

目 次

<特集> 北東アジア現地報告

北東アジア経済協力における中国丹東市の役割と展望（日）	
ERINA調査研究部 客員研究員 李 燦雨.....	1
中国丹東市にみる対外交流（日）	
ERINA調査研究部 客員研究員 吉田 均.....	8
韓国東海岸港湾の現状（日）	
ERINA調査研究部 研究員 宮崎 博人.....	11
極東からシルクロード経由ヨーロッパへ（日）	
ERINA経済交流部 部長代理 佐藤 尚.....	20
極東ロシアと中国を走破して（日）	
ERINA調査研究部 研究助手 ドミトリー・セルガチョフ.....	23
ロシア極東との研究交流ネットワーク（日）	
ERINA調査研究部 研究員 佐藤 庄衛.....	30

Mongolia at the Edge of the 21st Century

21世紀を迎えるモンゴル（英/日）

Lhamsuren Nyamtseren, Visiting Researcher, Research Division, ERINA	
ERINA調査研究部 客員研究員 サムスレン・ニヤムツェレン.....	33

ハーバード大学主催 米口投資セミナーに参加して（日）

国際協力事業団総務部長 小町 恭士.....	45
------------------------	----

Investing in the Russian Far East Fourth-Annual US-Russian Investment Symposium（英）

Kyoji Komachi, Managing Director, Japan International Cooperation Agency.....	47
---	----

The Baikal Economic Forum in Irkutsk: Good Intentions and Modest Outcomes（英）

Vladimir I. Ivanov, Senior Researcher, Research Division, ERINA.....	51
--	----

「第2回国際欧州アジア輸送会議」及び「第5回日本ロシア経済合同会議」の報告（日）

ERINA調査研究部 研究員 新井 洋史.....	54
---------------------------	----

北東アジア動向分析.....	62
----------------	----

研究所だより.....	67
-------------	----

北東アジア経済協力における中国丹東市の役割と展望

ERINA調査研究部客員研究員 李 燦雨

丹東地域調査の目的

私は去る8月下旬に中国遼寧省丹東市を訪れ、現地調査をする機会があった。その主な目的は、①中朝辺境貿易の中心的な役割を担当している丹東～新義州間の貿易の現状と、今後、中国と朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）との協力可能性に関する調査、②丹東地域の投資環境と韓国、日本などの北東アジア諸国との経済協力可能性に関する調査などであった。以下にその調査結果を簡単にまとめることにする。

1. 丹東～北朝鮮間の経済関係の現状と潜在性

1) 丹東を経由した中朝貿易

丹東市は遼寧省の直轄市として、傘下に東港市、風城市、寛甸満族自治県などを管理している。（以下、全地域を「丹東地域」と称する）1965年に旧「安東」から現在の「丹東」に名称が変更された丹東市は鴨緑江河口の人口70万の都市である。丹東地域の総人口は240万人に上る。対岸にある北朝鮮の新義州市の人口は半分の35万と言われている。丹東市が川沿いに商業・住宅地が集中し賑やかであるのに対し、新義州は川沿いに工場地帯が、その奥のほうに農耕地と住宅地が配置され一見静かな風景である。鴨緑江に跨る「中朝友誼橋」は元々日本が掛けた二つの鉄橋（1911年と1943年に完工、長さ944m）であったが、朝鮮戦争の時、米軍の爆撃で破壊された。その後一つは橋としては利用せず記念物（鴨緑江端橋）となっており、もう一つは中朝友誼を象徴する橋として改造され鉄道と道路が走っている。この橋の中国側に丹東口岸（税関）がある。



中朝友誼橋

丹東市で近代的な意味の貿易が始まったのは1905年に税関が開設されてからである。その後1937年までに朝鮮半島との経済関係が急速に発展し、丹東の産業の殆ど（繊維、化学工業など）がこの時期に整った。丹東の経済は最初から朝鮮半島との関係に依存していた。日中戦争の勃発により朝鮮半島との一般的な経済関係は弱化し、そのまま終戦を迎えた。そして朝鮮戦争（1950～53）以降70年代まで丹東口岸は閉鎖され、中朝間には国家間のバーター貿易だけが行われた。1982年に丹東口岸が再設置され、北朝鮮との一般貿易と辺境貿易（国境貿易）が始まった。そして1992年には中央政府（國務院）が「辺境貿易交易管理緩和措置」を施行したことにより、国境地域が事実上沿海開放都市に次ぐ自治権を持ち、北朝鮮との辺境貿易が一気に増加した。丹東は中朝間の貿易の中心地になっている。（表1）ちなみに、現在丹東地域には対北朝鮮貿易税関として最大級の丹東口岸以外に鴨緑江口岸、太平洋口岸、東港市の大東港海関などがある。

2) 中国政府の辺境貿易政策

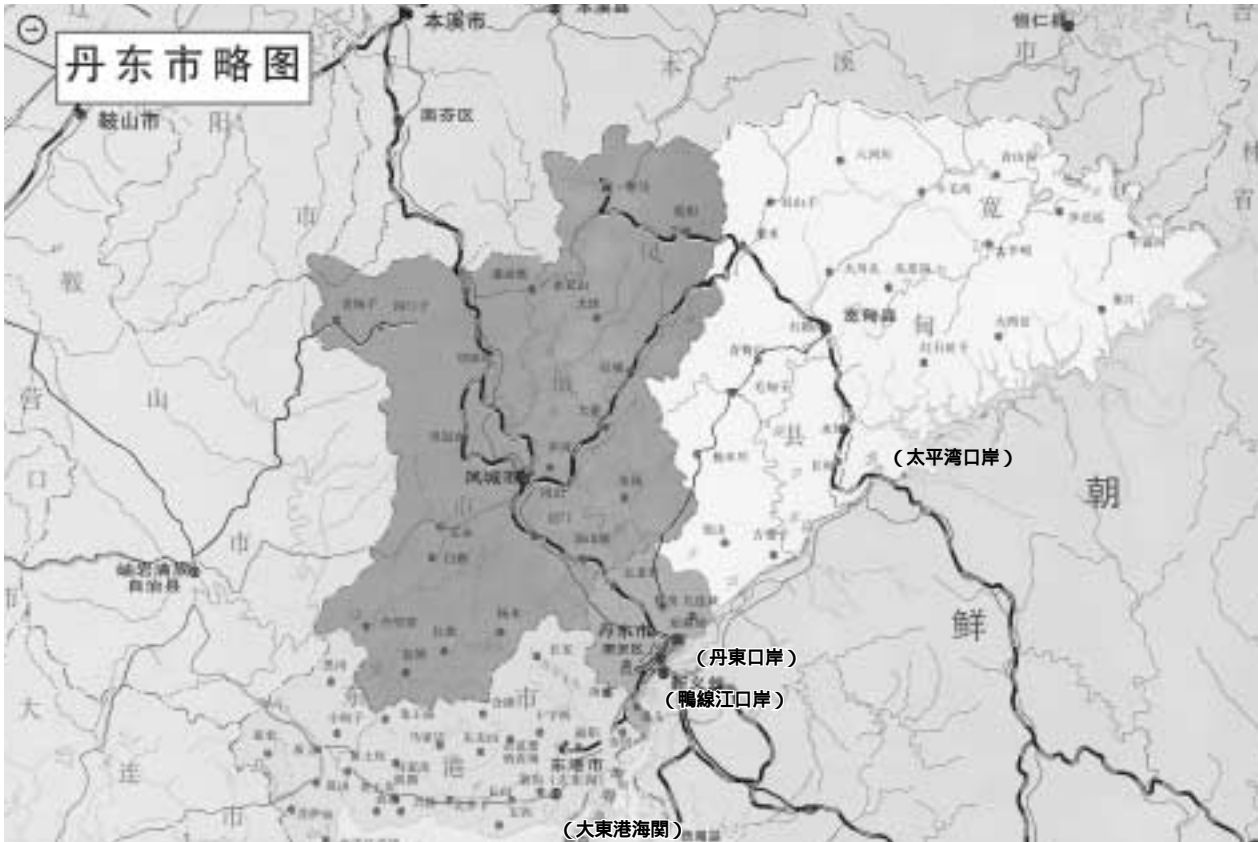
1996年に中国政府は辺境貿易に対する優遇政策を出し、98年に改正し2000年まで有効な優遇政策を採っている。この政策は2001年以降にも延長される可能性が高い¹。

優遇政策によると、辺境貿易には「辺境小額貿易」と「辺民互市貿易」の二つの種類がある。辺境小額貿易とは中国政府が承認した辺境地域で辺境小額貿易の権利を受けた企業が辺境税関を通じて隣国と貿易することである。下記の一部の品目を除き、輸入関税および増値税（＝付加価



丹東口岸（税関）

¹ 安振利丹東経済研究所長は2001年以降も辺境貿易に対する優遇政策が続くのであろうと予測している。（ヒアリング2000.8.28）



値税)の50%を減免している。小額とは言っても、金額の制限があるわけではない。そして辺民互市貿易とは辺境線20km以内で中国政府の承認の下で開放した地域または市場で個人的に生活用品の貿易をすることである。1日1人当たり1,000元まで輸入関税と増値税を免除している。

丹東地域には辺境貿易承認を受けている企業数が2000年8月現在126社ある。このうち40社は国家級の企業である。延辺朝鮮族自治州の琿春市で政府承認を受けている辺境貿易企業数が総計20社未満であることを勘案すると、丹東市が北朝鮮との貿易でどれくらい大きな役割を果たしているのかが分かる。

< 辺境貿易の品目のうち関税減免対象ではない品目 >
 1. TV 2. ビデオカメラ 3. ビデオ 4. エアコン 5. 冷蔵庫 6. カメラ 7. 洗濯機 8. コピー機 9. 電話交換機
 10. コンピューター 11. 電話機 12. ポケベル 13. ファックス 14. 電子計算機 15. ワープロ 16. 家具
 17. キッチン用具 18. 音響設備 19. 自動車およびその部品

3) 丹東地域の対北朝鮮貿易の現状

丹東地域の対北朝鮮貿易は1998-99年間には減少(99年は前年比約20%減)したが、2000年に入り増加に反転した。これは北朝鮮の経済回復に伴う国内需要増加により中国の対北朝鮮輸出が急増しているからである。丹東口岸の場合、2000年上半年における北朝鮮との貿易総額は前年同期比37%増加して1億1,827万ドル(輸出1億1,243万ドル、輸入584万ドル)となっており輸出が圧倒的である。輸出は前年同期比43.6%増加したが、輸入は25.7%減少した²。その内、辺境貿易額は8,690万ドルとして総貿易額の73.5%を占めている。これは、北朝鮮との貿易が中国政府の辺境貿易に対する優遇政策の影響により主に辺境貿易になったためである。また、他の税関の年間対北朝鮮貿易規模をみると、鴨緑江口岸は年間700万ドル前後、大東港海関は年間3,000万ドルの規模である。太平湾口岸は資料が手元にはないが、貿易量が少ないと言われている。今年丹東地域での中朝辺境貿易額は2億ドル程度になる見込みであり、丹東～新義州が最大の中朝辺境貿易ルートになっている。(中朝間の全体貿易規模は年間4億ドル前後)

一方、税関に申告されない個人担ぎ屋の商売は年間7,000万元(約840万ドル)程度と推定される³。

² 2000年上半年に中国の北朝鮮からの輸入は減少した反面、日本と韓国の北朝鮮からの輸入は各々前年同期比24.3%、15.8%増加した。これは、北朝鮮において水産物・鉱産物などの主な輸出品の輸出先が中国より韓国や日本に向いていることを反映している。

³ 安振利丹東経済研究所長からのヒアリング(2000.8.28)

<表1> 中朝貿易と辺境貿易(1998-99年)

(単位:千ドル)

	1998			1999		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
中朝貿易総計	355,705	57,313	413,018	328,660	41,709	370,369
丹東經由 (ウェート)	207,970 (58.5%)	24,933 (43.5%)	232,390 (56.4%)	170,437 (51.9%)	16,836 (40.4%)	187,273 (50.6%)
そのうち 辺境貿易	92,921	37,659	130,581	N.A.	N.A.	N.A.
丹東經由 (ウェート)	58,503 (63.0%)	16,302 (43.3%)	74,805 (57.3%)	43,041	12,811	55,852
辺境貿易比率						
全地域	26.1%	65.7%	31.6%	N.A.	N.A.	N.A.
丹東	28.1%	65.4%	32.2%	25.3%	76.1%	29.8%

出所:KOTRA

北朝鮮への輸出品目は毎年変化が激しいが、最近はそのようになってきている。

① 繊維品、衣服の材料(委託加工用)

1998年までは食糧が多かったが、99年以降現在までは繊維品、衣服の材料(委託加工用)が多い(99年上半期のウェート:40%程度)。

② 食糧

1997-98年は年間15-18万トが輸出され、金額面では全体の40%程度を占めたが、99年は2-3万トン程度であった。2000年に入ってから輸出量は少ない。

③ その他

家電製品(割合:7-8%)、機械設備、石油製品、農業用ビニール、日用雑貨、化学製品、建材品などがある。

一方、北朝鮮からの輸入品目も北朝鮮の国内事情により毎年変化が激しい。1997-98年間は木材、スクラップなどが多かったが、99年以降は水産物が中心となっている。その他、鋼材、鉄鉱石、プラスチック、石油ガス、非鉄金属、漢方薬剤、蚕糸、茸などがある⁴。

また、衣類を中心に北朝鮮での委託加工が活発になっている。これは、北朝鮮の委託加工品の質が良く賃加工費が低いためである。賃加工費は基本的にドル建てになっているが、最近では中国元と朝鮮ウォンの市場為替レート(1元=25ウォン程度、ちなみに公式レートは1元=0.25ウォン)に基づいて中国元で払われるケースもあるようである。加工費は1着当りY-シャツ1ドル、ジャンパー2.5ドル、ズボン1.5ドル、洋服9ドル、トレーニングウェア1.7ドル程度である。中国技術者の長期滞在が可能であるので、製品のクレームはあまり無い。しかし、委託加工貿易の発展にネックとなっているのが北朝鮮の電力供給不足と不安定な

電圧である。

4) 中朝間の合弁投資

丹東地域の中国企業は北朝鮮に飲食業、水産加工、プラスチック加工など約10件、500万ドル以上の合弁投資をしている。合弁方式は、中国側が設備などを投資し、輸出営業を担当しており、北朝鮮側は生産を担当し、従業員賃金としてドル建てで一人当たり約80ドル/月を中国企業から貰い、従業員には国内貨幣で一人当たり60-80朝鮮ウォン/月の賃金と食糧・副食物およびその他社会保障を与えることになっている。北朝鮮の従業員に支給される賃金とその他の供給物を農民市場価額に換算すると一人当たり約1,500ウォン/月と高くなるが、これを中国貨幣との市場為替レートで換算すると約60元(=約7ドル)に当り、中国労働者の1/10水準になる。最近、中国の合弁相手企業が北朝鮮従業員への賃金を朝鮮ウォンで支払しようとする動きもあるが、北朝鮮側が反対している。

今後北朝鮮での中朝間の合弁は水産物加工、化学製品、衣類、皮革、電子組立などを中心に拡大する可能性が高い。

一方、北朝鮮は丹東市内に「清流園」という朝鮮料理レストランを合弁で運営している⁵。

合弁投資の利点	
中国側	・ 北朝鮮従業員に支払うドル建ての賃金一人当たり80ドル/月は丹東地域の賃金より少し高い程度であるが、中国より低い各種税金(法人税、所得税、営業税など)、商品を韓国に輸出する際に韓国の北朝鮮産に対する無関税制度などにより利益になる。
北朝鮮側	・ 外貨稼ぎに絶対的に必要で、ドル建て賃金の90%を社内保有することが出来る。 ・ 労働者には安定的な雇用が守られる

⁴ 茸は年間3万トン程度が鴨緑江の河口にある「ピダン島」から中国に輸出されている。

⁵ 丹東市での中朝合弁第1号であった「安東閣」レストラン(朝鮮料理と中国料理)は1999年に北朝鮮側が合弁から撤退した。

<表2> 丹東～新義州地域でのIT産業共同開発計画

区 分	第1段階	第2段階
造成時期	2000.9～2001.3.3	2001.4～2002.3
対象地域	丹東	新義州
年間人力需給(北朝鮮人/中国人)	483(370/113)人	967(775/192)人
年間入居企業数	30	100
年間ソフトウェア開発件数	50	
所要資金計画	200万ドル	350万ドル
資金調達計画	1,400万ドル	1,400万ドル

出所:韓国電子新聞、2000.8.14

5) 中朝間の更なる協力の潜在性

今回、丹東でのヒアリングを通じて、中朝間には中国の丹東と北朝鮮の新義州を拠点として以下のような更なる協力の潜在性があることが分かった。

①電力供給

北朝鮮は発電量が少ないことが問題であるが、電圧も不安定で工場稼働に悪影響がある。そして、短期的な解決案として、丹東から10kmの電線を繋げれば新義州市の電力問題が解決する。丹東地域の電力は中国東北電力網から受電しており、地域内にも華能丹東電力(石炭火力、70万kW、98.10月に発電開始)、水風電力(水力)、太平洋電力(水力)など合計173万kWの供給能力を持ち、電力事情は充分である⁶。

②港湾の共同利用

新義州には新義州港、龍岩浦港があるが、水深が浅いので大型船舶の接岸が不可能である。丹東地域の大東港(東港市)は最大5万トンの船舶が接岸可能であるため、大東港が新義州の外港になることが考えられる⁷。

③中朝間の陸上物流拡大

現在の「中朝友誼橋」は単線の鉄道と1車線の道路となっているため、本格的な物流拡大のためには新しい橋梁を新設する必要がある。遼寧省では新義州～丹東間に道路の橋を新設し、日本～釜山～ソウル～平壤～新義州～丹東～北京～ロシアの国際高速道路を連結する構想を持っている⁸。

④IT産業の共同開発団地造成

韓国のIT関連ベンチャー企業が丹東～新義州地域を北東アジアの新しいシリコンバレーとして開発しようとする計画を出している⁹。(表2) この計画によると、2001年までの第1段階では丹東市に北朝鮮技術者のソフトウェア教育・開発施設を造り、新義州から通わせる。そして、第2段階では、丹東～新義州間に光ケーブルを連結し、新義州に開

発施設を建設することになっている。現在、投資家を集めている段階で今後の動向が注目される。

2. 丹東地域の投資環境

1) 丹東地域のインフラ環境

丹東地域の主なインフラ環境は次のようになっている。

①鉄道

瀋陽に連結している丹瀋幹線と二つの支線により全国各地域と繋がっている。

1998年の貨物輸送量は2,270万トン。

瀋陽～丹東間の快速列車の運行時間は5時間。

国際列車として北京～平壤、モスクワ～平壤間の列車が通過している。

②道路

道路の総延長は3,484kmである。瀋陽～丹東間の高速道路が2002年に完工される予定

1998年の貨物輸送量は1,710万トン。

③港湾

丹東市の浪頭港と西南方面の東港市の大東港(丹東市まで35km)など二つの港湾がある。(大東港が外港)

大東港の年間貨物取り扱い能力は450万トンであり、99年に270万トンを処理した。

大東港は倉庫面積1.3万㎡、クレーン最大能力36トン、1万トン級4埠頭、3万トン級石炭埠頭、5万トン級貨物船埠頭保有。

④空港

浪頭空港は東港市にあり、現在国内線だけ運航している(北京、広州、上海、成都、青島、深、大連、三亜などの8地域)

現在、国際空路の開設を推進している。

⑤通信

⁶ 水風発電所は、1940年4月、鴨緑江水系に日本により建設され、43年11月に発電機1～6号が稼働し始めたが、47年8月に4～5号発電機を旧ソ連が撤去し持出した。朝鮮戦争後、中朝間の協力で整備し現在の発電能力は70万kWになっている。電力を中国と北朝鮮が半分づつ使用することになっているが、北朝鮮側は電力不足でありながらも電力を中国に輸出している現状である。(輸入品の代価などで電力を売る)

⁷ 現在も大東港の保税倉庫を利用し北朝鮮の対外貿易を代行している。

⁸ 瀋陽～丹東間の高速道路が2002年に、大連～丹東間の高速道路は2005年に完工される予定である。

⁹ 金剛山国際グループ(会長 朴敬尹)と韓国内のIT関連ベンチャー企業であるハナビズ(株)が北朝鮮政府の合意を得て、東北アジア最大のソフトウェア開発団地を丹東と新義州に設立する計画を発表した(2000.8.14、ソウル)

98年統計として、丹東市の電話回線数は40万、電話普及率10.6台/100人、携帯電話50,786台、ポケベル186,245台。丹東市が中朝間の国際通信業務を担当している。

インターネットも利用可能（ISDN設置完了）

⑥電力

地域内に華能丹東電力（石炭火力、70万kW、98.10月に発電開始）、水風電力（水力）、太平洋電力（水力）など合計173万kWの供給能力を持っている。

⑦ガス

丹東市の石炭ガス・ガス供給能力は16万 m^3 /日でガス化率が89.3%になっている。

市地区のガス供給価格は住民用が1元/ m^3 、その他2元/ m^3 である。

2) 丹東地域の投資誘致政策

丹東地域は基本的に外資を国民と等しく待遇し、更に優遇措置を与えている（参考資料参照）。投資誘致優先分野としては、農水産農分野（農業開発、水産物養殖、農産物加工）、工業分野（機械加工、衣類加工、軽工業、鉱産物）、新規産業分野（観光、先端産業）、環境に優しい産業などをあげている¹⁰。

また、投資誘致を促進するため以下のような経済特区を運営している。

①丹東辺境経済合作区

1992年7月、国家級開発区として批准され、丹東市の鴨緑江沿いの12.3 km^2 に設置された。東港市には10.4 km^2 の保税倉庫加工区がある。「七通一平」（電力、ガス、給水、通信、排水、道路、蒸気の供給と敷地整地）は98年末に整備が完了した。1998年の外資投資額は835万ドルであり、現在、約140個社の外資企業を誘致した。また、同合作区内には「韓国仁川工業団地」が98年に設立され、韓国企業20個社が入る計画であったが、韓国の経済危機により計画は実現せず、現在、一つの韓国企業だけが稼働中である。（「丹東恩斐服装有限公司」、下着縫製、250万ドル投資）

②東港経済開発区

1994年に省級開発区として批准され、東港市に計画面積10 km^2 で工業加工、保税倉庫、商務サービス、先端技術など8区域が設置された。現在2.1 km^2 に工業、商務、居住、事務施設が整備されている。1998年末まで同開発区内の登録企業数は180以上、そのうち外資は21件、1億ドルであり、外資の総売上は3億元以上（年税金2,500万元）である。

3) 丹東地域への投資

2000年上半期現在、丹東地域の三資企業数は540企業。投資総額は約4億ドルである。主な投資国は日本、韓国、香港などである。日本からの投資の場合は1940年代以前に丹東地域で生活した経験のある日本人のクラブ「安東会」が1978年に投資を始めたことに遡る。日本の主な投資分野としては、化繊、製紙など日本統治時代の産業分野、水産物加工、鉱産物、電子、軽工業などであり、製造業分野が多い。（表3）

韓国企業の投資は1998-99年間には経済危機の影響で少なかったが、2000年に入り投資商談が増えている。主な分野は衣類、鉱石、食品、包装、工芸品などであるが、10-20万ドルの小規模投資が多い。

<表3> 日本企業の丹東地域への投資(1998年末現在)(万ドル)

第1次産業	件数	投資額
漁業	5	289
鉱業	2	77
小計	7	366
(割合)	11.3%	5.2%
製造業		
食料品	9	1,235
衣類	6	359
木材品	2	112
化学	7	323
出版	1	58
金属製品	3	118
機械	2	53
精密機器	4	1,164
電気機器	4	1,213
窯業	2	299
その他製造	1	14
小計	41	4,947
(割合)	66.1%	69.7%
サービス業		
建設	1	459
運輸	2	204
ホテル	1	443
卸し・小売	8	468
その他サービス	2	212
小計	14	1,786
(割合)	22.6%	25.2%
総計	62	7,099

出所:三菱総合研究所編、「中国進出企業一覽」1999年版

4) 日本企業の投資事例：飯山電機¹¹

長野県に本社がある飯山電機（株）は新潟県上越市に工場を持っているが、丹東市に次のように三つの会社を設立した。

①丹東飯山顕示器有限公司

1993.5月設立

資本金401.7百万円。（資本比率：飯山電機52%、丹東電機48%）

社員数256人、売上4,500万円（98年）

電子機器（カラーテレビ、CRTディスプレイ）生産。

生産能力：カラーテレビ月産24,000台、モニター月産

¹⁰現地調査時のヒアリング

¹¹現地調査で丹東飯山電子有限公司の大塚朗総経理（丹東地区3社統括執行役員）からのヒアリング（2000.8.29）

13,000台。

②飯山電機（丹東）有限公司

1999.4月設立。

資本金496百万円。（株式会社飯山100％）

社員数617人。

コンピューター用カラーディスプレイモニター、ディスプレイ部品生産。

生産能力：99年25万台、2000年50万台、2003年100万台計画。

③丹東飯山電子有限公司

飯山電機（株）の代理業務会社。

業務内容：管理、品質保証、購買、情報収集。

丹東市では主にカラーテレビとCRTディスプレイを生産しているが、丹東市を選んだ理由として低廉な賃金¹²、物流の面での便利さ¹³（立地条件が良好）を挙げている。生産品は全量輸出しており、輸出地域の比率はヨーロッパ70％、日本20％、米国・その他10％である。長期的には中国国内販を目標としている。現在、生産用の部品を殆ど日本から調達しているが今後の現地調達目標率を更に高める計画である。¹⁴

3. 丹東地域と東北アジア諸国との更なる経済協力の潜在性：新たな物流拠点として

丹東地域は地理的近接の側面から北朝鮮との経済関係を中心にしてきたが、90年代以降韓国、日本などの隣国からの投資も受け入れるようになった。さらに、韓国と日本などからの国際海運路も開設され、丹東地域は北東アジア地域での重要な物流拠点として発展しようとしている。その理由は、大連港が積み滞ることが多くキャンセルが頻繁であるため、丹東港が瀋陽、長春、ハルビンなど東北3省地域の貨物を韓国や日本向けに、或いは釜山港で積み替え、その他の地域へ輸出ことができるようになったからである。

丹東港が結んでいる国際海運（直航路）は次のようである。

丹東～仁川フェリー航路：1998年7月開始。（週2便）

丹東～大連～敦賀～直江津コンテナ航路：1995年不定期として開設され、98年11月に定期航路になった。（週1便）

丹東～釜山コンテナ航路：2000年3月開始。（週1便）

丹東～仁川フェリー航路は中・韓合弁会社である丹東国際港運有限公司（DF）¹⁵が担当している。会社の関係者によると¹⁶、同ルートは韓国～中国東北地域間の貨物の運送において北朝鮮経由の陸路と共同で発展する可能性が高い。特に北朝鮮の道路、鉄道の現状がまだ悪い状態なので、当分の間は海運の方が有利だという分析もある。1999年1年間のコンテナ運送量は7,100TEU程度で貨物量が増えており2000年は10,000TEU以上になると見込まれている。現在の貨物運賃は、丹東～仁川が700ドル/20'、1,250ドル/40'であり、仁川～丹東は50ドル安い。冷凍コンテナは2,350ドル/20'である。また、同フェリールートは旅客の殆どは「担ぎ屋」であり、その99％が韓国人である。「担ぎ屋」たちの取引品目をみると、中国向けは簡単な電子製品、電器製品、厨房用品、文具類、衣類、化粧品などが多く、韓国向けはゴマ、ゴマ油、唐辛子粉、薬剤、健康食品などが多い。

丹東～釜山間のコンテナ航路は中国船社である東港開発区海運有限公司（DDCL）が運航している。しかし、韓国の現代、高麗、チョンギョンなどの大手海運会社が新規参入の動きを見せており、重要な航路として注目されている。

丹東～大連～敦賀～直江津コンテナ航路は日中合弁会社である丹東国際コンテナ有限公司（DIC）が担当している¹⁷。1999年1年間の運送量は4,790TEU（約3.2万トン）程度である¹⁸。また、その数量は多くないが、これからの拡大が注目される。（表4）

<表4> 丹東～直江津航路の貨物数量（1999年）（トン）

貨物名	輸出	輸入	合計
大豆		120	120
コーンコブミール		4 733	4 733
石材		174	174
原塩		12 000	12 000
銅インゴット	547		547
コイル部品		297	297
テレビ製品		6 458	6 458
テレビ部品	1,008	749	1 757
チョークコイル	70	57	127
電子部品	42	69	111
電極		19	19
カメラ部品	56	106	162
シリコンカーバイド		4 198	4 198
プラスチック製品		977	977
タバコ	7		7
こんにゃく		374	374
木製品		178	178
鉄くず	87	68	155
合計	1 817	30 577	32 394

出所：新潟県直江津港湾事務所、「平成11年直江津港統計年報」

¹² 丹東地域の賃金は平均600元/月程度で、大連の900-1,000元より安い。

¹³ 1995年に丹東～大連～敦賀～直江津の直航路ができてからは物流がもっと便利になった。

¹⁴ 現在、一部の部品を広東省東莞市から調達している。

¹⁵ 「丹東国際港運」は韓国側の海運会社（東邦、豆宇海運、巨林海運など）と丹東市政府傘下の「丹東海運総公司」との合弁で設立（1998.6月、本社は丹東市）され、98年7月からフェリー「東方明珠号」を丹東～仁川間に投入している。（東方明珠号：総トン数11,003トン、旅客500人・コンテナ110TEU・冷凍コンテナ22TEU積載可能、ROROシステム、週2回往復運航）

¹⁶ 現地調査で同会社の尹在福部長からヒアリング（2000.8.29）

¹⁷ 「丹東国際コンテナ有限公司」は日本側（王子くびき運送、飯山電機）と丹東港務局との合弁で設立（1995年5月、本社は丹東市）された。現在、ジマ号（239TEU級）、スダ号（300TEU級）の2隻が、直江津（火/水）～大連（日）～丹東（月）～大連（木）～敦賀（月）～直江津の航路を週1便で運航している。

¹⁸ 新潟県直江津港湾事務所、「平成11年直江津港統計年報」p76

以上のように丹東は海運により韓国、日本などの北東アジア地域と結ばれている。丹東港（大東港）の年間取扱能力450万トンのうち99年には270万トンの貨物しか処理しなかったが、これからの運送量増加が期待される。

丹東は北朝鮮との陸路連結による国際陸路運送網と共に国際海運航路により、新しい物流拠点になると目指している。これは北東アジア地域間の経済協力をより進むために必要となる物流基盤の整備に繋がるものとして歓迎される。

参考資料

丹東市の丹東投資に関する規定

（丹東市人民政府1998.9.3公表）

1. 本市の経済発展と国内外企業家の投資誘導を促進するため、国家、省などの規定に基づいて、本市の実際状況に合わせ、本規定を制定する。
2. 国外と香港、マカオ、台湾地域及び丹東市行政区域以外の国内企業・事業単位、機関、社会团体と個人は丹東で投資し、企業と事業を起す場合、本規定に基づいて優遇政策を受けられる。
3. 投資者が企業を設立する際、譲渡、借用、株による出資などの方式を使って、土地使用権を取得できる。
4. 投資者が譲渡方式によって土地使用権を取得する場合、土地譲渡金として土地価格の30%を徴収する。投資規模が比較的に大きく、土地占用面積が比較的に多い都市インフラ設備建設と下町区の改造プロジェクトは土地譲渡金を免除する。
5. 現有耕地を占有する場合、土地の用途を変わらない限り、荒山、荒山腹、荒谷、荒河、早瀬を利用する場合、環境汚染と水土流失にもたせられない限り、その使用方式及び価格は投資者と農家或は農村集団経済組織と自主的に決め、土地管理部門が改めて費用徴収しない。
6. 農業、工業生産、エネルギー交通、科学技術成果の転化など生産性プロジェクト及び都市インフラ設備建設開発プロジェクトとして、経営期間10年以上で、納税日から5年以内に納入した企業所得税を国庫納入の順次で財政から納入企業に対し、全額返還する。
7. 投資額が100万元以上の生産性プロジェクトに対しては納税日から2～5年間、付加価値税の地方収入部分を国庫の納入順より財政部門から順次50%を企業へ返還する。そのうち、投資額が500万元以上の場合は5年返還、投資額300万元以上500万元未満の場合は3年返還、投資額100万元以上300万元未満の場合は2年返還。
8. 投資額が100万元以上の生産性プロジェクトに対しては納入した固定資産投資方向調節税を財政より順次企業に返還する。プロジェクトが完成し、運転日より5年以内、納入した不動産税を国庫への納入順で財政から企業に全額返還する。
9. 第三次産業の投資奨励項目は開業日から、企業所得税を現行規定に従い、免税1年間、徴収後、財政部門から順次に企業へ全額1年間分返還する。
10. 企業設立する際のインフラ施設建設の時支払う各種費用、国家及び省の徴収部分を除いて、地方徴収部分を一律に50%減免する。投資プロジェクト資産評価と資金検査などの費用は規定に従い、規定標準の50%を徴収する。投資企業設立の際、企業登録費を半減し、商工管理費を3年間免除する
11. 丹東の経済発展に特別な貢献がある人は市政府から経済顧問と聘する。貢献の大きい外商に対し、市政府が“荣誉市民”という称号を与える。招聘を受け、丹東に就職する各種の人材に対し、住宅、定住、子供入学、就職などの方面で便宜を図る。固定資産投資額は50万元以上、本人及びその配偶者と未婚の子供が農村戸籍の者に対し無料で都市戸籍を与える。
12. 本規定の解釈は丹東市招商弁公室が担当する。
13. 本規定は公表する日より実施する。

（中国語原文をERINAで翻訳）

中国丹東市にみる対外交流

ERINA調査研究部客員研究員 吉田 均

1. 問題意識

2000年9月下旬から8日、上越市の国際交流調査に随行させて頂き、韓国の浦項市（慶尚北道）、中国の丹東市（遼寧省）・琿春市（吉林省延辺朝鮮族自治州）を訪問する機会を得た。姉妹都市交流に関する調査であったため、市役所・企業・学校・港湾・国際交流団体など、多くの視点から都市における国際交流や協力の現状を見聞することができた。

そこで今回は、中国の北朝鮮国境に位置する一地方都市が、どのような国際交流を模索しているか紹介したい。中国の地方都市でも、日本にみられるグローバリゼーション・都市化・地方分権化の傾向は明白に現われている。したがって対外交流施策は、内政問題と一体化し、産業調整・地域経営・雇用問題など、国民生活を直撃する政策手段に変化しつつある。このような傾向は、北朝鮮と国境線を接する地方都市においても例外ではない。

そこで本稿では、中国最大の北朝鮮国境の都市、丹東市に焦点を絞り、関係書籍などでデータを補いつつ、中規模都市における対外交流方針・交流手法・現状・問題点など、全体像をわかりやすく報告していきたい。これにより現在中国との交流を検討中の日本側地方自治体へ、比較のための参考資料を提供することができれば幸いである。なお、同市の経済状況については、本誌の李燦雨氏の報告をご参照頂きたい。

2. 丹東市の概要

丹東市は、1999年現在人口240万人で、面積は14,910km²、管内に3つの区と3つの県および県級の市（日本の行政組織では町に類似する）を有する。同年の国内総生産は166億元（1元＝約13円）で成長率は6.5%、産業構成は第1次産業が19.4%、第2次産業36.5%、第3次産業44.1%であり、遼寧省では14市中第7位の中規模都市である。アジアでの金融危機にもかかわらず、98年の対外貿易総額は66,347万ドル（対前年比9.7%増）と順調な伸びを示しており、貿易額では省内第3位となっている。つまり貿易が同市の経済発展を支える重要な手段となっている。

同市の国際関係上の特徴は、中国と北朝鮮をつなぐ最大の物流拠点、最大の国境都市という点である。また近年、

韓国・日本の地方自治体とも緊密な関係を持ちつつある。外資系企業を例とすれば、98年末の累積数は816社で、第1位が香港30.5%、第2位が韓国19.5%、次いで日本19.2%、台湾8.8%、米国8.8%、北朝鮮2.6%、タイ1.3%となる。全体としては、中国系と思われる企業が圧倒的に多く約40%、次いで韓国北朝鮮系および日本が約20%となり、遼寧省と比較すると韓国・北朝鮮系の比重が大きいといえる。

3. 対外交流方針

丹東市では、経済発展を支える要因の1つとして、対外政策をあげることができる。同市の対外政策目標は、「三沿併用し五外と連動することで、市の対外開放の新しい局面を切り開く」¹ ことにある。三沿とは、沿辺（国境に接すること）、沿江（鴨緑江に接すること）、沿海（黄海に接すること）であり、五外とは、外貿（外国貿易）、外資（外国資本）、外経（外国経済）、外事（外交事務）、外旅（海外旅行）を指す。つまり要約すれば、国境と海という地の利を生かすことで、外資導入・貿易・人的交流を拡大し、対外開放を進めることが目標となっている。

対外開放の重要ポイントは、次の6点である。1）国有企業改革のため外資導入を促進する。2）経済全体の効率を高め貿易を促進する。3）プロジェクトベースでの経済技術合作を促進する。4）辺境（国境）経済合作区を中心とする各種合作区を建設する。5）ソフト面での投資環境を改善するため、行政サービスの質の向上と課徴金の取り締まりを厳重にする。6）国境地域での旅行業発展に全力を注ぐ。つまり同市の対外政策の中心は経済問題にあり、国有企業改革のための合弁・技術協力と産業構造改善のための関係施策に集中している。

なお上位機関である遼寧省政府の対外政策と比較すると、大筋では同一であるが、項目別に見ると労務輸出がポイントから落ち、新たに国境地域での旅行業を加えていることが特徴といえる²。

4. 対北朝鮮交流

このような政策方針は、特に中朝交流で顕著な成果をあげている。98年度丹東市が対応した、北朝鮮・中国両国の国家および省級代表団は101回（延べ469名）にのぼる。

¹ 丹東市地方誌弁公室（編）1999年『丹東年鑑1999年』人民教育出版社：97-98。丹東市の対外政策に関する記述は、主に98年の市対外開放工作会での米克勤副市長と関永光市党委書記の報告による。

例えば北朝鮮側は、朝鮮労働党国際部アジア課、朝鮮外交部、平安北道経済貿易代表団、平安北道人民委員会代表団、中国側からは中国共産党中央対外連絡部、遼寧省中国共産党代表団、遼寧省交流計画代表団、遼寧省軽工業代表団などが往来している。

市政府レベルでは、鴨緑江をはさんだ北朝鮮の新義州市と、「丹東市・新義州市における相互派遣代表団に関する交流計画」に基づき、丹東市からは共産党代表団・政治協商会議代表団、市政府代表団、新義州市からも市友好代表団・農業畜産代表団などが往来しており、ほぼ2ヵ月に1回のペースで持続的かつ幅広い交流を展開している。この他、市警察が国境事務に関する協議のため相互訪問を重ねており、98年度は249回（延べ936人）に達している。

さらに同年丹東市は、北朝鮮に対する救援措置として、中国の北朝鮮公館に各種物資を30数トン（車両10台分）贈呈した他、北朝鮮への国際列車を利用して卵1,000キロ、果物750キロ、野菜2,500キロを送っている。

5. その他の国々との対外交流

北朝鮮以外の国々との交流を、友好姉妹都市ベースでみると次のとおりである。現在丹東市は、米国：ウィルミントン市（87年4月16日）、英国：ドンカスター市（88年11月21日）、日本：徳島市（91年10月1日）、ロシア：アストラハン州（93年7月14日）、韓国：議政府市（97年11月27日）と協定に基づく姉妹都市関係を締結しており、その他近年日本：上越市（96年9月9日）、韓国仁川広域市（締結年月日不明）とパートナー都市としての交流を拡大している。98年の交流記録を国別に見ると、韓国とは、仁川広域市市長代表団が「丹東～仁川国際フェリー」の就航式のため訪問した他、仁川広域市代表団・議政府市代表団（環境事業所）・韓国企業代表団などを受け入れている。また日本には中国側から代表団を派遣し、徳島市と上越市で丹東投資説明会を開催した他、徳島市商工会議所代表団や上越市商工会議所代表団の受け入れをしている。この他ロシア（アストラハン州）とは国境貿易と労務輸出契約に関する協議をし、米国（ウィルミントン市）からは丹東師範高等専門学校への英語教師の受け入れを行っている。上記の交流記録から見る限り、最も対外交流を活発に展開している

対象国は、北朝鮮に次いで韓国と日本となり、交流記録がない友好都市は英国（ドンカスター市）のみであった。韓国と日本との特徴は、海上航路や投資説明会に代表されるような経済交流が活発に展開されている点にある。以上の友好交流を含め98年度に丹東市が受け入れた海外の代表団は57回（延べ300人）に達している。

次に、民間交流団体の状況について触れたい。98年現在丹東市には、半官半民または民間組織として306団体が登記されている。その内、主な国際関係団体として、次の3団体が紹介されている。

1) 「丹東市外商投資企業協会」

外国人投資家（外資系企業）へのサービスの提供・合法的権益を維持、市政府と企業間の相互理解と協力関係を深めるために活動を行っている。

2) 「丹東市対外文化交流協会」

世界各国との文化交流（協力）の推進、住民レベルでの相互交流と相互理解を促進するため、文化事業を中心に実施している。

3) 「丹東市海外聯誼会」

台湾・香港・マカオおよび世界各国の華僑との相互交流と協力活動を行っている。

この他名称しか確認できないものの、国際関係と思われる団体名を上げると、「丹東市紅十字（赤十字）」、「中国国際貿易促進会丹東支会」、「丹東市世界語協会（エスプラント協会）」、「丹東市辺境（国境）貿易協会」などがみられる。さらに「丹東市朝鮮族経済文化交流協会」のように、従来は国内向け団体ながら、国際交流をしている可能性のある団体をあげるとすれば十数件は増加する。これに学校レベルでの友好交流を考慮に入れば、都市全体として非常に幅広い交流が実施されているものと思われる。

6. 出国および対外事件処理の状況

98年度に丹東市から公務出国した訪問団は242回（延べ762人）で、内北朝鮮に対するものは139回（延べ634人）であった。対北朝鮮が訪問回数で57%、人数で83%を占めており、圧倒的シェアを占めている。ただしこの傾向は、海外への労務輸出にはみられない。98年末の累積数は3,108人で、イラク・イラン・日本・韓国・米国・シンガポー

² 遼寧省の対外政策のポイントは以下のとおり。

1) 日本国内での生産活動に限界がある装置型産業を調査し、同省へ誘致することで産業構造調整を促進する。同省の主力産業である石油化学・電気機械・自動車・鉄鋼を重点対象とし、貿易面では地場産品の輸出拡大と資本財の輸入を促進する。

2) 中国へ進出意欲のある日系企業を調査し、合併を推進することで国有企業の経営と技術改造を実施する。すでに主力産業でリストアップした83項目の改造を重点項目とし、中小企業については外資への買収・合併・リースなども促進する。

3) 企業技術者などを日本へ労務輸出し、技術研修と余剰労働力対策を同時に実施する。特に労務輸出対象を、従来の若年労働者からハイテク分野での技術者に移すため、日本での受け入れ企業の開拓を積極的におこなう。

詳細については、吉田均「日中間の地方自治体交流の現状と課題」『ERINA REPORT』Vol.36, ERINA, 2000年10月, pp.9-19を参照。

ル・ニュージーランド・ロシア・イスラエル・北朝鮮などに分散している。98年度に新たに派遣した労働者は712人で、最大はロシアでの木材伐採（延べ75人）であった。

丹東市が対外交流の過程で、どのような問題に直面したか、マイナス面に関する記録が少ないため詳細は不明である。98年度の「丹東年鑑」を見ると、国境警備に関しては、同年4回中朝協力による合同警備が実施されている。違法越境者については、中国側から北朝鮮へ72回（422人）、北朝鮮側から中国へは24回（89人）強制送還が実施されている。

また市外事弁公室（対外交流のための部局）が、対外事件として処理した事例をいくつかあげると次のとおりである。1）北朝鮮との国境地域を調査し、国境線表示が流されている地域について上部機関に報告。2）鴨緑江での土砂採取問題で研究会を開催。3）マレーシア製靴企業と同市企業との貿易紛争の処理。4）日本人ビジネスマンのパスポート差し押さえ問題での調停。5）韓国人ビジネスマンへの強盗事件の処理などである。

この他、丹東税関が密輸取締を強化しており、同年車8台・たばこ120箱・武器など、16件（647万円）の密輸を摘発している。対外開放にともなう内外での治安悪化を、全力で抑えようとする関係者の努力を断片的ながらみることが出来る。

7. 対外交流のためのハードおよびソフトインフラ

丹東市における重要な対外交流手段は、中国丹東経済貿易商談会と丹東辺境（国境）経済合作区である。中国丹東経済貿易商談会は、毎年同市で開催される国際見本市であり、同時に商品交易会と人材交流大会（就職相談会）が開催されている。98年9月の商談会には、米国、日本、ドイツ、フランスなど26カ国から約500名が訪れ、輸出契約1億米ドル、外資利用契約2105万ドルが結ばれている。丹東辺境（国境）経済合作区は、92年に中央政府より認可された中国最大の辺境（国境）経済合作区であり、市中心部の鴨緑江沿に12.3km²、黄海に面する大東港に10.4km²の敷地を有し、ビジネス観光区・工業区・保税加工区・ハイテク開発区などを建設している。ここには韓国仁川工業団地（0.5km²）が建設されていることからわかるように、18カ国の外資系企業が進出している。

丹東市は、経済発展のための基礎インフラとして、国内外を結ぶ交通インフラの整備も進めている。現在同市が最も力を入れて整備しているものは、高速道路である。現在は、遼寧省の省都瀋陽市から重要都市を結ぶため、放射線状に作られた高速道路網の1本に過ぎない。しかし将来、北朝鮮および韓国との接続や、中国を南北に横断し、黒龍江省から広東省を貫く幹線高速道路への接続を念頭に建設

が進められている。この「瀋丹高速道路」は、98年に着工しており、2002年までに55億元を投入し、遼東半島の中央山脈部を横切る134キロの4車線道路を、110の橋、10のトンネル、8つの立体交差を作りながら開通させる予定である。2000年9月に筆者が訪問した折には、既に半分近くが完成しており、大変驚かされた。この他の交通インフラでは、既に北朝鮮と中国を結ぶ幹線鉄道が、同市の中央部に位置する鴨緑江大橋で接続されている。また海路では、丹東～大連～敦賀～直江津への定期コンテナ便（95年）、丹東～仁川間の定期フェリー便（98年）が開通し、さらなる航路開拓と港湾整備を進めている。

8. まとめ

以上、丹東市の対外交流の概況をまとめると次のようにいえよう。同市の対外交流の目的は、国有企業改革のための資本・技術の導入と産業構造の改善による経済発展にある。そのため“三沿”と呼ぶ国境と海という地理的優位点を発揮させ、対外開放を進めることで、外国系企業の誘致と貿易・人的交流を拡大することが重要な目標となっている。また新たに国境地域、特に北朝鮮を対象とした旅行業の発展を加えている点が、同市の特徴といえる。つまり対外政策の核心に、経済問題の解決がある。

丹東市における対外交流の実態をみると、地理的歴史的要因から交流対象は、香港・台湾と北朝鮮が最も多い。しかし近年友好都市やパートナー都市といった都市間交流の手法を活用して、韓国と日本とも交流を拡大しつつある。98年時点での対外交流の内容をみ限り、上述の対外交流方針は非常に積極的手法で実現されつつあり、効果をあげ始めているといえる。

丹東市の都市間交流で、特に興味深い点は、90年代に入って友好都市とパートナー都市を不明確ながら使い分け始めている点にある。友好都市という年限も範囲も限定しない提携関係では経済目標を十分達成できなかった。そのため新たにパートナー都市という協定関係を通じて、交流相手を多角化し経済を活性化させようと試みている。友好都市提携は、相手を固定し人脈や経験を蓄積することで効果があがる、教育や文化交流などには有効な形態であると思われる。しかし直接投資や貿易など経済分野では、マーケットとして多くの交流対象を必要とし、市場動向に合わせて俊敏に相手を変えなければならない。したがって友好都市提携は、当初の関係を樹立以降は、決して効果的な形態とはいえない。その意味で、同市のような友好都市とパートナー都市の使い分けによる、経済交流と非経済交流の分離の試みは、非常に重要な実験であると思われる。

韓国東海岸港湾の現状

ERINA調査研究部研究員 宮崎 博人

1. はじめに

韓国は日本と同じく資源に乏しく、資源や部品を輸入して製品を輸出する貿易立国として成長してきた。経済活動で発生する貨物のほとんどは海運により世界各地と結ばれており、その窓口となる港湾は重要な施設である。

産業は輸出入が容易な港湾の周辺に集積しやすく、特に重厚長大産業を中心として港湾の成長とともに臨界工業地帯へと発展していった。近年、貨物のコンテナ化が進み、機械製品から食料品まで多様な貨物に使用されている。そして、それは貨物を取扱う港湾を大きく変化させている。

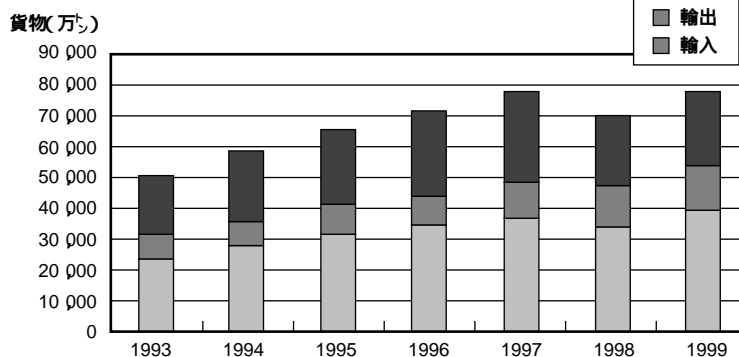
今回、私は日本との関わりが強い韓国東海岸の港湾を訪れ、その現状と急増するコンテナ貨物への対応について調査を行った。

2. 韓国の港湾概況

韓国の港湾貨物取扱量は、1993年の50,733万トンから1997年には77,418万トンへ1.5倍に急成長した。しかし、アジア金融危機による経済の停滞によって1998年には輸入量が減少、70,100万トンまで鈍化をみせたが、経済の急速な回復により1999年は77,503万トンと過去最高に達した。(図1)

1999年の貨物取扱量から5大港とされるのは、蔚山港(15,111万トン、全体の19.5%)、光陽港(13,105万トン、16.9%)、仁川港(10,822万トン、14.0%)、釜山港(10,775万トン、13.9%)、浦項港(4,904万トン、6.3%)であり、この5港で韓国全体の約70.6%を占めている。これらの港湾の多くは、隣接する産業立地や後背地の影響が大きく、取扱貨物は特徴的なものとなっている。(表1)(表2)

(図1)韓国港湾取扱貨物量



出所:韓国海洋水産庁統計年鑑

(表1)各港湾の取扱貨物実績

(単位:万トン(万R/T)、%,千TEU)

港湾名	基準年次	貨物量(コンテナを含む)				コンテナ貨物量	
		取扱量	輸出量	輸入量	国内向け	輸出入割合(%)	取扱量(千TEU)
釜山港	1997	10 664	4 311	4 305	2 048	80.8	5 233
	1998	9 643	4 964	3 213	1 465	84.8	5 753
	1999	10 775	4 848	4 454	1 472	86.3	6 310
光陽港	1997	11 670	1 209	7 453	3 008	74.2	19
	1998	11 496	1 708	7 203	2 584	77.5	59
	1999	13 105	2 009	8 273	2 823	78.5	417
蔚山港	1997	15 068	3 100	9 058	2 910	80.7	93
	1998	14 803	3 840	8 520	2 443	83.5	126
	1999	15 111	3 797	8 902	2 412	84.0	149
浦項港	1997	4 689	335	3 278	1 075	77.1	-
	1998	4 755	511	3 158	1 085	77.2	-
	1999	4 904	436	3 313	1 154	76.4	-
東海港	1997	1 815	109	430	1 275	29.7	-
	1998	1 542	227	330	985	36.1	-
	1999	1 707	407	356	942	44.7	-
束草港	1997	2	-	-	2	0.0	-
	1998	3	-	-	3	0.0	-
	1999	4	-	-	4	0.0	-

(出所)韓国海洋水産庁発表資料

(表2)各港湾の概況(1999年)

	釜山港	光陽港(注)	蔚山港	浦項港	東海港	束草港
港湾沿岸線(km)	202	N.A	106	30	21	1
バース数	230	N.A	154	43	15	6
水深(m)	5~15	3~41	4~27	4~19.5	6~14	5~10
倉庫保管能:上屋(千トン)	110	N.A	534	30	N.A	N.A
倉庫保管能:屋外(千トン)	159	275	1 071	1 940	N.A	N.A
貨物取扱実績(万トン)	10 775	13 105	15 111	4 904	1 707	4
コンテナ取扱可・不可				×	×	
コンテナ取扱実績(千TEU)	6 310	417	149	-	-	-

(出所)釜山地方海洋水産庁、麗川地方海洋水産庁、蔚山地方海洋水産庁、浦項地方海洋水産庁、東海地方海洋水産庁資料、韓国海洋水産庁統計年鑑1999。

(注)光陽港は光陽港と麗川港とに分れており統一された施設概要がない。

3. 東海岸港湾各港の概況

(1) 釜山港

釜山港は韓国第2位の都市である釜山広域市(人口約384万人、1998年)に位置し、「北港区」、「南港区」、「甘川港区」、「多大浦港区」から成っている。釜山湾にある「北港区」には国際旅客ターミナル、第1~8埠頭と中央埠頭、子城台(Jasungdae)、牛岩(Uam)、戩湾(Gamman)、神仙台(Shinsundae)の各コンテナターミナルがあり、釜山港の核となっている。「南港区」は魚介市場に隣接した漁港である。甘川湾にある「甘川港区」と「多大浦港区」には、内航貨物埠頭やシップヤード、セメント埠頭、甘川(Gamchun)コンテナターミナルなどがある。(写真1)



(写真1)釜山港

釜山港は1876年に開港し、1906年に本格的な埠頭建設が始まった。核となる第1~4埠頭が建設されたのは1944年である。第1、2次整備計画(1974年~1982年)により国際旅客ターミナルや子城台コンテナターミナルが建設された。次に第3次整備計画(1985年~1991年)として神仙台コンテナターミナルを建設、その後も急増するコンテナ貨物に対応するため、第4次整備計画(1992年~1998年)として戩湾コンテナターミナルが建設された。現在は隣接地に2001年の完成を目指して年間取扱量48万TEUを予定

する31万㎡のコンテナターミナルを造成中である。

今後は東アジアのコンテナハブ港としての地位強化のため、現在の釜山港から約20km西へ離れた加徳島にコンテナ21バースの新釜山港を2011年開港で計画中である。

釜山港の大きな特徴としては、取扱貨物がコンテナ貨物に特化している点である。1999年の総取扱貨物輸入量¹の81.6%、輸出量の92.2%がコンテナ貨物であり、韓国の全コンテナ取扱いの約90%を占めている。すでに東アジアのハブポートとしての実績を持っており、1999年には631万TEU(対前年比9.6%増)と世界第4位の取扱量を誇っている。総取扱貨物量の取引先を割合で見ると、北米が19.6%、続いて中国18.4%、日本12.3%、ヨーロッパ12.0%、南米10.6%、中米3.8%、その他23.4%となっている。

釜山港の5つのコンテナターミナルは、それぞれ運営形態が異なっている。最も古い子城台コンテナターミナルは、釜山コンテナ埠頭公社(BCTOC)という特殊法人であったが、現在は現代商船が所有する現代釜山コンテナターミナルとして運営されている。その他、牛岩コンテナターミナルは高麗海運専用であり、戩湾コンテナターミナルは現代商船、朝陽商船、韓進海運、大韓通運の4社がリースを受け運営している。神仙台コンテナターミナルは、釜山東コンテナターミナル(PECT)がBCTOCと民間の出資によって運営している。最も新しく1997年から稼働している甘川コンテナターミナルは韓進海運の運営である。

これらのターミナルの1999年取扱実績を見ると1998年に供用開始された戩湾コンテナターミナルが約140万TEUと最多の取扱をしている。(表3)

釜山港は北米路線、東南アジア路線等の東アジアの中継基地として利用され、中国や日本各地の港と定期航路²を持ち年々その機能を強めている。

このような釜山港の魅力はコスト競争力にある。荷役コ

¹ 釜山地方海洋水産庁資料

² 日本航路は大阪、神戸、名古屋、東京、横浜、福山、酒田、直江津、清水、泉北、鹿島、川崎、千葉、新潟、舞鶴、敦賀、富山、金沢、和歌山、秋田、大分、長崎、門司、細島、博多、下関、徳島、高松、松山、今治、苫小牧、石狩の32路線である。

ストは日本の半分、香港の2/3と言われている。また、貿易業務の自動化が進みコスト、サービス面でも強い競争力を持っている。韓国では1991年に「貿易業務自動化促進に関する法律」が施行され、貿易業務の情報ネットワーク化を推進した。これにより通関手続きの簡素化、流通の迅速化が実現し国際競争力を高めたのである。この実現には政府の主導により、管轄である関税庁と海洋水産庁のシステムを調整したことと、民間業者の協力によるものである。

(表3)釜山港各ターミナル取扱実績 (単位:千TEU)

	1995	1996	1997	1998	1999
子城台	1 593	1 697	1 808	1 228	885
牛岩			345	279	349
靑灣				886	1 398
神天台	1 262	1 313	1 452	1 195	1 177
甘川					436
その他	1 647	1 715	1 628	2 165	2 065
合計	4 502	4 725	5 233	5 753	6 310

(出所)釜山地方海洋水産庁資料。

釜山港の国際旅客航路としては日本の下関と博多、そして中国の煙台と旅客フェリーで結ばれている。下関～釜山間の関釜フェリーは、歴史も長く2000年に30周年を迎えた。この航路は個人貿易をするための乗客が多いのが特徴である³。就航する船はカーフェリーで、日本から乗りこんだトラックが直接韓国内へ乗り入れ、鮮魚などを仕入れ日本へ戻っている。

1999年の旅客数は、国際線が41万7千人（対前年比40%増）、済州島などを結ぶ国内線は108万2千人である。

(2) 光陽港

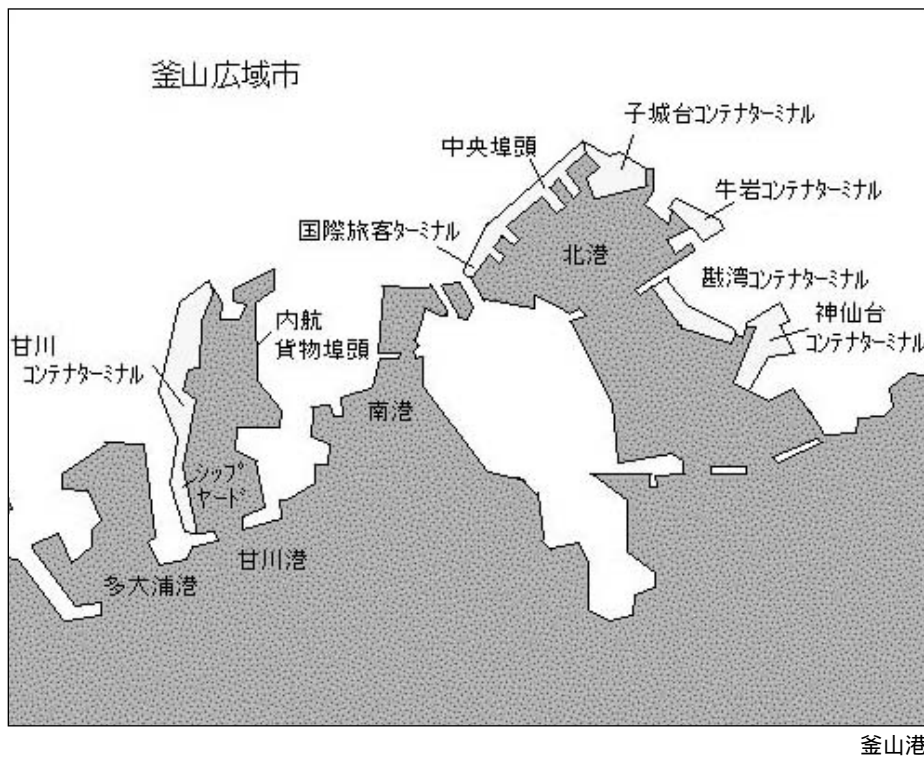
光陽港は韓国南海岸にある全羅南道の光陽湾に位置しており、浦項総合製鉄所（POSCO）の光陽製鉄所に隣接する光陽市側の港区と、光陽湾を挟み対岸の麗川石油化学工業団地のある麗川郡側の港区とに分れている。

光陽コンテナターミナルは光陽港区側にあるが、光陽製鉄所とは連動していない。釜山港からは西へ約200km離れており、南海高速国道利用で約150分かかる。

光陽港区の光陽市は人口約11万人であるが、光陽製鉄所のある光陽港一帯は、製鉄所の建設が始まった1981年まではただの漁村であった。

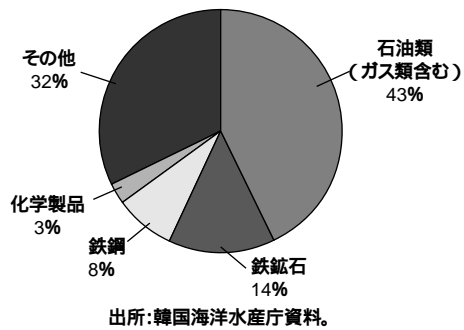
POSCOの最新施設を誇る光陽製鉄所はホットコイルの製造に特化し、世界一の生産量を誇る。光陽港の主要な取扱貨物である鉄鉱石と鉄鋼はこの製鉄所によるものである。

一方、麗川石油化学コンビナートのある麗川港区は、1923年に麗川港として開港された。その後、1974年に麗川産業団地の運営が始まり、現在はLG石油化学などを中心とする石油化学コンビナートを形成している。光陽港の取扱貨物の上位を占める原油や石油精製品は、麗川港区の石油コンビナート関連である。(図2)



³ 宮崎博人「日本、韓国、中国、ロシアの海陸周遊記」ERINA REPORT Vol.32、2000参照。

(図2)光陽港の取扱貨物内訳(1999年)



光陽コンテナターミナルは、釜山港と同じ韓国コンテナターミナル公団 (KCTA) が釜山港の代替機能を担う目的で建設したものである。(写真2)



(写真2) 光陽コンテナターミナル

KCTAによるコンテナターミナルは、面積84万㎡、年間取扱能力96万TEUとして1997年に完成した。当初は利用が進まず苦戦を強いられたが、現在は現代商船、韓進海運、大韓通運、世邦企業の4社が専用バースを借り受け操業している。1999年のコンテナ取扱実績は41万7千TEUで、2000年には約70万TEUを見込んでいる。

KCTAでは将来計画⁴として2段階に分けて整備を進める予定である。2007年までを第1段階として5万トン級を4バース整備する。最終段階の2011年には、さらに4バースを整備し、年間取扱能力を528万TEUと予定している。

このターミナルの背後には、第3セクター方式による工業団地の整備計画があり、2000年後半より整備着手する予定である。この団地には鉄道貨物駅が隣接しており、ソウルからのコンテナ貨物列車が1日4便運行されている。

道路アクセスについては、南海高速国道から光州広域市を経由した後、胡南高速国道を通して大田広域市、ソウルと繋がっている。同じく光州広域市を経由して大邱広域市へもオリンピック高速国道で結ばれている。2001年には光陽I.C.からコンテナターミナルまでの15.5kmが完成し、高速

道路と直結した利便性の高いターミナルとなる予定である。

光陽港の取扱コンテナの相手国は中国が主である。今後急増するであろう中国貨物は、ソウル近郊の仁川港での取扱が多いが、主に輸入が専門である。西海岸には他に主要港湾がないため、中国からの輸入貨物の増加に伴い、光陽港の重要性は増すのではなかろうか。



光陽港

(3) 蔚山港

蔚山港は釜山港より北へ約50kmの蔚山広域市(人口約103万人、1998年)にあり、太和川の河口港の「蔚山本港」と隣接するオンサン湾の「オンサン港」から成っている。外国貿易港として1963年に開港された。

蔚山広域市は韓国財閥である現代グループの本拠地であり、現代自動車、現代重工業、現代石油化学などを中心とした韓国有数の工業都市である。

河口の「蔚山本港」は、左岸に生産台数183万台の能力を持つ現代自動車や現代重工業などがあり、4万2千トン級の自動車運搬船が3隻接岸可能な自動車専用埠頭や造船ドックがある。旧港部分である右岸は内航埠頭と第1~7埠頭があり、第6埠頭は2万トン級を3隻接岸可能なコンテナターミナルとなっている。しかし、ガントリークレーンは無く、自走クレーン2台があるのみである。

右岸河口部分はSK石油化学のコンビナートを中心とする蔚山石油化学コンビナートがあり、原材料輸出入用の専

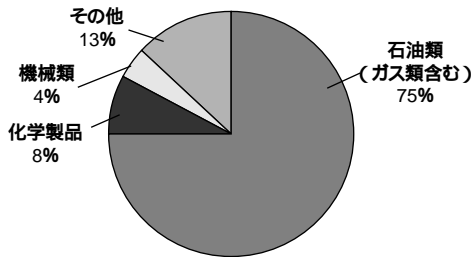
⁴ 韓国コンテナターミナル公団 (KCTA) 資料より

用埠頭を多く有する。

「オンサン港」は双竜石油精製の専用埠頭やコンテナターミナルがあり、背後にはオンサン工業団地が隣接している。

蔚山港の1999年取扱貨物量⁵15,111万トンの内訳は、外貿が84%を占め12,699万トン(輸入8,902万トン、輸出3,797万トン)、内貿が2,412万トンである。特徴としては、輸入は原油、精油、ガス類などの石油化学原料が多く、液体貨物が80%を占める。ここでは韓国の全原油輸入12,300万トンのうち、約7,000万トンを取扱っており、そのうち石油製品として2,300万トンが輸出されている。他にも自動車の輸出は韓国全体の43%、造船では38%を占めている。輸入はそれらの製造に必要な電機・機械部品が多い。(図3)

(図3)蔚山港の取扱貨物内訳(1999年)



出所:韓国海洋水産庁資料。

蔚山港のコンテナ取扱量は規模的には小さいが、1996年の4.7万TEUが翌年9.3万TEUに倍増し、1999年には14.9万TEUへと急増している。これは混雑する釜山港の代替によるものであり、釜山港へのフィーダー輸送⁶が多い。定期航路として日本航路が12路線、北米路線が22路線、中国路線が7路線である。

対応するコンテナターミナルは、「蔚山本港」の第6埠頭が手狭なためにバックヤードを拡張整備中であつた。もう1箇所「オンサン港」の第5、6埠頭のコンテナターミナル



(写真3)蔚山港「オンサン港」コンテナターミナル

は2万トンと3万トン級コンテナ船の接岸が可能であり、1基あるガントリークレーンは2000年4月に導入したものである。(写真3)

当然、これだけの整備では釜山港の代替を狙えるものではない。蔚山港では2006年の供用開始を目指し、「蔚山本港」と「オンサン港」との間に2万トン級を6隻接岸可能な新港を計画中である。そのうち2バースはコンテナ船用のものでコンテナターミナルの計画もある。

蔚山港は釜山港に最も近く、その代替港としての可能性がある。しかし、韓国の石油化学、機械工業の中心にあり、韓国最大の貨物取扱量を誇る蔚山港は今後も工業港としての拠点機能を重視しているように思われる。

現在のコンテナ取扱貨物は、輸出の集荷地域を見ると蔚山広域市及びその近郊からのものである。貨物の新たな背後地として、264万²の新産業の工業団地や122万²の自動車関連専用の工業団地が予定されており、今後も地元地域からの貨物発生量は着実に増加するだろう。

現在の整備計画は、こうした地場で増加するコンテナ貨物に対応するための整備であり、広域的な物流を積極的に集約させ、蔚山港を物流拠点とすべき整備計画ではないようである。実際に高速道路で結ばれている大邱広域市、太田広域市、ソウルからの貨物は少ない⁷。

新港のコンテナターミナルの整備計画が、これら背後地との高速道路網を活かし、釜山港の代替としての集荷を促進させるものであれば、相当量の貨物増が期待されるであろう。しかしながら、蔚山港をコンテナ物流の拠点とする方策は、計画の概要からするとその順位度は低いように思われる。

(4) 浦項港

浦項港は蔚山港から60kmほど北上した浦項市(人口51万4,523人、1999年)に位置している。迎日湾の自然環境良好な港であり、慶尚北道と大邱広域市の海の玄関口でもある。

浦項港は1962年に国際港湾として開港され、1969年に浦項新港として韓国経済発展に大きく貢献した浦項総合製鉄所(POSCO)⁸と共に成長してきた。

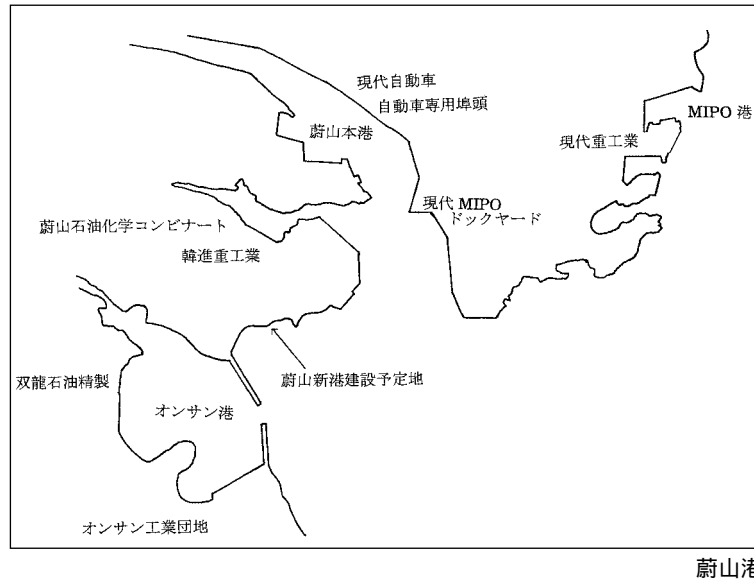
浦項港は第1~6埠頭までをPOSCOが借受け専用化している。第1、2埠頭は最大25万トン船舶が接岸可能な原料埠頭となっており、主に製鉄原料の鉄鉱石、コークスなどが取扱われている。第3~6埠頭までが製品出荷埠頭となって

⁵ 蔚山地方海洋水産庁資料。韓国海洋水産庁統計。

⁶ 支線輸送、またはフィーダーサービスともいい、本船が直接寄港する幹線コンテナ船の主要港に発着するコンテナ貨物を自動車や鉄道、あるいは別便の小型コンテナ船で端末輸送を行うこと。この支線輸送用コンテナ船をフィーダーコンテナ船という。

⁷ 1999年のコンテナ輸出の内訳は、蔚山近郊からのもの75%、慶尚北道20%、慶尚南道3%、ソウル近郊2%である。

⁸ POSCOは1968年に国策企業として設立されて以来、日本の新日本製鉄からの技術協力により成長し、1998年から粗鋼生産世界1位となった。1979年に株式会社化、2000年10月に韓国産業銀行が保有していた株式の売却により完全民営化されている。



蔚山港

おり、年間合計533万トンの荷役能力を有する。第7、8埠頭は一般埠頭で埠頭運営会社が運営しており、主にくず鉄や一般貨物を取扱っている。

1999年の貨物取扱量⁹4,904万トンの内、3,750万トンが外貿によるもので、残りの1,154万トンは内貿である。外貿の内訳は輸入が3,313万トン、輸出は436万トンと大幅な輸入超であるが、輸入品目は鉄鉱石などの原材料であるために重量がかさ張るからである。輸出品の殆どは鋼材である。内貿も鋼材が殆どで蔚山港などの工業地へ供給されている。

コンテナ貨物は取扱っておらず、無論コンテナ用のバースもない。しかし、今後増加するであろう北東アジアのコンテナ物流の拠点を目指し、約10km離れた迎日湾の入り口に新浦項港を2011年まで3段階に分けて計画である。現在は第1段階の2003年完成を目指して5万から20万トン級3隻が接岸可能なコンテナターミナルを建設中であった。(写真4)最終的には年間荷役能力2,338万トン、3万トン級24隻の接岸能力を予定している。

浦項港は取扱貨物の95%がPOSCO関連のものであり、誕生からPOSCOに依存してきた港だけに、新浦項港による脱POSCOとして環日本海構想への期待は大きい。港湾関係者は特に北朝鮮との交易を希望しており、北朝鮮への拠点となっている東海港や東草港よりも規模が大きい浦項港を拠点とするため、日本、ロシア、北朝鮮との航路開設



(写真4) 建設中の新浦項港

を切望している¹⁰。

港湾整備だけではなく交通アクセスも整備中である。大邱広域市までの高速道路70kmを2003年から2004年の完成をめどとして建設中である。浦項港への交通アクセスは、この区間が開通することによって、大田広域市、大邱広域市から日本海へと抜ける最短のルートとなり、釜山港の代替として有力な港となるであろう。

(5) 東海港

東海港は浦項港より国道7号線で約190km、江原道の東海市(人口約10.4万人、1999年)に位置する。

東海港は1979年に国際港湾として開港された。接岸能力は5万トン級9隻、年間荷役能力は2,183万トンで、中央埠頭、北埠頭、東埠頭、南埠頭に区分されている。南埠頭は

⁹ 浦項地方海洋水産庁資料。

¹⁰ 浦項地方海洋水産庁担当者とのヒアリングによるもの。2000年9月に北朝鮮の金容淳労働党書記(アジア太平洋平和委員会委員長)がPOSCO、浦項港を訪問した際に、準備が整えばすぐにも北朝鮮の港との航路開設を準備できると発言した。

単一規模で世界最大のセメント工場である双竜洋灰工業東海工場が専用化しており、北埠頭も一部を東洋セメントが専用化している。(写真5)この港の年間取扱貨物¹¹1,707万トン(1999年)の86%はセメント関連の貨物である。



(写真5)東海港北埠頭より南埠頭を望む

近年、朝鮮半島における南北協力の進展の成果として、金剛山観光が認められ、多数の韓国人旅行者が北朝鮮を訪れている。その拠点となっているのがこの東海港である。

金剛山観光船事業は現代グループによる民間事業で1998年に30年間の独占開発を契約し、2005年までに1,000億円あまりを北朝鮮側に支払うものである。東海港の旅客ターミナルも現代によって建設され、1998年11月から東草港と北朝鮮の長箭港を現代商船の観光船が就航している。

この観光船は金剛号と逢来号の2隻によって東海港から毎日運航されており、旅客実績は1998年11,848人、1999年133,527人、2000年8月末までに102,120人となっている(累計247,495人)。2000年3月より釜山港からも楓岳号が定期運航を開始しており、現在までこれら3隻の乗船率は60%である。

東海港のある東海市は1981年に敦賀市と姉妹都市を結び、カーフェリーによる定期航路開設を切望している。日本への積極的な働きかけを行っているが、収益性の問題等で未だ実現していない。ロシアのナホトカとも同様の航路開設を要望しており、環日本海における経済交流の拠点を目指している。

東海市のある江原道は韓国の北東部に位置している。北部は北朝鮮、東部は日本海に面しており、212kmに及ぶ海岸線を有する。北朝鮮から連なる長白山脈は海岸線まで迫り、内陸部や西部とを隔てている。ソウルから江陵までを

結ぶ嶺東高速国道は、山間部が片側1車線で道路幅が狭く、コンテナトラックの通行ができない状況である。南北を結ぶ国道7号線も東海市に入る手前まで道路幅が狭く、曲りくねった車線となっており、大型貨物車の通行が困難となっている。

こうした交通インフラ整備の遅れが、産業発展の障害となっていたが、2001年には嶺東高速国道の2車線部分の拡幅工事が終わり、4車線化が実現する予定である¹²。これによりソウル～江陵間の所要時間は3時間30分から2時間30分に短縮され、更に2002年には江陵から東海までの東海高速国道も完成する。国道7号線も浦項から繋がる新国道を建設中であった。

このように韓国を縦横に結ぶ道路網の整備は着々と進んでいる。特に東海岸地域はソウルとの高速大量輸送が実現することによって大きな影響を受けるであろう。東海市では良好な交通アクセスを見込み、全業種向けの北坪産業団地(約259万 m^2)や、それと連携する東海流通団地(約40万 m^2)を整備し、投資や企業進出を誘致している。東海港は今までにコンテナ取扱の実績もなく、コンテナ貨物の整備計画もない。

(6) 東草港

東草港は、東海港より120km北上した東草市(約9万人、1999年)に位置する、東海岸側で北朝鮮に最も近い国際港である。

青草湖の湖口の左岸側に現在の埠頭(北港)があり、対岸に新埠頭を計画中である。

東草港は、元来国内港であったが1997年に国際港湾となった。接岸能力¹³が5千トン2隻、3千トン2隻、1千トン2隻で荷役能力89万6千トンにも関わらず、貨物取扱実績は4万1千トンしかない。

定期航路としては、初の外国航路となるザルピノ航路が2000年4月に開設し、韓国・中国の合弁会社による東春航運(株)が週3回の往復運航をしている。東春航運はこの航路開設のために延床面積5,201 m^2 の旅客ターミナルを建設した。

ザルピノ航路は白頭山観光¹⁴ルート(東草～ザルピノ～琿春～白頭山への944km)として開設された。中国東北部から日本海へ抜ける物流ルートとして、羅津～釜山航路、

¹¹ 東海地方海洋水産庁資料。

¹² 東海市投資誘致企画団資料。

¹³ 東海地方海洋水産庁資料。

¹⁴ 中国・北朝鮮との国境にあり、最高峰の白頭山(中国名:長白山)2,750mの頂上付近には、天池と名付けられたカルデラ湖がある。北朝鮮ではこの山々を朝鮮革命の聖山として崇めている。韓国人にとっても韓国版「富士山」のような思い入れのある山であり、韓国人観光客は中国側から眺望することになる。

ボシエット～秋田航路、羅津～新潟航路に次ぐものであり、中国・ロシアとの国際物流の活発化が期待されている。就航船は最大コンテナ積載数150TEUの貨客船である。

2000年9月末までの旅客実績¹⁵は、60往復で23,069人である。貨物実績については、コンテナ貨物で輸出284TEU（うち手荷物貨物152TEU）、輸入250TEU（うち手荷物貨物は80TEU）の合計486TEUであった。手荷物貨物が多いのは、仁川～威海航路や下関～釜山航路のように個人貿易商人によるものであり、乗客の約半数を占めている。

更に2000年10月からは、東草港からも東海港と同様に金剛山観光船を就航させる予定で、白頭山、金剛山と北朝鮮観光の目玉を2つも抑えた観光基地としてその拠点性を高めようとしている。

江原道は韓国有数の景勝地である雪岳山、雉岳山、五台山など3つの国立公園を有し、温泉、スキー、ゴルフ、海岸リゾートなどの観光資源が豊富である。国内観光客数では済州島に次いで2番目の約4千万人を集客している。外国人旅行者も年々増加しており1999年には66万人が訪れ、うち日本人が半数を占めている。

東草市には年間約1千万人が訪れており、江原道では東草市を国際観光都市と位置付けている。1999年には「雪岳山～金剛山連携開発」を掲げて「1999国際観光エキスポ」を開催しており、韓国の雪岳山観光、北朝鮮の金剛山観光、そして中国国境の白頭山観光から極東ロシア観光までを範囲とする環日本海の観光拠点を目指している。

金剛山観光については、2000年9月より日本人旅行者の参加も認められた。現在は釜山港からのツアーに含まれているが、現代商船では博多や大阪、新潟から観光船を運航させる計画である。運営する現代峨山では年間20万人の日本人観光客を予定している¹⁶。

このような観光資源の開発が近年人気のある客船クルーズと結びつき、日本海にもクルーズの時代が来る事を期待したい。

東草港は観光拠点だけではない。ザルピノ航路を活用することで、中国東北部との物流の拠点となり、図們江開発に最も近い最前線基地になり得る。陸上交通のインフラについても、現在、ソウル間202kmを結ぶ国道44号線を4車線に拡張中¹⁷で2004年完成を予定している。これによりソウルまでの所要時間は、現在の5時間から3時間へ短縮され

る。嶺東高速道と同じく、狭い道幅のためにコンテナ貨物の通行が困難であった問題もこれで解決し、ソウルから日本海への新しい流れが生まれるであろう。

現在、鉄道は東草市まで敷設されていないが、「1999年国家基幹交通網計画」の中で春川～東草間の108kmが計画されている。

東草港では、これらを受けて整備計画（2000年～2011年）を推進中である。現在、港湾施設のある北港の対岸地区に2万トン級2隻、3万トン級2隻が接岸できる観光船埠頭を計画しており、2000年中の着工予定である。

コンテナ貨物の取扱については、旅客ターミナル脇をコンテナヤードとして利用しているが仮設のものである。（写真6）今後のコンテナ整備計画については、未だないとこの港湾担当者の説明であった。しかし、江原道の「環東海経済圏対応戦略構想」¹⁸によると、2011年の東草港コンテナ取扱量を23万TEUと予測しており、東草港を3段階に分けた新港計画を構想している。これによるとコンテナターミナルの計画も含まれている。



（写真6）東草港のコンテナヤード

（7）襄陽（Yang-yang）国際空港

この地域の既存空港は、国内空港の東草空港と江陵空港がある¹⁹。東草空港の滑走路は1,550mと短く、小型ジェット機のみのが就航であり、軍民供用の飛行場のため滑走路延長ができない。そのために新空港として襄陽国際空港が計画された。

新空港は東草空港より南に約20km、海岸に面した丘陵地に建設中である。この空港は1994年に建設が始まり²⁰、2002年上半期を供用開始としている。総事業費は約297億円である²¹。概要は2,500m滑走路一本、A300級4機が同時

¹⁵ 東草市北方航路支援事業所資料。

¹⁶ 朝日新聞2000年8月1日記事。

¹⁷ 同様にソウルを結ぶ国道46号線も新トンネルを工事中であり、2004年完成を目指している。

¹⁸ 1995年に江原道が国土開発研究院に委託した「環東海経済圏戦略構想研究」の最終報告書。

¹⁹ 1999年の旅客実績は、東草空港225,342人、江陵空港564,669人。韓国空港公団資料。

²⁰ 2000年8月時点での進捗率は71.4%。

²¹ 江原道国際通商協力室資料。

駐機可能となっている。旅客ターミナルは延床面積23,200㎡で国内線処理能力137万人/年、国際線56万人/年の合計193万人/年を想定している。

この空港は東南アジアと日本を対象とした中距離路線を開設する予定であり、日本の主要空港と約90分で結ばれる。開設後は当面チャーター便運航による実績づくりを行い、日本の主要空港との早期開設を望んでいる。日本の地方空港はソウルと結ばれているものが多いが、襄陽国際空港とのルートの新規開設することが可能になれば、ソウルから入国して襄陽から出国するなど、短時間で朝鮮半島の東西を堪能できる周回コースが実現できる。

江原道では観光だけでなく環日本海の主要空港としての機能にも期待しており、ウラジオストクなどロシア極東との航路開設も切望している。

襄陽空港は交通アクセスが良好である。国道7号線沿線に位置するため国道のI.C.と直結しており、東海高速道路とも接続しやすい。更にソウルから襄陽への東西高速国道も計画決定されていることからその期待度は高まり、江原道では襄陽国際空港を利用することで観光資源を最大限に活用する狙いである。

4. 結語

韓国の港湾は立地する産業に大きく影響されており、それぞれの港湾が特色のあるものとなっていた。その中、釜山港がコンテナ貨物に特化し、北東アジアの港湾物流のハブ港に成長した存在意義は大きい。

輸送貨物のコンテナ化は、盗難防止とその効果による保険料の削減、書類手続きの単純化、個装の簡略化、商品損傷率の低下などを実現させ、コンテナスペースの有効利用と荷役能率の高さにより輸送費用も低減させた。今後、物流の効率化がより求められる限り、その取扱量は増加し続けるだろう。

この増加量を見込んで、今までにコンテナ貨物を取扱わなかった港までも、新たなコンテナターミナルを整備し、釜山

港の次の座を狙おうとしている。光陽港、蔚山港、浦項港は後背地への交通アクセスが充実しており、それぞれが競合しながらも取扱量を着実に増やして行くのではないか。

江原道の東海港、東草港についても、交通アクセスの整備が進展することによりソウルとの結びつきが強化され、東海岸への物流は飛躍的に伸びるであろう。その流れを取り込むことにより、地域の活性化を図りたいとする関係者の意気込みを強く感じた。

両港ともに具体的なコンテナターミナル等の整備計画が未だないのは残念であるが、ソウルから中国東北部、極東ロシア、日本そして北米までの最短ルートの実現は、日本海への活発な物流を望む日本海沿岸港にとっても喜ばしいことであり、今後注目すべき地域であると考ええる。

また、襄陽国際空港の開港による観光客の集客効果は、北東アジア地域の新たな観光資源の開発にも繋がるものと期待したい。



韓国高速道路及び鉄道網図

極東からシルクロード経由ヨーロッパへ

ERINA経済交流部部長代理 佐藤 尚

6月下旬から7月中旬にかけて、いくつかの調査のため標記ルートを走破した。訪問地域の3分の2は北東アジア地域ではないが、隣接する地域との比較において北東アジアを見てみたいと感じ、非北東アジア地域も含め報告したい。視察、訪問の詳細はそれぞれの報告書に記載する取り決めがあるので、ここでは感じたこと、遭遇した出来事を述べることにする。

ウラジオストク

日本海側ではなじみの都市であり、種々の報告がなされているため今回も特に多くは述べないが、ひとつだけ気付いた点がある。市外にあるアルチョム空港からウラジオストクに伸びる道路上を走行する車の速度が以前より遅くなり、また無茶な追い越し、車線変更が見られなくなった点である。3月に発足したプーチン政権は法遵守を強力に打ち出しているが、その姿勢が運転者のマナーにも反映されたものと感じられた。日本からの対口投資が進捗しない大きな原因のひとつが法整備の不備、朝令暮改的な法律、実務現場での係官の勝手な法の運用が指摘されるが、この道路交通法の遵守が他の法律、特に貿易・投資関係でも見られるとなれば、日本からの投資増大が見込めるのでは、と考えた。

一方、法律の厳格な運用は、問題も引き起こす。今回筆者はあまりにも多くの機関を訪問するため、先方訪問先からの招聘状取付が必要で、取得までに膨大な時間を要する業務査証を避け、迅速な発給が行われる観光査証でのロシア入国を計った。ところがウラジオストク入国の際これが問題となり、「ロシア訪問目的の虚偽申告」にあたりとされ、一時は国外退去も言い渡された。何とか解決したが、確かに法律の厳格な解釈からいけば、筆者はロシアの法を犯し、相応の処遇に値したが、このような厳格な対応は23年間ロシア（含む旧ソ連）訪問をしているが、初めてのことであった。

国の将来を考えると、あるいは広大なロシア全体を考慮すると、「弾力的運用」から不正が再発することが危惧される。現在ロシアに必要なことは、法を全国一律に、厳格に運用することであろう。ロシアにはやはりイワン雷帝やスターリン等強大な権力を有する指導者が必要であり、独裁者ではなく厳格な法が支配するとすれば、それはそれな

りに歓迎すべき新局面であると思った。

ハバロフスク

ウラジオストク同様日本には関係の深い都市である。昨年10月完成した鉄道・道路併用橋を渡った（鉄道部分の運行は1998年開始）。全長3,882m。シベリア鉄道は全線が開通してはや100年にもなろうとするが、極東とヨーロッパロシアを結ぶ道路は現在までない。アムール川に道路橋がないことも一因であったが、これは今回の開通で取り除かれた。現在最難所であるアムール州とチタ州間で道路建設が進行中であり、一部では完成したとも伝えられる。最後まで残った部分は広大な山岳湿原地帯（尾瀬ヶ原の数百倍もの規模）で、路盤整備が大変な区間である。しかしこの区間が開通することにより、極東から欧州まで車で走破することが可能になる。物理的には、日本からフェリーで車を運び、ウラジオストクに上陸し、欧州までドライブが可能になるのである。これは少し先の話になるが、パリ＝ダカルラリーを真似て東京＝パリ・シベリア横断ラリーさえ可能になるのである。

ブレヤ

なじみのない名前であるが、多くの日本兵が強制労働のため抑留された場所である。今回は水力発電所建設現場の視察のため訪問した。この建設は旧ソ連崩壊後、日本の公的融資第一号案件と目されており、現在日本の融資によるF/S（事業化調査）が実施されている。この発電所はハバロフスク州、アムール州の電力需要に応える目的と同時に、隣接する中国黒龍江省への売電計画もあり、ロシアの外貨獲得、あるいは北東アジアの電力供給網上重要なプロジェクトとなっている。2003年までに200万kWの発電規模が予定されている。ブレヤとはアムール川の支流の名前であり、下流に設置されているニジネブレイスカヤ発電所は既に稼動しており、同じく200万kWの発電能力を有する。

ブラゴベシンスク

アムール州の州都である。人口22万。旧ソ連時代は外国人の訪問が禁止されていた。アムール川を隔てた対岸の黒龍江省の黒河までは、ほんの数メートルであり、1960年代の中ソ国境紛争は雰囲気はかなり緊迫していたものと思

われる。現在では多くのロシア人が対岸を目指し、日用雑貨を買い求めている。逆に中国人は雑貨販売のためロシアを訪問している。

大豆研究所：ブラゴベシェンスクにはロシア農業・食品省所属の大豆研究所がある。隣接の黒龍江省の大豆は日本でも有名であり、輸入が検討されているが、アムール州南部でも大豆が栽培されている。一部日本の商社、自治体がアムール州産大豆の輸入を視野に入れているが、少量輸入では輸送費がかかりすぎ商業ベースには乗らない。

朝の酔っ払い：宿泊ホテルで朝食をとるべく、唯一営業中のビュッフェに入った。「電気コンロ用電源不調につき、温かいものは出せない」との返事。(注：ロシアでは電気コンロが普通。220ボルトのため日本より熱量は多く、慣れるとそれほど不便を感じない。ガスコンロは皆無)「乾きものか、冷凍食品のみ出せる」との返答。チーズやソーセージ、干した魚とくれば、しょうがないビールでも注文し、テーブルへ。隣のテーブルではロシア人二人がビールではなくウォッカを飲んでた。話し掛けてきたので、聞くと一人は自動車部品会社社長、一人は公安。社長さんいわく「仕事は大変だが、面白い。今日は朝からウォッカを引っ掛けているが、これは偶然会った友人を歓迎するため。普段は仕事に差し支えるため、アルコールはやらない。」公安氏いわく「おまえは関東軍の満州での行状を知っているか？」とかなりメートルも上がり、最初から敵対的な物言い。小生「侵略行為ではあった。」公安氏「そうだろう、日本は常に侵略的で、北方領土返還などもってのほか。」社長さん制していわく「朝からこんな過去の遺物を押し付けて済まない。小さい会社ではあるが、がんばっている。市場経済もわかってきた。日本は中国以上に大切な教師である。どうか気を悪くしないで欲しい。」この社長さんのような人間が増えればロシアはよくなると感じた。

黒河

対岸のブラゴベシェンスクと比較し、熱気と活気が段違い。人口10万。ただし、流動人口は多く実質は15万人程。ロシア語の中国人女性ガイドに町を案内してもらった。夫は外航船団の船員で年間3ヶ月ほどしか黒河におらず、従兄弟は東京で日本語を勉強しながら働いているとの話であった。なぜロシア語を勉強したか聞いてみたが返事は奮っていた。「ロシアは中国なしでは経済を発展することは出来ない。特に極東ではそうだ。日本はその経済規模、技術力はすばらしいが、領土問題で本腰を入れられない。韓国が極東ロシアを担うには国、経済規模が小さすぎる。どうしても中国に頼らざるを得ない。だからロシア語は必要に

なると考え選択した。」小生「ロシア側は中国人の進出に一種の恐怖感を抱いており、あの手この手で中国人の流入を抑えているが、思い通りにはなかなかいかないのでは？」答えていわく「清朝初期まで東北アジアは中国の領土であり、弱体化した清朝を脅かし帝政ロシアは領土を割譲した。しかし100年、200年の時代の長さで見れば極東地域は中国のものであり、中国人は実質的にこの地の経済を支配するであろう。実質的支配の後、法的にどうなるかは知らないが、世界各国のチャイナタウンを形成した中国人を排除することなどできない。日本も50年、100年のスパンで北方領土返還を考えたらいかがですか。」

ハルビン

ウラジオストク同様日本海側ではおなじみの都市である。今回は黒河からウルムチへ向かう通過地点として訪問した。ハルビン鉄道管理局外事弁公室と面談をした。中国東北三省への日本企業の進出、投資が難しい理由の一つに輸送の問題がある。中国鉄道部の地方支局であるハルビン鉄道局と、ロシア鉄道省の同じく地方支局、極東鉄道(本部ハバロフスク)が共同し、北東アジア地域で小回りの効く輸送網を構築すればかなり問題は解決できるのでは、と考え意見を述べた。中国側も興味を示したが、問題の要は日本からどれくらいの貨物が見込めるかにあると返答された。国際間の話し合いは中央同士の会談が最初にあり、大枠決定後、当事者、当該地域に降ろされる。この問題を北京とモスクワに持ち込んだなら、優先順位が低いとして、議題に上らないであろうが、十分な貨物量の確保(これは日本側が提供できる点ではあるが)により地方間で国を跨ぐ案件実現も可能であるとの感を得た。

同じ話はハバロフスクでも行い、やはり保証される貨物量が問題で、恒常的に一定量の貨物があれば議論に値するとの感触を得ている。東京にとって北東アジア地域向け貨物量の増大、確保といった問題は些細なもので、優先順位が低いと感じられるであろう。しかしいつまでも太平洋対岸(北米)重視を続けられないであろう。近隣地域である北東アジアの問題を、日本がイニシアチブを持って対処する時代が来ているのである。

中国・カザフスタン国境越

アジアと欧州を結ぶ鉄道輸送ルートCLB(チャイナランドブリッジ)委託調査の一環で鉄路国境を越えた。カザフスタンについては関係者からトラブルが発生する旨注意されていたので、それなりの用心はした。通常、列車での国境越えの際、検査は車内で実施される。旅券審査は順当に

行われ、税関検査の番になったコンパートメント内を隅から隅まで、一部ドライバーでボルトをはずしてまでチェックした。別に違法なこともしていないので平然と検査を見ていた。最後に税関申告書を提出、所持金額を申告した。と、おもむろに、法令のコピーが提示された。「1999年9月19日発効外為法規定。第3国人はカザフスタン入国に際し、所持される交換可能な非自国通貨の1%を税関検査の名目にて支払わなければならない。」この場合日本円（日本人にとっては自国通貨）中国元（国際金融市場において交換可能ではない）は含まれず、米ドルがこれに該当する。所持金の400米ドルの1%、4ドルを上納した。

後でよくよく考えてみると法律のコピーはかなり怪しいと言わざるを得ない。そのような法律があるとしても、適用の場面が異なるのではと勘ぐった。どうりで詳細に隅々まで検査をするし、何よりもこのような地の果てで税関員と法律論争をしても勝ち目はなく、素直に要求を受けざるを得なかった。

カザフスタン入国

入国の際は4ドルを取られたが、出国時には入国の轍を踏まないと誓った。法律上カザフスタンに48時間以上滞在する場合、各入管事務所で滞在手続きをしなければならぬ。旅行社やホテルでも代行してくれるが、数十ドルとかなりの手数料がかかる。それに登録料自体（数十ドル？）も高額である。今回は朝の10時前後に入国し、翌々日の8時頃出国したのであり、48時間は割るが、かなり微妙なタイミングであった。いずれにせよ入国スタンプに時刻の記載はなく、日付の記載のみである。

最悪を想定し、事前に作戦を考えた。中国発国際列車の切符は手元にあり、都合よいことに、ロシア語でも少し表記がある。ホテルに一泊でも滞在したとなると、ホテル一泊＝2日＝48時間と悪意に解釈される可能性があり、宿泊を伴わない「通過」で押しきることにした。

案の定空港の出国検査場では、何回か旅行者と係官の口論が聞かれた。「なぜ滞在手続きをしなかった。」「そんな法律は知らなかった。」「罰金300米ドルだ。」こちらの番になり、やはり同じ詰問が「なぜ滞在手続きをしなかった！」答えた「カザフスタンは通過である。ここにウルムチ発の列車の切符がある。この日付からわかるように、カザフスタンでのホテル滞在は不可能である。」切符を提示したが、

係官には肝心な部分が中国語でわからない。上司と相談していたが、書類上の不備はないため、そのまま出国スタンプを押し、無事検査を通過。公務員の給与が低すぎるのか、モラルの問題か、不明であるが、出入国が不快な国に、観光はおろか、ビジネスも難しいと思った。

カザン

モスクワの東方約1,000km。タタールスタン共和国の首都で人口110万人。非ロシア人の国である。中世モスクワ等ヨーロッパロシアを支配したモンゴル人の末裔がここに首都を置いた。いわゆるキプチャク汗国である。一見したところロシア人とタタール人の区別はつかないが、人当たりはずっと洗練されている。この民族性ゆえ商売にも向いており、工業製品生産の才もある。1996年民主的手続きの中の選挙としては最高の96%の支持率をもって、現シャイミーロフ大統領が当選した。大統領府一丸となって、西側からの投資誘致に熱心であり、同じ東洋系との感から日本に対する思い入れも相当なものがある。

今回は同共和国企業の製品を日本に紹介するセミナー実施にあたり、打ち合わせに訪問した。紹介を予定している製品はチタン製の医療機器であり、エリツィン前大統領の心臓手術を執刀した西側の外科医がその優秀性に驚愕したという製品である。この企業の社長と面談したが、得るところがあった。欧米と堅調にビジネスを行っている。しかし、アジアには足がかりもないため、まず日本企業と関係を樹立したい。最終目標は中国であり、日本企業と一緒に販売・製品開発を行いながら中国に販売するといった発想が気に入った。

カザン訪問は、NGOの日本＝タタールスタン文化協会の手配で訪問したが、活発な活動に驚いた。NGOではあるが、自国の経済関係省、在モスクワ日本大使館、在口日本企業にも積極的に働きかけ、タタールスタンへの日本企業誘致に奮闘している。このような団体は極東に欲しいものである、と言ったら、ロシア極東でどのような団体が日本企業とのパートナーシップ形成に努力しているかと聞かれた。また極東に進出した日本企業が企業乗っ取り等、不正ビジネスの標的になっていることも知っており、苦々しく思っているとも語った。日本から7,000キロも離れたウラル山脈の南側、カザンから秋波が送られていることに何らかの形で応えなくてはと思った次第である。

極東ロシアと中国を走破して

ERINA調査研究部研究助手 ドミトリー・セルガチョフ

7月16日～31日の16日間、ロシア極東および中国を訪問した。この出張の目的は現地で国際物流ルートの輸送関連施設（港湾、鉄道、道路）を視察し、関係者から意見を聞くことであった。極東ロシアの沿海地方（ウラジオストク、ナホトカ、グロデコボ）とハバロフスク地方（ハバロフスク、コムソモリスク・ナ・アムール、ワニノ）、中国では中口国境に接する綏芬河を訪問した。なお、調査の結果は別途とりまとめられる予定であり、ここでは、調査出張の流れを追いながら、興味深かった話やできごとを紹介したい。

今回の特徴は、ほとんど車で移動したことである。最後のワニノ～ハバロフスク区間だけは飛行機で移動したが、計2,000km以上を車で走ったことになる。

7月16日、メンバー4人で新潟を15時40分にスタートし、直行便でウラジオストクに入った。ウラジオストクには学生時代に住んでいたが、昨年の3月にオープンしたウラジオストク空港の国際ターミナルを初めて見た。もちろん以前の建物（現在も国内線用に使用されている）と比べると手続きは若干速くなり、面積的にも少し広くなったが、満席の飛行機が到着すると中は混みあっていてスペースが足りない感じがした。空港の駐車場は新たにゲートが出来て有料になっていた。空港はウラジオストク市内から50km離れており、時差もあるので、町の中心部にあるベルサイユホテルに到着したのは夜9時過ぎだった。

17日はまず沿海地方政府を訪問した。相手はワーフルシェフ海運・港湾・通信・輸送委員長で、地方の物流動向について話を聞いた。物流量は地方経済全体のトレンドと同じく大きく成長しており、1999年には対前年比70%の増加を記録した。主な輸送手段は海運および鉄道で（各40%）、残りの20%は道路輸送である。国際輸送については、まず、中国～沿海地方に自動車の出入り口が5ヶ所、鉄道の出入り口が2ヶ所あり、中国への貨物は主に木材、スクラップ、セメントなどで、ロシアに入るのは日用品・食品である。中国からポストーチヌイ経由で日本に輸送される石炭もある。日口間では、日本向け貨物は主に木材、日本からは中古車が多い。

二つ目の訪問先はミンスク（ベラルーシ共和国の首都）トラック工場の代理店「ボスフォール」社であった。この会社は1995年から沿海地方でダンプカー、クレーンなどの

大型車両を販売し最近販売が増えている。社長の見通しによれば、現在市内には日本のトラックが多いが、ボスフォールのトラックの場合1年間のアフターサービスと部品販売もやっているなので今後もうまくいくだろうとのことである。ソ連時代には、ミンスク工場のトラックがかなりのシェアを占め多数走っていたが、ベラルーシ共和国が別の国になり少なくなった。しかし、今回また見かけられるようになったので、社長が言う通りうまく行くかもしれない。どうやってトラックをミンスクから極東まで運んでいるのかとたずねたところ、ミンスクからウラジオストクまで全体を鉄道で運ぶと高いので、まずモスクワまでは自走で、モスクワからウラジオストクまでは鉄道で運び、輸送費を半分近く削減しているとの答えであった。

次にキャタピラーの代表部を訪れた。キャタピラーはディーラーを経由して鉱山用（最大）、木材用、道路建設用のブルドーザー、トラックなどを販売している。主にソ連時代に輸入されて現在極東で稼働している建機は老朽化しつつあり、今後需要が増えるだろうと言う。また、中古建機販売は始まったばかりであり、将来は伸ばしたいとの希望を持っている。

面白いことに、ウラジオストクの運転手は日本語が話せた。それについて聞いたところ、彼は私の先輩で極東大学東洋学部を卒業している。もちろん、極東大学卒業生の就職先は様々であるが、運転手をやっている人には初めて会った。ウラジオストクでは運転手として働かなければならないほど日本語を使う仕事が多くないということはないはずだと思って話を聞くと、彼は笑いながら「本当の仕事は運転手じゃない、漁業会社の社長だ」、「今日は日本語の実習のため」と言った。彼の会社は日口合併企業で、6隻の漁船があり、36人の職員が働いている。獲れた海産物は（生きたまま）冷蔵コンテナ（+3度）で日本に送っている。大体うまく行っているが、問題は高い税金および数量割り当ての獲得である。

ウラジオストクからナホトカまでの道路（150km）は舗装されており、乗用車で3時間かかった。宿泊は中口合併のホテルで、電気がついている部屋は少なく、ロビーも暗く、さびれた感じがした。現地の人によると、当初は素晴らしいホテルだったが宿泊客が予測より少なく、現在厳しい状況にあるらしい。

18日はまずナホトカ自由経済特区行政委員会に行き、フォードロフ委員長およびヴィーホレフ副委員長から、特区の現状と将来について説明してもらった。特区は外資を誘致して輸出向けの産業を発展させるために1990年に設立したものであり、当初その面積は4,600km²だった。しかし、これはあまりにも広すぎ、1995年から地区を縮小した。1992年から特区で2つ（米国と韓国）の工業団地を作る提案が出された。しかし、10年たっても、経済特区関連法令がまだ出来ていないため、米国工業団地は中止になった。今動いているのは、韓国工業団地だけであり、政府間協定の締結まで進んできている。今後、最も期待しているのは特区の立法である。最近、プーチン大統領が極東に注目しており、問題は解決されるだろうと言う。

次に（株）ナホトカ漁港を訪れた。港湾の取扱能力は150万トンで、ソ連時代にはその圧倒的な部分は魚・海産物だったが、90年代に入ると漁船は海上で積替えをしたり、直接日本の港湾に行ったりするようになり、その結果国内向けに限られてしまった漁港の水揚げ高は10年で10分の1となった。こういう中で、生き残るためには魚以外の貨物を取扱うしかなかった。現在、木材、コンテナ、バラ積み貨物、中古車などを取扱っており、その割合は60%以上である。パースには、丸太、アスベスト、金属製品などの貨物を見た。1つのパースは石炭専用に使われている。ここ数年間が非常に厳しかったことは、設備などを見れば一目瞭然である。クレーンはかなり前のものであり、冷蔵庫の建物もボロボロだった。しかし、新しい社長は熱心的で、発展プログラムを作成中である。今後の課題は、冷蔵庫、クレーンなどの施設改良、新技術の開発、水産加工のような新規事業の開始などである。新規事業については既に小規模魚加工工場がほぼ出来ており、今年ないし来年に稼働し始めると言う。



ナホトカ漁港

ナホトカに一泊して、翌19日に中口国境にあるグロデコボ駅へ向かった。この日は約350km走り、その後何ヶ所かを訪問し、3時頃に出発するバスで中国に行かなければい

けなかったので、朝6時前にナホトカを発った。12時過ぎに到着し、グロデコボ税関局を訪問した。税関の担当者にインタビューして、グロデコボ駅を視察した。視察が終わってからソスノバヤ・パジ道路税関・国境通過所へ向かった。そこでまずトラックおよび旅客バスの検査所を見た。中口国境貿易の活発化に応じて、旅客ターミナルが新設され、現在新しいトラック検査所を建設している。既存のトラック検査所の前には多数の中国へ向かう車が並んで待っていた。毎日往復で90台の車（圧倒的にコンテナ車）が通過し、1台あたりの検査時間は10～15分かかかるそうだ。申請手続きは書類を出してから4～5時間がかかるが、グロデコボに2つの税関ブローカーがあり、普段は企業がそこに予め手続きをしてもらう。



ソスノバヤ・パジ道路税関

ちょうど税関の建物内の職員食堂で食事をしていたときだった。税関長の無線機に中国人がレッドデータブック（絶滅の恐れのある野生生物種リストアップしたもの）に載っているスッポン2匹を持ち出そうとしたという通報が入った。税関職員によるとこういう事件はたくさんあるが、中国とロシアの間に必要な協定はないので、普通は犯人をそのまま通過させて輸出禁止のものだけを没収することである。今回も持ち出そうとした中国人は問題なく帰っていった。

視察が終わり、中国行きバスに乗る時間になったので、旅客検査場に行った。税関は荷物のX線検査だけで済んだがパスポートコントロールはかなり時間を要した。私はロシア人なので問題なかったが、第3国人の場合、警備員が必ずどこか（ウラジオストクの国境警備本部か）に電話してその人物が数日前にロシアに入国したことを確認する必要がある。何で電話かとはたずねたら、コンピュータがまだ全体システムに繋がっていないからだと言われた。グロデコボおよびソスノバヤ・パジまでは道路が良いのに対して、ソスノバヤ・パジから綏芬河まではまだ全長にわたって建設中であり、バスの速度が非常に遅く、40分ぐら

いかかった。また、国境を超えるとひとつことに気付いた。それはロシア側では国境無人地帯がソスノバヤ・パジから国境線まで（20km以上）広がっているが、中国側ではこれがほとんどない。国境線を越えるとすぐ綏芬河市民の畑が見えた。



綏芬河口岸

バスから降りて新しい2階建ての税関に入った。通関は10分で終わった。出迎えに誰もこなかったためホテルまでタクシーで行くことになったが、タクシーの運転手は、綏芬河に我々の日程表に書いてある（漢字とカタカナ、電話番号もあった）ホテルはないと言う。とりあえず、市内まで行ってどこかで聞くことにした。運転手は日程表を持って電話したり、他のホテルに寄って聞いたりしたが、電話が繋がらない、誰も知らないと言う結果だった。そこでカタカナで書いたホテル名を何回も発音してみたら、やっと運転手が分かった。有名なホテルだが、漢字が違っていたのだ。

中国に入ると、まず驚いたのは、グロデコボと綏芬河の大きな違いである。グロデコボは人口が1万人しかない小さい町であり、殆どの建物が小さくてかなり前に建設されたものである。それに対して綏芬河は非常にダイナミックに発展している都市に見えている。建設工事があちこちで行われており、新しい高い建物がたくさんある。また、綏芬河副市长によると町の人口は1980年から現在までの間に1万5千人から10万人に増えて、そのうちの半分ぐらいは常住人口で残りはロシアとの商売のためにくる流動人口である。国境貿易が盛んになっていることで市街に行ったらロシア人がびっくりするほど多く、ロシア語が殆どどころで通じる。また、驚いたのはロシアの法律ではルーブル（ロシアの通貨）を国外に持ち出せないはずだが、両替・利用できることである。

翌20日に綏芬河の市役所および駅を訪問した。副市長から町の歴史、貿易の現状、輸送および問題について話を聞いた。綏芬河は中東鉄道の開通により1903年に成立され、

1926年から町となった。人口は20万人を超えたときもあり、日本を含めて8ヶ国の領事館があった。中ソ関係の親密な1950年代はロシアへの交通路として繁栄したが、中ソ関係が悪くなっていた60～80年代は衰退した。しかし1990年代に入ると関係が改善し、綏芬河は再び活発な発展へ向かい、1992年から対外開放都市となった。現在、綏芬河は黒龍江省の貿易の3分の1以上、省の対口貿易の半分以上を占めている。品目から見ると、輸入は木材が圧倒的、他は化学肥料・原料、セメント、輸出は韓国への石炭などがある。今後、環日本海地域の諸国との関係を拡大し、綏芬河ルートを改善させ、その能力を向上させる強い意志があるとされた。

次に綏芬河駅を視察した。駅が2つあり、南駅は1903年に建設され、現在コンテナ以外の一般貨物だけを取扱うことが可能で、主に木材を扱っている。北駅は取扱量を拡大する必要性に応じて1993年に出来たもので、一般貨物以外にコンテナも取扱う。両駅は標準軌道（中国）と広軌道（ロシア）の線路があり、貨物の積み替えが可能である。最近、貨物量が急増し、今年上半期だけで30万トン増が記録されている。旅客ターミナルは南駅にある。

翌21日に綏芬河から列車に乗ってグロデコボに戻った。綏芬河とグロデコボの間は鉄道が単線になっていて待避線で逆行列車の通過を待つことがあり、またスピードを出せないところがあるため、30kmもない区間に約1時間半もかかる。到着したら不思議なことに我々ともう一つの団体だけが先に車両から降ろされて通関は25分で終わった。しかし、中国に行った日のソスノバヤ・パジと同じように、パスポートコントロールが一番長く待たされた。しかし、もし旅客全員（約120人）が同時に降りていたら時間がどのくらいかかったか分からない。中国時間の9時40分に綏芬河を出発し、ロシア時間（時差3時間）の14時30分にグロデコボ駅の税関から出た。前日に、ハバロフスクから到着して我々を待っていたインツォリストのガイド、運転手と一緒に食事し、ハバロフスクへと出発した。ハバロフスクまでは800kmもあるので、運転手は2人で、一時間ごとに交代して運転していた。

ハバロフスクまでの道は全区間アスファルトだが、古くなっているところでは車がかかなり揺れる。また、ハバロフスクの約200km手前に山脈があり、そこでは道路工事が行われていた。雨のため工事中でアスファルトのないところは滑りやすく、非常に危なかった。グロデコボからの移動は12時間以上かかり、ホテル到着は朝4時過ぎだった。

22日にハバロフスクにある鉄道アカデミーを訪問し、去年完成したアムール川の新しい橋梁を視察した。橋は二層

構造となっており、下は単線鉄道、上は2車線道路が走っている。行政府は今後4年で鉄道を複線化し、道路を4車線にする計画を持っているが、現在資金を探しているところである。

24日に極東・ザバイカル協会を訪れた。そこでまずハバロフスク地方の経済、具体的に漁業、鉱業(主に非鉄金属)交通の現状、問題および対策についてプーリィ対外経済関係部長ほか専門家から話を聞いた。ハバロフスク地方の漁業はロシアの中での位置は高くないが、地方経済への影響はかなりある。最近増加傾向がはっきり見られるようになったが、問題はいくつかある。これはまず漁業資源の減少であり、その対策として、既存の魚養殖場2ヶ所に付け加えて新しいものを建設する予定である。また、船団の老朽化が深刻な問題となっている。ソ連時代は政府の援助でその改造が行われたが、今は漁業企業が独自の資金でやるか外部の資金を誘致しないとけない。日本の投資が望まれている。

採掘企業も施設の老朽化が問題となっている。その対策としては、外資を導入し更新するのが最も効率的である。また、たとえば金の場合、輸出は国家がやっているが、民間で出来るようになったら開発が進むだろうと言う。

輸送量は最近増えているが、交通インフラの面では多くの問題がある。鉄道だと、シベリア鉄道以外は電化率が低い。しかし、ブレヤ水力発電所の建設が完了すれば高くなる。また、シベリア鉄道の北側に敷設されたバム鉄道の稼働率はゼロに近い。シベリア鉄道ではアムール鉄橋が単線であることもネックになっている。道路は、輸送量が増えているが、低い舗装率が発展の大きな妨げとなっている。沿海地方およびハバロフスク地方の南部の幹線道路は、橋改築区間で未舗装の迂回道を通らなければいけない箇所以外ほとんど舗装されているのに対して、北の方は未舗装道路が多い。また、ロシアの西部と極東を結ぶ道路がない。とはいえ、政府は最近インフラの問題に注意を払っており、道路建設の活発化が見られる。このことは今回実際に極東の道路を走って確認できた。たとえば10年前、極東の主要道路であるウラジオストク～ハバロフスク道路は未舗装区間が多く、アスファルトのある部分も凸凹であり非常に悪かった。ウラジオストクにとってとても重要な空港までの道路、ウラジオストク～ナホトカ道路、ハバロフスク～コムソモリスク道路も同じだった。今は、少なくともこれらの幹線道路が舗装され、かなり良くなってきている。また、私はもともとハバロフスク出身なので、特にハバロフスクで道路建設はかなり進んでいると感じた。自宅の前に4車線の道が建設され、市街でも数ヶ所で立体化が行われ

た。また、上述のアムール川の橋梁が完成したので非常に楽になった。以前は対岸へ車で行くにはフェリーしかなく、川を渡るだけで1時間半ぐらいかかったが、今は10分で行ける。もちろん、財政難のため近い将来に道路状況の全面的な改善を期待することはできないと思うが変化ははっきり見られた。

午後からハバロフスク地方森林管理局を訪問した。この森林管理局は伐採企業に貸し出している森林を管理している。企業が森林を利用しようとする場合、まず管理局に申請し、ライセンスを獲得しなければならない。森林管理局は企業の財政、技術、設備などの全面的な検査を行い、許可を出すか出さないかを決定する。また、既にライセンスを持っている企業の活動が適切でない場合、たとえば伐採企業の責任である植林を行わなかったり、自然に損害を与える技術を使うといった場合、ライセンスの取り消しとなる。現状についていうと、伐採量は10年前と比べ3分の1、製材も3分の1、チップ生産は8分の1に減少している。現在森林管理局は林業の諸問題の解決を目指し、開発プログラムを作成している。その中に生産の近代化、木材の高度加工、外資の誘致(現在、マレーシア・米国だけであり、日本の投資を期待している)を大きな課題としている。管理局の訪問が終わった後、ハバロフスクから70km離れたところにある製材コンビナートを視察したが困難な状況にあるという印象を持った。現在、他の業者が持ってくる木材を加工しているだけで資金不足のため独自で原料を購入することが出来ない。部品および燃料を買えないこともあったとのことである。ハバロフスク地方から輸出する木材における加工品の割合が非常に低い状況を改善するために知事が加工に関する次のような命令を出した。その内容は、加工品の割合を1999年に20%、2000年に30%、2001年に100%にすることである。コンビナート関係者は「これは非常に良いことであり、その通りになればコンビナートの仕事が増えるだろうが、1999年の加工品のシェアは実際には12%にとどまっており、本当に実現できるかどうか疑問である」と言っていた。

25日に4人がA班とB班に別れ、私を含むA班は車に乗ってコムソモリスク・ナ・アムーレへ移動した。B班は飛行機でニコラエフスク・ナ・アムーレに向かった。ハバロフスク～コムソモリスクの区間(約400km)は、今回走った中で最も良い道だと感じた。道路状況のチェックや補修を行うための専用車や労働者の姿を何回も見かけた。運転手はほとんど時速100kmで飛ばし、5時間で到着した。

ここでまた面白いことが起こった。私はコムソモリスクは初めてだったので、出発前に運転手にホテルの場所を知

っているかどうかを確認した。彼は現地のガイドに聞いたからOKだと言ったが、コムソモリスクのホテルに着いてみると、日程表に書いてあるホテルではなかった。運転手に聞くと、「大丈夫、ハバロフスクで何回も確認した」と言う。しかし、現地のガイドの出向えもなく、ホテルに予約も入っていなかった。旅行会社の事務所がこのホテルにあったので、直接そこへ行って文句を言ったら、その若い職員が問題を解決してくれた。我々がチェックインして部屋まで上がったところに、出迎えにくるはずだったガイドが現れて、「皆さんのホテルは違うところで、私はここで待っていた」と言った。10分しか滞在していないホテルをチェックアウトし（もちろん無料）、最初から予定していたホテルに移動した。

コムソモリスク訪問の主な目的は伐採場および林道を視察することであった。ハバロフスク地方森林管理局は地方のもっとも有力な伐採企業の一つであるフローラ社と連絡してアポを取ってくれていたが、コムソモリスク到着後に確認の電話をしたら断られた。しかし、現地のガイドの協力でより小さい伐採企業の方に会ってある程度の情報収集、意見交換ができることになった。新しいアポをとるには時間がかかりそうだったので26日午前中にコムソモリスク港を訪問することにした。

午後、伐採企業での面談を行った。残念ながら一番近い伐採場でも100km以上離れており半日で行ってくるのはとても無理だと言うので行けなかったが、木材運搬車が利用する林道、木材の集積選別場、貨車への積み込む駅を視察した。



木材の集積選別場

コムソモリスク郊外の林道の入口まで移動したときに非常にびっくりしたのは、山火事の跡であった。2年前にハバロフスクへ仕事で行ったとき、市内は煙に覆われており、その原因はコムソモリスク付近での山火事だった。そのときは、煙がハバロフスクまで来るなんてひどい火事だと思っただけだったが、今回、自分の目で見てその実際の規模

を想像できた。場所によっては、見渡す限りわずかに焼け残った黒い樹幹と若い木しかない。その回復には数十年かかるだろう。

27日の朝ジープに乗ってワニノへ向かった。今回もウラジオストクのように運転手は旅行会社の職員ではなく、ワニノで用事がある車で行く人が、旅行会社に頼まれて我々を乗せてくれたのであった。本職をたずねたところ、コムソモリスクの大きな商社の社長である。今回の旅行は、偉い運転手に恵まれているなど思った。

ワニノへ行くにはハバロフスクとコムソモリスクのちょうど真中にあるリドガから東に曲がって、計530km走らなければならない。リドガ～ワニノ道路（350km）は1998年に貫通しトラック輸送が可能となった。舗装はまだ最初の10kmしかできてなく、その後はアスファルトがない。途中、特に工事区間（まだ路盤整備中）ではジープでも通れるかどうかと思うぐらいの悪い道があった。リドガまでの180kmを2時間で走って、残りの350kmに10時間かかった。



リドガ - ワニノ道路

しかし、ハバロフスク行政はこの道の建設に積極的であり、専門家によると、今のペースで行くと、2007年の予定より早く完了すると言う。そうになると、今まで鉄道輸送だけしかなかったハバロフスク～ワニノルートが非常に便利になる。今でも、道路が悪いにもかかわらず、小企業が鉄道より安いトラック輸送を利用することがある。

前に述べたように、B班はハバロフスクからニコラエフスクに飛行機で行った。27日の朝にヘリに乗ってラザレフ港およびデカストリ港を視察し、ワニノへ移動し、A班と合流する予定だったが、その日は天気が悪くてヘリが飛ばなかった。そのため、B班は飛行機でハバロフスクに戻って一泊してから車でワニノへ行くことにした。実際にワニノに集まったのは28日の夜だった。

こういう事情になって、我々A班は28日中にできるだけB班が予定していたところも訪問することにした。まず、ワニノ港を視察した。ワニノ港湾局の職員は非常に協力的であり、港湾関連の詳しい情報を提出し港湾を案内してくれた。ワニノ港について簡単に説明すると、年間1,500万トンの能力のある極東における最も大きな港湾の一つである。港湾には一般貨物、木材、コンテナ、石炭およびアルミナ（粉状）専用ターミナルがある。現在、冷凍庫と岸壁を持つ食品埠頭が建設中である。ソ連時代に1,100万トンの貨物を取り扱った実績があるが、1990年代に入ると、貨物量が急減した。1999年と今年はやっと貨物増加の傾向が見られてきたが、それでも1999年の取扱量は600万トンに過ぎなかった。



ワニノ港

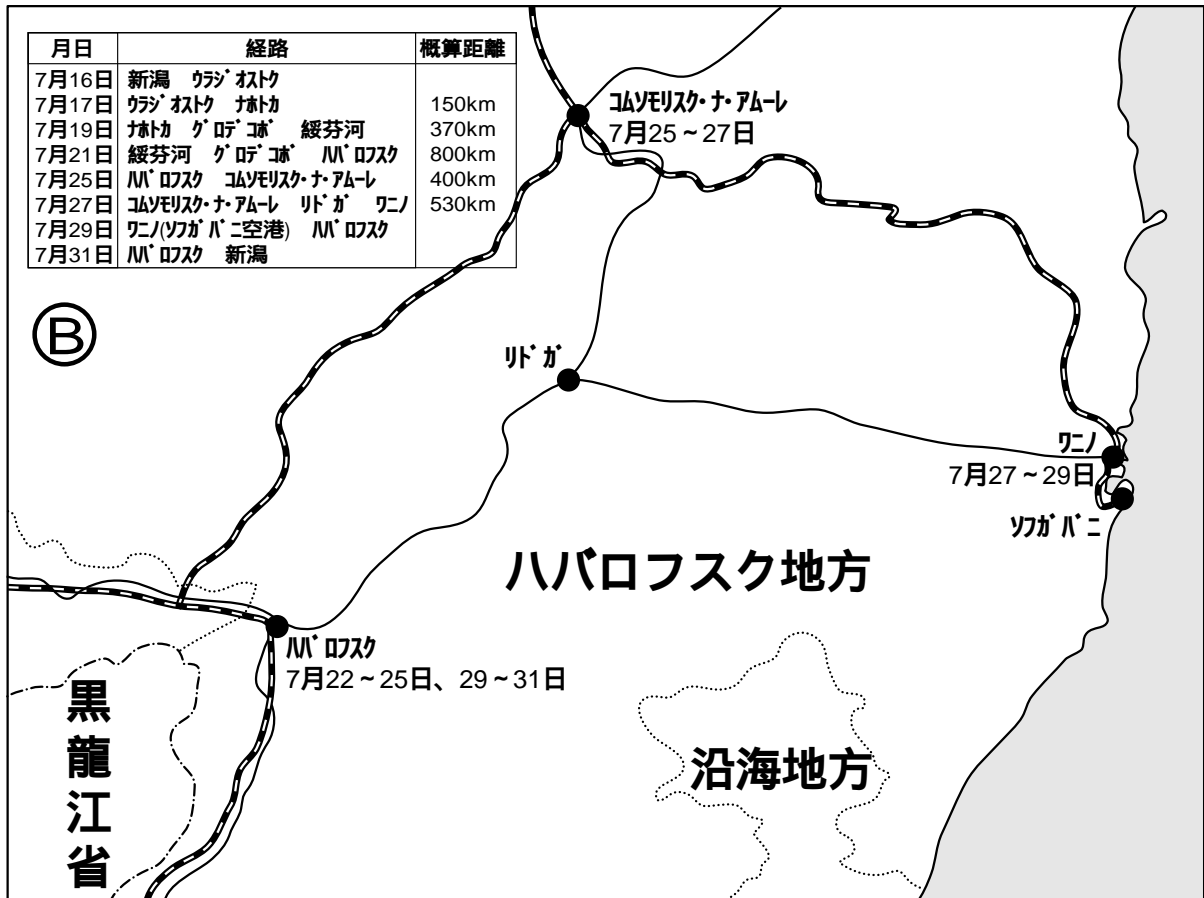
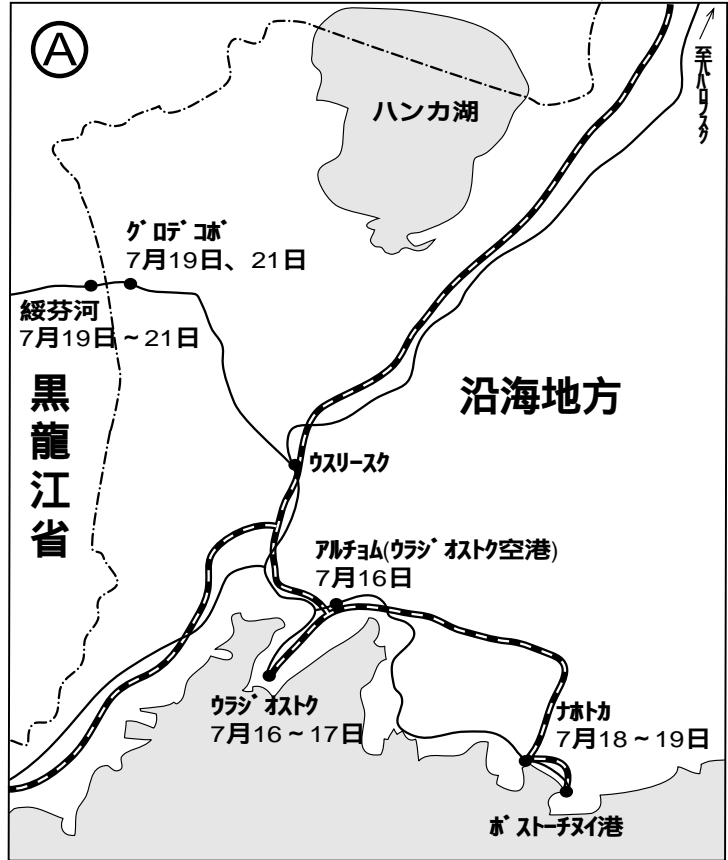
港湾付近にある大きなトキ操車場および株式会社になってワニノ港から独立した石油ターミナルも訪問した。また、近くのソフガバニまで行って木材ターミナルを視察した。29日、前夜ワニノに到着したB班は、午前中港湾および駅を視察し、みんなで昼食を取りソフガバニ空港からハバロフスクに戻った。30日の日曜日をハバロフスクで過ごして、31日にハバロフスクからダリアピア・ハバロフスク航空の直行便で新潟に戻った。

最後に、全体的な印象について述べたい。まず経済改善が見られるようになった。前回、1998年8月のロシア経済危機の直前に極東に行ったときも、1995-96年と比べてかなり良くなったという感じがした。しかし、そのときは銀行、証券取引、商業などの資金運用・サービス分野だけが活発であり、生産分野は停滞が続いていた。最近の変化は質的に違うと思う。経済危機の影響で大打撃を受けたサービスセクターが回復していると同時に、生産企業も持ち直している。もちろん最近の成長を維持できるかどうかは、政府の経済政策が成功するかどうかによるが、現時点では経済は底を打ったという楽観的な見方が多い。また、以前からよく言われているのは、ソ連時代と全く違う新しい考え方の指導者が企業に来ない限り状況は変わらないということである。今回いくつかの企業を回って、目先のことではなく将来を考え、明確な戦略・発展計画を持っている若い社長やマネージャーが多くなったと感じた。彼らは世界の経験を勉強し、効率の高い新しい経営手法を導入し、新しい市場やパートナーを探しており、非常に積極的である。このことは今後の成長の大きな要因の一つとなるだろう。

行程図



凡例	
国境	-----
州境	-----
主要道路	=====
主要鉄道	=====



ロシア極東との研究交流ネットワーク

ERINA調査研究部研究員 佐藤 庄衛

10月29日から11月5日の8日間、ロシア極東と新潟県内および日本海沿岸地域の研究者を中心とする青年同志の研究交流ネットワークを構築する目的でロシア極東の都市ウラジオストクとハバロフスクを訪れた。日本側の代表団はERINAの青木 彰 専務理事を団長、新潟大学留学生センターの柴田 幹夫 助教授を副団長とし総勢24名であった。今回のプロジェクトは1998年11月モスクワにおいて小淵前首相とエリツィン前大統領との間で青年層を中心とする知的交流ネットワーク事業に関して合意がなされ、その一環として我々代表団が日本側から2番目の訪口を果たした。現地での訪問先は地方政府、学術研究機関、大学、企業、銀行など今後の日ロ交流に資するように幅広い分野から選定した。現地の様子や交流内容を①市民生活、②政治経済、③教育、学術交流の観点から紹介したい。

街頭、市民生活の様子

私にとってロシアの両都市への訪問は6年ぶり2度目であり、前回の訪口との比較で個人的な見解として街頭や市民生活について説明する。

ウラジオストクの街並みは大きな変化もなく、街中を相変わらず多くの日本の中古車が行き来していた。地元の話によるとウラジオストクで走行している車の6～7割は日本車である。日本でよく見かける携帯電話で話している人はほとんどいなくて、デパートや商店の店頭で携帯電話が陳列されているところは少ないような気がした。滞在先のホテルやカジノの前ではセキュリティーが厳重で用心棒が立っており、治安の悪さはまだ解消されていない。我々訪問団が立ち寄った24時間営業の店（ロシア版コンビニ）では日本では当たり前前のPOSシステム（レジで商品のバーコードを読み取る販売時点情報管理システム）が導入されていたが、極東ロシアの流通企業で導入しているところはまだ少ないようだ。ハバロフスクの中心通りは地方政府の知事の号令により歩道が幾何学模様のインターロッキングに整備され、商店の外観もファッションブルになっていた。あるデパートでは欧米のファッションブランド店が出店していたが一般庶民には無縁の存在であり、客の入りは少なく店内は閑散としていたのが印象的であった。

好調な沿海地方の経済

10月30日にウラジオストクにある沿海地方政府を訪問した。V. ゴンチャルク国際経済地域間交流委員会議長から沿海地方の概要、現在の経済状況を中心に説明を受け、以下に説明内容をまとめた。2000年に入ってから同地方のマクロ経済は安定しており、今年1月から9月までのGDPは前年同期比8.1%の成長を遂げている。98年のロシア金融危機によって国内経済はダメージを受けたが、鉱業などの輸出産業は価格競争力をつけ、経済成長の原動力となった。同地方の99年の貿易相手上位国とそのシェアはアメリカ（28%）、中国（20%）、韓国（19%）、日本（18%）の順であり、環日本海地域との経済的結びつきが強いことを示した。貿易収支では約5億ドルの黒字で、主要輸出品は木材、水産物、くず鉄で、輸入品では食料品が大宗を占めていた。しかし、これらの貿易統計は主要産業である水産物のヤミ取引の取扱いが含まれていないため、正確な実態経済を示しているとは言えない。同地方への外資進出は1,200社が登録されているが、実際、営業している企業はそのうちの1/4程度である。稼働、営業している企業数ではモスクワ、サンクトペテルブルクに次いで沿海地方は第3位で中国企業との合弁企業が多く、業種ではホテル業が中心となっている。

沿海地方政府は街の美観を大切にしており、旧市街の古い建物を取り壊さず改装し、保存しようと努力している。歴史のある建造物を大切に街の美観を維持していこうとする姿勢は日本の自治体も見習うべき点である。ただ、改装工事の資金が不足しており財政面での負担を強いられている。



沿海地方政府との会談

曲がり角の対口投資

11月2日にハバロフスクの極東ザバイカル協会を訪問し、K. エフトシェンコ事務総長から協会の組織および事業内容、極東における外資活動の説明を受けた。当協会はロシアで初めての地域間の多目的協力をめざす地方自治体の連合組織であり、13の自治体により構成されている。協会の主な役割は、①工業発展の支援活動、②社会保障制度の拡充、③対外経済交渉、④環境保護活動となっており、アジア諸国との交流を重視しているのが特徴である。協会組織は14名の職員と財政面では加盟自治体からの出資金により運営されている。同協会は地元経済の挺入れと雇用創出のために極東地方へ進出する外資受入に積極的であり、進出企業に対し減税などの優遇措置を実施している。90年代初めから極東地域への外資進出が増加し始め、外資のシェアではアメリカが7割を占め、業種では石油、ガス、鉱山開発が中心である。日本からの投資規模はアメリカの約1/10程度である。現在はロシア側の法制度、税制、貿易投資に関する各種インフラの未整備とロシア金融危機などが影響して進出企業の撤退が目立ち始め、ロシア極東における外資進出は曲がり角を迎えている。この停滞状況を打開しロシア極東のみならず日本の対口経済活性化のために今年9月には森首相とプーチン大統領との間で森・プーチンプランという包括的な日ロ経済協力プランが結ばれており、今後のプロジェクトの成果に期待したい。

発展的な技術支援、人的交流

日本の対ロシア支援で草の根的な事業としてロシアに数ヶ所ある日本センターの研修事業が注目される。日本センターはロシアのビジネスマンや研究者等を対象に主に日本人を講師にして、日本の市場経済に関する経験、ノウハウの移転が行われたり、日本語講座、有識者によるセミナーなど様々な講座が設けられている。10月31日にウラジオストク、11月3日にハバロフスクにある日本センターを訪問した。ハバロフスクの日本センターでは現地職員の説明によると、今年の入学の競争率は6～7倍で人気が高く、入学者の選考は書類審査や面接によって選抜するが、応募者の日本語能力よりも彼らの学ぶ姿勢が一番重視している。この機関は地元の人材育成にも大きな貢献を果たしており、ある地元銀行は当センターへ職員を派遣し日本でも研修を受けた実績があった。

11月3日にハバロフスクの日本総領事館を訪れ、山村副総領事から現地の状況や日ロ間の人的交流についてお話を聞いた。人的交流事業として注目されるものとして同領事館

の他、日本の在外公館で取り組んでいるJETプログラム（語学指導等を行う外国青年招致事業）がある。在外公館では外国青年の募集、選考などの事務を行い、日本と諸外国の国際交流、日本の外国語教育のために尽力しており、世界的にもこの事業は評価されている。11月4日、ウラジオストク日本総領事館の黒田総領事主催の夕食レセプションが催された。我々代表団の他、代表団が訪問先でお世話になった方々、日本人関係者が招待され人的交流のネットワークを結ぶ場を与えられ有意義な一時を過ごすことができた。このほかにウラジオストク日本総領事館の方々には現地での同行訪問などご協力頂き感謝申し上げたい。

西側式ビジネス経営の台頭

ロシア極東地方に進出している外資企業の成功例としてウラジオストクにあるコカコーラ社が挙げられる。10月31日に同社を訪問しV. ミハイロフ社長から同社の事業概要の説明や工場案内をしていただいた。同社は5年前に全額コカコーラ本社が出資して設立され、スタッフは約300人である。社長はロシア人で英語を話し西側式のビジネスを理解している人物であった。コカコーラ社のロシアにおける現地法人は12社あり、ウラジオストク工場は極東にいくつがある支社のなかで極東における本部機能を果たしている。同社がウラジオストクに進出した理由として、周辺人口が100万人という極東地方最大のマーケットと港湾や鉄道など輸送インフラが整備されていることが魅力となったようだ。同社の極東における市場シェアは高く、国内輸送はトラックが中心である。地元の経済、文化活動に対する貢献度も大きい。福利厚生が整い、給料も地元では高いため離職率は低く、高額納税企業の番付ではトップである。また、市内のスポーツ文化活動、病院、学校等への慈善活動も実施している。会計システムでは同社が国際企業であるためロシア式会計と国際基準のアメリカ式会計を併用している。社長は我々に対して流暢な英語で親切に工場内の施設を説明してくれて、とても好印象が持てた。



コカコーラ社

11月1日にハバロフスクの外国貿易銀行を訪問し、同行のハバロフスク支店のG.シャモラフ副支店長から同行の経営状況や地元経済に果たしている役割などを中心に説明を受けた。同行は民営化してから今年で10年を迎えた。昨年度、ハバロフスク支店がハバロフスク地方の全銀行に占める資産額、利益額のシェアはそれぞれ約25%、40%で地元のリディングバンクの一つとなっている。ハバロフスク地方には44の銀行がありこのなかで高いシェアを持つ契機となったのが98年夏に発生したロシアの金融危機である。当時、ロシアの銀行の多くは金融市場で短期国債などに投機的な運用をしていた。金融危機発生後は短期国債の利払いと償還の禁止、民間の対外債務返済では90日間のモラトリアム、対ルーブル相場の大幅な下方調整を余儀なくされ、大手商業銀行の多くは大きな打撃を受け、経営危機に陥った。その中で同行は金融危機発生前に過度に短期国債に投資していなかったためダメージが小さかった。このことから顧客の信用を得て他行から取引を同行へ移す企業が増え新規の顧客を獲得することにつながり、資産規模、利益の面で優位性を持つことになった。副支店長からこの話を聞き日本でのバブル経済時に銀行が安易な融資競争に走りバブル崩壊後、不良債権に苦しんでいる状況とオーバーラップした。今回の説明から同行が顧客の信頼と社会的信用を重んじ健全経営を行っている姿勢が窺われた。

意義深かった学術交流

滞在期間中、6つの大学を訪問した。大学での意見、情報交換会ではロシアの大学の教育プログラム、学生の留学派遣及び外国からの留学生受け入れ実績、外国の大学との交流状況などを中心に展開された。訪問したすべての大学では日本の大学と交流協定を結び相互に教員や学生の交流を実施しており、日本との結びつきの強さを感じた。大学が直面している問題点として、①上級者向けの日本語教科書の種類が少なく教員自身が作成している、②学生が増え

たため教室が手狭になっている、③教育大学では教員の給料が安いので教員志望者が少ないことが挙げられた。また、日本語を専攻している学生の間では稼げる職業としてフリーランサーの通訳、観光ガイドに人気が集中している。日本語学科の学生との交流では彼らの語学力の高さに感心した。日本に留学経験がなくても僅か3、4年で日本語を流暢に話し、日本語で立派に自分の将来の夢について語る学生がいたり、日本への留学希望者も多かった。ロシアの大学生の実態としては日本のように生活、娯楽費をアルバイトで稼ぐ学生は少なく親からの仕送りに頼っている学生が大半であり親の負担が大きい。そのため、大学は奨学金制度によってサポートしている。

学術機関との交流では日口間の研究交流の枠にとどまらず我々代表团からロシアの隣国である中国や朝鮮半島に関する研究内容や研究成果に対する質問も出た。ロシア科学アカデミー極東支部歴史研究所では研究所がおかれた地理的な要因から中国、日本、韓国の歴史研究が盛んであり代表団の研究者と中国、サハリンの歴史研究について研究ネットワークが結ばれた。そのほかにハバロフスク教育大学では帝政ロシア時代のユダヤ人問題について日口両国の研究者同志で貴重な情報交換が行われた。

今回の訪口により代表团全員が様々なロシア人との交流の場をもつことができ、ロシアが一層身近に感じられ、ロシアへの探求心が増し今後の日口間の共同研究に弾みがついたと思う。極東ロシアとの交流では日本海側地域の自治体、研究機関、大学などが中心となって点と点の結びつきではなくお互いに更に連携して面と面の交流に発展することができれば日口交流のみならず環日本海地域の発展にもつながるだろう。そして現地での交流を通じて築き上げられた人的ネットワークを今後とも活かし多面的な学術研究交流が続けられ建設的、発展的な日口交流につなげたい。

Mongolia at the Edge of the 21st Century

Lhamsuren Nyamtseren

Visiting Researcher, Research Division, ERINA

1. The Land, People and Some Related Issues

Mongolia, a country roughly four times the size of Japan, has a population of only 2.38 million, 44% of who are under the age of 16. Average population density is 1.4 persons per km², which means that Mongolia is one of the most sparsely inhabited nations on earth. At the same time, Mongolia is a relatively urbanized country. More than 60% of its population reside in towns and settlements, including 26.4% in the capital city of Ulaanbaatar. 15% of all rural families, some 136,000 people, live in semi-nomadic conditions.

The official language is Mongolian, which belongs to the Ural-Altaic group of languages, like the Japanese and Korean languages. Russian is widely understood in urban areas, and now many people can speak English and German. With the student youth, besides the above-mentioned languages, Korean and Japanese are popular. The Russian Cyrillic script was introduced in 1946, but in recent years the traditional Mongolian script has been taught again in primary and secondary schools.

The main religion is Buddhism, but between 1930-1989, many monasteries were destroyed or closed and religion almost disappeared. Since the democratic changes in Mongolia, religion has been practiced widely. Now people have freedom of belief and many monasteries have been reopened.

There are mountains in the north and west. Nearly 10% of the land is forested, mostly in the north. The central region is steppe, the southern part is Gobi or semi-desert. Mongolia has an extreme continental climate, very cold in winter and warm in summer. The average temperature ranges from 20 in summer to 25 in winter.

As for its geographical location, Mongolia is characterized by isolation from the gateways to the sea and main and developing market places, a landlocked location, and being totally surrounded by two giant countries. On the other hand, due to undeveloped infrastructure across a large territory, the population, which significantly is sparsely located, lacks a system of internal economic self-sufficiency. This causes an increase in transportation costs.

Due to harsh extreme climatic conditions, livestock and crop production industries depend to a great extent on nature.

2. Brief History

Man first inhabited the territory of present-day Mongolia in the 500th millennium BC. Archaeologists have identified a distinct Mongolian people as early as the second millennium BC. Several states of the Mongolian tribes such as the Hunnu, Jujan, Turkic, Uigur and Kidan

succeeded each other before the 12th century.

In 1206, the warring nomadic tribes were unified by Chinggis Khan, and, armed with a swift and powerful cavalry, he embarked on military campaigns across Asia, Russia and Eastern Europe. In the one and a half centuries that followed, Mongolians built up one of the largest empires known in the world. Before his death in 1227, Chinggis Khan divided the empire into four kingdoms to be ruled by his sons and grandsons. They extended the territory of the empire, conquering almost the whole Eurasian Continent from Southeast Asia to Central Europe.

By the mid-1300s, the Mongolian Empire began to weaken due to internal struggle for power among the princes. After several attempts to consolidate its parts, however, the empire collapsed. With the fall of the Yuan Empire established by Khubilai Khan, the grandson of Chinggis, Mongolians began to withdraw to their homeland.

In 1636, the Manchu (Qing dynasty in China) extended its rule over the southern part of Mongolia, known as Inner Mongolia, and in 1691, four principedoms of Khalkh Mongolia were subjugated to the same rule. The period of Manchu rule is remembered as a degrading period in Mongolian history.

When the Manchu-Qing Dynasty fell in 1911, Mongolian princes declared independence. After the proclamation of independence, Chinese and Russian warlords made several attempts to gain control over Mongolia. In this critical period, a new government headed by the Mongolian People's Party and supported by Socialist Russia came to power in 1921. In 1924, the Mongolian People's Republic was proclaimed. Thus, Mongolia became the second socialist country in the world. During the seven decades of its existence as a socialist country, Mongolia achieved considerable progress in terms of economy, culture and civil education. Beginning in December 1989, a series of public rallies were staged by the opposition and certain politburo members were removed. The first-ever multiparty elections were held in July 1990, in which the ruling Mongolian People's Revolutionary Party was victorious, but the opposition did well enough to be invited to join the cabinet. The national privatization policy and other enactments aimed at introducing market principles were adopted in 1991, allowing privatization of agriculture and state-owned assets.

3. The Political and Legal System

The new constitution, guaranteeing human rights and private ownership, was adopted by the transitional parliament in January 1992.

The State Great Khural is the highest organ of State

and supreme legislative power is vested only in the State Great Khural. The State Great Khural is unicameral and has 76 seats.

The President of Mongolia is the head of State and the symbol of the unity of the people. Within his power, he may issue decrees compatible with the laws.

The Government is the supreme executive body of the Mongolian State. The Prime Minister, appointed by the State Great Khural, submits in consultation with the President his proposed Cabinet members to the State Great Khural. The State Great Khural appoints the Cabinet members for a period of four years.

The Mongolian judicial system consists of the Supreme Court, Aimag and Capital City court, intersomon and district courts. The implementation of the Constitution is supervised by the Constitutional Court.

4. Economic Conditions and Some Issues

If, in the beginning of the century, the Mongolian economy comprised of only one agricultural sector, over the 70 year period until 1990, it turned into a many-fold economy with exploration, processing industries based on

agriculture and minerals, transport, communication, construction, crop production, health, culture and education.¹

Basically, until 1990, the economy of the country was regulated according to centrally-planned principles. Starting in the second half of the 1980s, a process of economic growth and efficiency decline took place.

A reform process based on democratic principles initiated in Mongolia since 1990 is on the way. Due to unfavorable initial conditions for economic reform, the Mongolian economy suffered serious decline, starting in 1991. Specifically, GDP fell by 20% in the period 1990-1993, with imports declining by 2.6%.

Since 1994, the economic downfall has been stopped, the inflation level decreased from 325.5% in 1992 to 53.2% in 1996, with a further decline to 17.5% in 1997, and 6% in 1998. Since 1993, the current budget balance has reached a positive level, international reserves have been recovered and equated to 8-12 weeks of imports. These are considered as main signs of macroeconomic stability, and this trend has been basically maintained for the last four years.

Table 1: Main Development Indicators of Mongolia
モンゴルの主要発展指標

	1995	1996	1997	1998	1999
Population (thousands) 人口(千人)	2,312.8	2,347.1	2,379.6	2,413	2,446.4
Economically active population (thousands) 経済活動人口(千人)	839.8	847.2	852	859.3	869.8
- of which Employees (thousands) - うち雇業者(千人)	794.7	791.8	788.3	809.5	830
- of which Unemployed (thousands) - うち失業者(千人)	45.1	55.4	63.7	49.8	39.8
GDP at current prices (Tugrik million) 名目GDP(百万トグリク)	550,253.7	646,559.3	832,635.6	817,393.4	873,679.2
GDP per capita: Tugrik トグリク 一人当たりGDP US\$ 米ドル	239,877 537	277,505 507	352,319 445	341,106 407	359,583 335
Annual change of GDP (%) 年間GDP成長率(%)		2.4	4	3.5	3
Export (US\$ million) 輸出(百万米ドル)	473.3	424.3	451.5	345.2	358.3
Import (US\$ million) 輸入(百万米ドル)	415.3	450.9	468.3	503.3	512.8
State Budget - Revenue, at current prices (Tugrik million) 名目国家予算 - 歳入(百万トグリク)	144,622.9	162,923.6	222,528.4	239,998.1	259,437
- Expenditure (Tugrik million) - 歳出(百万トグリク)	149,349.9	211,264.6	287,648.6	342,145	344,375.3
Consumer price index (1995=100) 消費者物価指数(1995年=100)	100	144.6	174.2	184.7	203.1
Annual average exchange rate (Tugrik/US\$1) 年間平均為替レート(1米ドル)	446.96	547.21	790.95	837.36	1072.7
Number of Livestock (thousands) 家畜頭数(千頭)	28,572	29,300	31,292	32,897	33,568
of which: - camels ラクダ	367	357	355	356	355
- horses 馬	2,648	2,770	2,893	3,059	3,163
- cattle 牛	3,317	3,476	3,612	3,725	3,824
- sheep 羊	13,718	13,560	14,165	14,694	15,191
- goats 山羊	8,520	9,134	10,265	11,061	11,033

Source: Mongolian Statistical Yearbook 1999
出所:モンゴル統計年鑑1999

¹ Authors team: B. Huldorj, M. Badarch, Ch. Chuluuntsetseg, A. Demberel, D. Jamyanaa, N. Oyunerdene, P. Tsetsgee, Mongolian Action Programme for the 21st Century, (Map-21) Ulaanbaatar, 1999.

However, the East Asian crisis, economic difficulties in Russia and some other countries have affected negatively and led to a fall in prices for some commodities and the creation of unfavorable trade terms on the world market, which has reduced our export revenue by more than US\$60 million in 1999. GDP had fallen 2.35% in comparison to the preceding year. This situation persists even today, with a current account deficit and limited domestic savings, and appears as a main factor affecting negatively on economic growth.²

In addition, with the transition to the market economy, the poverty and unemployment problem emerged as a new phenomenon. Currently, 36.3% of the population is below the poverty line.

The growth of GDP increased in 1999 by 3.0% over the previous year and it is forecast at 4% in 2000.

The immediate challenges are reducing poverty and resolving the public sector imbalances. Mongolia's short-to-medium term prospects depend on the issues of banking sector reforms and the strength of export performance.³

There are a number of barriers and obstacles to be overcome for further economic development to be facilitated. They are as follows:

Firstly, economic and foreign trade misbalance and low level of domestic savings cause a serious shortage of capital and financial resources. Moreover, the financial sector needs to be properly developed.

Plants and factories built under the past system are huge, economically ineffective, technologically obsolete and are totally incapable of competing in the market. At the same time, there is a risk of being affected by international market price fluctuations, being dependent on a small variety of commodities like copper and cashmere. The status of major enterprises as state owned enterprises is a main obstacle to increasing economic efficiency, management improvement and promotion of fair competition.

In order to improve the living standards of the

population, a short term economic strategic objective of Mongolia for the next three years is defined as inventing a private sector driven economic system through acceleration of economic growth, enhancement of economic and social sectors' structural adjustment, penetration into new export markets, rapid increase of foreign direct investment and domestic savings.⁴

5. Main Sectors and Their Prospects for Development

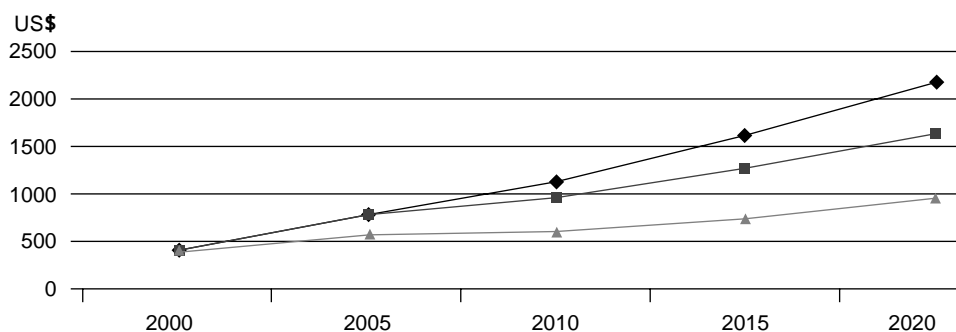
Population growth prospects in Mongolia

Generally, the pattern is characterized by a total population of 4 million at the 2020 level and a gradual aging of the population. However, it is forecast that for the first half of the new century, more than half of the population will be represented by youngsters under 25, and the percentage of the population of those of working age would be 55-66% of the total population. Although the level of the urban population will increase in a stable manner, due to the relatively low birth rate of the urban in comparison to the rural population and migration process activation derived from rural infrastructure improvement, its share in the total population is to decrease. Vulnerable groups in terms of health care demand, like infants and elderly people, will increase by 1.5-2%, where as fertility rates will increase by 2.4%, causing an increase in health care, social protection and social safety net cost.⁵

Mongolian economic development options

The Ministry of Finance made a projection assuming that the maximum GDP annual growth rate will be 5% in 2000 and 7% in 2004, with a further sustainable increase beyond 2020. According to this projection, if the growth rate in 2020 is to be at its highest level of 7%, GDP per capita would reach US\$2,100, with a 5% growth rate, US\$1,600 and with a 3% growth rate, US\$900.

Figure 1: GDP per capita projection- Mongolia
モンゴルの一人当たりGDP 予測



Source: Development Forecast, Ministry of Finance, Mongolia, 1999
出所: " 発展予測 ", 財務省、モンゴル、1999

² D. Jargalsaikhan, Country Report: Mongolia, for JICA " Investment Promotion Seminar, " April 11-May 19, 2000, Tokyo, Japan.

³ " Special Chapter: The Social Challenge in Asia , " Asian Development Outlook 2000, P.12

⁴ Mongolia Economy, Medium Run Social Development Strategy, Government of Mongolia, 1999

⁵ B. Huldorj, M. Badarch, Ch. Chuluuntsetseg, A. Demberel, D. Jamyanaa, N. Oyunerdene, P. Tsetsgee

However, once growth is accelerated and reaches 7%, there could be possibilities for further high rate growth. If this is to be the case, it could be assumed that the GDP per capita of Mongolia will be at the level of US\$2,100-5,200 in 2020 or, in other words, it will provide for and above the current international level of 7% growth and US\$4,603.

Mineral resources and mining

There are a number of mineral resource deposits with feasibility studies already done at certain levels, including 10 deposits of iron ore, 5 of white tin, 4 of uranium, 40 of fluorspar, 50 of coal, 60 of salt, 7 of mixed metal/zinc, black tin, silver, cadmium and bismuth and over 100 of gold deposits. In total, there are over 300 deposits for industrial use.⁶

In the 1992-1999 period, the mining sector produced an average of 30% of total Mongolian industrial output and accounted for 65.5% of exports. According to the East- West Center study, until 2005, 2-3 medium sized and 4-6 small to medium sized gold deposits are to be newly exploited and Erdenet Copper Mill is to be expanded with the introduction of a melting section. For the period 2006-2020, 3-5 new medium sized and a number of other small to medium sized gold deposits, one each of copper and sulphidum deposits of significant size, one of medium sized zinc and black tin deposits, and 3-4 silver deposits, are to be developed. The expected outcome of these developments should be to raise gold production to 11, 20-25 and 20-40 tonnes by 1998, 2010 and 2020 respectively.⁷

According to the program "Mineral Resource," adopted by the Government of Mongolia, 1998-2000, the aims are as follows: (1) put in place a structure to support the program implementation, organization and legislative framework; (2) identify priorities; (3) develop and implement a short run policy in line with the Government action plan; (4) implement the "Gold 2000" program, increase the resource base of main gold mines, double gold production from the 1997 level, with the introduction of a gold refining industry domestically, and (5) develop and implement "Uranium," "Copper" and "Steel" programs.

During the second stage, 2000-2010: (1) expedite minerals research and exploration according to identified priorities; (2) conduct an assessment of resource market value, and furthermore develop an infrastructure; (3) set up new exploration and processing plants involving foreign investment and modern technology and modernize and expand existing enterprises. Exploitation of new gold, mixed metal and uranium concentrate deposits, based on foreign capital and modern technology, is planned, with an improvement of sectoral structure and a rapid increase in export capacity.

The third stage, after 2010, envisages: (1) construction of large mineral exploitation and processing plants; (2) development of color, rare and metal ore, and concentrate complete processing metallurgical mills; (3) production, exportation and domestic supply of pure metals; (4) semi processed and finished products of high quality; (5) copper melting and refining; (6) development of a metal mill and Tavan Tolgoi coking coal mine and the establishment of a zinc and black tin metallurgical plant in Dornod aimag. The bottom line, as it is identified in the program, is that GDP and export volumes are to increase 2-3 times in comparison to current levels.

Energy sector

The industrialization of the country led to the foundation of the present network of energy supply. Mongolia has developed energy production based on coal burning thermal power plants. There are 6 major thermal power plants of different capacities.

Currently, 80% of total energy and heat are being produced by coal-powered stations in the country. Although annually 20 mines produce and supply electronic power stations with 6 million tons of coal, it is not sufficient to meet the urban demand. Moreover, the situation is likely to persist, and therefore, it is vitally important to initiate a renovation of equipment and the technological base of the coal mines, or to introduce a modern capacity to substitute failing equipment.

As for heat and electricity sources, the current capacity will be sufficient to meet overall demand through the year 2000, after which entirely new sources will be required. In order to meet overall energy requirements, the country needs to diversify its energy sources, provide for regional cooperation in the sector, rural electrification, mitigate environmental degradation and introduce new technologies and market principles in relationships arising from interrelation of energy producers, transformers and consumers.⁸

It is assumed that Mongolia possesses enough potential in terms of petroleum resources. However, as of today, there are no sources identified so far. As B. Ts. Petilla stated in 1994, Mongolia possesses a petroleum resource of 3-6 billion barrels, of which 85% is probably oil and the remaining 15% is gas.⁹

The East-West Center, based in the USA, estimated the daily oil production capacity of Mongolia as being 14,000 in 2005 at the average level of 2000 and 2010, increasing further to 80,000 barrels in 2020, which would eventually enable the country to build pipelines and export the product to China.¹⁰

Transportation

Specific conditions of the country predetermine the development of its transportation network, dominated by

⁶ U. Mavlet, B. Enebish, Mineral Resources of Mongolia, pp. 34-51

⁷ The Assessment of Future Infrastructure and Financing for the Development of Northeast Asia- On Mongolia, Draft Final Report, Korea Development Institute, East- West Center, May 1999.

⁸ B. Huldorj, M. Badarch, Ch. Chuluuntsetseg, A. Demberel, D. Jamyanaa, N. Oyunerdene, P. Tsetsgee

⁹ W.C. Pentilla, Journal of Petroleum Geology, vol. 17 (1), January 1994, pp. 89-98

¹⁰ The Assessment of Future Infrastructure and Financing for the Development of Northeast Asia- On Mongolia, Draft Final Report

auto-transportation in the inland territory and by railroad. Air-transportation is vital for the remote aimags. A small fleet of cargo boats operates on the lake of Khovsgol and on the Selenge River. Mongolia is also seeking to establish its own ocean fleet operating from the nearest port. Legislation regarding such matters as registration and domicile is being drafted and will be enacted.

The Trans-Mongolian Railroad connecting the Russian and Chinese railroad network runs through Central Mongolia from north to south. This 1,400 km stretch of railway today provides the major link for Mongolia with Russia and China and the rest of the world.

The main industrial and commercial centers, such as Ulaanbaatar, Darkhan, Erdenet, Sainshand and Sukhbaatar, are located along this railroad. The Mongolian rail system was established driven largely by an emphasis on expanding the mining industry.

Taking into account the favorable geographical position of Mongolia on the routes linking the European continent and Pacific region, it might be economically justifiable to develop an air transport system.

The national air-transportation company (state enterprise) MIAT is the major domestic carrier. MIAT serves regular links with Irkutsk, Moscow, Beijing, Hukhe-hot, Berlin and Seoul. The company also operates charter flights to Osaka, Singapore and other cities.

Telecommunications

The national integrated telecommunication network of the country consists of 4,000km analog microwave and 30,000km of open wire lines connecting aimag centers and somons. There are 325 switching systems with a capacity of 100,600 telephone lines in the network.

The establishment in 1990 of the ground station of the "Asiasat" and "Intelsat" system in Ulaanbaatar has enabled Mongolia to be connected automatically with a telex and fax network of over 190 countries. The international telecommunication services are handled through 74 channels of satellite systems including Intelsat, Intersputnik and Asiasat. In 1992-1993, a new Ulaanbaatar city digital technology telephone exchange with capacity of 40,000 lines was installed and is now in full use.

The private sector has introduced telecommunications services such as e-mail and pager services and a mobile telephone system. A government short run objective is to introduce a digital technology switch system in Ulaanbaatar and other major cities and aimags, as well as to replace telecommunication equipment with modern compact technology at the soum level, giving more emphasis on satellite telecommunication services. Within the framework of the telecommunication sector "Master Plan," it is spelled out that the sectoral primary objective is to promote investment, both foreign and domestic, and introduce a digital network of radio, television and satellite communication by setting up a national information infrastructure, covering rural areas completely with the satellite national network, getting connected through fiber cables with the regional and global information network, and thus establishing a national information infrastructure

that facilitates long distance training, provision of medical services, video conferencing and development of various information technologies, such as satellite communication pager devices. To comply with the national basic network policy, the GMPC System is also being introduced to attract any investment initiative in the sector.

Agro-Processing

This sector is primarily focused on animal husbandry and crop farming. 315,000 ha are planted with wheat, barley and oats, and 97,000 ha are planted with vegetables. The total size of the national herd is 31.3 million livestock, including 14.1 million sheep, 10.3 million goats, 3.6 million cattle, 2.9 million horses and 355,000 camels. Mongolia produces more than 25% of the world output of cashmere, and also exports high quality skins, hides, wool, meat and other animal products. Agro-processing industries have great potential in Mongolia due to abundant local supplies of high quality raw materials, including cashmere, camel hair, wool, animal skins and hides and timber.

Mongolia produces the finest raw cashmere in the world and this sector has great potential for downstream development. Mongolian cashmere is noted for its length, woolen plushness and strength.

The leather sector accounts for 15% of total industrial output and 10% of exports. The country annually produces nearly 6 million pieces of sheep and goat skins, nearly 7 million pieces of horse and cow hides and over 31 thousand pieces of camel hides. The capacity for processing is currently just under 7 million pieces of skins and hides per year.

Tourism

The Government plans to raise services to the world standard and enact extensive measures to increase tourist arrivals in Mongolia and to create attractive tour options. There are currently 219 tourism operators in the country. Untouched nature, magnificent wildlife, ancient history and the unique nomadic traditions and culture of the Mongols present a fabulous potential for the development of the Mongolian tourism industry, with special potential in Eco-tourism, including hunting and fishing.

We believe that tourism is an important source of foreign exchange and therefore it can become a vital part of the Mongolian economy. After the political and economic changes of 1990, Mongolia opened its borders. The number of foreign visitors in 1999 exceeded 110 thousand, of which 15% were tourists. Most of the tourists came from Japan, Western Europe and the USA.

6. Foreign Investment and Foreign Aid

As of today, around 1,200 joint ventures and foreign-owned companies from 61 countries with investment of US\$260 million have registered with the FIFTA (Foreign Investment and Foreign Trade Agency) and China, Japan, Russia, USA and South Korea have been leading investors in Mongolia.¹¹

¹¹ D. Jargalsaikhan

Mongolia has signed bilateral agreements on investment encouragement and protection with 26 countries and double taxation avoidance agreements with 16 countries. In addition, Mongolia has joined the Washington Convention on the Settlement of Disputes and the Seoul Convention on Investment Insurance. Mongolia also became a member of the WTO, as of 1 January 1997.

Mongolia has the following comparable advantages to offer investors:

- Stability of political environment and an open society
- A strategic easy access location to the giant markets of Russia and China
- Extensive and largely untapped natural resources
- A favorable legal environment
- A well-educated and highly literate population
- Pristine air, water and environmental conditions
- A hospitable and friendly culture in which foreign investors are welcome and can operate with ease.

The main incentives enjoyed by foreign investors are specified in the Foreign Investment Law and the Taxation Law. According to these laws, a business entity with foreign investment engaged in the following areas shall be granted exemptions from income tax and other taxes:

- Business entities engaged in power and thermal plants and power transmission networks; highways, railways and air cargo transportation facilities; or engineering, construction and telecommunications networks are entitled to 10 years of complete tax exemption and a 50% tax exemption in the following 5 years.
- Business entities engaged in mining and the processing of mineral resources (Except precious metals), oil and coal, metallurgy, metal processing, chemical production, machinery and electronics are entitled to 5 years of complete tax exemption and a 50% tax deduction in the following 5 years.
- Business entities that export more than 50 % of output are entitled to a total income tax exemption for 3 years and a 50% tax exemption in the following three years, and
- Business entities with foreign investment that are not engaged in any of the above economic activities may also be granted income tax preferences. Decisions in these cases are to be made by the Parliament on a case-by-case basis upon presentation to the Government of Mongolia.

Other legal protections and rights guaranteed to foreign investors by law include the following:

- A land lease shall be determined by the duration of the operation of the business entity. Such a lease may be for as long as 60 years and may be extended for an additional period of up to 40 years.
- Legal guarantees also secure the rights of foreign investors as regards: non-discriminatory treatment, i.e., national treatment, in respect of the possession, use and

disposal by foreign investors of their property within the territory of Mongolia; transfer of profits and dividends; repatriation of proceeds from the sale of the assets in the event of liquidation of the business; and freely transferable compensation for any assets expropriated for a legitimate public purpose, without discrimination, following the due process of law.

- Additionally, the Mongolian legal system provides appropriate guarantees concerning investment dispute settlement procedures and ensures free access by foreign or domestic investors to international commercial arbitration unless otherwise provided for by the contracting parties.

Between 1962 and 1990, Mongolia received a great deal of financial and economic assistance from member-countries of the Council of Mutual Economic Assistance (CMEA).¹² Foreign grants and technical assistance have played a huge role in overcoming economic backwardness and setting up the basis of the Mongolian national economy. More than 700 industrial, agricultural and cultural projects and enterprises have been set up.

Since 1990, Mongolia has been receiving technical assistance from donor countries and multinational organizations such as the World Bank, the International Monetary Fund and the Asian Development Bank.

From then until now, Mongolia has received total Official Development Assistance of US\$1,707.1 million from 18 donor countries and 14 international organizations for about 840 big and small projects in all spheres of the economy, US\$931.8 million of which is accounted for by grant assistances and US\$775.3 million is accounted for by grant loans. The biggest donor is Japan, providing an ODA of US\$647.6 million, followed by the ADB with US\$325.7, Germany with US\$127.8, the World Bank with US\$125.2, the USA with US\$121.6, Russia with US\$55.7 and the IMF with US\$53.9 million.

7. Conclusion

For any country, involvement in the global process of integration is inevitable.

Based on the specifics of the initial conditions such as vast open territory, sparse population, limited market capacity, economic underdevelopment, two thirds of the entire population conducting a settled way of life, recent economic liberalization, continuing economic transition and macroeconomic stabilization, one can develop a general concept of three closely interrelated objectives as follows: Mongolia is to develop guided by the general principles of international global integration, sustainable development and based on an infrastructure that provides for utilization of human, livestock and land resources along with preservation of its unique cultural heritage.

It is a fact that for any country, the funds available are limited. In particular, for a country like Mongolia, they are rather limited and insufficient, and therefore instead of wasting them, it is more rational to allocate them into one specific priority area through investing

¹² Note: Council of Mutual Economic Assistance (CMEA) was a multilateral organization between former socialist countries.

efficiently into certain projects.

The immediate challenges are reducing poverty and resolving the public sector imbalances. Mongolia's short-to-medium term prospects depend on the issues of banking sector reforms and the strength of export performance.

At present, in an environment of global climate changes, intensive desertification and scarce water and forest resources that directly affects the future of the Mongolian people, it is becoming even more urgent to have the general public share the concerns and feel as if they have individual, direct responsibility to protect the environment, combat desertification and launch reforestation projects in the country.

Promotion of foreign investment is a matter of high importance, not only in the medium term, but it is also a crucial factor that determines the future development of Mongolia.

Therefore, it is of paramount importance to create a favorable business environment for foreign investors that enables the pursuit of a policy of foreign direct investment promotion, declaration of certain regions within this framework as free economic zones, establishment of a structure of an export oriented economy and to link it with

the policy of privatization of the most valuable enterprises, and especially, to encourage the emergence of business and information networks, bringing together infrastructure, urban and rural areas.

References:

Asian Development Outlook 2000

B. Huldorj, M. Badarch, Ch. Chuluuntsetseg, A. Demberel, D. Jamyanaa, N. Oyunerdene, P. Tsetsgee, Mongolian Action Programme for the 21st Century, (Map-21) Ulaanbaatar, 1999

The Assessment of Future Infrastructure and Financing for the Development of Northeast Asia- On Mongolia: Draft Final Report, Korea Development Institute, East- West Center, may 1999

W. C. Pentilla, *Journal of Petroleum Geology*, vol. 17 (1), January 1994

U. Mavlet, B. Enebish, *Mineral resources of Mongolia*

D. Jargalsaikhan, *Country Report: Mongolia, for JICA "Investment Promotion Seminar,"*

April 11-May 19, 2000, Tokyo, Japan

Mongolia Economy, Medium Run Social Development Strategy, Government of Mongolia, 1999

21世紀を迎えるモンゴル

ERINA調査研究部客員研究員

サムスレン・ニヤムツェレン

1. 国土と人々

日本の約4倍の面積を持つモンゴルの人口はわずか238万人で、そのうちの44%は16歳以下である。平均人口密度は1平方キロあたり1.4人であり、世界で最もまばらに人が住んでいる国のひとつと言えよう。また、モンゴルは比較的都市化が進んだ国でもある。人口の60%以上が町や定住地に住んでおり、これには首都ウランバートルに住む26.4%が含まれる。地方に住む世帯の15%、約136,000人は半遊牧生活を送っている。

公用語は、日本語や韓国語と同じウラル・アルタイ語族に属するモンゴル語である。都市部ではロシア語がかなり通じ、現在では多くの人が英語とドイツ語を使うことができる。それ以外の言語では、学生の間では韓国語と日本語が人気がある。ロシア語のキリル文字が1946年に導入されたが、最近では小中学校で伝統的なモンゴル文字を教えている。

主要な宗教は仏教だが、1930年から89年の間に多くの宗教施設が破壊あるいは閉鎖され、宗教はほとんど消滅していた。民主主義に代わって以来、宗教は広く実践される

ようになっている。現在人々には信教の自由があり、多くの宗教施設も再開している。

北部と西部に山脈がある。国土のほぼ10%を占める森林は北部に集中している。中央部はステップ、南部はゴビ砂漠か半砂漠である。モンゴルは極端な大陸性気候で、冬は非常に寒く、夏は暖かい。平均気温は夏の20 から冬の -25 と大きく開いている。

地理的な位置としては、モンゴルは海や主要な市場からは離れており、また巨大な二国に完全に囲まれて、発展中の市場からも孤立して陸に囲まれた国である。一方で、かなりの範囲でインフラが未整備なために、まばらに住む国民は国内経済の自足システムを欠いている。これにより、輸送コストが高くなる。

厳しい気候条件のために、家畜や穀物生産業は大きく自然に依存している。

2. 歴史概要

現在モンゴルがある地域に人類が最初に住んだのは、紀元前50万年であった。考古学者はモンゴル人のはっきりし

た存在は紀元前2000年まで遡れるとしている。フン族、ジュジャン族、チュルク族、ウイグル族、キダン族など、いくつかのモンゴル系種族の国々が12世紀以前にはそれぞれ栄えていた。

1206年、激しく対立する遊牧民族がチンギス・ハーンによって統一され、素早く力のある騎兵隊で武装してアジア、ロシア、東ヨーロッパ制圧に乗り出した。それから1世紀半の後に、モンゴル人は世界でも最大の帝国のひとつを作り上げたのである。1227年に死亡する前に、チンギス・ハーンは帝国を四分割し、息子及び孫に統治させることにした。彼らは帝国の領土を拡大し、東南アジアから中央ヨーロッパまで、ユーラシア大陸のほとんどすべてを征服した。しかし、後継者たちの内部紛争により、モンゴル帝国は1300年代の中頃までに弱体化した。そして、分割されていた領土を統一しようと何度か試みた後、帝国は崩壊した。チンギス・ハーンの孫であるフビライ・ハーンによって建国された元国の終焉と共に、モンゴル人は自分の故郷へと引き上げ始めた。

1636年、満州族（中国清王朝）がモンゴル南部へと支配の手を伸ばした。内蒙古と呼ばれる地域である。そして、1691年にはハルハ族（モンゴル族の一支族）の4公国が同様に征服された。モンゴルの歴史上、満州族支配の間は後退期として記憶されている。

1911年に満州清王朝が滅亡した時、モンゴルの王子たちは独立を宣言した。この独立宣言の後、中国およびロシアの司令官たちは何度かモンゴル支配を試みた。この危急の時期、1921年に社会主義ロシアの支持を得てモンゴル人民党が率いる新政府が成立した。1924年にはモンゴル人民共和国建国が宣言され、モンゴルは世界で2番目の社会主義国となった。社会主義国としての70年間に、モンゴルは経済、文化、そして教育の面でかなりの成功を収めた。

1989年12月以降、一連の国民大集会が反対派によって敢行され、共産党政治局員には更迭された者もいた。モンゴル史上初の多党選挙が1990年7月に行われ、モンゴル人民革命党が勝利したが、野党も内閣に招かれるほど十分な結果を残した。民営化政策や市場原理導入を目指すその他の法令が1991年に採択され、農業や国営資産の民営化を可能にした。

3. 政治及び法制度

人権や私的所有権を保障する新たな憲法が、1992年1月移行期議会によって承認された。

大フラル（国会）が国家最高機関であり、立法権はこの

大フラルにのみ与えられている。大フラルは一院制で、76議席を有する。

モンゴル大統領は国家主席で、国民統合の象徴である。大統領権限で法律と同等の大統領令を発布することができる。

政府はモンゴル国家の最高執行機関である。大フラルによって指名される首相は、大統領の助言を得て、大フラルに内閣案を提出する。大フラルは4年任期の内閣を指名する。

モンゴルの司法制度は最高裁判所、アイマグ（県）裁判所及び首都裁判所、村落群裁判所及び地域裁判所によって成り立っている。合憲かどうかは憲法裁判所が監督する。

4. 経済状態等

モンゴル経済は今世紀初頭には農業部門しかなかったが、1990年までの70年間に地下資源開発、農産品・鉱産品加工業、輸送、通信、建設、農作物、保健、文化、教育の複合経済へと変化してきた。

基本的には1990年まではモンゴル経済は計画経済の原則に則って統制されていた。しかし、1980年代後半以降、経済成長および効率が低下し始めた。

民主主義の原則を基本として1990年に始まった改革は、現在も進行中である。経済改革にとっては不利な初期条件のため、モンゴル経済は1991年以降厳しい衰退に直面した。中でもGDPは1990年から1993年の間に20%下がり、輸入も2.6%減少した。

1994年以降は経済悪化はおさまっており、インフレ率は1992年の325.5%から1996年には53.2%にまで減少し、さらに1997年に17.5%、1998年には6%に下がった。1993年以降、経常財政収支はプラスに転じ、外貨準備高は回復しており、8～12週分の輸入額に相当するレベルとなった。これらの状況はマクロ経済が安定した兆候と考えられ、この傾向は基本的には過去4年間も続いている。(Table 1参照)

しかし、東アジア金融危機やロシア等の経済的苦境が悪影響を与え、商品の値崩れを引き起こしたり、国際市場における望ましくない交易条件を招いた。これにより、1999年のモンゴルの輸出による収入は6,000万ドル以上減少し、GDPは前年比マイナス2.35%となった。この状態は現在も継続しており、経常収支の赤字や国内預金額の抑制を招いており、経済成長に悪影響を与える主要因となっている。さらに、市場経済への移行過程で貧困、失業問題が新たな現象として現れてきた。現在、全人口の36.3%が貧困レベル以下である。

GDP成長率は1999年に前年比で3%上昇し、2000年は4%と予測されている。

即座に取り組まなければならないのは、貧困の軽減と公共部門の不均衡是正である。モンゴルの短中期経済予測は銀行部門の改革と輸出強化にかかっている。

さらに経済を発展させる上で、以下のようないくつかの障壁や障害が考えられる。

まず、経済及び外国貿易の不均衡や国内預金額の少なさが深刻な資本・金融資源の不足を引き起こす。金融部門を正しく発展させることが必要である。

過去の制度の元で建設された工場などは巨大で、経済的には非効率である。また、技術は時代遅れで、市場で競争することは全く不可能である。同時に、銅とカシミヤだけといった限られた品目に依存しては、国際市場価格の変動の影響を受ける危険がある。主要企業が国営企業のステータスを持っていることが、経済効率の向上や経営改善、公正な競争の促進の障壁となっている。

国民の生活水準を改善するために、今後3年間のモンゴルの短期経済戦略目標は、経済成長の加速、経済及び社会構造調整の促進、新たな輸出市場への参入、外国直接投資や国内預金額の急増といったことを通じて民間部門主導の経済システムを確立することであると明確にされている。

5. 主要部門とその発展の見通し

モンゴルの人口増加の見通し

一般的には、2020年には人口は400万人になり、次第に高齢化が進むパターンになると考えられている。しかし、21世紀前半は人口の半分以上が25歳以下の若者であり、労働人口は総人口の55～66%になると予測されている。都市部の人口が確実に増加しているにも関わらず、地方に比べて都市部での出生率が低く、また地方のインフラ改善によって人口移動が活発化するために、総人口に占める地方人口の割合は減少するであろう。幼児や高齢者といった健康管理を必要とするグループは1.5～2%増加し、出生率は2.4%増加するとみられる。それにより、保健や社会保護および社会保障のための総経費が増加することになる。

モンゴルの経済開発のオプション

モンゴル財務省はGDPの最大成長率を2000年には5%、2004年には7%、さらに2020年以降も成長は持続可能と予測している。この予測によれば、2020年の成長率が最高の7%になった場合、一人当たりのGDPは2,100ドルに達するとしている。また、成長率が5%の場合は1,600ドル、3%の場合は900ドルとなる。

しかし、いったん成長が加速して7%に到達すれば、さ

らなる高成長率の可能性も出てくる。その場合、モンゴルの一人当たりGDPは2020年には2,100～5,200ドルのレベルにもなる。つまり、現在の世界的なレベルである成長率7%と一人当たりGDP4,603ドルをものぐことになるということだ。

鉱物資源と鉱業

既に一定レベルのFSを行った鉱床がたくさんある。鉄鉱床が10、白錫が5、ウランウムが4、螢石が40、石炭が50、塩が60、金属亜鉛、錫精鉱、銀、カドミウム、ビスマスの混合鉱床が7、そして100以上の金鉱床である。総計300以上の工業用鉱床がある。

1992年から1999年の間に、鉱業部門はモンゴルの総工業生産高の平均30%を生産し、輸出では65%を占めた。東西センターの研究によれば、2005年までに中規模の金鉱床が2～3、中小規模のものが4～6新たに開発され、エルデネット銅工場は拡張し、精錬工程を導入すべきとされている。2006年から2030年の間に、新たな中規模の金鉱床が3～5、その他の小規模のものが多数、かなりの大きさの銅と硫化物の鉱床がそれぞれひとつ、中規模の亜鉛と錫精鉱の鉱床がひとつ、銀鉱床が3～4新たに開発されるであろう。これらが開発された後の金の生産高は、1998年に11トン、2010年に20～25トン、2020年には20～40トンに増加すると期待されている。

モンゴル政府によって承認された「鉱物資源」プログラムによると、1998～2000年の目標は、①同プログラム実施や組織と法的枠組みを支援するための構造を確立すること、②優先順位を明確にすること、③政府の行動計画に則って短期政策を策定し実施すること、④「金2000」プログラムを実施し、主要な金鉱山の資源基地を増加して金生産を1997年レベルの2倍にすること、⑤国内に金精製産業を導入し、さらに「ウランウム」「銅」「鉄」プログラムを策定、実施することである。

次段階である2000～2010年には、①明確にされた優先順位に従って鉱物調査と探鉱を進め、②資源の市場価値の評価をし、さらにインフラ開発を行い、③新規探鉱と外国投資や近代技術を使った加工工場の建設、既存の企業の近代化と拡張をすることが目標となる。部門構造の改善および輸出能力の急拡大に伴い、外国資本と近代技術に基づいて、新たな金、混合金属、ウランウムコンセントレート鉱床を探索することが計画されている。

第3段階である2010年以降は以下のような構想がある。
①大規模な鉱物開発および加工工場の建設、②非鉄金属鉱石、希有金属、鉄鉱石とコンセントレートの完全加工冶金

工場の開発、④純粋金属の生産と輸出および国内供給、⑤半加工および完全加工品の品質向上、⑥銅の溶解と精製、金属工場、タヴァン＝トルゴイコクス鉱山の開発、ドルノド県に亜鉛および黒錫の冶金工場を建設すること。プログラムで明確にされている最低線は、GDPと輸出量が現在のレベルの2～3倍になることである。

エネルギー部門

モンゴルの工業化は現在のエネルギー供給網の創造と結びついている。モンゴルは石炭火力発電所を基にした発電体制を整備している。様々な容量の主要火力発電所が6ヶ所にある。

現在、電力エネルギーと熱供給の80%は石炭による発電で生産されている。20の鉱山で年間600万トンの石炭を生産し、発電所に供給しているが、これは都市部の需要を満たしていない。しかも、この状況は今後も継続しそうである。そこで、石炭鉱山の設備と技術基盤の革新、あるいは不十分な設備に代わる近代的な能力を持つ設備の導入が非常に重要である。

熱供給及び電力源に関しては、現在の能力は2000年の需要をまかなうには充分であろうが、その後は完全に新しい資源が必要となろう。エネルギーの総需要を満たすためには、モンゴルはエネルギー源の多様化、エネルギー分野の地域協力、農村地域の電化、環境悪化の緩和、新しい技術、そしてエネルギー生産業者、輸送者、消費者の間の関係に市場原理の導入を必要としている。

モンゴルは石油資源の面では十分な潜在力を持っていると考えられる。しかし、現在確認されているものはない。1994年にペティラ氏は、モンゴルには30億～60億バレルの石油があり、おそらくそのうち85%は石油、15%はガスであると述べている。

アメリカにある東西センターの試算では、モンゴルの石油生産能力は、2000年と2010年の平均レベルで2005年には1日14,000バレル、2020年には80,000バレルに増加し、最終的にはパイプラインを建設し、生産物を中国へ輸出することを可能にすることも考えられる。

輸送・交通

モンゴルの特殊な状況が輸送網の発展を制限している。内陸では自動車輸送と鉄道が主要な交通手段である。航空輸送は遠隔地にとっては不可欠である。少数の貨物船がフブスグル湖とセレンゲ川で運航している。モンゴルはまた最も近い港から外洋船隊を運航しようとしており、登録や船籍などに関する法律は現在策定中で、いずれ発効するだ

らう。

ロシアと中国の鉄道網を結ぶモンゴル鉄道は中央モンゴルを南北に縦断している。この1,400キロの鉄道は現在モンゴルとロシア、中国また世界を結ぶ主要な交通手段となっている。

ウランバートル、ダルハン、エルデネット、サインハンド、スフバートルなどの主要な工業および商業中心地はこの鉄道沿いに位置している。モンゴルの鉄道システムは、鉱業拡大に重点を置くことにより促進され、確立した。

ヨーロッパと太平洋地域を結ぶルート上にあるというモンゴルの地理的位置を考えると、航空輸送システムの開発が経済的に正当化されよう。

国営航空輸送会社MIATが主要な国内航空輸送業者である。MIATはイルクーツク、モスクワ、北京、フフホト、ベルリン、ソウルに定期便を運航している。また、大阪、シンガポール等の都市ヘチャーター便も飛ばしている。

通信

国営統合通信ネットワークは4,000キロのアナログマイク口波回線と、中央と遠隔地を結ぶ30,000キロの公共電話線をもつ。このネットワークには100,600回線の処理能力をもつ325の交換機がある。

1990年、ウランバートルに地上局「アジアサット」と「インテルサット」システムが開設され、モンゴルは190カ国以上のテレックスおよびファックスネットワークに自動的に接続されるようになった。国際通信サービスは、インテルサット、インタースプトニク、アジアサットを含む74チャンネルの衛星システムによって処理されている。1992年から1993年に、40,000回線の能力をもつ新たなウランバートル市デジタル電話交換機が設置され、現在フル稼働している。

民間部門は電子メールやポケベルサービス、携帯電話システムを導入した。政府の短期目標は、デジタル交換システムをウランバートルなどの主要都市に導入し、通信設備を近代的な技術に置き換え、衛星通信システムに重点を置くことである。通信部門「マスタープラン」の枠組みの中で、同部門の主要な目標は、国内外からの投資を促進し、国営情報インフラを設立することによってラジオ、テレビ、衛星通信のデジタルネットワークを導入して、衛星ネットワークで地方をカバーし、地域と国際情報ネットワークをファイバーケーブルで結ぶことである。それによって、通信教育や遠隔医療サービス、ビデオ会議、衛星通信ポケベル機器などの各種情報技術を促進するような国内の情報インフラを構築する。国家基礎ネットワーク政策に応じて、

この部門の投資イニシアティブを高めるためにも、GMPCシステムが導入されつつある。

農業加工

この部門は主に牧畜と農作物の生産である。小麦、大麦、カラス麦が315,000ヘクタールで、野菜が9,700ヘクタールで栽培されている。国営の家畜の規模は、1,410万頭の羊、1,030万頭の山羊、360万頭の牛、290万頭の馬、35万5,000頭のラクダを含む3,130万頭である。モンゴルはカシミアの世界総生産量のうち25%以上を生産し、高級な皮、皮革、羊毛、肉類等の動物製品を輸出している。カシミア、ラクダ毛、羊毛、皮、皮革、木材等の上質な原材料が豊富に国内で供給できるため、農業加工産業はモンゴルでは非常に大きい潜在力をもっている。

モンゴルは世界で最も上等のカシミアを生産しており、この部門も大きい潜在力をもつ。モンゴルのカシミアは、その長さ、豪華さと強さで知られる。

皮革部門は総工業生産高の15%、輸出の10%を占めている。モンゴルは年間約600万枚の羊皮と山羊皮、約700万枚の馬皮と牛皮、31,000枚を超えるラクダの皮革を生産している。現在、年間700万枚の皮と皮革の加工能力を有する。

観光業

政府はサービスを世界水準に向上させ、魅力的な観光オプションを作ってモンゴルへの観光客を増加するための広範な対策を実施することを計画している。現在国内には219の観光業者がある。手付かずの自然、素晴らしい野生動物、古代の歴史、そして独特の遊牧民の伝統やモンゴルの文化は、観光産業の開発に非常に大きい潜在力をもたらす、特に狩猟や釣りを含むエコツーリズムが考えられる。

観光業は外貨獲得の重要な資源であり、従ってモンゴル経済にとって不可欠な部分になるに違いないと考える。1990年の政治経済変化の後、モンゴルは国境を解放した。1999年の海外からの入国者は11万人を超え、そのうち15%は観光客であった。ほとんどが日本、西ヨーロッパおよびアメリカからである。

6. 外国投資と海外援助

現在、61カ国から約1,200の合弁企業と外資企業が外国投資貿易庁（FIFTA）に登録しており、2億6,000万米ドルの投資をしている。中国、日本、ロシア、アメリカ、韓国が主要な投資国となっている。

モンゴルは投資促進と保護に関する二国間協定を26ヶ国

と締結しており、また二重課税防止協定は16ヶ国と結んでいる。さらに、モンゴルはワシントン協約に加盟しており、投資保険に関するソウル会議にも参加している。また、1997年1月1日にはWTOに加盟した。

モンゴルへの投資者には以下のような利点がある。

- 政治環境の安定と開かれた社会
- ロシア、中国の巨大市場に戦略的に容易にアクセスできる位置にある
- 広く大きい未開発の自然資源
- 有利な法的環境
- 教育水準が高く、識字率の非常に高い国民
- 新鮮な空気、水、環境状態
- 外国投資者を歓迎し、経営を容易にするホスピタリティと友好的な文化

外国投資者が享受している主要なインセンティブは、外国投資法と税法により明確にされている。これらに法律に基き、以下の分野に関連する外資導入企業は所得税およびその他の税金を免除される。

- 電力および火力発電所、電力輸送網、高速道路、鉄道、航空貨物輸送設備、エンジニアリング、建設、通信網に関わる企業は、10年間の完全免税とその後5年間の50%免税を与えられる。
- 鉱業、鉱物資源加工（貴金属を除く）、石油および石炭、冶金、金属加工、化学製品、機械、電子機器に関わる企業は、5年間の完全免税、その後5年間の50%減税を与えられる。
- 生産品の50%以上を輸出する企業は、3年間の所得税完全免税とその後3年間の50%免税を与えられる。
- 上記の分野に関連せず外国投資を受けた企業も、所得税に関する優遇措置を受ける可能性がある。こういった場合は、モンゴル政府の推挙によりケースバイケースで議会において決定される。

外国企業に与えられるその他の法的保護と権利は以下のとおりである。

- 借地契約は、その企業の操業期間により決定される。このような借地契約は60年といった長期の場合もあり、またさらにその後40年まで延長できる。
- 法的保証はまた、以下のような外国投資者の権利を確保する：モンゴル国内にある資産の外国投資者による所有

権の使用や処分に関する非差別待遇（内国民待遇）、利益と配当の送金、企業の解散による資産売却利益の本国送還、合法的な公的目的のための資産収用による賠償金の差別のない自由な送金（法的手順に従ったもの）

- 加えて、モンゴルの法制度は、投資に関する紛争解決の手順について適当な保証を与え、契約相手により保証が与えられない場合には、国内外の投資者が国際商事仲裁機関に自由にアクセスできることを保証する。

1962年から1990年の間、モンゴルは相互経済援助会議（CMEA）加盟国からの資金及び経済支援を大きく受けた。海外からの援助と技術支援は、経済衰退を克服し、モンゴルの国家経済の基礎を構築するための非常に大きい役割を果たした。700以上の工業、農業および文化プロジェクトや企業が設立された。

1990年以降、モンゴルは援助国や世界銀行、国際通貨基金（IMF）、アジア開発銀行（ADB）などの国際機関から技術支援を受けている。

以降現在まで、モンゴルは18の援助国と14の国際機関からすべての経済分野の大小840のプロジェクトに対して9億3,180万ドルの贈与および7億7,530万ドルの低利融資を受け、総額17億710万米ドルのODAを受け取った。最大の援助国は日本で、6億4,760万ドルのODAを供給し、その後3億2,570万ドルのADB、1億2,780万ドルのドイツ、1億2,520万ドルの世界銀行、1億2,160万ドルのアメリカ、5,570万ドルのロシア、5,390万ドルのIMFと続いている。

7. 結論

いかなる国にとっても世界的な統合の流れに逆らうことはできない。

広大な国土、まばらな人口、限られた市場容量、未開発経済、3分の2の国民が定住生活を送っている、近年の経済自由化、継続する経済移行とマクロ経済の安定などの前提条件に基づき、緊密に関連した3つの目標の一般的な概念が考えられる。すなわち、モンゴルは世界的な統合の一般原則に導かれ、持続可能な発展と、独特の文化遺産を守ることによって人材、家畜、そして土地資源の利用を促すようなインフラに基づいて発展していくということである。どの国も利用できる資金が限られていることは事実である。特にモンゴルのような国にとっては限度があり、また不十分である。従って、それらを無駄にしないように、特定のプロジェクトに効率良く投資することにより、特定の優先順位の高い一つの分野に与えることがより合理的であろう。

緊急の課題は貧困を減らすことと、公共部門の不均衡を是正することである。モンゴルの短中期見通しは銀行部門の改革と輸出強化にかかっている。

モンゴル国民の将来に直接影響を与える世界的な気候変動、集中的な砂漠化や、乏しい水および森林資源といった現状の中で、これらの問題を一般国民と共有し、環境を守り、砂漠化と戦い、森林再生プロジェクトを始めることに対して、個人個人が直接責任を持っていることを感じてもらうことが、これまでに増して緊急な課題となろう。

外国投資の促進は中期的に非常に重要なだけでなく、モンゴルの将来の発展を決定付ける重要な要因でもある。

従って、外国直接投資促進政策の追求、その枠組みの中での経済自由地域の宣言、輸出型経済構造の構築を可能にするような外国投資者にとって有利なビジネス環境を作ることや、それを最も価値のある企業の民営化政策と関連づけ、特に都市部と地方を結ぶインフラとともに、ビジネスや情報ネットワークの出現を促進することが最重要である。

ハーバード大学主催 米口投資セミナーに参加して

国際協力事業団総務部長 小町 恭士

昨年1月、ロシアの経済危機のわずか5ヶ月後に開かれた前回の会議に比べると今回の会議では、(イ)ロシア経済がGDP成長率プラス7%をこえる程好調なこともあって特にロシア人の参加者の間には、精神的な余裕が感じられたこと、(ロ)Financial Timesとの共催という形式もあってか参加者の数は500人を優に越えたと思われ、一部からは米口経済関係に関するダボス会議との形容が使われる程盛況であったこと、(ハ)会議初日の10月6日、ロシア議会の第一読会で2001年予算が承認され、初めて無借金財政が貫かれる予算が成立する可能性が出るなど、プーチン政権下で政府と議会との協力が順調に進んでいることが示されたことなどが特徴的であった。

ロシア経済の好調の背景には、米側の出席者サマーズ長官やフィッシャーIMF筆頭副専務理事が強調していたように、98年8月のルーブル切り下げによる輸入代替効果の恩恵を受けた国内産業の好況と、石油に代表される一次産品価格の上昇という追い風がある(ミラー・ロシアエネルギー省次官のスピーチによれば、石油や天然ガスはロシア政府の歳入の30%、輸出の45%を稼いでいる)が、それらの条件はいつまでも続かないので、今経済が好調で余裕がある時こそ、経済の構造改革を図り、将来の持続的成長への敷石をうたなければならぬというのが西側からのメッセージであった。

これに対しロシア側からの反応は、それはやるし、税制の改正も議会を通り、条件も整ってきたので外国企業は積極的に投資して欲しいというものであった。これに対し一部のスピーカーはロシア側はこれ迄の会議で常に投資の条件は整っていると強調していたが、毎回同じ事を聞かされてもわからぬ信じ難く、実際に条件を整備して結果を出すことが重要であるとしていた。

なお、小生は「地域と投資」というセッションでスピーカーの1人として発言し、極東ロシアについて、中国東北三省の成長ぶり、朝鮮半島における和解に向けての動きを考えると将来ロシア極東、中国東北部、朝鮮半島の一部、場合によっては環日本海側を一つの経済圏と考える必要が出てきかねないので、その動きにロシアが取り残されないように経済面での改革及び投資透致の条件整備を進めていくことが必要との議論を展開した。(スピーチテキストは別紙参照)

1. 米側のポイント

サマーズ長官は、アジア危機の原因に言及しつつ、政府と民間の関係が不透明な国で被害が大きかったことをふまえ、ロシアも先ず腐敗の問題を含め透明な社会を作ることが必要であるとし、経済面では国内外の投資を吸収するチャネルとしての資本市場を発達させることの重要性に加え、人材育成、環境対策、APECを含めグローバルな経済への統合への必要性を強調した。

フィッシャーIMF筆頭副専務理事は、今のロシア経済の好調ぶりがサマーズ長官の指摘した外部の好条件によることは認めつつも、ロシアもそれなりの努力を払った結果であるとして、例えば、電力料金の支払いが99年の35%から今年7月には50%に上昇するなど、税金・公共料金を含む各種料金の徴収率が上昇していることを評価した上で、同時にロシアは長期的には開発途上国と同じ社会経済上の問題を抱えているので、今出てきている予算上の余裕を蓄積して、これまで累積した財政の赤字に充当していくなど地道な努力を続け、経済の長期的な構造変化を図ることが投資の増加につながるとして、経済の構造変化に成功したポーランド、ハンガリーでは対GDP比でロシアの2倍以上の外国投資の誘致に成功している例を挙げた。また同副専務理事はロシアがこれらに成功すれば、今後3~4%のプラス成長を実現できるとした。

欧州復興開発銀行(EBRD)のフランク第一副総裁は、確かに2年前の経済危機の時には誰も予想しなかった程今のロシア経済は活況を呈しているが、118名の犠牲者を出したクルスク潜水艦事故やオスタンキノTV塔の火災が示すように、今後老朽化したインフラを更新できるか否かが大きな問題になるとして、エネルギー部門の構造的な問題(例えば1ドルの価値を生むための生産活動に必要なエネルギーはEUの10倍という非効率に加え、電力などの消費者料金がコストを十分カバーしていない赤字構造)都市の68%では飲用に適する水が供給できていない(下水も処理されていない)という劣悪な都市インフラの問題、更には鉄道、空港整備の問題が深刻である。他方これらは同時に投資の機会をも提供するものであるとした。

これに関連して6日モスクワからTV会議の形で参加したチュバイス統一電力公社総裁は、今のままで電力部門に

投資がなければ2005年頃からロシアは電力を輸入する必要性が出るとして投資を呼びかけた。

2. ロシア側の反応

今回のロシア側出席者を率いたのはプーチン政権の経済政策立案の中心者と目されているグレフ経済発展貿易大臣であった。同大臣は、まず99年にはGDPの比率にして9%、2000年後半には18%の財政黒字が見込まれること、経済が円滑に機能するのを妨げてきたパーター取り引きの経済活動全体に占めるシェアが98年8月の危機当時には54%であったが最近では26%と半分以上減少したこと、徴税率もかつてのGDP比11%から今やGDP比の17%まで上がっていること、明年1月から施行されることになる新しい税制が最近議会を通過した結果、これまで正直に税申告を行ったのでは手元に利益が残らないとして、当局に全部を申告しない企業の行動パターン（別の捉え方をすれば闇経済）から税金を正しく申告するパターンに移るための基礎ができたとした。その上で同大臣は（イ）社会保障制度の改正（ロ）銀行制度の改革（ハ）教育の重視（ニ）インフラの整備を重点課題として挙げた。そしてプーチン政権の全てのイニシアティブは透明性と信頼の回復、腐敗の排除に向けられており、投資家、ビジネスの利益保護のためにも司法制度の改革に取り組むことを示した。

ポチノク労働社会発展大臣（前国税庁長官）は失業率の改善、社会の老齢化に伴う年金改革などの問題にふれると同時に外国投資を妨げるような地方税には反対していくとし、同時に2000年1～5月の間のストライキは1件だけで、失業保険の申請者の数は100万人を下回っていると経済の好調ぶりを強調した。（これに対して会場のロシア人は、失業保険を申請しても実際に給付してくれないから申請しないだけだとつぶやいていた。）

3. 報道の自由をめぐるソロス発言とグレフの反論

今回の会議で最も緊張感が漂ったのは6日のランチであった。ジョージ・ソロス氏は今のロシアの経済の好調は30ドルをこえる石油価格のおかげである。同時にロシア国内で多くの肯定的変化がおこったことにもよるとして、過去10年間を見て今やロシアのマクロ経済はベストの状態にある（黒字予算、高レベルの外貨水準、低いインフレ、税制改革の成功）。従ってロシアは投資家にとって最も魅力的な国となりつつあるがと前置きの上、投資家というものは最終的な投資決断をする際には相手の国の将来にわたる政

治的安定性を考慮に入れることを忘れてはいけない。この関連で1つ気になることがあるとして、独立TV (NTV)のオーナーでプーチン政権に一旦逮捕され今は釈放されている新興財閥の一方の雄グシンスキー氏によれば、最近NTVに対し、借金のかたとして政府のコントロールの下にあるガスプロムにNTVの株を売るよう圧力をかけている由だがその結果報道の自由が脅かされ、政治が不安定になると思えば投資家は投資しなくなると述べ、民主主義の国ではマスコミの所有と編集方針の分離が当たり前であるとし、この問題の解決が投資家の信頼を高めるために必要であるとした。（5日ワシントンで会った国務省のシェスタノビッチ旧ソ連地域担当大使もこの問題にふれ、NTVをめぐるてもし報道の自由が脅かされていると米国内で受けとめられれば、ワシントンポストが論説で書いたようにロシアは何故G-8のメンバーかという議論がおこると強調し、この問題についてはオルブライト国務長官も議会証言でNTVがガスプロムの支配下に入ることは認められないとの趣旨を発言しているとした。）

これに対しグレフ大臣は猛然と反論し、独立TVの問題を報道の自由とリンクするのは間違っていると、今ロシアがやろうとしているのは全ての連邦のかかえる財政負担を見直して、NTVについても、ガスプロムに対する何億ドルという借金は返してもらう必要があるのでそれを要求しており、返さなければ自社株で払えと言っているだけのことである。これに対しグシンスキー氏はこの借金の問題を政治問題に切り替えて政治キャンペーンを張っているがこれは問題の本質をそらすものであるとした。

4. 司法制度の改革

今回グレフ大臣の強調したポイントで目新しかったのは、経済改革を進めるためにも司法制度の改革が必要であるとしたことであった。これはプーチン大統領が法の独裁という考え方を打ち出していることと関連すると思われるが、同大臣は司法が政府から独立しすぎるとして、裁判官がいったん任命されると終身身分が保障される結果、法曹会は全く閉鎖的クラブとなっているとして、これを打破すべく人事のローテーションを導入しようとしていること、また判決にいたるプロセスを透明なものとするため司法界、学界の代表の参加した決定を行い、それをインターネットで公表すること、更に判決が明らかに不当な場合には担当裁判官の資格を再審査するような機関の新設などを検討していることを明らかにした。

Investing in the Russian Far East

Fourth-Annual US-Russian Investment Symposium
Oct. 5-7, 2000, John. F. Kennedy School, Harvard University

Kyoji Komachi
Managing Director, Japan International Cooperation Agency

1. Emerging new opportunities

The year 1999 was a unique year. It was the very first year in which the Russian Far East registered positive industrial production of 7.5% since the collapse of the USSR in 1991. All three major regions, Sakhalin, Khabarovsk and Primorskii Krai, which account for more than 70% of industrial production in the Far East, showed positive growth. The figures were 10% for Primorskii Krai, 9% for Khabarovsk and 7% for Sakhalin respectively. This trend is likely to continue in the year 2000. This development has opened up new opportunities for the region, especially when this positive trend in the Russian Far East is related to other neighboring regions, which show continuing dynamic GDP growth. In particular, I have here in mind three provinces (Liaoning, Jilin, and Heilongjiang provinces) of northeast China, where GDP growth figures for the past three consecutive years stand above the national average. At the same time, as the first joint march of the two Korean teams at the Sydney Olympic Games opening ceremony demonstrated, we should not lose sight of the emerging prospect of a reunified Korea. In this context, the Russian Far East has to be recast as an integral part of the emerging Far East.

The year 1999 was unique for the Russian Far East in another sense, because it saw Sakhalin being raised to the position of number one among the 89 members of the Russian Federation in terms of volume of direct foreign investment; the volume being over one billion U.S. dollars for Sakhalin alone. Of course, this is related to the Sakhalin-II project, which started oil production in July 1999. There is also what is known as the Sakhalin I project, which is expected to start commercial production of oil around 2006. The total investment volume of Sakhalin-I and Sakhalin-II combined will eventually reach the level of 25 billion U.S. dollars. In addition, Sakhalin III and IV projects are expected to follow.

There are other prospective big energy development projects such as the Kovikta gas field near Irkutsk as well as the Yakutia oil and gas fields. These projects have strategic energy implications, because continuing rapid economic growth in China will inevitably be accompanied by an increase in demand for energy, thereby straining the existing energy balance in Northeast Asia. These natural gas development projects may allow the East Siberia and Far East regions of Russia to become net suppliers of energy, including electricity, for the region. There is also another area of potential for the Russian Far East; this is the reinstatement of the Siberian Land Bridge (SLB) as a route between the Asia-Pacific region and Europe. The SLB has fallen into disuse with the collapse of the USSR, and the ensuing confusion irreparably damaged the

commercial efficiency of the route. Since the early 90's, cargo flow originating in the Far East has shifted from the SLB to ocean routes. With the reappearance of dynamism in the region and rapprochement between the two Koreas, we can again hope for a new strong tide of cargo flow through the SLB.

2. Impediments and Solutions

(1) Unsolved joint-venture court cases

With the only exception of Sakhalin, the Russian Far East has failed to attract the level of investment it would like to achieve. Foreign capital from Japan and other countries is not rushing in because there are impediments to investment decisions. The traditional target of foreign direct investment (FDI) from Japan has been timber logging. Since Russian employees in such joint ventures cannot hope for alternative employment, joint ventures in this field have been doing well. This dictates a close cooperative relationship between Russian and Japanese partners. Immediately after the collapse of the Soviet Union, when businesses from both Japan and Korea ventured into the area of service sector investments, particularly hotels, they set foot into a quagmire. It was very often the case that an initial honeymoon period would turn quickly into animosity. The majority of investment cases relating to the service sector have failed and currently there is virtually no appetite to enter this sector either in Japan or Korea. In the service sector, Russian partners in joint ventures assume that they can successfully continue to do business without foreign partners, and they are uninhibited about resorting to forcible take-over bids. But collapses of partnerships have tarnished the image surrounding foreign direct investment in the Russian Far East. It is very important to restore this image. In relation to this, all Japanese business people are hoping for a fair verdict by the Russian judiciary concerning a particular Russia-Japanese joint venture hotel in Sakhalin, which at the time of its inception was heralded as a model for other Japanese businesses to emulate.

(2) Population outflow

The problem of population outflow is another impediment to investment. The Baikal and Far East regions of Russia witnessed an outflow of about 790 thousand people over the period between 1990 and 1998. The population in the Far East was only 7 million and 260 thousand as of the end of 1998. Unless this outflow trend is stopped or reversed, business prospects are likely to remain bleak.

(3) Lack of necessary infrastructure for FDI

Impediments are not limited only to forcible take-over bids or population outflow. East Siberia and the Far East are not unique in their negative characteristics relating to foreign investment. The latest polls of leading Japanese companies taken at the end of August cite such reasons as an unclear legal and tax framework, survival of distinct Soviet-style book-keeping, unreliability of statistics including data in financial statements, inadequate level of incentives for attracting FDI, and lack of reliable banking services for such basic requests as issuance of letters of credit. These points are widely known. The Russian leadership, including Mr. Putin, is very much aware of them. The polls were presented to Mr. Putin when he met with Japanese business leaders, and he promised to improve the investment climate in Russia, taking them into account. During the meeting, he stressed that the recent appointment of presidential representatives in 7 regions would secure the unified application of federal laws throughout Russia. He also referred to the impending reform of the Russian judiciary system in order to secure such unified application of law.

There are a few specific points I would like to make at the policy level.

1) A more transparent relationship between Moscow and the regions;

The first point is related to the evolving relationship between Moscow and the regions under the Putin administration. Here we would like to see a more transparent and mutually beneficial relationship develop between the federal and regional governments. For example, I would like to ask Moscow to develop a customs policy more favorable to the regions that results in exportation of goods directly from Japan, Korea or China into the Far East, which makes more commercial sense than exporting the same goods through Moscow via specified organizations that are entitled to import goods duty-free. I understand there exists a certain argument for fiscal federalism in Russia, but Moscow should also be more willing to exercise discretion relating to matters concerning the establishment of free economic zones, for example. I have one specific case in mind, which I will return to later.

2) Development of regional economic policy;

The second point I would like to make is this: I urge the regions of the Far East to stop vying with each other and to try to develop themselves into a more coherent and comprehensive economic policy entity, as this will be required in the face of the myriad problems which impede FDI and require speedy solutions at the regional level. This is particularly important to overcome the negative impact of population outflow in the region.

3) More flexible border-trade regulations;

The third point is connected with the regulatory environment relating to border trade. Apparently, border crossing in the Far East is still very time-consuming. One distinct disadvantage for promoting border trade relates to the multiple inspection procedure still administered by

Russia in the region. In the Khasan border checkpoint of northeast China, for example, inspection involves two stages of passport control, customs clearance and another two inspections by the military. Russian inspection is complicated and much more fragmented than that of China. We can improve the situation, where appropriate, with the help of modern technology like computers, but problems remain from the standpoint of checkpoint operations. For example, there are still some border checkpoints open only 8 hours a day. In addition, new initiatives for simplifying visa regulations are urgently needed.

3. New prospects

(1) Implications of rapprochement between the two Koreas

The unexpected summit meeting between the two Korean leaders in June this year opened up a whole new range of prospects for the development of Northeast Asia. This historic turn of events could bring a series of positive changes. For example, in the event that a railway connection between the two Koreas is reestablished, the Trans-Siberian Railway could be extended as far south as Pusan at the southern tip of South Korea. This could, in turn, generate quite a different flow of cargo between the Asia-Pacific region and Europe. Cargo flow between South Korea and northeast China as well as the Russian Far East would be very active, with intra-regional and cross-border business flourishing. In the same vein, the Tumen River Region Development Project, which involves Russia, China, Japan and the two Koreas, could be revitalized. A possible exception here might be the seaports of the Russian Far East, on which there could be a detrimental effect. A serious and negative result of rapprochement between Seoul and Pyongyang could be for the political situation in South Korea to force the bulk of available capital for FDI in South Korea away from the Russian Far East and concentrate it instead on North Korea.

(2) Dynamic northeast China

China presents another significant factor to be reckoned with. Given the continuing strong economic boom in China, the flow of trade in the Far East region may drastically change in the future. With the standard of living rising in leaps and bounds, the Chinese people naturally desire better housing conditions, and building new houses would trigger a rapidly rising level of timber exports from the Russian Far East. There are also cases where Russians in the Far East have exported logs to China for processing before subsequently re-exporting them to South Korea and Japan. Economic growth in China would also increase the demand for an improved diet among the population. China is now No. 1 in the world in terms of its catch of fish, having overtaken Japan. It may therefore be natural to expect the fishery and other food-related businesses to become another area for joint ventures in the Russian Far East.

Given the huge potential of the U.S. market, the

northeastern provinces of China may strive to increase exports to the U.S., and this could encourage Chinese exporters to utilize Russian Far East ports, which are located more conveniently than available Chinese ports.

(3) Strategic energy cooperation and establishment of the Free Economic Zone in Nakhodka

Energy is another strategic area for economic partnership in the Far East. Here again, energy-importing China could be a locomotive for such cooperation. In this regard, Russian East Siberia and Far East is probably the only area with potential for energy export.

South Korea was eager to invest in the Russian Far East, having in mind the possible homecoming, particularly to Primorskii Krai, of ethnic Koreans deported by Stalin to Central Asia. In this context, South Korea was keen to develop the Russia-Korean Industrial Complex in Nakhodka as the first free economic zone in Russia. South Korea has apparently done everything it can at the government level to start this project. However, the Russian Parliament is reluctant to accord such a status to the project. Here again we are confronted with the delicate and sometimes intractable relationship between Moscow and the regions. It is our hope that the Putin administration will resolve this matter.

4. Japanese response and initiatives

Russian-Japanese trade is in poor shape according to official statistics, as is the case with investment. Japan ranks NO.13 and 14 for investment and trade in Russia respectively. But as former Prime Minister Kirienko said in his article (Japan Times, June 12, 1998) “ due to the unaccounted transshipment of sea products outside the Russian customs border in the Far East alone, we annually lose \$2.5 billion .” The bulk of these products are exported to Japan. Another invisible factor in official trade statistics concerns second-hand passenger cars which Russian seamen purchase in Japan, bring back to the Far east technically as hand luggage, and sell at profitable margins - this arrangement allows the duty free import of the vehicles, thereby excluding them from trade statistics. The volume is so huge that a successful joint venture for servicing second-hand passenger cars was set up by a Japanese firm in the Far East with a \$2 million investment. Hence, the real level of economic exchange between Japan and Russia is much higher than official statistics suggest.

At a strategic level, Japan is fully aware of the importance of the Russian Far East and East Siberia. At the Moscow summit of 1998, both countries confirmed their readiness to interact in fostering international cooperation in the energy sector in the Asia-Pacific region to enhance energy security, support the resolution of global warming, and help the social and economic development of the region.

This summit produced a further initiative. It was the agreement for the promotion and protection of investments, related to which are three points that are worth noting:

- a) A commitment by Russia not to apply such trade-related investment measures as a local content requirement.
- b) A transparency clause which obliges Russia to make public all laws, regulations, administrative procedures and judicial decisions that pertain to or affect investments.
- c) An agreement to submit disputes to North American-style arbitration.

We were very relieved to see this agreement ratified by the Russian Duma in January of this year.

During President Putin's visit to Japan about a month ago, he noted the recent positive upturn in bilateral trade and touched upon the idea of an “ energy bridge ” of electricity between the Russian Far East and Japan, as well as the revitalization of the Trans-Siberian Railway. Some Japanese private companies have already expressed interest in these ideas.

Another area that has attracted keen interest among Japanese companies relates to sophisticated technologies in Russia, which have not been tapped for commercial application. A recent seminar on such technologies in Tokyo attracted an unexpected number of participants.

5. Conclusion

Let me conclude by presenting three points. As I noted earlier, Japan is currently rather lukewarm about investing in the Russian Far East. This is because Japanese businessmen have already had their fingers burnt with various joint venture failures, which has led to negative perceptions spreading among business circles. That is why Prime Minister Mori stressed to President Putin the importance of the Russian judicial system delivering a fair verdict concerning the joint hotel venture in Sakhalin, otherwise China and Korea will become more attractive options for investment from the Japanese point of view. Therefore, I would urge Russian businessmen to see with their own eyes what sort of privileges and incentives are accorded to FDI by China, particularly in areas neighboring the Russian Far East. China is a very formidable competitor vis-à-vis the Russian Far East.

Secondly, the Russian Far East, which has a population of only about 7 million, is not of sufficient size. Moreover, each of the regions of the Far East are quite independent from the others, resulting in this 7 million person market existing only on paper and not in reality. In addition, Moscow, particularly the Duma, is not inclined to delegate sufficient economic power to the regions, including the Far East. Under such conditions, project like the Russia-Korean Industrial Complex in Nakhodka will not progress. At the same time, the Russian Far East has to further develop its identity as one region, and we would like to see a more comprehensive regional economic policy emerge in this respect.

Thirdly, the rapprochement of the two Koreas is beginning to look as if it will be a real possibility. This would fundamentally change the investment climate of the region. It will become more pressing in economic terms

to think of the Russian Far East, northeastern China and some areas of Korean Peninsula as an indivisible whole. Japan would get involved, when appropriate, in such projects as the Tumen River Region Development project. And some areas in Japan facing the Sea of Japan are very much interested in this emerging Far East. As I tried to demonstrate, the Far East region is full of potential for development. We can tap this potential more effectively

when all players from Russia, China, Korea and Japan join hands and succeed in building a common concept for regional development in the region. As the Russians say, "In order to shake hands, you need two people to cooperate." I hope my remarks have helped you understand this and the problems we are facing. We are extending our hand. I hope you will do the same. Thank you very much for your attention.

北東アジア経済白書

2000年度

21世紀のフロンティア



(財)環日本海経済研究所編著
毎日新聞社発行、B5、244頁
本体価格2,000円(税別)

ERINAでは1996年に『北東アジア 21世紀のフロンティア 北東アジア経済白書』を発行しました。2000年を迎えるにあたりこの度その内容を更新し各国の現状を捉え直し、新世紀に向けた課題と展望を提示することを目的として、新たに『北東アジア経済白書』2000年版“21世紀のフロンティア”として発行しました。

本白書においては、各国の現状分析をベースに、この地域の開発におけるキープロジェクトとして図們江開発、シベリア・ランドブリッジの再構築、ロシア極東のエネルギー資源開発、朝鮮半島の平和と安定、経済開発と環境問題などについても解説しています。北東アジアの隣国、地域について、本書を通してより多くの方々のご理解をいただくことができれば幸いです。

是非、お手元においてご利用いただきますようお願い申し上げます。

なお、お近くの書店にない場合はERINAまでお問い合わせください。

目次

序論	第3部 北東アジアの戦略プロジェクト
第1部 北東アジア経済圏の発展	A 図們江地域開発
A 経済指標で見る北東アジア	B 東ロシアのエネルギー資源開発
B 域内国際貿易の動向	C シベリア・ランドブリッジ(SLB)の再構築
C 北東アジアの交通インフラと輸送の実態	第4部 21世紀の課題
第2部 各国経済の動き	A 朝鮮半島の平和と安定
A 中国	B 経済開発と環境問題
B ロシア	結語
C モンゴル	付録1 経済統計
D 韓国	付録2 北東アジア政治経済年表
E 北朝鮮	

The Baikal Economic Forum in Irkutsk: Good Intentions and Modest Outcomes

Vladimir I. Ivanov

Senior Researcher, Research Division, ERINA

The Baikal Economic Forum was held in Irkutsk from September 19-23, 2000. Attended by several hundred Russian and foreign participants, this event was organized under the auspices of the Federation Council of the Federal Assembly of Russia. Regional associations such as the "Siberian Agreement" and the Association for Economic Cooperation of the Far Eastern and Trans-Baikal Provinces were also involved.

It was expected that President Vladimir Putin would speak at the plenary session. Instead, a message from the President was read at the opening ceremony and Egor Stroev, Speaker of the Upper House of the Russian parliament, delivered a keynote speech. The main concern expressed in this speech was the declining or stagnant population in the provinces of Eastern Russia and lack of appropriate federal economic policy to help the Eastern regions to emerge from economic crisis and industrial degradation.

As was stressed by Mr. Stroev, market economy development and links among Russian regions, more trade with CIS neighbors and the economies of the Asia-Pacific region must be initiated to achieve economic and social recovery. There were three main areas identified for cooperation: (1) cross-border energy projects; (2) transportation projects, including trans-continental projects; and (3) science and advanced technologies. There was also a proposal to use contracted foreign labor in the region, albeit "under strict federal regulations."

The keynote speech was followed by remarks from Leonid Drachevskiy a presidential representative in charge of the newly created Siberian Federal District. He proposed that national development plans, such as the one for the period until 2010 recently adopted by the Federal Government, must be complemented by regional development programs. The problem, however, is the lack of investment resources and new technologies.

Boris Govorin, the Governor of Irkutskaya Oblast, emphasized in his presentation the significance of the economic links with the Asia-Pacific markets and new "dividing lines" between Eastern provinces and Western Russia created by liberalization. Also, he mentioned that development programs adopted for Siberia and the Far East fail to arrest negative demographic trends because these programs are severely under-financed.

Professor Mikhail Titarenko, Director of the Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences, diverted main attention to the problem of human resources development in Eastern Russia, the future of Russia in Northeast Asia and its limited participation in trade and economic links in the Asia-Pacific region, despite its unique geo-strategic stretch from the Atlantic Ocean to the Pacific Ocean.

Minister of Finance Alexei Kudrin was upbeat: a

strong trade surplus in 1999, record-high rates of economic recovery in January-September 2000, balanced budget and increase in investment mark the first such change in a decade. An improved investment climate and prospects for simpler and lower taxes promise improved performance for Russian enterprises and will attract foreign investors.

The list of speakers also included Mikhail Nikolaev President of Yakutia, Leonid Potapov President of Buriatia, Victor Kress Governor of Tomskaya Oblast, Stanislav Smirnov President of the Russian Chamber of Trade and Industry, Professor Evgeniy Velikhov and others. There were several speakers from the neighboring countries of Northeast Asia, including Mongolia, China, Japan, and the Republic of Korea.

The presentation by Professor Masaru Hirata, Vice President of the Northeast Asian Gas and Pipeline Forum (Gas Forum, as this conference was called in Irkutsk) was one of the most informative and relevant to the needs of both Eastern Russia and the entire Northeast Asia region. Professor Hirata informed the plenary session about the activities of this organization since its establishment.

The Northeast Asian Gas and Pipeline Forum grew out of a conference held in Tokyo in 1995 attended by representatives from Japan, China, Russia (Yakutia), and South Korea. The second conference, on prospects for the Northeast Asian natural gas pipelines, took place in Beijing in 1996. Representatives from Australia, Canada, the US, the UK and other countries also joined.

The National Pipeline Research Society of Japan, serving as a coordinator for these two conferences, proposed to establish the forum to promote regional cooperation in expanding natural gas in the region. The third conference, held in Seoul in 1997, adopted the statute of the proposed forum and established a non-profit organisation for international cooperation.

The government of Mongolia hosted the fourth conference in 1998, which attracted 110 participants from 11 countries, including representatives of North Korea and Taiwan. Highlights of the meeting included the presentation made by a representative of Gasprom on the feasibility of natural gas supplies to China and a decision to begin joint research activities. The fifth conference took place in July 1999 in Yakutia, with more than 200 participants from 12 countries. In Irkutsk, the Gas Forum held its sixth conference and an announcement was made that the Russian side would form a national coordinating committee to participate more effectively in the activities of this non-governmental organization.

In Irkutsk, Professor Hirata reported to the opening session of the Baikal Economic Forum about the proposal to establish an international organization to facilitate cross-border gas pipeline projects in Northeast Asia. This

was a very timely initiative, considering that only two years ago in October 9, 1998, APEC energy ministers endorsed their Natural Gas Infrastructure Initiative.¹

This initiative appears timely, but also difficult to implement without multilateral concerted effort. Indeed, there are large discovered resources of natural gas in Eastern Russia and huge potential markets in China, including Taiwan, Japan and the Koreas. It is also technically feasible to build a cross-border pipeline infrastructure. However, to mobilize financing for the resources development, cross-border pipelines and distributing networks, political cooperation is the key.

The "policy component," in addition to favorable political climate, also includes domestic economic and administrative issues. The absence of legal and regulatory frameworks in the region for gas pipeline projects is complicated by the absence of fiscal regimes that can reduce investment risks. Moreover, the energy markets in the region, including, first of all, Russia, China, and North Korea, are not sufficiently open or transparent. The pricing mechanisms are often inefficient and include government price intervention and tax distortions.

In order to deal with these impediments the Northeast Asian countries must establish stable and transparent regulatory regimes that will integrate the interests of all participants in future natural gas projects. In Russia, the first steps were taken to permit private, domestic and foreign ownership of natural gas facilities.

Similar to the Sakhalin oil and gas projects, only private and commercial entities should lead the large-scale investment and development programs in Northeast Asia to ensure their efficiency. On the other hand, the production-sharing mechanism must be further refined to protect the property rights of private investors and operators, ensuring the contracts and the needs of the recipient country. The PSA approval processes are complex, but stable, transparent and non-discriminatory. This approach permits capital transfers and does not restrict repatriation of earnings. It provides equal treatment for domestic and foreign companies and ensures recovery of and return on investment in natural gas projects. Finally, it sets out environmental standards.

However, there are numerous technical, financial, and other unnecessary barriers to using natural gas in Northeast Asia. The environmental benefits of using natural gas compared with other fossil fuels, coal in particular, are yet to be fully taken into account. It is unclear how the countries of the region will foster competition among all the different sources of energy, including imported and domestic sources, and among energy providers. There is no certainty with regard to a pipeline infrastructure in Japan or the Korean peninsula. All these make prospects for Sakhalin natural gas uncertain in terms of market access.

Therefore, to implement the APEC's Natural Gas Initiative a special and concerted effort should be made, including establishment of a formal consultative mechanism among the economies of Northeast Asia.

Most critically, a long-term and comprehensive strategy for the development of these resources has yet to be drawn up. This strategy must accommodate various issues and interests, including the resource base enlargement, markets to be covered, delivery options, sources and mechanisms of financing the projects, and also the cost-effective and policy-sustainable "geography" of the proposed gas pipeline network. In this respect the Gas Forum in Irkutsk made another step forward through a publication of the special report entitled "A Long-term Vision of Natural Gas Trunkline in Northeast Asia." This report is the result of a multilateral and long-term effort by the coordinators and key members of the organization.

The Gas Forum was indeed a comprehensive and well-focused discussion, involving experts, government officials, business leaders and local administrators from Northeast Asia and other regions, including North America and Europe. It seems that it was extremely appropriate to coordinate the timing for the Gas Forum and the Baikal Forum, assisting the latter in developing a truly international outreach.

There were also two other separate conferences conducted under the auspices of the Forum. From September 21-22, another international conference on "Power Integration in Northeast Asia: Prospects for Developing the Inter-State Integrated Power Grids" took place, also as a part of the Baikal Forum. It was smaller than the "Gas Forum," but its main goal was to propose a comprehensive strategy that took into consideration both the agreed policy for electric power industries and concrete electric power projects.

Formation of interstate electricity infrastructure in the region will lead to a decrease in energy costs and improvements in energy supply reliability and will make the solutions of environmental problems easier. In the same way as the leaders of the Gas Forum, the conference organizers rightly believe that such a strategy of cross-border power integration in Northeast Asia can only be created through the collective effort of all the interested countries and organizations.

Yet another conference on the "Problems of Youth Employment and Occupational Training in Siberia and the Far East" took place under the umbrella of the Baikal Forum. In general, the Baikal Forum was a huge event with more than 1,600 registered participants, including 125 guests from Western Russia and 276 from other countries. The Baikal Forum's program included the three main sections, 11 roundtable discussions, other seminars and workshops.

It should be noted that from the preparatory stage in November last year, Egor Stroev and the Federation Council were the frontrunners in organizing the Baikal Forum. The main idea was to apply both the philosophy and the methodology of the economic forum in St. Petersburg on Russia-CIS relations to Eastern Russia. However, it seems that the Baikal Forum organizers failed to integrate different interests in the planning process, although formally speaking it was a collective exercise,

¹ "Recommendations Concerning Accelerating Investment in Natural Gas Supplies, Infrastructure and Trading Networks in the APEC Region."

involving the names of many prominent people.

Indeed, both the deliberations during the opening ceremony and the main document prepared for the forum² represent a set of foreign policy prescriptions, rather than a pragmatic vision of economic opportunities for Russia in East Asia. Moreover, the entire discussion during the opening plenary session was rather inward looking, making international participants wonder why such a conference focused on domestic issues was called “international.”

The stated objective of the Baikal Forum was to provide a well-balanced view on the role and position of the Siberian and Far Eastern Russian provinces in both inter-regional exchanges and international economic integration in the 21st Century. In reality, however, even the goals of the mid-term economic strategy announced by the new Russian government, including prospects for overseas trade and foreign investment, were neither listed in the report nor linked with the current economic trends in the Asia-Pacific region.

Furthermore, the Baikal Forum was expected to give recommendations to the legislative and executive bodies to take concrete steps ensuring favorable investment conditions in Siberia and Far East to implement large-scale investment projects of primary importance for these regions and Russia. However, the principle report was paying attention mostly to the conceptual diversity of special economic zones, mentioning only in passing leading and most promising investment projects in Eastern Russia such as oil and gas ventures in Sakhalin and the Kovykta natural gas project, near Irkutsk.

Also, in cooperation with neighboring countries the Forum was expected to provide practical proposals for the sustainable use of natural resources, energy and

transportation infrastructure development in Eastern Russia. According to Stroev, the Baikal Forum was designed to provide a venue for “practical business contacts” between Russian and foreign businessmen this is exactly what did not happen during the meeting in Irkutsk, except for the conference on natural gas and gas pipelines in Northeast Asia.

There is no doubt that the Baikal Economic Forum became an important event for Eastern Russia. However, what its real impact on these regions and the current and emerging problems will remain to be seen. It is unclear what, if any, lesson the federal government in Moscow learned or what recommendations of the Baikal Forum it is willing to accept. It is also highly questionable that the Baikal Forum served its declared role to be an “integrative” event for all eastern regions. The governors of the Far Eastern provinces were less enthusiastic about this gathering compared with their counterparts from Siberia.



The Baikal Economic Forum

² Development Strategy for Russia in the Asia-Pacific Region in the 21st Century, ATP Publishers, Irkutsk, 2000. See also Egor Stroev, “Eastern Direction in the Strategy of Russia,” *Nezavisimaya Gazeta, Dipkurier* no. 13, (September 14,) 2000, p.4.

「第2回国際欧州アジア輸送会議」及び 「第5回日本ロシア経済合同会議」の報告

ERINA調査研究部研究員 新井洋史

「第2回国際欧州アジア輸送会議」

地理学上、世界は六大陸から成るが、そのうちのアジアとヨーロッパは地続きである。そして、2つの大陸にまたがる唯一の国家としてロシア連邦がある。「2つの大陸の架け橋となりたい」というのが、2000年9月12日・13日の二日間にわたる第2回国際欧州アジア輸送会議を開催したロシア政府の意図である。今回の会議は、2年前の第1回会議と同じく、サンクトペテルブルグで行われた。サンクトペテルブルグは、18世紀初頭にピョートル大帝の指揮の下、ロシア帝国の首都として建設されて以来、常にヨーロッパへの窓の役割を果たしてきたロシア第2の都市である。ソ連崩壊により、バルト海、黒海沿岸の多くの港湾を失ったロシアにとって、重要な意味を持つ海港都市でもある。

会議規模は大きく、主催者によれば、31ヶ国から500名を超える参加者があったとのことである。また、参加者のレベルも高く、主催国であるロシア政府からはカシヤノフ首相が冒頭全体会議に参加し、また冒頭全体会議及び総括全体会議の議長はクレバノフ副首相が務めた。担当大臣であるフランク運輸大臣及びアクショネンコ鉄道大臣はともに、一時的に席をはずすことはあったにせよ、基本的に全会議期間中参加していた。外国からも、運輸担当大臣や次官等を団長とする代表団の参加が見られた。また、会議開催の協力機関と位置付けられていた、欧州委員会（EU）、国連欧州委員会（UN/ECE）、国連アジア太平洋経済社会委員会（UN/ESCAP）及び欧州運輸大臣委員会（ECMT）からもそれぞれの代表者が会議で発言を行った。会議終了時に基本採択された「宣言文」において、UN/ECE、UN/ESCAP等との間のこれまでの協力実績や今後の協力の方向等について多く言及されており、ロシア政府、特に運輸省、鉄道省とこれら国際機関との協力関係の深さが垣間見られる。

会議構成は、1日目午前及び2日目午後の全体会議では、主として各国代表の発言が行われ、1日目午後に関催された分科会は専門家による報告が中心という形であった。また、この会議と並行して、サンクトペテルブルグ市内の見本市会場において、運輸関係の国際見本市が開催されており、2日目午前には見本市会場内の会議室を利用したセミ

ナーも開催された。このセミナーは見本市参加者を対象とするものではあったものの、事実上、この会議の分科会ともいえるものであった。全体としては、各国、各分野を代表する政策責任者やハイレベルの専門家がそれぞれの現状や抱える問題あるいは解決に向けた提案等を発表する場であり、幅広い情報交換が行われたと言える。以下、会議の発言から、興味深い点を紹介したい。

国際輸送回廊

まず、冒頭の全体会議で発言を行ったカシヤノフ首相は、「ロシアはヨーロッパとアジアの架け橋」と言うが、現実にはそうならないと指摘した。その上で、トランジット回廊の整備に関わる各国との協力はロシア政府の最優先課題であると述べた。主要回廊として、「南北回廊」と「東西回廊」の2つを挙げた。南北回廊は、バルト海地域からモスクワ等を経由して黒海・カスピ海へ出て、その後イランから南アジアへ繋がるルートである。一方、東西回廊という表現の中にはシベリア横断ルートはもちろん、北極海航路も含めて話をしていたようである。

ところで、この「回廊（Corridor）」という言葉であるが、この会議では頻繁に、しかも一定の特別の理解を持って用いられていた。単に鉄道や道路などの交通インフラの「経路・ルート」を意味するのではなく、各種の法制度などソフト面も含めた輸送システム総体を指すものとされる。互いに並行する複数のルートをひとまとめにした、こうした意味での「輸送回廊」整備の考え方は、欧州で生まれてきた。冷戦終結後にEUの東方拡大の気運が高まる中で、西欧と中東欧及びロシア等を結ぶ輸送ルート確保の観点から、EU等の主導でこれまでに3回の「汎ヨーロッパ輸送会議」が開催されてきた。このうち、第2回会議が1994年にクレタ島で開催され、その場で計9本の回廊を特定した。こうした経緯から、これらの回廊は「クレタ回廊」と呼ばれている。関係国は、EUの支援等も受けながら、ハード・ソフト両面で一定の基準に達するよう努力を続けている。クレタ回廊のうちロシア領内を通過するのは3本あるが、シベリア鉄道に関係するのは「クレタ回廊No.2」と呼ばれるもので、欧州からモスクワまでの部分がこれまでクレタ回廊の中に位置付けられていた。このたびその区間をニジ

ニノブゴロドまで延長することで合意がなされ、まさに今回の会議の機会を利用して、この件に関して調印がなされた。ロシア政府はさらに、エカテリンブルグまで延長したいとの意向を表明しているし、ウラジオストクまでの延長が話題になるのは遠い先の話ではないであろう。今回の会議の基本コンセプトは、クレタ回廊をさらに東方のアジアへの回廊と接続しようということにあった。

北東アジア

さて、会議では欧州あるいはCIS諸国の代表者の発言が中心である中、北東アジア地域からは、中国、韓国、モンゴルの政府関係者が演壇に上った。中国鉄道部の王シェンクィ高級顧問は、今年6月27日に北京・モスクワ間の直行コンテナ列車が運行開始したことを紹介した。別のロシア鉄道省関係者の発言によれば、満州里・ザバイカリスク国境経由で所要日数は12日、現在週2便が運行されているとのことである。王氏は発言の中で、50年代初頭にシベリア鉄道を利用した中口間の旅客・貨物輸送を開始して以来の両国の協力実績を多としつつも、一方で中国政府はカザフスタン経由の「新シルクロード（いわゆるCLB: China Land Bridge）」に大きな関心を持っているとして、暗にロシア側シベリア鉄道関係者を牽制する姿勢を見せた。路線改良を進めており、現在では北京～ウルムチ間を最速で5日半で結ぶことが出来るとのことである。そしてCLBの今年の輸送量は400万トンに達するとの見通しを示した。

韓国の代表者は、発言の冒頭、現在のシベリア横断ルートは設備及び連携の両面で不十分であるとの評価を示した。その後、自らの発言時間の大部分を、南北鉄道連結の話題に費やした。今年6月の南北朝鮮首脳会談で南北鉄道を接続するという方針が決まったこと、両国間にまたがる約20kmの区間の建設に取りかかることなどを紹介し、将来の可能性の大きさをアピールした。

モンゴルインフラ開発省のウルト次官は、モンゴルを通過するトランジット貨物向けの優遇措置を設けていること及び中国モンゴル国境の積替え駅の取り扱い能力が年間100万トンまで増強されていることなどを紹介し、モンゴル経由のトランジット貨物の増加に期待を示した。

また、CLBの関連では、カザフスタンのマシーモフ運輸通信大臣は、日本のODAを利用して中国との国境駅ドルジバから国内の主要な分岐駅アクトガイまでの区間（253km）の改修工事を進めており、2003年には完了する予定であると述べた。先の中国側の発言と併せ、このルートの発展に向けて両国の努力が続けられていることをうかがわせた。ただし、カザフスタンにはロシアを刺激したいと

の意図があるわけではなく、ロシアからイラン・インドへの輸送回廊整備プロジェクトに参加したいとの意向も表明している。中国、ロシア、西アジアなど各方面への分岐点となりうる地理的な条件を踏まえて、周辺国とできるだけ等距離の関係を維持したいとの思惑があるように感じた。

他国からの発言者とは異なり、日本の発言者は民間人であった。シベリア鉄道国際化整備推進機構発足準備委員会委員長の山口英一氏が、北海道とサハリンの間をトンネルで結ぶ構想を紹介した。ロシアにある間宮海峡トンネル建設構想が実現すれば、これと合わせて東京・ロンドン間を4つの海峡トンネルを使って結ぶことができるという壮大な構想である。この会議に先立つ9月上旬のプーチン大統領訪日の際に大統領自身が言及したこともあり、アクションコ鉄道大臣はじめ多くのロシア側参加者がこの構想を重要視する発言を行い、期待の大きさをうかがわせた。ただ、山口氏本人によれば、この構想は「個人的な夢」の段階であって、すぐの実現できると言うものではなく、ロシア側の反応の大きさは自分自身でも戸惑いを覚えるほどだとのことである。

全体会議では、この他にも、CIS諸国やインド、イランなどのアジア諸国、フランス、オランダを含む欧州諸国が発表を行った。発言の方向性は必ずしも一定ではなく、例えば自国の港湾利用を訴えるポートセールス的なものから、ITの発達にともなうサプライチェーンマネジメント概念の重要性や環境対策の問題を指摘する啓蒙的な一般論まで、幅広い発言があった。地元サンクトペテルブルグのヤコブレフ市長は、政治家らしいエネルギー口調で、ロシア税関は税収優先の態度をとるべきではないと批判した。また、各国際機関からの発言者は、現場を重視したボトムアップアプローチの重要性や法制度面での国内及び国家間の調整を積極的に進めるべきであることなどを指摘した。こうした発言の幅広さは、裏を返せば議論の焦点が絞り込めていないということであり、個々には有益な指摘ではあったが、全体としては散漫な印象を与えるものであった。

1日目午後の分科会や2日目午前のセミナーでもこうした状況は同様であった。それぞれ複数の会場に分かれて同時並行で進められたため、残念ながら自分が出席した以外の分科会・セミナーの詳細は不明であるが、基本的には、全体会議に比べていずれも専門性あるいは地域性の強い発表が中心であったようである。それだけにまとまりには欠けていたといえよう。1日目午後は5つの分科会に分かれ、それぞれ国際輸送インフラの近代化、効率的な国際輸送運用システム、国際プロジェクトへの資金供給、国際輸送に関わる技術・環境問題、輸送システムにおける情報通信技

術といったテーマを掲げての議論が行われた。2日目午前のセミナーは、国際輸送コリドール、マルチモーダル輸送及び「バルトの架け橋」プロジェクトの3テーマに分かれて開催された。

SLB及びロシア極東

全体として、SLBの問題は他の複数の輸送ルート、輸送モードとともに、国際輸送を実現する1ルート、1モードとして取り上げられているに過ぎなかった。もちろん、ロシア鉄道省関係者はその重要性を強調し、具体的な問題提起も行っていった。たとえば、鉄道省としてはトランジット輸送拡大のために優遇料金制度をとっており、いまや通し運賃に占めるロシアの鉄道運賃の比率は1/4以下であり、海上ルートに対する価格競争力を高めるには、日口間の海上輸送運賃や欧州部の鉄道運賃の引き下げが必要と指摘した。輸送の現状については、今年上半期の日韓～フィンランド間の取扱量が前年同期比54.7%増加し、専用コンテナ列車も週3便に増便されていることを紹介した。これらの発言があったとはいえ、SLBは幅広い話題の中に埋没した感は否めない。

ロシア極東を含む北東アジアの問題については、全体会では前述の通り関係国の代表が発言したが、分科会ではロシア極東の専門家の発言がいくつかあった。まず第2分科会で、ウラジオストクにある極東海運研究所のセミナー所長が報告を行った。報告の要点は、ヴォストーチヌイ港が日本海地域におけるハブ港になりうるので、その方向に向けて政府はじめ関係者がこの目標に向けて努力すべきという点にある。ここで想定されている貨物の流れは大きく3つある。1つは、もちろんシベリア鉄道を利用した輸送であり、2つめにはアジア太平洋地域と中国東北部を結ぶ緩芬河ルート等の貨物である。そして、3つめのカテゴリーとしては、日本の日本海側諸港とポストーチヌイ港をフェイダー船で結ぶことにより、北米との間の貨物の積み替えを考えている。現在の釜山港が果たしている機能を担うとの発想であり、野心的である。

同じ分科会で、ポストーチヌイ港のコンテナターミナルオペレーターVICs社のフライドリッチ社長が同社の概要・ターミナル設備等を紹介した。最近の状況として、韓国発着のコンテナの扱いが増えていること、それに伴い今年7～8月に延べ500台を超えるコンテナ輸送台車不足を経験したことなどを報告した。両者の発表からは、極東のことをほとんど知らないであろう大部分の聴衆に向けて、出来るだけ分かりやすく地域の状況、課題を伝えたいとの意思が感じられた。プログラムによれば、このほかにも極

東からストレリニク極東鉄道管理局長及びルゴベツ極東船舶公社（FESCO）社長が他分科会で発言することとなっていた。（会議は必ずしもプログラム通りに運営されておらず、発言原稿も配布されていないので、実際にこれらの発言があったかどうかは不明である。）欧州各国はもとより、地元サントペテルブルグやモスクワからの参加者が極東の状況について窺い知る機会であったように思う。逆に、モスクワあるいはサントペテルブルグのロシア人にとって、極東及び東アジアは、地理的にも意識的にも遠い世界のことであり、改めて認識した。

会議の主な成果

先述の通り、会議の中では、いくつかの関連国際機関が大きな役割を果たしていた。特に、会議成果として採択された「宣言文」の内容には、UN/ECEの考え方が大きく反映されている。中心となるのは、UN/ECE及びUN/ESCAPが協力して進めている、欧州アジア輸送回廊のプロジェクトである。宣言文では、「シベリア横断回廊」を筆頭に5回廊を明示して、欧州アジアの陸上輸送体系の骨格を成すものとされている。残りの4回廊は、東欧から黒海・カスピ海を通過して中央アジアへの「TRACECA回廊」、中東欧からトルコ・イランを通過して中央アジアへの「中央回廊」、東欧からトルコ・イランを通過して南アジア・東南アジアへの「南回廊」、そして北欧からロシア・コーカサス等を通過してペルシャ湾へ抜ける「南北回廊」である。

宣言文には、これら回廊の整備、運営にあたって留意すべき点も列挙されている。具体的には、安全性や環境への配慮、自由化努力や公正な競争、国際輸送を円滑化するための国際基準の導入、差別的税制等の排除、国境通過時の遅延防止、インフラ整備以前の技術面や行政面での対応による輸送能力向上、EDI等の活用、官民協力枠組みの推進、主要投資プロジェクトについての詳細な事前分析などである。

その上で、各回廊ごとに委員会を設けて優先課題等を設定していくことや、国境通過問題解決のために段階的に現実的な対応をとることなどが提案されている。さらに、それぞれのルートの競争力をアピールし、同時に解決すべき問題点を特定するために、デモンストレーション車両を運行することも盛り込まれている。

最後に、次回会議を2～3年後に開催することを提言し、恒常的な「Euro-Asian Transportation Forum」の設立が必要であるとの考えを示している。文書の締めくくりでは、あらためて今後の関係国の官民の努力を促している。

この宣言文とは別に、会議開催中の9月12日午前に「南北回廊」を整備することにつき、ロシア、イラン及びイン

ドの三国が合意文書に調印したとのことである。先述の「クレタ回廊No.2」のニジニノブゴロドへの延長の件と併せて、主催者がこの会議に合わせて準備を進めてきた成果といえよう。

おわりに

あらためて全体を振り返ってみると、地理的に複数のルートを扱い、内容的にも政策論から技術面まで幅広い立場からそれぞれ発言を行うという形であったため、焦点が絞り込めない印象であった。SLBもOne of themの扱いで、特にウラル以東の状況については上記で紹介したいいくつかの発言を除けば、ほとんど抽象論の域を出ないものであった。主催者としては、宣言文の内容を骨格とし、当日の幅広い発言で肉付けしていくことをねらったのであろうが、バランスのとれた肉付けができたかどうかは疑問である。「そうではなかった」と言いきらないのは、会議資料として配布されたプログラムと実際の発言者がかなり異なっていた上に、発言原稿・要旨の配布が一部の発言者のものに限られていたためである。別々の分科会で似たようなテーマの発表があったりして、全体が十分管理・運営できているという状態ではなかった。

運営面に関しては、その他にもいろいろな問題があった。まず、受付が混乱していて何ヶ所かをたらい回しにされて結局40～50分かかった。これで、会議の冒頭部分を聞き逃すことになってしまった。ホテルと会場間のバス配車も問題であった。1日目は、配車そのものがなく、参加者はそれぞれタクシーを利用した。2日目は、バスは待っていたものの、一向に発車しない。聞けば、運転手は発車時間や行先を告げられていないので、主催側の担当者が来るまで発車できないとのことである。会議開始予定時間になっても担当者は姿を現さなかったので、しかたなく乗客が「とにかく見本市会場へやってくれ」と指示して会場まで走らせ、現地では、複数のパビリオンを尋ねて回ってやっとセミナー会場にたどり着くというありさまであった。見本市会場でのセミナーが終わって本来の会議場へ移動する際には、参加者も運転手も既に学習効果を発揮して、誰に

言われずとも頃合いを見計らってバスに乗り、そのまま会議場へと走った。

一方、主催者が力を入れたと思われるのが、エカテリーナ宮殿でのレセプションである。その名の通りエカテリーナ女帝が利用した宮殿で、サンクトペテルブルク郊外のプーシキン市にあって、観光客も多く訪れるいわば文化財的な建築物である。当日、パトカー先導のバスで到着した我々を迎えたのは、庭園内で乗馬に興じるロシア貴族たちの姿であった。軍楽隊の演奏が参加者を建物の中に誘う。江戸時代の漂流民大黒屋光太夫が女帝に謁見したとも言われる大広間でのレセプションは、かつてのロシア帝国の栄華を再現したかのようであった。ロシア人恒例のパスシヨーク（最後の乾杯）の後は、華やかな花火で締めくくった。大国・ロシアを印象付けるには十分なイベントであった。

繰り返しになるが、今回の会議では「モスクワ・サンクトペテルブルクから極東地域はいかにも遠い」という事実をあらためて認識した。北東アジアにおいて、現実にはさまざまな輸送ルートが提案され、徐々にではあるが実現されてきている現実の一方で、ロシア中央部の専門家に対しては極東における隣接国の位置関係から説き起こしていかなければならない状況があることには、大きな落差を感じざるを得ない。地理的な意味で「大国」であることの利益を追求しつつも、その弱点を依然として克服しきれていない現実があるように思う。適切な情報発信を行うことの重要性と、情報の交差点としての国際会議の意義及び運営のあり方をもう一度考え直す機会となった。



第2回国際欧州アジア輸送会議

「第5回日本ロシア経済合同会議」

2000年10月10日・11日の2日間、東京の経団連会館において第5回日本ロシア経済合同会議が開催された。この会議は、合同の名が示す通り、日本の経済界とロシアの経済界が合同で開催するものである。日本側は、経団連に事

務局を置く日本ロシア経済委員会、ロシア側は産業家企業家連盟に事務局を置くロシア日本経済委員会が窓口になっている。会議には、日本側から安西邦夫日本ロシア経済委員会委員長を団長として百名以上、ロシア側からはクラークン産業家企業家連盟副会長を団長として約50名の参加があった。なお、政府関係者の参加もあり、日本からは外務

省の東郷和彦欧亜局長、科学技術庁の永野博審議官らが参加した。ロシア側からは、レイマン連邦通信情報大臣、パノフ駐日大使、財務省のモトーリン次官のほか、連邦政府や地方行政の幹部らの参加があった。この会議に、オブザーバーとして参加する機会を得たので、以下にその概要を紹介し、若干の感想を述べたい。

全体的に会議の雰囲気は明るいものであった。日本側参加者には、ロシア経済の将来展望に対するこれまで以上に楽観的見方が共通して見られたが、これはプーチン大統領への期待感に基づくものであった。プーチン大統領は、9月上旬の訪日時に今井経団連会長をはじめとする財界関係者と懇談を行った際、日本側からの耳の痛い指摘や問題提起にも注意深く耳を傾け、一つ一つに丁寧に対応したとのことである。こうした誠実な態度が日本側に非常に良い印象を与え、日本の経済界には大統領に対する期待が大きく膨らむこととなった。大統領の招請に応える形で、今井会長を代表とする経済ミッションが来年半ばにも訪日する予定となっており、この件は今回の会議でもたびたび触れられた点である。

会議の内容であるが、開会式に引き続き、2つのセッションからなる全体会議を1日目に行い、2日目にはグループごとに分かれた分科会を行った。最後に全体で閉会式を開催し、共同声明を採択した。開会式では、今井敬経団連会長が挨拶し、プーチン大統領の招請を受ける形で来年6月くらいまでに、経団連会長としては25年ぶりにロシアを訪問する予定であることを言明した。また、ロシア側団長のクラークン副会長は、プーチン大統領の訪日後1ヶ月を経ての会議開催は、日口間で現実のプロジェクトに取り組む良い機会であると指摘した。日本側団長の安西委員長は、最近「科学技術部会」が設立されたことを紹介し、さらに会員企業へのアンケート結果に基づいてロシアの投資環境に関するさまざまな問題は遵法精神の欠如に起因しているとの指摘などを行った。さらに、森・カシヤノフ両首相からの祝辞が披露された。

第1セッション「新長期経済発展プログラムについて」

全体会議の第1セッションでは「法制・税制・関税制度の改編の方向と見通し」と「ロシアの重点産業とその育成策」の2つのテーマについて日口双方からの発表と質疑応答を行った。

まず、1つ目のテーマに関連して、財務省のモトーリン次官がこの夏に国会で可決された税法典改正の具体的内容の紹介を中心に、次のような報告を行った。主な改正点は、2001年1月から個人所得税率を13%に一本化すること、

社会保障関係の雇用者納付金をこれまでの従業員給与の38.5%から所得階層に応じて5~35.6%へと軽減すること、売上高に対して課税される流通税を2年後に向けて段階的に廃止することなどである。税制改革の重要な目的の1つは投資促進であり、(企業)利益税の算定にあたって加速償却を認めるなど、大小とりまぜて幅広い項目でさまざまな改正が予定されている。また、PS法(生産物分与法)に基づいて進められているサハリン大陸棚開発プロジェクトでは、本来還付されるはずの付加価値税の還付がなされないという問題が指摘されているが、これについては対策が取られつつあり2ヶ月以内に問題は解決されるはずである。税制改革の基本的な考え方として、税項目の削減、税負担の軽減、税制法定主義の確立等を示した上で、残された課題についても検討作業を進め、来年中には一連の税制改革を終了させる予定である。

続いて国家関税委員会のクドリャショフ関税非関税調整局長が発言した。9月に政府が承認した新しい関税タリフは、透明性の向上、外国製品輸入制限の除去、ロシア国内で生産されていない機械設備の関税引き下げ、加工度に応じた税率(低加工品ほど低い)という4つの原則に基づいて策定され、全品目数の1/3にあたる約3,500品目で税率が変更された。これにより、平均税率は11.4%から10.7%に低下した。さらに、関税制度の基本となる関税法典について、現行法は93年に施行されたものであって現実に見合っていないため、現在新しい関税法典の準備を進めているとのことである。

これらの報告に対して、日本側からは法と運用の間にギャップがあること、製造用部品に対して補給部品と同様の関税がかかること、利益税の納付が毎月で事務が煩雑であることなど、輸出品に対する付加価値税還付が遅れがちであることなど、実務に基づいた具体的な問題提起がなされた。また、企業会計制度に外貨建会計を導入してはどうかとの提案も行われた。

その後の質疑応答・意見交換の中では、ロシア側も運用の問題があることは率直に認め、問題解決に向けて大統領主導で作業が進んでいることを説明して理解を求めた。外貨建会計については、否定的な見方を示した。さらに、紛争仲裁や苦情申立の枠組みについて意見が交わされた。こうした機関の必要性を指摘した日本側に対し、ロシア側は政府直属の外国投資評議会、関税委員会付属の評議会、仲裁裁判所や日口政府間委員会など、既存の枠組みを活用することが可能と説明した。これに加えて、近く、オンブズマン制度が副首相の下に設置される計画があることが紹介された。

2つ目のテーマである産業政策については、日本側から重点分野の絞込み、中小企業育成、老朽化した産業インフラの政府主導による再整備、金融システムの近代化などが重要であることを指摘した。

ロシア側は、官民それぞれから報告を行った。連邦産業科学技術省のコリツォフ総括局長は、好調なロシア経済の概況をレビューした上で、現在の成長には限りがあるとの見方を示した。理由は、旧来の技術を基盤としていること、資源輸出産業のインフラ整備不足が生産量を制約すること、ロシアの影響力が及ばない国際商品市況の影響を受けること、雇用機会の提供が限られており社会問題化する恐れがあることである。政府の構造政策の重点は、投資活性化、成長刺激、補助金廃止と独占企業の効率化である。シベリアアルミニウムグループのエレンブルグ副社長は、26万トンの設備増強計画があることを紹介し、日本の資金・技術・市場への期待を表明した。

意見交換では、日ロ双方の参加者とも科学技術のポテンシャルの高さを評価し、知的所有権保護などの制度整備の重要性を指摘した。

第2セッション「新経済政策下の外資誘致のあり方」

全体会議の第2セッションのテーマは「外国投資促進のための具体的な施策」と「新経済政策下における日ロ経済協力の課題と展望」であった。

外国投資促進策の議論の部分でのロシア側発言は、「投資環境は十分とはいえないまでも徐々に改善しつつあり、とにかく投資をして欲しい」という一言でまとめることができよう。改善しつつある状況として、メチオルキン在日通商代表部副首席は、政治の安定、マクロ経済の安定、世界経済統合プロセスにおける関税や企業会計制度への国際基準の導入や外国投資法、生産物分与法、同関連法、オンブズマン制度など各種法制度の整備をあげた。国際モスクワ銀行のトヴェルスコイ副頭取は、投資家はリスクとリターンを秤にかけて判断すべきであり、法制度が未整備であること自体を与件として投資判断することがあってもよいはずだと述べた。

このほか、日ロ双方から、各社が実際に進めている投資プロジェクトの現状や課題についての報告があった。例えば、NECなどがサンクトペテルブルグ郊外に建設した合弁の電話交換機工場について、98年の経済危機の余波もあって当初計画を下回る生産量にとどまっているものの、生産は増加に転じたことが報告された。また、ロシアの国家保証が得られないことから、動きが止まっているKAMAZ自動車工場のプロジェクトについて、兼松の宮崎副社長があ

らためてロシア側に善処を要望した。これに対して、ロシア側は大統領が今年中の解決を約束したことを繰り返すにとどまった。会議の共同議長をつとめた経団連の藤原勝博常務理事は、第1セッションでの議論も受け、仲裁裁判に至る前に苦情を受け付け処理する機関（例えば、日中間の日中投資促進機構のようなもの）の設立を検討してはどうかと発言し、このことは共同声明の中にも盛り込まれた。

日ロ経済協力の課題と展望については、日本側から各分野ごとにそれぞれの部会長が協力項目を提示した。堀憲明輸送部会長は、効率的な海陸輸送サービス実現と結節点としての極東港湾整備の重要性を指摘し、森・プーチンプランに盛り込まれたSLBの官民専門家会合の早期開催へのロシア側の努力を求めた。桑原洋科学技術部会長は、原子力・環境・医学・バイオ等の具体的分野を列挙し、日本側は実用化ノウハウを豊富に持っていること、双方が相手に期待することの明確化を図る必要があることなどを指摘した。小山巖石油天然ガス部会長は、炭田開発・サハリン大陸棚開発・コピクタガス田開発・電力ブリッジといったプロジェクトが日ロ間で話題になっている現状を紹介した。吉田進極東部会長は、日ロ経済委員会が継続的に取り組んでいる極東7プロジェクトの推進を図ること、貿易活性化のために「トゥーステップローン」の導入を検討していることなどを報告した。ロシア国営投資会社のフルマノフ副総裁は、98年4月の橋本・エリツィン首脳会談で合意された日ロ投資会社のロシア側出資社の立場から、早期に日本側カウンターパートが確立されることに期待を示した。

今回、レイマン通信情報大臣とともにロシアの通信企業関係者が多く来日しており、この第2セッションでも何名かが発言した。通信事業そのもの、あるいは通信機器産業を日ロ経済協力の一分野に位置付けたいとのロシア側の意図が感じられた。

分科会

2日目には「極東地域との経済協力」、「ロシアの金融・財政・銀行システム改編の見通し」、「ITなど日ロ科学技術交流・協力の可能性」及び「アジア太平洋地域における日ロエネルギー協力の可能性」の4つの分科会が開催された。

このうち金融に関する分科会では、ロシア側から、好調な経済を背景として民間銀行に過剰流動性が発生しておりインフレが懸念されているが、政府・中銀はうまくコントロールしていること、銀行セクターでは中銀などの措置により問題銀行は淘汰・救済されたこと、民間銀行では経営手法やリスク管理手法などの面で国際標準の導入が進んでいることなどが報告された。みちのく銀行の藤田光明専務

は、モスクワでの現地法人設立に関わる一連の経緯を説明した上で、資本金再評価に伴う利益税課税を撤廃して欲しい旨、要望した。また、IMFや世銀融資の問題につき議論となり、ロシア側から、自然独占改革等の構造改革が遅れていること等で融資がストップしているが、現実には潤沢な外貨収入のおかげで対外債務返済が問題なく遂行されていることが報告された。パリクラブとの関係では、再来年に本格的なリスケ交渉が行われることになるとうの見通しが示された。

エネルギー協力に関する分科会では、サハリン大陸棚プロジェクトに関連してサハリン石油ガス開発の中村俊彦社長から、実務に基づく付加価値税の還付問題や掘削残土廃棄規則など具体的な問題提起があったほかは、将来展望についての発言が中心であった。ロスネフチェガスストロイのペロウソフ第一副社長は、連邦政府は新エネルギー戦略を策定中で、シベリア・極東のガス田開発プロジェクトの推進を図ろうとしているが、各民間オペレーター間での調整がほとんどないこと、それぞれの地方政府も当然のことながら地域問題解決優先の姿勢をとっているとの現状分析を示した。小山石油天然ガス部会長は、エネルギー問題は日口の枠を超えて、北東アジアのエネルギーの安定供給の実現という観点から、多国間協力として考えるべきであると指摘した。在日ロシア通商代表部のプラトフ投資プロジェクトグループ長は、さらに広い視野から世界地図上にガス埋蔵量と流通の現状を描いた図を示した上で、世界最大のガス埋蔵量を誇るロシアが隣国である日本や韓国にまったくガスを供給していない不自然さを指摘した。潜在的需要家である東京ガスの村木茂原料部長は競争力ある価格でのガス供給の実現に期待を示し、電源開発の田中正昭取締役は統一エネルギーシステムが提唱しているサハリン・北海道間の「電力ブリッジ構想」をスタディーしていると述べた。ロシア国内での需要家となるハバロフスク地方のレピンターリ第一副知事代行は、サハリン大陸棚ガスを利用した極東地方のガス化プログラムのFS調査が連邦政府主導で進められつつある現状を報告し、日本からのプロジェクト参加を呼びかけた。

他の分科会には参加できなかったが、出席者によれば、極東との経済協力に関する分科会では熱心な発言が相次ぎ、時間が不足気味であったという。吉田極東部会長は、前日に引き続き、トゥーステップローンの実現に向けた関係者の努力を訴え、また合弁をめぐる紛争処理をロシア側に促した。極東ザバイカル協会のプーリィ対外経済関係部長は、現在エネルギー関連などを中心に7プロジェクトが進んでいることを紹介しつつも、今後さらにサハ共和国の

エリガ炭田など新プロジェクトに取り組んでいくことなど、協力強化を提案した。

科学技術協力に関する分科会では、ロシア側から通信事業関連3社のプレゼンテーションがあったほか、CIS諸国（ウクライナ、グルジアをのぞく10ヶ国）で構成する「ユーラシアパテント同盟」の紹介があった。同盟国のいずれかで取得したパテントは全ての同盟国で有効とのことである。日本側からは、国際科学技術センター（ISTC）を通じた協力事例の紹介などがあった。とりまとめでは、桑原科学技術部会長が日本企業とロシア企業・研究機関との交流強化に意欲を示した上で、ロシア側に基礎的情報の提供や日本側への具体的な要望事項の明確化などを求めた。発言者が専門用語を交えた説明を行うなど、実務性の高い内容の分科会であったようである。

共同声明

閉会式では、日ロ双方による共同声明が採択された。この中では、来年の「今井ミッション」について、両国経済関係の発展に重要な転機になるとの期待を表明し、ロシア側はこのミッションの成功に向けて全面的に協力する用意があることを言明した。また、共同声明では、解決・実現に努めるべき優先課題として4つの項目が列挙された。一つは、法制・税制に関わるもので、その国際整合性・透明性が確保されるようロシア連邦政府機関に働きかけることとしたほか、日ロ投資会社の設立促進や紛争等の相談に応じる機関設立の検討などが盛り込まれた。2つ目のポイントは、国際協力銀行の4億ドル、5億ドルプロジェクトの着実な推進についてのロシア政府へ働きかけること。3つ目では、双方の委員会が極東での日ロ協力の推進を図ることが謳われた。そのために、日本政府へはFS資金供与や制度金融・貿易保険適用等、ロシア政府へは連邦国家保証等を要請している。極東港湾の整備とSLB活性化についても言及し、特にSLBについては、官民合同の専門家会議の早期開催をロシア側に働きかけるとしている。この専門家会議は、先のプーチン大統領来日時に作成された「森・プーチンプラン」で合意されたものである。そして最後の項目では、日ロの科学技術交流を促進することを確認している。

共同声明の最後では、両国間の経済交流を活性化させる上で、政府の果たす役割が当面不可欠であるとして、次回以降の会議を官民合同開催あるいは同時開催とする方向で検討することを明記している。

おわりに

「日本はバスに乗り遅れるぞ」というロシアからの牽制

は、これまで何度も繰り返されてきた。この種の発言に対する日本側の嫌悪感はかなり強い。一方で現実問題として、日本側の要求が完全に満たされるまで待つのでは、いつになるやら見当もつかない。「一定のリスクは承知のうえで、リターンとの見合いで決断をしなければならない」というロシア側発言は正論である。実際には、日本側企業は表立っては発言しないものの、各社それぞれ具体的な案件を発掘して水面下での作業を続けているケースはかなりあるようである。何らかのきっかけがあれば、リスクはリスクとして承知した上で、投資ブームとまではいかないにせよ、かなりまとまった資金がロシアに流れて行くのではないかという印象を受けた。そのきっかけが、来年の今井ミッションなのか、国際協力銀行融資枠（計9億ドル）関連プロジェクト問題の解決なのか、ロシアのWTO加盟なのか、両国政府の積極的財政支援決断なのか、残念ながら筆者にはわからない。ただ、一度流れが出来てしまえば、逆に日本国内の横並びで「バスに乗り遅れまい」とする企業行動が出てこないとも限らないのではないかという期待を持っている。

もちろん、2日間の会議で繰り返し指摘されたように、依然として問題点も多数あり、あまりに楽観的になるわけにはいかない。法制度やインフラ未整備といった客観的な問題の背後には、経営者の思考パターンのずれ違いのようなものが横たわっているようにも感じる。この10年間、ロシア企業は「市場経済化」、「グローバル経済への統合」といったスローガンの下で先進諸国、特に欧米から多くの制度や考え方を取り入れた。こうしたプロセスで、さまざまな苦労をしながらも新しい経営システムを導入し、欧米企業とのビジネスを軌道に乗せることに成功したロシアの企業経営者は、ある程度の自信をもっているに違いない。ところが、日本企業とのビジネスはなかなか先へ進まない。その理由は、単に日本企業が欧米企業よりもリスクに敏感だということかもしれないし、国家を相手に取引を行った

旧ソ連時代の思考の残滓をどこかに引きずっているということかも知れない。いずれにしても、ロシア人経営者の自信の裏返しで、いらだちとなって現れることになる。ロシア側には、「先進国の一つ」ではなく、個別の国として「日本」を捉える視点で一層の研究を期待したいし、日本側も時々刻々変化していくロシア企業の姿を常にフォローして行く必要があるのではないかと思う。その意味で、各企業経営者が一堂に会してお互いの息遣いを知ることのできるこの合同会議の意味は大きい。「そんなことはいまさら言われなくても参加者にとっては自明のこと」との批判を受けそうであるが、今回の会議中にロシア側参加者が「十年一日のごとく会議を続けても無駄である」との批判的発言を行ったことなどをきっかけに、筆者なりに考えてみた。

さらに、今回の会議では、日本側から中小企業育成の重要性や、中小投資協力プロジェクトの意義を指摘する発言があった。東南アジアや中国への日本の投資も、中小企業の進出があつてこそ、幅の広い、層の厚いものとなっている。本格的な対口投資の実現を目指すのであれば、地方企業を含めた中小企業の投資促進は不可欠であろう。こうした観点から、大手企業中心に構成されている現在の日口経済合同会議には、一定の限界があるように思う。日本海側を中心とした地方の中小企業が議論に参加していけるような枠組みやテーマ設定が必要ではないか。ロシア側から極東地方の行政幹部が参加していることから、日本側自治体の参加もあつてしかるべきであろう。もちろん、中小企業あるいは地方自治体の側に、その意思とそれだけの準備があるかという問題もある。きちんとした議論を行うためには、地方の側の努力も必要となつてこよう。政府間会議との合同開催と同様、幅広い関係者を含めて検討すべき重要な問題であると思う。

最後に、オブザーバーとしての参加を認めていただいた会議主催者に感謝申し上げたい。

北東アジア動向分析

中国

2000年1-9月期の中国経済～高水準を維持～

中国の2000年1-9月期の経済成長率は8.2%を記した。今年に入ってからの経済成長率は、好調な輸出と内需拡大策による投資増を背景に、1-3月期8.1%、1-6月期8.2%と高水準を維持しながら安定的に推移してきた。

1-9月期の成長率を産業別にみると、第一次産業は前年同期比2.2%、第二次産業は同9.8%、第三次産業は同8.1%であった。情報通信機器を中心とした工業生産の伸び、観光業や不動産業の高成長によるサービス産業の伸びを受け、第二、三次産業は前年同期の伸び率を上回った。一方で、作付面積が減少したことや干ばつなどの被害により農業生産は伸び悩み¹、第一次産業の伸び率は前年同期を下回る結果となった。

同期の主要経済指標をみると、固定資産投資は住宅建設など不動産投資の伸びを中心に回復基調を維持し、消費の動向を示す社会消費品小売総額では、政府の各種消費刺激策により、都市部の伸びを中心に全体では約10%の伸び率を維持している。物価上昇率は中国がインフレの指標としている商品小売物価では1.9%と前年同期割れが続いているが、食品類の価格が上昇している他、サービスも含めた消費者物価では0.1%のプラスの伸びを記すなど、デフレは緩やかに収束傾向へと向かっている。

対外貿易では欧米経済の安定とアジア周辺国の本格的な景気回復及び輸出振興策などにより、輸出入共に30%台後半の高成長を遂げている。また、直接投資は、実行ベースでは依然前年同期を下回る水準であるが、契約ベースでは依然20%を超える伸び率で推移している。

10-12月期は、8月末²に承認された500億元の追加国債の発行による内需拡大等の効果に加えて、第3四半期までの

直接投資契約額の伸びの高さから投資拡大が期待されている。また、改革が進行中の国有企業においても利潤総額が昨年の約2倍に増大しているといった好材料もある。こうした状況から今年の経済成長率は当初見込みの「7%前後」を上回るのは確実で、8%に達するとの見方も出ている。いずれにしても今年は8年ぶりに前年の成長率（7.1%）を上回る可能性が高い。

第10次五ヵ年計画（「10・5」計画）

今年が第9次五ヵ年計画（「9・5」計画：1996～2000年）の最終年にあたり、来年からは第10次五ヵ年計画（「10・5」計画：2001～2005年）がスタートする。10月に開催された5中全会（中国共産党第15期中央委員会第5回全体会議）で、「10・5」計画の骨組みとなる「第10次五ヵ年計画制定に関する提案」が審議・採択された。これによると、「10・5」計画では、経済構造を戦略的に調整し、2010年までに国内総生産（GDP）を2000年から倍増させることを基本目標としている（年間平均成長率約7%）。こうした持続的発展に向けて、国民経済の全体的な質を向上させ、国内需要を拡大し、国際競争力を強化する方針が打ち出された。また、地域格差是正に向けた「西部大開発戦略」についてはその実施が明記され、WTO加盟にしたがって新たな段階へ突入する対外経済関係については、さらに対外開放を押し進め、開放型経済を発展させるとしている。

「10・5」期は「9・5」期で基盤を築いた社会主義市場体制の改善と対外開放の拡大において重要な時期となり、中国の経済社会の発展目標として重要な意味合いを持つ「10・5」計画の詳細が注目される。

（ERINA調査研究部研究員 川村和美）

		1990年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年		
								1-3月	1-6月	1-9月
GDP成長率	%	3.8	10.5	9.6	8.8	7.8	7.1	8.1	8.2	8.2
鉱工業生産伸び率	%	7.8	20.3	16.6	13.1	10.8	8.9	10.7	11.2	11.6
固定資産投資伸び率	%	2.4	17.5	14.8	8.8	13.9	6.3	8.5	12.1	12.9
社会消費品小売総額伸び率	%	2.5	26.8	20.1	10.2	6.8	6.8	10.4	10.1	9.9
商品小売物価上昇率	%	2.1	14.8	6.1	0.8	2.6	3.0	1.9	1.9	1.7
輸出入収支	億ドル	87	167	122	403	436	291	52	124	192
輸出伸び率	%	18.2	22.9	1.5	20.9	0.6	6.1	39.1	38.3	33.1
輸入伸び率	%	9.8	14.2	5.1	2.5	1.5	18.2	41.0	36.2	38.7
直接投資額伸び率(契約ベース)	%	17.8	827	10.4	19.7	30.4	18.9	27.1	24.6	27.9
(実行ベース)	%	2.8	11.1	11.2	8.5	0.5	9.7	2.7	7.5	-
外貨準備高	億ドル	111	736	1,050	1,399	1,450	1,547	1,568	1,586	1,601

(注)前年同期比
はデータ未入手

(出所)中国国家统计局、海関統計、各種新聞報道より作成

¹ 中国農業省の発表（10月15日）によると、今年の食糧生産量は4億9,000万トンで、2年連続の減産となる見通し。

² 第九期全人大常務委員会第十七次会議で承認。主に中西部の建設プロジェクト向け。

ロシア

貿易黒字に支えられるロシア経済

ロシア経済の好調さが続いている。さまざまな要因をあえて単純化すれば、膨大な貿易黒字、経常黒字に支えられていよう。ロシアの経常黒字は99年に、対前年比239億ドル増加して、250億ドルとなった。これは、ドル換算したGDPの14%にあたる。今年、この黒字幅を更新しそうな勢いである。99年の貿易黒字は前年比187億ドル増加しており、これが経常黒字拡大に大きく寄与している。最近の貿易動向を四半期ベースで見ると、輸入額（FOB）は99年第1四半期から2000年第2四半期まで90～110億ドルの範囲でほぼ一定しているのに対し、輸出額（FOB）は99年第1四半期の156億ドルから2000年第2四半期の258億ドルまでほぼ一貫して増加している。98年8月の危機発生を境に輸入が急減したことで基本的な黒字基調が形成され、その後の輸出拡大に伴い黒字幅が拡大してきている。

98年の金融危機の引き金のひとつとして、ロシア中央銀行の外貨準備の急減があったことから、危機後に輸出代金の75%を中銀に売却する措置が導入された。輸出拡大傾向もあって、中銀の外貨準備高は年初の125億ドルから10月末の257億ドルへと倍増している。このことは、通貨ルーブルに対する信頼感を高めるひとつの要因になっているものと思われる。実際、為替レートは年初来1ドル27、28ルーブル程度でほぼ安定している。

中銀の積極的な外貨購入などを背景に、通貨ルーブルの供給量（M2）は年初からの8ヵ月間で36.2%増加しており、GDP成長率を大きく上回るペースである。通貨不足がパートナー取引や賃金未払い・遅配の蔓延をもたらしたとの反省に基づいたもので、直接的にはこのことが経済の活性化に大きく寄与している。かつてのマクロ安定を主眼とした通貨供給抑制政策とは逆転しており、インフレリスクを内包した政策である。今のところ、政府は予算を上回る歳入という形で市中から吸収された通貨を対外債務の返済に充

て、中銀は商業銀行に対して準備金や各種引当金の積み増しを求めたりすることで、貨幣の過剰流動性の発生を抑制している。インフレ予防とともに、対外債務削減、銀行セクターの安定化という重要な政策課題へも対応するという一石二鳥の政策がうまく機能している。

このように、対外黒字という恵まれた条件の下、バランスのとれた通貨政策があって、マクロ経済の安定と経済成長が両立されており、現時点では政府の経済運営は適切に行われている。ただし、政府の本当の真価が問われるのは、原油価格の下落局面でいかにマクロ経済の安定を維持するかという点であり、同様な条件の下で発生した98年の金融危機など過去の経験を研究して適切な対応をとれるような準備をする必要がある。

増加する固定資本投資

昨年、市場経済移行後初めて増加に転じた固定資本投資は、今年に入りGDP成長率を上回る増加傾向を示している。生産側の統計を見ると、投資増加が生産を刺激し始めていることがわかる。機械・金属加工業の今年1～9月の生産は前年同期比の16%増を記録し、鉱工業生産の増加率8.6%を大きく上回っている。特に、金属産業向け設備類は44.1%、起重機類は48.1%の大幅増となっている。また工作機械類も17.3%増である。

ただし、投資の絶対的なレベルは依然として低く、ロシア連邦経済省の推計によれば、今年1～9月の固定資本投資は同期間のGDPの15%となっている。これは、経済危機前の97年を下回るレベルである。また、投資資金の半分以上は自己資金という状態は変わらず、銀行融資は4%程度にとどまっている。通貨供給の増加分が、銀行からの民間投資向け融資の増加につながるような政策展開が望まれる。

（ERINA調査研究部研究員 新井洋史）

	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	00/第1Q	00/第2Q	00/第3Q	7月	8月	9月
実質GDP(%)	4.1	3.5	0.8	4.9	3.2	8.4	6.7	-	-	-	-
鉱工業生産(%)	3.3	4.0	2.0	5.2	8.1	11.9	8.5	8.6	8.5	10.2	7.2
農業生産(%)	7.6	5.1	1.3	12.3	2.4	1.2	0.6	5.1	2.5	15.9	1.7
固定資本投資(%)	10.1	18.1	5.0	6.7	4.5	15.4	19.0	-	16.5	19.4	16.9
小売売上高(%)	7.1	2.4	4.7	3.3	7.7	7.3	7.9	9.4	9.1	9.6	9.4
消費者物価(%)	131.3	21.8	11.0	84.4	36.5	4.1	9.5	14.1	11.5	12.6	14.1
実質可処分所得(%)	15.1	0.7	3.4	18.1	14.8	7.0	9.6	11.4	11.8	10.0	12.2
失業率(%)	8.8	9.9	11.2	13.3	12.3	11.6	10.2	-	10.0	9.9	-
貿易収支(十億USD)	20.7	22.9	17.4	17.1	35.8	13.6	15.4	-	5.0	-	-
経常収支(十億USD)	8.0	12.4	2.5	1.0	25.0	11.2	-	-	-	-	-
連邦財政収支(%)	-	3.4	3.6	3.2	1.2	2.2	6.6	-	-	-	-

（注）前年(同期)比。ただし、消費者物価上昇率は対前年12月比。失業率、連邦財政収支は期末値。貿易・経常収支は当期値。連邦財政収支は対GDP比。

（出所）ロシア連邦国家統計局(<http://www.gks.ru/>)、ロシア連邦中央銀行(<http://www.cbr.ru/>)、ロシア連邦財務省(<http://www.minfin.ru/>)、経済企画庁「海外経済データ」

モンゴル

2000年1-9月期の経済

鉱工業部門は、鉱業部門が好調である一方、工業部門が不調なために全体としては低調である。雪害などによる牧畜業への影響は以前として尾を引いている。農業では収穫量が軒並み減少している。対米ドル為替レートはトグリク安で1,085.6トグリクとなっている。他方、好材料としては、輸出の好調は続いていること、肉の価格の上昇を主要な原因として高騰していた物価は下がり始めたこと、財政状況が改善されていることが挙げられる。

部門別の動向

鉱工業部門の生産額は、前年同期比で2000年上半期はマイナス成長であったが、1-9月期でみるとプラス成長に転じ0.2%増となった。鉱業部門の好調と工業部門の不調はそれぞれ持続されている状況になっており、前年同期比で鉱業部門は10.9%増、工業部門は11.6%である。金、蛍石の生産量は30%増、織物工業は46%となっている。

年初の雪害に始まった牧畜業への影響は尾を引いている。1-9月期の成体家畜の損失頭数は301万頭で、前年同期と比較すると約5.1倍である。1999年の6-9月期の成体家畜の損失頭数が5千頭であったのに対し、2000年同時期は11万3千頭で、特にドルノゴビアイマグでの損失が著しい。肉の生産量は前年同期比で52.1%であるが、1-6月期の4トンから7-9月期には739トンと大きく回復した。家畜及び家畜製品の輸出額は前年同期の11,657千米ドルから10,500千米ドルと約10%減となり、2000年上半期時点での20%減からみると回復に向かっている。家畜及び家畜製品の輸入額についても、前年同期比で上半期は100%増であったが1-9月期は57%増となっており減速傾向である。国内での肉の供給が回復したことにより、上昇傾向であった肉の価格に落ちつきが見られる。

農作物類の収穫量は、どれも前年と比較すると下回って

いる。穀物が24%、ジャガイモが8%、野菜が12%、干し草が5%である。

食料品の上昇を主要な要因としていた物価の上昇は落ち着き、9月末のインフレ率は4.9%、6月末と比較すると12.5ポイント下がった。食料品の価格は6月から下がり続けている。全体としてインフレは落ち着いているが、水道料金が7月に36.8%値上げされている。また、冬の備えに向けての需要が高まり、石炭の価格が9月にきて16.7%値上げされた。

上半期末と比較すると財政赤字は改善され、373億トグリクである。前年同期比で歳入は31%増、歳出は13%増である。特に、歳入面では法人税と関税による収入が大きく伸びている。

輸出入とも拡大基調

貿易の拡大は続いている。輸出額は43.2%の増加で3億2,980万米ドル、輸入額が34.7%の増加の4億1,560万米ドル、貿易総額は7億4,550万に達し38.3%の増加となっている。貿易収支は8,580万米ドルの赤字となり、前年同期と比較すると赤字が750万米ドル増えている。

品目別に輸出をみると、銅や蛍石などの鉱物性生産品は45%増の1億3,240万米ドル、カシミアなどの繊維・繊維製品は53%増の1億4,214万米ドルである。他方、輸入は、テレビなどの機械・電気機器等は4%増の9,159万米ドル、石油などの鉱物性生産品が24%増の6,982万米ドルとなっている。国際市場価格の上昇を反映して、石油の輸入額は増加しているが輸入量は前年並である。

貿易相手国別にみると、輸出では、アメリカ、韓国、中国向けが大きく伸びているが、ロシア、日本は減っている。主要な輸入国であるドイツ、ロシア、韓国、中国、日本との取引額は増加しているが、アメリカは減少している。

(ERINA調査研究部研究員 浜田充)

	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	00年1-9月
鉱工業生産(前年同期比:%)	12.0	2.5	4.4	3.2	1.3	0.2
消費者物価上昇率(対前年比:%)	53.1	44.6	20.5	6.0	10.0	4.9
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	1,266.4	1,241.4	1,204.0	1,273.6	1,346.3	1013.6
失業者(千人)	45.1	55.4	63.7	49.8	40.1	38.6
対ドル為替レート(トグリク、期末)	473.6	693.5	813.2	902.0	1,072.4	1,085.6
貿易収支(百万USDドル)	58.0	26.6	16.8	158.1	154.5	85.8
輸出(百万USDドル)	473.3	424.3	451.5	345.2	358.3	329.8
輸入(百万USDドル)	415.3	450.9	468.3	503.3	512.8	415.6
国家財政収支(十億トグリク)	4.7	48.3	65.1	97.5	85.0	37.3

(注)失業者数は期末値。消費者物価上昇率は各年12月、2000年は9月の値。貨物輸送、財政収支は年初からの累積値。
(出所)モンゴル国家統計局、「モンゴル統計年鑑1999」、「モンゴル統計月報2000.9」

韓国

経済指標の動き

主な経済指標を見ると、為替レートは年初以来、1ドル＝1100ウォン前半で安定した動きを示している。懸念された貿易収支も、第2四半期以降、半導体などの輸出の好調によって安定した黒字を記録している。原油価格の高騰、半導体価格の下落などの懸念要因はあるが、主要輸出先である米国の景気が大きく後退しないかぎり、当面は黒字基調が持続するものと思われる。

生産者物価及び消費者物価はやや上昇みであるが、速報では10月の消費者物価は下落に転じている。しかし今後については、原油価格上昇の影響が顕在化するとも予測され、物価動向は注意を要しよう。

失業率は7月には季節調整値で、通貨危機以来最低の3.7%まで低下したが、8月には4.1%まで上昇している。今後の企業整理の動向等によっては、雇用問題が再び深刻化することが懸念される。

企業整理とその波紋

多額の不良債権を抱える韓国の大手銀行21行は、11月3日に再建の見込みのない企業52社を清算、法定管理（日本の会社更生法適用に相当）売却・合併などにより処理する方針を表明した。これは金融システムの安定化を図る政府の意向を受けた措置と考えられる。しかしこれらの企業の中には、既に法定管理下にある企業も含まれている。各地の裁判所はこうした企業については、銀行団の声明は法的根拠がないとしており、事態は混乱の様相を呈している。

経営が悪化している現代建設、双龍洋灰工業（セメント）の両社は、今回の処理の対象に含まれなかった。双龍については日本の太平洋セメントの資本参加が決定した点などが考慮された模様である。

混迷を続ける現代グループ

現代グループでは、現代自動車と現代重工業の2社を中心とする2小グループの本体から分離が既に決定している。現代建設は残る本体グループの持株会社機能を担っており、今回の企業処理の対象からは外れたが、資金繰りは厳しい状況が続いている。グループ創業者の鄭周永氏、子息で事実上の経営者である夢憲氏などの経営者一族の私財提供、現代商船などグループ企業の持株の放出による資金捻出などの打開策が話題に上ったが、結果的にはいずれも立ち消えとなった。

同社が処理対象から外されたことについては、グループを通じた韓国経済全体への影響の大きさに加え、金剛山開発をはじめとする対北事業を担っている現代峨山社の主要株主であることが、政治的に配慮されたとの見方も示されている。しかし、対北事業自体が現在のグループにとっては重荷となっており、仮に現代建設の生き残りが実現した場合でも、これまでどおりの事業の継続は困難と予測される。

今後の展望

この他11月8日には、事実上の破綻の後、ワークアウト（債務棚上げによる再建処理）の対象となっていた大宇自動車が倒産し、法定管理に移った。同社は米フォードへの売却計画が白紙にもどされ、新たな買収先を探している状況であった。

今後こうした破綻が続けば、下請企業にも波及し、雇用問題が深刻化すると考えられる。現在の韓国経済は、高い成長率の裏に一向に改善しない不良債権問題を抱えている。現代グループなどの処理が契機となって、これらが表面化してくる可能性は高いと考えられる。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	99年10-12月	00年1-3月	4-6月	7-9月	2000年7月	8月	9月
国内総生産(%)	8.9	6.8	5.0	6.7	10.7	2.8	1.8	1.1	-	-	-	-
最終消費支出(%)	8.2	7.2	3.2	9.8	8.5	2.6	2.0	1.1	-	-	-	-
固定資本形成(%)	11.9	7.3	2.2	21.2	4.1	2.5	19.0	2.5	-	-	-	-
製造業生産指数(%)	12.0	8.3	4.5	6.6	25.0	32.7	23.8	18.6	-	19.8	24.9	-
失業率(%)	2.0	2.0	2.6	6.8	6.3	4.9	4.4	3.9	-	3.7	4.1	-
貿易収支(百万USD) Ⅱ	4,444	14,965	3,179	41,627	28,371	6,776	2,456	4,748	-	1,283	1,887	-
輸出(百万USD) Ⅱ	125,058	129,715	136,164	132,313	143,686	42,602	39,323	43,442	44,680	14,469	14,881	15,330
輸入(百万USD) Ⅱ	135,119	150,339	144,616	93,282	119,752	35,667	38,820	39,780	40,417	13,664	13,423	13,330
為替レート(ウォン/USD) Ⅱ	771	805	951	1,399	1,190	1,174	1,126	1,116	1,115	1,115	1,115	1,117
生産者物価指数(%)	4.7	3.2	3.9	12.2	2.1	0.4	2.1	1.9	2.6	2.9	2.5	2.5
消費者物価指数(%)	4.5	4.9	4.5	7.5	0.8	1.3	1.5	1.4	3.2	2.9	2.7	3.9

（注）失業率は水準、製造業生産指数、生産者物価指数、消費者物価指数は対前年同期比伸び率、その他のパーセンテージ表示系列は前期比伸び率
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、失業率は季節調整値
貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

（出所）韓国銀行、韓国統計庁

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

今年の電力事情と韓国の電力支援

（1）北朝鮮の電力事情

北朝鮮政府の発表によると、1997年の発電能力は総計630万kW（水力320万、火力310万）であるが、実際には165万kW（水力70万、火力95万kW）しか稼働していなかった（稼働率26%）¹。これは97年日本の発電量の0.8%に過ぎない。その主な原因は石炭供給不足と設備老朽化である。北朝鮮において97年が最悪の電力事情だったと言われている。

その後、1998年10月に政府は金正日総書記の60歳の誕生日を迎える2002年までの経済建設目標を「内閣決定」として決めた。それは、次の6の項目である。

- ① ジャガ芋農業革命の新時代を開いて人民たちの食糧問題を決定的に解決する。
- ② 中小型発電所と同時に大型水力発電所の建設。
- ③ 電気、石炭、鉄道輸送問題の解決。
- ④ 茂山鉄鉱を強化し、金策製鉄連合企業所などの製鉄、鉄鋼所の鉄鋼材生産を高める。
- ⑤ 熙川工作機械工場、勝利自動車工場の生産において転換を起こす。
- ⑥ 地方が自力で住宅の電気暖房化を実現する。

以上で見ると北朝鮮は経済回復のため農業、エネルギー、輸送、重工業分野を中心とする方針であり、その中でもエネルギー（特に電力部門）の正常化に最大の力を入れていることが分かる。

今年も政府は4月の最高人民会議（第10期3回）で、労働党創建55周年である10月10日までに大型水力発電所の泰川2・3・5号発電所、安辺青年発電所（金剛山発電所）第2段階建設と約400の中小型発電所を完工する課題を提示した。金正日総書記も「突破口は電力工業戦線から開くべきであり、電気問題を早く解決するに全ての力を集中しなければならない」と指摘した²。

今年の北朝鮮の報道によると、11月までに大型水力発電所においては泰川3号を除く計画が達成されており、約100の中小型発電所が完工されたという。これにより発電能力は泰川発電所（2号25万、5号5万kW）、安辺青年発電所（2段階10万kW）、中小型発電所（計約4万kW）で総計約44万

kWが増加したと推定される。

火力発電所の場合は新規建設より正常稼働を目標とし、北倉火力（160万kW）、平壤火力（50万kW）³の稼働を完全に正常化する目標が出されたが⁴、その実現を発表する報道はまだない。その原因としては石炭生産の不振⁵と設備交替の遅れなどが挙げられる。

従って、北朝鮮の電力事情はまだ厳しい状態が続いていると思われる。政府が第3次5ヵ年計画（1987-93）で目標とした1,700万kWの発電能力には遥かに遠く、既存の発電能力の630万kW（97年）さえ十分に稼働できない状態である。

（2）韓国の電力支援

第3回南北閣僚級会談（9.27-10.3、済州島）で北朝鮮側は韓国に約150～200万kWの電力供給を要請した。北朝鮮自体で電力不足を解決することは限界にきたようである。

しかし、韓国唯一の電力会社である韓国電力は、これに慎重な立場である。大規模の電力を北に送電すると首都圏への電力供給が不安定になり、送電線建設で4年間約3千億ウォン（3百億円）と毎年約2千億ウォン（2百億円）の発電費用が掛かると試算されるからである。そして、代案として短期的には国内電力供給に支障のない40万kWを供給し（送電線建設費約1千億ウォン）、電力不足分は燃料支援あるいは北朝鮮発電所の正常化を支援（約5千億ウォン）することを検討している⁶。また長期的には北朝鮮の電力不足問題を解決するに約6兆ウォン（6千億円）が掛かると試算している。韓国政府もこれに基づいて電力支援の方案を検討している模様である。

韓国内では北朝鮮への電力支援を批判する与論もあるが、南北経済協力の活性化のためには電力問題を解決しなければならないのが現実である。KEDO（朝鮮半島エネルギー開発機構）が建設中である軽水炉（200万kW級）の完工予定は最初2003年から事実上2007年ころまで延期されている。従って、韓国の電力支援は北朝鮮の経済回復に欠かせない梃子になるだろう。

（ERINA調査研究部客員研究員 李燦雨）

¹ チュウ・ドンイル電力工業部副部長との会見、『朝鮮新報』、1998.1.20

² リ・ミョンホ平壤火力発電所党責任書記、「電力工業は社会主義建設の前哨戦」、『勤労者』2000年7月号

³ 1998年に火力発電の稼働目標は北倉火力100万kW（稼働率62.5%）、平壤火力30万kW（同60%）となっていたが、その達成報道はなかった。

⁴ 『労働新聞』正論「強盛大国が見える」、2000.8.21

⁵ 今年上半期には石炭生産の実績達成に関する報道が殆ど無く、下半期にも中小規模の炭鉱開発関連の報道しかない状況である。

⁶ 『東亜日報』、2000.10.3、『国民日報』、2000.10.27

研究所だより

セミナーの開催

平成12年度第5回賛助会セミナー

平成12年11月20日(月)、ホテル・イタリア軒(新潟市)において、「北東アジア港湾フォーラム」として開催。

講師：(株)地域開発研究所社長 島崎武雄

ERINA所長 吉田 進

ERINA調査研究部主任研究員 V.I.イワノフ

ERINA経済交流部部長代理 中村俊彦

共催：JOPCA(国際港湾交流協会)

後援：運輸省第一港湾建設局

ロシアの先端技術に関するワークショップ

平成12年11月20日(月)~21日(火)、三条・燕地域リサーチコア(三条市)において、ロシアのチタン及びマグネシウムの技術、生産状況などに関するワークショップを開催。

講師：ロシアアカデミー金属超塑性問題研究所第21部門長

A.G.イェルマチェンコ

ロシア科学アカデミー バイコフ金属・素材科学研究所

軽・非鉄金属ラボラトリー長

L.L.ロフリン ほか

主催：科学技術庁、ISTC(国際科学センター)、ERINA

共催：(財)新潟県中央地域地場産業振興センター

事務局職員の異動

平成12年10月5日付け転入

客員研究員 趙 儒煜(吉林大学東北アジア研究院)

編集後記

北東アジアにもIT化の波は及んでおり、多くの企業・機関がホームページを開設して情報提供を始めており、またE-mailを使った情報交換なども可能になってきています。しかし、その情報の質・量は必ずしも十分とは言えません。たとえば、ホームページの更新頻度が低く、今、本当に知りたい情報が無かったりします。また、日本語はもちろんのこと、英語で発信される情報もごくわずかです。そのため、現地調査は依然として重要な意味を持っています。ERINAでも今年の夏から秋にかけて、各方面への現地調査を行いました。

現地調査のたびに感じるのですが、フル稼働する工場

の様子や現地通訳との何気ない会話などが、文献資料分析や思考実験の成果などを上回る説得力を持つことが往々にしてあります。こうした「体感」は、多くの場合、正式な報告書をまとめる段階で抽象化され、臨場感を失ってしまいがちです。本号に掲載した現地報告には、若干なりとも体感を伝えようとしたものもありますが、もとより、体感を紙面で伝えることには限界があります。おぼろげながら伝わってくる各地の雰囲気、現地への誘いとなれば幸いです。

このほか、本号には米口投資シンポジウムに参加された国際協力事業団総務部長の小町恭士氏から、ロシア極東への投資の問題について寄稿いただきました。投資環境面で問題が多いとされるこの地域への投資が増えるよう、関係者の努力が身を結ぶことを期待したいと思います。また、日本ではまだまだ情報が少ないモンゴルの現状についても紹介しています。

北東アジアでは、新潟~ハルビン線の増便、ザルビノ~東草フェリー航路の開設、北朝鮮の金剛山観光ツアーの日本人への開放など、各地を巡る足の改善も進んでいます。時には一人の旅行者として北東アジアを旅してみるのも面白いのではないのでしょうか。

(A)

発行人 金森 久雄

編集委員 辻 久子 ウジ・ミル・イワノフ 中村 俊彦

高橋 真知子 新井 洋史

発行 財団法人 環日本海経済研究所◎

The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)

〒951-8068 新潟市上大川前通6-1178-1

日本生命榎谷小路ビル6階

Nihonseimei Masayakoji Bldg. 6F

6-1178-1 Kamiokawamae-dori, Niigata City

951-8068, JAPAN

tel 025-222-3141 (代表)

025-222-3636 (調査研究部)

025-222-3150 (経済交流部)

fax 025-222-9505

E-mail webmaster@erina.or.jp

ホームページ(URL)

http://www.erina.or.jp

発行日 2000年12月15日

(お願い)

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、上記までご連絡下さい。

禁無断転載