

ERINA BUSINESS NEWS

Vol. 23

【第 23 号】	TOPICS	北東アジア経済圏の 21 世紀	p1
		シベリア鉄道概観 [第 7 回]	p2
	SERIES	海外ビジネス情報	p6
		列島環日本海	p7
		セミナー報告	p14
		ERINA からのお知らせ	p19

2001 年 1 月 26 日発行

Economic Research Institute for Northeast Asia

ERINA (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 日本生命笹谷小路ビル 6 階
Phone 025-222-3150 Fax 025-222-9505 Internet <http://www.erina.or.jp> E-mail koryu@erina.or.jp



北東アジア経済圏の21世紀

ERINA 所長 吉田進

「対岸諸国との交流のために尽くしてきたが、そのわりに成果があがっていない」 - 前世紀末によく聞かれた言葉だ。

金属は、厳寒にさらされると、疲労を起こし、もろくなる。東西交流の参加者の中にも、長年の苦勞から疲労を覚えている人がいるようだ。

今年是对朝・対口関係において、これまでの概念を越える大きな転機が訪れると思う。朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)との国交回復と日ロ平和条約の締結は、第二次世界大戦と冷戦構造がもたらした東西対立の歴史の終焉を意味する。

地方自治体と民間諸団体は、対岸地域との交流にこれまでかなりの心血を注いできた。それが北東アジア経済圏の形成をめざす潮流となった。とはいえ、日本政府はこれまで北東アジア経済圏に積極的に関与しなかった。国連が呼びかけた図們江地域開発プロジェクトへの参加も、日本はオブザーバーにすぎない。

しかし、昨年6月の南北首脳会談は歴史的な大転換のきっかけをつくった。北朝鮮と中・ロ・米との首脳・準首脳会談がもたれ、EU 各国との国交樹立が始まった。ロシア経済は1999年に好転し、2000年にはGDPが対前年比7%増、鉱工業生産が同9.5%増となった。また、中国では第10次5カ年計画がはじまり、西部大開発を進めることによって地域格差の解消を図っている。

国際情勢も大きく変わった。アセアン・プラス3(日・中・韓)の拡大首脳会議では、東アジア経済圏を研究するためのワーキンググループが発足した。アセアンから北東アジアへ、経済開発の機軸は移りつつある。

われわれは、周辺の変化に敏感であるべきである。そして、ややもすると過去に引きずられる考え方を変えていかなければならない。

ERINAは1993年10月、新潟に本拠を置きながらグローバルな活動をするシンク&ドゥタンクとして設立され、8年目を迎えている。12回目を数える「北東アジア経済会議」を軸に、北東アジア地域の経済協力を促進し、実践の中から知識と経験をたくわえ、それを理論化し、今後の戦略立案に寄与するとともに、再び実践にフィードバックしていきたい。

(新潟日報1月9日・寄稿)

シベリア鉄道概観 [第7回]

ERINA 経済交流部
部長代理 佐藤 尚

先回はやっとシベリア鉄道の半分を走破したと言うのに、今回はもう極東地域が視野に入ってくる。これはモスクワ近郊、ウラル、西シベリアにはある程度歴史があり、記載に値する事物があり、心理的距離が長いことに起因する。シベリアもバイカル湖を通過すると海まではまだ 3,000 ~ 4,000 ㎞あるのに、鉄道敷設、住民の定住時期が比較的新しく、それに伴い記載事項も少なく、日本までの心理的距離はずっと近くなる。今回は日本海を目指し進める所まで進んでみたい。

ブリヤート共和国

人口 105 万人
首都 ウランウデ市 (人口 36 万人)
面積 35 万平方㎞
シベリア鉄道州内距離 約 400 ㎞

冒頭で、人が定住しはじめたのが比較的新しいなどと言ったが、これはロシア人のことで、モンゴル系民族ブリヤート族がこの地に住み始めたのは 13 世紀のこと。これはジンギスカンのユーラシア制覇の時代と重なる。但し 17 世紀にはロシア帝国の勢力下に入る。

タンホイ

バイカル湖に面した寒村。この村で船舶と鉄道間の荷物の積み替えが行われる。

バーブシキン

タンホイ同様バイカル湖に面した町。人口 7,000 人。郵便馬車の駅として 1982 年建設された集落。この地を通り、国境の町キャフタを經由してモンゴル、中国との交易が行われていた。現在でも交通の要衝であり、町の人口の 7 割以上は鉄道関連の仕事に従事している。

ウランウデ

モスクワから5,532キロメートル。バイカル湖までは75キロメートルの近さである。筆者は5回ほどこの町を訪問しているが、特徴的な景観を有している(もっとも郊外まで行かないと気がつかないが)。植生的には、北方のタイガと南方のステップの境界線がこの町を通過する。植生に関する動物といえば、この町は交易の中心であるため、北方民族の家畜トナカイと南方の家畜ラクダがこの町で出会っていたのである。現在では工業も発展し、このような光景は見られなくなっている。

チタ州

人口	138万人
州都	チタ市(人口37万人)
面積	43万平方キロメートル
シベリア鉄道州内距離	約1,230キロメートル

チタ州は、日本人にとって、シベリア抑留のイメージが強い。しかし高原性の地形、森林資源、鉱泉に富み、ロシア人にはサナトリウム地域のイメージが強い。実際チタ州をシベリア鉄道で旅すると、車窓からは「高原の牧場」といった雰囲気を感じられる。他のシベリアの森林が手つかずの原生林といった外観であるのに、チタ州のそれは何か森林浴でもしたくなるような趣を持っている。森林のそばを小川が流れ、牽強付会(こじつけ)かもしれないが尾瀬や八幡平といった風情もある。但し、そこはシベリアの高原、チタ州の1月平均気温はマイナス30前後と、とてもロマンチズムに浸る温度ではないことを申し添えておく。

ペトロフスキー・ザバイカルスキー

駅名はペトロフスキー・ザポート。人口28,000人。チタの西方413キロメートル。「ペトロフスキー・ザポート」とはロシア語でピョートルの工場の意味で、ここには1789年、鋳物・製鉄工場が建設され、町はその周囲に発展していった。

ヒローク

チタの西方261キロメートル。1896年、駅舎の開業と同時に、鉄道へのリネンを提供するための拠点として町も建設された。

チタ

モスクワから6,047キロメートル。1653年、コサックの探検隊長、ピョートル・ベケットフがバイカル湖からアムール地域への探検の途中、この地で越冬したことが町の始まり。その後1675年、定住部落が作られ、1699年にはチタ城塞が構築された。1900年、チタまで鉄道が伸延され、1903年、満洲里 - ウラジオストク間の鉄道(所謂「東清鉄道」)が開通するとチタは交通の要衝となった。1920年から1922年の間、チタは極東共和国の首都であった。チタは現在でも軍事的に重要な都市で、ザバイカル軍管区の本部が置かれ、関東軍をノモンハン事件で撃破したジューコフ、独ソ戦の司令官コーネフ、ロコソフスキー将軍等がここで勤務した。余談ながら1999年10月、チタをはじめ訪問したが、確かに軍人が多く、駅構内の撮影にも制限が加えられた記憶がある。(東清鉄道については、後日、シベリア鉄道連載の付録として述べることにする)

カリームスカヤ

チタから東南へ100キロメートル。人口不明。この町のタールスカヤ駅から、

前述の東清鉄道が分岐している。東清鉄道はロシア人技術者により建設された鉄道で、1898年に建設開始。運行開始は1903年。ルートはタールスカヤ - ザバイカルスク - (口中国境) - 満洲里 - ハイラル - チチハル - ハルビン - 牡丹江 - 綏芬河 - (中口国境) - グロデコボ - ウスリースク - ウラジオストク。現在の路線全長2,077キロメートル。直通列車はないが、夏場うまくスケジュールが合えば、ハルビンでの乗り換え1回のみで、この路線を走破できる。冬場は中口間の国際列車が運休になることが多く要注意。シベリア鉄道本線へ戻ろう。

シルカ

チタ東方248キロメートル。人口18,000人。1897年、シベリア鉄道建設のため作られた町。付近には鉱泉があり、1899年には保養所が建設された。作家ドストエフスキーも関係した皇帝暗殺計画「ピエトラシェフスキー」事件首謀者が流刑された地でもある。

ネルチンスク

チタの東方305キロメートル。人口17,000人。前述のコサックの探検隊長、ピョートル・ベクトフによって1658年、城砦が建設されたのが町の始まり。歴史的には1689年、ロシアと清の間で締結されたネルチンスク条約の締結地として有名。

アムール州

人口 105万人
 州都 プラゴベシチェンスク市¹
 (人口21万人)
 面積 36万平方キロメートル
 シベリア鉄道州内距離 約990キロメートル

エロフェイ・パヴロビッチ

アムール州最初の駅。モスクワから7,120キロメートル。町は1909年、シベリア鉄道建設のため建設された。名前の由来は探検家エロフェイ・パヴロヴィッチ・ハバロフにちなんでいる。姓は現在のハバロフスクの地名に残っており(原意はハバロフの町)名前とミドルネームがアムール州の地名として残った。

スカバラディーノ

モスクワから7,816キロメートル。人口14,000人。1908年、シベリア鉄道延長のため建設された町。

アムール州には日本人シベリア抑留者が強制労働に従事させられた地が多く、シベリア鉄道沿いに列挙する。

マグガッチ モスクワから7,502キロメートル。鉄道建設、木材伐採の労働に従事させられた。

シマノフスク モスクワから7,732キロメートル。鉄道設備関連の工場での労働させられた。

ザピチンスク 人口22,000人。鉄道関連工場での労働を強いられた。

ライヒチンスク 人口27,000人。近隣に褐炭鉱山があり、採掘労働に従事させられた。

アルハラ

アムール州最後の駅。モスクワから8,089キロメートル。ロシア一級国道が中国国境まで建設されている。国境のアムール川まで40キロメートル。中国側対岸は烏雲。

¹ シベリア鉄道の本線上にはなく、支線の終点にある。アムール河を隔てた対岸は中国黒龍江省黒河市。

ユダヤ自治州

人口 20万人
 首都 ピロビジャン市(人口85,000人)
 面積 36,000平方メートル
 シベリア鉄道州内距離 約300メートル

このような場所になぜユダヤ自治州が、といふかる向きも多いと思う。日露双方の書物に当たってみたが、「事実」に基づいたところは不明である。ユダヤ自治州のホームページの説明を一部引用する。

ユダヤ自治州創出のアイデアは、共産党の重鎮カーニンとスミドビッチ(ピロビジャンから75メートルハバロフスク側にインという町があるが、この町の駅名は彼にちなんでスミドビッチ駅と呼ばれる)によるものである。彼等の主導のもと1924年、ソ連中央執行委員会諸民族ソビエト幹部会に、付属の労働者ユダヤ人土地機構委員会が創出された。同委員会の調査団は極東南部地域を探查し、ピラ川とビジャン川流域が一応の定住に適していると報告し、1928年3月26日、ソ連中央執行委員会の政令により極東沿海地域自由地域が設定された。1930年、シベリア鉄道駅チホンスカヤを中心としたピロビジャン地区が形成された。そして4年後、ユダヤ自治州に昇格した。

アブルーチエ

モスクワから8,199メートル。人口12,000人。1909年、駅が開業され、人が定住するようになった。

イズベストコーバヤ

モスクワから8,242メートル。この駅からハバロフスク地方のコムソモリスク・ナ・アムールへの支線が始まる。

ピロビジャン

モスクワから8,359メートル。自治州の首都。地名は2つの川、ピラとビジャンを合わせたもの。1934年から首都であり、1937年に市に昇格。

ボロチャエフカ

ハバロフスクまで49メートル。この地は集落で有名なのではなく、歴史的な出来事で特記すべき場所である。1922年2月、ブリューヘル將軍率いる赤軍が白衛軍の防御網を撃破し、同2月14日、ハバロフスクを陥れた一連の戦闘が開始された場所である。

これに先立つ1916年10月5日、ハバロフスク近郊のアムール川鉄橋が完成し、シベリア鉄道の線路がモスクワからウラジオストクまで物理的に一本になった。今回はシベリア鉄道敷設上最後の大工事「旧ハバロフスク鉄橋¹」の工事からはじめ、ウラジオストクまでの鉄道を概観し、シリーズを終わることとする。

¹ 1999年10月20日、新しい道路併用橋が完成し、古い鉄橋は橋桁を残して撤去された。

海外ビジネス情報

中国

ハルビン～ウスリースク間
定期バスの運行が開始
(国際商報 11月4日)

先日、ハルビン市とウスリースク市間の旅客輸送ルートが正式に開通された。

ハルビンからウスリースクまでは牡丹江、綏芬河、グロデコボなどの都市を経由している。当線路の開通は綏芬河道路口岸の国際旅客輸送の混雑状態をある程度緩和することができ、同時にロシア観光客がハルビン市内への観光、買い物などにも便利を図った。情報によると、近くロシア側はウスリースク～グロデコボ～綏芬河～牡丹江～ハルビンの定期バスの運行を開始することとなっている。

モンゴル

モンゴル国会が蒙・中国境地帯で
自由経済区の設立を決定
(人民日報・海外版 11月6日)

モンゴル国会は11月3日、2001年から蒙・中国境モンゴル側の最大の口岸都市ザミンウデで自由経済区を設立する計画案を通過させた。

当計画はモンゴル政府の2001年国家社会経済発展基本方針の中で取り上げたものである。モンゴル国会は同日に自由経済区設立問題について集中論議し、70%の賛成票で当計画を通過させた。モンゴル国会は1995年から自由経済区の設立に関する法律を通過し、自由経済区を設立する際、中口両隣国の市場の特徴を配慮することを強調していた。しかし、自由経済区の計画はずっと許可されないままだった。近年以来、蒙・中経済貿易協力は活発し、中国はモンゴルの最大の貿易パートナーと投資国となっている。モンゴル政府が蒙・中国境の口岸都市で自由経済区を設立する狙いは2つある。1つは蒙・中の経済貿易協力を促進させること。2つ目は自由経済区の設立によって、外資を吸収すると同時に、ザミンウデ市の発展に結びつけることである。

ロシア

ポシェットから韓国向けの新航路
(JSN ダーリニ・ポストーク通信
12月12日)

沿海地方では、近く、ロシアの港と外国の輸送拠点を結ぶもう一つのコンテナ航路が開かれる予定である。新しい航路は韓国のプサンと沿海地方のポシェット、中国東北部を結ぶ。新航路の主な発起人は極東海運(FESCO)である。同社の船がこの航路を運航する。これは、ポシェット港を経由する2本目のコンテナ航路である。すでに、プサンと日本の秋田、ポシェット、中国の琿春、そこから中国東北部の都市を結ぶ航路が存在する。この航路では中国船が就航している。(株)ポシェット商業港首脳陣の話によると、プサン・秋田・ポシェット航路は十分安定している。FESCOには独自のやり方があるということで、両航路が競合するとは考えられていない。

口中国境の駅が新設
(JSN ダーリニ・ポストーク通信
12月19日)

12月15日、ポグラニチヌィ村にあるグロデコボ駅に、新しい駅舎がオープンした。この駅舎は極東鉄道のなかでも大規模なもののひとつとなった。駅舎の総面積は2256平方メートル、1日の乗客処理能力は3,000人

におよぶという。構内には、広々とした待合室に加え、最新設備の整った税関や国境警備課も設営されている。この新設駅は、国際輸送において、旅客サービスを向上させ、処理能力を高める目的で新設されたものだ。

グロデコボ駅の利用が急激に増加したのは1990年代初め。近隣都市の中国の綏芬河へ旅行が企画されるようになったためだ。1997年になると、毎日1,500人の乗客がグロデコボ駅を通過するようになり、3年後にはその乗客数は15万人にまで伸びた。昨年、約30万人が、グロデコボ駅経由でロシアへ、あるいは中国へ入国した。この10年間、グロデコボ駅は深刻な土地不足に直面し、機械化された税関や国境警備のおかげで乗客の所定の手続きや検査を何とかこなす、という状況だった。昨年、極東鉄道幹部連は新しい駅舎の建設を決定した。グロデコボ駅新設の記念式典には、沿海地方のエブゲーニー・ナズドラチェンコ知事や極東鉄道ウラジオ支部長のワレリー・タラバロフ氏も出席した。

列島環日本海

北海道

ユジノ - 新千歳便開設
来春にも週2往復
(北海道新聞 11月30日)

運輸省は11月29日、日本とロシアとの航空協議で、新千歳空港とユジノサハリンスクとの間に新たに定期航空路線を開設することで合意したと発表した。今後、航空会社の申請を待って、早ければ来春にも週2往復の運航が実現する。新千歳は、航空自衛隊の基地に隣接するという防衛上の理由から、ロシア機の定期路線乗り入れはこれまで見送られてきた。今回の合意により、運輸省はロシアとの交流拡大に弾みがつくと評価している。

協議ではロシア側が新千歳への乗り入れを要望したのに対し、日本側は1994年に開設した函館 - ユジノ線(週2往復)の継続運航を前提条件に合意したという。同協議では大阪 - ウラジオストク線の路線開設(週2往復)でも合意した。サハリン航空が運航する函館 - ユジノ線はビジネス客などで約80%の高い搭乗率を確保している。国内に競合路線がない新千歳の需要も十分見込めるため、運輸省は同航空が新千歳の運航を申請する可能性が高いとみている。

稚内建設協会
コルサコフ市と合併企業設立へ
(北海道新聞 12月1日)

稚内建設協会(59社加盟)は11月30日までに、コルサコフ市と、同市の建設関連企業「SU408」(従業員150人)とともに、2001年5月をめどに合併企業「ワッコル」を同市に設立することで基本合意した。

道貿易物産振興会(ユジノサハリンスク)によると、道内関係者がサハリンで建設分野の合併企業を設立するのは初めて。大陸棚開発で建設事業の増加が見込まれる中、期待が高まっている。出資金20万ルーブル(81

万円)のうち、稚内側が50%、SU社が40%、コルサコフ市が10%を負担する。コルサコフ近郊では大陸棚開発の一環として液化天然ガスのプラント、積み出し基地の建設が計画されており、同市のマカレツ副市長は「道路、橋、店舗など、周辺事業の請け負いを目指したい。日本の技術には学ぶ点が多い」と期待している。

国外初、教育省認定
ロシア語検定
(北海道新聞12月4日)

函館市元町のロシア極東国立総合大学函館校で2001年1月20、21日の両日、ロシア教育省認定の「外国人のためのロシア語能力検定試験(略称・テルキ)」が実施される。これまでロシア国内でしか実施されておらず、国外での実施は初めて。

同試験はロシア教育省付属ロシア語能力検定センターがロシアの国立大学に編入学を希望する外国人に受験を義務付けている。合格すれば、大学・大学院に編入学するための受験資格が得られる。極東大函館校はロシアの国立大の日本唯一の分校で、ウラジオストク本校が試験実施のライセンスを持っていることから候補地になった。試験はロシアの大学に入学できる語学力が認められる1級から、ロシア国内のロシア語専攻科大学院卒でロシア語を母国語とする人と同程度の高い語学力が認められる4級までであるが、今回は1級と、ロシア語専攻科以外の大学院編入学の受験資格が得られる2級の試験を実施する。他に、基本的なロシア語能力を測る基礎テストも行う。定員は各コース9人、検定料は2級20,000円、1級7,000円、基礎テスト5,000円。

日口定期フェリー
2001年続行に高まる期待
(北海道新聞12月5日)

2000年4月、4年ぶりに再開した小樽とサハリン州ホルムスクを結ぶ日口定期フェリー「サハリン7」(5,025ト)が2001年も運航を続行することになった。サハリン沖天然ガス・油田開発などを通じて北海道とサハリンの交流が活発化するなか、北海道とロシアを年間・定期で結ぶ唯一の海上航路への期待は大きい。しかし、肝心の集荷は厳しい状況が続き、運航中断への不安は消えない。

フェリーは毎月末に1往復運航。貨物はサハリン側から製材、小樽側からは、掘削機やインフラ整備に必要な建設用重機のほか、ロシア観光客が持ち出す携帯輸出の中古車が大半を占めた。ロシア人観光客も毎回、ほぼ定員の30人前後が乗船した。だが、日本側からの輸出货量は航路の認知度が低い国内輸送費が高くなる本州からの貨物が集まらない日用雑貨は韓国・中国産の競争力が高い、などの理由から採算割れで赤字続き。資源開発によるサハリンの経済成長に期待し先行投資した運航会社の生き残りは、どこも扱わない品目を増やす、少量小額の輸出品目を扱うなど、独自性がカギとなりそうだ。

道産技術で中国ワイン
遼寧省に産地計画
(北海道新聞1月1日)

北海道の新技术で、中国遼寧省のブドウの産地・營口市に一大ワイン基地が生まれる。札幌の三洋技研工業と營口市対外経済貿易委員会は12月31日までに、北海道の技術を生かしたワイン製造を同市で進めることで合意した。

元北大農学部教授が開発した省エネ型農産物貯蔵システム「アイスシェ

ルター」を2010年までに現地で50棟造り、03年からワイン製造を開始することで一致。設備、運営に関する技術は北海道側が供与し、建設資材や資金は中国側が主に担う。同社は道などの補助を受け、世界でも例のない集合型大容量風力発電システムの技術開発に取り組んでいる。中国で使用する電力はこのシステムを使う。両者の投資額は10年間で20～30億円。毎年5万トンのブドウを貯蔵してワインを造り、毎年15億円の売上を見込む。ワイン技術者は北海道側が人選して派遣する方針。この構想が動き出すきっかけとなったのは、昨年8月、同社社長らが参加した道の北東アジア経済視察団の中国訪問。遼寧省の省都・瀋陽市での商談会で営口市側がアイスシェルターの技術に強い関心を示した。同市幹部は昨年11月、千歳市内のワイン工場などを視察し、北海道のワイン製造技術を確認している。

北海道サハリン事務所
3人体制で業務開始
(北海道新聞1月5日)

道がロシア・サハリン州ユジノサハリンスク市内に元日付で開設した「北海道サハリン事務所」が、1月4日から業務を開始した。

日本の地方自治体がロシアに事務所を設けるのは初めてで、道の海外事務所としてはシンガポールに次いで2カ所目。道は新事務所開設で、サハリン州沖で本格化している石油・天然ガス開発プロジェクト関連事業を始めとする経済交流の促進などを目指す。従来道の職員2人体制から、課長級の前道知事室国際課参事を所長とし、係長級の職員2人を配置する3人体制に強化した。道知事室国際課は「今後はロシアの民間企業に行政機関として認知してもらうのが課題」と話している。

青森県

「むつ小川原に国際貨物空港」
可能性調査の意向
(東奥日報12月2日)

木村知事は12月1日、むつ小川原開発地区への国際貨物空港建設の可能性を探る意向を表明した。県は既に11月からアジア各国への物流拠点となる国際貨物空港構想について、庁内関係部局で検討中で、13年度当初予算に調査費を要求する方針だ。

国際貨物空港については過去にも検討したことがあるが、東北地方の貿易需要が見込めず、具体化できなかったという。しかし今年、同地区に液晶関連産業の集積を図る「クリスタルバレイ構想」が具体化したことなどから、企業立地促進策や、アジアと日本との物流拠点構想の一環として再浮上した。国内電機大手や県内企業からも、空港整備が企業立地の決め手との声がある。県側は4,000メートル級滑走路2本を擁し24時間離着陸できる空港を想定。ただ同地区には、核燃料サイクル基地など、法規により航空機が上空を飛行できない施設があり、また巨額の建設費や千歳空港との競合などの課題もあるが、それらが克服できれば整備の必要性を国に提言し、構想具体化を図る方針だ。

秋田県

コンテナ輸入拡大へ
秋田中国経済交流促進協が設立
(秋田魁新報11月22日)

中国からの食材などの共同輸入を目的とした「秋田中国経済交流促進協議会」が11月21日発足、県第2庁舎で設立総会を開いた。会員は食品関係を中心とした県内の6社。今後は商談会を開催して取引にこぎつ

け、コンテナ輸入に結びつける方針。

協議会発足となったのは、日本貿易振興会(ジェトロ)が助成するLL事業(ローカル・ツー・ローカル産業交流事業)。本県と中国・吉林省との食品分野での交流が、12、13年度の2年間、この事業に採択されており、これまで現地調査や商談ミッションを重ねた結果、参加企業から共同輸入に向けた協議会結成の話が持ち上がった。協議会では役員を選出した後、12年度の事業計画案と予算案を承認した。事業としては、12月上旬に吉林省食品産業交流団を受け入れ、食品関係など4社と秋田市内で商談会などを行う。また、2001年1月から月1回、共同輸入に向けた研修会を行う。同協議会では、混載によるコンテナ輸入を拡大させたい意向。会長に選任された松美の佐藤社長は「県内でどのようなものが必要とされているかを探りながら、中国との経済交流を深めたい」と参加を呼び掛ける。

秋田 - ソウル便 正式に決定
大韓航空が週3便 6月めど
(秋田魁新報 12月16日)

秋田 - ソウル定期航空路の開設が正式決定した。ソウルで開かれていた日韓航空協議で運輸省と韓国建設交通部が合意、12月15日に運輸省が発表した。大韓航空(本社ソウル)が早ければ2001年6月をめどに、秋田空港に週3便就航させる予定。

協議では地方空港の新規路線として、韓国建設交通部が秋田をはじめ、鳥取、島根、宮崎の4カ所を提示。これに対し運輸省は、日本国内の全地方空港へ乗り入れできるように「路線開設の自由化」を提案したが、韓国側は難色を示した。この結果、地方空港の路線開設自由化案は見送られ、韓国側が提示した4カ所の新規開設を運輸省が受け入れる形で決着した。運輸省の前田隆平国際航空課長は、秋田 - ソウル線について「今後、韓国の航空会社が就航時期を指定し、運輸省に申請すれば開設できる。ただし、CIQ(税関、出入国管理、検疫)が整わないといけない」と説明した。CIQは大蔵、法務、厚生各省の管轄下にあるため、県は今後、各省に要望、早期整備を目指す。

新潟県

国際物流拠点の可能性
日本海地域ビジョン策定
(新潟日報 12月22日)

運輸省第一港湾建設局は、本県を含む日本海側の港湾空港づくりなどの長期的な施策の方向性をまとめた「日本海地域ビジョン」を策定した。

日本海地域の港湾は2010年頃には「アジア方面の貨物は太平洋側に依存せず、地域内から輸出入する港湾となる可能性もある」と想定。国際海上コンテナターミナルのほか、石炭なども扱える多目的国際ターミナルの整備構想を記した。さらに20 - 30年後の展望では対岸諸国の発展により、「日本海・アジア大交流軸」とも呼べる航路形成の可能性も指摘。太平洋側の貨物をアジアや北米に輸出入する港湾に成長すると見込んだ。本県関係では新潟東港、新潟空港と新潟西港を貫通する高規格道路の整備構想も示した。一方、新潟と小松両空港については、航空需要増加に対応した滑走路延長、路線拡大を図る。長期的には首都圏の国際交流機能の補完を視野に入れた国際空港への展開も検討する。また、北関東を始め広範囲からの利用客に対応するため、空港アクセス道路の整備や、地域住民の生

活手段として活用できるかどうかを含め、新交通システム整備も検討すると明記した。

富山県

「富山 - 大連」1便増
3月末から週3便体制に
(北日本新聞 11月16日)

中国北方航空は2001年3月26日から、富山空港と中国遼寧省の大連空港を結ぶ国際定期便の1便増便を決め、県内旅行業者らで作る北方航空協力会などに伝えた。

大連便は98年6月に就航、ダグラス社のMD82(145人乗り)を使用し、水、土曜日の週2便体制で運航してきたが、平均搭乗率は就航初年が27.5%と採算ラインを下回った他、昨年も43.4%と低迷し、一時は減便も検討されていた。昨年末以降、旅行業者が3泊4日で5万円前後の割安旅行パックを相次いで発売したことや、民間交流の進展などを背景に搭乗率がアップ。4月以降、平均搭乗率が60%を超え、5、6、9月は70%を超えるなど、年間利用客は9,000人の突破が見込まれている。大連便の利用客は、北京、上海市内観光を組み合わせた旅行者が多く、手ごろな2泊3日の旅行パックの商品化を目指して、北方航空協会や日本旅行業協会(JATA)富山地区などが増便を要請していた。

富山国際職藝学院と
ウラジオストク経済サービス大学
日本庭園建設で交流
(北日本新聞 11月16日)

沿海地方ウラジオストクで計画する日本庭園の建設を通じて、富山国際職藝学院とウラジオストク経済サービス大学が相互交流することになった。同大には環境デザインを学ぶカリキュラムがあり、学生数人が2001年4月に来県し、同学院の環境職藝科造園コースや県内の造園会社で10日間程度研修するほか、同学院生が8月からの夏休みを利用し現地を訪れ交流する予定。

庭園は、富山とウラジオストク市の友好のシンボルとして「富山 - 沿海地方・友好の橋」と命名された陸橋に隣接する同大の敷地の一部(約3,000㎡)に建設する。来年5月の着工、秋の完成を予定している。設計や施工管理は県緑化造園土木協会が無償で行い、建設費はウラジオストク会森本会長が個人で負担する。会と土木協会のメンバーがこのほど、ウラジオストク市を訪問。同大の学長や同市の担当責任者らと会い、学生の相互交流の実施で合意したほか、庭園に使う樹木や石、資材などを下見した。庭園は完成後、地権者である同大が管理することになっており、管理マニュアルの作成にも共同で取り組む。

富山ウラジオストク会がロシア

石川県

直江津港・境港とパートナー港
金沢港 国際航路開拓へ
(北陸中日新聞 11月30日)

金沢港の国際物流拠点化を目指す県は11月29日までに「パートナー港」として直江津、境港の両港と連携を深め、国際航路を開拓する方針を固めた。少ない物量を束ねて、太平洋側の主要港に対抗するのが狙い。近く3港の実務者が集まり、輸出入量など各港の現状について情報を交換し、休止した台湾、上海などの航路の再開、新航路開拓の可能性を探る。

3 港はいずれも週 1 便で台湾・高雄と結ばれていたが、2000 年 9 月末に台湾の船会社が航路を再編するために、便は休止となった。
境港の管

理組合、新潟県上越市、金沢港振興協会、県、金沢市の各担当者はその際、運航継続の要請を通じて互いに連携することで一致した。日本海側では輸出入用コンテナ取扱量を見ると、直江津港は 1999 年度 10,639 個で金沢港（10,907 個）に次いで第 5 位。境港は 6,258 個で第 7 位となっている。情報交換では、各港が国際航路の実績、地元産業のニーズやデータなどを出し合って、貨物量がある程度確保できるかを見極める。可能性が高まれば、国内外の船会社をはじめ荷主、商社にスクラムを組んで売り込む方針。また県は、2000 年 7 月末に休止した金沢 - 中国大連便の寄港地だった舞鶴港などとの連携も視野に入れている。

鳥取県

中国・琿春市と交流願
「日新」が 1 億円拠出
(日本海新聞 11 月 29 日)

境港市外江町の合板メーカー・日新は中国・琿春市への工場進出を目指し、一昨年から国連工業開発機関（UNIDO）に調査を依頼していたが、採算的に厳しいことが分かり進出を断念。今後の友好交流と将来へのかけ橋の意味で 1 億円を拠出して「境港・日新謝恩交流基金」を設立し、同社で 11 月 28 日、琿春、境港両市長と、日新社長が基金設立に伴う覚書に調印した。

日新の琿春市への工場進出は、境港 FAZ（輸入促進地域）計画の目玉の 1 つとして期待されていたが、日本国内の住宅着工の伸び悩みなど合板の価格低迷が続いており、進出を断念した。しかし、同社は琿春市を基盤とする中ソ国境の図們江地区開発への精神は不変のものであるとして、次世代の交流を願って 1 億円を拠出し、7,000 万円を琿春市が交流基金を設立するための基金に、3,000 万円を境港市国際交流基金の積み立てに利用してもらうことにした。中国側は基金のうち 6,000 万円を使って琿春輸出加工団地にソ連産松の実の加工工場と衣類工場を建設するほか、境港市に派遣する木工経営幹部の養成費に充てる。

米子 - ソウル便「ほぼ確実」
空港整備に着手へ
(山陰中央新報 12 月 26 日)

鳥取県の片山善博知事は 12 月 25 日の定例会見で、米子 - ソウル線の開設について「ほぼ確実」との見通しを示し、12 月補正予算に計上した米子空港国際線施設改修事業に着手することを明らかにした。

米子 - ソウル線は、12 月 5 日に終了した日韓航空交渉の中で、秋田、出雲、宮崎とともに新規路線開設が可能な地点として位置づけられ、航空会社側の対応が焦点となっている。片山知事は 19 日に東京で、韓国・アジアナ航空の周在弘・日本地域本部長と会談した結果などとして「公式発表は 1 月中旬だが、関係者とのやりとりの中で、確かな手ごたえ、強い感

触を得た」と、開設はほぼ確実との見方を示した。開設時期や便数について「早ければ2001年3月に就航の可能性。アジアナ航空との感触では週3便」と見通しを述べ、「発表を待ってからでは時期を失

する。早速、準備を始めている」とし、東京で法務省、厚生省、農林水産省、大蔵省へCIQ体制強化を要望したのをはじめ、米子空港の機能整備にも着手することを明らかにした。同空港の機能整備は、国際線用の出発ロビー、荷物受け取りロビー整備、CIQ施設改修などで、3億1800万円余りを予算化。年明け早々、工事に着手する予定だ。

島根県

日朝の懸け橋に
県友好協会が発足
(山陰中央新報 12月19日)

朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)との交流を目的にした島根県日朝友好親善協会の設立総会が12月18日、松江市であり、会長に県商工会議所連合会の皆美健夫会長を選んだ。両国の懸け橋になるよう、来春に予定する訪朝団の派遣などを通し、経済、文化、教育分野で交流を深める。

同協会の設立は、6月にあった首脳会談後、北朝鮮との関係改善を目指す動きが世界的に広まるのを受け、県内の各分野で友好、親善を深めるのが狙い。経済団体や県議全員で組織する県日朝友好促進議員連盟が中心になり、設立準備を進めてきた。計画では、2001年4月下旬に訪朝団が北朝鮮政府の要人や経済、文化担当者と意見交換することを確認。会長に決まった皆美氏が「民間レベルで交流を進め、深いきずなをつくりたい」とあいさつした。

九州

日韓で共同調査
水質汚染防止に活用
(西日本新聞 11月29日)

窒素肥料がもたらす水質汚染に関する日韓共同調査が、九州北部3県と山口県などで始まった。調査には福岡、佐賀、長崎、山口各県と韓国の全羅南道、慶尚南道、済州道、釜山広域市が参加。来年度末に調査報告をまとめ、窒素肥料の適量使用に役立てる方針だ。

調査は2001年9月まで。地形や地質による特徴を浮き彫りにするため、8つの自治体ごとに用途の異なる調査地域(10-600ヘクタール)を選んだ。福岡県は茶畑、佐賀県はスギを中心とした山林、長崎県はミカン畑、山口県はナシ畑とブドウ畑。韓国側は松林やカキ畑など。それぞれの地域で降水量、雨水の移動ルート、川やため池、地下水の流量と窒素濃度を20回程度測定し、窒素肥料に起因する窒素が水環境に及ぼす影響を総合的に分析する。福岡県筑後地区で調査をしている同県保健環境研究所は「広域な窒素調査は事例が少ない。調査を通じて窒素肥料の適量を算出することができれば」と期待している。今回の窒素調査は、8自治体による「日韓海峡沿岸県市道知事交流会議」(日韓知事サミット)で合意した共同事業の一環。同会議はこれまでに、酸性雨や河川生物を共同調査した実績がある。

セミナー報告

平成 12 年度 第 6 回賛助会セミナー

「知日派ロシア人が見た北東アジア」

平成 12 年 12 月 14 日（木）

ホテルディアモント新潟

Russian Daily 紙コラムニスト

露日 21 世紀委員会委員

フセヴァロード・オフチニコフ氏

私が初めて新潟を訪れたのは新潟地震（1964 年）直後のことで、そのレポートがプラウダに掲載され、ハバロフスクからの支援活動に結びつきました。新潟とハバロフスクの姉妹都市関係は、ここから始まったとも言えましょう。

ロシアの国会では最近、国のシンボルとして双頭の鷲を選びました。一方が西を、他方が東を向いています。旧ソ連崩壊後、ロシアの外交政策は西側に傾いていましたが、幻想が現実になるとともに東も見るようになり、現在の外交政策は東西両方を向いています。プーチン大統領も就任後、北京、東京、ピョンヤン、デリー、沖縄、ブルネイなどを訪問し、アジア外交を展開しています。

北東アジアとロシア外交

北東アジアの地政学的状況の変化には、4 つのファクターがあげられます。第 1 に、旧ソ連崩壊が冷戦・二極化世界に終止符を打ったこと。第 2 に、中国 20 年間の順調な改革により、中国の国力・影響力が急激に成長したこと。第 3 に、最後の冷戦構造である朝鮮半島、台湾の状況が改善されたこと。第 4 が ASEAN プラス 3 の構造で、東南アジアと北東アジアの統合が新しい東アジアの交流を生み、経済のみならず政治的な安全保障の改善に寄与するものと思います。こうした地政学的状況の変化により、日本も外交政策を見直さざるを得ない状況にあります。

ロシアと中国の主な外交目的は、多極化世界の形成にあります。北東アジアにおいては、日米中ロの 4 カ国関係のバランスが取れていることが求められますが、この中でモスクワと東京との関係が一番弱いものになっています。もっとも好ましくない構造は、アメリカが西欧、ロシアと組み、日本と中国に対抗すること。2 つ目に考えられる構造は、中国に対抗して日米が手を握ること。3 つ目は、米中が日本を封じ込めること。4 つ目が、4 カ国の構造の平衡バランスとして、日中ロが協力して、唯一の超大国に対して建設的な平衡状態をつくること。この場合、日米の相互依存関係が、他の国のお手本ともなりえます。

アジアはヨーロッパに遅れを取ったものの、統合化への動きが活発化しています。APEC は、クリントンのイニシアティブで毎年、首脳レベルの会議を開くようになっていきます。アジアにとっての統合は先進国に追いつくことを意味し、アメリカにとっての統合は保護的なバリアを取り除くことを意味します。アメリカが道具として APEC を利用するのではないかという懸念が、ASEAN プラス 3 の構造を導いたと言えます。

アメリカは、アジアに利益を見出しつつあるヨーロッパの動きに危惧を抱き、アジア・ヨーロッパ首脳会議が設けられました。ロシアはアジアにおける不可分の国として、極東資源、工業力、科学技術力がアジアに寄与できると考えていますが、アジアではロシアはヨーロッパの国と考えられ、ヨーロッパではアジアの国と見なされています。ロシアに対する西欧とアジアの利害は、第一にエネルギー資源にあり、ロシアとアジアとのエネル

ギー・ブリッジ構想もあります。2年後、コペンハーゲンでのアジア・ヨーロッパ首脳会議にロシアが参加できることが有意義だろうと考えます。

日本が国際舞台で貢献するために、ロシアは日本に対していくつかの利害の一致を感じています。朝鮮半島情勢における4プラス2の構造、国連における日本の安全保障理事会常任理事国入りへのサポート、G8や国連での国家の独自性を維持・擁護していくことなどです。西側から先進技術を入れながらも独自性を維持するという点で、日本とロシアは同じような歴史を経験してきました。ロシアにおけるスラブ精神と西洋主義との葛藤は、日本の「和魂洋才」と同じ物です。日本は資本主義国にあって、もっとも社会主義的な国だと思います。最低限の貧富の差の中で経済的奇跡を起こし、個人主義の前に集団主義があります。国民全体に平等な教育を与えています。バブル崩壊のとき、日本がこれまでのやり方を変え、個人主義が集団主義の上に来る、とも言われました。しかしIT化時代の中、確かに日本は変わるでしょうが、日本なりの方法で変わっていくものと思います。それは1868年や1945年のときと同様です。グローバル化の時代にあって、個々の文化が軽視されてはなりません。

日口関係について

日本はロシアにとって、中国とともにアジアにおけるもっとも重要なパートナーです。政治的にも経済的にも日本は中国に先行していましたが、気が付けばそうでもなくなってきました。1956年の日ソ共同宣言は、72年の日中平和友好条約より16年も前に締結され、60年代の日ソ経済関係は良好なものでした。しかし現在、日中間の貿易額600億ドルに対し、日口間は50億ドルにとどまっています。この40年間、ロシアは平和条約を領土問題より先行させ、日本は平和条約より領土問題を先行させるという歴史を繰り返してきました。しかし地政学的な状況の変化にともない、ユーラシア外交が提唱され、クラスノヤルスク会談、川奈会談、小淵訪口、プーチン訪日と続きました。森・プーチン会談では、今後のサミットで地政学上の協力、経済関係の拡大、平和条約という3つの議題を出していくことが話し合われました。平和条約と領土問題という2者択一ではなく、並行して議論ができる関係に発展したわけです。

ブルネイにおいて、プーチン大統領が森首相に対し、56年の日ソ共同宣言の有効性に言及したことは重要です。同宣言第9条は、4島の主権については指摘していませんが、日本国民の希望に添ってソ連は自主的に、平和条約締結後、齒舞・色丹を返還するというものです。領土問題解決へのもっとも有効な妥協点は、56年の日ソ共同宣言プラス・アルファーだと思います。プラス・アルファーとは、残る2島の返還ではなく、引き続き相互の満足を探ることにあり、重要なのは9条の精神、すなわち両国の自主性にあります。

私は、この諸島を世界への貢献に利用したいと考えています。最近ロシアは、国連に国際非常事態拠点の設立を提案しました。この諸島や尖閣列島、竹島などをこの機関に利用し、学術研究機関を設置して各地に災害が起こったときの拠点とし、非武装化するというものです。また、経済特区化して世界の資本を導入し、自由な往来を実現するものです。主権につい

ては次世代に託すのです。その頃には、感情ではなく良識に基づいた判断と、政治よりも環境面での議論ができるようになってきていると思います。

日本の政治改革について

ロシア人にはいま、日本の1945年、終戦の頃に似た感情があります。古い価値観が否定され、国民的・民族的劣等感が国内の政治対立に利用されています。

今の日本には、ロシアと一致するところがあります。明日に対する確信がありません。しかし日本は不景気といわれながらも、GDPで1.5%、金額で600~700億ドル成長し、ロシアでは経済的奇跡に相当するものです。半分入ったウォッカの瓶を、「もう半分しかない」と見るのではなく、「まだ半分ある」と私は見たいと思います。

天然ガスセミナー

「サハリンプロジェクトと燃料電池」
平成12年12月20日(水)
だいしホール(新潟市)
主催/新潟県
共催/新潟県天然ガス協会
新潟県ガス協会
協力/ERINA

第1部

サハリンプロジェクトにおける
パイプライン事業化調査の現況
石油資源開発(株)参与
日本サハリンパイプライン調査企
画(株)取締役
江川 堯氏

パイプラインFSの開始

日本の一次エネルギー消費に占める天然ガス割合12.5%に対し、主要国平均は20%強に達しています。今後の原子力問題、CO₂削減問題を考えると、12.5%の数値を高める必要があると考えられます。

サハリン1・サハリン2プロジェクトが公表している天然ガスの埋蔵量は30~40兆立方フィート、日本で現在消費されている量の約15年分に相当します。日本のLNGは1969年、アラスカからの輸入で始まり、東南アジアを中心に拡大してきましたが、最短距離のブルネイからでも4,500kmの離隔があります。これに対してサハリン島周辺海域のガス田は、新潟や関東までのパイプライン全長が2,300km~2,500km程度。最近では3,000km~5,000km程度の距離であれば、パイプラインの方がLNGよりコスト的に有利とされています。

しかし日本においては、LNG輸入で不都合が生じてないこと、国内幹線パイプラインが未整備なこと、国際間パイプラインに未経験なこと、漁業関係者との調整が困難を伴うこと、FSの実績がないことなどによって、ユーザーはパイプライン導入を検討する材料を持たずにいました。

平成11年4月、石油資源開発、伊藤忠商事、丸紅、およびサハリンプロジェクトのオペレーターであるエクソン・モービルの4社は、本パイプライン構想のFS実施に合意し、日本側は日本サハリンパイプライン調査企画(株)を設立。同社がオペレーターとなり、3~4年の期間、約40億円の費用をかけてFSを実施中です。

平成11年度は日本側とルートとして約1,000kmの海洋ルートに対し、平成12年度は太平洋側ルート約1,000kmの海底ルートに対し調査を実施しました。調査内容は、水深・海底地形・地質・流況などのデータを取得し、海底パイプラインの敷設時の応力・設置後のパイプラインの安定・安全性を解析し、最適なルートを解析するものです。

現在、これらのデータを解析中ですが、ルート選定が可能と判断できるデータを取得できました。並行して、一部陸上ルート調査も実施中で、これらの取得データをもとに、パイプラインシステムの概念設計を行い、経済性評価を実施することになります。

課題 には、政治的・経済的・技術的な3つの側面があります。日口両国間を結ぶパイプラインであるために、国境未確定問題が宗谷海峡における両国の管轄権問題へ波及することは十分に想定されます。しかし現段階でまず実証すべきは、技術的にも経済的にも十分成立しうるプロジェクトかどうかということです。

経済的側面としては、埋蔵量の確認と開発の提言 - これはエクソン・モービルを中心に開発計画策定を検討中です。漁業関係者との調整 - 海洋ルート調査では、関係自治体・漁業関係者の理解を得、円滑に作業を終了しました。相互理解を深め、緊密な連携を取ることが重要です。経済的パイプラインルートの選定 - 日本海側ルート、太平洋側ルートとも海洋ルート選定の適地は確保可能で、今後、総合的に最適なルートを選定していくこととなります。

技術的側面は、長距離・大容量 - 大容量の天然ガスを効率よく輸送するには、高圧化が要求されます。日本の設計圧力はこれまで陸上で70気圧、海底で100気圧程度が実績となっています。一方、海外では陸上で100気圧、最近ではカナダ～アメリカ間で120気圧の天然ガスパイプラインが建設され、海底では150～200気圧超が数多く敷設され、世界の趨勢は高圧化へ向いています。本構想では、陸上で100気圧、海底で200気圧程度を目指すことになるでしょう。

高張力鋼材の導入 - 設計圧力を高くするには、パイプラインの肉厚を厚くする必要があります。2,300km～2,500kmのパイプラインを考えると、パイプの鋼材は100万トン前後必要となり、わずか数ミリの肉厚の差が何10万トンに相当することになります。パイプ重量の低減化を図るには、高張力鋼材の導入が課題です。現在、目指している材料はAPI5L-X80で、安定性・適合性を確保するための確証実験が重要でしょう。

技術基盤の整備 - 日本では海底パイプラインの技術基準が未整備に近い状態で、小規模のパイプラインでは、従来陸上に適用している技術基準に従って設計されていました。大規模な海底パイプラインにこの基準を採用すると、とてつもないコストがかかり、本構想が空中分解するほどです。海外で採用されている国際基準の導入が不可欠であり、日口間を結ぶ国際パイプラインであることから、両国間で整合性の取れた技術水準であることが重要です。

本パイプライン構想の課題とし

(第1部に引き続き、天然ガス利用の可能性について、ガス会社、住宅メーカーの立場から、実例報告が行われた)

第2部(要旨)

燃料電池のしくみと
家庭用燃料電池コージェネレーション
の技術開発

東京ガス(株)基礎技術研究所
燃料電池プロジェクトチーム副課長
大村 俊哉氏

燃料電池の種類と適用分野として、次の4つがある。大規模電力事業用として要素技術開発が進められている MCFC。発電効率の高い次世代コージェネレーションシステムとして要素技術開発が進められている SOFC。民生用、産業用コージェネレーションシステムとして実用段階にある PAFC。家庭用、自動車用、携帯用などさまざまな分野での実用開発が進む PEFC。

なかでも PEFC は家庭用、自動車用のほか、自動販売機、ポータブル発電機、携帯電話などの幅広い適用分野と、容積あたりの出力が大きく、低温で発電が可能などのメリットがあり、注目されている。家庭用コージェネは「電気も出る給湯器」と位置づけられ、首都圏の平均的な家庭で利用する場合、一次エネルギー消費量 20%削減、CO₂排出量 24%削減、NO_x排出量 56%削減、年間光熱費 19%削減と試算している。

アメリカでは、遠隔地における電力供給用途として電力会社、ガス会社などをスポンサーに、ベンチャー企業が中心となって開発中で、エネルギー省が開発や導入を支援している。日本では、住宅向けコージェネとして家電、重電などの大メーカーを中心に開発中で、平成12年度から国家プロジェクトがスタートした。東京ガスでは、2004年の商品化、初期導入を計画している。

技術的な課題としては、コストダウン、高効率化、性能確認などがあり、価格的には給湯器価格プラス光熱費削減効果で、50万円を目標としている。また、現時点では住宅用コージェネも「発電設備」として電気主任技術者の設置が義務付けられるなど、規制緩和や基準整備などの制度的課題もある。

第3部(要旨)

住宅へのクリーンエネルギーの
導入に向けて

積水化学工業(株)新規事業本部長
富江 徹氏

における CO₂ 排出量を 1995 年に対し 14% の削減目標を掲げ、熱・電力のバランス良い供給に取り組んでいる。そのための住宅用エネルギーソースやシステムとしては、太陽光・熱複合、水素貯蔵燃料電池、ガス改質燃料電池、高容量 2 次電池などがあり、新築か増改築の別や、高日射量地域か低日射地域の別、高熱需要所帯か低熱需要所帯の別などで最適なシステムが選択される。

燃料電池の導入効果は、寒冷地や大家族など、熱需要が大きいほど有利であり、省エネ住宅では効果が少なく増改築には有利と予測される。また、ガス価格も影響する。

燃料電池の普及のためには、本体コスト、流通経路と経費、寿命、保守費用、燃料価格、売電の有無などを総合的に見た市場価格の設定と、補助政策が必要だろう。

住宅産業連合会では、2010年に

ERINA からのお知らせ

賛助会員のページ

ユーラシア投資環境整備(株)
 ハバロフスク投資のガイドブック出版
 (新潟日報 12月18日)

新潟県や新潟市、民間企業などが出資する「ユーラシア投資環境整備」(本社新潟市、高木秀明社長)は2001年1月、「ハバロフスク地方における外国投資のための総合ガイドブック」を出版する。

ハバロフスク地方行政に新しくできた外国投資誘致局の著作。外国投資を呼び込むことを目的に作成した原本を日本語に翻訳した。経済情勢のほか企業の登記方法、会計手法、輸出入に関するビジネス実務や同地方の投資政策などについて、9章でまとめている。

海外での翻訳は中国に次ぐという。販売価格は2000円、出版部数は1000部を予定。ロシア専門書店などで取り扱う。巻頭には、駐新潟ロシア連邦総領事のゲーンナジ・フロロフ氏や、県立新潟女子短大教授の月出皎司氏らが一文を寄せている。

[問合せ・申込先]

ユーラシア投資環境整備株式会社

〒951-8068 新潟市上大川前通 6-1178-1 日本生命榎谷小路ビル3階

Tel: 025-222-2451 Fax: 025-222-2625

E-mail: eurasia@pop02.odn.ne.jp

URL: <http://www1.odn.ne.jp/~aae95670>

北東アジア経済会議 2001 新潟

開催のお知らせ

月日 2月8日(木)・9日(金)

会場 ホテル新潟

基調講演

2/8 10:20~11:00

「21世紀の北東アジア地域における多国間協力のあり方」

小和田 恆 日本国際問題研究所理事長

早稲田大学アジア太平洋研究科大学院教授

特別講演

2/8 11:00~11:30

「台頭する北東アジア：1990年代の成果と課題」

ヴィクトル・イシャーエフ ロシア連邦国家評議会幹部会員

極東ザバイカル協会会長

ハバロフスク地方知事

第1セッション

2/8 13:00~15:30

「北東アジアの物流ネットワーク：不連続点の解消に向けて」

コーディネーター

栢原 英郎 社団法人日本港湾協会理事長、ERINA 顧問(日本)

パネリスト

戴 錫 堯 吉林省人民政府図們江地区開発弁公室主任(中国)

王 勝 今 吉林大学東北アジア研究院院長(中国)

ツェグミド・ツェンゲル インフラ省副大臣(モンゴル)

ヤロスラフ・セメニヒン 極東海運研究所所長(ロシア)

ツォグツァイハン・ゴンボ 国際連合開発計画（UNDP）
 図們江開発事務局チームリーダー

- 第2セッション
 2/8 15:50～18:20 「北東アジアにおける環境産業の振興：
 地球温暖化防止と経済発展の両立に向けて」
 コーディネーター
 森田 恒幸 環境省国立環境研究所社会環境システム部長（日本）
 パネリスト
 易 斌 国家環境保護産業協会技術部主任（中国）
 古島 健 (有)新潟環境クリニック技術顧問
 上海春輝環保技術有限公司理事（日本）
 竹林 征雄 (株)荏原製作所ゼロエミッション企画推進センター理事（日本）
 尹 基 官 忠南大学国際貿易学科教授（韓国）
 ヴィクトル・ズィコフ 石炭生産者連盟会長顧問（ロシア）
 小西 歩 アジア開発銀行プログラム東局第1課（東アジア）課長
- 第3セッション
 2/9 9:30～12:00 「転換期の北東アジアにおける貿易・投資の促進：
 投資リスクの解消に向けて」
 コーディネーター
 藤野 文悟 伊藤忠商事（株）顧問、伊藤忠中国研究所所長（日本）
 パネリスト
 王 志 楽 対外貿易経済合作部国際経済貿易研究院教授（中国）
 菅野真一郎 前日中投資促進機構理事・事務局長（日本）
 隈部 兼作 国際協力銀行開発金融研究所上席主任研究員（日本）
 杉本 侃 日本ロシア経済委員会事務局長（日本）
 ダッシュニャム・ナチン 貿易投資庁担当官（モンゴル）
 鄭 泰 承 全国経済人連合会専務（韓国）
 パーベル・ミナキル ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所所長（ロシア）
- 特別セッション
 2/9 13:30～16:00 「多国間協力の枠組み：連携ネットワークの可能性」
 コーディネーター
 星野 進保 総合研究開発機構（NIRA）特別研究員（日本）
 パネリスト
 龍 永 図 対外貿易経済合作部副部長（中国）
 山澤 逸平 日本貿易振興会アジア経済研究所所長（日本）
 趙 利 濟 北東アジア経済フォーラム議長・東西センター顧問
 小西 歩 アジア開発銀行プログラム東局第1課（東アジア）課長
 ツォグツァイハン・ゴンボ 国際連合開発計画（UNDP）
 図們江開発事務局チームリーダー
 平山 征夫 新潟県知事（日本）
- 総括セッション
 2/9 16:20～18:00 コーディネーター
 金森 久雄 ERINA 理事長（日本）

パネリスト

- 龍 永 図 対外貿易経済合作部副部長（中国）
 夏井 重雄 外務省欧州局ロシア課企画官（日本）
 仁坂 吉伸 経済産業省大臣官房審議官（通商政策局担当）（日本）
 グーダイン・トゥモルチョロン 外務省政策企画情報モニタリング局
 参事官（モンゴル）
 鄭 泰 承 全国経済人連合会専務（韓国）
 ヴィクトル・イシャーエフ ロシア連邦国家評議会幹部会員
 極東ザバイカル協会会長
 ハバロフスク地方知事（ロシア）
 頼 尚 龍 国際連合経済社会局社会経済政策開発管理部チーフ

関連行事

- 中国東北・食材展示商談会
 ・食材セミナー・食材展示商談会
 2/7 10:00～17:00 新潟ユニゾンプラザ
 ・食材個別商談会
 2/8・9 10:00～17:00 ホテル新潟

にいがた 冬 食の陣<当日座>参加事業

- ・中国東北・食材直送<中国座>
 2/10・11 新潟市古町6番町「食の陣」当日座会場

平成12年度 第7回賛助会セミナー

開催のお知らせ

- テーマ ユーラシアにおける物流事情
 日 時 2月15日（木）
 会 場 新潟グランドホテル5階「波光」の間
 講 師 (株)アイティエスジャパン
 代表取締役 斎藤修司氏

* 賛助会入会のお問合せ・お申込みは、ERINA 経済交流部まで。

著書出版案内

「地方自治体の国際協力 - 地域住民参加型のODAを目指して」
 著：ERINA 客員研究員 吉田 均

単年度で1兆5000億円にも上る政府開発援助(ODA)に地方自治体に参加することで、国民参加型の多面的な外交を実現しようと、ERINA 吉田均・客員研究員が提言を1冊の本にまとめ、このほど出版した。「外交は中央政府の専管事項」という従来の発想を転換し、より効率的、効果的な国際協力への道を具体的に示したものとして関係者の注目を集めている。

同書は 外交を担う主体の多面的必要性 日本や海外の国際活動の現状 ODAの現状と、改革の方向 地方自治体の果たしうる役割 - などについて豊富な資料などをもとに幅広く分析。北東アジアの実例なども挙げながら、地方自治体がODAに参画していくことがNGOや国民参加の外交を促すことになり、それが結果的に中央政府、相手国を含む全体の利益につながると訴えている。さらにこうした動きを実現するために、政府開発援助

法での自治体の役割の明確化、中央・地方間の情報共有、地方自治体同士が連携しての組織づくりなどを提言している。(日本評論社・2,400円)
(新潟日報1月24日)

編集後記

列島環日本海のコーナーでご紹介したように、各地で新しい航空路の可能性が生まれてきました。秋田県、鳥取県、島根県がそれぞれ誘致努力の末、韓国との新規路線開設が可能な地域に指定されたことは喜ばしい限り。地域の想いが結実した形ですが、今後、需要の確保と拡大に向けて広域的な取り組みが期待されるところでしょう。北東アジア経済会議参加のため海外から新潟に来る方は、直行便、成田経由、ソウル経由の3つに分かれます。ソウル経由はハブ空港の便利さがあり、新潟とのデイリー化が待たれます。もちろん直行便はそれ以上に便利です。今回の経済会議では、ハルビン便が会議参加者の貸し切り状態。コンベンションの役割も大きいことを実感しています。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.23

2001年1月26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

禁無断転載