

ISSN 1343-4225

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT
vol.85

ERINA REPORT 85

朝鮮の強盛大国建設と経済改革 金哲

東アジア・ロシア間貿易と物流ルートの展望 辻久子

The Prospects for the Trade and Distribution Routes between East Asia and
Russia TSUJI, Hisako

中国のエネルギー需要急増と日中関係 - 北東アジア・エネルギーダイナミズム再考

伊藤庄一

China's Surging Energy Demand and Sino-Japanese Relations: The
Northeast Asian Energy Nexus Revisited (Abstract) ITOH, Shoichi

JANUARY
2009

2009
JANUARY
vol.85

目 次

| | |
|--|----|
| 朝鮮の強盛大国建設と経済改革 | 1 |
| 遼寧社会科学院朝鮮半島研究中心秘書長 金哲 | |
| 東アジア・ロシア間貿易と物流ルートの展望 | 10 |
| The Prospects for the Trade and Distribution Routes between East Asia and Russia | 23 |
| ERINA調査研究部研究員 辻久子 | |
| TSUJI, Hisako, Researcher, Research Division, ERINA | |
| 中国のエネルギー需要急増と日中関係 - 北東アジア・エネルギーダイナミズム再考 | 36 |
| China's Surging Energy Demand and Sino-Japanese Relations: The Northeast Asian Energy Nexus Revisited (Abstract) | 46 |
| ERINA調査研究部研究主任 伊藤庄一 | |
| ITO, Shoichi, Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA | |
| 会議・視察報告 | |
| 大図們江地域国際協力開発フォーラム..... | 47 |
| ERINA調査研究部研究員 朱永浩 | |
| 韓国部品・素材関連中小企業ヒアリング調査..... | 48 |
| ERINA調査研究部研究主任 中島朋義 | |
| 黒龍江省農業生産と農場経営の視察報告..... | 49 |
| ERINA調査研究部研究員 朱永浩 | |
| ヤクーツク・メガプロジェクト・フォーラム..... | 54 |
| ERINA特別研究員 前田奉司 | |
| 吉林大学国際シンポジウム～モンゴルを巡る北東アジア地域協力と発展..... | 57 |
| ERINA理事長兼所長 吉田進 | |
| 第3回極東国際経済フォーラム..... | 58 |
| ERINA調査研究部部長代理 新井洋史 | |
| 第2回日口地域間経済交流促進会議..... | 59 |
| ERINA特別研究員 前田奉司 | |
| 第2回日本・モンゴル官民合同協議会..... | 60 |
| ERINA調査研究部研究主任 Sh. エンクバヤル | |
| 第5回北東アジア国際観光フォーラム（IFNAT）ウランバートル会議 | 65 |
| ERINA 特別研究員 鈴木伸作 | |
| 北東アジア動向分析 | 70 |
| 研究所だより | 77 |

朝鮮の強盛大国建設と経済改革

遼寧社会科学院朝鮮半島研究中心秘書長 金哲

はじめに

朝鮮は、「共和国創建60周年を迎える今年を祖国の歴史に刻まれる歴史的転換の年として輝かせよう」というタイトルで2008年『労働新聞』、『朝鮮人民軍』、『青年前衛』の新年共同社説を発表した。ここでは、2008年を「歴史的転換の年」として、2012年を「強盛大国の大門を開く年」として規定した。

朝鮮が国の展望に関して話す場合、過去にも「転換」という言葉が使われたことがあるが、2008年の新年共同社説で言及された「歴史的転換」の意味は、その幅と深さが違うものとして見なければならぬ、言葉どおりの世紀的事変が予告されているということである¹。

朝鮮は毎年、新年共同社説において国が達成しようとする目標と各分野の課題、その実現方法について明らかにしているが、2008年には金日成主席の生誕100周年を迎えることになる5年後の2012年の目標まで先取りして提示した。ここには、朝鮮の最高指導者の意が入っている。新年共同社説を通じて「約束された未来」が人民に提示されたわけである。これにより誰もが今日より更に良くなる5年後を見通すことができるようになった。

さらに朝鮮は、「今年を強盛大国建設の偉大な転換の年として輝かせよう」というタイトルで『労働新聞』、『朝鮮人民軍』、『青年前衛』の新年共同社説を発表(1999年)して10周年になる2008年を再び「歴史的転換の年」として規定し、5年間の発展計画の元年として宣言したことには、きわめて深遠な意味があるといわなければならないだろう。

朝鮮の「社会主義強盛大国」概念は1998年8月に現れた。それから現在まで順次、内容が変化してきたのである。最初に登場したときが金正日執権体制の権威を樹立して人民を団結させるという役割であったとすれば、現時点ですでに21世紀における朝鮮の国家発展の戦略目標になったといわなければならないだろう。この10年間で朝鮮における経済の地位が絶えず高まったし、経済発展が国家の中心課題となった。

経済を発展させるためには、経済構造と经济管理方式を改革する必要がある。すなわち、経済構造が不均衡である

ことによる資源配置の不合理性と、需要と供給がかみあわず、平均主義が嚴重なことなど経済発展を阻害する要素をなくすための経済改革を行うことが必須である。

もちろん朝鮮の経済改革を展望するためにまず改革の含意に対して認識を集める必要がある。本稿では、改革という用語を一国家が経済の効率性と競争力の増大という目標を達成するために推進する措置という、包括的な概念で理解する。このように包括的な概念に基づく場合、社会主義国家において推進される経済改革は体制転換が持つ重要性を基礎として、体制転換的な改革と体制内での改革に区分することができる。体制転換的な改革は、社会主義計画経済の基本枠組み自体を変更させることで、市場経済への転換を推進することであり、体制内の改革は社会主義計画経済の基本原則や組織の枠組みを維持しながら、合理的な要素の導入を通じて、効率向上を図るということだということができる。現段階の朝鮮の経済改革は、体制内の改革で始めることになるであろうと展望される。

朝鮮は、金正日総書記の公式執権以後、経済発展をもたらすためにすでに市場経済要素を含む多くの実用的な経済措置を取ってきた。つまり、朝鮮は絶えず変化してきたとすることができる。変わらなかったのは朝鮮が経済改革を行うために必要な外部環境であったと言えるだろう。それゆえ、外部環境が改善されることによって朝鮮の経済改革も新しい進展を見せることが展望される。下記に金正日総書記の公式執権以後、朝鮮における経済改革の試行過程を整理してみることとする。

本稿では、前述した脈絡で、朝鮮の強盛大国の建設過程において経済改革が可能であるかどうかを分析することを目的とする。本稿において提起する観点は、筆者個人の観点であり党研究機関や政府の観点を代表しないということを特に指摘する。

1. 理論準備段階：1998年～2001年

憲法修正

1998年9月、朝鮮の最高人民会議において修正が採択された新しい憲法が現れた。新しい憲法は、低い水準ではあ

¹「2008年「共同社説」「歴史的転換の年、一大全盛期の開始」『朝鮮新報』2008.01.02付。

るが市場経済原理を体現させつつ、既存の経済発展理論と政策を修正した。例えば、既存の憲法が個人の経済活動を厳格に制限したのとは異なり、新しい憲法では計画経済の一つの補充形態として規定したし、住民の国内旅行に対する取り締まりを解除したし、制度的に非共有制に対する抑制政策を解消したことなどが挙げられる。

実利主義原則

実利主義原則は、金正日総書記が公式執権した後、最初に出した新しい観点である。朝鮮の経済建設、文化建設から対外事業に至るまで全分野の事業において実利を最優先にして、実際の利益を得られるように事業を作戰して展開することが党の一貫した原則になった。2004年9月、朝鮮の百科事典出版社が出版した『朝鮮語辞典』では、実利主義を「実際の利益を得ることを目的として打算して仕事を処理する事業態度」と定義した。朝鮮の理論家の研究によれば、実利主義は二つの次元に分けて分析される。第1に、国が豊かで強くなるための発展と人民の福祉増進に实际的に尽くすということである²。金正日総書記の話を引用すれば「社会主義経済建設で実利を保障するということは社会の人的、物的資源を効果的に利用して、国の富強発展と人民の福利増進に实际的な利益を得られるようにするという事」である。第2に、経済建設事業において生産性を論じなければならないということである。すなわち、経済的実利は生産と建設において努力、原料、資材、設備などの人的、物的資源を集団主義原則に基づいて合理的に利用し、最小限の支出で最大限の経済的効果性を出して利益を最大化しなければならないということである³。

結論的に言えば、朝鮮において強調されている、社会主義経済管理における実利主義とは、生産と経営において人民が恵沢を得られるようにする見地で全てのことを計画し、実践しなければならないということであり、過去の実利を論じない虚勢や収支打算が合わない経営、製品の質に対する無感覚等の一部の偏向に対する批判を内包しているといえる⁴。

社会主義強盛大国建設

朝鮮において「社会主義強盛大国」が最初に戦略目標として提起されたのは、1998年8月22日の『労働新聞』政論「強盛大国」である。この政論において朝鮮は、強盛大国を建設する新しい目標に直面していると指摘しながら、強盛大国は「主体的社会主義国家」すなわち人民大衆が真の

歴史の主体になって、首領を核心にして自主と自立、自衛を実現することで、すべての支配と束縛から抜け出して政治、軍事、経済、文化など全領域における世界に冠たる強盛大国であると定義されている。続いて政論は、強盛大国の建設は思想強国建設に続き、軍隊に基づかなければならないと主張した。

1999年『労働新聞』、『朝鮮人民軍』、『青年前衛』新年共同社説「今年を強盛大国建設の偉大な転換の年として輝かせよう」では、強盛大国建設の戦略目標がより一層明確に提起された。これは、まさに「近い将来に我が国を思想と政治、軍事、経済など、すべての分野において最上の威力を持つ社会主義強国」にすることである。ここで言う思想強国とは、金正日思想で一色化され、首領決死擁護精神で団結し、帝国主義との激しい思想対決を成し遂げるということである。軍事強国とは、軍を重視して全国が要塞化され、全民が武装して、軍民一致で戦う準備をしっかりと行って百戦百勝するということである。経済強国建設に対しては「経済建設は、強盛大国建設の最も重要な課題」と解説しつつ、政治思想的、軍事的威力に経済力が裏付けられる時、名実共に強盛大国になることができると指摘した。このように強盛大国の戦略目標は、思想、軍事、経済で構成されている。特に指摘しなければならないのは、経済が強盛大国建設において持つ特殊な意義が強調されたことである。

2000年、新年共同社説における強盛大国の戦略目標の概念に対し一層深い定義がなされた。同年の新年共同社説は「我々の理想と抱負は強盛大国建設」と明確に指摘しつつ、「思想と銃床、科学技術は強盛大国建設の3大柱である。思想が堅固であって、銃床の威力がとどろき、科学技術が発展すれば、それこそが主体の社会主義強盛大国である」と論述した。同年の新年共同社説は、前年である1999年の新年共同社説と比較すると科学技術の要素を突出させた。

2001年の新年共同社説では強盛大国の含意に対して、一歩前進した新たな論述を行った。同年の新年共同社説は、「21世紀はわが祖国が社会主義強盛大国で威容を轟かした誇らしい世紀」として「自主的であり、尊厳が高く、団結で勝利し、国を愛し、民族を愛して繁栄することがわが社会主義強盛大国」という論述を行い、同時に「国家の経済力は社会主義強盛復興の基礎である。不敗の軍力と政治思想の威力は必ず強力な経済力によって、裏付けられること

² バク・ヨンゴン「経済管理における社会主義原則を守りながら、実利を保障するうえで提起される原則的問題」『社会科学院学報』2004年2号

³ 同上

⁴ 『金正日時代の朝鮮、今日と明日』チョンド人民出版社、2006年6月。

になるべきだということが社会主義政治の原理である。今日、我々にあって21世紀に相応しい国家の経済力を固めていくこと以上に重大な課題はない」と指摘した。同年の新年共同社説は、たとえ以前のように強盛大国の概念に対する具体的定義を行いはしなかったが、強盛大国における経済の地位をより一層突出した位置においた。

2002年の新年共同社説においては、「雄大な強盛大国建設構想に全面的に花を咲かせる誇らしい時代に入った」としつつ「4つの第一主義」すなわちわが首領、わが思想、わが軍隊、わが制度を第一とすることは「社会主義朝鮮の気性であり、21世紀強盛大国建設の永遠なスローガン」と表現された。2002年の新年共同社説においては経済の特殊な地位を強調したのと同時に、経済発展のための措置において変化を主張しつつ、変化の方向を提示したことが重要な特徴である。同年の新年共同社説は「わが思想、わが軍隊第一主義を実現しようとするとも結局はわが制度の優越性をさらに高く発揚させようということにある」としつつ、「現時期、わが制度第一主義を具現することで最も重要な問題は社会主義経済建設を促して、人民生活を決定的に高めること」であると指摘した。これを実現する上で、変化した環境は経済管理を革命的に改善し、完成することを切迫した要求として提起していると指摘しつつ、「社会主義原則を確実に守りながら、最も大きい実利を得ることができるようにすること」が社会主義の経済管理完成の基本方向だと論述した。すなわち、「主体的な計画经济管理原則を徹底的に貫徹して国家の中央集権的統一的指導を確かに保障しつつ、以後単位の創意性を高く発揚させて社会主義分配原則を正しく具現して、科学技術と教育事業を重視しなければならない」と強調した。

2003年の新年共同社説では経済発展の重要性と緊迫性を強調する同時に、经济管理を改善して、科学技術を発展させなければならないと強調した。同年の新年共同社説は「数年のうちに国の面目を根本的に一新させて人民に誰もをうらやむことのない幸せな生活を用意しようすることはわが党の確固たる意志である」としながら、「社会主義経済建設における一大高揚を起こそうとするならば经济管理を改善して科学技術を早く発展させなければならない」と強調した。

2004年の新年共同社説では、経済と科学技術の重要性が強調され、経済建設において内閣の役割を強化して経済建設のためのメカニズムを完成させることを指摘したことが重要な特徴である。同年の共同社説は「現時期、経済、科学分野が国の国力を保証し、民族の興亡盛衰を決定づける主要戦線となっている」と指摘しながら、内閣の役割を高

めて经济管理を改善していくべきであり、実利を生み出すことに全ての事業を作戦して、決断しなければならないと指摘した。

2005年の新年共同社説は農村発展のために全党、全国、全民が農村を労働力の面からも物質面からも支援するように呼びかけた。同時に、国の全般的な経済事業に対する内閣の組織執行的機能と役割を高めて、経済指導幹部は経営戦略、企業戦略を持ち、事業において主導性、創意性、能動性を発揮しなければならないと強調した。

2006年の新年共同社説は社会主義強盛大国建設で一大飛躍を起こしていく全面的攻勢の年であると呼びかけながら、社会主義経済建設と人民生活において決定的な転換をもたらさなければならないと指摘した。同年の新年共同社説はまた、数年のうちに経済全般が盛んになるようにし、人民が我々の経済土台（基盤）の恵沢を実質的に享受できるようにすることが党の意図であり、闘争目標であることを指摘した。また現時期、経済建設で切迫した重要な課題は、人民経済を改造、現代化するための事業を集中的に広げていくということだといいいながら、自力更生の原則で、緊要で実利のある対象から一つ一つ実現する方法で改造、現代化を促さなければならないと指摘した。

2007年の新年共同社説は、社会主義経済強国建設のための攻撃戦を力強く繰り広げていかなければならないと指摘しつつ、経済強国建設は現時期、我々の革命と社会発展の切迫した要求であり、強盛大国の面貌を全面的に備えるための誇らしい歴史的偉業であり、我々は経済問題を解決することに国家的な力を集中させ、先軍朝鮮を繁栄する人民の楽園として花咲かせなければならないと強調した。また、今日の総進軍の主な課題は、人民生活を早期に高めることへ優先的な力を注ぎつつ、我々の経済の現代化のための技術改造を促し、その潜在力を最大に発揚させることだと指摘した。

2008年の新年共同社説は、経済強国建設において新たな飛躍を成し遂げられる展望が開かれたといいいながら、祖国に国力が強く、あらゆるものが栄え、人民がこの世にうらやむものもなく良い暮らしをする社会主義強盛大国を建設することは、偉大な首領様の一生涯の意であり偉業であったと指摘した。これに続いて、先軍革命の炎の中で鍛えられた強力な政治軍事的威力に基づき、我々の経済と人民生活を高い水準に立ち上げることによって、2012年には必ず強盛大国の大門を開こうとするのが我が党の決心であり、意志であると強調したし、今日、強盛大国建設の主攻戦線は経済戦線であることを指摘した。また現時期、経済強国建設の基本方向は人民経済の主体性を絶えず強化し、最新

科学技術に基づいた現代化を積極的に実現して、我が自立的民族経済の優越性と生活力を全面的に高く発揚させることであると強調し、我々の経済構造の特性を生かし、人民経済を技術的に改造する原則、最大限の実利を保障しつつ人民が実質的な恩恵を得られるようにする原則、内部の源泉と可能性を残らず動員することを基本としつつ対外経済関係を発展させる原則をしっかりと捉え、経済強国建設を促さなければならないと強調した。

結論的に朝鮮の「社会主義強盛大国」概念は、1998年8月に現れてから今まで順次、その内容が変化してきた。まさにこの変化過程において、経済の地位が絶えず高まったし、経済発展がすでに国家の中心課題になったといえる。本質的に朝鮮問題の核心は、安全保障問題と経済問題が表裏一体となったものである。だが、問題の核心は経済にある。経済問題が解決されてはじめて朝鮮問題が完全に解決されたといえるし、今日の朝鮮の安全保障問題も、結局は経済問題からもたらされたものだということができる。

「新思考」

2001年、朝鮮は『労働新聞』、『朝鮮人民軍』、『青年前衛』新年共同社説を通じて「新思考」の観点を提示しながら、観念の革新を当面の優先課題として提起し、国際社会の注目を起こした。「新思考」とは、「新世紀の要求に応じて思想観点と思考方式、闘争気風と仕事ぶりにおいて根本的な革新」を成し遂げ、「古い観念から抜け出して、斬新な思考をし、さらに高く飛躍しなければならない」ことを意味する。これにともない経済建設においても「新しい環境、新しい雰囲気に応じて朝鮮式の経済管理体系をより一層改善しなければならない」と主張した。これに関連して、科学技術発展を通じた跳躍発展論が提起され、自力更生も新たな解釈がなされた。自力更生原則自体には、特別な問題はないが、限度を越える極端な自力更生はすなわち鎖国を意味する。このような意味から、朝鮮における自力更生に対する認識変化が定着するかどうかは、朝鮮の変化の可否を判断する試金石とすることができるのである。

朝鮮の自力更生原則

朝鮮は自力更生を、自らの力で立ち上り、他人に依存しないで、ただ自らの力を信じて、自らの力であらゆる難関をはね除けて生きていくということ、革命と建設において

立ち向かうすべての問題を他人に依存せず、自身が責任をとり、自らの力で全うしようとする革命精神と闘争原則だと定義してきた⁵。だが2000年代に入ってから、自力更生は過去とは異なる意味で使われている。朝鮮は「金正日將軍は、新世紀の情報産業時代の変化した環境に応じた自力更生の原則的要求に対して、全面的に解明した。」と話している⁶。

ア21世紀の自力更生は科学技術に基づいた自力更生である⁷

今日、朝鮮は工場と企業所の自力更生は、現代的科学技術をどのくらい受け入れているのかという基準により評価している。朝鮮は科学技術において経済強国であり、今日の自力更生は現代的科学技術に基づいた自力更生だと定義した。

朝鮮において要求されている人民経済の活性化は、単純に過去のレベルを回復するのではなく、全面的な技術改造を伴う事業である。『労働新聞』社説は、「素手で生産と建設を促した時期はすでに去っていた。自らの力で行うと言いながら古い技術、古い方法を踏襲して、経験主義にかかりきって現代科学技術を無視することは、今日の自力更生とは縁がない。科学技術を無視して科学に基づかないことは、革命をしないということと同じであり、世界的な先端技術を自らのものにして、それを積極的に活用すればそれが自力更生だ」と主張した⁸。

したがって、朝鮮は新世紀の要求に応じて技術を革新し、それに基づいて生産と建設を自らの力で促すことを自力更生の基本課題としている。それゆえ朝鮮では現時期、科学技術に対する態度はすなわち革命に対する態度、社会主義に対する態度であり、科学技術を軽視することは革命を軽視することと同じである。社会主義を建設する上で革命性を堅持することが重要だが、革命性だけで革命と建設を促した時は去った。高い革命性に加えて科学技術があることが社会主義を成功に導くことだと主張している⁹。

ここで注目されるのは、1970年代末に中国も現代化建設の鍵と突破口は科学技術にあるという判断によって、改革開放直前の1978年春に全国科学大会を開催して「科学技術は生産力である」という結論を下し、人々の観念の変化をもたらすことに至ったし、科学技術重視はまもなく中国改革開放の前奏曲になったということである。したがって、

⁵『朝鮮語辞典』科学百科事典出版社（平壤）2004年、909頁。

⁶『世界の中の朝鮮』、経済の選択は「自力更正」』『朝鮮新報』、2008.01.09付。

⁷「自力更正の旗じるしをさらに高く掲げて行こう」『労働新聞』2007.10.30付。「今年、総攻撃戦において自力更正の革命精神を高く発揮しよう」『労働新聞』2008.1.21付。

⁸「自力更正の旗じるしをさらに高く掲げて行こう」『労働新聞』2007.10.30付。

⁹「科学重視思想を握り締めて強盛大国を建設しよう」『労働新聞』『勤労者』共同社説、2000.07.04付。

朝鮮の科学技術重視思想も、経済発展の鍵と突破口になりうるし、観念変化をもたらす転換点になると期待される。イ21世紀の自力更生は実利に基づいた自力更生である

2001年2月28日「自力更生で立ち向かう重要な問題」という『労働新聞』の社説は自力更生に対する正しい認識を強調しながら、今日の自力更生は実利を徹底的に保障する原則で行うことが重要だと指摘した。また2007年10月30日「自力更生の旗じるしをさらに高く掲げて行こう」という『労働新聞』社説で「我々の党が掲げた21世紀の自力更生は実利に基づいた自力更生であり、人民が恩恵を得られなくて国家に利益を与えない経済事業は何の意義もない」と指摘した。

ウ 対外経済交流の活性化

朝鮮は、「世界の中に朝鮮がある」と主張しつつ、「我々が自力更生を強調することは決して国際経済関係を無視したまま経済建設を促そうということでない」と指摘した¹⁰。したがって、自力更生の強調は国際経済関係を無視することではなく、むしろ21世紀の自力更生は世界各国との経済協力、交流をより積極的に推進していくという見解と観点をたてている。

エ 社会主義と自力更生は一連のものである¹¹

最高指導者によって「全面的に解明」された朝鮮の21世紀の自力更生は経済の「グローバル化」「一体化」に対応する見解であると見ることができる。朝鮮の自力更生原則には「自らの勝ち取ったものを最後まで守ろうとする意志、経済分野に異質な要素が取り付かないようにするという覚悟がこもっている」¹²。

朝鮮は、自力更生の意味を新しく規定しながら、朝鮮式社会主義を最後まで輝かせようとするなら自力更生路線と自力更生精神から一寸も離脱してはいけないということ体制の固守を明確にしている。朝鮮は「禍は外勢への依存からきて、福は自力更生からくる」として「これからどんな風が吹くといっても我々の経済管理分野において、社会主義的なことと縁がないどんなささいな要素も取り付かないこと」と釘をさした。特に「経済分野は資本主義的な要素が取り付きやすい分野」であり「自らの力で難関を切り開いて行くことができる意志がなければ異質な非社会主義的要素が入ってくるようになって、社会主義の物質的基礎がゆらぐことになる」と強調した。このような主張は「こ

れからどんな風」が吹いて、朝鮮が一連の市場経済的な政策を展開しても体制維持という枠は決して外さないということであり、体制固守に脅威となる経済懸案に対しては自力更生で解決していくという意味に解釈される。もちろんこの点は朝鮮の変化の限界と見ることができるが、社会主義原則も体制を安定させるために必要な手段だという点を考慮すれば、朝鮮が体制安定のみ確保されれば大胆な経済改革を成し遂げられることができると考えられる。

自力更生原則が朝鮮において持つ意味

ア 自力更生は朝鮮政権の正当性の根拠である

朝鮮において自力更生は、「朝鮮の誇らしい闘争伝統であり、固有の革命方式として抗日の日々、素手で延吉爆弾¹³を作って、強盗日帝を打ち破らし、戦後にも自力を信じて奮い立ち、復旧建設において朝鮮人の手本を示したし、「苦難の行軍」と強行軍を英雄的に突破して強盛大国の黎明を抱いてきた先軍革命の誇れる勝利は偉大な主体思想の勝利、自力更生の革命精神の勝利であり、自主の旗じるし高く自力更生の革命精神で反帝対決戦と社会主義強国建設における、世紀的な奇跡を創造してきたことはわが軍隊と人民のこの上ない誇り」だと考えている。

すなわち、朝鮮が日本からの解放の後、国の経済を復旧して、社会主義強盛大国建設において成し遂げた誇らしい勝利は、すべて朝鮮の政権の指導下で自力更生の精神によってもたらされたことであるとされるのである。だから自力更生に真の愛国があって、永遠の勝利と繁栄があるということは軍隊と人民の心の中に粘り強く根をおろした信念であり意志だと励ますのである。

イ 自力更生は朝鮮人民の士気を高めるために必要な手段である

朝鮮は、思想が全てのものであるので経済大国建設において、基本となるものは人の精神力、思想精神状態だと強調する。同時に自力更生の革命精神は、自力に対する信頼から湧き出ると主張する。つまり、民族的自尊心、自力で立ち上ろうとする自力更生の精神が強かったので朝鮮は戦後、焼け跡から千里馬大高潮を起こして、自主、自立、自衛の社会主義強国に這い上がったし、最悪の逆境の中で江界精神¹⁴が創造されて城鋼の烽火、羅南の烽火が燃え上がることができたのも自力更生の威力を離れて考えられないと強調する。

¹⁰「自力更生の旗じるしをさらに高く掲げて行こう」『労働新聞』2007.10.30付。

¹¹「世界の中の朝鮮、経済の選択は「自力更生」」『朝鮮新報』2008.01.09付。

¹²同上

¹³【訳者注】1930年代、旧満州、特に南満地方で組織された抗日遊撃隊によって手作りされた爆弾。

¹⁴【訳者注】慈江道江界市で見られた自力更生による生産回復に習おうとのスローガン。同名の小説もある。

結論的に朝鮮人民は、強い精神力があつて自力に対する信頼があつたので、素手で社会主義強国建設において奇跡を創造したし、今後も自力更生精神でより一層大きい成就を成し遂げることができるということである。

ウ自力更生は異色的な要素を防ぐための必要な手段である

現段階、朝鮮が自力更生の革命精神を高く発揚することは、朝鮮の自主的尊厳を守るための要求である。朝鮮は、自主性は国と民族の生命であり、繁栄の根本担保と強調する。人民の自主意識、自力で最後まで革命しようとする信念が濁れば、いくら膨大な軍事経済的潜在力を持つ国も強国の地位を守ることができなくなるためであると主張する。したがって情勢が変わって環境がどのように変わろうが主体の道、自力更生の道に最後まで進まなければならないと強調する。

人民生活第一主義において体現された朝鮮の認識変化

朝鮮は、表1のように人民生活の第一主義スローガンを掲げて2008年初めに『朝鮮新報』を通じて、5回にわたり5つの企業のノウハウを紹介した。この5つの工場の共通したノウハウは製品の質向上、自体での原材料確保が優先的な課題、人民が満足する製品生産などである。これは結局「市場接近」あるいは「親市場」的なアプローチを行ったと見なければならぬだろう。

2. 試験的な実践段階：2002年～2006年

現在までの朝鮮の経済改革の実態を考察する時最も基本的な特徴は、朝鮮は継続して労働党の代表大会において改

革を推進することに関する決議を採択せず、今まで現れた変化は最高指導者の意志が内閣の決定を通じて成り立ってきたと言える。朝鮮はこのような特殊な方式で経済改革の実践をしてきたと言えよう。

「7.1」経済管理改善措置

朝鮮では2002年7月「7.1」措置を施行することによって、価格と賃金を調整して配給制を縮小し、工場と企業所の自律性とインセンティブを拡大するなど経済政策に変化が起きた。

これまで現体制の「無弊害性」を強調しながら、経済改革に対して否定的な態度をとってきた朝鮮において「経済管理改善措置」が施行されたことは、朝鮮自らが現行の経済管理システムに存在する問題点を発見して新世紀の経済発展要求に応じて、市場経済環境に適応するように経済政策の変化が必要だという認識を持ったことを意味する。

経済改革理論に対する研究可視化

朝鮮の内閣は、経済改革理論と政策を研究するための目的で2004年に内閣所属の主要な経済部署と研究機関が網羅された経済改革シンクタンクを構成した。

このシンクタンクのメンバーが2005年3月、中国にきて中国の改革経験を研修したことがあった。その研修内容を見れば第1に、中国が経済管理問題を解決することで適用した経験と方法を学習して、第2に計画経済に市場経済を結合させた過渡期に生じた社会経済的問題とこれに対する重要な措置を学習し、第3に中国が経済管理改善問題を科学技術発展とどのような関連性をもって解いていったかを

表1 朝鮮の人民生活第一主義の体現方式からみた認識変化

| 順番 | 題目 / 副題目 | 特徴 |
|----|--|---|
| 1 | 国産即席麺の大量生産再開 (2月9日) | 平壤の小麦粉工場：自身で石灰ボイラー製作。小麦粉など即席麺生産のための原料は、国から提供されることが基本だが、工場自身で原料源泉も確保。自身で内部予備を動員することによって、より大きい実利を得ることができて拡大再生産を大胆に出すことができる。 |
| 2 | 靴の全製品を国内需要による国家投資の増額 評価の基準は「おしゃれな靴」(2月11日) | 平壤靴工場：人民が得られる割り当てが多くなり、選択の幅も広くならなければならない。まさにそれが生活向上の兆候である。製品の質を論じることができなくて「生産正常化」に汲々としたことは過去のこと。これからは「おしゃれな靴」をどれくらいさらに多く出すことができるかを目標にしなければならない。「人民が多く要求する靴」を生産。 |
| 3 | 高品質が定着した地方産業工場 「みそ、しょうゆ品種を30種類に」(2月15日) | 沙里院の基礎食品工場：工場における品種の拡大のために原料確保のための事業を先行。行政機関に依存するばかりで原料問題に関心を向けなければより高い目標を達成することに支障。工場におけるどんな条件と状況の中でも基礎食品に必要な原料源泉を確保するための対策作り。 |
| 4 | 使用者の声に反映した新化粧品 品種拡大のための技術問題を解決 (2月20日) | 平壤の化粧品工場：品質が向上した「銀河水(ウナス)」などさまざまな種類の化粧品の生産販売。新製品の生産は、設備の技術改造によって裏付けられるもの。 |
| 5 | 誰でも認める高品質下着を 国内自然繊維で「機能性」を追求 (2月22日) | 江西(カンソ)の編織工場：人々が何でも着る時代は過ぎていった。製品の質が保障されることが第一条件である。 |

(出所)『朝鮮新報』掲載記事から筆者が整理し作成。

学習する、ということだった。研修の具体的分野を見ると計画問題、財政問題、銀行問題、労働問題、価格問題、農業問題が網羅された。この研修は、当時の朝鮮における内閣総理である朴鳳柱（パク・ボンジュ）総理の肯定的な評価を受けていた。

国内経済改革と朝・米関係改善の同時推進方針確定

「7.1」措置以後、朝鮮の意図は極めて明白だった。すなわち朝・米関係が改善されてはじめて核問題が解決し、これによって対外関係が改善されながら経済発展に有利な外部環境が用意されるが、核問題の解決と朝・米関係の改善が不透明な状況で無制限に待っているわけにはいられないので、一方では核問題解決と朝・米関係改善を推進し、他方では経済政策を改善しながら経済建設をするということである。このような脈絡において推進されたのが対中経済協力活性化だった。

鉱山資源を部分的に開放することで経済開発を始める戦略をたてた。この期間、朝鮮の対中投資誘致の活動が活発に展開されたが、投資誘致内容は鉱山開発を中心に進行された。

それだけでなく朝鮮の努力は、対中投資誘致において市場経済を適用する中国企業の要求を満足させるために、一部市場経済に適応する政策を制定したということからも指摘できる。例えば、朝鮮は「契約採鉱権」を規定したことに続き2006年には「共同採鉱権」を制定した¹⁵。

3. 政策調節段階：2006年末～現在

2007年に入り朝鮮は、経済活動に対するコントロールが厳格になり、配給制を回復するなど既存の政策に戻る趨勢が現れた。もちろん、このような現象はすでに2006年から徐々に現れていた。この動きに対して筆者は朝鮮が政策の調節に入ったと見ている。朝鮮の経済政策調節は対中経済協力でも現れた。朝鮮は、対中鉱山開放を制限する方向性に動き始めた。朝鮮がこのように政策を調節することになった原因を下記のいくつかの方面で分析する。

経済改革の突破口選択

「7.1」措置において朝鮮は物価と賃金を突破口として改革政策を出した。これは商品の価値を正確に体現し、勤労者の生産の積極性を刺激する面では肯定的役割をしたが、激しいインフレーションを引き起こした。さらに配給

制の縮小にともなう「市場」の活性化は政府の統制を難しくするという逆効果をもたらした。このような事実は、「7.1」措置が果たして最適の方案かという問題を提起することになる。

朝鮮の実物経済が極度に劣悪な状況で最優先課題は生産回復にある。したがって、当面は市場経済の推進ではなく、相変らず計画経済体制の下で産業構造を調節して、軽工業と農業を発展させて、分配方式を改革する努力が成し遂げられるべきだと見る。こうして、社会の経済基盤が一定に蓄積された時にはじめて市場経済での改革を進行することができる。

鉱山開発を通じた対中経済協力も大きい実利が出なかった

まず、中国企業の参加が振るわなかった。中国企業の対朝鮮進出状況を見ると、意向は見せても行動がともなわない、相談が多く成功が少ない、小企業が多くて大企業が少ないという特徴がある。

原因1：制度的障害。中国と朝鮮は互いに異なる経済体制、すなわち中国は市場経済を、朝鮮は計画経済を実行している。両国企業家の運営方式と考え方が違うことでコミュニケーションがかなり難しい。

原因2：経済条件の「ボトルネック」制約。朝鮮の経済は、厳しい状況に置かれているので、対朝鮮投資をはじめた後、正常な生産を維持することが難しい。ここで電力不足は、最も大きい障害要因である。続いて輸送能力が低く、道路状況が劣悪で、埠頭の荷役能力が低いだけでなく、船舶も非常に不足した状態である。それで対朝鮮投資における、ある分野に対する単一の投資をしても正常な生産ができないし、良い効果を得ることはできない。ひたすら体系的な投資をしてこそ生産の正常化を実現することができる。一言で言えば現在、朝鮮は単一の大規模なプロジェクトを消化する能力がない状況にあるといえる。

原因3：誘致政策の原因。現在、中国企業が対朝鮮投資において最も関心を持つことは朝鮮の鉱山開発である。だが朝鮮は鉱山開発権の譲渡において制約が多い。そして合弁の方式を制限し、合作の方式を奨励する。本質上、合作は短期借款と同じである。

朝鮮の内部でも鉱山開発の実利が大きくないと判断された。鉱山開発で創出された利益は、朝鮮の中央財政を助け

¹⁵ ある朝鮮の企業家の説明によれば「契約採鉱権」は、貿易会社と鉱山所有者が一定比例で利益分配をする式で鉱山を共同開発するという契約を結んだ後、貿易会社が鉱山所有者を代表して、中国の企業と投資誘致相談をすることである。だが相変らず中国企業の不安があって、2006年には「共同採掘権」を制定した。すなわち貿易会社と鉱山所有者が共同で鉱山を所有して、共同開発後一定比例で利益を分配するということである。これによって中国企業が持つ鉱山開発権に対する憂慮を解決した。

ることはできなかった。他方、朝鮮の電力事情や技術・設備事情のために鉱物加工ができず、付加価値の少ない形で資源を輸出するほかはない状況なので実利が少なかった。

構造的な原因

朝鮮の発展ビジョンは、跳躍発展である。正常な経済協力で改善される経済事情は朝鮮の期待とほど遠かった。

市場経済論理に基づく経済交流は、朝鮮の現在の実情に合わなかった。劣悪な経済事情で正常な生産までならない状況で、朝鮮が対外経済交流ができる資源は地下資源と人的資源だけである。

つまり対外経済交流を活性化できる物質基盤が用意されていないということである。したがって、朝鮮には開発支援式経済協力が適合する。

朝・米関係改善が大きな進展をもたらして、朝鮮核問題の解決も進展を見せることによって、対外環境が改善される展望が現れる中で、既存の封鎖の中で採択した政策も調節する時期がきたと判断することもできるのである。

むすび：朝鮮の経済改革の可能性

朝鮮が今まで経済改革を試行をしてきたとすれば、今後朝鮮経済改革の進路は何か。国内外情勢に対する判断とともに、朝鮮の変化の可能性はどのようなだろうか。

2007年年末と2008年年初に『朝鮮新報』は表2、表3のように「2007年朝鮮半島情勢回顧」と「2008年朝鮮半島情勢」を掲載した。ここで朝鮮は対内的に経済建設に注力していこうとする自信と朝鮮半島情勢および六カ国協議の進展、朝・米関係の急速な進展で経済建設のための対外関係改善に対しても自信を示している。

もちろん、朝鮮のテロ支援国解除が不確実になったことで朝鮮の対外関係はまた緊張局面を示しているが、このような局面は長引かないと展望する。朝鮮が経済改革を推進するためには国内の要因も重要だが、経済改革のための外部要因を作り出すことがより一層至急のことであると考えられる。(2008年9月、脱稿)

[朝鮮語原稿をERINAにて翻訳]

表2 2007年度の朝鮮半島の情勢回顧

| 順番 | 方向 | 題目 / 副題目 | 主な内容 |
|----|----|--|--|
| 1 | 国内 | 経済復興に向かって続く現地指導露呈 先軍路線を堅持、国内にあふれる自信 (12月05日) | 経済強国建設に主力：2007年の一番の課業を“社会主義の経済強国建設のための攻撃戦”を提示。経済建設の最優先課題は、人民生活の向上。このような政策方向は、韓半島の情勢が有利になっている中で経済建設に注力していくという自信を反映。飛躍と発展を確かめるきっかけの年である。 |
| 2 | 外交 | 高位級の往来によって全防衛外交推進 経済文化など他方面において関係拡大 (12月10日) | 六ヶ国協議進展、米国、日本との直接対話を推進、中国をはじめさまざまな国との交流協力事業が他方面的に進行。北・中の関係発展が目立つ。アジア、アフリカ地域を中心に伝統的な友好国家らとの関係発展のための高位級外交推進。全防衛外交活動による六ヶ国と新関係を樹立。 |
| 3 | 南北 | 首脳対面が用意した関係発展の新たな局面 課業は法律的、制度的装置整備の実践 (12月12日) | 2000年6月以来、7年ぶりに南北首脳対面が実現し「南北関係発展と平和繁栄のための宣言」(10.4宣言)が採択発表された。以後政治、軍事、経済の各分野の当局対話と接触が進行している。六ヶ国協議の進展で、その間南北関係の発展を遮ってきた外敵障害要因も同時に除去されていながら、南北関係は新たな局面を迎えている。 |
| 4 | 朝米 | 目立つ双方の業務協議、尺度は「行動」 9.19共同声明履行次の段階に (12月13日) | 逆転された力学関係：2006年10月に核実験を行った後BDA問題で梗塞された朝米関係は、“蜜月”と呼ばれるほど緊密な関係で方向が転換された。 注目される信頼構築：10.3共同文書によれば「行動対行動」の原則によって、2007年の年末まで朝鮮が核施設を不能化して核計画を申告する代わりに米国は朝鮮を“テロ支援国”の名簿から削除して「適性国貿易法」適用を終息させる政治的措置を取ることになっている。 |
| 5 | 朝日 | 孤立された日本、変わらなかった対朝鮮 対決政策「安倍没落」とその後遺症 (12月14日) | 制裁と圧力で朝日関係を凍結させた安倍式の対決路線が破綻。朝鮮は、「総連弾圧の中止」を含んだ対日行動の「三つの条件」を最後まで堅持するつもりである。 |

(出所)『朝鮮新報』掲載記事から筆者が整理し作成。

表 3 2008年の朝鮮半島の情勢展望

| 順番 | 方向 | 題目 / 副題目 | 主な内容 |
|----|----|---|---|
| 1 | 国内 | 2012年に向けた総攻撃戦開始 飛躍のための土台作り (1月21日) | <p>目標：2012年に強盛大国の門を開ける目標提示。これは、残された課題である経済問題の解決における展望が立ったとこのことを意味。</p> <p>方法：科学技術の役割を決定的に高めて、人民経済の主体性を強化していくことが基本。一方、人民生活の第一主義のスローガン提起。</p> <p>環境：朝鮮を囲んだ国際情勢の変化が対外経済の発展にも肯定的な影響を与えると判断。</p> |
| 2 | 朝米 | 「行動対行動」の原則を堅持 平和体制の問題が主題で浮上 (1月23日) | <p>核実験後、朝米関係に急進展がもたらされる。米国は対朝鮮の強硬政策を転換。ブッシュ大統領が金正日委員長に親書送る。朝米間で信頼造成のための肯定的動きが見える。</p> <p>10.3合意事項の履行の停滞状態。平和協定締結が必要。</p> |
| 3 | 朝日 | 孤立から抜け出すための日本のあがき 朝鮮は平壤宣言の精神を貫徹 (1月25日) | <p>日本の外交的孤立が浮かび上がる。朝鮮は過去清算、対朝鮮の制裁解除、総連弾圧中止の要求。また、対朝鮮政策に肯定的変化はない。</p> |

(出所)『朝鮮新報』掲載記事から筆者が整理し作成。

東アジア・ロシア間貿易と物流ルートの展望

ERINA 調査研究部研究員 辻久子

要約

1. 東アジア（日本、中国、韓国）とロシアとの貿易が急速に拡大している。特に東アジア各国からロシア向けに工業品の輸出が爆発的成長を示しており、コンテナ及び完成車輸送への需要が増加している。
2. 貿易貨物の増大に対応すべく、港湾、鉄道などの物流インフラの増強が求められる。ロシア極東では各港湾が個別に開発計画を打ち出しているが、地域全体のニーズを把握した上で政府が総合的に港湾整備を計画する必要がある。
3. 日本からロシア向け輸出の大宗を占める完成車のモスクワ方面へ輸送において、シベリア鉄道の利用は輸送日数削減を実現でき有望である。高まる需要に対応するには港湾施設、特殊車両などのインフラ面での対応が急がれよう。
4. 中国からロシア西部や中東欧向け輸送に内陸鉄道輸送ルートを開発する動きが活発だ。日本から中国経由で内陸地向け輸送、あるいは中国に生産拠点を有する日本企業の選択肢としても注目される。
5. 2008年の傾向として、鉄道料金の頻繁な値上げ、対する夏以降のDeep Seaレート下落を受けて、シベリア鉄道ルートが急速に経済競争力を失いつつある。TSRルートの料金設定見直しが急務であろう。

はじめに

東アジアの主要国である日本、中国、韓国の3カ国と高成長を続けるロシアとの貿易が目覚ましい成長を遂げている。製造業を得意とする東アジア3カ国と資源大国ロシアは補完的關係にあり、互いに絶好の貿易相手となっている。

急増する各国の対ロシア貿易を担う物流ルートにはどのようなオプションがあり、どのような基準で選択されているのか。今後拡大されると予想される貿易を担う物流インフラ整備は十分なのか。

本稿ではロシア対東アジア3国の貿易の現状を紹介し、貿易を支える物流とインフラに焦点を当て、現状を紹介し今後の動向と課題を展望する。

1. 東アジア・ロシア間貿易の拡大

本節ではロシアの対東アジア3カ国の貿易の拡大について述べる。

2国間貿易の統計は、片方の国が公表する数字ともう一方の国が公表する数字の間に大きな乖離が見られることがある¹。ここでは双方の貿易データを利用し、貿易の総合的傾向を述べることにする。

ロシアの貿易は2000年以降高成長を続けている。2002年から2007年までの5年間に、輸出は3.3倍、輸入は3.7倍になった。

2007年のロシアの対世界貿易額は対前年比で25.8%の増

加となった。全体として黒字基調ながら輸入の伸び（45.0%）が輸出の伸び（16.9%）を上回り、黒字幅は減少した。（表1）

ロシアの対東アジア3カ国の貿易に注目すると次のような特徴が見られる。

ロシアの貿易相手国の中で高まる東アジアの存在感

2007年のロシアの対東アジア3カ国貿易額は、対前年比49.8%増となり、ロシアの貿易総額の増加率25.8%を大きく上回る。東アジア側の統計でも45.1%の増加となった。ロシアの貿易全体に占める3カ国のシェアは、2006年が11.5%に対し、2007年は13.7%と存在感を増してきた。（表1）

東アジアからロシアへの輸出の激増と収支の逆転

2007年、対東アジア3カ国の貿易においてロシアへの輸出が輸入を上回った。この点ではロシア側統計、東アジア側統計の両方で同じ傾向が確認された。東アジア3カ国にとって、対ロシア貿易は久しく赤字であったが、東アジア各国の統計によると、日本と韓国は2006年から、中国は2007年に黒字に転換した。（図1、2、3）

2007年の日本からロシアへの輸出は日本側統計で52.0%、ロシア側統計で63.3%の増加となり日本国内で注目されたが、中国からロシアへの輸出は日本の比では無い。中国側統計で79.9%、ロシア側統計で89.1%と想像を絶する増加率を記録した。金額的にも中国のロシア向け輸出は

¹ 例えば、日ロ貿易の場合、日本の輸入額はロシアの輸出額に比べて2割以上大きい。韓ロ貿易に関しても似たような傾向がある。その一因として魚介類の貿易額に大きな違いがあることが指摘されてきた。中ロ貿易に関しても中国側統計が輸出入ともにロシア側統計を上回る傾向が見られる。

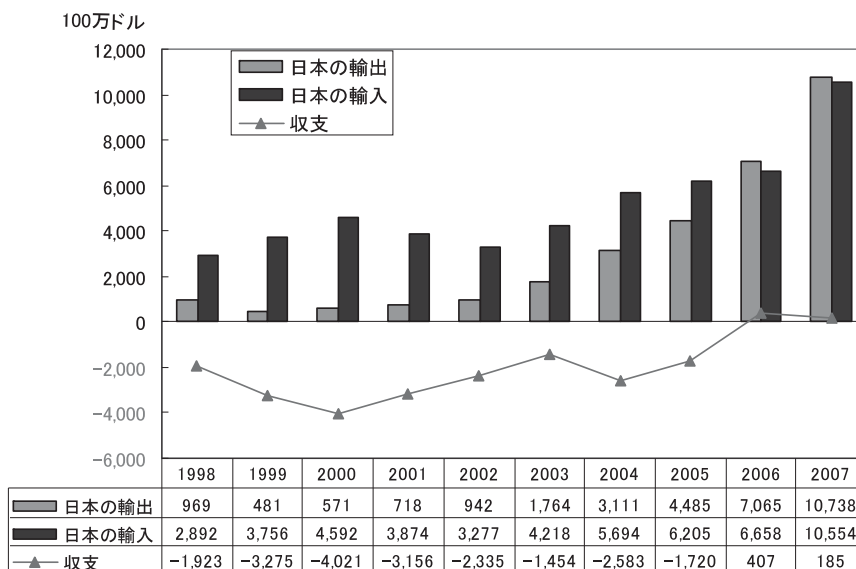
表1 ロシア対東アジア3カ国の貿易額

百万ドル

| | 2006 | | | | 2007 | | | |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 輸出入 | ロシアの輸出 | ロシアの輸入 | ロシアの収支 | 輸出入 | ロシアの輸出 | ロシアの輸入 | ロシアの収支 |
| 日本 | 12,409 | 4,620 | 7,788 | 3,168 | 20,133 | 7,418 | 12,715 | 5,297 |
| 中国 | 28,659 | 15,752 | 12,906 | 2,846 | 40,297 | 15,892 | 24,405 | 8,513 |
| 韓国 | 9,293 | 2,512 | 6,780 | 4,268 | 14,991 | 6,155 | 8,836 | 2,681 |
| 3カ国計 | 50,351 | 22,884 | 27,474 | 4,590 | 75,421 | 29,465 | 45,956 | 16,491 |
| (シェア) | (11.5%) | (7.6%) | (20.0%) | | (13.7%) | (8.4%) | (23.0%) | |
| 世界 | 439,153 | 301,450 | 137,703 | 163,747 | 552,288 | 352,568 | 199,720 | 152,848 |

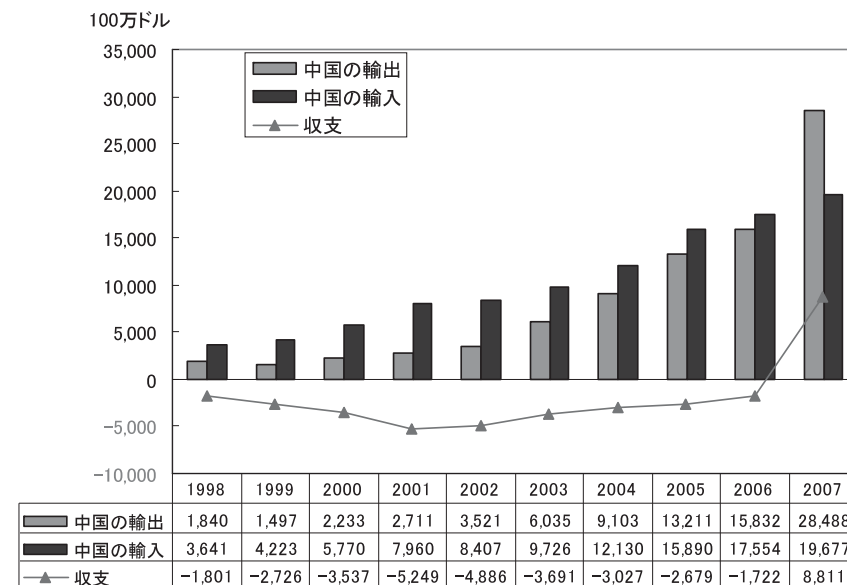
(出所) ロシア通関統計

図1 日本 - ロシア間貿易の推移 (日本側統計、100万ドル)



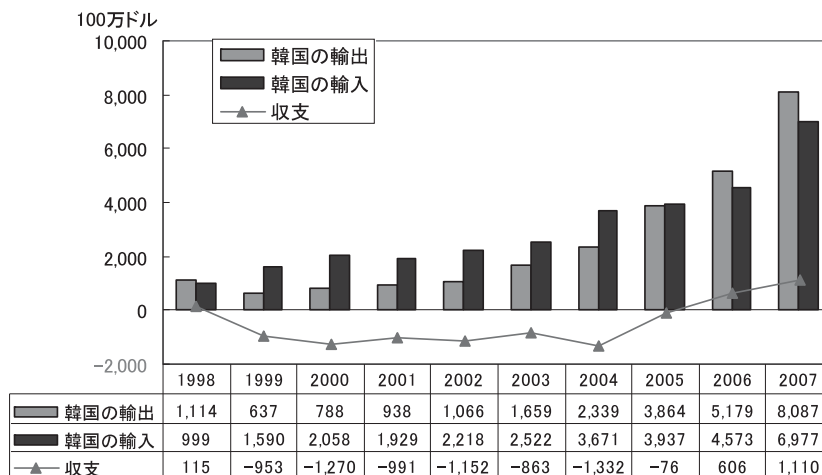
(出所) 日本の貿易統計

図2 中国 - ロシア間貿易の推移 (中国側統計、100万ドル)



(出所) 中国統計年鑑

図3 韓国 - ロシア間貿易の推移（韓国側統計、100万ドル）



(出所) 韓国貿易協会

日本の2.6倍に達した。韓国からの輸出も韓国側統計で56.1%、ロシア側統計で30.3%の伸びを記録した。好調なロシア経済に支えられた高い輸入需要を示している。

貿易品目構成の特徴

ロシアは東アジア3国にエネルギー、木材、水産物などの資源品や金属を輸出し、自動車、電気機器、機械などの工業品を輸入する構造になっている。

日本のロシアからの主要輸入品目（2007年）は、原油・石油製品(35.4%)、金属(29.3%)、石炭(9.0%)、木材(9.0%)、水産物(9.9%)であった。サハリン産原油の増加が目立つ。ロシア向け輸出品目では自動車(76.5%)が圧倒的シェアを占め、一般機械(12.1%)、電気機器(3.7%)が続いた。日本の輸出自動車のうち約33万台が新車、約44万台が中古車だが、金額ベースでは新車が約7割を占める。ロシア側から見て、日本は自動車の最大輸入元である。

韓国のロシアからの主要輸入品目（2007年）は、原油・鉱物(53.4%)、金属(28.6%)、水産物(6.0%)であった。ここでもサハリン産原油が圧倒的シェアを示す。ロシア向け輸出品目では、自動車・船舶などの輸送機器とその部品(56.5%)が過半を占め、電気機器・一般機械(22.1%)、プラスチック樹脂(9.6%)が続く。輸送機器では完成車と部品の割合が半々で、韓国系自動車メーカーの現地生産が進んでいることを物語っている。ロシア側から見て、韓国は自動車部品や車体の最大の輸入元である。

中国のロシアからの主要輸入品目は原油・石油製品、木材・パルプ、肥料、金属など。ロシア側からみて、中国は輸出木材の半分以上を購入している。ロシア向け輸出品目

では電気機器が30%以上を占め、自動車、消費財(衣類、履物、鞆、玩具など)が続く。中国からロシアへの最大の単一輸出品目は携帯電話で、2007年には4,100万台(対前年比10.3倍)に達した。ロシアにとって中国はテレビ(770万台、前年の7倍)、パソコン、複写機などの電気機器の最大の供給国で、驚異的増加を示している。中国製電気機器の多くは韓国系、日系、欧州系ブランドとされ、中国は世界的OEM家電工場となっている。

2. 東アジア・ロシア間物流

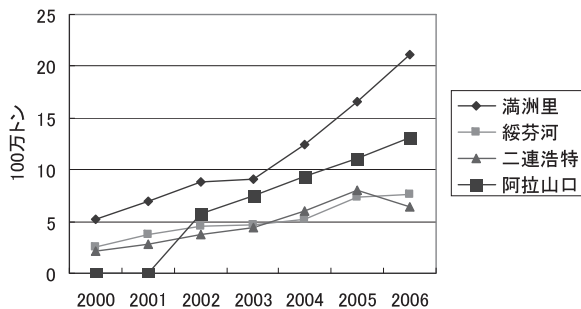
ロシアは広大な国土を有し、経済活動の中心は欧州部にある。また、中口間は陸続きでシルクロードが繁栄した時代から陸上交易ルートが存在した。そのため、東アジアとロシアを結ぶ貿易ルートには様々なオプションが存在する。

ロシアから東アジアへの輸出 - 非コンテナ貨物

前述したように、ロシアから東アジアへの輸出品目の大部分が資源品及び金属である。原油、石炭、木材、水産物などの資源、及びアルミニウムなどの金属の大部分が極東及びシベリアで産出される。これらの資源品の多くはコンテナ化に適さず、鉄道や専用の船舶を組み合わせられて輸出されている。

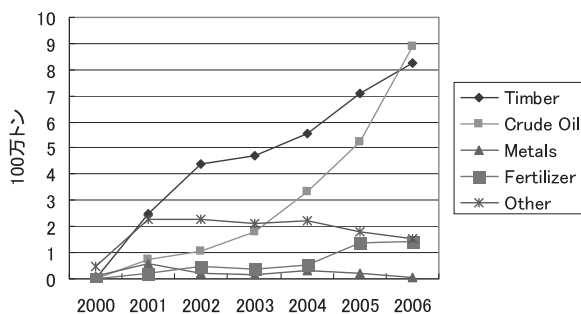
ロシアから日本・韓国向けは専ら船舶が利用されるが、中国向けには鉄道で直接越境するルートも利用されている。満洲里、綏芬河、二連浩特、阿拉山口などの国境鉄道駅に原油、木材、鉱石、肥料などロシアからの輸入品が押し寄せている。2006年に上記の4鉄道口岸が取扱った貿易

図4 中国主要鉄道口岸取扱貿易貨物量（100万トン）



（出所）中国交通年鑑

図5 満洲里鉄道口岸取扱輸入貨物量（100万トン）



（出所）中国交通年鑑

貨物は4,826万トンで、そのうち89%が中国の輸入、11%が輸出であった。最大規模の満洲里口岸の例を見ると、原油と木材の輸入量が急成長している。（図4、5）

ロシアの国際コンテナ物流

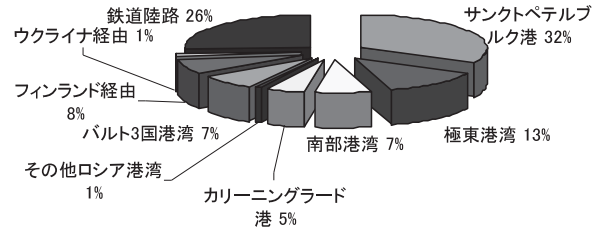
一方、東アジアからロシア向け輸出品の大部分は工業品で、最終消費地まで通常コンテナで輸送される。自動車の場合は専用の船舶・鉄道・トレーラーなどで輸送される。工業品の主要消費地はウラル山脈以西のロシア欧州部だ。

ここではまず、世界からロシアへの輸入コンテナがどのようなルートで入っているのかを見よう。

2007年のロシアの輸出入コンテナ総量は527.2万TEU、対前年比で26.7%増加した²。仕出地、仕向地によりロシアへの入口が選ばれる。広大なロシアには東から、西から、南から、様々な貿易ルートが存在する。

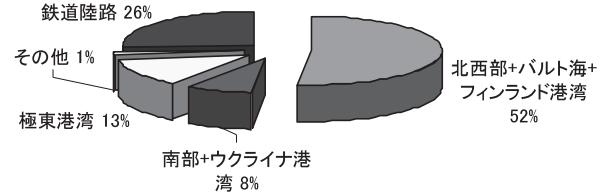
ルート別に見ると、ロシア港湾経由が307.2万TEU（58.3%）で過半数を占め、バルト3国港湾経由が38.3万TEU（7.3%）、フィンランド港湾経由が39.9万TEU（7.6%）、ウクライナ港湾経由が5万TEU（0.9%）、陸路鉄道経由が137.8万TEU（25.9%）と推定されている。陸路鉄道経由

図6 ロシアの国際コンテナ貨物取扱量：港湾/ルート別（2007）



（出所）INFRANEWS、"Container logistics in Russia and neighboring states: Year 2007"のデータを基に作成

図7 ロシアの国際コンテナ貨物取扱量：地域別（2007）



（出所）INFRANEWS、前掲書のデータを基に作成。

は中国、中央アジア、中東欧などからの貨物と見られる。

さらにロシア港湾経由コンテナの地域別内訳を見ると、サンクトペテルブルク港（広域）³が最大で169.7万TEU（32.2%）、極東港湾が69.5万TEU（13.2%）、南部の黒海沿岸港湾が38.1万TEU（7.2%）、カリーニングラード港が25.2万TEU（4.8%）と続く。（図6）

ロシア港湾経由及び外国港湾経由を合計して地域別に見ると、サンクトペテルブルク港、カリーニングラード港、フィンランド港湾経由、バルト3国港湾経由などの北西部港湾経由が52%、極東港湾経由が13%、ロシア南部港湾及びウクライナ港湾を含む黒海沿岸経由が8%、陸路鉄道が26%となる。（図7）

近年のトレンドを見ると、どの輸入ルートもコンテナ取扱量が増加を続けている。

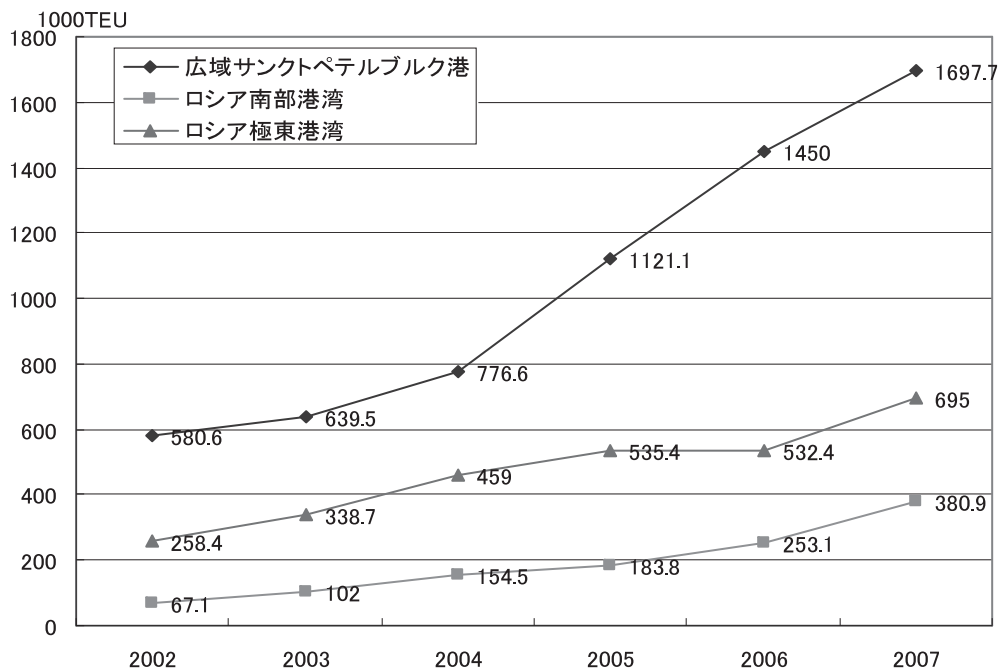
2002 - 2007年の5年間に、サンクトペテルブルク港の取扱量は2.9倍、極東港湾の取扱量は2.7倍、南部港湾の取扱量は5.7倍に増加した。高成長を続けてきたロシア経済と貿易量の拡大を反映したものだ。（図8）

ロシア最大のコンテナ輸入港であるサンクトペテルブルク港は欧州、米州からの輸入貨物は勿論だが、大消費地に近い好立地を活かし、アジアからの貨物も押し寄せている。

² INFRANEWS、"Container logistics in Russia and neighboring states: Year 2007"、2008年、の推計値による。空コンテナを含む。

³ サンクトペテルブルク港（広域）は大小8港から構成されている。主要港はFirst Container Terminal（56.5%）、Petrolsport（21.7%）、Moby Dick（13.1%）の3港。（2007年のシェア）

図8 ロシアの国内主要港湾取扱コンテナ量の推移



(出所) 広域サンクトペテルブルク港HP (www.pasp.ru) 及びINFRANEWS、前掲書

数年前から満杯状態といわれ続け、海路の狭さ、冬季の凍結、市内交通の混雑などの欠陥が指摘されてきたが、年々取扱量を増やしている。2007年は対前年比17.1%の伸びを記録し、2008年も増勢を続けている⁴。

スペースの制約から拡張余地の少ないサンクトペテルブルク港を補うため、サンクトペテルブルク近郊ではロシア最大級となるウスチ・ルガ港の建設が進んでいる⁵。ウスチ・ルガ港は多数の専用埠頭を有する多目的港湾であり、石炭埠頭、鉄道カーフェリー埠頭など一部の埠頭はすでに稼働を開始している。コンテナ埠頭は2007年4月に建設が始まり、2009年にも稼働開始の予定だ。年間処理能力50万TEUが予定されている。さらに長期的には300万TEUの処理能力を持つロシア最大、欧州でも屈指のコンテナ埠頭となる青写真が描かれている。

東アジアからのコンテナ物流ルート

貿易相手国と利用港湾の地理的關係を考えると、米州からの輸入貨物はロシア北西部港湾を経由する可能性が高い。欧州諸国からの貨物は北西部港湾、南部港湾及び陸路鉄道の利用が考えられる。一方、東アジアからロシア向け輸出には上記ルートの総てが利用されている。データの裏

付けは得られないが、以下のような実例が見られる。

東アジアからロシア向けに輸出される電気機器は伝統的にフィンランド港湾経由が多い。フィンランドのロシア国境近くには保税倉庫が多数あり、大消費地モスクワへの輸送も便利だ。また、最近では極東港湾経由でロシア市場に持ち込まれるケースも増えており、中国発の場合は陸路鉄道も利用されている。

日本・韓国発の自動車製造部品は仕向地により異なるが、サンクトペテルブルク港、極東港湾、南部港湾が利用されている。

例えば、韓国・現代自動車のタガンログ工場向け製造部品は、極東港湾経由TSRルート及び黒海沿岸南部港湾ルートが併用されている。しかし同社が2011年稼働予定のサンクトペテルブルク工場向け部品はDeep Seaルートで現地工場へ直接輸送する計画と聞く⁶。同じく現代グループの起亜自動車のイジェフスク工場向け部品は仕向地が内陸であることから全量TSRルートを利用している。

日本からの自動車部品では、内陸のエラブガに立地するいすゞ自動車工場向けの場合、全量がTSRルートで輸送されている。一方、サンクトペテルブルクに工場を稼働した

⁴ 2008年1 - 9月の実績は対前年比21%の増加となった。(www.rzd-partner.com/news/2008/10/20)

⁵ 「ロシア最大級の港となるウスチ・ルガ港」ロシアNIS調査月報2008年5月号参照。

⁶ 2008年9月、韓国フォワードのヒアリング情報。

トヨタ自動車は、Deep Seaルートを利用し、サンクトペテルブルク港に揚港している。同社はTSRルートについてもトライアルを行い、将来の利用を検討している。

そのほか、中国からロシアへ輸出される消費財（衣類、履物、靴、玩具など）は、Deep Seaルート、TSRルート、または陸路鉄道が利用されていると見られる。また、韓国製樹脂原料の輸出にもTSRルートが利用されている。

3. ロシア極東経由コンテナ物流

本節では東アジア諸国にとって地理的にロシアに一番近く、歴史的つながりの深いロシア極東を経由するコンテナ物流ルートの現状を紹介する。

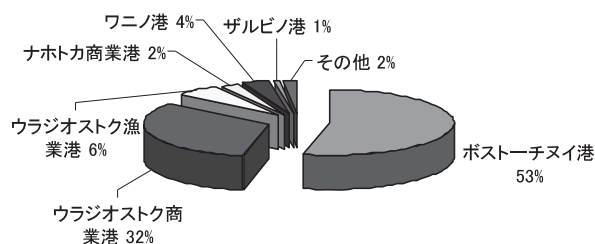
極東港湾の現状と取組み

ロシア経済が混迷を極めていた1990年代半ばには、極東港湾は取扱余力が大きいと言われてきた。しかし、2000年以降、ロシア経済の成長に伴い極東港湾の貨物も増加を続けてきた。コンテナ貨物取扱量は2002 - 2007年の5年間に2.7倍に増加し、2007年は69.5万TEU（対前年比30.5%）に達した。（図8）

2007年の港湾別シェアを見ると、ポストーチヌイ港が37.1万TEU、ウラジオストク商業港⁷が22.5万TEUで合わせると極東全体の85%を占める。実際、コンテナ用大規模クレーンを設置しているのはこの2港に限られる。（図9）

ロシアの東の出入り口として今後もコンテナ貨物量の増大が予想されることから、既存港湾の施設増強や新規港湾開発が動き出している。既存港湾ではウラジオストク商業港がFESCOの主導でコンテナターミナル増設中だ。また、ナホトカ漁業港、ザルピノ港、北朝鮮の羅津港などに新たなコンテナターミナルを建設する計画が相次いで発表されているものの、地域全体の需要見通しに基づく未来図が見えてこない。各港のイニシャチブを紹介する。

図9 極東港湾のコンテナ取扱シェア（2007年）



（出所）INFRANEWS、前掲書

ポストーチヌイ港（VICS・VSC取扱）：2007年のコンテナ取扱量は37.1万TEU（対前年比27.3%増）に達した。このうち実入りの国際コンテナは約25万TEUであった。同港関係者の話では、ポストーチヌイ港が取扱う国際コンテナの80 - 90%は近接するナホトカ・ポストーチヌイ貨物駅から鉄道でロシア各地に輸送される。同港のコンテナターミナルは4バースあり、全長1,284m、ターミナル面積は73.4haに及ぶ。STSクレーン6基、レールトランスティナー6基、など各種クレーンを取り揃えており、2008年末時点の年間取扱能力は65万TEUとされる。同港の発展計画によると、総額5億ドルを投資し、取扱能力を2012年までに110万TEU、2020年までに220万TEUまで増やす予定だ。

ウラジオストク商業港（VMPT）：2007年のコンテナ取扱量は22.5万TEU（ウラジオストク・コンテナターミナルが20.0万TEU（対前年比35.7%増）、ウラジオストク・コンテナサービスが2.6万TEU）、ウラジオストク商業港が取扱うコンテナの大部分は揚港後トラックで極東各地へ陸上輸送される。鉄道を利用して遠距離輸送されるのは全体の15%程度に留まる。

同港は2008年にFESCO傘下となり、積極的に港湾施設に投資を行っている。現在の16の埠頭のうちコンテナ専用は16番埠頭のみでSTSクレーンが2基設置されている。現行施設が手狭になったため、同港は隣接する在来2バース（14、15番埠頭）をコンテナターミナルとして再開発中だ。2008年9月、新たに中国製STSクレーン2基が導入された。さらに各種クレーンが2008年中に導入される予定だ。コンテナバース拡張により同港のコンテナ取扱能力は従来の約3倍の60万TEUに拡大する見通しだ。さらに現在、市街地と逆方向に迂回する約4kmの鉄道線を整備中で、近い将来、ブロックレインの編成がスムーズに行えるようになると期待されている⁸。

これとは別に、やはりFESCO傘下のルースカヤ・トロイカは、ウラジオストク商業港の16番埠頭の沖を埋め立て、新たに2バース建設する計画を発表している。これによると2010年までに12万TEU、2014年までに25万TEUの取扱が可能となる。

しかし、ウラジオストク商業港は市街地に隣接し、開発用地が限られているという基本的問題を抱える。そこで、VMPTは親会社のFESCOと共同で市の北方40km、ウラジオストク国際空港まで15kmの地点に新ロジスティクスセンター「沿海地方南部物流ターミナル」を建設する構想を

⁷ ウラジオストク商業港については、Vladivostok Container Terminal (VCT) + Vladivostok Container Serviceの取扱量合計。

⁸ 現地ヒアリング、及び『海事プレス』2008年10月の特集記事による。

推進している。総面積は10万m²で、年間120万TEUを取扱可能なコンテナターミナル、15万台を取扱う車両配送センターの機能を持たせ、VMPTまで鉄道で結ぶ構想だ。

ウラジオストク漁業港：2007年に4.1万TEU（対前年比8.1%増）のコンテナを扱った。これまで主要な取扱貨物であった水産物や鉄くずの輸送量が減ったため、新たな航路誘致など、コンテナ輸送サービスに積極的に取り組む姿勢を見せている⁹。

ナホトカ商業港：2007年のコンテナ取扱量は1.6万TEU（対前年比4%増）で、ポストーチヌイ港に隣接する鉄道積替えステーションからTSRを利用して国内各地と結ばれている。しかしコンテナ取扱に関する積極的取組みは見られない。

ナホトカ漁業港：ナホトカ漁業港の主要取扱貨物は、木材、水産品、セメント、鋼材などで、コンテナ荷役は行っていない。丸太の輸出関税引き下げの影響で木材輸出に期待できないこともあり、2007年、ロシアの主要鉄道フォワードであるDVTG（極東運輸グループ）が同港の株式90%を取得し、韓国企業の協力を得てコンテナターミナルとして再開発する方針だ。既存の9パースのうち5パースを開発する予定で、鉄道引込み線を導入し、TSRのゲートウェーとしての機能を持たせる計画。2009年中の供用開始を予定し、取扱能力は最大40万TEUになる見込み。韓国側パートナーは、釜山港湾公社（BPA）、大宇ロジスティクスが中心となり、Pantos、Sinokor（長錦商船）、Glovisなどの参加が検討されている¹⁰。

ザルピノ港：2007年のコンテナ取扱量は約5,000TEUに留まった。同港はコンテナ荷役に必要なクレーン設備を持たず、主に中古車やバルク貨物を扱ってきた。最近では後述するように新車輸入港として注目されている。しかし、天然の良港であるザルピノ港のポテンシャルに注目したトランスコンテナは、同港を保有するトランスグループASと共同で、新コンテナターミナルを建設することで合意した。両社はターミナルの建設と稼動を担う合弁企業を設立する予定だ。ターミナルの予定処理能力は年間40万

TEU、ターミナルの面積は18 ha以上を予定している¹¹。2社に加えて、日本の近鉄エクスプレスと上組もプロジェクトへの参加が予定されている¹²。

羅津港：北朝鮮の羅津港は1930年代に日本の手により建設された港で、戦前は東京から新潟を經由して満州国へ至るゲートポートとして栄えた¹³。羅津から豆満江を經由してハサンに通ずる鉄道はバラノフスキーでシベリア鉄道に合流する。しかし港湾施設の近代化が遅れ、朝口間鉄道も老朽化しているため十分活用されていない。2001年の口朝首脳会談で朝鮮半島とロシア・欧州を結ぶ鉄道輸送回廊建設が合意され、口朝間鉄道近代化への取組みが始まった。

2008年10月4日、羅津 - ハサン間鉄道（55km）近代化工事が始まった¹⁴。同区間に敷設されている標準軌と広軌の複合線路が再整備され、トンネル、橋梁などの修復が行われる。並行して羅津港第3埠頭にコンテナターミナルが建設される。2009年を目処に10万TEU/年のコンテナ取扱で開始し、将来は40万TEU/年を目指す。鉄道と港湾整備に要する総事業費1億4000万ユーロはロシア側が拠出し、北朝鮮は既存施設を実物出資する形を取る。ロシア側が出資する費用の一部は韓国側が負担する計画とされる¹⁵。

当面は釜山から羅津まで海上輸送し、鉄道に積替えてシベリア鉄道に合流する物流ルートを開始させる計画で、利用に前向きな韓国企業6社のコンソーシアムが既に設立されている¹⁶。なお、韓国企業は日本からの貨物も歓迎するとのことだ。

長期的には朝鮮半島縦断鉄道（TKR）を開通させ、韓国から鉄道一本でシベリア鉄道に繋げる構想だ。

当該計画の背景にはロシア、北朝鮮、韓国それぞれの思惑がある。

ロシアにとっては羅津港の利用権を確保することができる。ロシア鉄道は予てから極東に自前の港湾を保有したいという願望があり、その第一歩となる。また、ロシア政府としては対北朝鮮への影響力を強めるという政治的意図が見え隠れする。

北朝鮮にとっては老朽化したインフラを無償で整備して

⁹ ダーリニポストーク通信、2008年4月21日、第747号。

¹⁰ 韓国企業でのヒアリング及び『海軍プレス』2008年10月3日。

¹¹ ダーリニポストーク通信、2008年5月26日、第751号。

¹² 2008年9月26日、ソウルで開催された「トランスコンテナ第一回ビジネスフォーラム」において、トランスコンテナ、トランスグループAS、近鉄エクスプレス、上組の4社で同プロジェクトを共同で進めていくことが確認された。www.rzd-partner.com/news/2008/10/09/331733.html

¹³ 成実信吾「北朝鮮羅津港訪問記」ERINA REPORT Vol. 68, 2006 March参照。

¹⁴ 同プロジェクトの韓国側情報は(株)キョレサランのHP(www.krlove.net/)参照。ロシア側情報はロシア鉄道HP(www.eng.rzd.ru/)および「ダーリニポストーク通信」2008年10月14日、通巻770号参照。

¹⁵ 朝日新聞、2008年10月1日付け。

¹⁶ 韓国鉄道公社、Sinokor、Woojin、Pantos、Glovis、Hanruの6社

もらえる好都合な話だ。

韓国企業にとってはTSRルートのゲートポートを新たに確保する狙いがある。韓国企業の多くはポストーチヌイ港経由でTSRルートを利用しているが、ポストーチヌイ港は港湾使用料金が高く混むと評判が悪い。距離的にも羅津港の方が韓国に近く、サービス面では言葉が通じ、労務費も安いといった期待がある。韓国政府にとっては南北協力プロジェクトの一つとして南北関係改善にプラスとの判断があろう。

シベリア鉄道のコンテナ輸送

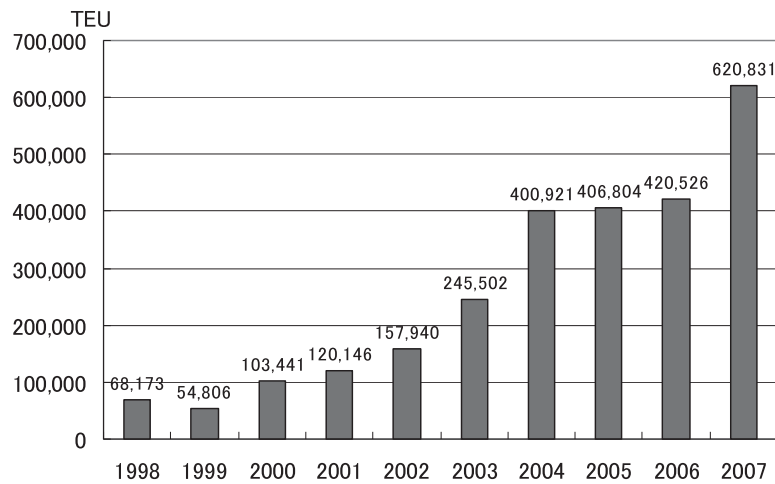
東アジア3カ国からロシア極東港湾に着いたコンテナ貨物は、近距離向け配送にはトラック、長距離向けには鉄道が利用される。ポストーチヌイ港に揚港されたコンテナの

80 - 90%、ウラジオストク港に揚港されたコンテナの15%ほどが鉄道で国内各地へ輸送されていると見られる。そのほか、中国から陸路鉄道でロシアへ入り、シベリア鉄道に合流する貨物も増えている模様だ。

ロシア鉄道の推定によると、様々なルートで東から西からシベリア鉄道に持ち込まれるコンテナ数は2006年が42.1万TEU、2007年が62.1万TEUで、1年間に47.6%の驚異的増加となった。さらに2008年上半期は成長率がやや鈍化し、対前年同期比で26%増となっている。(図10)

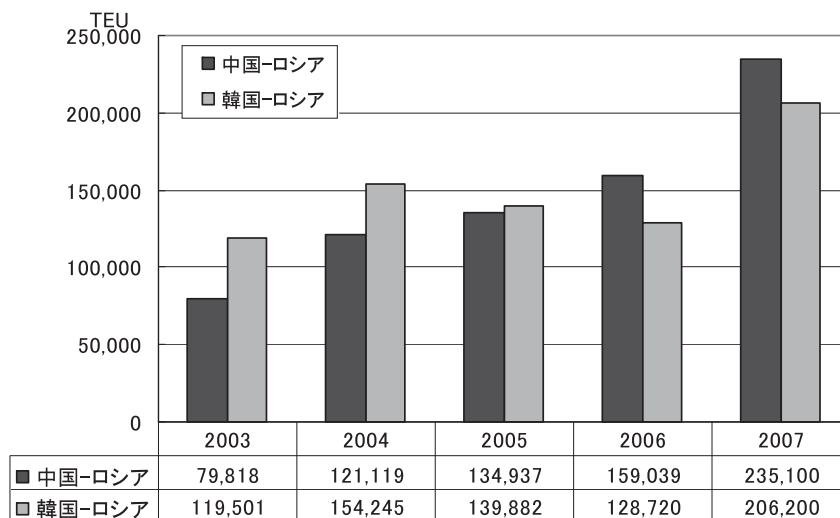
東アジアの国別に見ると2006年以降、中国発着貨物が韓国発着貨物を上回っており、2007年は中国が23.5万TEU、韓国が20.6万TEUであった。なお、ロシア鉄道のデータは空コンテナを含んでいる。(図11)

図10 シベリア鉄道のコンテナ輸送量 (TEU)



(出所) ロシア鉄道/CCTT

図11 シベリア鉄道のコンテナ輸送量 - 中国・韓国の貨物



(出所) ロシア鉄道/CCTT

一方、極東港湾最大手のポストーチヌイ港取扱コンテナの国別割合は、韓国68%対中国29%の比率とされている¹⁷。これらのデータを総合的に読むと、中国から陸路鉄道でシベリア鉄道に合流するコンテナが急増しているものと推察される。事実、韓国やロシアのフォワーダーも近年中国からの陸路鉄道ルートを利用する貨物が増えていると口を揃える。

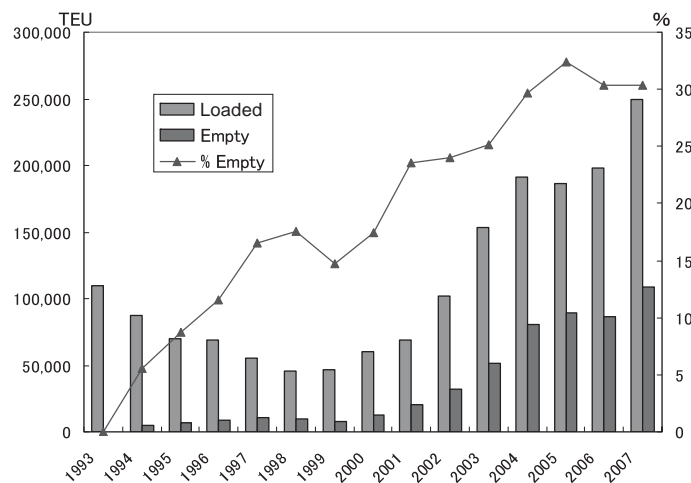
なお、ポストーチヌイ港取扱コンテナのデータはより詳細な分析が可能で、興味深い荷動きが読み取れる。まず、TSR利用コンテナは西航：東航比率が88：12と偏っているために、空のワゴンやコンテナを東航で戻している。2007

年の空コンテナ比率は約30%に達した。また、実入りコンテナを方向別に見ると、ロシアの輸入が急上昇しているのに対し、輸出や中央アジア向けは伸び悩み、主にフィンランド向けに利用されたトランジット貨物はほぼ消滅してしまった。2006年にトランジット割引が撤廃された影響が顕著に表れている。急増しているロシアの輸入の主な品目は、韓国自動車メーカーの現地工場向け部品輸送、韓国及び中国製の家電製品、プラスチック樹脂や消費財と見られる。(図12、13)

中国発着内陸鉄道輸送の動き

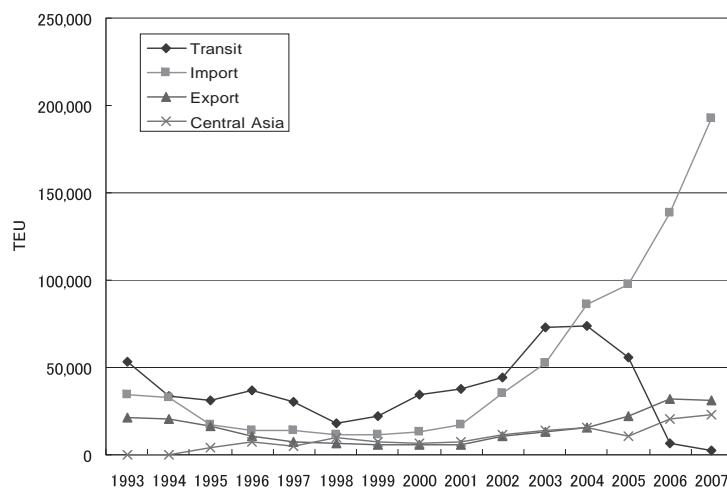
これまで中国のロシア向け輸出が急増していること、そ

図12 ポストーチヌイ港取扱コンテナ：実入り対空コンテナ



(出所) VICS・VSC

図13 ポストーチヌイ港取扱コンテナ：仕向地別



(出所) VICS・VSC

(注) 実入りコンテナのみ。

¹⁷ VICS・VSCの実入りコンテナの国別比率によると、韓国68%、中国29%、日本3%である。ただし、日本発着貨物のうち釜山トランシップでポストーチヌイ港へ輸送される貨物は韓国貨物扱いとなっている可能性が高く、注意を要する。

れに伴い内陸鉄道ルートが重要性を増していることに触れた。

中国 - ロシア間内陸鉄道物流ルートとしては4つのルートが考えられる。いずれも中国の標準軌(1,435mm)からロシアの広軌(1,520mm)への積替え施設を有し、積替えに要する手続きや待ち時間がスムーズな輸送を妨げる不連続点として問題視されてきた。積替えや越境に関わる問題が解消されれば、中国 - ロシア、中国 - 中東欧、など内陸部間を結ぶ物流ルートとして有望だ。以下では各ルートの最近の動向、及び近未来の計画に関して断片的情報を紹介する。

満洲里 - ザバイカルスク - チタ：中国東北部や華北からロシア向け輸出にこのルートが利用されている。ロシア側情報によると、2005年にこの国境を通過したコンテナは34,571TEU(対前年比7.5%減)であった¹⁸。2008年10月、トランスコンテナがザバイカルスクに鉄道積替え施設を備えたコンテナターミナルをオープンした¹⁹。同社は15億ルーブル(6,000万ドル)を投じてターミナルを整備した結果スムーズな越境輸送が可能となり、中国からの輸入コンテナ取扱能力が16.4万TEUから60万TEUに増強された。例えば、同時にブロックトレイン3列車の積替えが可能になった。また、DVTG(極東運輸グループ)もザバイカルスクにターミナルを建設中で2009年の開業を予定している。

このルートを利用して日本から大連経由、ハルビン、満洲里、TSRを利用して欧州まで輸送する試みも進んでいる²⁰。日本の物流サービス会社、アイ・ロジスティクスは欧州鉄道フォワード、ファーイースト・ランドブリッジ(FELB)と提携し、ハンガリーまでの鉄道利用を検討している。

二連浩特 - モンゴル - ナウシキ：モンゴルルート是北京からモンゴル及びロシア向け輸出に利用されている。このルートを欧州まで延長する国際プロジェクトが始まっている。

2008年1月、コンテナ貨車49両を連結した試験列車が北京を出発、モンゴル、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを経由してドイツのハンブルグまで、9,780kmを15日間で走

行した²¹。

ドイツ鉄道傘下の輸送会社DB SchenkerはTrans Eurasia Expressの名称で2009年2月からドイツ - 中国間に定期鉄道サービスを開始する。ドイツ - 中国間を週に2便、20日間で結ぶ計画だ²²。2008年9月、初の商業輸送となった富士通シーメンスコンピュータの製品を搭載した列車が、湖南省・湘潭を出発し、ハンブルグまで約1万kmを17日間で走破した。

阿拉山口 - カザフスタン：中国最大の輸出陸路口岸で中国からカザフスタン及びロシア向けコンテナの伸びが著しい。コンテナ通過量は、2005年9.3万TEU、2006年14.3万TEU、2007年19.1万TEUと推移しており、約3分の1が中国の輸入、3分の2が輸出とされている。近年カザフスタン以外のロシアなどへの国際貨物が増加している²³。

綏芬河 - グロデコボ：中国・黒龍江省とロシア極東を結ぶルート。ロシア側情報によると、2005年に272TEU(対前年比57.1%減)のコンテナが越境した²⁴。このルートのコンテナ輸送は主にトラックが利用されており、鉄道利用は限定的である。

4. 自動車の輸送

前述のように日本からロシアへの輸出の4分の3が自動車である。(図14)韓国からロシアへの輸出の最大品目も自動車である。ロシア側統計によると、2007年に日本から64万台、韓国から18万台の乗用車がロシアへ輸出された。さらに貨物自動車に眼を移すと、3.5万台が中国から、1.6万台が日本から、6千台が韓国から輸出されている。

通常、完成車(新車)は専用の船舶、列車、トレーラーなどで輸送される。

日本・韓国からロシアへ輸出される自動車(新車)は自動車専用船でスエズ運河を経由し、フィンランドのハンコ港、コトカ港へ陸揚げされ、そこから車両運搬トレーラーで国境を越えロシアへ運ばれるのが一般的である。しかし、ロシアの輸入車両の急激な増加に伴い、車両運搬トレーラーが不足し、レンタル料が跳ね上がるなどの問題が発生している。フィンランド経由ルートでは日本からモスクワまで約50日を要し、日本車の購入者は待たされることが多

¹⁸ Transportweekly, Special Edition, # 4, 2006.

¹⁹ www.trcont.ru/、2008年10月7日付け。

²⁰ 海事プレス、2008年10月7日。

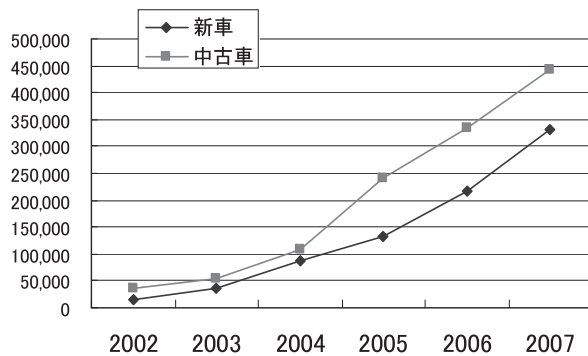
²¹ ロシア鉄道HP、2008年1月25日

²² ドイツ鉄道HP、2008年10月17日

²³ 中国鉄道経済計画研究院、車探来氏の発表資料による。

²⁴ Transportweekly, Special Edition, # 4, 2006.

図14 日本からロシア向け乗用車輸出台数



(出所) 貿易統計



(写真)ザルビノ港で鉄道輸送を待つマツダの乗用車(2008年10月25日)

いとも言われている。問題はフィンランドルートへの集中にあるとみられ、ルートの多様化が指摘されてきた。

2007年2月、ロシア鉄道は大手国際運送会社「トランスグループAS」(TGAS)と合併で、鉄道による自動車輸送を専門とする「レールトランスオート」(RTA)を設立した²⁵。RTAはロシア沿海地方南部のザルビノ港²⁶に新車ヤードを整備し、既存の鉄道引込み線を利用してモスクワ方面に専用のブロックトレインで輸送する体制を整えた。既に、第一段階として2.1ヘクタールの新車ヤードが完成し、1,300台の自動車収容可能となっている²⁷。モスクワ近郊にも鉄道ターミナルが整備されている。

2008年9月下旬、マツダはシベリア鉄道を利用したロシア向けの自動車輸送を開始した。マツダの国内生産拠点からザルビノ港まで毎週約1,000台の乗用車を専用船で運ぶ。そこから30両編成の2階建て専用ブロックトレインで330台ずつ、3回に分けて隔日にモスクワへ輸送される。モスクワまでの鉄道輸送日数は10日程度で、日本の港湾からモスクワまで18日で到着した。従来のフィンランド経由に比べ約30日間輸送日数が短縮される²⁸。輸送コストは従来のルートと同程度といわれている。マツダの成功を受け、日系自動車メーカー各社が同ルートの利用に関心を示しており、試験輸送も始まっている。

一方、日本からロシアへ輸出される中古車は主にRORO船や在来船で運ばれており、コンテナ化率は3%台に留まっている。しかしロシア向けを除くとコンテナ化率は50%を超える²⁹。

5. 東アジア - ロシア間物流の課題

最後に東アジア・ロシア間物流の発展を妨げている幾つかの要因について述べたい。

価格競争で動く分水嶺

日本・韓国からロシアへ輸送する場合、東の極東港湾から入れるか、それとも西の北西部港湾から入れるかを決定するのは何だろうか。東から入れてTSRで輸送する場合の利点はスピードだ。モスクワ向けの場合、TSRルートでは20 - 25日で着くがDeep Seaだと40日以上要する。この日数の差は仕向地が東であるほど大きく、西へ行くほど小さくなる。荷主にとってスピードは確かに魅力だがコストも重要だ。たとえ時間が掛かっても安いルートを選ぶ荷主も多い。コストについても仕向地が東へ行くほどTSRルートが有利で、西へ行くほどDeep Seaが有利となる。また、輸送コストは相対的なものであって、競合するDeep Sea市況の影響も受ける。

そこで、コストと時間の両要素を合わせて、東から入れるのと西から入れるのが同じとなる、いわば「分水嶺」はどのあたりにあるのだろうか。

歴史をさかのぼると、ランドブリッジ全盛期の1970 - 80年代はロシアを飛び越えた欧州に分水嶺があった。その後、1990年代にロシア鉄道が混乱期を迎えると分水嶺はイルクーツク辺りまで東へ移動したとされている。2000年ごろからトランジット割引料金のおかげで、韓国発貨物の場合、フィンランドに限りTSRの守備範囲になったが、2006年にトランジット割引が廃止されると分水嶺は再び東へ移動した。

²⁵ RTAの資本構成は、ロシア鉄道51%、トランスグループ49%。同社の資料によると、2008年10月時点で、車両輸送用ワゴンを2,500両保有しており、2010年までに5,100両まで増強の予定である。(www.railtransauto.com/)

²⁶ トロイツァ港ともよばれる。(www.trgr.ru/)

²⁷ 第二段階では6.1ヘクタールに拡大され、3,800台の駐車が可能となる計画である。

²⁸ www.rzd-partner.com/comments/2008/10/15/、www.railtransauto.com/、など参照のこと。

²⁹ 日本海事新聞、2008年2月27日。

2007 - 2008年の動向を見ると、ロシア鉄道の相次ぐ値上げとDeep Sea市況の軟化でTSRルートは価格競争力を失いつつある。韓国のフォワーダーは「ロシア鉄道から3ヶ月に一度の頻度で値上げの連絡が来る」と嘆く。

実際、ロシア鉄道の貨物料金は2008年上半年期だけで3度の値上げが行われ、一年間に平均で16.3%値上がりした³⁰。

2008年9月、ソウルで開催されたトランスコンテナの国際フォーラムの席上、韓国の現代自動車グループの物流子会社であるGlovisのジェネラルマネージャーであるHong Kee Rhee氏はTSRルートの問題点として「ロシア側の一方的値上げによる運賃変動」を第一に挙げた。二番目は「通関の難しさ」、三番目は「極東港湾の不足と高い料金」だった。その解決策として、トランスコンテナの自前の港湾が必要との見解を披露した。

一方、ロシアではインフレが進行し、ロシア鉄道も従業員の賃金を上げざるを得ず、運賃値上げを避けて通れない状況になっている。さらに、ロシア鉄道は旅客部門の赤字を貨物部門の黒字で相殺する構造になっている³¹。貨物輸送においても国民経済に直接影響する国内料金は上げにくいと見られ、国際貨物料金は値上げの格好の対象となる傾向にある。

2008年9月に韓国のフォワーダーの意見を聞く機会があったが、全体的見解は、分水嶺はモスクワ辺りにあり、そこまではTSRが競争力を持つというものだった。事実、韓国のフォワーダーが新たにターゲットとみているのはモスクワ近郊で組み立て工場を稼働したLG電子や、モスクワ南方のカルーガに工場を建設中のサムスン電子向け貨物だ。モスクワやカルーガには鉄道コンテナターミナルを建設する計画も進んでいる³²。

それに対し、モスクワ以西のサンクトペテルブルク向け貨物はDeep Seaの経済性が評価されている。例えば、サンクトペテルブルクに工場を建設中の現代自動車は部品輸送にDeep Seaルートを利用する方針を固めた模様である。同地に挙って進出が予定されている日系自動車メーカーの動向に注目が集まる。

ロシア鉄道の料金が上昇を続けるならば、分水嶺はモスクワよりも東へ移動し、TSRの輸送量は打撃を受けることになりかねない。2008年夏以降Deep Sea料金の上落傾向が進み、TSRルートの割高感が一段と強まってきた。特に

日本は荷主がTSRルートにやっと関心を持ち始めた段階であり、「シベリア鉄道ルートは高い」との評判が広まれば、せっかくのビジネスの萌芽を摘み取ることになりかねない。TSRルートの料金見直しが求められている。

港湾インフラ整備における計画性

日本人から見ると不思議に思われるのだが、ロシアの港湾は民有で各港湾の持ち主が整備計画を決定し、国家あるいは地域全体としての港湾整備計画が存在しないに等しい。少し前まで計画経済を掲げていた国とは思えないほど非計画的だ。これと対極的なのが韓国や中国であって、韓国は「北東アジア中心国家」を目指すという国策の下、北東アジアのハブ港として釜山港を整備し、ハブ空港として仁川空港を建設した。中国も国策として大規模港湾を上海沖に建設した。

極東港湾に関しては前述のように各港がバラバラに整備を行っていて、競争に終始し、一貫した国家の政策が見えてこない。その結果、韓国Glovisが指摘するように極東港湾不足とサービスの悪さが貿易の障害となっている。

ロシア国内でも鉄道部門に関してはソ連時代からの組織が民営化後もロシア鉄道という形で引き継がれ、計画的に投資が行われている。2008年に国家承認された「2030年までのロシアの鉄道発展戦略」がその一例だ。港湾整備に関してもこのような中長期計画が国家に承認され、内外に示されるべきだ。

不連続点の解消

北東アジアの国際物流論議において、海上輸送から陸上へ、あるいは軌間の異なる鉄道間の積替えといった不連続点の存在が問題視されてきた。現在も韓国Glovisが指摘するように通関の簡素化、迅速化が課題となっている。

一方、軌間の異なる鉄道間の積替えについては改善が見られる。2008年10月に竣工したザバイカルスク鉄道コンテナターミナルは注目される。同ターミナルの利用状況や効果についてフォローしてゆきたい。

参考文献

INFRANEWS, "Container logistics in Russia and neighboring states: Year 2007", 2008
Russian Railways, "Annual Report JSCo RZD 2007"
㈱ジェイアール貨物・リサーチセンター『ロシア沿海地方

³⁰ ダーリニボストーク通信、2008年7月7日、通巻757号。

³¹ ロシア鉄道年次報告書2007によると、貨物部門の収益が1,155億ルーブルであったのに対し、旅客部門は505億ルーブルの赤字となった。

³² 2008年9月26日、ソウルで開催された「トランスコンテナ第一回ビジネスフォーラム」において、トランスコンテナ、近鉄エクスプレス、UNICOロジスティクスの3社は共同出資し、カルーガに鉄道コンテナターミナルを建設することで合意した。これとは別に、DVTGとPantosが合弁でモスクワ近郊のツチコヴォに建設した内陸ターミナルが2007年6月に稼働した。

の港湾調査報告』2008年3月

ロシアNIS貿易会・ロシアNIS経済研究所『シベリア鉄
道活性化に関わるロシア新規市場開拓調査』2008年3月
辻久子『シベリア・ランドブリッジ - 日ロビジネスの大動

脈』成山堂書店、2007年

辻久子「『シベリア・ランドブリッジ - 日ロビジネスの大
動脈』 - その後の展開」、『ロシア・ユーラシア経済』、2008
年5月号（No.910）

The Prospects for the Trade and Distribution Routes between East Asia and Russia

TSUJI, Hisako

Researcher, Research Division, ERINA

Overview

- 1 . East Asia (Japan, China and the ROK) and Russia's trade is expanding rapidly. In particular, the export of industrial products to Russia from the countries of East Asia is showing explosive growth and the demand for container and finished car transportation is increasing.
- 2 . The enhancement of distribution infrastructure is required, such as ports and railways, to meet the increase in trade goods. In the Russian Far East each port has set out its own individual development plan, but in terms of identifying the requirements of the region as a whole the government needs to plan the development and upgrading of ports comprehensively.
- 3 . Regarding the transportation toward Moscow of finished cars, which predominate in exports to Russia from Japan, the utilization of the Trans-Siberian Railway, with being able to realize a cut in the number of days for transportation, is promising. To cope with the rising demand, the marrying up in the area of infrastructure, such as special rolling stock, could be hurried up.
- 4 . There is active movement in developing the inland railway transportation route from China to western Russia and Eastern and Central Europe. Attention is also being focused on transportation from Japan to the interior via China or as an alternative for Japanese firms which have production bases in China.
- 5 . As the trend for 2008, with the frequent increases in rail fees and the effect of a drop in the Deep Sea rate from the summer, the Trans-Siberian rail route is rapidly losing economic competitiveness. A review of the setting of the TSR's prices is probably urgently needed.

Introduction

The trade between Russia, with its continuing high growth rate, and the three countries of China, the ROK and Japan, the principle countries of East Asia, is posting remarkable growth. The three countries of East Asia, with their strength in manufacturing industry, and the resource colossus Russia have a complementary relationship and are mutually ideal trading partners.

What options are there and what criteria are used in selecting the distribution route that carries the rapidly increasing trade of each country with Russia? Is the development sufficient of the distribution infrastructure which will carry the trade envisioned to be expanded in the future?

In this piece I will introduce the current situation of the trade of the three countries of East Asia with Russia, focus on the distribution and infrastructure supporting the trade, acquaint you with the current situation and give a view of future developments and challenges.

1 . The Expansion of Trade between East Asia and Russia

In this section I will pronounce on the expansion of Russia's trade with the three countries of East Asia.

For bilateral trade statistics a large disparity can be seen between the figures released by the countries on either side.¹ Here I will exploit the trade data from both sides, and make it my business to pronounce on the overall trade

trends.

Russia's trade has continued its high growth from 2000 on. In the five years from 2002 to 2007 exports have increased by a factor of 3.3 and imports by a factor of 3.7.

The value of Russia's trade with the world in 2007 increased by 25.8% on the previous year. While staying in the black overall, the increase in imports (45.0%) exceeded the increase in exports (16.9%) and the amount in surplus declined. (Table 1)

If one focuses on Russia's trade with the three countries of East Asia the following distinguishing features can be seen.

The Increasing East Asian Presence within Russia's Trade Partners

The value of Russia's trade with the three countries of East Asia in 2007 increased by 49.8% on the previous year and greatly exceeded Russia's increase in total trade value of 25.8%. There was an increase of 45.1% in the East Asian statistics. From 11.5% in 2006, the share of the three countries in Russia's total trade has increased its presence with 13.7% in 2007. (Table 1)

The Sharp Increase in Imports to Russia from East Asia and the Trade Balance Reversal

Exports to Russia exceeded imports in trade with the three countries of East Asia in 2007. On this point the same

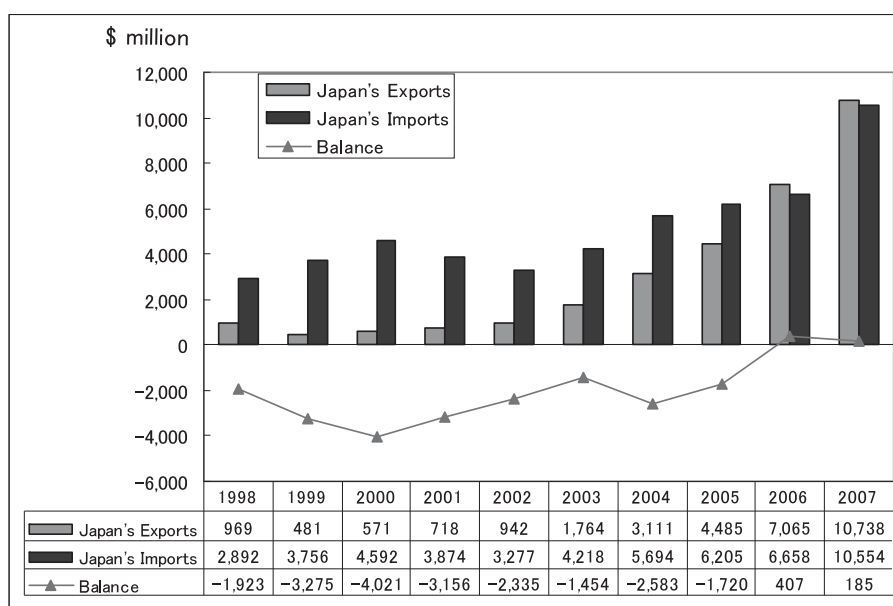
¹ In the case of Japan-Russia trade, for example, the value of Japan's imports is 20% greater than the value of Russia's exports. There is a similar tendency, also, regarding ROK-Russia trade. As a contributing factor to this it has been noted that there is a big difference in the value of trade in fisheries. Regarding China-Russia trade also, a tendency can be observed for China's statistics in both imports and exports to exceed those of Russia.

Table 1 The Value of Russian Trade with the Three Countries of East Asia

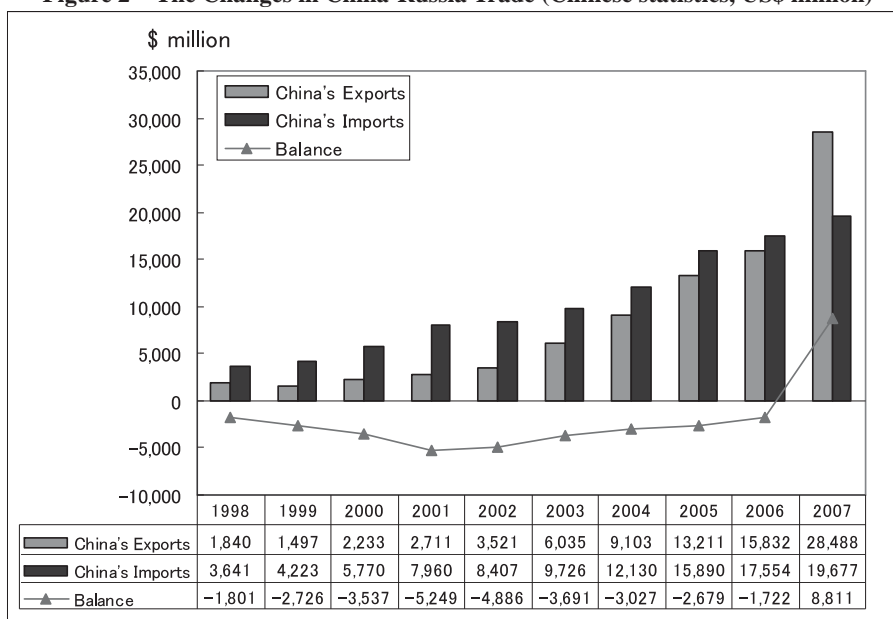
US\$ million

| | 2006 | | | | 2007 | | | |
|---------------------|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|
| | Imports and Exports | Russian Exports | Russian Imports | Russian Balance of Payments | Imports and Exports | Russian Exports | Russian Imports | Russian Balance of Payments |
| Japan | 12,409 | 4,620 | 7,788 | -3,168 | 20,133 | 7,418 | 12,715 | -5,297 |
| China | 28,659 | 15,752 | 12,906 | 2,846 | 40,297 | 15,892 | 24,405 | -8,513 |
| ROK | 9,293 | 2,512 | 6,780 | -4,268 | 14,991 | 6,155 | 8,836 | -2,681 |
| Three-Country Total | 50,351 | 22,884 | 27,474 | -4,590 | 75,421 | 29,465 | 45,956 | -16,491 |
| (Share) | (11.5%) | (7.6%) | (20.0%) | | (13.7%) | (8.4%) | (23.0%) | |
| World | 439,153 | 301,450 | 137,703 | 163,747 | 552,288 | 352,568 | 199,720 | 152,848 |

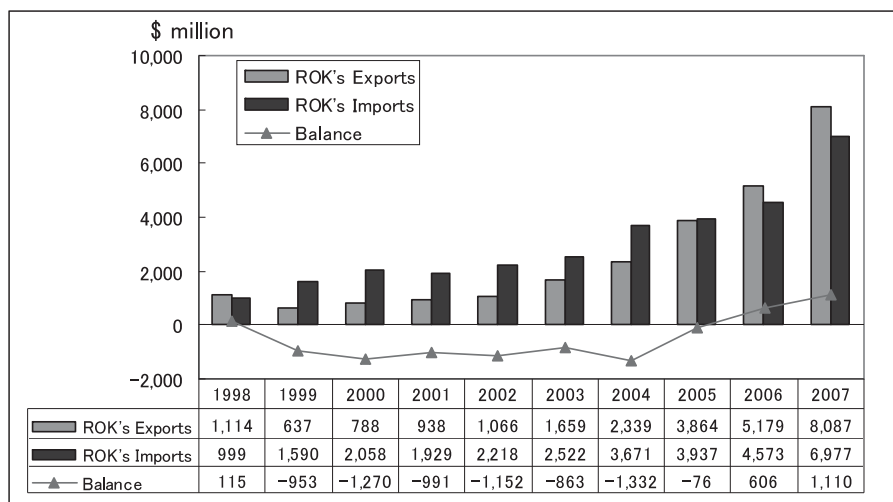
Source: Russian customs clearance statistics

Figure 1 The Changes in Japan-Russia Trade (Japanese statistics, US\$ million)

Source: Japanese trade statistics

Figure 2 The Changes in China-Russia Trade (Chinese statistics, US\$ million)

Source: China Statistical Yearbook

Figure 3 The Changes in ROK-Russia Trade (ROK statistics, US\$ million)

Source: Korea International Trade Association

trend is corroborated in both the Russian and East Asian statistics. For the three countries of East Asia, trade with Russia was in the red for a long time, but according to the statistics of each East Asian country, shifted into the black from 2006 with regard to Japan and the ROK and in 2007 with regard to China. (Figures 1, 2 and 3)

In 2007 the exports from Japan to Russia increased 52.0% in the Japanese statistics and 63.3% in the Russian statistics, and this was noticed in Japan, yet they pale in comparison with exports from China to Russia. They recorded increases that defy all imagination of 79.9% in the Chinese statistics and 89.1% in the Russian statistics. In monetary terms also, China's exports to Russia amounted to 2.6 times those of Japan. Exports from the ROK have also posted growth of 56.1% in the ROK statistics and 30.3% in the Russian statistics. This demonstrates the high demand for imports supported by the healthy Russian economy.

The Distinctive Features of the Composition of Trade Commodities

Russia's trade is composed of its exports of resources, such as energy, timber and marine products, and metals to the three countries of East Asia, and of its imports of industrial products, such as automobiles, electrical equipment, and machinery.

Japan's principal import items from Russia (in 2007) were crude oil and petroleum products (35.4%), metals (29.3%), coal (9.0%), timber (9.0%) and marine products (9.9%). The increase in crude oil from Sakhalin is prominent. In export items to Russia, automobiles make up the overwhelming portion (76.5%), and export of general machinery (12.1%) and electrical equipment (3.7%) followed. Although approximately 330,000 of Japan's exported cars are new and approximately 440,000 are used, on a monetary basis new cars account for approximately 70% of the total. From Russia's viewpoint, Japan is its largest import source for automobiles.

The ROK's principal import items from Russia (in 2007) were crude oil and minerals (53.4%), metals (28.6%), and marine products (6.0%). Here too crude oil from

Sakhalin makes up an overwhelming portion. In export items to Russia, transport machinery, such as automobiles and shipping, make up more than half of the total (56.5%), and export of electrical equipment and general machinery (22.1%) and plastic resin (9.6%) followed. In transport equipment the ratio of finished cars to components is fifty-fifty, and tells of the progress in local production by ROK automobile manufacturers. From Russia's viewpoint, the ROK is its largest import source for automobile components and bodies.

China's principal import items from Russia were crude oil and petroleum products, timber and pulp, fertilizer and metals, etc. From Russia's viewpoint, China purchases more than half of the timber exported. In export items to Russia, electrical equipment makes up more than 30% of the total, and export of automobiles and consumer goods (clothing, footwear, bags and toys, etc.) followed. The greatest single export item is mobile phones, and they amounted to 41 million phones in 2007 (10.3 times the number for the previous year). For Russia, China is its largest supplier for electrical equipment, including televisions (7.7 million sets, seven times the previous year), personal computers and copying machines, and is rising phenomenally. Most Chinese-produced electrical items are as ROK, Japanese and European brands, and China has become the world's household appliance factory for original equipment manufacturing.

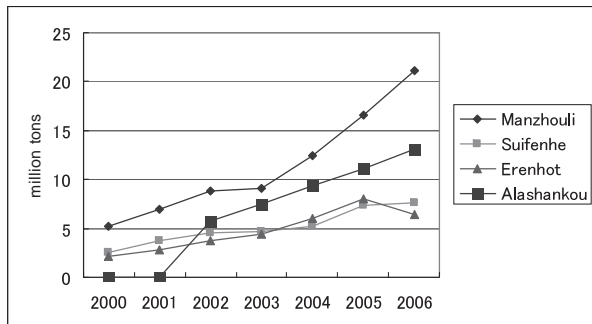
2 . Distribution between East Asia and Russia

Russia has a large land-area and the center of economic activity is in its European part. Additionally an overland trade route has been in existence between China and Russia from the time the Silk Road prospered. Consequently there exist many options for trade routes which link East Asia and Russia.

Exports from Russia to East Asia—Non-Container Freight

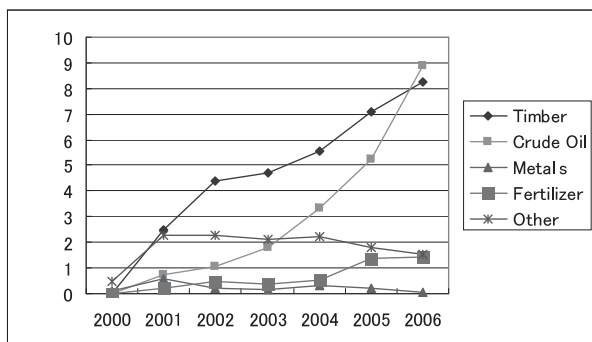
As mentioned previously, most of the export items from Russia to East Asia are resources and metals. Most

Figure 4 Freight Volumes in Trade Handled at China's Principal Railway Border Stations (million tons)



Source: Year Book of China Transportation & Communications

Figure 5 Freight Volumes Imported at the Manzhouli Railway Border Station (million tons)



Source: Year Book of China Transportation & Communications

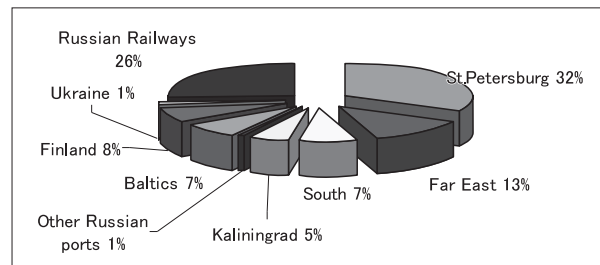
resources, including crude oil, coal, timber and marine products, and metals, including aluminum, are produced in the Russian Far East and Siberia. Most of these resources are unsuitable for containerization and are being exported in combination with rail and special ships.

In freight transport to Japan and the ROK from Russia, ships are exclusively used, and to China a direct cross-border route by rail is used. At national-border railway stations, including Manzhouli, Suifenhe, Erenhot and Alashankou, import items from Russia, such as crude oil, timber, mineral ores and fertilizer, are flooding in. In 2006 the trade freight handled by the above four railway ports of entry was 48.26 million tons, of which 89% was China's imports and 11% was exports. When one looks at the example of the largest port of entry, Manzhouli, the import volumes of crude oil and timber have increased rapidly. (Figures 4 and 5)

Russia's International Container Distribution

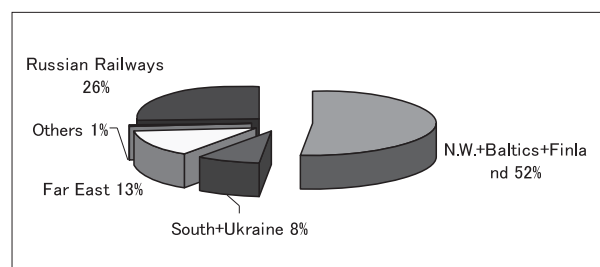
In contrast, the import items from East Asia to Russia are largely industrial products, and they are transported to

Figure 6 The Volume Handled of Russia's International Container Freight: By Port/Route (2007)



Source: Compiled based on the data from InfraNews, "Container Logistics in Russia and Neighboring States: Results of 2007"

Figure 7 The Volume Handled of Russia's International Container Freight: By Region (2007)



Source: Compiled based on the data from InfraNews, op.cit.

the final point of consumption in ordinary containers. In the case of automobiles, transportation is by special ship, rail, or trailer, etc. The principal points of consumption for industrial products are in the European part of Russia, west of the Urals.

First let's take a look at by what routes import containers, etc.—from around the world to Russia—arrive.

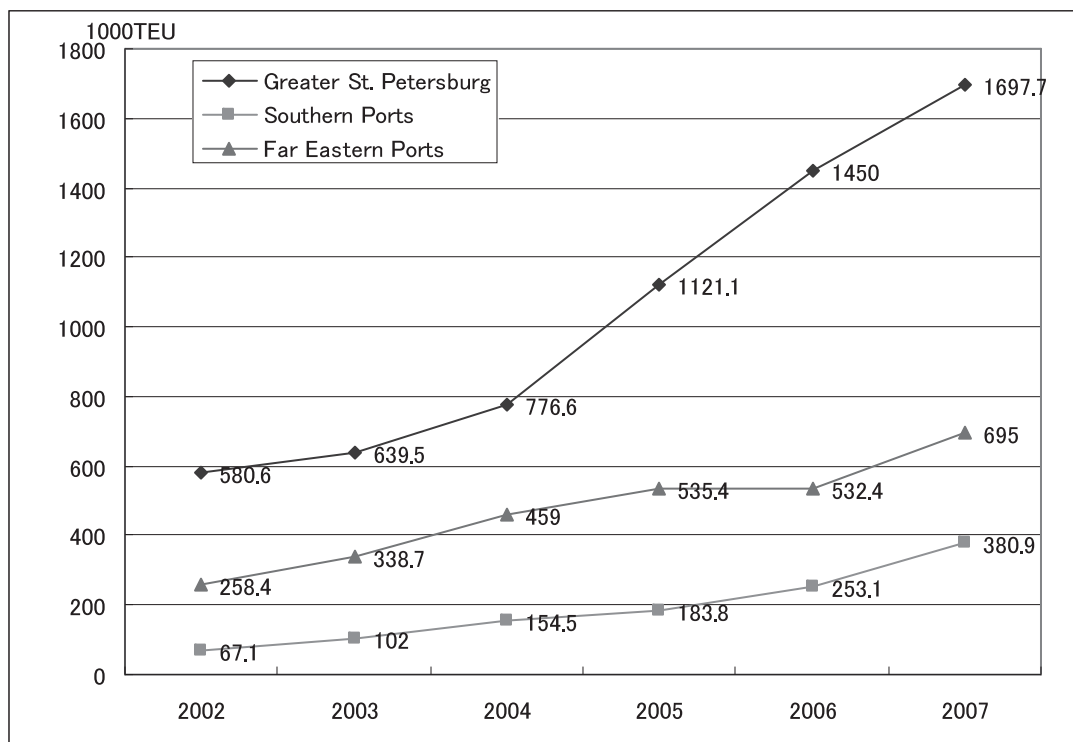
The total volume of Russia's import and export containers in 2007 was 5,272,000 TEU, and increased 26.7% on the previous year.² The entry point into Russia is selected by the place of embarkation and place of destination. In vast Russia there exist various trade routes from east, west and south.

If one looks at the breakdown by route, freight is estimated at 3,072,000 TEU (58.3%) via Russian ports, constituting the majority, 383,000 TEU (7.3%) via the ports of the Baltic States, 399,000 TEU (7.6%) via Finnish ports, 50,000 TEU (0.9%) via Ukrainian ports and 1,378,000 TEU (25.9%) via rail overland. Freight via rail overland is considered to be freight from China, Central Asia, and Central and Eastern Europe.

If one looks further at the breakdown by region for the container freight via Russian ports, Saint Petersburg Port (Authority)³ is the largest at 1,697,000 TEU (32.2%),

² Estimated figures from InfraNews, "Container Logistics in Russia and Neighboring States: Results of 2007", 2008. Includes empty containers.

³ Saint Petersburg Port (Authority) is comprised of eight ports of varying sizes. The three principal ports are the First Container Terminal (56.5%), Petrosport (21.7%), and Moby Dick (13.1%). (Shares in 2007)

Figure 8 The Changes in the Container Volumes Handled at the Principal Russian Ports

Source: The Port Authority of Saint Petersburg Website (www.pasp.ru) and InfraNews, op.cit.

followed by the Far Eastern ports at 695,000 TEU (13.2%), the Black Sea coast ports of the southern region at 381,000 TEU (7.2%) and Kaliningrad Port at 252,000 TEU (4.8%). (Figure 6)

If one looks at the breakdown by region for the totaled freight via Russian and foreign ports, then the freight via northwestern ports, including via Saint Petersburg Port, Kaliningrad Port, Finnish ports and the ports of the Baltic States, constitutes 52%, via Far Eastern ports 13%, via the Black Sea coast, which includes southern Russian and Ukrainian ports, 8%, and rail overland 26%. (Figure 7)

If one looks at the trends of recent years, the container volume handled has continued to increase no matter the import route.

In the five-year period 2002-2007 the volume of freight handled at Saint Petersburg Port increased 2.9-fold, that at the Russian Far Eastern ports 2.7-fold and that at the southern ports 5.7-fold. This is something which reflects the Russian economy with its continuing high-growth rate and the expansion of the volume of trade. (Figure 8)

For Saint Petersburg Port, Russia's largest port for imports by container, there are naturally imports of freight from Europe and the Americas, but freight from Asia is also flooding in, making best use of its prime location near to a major consuming region. Over the past few years it has been chock-a-block, and although its failings have been highlighted, such as the narrowness of its channel, winter freezing, and the traffic congestion within the city,

the volumes handled are increasing year on year. 2007 recorded a growth of 17.1% on the previous year and 2008 is continuing this upward trend.⁴

In order to compensate for Saint Petersburg Port, where there is little leeway for enlargement due to space constraints, in the environs of Saint Petersburg the construction is progressing of Ust Luga Sea Port, to become one of Russia's largest ports.⁵ Ust Luga Sea Port is a multipurpose port possessing multiple dedicated wharves and a number of the wharves, including a coal terminal and a rail-car ferry terminal, have already begun operations. Construction began on a container terminal in April 2007 and operations are slated to begin in 2009. Its annual throughput is planned to be 500,000 TEU. Longer-term, blue-prints have been drawn up for it to become the biggest container terminal in Russia with a throughput of 3,000,000 TEU, as well as the foremost in Europe.

Container Distribution Routes from East Asia

When one considers the geographic relationship of the trading partner and the ports used, the possibility is high that cargo imported from the Americas will go via Russia's northwestern ports. Regarding freight from the countries of Europe, utilization of the northwestern ports, the southern ports and rail routes overland is possible. At the same time, in imports from East Asia to Russia, all of the abovementioned routes are being utilized. Although no corroborating data are available, the following examples

⁴ The figures for January-September 2008 increased 21% on the previous year. (www.rzd-partner.com/news/2008/10/20)

⁵ See "Ust Luga Sea Port, to Become One of Russia's Largest Ports.", *Russia & NIS Business Monthly*, May 2008 issue. [in Japanese]

can be observed.

Electrical equipment imported from East Asia to Russia has traditionally been mostly via Finnish ports. Close to Finland's border with Russia are many bonded warehouses, and transportation to the major consuming region of Moscow is also convenient. Furthermore, recently the instances of cargo being brought into the Russian marketplace via the ports of the Russian Far East have increased, and in the case of China, the rail route overland is also being utilized.

With regard to the components for the manufacturing of automobiles originating in Japan and the ROK, Saint Petersburg Port, the ports of the Russian Far East or the southern ports are utilized, differing depending on the destination.

For example, for the manufacturing components bound for the Taganrog plant of the ROK's Hyundai Motor Company, the TSR route via the Russian Far East ports and the Black Sea coast southern ports route are used in combination. I listened in on plans, however, that regarding the components bound for its Saint Petersburg plant, the same company will transport them directly to the local plant, which is planned to be in operation in 2011, via the Deep Sea route.⁶ For the components bound for the Izhevsk plant of Kia Motors, part of the same Hyundai Group, they are utilizing the TSR route for the total volume, as the destination is in the interior.

As for automobile components from Japan, in the case of those bound for the Isuzu Motors Ltd. plant located in Yelabuga in the interior, the total volume is transported by the TSR route. At the same time, Toyota Motor Corporation, which has started operations at a plant in Saint Petersburg, has utilized the Deep Sea route, and is using Saint Petersburg Port as its port of discharge. The same company, regarding the TSR route, has carried out a trial transport, and is examining its utilization in the future.

In another example, in consumer goods (clothing, footwear, bags and toys, etc.) imported to Russia from China, it can be seen that the Deep Sea route, the TSR route and additionally rail overland are being utilized. Furthermore, the TSR route is being utilized in the exports of resinous materials manufactured in the ROK too.

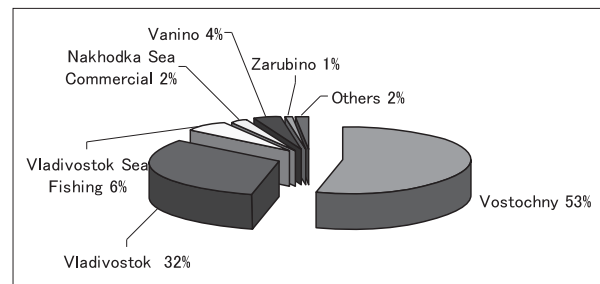
3 . Container Distribution via the Russian Far East

In this section I will acquaint you with the current situation of the container distribution route via the Russian Far East, which for the nations of East Asia is geographically the nearest part of Russia and has deep historical links.

The Current Situation and Initiatives in the Ports of the Russian Far East

In the mid 1990s when the Russian economy was in utter confusion, it was widely held that the ports of the Russian Far East had a lot of spare handling capacity. After 2000, however, along with the growth in the Russian

Figure 9 The Shares in Containers Handled by the Ports of the Russian Far East (2007)



Source: InfraNews, op.cit.

economy, the freight at the ports of the Russian Far East has continued to increase. In the five years from 2002 to 2007 the volume of container freight handled has increased by a factor of 2.7 and in 2007 amounted to 695,000 TEU (up 30.5% on the previous year). (Figure 8)

If one looks at the share by port in 2007, Vostochny Port with 371,000 TEU and the Commercial Port of Vladivostok⁷ with 225,000 TEU when put together constitute 85% of the whole for the Russian Far East. Actually these two ports are the only ones which have the large cranes used for containers. (Figure 9)

Because of the anticipated increase in container freight volumes in the future as Russia's eastern gateways, the enhancement of facilities at existing ports and the development of new ports are getting started. At the existing ports, the Commercial Port of Vladivostok is expanding its container terminal under the direction of FESCO. In addition, although construction projects for new container terminals—at the Marine Fishery Port Nakhodka, the port at Zarubino, and Rajin Port in the DPRK, etc.—have been announced one after another, a vision based on the estimates of demand for the region as a whole is not in sight. I will acquaint you with the initiatives for each port.

Vostochny Port (handled by VICS/VSC): The volume of containers handled in 2007 amounted to 371,000 TEU (up 27.3% on the previous year). Of this, loaded international containers were approximately 250,000 TEU. Parties involved with the port said that 80-90% of the international containers which Vostochny Port handles are transported all over Russia by rail from the adjacent rail freight station of Nakhodka Vostochnaya. The port's container terminal has four berths, with a total length of 1,284 meters, and the area of the terminal is 73.4 hectares. It is equipped with all manner of cranes, including six STS cranes and six rail transtainers, and its annual handling capacity as at the end of 2008 will be 650,000 TEU. According to the development plan of the port, it plans to invest a total amount of \$500 million, and to increase its handling capacity to 1,100,000 TEU up to 2012 and to 2,200,000 TEU up to 2020.

⁶ Information from an ROK forwarders' hearing, September 2008.

⁷ The figures for the Commercial Port of Vladivostok are the total of the freight handled at Vladivostok Container Terminal (VCT) and Vladivostok Container Service.

Commercial Port of Vladivostok (VMTP): The container handling volume in 2007 was 225,000 TEU (Vladivostok Container Terminal had 200,000 TEU, an increase of 35.7% on the previous year, and Vladivostok Container Service had 26,000 TEU). Most of the containers which the Commercial Port of Vladivostok handles are transported overland by truck after unloading. Those transported long-distance via rail remain at around 15% of the total.

The port became a subsidiary of FESCO in 2008, and has been actively undertaking investment in port facilities. Of the current 16 berths, Berth 16 is the only one dedicated to containers and has two STS cranes. As the existing facilities are crowded, the port is redeveloping the two neighboring conventional berths (Berths 14 and 15) as a container terminal. In September 2008 two new Chinese-manufactured STS cranes were brought in. In addition it is planned to bring in all manner of cranes during 2008. It is envisioned that via the expansion in container berths the port's container handling capacity will grow to 600,000 TEU, three-times what it is currently. Presently, in addition, work is underway on upgrading approximately four kilometers of railway line to bypass the line running in the opposite direction within the city, and in the near future it is expected that the making-up of block trains will be able to be undertaken smoothly.⁸

Aside from this, as expected *Russkaya Troyka*, a FESCO subsidiary, is reclaiming land off Berth 16 of the Commercial Port of Vladivostok, and has announced plans for the construction of two new berths. Thereby it will be possible to handle 120,000 TEU by 2010 and 250,000 TEU by 2014.

The Commercial Port of Vladivostok, however, has the basic problem of adjoining the urban center and of being limited in the land required for development. Consequently, VMTP in collaboration with its parent company, FESCO, is promoting a plan to construct a new logistics center, the "Southern Primorsky Transport and Logistical Terminal" at a point 40 kilometers north of the city and 15 kilometers from Vladivostok International Airport. It is a concept with a total area of 100,000 square meters, providing the functions of a container terminal with a 1,200,000-TEU handling capacity and a vehicle distribution center handling 150,000 transport units annually, and that connects to VMTP by rail.

Marine Fishery Port Vladivostok: In 2007 it handled containers of 41,000 TEU (an increase of 8.1% on the previous year). As the transport volumes of marine products and iron scrap, which were hitherto the principle freight handled, have decreased, it is displaying a position of actively pursuing container transport services, including

the attraction of new shipping routes.⁹

Nakhodka Commercial Sea Port: In 2007 the volume of containers handled was 16,000 TEU (an increase of 4% on the previous year), and utilizing the TSR from the rail transshipment station of the adjacent Vostochny Port is linked with all areas domestically. Active initiative relating to the handling of containers, however, is not to be seen.

Marine Fishery Port Nakhodka: The principle freight handled at the Marine Fishery Port Nakhodka is timber, marine products, cement, and steel, etc., and container stevedoring does not take place. With the influence of the tariff reduction on log exports, there is little prospect for the export of timber, and in 2007 DVTG (the Far Eastern Transport Group), the major Russian railway forwarder, acquired 90% of the shares in the port, and has a policy of redeveloping it as a container terminal, in cooperation with ROK firms. Of the nine existing berths, five are slated for redevelopment, and there is a plan to give it the functions of a gateway to the TSR, putting in place a railroad spur. Services are planned to begin in 2009, and it is expected that the handling capacity will be 400,000 TEU at the outside. For the ROK partners, the participation of Busan Port Authority (BPA) and Daewoo Logistics, forming the core, and Pantos Logistics, Sinokor Merchant Marine, and Glovis, etc., is being considered.¹⁰

The port at Zarubino: The container volume handled in 2007 stayed at approximately 5,000 TEU. The port is not equipped with the necessary cranes for the loading and unloading of containers, and has been handling second-hand cars and bulk freight. Recently, as will be described below, it has been receiving attention as a port for the import of new cars. TransContainer, however, which has paid attention to the potential of the fine natural harbor at Zarubino, has agreed on the construction of a new container terminal in collaboration with TransGroup AS, which owns the port. Both companies plan to establish a consortium to handle the construction of the terminal and its operation. The planned throughput of the terminal is 400,000 TEU annually, and the terminal's area is planned at over 18 hectares.¹¹ In addition to the two companies, the participation in the project of Japan's Kintetsu World Express and Kamigumi is planned.¹²

Rajin Port: The DPRK's Rajin Port, a port built under Japanese rule in the 1930s, prospered before the war as a gateway port from Tokyo via Niigata to Manchukuo.¹³ The railway running from Rajin via Tumangang to Khasan links up with the Trans-Siberian Railway at Baranovsky. The modernization of port facilities, however, is lagging behind, and the railway between the DPRK and Russia is also not being made full use of, due to its increasing superannuation. At the Russia-DPRK summit meeting in

⁸ From a local hearing, and "Daily Kaiji Press" special feature articles, October 2008.

⁹ *Dalny Vostok Tsushin*, 21 April 2008, No. 747. [in Japanese]

¹⁰ From a hearing at an ROK firm, and the "Daily Kaiji Press", 3 October 2008.

¹¹ *Dalny Vostok Tsushin*, 26 May 2008, No. 751. [in Japanese]

¹² At the "TransContainer 1st International Business Forum" held in Seoul on 26 September 2008, jointly advancing the project was confirmed by the four companies of TransContainer, TransGroup AS, Kintetsu World Express and Kamigumi. (www.rzd-partner.com/news/2008/10/09/331733.html)

¹³ See Shingo Narumi "A Visit to Rajin Port in the DPRK", *ERINA Report* Vol. 68, March 2006. [in Japanese]

2001 the construction of a rail transport corridor to link the Korean Peninsula with Russia and Europe was agreed, and an initiative began toward the modernization of the railway between the DPRK and Russia.

On 4 October 2008 modernization work began on the Rajin-Khasan railway (55 kilometers).¹⁴ The composite standard- and broad-gauge tracks on this stretch will be upgraded, and tunnels and bridges will be renovated. In parallel, a container terminal will be built at Wharf 3 at Rajin Port. The goal for 2009 is initially to handle 100,000 TEU annually, and in the future aim for 400,000 TEU annually. This will take the form of the €140-million overall cost of the project required for the upgrading of the railway and port being contributed by the Russian side, and the DPRK contributing the existing facilities in kind. It is planned that the ROK side will shoulder part of the costs contributed by the Russian side.¹⁵

For the time being in the planning to activate a distribution route where cargo is transported by sea from Busan to Rajin, and then transferred to the rails to join up with the Trans-Siberian Railway, a consortium of six ROK firms has already been set up which is looking forward positively toward the route's use.¹⁶ In addition, the ROK firms have made a point of welcoming cargo from Japan too.

In the long term, it is a concept to bring about the opening of the Trans-Korean Railway, and connect the Trans-Siberian Railway with one railway line from the ROK.

In the background of this plan, Russia, the DPRK and the ROK each have their own ulterior motives.

On Russia's part, it will be able to secure the right to use Rajin Port. Russian Railways for some time past has wished to possess its own port in the Far East, and this is

the first step toward that. Also, concerning the Russian government, the political design of strengthening its influence on the DPRK is fleetingly glimpsed.

On the DPRK's part, it is an opportune episode where it can get its decrepit infrastructure upgraded free of charge.

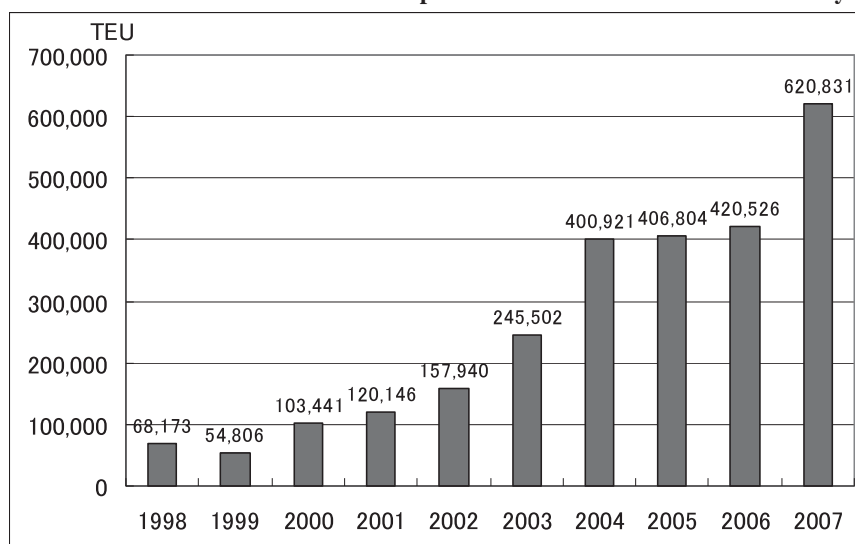
On the ROK firms' part, they have their eye on securing a new TSR route gateway port. Although most ROK firms utilize the TSR route via Vostochny Port, Vostochny Port has a bad reputation of having high port charges and being crowded. Distance-wise too, Rajin Port is closer to the ROK, and in the area of services, they speak the same language and there is the expectation that labor-costs will be low. For the ROK government, it probably judges it positively in the improvement in North-South relations, as a North-South cooperation project.

Container Transport on the Trans-Siberian Railway

For the container freight that arrives at the ports of the Russian Far East from the three countries of East Asia, trucks are used for short-range delivery, and rail is used for that bound for long-distance destinations. It is considered that 80-90% of the containers unloaded at Vostochny Port and some 15% of those unloaded at Vladivostok are transported by rail, to all points domestically. Other than those, it appears that freight flowing onto the Trans-Siberian Railway, entering Siberia overland by rail from China, is also increasing.

According to the estimates of Russian Railways, the number of containers being brought in by various routes from the east or the west onto the Trans-Siberian Railway was 421,000 TEU in 2006, and 621,000 TEU in 2007, and in one year increased an astounding 47.6%. Further, for the first half of 2008 the growth rate has slackened off

Figure 10 The Volume of Container Transportation on the Trans-Siberian Railway (TEU)



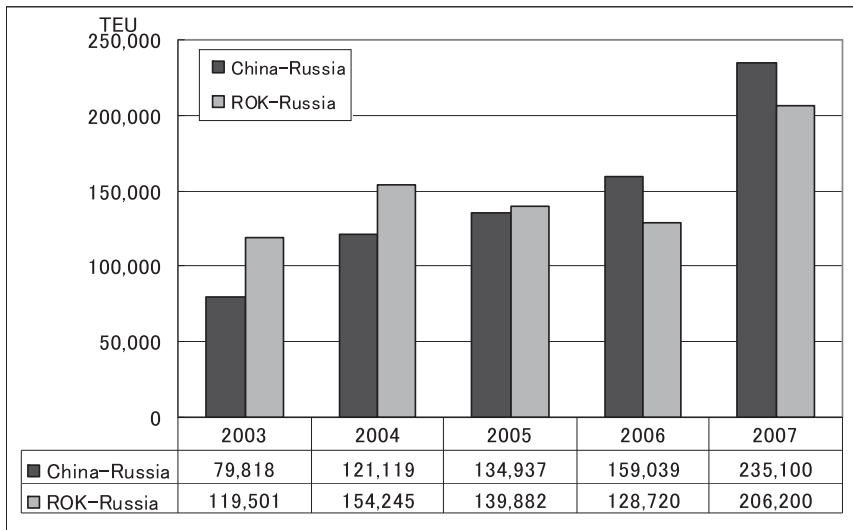
Source: Russian Railways/CCTT

¹⁴ For information on the project from the ROK side see the Kyeoesarang Ltd. Website (www.krlove.net/). For information from the Russian side see the Russian Railways Website (www.eng.rzd.ru/) and *Dalny Vostok Tsushin*, 14 October 2008, No. 770 [in Japanese].

¹⁵ *Asahi Shimbun*, 1 October 2008. [in Japanese]

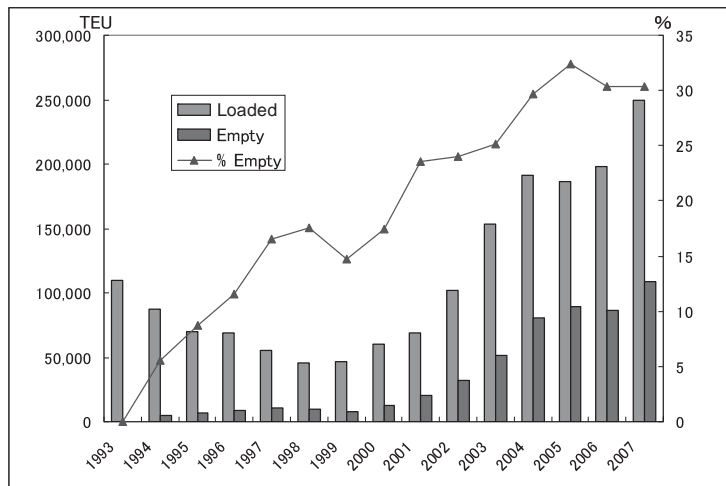
¹⁶ The six companies of Korail, Sinokor Merchant Marine, Woojin Global Logistics, Pantos Logistics, Glovis, and Hanru.

Figure 11 The Volume of Container Transportation on the Trans-Siberian Railway: China and ROK Freight



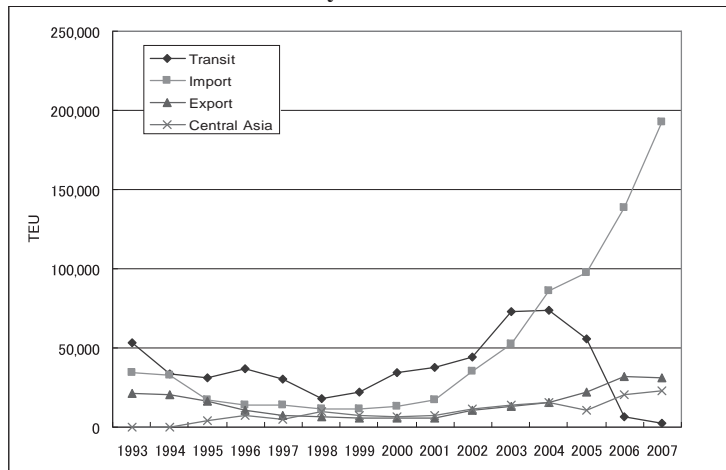
Source: Russian Railways/CCTT

Figure 12: Containers Handled at Vostochny Port: Loaded versus Empty Containers



Source: VICS/VSC

Figure 13: Containers Handled at Vostochny Port: By Destination



Source: VICS/VSC

Note: Loaded containers only.

somewhat, and was up 26% on the same period for the previous year. (Figure 10)

If one looks at the breakdown by country of East Asia, after 2006 freight originating in or destined for China exceeded freight originating in or destined for the ROK, and in 2007 China was at 235,000 TEU and the ROK at 206,000 TEU. Further, the data from Russian Railways includes empty containers. (Figure 11)

On the other hand, the share by country of containers handled at Vostochny Port, the biggest of the Russian Far East ports, has the ROK at 68% against China at 29%.¹⁷ Interpreting the data overall, it is inferred that containers joining the Trans-Siberian Railway overland by rail from China are increasing rapidly. In fact it is unanimously stated that the freight from ROK and Russian forwarders also, which uses the overland rail route from China, has increased in recent years.

In addition, the data on the containers handled at Vostochny Port can be analyzed in more detail and interesting movements of goods can be read. Firstly, concerning containers utilizing the Trans-Siberian Railway, as the ratio of west-bound to east-bound is skewed at 88:12, empty wagons and containers return in the east-bound. The 2007 empty-container rate reached approximately 30%. Then again, looking by direction of loaded containers, whereas Russian imports are surging, exports and freight bound for Central Asia are sluggish, and in large part Finland-bound transit freight has all but vanished. The effect of eliminating the discount for transit in 2006 was pronounced. Russia's rapidly rising principle import items are considered to be the transportation of components bound for the local plants of ROK automobile manufacturers, household electrical appliances made in the ROK and China, plastic resin, and consumer goods. (Figures 12 and 13)

Trends in Transportation by Inland Rail Destined for or Originating in China

I have already touched on the fact that China's exports to Russia are rapidly increasing, along with the fact that inland rail routes are increasing in importance.

There are four routes considered as inland rail distribution routes between China and Russia. Each has equipment for transshipment from China's standard gauge tracks (1,435 millimeters) to Russia's broad gauge tracks (1,520 millimeters) and the discontinuities of the procedures necessary for transshipment and waiting times which impede smooth transportation have come to be seen as a problem. If the problems related to transshipment and border-crossing can be solved, then there will be the promise of transportation routes connecting interior regions,

such as China–Russia and China–Eastern and Central Europe. Below, I will acquaint you with the most recent developments for each route and snippets of information regarding the near future.

Manzhouli-Zabaykalsk-Chita: This route is used in exports to Russia from northeastern China and *Huabei* [north China]. According to information from the Russian side the containers which passed through at this border in 2005 totaled 34,571 TEU (down 7.5% on the previous year).¹⁸ In October 2008 TransContainer opened a container terminal in Zabaykalsk equipped with rail transshipment facilities.¹⁹ The company invested 1.5 billion rubles (US\$60 million) and the upshot of the upgrading of the container terminal was that smooth border transportation became possible and the container handling capacity for imports from China was enhanced from 164,000 TEU to 600,000 TEU. For example, it has become possible to transship three block trains at the same time. Furthermore, DVTG (the Far Eastern Transport Group) is also constructing a terminal in Zabaykalsk and is planning to begin operations in 2009.

Trials are proceeding for transport to Europe using the TSR and using this route from Japan via Dalian, Harbin and Manzhouli.²⁰ The Japanese distribution service company *i-Logistics* has tied up with the European rail forwarder Far East Land Bridge (FELB), and is examining rail use as far as Hungary.

Erenhot-Mongolia-Naushki: The Mongolian route is used for exports to Mongolia and Russia from Beijing. An international project to extend this route to Europe has begun.

In January 2008 a 49-freight-car trial train departed Beijing, passed through Mongolia, Russia, Belarus, and Poland, and traveled 9,780 kilometers in 15 days to Hamburg in Germany.²¹

The transportation company DB Schenker, a subsidiary of Deutsche Bahn, will commence a regular rail service between Germany and China from February 2009, under the name "Trans Eurasia Express." Two services per week between Germany and China, linking the two in 20 days, are planned.²² In September 2008, the first commercial-transport train loaded with the products of Fujitsu Siemens Computers departed Xiangtan in Hunan Province and covered the approximately 10,000 kilometers to Hamburg in 17 days.

Alashankou-Kazakhstan: China's largest land port of entry, the growth in containers bound for Kazakhstan and Russia from China is striking. The volume of containers transiting has progressed from 93,000 TEU in 2005, to 143,000 TEU in 2006, and 191,000 TEU in 2007, approximately one third of which is China's imports, and

¹⁷ According to the VICS/VSC shares by country of loaded containers, the ROK has 68%, China 29% and Japan 3%. For the freight transhipped at Busan and transported to Vostochny port, however, within the freight originating in or destined for Japan, the possibility is high that it has been treated as ROK freight, and caution is needed.

¹⁸ *Transportweekly*, Special Edition, No. 4(12), 2006.

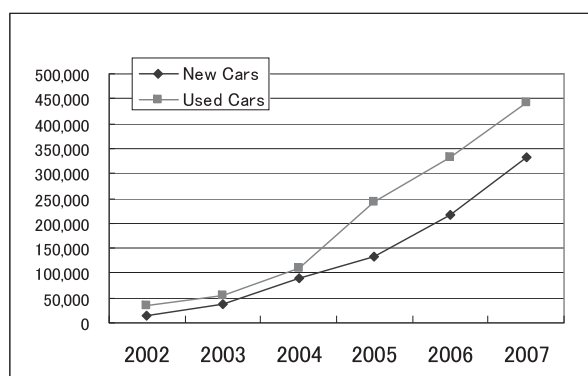
¹⁹ www.trcont.ru/, 7 October 2008.

²⁰ "Daily Kaiji Press", 7 October 2008.

²¹ Russian Railways Website, 25 January 2008.

²² Deutsche Bahn Website, 17 October 2008.

Figure 14 The Number of Passenger Cars Exported from Japan to Russia



Source: Trade statistics

two thirds her exports. In recent years, international freight other than to Kazakhstan, such as to Russia, has been increasing.²³

Suifenhe-Grodekovo: A route which links Heilongjiang Province in China with the Russian Far East. According to information from the Russian side, containers of 272 TEU (down 57.1% on the previous year) crossed the border in 2005.²⁴ Trucks are mainly used for container transportation on this route and use of rail is limited.

4 . Transportation of Automobiles

As mentioned previously three quarters of exports from Japan to Russia are automobiles. (Figure 14) The largest export item from the ROK to Russia is also automobiles. According to statistics from the Russian side, in 2007, 640,000 passenger cars from Japan and 180,000 from the ROK were exported to Russia. Shifting one's gaze further, to motor trucks, 35,000 have been exported from China, 16,000 from Japan and 6,000 from the ROK.

Ordinarily, finished cars (new cars) are transported on specialized ships, trains and trailers, etc.

Generally, automobiles (new cars) to be exported to Russia from Japan and the ROK go via the Suez Canal by automobile carrier ships, are unloaded at the Finnish ports of Hanko and Kotka, and are carried thence across the border to Russia on car transport trailers. Along, however, with the sharp increase in Russia's imports of vehicles, there is a lack of car transport trailers, and problems have arisen, such as rental fees leaping. On the route via Finland, it requires approximately 50 days from Japan to Moscow, and it is often said that purchasers of Japanese cars are being kept waiting. The problem is considered to be the concentration on the Finland route, and a diversification in



Mazda Passenger Cars Awaiting Rail Transportation at the Port at Zarubino (Photographed 25 October 2008)

routes has been pointed out.

In February 2007, Russian Railways entered into a joint venture with the international transportation major "TransGroup AS" (TGAS) and established "RailTransAuto" (RTA) to specialize in car transportation by rail.²⁵ RTA has equipped the port at Zarubino²⁶ in the southern part of Primorsky Krai with a new-car yard, and laid out a framework for transport by special block train toward Moscow, using the existing railroad spur. Already a 2.1-hectare new-car yard has been completed as a first stage, and 1,300 cars can be held.²⁷ A rail terminal is also being built in the environs of Moscow.

At the end of September 2008 Mazda began car transportation to Russia utilizing the Trans-Siberian Railway. Weekly, they move approximately 1,000 passenger cars by specialized ship from Mazda's domestic production base to the port at Zarubino. Thence 330 cars at a time, split into three runs leaving every other day, are transported to Moscow in special double-decker block trains made up of 30 wagons. The length of time for rail transportation to Moscow is 10 days, and they arrive in Moscow from the port in Japan in 18 days. Compared to the established route via Finland, the approximately 30-day transportation time has been reduced.²⁸ Transportation costs are said to be at the same level as the established route. Taking on board Mazda's success, every Japanese automobile manufacturer is showing interest in the utilization of the route, and they are also beginning trial transport runs.

Meanwhile, secondhand cars exported from Japan to Russia are mostly moved by ro-ro vessel or conventional ship, and the proportion containerized has remained at the 3% level. If one excludes those bound for Russia, however,

²³ Taken from the presentation materials of Che Tanlai, Economic and Planning Research Institute of the Chinese Ministry of Railways.

²⁴ *Transportweekly*, Special Edition, No. 4(12), 2006.

²⁵ The capital formation of RTA is 51% from Russian Railways and 49% from TransGroup. According to the company's literature, as of October 2008 they have 2,500 wagons for vehicle transportation, and plan to increase the number to 5,100 by 2010. (www.railtransauto.com/)

²⁶ Also called Troitsa Port. (www.trgr.ru/)

²⁷ In the second stage, it is planned to expand it to 6.1 hectares, and enable 3,800 cars to be parked.

²⁸ See www.rzd-partner.com/comments/2008/10/15/, www.railtransauto.com/, etc.

the proportion containerized exceeds 50%.²⁹

5 . Challenges for Distribution between East Asia and Russia

Lastly I want to pronounce on a number of factors impeding the development of distribution between East Asia and Russia.

The Moving Watershed in Price Competition

The case of transportation to Russia from Japan and the ROK, what decides whether entry is via the Far Eastern ports in the east or via the ports of the northwestern region in the west? The advantage to transportation on the TSR, entering from the east, is speed. For transport to Moscow, it arrives in 20-25 days on the TSR route, whereas for the Deep Sea route 40 days plus are required. This difference in the number of days is larger the further east the destination, and smaller the further west. For the cargo owner speed is certainly an attraction, but cost is also important. Even if it took some time most cargo owners would choose the cheap route. In cost too, the further east the destination the TSR route has the greater advantage, and the further west the Deep Sea route has the greater advantage. In addition, transportation costs are relative after all, and are also affected by the market condition of the competing Deep Sea route.

Consequently, putting together the two factors of cost and time, where is the so-called "watershed," where entering from the east and entering from the west are equal?

If one traces back through history, in the Land Bridge's heyday of the 1970s and 1980s the watershed was in Europe, having leapt clear of Russia. Subsequently, when Russian Railways entered the turbulent period in the 1990s, the watershed is said to have shifted east to the vicinity of Irkutsk. From around 2000, thanks to the transit discount fees, in the case of freight originating in the ROK, the TSR's territory was limited to Finland, but when the transit discount was done away with in 2006 the watershed again moved east.

If one looks at the developments in 2007-2008, with Russian Railways' continued fee increases and the weakening of the market condition of the Deep Sea route, the TSR route has been losing price-competitiveness. ROK forwarders have moaned that "Russian Railways contact us once every three months with a fee increase."

Actually there were three increases in Russian Railways' freight fees in just the first half of 2008, the annual average was a fee increase of 16.3%.³⁰

In September 2008, at the TransContainer international forum held in Seoul, Hong Kee Rhee, the General Manager of Glovis which is a logistics subsidiary of the ROK's Hyundai Motor Company, raised first "freight cost changes

through the unilateral fee increases from the Russian side" as a problem on the TSR route. Second was "customs clearance difficulties" and third was "the deficiencies of the Far Eastern ports and high fees." As a solution to these things, he revealed the idea of the necessity of TransContainer having its own port.

On the other hand inflation is continuing in Russia, Russian Railways must also increase its employees' pay, and it's a situation where increases in freight fees cannot be avoided. Further, Russian Railways has come to have a structure where the red figures of its passenger operation are cancelled out by the black figures of its freight operation.³¹ Even in freight transportation, it is considered that domestic rates, which have a direct effect on the national economy, are difficult to raise, and there is a tendency to make international freight fees the target of fee increases.

In September 2008, there was an opportunity to hear the opinions of ROK forwarders, yet in the global view the watershed is in the vicinity of Moscow, and up to that divide the TSR is competitive. In fact, what the ROK forwarders see as their new target is the freight bound for LG Electronics, which has begun operations at an assembly plant in the environs of Moscow, and Samsung Electronics, which is building a plant in Kaluga to the south of Moscow. Planning is ongoing to construct railway container terminals in Moscow and Kaluga.³²

In contrast, for freight bound for Saint Petersburg to the west of Moscow, the Deep Sea route's economic efficiency is prized. For example the Hyundai Motor Company, which is building a plant in Saint Petersburg, appears to have cemented its policy of using the Deep Sea route in its transportation of components. What will happen to Japanese automobile manufacturers, planning to expand en masse into the same area, will be carefully watched.

If Russian Railways' fees continue to rise, the watershed will shift east from Moscow, and the TSR transport volume could suffer a setback. With the continuing trend of declining Deep Sea rates from the summer of 2008, the feeling that the TSR is relatively expensive has strengthened further. For Japan in particular, the cargo owners are at the stage where they have finally begun to take an interest in the TSR route, and if the reputation spreads that "The Trans-Siberian route is expensive," precious business could be nipped in the bud. A review of the fees for the TSR route is called for.

The Planning within Port Infrastructure Development

Although it seems strange seen from Japan, the owners of each of Russia's privately-owned ports have decided on development plans, and a port development plan for the nation and the region as a whole is practically non-existent. For a country which until not so long ago had a planned

²⁹ *The Japan Maritime Daily*, 27 February 2008. [in Japanese]

³⁰ *Dalny Vostok Tsushin*, 7 July 2008, No. 757. [in Japanese]

³¹ According to the Russian Railways Annual Report 2007, the earnings of the freight operation were 115.5 billion rubles, whereas the passenger operation was in the red by 50.5 billion rubles.

³² At the "TransContainer 1st International Business Forum" held in Seoul on 26 September 2008, the three companies of TransContainer, Kintetsu World Express and Unico Logistics agreed to co-fund and construct a railway container terminal in Kaluga. Aside from this, in a joint venture by DVTG and Pantos, an inland terminal, built at Tuchkovo in the environs of Moscow, began operation in June 2007.

economy this is an unthinkable absence of planning. At the opposite extreme are the ROK and China, and the ROK, under a national policy which aspires to be "a nation central to Northeast Asia," has developed the Port of Busan as the hub-port for Northeast Asia and built Incheon International Airport as a hub-airport. China also, as national policy, has constructed a large port off Shanghai.

Regarding Russia's Far Eastern ports, as mentioned previously each port is undertaking development in a disconnected manner, the ports are constantly in competition and a national policy is not in sight. As a result, as the ROK's Glovis points out, the deficiencies of the Far Eastern ports and the poorness of services have become obstacles to trade.

Regarding the railway sector domestically in Russia too, the structure from the Soviet-era, even post-privatization, has been inherited in the form of Russian Railways, and planned investment is taking place. "The Strategy of Development of the Russian Railways to 2030," approved nationally in 2008, is one example. Concerning the development of ports too, such mid-to-long-term planning should be approved nationally, and set forth domestically and internationally.

The Solution of Discontinuities

In the discussion on international distribution in Northeast Asia, the existence of discontinuities—from maritime transportation onto land, and transshipment

between railways with different track gauges—has come to be viewed as a problem. Currently also, as the ROK's Glovis points out, the simplification and speeding-up of customs clearance have become challenges.

On the other hand, improvement can be seen in the transshipment between railways with different track gauges. The Zabaykalsk railway container terminal completed in October 2008 is attracting attention. I would want to follow up on the use and effectiveness of said terminal.

[Translated by ERINA]

References

InfraNews, "Container Logistics in Russia and Neighboring States: Results of 2007", 2008

Russian Railways, "Annual Report JSC 'RZhD' 2007"

JR Freight Research Center, Ltd. "Survey of the Ports of Primorsky Krai, Russia" March 2008 [in Japanese]

Japan Association for Trade with Russia & NIS, Russia & NIS Economic Research Institute "Survey of Russia's New Market Cultivation Related to the Revitalization of the Trans-Siberian Railway" March 2008 [in Japanese]

Hisako TSUJI, *The Trans-Siberian Railroad Land Bridge: Major Artery for Business between Japan and Russia*, Seizando, 2007 [in Japanese]

Hisako TSUJI, "Developments after 'The Trans-Siberian Railroad Land Bridge: Major Artery for Business between Japan and Russia'" *Russian-Eurasian Economy*, May 2008 edition, No. 910 [in Japanese]

中国のエネルギー需要急増と日中関係 北東アジア・エネルギーダイナミズム再考

ERINA 調査研究部研究主任 伊藤 庄一

序論

北東アジアは、地政学な競争の激化が懸念されながら21世紀を迎えた。中国の軍事的・経済的な台頭に直面し、域内諸国に加え、同地域に多大な影響をもつ域外大国の米国は、北京の国際舞台における発言力の強化に対し、次第に警戒心を高めつつある。今日、国際政治経済秩序の新たなダイナミズムのなかで中国とどう向き合うべきなのか、学者や政治家たちの論争が続いている¹。

日中関係の悪化は小泉純一郎政権時代に一つのピークに達した^{*}。同首相の靖国神社参拝問題が中国指導部の批判のみならず、中国内で数万人規模の反日デモ（2005年4月）を誘発した一方、東シナ海の係争海域における中国の天然ガス生産活動や巡視船を含む活発な軍事オペレーションは、日本側の反中ナショナリズムも高揚させることになった。

しかしながら、経済関係については両国の相互依存が着実に深まりつつある。日本は中国にとりEU、米国に次ぐ第三番目の貿易相手であり、2004年以来、日中貿易総額は日米貿易総額を凌いでいる²。果たして、日本と中国は相互不信と地域覇権を求めて負のスパイラルを辿り、伝統的リアリストたちが描くようなゼロサム・ゲームを展開していくのであろうか³。それとも逆に、両国経済の相互補完性が発展することにより、相手に対する敵意を徐々に緩和させることが可能なのであろうか。

北東アジアの将来的なエネルギー安全保障を考える上では、ロシアが重要なファクターだ。プーチン大統領時代以降、同国はアジア太平洋方面への進出の意思表示を次第に

強めている。『2020年に向けたロシア・エネルギー戦略』（2003年8月発表）では、2020年までにアジア太平洋が石油と天然ガス輸出量全体の各々30%と15%を占めることを目指すことが記された（前者については21世紀初頭時点で3%）⁴。モスクワが同目的を追求する上では、東シベリア～太平洋に至る（ESPO）パイプラインプロジェクトを巡る一連の動きが如実に表すように、北東アジアの複雑な地政学的構造に着目し、日本と中国の間で漁夫の利を得ることを図ろうとしていることは明らかだ⁵。

特に原油高騰傾向が見え始めた2003年あたりから2008年7月に原油価格が1バレル147ドル（WTI先物取引）の最高値を記録するまで⁶、いわゆる「エネルギー安全保障」問題が世界のメディアを連日賑わせた。2008年9月に米国大手証券会社リーマンブラザーズの破綻を機に世界に拡大した金融危機の余波は、少なくとも短期的な石油需要の冷え込み、油価暴落を招いている。しかし、中・長期的には、原油価格が再び上昇傾向に入るとというのがエネルギー市場専門家のほぼ一致した見方だ。

日本の『新・国家エネルギー戦略』（2006年5月資源エネルギー庁発表）では、2030年までに石油の自主開発比率を引取量ベースで現在の15%から40%に引き上げる目標を掲げた。他方、中国もエネルギー供給ルートの拡大を目指す対外進出戦略（going abroad strategy）を打ち出しており⁷、同国の石油会社は、政府の支援下でアフリカやラテンアメリカ等、世界のあらゆるところまで触手をのびし油田権益を求め始めている。

*以下、全人物の肩書きは在任当時のものである。

¹ 例えば、W. Keller, (eds), *China's Rise and the Balance of Influence in Asia* (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2007); D. Shambaugh (ed), *Power Shift: China and Asia's New Dynamics* (Berkeley: University of California Press, 2005); A. I. Johnston (eds), *Engaging China: The Management of an Emerging Power* (London: Routledge, 1999).

² 日本国財務省貿易統計によると、2006年、日本と中国（香港を含む）貿易の総額が2,490億ドルであったのに対し、日米貿易総額は2,140億ドルとなった。

³ ここでいうリアリストとは、物事を現実的に見る人という意味ではなく、国際関係論においてリベラリストに対比される学派を指す。リアリスト学派の見方によると、国家間関係は権力（覇権）争いの場であり、各主体（アクター）はゼロサム思考でライバルに対する相対的利益の確保を狙う。それに対し、リベラリスト学派の見方によると、国家同士は必ずしも相対的利益を求め続けるわけではなく、経済的相互依存等を通じて、プラスサム思考を醸成していくことが可能である。

⁴ 現在、同戦略は2030年までターゲットを延長する形で改訂作業が進められている。

⁵ この点に関する報道は枚挙に暇がないが、例えば、『環球時報』、2003年3月12日；『日本経済新聞』、2003年2月14日（朝刊）；*The New York Times*, 13 January 2003. 太平洋パイプラインプロジェクトの初期段階における日本と中国の競争に関しては、次のような先行研究がある。拙稿「岐路に立つ太平洋パイプライン構想 第一部：彷徨うプロジェクトの進捗状況」、*ERINA Report*, vol.72, 2006, pp.23-33; L. Buszinski, "Oil and territory in Putin's relations with China and Japan", *The Pacific Review*, vol.19, 2006, pp.287-303; L. Goldstein & V. Kozyrev, "China, Japan and the Scramble for Siberia", *Survival*, vol.48, 2006, pp.163-178.

⁶ 今日一般的に原油価格の指標として最も注目されるNYMEX（ニューヨーク先物市場）のWTI（西テキサス産軽質油）価格のこと。

⁷ Zhang J., "Chinese Perceptions of Energy Security and Strategy for the Future of Northeast Asia", *ERINA Report*, vol.77, 2007, pp. 3-11.

「エネルギー安全保障」とは、非常に曖昧な概念である。同概念は、第一次世界大戦時のクレマンソー仏相が「石油一滴は、我々の兵士が流す血一滴に相当する」という有名な言葉を残したように、今日もなお「石油の安全保障」とほぼ同義で用いられることが多い。日本を含む消費国側には、いつか石油危機が再発生するかもしれないとの恐怖感が根強く残っている。ところがエネルギー保障を確立する手段は、もはや石油の調達量を増加させることと必ずしも同義でなく、エネルギー需要を満たす選択肢は次第に多様化している。例えば、炭化水素資源の有限性や地球温暖化に対する懸念が高まりつつあるなか、とりわけ省エネルギー対策が一つの大きな鍵を握りつつある。

本稿の目的は、中国のエネルギー需要急増が日中の競合関係を悪化させるのか、それともこれら二つの大消費国間で想定される対立は多分に杞憂に過ぎない結果となり得るのか再考することである。

まず、日本と中国のエネルギー需給の現況および国家戦略を比較する。第二に、エネルギー政策をめぐる両国の共通性を探りたい。第三に、これら2国間のエネルギー関係をめぐる枠組みがどう形成されつつあるのか概観する。第四に、ロシアのESPOパイプラインプロジェクトをめぐる世界のメディアが注目してきた「日中争奪戦」の本質を日中対立の事例として掘り下げる。最後に、以上の分析結果を踏まえ、エネルギー分野における両国の戦略的利害一致の可能性を展望する。

1. 日中のエネルギー事情

中国エネルギー事情

国際エネルギー機関(IEA)発行の『世界エネルギー展望(2007年版)』の標準(レフェレンス)シナリオによると、中国の石油需要と天然ガス需要は2005年から2030年の間に、それぞれ年率3.7%増、6.4%増となり、石油(2006年~)に関しては2030年までの世界需要増の30%を占めることが予測されている⁸。また、中国国家発展改革委員会(NDRC)は2020年までに同国の原油純輸入量が倍増することを予測する一方⁹、IEAは2010年後の早い段階で中国は米国を抜き世界最大のエネルギー需要国となるの見通しを発表した¹⁰。

中国のエネルギー戦略

現在、中国政府は急速な経済成長とモータリゼーション

を背景とするエネルギー需要の急増への対策として、省エネルギーをエネルギー戦略における優先事項の一つとして挙げている。第11次五カ年規画(2006~2010年)では、国内総生産(GDP)が年率7.5%増となり、2020年までに国民一人あたりのGDPが倍増するとの展望が描かれる一方で、同年までに対2005年比エネルギー原単位を20%減少させることを目標とする省エネルギー対策を促進することが謳われた。今日、中国は日本と同規模のGDPを生産するためには7倍以上の一次エネルギーを消費しなければならない(表1)。一言でいうならば、中国にとりエネルギー消費の効率性を向上させることは、つまるところ、国家安全保障という観点からも必須条件と言い得よう。

省エネルギー促進のほか、中国のエネルギー安全保障政策には供給ルートの多角化、エネルギー源の多様化、戦略的石油備蓄の構築、エネルギー需給構造の最適化、石炭のクリーン利用や再生可能エネルギーのような環境に配慮したエネルギー技術の促進、石油・ガス探鉱・開発の加速化等が含まれている。

日本のエネルギー事情

確かに、原油のほぼ100%、天然ガスの約96%を輸入に依存し、エネルギー自給率の低い(2005年時点で18%;原子力を除くと4%)日本から「エネルギーに乏しい国」という一般的なイメージを払拭することは難しい。

しかしながら、日本は1970年代前半の第一次石油危機以降、非常に効率性の高いエネルギー需給構造を構築してきた。一次エネルギー供給において石油が占める割合は77%(1973年)から50%(2003年)まで低減した一方、日本は、2008年7月時点で179日分(国家備蓄98日、民間備蓄81日)といった世界最大規模の石油備蓄を備えている。さらに、省エネルギー分野において日本は世界最高水準の技術を誇っており、過去30年間でエネルギー利用効率率は約30%改善した。そして、2005年3月に経済産業省が発表した『2030年のエネルギー需給展望』によれば、人口減少や社会経済構造の変化の結果、標準シナリオでは2021年度、経済高成長シナリオでも2030年度までには、日本のエネルギー需要がピークに達することが予測されている。

日本のエネルギー戦略

『新・国家エネルギー戦略』では、石油依存率を2030年

⁸ World Energy Outlook 2007 (Paris: International Energy Agency), p.166, 287.

⁹ ERINA Report, vol. 65, 2005, p.44.

¹⁰ World Energy Outlook 2007, p.44.

表1：GDP当たり一次エネルギー消費（石油換算トン/2000年価格百万米ドル）

| | 1971 | 1973 | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2004 | 2005 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 日本 | 143 | 146 | 124 | 112 | 108 | 113 | 113 | 109 | 106 |
| 中国 | 2,218 | 2,215 | 2,288 | 1,654 | 1,491 | 1,062 | 743 | 794 | 790 |
| 韓国 | 258 | 280 | 337 | 302 | 329 | 358 | 372 | 348 | 335 |
| ロシア | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. | 2,244 | 2,586 | 2,337 | 1,930 | 1,829 |
| 米国 | 414 | 403 | 353 | 296 | 273 | 262 | 236 | 218 | 212 |
| EU 27 | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. | 244 | 227 | 204 | 200 | 197 |
| APEC 20 | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. | 327 | 308 | 283 | 285 | 283 |
| ASEAN 9 | 358 | 360 | 372 | 369 | 416 | 452 | 486 | 493 | 493 |
| 世界全体 | 385 | 381 | 365 | 345 | 328 | 308 | 284 | 286 | 284 |

出所：『エネルギー・経済統計要覧'08』、日本エネルギー経済研究所計量分析ユニット編（財団法人省エネルギーセンター、2008年、249頁）より作成。

までに現在の約50%から40%以下にすることが目標とされ、三つの方途 1) エネルギー効率を更に30%改善すること；2) 輸送部門の石油依存率を現在のほぼ100%から80%に下げること、3) 再生可能エネルギーや原子力の利用促進 が示された¹¹。

エネルギー外交に係わる分野では、すでに触れたように日本政府は石油の自主開発比率の向上を目指す一方、省エネルギー技術や石炭のクリーン利用や石油備蓄システムの普及、国際枠組みの積極的活用を通じ、アジア諸国とのエネルギー協力関係を通じた共存の重要性を強調している。

2. 国家エネルギー利益をめぐる共通要素

日本と中国のエネルギー戦略を比較した場合、同一の手段や短期的な目標、緊急性を必ずしも共有しないが、少なくとも競合せず、むしろ戦略的に利害の一致を図る可能性をもつ幾つかの要因を指摘できよう。

第一に、日中両国にとり、省エネルギー促進が最優先事項の一つとなっている。中国の場合、エネルギー供給（特に、石油）の対外依存度が急増するなか、歯止めのかからないエネルギー需要急増への対策として、他に選択肢がない。今日、中国のエネルギー政策において、もはや省エネルギーは「一つの資源」同様に位置づけられている¹²。2006年8月、国務院はエネルギー節約型産業システムの構築や省エネルギー技術の発展、省エネルギーのモニタリングと監視強化等の課題を加速することを狙った「省エネ

ギー活動（工作）の強化に関する決定」を発表した。他方、2007年10月、全国人民代表大会は「エネルギー節約法（1997年1月採択）」を改正している。

日本は既に触れたとおり、省エネルギー技術を発展させることによって資源小国であることの弱点を克服してきた。「新・国家エネルギー戦略」は、エネルギー効率性をさらに高め、革新的な技術を発展させつつ省エネルギー水準を維持・強化することを謳っている。

無論、両国が直面する省エネルギー問題の緊急性は大きく異なるが、中国の省エネルギー促進を加速化させることは、国際市場で消費国間の奪い合いに起因するエネルギー価格高騰の可能性を緩和する効果を持つ¹³。

第二に、両国政府は石油依存率の低下を視野に、エネルギー源の多様化を目指す点で一致しており、例えば太陽光発電や風力発電、バイオマスなどの再生可能エネルギー導入の強化が次第に図られつつある。2005年2月、中国では「再生エネルギー法」が公布された。中国国家発展改革委員会（NDRC）は、再生可能エネルギーの商業化を通じ、一次エネルギー供給に占める再生可能エネルギーの割合を、2020年までに18%以上、2050年までに30%以上に高めることを目指すプログラムを策定した¹⁴。

他方、日本政府は、エネルギー自給率の向上を目指し、再生可能エネルギー技術の開発コスト削減に力を入れ始めている。経済産業省が設置した総合資源エネルギー調査会は、2014年度までに発電量に占める再生可能エネルギーの

¹¹ 正確に言うと、同戦略は『エネルギー基本計画』（2007年3月改訂）とは異なり、法的拘束力をもつものではない。両文書の要点を一般読者向けに簡便にまとめたものが、拙稿「日本のエネルギー戦略とアジア太平洋エネルギー協力の現況」（ERINA Report, vol.77, 2007, 22～35頁）である。

¹² 日本エネルギー経済研究所・長岡技術科学大学共催シンポジウム「中国のエネルギー需給の動向、政策課題と日中協力のあり方」（2007年2月9日、於東京全日空ホテル）における戴彦徳中国国家発展改革委員会能源研究所副所長の報告。

¹³ 但し、中国における大規模な省エネルギー市場が日本にとり新たなビジネスポテンシャルとなりつつあるが、現状では日本製技術の価格や特許等の問題からそのポテンシャルは必ずしも十分に発揮しきれていない。詳細については、堀井伸浩「中国のエネルギー問題を巡る『通説』を撃つ」が国の対中国対応は現実を踏まえた戦略構築を、『東アジアへの視点』、第19巻、2008年6月、2～15頁。

¹⁴ 新華社通信、2005年3月14日。

¹⁵ 『日本経済新聞』、2007年1月30日（朝刊）。

割合を3倍以上に増加させる計画を発表している¹⁵。再生可能エネルギーの開発についても、日中間の技術発展の非対称性を考えれば、競争というよりもむしろ双方にとり新たなビジネスチャンスを提供し得る。

第三に、環境に配慮したエネルギーの利用は、日中双方にとり、見過ごすことの出来ない共通目標となっている。中国経済の成長が急激な環境破壊を伴っていることは同国内外の深刻な懸念事項となりつつある。この点に関しては、第11次五カ年規画において、エネルギー資源の効率的利用と環境保全対策等を含む5章が割かれることになった¹⁶。

日本の場合、単に更なる省エネルギー技術を開発するだけでなく、京都議定書に基づく国際的義務の履行という問題を抱えており、第一次約束期間（2008～2012年）において温室効果ガス（GHG）排出量を対1990年（標準年）比6%削減しなければならない。しかし、2004年時点で日本のGHG排出量は対1990年比7.4%増となった。2005年に策定された京都議定書目標達成計画によれば、たとえ日本が最大限の国内対策を実施したとしても、政府は1.6%分を京都メカニズムの利用で調達する必要性が生じる¹⁷。もはや日本は国際義務を履行する上で京都メカニズムの全面的活用が必要であるが、中国はエネルギー・環境関連プロジェクトにクリーン開発メカニズム（CDM）を適用する上で、最大規模の市場を提供している¹⁸。

3. 日中エネルギー協力の現況

現在もなお、日本と中国の間では、東シナ海大陸棚をめぐる国境線問題や歴史解釈問題等々、未解決の難題が少なくないが、2006年秋の安倍晋三政権誕生以降、エネルギー分野における対話とプロジェクト構築の機運が高まり出した。それはある意味で、江沢民国家主席時代の中国と日本との関係悪化が小泉政権時代にピークに達した反動、つまり東京と北京双方ともに振り上げた拳の落としどころを探っていたことの表れでもあった。安倍首相は、就任前に国際的に噂されていたタカ派イメージとは裏腹に、対中政策、特にエネルギー分野において協調路線を歩み出し

た¹⁹。2006年11月のAPEC首脳会議期間中に日中首脳会談が5年ぶりに実現した際、両国はエネルギー及び環境を戦略的互惠関係の構築における優先分野とすることで合意した²⁰。

他方、東シナ海の天然ガス開発をめぐる日中対立に関しては、閣僚及び事務方レベルでの交渉作業が続いているが、事実上、未解決のまま今日に至っている。しかしながら、同問題の本質は「非エネルギー問題」であり、エネルギー問題という形に「矮小化」して議論すべきでないことに留意すべきであろう。つまり、それは何よりも国境線画定や国家主権の問題であり、軍事問題にも直結している。さらに、台湾海峡問題を含め、東シナ海が米国第七艦隊にとっても重要なシーレーンの一部であることを直視すれば、究極的には、日中2国間で解決し得る問題でもない。

2006年12月、北京で開催された第一回5カ国エネルギー大臣サミット（詳細は後述）の際、甘利明経済産業相と馬凱NDRC主任が二国会談し、省エネルギーと環境ビジネスモデルプロジェクトの実施に関する覚書に署名した²¹。さらに、エネルギー大臣級レベルの2国間サミットを原則として年一回開催することで合意した²²。

2007年4月には、日中のエネルギー大臣による第一回エネルギー政策対話が東京で開催された。そこでは「日中間のエネルギー分野における協力強化に関する日本国経済産業省及び中華人民共和国国家発展改革委員会との間の共同声明」が発表され、両国の政府及び民間レベルにおけるエネルギー協力の促進が2国間レベルだけでなく、東アジア及び世界のエネルギー安全保障に寄与することが謳われた²³。同文書では、日本が世界最高水準の省エネルギー技術とエネルギー利用効率を有しているのに対し、中国にとり省エネルギーが国家安全保障や経済発展、環境保全にとり重要政策課題であることを鑑み、同国の省エネルギー努力を日本が支援していくことが強調された。その他の協力合意分野として、クリーン石炭技術の利用、原子力発電所の建設と安全操業、再生可能エネルギーを含む新エネルギー開発が挙げられている。

¹⁶ 中华人民共和国国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要 <http://www.gov.cn/ztlz/2006-03/16/content_228841.htm>.

¹⁷ 詳細については、拙稿「日本」『北東アジア環境協力に向けた新しいダイナミズム 京都メカニズム（CDM / JI）を活用した地域協力』（ERINA Booklet, vol. 4, 2007, 50～61頁）参照。

¹⁸ 2008年11月13日時点で、日本が申請し国連CDM理事会で承認済みの163件のうち、中国が48件のホスト国となっている。

¹⁹ ちなみに、同元首相は就任直前の2006年夏の時点で、アジアにおけるエネルギー安全保障対話の促進を支持する意向を表明していた（共同通信2006年7月20日）。

²⁰ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/s_abe/apec_06/kaidan_jc.html>.

²¹ 2006年5月、第一回日中総合省エネ・環境フォーラムが東京で開催された際には、両国の大臣およびビジネスマンを含む約850人が参加し、省エネと環境分野における施策、過去の経験や技術に関する意見交換を行った。2007年9月には第2回同フォーラムが北京で開催された。

²² 共同通信、2006年12月17日。

²³ <<http://www.enecho.meti.go.jp/policy/international-airs/data/Joint%20Statement.pdf>>.

2008年5月、胡錦涛国家主席が訪日した際に発表された『『戦略的互惠関係』の包括的促進に関する日中共同声明』では、「エネルギー、環境分野における協力が、我々の子孫と国際社会に対する責務であるとの認識に基づき、この分野で特に重点的に協力を行っていく」旨、明記された²⁴。

他方、日本と中国が重点協力分野としているエネルギー安全保障問題は、時機よく、両国を含む形の国際協力枠組みによって補強されつつある点に着目したい。日本側はアジアにおけるエネルギー環境協力をエネルギー戦略上ひとつの支柱として掲げているが、中国側も「ASEAN+3」やAPEC等の多角的な国際枠組みを通じたエネルギー協力の推進を2020年に向けたエネルギー安全保障戦略の一部として位置づけている²⁵。産油・産ガス諸国における資源ナショナリズム高揚という時代背景を受けて、競争を激化させることにより供給国サイドを過度に利することを防止するという点で共通利益を模索する意識が消費国間で改めて芽生えつつあると言えよう。

日本、中国、韓国という東アジア3カ国に米国とインドを加える形で、2006年12月からは5カ国エネルギー大臣サミット会合が立ち上げられ、定例化されることになった。これら5カ国は、現在世界のエネルギー需要の約半分を消費しており、安定したエネルギー供給の確保と省エネルギーを推進する国際的協調を図っていくことで合意した。主として、市場経済の原則に基づいたエネルギー価格メカニズムの構築、省エネルギー、再生可能エネルギーや原子力の利用上の協力、石油備蓄の推進、エネルギー需要と備蓄に関する情報の透明化などの方向性に関する基本的な意見の共有に至った²⁶。

さらに特筆すべきは、現在、米国と中国の間でエネルギー分野の協力枠組みの制度化・強化を目指す動きが急速に進展し始めていることだ²⁷。米国内には中国資本による海外

上流開発進出を懸念する声もあるが、同時に米中間のエネルギー協力を目指す戦略的対話がボルテージを挙げつつある²⁸。日本と米国は中国を地政学上のライバルと位置づける一方、同時に、各々のエネルギー安全保障問題を確立する上で、中国との協力で戦略的な利害の一致を見出しつつある²⁹。

4. ロシアの原油をめぐる「日中争奪戦」論の実態 ロシア・ポテンシャルの実像

2003年1月に小泉首相が訪ロし、「日ロ行動計画」に調印した際に、ロシアが推進するESPO原油パイプライン構想に対する支持を表明して以降、それに先立ちロシアと中国を結ぶ原油パイプライン建設計画がモスクワと北京の間で進められていたことから、ロシア産原油へのアクセスを確保しようとする日中の動向に関し、世界中のマスコミが「争奪戦」という形で注目し始めた³⁰。他方でロシアは当初、パイプラインの建設ルートに関し、中国の大慶油田に至るルートと日本が望む太平洋側に直接至るルートのどちらを優先するのかをめぐり、具体的な投資スキームさえ判然としないなか、日中間で「漁夫の利」を狙おうとした³¹。

しかしESPO原油パイプライン構想については、ロシア国内の様々な集団の利害対立が度重なる建設ルートの変更を余儀なくしたことを含め、計画実施の遅れが続いてきた。ロシアの政府や石油会社は「バラ色」の生産・輸出計画を幾度も発表している。しかし、どの時点でどの程度の量の原油生産が確保できるのか、本当に对中国ルートと対太平洋ルートの双方または一方を満たすだけの原油が確保できるのか、安定的な商業生産に先立つべき埋蔵量は確保されるのか、地質探査から探鉱、商業生産に至るまでの巨大な投資額とそのリスクの取り方はどうするのか、これらの諸問題が未解決のまま、日中はロシアに対するロビー活動を展開してきた。

²⁴ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/china/visit/0805_ks.html>.

²⁵ *ERINA Report*, vol.75, 2007, p.43.

²⁶ 『日本経済新聞』、2007年12月17日（朝刊）。消費国間の多角的協力枠組みに関するその他の動きについては、拙稿「日本のエネルギー戦略とアジア太平洋エネルギー協力の現況」、30～32頁。

²⁷ 詳細については、S. Itoh, "Constructing Energy Security in the Asia-Pacific: Can China, Japan, and the United States Overcome Geopolitical Constraints?", a paper presented at 49th International Studies Association Annual Convention, San Francisco, 27 March 2008 <http://www.allacademic.com/meta/p_mla_apa_research_citation/2/5/4/1/7/p254176_index.html>.

²⁸ Zha, D., & Hu W., "Promoting Energy Partnership in Beijing and Washington", *The Washington Quarterly*, vol.30, 2007, pp.105-115.

²⁹ C. T. N. Soerensen, "Strategic 'Triangularity' in Northeast Asia: The Sino-Japanese Security Relationship and U.S. Policy", *Asian Perspective*, vol.30, 2006, pp.99-128; R. L. Armitage et al., *The U.S.-Japan Alliance: Getting Asia through 2020* (Washington D.C.: the Center for Strategic and International Studies, 2006).

³⁰ 拙稿「岐路に立つ太平洋パイプライン構想 第一部：彷徨うプロジェクトの進捗状況」。

³¹ S. Itoh, "Can Russia Become a 'Regional Power' in Northeast Asia?: Implications from Contemporary Energy Relations with China and Japan", in A. Eberhardt & A. Iwashita (eds.), *Security Challenges in the Post-Soviet Space* (Warsaw: The Polish Institute of International Affairs, 2007), pp.79-100.

従来ロシアの原油生産の7割以上を占めてきた西シベリアに比べ、東シベリアの場合、より過酷な気象条件や社会経済インフラの未発達などの悪条件が重なっており、原油埋蔵量の探鉱コストや商業生産の開発コストは格段に高い。埋蔵量1トン確保するためのコストは、西シベリアだと2.5ドルなのに対し、東シベリアでは4～5.6ドルかかる³²。2003年時点でロシア政府は、東シベリア（鉱床の多いサハ共和国を含む）の炭化水素資源（この場合、原油だけでなく天然ガスも含む）の開発コストが2030年までに670～870億ドルに達すると試算した³³。しかし同試算値は上昇し続けている。2007年3月、フラトコフ元首相がサハ共和国を訪問した際、2025年に向けて東シベリアから年間5,000万トンの原油を確保するためには、総額1,020億ドルの投資が必要であるが、2006年までにロシアの石油会社は当初予定の30%しか投資していないことを明らかにした³⁴。さらに彼は、石油会社が当初予定のわずか5%しか地質探査の義務を履行していないことがESPOプロジェクトの採算性を見込みを脅かしている旨、警告を発した³⁵。

ESPOパイプラインの第一段階（起点のイルクーツク州タイシエツトから中口国境の北約70kmの地点に位置するスコヴォロジノに至る約2,700km）に関し、ロシア政府は2009年末迄に完成予定（本稿時点）だ。しかし、1）第一段階が竣工する時点で、中国向け支線パイプライン建設計画が具体化しているのか、2）仮にの答えがYesであったとしても、スコヴォロジノから太平洋岸のナホトカ湾まで原油を鉄道輸送する計画も含め、第一段階での最大送油量年間3,000万トンのうち、どの程度の割合で対中方面と対太平洋方面に振り分けられるのか、3）第一段階についても最初のうちは、東シベリアからの産油量だけでは不足し、西シベリアから2,000万トン以上の送油を回してバックアップしなければならない。今後、ロシアの政府や石油会社の発表通りに東シベリアで順調な増産が見込めるのか、4）2007年より連邦政府による東シベリアの探査費用支援金拠出が増加傾向にあったが、2008年9月に発生した世界金融危機により大きな打撃を受けつつあるロシアの石油会社が予定通りの投資を行えるのか、等々未知数は多い。

また、将来的に第二段階（スコヴォロジノから太平洋岸

に至る約2,000km）について、ロシアは最大送油量8,000万トンの達成を目指しているが、現時点で、政府に承認された同段階の具体的な作業工程は未完成だ。

中ロエネルギー・パートナーシップの限界

プーチン時代のロシア外交における最大の成果の一つは、「中ロ戦略的パートナーシップ」の強化であった³⁶。だがエネルギー分野における両国のパートナーシップは、どこまで額面通りに捉えるべきなのだろうか。

中ロ関係は21世紀に入った段階で、1990年代半ばに構築された「戦略的パートナーシップ」という言葉が国際政治舞台での協力を象徴していたのに比べ、経済的な結びつきが弱かった。両国首脳は、経済的相互依存関係を促進し、政高経低を克服することが戦略的パートナーシップを強化するための課題である旨、公式の場で繰り返し表明してきた。2005年7月の中ロ首脳会談では、2010年までに両国の貿易額を600～800億ドルまで引き上げることを目指すことが合意された。2007年時点で中ロ間の輸出入総額は482億ドル、対2000年比6倍（中国側統計）となったが、ロシアにとり中国はもはや第3番目の貿易相手国（ただし割合にすると6.5%）であるのに対し、ロシアは中国の対外貿易総額の2.2%を占めるに過ぎない。

エネルギー需要の急増する中国とアジア太平洋方面へのエネルギー資源輸出増加を図りたいロシアとの間には、エネルギー貿易を通じた高度な相互依存関係の潜在性を認めることが可能である。両国政府が少なくとも公式レベルでは認めるように、本来ならばエネルギー貿易の増大が経済関係、ひいては政治関係の強化につながってもおかしくない。

ロシアの対中原油輸出量は2000年から2007年にかけて7倍強（127万トン→900万トン；ロシア側統計）に急増している。ところが、皮肉なことに、ロシアは対中エネルギー貿易量の増大を必ずしも歓迎していない。プーチン大統領は、2006年3月に北京訪問した際、中ロエネルギーフォーラムでの演説の中で、中ロの貿易構造が地下資源に偏重しつつある点に関する懸念を表明した³⁷。ロシア側には、過度な対中資源輸出によって歴史的・潜在的に「地政学的脅

³² *Toplivno-energeticheskii kompleks Rossii 2000-2006 gg.* (Moscow: Institute of Energy Strategy, 2007), p.125.

³³ *RusEnergy*, 5 December 2003.; サハ共和国は本来、ロシアの地理区分では「極東」に含まれるが、西隣に位置する東シベリアのイルクーツク州とならんで炭化水素資源の鉱床が集中的な地域であることから、東シベリアにサハ共和国を加える形で、連邦政府も政策を策定する機会が多い。

³⁴ *Vedomosti*, 11 April 2007.

³⁵ <<http://www.sakha.gov.ru/print.asp?n=4456>>.

³⁶ 詳細については、次を参照せよ。拙稿「中・ロ関係におけるエネルギー協力」『石油・天然ガスレビュー』、Vol.41, No. 6, 2007年11月、13～24頁；S. Itoh, "Sino-Russian Energy Relations: The Dilemma of Strategic Partnership and Mutual Distrust", in H. Kimura (Ed.), *Russia's Shift toward Asia* (Tokyo: The Sasakawa Peace Foundation, 2007), pp.62-77.

威」である隣国に対し、自国が資源供給地としての「付加物」に成り下がるのではないかと懸念が高まっている³⁸。

確かにロシアは、アジア太平洋方面に進出する際、中国の巨大なエネルギー市場が一つの大きなチャンスであることを認める。プーチン大統領がESPOプロジェクトを積極的に推進する一つの理由には、東部地域（東シベリアと極東）の経済的立ち遅れを克服する起爆剤とする狙いがある。これら地域の経済開発を加速化しようとするならば、経済成長著しい中国企業の旺盛な投資欲を歓迎すべきであるが、まさにこの点でロシアは大きなジレンマを抱えている。つまり、東部地域の経済発展を図る上で、中国からの資本や労働者の受け入れは不可欠要素であるが、実際のところ、ロシア国内では、東部地域に対する中国の経済的進出を「経済的膨張（economic expansion）」というネガティブな発想で捉える傾向が根強い³⁹。

中口関係において歴史的に最大の問題であった国境画定問題に関しては、すでに2004年10月に全面的な法的決着（2008年10月に画定作業完了）が果たしたにもかかわらず、ロシアの政策決定者および一般国民の心理に根深く燻ぶる所謂「中国脅威論」は払拭される兆候を見せていない。2005年8月に全ロシア世論調査センター（46の連邦構成主体に住む1,600人が回答）が実施した調査結果では、極東連邦管区とシベリア連邦管区の住民の各々81%と71%がロシアの天然資源開発に中国人が参加することへの危惧を表明した⁴⁰。

特にESPOプロジェクトに関し、中国に向かう支線パイプラインを本当に建設するのか否かという問題は、中口間の相互不信を増幅してきた。プーチン大統領自身を含めロシア政府高官や石油会社のロスネフチ、国営パイプライン独占企業のトランスネフチは、東シベリアから中国に通じる原油パイプラインをいつか建設する旨、繰り返し公の場で認めてきた。ロシア政府が同パイプラインの建設を支持することについては、「2005年から2010年までの中口善隣友好協力条約の実現に関する行動計画」のなかでも謳われた。しかし、建設の具体的な時期については、今日まで中国側からの再三の要求にも係わらず、モスクワは明文化を

避けたまま曖昧な態度をとり続けている。

一方、ロシアは中国向けパイプラインよりも太平洋方面への輸出ルートを確保する方が、物理的に輸出先を多角化でき、価格交渉面で「需要側独占」に陥る可能性を回避できることを主張してきた。額面通りに理解するならば、それは一見、確かに合理的な説明だろう。

では、仮に中口の石油会社間で原油の取引価格の合意及び（もしくは）東シベリアで一定レベルの産油量が確保された場合、市場原理に徹底し、ロシアは快く最大限の対中輸出を行うであろうか。もし中国が相応のエネルギー市場を提供するならば、ロシアのエネルギー部門（特に上流開発）への投資意欲を益々積極化させようとするならば、モスクワは非経済・ビジネス的障壁（地政学的判断、心理的バリアーなど）を乗り越えて受け入れる用意があるのだろうか。

確かに、プーチン政権が第二期目（2004年5月～2008年4月）に入ってから、中口の石油ガス会社間のような協定締結や合併事業の設立が見られた。例えば、CNPC（中国石油天然気総公司）は、ガスプロムと戦略的パートナーシップ（2004年10月）、ロスネフチと長期協力協定（2005年7月）に調印し、さらにCNPCとロスネフチは合併企業Vostok Energy（出資比率49:51）を2006年10月に設立している。他方、Sinopec（中国石油化工総公司）とロスネフチはサハリン3を含む極東・東シベリアの共同開発に関する覚書（2005年7月、11月）や、戦略的枠組み協定（2006年11月）に調印した。

これら中口間のエネルギー協力推進に向けた動向は、世界の注目を集めつつある。しかしながら、実際にビジネス上の採算性に基づく相互利益のある関係が発展しつつあるわけではない。原油パイプライン建設の着工時期について合意出来ていないことは既述のとおりだが、それ以外にも、ロシア国内で中国が参画を許されている上流開発プロジェクトを見てみると、中口経済協力の発展というよりは、両国間における「エネルギー協力」の枠組み自体を守るという政治的判断がモスクワと北京の双方に見え隠れする。その好例は、Vostok Energyが従事するイルクーツク州のザパドノ・チョンスコエ鉱区やヴェルフネイチェルスコエ鉱

³⁷ <<http://www.president.kremlin.ru/text/appears/2006/03/103471.shtml>>.

³⁸ *Nezavisimaja gazeta*, 20 January 2004; *Novaia gazeta*, 3 April 2006.

³⁹ ロシア国内の「中国脅威論」に関する詳細については、以下を参照。拙稿「プーチン時代の中口関係—ロシア東部地域をめぐる2国間関係を中心に」『ロシア外交の現在』（北海道大学スラブ研究センター・21世紀COEプログラム研究報告シリーズNo. 2、2004年）；崔亮濤『面向二十一世紀的中俄战略协作伙伴关系』（中共中央党校出版社、2003年）485～510頁；V. Shlapentokh, "China in the Russian Mind Today: Ambivalence and Defeatism", *Europe-Asia Studies*, vol.59, 2007, pp. 1-21.

⁴⁰ <<http://www.wciom.ru/?pt=59&article=1607>>.

区の探鉱事業や、ロスネフチとSinopecが沿ヴォルガ地域のウドムルト共和国で行う老朽油田の共同経営やサハリン3のヴェニン鉱区開発であろう。つまり、これまでロシアが中国の上流進出を認めてきた事業は、推定埋蔵（資源）量が少なかったり⁴¹、商業生産中の油田であれば生産率が減少段階に入っていたり、過去に試掘が失敗した箇所などである。つまり、ロシア側は基本的に、ビジネス上魅力のある事業への中国資本の招致に逡巡しており⁴²、中国との経済協力を通じた相互信頼関係を増幅するという発想に乏しい。

日ロエネルギー関係の現況

ブーチン政権以来、エネルギー分野が両国の協力関係における重点分野の一つとして位置付けられるようになった。その背景には、日本の資源外交における中東以外の原油供給ルート確保の希求に加え、21世紀に入ってからの原油価格高騰、モスクワが東部地域の経済開発とエネルギー資源の輸出を梃子としたアジア太平洋方面への進出の意思を強化し始めたことがある。

1990年代半ばから日ロ間で進められてきたエネルギープロジェクトは徐々に実を結び始めている。2007年、日本はロシア（サハリン1）から593万トン強の原油を輸入した（過去最大量；日本の原油輸入の3%）。2009年からは、サハリン2の液化天然ガス（LNG）出荷が開始し、その約6割は日本向けに長期契約で輸出される予定だ。

しかしながら、ESPOパイプライン建設を巡っては、中ロ間の問題とは別次元であるが、日ロ協力が順調に進展してきたとは言い難い。ロシア側は『日ロ行動計画』文書の調印（2003年1月）以来、日本は既にESPOパイプラインプロジェクトへの投資を「約束済み」とであるという立場をとってきた。しかしながら、同文書は、「ロシア連邦の極東や東シベリアにおけるエネルギー資源開発及びその輸送のためのパイプラインの整備の分野における経済的観点から相互に利益のあるプロジェクトの実現」にむけて、協力を発展させるといった原則を謳うだけであり⁴³、それをもって特定の額の投資を約束するものではなかった。今日に至るまで日本は、パイプライン建設自体に対する投資はしていない。

他方、2007年6月のハリゲンダムG8サミットの際に行われた日ロ首脳会談の席で安倍首相から発案した『極東・東シベリア地域における日ロ間協力強化に関するイニシアティブ』のなかで、エネルギー分野における協力の促進を確認しているように、ロシアのエネルギー資源に対する東京の関心が冷めているわけではない。実際、2008年4月、日本の石油天然ガス・金属鉱物資源機構（JOGMEC）とイルクーツク石油は、イルクーツク州北部のセヴェロ・モグディンスキー鉱区（資源量：原油1,500万トン；天然ガス500億m³）の探鉱（予定期間：5年間）を行う合併企業INK-Sever（日ロ出資比率49：51）を設立した。

但し、拙稿「岐路に立つ太平洋パイプライン構想 第二部：プロジェクトの実現性と北東アジア地域協力に向けた課題 -」(ERINA Report, vol.73, 2007年)で詳述したように、ESPOプロジェクトをめぐる、日本とロシアが将来的に協力関係を発展させていく上では、次のような物理的制約や不確実性を克服する必要がある。

第一に、本節冒頭で論じたような東シベリアの生産ポテンシャルの不確実性を含め、投資環境の問題がある。日本がESPOパイプライン建設への資金協力に関し慎重な態度を取り続けてきた理由は、ロシア国内で繰り返し指摘されるように日本が経済問題を北方領土問題とリンクさせて政治化しているからでは必ずしもない⁴⁴。

2007年に日本経団連が実施したアンケート調査結果（会員企業247社が回答）によれば、対ロビジネス促進上の問題点として、法制度・法解釈上の問題が第一位に挙げられている。また、資源・エネルギー部門が最も有力な分野であると見られているが、同時に、ESPOパイプラインの通過地域となる東シベリアや極東に関しては期待値が前年度よりも低下している。

さらに、2008年4月には「地下資源の利用に関する法（1992年制定）」が改正され、可採埋蔵量が原油7,000万トン以上、天然ガス500億m³以上の鉱床については、ロシア資本による50% + 1株以上の参加が義務づけられた。株式取得制限の問題は別としても、ただでさえ探鉱・開発コストが非常に高く、ロシアの石油会社でさえ投資になかなか前向きになれないESPOパイプラインルート地域への投資に関し、「政治的判断」でないとすれば、経済的採算性

⁴¹ 正確にはザバドノ・チョンスコエ鉱区とヴェルフネイチェルスコエ鉱区で探鉱の対象となるのは、埋蔵量（reserves）よりも商業生産に結びつく可能性が低いランクとなる資源量（resources）であり、それぞれ原油が3,500万トン、5,000万トン、天然ガスが150億m³、900億m³である。

⁴² RusEnergy, 30 May 2007.

⁴³ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/russia/kodo_0301.html> .

⁴⁴ 日ロ間では北方領土問題解決の糸口が見えていないにも係わらず、経済関係が既に動き始めていることは、日ロ貿易高が2003年以降増大し続けており、2007年の実績（213億ドル）は対2000比4.6倍であったことから伺えよう。

の観点からどこまで日本が出資するのが合理的なのか、非常に判断が難しい。

第二に、ロシア側は当初、エネルギー自給率が低く原油輸入の90%以上を中東に頼る日本にとりロシアの資源は「喉から手が出るほど欲しいはずだ」との淡い期待を抱いていたが、それは正鵠を得ていない⁴⁵。日本国内でも「中東リスク」という言葉が一人歩きする傾向が強いが、ロシア側も同リスクの軽減を謳い文句に、日本への売り込みを図っている。だが、中東から買うにせよ、ロシアから買うにせよ、結局は採算性の問題だ。日本国内にも一部に、目的と手段を峻別せず、「脱中東」の裏返しとしてESPOプロジェクトへの無条件の支持を訴える人々が存在する。しかし、たとえ中東への輸入依存率が高いとはいえ、採算性が取れるからこそ日本企業とのビジネスが続いているという事実を鑑みるならば、将来的に、東シベリア産原油を太平洋岸に送油する計画が実現してから、その原油の質と量、輸送料金等、すべての条件を合算した上で、その他の供給ルートに比べ、どちらに価格競争力があるのか見届けられよだけのことである。従来、日本の製油所は基本的に中東の硫黄分の多い重質油対応となっている。東シベリア産の硫黄分の低い原油は相対的に価格が高くなるだろう。中東よりも輸送距離・日数が短いという有利な点を考慮しても、ESPO事業の開発コストが膨らみ続けており⁴⁶、また実現する送油量も諸説入り乱れるなか、東シベリア産原油が価格競争力を維持するのは容易でなく、そもそも予測するのは時期尚早だ。ちなみに、軽質油であるサハリン1産原油は上記の通り日本市場に入り出したが、ESPOパイプラインで送油される原油とはその背景にある生産コストが全く異なっている。

「中東」と一括りに、あたかも一つのまとまった地域のように議論することが半ば通例化しているが、たとえ有事の際でも、中東諸国の全てから石油輸入が物理的に不可能になるようなシナリオは、まず想定し難い。テロや紛争等で一時的に輸送タンカー経路の遮断が発生すると仮定しても、それこそ日本だけに限らず、米国や中国を含め、中東産原油を重要視する国々の間に一致協力態勢が生まれる機会ですらある。さらに、日本は世界最大規模の石油備蓄量

(半年以上分)を誇る。

ロシア政府は最近、原油の輸出量を次第に抑え、付加価値を付けた石油製品の輸出販路拡大を目指しており、これまでにロスネフチがESPOパイプライン終着点の沿海地方コジミノ小湾における製油所の建設予定を発表している(但し、実際のところ、いつ、どの程度の原油量が同地点まで送油されてくるのか自体、未知数である)。もはや日本の製油所が基本的に余剰能力を抱えていることを鑑みれば、原油以上に石油製品が対日価格競争力を持つことは難しいだろう。

第三に、本稿第1節でみたように、日本のエネルギー需要は2021~2030年度にはピークに達する上に、今後、一次エネルギー供給構成比における石油の割合も逡減していくことが既に予測されている。つまり、将来的に日本の石油市場は相対的に縮小することはあっても、拡大しないことを踏まえれば、日本と中国では、将来的にもロシアからの原油輸入に対する必要性の度合いが大きく異なっている。

結論と展望

国際関係論の教科書でレジーム論といえばまず登場する、S. クラスナーの古典的定義によれば、レジームとは、「国際関係上のある分野において、行為主体(actors)の期待が収斂する暗示的もしくは明示的な原則、規範、規則および意思決定手続き」の総体を意味する⁴⁷。言うまでもなく、今日、日中間で進展しつつあるエネルギー協力に関し、規則や意思決定手続きは存在しない。しかし、小泉政権以後における日中関係の「正常化」は、エネルギー分野において、両国間の非対称的なエネルギー構造を背景として、徐々に協力促進に向けた原則や規範を強化しつつあると言えよう。

中国政府は次第に、エネルギー資源を「がぶ飲み」する非効率的な経済システムや環境破壊への対策を施さなければ、自国の長期的に持続可能な発展が不可能であることに気付き始めている。温室効果ガスの削減に関し特定の義務を国際的に負うことについては拒絶しているが、他方で、中国は今よりも省エネルギー型の経済システムを構築することが、長期的な国家安全保障問題を左右し得ることを理

⁴⁵ 日本のエネルギー事情に関するロシア側の誤ったステレオタイプ的見方に関し、例えば、*Nezavisimaia gazeta*, 30 September 2005.

⁴⁶ ESPOパイプライン建設費に関し、トランスネフチは2003年の小泉首相訪口のころ約50億ドル強~80億ドルと試算していたが、その後のパイプラインルート変更や建設資材価格の高騰、インフレ等を含め、第一段階だけで2006年12月に約110億ドル、2007年10月に約140億ドルというように上昇し続けている(*RBC Daily*, 15 February 2008)。太平洋岸までパイプラインを延伸する第2段階については、着工時期が未決定だが、2008年2月時点で3,500億ルーブル強が試算されている。そうすると両段階を合わせた総工費が290億ドル以上となり、世界で最も高価なパイプライン建設となる可能性がある(*RBC Daily*, 4 March 2008)。その上、これらの額は、東シベリアの油田の探査・試掘やその他商業生産に必要な費用を含んでいない。

⁴⁷ S. D. Krasner, "Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as Intervening Variables", in S. D. Krasner (ed.), *International Regimes* (Ithaca: Cornell University Press, 1983), p. 2.

解し始めている。日本は世界で最もエネルギー効率の高い国家であり、その技術能力を活かし、急速に拡大しつつある中国エネルギー市場へのビジネス機会を享受し始めた。省エネルギーの加速化及び普及、環境に配慮したエネルギー技術の導入、エネルギー源の多様化による炭化水素資源利用率の削減、第3国における（即ち、東シナ海域を除く）共同上流開発（まだ協議レベルに止まる）による投資リスクの分散等は、日本と中国がゼロサム競合ではなく、プラスサムを追求できる分野である。日本としても、エネルギー自給率が極めて低い上、今後はエネルギー需要が頭打ちであることを考えれば、血眼になって経済コストを度外視する形で有限資源を求めるとは、世界エネルギー市場における需要増加率を如何に下げていくのかという方向に知恵を絞った方が合理的なソロバン勘定が成り立つ。

アジア太平洋地域における主要プレーヤーの一つとして見過ごせない米国が日中間のエネルギー協力の傾向を後押ししている点も重要だろう。米国は、中国を筆頭とするエネルギー需要増加率の高い新興国を関与させていくという点で日本と政策協調を求めつつある。D. スナイダルの仮説によると、国際協力を推進する際、参加国の数が少し増えることは、各々が相対的利益（ゼロサム利益）を追求しようとする影響を和らげる効果を持ち得るが⁴⁸、日中米関係の現在の動きに当てはまるだろう。

さらに二つの要素が、エネルギー分野における日中の打算的観点からの政策協調を後押しする可能性を秘めている。第一に、5カ国エネルギー大臣会合にみられるように、現在アジア太平洋地域で新たに構築されつつあるエネルギー協力の枠組みの底流には、消費国間の連携という基本的な考え方が強まりつつある。ロシアを筆頭とする生産国側の資源ナショナリズムの高揚を背景に、消費国間側の争いは生産国側の立場を強化するに過ぎないという考え方が徐々に芽生えつつある⁴⁹。甘利明経済産業相がいみじくも指摘したように、日中間のエネルギー協力は生産国側の立

場を強化し、不確実性を増大させる競争よりも、はるかに消費国双方にとり有利である⁵⁰。

第二に、地政学的発想から日本と中国の間に楔を打つことで自国利益の増大を目指してきたロシアの戦略に綻びが見え始めていることがある⁵¹。ESPOパイプラインプロジェクトをめぐるのは、様々な不確実性が明らかになりつつあり、時間の経過と共に、日中が競争心を高めてまで関与するほどの魅力を失いつつあると言えよう。ロシアが本気で東シベリア開発を図りたいのであれば、周辺諸国間を分断するといった同国の外交姿勢に伝統的な発想を棄て、膨大な投資リスクを冷静に見定め、日中による対口共同進出が産消国両サイドの利益を最大化するようなシナリオを早急に策定するべきであろう。無論、ロシアの対応に関係なく、日本と中国は東シベリアの鉱床開発に関心を示す韓国等、他国も誘いながら対口投資リスクの分散を目指したグランドデザインを考案し始めるべきだ⁵²。

日本と中国は、確かにエネルギー大消費国であり、表面的な理解をすれば、一方の需要増大は自動的にゼロサム・ゲームを引き起こしそうだ。しかし、両国のエネルギー事情は極めて非対称的であり、経済的な採算性を重視し、エネルギー問題をいたずらに国内ナショナリズム高揚の道具として政治利用しない限り、相互利益は一致する。むしろぶつかり合う方が難しい。敢えて付言するならば、べつに無条件の友好論者のような「まず協力ありき」という立場を取らなくても、それぞれ自国のエネルギー需要を満たすという、それこそ国家エネルギー安全保障を考える際のスタート地点に立ち返るならば、対立することによる自国利益の損害はむしろ自明であろう。

⁴⁸ D. Snidal, D. "Relative Gains and the Pattern of International Cooperation" in D. A. Baldwin, (Ed.), *Neorealism and Neoliberalism: The Contemporary Debate* (New York: Columbia University Press, 1993), p.171.

⁴⁹ 生産国側の強気な態度は、2008年7月をピークとして下落し始めた原油価格が今後、再びどの程度高値に反転するかによっても左右されよう。

⁵⁰ *International Herald Tribune*, 17 December 2006.

⁵¹ S. Itoh, "Russia's Energy Diplomacy toward the Asia-Pacific: Is Moscow's Ambition Dashed" in Tabata S., *Energy and Environment in Slavic Eurasia: Towards the Establishment of the Network of Environmental Studies in the Pan-Okhotsk Region* (Hokkaido: Slavic Research Center, Hokkaido University), pp.33-65. 尚、ロシア側にも地に足のついた議論が始まっているようだ。駐日大使（2004年6月～2006年11月）を務めたアレクサンドル・ロシコフ前外務次官は、紙上インタビューにおいて、東シベリアのエネルギー資源をめぐる日中の競争はロシアにとり有利か、それとも頭痛の種か」という質問に対し、「東京と北京が深刻な競争関係にあるとは思わない。日本は省エネ及び入手可能なエネルギー資源の経済的利用を重視している・・・我々の原油パイプラインが太平洋岸に到達してほしいとの期待は基本的に政府関係者からは感じられるが、民間のエネルギー会社は非常に消極的だ。中国側からの働きかけの方が強く感じられる。日中間の競争がロシアの手に「武器」を与えるとは思わない」と答えている。

⁵² 拙稿「国策と国際貢献 同時追求のチャンス」『エネルギーフォーラム』、2008年5月号、33頁；「ロシアにおける中国のエネルギー権益確保行動と、我が国の対応 - 原油パイプライン・プロジェクト問題を中心に - 」『ロシア問題研究会』（財団法人国際金融情報センター、2007年）、17～33頁。

China's Surging Energy Demand and Sino-Japanese Relations: The Northeast Asian Energy Nexus Revisited

ITOH, Shoichi

Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA

Abstract

Against the backdrop of the rapid growth in China's energy demand, the global community has grown increasingly concerned about the way in which this rising economic power can meet its energy resource needs. Policy makers and political scientists have debated whether aggravation of Sino-Japanese relations may be inevitable, given that Japan is not only a resource-poor country, but is also China's geopolitical rival in Northeast Asia. This article revisits this conventional interpretation of Sino-Japanese energy rivalry.

Firstly, we compare the current state of energy demand and national energy strategies in Beijing and Tokyo. Unlike China, Japan has established a highly energy-efficient socio-economic system, with its energy demand officially projected to peak in 2021-2030. China and Japan are highly *asymmetric* in their energy structures and current states of energy demand.

Secondly, commonalities in each country's energy policies are summarized. China and Japan may find it in their strategic interest to promote cooperation in the energy field, given the similarities of their targets in meeting energy demand, with energy conservation and the introduction of environment-friendly energy resources as examples.

Thirdly, the ongoing process of bilateral interaction in the energy field is reviewed. The worsening of Sino-Japanese relations seems to have bottomed out with the end of the Koizumi era, and both governments have gradually learned reciprocity in promoting energy cooperation. The gradual growth of the bilateral energy partnership has also been bolstered by the changing international environment surrounding Beijing and Tokyo, such as the United States' encouragement of stabilizing the traditional Sino-Japanese rivalry, as well as the emergence of multilayered international frameworks among the consuming nations which include the two.

Fourthly, we question the essence of the so-called "Sino-Japanese scramble" over the crude oil pipeline from eastern Siberia to the Pacific Ocean (ESPO) which has been under construction as part of Russia's national strategy to expand into new energy markets in Northeast Asia. Realization of the potential of the eastern Siberian oil fields has been limited due to the large scale of investment required and the associated risks. In addition both Sino-Russian and Japan-Russia relations have developed more slowly than may appear.

Lastly, we reflect on the above analyses and explore the effect of a strategic convergence of national interests on the future of Sino-Japanese energy relations.

会議・視察報告

大図們江地域国際協力開発フォーラム

ERINA調査研究部研究員 朱永浩

国連開発計画（UNDP）図們江開発事務局、延辺朝鮮族自治州政府主催の「大図們江地域国際協力開発フォーラム」（The Seminar on International Cooperation in Greater Tunmen Area）が2008年8月28日、中国吉林省延吉市にある白山ホテルで開催された（写真1）。フォーラムには、中国商務省、吉林省及び地元延辺朝鮮族自治州政府の役職員、専門家をはじめ、日本のERINA、JICA、ロシアの経済発展貿易省と沿海地方行政府、ウラジオストク市行政府、モンゴル政府、韓国の政府、専門家、企業代表など約70名が出席した。

今回のフォーラムは、「協力」「発展」「ウィンウィン」をキーワードに、2つのセッションで構成された。鄧凱（Mr. Deng Kai）中国共産党延辺朝鮮族自治州党委員会書記兼吉林省党委員会常務委員、ナタリア・ヤチェイストワ（Ms. Yacheistova N.）UNDP図們江開発事務局長による開会挨拶の後、第1セッション（Strengthening International Cooperation in Northeast Asia）と第2セッション（Development of Cooperation in Tourism in GTI）が行われた。

第1セッションでは、まずヤチェイストワ氏が「大図們江地域の展望」をテーマに講演し、大図們江地域の国際協力には関係各国の更なる協調と連携が不可欠であり、これを推進するためには、延吉市の役割が重要となることと強調した。その後、張慧智（Ms. Zhang Huizhi）吉林大学教授、胡援東（Mr. Hu Yuandong）国連工業開発機関（UNIDO）投資・技術移転促進事務所首席代表、ズボワ（Ms. Zubova N.）ウラジオストク市第一副市長、李承律（Mr. Lee Sung Rul）延辺大学科学技術学院副院長、白晟昊（Mr. Baek Seung Ho）東春フェリー社長が、それぞれの立場から北東アジア地域協力の強化に向けた課題、最新動向と今後の展望について分析を行った。中でも、ズボワ氏が2012年のAPEC開催に向けてのウラジオストク市の準備状況を説明し、ホテル不足などの緊急課題を紹介したこと、白晟昊氏が北東アジア輸送回廊の必要性と東春フェリーの具体的な取り組みについてのプレゼンテーションに、多くの参加者の関心が集まった。

つづく第2セッションでは、閔光道（Mr. Min Guangdao）



写真1 フォーラム会場（白山ホテル）

延辺朝鮮族自治州副州長が司会を務めた。最初に、鄭文喜（Ms. Jung Mun Hee）韓国環境省地球環境局事務官が「大図們江地域のエコツーリズム」というテーマで報告を行い、大図們江地域におけるエコツーリズム推進のためのルール作りや、観光資源開発に向けた行政、民間事業者による多国間協力の重要性などを唱えた。その後、ルター・エンフナサン（Ms. Lutaa Enkhnasan）モンゴル交通運輸観光省観光局副局長とカルダシュ（Ms. Victoria Kardash）ロシア経済発展貿易省貿易交渉局長が、モンゴルとロシアの観光産業振興政策について報告した。最後に、三橋郁夫 ERINA特別研究員が「図們江地域開発に向けての2つの挑戦」と題して、図們江地域開発の特徴及び発展方を説明した上、北東アジア国際観光フォーラム（IFNAT）の事例を取り上げながら、観光交流の拡大に向けた北東アジア諸国間の相互理解と協力を提唱した。

今回のフォーラムでは、中英口日韓5カ国語の会議通訳者が多数用意されたが、中英同時通訳を介した他言語への同時通訳は余りスムーズに行かず、同時通訳音声が届かないトラブルが数回あった。その上、発言資料が配布されていないため、報告内容が理解しにくいところもしばしばあった。また、各セッションの後、討論及び質疑時間を設けていなかったため、いま一つ不完全燃焼という印象を受けた。それでも、フォーラム後の懇親会では、日本語、韓国語、中国語、英語などが飛び交い、各国参加者が自国の

歌や踊りを披露して友好の輪を広げたことで大いに盛り上がった。

この他、各国の会議参加者はフォーラム主催者の招待で、延辺国際コンベンションセンターで開催された第3回中国延吉国際投資貿易商談会・第4回図們江地域国際投資貿易商談会にも参加した（写真2）。

2008年8月28日から30日の間に開かれた商談会には、主催者の発表によれば、出展企業関係者、バイヤーを含めて約5,000人が参加したという。220のブースが設置された商談会会場では、食品、医薬品、医療設備、建築材料、化学、機械設備、電子、IT、木材、アパレルなど様々な分野での投資・貿易商談が行われ、期間中の成約額は78億元に達し、大きな成果を挙げた（「延辺日報」2008年9月1日付）。延辺朝鮮族自治州と延吉市にとって、今回のフォーラムと商談会はいずれも国内外への絶好のPR機会となったといえる。



写真2 商談会開幕式（延辺国際コンベンションセンター）

韓国部品・素材関連中小企業ヒアリング調査

ERINA調査研究部研究主任 中島朋義

機械部門をはじめとする韓国の製造業が、最終製品の生産に必要な部品・素材の大きな部分を日本企業に依存し、これが二国間の貿易収支の不均衡をもたらしているという議論は、これまで韓国側から度々提起されてきた。最近、日韓FTA（自由貿易協定）交渉の再開をめぐる議論の中で、再びこの問題が取り上げられる機会が増えている。

ERINAでは韓国経済の研究を目的として、外部専門家による「韓国経済システム研究会」を組織し、継続的に成果物を刊行してきた。その多くは学術的に高い評価を受け、政策の現場においても有用な情報として活用されている。同研究会の今年度の活動の一環として、9月に韓国の部品

素材関連の中小企業に対する現地ヒアリング調査を実施した。調査団は、研究会メンバーの中で中小企業問題を専門とする、富山国際大学の高橋哲郎氏、長岡大学の権五景氏、及びERINAの中島の3名で構成した。調査は9月1日から5日までの5日間で、京畿道、江原道などに所在する中小企業7社を対象として行った。対象各社は電子部品、機械部品などの下請け生産を中心とする企業である。

ヒアリングの成果としては、日本企業との取引関係、資金調達をめぐる問題点、ソウル首都圏における立地の課題など、様々な点について、実際の現場でしか得られない貴重な情報を得ることができた。調査結果の詳細については、



PHAROS社（電子部品）の製造現場



第一電子（機械部品）の製造現場

今後、ERINAの刊行物として公開していきたい。

なお今回の調査に当たっては、今般ERINAと交流協定を締結した韓日産業・技術協力財団に、ヒアリング先の中小企業の紹介を含め、全面的なサポートを受けた。ここに記して、改めて謝意を表したい。



韓日産業・技術協力財団事務所前にて

黒龍江省農業生産と農場経営の視察報告

ERINA調査研究部研究員 朱永浩

1. はじめに

ERINAの北東アジア食料安全保障研究プロジェクトの活動として、2008年9月2日から5日にかけて、中国黒龍江省ジャムス市、鶴崗市、ハルビン市を訪問した。訪問期間中、黒龍江省の食料クラスター形成に向けての現状と課題を探るため、三江平原に立地する「新華農場」及びハルビン市近郊の「紅旗農場」を調査した。そして、黒龍江省社会科学院・黒龍江省農業科学院・ERINA共同ワークショップにも参加してきた。

本稿では、黒龍江省農墾総局の新華農場と紅旗農場でのヒアリング調査、ワークショップを通じての研究交流の概要を中心に、黒龍江省における農業生産・農産品加工の発展状況について報告する。

2. 黒龍江省農墾総局の概要

世界的な食糧価格の高騰が続き、人口大国の中国における食糧の需給動向が注目される中、2007年におけるイモ類を含めた国内食糧生産量は5億148万トンに達し、4年連続の豊作となった¹。しかし、急速な経済成長に合わせて穀物需要が拡大しているほか、農地減少や自然災害増加などの問題もあるため、食糧の需給バランスの確保が依然として中国にとって重要な課題となっている。

本稿で取り上げる黒龍江省は、中国の食糧生産基地の1つとして重要な位置を占めている。2006年における黒龍江

省の食糧作物面積は902.4万ヘクタール（対全国比8.6%）、食糧生産量は3,346万トン（同6.7%）であった。このうち、大豆の生産量（652万トン）は各省・直轄市の中で最大規模を誇っており、トウモロコシ（1,223万トン）は同5位、米（1,206万トン）は同7位となった²。

黒龍江省の中でも、同省の食糧作物作物面積の約1/4、食糧生産量の約1/3を占める黒龍江省農墾総局（以下、農墾総局）は、特に重要な役割を担っている。2007年末現在、農墾総局の人口は165万人、農地面積が239万ヘクタール（うち食糧作物作物面積が216.2万ヘクタール）、食糧生産量が1,246万トンとなっている³。

農墾総局は傘下に9つの分局、104の農場、7の牧場と多数の企業に加え、ラジオ局、テレビ局、新聞社、小中高校、大学、病院、検察庁、裁判所などの行政、司法と社会管理機能を有している。また、農墾総局から企業経営権が分離された結果、1998年に巨大グループ企業である「黒龍江北大荒農墾集団総局」が設立された。その事業内容は、農林牧漁業、自動車部品、製薬、映画、電力、農機具、セメント等、多岐に亘る⁴。

3. 新華農場

新華農場の概要

9月2日、本件の共同研究者で東京大学大学院農学生命科学研究科講師の八木洋憲氏と筆者は、北京国際空港で合流し、

¹ 中国国家统计局『中国統計摘要』2008年版、120ページ。

² 中国国家统计局『中国統計年鑑』2007年版、474、478ページ。

³ 黒龍江省農墾総局統計局『黒龍江墾区統計年鑑』2008年版、43、59ページ。

⁴ 朴紅「中国国有農場における企業改革の進展と農場機能の変化 - 二九一農場を事例として」『農経論叢』Vol62、2006年、3～6ページ。



写真1 新華農場の本部

空路で黒龍江省ジャムスへ向かった。ジャムス空港への到着はフライト遅延の影響で既に深夜12時を回っていた。翌日早朝、私達はジャムス市から北に約40キロメートル離れた新華農場の視察に出かけた（写真1）。

1949年に開設され、現在農墾総局宝泉嶺分局が管轄する新華農場は、三大河川（アムール川、松花江、ウスリー川）が合流する広大な三江平原に位置している。その農場名は鶴崗市東山区新華鎮に隣接することに由来する。

2007年末現在、同農場内の人口は2万3,266人（農家戸数が8,615戸）従業員数は1万2,717人（そのうち農業従事者が9,049人）である。農場の総面積は5万5,873ヘクタール、農地面積は2万9,307ヘクタール（うち、水田面積1万1,333ヘクタール）で、主な農作物は水稲、大豆、トウモロコシ、小麦、大麦だという。2007年の穀物生産量は15万2,469トンに達し、うち水稲が9万6,267トン、大豆が8,225トンであった⁵。



写真2 新華農場の農具倉庫にあるコンバインハーベスター

元新華農場生産隊長（現在黒龍江北珠精米加工有限公司の技術顧問）の呂伝水氏の案内で、稲作農家の水田と農場の農具倉庫を視察した。農家の稲作経営規模は5～10ヘクタールが多いが、最大で約100ヘクタールの農家もあるという。そして、予想以上に田植機、コンバイン収穫機、乾燥機などの農業機械の普及率が高く、特に日本であまり使われていない大型コンバインハーベスターが数台あることに驚いた（写真2）。

黒龍江北珠精米加工有限公司

新華農場の有機稲作水田を視察した後、同農場内にある黒龍江北珠精米加工有限公司（以下、北珠精米）を見学してきた（写真3）。同社の副総経理の林均山氏（生産担当）が呂伝水氏（原料担当）とともに私達を出迎えてくれた。

呂伝水氏によれば、1997年に農墾総局と新華農場、日本のニチメン株式会社（後に日商岩井株式会社と合併して、双日株式会社となる）は、530万円を共同出資して黒龍江新綿精米加工有限公司（以下、新綿精米）を設立した。設立当時の出資比率はそれぞれ37.5%、37.5%、25%、契約期間は10年、年間生産能力は2万5,000トンであった。

新綿精米は、日本の株式会社サタケ製の大型精米ラインと株式会社安西製作所製の色彩選別機を導入して精米し、日本、韓国、香港、ロシア、シンガポール、欧州に向けて輸出を行った。そのうち、対日輸出はミニマムアクセスと売買同時契約（SBS）制度によって行われた。新綿精米は日本人の味覚に合う高品質米を輸出するために、原料の水稲を全て新華農場との契約栽培にした上、契約農家には日本人が好む「新コシヒカリ」「空育131」「上育397」等の品種を指定し、厳しい減農薬栽培を求める徹底ぶりである（写真4）。



写真3 黒龍江北珠精米加工有限公司の外観

⁵ 黒龍江省農墾総局統計局『黒龍江墾区統計年鑑』2008年版、341、375～379ページ。



写真4 黒龍江北珠精米加工有限公司の契約水田
(注)看板に「新華農場水稻科学技術模範園區」と表示されている。

そして、2008年3月の契約終了に合わせ、新綿精米は社名を「黒龍江北珠精米加工有限公司」に変更し、資本金を605万元に引き上げ、新たに10年契約を結んだ。新会社の出資比率は、鶴岡双新精米加工有限公司の65.6%、農墾総局の9.4%、双日株式会社の25%となっている。

しかし、新たな船出を迎えた同社は2008年に入ってから、世界的な食糧価格高騰に対処するための中国政府による輸出規制措置と、中国製冷凍ギョーザ中毒事件の影響による日本国内の中国産食品への不信増大を背景に、日本への輸出が完全にストップしているという。国内販売より収益率の高い対日輸出が出来なくなることは、同社にとって大きな痛手となっており、国内販売の拡大が喫緊の課題として求められることになりそうだ。

4. 紅旗農場

北大荒現代農業パーク

9月4日早朝、ジャムスから黒龍江省省都のハルビンへは高速バスで移動した。ぎっしりと満員で出発した大型バスは、高速道路を飛ばして約4時間でハルビン郊外に到着したが、ハルビン市内の渋滞に巻き込まれ、ハルビンバスステーションにたどり着くまでに約1時間半もかかった。そのため、予定していた農墾総局ハルビン分局への訪問は、1時間近く遅れてしまったが、幸いなことに、携帯電話で連絡を取りながら辛抱強く待って頂いたハルビン分局党委副書記の康文豪氏と商務局長の呉静氏は、私達を暖かく迎えてくれた。

農墾総局ハルビン分局は、ハルビン市近郊を中心に9つの農場、2つの牧場に加えて多数の関連企業を抱えている。

2007年末現在、同分局の人口は4万1,514人、そのうち2万196人が働いているという。そして、同分局の総面積は4万6,828ヘクタール、そのうち農地面積は1万7,132ヘクタールとなっている⁶。

呉静氏によれば、ハルビン分局の農地面積は、農墾総局の他の8つの分局に比べて最も小規模であるという。そのため、食糧基地と位置付けられる他分局と異なり、ハルビン分局は大都市ハルビンの郊外に立地することから、都市と調和した農業を目指しているという。具体的には、ハルビン市への有機野菜提供や、不動産開発、高付加価値の農産品加工、農業観光などに力を入れている。

今回、農墾総局ハルビン分局は、彼らが取り組んでいる都市型農業を紹介するために、北大荒現代農業パーク、紅旗農場の北大荒有機野菜基地、ハルビン大什食品有限責任会社を視察訪問先として選定した。

農墾総局ハルビン分局への訪問終了後、康文豪氏と呉静氏の案内で同分局香坊農場にある北大荒現代農業パーク(以下、農業パーク)を見学した。農業パークに到着した頃、ちょうど閉園時間になったが、私達2人のために特別に30分見せて頂くことになった。

時間がないたため、筆者らは農業パーク内の南果園(Southern Fruits Garden)と百花園(Flower Garden)を駆け足で回った。南果園ではバナナ、ヤシ、トラゴンプルーツ、ライチ、マンゴーなどの熱帯果物の樹が植えられた。百花園には、アンズリウムが大量に栽培され、綺麗に花が咲いていた(写真5)。



写真5 百花園の花卉(アンズリウム)

農業パークの責任者によれば、農業パークの総面積は

⁶ 黒龍江省農墾総局統計局『黒龍江墾区統計年鑑』2008年版、24、28ページ。

1,000ムー（66.67ヘクタール）で、うちイスラエルの技術供与により作られた温室が3.1ヘクタールに達し、黒龍江省で最大規模の温室となっている。農業パークでの観光を通じて、珍しい熱帯果物と世界各地の花卉を楽しむだけでなく、将来は新鮮で美味しい農産物（特に熱帯果物）を提供することも目指すという。

ハルビン大什食品有限責任公司

9月5日午後、呉静氏と共にハルビンハイテク産業開発区にあるハルビン大什食品有限責任公司を視察し、副総経理の高軍氏に話を伺った。

同社は農墾総局ハルビン分局の傘下企業で2004年に設立され、真空冷凍乾燥（FD）と個別瞬間冷凍（IQF）製品を生産・販売する企業である。FD製品は、イチゴ、ブルーベリー、ラズベリー、赤インゲン豆、青大豆、スイートコーン、赤タマネギ、食用菌類などがあり、IQF製品は、カリフラワー、ニンジンなどがある（写真6）。



写真6 ハルビン大什食品有限責任公司の製品展示コーナー

これらFD製品、IQF製品は、主としてアメリカ、EU、日本、韓国、オーストラリア、ロシアなどに輸出するという。売上額で見た場合、ブルーベリー、ラズベリー、イチゴのFD製品の割合が高い。

高軍氏がラズベリーを事例に、原料の仕入れ方法と生産農家への栽培技術指導の状況を説明した。また、中国製冷凍ギョーザ中毒事件の影響についても言及し、行政指導によって仕入れから出荷までに至るトレーサビリティが徹底される一方、出荷までの期間は以前に比べて約半月長くなるようになったという。

北大荒有機野菜基地

ハルビン大什食品有限責任公司の視察後、私達は紅旗農場党委書記の張曉霞氏の案内で、同農場望哈作業区にある北大荒有機野菜基地を訪問した（写真7）。



写真7 北大荒有機野菜基地の入り口

北大荒有機野菜基地は、紅旗農場が運営する実験的な農場基地である。入居者（農家）は同農場が管理する施設で野菜などを栽培・収穫するが、基地内には栽培施設と住居施設が一体的に整備されており、基地内での生活が可能である。

張曉霞氏によれば、同基地の専有面積は500ムー（33.3ヘクタール）うち第1期工事の280ムー（18.7ヘクタール）が既に完成したが、第2期工事の220ムー（14.6ヘクタール）がまだ建設中であるという（写真8）。



写真8 北大荒有機野菜基地の概観図

紅旗農場の担当者に北大荒有機野菜基地の仕組みについて確認したところ、第1期の280ムーを例に挙げて説明してくれた。

まず、紅旗農場が280ムーの農地を72ユニットに分けて関連施設を建設する。1ユニット当たりの専有面積は1,834平方メートルで、居住・作業スペース（80平方メートル）、育苗温室（128平方メートル）、2つの栽培温室（各600平方メートル）その他施設が含まれている。建設完了後、

各ユニットを分譲マンションのように入居希望者に販売する（紅旗農場の従業員が優先される）。

紅旗農場は、入居者（農家）に対して、指定した品種、育苗、栽培管理方法を求める一方、各種施設の維持管理サービスを提供する。但し、農地の所有権は農場にあるため、紅旗農場は各ユニットの入居者から毎年地代を徴収する。この地代が農場の収入源となる仕組みのようだ。

一方、入居者は農場より指定された品種、管理方法で有機野菜や果物、キノコなどを栽培・収穫し、これらをハルビン市内のスーパーマーケット等に提供（販売）する。

張曉霞氏と共にキノコの栽培温室を見学した後、私達は北大荒有機野菜基地内のぶどう園にも行って見た。ぶどう狩りに訪れる大勢の観光客で賑わっていたが、特にデラウェア種の温室は人気があるようだった（写真9、10）。



写真9 北大荒有機野菜基地のキノコ栽培温室



写真10 北大荒有機野菜基地のぶどう園

5. 黒龍江省社会科学院・黒龍江省農業科学院・ERINA 共同ワークショップ

2008年9月5日午前中、黒龍江省社会科学院の会議室において、黒龍江省社会科学院・黒龍江省農業科学院・

ERINA共同ワークショップが行われ、黒龍江省社会科学院からは曲偉院長をはじめ、笄志剛氏（東北アジア研究所 所長助理）、田宝強氏（農村発展研究所研究員）、劉小寧氏（応用経済研究所研究員）、杜穎氏（東北アジア研究所 日本研究室副主任）、張風林氏（東北アジア研究所 副研究員）、趙勤（農村発展研究所 副研究員）の7名、黒龍江省農業科学院からは矯江氏（総農芸師）1名、ERINAからは筆者と共同研究者の八木氏（東京大学）2名が参加した（写真11）。



写真11 ワークショップ終了後の記念写真

笄志剛氏がワークショップ進行役を務めた。冒頭に黒龍江省社会科学院を代表して曲偉院長が挨拶をし、そして同院の研究者らが各自の専門とする研究内容の紹介を行った後、八木氏と筆者からはERINAの北東アジア食料安全保障研究の概要及び今回の現地調査の目的について説明した。

その後、矯江氏が「黒龍江省農業（とりわけ、黒龍江省農墾総局）の概要と日本との国際交流」について報告し、北海道から黒龍江省への水稲技術支援を事例に、改革開放以降における黒龍江省農業の発展に日本が重要な役割を果たしたことを高く評価した。そして、今後の課題として、「これまで黒龍江省と日本との農業分野の交流は、主として単位面積生産量の上昇を目指すものであったが、今後の交流は高品質安定生産（特に水稲、トウモロコシ、大豆）、農業経営及びリスクマネジメントを支援するための活動に一層取り組むことが重要である」と指摘した。矯江氏の報告を受けた後、参加者による活発な質疑応答と自由討論が行われた。

6. おわりに

以上、黒龍江省への出張・調査概要について報告した。

ジャムスからハルビンへ向かう高速バスの車窓から、途切れることのない平原の景色を見て、あらためて三江平原の広さに感心し、大きな可能性を秘めていると感じた。そして、訪問調査を通じて農業生産性の向上と農業経営の効率化が図られていることがうかがえた。

一方、効率重視に偏った中国では、食の安全・安心を脅かす事件が多発する中、消費者の食の安全に対する意識、有機農作物などへの関心は確実に高まっているようだ。今後、前出の矯江氏が指摘した「現代的な農業経営を行なうため、量から質へ転換する」ことを実現するために、必要な流通知識、生産技術、経営管理能力が一層求められることになる。

なお、今回の黒龍江省での農場調査とワークショップの実施に当たっては、現地の行政機関と研究機関の理解と協力を得た。とりわけ、黒龍江省新綿精米加工有限公司総経理（元新華農場農場長）の原文成氏には、新華農場と同社での調査手配、黒龍江省農墾総局ハルビン分局党委副書記の康文豪氏には、紅旗農場とハルビン大什食品公司での調査手配、黒龍江省社会科学院東北アジア研究所所長助理の笄志剛氏にはワークショップの企画と開催に尽力して頂いた。一人一人の名前は挙げられないが、農場、工場の見学をさせて頂いた企業や農家の各位、ワークショップで報告・討論に参加頂いた黒龍江省社会科学院と黒龍江省農業科学院の諸先生にも感謝申し上げる。

ヤクーツク・メガプロジェクト・フォーラム

ERINA特別研究員 前田奉司

当研究所と緊密な関係を持つサハ共和国政府より「ヤクーツク・メガプロジェクト・フォーラム」(2008年9月6～7日)への参加と会議での発言依頼があり、小職が代表して参加した。

主な参加者

ロシア側

| | |
|------------------|--------------------------------|
| SHTYROV, V. | サハ共和国(ヤクーチア)大統領 |
| ALEKSEEV, G. | サハ共和国第一副議長 |
| APANASENKO, G.B. | ハバロフスク地方行政政府副知事 |
| SINYUGIN, V. | ロシア連邦エネルギー省次官 |
| KOZAK, D. | ロシア連邦地域発展省大臣 |
| ARATSKII, D.B. | ロシア連邦地域発展省次官 |
| ABRAMYAN, R. | ロシア連邦経済発展省対外経済部長 |
| BORISOV, S. | 全ロシア中小企業家連盟(OPORA ROSSII)会長 |
| DUDNIKOV, YU.V. | イルクーツク州副知事 |
| KORCHAK, A.V. | モスクワ鉱山大学学長 |
| NAUMOV, S.A. | ロシア連邦産業商業省次官 |
| PIVNENKO, V.N. | ロシア連邦議会北方・極東地域問題国家委員会議長 |
| REZYAPOV, A.F. | SURGUTNEFTEGAZ副社長 |
| SERGEEV, A.YU | RusGidro役員 |
| STRUCHKOV, A.A. | サハ共和国経済発展省大臣 |
| ILYUKHIN | サハ共和国駐在連邦主任インスペクター |
| ZYUZIN, I. | MECHEL社長 |
| BARAMYGINN, N. | ALMAZREGIOBANK貴金属部本部長(かつて日本駐在) |
| MIGALKIN, A.V. | サハ共和国前外務大臣、現ロシア共和国モンゴル総領事 |
| SIDOROVA | サハ共和国外務省次官 |

外国からの参加者

米国、カナダ、英国、インド、中国、韓国等から多数の参加者が見られた。グルジア問題が表面化している時期であったが、米国、カナダ、英国等からの参加者が多く、ビジネスとして割り切っている姿が印象的であった。日本からは残念ながら小職のみであった。この点、小職の発言でも触れたが、日本との間では石炭プロジェクト、ダイヤモンド等で長年にわたる経済関係があるが、エネルギー開発、建設機械など特定の分野の企業以外は日本側の関心が薄く、今後、双方の努力により緊密な交流が必要であることを感じた。

サハ共和国(ヤクーチア)概要

ロシア連邦の中で最大の面積(310万平方キロメートル)を持つ共和国。その内40%以上が北極圏に位置する。西側はクラスノヤルスク地方、南西はイルクーツク州、南はチタ州、アムール州、東側はマガダン州、南東をハバロフスク地方と接している。34の自治区域と1つの政令都市からなる。17世紀に行政区が形成され、1632年にヤクーツクが首都となった。ヤクーツク以外の主な都市は、ネリユングリ、ミールヌイ、レンスク、アルダン等である。同共和国は地球上で人類が住む最も寒い地域で、冬の気温は共和国の大部分の地域で摂氏マイナス40～50度となり、地域によってはマイナス70度まで下がる。同共和国の大部分の地域が永久凍土帯に属する。

・人口：95万人

・経済：サハ共和国の経済は豊富な天然資源の開発に関連した産業が大きな比重を占めている。埋蔵天然資源の量ではロシア共和国の中で最大であり、その関連産業が同共和国の産業の90%を占める。

- ・世界の埋蔵量に占めるサハ共和国の割合：
 - ダイヤモンド 26%
 - 錫 5%
 - アンチモン 4.5%
 - ウラン 3.4%
 - 鉄鉱石 2%
 - 森林資源 2.5%
- ・東シベリアおよび極東ロシアにおけるサハ共和国が占めるエネルギー資源：
 - 石炭 47%
 - 石油・ガス 35%
- ・水力発電の潜在的可能性：全ロシアの水力資源の20%
- ・農業分野：殆どは酪農（肉、乳製品）、トナカイの養殖、狩猟、漁業が占める。耕作は大部分をジャガイモ、野菜が占める。共和国の南西部において小麦、大麦、カラス麦が栽培されている。アムール州で土地を賃借し、サハ共和国の家畜用に大豆などを耕作している。
- ・ロシア連邦内レーティング：経済成長面で中位上の22位、生活レベルでは31位。

前田発言

サハ政府からの要請に基づき、初日の全体会議において下記の趣旨の発言を行った。

日本とサハ共和国とは南ヤクート炭田の開発、石炭の輸入、開発資・機材の供給の分野において長年にわたり緊密な関係を持っており、日本にとってサハ共和国は今後も重要なパートナーである。それ以外の分野では残念ながらまだ関係が薄く、緊密な関係が出来上がっていない。その為に、ロシアにおける資源開発プロジェクトに関する情報は事前に日本企業にほとんどもたらされていない。日本は石炭プロジェクトの実績から見て明らかなように、メガプロジェクトの開発輸入の面で最も信頼できるパートナーとなりうる。ロシア側として日本企業に対し、同地のプロジェクトへの参画を積極的にアピールしてもらいたい。ERINAとしてもその方向で最大限協力する。

メガプロジェクト概要

クラスノヤルスク地方、ハバロフスク地方、沿海地方、イルクーツク州、アムール州における大型投資プロジェクト実現との関係を持つサハ共和国における地域別大型産業クラスターの形成（図1）：

- ・西部ヤクーチヤ地域（図2）：
 - オイル・ガス採掘、オイル・ガス精製、ヘリウム製造、ダイヤモンド採掘、木材産業

- ・北部ヤクーチヤ地域（図3）：
 - 金鉱山開発、非鉄金属鉱山の開発とインフラ整備、銅鉱石採掘、タングステン、錫、銀、アンチモン生産、石炭火力発電、高圧送電設備
- ・南ヤクーチヤ（図4）：
 - 炭田開発および選炭、鉄鉱石採掘および選鉱、ウラン鉱石採掘および選鉱、ガス化学、化学工業、木材加工、火力、および水力発電、非鉄鉱石採掘
- ・中央ヤクーチヤ（図5）：
 - 輸送ハブ地区としてヤクーツクまでの鉄道建設、レナ河横断自動車道路建設（アジア太平洋 ヨーロッパ地中海街

図1

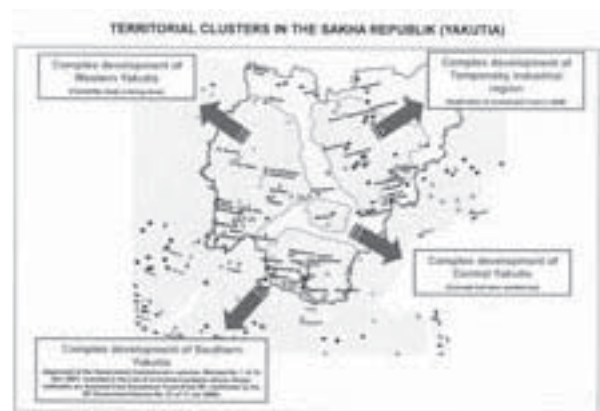


図2

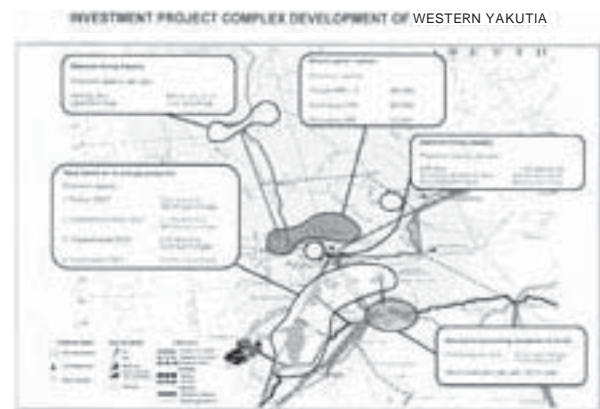


図3

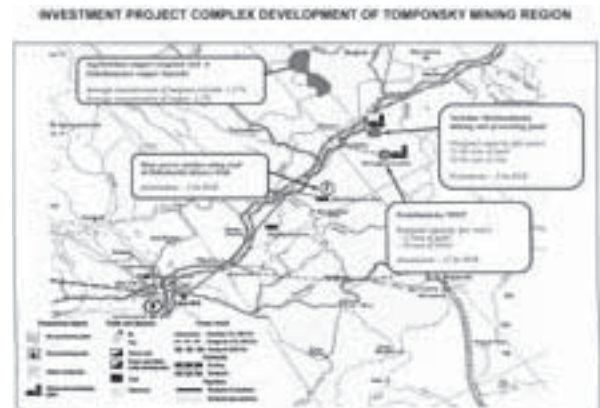


図4

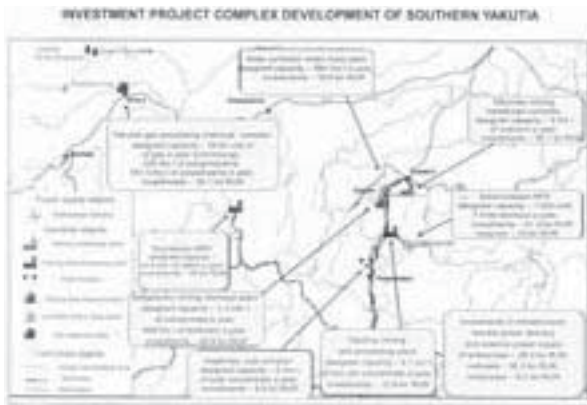


図5



道に直結) 空港整備、オホーツク海の港への自動車道路 (AMGA自動車道) の建設、ダイヤモンドカッティング工場、科学イノベーション、観光 (北方圏観光プロジェクト、マンモス博物館、北方民族博物館他)

課題

・プロトコール調印

今回の会議で提起された問題点を整理し、言い放しにならないようプロトコールが準備され、連邦政府、地元政府関係者間で調印された。

極東地域の競争力の低さの原因として、マーケットからの遠さ、エネルギー供給基地の脆弱さ、自然気候条件の厳しさを認識し、この地域の安定化のための緊急対策を採らない限り2015年 - 2025年の間に人口の劇的な減少が起こる可能性があることを指摘し、下記の対策をとることを提案:

ロシア連邦地域発展省としては、2025年までの極東大統領管区、サハ共和国、ザバイカル地域、イルクーツク州、プリヤート共和国における社会経済発展戦略を早急に取りまとめること、及び2020年までのサハ共和国における生産力、輸送能力、発電能力の総合的な拡大を目指す為の基本的な条項を盛り込むこと。

送電線網の拡充、電力料金のロシア平均レベルまでの

低減。

「2013年までの極東、ザバイカル地域経済社会発展計画」の見直しにおいて「2008 - 2013年までの地域優先計画」を盛り込むこと。

そのほか発電計画の見直し。

レナ河にかかる鉄道及び自動車道用鉄橋建設計画の促進。幹線航空路、地方航空路の拡充に関する連邦政府からの資金補助。

レナ河の客船、貨物船運行拡充のための連邦政府資金援助。

労働力の確保のための極東シベリア地域の住環境の改善。新しいシステムの住宅ローンの導入 (購入価格の50%支援)。

連邦経済発展省は極東地域において、いろいろなタイプの経済特別区を設けるべくコンクールを実施。

極東地域におけるインフラプロジェクト実現のため特別な税制、関税の設置。

連邦地域発展省は、北方地域の住民に対する支援のため「北方地域発展目的ファンド」を設立。

・法律上の問題:

連邦政府の法令と各地域の法律の整合性がないため、多くのプロジェクトが実現のために極めて長期の時間を必要とし、最終的に実施をあきらめるケースもありうることを多くの参加者が強調していた。

・メガプロジェクト実現のためのリスク回避の問題:

大型プロジェクトを実現するためには各地域のいろいろな問題点、法令、環境問題、労働者の確保、資金の確保、エネルギーの確保等、総合的に解決してゆくシステム及び専門家集団が必要であることを参加者が強調していた。

・連邦政府の支持の必要性:

種々の問題点の解決のために連邦政府の支持が欠かせない旨発言あり。連邦政府側からも問題点の認識と、優良プロジェクトには積極的に支援する旨の発言あり。

・日ロ協力の可能性について:

エリガ炭田開発以外にも、サハ共和国は石油・ガス開発、石油・ガス精製、ウラン鉱石開発、非鉄開発等の資源開発分野で、日本にとって21世紀の最も重要なパートナーとなる可能性がある。また、ロシア側がメガプロジェクト推進にあたり非常に興味を持っている環境分野において、日本の高い技術が期待されている。この地域における日本企業の積極的な進出により、同共和国との経済協力が飛躍的に発展することを期待したい。

吉林大学国際シンポジウム～モンゴルを巡る北東アジア地域協力と発展

ERINA理事長兼所長 吉田進

9月27日、中国・長春にて「第12回北東アジア地域協力と発展国際シンポジウム」が、吉林大学東北アジア研究院と鳥取大学の共催で開かれた。今回のテーマはモンゴルの対外経済関係と北東アジアとの協力であった。

シンポジウムには海外の研究者41名を含む90名が出席した。モンゴルからは科学アカデミー国際問題研究所、モンゴル国立大学、商学院、国立農業大学、ロシアからは科学アカデミー世界経済・国際関係研究所、極東経済研究所、韓国からは国家安全保障戦略研究所、江原道発展研究院、韓国東北アジア学会、鮮文大学、任荷大学、大邱大学、順天郷大学、韓南大学、忠南大学、日本からは鳥取大学、東京財団、ERINAが参加した。

中国の出席者は、社会科学院、吉林大学、北京大学、黒龍江省社会科学院、内モンゴル大学、延辺大学、現代国際関係研究院、戦略研究所、アジア太平洋研究所、人民大学、洛陽外国語学院、内モンゴル東北アジア研究所からである。

開会挨拶の中で、李玉林吉林大学副学長は、今回のシンポジウムでモンゴルを取り上げた理由として、モンゴルは北東アジアの重要な構成国であること、ここ数年モンゴルが経済発展で大きな成果を収めたこと、吉林大学は1966年からモンゴルの留学生を受け入れ、最近その数が増えていること、東北アジア研究院でモンゴル研究を強化する風潮が高まったことを挙げた。

基調報告では、李玉潭吉林大学東北アジア研究院長が、モンゴルの経済発展と中国・モンゴル経済貿易協力について講演を行った。

モンゴル科学アカデミー国際問題研究所のチムール教授は、モンゴルの北東アジア地域協力と題して、モンゴル全般に触れた。

分科会は、モンゴルの経済発展と展望、モンゴルの対外経済貿易協力、北東アジア地域協力とモンゴル、の3つに分かれて行われた。これらの分科会では、モンゴルの歴史的変化、経済改革の経緯と問題点、モンゴルの貿易史、貿易の特長、貿易と経済関係を取り巻く環境の変化とその活用、北東アジアにおけるモンゴルの位置づけと役割などが報告された。さらにそれを補足するものとして、人

口問題、労働力問題、医療問題、観光業の現状と展望、畜産業の特徴、野生動物の紹介など、多岐に渡る紹介があった。

ロシアと中国の報告を聞くと、それぞれの国とモンゴルとの関係が大きく変化していることがわかる。ソ連崩壊、コメコンの解体によって、モンゴルはこの機構から放り出され、ソ連の援助は止まった。また、ロシアの市場経済への移行と並行してモンゴルの経済改革が行われ、両国ともインフレの混乱に巻き込まれ、相互貿易は最悪の事態を迎えた。それが回復し始めたのは2000年に入ってからである。

一方、中国はモンゴル族の自治性を高めるため、東北三省の一部を内モンゴル自治区に編入し、モンゴルとの近隣性を利用し、貿易・投資活動を進めてきた。最近では、石炭の共同開発、高層建築物の建設、カシミア原毛・銅精鉱・亜鉛などの輸入を活発化させ、貿易高は1999年にロシアを追い越した。2006年の中国のモンゴルとの取引は15.8億ドルである。ロシアのモンゴルへの輸出は5.47億ドルであり、石油製品の全部と電力の一部を供給している。

人口問題では、日本や中国で人口減少が起こる中で、モンゴルだけは増加傾向が2050年まで続くと言われている。

今回の会議の特長は、北東アジア研究では先端基地であると中国教育部に評価されている吉林大学において、初めてモンゴル問題が取り上げられたことにある。その狙いは、モンゴル学の基礎作りであり、背景には資源国モンゴルの再評価がある。政治、社会、経済、人口、生物学などあらゆる角度からモンゴル問題が論じられた。

モンゴルに関心のある北東アジアの専門家が一堂に集まったこと、また、どの国の誰が、何をテーマに研究しているかが明らかになったことは、大きな成果であった。

しかし、時間の関係から(1人に与えられた時間は10分)、主旨説明と問題提起だけに終わり、掘り下げた論議ができなかったことは残念であった。

なお、この会議で私は「図們江地域開発と中モ鉄道の建設」という報告を行った。

第3回極東国際経済フォーラム

ERINA調査研究部部長代理 新井洋史

2008年9月30日、10月1日の両日、ハバロフスク市において、「第3回極東国際経済フォーラム」が開催された。この会議は、連邦議会下院（国家院）の2008年4月10日付けの決定に基づいたものであった。そのため、ボリス・グレイズロフ国家院議長をはじめ、国家院の議員や連邦政府関係省庁幹部が多数参加し、分科会の議長を務めるなど会議運営に大きな役割を果たしていた。初日は全体会議、2日目は朝から分科会に分散した会議を行った後、夕方、再び全体会議を行って閉幕した。主催者発表によれば、総参加者数は900人、うち外国からは計17カ国、120人が参加した。以下、会議概要を紹介する。なお、会議プログラムや各報告の原稿等はウェブサイト（<http://www.dvforum.ru/>）に掲載されている（ただし、ほとんどがロシア語で、一部のみ英語）ので、関心がある方はそちらを参照されたい。

初日全体会議

初日の全体会議の冒頭では、いわゆる基調講演にあたる報告がなされた。国家院のグレイズロフ議長は、極東地域の優先課題として、「社会保障問題」、「インフラ整備」、「資源利用の高度化」及び「アジア太平洋地域との連携」などを列挙した。メドベージェフ大統領の言葉を引用しつつ、極東の諸問題の解決には、ロシア欧州部と同じやり方では不十分であり、政府の役割が重要であることを力説した。

ハバロフスク地方のピクトル・イシャーエフ知事は、ロシア極東の経済指標をロシア全体の値と比較するグラフを多用しながら、ロシア極東の経済あるいは生活水準がロシア平均を下回っている状況を説明した。その上で、人口減少に歯止めをかけ、人材育成や人材活用を進めることなどの重要性を説いた。このほか、ロシア科学アカデミー国民経済予測研究所のウラジーミル・イワンテル所長及びロシア商工会議所のアレクサンドル・ショーヒン会頭が基調講演を行った。

その後、休憩等を挟みながら、特定テーマ・分野ごとの報告、及び外国からの参加者の報告が行われた。分野ごとの報告としては、エネルギー（石油、ガス、石炭、電力）、運輸、金融、教育・科学、製造業が行われた。このほか、世界銀行、日本、中国、マレーシアの参加者の報告が行われた。このうち日本からの報告は、齋藤泰雄駐ロシア大使が行ったもので、2007年に日本側が提起した「極東・シベリアにおける日露協力強化に関するイニシアチブ」が進捗

している状況等について紹介された。

運輸分科会

翌日は、「発展戦略」、「人口動態」、「エネルギー」、「運輸」、「環境」、「イノベーション」の計6分科会がそれぞれ別の会場で開催された。筆者が参加した運輸分科会は、国家院運輸委員会委員長のセルゲイ・シシカリヨフ氏とロシア連邦運輸省次官のアンドレイ・ネドセコフ氏の共同議長によって進められた。

運輸分科会では、鉄道、道路、海運、航空などの各分野について、現状分析や課題の指摘、開発プロジェクトの紹介などが行われた。前日の全体会議も含め、何度も話題になったのは、バム鉄道の隘路解消のために「クズネツォフ」トンネル工事が進められていることと、鉄道の出口に当たるワニノ港、ソフガワニ港の開発・拡張のプロジェクトなど、主としてハバロフスク地方に直接かかわる案件であった。このほか、バム鉄道からヤクートへの鉄道建設などサハ共和国からの発言があったが、それ以外の極東の連邦構成主体からの発言はなかった。特に、主要な海洋港湾を抱える沿海地方からの発表が無かったのは残念であった。こうした中、ERINAの吉田進理事長は北東アジア輸送回廊について報告を行い、新潟～トロイツァ～東草の三角フェリー航路が来春の営業開始に向けて準備が進んでいる状況などを紹介した。

印象に残ったのは、ネドセコフ運輸次官が分科会冒頭で、「地方は、投資環境を整えて、プロジェクトに民間資金を導入する努力をすべきである。ロビー活動に力を入れるべきではない。」と釘を刺したことである。コマツのヤロスラブリ州への進出の決め手になったのが、州行政府が様々な地元調整を一手に引き受けるとの約束をしたことだったという説明をしたりしながら、地方側の努力を促した。その後の議論の中で、極東住民に対するモスクワ線航空運賃に対する助成措置が取り上げられた際にも、財政資金には限りがあることを強調していた。こうした言動から、地方から連邦政府に対する歳出拡大圧力が相当強まっている現状が垣間見えたような気がした。

2日目全体会議

各分科会終了後、再び全体会議が行われた。ここでは、韓国知識経済部のイ・ユンホ長官が講演を行い、ロシア極東の豊富な資源に言及しながら韓国とロシア極東の協力の

可能性が大きいことを強調した。また、6つの分科会の報告が行われた。

会議の総括として、イシャーエフ知事は、多数の参加者があったことはそれだけこの会議が有意義であると認識されていることを物語っていると胸を張った。過去の会議での議論の成果が「極東ザバイカル地域発展プログラム」やその他大規模プロジェクトとして実行に移されつつあることも評価した。

国家院のワレーリー・ヤゼフ副議長は、この会議での議論を整理して国会両院及び政府に提示し、今後の国家あるいは地域の発展戦略や政策決定に反映させていきたいと述べた。この地域の主要課題に対する政策決定者の注意・関心を高めるための場として、このフォーラムが有効であったことを強調した。

「太平洋経済会議」と比較して

筆者は、7月にウラジオストクで開催された「太平洋経済会議」にも参加した（ERINA REPORT vol.84参照）が、それに比べると参加者数及びレベル、会議の内容、会議運

営などさまざまな面で、こちらのフォーラムに一日の長があると感じた。モスクワの関心を極東に引き寄せ、できれば「お土産」を期待するということが、こうした地方発のフォーラムの主目的であるとすれば、国家院議長を含む国会議員や連邦政府関係者の参加を確保した時点で、目的の半分は達成できたといえよう。しかし、だからといって、究極の目標である地域振興に寄与したとは言い切れない。地域の現状や課題について理解を深める機会作り成功したというだけのことでしかない。

なお、極東の各連邦構成主体（州など）からの参加者について言うと、「太平洋経済会議」に比べて数としては多かったようだが、残念ながら必ずしも積極的な参加ではなかった。発言者のほとんどがハバロフスクの機関、企業、もしくはハバロフスクでプロジェクトを手掛ける企業等であった。筆者が参加した第1回の極東国際経済フォーラムでは、極東各地からの発表・報告が多数あったと記憶している。その意味で、「極東の会議」から「ハバロフスクの会議」にやや矮小化されたように感じた。

第2回日ロ地域間経済交流促進会議

ERINA特別研究員 前田奉司

2007年6月の安倍・プーチン会談において合意された日ロ両国の行動計画の中で、日ロ地域間交流拡大の必要性が指摘されており、この合意に基づき、ロシア側はハバロフスク地方政府、極東ザバイカル協会、日本側はERINAが中心となり、2007年9月、ハバロフスクにおいて第1回日ロ地域間経済交流促進会議が開催された。この会議では極東ロシアと日本の各地域との経済交流に関し種々の問題点が討議され、毎年開催することで合意した。2008年度、第2回目の会議が10月2日、同じくハバロフスクで開催された。

ロシア側からA. レピンターリ・ハバロフスク地方副知事、A. ブールイ極東ザバイカル協会事務局次長ほか極東各地域の代表者約100名、日本側より貝谷俊男在ハバロフスク総領事、吉田進ERINA理事長、黒坂昭一ハバロフスク日本センター所長、ほか北海道総合研究調査会（HIT）、新潟県、三井物産、住友商事、双日、センコン物流、日ロ協会会員、企業関係者ら約20名、及び日本記者クラブメンバー19名が参加した。

今回は2回目ということもあり、ハバロフスク地方政府はこの会議を第3回極東国際経済フォーラムの一部として位置づけ、会議場の手配、会議資料の配布、同時通訳等



しっかりした対応を見せた。

会議では極東ロシアにおける日ロ経済協力の全般的な進捗状況のほか、各分野の協力の可能性、問題点など幅広い打ち合わせがなされた。

主な論点

木材加工：

ロシアからの原木の輸出に対する急激な輸出税の引き上げにより、長年にわたり築いてきた日本におけるロシア材

に対するマーケットを失う可能性が出てきた。日本市場を確保しながら加工製品の輸出に切り替えるためにも、時間的な余裕を見た段階的な輸出税の引き下げを期待する旨の発言が日本側より出た。これに対しレビンター副知事より、これは何年も前から公表している方針で変更は難しいとの発言があった。この問題については、ロシア側の中小木材企業が疲弊していることも考えて今後ロシア側に柔軟な対応を求めてゆくこと、日ロ共同でこの問題を研究し、日ロの中小企業も参加できる木材加工産業をロシアに育成するための「木材加工・技術センター」を共同で設立し、日本の木材加工設備・技術者の派遣、ロシア人技術者の育成により、日本の中小企業が必要なだけの小ロット発注を行うことができるようにし、かつ、日本で余っている設備、人材の有効活用を図ってはどうかと思われる。

トラブル処理：

ロシアに進出する日本企業と現地企業とのトラブルを解決するための相談窓口を地元行政に設けることにより、進出企業に安心感を与え、投資を呼び込みやすくすることを日本側より提案した。

観光：

日ロ相互に観光ビューロー、観光センター等を設置することが提案された。「友好の船」を双方で再開し、交流を拡大するべきであるとの提案がロシア側より出された。

金融：

極東ロシアと日本の経済協力促進のため北海道、新潟などが中心となり、中小企業、プロジェクト向けファンドの設立につき検討中であることを日本側より説明した。

環境：

京都議定書の精神を具現するため、廃棄物の再処理技術・活用策についての協力、ニコラエフスク・ナ・アムールにおける浄水場建設、ハバロフスク地方発電所の改修、環境技術の交換などにつき話し合われた。

その他：

ブラゴベシチェンスク代表よりアムール州と日本との間で各種の協力案件の提案があった（カオリン製造、褐炭加工、そば、大豆の栽培加工、木材加工等）。

ロシア企業より、日本の中小企業とのコンタクトに苦労

しているため協力してもらいたいとの発言があった。これに対し吉田理事長より、建設協会等団体別に企業グループをロシアに呼んでどうかとの発言があった。中小企業にとって、情報不足が大きな問題となっていることについて、双方の認識は一致した。

そのほか下記の案件につき話し合われた。

- ・極東における日ロ医療交流（ロシア側）
- ・ハバロフスク地方での錫の開発案件（ロシア側）
- ・ロシアのIT技術者の日本企業での活用策（ロシア側）
- ・ビザ手続きの簡素化（ロシア側）
- ・銀行間の交流活性化（日本側、ロシア側）
- ・日本の航空会社の極東ロシアへの乗り入れ（ロシア側）
- ・サハリンと大陸および日本との輸送の活性化、ハバロフスクにおける物流基地の整備による日本商品のロシアへの搬入促進（日本側）
- ・2009年度前半に日本経団連において2025年までの極東発展プランに関するプレゼンテーションを実施（ロシア側）

本件は、ロシアの中央と地方の問題、ロシアの大手企業と日本企業との関係を調整、日本との共同作業構築のため、ロシア政府は積極的にプロジェクト参加候補などを日本側に紹介する必要があることを日本側から提案したことに対し、ロシア側より提案されたものであり、外務省、経団連の協力を得て是非実現したいところである。

今回の会議では日本の自治体代表が議会開催中のためほとんど欠席したことを踏まえ、次回開催は、日本の自治体からのハイレベルの参加を促すため、開催時期を9月上旬に早めることも検討することになった。

日本と極東ロシアの各地域の企業、団体はお互いに協力したい希望を持っているが、交流の機会と場が少ないために相互理解が進んでいない。この会議では今後、さらにさまざまな地域、分野からの参加を得て、自由な討議の場を設定し、大企業だけの会議では出来ない日ロ双方の各地域に根ざした協力案件、問題点の発掘をすることにより、幅広い日ロ間の経済交流が実現することを目指してゆきたい。

第2回日本・モンゴル官民合同協議会

ERINA調査研究部研究主任 Sh. エンクバヤル

2008年10月9日～10日、第2回日本・モンゴル官民合同協議会がモンゴルのウランバートル市で開催された。初日の9日は第2回日本・モンゴル鉱物資源官民合同協議会が

鉱物資源・エネルギー省会議室で開かれ、10日には第2回日本・モンゴル貿易投資官民合同協議会がチンギスハンホテルの会議室で開かれた。両国の官民を代表して、日本が

ら石毛博行経済産業審議官を始めとする74名が、モンゴルからはエンフマンダフ（B.Enkhmandakh）対外関係副大臣を始めとする84名が出席した。

鉱物資源官民合同協議会

鉱物資源協議会は、モンゴル政府を代表してモンゴル側作業部会長である鉱物資源・エネルギー省地質・鉱業・重工業のパトゥルガ（S.Battulga）局長と、モンゴルの民間企業グループを代表してモンゴル国家鉱業委員会のガンボルト（D.Ganbold）委員長の開会挨拶で始まった。続いて、日本政府を代表して資源エネルギー庁資源・燃料部の國友石炭課長と、日本側企業を代表して伊藤忠商事（株）金属・エネルギーカンパニーの小林取締役専務が挨拶を行った。

第1回日本・モンゴル鉱物資源官民合同協議会の報告と評価の後、パトゥルガ局長が、鉱物部門開発に関するモンゴル政府の政策について発表を行い、モンゴル鉱物資源法の見直しを提案した。局長は、この法律改正では、次の3点を明確にすることが課題であると述べた。

- 1．モンゴル国憲法では、鉱物資源を含む土地及び下層土は国の財産であるとしている。改正鉱物法は調和の取れたものでなければならない。
- 2．現行の鉱物法では、戦略的に重要な鉱床の開発において政府の所有権を49%以下とすると規定されている。しかし、この割合を51%以上に増やすことが考えられる。
- 3．国の鉱床所有についての理解を明確にする必要がある。

鉱物資源開発に関する国家政策について、政府はこの部門の開発を目的として、輸出を増やし、高付加価値製品の生産に力を入れ、国の経済能力を向上させていることを強調した。経済を先導する部門として工業を位置付け、政府は投資と付加価値製品の製造にとって好ましい環境作りを努めている。また、オユ・トルゴイ（Oyu Tolgoi）、タヴァン・トルゴイ（Tavan Tolgoi）などの鉱床調査に対する投資合意に向けて、諸外国の経験、助言、提案を注意深く研究していると述べた。

モンゴル鉱物資源・石油管理庁のビレグサイハン（J. Bilegsaikhan）長官は、モンゴルの鉱業部門の現状と将来的な傾向について説明した。その中で、地質調査と探査作業、発見された鉱物の潜在力と国の鉱業事業の見通しの現状について述べた。また、これらの部門における課税や投資課題についても説明した。

モンゴルの領土の99.1%については20万分の1の地質図が作成されている一方、5万分の1の地質図は24.8%だけである。地質調査に対する政府支出は、2004年の6,420万

トゥグルグから2007年には4倍以上の2億8,000万トゥグルグに増加している。その結果、モンゴルは地質調査に使う費用に関して上位10国のうちの1つに入った。また、鉱業部門への投資は、1997年の1,200万ドルから2007年には9,540万ドルに増加した。

さらに、モンゴルは蛍石鉱床の総量で世界第4位、ウラン資源は世界で最も豊かな国の1つでもある。現在、年間1,080万トンの石炭を産出し、需要の伸びに応じて数十倍に増やすことが可能とされている。また、2008年には原油探査に4億ドルの追加投資が予定されており、2～3年以内に石油開発国になることになろう。数十年間の原油産出停止期間を経て、1998年に原油抽出が再開され、2007年に85.02万バレル、2008年前半で52.74万バレルの原油を抽出した。製油所がないため、原油はすべて輸出される。現在、原油探査許可を持つ企業は5社あり、政府との間で生産物分与契約を結んでいる。ほかに原油埋蔵の可能性をもつ油田2カ所が明らかにされている。

ビレグサイハン長官は、ウラン調査活動が集中的に行われ、現在までにマルダイン・ゴル（Mardain Gol）、グルヴァンブラグ（Gurvanbulag）、ドノルド（Dornod）の3カ所でウラン資源の可能性が伝えられていることを強調した。現在、フランスとカナダの企業が調査を行っている。

また、最近発見された戦略的に重要とみられる鉱物資源床についても言及した。例えば、トゥガルガタイ（Tugalgtai）の鉱床には2億1,290万トンの石炭があり、30億トンまで増加が可能と見られ、南ゴビ地域のオヴォット・トルゴイ（Ovoot Tolgoi）の無煙炭鉱床には1億8,800万トンの石炭がある。

さらに、モンゴル政府がこの先に予定している事業が参加者に伝えられた。石炭産出を現在の年間1,000万トンから、2010年に3,500万トンに増加させ、金の産出を現在の20トンから2010年に30トン、2012年に55トンに上げることを計画している。また、研究者によれば、モンゴルの銅資源は3年以内に2倍にすることができると見られている。南ゴビ地域のオユ・トルゴイ銅床では3,200万トンの銅があると見積もられている。さらに、モンゴルは鉄精鉱資源も豊富にあり、2015年には9,000万トンに達する見込みである。

最後に、モンゴルの鉱物資源調査と鉱業における法的枠組みについて説明がされた。モンゴルはアジアで最も鉱物資源探査に関する税率が低いが、金・銅に68%という超過利潤税の見直しが検討されているという。1997年の鉱物法は2006年に改定されたが、現在、新しい鉱物法がモンゴル議会（国家大会議）で話し合われている。

改定された2006年の鉱物法では、次のいくつかの重要な改定・修正が行われた。

自然・環境の再生に対する説明責任がより厳しくなった。

地方自治の権限が強められ、ロイヤリティー収入・ライセンス料の一部が地方自治体に配分された¹。

ライセンス取得者の責任が強化された。

入札者によるライセンスの割り当てが増加した。

国に対する戦略的な重要度に合わせて鉱物資源の分類が行われた。

戦略的に重要な鉱床の所有権における国の参画が明確化された。

探査許可の期間が、7年から9年に延長された（初年度は3年、3年間の延長が2回まで可能）。

政府機関との契約締結において、探査許可の満了後、探掘作業開始までに最大3年間という期間が新しく導入された。

探掘許可の期限は30年間で、20年間の延長が2回認められる。

探査費用の最小値が設定された。

政府と探掘許可保有者の間の持続可能性協定が、投資協定に変わった。投資協定の期間は、投資額に応じて10年、15年、30年である。

次に、日モの官民から、それぞれの活動と進行中並びに計画中の事業について報告があった。Erdenes Mongol のガンフヤグ（B. Gankhuyag）常務取締役から、次のような説明が行われた。同社は100%国有企業で、戦略的に重要な鉱床に対する国の関心の高さを示すために2007年2月に設立された。現在、アスガット（Asgat）の埋蔵量640万トンの銀、中国エネルギーグループと協力して発電所建設が予定されるシヴェ・オヴォ（Shivee Ovoo）褐炭床、

高品質の石炭で確認埋蔵量15億トン、推定埋蔵量45億トンのタヴァン・トルゴイ（Tavan Tolgoi）石炭床の3鉱床の探掘許可を所有する。小規模石炭探掘・加工工場を現地に数カ所建設する計画で、これによって戦略的な投資家の埋蔵量の共同開発参加には影響を与えないと断言した。

モンゴルBerenグループのバトボルト（Batbold）事業部長は、鉄鉱石の探掘・加工事業について述べた。会社は6,000万トンの鉄鉱石床の探掘許可を持つ。事業の初期段

階にあたる2005～2007年に、42%の天然鉄鉱から65%の鉄鉱石を産出する露天鉱と選鉱工場を建設した。その後、2007～2008年に、エルデネット（Erdenet）市とアルハンガイ（Arkhangai aimag）県に、直接還元銑鉄工場を建設した。これらの工場では、98%銑鉄を製造し、国内の鋼鉄業者に供給している。2009年までに工場の年間製造能力を65%鉄鉱石50万トン、98%銑鉄36万トンまで伸ばす計画である。現在の銑鉄の国内需要は、年間20万トンである。

鉱物製品の将来的な輸出増加目標を支えるインフラ供給をモンゴル政府はどのように計画しているか、という日本側からの質問に、モンゴル側は、国の費用で送電線を作り、併せて民間投資による発電所の建設も奨励すると答えた。また、モンゴル政府は縦道路・横断道路の建設に資金を提供する。民間鉄道の建設に対する法的枠組みはすでに始められ、鉄道建設許可が民間企業3社に出されている。これらはセレンゲ（Selenge）県の98kmの鉄道、南ゴビ（South Gobi）県タヴァン・トルゴイ（Tavan Tolgoi）の165kmの鉄道、オヴォットから中国との国境までの42kmの鉄道 - である。

続けて、日本側代表の発表が行われた。NEDOがモンゴル産業・通商省と協力した東ゴビにおける石炭探査事業について、伊藤忠商事（株）はモンゴルからの新しい石炭供給の潜在力について、アドバンスト・マテリアル・ジャパン（株）はモンゴルの希少金属類の開発について、南ゴビ電力開発（株）は南ゴビにおける天然資源開発を支援するためのインフラ開発計画について、東京三菱UFJ銀行はモンゴル企業との協力の取り組みと見通しについて発言した。

貿易投資官民合同協議会

2008年10月10日に開かれた第2回日本・モンゴル貿易投資官民合同協議会は、官民合同セッションで幕を開けた。第一部は産業・通商省²シシュミシグ（J. Shishmishig）貿易経済協力局長の議長で行われた。

エンフマンダフ対外関係副大臣の開会挨拶では、モンゴルは日本との関係に高い優先順位を置き、拡大する経済関係と2国間の高レベルの政治的関係を強調し、2日前にウランバートルで開催された日本・モンゴル合同通常協議会がこの目的の達成のために貢献したと述べた。2国間の民間相互投資・協力が、今後の包括的なパートナーシップの強化に欠かせないことが挙げられた。1991年以降、日本の

¹ 現行の鉱物法では、印税支払いとライセンス料収入の配分が決められている。印税支払いの10%、ライセンス料の25%がソム・区の歳入に、印税支払いの20%、ライセンス料の25%がアイマグ・首都の歳入に、印税支払いの70%、ライセンス料の50%が国の歳入になる。

² 旧称である。この部門は2008年の総選挙後に形成された新しい政府の機構に従って対外関係省に組み込まれた。

モンゴルに対するODAは23億ドルに上り、そのうちの28.3%はソフトローン、53.4%は無償援助、18.3%は技術支援であった。副大臣は、日本のODAが現在までモンゴルが受けたODA全体の半分を占めることに感謝の意を伝えた。モンゴルの外国貿易は、市場経済に移行後、躍進的に増加し、2008年1～9月では110カ国との間で47億ドルとなった。対日貿易は全体の4.3%、2億230万ドルであった。第1回合同協議会以後、モンゴルの対日輸出は2.5倍、輸入は2倍となった。また、モンゴルの外国直接投資(FDI)全体の中で日本は第7位、投資外国企業数では第4位である。2008年前半で、日本のFDIは28カ国に160万ドル投資されたが、この数字は直接投資が増加されるべきであることを示している。

副大臣はまた、今回、日本の企業界を代表する参加者の数が増えたことは、この協議会に対する日本側の関心が高まったことを示すと感謝を述べ、両国企業間での会議の開催を希望した。

続いて、経済産業省石毛博行経済産業審議官が挨拶の中で、この第2回の参加者数は第1回の約2倍となり、このままいけば、10年後にはかなりの数の参加者が期待できると述べた。経済産業省は鉱業・カシミア加工分野における協力を推進し、2007年に東京で開かれた第1回の協議会以降、中小企業を支援していると述べた。石毛審議官は、金銭的価値のある投資に加えて、技術移転や文化・伝統的交換というFDIの重要性を強調した。第1回目の協議会では、日本からの投資を引きつけるために、日本側から3つの主要課題を提示した。モンゴル政府による法の施行、

汚職の根絶、FIFTA(モンゴル外国投資貿易庁)における紛争解決の改善である。日本がモンゴル側のパートナーと一緒にこれらの課題に引き続き取り組みたい旨を、改めて表明した。さらに、モンゴルの鉱業部門への投資に対する関心が近年高まっていることを指摘し、日本の政府は2国間の関係強化と、貿易・経済関係を基礎にした投資の拡大を望んでいると述べた。また、この協議会が、世界的な経済・財政状況が困難に直面しているときに開催されたことを指摘した。

ドゥガルジャフ(Dugarjav) FIFTA副長官は、挨拶の冒頭で、モンゴルに対するFDIの概要と日本について話した。モンゴルは、1990年から2008年前半までに95カ国から総額23億ドルのFDIを引きつけ、その半分以上が地質探査・調査向けであった。この期間の日本のFDIは全体の3.4%、363企業に8,080万ドルであった。日本の投資の大半は軽工業部門向けで全体の36.6%であり、貿易・流通部門は14.2%、工業技術・インフラ部門で11.8%であった。特別

技術分野に関連する投資は、全体の11.25%となった。ドゥガルジャフ副長官は、FIFTAは日本からのさらなる投資を奨励したいと述べた。現在、FIFTAは30以上、26億ドルの投資を求める事業のパンフレットを作成している。そのうちのいくつかが会議で紹介された。さらに、FIFTAがモンゴル語、中国語、ロシア語、英語のビジネスハンドブック「投資家への指針」を発行したと述べた。第1回合同協議会での提案に従って、このビジネスハンドブックの日本語版の発行を準備中で、現在7～8割完成している。また、モンゴル・日本の企業合同食糧部門会合が11月、大阪で開かれる予定であることを伝えた。

日モンゴル経済委員会小林洋一会長代理は、鉱業の発展には長期的な投資が必要であり、世界的な金融危機に直面している中でも、より高い商品価格の傾向が続くことを希望した。日本を含む世界の経済は、モンゴルの鉱物資源開発に注目しており、前日に開かれた第2回鉱物資源合同協議会では、その目的達成のための重要な討論が行われた。小林会長代理はさらに、モンゴルの鉱業その他産業における付加価値製品の輸出促進に関連する技術移転や、その他の課題に向けた協力の方向性を探る効果的な討論と建設的な意見交換がこの会議で行われることを希望した。

続いて、産業・通商省のバトジャルガル(D. Batjargal) 貿易経済協力副局長が、昨年第1回合同協議会後にモンゴル側が行った取り組みについて報告した。2007年にモンゴル大統領が日本を公式訪問した際に、日本とモンゴルの間で交わされた「今後10年の日本・モンゴル基本行動計画」に従って2国間官民合同協議会が作られ、第1回目が2007年11月7日に開かれた。その後、

貸付金融を求める事業提案開発のためのキャパシティビルディングにおいて、JICAの技術支援を受けるための話し合いが進められている。

44の提案のうち14事業が、日本政府からモンゴルへの2ステップローンによって財政的に認められた。

2007年9月、モンゴル政府は、肉製品の対日輸出に関する条件を日本に提出している。

FIFTAとJETROが投資家の案内書を日本語で発行するよう準備中で、7～8割が完成している。

対外関係省のオユン(Oyun)大臣が日本を訪問した際、JETROの協力を得て、名古屋と大阪でカシミアその他モンゴル製品の展示会行われ、成功した。その結果、Erdenet Carpetが2008年4月に日本に向けて最初の輸出を行った。

JETROからの専門家が、6カ所の工場においてカシミア製品の包装の改善に関するセミナーを組織した。

「二重課税の回避および投資の促進・相互保護に関する2国間合意」への署名準備に向けて、3回の話し合いが行われた。

バトジャルガル副局長は、産業・通商省副大臣への貿易投資政策アドバイザー松岡克武氏の働きを称えた。そして、今後の2国間協力の促進に向けて、次のような課題を提案した。日本語の投資家向けビジネスガイドブックの完成、

中小企業向けの研修と講習会の継続、近い将来、ウランバートルで2国間の企業合同会議の開催、「二重課税の回避および投資の促進・相互保護に関する2国間合意」への署名、モンゴルのカシミア製品の競争力を高めるための共同作業。

このセッションの終わりに、(財)海外技術者研修協会(AOTS)の研修プログラムに参加した食糧・農牧業・軽工業省アマルジャルガル(Amarjargal)氏が、プログラムの効果的で実りある構成に感謝を述べ、SMEサポートセンター、モンゴル技術移転センターで学んだ知識を活かしたいという希望を伝えた。

続く貿易投資環境についてのセッションでは、経済産業省通商政策局の秋庭英人北東アジア課長が議長となった。討議は住友商事(株)と丸紅(株)の代表からの質問で始まった。

モンゴルインフラ省³の入札を取った住友商事は2004年、モンゴルでLPGの供給・配送を行う日本・モンゴル合弁事業会社UniGasを設立した。当時のモンゴル外国投資法に従って、会社はモンゴル当局に外国投資家が事業活動を行うための安定した環境を保証する安定協定の締結を求めた。しかし、住友商事の代表は、外国投資法の改正中であって政府当局がこの協定の締結を行わなかったことを明かした。2008年5月に外国投資法が改正され、安定協定は投資協定に代わられた。これについてモンゴル側は、現在の法律に従わなければならないため、過去の安定協定を結ぶことはできないと述べた。しかし、法的枠組みの変更によって不利益を被るものがあってはいけないとも述べた。もし住友商事とFIFTAがこの問題においてお互いに納得のいく解決策を見いだせなければ、政府レベルで話し合うことになった。

さらに、モンゴルで数多くの投資を行った丸紅の代表が、さらなる投資の意向を伝えた。しかし、諸問題がまだモンゴルへの外国投資の増加を妨げていると指摘した。例えば、モンゴルの法的環境や、法の施行・実施過程における変更

について投資家に対する情報の開示・発信制度がないことなどが挙げられる。また、論争解決における透明性も重要である。

その後、セッションは日本の政府団体・企業によるモンゴルにおける事業の現状についての報告へと続いた。富士インフォックス(株)の代表は、モンゴルの情報技術開発の傾向と、モンゴルにある子会社INI(株)の事業について報告した。この会社はITシステム開発や企業コンサルタント業、人材(技術コンサルタント、通訳)研修に関する外部委託会社をモンゴルに紹介することを予定している。専門的な外部委託サービスをモンゴルに紹介することは、モンゴルのさらなる経済発展に貢献すると述べた。

賛光精機は、モンゴルにおける自社製品について紹介した。この企業は3年前にモンゴルに製造工場を建設、IT設備部品を製造し、25名の従業員は全員モンゴル人である。管理者たちは日本で3年間の研修を受け、従業員は日本の本部工場で3カ月の研修を受ける。2008年11月に新しい工場ができる予定で、全て日本と同じ製品を作ることができるようになる。また、工場の機械・設備稼働のために使用するソフトウェアは、全てモンゴルで開発されるようになる。さらに、アフターサービスの導入を含めてキヤノンのコピー機や事務機器をモンゴル市場に出し始める予定である。

東京三菱UFJ銀行の代表が、モンゴルとのさらなる協力を期待を示した。国際協力機構は、モンゴルにおける新JICAの活動について参加者に報告した。(独)日本貿易保険(NEXI)は、海外投資保険や海外で締結されたローン保険の仕組みを通して、海外の日本企業によって行われる事業に関連する投資・貿易の支援における活動を紹介した。

このセッションの終わりに、経済産業省製造産業局繊維課桐部課長補佐が、モンゴル・カシミアの認証制度構築及び品質管理実施可能性調査の中間報告を行った。この調査は、品質管理と認証制度を通じ、モンゴル・カシミア100%製品というブランドを作ることによって、日本の市場でモンゴル・カシミア製品を売り出すことを支援することが目的である。

次のセッションはモンゴル側が議長となり、モンゴル企業の代表がモンゴルにおける事業の機会と、次の直面する問題について報告した。

・Randolph Koppa モンゴル貿易開発銀行頭取
「モンゴルにおける投資機会と課題」

³ 旧称である。

- ・ Jamiyansuren Altan Khuchir社長
「Lime Furnace工場の紹介」「軽重量気泡コンクリート
ブロック工場の説明」
- ・ Ochbadrakh.B Buunii Hudalaa 所長
「West Road市場事業の紹介」
- ・ Altantsetseg.D Amin Uurag社部長
「オビルビーハとハチミツを材料にした治療のためのモン
ゴル製のエコロジカルな牛乳の栄養製品」
- ・ Sarantsetseg.T Eviin Khuch社専務理事
- ・ Uchral.P Kharakhorum合併会社専務理事
「商業用オビルビーハ果樹園の概念」

- ・ Davaajargal.L Bridge Group社長
「Biluutの石灰岩鉱床の紹介」
- ・ Lkhagvasuren. J Yokozuna-Net代表取締役
「新規株式公開 (IPO)」
- ・ B.Purev-Ochir EUAZ部長
「West Trade Center」
休憩をはさんで、政府間セッションが同じ会場で行われ
た。両国の政府代表は、両国が事業・投資の機会を促進す
るために共同で働く意欲を改めて表明し、次回の会議を
2009年日本で開くことを確認した。

[ERINA 翻訳]

第5回北東アジア国際観光フォーラム(IFNAT)ウランバートル会議

ERINA 特別研究員 鈴木伸作

2008年10月15日～17日の3日間、モンゴル・ウランバートル市において「第5回北東アジア国際観光フォーラム (International Forum of Northeast Asian Tourism; IFNAT) ウランバートル会議」が開催された。

参加者は開催地モンゴルのほか、日本、中国、ロシア、韓国から82名、現地参加の北朝鮮を加え、6カ国、200名を越えた。

IFNATは歴史が浅く、認知度は必ずしも高くないが、民間レベルで誕生し、北東アジア5カ国が参加する形で継続的に開催されていることは評価される。

1. IFNATの生い立ちと経緯

2002年6月、東洋大学観光学科の梁春香教授の提唱で「日中共同観光会」が発足した。この会は、中国東北部の古代渤海国の歴史をたどる研究会を重ね、「北東アジア観光研究会」と改称し、北東アジア6カ国の官・学・民の観光関係者との連携を深めながら、3年計画で北東アジア広域観光交流圏構想のマスタープラン作成を目指すこととなり、IFNATの組成につながった。

第1回会議は2004年8月に大連市において開催され、中国東北三省関係者を中心に日・中・韓3カ国、約50名が参加した。

第2回は2005年3月に韓国大邱市において、第3回は2006年9月に新潟市においてそれぞれ開催された。第3回会議は、中国、韓国、ロシア、モンゴル4カ国から約150名、日本側参加者が200名、計350名が参加。日本側研究グループから「北東アジア観光開発のための共同戦略策定の提案」がされた。

その構成は、北東アジアの観光の現況と将来、北東

アジア観光の発展に向けた具体的な取り組み、各国の特別観光地の選定となっている。また、IFNATの取り組みとして、これらの提案を議論する場として北東アジア観光会議を設置し、政策立案し、その実効性を高めるために、常設的な会議開催と事務局の設置を提案している。

この「共同戦略策定の提案」は新潟大会のメモランダムとして採択され、具体化を目指してより緊密なネットワークを組んでゆくことを確認した。

第4回会議は2007年11月5日～7日、束草(韓国)～新潟～ザルビノ(ロシア)を結ぶ日本海横断航路(北東アジアフェリー航路)の開設計画と相まって、域内観光交流の期待が高まる中で開催された。

束草会議では、北東アジアフェリー航路における物流と観光振興への期待、観光教育による人材育成の強化、各国の観光法令の実状と問題、北東アジア域内ネットワークの構築など具体的な事項が議論された。

会議の最終日に採択された共同宣言文には、観光・貿易のインフラ構築のために各国政府の積極的支援を喚起してゆくこと、国境を越えた交流の促進、産官学が連携する形でIFNATが継続してゆくことなどをあげた。日本から観光学を学ぶ学生も会議に参加し、地元観光大学の学生との交流を行い、会議の新しい芽も生まれた会議であった。(関山信之「北東アジア広域観光交流圏構想の沿革」参照)

2. 第5回IFNATウランバートル会議の概要

今回特筆すべきことは、主催した実行委員会の構成にモンゴル自然環境・観光省が参加し、会議を指揮した点である。今後政府機関がIFNATの開催に関わる契機となれば、

ウランバートル会議は大きな一歩となる。実行委員会にはほかにウランバートル市、モンゴル商工会議所、モンゴル観光協会、モンゴル観光促進センターが参加した。

会議のテーマには、北東アジアの観光振興、北東アジア観光ネットワークの構築に加え、特にモンゴルの観光発展、エコツーリズムが取り上げられた。また、3回会議から参加している日本の学生と開催地モンゴルの学生によるスピーチコンテストを兼ねた学生セッションが設けられた。

この会議の準備は、モンゴル側は大手旅行社Juulchin World Toursが実質的窓口となり、ERINAが協力して進められた。

モンゴル自然環境・観光大臣主催歓迎パーティ（10月15日）

L. ガンスハ（Ganskh）自然環境・観光大臣が主催者を代表して挨拶した。また、海外からの参加者を代表して、新潟モンゴル名誉領事の中山輝也日本代表団長がモンゴル側組織委員会に対し感謝を述べた。

会場にはモンゴル国政府幹部やウランバートル市幹部、海外参加者、モンゴル観光関連企業者に加え、市橋康吉在モンゴル日本国特命全権大使をはじめ、韓国大使、ロシア大使館や北朝鮮大使館幹部も出席するなど国家レベルの関係者が参集し、国際色豊かな歓迎パーティとなった。

開幕式（10月16日）

開幕式はチングスハーンホテル会議場で行われた（写真1）

議長にL. エンフノサン（Enkhnosan）自然環境・観光省副局長を選出し、自然環境・観光省、ウランバートル市、参加関係国大使館、モンゴル観光関係者、海外参加者など220名を超える参加の中でオープニングセレモニーと基調講演が行われた。（写真1）

開幕挨拶は自然環境・観光大臣、ウランバートル市長代理、海外参加者を代表して関山信之北東アジア観光研究会会長が行った。



（写真1）

基調講演（10月16日）

E. バツルガ（Battulga）モンゴル自然環境・観光省局長

現在モンゴル政府は新しい法律を策定中だが、観光ホテルや観光地など税金の軽減処置を検討している。2007年の観光客は45万人であり、2000年に比べて3倍となった。2015年にはウランバートルの人口と同じ100万人にするための計画を策定しており、そのためにインフラ整備、ホテルの増加、カラコルムやゴビへの道路建設を行う。

モンゴル航空（MIAT）は航空便を増加し、乗客は4年間で82%増加した。モンゴルはロシアのウランウデ、イルクーツク、中国と鉄道で結ばれている。今後北京・ウランバートル間の汽車の便数も増加させる。ウランバートル市に新空港の建設が決定され、今後の観光開発に備えた新しいゲートとなる。2006年から日本・韓国・中国の観光会議を定期的で開催し、各国と政府間協定で観光発展を進めている。

モンゴルの観光はスタート地点であり、大自然と遊牧によるエコツーリズムによる観光開発を考えている。新しく観光省を環境省に合併し、観光を自然に合わせて開発してゆく。

Ch. バット（Bat）ウランバートル市長代理

北東アジアの観光開発はウランバートル市の発展にも大きな影響を与える。モンゴル国は昔から世界の東西の結節点で、シルクロードとモンゴル帝国により7世紀から始まり、17世紀には世界の交流の中心地でもあった。アジアとヨーロッパの観光の架け橋で、地上の橋はウランバートルであった。

1990年にモンゴルは新しい国に生まれ変わった。新しい観光開発を行い、観光イベントを季節ごとに分け、観光市場を広げようとしている。

ホテル、ナイトクラブなど新しいビジネスが数多く生まれ、観光業はウランバートル市の重要産業として支援されている。現在、ウランバートル市特有の遊牧文化と現代文化に合わせ、青空と緑のまちをつくる事に全力を挙げている。

鈴木勝・桜美林大学ビジネスマネージメント群教授：「北東アジアの観光の振興手法」

世界観光機関（UNWTO）によると、2007年の世界観光客到着数は約9億人で、「グローバル大交流」時代の到来といえる。特にアジア太平洋の観光客の伸びは顕著で、北東アジア地域は1億400万人、EUやアセアンに匹敵する観光交流圏の可能性がある。日本は「観光立国基本法」を策

定し、今年10月「観光庁」がスタートした。2008年の訪日外国人観光客は900万人が予想される。

北東アジアの国際観光は、地域に偏りがあり日中韓3カ国間の往来が中心、冬場が極端に少ない、観光のプロフェッショナルが少ない、観光情報や観光統計、安全・危機管理情報が少ない、国境をまたぐ観光商品が少ない - という問題がある。

北東アジア観光の具体的な活性化策として、外国旅行の制限緩和・自由化（ビザ免除、空港手続きの簡素化）

観光インフラの整備（空港やホテルの整備、ソフトでは通訳ガイドや観光プロの養成）、観光地やツアー商品開発、トライアングル・マルチデスティネーション型ツアー（国境超えツアー）の開発、観光プロモーションの開発と活発化（北東アジア周遊航空券、フェリー・航空・バス・列車のアライアンス）を提案する。

これらを実現するために、早期に北東アジア域内に北東アジア観光ネットワークを形成し、観光格差をなくし、人材育成を行うことが求められよう。

張広瑞（Zhang Guangrui）中国社会科学院旅游研究センター主任：「過去60年における中国観光発展」

1945年に中国が独立し、社会主義国時代は、世界に中国を紹介するために観光を政治的に利用していた。1980年以降、市場経済の中で、観光業で利益を上げることができるようになった。観光収益は1980年の2.6億ドルから、1993年に50億ドル、2000年は160億ドルに達した。

1990年に週休2日制が導入され、国内旅行が発展した。国民が裕福になって国内旅行が盛んになり、富裕層が増えたことにより海外旅行も増加している。

2000年からは、国内生活レベルの同一化と民族間の友好にも役立つものとして、観光は社会的に重要なものになっている。都会人の田舎訪問ツアーにより田舎には収入が入り、都会人は田舎を知ることができる。エコツアーにより国民は自然を守ることの大切さを理解した。レッドツアーは中国の文化資源や社会主義の誕生を見せる企画であり、地方在住者と都会在住者をつなぐプロジェクトになっている。

政治的にヨーロッパ諸国、隣国、アメリカなどからの中国旅行を受け入れ、インバウンドだけでなくアウトバウンドも開発するために広域諸国と協力関係を構築し、台湾とも観光開発の契約・協力をしている。

アメリカのサブプライムローン問題や燃料高騰などは観光客に大きな影響を及ぼしている。テロから観光客を守ることが大事であり、観光客が自分の身を守るプロジェクト

を考えることや、予知できない自然災害、エイズや伝染病などの問題への対処、環境問題もある。観光業はそれぞれの問題に一步一步解決するしかない。

セルゲイ・チホミロフ（Sergei Tikhomirov）シベリア協定国際連合実行委員会副会長

16世紀から19世紀、中国 - モンゴル - シベリア - モスクワを結ぶ「茶のルーツ」が存在した。茶のルーツ研究を観光連携のモデルケースとして、IFNAT関係者の共同プロジェクトを提案したい。

Kwon Joong-Rok 大邱大学教授：「観光発展のためのブランドづくり」

ニュージーランドは、風景がブランドになりうるかを調査研究し、風景とアドベンチャーが観光資源になるとの結果を基に、アメリカ、日本などに積極的にPRを行った。個性を見せることを大切にし、今後は北東アジアのブランドづくりが重要である。

分科会（10月16日）

基調講演終了後、3つの分科会とポスターセッションがウランバートルホテルのコンベンションホールで開催された。

・第1分科会「北東アジア観光振興・各国からの視点と分析」

発表者8名（日本2名、モンゴル2名、中国1名、ロシア1名、韓国2名）

・第2分科会「北東アジア観光振興・地域からの視点と分析」

発表者9名（日本1名、モンゴル4名、ロシア1名、韓国3名）

・第3分科会：学生スピーチコンテスト「学生交流における国際観光振興」

大学）

・ポスタープレゼンテーション

発表者11名（韓国9名、モンゴル2名）

今回初めての試みとして、社団法人日本ツーリズム産業団体連合会の協賛を受け、「観光学を学ぶ学生論文発表会（学生スピーチコンテスト）」が開催された。英語でプレゼンテーションを行い、聴衆からの質問も受ける参加型のコンテストで、参加者からも大きな拍手を受けた。

このコンテストについては、コーディネーターの井出明・首都大学東京大学院准教授からいただいたコメントを紹介したい。

第5回IFNATにおいて、新しい試みとして、TJI（日本

ツーリズム産業団体連合会)の後援により、学生セッションを設けることとした。

エントリーはモンゴルから3タイトル、日本から3タイトルの合計6組の申し込みがあった。セッションは、パワーポイントを用いた英語による口頭プレゼンテーション形式で行われた。審査員は私のほかモンゴルから1名、公平を期すために中国から1名を加えた3名で行われた。

審査の項目は、プレゼンテーション力、英語力、内容の3点で構成され、各項目が段階的に採点される形式とした。

優勝は、モンゴル国立大学のBOLORTUYAさんが発表した「Community Based Tourism: An Example of Ger Tourism」が勝ち取った。

本報告は、モンゴルのゲル集落におけるコミュニティーそのものを観光資源として捉え、そこに観光客を呼び込むための方策を論じた力作であった。現地写真を多用したスライドは大変啓発的であり、モンゴルの魅力を感じさせた。

2位には大阪観光大学の伊崎亜紗さんと逸見優さんによる「Activities of "Come on! Northeast Asia"」が選ばれた。こちらのアイデアは、各大学の留学生提携先を利用した、大学間ネットワークによる北東アジアの交流と観光活性化を試みるという大変ユニークかつ斬新なもので、そのコンセプトが高く評価された。彼女達の受賞は、在籍校である大阪観光大学でも喜ばしいニュースとして受け止められ、大学の公式ホームページでもその快挙が讃えられている。

最終日に開催された閉幕パーティにおいて表彰式が開催された(写真2)。モンゴルおよび日本の受賞者たちがお互いに固い握手を交わし、検討を讃えあった姿が大変印象的だった。何かと準備は大変であったが、その情景は我々主催者側の苦労に十分報いるものだった。

観光学は未だ新しい学問領域であり、その発展のためには若い力を育成する必要があると痛切に感じている。来年



(写真2)

以降、IFNATにおいてこの試みが定着し、若者達からの応募で溢れることを願ってやまない。

3. モンゴル観光博覧会「EARTERN CIRCLE EXHIBITION」

IFNAT会期中、観光博覧会がミシェル・エクスポセンターを会場に開催された。博覧会はモンゴル国内の観光産業の商談会や観光PRが目的で、主催者はモンゴル自然環境・観光省、ウランバートル市、モンゴル観光協会など。毎年開催している博覧会を今回はこの会議に合わせて開催した。

出品者は旅行社、観光土産品製造業、ホテル、ゲル経営者、各地観光協会、カシミヤや毛皮などの特産品製造業、イベント企画会社、民族衣装製造など100社・団体であった。

海外からはロシア・ブリヤート共和国や韓国・大邱観光協会が展示コーナーを設置し、日本からは新潟県・新潟市の観光パンフレットが配布された。

主催者側は今後、北東アジアからより多くの出品者を募集し、この観光博を国際色豊かなものに拡大したいと考えている。

4. ウランバートル市内観光視察とミニナーダム見学

組織委員会は海外からの参加者のため、市内観光視察とミニナーダム見学プログラムを組んだ。

モンゴル自然科学博物館では、モンゴルの地理、鉱物資源、動植物、特に恐竜の展示が圧巻だった。

モンゴル最大の祭典ともいべきナーダムのコンパクト版、ミニナーダムはウランバートルから車で40分の草原地帯で披露された。遠くの草原にはところどころ冠雪が見られ、薄いモヤがたち、夏の緑の草原とは異なる神秘に満ちた景色に参加者は感動していた。

子供による競馬は零下の寒さと風の中で、人馬とも白く吐く息が印象的で、優勝・準優勝した子供と親の喜びようが素朴で自然であった。

モンゴル相撲は12人ほどの力士が出場し、儀式や迫力ある力相撲に参加者から大きな拍手がわいた。

この時期にこれだけの演出とプログラムを組織してくれたモンゴル側のホスピタリティには、参加者から感謝の言葉が多く聞かれた。

5. 共同宣言

会議の最終日(10月17日)参加国の代表が出席して共同宣言文が協議され、閉幕式に5カ国代表が署名し、発表された。

北東アジア域内間の観光を発展するために、観光関係者による交流と協力が重要であることを共に認識した。

北東アジアを平和で発展した地域にするためには、国境を越えた交流と連携が重要である。

観光関係者間で、具体的な観光開発プロジェクトや共同事業を推進する。具体的には「茶のルーツ」や「観光における危機管理」についての共同研究プロジェクトを

立ち上げる。

なお、懸案だったフォーラム継続開催のための常設事務局・組織の設立については、次回開催地が議長となり、引き続き協議することが盛り込まれた。

次回の第6回フォーラムは2009年5月、ロシア・ハバロフスク市において開催される。

北東アジア動向分析

中国

第3四半期の中国经济、9.0%成長に減速

中国国家統計局は10月20日、2008年第3四半期（7～9月期）の国内総生産（GDP）が実質で前年同期比9.0%増と発表、2005年第4四半期以来、11四半期ぶりの一桁台の伸びとなった。これは、国内の自然災害に続き、米国発の世界金融危機の影響で、中国の経済成長が鈍化してきたことを示している。

1～9月期、都市部の固定資産投資額は9兆9,871億元（前年同期比27.6%増）で、うち国有及び国有持株企業の投資額は4兆1,360億元（同21.8%増）、不動産開発投資額は2兆1,278億元（同26.5%増）となった。業種別の投資伸び率では、上位に非鉄金属鉱物採掘・選鉱・製造業（前年同期比48.2%増）、黑色金属（鉄、マンガン、クロム）採掘・選鉱・製錬・圧延加工業（同45.7%増）、石炭採掘・洗鉱業（同41.6%増）、石油・天然ガス採掘業（同39.4%増）などのエネルギーやインフラ整備関連の業種が並んだ。

1～9月期の一定規模以上工業企業（国有企業及び年間売上高500万元以上の非国有企業）の付加価値増加率は前年同期比15.2%増となったが、2007年1～9月期に比べて3.3ポイント下回り、その伸びはやや鈍化した。因みに9月単月の付加価値増加率は11.4%となり、前年同月比7.5ポイントも低下し、大幅に減速したことが分かる。

不動産市場の価格や投資、需給の動向を示す不動産見通し指数をみると、7月の102.36、8月の101.78から9月の101.15となり、10カ月連続で低下した。中国不動産市場の低迷が今後も続く懸念されている。

個人消費の動向を示す社会消費品小売総額の1～9月期の伸び率は名目で前年同期比22.0%増、7兆7,886億元となった。このうち、卸・小売業と製造業が6兆5,573億元（同22.0%増）、ホテル・飲食が1兆1,055億元（同24.8%増）と大きく伸びた。但し、個人消費の拡大基調は続いているものの、実質個人消費の伸び率鈍化のリスクとして、引き続き食品などの物価上昇要素を注視しておく必要がある。

中国国家統計局は、1～9月期の消費者物価指数（CPI）上昇率が7.0%と発表した。そして、農村部のCPI上昇率（前年同期比5.3%増）が引き続き都市部（同4.4%増）を上回った。また、商品項目別では、非食品類（同2.0%増）に比べ、食品類のCPI上昇率（同9.7%増）が依然として高い水準にあるが、その上昇幅が若干緩やかになってきた。

1～9月期の対外貿易に関して、中国の通関統計によれば、輸出入総額は1兆9,671億ドル（前年同期比25.2%増）となった。このうち、輸出額は1兆741億ドル（同21.9%増）、伸び率は前年同期比5.2ポイント低下した。輸入額は8,931億ドル（同29.0%増）、伸び率は前年同期比9.9ポイント上回った。そして、1～9月期の貿易収支は1,810億ドルの黒字（同2.7%減）となり、貿易黒字幅の縮小傾向が続いた。その要因として、国内需要の拡大及び国際的な資源価格の高騰に伴う関連品目の輸入増などが挙げられる。

外資導入状況について、1～9月期の新規認可件数数は2万801件（前年同期比26.3%減）、実行ベースの対中直接投資（FDI）は同39.9%増の743.7億ドルとなった。

深刻化する世界金融危機の影響などで景気減速の懸念が広がる中、中国人民銀行（中央銀行）は9月16日付で、6年7カ月ぶりに1年物貸出基準金利を0.27%引き下げた他、中堅金融機関を対象とした預金準備率の引き下げも決めた。これまでの金融引き締めから金融緩和へと動き出した。また、10月9日付で、同行は今年2回目となる預金準備率と1年物貸出基準金利の引き下げに踏み切った。

さらに、経済の急減速を警戒する中国政府は、10月17日に開いた国务院常务会议において、第4四半期（10～12月期）の経済政策として、中小企業への融資促進、財政収入の拡大、物価上昇の抑制、省エネルギー化の推進、輸出入の安定的な増加、食の安全対策の強化、金融機関の監督強化などを打ち出した。景気減速が食い止められるか、今後の中国政府の舵取りが一層注目されよう。

北京環境取引所、上海環境エネルギー取引所、天津排出権取引所が開設

2008年8月5日、中国初の環境保護、エネルギー分野に特化した技術や資産の取引所として、「北京環境取引所」と「上海環境エネルギー取引所」が開設された。これに続き、9月25日に天津滨海新区で「天津排出権取引所」が正式にオープンした。53%を出資して天津排出権取引所の筆頭株主になるのは、中国石油天然ガス集団公司（CNPC）の子会社・中油資産管理有限公司である。この他、シカゴ気候取引所（CCX）が25%、天津財産権取引センターが22%を出資している。取引所の当面の業務は、主として環境保護技術の取引、二酸化硫黄（SO₂）や化学的酸素要求量（COD）などの汚染物質の排出権取引となっているが、長期的に二酸化炭素（CO₂）の排出権取引も実施されるよ

うになるという。

京都議定書批准国の中国は、開発途上国として温室効果ガスの排出削減義務が課されていないことから、これまで排出権取引所がなかった。しかし、温室効果ガスの主要排出国として、中国が省エネ、汚染物質、温室効果ガスの排出削減に取り組みなければならないことは明白であ

る。また、中国が現在世界最大の排出権の売り手であるにも関わらず、取引の不透明性や情報の非対称性によって価格交渉で不利な状況に置かれていた。取引所による市場取引を通じて、情報の透明化、温室効果ガスの削減努力や環境保護技術開発に市場メカニズムの活用が期待されよう。

(ERINA調査研究部研究員 朱永浩)

| | 単位 | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2007年 | 2008年 | | |
|-----------------|-----|-------|-------|-------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|
| | | | | | | | | 1-3月 | 1-6月 | 1-9月 |
| GDP成長率 | % | 9.1 | 10.0 | 10.1 | 10.4 | 11.6 | 11.9 | 10.6 | 10.4 | 9.9 |
| 工業総生産伸び率(付加価値額) | % | 12.6 | 17.0 | 16.7 | 16.4 | 16.6 | 18.5 | 16.4 | 16.3 | 15.2 |
| 固定資産投資伸び率 | % | 16.9 | 27.7 | 26.6 | 26.0 | 23.9 | 24.8 | 24.6 | 26.3 | 27.0 |
| 社会消費品小売総額伸び率 | % | 11.8 | 9.1 | 13.3 | 12.9 | 13.7 | 16.8 | 20.6 | 21.4 | 22.0 |
| 消費価格上昇率 | % | 0.8 | 1.2 | 3.9 | 1.8 | 1.5 | 4.8 | 8.0 | 7.9 | 7.0 |
| 輸出入収支 | 億ドル | 304.3 | 254.7 | 320.9 | 1,020.0 | 1,774.8 | 2,622.0 | 414.2 | 990.4 | 1,809.9 |
| 輸出伸び率 | % | 22.4 | 34.6 | 35.4 | 28.4 | 27.2 | 25.7 | 21.4 | 21.9 | 22.3 |
| 輸入伸び率 | % | 21.2 | 39.8 | 36.0 | 17.6 | 19.9 | 20.8 | 28.6 | 30.6 | 29.0 |
| 直接投資額伸び率(契約ベース) | % | 19.6 | 39.0 | 33.4 | 23.2 | 5.9 | | - | - | - |
| (実行ベース) | % | 12.5 | 1.4 | 13.3 | 0.5 | 15.2 | 13.6 | 61.3 | 45.6 | 39.9 |
| 外貨準備高 | 億ドル | 2,864 | 4,033 | 6,099 | 8,189 | 10,663 | 15,282 | 16,822 | 18,088 | 19,056 |

(注) 前年同期比。

工業総生産伸び率は国有企業及び年間売上高500万元以上の非国有企業の合計のみ。

外貨準備高は各年・各期末の数値。

2006年以降の直接投資には、銀行・証券業を除く。

2006年と2007年のGDP成長率は、2008年4月10日に中国国家统计局が発表した数値。

(出所) 中国国家统计局『中国統計年鑑』2007年版、『2007年国民経済・社会発展統計公報』、中国国家统计局、中国海関統計、中国外匯管理局等資料より作成。

ロシア

2008年上半期のロシア極東経済

極東連邦管区の鉱工業生産は、伸び率0.0%（前年同期比；以下、同様）とロシア連邦全体水準の5.8%増を大きく下回った。沿海地方で22%増と大きく伸びる一方、ハバロフスク地方やサハリン州ではマイナス成長を記録した。同連邦管区における固定資本投資の成長率は、連邦全体水準（15.4%増）の半分以下（6.4%）に止まった。同連邦管区のインフレ率が8.2%増で連邦全体水準を若干下回る一方、小売売上高は全社水準（15.3%増）を大きく下回った（8.2%増）。

正念場に立つロシア経済

米国の証券会社リーマンブラザーズの破綻（08年9月15日）に端を発する世界的な金融危機が深刻度を増すなか、ロシア経済もその耐性を問われる大きな正念場に立たされている。RTS（ロシア取引システム）株価指数は、最高値を記録した08年5月に比べ10月末までに75%以上も暴落した。メドベージェフ大統領やプーチン首相は当初、ロシア経済は強固であり今回の金融危機によって大きな影響を受けることはないとの自信を表明したが、衝撃はボディブローのようにじわりじわりと効き始めている。

ロシアにとり、これまで経済急成長の起爆剤であった原油価格が同年7月に147ドル/バレル（NYMEX先物取引価格）に達したのをピークとして下落し始めていたところに、金融危機が発生したことが、更なる痛手となっている。財務省は、70ドル/バレルと仮定して編成していた2009年の連邦予算の見直し作業に入った。ロシアにとって1ドル/バレルの下落は、30億ドルの輸出額減となる¹。

確かに、今日のロシアは、98年8月にデフォルトに陥った時と比べれば、異なる状況下にある。同国は世界第3位の外貨準備高（08年8月初旬時点で約5,800億ドル）に加え、原油価格が過度に下落した場合に備えて築いた準備基金（08年10月1日時点で約1,410億ドル）や国民福祉基金（同約487億ドル）を有しており²、政府は10月9日、資金繰りに困る銀行や大手企業に対し、緊急財政支援として2,000

億ドルを投入することを決定した。

しかし、同支援額のGDPに占める比率（13%）は、G8メンバー国の中では圧倒的に高い³。因みに、ロシア国内企業は、08年末までに4,500億ドルの外債のうち500億ドルの返済又は借り換えの必要性に迫られている。また、国内企業の救済に加え、ロシア中央銀行が急速な対ドル・ルーブル安傾向（対ドルレートは同年9月1日時点の24.57ルーブルから10月最終週には27.35ルーブルと11%下落）に歯止めをかけるために為替介入を繰り返しており、外貨準備高は10月末までに1,000億ドル以上（約2割）が切り崩されている。

今年上半期（即ち、メドベージェフ大統領就任直後）までは高まりつつあったロシア市場への投資熱を冷ましつつある背景は、米国発の金融危機や原油価格の下落といった外性的要因に止まっていない。ロシア政府要人の投資家心理への影響を無視する言動や外資への政府の圧力が、投資家によるロシアのカントリー・リスク評価を悪化させつつある。9月には260億ドルがロシアから純資本流出したが、8月からの累計では1,400億ドルに達している⁴。金融危機発生以前から見え出していた対口投資環境悪化の主なシグナルを振り返ってみよう。

08年5月に発生したTNK-BP（英口出資比率50：50の合弁企業）の経営方針をめぐる社内紛争においては、ロシア側株主を代表するコンソーシアムであるAAR Groupがダッドリー社長（英国人）の退陣を迫るなか、同社長を含めBP側がロシアに派遣していた従業員たちに対するピザ発給がストップするなどした。同人は結局、辞任に追い込まれている。

同年7月24日、プーチン首相は、ニジュニー・ノボゴロド州で主宰した鉄鋼業の発展に関する会議の席上、石炭・冶金大手企業のメチェル社が国内価格の半額で資源を輸出していた疑惑に言及し、同会議を欠席したジュージン同社社長に対し反独占庁や検察庁が特別な関心を寄せるよう指示することを公言した。その直後、同社の株価は上場先のニューヨーク証券取引所で約4割下落した。

北京オリンピック最中の8月8日に発生したグルジア紛争⁵を巡っては、米口間で非難合戦が起きるなか、メドベ

¹ *Financial Times*, 26 October 2008.

² これら2つの基金は、2008年2月に原油収入の一部を蓄える安定化基金（2004年導入）を分割して設立された。

³ *Financial Times*, 26 October 2008.

⁴ *The Moscow Times*, 1 November 2008.

⁵ グルジア軍が同国南オセチア自治州（独立問題を巡るグルジア政府との対立が続く背後でロシアが庇護者となっていた）に進軍したのを受け、ロシア軍が同自治州だけでなく、地理的に西隣のアブハジア自治州（前者とほぼ動揺の歴史的経緯を抱える）、加えてグルジア領内にまで侵攻し、両自治州の独立を承認するに至った事件。

ジェフ大統領は「ロシアは冷戦が勃発することを厭わない」との立場を世界に発信した。それが現実味をもたないことやロシア側の本心の評価は別問題として、投資家はそのような発言を行う指導者をもつ国に対する不安感を高めることになった⁶。

金融危機に直面するいま、ロシアでは国家と大手企業との関係が1990年代とは「逆の現象」が起きつつある点が興味深い。つまり、エリツィン時代の政府は慢性的な財政赤字を抱えるなか、銀行やエネルギー関連企業を支配する新興

財閥を率いる所謂「オリガルヒ（政商）」と呼ばれる集団たちに国営企業の株式等の国家資産を安価で売却することにより、資金調達を図った。ところが現在、株価急落によって資金調達難に直面した大手企業に対し、政府が株式購入や融資の形で影響力を強め出している。果たして、国家による市場支配の程度が高まることは、ロシアの持続的な経済発展にとりプラスと出るのか、それともマイナスになるのか。今後の重要な着眼点となろう。

（ERINA調査研究部研究主任 伊藤庄一）

| | 鉱工業生産高増加率（前年比％） | | | | | | | | | | |
|----------|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|--|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 07・2Q | 08・2Q | |
| ロシア連邦 | 8.7 | 2.9 | 3.1 | 8.9 | 8.3 | 4.0 | 3.9 | 6.3 | 7.7 | 5.8 | |
| 極東連邦管区 | 12.4 | 2.8 | 2.1 | 4.4 | 7.2 | 1.8 | 4.2 | 21.3 | 27.8 | 0.0 | |
| サハ共和国 | 5.4 | 2.4 | 2.4 | 2.5 | 12.5 | 6.6 | 0.0 | 0.3 | 5.4 | 0.7 | |
| カムチャッカ地方 | 9.1 | 18.6 | 3.5 | 7.8 | 0.3 | 6.6 | 1.6 | 2.0 | 6.9 | 12.2 | |
| 沿海地方 | 1.0 | 14.0 | 3.0 | 3.1 | 17.8 | 19.7 | 12.6 | 0.3 | 0.1 | 21.8 | |
| ハバロフスク地方 | 24.7 | 12.3 | 5.1 | 10.4 | 1.7 | 4.5 | 10.7 | 8.7 | 9.5 | 3.7 | |
| アムール州 | 5.4 | 7.8 | 5.3 | 5.8 | 0.2 | 4.3 | 4.7 | 3.1 | 0.7 | 1.5 | |
| マガダン州 | 0.2 | 6.3 | 9.4 | 6.3 | 4.4 | 2.6 | 11.2 | 15.1 | 17.7 | 0.6 | |
| サハリン州 | 41.9 | 12.1 | 11.7 | 2.5 | 9.3 | 12.7 | 31.1 | 2.1倍 | 2.6倍 | 10.7 | |
| ユダヤ自治州 | 14.2 | 17.5 | 9.7 | 8.6 | 1.0 | 3.0 | 4.2 | 5.5 | 0.4 | 15.3 | |
| チュコト自治管区 | 0.0 | 14.0 | 2.7倍 | 15.9 | 6.2 | 20.4 | 9.1 | 6.0 | 8.7 | 84.0 | |

| | 固定資本投資増加率（前年比％） | | | | | | | | | | |
|----------|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|--|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 07・2Q | 08・2Q | |
| ロシア連邦 | 17.4 | 10 | 2.8 | 12.5 | 13.7 | 10.9 | 13.7 | 21.1 | 22.3 | 15.4 | |
| 極東連邦管区 | 1.6 | 47.9 | 15.3 | 6.7 | 40.3 | 7.4 | 2.8 | 13.2 | 7.1 | 6.4 | |
| サハ共和国 | 43.8 | 26.5 | 0.4 | 7.1 | 5.7 | 30.2 | 1.9 | 99.0 | 2.0倍 | 19.4 | |
| カムチャッカ地方 | 2.4倍 | 7.4 | 5.5 | 61.3 | 26.3 | 12.0 | 11.8 | 13.1 | 8.5 | 23.2 | |
| 沿海地方 | 3.3 | 19.9 | 19.6 | 0.2 | 8.3 | 29.3 | 7.7 | 10.8 | 4.2 | 8.5 | |
| ハバロフスク地方 | 39.2 | 21.8 | 17.9 | 10.4 | 23.7 | 1.8 | 4.8 | 4.4 | 5.4 | 19.8 | |
| アムール州 | 42.4 | 3.1倍 | 19.4 | 19.4 | 3.2 | 5.3 | 15.9 | 13.3 | 48.8 | 8.7 | |
| マガダン州 | 15.7 | 18.5 | 17.4 | 12.1 | 15.2 | 5.3 | 1.2 | 0.7 | 13.9 | 42.9 | |
| サハリン州 | 36.0 | 9.5 | 41.7 | 39.3 | 2.8倍 | 1.7 | 4.4 | 16.0 | 23.2 | 13.7 | |
| ユダヤ自治州 | 88.2 | 8.4 | 62.4 | 49.5 | 2.1倍 | 54.5 | 14.0 | 12.9 | 3.5 | 23.8 | |
| チュコト自治管区 | 3.1倍 | 2.5倍 | 2.9倍 | 72.2 | 64.1 | 61.4 | 65.5 | 6.1 | 5.7 | 29.5 | |

| | 小売売上高増加率（前年比％） | | | | | | | | | | |
|----------|----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|--|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 07・2Q | 08・2Q | |
| ロシア連邦 | 9.0 | 11.0 | 9.3 | 8.8 | 13.3 | 12.8 | 13.9 | 16.1 | 14.2 | 15.3 | |
| 極東連邦管区 | 4.3 | 10.2 | 10.7 | 11.2 | 10.3 | 12.5 | 12.9 | 10.3 | 8.5 | 8.2 | |
| サハ共和国 | 4.7 | 3.8 | 7.0 | 25.1 | 2.3 | 5.5 | 8.6 | 6.8 | 8.6 | 8.3 | |
| カムチャッカ地方 | 4.3 | 2.6 | 1.9 | 5.1 | 2.4 | 5.3 | 10.8 | 9.0 | 11.5 | 8.5 | |
| 沿海地方 | 2.9 | 17.7 | 14.3 | 9.7 | 15.6 | 19.0 | 12.9 | 10.4 | 6.7 | 9.7 | |
| ハバロフスク地方 | 3.7 | 6.0 | 11.6 | 6.8 | 10.2 | 13.5 | 13.3 | 15.3 | 10.6 | 2.1 | |
| アムール州 | 1.7 | 2.2 | 3.8 | 4.7 | 16.9 | 10.6 | 13.7 | 12.0 | 13.2 | 13.2 | |
| マガダン州 | 0.6 | 8.6 | 7.2 | 11.2 | 2.3 | 8.3 | 9.6 | 6.8 | 2.8 | 3.9 | |
| サハリン州 | 16.5 | 27.8 | 18.3 | 10.7 | 14.9 | 14.6 | 22.1 | 7.5 | 5.5 | 9.4 | |
| ユダヤ自治州 | 9.4 | 23.3 | 23.3 | 12.1 | 15.2 | 9.5 | 5.4 | 6.1 | 7.4 | 10.9 | |
| チュコト自治管区 | 5.5 | 39.4 | 19.4 | 3.3 | 6.3 | 1.3 | 6.4 | 12.9 | 10.1 | 30.9 | |

| | 消費者物価増加率（前年12月比％） | | | | | | | | | | |
|----------|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|--|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 07・2Q* | 08・2Q* | |
| ロシア連邦 | 20.2 | 18.6 | 15.1 | 12.0 | 11.7 | 10.9 | 9.0 | 11.9 | 5.7 | 8.7 | |
| 極東連邦管区 | 18.4 | 17.8 | 15.2 | 12.8 | 11.3 | 13.3 | 8.8 | 9.6 | 4.6 | 8.2 | |
| サハ共和国 | 17.4 | 13.1 | 12.1 | 11.8 | 10.8 | 12.1 | 11.9 | 9.0 | 5.4 | 6.1 | |
| カムチャッカ地方 | 24.3 | 15.4 | 14.1 | 10.2 | 11.3 | 21.5 | 11.6 | 10.1 | 5.5 | 9.0 | |
| 沿海地方 | 19.0 | 19.1 | 13.6 | 12.8 | 10.8 | 12.4 | 7.1 | 9.7 | 4.0 | 8.9 | |
| ハバロフスク地方 | 19.9 | 23.5 | 17.6 | 15.3 | 13.8 | 13.6 | 8.7 | 9.8 | 4.4 | 8.0 | |
| アムール州 | 18.0 | 19.7 | 12.4 | 15.5 | 12.6 | 13.2 | 9.1 | 9.6 | 4.5 | 9.4 | |
| マガダン州 | 18.3 | 17.5 | 12.3 | 11.9 | 9.4 | 12.4 | 8.1 | 13.3 | 7.9 | 12.2 | |
| サハリン州 | 15.6 | 19.4 | 17.6 | 11.8 | 11.5 | 14.1 | 10.4 | 11.8 | 5.6 | 7.2 | |
| ユダヤ自治州 | 16.9 | 19.0 | 19.9 | 14.5 | 12.1 | 14.5 | 5.5 | 11.7 | 5.1 | 9.3 | |
| チュコト自治管区 | 19.7 | 10.5 | 32.7 | 17.0 | 11.1 | 15.3 | 11.2 | 7.5 | 4.0 | 5.3 | |

* 前年同期比

出所：『ロシア統計年鑑（2007年版）』；『極東連邦管区の社会経済情勢（2007年上半期&2008年上半期）』（ロシア連邦国家統計庁）

⁶ The Moscow Times, 21 October 2008.

モンゴル

2008年第3四半期のモンゴルのマクロ経済指標は、好不調が入り混じった状況である。産業生産額は回復し、失業者数は減少し、国家財政収支は黒字となった。しかし貿易収支の赤字は拡大している。通貨トゥグルグは、引き続き増価し、高インフレは継続している。成畜死亡頭数は、前年同期よりも大幅に増加した。前四半期の経済の低迷と、引き続きインフレにより、1-9月の累積経済指標は、今年の2008年の経済成長率が前年を下回る可能性を示唆している。

産業生産額

2008年7月の産業生産額は前年同期比5.6%低下したが、8月、9月はそれぞれ同18.1%、20.1%増加した。この結果、第3四半期の生産額は前年同期比10.5%、1-9月の生産額は同6.1%、それぞれ増加した。1-9月の製造業部門の生産額は前年同期比16.3%増、エネルギー・水供給部門は同7.7%増となった。一方、鉱業部門の生産額は同0.7%増にとどまった。

しかし、1-9月の鉄鉱石、原油、石炭の生産量は引き続き増加し、それぞれ前年同期比70.3%、58.0%、22.5%増加となった。1-9月の原油産出高は839,300バレルとなった。

インフレ・失業・為替レート

消費者物価を基準としたインフレ率は高まっており、8月には前年同期比34.2%上昇した後、9月は同32.2%と若干低下した。消費者物価指数は通信・郵便サービスを除くすべての品目で上昇している。上層率が最も高いのは、運輸、食料品、教育で、それぞれ前年同期比48.1%、40.2%、39.9%上昇した。

第3四半期末の登録失業者数は、前期末を1.9%下回る31,700人となった。1-9月に42,300人の失業者が新たに登録し、33,200人が仲介により就職した。一方、7,300人が積極的に求職活動を行っていないため、登録リストから除外された。

モンゴルの通貨トゥグルグは、9月末において前年同期

比で、米ドルに対して3.2%、ユーロに対して1.8%、それぞれ増価した。一方で同時期に、中国元に対しては6.2%減価した。

国家財政

2008年第3四半期の国家財政収支は18億トゥグルグの黒字となった。しかし第2四半期の赤字によって、1-9月の収支は31億トゥグルグの赤字となった。1-9月において、財政収入は前年同期を31.5%上回ったが、予定収入を30.3%下回った。予定額を22.2%下回った付加価値税をはじめ、国内の財、サービスに対する税の収入が予定を下回ったことが、この原因である。税外収入も予定額を22.0%下回った。一方、総税収と物品税収入は前年同期を、それぞれ42.3%、41.0%上回った。また外国貿易からの税収は前年同期を61.4%上回った。

1-9月の財政支出額は、予定額の79.4%にあたる1兆6,222億トゥグルグであった。経常支出が全体の75.6%で、資本支出と純融資がそれぞれ17.3%、7.1%を占めた。

外国貿易

2008年第3四半期の貿易総額は17億ドル、1-9月は47億ドルとなった。これらは前年同期をそれぞれ、62.9%、69.9%上回っている。しかし輸入の伸びが輸出を上回ったため、貿易収支の赤字額はそれぞれ3億3,760万ドル、7億5,630万ドルに拡大した。これは今後、経済成長を実質的に妨げる可能性がある。

1-9月の輸出相手国は62カ国、そのうち中国が首位で輸出全体の66.7%を占め、カナダが6.7%、米国が5.6%でこれに次いでいる。品目別輸出額では、銅精鉱が34.6%、金が21.8%を占めている。

1-9月の輸入相手国は99カ国、そのうちロシア、中国が引き続き主要相手国であり、それぞれ全体の34.5%、33.2%を占めた。日本及び韓国向けの輸出額はそれぞれ6.6%、5.1%を占め、金額ではそれぞれ1億8,100万ドル、1億3,800万ドルである。1-9月の石油製品の輸入額は輸入全体の4分の1を占め、その96%はロシアからの輸入となっている。

(ERINA調査研究部研究主任 Sh. エンクバヤル)

| | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2007年 | 2008年1-9月 | 2008年1Q | 2Q | 3Q | 2008年7月 | 8月 | 9月 |
|--------------------|-------|-------|--------|-------|-------|-----------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|
| GDP成長率(対前年比:%) | 7.0 | 10.6 | 7.3 | 8.6 | 10.2 | - | - | - | - | - | - | - |
| 産業生産額(対前年同期比:%) | 6.0 | 10.5 | 4.2 | 9.1 | 10.0 | 6.1 | 8.1 | 0.3 | 10.5 | 5.6 | 18.1 | 20.1 |
| 消費者物価上昇率(対前年同期比:%) | 4.7 | 11.0 | 9.5 | 6.0 | 15.1 | 32.2 | 20.6 | 32.6 | 32.2 | 32.0 | 34.2 | 32.2 |
| 登録失業者(千人) | 33.3 | 35.6 | 32.9 | 32.9 | 29.9 | 31.7 | 30.8 | 32.3 | 31.7 | 31.4 | 31.7 | 31.7 |
| 対ドル為替レート(トゥグルグ) | 1,168 | 1,209 | 1,221 | 1,165 | 1,170 | 1,146 | 1,168 | 1,158 | 1,146 | 1,155 | 1,151 | 1,146 |
| 貿易収支(百万USドル) | 185.1 | 151.4 | 119.4 | 57.2 | 228.3 | 756.3 | 65.6 | 353.1 | 337.6 | 182.7 | 104.7 | 50.2 |
| 輸出(百万USドル) | 616 | 870 | 1,065 | 1,543 | 1,889 | 1,969 | 580 | 696 | 692 | 196 | 210 | 286 |
| 輸入(百万USドル) | 801 | 1,021 | 1,184 | 1,486 | 2,117 | 2,725 | 646 | 1,050 | 1,030 | 379 | 315 | 336 |
| 国家財政収支(十億トゥグルグ) | 61.9 | 16.4 | 73.3 | 124.5 | 102.0 | 3.1 | 57.3 | 62.2 | 1.8 | 29.1 | 20.5 | 6.8 |
| 国内貨物輸送(百万トンキロ) | 7,504 | 9,169 | 10,267 | 9,693 | 9,042 | 6,923 | 2,158 | 2,374 | 2,392 | - | - | - |
| 国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ) | 7,253 | 8,878 | 9,948 | 9,226 | 8,373 | 6,229 | 2,069 | 2,069 | 2,090 | 652 | 763 | 675 |
| 成畜死亡数(千頭) | 1,324 | 292 | 677 | 476 | 294 | 1,469 | 483 | 933 | 53 | - | - | - |

(注) 消費者物価上昇率、登録失業者数、為替レートは期末値。

(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」各号 ほか

韓国

マクロ経済動向

10月24日に発表された第3四半期のGDP(速報値)は、前期比0.6%(年率2.4%)で、第2四半期の同0.8%(年率3.2%)からさらに低下し、低い水準に留まった。需要項目別に見ると、最終消費支出(消費)は前期比0.1%、固定資本形成は同1.1%となった。また第3四半期の産業生産指数は、前期比2.2%とマイナスを記録した。世界経済の低迷の中で、韓国経済の減速は明確となった。また第3四半期の貿易収支(IMF方式)は33億4,500万ドルの赤字となった。一方、物価は、10月の消費者物価が前年同月比4.8%と、9月の同5.1%からは若干低下した。

こうした景気後退の中で、9月15日の米投資銀行リーマンブラザーズの破綻以降、世界の金融危機はさらに深刻化し、韓国経済に大きな影響を与えている。為替レートは9月12日の1ドル=1,106ウォンから、10月10日には同1,420ウォンまで減価した。また株価は韓国総合株価指数(KOSPI)が、9月12日の1,478から、10月24日の939まで下落した。その後、為替レート、株価とも、やや戻しているが、依然としてアジア通貨危機以来のウォン安、株安の水準で推移している。

政府の経済対策と今後の展望

こうした状況を受けて、韓国の政策当局は一連の経済対策を打ち出している。

まず中央銀行である韓国銀行は、10月27日に臨時金融通貨委員会を開き、政策金利である翌日物コール金利の誘導目標を5.00%から4.25%に0.75%引き下げた。韓国銀行は10月9日に同目標を0.25%引き下げたばかりであったが、各国の金融緩和策と協調する形で、大幅な引き下げを実施した。また韓国銀行は10月24日に、証券会社など非銀行金融機関に対し、買い戻し条件付債券(RP)方式で、2兆ウォンの資金供給を行うことを表明した。韓国銀行が銀行以外の金融機関に資金を供給するのは、アジア通貨危機以来のこととなる。

一方、韓国政府は10月19日、銀行の外貨借り入れに1,000億ドルの範囲で債務保証を行うこと、外貨準備300億ドル取

り崩してドル資金を供給することを内容とする為替安定化策を発表した。また10月21日には経営難に陥っている建設業向けに、売れ残り住宅の買い上げ、未開発用地の買い取りなど、約9兆ウォン規模の支援策をさらに11月3日には、11兆ウォンの公共事業、3兆ウォンの減税の財政措置を含む景気浮揚策を打ち出した。これにはマンション建設の容積率緩和、首都圏の不動産取引の制限解除など、不動産価格の下落を狙った措置も盛り込まれている。

姜万洙企画財政相は11月3日の会見で、一連の政策の効果を見込んで、2009年に4%程度の成長が可能と述べた。しかし、各シンクタンクの最近の予測では、金融研究院3.4%、サムスン経済研究所3.6%、韓国経済研究院3.8%、現代経済研究院3.9%など、いずれも来年度の成長率は3%台に留まるとされている。

外需に多くを依存する韓国経済にとって、為替レートの大幅な減価は、それ自体はプラス要因といえる。しかし、米国を始めとする主要市場における景気後退のマイナスは、そうした価格面の効果だけでは補いきれない可能性が高い。また韓国企業も97年の通貨危機時と比較して、競争力維持のため製造拠点を海外移転を進めており、ウォン安はかつてほど追い風とならない、という見方も出されている。こうした点から、外需の冷え込みを前提とすると、政府の景気刺激策による内需拡大で、落ち込みをカバーできるか否か、厳しいところであろう。

今回の金融危機を巡っては、欧米のメディアを中心に、韓国経済の状況について過度に危険視する報道がなされ、それが危機を深刻化させているという議論がある。確かに、例えば前述の外貨準備取り崩しによる為替安定化策について、本来はウォン高要因であるはずのものが、マーケットにおいては“外貨準備の減少”という部分だけが強調され、レートがウォン安に動くなど、過剰に韓国経済を危険視する動きが見られる。しかし、韓国経済が実需においては輸出市場に大きく依存し、また自国の資本市場においては外国投資家の存在が大きい現状では、自国経済に対する海外の評価によって、為替レートや株価が大きく左右されることは、やむを得ないコストというべきだろう。

(ERINA調査研究部研究主任 中島朋義)

| | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2007年 | 07年10-12月 | 08年1-3月 | 4-6月 | 7-9月 | 08年7月 | 8月 | 9月 |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|
| 国内総生産(%) | 3.1 | 4.6 | 4.0 | 5.0 | 4.9 | 1.6 | 0.8 | 0.8 | 0.6 | - | - | - |
| 最終消費支出(%) | 0.3 | 0.2 | 3.4 | 4.5 | 4.5 | 1.0 | 0.3 | 0.3 | 0.1 | - | - | - |
| 固定資本形成(%) | 1.9 | 1.9 | 2.3 | 3.2 | 4.1 | 1.6 | 0.9 | 0.1 | 1.1 | - | - | - |
| 産業生産指数(%) | 5.2 | 10.2 | 6.3 | 8.3 | 6.8 | 3.2 | 2.1 | 1.4 | 2.2 | 0.3 | 2.2 | 0.6 |
| 失業率(%) | 3.6 | 3.7 | 3.7 | 3.5 | 3.2 | 3.1 | 3.0 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 3.1 |
| 貿易収支(百万USドル) | 21,952 | 37,569 | 32,683 | 27,905 | 29,409 | 6,725 | 1,220 | 5,723 | 3,345 | 218 | 2,803 | 759 |
| 輸出(百万USドル) | 193,817 | 253,845 | 284,419 | 325,465 | 371,489 | 103,272 | 99,464 | 114,542 | 115,386 | 41,006 | 36,789 | 37,591 |
| 輸入(百万USドル) | 178,827 | 224,463 | 261,238 | 309,383 | 356,846 | 100,563 | 105,959 | 114,561 | 123,275 | 43,024 | 40,601 | 39,650 |
| 為替レート(ウォン/USドル) | 1,192 | 1,144 | 1,024 | 955 | 929 | 921 | 957 | 1,019 | 1,067 | 1,018 | 1,047 | 1,137 |
| 生産者物価(%) | 2.2 | 6.1 | 2.1 | 0.9 | 1.4 | 3.0 | 5.1 | 9.0 | 12.0 | 12.5 | 12.3 | 11.3 |
| 消費者物価(%) | 3.5 | 3.6 | 2.8 | 2.2 | 2.5 | 3.3 | 3.8 | 4.8 | 5.5 | 5.9 | 5.6 | 5.1 |
| 株価指数(1980.1.4:100) | - | 896 | 1379 | 1,434 | 1,897 | 1,897 | 1,704 | 1,675 | 1,448 | 1,595 | 1,474 | 1,448 |

(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、株価指数は期末値

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、固定資本形成は2000年基準、生産者物価、消費者物価は2005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、統計庁他

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

北朝鮮の小学校でコンピュータと英語が正式科目に

『朝鮮新報』によれば、2008年9月1日から、北朝鮮各地の小学校でコンピュータと英語科目の授業がいっせいに行われた。これは3年生以上を対象としたもので、新学期から正式科目として導入された。

建国60年の祝賀行事開催

平壤では建国60周年の記念日となる2008年9月10日を前後して、様々な祝賀行事が開催された。9月8日には、「建国60周年慶祝中央報告大会」が平壤体育館で行われた。同日午後、綾羅島のメーデスタジアムでマスゲーム「繁栄あれ祖国よ」が行われた。9月9日の夕方には「建国60周年慶祝労働赤衛隊閲兵式」が金日成広場で行われた。日本からは南昇祐・総聯中央副議長を団長とする在日朝鮮人祝賀団などが参加した。閲兵式の後、青年学生たちによる、たいまつ行進「先軍の祖国」が行われた。9月10日には、大マスゲーム・芸術公演「アリラン」が行われた。

北朝鮮とラオス、スポーツ協力に関する覚書調印

『朝鮮新報』によると、北朝鮮の体育指導委員会とラオスの国家体育委員会との間のスポーツ協力に関する覚書が2008年9月18日、平壤の人民文化宮殿で調印された。北朝鮮とラオスの間では、2008年6月に民事・刑事事件での相互法律上援助提供に関する条約が締結され、北朝鮮の公報委員会とラオスの公報および文化省間の共同公報委員会構成に関する合意書が調印されたほか、8月末から9月始めにかけてラオスのブアソン・ブパワン首相が北朝鮮を訪問するなど、今年に入って交流が活発化している。

金永南最高人民会議常任委員長、フランス・エジプトの企業人と会見

『朝鮮中央通信』によれば、2008年9月24日、北朝鮮の最高人民会議常任委員会の金永南委員長は万寿台議事堂で、フランス・ラファージュ社のブルーノ・ラフォン社長とエジプト・オラスコム建設（OCI）のナセフ・サウリス社長をはじめとする一行と会見した。オラスコム建設は、最近、祥原セメント工場

第4回平壤秋季国際商品展覧会開催

『朝鮮新報』によれば、2008年9月22日～25日、第4回平壤秋季国際商品展覧会が3大革命展示館で行われた。会場には、工作機械、電気・電子設備、石油化学製品、医薬

品、日用品、食品などが展示された。この展覧会には、北朝鮮国内の40余社と15の国と地域から111社の企業が参加した。欧州からは23社が参加し、アジアからは中国、シンガポール、インドネシア、台湾から参加があった。

北朝鮮で人口一斉調査が行われる

『朝鮮中央通信』によれば、北朝鮮が2008年10月1日～15日まで人口一斉調査（センサス）を行った。調査は世帯を調査単位とし、個別の人に調査員が直接対面して調査する方法で行う。今回の調査項目には、人口学的指標と教育水準、労働生活、人民経済部門に関する指標をはじめ数十の項目が含まれている。調査には数万人の調査員と調査監督員が動員された。

羅津 - ハサン鉄道および羅津港改修事業の着工式が行われる

『朝鮮新報』によれば、2008年10月4日、北朝鮮の羅先市豆満江駅前で行われた。着工式には北朝鮮側から全吉洙鉄道相、弓錫雄外務次官、金哲鉄道省次官、李明山貿易省次官、キム・スヨル羅先市人民委員会委員長をはじめと関係者が、ロシア側からはウラジミール・ヤクーニン総社長を団長とするロシア鉄道株式会社代表団と、セルゲイ・ダリキン沿海地方行政長官、アレクセイ・ポロダフキン外務次官、ワレリ・スヒニン駐朝ロシア大使が参加した。

この工事で、羅津 - ハサン間鉄道は年間400万トンの輸送能力を持ち、羅津港は年間10万個のコンテナ輸送能力を持つ見通しだ。完工は2010年10月末の予定である。

日本の対北朝鮮経済制裁延長

日本政府は2008年10月10日の閣議で、北朝鮮に対する同国船籍船舶の入港全面禁止や全品目の輸入禁止などを内容とする日本独自の経済制裁を半年間延長する方針を決定した。今回の延長による経済制裁の期限は、2009年4月13日となる。

米国、北朝鮮へのテロ支援国家指定を解除

米国政府は2008年10月11日、北朝鮮へのテロ支援国家指定の解除を発表した。北朝鮮が核施設への検証の枠組みについて同意したことを受けて、ブッシュ大統領が解除を承認した。

（ERINA調査研究部研究主任 三村光弘）

研究所だより

セミナーの開催

平成20年度第5回賛助会セミナー

平成20年10月10日 万代島ビル6階会議室

テーマ：メドベージェフ新政権下のロシアの政治と経済

講師：新潟経営大学地域活性化研究所所長、
経営情報学科 教授

イワン・ツェリッシュェフ氏

平成20年度第6回賛助会セミナー

平成20年12月4日 万代島ビル6階会議室

テーマ：モンゴルの現況

講師：青山学院大学経営学部 教授

岩田 伸人氏

イベントの開催

第5回北東アジア観光フォーラム (IFNAT)

in ウランバートル

平成20年10月15日 ~17日

開催地：ウランバートル (モンゴル)

主催：IFNAT実行委員会

参加者：約200名

5カ国(モンゴル、韓国、日本、ロシア、中国)

日露エネルギー・環境対話 in 新潟

平成20年11月17日 ~18日

会場：朱鷺メッセ 2階スノーホールB

主催：新潟県、新潟市、ERINA

参加者：230名

5カ国(日本、ロシア、中国、韓国、モンゴル)

編集後記

“未曾有”の金融危機の影響が懸念される中、「日露エネルギー・環境対話in新潟」なる国際会議を終えたところで、この稿を書いている。ロシア経済の拡大とともに日口経済交流が進み、会議ではエネルギー・環境分野における日口協力の具体例が報告された反面、将来の生産・供給に対する不安も示された。官民の「対話」を継続することの大切さが浮き彫りにされた会議であったように思う。会議の詳細は本誌次号で特集する予定である。

本号は、各号ごとに設定している特集テーマの谷間にあたり、タイムリーな3つのペーパーをお届けすることにし

た。一つ目は北朝鮮関係である。米国が北朝鮮に対するテロ支援国家指定を解除し、北朝鮮を巡る国際環境が新しいステップに入ろうとする時、遼寧社会科学院朝鮮半島研究中心秘書長の金哲氏より、この10年間にわたる北朝鮮の「強盛大国建設と経済改革」の変遷を堂々たる記述でまとめていただいた。北朝鮮現代史の教科書ともいえる内容であり、巻頭を飾らせていただいた。

二つ目、三つ目は、いま多くの関心を集めるテーマについて、ERINAの担当研究員の研究ペーパーを掲載した。まず、日本でも一気に加速した感のあるシベリア鉄道による輸送を中心に、「東アジア・ロシア間貿易と物流ルートの展望」と題して辻久子研究員がまとめた。大きな反響をいただいた『シベリア・ランドブリッジ - 日口ビジネスの大動脈 - 』(成山堂書店、2007年10月)の出版から1年、その後の動向を含めた続編の意味合いも込めた。

伊藤庄一研究主任は、エネルギー問題を日口間のみならず中国を交えた視点で研究を重ね、世界の研究者に貴重な論点を提供している。本号では特に、ロシアのエネルギーを介した日中関係を絞って、エネルギー協力の方向を提案している。

毎年、秋は国際会議、学会、視察のシーズンである。やや内部報告的になるかもしれないが、情報提供の意味を込めて、所員の会議・視察報告に多くのページを割いた。読者の参考になれば幸いである。(N)

発行人 吉田進
編集委員長 中村俊彦
編集委員 新井洋史 中島朋義 筑波昌之
三村光弘 Sh.エンクバヤル 伊藤庄一
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 新潟市中央区万代島5番1号
万代島ビル13階
13F Bandaijima Bldg.,
5-1 Bandaijima, Chuo-ku, Niigata City,
950-0078, JAPAN
Tel: 025-290-5545 (代表)
Fax: 025-249-7550
E-mail: webmaster@erina.or.jp
URL: http://www.erina.or.jp/
発行日 2008年12月15日

(お願い)

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、お知らせください。

禁無断転載