

Economic Research Institute for Northeast Asia

ERINA BUSINESS NEWS

VOL.81

2010年9月24日発行

T O P I C S

ヤクーチア国際ツーリズム会議「ロシアの東方の環」
(Eastern Ring of Russia)に参加して..... 01

S E R I E S

海外ビジネス情報..... 03
列島ビジネス前線..... 05
セミナー報告..... 10
ERINA日誌..... 27

ERINA (公益財団法人環日本海経済研究所)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階
Tel.025-290-5545 Fax.025-249-7550 E-mail erdkor@erina.or.jp

<http://www.erina.or.jp>

■ヤクーチア国際ツーリズム会議「ロシアの東方の環」(Eastern Ring of Russia)に参加して■

愛宕商事株式会社旅行事業部 事業部長 田中湖雄

会議について



本会議会場

6月23日～26日ロシア・サハ(ヤクーチア)共和国主催ヤクーツクで開催されたツーリズムの国際会議「Eastern Ring of Russia(以下ERR)」に参加した。この会議は、ロシアを含む北東アジア各国にアメリカやドイツを加えた8カ国によるツーリズムの国際会議である。今回はサハ共和国の新年にあたる夏至の夏祭り(ウスィアフ)に合わせて開催され、日本人の参加者は私とハバロフスク総領事館の1名、地元ヤクーツクの大学教授からなる3人で、日本からの参加は私ただ1人だった。

ヤクーツクはサハ共和国の首都で、全長4,400キロメートルの大河、レナ川河畔の人口26万5,000人ほどの美しい自然とダイヤモンドや金などの豊富な地下資源に恵まれた都市で、地下300メートルに達する永久凍土の上に建設された都市としても有名だ。

会議の主なテーマは「極東ロシアを含めた北東アジア圏のツーリズムの展望について」だった。私も本会議にて通訳を介して、「日本とサハ共和国を含む北東アジア圏のこれからのツーリズムについて」の発表を行った。事前に発表内容はロシア語で送付してあったが、発言原稿が見つからなかったり、プログラムの急な変更などがあったりと、国際会議ならではの体験だった。

会議では次の2点について発表した。

一つは、北東アジア圏においてはツアーの乗り継ぎや行程の中で、例えば航空会社が変わっても利用者にとって良心的な料金を確立すること。

ヨーロッパなどツアーの場合、数カ国の訪問は常で、同じ系列の航空会社を利用することが可能であり、ツアーの料金にも反映され、ツアー参加者にとっては魅力的だ。

ところが、極東ロシアを含めたアジア地域では、同系列の航空会社利用が難しく(特に、デイリー運航が少ない路線)、ツアーの料金も割高だ。遠いヨーロッパより近いアジアのツアー料金が高いということになる。この課題を、極東ロシアを含めた北東アジアにおいて解決する努力をすべきである。

2点目は、旅行の目的地や計画予定地の情報がよりの確に容易に得られること。

ヨーロッパなどの先進観光地域についてはガイドブックも多く、日本にいても多くの新しいツアー情報を得ることが出来る。ところが、今回参加したヤクーチアの観光情報を日本で得ようとしても、記載されているガイドブックは1冊のみだった。

また、現在、インターネットが進歩していても、容易に的確な情報が得られるとは限らない。発信側の考えるように受け手側が情報にたどり着けるとは限らない。隣接数カ国で共有できるツーリズムのポータルサイトが必要である。

これらによって交流が増えることは、各国が望んでいることであり、



夏祭り(ウスィアフ)の会場

ツーリズムこそが国際理解を深める手段の一つなのである。

今回は、新潟県の観光 PR も行ったが、私達がヤクーツクのことを知らない以上に、ヤクーツクの人たちは日本の新潟県のことを知らなかった。出発前に、「ヤクーツクってどこ？」と尋ねられた時、愛知万博で展示された「永久凍土のマンモス」が発見された場所だと答えていた。

このことから、国際的なツーリズムの会議は不可欠であり、積極的に参加する必要があると考える。今回の会議参加には自治体等からの費用補助等はなかった。今後は、このような会合の重要性、会議参加の必要性を説明し、専門家である民間企業（旅行会社など）への援助について関係機関などへ働き掛けたいと思う。

ヤクーチア観光の見どころ

本会議に前後に、エクスカーションが用意されていたので、参加した。

会議前にはミルヌィというダイヤモンド採掘や精製をしている都市を訪問した。長年にわたって掘り続けた露天の穴は、大きく、まさに、ダイヤモンド発掘のための街であった。

会議終了後は、北海へそそぐレナ川の1泊2日のクルーズだった。シーズン中は日帰りから1週間ほどの各コースがあるようだ。クルーズ最大の見どころである大自然に浸食された柱群も見ることができ、夏至の季節でもあり、白夜を楽しむことができた。

ヨーロッパに出かけるときは、きっと、ヤクーツクの遥か上空を飛んでいたと思うが、こんなに素晴らしい場所があるとは、実際に行ってみないとわからないと実感した。



ダイヤモンド採掘現場跡



レナ川クルーズの柱群

■海外ビジネス情報■

ロシア極東

沿海製油所の原油処理能力が
半分に
(ハバロフスク版
コメルサント・デイリー
7月7日)

ナホトカ近郊に将来作られる製油所の原油処理能力が、これまで計画されていた年間2,000万トンではなく1,000万トンになることを、ロスネフチのビクトル・プロスキ副社長代行が発表した。さらに、新しい製油所には、高次加工のためにコムソモリスク・ナ・アムーレ製油所から最大で200万トンの石油、および炭化水素ガスを液化したものが送られてくる。「現在検討されている環境設定のほうがずっと最適だ」と、プロスキ氏は語った。新しい製油所の製品（エンジン用燃料、石化製品）は最大9割が輸出向けだ。

沿海製油所は2017年に完成する予定。このプロジェクトへの投資は2,700億ルーブルと試算されている。現在、工場の建設用地の賃貸手続きが行われている。

中国東北

中・ロ・朝、10月1日までに
国境観光実現へ
(遼寧日報7月4日)

吉林省琿春市観光局によると、中国・ロシア・北朝鮮をまたがる多国間観光が10月1日までに正式に実現する。

現在、この観光プログラムの基本コースはすでに確定され、中国吉林省琿春市から始まり、ロシアのスラビヤンカ、ウラジオストク、ハサン、そして北朝鮮の豆満江、羅先を順に経由し、最後に琿春市に戻るコースだ。

関係者によると、この観光プログラムは琿春三疆国際旅行社、ロシア沿海地方の観光業者及び北朝鮮の羅先観光会社が共同で運営し、2010年3月から既に4回の試験運行を行った。

東寧県、越境加工で投資ブーム
国内で半製品
ロシア協力区で完成品
(黒龍江日報8月5日)

2006年、中国企業は共同で、東寧口岸から53キロメートルのロシア極東ウスリースク市にウスリースク経済貿易協力区を建設した。中国がロシアで建設した初の経済貿易協力区で、投資総額は20億元、面積は2.28平方キロメートルだった。今夏、ウスリースク経済貿易協力区にはさらに8社の服装加工企業が進出中だ。

東寧県はウスリースク経済貿易協力区と最も近い口岸であることから、近年、投資ブームが起きている。中国各地から30社以上の靴・服装加工企業が東寧に投資。従来の対ロシア輸出方式を変え、半製品をウスリースク経済貿易協力区で完成品に仕上げることにした。すなわち、国内半製品→低関税でロシアへ輸出→経済貿易協力区で仕上げ→ロシアその他の国へ販売という方式で輸出額を拡大し、靴、服装などの加工企業の利益を上げている。

現在、多くの服装、電子、機械設備企業が東寧内外の経済区に投資する手続きを行っている。

瀋陽地下鉄が試運転
(遼寧日報8月6日)

瀋陽地下鉄1号線は試運転の段階に入った。2カ月の試運転を経て正式運行に移る。また、地下鉄の切符の値段に関する公聴会を開く予定だ。

瀋陽市物価局が地下鉄の運営コストを審査した結果、地下鉄1号線のコストは毎年6.3億元、1人1回乗車あたりのコストは6.43元だった。政府の投資による固定資産償却が毎年2.4億元（1人1回乗車あたり2.45元）、政府の財政負担による利息が毎年の1.6億元（1人1回乗車あたり1.65元）で、それを除く運営コストは毎年2.3億元、1人1回乗車あたりコストは2.33元となった。

現在は、北京地下鉄と上海・広州地下鉄の切符価格方式があるが、瀋陽はこの2つの方式を採用せず、瀋陽の状況にあわせた切符価格の設定を行う予定だ。すなわち8駅まで2元、9～12駅の間は3元、13駅以上は4元となる。この価格の設定は、ほかの都市より比較的安い。

モンゴル

カナダ系鉱山会社が
セレンゲ県で活動開始
(MONTSAME 7月8日)

カナダ資本のRed Hill Mongolia社は、セレンゲ県行政府、同県議会および諸機関に対しセレンゲ県での活動の開始を伝えた。

同社はウラン・オボー炭鉱の開発ライセンスを所有しており、トゥシグ郡で2006年からこの石炭盆地での追加探鉱を行った。石炭の埋蔵量は2億800万トンと見られており、18年間の採掘が可能だ。石炭鉱業所が操業を開始すれば、150人以上の雇用が生まれ、作業員居住区が整備されるとRed Hill Mongolia側は自信を持っている。

さらに、シャーマル郡、ズーンブレン郡、ツァガヌール郡を通して露天掘り炭鉱に達する舗装道路の建設や、小規模の橋梁4本の改修(荷重を100トンにアップする)が予定されており、今年8月には石炭の輸送が始まり、2012年には鉄道が建設されると、Red Hill Mongolia側は約束している。

新潟が首都の
道路排水整備に協力
(MONTSAME 7月27日)

道路排水計画技術協力事業の枠内でモンゴルを訪れた新潟県の代表団が、ウランバートル市のバートルゾリグ副市長と面談した。日本側の団長は、新潟県土木部都市局都市整備課の阿部高次課長。

日本側の専門家たちは、ゲル地区で道路排水システムを建設するための調査計画について説明した。副市長は代表団に、ウランバートルの建造と発展について、また人口密度について話し、事業の成功に期待を表明した。このような排水システムの整備は今、首都の緊急問題の一つだ。近年、地方から首都への移民数は減少していない。これらの人々は洪水の経路に住み着いているため、人名が危険にさらされている。阿部団長は、「この事業はJICAの協力で実施され、日本人専門家がモンゴルの土木技師に排水システムの工事技術を指導する」と語った。

オユトルゴイ鉱山の作業員の
養成が始まる
(MONTSAME 8月5日)

オトゴンバイヤル教育大臣は4日、オユトルゴイ金銅鉱山で作業する1,000人の作業員養成コースが9月1日から始まると発表した。教育省とオユトルゴイ社は今年7月9日、熟練鉱山労働者の養成での協力に関する覚書に調印している。

オユトルゴイ金銅鉱山の開発プロジェクトを推進するオユトルゴイ社は現在、大量の熟練労働力を必要としている。オユトルゴイ社では、3年間に3,500人まで追加採用する計画だ。

今回、鉄骨組立工や溶接工、鉱山の電気技術者、鉱山技手、鉱山機械操縦士、鉱山設備修理工、上下水道配管工など 10 種の様々な職種
の職業教育センターで、作業員の養成が行われる。

順調に職業教育を終えた者は全員、オユトルゴイ社に就職できる。
これらの養成コースの費用は、オユトルゴイ社が全額負担する。

職業教育の希望者の登録は 8 月 15～30 日に行われる。

国内最大規模のレストランが
オープン
(MONTSAME 8 月 12 日)

9 日、ウランバートル市に国内最大規模のレストラン「ミラージュ」
がオープンした。ドイツのホテルチェーン「ケンピンスキー」の系列
だ。ミラージュの隣にはカシミア製品のゴビ社の中央ショップがある。

店長のマルティン・プラッティ氏によれば、ミラージュには一度に
500 人を収容できる大ホールがあり、インテリアも最新のデザインだ。
レストランでは終日、日本料理とファストフードを提供している。他
のレストランとの違いは、子供専用コーナーが設けられ、子供用のゲ
ームも多数そろっていることだ。しかも、障害者用のトイレも完備さ
れている。

■列島ビジネス前線■

北海道

ユジノー函館線運休
定期に続きチャーターも
(北海道新聞 7 月 14 日)

ロシアのサハリン航空が運航する函館ーユジノサハリンスク間のチ
ャーター便が今月から運休することが分かった。サハリンの石油開発
が一段落し、石油会社が利用をやめたため。函館線は定期便も昨年 4
月から運休しており、国内初のサハリン路線として 1994 年から続い
た定期的な運航が途絶えた。

サハリン航空などによると、このチャーター便は、石油ガス開発事
業「サハリン 1」を手掛ける米エクソンモービルの関連会社が社員と
家族向けに借り切り、月 1～4 往復ほど週末に運航していた。一般客
は乗れなかったが、定期便がなくなった後は唯一ユジノと函館を結び、
去年は小型機で 32 往復を運航し、625 人を運んでいた。

定期便に続き、チャーター便も運休することについて、函館市は「航
路自体の（完全な）廃止はないとサハリン航空から聞いている。今後
も折に触れて再開を要望したい」（空港課）と説明。サハリン航空は「チ
ャーター便は（エクソン側から）依頼があればまた運航する」として
いる。

小口冷凍貨物 割安で上海へ
(北海道新聞 7 月 18 日)

北日本倉庫港運（小樽市、畠山豊生社長）は、外航船の運搬用コン
テナが埋まらないような小口の冷凍貨物であっても、小樽港の倉庫で
受け付け、中国・上海港のコンテナヤードまで輸送するサービスを今
月下旬から始める。同社は「運賃に輸出通関料などを加えた総額は従
来より約 4 割安い」としており、農水産加工食品などの対中輸出の増
加に期待している。

神原汽船（広島）の定期コンテナ航路（週 1 便）の 20 フィートコ

ンテナ（約 30 立方メートル）を利用。取扱いは主に惣菜やめん類などの冷凍食品を想定している。小樽の冷蔵倉庫保管料 7 日分や輸出通関料、倉庫からコンテナヤードまでの輸送料などを加え、3 立方メートルあたり 12 万円から。中国側の輸入通関料や食品検査費は含まない。コンテナに空きがなければ引き受けない。

道内の農水産加工品に対する需要は、中国で高まっている。しかし、これまでは小口の冷凍貨物を中国へ送る場合、コンテナ一つ分の費用をまるまる支払うか、国内運送費をかけて混載が可能な道外港から輸出するなど、高額な運賃を支払う必要があった。

青森県

上海万博青森県ウィーク開幕
本県企業、現地で商談会
(東奥日報 7 月 7 日)

中国・上海万博会場の日本産業館で開幕した「青森県ウィーク」に関連し、6 日、上海市内のホテルで青森県ウィークビジネス商談会が開かれた。同市を訪れた本県の民間企業が、現地企業の担当者と情報交換しながら、巨大な上海市場に向けた販路拡大の可能性を探った。

本県からはリンゴや水産加工品、酒類など 20 社が参加。各社の担当者は会場内にそれぞれブースを設け、1 社当たり 4、5 社の現地企業担当者と意見交換した。

秋田県

秋田大 モンゴルの大学と連携
(秋田魁新報 8 月 7 日)

秋田大学（吉村昇学長）は、将来的にも有望な資源開発分野での研究を大学の特色としてアピールしていこうと、今後、世界有数の資源保有国であるモンゴルの大学との連携を本格化させる。技術者の育成や大学運営面などで秋田大が培ってきたノウハウを提供。モンゴルの大学の資源関連学部設置を支援するなど、協力関係を築いていく考えだ。吉村学長は「秋田大が拠点となって資源探査、製錬、リサイクル技術分野での人材育成を担っていきたい」としている。

秋田大によると、昨年 10 月にモンゴル科学技術大と、先月下旬にイフザサク総合大、モンゴル国立教育大とそれぞれ国際交流協定を締結。今年 3 月には、モンゴル教育省から資源系大学設立への協力を要請されていた。

山形県

10 月、ハバロフスクで商談会
県が参加企業募る
(山形新聞 7 月 13 日)

県は有望市場として期待されるロシアとの対岸貿易に乗り出すため、今年 10 月に極東ロシアの中心都市ハバロフスクで商談会を開く。

県は今年 4 月、ハバロフスクに現地コーディネーターとしてミハエル・グリバノフ氏を配置。市場調査や情報提供、地元商社との人脈づくりを委託している。商談会では、現地のニーズが高い加工食品、農産物、花卉類などを紹介する予定で、県内から 10 社程度を募集する。日程は 10 月 20～24 日。

新潟県

歯科技工物の受注強化
徳真会グループ
国際展開を加速
(新潟日報 7月6日)

医療法人徳真会グループ（新潟市秋葉区）は、日米中3カ国に生産拠点を持つ歯科技工物製作部門「ワールドラボ」の国際展開を加速させる。昨年からは、オーストラリアなどにも3つの営業拠点を開設し、受注体制を強化。年内には英国にも進出する。中国・珠海に生産ラインを確保しており、生産効率化も進める。

同グループは日本と中国の計31カ所で、まつむら歯科などの歯科診療所を運営。入れ歯や義歯など歯科技工物の製作は、1986年に始め、グループ内外の診療所のほか、米国などからも受注する。最も品質の高い製品は米国、一般製品は中国・上海で製作するなど、生産拠点ごとに手掛ける製品が異なる。

富山県

ダイヤモンドエンジニアリング
中国・重慶設計院と提携
(北日本新聞 7月8日)

製鉄・化学プラントの設計施工を手掛けるダイヤモンドエンジニアリング（魚津市、篠崎晋也社長）はこのほど、中国最大級の製鉄関連エンジニアリング会社「重慶設計院」と業務提携した。溶かした銑鉄から硫黄分を取り除く脱硫設備の設計図を提供し、ライセンス料を受け取る。

重慶設計院（本社・重慶市）は2,000人以上の技術者を有し、世界各国で製鉄設備のエンジニアリングサービスを行っている。今回の提携によってダイヤモンドエンジニアリングは脱硫設備の技術を提供し、中国全土に販売網を広げる。3,000トン以上の鉄を処理する大型設備の設計は直接手掛ける。

伏木港 ウラジオ定期便復活
(北日本新聞 8月18日)

ことし1月から運航を休止していた伏木港とロシア極東ウラジオストクを結ぶ貨客船が、再び就航する。17日、日本側の代理店となる伏木海陸運送が発表した。当面は隔週寄港で、第1便は23日にウラジオストクを出港、24日夕に伏木港に入る。

就航するのはパナマ船籍の「ニュー・ドンチュン号」（12,961トン）。フェリー型貨客船で、乗客649人と自動車300台を積載できる。韓国・ソウル市に本社を置く東春航運が運航する。寄港地はウラジオストクと伏木のほか、韓国の東草、ロシアのザルビノの2カ所で、伏木港には隔週の火曜入港、木曜出港のスケジュールを予定。

石川県

加賀屋 中国の個人誘客へ
(北陸中日新聞 7月7日)

和倉温泉の加賀屋（七尾市）は、中国人の個人旅行の取り込みに乗り出す。台湾から加賀屋に宿泊客を送り込んできた台湾の旅行会社と提携し、今月中にも中国の3都市でフリープランなどの旅行商品を発売する。団体客まで広げるかは慎重に検討していく考えで、当面は富裕層の個人客に絞る。

提携する東南旅行社（台北市）は上海と北京、大連に営業拠点を持つ。今回のフリープランでは宿泊客の目標は決めず、中国人客の大浴場や和室でのマナー、商習慣などを見定める試験的な試みという。現在、加賀屋の年間宿泊客約20万人のうち外国人は8,000～10,000人

で、ほぼすべてが台湾人となっている。

アルプと中国・旅順口区政府
検査施設で協力協定
(北陸中日新聞 7月24日)

臨床検査、調剤薬局などのアルプ(金沢市)は23日、中国・大連市の旅順口区政府と、同区の検査センター建設プロジェクトに関する相互交流協定を結んだ。成長する大連市の医療市場をにらみ、中国人の臨床検査技師を受け入れて技術研修をするほか、将来は出資も検討する。

同区が建設するのは「大連国際医療城 医学検査センター」。年内にも2平方キロ施設が完成し、臨床検査設備に加えて患者が健康診断やリハビリを受ける施設があり、医療教育への利用も予定している。

福井県

敦賀-釜山、初の直行便
大坂の船会社が週2就航
(福井新聞 7月6日)

船会社「サンスターライン」(本社・大阪市)は5日、敦賀港と韓国・釜山港を直接結ぶ初の国際定期船を19日から週2便就航すると発表した。県企業誘致課によると、敦賀港の定期航路は現在、韓国との間でコンテナ船が週3便あるが、ほかの港に立ち寄らない定期的な直行国際航路は初めて。

就航するのは、直接船内までトレーラーなどで荷物を運べる「RORO船」(5,592トン)。敦賀港から液晶テレビ用の板ガラスやフィルムなどを輸出、釜山港からは液晶パネルなどを輸入する。取り扱い貨物は1便当たり最大280TEU。

吉林省図們市副書記
航路開拓へ敦賀訪問
(福井新聞 7月11日)

中国・吉林省図們市の李忠文副書記が9日、敦賀市を訪れ河瀬一治市長と懇談した。日本との交易航路開設を模索しており、貿易港の候補の一つに挙げている敦賀港を視察した。

図們市は北朝鮮の清津港と鉄道でつながっており、今年8月には同港と韓国・釜山港を結ぶコンテナ航路が開設される。李副書記は「将来的に清津港と日本との交易航路ができればと考えている」と話した。河瀬市長は「日本と国交がない北朝鮮の港を使うのは難しいと思う」と述べた。

鳥取県

石田商事、中国との貿易橋渡し
日本製品ブース、延吉に開設へ
(山陰中央新報 7月4日)

総合商社の石田商事(米子市)が中国吉林省・延辺朝鮮族自治州にある百貨店で、日本製品を常設展示する商談用ブースの設置を計画している。中国でのビジネスチャンスを求める日本企業と現地のバイヤーとの橋渡しが狙い。9月にも日本国内の加工食品や贈答用工艺品などの展示を始める。

ブースを展示するのは同自治州の州都・延吉市にある新時代百貨店。現地業者と36平方メートルのブースを構える契約を結んだ。百貨店の常設展示場には、新潟県の経済団体が交易拡大を狙い、既にブースを開設。主にニット製品を展示している。

貨客船機に進むロシア交流
今度はメロン輸出
(山陰中央新報7月9日)

日韓口定期貨客船の寄港地であるロシア沿海地方で、鳥取県への関心が高まっている。沿海地方の政府、経済関係者が9日に来県し、交易の促進を呼び掛けるほか、現地の国立博物館と鳥取県立博物館が姉妹縁組を結ぶ準備に入るなど、経済・文化交流の機運が芽生えてきた。来県するのはロシア連邦産業貿易省沿海州地方のリパエフ・オレグ代表と、境港に交易拠点の設置を決めた企業家集団「ロシアの柱」の会員たち。

出荷シーズンを迎えた鳥取県産のメロンが、日韓口定期貨客船を活用して、初めてロシア・ウラジオストク市へ試験輸出される。昨年のスイカ、二十世紀梨に続き、JA 全農鳥取県本部が挑戦。11日に境港を出港する貨客船で送り出し、17日からウラジオストクの高級スーパーで販売される。

鳥取の酒卸商、貨客船利用
ナシ耐ハイ、ロシアへ
(山陰中央新報8月19日)

日韓口定期貨客船を利用した交易を計画するロシア企業家組織連盟「ロシアの柱」で、沿海地方支部の副代表を務めるアンドレイ・ザハロフ氏が18日、酒卸商の林兼太郎商店(鳥取市)、中古農機具販売の旺方トレーディング(同市)の2社と、交易実施の覚書を締結した。

覚書などによると、林兼太郎商店は同社が開発した20世紀梨の耐ハイのロシアでの販売を、旺方トレーディングはインターネット通販の顧客相手にウラジオストクへ運ぶ中古農機具の輸送業務と集金を、ザハロフ氏経営の会社にそれぞれ委託する。ザハロフ氏は自らが経営する会社の境港支店を9月1日に開設する予定。

島根県

八束ボタン、ロシアへも
2年生苗700本、来月輸出
(山陰中央新報7月8日)

JAくにびき(松江市)が8月下旬、松江市八束町産ボタンをロシアへ初めて輸出する。境港を発着する日韓口定期貨客船を活用。初回は2年生の苗700本が贈られる予定で、関係者は継続取引を期待している。

同町産ボタンの輸出実績は、オランダやアメリカなどに次いで、ロシアで9つの国・地域となる。島根県は市場調査の結果、ダーチャと呼ばれる簡易別荘での需要が見込めると判断。今年4月には県がロシア人バイヤーを招いて産地見学会を開き、開花期を迎えたボタンを披露。ロシア側の反応は良く、同JAと輸入業者との契約がまとまった。9月には、ウラジオストクで県の物産や観光をPRする展示商談会も開く。

九州

「ほっともっと」海外発進出
(西日本新聞7月22日)

持ち帰り弁当店「Hotto Motto(ほっともっと)」を展開するプレナス(福岡市)は21日、中国・北京で持ち帰り弁当店を29日にオープンすると発表した。同社はタイの企業とフランチャイズ契約を結んで、2006年3月から定食屋「やよい軒」をタイで展開しているが、持ち帰り弁当店を海外で展開するのは初めて。プレナスによると、中国での

日本企業の弁当販売店も例がないという。

食への安心・安全意識の高まりを見せる中国を一大マーケットととらえ進出を決めた。食材は中国で調達するが、日系企業の現地工場では精米した米を軟水でたいたり、一部の野菜は農薬検査を通過したものを使ったりして、ブランド力と安全性の実現に注力した。

九州の外食企業で中国や東南アジアなど成長性が見込める海外市場への進出が増えている。少子高齢化の中で、国内市場が頭打ちになっているためだ。ただ、以前海外展開し、撤退している企業も少なくない。失敗経験を生かし、国内とは異なる市場のニーズを正確にくみ取り、展開できるかが成否の鍵を握る。

三池港コンテナ貨物 急増 (西日本新聞 7月23日)

県が管理する大牟田市の三池港と韓国・釜山港を結ぶ週1便のコンテナ船の貨物取扱量が、急増している。5、6月と2カ月連続で過去最高を更新。年間取扱量は2006年就航以来最多となりそうな勢いだ。市は、荷主企業への助成制度の拡充が急増につながったと分析している。

同市三池港みなと振興室によると、5月の取扱量は468TEU(20フィートコンテナ換算)、5月は525TEUで、月間過去最高だった08年10月の388TEUを大幅に超えた。4～6月の3カ月分は1,280TEUと前年同期比の約3倍。このままのペースで進めば、年間最高だった07年度の3,047TEUを超え、目標の5,000TEUを達成する可能性がある。

取扱量増加の呼び水となったのは、荷主助成制度の拡大だ。県や大牟田市などで組織する「マイポートみいけ利用促進協議会」が4月から取扱貨物量が多い企業ほど1TEUあたりの助成額を増やした。新規利用企業に対しては最大14万円だった上限を、100万円に引き上げた。

■セミナー報告■

H22年度第2回賛助会セミナー



テーマ：中国物流の現状と課題

日時：平成22年6月25日

場所：万代島ビル6階 会議室

講師：(株)日通総合研究所経済研究部 研究員 町田 一兵氏

1. 中国のマクロ経済動向 遅い国際貿易の回復

ご存知のように、中国では2009年に、1989年以来初めて輸出総額が前年比で減少し、減少幅はマイナス16%だった。中国の国際貿易の推移(金額ベース)を見ると、昨年10月までのデータしかまだ出ていないが、徐々に回復する方向にある。確かに今年1月、2月にはちょうどプラスマイナスゼロになっていて、この数ヶ月は上向きになっている状況だ。

同時に、ストの話がこの1、2ヶ月間、頻繁にどこの新聞でも取り上げられるようになってきている。そういう意味では、中国はかつてのような、無尽蔵にある労働力が豊富に使えるような国ではなくなる。私は昨年ベトナム、今年はカンボジア、ラオスに行ってきた、まさにそのように感じている。特に日系企業だけの動きでいうと、ベトナムには猛烈に集中的に進出している。その勢いというのは、25年ないし30年前に中国に進出していた当時を彷彿させる。だが今や、中国ではなくてASEAN、特にベトナム。その先にあるといわれているのはミャンマーだ。

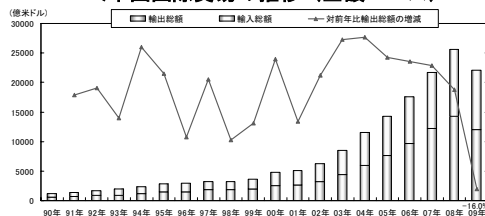
中国の現状を見ると、本格的に輸出入が回復しているとはまだ思えない。今回特に、労働紛争を起こしたということで、個人的には、大手も含め荷主が中国からまた逃げるのではないかと、チャイナプラスワンがここに来て本格的に検討されるのではないかと気がしている。

現状では、前年の大幅な落ち込みもあったものの、それは取り戻す方向に向かいつつある。さらに、欧米からの割合が減り、周辺国やアフリカ、南米向けの輸出・輸入額が拡大している。そして日本と同様、アジアのシェアがいちばん大きいというのが、最近の特徴だ。

I. 中国のマクロ経済動向

<遅い国際貿易の回復>

<中国国際貿易の推移（金額ベース）>



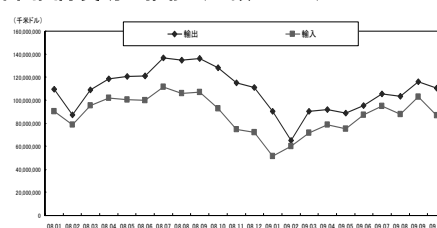
出所：中国統計年鑑2009及びその他資料

- ・ 着実に回復がみられるものの
- ・ 本格的輸出回復はまだ先

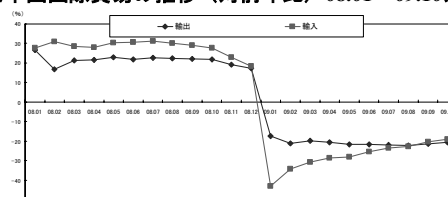
現状

- ・ 対前年比の取り戻しに差し掛かる
- ・ 欧米向けから多様化に
- ・ アジアが最大シェアに

<中国国際貿易の推移（金額ベース）08.01~09.10>



<中国国際貿易の推移（対前年比）08.01~09.10>



出所：中国税関総署



加速する内需拡大

中国では2008年のリーマンショック以降、内需拡大が言われ、それをベースにどんどん家電下郷（かでんかごう）といったキャンペーンをやって経済を支えているといわれる。

2006年をピークにGDPに対する内需の割合が大きくなっている。つまり国際貿易への依存度はその時点から徐々に下がる傾向にある。前述のように、この時点でチャイナプラスワンという意見がけっこう盛んになり、例えばアパレル関係などは既に一部中国から移転というか、逃げ出す傾向が見られた。2009年になると、中国が本格的に内需

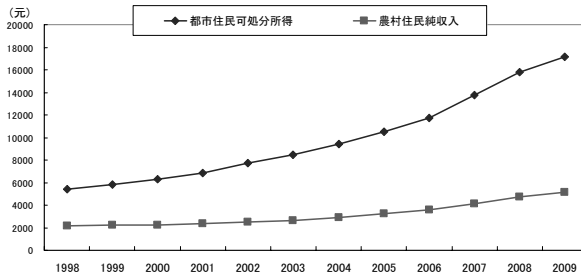
にシフトしていく。

内需シフトで拡大する
国内個人消費

ただし、中国でよく言われているが、13億の人口がすべて消費者になるわけではない。それはまず、都市人口に限定される。農民というのは、少なくとも外資にはターゲットにしにくい。それは、収入差を見ても分かる。さらに物流の問題もある。末端まで届くようなネットワークがまだできておらず、特に外資にとっては非常に使いづらい。

内需シフトで拡大する国内個人消費

＜都市農村一人あたり収入の推移＞



- ・沿海内陸問わず
- ・都市農村の差は相変わらず大きい
- ・当面主な内需は都市住民

700万人大都市→
50万人以上の都市
で構成するエリア

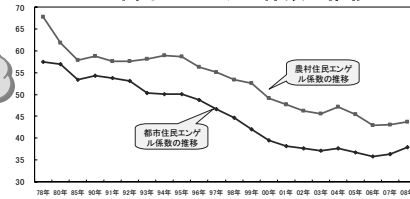
＜2008年地域別売上高上位のエリア一覧＞

順位	卸売業	小売業
1	上海 26,592	広東 4,243
2	北京 22,559	山東 3,888
3	広東 18,105	江蘇 3,805
4	江蘇 16,739	北京 3,273
5	浙江 15,470	上海 3,120
6	天津 8,984	浙江 2,800
7	山東 7,887	遼寧 1,664
8	遼寧 7,264	河南 1,586
9	湖南 4,504	湖北 1,280
10	福建 4,373	四川 1,202

地域	人口(万人)
東部	52,280
中部	49,255
西部	29,293

地域	卸・小売金額(億元)
東部	65,457
中部	32,177
西部	14,537

＜中国のエンゲル係数の推移＞



内陸の潜在需要大

出所：中国統計年鑑2009

Copyright(C)2008 Nittsu Research Institute and Consulting,Inc

主な市場となる9大エリア

この図では、人口の集中している大都市を直径300キロの円で囲んだ。なぜ300キロかというと、基本的にトラックで1日で行ける距離だからだ。単純に、そのエリアの中に人口50万人以上の大都市がどのくらいあるかを考えて円を描いた。

主な市場となる九大エリア

	400万人以上都市	200-400万人都市	100-200万人都市	50-100万人都市	50万人以上都市合計
上海エリア	3	3	4	5	15
重慶、成都エリア	2	0	8	2	12
広東エリア※	2(+1)	1	4	4	11(+1)
北京・天津エリア	2	1	1	4	8
瀋陽エリア	1	0	1	8	10
陝西エリア	1	0	0	7	8
武漢エリア	1	1	3	2	7
汕頭エリア	1	0	1	3	5
ハルビンエリア	1	0	2	1	4



出所: 中国都市年鑑2008

Copyright(C)2008 Nittsu Research Institute and Consulting,Inc

5

これを見ると、中国には九つのエリアがあり、その中でも人口がいちばん多いのは上海エリアだ。だから上海エリアがいちばん有望であることは、ここでもう分かると思う。その次が重慶・成都エリア。重慶は中国でいちばん人口の多い都市だ。成都も大都市であるのはもちろん、成都の消費圏にはチベット、新疆も入っている。

現地の人に話を聞くと、新疆やチベットからたくさんの人が出稼ぎに出て稼ぐが、満足できるような消費の場がない。彼らがお金を使って消費する、買い物をする場合、成都に向かわなければいけない。だから、成都は一都市だけでなく、非常に広域的な購買候補地として成り立っているということであり、現実には、日系企業もかなり進出している。

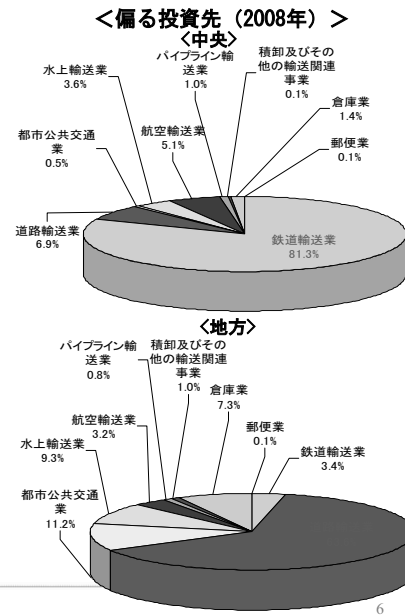
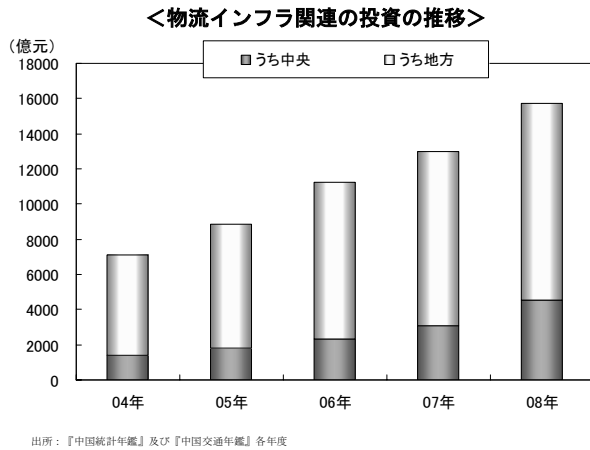
例えば、イトーヨーカドーは海外といえば中国にしか進出していないが、北京と成都も含め 200 店舗以上あり、2008 年の売上ベストブリーは成都の 3 店舗だった。イトーヨーカドーの関係者の話では、日本の物価でざっと 5~7 倍ぐらいの量の物品がそれぞれの店舗で動いているという。この九つのエリアの中に東北も二つ入っている。

2. 急発展を遂げる中国物流産業

ご存知の通り、道路にしても、鉄道にしても、空港にしても、港湾にしても、インフラというのは金をつぎ込まないとできない。中国のある統計を 04 年から見ていると、ほぼ一直線にぐんぐん伸びているのが現状だ。なおかつ、その下部分は中央で、上部分は地方の投資だ。政府と民間企業の両方が投資している。また、中央よりも地方のほうが圧倒的に熱心だ。ただし、投資先は若干、違う。中央の場合、資金の 80%以上を鉄道につぎ込んでいるが、地方は道路に 63%をつぎ込んでいる。中央と地方のお金のかけ方、物流インフラ、各輸送モードへの力の入れ方の違いが、ここに表れている。そうすると、鉄道以外

の大半は地方が整備していることが分かる。また、「寡占」に当たるところは、中央の部分が若干多いかと思う。

II. 急発展を遂げる中国物流産業



Copyright(C)2008 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

道路については、実はほとんどを地方が整備している。だから、同じ1級道路、高速道路でも、三峡ダムあたり的高速道路と、上海あたり的高速道路の乗り心地は違う。つまり、地方の財政によって、同じ基準に達したところでも完成後の品質が大きく違う。私は三峡ダムあたりを走行したことがあるが、快適とは言えなかった。自分の体を精密機械にたとえると、今後付加価値のものを運ぶとすればあの辺の道路はどうだろうか、という気がする。

では、非常に少ない割合でありながら、外資はどうかというと、外資がいちばん投入されているのは倉庫業だ。その理屈は非常に分かりやすい。なぜかという、倉庫業というのは管理しやすい、ある意味、工場運営と同じような感じで狭いエリアのコントロールのみで成り立つからだ。実際、外資の場合は倉庫だけに投資するケースがかなり多い。

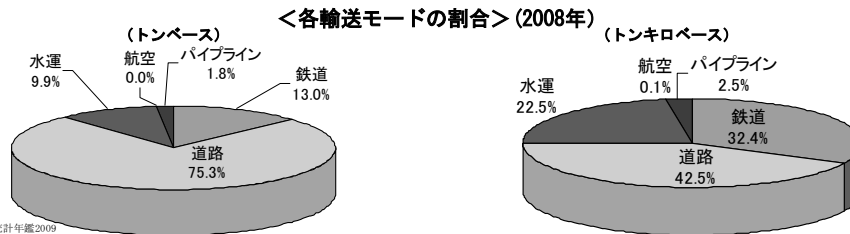
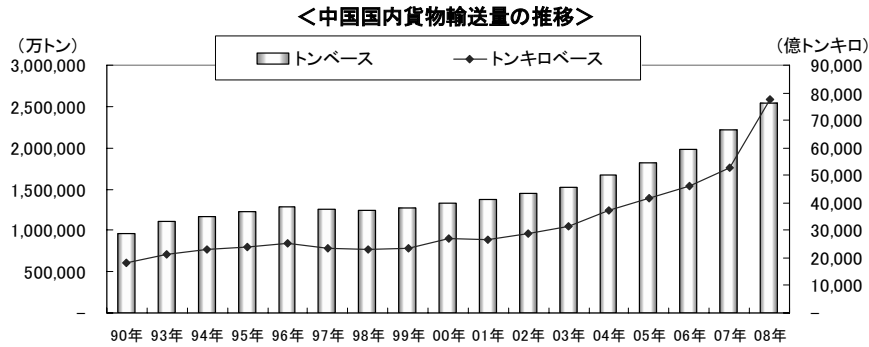
3.各輸送モードの現状

オリンピックが終わってからオイルショックまでの日本のように、中国の国内貨物輸送量はトンベースでもトンキロベースでも一直線に右肩上がりとなっている。ただし、07~08年に特にトンキロベースでこんなに増えているのは、統計の仕方が変わったからだという解釈がある。

各輸送モードの割合を見ると、トンベースでは、日本とまったく同じで道路がいちばん多い。トンキロベースでも、日本に近い4割だ。このように道路がメインになっている構造は日本と大差ないが、鉄道の割合が圧倒的に違う。日本の場合、鉄道の割合は数パーセントとい

う状況に対して、中国の場合は13%、トンキロでは32%。前述のように、鉄道は、中央政府が中心となって整備しているだけに、全国を一元的に管理できるようなシステムになっている。

Ⅲ. 各輸送モードの現状



出所：中国統計年鑑2009



Copyright(C)2008 Nittsu Research Institute and Consulting,inc

8

①航空

航空を見ると、さすがに08年は航空には既に従来の勢いはなく、落ち着いてきている感じで、09年速報でも前年比で若干増えている程度だ。輸出入に占める航空貨物の割合は、06年をピークに原油高、航空燃料高のなかで徐々に減少しているとはいえ、2割前後なのが現状だ。

08年の世界貨物取扱上位30空港を見ると、香港は別として、上海、北京、広州のという中国の3大ハブ空港が上位にランクインしている。これらはリージョナル空港でもあり、徐々にではあるが、中国国内でも取扱量が拡大している。

一方、日中間の航空便数を見ると、旅客も貨物も07年をピークに調整局面に入っている。日中間の貨物については、急速に増える時期は過ぎたと認識している。これからは、おそらく横ばいで、若干減ってもおかしくない。逆に、日中間を走る高速船が、航空の役割の一部を担っていると認識している。

国内の主な航空貨物取扱空港のなかに、東北からは瀋陽と大連が入っている。平均人口が約600万人以上の大都市を中心に航空貨物の取扱量が増えているのが現状だ。

東北だけでいうと、瀋陽、大連の取扱量が10万トン以上、長春とハルビンがそれぞれ1万トン以上、5万トン以上。東北を見ていると、最近、取扱量1万トン以上の空港が毎年1空港ぐらい増えている。だから、全体的な貨物取扱量も徐々にではあるが増える。もちろん、ハブ空港の役割はもっと大きいので、上海、北京、広州の増え方はもう

少し大きい。

何しろ非常に急速な発展をしているので、大都市の空港でも滑走路の増設など、色々な計画がある。しかも、ハードインフラは非常に速くできてしまうので、これからも内陸に大きな空港がぐんぐん現れることは大いに期待できる。

②水運

水運を見ると、まず国際海運ではトンベース、トンキロベースともに08年は急激に落ち込んでいた。やはり、中国においても輸出入の大半は海運が担っているということが、そのまま影響したかと思う。とはいえ、コンテナ取扱量では、香港は別にしても上海、深センが上位なのは依然として変わらない。シンガポールに次いで上海、香港に次いで深セン。さらに寧波、広州、青島、高雄。よく考えてみると、上海と寧波というのは40キロしか離れていない。そこに世界2位と世界4位のコンテナ取扱港があるというのは、ある意味、すごいことだ。

もう一つすごいのは、シンガポールの場合、積み1個、降ろし1個で2個とカウントするが、上海の場合はそういった荷積・荷降量は10%しかないの、そういう意味では実際の取扱量とはとくにシンガポールを超えていると理解している。同じような状況が寧波にもある。これからトランジットがもっと増えれば、1年か2年後にはシンガポールを超えるのは当然だと思っている。

一方、港以外の輸送を含めて見ても、港湾は中国の交通運輸部が管理しているので、近年、外航、内航を問わず、船の大型化が進められている。その結果、08年、中国における国内水運取扱量は、トンベースでは増えているが、トンキロベースでは減っている。国内で貨物は依然として増えているから、トンキロベースで減っているというのは、1隻あたりが大きくなったからではないかと結論付けられる。実際、内航海運はかなり元気だ。鉄道ができない部分はかなり水運に任せており、いちばん期待されている輸送モードでもある。

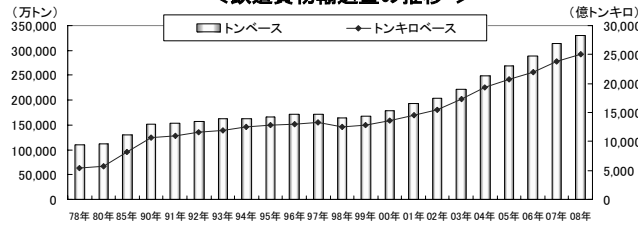
③鉄道

そして、非常に話題性の多い鉄道については、トンキロベースでは相変わらず増えてはいるが、増え方としては輸送モードの中でいちばん少ない。その他の輸送モードは最低でも5%の成長をしているにもかかわらず、鉄道は09年においては0.8%、0.5%。そろそろ頭打ちになっているのかと思う。

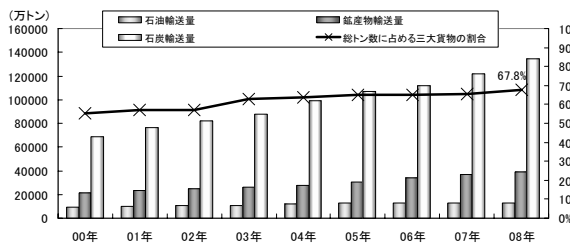
ご存知のとおり、「4兆元投資」の物流関連投資の大半が鉄道で、その効果もてきめんだ。2008年の資料で最も鉄道密度が高いのが華東地域となっているが、実はそれまでは東北地域がいちばん高かった。中国建国60周年経った今、やっと、東北以外の地域の鉄道整備のレベルが東北を追い抜いたという状況だ。逆に、既に60年も前に東北でここまでの鉄道ネットワークができていたというのはある意味ですごいことだと、数字を見ながら改めて感じている。

③鉄道

＜鉄道貨物輸送量の推移＞



＜鉄道輸送に占める3大貨物の輸送比率＞



出所：中国統計年鑑2009

＜地域別鉄道インフラ整備の現況（2008年）＞

エリア別	地域	地域範囲	密度 (km/万km ²)
第一エリア	華東地域	江蘇省、浙江省、上海市、安徽省、福建省、江西省、山東省	178.2
	東北地域	遼寧省、吉林省、黒龍江省	171.9
	華中地域	河南省、湖北省、湖南省	170.9
第二エリア	華南地域	広東省、海南省、広西チワン族自治区	115.8
	華北地域	内モンゴル自治区、河北省、山西省、北京市、天津市	108.8
第三エリア	西南地域	雲南省、貴州省、四川省、チベット自治区、重慶市	47.1
	西北地域	陝西省、甘肅省、青海省、寧夏回族自治区、新疆ウイグル自治区	35.8



Copyright(C)2008 Nittsu Reserch Institute and Consulting,Inc

ただし、前述のように、前年比の輸送の伸びは鉄道がいちばん少なく、鉄道局としても非常に危機感を持っている。そこで、お客に物を運んでもらうための方策が色々打ち出されている。一つはスピードアップだ。スピードアップというのは1997年から2007年の10年間にわたって6回実施された。直近に実施されたのは2007年の5月。ただし、それ以上のスピードアップは現状では難しいと見られている。

次に、全国鉄道専用コンテナヤードとダブル・スタック・トレーンの運行が始まった。これは、日本と同じで、最終的に鉄道で扱うのは長距離輸送とコンテナがいちばん便利だろうという発想だ。従来の中国のコンテナを扱っている駅は二百数カ所あるが、在来線の駅と同じだ。つまり、取り扱っている貨物が雑然としているため、コンテナの積み降ろしが非常にしづらいということが、我々が見ても感じられた。

鉄道局は我々以上にこの状態を痛感しているので、全国の18カ所でそれぞれの地方政府と合併して、コンテナだけを取り扱う駅をつくらせている。既に運営し始めているのが、上海、昆明、重慶。そして、大連と成都でも年内に運営が始まると聞いている。私は上海にだけ行ったが、感覚としては、ヘリが5~10台ぐらいが一度に舞い上がって降りるぐらいのスペースがある。上海のコンテナ専用駅の方の話を知ると、ここが18カ所の中で最小だという。いちばん小さくてこんな感じなら、他の大きさは良く分かる。このように、これからの本格的な長距離輸送をイメージしたコンテナ駅ができることによって、コンテナはかなり時間を守って運べるようになる。

大連~煙台間では鉄道によるland-sea-land輸送が行われている。大連と煙台はそれぞれ港までの鉄道を持っており、さらにその間を鉄道車両が50両入るフェリー2隻が走る。中国の列車の標準編成を50両と考えると、一気に1編成が入る。それが渤海湾を横切る形で走っ

ている。それに合わせて、鉄道コンテナ保有個数も急速に推移している。従来の中国の鉄道コンテナの規格は1トン、2トン、5トン、10トン、20フィート、40フィート。今、1トン、2トン、5トン、10トンというのはほぼ廃止し、20フィート、40フィートに統一する傾向にある。これからおそらく、鉄道における輸送、特にコンテナではうんとサービスが良くなっていくだろう。その理由はもう一つある。

ご存知のように、今、元高に向かいつつある。それから、中国の石油、石炭、鉱産物のなかで、いちばん多く鉄道で運ばれているのは石炭だ。中国の国産石炭は灰分、硫黄分が高く質が悪い。かつては外貨が高かったから輸入は夢のような話だったが、外貨があり、なおかつ自国通貨がここまで強くなると、かつての日本と同じように、国内の石炭を使うよりも海外の安い石炭を買ってしまえばよいではないか、という話も出かねない。そうすると、最も鉄道の輸送力を圧迫している石炭が急に減ってしまう。今、どこの鉄道でも、特に冬場や春節の時期に石炭を優先的に輸送しているが、その石炭がなくなると、意外と早いうちに中国の鉄道の輸送力に余力が生まれるのではないかと。余力部分はこれまでできなかったサービスに使うことができるので、中国はこれから、鉄道を使ったサービスを検討できる段階に入らないかと思う。

④道路

道路輸送について、輸送量が04~05年で一気に跳ね上がったのは、統計の仕方が変わったからだ。今までは県道しかカウントしなかったが、その下の村とか郷までの道路もすべてカウントするようになったため、統計的に急速に増えている。一方、高速道路も、このような調子で一直線に増えていて、中国は今、アメリカに次いで世界2位ぐらいの高速道路保有量になっている。ちなみに、中国初の高速道路は1989年に上海郊外にできた。当時私はトラックで走ってみて「これが高速道路か」というものだったが、いまやあつという間に世界2位になっている。

理由は簡単で、有料道路だからだ。中国は、世界でいちばん有料道路が多い国だ。これぐらいたくさんの道路を作るには、国の金だけでは到底足りないので、BOT方式など色々な方式が導入されている。このように民間の力を十分に活用している結果の良し悪しの「悪し」の部分があるという点だ。だから、高速道路を走れば走るほどコストがかかるというのが現状だ。

中国の道路計画では、2020年に全国のネットワークの骨格ができることになっている。そうすると人口20万人以上の都市の95%をカバーできるようになる。インフラに対する投資が既にこれほど勢いづいていることを考えると、2020年まで待たなくても、3、4年くらい前倒しでできてしまうのではないかと思う。

また、トラックの輸送量を見ても一直線に伸びている。ただし、07~08年のトンキロベースが増えたのは、前述のような理由(統計の仕方の変更)による。

当然ながら、保有車両台数も急速に増えている。日本と同様に小型

車が多いが、大型車も2割弱ぐらいを占めている。中国には中型免許がないので、基本的に中型も大型としてカウントしてもらえればと思う。一部の高付加価値商品は、中型トラックも運んでいるようだが、中国の現場のトラック輸送センターとかを見ていくとかなり縦長の車がたくさん走っている。日本のトラックが中国で売れない理由は、日本のトラックの車体が短いため、過積載できないからだ。過積載というのはあたり前の現象で、今でもそうだ。

高品質道路は圧倒的に東部地域に多い。道路全体に占める割合は3割弱だが、高速道路では全体の4割。豊かな沿岸地域でも、規格の高い品質の良い道路が多い。そして、前述のように、トラックの道路通過料というのが非常に高い。日本の場合、トラック1台のコストの約半分が人件費、後はガソリン代等々だ。中国の場合、まず燃料代が高い。この調査は既に3、4年前なので、今なら人件費はもっと高いとはいえ、燃料費は高速代金には及ばないと思う。それを考えると、相変わらず人件費以上に燃料代、高速道路料金が大きなネックとなっていることは間違いない。

道路輸送のボトルネック

①東部地域に集中する高品質道路

2008年	合計	高速道路	一級道路	二級道路
東部地域	28.2%	42.4%	65.3%	41.3%
中部地域	40.4%	37.1%	23.8%	39.9%
西部地域	31.5%	20.6%	10.9%	18.8%

出所：中国統計年鑑2009

<高速道路総延長トップ5地域（2008年末）>

単位：km

河南	4841
山東	4285
広東	3823
江蘇	3725
河北	3233

出所：中国統計年鑑2009

②高い道路通過料

	名目	コストに占める割合
第1位	燃料代	28.6%
第2位	高速道路料金	17.1%
第3位	道路建設・維持費	9.1%
第4位	タイヤ交換費用	7.3%
第5位	人件費	6.5%

③過積載

<安徽省のある事例>

	貨物自動車			
	二軸	三軸	セミトレーラー	フルトレーラー
過積載車両の割合	60%	76%	77%	91%
平均過積載（最大登録積重量に対する倍率）	1.41倍	2.06倍	1.72倍	2.58倍
最大過積載（最大登録積重量に対する倍率）	6.69倍	6.00倍	6.50倍	5.53倍

出所：The World Bank Report



ちなみに、コストの第4位に入っているタイヤ交換費用というのが面白い。日本の場合すべてのタイヤを一度に交換するが、中国の場合は磨耗してツルツルになってパンクして使えなくなったものだけを交換する。これも、中国が日本とほぼ同じぐらいの車両で、日本の8倍以上の自動車事故による死者を出していることの原因だ。こういった安全徹底などの部分を日本のODAとして何とか支援できないのかと常々考えている。

安徽省の例を見ると、セミトレーラーの場合、6~7倍ぐらいの過積載という実績がある。これは非常に極端な例で、安徽省でとった事例

というのがポイントだ。安徽省の上には石炭の産地、山西省があり、山西省から出る車で過積載していないものはないと言われるほどだ。高い道路通過料を払ってなおかつ儲けを残すためには、過積載するしかないからだ。

ご存知のとおり、今、日本の物流事業者にとっても利益は2~3%の世界だ。我々が3~4年前に調査したところ、中国のトラック事業者の利益は30%で、それを下回ったら転職する。それぐらい儲からないとやっつけられないという考え方があるし、法律の不備もある。

そういう意味で、中国政府に対して日本だからできることは何かをもう一度考えるとき、かつての苦い経験をもとに中国のトラック事業者を教育し、培った経験を伝えるべきかと思う。

4. 進む周辺国との インフラ整備

WTOに加盟して3年に満たないうちに、中国は香港とのCEPAを皮切りに、周辺国および南米と経済協力を進めている。南米とFTAを結ぶのには、すごく分かりやすいしたたかさがある。まず、南米には台湾しか認めない国がたくさんあるから、その牙城を崩す。これはある意味、誰でもやることだ。もう一つは南米、特にチリなど、中国が欲しい銅、鋳産物がたくさん出ているところと優先的にFTA交渉をしている。このように、中国は明確に周辺国の貿易政策を打ち出していて、FTA/EPAを結んだ結果、少なくとも上海協力機構（上海ファイブ）とASEANについては、貿易は目に見えて急速に増えている。

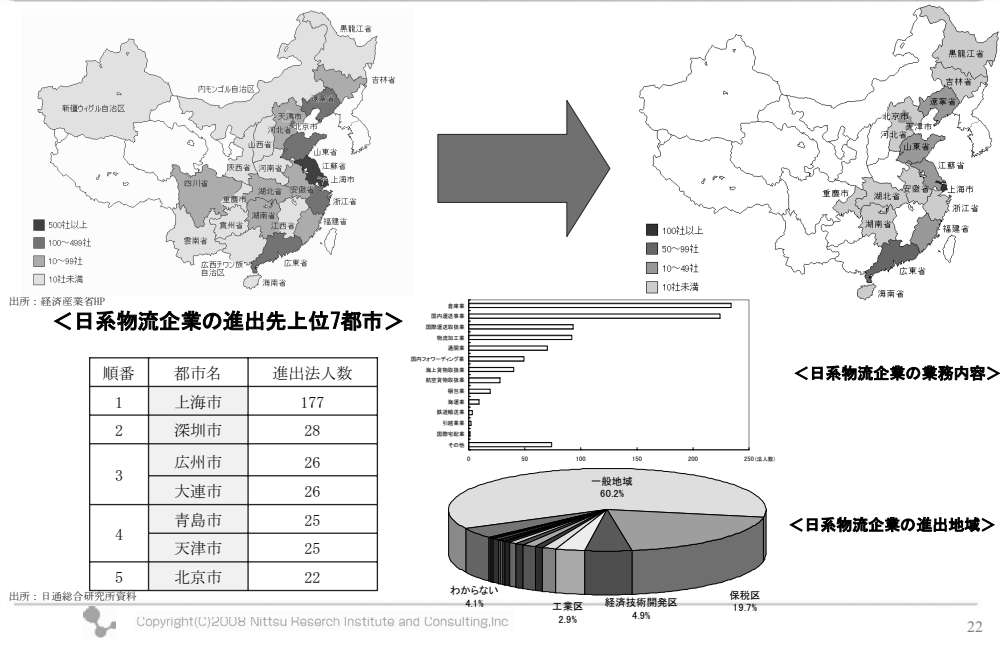
その背景には、それぞれ周辺国とのインフラ構築にもすごく力を入れていることがある。昨年末に中国の温家宝首相がASEANに対して100億ドルを出し、ASEANと中国のインフラを集中的に整備することになった。その一つは、昆明からシンガポールまでの鉄道建設（内線、中線、外線の3本）だ。インドシナ半島を渡ってマレーシアを通り最終的にシンガポールにつなげようという計画が打ち出されている。そこでは中国が金を出すという部分が非常に大きいと思う。ミャンマーでも既にパイプラインが着工されているし、ラオスとの間の鉄道についても今、話し合われている。このように、ODAを含め、確実にインフラの整備をしながらその国との関係を国益につなげていくということを、中国は日本以上に上手くやっていると思う。

5. 日系物流企業の 中国進出状況

日系企業の中国での進出において、基本的に製造業はチベット、青海省、甘肅省の一部を除いてほとんど進出している。それに対して物流事業者というのは、法人ベースで見ると、基本的に沿岸地域を中心にしか進出していない。極端に言えば、自動車部品関係で進出しているだけだと理解している。

では、日系物流企業はどのような業務を現地で行っているのだろうか。1位は倉庫関連、2位は輸送業務、次いで国際輸送事業やフォワーディング事業だ。このように、中国における日系物流企業の商売が、既に中国国内を中心に展開されているということがお分かりになると思う。

日系物流企業の中国進出



進出先の上位の都市でいうと、上海がダントツで多く、177社。そして深セン、広州。ただし、ここで忘れてはいけないのは、広州の向いに香港があるということだ。昔から香港に法人を置いて中国には現地事務所しか置かないという方式が、特に華南地域では多い。今でもあえて、深センとか広州に法人を置かなくてもいいという企業が多い。香港の法人数を足せば150社近くにはなり、上海とほとんど変わらない。全体として、北京、上海、広州、この3大エリアに物流系の邦人企業が中心に進出している。さらに立地別に見ると一般地域が大半で、それ以外では保税區の仕事が2割だ。

では東北三省はどうかというと、進出している日系企業の数は基本的に少ない。三省の中でも遼寧省に集中し、その中でも大連に集中しているのが現状だ。それ以外は吉林省、黒龍江省に2社ずつ。それらの立地は東北3省だけで見ると保税區の割合が4割弱。このように、東北三省の日系企業は他の地域と比べ、輸出・輸入に従事する傾向が強い。

5. 東北三省の物流現状

色々なことが言われているが、東北というのは、中国全体でいうと10%の経済規模、何についても10%の世界だと、私は思っている。唯一の例外は鉄道だ。昔のインフラの良さもあって、鉄道における貨物取扱量は他より若干高い。それ以外は10%。最近では10%にも満たなくなっている部分が多い。水運を除けば、国内貨物取扱量においてもシェアは10%前後。水運はやはり東北では限界がある。

2007年、東北における主な航空便を見ると、38航路の中では韓国に次いで日本への便が多い。このように、日本との交流は中国の中で最も深いことは間違いない。そして、東北における主な定期船便を見ても、ほとんど大連を中心に19港週54便で日本と結ばれている。こ

れらは日中韓三国の船社（計 15 社）によって運営されている。2007年の日中間のコンテナ取扱量を見ると、日本船の積取率は大連港で比較的高い。

東北における主な定期船便（主に大連）

日本の地方港湾と大連港湾と
合計19港週54便
金沢港、苫小牧港、函館港、八戸港、新潟港、直江津港、伏木富山港、清水港、四日市港、舞鶴港、境港、水島港、呉港、広島港、三田尻中関港、北九州港、博多港、伊万里港、志布志港

出所：日本海事新聞より 平成21年7月31日

2007年日中間コンテナ貨物輸送量

港湾名	日本→中国			中国→日本		
	日本船	中国船	小計	日本船	中国船	小計
上海	33,308	480,513	513,821	85,155	930,548	1,015,703
	6.5%	93.5%	100%	8.4%	91.6%	100%
天津	17,756	116,497	134,253	26,402	167,380	193,782
	13.2%	86.8%	100%	13.6%	86.4%	100%
青島	7,708	75,482	83,190	35,347	279,966	315,313
	9.3%	90.7%	100%	11.2%	88.8%	100%
大連	15,186	85,169	100,355	44,579	191,051	235,630
	15.1%	84.9%	100%	18.9%	81.1%	100%
その他	9,691	14,014	23,705	31,176	382,526	413,702
	6.4%	93.6%	100%	7.5%	92.5%	100%
合計	83,649	898,675	982,324	222,659	1,951,471	2,174,130
	8.5%	91.5%	100%	10.2%	89.8%	100%

日中韓三国船社
計15社が運営



Copyright (C) 2008 Nittsu Research Institute and Consulting, Inc.

出所：日中貿易促進協会データ

26

東北三省における
大連の位置づけ

東北三省の中で外資系企業が最も多いのは大連だ。大連には大きな港と空港があって、前述のように取扱量が 10 万トンを超えている。2009 年の数字を見ると、輸出・輸入で東北三省全体が全国に占める割合は 5%と、国内輸送においてよりもずっと少ない。その 5%の 70%以上、8 割前後を大連が占める。間違いなく大連は、かつて今も、東北三省の輸出・輸入の玄関口だ。そして、港湾における旅客も含めた取扱量を見ると、これは 2008 年の数字だが、丹東、營口と比べてもダントツに多い。このように、特に港湾において、大連が東北三省で圧倒的な存在となっている。

大連のライバル①瀋陽空港

しかし、大連の空港を見ると、港湾ほど一方的優位性を持っているわけではない。大連は、国内便 52 航路の中の 19 航路、国際便では 380 航路中 15 航路をもっている。北京、上海、広州の空港は皆、3~4 本の滑走路を持っているのに対し、瀋陽、大連とも今 1 本の滑走路で頑張っているという状況で、ハード的に拡大の余地がある。比べてみると、現状では航空路は大連の方が瀋陽よりたくさん持っている。取扱い人口や郵便貨物の取扱量においても、大連の方が 2~3 割上だ。しかし、瀋陽は遼寧省の省都だ。中国の今までの整備の仕方を見ていると、明らかに省都を優先している。瀋陽の桃仙国際空港では 2009 年に 2 本目の滑走路の建設が始まった。これは新聞ニュースで確認している。

最初に話したように、大連は主な市場となる九つのエリアから外れ

ている。一方、瀋陽周辺には人口 50 万人以上の都市はかなりあって、人口的に瀋陽は既に優位性を持っている。大連の 300 キロエリアには、都市は四つ、五つほどしかない。しかも大連からかなり離れており、大連は大連だけで存在している感がある。このように、航空における大連の東北三省での地位は必ずしも一定していない。私の考えでは、瀋陽に 2 本目の滑走路ができた時点で（現段階でいうと 2009 年に建設開始で、おそらく 2012、13 年年ぐらいにはできるのだろう）、で逆転されかねない。人口のみならず、重工業、軽工業も実は瀋陽周辺に集中している。

大連のライバル② 營口港

航空での優位性が必ずしも一定していない一方、海運はどうかというと、大連は海運において營口港の猛追に苦しんでいるのが現状だ。関係者の話によると、大連港が今、最もライバル視しているのは營口港だという。營口港の貨物取扱量は、恐ろしいぐらいの伸び方を示している。その原因の一つが、背後にある鞍山市と遼陽市、本溪市だ。実は、中国で 2 番目ぐらいに成長している鉄鋼グループが鞍山市と本溪市にあり、そこでは鉄鋼の輸出・輸入に營口港しか使わない。しかも資本入れをしている。そして、瀋陽にとってもいちばん使いやすなのが營口市だ。營口市はこういった周辺地域からの出資や運営強化を積極的に進めている。

それに対して、大連の最近の動きはというと、周辺の港を買収しよう、あるいは資本入れしようとしている。先日聞いた話では、大連はこのたび、錦州市に資本入れをしたという。錦州市というのは、もともと、内モンゴルから石炭などを運んでいたが、最近はあまり使われていない。今度日本の中国大使になられる丹羽宇一朗元伊藤忠商事会長・社長の言葉、「弱い者同士がくっついても仕方がない」は記憶に新しい。そういう意味では、營口市が背後圏と近距離で強く結びついているという有利な地位を使うことを考えれば、大連市がこのように周辺の小さいところと資本提携しても勝てないだろうと思う。

では大連が營口市との連携を考えているかということ、現状ではこれは不可能だ。というか、相手にもされないだろうし、大連側にもプライドがある。丹東市とも手を結もうしているという話もあるが、今のところ丹東市も「うん」と言っていない。なぜなら、丹東市は自分たちが日本海にいちばん近いので、何も大連市と一緒にやる必要はない。

そして、道路、鉄道を見ると、東北の各都市とのアクセスが若干遠く、それは大連も認めている最大の弱みである。大連は確かに遼寧省にあるが、経済圏で考えるとむしろ山東経済圏と考えたほうが良いのではないか。東北の玄関口というよりも、海を渡れば山東省の玄関口でもある。さらに対岸の煙台、威海、青島も仲が悪いから、（大連は）仲間外れ同士で手を組めばよいのではないか。仁川とか、国際フェリーの運航をにらんで大連と煙台が組むという別の目線もあるのではないか。何も東北三省のトップになって終わるといふ、そんな目先のことはしなくても良いのではないかと思う。

もう一つ言うと、東北三省というのは貿易構造、産業構造が非常に

似ているので、他と違うことをやらなければいけない。例えば、瀋陽市が新しいリサイクル基地を作ろうとしている。やはり他人と違うことをやらないと、芽が出ない。物流もまったく同じで、自分の特徴を打ち出さないといけない。まだ体力は十分あるから、そういう意味での大連市の次の一歩に非常に期待している。

東北と隣国との関係

対ロシアでは圧倒的に黒龍江省が強く、周辺国の中ではロシアとの貿易が圧倒的に多い。しかし、中国側に言わせれば、特に通関手続きが煩雑で、情報がスムーズに流れていない。5、6分ぐらいで通関できるものがどうしても30分、場合によっては1日かかり、それがなぜか分からないという。

とはいえ、黒龍江省を経由して新しいスタイルが実現されようとしている部分もある。理由は分からないが、ロシアが2005年から米や糧食関係の陸上輸送を許可しなくなったので、船を使わざるを得ない。そこで、北朝鮮を経由して運ぶことが考えられており、それを目的に今、羅津港に中国が投資している。羅津港の開発というのは、中国から先日首相が行ったときに約束された。今、羅津港について10年の租借権を得ている。羅津港からウラジオストクまで130海里、11時間で行ける。

しかしロシアではポストチヌイ、ウラジオストク、ナホトカの三港が、東北と同じ様にけん制しあって同じものを取り扱おうとしており、インフラというよりも、そういったソフトの問題が非常に引っかかっている。さらに、ロシアから中国への輸出品には一次製品や原材料が多く、中国からの輸出品には機械製品が多いという、ある種のアンバランスが貿易に存在すると思う。糧食関係の陸送禁止も、中国の輸出企業にとって非常に大きな負担となっている。そして、そういう意味でも、ロシアとの商売はまだイマイチ急速に増えない。増えたと思ったら減るといった状況が、今後もまだ続くのだろう。

北朝鮮との貿易額はもっと微々たるものだ。ただし、丹東の辺境からみると、2009年に平均で約300台のトラックを含めた車両が出入りしており、そのうち、北朝鮮から中国に来ているのが80台、つまり残りの220台というのは中国からで、圧倒的に中国から物が入っているというのが現状だ。

7. 中国物流の課題 物流モードやインフラの課題

中国の物流、つまり道路、鉄道、港湾、航空、ハードの部分は、それだけの資金を投入している甲斐あって、急速に良くなっている。しかしソフトについては、前述のような運転手のマナーとか、過積載の問題は、なかなか簡単には解決できない。逆に、これからそのレベルが上がると、中国は中心国、あるいはそれ以上のレベルに達したと言っても良い。

上海と北京のどちらの経済が好調か判断するにはトラックを見ればよいと、私はよく言っている。上海周辺を走っている車は、日本ほどではないがかなりきれいになった。ところが、北京に行くときまだボロボロの車が走っている。運転手、運送事業者が自主的に車をきれいす



ることはありえない。荷主から「汚い車は来るな」と言われて初めてきれいになる。ということは、上海周辺、蘇州あたりの荷主は既にそういった意識を持っていて、「汚い車は来るな」と言って、それに引っ張られて物流事業者のレベルも高くなっているということだ。一方、北京あたりではまだ、安ければ良いという意識が大半なのか、入って来ている車もそれなりのものなのだが、写真でも、目視でも確認できる。このように、車がきれいかどうかで、その国の物流のレベルの良し悪しを図ることができる。

インフラは良くなったが、各輸送モードとの連携が今、大きな問題だ。鉄道と道路、鉄道と港湾といった連携は、既に一部ずつ出てきているものの、全体的にはまだ大きな問題がある。そしてゆくゆくは、我々で言うところのSCM・ロジスティクスの構築。中国でもそろそろロジスティクスという言葉を使って良い、一部についてはSCMも使って良い、それができるようなハードインフラは既にあると、最近荷主に言っている。

「国進民退」という言葉が、最近、話題になっている。国有企業が強くなって民間企業が弱くなっている。従来、特に物流企業、トラック関係では民間企業が主流になるべきところが、最近民間企業がかなり潰れているようだ。寡占企業もそうだ。航空においては、民間企業が認められて5、6年経つ。昨年は、経済の不振で中国の大手3社が赤字を出しながら、公的資金の投入で皆生き延びたが、民間の航空会社はそのまま潰れた。だから、国はイザというとき、民間企業の面倒を見てくれないのではないかと危惧されている。そういうなかで、どうやって民力を発揮させて中国の物流をやっていくかが、大きな課題となっている。

物流関連要素の課題

加えて、土地コストが高くなっており、賃金と労働契約法がきっかけとなって今のようにストが頻発する傾向にあると思うし、それに関連して、通関迅速化はいまだに大きな課題だ。それは国交省ではなく財務省の管轄だが、企業にとっては通関も物のスムーズな流れの一部であることは間違いない。この部分はおそらく、簡単には解決しないだろうと今も思っている。

東北三省の弱み

東北三省の弱点は、国営企業主導の発想が非常に強いことだ。大連新船重工、鞍鋼、一汽、哈電集団など、国営大手企業が絶大な発言権を持ち、すべての開発も含め、大企業の意図に合うもののみが認められ、民間企業の力が弱く、あまり重視されていないというのが、東北三省に共通している。前述のように、中国国内で本当に珍しいほど、経済、商業、文化、行政がすべて似ていて、産業振興の発想までもまったく一緒で、結局お互いの潰し合いになってしまう。

東北三省今後の方向性

工業基盤が備わっている地域（特に瀋陽あたり）は、機械から食品までを幅広く製造する能力を持っている。東北三省の経済中心はやはり瀋陽だ。ということは营口港がその恩恵をいちばん受けるだろう。

大連は日本との関係がいちばん強い。東北は人口も多いし教育水準も高いので、内需を中心に潜在成長性が非常に高い。その代わり、域内の港湾、空港、ハブ争いがまた一段と厳しくなるだろう。

東北三省の課題

それぞれ似たようなことをやっており、原材料を中心とした国際貿易が多いので、貿易水平分業度が低いと思う。

また、周辺国のインフラが未整備だ。ロシアが積極的でないというのがネックだ。北朝鮮はもちろん、まだ、急速には進んでいない。モンゴルについても同じだ。(モンゴルは中国に) 敵意を持っている。今回の石炭の国際入札だけを見ても、(モンゴル側は) より有利な条件を引き出そうとしているのは明らかだ。実は、中国は既にモンゴルである程度、鉱山を開発している。今、中国向けのいちばんの輸出品は石炭だ。とはいえ、モンゴルとしては中国だけに頼ることを、歴史上の問題もあって危惧している。このような国同士の関係もあってなかなかスムーズに行かない。

通関制度の煩雑、特にリードタイムがなかなか縮まらないというのが、企業としてはいちばんのネックだ。

最終的には周辺国への乗り入れの課題がある。鉄道を見ても、モンゴル、ロシアは広軌、中国は標準軌。南へ行くと、ASEANはほとんどメーターゲージだ。ハノイと中国の間一部だけは標準軌とメーターゲージが両方入っているが、その辺の幅というのはこれからお金をかけて調整する必要があるだろう。

8. おわりに

中国のインフラは引き続き良くなる。ただし、インフラは良くなっても日系企業、特に日系物流企業の先にある日系荷主に撤退する動きがあり、今後はさらに激しくなってくると思われる。従来は、人手の要るアパレル産業だけだったが、最近はそれだけですまなくなるかもしれないと危惧している。さらに、競争のレベルが高くなって、ダンピングも非常に頻繁に行われるようになってきているから、中国国内との企業との競争もますます激化する。だから、早い段階で現地と手を結び、現地の人だけで全部やれるようにしておく必要があるという危機感を、私は持っている。

そして、輸出入管理強化によるコストが増す。ご存知のように昨年からは24時間ルールが正式に運用されて、通関プロセスに大きな影響を与えるだろう。

最後に、中台関係の改善によって台湾の物流機能が再評価される。特に航空について、中国の貨物、特に北米行きのトランジットはほとんど日本、韓国、シンガポール経由でされており、台湾の桃園空港はほとんど使われていないが、使われても良いのではないかと最近思っている。実際、特に近隣性を考えると、上海などのメインハブ空港がこれから、中国の貨物、特に付加価値の高いものの出し入れの手段の一つとして、台湾の高雄港と桃園空港を検討し、シミュレーションをする可能性は十分あると思う。

■ERINA 日誌■ (7月1日～8月31日)

- 7月1日 王華・中華人民共和国駐新潟総領事訪問 (ERINA 会議室、西村理事長他)
- 7月5～12日 ロシア鉄道輸送庁訪日団受入れ (埼玉・東京・仙台、佐藤経済交流部長)
- 7月7日 新潟大学キャリア形成講義 (新潟大学、鈴木特別研究員)
- 7月7～9日 「韓国地域発展に関する大統領委員会 2010 国際会議」発表・討論
(済州島、三村研究主任)
- 7月8日 笹川平和財団 (SPF) 「日本の戦略的水平線の拡大と日米関係」研究会・講演会
(東京、伊藤研究主任)
- 7月12日 平成 22 年度外務大臣表彰受賞 (吉田名誉理事長)
- 7月15日 朝日アジアフェロー・フォーラム (東京、伊藤研究主任)
- 7月15～16日 仁荷大学・富山大学・ERINA ワークショップ (仁川、中島研究主任他)
- 7月20日 吉林省経済技術協力局来訪 (ERINA 会議室、伊藤専務理事他)
- 7月20日 吉林大学・北京大学「北東アジアフォーラム 2010」・発表 (長春市、朱研究員)
- 7月21日 環日本海懇談会・講演 (万代シルバーホテル、新井研究主任)
- 7月25日 寺島文庫塾アジア太平洋問題研究会・講演 (東京、穆研究員)
- 7月26～31日 JICA「新潟県・ウランバートル市道路排水技術協力事業」専門家派遣
(ウランバートル、エンクバヤル研究主任)
- 7月28日 内閣府経済社会総合研究所セミナー・コメンテーター (東京、中島研究主任)
- 7月29日 笹川平和財団 (SPF) 「日本の戦略的水平線の拡大と日米関係」研究会
(東京、伊藤研究主任)
- 7月30日 ERINA BUSINESS NEWS Vol. 80 発行
- 8月1日 【寄稿】財団法人霞山会『東亜』No. 518「支援から市場取引へと変わりゆく朝中経済関係」(三村研究主任)
- 8月3日 新潟県「新エネルギーの海外展開に向けた調査に係る評価委員会」委員 (伊藤研究主任)
- 8月9日 延辺州訪問団来訪 (ERINA 会議室、伊藤専務理事他)
- 8月11日 ERINA と新潟大学大学院現代社会文化研究科の連携に関する協定調印
(ERINA、西村理事長他)
- 8月14～18日 新潟県モンゴル訪問団参加 (ウランバートル、エンクバヤル研究主任)
- 8月15日 ERINA REPORT Vol.95 発行
- 8月15日 ERINA Annual Report 発行
- 8月17日 黒龍江省社会科学院代表団訪問 (ERINA 会議室、鈴木特別研究員)
- 8月22～23日 慶尚大学ワークショップ (晋州、朱研究員)
- 8月25日 平成 22 年度運営協議会 (朱鷺メッセ)
- 8月26～27日 北東アジア学会 (韓国・東海、朱研究員)
- 8月26～28日 笹川平和財団 (SPF) 「日本の戦略的水平線の拡大と日米関係」研究会
(箱根、伊藤研究主任)
- 8月28日 北東アジア貿易発展フォーラム (延吉市、伊藤専務理事他)
- 8月30日 ロシア連邦科学アカデミーシベリア総支部メレンチエフ記念エネルギーシステム研究所
50周年記念式典参加 (イルクーツク、杉本特別研究員)
- 8月30日～9月2日 全ロシア会議「21世紀のロシアのエネルギー：東方を志向する発展戦略」・国際
会議 AEC-2010「アジアのエネルギー協力：危機後の可能性」合同シンポジウム 議長、
発表 (イルクーツク、杉本特別研究員)
- 8月30～31日 東北アジア発展フォーラム (瀋陽市、中村調査研究部長他)

ERINA BUSINESS NEWS vol.81

発行人 西村可明

編集責任 佐藤 尚

編集者 丸山美法

発行 公益財団法人環日本海経済研究所

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号

万代島ビル 13階

TEL 025-290-5545

FAX 025-249-7550

URL <http://www.erina.or.jp>

E-mail erdkor@erina.or.jp

禁無断転載