

ERINA BUSINESS NEWS

Vol. 25

【第 25 号】	TOPICS	長春における 2 つの国際会議から	
		○第 10 回北東アジア経済フォーラム長春会議	p1
		○第 1 セッションにおけるコメント	p1
		秋田海陸運送株 西宮公平	
		○ハルビン/長春の企業を訪ねて	p3
		ERINA 辻 久子	
		○2001 年日中経済協力会議—於長春	p6
		○閩門江地区 2000-2001 動向	p8
		ERINA 中村俊彦	
	SERIES	列島環日本海	p10
		セミナー報告	p14

2001 年 5 月 31 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 日本生命榎谷小路ビル 6 階
Phone 025-222-3150 Fax 025-222-9505 Internet <http://www.erin.or.jp> E-mail koryu@erin.or.jp



長春における2つの国際会議から

第10回北東アジア経済フォーラム
長春会議

月日 2001年4月27～28日

会場 長春日中友好会館

主催 北東アジア経済フォーラム

共催 吉林省・長春市・吉林大学



基調講演 蔣正華（中国・全人代副委員長）

各国代表スピーチ

金森久雄（日本・ERINA 理事長）

S.フレルバートル（モンゴル・駐日モンゴル大使）

ケンジ・スミダ（米国・北東アジア経済フォーラム北米委員会顧問）

南徳佑（韓国・元国務総理）

ゲオルギー・トロローヤ（ロシア・外務省第1アジア局副局長）

第1セッション「陸・海・空の輸送ネットワーク」

議長 ツォグツァイハン・ゴンボ

（UNDP 図們江開発事務局チームリーダー）

第2セッション「開発金融における協力」

議長 南徳佑（韓国・元国務総理）

第3セッション「人的資源開発と貧困削減」

議長 張東輝（中国・吉林省図們江地区開発弁公室副主任）

第4セッション「北東アジアのエネルギー協力」

議長 中山太郎

（日本・元外務大臣、アジア・エネルギー共同体推進委員会議長）

総括セッション

趙利済（米国・北東アジア経済フォーラム議長）

* フォーラムの詳細は次号 ERINA REPORT (Vol.40) に掲載予定。

第1セッションにおけるコメント

秋田海陸運送株

常務取締役 西宮公平氏

北東アジアの発展を心から願う一人のビジネスマンとして、お話しさせていただきます。

率直に申し上げます、私の守備範囲は北東アジア経済のごく僅か、すなわち長春から延吉經由ポシェットというルートに関する見聞が大部分を占めております。もちろん、将来的にはモンゴルや北朝鮮との交易も行っていきたいとは考えておりますが、現在のところ、実現しておりません。

さて、研究者とビジネスマンの相違点とは、いったい何でしょう。端的に申し上げれば、研究者が現状を正確に把握したうえで、望むべき未来について言及するのに対し、ビジネスマンは現状を1つの変動要素として捉え、望むべき未来が成り立つためにすべき行動をするということだと考えます。

ビジネスマンにとって望むべき未来とは、自分だけの利益ではありません。なぜなら、自分だけが儲かる商売は続かないからです。仕事に関わる全ての人々、とりわけ、知恵を絞るために頭脳に汗をかく人々や、実際に動き回って身体に汗をかく人々が報われなければ、商売は続きません。

そして、始めからうまくいく商売はありません。ポシェット航路を引いて1年半が過ぎましたが、採算ベースには未だに乗っていません。儲からないのに何故ギャランティーを支払い続けているのだという人もいます。多い時には、1ヶ月に4万ドル近くのギャランティーを支払いました。航

路を運行しているパートナーの現通海運集団も損を重ねています。

しかし、ビジネスマンに目先の損得だけではない動きをさせるものは、夢なのです。政治のことはよくわかりませんが、北東アジアは極めて不安定なところだと言われています。この地域の平和と発展に貢献したいという気持ちで仕事をしています。予防外交という言い方をなさる方もいらっしゃると思いますが、その通りだと思います。

前置きが長くなりました。貿易を行う、すなわち、実際に貨物を動かすという視点から大きな問題となった事例2つと、貨物量増大に向けて、今取り組んでいる事柄2点について、お話しさせていただきます。

実際に貨物を動かす際に問題となっているのは、通関時間と通関実務です。この会議で、しばしば「不連続点の解消」という表現が使われます。物理的に鉄道の積替え設備が整ったり、道路整備ができたりした段階でそういった表現が使われており、あたかも物流増大に向けた十分条件が整ったかのような印象を持つことさえあります。しかし、実務的には、貨物移動の必要条件の一つが整ったに過ぎないのです。

第一の通関時間の問題についてお話しします。具体的には、琿春 クラスキノの通関は、トレーラー1台当り最低40分かかっています。そのうえ、1台ずつしか処理を行いません。さらに、ロシア側国境では、税関検査の他に国境警備隊のチェックまであるため、現状では1日に通過できる台数は6台程度の実績になっています。ここで、「6台×5日(平日)で週に30コンテナ通過するはずだ」と思われる方がいると思います。その方には、発想の転換をお願いします。世界的に通関効率が向上している今、税関の都合に合わせる荷主はいないのです。自分にとって最も都合の良いタイミングで通関できない国境は、即座に敬遠されてしまうのです。

第二に、税関の貨物検査の方法についても問題があります。昨年末に、私たちはフレコンバッグ入りの塩を150コンテナ輸入することにしました。ところが、中国での税関検査の際、フレコンバッグに穴を開けられ、その穴にぼろ布や雑誌が詰められたまま日本に運ばれてきました。当然、最終ユーザーは受け取りを拒否し、我が社が新品のフレコンバッグに積み替えて納品せざるを得ませんでした。結果的に、21コンテナだけの輸送になりました。

天津港から出荷した際には、フレコンバッグの上部の紐を解いて検品し、元通りに結んでいたため、こういった問題は一切発生しませんでした。同じ中国の税関でありながら、何故これほど貨物に対する意識が違うのか理解に苦しみます。

次に、貨物量増大に向けた取り組みについてお話しします。玉ねぎ・タイヤ・古紙・トラック部品・コークスなど、様々な商品について取り組んでいます。玉ねぎとタイヤについてご紹介します。

第一に、玉ねぎについては昨年から日本製の種による栽培を、延辺朝鮮族自治州において行っています。これは、ポシエット 秋田を2日間で運ぶという輸送時間の優位性により、リーファーコンテナを使わずに青果物が輸送できるという利便性に着目したものです。現在の耕作面積は45ヘ

クター、将来的な収穫量は8,000トン程度を見込んでいます。昨年度は、50年に一度という大洪水が発生したため、大幅な収穫量の減少となりました。今年の収穫量と品質を確認した後、他の作物への拡大を計画中です。

第二に、タイヤについては、シベリア横断鉄道の活用を目的とした動きです。ロシア側パートナーの「ポシェット商業港」の尽力により、昨年12月29日にシベリア横断鉄道のポシェット港への延伸許可がロシア政府から下りました。しかし、日本の荷主の多くは、未だにシベリア横断鉄道の安全性や定時性に不安を持っており、自発的な荷動きはありません。そこで、テストケースとして我が社で使用するコンテナ荷役用トップリフターの大型タイヤをフランスから運ぶことにしました。フランスのタイヤメーカーに相談したところ、「テスト輸送には問題がない。物流コスト削減になるのであれば、全社的な輸送体制の選択肢にもなり得る」との返事をいただいています。

現状を変えようとするれば、必ず軋轢が生じます。その多くは、既得権益にしがみつき、汗を流さずに利益を確保したいという考えを持つ人たちとの争いです。良きパートナーと共に、望ましい未来に向かう仕事を続けていきたいと思えます。皆様のご協力をお願いいたします。

(追記)

長春での発言後判明した2点

1. 税関検査によるフレコンバッグ破損について

長春での会議開催中に、延辺州政府口岸管理弁公室・姜主任より、「必ず即時改善させる。必要であれば、担当官を天津などに派遣して作業の視察を行う」との話がありました。本年10月末の輸送時に改善状況を確認します。

2. クラスキノ税関通過可能台数について

ロシアのBerkut社 Garifulin Valerii氏よりコンタクトがあり、「ロシアの陸送会社であれば、ロシア側の検査が簡略化されるため、1日15台の通過が可能だ」との話がありました。真偽については現時点では不明ですが、国境の通過時間が運送会社の国籍によって違うとすれば問題です。

ハルビンノ長春の企業を訪ねて

ERINA 調査研究部
主任研究員 辻久子

2001年4月25日、長春で開催された北東アジア経済フォーラムに出席するため、金森久雄 ERINA 理事長等18人が新潟空港を飛び立ち、ハルビンへ向かった。新潟～ハルビン間は直線で結べば近いはずだが、大連まで西航してから北上するというルートを通るため、約2時間半を要した。機内はほぼ満席であった。

一行は長春での会議に先立ち、ハルビンと長春で企業を訪問する機会を得た。ハルビン空港は1年ぶりだが、昨秋、空港から市外へのアクセスとなる高速道路が開通して市内まで30分ほどで行けるようになり便利になった。

先ず、空港から市街へ行く途中にある哈爾濱森永乳品有限公司(Harbin



Morinaga Milk LTD.) を訪問した。工場は生産を中止していたために立ち入ることができなかったが、董事・副総経理の福田拓馬氏が迎えて下さった。哈爾濱森永乳品有限公司は、日本の森永乳業を中心とし、三井物産、日本製乳、中国の哈爾濱松花江乳業有限公司（国有企業）が出資して、1994年に設立された合弁会社である。このうち、中国側のパートナーは工場の土地建物などを現物出資する形で参加した。合弁会社設立の目的は、中国の経済発展に伴い乳業が発展すると見込まれるため、森永乳業の先進的生産技術及び管理方法を導入して、中国人民に栄養豊富な製品を提供することであった。進出に当たっては省・市当局が熱心で、開発区から離れているにも関わらず開発区並みの優遇処置を与えてくれた。製造設備は、敷地面積約4万㎡に粉乳製造ライン、バター製造ライン、練乳製造ラインが1つずつあり、ベビー用、成人用などの消費者向け粉乳や、業務用バター・練乳などを製造している。原料の生乳は契約農家から購入しており、受乳量は日量約40トンである。製品は殆ど全部中国国内で販売している。年間売り上げは約7,000万元とのことであった。従業員は約200名で、うち日本人は7名である。

森永の経営も難問を抱えているようだ。第1に、製品の販売が容易でない。現在は全国の17都市で販売しているが、直営のハルビン以外は代理店を通すことになり、代金の回収に手間取っている。現在約6割は掛売りだが中国の商習慣の問題もあり、集金に苦労が多いとのことだ。一時赤字を経験したが、現在は黒字になったとのこと。第2に、製造経費がかなり高くついている。福利厚生費などを考慮すると人件費は決して安くはないという。さらに、いわゆる乱收費等も要求される。第3に、市場での競争が激しい。国内メーカー産の粉乳は400g当たり12~15円で売られているのに対し、森永など外資系の商品は20元以上で売られているため価格競争がある。また、外資系企業間の競争も厳しいそうだ。

今後、人民の生活が豊かになれば、消費は粉乳から生乳へと移ると考えられる。その時には粉乳の生産はベビー用に特化することになると見られている。さらに中国がWTOに加盟するならば、海外から安価な乳製品が入ってくることも考えられる。森永ではオーストラリア産の安価な原料を輸入して中国で加工販売することも視野に入れているようだ。

一般に、中国へ進出している日本企業の場合、現地販売を目指している企業はなかなかうまくいっていないケースが多いといわれているが、森永の場合も苦労を重ねながら奮闘しているという印象を受けた。



次に訪れたのは、市街から南へ30分程行った所にある経済技術開発区に入っている哈爾濱伊都錦時裝有限公司（Harbin Itokin Fashion Co. LTD.）である。総経理の定者克巳氏が工場を案内して下さいました。この会社はイトキンが中国18都市で展開している縫製工場の一つで、1994年に創業した。日本から持ち込んだ服地を使用して裁断・縫製を施し、完成した婦人服を日本に空輸している。空輸する理由は、製品が比較的高級品である上に、ハルビンが不便なため、大連経由では間に合わないとのことだ。空輸には新潟便が多く使われているそうだ。他の中国の工場では海上輸送が普通とのこと。定者氏の話では、オーナーの特別の思い入れでハ

ルビンに工場を持って来たまでで、経済ベースで考えるとこんな不便な地に立地するのは賢明でないとのことだ。製品の多くは外国のデザイナーブランド品で、日本ではデパートや専門店で売られているとのこと。私たちが見た時はミシェル・クラインというブランドの夏物ドレスが工程に乗っていた。年間に30万着製造し、売上高は2000万円に達しているという。この工場では約300人の工員が働いており、日本人は2人だけ。ゆくゆくは従業員を500人ぐらいまで増やしたいとのことだった。従業員用に400人収容の寮を持っている。

「中華5千年の歴史は銭の歴史」と言う定者氏はビジネスにも厳しい目を向けている。ハルビンでは賃金は安い、労働者の気性がゆったりして労働生産性は低い傾向があるので、厳しく管理する必要があるとのことだ。おっとりしたハルビン女性に対して厳しく品質とスピードを要求している巧みな経営者と見受けた。

翌朝、列車で長春へ異動した。1年ぶりのハルビン駅の待合室は列車の時刻表示が単なる文字板から電光表示版に変わっていた。長春までの窓外の光景は意外にも5年前と余り変わっていない。確かに農家は新築されたものが多く立派になったが、畑を耕しているのはトラクターではなくて馬や牛だ。都市では急速に荷役動物の姿は減ったが、農村では大活躍のようだ。

長春で驚いたのは市街地の再開発ラッシュだ。かつて町じゅう至る所に見られた煉瓦造りの密集住宅は取り壊され、高層建築に変わりつつある。それが町じゅうで一斉に行われているため、町のどの方角を眺めても建設用クレーンが林立する。いったいこれらの建設資金はどこから出ているのだろうかと聞いてみたが、誰も明快な回答を示してくれなかった。



長春の南西方向に位置する中国第一汽車集团公司（China FAW Group Corporation）を訪問した。第一汽車の建設は第一次五ヵ年計画の期間中の1953年に始まり、以後、常に国家の代表的自動車製造工場として歩んできた。中国でよく見かけるFAWブランドのトラックやバン、共産党首脳が乗る高級乗用車「紅旗」が代表的生産車である。ここは代表的国有企業で、従業員約11万人とその家族が工場都市を形成し、大規模な住宅、多数の学校、幼稚園、病院などを抱えている。2000年の製造台数は約40万台、売上高は561億元、利益は17億元であった。

まず、本社の玄関にある応接室のようなところで社長の出迎えを受け、ビデオを見せられた。続いて、バスで20分ぐらいにわたって、両側に住宅や病院、オフィスビル等が続き、やがて工場が現れてくる。その工場も広い敷地に棟がたくさんあって、もし歩いてきたらとんでもないことになると思ったほどだ。

やがてその中のある建物の前で降ろされ、中に案内された。第一汽車がドイツのフォルクスワーゲンとの合弁で、アウディとジェッタを製造しているラインだ。工場は近代的でよく整頓され、静かだ。中国にいることを忘れてしまいそうだといいた人もいた。おそらく日本のトヨタやホンダの

工場によく似ているのだろう。工員たちも黙々と仕事をしている。聞いたところでは、ここの工員の給料は一般の労働者の数倍に達するとか。通路には厚い集合材製の木箱がたくさん並べられている。荷札を見ると、ドイツのアウディ社から長春まで送られてきたことが分かる。大量の部品がドイツからスエズ運河～大連経由で運ばれていると聞いているが、この木箱がその証明だ。ロシアが鉄道料金を下げ、国境通過手続きを簡素化すれば、これらの貨物はシベリア鉄道で陸路運ばれる可能性がある。そのトライアル輸送は既に進められている。



工場を出て、またバスに乗ってしばらく行くと車の展示場に着いた。展示されているのは歴代の「紅旗」である。中国共産党のシンボルとして君臨してきた「紅旗」は毛沢東や鄧小平も乗った。「紅旗」は純国産最高級車として第一汽車と中国人にとって誇りなのだ。いくらドイツの技術を導入してアウディを生産しても、やはり中国人が一番自慢なのは純国産車なのだろう。

建設ラッシュの町を通過してホテルまで帰る道で、町に行くタクシーが全てフォルクスワーゲンの車なのに気づく。夜の晩餐会で長春市長は、本当は日本の自動車メーカーにきてもらいたかったのですがと言った。もしそうなっていたらこの町のタクシーも日本モデルになっていたかもしれない。それでも中国人が一番誇りに思うのはやはり「紅旗」に違いない。

2001年日中経済協力会議 - 於長春

月日 2001年5月17～18日

会場 南湖賓館・国際会議場

主催 吉林省人民政府（中国側）

日中東北開発協会（日本側）



開会挨拶 洪 虎（吉林省長）

古賀憲介（日中東北開発協会会長）

岡崎 清（駐瀋陽総領事）

概況報告 閻 国志（吉林省発展計画委員会副主任）

楊 志新（遼寧省人民政府副秘書長）

于 沙燕（黒龍江省発展計画委員会副主任）

安 莉（長春市副市長）

金 碩仁（延辺朝鮮族自治州副州長）

八木 正（一汽光洋転向機装置有限公司技術部長）

今後の日中協力に関する提案

李 樹（吉林省経済貿易委員会主任）

岩崎篤意（日中東北開発協会理事長）

第1セッション

司 会 吉田 進（日商岩井㈱顧問）

郭 紹?（吉林省外事弁公室主任）

図們江地区経済開発の現状と展望

戴 錫堯（吉林省図們江地区開発弁公室主任）

三橋郁雄（国際臨海開発研究センター調査役）

農産物流通の現状と改革

楊 紹明（吉林省農業委員会主任）

普川光男（日清製油㈱特別顧問）

都市間交流の促進

賈 鴻波（吉林省對外貿易經濟合作庁副庁長）

中村俊彦（ERINA 經濟交流部部長代理）

第2セッション

司 会 伊藤征一（日本化学工業協会常務理事・財經部長）

郭 紹?（吉林省外事弁公室主任）

IT産業の發展と現状・IT技術の活用と展望

王 延慶（吉林省情報産業庁庁長）

片岡雅憲（㈱日立i.e.ネットサービスグループ長&CEO）

ハイテク産業の發展と協力

曲 逸緒（吉林省科学技術庁庁長）

永池克明（㈱東芝国際關係部参与）

會議總括 王 葆光（吉林省對外貿易經濟合作庁庁長）

児玉洋二（山九㈱代表取締役副社長）

閉会挨拶 魏 敏学（吉林省副省長）

古賀憲介（日中東北開發協會會長）

會議の總括において、吉林省對外貿易經濟合作庁・王葆光庁長は次の7点を強調した。

ㄨㄨ 貿易增強

ㄨㄨ 重点産業への投資促進

ㄨㄨ 無償援助の継続

ㄨㄨ 關係機關・企業の出先機關を歓迎

ㄨㄨ 文化交流強化

ㄨㄨ 金融・保險分野の進出奨励

ㄨㄨ 都市間交流（教育・勞務管理など）の促進

また、日本側副團長・山九㈱児玉洋二副社長（日中東北開發協會常務理事）は次の通り發言した。

ㄨㄨ 本會議は実践的な成果を目指すものであり、成功裏に終了した。今後、持続的な協議による成果を積み重ねていくため、次の2点を提案したい。

ㄨㄨ 地域協力分科会を設置すること。これにより課題の対象の絞り込みと共有化、持続的な検討と具体的な成果が可能となる。

ㄨㄨ 情報ネットワークを構築すること。個別プロジェクトをデータベース化する。具体的対象として、農業・畜産分野において日中農畜産物情報ネットワークが吉林省農業委員会・楊紹明主任から提案された。

ㄨㄨ これらにより、中国へのODA方式に積極的な対応ができるものとする。

會議終了後、商談会、地域協力懇談会が行われ、今後の經濟交流や地域協力への具体的な取り組みが話し合われた。来年（第3回）は、黒龍江省ハルビン市で行われる予定。

 図們江地域 2000-2001 動向

 ERINA 経済交流部
 部長代理 中村俊彦

「日中経済協力会議 - 於長春」に先立って、吉林省延辺朝鮮族自治州の図們江地域（琿春・延吉）を訪れた。

昨年来、図們江地域の中国側輸送インフラの整備は一気に整ってきた感があるが、日本との貨物の伸びにはまだ結びついていない。琿春边境経済合作区内には、昨年、輸出加工区が試験区として設置され、今後の企業進出や新たな貨物の発掘が期待されている。中国側担当者は、輸出加工区の推進などに積極的な姿勢を見せており、今年後半から、日本でも盛んなPR活動が展開されそうだ。

琿春边境経済合作区・輸出加工区

訪問月日 5月14日(月)

訪問目的 合作区、加工区の現状調査

面談相手 琿春边境経済合作区管理委員会副主任 趙得男

琿春边境経済合作区科学技術管理局副局長 朴珍舜

- ❏ 琿春边境経済合作区は92年3月許可。圈河（北朝鮮国境口岸）まで38km、長嶺子（ロシア国境口岸）まで12kmの位置にある。
- ❏ 合作区には現在、30余社が進出。外資は琿春市全体で約80社、韓国が中心で、日本企業は5社。
- ❏ 日本向け航路は秋田、新潟のほか、不定期で伊予三島（四国）へのチップ輸出などがある。
- ❏ 投資事例の最大規模は開発区内のサンバーウル（韓国）で、6,900万ドル。日本からの進出事例としては、カジュアルウエア製造の琿民製衣（琿春市内）投資額250万ドル。大連保税区の松下通信にカーオーディオ部品を提供する日中合作の泰士昆電子（合作区内）などがある。
- ❏ 琿民製衣は従業員520名、年産15万着。販売先は日本の量販店で、大連経由で輸出する。従業員は素直だが、引き抜きもある。平均給与は400元（歩合制）社会保険料120元。琿春地区の課題は教育、人材流出、不景気（特に男性の失業率が高い）だという。泰士昆電子は従業員46名、年間輸出額3,000万元。
- ❏ 合作区内の琿春輸出加工区（2.44km²、第1期0.60km²）は昨年、試験区に認定され、今年5月27・28日、北京中央政府税関管理局の審査を受けて正式稼働が開始される予定。基本インフラが整備済みで、接続費用も優遇したい。日本人は慎重すぎ、大連に良いイメージを持っているが、ここは加工賃が安く、大連からの移転も視野に入れている。加工区内には工場上屋を建設しており、区分貸しにも対応できる。
- ❏ 合作区内には今年2月1日、自由貿易区（0.96km²）の設置が許可された。ロシア人がノービザで入国でき、3,000元まで免税される。
- ❏ 日新木材は進出断念したが、人材育成のため7,000万円の基金を残した。



長嶺子税関

訪問月日 5月14日(月)

訪問目的 旅客用新税関の視察

❏ 旅客用税関ターミナルは2000年11月オープン。従来のターミナ



珲春市政府関係者ヒアリング



ルは貨物用として利用される。ザルビノ～束草航路により、旅客通関に支障をきたすようになり、新設した。現在、ロシア人の通関は300人/日だが、自由貿易区の開設により1,000人/日が見込まれる。中国人の通関も5月連休時には1,000人/日を記録した(珲春市外事弁公室・朴永福副主任)。

面談月日 5月14日(月)

面談目的 図們江地域開発のインフラ、税関などの最新状況ヒアリング

面談相手 珲春市政府副秘書長 董 瑛

珲春市政府図們江地区開発弁公室副主任 金 鉄

珲春市政府対外経済合作局局長 金 波

2000年～2001年の口岸建設への投資額は約3,000万元。内訳は、圈河口岸1,500万元、長嶺子口岸1,000万元、鉄道口岸300万元。その他、図們大橋の中国側補修工事に300万元。

圈河口岸は建築面積3,752㎡(税関、警備兵宿舎、倉庫、駐車場)、年間取扱能力は貨物60万トン、旅客60万人。昨年5月に着工し、昨年未完成、今年2月から稼働している。税関は入国/出国、旅客/貨物を別々に取り扱える設計になっている。珲春から圈河までの道路はトンネルの一部、圈河側2kmの舗装工事が未完成だが(10月までに完成)すでに供用されている。

長嶺子口岸は建築面積4,894㎡(旧税関を含まず)、束草～ザルビノ航路開設後、1,200㎡の臨時ターミナルで対応したが足りず、昨年8月着工した。年間取扱能力は貨物60万トン、旅客60万人。旧税関は貨物専用となり、圈河同様、入国/出国、旅客/貨物を別々に取り扱える設計になっている。

鉄道口岸は旅客ターミナル1階部分、倉庫、税関員宿舎などを建設。旅客用レールの建設について、ロシア側と交渉を行っており、また検疫員宿舎(600万元)も建設する。

昨年の輸送状況は旅客28万人で、長嶺子16万人、圈河11万人、沙陀子1万人弱。出国/入国は50%ずつ。貨物は21万トンで、圈河157,000トン、長嶺子48,000トン、沙陀子7,000トン、鉄道4,600トン。輸出が90%、輸入は10%。鉄道貨物は木材の輸入。圈河の貨物は韓国向けコンテナ、チップ、北朝鮮向け建設資材(エンペラーホテル)、一般貨物など。今年1～4月の実績は、旅客11万人、貨物85,600トンで、いずれも昨年を上回る予想。

長嶺子のロシア側税関でも1日900人の処理が可能で、1時間に460～470人処理した実績がある。束草航路で入国した韓国人は昨年(4～12月)3.6万人、今年(1～4月)1.1万人。韓国人はロシアをトランジット・ビザで通過するが、中国人のトランジット・ビザはまだ許可が出ていない。

UNDPが北京政府交通部道路設計院に委託し、4月中旬～5月、北朝鮮側元汀道路可能性調査を実施、これから投資を呼びかける。対

象は図們江沿いの新ルート61kmで、投資額は1,500万ドル。

当方から輸出加工区のPRを提案・依頼した。琿春市では輸出加工区説明会の開催を計画中とのこと。8月23日、境港市で開催される環日本海拠点都市会議に合わせて、秋田～新潟なども訪問しPRしたいとの意向である。

延辺州政府対外貿易経済合作局 ヒアリング



建設が進む長春 - 琿春高速道
(写真は延吉 - 図們間)

訪問日時 5月15日(火)

訪問目的 延辺州の対外経済状況ヒアリング

面談相手 延辺朝鮮族自治州対外貿易経済合作局局长 丁榮泰
延辺朝鮮族自治州対外貿易経済合作局边境貿易管理处
处长 黄徳男

2001年2月、延吉空港は国際空港に認可され、現在、仁川空港との定期直行便実現に向けて努力中。数年来、韓国側がチャーター便を出し、中国側も昨年からはチャーター便を運航している。さらに関西、ウラジオ、ピョンヤンを狙っている。

秋田とのつながりは深い。99年8月、ポシエット～秋田航路が就航し、貨物は増えてきている。昨年6月、延辺州党書記が秋田を訪問。近いうちに、秋田県と延辺州とで経済交流覚書を締結する。さらに、秋田県内の市町村とのネットワーク、商工会議所と貿易促進委員会との提携も目指したい。

現通グループと秋田海陸運送、2者の努力だけではなく、行政も一体となって推進する必要がある。農業技術交流では昨年、玉ネギを20ha契約栽培し、今年は40haに面積を増加し、ニンジン、ジャガイモなども栽培可能。延辺は土地が広く、自然環境を利用して何が出来るか、提携しながら検討したい。片荷の状況打破も調査中だ。

合作局は外資管理のほか、研修生派遣も行い、また外資誘致弁公室の窓口でもある。

列島環日本海

北海道

札幌拠点にIT産業交流を
市が9月に日韓フォーラム
(北海道新聞4月14日)

札幌市は日本と韓国のIT関連企業に経営者らが集う経済交流事業「アジアビジョン・札幌ITフォーラム」を、9月に札幌で開催する。サッポロパレーの技術力を評価した韓国側の提案がきっかけで、市は札幌が日韓のIT産業における技術提携の拠点になることを期待している。

北大の青木由直教授が札幌のIT企業経営者らと昨年、ソウルを訪れ、韓国のIT関連団体の「アジアビジョン・パートナーズグループ」と懇談した。席上、韓国側は「将来は札幌、ソウルを経由し、上海、シンガポール、南インド・バンガロールに至るアジアのIT産業の交流ルートを作りましょう」と提言した。青木教授らはこれを「e-シルクロード」と名付けると

もに、市に呼びかけ、実現の第1歩として初のフォーラムを企画した。市は2001年度予算に700万円を計上した。市は国内他都市のIT企業にも参加を呼びかけており、韓国側とあわせ100社前後の参加を目標としている。

農産物の供給拠点に
営口市がアイスシェルターを導入
(北海道新聞 4月17日)

中国東北部・遼寧省の営口市(人口220万人)は、堂腰純・元北大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」を導入することを決め、札幌の企業との提携調印のため、姜廣信・営口市副市長が来道した。

このシステムによって冬の冷気で作った氷を夏場、冷却用に活用する。中国十大港に数えられる良質の港湾がある営口では貿易が年々拡大し、43カ国と取引がある。「営口はコメが年間50万トン獲れるほか、日本から導入したリンゴのふじやブドウの巨峰、桃、アンズ、スイカなど果物なら何でも獲れる。ただ、貯蔵技術が未熟で値が安い旬にしか出荷できない。これを北海道の技術で克服し、付加価値を高めたい」と姜副市長は話す。今後、10年間で貯蔵量1,000トン規模のシェルター50棟を建て、野菜や果物の通年安定供給を図るとともに、貯蔵したブドウと道産技術で一大ワイン産地を目指す。

サハリン - ウラジオ間パイプライン
日口共同事業化へ調査
(北海道新聞 4月21日)

外務省は4月20日、ロシア政府が日本と共同での事業化を求めているサハリンからハバロフスク、ウラジオストクに至る総延長2,000km超のガスパイプライン敷設に関し、事業化を前提とした調査に着手する方針を決めた。

パイプライン敷設はロシア極東エネルギー需要の大半を担う大事業で、総工費は約10億ドル(約1,200億円)。実現すれば日口共同事業としては最大規模となる。同省はこの事業を日本企業の極東進出の契機と位置付けるほか、二酸化炭素などの排出を国別に制限する京都議定書が発効した場合、排出量に余裕のあるロシアから権利を買うための交換条件にした考えである。北方領土交渉を進展させるための環境整備の側面もある。調査はパイプライン敷設の技術的な可否や環境評価、需要見通し、採算性などを手始めに事業形態や参加企業、ガス供給先、資金調達条件なども検討する。調査費は外務省が全額負担し、国際協力事業団の関連団体に委託する。

北海道・サハリンの経済交流支援
ユジノサハリンスクにセンター開所
(北海道新聞 4月29日)

サハリンと北海道の経済交流を支援する「北海道ビジネスセンター」が4月28日、ユジノサハリンスクの「みちのくビル」内に開設された。日口の経済専門スタッフ4人が常駐し、双方の経済活動を促進する。

同センターは、道内など101の企業と北海道、札幌市など11市町村、道経連などが賛助会員として参加する「道サハリンビジネス交流支援協会」(本部・札幌市)が運営している。会員に対し、現地企業の紹介や通訳を斡旋する。センター内には、会員活動拠点として、貸貸ブースを設置して電話、ファックスなどのサービスを提供する。さらに電子メールによる現地情報の配信、会員の注文に応じた個別レポート作成、入国ビザの手配や書類の発送代行、テレビ会議システムの推進などを行う。

同センターの国内連絡先：道サハリンビジネス交流支援協会事務局
Tel:011-222-3669

青森県

「青森～上海」に週2便
チャーターで季節運航
(東奥日報5月17日)

中国西北航空公司(本社、中国・西安市)が青森空港と上海間に週2便のペースでチャーター便を運航する計画を進めており、関係機関と調整に入っていることがわかった。手続きが順調に進めば7月初旬に第1便が就航し、10月までの季節運航となる。

不特定多数が自由に利用できる定期路線と違い、青森～上海便はITCと呼ばれるチャーター便で、旅行代理店が便やホテルなどを決めるパッケージ旅行形式での利用となる。国土交通省に対する正式な申請はまだで、関係者が青森空港のスケジュール、CIQ(税関・入管・検疫)体制などの調整を進めている段階である。

富山県

日韓で人材、技術協力
県新世紀産業機構と大邱テクノパーク
(北日本新聞4月21日)

県の総合的な産業支援機関である県新世紀産業機構と韓国の大邱テクノパークが、今秋をめどに、交流協定を締結する。両地域が持つ先端的な研究成果など技術協力や人材交流を通じ、技術開発の向上や独創的なベンチャー企業の創出などにつなげる。

大邱テクノパークは韓国南部に位置し、ソウル、釜山市に次ぐ第三の都市、大邱市の産業支援機関。昨年7月に富山市で開かれた北陸・韓国経済交流会議で、大邱市側から産業支援機関同士の交流の要請を受けていた。交流協定に盛り込む事業内容は今後、検討委員会で詰めるが、企業の技術、製品など産業資源の相互提供、研究員の相互派遣、両地域の民間企業、大学などによる共同研究、交流会や産業展示会の実施を軸に調整していく。

石川県

金沢大と大連大が交流協定
産学共同研究 海外に拡大
(北陸中日新聞3月23日)

金沢大は22日、民間企業を交えた初の国際共同研究に向け、中国・大連大学と交流協定を締結したと発表した。産学の共同研究の枠組みを海外に広げ、実務レベルで交流するほか、県内企業への中国情報の提供などで地元産業界に貢献する。

大連大は大連経済技術開発区にあり、周辺には数千の中国、日本企業が立地している。金沢大の海外大学との交流協定は34校目だが、国際共同研究を前提にしたのは初めて。双方の大学、企業が一体となり、国際共同研究体を組織し、プロジェクトを推進、研究成果をビジネスに結び付けたい考えである。金沢大共同研究センターの広瀬センター長はケイソウ土利用や漢方薬の研究、鶏ふんを使ったバイオマス発電など環境分野を挙げ、「共同研究の新しい展開に期待している」と話した。

福井県

老練パワーでロシア経済を復興
県、沿海地方派遣へ
(福井新聞4月4日)

県は本年度から、ロシア沿海地方に老練な技術者を定期的に派遣し、経済復興に協力する「シニア技術者ロシア沿海地方派遣事業」を進める。同地方行政が科学、建設、運輸、通信、保健、医療などから職種を選定する。

県は職種が決まり次第、県内全域から希望者を公募、人選にあたる。対象は55歳以上で、企業を退職した人。派遣は9月から11月の予定で、3カ月間の期限付き。旅費やその間の現地での生活費は県が負担する。本県と同地方は20世紀初頭、敦賀～ウラジオストク間に定期航路があった縁があり、約30年前から国際青年の船、婦人の船の派遣、研修生の受け入れなど交流を続けている。また、県と同地方は1994年度から職員レベルの相互視察を続けており、意見交換の中で昨年9月、同地方から人材派遣の要請があった。県国際課は「シニアといっても、まだまだ一線で働ける人材が多い。形としてはボランティアのようなもので報酬は出せないが、少しでも興味があれば力を貸してほしい」と話している。

外国人向け観光開拓へ
支援センター設立
(福井新聞4月17日)

観光ビザ発給が一部解禁された中国をメインに、東アジアからの観光客受け入れ態勢を整備しようと、32の観光関係団体や企業が集まり4月16日、県対外交渉支援センターが発足した。

会長に就任した山本照英・県観光連盟会長は「国際化への対応で、ビジネスチャンスをつかむ時代になった。業界の自助努力が求められている」と、センター設立の意義を説明。中国政府は昨年9月、北京市、上海市、広東省の約1億人を対象に、観光ビザの発給を解禁。同センターでは、受け入れ促進のため、観光ルートや滞在費用モデルの作成、海外観光業界との交流、観光事情の情報収集、文化・スポーツ大会誘致の支援を進める。発会式の後、講演したJCE中国旅行者の倉橋正一氏は「中国側は、先端技術や工場視察を求めている。名所観光だけでなく、産業も観光に利用できる」とアドバイスした。チャーター便の活用と隣接県との連携も必要とした。

北陸

IT化、中国が先行
北陸の企業と比較
(北日本新聞4月17日)

環日本海地域のIT(情報技術)と事業創造について共同研究している富山大と中国の大学のグループが4月16日、北陸3県と中国のさまざまな業種の企業を対象にしたアンケート調査を発表した。その結果、中国のIT化が進んでいる実態が浮かび上がった。

今年1月から3月に北陸の613社、中国1,089社にアンケートし、それぞれ172社(28%)、185社(17%)から回答があった。パソコンについて「従業員1人当たり1台以上ある」と答えたのは北陸が17%に対し、中国は29%で、インターネットの使用環境も中国の方が良かった。企業内の情報通信網のイントラネットについては北陸のほうが、特定企業間で情報を共有できるエクストラネットは中国の方が進んでいた。このほか大きな差が出たのは経営トップの年齢である。経営トップで50歳以上の割合は北陸が88%、中国は11%で北陸企業の高齢化が明らかになった。今後は韓国とロシアの企業も調査する予定である。

鳥取県

環日本海交流会館(仮称)構想に向け
準備会
(日本海新聞5月19日)

鳥取県と境港市などが本年度、環日本海交流、FAZ(輸入促進地域)をテーマにしたホテル構想を打ち出したことを受けて、「環日本海交流会館(仮称)基本構想検討委員会準備会」が5月18日、境港商議所で開か

れ、6月初旬に第1回検討委員会を開催することを申し合わせた。

まず、早川健一市産業環境部次長が「境港市にはホテル、旅館の選択肢が少ないと、以前から観光客、ビジネス客、境港出身者から多くの要望が出ていた。環日本海交流会館（ホテル）建設の事業化可能性の調査を予算化させてもらった。」と協力を要請した。市内各界各層約20人の委員からなる検討委員会と、検討委員会の中に実務者約10人からなる幹事会を設置し、本年度中にホテルの形態、建設場所、宿泊規模、事業費などをまとめ、報告書を作る。民間と行政が共同で事業展開する県内初のPFI（民間資金活用事業）の導入も視野に入れている。

福岡県

公害克服 北九州に学べ
北京で日中セミナー
(西日本新聞 3月20日)

北九州市と中国・大連市の環境改善交流に学ぶ「日中都市間環境協力セミナー」(国際協力事業団、両市が共催)が3月19日、北京市内で開かれた。北九州市長、大連市長、(財)北九州技術協力協会幹部らが国の枠を超えた都市間連携の成果を参加者300人に披露した。

セミナーは、北九州市と友好都市である大連市の20年に及ぶ環境協力の成果を報告し、公害問題に悩む中国各地の環境改善と日中の環境協力を推進するのが狙い。北九州市の末松市長は北九州市の公害克服の経験を紹介。その上で大連市の大気汚染対策への支援や協力の過程で生まれた「大連環境モデル地区計画」が国のODAに採択された経緯などを説明した。「公害を克服し地球環境問題に取り組むには、人材育成が欠かせない。今後は循環型社会作りが課題になる」と呼びかけた。李大連市長も「これからは廃棄物削減、省エネなど新しい環境技術分野でも北九州市との交流を密にしたい」と都市間協力が期待を込めた。会場からも熱心な質問が寄せられ、末吉市長は「環境問題は今後、国際協力の有効なテーマになる」と手ごたえを語った。

セミナー報告

平成12年度 第8回賛助会セミナー

「北東アジアの国際物流基盤調査
報告会」
平成13年3月27日(火)
ダイヤモンドホテル新潟
国際臨海開発研究センタ(OCDI)
調査役/ERINA 客員研究員
三橋郁雄

この2年間、OCDI、ERINA、海外鉄道技術協力協会(JARTS)、地域開発研究所が共同で運輸省から受託した北東アジアの国際物流基盤調査の成果についてお話ししたいと思います。

今、ボーダーレス時代、グローバル化時代と言われていますが、同時に透明な時代、すなわち世界的に国民にうそをつけない時代になっています。北朝鮮を除く北東アジアの国々は、国際貿易の振興を通じて国民経済の発展をめざすという、冷戦時代では考えられないことが進行中です。まさかのことが実現した例はまだあります。日本から見て実現不可能と思われ、北東アジア諸国との協力により実現した例としては、韓国商船



隊のネットワークです。韓国商船隊が5年前から日本の地方港湾に国際航路を開設しました。このことは日本の地方の港湾関係者にとって悲願でした。韓国がこれを成し遂げたことで韓国にもメリットがあるし、日本にもメリットがあります。協力が富を生み出し、まさかと思われたことが起きたのです。この延長として、21世紀は日本と北東アジアとの間で国際貿易が拡大していくでしょう。その時、国際物流はどうなるのか、日本の港湾はどう対応していくのか、日本と北東アジアとの相互信頼をどのようにして築いていくか、ということがこの調査のきっかけとなりました。

調査は2年間にわたり、極東のカムチャッカから中央アジアのカザフスタンまで、繰り返し行いました。調査で判明した一般的事項について簡単に述べますと、北朝鮮を除く北東アジア各国に対する印象として、調査時に大きなトラブルもなく、社会治安上特段の問題はないと言えます。また、一般の場所で写真撮影、ヒアリングをしても咎められることもなく、情報等の隠しだては一切ありません。ただし、ロシア、中国では汚職が深刻です。現地で出会う人からそのことをよく聞きました。日本への印象は、日本を高く評価し、日本との関係を重視しています。こうしたことから、北東アジア各国はこの地域の発展のために互いに協力することができると思います。北朝鮮の問題をどのように考えるかが重要です。北朝鮮及びその周辺地域を訪れた結果、周辺の中国東北、ロシア極東、韓国が共に一層豊かになれば、北朝鮮は自然に改革・開放の道を進むと思います。総じて、日本の対応次第で、北東アジアは豊かにもなるし、発展もするし、混乱もすると言えます。北東アジアが混乱すれば、日本にとって非常に不幸なことが起こります。将来の世代のためにも今、対処しなければなりません。現在、日本経済は非常に低迷していますが、低迷打破、衰退防止のために北東アジアがそのフロンティアを提供するでしょう。

調査で判明した事項

次に調査結果を事項別にお話したいと思います。私たちは貿易回廊を提案しました。どの国も国際貿易を発展させていく過程で国際輸送路が必要になります。国際輸送路とは港湾と内陸部をつなぐ道路もしくは鉄道網です。これらは国境を越えていくために統一した管理、運営システムが必要になります。国際的に共通した施設水準、システム、管理を持つ必要があります。すでにヨーロッパでは、そのような概念から国際輸送路に関して国際機関、関係機関が資金を出し合って共通のシステムを作り、管理しています。日本も、北東アジアでこのようなシステムを作る必要があるのではないのでしょうか。国際輸送路を提案し、そのなかで重要なものを貿易回廊としてアピールするべきです。

貿易回廊に関してはERINAが現在、北東アジア各国からの参加を得てその特定をしています。政府ベースでも、日本、中国、韓国が貿易回廊及び港湾、その背後の貿易回廊について共同研究をスタートさせました。

コンテナ流動の状況については、海上輸送と陸上輸送が同一の輸送形式を持たなければいけません。世界的に使われている海上輸送コンテナ、すなわちISOコンテナが内陸部をどのくらい走っているかも調査しました。この結果、40フィートコンテナを含めて走らせることは可能ですが、20フィートコンテナが大部分を占める一方、小型国内コンテナも多いことがわかりまし

た。小型国内コンテナは JR の 5 トコンテナに相当し、ISO コンテナよりも多く走っています。海上輸送では ISO コンテナが使われますが、中国の場合、港湾から陸上輸送に移るときトラック輸送に切り替えられる例が多く見られます。ISO コンテナに対応できる荷役機械、コンテナ・インランドデポなどがあまりないということでしょう。

次に、シベリア・ランドブリッジ (SLB) について判明したことを述べます。アメリカ・ランドブリッジ (ALB) と比較をし、SLB が抱える問題点、発展方向についてまとめました。スピードは SLB が時速 35.5km ~ 36km、ALB は時速 50km で走ります。1 列車当りの輸送量はアメリカでは約 400TEU、SLB は約 100TEU です。ALB のほうが大量輸送しています。東アジア ~ 欧州間輸送で、遠回りする海上輸送の代替として SLB に切り替えていくことができないか、これが我々の研究テーマのひとつです。鉄道は本来、船よりスピードが速い。現在、厳密には両者にそれほど差はありませんが、本来は速く輸送できるので、この点を SLB は活かすべきです。また、シベリア鉄道はアメリカ大陸横断鉄道と比べると競争原理が働いていないと思います。アメリカ大陸横断鉄道は鉄道にしても海運、港湾にしても複数会社が存在し、競争原理が働いています。SLB は日本からポストーチヌイに行く時も独占状態であり、シベリア鉄道自体も独占状態です。競争原理を導入するにはどうしたらよいか。シベリア鉄道はポストーチヌイからモスクワへ行く SLB だけでなく、満洲里、ウランバートル、CLB (チャイナランドブリッジ) からも接続できます。このように様々な輸送ルートをうまく使えば競争原理が働きます。また ALB では貨物をメーカーから受取り運ぶ際、メーカーに対して責任を持つのは海運業者ですが、SLB は NVOCC というフォワーダーが主体です。海運会社は船を持っているので、例えば日本からヨーロッパまで貨物を運び、帰りに貨物が無い場合、空コンテナを自分の船に乗せることができます。フォワーダーの場合は船を持っていないので空コンテナを戻さなければいけません。コンテナを返す費用は無視できなく、案外重要なことです。海運業者の SLB 輸送への積極的な参入が求められます。

次に出海事業についてです。北東アジアがこれから発展していく時に中心になるのは黒龍江省と吉林省です。この 2 つの省で人口が約 6,500 万人いますが、残念ながら内陸に位置しているため日本海に玄関を求めなければいけません。この玄関を通して環太平洋諸国の企業が中国の 2 省に進出して工場立地ができれば、従来の東アジア的な経済発展も可能です。この玄関はロシアと北朝鮮の港です。港の利用に当たって国境を越える必要があるため、ロシア、中国、北朝鮮間の融和、協力関係が重要になります。これこそが北東アジア発展の鍵です。黒龍江省と吉林省が今後、経済発展するか否かはこの 3 国間の協力関係にかかっています。協力関係が築ければ、北東アジアの発展が期待できます。

我々はロシアと中国の国境地帯、中国とモンゴルの国境、中国と北朝鮮の国境を調査しました。その結果、信じられないことですが緊張状態は無く、どこも平和な状態であると判明しました。しかも国境を越えた貿易が盛んです。北東アジアの内陸部だけで 1,000 万トンから 1,200 万トン

の貨物が動いています。最大がカザフスタン・ドルジバと中国・阿拉山口との間で、年間約300万トン以上です。そのほか満洲里、綏芬河～グロデコボもかなり物流の動きがあります。橋を作る計画もいくつかあります。例えば、中国・黒河とロシア・ブラゴベシチェンスクの間でアムール川を跨ぐ橋を作る計画があり、すでに両国政府の許可が得られましたが、残念ながらロシア側に資金が無いという問題を抱えています。中国側からの提案で、鉄道と道路の併用橋になる予定です。モンゴルと中国の国境にも川があり、それを跨ぐ橋を作る計画があります。これは木製で仮設橋ですが、2001年の秋に完成予定です。

国境貿易で経済発展を図る際に問題となるのが、鉄道輸送において不連続点が存在することです。不連続点のために輸送量が大きく抑制されます。シベリア鉄道はロシア国内を通り、最後にポーランド国境近くにあるベラルーシのプレストを越えて西ヨーロッパに入ります。シベリア鉄道の輸送容量は年間1億2,000万トンですが、プレストで数百万トンに落ちます。ハルビン～大連の年間輸送容量は1億トンですが、その枝線であるハルビン～綏芬河～グロデコボ間は不連続点のために300万トンまで落ちます。したがって、ウラジオストクからハルビンまで鉄道で貨物を運ぶ際には、輸送量の限界にこだわる必要があります。

将来に向けて環日本海の交通の姿を具体的にイメージするためには、需要がどれくらいあるかを調べる必要があります。その量も予測しました。環日本海圏交通の将来のイメージは次のとおりです。ウラジオストクと新潟の距離は800～900km、日本海はバルト海より大きく、地中海より小さい中規模の内海と言えます。日本と対岸諸国が協力関係を結べば、小型船航路が網の目のように張るネットワークを築くことができます。また、対岸諸国の沿海部はトラック輸送が卓越しており、日本もトラック輸送が発展しています。環日本海地域を結ぶ交通においてトラックがメインとなれば、トラックを運ぶカーフェリーが中心になると考えられます。ただし、港湾から中央アジアまでの輸送手段は鉄道が圧倒的に有利です。その場合、港湾の横に大きな操車場を持つ必要があります。国境には不連続点が存在するため、積み替え施設を効率化し、インランドデポ等が必要になります。以上が調査で判明した概要です。

今後の北東アジアの発展方式

北東アジアの域内交通貿易は増加しています。中・口間は2000年実績で対前年比40%の伸びを記録しています。韓・中、韓・口間も伸びています。極東シベリアはこれから建設、資源開発の時代に入り、経済に好循環をもたらすことになるでしょう。

南から北上してくる経済活性化の動きにも注目する必要があります。東アジアは21世紀、世界経済を牽引する地域になると言われています。1960年代が日本、1970年代が韓国、台湾、香港、シンガポールなどのNIES、1980年代がASEAN、1990年代は中国が、それぞれ雁行的に発展してきました。これらの発展の形は類似しています。加工度の低い労働集約的な工場を途上国の沿海部に持って来て製品を生産し、それを輸出する。その後、より加工度の高い外資が進出し、輸出加工型の生産により経済発展を遂げました。次に発展する地域としてインド、ベトナム、

北東アジアなどが挙げられますが、一番可能性が高いのは北東アジアだと思います。北東アジアは東アジアと同じ発展要素を持っているからです。

西から東に移ってくる力も無視できません。ヨーロッパから中央アジアまで、すでにヨーロッパのトラックが来て、中央アジアのトラックを含めて国境を越えて走っています。関係各国が TIR 条約（国際道路通行条約）に加盟することにより、国境の税関でほとんどチェックされることなく走ることができる、その勢いが中国、ロシア、モンゴルまで来ています。ロシアはすでに TIR 条約に入っていますが、極東ロシアではまだ見かけません。この 3 国が加われば、中央アジアから日本海まで国際トラックの動きが活発になると思われ、極めて大きな意義があります。

日本と北東アジアとの産業構造は補完関係が強く、新事業の具体化には十分可能です。停滞している日本経済を浮揚させるために連携すると良いと思います。日本の国策である資源リサイクルの観点でも、例えば日本の中古車がシベリアで歓迎されるなどしており、その市場を日本国内だけで留めておかず、大陸まで拡張することが必要です。

出海事業は、北東アジア発展の鍵です。しかし、そのためには 4 つの条件をクリアする必要があります。第 1 に中国、ロシア、北朝鮮間の信頼の構築、第 2 に大連ハルビン回廊に対して競争力をもつこと、第 3 に輸出加工区の設置、第 4 が外資の進出です。

次に、日本～大陸間の交通手段の確保が必要です。環日本海の交通手段は発展の過程で 3 段階を経ます。1 つは航路ネットワークの稠密化。韓国商船隊により航路ネットワークが日本の隅々まで出来ましたが、さらに稠密化が進んでいくでしょう。第 2 にボーダーレス交通の出現。これはすでにヨーロッパ、中央アジアにあり、日本と韓国との間でも活魚のトラックが行き来しています。第 3 にカボタージュの緩和です。自国業者のみに輸送権を認めるカボタージュ規制を緩和し、自国と外国企業の相互参入を図ろうとするもので、EU では一部行われています。

シベリアの建設に対しては、日本の建設業者の進出が考えられます。現在、日本の建設業は国内で肩身の狭い思いをしています。対岸に目を向けると大きな需要が存在しています。中国の新幹線も JR 方式で建設できないかと考えています。

調査の結論

20 世紀後半の 50 年間、日本はアメリカとの結びつきにより繁栄と平和を享受してきました。21 世紀のこれからの 50 年は、北米に加え、北東アジアとの結びつきの中で繁栄と平和を享受していくべきです。北東アジアの各国は日本の隣人であり、彼らを無視することはできません。そのためには国民からコンセンサスを得られる北東アジアのビジョンを築き、国民に向けて PR していく必要があります。日本は長期的な北東アジアのビジョンを持っていません。領土問題など目の前のことだけに対処しており、憂慮すべきことです。北東アジアの一員である日本は、北東アジア各国と協力して北東アジアの発展を図るという気持ちを持ち、長期的な観点から対処するべきです。私の考えですが、景気を良くするためには北東アジアです。これを何とか広めていきたいと思います。新しい日本づくりは北東アジアから - と、北東アジアを売り込んでいきたいと思います。

国際カーフェリーの実現可能性

今回の調査により、将来、環日本海圏においてどのくらい物流が生じるのかを予想しました。それを踏まえて、新潟～ウラジオストク間の国際カーフェリーの実現性を検討しました。国際カーフェリーには大きな意義が2つあります。1つは、まだ運行していないということです。最初に航路を持つことができれば、日本の北東アジア向けの貨物はこのルートを通らざるを得ない状況になり、例えば新潟に大きなメリットを与えるでしょう。もう1つは、すでにヨーロッパ～中央アジア間で国際トラック輸送が行われており、日本海沿岸まで到着するのも遠い先のことではありません。その流れを起こすのがこの国際カーフェリーです。新潟～ウラジオストク間の国際カーフェリーは単に日本海のカーフェリーでなく、ユーラシア東西交通に風穴をあける大きな意味を持っています。

まず、カーフェリー輸送の世界及び日本における普及度について述べます。新潟～ウラジオストク間は約830km(約400海里) 所要時間は20.1時間です。この航路と同等のものが世界に55あります。内訳は地中海航路が30、北海航路が22、黒海航路が3です。ロシアはすでにドイツ、スウェーデンとの間に航路を持っており、地中海航路ではギリシャとイタリア、チュニジアとフランスでたくさんの航路があります。このように世界的に国際カーフェリーは普及しています。日本も国内的にはカーフェリーは走っていて、新潟～ウラジオストク間より長い航路が9つあります。

次に、今後の北東アジアのGDPを予測した上で、北東アジア～日本間で、貨物がどの港を通過してどの港に入るかの分析をしました。中国の東北地域を26の都市に分け、日本は48都道府県に分けます。個々の地域ごとに貨物の発生量と集中量を与えておき、その間を貨物がどう流れるかについての流動シミュレーションを行いました。その際、全体輸送コストが安くなることを最適解のルートとします。その結果、実に面白いことがわかりました。

現状を見ると、中国東北から日本に来る貨物取扱量はわずか3万トン(チップ)です。出海事業はまだ機能していません。しかし今後、黒龍江省と吉林省が積極的に動き、日本も協力すれば、かなりの貨物量が発生すると予測されます。現在、黒龍江省と吉林省の貨物はハルビン～大連鉄道を通して大連港から出ています。これを羅津港またはウラジオストク港に回すためには、輸送条件をより合理的にしなければいけません。輸送条件は大陸側の輸送条件、日本海海上の輸送条件、日本国内の輸送条件の3つを考えます。

大陸側の輸送条件として、例えば黒龍江省から大連までの鉄道輸送料金と、ハルビンからウラジオストクに出る輸送料金を比べると、後者の方が相対的にかなり高い。吉林省から羅津港までのトラック輸送もかなり高いのが現状です。大連、羅津、ウラジオストクから日本に来る海上コストは、大連からのルートが一番安く、ウラジオストク、羅津と続きます。日本の道路輸送料金は中国の道路輸送料金の9倍です。こうした「現状のまま」に加えて、シミュレーションでは、大陸側の輸送料金、大陸から日本までの海上輸送料金をそれぞれ単位(トンキロ)当たり同一とし、輸送距離に

比例する「本来有り得べき」条件を設定しました。時間コストは、スピーディな輸送を求める需要を考慮し、日本の輸入品目の平均値 1,400 円/時・TEU に設定しました。

中国東北地方の貨物流動と新潟港の取扱量

現状 (1998 年)

時間コスト (円/時・TEU)	輸送条件	図們江 綏芬河港湾取扱量 (万トン)		新潟港取扱量 (万トン)	
		中国東北	日本	中国東北	日本
		3	0	0	0

シミュレーション (2010 年)

ケース	時間コスト (円/時・TEU)	輸送条件	図們江 綏芬河港湾取扱量 (万トン)		新潟港取扱量 (万トン)	
			中国東北	日本	中国東北	日本
	0	現状のまま	0	0	57.0	20.3
		本来有り得べき	262	43	57.0	20.3
	1,400	現状のまま	214	35	57.0	20.3
		本来有り得べき	228	42	57.0	20.3
	1,400	本来有り得べき + 日本国内道路輸送費 が従来の 1/3	242	42	62.7	20.3
		本来有り得べき + 日本の対象港湾を日 本海に限定	224	42	60.4	20.3
	1,400	現状のまま + カーフェリー就航	223	43	73.8	27.6
		本来有り得べき + カーフェリー就航	233	49	76.3	29.2

注 1 「現状のまま」とは、大陸輸送と大陸から日本までの海上輸送の料金を現在の料金体系とする。

注 2 「本来有り得べき」とは、大陸輸送と大陸から日本までの海上輸送の料金を単位 (トンキロ) 当り同一料金とする。

ケース ~ では、「現状のまま」でも「本来有り得べき」でも、新潟港取扱量に変化はありません。新潟港の貨物が増えない理由は、綏芬河、羅津、ウラジオストクに集まって首都圏に向かう貨物が直接、東京港へ海上輸送されるからです。なぜなら、新潟～東京間の陸上コストが高く、新潟港利用は相対的に高くなるからです。この状況を打破するにはどうしたら良いのでしょうか。ケース、を見てください。

カーフェリーの特徴はスピーディに輸送できる点です。日本国内輸送ではコンテナ船での輸送は少なく、カーフェリーが主役です。ヨーロッパもそうです。新潟～ウラジオストク間に週 3 回カーフェリーが運行し、東京港等は週 1 回のコンテナ船運航とします。この場合、「現状のまま」では 73.8 万トン、「本来有り得べき」条件では 76.3 万トンに貨物量が増加します。このことから、輸送の利便性は極めて重要な要素であり、その実現の可能性が高いのがカーフェリーだと言えます。現実には、下関～釜山の国際フェリー輸送は毎日運行しておりますが、なんと東京から陸上トラ

ック輸送で下関に向かう貨物がかなりあるのです。たとえ陸上コストが高くても、スピードに価値を求めて貨物が相当集まることを意味します。

新潟～ウラジオストクのフェリーの企業化試算は、次のように設定しました。新潟～ウラジオストク間距離 830km、フェリーの速度 22kt、所要時間 20.1 時間、隔日運行（日曜日は運休）。総トン数 1 万トンの中古フェリーを 25.3 億円で購入します。結果、仮に 8% で銀行から借り入れしても、採算性、経営上実現可能です。たとえ 30% の高金利でも、ぎりぎり財務的にはやっていけます。新規に設立する会社の資金調達が困難な場合は、リースによる調達も考えられます。これも十分妥当です。また、国民経済的観点から評価すると、新潟～ウラジオストクのフェリーによる経済効果は 20 年間で現在価値にして少なくとも 8 億円になります。

結論として国際カーフェリーは様々なシュミレーションから実現可能ですが、問題はこれを実施する企業家がないことです。どの都市もフェリー航路を創設していない今こそ、新潟にとってチャンスです。

平成 13 年度 第 1 回賛助会セミナー

「日本を取り巻く東アジア新情勢」
 日時：平成 13 年 4 月 13 日（金）
 会場：新潟グランドホテル
 講師：（社）経済団体連合会
 特別顧問 渡邊幸治氏



要注目点ないし問題点

東アジア情勢は 10 年、20 年前と比べると随分変わりました。その理由は 4 つあります。1 つは冷戦が終結したことです。ソ連が崩壊し、ロシアは市場経済、民主化の方向に進み、東アジアの軍事的緊張が変わりました。2 つめはグローバリゼーションです。グローバリゼーションとはソ連、中国などが市場経済へ転換し、世界が資本主義、市場経済化に進み、ひとつになることです。また、IT の発展により世界が物理的に小さくなり、情報の伝達が瞬時に行われるようになりました。IT の影響を一番受けたのは金融です。IT が世界経済を取り巻き、通貨、金融がものすごいスピードで動くようになりました。3 つめは 1997 年～98 年のアジア経済危機です。それまで、21 世紀はアジアの世紀であると言われてきました。しかし、アジア経済危機によってそれは神話となりました。グローバリゼーションに対して、アジア諸国は準備が出来ていなかったということです。4 つめはアメリカの圧倒的優位性です。軍事力、経済力、知的パワー、大衆文化の点で、アメリカは抜きん出ています。

朝鮮半島における緊張は最近、相当低下してきましたが、まだ残っています。南北朝鮮がいつ、どういう形で統一されるかが問題です。

台湾問題では、中国は台湾を中国の一部であると主張し、必要ならば統合しようとしています。それに対して台湾は、台湾が中国の一部であることを否定まではしていませんが、別の国であり、台湾と中国は特別の関係であると主張しています。そのため、台湾問題は東アジアの緊張問題として残っています。この問題に対して西側諸国は、中国の主張を理解していますが、統合するために中国が武力を行使することには反対の立場です。最近、アメリカの電子偵察機が海南島の近くで中国の戦闘機と接触して墜落する事故がありました。これには台湾問題が絡んでいます。一部のメディアによると、海南島での中国軍の軍事演習をアメリカが偵察に来て、中国の戦闘機がアメリカの動きを封じるために接近して起きた事故と報道

しています。台湾問題は朝鮮半島問題と同等か、それ以上に深刻です。

次に、大量破壊兵器拡散問題、ミサイルによる防衛問題があります。東アジアでは、北朝鮮が核兵器を開発する動きをアメリカ、日本、韓国が協力して封じようとしています

人権、民主主義問題では、中国は西側が期待しているほどの成果を出しておらず、緊張要因となっています。一方、韓国では民主主義が定着してきています。韓国の民主化は特に日本の若い世代に好影響を与え、現在、成田～ソウル間のチケットを取ることが難しいほど、韓国への観光客が増加しています。台湾はここ2、3年で民主主義の国になり、日本国民は台湾に対して大いに同情しています。この点を中国の人たちにも理解してもらう必要があります。

経済問題は非常に重要です。世界の経済はグローバリズムによって発展してきました。東アジアが何らかの形でひとつの経済圏を作っていくことが注目されています。

東アジア情勢の役者

この地域の主役は日本、中国、アメリカです。この3国の動きが東アジアの中で決定的に重要となります。その3国関係のなかで、ロシアの影響力がポイントとなります。韓国と北朝鮮は役者であると同時に、問題点にもなります。

東アジアは、北東アジアと東南アジアに分かれます。北東アジア地域はロシア、北朝鮮、日本、中国、モンゴル、韓国が含まれます。東南アジア地域はASEAN諸国、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオスなどが対象となります。ASEANは役者として登場しますが、バラバラではその価値はなくなるため、その集合体として価値があります。

東アジア情勢を規定する4つの コンセプト（概念）

・勢力均衡

南北朝鮮は対立していますが、平和が保たれている理由は南北の軍事力が均衡しているからです。台湾問題があるものの、中国と台湾の間で平和が保たれているのも両国の軍事力が均衡しているからです。シンガポールのリー・クアンユー元首相は、ある国際会議で東アジア情勢について「東アジアの歴史のなかで強い中国と強い日本が共存した歴史はない」と発言しました。しかし、この2つの国が共存する仕組みをどうしても見出さなければいけません。しかし、それを見出すには時間がかかるため、アメリカがアジアで軍事力を展開しています。この両国の緊張を緩和するために、日米安保条約が役に立っています。

・相互依存

アメリカと中国は、最近の米中機接触事故の問題、台湾問題で対立していますが、それが悪い方向へは発展しません。そこに相互依存の関係があります。中国は経済改革によって市場経済へ移行し、経済を発展させています。そのためには国際経済と関係を持ち、市場経済を開放しなければいけません。それは経済の相互依存の形を作っていくことです。相互依存の関係を築くことができれば、対立を和らげ、協力関係が強まります。中国

が対外経済との関係を深め、発展させることは平和、安定に寄与します。中国はまもなく、WTO（世界貿易機構）に加盟する予定です。それが実現すれば中国経済は世界経済に組み込まれ、世界経済との相互依存関係を強めることとなります。日米関係も安全保障、民主主義、人権、市場経済の点で共通の価値観を共有しています。日米の経済関係には摩擦が生じることがありますが、基本的に相互依存の関係です。

・民主主義

民主主義は東アジアを考える上で重要です。世界的な国際関係論の学者のなかに、「民主主義国同志は戦争をしない」という説があります。この説には例外はありますが、民主主義国同志では戦争が起きにくいということが重要です。その理由は根本的に民衆は戦争を好まないこと、さらに、民主主義で一番重要な要素のひとつである言論の自由が影響しています。透明性の点で、相手が何を考え、何をしているかがわかるため、戦争が起きない。戦争は誤算、計算間違いから起きるケースが一番多いと言われていいます。相手の意思、相手の能力を計算間違いして戦争をする。戦争には必ず勝者と敗者が出ますから、どちらかが誤算をしているということです。その意味で先の説は 8 割方正しいと考えられます。

現在、日韓関係が良くなった背景には韓国の民主化による影響があります。中国は政治改革の問題を避けることは出来ません。中国は過去 20 年間、市場経済への転換を続けています。その結果、著しい経済発展を遂げました。中国のなかで言論の自由はあるのか、共産党以外の政党は存在するのかという問題は、まだ政治改革が遅れているため解決されていません。中国の社会が豊かになっていく過程で、共産党による独裁が行われ、言論が規制される状態のままでいいのかという問題が出てきます。中国の学者たちの話によると言論の自由は 100%認められていないかもしれないが、議論は自由に行っていると聞きました。東アジアである意味において民主主義国家でない国は北朝鮮、中国、ベトナムです。ただ、民主主義が良い政治を保障しているかという点、腐敗が蔓延するようなことがあります。フィリピン、インドネシアではその問題で悩んでいます。日ロ関係で、日本がロシアに対して支援する姿勢を示してきたのは、ロシアの政治改革、経済改革を進めるためです。もし、ロシアが言論の自由、民主主義に逆行する場合、日本のロシア支援に影響が出ると思います。

・民族主義

民族主義は、国の統治として必要です。愛国心のない国民ばかりでは国として成り立たなくなるという議論があります。

アメリカ人はアメリカが世界一であると思っているため、他の国に後塵を拝することには耐えられない。この思想がアメリカの愛国主義であり、大国主義です。中国には外国から支配を受けてきたという屈辱の歴史があります。さらに、伝統的に中華思想があります。これは中国が世界の中心として動いているという発想であり、これも民族主義です。中国共産党の独裁を維持することが現在の中国指導者の絶対的な命題です。過去 20 年

間、中国は市場経済への改革を実施して経済発展を実現しました。その結果、民衆の生活が日々良くなるという実績と展望があったからこそ、中国共産党の独裁が成り立ってきました。それが本当にずっと続くのかという問題があります。さらに、中国共産党が民衆の支持を得て独裁が許されてきたのは、共産党の指導者たちが比較的汚れていなかったからです。しかし、最近是中国共産党の末端、中堅まで腐敗してきており、民衆の支持が弱まっている可能性があります。そこで、中国共産党は国民の気持ちを引き締め、国民の共産党への忠誠心を高めるために、愛国心を鼓吹しています。今回の米中機接触事故で江沢民は、世界の大国アメリカを相手に交渉してアメリカに謝らせたことで、中国人の愛国心を満足させました。ロシアは15年位前までアメリカと並ぶ超大国でしたが、ソ連が解体し、ロシアになり、今では経済的に非常に困難な状況です。その屈辱の歴史が潜在的な反発力となっています。ロシアと領土問題を解決しようとする時、ロシアはこれ以上屈辱を受けることは出来ないと考えています。

日本は戦後、著しい経済発展を遂げてきたので、民族主義は表面化しませんでした。それでも、アメリカ、中国、ロシアに対する反発が時として出てきました。今、日本では経済の停滞、将来に対する不安によって、社会に閉塞感が出ています。その閉塞感が民族主義を高め、周りの国を批判することにつながるかもしれません。したがって、日本でも民族主義の問題は気をつけなければいけません。

各国論

プーチン大統領には3つの顔があります。彼はサンクトペテルブルクの出身で、KGBに15年勤めました。KGBとして、力の象徴と暗い顔を持っています。ソ連が崩壊した後、彼は故郷のサンクトペテルブルクでサブチャックという進歩的な市長のもとで副市長として働き、その時は改革派という前向きな顔でした。その後、プーチンはモスクワで行政官としての能力が評価され、行政官の顔もあります。彼の本当の姿を表しているのはどれかと特定することはできず、彼は3つすべての顔を持っています。彼を取り巻く補佐官、幕僚たちもこの3つのグループに分かれ、互いに関係を持っています。

プーチン大統領は今、強いロシアを描き、強い国家機能を回復しようとしています。問題は、言論の自由をプーチン大統領がどれだけ大切に思っているかです。森首相が、首相になって最初に行った国がロシアであり、プーチン大統領にとって最初の大きな国際会議は去年の沖縄サミットでした。その時、森首相はホスト役としてプーチン大統領を丁重に扱い、プーチン大統領の外交デビューは成功しました。このことについてプーチン大統領は、森首相に対する感謝の気持ちが相当強いはずですが、なぜなら、彼は親切にしてくれた人のことを忘れないからです。

3月にロシアのイルクーツクで日ロ首脳会談が行われましたが、これは大成功であったと思います。実際に何が起きたかと言うと、ロシアの大統領が1956年の日ソ共同宣言は有効であることを初めて公式文書で認めました。日ソ共同宣言では、平和条約の交渉をさらに続けることと、平和条約締結後、歯舞諸島と色丹島を返還することが明記されています。とこ

るが、1960年に日本が日米安保条約を改定した際に、ロシア側は外国の軍隊が日本から撤退するまでは先の2島は返還しないと主張しました。つまり、日ソ共同宣言の無効を宣言しました。それ以来、日口交渉の目的は2つあります。日口間の領土問題交渉は4島全部について交渉を行うこと、そして1956年の日ソ共同宣言が有効であることを認めることです。したがって、ようやくロシアが初めて領土問題で交渉の土俵に上がり、交渉の出発点がはっきりした点で、イルクーツクでの会談は意味がありました。

日本はロシアの改革を支持していますが、ロシアはもっと多くの支援を必要としています。例えば、ロシア極東のインフラを改善しないと、ロシア極東の経済は疲弊します。それを救えるのは日本からの大規模な援助です。その援助は日本国民の税金が原資となるため、日本国民の感情を考慮すると、援助を行うには平和条約、領土問題が解決しないと難しいと思います。ロシアの中心はウラル山脈の西にあり、ヨーロッパ・ロシアが政治、経済の中心です。ロシア極東はヨーロッパ・ロシアから遠い存在にあります。冷戦時代、ロシア極東は戦略的に重要であったため、中央政府から様々な面で支援を受けてきました。しかし、冷戦が終結してからロシア極東の重要性は低下し、中央政府の財政が苦しくなったこともあって、様々な支援が打ち切られました。その結果、この地域の経済は停滞し、人口は減少しました。隣には経済が発展し、人口が拡大している中国の東北地方があります。現在、中国東北地方の人口はロシア極東の10倍以上です。この状態を放置していると、両国の中央政府の意思に関わらず、極東地方は中国の影響が非常に強くなってきます。それを防ぐためには、ロシア極東のインフラを整備して、ロシア極東に繁栄を取り戻すことが必要です。それを助けることができるのは日本だけです。日口関係には平和条約、経済協力、地政学的・戦略的な重要性という3つの要素があります。地政学的・戦略的な重要性という点から、日口関係を良くすることが日米関係と日中関係にもプラスにつながります。そのために、日口間で領土問題を解決して平和条約を締結することが必要であり、ロシア極東の開発に日本がより積極的に関与することを期待します。

朝鮮半島情勢は過去5年位の間でだいぶ変化しました。1つは金大中大統領の登場です。金大中が大統領に当選した頃は、アジア経済危機の時期でした。アジア経済危機はアジア諸国にとって大きな痛手でしたが、東アジアの政治の面からはプラスでした。なぜなら、日韓関係が金大中の登場によって質的に改善したからです。極端な言い方をすると、アジア経済危機、韓国の経済危機が無ければ、金大中は当選しなかったかもしれません。金大中は、日韓関係において過去の歴史を振り返るのはやめにして、前向きに進むことを主張しました。もう1つは太陽政策です。かつて韓国は北朝鮮に対して、アメリカ、日本よりもずっと強硬な態度でした。金大中が登場したことによって韓国政府の北朝鮮に対する態度は変化し、今や同情的な態度をとっています。北朝鮮の金正日も、2年ほど前から金大中の呼びかけに応じるようになりました。朝鮮半島の問題は長い間、南北

朝鮮の統一問題でした。金大中の考えは、早期統一はまだ現実的ではなく、南北朝鮮の共存を維持することです。北朝鮮が余りにも疲弊すると、自己崩壊して難民が発生し、不安定な状態に陥るかもしれません。そのための処方箋が共存維持です。北朝鮮がテポドンというミサイルを発射したときに、アメリカ、韓国、日本が徹底的に政策調整をして北朝鮮と交渉しました。また、北朝鮮に対して核爆弾を作ることができる発電所の開発をアメリカが中止させ、その代わりに別の原子力発電所を作るために KEDO(朝鮮半島エネルギー開発機構)が設立されました。その結果、金正日は初めてアメリカ、韓国、日本に北朝鮮政権を潰す意思がないことに気づきました。北朝鮮のエネルギーは中国に依存していますが、将来的に先細りの可能性があるため、日本、韓国からの援助を期待せざるをえない状況です。今まで、北朝鮮は閉鎖社会でしたが、金正日は外国からの援助を検討しながら、慎重に開放政策を進めています。韓国のなかで金大中は北朝鮮に譲歩しすぎて、北から何も見返りを得ていないと批判されています。

アメリカのブッシュ政権の外交政策は、クリントン政権の融和政策とだいぶ違うようです。クリントン政権の外交は日本より中国を重視し、中国を戦略的なパートナーと考えていました。ブッシュ政権のブレーンは日本を重視する人が多く、中国を競争相手と見なしています。朝鮮半島の問題でも、北朝鮮に対する融和政策についてブッシュ政権は懐疑的で、より強い態度で臨むでしょう。また、ブッシュ政権の防衛政策では、ミサイル防衛を掲げています。ロシアとアメリカとの間では、核ミサイルによる恐怖の均衡によって平和を維持しようとする考えをやめるために、ABM(弾道弾迎撃ミサイル)制限条約を結びました。しかし、ブッシュ政権はその考え方は古いということで、ミサイル防衛に転換しました。米中間では、台湾問題を巡ってミサイル防衛の問題があります。ブッシュ政権が対日政策を重視するあまり、米中関係が緊張状態になれば、日本にとっても望ましいことではありません。したがって、中国政策について日本とアメリカの間でより良い話し合いが行われることを期待します。

日本は90年代に入ってから経済が停滞し、「失われた10年」となりました。戦後になってアメリカは過去3回不況を経験しましたが、その時期、日本経済は不況を経験しませんでした。つまり、戦後、アメリカと日本の不況が重なった時期はないのです。現在、懸念されていることは日米同時不況です。アメリカは去年の末から景気が後退し始め、今年の景気の見通しはあまり良くないと予想されています。ナスダック市場などでIT関連の株が下落し始め、その動きが株式市場全体に広がりました。アメリカ国民の4分の3は株を持っており、株式市場が活況を呈していた時は消費意欲も旺盛でした。株の値下がりによって消費意欲が後退する恐れが出ています。消費の後退とともに、投資も止まることが予想されます。ただ、アメリカは日本と違って財政が黒字であり、政策金利は5%であるため、景気浮揚のために財政支出と金利引き下げの余地が残っています。アメリカでは、日本経済の停滞がアメリカ経済と世界経済を損ねているとい

う発言が出ています。一方日本は、アメリカ経済が悪いから日本経済が停滞していると言っています。

さらに注目すべき点は円相場です。現在、1ドル=124~125円で推移していますが、今年初めと比較すると10%ほど円安になっています。アメリカのなかでは円相場に対して2つの立場があります。1つは円安容認論です。もっと円を安くすることで、日本の輸出が伸び、銀行が持っている海外資産は日本の帳簿上大きくなります。そのため、日本経済が停滞から脱することにつながります。もう1つは反対に円安を認めない立場です。円安を容認すると日本の輸出競争力が強くなり、連銀の金利引下げ効果を弱め、他のアジア諸国では景気が後退してしまうからです。円高になると韓国、台湾、東南アジアの経済は良くなり、円安になるとその地域の経済は悪くなります。

日本とアメリカの経済は非常に対照的です。アメリカの財政収支は約30兆円の黒字であり、日本は約50兆の赤字です。日本経済の最大の問題は、消費が低迷していることです。モノを買わず、貯めている状態です。アメリカは高い消費性向によって貿易収支、経常収支が赤字です。日本は貿易収支が黒字です。日本で消費が盛り上がらないのは、所得の伸び悩み、失業者の増加、買うモノがない、将来への不安などが影響していると考えられています。日本銀行は物価上昇率がゼロになるまで金融の量的緩和を続ける方針を打ち出しました。銀行の不良債権問題を解決しないと株価は上昇せず、株価が上昇しなければ景気は良くなりません。

(Q&A から)

中国の経済は力強く成長していますが、日本経済と中国経済を比較する時に忘れてはならない点があります。1つは中国と日本のGDPの規模です。中国のGDPは1兆ドル、日本のGDPは4~5兆ドルです。今後10年間で中国が年平均7%成長、日本がゼロ成長すると仮定した場合、2010年になっても、日本経済の規模は中国経済の2倍あります。2番目は日本では貯蓄性向が高く、今後、投資の大きな盛り上がりも期待できないため、貿易収支と経常収支の黒字が続くと思います。そうすると日本は資本輸出国であり続けます。残念ながら、日本の財政赤字の問題は深刻ですから、政府の援助は増えないと思いますが日本のお金が海外に出て行くことは間違いありません。そのお金を日本の直接投資で出していくのか、アメリカの国債を買うのか、そこが大きなポイントとなります。日本経済について多くの人が自信を失っていますが、重要なことは日本経済の大きさはとても大きく、日本にはお金があるということです。中国が今後、年平均7%成長を続けていくことは相当難しいと思います。中国では高齢化、1人っ子政策、日本と同様に老後・先行きへの不安から消費を控える動きなど不安材料があります。一番のポイントは中国の沿岸と内陸部の経済格差の問題です。中国の農村地帯が豊かになる見通しはとても低いと思います。

北東アジア交通インフラシンポジウム

ダイナミックに変貌する北東アジア

開催日時 平成13年4月17日(火曜日)
 会場 経団連会館12階 ダイヤモンドルーム
 主催団体 (財)国際臨海開発研究センター/ERINA/国際港湾交流協力会/日中東北開発協会/(社)北陸建設弘済会
 後援 国土交通省北陸地方整備局/日本ロシア経済委員会/(社)日韓経済協会/東アジア貿易研究会

プログラム

主催者挨拶

(財)国際臨海開発研究センター 理事長 西田幸男

来賓挨拶

国土交通省北陸地方整備局長 横塚尚志

日本ロシア経済委員会 輸送部会長 堀 憲明

第1部 講演

『北東アジアの現況と将来に向けての取組み』

ERINA 所長 吉田 進

『北東アジアにおける今後注目すべき物流プロジェクト』

(財)国際臨海開発研究センター 調査役 三橋 郁雄

『北東アジアにおける局地的経済圏の可能性』

北東アジア社会資本調査委員会委員長 /

新潟青陵女子短期大学国際文化学科長・教授 諫山 正

『中国東北地方との協力発展の展望』

日中東北開発協会 会長 古賀憲介

『北陸の地域づくりと国際交流』

国土交通省北陸地方整備局 企画部長 辻 英夫

ビデオ上映 『北東アジアの交通状況』

第2部 パネルディスカッション

『ダイナミックに変貌する北東アジアとわが国の対応』

(進行役) ERINA 所長 吉田 進

(パネリスト) 国土交通省北陸地方整備局 次長 筧 隆夫

新潟青陵女子短期大学国際文化学科長・教授 諫山 正

日中東北開発協会 会長 古賀憲介

(財)国際臨海開発研究センター 調査役 三橋郁雄

(講演から)

北東アジアの現況と将来に向けて

の取組み

ERINA 所長 吉田 進

1. ブッシュ政権の誕生

ヨーロッパでは、2月3~4日、ミュンヘンの安保国際会議において、シュレーダー首相がアメリカのNMD推進は「性急すぎる」と、ラムズフェルド国防長官に対し米国の突出を強く戒めた。

ブッシュ政権は中国に対し、クリントン政権の「戦略的パートナー」から「戦略的競争相手」へ転換した。台湾へのイージス艦をふくむ武器売却、7月の2008年夏季オリンピックの開催地決定、10月の上海でのAPEC会議参加問題がクローズアップされている。

ロシアとの間では、4名プラス46名のスパイを追放。それに対し、ロシアも同数のアメリカ人を追放した。

北朝鮮に対しては、「ならずもの」表現の復活、ミサイル協議の先延ば



し、KEDO の約束である原子炉のうち 1 基の火力発電への変更、検査の再開の示唆など、「政策変更の見直し」が進められ、金大中大統領の太陽政策にも「消極的」な対応を示した。

その中で生じたのが 4 月 1 日の米海軍偵察機 (EP3) と中国軍機 (F8) の接触事故である。その解決のために、国防省は一步引き下がり、国務省がその解決に当たった。現実と政策的願望の間の乖離を解決するテストケースとなった。4 月 12 日、24 名の乗員は釈放されたが、18 日からの協議で、どのような態度で双方が望むかが今後の米中関係を決めていく。

現在の情勢の特長は、アメリカの対外政策が 6 月までは固まらない。チェイニー副大統領、パウエル国務長官、ライス大統領補佐官がそれぞれ自己主張をしてきた。その背景として、冷戦時代のイデオロギー対立から民族的対立、二極対立の崩壊から極端な一極支配、一極支配から多角的関係への力関係の変化が進む過程にあるといえる。

2. ロシア

(1) 政治的安定

垂直型の統治で、89 の地方自治体を 7 大統領管区に集約した。また議会との関係を根本的に改善した。共産党の政府不信任案と与党の「統一」が支持する態度を見せると、議会改選による共産党議員減少の脅威を感じさせて不信任投票をご破産にもっていき、一方では、「統一」(シヨイグ非常事態相) と「祖国」(ルシコフ・モスクワ市長) の統合を実現させた。

(2) 経済の回復

2000 年の経済成長は、GDP が 7.7% 増、回復基調に乗った。2010 年まで年間最低 5% の成長を確保するプログラムを策定した。

2003 年危機説があるが、ルーブル切り下げ効果が薄れる、原油価格高が消えるという以外の理由で説得力があるのは、設備・機械の老朽化である。オスタンキノ TV タワーの火事、原子力潜水艦「クルスク」号の事故はその一端だということである。外貨収入が増え、市場におけるルーブル通貨が増大しているにもかかわらず、生産企業への投資に資金が向かないのは、銀行の弱体化が原因だといわれている。

(3) 日ロ関係

2000 年の貿易高が、51.6 億ドルとようやく伸び始めた。直接投資総額は、99 年 1 月で 1.5 億ドルであるが、サハリン大陸棚への投資を含めると実際は 6 億ドル程度である。極東開発では、港湾、発電所、ガスパイプラインなど 7 つのプロジェクトを進めているが、いまのところ、資金源がみつかっていない。国際協力銀行の融資を仰ぐべきだが、ロシア側にその体制が整っていない。

対ロ外交の中での難題・北方領土問題を解決して、日ロ平和条約を結ぶことだが、56 年日ソ平和宣言と 93 年の東京宣言をめぐり、日ロ間の見解が異なり、解決にはかなり長期の時間が必要な様相を示している。

3. 中国

(1) アメリカとの交渉

偵察機事件、WTO 加盟、7 月の 2008 年夏季オリンピックの開催地をめぐる採決、10 月の APEC 会議へのブッシュ大統領の参加、台湾へ

の武器売却などをめぐり緊張している。商売上では「戦略的パートナー」、政治的には「競争相手」という矛盾をどう解決するか。

(2)10.5 計画 - 西部大開発

2000年にはGDP8%の成長率を保ち、三大改革も進み、経済は良性循環の方向に向き始めている。2001年の経済成長率は7%、固定資産投資は10%となる。沿海部と内陸部の格差を低減するため、西部大開発を打ち出した。青海からチベットへの鉄道建設(1,080km)、電力・ガスの東部への供給、揚子江の水を北部へ供給するプロジェクトの調査開始などが中心課題となる。内需拡大が経済成長の最大の推進力となる。

(3)日中関係

2000年の貿易額は800億ドルを突破した。セーフガードの実施(ネギ、シイタケ、豊用イグサ)、教科書問題、三菱自動車の欠陥車問題、JALの中国人乗客への対応問題などが懸念される。

4. 韓国

(1) 南北交渉

金大中大統領がブッシュ大統領と会談したが、ブッシュはクリントンと異なった政策を出そうとし、「太陽政策」に完全な支持を与えていない。今後アメリカの政策が現実に基づいたものになるかどうか。

(2) 経済回復

大宇の倒産、現代の行方。経済構造改革が財閥解体と一緒にしているので、難しさがある。

5. モンゴル

2年連続の自然災害。自然に支配される牧畜業か、自然を支配する牧畜業か。独立性の高い産業の育成が課題。

6. 北朝鮮

国際政治は、対立から対話へ。経済改革は、孤立からの脱却。

南北鉄道の復旧、北朝鮮への電力供給などのプロジェクトが出て、南北関係の修復が急速に進んだが、このプロセスはブッシュ政権の出現で停滞中。北朝鮮は模様眺めだが、ミサイルの問題では対米批判を開始した。

7. 北東アジアの問題点 国家関係で解決されなければならない問題

(1)冷戦構造が残された唯一の地域

- ・ 北朝鮮と日本、アメリカとの国交樹立～アメリカに対朝政策で関与政策に戻るよう説得、韓国の対朝政策に理解を示すこと。
- ・ 日韓平和条約
- ・ 中国と台湾問題

(2)新しい傾向

- ・ ASEAN プラス 3 にて韓国、中国、日本の三首脳が会談、東アジアでの協力問題を話しあった。
- ・ 日韓自由貿易協定についても検討がはじまった。
- ・ 域内貿易は大きく伸びている。
- ・ 北朝鮮の経済格差の解消・経済協力。

8. 今後のプロジェクト

(1)北東アジア経済圏発展の条件 - エネルギーを中心とする経済安全保障

体制を確立

- ・ イルクーツクガス開発（ロ、中、韓、イギリス）- ヤクートガス
- ・ サハリングガス開発（米、ロ、日、インド）- アムール川河口、マガダン・カムチャッカ大陸棚の開発
- ・ エリガ炭田 - パム鉄道の活用

(2)シベリア鉄道（SLB）を中心とする9つの輸送回廊

(3)開発金融 アジア開発銀行、北東アジア開発銀行、北東アジア開発公社構想。

- まとめ
- (1) 一時的に、この地域では政治的緊張が高まっている。しかし関係各国の英知で解決されよう。
 - (2) 域内、とくに二国間の貿易・投資は進んでいる。
 - (3) 協力の方向性がより明確になってきた。エネルギー開発、北朝鮮との関係の正常化が重要だ。
 - (4) 開発基金の調達と北朝鮮との関係正常化は不可分である。

編集後記

美味しいものは人を幸せにしてくれます。今回の中国出張でも、私を幸せにしてくれるものが沢山ありました。中国東北での私の定番は、ジャガイモの千切り炒め。単純な料理だからこそ、素材の旨さが分かります。

最近の流行は、羊肉の串焼。もともとイスラム系の方から来たもので、香辛料をたっぷり付けて食べますが、街のスーパーなどでも香辛料のパックが売られています。主食は、トウモロコシ麺。予想外にコシがあって、鶏がらスープで食べます。デザートはリンゴ梨。延辺州の特産で、いまのところ日本では食べられない幻の果物。水分たっぷりの梨の旨みに、リンゴの香りが口に広がり、絶妙です。何よりいいことは、中国の料理は食べすぎても不思議と太らないことです。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.25

2001年5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

禁無断転載