



ERINA

Economic Research Institute for Northeast Asia

BUSINESS NEWS

No. 106

2014年11月25日発行

TOPICS

綏芬河ーポストチヌイー日本海横断
鉄道・海上コンテナ輸送実験…… 1

2014年韓日部品素材調達商談会への
参加…… 5

SERIES

海外ビジネス情報…… 6

列島ビジネス前線…… 12

セミナー報告…… 18

ERINA 日誌…… 28

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>

◆ 綏芬河－ポストチヌイ－日本海横断 鉄道・海上コンテナ輸送実験 ◆

ERINA 経済交流部嘱託員 佐藤尚

はじめに

北東アジア地域の経済交流活性化を目指し、ERINA は 20 年以上に渡り活動を継続している。1993 年の設立当初は、日本の経済力だけが突出しており、日本から北東アジアへの進出が論じられることが多かった。20 年以上経た現在、韓国、中国、ロシアと、経済力をつけた国々が台頭してきている。

経済状況は変化したが、この 20 年間論じられ続けてきたのは、北東アジア地域における物流インフラの貧弱さである。相対的に経済力が減じてきた日本にとって、中国東北部は地理的接近性、人口規模、経済発展の度合いにおいて魅力的な地域である。中国東北三省への日本企業の進出状況を見てみると、大連、瀋陽を有する遼寧省が断然多く、吉林省、黒龍江省はドングリの背比べといった状況である。2011 年版「中国進出企業一覧」(蒼蒼社)によれば、遼寧省への進出日系企業数が 340 社強、吉林省が 32 社、黒龍江省 7 社といった状況である。

これは港湾を持たない内陸の吉林省、黒龍江省への物流インフラの未整備に起因するところが大きい。中国の省間を跨ぐ物流インフラは、高速道路網の整備等ハード部分は劇的に改善したとはいえ、省間の利害の関係で、ソフト部分には未だ障害がある。

吉林省、黒龍江省向けの物流ルートとしては、ロシア沿海地方を経由するルートが以前より考えられていた。ロシア沿海地方主要港湾から吉林省、黒龍江省の国境までは直線距離で 100 キロ前後であるが、中国の省間以上に中口間には利害の対立が存在しており、沿海地方を経由する輸送ルートの構築を妨げていた。主要原因は中口間の国境問題で、これは 2008 年 10 月、中口間で国境確定作業が終了し、最大の阻害要因は無くなった。

中口間、特に黒龍江省とロシア極東地域では、ソ連崩壊以降、担ぎ屋による国境貿易が活発に行われ、多くのロシア人が黒龍江省の国境地域に日用雑貨、生活必需品等を求め訪問し、中国人は沿海地方、ロシア極東の主要都市に物資を持ち込み、バザール等で販売していた。このような状況の中で、黒龍江省の国境都市、綏芬河は以前より中口双方から中口貿易の最重要地点とみなされてきた。

2009 年 5 月、東京で牡丹江(当時、綏芬河市を管轄していた上級都市)投資説明会が開催され、その際、ERINA に対し市の幹部から綏芬河ルートを日中両国で活性化し、広く宣伝することが求められた。ERINA はこれに呼応し、内外の協力を得るため、諸機関との関係構築に努めた。2011 年、綏芬河市は、黒龍江省政府の意向もあって牡丹江市の管轄から外れ、黒龍江省直轄の都市へと格上げになった。このため、綏芬河市との関係を深めることに力を入れ、綏芬河市からもこの物流ルート活性化に対する協力を得ることができた。

輸送実験に至るまで

ERINA では一般財団法人貿易・産業協力振興財団の助成を得て、2011 年よりこの綏芬河ルート活性化のための事業を継続実施してい

る。2011 年秋には綏芬河市政府幹部を招聘し、東京で綏芬河ルートの概要報告及び 2009 年に定められた中国東北地域では最初の設定になる「綏芬河総合保税區」の説明を行った。2012 年には綏芬河を中心とした中口国境を視察するミッションを日本から派遣し、約 10 名の参加があった。2013 年には総合保税區の特色を生かした国際博覧会が綏芬河市で初めて開催されたことから、同博覧会に日本企業 4 社を派遣し、現地バイヤーとの商談を行った。この博覧会のための展示品を日本から現地までコンテナで実験的に輸送することを目論んだが、展示品が小規模で、ハンドキャリアや国際郵便で運べる量であったため、実現には至らなかった。

日本から中国への輸送実験は難しいと判断し、2014 年は中国から日本に向けた輸送実験を実施することで準備を進めた。日本側が輸送実験に係る費用の一部を補助し、綏芬河市政府は現地協力企業の紹介を行うことで合意した。

中口 2 国間の非コンテナ貨物の輸送は以前より実施されており、コンテナについても 20 フィートはトラックで輸送されていた。しかし ERINA としては、原材料や一次産品輸送に特化する非コンテナ貨物ではなく、工業製品の製造にかかわる部材、製品の主要輸送形態であるコンテナで輸送することが重要であり、この地域との経済交流を進めたいとする日系企業に対して、鉄道によるコンテナ輸送の実例を提示することが必要だと考えた。

トラックによるコンテナ輸送にも幾つか大きな問題が存在する。一つは、中口国境を跨ぐトラック輸送を許可されている会社のほとんどがロシア側に偏っている点である。中口の取り決めでは双方のトラックが平等互恵的に相手国の領内を通行できるが、過積載、車両未整備等の問題を指摘することにより、ロシア側が中国籍トラックの運行を大幅に制限している。このため、輸送を独占しているトラック業者が運賃を異常に高く設定し、商業ベースでの利用を不可能な状況にしている。綏芬河から 1,000 キロ以上離れた大連港向トラック運賃と、その数分の 1 の距離にも満たない沿海地方ポストチヌイ港等へのトラック運賃がほぼ同額という現実、利用を躊躇させるものである。

また 40 フィートコンテナが道路の未整備等の理由で使用が難しいという問題も存在する。このため 2014 年の輸送実験は、鉄道による 40 フィートコンテナ輸送を想定した。鉄道の場合、40 フィートを輸送するに際してのインフラ上の物理的な障害はなく、運賃についても、中口両国が国際条約に準拠した運賃体系を提示しているため、トラックのような非常識な運賃が適用されることはなく、現実的な商業輸送を想定した場合でも受け入れやすい状況となっている。

2014 年初頭には、輸送実験に協力する有力荷主企業の候補があったが、同企業の貨物を輸送する前提で諸規制を詳細に調べた結果、最終的には難しいとの結論になった。この間、3 度訪中し、綏芬河関係者と打ち合わせを重ねた結果、この事態を解決してくれたのは綏芬河側から紹介を受けた企業 2 社であった。中国黒龍江省陸海通路国際貨運代理有限公司と中国黒龍江省綏芬河麗華有限公司である。前者は内外

の輸送関連業者との連絡業務を実施し、後者は中国側諸荷主をまとめてコンテナ貨物を仕立てるといった混載業務を行っている。後者は以前にもこのルートで穀物を輸送した経緯があり、その際、数千万円相当の貨物をロシア当局に差し押さえられ、多大な損害を被った経験があったため最初は乗り気ではなかったが、綏芬河市当局からの強い勧めもあり、日本側からの輸送費の補助等も鑑み、協力を約束した。

綏芬河にはロシアの原木を輸入し、色々な木工製品を製造し日本を含め海外に輸出している企業がある。今回は 40 フィートコンテナ 2 本を用意し、一本には割りばし、もう一本には集成材を入れることにした。

輸送実験の成果と課題

2014年7月、輸送実験立ち合いのため綏芬河に滞在し、各要所で立ち合い、記録することにした。最終段階になり、建材製造企業の一社がロシア沿海地方経由での輸送に難色を示し、一つのコンテナについて満載にすることが難しい状況になった。急遽、代替の木工製品を探しだし、追加でコンテナに積むことにした。

通常、綏芬河の木工製品は大連港を通じて日本へ輸出される。輸出関係の書類作成、手続きは大連港の業者が代行し、このため綏芬河の輸出関連業者はこれらの作業に不慣れで、書類作成に熟練していない。それでも綏芬河税関、大連輸出関連業者の情報をもとに何とか書類を作成していた。また、ロシア沿海地方から、今回の輸送実験の複合一貫輸送請負業者が綏芬河を訪問し、貨物のロシア通過に必要な書類作成を全面的に支援した。この作業だけでほぼ一週間を費やした。

習近平政権発足以降、公務員の汚職一掃が図られており、輸出業務関連分野でも、税関と輸出業者の癒着の根絶が求められている。以前は書類の不備があっても通関できたものが、現行は杓子定規に必要な書類の提示が求められるようになっている。今回も通常は数回に1度しか求められないような書類の提示を厳格に求められ、申請に大幅な時間が必要となった。

輸出関連書類作成には手間取ったが、完ぺきな輸出通関書類を作成した事が幸いし、ロシア通過はスムーズに行われた。しかし2度の台風に見舞われ、海上輸送は大幅に遅れてしまった。2本のコンテナのスケジュールは表の通りで、何も問題が無ければ、1週間から10日で綏芬河から日本の港まで到着することになる。運賃は大連経由並み、あるいはそれより少し低い、とだけここでは述べておく。より頻繁にこのルートを貨物が往来すれば、大幅に運賃が下がることが期待される。

このルート利用にはもう一つ大きな問題が存在する。それは誰のコンテナを使用するかである。ユーラシア大陸および外洋の両区域で広範な運用が見込まれるコンテナでないと、空コンテナの回送にかなりの費用が発生し、商業ベースでのコンテナ運用ができなくなる。ロシアの鉄道コンテナは中口間の国際内陸輸送には使用できても、第三国に向けて外洋での運用ができない。逆に大手船会社のコンテナは、中口を中心としたユーラシア大陸内に拠点を有しないため、中口間内陸

輸送の使用には大きな困難がある。

今回はフランスの船会社、CMA-CGM の全面的な協力と先駆的事業に対する理解を得て、同社の 40 フィートコンテナを使用することができた。通関業務の遅延、予期せぬ台風との遭遇にも対応していただき、この場を借りて謝意を表したい。

これから綏芬河ルートは必ずや活性化し、北東アジアのメインルートとして機能してゆくと思われる。商業ベースでのルート利用をお待ちしています。

表 輸送実験の実施スケジュール

項目	実施日	
	コンテナA	コンテナB
綏芬河でのヴァニング	7月26日	
綏芬河での通関	7月27日	7月30日
綏芬河駅発送	7月28日	7月30日
グロデコボ（ロシア側国境駅）到着	7月29日	7月31日
グロデコボでの通関	7月29日	7月31日
グロデコボ駅での積み替え作業（注1）	7月29日	7月31日
		
グロデコボ駅発	7月29日	7月31日
ウスリースク駅着（注2）	7月29日	7月31日
ウスリースク駅発	7月30日	8月1日
ポストチヌイ港着	7月31日	8月4日
ポストチヌイ港通関	8月1日	8月5日
ポストチヌイ港船積み	8月5日	8月5日
ポストチヌイ港発	8月6日	8月6日
（一度目の台風に遭遇）		
釜山港着	8月12日	8月12日
釜山港発	8月12日	8月12日
（二度目の台風に遭遇）		
大阪港着	8月14日	
名古屋港着		8月15日

（注1）中国とロシアでは鉄道の軌道幅が異なるため、積み替えが必要。

（注2）ウスリースク駅はシベリア鉄道の本線と綏芬河に向う支線が交差する駅。

ここでは車両の編成換作業が行われる。

◆2014 韓日部品素材調達商談会への参加◆

ERINA 経済交流部部長 酒見健之



10月1日、韓国ソウル市で「2014 韓日部品素材調達商談会」が開催された。この商談会は韓日産業・技術協力財団（KJCF）他によって2008年以來毎年開催されている「韓日産業技術フェア」の一プログラムとして実施されているものである。ERINAはKJCFと交流協力協定を有しており、この商談会に関する日本企業への案内、参加誘致、随行などの協力・支援業務を行っている。

本年の商談会には、日本の17都道府県から合計44社の日本企業、また韓国側からは約100社の企業が参加した。ERINAでは、参加を希望した製造企業4社（新潟県3社、富山県1社）を随行した。

この商談会は、題目通り日本企業が韓国企業から部品や素材を調達することを目的として開催されるもので、事前に日本企業から調達予定品の基本仕様や図面をKJCF経由で韓国企業に提出し、韓国企業は事前にそれを検討した上で当日の商談会に臨むというプロセスで組織されている。商品によって多少の差異はあるが、日本側1企業に対し平均10社程度の韓国側企業との商談が実施される。工業製品が対象であるため、この商談会で即結論が出ることは少なく、この会議を経て正式見積り依頼とオファーの交換に発展していくことになる。

日本と韓国は昨今、政治問題の紛糾から経済交流にも暗い影が漂っているように見られるが、歴史的には産業分野でも深い交流の歴史があり、この商談会の雰囲気を見ても日韓双方の企業には十分な熱意が感じられた。日本側企業の参加者の一部には、中国の代替ソースとして韓国製品の調達を検討しているところもあった。ただ、こうした企業からは、韓国製品は技術、品質面では特に不安材料はないが、やはり価格に競争力があるかどうかという商業問題がより本質的であるとの指摘もあった。

日韓両国は来年、国交正常化50周年を迎える。こうした商談会の地道な活動が両国の経済交流の活性化につながることを期待し、ERINAでは今後ともKJCFと出捐県内の民間企業への協力を継続していく予定である。

（注）韓日産業・技術協力財団（KJCF：Korea-Japan Cooperation Foundation for Industry and Technology）の概要

1992年1月にソウルで開催された日韓首脳会談で両国の貿易不均衡問題が提起され、その是正を目的とする実践計画の一つとして、日韓のビジネス交流を推進・支援する組織として両国に財団を設立することが合意された。これを受け1992年9月1日に設立された（監督機関は韓国産業通商資源部）。日本側の対応組織は一般財団法人日韓産業技術協力財団で、1992年12月25日に設立された（監督機関は経済産業省、外務省）。KJCFの基本事業は以下のように構成されている。「韓日産業技術フェア」は2014年に第7回目を迎えた。

① 韓日産業技術フェア

- ② 産業人材交流
- ③ 韓日経済交流協力
- ④ 日本に関する知識研究と情報の提供

◆海外ビジネス情報◆

ロシア極東

北朝鮮が外国人に初めて
数次ビザを発給
(インターファクス通信
9月9日)

ロシア人が初めて、北朝鮮への長期数次ビザを取得したことを、ロシア連邦極東開発省広報室が発表した。「この種のビザ第1号の一部は、北朝鮮で大型投資プロジェクトを実施している『モストビク』の職員が取得した。北朝鮮の長期数次ビザが外国人に発給された初めてのケースだということで、この出来事は特に重視される」と、プレスリリースには記されている。この種のビザのロシア国民への発給については、6月の政府間委員会の会合でアレクサンドル・ガルシカ極東開発相と北朝鮮の李龍男対外経済相によって合意されていた。

ハバロフスク地方で
野菜栽培を展開
(ハバロフスク地方政府広報室
9月19日)

ハバロフスク地方政府で「未来の農業技術」社と日本の株式会社みらいの契約調印式が行われた。これについては今年3月19日の「第6回日露投資フォーラム」で合意されていた。契約によって、みらい社の植物工場「GREEN ROOM (グリーンルーム)」による47種の葉菜類の商業生産がハバロフスク市に組織されることになっている。この種の植物工場は日本、香港、モンゴルにある。

プロジェクトを実現するため、ロシア側によって「未来の農業技術」社が設立された。同社はハバロフスクに登録されている。工場は同市のインドゥストリアルヌイ地区に建設される。資金投入額は約800万ドル。生産開始は2015年9月の予定だ。

中韓ロモの銀行協会が
北東アジアの
地域間プロジェクトをサポート
(ロシースカヤ・ガゼータ
10月2日)

中国、韓国、モンゴル、ロシアの輸出入銀行協会の設立合意書が延吉(中国)で締結された。締結式は大図們江イニシアチブ(GTI)諮問委員会第15回会合の中で行われた。銀行協会には、ロシアの開発対外銀行、中国進出口銀行、韓国輸出入銀行、モンゴル開発銀行が入った。この協会は、域内の地域間インフラ整備プロジェクトの金融支援に従事する。

ロシア連邦経済発展省のパーベル・コロリョフ次官は「各国政府及び銀行協会メンバーの連携は、北東アジアでの貿易・投資活動を妨げている諸問題の解決に経済界を巻き込むことに寄与するだろう」とコメントした。

日本企業が沿海地方で
木材の高次加工に着手
(ウラジオストク版
コメルサント・デイリー
10月8日)

日本の飯田グループホールディングス(株)が、沿海地方で木材の高次加工の工場を設立し、同地方における低層建築物の建設を展開していくことを、沿海地方政府は飯田グループの国際事業開発部の担当者との会談結果に基づいて発表した。沿海地方政府の発表によると、双方は、沿海地方内で複数の林産業プロジェクトを展開するという日本側の意向を検討した。飯田グループは年間約4万戸を建設している

という。飯田グループは沿海地方で、プリモスクレスプロム社と共に新規プロジェクトを実施する方針。飯田グループは今年9月には沿海地方に駐在員事務所の登記を済ませた。

大量の穀物が
沿海地方から北朝鮮へ発送
(ウラジオストク版
コメルサント・デイリー
10月9日)

ロシアは2万3,200トンの国産の食糧用小麦を北朝鮮に輸出した。「小麦の供給は、ロシア連邦大統領の命令に従い、北朝鮮人民民主主義共和国国民への人道援助を目的とした連邦農作物・原料・食糧仲介基金のストックを使って行われた」と、ロシア連邦外務省の公式サイトで報じられている。外務省の発表では、大量の小麦がもう1便、北朝鮮へ送られる予定だと明記されている。2014年の人道支援物資の総量は5万トンになる。今週、北朝鮮のリ・スヨン外相がロシア極東訪問を終えた。リ外相は、沿海地方及びアムール州で農業分野の朝朝共同プロジェクトを展開するためのカタールからの融資呼び込みについて予備的合意に達したことを発表した。

スンマGが中国で
ドライポート建設を計画
(ウラジオストク版
コメルサント・デイリー
10月14日)

スンマ・グループは国境沿いの琿春での「ドライポート」の建設について吉林省と合意書を締結する。これは、スンマが沿海地方で2018年までの建設を希望する「大ザルビノ港」のサテライト型物流拠点となる。スンマは、年間で最大4,000万トンの貨物をドライポートで処理し、それらを鉄道でロシアに送ることを視野に入れている。スンマのドライポートの建設には3億~3.5億ドルかかる。スンマは琿春での事業費を比較的安く中国から借り入れるのではないかと、アナリストらはみている。

スンマは「ドライポート」によって、中口の鉄道の異なる軌間幅の問題を解決したい考え。琿春からはロシアの支線を使って中国の貨物がザルビノに入ることになる。支線の輸送力は1,000万トン強となっている。しかし、スンマ側によれば、この支線は単線で電化されていないため、物流センターのプロジェクトはその近代化を必要とするだろう。

ロシア極東の先進経済発展区の
第1号は工業団地
(ロシースカヤ・ガゼータ
10月20日)

ロシア極東初の先進経済発展区となるのは、沿海地方ナデジディンスキー地区の工業団地プロジェクトだ。先進経済発展区のインフラは2017年までに完備される、と日本人投資家を交えた会合で沿海地方経済・戦略企画局のニコライ・ドゥビニン局長が発言している、と「ノーボスチ・ロシア通信社」は伝えている。

ナデジディンスキー工業団地は面積782ヘクタールという広大な製造・物流スペースとして設計された。それは、貨物積替え専用施設、運送業務区域、コンテナターミナルも含んでいる。ドゥビニン局長によれば、輸出向け製品の会社が主な入居者となる。これは、組み立て製造業、建設資材製造業、鉱物加工産業、木材加工業を指す。

「貨物積替え専用施設は、国際輸送回廊『プリモリーエ1』及びシベリア横断鉄道と接続することによって、先進経済発展区の競争力を確保する。これから整備されるインフラは、2,000台に及ぶ自動車の往來を集約すれば、日量5万トン以上、年間1,800万トン以上の貨物

の集積を確保することが技術的に可能だ」と、ドゥビニン局長はデータを示した。

将来の先進経済発展区ではすでに、鉄道工事が始まっており、約1キロの線路が敷設された。2017年までに、工業団地のためにまとまった運輸・公共インフラが整備される。

ロシア企業が北朝鮮の鉄道の
近代化を受注
(ウラジオストク版
コメルサント・デイリー
10月23日)

ロシア企業のグループが、「勝利」という名のプロジェクト(250億ドル)の実行条件について北朝鮮側と合意した。ロシアの建設業者は、鉱物資源とバーターで北朝鮮の鉄道を近代化する。極東開発省は、貿易経済・科学技術協力に関する口朝政府間委員会共同議長を務めるロシアのアレクサンドル・ガルシカ極東開発相と北朝鮮の李龍男対外経済相が北朝鮮の東平壤駅で、鉄道改修工事の起工式に出席したことを、22日に発表した。

「締結された契約に従い、20年間で3,500キロのレール及び土木建築物(トンネル、橋梁、駅周辺線路)が改修される。ロシア企業側の支出は北朝鮮の石炭、レアアース、非鉄金属、その他の資源で相殺される」と、極東開発省は伝えている。

中国東北

東北三省で初
ハルビン～モスクワ直行空路
開通(黒龍江日報8月31日)

8月27日22時45分(モスクワ現地時間)、モスクワからハルビンへの直行便(U6-855便)がモスクワ・ドモジェドヴォ空港を出発し、翌日7時45分にハルビンに到着し、同日9時20分にハルビン太平国際空港からモスクワへ戻った(U6-856便)。これは、ハルビン史上最も長い飛行ルートの開通となる。

この航空路は、ロシアのウラル航空(U6)のエアバスA-320中型旅客機によるもので、許容乗客数160人、飛行時間9時間、毎週木曜1便がハルビン発着となる。ハルビンからモスクワへの航空路の開通は、ハルビンがロシアに向けて開放の基盤を固める架け橋としての役割を強化していくことになる。ハルビンは、北京、上海、広州、ウルムチ、杭州、南京に続き、モスクワへの直行便を開通した都市となり、中国東北三省で初めて。

大連 一般工業製品(完成品)
輸出検査撤廃へ
(遼寧日報9月11日)

大連市が「対外貿易の安定的な成長に関する実施意見」を打ち出し、昨年1,551件のHSコード輸出商品検査を取り消したことに伴い、一般工業製品(完成品)の輸出商品検査をすべて撤廃したことが、9月9日、わかった。

今年5月30日から、大連地域は率先して、「通報(申告)、通検(検査・検疫)、通計(料金の計算)、通収(料金の支払)、通簽(証書の発行)、通放(許可)」の新しい方式による通関手続きを実施した。これにより、企業側が大連地域で検査・検疫機構を自主的に選択して、より近くて便利な場所で申告、支払い、証書の受け取り、通過等の業務を効率的に行うことができるようになり、遼寧省全域で検査・検疫機構間の「情報交換、法律執行相互支援、監査管理相互承認」が実現される。

中国長春で
ロシアのスンマ・グループが
事業紹介(吉林日報 9月20日)

9月19日、ロシアのスンマ・グループは中国長春市を訪れ、現在推進している事業について紹介した。ロシアと吉林省が乗り出しているザルビノ港の共同開発プロジェクトは、ロシア極東開発戦略の重要なプロジェクトの一つ。投資総額は約30億ドル、年間貨物取扱能力は6,000万トンとなり、今後ザルビノ港が無関税の自由港となる可能性が高いことを、スンマ・グループの関係者が伝えた。

ロシアのザルビノ港の4バースの旧ターミナルに加え、新しく12~15バースを建設し、ザルビノ港を自由港に推進し、輸出商品向けの免税優遇措置が受けられるようにする。このプロジェクトに対して、ロシア運輸省から240億ルーブルが支出され、スンマ・グループからの120億ルーブルの投資を加えれば、資金投入総額が約10億ドルに達する。ザルビノ港建設は3年をかけて完成する見通しだ。

具体的には、①コンテナ専用ターミナル3~5バース、年間取扱量100万TEU、②ばら積み貨物専用ターミナル3バース、年間取扱量4,000万トン、③Ro-Ro船貨物専用ターミナル2バース、年間取扱量50万件、④穀物専用ターミナル2バース、年間取扱量1,000万トン、⑤水産物専用ターミナル1~2バース、年間取扱量300万トン、⑥アルミナ積替え輸送専用ターミナル1バース、年間取扱量130万トンとなる。

綏芬河 中国最大の
対口青果物輸出集散地を目指す
(黒龍江日報 9月26日)

綏芬河市の各大型輸出企業はロシア極東地域運輸連合体及びロシア物流企業と良好な協力関係を築き、ウラジオストク市、ウスリースク市、ハバロフスク市などの都市で大型中国産青果物卸販売センターを設立する。これにより、輸送チェーンが確保できるだけでなく、ロシアにおける中国産青果物の末端販売市場をさらに広げることができる。

企業はビジネスチャンスを獲得するとともに、政府が打ち出した優遇政策が青果物輸出企業を一層後押ししている。8月8日、中国税関総署とロシア連邦税関局が共同実施する「中口税関監督管理結果相互認可」協力プロジェクトが、綏芬河口岸でスタートした。これを受け、中国の対ロシア向け輸出の青果物は「特定商品」として、綏芬河口岸を通過後ロシア口岸で検査が免除される。また、8月24日午前、「広綏欧」越境鉄道輸送鉄道路(広州~綏芬河~ロシア・グロデコボ~モスクワ~ドイツ・ハンブルク)が開通し、ロシア中央部からヨーロッパ諸国に中国産の青果物商品が入る斬新的な物流ルートとなった。

中口東線天然ガスパイプライン
ルート確定
(黒龍江日報 10月10日)

中国国家発展改革委員会は先頃、中口東線天然ガスパイプラインプロジェクトにおける設計ルートなどについて回答し、中口東線天然ガスパイプラインの着工に対して北段、中段、南段に分けてそれぞれ審査してから着工の許可を下すと決定した。

「中口東線天然ガスパイプラインプロジェクトに関する国家発展改革委員会弁公庁の回答」によると、当初のルート設計は、中口東線天然ガスパイプラインは黒龍江省黒河市から黒龍江省、吉林省、内モンゴル自治区、遼寧省、河北省、天津市、山東省、江蘇省、上海市の9

つの省・自治区・直轄市を経て上海市まで続く。プロジェクト建設周期の合理化を図るため、天然ガスパイプラインを北段（黒龍江黒河～長嶺吉林幹線、長嶺～長春支線）、中段（吉林長嶺～河北永清）、南段（河北永清～上海）に分け、それぞれ審査してから着工の許可を下す。中口東線天然ガスパイプラインのロシア側ルートは既に9月初めに正式に着工。中国側ルートは2015年前半年に着工する予定で、2018年に完成し、運営開始する見通しだ。

営口港～モスクワ直行
コンテナ列車運行開始
(遼寧日報 10月19日)

10月18日10時33分、55両編成で110個の標準コンテナを積載した貨物列車がロシアの首都モスクワに向けて営口港を出発した。これは中国国内初の満洲里口岸経由モスクワ行きの国際直行コンテナ貨物列車で、週1便、所要日数12日間で運行される。

現在、満洲里口岸を通る営口港からの出国貨物は満洲里口岸の出国貨物通関総数の49%を占めている。この直行コンテナ列車運行開始後、営口港～欧州直行コンテナ列車は週6便に増えた。この増便は「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロード」建設の推進、中国の「新シルクロード経済ベルト」とロシアの「ユーラシア横断経済ベルト」を密接に結ぶことにおいて重要な意義を持っている。

モンゴル

「草原の道」計画
中ロモ共同実施か
(InfoMongolia 9月3日)

バトバヤル経済開発大臣は9月2日の臨時閣議で、国策を反映する「草原の道」計画の進捗状況について話し、経済開発大臣の主導する計画実施のための作業部会が発足したことを伝えた。

「草原の道」計画の枠内で、997キロの幹線道路と、モンゴル経由でロシアと中国を結ぶ1,100キロの地域間送電・送ガス・送油ネットワークの建設が計画されている。計画が実施されれば、エネルギー産業及び工業の発展が新段階に入るだけでなく、国全体の投資及び建設開発が拡大され、その結果、モンゴルのGDPが現状よりも大幅に拡大するものと期待されている。

これまでの調査、政府間対話の結果として、モンゴルと中国の包括的戦略的パートナーシップの強化に関する共同声明が最近の習近平国家主席のモンゴル訪問時に話題となった。この共同声明に「草原の道」計画の実現も盛り込まれており、次の重要な対話がロシア連邦との間に控えている。モンゴルは世界最大の供給国と消費国に挟まれている。それは、地理的長所の活用によってこれら両大国の間の貿易の懸け橋となるための大きな機会となり、モンゴルの経済成長を助長するだろう。

ロ・モ両大統領が共同声明を
発表 (news.mn 9月3日)

ロシアのプーチン大統領とモンゴルのエルベグドルジ大統領は二国間協定調印式の後、共同声明を発表した。計15件の協定、議定書、覚書が両国の閣僚及び企業の間で締結された。その結果、ノービザ政策に関する協定が締結された。ウランバートル鉄道社の輸送量拡大と近代化のための作業は2020年までに完了する。

モンゴルとロシアは、2020年までに貿易高を100億ドルに拡大し、

文化・メディア交流の拡大することで合意。プーチン大統領は、ロシアは自動車産業を振興させる方針で、輸入肉の検疫とロシアの衛生基準をクリアできれば、ロシアはモンゴルから肉を輸入できると述べた。プーチン大統領はまた、ロシアは国連及び上海協力機構の重要活動でも協力していくと話した。

新しいモリブデン精鉱製造工場
開業 (InfoMongolia 9月5日)

シム・テクノロジー社は5日、オルホン県でモリブデン精鉱製造工場を稼働させた。同社はエルデネト鉱業会社と投資家が提携して設立済みだったが、世界金融危機の結果、プラントの建設工事は2009年に中断していた。その後、ロシアのウラルギプロメズ社が投資して事業を再開させ、今回の開業にこぎつけた。

開業式典にはエンフボルド国会議長、アジゾフ駐モンゴルロシア大使、エルデネト社のダバーツエレン社長、ウラルギプロメズ社の関係者、その他政府関係者らが出席。新工場の年間のモリブデン精鉱の生産量は3,600トン、250人余りの雇用が創出されるとみられている。

中モ国境までの石炭輸送用
幹線道路が完成
(InfoMongolia 9月29日)

利権契約に基づき、ナリンスハイト炭鉱～シベフレン間の大型車対応幹線道路が完成し、27日に開通式が行われた。開通式にはガンホヤグ鉱業大臣、経済・開発省のベフバト・イノベーション・官民連携局長、バトバヤル利権部長、RDCC社のチュルンゾリグ執行役員、その他政府関係者が出席した。

モンゴル政府は2011年10月26日にRDCC社と利権契約を締結。これに基づき、RDCC社は設計・デザイン、資金調達、工事、管理運営に責任を負い、15年後に44キロの道路を政府に移管する。この道路は一般用と鉱業用で、建設費は1,090億トゥグルグ。ウムヌゴビ県南西部の鉱業製品の輸出の拡大に貢献するものと期待されている。

トヨタのUBショールーム
開所式
(InfoMongolia 9月30日)

ウランバートル市のトヨタ自動車のショールームの開所式が29日、行われた。2013年に伊藤忠商事が正規代理店としてムンハダ社を認定している。トヨタ・ウランバートルはSUV車(ランドクルーザー200、ランドクルーザー70シリーズ、ハイラックス、プラド、RAV4)、カムリ、ハイエースの7車種を販売する。

グランドオープン式典にはムンハダ社のバツツエレン社長、行政関係者のみならず、1日前に大相撲秋場所で31度目の優勝を決めた第69代横綱・白鵬翔ことダバージャルガル氏が父親のジグジド・ムンフバト氏と共に出席した。

中口間高速鉄道が
モンゴルを經由するか
(news.mn 10月20日)

ロシアと中国の首都を結ぶ高速鉄道プロジェクトの覚書が、中国の李克強総理のモスクワ滞在中に両国によって調印された。新しい旅客列車プロジェクトは、シベリア横断鉄道を2日間で走行するというもの。現在は北京からモスクワまで鉄道で6日かかっている。

7,000キロの高速鉄道の費用は2,300億ドルと試算されている。この鉄道は、世界最長の高速鉄道路線である北京・広州間の3倍の長さとなる。中国メディアは、高速鉄道がモンゴルを通過すだろうと報じ

ている。大規模な建設プロジェクトは中ロ両国の関係の象徴となるだろう。

京華時報は、プロジェクトの資金調達に限度がなければ、中国とロシアを結ぶは5年で完成するだろうと報じた。中国中央テレビは、中国はロシア側に、803キロの線路をモスクワからタタルスタン共和国（ロシア）に引くよう提案したと報じた。

◆列島ビジネス前線◆

北海道

ウラジオで道産品 PR
京都と連携
(北海道新聞9月6日)

道は10、11の両日、ロシア極東のウラジオストクで開かれる「ロシア沿海地方食品見本市」に京都府と共同出展する。ロシアの経済交流で道が京都府と協力するのは初めて。道はロシア側に対しウラジオストク、新千歳両空港を結ぶ直行便開設を働きかけるなどロシア極東との結びつきを強めており、観光地として有名な京都と連携することで発信力を高め、道産品の認知度を上げる狙いだ。

道は一連の取組みについて、「ロシア極東では北海道の認知度はまだ低い。経済交流を深めることで、道内の事業者や生産者が外貨を獲得するチャンスを増やしたい」としている。

韓国の機関と食品開発
(北海道新聞9月27日)

道立工業技術センター（函館）は25日、韓国の研究機関「全南生物産業振興院・食品産業研究院」と地場食材を使った加工品や機能性食品の開発などに協力する協定を10月6日に締結すると発表した。同センターが海外研究機関と協定を結ぶのは初めて。

今後、双方の施設に互いの研究成果を紹介するコーナーを設けるほか、ガゴメコンブや韓国産アワビ、キムチなど、それぞれの特産品の加工法や機能性食品の開発について、情報交換したり技術協力したりする。韓国と函館の食品メーカーの相互交流も後押しする。函館市で行われる協定締結式には韓国の食品メーカーも数社同行し、函館の企業と商談会を開く予定だ。

ハバロフスクの医大と協定
(北海道新聞10月21日)

北大病院の宝金清博院長は20日、ロシア極東ハバロフスクの極東国立医科大を訪れ、同大との協力協定を結んだ。医師や医学生の相互交流が柱。人口約6,300万人のロシア極東では富裕層が増え、健康志向が高まっており、将来的にはロシア人患者の受け入れにもつなげたい考えだ。

締結式では、宝金氏と極東医大のウラジーミル・マロチヌイ学長が協定書に署名、今後は人材交流や学術分野で交流を進める。宝金氏は同病院の最新がん治療「陽子線治療」などを学生らに紹介、医療関係者と意見交換した。

青森県

県産品商標、中国で登録
法的措置可能に
(東奥日報9月9日)

県は8日、中国に2009年に商標出願していた県産品の海外PR用シンボルマークが登録されたことを明らかにした。中国で「青森」の文字を使った商標や類似商標が出願されて以降、県は県産品のブランドイメージ向上のため、中国と台湾、香港での商標登録に取り組んできた。今回で県が出願していた海外商標が全て登録されたことから、県は県産品の輸出を行う企業・団体に対し、販路拡大に向けてマークを活用するよう呼びかけている。

マークは、県産品のキャッチフレーズ「青森の正直」を図案化したもの。「水産物等」「加工食品、菓子、コメ等」「野菜、果実等」「飲料、ビール」「酒（ビール以外）」の5分類で出願した。

リンゴ15トン対口輸出
弘前の販売会社
(東奥日報9月30日)

弘前市のリンゴ加工・販売会社ヒロサキ（工藤信代表取締役）は29日までに、ロシア・サハリン州の商社と年間15トンのリンゴ生果輸出契約を結んだ。財務省の統計によると、日本産リンゴの対口輸出は2007年産の62トンをピークに10年産以降の4年間は20トン台で推移してきたが、14年産はヒロサキが大幅に上乗せすることになった。

日ロ企業のビジネスマッチングを行う会社「みちのくカンパニー」（札幌市、對島雅弘社長）が、ユジノサハリンスク市の商社「アンコルスナブ有限会社」とヒロサキの商談を仲介。両社は、3トンずつ計5回輸出する取引契約を9月22日に締結した。

北極海航路を共同研究
県内寄港を模索
(東奥日報10月2日)

津軽海峡などを活用した国際的な物流拠点を目指す県は1日、欧州からアジアへの最短航路として本格的な利用への期待が高まっている北極海航路について、宇宙航空研究開発機構（JAXA）などと共同研究を行うと発表した。同航路を航行している船舶の運航実態をJAXAの衛星で捉え、収集したデータを県などが加工・分析し、県内港湾の同航路寄港地としての可能性を探る。

共同研究は県、JAXAのほか、国土交通省国土技術政策総合研究所、同省北海道開発局が行う。三村伸吾知事は「津軽海峡が日本にどのようなメリットをもたらすのかなど、継続的に研究・発信する」とコメントを出した。

秋田県

ソウル便運航再開
秋田発着、来月27日から
(秋田魁新報9月13日)

大韓航空は12日、運休中の秋田ーソウル便を10月27日から再開すると発表した。冬季需要などを見越し、運休前と同じ週3往復で運航する。冬季の運航計画は来年3月28日までの期限付きで、それ以降の継続は不透明な状況だ。

ソウル便は、日韓関係の冷え込みや韓国の旅客船沈没事故などの影響を受け、搭乗率が低迷。大韓航空は7月26日～10月25日を運休とし、再開は未定としていた。県は、着陸料の減免や交流事業を行う団体への運営助成など、従来の利用促進策を継続する。

秋田と上海結ぶ新コンテナ航路
29日初寄港
(秋田魁新報 10月7日)

韓国大手の海運会社・シーケーライン（ソウル）は6日、秋田港と中国・上海港を結ぶコンテナ航路を同業のシノコーマーチャントマリ（同）と共同で開設すると明らかにした。シノコー社が秋田港－韓国・釜山港間で運航している既存の航路を上海まで延伸することで新たな需要掘り起こしを狙う。上海への定期コンテナ船は、東日本大震災により太平洋側の代替ルートとして開設された2011年3～8月以来、3年ぶり。

新航路は、秋田港から苫小牧、韓国・蔚山、釜山を經由して、中国・寧波、上海へ向かうルート。上海からは釜山経由で新潟港に寄港し、秋田港に入る。シーケー、シノコー両社が貨物船を1隻ずつ投入し、週1便体制とする。初寄港は29日の予定。

山形県

県産酒 韓国に売り込む
(山形新聞 10月30日)

県国際経済振興機構は、ソウルの日本食の居酒屋・レストランで県産酒の販売促進活動を展開した。県内の蔵元の関係者ととともに、日本酒ブームが続く現地で試飲や商品説明を通して地酒をアピールした。ソウルでのプロモーションは昨年に続き2回目。前回は高級ホテル1カ所を実施したが、今回は人気が高まっている日本食の飲食店を対象にした。

新潟県

多様な分野で交流を
中国・湖南省訪問団が来県
(新潟日報 9月6日)

中国湖南省の友好代表団が5日、県庁を訪れ、森邦雄副知事らと面会した。団長の魯華・同省外事僑務弁公室副主任が「農業を含め、さまざまな分野で交流を進めたい。湖南省も訪問してほしい」と述べたのに対し、「ぜひおじゃましたい」と応じ、交流を深める考えを示した。湖南省の代表団の来県は初めて。

湖南省は中国中部にあり、名勝地で知られる洞庭湖の南に位置する。「魚米の郷」とも呼ばれ、第1次産業が盛んなほか、ハイテク産業も発達している。来県は何平・在新潟中国総領事が仲立ちした。

日本海横断航路
貨客船所得を検討
(新潟日報 10月1日)

県議会9月定例会は30日、本会議を続開し、一般質問を行った。集荷の低迷で休止状態の日本海横断航路に導入する船について、飯沼克英交通政策局長は2014年度に購入する予定だった貨物船を変更し、貨客船を取得する方向で調整していることを明らかにした。

県は14年度に民間と共同で大型の貨物船「RORO」船を調達し、15年から定期運航の開始を目指していた。しかし今夏、吉林省から「日中の人的交流を図ってほしい」と提案を受けたことから、県は方針を転換。人も乗れる貨客船の導入を視野に吉林省や新潟市などと協議を始めた。運航開始時期や船の購入費の負担割合などは未定という。

日本海横断航路
ウラジオ寄港を検討
(新潟日報 10月4日)

県議会9月定例会の建設公安委員会で県は、集荷の低迷で休止状態の日本海横断航路について、新たにロシア極東のウラジオストクへの寄港を検討していることを明らかにした。

日本海横断航路は新潟港とロシア・ザルビノ港を結び、中国東北部

の吉林省などへの最短ルート。県は今夏、吉林省から提案を受けて貨客船の導入を検討している。県によると、ロシアの規制でロシア国内の港に入る外国船は1度の航海で一つの港にしか入れなかったが昨年、複数の寄港が可能になった。県は今後、開始時期や航路、船の種類など詳細について吉林省などと協議する。

14年県産米 輸出計画2年連続
千トン超（新潟日報 10月8日）

本県の2014年産米の輸出計画量が13年比52.4%増の1,532トンとなり、2年連続で千トンを超えたことが7日までに、農林水産省のまとめで分かった。都道府県別で3年連続のトップ。海外での日本食ブームや、国内消費量の減少により生産者らが販路を海外に求めているものとみられる。

輸出用米は、飼料用などと同様に生産調整（減反）で転作扱いの「新規需要米」になる。農水省がまとめた「新規需要米の取組計画認定状況」によると、新規需要米の制度が始まった08年以降、本県の計画量は増加傾向にある。県食品・流通課によると、原発事故の影響で中国への輸出は止まったままだが、香港やシンガポール向けが伸びて13年産は1,005トンと初めて千トンを超えた。

輸出米生産法人設立へ
新潟クボタと村上の農家
（新潟日報 10月25日）

農業機械販売の新潟クボタ（新潟市中央区）と村上市の農家6戸が12月、輸出米の生産に特化した農業生産法人を同市で設立することが24日、分かった。2015年から同市でコシヒカリなど複数の品種を生産し、アジアを中心に輸出する。日本農業法人協会（東京）によると、輸出用米の生産に特化した農業生産法人は全国で初めて。

新潟クボタによると、15年はコシヒカリを中心に54トンの生産を目指す。コメの集荷、輸出を手掛ける同社子会社の新潟農商（新潟市中央区）が全量を買取り、香港やシンガポールなどのアジア地域を中心に輸出する予定だ。

富山県

ロ製薬協と連携強化へ
県薬連訪問団提案
（北日本新聞9月12日）

県薬業連合会と日本貿易振興機構（ジェトロ）の「富山ーロシア薬業交流訪問団」（団長・稲田裕彦救急薬品工業社長）は11日、ジェトロモスクワ事務所で、ロシア製薬協会（ARPM）のビクター・ドミトリエフ会長と懇談した。県内メーカーが誇る高い技術力をアピールするとともに、団体間の連携強化を申し入れた。

ARPMは2002年に設立。国内外20社以上の大手製薬メーカーが加盟し、同国に占める生産量は85%に達する。ドミトリエフ会長は高品質な富山の医薬品に関心を示し「販売や共同研究、教育など、さまざまな可能性を感じる。進出の際はぜひ協力したい」と強調した。

国連が富山市を選定
「エネルギー効率改善都市」
（北日本新聞9月30日）

富山市は23日、省エネや環境負荷低減に熱心な都市を国連の関連団体が認定する「エネルギー効率改善都市」に、日本で唯一選定された。同市は約10年前から、超高齢・人口減少社会を見据え、過度に車に頼らない「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を推進。エネルギー効率改善都市の認定で同市への評価は世界レベルで一層高

まり、将来に向けて効率的で持続可能な都市経営のけん引役として期待が高まる。

エネルギー効率改善都市を選定した団体「SE4ALL」（万人のための持続可能なエネルギー）は、潘基文・国連事務総長とジム・ヨン・キム世界銀行総裁が共同議長を務め、日本を含む各国政府や国際機関の関係者らで構成。今回初めて世界から、富山市やマニラ、ワルシャワ、メキシコ市、ティンパー（ブータン）など 30 都市余りをエネルギー効率改善都市に選んだ。

石川県

「免税店」特産品も
外国客増、県など対応急ぐ
(北陸中日新聞 10月11日)

来年3月の北陸新幹線金沢開業で、外国人観光客の増加が見込まれる中、県などは受け入れ環境整備を急ぐ。中でも注視するのが輸出品販売場（免税店）の拡大だ。10月の制度改正を機に大手百貨店や大型スーパーに導入の動きが広がるが、地方ならではの特産品販売店や地域の商店街などにも波及させ、大きな好機を「地方創生」につなげたい考えだ。

官公庁などによると、ショッピングは日本食に次いで大きな訪日動機の一つ。2013年は訪日外国人の旅行消費額1兆4200億円のうち、買い物代は全消費額の3分の1を占めている。免税店は4月現在、全国に5,777店あるが、北陸は富山が68店、石川が29店、福井が2店。東京、大阪国税局管内に集中し、合わせて3,940店(68.2%)に上る。

福井県

上海小売店と初の連携
県内眼鏡32社、現地で販売会
(福井新聞9月19日)

県眼鏡協会と県は、眼鏡専門店チェーンの三城グループ（東京）と協力し、10月7日まで中国・上海市の同グループ店舗で県産眼鏡の展示販売会を開いている。県内32社が74ブランドを並べ、中国での販路拡大を目指す。

19日までは同市内の百貨店「高島屋」内にある高級眼鏡店「金鳳堂」で開催。20日から10月7日までは、上海市内の「パリ三城」2店舗で開く。県によると、海外小売店と連携した展示販売会は初の試み。

福井からアジア展望
スーパーグローバル高・高志
(福井新聞10月4日)

文部科学省の「スーパーグローバルハイスクール」(SGH)に指定されている福井市の高志高は、世界で活躍できる人材育成を見据えた新たな授業を今秋から始めた。普通科1年生のうち80人が、2学期から独自科目を履修。4日には専門家の講演会、17日からは大学や企業関係者との連携授業がある。海外の大学進学も視野に、福井からアジアの発展を考える探究的な学習が本格化する。

SGH指定校は県内で高志高のみ。高志高のSGHのテーマは「ふくい発、東アジアの発展と希望に貢献するグローバル・リーダーの育成」。来年1月には希望者の海外研修があるほか、海外の学校とのテレビ会議を使った共同研究も視野に入れる。

本県繊維ブース 中国・寧波に
常設 (福井新聞10月22日)

県繊維協会(武田憲一会長)は中国・浙江省寧波市に24日オープンする大型アパレル卸店に常設の本県ブースを設け、県産繊維素材を

アピールする。これに合わせ 23 日から 3 日間の日程で視察団を派遣し、現地での販路拡大を目指す。

同協会によると、本県ブースが置かれるのは現地の有力レディースアパレル卸業者、鳳凰荘社（本社紹興市）が構える大型店内。本県ブースでは、開設時は主に春夏物のテキスタイルを展示し、現地のバイヤーらとの商談を進める。

鳥取県

米子ーソウル 8 月搭乗率 57%
日本人客 9 カ月ぶり千人超す
(山陰中央新報 9 月 3 日)

アジアナ航空山陰支店（米子市）は 2 日、国際定期航路・米子ーソウル便の 8 月の搭乗率が前年同月比 3.6 ポイント増の 57.0% だったと発表した。低迷していた日本人客数が 2013 年 11 月以来、9 カ月ぶりに千人を超え、3 カ月連続で 50% 台後半を維持。14 年度平均も 50.0% に達し、過去最低だった 13 年度の同期 47.6% を上回った。

8 月の総搭乗客数は 2,621 人。このうち、日本人客数は 1,023 人で、前年同月と比べると、依然、23.8% 減だが、前月比では 48.5% 増と回復した。一方、韓国人客数は前年同月比 84.2% 増の 1,536 人で、高水準が続いた。

島根県

松江のミライエと台湾企業
中国で堆肥化装置販売へ
(山陰中央新報 9 月 17 日)

環境関連製品を開発、販売するミライエ（松江市）の島田義久社長が台湾の企業経営者らと、中国・上海市に合弁会社「台冠生物科技有限公司」を設立した。世界一の人口を抱える同国内では、経済成長に伴う食糧の増産などで発生する家畜のふん尿や、汚泥の処理が課題となっており、開発した堆肥化装置の販売拡大を目指す。

ミライエは、島根県畜産技術センター（出雲市）と共同で堆肥化装置「イージージェット」を開発し、2008 年に商品化。これまで、主に国内の畜産農家や産業廃棄物業者、自治体に計 100 台以上を納品してきた。島田社長はさらなる販路拡大に向け、環境問題が顕在化する中国の市場性に着目した。

シベリア鉄道で石州瓦 9,400 枚
出荷(山陰中央新報 10 月 28 日)

貿易商社エル・アイ・ビー（浜田市熱田町、高橋克弘社長）は 27 日、浜田港からロシアに向け、コンテナに積んだ石州瓦約 9,400 枚を出荷した。韓国・釜山港を經由し、ロシア極東のウラジオストクからシベリア鉄道で中部のチェリャビンスク州に運ぶ。

3 月には同じく、海陸の複合一貫輸送で、首都モスクワに初めて食品を輸出しており、今後も人口が多く、需要を見込める中西部市場の開拓を進める。

九州

九州観光推進機構
上海の旅行社と覚書
(西日本新聞 9 月 2 日)

九州観光推進機構は 1 日、中国・上海市や近郊の旅行会社 28 社と相互協力の覚書を締結した。中国最大の経済都市・上海から九州を訪れる観光客を増やす狙い。海外の旅行社とこうした覚書を締結するのは初めてという。

覚書には①旅行社側は九州向けの旅行商品を積極的に造成する②同

機構側は九州向け商品の企画・開発に可能な限り協力する一ことなどを盛り込んだ。

九州経済国際化推進機構
医療分野交流も模索
(西日本新聞9月3日)

九州7県や九州経済連合会などをつくる九州経済国際化推進機構が中国・上海市に派遣している経済交流団の麻生泰団長(九経連会長)らが2日、現地で試験運用中のがん治療施設「上海市陽子重粒子医院」を視察した。九州国際重粒子線がん治療センター(佐賀ハイマツ、佐賀県鳥栖市)の関係者も参加。先端医療分野での交流や連携の可能性を探った。

日本的介護 北京で伝授
(西日本新聞9月28日)

中国の高齢者ケア産業の経営者らに、「日本流」の介護事業の基本理念や経営ノウハウを教える専門講座が10月、北京市で開講する。北京師範大学中国公益研究院が主体となり、福岡市の社会福祉法人「創生会」がカリキュラム作成や講師陣派遣などを支援。急速に高齢化が進む中国で、こうした講座が開かれるのは初めて。介護ビジネスの市場育成に向けた新たな日中協力として注目を集めそうだ。

カリキュラムは創生会が中心となり、九州大や久留米大の専門家の協力を受け作成。講師陣の8割は日本から派遣する。福岡県上海事務所や国際協力機構(JICA)も協力。既に20人程度の受講が決まっているという。

◆セミナー報告◆

平成26年度第2回賛助会セミナー



日時：平成26年9月10日

場所：朱鷺メッセ3階・中会議室302

テーマ：人口・農業問題から中国の「いま」を考える

講師：同志社大学グローバル・スタディーズ研究科 厳善平氏

はじめに

中国の経済は、2010年に国内総生産が日本に追い付いて3年経ったところで、中国自身としては、2012年の第18回党大会で、二つの100年に向けた長期的な目標を発表しています。2021年に共産党建党100周年を迎えるときに、国内総生産を2010年比で倍増する。もう一つの100年、すなわち建国100周年(2049年)の目標は、富強で民主的、文明的、調和的な社会主義近代国家、そして中華民族の偉大な復興を成し遂げることだと発表しています。この二つの目標は、チャイニーズドリーム(中国の夢)というふうに伝えられています。

中国の将来、特に経済に関しては、中国自身はもとより、日本、世界が関心を持って見えています。国際的なシンクタンクの出した報告書によると、中国の経済はすでに、中所得国の所得水準、すなわち、一人当たり1万ドルの近辺に来ているわけです。中所得国になった国々

はその後どうなるのか。分かれ道に来ているんです。成長率を落としつつも成長を続け、日本や韓国、台湾、香港のように1万、2万、3万ドルにもっていくという国もあれば、中南米、南アジアの一部の国々は、中所得国にはなったけれど、その後の成長は止まってしまったんですね。それは、「中所得国の罠に嵌った」といわれます。

ここにきて、中国では人手不足が表面化し、賃金水準が急上昇しています。本来こういう段階に来ますと、労働集約型産業は転落していきます。ここで、産業構造の転換、高度化が成功すれば、成長率が維持でき、所得水準も上がり続けます。それがうまくできなかつたら、「中所得国の罠」に嵌ってしまうことになります。今までの成長率はある程度下がるものの、ちゃんとした制度改革で、10%は無理でも6、7%の経済成長率を維持していけば、所得水準は1万、1万5,000、2万ドルになっていく、というわけです。

もう一つ考慮しなければならない要素は、為替レートです。1985年のプラザ合意後の円高の効果によって、日本人の所得水準はドルベースで倍以上になりました。人民元とドルの換算レートは、今は1ドル=6.1元ですが、あと10~15年経ちますと、4元ぐらいになるだろうと予測されています。たとえ所得が変わらなくても、為替レートの効果によって、ドルベースの所得水準が1.5倍になるのです。

総合して考えると、今のよう形で成長を続けていきますと、2030年には所得水準は1人当たり3万ドルと予測できます。これは、どちらかというと楽観的な見方を示している人たちの考え方で、中国国内の環境が大きく変わらず、中国を取り巻く国際環境が悪化しないことが前提です。

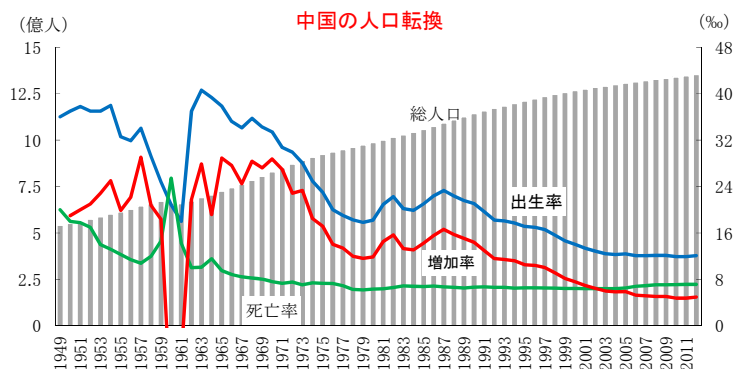
1. 中国の人口動態

中国で人口がこの50年間、どう変わっていったかといいますと、1970年代初め頃までの間、「大躍進運動」の失敗によって死亡率が非常に高かった時期があったのですが、これを除けば、標準的な途上国の人口動態の姿（多産多死）でした。1950年代後半から医療技術の進歩等で死亡率もだいぶ下がり、あまりにも人口が速く増えすぎると困るということで、1970年代に入ってから中国では出産制限を始めました。1979年に「一人っ子政策」が取り入れられ、非常に厳格に施行されました。その後、人口の増加率が急減して、近年は0.47%、年間およそ600万人しか増えなくなり、典型的な先進国型人口構造になっています。

出産制限が始まった頃から子供が少なく、働き手が多く、高齢者も少なくなるとなると、国としても家計としても、稼ぎが消費より多くなります。タンス預金であろうと銀行預金であろうと、資金は残る。そのお金は結果的に、銀行あるいは商業施設を経由して、産業投資の原因となります。

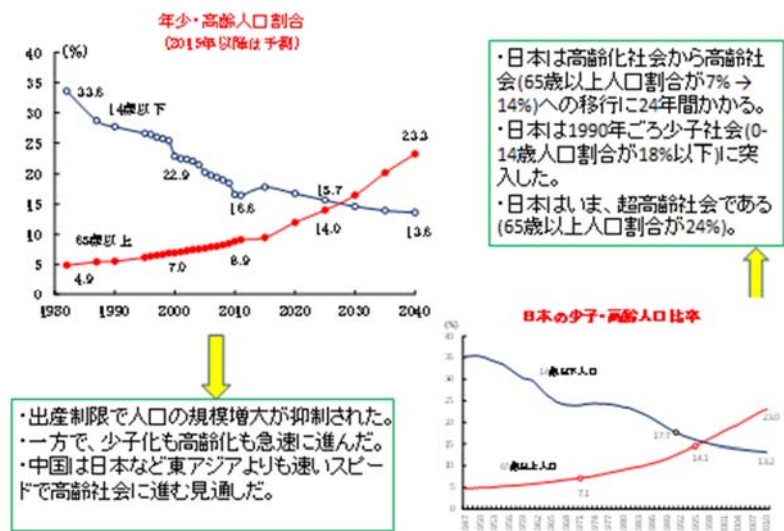
また、経済発展には出産制限前に生まれたたくさんの人たちが労働力として役立ちます。さらに余裕が出てくると、教育投資が増えてきます。個々の家庭で子供たちを学校に通わせ、国も学校をつくる。その結果、国民の教育水準、平均教育年数が上がります。これがいわゆる

る人的資本の蓄積です。物的投資、労働力の投入、技術の進歩（教育）の三者とも急増し、経済が成長するというわけです。



中国統計年鑑より作成。

面白いことに、中国の少子高齢化の進展具合は日本とそっくりです。次のグラフは少子高齢化の軌跡を示したもので、日本で高齢者が7%に達した時期は1971年、中国は2000年で、30年のギャップがありますが、日本は24年間で高齢社会に突入し、中国もほとんど同じスピードで、2040年に高齢化率が23.3%と予測されています。

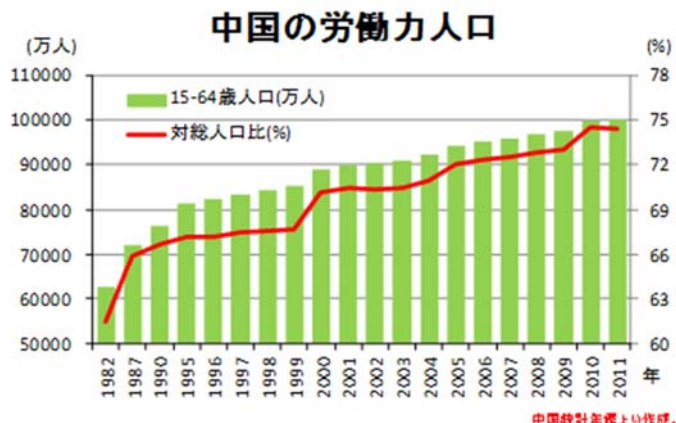


中国統計年鑑、日本総務省統計局、世界銀行より作成。

中国のこの間の経済成長は何も特別なものではなく、経済学的にも説明できるし、日本、韓国、台湾でも観測された現象でした。違いがあるとすれば、中国の政治体制です。共産党一党独裁。これは民主主義的な政治体制ではなく、それがいい、悪いという議論はここではませんが、結果的に非常に強力な共産党政府が存在し、56の民族、広大な国土、格差の大きい各地域を一つにまとめました。社会は全体として安定し、秩序が保たれています。それは結果的に経済成長の基礎を成したという意味で、評価したいと思います。

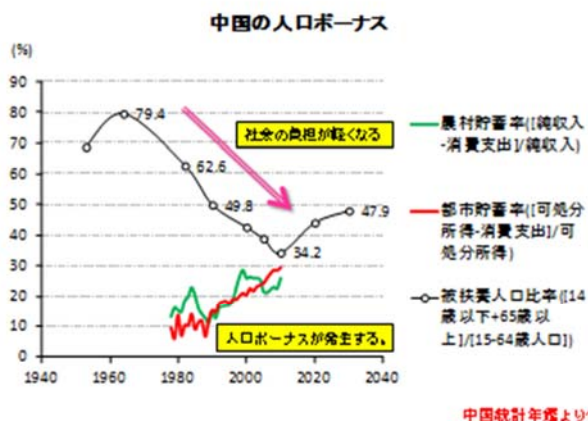
2. 高度成長のメカニズム

次の折れ線グラフは、1982年から2011年までの労働人口の割合、棒グラフが生産年齢人口の数です。この間、3億8,000万の労働力が増えました。労働力というのは経済成長の源泉です。



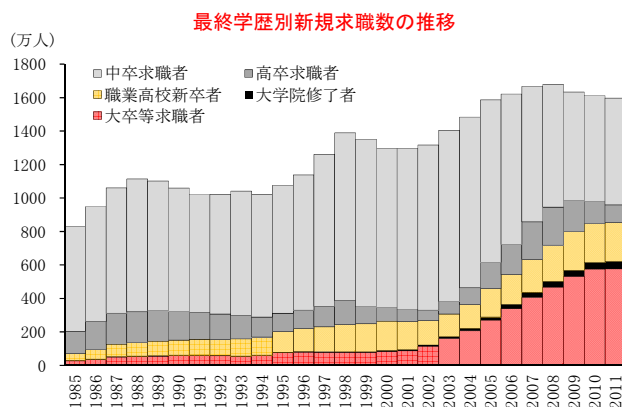
- ・1970年代までの高い出生率で、労働力人口が増え続けた。
- ・1980年代以降の1人っ子政策で、労働力人口の比率が上昇し続けた。

被扶養人口比率が下がってくると、社会の負担が軽くなります。1980年頃にはトータルとして約10%の家計貯蓄率だったものが、2010年には25%ぐらいになりました。ちなみに、高度成長期の日本にも人口ボーナスが存在しました。それは、家計貯蓄率の高さでわかりますし、その家計貯蓄のお金が、銀行や証券市場を經由して、産業投資資金になっていました。中国の貯蓄率が高いのにはいくつか要因があり、例えば、社会保障制度があまりできていないため老後のために蓄えておこうという思考があります。貯蓄率が高すぎ、消費が拡大しないという悩みもあります。しかし、産業の投資の原資を確保するという意味では、家計貯蓄率の上昇は非常にいいわけです。



- ① 高成長に伴って個人の収入が増え続ける。
- ② 1人っ子政策による少子化で、養育費や教育費が少なくて済む。
- ③ 高齢人口比率が低く、介護、医療にかかる費用が少ない。
- ④ 社会保障制度が不完全で、老後のための貯蓄が多い。
- ⑤ 社会全体として所得が消費を上回り、貯蓄の多い状況が続く。

次は、中国の教育が発展したことを示すグラフです。2011年の15歳以上の平均教育年数は9年です。ちなみに、インドは確か6年ぐらいしかないですね。また、新規就職者の平均教育年数は12年に増えました。教育を受けた人ですと、少なくともマニュアルを読める。あるいは説明を受けて分かる。これできてないと、近代的な企業では働きません。さらに、18歳人口に占める中卒以上の割合が1990年の43%から2010年の87%になりました。中でも大卒以上の割合は、大学院以上を合わせますと4割近くもあります。



中国統計年鑑、人口センサス 2010 年より作成。

3. 労働市場の構造変化と展望

2010年を転換点として、被扶養者の割合が高まり、人口ボーナスが減ってきています。長寿化とそれに伴う高齢化が進んでいます。その結果、労働力の需給関係が変わりました。少し前までは、いわゆる買手市場でしたが、今や売り手市場に変わりました。個々の求職者がどういう企業を選ぶか、かなり発言権を持っています。

このような状態には、いくつかの制度的な原因もあります。例えば、戸籍制度です。農民戸籍、都市戸籍というものが中国にはあり、農民戸籍の人たちは職業選択や移住が自由ではありません。いわゆる農民工というのは、その制度のもたらした現象です。農民戸籍であれば、たとえ都市部に移って5~10年住んでも、定住できません。30代、40代になったら、そのうちの何割か、あるいはほとんどが田舎に戻ってしまいます。結果的に労働力の無駄使いなのです。一方、中国の農業就業者は、1980年、改革・開放が始まったころに2億8,000万で、昨年の統計でもいまだに2億6,000万もいます。結局、農村には過剰労働力が存在するわけです。戸籍も転入を認め、普通の市民と同じような就業、賃金体系、福祉制度を適用すれば、みんな定年まで働きます。そうした意味では、制度改革によって、目下の労働力、人手不足を緩和できるということがあります。

もう一つは定年制度です。日本では今や65歳が定年ですが、中国ではいまだに男性60歳、女性50歳、ホワイトカラーの女性は55歳、と定められています。しかし、最近の調査では、平均退職年齢は52歳です。こういう定年退職の制度を変え、段階的に定年を引き上げていけば、やはり年間何百万人かが働き続けられ、それによって人手不足の先送り、緩和もできます。

定年制度の改革は、議論し始めたところですが、様々な利害関係が絡んでいるのでそう簡単にはいきません。戸籍制度改革は今年から本格的にペースを上げています。

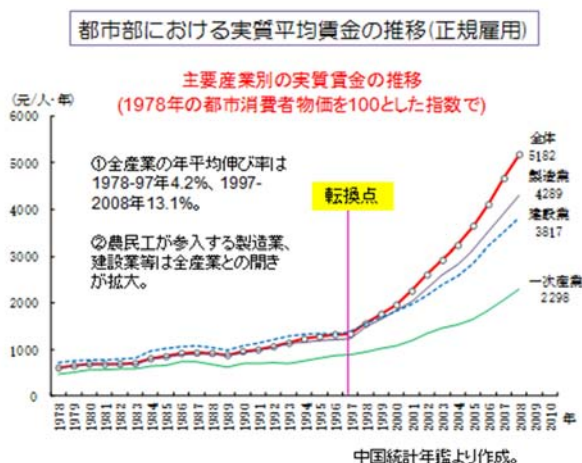
中長期的な解決策としては、「一人っ子政策」による出産制限の緩和があります。これも昨年から見直しています。

もう一つは、いわゆる産業構造の調整です。設備投資をして自動化する。資本による労働の代替によって労働力の不足を補うという方向にもっていかざるを得ません。労働集約型産業では、中国よりも賃金の安いミャンマー、ベトナム、インドネシア、バングラデシュには勝てません。他方、技術面ではアメリカにもヨーロッパにも後れを取っています。こういう状況を変えていかなければ、国際市場で途上国にも勝てず、先進国にも勝てない。「中所得国の罠」に落ちてしまう。まさに中国が直面する新しい局面だと思えます。

求人倍率は2008年のリーマンショックを経て、今や1を超えています。1.05~1.1ぐらいです。地域、産業あるいは年齢層、学歴によって当然差があり、基本的には労働力の不足が深刻化しています。特に39歳以下の青壮年が不足しています。

次のグラフは、都市部の正規雇用者の賃金水準です。産業別にまとめてありますが、全体が赤の線で、あとは製造業、建設業など、農民工たちの働く産業と関係します。全体的に1997年から急上昇を続け、なんと、年平均13.1%（実質）です。

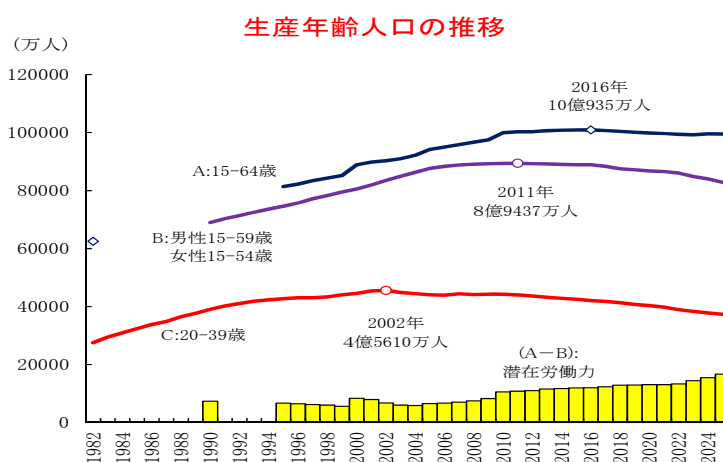
正規雇用に限らず、農民工たちの給与も名目、実質ともに2000年を境に急上昇を始め、実質では2000年以降の伸び率は10.5%、名目だと13.2%伸びています。



私の持論ですが、中国の今の人手不足は人口の年齢構成の結果であると同時に、現行制度のもたらした結果でもあります。次のグラフは人口センサスに基づいた推計値です。生産人口（15~64歳）の推移では、中国は2016年にピークを迎えます。その時の労働人口は10億935万です。中国の定義（男性15~59歳、女性15~54歳）では2011年にすでにピークを迎え、9億人弱でした。さらに、2004年に広東省珠江デルタ地域で人手不足の現象が起こった背景として、青壮年（20

～39歳)の数が2002年にはピークに達していたことが分かりました。

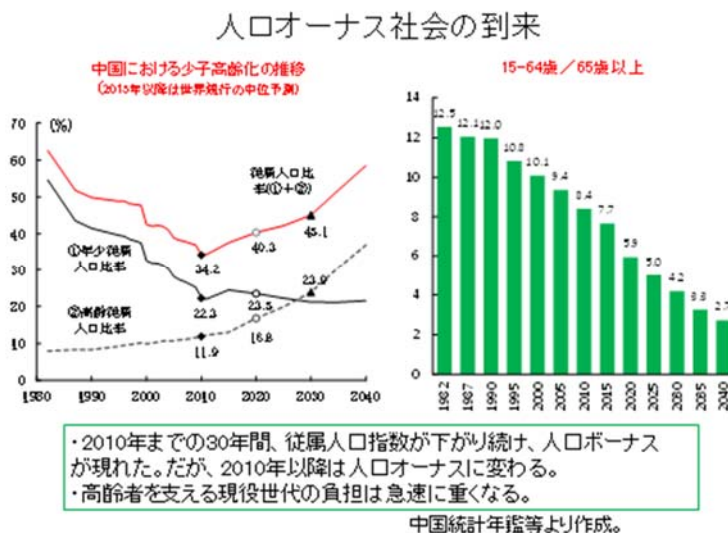
注目していただきたいのは、潜在労働力という概念です。これは国際的な定義で計算された労働力と、中国の今の定年制度のもとで計算された数のギャップです。もちろん、このギャップを全部利用できるわけではありませんが、計算上このギャップは、例えば2010年には1億5,000万ぐらい、2025年にはなんと2億近くもいます。そういう人たちの半分でも有効利用できれば、日本の総人口に軽く相当するものが出てくるわけです。これは政策の活躍できる範囲です。李克強総理はんで「制度ボーナス」という言葉を使います。人口ボーナスはなくなったけれども、制度改革をして潜在的な可能性を発掘することを制度ボーナスと言います。



2010年人口センサスより作成。

4. 少子高齢化問題への対策

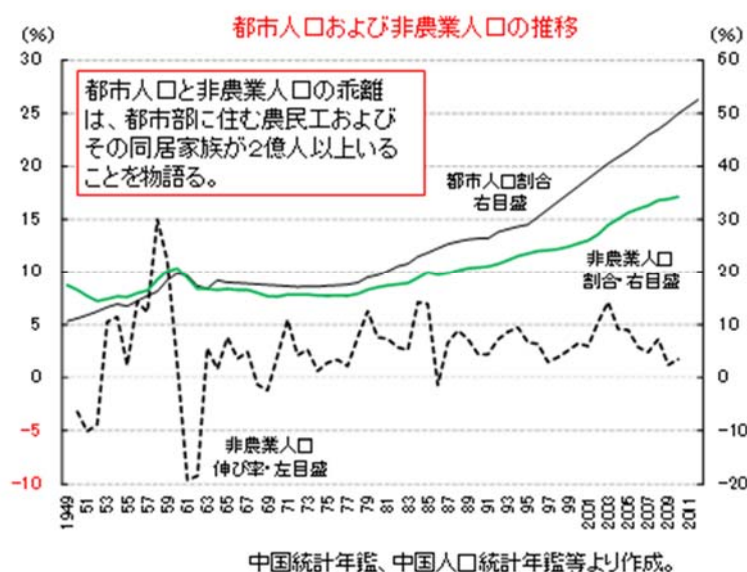
被扶養人口の割合が上がり、人口ボーナスがなくなる状況を「人口オーナス」(人口負荷)と言います。子供の養育費、教育費、高齢者の医療費、介護費など、金がかかります。中国の社会は全体として、今や、ボーナスからオーナスに変わりました。次のグラフはそれを示しています。



2010年はちょうど転換点にあり、社会全体としてオーナスの状態に入ってしまいます。もっとわかりやすく説明すると、右のグラフです。これは高齢者一人を支えるのに働く者が何人いるかというもので、最初は1人の高齢者を支えるのに10人以上もいる。それが2040年には、なんと2.7人。日本に30年遅れての、同じような推移です。

このような人口オーナス社会にどう対処していくべきなのか。繰り返しになりますが、戸籍制度改革、定年制度改革、「一人っ子政策」を始めとする出産制限政策の三つを同時進行的に改革していかないと、この難局を乗り越えられないと私は思っています。

具体的に、一つの面白いグラフを説明します。1949年から2011年までの半世紀において中国の総人口に占める都市人口の割合（都市化率）は、2011年には5割を超え、ようやく世界平均に達しました。しかし、非農業人口は戸籍で見ると3分の1程度しかありません。この17ポイントの差が、いわゆる農民工とその同居する家族です。この人たちの多くは、いわゆる新世代農民工、1980年以降に生まれた若い世代です。これは農民工の半分以上を占めていますが、彼らは農業経営者でもなければ、帰ろうともしていない。この人たちをどうするか、その問題を解消するために戸籍制度改革が始まったわけです。



例えば、上海市の常住人口は2,400万近くもいますが、そのうち上海市の戸籍を持ついわゆる上海市民は1,400万だけです。あと900万人は、上海市の戸籍を持たずに上海市で働いて暮らしている農民工とその子供たちです。上海に限らず、北京とか広東省の深圳、広州など大都市ではだいたいこのような構図になっています。今の中国ではこうした農民工のことを半市民、その半市民の都市化を半都市化といいます。戸籍制度を改革して半市民を市民化し、半都市化を都市化しようとしているわけです。

もう一つは計画生育政策の改革です。去年の全人代で見直しが決まり、今年の初めから全国各地で実施を始めました。1984年から、一

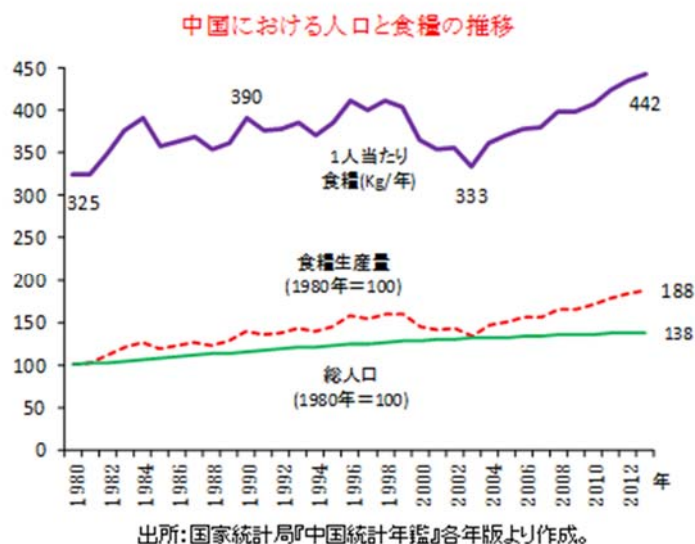
人っ子同士の夫婦は2人産んでよかったのですが、今回の改革では片方だけが一人っ子でも、2人目の出産を認めるということになりました。これによって、年間100万人ぐらいの純増が見込まれます。

残念なのは、どうぞ生んでくださいと言われても、あまりたくさん産もうとしないことです。そういう出産意識ができてしまっています。高学歴化とか、女性の社会進出とか、教育や就学などの出費等、出産を制約する様々な要素が出てきているので、たとえ完全な自由化をしても、日本のように出生率が1.3、1.2に下がるという指摘が、専門家たちからはすでにあります。

5. 中国農業の基本問題－食料と都市農村格差－

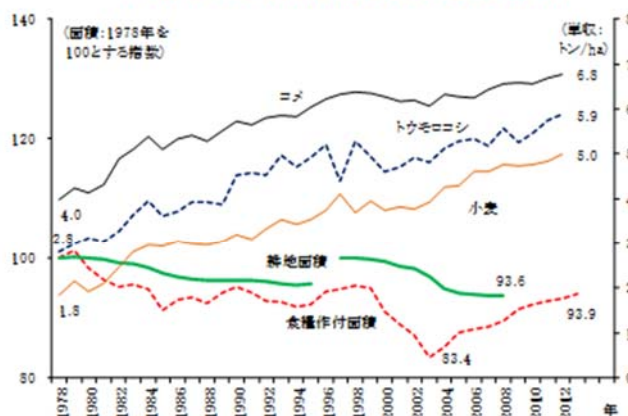
専門家の間では、農業問題は二つの問題を含んでいます。一つは都市と農村の所得格差です。ただ、中国もそれを問題視して、都市と農村の格差が最大の3.23倍から、2013年の3.03倍に縮小し始めたという点だけを指摘しておきます。

もう一つの農業問題は食糧問題です。日本の自給率は4割しかないとよく問題視されますが、中国もやはり13億、将来的には14億5,000万の人口をどうやって養うかが、当然ながら大きな課題で、食糧の増産が重要な政策課題として出てきました。中国では食料増産に努め、若干波はあったものの、2013年には6.6億トンに達しました。1980年から人口は32年間で38%増え、食糧は88%増えました。



中国は基本的に自力で食糧を自給しています。穀物だけでみると、95%以上です。作付面積の変化、耕地面積の変化、単収推移など、細かなデータはいくつかありますが、その他の政策の支援もあって、食糧生産能力の維持・拡大や、所得が増えた消費を支えることに問題がないよう中国自身が努力をしていると思われます。十数億の人たちを外国の生産者に頼むのが危険だということは、中国政府自身がよく口に出していることだと思います。

中国における耕地・食糧作物面積および穀物単収の推移



出所: 国家統計局『中国統計年鑑』および国家データ
<http://data.stats.gov.cn/> より作成。

むすび

私の理解や分析によれば、もちろんいくつかの前提条件が必要ですが、中国は中所得国の罫にははまらないと思います。2030年頃まで中国経済は成長を続け、6、7%を維持できるでしょう。結果的に所得の倍増、倍々増、為替レートの効果も関係して、2030年頃には2万～3万ドルぐらいの所得を達成できるでしょう。ただし、くり返しますが、国内の社会秩序の安定・維持、国際的な平和維持のための政府の能力が問われます。

<質疑応答>

Q. 今の中国における年間の大学卒業生は、700万を超えている状況かと思います。「高等教育の発展：労働需給のミスマッチ」というのは、日本においても考えるべきところですが、このミスマッチをなんとかしなければならぬと思います。その辺についてお考えを聞きたい。

A. 労働市場の需給ミスマッチというのは、日本でも、欧米の非常に発達した労働市場でも観測される現象です。大卒だけど定職はない、という状況です。中国では4年制、3年制合わせての大卒者は年間700万を超えています。そのうちの何割かは結果的に大卒の知識の要らない仕事をやらざるを得なくなりました。大卒者は「時代の寵児」というような錯覚が本人にも親にもあったのですが、いい仕事を探していても、なかなか見つかりません。しかし、慣れてしまったのか、農民工が働く労働市場にもたくさん3年制の大卒者が参入してきています。もう一つは、産業構造の転換です。今は中卒でもやれる仕事ばかりなので、産業構造の高度化を進めています。大卒がたくさんいるのは、産業構造を転換する前提条件として評価できる面もあります。

◆ERINA 日誌◆ (9月1日～10月31日)

- 9月1日 【寄稿】毎日新聞社『週刊エコノミスト』2014年9月9日号「中国も北朝鮮の扱いに苦慮」(三村調査研究部長)
- 9月10日 平成26年度第2回賛助会セミナー「人口・農村問題から中国の『いま』を考える」
(朱鷺メッセ中会議室、同志社大学大学院教授・巖善平氏)
- 9月10日 「第5回日中国際問題協議(JIIA-CICIR)」参加(北京、新井主任研究員)
- 9月11日 「第28回日中国際問題討論会(JIIA-CIIS)」参加(北京、新井主任研究員)
- 9月12日 広域首都圏輸出製品技術支援センター(MTEP)拡大連絡会議(東京、酒見経済交流部長)
- 9月21～22日 北東アジア学会第20回記念学術研究大会報告・討論(三島市、三村調査研究部長ほか)
- 9月22～23日 北東アジアガス・パイプラインフォーラム(NAGPF)参加
(イルクーツク、新井主任研究員)
- 9月25日 ERINA BUSINESS NEWS No.105 発行
- 9月27日 遼寧大学主催「北東アジアフォーラム2014」発表(瀋陽市、三村調査研究部長)
- 9月29日 公益財団法人新潟県国際交流協会、新潟地域留学生等交流推進協議会主催「留学生就職支援セミナー」【ERINA 協力】(ホテル日航新潟)
- 10月1日 「2014韓日部品部材調達商談会」【ERINA 協力】(ソウル、酒見経済交流部長)
- 10月2日～ 新潟大学大学院インターンシップ受入
(新潟大学大学院現代社会文化研究科 包振山、2014年11月28日まで)
- 10月6日 平成26年度海外農業・貿易事情調査分析事業「NIS 諸国(旧ソ連新独立国家)の調査・分析」に係る検討委員会参加(東京、酒見経済交流部長)
- 10月9日 日本国際問題研究所「ロシア極東・シベリア地域開発と日本の経済安全保障」参加
(東京、新井主任研究員)
- 10月11日 第2回韓国経済システム研究会(東京、中島主任研究員)
- 10月15日 日本国際問題研究所「ロシア極東・シベリア地域開発と日本の経済安全保障」参加
(東京、新井主任研究員)
- 10月15日 ERINA REPORT No.120 発行
- 10月20日 北京科学学術研究センター主催「New Technology Revolution Conference」発表
(北京、佐藤囁託員)
- 10月24日 平成26年度運営協議会
- 10月26日 日本国際経済学会第73回全国大会・報告(京都、中島主任研究員)
- 10月28日 【寄稿】毎日新聞社『週刊エコノミスト』2014年10月28日号「つえを突く金正恩氏権力掌握に変化なし」(三村調査研究部長)
- 10月28日 第1回北朝鮮学世界大会・報告(ソウル、三村調査研究部長)
- 10月28日 新潟港コンテナターミナ運営協議会(新井主任研究員)
- 10月29日 IABC (International Association of Business Communicators)/JAPAN 主催「日ロビジネス対話」セッションリーダー(東京、杉本副所長)
- 10月30日 第7回日露エネルギー・環境対話イン新潟(朱鷺メッセ)
- 10月31日 日露エネルギービジネス・マッチング会議(朱鷺メッセ)
- 10月31日 中国・延辺朝鮮族自治州商務局訪日団アテンド(穆研究主任)
- 10月31日 中国・延辺朝鮮族自治州商務局訪日団表敬訪問(酒見経済交流部長ほか)

編集後記

本号では、中国・綏芬河からロシア・ポストチヌイ港を経由する初めての日本向け鉄道コンテナ貨物の輸送実験を報告しています。▼この「綏芬河ルート」と中国・琿春からザルビノ港を経由する「図們江ルート」は、2002年にERINAが「北東アジア輸送回廊ビジョン」を発表して以来、その整備促進にもっとも注力してきました。▼ロシアのスンマ・グループを中心とした図們江ルートの投資計画も紹介されています。これらの輸送ルートが日本企業にとって利用しやすいものになれば、「日本海横断航路」もようやく軌道に乗ってくるでしょう。

ERINA BUSINESS NEWS No.106

発行人 西村可明
編集責任 中村俊彦
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