

NEANET2014

北東アジア交流白書

【平成26年度の取組み】

平成27年6月

北東アジア輸送回廊ネットワーク

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目1番10号
第2虎の門電気ビルディング4階 一般財団法人みなと総合研究財団内
TEL/FAX : 03-3432-3123 Email : neanet@oboe.ocn.ne.jp
Home Page : <http://neanet.goraikou.com>

はじめに

NPO・北東アジア輸送回廊ネットワーク（NEANET）は、我が国と北東アジア各国の関連地域との人や物資の交流促進事業の調査・研究等を目的として、平成16年に各界の関係者の参画により設立され、それ以降、各地域の関係機関との連携のもとで幅広く活動を継続してきました。

当NPOは、前年度より、我が国の環日本海各地域の対岸諸国との交流の実績について会員及び関係者の皆様に執筆を依頼し、「北東アジア交流白書」を作成しています。我が国における対岸諸国との交流については、従来から各関係団体による取組みが継続的になされており、その尽力の結果として、物流・人流の両面におけるネットワークが形成され、我が国および北東アジア地域全体の経済・文化の発展に貢献しています。しかし、これら取組みにかかわる情報は、従来必ずしも包括的にとりまとめられていたとはいえません。今後各地域ごとの取組みを結集して環日本海交流をより総合的に進めていくためにも、交流実績の包括的なとりまとめが有効であると考え、「北東アジア交流白書」を編集することとした次第です。

今回、第2年度目の編集に当たり、会員はじめ関係者の皆様に原稿執筆等を依頼したところ、多くの方々の御協力をえて本白書をとりとめることができました。いまだ編集活動の開始後間もない状況であり、現時点では試作的な部分もありますが、足らざる点については補充しつつ、今後も継続的に対応していく所存です。関係者の皆様のご意見をお待ちするとともに、引き続きの御協力をお願い申し上げます。

目次

1. 概況

2. 会員等からの報告

3. 国・自治体・関係団体からの情報

4. 交流実績一覧

(付録1) 港湾統計・入管統計データ

(付録2) NEANETのあゆみ年表

1. 概況

【2014年度の北東アジアの情勢について】

(1) ロシア

ロシアは近年、拡大するアジア太平洋経済との交流拡充を狙い、「東方シフト」を本格化させ、例えばウラジオストクでの APEC 2012 を成功させたが、2014年2月のクリミア併合、ウクライナ問題の発生により、欧米諸国による経済制裁が実施され、現在に至るまで、欧米への輸出の大幅削減を余儀なくされており、併せて石油価格の暴落、ルーブル安、外貨の流出などにより経済の低迷が続いている。

我が国も欧米諸国の経済制裁に参加しており、プーチン大統領と安倍総理大臣との緊密な関係維持に影を落とすものになっている。

(2) 中国

中国においては、汚職腐敗の摘発運動が全国的に拡大し、すでに党の幹部や元人民解放軍トップ、多くの公務員などが摘発されている。

世界第2位の経済大国である中国は2010年以降経済成長率が落ちてきており、IMFの2015年4月の推計によると、2014年7.36%、2015年6.76%となっている。(日本はそれぞれ、-0.06%、1.04%) 2000年代以降、東北3省は中国全体よりも概ね高い経済成長を維持していたが、2014年は遼寧省(5.8%)、吉林省(6.5%)、黒龍江省(5.6%)とともに中国全体(7.4%)を下回った。省・自治区・直轄市の中でも3省は最下位グループに位置し、内モンゴル自治区(7.8%)とは対照的となっている。

習近平主席の主唱する【一帯一路】(「シルクロード経済ベルト」と「21世紀の海のシルクロード」)と【アジアインフラ投資銀行(AIIB)]の設立構想が57ヶ国の参加を受け実現に向けて動いている。成長するアジアの経済をさらに押し上げるためには、産業基盤や物流インフラの整備が必要であり、このためには膨大な資金が要る(年間7500億ドル)とし、既存の世銀やアジア開発銀行(ADB)等の国際金融の枠組みを補完する構想とされている。

これは、従来より当NPOが関わっていた北東アジア輸送回廊ネットワークビジョンを大きく拡大し、ユーラシア全域及び南シナ海インド洋までを包含したものとも見える。

ロシアの「東方シフト」により、ロシアと中国の関係は緊密の度合いを深めている。中国はロシアの石油・ガス・LNGの最大の輸入顧客としてだけでなく、資源開発権や輸送インフラ建設を絡めた取組みを進めている。

図們江開発地域においては、下記進行中である。

- ①琿春～マハリノ鉄道(琿馬鉄道)の往復の貨物輸送を開始
- ②スンマグループと吉林省が「大ザルビノ港」共同開発の調印

(3) モンゴル

モンゴルは上記のAIIBへの参加を最初に名乗り上げた国の一つで、AIIB構想への期待が非常に大きい。豊かな地下資源を輸出するための鉄道等の交通インフラ建設が必要であることによる。

一方日本との関係では、2015年2月に「日本・モンゴル経済連携協定(EPA)」が調印され、4月に円借款案件「新ウランバートル国際空港建設計画(第二期)」にかかるE/N等の署名・交換が行われた(既に供与済みの288億700万円と合わせると、本件事業総額は656億5,700万円、2017年に開港予定)。

2. 会員等からの報告

- (1) 北東アジア経済圏の発展見通し
～日本の果たすべき役割とその進路～
- NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 会長
(公財)環日本海経済研究所名誉研究員、元理事長
吉田 進
- (2) NPO カムチャッカ研究会の活動報告
- NPO リサイクル技術振興会 理事長
(元 株式会社間組 顧問)
下村嘉平衛
- (3) モンゴルの経済発展の10年
～資源事業への取り組みへのタイミングとインフラ開発～
- 南ゴビ電源開発株式会社
本間 邦興
- (4) 環日本海クルーズ構想
- (一財) みなと総合研究財団 首席研究員
クルーズグループ統括リーダー
田中 三郎
- (5) グローバル化が進む中での北陸地域と対岸諸国との経済交流の課題
- 環日本海経済交流センター
貿易・投資アドバイザー
野村 允
- (6) アジアインフラ投資銀行と一帯一路プロジェクト
- 環日本海経済研究所特別研究員
三橋 郁雄
- (7) 平成25年度コンテナ流動調査による日ロ貿易の状況
- 環日本海経済研究所特別研究員
三橋 郁雄
- (8) ロシア極東港湾の貨物取扱動向 (2014年)
- 環日本海経済研究所名誉研究員
辻 久子
- (9) 日本海側拠点港を引き続き考える
- J F Eエンジニアリング(株)顧問
東山 茂

北東アジア経済圏の発展見通し ～日本の果たすべき役割とその進路～



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 会長
(公財)環日本海経済研究所名誉研究員、元理事長
吉田 進

ヨーロッパでは、ギリシアの金融危機、ウクライナの内戦、中東ではイスラーム国の出現などにより、社会はきわめて不安定である。

アメリカでは、アフガニスタン、イラク、シリアへの軍事介入とリビア、エジプトなどの「民主化」運動への関与が民主党と共和党の対立を激化し、オバマ政権への不信が強まった。

このような情勢下で昨年 11 月の APEC 会議が北京で開かれた。議長国は、GDP で世界第 2 位を占めるまで成長した中国である。東アジア諸国はこれまで世界経済の牽引車を務め、ASEAN (10 カ国) + 3 (日中韓)、ASEAN + 6 (更にオーストラリア、ニュージーランド、インドを加える) などの経済協力機構がそれを支えてきた。しかし、その後アメリカのアジア再帰政策が確定し、経済面では TPP の創設が進み、ASEAN + 3 との分裂が進み、その二つは重層的様相を示してきた。

1. 北東アジアの視点からみた APEC(北京 2014. 11. 7～12)の成果

APEC は、中国の対外政策の転換点となった。今年に入って中国は「新型国際関係」を強調し始めた。

(1) 対立の解消へ向かって

中国は TPP と ASEAN+3 の対立を乗り越え、アジア太平洋自由貿易圏 (FTAAP) の設立を提唱した。その設立時期を、2025 年から具体化するという従来の合意事項を前倒しにして、ロード・マップを 2016 年から作成することを決議した。

(2) 大国間外交の展開

① アメリカとの会談

「新しい形の大国関係」をと習近平国家主席、「米中関係は、アジア戦略の核心」とオバマ大統領。両国は大国として、お互いの多くの政策矛盾を抱えながらも、相互関係の維持に最大の力を注ぐようになった。

この会談では 27 の協定・覚書が調印された。

その中でも象徴的なことは、CO2 削減の目標を提示したことだ。米国は、2025 年に 26-28%の削減、中国は 30 年に 25.5%の削減を公表した。

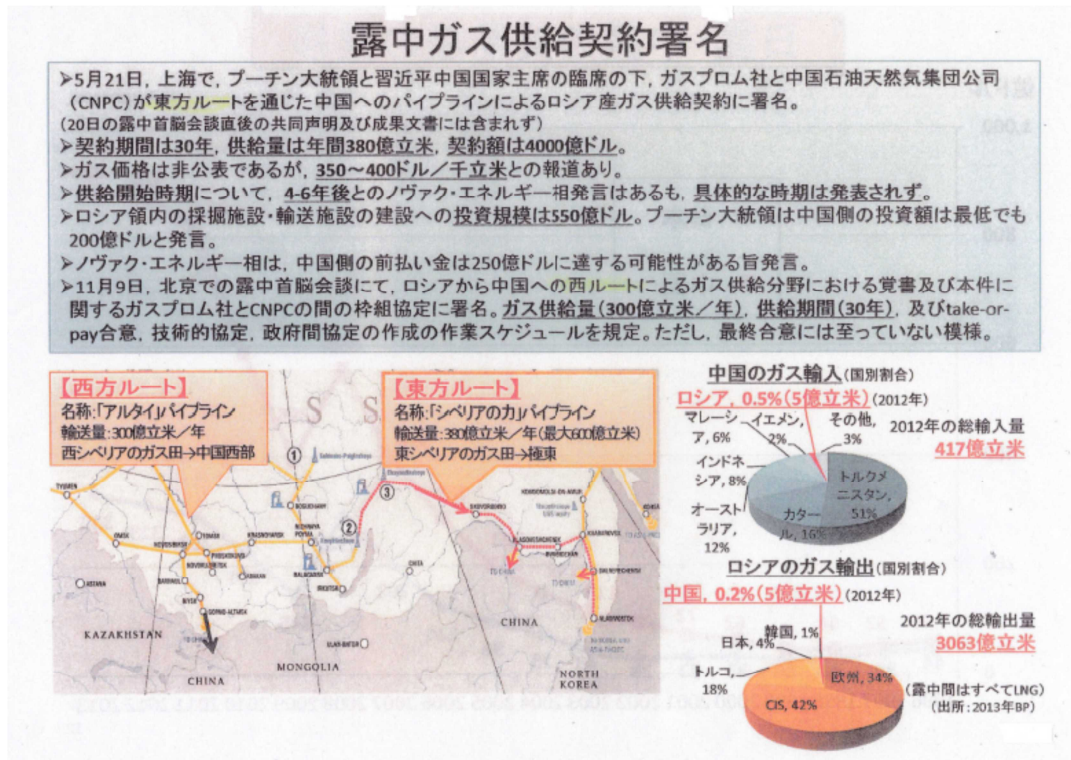
そのほかにもハイテク関税撤廃、アメリカのビザ発給緩和 (留学 3 年、ビジネス 10 年)、領土紛争解決 (国際法に基づき、平和裏に) などの問題が取り上げられた。

② ロシアからの天然ガス供給

中ロ両国は、アルタイ天然ガスパイプラインの建設 (300 億 m³、30 年間供給) について合意した。2014 年 5 月 21 日、上海協力機構会議の期間に「シベリアの力」天然ガスパイプラインの建設 (380 億 m³、

30年間、4,000億ドル)について協定を結んでいる(表1)。

表1

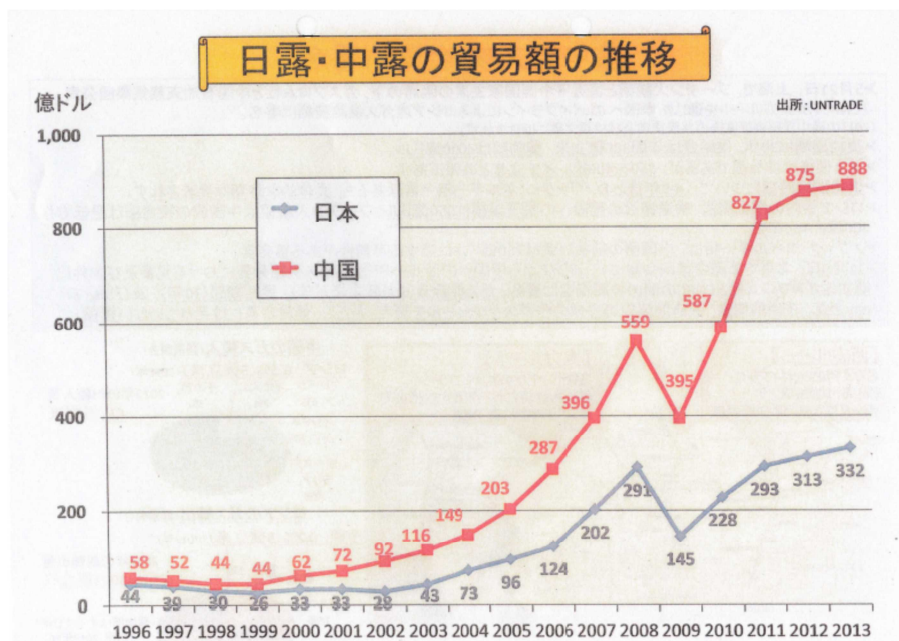


出所：外務省

中ロ貿易は1996年の58億ドルから2008年の559億ドルに、2013年には888億ドル(96年の15倍)に達した(表2)。

今後の見通しとしては、2015年に1,000億ドル、2020年には2,000億ドルとなる。

表2



出所：外務省

③モンゴルをめぐるシルクロードと交通運輸システムの発展

モンゴルをめぐる 3 国間首脳協議（ツアヒアギン・エルベグドルジ大統領のイニシアティブにプーチン大統領と習近平国家主席が応じた）が歴史上初めて行われた。この協議ではシルクロード開発区設立について合意、鉄道建設、ガスパイプラインの敷設について討議した。

④日本との関係

11 月 7 日に日中合意文書（戦略的互惠関係、歴史問題、尖閣列島問題、政治、外交、安保対話という 4 つの内容）を調印した。

中国代表団の来日が再開され、12 月 8 日には陳偉根副省長以下 25 名の吉林省代表団が来日した。

2. アジアにおけるインフラ構築のための金融協力

中国は二つの銀行と一つの基金を設立。

① アジアインフラ投資銀行（AIIB）の設立宣言（1,000 億ドル、中国は 500 億ドル）

21 か国の名において APEC の会議で行った。2015 年 4 月初旬に 50 カ国・地域の参加表明があった。G7 のなかで英国が 3 月 12 日参加を表明し、ドイツ、フランス、イタリアがそれに続いた。更にカナダ、オーストラリア、韓国、スイスが参加した。

残ったのはアメリカと日本だけである。アメリカは世界銀行を通じた AIIB への間接的な協力をする姿勢を示した（シーツ財務次官 3 月初旬）。日本は中国との会談を継続して 6 月までに態度を決めると言明した。

② BRICS 新開発銀行の設立

2014 年 7 月 15 日に設立について合意した。5 カ国が 500 億ドルを出資、将来は 1,000 億ドルへ拡大する。BRICS 各国の所有は 55%を越えない。

外貨準備基金として、中国が 410 億ドル、ブラジル、ロシア、インドがそれぞれ 180 億ドル、南アメリカが 50 億ドルを出資する。

③ シルクロード基金の設立

中国が 400 億ドルを出資する。

王毅外相は 3 月 8 日の記者会見で「2015 年の外交の鍵は一带一路」と明言した。一带一路は「シルクロード経済ベルト」と「21 世紀の海のシルクロード」から形成される。

3. ロシアの東進政策

ロシア極東では、2018 年までの極東バイカル地方社会経済発展特別プログラムが進行中である。その中で石油、ガス、石炭等のインフラ整備に関する各種プロジェクトが進められている。

2013 年 12 月にプーチン大統領は演説の中で「シベリアと極東において、資源以外の輸出向け製造業を興すために、特殊な条件によって経済成長加速を図る新型特区の構築を提案する」と述べた。

2014 年 10 月 15 日に新型特区に関する法案が下院に提出され、11 月 12 日の下院第 1 議会で可決された。

この特区は先進発展地域と呼ばれ、**表 3**のように 14 ヲ所が選ばれた。10 年間の投資総額が、6,890 億ルーブル、そのうち 5 ヲ所は沿海州であり、南部地域への投資が集中している。

表3

№	新型特区	事業分野	10年間にわたる投資 (単位:10億ルーブル)		税金及び 保険料*	税金及び保 険料**	新雇用数
			民間投資	公共投資	(単位:10億 ルーブル)	(単位:10億 ルーブル/年 間)	
1	「ルースキー島」、沿海地方、252.5ヘクタール	教育・研究	75.8	8.9	2.2	12.1	5,000
2	「Nadezhdinskaya」、沿海地方、782ヘクタール	物流	48.2	7.0	2.2	5.1	7,800
3	「Bazalt-new technologies」、サハ共和国、614.3ヘクタール	建築材料	17.0	3.0	0.5	4.0	3,000
4	「Rakitnaya」、ハバロフスク地方、263ヘクタール	物流	26.0	0.9	0.7	1.5	2,600
5	「カムチャツカ」、カムチャツカ地方、186ヘクタール	港湾、 工業	35.0	9.7	1.5	1.8	1,800
6	「Ekaterinoslavka」、アムール州、887ヘクタール	農産業	17.0	0.2	0.4	0.9	2,000
7	「Smidovicheskaya」、ユダヤ自治州、1200ヘクタール	農産業	20.0	0.3	0.5	0.6	2,000
8	「Vanino-Sovetsko-Gavanskiy」、ハバロフスク地方、1103ヘクタール	港湾 工業	54.0	15.6	2.4	5.9	1,800
9	「Komsomolsk」、ハバロフスク地方、298ヘクタール	航空機産業	14.9	5.5	1.3	2.2	2,000
10	「Zarubino」、沿海地方、453ヘクタール	港湾	59.0	15.5	4.8	8.6	3,000
11	「Neftekhimicheskii」、沿海地方、1164ヘクタール	石油化学	191.0	17.5	31.2	26.5	2,900
12	「Belogorsk」、アムール州、678ヘクタール	ガス化学	10.3	1.2	0.7	2.2	1,500
13	「Mikhailovskiy」、沿海地方、207.7ヘクタール	農産業	27.0	0.7	1.8	1.1	500
14	「Almazniy」、サハ共和国、5910ヘクタール	ダイヤモンド・ ジュエリー	5.1	2.9	0.5	0.8	1,000
合計:			600.3	88.8	50.9	71.1	36,900

* - 最初の10年間
** - 免税期間後

出所：ロシア連邦極東発展省

また個別プロジェクトとして次のような項目があげられる。

プロジェクト名	プロジェクトの内容	会社・団体	備考
1. ザルビノ港	食糧、コンテナ、自動車、旅客用のバースを建設。	スーマグループと吉林省の協力	モンゴルとの連携
2. 漁業加工基地	加工後の製品輸出税はかけない	野村総研	
3. ハバロフスク空港	空港と商業ゾーン、HTL等	双日(空港)森中氏 (商業ゾーン)	
4. いくつかの石炭積み出し港	ポストチネイ第3ターミナル、スーマの専用港、石炭積み出し自由港		モンゴルとの連携
5. サハリン・日本海底天然ガスパイプライン	全長1,400km(117kmの陸上部分を含む)	石油資源開発(株)	
6. 日本海横断天然ガスパイプライン	2013年に構想発表。ウラジオストク-新潟をつなぐ。	新潟県	
7. サハリン大陸間トンネル	1930年代、1907年、2013年にトンネル或いは橋梁でサハリンと大陸を結ぶ計画が具体化した。		
8. 水素液化プラント	2019年に12t/day、2026年に200t/Dayのプラントを稼働させる。	川崎重工業	
9. 有機ハイドライド生産プラント	サハリン南部の風力を利用して有機ハイドライドを生産。	国際有機ハイドライド(株)	

10. スタジアム	ウラジオストク、ハバロフスク、サハリン、ブラゴヴェシエンスク	モスクワ・ジナモスタジアム	
11. ルースキー島のレジヤード開発	入札の予定	沿海州政府	
12. ヘリュームの製造工場	ヘリュームの製造工場と液体ヘリュームの輸送パイプライン	GASPROM	
13. データーバンク基地	イルクーツク、ブラゴヴェシエンスク		
14. モンゴルから中国經由ロシア極東への鉄道	モンゴル・チョイバルサンから中国・アルサンまでの建設工事。吉林省經由ロシア沿海州の港へ到達する。	モンゴル鉄道庁。中モの合意を基に日本が参加する可能性。	

4. ザルビノ港建設プロジェクト

極東ロシアでは、ザルビノ港、ハバロフスク空港、水産加工基地、いくつかの石炭積み出し港、サハリン・北海道ガスパイプラインなどのプロジェクトの実現が課題となっている。

この中でも日本海側各港はザルビノ港プロジェクトに関心を寄せている。

これまでの経過を見ると、まず 2014 年 5 月 20 日に習近平主席とプーチン大統領出席の下で上海にて「ザルビノ港の開発協力協定」が調印された。

この計画によると同港はコンテナ、食糧、RoRo 船、一般カーゴなどの埠頭から構成され、年間 6,000 万トン、最終的には 1 億トンの貨物を扱う。その 60%は中国のトランジット貨物である。投資額は 30 億ドルを予定。

第 1 期の計画では、1,000 万トンの食糧と 50 万個のコンテナを扱い、2018 年に完成する。

2014 年 7 月 23 日にビノクーロフ社長と吉林省巴音朝魯省長の会談がモスクワで行われた。この会議の参加者は 100 名に達し、中国側から吉林省糧油公司、東北亜鉄道集团公司、吉林石炭公司、チャイナ・マーチャントグループなどが参加した。

ロシア側から出席したのは FESCO、統一食糧会社、トランス・エンジニアリング、経済発展省、極東発展省、沿海州政府、ロスモルポルトなどの代表者だった。

双方は、「ザルビノ港の開発協力協定」に基づき、プロジェクトの具体化、インフラ建設のあり方について会談した。

巴音朝魯省長は、まず隣接する中国国内のインフラ作りに励むと発言し、長春から琿春までの高速鉄道の建設などに触れた。

張海濤東北亜鉄道集団副社長は、ザルビノ港經由でまず 1,000 万トンの貨物を搬出し、中期的には 3,000 万トンに増量すると発言した。

ビノクーロフ社長は、数か月後に港の設計を開始すると発表した。

2014 年 10 月 13 日には、メドベージェフ首相と李克強総理が会談し、その際にスーマグループの V. A. カヤシエフ社長と吉林省陳偉根副省長との間で琿春に「物流センター」を創設することに合意した。スーマグループと関係各社との協定・契約の締結状況は下表のとおり。

時 期	協定・契約先	内 容
2014. 5. 22	Vevolia 社 (フランス)	水の供給、廃水処理、廃物処理の協力協定
5. 20~23	韓国の 19 社	ソウルで Global Business Plaza 2014 が開かれ、極東発展省とスーマグループの代表が出席した。①19 社との商談では投資と機械設備の供給の可能性、②韓国との 6,000 万トンの貨物の往来と 2,000 万トンのロシア炭の供給が話題となった。
5. 23	ロスモルポルト	水利施設への投資と資金募集についてのアドバイス。
6 月下旬	黒龍江省食糧公司	1,000 万トンの食糧輸送。
“	UC Rusal	200 万トンのアルミナ輸送。
7. 23 発表	中国の 3 企業	1,700 万トンの貨物輸送(以下はマゴメードフ会長の発言による)
“	吉林糧油公司	1,000 万トンの食糧輸送
“	Henda	500 万トンの鉱泉水 (2025 年には 4,000 万トン)
“	Volkswagen	100 万台の乗用車と 40,000TEU/年の自動車部品 (長春自動車工場)
10. 13	吉林省	陳偉根副省長と V. A カヤシエフ社長の間で琿春に「物流センター」を創設することに合意。

スーマグループは 2013 年 10 月に代表団を日本に派遣、関係商社と石炭の供給について会談、同時に国土交通省を訪問、大ザルビノ港の建設計画について説明した。

また今年の 3 月に東京で行われた第 6 回日ロ投資フォーラムでは、丸紅と FESCO, 統一穀物会社が「ロシア極東からの穀物輸出拡大に向けての相互協力に関する LOI」を調印した。

今後関係会社と地方自治体を含んだザルビノ港の建設に対する全日本の体制づくり (例えば「大ザルビノ港建設に関する協議会」の設立) が急がれる。

新潟県は 10,000 トン級のフェリーを中古船市場から調達 (価格 8 億円) し、新潟～ザルビノと新潟～ウラジオストクの往復航路を運航する。

そのために県庁は日本海横断航路支援事業として約 6.5 億円の資金を予算化した。

5. 最近の琿春・ロシア間鉄道輸送の状況

2014 年は 37 万トンの貨物が運ばれた。その大部分はロシアの石炭である。今後期待されるのは、ロシアからの食糧 (中国がロシアで生産している大豆、トウモロコシを含む)、木材、中国からの電器製品、長白山の鉱泉水と消費物資。第一段階の貨物量は 200 万トンという。

中国は、ロシアから買い付けた石炭を羅津港の第 3 埠頭 (ロシア 70%、北朝鮮 30%の合弁会社が運営) 経由韓国と中国南方に輸送しようとしている。

然し、北朝鮮当局がエボラ出血熱病防止のため 2014 年 10 月から 15 年 3 月まで関係者を受け入れなかった。そのため、このルートは機能していない。

6. 日本の果たすべき役割とその進路

(1) 世界の経済情勢が大きく変わりつつある。

2013年の各国の名目GDPは、米国が16兆7,681億ドル、中国が9兆4,691億ドル、日本が4兆8,985億ドルである。

中国の外貨準備高は2014年6月に3兆9,990億ドル、日本は1兆2,691億ドルとなった。

正に「新しい形の大国関係」（習近平国家主席）が樹立され、「米中関係は、アジア戦略の核心」（オバマ大統領）という時代になってきている。

(2) 安倍総理の70周年談話

「未来に軸足」と言うが、過去の歴史の反省なくして未来は語れない。中国、韓国、アメリカ、更にドイツは村山談話や河野談話をどのように継承するかに注目している。王毅外相は、「日本は70年前に戦争に負け、70年後に良識を失ってはいけない」と述べている。過去の反省があつてのみアジアで積極的な役割を果たせる。

(3) 中日金融協力関係の改善

アジアインフラ投資銀行（AIIB）へ参加するのか。ADBと相乗りという中国と同様の発想ができないものか。この問題は今や日中関係改善の重要な一環となっている。日本は最終的には参加することになろう。AIIB, ADB 資金とシルクロード基金の活用を計り、日本にも有益なチョイバルサン（モンゴル）-イルシ（中国内蒙古自治区）鉄道を取り上げてはどうか。

(4) ロシアの極東進出への対応

日本政府は対ロ政策で、日ロ経済交流促進会議（議長 世耕弘成内閣官房副長官、9省庁を包括した政府内連絡会議）と日ロ交流促進官民会議（代表世話人：坂根正弘元経団連副会長）を中心に対ロ平和条約締結の作業を続けてきた。この過程で、日本としては象徴的なプロジェクトを取り上げるべきだと考える。その一つとして大ザルビノ港の建設がある。

以上

NPO カムチャッカ研究会の活動報告

NPO リサイクル技術振興会 理事長

(元 株式会社間組 顧問)

下村嘉平衛

1999年に登録し、2012年解散したNPOカムチャッカ研究会の活動概要です。

(<http://kamchatka-eco.com/npo/index.htm>)

会長：元土木学会会長 故竹内良夫氏 会員数最盛期 300名、事務局カムチャッカ開発㈱代表橋井宣二氏、小生は幹事役。

主たる活動：

- 1、年2回程度の現地訪問団(10～20人規模)派遣、都合20回程度、これがきっかけで年4～5便のカムチャッカ直行便が実現し、我国のカムチャッカ観光が始まる。
- 2、日本語教師を延べ6名派遣し、カムチャッカ教育大学(現地唯一の大学)で、日本語学習を軌道に乗せる。
- 3、日本のホテル(グランドパレスホテル他)に4年にわたって研修生(毎年5～7名)を受け入れ、教育をしてもらい、観光ガイドの即戦力となる人材を育てた。
- 4、2003年から6年間、信州大学教授広瀬健夫先生ご夫妻の6年間に及ぶカムチャッカ教育大学日本語講師として滞在。先生は帰国後「住んでみたカムチャッカ」を出版。
- 5、途中、日本の水産業(鈴木明北大名誉教授)・日本の経済(橋井宣二カム研専務理事)の短期講座を現地で提供。
- 6、カムチャッカ州立病院に我国の中古医療器具を寄贈。
- 7、カムチャッカ写真展を都合8回開催、これも我国のカムチャッカ観光の発展に大いに寄与。

最後に昨年小生がカムチャッカ州都ペトロパブロフスクを訪問し、我国のNPOカムチャッカ研究会の解散を相手方の代表者シキーヤンさんに報告した際のスナップを添付します。

Government of Kamchatsky Krai Travel & External Affairs Agency

Head of Agency Mr. Gevork T.Shikhiyan



(Klyuchevskaya 火山、この山はカムチャッカ半島ほぼ中央太平洋側にあり、ユーラシア大陸の最高峰活火山、標高は 4,750m。)



モンゴルの経済発展の 10 年 —資源事業への取り組みへのタイミングとインフラ開発—

南ゴビ電源開発株式会社
本間邦興

モンゴル経済は世界的な資源安を背景として、困難な時期が続いています。最近の外国為替レートはリーマンショック時を下回り 1 ドル 2000 トグルグに達する勢いです。

オユトルゴイの銅・金鉱山の開発とタバントルゴイの石炭鉱山開発がモンゴル経済牽引の大きなエンジンとなっている現状は変わりません。この両鉱山の開発はそれぞれ少しのタイミングの違いがありますが、ほぼ 10 年前から本格的な始動が始まったと言えます。

2005 年に、アイバンホームインズ社（現ターコイズヒル社）は、オユトルゴイの開発計画を発表しました。2007 年の鉱山法改正に伴って、タバントルゴイの石炭開発は、モンゴル政府保有のツァンキ鉱区とエナジーリソース社保有のウハフダック鉱区に分離され、それぞれの鉱区の開発が始まりました。

しかしながら、両鉱山の開発は、世界の資源市場の流れに必ずしもうまく乗れたとは言えません。

モンゴルの資源市場は、2000 年頃からの中国市場の継続的な高成長を背景として、注目されてきました。南ゴビ砂漠の石炭資源は、2005 年頃まで、中国資本による‘狸掘り’状態で、きわめて低廉価格で中国向けに取引がされていました。

それから、少し価格低下をもたらしたリーマンショックの時期を経て、2012 年ごろまでは一方的な世界的な資源価格の上昇期がありました。

オユトルゴイは投資協定の締結が遅れに遅れて、2009 年秋に締結され、2010 年春に発効しました。2012 年春までかかって、ようやく本格的な生産が出来るようになりました。

タバントルゴイは、ウハフダック鉱区が民間により近代設備を備えたかたちで、2008 年から生産に入り、2009 年秋には香港株式市場で、約 6.5 億米ドルの IPO に成功しました。一方、政府保有のツァンギ鉱区は、いまだ古い設備で生産が進んでいます。また、2010 年に行われた、海外資本による鉱区権の入札も不調に終わり、昨年再入札が行われましたが、いまだ投資家は決まっていません。

結果的には、2007 年の鉱山法改正・2009 年までのオユトルゴイの投資協定までの期間がアイドル期間になって、モンゴルの新しい南ゴビにおける 2 大鉱山事業は、資源価格の上昇局面をうまく捕まえられなかったと言えます。

資源開発と並行して、また資源開発を支える柱として、鉄道・道路・電力などのインフラ事業開発も紆余曲折してきました。結果として、ほとんどの主力な事業開発はできていません。インフラ開発は資源開発での必須の条件であるとともに、モンゴル経済全体の発展のための条件でもあります。

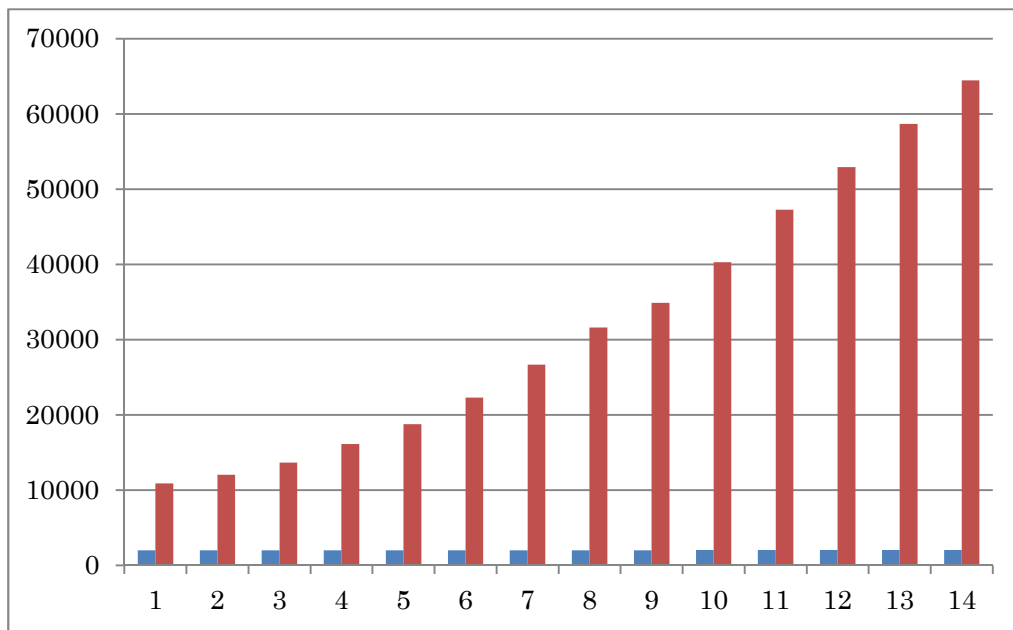
2010 年初めにいわゆる concession law が成立し、官民連携による PPP 事業でインフラ開発しようという試みがなされましたが、これによって、外国資本がインフラ事業参加した実績は今まで一つもできていません。2011 年に入札が終わった、ウランバートルの第 5 火力発電所は、いまだに結論が出ぬままに

交渉が継続しています。

色々な海外事業者が、資源開発とからめたインフラ開発の投融资プランを提示してきましたが、上記の如く、モンゴル側が事業化のタイミングをうまく調整できなかった結果が出ています。

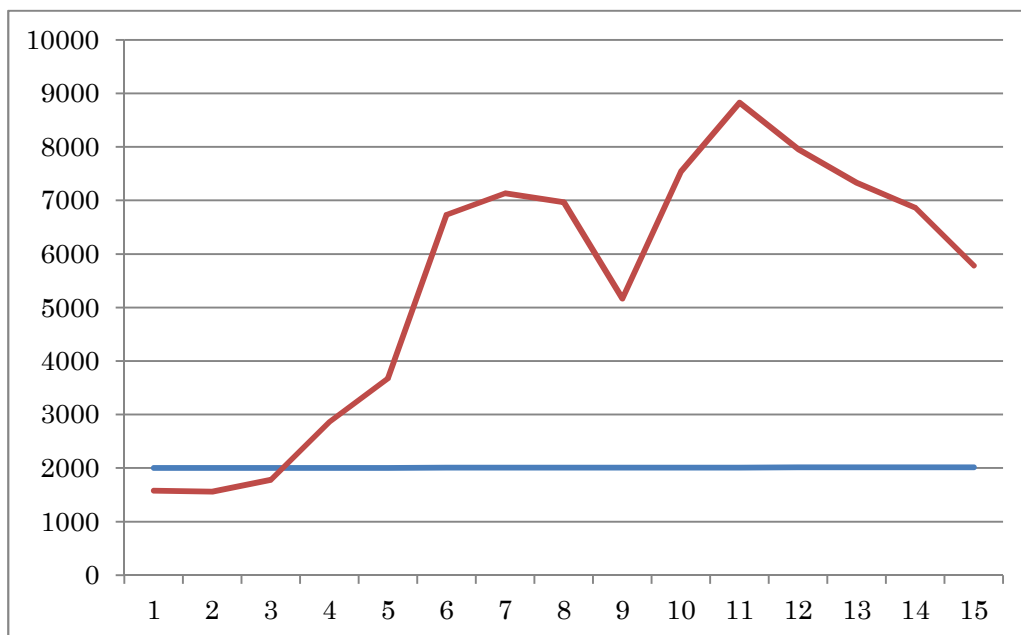
中国 GDP の推移 (2001 年から 2014 年)

単位 : 10 億人民元



銅価格の推移

単位 : 円/トン



(両図とも世界経済のネタ帳から)

環日本海クルーズ構想



(一財) みなと総合研究財団 首席研究員
クルーズグループ統括リーダー
田中三郎

私ども財団は、みなとの視点からクルーズ産業の発展を下支えすることをめざし、昨年9月にクルーズグループを設立し、従前以上多様なクルーズ振興業務に取り組んでいます。その一つとして、日本海をクルーズ海域とする環日本海クルーズ構想を描いています。

日本海側の本邦港からクルーズ船による外航クルーズ旅行がスタートします。我が国のいくつかの港で寄港地観光を楽しみ対岸国の港に向かいます。航海中は非日常的な洋上生活を送り、対岸国で日ごろとは異なる自然や文化に触れあい、再び日本海側の本邦港に帰港しクルーズ旅行が終了します。このようなクルーズを日本海全域で連続的に繰り返す環日本海クルーズ構想です。

我が国は四面を海に囲まれる海洋国家ですのでクルーズに適した海域は幾つかありますが、その中で最も注目すべきは春から秋にかけての日本海であります。

日本海でのクルーズ（環日本海クルーズ）の優位性を次のように捉えているのは私どもだけではなく、多くのクルーズ運航関係者も異口同音の発言をしています。

- 1、クルーズ観光が嫌われる最大の要因は「船酔い」と言われ、穏やかな海洋を選び航行することがクルーズ船運航の基本中の基本であります。
春から秋にかけての日本海は台風をはじめとする気象影響が少なく穏やかな海象の日々が続きますので乗船した人々に快適な船旅を提供することができます。
- 2、日本海側には豊かな文化と歴史を有する安全港が沢山あります。
日本海側の港は北前船に代表されるような海の道で結ばれていますので相互のネットワーク力が高く様々な港に寄港しながら其々の港で思い出にあふれる出会いが期待できることでしょう。
- 3、長期休暇取得の難しい我が国では短期間のクルーズが望まれています。
我が国のクルーズ産業は外国籍のクルーズ客船により成り立つ傾向が強まっていますが、外国籍クルーズ船はカボタージュ規制により外国との往来が必要ですので、日本海側港湾は対岸の国々との物理的距離の近さを活かした短い日数のクルーズ商品を造成することができます。

4、首都圏や関西圏からのレール&クルーズ商品の造成が可能です。

世界のクルーズ船発着地は特定の港に限られていますので、自宅と発着港までは何らかの手段での移動が必要となりフライ&クルーズ商品が普及しました。国土の狭い我が国の飛行機網には限りがありますので、新幹線を代表する鉄道網による大量移動力を活用したレール&クルーズを取り入れることでクルーズの振興を図れます。

このように、多くの優位性と可能性を有する環日本海クルーズを積極展開させるための最大課題は環日本海クルーズに使用するクルーズ船の確保です。集客と安全寄港の両面より環日本海クルーズに適したクルーズ船をイメージすると、総トン数：2万トン前後/定員：500名程度/喫水6.8メートル以下の要件となるでしょう。

次の課題は、対岸国寄港地の魅力造成にあります。現時点ではロシア極東港湾都市及び韓国東岸港湾都市への寄港が現実的ですので、環日本海クルーズで訪れるこれら都市での安全と快適性の確保やリピーターも受け入れられる環境整備がクルーズ成功の鍵を握っているでしょう。

これ等の課題を解決しながら環日本海クルーズ構想の実現を図るのは民間相互の連携力とっており、その中核としての NEANET に大きな期待を寄せています。

以上

グローバル化が進む中での北陸地域と対岸諸国との経済交流の課題



環日本海経済交流センター 貿易・投資アドバイザー
野村 允

北陸地域・企業は、目まぐるしく変転する世界情勢の流れの中で、将来への生き残り、さらなる成長を目指して、近年、躍進著しい東南アジア地域を中心に幅広い海外展開を示している。こうした動きの中で、北陸地域・企業にとって距離的に近く、長年経済・人的交流を続けてきた対岸諸国（ロシア、中国、韓国）との経済交流は、国際協力銀行、ジェトロなどの調査でも窺われるように、中国を中心に中期的に見て潜在力、開拓余地のある市場として、新しい試みを加味しながら交流を続けようとする動きも見られる。

貿易面を見ると、2014年の北陸地域の貿易は対岸貿易額が依然貿易総額の48%強を占めているが、これまで指摘されてきたように特定輸出品（対ロ向け中古車、対韓向け液晶テレビ用ガラス製品）に依存する貿易構造のアンバランス化が目立った。今後、北陸地域の対岸貿易の振興のためにはバランスのとれた貿易構造の構築に努めることが求められている。

企業の海外進出を見ると、近年、進出の対象エリアは東南アジア地域へ拡大しつつあるが、対岸諸国への進出件数は進出総件数の54%（そのうち9割強が対中進出）を占めている。

国別に見ると、中国については、飲食業などサービス業の新規進出が目立つ。繊維関連メーカーが今後の成長分野を狙って販売現地法人を開設したケース（カーシート、建築資材など）などがある。既進出企業では、生産ラインの増設（電源装置メーカー）、生産拠点の集約化（光通信部品メーカー）などの事例がある。反面、現地法人（金属・電子部材の販売業）が管理体制の不備により中国市場の縮小を余儀なくされたほか、銅加工メーカーが現地工場の生産機能の一部を本社工場へシフトするなどのケースが目立った。ロシアについては、新規進出は見られない。既進出企業のケースでは製材加工業が、昨年独資となり、目下順調な稼働を続けているが、ロシア経済に対する一抹の不安（仕入れ先の経営不振など）を抱いているように思われた。韓国については、新規進出のケースとして、米韓FTAの効果を狙った工作機械メーカーや長年開催を続けてきた“北陸韓国経済交流会議”を活用し、韓国企業との共同研究・開発を進めることに成功した医薬品メーカーの事例がある。

世界経済は、一段とグローバル化を深める中で、北陸地域・企業としては、将来への生き残りをかけ、さらなる躍進を目指してグローバル化を加速させながらより広く海外市場の成長力を取り込むと同時に、海外展開が、地域力（産業集積など）、企業力（研究・技術など）を高める成果をもたらすよう工夫と努力を重ねることが肝要であろう。地域としては、新幹線開通のメリットを活かし、産官学一体となった企業の海外展開への支援体制づくり（グローバル人材の育成など）の推進、国際会議・学会・展示会などの活用・多面的交流の促進—などに努力するとともに、企業としては、自社の固有性を再認識し、対象エリアの諸事情（政府当局の政策、商慣習など）・その変化をキャッチし、異業種間の連携を促し、現地のニーズに合ったビジネスチャンスを適確に把握することが求められている。

以上

アジアインフラ投資銀行と一帯一路プロジェクト



環日本海経済研究所特別研究員
三橋郁雄

中国がアジアインフラ投資銀行を創設することで欧州各国の同意を得た。日本と米国はまだ意思決定ができていないが、中国が日米を除くほとんどの主要国を取り込むことが確実な勢いである。目的はアジアの今後のインフラ資金需要に、既存の国際金融システムの財源では対応できないので、中国が莫大な、自身の外貨準備高を背景に、既存のものを補完する形で新規に創設を目指すとしている。10年前、20年前の中国の貧困を知る者にとって、まさかという企画である。しかしさらにびっくりしたのは、この構想を牽引するビジョンを発表したことである。これが一帯一路と言われるものであり、中国沿岸部から南シナ海をとおり、インド洋を経てアフリカ欧州に達する海上シルクロード（一帯）と、中国内陸部から中央アジアを経てロシア、欧州に向かう陸上シルクロード（一路）を整備するもので、いずれもロード沿線諸国間の交流、貿易を拡大、中国のみならず沿線諸国間が、互いに経済発展を目指そうというものである。その詳細は把握していないが、我々が夢物語と考えている、日本海横断航路を通じて吉林、黒龍の2省の人口 65 百万人を日本海に導き日本海大交流時代の創造を狙うプロジェクトを含む、壮大なユーラシア大陸全域の経済発展計画と思われる。このためのインフラ整備には莫大の資金が必要となるので、自らが中心となってアジアインフラ投資銀行なる新たな国際金融機関を創設するという。その圧倒的規模の大きさに驚くとともに、世界中の意表を突いた、きわめて大胆かつ斬新なアイデアである。先般 3 月中旬、環日本海経済研究所で中国人経済専門家との意見交換会があり、中国側からこのビジョンについての感想を求められた。中国側も世界の意見を気にしているのであろう。日本の協力が是非ほしいのでもあろう。日本側はまだ十分検討できていないと述べたが、正直のところ、日本側は日本政府やマスコミ関係者含めて本気で考え出したのは、日本以外の多くの国の参加表明が明らかになってからではないだろうか。多くの人は現在もまだ検討はまだ早い、どうせいつできるかわからないと思っているのではないか。しかし日本を除く各国がここまで踏み込んだ以上、中国はプライドにかけて動くこと間違いなく、これは今後具体化に向けて進展を見よう。日本はまさにここまで進展するとは思わず、大変迂闊であった。この十年来生起している中国の大国に向けての変化を読めなかったのである。日本はおごっていた若しくは隙があったのではないか。中国は大きく成長するチャンスを自ら発想し、多くの協力国を得て、それを創造しようとしている。このプロジェクトにより東アジアは世界の経済交流の中心になるかもしれない。中国の世界におけるイメージも大いにアップしよう。

ここで重要なのは、そのためには世界有数の経済大国である日本の積極的協力がぜひとも必要であることである。新しい中国の誕生に日本が協力できれば、結果として、中国はこのプロジェクトを通じてますます大国化していくであろうが、協力しなければ日本は東アジアの繁栄の果実の分け前を将来にわたって十分享受できないであろう。この点、日本の将来がかかっているといっても過言ではなからう。日本は従来からの島国根性から脱却できるかどうか、運命の分かれ道である。

平成 25 年度コンテナ流動調査による日ロ貿易の状況

環日本海経済研究所特別研究員

三橋郁雄

国土交通省が実施した、平成 25 年全国輸出入コンテナ貨物流動調査（11 月のみの 1 か月間、全国調査）の結果を活用して、日ロ貿易を分析したので以下に示す。

日本⇄ロシア間コンテナ貨物流動では釜山港の果たす役割が極めて大きくなっていることがわかる。

用語の説明：

日本の輸出：日本の港湾→仕向港→最終船卸港（ロシアの港湾）→ロシア

日本の輸入：ロシア→最初船積港（ロシアの港湾）→仕出港→日本の港湾

◆11 月の 1 か月間に動いた輸出入コンテナ貨物量（単位はトン（フレートトン））

日本→ロシア 118,602 トン

ロシア→日本 93,106 トン、

◆最終船卸港は、サンクトペテルブルグ、ウラジオストク、ターリン、ポストチヌイの順である。

・最終船卸港サンクトペテルブルグの仕向港は、ハンブルク（45%）、ロッテルダム（22%）、ブレーメンハーベン（18%）、香港（5%）、釜山（4%）、高雄（4%）である。

・最終船卸港ウラジオストクの仕向港は、釜山（73%）、ウラジオストク（26%）である。

◆最初船積港は、ポストチヌイ、サンクトペテルブルグの順である。

・最初船積港ポストチヌイの仕出港は、釜山（83%）、ポストチヌイ（16%）である。

・最初船積港サンクトペテルブルグの仕出港は、高雄（22%）、ブレーメンハーベン（21%）、釜山（15%）、ハンブルク（15%）、ロッテルダム（10%）、香港（8%）、上海（6%）、シンガポール（1%）、光陽（1%）である。

◆日本の輸出で高順位のもの自動車の部分品、完成自動車、その他製造工業品である。日本の輸入で高順位のもの非鉄金属、金属製品、製材、である。

表 ロシアへの輸出

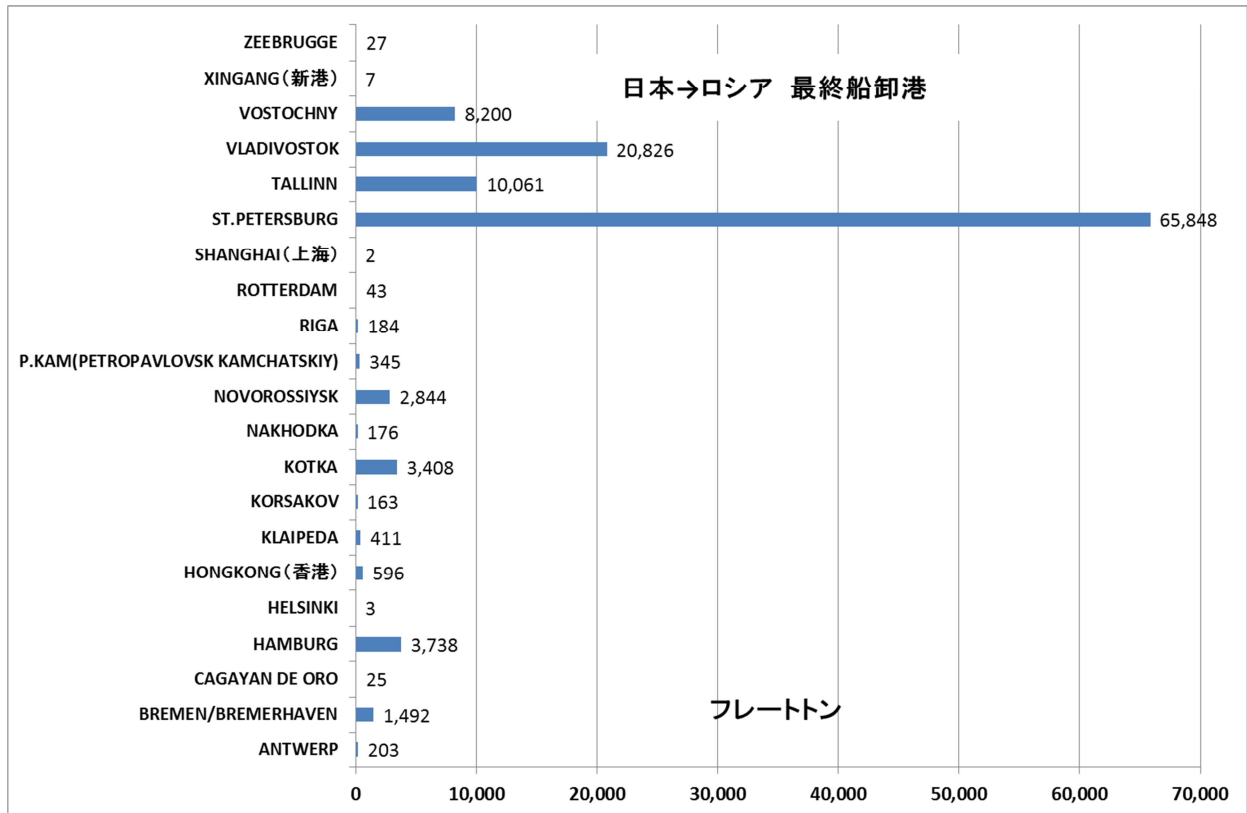
最終船卸港		ロシアへの輸出取扱品目（フレートトン）					
順位		第 1 位品目		第 2 位品目		第 3 位品目	
		品目	重量	品目	重量	品目	重量
1	サンクトペテルブルグ	自動車部品	25,533	完成自動車	14,287	その他製造工業品	7,404
2	ウラジオストク	自動車部品	4,884	その他製造工業品	3,969	その他輸送機械	2,302

（出所）各種資料に基づき筆者作成。

表 ロシアからの輸入

最初船積港		ロシアからの輸入取扱品目（フレートトン）					
順位		第1位品目		第2位品目		第3位品目	
		品目	重量	品目	重量	品目	重量
1	ボストチヌイ	製材	26387	非鉄金属	8172	鉄鋼	1848
2	サンクトペテルブルグ	非鉄金属	14051	金属製品	8577	製材	5125

(出所) 各種資料に基づき筆者作成。



(出所) 各種資料に基づき筆者作成。

図 対ロシア輸出の最終船卸港

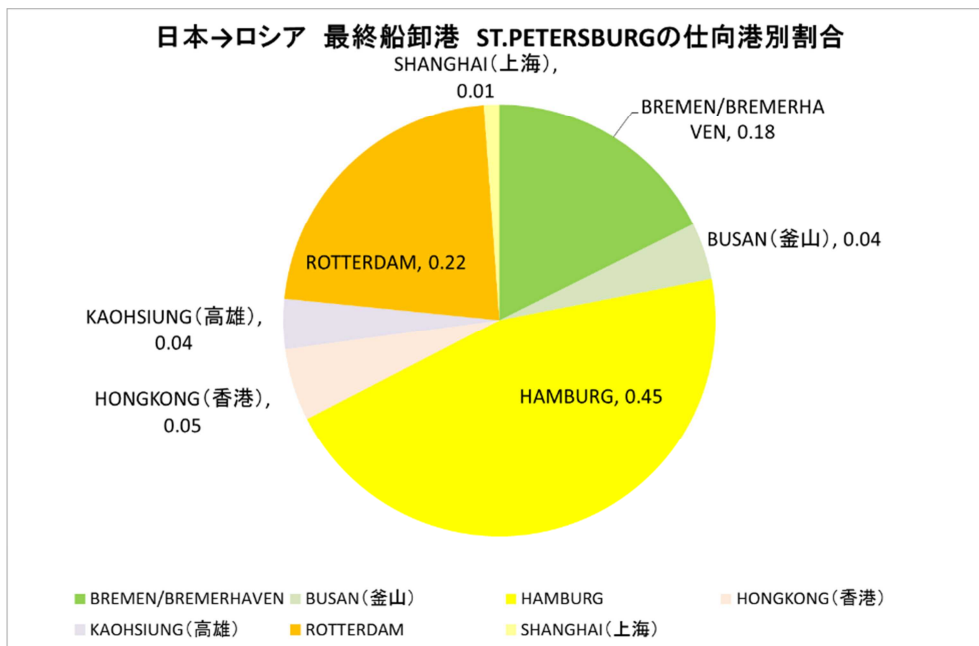


図 対ロシア輸出の最終船卸港サンクトペテルブルグの仕向港別割合

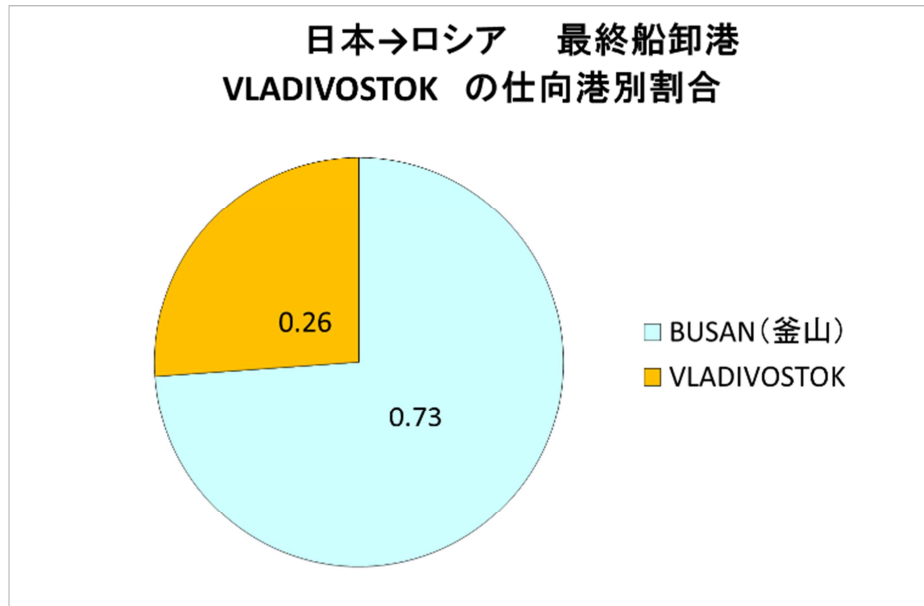
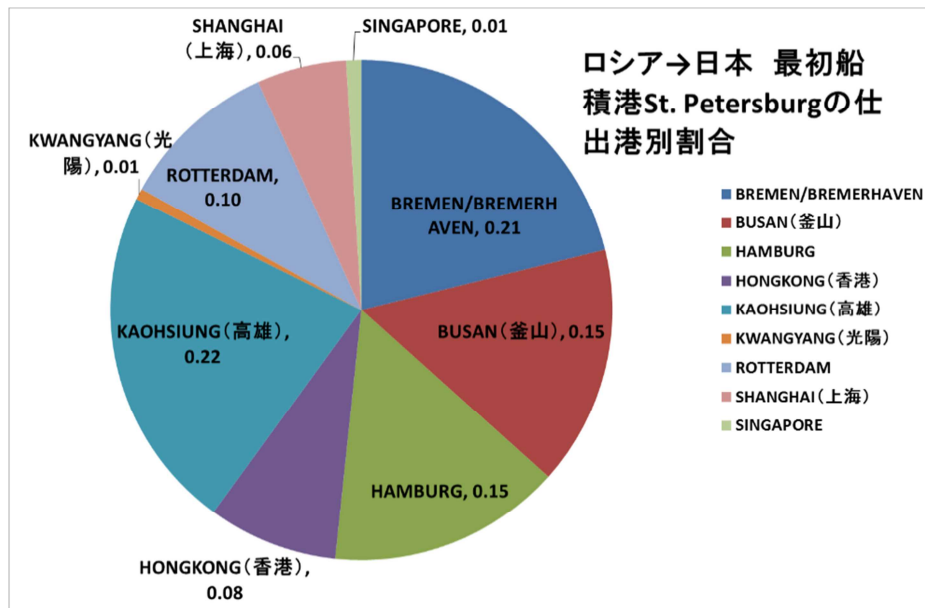


図 対ロシア輸出の最終船卸港ウラジオストクの仕向港別割合



(出所) 各種資料に基づき筆者作成。

図 対ロシア輸入の最初船積港 Санктペテルブルグの仕出港別割合