

項目	詳細
訪問（視察）場所	延辺朝鮮族自治州商務局
訪問日時	平成 24 年 7 月 11 日（水） 9:00～10:00
概要	<p><b>■概要説明</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・延辺朝鮮族自治州は、吉林省の東部にあり、省内の 9 つの区域の一つ面積は省全体の 1/4</li> <li>・総人口は、218 万人（うち朝鮮族が 80 万人）</li> <li>・州内には、6 市、2 村がある。</li> <li>・産業は、4 つの分野（食品、医薬、林業、鉱山）で特徴的であり、州の GDP の 74%以上を占める。</li> <li>・改革開放以降、エネルギー産業、レーザー産業などの新産業にも力を注いでいる。</li> <li>・商務局では、物流も含め、トータルでサポートしている。</li> <li>・鉄道、航空など、交通インフラが整っている。2010 年には、高速道路ネットワークに接続されていて、長春-延吉間は、鉄道では 530 km、高速で 390 km で、昔は 8 時間かかったが、今は 4 時間で結ばれている。</li> <li>・航空便は、14 便/日、北京、上海、青島、広州、瀋陽などと結ばれている。現在、ウラジオストク、新潟との航路開設を検討している。</li> <li>・この便は、中国国際航空、南方航空、海南航空と交渉中</li> <li>・外資の州内投資状況は、2011 年までに 659 企業、投資額は 18.4 億ドル。主な投資国は、韓国、米国、日本、北朝鮮、ロシア。特に韓国企業は 472 企業と一番の投資者。米国、日本はほとんど同数</li> <li>・産業は 1 番が製造業で 55.4%、2 番がホテル、外食、卸売業で 23%、3 番がその他サービス産業で 10%</li> <li>・外資が求めるのは「自然（資源）と安価な労働力」である。</li> <li>・投資地域は、延吉市と琿春市に集中している。</li> <li>・延吉市には、人口が多いことを背景として、輸送、物流、生活関連産業が、琿春市には、国際物流関連のハード整備関連の企業が集中</li> <li>・琿春市には、韓国、日本の企業が集中しており、日本の小島衣料や韓国の女性向けインナー製造の裳邦爾紡績などがある。日系の延吉秀愛食品は、東北地方で一番大きな企業</li> <li>・また日本からは、IT 企業の投資が多く、神豊情報技術をはじめとして、中国内でソフトウェア加工し、日本に輸出する事業を行っている。</li> <li>・外資企業は、延辺経済の原動力である。</li> <li>・2011 年の輸出入規模は 18.5 億ドルで GDP の 20%（うち外資、日本企業は 9%）</li> <li>・日本は延辺州の貿易パートナーの 4 番目で、日本企業との貿易は安定しており、震災の後、貿易量が増えている。</li> </ul>

<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・延辺州の 42 企業が、原材料、機械、衣料、農産品など 17 分野で日本と貿易している。2012 年 1 月～5 月期の貿易額は 8,878 万ドル、36.3% 成長している。輸出入では、輸出が多い。輸入は 10%</li> <li>・貿易ルートでは、延辺州と日本を結ぶ航路が、新潟県との間で 2008 年に開設され、延辺州と日本とを 3～4 回行き来した。</li> <li>・2010 年 10 月にザルビノ航路が開設された。2011 年 8 月 3 日から本年 6 月末まで 16 回の運航をしている。</li> <li>・物量が少ないことから、(実質) 不定期航路である。</li> <li>・延辺州政府はこの航路を重視しており、新潟県ともども支援している。</li> <li>・航路周知のため、長春、ハルビン、黒河、西モンゴルで開催された展示会などで PR を行ってきた。</li> <li>・この 9 月に長春市で開催される北東アジア博覧会では、地方政府、物流に関連する企業が集まって意見交換をする予定である。</li> <li>・ザルビノ港の後背地は、「遼寧省の北」、「黒龍江省」、「内モンゴル」と考えており、この地域の物流では、大連港を利用するよりもコストが安く、時間が短縮される。</li> <li>・黒龍江省、内モンゴル、吉林省では、食品、山菜、革製品などの貨物がある。</li> <li>・大連港から日本へは 4 日間、ザルビノ港から日本へは 23 時間と大変な違いがある。地方政府や企業にこうしたメリットを示すことで、ザルビノ港を使う気持ちが出てくると考えている。</li> <li>・4 月に、国から図們江区域国際協力モデル区として承認されたことから、このメリットも大いに生かせると考えている。</li> <li>・図們江開発プロジェクト実現のためには、物流ルートがなければいけない。</li> <li>・また、圈河税関経由で、北朝鮮の羅津港を利用するルートもあるが、現在は北朝鮮国内のインフラが整っていない。</li> <li>・香港の企業が港湾整備に動いている。</li> <li>・北朝鮮は改革開放の準備をしており、中・朝双方とも協力の大切さを意識しており、国境にある羅津港などの中朝共同開発に関する実務的な協議を行う共同開発管理委員会を開催している。</li> <li>・ただ、北朝鮮はマイナスイメージが著しく、発展にはつながっておらず、当面、延辺州にとっては、ザルビノ港の利用と考えている。</li> <li>・日本海横断航路のためには政府の支援が必要で、管理部門を設置している。</li> <li>・吉林省、琿春、延辺州、船会社は物流を支援しなければならない。</li> <li>・航路利用者に対する支援を検討中である (航路 1 回あるいはコンテナ数)。</li> </ul>
-----------	--

概要	<p><b>■質疑応答</b></p> <p><b>Q</b>：北朝鮮の羅津港とロシアのザルビノ港、両方の港湾を比較して、ザルビノ港の優位な点は何か。</p> <p><b>A</b>：ザルビノ、羅津共にインフラがよくない。中国としてはそれぞれ開発に関わっている。琿春市から 200 km の範囲には冬期間も使える 6 つの港があるが、貨物が少ない。ただ、琿春とザルビノ港の間は 70 km。琿春と羅津港の間は 48 km で、それぞれ近いことが重要である。</p> <p>羅津港は、中国政府の政策として、中国国内物流に活用している。輸送にかかる税金が免除されており、上海、寧波などの航路が開設されている。このため、琿春と羅津港の間は、輸送時間にして 2 時間から 1 時間に短縮されている。</p> <p>ただ、現在の北朝鮮の体制からして羅津港を使えない国があるのも確かで、日本や韓国は現在国交がない。</p> <p>一方、ザルビノ港はそうした制約がない。ザルビノ、東草のフェリー航路があったが、2010 年に事故を起こし、休航しているが今年再開する予定である。</p> <p>鳥取の境港から韓国の東海を經由してウラジオストク港に寄港しているフェリー航路があるが、ウラジオストクからザルビノ港に寄港ができないか検討している。ザルビノ港の利点は、水深が深く、凍らないこと。</p> <p>現在日本から自動車をシベリア鉄道経由でヨーロッパに運んでいる。ただし、ザルビノ港はコンテナクレーンがなく、設備が不足している。</p> <p><b>Q</b>：輸出が 30%、輸入が 10% 増えている。輸出で物流を担っているのは、だれか。個々の企業か、州として支援しているのか。</p> <p><b>A</b>：企業の動向としては、大連港を使っている。企業はコスト優先であり、（それを考えず）使ってほしいとは言えない。また、物量が少ないので、その分コストが高い。今後、どれだけの企業が大連港を使っているか調査を行いたい。</p> <p>羅津港は、調査して使えるようになった。ザルビノ港も同様にやっていきたい。</p> <p><b>Q</b>：延辺朝鮮族自治州のプロジェクトリストがあるが、これらの進捗率はどうなっているか。当市は技術を持った企業がある。協力できる点もあると思うが誰を窓口にしたらいいか。</p> <p><b>A</b>：プロジェクトは州内の 8 つの区において、関連する施策を集約したものである。企業の窓口は、当事務局である。</p>
----	---

概要	<p><b>Q</b>：日本酒、食の進出の可能性はどうか。刺身の流通ルートはどうなっているか。</p> <p><b>A</b>：日本食のレストランはある。日本食を提供する店は評判が高い。延吉は外食をする人が多く、外食産業が多い。</p> <p>新潟県の関係企業では、見附市のニット商品のサンプルセンターが、延吉市内に立地していたが、販売先が分からず撤退した。その他製造業では、加工技術が省内でトップであり、安全性が優れている。また、日本語ができる人材が多い。中国東北地方で日本語ができる人が多くいるのは、大連と延吉。事務局と経済部門との協力は、会議所と連携をとって進める。</p>
----	--