

The background features a stylized map of Northeast Asia in a light orange color, set against a white background. A large, thin orange arc curves across the bottom of the map. The text 'ERINA' is prominently displayed in a bold, orange, sans-serif font.

ERINA

Economic Reserach Institute for Notheast Asia

BUSINESS NEWS

No. 108

2015年3月25日発行

SERIES

海外ビジネス情報	1
列島ビジネス前線	7
セミナー報告	13
ERINA 日誌	33

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>

◆海外ビジネス情報◆

ロシア極東

ハバロフスク地方の
観光産業クラスターが
連邦プログラムに
(ハバロフスク版
コメルサント・デイリー
1月13日)

ハバロフスク地方の観光産業クラスタープロジェクトがインバウンド観光の振興のための連邦特定目的プログラムに組み入れられた。アムール川沿いに中国やハバロフスク地方北部に行くツアーやシャンタル諸島に行く海のツアーのためのハバロフスク市のインフラ整備、大ウスリー島の整備の費用として、2018年までに3億6,700万ルーブルが拠出される。専門家は、インバウンド観光の規模は拡大してきているが、プロジェクトの成功は投資家に提示される条件に左右されるだろうと考えている。

この期間の観光施設への民間投資は6億8,950万ルーブルになる見込みだ。連邦プログラムに従い、この資金で宿泊施設、商業・レジャー・娯楽・外食施設がつくられることになっている。すでに2014年、この目的で投資家が1億500万ルーブルを使った。ハバロフスク地方文化省観光発展・国際交流課のアナトーリー・エレミン課長の説明によると、それはハバロフスク地区の観光拠点「ザイムカ」及び「ボロネジ」のことで、「ザイムカ」では四ツ星のホテルとホテルが建設され、さらに岸壁の改修工事が予定されている。「ボロネジ」では、アルペンスキーコースが完成し、敷地の整備が進められている。

ロシア最大のカジノが
沿海地方にできる
(ロシースカヤ・ガゼータ
1月13日)

2015年5月、特定複合娯楽地区「プリモーリエ」の待望のスタートが切られる。複合施設「タイガー・デ・クリスタル」が観光客を受け入れる。ロシア東部地域で初のカジノ会社はすでに求人を行っている。12月には「ディラー・スクール」も開校。将来の「ラスベガス」が先日、初めてマスコミに公開された。

政府は、カジノ地区「プリモーリエ」の形成を2009年に決定したが、沿海地方政府が「メルコ」及び「ナガコープ」社と投資協定を締結したのは2013年だった。メルコは7億ドル余り、ナガコープは3億5,000万ドル余りをプロジェクトに投じる。プロジェクトの開発総責任者は沿海地方開発公社。

複合施設「タイガー・デ・クリスタル」の建設は、東部第一カジノ会社が担当している。「面積は約7,200平方メートル、120室の高級ホテル、これはヨーロッパ最大のカジノの一つになるだろう。沿海地方周辺には1億の有望クライアントが集中しており、彼らがマカオのカジノに行くには少なくとも8時間かかるが、沿海地方はずっと近い。これも目算に入れている」と、東部第一カジノ会社のクレイグ・バラントインCOOは説明した。

ナガコープは、複合施設「マヤク」のマスタープランの素案を沿海地方政府に提出した。「我々は自分たちの区画にホテルとカジノ、レストラン、ショップ、屋内プール、ヘルスセンター、複数の高級ヴィラを建設する」と、設計側は説明した。プロジェクトは沿海地方政府の承認を得たので、ナガコープは今後1年以内に設計見積書を作成し、着工する。

アムール州に
天然ガス加工工場が建設される
(1月17日
ロシースカヤ・ガゼータ)

天然ガス加工工場建設プロジェクトの実行を開始するため、ガスプロムの関係者がアムール州を訪れた。この工場は、中国への天然ガス輸出契約と密接に関連する一方、ロシア極東地域の経済にとって非常に重要なガス化とも結びついている。

困難な現状にもかかわらず、プロジェクトは実行される。アムール州における工場建設の第1段階は2015年2～3月に始まる。現在、作業員用宿舎の建設用地探しが行われている。工場建設と同時に、数多くの経済部門（発電、建設業、建築資材製造、小規模ビジネス）が始動する。

ザルビノ港の出資者は
工業団地の隣接形成も計画
(ウラジオストク版
コメルサント・デイリー
1月23日)

「大ザルビノ港」プロジェクトの発起人らが、港のそばの1,600ヘクタールの土地における工業団地の形成を計画していることを、沿海地方政府はウラジオストクにおける吉林省代表団との会議の結果として発表した。吉林省経済技術合作局の王志厚局長は、彼らに提示されたプロジェクトのうち最大のものが「大ザルビノ港」の建設だと明言した。

そこには裾野産業の工場が入る。例えば、生産力がそれぞれ年間100万トンのサトウキビの製糖工場や大豆加工場が挙げられている。

電力会社は送電線による
環日本海を目指す
(ウラジオストク版
コメルサント・デイリー
1月23日)

東部エネルギーシステム（ルスギドロの子会社）は22日、北朝鮮への電力輸出プロジェクトのF/Sの実施に対する4件の申請書の検討を開始した。朝鮮半島向けの送電線の建設は、発電コストの削減につながり、それは、沿海地方の需要家向け料率の上昇進度に影響を及ぼし、沿海地方で予定されている発電所の工期と定格出力を、東部エネルギーシステムが見直すきっかけになるだろう。朝鮮半島向けとサハリンから日本向けの送電線は、日本海周辺におけるエネルギーリングの形成を可能とし、それは参加国のエネルギー安全保障を大幅に向上させるだろうと、複数の専門家は指摘する。北朝鮮の支払い能力が疑問視されているが、この問題は解決可能だと、専門家はみている。

このプロジェクトは、第1段階で羅先経済貿易地帯への電力供給を予定している。羅先は電力不足に陥っており、2014年の不足電力は30メガワット。2025年までにそれは600メガワットに拡大するとみられている。2015年第3四半期には、ウラジオストクで「ポストチナヤ」発電所の運転開始と、北朝鮮と国境を接するハサンまでの100キロボルトと220キロボルトの新しい送電線の建設が予定されている。それにより、最大で200メガワットの北朝鮮への輸出を2016年までに開始することが可能となる。

韓国までの送電線の延長計画（そのためには500キロボルトの送電線の建設が必要）が検討されている。さらに、東部エネルギーシステムはサハリンから日本への送電線も計画している。

ルーブル安でロシア極東の
自動車輸入が激減
(ロシースカヤ・ガゼータ
1月29日)

極東税関の発表によると、2014年、極東連邦管区を通じた自動車輸入は約30%減少した。

「2013年に223,727台の交通手段(バス、乗用車、貨物車)が輸入されたが、2014年には157,137台だった」と、極東税関のセルゲイ・パシコ局長は数字を挙げた。

パシコ局長によれば、貨物車の輸入は9分の5に、バスは17分の10になり、乗用車は28%減少した。パシコ局長によれば、理由は複数あり、主なものは経済の悪化がドル相場の値上がりとルーブル相場下落に影響を及ぼしたことだという。ロシア極東では昔から、中古車が日本から大量に輸入されている。

2月にモスクワで
ロ朝ビジネス協議会初会合
(インターファクス2月6日)

1月に設置されたロシア・北朝鮮ビジネス協議会のメンバーの初会合が、北朝鮮の李龍男貿易相のモスクワ訪問の枠内で2月に計画されていることを、極東開発省広報室が伝えている。

「インターファクス極東」通信社に入ったプレスリリースによると、ビジネス協議会の主な課題は、二国間の貿易経済関係の効率的発展を目指して、ロシアと北朝鮮の企業および団体のパートナー探しや関係づくりをサポートすることだ。

「この機関の設立発起人は、貿易経済・科学技術協力に関するロ朝政府間委員会のロシア側議長を務めるアレクサンドル・ガルシカ極東開発相だ。協議会の設置は、ロシア商工会議所、ロシア外務省、駐北朝鮮ロシア連邦大使館、ロシア経済発展省の賛同を得た」とプレスリリースには記されている。全ロシア社会団体「ビジネスのロシア」副会長でエスプロ社会長のビターリ・スルビッコ氏が、ビジネス協議会の議長に選出された。

アムール州とロシア送電大手が
火力発電所の建設で合意
(インターファクス2月11日)

(株)インテル RAO とアムール州は、世界最大規模のエルコベツ火力発電所の建設プロジェクトの実行に関する協定書を3月に締結する方針だ。

ロシアの(株)インテル RAO と中国の国家电网公司による世界最大規模のエルコベツ火力発電所の建設は、2015年末～2016年初めに着工するという。国家电网の舒印彪・副総経理はプロジェクトへの投入金額を150億ドルと試算した。これまでに、東部電力会社(インテル RAO の100%子会社)が、エルコベツ火力発電所の設計に関する協定書を国家电网と締結している。中国への年間の電力輸出は300億～500億キロワット時に達しうる。

ロシアから中朝向けの貨物の
鉄道輸送量の日量記録を達成
(インターファクス2月11日)

極東鉄道は9日、中国及び北朝鮮との国境を経由して、輸出貨物を積んだ669両の貨車を輸送した。「このようなことは、極東鉄道の開業以来初めてだ」と、プレスリリースには記されている。グロデコボ～綏芬河(中国)区間を列車13本(496両貨車)、ハサン～豆満江(北朝鮮)区間を石炭列車2本(91両貨車)、カムイショーバヤ～琿春(中国)区間を列車2本(82両貨車)が通過した。

極東鉄道の指摘によると、ハサン～豆満江～羅津(北朝鮮の港)ル

ートでロシア産石炭をアジア太平洋諸国へ輸出するプロジェクトの実現、マハリノ～琿春間支線の再開、国境鉄道横断路の近代化、アジア太平洋諸国との友好関係の強化が、このような成果の達成を可能とした。2月上旬の輸出関連の輸送量は、グロデコボ～綏芬河ルートでは昨年同期比で36.2%増、カムィショーバヤ～琿春ルートでは14.2%増、ハサン～豆満江ルートでは126倍に拡大した。

韓国がロシアとの
フェリー航路を再開
(ロシースカヤ・ガゼータ
2月11日)

ロシアのザルビノ港と韓国の束草を結ぶフェリー航路が、今年6月末から再開されることを、「京郷新聞」が束草のある江原道政府の情報として伝えた。

昨年12月、DBSクルーズフェリー社は韓国の海洋水産部、その他の省庁に航路を再開する許可を申請。同社は近々に排水量が約3万トンのフェリーを購入する方針だということが分かった。このフェリーはザルビノ（ロシア）～束草（韓国）～舞鶴（日本）のルートを運航する。

先進経済発展区
最初の三つが確定
(ロシースカヤ・ガゼータ
2月13日)

ユーリー・トルトネフ副首相兼極東連邦管区大統領全権代表の主導する政府の極東投資プロジェクト選定小委員会は12日、最初の三つの先進経済発展区を選んだ。選ばれたのは、「ハバロフスク」、「コムソモリスク」（ハバロフスク地方）、「ナデジディンスカヤ」（沿海地方）だ。

「ハバロフスク」先進経済発展区の特徴は製造業、物流、食品加工業、「コムソモリスク」は製造業、「ナデジディンスカヤ」は運輸、軽工業、食品加工業となっている。これら先進経済発展区のインフラ整備には、62億ルーブル規模の公的資金が必要になる。民間投資（初期段階）は504億8,000万ルーブルになる。これにより、7,000人規模の生産性の高い新規雇用を創出し、2025年までに160億ルーブルの税収を追加することが可能となる。

中国東北

琿春～マハリノ鉄道が通常運行
1周年 中口協力輸送の新動脈
(吉林日報 12月22日)

12月16日までに、琿春～マハリノ間の中口国際鉄道が通常運行して1周年を迎えた。この1年で、この口岸の輸出入貨物は琿春の各口岸を合わせた全輸出入貨物の3分の2を占め、琿春国際協力モデル区と吉林省の対口協力輸送の主動脈となってきた。統計によれば、11月末までに、琿春鉄道口岸における全輸出入貨物は54.9万トン、金額ベースで2,900万ドルとなっている。

琿春～マハリノ国際鉄道は1997年にレールの接続が完成し、2013年12月17日に運行の常態化を実現した。通常運行1年で、輸送形式は輸入のみから輸出入双方向の輸送となり、貨物も石炭だけではなく、スラグパウダー・ミネラルウォーター・小麦粉にまで発展した。

中国～ヨーロッパを結ぶ
高速鉄道列車、満洲里口岸から
毎週出国 (内蒙古日報 1月5日)

満洲里の税関統計によれば、11月末までに、同税関ではヨーロッパに向けた貨物輸送列車1,272本、コンテナにして5.08万TEUを監督管理した。主な貨物は自動車部品、ノートパソコン、液晶画面、小型

サーバー等だった。

現在毎週、中国各地からヨーロッパへの貨物列車が満洲里口岸から出国し、東方ルートユーラシア・ランドブリッジを走行している。今のところ、満洲里口岸から出国する列車の起点は西南（重慶－満洲里－ロシア）、華南（広州－満洲里－ロシア、長沙－満洲里－ヨーロッパ）、武漢－満洲里－ロシア）、華東（蘇州－満洲里－ヨーロッパ）、東北（營口－満洲里－ヨーロッパ）など多くのルートがあり、基本的に全中国を相互に連絡する便利で効率の高いルートを張り巡らせている。

中国－ヨーロッパを結ぶ貨物列車を利用するメリットは大きく、輸送コストはコンテナ輸送1キロあたりわずかに0.06ドルだ。時間コストについては、全ルートの平均が13～15日で、現在中国とヨーロッパを結ぶ鉄道では最短の高速鉄道だ。海運に比べ、輸送日数を25～30日短くすることができる。

牡丹江石油採掘産業基地
国家レベルに認定
(黒龍江日報 1月8日)

先頃、国家科学技術部は牡丹江石油採掘工具産業基地を国家ハイテク産業化基地として認定した。関係者によると、これはハルビン国家アルミニウム・マグネシウム合金新材料ハイテク産業化基地、ハルビン国家現代サービス業新メディア産業化基地、大慶国家石油・石油化学設備製造ハイテク産業化基地および牡丹江国家特種材料ハイテク産業化基地に続く、黒龍江省が批准された5カ所目の国家レベルのハイテク産業化基地となる。

牡丹江市の石油採掘工具産業は、大慶油田の探鉱と開発の発展につれて拡大してきた。基地にはすでに中国石油天然ガス集団公社(CNPC)が発行した許可証を有する企業が50社余り、輸出入取引に関して許可を得ている企業が15社あり、多数の企業がISO認証とアメリカ石油協会(API)の認証を取得している。

延吉空港口岸ビザ業務開始
(吉林日報 2月6日)

国務院・公安部の検査を経て、省公安厅の駐延吉空港口岸査証部が2月9日から発足し、口岸ビザ業務を開始する。中央の部署が吉林省に設立されることで、経済振興、地域の発展促進、国境地域の開放レベルの向上に重要な役割を発揮することになる。

国家の関係規定によれば、延吉空港口岸査証部が発行するビザの対象は、①人道的な理由により緊急に入国する必要のある外国人、②招聘により緊急のビジネス・工事・補修に従事するか、緊急に入国する必要があり主管部門の同意を得て口岸でビザ証明資料を申請した外国人、③許可を受けて適当な資格をもつ旅行社による外国の団体旅行者を含む。ビザの種類は、「乗務」「人材」「訪問」「貿易」「親族」「個人」「団体旅行」の7つである。1回の入国のみ有効で、個人ビザでの入国の有効期限は5日を越えてはならず、滞在期限は30日を越えてはならない。団体旅行のビザによる入国の有効期間は15日で、30日を越えて滞在してはならない。

動力車運行開始 1 カ月
輸送旅客数 29.8 万人に
(内蒙古日報 2 月 13 日)

内モンゴル自治区の動力車が 1 月 8 日に運行を開始して以来、フフホト・包頭・ウランチャブの 3 都市を毎日 15 往復する公共交通は、3 都市間の人々の往来を密にした。2 月 7 日までの輸送旅客数は累計 29.8 万人となった。

調べによれば、ウランチャブ市集寧区－包頭線における動力車の開通は、輸送能力を増強し、短距離間の旅客の流圧を緩和するだけでなく、地域経済の距離を大幅に縮め、観光・製造・サービス等の産業に恩恵をもたらし、特に観光業に直接もたらされた利益が著しい。多くの旅行社が「動力車開通」と宣伝し、「動力車に乗ろう。モンゴル・元朝文化への追憶の旅」「動力車で冰雪の旅」等の特色のある観光プログラムを打ち出し、内モンゴル中西部地域の「休日経済」が急速に活発になってきた。

モンゴル

モ政府と
中日モ・コンソーシアム
関係者が会談
(InfoMongolia 12 月 25 日)

政府関係者は、タバントルゴイ炭鉱（ウムヌゴビ県）の開発投資家に選定された神華能源公司（中国）・住友商事（日本）・エナジー・リソーシーズ（モンゴル）から成るコンソーシアムの関係者と 12 月 24 日、会談した。

この会談で、双方は 1 月 5 日から交渉を継続することで合意し、タバントルゴイ炭鉱に出資し、開発する大型プロジェクトを成功裡に遂行することを約束した。エンフサイハン作業部会議長は、「タバントルゴイ・プロジェクトは 40 億ドルを必要とし、その意味ではこれは世界規模の大型プロジェクトだ。入札の勝者はモンゴル、中国、日本の 3 カ国から成り、そのことがプロジェクトの価値を高めている」と明言した。

中モ輸送に関する複数の協定が
批准
(InfoMongolia 1 月 14 日)

12 日の定例閣議で、昨年 8 月の習近平中国国家主席のモンゴル訪問時に締結された複数の政府間協定が承認された。

これらの文書は、「モンゴル及び中国を経由するトランジット、海及び内陸への貨物輸送に関する政府間協定」と、「鉄道トランジット輸送における協力に関する政府間協定」だ。

これら協定の実行の枠内で、モンゴルは、中国国内を経由して海港まで輸送するという条件で、鉱物製品を第 3 国に輸出することができる。さらに、鉄道輸送に関して、中国側はルート、量、税金、料率の点でモンゴルを優遇する。協定書では、外国貿易用に開かれた海港は、丹東、大連、錦州、營口、秦皇島、黄力、天津となっている。

300 万人目のモンゴル国民が
誕生
(news.mn 1 月 28 日)

モンゴル国政府は 2014 年 1 月 4 日に、300 万人目の国民として 9 地区と 21 県で同じ日に誕生する赤ちゃん全員を正式に記録することを決定していた。

国家統計委員会のメンドサイハン委員長によると、モンゴルの 300 万人目の国民は 1 月 24 日、ウムヌゴビ県ダランザドガド郡で誕生した。300 万人目の国民を 100% 正確に証明するため、1 月の出生者数と死亡者数が計算された。モンゴルの 300 万人目の国民には、アパー

トか現金（最高で7,000万トゥグルグ）が、同時間に生まれたすべての赤ちゃんには、300万トゥグルグが支給される。

新しい発電所の建設契約が締結
(InfoMongolia 2月2日)

モンゴルの MAK エナジー社と中国のハルビン電気集団公司在、出力2×135メガワットの発電所を完成引渡し条件でナリンスハイト炭鉱（ウムヌゴビ県）に建設する契約を締結した。

契約締結式は在北京モンゴル国大使館で行われ、2社の代表者と共にスフバートル・モンゴル国大使とフレンバートル貿易経済担当顧問も出席した。

今回の発電所の委託はウムヌゴビ県の確実な電力供給を視野に入れ、炭鉱の生産力の向上も期待される。また、ハイテクな発電装置の使用によるコスト削減と輸出の拡大が重要だ。この発電所はオウトルゴイ、ツァガーンスワルガ、タバントルゴイなどの大型鉱山向けの新たな電源として機能する見通しだ。同プロジェクトの実施に関する覚書は昨年の習近平国家主席のモンゴル訪問時に調印済み。

モンゴル投資フォーラムが
ソウルで開催
(InfoMongolia 2月27日)

在韓国モンゴル国大使館と大韓貿易投資振興公社（KOTRA）が25日、「投資フォーラム」を開催した。このイベントは両国の国交が樹立されて今年で25周年になることを記念して開催された。経済研究所、銀行、金融機関のみならず、サムスン、ポスコ、大宇、ハルラ、デーリム、大韓航空、アジアナ航空、韓国鉄道公社、韓国電力技術、韓国土地住宅公社、韓国水資源公社、現代、ハンファグループ等の大手企業の関係者170名以上が出席した。モンゴルと韓国の国交は1990年3月26日に樹立。

◆列島ビジネス前線◆

北海道

北海道・ソウルの知事と市長
共同声明
(北海道新聞2月6日)

高橋はるみ知事と北海道を訪問中の朴元淳ソウル市長は5日、札幌市内のホテルで会談し、北海道マラソンとソウル国際マラソンの交流推進など4項目での協力強化を明記した共同声明に署名した。道とソウル市の友好交流協定締結から5年を迎えることを記念し、両地域の関係発展を確認した。

声明では具体的な交流促進として①相互のマラソン大会を通じた交流や協力の深化②双方の文化施設の入場料金を割り引く「優待キャンペーン事業」の充実③両地域で開かれる行事やイベントへの参加・広報についての協力推進④文化・経済・人的交流に関する実務者協議の定期開催一の4項目を盛り込んだ。

十勝にアジア農業塾
(北海道新聞2月8日)

十勝管内の経済人や学識者らが9月をめどに、中国や東南アジアから留学生を受け入れ、農業経営者を養成する私塾の開設を計画している。国内外の農業青年が経営論や農業実習、加工品のブランド化など「6次産業化」の手法を学ぶ。道によると、外国人向けに農業教育を行う私塾は同で初めて。アジアとの交流を推進し「地方創生」の足が

かりにする狙いだ。

札幌市
民間のインフラ輸出支援
(北海道新聞 2月 25日)

札幌市は新年度、市内企業のインフラ（社会基盤）技術の輸出支援に初めて取り組む。これまで交流を深めてきたモンゴルと中国の都市を対象に、消防や環境の分野で市内企業が持つ技術を売り込む。

具体的にはモンゴルの首都ウランバートル市に、寒冷地仕様の消防機材などを販売する企業を紹介する。同市では国際協力機構（JICA）の事業で札幌市消防局が 2013 年から技術指導を行っており、職員の現地派遣に合わせて商談を橋渡しする。

また中国でも、姉妹都市の瀋陽市で、大気汚染や水質汚濁など環境問題の解決に役立つ技術の展開を後押しする。

ロシア極東に野菜温室
(北海道新聞 2月 21日)

プラント建設大手の日揮（横浜）と北海道銀行（堰八義博頭取）などが、ロシア極東の中心都市ハバロフスクで、大規模な野菜の温室栽培施設を建設することが 20 日、分かった。総事業費は 10 億円程度とみられ、今春着工し、11 月にも生産を開始する。現地では今月中にも、野菜の生産を行う事業会社を設立し、将来的には、道産野菜など日本の農作物を極東で販売する事業も視野に入れている。

青森県

韓国、水産物禁輸見直しへ
本県などを現地調査
(東奥日報 1月 10日)

水産庁は 9 日、東京電力福島第 1 原発事故を受けて福島など 8 県からの水産物の輸入を禁止している韓国から、専門家委員会の調査団を受け入れると発表した。輸入規制の見直しを判断するため、13～16 日に北海道、本県、岩手の 3 道県で現地調査を行う。調査団の来日は昨年 12 月に続き 2 回目。

韓国は福島第 1 原発からの汚染水流出に対する消費者の懸念を理由として、2013 年 9 月から本県、岩手、宮城、福島、茨城、栃木、群馬、千葉の 8 県からの水産物輸入を全面的に禁止している。

農水産物新輸送サービス始動へ
東南アジアも翌日配達
(東奥日報 1月 15日)

本県の農林水産物などの販路拡大を目指し、県がヤマト運輸（本社東京都）とともに構築した新たな輸送サービスが今年 4 月から本格的に始動する。これまで東北地方に限られていた翌日午前中の配達地域が九州北部まで広がり、国内の人口カバー率は 7.5% から 84.7% まで拡大する。

また、沖縄にある全日本空輸（ANA）の沖縄国際物流ハブネットワークを活用し、翌日配達地域をシンガポールやマレーシアなどの東南アジアに拡大した。

秋田県

車部品、中国から一部移管
鹿角市の秋田工場に
(秋田魁新報 2月 26日)

輸送機械部品メーカーの山口電気工業（東京）は、中国に拠点を置いている自動車用部品の一部を鹿角市の秋田工場に移転する。ホンダの主力車向けが対象となる見通しで、4 月にも量産態勢を整える。円安傾向が続いていることを強みに、国内回帰で生産コストを抑える狙い。

同社によると、秋田工場で製造するのは燃料と空気を混合・圧縮する燃料噴射装置に使うバルブで、重要部品の一つ。1993年に操業を始めた中国・広東省の工場は現状の700人体制を維持。現地向けのバルブや、車載用エアコン部品、産業機械用の後退警報機（バックアラーム）などの生産を続ける。

山形県

物販免税で利用PR
滝の湯（天童）、県内旅館で初
（山形新聞1月13日）

日本での買い物を楽しむ外国人旅行者を取り込もうと、天童市の滝の湯（山口元社長）は、館内売店で物販について消費税免税の認可を取得した。県内旅館では初で、同社は「地域の旅館や小売店に連携を広め、天童温泉のセールスポイントにしたい」と話している。

外国人旅行者向けの免税制度は、ショッピングモールやドラッグストア、旅館の売店などで免税店認可の取得が全国で広がっているが、東北は動きが遅いという。背景には東京電力福島第1原発事故の影響で東北への外国人旅行者が回復していないことがある。山口敦専務は「主力の台湾からの旅行者は回復の動きも出始めたが、中国や東南アジアからの集客では免税制度の効果を期待したい」と話す。

酒田－釜山間、週4便化
定期コンテナ航路増便
（山形新聞2月25日）

県と酒田市は24日、酒田港－韓国・釜山間の国際定期コンテナ航路が増便され、週4便になると発表した。新規就航は1年ぶりで週4便化は航路開設以来、初めて。高麗海運（韓国）が新たに運航するコンテナ船の第1便は今月26日、酒田港に入港する。

酒田港のコンテナ貨物取扱量は2014年、過去最高を記録。花王酒田工場に紙おむつ工場が新設されたことなどを背景に取扱量が急伸した。今回の増便は15年も引き続き取扱量増が見込めることが要因で、井上和則県港湾事務所長は「4便中、3便は途中の港を経由せず、酒田から釜山に直接向かうルート。荷主にとってメリットが大きい」と期待を込める。

新潟県

ロシア極東で大豆栽培
市、新潟大と連携
（新潟日報1月30日）

新潟市は2014年度から、新潟大などと協力し、ロシア極東の沿海地方で大豆の試験栽培を進めている。29日には新大が関係者向けセミナーを開き、研究者が栽培について説明。今後も産学官が連携し、低コストで安全な大豆の安定供給を目指すことで一致した。

14年度は、新大とロシア極東の国立大「ロシア連邦沿海地方農業アカデミー」と連携し、ウスリースク市の農地約3ヘクタールで大豆の試験栽培を始めた。費用約900万円のうち大半は農林水産省の補助を受けた。セミナーでは新大の大山卓爾教授が「ロシアは展望があるので、15年度は寒冷地に適した品種を探したい」と当面の課題を説明した。

外国人労働者が過去最多
14年10月、4,860人
（新潟日報1月31日）

新潟労働局は30日、2014年10月末時点の外国人労働者が前年同期比8.8%増の4,860人になったと発表した。全国では同9.8%増の78万7,627人で、いずれも企業に対し国への届け出が義務化された07年以降で最多となった。

労働局によると本県は、国籍別では中国が最も多く 2,433 人。次いでフィリピン 872 人、ベトナム 372 人だった。県内の外国人雇用事業所数は、前年同期比 66 カ所増の 1,208 カ所。職業対策課は、「景気回復で外国人が働きやすくなっている」としている。

新潟港貨物量 4,280 トンに
県が港湾計画まとめる
(新潟日報 2月6日)

県は5日、今後 15 年間の新潟港の整備方針を示す改訂「新潟港港湾計画」をまとめた。「北東アジアゲートウェイ機能の強化」などを打ち出し、取り扱い貨物量は 4,280 万トン（2012 年は 3,467 万トン）、船舶乗降客数は 150 万人（同 143 万人）を目指す。

西港では、貨物を積んだトレーラーなどが直接乗り込める RORO 船や、9 万トン級のクルーズ船の寄港に向けて、入船地区に埠頭 7 ヘクタールを整備する。東港では、対外貿易用にコンテナ貨物の取り扱い機能を強化。荷さばき施設などを 49 ヘクタールから 66 ヘクタールに広げる。

春節観光、熱烈歓迎
中国人受け入れに力
(新潟日報 2月20日)

旧暦の正月「春節」の大型連休期間中に来日する中国や台湾からの観光客に、県内の観光関係者らが熱い視線を注いでいる。19 日、新潟空港では中国・ハルビンからの臨時便で到着した中国人観光客を県の担当者が横断幕をもって出迎えた。県内の宿泊施設や薬局、電器店では中国語の掲示を増やすなど、年 1 回の商機を逃すまいと懸命だ。

苗場プリンスホテルでは 1 月の外国人宿泊客が昨年の 2 倍に急増。台湾や香港からの宿泊客が目立つといい、春節に合わせて 19 日には花火が打ち上げられた。ヨドバシカメラ新潟店は店頭で消費税分の 8% が免税になることなどを中国語で掲示。中国で普及するデビットカードを使えばさらに割引きになるとアピールして誘客を図る。

富山県

コンテナ初の 8 万個超
伏木富山港、県ヤード拡張へ
(北日本新聞 1月10日)

伏木富山港の 2014 年のコンテナ貨物取扱量（速報値）が、前年比 6.7% 増の 8 万 2,066 個（20 フィートコンテナ換算）で過去最多となった。県が 9 日発表した。初めて 8 万個を超え、コンテナを置くヤードが一層手狭になっていくことが予想され、県は新年度に拡張工事を始める。

国内の景気回復で輸入が 13 年より 7.3% 伸びたことなどを背景に、これまで最多だった 13 年の 7 万 6,904 個を上回った。輸入は、ロシアや中東、オーストラリアからのアルミ、ロシアからの木材で拡大。輸出も前年比 6.2% 増で、中国向けの紙やパルプが増えた。

ASEAN 人材採用支援
県、留学費用を企業と折半
(北日本新聞 2月22日)

県は、東南アジア諸国連合（ASEAN）地域の留学生採用を望む県内企業と組み、ユニークな受け入れモデル事業を始める。留学生の滞在費や学費の負担を条件に、卒業後に当該企業への就職を橋渡しする。14 年度 2 月補正予算に 1,100 万円を盛り込んだ。

事業では、県が企業 5 社を公募し、現地で大学院に通う学生 5 人をリクルートする。その後、県内の大学院で 2 年半学び、早ければ 18 年 4 月入社となる。その間の費用は企業と半分ずつ負担する。8 月に

は県内大学と合同でタイで開かれる日本留学フェアに参加し、県内留学を呼び掛ける。

石川県

コンテナ量6万個突破
金沢港、5年連続最多
(北陸中日新聞1月21日)

金沢港の外国貿易における昨年1年間のコンテナ取扱量が前年比13.8%増の6万304個(20フィートコンテナ換算)となり、5年連続で過去最高を更新。コンテナ取り扱い開始以来、初めて6万個を超えた。

県によると、輸出は北米やインドネシア向けの建機・部品、中国やベトナム向けの繊維機械・部品などが好調で、前年比4.4%増の1万6,221個。輸入は中国、タイからの建機部品や中国、タイ、インドネシアからのポリエステル原糸などに加え、県内進出企業による歯科医療品の増加などに伴い、10.8%増の2万6,138個となった。空コンテナは29.2%増の1万7,945個だった。

福井県

アジアの原発情勢議論
関係者招き「人材会議」
(福井新聞2月5日)

原発導入を進めるアジア6カ国の関係者らを招いた「アジア原子力人材育成会議」は3、4の両日、福井市の県国際交流会館で開かれた。原発の国際的な情勢や安全技術の向上、人材育成などの課題について情報交換し、各国代表らが本県の人材育成や研修に期待感を示した。

県と若狭湾エネルギー研究センターが主催し、今年で5回目。国際原子力機関(IAEA)、インドネシア、ヨルダン、リトアニア、マレーシアなど6カ国と国内の原子力関係機関、電力会社などから33人が参加した。

鳥取県

酒類を試験輸送へ
日韓口定期貨客船を活用
(山陰中央新報2月7日)

鳥取県の平井伸治知事と、DBSクルーズフェリー社(本社・韓国東海市)のユン・ギュハン副社長は6日、同社が運航する日韓口定期貨客船を使い、ロッテ酒類(本社・韓国江陵市)の焼酎など酒類を、2月に東海港から境港に試験輸送する計画を発表した。量は20フィートコンテナ1~5個分を予定し、本格輸送につながれば、伸び悩んできた東海一境港間の貨物確保に貢献する。

一方、会談では、同社が計画するロシア極東ザルビノと韓国束草市、京都府舞鶴市を結ぶ新たな貨客船航路が話題に上がり、影響を懸念する平井知事は「境港の航路が続くことを願っている」と述べた。これに対し、ユン副社長は韓国当局に運航申請したことを認めた上で「現航路は重要で、継続的に運航する」と強調した。

鳥取-上海チャーター便運航へ
愛称「コナン」を記念
(山陰中央新報2月19日)

中国の大手航空会社・中国東方航空(本社・中国上海市)が3月1日、鳥取-上海間でチャーター便を1往復運航する。鳥取県が同日に鳥取空港の愛称「鳥取砂丘コナン空港」の使用が始まるのを記念し、誘致した。関西空港の定期路線と組み合わせたツアーが企画され、約220人が来県するという。

鳥取空港の愛称は、同県北栄町出身の漫画家・青山剛昌氏の作品「名

探偵コナン」にちなんで決まっており、県観光戦略課観光誘客室の市村節子室長は「コナンは世界レベルのコンテンツ。人気を生かし、今後も大市場の中国から観光客を呼び込みたい」と話した。

島根県

タタールスタン関係者
たたら施設見学
(山陰中央新報 1月24日)

タタール人と「たたら製鉄」の関連を調べるため、22日から島根県を訪れていたロシア・タタールスタン共和国の学術関係者らが23日、安来市と雲南市のたたら製鉄関連施設を見学した。同国科学技術庁歴史学責任者のラファエル・ハキモフ氏は「共通点を確認できた。帰国してさらに深く研究したい」と述べた。

一行はハキモフ氏と国立投資会社社長のアイヌール・アイデルディノフ氏ら3人。同国に多く住むタタール人は古くからたたら製鉄技術を持っていたとされ、調査のため島根を訪れた。ハキモフ氏は「日本の侍の刀はタタール人が使った刃物と似ている」などと共通点を指摘した。

九州

福岡ー釜山線就航へ
(西日本新聞 2月10日)

韓国の格安航空会社(LLC)チェジュ航空は9日、4月3日から福岡ー釜山線を新規就航すると発表した。1日1往復の予定で、同社の福岡発着路線は仁川線に次いで2路線目。韓国国内を周遊する九州からの個人旅行者などを取り込むのが狙い。

福岡 外国人労働者最多
(西日本新聞 2月28日)

福岡県内で働く外国人労働者数が、2014年10月末時点で1万9,831人に上り、前年比24.3%増と、過去最高を更新したことが27日、分かった。伸び率は福島県に次いで全国2位。「留学」の在留資格で来日しながら、就労に従事するネパール、ベトナム人が急増しているためだ。

県内で外国人を雇い入れている事業所数は同11.3%増の4,111カ所。

外国人の国籍別の割合は中国人42.9%、ネパール人15.8%、ベトナム人14.3%など。在留資格別にみると、「留学」が同46.4%増の8,676人と急増しており、この増加分はほぼベトナム、ネパールからの留学生が占めている。

◆セミナー報告◆

日露石油ガス・セミナー（新潟）



ロシアのガス生産の概要

テーマ：対ロ制裁下の石油ガス産業と同国で進む LNG プロジェクト
日時：平成 27 年 1 月 27 日（火）14:00～16:00
場所：朱鷺メッセ中会議室 301
講師：『石油と資本』編集長 セルゲイ・サヴシキン
主催：一般社団法人ロシア NIS 貿易会、ERINA
（経済産業省ロシア投資促進事業）

ロシアの石油ガス部門における LNG は、決して大きなものではありません。ガスの確認埋蔵量と生産量においてロシアが世界で占めている位置（16.8%と 17.9%）は、LNG でロシアが世界で占めている位置（4.5%）よりかなり大きいものがあります。LNG の割合が小さいことはロシアの資源ポテンシャルに見合ったものではなく、少なくともこの 3 倍はなくてはならないと思われれます。しかし、これにはそれなりの理由があります。というのも、この国は歴史的にパイプラインでの輸出に重きを置いてきました。これにもそれなりの理由があります。

世界で初めての LNG 輸出は 1964 年、アルジェリアのハシルメル・ガス田で行われました。このガス田は当時、世界最大規模でした。ハシルメル・ガス田は、ガス販売のためには LNG にする以外に代替方法がありませんでした。もちろんこれはアメリカ等の西側の会社にとって大きな賭けでしたが、北海油田がまだ発見されていなかったため、このようなリスクを取ることになりました。

ソ連でも、その当時はハシルメル・ガス田より大きな埋蔵量は見つかっていませんでした。しかし、ウクライナにガス田があり、初めてパイプラインを使ってチェコやオーストリアに向けて輸出することになりました。まず 1966 年にウレンゴイ・ガス田が発見されました。ハシルメル・ガス田よりかなり大きいガス田です。それに加えて、オレンブルグ・ガス田、ヤンブルグ・ガス田、さらに新しいガス田も見つかりました。そうしたことからガスの輸出の方向性も変わることになります。

1970 年代に入り、パイプラインを通じて欧州にガスを輸出していくことが話し合われるようになりました。これは欧州にとっても関心のあることでした。特にドイツでは比較的安い長期のガス以外にも機械製造業での受注があり、大きな意味がありました。このようにソ連とヨーロッパの利益が合致したことで、大きなパイプライン網が築かれることになりました。世界でも類を見ないスーパー・パイプライン網と呼べると思います。このパイプラインはソ連から欧州へガスを輸出するために作られたもので、LNG というのは考えられることもありませんでした。

ソ連からのガス輸出と世界の LNG 取引量は、1972 年の段階ではほぼ同じく、およそ 30 億立方メートルでした。その後 20 年間、ガス輸出は大きく伸びました。成長率はソ連からのパイプライン輸出の方が

高く、パイプラインに重きを置いたことは間違いではありませんでした。しかし逆に言えば、ソ連では LNG に関する技術も発展しなかったということになります。残念ながら、それは今日、あまり良いファクターとして働いていません。

ガスプロムはこのパイプラインを受け継ぎましたが、彼らが抱えている課題がパイプライン網の最適化です。それは、まさに今問題になっているウクライナの部分を解決するということです。1990年代、LNG工場建設の可能性はガスプロムにとって過程的な意味しかありませんでした。また、1990年代にガスプロムはロシアの東方地域にまったく関心を持っておらず、東方地域は統一ガスシステムにも入っていませんでした。ソ連時代に発見されたロシアの東方地域にあるガス田には、ピルトンアストフスコエ・ガス田、ルンスコエ・ガス田があります。この埋蔵量は1億7,400万トンの石油、1,000億立方メートルのガスという膨大なものです。

1980年代末から、ガス田開発に外資を誘致するようになりました。なぜなら、当時ロシアには海洋にあるガス田を開発する技術がなく、LNGを作る技術もなかったからです。当時のサハリンはアルジェリアと同じように、LNG以外にガスを輸出方法がないという状況でした。

1992年にサハリン2に関するコンソーシアムが創設され、その名称がサハリンエナジーとなりました。1994年には生産分与協定が締結されました。このプロジェクトの中で最初に開発の対象となったのがピルトンアストフスコエ油田です。最初のプラットフォームができたのもこちらで、1998年夏に季節生産が始まりました。シェアホルダーはシェル、日本の三井と三菱が入っています。サハリン2プロジェクトの第2段階では、通年の生産を始めることになりました。モリックパックという最初のプラットフォームに加え、2つのプラットフォームが建設されました。それにあわせてパイプラインがサハリンを縦断し、南のプリゴロドの近くに石油ターミナルと LNG 工場が作られることになりました。しかし、ここでサハリンエナジーは大変な試練を迎えることになりました。

2000年代初めに、ロシア全体に生産分与協定が必要なのかどうかという議論が起こりました。その結果、生産分与協定に反対する派閥が勝利し、これまでの生産分与協定以外に締結されることはありませんでした。今後も近い将来には締結されることないでしょう。この反対という結果が正しかったかどうか、今の段階で判断することは時期尚早です。時期が来ればわかることだと思います。

生産分与協定がロシアにとって有効かどうか、得かどうかという議論が行われる中で、生産分与協定が結ばれたサハリン2にも話が及ぶことになりました。この問題が先鋭化したのは、サハリン2で LNG 工場の建設が決まった段階です。その段階でガスプロムがこのプロジェクトに参加をしたいと考えるようになり、シェルとガスプロムとで交渉が行われましたが、それが決裂し、ガスプロムが参加しないままサハリン2のプロジェクトは進むことになりました。その結果、2006年に天然資源省が開発許可を取り消す事態に陥り、その秋にはインフ

ラその他を含め、サハリン2の建設がすべてストップしてしまいました。その年、サハリンエナジーはガスプロムに50%プラス1株を提供する、その代わりにそれぞれの株主が同じ割合だけ自分たちの持分を減らすということで合意しました。最終的には2007年にこの交渉が終わり、買収額は74億ドルとなりました。ガスプロム参加後は、監督機関から何らかの要求の提示はなく、サハリンエナジーは特に問題なくプロジェクトを進めていくことができました。一度取り消された認可についても再び許可が出されました。2008年12月にサハリンエナジーは通年での石油の輸出を始め、2009年2月にLNG工場が稼働しました。

サハリンエナジーのLNG工場は2トレインあり、それぞれ480万トンの出力です。2011年のLNGの生産量は年間1,000万トンで、世界のLNG生産量の4.5%を占めています。これがロシア全体のLNGであると言っても過言ではありません。ロシアにはこれ以上の大型のLNG工場はありません。この状況は、ガスプロムの政策があまり効果的ではないという事からも説明可能です。

2000年代後半、バレンツ海のシュトックマン・ガス田開発のプロジェクトにガスプロムが参入しました。その埋蔵量はかなり大きく、4兆立方メートルになります。ピーク時で年間700億立方メートルの生産ができる大きなガス田です。そのガスの一部は欧州へパイプラインで輸出し、一部はシュトックマンLNGに加工して北米に輸出することが考えられていました。このプロジェクトには外資も参加し、その中にはフランスのトタル、ノルウェーのStatoilがありました。しかし残念ながら悲観的な予測が的中し、シュトックマン・ガス田の原価が非常に高いこと、それに加えてシェール革命がアメリカで起こったことから、シュトックマンLNGプロジェクトでアメリカにLNGを輸出することはもう時期を得ないものとなりました。その結果、2012年にStatoilが脱退し、プロジェクトは現在凍結された状態で、将来再開する見込みもありません。

ヤマル LNG プロジェクト

現在のロシアのLNGの状態を見ると、その展望はガスプロムではなくNOVATEKという「ヤマルLNG」プロジェクトを実施している会社にあります。「ヤマルLNG」という名称は、プロジェクト名であるだけでなく、企業名でもあります。この企業にユジノタムバイ・ガス田のライセンスが属し、サベッタという港を囲むような形でそのガス田はあります。

2000年代にはガスプロムがこの支配権を持っていました。ガスプロムのグループ企業が持っていたということです。しかし、2008年には「ヤマルLNG」企業の支配権がゲンナージ・チムチェンコという有名なロシアのビジネスマンの手に渡ることになりました。そして2011年、チムチェンコとそのパートナーが100%の権益をNOVATEKに売却することになりました。NOVATEKというのは独立系のガス企業です。チムチェンコ自身はNOVATEKの株主となりました。最近、チムチェンコという名前をよく聞くようになりましたが、これは彼が制裁

の対象となっているからです。さらに2011年には、NOVATEKが20%の権益をフランスのトタルに売却しました。このトタルの参加はNOVATEKの功績だけではなく、ロシアの政権もその誘致に大きな努力をしました。その中で一番大きなものは、2010年の秋に「ヤマルLNG」の総合計画が作られたことで、ユジノタムベイ・ガス田で採掘されるガスについてはガス産出税を12年間課税されないという決定がなされました。また、政府は「ヤマルLNG」に対して独自に輸出することも許可しました。そして昨年、NOVATEKは20%の権益を中国のCNPCに売却しています。日本企業にも10%の権益を売却するという交渉が行われていましたが、私の知る限りでは交渉は決裂し、日本企業の参加はなくなりました。日本企業というのは三井と三菱で、サハリン2のシェアホルダーです。

「ヤマルLNG」の生産能力は、年間1,650万トンとなっています。550万トンずつの3つのラインがあります。生産開始は2017年を予定しています。EPC（設計・調達・建設）の契約は、テクニップ社、そして日揮と結ばれています。投資総額は270億ドルになると予想されていますが、問題はお金をどこから見つけてくるかということです。今は制裁という状況にあるので、欧州やアメリカから資金を調達することは不可能です。ロシアの主要銀行も制裁の対象となっているので、その活動も制限されています。このような状況では国が支援をするしかなく、年末にメドベージェフ首相が政府令にサインをして国民福祉基金から1,500億ルーブルが拠出されることとなりました。国民福祉基金というのは、ロシアの政府系ファンドである予備基金のひとつです。1,500億ルーブルは当時のレートで30億ドル弱、しかし実際に必要なのは270億ドルです。従って、資金調達の問題はまだ解決されていないわけです。今後「ヤマルLNG」のプロジェクトがどのように進んでいくかに悪影響を与えざるを得ないでしょう。

「ヤマルLNG」のプロジェクトには大きな長所もあります。まず、政府からの支援があること、確かな資源基盤があること、経済状況に応じて西にも東にも供給可能であること、NOVATEKがユジノタムベイ・ガス田にもライセンス鉱区を持っていて、さらにプロジェクトが拡大していく可能性があることです。短所としては、ロジスティックス費用、輸送費が高くつくことです。それは、まず砕氷船の調達が必要になること、耐氷型のLNG船が必要になることによります。一番大きな短所は、現状では制裁のために資金調達に制限があることです。税制面でのマイナスもあります。現在のところ「ヤマルLNG」のプロジェクトは税制上の大きな優遇を受けていますが、近年ロシアの石油ガス分野の税制は頻繁に変化しており、今後も変わらないというのは不可能だと思います。そして、生産量全体に対する買い手がまだついていないという問題があります。このことから2017年の出荷は無理なのではないかと危ぶまれており、この危惧は現実のものになると思います。

極東 LNG プロジェクト

次に極東について話します。日本の皆様にとっては、遠くにあるヤマルのプロジェクトよりもこちらの方に関心があると思います。図1は、サハリンのガスパイプラインの現状で、青いラインはガスプロムのシステムです。これはキリンスコエ・ガス田のガスを大陸に運ぶためのラインです。緑のラインは南の方へ向かっていますが、これはサハリンエナジーのパイプラインです。赤とオレンジのラインは、エクソンネフチガス、つまりサハリン・プロジェクトのオペレータであるエクソンネフチガスとロスネフチが持っているパイプラインです。ご覧のとおり途中で合流し、ひとつのパイプラインとなっています。

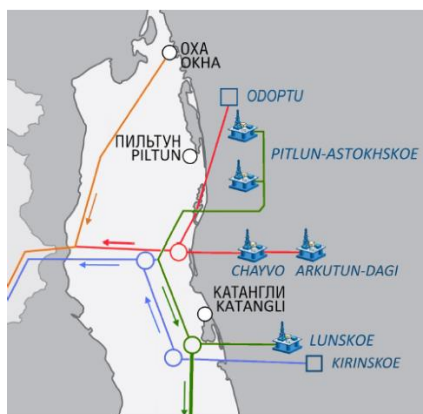


図1

現在のところ大陸での国内需要は限られ、既存のパイプラインとLNG施設の能力では、現在サハリンにあるガスをすべて販売することは不可能な状況です。従って、ここで活動しているすべての生産会社がインフラの整備に大きな関心を抱いているのですが、問題はそれぞれの企業にそれぞれの考え方があって、それらが合致していないということです。

最近活動を活発化させているのが、ロスネフチです。ロスネフチは多くのガス埋蔵量があり、自社のガスパイプラインを建設するのか、あるいはガスプロムを引き寄せるとか、ということで悩んでいます。このような状況の中で、ガスプロムはイリンスコエにLNG工場の建設を考えています。これが極東LNGというプロジェクトで、出力が年間500万トンになります。ガスの供給元はサハリン1の鉱床になる予定です。現在、サハリン1のガスは有効に使われていません。話せば長くなってしまいますが、現在のところ産出されたガスは地層に圧入して戻す形になっています。非公式なデータですが、地層に戻している量は年間およそ100億立方メートルにもものぼっています。また、サハリン1プロジェクトのガスについては、どこに供給するのかということが今のところ決まっています。

サハリンエナジーのガスパイプラインを使ってイリンスコエまで輸送するということが、今考えられる最も効果的なガスの輸送方法となります。それと並行してイリンスコエまで自社のガスパイプラインを作るといことも考えられています。つまり、600kmにわたってもうひとつガスパイプラインを作るといものことです(図2)。

サハリンエナジー側としては、よそのガスを出すというのは利益にかないません。サハリン1とサハリン2の2つのプロジェクトは、互

いに自分のプロジェクトに必要なインフラだけを整備し、隣同士であるにもかかわらず互いに連携することは考えてきませんでした。石油パイプラインについても同じようにサハリン1のオペレータであるエクソンネフチガスが持っている石油パイプラインにはよその石油を入れることはありません。サハリンエナジーが持っているガスパイプラインには、よそのガスを入れるつもりがないというのが現状です。状況はかなり複雑ですが、ガスピロムがパイプラインへアクセスすることをロスネフチが許さないということで、アクセスを保証するように訴訟を起こしています。何度か法廷が延期されていて今のところまだ結論は出ていませんが、今後どうなっていくのかまだわからない状況です。



図2

また、ロスネフチはイリンスコエ以外にデカストリに LNG 工場の建設も考えています。現在デカストリにはエクソンモービルの石油積み出しターミナルがあるので、デカストリはエクソンモービルの持ち場であるといえます。しかし、この場合においてもガスピロムのパイプライン（青いライン）を融通してもらわなければなりません。こちらはまだ流量の余裕があり、サハリンからハバロフスクを經由してウラジオストクにつながっているパイプラインの能力はおよそ 300 億立方メートルと考えられ、キリンスコエ・ガス田からのガスを大陸へ運んでいます（図3）。

このガス田のピーク生産量は年間およそ 55 億立方メートルです。しかし、このガスに対する需要が現在のところありません。従って現在、開発・生産は試験的に行われている状況です。最近、キリンスコエ・ガス田の隣にユジノキリンスコエ・ガス田を開発していて、その埋蔵量はおよそ 6,000 億立方メートルとみられています。もしこの評価が正しければ、ユジノキリンスコエ・ガス田はサハリン2をすべて合わせた2倍ほどの埋蔵量になります。この2つのガス田のガスを輸送することを考えて、サハリン・ハバロフスク・ウラジオストクのガスパイプラインは設計されています。しかし、このガスパイプラインをすべて使用するためには、そのガスの供給先をガスピロムは見つけなければなりません。つまり、ウラジオストクに LNG 工場を建設す

るといふ LNG プロジェクトに加えて、パイプラインを中国まで延ばすことを考える必要があります。



図 3

ユジノキリンスコエおよびキリンスコエのガス田の生産と輸出の開始は今のところ 2018~2019 年に予定されています。これはガスプロムの「東方ガスプログラム」の一部でしかありません。このプログラムの中でメインであるのは「シベリアの力」と呼ばれるガスパイプラインです。おそらく皆さんご存知だと思いますが、ヤクーチアからハバロフスクまでのパイプラインで、図 4 には一部だけ書かれています。

その他、アムール州にガス化学工場の建設も考えられています。そこから中国に支線を出すことも考えられています。ガス化学工場は東シベリアのガス田にとっては必須です。なぜなら、東シベリアのガスには非常に多くのヘリウム（含有量が 0.5%）が含まれているからです。現在ヘリウム工場が稼働しているオレンブルグのガス田のヘリウム濃度はこれよりもはるかに少ないです。そして、ヘリウムを抽出しなければならぬことから東シベリアのガス田のガスの原価が高くなります。ヘリウム抽出のためには一度液化しないと抽出できません。しかも抽出した際にできるヘリウムの量はあまりにも大きく、それだけの需要がないのも問題です。この状況は 1960 年代のアメリカの状況と似ています。ヘリウムの生産量があまりにも多かったことから連邦の備蓄がなされるようになりました。ロシアではまだこの問題は解決されておりません。どのように解決するのかという問題は議論の対象にすらなっていません。これが東シベリアのガス開発を抑制する要因です。

今私が持っている情報では、「シベリアの力」の建設は建設開始のセレモニーは行われたものの、本格的には始まっていません。昨年春、ガスプロムと CNPC が年間 380 億立方メートルのガスを 2019 年から 30 年間、中国に供給する協定を結んだにもかかわらず、この状況が続いています。つまり計画はあっても、実現のための準備が進んでいないということです。その理由は、ガスプロムが期待していた CNPC からの前払いが行われなかったとことが大きいと思います。また、制裁が続いていることから、パイプライン建設のための約 300 億ドルの費用を見つけることも難しくなっています。ガスプロムが自前で建設を

行うことはありえないと思います。原油価格の下落がこうしたプロジェクトの弊害となっています。



図 4

結論として申し上げますと、「シベリアの力」の建設とそれに伴う東シベリアのガスを極東に運ぶというプロジェクトも、この先 10 年は実現しないと思います。ロシアからアジア・太平洋地域にガスを出すとすると、唯一の可能性としてはサハリンの新たなガス田の開発を行うことになります。それがキリンスコエ・ガス田とユジノキリンスコエ・ガス田です。もちろん資金はかかりますが、東シベリアのガス田開発ほど費用はかかりません。東シベリアの場合はヘリウムの抽出も考えなければなりません。サハリンの場合は既にパイプラインも出来上がっています。

ここで私が重要視するのは、2014 年末にガスプロムが中国での供給量を増やすためにウラジオストク LNG を中止するかもしれないと発表したことです。つまりウラジオストク LNG がなくなり、ハバロフスクから中国への支線が出るということです。これが最も安価な方法です。おそらく実際にこのように建設されることになると思います(図 5)。



図 5

追加的に申し上げますと、ウラジオストク LNG の買い手は日本になるべきだったと考えています。2013 年に極東ロシアガス調査会社とい

うコンソーシアムが作られており、その会社はガスプロムと覚書を提出しています。もう 2015 年になりましたが、この交渉は全く進んでいないのが現状です。何が障害になっているのかわかりません。日本に輸出するはずだったガスを中国に輸出する意向があり、中国はまだ反応していません。これは、今出ているものが今後こうなる可能性が高いという話ですが、ここにさらにサハリン1が追加される可能性があります。というのは一時期、エクソンモービルが（サハリン1の追加を）検討していたからです。

まとめ

制裁は直接的ではないものの、LNG プロジェクトにそれなりの悪影響を与えています。高額なプロジェクトには資金調達方法が見つからない状況です。ロシア中央銀行の政策金利は昨年で 17%に上昇し、非常に高くなっています。

西側諸国の制裁のもう一つの結果は、ロシアと中国の接近です。それが最も表れているのが昨年の中口のガス契約です。ほかにもいくつかの要素がありますが、こうした要素をすべてまとめて考えると、極東の LNG 産業が発展する上では障害になります。

そんな中でも世界の LNG 産業は急速に成長しています。オーストラリアだけをとっても、いくつかの工場が稼働しはじめようとしています。アメリカではシェールガスを元にした LNG 輸出が始まろうとしています。今日の午前中、新潟の LNG ターミナルに行ってきましたが、そこでは 2018 年にアメリカの LNG を受け入れる予定だということです。そういったことを考えると、ロシアの LNG は世界の中で今後減少していくことが考えられます。

制裁について

残った時間で、現在のロシアの展望で最も関心が高いであろう制裁について話したいと思います。最初の制裁導入は 3 月半ばでした。ロシアがクリミア共和国の独立を認め、クリミア共和国がロシアに編入することを受けての制裁でした。最初に制裁を行ったのはアメリカ、EU、オーストラリア、カナダ、ニュージーランドです。そして夏から秋にかけてウクライナの情勢が悪化したことでロシアの責任が生じたこととされ、制裁が課されました。その制裁のリストは膨大なものになっています。その中で石油ガス部門に関わるところに注目したいと思います。

まず EU は、自国の企業に対して水深 150m 以上にある石油ガス田の探査に機材や技術の提供を中止しました。北極海でも同様の制裁を課しました。タイトオイルについても同様の制裁を行っています。資金面でも、ロスネフチ、トランスネフチ、ガスプロムネフチや金融機関に 30 日以上資金提供をしてはならないことを決めました。

アメリカの制裁は EU の制裁と似ていますがより幅広くなっており、石油ガス分野でもより多くの禁止事項を課しています。つまり掘削機器の提供も禁止され、掘削プラットフォーム、水平掘削のパーツなども禁止されました。高圧ポンプや水圧破碎用のソフトウェアも禁止されました。また、シェール開発に関する機材や技術に関しては、必ず

エンドユーザーを示した上で許可を申請しなければならないことになりました。その許可申請は却下されることが前提となっています。金融面でアメリカがロシアに課した制裁では、ガスピロムネフチとトランスネフチに90日以上融資を禁止し、30日以上資金提供を禁止するかたちで国営の銀行とロスネフチとNOVATEKに課しています。

同様の制裁を課した国はオーストラリア、カナダ、ノルウェー、スイスがあり、ハイテク機材の提供や企業への長期融資を禁止しています。日本はこれらの国に比べてやさしいものでした。ロシアの国営銀行5行が日本での証券発行を禁止するというものです。ロシアの国営銀行が日本で証券を発行したことはありませんし、おそらく今後もないでしょう。しかし、これほど多くの国が制裁に参加していることを考えると、制裁そのものの影響の他に制裁の波及という影響もあるのではないかと思います。

制裁による一番大きな影響は、ロシア企業が妥当な条件で借り換えができなくなることです。もっとも影響を受けたのがロスネフチで、多くの債務を抱えています。他の企業にとっても一定の問題をもたらしています。2つ目に重要な問題は、アメリカが水圧破砕用と水平掘削用の機材とソフトウェアの提供を禁止したことです。これはシェール開発だけでなく他の従来型のガス田の開発にも使われている技術で、例えば西シベリアだけでも水圧破砕が5件行われています。こうした制裁がもたらす影響は将来的なプロジェクトだけでなく、現行のプロジェクトにも影響がでてくるということになります。3つ目の問題は新しいプロジェクトへの影響です。この数十年間、ロシア企業は大陸棚やシェール開発に海外企業を多く誘致してきました。けれども海外企業の誘致は比較的最近行われてきたもので、比較的時間が浅いこともあり、制裁のダメージは少ないと言えると思います。

こうした影響を受けたことで、ロスネフチのイーゴリ・セーチン社長は国民福祉基金から資金を注入して欲しいと国に450億ドルを要請しました。NOVATEKに資金注入を行ったのと同じ基金です。こうした形で制裁がロシアの石油ガス産業に影響していくと考えています。実際のところをみると、キリンスコエやユジノキリンスコエ・ガス田のプロジェクトは制裁の対象になっていません。北極海に位置していませんし、深海のプロジェクトでもないからです。

【質疑応答】

Q：キリンスコエ・ガス田とユジノキリンスコエ・ガス田について、お話では大陸の方にガスを持っていくということでしたが、最近、サハリン2プロジェクトのLNGプラントを拡張するという話があります。そちらに使っていくということはないでしょうか。

A：キリンスコエとユジノキリンスコエ・ガス田は既に大陸に運ばれています。LNGの第3トレインで使用されると思います。問題は、今のところサハリン2は生産分与協定に基づいて運営されているので、法的に他のガスを受け入れることが難しくなっています。技術的な問題ではなく、こうした面で問題が出てくるのではないかと思います。

Q：ロスネフチが新しいLNG工場をサハリン南部か大陸か、どちらかに作るという方針になっているようにみえますが、これをパイプラインで日本に持ってくるという可能性はあるでしょうか。パイプラインでもってきた方が安いと思いますがいかがでしょうか。

Q：原油輸出についてお伺いします。シベリアの油田開発が遅れているということで、その結果、コジミノでの出荷はどうなっていくのでしょうか。また、ガスプロムがベトナムに出資して原油を600万トン輸出するという契約をしている中で、コジミノの出荷は十分なのでしょうか。

Q：ベトナムへの輸出は実現するのでしょうか。

Q：様々な制裁がロシアの資源開発に影響していることはよくわかったのですが、逆に制裁措置を解除してもらうために、クリミアやウクライナの問題に対してビジネス界が政府に圧力をかけているような動きはあるのでしょうか。

A：私もパイプラインの方が安いと思います。ガスパイプラインについては必ずしも経済性は重視されません。今後の展望を考える上で、政治的要因を省くことはできません。いい例が中国です。中国のケースでは経済よりも政治が優先されています。技術的には問題はないのですが、現在そうしたプロジェクトが考えられていないということも驚くべきことではありません。

A：そうなる危険性は十分あります。シベリア油田開発の遅れがコジミノ出荷に影響する可能性はありますし、制裁が行われている状況からその可能性はさらに高まると考えています。

A：ベトナムに関してはガスプロムネフチが義務を負うような契約がされ、製油所に株主として参加しています。ベトナムがロシアにとって戦略的パートナーであることを考えると、実現するのではないのでしょうか。

A：それについて貴方はどのようにお考えですか。(難しい…)それが答えです。

ERINA ビジネスセミナー／
JETRO セミナー

テーマ：東南アジアにおける日本の中小企業振興

ーインドネシア、ベトナムを中心にー

日時：平成27年2月13日

場所：朱鷺メッセ3階 中会議室301

講師：元国際協力機構（JICA）専門家（在ベトナム、インドネシア）
舟橋學氏

1. 海外展開

中小企業ミッションで東南アジアに来られる企業は、コストを下げるために安い部品を買えないかと考えている方がほとんどです。例えば20社くらいのミッションでは、18社くらいがそうしたことで相手を探しに来て、あとの2社くらいは、進出するにはどうしたらいいか、どんな工業団地があるかなどを見に来ます。しかし、現地にも課題がたくさんあります。

例えば、日本企業と取引のあるローカル企業の数はインドネシアでもベトナムでも非常に限られていて、そうした優良企業と組むのは、早い者勝ちのような状況になっています。また、パートナーを探して代理店契約を結んで製品を販売しようとする、ビジネスを始めて1、2年ぐらい経ってトラブルが続出するというケースも多々見てきました。

東南アジアの、まだまだこれからという国と組むようなときは、自分と同じ業種の企業だけが有望なパートナーとは言えません。ビジネス・センスのある人たちには、今まで関わったことのない分野でもうまくお客さんを見つけて販売を広げていくという人が多く、他の業種にも有望なパートナーがいる場合も結構あります。

また、現地に進出してものをつくるとき、最近ではレンタル工場という、建物はすべて運営会社が建て、中身だけ自社用に変えて使う傾向が、インドネシアでもベトナムでも増えています。現地工場を立ち上げる場合、中小企業によくみられるのは、日本に社長がいて、現地の社長に息子を送り、その息子さんが5～10年現地で仕事をしてローテーションするというケースですが、なかには、日本はほかの人に任せて社長自ら駐在しているというケースもあります。

「今後3年程度で有望な国」というJBICのアンケート調査によれば、ベスト5はこの5、6年、あまり変わりませんが、2014年末に出た結果では、1番にインド、2番目にインドネシア、中国が3位を占め、タイもいまだに、有望な国として4位上がってきています。タイでは洪水があり、政情不安がいまだに続いています、それでも根強い人気があります。5位にベトナムが入り、10位にミャンマーがあります。個人的には、ミャンマーに注目しています。ここ1、2年、ミャンマー案件がすごい勢いで伸びています。

有望な理由としては、マーケットの成長性が、インドネシアで85%

以上、ベトナムでも7割ぐらいを占めています。インドネシアは人口2億5,000万で、中国やインドにはかないませんが、非常に有望な国です。ベトナムは9,000万ほどで、今後これが増える可能性もあります。

それ以外の理由を見ると、「安価な労働力」の点で、インドネシアは最近、賃金が上がってきていますが、ベトナムについては重要だとみている方が過半数以上います。また「メーカーの供給拠点」について、インドネシアが象徴的だったのは、リーマンショックの後、トヨタがインドネシアでの生産拠点を広げて増産を決めたことです。それに伴って、進出を決断する企業もありましたし、その前からいる企業も、もっと広げていくということがありました。また、ベトナムでは、「リスク分散の受け皿」があります。「チャイナ・プラスワン」を考えると、ベトナムを考える企業さんも最近非常に増えています。

有望理由

	インドネシア	ベトナム
マーケット成長性	85.5%	69.5%
マーケット現状規模	37.3	17.9
安価な労働力	28.6	53.0
優秀な人材		19.5
メーカーへの供給拠点	25.5	
第三国輸出拠点	13.6	
リスク分散受け皿		19.2

出所：JBIC（2014）

2. 国の概況

(1) インドネシア

インドネシアの宗教は、ほぼ9割の人がイスラム教徒です。とはいえ、他宗教にも非常に寛容です。識字率もそこそこ高いです。大統領公選制による共和主義で、2014年10月に新しい大統領が誕生しました。その前のユドヨノ大統領が2期10年務めて交代しました。インドネシアの大統領は代々、軍隊出身者が多く、ユドヨノ大統領が就任した当てもテロ事件がジャカルタで起きていましたが、軍出身の大統領のもとで強く抑え込み、最近ではテロもあまり聞かれなくなってきました。

経済規模は、一人当たりGDPが3,475ドル（2013年）。世界銀行では低所得国、中所得国、高所得国、さらに中所得国を上・下に分けていて、その「中の上」になりつつあります。ただし、これは全国平均で、ジャカルタだけを見ると1万ドルに近く（2010年）、マレーシアの全国平均ぐらいかと思います。東南アジアの中ではシンガポールが突出して高く、日本と同じぐらいです。その次にブルネイがあり、それ以下になります。製造業の平均賃金（239ドル、2012年）は中国、タイより低いですが、結構上がってきています。

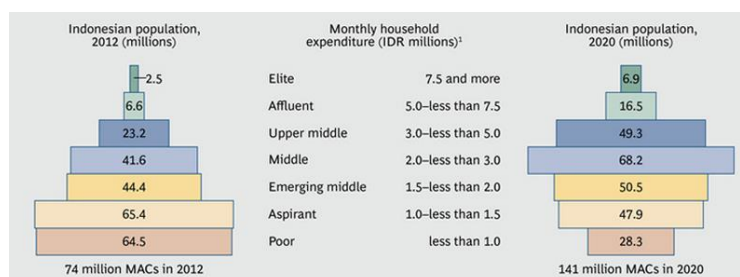
インドネシアの貿易品目は、輸出では石油・天然ガス、そのほか動植物性油脂（特に植物性）があります。パームオイルなどがスマトラ島でたくさん採れます。中には、進出している外国企業がつくっている電気機器などが、さらにほかの国に輸出されています。輸入は、生

産財が中心です。鉄鋼については、インドネシアにも鉄鋼会社はありますが、つくることができる鉄鋼の種類が限られ、薄くて強度の高い鉄板とかは輸入しなければなりません。

ジャカルタには「ジャカルタ日本クラブ（JJC）」があり、メンバー企業数は約 600 社となっています。インドネシア第 2 の都市、東ジャワのスラバヤにもジャパクラブがあり、そこに 50 社ほどが加盟しています。また、進出しているも加盟していない企業もあり、ジェトロの「日系企業ダイレクトリー」に掲載されている企業数は、いちばん最新で 1,255 社でした。進出を考えている日本企業向けの支援をするコンサルタントの方も増えつつあります。ベトナムの場合、20 年近く前からこういったコンサルタントが存在していて、今はものすごい数が存在しています。一方、インドネシアには、コンサルティング会社といえども外国人は資本金が約 3,500 万円ないと会社をつくれないう縛りがあったのですが、その縛りもなくなり、いま増えつつある状況です。

昨年 10 月に就任したジョコウィド新大統領の公約に「海洋国家構想」というものがあります。インドネシアは海に囲まれ、島がたくさんあり、海に関係した資源（天然資源、海産物資源）を加工して国の産業を発展させると同時に、島と島をつなぐ航路を開設したり、船舶産業を振興しようという話が出ています。インドネシア政府としては、造船関連企業を振興したいのはもちろんですが、エンジン、プロペラ、ソナーのような電子部品はインドネシアの中小企業では無理なので、日本企業にももっと出てきてもらえたら嬉しいということも話していました。優先産業として国内企業を支援しようとしているのですが、行き過ぎた保護の懸念もあります。

Boston Consulting Group の 2020 年の予測では、家計支出ピラミッドの最下層がもう少し上に上がって中間層が増えるということで、この中間層を狙ったビジネスの市場が広がってきます。



出所：Boston Consulting Group – bcg perspective

(2) ベトナム

ベトナムの面積は日本とほぼ同じですが、南北に長く、飛行機でハノイからホーチミンまで 2 時間ぐらいかかります。長距離列車がありますが、これは 24 時間ぐらいかかってしまいます。

ベトナムの特徴は、南北に分けて考えることが多いことです。それぞれに中心都市があります。北部には首都ハノイがあつて、行政機関が集中しています。南部のホーチミンは商業都市というのが今までの一般的な見方でしたが、最近は変わりつつあります。北部でも人口が

増え、外国企業の進出が増えています。日本企業でいえば、トヨタ、ホンダ、キャノンが北部に進出し、それに関連した企業も出てきています。共産党一党支配による社会主義ですが、ソ連の頃の社会主義のイメージとは全然違います。

一人当たり GDP は 1,911 ドル (2013 年)、製造業の平均賃金は 145 ドル (2012 年) です。今後有望な理由として「労働コストが低い」というのは最初に見た通りですが、ハノイやホーチミンなどの大都市近郊では大企業が進出し、優秀なワーカーの取り合いになっています。最近の流れとしては、ハノイ、ホーチミンからもう少し東の港沿いにハイフォンというベトナム第3の都市があり、ここに工業団地が整備されつつあって、日本企業の進出も増えています。

輸出は、縫製品などいわゆる軽工業品が多いです。電話端末・部品がここ数年で急増し、最新の統計では1番になっています。サムスンが巨大な工場を北部に作り、今、第2工場をつくらうとしています。それに関連して、ノキアも出てきています。輸入については、生産財、軽工業品材料などを輸入しています。生地が中国からまだ結構来ており、機械系製造業でも部品が中国から来ています。ミッションで来る日本企業からよくある質問は、「〇〇という部材はここで手に入りますか？」というものです。大抵、「特殊な部材は中国から買ってます」という答が現地企業から返ってきます。

日本商工会がハノイ、ホーチミン、中部のダナンにあります。加盟企業数(約1,100社、2012年)は5年間で約2倍に増え、製造業が6割くらいを占めています。サービス業も20%くらいになり、日本企業の進出を手伝う会社とか、最近はスーパーなどがあり、イオンが北部でスーパーの建設を進めています。

ベトナムはこれまで北部と南部で分けて見られていましたが、今、あやふやになっています。北部に進出する企業の場合、国の中心に拠点をというものと、中国から移ってくるものが多くなっています。南部の場合は、南部の市場だけというよりも、バンコク等の東南アジアの南方も狙う企業も出てきています。実際、物をホーチミンからバンコクに運ぶ方が、ホーチミンからハノイに運ぶよりも速い状況です。

都市銀行はほぼ出ています。10都市銀行が、ベトナムの上位に名を連ねる銀行に出資しています。ですから、現地の支店にも日本人がいますし、出資しているベトナムの銀行にも4、5人が張り付いています。最近、日本の地方銀行も連絡事務所を置き、情報を取って日本の客に提供することも増えています。

2006年以來、グエン・タン・ズン首相の体制が続いています。ベトナムの行政の特徴として、省の決定であろうと、何でもかんでも首相に見せてサインをもらうことが非常に多いです。それだけ時間はかかりますが、いったん首相がサインすると、皆、従います。意思決定プロセスは社会主義、しかし経済運営は資本主義ということをよく表していると思います。政府の役人の上層部は全員共産党員ですが、ベトナム人=共産党員というわけではありません。他の社会主義の国で見られたような、いわゆる腐敗もなくなったとは言えないところがあり

ます。

経済を発展させるうえで、主要国との官民の対話も重視しています。日本との間でも「日越共同イニシアチブ」があり、例えばベトナムの法制度で日本企業が困っていたら、日越共同イニシアチブの議論の場に日本側から出し、ベトナム側も自国の経済団体（商工会議所）を交えて対応を議論します。最近はハイテク関係、電気・電子関係、省エネ関係を振興しているなので、こうした分野の部品等にチャンスがあるかと思います。一方、軽工業、特に食品加工等、多くのベトナムの人々が関わるビジネスも重視しており、いろいろチャンスはあります。

ベトナムでは、40～59歳の人口が急増しています。お子さんはまだ学校に通っているけれど、親御さんは年老いてきて、という状況です。個々の人たちは、教育熱心です。ベトナムも学歴社会で、ハノイの有名な公立小学校に入れるための願書が配られる日には行列ができ、けが人も出るといいます。ベトナム人の役人の平均給料は、大卒で20代ぐらいだと150ドルあるかないかです。それでもみんな、何百ドルもするスマホをもっています。こうした購買力は非常に高いものがあります。

3. 現地パートナー企業探し

（1）信頼できる地場企業の特徴

日本企業と組めるローカルの企業も出てきてはいますが、数はまだ多くないので、関心が集中してしまいます。そうした企業の経営者は、たいてい外資で現地に進出している企業で働いていた経験があります。私の知っている企業の経営者は7年前に自分で会社を興し、今は250人規模になっているのですが、彼は昔、ハノイのヤマハの工場でエンジニアをしていました。日本企業での経験があるので、品質にこだわりがあり、それを売りにしている。こうした企業は、実は、営業活動をほとんどしていません。満足したお客さんがほかのお客さんにも紹介するので、新しいお客さんが勝手に来てくれる状況です。日本企業だけでなく、例えば台湾企業で働いていた人も、今や現地のホンダが頼りにするサプライヤーに成長し、8年ぐらいで2,000人を超える企業になってしまったという例があります。日系企業、外資系企業からのスピノフが多いことが一つの特徴だと思います。

（2）中小企業の海外展開検討パターン

例えば、企業A（従業員数30名）は、ミッションの1カ月後に連絡を受け、再度単独で図面を持参し、それを見せてお試し発注をしました。この企業は規模的に特に大きくはありませんが、ベトナムのローカル企業の社長を自分の工場に招待し、自分が何を作っていて相手に何を期待するかを明確に見せ、取引をしました。

企業B（従業員数25名）はミッションの半年後に、もう一度見たいという企業4社ほどと一緒に再来越しました。前回紹介を受けたローカル企業は大きすぎるので、規模はもう少し小さくていいから面白い生産機械もっているようなところを紹介してほしい、ということです。日本で使うとコストがかかりすぎるが重要な生産機械があるらしく、新たに紹介したローカル企業にはそうした機械が揃っていたようで、その後、発注されていたようです。

企業 C（従業員 20 名）は 2 カ月後に単独で来越しました。この社長さんは現地での生産を視野に入れていました。日本で取引のあった大企業が東南アジアに進出するので、自分も東南アジアで生産しなければということで、レンタル工場を見たいと希望されました。12 月に日本でお会いした時には、年が明けたら本格的に（進出を）考えるということをおっしゃっていました。

商談会を見ていて気づいたことは、必ずしもどの現地企業にも日本語のできる人材がいるわけではありません。英語の対応ができるところは増えていますが、日本語はまだ足りません。日本で働いたことがあるという人がいれば、微妙なニュアンスを理解してくれることもあります。あまり伝わっていないと思われるケースも多く、何を求めているのか、はっきりと筋道立てて説明することが必要だと思います。また、発注するとき、何を含めて何を含まないかも、はっきりさせた方がいいですね。

コストに関わってきますが、インドネシアでもベトナムでも、必ずしもすべての原材料を国内で調達できるわけではありません。標準サイズも必ずしも日本と同じとは限りません。日本に輸送してもらっても、思った通りではないということもあると思います。それは勘違いからくる場合もあるので、少しコストはかかりますが、1 回目の発注では現地で確認した方が後々余分な費用をかけずに済むこともありえます。

また、ミッション参加の際は、日本語通訳付でも、相手に渡すパンフレットは英語で用意した方がよいでしょう。私がお手伝いしたことのあるミッションの企業の 9 割くらいが、日本のパンフレットをそのまま持ってきていました。ほとんどの現地企業が日本語を読めませんし、写真だけでは詳細が伝わらないので、自社で英語のものを用意するか、県や市の支援策を使うかして用意しておいた方がいいでしょう。

4. 進出企業の悩み

課題

	インドネシア	ベトナム
労働コストの上昇	44.1%	29.9%
法制の運用が不透明	41.0	34.6
他社との厳しい競争	32.4	
インフラが未整備	32.4	40.9
管理職クラスの人材確保が困難	27.1	31.5
法制が未整備		26.0

出所：JBIC（2014）

進出したけれども悩んでいる企業はたくさんあります。「労働コストの上昇」という悩みが、特にインドネシアであるようです。「法制の運用が不透明」、「インフラの未整備」はベトナムでまだまだ多いです。国内のインフラが整っていないと、ホーチミンからバンコクに運ぶ方が、ホーチミンからハノイに運ぶより速いという状況です。労働コストの上昇は対応が難しいのですが、インフラの未整備、法制の未整備という部分は JICA や日本の公的機関が政府開発援助（ODA）を使っ

て昔からサポートしています。専門家を派遣し、法制度を整えようということもしています。人材確保では、韓国、台湾との競争も激化しています。進出される方はジャカルタ、あるいはハノイ、ホーチミンを考えるとと思いますが、そうした都市ほど人材の取り合いは激しくなっています。

海外拠点の撤退・移転の理由

1	受託先・販売先の開拓・確保の困難性	31.1
2	生産・品質管理の困難性	18.3
3	生産コストの上昇	18.3
4	日本本社の事業戦略変更	17.4
5	現地パートナーとのトラブル	16.6
6	市場ニーズへの迅速な対応の困難性	14.5
7	原材料・資材の調達困難性	9.5
8	現地派遣日本人責任者の力不足	9.5
9	現地での市場競争の激化	8.3
10	売掛金回収の困難性	2.9

賃金上昇、税制・法制度の問題、インフラ未整備、労働争議

出所：中小企業庁（2012）

中小企業がどんな理由で撤退したかを見ると、大きいのは「受託先・販売先の開拓・確保の困難性」です。日本で取引のある企業といえども、「付いてきて、外国でも取引するとは思わないでくれ」と言われて困っているという方が、ミッションに参加される日本企業のなかに結構いらっしゃいます。「現地パートナーとのトラブル」は、日本の企業と現地企業とが出資し合うケースが多いです。パートナーに逃げられたということもあるので、最初に組むところの信用調査が必要かと思えます。どうしてもこれを避けたい場合、ベトナムでは今や、外資が100%出資して企業を設立できるようになりました。労働コストの上昇とか、インフラの未整備とかは、企業は進出の際に織り込み済みで、それが撤退理由の一番上に来るわけではないということです。

5. ODAによる後押し

政府、政府に関係するJICA、ジェトロ、中小企業基盤整備機構などが、日本企業が進出する後押しをしようとしています。インフラについては、ハノイ市近郊の国道をつくったり、空港、港、橋も整備しようとしています。専門家を派遣してビジネスコースを運営したり、日本人技術者が指導することによって現地企業の力を上げ、日本企業と組めるようにしようという協力もあります。技能検定をその国で作り、人を雇うときの判断基準が明確になるようにしようという協力もしています。現地の中小企業に対する資金協力では、単純な贈与ではなく、借款を使っています。また、現地企業の資金アクセスの問題を改善し、あるいは制度的に企業が活動しやすくするなど、円借款プラス技術協力で日本企業の活動を支援しようとしています。

それ以外に、実は最近、協力隊とかボランティアの制度が弾力的になり、「民間連携ボランティア制度」ができました。企業に応じて内容、期間をカスタマイズするというのは、以前はあり得ませんでした。また、本当に可能性があるかどうかの調査、普及、実証のための予算を

助成金として供与するといったこともしています。

6. グローバル人材

企業が外に出ていくにはグローバル人材の育成が必要だということで、大学等のそうしたプログラム、授業が増えています。参考までに、JICAが国際協力人材に求める資質と能力を上げると、①分野・課題専門力、②総合マネジメント力、③問題発見・調査分析力、④コミュニケーション力、⑤援助調達知識・経験、⑥地域関連知識・経験となっています。

ベトナムにたくさんあるフリーペーパーのなかに、「日本人上司のスゴイところ、ダメなところ」というアンケート調査があったので抜き出してみました。例えば、「客観的に物事を判断する」のはスゴイという一方で、「ルール・原則に対して柔軟性がない」。また、「部下を平等に扱う」のは良いという一方、実は「評価は年齢や年数がベースであって、もっと仕事ができることを評価してほしい」という意見もあるそうです。また、「専門知識がある」のはスゴイと思われる一方、「自分の意見を率直に言わない」ということが多く聞かれます。ベトナムやインドネシアはトップダウンの国で、上の人が明確に意思表示してくれた方が下の方が動きやすく、ある程度意見を聞きたいと思うようです。さらに、「困ったときにすぐにサポートしてくれる」のは良いが、「決断が遅い（NATO）」ということがあります。NATOはベトナム人が日本人を揶揄するときの言葉で、「No Action, Talk Only」のことです。いろいろ話してはくれるが、最後の明確なアクションがないと困るようです。これは私自身も反省するところが多いな、と思います。

【質疑応答】

Q. タイ・プラス・ワンという動きの中で、インドシナにおけるベトナムのポジション、これからの動きについてどう考えますか。

A. これだけやりつくした感があっても、タイはまだ根強く「有望な国」の4位です。私個人の意見ですが、その理由は例えば、いわゆる裾野産業の現地企業がタイには揃っているの、部品はそれなりに現地で調達できる目処がつけやすく、出ていきやすい。ベトナムを含めた周辺諸国はそこまで整っていないから、タイは労働コストはかなり高くなっているけれど、まだ捨てられない、ということです。ベトナムではそうした企業があっても、数が少ないので発注が集中してしまいます。そういう企業が増えないと、タイ・プラス・ワンの対案として見てもらえません。今はブームですが、そのうち、ベトナムからミャンマーに行ってしまうという危惧もないわけではありません。日本政府も、裾野産業を整えるための助言や技術指導協力をしており、徐々に増えているとは思いますが、まだタイに替わりうるほどの数になっていないのが実情です。

Q. これまで日本は、開発途上国を中心に国費で外国人留学生を支援してきました。日本企業の海外展開という視点で、こうした海外の人材と結び付けていくことを、経営者やシンクタンク、ジェトロ等がどれだけ意識しているのか、関心があります。

Q. JICAとして、ベトナムの道路と鉄道への支援については、どのような方針なのでしょうか？

Q. ベトナムと国境を接する中国・江西チワン族自治区への日本の中小企業の進出可能性（現在は十数社）、中国国内の第2次展開地としての可能性はどのくらいあると思いますか。

Q. ミャンマーの案件は、国が政治的にやる方針だということですが、その実態についてもう少し詳しく教えてほしい。

A. 私はベトナムでは企業開発庁で仕事をしていました。その私の同僚は新潟の国際大学の修士課程を修了しており、新潟、日本に非常にいい印象を持っている人でした。彼女は非常に優秀で、中小企業政策を書くときにも中心人物でした。このように、日本で育成した人材が途上国の中心になって活躍しています。そうした人たち同士はある程度つながっているのですが、そのネットワークの情報を日本の公的機関が整備し、活用していくことが必要だと思います。

A. 私は JICA の職員ではないので、知っている範囲でお答えします。一時期、新幹線をつくる話がありましたが、向こうの希望で出たもので、日本はそこまで乗り気ではなかったかもしれません。北部、南部で分断されていることがベトナムのデメリットでもあるのですが、それを理解したうえで出ている企業さんたちがそれぞれ、メリットを享受できる体制やインフラの整備をまず行う必要があるように思います。大動脈の真ん中をつなぐというのはその次ぐらいかな、という気はします。

A. ほとんどの日本企業がまずインドネシア、ベトナム、タイなどの国のレベルで考えると思います。そこからさらに地域を絞っていく。その過程で、すでに進出している企業がなぜそこを選んだかを調べてみる必要があるかと思います。そこに、「なるほど」と思う理由があれば、それを日本の企業に知ってもらい、情報を提供して、ヒット率を高める必要があると思います。

A. ミャンマーにはまだ、中小企業政策というのはありません。中小企業法もなく、今、ドラフト（法案）ができている段階です。今年の総選挙次第で、今の体制がどうなるかわからない、というところもあります。今の憲法が改正され、アウンサンスーチー女史が大統領になれるようになるのか。私が集めた情報では、彼女の政党が第一党を取るの間違いないだろうとも言われていますので、体制が何かしら変わるだろうということは予想できます。今の体制の間にやれることをやっておこうとするのか、総選挙まで止めておこうとするのか。私個人の感触では、積極的に動こうとはしていないと思います。いずれにせよ、総選挙が終わるまでは、はっきりした方向性はなかなか見えないのではないかと思います。

◆ERINA 日誌◆ (2015年1月1日～2月28日)

- 1月15日 外務省「日露地域間経済交流に関する意見交換会」参加・報告
(東京、酒見経済交流部長ほか)
- 1月19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」研究会
(東京、新井主任研究員)
- 1月20日 【寄稿】朝鮮新報社『月刊イオ』No.224 2月号「ウリ式経済管理の確立と国民生活の向上—金正恩時代の朝鮮経済の特徴」(三村調査研究部長)
- 1月22日 「第4回 JIIA-INSS 協議会」参加(東京、三村調査研究部長)
- 1月26日 ERINA BUSINESS NEWS No.107 発行
- 1月27日 ロシア NIS 貿易会・ERINA 共催「日露石油ガス・セミナー(新潟)」
(朱鷺メッセ中会議室、「石油と資本」編集長・S.V.サヴシキン氏)
- 1月28日 ERINA・黒龍江省社会科学院ワークショップ「黒龍江省の経済発展と北東アジア地域協力」
(ERINA 会議室)
- 1月29日 亀田経済人懇話会「講演会」講師(亀田商工会議所、鈴木特別研究員)
- 1月29～30日 2015 北東アジア経済発展国際会議イン新潟(朱鷺メッセ)
- 2月2～3日 北海道大学・ユーラシア研究センター研究会「ソ連におけるコルホーズ市場と非公式経済：計画経済に埋め込まれた市場の役割」(札幌、三村調査研究部長)
- 2月11～12日 韓国交通研究院主催「ユーラシアの複合一貫輸送と物流システム」発表
(ソウル、三村調査研究部長)
- 2月13日 ERINA、ジェトロ新潟共催 ERINA ビジネスセミナー/JETRO セミナー
「東南アジアにおける日本の中小企業振興」(朱鷺メッセ、国際協力機構(JICA)産業開発・公共政策部民間セクターグループ 舟橋學氏)
- 2月15日 ERINA REPORT No.122 発行
- 2月25日 上越市・上越商工会議所主催「上越ビジネス研究会」講師(上越市、穆研究主任)
- 2月25日 日本国際問題研究所主催公開シンポジウム「ロシア極東・シベリア地域開発と日本の経済安全保障」発表(東京、新井主任研究員)
- 2月26日 新潟県中小企業団体中央会「新春講演会」講師(新潟東急イン、中村企画・広報部長)
- 2月27日 ERINA・ユーラシア研究所主催パネル討論会「北東アジアのエネルギー安全保障—欧露ガス協力の課題—」(朱鷺メッセ)

編集後記

ウクライナ問題による経済制裁に原油安が加わり、ロシア経済は厳しい局面を迎えているようです。誌面では新しい計画の動向などが伝えられていますが、絵に描いた餅にならなければいいのですが。▼円安下の日本の地方では、生産拠点を国内に戻す動きが伝えられるようになってきました。前向きな話題といえば、インバウンド観光に関係することが目立ちます。▼地球のあちこちでは無慈悲なテロ行為が伝えられています。世界の秩序が変わりつつあるように感じられる世の中。北東アジアの存在がますます意味を持つてくるのかもしれませんが。

ERINA BUSINESS NEWS No.108

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