分科会	観光 分科会
6/3(火)	中国東北主要都市プレゼンテーション、会議総括			

8. 日中東北首脳 ラウンドテーブル

テーマ：「日中間の地域間経済交流の拡大発展のために」
 日本の東北7県各知事等・新潟市長並びに中国の東北3省1自治
 区各副省長・副主席による地域間経済交流の拡大発展に関する政
 策等の表明と意見交換。

9. 分科会

(1) 投資貿易分科会

テーマ：「日中地域・産業間における双方向交流(投資および
 貿易)の拡大」

(2) 運輸分科会

テーマ：「環日本海輸送ネットワークと日中間協力」

(3) 省エネ・環境分科会

テーマ：「省エネ・環境分野における日中の地域・民間レベ
 ルの相互協力」

(4) 観光分科会

テーマ：「観光分野における日中地域間協力と今後の発展展
 望」

10. 展示商談会 (展示パネルコーナー設置、 商談ルーム開設)

(1) 中国側：遼寧省、吉林省、黒龍江省、内モンゴル自治区

(2) 日本側自治体：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、
 福島県、新潟県、新潟市

(3) 関係企業・団体：(株)キタカタ、(株)BSN アイネット、出光
 興産(株)、東洋証券(株)、三井物産(株)、片山
 りんご(株)、(社)青森県情報産業サービス協会、
 東北観光推進機構、新潟県佐渡海洋深層水(株)

11. 会議全体の所感と 会議の意義

5月中旬に行われたG8労働大臣会合の余韻が残る新潟市で開催さ
 れたこの会議では、中国國務院(内閣に相当)、黒龍江省、吉林省、遼
 寧省、内モンゴル自治区、大連市、瀋陽市、長春市、ハルビン市ほか
 多くの都市の行政関係者と企業代表、日本側からは東北・新潟の各県

知事や新潟市長、東北に関係の深い日本企業関係者が出席、参加人数700名と膨れ上がり、日中間における大規模な官民合同会議となった。

会議では、日中の更なる経済交流拡大を主眼とする活発な意見交換が行われた。6月2日に開催された全体会議「日中東北首脳ラウンドテーブル」では、日本側代表から、日本の東北各県と中国東北地区との、広域的な経済交流に対する期待と、これを推進するための国際輸送ルートの整備発展、省エネ・環境分野における交流促進や中小企業間の提携など、協力の必要性が表明された。

中国側代表からは、「東北地方振興計画」をベースに、資源や産業上の特徴を生かした各省の地域振興計画(5点1線計画、大図們江計画、哈大齊工業回廊計画、羊煤土気計画等)を中心とする今後の発展政策等について説明があり、東北7県をはじめとする日本との経済協力拡大に対し強い期待の表明があった。

また、今回は本来の会議以外でも大きな成果があった。一つは会議直前の5月12日に発生した四川省汶川県を震源とする大地震に関し、日本側会議参加者一同が被災地の救済と復興支援のため、可能な限り協力するという姿勢を、共同声明という形で中国に向け発信したことである。

もう一つは日中間の感情的なしこりであるが、年初に問題化した毒入りギョーザ事件、3月のチベット暴動に端を発した北京オリンピック聖火リレー妨害騒動、東シナ海ガス田問題などの原因から悪化し、胡錦濤主席の来日等によって和らぎを取り戻しつつあったが、この会議を通じて、両国の代表が新たな相互理解と協力に向けた展望を持つに至ったことであろう。

中国政府は2007年に策定した「東北地区振興計画」の中で、2010年の1人当たりGDPを2002年の水準の倍にすると目標設定している。今回、特に重点が置かれたのは、「東北地区振興計画」に対応する今後の日中間協力の指針作り、各種日本海横断航路を利用した今後の交流及び投資貿易促進、両国間の重点課題である「省エネ・環境技術協力」推進、観光業発展のための諸方策に関する協力推進などであった。

分科会は投資・貿易、運輸、省エネ、観光の4テーマに分かれ、それぞれ報告、意見交換を行った。個別の議論で印象的であった点を以下に述べる。一つは投資貿易分科会において、図們江地域開発に対する多国間協力の枠組構築が進展している点、もう一つは吉林省政府主導による日本、韓国、ロシア、香港の各工業パークが琿春に設置されるという点であった。

省エネ・環境分科会において印象的であった点は、温家宝総理に対して日本側が働きかけた結果、2005年の「日中省エネ・環境総合フォーラム」開催実現に至り、その後安倍前首相が打ち出した日中間の「戦略的互惠関係」の重要課題の一つとして日中間「省エネ・環境協力」が取り上げられる中、日本側に「日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会」(JC-BASE)と、この協議会に関係する団体において相談窓口が設置され、中核的存在として位置付けられている点などである。

次回の会議は2009年8月上旬に内モンゴル自治区フフホト市において開催される。世界の鉱物資源取引にも影響力を持つレアメタルの他、鉄鋼、カシミアなどを輸出する同区と日本との経済関係は未だ活発ではなく、会議を契機に交流が進むことが期待される。

新潟経済同友会ロシア極東ミッション報告

ERINA 調査研究部部長代理 新井洋史

新潟経済同友会では、経済成長が進むロシアにあって、2012年のAPEC首脳会議の開催が決まって注目されるウラジオストク市及び新潟港と定期コンテナ航路で結ばれることになったポストーチヌイ港、ウラジオストク港の状況を視察するため、2008年6月29日(日)～7月3日(木)にミッションを派遣した。同会がロシア極東にミッションを派遣するのは3年ぶりで、今回は34名の参加があった。

筆者は、事前の日程調整の段階から関わり、本ミッションに参加した。以下に概要を報告する。

行程



ポストーチヌイ港コンテナターミナル

6月29日(日)

新潟空港発、ウラジオストクへ

6月30日(月)

- ・現地経済状況ブリーフィング

在ウラジオストク日本総領事館

長谷川首席領事、安木専門調査員

ウラジオストク日本センター 山本所長

- ・ポストーチヌイ港コンテナターミナル視察

(株)VSC社 スコーティス社長

- ・コジミノ湾概観(説明なし)

7月1日(火)

- ・ナホトカ港概観(説明なし)

- ・極東港湾整備計画概況説明

(株)極東海運研究所

セメニヒン社長、ノボセリツェフ副社長、

ホロシャ海運発展部長

- ・ウラジオストク商業港概況説明

(株)ウラジオストク商業港 ナゴルヌイ発展戦略部長

7月2日(水)

- ・APEC首脳会議開催準備プロジェクト概況説明

太平洋戦略策定センター フジヤートフ教授

- ・ルースキー島を海上から視察

- ・蒲原総領事との昼食会

- ・家具工場「Australux社」訪問

7月3日(木)

帰国

一般経済状況

- ・ 高額商品を買える消費者層が増えている。統計上の平均月収は15,000ルーブル(約7万5,000円)だが、実際はもっと高い。
- ・ 極東には、小さい市場が点在している。この市場を、日本の各地が狙っており、競争は激しくなる。
- ・ 投資に比べれば貿易はリスクが少ない。輸出の際には、輸入通関等ロシア側での各種手続きを円滑に処理する能力があって信頼できるパートナーを見つけることが重要。
- ・ 当地からの訪日観光客の支出額はかなり大きい。観光客誘致を進めるべき。

港湾物流関係



ウラジオストク港輸入中古車立体駐車場

- ・ ポストーチヌイ港でのコンテナ通過に必要な日数は、全ての手続きが終了したとして最大4日。韓国自動車のCKD部品は通関手続きも早く、陸揚げから3日で発送。ただし、通関等に時間がかかる貨物もあり、全体平均では15日。
- ・ ポストーチヌイ港は今春、港湾型特別経済区(港湾特区)の申請をしたが、不採択だった。今年末までに採択されるよう準備を進めている。
- ・ ウラジオストク港では、港頭地区での貨物取扱用地が不足しており、取扱量を増加させるため、郊外に「沿海地方南部ターミナル」整備プロジェクトを進めている。また、既存コンテナターミナルの拡張整備も進めている。
- ・ 太平洋石油パイプラインの終点で、石油積出港が建設されるコジミノ湾では、資材置き場の建設工事が始まっていた。

APEC 首脳会談準備状況

- ・ 2012年APEC首脳会議のウラジオストク開催に向け、空港改修、橋梁建設、ホテル・会議場建設などのプロジェクトが進められようとしている。これらは、昨年採択された「国際交流センターとしてのウラジオストク開発プログラム(=「2013年までの極東ザバイカル発展プログラム」のサブプログラム)に盛り込まれているもの。
- ・ APEC関連プロジェクト予算は、1,500億ルーブルとされていたが、先週コザク地域発展大臣がウラジオストクを訪問した際には、2,000億ルーブル(現在のレートで約1兆円)になると言明した。
- ・ 工期が限られているにもかかわらず、関係省庁間の調整などに手間取り、準備は遅れ気味である。会議開催に間に合わないものも多いと思われる。
- ・ 課題は、建設資材の調達、人員(技術者、現場労働者等)の確保などである。

全体所感

初めてロシアを訪問した団員は、思ったより経済が発展していると感じたようだった。以前ロシアを訪問したことがある団員は一層、その感が強かったと思う。街を走る車のほとんどが日本車だという状況は従前通りだが、その年式が新しくなっていること、高級車が



ウラジオストク市内の
新築オフィスビル

増えていることなど、変化も見られる。何より、洗車してある車が多く目につくようになったことは、市民の生活に余裕が出てきたことの現われだと思う。

他方、連邦政府の旗振りにも関わらず APEC 関連プロジェクトの進行が遅れ気味であること、通関手続きに時間がかかるなどの非効率な官僚制度、社会に蔓延する汚職の問題など、見た目の発展の裏で、構造的な問題が未解決のまま多く残されているという現状もある。

こうした見聞をベースに、ミッション団員それぞれが自分なりのロシア像を持ったことだろう。まだ静観か？それとも、一步踏み出してみるか？是非、一步踏み出すお手伝いをしていきたい。

海外ビジネス情報

ロシア極東

イルクーツク石油と JOGMEC
合弁企業を設立
(コメルサント・デイリー
4月29日)

イルクーツク石油 (Irkutsk Oil Company) と日本の (独) 石油天然ガス・金属鉱物資源機構 (JOGMEC) は、イルクーツク州北部のセベロモグディンスキー (Severo-Mogdinskii) 石油天然ガス鉱区の探鉱を行う合弁企業を設立した。探鉱のリスクを分散させるために外国のパートナーが必要だと、イルクーツク石油側は説明している。探鉱事業には最大 1,000 万ドルの投資が必要だと、専門家はみている。

イルクーツク石油は 4 月 28 日、セベロモグディンスキー鉱区 (資源量：石油 1,500 万トン、天然ガス 500 億立方メートル) で探鉱を開始すると発表した。同プロジェクトはイルクーツク石油と JOGMEC の合意の枠内で実施され、両者は探鉱および炭化水素資源の探掘を行う合弁企業 INK-Sever を設立した。出資率はロシア側 51%、日本側 49%。

イルクーツク石油は、2007 年 7 月の競売で、セベロモグディンスキー鉱区を 3.43 億ルーブルで獲得した。同社社長補佐のウラジミール・エリャソフ氏によれば、同社は 4 月 10 日、有効期限 25 年のライセンスをこの合弁企業用に再手続きしている。正式発表は、福田康夫首相のモスクワ訪問中の 4 月 26 日に決まったという経緯がある。

ウラジオ市長選
与党の推す候補者が勝利
(コメルサント・デイリー
5月21日)

同市選挙管理委員会が 20 日に承認したプロトコールによると、5 月 18 日に実施されたウラジオストク市の臨時市長選挙で、与党「統一ロシア」の推すイーゴリ・プシュカリョフ上院議員が得票率 57.03% で正式に初当選した。2 位はロシア共産党の推すゲンナジー・トゥルモフ極東国立工科大学学長 (得票率 32.84%) だった。

プシュカリョフ氏はすでに、市長としての主な課題として、2012 年に予定されている APEC サミットに向けた準備と、失墜した市役所に対する市民の信頼の回復を掲げている。ウラジミール・ニコラエフ前市長が汚職の罪を犯し、裁判所の判決で職を解かれた経緯がある。

SSJ-100 初飛行
(ハバロフスク版
コメルサント・デイリー
5月21日)

5月19日の夕刻、コムソモリスク・ナ・アムーレで新型のロシアの民間航空機スホーイ・スーパージェット100(Sukhoi Super Jet-100、SSJ-100)が初飛行を行った。試験飛行後、航空機の認証を経て、SSJ-100の供給が始まる予定だ。

スホーイ・コーポレーションの民間航空機の開発は2001年に始まった。事業費総額は14億ドル。現時点でSSJ-100の製造者であるスホーイ民間航空機はすでに、73機の製造を受注した。このうち30機はアエロフロート(オプションでさらに15機追加)、10機はフィナンシャル・リーシング・カンパニー、15機はAirUnion、6機はダリアピア航空、10機はItAli、2機はArmaviaだ。様々な装備のSSJ-100のカタログ記載値段は2,340~2,890万ドル。初飛行後、(株)スホーイ民間航空機はさらに27機の製造を受注することになっている。

ザルビノ港で
コンテナターミナル建設計画
(ハバロフスク版
コメルサント・デイリー
5月23日)

トランスコンテナ社とトランスグループAS社は沿海地方ザルビノ港にコンテナターミナルを建設する方針だ。両社の経営陣は5月21日、ソチ市で開催中の第3回国際鉄道ビジネスフォーラム「戦略的パートナーシップ1520」において、本件に関する合意書に調印した。このターミナルの貨物の設計処理能力は年間40万TEUレベルが計画されており、敷地面積は18ヘクタール以上だ。予備評価によると、工期は5年。必要な資金投入額は1億ドル以上と試算されている。トランスコンテナ社広報室に発表によると、両社はプロジェクトの実施のために対等の原則で、ターミナルの建設と経営を行う合弁企業を設立する。

トランスグループASは2004年よりザルビノ港を管理運営している。現在、ザルビノ港は大型船舶(航行可能な船舶の喫水は最大12.5メートル)の受け入れと取り扱いを行う多機能ターミナルだ。

ソビエツカヤ・ガワニに
港湾特区ができる
(ハバロフスク版
コメルサント・デイリー
6月4日)

6月2日の夜遅く、港湾型経済特区(港湾特区)設立選考会の勝者が発表された。これらはウリヤノフスク・ポストチヌイ空港(ウリヤノフスク州)、エメルヤノボ空港(クラスノヤルスク地方)、ソビエツカヤ・ガワニ港(ハバロフスク地方)だった。

ハバロフスク地方政府は、ソビエツカ・ガワンスキー地区行政府およびコンサルティング会社「FOK」と共同で、港湾特区の公開選考会への参加申請書を提出した。港湾特区はソビエツカヤ・ガワニ湾東岸に作られる予定だ。特区は8キロにわたり、面積4.5キロ平方メートル。選考会では、ソビエツカ・ガワンスキー地区に港湾特区が必要な理由として、「港湾特区の設立がBAM鉄道地域の総合的開発や、『東西輸送回廊』の整備、ソビエツカ・ガワンスキー地区の港湾インフラの整備、極東の船舶修理産業の再生、水産加工クラスターの発展を促進する」という点が強調された。このプロジェクトは、ソビエツカヤ・ガワニ港の貨物取扱量が2025年までに2,500万トン、2056年までに5,000万トンになると予想している。

ハバロフスク地方経済発展省の話では、すでに10~12社が入居の意向を表明。コンテナターミナルの建設、船舶修理工場と造船所の建

設、水産加工の案件がある。将来の入居者たちの資金投入額の合計は、2008年の物価で約300億ルーブルになるとみられ、このうち、2008～2010年までに100億ルーブルが投入される。

ハバロフスク地方経済発展省ミハイル・ストレルツォフ第一次官によれば、今後直近の3年間にソビエツカヤ・ガワニでは、インフラ整備、社会部門の発展など港湾特区の活用に必要な環境を整備しなければならず、2008年の物価で83.5億ルーブルが見込まれている。予備的合意によると、このうち、連邦予算から32億ルーブル入り、ハバロフスク地方が8億ルーブル、ソビエツカ・ガワンスキー地区が3億ルーブルを負担することになっている。

中国東北

遼寧省、装備製造業が急速発展
(遼寧日報 5月1日)

遼寧省経済委員会の発表によると、第一四半期、遼寧省の重点装備製造50社が合計530億元を受注(前年同期比約52%増)した。近年、遼寧省の装備製造業工業の付加価値は2桁の成長を維持し、08年第一四半期は368.16億元(同28.4%増)を実現した。その増加幅は遼寧省工業平均増加幅より9.2ポイント高い。

また、装備製造業企業は自主革新能力の向上を重視し、とくに08年に入ってから、重大技術装備の革新が相次いで果たされ、14件の国家級重大産業技術研究・開発拠点が設置・稼働された。

遼寧省経済委員会の責任者は、瀋陽瀋西工業回廊、大連「両区一帯」および「五点一線」沿海経済地帯の発展に伴って、遼寧省装備製造業の産業構造が絶えず改善され、集積効果が一段と向上していく、と予測している。

「ゴールド効果」
琿春 - 束草航路
(図們江報 5月22日)

2000年4月に中国・琿春 - ロシア・ザルピノ - 韓国・束草航路が正式に開通されて以来、すでに938便が運行され、利用者数は累計39万人を超え、コンテナ運送数は3.7万個あまりとなった。

「ゴールド水路」と呼ばれているこの航路は現在、韓国から中国・長白山までの最短距離かつ低運賃の観光航路だ。この航路の所要時間は他の海路航路の半分程度にとどまる。

この航路の飛躍的な発展は、中韓両国の経済・貿易および観光業の発展を促してきた。同時に、この航路は、琿春市、延辺州、さらに吉林省の経済発展を推し進め、図們江地域と北東アジア地区との国際協力・開発の発展と強化を加速させた。この航路で運送されている多くの韓国雑貨が琿春市場から中国東北市場とロシア極東市場に流れ、また、中国東北三省の農産品や土産品が琿春市場から韓国市場に入っていく。このため、琿春市、延辺州、吉林省、さらに東北三省の経済発展が促進された。また、この航路は有名な観光スポット長白山を通っているため、環日本海地区の越境観光を促進し、吉林省の観光市場を活性化させた。

ハルビン市の旧工業基地
改造プロジェクト稼働状況
(黒龍江日報 6月2日)

ハルビン市統計局によると、2008年はハルビン市旧工業基地戦略実施の5年目となる。国家計画に入っているハルビン市の旧工業基地整備改造プロジェクト57件のうち、すでに開始されたのは53件で、全体の93%を占める。これまでの累計投資額は68.5億元で、総投資計画の60.5%が完成した。とりわけ、08年第1四半期は投資額1.4億元で、前年同期比1.2倍増であった。

08年第1四半期まで、稼働したハルビン市53件の旧工業基地整備改造プロジェクトのうち、当市市域内で行われたのは46件、投資額48.5億元で、総投資計画の53.9%となっている。とりわけ、08年第1四半期内では、投資額1.1億元(同90.4%増)に達した。他の地域で建設しているプロジェクトは7件で、累計投資額は20.3億元。08年第1四半期は、投資額が0.3億元(同3.8倍増)にのぼった。

モンゴル

東証とモンゴル証券取引所が
協力協定を締結
(Mongolia Web News
5月21日)

東京証券取引所との協定書に調印した5月20日(東証HPでは15日:訳注)モンゴル証券取引所の活動範囲の拡大に向けた大きな一歩が踏み出された。この協定書は両取引所間の包括的相互協力協定(Memorandum of Understanding)で、両国の証券取引所での取引を可能にするための第一歩だ。「今回のMOUがモンゴルと日本をより緊密に結びつけ、両証券取引所のパートナーシップを強化するのに役立つと信じている」とモンゴル証券取引所のソトゥフ・レンツェンCEOはコメントした。

両取引所が発表した声明のなかには、将来の取引に関する暗示がある。そこには「両証券取引所は、コミュニケーションチャンネルの強化、日本とモンゴルの証券市場の発展の維持および進展を目的とし、協力関係を促進することを希望する」とある。モンゴル証券取引所はモンゴル唯一の証券取引関連サービス提供者で、100%国営企業だ。

ロシアとモンゴルが共同で
ウラン鉱床を開発
(ハバロフスク版
コメルサント・デイリー
5月28日)

ロシアはモンゴルと共同でのドルノド・ウラン鉱床(モンゴル、ドルノド県)の開発を検討している。連邦原子力庁のセルゲイ・キリエンコ長官は5月27日、ザバイカル地方のプリアルゲン採鉱・化学コーポレーション(PPGKhO)の視察中にこのように述べた。

セルゲイ・キリエンコ長官とザバイカル地方のラビル・ゲニアトゥリン知事、モンゴルのS.バヤル首相は27日、ドルノド鉱床と、ロシア国内のウランの9割を生産するPPGKhOを訪れた。工場視察の後、キリエンコ長官は、「ロシアがモンゴルと共同でドルノド・ウラン鉱床を開発する可能性を検討している」と発表。そのために合弁企業が設立され、その管理権はモンゴル側が獲得すると見られている。ロシアは、連邦原子力庁と現在PPGKhOを運営するコンツェルン「アトムレドメトゾロト」(Atomredmetzoloto、ウラン採掘・製錬:訳注)がこのプロジェクトに参加する。予定されているプロジェクトの実施期限とドルノド開発への投資金額は、27日は発表されなかった。

IAEAのグループが
モンゴルを訪問
(MONTSAME 5月29日)

モンゴルのS.バヤル首相は5月29日、国際原子力機関(IAEA)の作業部会と面談した。バヤル首相は、この4月半ばに自分がIAEAを訪問した際の要請に応じて作業部会をモンゴルに派遣してくれたことに対し、エル・バラダイ事務局長への謝辞を述べた。

モンゴルにおけるウラン採掘・利用に関する政策およびプログラムの策定を受けて、IAEAの作業部会は専門的な提言を行う方針だ。同作業部会はすでに、この分野のモンゴルの専門技術者向けのセミナーを開催した。

ザミンウドで
新ターミナルが操業開始
(MONTSAME 6月9日)

このところ、ザミンウドの荷積荷卸セクションの荷解きスペース不足のために、貨物が停滞するケースが頻発している。トラックのドライバーたちは数週間足止めを食う。例えば、6月6日、午前10~12時にモンゴル・中国国境地帯には40~70台の自動車が集積する一方、荷解場には254台のトラックが集積していた。

モンゴル政府が推進する「トランジット・モンゴル」プロジェクトの枠内で、一度に貨車8台に荷積みすることができるターミナルが操業を開始する。この施設のオープンセレモニーが6月11日におこなわれる。建設費30億トゥグルグの新しいターミナルによって、貨物停滞の問題は解消されると期待されている。

列島ビジネス前線

北海道

留学生に製品開発指南
(北海道新聞 5月27日)

北海道経済産業局は26日、アジア諸国からの留学生を応援する「アジア人財資金構想」の2008年度事業として、北大と道内外のメーカーが協力する留学生育成事業「国際競争力あるものづくり産業を担う人材育成」を採択したと発表した。トヨタ自動車北海道(苫小牧)などが協力し、生産作業の「カイゼン」など日本が誇るノウハウを指導。海外向け製品の開発能力の育成を支援する。

北大大学院工学研究科の工藤一彦教授がプロジェクトの中心となり、アイシン北海道(苫小牧)やダイナックス(千歳)など道内の自動車部品メーカーや三菱重工業、日立製作所といった銅外の手製造業者と協力する。

10年度までの3ヵ年、北大に所属する留学生を毎年10人程度選考し、奨学金やインターンシップなど人材育成から日系企業への就職支援まで幅広く応援する。

青森県

遼寧省企業招き商談会
県、11月に青森で開催
(東奥日報 5月24日)

中国の大連市などとの経済交流促進に取り組んでいる県は今年11月、同市や瀋陽市など遼寧省の企業を青森市に招き、本県企業とのビジネス商談会を開催する。県が中国側企業を招いて商談会を開催するのは、昨年6月に続いて2回目。

県国際交流推進課によると、商談会への参加を予定しているのは、農作物や水産物の取引や加工販売、木材加工、機械や電子製品の製造

加工、IT関連、アパレルなど、15社程度。事前に県内企業のニーズ調査や、20日に瀋陽市で開催した商談会参加者からの聞き取りなどを経て、業種を選び、企業を選定する。県は7月27日には、ロシア・ハバロフスクでの商談会を予定しており、本県から10社の参加を見込んでいる。

商標「青森」異議裁定が確定
中国で登録不可能に
(東奥日報6月7日)

中国企業が「青森」の商標登録を申請していた問題で、商標を出願した企業が中国商標局の異議裁定に対する不服申し立てを行わず、すべての異議申し立て案件に関する異議裁定が確定した。これにより、中国では今後「青森」が広く知られた地名として扱われ、商標登録できなくなる。

同局がホームページで公表し、5日に担当弁理士が確認、県に報告した。有馬喜代史農林水産部次長は「異議申し立てが正式に認められ、中国への(農産物)輸出に一定の道筋をつけることができた」と話している。

秋田県

県環日本海交流推進協
シベリア鉄道積み荷、
可能性探る
(秋田魁新報6月10日)

県環日本海交流推進協議会(渡邊靖彦会長)の本年度総会が9日、秋田市で開かれた。環日本海シーアンドレール構想の推進に向け、来月と今月の2回、県などとともロシアでシベリア鉄道利用状況調査を行うことを決めた。

調査は本年度事業として行うもので、積み荷確保の可能性を探るのが狙い。来月には、シベリア鉄道の沿線都市・クラスノヤルスクで木材の集荷状況を調査するほか、今秋にはトヨタ自動車など日本の自動車メーカーの集積が進むサンクトペテルブルクでも実施する。同構想では、東北、関東、中部地方で製造された自動車部品を輸出する一方、ロシアからは木材製品などを輸入することを想定している。

山形県

荘内銀、東京リースと提携
中国進出企業に人民元建て対応
(山形新聞5月2日)

荘内銀行は1日、リース・レンタルなどの東京リース(東京都)と業務提携の契約を締結した。中国に進出する県内企業などに対して、人民元建てで設備をリースするなどし、資金調達に関する現地の制限を受けずに設備投資する手段を提供する。東京リースが地銀と提携するのは初めて。

中国に進出した場合、会社設立時に投資総額と登録資本金を登記する必要があり、外貨の借り入れは、総投資額から登録資本金を引いた額内に抑えなければならない。人民元建てリースを活用することで、外資借り入れの枠にとらわれないリースによる設備投資が可能となる。

ロシア向け「自動車部品に主眼」
やまがた東アジア経済戦略会議
(山形新聞5月24日)

県の輸出施策について話し合う、やまがた東アジア経済戦略会議(丸屋豊二郎委員長)の会合が23日、県庁で開かれた。

会議は金融、製造、商社、観光各分野の専門家で構成。製造分野の委員は「自動車の輸出は、多くの車種をまとめて運び出すのが一般的。岩手県や宮城県の自動車組立工場で手掛ける車種は限られるので、中

京地区など一拠点で集約して運ぶ可能性が高い」と指摘。ロシアの自動車市場が拡大すれば現地生産が盛んになるので「そこに主要部品のユニットを輸出すれば、県内企業が部品ユニットの製造に参加できる可能性も出てくる」などとした。また、中国に向けた農産物などの輸出については、本県と緯度が近い地域では生産物も同じで、山形県産品は売りにくい面もあるとし、上海、香港など南部マーケットの重要性を説いた。

東方水上シルクロード協
県産米、中国輸出へ協力
(山形新聞 6月18日)

中国・黒龍江省ハルピンを訪れている東方水上シルクロード貿易促進協議会(会長・新田嘉一平田牧場会長)は17日、地元企業と県産米の輸出入に関する契約を結び、輸出実現に向けて協力していくことになった。過去に、県産米が中国に輸出された実績はないという。

新田会長と以前から交流が深く、ハルピンで不動産や貿易事業などを展開する哈電地産置業有限公司の桑洪会長と契約書を交わした。前日の16日には、栗戦書・同人民政府省長ら省幹部が訪問団に対し、「(協議会の)新しい取り組みを全面的に応援する」との意向を表明していた。今後は、互いの組織が協力し、国などの関係機関への手続きを含め、貿易環境を整えた上で「山形米の輸出入貿易を実現する」ことを明記。新田、桑両会長が契約書にサインし、力強く握手した。

新潟県

新潟市、山東省にチャーター便
定期空路開設へ布石
(新潟日報 4月23日)

中国の北京圏域と新潟空港を結ぶ定期空路開設を目指し、新潟市は今秋までに、山東省済南市へチャーター便を就航させる方針であることが22日、分かった。県内の旅行会社数社と中国の航空会社などが実現に向けて、具体的な協議を進めている。

新潟空港と中国を結ぶ定期直行便は現在、上海、ハルビンの2空路。北京空港は発着便が多く、参入が難しいため、新潟市は北京に近いエリアでの定期便開設を目指し、2007年夏から済南市と交渉を進めてきた。済南市は山東省の省都で、北京とは空路で約1時間の距離。日本の都市との直行便はない。

新潟で留学生対象就職フェア
(新潟日報 5月22日)

日本で就職を希望する留学生と県内企業の橋渡しをする「国際人材フェア・にいがた2008」が21日、新潟市中央区で開かれた。県内の留学生約70人と企業18社が参加。留学生は各社担当者の説明に真剣に聞き入っていた。

環日本海経済研究所(ERINA)主催で、今年4回目。就職活動の早期化に合わせ、開催時期をこれまでの秋から春に変更した。フェアでは就職までのスケジュールを説明するDVD上映などの後、各企業のブースに分かれ就職相談会が行われた。

新潟の海、売り込め
ロシア人向けツアー企画
(新潟日報 6月7日)

この夏は新潟のきれいな海で泳ぎませんか。外国人海水浴客を本県に呼び込もうと、JTB 関東三条支店(三条市)はこのほど、ロシア人向けに新潟市の海水浴ツアーを企画した。ハバロフスク市など極東地方の旅行代理店に売り込み、来月からの販売を目指す。

同地方のロシア人の海水浴地はこれまで、海南島など中国が中心だった。しかし、今年は北京五輪で中国国内の宿泊料金が高騰していることや、四川大地震の影響で中国旅行を控える動きが予想されるため、同支店は誘客のチャンスと判断。極東の玄関口で手軽に海水浴が楽しめる新潟市関屋浜の海の家と協力し、商品づくりに乗り出した。

中国産生花の販売強化
原信ナルスHD
(新潟日報 6月14日)

原信ナルスホールディングス(HNHD、長岡市)は、中国産生花の直接輸入を本格化させ、子会社のスーパー原信とナルスで生花の販売を強化している。原価の大幅低減を図るとともに種類が豊富な中国産を扱うことで、彼岸やお盆の需要期に加え、大半を占める女性客の需要を掘り起こし、両スーパー合わせて年間10億円の売上を目指す。

輸入は、中国南部の雲南省や海南省のキク、カーネーションが中心。上海に集荷された生花を、子会社で商品仕入れ業務を担う原信ナルスロジテックが直接輸入する。船便で新潟港に搬送し、ナルスの加工センターで花を束ねたり、フィルムで巻いて加工したりして、両店舗で販売する。商品の輸入開発に強みがある原信と、加工技術を持つナルスの「統合効果」を発揮した形で、「ほかの分野でも互いのノウハウを生かした取り組みを進めたい」(HNHD)としている。

富山県

極東ロシア向け輸出に新展開
建機、生活関連が増加
(北陸中日新聞 5月12日)

ロシア極東地域をターゲットにしたビジネスに新しい動きが見えてきた。北陸での代表格、中古車輸出に加え、建設機械や生活関連の輸出が増える可能性が出てきた。順調な経済発展と市民生活の向上が背景にあるようだ。

国内最大の中古車輸出基地、伏木富山港からの輸出台数は、富山県の調べによると2007年は175,000台と前年より40%近く伸びた。一昨年から中古車専用の大型船の寄港が増えた影響が大きい。建設関連業界を潤しそうなのが極東・東シベリアでのインフラ整備。北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸AJEC、金沢市)の朝倉紀彦調査部長は「ビジネスチャンスが出てくる」と話す。福井県内の住宅関連会社は昨年春、ハバロフスク市にショールームを開設。システムキッチンやユニットバスなどを展示している。マンションブームに乗って好調のようだ。豊富な森林資源に目を付けたのは木材真空乾燥機・食品機械メーカーのヤススジマ(金沢市)。極東に工場を建て日本などアジアへの輸出を計画で、来月にも現地調査する予定だ。

石川県

白山の協会
民間交流協定締結へ
市長の親書携え訪口
(北陸中日新聞 5月8日)

ロシア・ウスリースク市と民間交流協定を結ぶため、12日から現地へ代表団を派遣する白山市ロシア協会の代表者らが7日、白山市役所を訪れ、角光雄市長からウスリースク市長あての親書を受け取った。

代表団は松山外信会長ら5人。12日から16日までの日程でウ市を訪ね、今年3月に発足した口日協会ウスリースク支部と交流協定を結ぶ。協定には代表団の相互訪問 文化・教育・スポーツ分野の滞在交流 経済界の滞在交流 青少年の相互派遣を目指した関係機関への

働き掛け - に加え、「両市が友好都市になることを期待する」の文言が盛り込まれる。

金沢で日韓経済交流会議
韓国側がコマツ視察
(北陸中日新聞 5月22日)

「第9回北陸・韓国経済交流会議」が22日から、金沢市で開かれる。開幕を前に韓国側代表団が21日、コマツ粟津工場(石川県小松市)を視察した。

会議は日韓政府の合意を受けて2000年から始まり、双方の主要都市で毎年交互に開催。韓国側からは蔚山広域市、大邱広域市、慶尚北道、江原道の政府、企業関係者約60人が来日。北陸からは北陸経済連合会や国の出先機関、3県の関係者約130人が参加する。24日まで官民合同会議や商談会がある。今年は金沢市で開かれる機械工業見本市とe-メッセ金沢と同時開催。

小松 - 台北 エバー航空
定期便就航
(北陸中日新聞 6月2日)

小松空港と台湾の台北を結ぶエバー航空(台湾)の定期便が1日就航した。同空港の国際旅客定期便としてはソウル便、上海便に次いで3番目。北陸から初めての台北直行便となり、関係者は観光や経済、文化などの国際交流の促進に期待を込めた。

小松の運航日は日、水曜日の週2便。ダイヤは台北発午後2時10分(現地時間) - 小松着同6時と、小松発同7時半 - 台北着同9時40分で、所要時間は約3時間。7月以降は水、土曜日に変更する。現在運航しているのはA330-200(252人乗り)だが、19日からはMD90(134人乗り)に小型化される。

観光交流、新時代
釜山定期フェリー、
金沢港に入港
(北陸中日新聞 6月18日)

韓国・釜山港と金沢港を結ぶ国際定期フェリーの第一船が17日、同港戸水埠頭に入港した。「モノ」とともに「ヒト」を運ぶ同港初の定期船で、関係者らが就航を祝った。

第一船には韓国からの旅行者ら約100人が乗船し、強風などの影響で予定より1時間遅れて午前11時過ぎに着いた。当面は514人乗りの「パンスターハニー」で週1便運航。月曜午後1時に釜山港を出て、火曜午前10時に金沢港着。同港を水曜午後3時にたち、木曜正午に釜山港に戻る。東日本フェリーが2年目の目標に掲げる年間利用者3万人の達成には乗船率6割の300人が目安。18日の金沢出発便の利用も約120人の予定で、ハードルは高そうだ。

福井県

福井県産食品を上海で宅配
県支援、来月にもスタート
(福井新聞 5月21日)

水産食品加工の小浜海産物(本社小浜市、上野清治社長)を中心とする県内食品メーカー4社が、県の支援を受けて中国・上海で水産加工食品の宅配事業に乗り出す。在住する日系企業社員とその家族をターゲットに、上海にある同社子会社の物流網を使って販売する。参加企業の取りまとめなどを行う県国際・マーケット戦略課は「衛生証明書の取得など輸出に必要な手続きが済み次第、6月にもスタートする。参加企業を徐々に増やしていきたい」としている。

宅配事業は「懐かしさと安心安全」がコンセプト。日系企業の社員とその家族あてにダイレクトメールを発送して注文を集める。小浜海

産物の子会社「海江食品」が窓口となり、参加各社の商品を一定量保管するとともに、一括して注文を受けて各家庭に配送する。県が県内の食品メーカーに参加を呼び掛け、同社と準備の整った福井缶詰（小浜市）、川本昆布食品（敦賀市）、番匠本店（福井市）との4社でまずスタート。サバの缶詰、ひじきのふりかけ、カニみそなど10数点を扱う。

福井県、浙江省
観光交流で合同チーム
（福井新聞5月28日）

県内経済団体と県、中国浙江省政府などをつくる県・浙江省経済交流促進機構（本県側代表、江守幹男県経済団体連合会長）は27日、同省の浙江世界貿易センターホテルで全体会議を開いた。観光交流促進に向けて両県省によるプロジェクトチームを設置して具体策を協議していくことや科学技術交流を加速させていくことで合意した。

同機構の全体会議は今回で7回目。2年に1度のペースで同省と本県で交互に開催。今回は県と浙江省が友好提携15周年を迎え、西川知事らが記念式典に出席するのに合わせ開かれた。

北東アジアのフェリー便実現へ
今秋にも敦賀港から試験航行
（福井新聞6月6日）

敦賀市の河瀬一治市長は5日、敦賀港と北東アジアとの航路開設に向け今秋にも同港と中国・吉林省琿春市に近いトロイツァ港（ロシア）を結ぶフェリーを実験的に航行させることを明らかにした。

国交省と県、市の3者が協力して実施し、事業費は数千万円。8月までに同港の優位性をアピールする資料を作成。滋賀県や中京、関西でPRし荷物を集める。11月から来年1月の間に国内のフェリーを一往復させる予定。

鳥取県

鳥取県との協定に基づき
韓国からゴルフ客第1陣
（山陰中央新報6月18日）

韓国のゴルフ場運営会社エマーソンパシフィックが1月にグリーンパーク大山（鳥取県南部町）や鳥取県と締結した協定に基づき、17日、韓国からの送客の第1便が鳥取県入りした。一行38人はグリーンパーク大山ゴルフクラブでのゴルフなどを楽しむ。

協定は、ゴルフ会員の相互交流や、ソウル便の利用促進を目的としている。エマーソン社側からは、同県内に年間1万人のゴルフ客や観光客を送り込む目標などが示されており、今回はその第一陣。同社主催の鳥取向けパック旅行が7月から本格稼働するのを前に実施された。

島根県

ウラジオ・チャーター便
9月に石見空港から
（山陰中央新報4月25日）

益田市の萩・石見空港と、ロシア極東地方のウラジオストク空港を結ぶチャーター便が9月に、初めて運航される。

チャーター便は、農協観光（東京都）浜田支店が、萩・石見空港を発着地にした海外旅行の需要開拓策として企画。県西部の小売業や食品製造業などの若手経営者でつくる「せがれ塾」のメンバーが、ロシアへの輸出促進に向けウラジオストク周辺での商談会などを計画したのが契機になった。計画では、ウラジオストク航空の140人乗りの飛行機を使い、9月28日に萩・石見空港を出発し、ハバロフスク空港経由でウラジオストク空港に到着。3泊4日で、10月1日に帰国する。

九州

中国人エンジニア派遣
10月から年間50人
(西日本新聞 6月18日)

人材サービス業のテクノスマイル(福岡市)は、10月から中国人のエンジニア派遣事業を始めることを明らかにした。自動車産業などのエンジニア需要に対応するとともに、将来、日本企業の現地法人の中核として活躍してもらおう狙い。すでに派遣をしているベトナム人のエンジニアと合わせ、毎年100人程度を東海、九州、関東地方などに派遣する。

同社の技術者派遣部門である社内カンパニー「E&B」が派遣を手掛ける。E&Bは昨年から、ベトナム人のエンジニア派遣に取り組んでいる。現在、60人ほどが国内の自動車メーカーなど約20カ所に派遣され、製品や設備の設計などを手掛けている。

今回、トヨタ自動車の広州工場などがある中国にも人材獲得の対象を広げる。中国・広州の華南理工大学の新卒者(6月)を対象に、昨年8月から現地で日本語を指導している。10数人を10月から自動車の制御プログラムなどのエンジニアとして派遣。来秋からは毎年50人程度を派遣する予定という。

エンジニアは就労ビザを取得し、テクノ社の正社員として派遣される。数年後に母国に帰るか、日本で働き続けるかは本人が選択できる。

韓国で夕食宅配事業
(西日本新聞 6月20日)

九州と関東で夕食宅配事業を手掛けているタクシヨク(長崎県諫早市、園田義夫社長)は19日、韓国最大の財閥サムスン・グループの社員食堂運営会社「サムスンエバーランド」と業務提携し、韓国で高齢者向けの夕食宅配事業に参入すると発表した。

タクシヨクによると、宅配事業で、日本と韓国の企業が提携するのは初めてという。

7月までに両社のメニュー共有化と担当者などの人材交流を行い、健康食品などのメニューを開発する。2-3年以内にタクシヨクは、韓国でサムスンエバーランドの営業拠点を活用し、フランチャイズ方式により宅配事業を展開する。

同日、福岡市で契約調印式を行った園田社長は「韓国でも高齢化が進んでおり、健康食品に対する興味は高い」と話した。

セミナー報告

平成20年度第2回賛助会セミナー



テーマ：韓国の新政権

日時：平成20年5月23日（金）

場所：万代島ビル6階 会議室

講師：早稲田大学政治経済学術院 教授 深川 由起子氏

新保守政権の性格 脱イデオロギー

韓国の歴代の政権では、北朝鮮に対して融和的姿勢をとっていればリベラル、厳しければ保守というかたちの区分けというのが、長年非常にはっきりとした図式であった。他の基準は殆どなかったといってもよい。李明博政権は、北朝鮮に対する姿勢では明らかに盧武鉉氏とは相当に違うという意味では保守政権だ。しかし、なぜ、「新」とつけてあるかということ、この政権が「イデオロギーよりも経済再生を優先して欲しい」ということで登場してきたからだ。だから、今までのような北朝鮮に対する姿勢の判断基準はかなり後退し、イデオロギッシュなところはない。前政権までは、日本でもさんざん報道されたとおり、非常にイデオロギッシュだった。国際的なことを志向してはいるが、民族主義的な人々がものすごく多かったので、当然ながら、日本との間では一連の歴史問題や竹島など、摩擦は果てしなく続いていた。確かに、国民の日本に対する気持ちが決して変わったわけではない。が、「あればかりやるのは、もう止めてほしい」ということで、イデオロギッシュさというのは、ずいぶん後退した。北朝鮮に対する姿勢もそうだ。そして、実際にそういう人物が選ばれたということだ。

分配より経済成長

第2番目の非常に強い特徴というのは、少なくとも大統領個人も、その周りの人たちも、非常に強く成長を志向しているということだ。これまでの金大中・盧武鉉の進歩政権のあいだ、特に金大中政権というのは前半が通貨危機の構造改革で、たいへんな経済混乱に陥っていたので、成長への回帰が問題であり、それほど分配志向はなかった。盧武鉉政権では、「金大中時代の構造改革があまりにも新自由主義的で、市場志向であった結果、社会の二極化（日本でいう格差間）が非常に大きくなってしまったので、分配しなければいけない」というのが、大きな理屈だった。ところが、今度はこれに対するバックラッシュが出てきた。「結局、実際には分配はさらに悪化したじゃないか」というのが国民の実感としてあるし、経済統計でも、ジニ係数で見ても、盧武鉉政権の5年間に平等度はさらに悪化した。特に庶民にいちばん打撃を与えたのは、不動産の値上がりだった。もう一つ大きいのは、これは盧武鉉政権のせいとばかりは言えないが、雇用に対する圧力がたいへん厳しくなったことだ。昨年末になってやっと設備投資が回復したので、若干マシになったが、5年間を振り返ってみると、例えば、

日本で突然、社民党政権が登場したような感じのインパクトだったので、財界との間にはかなりの緊張関係があった。設備投資をしにくい、輸出は絶好調に増えているのに国内に全く投資をしない、という事態が続いていた結果、雇用は一層、不安定化した。非正規職員が増え、正規職員になったとしても雇用は短期化して、さらに若者が就職できないという、この3点セットで、たいへん厳しい雇用への圧力が発生する。この不動産の話と雇用をめぐる不安というのは、非常に消費者の心理を圧迫しているため、消費が盛り上がるはずもない。輸出だけは好調なので経済は5%近い成長率を達成していくが、景気実感は非常に乏しい、あるいは非常に悪いという時代が5年間続いた。

これに対して李明博氏が掲げたのは、成長に回帰することによって、あらゆる問題が解決するという考え方だった。そこで出てきたのが「747計画」(7%成長、4万ドル所得、7位経済)だ。韓国経済自身はもう成熟してきているので、7%成長は無理かと個人的には思うが、かつての高度成長期に韓国は最低7%でずっと走っていたから、「7」という数字は国民にとって非常に分かりやすい成長イメージだ。それから、7%を10年続ければ所得が倍になるので、いま、韓国は大体2万ドルの国だが、4万ドルの国になる、そして世界7位になるという大目標。これ自体、高度成長期をかなり髣髴とさせるレトロな雰囲気政策だが、「とにかく成長なんだ」ということだ。実際、国民にとって分かりやすかったのは、ソウルを中心を流れる清溪川(チョンゲチョン)を一気にきれいにして、そこがいまやソウルの観光名所、デートコースになっていることだ。最初はものすごい反対があった。李明博氏はこれをソウル市長時代に行って、非常に成功した。前人たちがひたすら民族主義を主張して、非常に抽象的な論理を繰り返したのに比べると、「やればできるじゃないか」という感覚に訴えたところは大きかった。それから、個人としても、この人は決して豊かな階層の出ではない。非常に貧しくて、自分が学生時代は海苔巻きを売ったり野菜を売ったりしながら、家計を助けて夜学に行き、苦学をして大統領にまでなっている。だから、やればできる社会をもう一度実現したいという庶民の素直な気持ちがあるところに集約されて、人気を高める理由にもなった。

実利過剰

一方、実利を追求するのは非常に結構だが、この政権に対する大きな疑惑というのは、実は最初からあった。これは李明博氏自身が、政治資金をはじめとして、清廉度という意味では大きなクエスチョンをつけたまま、走ってきた人だということである。「韓国はずいぶん変わった」などと韓国人も言っているが、日本人の基準から見るとやはり、非常に儒教的な倫理が要求される社会だ。結局これは、検察の捜査が入って「シロ」ということになったが、実はある種の比較的古いタイプの政権で、かつて高度成長期にものすごく成功してしまった富裕層の人たち、エリートの人たちというのが政権基盤には相当たくさんいる。この人たちに対する庶民の嫉妬や恨み、特にその富の蓄積過

程のクリーンさに対する疑念もある。大統領引継ぎ委員会を作った時点ですでに、ボロボロといろいろな人々のスキャンダル話が出ていて、最初の閣僚人事でまず一回つまづいた。韓国でも閣僚に決まると資産公開がある。みんな驚くほど裕福な方々で、だいたい平均資産で5億円くらいだったと思う。日本では国会議員がどこまで正直に言っているかはともかく、閣僚になっても貧乏な人は結構いる。韓国のこの政権はまさに、貧乏な人が閣僚にはいないという状態だ。そうすると、実利はいいが、この人達はもうお金持ちになってしまった人の集団で、本当に庶民のことを理解してやってくれるのだろうか、という素朴な疑問がもちろんあっただろう。そしてそれは道徳性、倫理性の話とも結びつく。4月9日にすぐ総選挙があったが、当初は楽勝といわれていたのに辛勝だった。そもそもハンナラ党は、李明博政権でやっと与党になったが、与党の中にも、強引な李明博グループと、ちょっとあれにはついていけないという人々も出てきていて、内紛騒ぎがあったり、ということになってしまった。そういう意味では、実利だけで進んで良いかということには若干留保があるまま、スタートしている。

変わらない権力構造

それから、今回の政権を見て個人的に強く感じるの、ついに韓国も高齢化社会になったなということだ。これまで韓国では、若くて清新な人を閣僚にどっと出して、40歳代や50歳代前半が強引に引っ張っていくタイプの閣僚人事が多かったが、今回の最初の閣僚は平均して60歳に達しており、まさに日本を見るような人達が結構いる。また、政権の性格としてみたとき、実は非常に伝統的だ。ある強い偉い権力というものがあり、地縁や血縁、学閥などの個人的な縁によって権力との距離を測ってみんなが「ハブアンドスポーク」でかたまっていくのが韓国的社会の原理だとすると、現政権の人事はまさにそれを露骨に反映している。地域でいうと、かつて韓国の病的な地域主義を反映していた慶尚道と全羅道の対立が、見えない部分で一部復活してきた感もある。学閥という意味では、大統領の出身は高麗大学だ。高麗大学というのはものすごく強い団結力のある学校だ。あとは、個人的にはたいへん熱心なキリスト教信者なので、「教会が同じだった」という類の話。韓国のキリスト教というのは日本では想像できないほど組織化された政治基盤だから、こういうところを中心に大統領との距離が決まっていくという意味では、非常に伝統的だ。

翻ってみると、前政権というのは、志を共にする、つまり、民族主義者たちの集まり。地域が慶尚道だろうと全羅道だろうと関係なく、大学も関係なく、親北あるいは分配とか、価値を共にする人々の集団だった。そういう意味では、伝統的構造というのは比較的希薄だった。そうやって見ていくと、確かに10年ぶりの保守政権にはなったが、非常に従来的、伝統的な部分と、金泳三政権までは戻らないという部分とが混在した政権なので、完全に古い保守政権ではない。

グローバリズム

さらに、具体的な政策での価値観を見ていくと、前の政権から続くものと、非常に分断された部分とを混在させている政権だと思う。

一つは、グローバリズムに対するコミットメントが非常に強い。これは日本との大きな違いだが、韓国の輸出依存度、貿易依存度は日本の2倍なので、日本が感じるよりもはるかに、グローバル化のインパクトというものを良くも悪くも背負っている。その怖さを感じ知ったのが通貨危機だった。あれだけの勢いで資本が流出するとどういふ目に遭うか、思い知ったわけだが、国民のコンセンサスとしてあるのは、「しかしこれで勝ち抜くしか、繁栄、成長の道はもうないから、死に物狂いでやろう」ということだ。そして、実際にそういう価値観を持った人々が、閣僚にも非常に多く登用されている。おそらく、今の閣僚で英語で討論できない人というのはいないと思う。それぐらい、アメリカの大学出も、博士号を持っている人も非常に多い。しかも盧武鉉氏のときの民族主義的な政権だった頃は、ブルーハウスのスタッフで英語のできる人は、たぶん、ほとんどいなかったと思うので、極端な違いだ。ただし、盧武鉉氏の時も、自分は英語はできないが、グローバリズムに対してのコミットメントというのはあったので、やり方は違うが、ここはある種、継続している部分がある。

北朝鮮政策

おそらく、いちばん極端に違いが出てきているのは北朝鮮政策だろう。北への対応を問われたときに李明博政権が出してきた答えというのは、「是々非々」だ。そこで何が是で何が非かという、非は「非核化」だ。改革開放して、国際社会の中にまともなメンバーとして復帰し、一人当たり所得3,000ドルぐらいまでになったら、徐々に統一とかを考えていく。そしてその間はギブアンドテイクでやる、という考え方。民族的な感情論だけで北にずるずる援助するのではなく、相互主義でやろうということだ。

ただ、韓国の将来や地政学的論理、今のロシア経済の活況とか、中国の成長などを考えると、成長する市場へのアクセスをぐっと改善するために、当然、北を何とかしたいと思っている。しかし本当に北朝鮮経済をまともにしようと思ったら、やはり最後は民間の力が必要だ。盧武鉉政権のときに大開発してしまった北朝鮮の開城工業団地も、できれば何とかしたい。北がきちんと原則を守って対応してくれれば、ここに進出している韓国企業も今やたくさんあるので、この部分を推進したいという気持ちは、あまり変わらない。

環境問題、資源問題への
取り組み強化

この政権は、資源問題とか環境問題への取り組みの強化も大きな価値観として持っている。韓国は京都議定書には参加しておらず、韓国のポジションというのは非常に微妙だ。いわゆる途上国でもなく、しかしOECDメンバーだから、さすがに次のポスト京都では何らかの世界の枠組に参加せざるを得ない。そこで、排出権の話とか、とにかくCO2を減らす話とか、何かしらの義務はかかってくるので、何とか先取りして対応しよう、ということらしい。

脱アジア民族主義

もう一つの非常に大きな特徴はやはり、日米重視。これは日本にとっては非常にやりやすい材料だと思う。李明博氏は大統領になったとたん訪米している。盧武鉉政権のとき、対米関係ではずっとギクシャクしていたので、「アメリカ重視」と言ってくれるのはアメリカにとっては良いことに決まっている。そのもう一つのセットとして、「日本重視」があるので、日米韓の枠組は「とっくの昔に死んだ」といわれていたが、これをもう一度再開したい。いわゆる、北朝鮮をめぐる日米韓だけでなく、もっとグローバルなコンテクストで日米韓の協力の枠組を推進したい、ということだ。今の韓国社会というのは、圧倒的に欧米組が多く特にアメリカ支配的で、日本語をしゃべれる人もほとんどいないし、日本に縁のある人達はどんどん減っている。その中で見ると異例とも思えるほど、日本のことを一応知っているという人が、大統領とその周辺には非常に多い。そこは日米韓重視の価値観が非常に良く出ている人事になっていると思う。

そこで出てくるのは、微妙な関係の中国をどうするかという話だ。大統領が自ら言っている「日本については価値の共有であり、中国については経済的な実利の共有である」というのは、価値観をよく表している。韓国で「日本と価値を共有している」と言うのは、民族主義的な人達にとっては非常に勇気のいる発言だ。しかし、そうであっても、民主化体制をとっているのだから、その意味では中国は違う国である。

こうやってトータルで見ると、日本にとってはとにかく出発点、あるいは比較の対象が前の盧武鉉政権なので、本当に期待が大きく、永田町にも異常なほど過剰期待がある。過剰期待がありすぎると失望も大きくなるので、自分にはどちらかというとなだめる役目のほうが、最近が多い気がする。

経済政策の大転換
大統領選挙公約

イデオロギーから実利、「ひたすら分配」から「成長しながらの分配」が大きなスローガンなので、基本的にその方向にはあると思う。選挙中の公約というものは、それが全部実現されるはずもないが、大統領自身がどのような構想を持って登場してきたかというのを知るうえで、ある種良い材料である。

その一つは**環境対策**だ。清溪川の開発もそうだが、李大統領は建設会社の人間なので、「やはり先進的な経済というのは、街が美しく、空気がきれいで、人間らしい環境だ」とずっと強調している。だから環境対策という類の話には比較的熱心だ。ただ、南北の間に巨大な生態ベルトを作りたいとか、実は、箱もの的な人だ。幸いにして韓国には道路族というものはいないが、宅地開発の類が韓国版箱もので、それを環境バージョンでやりたいというようにもみえる。なかでも目玉といえるのは「運河を作りたい」というものだ。朝鮮半島は南北に長いので、ここに運河を作って、韓国を北東アジアのアムステルダムにするという壮大な計画だ。やはり選挙だから小さな話よりは夢のある話をしなければいけないし、自分が自信を持って語れるのは土木で、積極的にやりたいという気持ちを非常に強く持っている。

それから、**庶民生活**は非常に苦しいので、韓国経済で最大の優先順位を置かなければならない問題は、雇用だ。雇用をどうやって実現するかというのが、主要問題となって出てきている。今までの盧武鉉政権の人々の考えというのは、非正規社員に対する差別を徹底的に撤廃して、企業には非正規から正規に転換していくインセンティブをつけ、それをなるべく強制的にやらせたい、ということだった。韓国でここまで雇用が厳しくなった要因は、労組の果てしない要求だ。強い労組が一部、残っており、どんどん要求ばかり出てくる。会社としては、非正規の人を採用すれば組合員にならないから、どうしても非正規のほうに人が流れていってしまう。それは問題なので、労組への対応は「法律を守る範囲でやれ」だ。例えば、「ノーワークノーペイ」の原則はほとんど形骸化して守られていなかったし、労組の公共器物損害には「いいかげんにしろ」という世論がある。ここは厳しく法律どおりに対処するということで、組合員達のとんでもない活動が収まり、リーズナブルな労働市場が成立してくれば、韓国も高齢化しているから、雇用が自然に増えていくというかたちをとりたいと思っているのだろう。

また、それ以前に鮮明に出てきていて、かつ政治的には非常にドロドロとしてきているのが、**公共部門の改革**だ。非常におもしろいのだが、李明博政権発足当初、小泉政権の評価が高かった。あれだけの郵便貯金を無理やり民営化して、いろいろな意味で、公的セクターに踏み込んでよくやった、我が国もこれをやらないとダメだ、というのだ。放っておくと官僚機構はぶくぶく膨らんでいくので、これを何とかしなくてはいけない。例えば、政策金融機関の民営化がある。これは、韓国産業銀行という伝統ある開発銀行を民営化する話だ。また、いま血みどろに政治化している話で、日本のNHKよりももっと政府的な公共放送、KBSの民営化の話もある。

また、少子高齢化しているので、当然、**少子化対策**をやらなくてはいけない。これに反対する人は誰もいないが、もう一つ大きいのは、**教育改革**だ。特に韓国人の教育に対する病的な執着というものは、普通の外国人には理解できない。江南区に異常なほど投機が回って、マンションが異常に高くなっている理由は、ひとえに、偏差値の高い学校がそこに集中しているからだ。そのほか、韓国はすでに、グローバル化によって英語ができないとまともな職場に入れない。だから、とにかく英語を何とかしなくてはいけない。金持ちはとっくの昔に留学していて、子供は何年もアメリカに行っているという家が普通だが、その次の階層に英語ができる人達とできない人達の階層が出てこないかどうか、という話だ。また、私教育、いわゆる塾に行かせたり、学校の正規の授業以外に家庭教師をつけたりする類の韓国の支出は、世界一だと思う。OECDの中ではトップ、それも2位を断然引き離して、ものすごい金額を払っている。とにかく教育をつけないと良い職場につけないというものすごい圧力が、親をそちらに走らせている。

そうすると、通貨危機のときに借金をしたり、事業に失敗したりして、子供にそこまでお金をかけられないという人は、「うちの子はどう

なるのだろう」という恐怖にものすごく支配されている。そのため、李明博政権の立場は、外国に行かなくてもある程度の英語ができるようにしようとか、学校の自立度を高くして学校が学生を選べるようにしよう、というものだ。

「20 大政課題」(引継委員会)

(1) 構造改革の継続 : 政府部門改革

- 行政改革
- 国務総理機能の強化
- 地方自治の強化: 特別行政機構移転、地方財源の健全化、広域経済圏構想

(2) 構造改革の継続 : 労働部門改革

- 労使協議会改革、労働政策合理化
- 不法労働活動への対処
- 非正規雇用者の待遇改善
- 青少年雇用、韓国版 NEET 対策
- 少子化対策と女性労働環境改善

(3) 不動産政策見直しと国土開発

- 住宅投機抑制政策の抜本見直し
- 都市圏不動産規制の緩和

- 7 大広域経済圏形成(地域特化戦略、グローバル経済の育成)

- 民間投資誘致、地方交付税見直し

(4) 企業政策

- 対「財閥」: 金融資本・産業資本の分離問題、三星処理、経営透明化問題、設備投資活性化(規制緩和、法人税軽減)

- 対中小企業: 中小企業金融制度改善、自営業対策、ベンチャー支援

(5) 対外経済政策の強化

- FTA 推進(輸出市場 8 割をカバー)
- 対外案件支援(海外建設、資源開発等)
- 資源外交強化(対産油国交流)
- 外資誘致推進(金融外資問題など処理)
- 南北協力基金の透明性強化

そのほかの大きな特徴は、小泉政権を例にとって、規制緩和の志向が比較的強いと思う。例えば、韓国では大都市圏に大型工場を作ることへの規制がものすごく厳しかった。盧武鉉政権のとき環境系の人達が力を持っていたので、環境のためになんでもダメ、ダメと言った。とにかく「大企業は敵である」という発想だった。しかし、新政権は「そうではない。国際競争で生き延びなければならないのだから、規制緩和でいい」という立場だ。都市周辺でやれるような工場だったら、環境基準はあるが、規制は緩和したほうがいいという感じの政策が多くなってきている。

もう一つは不動産政策の見直しだ。箱ものが好きなので、7 大広域経済圏や運河などの大インフラ投資、日本からの産業ベルトの形成、あるいは中国に近い全羅道での経済圏形成などの話がいろいろと出ているが、これは全くスタートしていない。

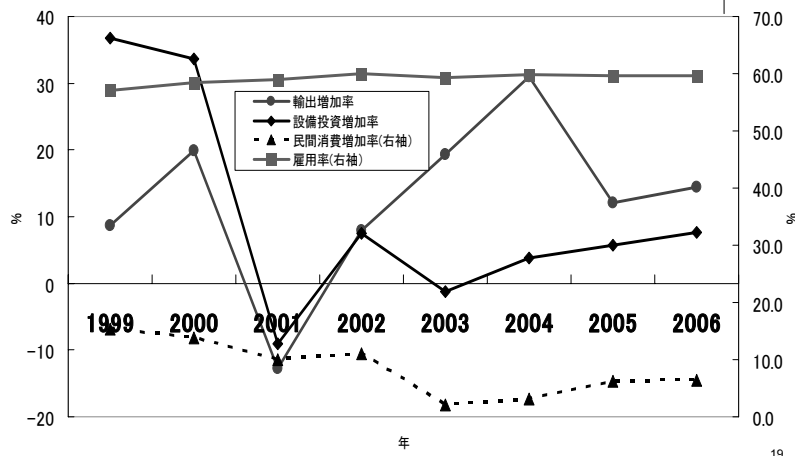
企業との関係は非常に微妙だ。韓国は大統領制なので、大統領が替わると必ず、財閥と大統領個人の微妙な関係が対財閥政策を大きく左右しているところがあった。今回の政権の場合も、慶尚道のどちらかといえば大邱とかの伝統的な政治基盤の人が多いため、そこから出てきているサムスンなどに結構お目こぼしがあるのではないかと、という期待があった。しかし、今のところ見る限りでは、わりと冷静だ。

次に中小企業の活性化だ。雇用を改善する最大の道は中小企業の活

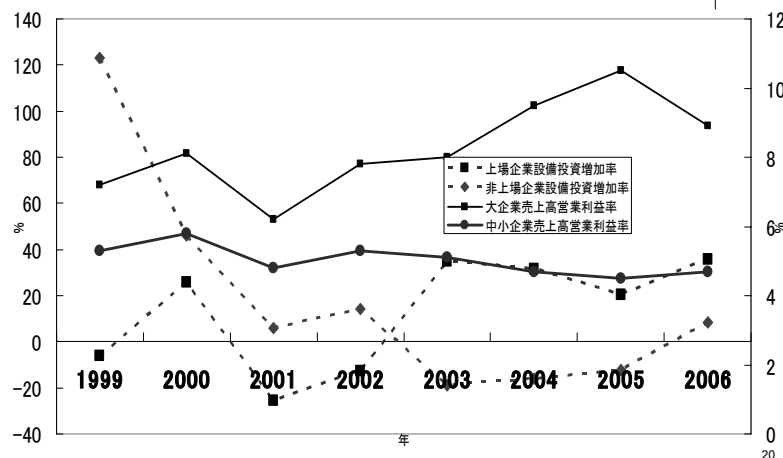
性化に決まっているが、これにはなかなか抜本策がない。韓国的な見方をすれば、中小企業が苦しいのは、いつも端的に言って、資金繰りがきつからだ。特に最近は大マクロ経済条件が悪化し、再び貸し渋りが問題となってきた。しかし、資金繰りを直してやったとしても、韓国の中小企業というのは中がなくて小と財閥しかないというところに、大きな問題がある。財閥はすごい。もはや日系総合電機メーカー8社の利益を足しても追いつかないほど巨大になっているサムスンのようなところと、本当にパパママ的、ストア的なところとの落差がものすごく大きく、この間をどうやって埋められるか、非常に大きな問題だ。

それから、私はこれが日韓FTAの最大のメリットだと思うが、やはり、サービスに期待するしかない。製造業で中小というのは非常に厳しい。もうこれ以上余計な人数を雇うこともできないし、コストダウン要請が常に来るので、限界がある。しかしサービスというのは、さすがに中国からのサービス輸出といきなり競争するわけでもないし、日本語には日本語のサービスがあり、韓国語には韓国語のサービスがある。日本も韓国も製造業に比べてサービス業の生産性は圧倒的に低いから、上げるとすればこちらしかない。ただこれも、抜本的にすぐ効果の出るようなものでもなく、苦しんでいるところだ。

二極化する国内経済(1):輸出の好調と内需不振



二極化する国内経済(2): 大企業と中小企業



対外経済政策で日本と違うのは、自由貿易協定（FTA）の推進に非常に熱心なところだ。国内の批准が全くうまく行っておらず、実現にいろいろ問題はある。しかし、もし今のロードマップどおりにやれば、米韓は既に合意はしているから、アメリカとのFTAはできるかもしれない。EUは年内合意を目指す、アメリカに比べて韓国へのプラスのインパクトがずっと大きい。

これで交渉相手として残っているのは、大きいところで日本、中国、インド、ロシア、メキシコ、カナダ、オーストラリアだ。遠い先だとは思いますが、もしこの一群がだいたい合意できるような状態になると、韓国のポジションは圧倒的に有利になる。WTOが動かない限り、これらの国々全部と合意すれば、輸出市場の8割が全部FTAで関税ゼロになってしまうからだ。それが分かっているから、韓国政府はFTAを必死にやろうとしているのだと思う。日本でも輸出依存度はドンドン上がってきていて、いまや高度成長期並みに輸出依存度は高い。国内がダメだから、相対的に輸出依存度を高くするしか、成長する道はない。ほとんどの日本企業がまさにそう考えていると思うが、韓国はそれをもっと凝縮したかたちだ。

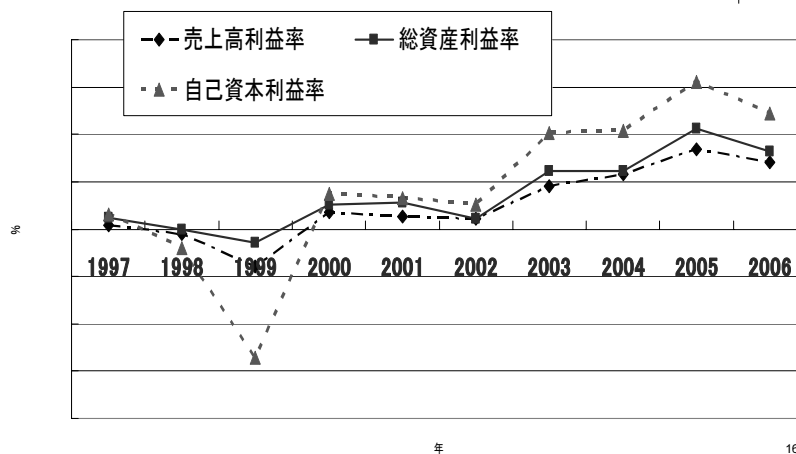
それから、FTAの推進が、すこし昔と違ってきている。日本と中国というのは国内市場が大きいので、資源を押さえていくときにバイイングパワーがある。日本は最近中国に負けているという被害意識を持っていると思うが、ましてや韓国はすごく出遅れていると感じていた。そこで、以前のようにFTA交渉だけではなく、こういうものを組み合わせ進めていこうという意識が感じられる。

対外部門の成長は続いたが...

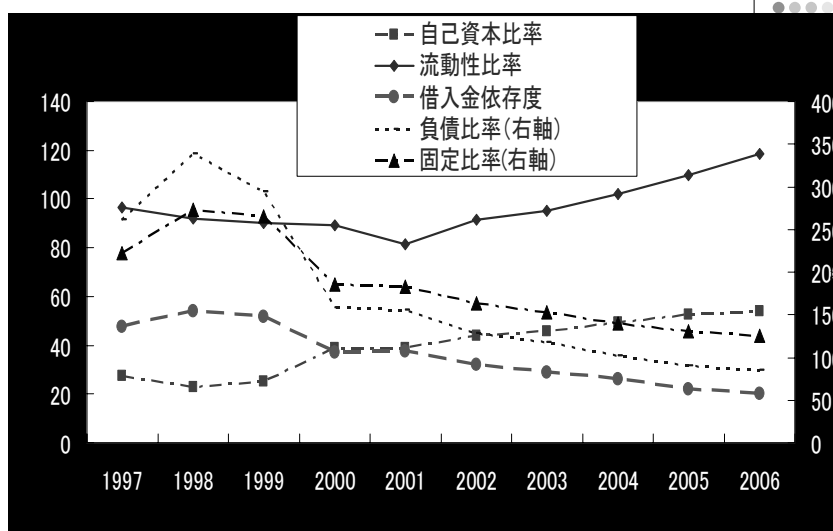
韓国では、対外部門の成長はずっと続いており、輸出が絶好調で、企業は構造改革を経てものすごく力をつけてきているから、いまや財務的にも非常にキャッシュリッチ。しばらく国内投資もぜんぜんやっていないし、手元流動性は非常にあり、豊かだ。また、日本は例外として、ロシアや中国、ブラジルなどに行けば、いちばん先に目に付くのは韓国の家電や自動車の広告や製品だ。いまやサムスンのブランド価値のほうがソニーよりも上に評価されている時代だ。そのように広告やマーケティングを行ってきているし、塗炭の苦しみを経たので、投資家向け広報も非常に洗練されていて、すごい勢いで努力している。韓国系だが、韓国語はかなりたどたどしく、ずっとアメリカにいたような人など、専門人材を非常に思い切って登用している。

インドなどを見ると、日本は労働争議を起こされたりしているが、韓国企業は今まで労働争議なくやってきている。これは、労務担当を全部インド人に替えて、現地の人材をフルに使って、ある意味、韓国式を全く押し付けないことに決めたためだ。つまり、いろいろな意味でマネジメントが多国籍企業化してきているということだと思う。それは一応うまくいっているので、この部分はFTAによって政府も後押しするという感じになっている。

企業の収益力変化



企業の財務改善



雇用問題もそうだが、今の韓国が抱えている非常に本質的な経済成長上の問題は、「日本に技術的に完璧に追いついたとは到底いえない。日本は非常にハイエンドなところをやっていて、中国もローエンドからさらにミドルにまで攻めてきているので、自分は日本と競走できるところまで行かない限り、中国に全部食い尽くされてしまう」ということだ。これは「サンドイッチ症候群」といって、「中国と日本のサンドイッチになって潰れていく」式の話サムスン電子の会長が言ったので、有名な話だ。

確かに、中国に技術を盗られる事件が続出している。しかしこれには自業自得なところがある。頻繁に社内でもめているものだから、技術者が図面などを全部持って中国のライバル会社に行ってしまうというのが、非常に激しかったりする。一方、日本と全く同じなのは、イノベーションのシステムがうまくいかないことだ。典型的に多額のお金をつぎ込んだ国家プロジェクトだった ES 細胞の論文捏造事件が物語るように、金の使い方にいろいろ問題がある。また、ここも日本と同じだが、若者の理工系離れが急激に進んでおり、工学系の人材が非常に不足しつつあるという問題を抱えている。そのため、表面的な成長回帰は、しばらく箱ものをやったりするとできるかもしれないが、韓国も成熟してきているので、物まねで成長できる時代は終わっている。だから誰にもできないことをやらない限り、大きく成長することはできない。これは日本も韓国も似たような構造があると思う。

米韓 FTA と韓国農業

当面の問題は、今抱えている米韓 FTA を本当に批准できるかということだ。実は国内に非常に強い反対グループがある。ある程度の検疫の権利というのは WTO で最初から保障されているが、米韓 FTA の前提条件というのは、韓国がアメリカの牛肉の自由化を全く無条件に認めるということを前提条件で、交渉に入った。しかし、ライフル口

ビーと牛肉ロビーはアメリカでは手がつけられない巨大ロビー組織だ。ところが最近、感情論になってしまっていて、民営化圧力を受けている韓国のテレビ局が、「実は、アメリカの牛肉はこんなに危険だ」という類の番組を流すなど、いろいろな経緯があって、ここしばらくは中高生までが動員されて、「アメリカの牛肉は危ないからやめろ」運動がしばらく起きていた。FTA というのは、合意しても批准できなければ何の意味もない。今の EU 韓国の交渉も、「アメリカと組める韓国なら、あの日本よりはるかに良い相手かも」ということで始まっているので、米韓が批准できないと、EU も「急ぐ必要はない」と思ってしまいがちだ。とにかく、当面は、批准できるかというのが非常に重要だ。

今回の問題は韓国の FTA の交渉体制の欠陥というのが露呈していると思う。韓国では外交通商本部が一手で FTA 交渉をやる。ここの代表をやっていた方は私が話をした限り、韓国語より英語のほうが堪能だ。そして、その人は、韓国の農家がどのくらい困るかとか、韓国の農民はどういう思考を持っているかとか、韓国の反米勢力というのはどういう思考の持ち主かということを、全く知らない。自分は大統領に指示されたので、とにかく交渉するのは義務だからと、どんどん進める。ところが批准の段階では、やはり民主化された一人一票の国なので、反米の人達が絶対にイヤだといえ、それをなかなか無理に通せないという事情があり、それが露呈している。

日韓の違いと 韓国からの示唆点

これから EU との FTA のあと、特にアジアにとって大きいもう一つの争点は、韓国が日韓との交渉を先に進めるのか、あるいはもう日本を捨てていきなり中国などとの交渉に行くのか、というものだ。韓国の方と話していると、大統領本人は日韓に執着しているが、誰もサポーターがいないので、もしかすると中国との FTA が先になるかもしれない。

いずれにせよ、おそらく今後、米韓 FTA の問題を始めとして出てくる反省として、FTA をやればすべて魔法で解決するわけではないということがある。FTA をやった結果、国内の設備投資が増え、雇用が増えて、中小企業にまで恩恵が届いて、初めて意味がある。だから、ただ関税交渉をしても、魔法のようにいきなり良くなることはない。それらを連動させる道を考えないと、単に関税をゼロにしたところで、それは官僚たちのエクササイズに過ぎない。また、韓国は途上国との FTA には全く興味がない。ASEAN との FTA 交渉をやったが、あまり中身がなく、期待もされていない。反面、アメリカや EU をどんどん優先してきており、明らかに先進国を目指してきている。しかし、国内の構造改革が進んで、韓国に魅力があるから、外資も来るのであって、韓国の会社すら投資しない国に外資が行くわけがない。「考えてみたら、構造改革をまじめにやらないと。ただ FTA をやれば良いというものではないな」という雰囲気は出てきていると思う。

「なぜ日本はこんなに農業保護をやめられないのに、韓国はあんなにあっさりアメリカと FTA ができてしまうのか」とよく聞かれるが、要は、構造が全く違うことだ。韓国ではこの農業ロビーが非常に弱く、

しかも食料安全保障のロビーというのはほとんどない。それですんなり通ってしまうという構造がある。米韓で FTA を実施してどのくらい農業が減少するかというと、いちばん大きいのは牛肉だ。しかし政治的には牛肉はそれほど大きな問題ではない。牛肉農家で貧困なところは少ないし、ロビー力も意外に弱い。韓国にとって、日本の沖縄、北海道と並ぶくらいセンシティブな問題は、済州島みかんや大邱のリンゴ、ブドウだ。これはどんどん先送ったので、農業を含めて合意ができてしまった。

米韓 FTA は単純な経済の FTA というよりは、安全保障問題をめぐって徹底的にボロボロになった米韓関係を経済だけでもつないで何とか修復したいということが、大きなインセンティブになっていると思う。それから、グローバリズムで勝ち抜かなければいけないという切迫感を、韓国は日本よりずっと強く持っている。最近いろいろところで発表される国際競争力ランキングを見ていくと、小さい国のほうがずっと評価が高い。韓国は、政治的には大国になりたいという願望を強烈に持っているが、経済的には小国モデルで行きたい。だから、どんどん開放して、グローバリズム化の良いところ取りをしたいという気持ちがあり、日本と違って FTA には圧倒的な世論の支持がある。

日韓 FTA 再交渉の条件

米韓 FTA というのは、ある日突然、「米韓 FTA 交渉をやる」と発表されて、瞬く間に交渉して合意、わずか1年でできた。それにくらべて日韓 FTA は、話が始まってからかれこれ8年やってもできない。なぜ日韓は8年やってもダメで、米韓は1年でできるか。特に、政治的に本当にやりたいという意味が、日本に全く欠けていると思う。役所は政治的な意思を表明するポジションではないので、政治家がやらない限りできない。また、あらゆる FTA 交渉でよく見られるとおり、何が日本の国益なのかというコンセンサスもない。

アメリカが韓国に対して非常に戦略的だった点は、盧武鉉政権がすべての国に対して要求している基準、「開城工業団地で韓国企業が生産した製品を『北朝鮮産』ではなく『韓国産』として認めろ」という原産地の規定に対して、「ノー」とは言わなかったことだ。アメリカから見ると、戦略的には非常に良い条件だった。米韓 FTA ができて、この基準を認めるまでにはさらに新たな合意を作っていくわけだが、その過程を通じてアメリカは外交的な影響力を朝鮮半島の問題に向け、ずっとステークホルダーとなることができる。それに、まだ「イエス」と言ったわけでもないから、今すぐどうこうという問題でもない。このような戦略的判断が、今の北朝鮮に関する日本の政治でできるかというと、非常に心もとない。

それから、日本の行政が縦割りなのはいつものことなので、全く省庁間の調整ができず、この間に落ち込んでしまった問題の処理が全くできない。こういうものは整理していかないと、韓国だけでなく、魅力のある FTA はとても作れない。とにかく、官邸のリーダーシップを伴わないことには何もできないし、東アジアの中で、中国は韓国との FTA のためなら、ほとんどバーゲンセールに近い寛大な条件を出すと

思う。米韓の FTA ができるということは、アメリカとの FTA 勢力が自分の喉もとまで来るとのことなので、中国はあまりいい気分ではない。そこで自分も先手を打って韓国と FTA を持ったほうがいいと、前から考えてきているので、非常に戦略的だ。そういう中国と競争させられたとき、おそらく、今の日本ではおよそ魅力のある FTA パッケージは出せないと思う。

もう一つ、日系企業の権益保護だけでは、なかなか相手を説得できない。しかも韓国には日系企業の直接投資のストックがほとんどないので、日系企業を守るといことが FTA のインセンティブにほとんどならない。ASEAN と中国にはやはり日系企業のストックがたくさんあるので、これをなんとしても守るとい経産省的なロジックが働くが、韓国はライバルでありこそすれ、日系企業はほとんど進出していないので、あまり魅力がない。

ここは日本も、韓国の地政学的なポジションを考えて、「ある程度妥協しても米韓 FTA ができたほうがいい」とアメリカが思ったくらい、対極的な判断をしなくてはいけない。中国との間に入ってくれる韓国（しかも民主化されている）に大きなポジションがあったほうが、やはり日本にとって有利だからだ。そして、中国中心のかなりいい加減な FTA ができるよりは、日韓中心のハイレベルな FTA ができたほうがいいということに、日本自身が納得する必要がある。韓国の最大の取り得はスピードだ。とにかく気が短いので、日本のようにのろのろしていると気が狂いそうになる。そこで、これを外圧にして、いつまで経っても進まない FTA 交渉もやっていける。そういう戦略性を韓国に求めるべきだと思う。

ただし、問題はたくさんある。一つは、おそらく、韓国も日本を全く戦略的に位置づけていない。私は個人的には、韓国にとって日本は、市場的な価値は少ないと思う。それよりも、これから環境基準が上がってくれば、韓国の会社はみんな、環境基準を満たさないと先進国に輸出ができなくなる。また、石油が一滴も出ないのは韓国も同じ。エネルギー効率も日本よりずっと悪いので、環境技術が必要なのは明らかだ。それから環境対応も全く遅れていて、グリーン物流という発想もない。物流ハブになるとは言っているが箱ものを作っただけなので、グリーン物流のようなかたちでの環境フレンドリーな効率の良い物流ネットワークを作っていくことがまだまだできていない。こういうところに日本との技術協力とか、戦略的提携という魅力をもっと見つけないと、ただ「うちのものをたくさん買ってください」というのでは成立しない。日本にとっても、中国よりも先に韓国が環境基準で日本に付いて来てくれるというのは、中国を引っ張り上げていくうえで強いパワーになるということだ。

結論

結論としては、北東アジアの FTA 全体に対して展望を持ちながら、FTA そのものができるかはともかく、機能的な協力を積み重ねていくということは重要かと思う。FTA 交渉というのは、果てしない関税引

下げ交渉に続く本当に細かい交渉だが、実はそれよりも、規制緩和をしたり、物流のコーディネーションをしたり、検疫の手続きを管理化かつ合理化することによって物が速く動くほうが、企業にとっての自由貿易のメリットはずっと大きい。だから、FTA 交渉だけが自由貿易を実現する道ではなく、機能的協力を積み重ねていくのが、実は意味のあることだと思う。

結局、まだ始まったばかりで何とも言えないが、李明博政権というのは、今、見かけと実態の乖離がけっこう出てきているという気はする。見かけは、大グループの CEO だし、非常に強いリーダーシップを国民も期待したが、実はすごく優柔不断なところもある。やはり民主化国家なので、一部のグループの人がどうしてもいやだというと、それを叩き潰すということはなかなかできない。そういう意味で、政権基盤というのがものすごく強いというわけではない。特に、庶民の反米系の勢力は決して消えたわけではないので、それほど万能ではない。それから、韓国もいよいよ高齢化してきているので、世代間の対立も、政権基盤が単純には強くなれない理由の一つだ。期待した成長への回帰も、これまで述べてきたようにいろいろ構造問題があるので、改革しない限り、箱ものを作ったからといってすぐに高成長に回帰できるというものではない。

ということなので、経済再生が売り物の政権だが、ここ1年ぐらいが相当正念場で、いろいろなことをやらないといけない。しかし対外経済条件はすごく悪い。サブプライムローンもあれば資源の高騰もあり、非常に業況が悪い。そのなかで、できることをどうアピールできるかというのが1年目のテストとして出てくるだろう。早くも、支持率がものすごく落ちている。ここで得意の経済で本当に目に見える成果を出す必要がある。韓国は政権が弱くなってくると、ここぞと乱れてしまうので、そうなる可能性もないとはいえない。

その意味では、米韓 FTA を早く批准しなくてはならないが、これはやはり、政権がどの程度リーダーシップを取れるかということの試金石になってくるし、日本にとっても、韓国が FTA に自信を持って初めて、日韓の再交渉がありうる。だから合意したもののさえ批准できないという状態になってしまうと、日韓にも影響が大きい。また、日韓については相互とも位置づけがはっきりしていないので、これをもう一度考え直すことと、そこで優先順位を決めること。それから相互の交渉体制が相当に違うので、この辺りをお互いに理解しながら調整していくことが必要だ。

ERINA 日誌 (2008年5月8日~6月29日)

- 5月8日 胡錦涛国家主席歓迎レセプション参加(東京、吉田理事長)
- 5月8日 WORLDNET Seminar で基調講演(北京、辻研究員)
- 5月19日 政令市議会政策研究会・講演(ホテル新潟、三橋特別研究員)
- 5月21日 「国際人材フェア・にいがた2008」開催(新潟市民プラザ、佐藤経済交流部長他)

- 5月22日 「日本とロシア 新しい時代への展望」シンポジウム参加（東京、吉田理事長）
- 5月23日 平成20年度第2回賛助会セミナー
（万代島ビル6階会議室、早稲田大学政治経済学術院深川由紀子教授）
- 5月23日 NEANET 理事会・会員総会出席（東京、吉田理事長）
- 5月26日 平成20年度第1回理事会・評議会
- 5月26日 アジア経済研究所「発展途上国における石油産業の政治経済学的分析」研究会
（東京、伊藤研究主任）
- 5月27日 日本海国土軸構想推進懇話会・講演（東京・都道府県会館、辻研究員）
- 5月30日 ERINA BUSINESS NEWS Vol.67 発行
- 6月1~3日 2008年日中経済協力会議於新潟に参加（朱鷺メッセ、吉田理事長他）
- 6月4日 北陸圏広域地方計画懇談会第2回に出席（金沢市、吉田理事長）
- 6月4日 モントレー国際大学院大学インターン受け入れ（Damon Shulenberg、~8月8日）
- 6月6日 新潟経済同友会国際問題委員会講演会・講師（ホテルオークラ新潟、前田特別研究員）
- 6月6~7日 NEASE-Net 第3回フォーラムに参加（京都市、吉田理事長他）
- 6月11日 日露医学医療交流財団第32回理事会・評議員会に出席（東京、吉田理事長）
- 6月12日 北東アジア情報ファイル（No.EJ0801）
「四川汶川地震から1カ月 - その経済的影響と救援体制を中心に - 」発行
- 6月13~16日 第一回北東アジア区域協力発展フォーラムに参加（ハルビン市、吉田理事長他）
- 6月15日 ERINA Report Vol. 82 発行
- 6月20日 第5回朝日アジアフェロー・フォーラム（東京、伊藤研究主任）
- 6月21日 明大軍縮平和研究所「東アジア地域協力プロジェクト」研究会（東京、朱研究員）
- 6月27日 「ロシア人訪日観光振興についての懇談会」
（ERINA 会議室、JNTO 事業本部 海外プロモーション部欧米豪グループ
アシスタント・マネージャー ワレンティン・シェスタク氏）
- 6月27日 地域セミナー「ロシア人観光客誘致」
（佐渡市・お宿花月、JNTO 事業本部 海外プロモーション部欧米豪グループ
アシスタント・マネージャー ワレンティン・シェスタク氏）
- 6月27日 日本対外文化協会「第78回研究会」で講演（東京、吉田理事長）
- 6月29日 新潟経済同友会・平成20年度海外ミッション参加
~7月3日 （ウラジオストク他、新井調査研究部長代理）

ERINA BUSINESS NEWS vol.68

2008年7月25日

発行人 吉田 進

編集責任 佐藤 尚

編集者 丸山美法

発行 財団法人環日本海経済研究所

〒950-0078 新潟市万代島5番1号 万代島ビル13階

TEL 025-290-5545

FAX 025-249-7550

URL <http://www.erna.or.jp>E-mail erdkor@erna.or.jp

禁無断転載