

ERINA BUSINESS NEWS

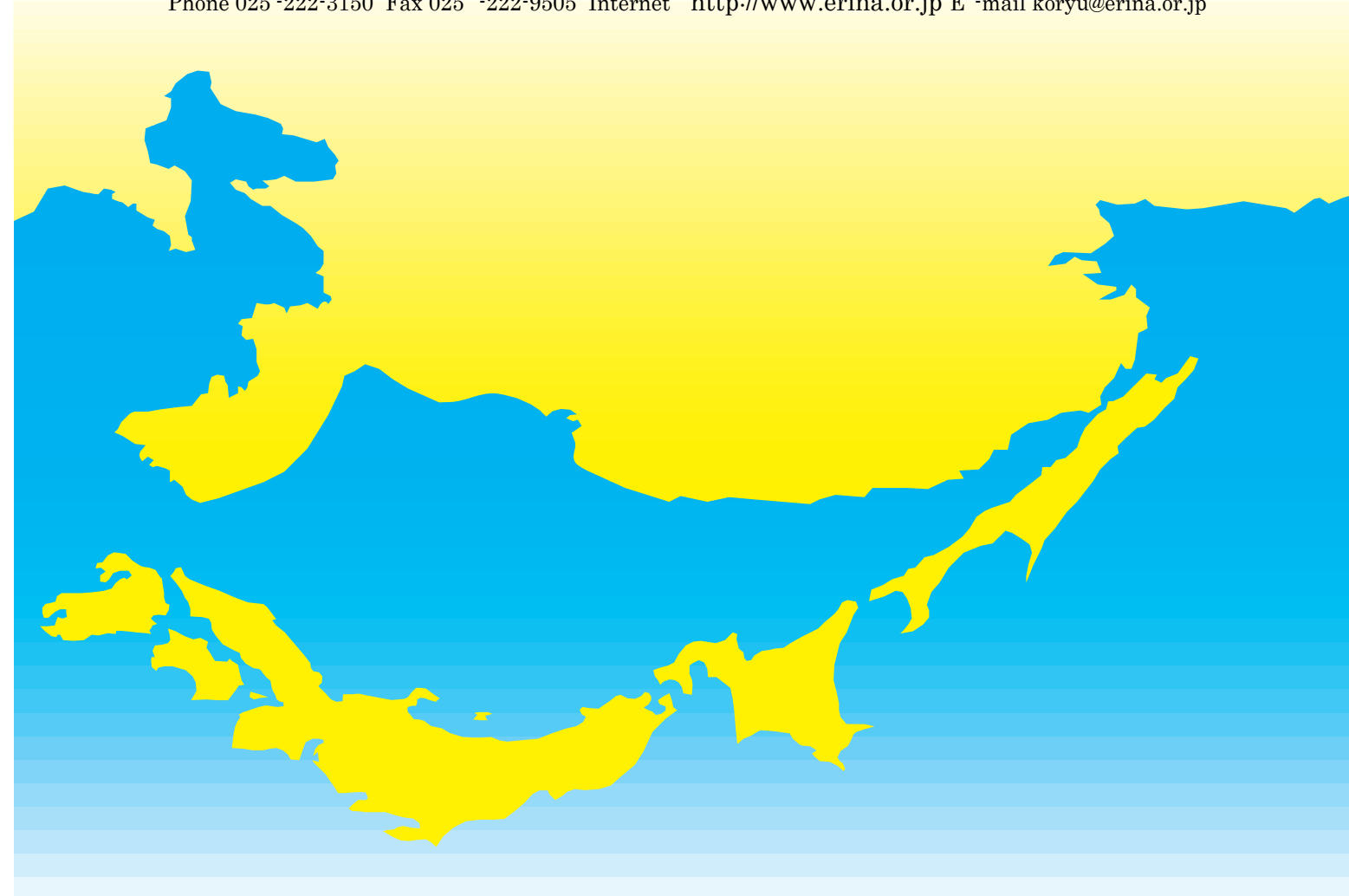
Vol. 20

【第20号】 TOPICS	金森訪朝団報告	p1
	「第1回北陸・韓国経済交流会議」開催	p3
	シベリア鉄道概観 [特別編]	p5
SERIES	海外ビジネス情報	p9
	列島環日本海	p12
	セミナー報告	p15

2000年7月31日発行

Economic Research Institute for Northeast Asia

財団法人環日本海経済研究所 (ERINA) 〒951-8068 新潟市上大川前通 6-1178-1 日本生命証谷小路ビル 6階
Phone 025-222-3150 Fax 025-222-9505 Internet <http://www.erina.or.jp> E-mail koryu@erina.or.jp



金森訪朝団報告

ERINA 経済交流部
部長代理 中村俊彦

「北東アジア経済協力に関する金森委員会」(通称：金森委員会、代表：金森久雄 ERNA 理事長)は6月13～20日、南北首脳会談後の朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の経済情勢、日朝間の経済協力、羅津先鋒(ラジン・ソンボン)経済貿易地帯の現状を協議・視察するため、北朝鮮を訪れた。この「金森訪朝団」は金森代表を団長に、全国の経済関係者、研究者ら22名が参加し、朝鮮国際貿易促進委員会(国貿促)ら4機関と協議を重ね、平壤(ピョンヤン)市内、羅津先鋒市内などを視察した。以下に、その報告を記す。

平壤 - 近くて明るい街

初めて訪れる者にとって平壤は、豊かな緑、高層ビル群、市民の明るい表情にまず驚かされる。

今回の金森訪朝団は、新潟空港からロシア・ウラジオストクで飛行機を乗り換え、平壤入りした。毎週木曜日に運航されるこの定期便は、在日の人びとなどで満員だ。それぞれの飛行時間は約1時間30分。乗り換え時間を入れても、4～5時間で新潟と平壤が結ばれている。さらに最近では中国・瀋陽とも定期空路が開設され、これまでの北京経由や、名古屋とのチャーター便を加え、北朝鮮は決して「近くて遠い国」ではない。

朝8時頃、街には通学や出勤の人々が歩道にあふれ、学校や会社に吸い込まれていく。平壤市内の人口は、約274万人(1993年)、訪朝団が訪れた「東大院被服工場」は、従業員約1,400人。ここは、日本からの技術指導と型紙をもとに、スーツやドレス、スポーツウエアなど年間35～40万着つくっているという。ドイツ・フランス・イギリスなどのヨーロッパ、香港・日本などのアジアに向け、コンテナで輸出している。平均賃金は180ウォン(約9,000円)、平均より高めの賃金だそうだが、工場全体がまさにフル稼働している。

平壤自慢の豪華な内装を施した地下鉄のホームから、一駅区間だけ地下鉄に乗った。乗り合わせた女子大生は、笑顔で私たちの問いかけに応じてくれる。そんな学生たちや、多くの市民が参考資料を探したり、講習などを受ける“図書館兼生涯学習”の場ともいえる人民大学習堂を訪れた。延床面積10万平方メートル、蔵書数3千万冊、座席数6千席の規模が圧巻だ。最近人気の講座は、ジャガイモ栽培だとのこと。食糧難を克服するためジャガイモ栽培を奨励していることが、その背景になっているのだろう。

これからの課題の一つとして気になるのは、インターネットなど地球規模で発達する情報化の波の中で、北朝鮮がこれからどう対応していくか、という点だ。入国の税関で必ず聞かれることが、携帯電話の有無であるように、情報の管理は徹底している。しかし最近では、ホテルの客室から直接国際電話がかけられ、国内ではLANやイントラネットへの対応も始まっているという。これがインターネットまで進むとき、北朝鮮はどう変わっていくだろうか。



東大院被服工場



地下鉄ホーム

羅津先鋒 - 経済貿易地帯の行方



羅津港の「チューシン」号



エンペラーホテル

干ばつが伝えられる北朝鮮に恵みの雨が降り始める中、羅津港を訪れた。昨年8月、北東アジア航路として開設された新潟-羅津航路で運航される「チューシン号」など、いくつかの船が停泊し、荷役を待っていた。外資導入という期待と、資金難という厳しい現実が交錯する「羅津先鋒経済貿易地帯」の現状と課題を探ってみた。

この地帯は、中継貿易、加工輸出、観光の3つの役割が期待されている。中継貿易についてはここ数年、羅津航路、新潟航路が開設される一方で、石炭の取り扱い、アルミナの取り扱いがロシアのポシェット港、ワニノ港に奪われる結果になっているようだ。訪朝団からは、ロシア港湾との協議を重ね、相互に利益を見出すよう努力を促す意見が相次いだ。

加工輸出の分野では、外資導入の実行が思うように進展しない中、地帯の水産物を利用した水産加工業とハイテク（情報通信）産業に、当面の目標を置いている。周辺地域のマツタケの輸出を一手に行っている大興（デフン）貿易は今年、水産加工工場をオープンし、外資合弁企業を誘致しようと働きかけている。また、新しい通信センターも今年中に完成する予定だ。

観光分野の可能性も大きく、風光明媚な琵琶島周辺は、香港エンペラーグループのホテルが竣工を待ち、地帯から南へ足を伸ばせば、国内では有名な温堡（オンポ）温泉や七宝（チルポ）山など、観光資源も豊富にある。

課題の一つは、交通問題にある。良港、景観があっても、羅津先鋒はいかにも足の便が弱い。この地帯の開発を担当する朝鮮対外経済協力推進委員会は、「道路に2,400万ドル、鉄道に4,600万ドル、港に2,000万ドル」の近代化投資を表明し、投資を呼びかけた。しかし、交通問題以上に最大の課題は、その資金問題にあらう。多くの経済問題を抱える北朝鮮にあって、羅津先鋒の開発は、地帯の自主努力と外資導入にかかっている。

自主努力という点で、羅津先鋒の足取りは、ゆっくりではあるが進展してきた。新しいコンテナトラック用道路も整備され始め、従来の道路をわずかでも拡幅してきた様子が所々で見受けられる。市内に開設された自由市場は、中国の市場さながらのにぎわいを見せている。今後は、交通近代化問題などを足がかりに、より具体的で、実質的な対話を持つために、日朝双方とも、工夫を凝らす余地があるのではないだろうか。

日朝経済協力 - 地方と民間の役割



全体協議

今回の訪問中、連日にわたり、訪朝団と北朝鮮側との日朝経済協力に関する協議が持たれた。北朝鮮側で対応したのは、張楽俊（チャン・ラクチュン）書記長ら朝鮮国際貿易促進委員会（国貿促）、貿易経済研究所、朝鮮対外経済協力推進委員会（対経協）、社会科学院経済研究所、国家観光局の5機関。日本側は、日朝経済協力のほか、交通、観光、エネルギーなどの分野別テーマに沿って提案を行った。

北朝鮮経済のキーワードは、「自主的民族経済建設」にあるようだ。羅津先鋒のように外資を積極的に誘致して加工貿易の促進を図る地域も、西海岸の南浦（ナンポ）など加工産業の発展を図る地域も、この原則は共通しているという。

協議を通じて北朝鮮側が主張したのは、日朝国交正常化に先んじて経済協力を進めてほしいということ、そのための議論より実践を求めたことだ。貿易決済や信用保証など懸案事項が解決されなければ日本企業は事実上動きが取れない、という事情は十分承知の上のことであろうか。北朝鮮側はさらに、企業家同士の相互信頼を構築することの重要性を重ねて強調した。

協議の最終日、プーチン・ロシア大統領訪朝への対応の合間をぬって、金龍文（キム・リョンムン）貿易省次官（国貿促委員長）が訪朝団と面談した。金次官は、北東アジア経済協力における北朝鮮の重要性と、日朝国交正常化の早期改善を強調。さらに同次官は、新潟で毎年行われる「北東アジア経済会議」への参加問題にも触れ、議論よりも実践を求める見解を示しながらも、参加要請を十分考慮すると述べた。

今回、訪朝団は「日朝国交正常化のためにできること、国交正常化の前にできること」とは何かを問いかけられた。訪朝団としても、「今回の訪朝団を構成した民間、研究者、地方などが知恵を出しあい、これに添えていきたい」という認識が多数を占めた。地方版ODAの活用、国交正常化に向けていずれ鍵となろう損害賠償の活用などに、その知恵を生み出す道がありそうだ。



金龍文・貿易省次官（左）

「第1回北陸・韓国経済交流会議」開催

ERINA 経済交流部
部長 中川雅之

新潟県を含む北陸4県と韓国の東海岸地域との交流促進を目的とする第1回北陸（日本）・韓国経済交流会議が7月6日富山市で開催された。

この会議の開催そのものは、日本側が通産大臣他、韓国側が産業資源部長官他など両国政府や経済界の要人が参加し昨年12月に東京で開かれた「第2回日韓官民合同投資促進協議会」で決まったもの。

交流会議の中心となる「官民合同会議」には、日本側の新潟・富山・石川・福井4県と韓国側の蔚山広域市、江原道、大邱広域市、慶尚北道等の自治体や経済団体の代表40名が出席。「パートナーシップ構築」「産業技術協力」「調査研究」の3分野で合計11の事業に取り組むことが合意された。

「官民合同会議」の他にも、韓国産業資源部主催の「韓国投資環境説明会」、物流・観光分野に関する実務者レベルでの意見交換の場である「地方自治体間交流会議」、機械分野と電子・電気分野に分かれた「民間経済交流会議」、韓国使節団による企業視察などが行われた。

この種の会議としては、「九州・韓国経済協力会議」が1993年から開催されており地理的にも近い九州と韓国との交流ということもあって相応の成果をあげている。

北陸地域としても、九州の実績を参考としつつもさらに一味違った工夫

をしていくことが肝要となろう。

第2回経済交流会議及び官民合同会議は来年2月にソウルで開催される「日韓フェスティバル」と併行して行われる予定。

合意事業

「パートナーシップ構築」

- ・企業間の交流促進
- ・自治体間の交流促進
- ・セミナー・シンポジウムの開催
- ・新港湾等，基盤施設構築への協力

「産業技術協力」

- ・産業技術交流ミッション
- ・展示会参加
- ・中小企業の技術人材交流
- ・青少年交流
- ・産業技術集積地間交流
- ・産業技術に関する情報交換

「調査研究」

- ・日本側は「韓国を中心とした東アジアにおける国際物流のあり方」に関する調査研究を実施し，韓国側は積極的に協力する
(因みにエリナは北陸A J E Cとともにこの研究に参加)

「官民合同会議」日本側出席者 (敬称略)

通商産業省中部通商産業局	局長	市川 祐三
新潟県	副知事	今井 康容
富山県	知事	中沖 豊
石川県	副知事	杉本 勇壽
福井県	副知事	西川 一誠
北陸経済連合会	会長	山田 圭蔵
新潟県商工会議所連合会	上越商工会議所専務理事	染谷 浩
富山県商工会議所連合会	会長	八嶋 健三
石川県商工会議所連合会	金沢商工会議所副会長	中村 栄一郎
福井県商工会議所連合会	会頭	市橋 保
日本貿易振興会	理事	大石 新太郎
(財)環日本海経済研究所	理事長	金森 久雄
運輸省第一港湾建設局	局長	西島 浩之
(財)日韓産業技術協力財団	専務理事	西村 和義
富山県機械工業会	会長	本多 正道
石川県情報システム工業会	会長	細野 昭雄
通商産業省通商政策局北西アジア課	課長補佐	松本 奏一
通商産業省関東通商産業局産業企画部	次長	西澤 宏
通商産業省中部通商産業局産業企画部	部長	井田 久雄
通商産業省近畿通商産業局通商部	部長	仲田 雄作

「官民合同会議」韓国側出席者
(敬称略)

産業資源部	貿易投資室長	趙 煥益
産業資源部	貿易投資室 投資政策課長	尹 永善
蔚山広域市	政務副市長	嚴 昌燮
江原道	政務副市長	崔 棟圭
大邱広域市	市長特別補佐官	徐 泰日
慶尚北道	知事特別補佐官	金 大成
大韓商工会議所	常勤副会長	金 孝成
蔚山商工会議所	会 長	高 源駿
原州商工会議所	会 長	李 鍾一
亀尾商工会議所	会 長	朴 東植
駐日韓国大使館	商務官	李 賢在
海洋水産部	民資計画課長	朴 正天
産業資源部	書記官	金 榮三
自動車部品研究院	院 長	盧 泳旭
韓日産業技術協力財団	専務理事	申 徳鉉
大韓貿易投資振興公社	投資支援センター所長	白 昌坤
韓国テクノマート	会 長	金 鐵佑
中小企業振興公団	理 事	李 成熙
大邱テクノパーク	事業団長	李 鍾玄
海洋水産開発院	副研究委員	金 亨泰

シベリア鉄道概観 [特別編]

ERINA 経済交流部
部長代理 佐藤 尚



6月下旬から3週間ほどロシアを中心に出張したが、偶然ロシア「コムルサント」紙(7月5日付け)の特集に「ロシア・トランジット」の記事を見つけた。今回はこの記事の抄訳を掲載し、連載は夏休みとしたい。また先回言及した欧州とアジアの分水嶺も偶然訪れる機会に恵まれた=写真=。撮影当日は7月7日金曜日ゆえ、結婚式カップルが多く、絵の中にも散見される。結婚式に際し、近隣の名所旧跡を巡ることがロシアでは習慣となっている。

特集記事は署名記事と関係者のインタビューの構成と成っている。

ガス、石油、鉬石、ロシアの主要輸出産品であるが、いつかは枯渇する資源である。しかしわが国には枯渇することのない資源がある。それは地政学上の位置である。欧州とアジアの貿易が継続する限り、通過貨物輸送費を稼ぐことができるのである。わが国諸関係機関の最近の動きを見ると、ロシア政府は真剣にロシア関連通過貨物量増大を望んでいるように思われる。

ロシア運輸省の統計によると、外国貨物のロシア通過輸送関連で年間約10億ドルの収益があがっているといわれている。(これにはカスピ海周辺諸国の石油、ガス関連輸送による収益は含まれていない)驚くべき数字ではあるが、旧ソ連の収益が150億ドルであったことを想起すると、少なすぎると言わざるを得ない。ソ連崩壊に伴う不安定要因ゆえ、通過貨物はわが国を迂回するようになった。イラン関連輸送は80年代50億ドルの収益をあげていたが、他のルートへシフトし、中国は新シルクロード輸送路の充実に邁進した。

以前ロシアの輸送業者は年間数億トン規模の輸送を担っていたが、現在ではせいぜい2000万トン程度である。このうち1470万トンはCIS関連である。極東地域関連貨物の量はここ数年減少が続いている。年間80万トン前後であり全通過貨物量の5%程度である。同時にロシア向け輸入貨物の取り扱いが、ロシア以外の業者にゆだねられている。

モスクワ向けの台湾或いは韓国製電化製品の輸送にシベリア鉄道が利用される事はない。これらは海上ルートを取り日本船によりフィンランドの港まで輸送される。ロシア近郊まで誰でも、いくらでも貨物を輸送できるのである。昨年の欧州、アジア間の貿易量は2379億ドルであり、輸送経費は数10億ドルにも上るのである。これらはほとんどインド洋、スエズ運河経由で輸送され、内20%がコンテナ化貨物であり600万TEUにもものぼる量となっている。コンテナ輸送は一番実入りの良い商売となっている。コンテナ輸送費は在来貨物に比較し割高であり、コンテナ輸送の原価は在来貨物より低いのである。またコンテナは積み替えが容易であり、故に複合一貫輸送を可能にするのである。複合一貫輸送は現在輸送の世界基準であり、ロシアもコンテナ貨物争奪戦に一枚加わる事ができるのである。

極東貨物には2つの流れがある。ひとつは、東西であり、他は南北である。東-西輸送には3つの輸送路がある。シベリア鉄道、バム鉄道、北極海航路である。南-北には水上輸送路、すなわちカスピ海-ボルガ運河-黒海-ドナウ川(或いは地中海)ルート、鉄道ルート、ドゥルージバ-エカテリブルク-サンクトペテルスブルク、更には黒海のノヴォロシースク-サンクトペテルスブルクルートが考えられる。これらのルートの中でもっとも有望と思われるのがシベリア鉄道、バム鉄道である。シベリア鉄道では現状年間20万TEUのコンテナ輸送が可能である。バム鉄道はあまり稼動していないが、それでも極東向け石炭の輸送に利用されている。南-北ルートのポテンシャルは高い。インド、イラン、他のアジア諸国は以前のように、お茶、絨毯、香料を大量に欧州向けに発送している。但し、アストラハン経由のボンベイ、モスクワルートは年間2000TEUものコンテナが輸送されているにもかかわらず、荷主をひきつけるまでにはいたっていない。しかし輸送費を念頭に置けば、ロシア経由の欧亜ルートは他のどのルートよりも輸送日数が少ない。試みに東京からロッテルダムまで40フィートコンテナを一本輸送するとしよう、海上ルートでは輸送費が2500から2700米ドル、輸送日数は30-35日。同じ輸送費でシベリア鉄道を利用すればドイツのハノヴァ-まで輸送でき、

輸送日数は25日である。ボンベイ - モスクワ - ワルシャワルートは海上ルートに比較して5日も早い。しかしロシア通過ルートには速度以外にも他の要因がちらつくのである。荷物紛失に対し保険が支払われないリスクが存在するのである。(例外無くコンテナ保険は付保される) 外国人はロシアの商道德を認めていないし、港での積替作業を早急に実施するためには、迅速な作業費支払いが必要だとは思ってもよらないのである。またチャーター輸送会社が船積み前日、法人格を失うとは考えも及ばないのである。

ロシア運輸省、鉄道省を筆頭に、関係各機関は通過貨物からの収益減を憂慮している。2年前鉄道省はデモ列車を運行させ、ナホトカ - プレスト間を8日半で走破させた。フランコ運輸大臣の発言では近い将来北極海航路に4,5隻の船を投入する予定であり、これにより夏季、このルートが商業貨物の輸送に適することを証明する意向である。

通過輸送保全のため、民間会社の参画も行われている。スペインのタルゴ社とオクチャブリ鉄道管区、イジョルスキー工場3者で号合弁会社を設立し、早晚フリーゲージ貨車の生産が開始されることとなる。このような新車はロシア軌道、欧州軌道間を自由に行き来することができる。

最大の注意は運輸省、鉄道省共同による通過貨物取り扱い会社の設立に向けられなければならない。最初はシベリア鉄道関連輸送に従事し、保険、通関手続き、ガントリークレーン作業といった細部にまで関わることになる。ロシア運輸省輸送調整局長セルゲイ = ジェラノフ氏が本紙に伝えるところによれば、新会社の必ずしも国営である必要はないとのことであった。パートナーとの交渉は最終局面を迎えており、鉄道省、運輸省の代表はシベリアアルミの代表者(鉄道コンテナの最大大手「アバカンワゴンマシュ」社を傘下に有す)及びMAERSK社と交渉を実施している。

いくつかの計画の将来像は楽観的なものとなっている。ロスモルフロト社トップ、アレクサンドル = ルゴヴェッツ氏の言によれば、今年末までのロシア通過貨物量は25%増となる。運輸省輸送調整局はもう少し控えめな数字ではあるが、2005年には補足的な処置がなくとも、東 - 西輸送で130万トン、インフラ整備が実施されるとして420万トンを見越している。ロシアには以前の貨物量を確保し、年間150億ドルを下らない収益を上げる日がくるのであろう。

インタビュー記事

ロシア通過貨物は堅調に増加している。しかし輸送網拡充の問題は山積みである。この問題につき本紙は有料輸送サービス会社(鉄道省関連会社、鉄道輸送の管理を行う)社長、ヴィクトル = ベリチコ氏にインタビューした。

なぜ通過貨物量は鉄道省が期待するテンポで増加しないのでしょうか。

ソ連崩壊後、東欧諸国は単一鉄道輸送・料金関連条約から離れ、現在では各自が自己流の商売を実施しています。わが国と外国の同業者間にはまったく異なる書類手続き、コンセプトが存在します。わかりやすく言えば欧州鉄道に乗り入れする場合、軌道変換以外にも書類を新たに作成し、

手続きも再度実施しなくてはならないのです。もちろん機能が瓦解したわけではないのですが、輸送を複雑化させ、貴重な時間を奪うこととなります。これ以外にも料金表、通し運賃作成方法が異なります。ロシアでは距離と、基本作業費により料金が決定されますが、欧州では貨物量が輸送費決定の重要要素となります。故にロシア国内の9千キロの輸送費が欧州での2千あるいは3千キロの輸送費と同額になる事態が生じます。

- 料金表については多くの点で同意する必要があると思います。しかしロシア鉄道省の権限を持ってすれば書類を統一することは可能だったではありませんか？なぜそうならなかったのですか？

今日すでにそのような単一の料金表は存在し、国境での書類書き換え無しで輸送を行うこともできます。傍目には問題は解決されたと思われるでしょうが、わが国の全駅、数千の数ですが、そこに電算システム網を構築しなくてはならないのです。まだ緒についたばかりで、未だ計画段階なのです。

- そのシステム構築にはいったいいくらかかるのですか？

はっきりとは言えませんが、数億ドルでしょう。

荷主に提案できるとして、ロシア経由としてはどのような貨物が最適なのでしょうか？

- コンテナ貨物輸送網の拡充が必要です。これは世界がコンテナ化を目指しているからではありません。異軌道間の積み替えが楽で、早いからです。車両から車両へ在来貨物を積み替える手間を考えて下さい。それから荷主国での集荷業者の育成ですね。シベリア鉄道と連動する輸送網の整備も必要です。以前シベリア鉄道は東と西を結んでいましたが、日本経済の奇跡の時期と時を同じくし、日本産業の中核品の輸送を担ったものでした。ソ連崩壊後、政治、経済的な要因でシベリア鉄道の役割は減少しました。さらにはコンテナ専用船の巨大化が図られ、鉄道の強力なライバルとなってきました。コンテナ専用船の平均積載コンテナ量はコンテナ専用26列車分に匹敵します。

- しかしコンテナの海上輸送のほうが鉄道輸送より安いではありませんか？

- すべては需要と供給の問題です。客観的状況は次の通りです。いわゆるいくつかの海運同盟が存在しますが、現在船腹不足で、輸送費を上昇せざるを得ない状況です。われわれはより低い料金を提示します。故に通過貨物量が上昇したのです。日本は再度このランドブリッジに目を向けています。すでに昨年の数字で対前同51%増を達成しています。

それはいかなる理由からですか

- ハードを充実したのです。たとえばコンテナ専用列車の速度を日速700キロに早め、ポストーチヌイ港からフィンランド国境まで11日半で到達するようにしました。これほど早いコンテナ列車は世界中どこにもありません。海上ルートでは横浜 ロッテルダム間で1ヶ月は掛かります。通過貨物のタリフはこの3年間据え置きです。さらには日本、韓国の大手荷主企業との直接コンタクトを取るよう勤めました。

- それでそれらの企業は貴社のサービスを利用しているのですか？

- 今年の6月鉄道省は日本の荷主協会のミッションを向け入れました。彼らにわれわれの可能性、たとえばナホトカからフィンランド国境駅ブスロフスカヤマまでの快速コンテナ列車の運行について説明しました。現在韓国、中国とも話し合いを実施しています。たとえば朝鮮半島南北両政府は2005年までに非武装地帯の鉄道の復興を決め、これにより朝鮮半島縦断鉄道が再建されます。両政府ともこの鉄道をシベリア鉄道と結ぶことに興味を持っています。若しわが国のハサン国境駅で両幹線が結ばれるとすれば、年間2万TEUのコンテナが見こめるでしょう。すでに中国のフォルクスワーゲン自動車工場向け部材の試験輸送を実施していますし、シーメンス社からは中国出ドイツ向けの製品輸送の話が来ております。中国向けフィンランド紙の輸送の件もありますし、これは毎年20万トンの輸送になりますが、今年中にも動きがあるかもしれません。

海外ビジネス情報

中国

牡丹江市が
大型木材輸入基地となる
(人民日報・海外版 7月11日)

ロシアと隣接した3都市を有する牡丹江市は、その優位性を発揮し、3カ所の大型木材市場を作り、年間560万m³の木材を輸入している。そして、当市は全国最大のロシア木材集散地となっている。

ロシア極東地方の木材蓄蔵量は24.1億m³に達しているが、年間の伐採量は自然成長量の1/3に過ぎず、自然に枯れる木材の方が多い。ロシア森林の大部分はヤチダモ、クヌギといった大口径の貴重な木材である。

牡丹江市の辺境貿易額は黒龍江省の対ロシア辺境貿易総額の72%を占めている。牡丹江市のロシア木材卸センターは毎日外部に対し、ロシア木材価格を公表している。そして、この価格は中国のロシア木材市場標準価格となっている。また、牡丹江市は綏芬河と東寧の2カ所の口岸で大型市場を設け、毎日400社余の貿易会社がここで木材輸入業務を行っている。

木材の輸送問題を解決するため、牡丹江市は市内で3の鉄道専用ルートを作った。現在、木材加工業は既に牡丹江市の新興産業となり、木製品もアメリカ、マレーシアなどへ輸出され、徐々に当市財政の中堅産業となりつつある。

ロシア

プーチン大統領
極東・ザバイカルの発展に意欲
(ダーリニ・ヴォストーク通信 7月26日)

プーチン大統領は、7月21日、ブラゴベシチェンスクで、極東・ザバイカル地域の発展の展望について話し合う会議を開いた。折しも、これと同じテーマのプログラムが現在政府で検討中である。

この地域の地理戦略的な優位性を示すかのように、会議にはビクトル・フリステンコ副首相、ゲルマン・グレフ経済発展貿易相、アレクサンド

ル・ガブリン燃料エネルギー相、ニコライ・アクシヨネンコ鉄道相、セルゲイ・フランク運輸相、ウラジーミル・フィリポフ教育相、イーゴリ・セルゲーエフ国防相、コンスタンチン・トツキー連邦国境警備局長、ウラジーミル・マチュヒン政府通信情報局長らが出席した。

会議の冒頭で演説したプーチン大統領は、極東・ザバイカル地域の「具体的・現実的プログラム」を採択することの必要性を訴えた。大統領は、極東地域はロシアの他の地域から孤立し、大統領プログラムさえ実現されておらず、連邦予算から振り分けられる140億ルーブルのうち、この地域に届いているのはわずか15億ルーブルであると述べた。しかし、この金額さえ、「緊急の切迫した問題を解決するためにばら撒かれる」だけで、地域発展のために使われる資金は何も残らないと指摘し、第一に極東・ザバイカルの資源をエネルギーや交通などのインフラ整備に向けた必要があると述べた。モスクワが極東地域発展の現実的な措置をとらなければ、数十年後には昔からのロシア人は日常的に中国語、日本語、ハングルを話すようになるだろうと発言した。

プーチン大統領は、ブラゴベシチェンスク会議の成果が、地域発展プログラムの基礎となるべきだと考えている。「アジア・太平洋地域の状況は、我々が直面する問題を顕在化させ、地域のグローバルな発展を考え出すことを余儀なくさせる」と発言し、政府にはこの地域に集中する資源について検討するため、大統領全権代表制度を利用する必要があるとの意見を述べた。

バム鉄道の発展加速化計画
(ダーリニ・ヴォストーク通信 8月2日)

7月26日、ハバロフスクで開かれた記者会見で極東鉄道アレクサンドル・ストレリニク局長は、極東鉄道首脳部はバイカル・アムール鉄道の発展を加速化する意向を伝えた。

ストレリニク局長によると、ニコライ・アクシヨネンコ鉄道相も同指導部の立場を積極的に支持している。なかでも、2000年秋、鉄道省の働きかけでバム鉄道沿線経済特区創設法案の調整委員会を設立する予定である。「バイカル・アムール鉄道に経済特区の地位を与えることは、東ロシアの経済全体の発展に良い影響を及ぼし、バム鉄道の海への窓口であるワニノ商業港の発展の起爆剤になるだろう」と極東鉄道社長は力説した。

ストレリニク局長は、バム鉄道東部中部地区(極東鉄道管轄)は現在、「かなりダイナミックに発展している」と指摘。2001年、光ファイバーケーブルの敷設が終了し、バム鉄道からエルギン粘結炭鉱床につながる支線の建設も完了する。「エルギン鉱床を稼働し、アジア太平洋地域諸国へ石炭を輸出することで、バム鉄道の採算はとれるだろう」とストレリニク局長は考えている。

ストレリニク局長はまた、ハバのアムール川自動車鉄道橋の第2期工事を4年で終えることも伝えた。鉄道省は工事を請け負った(株)ダリモストストロイに対し、5000万ルーブルの債務とその他経費の返済を保証。ダリモストストロイ社首脳部はアムール鉄橋の第2期工事分を4年間で完成することを約束した。

朝鮮半島

京義線早期復元合意の意味
(中央日報・ネット版7月31日)

南北長官級会談で京義線(ソウル~新義州)連結に合意することによって、鉄のシルクロード時代が開かれるようになった。京義線の復元は南北間物流拡大及び費用節減だけでなく、この半島がヨーロッパ、アジア大陸の物流前哨基地に浮上するようになるという点で経済的に大きな意味がある。

北朝鮮の鉄道網は大陸進出への基盤がよく整備されている。現在、新義州は中国横断鉄道(TCR)の中国・丹東、満浦はモンゴル横断鉄道(TMGR)の中国・集安、南陽は満州横断鉄道(TMR)の中国・図們、豆満江はシベリア横断鉄道(TSR)のロシア・ハサン等、各地で大陸鉄道網と連結されている。

京義線を通じてこれら大陸鉄道網で貨客を輸送する場合、物流費の節減等の波及効果が大きいと予想される。

韓国・交通開発研究院(KOTI)関係者は、"TSRを利用する場合、韓国はヨーロッパとの交易で30%以上の物流費を減らすことができ、2005年頃には年間2千4百万5千2百万ドルの節減効果が予想される"とし、"北朝鮮も鉄道手数料で年間1億ドルの収入を上げるであろう"と語った。さらに釜山、光陽港等を通した海外物流量確保等の付随的効果まで考えれば、南北は多くて数十億ドルの経済的利得を享受することができるというのが専門家の分析である。

現在京義線は韓国側では據山~ザンダン(2km)北朝鮮側ではザンダン~ボンドン(8km)間の20km区間が断絶された状態だ。京義線の復元事業には南側区間509億ウォン、北側区間936億ウォン等、総じて1,445億ウォンが必要と推算される。

これと関連して、鉄道庁は来年度予算に京義線復元工事着工費と設計補完費用で100億ウォンを割り当てられるよう要請した。韓国側の未復旧区間である據山~ザンダン間の復元事業は用地買い入れ、実施設計などが既に終わっている。鉄道庁は工事期間を南側は19ヶ月、北側は3年程度かかると見込んでいる。

問題は着工時点である。双方は8月29日からピョンヤンで開かれる2次南北長官級会談でこの問題を具体的に議論するよう見える。協議が順調な場合、早ければ年内着工も可能だと展望している。そうした場合、2003年頃には大陸陸送時代が開くようになる。

列島環日本海

北海道

日ロフェリー、日用品の輸出着々
地元の企業に刺激
(北海道新聞 6月30日)

4月に再開したサハリン州と小樽を結ぶ日ロ定期フェリーを利用して、道栄紙業(本社・後志管内倶知安町)が6月29日、箱型ティッシュペーパー1万5000個をサハリン向けに輸出した。小樽港からのサハリン向け輸出は従来、建機などが主流で生活用品類は初めて。対口貿易に積極的な稚内や函館に遅れを取ってきた小樽の地元企業に刺激を与えている。

同社は再生紙を使ったトイレトペーパーなどを製造している。3月に初めて再生紙100%の箱型ティッシュを輸出。4月からは同フェリーを利用し、月1回の輸出に乗り出した。ロシア側からの入金を確認後輸出し、まだ信用取引には至っていない。取引額も1回数十数万円の規模だが、小林昌志副社長は「今後、トイレトペーパーも含め規模を拡大したい」と話している。取引先は同州ホルムスクの貿易会社「MVAグループ」。ワレリー・ミラシェンコ社長は「韓国や中国製に比べ、日本製はほぼ同価格で品質は上」という。

青森県

八戸港貿易センター
貨物の協同輸送本格化
(東奥日報 6月20日)

八戸港貿易センターは、6月下旬から同港定期コンテナ航路を活用した小口貨物の協同輸送事業を本格化させる。北東北3県の荷主500社に事業への参加を呼びかけているほか、コンテナ船積み予定などを知らせる無料のファックスサービスを開始、サービス利用希望者を募っている。

共同輸送は、貿易促進調査事業として、今年12月ごろまで10回行う。八戸港の国際定期コンテナ航路(北米、韓国、東南アジア)か、国際定期航路からの積み替えによる内航コンテナ航路を使用。20フィートか40フィートのコンテナ1本を借り、北米航路は毎月1回、その他の航路はニーズに応じ実施する。文書送付を受けた企業でなくても、小口貨物の輸出入の際には参加できる。料金は北米航路によるシアトル港やバンクーバー港との輸出入の場合、輸出地側での船積み費用、海上運賃、海上保険料などを含み、1当たり2万円。その他の航路の価格は個別に設定する。関税、消費税、国内配送料などは別料金。ファックスサービスでは、共同輸送コンテナの実施予定など情報を随時提供する。共同輸送による輸出入、ファックスサービスの申し込みは、電話0178-72-1505、ファックス0178-72-1503へ。

秋田県

東北電力能代火力
ロシア炭を本格輸入
(秋田魁新報 7月28日)

東北電力能代火力発電所は、燃料石炭の安定確保のため、ロシアからの輸入を本格的に始めた。品質の善し悪しなどに不透明な部分はあるものの、距離が短い上、値段が安いなど経済面のメリットが大きく、今秋の2回も含め、計15万トンの輸入を計画している。ロシア炭が能代港に入ったのは6月11日。ポストーチヌイ港から3万トが輸入された。推定埋蔵量4億トとされるバイカル湖南東2000年のツグイヌスキー炭鉱から産出さ

れたものだ。同発電所では「単体量当たりの発熱量が低い、硫黄分は少ないようだ」と分析、来月からの使用に備えている。

一方、県は来月、ハバロフスクと沿海州のロシア極東地域に寺田典城知事を団長とする交流団を派遣し、鉱山資源の輸入の可能性を探る予定。県資源エネルギー課によると、沿海州地方とは現在、銅、タングステン、亜鉛の取引を行っている。ハバロフスク地方についても今後、複合鉱石や石材などの取引の可能性があるという。

山形県

酒田港国際ターミナル
第一船入港、初の荷役
(山形新聞7月6日)

国際コンテナ対応の施設を備えた酒田港国際ターミナルに7月5日、第一船が入港し、新たに設置されたガントリークレーンで荷役作業が行われた。国際ターミナルは延長180メートル、利用開始時点での暫定水深が10メートルの多目的大型岸壁。将来的に水深を14メートルとし、5万トンの船が接岸できる構造となっている。運輸省直轄で1993年に着工し、99年度までに完成した。背後地には県がコンテナヤードを整備し、通関業務などを行うコンテナフレートステーション(CFS)、荷役用のガントリークレーンなどを設置した。国、県合わせた総事業費は103億9600万円。

7月14日の本格利用開始を前に、この日から試験運用を始めた。第一船として、韓国の釜山と結んでいる定期コンテナ船「サニーローレル」(4,025トン)が接岸した。4時間半ほどかけて58個のコンテナを降ろしたが、慣れてくればさらにスピードアップが図れるという。

富山県

遼寧省交流
環境シンポで新たな展開
(北日本新聞7月9日)

7月初め、中国遼寧省を訪問した富山県遼寧省経済文化交流団は、環境シンポジウムや合同コンサートを開催し、21世紀へ向けた交流の新分野を開いた。友好親善から経済を中心とする交流へ、時代は大きく動いており、今後も着実な取り組みが求められる。

今回は民間団体主導では遼寧省初の環境をテーマに合同シンポジウムを開いた。同省は古い国有企業が多く、改革のまっただ中にある。経済成長と環境保全をいかに両立させるかが社会問題となっており、関心は高かった。遼寧省の経済成長率は昨年が8.1%、今年1～3月が8.4%と順調に推移している。半面で環境汚染は、日本が高度成長期に経験した公害と同様の深刻な状況にある。中でも省内最大の遼河の水質汚染はひどく、COD(化学的酸素要求量)が中国の国内基準の2倍以上のところもある。シンポジウムで、富山側の報告者は地球温暖化対策やリサイクル、廃棄物処理、中小企業の環境対策の現状、各企業の取り組みなどについて意見を述べた。省内各都市から集まった担当者は熱心に聴き入っていた。富山側から、環境対策は企業は無論のこと、一人ひとりが自覚し実行する時期にきている、との発言があった。環境意識の啓蒙は中国でも大きな課題であり、富山県が協力できる分野でもある。

石川県

金沢で公認会計士研究大会
中韓口、より身近に
(北陸中日新聞 7月29日)

日本公認会計士協会の第21回研究大会(金沢大会)が7月28日、金沢市で開かれた。日本海側で初めての開催にふさわしく、分科会では「北東アジア諸国における経済環境と公認会計士」もテーマとして取り上げられた。分科会の報告者は中国・遼寧大の王萍助教授、韓国・江原大の李悠教授、ロシア・ウラジオストクのダリコム監査事務所のセルゲイ・マクシャコフ氏の3氏。北陸会員で監査法人太田昭和センチュリー所属の内山俊彦氏がコーディネーターを務めた。会場には会員の公認会計士ばかりでなく、地元の民間企業関係者の姿も目立った。

王助教授は、海外証券市場に上場している中国企業が、国際会計基準に合った会計報告書作成に大きなコストが必要な問題を指摘。「中国の会計基準を国際基準に協調させることが重要」と述べた。李教授は、97年の韓国の金融危機が「会計制度の不実と、それによる企業経営の透明性の不足」に主に起因し、このため98年末に企業会計基準を改正、国際的に通用する最高水準に強化した経緯や内容を紹介した。マクシャコフ氏は、発生主義会計と現金主義会計が併存していた状況が、2000年から発生主義会計に一本化されたことについて「現実には現金主義会計を採用している企業が存在するが、それは経営者や経理担当者の資質の問題。税金は高いが、2000年からは新基準に従わなければならない」と結んだ。

鳥取県

まちづくり機関の第1号
中国物産店オープン
(山陰中央新報 6月15日)

鳥取商工会議所のまちづくり機関「まちづくりとっとり21」によるチャレンジショップの第1号として6月14日、鳥取市弥生町、旧鳥銀跡地へ中国物産販売中心(河本麗子社長)がオープンした。吉林省からの輸入品を主に扱い、環日本海交流の一翼を担う。

同日午後、環日本海圏地方政府実務代表者会議のため、鳥取県を訪問中の蔡長清・吉林省外事弁公室副主任らを招いてオープニングセレモニーがあった。河本社長が「環日本海交流を深める窓口として、具体的な役割を果たしたい」とあいさつ、蔡副主任も「オープンによって経済交流がさらに発展することを願っている」と期待を述べ、テープカットした。店は、吉林省から輸入した中国茶、食品、工芸品、チャイナドレスなどを取り扱う。河本社長は「吉林省の自然、生活などを伝える場としたい」としている。開店時間は午前10時～午後7時で、水曜定休。

チャレンジショップは商業活動を新たに目指す人に、1年を限度に店舗を貸し出し、併せて中心市街地の活性化を狙って同商議所などが取り組んでいる。

このコーナーは主に日本海側の各新聞記事を参考にエリナ経済交流部で再取材・構成したもので、文責はビジネスニュース編集部にあります。

セミナー報告

「カムチャッカへの誘い」
平成12年6月12日(月)
新潟グランドホテル



(開会挨拶)
新潟県出納長
平野清明氏

ERINA 所長
吉田 進

新潟県もカムチャッカ研究会メンバーであり、ご挨拶申し上げます。

日頃から港湾空港など、県の行政全般にご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。新潟県ではかねてより環日本海の交流拠点を目指し、空港・港湾のゲートウェイ機能の整備に取り組んでいます。新潟空港は、国内11路線、国際8路線を有する地域拠点空港として発展しており、また新潟港は日本海側唯一の中核国際港湾として、国際海上コンテナの取り扱いを大きく伸ばしています。新潟空港の国際線は、平成10年に上海・西安、ハルビン、グアム、ハワイの4路線が相次いで開設され、路線数は全国で第5位、昨年度の利用者数も前年比24%増の20万人に達しました。国際8路線の中には、ウラジオストク、ハバロフスク、イルクーツクと、ロシア極東・シベリア地域の3都市への路線が含まれ、これらの地域へのゲートウェイとしての特色を持っているところです。この夏、新潟空港からカムチャッカへ5便のチャーター便が就航し、県としても大いに歓迎するところであり、将来への展望も開けるものと思っております。カムチャッカ研究会の竹内会長をはじめ関係各位に厚くお礼申し上げます。

県としては、チャーター便第1便に訪問団を派遣するなど、これを契機として交流の拡大に努め、新潟-カムチャッカ線の定期化に向け鋭意取り組む考えで、皆様のご支援、ご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。本セミナーが、資源と自然の宝庫・カムチャッカを知る有意義な機会となりますよう、また、皆様のご健勝を祈念申し上げます。

カムチャッカは日本からおよそ1,500km。私も何回か訪問しましたが、黒潮が流れ、大きな漁場があり、気候も温暖です。但し南北に1,000kmあり、北の方は寒くなります。人口は1km²あたり1人位と少なく、大自然がそのまま横たわっています。温泉に入りながら紅鮭が群れをなして上ってくるところを見たりでき、自然がそのまま温存されていることを強く感じます。カムチャッカ研究会では毎年、チャーター便を出され、有名な方も行ってらっしゃいますが、皆さんが共通してそんなことを感じていると思います。

カムチャッカの知人の中で最近2人の方が日本にいらっしゃいました。一人はザドルーフさん、カムチャッカ出身の議員で、副首相兼蔵相を務めていました。彼は、日議員連盟の初代議長です。もう一人は漁業関係のUTRFという会社のアブラモフ社長です。彼の話を変えて紹介すると、カムチャッカの中心は漁業で、木材が若干、外貨収入で2番目に大きいのが観光です。漁業は、乱獲、船の老朽化、近海漁業船がない、重油不足等の問題があり、昨年の極東経済がほとんどプラスになっている中で、漁業だけがマイナスです。もう一つの問題点はエネルギーです。天然ガスが若干出るものの、産出地が西海岸に偏り、400km離れた州都ペトロパロフスクまでガスが来ない。重油発電所も大陸に偏っています。日経経済委員会の6大プロジェクトでも、西海岸からペトロパロフスクまでの天然ガスパイプラインの建設が入っています。また世界銀行が融資し、地



ペトロパブロフスク・カムチャツカ港

熱発電を行っています。日本も当初、プロジェクト参加を考えましたが、結局ロシア側で行うこととなり、資金が不足し、もともと漁業に対する資金800万ドルをこちらに回し、問題になっています。またアメリカのアラスカ、アイスランドなども観光事業を中心にかなり関心を持っています。5星クラスのホテルはまだ資金不足で進んでいませんが、私どもが泊まれるホテルは完備しつつあります。今後の観光需要に応じて、整備がされるものと思います。

カムチャッカは、歴史的、軍事的にモスクワと直結しており、ソ連時代はかなりモスクワが援助していました。それが難しくなってきた段階で、彼らが考え始めたのが、北東アジア諸国との友好関係の構築です。例えば、漁業船舶修理を大連や釜山で行う。消費物資も漁業の利益で買い付けています。漁業会社はフィレを中国にも売り始めています。北東アジアの中のカムチャッカという形に変わりつつあります。旧ソ連時代の休暇制度（1ヶ月の夏休み）が残っており、カムチャッカではハバロフスク経由ソウル行きが流行っているようです。その理由は、日本が高いことと、不便だということです。新潟 - ハバロフスク便や日本をもっとPRし、より良い生活のための協力をするのは、我々にも幸せなことあり、その中からさまざまなアイデアも生まれることと思います。今回のチャーター便がそのきっかけになれば幸いなことだと思います。

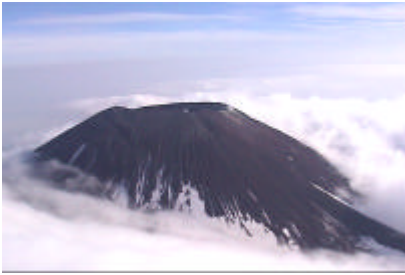
カムチャッカ研究会
会長 竹内良夫氏

私は、昭和20年代、約7～8年間、新潟に居り、海岸決壊や信濃川の河上整備に当たっていました。日本海の灰色の空、海、季節風が大変懐かしく、一番美しく感じています。

カムチャッカは数年前までは、未知のところでした。日本人はもちろんロシア人も行くことができなかった要塞地帯でした。地図でみると、実は思ったほど北にあるわけではなく、イギリスと同じくらいの緯度であり、稚内から約1,500kmほどの距離にあります。数年前までは、乗り換え時間などを入れて30～40時間かかったのですが、現在ではチャーター便で約3時間の近さです。人口は約50万人前後、面積は日本の約1.3倍です。人口の3分の1から半分は、州都ペトロパブロフスクやその周辺に集まっています。その大部分はヨーロッパ・ロシア系の白人で、約1万人がコリヤーク族、その他にモンゴル族など、2～3万人の原住民族がいます。日本とは千島列島を伝って、アラスカとはアリューシャン列島を伝ってつながっています。

戦後、満州にソ連軍が入ってきたと同じように、シュミシュ島で激戦が行われ、日本軍が勝ち2,000人のソ連兵が戦死しました。戦敗記念塔がペトロパブロフスクにあります。

カムチャッカ研究会はNPO法人（特定非営利活動法人）です。いままなずカムチャッカなのかといえば、カムチャッカは、環太平洋の北の隣人です。日本人は、例えば環太平洋といっても、北よりも南のほうに興味を持っているようで、北の方との付き合いが薄いように思われます。私は他にベトナム研究会をやっていますが - これはベトナムの Sustainable（持



アパチャ山頂

続可能)な発展を考えていこうというのですが - 南のほうは比較的集まりやすく、北のほうは「何でいまカムチャッカか」という人がいます。人口の少ないカムチャッカですが、非常に大きなポテンシャルを持っており、それがゆくゆく日本の将来にとっても大切なところになっていく可能性があります。その地域の人々に対する関心や、開発に対する援助などを通じて親しくなることが必要だと感じています。カムチャッカの Sustainable な開発を勉強したいと考えています。

米ソの対立が雪解けになると、カムチャッカには日本の何倍ものアメリカ人が訪れるようになりました。アラスカを经てることで、親しみを持っているのかもしれませんが。自然が残された未知の地域であり、未知ではあるが高いポテンシャルの資源を持っている地域です。水産資源は未知ではありません。大きな産出があり、ロシアのタンパク源の40%位は極東部から出ており、極東部のうちの半分位はカムチャッカの水産資源ではないかと思えます。それから、すばらしい観光資源があります。また、未知ではあるけれど、相当量の鉱物資源があります。天然ガスもあります。そのほか、山林資源、釧路湿原の数千倍はあろうかという湿原、オットセイ、ラッコなどの動物、パフィーなどの鳥類の宝庫です。日本との共存共栄を考えると、この高いポテンシャルの開発と Sustainable ということが大切です。環境と資源の豊富さ、開発と Sustainable な考え方が大事です。これがカムチャッカ研究会の最初のテーマです。

過酷で大きな面積の中で、人びとの幸せは何だろうと考えることも興味の一つです。私も子供3人が新潟で生まれましたが、新潟での苦労、義理人情、風俗をすべてくめて、新潟に愛着があります。地域やグループへの愛着を中心にして国家がある、そんな風に考えると、カムチャッカにどんな風な愛着心があるのだろうと思えます。コリャーク族は、トナカイを放牧しながら生活をし、他へ移ろうとしていません。しかしロシア人は、ラッコを狩猟しにきた人たちの子孫や軍人、漁師グループなどで、カムチャッカの軍事的価値が低くなってきたことや僻地手当てがなくなったこと、漁業の民営化の難しさなどから、人口が減ってきています。一方でポテンシャルはあり、それが顕在化すればまた変わってくるかもしれません。郷土愛に産業が重なり、そこに人が集まり文化が築かれ、そこにまた愛着が生まれる。狩猟民族が放牧民族となり、さらに農耕民族となる。そして集落を作り、工業化して、都市化する。いま、さらに大事なことは、より外に開くことで、外との関係における幸福感も出てくる。環日本海とか環太平洋の「環」グループにも、幸せ感の目標があるように思います。産業の発展、生き甲斐の求め方、そこに日本はどんなお手伝いができるか、というところに意義があると思っています。

カムチャッカ研究会では、州政府要人・学者とのシンポジウム、現地視察団の派遣、日本語教師の派遣、学术交流等を行ってきており、テーマとして寒冷地農業、水産業、観光等を取り上げています。ホテルの従業員研修なども行っています。交通面では、チャーター便を仙台、名古屋、新潟から実施しています。環境問題では、アパチャ湾の水を世界で最も美しくする研究会を行い、湿原の調査、火山・地震・地熱発電の研究を進めてい

ます。

EU や ASEAN のように、環日本海も環太平洋も、ある一つのものに向かって共存していくことが望ましく、ERINA でもカムチャッカをテーマの一つに組み入れていただきたいと思います。

カムチャッカ研究会
専務理事 橋井宣二氏

州都ペトロパブロフスクが開けたのは1740年、ウラジオストクよりも120年も前に開けた港町です。アパチャ湾を基地として、帝政ロシアは、アラスカからカルフォルニアの北部まで足を伸ばしていました。カムチャッカと日本との関係では、日露戦争後の講和条約でカムチャッカ海域の漁業権が日本に移管された経緯があります。その権利を基盤に、新潟にも縁の深い日口漁業という会社ができたわけです。この漁業権は、ロシア革命後も認められ、1920～30年代には毎年1万人くらいの漁民がこの海域に出ていました。1946年、ソ連が取り戻した漁業権の行使のため、満洲からの日本人引揚者1,200人ほどが3年間の雇用契約を結び、カムチャッカ漁業の再建ために働いた歴史もあり、15人ほどそのまま居着いた人もいます。1948～49年頃は、北朝鮮から基地建設のため2～3万人の労働者を入れ、現在も3,000人くらいの朝鮮族が住んでいます。年に3便位のチャーター便がソウルに飛んでいます。

サカナを採ってヨーロッパ・ロシアに送り、ヨーロッパ・ロシアから日用品をもらうという従来の経済構造が崩壊し、カムチャッカはアジアと付き合う必要が出てきました。カムチャッカのサカナを一番大量に買っているのは日本です。一般的に、カムチャッカでは日本に対するイメージは良く、サハリンなどとはだいぶ違います。

漁業では、漁獲高が減ってきています。沖合のサケ、マス、スケトウ、タラバガ二等の資源が枯渇してきているのが実情です。しかし最近、カレイ、オヒョウなど底魚が増え、魚種の変換が見られます。イカも自家用に採るようになりました。このように魚種や加工を考えると、そこにビジネスチャンスがあります。現に、ウニを昨年あたりから採るようになり、しっかりした技術指導があれば必ず成功すると思います。また、従来の漁業コルホーズ連合が、各部局がそれぞれ独立し、急速にダメになってきました。アクロス社など大手6社の寡占状態になり、さらに最近はその体制も解体され、家族経営層も出始めています。これらが今後アジアのマーケットにどう売っていくか、日本のノウハウが欲しいところだと思います。

次に木材ですが、エゾマツ、アカマツなどが生えています。木材の年間自然増が150万 m^3 あるそうで、年に100 m^3 の伐採も可能な計算になります。問題は、日本への輸入量がソ連崩壊後ゼロになったことです。ソ連時代は州ごとに独占していたものが、各製材所などに独立していきました。カムチャッカではその解体テンポが遅く、また1社ごとの単位も小さすぎ、日本に送り出す能力がないようです。これらを集荷する工夫などからも、チャンスが生まれてくるのではないのでしょうか。

カムチャッカの農業は従来ソホーズが中心で、より国家統制的な色彩が強いところでした。いまも独立自営農民が少なく、古い経営感覚が残り、時代への適応ができていません。ただ、野生のワラビやゼンマイなどは、



アクロス社専用ふ頭

中国などよりも立派なものがあり、ベリー類もあり、チャンスはあると思います。

一番の可能性は、観光業だと思います。内陸部はまったくの手付かずで、温泉もいたるところに湧いています。ここでカムチャッカのテレビ番組制作会社がつくったビデオを紹介します。

- 略 -

カムチャッカの特徴は、名所・旧跡を巡るのではなく、自然と触れ合うエコ・ツーリズムにあります。極東の各地と比べると、リピーターが期待されます。偏見が入るかもしれませんが、ハバロフスクは「墓参」のイメージが強く、ウラジオストクは風俗過剰の印象があります。サハリンは、ビジネス客が多いようです。カムチャッカにはアメリカからの観光客が多く、いま日本とアンカレッジを結ぶ路線がないことから、アンカレッジとの路線を持つカムチャッカを経由して、そこから先の期待もかかります。

編集後記

6月から7月にかけて、中国、北朝鮮、ロシア、3カ国・3連続の出張をこなしました。このためビジネスニュースの発行が遅れてしまいました。おわび申し上げます。3カ国に共通して言えるのは、議論より実を求める姿勢です。中国は新潟市とERINAの共催ミッションで、ソフトウェア産業に的を絞り、相互に実質的な内容でした。金森訪朝団では、金龍文・貿易省次官の「ノーアクション・トークオンリーはだめ」という言葉が印象的です。カムチャッカは新潟県の訪問団に同行し、水産業、観光の可能性が注目されました。経済交流の前提として、包括的な投資環境の議論はもちろん必要です。同時に、具体的な経済交流の提示が、ミッションの成果の鍵を握ってきているようです。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.20

2000年7月31日

発行人 金森久雄
 編集責任 中川雅之
 編集者 中村俊彦
 発行 財団法人環日本海経済研究所
 〒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
 Phone 025-222-3150
 Fax 025-222-9505
 Internet <http://www.erina.or.jp>
 E-mail koryu@erina.or.jp

禁無断転