

# 中国延辺朝鮮族自治州・延吉市、琿春市の視察報告

ERINA 経済交流部交流推進員

蔡聖錫

## 1. はじめに

2013年から琿春～マハリノ間鉄道で輸送営業が始まって以来、貨物取扱量

は2013年に1万トン、2014年に61万トン、2015年に114万トン、2016年に200万トンを超え、右肩上がりの成長を見せた。延辺朝鮮族自治州（以下「延辺州」）の琿春

市は、日本海から中国東北部へアクセスするための玄関口であり、琿春～マハリノ間鉄道におけるインフラ、物流、ビジネスの発展状況は将来の日本海横断航路の運用

にも直接関係する。3月下旬に延辺州の延吉市、琿春市を訪れ、現地調査および現地企業の情報収集を行った。

## 2. 日程

期 間:平成29年3月28日(火)

～3月31日(金)

訪問地:吉林省延辺朝鮮族自治州延吉市、琿春市

訪問者:ERINA 特別研究員・鈴木伸作  
同経済交流部経済交流推進員・蔡聖錫

訪問先:延辺州口岸弁公室(延吉市)  
延吉市佳瑛貿易有限公司  
琿春市興陽水産有限公司

## 3. 延辺州口岸弁公室

琿春口岸の運用状況について、延辺州口岸弁公室・楊軍臣副主任を訪れた。楊副主任によれば、琿春鉄道口岸の貨物取扱量は2016年で200万トンを超えたが、その内ザルビノ港を経由して釜山に至るコンテナ貨物量は12万トンで、一昨年とあまり変わらなかったという。

対ロシア貿易は、石炭、木材、小麦粉等の大宗貨物の輸入が軌道に乗っていることや、通関可能品目が毎年増えていることから、貨物取扱量が順調に伸びている。これに対して、韓国、日本とのコンテナ貨物取扱量は期待したほど伸びなかった。その理由は、同航路に対する企業側の根強い不信感にあるという。過去、一時的に日本海横断航路(新潟～ザルビノ間)が運行された時期があり、一部の現地企業がそれを使って日本との貿易を行ったが、運行開始してから間もなく、貨物量が少なく採算が取れないという理由で航路が中止された。その際、企業側は航路の中断によって損失を被り、それ以降、企業の間では同航路に対して強い不信感を抱くようになった。その不信感を払拭するには時間がかかるだろうとのことである。

今後の目標は、引き続き貨物量を増やすとともに、この物流ルートの競争力を高めるために、次の二つを実施することにある。まず、通貨手続きの簡略化である。中国、ロシアの両方とも手続き上、無駄な部分が多

いので、両国間で協力しながら徐々に改善していく。もう一つは、検疫設備の増設だ。具体的にどんな設備を導入するかはまだ検討中だが、今後、通関品目を増やすため、市場のニーズが高い品目から選んで、関連する検疫設備を設置したいとのことだ。

昨年は、琿春～ザルビノ～寧波(浙江省)の内航輸送や、琿春～ザルビノ～釜山～日本へのトライアル輸送も実施した。今後、様々な実験を繰り返しながら、徐々にノウハウを集めて、競争力のある物流ルートを構築していきたいと述べた。

## 4. 延吉市佳瑛貿易有限公司

延吉市佳瑛貿易有限公司は延辺市で日用雑貨、食品等を取り扱っている卸売業者である。同社は、過去に日本海横断航路を利用して新潟から商品を輸入した実績がある数少ない現地の貿易会社の一つでもある。日本とのビジネスの現状および日本海横断航路について意見を伺った。

まず日本とのビジネスに関しては、今は主に韓国製品を取り扱っているが、約半年前から日本製品も徐々に増やしているという。これまで日本製品は品質が良いが値段が高く、また同じ輸入品として韓国製品との差がよく分からない等の理由で、それほど需要は大きくなかった。しかし、この数年は生活水準の向上に伴い、値段にあまり敏感ではなくなったことや、日本製品の品質の良さがいっそう評判になっていることから、消費者から求められるようになった。現在は、日本の関西地域(主に大阪)を中心に商社経由で商品を仕入れており、一部の商品は直接メーカーにオーダーするという。

日本海横断航路については、安定的な運行が実現しない限り利用が難しいという。他にも、通関業務の非効率さが指摘された。同社が新潟の商品を新潟～ザルビノ～琿春経由で輸入した際に、理由が不明のまま、自費で琿春から長春まで運んで検査を受けるように担当部門から言われたことがあった。3カ月ほど交渉した結果、やっと通関できたが、その後、同類の商品を大連港から輸入した際には全く問題が

なかったという。それ以降あまり琿春税関を信用しておらず、当ルートの使用を断念したという。

## 5. 琿春市興陽水産有限公司

琿春市興陽水産有限公司は、山東省煙台市の水産加工企業である煙台市朝陽水産有限公司が2013年に琿春で設立した水産加工企業である。工場は琿春市の輸出加工区にあり、敷地面積は2万5000平方メートル、敷地内には加工工場の他、冷凍倉庫等がある。主な業務内容は、ロシアからカレイ、タラ等の海産物を輸入して加工した後、一部は韓国、ヨーロッパ等の海外へ輸出販売を行い、一部は国内で販売する。現在、琿春工場の従業員は300人程度で、最近では海外オーダーが増えて生産が追い付かないため、今年50人ほど増員する予定だという。

琿春で工場を作った経緯を尋ねると、当初は閉鎖的な立地のために琿春にあまり関心がなかったが、琿春市政府の積極的な誘致もあり、また近年になって琿春でロシア極東地域の海産物が容易に入手できることが決め手になったという。日本については、今は取引がないものの、すでに関東の企業から引き合いがあり調整中だという。今後、機会があれば関心のある日本企業と連携して、日本とのビジネスを拡大していきたいという。

## 6. 終わりに

延辺州の政府担当者、企業側の責任者とのインタビューを通じて、延辺地域、特に琿春市の企業の実態に近づくことができた。琿春訪問前に延辺州の貿易統計を見ると、ここ数年の貿易額は毎年減っており、貿易や製造業が衰退している印象を受けたが、現地で見た限りは、必ずしもそうではない様子であった。前述の水産加工企業は、追加投資による工場拡張に着手しており、また、延辺州政府は琿春鉄道口岸の1～3月までの貨物取扱量が前年に比べて20%ほど増加したことを発表した。

しかし、こうした成長の半面、課題も大きいと感じた。一番の課題は、琿春鉄道口岸の通関品目の単純さだ。昨年の貨物取

扱量の内訳を見ると、計200万トンの中で、石炭が100万トンで全体の半分を占めており、残りは木材、鉄鉱石等の資源材になっている。通関品目を増やすためには、通関業務の円滑化が不可欠である。大連税関

でできることが琿春税関でもできるようになれば、間違いなくこの物流ルートの競争力の増加につながり、さらにこの地域の経済発展にも寄与すると考えられる。琿春税関が日々増加する中口間貨物取扱量に対応

でき、かつ第三国（日本、韓国等）からの貨物をスムーズに処理できるようになれば、日本海横断航路、さらに北東アジア地域にとって大きな前進と言えよう。