



ERINA REPORT

Economic Research Institute for Northeast Asia

PLUS

特集:中国東北地域における北東アジア経済連携の進展

Special Feature: The Development of Northeast Asian Economic Partnerships in Northeastern China

■中国の対外開放と北東アジア地域の経済・貿易協力 潘銘輝、孔大鵬

China's Opening-Up to the Outside World and Northeast Asian Regional Economic and Trade Cooperation (Summary) SHEN Minghui, KONG Dapeng

■東北地域と「一帯一路」建設との結びつきの現状と展望 笄志剛、謝東丹

The Current Situation and Future Prospects for the Linking of Northeastern China to the "One Belt, One Road" Construction (Summary) DA Zhigang, XIE Dongdan

■遼寧省における対日経済貿易協力の新しい展開—遼寧自由貿易試験区を中心として— 秦兵

New Developments in Economic and Trade Cooperation with Japan in Liaoning Province: With a focus on Liaoning Pilot Free-Trade Zone (Summary) QIN Bing

■日本から見た東北経済と日中協力 松野周治

Japan-China Cooperation and the Revitalization of China's Northeastern Provinces (Summary) MATSUNO Shuji

■中ロ経済協力の現状と今後の課題 封安全

The Current Situation and Future Challenges for Sino-Russian Economic Cooperation (Summary) FENG Anquan

■ユーラシアの地域統合と経済協力: モンゴル参加の機会 ソヨルゲレル・ニヤムジャヴ

Eurasian Regional Integration and Economic Cooperation: Mongolia's Opportunity for Participation (Summary) SOYOLGEREL Nyamjav

2017

OCTOBER

No. 138

本誌の目指すもの

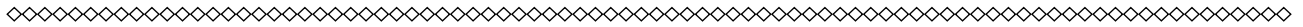
ERINA REPORTは135号よりERINA REPORT (PLUS) として、現実の経済交流という視点を取り入れた新たな編集形態をとり、多角的視点から北東アジア経済に切り込む総合的な学術雑誌となりました。本誌が目指すのは、北東アジア経済に関する独自性の高い学術論文に加えて、この地域における各国の最新の政策動向、実態に肉薄した現地調査レポートや有識者の視点などを掲載することで、理論と現実を結合させた総合的な情報を提供するとともに、北東アジア研究に質の高い研究素材を提供していくことです。

目 次

特集：中国東北地域における北東アジア経済連携の進展

Special Feature: The Development of Northeast Asian Economic Partnerships in Northeastern China

■特集にあたって	1
ERINA 調査研究部研究主任 穆堯芊	
On the Special Feature	2
MU Yaoqian, Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA	
■中国の対外開放と北東アジア地域の経済・貿易協力	3
中国社会科学院アジア太平洋・グローバル戦略研究院研究員 潘銘輝	
中国社会科学院大学院生 孔大鵬	
China's Opening-Up to the Outside World and Northeast Asian Regional Economic and Trade Cooperation (Summary)	8
SHEN Minghui, Researcher, National Institute of International Strategy, Chinese Academy of Social Sciences	
KONG Dapeng, Graduate Student, Chinese Academy of Social Sciences	
■東北地域と「一帯一路」建設との結びつきの現状と展望	9
黒龍江省社会科学院東北アジア研究所長、研究員 笕志剛	
黒龍江省社会科学院大学院世界経済専攻修士課程 謝東丹	
The Current Situation and Future Prospects for the Linking of Northeastern China to the "One Belt, One Road" Construction (Summary)	19
DA Zhigang, Director and Researcher, Northeast Asia Research Institute, Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences	
XIE Dongdan, Global Economics Master's Program Student, Graduate School, Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences	
■遼寧省における対日経済貿易協力の新しい展開 —遼寧自由貿易試験区を中心として—	20
遼寧社会科学院東北亜研究所副研究員、ERINA 招聘外国人研究員 秦兵	
New Developments in Economic and Trade Cooperation with Japan in Liaoning Province: With a focus on Liaoning Pilot Free-Trade Zone (Summary)	29
QIN Bing, Associate Professor, Institute for Northeast Asia Studies, Liaoning Academy of Social Sciences, and ERINA Invited Overseas Researcher	
■日本から見た東北経済と日中協力	30
立命館大学名誉教授・社会システム研究所上席研究員 松野周治	
Japan-China Cooperation and the Revitalization of China's Northeastern Provinces (Summary)	37
MATSUNO Shuji, Senior Visiting Researcher, Institute of Social Systems, Ritsumeikan University	
■中口経済協力の現状と今後の課題	38
黒龍江省社会科学院ロシア研究所副研究員 封安全	
The Current Situation and Future Challenges for Sino-Russian Economic Cooperation (Summary)	44
FENG Anquan, Associate Professor, Institute of Russian Studies, Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences	
■ユーラシアの地域統合と経済協力：モンゴル参加の機会	45
モンゴル戦略研究所上級研究員 ソヨルゲレル・ニヤムジャヴ	
Eurasian Regional Integration and Economic Cooperation: Mongolia's Opportunity for Participation (Summary)	49
SOYOLGEREL Nyamjav, Institute for Strategic Studies (ISS), Mongolia	



■会議・視察報告

◎「一帯一路」プロジェクトとヨーロッパ・ベラルーシ・プレストとポーランド・テレスボルにおける中国発着コンテナの状況 50
ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘

◎貿易経済に関する日露政府間委員会・地域間交流分科会第6回会合に関する報告 54
ERINA 経済交流部部長代理 安達祐司

◎大図們イニシアチブ (GTI) 第6回北東アジア観光フォーラム 55
ERINA 経済交流部交流推進員 蔡聖錫

◎黒龍江省視察報告 57
ERINA 調査研究部研究員 南川高範

◎北東アジア天然ガス・パイプラインフォーラム (NAGPF) 58
ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史

◎「第4回北東アジア企業発展フォーラム～大健康産業と食品工業～」に関する報告 59
ERINA 業務執行理事 田中徹

■セミナー報告

◎「一帯一路」連結建設:黒龍江省全面振興発展推進国際フォーラム「日中韓経済の国際相互依存と経済協力の可能性」 62
ERINA 代表理事、東京大学公共政策大学院特任教授 河合正弘

◎ ERINA ビジネスセミナー「中国の産業用ロボット・生産設備産業の動向と可能性」 66
一般財団法人機械振興協会経済研究所調査研究部研究副主幹 太田志乃

◎孫大剛・中華人民共和国駐新潟総領事講演会「新潟から中日友好と経済協力を推進しよう」 75
中華人民共和国駐新潟総領事 孫大剛

■海外ビジネス情報 79

■列島ビジネス前線 93

■北東アジア動向分析 98

■研究所だより 105



特集「中国東北地域における北東アジア経済連携の進展」にあたって

ERINA 調査研究部研究主任

穆亮芊

中国東北部の地域経済や国際経済協力の環境は、大きく変化している。産業構造の調整、市場メカニズムの推進、国有企業の改革、中小企業の育成などの地域経済を持続的に発展させるための政策が実施され、新しい東北振興政策が取り組まれている。他方、「一带一路」、「自由貿易試験区」などの国全体の国際協力策は、東北地域をめぐる北東アジア協力の環境の変化に大きな影響を与えている。複雑な北東アジア情勢の中で、東北地域がいかにか国の政策を有効に活用し、地域の経済振興と国際協力を推進していくかは、大きな政策課題となっている。このようなテーマに沿って、本特集は以下5本の論文からなっている。

潘・孔論文「中国の対外開放と北東アジア地域の経済・貿易協力」は、中国の改革開放政策が打ち出される1978年から今日に至るまでの40年近い歩みを振り返って、北東アジア地域連携の進展を分析した。中国の対外開放は段階的に推進、模索しながら前進するなかで、経済の飛躍的な成長のために絶え間ない活力を与え続けた。北東アジア地域は中国の対外開放における重要な窓口であり、中日韓自由貿易区、サブリージョン協力および中モロ経済回廊は、北東アジア地域協力の重点である。北東アジア地域協力の推進は、経済・貿易協力を突破口とし、各方面の利益の交差点を探し求め、各レベルでの

着実な協力を積極的に推進していかなければならない。

筵・謝論文「東北地域と『一带一路』建設との結びつきの現状と展望」は、「一带一路」建設の成果を取りまとめ、それが地域開放を促進する重要な担い手となっていると指摘した。東北地域が「一带一路」を活かし、中モロ経済回廊にリンクすることは、全面的な振興をもたらす重要なエンジンとなる。「一带一路」が段階的な成果を得ていくのに伴い、東北三省の「一带一路」建設とのリンクも目覚ましい発展を遂げている。発展のための課題を克服し、イノベーションによる稼働を確立すれば、「一带一路」建設で東北の全面的な振興発展を推進する潜在力が明確となり、将来性はなお果てしなく広がる。

秦論文「遼寧省における対日経済貿易協力の新しい展開—遼寧自由貿易試験区を中心として—」は、遼寧自由貿易試験区の政策概要と企業登録の成果を紹介したうえで、それが遼寧および東北地域の改革開放を推進し、新しい開放の高潮を巻き起こすことになると指摘した。遼寧自由貿易試験区は、遼寧省のさらなる改革開放や経済構造調整、また産業構造のレベルアップに有益に働きかける。遼寧自由貿易試験区は必ずや瀋陽経済区、沿海経済ベルトなど諸都市の発展を導き、東北三省の経済の振興を促進し、日本を含めた北東アジア地域各国との経済協力の進

展に影響するだろう。

松野論文「日本から見た東北経済と日中協力」は、30年余に及ぶ中国経済の高成長をもたらした要因を検討し、地域間格差の状況や東北振興戦略の成果と課題を分析した。日本の国際収支の構造変化及び対中国直接投資の意義を指摘し、東北地域における日本の協力の重要性を進出日系企業の事例を用いて考察した。新たな段階に入った東北振興戦略に日本が協力し、東アジア並びに北東アジア地域内分業を拡大・深化することは、中国経済と日本経済双方の発展にとって重要である。

封論文「中ロ経済協力の現状と今後の課題」は、中ロ経済協力の現状を整理したうえで、中ロ経済協力に存在する問題を分析し、その発展の展望を行った。中ロ両国は政治関係の緊密化により経済協力がますます強化されている。中国はロシアの最大の貿易相手国であり、ロシアは中国の石油と木材の主要な輸入元である。ウクライナ危機以来、欧米諸国の経済制裁とルーブルの引き下げによりロシア経済は苦境に陥り、中ロ貿易に悪影響を与えたが、協力関係は深化し続けている。

本特集が、皆様の中国東北地域及び北東アジア経済連携の理解の一助となれば幸いである。

On the Special Feature: The Development of Northeast Asian Economic Partnerships in Northeastern China

MU Yaoqian

Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

Northeastern China's regional economy and the international economic cooperation environment are greatly changing. Policies have been implemented in order to develop the regional economy continuously, including the adjustment of industrial structure, the promotion of market mechanisms, the reform of state-owned enterprises, and the nurturing of SMEs, and a new Northeast revitalization policy is being tackled. Meanwhile, nationwide international cooperation policies, such as "One Belt, One Road" and "Pilot Free-Trade Zones" are having a great impact on changes in the Northeast Asian cooperation environment concerning northeastern China. Amid the complex Northeast Asian situation, how northeastern China makes effective use of national policy and continues to promote regional economic revitalization and international cooperation are major policy issues. In keeping with those topics, this special feature is composed of the following five papers.

The paper by SHEN Minghui and Kong Dapeng, "China's Opening-Up to the Outside World and Northeast Asian Regional Economic and Trade Cooperation", looked back on the nearly 40-year path from 1978, when China's reform and opening-up policy was formulated, through to today, and analyzed the development of Northeast Asian economic coordination. Amid the process of China's opening-up to the outside world being promoted in stepwise fashion and seeking a way forward, it has continued to give out unabated vitality in the cause of dramatic economic growth. The Northeast Asian region is an important gateway in China's opening-up to the outside world, and the China-Japan-ROK FTA, subregional cooperation, and the China-Mongolia-Russia Economic Corridor are key points of Northeast Asian regional cooperation. The furthering of Northeast Asian regional cooperation takes economic and trade cooperation as its breakthroughs, seeks advantageous crossover points in all areas, and must continue proactively advancing steady cooperation at all levels.

The paper by DA Zhigang and XIE Dongdan, "The Current Situation and Future Prospects for the Linking of Northeastern China to the 'One Belt, One Road' Construction", summarized the growth of the construction of "One Belt, One Road", and pointed out that it has become an important hold to promote regional opening. Northeastern China is taking advantage of "One Belt, One Road", and the linking of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor will be an important engine bringing all-round stimulation. Along with "One Belt, One Road" continuing to gain stepwise growth, the linking of the three provinces of the Northeast to the "One Belt, One Road" construction is also achieving dramatic development. If one looks to the future, there will be the overcoming of tasks for development, and if there is the establishment of operations by innovation, the potential for promoting the all-round stimulation of development of the Northeast via the construction of "One Belt, One Road" will be

clear, and the future prospects will expand without end.

The paper by QIN Bing, "New Developments in Economic and Trade Cooperation with Japan in Liaoning Province: With a focus on Liaoning Pilot Free-Trade Zone", introduced the policy outline of the Liaoning Pilot Free-Trade Zone and the growth in company registrations, and pointed out the promotion of the reform and opening-up of Liaoning Province and the Northeast region, and the stirring of a new surge of opening. The Liaoning Pilot Free-Trade Zone will work beneficially for the further reform and opening-up, economic structural adjustment, as well as the upgrading of the industrial structure of Liaoning Province. The Liaoning Pilot Free-Trade Zone will be bound to lead the development of cities, including the Shenyang Economic Zone and the Coastal Economic Belt, prompt the revitalization of the economies of the three Northeast provinces, and influence the evolution of economic cooperation with all the nations of the Northeast Asian region, including Japan.

The paper by MATSUNO Shuji, "Japan-China Cooperation and the Revitalization of China's Northeastern Provinces", examined the factors which caused China's high economic growth over just under the last 30 years, and analyzed the conditions for disparities between regions, the growth of the Northeast's revitalization strategy, and the challenges therein. It pointed out the structural changes to Japan's international balance of payments and the significance of direct investment into China, and considered the importance of Japanese cooperation in Northeastern China, using Japanese firms which have expanded there as case examples. Japan has cooperated in the revitalization strategy for the Northeast, entering a new level, and expanding and deepening the East Asian and Northeast Asian regional division of labor is important for the development of both the Chinese and Japanese economies.

The paper by FENG Anquan, "The Current Situation and Future Challenges for Sino-Russian Economic Cooperation", summarized the current situation for Sino-Russian economic cooperation, analyzed the issues existing in Sino-Russian economic cooperation, and looked at the prospects for its development. For both China and Russia economic cooperation has been increasingly strengthened due to the growing closeness of their political relations, and China is Russia's largest trading partner, whereas Russia is a major exporter of oil and timber to China. Since the Ukraine crisis, the Russian economy has been in trouble via Western countries' economic sanctions and the decline in the ruble, and while this has had an adverse effect on Sino-Russian trade, cooperative relations have continued deepening.

We will be happy if this special feature contributes to everyone's understanding of northeastern China and Northeast Asian economic partnerships.

[Translated by ERINA]

中国の対外開放と北東アジア地域の経済・貿易協力

中国社会科学院アジア太平洋・グローバル戦略研究院研究員 潘銘輝

中国社会科学院大学院生 孔大鵬

1. 中国の対外開放の歩み

中国の改革開放の歩みは、1978年から今日に至るまで、すでに40年近い。中国の対外開放は、段階的に推進、模索しながら前進する中で、中国経済の飛躍的な成長のために絶え間ない活力を与え続けてきた。

(1) オールラウンドな開放場面の形成

中国のオールラウンドな対外開放の構えは、試験地域における模索や、段階的な普及の中で形成されてきた。改革開放初期、全面的で包括的な対外開放を実施する可能性がなく、経済に大きな変動が現れるのを避けるために、試験方式で対外開放の模索を推進することはより妥当であった。1979年7月、中国政府は深圳・珠海・汕頭・厦門の4つの経済特区の設立を決定し、同時にそれらの特区に優遇政策と管理が融通できるように権限を与えた。

20世紀の80年代、「改革開放」は中国政府の基本国策となった。1984年5月、中国政府は対外開放の歩みをさらに速め、経済特区の成功経験を沿海の14の主な港湾都市に普及させることを決定した¹。これらの港湾都市は、対外貿易の展開や外資企業の投資誘致など経済活動の自主権を獲得し、外向型経済を発展させるために便宜を提供した。1985年、中国政府はさらに長江デルタ、閩南三角地域、珠江デルタを沿海開放経済区とした。1988年、沿海開放経済区は山東半島や遼東半島などの地域にさらに拡大され、同年、海南省も経済特区となった。沿海地域の対外開放は点から線、線から面に段階的に展開され、20世紀80年代末、沿海開放地帯はすでにかなり整備された²。

20世紀の90年代に入ると、対外開放の舞台は沿海から内地に奥深く入り、対外開放の推進は試験地域から全面的なものに向かい、オールラウンドな対外開放の構えが基本的に形成された。上海浦東の開放と開発は、この時期における中国の対外開放のメルクマールである。1992年、鄧小平の南巡講話の後、改革開放思想はさらに伝播された。それと同時に、対外開放の範囲は沿海から内陸部に入り、全面的な対外開放は沿江や国境地域にまで延長された。国家レベルのハイテク産業開発区、経済技術開発区も至るところに作られ始めた。この時期、中国の対外開放の質が向上し、開放型経済は国民経済の発展を力強く推進した。

(2) 対外開放の歴史的な新段階

2001年、中国は世界貿易機構(WTO)に加盟し、中国の対外開放モデルは政策推進型の開放から規則にのっとった開放へ、試験地域を基礎とする開放の拡大から制度的・漸進的な開放へ、これまでの政府主導型から国際規則に合致した市場牽引型へと転換された。

WTOに加盟後、国内の経済規則と国際的な規則の有効な接続を推進するために、中国では国内の経済制度やシステム、規範などを改革・整備し、計画経済体制下における障害を取り除き、さらに国内市場を開放した。中国の関税レベルは、もともと15.3%から9.8%までかなり引き下げられた。また、サービス貿易分野の開放部門も100を超えた。その他、前例にないほどの法律の整理・改革を開始し、3000あまりの法律・法規がなくなった³。つまり、世界経済システムに組み込み、多国間の経済貿易体制に参加することは、中国が国内改

革を推進し、国際的な地位の向上を図る有効な方法であったといつてよい。WTOの最恵国待遇などの基本原則との接続、WTO加盟実行への同意を通して、中国は市場の参入レベルを高め、公正で透明な市場環境が必要とする法律・法規を整備し、対外経済・貿易体制や政府の行政管理体制を改革した。

制度の革新は経済成長の動力を放出する。この時期、中国の対外開放は地域や分野の面で高いレベルでの革新を実現し、対外経済発展レベルはそれ以前を越えた。2007年までに貨物貿易の輸出入額は2.17兆ドルを突破し、1978年(206.4億ドル)に比べて105倍増えた。サービス貿易の輸出入額も2509億ドルに達し、1982年に比べ57.8倍増えた。また、中国は外貨準備第1位の大国となり、その規模は1.53兆ドルに達した。改革開放の初期、この数字は1.67億ドルにすぎなかった⁴。それと同時に、中国は積極的に「引進來(引き入れる・誘致)」と「走出去(出ていく・海外進出)」を推進し、経済成長を制約する資金・技術・管理・エネルギー等の欠点を解決した。

(3) 開放型経済の新体制の模索

中国はWTO加盟後、全面的な地域経済協力でドーナツの交渉に参画するだけでなく、自由貿易区建設の推進にも力を尽くしている。自由貿易区建設の推進は、中国が開放型経済の新体制を模索する重要な手掛かりであり、2007年中国共産党第17回大会で「自由貿易区の戦略」を国家戦略に引き上げるよう提起され、開放で改革と発展を促すよう求められた。

中国が実行する自由貿易区戦略は現実的に差し迫ったものとなった。それはま

¹ 14の沿海開放都市は、大連・秦皇島・天津・煙台・青島・連雲港・南通・上海・寧波・温州・福州・広州・湛江・北海である。

² 陳徳銘「対外開放三十年の偉大歷程和光輝成就」『国際商報』、2008年12月18日

³ 陳徳銘「以加入WTO十周年為起点繼續擴大対外開放」中国網、http://www.china.com.cn/policy/txt/2011-01/28/content_21835890.htm (2011年1月18日)

⁴ 陳徳銘「対外開放三十年の偉大歷程和光輝成就」『国際商報』、2008年12月18日

ず、中国が改革開放を30年余り経験した後、一躍世界第4位の大経済体、そして第3位の貿易国となったことによる。工業あるいはサービス業にしても、開放をさらに拡大する基礎を持っている。自由貿易区の開放の程度は多国間貿易体制よりもさらに高く、新しい時期の発展の条件に合わせたものであった。次に、WTO加盟後、中国はまずASEANと自由貿易区の貨物・サービス貿易の協定に調印し、チリ、パキスタン等の国と自由貿易協定に署名し、その他の国家との自由貿易区協定も次々に進めてきた。この他、経済は年平均10%を越える速度での成長を維持するだけでなく、貿易額もガスが噴出するような成長を呈していた。しかし、同時に対外貿易における摩擦も増え、貿易条件が悪化し、対外技術依存度は高く、中国脅威論⁵の台頭などの問題も喧しかった。こうした情勢を転換するために、中国の対外開放戦略の重点も「互いに利益をもたらす Win-Win」方式の発展に転向した。

2012年、中国共産党第18回大会では、自由貿易区の戦略を速やかに実施し、それを新しいサイクルの対外開放の重要な内容とすることが提起された。自由貿易区戦略は「双軌（ふたつの軌道）」式となった。すなわち、他の経済体とともに建設する自由貿易区だけでなく、国内に自由貿易試験区の任務を展開するというものである。

2013年9月、上海に初めての国家レベルの自由貿易試験区を建設した。2013年11月、中共18期三中全会では、中国が実施する自由貿易区戦略は周辺を基礎とし、その目的はハイレベルの自由貿易区のネットワークを建設することにあるとした。2014年12月、中国（天津）自由貿易試験区、中国（広東）自由貿易試験区、中国（福建）自由貿易試験区を同時に設立し、自由貿易区戦略が実際に運営の構えに入った。2017年3月、中国は河南、重慶、四川などの省市で7カ所の自由貿易試験区を新たに設立した。

大胆な「試験」は、中国国内の自由貿易区の革新方式である。自由貿易試験区は外国企業投資参入の管理体制を改革し、全面的に「ネガティブリスト」を中心とする「参入前国民待遇」の特別管理規則を志向している。2017年6月、中国は『自由貿易試験区外国企業投資参入特別管理措置（ネガティブリスト）』を更新し、そのネガティブリストの数を上海自由貿易試験区における当初の190項目から95項目まで減らした。2015年版と比べると、外国企業投資の制限措置がさらに減り、そのうち減ったり統合したりした10項目は、道路輸送・交通設備製造・会計審査・医薬製造などの分野の27の措置にわたっている⁶。この他、外資の企業買収の参入規制も減り、投資分野の開放レベルや透明度も絶えず高まっている。同時に、金融サービス業も開放のバルブを開けた。上海自由貿易試験区は2017年6月末に金融サービス業のネガティブリスト手引きを公布し、市場参入規制と国民待遇制限の2分野で48の特別管理措置を整理して提示した⁷。中国の対外開放の「最も高い場所」の自由貿易試験区として、外資を誘致する過程でますます重要なエンジンの役割を發揮している⁸。

中国は自由貿易区戦略を通して新しい開放体制を模索し、「一带一路」（The Belt and Road Initiative）を通してオールラウンドでの対外開放の新しい構えを創造している。「一带一路」は習近平中国国家主席が2013年に提起したもので、「シルクロード経済帯」と「21世紀海上シルクロード」の総称である。シルクロード経済帯は中国から出発して、バルト海、ペルシャ湾、インド洋沿岸に向かうものである。シルクロード経済帯は陸上における国際的なルートに依拠して、沿線のハブ都市をつなぎ、産業経済貿易園区を協力の実体として経済協力回廊を創造している。21世紀海上シルクロードには2本のメインルートがある。第一のメインルートは中国の沿海から出発し、中国の南方の海やインド洋を経由して最後は欧州に到達する。第二の

ルートは、中国の南方の海から南太平洋地域に向かうものである。21世紀海上シルクロードは、沿線の主要な港をハブとして、安全で効率よく、便利で速い海上輸送大ルートを打ち出した。「一带一路」は、中国が国内発展と対外発展、周辺国家・地域との経済・貿易往来の発展を深化させるトップレベルの枠組みである。外資や技術、管理の「引進來」から、「引進來」と「走出去」の結合、さらに「一带一路」の下でのオールラウンドな「走出去」まで、中国は対外開放の過程のなかで絶えず外部の環境変化に適応すると同時に、国内の実情に合わせて調整を行なっている。現在、世界では、多国主義的な協力の趨勢が地域協力メカニズムにより脱構築されている。このような背景の下、「一带一路」は中国が地域協力によってグローバル化に参与する重要な歩みとなった⁹。

対外開放から40年近く経ち、中国東南部の沿海地域は飛躍的な発展を遂げたが、内陸地域、とりわけ西部の国境地域の発展は相対的に遅れており、地域内部の発展不均衡の問題は日に日に突出してきている。そのため、中国も「一带一路」の名を借りて、内外の経済連携や対外開放の利益を内陸の西部国境地域にもたらしたいと考えている。中国-中央アジア-西アジアの経済回廊と、中国-パキスタン経済回廊を通して、中国新疆地域とペルシャ湾沿岸、地中海沿岸、インド洋沿岸をつなぎ、また、新ユーラシアランドブリッジの支えの下、中国の新疆・内陸省とロシア・ヨーロッパ地域とのつながりをさらに緊密にし、シルクロード経済帯は改めてその生気を放ち始めた。中国-中南半島（インドシナ半島）経済回廊とバングラデシュ・中国・インド・ミャンマー4カ国による経済回廊を通して、中国の雲南省は「一带一路」に望みを託して経済を發展させ、広西チワン族自治区も陸上・海上シルクロードの重要な門戸となろうとしている。

インフラの相互開通で密接につながる「一带一路」は、新しいタイプの地域協力

⁵ 陳継勇・胡芸「邁向互利共贏的開放之路 中国対外開放三十年的回顧与展望」『広東外語外貿大学学报』、2009（01）、pp.5-10、p.32

⁶ 『自由貿易試験区外商投資参入特別管理措置（負面清單）』（2017年版）、中国政府網、http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-06/16/content_5202973.htm（2017年6月16日）

⁷ 何欣栄「上海發布自貿区金融服務業対外開放負面清單指引」新華社電、2017年6月28日

⁸ 王珂「新版自貿試験区 外商投資負面清單再瘦身」『人民日報』、2017年6月23日

⁹ 李向陽「構建「一带一路」需要優先处理的關係」『國際經濟評論』、2015（01）、pp.54-63、p.5

メカニズムとして¹⁰、開放性と包括性を一身に集めて、沿線の経済貿易協力を利便化する密接なつながりとなっている。「一帯一路」の沿線における相互通行が直面している主な障害は、沿線国家のインフラ建設による資金的な赤字の大きさであり、シルクロード基金とアジアインフラ投資銀行がインフラの相互通行のために融資の一部を提供している。その他の国家による共同投資や努力の下、「一帯一路」は大きな利益を生み、その成果が世界の64%を超える人口にもたらされ、経済利益も世界のGDPの30%をカバーすることが見込まれている¹¹。

2. 中国の北東アジア経済貿易協力への参与の進展

中国は対外開放を深化させる過程の中で、積極的に北東アジア地域協力を参与している。北東アジアは世界経済の枠組みの中で潜在力と活力をほとぼしらせ¹²、中国の対外開放の重要な窓口となると同時に、中日韓三国の経済が交わり合う地帯でもある。地縁的に隣り合う優位性により、北東アジア各国の歴史と伝統が似ていると同時に、往来や交流が頻繁である。この地域・国家間協力は歴史と現実的な基礎を持っており、この地域の経済と社会の発展の条件に合致している。

中日韓の協力は北東アジア地域協力の核心であり、サブリージョン協力は北東アジア協力の重点であり¹³、中国－モンゴル－ロシア経済回廊はこの地域協力における不可欠な付加である。これにより、中日韓協力の推進に突出した地位を与え、大図們江地域協力を代表とするサブリージョン協力を北東アジア地域発展推進の手掛かりとし、中モロ経済回廊を「一帯一路」の重要な支柱とすることは、北東アジアないしユーラシア大陸を複合一貫輸送でつなぐキープポイントとなるだろう。

(1) 中日韓経済・貿易協力

北東アジアの生産ネットワークはアジアの経済成長に極めて重要な役割を果たすが、20世紀末に至るまで、生産ネットワークにおいて最も重要な中国・日本・韓国の3カ国による一歩進んだ協力の交流メカニズムは、まだ確立されていなかった。1999年の中日韓の指導者による初めての会談から協力に関する対話が軌道に乗り、共同宣言や協力行動戦略を発表し、さらに2008年には3カ国の指導者による会談が「10+3」の枠組みから独立して、3カ国の対話による協力メカニズムが徐々に明らかとなった。協力範囲も、政府・非政府の枠組みによる政治・経済・文化・社会など、オールラウンドな協力へと拡大した¹⁴。

中日韓3カ国協力は、主に経済・貿易協力をめぐる展開され、広範で共通の経済利益を形成した。3カ国の経済依存性は地域内における相互補完性に現れるだけでなく、協力の潜在力を掘り起こす現実的な切迫性にも現れている。グローバル産業チェーンにおける中日韓3カ国の協力は緊密で、相互に優位性を持っている。地域経済一体化の角度から見れば、3カ国の自由貿易区の成立は世界の自由貿易の構成に大きな影響を与える。現在、3カ国の経済総量、対外貿易の総量や対外投資の総額は世界の約20%を占めている。その他、この地域の人口は15億人を超え、経済規模は15兆ドル超となり、中日韓の自由貿易区の市場潜在力は北米やEU地域に次ぐと思われる。

中国は中日韓の自由貿易区建設の進行を通して、3カ国の経済貿易協力の大きなパイを作っている。中日韓自由貿易区の設立に関する検討は、2001年からすでに開始されていた。2002年、中国は中日韓の指導者との会談期間中に正式にこの構想を提起した。続いて、民間での実行可能性の検討で、中日韓自由貿易区の潜在的な経済効果と利益を評価し、その結果、自由貿易区の設立が3カ国全体の経済成

長、貿易拡大、福利水準向上を推進することが明らかとなった。これにより、中日韓自由貿易区についての政府側の検討も日程に上り、異なるテーマでそれぞれ3回の産学共同研究が行われた。2012年、中日韓は自由貿易区の共同研究を完成させ、正式に自由貿易区の交渉段階に入った。2017年の上半期までに、中日韓自由貿易区の交渉は、すでに12回行われている。

しかし、その進展には限界があった。困難な点として、3カ国の農産品において、貿易開放、製造競争、自由貿易区戦略等の面で程度の異なる分岐が存在することである¹⁵。中日韓自由貿易区交渉のもっとも主要な点は、デリケートな分野における開放の問題、農業の開放に長期的に避けられない技術的な障害があることである。中国と比べて、日本と韓国の農業は相対的に劣勢の位置にあり、デリケートな産業である。関係する研究によれば、すべての関税を取り払った状況下での中日韓自由貿易区の設立が韓国の農業に与える衝撃は最も大きいとしている。また、日本の穀物業への衝撃もかなり大きい。その他の農業は利益を受ける。中国の水産養殖業はある程度打撃を受けるが、その他の栽培生産業は利益を受ける¹⁶。製造業部門の開放も交渉の焦点を構成した。エネルギー業、ファッションや紡織等の軽工業も日本と韓国におけるデリケートな業界で、化学工業、自動車、ミドルハイエンド設備製造、金融業等は中国にとってデリケートな業界である¹⁷。

交渉の困難さは比較的大きいが、中日韓自由貿易区の歩みは決して停止していない。容易なところから手を付けるというやり方に基づいて、まず、投資分野で第一歩を踏み出した。2014年、『中日韓投資協定』が発効し、日本と韓国の中国に対する投資分野の制限への懸念が打ち消され、これにより中日韓自由貿易区の全体的な歩みを推し進める見込みが出た。この他、中韓自由貿易協定が2015年6月に正式に調印されて実施段階に入り、客観的に中

¹⁰ 注9に同じ

¹¹ 国家発展改革委員会・外交部・商務部「推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路愿景与行動」『人民日報』、2015年3月29日

¹² 汪洋「携手開創東北亞經貿合作新局面」『中国経貿』、2015(19)、pp.13-14

¹³ 張瀛嶺「中国参与和推動東北亞区域經濟合作的戰略」『東北亞論壇』、2013(1)、pp.5-11、pp.121-129

¹⁴ 「中日韓領導人正式簽名『三国伙伴关系聯合声明』」中国政府網、http://www.gov.cn/dhd/2008-12/13/content_1177284.htm (2008年12月13日)

¹⁵ 沈銘輝「中日韓自由貿易区的經濟学分析」『國際經濟合作』、2011(3)、pp.38-42

¹⁶ 劉建芳・祁春節「『中日韓自貿区』对三国農業生產的影響研究—兼論各方農業談判關注的焦點」『亚太經濟』、2013(2)、pp.10-15

¹⁷ 「中日韓自貿区談判因互信缺失現階段前景不樂觀」人民網、<http://world.people.com.cn/n1/2016/10/11/c1002-28769632.html> (2016年10月11日)

日韓の自由貿易区の交渉の歩みを推し進めることになった。

(2) 大図們江協力

北東アジア地域協力の重要な一部分として、大図們江をめぐる地域協力は北東アジアでの展開時間が最も長く、協力メカニズムも最も整備されている。大図們江協力の前身は1992年に開始された図們江地域開発協力プロジェクトで、このプロジェクトは国連開発計画の主導下で成立し、周辺の中国・ロシア・北朝鮮・韓国・モンゴルの5カ国が共同で参画した。国連開発計画は、この地域に国際的な商業・貿易センターと交通ハブを建設する実行可能性を論証した後、1995年に上述の5カ国は図們江経済開発区およびその調整委員会などを設立することについての協定・備忘録に署名した。当時は、このような形で流域に属する国家がそれぞればらばらに開発を行っている状況を地域レベルで調整することができると考えられていた。しかし、協力開発モデルには確固とした縛りがなく緩やかなものであったため、続く10年間では5カ国で多くの交渉が行われたが、図們江流域開発に関わる実質的な問題は、まだ解決されていない¹⁸。

とはいえ、図們江地域は10数年の発展を経て、すでに各方面が参画する北東アジア協力の重要なルートになっており、図們江地域のさらなる協力には、メカニズムのバージョンアップとモデルチェンジが急務である。2005年、メンバー各国は共同で出資し、図們江地域開発プロジェクトを「大図們江イニシアチブ」に格上げした。メンバー国は大図們江協力の運営を主導し始め、国連開発計画もこれにより徐々に「荣誉ある引退」をしていった。2009年、中国・ロシア・韓国・モンゴルの4カ国で協力実施プロジェクトの推進を開始した¹⁹。2010年、「大図們江イニシアチブ」は、独立法人の地位を持つ国際経済協力組織

に転換した。2014年7月、中国と韓国は共同で声明を出し、「大図們江イニシアチブ」は北東アジア地域の発展を先導しなければならないと提起した。2016年の過渡期を経て、2017年に「大図們江イニシアチブ」は独立した地位をもつ地域的な政府間国際組織に昇格し、大図們江地域協力は新しい歴史的なチャンスを迎えることが予測される²⁰。

1992年という早い時期から、中国政府は図們江地区開発項目研究協調小組を成立させ、1999年にはさらにそれを「中国図們江地区開発項目協調小組」に改名した²¹。2009年になると、中国長吉図地域の開発開放に目覚ましい成果が現れ、中国は大図們江地域協力を参加する主体的な構成要素を形成した²²。2009年、中国で制定された「中国図們江区域合作開発規画綱要」の中で、長吉図は東北地域の開発・開放における先導区として位置づけられた。中国が大図們江協力を参与する地域範囲は広く、吉林省、遼寧省、黒龍江省そして内モンゴル自治区にわたっている。地理区分で見ると、それは中国の「大東北」全体地域であり、大図們江地域の主要部分となっている。また、対外開放の過程で、長吉図開発開放先導区は最前線地帯として、中国の東北地域発展の振興と民族団結の増進、国境地域を振興して人々の生活を豊かにすることを實現する使命を負っている。

中国図們江地域と周辺国家は、豊富な資源による相互補完性が強く、経済と科学技術等の分野の協力空間も非常に大きい。ある研究では、農産品貿易の分野で大図們江地域のメンバー各国はそれぞれ比較優位性を持っており、農産品貿易全体の相互補完性では、中国と韓国の相互補完性はより強く、ロシアとモンゴルの現段階の補完性は強化が待たれることが明らかにされている²³。「大図們江イニシアチブ」協力の重点の一つは農業で、2015年

にメンバー国の農業協力委員会が成立したことで、この地域の経済と飲食文化産業の発展を推進するのに有利となるだろう²⁴。中国から見ると、国際協力は図們江地域発展の中心であり、大図們江協力が原動力となって中国東北地域の発展を推進することは大図們江地域協力の一つの Win-Win の選択であり、将来的に、中国は大図們江地域の越境経済協力、人員往来、文化交流を進め、多レベル・多ルート・多形式の協力方式で大図們江地域協力の発展を推し進めていくと思われる。

(3) 中モロ経済回廊

中モロ経済回廊は中国の「シルクロード経済帯」、ロシアの「ユーラシア経済連合」、モンゴルの「草原の道」という3つが繋がることによる産物である。中モロ経済回廊を打ち出すことは、中国が積極的に北東アジア地域の経済貿易協力を推進する3つ目の「ベアリング」である。中モロ経済回廊は「一帯一路」協力の大きな支柱として、他のどの5大経済回廊よりも²⁵、中国がさらに対外開放と周辺国家・地域との経済往来を進展させるトップレベルの枠組みとなる。長期にわたり、中モロ三国は隣国として相互補完性がかなり強い経済構造を有し、経済分野において協力による Win-Win 関係を維持してきた²⁶。

エネルギー資源の輸出、資金利用、技術進歩などの面で、3カ国には広範囲な協力の側面がある。まず、中ロ両国の「全面的戦略的協力パートナーシップ」はさらに深化しており、金融やエネルギー分野での協力の将来性は明るい。中ロ両国はBRICS 振興経済国で、BRICS 国家開発銀行が世界の金融システムに加入するにつれて、両国間のプロジェクトの融資協力メカニズムは更新されている。世界のエネルギー資源大国として、ロシアは豊富な石油、天然ガス、石炭などの資源を持つ。中ロ両国は2014年に長期的な「天然ガス協

¹⁸ 韓興海「新形势下図們江区域経済合作的發展対策」『東北亜論壇』、2006、15(6)、pp.25-28

¹⁹ 王雲風・張卜元「大図們江区域各成員国農産品貿易比較優勢和互補性分析」『税務与経済』、2016(6):59-65

²⁰ 李鉄「図們江区域合作發展報告(2016)」北京:社会科学文献出版社、2016、pp.1-18

²¹ 李春根「図們江区域合作發展報告(2016)」北京:社会科学文献出版社、2016、pp.307-310

²² 「中国図們江区域合作先開發規画綱要」『延辺日報』、2009年11月19日

²³ 王雲風・張卜元「大図們江区域各成員国農産品貿易比較優勢和互補性分析」『税務与経済』、2016(6)、pp.59-65

²⁴ 李鉄・王維娜・邱成利「図們江合作二十年」北京:社会科学文献出版社、2015、pp.4-20

²⁵ 「一帯一路」の6大経済回廊とは、中モロ経済回廊、新ユーラシアランドブリッジ、中国-中央アジア-西アジア経済回廊、中国-中南半島経済回廊、中国-パキスタン経済回廊、バングラデシュ-中国-インド-ビルマ経済回廊のこと。

²⁶ 于洪洋・欧德卡・巴殿君「試論「中蒙俄經濟走廊」的基礎与障碍」『東北亜論壇』、2015(01)、pp.96-106、p.128

定」に調印し、中国はロシアから毎年400億立方メートル近い天然ガスを輸入している。投資分野では、大規模な輸送パイプラインネットワークなどのインフラ建設を通して、中ロ両国は協力分野をエネルギー資源開発から情報技術、宇宙技術、バイオ医薬、越境観光などの分野に拡大させることができる。

ここ数年、中ロ両国の経済貿易協力は、絶えず潜在力を発揮している。中国はモンゴルにとって第1位の貿易相手国で、第2位の投資元大国である。2016年、両国の二国間貿易額は46億ドルを超え、モンゴルへの中国からの非金融直接投資は約2.42億ドルであった²⁷。中国のモンゴルからの輸入製品も石炭、金属、畜産品などの分野に集中しており、中国からモンゴルに輸出する製品は燃料、食品、機械設備、工業消費品等の分野に集中している。2020年までに、両国間の貿易額は200億ドルを突破する見込みである²⁸。2017年5月、中ロ両国は、自由貿易区の実行可能性の問題についてすでに共同で検討している。経済成長が鈍化する中で、モンゴルの中国からの投資に対する需要、優位な資源の輸出、隣国とのインフラ開通などの要求は日増しに切迫している。

中モロ経済回廊は3カ国それぞれの発展戦略の「最大公約数」であるといえる。経済回廊建設の行きつく先は、中国・ロシア・モンゴルの3カ国協力を一歩進めることであり、その目的はインフラ等の分野での協力を通して、3国間の貿易の規模を掘り下げ、製品の核心的な競争力を増加させ、越境交通輸送や貿易投資の利便化を向上させることにある。中モロ輸送ルートの開通は、ユーラシアランドブリッジのネットワークをさらに豊かなものとし、中モロの陸海の複合一貫輸送のコストを下げ、越境輸送の効率を上げ、最終的には北東アジア地域経済一体化の実現を促進することになるだろう。

3. 北東アジア地域の経済・貿易協力を推進するための考察

北東アジア地域協力の潜在力は、まぎ

れもなく巨大である。しかし、各国の事情の相違および協力への願いに隔たりがあることで、北東アジア協力にはなお克服すべき現実的な障害がある。このような背景の中での経済・貿易協力は、その突破口となる。北東アジア協力を推進するために、以下のいくつかの方面から着手することができる。

まず、各方面の利益の交わる点を探して掘り起し、中日韓の自由貿易区交渉を穏やかに推進していく。中日韓自由貿易区交渉は、北東アジア地域経済協力レベルの統合の中でけん引力を持つものである。自由貿易区交渉を推進するには、第一に、中日韓自由貿易区と地域の全面的な経済パートナーシップ協定(RCEP)の交渉とを相互に連携・促進させることである。RCEPの部分交渉における難題は、将来の中日韓自由貿易区交渉において考えることができ、中日韓自由貿易区をさらに高いレベルの自由貿易区に創造し、RCEPを地域協力の「公約数」として適当な開放レベルを基礎として協議し、できるだけ早く交渉を完成させ、早いうちに制度的な利益を放出する。第二に、中日韓自由貿易区投資協定をバージョンアップして交渉することである。中国の自由貿易試験区の成功経験を基に、さらに合理的な参入前国民待遇とネガティブリスト制度を模索し、それにより中日韓投資協定をバージョンアップし、中日韓自由貿易区歩みを推し進めることができる。第三に、漸進的で差別化した交渉の原則をなお考慮する必要がある。現実的な交渉の困難を考慮し、中日韓自由貿易区では一時にすべて完全にする必要はなく、まず全体的に開放を行わない、それぞれにデリケートな開放分野については例外事項あるいは開放のタイムラグを設け、中日韓自由貿易区を生きた協定(living agreement)とし、随時状況に基づいてバージョンアップした交渉を行うことができるようにする。

次に、貿易と投資の利便化にフォーカスし、北東アジアのサブリージョン協力を着実に進めていく。とりわけ、インフラの相互通行である。北東アジア地域各国のインフラの発展は差異が大きく、発展した相互

通行の基礎に頼る地域経済協力を制約している。しかし、連結を制約する現実的なボトルネックを解消するには、資金の融通の保証と緊密な協力が必要である。北東アジアのサブリージョン協力推進にまず必要なのは、各国の地域発展計画についての共通認識の形成と政策を実行するための有効な接合である。地域の長期的な計画の策定を重点的に推進すれば、貿易・投資の利便化をめぐる全体的なインフラ建設計画の改善・設定を行なうことができ、同時に政府間の協力協定締結の方針に制約を設けることができる。「一帯一路」の助けを借り、中モロ経済回廊に波及させることにより、北東アジアの相互通行の融資条件においてアジアインフラ開発銀行、アジア開発銀行、シルクロード基金等の助けを求めることができ、それによって具体的なプロジェクトの順調な実施を推進することができる。また、北東アジアのサブリージョン協力の範囲も細かいところまで広げることができる。例えば、越境観光、人員往来、文化交流、小区域の経済圏建設、都市間協力などである。

最後に、北東アジアの地域協力におけるトップレベルの有効なメカニズム構築を模索する。北東アジア地域協力の将来性は明るいだが、もし実現を促進するために有効なメカニズムの配置がなければ、すべてが机上の空論である。つまり、相互に尊重する協力の姿勢に基づき、北東アジア地域協力の実施はトップレベルが参加する意思疎通と対話から行われなければならない。北東アジア各国の国情の相違および協力願望の違いを考慮すれば、意思疎通や対話のレベルは段階的に高められるべきである。その成果が次第に蓄積されることにより、北東アジアの政府高官レベル対話あるいは大臣会合メカニズムから始め、それからさらに推進していくことができる。意思疎通や対話の最終的な目標は、北東アジアトップレベルサミットのメカニズムの確立となるべきである。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

²⁷ 「中国与蒙古启动自贸协定联合可行性研究」中国商务部ホームページ、<http://yzs.mofcom.gov.cn/article/cbw/201705/20170502575076.shtml> (2017年5月12日)

²⁸ 杜尚澤「習近平同蒙古国総統額勒貝格道爾吉会談」人民日報、2014年8月22日

China's Opening-Up to the Outside World and Northeast Asian Regional Economic and Trade Cooperation (Summary)

SHEN Minghui

Researcher, National Institute of International Strategy, Chinese Academy of Social Sciences

KONG Dapeng

Graduate Student, Chinese Academy of Social Sciences

China's reform and opening-up has already become a path of close to 40 years, from 1978 to today. China's opening-up to the outside world, amid the process of forward movement in promotion and exploration in step-wise fashion, has continued to give out unabated vitality in the cause of dramatic economic growth. The Northeast Asian region is an important gateway in China's opening-up to the outside world, and the China–Japan–ROK FTA, subregional cooperation, and the China–Mongolia–

Russia Economic Corridor are key points of Northeast Asian regional cooperation. The potential for Northeast Asian cooperation is great, but it is also facing obstacles of differing degree. The furthering of Northeast Asian regional cooperation takes economic and trade cooperation as its breakthroughs, seeks advantageous crossover points in all areas, and must continue proactively advancing steady cooperation at all levels.

[Translated by ERINA]

東北地域と「一帯一路」建設との結びつきの現状と展望

黒龍江省社会科学院東北アジア研究所長、研究員 笄志剛

黒龍江省社会科学院大学院世界経済専攻修士課程 謝東丹

「一帯一路」イニシアチブが提起されてからすでに4年近くとなった。2017年5月14～15日、北京において『「一帯一路」国際協力サミットフォーラム』が盛大に行われ、このイニシアチブがすでに国際社会に広範囲に認識されている。二国間・多国間協力協定が締結されプロジェクト実施が始まっていることはもちろん、「一帯一路」がアジア・ヨーロッパ・アフリカの地域協力を推進する有効なプラットフォームになり、世界経済の持続可能な発展を促進する最も潜在力をもつ構想になったことを示した。「一帯一路」の国内外の地域配置において、中国東北地域は重要な地政学的かつ地理的な役割があり、2016年4月26日に公布された『中共中央国務院の東北地域等旧工業基地を全面的に振興することに関する若干の意見』では東北振興についての新しい条件を次のように明記している。「『一帯一路』建設戦略に主体的に合流し、積極的に参画する。戦略的な信頼関係、経済貿易協力、人文交流を共同で推進し、地方と周辺国のインフラの相互通行を強化し、東北地域を我が国の北へ向けた開放の重要な窓口と北東アジア地域協力のセンターハブとして作り上げる努力をする。……2020年までに、東北地域は重要な分野や鍵となる部分の改革で大きな成果を得て、経済発展方式の転換や構造的な改革を大きく進展させ、経済の中高速成長を保ち、全国と同じように全面的に小康社会を建設する目標を実現する。……この基礎のもと、10年前後の時間を使って、東北地域において全面的な振興を実現し、全国現代化建設の最前

線となり、全国の中でも経済の支えとなる重要な地帯となるように努力する²」。これは2013年に中国の国家指導者が「一帯一路」イニシアチブを提起して以来、東北地域が「一帯一路」建設と結びつく最も戦略的かつ政策支援的な記述であると同時に、東北地域が「一帯一路」イニシアチブに合流することにより、トップレベルの設計から建設計画に移行したことを示している。三省が「一帯一路」建設に結びつき、「一帯一路」地域の六大経済回廊の一つである「中国－モンゴル－ロシア経済回廊」建設に合流する戦略的な実施期に入った。

1. 「一帯一路」の提起と東北の全面的な振興

第1段階である2003年の東北振興戦略が、東北地域にさらなる対外開放と市場経済の模索という基礎を積み重ね、一時的な経済困難の現実的な条件を克服したことから話を始めれば、2013年に習近平国家主席が提起した「一帯一路」イニシアチブは、第2段階の東北振興戦略が稼働する下で、東北地域が改革を深化させ、困難な環境を抜け出し、開放を促進し、革新的な発展を遂げ、対外開放の新局面を構築するための重要な支えとなり、実施していくための有効な経路となるはずである。

(1) 「一帯一路」イニシアチブの提起と段階的な成果

①「一帯一路」の戦略目標と東北地域の位置

2013年9月、10月、習近平国家主席はカザフスタンとインドネシアでそれぞれ「陸上シルクロード経済帯」と「21世紀海上シルクロード」を提起した。その趣旨は古代の「シルクロード」の歴史的な符号にちなみ、平和的な発展の旗印を掲げ、主体的に沿線国家との経済協力パートナーシップを発展させ、政治的な互いの信頼関係を、経済的な融合、文化包括的な利益共同体、運命共同体、責任共同体を創造することであった。この「一帯一路」の三大共同体の国家目標と位置づけに照らし、このイニシアチブが提起された後、沿線の20余省のために、イニシアチブとの結びつき、あるいはその利用による新しい発展を追求する大きな契機が提供された。そのうち、新疆が核心区として位置づけられた。また甘粛、陝西、青海、寧夏が中央アジア、南アジア、西アジアの国家に向けた通路、商業貿易物流ハブ、重要産業・人文交流基地として位置づけられた。雲南は南アジア、東南アジアに向けた影響拡大センターとして位置づけられ、広西は「一帯一路」を有機的に結びつける重要な門戸として、福建は「21世紀海上シルクロード」核心区として位置づけられ、その他の沿海都市は「一帯一路」、特に「21世紀海上シルクロード」の「最前線兵」「主力軍」として位置づけられた。東北3省は北に向けた開放の重要な窓口、北東アジア地域協力の中心ハブとして位置づけられ、習

¹ 「一帯一路」とは「シルクロード経済帯」、「21世紀海上シルクロード」の略称である。2013年9月7日、習近平国家主席がカザフスタンで重要な講話を発表し、政策の交流、道路の相互通行、貿易の円滑化、貨幣の流通、民心の相互交流を強化し、「シルクロード経済帯」を共同で建設する戦略イニシアチブを初めて提起した。2013年10月3日、習近平主席はインドネシアでの重要な講話の際も、中国がASEAN諸国と相互に通行する建設を強化することに力を尽くし、ともに海洋協力パートナーシップを発展させることを望み、共同で「21世紀海上シルクロード」を建設することを明確に提起した。「一帯一路」は実体とメカニズムではなく、協力発展の理念とイニシアチブであり、中国と関係国との既存の二国間および多国間メカニズムに依拠して、既存の有効な地域協力を助けるプラットフォームであり、その目的は古代の「シルクロード」という歴史的な符号にちなんで、平和的な発展という旗印を掲げ、沿線国との経済協力パートナーシップを主体的に発展させ、政治的信頼関係があり、経済が融合し、文化包括的な利益共同体と運命共同体、責任共同体を共同で創造しようというものである。本稿では「一帯一路」と呼ぶ。

² 『「一帯一路」建設助力東北全面振興』中央政府門戸網、http://www.gov.cn/xinwen/2016-05/16/content_5073694.htm (2016年4月26日)

近平国家主席が2016年の两会（人民代表大会・政治協商会議）開催中に吉林省代表団と審議し、2016年5月に黒龍江を視察し、2017年の两会開催中に遼寧省代表団と審議したときに、東北三省が「一帯一路」イニシアチブや中モロ経済回廊建設に合流する具体的な条件に呼応すべきだと提起し、東北の国家トップレベルの設計と「一帯一路」における位置づけ、期待が日ごとに増していった。

②「一帯一路」の新しい構成員の増加と東北発展の促進

2013年に「一帯一路」イニシアチブが提起され、基本的な協力対象が決められてから3年半あまり、国際的な反響と協力範囲の拡大の声が高まるにつれて、中国が提唱する協力対象は沿線国家で構成される60余国から拡大し、開始時には含まれていなかったアメリカ・日本・韓国などの国も協力要請を発している。2017年1月17日、習近平国家主席はダボス世界経済フォーラム2017年大会において主旨演説を行い、「『一帯一路』イニシアチブは提起されて3年余り、すでに100以上の国家と国際組織が積極的に支持する反応をみせ、40余りの国家や国際組織が中国と協力協定を結び、『一帯一路』の『朋友圈』（友達の範囲）³は絶えず拡大中だ⁴」と指摘した。2016年末までに、中国はすでに70余りの国家・地域、国際組織と共同声明および二国間協定、協力協定または協力備忘録、了解備忘録、中長期発展計画や協力計画綱要などを取り交わしている。また、「『一帯一路』建設は異なる地域、異なる発展段階、異なる文明を越えた一つの開放的で包括的な協力プラットフォームであり、それぞれが共同で打ち出す世界の公共製品だ。ユーラシア大陸を重点として、すべての志と道を同じくする友人たちに向けて開放されており、排除しないし、いかなる相手とも対立しない」とも指摘した。さらに2017年5月、北京で開か

れた「『一帯一路』国際協力サミットフォーラム」でも上記のような表明をし、「一帯一路」の拡大基調を打ち出した。このサミットは沿線国家を引き付けただけでなく、アメリカ・日本・韓国などの国々も高官級代表が参加し、協力への望みを表した。日本と韓国は「一帯一路」協力への参加を希望しており、日本や韓国との協力の基礎があり、それが積み重ねられてきた東北地域にはさらに多くの開放の機会と協力プロジェクトをもたらした。

③「中モロ経済回廊」が東北振興を推進する有力な経路に

「一帯一路」に属する六大経済回廊の配置において、東北地域の対外開放と全面的な振興を深化させる重要なつかみ手として、中モロ経済回廊は東北が「一帯一路」イニシアチブと結びつく重要な支えである。2014年9月11日、習近平国家主席は中モロ3国の首脳会談で「中国側はシルクロード経済帯の共同建設を提唱し、ロシア側・モンゴル側の積極的な反応を得た。シルクロード経済帯とロシアのユーラシアランドブリッジ、モンゴルの草原の道イニシアチブとを結び付け、中モロ経済回廊を打ち出そう」と提起した。こうして、中モロ経済回廊は3カ国政府の協力レベルにおける三カ国戦略に合流し、中モロ経済貿易等の協力をけん引・推進する有力なつかみ手となった。2016年6月23日、中モロ3国首脳共同立ち会いの下、3国の政府部門がウズベキスタンの首都タジキスタンで「中モロ経済回廊建設規画綱要」に署名し、中モロ経済回廊建設は「一帯一路」建設の重要な成果となり、「一帯一路」六大回廊の中で初めて実施される多国間経済協力回廊となった。東北地域は地理的にロシアとモンゴルと接し、歴史的にロシアやモンゴルとの往来が比較的多いため、改革開放以来、経済貿易協力が年々蓄積されており、中モロ経済回廊建設と結びつけることは中央が東北地域の開

放や振興を一步進める条件となるだけでなく、ロシア・モンゴル・朝鮮に依拠して北東アジアに影響を及ぼす地理的な優位性を発揮して、「一帯一路」イニシアチブに合流する重要な経路となった。

(2)「一帯一路」の段階的な成果が東北の速やかな合流を推進

①「一帯一路」イニシアチブが得た顕著な段階的成果

「一帯一路」沿線の65の国はアジア・ヨーロッパ・アフリカにわたり、陸海合わせて距離は2万キロに及び、人口は44億人に達して世界の63%を、経済総量は21兆ドルで世界の29%を、貨物とサービスの輸出は世界の23.9%を占めている。ユーラシア鉄道網は8.1万キロで、潜在的な「スーパー大陸」であり、世界経済の局面への影響は計り知れない。3年余りで「一帯一路」は理念設計・全体的な枠組み・戦略的な計画から、実質的な建設の段階に入り、顕著な成果を挙げてきた。それは四つの面で体现されている。第一に、イニシアチブが広範囲な反応を得たことである。現在までに世界の100余りの国・国家組織が「一帯一路」に参加してきた。70カ国余りが2国間協力協定に署名し、30カ国余りと国際産業能力協力を進めた。中国企業の沿線国への投資は500億ドル以上に達し、関係する重要なプロジェクトは実際に着手され、各国の経済発展をもたらし、大量の就業機会をつくっている。中国からの「一帯一路」イニシアチブは世界に利益をもたらしている。第二に、金融が先導して効果を得た。2014年11月の北京 APEC サミット後に相次いでアジアインフラ投資銀行とシルクロード基金の成立が宣言され、ロシア・イギリス・ドイツ・韓国などヨーロッパ・アジアの創立メンバー国から広範囲な反応があり、現在は関連する17の投資プロジェクトが徐々に展開されている。第三に、ビジョン計画がさらに国際化した。2015年3月、中国は正式に「シルクロード経済帯と

³ 東アジア・ASEAN 12カ国（中国・モンゴル・シンガポール・マレーシア・インドネシア・ミャンマー・タイ・ラオス・カンボジア・ベトナム・ブルネイ・フィリピン）、西アジア18カ国（イラン・イラク・トルコ・シリア・ヨルダン・レバノン・イスラエル・パレスチナ・サウジアラビア・イエメン・オマーン・アラブ首長国連邦・カタール・クウェート・バーレーン・キリシャ・キプロス・エジプトのシナイ半島）南アジア8カ国（インド・パキスタン・バングラデシュ・アフガニスタン・スリランカ・モルジブ・ネパール・ブータン）、中央アジア5カ国（カザフスタン・ウズベキスタン・トルクメニスタン・タジキスタン・キルギスタン）、独立国家共同体7カ国（ロシア・ウクライナ・ベラルーシ・グルジア・アゼルバイジャン・アルメニア・モルドバ）、中東欧16カ国（ポーランド・リトアニア・エストニア・ラトビア・チェコ・スロバキア・ハンガリー・スロベニア・グルジア・ボスニア・モンテネグロ・セルビア・アルバニア・ルーマニア・ブルガリア・マケドニア）

⁴ 魏建華「習近平：『一帯一路』的『朋友圈』正在不斷擴大」新華網、http://news.xinhuanet.com/world/2017-01/17/c_1120330914.htm（2017年1月17日）

21世紀海上シルクロードの共同建設を推進するビジョンと行動」を公布し、2016年6月、中国・モンゴル・ロシアは「中モロ経済回廊建設規画綱要」に署名して、2017年5月14日、習近平国家主席は「『一帯一路』建設は歴史に根ざしているが、未来に向かっている。中国に由来するが、世界に属する」と強調した。第四に、二国間・多国間協力がさらに深化した。2016年、「一帯一路」沿線国は連結協力、重大プロジェクト、産業能力協力、金融支援、民心の疎通、地方配置の六大協力を進めている⁵。合計で40以上の共同建設協定に署名し、20以上の国とシステム化した国際産業能力協力を展開し、中国・カザフスタンの「『シルクロード経済帯』建設と『光明の道』新経済政策連結協力規画」第一部の二国間戦略的連結協力規画、そして「中モロ経済回廊建設規画綱要」第一部の経済回廊協力規画綱要に調印した。さらに、中国・パキスタン経済回廊包括プロジェクト、インドネシアのジャカルターバンドン高速鉄道、中国—ラオス鉄道、グワダール港第1期建設工事、中国—パキスタン・カラコルムハイウェイ第2期改良工事、中ロ原油パイプライン複線工事、中ロ中央アジアの石油ガスパイプライン等、重要なプロジェクト建設がある。また、沿線国で鉄鉱・設備製造・自動車・電子等10以上の重点分野の56の国外協力区も設立された。アジアインフラ投資銀行、シルクロード基金が推進する金融支援も絶えず進められ、人民元越境取引の規模も拡大している。将来の5年間で、中国は8兆ドルを超える商品を輸入し、対外直接投資は7500億ドルを超え、出国する観光客も延べ5億人を超える見込みだ。そのうち、「一帯一路」の沿線国・地域からは2兆ドルの商品を輸入し、30以上の国と経済貿易協力協定を結び、沿線国と100件の貿易投資促進プロジェクトを実施する予定である。これらは世界各国に巨大なビジネスチャンスをもたらす、世界経済の速やかな回復に有利となるだろう⁶。

(2) 『一帯一路』国際協力サミットフォーラムが風向計に

2017年5月14～15日、中国は北京で「『一帯一路』国際協力サミットフォーラム」を盛大に開催し、29名の国家元首・指導者、国連等3名の重要国際組織責任者、50名の国際組織責任者、100名以上の大員・副大臣級高官、130カ国以上の850名の代表を含む1500名以上が国内外の来賓としてフォーラムに参加した。フォーラムの前夜およびその期間中、参加各国の中央政府、地方政府、企業等が一連の協力の共通認識や重要な施策、実務成果で合意を形成した。これらの成果は政策の意思疎通、インフラの連結、貿易の円滑化、資金の融通、民心相互のつながりの5分野、76大項目、270件以上の具体的な成果があった。これまでの4年間の「一帯一路」建設の積極的な進展を全面的に総括し、協力の共通認識を集約し、次の段階の重要な協力施策について共同で協議し、各方面の発展戦略の結びつきを推進し、パートナーシップを深め、連動して発展する戦略的なアピールを実現した。フォーラムの開催を通じ、世界経済の成長を促進し、地域協力を深化するために確固とした発展の基礎づくりを実現し、より便利な連結条件や、各国・各国人民の経済共同体により幸福をもたらす論拠を作り出した。

(3) 東北地域と「一帯一路」建設との結びつきが加速する形勢

「一帯一路」イニシアチブがけん引する中で、中国の31の省・市・自治区はそれぞれの比較優位性を発揮して、「一帯一路」に関係する各種戦略や規画に組み入ろうと、主体的に参与・合流の歩みを進めている。2016年に東北地域と「一帯一路」との結びつきで得た多くの成果から、「一帯一路」協力を合流・深化することは東北振興の重要なつかみ手と有効な経路になった。東北地域は中国が北東アジア地域との協力を深化・結びつけるための前線および発展の高地であり、「一帯一路」が絶えず拡張し、広域化するための重要な窓口

である。ロシア・モンゴル・日本・韓国・朝鮮とつながるこの地域の陸と海の有利な条件は、東北地域東部の国境地帯を調整して対ロシア・モンゴル・朝鮮との協力を拡大し、北東アジアの海上輸送・複合一貫輸送の海上ルートを調整して対日本・韓国およびアジア太平洋との協力を拡大する有利な条件をもたらしている。「一帯一路」政策は、東北を北に向けて開放する重要な窓口で「中モロ経済回廊建設規画綱要」協力の特徴として位置づけ、「一帯一路」を利用して全面的な振興を深化させる現実的な基礎と優位性を東北に持たせようとしていることは間違いない。東北経済が継続的な下降や思いがけない発展のボトルネックに向き合うためには、東北の旧工業基地の振興、革新的な発展、内部の体制・メカニズムの改革と革新を必要とし、国や省レベルの戦略による効果的な政策支援と総合的な支えが必要である。「一帯一路」は東北の外へ向かう発展活力を生かし、東北の全面的な振興のための新しい戦略的な支えや政策支援、プロジェクトによる重点化、潜在力の発掘を再構築する上で重要な役割をもつ。「一帯一路」や中モロ経済回廊などの国家戦略と結びつけ、東北地方の優位性と潜在力を発掘し、市場化メカニズムが主導する改革を推進し、周辺に対する開放の構えを最適化すれば、東北地域の全面的振興のための「一帯一路」との結びつきや合流の構えが加速するであろう。

2. 東北地域における「一帯一路」建設推進により実現した顕著な成果

東北地域の「一帯一路」建設との連結、中モロ経済回廊建設への合流は、体制メカニズムの改革が必要な「新東北現象」の衝撃に東北経済が向き合い、経済が継続して下降し、全国における順位や地位が低下する背景の下で段階的に展開されてきたものである。国や地域・省レベルによる多くの戦略的な支え、政策、資金、プロジェクト支援が必要だけでなく、内

⁵ 「2016年『一帯一路』取得六方面成果産能合作有序推進」中国網財經、<http://finance.china.com.cn/news/20170112/4066544.shtml> (2017年1月12日)

⁶ 王莉莉「『一帯一路』峰会一牽動世界脈絡、架設希望之橋」『中国対外経貿』、2017年第6号、pp.30-32

生的な発展の動力を活性化させ、体制メカニズム革新の推進や市場化改革の新しい道を模索する必要がある。国の「一带一路」に関するプラスとなる振興戦略の支援のもと、2016年の東北地域と「一带一路」協力の結びつきは顕著な進展を得て、三省それぞれの協力における優位性や特色が明確となった。全国の発展地域と比べると差は少なくないが、ビジネスの雰囲気はすでに形成されており、連結の基礎も絶えず固められ、推進潜在力が絶えず放出されている。

(1) 国・省レベルの戦略による東北と「一带一路」の連結促進

① 国のイニシアチブと戦略支援により深まる東北の「一带一路」との連結

国による戦略措置と東北地域および三省の独立した規画体系が「一带一路」イニシアチブと結びつき、中モロ経済回廊建設に合流する支えの役割がますます明確となり、強化する役割が絶えず現れている。国のイニシアチブや戦略からみると、2013年に提起された「一带一路」、2015年に公布された「『一带一路』のビジョンと行動」、2014年に成立したシルクロード基金とアジアインフラ投資銀行、2014年のAPECサミットにおけるアジア太平洋自由貿易区概念の提起などは、東北地域を戦略的な視野に入れ、国家戦略と地域配置で東北振興をけん引する上で必要な奨励・支援を与えるものであった。「黒龍江と内モンゴル東北部の国境開発開放規画」(2014年)、「東北振興十三五(第13次五カ年)規画」(2016)、「國務院の一連の新東北振興戦略を推進し東北地域の経済安定・向上を加速・推進する若干の重要な措置に関する意見」(2016)、「中共中央國務院の東北地域等旧工業基地を全面的に振興することに関する若干の意見」(2016)等の戦略あるいは規画は、東北の発展を直接目指し、東北振興を計画したもので、「中共中央國務院の東北地域等旧工業基地を全面的に振興することに関する若干の意見」ではさらに直接的に東北の「一带一路」イニシアチブにおける位置づけ・目標・要求を明確にした。「東北は『一带一路』建設の戦略に主体的に合流し、積極的に参与し、東北地

域を我が国における北に向けた開放の重要な窓口とし、北東アジア地域協力の中心ハブとなるよう努力しなければならない」という中長期目標を提起し、2020年までに重要な分野や鍵となる部分における改革で東北地域が大きな成果をあげ、この基礎の上にさらに10年前後の時間を使って全面的な振興を実現することを提起している。

② 地域戦略の「一带一路」への合流促進による東北の一体化発展

国の地域戦略と配置の面から見ると、東北経済区は中国の地域戦略の調整と配置の上で重要な地域であるだけでなく、中国が北東アジア地域協力・交流を推進する重要な構成部分でもある。地域戦略の公布の面から見ると、「一带一路」の六大経済回廊の一つである中モロ経済回廊建設およびその「中モロ経済回廊建設規画綱要」(2016)、「哈長(ハルビン・長春)都市群発展規画」(2016)、「東北振興三年滾動(回転)実施方案」(2016)、「地域発展戦略を徹底し地域協調発展を促進することに関する指導意見」(2016)等の地域戦略は、東北地域が「一带一路」イニシアチブに合流して、中モロ経済回廊に結びつくために、地域協調・資源共有・利益分配などの政策メカニズムを提供しただけでなく、多様な地域が地域発展の一体化を追求するために将来を展望する思考を提供した。

③ 省レベルの戦略による東北三省の「一带一路」への合流の新しい優位性発掘

東北地域がそれぞれの特色を発揮し、協力の優位性を確立する必要性に応じるため、国家戦略と地域戦略の共同メカニズムの下、東北三省は国家戦略が付与した省レベルの位置づけを利用し、「一带一路」の新しい優位性との結びつきを絶えず発掘しつづけなければならない。黒龍江省についていえば、2015年の「五大規画」に依拠した「龍江シルクロード帯」の提起に続き、2016年に国が集中的に公布した黒龍江省に関連する「哈長都市群発展規画」、ハルビン新区、ハルビン総合保税区の検査通過、綏芬河・東寧国家重点開発開放試験区等の政策の利点を最大限

に利用し、貿易、通商ルート、電子商取引、越境協力等「一带一路」に合流する省内の優位性と特徴を発掘する。吉林省についていえば、長吉図開発開放先導区ですでに存在する地理的・協力優位性を拡大すると同時に、「哈長都市群発展規画」や琿春国境地域開発開放試験区等の戦略や政策メカニズムに依拠して、北東アジアに向かう海への出口、中朝間の自由貿易協力の新しい道を模索する。遼寧省についていえば、「五点一線」と大瀋陽経済圏を強固にすると同時に、2016年の中独設備園や遼寧自由貿易区承認の二つの利点を利用して、陸と海を結び付ける「一带一路」の新協力モデルを模索する。以上の三省の省レベルの戦略におけるそれぞれの模索は、東北地域に「一带一路」と結びつく支えを初歩的に形成し、「一带一路」と「中モロ経済回廊建設規画綱要」を主旋律として、東北の国・地域・省レベルの数多くの戦略がロシアのユーラシア経済同盟やモンゴル国の「草原の道」などと結びつく協力を進め、「一带一路」の西に向けた越境輸送を代表とする陸路協力を深め、東に向けた北東アジア相互通行協力と結びつく陸海連結による優位性を確立するものである。

(2) 「一带一路」イニシアチブとリンクする東北地域の貿易の現状

① 「一带一路」建設と結びつく七大地域の貿易の現状

2016年、世界市場の需要がまだ弱く、国内のコストが絶えず上昇し、様々な不確定な要素がある中で、中国の対外貿易は輸出入総額3.7兆ドル、前年比6.8%減となった。その内、輸出は2.1兆ドルで7.7%減、輸入は1.6兆ドルで5.5%減であった。貿易黒字は5107.3億ドルで13.9%減だったが、これは2015年の大幅下落情勢を巻き返すものであった。2016年の中国の「一带一路」諸国との貿易総額は9539.9億ドルで、その内、ロシア、バングラデシュ、インドの「一带一路」の沿線国への輸出は比較的速い成長を実現し、それぞれ14.2%、9.3%、6.6%の伸びとなった。EUとアメリカへの輸出はそれぞれ1.3%、0.1%の伸びで、ASEANへの輸出は1.9%減少した。この三者への輸出合計は中国輸出総額

の46.7%を占めた⁷。

2016年の中国の主要な地域⁸と「一帯一路」沿線国の貿易額から見ると、華東地域が最も多く3616.2億ドルで37.9%を占め、華南地域は2842.8億ドルで29.8%、華北地域は1408.4億ドルで14.8%、華東・華南・華北地域の合計は82.5%を占め、中国と「一帯一路」の沿線国との貿易協力の最も重要な地域である。中部地域、西南地域、東北地域、西北地域の貿易額は小さく、それぞれ600億ドル以下であった(図1参照)。省市の「一帯一路」沿線国との貿易額からみると、広東、江蘇、浙江、北京、上海と沿線国の貿易額が第5位までを占めている。

②「一帯一路」建設と結びつく東北地域の貿易現状

注目すべきは、2016年の貿易状況を反

映する『一帯一路貿易協力ビッグデータ報告2017』のいくつかの指標を比較すると、東北地域は比率の減少、順位の下落到に直面していることである。第一に、全体の順位が下がっており、遼寧、吉林、黒龍江省はそれぞれ9位、18位、24位となっており(表1参照)、近年高水準であった2014年との差が拡大している。第二に、中国全体に占める東北地域の比率が減少している。地域ごとの輸出入貿易額が中国全体に占める割合を比較すると、華東地域が2014年の34.1%から2016年の37.9%へ3.8ポイント上昇し、華南地域が25.7%から29.8%へ4.1ポイント上昇したのに比べ、華北地域は19.0%から14.8%へ大幅に下落し、西南地域は6.4%から4.8%へ、東北地域は6.1%から4.2%へ下落した。これは東北経済発展の力不足がもたらした2014年に始まる外国貿易・投資の

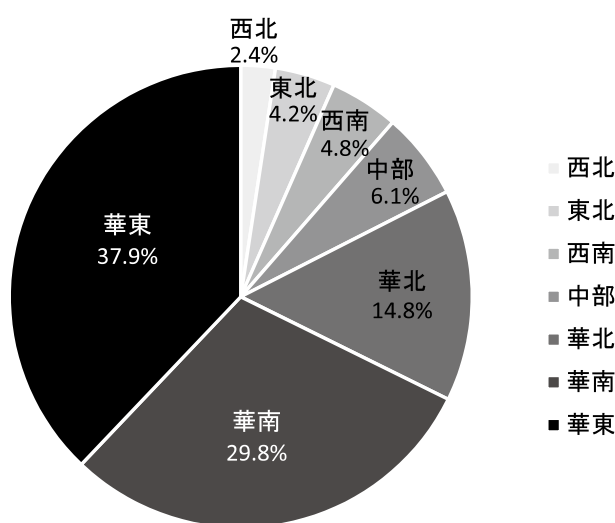
減少を反映し、全国の順位が下がった現実を表している(図2参照)。

③東北地域と「一帯一路」の国別貿易とその特徴

東北地域の「一帯一路」沿線の輸出相手国はおもにロシア、シンガポール、ベトナム、インドの北東アジア、東南アジア、南アジアの国々で、2016年の対シンガポール、ロシア、ベトナム、インドへの輸出額はそれぞれ30.6億ドル、26.6億ドル、26.1億ドル、17.7億ドルであった。その他の国は10億ドル以下であった。しかも、2016年の輸出統計をみると、パキスタンとタイが前年よりそれぞれ24.5%、4.6%増加しているのを除き、その他の国とは程度は異なるがみな減少している。その内、マレーシアとインドネシアの下落幅は40%以上、ロシア、パキスタン、シンガポール、イラン、ベトナムの下落幅は20%を越えており、外からの需要が依然として弱く、輸出が厳しい情勢にあって楽観できないことを表している。輸入の状況を見ると、東北地域の輸入相手国はロシア、サウジアラビア、アラブ首長国連邦、スロバキア等、産油国を主とするヨーロッパ、アジアの国々であり、特に中東地域の国々であった。2016年、東北地域のロシア、サウジアラビア、スロバキア、アラブ首長国連邦からの輸入額はそれぞれ102.3億ドル、15.2億ドル、10.6億ドル、10.3億ドルであった。そのうちロシアの占める割合は45.4%に達し、東北地域の主要な輸入構造の中で、エネルギー型国家が重要な位置を占めている(図3参照)。とりわけ東北地域におけるロシアからのエネルギー輸入の割合は一貫して高く、黒龍江省漠河口岸では原油パイプラインを通してロシアの原油を2011年の開通以来毎年5000万トン以上を輸入している。

2016年の東北地域と「一帯一路」諸国との貿易製品からみると、輸出品はおもに金属・エネルギー・機械・船舶類であった。輸出額の上位10位の商品はおもに鋼鉄、鉱物燃料・鉱物油およびその蒸留製

図1 2016年中国7大地域の「一帯一路」沿線国との貿易額の比率



出所:『「一帯一路」貿易協力ビッグデータ報告2017』(2017年3月)、中国「一帯一路」網(<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>)より

表1 2016年の東北地域と「一帯一路」沿線国との貿易状況(単位:億ドル)

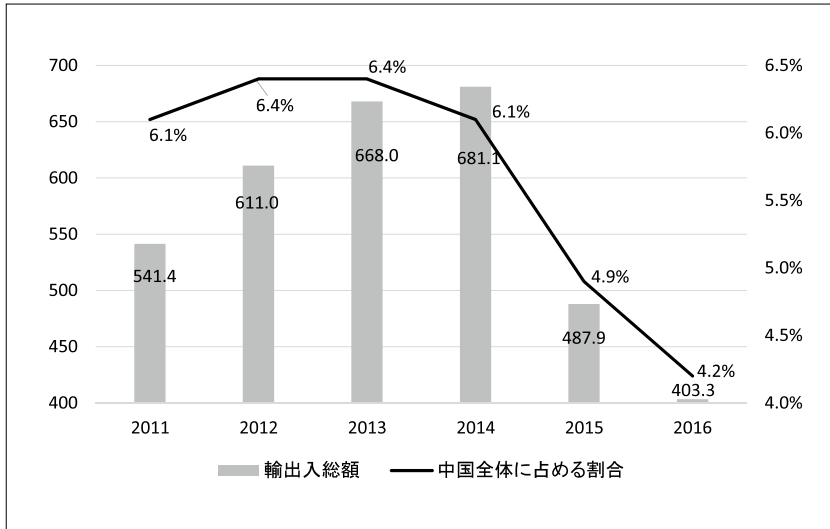
	輸出入		輸 出		輸 入	
	貿易額	順 位	貿易額	順 位	貿易額	順 位
黒龍江省	116.9	18	31.9	21	85	10
吉 林 省	46.3	24	14	27	32.4	17
遼 寧 省	240.1	9	132.2	11	107.9	9

出所:『「一帯一路」貿易協力ビッグデータ報告2017』(2017年3月)、中国「一帯一路」網(<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>)より

⁷ 「中国対外貿易形勢報告」商務部ホームページ、<http://zhs.mofcom.gov.cn/table2017/rep01.pdf> (2017年5月4日)

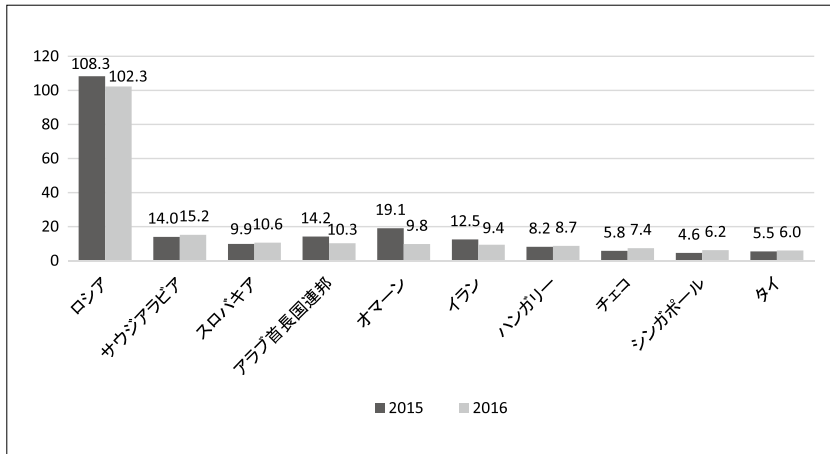
⁸ 中国「一帯一路」網『一帯一路貿易協力ビッグデータ報告2017』の伝統的な地域の区分方法によれば、国内の各自治区直轄市は東北・華北・華東・華南・中部・西南・西北の7地域に分けられる。東北地域は遼寧、吉林、黒龍江の3省、華北地域是北京・天津・河北・内モンゴルの4省・区・市、華東地域は上海・浙江・江蘇・山東の4省・市、華南地域は広東・広西・福建・海南の4省・区、中部地域は河南・湖北・湖南・江西・安徽・山西の6省、西南地域は重慶・四川・貴州・雲南・チベットの5省・区・市、西北地域は陝西・甘肅・青海・寧夏・新疆の5省・区を含む。

図2 2011-2016年の東北地域と「一帯一路」沿線国との貿易額(単位:億ドル)



出所:「『一帯一路』貿易協力ビッグデータ報告2017」(2017年3月)、中国「一帯一路」網 (<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>)より

図3 2015-2016年の東北地域における主な輸入相手国(単位:億ドル)



出所:「『一帯一路』貿易協力ビッグデータ報告2017」(2017年3月)、中国「一帯一路」網 (<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>)より

品、ボイラー・機器・機械器具・部品、アルミニウムおよびその製品、浮体構造物などであった。鉱物燃料・鉱物油およびその蒸留製品は輸入製品の中で多くを占め、その額は130.1億ドルで57.8%を占めた。次に車両およびその部品、原木および木製品、木炭、電気機械、電気設備およびその部品、ボイラー・機器・機械器具・部品などであり、20億ドル以下となっている(表2参照)。

(3) 東北三省と「一帯一路」との結びつきに現れるそれぞれの特徴

① 遼寧省の「一帯一路」協力との結びつきの現状および特徴

東北地域と「一帯一路」建設とが結びつく中で、遼寧省は「一帯一路」戦略が重点的に計画している18省区の一つであり、東北地域唯一の沿海・国境にある省で、地理的に明らかな比較優位性を有し、吉林省や黒龍江省に比べ協力基礎が相対的に深い。2016年の遼寧省の「一帯一

路」との協力をみると、貨物貿易、国外投資、物流ルート、国際生産能力協力、自由貿易区建設、外向型プラットフォーム構築の6分野に集中している。第一の貨物貿易では、「一帯一路」国との貿易の占める割合が大きい。2016年の対「一帯一路」国の輸出入は240.1億ドルであった。その内、輸出は132.5億ドルで全省の輸出総額の30.8%、輸入は106.9億ドルで全省の輸入総額の24.6%を占め、「一帯一路」協力が遼寧省の対外開放推進、貿易規模拡大を確かなものになっている。第二の国外投資では、「一帯一路」関係の投資が拡大傾向を続けている。承認された国外投資プロジェクトは合計54件、中国側の投資額は13.79億ドルで、全省の同時期の投資総額の34%を占めている。国家の「一帯一路」重点プロジェクトリストの対象となっている36カ国の中で、遼寧省が手配した投資プロジェクトは97件に達している⁹。第三の物流ルートでは、3大越境ルートが一定の規模を備えるようになった。「遼満欧」「遼海欧」「遼蒙欧」の3本の越境大ルートが遼寧と「一帯一路」沿線国を一つにつなぎ、陸上における北に向けた開放を形成し、中モロ経済回廊に全面的に合流し、海上では南に向けて開拓し、アジア太平洋海上物流ルートの新局面を推進することになった¹⁰。第四の国際生産能力協力では、初歩的な成果を得た。国際生産能力協力の重点プロジェクトには105件の「走出去(海外進出)」プロジェクトが立案され、遼寧沃夫石油裝備集団会社が9億ドルを投資してロシアの石油設備製造産業園区を建設するプロジェクト、阜新巴新鉄路集団が10億ドルを投資してモンゴルに鉄道を建設するプロジェクト、瀋陽連立銅業有限公司が8億ドルを投資してカザフスタンに銅製錬加工工場を建設するプロジェクト、瀋陽遠大集団が1億ドルを投資してパキスタンに蘇耐格風力発電所を建設するプロジェクトなど、いくつかの重要なプロジェクトが国家の「一帯一路」特定

⁹ (出所) 中国「一帯一路」網 (<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>)、遼寧省地方誌網 (<http://www.lnsdfz.gov.cn/>) および関係ホームページ。

¹⁰ 「遼満欧」大ルートは2008年に開通し、大連、營口、瀋陽、盤錦から満洲里を経てロシア・欧州に達し、現在は毎週8列車の運行が通常化している。遼寧とモスクワ、ワルシャワ、ミンスク、カルーガ、ノボシビルスクの各都市では二都市間列車輸送を実現している。「遼海欧」大ルートは2013年8月に開通し、大連港を起点として、ベーリング海峡から西に航行してノルウェーに達し、さらに欧州の各港湾に向かう。ユーラシア遠洋航路の距離は1.3万海里から8000海里に約35%短縮され、輸送コストも約30%低減した。すでに大連港からロッテルダム港の初航海を実現している。「遼蒙欧」は錦州港・盤錦港から珠恩嘎達布其口岸を経てモンゴルのチョイバルサンに至り、モンゴル東部から錦州・盤錦港までの最も速く便利な海への鉄道ルートとなった。2017年5月10日、「遼蒙欧」の中欧列車が遼寧の盤錦港から初めて発車し、16日後にペラルーシの首都ミンスクに到達した。これにより遼寧省の「遼満欧」「遼蒙欧」「遼海欧」の3大ルートがすべて供用開始した。

表2 東北地域と「一帯一路」沿線国との輸出入額上位10位製品(単位:億ドル)

	輸出額上位10位製品	輸出額	前年比	比率	輸入額上位10位製品	輸入	前年比	比率
1	鉄鉱	22.7	-12.0%	12.7%	鉱物燃料・鉱物油および蒸留製品等	130.1	-21.0%	57.8%
2	鉱物燃料・鉱物油および蒸留製品等	19.6	-34.7%	11%	車両および部品	18.2	20.3%	8.1%
3	ボイラー・機器・機械器具および部品	19.1	-31.9%	10.7%	原木および木製品、木炭	13.3	21.9%	5.9%
4	アルミおよびアルミ製品	17.0	-29.5%	9.6%	電気機械・電気設備および部品	11.5	15.5%	5.1%
5	船舶および浮体構造物	15.0	4.8%	8.5%	ボイラー・機器・機械器具および部品	9.9	9.4%	4.4%
6	電気機械・電気設備およびその部品等	11.4	-20.5%	6.4%	魚・甲殻動物等水生無脊椎動物	7.3	31.9%	3.2%
7	有機化学品	6.1	-0.7%	3.4%	有機化学品	5.1	-13.2%	2.3%
8	車両およびその部品	5.4	0.9%	3.0%	光学・計量・検査・医療用器具および設備	3.4	18.1%	1.5%
9	メリヤス・かぎ針編み服飾および小物	4.6	-21.0%	2.6%	プラスチックおよび製品	2.9	-12.5%	1.3%
10	鉄鉱製品	4.5	-35.6%	2.5%	食用果物および堅果	2.8	-13.9%	1.2%

出所:「一帯一路」貿易協力ビッグデータ報告2017(2017年3月)、中国「一帯一路」網(<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>)より

プロジェクト計画および国家中モロ経済回廊プロジェクト案に組みこまれている。第五の自由貿易区建設も進展している。2016年8月、遼寧自由貿易区が正式に設立され、遼寧省の地理的な位置、港湾、経済的基礎、人材支援等の優勢な条件を發揮して「一帯一路」戦略に組み入り、海上シルクロードの東側ハブおよび陸上シルクロードの東北地域における重要な結節点となり、北東アジアと東南アジアを結ぶ海上シルクロードの有機的連結性のある位置付けと地理的優位性の確立を促進した。第六の外向型プラットフォーム構築は、外に向けた産業協力を支援している。遼寧自由貿易試験区を指標として、瀋撫新区、金普新区、瀋陽全面イノベーション改革試験区、瀋大国家自主イノベーション示範区、大連中日韓循環型経済示範基地、大連越境電子ビジネス総合実験区、中独(瀋陽)ハイエンド設備製造産業園が対外開放戦略の受け皿として重要なプラットフォームとなった。

②吉林省の「一帯一路」協力との結びつきの現状および特徴

吉林省は、ロシア・朝鮮・モンゴルと接する地理的優位性を利用して、国家の「一帯一路」戦略に主体的に参入し、長吉図開発開放先導区の建設を速め、「一帯一路」建設と結びつく中で、同時に推進・発展する貿易、交通、港湾、投資、観光の五つの特徴を現している。第一の貿易は、「一帯一路」国に対する輸出入で良好な情勢を保っている。2016年の「一帯一路」国との輸出入額は46.3億ドルで、多くの国への輸出が成長傾向を見せた。その内、タイ、ヨルダン、トルコ、ウクライナへの輸出がそれぞれ134.6%、56.2%、41.7%、35.4%伸長した。第二の交通については、「借港出海(港を借りて海にでる)」ルートの建設が進展をみせている。「借港出海」の戦略的な配置をさらに実現化し、琿春—ザルビノー釜山航路の運航を安定化させた。2015年8月31日には「長満欧」国際列車が正式に開通し、現在ヨーロッパ6カ国18カ所の鉄道駅、ロシアの50カ所の鉄道駅につながっている。長吉図開発開放先導区を横断し、一日平均旅客数6万人

以上を輸送する長春から琿春までの高速鉄道は2015年に開通し、将来的には濱海2号(プリモーリエ2)ルートを通じて琿春からロシア極東の鉄道終着駅ウラジオストクまでわずか180キロとなる。琿春を基点に、ロシア、韓国、ひいては日本まで延伸する陸海複合一貫輸送ルートを開通させることができる。第三の港湾では、通化港における正式な通関運営状況が良好となっている。2016年12月19日、通化港が開通運営を開始し、1日の取扱量が1万5000トン以上に達した。今後、通化国際内陸港務区の機能を整備すると同時に、丹東港や環渤海と結びつき、鉄道コンテナ駅、保税物流センター(B型)の重点プロジェクトを推進し、吉林省の南に向けた開発の新ルート・新プラットフォーム・新窓口を形成する。第四の投資では、国外投資が爆発的な成長を見せている。吉林省は産業優位性に基づいて「一帯一路」国の投資市場を開拓し、鉱業、農業、木材付加価値加工、医薬研究開発など多方面の業種の投資協力を展開し、石油化学、電力、水利、道路建設など多くの分野で工事請負事業を実施している。2014年から現在ま

で「一帯一路」沿線国に新しく設置した国外企業数は123社で、中国側が合意した投資額は43.5億ドルとなった。第五の観光では、越境観光が多国間の人的交流を推進した。図們江デルタ国際観光協力区に象徴される「無国境」観光は、これから中国、ロシア、朝鮮に利益をもたらす、モンゴル、日本、韓国と連結して北東アジア観光の目的地および観光客の集散センターとなるであろう。

③黒龍江の「一帯一路」協力との結びつきの現状および特徴

黒龍江省は対口貿易・投資の大省という優位性に基づき、北東アジアその他の国々との協力の潜在力を発掘すると同時に、「一帯一路」国との多様な協力を積極的に拡大している。また、「一帯一路」沿線国との貿易、ルート、電子商取引・小包郵便、農業栽培が逆に成長する状況を見せている。第一に、「一帯一路」沿線国との貿易が成長している。近年、ロシア経済の低迷や外部環境の変化の影響を受けて、黒龍江省の対口貿易を中心とする輸出入は負の成長を見せているが、「一帯一路」国との貿易は逆に成長している。2015年、黒龍江省とロシア以外の「一帯一路」沿線58カ国との輸出入は40.9億ドルを実現し、輸出入総額の19.5%に達し、前年に比べ6.2ポイント上昇した。2016年には、黒龍江省と「一帯一路」国との輸出入は116.9億ドルを実現した。その内、輸出は31.9億ドル、輸入は80億ドルであった。第二に交通では、越境ルート輸送が噴出するように成長している。哈欧（ハルビン—欧州）列車、哈ロ（ハルビン—ロシア）列車は国内の同様の列車の中で最前線の位置にいる。ハルビンは北東アジアの中心地帯にあり、中国北方の対口・対欧貿易の重要な物流集散地・積替駅となっている。2015年6月13日に哈欧列車がハルビンから初運行し、6月26日にはドイツのハンブルグを出発し、黒龍江省のユーラシア越境輸送の幕が開いた。2016年2月27日には、「哈欧列車」の成功運行後に増便された哈ロ国際貨物列車も試運転を開始し、ハルビンを始発に満洲里口岸、ロシアのノボシビルスク、ペルミを経由し、終点のエカテリンブルグに到着した。全日程12日間、

総距離5889キロであった。また、「ハルビン—綏芬河—ウラジオストク—釜山」の陸海複合一貫輸送が正式に開通し、2016年4月12日に中国・ロシア・韓国を結ぶ運行の常態化を実現し、「一帯一路」イニシアチブの下で、東北地域の経済発展を強化し、周辺国との経済協力を拡大するため重要なルートかつ東北地域の新しい海への出口となった。同江の中口河川越境鉄道大橋が接合するの間もなくである。2014年2月に着工し、2017年7月10日までに中国側の主体工事は終了段階に入った。ロシア側の橋梁部分は2016年6月に着工され、2018年6月に大橋は接合され、列車が通過する予定である。黒龍江省はロシアとの旅客・貨物線が最も多い省でもある。2016年4月17日、ロシアのウラル航空がハルビンからエカテリンブルク経由サントペテルブルク線を開通し、ハルビン空港12番目のロシア線となり、その数は北京に次いでいる。第三の越境電子商取引・小包郵便は飛躍的な発展を遂げている。2013年11月のハルビンからエカテリンブルクの貨物輸送チャーター便は、国内初の対口電子商取引・貨物輸送チャーター便の誕生を告げるものであった。2017年4月末までに、このチャーター便は延べ342回飛行し、搭載貨物は7185トン、輸出貿易額は7億ドル近くを実現し、国内の対口航空小型郵便の主要ルートとなり、貨物輸送量は全国の30%を占めている。第四の国外農業栽培は成長を続けている。2016年、黒龍江省は外向型農業を強力に推進し、全省の対口国外開発面積を40万ムー増やし、累計850万ムーに達し、前年比4.9%の伸びとなった。2016年の全省の対口国外穀物栽培による穀物の逆輸入は44.5万トンで前年比3.9倍となり、対口農業協力は順調に進展している。

3. 東北地域と「一帯一路」協力との結びつきについての展望

将来を展望すれば、「一帯一路」イニシアチブが絶えず深まり、今後も比較的長期にわたる国家推進戦略になるにつれて、東北が成長を回復し、全面的な振興するのに有利な多くの好材料を放ちつつけるであろう。「一帯一路」国際協力サミット

フォーラム」の継続開催が期待され、米・日・韓の「一帯一路」協力への参加姿勢が東北振興を盛り上げ、中口協力が「一帯一路」のモデル的効果を推進することがますます明確になってくるであろう。同時に、2017年になって経済の安定回復と外国貿易投資分野の成長回復が現れるにつれて、東北三省と「一帯一路」との各種協力も積極的な方向に向かっており、今後のためにより堅実な基礎を固めている。

(1) 「一帯一路」イニシアチブによる東北発展の好材料の放出が継続

①「『一帯一路』国際協力サミットフォーラム」の継続開催

2017年5月14-15日に初の「『一帯一路』国際協力サミットフォーラム」が盛大に行われた後、習近平国家主席は2019年に第2回「『一帯一路』国際協力サミットフォーラム」を継続開催することを厳然と約束した。第1回フォーラムが「一帯一路」協力の新しい章を開いたとすれば、続く西安あるいは泉州で開催されるサミットフォーラムは、資源の集中、産業連結、政府協力、プロジェクトけん引、人文交流の角度から「一帯一路」沿線の二国間・多国間協力のために多様なプラットフォームを提供し、「一帯一路」とロシアのユーラシア経済同盟、モンゴルの発展の道戦略、カザフスタンの光明の道戦略とが結びつき、中国、モンゴル、ロシア、カザフスタンの指導者間の戦略合意だけでなく、多くの戦略の持続的な結びつきと着実な発展のため、将来のフォーラムがより多くのより良い解決策を提供し、より多くの第三国に利益をもたらす多国間協力ビジネスチャンスを提供するであろう。

②米・日・韓の「一帯一路」協力への参与が東北振興を後押し

東北地域についていえば、アメリカ、日本、韓国は地理的・外交的な対象であり、伝統的な貿易投資協力のパートナーであり、複雑な北東アジアの地理的局面的変化の中で、米・日・韓の「一帯一路」イニシアチブへの対応は東北地域の貿易規模を拡大し、投資の質を向上させ、開放の局面を最適化するのに非常に重要な役割を持つ。2017年に入り、とりわけ5月に北

京で開かれた「『一帯一路』国際協力サミットフォーラム」を焦点に、米・日・韓はそれぞれ政府・党・議員などを派遣・参加し、「一帯一路」協力に参与する希望を表明した。日韓両国の指導者は、「一帯一路」が世界経済の成長を促進する戦略的な構想であり、東北地域の既存の協力基礎を利用し、地理的な優位性を拡大し、「一帯一路」協力を深める新しい契機をもたらし、東北振興・発展を向上させるのに直接的な助けとなるだろうと公に肯定した¹¹。

③中口協力による「一帯一路」の模範効果が日増しに明確化

2016年9月の杭州 G20サミットにおける中口首脳会談に続き、中口両指導者は2016年11月にリマで開催された APEC サミット、2017年7月の G20サミットで会談を実現し、国際活動参加中に二国間会談を行い、毎年何回かは会合を持つことが中口指導者の慣例となった。今回の習近平国家主席の訪問は中口間の戦略連結を拡大し、経済貿易協力の水準を向上させ、中口地域協力和二大戦略が絶えず融合することにより、ユーラシア自由貿易区とアジア太平洋自由貿易区の実現を促進し、政治的信頼・外交が推進される下で中口協力が再び指導者に重視される新しい契機となるであろう。現在、中口による同江鉄道大橋が完成間近で、黒河道路大橋建設も着工し、黒瞎子島口岸プロジェクトの立ち上げも承認され、哈口・哈欧列車、哈口亜列車等の輸送は常態化・大規模化が進んでおり、中口間は極東開発と東北全面振興の戦略連結、プロジェクトの結合、資源協力をめぐる歩みを速めている。中口の「一帯一路」および「ユーラシア経済連合」の二大戦略の連携がもたらす多くの着実な協力は、協力の模範的效果をますます高めるだろう。

(2) 東北地域の対外開放新局面の発展がもたらす新しいチャンス

①遼寧省と「一帯一路」協力との結びつきがもたらす新局面

2017年に入り、遼寧省と「一帯一路」との協力が貿易、とりわけ医薬分野の貿易

協力企業で新しい局面を迎えた。2017年1月から3月にかけて、遼寧省の輸出額は3カ月連続でプラス成長を実現し、2014年8月以来29カ月に及ぶマイナス成長の趨勢を転換した。協力地域からみると、「一帯一路」沿線国への輸出は成長を続け、アメリカ、EU への輸出も全面的に上昇を回復した。その内、「一帯一路」沿線国への輸出は130.2億元で前年同期比18.7%増となり、全省の輸出総額の17.4%を占めた。輸出製品の構造からみると、機械・電気製品と労働集約型製品の輸出が対外貿易成長をけん引する役割がさらに強くなった。2017年1月から3月まで、「一帯一路」、遼寧自由貿易区の国家戦略・政策がけん引する下で、遼寧省医薬業界の輸出・引き渡しは強い上昇傾向を示し、前年同期比19.3%の伸びであった。その内、化学原料薬が同43.8%増、バイオ医薬品が同272.1%増であった。その中で、「一帯一路」沿線国への医療器械輸出は成長変化が見られ、同8.2%増であった。

②吉林省と「一帯一路」協力との結びつきに現れる新状況

2017年に入り、吉林省と「一帯一路」との協力は輸出加工区、科学技術園区の建設、国際生産能力協力などの面で新しい状況が現れた。第一に、琿春輸出加工区のけん引作用が向上した。「一帯一路」協力の東方への移行につれて、琿春輸出加工区は図們江地域経済協力に基づき、「一帯一路」の枠組みの下で多様な協同に積極的に参与し、優位性のある主導的産業を育成し、琿春国際協力示範区の外向型経済の先駆けとなった。2017年5月末までに、琿春輸出加工区は貨物輸出入量19万トン達成し、輸出入額は2.4億ドルとなった。第二に、「中国・ベラルーシ科学技術園」建設の基礎が確立した。2017年が中国とベラルーシの国交樹立25周年、長春市とミンスク市の友好関係締結25周年という節目にちなんで、6月に「中国・ベラルーシ科技园」が長春市に作られた。この園区は長春新区の中心地帯に位置し、総投資額は3億元、中国とベラルーシの科学研究交流やハイテク研究

開発の重要な基地であり、将来は科学技術分野のサービス・実業・金融の三つが一体となった国際協力プラットフォームとなる。第三に、国際生産能力協力委員会、省政府協同メカニズムの確立がある。2017年3月2日、国家発展改革委員会の徐紹史主任と蔣超良吉林省長の間で協力協定が結ばれ、国際生産能力・設備製造協力委員会、省政府協同メカニズムの推進が確立した。吉林省の自動車、軌道交通、鋼鉄、有色金属、電力、化学工業、セメント、農林畜産業など重要な分野で、アジア周辺国、アフリカ、中東、ヨーロッパなどの重点地域に向けた「走出去」協力を推進する。

③黒龍江省と「一帯一路」協力との結びつきが踏み出す新しい歩み

2017年に入り、黒龍江省と「一帯一路」との協力は前年の積極的な情勢を継続し、貿易・越境輸送・関税申告の面で、具体的に次のような数値とプロジェクト協力で現れた。第一に、哈欧列車の輸送量と金額が大幅増を続けた。2017年1月から6月にかけて、ハルビン内陸港口岸を経て運行された哈欧列車は全部で99列車となった。その内、出国した49列車のコンテナは5754TEU、1億7043万ドルであった。入国した50列車のコンテナは5764TEU、1億47万ドルであった。2017年6月30日には、123台のボルボ S90を積んだ初の自動車輸送列車がベルギーのゼーブルージュ港に到着した。前年同期に比べ、出国したコンテナ数、金額はそれぞれ629%、391%の伸びとなっている。また、入国したコンテナ数と金額ベースもそれぞれ1000%、35.7%増となった。2017年4月までに、ハルビン―綏芬河―ウラジオストク―釜山の陸海一貫輸送ルートで合計53列車を運行し、5634TEU、5.07億元、8.45万トンに達し、貨物は中国南方港湾、日本の東京・大阪、台湾などの地に輸送された。2017年4月11日には、黒龍江省陸海連運通道国際物流有限公司がロシア・ポストチヌイ港から中国・太倉港までのコンテナ航路を開通させた。これはポストチヌイ港で初めて中国企業が開通した航路で、黒龍江省の

¹¹ 「対接「一帯一路」建設・推動龍江全面振興發展高層國際論壇文集」黒龍江省社会科学院北東アジア研究所、2017年6月15日

企業が極東港湾から中国南方港湾に直行する「借港出海（港を借りて海に出る）」を実現した。ハルビン—ロシア間の道路の役割も日増しに明確になっている。2016年7月から、ハルビンからモスクワまでの哈口国際道路輸送が開通し、2017年5月末までに運行されたのは延べ1336便で、輸出額は4.4億ドルに達した。第二に、ハルビン総合保税区が正式に国家の検査を通過した¹²。2017年3月のハルビン総合保税区の国家による検査通過は、この保税区を省内の開放レベルで最高に、優遇政策で最多に、機能かもっとも揃った、通関かもっとも便利な特殊開放地域にした。現在までに東浩蘭生国際、優傳国際など40件の

プロジェクトが締結され入り始めている。第三に、第4回中ロ博覧会で大きな経済貿易の成果を得た。2017年6月15日から19日までハルビンで開催された第4回中ロ博覧会および第28回ハルビン国際経済貿易商談会は、74カ国・地域の1770社の企業が出展し、登録した専門業者は1万3000社に達し、その内「一帯一路」沿線35カ国も参加し、エカテリンブルク、ウラジオストクなどは「一帯一路」戦略における重要なハブ都市になった。第四に、対ロ電子商取引と貨物輸送チャーター航空機が飛躍的な成長を続けている。2017年1月から4月、ハルビンから出発したチャーター機は63便で前年同期比163%増、貨物輸送量は1324

トンで前年同期比175%増であった。輸出は金額ベースで1.26億ドル、前年同期比163%増であった。第五に、中ロ越境電子ビジネスのオンライン決済プラットフォームにおける金融支援の役割が明確になった。ハルビン銀行とロシアの120行以上の銀行が業務提携し、初めて中ロ越境金融サービスセンターが成立し、「対ロ越境人民元決算、全国ルーブル現金取引、対ロオフショア金融、電子ビジネス総合金融サービス」という4大主要プラットフォームにより、ハルビンは全国のルーブル集散センターとなるとともに、国家に承認された越境貿易電子ビジネスサービス試験都市となった。

[中国語原稿を ERINA にて翻訳]

¹² (出所) 楊同玉「哈爾濱:対俄合作中心城市建設加快」中国経済時報、http://www.sohu.com/a/150323828_115495 (2017年6月20日)

The Current Situation and Future Prospects for the Linking of Northeastern China to the “One Belt, One Road” Construction (Summary)

DA Zhigang

Director and Researcher, Northeast Asia Research Institute, Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences

XIE Dongdan

Global Economics Master's Program Student, Graduate School, Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences

It is close to four years since China's national leader proposed the “One Belt, One Road” initiative in 2013. The “One Belt, One Road” initiative has deepened China's regional cooperation, and has not only become a national strategy to secure diplomacy with the surrounding nations, but the concerned provinces evoked a developmental power from outside, raised the level of outgoing development, and has become an important hold to promote regional opening. Northeastern China is taking advantage of “One Belt, One Road”, and the linking of the China–Mongolia–Russia Economic Corridor will be an important engine bringing all-round stimulation. Along with

“One Belt, One Road” continuing to gain stepwise growth, the linking of the three provinces of the Northeast to “One Belt, One Road” is also achieving dramatic development. If one looks to the future, there will be the showing of geographically advantageous conditions, the avoidance of regional inferiority, the overcoming of difficult tasks, and if the promotion of growth by innovation is realized, the potential for promoting the all-round stimulation of development of the Northeast via the construction of “One Belt, One Road” will be clear, and the future prospects will expand without end.

[Translated by ERINA]

遼寧省における対日経済貿易協力の新しい展開 -遼寧自由貿易試験区を中心として-

遼寧社会科学院東北亜研究所副研究員、ERINA 招聘外国人研究員

秦兵

はじめに

2013年9月、中国は上海自由貿易試験区の設立を決定した。2014年12月には、その範囲を拡大させるとともに、天津、福建、広東に自由貿易試験区を増設した。上海での経験をその他の試験区にも適用し、より広い分野や範囲でそれぞれの地域の特色と重点をふまえて試験的役割を担わせ、試験区を起爆剤に地域と全国の経済発展を推し進めている。

そもそも中国自由貿易試験区は、経済の新しい情勢のもと改革を全面的に推進し開放を拡大するための新たな手段を模索し、経験を積み重ねていくための重要な措置であり、政府の機能転換を進め、管理方式の新機軸を打ち出し、貿易と投資の利便化を促進し、改革推進の新動力、開放拡大における新たな優勢を築くことに重要な意義がある¹。

2016年8月、上記の4省市に続き、遼寧省、浙江省、河南省、湖北省、重慶市、四川省、陝西省の7省市が中央政府に承認され、上海を第一、天津・福建・広東を第二グループとすると、第三グループの自由貿易試験区になった。新たに7カ所の自由貿易試験区の設立を決定したことは、第一、第二グループが実験台として役立ち、試験区の建設が具体的な実施という新たな段階に入ったことを示している。遼寧省も第三グループに含まれたことにより、東北地域の改革開放を進める新しい時代を迎えたといえる。

遼寧自由貿易試験区は、遼寧省の更なる改革開放や経済構造の調整、また産業構造の最適化に有益に働きかけるであろう。さらに、遼寧省と日本の経済貿易の協力にも新しいチャンスをもたらすことがで

きる。遼寧省と日本の経済協力においては、先端製造業とハイエンドサービス業を発展させることが今後の方向性とみられるが、産業構造の変化と、遼寧省と日本の相互の産業の強みと弱みを認識した上で協力を進めるべきである。そうすれば、遼寧自由貿易試験区は必ずや瀋陽経済区や沿海経済ベルトなどと連動して、周辺諸都市の発展を導き、東北三省の経済の振興を促進し、日本を含めた北東アジア地域各国及び「一带一路」沿線の諸国との経済協力を進展させるであろう。

本稿では、遼寧省の対日経済貿易関係を分析し、遼寧自由貿易試験区における新しい展開の可能性と課題を示すことを目的とする。

1. 遼寧自由貿易試験区の進展

(1) 遼寧自由貿易試験区の概要

2017年3月15日、國務院は「中国（遼寧）自由貿易試験区総体方案」を発表した。「方案」に掲げられる目標は、まず、3～5年の間は改革を模索し、国際投資・貿易における運用規則に通じる革新的な制度体系をつくる。次に、法制化、国際化、利便化したビジネス環境をつくり、人材・資本などの要素を引き付ける力をつける。さらに、先端産業が集積し、投資貿易が便利で、金融サービスが整備され、監督・管理が迅速かつ機能的で、法治環境が整ったハイレベルの自由貿易園區の完成に力を注ぐ。そして、東北地域の経済発展のあり方を転換させるよう導き、発展の質と水準を高めるとされている。

具体的な実施範囲は合計119.89平方キロメートルで、瀋陽エリア、大連エリア、営口エリアの三つに分かれている。2017

年4月10日、この三エリアが同時にオープンセレモニーを行い、正式に供用開始となった。

①機能と位置づけ

遼寧自由貿易試験区の主な任務は、市場を方向性とする体制・メカニズムの改革や産業構造の調整の推進に関する中央政府の要求を実現し、東北の旧工業基地を発展に向けて総合的競争力と対外開放レベルを向上させるための新たなエンジンとなることである。

具体的に掲げられた任務は次のとおりである。①政府機能の適切な転換、②投資分野の改革の推進、③貿易のモデルチェンジとレベルアップの推進、④金融分野の開放とイノベーションの推進、⑤旧工業基地の速やかな構造調整、⑥北東アジア地域の開放の強化、である。

②実施状況

中国國務院は、2017年6月16日、自由貿易試験区外資投資参入特別管理措置（ネガティブリスト）（2017年版）を発表した。7月10日には11の自由貿易試験区がそろってこのネガティブリストを使用し始めた。

遼寧省では、「中国（遼寧）自由貿易試験区総体方案」の内容に基づいて、2017年、2018年、2019年それぞれの主要な目標と重点的な任務の計画を提出した。年度別に投資、貿易、金融、長期計画の作成、人材と科学技術、制度的な保障、商事制度、ビジネス環境、試験区の建設など9つの面において、重点的に業務計画を出した。

2017年には、試験区建設の基礎を固めることに力を入れ、上海自由貿易試験区の114件の先進的な経験を踏襲して推進し、東北地域をリードする国際化、市

¹ 中国國務院「中国（上海）自由貿易試験区改革開放の更なる実施に関する方案」（2015年4月8日）。

場化、法治化したビジネス環境を創造する。2018年は、「方案」の改革プロジェクトが全面的に実施されるよう推進し、遼寧省の実際状況に合わせたイノベーションのあり方を模索し検討する。2019年は、シンガポール、香港、ドバイなどの自由貿易が発展している国家や地域を参照し、国際的な自由貿易のルールに合致させる。投資貿易の利便性が向上し、貨幣の両替が自由化し、監督管理が迅速化し、法治環境が整ったビジネス環境を建設する。

2017年6月末、遼寧自由貿易試験区の新規登録企業は8817社に達した。そのうち、瀋陽の登録企業が6152社で、第三次産業が97%を超え、貿易関係の企業が62%を占めた。大連と營口の状況も瀋陽と同様である。資本構成をみると、大部分が国内企業で、8734社に達した。他方、外資企業も急速に増加し、登録資本は21.88億ドルとなった。また、三つのエリアで1億元以上の資本を持つ企業は128社に達した。業種別にみると、すでに述べたとおり対外貿易企業が大きな比率を占めている。それ以外は製造業、科学技術、情報関係、金融、ビジネスサービス関係、物流関係で、かなりの比率を占めている²。7月末の登録企業数は1万社を突破し、資本は1500億元を超えた。

(2) 瀋陽エリア

①機能と位置づけ

瀋陽エリアは29.97平方キロあり、渾南新区を中核とし、渾南と蘇家屯の二つの行政区に跨がる(渾南新区は22.63平方キロ、蘇家屯は7.34平方キロ)。国家全面イノベーション改革試験区、国家自主イノベーション示範区、国家ハイテク産業開発区、国家産城(産業と都市)融合示範区が集中し、東北地域の最大の桃仙空港、高速鉄道の瀋陽南駅と貨物輸送編製の蘇家屯駅もある。

瀋陽エリアの試験区における機能と位置づけは、主に設備製造、自動車とその部品、航空関係設備などの先端製造業

と金融・科学技術・物流などの現代サービス業を発展させることである。また、国家新型工業化示範都市、東北地域科学技術イノベーションセンターのレベルを向上させ、国際的に競争力をもつ先端設備製造業基地を建設することである。

②実施状況

瀋陽エリアでは現在86件の改革を進めている。企業の住所登録方法の改革、重点企業への特定項目による支援など一連の改革も含んでいる。今後は、外資の投資環境を整備し、参入前国民待遇とネガティブリストによる管理モデル、実施中及び事後の監督、知的財産権、国際的なビジネスにおける紛争の調停メカニズムなどを実施し、国際標準に合致した一流のビジネス環境を形成することを目指す。

2017年5月22日から、瀋陽市は事務を迅速に行なえるよう「5書合一」に加えて「7書合一」を試行し、公安部門の印鑑証明と銀行の口座申込書もその中に含まれた³。さらに、瀋陽税関、出入国検査検疫局、対外経済貿易局、貿易促進会の輸出入貿易に関わる4件の証明書も統合して「11書合一」を実行する予定だ。また、総合保税区の新しいB区が国家から承認を受け、1年以内に実施される予定である。そのほか、瀋陽市和平区に輸入商品直販センターを建設し供用を開始した。輸入商品展示センターも建設し、国別の展示館の設置も予定している。

瀋陽エリアは供用開始直後の2日間で、新規登録企業が162社に、登録資本が32億元となった。そのうち、国内企業は157社、資本は31.44億元で、外資企業は5社、資本は4300万元となっている。業種別では、設備製造、金融サービス、現代物流、生態科学技術開発、越境電子取引、ソフトウェア開発と旅行サービスなどである。5月10日には新規登録企業が1661社に、登録資本は144.65億元となった。そのうち、国内企業は1649社、外資企業は12社となっている。産業構造からみると、新規登録企業の中で、第3次産

業が約90%を占め、第2次産業が約10%占めた。業種別では、対外貿易約60%を占め、科学技術約17%、金融約1%となっている。6月20日には新規登録企業は5053社となり、そのうち第3次産業は97.78%を占め、業種では貿易が62.81%を占め、科学技術・情報が17.24%を占めた。さらに7月24日には、新規登録企業が7837社となり、資本は573.37億元となった⁴。

(3) 大連エリア

①機能と位置づけ

大連エリアは59.96平方キロあり、大・小窯湾を中核とし、大連保税區が1.25平方キロ、大連輸出加工区が2.95平方キロ、大連大窯湾保税港区が6.88平方キロという3つのゾーンが含まれている。

機能と位置づけとして、大連エリアでは、港湾物流、金融ビジネス、先端設備製造、ハイテク、循環型経済、海運サービスなどの産業を重点的に発展させる。また、北東アジア国際航空センター、国際物流センターの建設を推進し、北東アジアの開放協力のための戦略的な高地を形成する。

②実施状況

大連エリアは、上海などの自由貿易試験区の102件の革新的な制度や措置を実施した。全国に先駆けて「三互」大通関業務のメカニズムを確立し、権限と責任のリストを公布し、行政職権の46%を削減した⁵。今後は金融イノベーション、貿易の利便化、投資の自由化、政府の職能転換などの方面で新たな突破を試みる予定だ。

大連税関は上海自由貿易試験区で実施された20件の革新的な監督制度を踏襲し、25件の措置を公布して、遼寧自由貿易試験区の建設と発展を支援している。2017年5月8日、税関、銀行、税務、検査検疫などの部門と地方政府で試験区の建設を後押しする106件の政策が追加された。

大連エリアでは特定プロジェクトがつく

² 遼寧日報「遼寧自由貿易試験区為何有这么大吸引力」2017年7月15日。

³ 「5書合一」とは、登録番号、組織機構コード番号、税務登記番号、社会保険登記番号、統計登記番号を統一して営業許可書(正副書)1枚に記入し提出、審査と発給を受ける。

⁴ 「開放的瀋陽、在一帶一路舞台上綻放」『瀋陽日報』2017年7月26日。

⁵ 「三互」とは、口岸管理部門で「情報互換」、「監督管理の相互承認」、「法律執行の相互扶助」を行なうことである。

られ、金融業や企業の本社機能の発展を推進するための政策が特に人目を引く。具体的には金融サービス機能を整備するため、金融業を集中させ、それらと大連エリアの保税区に基金を設立し、企業の発展を支援する政策である。例えば、輸出入貿易を支援するため、国際貿易の「橋」基金の設立、臨港産業と科学イノベーション企業の発展基金の設立、医療検測機械や印刷機械などの大型機械設備のリース輸入のプラットフォーム建設なども含まれる。また、金融業の発展を促進する特定プロジェクト基金の設立により、定住賞、経営貢献賞、高級管理人賞などを設けて該当者を支援し、小窯湾国際ビジネス区の金融産業と金融人材の集中につなげている。

4月28日、大連エリアの新規登録企業は959社、登録資本は50億元を超えた。業種別にみると、金融、貿易、物流、融資リース、ソフトウェア開発、情報などにわたっている。7月5日には、新規登録企業が1645社、登録資本は185.23億元となった。そのうち、国内企業は1619社、登録資本は176.92億元で、外資企業は26社、登録資本は1億2168万ドルとなっている。1億元以上の資本を持つ登録企業は45社、登録資本は112.26億元となっている⁶。

(4) 営口エリア

①機能と位置づけ

営口エリアは29.96平方キロあり、営口の主要都市部に位置し、ハイテク産業開発区、西市区、駅前区、産業基地の一部が含まれている。

営口エリアはビジネス物流、越境電子取引と金融などの現代サービス業と新世代情報技術、ハイエンド設備製造などの戦略的新興産業を主に発展させる。また、地域性のある国際物流センターとハイエンド設備製造、ハイテク産業基地を建設し、国際的な鉄道・海運一貫輸送大ルートの重要なハブとする。

②実施状況

営口エリアは、85件の革新的な制度改革を推進した。例えば、「ワンストップ式」の行政審査許可制度である。一つの書類で一本化した窓口で申請・審査許可を受けるサービスで、一度で様々な手続きをできるようにした。

また、「39書合一」の改革を推進している⁷。企業に関わる39件の情報を営業許可書一つに統一し、企業が営業許可書1つ、バーコード1つ持てば、中国全土で通用できるようにした。現在、236社が「39書合一」の営業許可書を受け取っている。以前、登記手続きをする際、35セットの書類を準備し、50日前後手続きの時間を要したが、現在は7日で処理される。審査許可の際も15部署を27回行き来する必要があったが、現在は2往復で手続きを終えることができる。

5月6日の情報では、営口エリアの登録企業は452社、登録資本は86.5億元となった。そのうち、国内企業は448社、登録資本は79.5億元で、外資企業は4社、登録資本は7億元となった。1億元以上の資本を持つ登録企業は21社、登録資本は44.5億元で、登録資本総額の52%を占めている。登録した企業を業種別にみると、設備製造、貿易、科学技術、物流、金融などが全体の90%を占め、産業集中効果が明確となった。6月12日には、新規登録企業が721社、登録資本は281億元となった。国内企業は709社、登録資本は268.9億元で、外資企業は12社、登録資本は1.81億ドルとなった。業種別にみると、製造業は107社、登録資本は11.3億元で、サービス業は579社、登録資本は267.9億元で、その他の業種では35社、登録資本は1.8億元となった。1億元以上の資本をもつ登録企業は37社、登録資本は213.9億元となった⁸。8月9日になると、登録企業は1175社、登録資本は758.33億元となった。

以上、3つのエリアを含めた遼寧自由貿易試験区の登録企業を産業別に見ると、

貿易、金融サービス、現代物流、科学技術研究、越境電子取引などの第3次産業の比率が最も大きく、約90%を占めている。それに次ぐのが設備製造業などのハイテク産業であり、遼寧省の産業構造改革とレベルアップの方向性と一致する。遼寧省およびその周辺の地域は多くの対外貿易企業の設立によって、外向的な発展、開放度は大きく進むに違いない。また、科学技術・研究開発機構の集中により、省全体の科学技術レベルが成長し、設備製造業もレベルアップし、東北の科学技術のイノベーションセンターになるために積極的な役割を果たすだろう。

2. 遼寧自由貿易試験区と「一带一路」戦略

(1) 「一带一路」への参与

地図をみると、遼寧省は東に朝鮮、韓国、日本があり、西は内モンゴルに接し遠く中央アジアにつながり、南は港湾を通じて東南アジアの海上シルクロードにつながり、北は吉林・黒龍江省を通じてロシアと国境を接し、まさに「一带一路」とリンクしている。2015年3月28日に中国政府によって公表された「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」で定められた18の重点省に遼寧省も入り、遼寧省と「一带一路」をリンクさせる足取りが加速した。

多くの遼寧省企業は「一带一路」建設に積極的に参加し、営口港による Bely Rast 物流センタープロジェクト（モスクワ）をはじめとする重大プロジェクトを沿線諸国で実施しようと推進している。5月11日、省商務庁によれば、遼寧省は一部建設・一部備蓄・一部計画という連続開発メカニズムに基き、国際生産能力と設備製造に関する重大連携プロジェクトのデータベースを構築し、プロジェクトの動的な管理を実現した。現在、プロジェクトのデータベースは海外投資（工場建設、M & Aを含む）、海外での園区（工業団地、以

⁶ 大連税関発表 <http://dalian.customs.gov.cn/publish/portal101/tab62631/info856215.htm> (2017年8月21日確認)。

⁷ 営口エリアが推進する「39書合一」の商事登記制度改革は、「5書合一、1書1バーコード」の基礎を踏まえて、「税関通関申告単位登録登記書」、「電子口岸企業ネット加入登記」など34項の書（表）、合わせて39項の内容が新たに加わった。そのうち、自由貿易試験区での対外貿易経営者報告記録登記、外資投資企業設立報告記録など33項の業務で動態2次元バーコードを設置して統合され、ペーパーレスを実現した。

⁸ 「三十九証合一、只需7天……企業在営口自貿区注冊受惠多多」『営口日報』2017年06月19日。

下原語のまま「園区」とする)建設・経営、工事請負の3種類103件のプロジェクトをカバーしている⁹。

遼寧省は産業と技術の比較優位に基づいて、一帯一路の沿線に9カ所の工業園区を建設した。まず「一帯」に属する地域、すなわちロシアのバシコルトスタン石油化学工業園区、中ロニコラ商貿物流保稅園区、カザフスタン遠大建材産業園区、モンゴルのホルト工業園区、セルビアの自動車産業園区、遼寧省ルーマニア麦道工業園区といった海外6カ所の工業園区の建設を重点的に推進している。次に「一路」に属する地域、すなわち遼寧省ニッケル鉄工業園区、インド特変電綜合産業園区、ナミビア黄海自動車組み立て物流園区といった海外3カ所の工業園区の建設も推進している。

交通のインフラの面では、遼寧省の港湾を起点に「遼満欧(遼寧-満洲里-欧州)」、「遼蒙欧(遼寧-モンゴル-欧州)」、「遼海欧(遼寧-ベーリング海-北極海-欧州)」という3つの欧州へのルートを築いた。「遼満欧」は、大連または營口港を出発し、瀋陽、盤錦、満洲里を経由したロシアと欧州への海運・鉄道一貫輸送ルートである。この路線は直通のコンテナ定期列車を同時期に開通し、モスクワ、ワルシャワ、ミンスク、カールガ、ノボシビルスクなどの都市との直行輸送を実現した¹⁰。2016年には、直通定期列車による3.22万TEUの輸送を達成し、満洲里口岸の輸出貨物の半分以上を占めた¹¹。「遼蒙欧」

は、錦州または盤錦港を始発とし、珠恩嘎達布其口岸を経由したモンゴルのチョイバルサンへの鉄道ルートである。現在、中国国内の鉄道はすでに完成しており、モンゴル国内の300キロの鉄道建設は計画中である。将来的には、モンゴル東部から海への出口である錦州・盤錦港まで最も便利なルートになるだろう。「遼海欧」は、大連港を出発し、ベーリング海、北極海を経由した欧州への海上輸送ルートである。以上のように、遼寧省は、大連港・營口港を中心に海運・鉄道の複合一貫輸送システムを構築している。

遼寧省の開発区や保稅区などの特定産業地域も重要な役割を果たしている。近年、経済状況が低迷するなか、これらの地域も輸出入ともに減少した。ところが表1をみると、2015年は營口港保稅物流センターの輸出入はともに大幅に増加している。また、瀋陽綜合保稅区、瀋陽経済技術開発区の輸出も増加した。瀋陽と營口の対外経済の体力が再び見直されている。

(2) 現状と可能性

「中国(遼寧)自由貿易試験区総体方案」は自由貿易試験区と「一帯一路」沿線の国家及び日本、韓国、朝鮮などの国家と生産能力と設備製造の協力を推進し、それを支える金融支援システムを整備し、製品輸出だけでなく技術・資本・サービス・基準の輸出を並行して進め、比較優位にある産業の海外進出を拡大させる

ことを提起している。また、自由貿易試験区の国際貿易規則を十分に利用し、中国製品の他国市場における占有率を高めること、実力のある企業が海外で工事を請け負い、園区建設に投資するよう導くこと、日本・韓国・ロシアの先進的な製造業、戦略的な新興産業、ハイエンドサービス業などが試験区内での発展を推進すること、北東アジア各国と文化・教育・体育・衛生などの専門的なサービス分野での投資と協力を模索することなども目指している。

以上の内容からも、遼寧自由貿易試験区は遼寧省の対外開放の新たな局面の形成、「一帯一路」戦略の全面的な実施の推進にとって重要な意義がある。しかし、試験区の建設は緒に就いたばかりである。この試験区の建設とともに、北東アジア地域協力の内容を広げ、国際生産能力の協力を促進し、アジアと欧州を結ぶ鉄道・海運・空輸の一貫輸送ルートと現代的な物流システムを構築していくべきである。試験区の実践を通じて、「一帯一路」の戦略の実施を一層促進し、東北の旧工業基地の全体的な競争力と対外開放のレベルを引き上げていくことが重要である。遼寧省は北東アジア地域のなかで開放性が最も高い地理的な優位を十分に発揮し、幅広い範囲と分野で国際競争に参加しなければならない。試験区と「一帯一路」沿線国家の生産能力と設備製造協力を積極的に推進するために、相互投資・協力促進の新たな体制を早急に築くべきであろう。

表1 中国輸出入商品発着主所在地と特定地区輸出入総値(遼寧)(2015)

		千ドル；%					
		貿易総額	貿易総額 増加率	輸 出	輸 出 増加率	輸 入	輸 入 増加率
中国輸出入商品 発着主所在地総値(遼寧)	瀋陽経済技術開発区	2,923,774	-8.8	1,725,563	6.1	1,198,211	-24.2
	瀋陽高新技术産業開発区	1,507,401	-19.2	952,226	-26.7	555,175	-1.8
	大連経済技術開発区	18,307,814	-21.3	6,765,044	-19.3	11,542,770	-22.4
	大連市高新技术産業園区	828,859	-19.5	531,673	-11.9	297,186	-30.4
中国特定地区 輸出入総値(遼寧)	大連大窯湾保稅区	2,016,230	-28.8	455,975	-26.2	1,560,255	-29.6
	遼寧大連輸出加工区	717,063	-16	518,830	-20.4	198,233	-1.9
	大連大窯湾保稅港区	3,032,431	17.5	1,075,771	-21.2	1,956,660	61
	瀋陽綜合保稅区	184,959	9.7	110,945	36.1	74,014	-15
	營口港保稅物流センター	2,006,413	31.9	1,957,494	29.8	48,919	282.7

出所：「中国商務年鑑」編輯委員会『中国商務年鑑』より筆者作成

⁹ 『遼寧日報』2017年5月12日。

¹⁰ 2008年に、營口を始発、満洲里を経由して、欧州とアジアを横断する「遼満欧」が始動した。

¹¹ 瀋陽晩報「遼寧自貿試験区預計今年上半年揭牌」2017年2月11日。

日本との協力の可能性をみてみると、日本政府は自民党の二階俊博幹事長を代表とする官民の代表団を「『一帯一路』国際協力サミット」に派遣したのに続き¹²、安倍晋三首相が2017年6月初めに、「一帯一路」建設への協力の意向を初めて示した。「一帯一路」建設は開かれた透明かつ公正なもので経済性があると同時に、借り入れ国の債務が返済可能で財政の健全性が損なわれないことが不可欠との見方を示した¹³。日本政府はこれまでの態度を変え始め、それに伴い経済界も「一帯一路」建設がもたらすビジネスチャンスをより重視するようになり、国際協力の新たな分野を開拓するようになることが予想される。

3. 遼寧省と日本の経済貿易協力

(1) 遼寧省の対外経済貿易の発展

① 対外貿易

遼寧省の対外貿易は改革開放後から上昇傾向をみせ、持続的かつ安定的に増加した。2000年頃から成長のスピードが速まり、2009年に世界経済危機で輸出入がともに大幅に下がったものの、2010年になると再び上昇した。輸出入の規模も絶えずに拡大しているが、特に輸出の増加が目立つ。ただ、2013年のピークを迎えたあとは、徐々に下降している(図1)。

つまり、現在の遼寧省の輸出入の情勢は複雑な様相を呈している。外部需要の波動が激しく、国内コストの上昇などの各

種の要因もあり、対外貿易が下降するプレッシャーもある。2016年の遼寧省貿易総額は、前年比9.8%減の865.21億ドルとなり、3年連続で減少した。そのうち、輸出は430.65億ドル、輸入は434.56億ドルで、入超であった。

遼寧省の輸出入対象国・地域は、ASEAN・日本・EU・アメリカ・韓国の金額が伝統的に多い。貿易の商品構成をみると、主な輸出品は機械・電力設備、鋼材、農産品、高度先端技術品、船舶である。主な輸入品は、機械・電力設備、原油、天然ゴム、合成繊維、高級消費品、自動車である。近年、船舶と一部の労働集約型製品の輸出は大幅に下がっているが、鋼材と石油製品の輸出は増加しつつある。他方、原油、天然ガスと機械と電力設備の輸入も急速に増加している。

以上のように、遼寧省では近年、対外貿易が劣勢にあり、それを転換させることが経済振興のカギである。特に北東アジア各国との経済貿易を活性化させることが重要である。当面の急務として、国際・国内的な経済情勢にもとづく外需を見極め、内部構造の矛盾を解決するための貿易の構造調整、対外貿易の発展方法のモデルチェンジを行ない、新たな優位を確立することなどが挙げられる。

② 投資の現状

中国の改革開放から現在までの40年あまり、外資は一貫して中国の経済発展に大きな役割を果たしてきたが、それを持続させるためには、供給側構造改革を推進

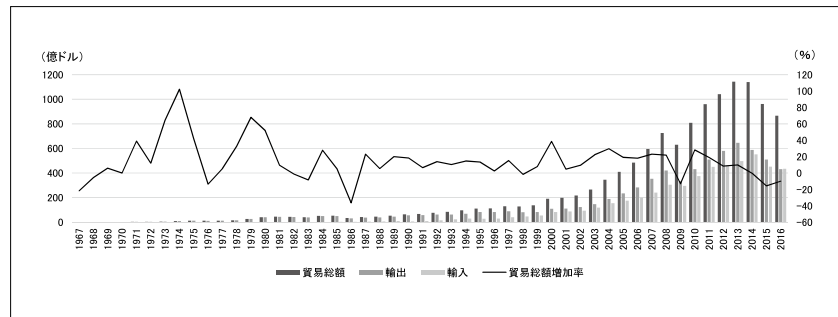
し、経済の発展段階を次のステージに上げなければならない。これまで外資は中国の安価な土地と労働力に頼っていたが、中国の経済発展によりその条件は失われた。その代り現在は、中国の巨大な市場と良好な経営環境がある。こうした市場と環境の整備を行えば、中国及び遼寧省は人気のある投資先となりうる。

遼寧省への投資状況をみてみると、外資直接投資は1982年から緩やかに成長し、2005年から爆発的に増加した。外資実際直接投資金額は、2013年に290億3996万ドルのピークに達した後、そこから縮小する傾向にある¹⁴(図2)。

2014年の外資直接投資は前年比5.57%減の274.23億ドルとなった。478件の新たな外資プロジェクトが承認されたものの、前年より15.4%減少した。投資国・地域は主に香港、日本、イギリス領バージン諸島、アメリカ、シンガポールであり、香港が国地域別で遼寧省の外資直接投資の1位となった。産業別にみると、第二次産業と第三次産業に集中し、設備製造業、ハイエンドサービス業、不動産業による投資が多い。

遼寧省に対する投資が減少する一方、アジア企業によるM&Aは増加が著しい。世界のクロスボーダーM&A総額に占める東アジア(中国、韓国、台湾、香港、ASEANの合計)の比率は、2000年の2.3%から2016年の13.6%まで拡大した。なかでも中国による海外企業の買収額は同年に過去最高の1204億ドルに達した¹⁵。遼寧省企業の外資直接投資も、2009年から拡大している。遼寧省は2014年に222社の対外投資企業を許可したため、前年より27.59%増加し、その金額は14億7902万ドルであった。2015年になるとさらに増え、21億2204万ドルに達した(図3)。遼寧省の主要な投資先は香港、アメリカ、キルギス、スペインである。投資分野をみると、不動産、製造業、非鉄金属の採掘と加工、リサイクル業、農業である。

図1 遼寧の対外貿易の変化



出所:遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』より筆者作成

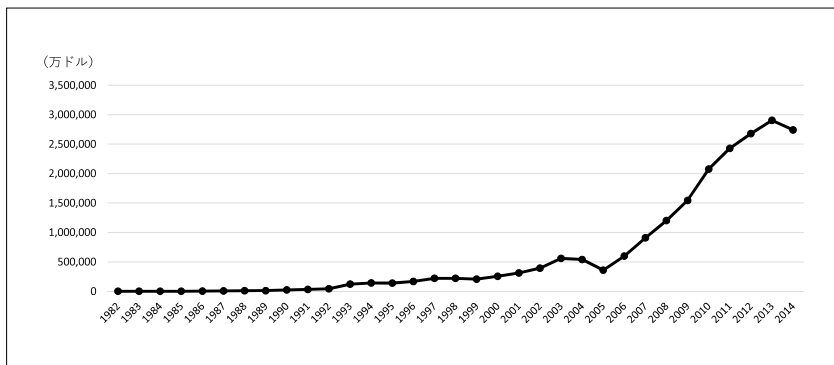
¹² 「一帯一路」国際協力サミットは2017年5月中旬に北京で開催された。

¹³ 国際交流会議「アジアの未来」の晩餐会での演説 http://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2017/0605speech.html (2017年8月21日確認)。

¹⁴ 2015、2016年の外資直接投資データは全省の新しい調査方法によるデータである。すなわち、統計の範囲は外国投資者が企業を投資するときの実際に登記する資本金支払い金額を計上することになる。

¹⁵ 「ジェトロ世界貿易投資報告」(2017年版) <https://www.jetro.go.jp/world/gtir/2017.html> (2017年8月21日確認)。

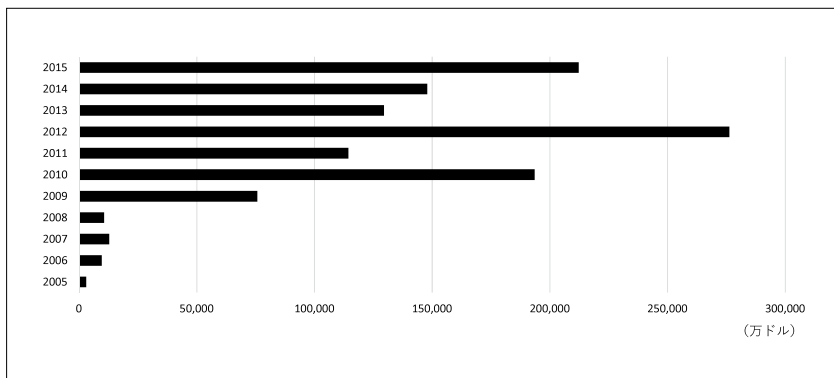
図2 遼寧における外資直接投資の変化



出所：遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』より筆者作成

注：遼寧省では統計手法が変更されたため、2015年以後の数値をそれ以前と直接比較することはできない。

図3 遼寧の対外直接投資



出所：「中国商務年鑑」編輯委員会『中国商務年鑑』（2016年）より筆者作成

(2) 遼寧の対日本経済貿易

①現状

遼寧省の対日貿易は1992年から順調に伸びてきた。2009年のリーマンショックの影響で貿易総額は下がったものの、2011年には172億1208万ドルに達した。しかし2013年から2015年まで3年連続減少し、2015年は126億5312万ドルとなった（図4）。

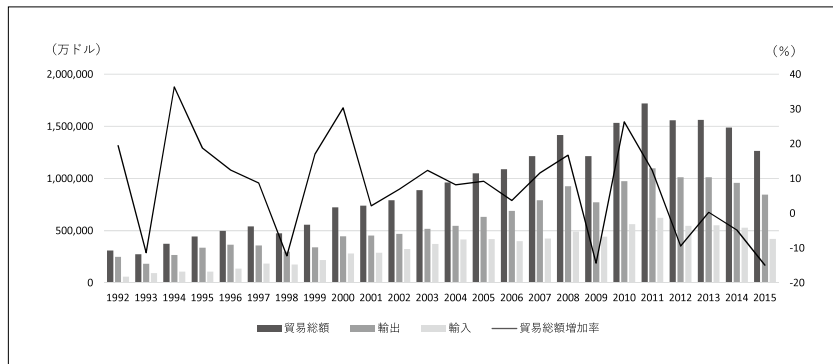
特に、遼寧省の対日本輸出は減少しており、2012年は前年比7.8%減の101.3億ドル、2013年は0.1%減の101.2億ドル、2014年は5.3%減の95.85億ドル、2015年は11.8%減の84.5億ドルとなり、4年連続で減少し続けている。

②日本の位置づけ

2016年の遼寧省の対アジア輸出は、輸出総額の64.0%を占め、275.7億ドルであった。そのうち、対ASEAN輸出は82.7億ドル、対日本は78.2億ドル、対韓国は40.4億ドルであった。対欧州の輸出は

輸出総額の15.5%、66.8億ドルで、うち対EU輸出は57.3億ドル、対ロシアは8.0億ドルであった。対北米の輸出は輸出総額の12.4%、53.2億ドルで、うち対アメリカ輸出は47.0億ドルであった。対ラテンアメリカの輸出は輸出総額の4.6%で19.9億ドル、対アフリカ輸出は輸出総額の1.9%で8.1億ドルであった。2016年、遼寧省の対外貿易の国家と地域は214カ所に及んでいる¹⁶。

図4 遼寧の対日貿易の変化



出所：遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』より筆者作成

こうしたなかで、日本は遼寧省の重要な貿易パートナーであり、2015年の貿易金額は、主要各国・地域の中で1位を占め、126億5312万ドルとなっている。次にアメリカが89億2816万ドル、3位の韓国は87億2153ドルであった（図5）。対外貿易が不振の中、ASEAN、日本、EU、アメリカへの輸出は程度が異なるがすべて下がっており、遼寧の対外貿易にとって厳しい状況となっている。

遼寧省と日本間の貿易は減少が著しく、遼寧省の貿易総額に占める日本の比率を他の主要国と比較すると、日本の減少ペースが顕著な様子が見える。一方で、ドイツと遼寧省の貿易は増加・拡大しつつある（図6）。

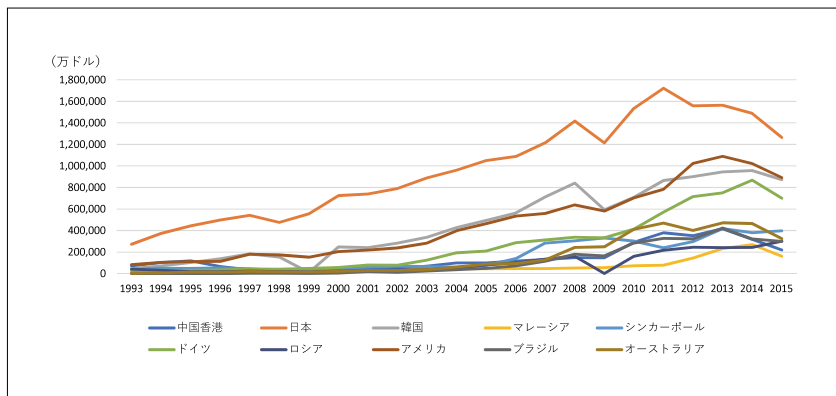
遼寧省に進出する企業のうち、中外（中国・外国または他地域）合作企業は輸出・輸入とも少なく、中外合資企業は輸入が多く、外商（外国企業）独資企業は輸出が多い傾向がある（図7参照）。中国の市場開拓のためには、日本が独力で展開するより、中日企業が手を組み、合資企業を作る方が効率がよいと思われる。

遼寧省と日本の貿易の主な特徴をまとめると次のようになる。1) 加工貿易中心で、主な輸出製品は繊維品、機械と電力設備、鋼材など。2) 展開されている主な地域は大連または瀋陽で、大連が遼寧省の対日貿易総額の80%を占める。3) 遼寧省の対日本輸出の担い手は日系企業が多く、貿易拡大に重要な役割を果たしている。

また、遼寧省と日本の貿易の主な課題はつぎのようにまとめられる。

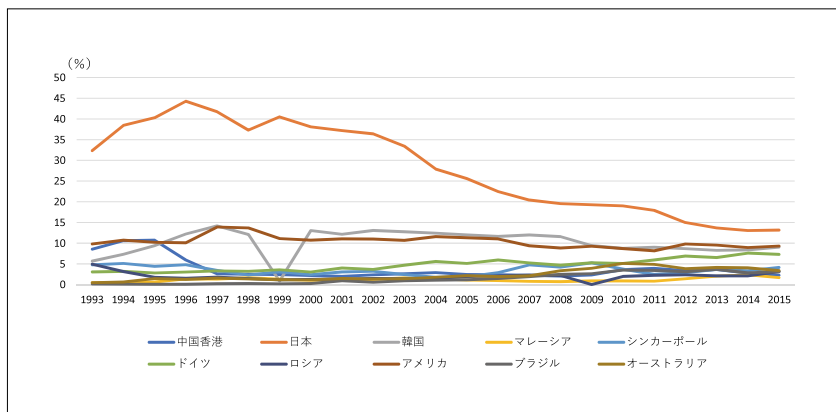
¹⁶ 「2016年遼寧省国民経済与社会発展統計公報」http://www.ln.gov.cn/zfxx/tjgb2/ln/201703/t20170324_2821388.html（2017年08月21日確認）。

図5 遼寧の対主要国・地区の貿易総額の変化



出所：遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』より筆者作成

図6 遼寧における国・地区別貿易総額占有率の変化



出所：遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』より筆者作成

1) 遼寧省の対日本輸出は労働や資源集約型の最終製品に限られており、貿易構造の改革、製品の競争力の向上、一般貿易の比率の引き上げなどを推進する必要がある。2) 遼寧省の対日本輸出が下降する傾向があるので、できるだけ早く適切に改革し、持続可能な発展を目指す必要がある。

③日本の対遼寧省投資とその位置

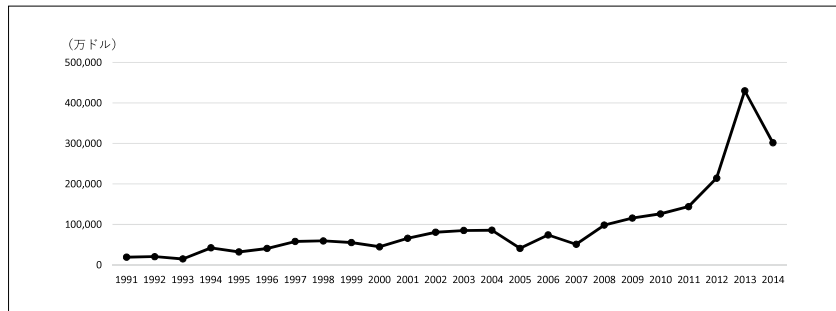
日本の対遼寧省の投資は、2007年から加速し、2011年には120億ドルに達した。2014年になると前年比29.87%減の30.17億ドルとなって、香港に次ぎ2位となった(図8)。

遼寧省における各国・地域の直接投資は、2015年から香港が1位となり、外資総額の79.5%を占め、41億2732万ドルとなった。第2位はシンガポールで総額の4.7%、2億4557万ドルとなった。第2位から第3位

に転落した日本は総額の4.6%、2億3971万ドルとなった(図9)。

ジェトロの調査によれば、日本の2016年の対中直接投資の実行額は前年比0.2%減(ドルベース)となり、2012年以来4年ぶりに減少に転じた。業種別にみると、製造業が10.2%減と二桁減となる一方、非製造業はリース・商業サービス、卸・小売り、

図8 日本の対遼寧直接投資



出所：遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』より筆者作成

注：遼寧省では統計手法が変更されたため、2015年以後の数値をそれ以前と直接比較することはできない。

図7-1 遼寧外資系類別輸出(2015)

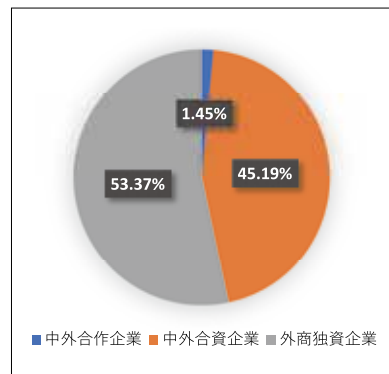
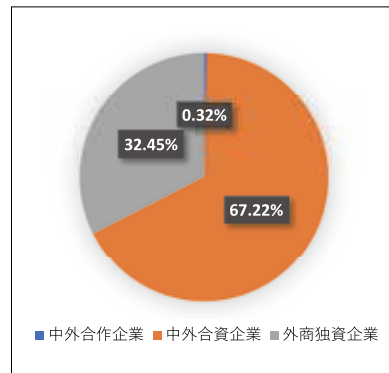


図7-2 遼寧外資系類別輸入(2015)



出所：『中国商務年鑑』編輯委員会『中国商務年鑑』より筆者作成

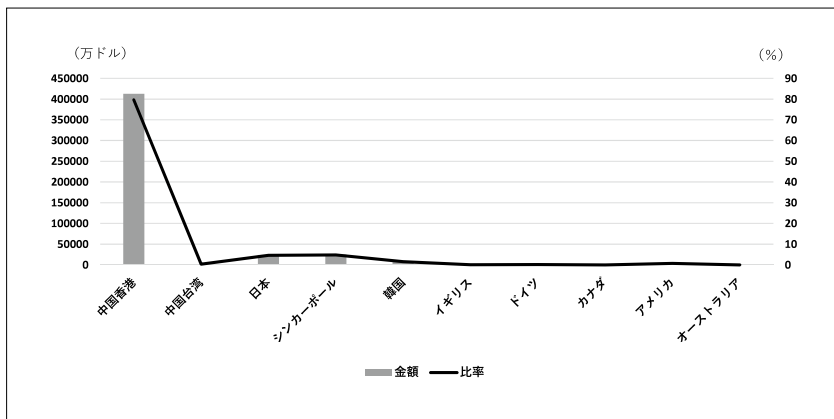
情報通信・コンピュータサービスなどの好調を受けて4.2%増とプラスの伸びを維持した¹⁷。

遼寧省の2016年の外資直接投資をみると、前年比42.2%減の29.99億ドルである。そのうち、第一次産業の外資直接投資は全体の0.1%で0.02億ドルで、第二次産業は全体の34.3%で10.30億ドル、第三次産業は全体の65.6%で19.67億ドルである¹⁸。

¹⁷ ジェトロ調査レポート「2016年の対中直接投資動向」<https://www.jetro.go.jp/world/reports/2017/01/e6cecbcb6a055fe.html> (2017年8月21日確認)。

¹⁸ 脚注17に同じ。

図9 遼寧における国・地区別外資直接投資



出所: 遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』より筆者作成

図10から見ると、2005年の外資直接投資が最も多い産業は製造業であり、第2位は不動産業であった。10年を経て2015年になると、入れ替わる形で不動産業が第1位、製造業は第2位となった。また、2015年は、金融・保険業などハイエンドサービス業への投資が増加した。この10年間で、遼寧省における外資直接投資の産業は絶えず変化し、その発展は第二次産業から第三次産業に移行する経済発展の傾向と一致する。遼寧省における外資直接投資が減少するなかで、今後外資が遼寧省の第三次産業への投資を増やすように産業構造の転換をさらに導く必要があるかと思われる。

さて、日本企業の対遼寧省投資の特徴をさらに掘り下げると、1) 投資地域は大連、瀋陽及び遼寧の沿海地区に集中している。2) 投資の担い手は日系大手企業が多い、3) 投資産業は、以前は紡織、ファッション、靴、電子機器と玩具など労

働集約型の製造業が多かったが、不動産、IT、金融、サービス業、生物と環境などの分野に拡大している。4) 中国の内需を開拓する目的で進出する企業が年々増加していることである。ジェトロのアンケート調査によると、日本企業が国内外に有する販売や生産などの拠点・組織を再編する際には、中国からASEANへ移すパターンが増加しているという。しかし、北東アジアにおいて、その膨大な未開拓の市場を考えると、中国東北地域である遼寧省に拠点を置くことが望ましい。

(3) 遼寧省における日本企業の展開

① 遼寧省駐在の日本法人

21世紀中国総研の調べによれば、日本全上場会社3602社のうち、中国(香港、マカオを含まず)に現地法人のほかに日本本社直属の駐在員事務所、支店、営業所などのビジネス拠点を持っている会社は1680社あり(2015年)、中国への進

出率は46.6%である。東証一部上場会社1752社に限れば、在中ビジネス拠点を持っている会社は1142社で、中国への進出率は65.2%にのぼり、有力企業ほど中国へ進出する確率が高い¹⁹。

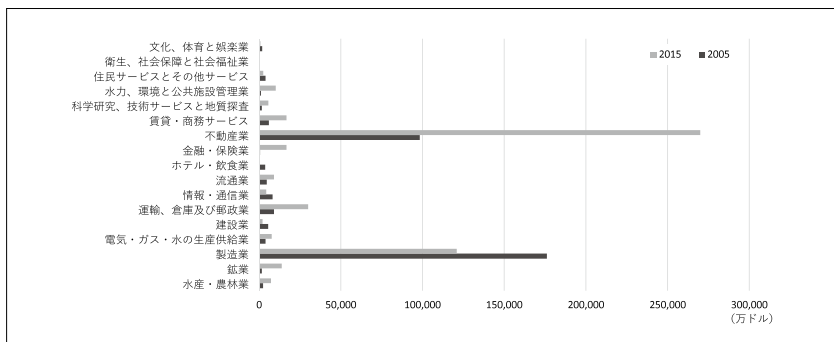
遼寧省に進出している日本企業のうち、上場企業は全部で356社であり、日本在中現地法人の5.7%を占めている(2015年)。その中でも、大連に273社と一番多く、続いて瀋陽に65社、營口に5社という順である。非上場会社は全部で450社、6.89%を占め、大連に381社、瀋陽に32社、營口に11社という順になっている。中国東北地域において、黒龍江省と吉林省の日系企業は合わせても82社しかないので、ほぼ遼寧省に集中しているといえる。遼寧省駐在の日本法人は大連にほぼ集中している(表2参照)。大連港があるという立地条件が大きな理由であるが、市場と北東アジア地域へアクセスの利便性を考えると、瀋陽と營口もこれから有望であると考えられる。

表2 在中現地法人の所在地分布 (遼寧省) (2015)

省名	地区級市名	現地法人数	割合 (%)
遼寧省 (上場企業)		356	5.7
	瀋陽市	65	
	大連市	273	
	鞍山市	3	
	撫順市	3	
	本溪市	1	
	丹東市	3	
	錦州市	1	
	營口市	5	
	阜新市	1	
盤錦市	1		
遼寧省 (非上場企業)		450	6.89
	瀋陽市	32	
	大連市	381	
	鞍山市	8	
	撫順市	3	
	本溪市	1	
	丹東市	8	
	錦州市	1	
	營口市	11	
	遼陽市	4	
鉄嶺市	1		

出所: 21世紀中国総研編『中国進出企業一覧・上場会社編(2016-2017年版)』P.3

図10 遼寧における産業別外資直接投資



出所: 遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』より筆者作成

¹⁹ 21世紀中国総研編(2016)『中国進出企業一覧・上場会社編(2016-2017年版)』P.3。

②遼寧駐在の日本企業調査

ジェトロの調査によれば、営業利益の見通しについて、2016年の営業利益見込みを「黒字」とした日系企業が6割以上となった省・市は7省・市で、そのうち福建省は7割を超え最も高かった。福建省、北京市、上海市、山東省、遼寧省で「黒字」と回答した企業が2015年の調査を上回った²⁰。

表3をみると、経営上の問題点では、「従業員の賃金上昇」が2015年の調査に引き続き第1位の回答率となった。一方、2位以下の項目は5割を下回っている。上位10項目のなかで唯一回答率が上昇したのは、「現地通貨の対円為替レートの変動」

表3 経営上の問題点(中国省市別、全分野上位10項目、複数回答)(遼寧省)

順位	内容	回答率
1位	従業員の賃金上昇	84.80%
2位	限界に近づきつつあるコスト削減	47.10%
3位	品質管理の難しさ	44.10%
4位	従業員の質	42.40%
5位	現地通貨の対円為替レートの変動	41.70%
6位	原材料・部品の現地調達の難しさ	41.20%
7位	競合相手の台頭(コスト面で競合)	41.00%
8位	新規顧客の開拓が進まない	36.10%
8位	主要取引先からの値下げ要請	36.10%
10位	通関等諸手続きが煩雑	35.00%
10位	通関に時間を要する	35.00%

出所：ジェトロ『2016年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査—中国編—』より筆者作成

<参考文献>

- 21世紀中国総研編(2016)『中国進出企業一覧・上場会社編(2016-2017年版)』蒼蒼社。
 21世紀中国総研編(2016)『中国進出企業一覧・非上場会社編(2016-2017年版)』蒼蒼社。
 「中国商務年鑑」編輯委員会『中国商務年鑑』中国商務出版社(各年版)。
 中国國務院「中国(遼寧)自由貿易試験区総体方案」(2017)。
 中国國務院「中国(上海)自由貿易試験区改革開放の更なる実施に関する方案」(2015)。
 遼寧省統計局編『遼寧統計年鑑』中国統計出版社(各年版)。
 日本貿易振興機構(ジェトロ)海外調査部 中国北アジア課「2016年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査—中国編—」(2017年1月)。

変動」である。遼寧省も従業員の賃金が上昇し、日本企業にとっても非常に大きな問題になっている。遼寧省の労働賃金水準の上昇に合わせて、高付加価値産業と生活関連産業を拡大させ、中国の膨大な市場における潜在的な成長力を重視し、先端製造業と金融、情報通信などのサービス業を展開していく必要がある。

以上の調査結果をまとめれば、遼寧省駐在の日本企業の特徴は以下のとおりである。1) 輸出の比率が大きく、輸出先は日本であることが多い。2) 従業員の賃金上昇が日本企業の経営利益を左右する要因である。3) 非製造業の拡大。4) 輸出入における決算の通貨は円の比率が高い。

現在、日本の遼寧省への投資に関しては、以下の三つの課題がある。1) 第三次産業の協力をさらに力を入れるべきであること。この分野は産業発展の方向性を見定めれば、少ない労力で最大の効果をあげられる。日本は金融・情報サービス・観光・医療保健・文化産業の貿易において成功経験があり、中国も学ぶところがある。日本が遼寧省という大きな市場で中国企業と第三次産業の協力をすれば発展が加速するだろう。2) 遼寧省と日本の中小企業との交流や協力は未開拓の部分があり、強化する必要がある。双方の情報交換によって、新たなビジネスチャンスを発掘する努力が必要である。3) 北東アジア地域経済協力は絶えず拡大しており、遼寧省と日本の交流と協力も更に進むので、国際的な視野を持ち、経営管理の面での造詣が深い日本語・中国語人材を育てる必要がある。

現在、遼寧省と日本の経済貿易は沈滞期にあると言える。貿易と投資において、双方の経済発展段階と産業の状況に従って、協力の方向性を見出すべきである。特に遼寧自由貿易試験区での協力を通じて、より北東アジア地域でのビジネスチャンスをつかむことができる。さらに広い視点に立ち、「一帯一路」沿線において双方が生産能力協力を行えば、将来性も大きい。

むすび

以上、遼寧自由貿易試験区と遼寧省の対日貿易の現状と課題をみてきたが、最後に今後の方向性について簡単にまとめたい。遼寧省の経済と貿易は近年下降と停滞の様相を呈していたが、遼寧自由貿易試験区の設立により、開放型の新しい体制を築き、「一帯一路」に積極的に参入するチャンスを得た。これをきっかけに遼寧省の対外開放が進み、ひいては北東アジア地域の開放と協力が可能性が開けることは言うまでもない。遼寧省と日本は改革開放以降ゆるやかに経済・貿易関係を発展させ、近年その関係は以前ほど緊密ではないが、今後の双方の発展にとって経済協力を進めていくことは必要不可欠であろう。遼寧省としては自由貿易試験区で実施される予定の新しい措置により、貿易・投資の利便化・国際化・法制環境の整備を行ない、日本企業が投資しやすく、また合資企業を創立しやすくしていく必要がある。日本は中国と共通の関心や需要を見極め、進出と協力を進めていくことが望ましい。

²⁰ 日本貿易振興機構(ジェトロ)「2016年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査—中国編—」(2017年1月) https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/827829758d912bf/20161017.pdf (2017年8月21日確認)。

New Developments in Economic and Trade Cooperation with Japan in Liaoning Province: With a focus on Liaoning Pilot Free-Trade Zone (Summary)

QIN Bing

Associate Professor, Institute for Northeast Asia Studies, Liaoning Academy of Social Sciences, and ERINA Invited Overseas Researcher

In August 2016 the six provinces and one city of Liaoning, Zhejiang, Henan, Hubei, Chongqing (City), Sichuan, and Shaanxi received the approval of the central government, and continuing on from Shanghai City, Guangdong Province, Tianjin City, and Fujian Province, became the third group within China for Pilot Free-Trade Zones. To date the results won by the construction of Pilot Free-Trade Zones have made clear their role as testing grounds. The decision to establish seven new Pilot Free-Trade Zones shows that the construction of the zones has advanced to a new implementation stage. Thereby there is promotion of the reform and opening-up of Liaoning Province and the Northeast region, and the stirring of a new surge of opening. In this paper, I will focus on the Liaoning Pilot Free-Trade Zone, analyze Liaoning Province's economic and trade relationship with Japan, and take an objective of showing the challenges and future prospects thereof.

The Liaoning Pilot Free-Trade Zone will work beneficially for the further reform and opening-up, economic structural

adjustment, as well as the upgrading of the industrial structure of Liaoning Province. Furthermore, it will also be possible for it to bring new opportunities in economic and trade cooperation between Liaoning Province and Japan. Within economic cooperation between Liaoning Province and Japan, the development of service industries, such as advanced manufacturing, finance, and information and communications, will be a future direction for development, but it will be necessary to undertake the recognition of the mutual industrial strengths and weaknesses of Liaoning Province and Japan, in accordance with the trends in the changes in industrial structure. The Liaoning Pilot Free-Trade Zone will be bound to lead the development of cities, including the Shenyang Economic Zone and the Coastal Economic Belt, prompt the revitalization of the economies of the three Northeast provinces, and influence the evolution of economic cooperation with all the nations of the Northeast Asian region, including Japan.

[Translated by ERINA]

日本から見た東北経済と日中協力¹

立命館大学名誉教授・社会システム研究所上席研究員

松野周治

1. 中国経済減速と東北経済の現状—「東北振興戦略」との関わりで—

(1) 30年余におよぶ中国経済高成長をもたらした諸要因

中国は改革開放政策に転換した1978年以降、2011年までの33年間の年平均経済(GDP)成長率が10.0%という世界経済史に例を見ない高成長を実現した。それを可能にした要因として以下の諸点が重要である。

a. 改革開放(経済の自由化・国際化) 時点の中国の経済構造(地域内分業と地域間分業の均衡発展)

中国では、1950年代半ばからの社会主義計画経済体制の下、主として沿海部と長江流域、東北に限られていた工業が全土に拡大し、改革開放への転換時点には、各省・地区がそれぞれ重工業を含むフルセットの産業をもつ経済が構築されていた。また、地域(省・地区など)内分業と地域間分業を均衡的に発展させながら、生産性や所得水準において先発工業国と大きな差があるものの、1920年代末に開始された国民経済建設を一応完成していた(産業構造・市場・通貨・税制など)。

改革開放とは、経済の「自由化・国際化」であるが、その時点での経済構造、とくに分業構造がその後の展開において決定的に重要な意味を持っている。例えば、日本は17世紀以降、徳川政権による対外貿易と情報・人間交流管理(いわゆる「鎖国」)体制下で、地域内分業(各藩の産業振興)と地域間分業(大坂、京都、江戸の三都が結節点)が均衡的かつ高度に発展した。そのことが、19世紀半ばの自由化・国際化への転換(開国・開港)

後、同時期に自由貿易世界市場体制に包摂された中国やインド、東南アジアなどと異なり、日本が比較的早期に近代工業化を推進し、完成させることができた重要な要因の一つである。

17世紀初めのイギリスはオランダに未加工毛織物を供給する半製品輸出国であり、金融面でも、技術面でも劣っていた。両国がほぼ同時期に設立した東インド会社の規模からも両国の経済水準の差を確認できる。しかし、イギリスはその後、地域内分業(国内分業、局地的市場圏)と地域間分業(国際分業、外国貿易)を均衡的に発展させる中、18世紀半ばに世界で最初の産業革命を達成し、遠隔地貿易(地域間分業)への大きな依存を続けるオランダとの地位を逆転した。

b. 土地所有制度

日本では土地に対する私的権利が欧米諸国と比べても強く保護されているが、中国では大きく制限されている。1949年革命と50年代の社会主義化によって、都市の土地は国有、農村は集団所有となり、「資本に対する制限としての土地所有」や「土地所有の独占」の廃止(K. マルクス)²に近づいた世界が実現した。経済発展にとって不可欠な社会インフラ(道路・鉄道・港湾、工業用地、市街地拡大、通信、発電施設その他)建設コスト(金額、時間)が節約されるとともに、土地使用権の売却を通じて、政府は経済開発を支える収入を獲得した(香港政府等と同じ)。

c. 段階的、漸進的自由化と国際化

旧ソ連で採用され、経済の混乱・破綻を引き起こした市場経済への急進的移行(「500日計画」など)ではなく、中国は地域、経済取引ごとに漸進的に経済の自由化・国際化を進めた。戦後日本でも、貿易自由化から資本自由化へ、また、それぞ

れの内容など、段階的に自由化と国際化が進展し、1950年代半ばから約20年間続いた高度経済成長を支えた。

d. 国営部門の縮小、民営化

改革開放政策の重要な柱は、社会主義計画経済期に経済発展と工業化の担い手として増大した国有企業の民営化、経済的地位の縮小であった。その過程で、国有企業が負担してきた住宅、医療、水・電気・ガス・熱供給その他の社会サービスが外部化、貨幣化され、GDPを増大させた。

e. 農業改革と農業生産力の発展

改革開放への転換に先立ち、農業における生産請負制が試行され、農業生産力の発展を実現した。イギリス産業革命の前提としての農業革命、戦後日本高度成長の前提としての農地改革など、農業革命と生産力の発展は、工業を含む経済発展にとって不可欠である。中国における生産請負制の普及と人民公社の解体は、農業から工業、農村から都市への労働力移動を可能にするとともに、農村の市場経済化を推進した。農業及び農村は自給経済部分が大きく、工業化、都市化は貨幣で媒介される財・サービスの量、すなわちGDPの増大をもたらした。

f. 世界経済の拡大

1970年代末以降、先進資本主義国では英国サッチャー政権、米国レーガン政権、日本の中曽根政権に代表される新自由主義政策の下、国有企業の民営化、規制緩和が推進された。また、旧ソ連、東欧、アジアの社会主義国では市場経済化が進行した。これらを背景に世界経済は拡大、「世界の工場」中国に対して市場を提供するなど、同時期に改革開放に転じた中国の経済成長にとって有利な国際環境を提供した。

¹ 本稿は2017北東アジア経済発展会議(NICE)イン新潟(2017年2月15日、朱鷺メッセ)での報告並びに松野2016に大幅加筆するとともに、数値を新しくしたものである。

² K. マルクス『資本論』第3巻第45章「絶対地代」、大内兵衛・細川嘉六監訳、大月書店、1968年、第3巻第2分冊、p.964。

g. 外国資本・技術（域外中国資本を含む）の大量利用

20世紀末以降、発展途上国がもつ「後発性の優位」、先進技術の利用可能性は、外国直接投資（FDI）との抱き合わせによって実現されることが基本となった。先進国の資本規制緩和などを背景に、中国はこの間、大量のFDIの受け入れ、先進技術の獲得に成功し、生産性を向上させている。東アジアの経済成長は資本と労働力など生産要素の動員の結果であり、生産性向上を伴わない成長は旧ソ連のように早晩行き詰まるという議論が一時展開されたが、事実と異なっていた。

米欧、日本など先進資本主義国の低成長などリーマンショック以降の世界経済は大きく変化している。ただし、列挙した諸要因は、かつてのように10%成長は不可能としても、他国と比べての高い経済成長を支える力を有している。様々なリスクは当然ともなっているものの、世界経済のけん引力として中国の役割は当然継続すると思われる。

(2) 地域間格差の拡大と東北振興戦略の実施

(1) で述べた諸要因を背景に、中国経済は長期間の高成長を実現したものの、社会主義計画経済体制下で縮小した地域間格差が拡大した。とりわけ、1950年代以降の中国全土工業化において重要な役割を果たした東北部の重化学工業分野の国有大企業は、新たな市場経済構造への対応が遅れ、東北部と南部との発展格差は深刻であった。こうした状況に対応するため、中国政府は2000年の西部大開発に続いて2003年に「東北等老工業基地振興戦略」、略称「東北振興戦略」を発表、15年にわたって実施してきた。また、翌2004年には中部崛起戦略が導入されている。

中国は、1920年代末から現在まで、約90年にわたって国民経済建設を進めており、2020年頃、並びに2050年頃をめどに新段階を構築することを国家目標としている。西部、東北、中部の三戦略はそのための重要な国家戦略という点で共通して

いる。ただし、東北振興戦略は、第一に、遼寧省を中心にした既存の大型国有工業企業の改造、第二に、石炭その他天然資源依存経済の転換を重要な内容としていること、第三に、朝鮮、ロシア、モンゴル、韓国、日本という東北アジア地域の中での戦略であるという三点で他の戦略と大きく異なるとともに、特別の重要性と困難性を持っていた。

a. 「東北地区等老工業基地振興戦略実施に関する若干の意見」（國務院、2003年）

東北振興戦略を定めた基本文書である標記「意見」は、以下の4部分から構成されている。①東北等老工業基地が直面する問題と振興加速の重大な戦略的意義、②振興の原則を体制とシステムの革新とする、③工業と産業構造の高度化、④対外対内開放をもう一段進める、である。日中協力に関係が深い④では、下記の具体的内容が述べられている。外資利用水準を質量ともに上昇させる。老工業基地の調整改造に外資の参加を積極的に受け入れ、国際産業移転の受け皿となる。合併、資本参加など様々な方式で外資が国有企業改革や不良資産処理に参加することを奨励する。東北地区は、ロシア、日本、韓国、朝鮮等との隣接という地理的優位性を生かし、周辺国家との協力を強化する等である。

b. 東北振興戦略の実施

東北振興戦略は以下のような事例を通して実施された。

①第1期国債プロジェクト(2003年10月)

100件、合計614億元（当時の為替レートで約8600億円）のプロジェクトが明らかになっている³。大多数が国有工業企業における新生産ライン導入を内容としており、遼寧省が中心であった（12件・全体の52%、442億元・総額の72%）。吉林省は11件・54億元、黒龍江省は37件・108億元であった。

②各省の地域発展戦略

東北振興戦略を踏まえ、各省が次のような開発プロジェクトを展開した。

黒龍江省では、哈大齊（哈爾濱、大慶、齊齊哈爾）工業回廊（2004年黒龍江省

提起）、綏芬河総合保税區（2009年國務院承認）、黒龍江架橋プロジェクトなど、吉林省では、長吉図（長春・吉林・図們）開放開発先導區（2009年國務院承認）、中口鉄道再開、琿春・東寧開発、朝鮮・羅津との連携など、遼寧省では、五点一線（丹東・大連花園口・大連長興島・營口・錦州開発と沿海高速道路建設、2006年遼寧省公表）、遼寧沿海経済帯（五点一線の対象エリア拡大、2009年國務院承認）、瀋陽経済圏（瀋陽市を中核とする8都市、2005年に協力合意書）など、である。

③瀋陽鉄西区の改造

1930年代以降、「満州国」の工業化政策によって建設された瀋陽・鉄西工業区は、1950年代以降の中国全土工業化に貢献したものの、改革開放政策の中で競争力を失い、1990年代には「東北現象」の典型的地域となっていた。しかし、大規模な政府投資により2003年にかけて、西に拡大した開発区に全企業が移転、用地売却収入等をもとに新たな生産ラインを建設している。その一つは大型変圧器及び関連技術で中国を代表する瀋陽変圧器集团有限公司（国有企業改革の一環で2004年、特変電工集団に編入）である。同企業は、2007年から2年間にかけて面積15万㎡、世界最大規模の輸電電設備工場を建設している。同社をはじめ移転した工場の跡地には、マンションや商業、娯楽施設が建設され、拡大する瀋陽の新市街地に変貌している。2010年には新開発区、旧鉄西区と市中心部を結ぶ地下鉄1号線が開通している。

④鞍山鋼鉄の新展開（營口新工場建設）

満鉄が1916年に建設、1918年に生産を開始した鞍山製鉄所（1930年代に昭和製鋼所として銑鋼一貫生産を開始）は、第二次世界大戦後、鞍山鋼鉄公司として中国鉄鋼業の発展に大きく貢献してきた。しかし、本来の立地条件をなしていた鞍山鉄鉱（貧鉄処理の高コスト負担を伴っていた）及び撫順炭鉄の枯渇、新規生産ライン建設の限界などを背景に、營口経済技術開発区に新鋭臨海製鉄所を建設、鮫魚園I、II生産ラインが、2008年

³ 辻久子2005、pp.13-17。

9月、2009年5月に生産を開始している。新工場の計画面積は35km²、年産鉄493万トン、鋼500万トン、厚板200万トン、熱間圧延板296万トンなどの生産能力を有し、原料の鉄鉱石並びに石炭の輸入、製品の搬出のための専用港も建設されている。なお、中国鉄鋼業の再編政策を背景に、四川省の樊鋼集団(樊枝花鋼鉄、「三線建設」により1965年着工、1970年出銑、1974年鋼材生産開始)と2010年に合併、

新たな鞍山鋼鉄集団会社が設立されている。

以上、東北振興戦略実施過程の一端を紹介してきた。市場システムへの依拠、政府機能の転換が謳われていたものの、歴史的経過から、主要任務の国有企業改革を遂行するためには、政府投資が中心的役割を果たしていること、また、比較優位伸長と協調発展の両方が掲げられる中で、各省、さらには省内の各地域が独

自の発展計画を立案・推進し、中央政府が承認していることなどがわかる。

(3) 東北振興戦略の成果と残された課題

10年余の東北振興戦略の実施によって東北経済はどのように変化したのか、いくつかの指標を通じて確認したい。

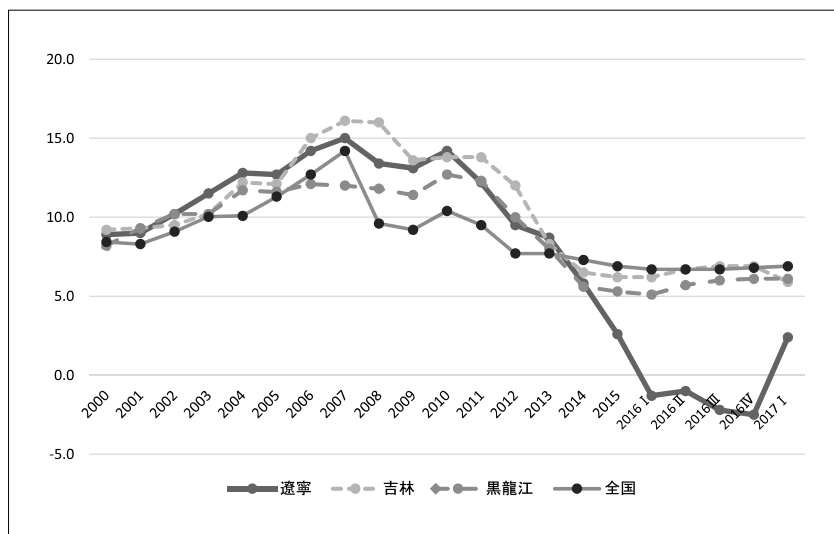
表1及び図1が示すように、東北振興戦略の実施に伴い、東北3省は2004年

表1 東北3省のGDP成長率：2000年～2017年第1四半期(%)

	遼寧	吉林	黒龍江	全国
2000	8.9	9.2	8.2	8.4
2001	9.0	9.3	9.3	8.3
2002	10.2	9.5	10.2	9.1
2003	11.5	10.2	10.2	10.0
2004	12.8	12.2	11.7	10.1
2005	12.7	12.1	11.6	11.3
2006	14.2	15.0	12.1	12.7
2007	15.0	16.1	12.0	14.2
2008	13.4	16.0	11.8	9.6
2009	13.1	13.6	11.4	9.2
2010	14.2	13.8	12.7	10.4
2011	12.2	13.8	12.3	9.5
2012	9.5	12.0	10.0	7.7
2013	8.7	8.3	8.0	7.7
2014	5.8	6.5	5.6	7.3
2015	2.6	6.2	5.3	6.9
2016I	-1.3	6.2	5.1	6.7
2016II	-1.0	6.7	5.7	6.7
2016III	-2.2	6.9	6.0	6.7
2016IV	-2.5	6.9	6.1	6.8
2017I	2.4	5.9	6.1	6.9

資料：～2014年は『中国統計年鑑』(各年版)、2015年～は中国国家統計局 HP(国家数据)により作成。

図1 東北3省 GDP 成長率2000-2017Q1(%)



資料：表1

以降2013年まで全国平均を上回る経済成長を実現した。3省合計のGDP(2014年)は、10年余の間に当年価格で4.5倍(2003年比)、実質で2.7倍に増大した。2020年までにGDPを2000年比で4倍(10年間で2倍)にするという国家目標達成に向け、東北は着実に前進してきたと言える。その結果、遼寧省の一人当たりGDPは、2014年に1万米ドルを突破、10,614ドルに達している(同年の為替レートで換算、なお全国平均は7,591、吉林省は8,166、黒龍江省は6,386ドル)。ただし、東北3省の経済成長率は、2014年以降、全国平均を下回っている。特に、2015～16年の遼寧省の落ち込みは激しく、15年は全国平均の半分以下の2.6%、16年は全国で唯一のマイナス成長を記録した。なお、遼寧省の成長率は2017年第1四半期には、プラス成長(2.4%)に転じている。

また、表2が示すように、戦略の中心である工業の改造と調整において、所有構造、並びに企業規模からみた構造転換が進展している。国有企業の資産は、遼寧で3.0倍、吉林で3.1倍、黒龍江で2.6倍に増大しているが、全企業資産に占める割合は遼寧で68.4から48.4%へ、吉林で79.8から50.1%へ、黒龍江で82.3から61.4%へ大きく低下している。全企業資産に占める大中型企業の比率も遼寧で3.7%、吉林で14.4%、黒龍江で10.4%低下している。

ただし、GDPに占める第二次産業の比重(2015年)は、全国平均の40.9%に対して、遼寧は45.5%、吉林は49.8%と、両省経済の高い工業依存が継続している。全企業資産に占める国有企業資産の比率は低下しているものの、その水準は、三省ともに依然として全国平均の38.8%を大きく上回っており、国有企業への依存が

続いている。

さらに問題なのは、資産に対してどれだけの利潤が得られているかである。東北工業の中心、遼寧省では、利潤率が全国平均を下回り、国有企業、並びに大中型企業において、それが著しいという状況が10年以上続いている。2003年、東北振興戦略開始の時点で、遼寧省国有企業の利潤率は全国平均4.1%の半分以下、1.8%であったが、2015年は96.1億円の赤字に陥っている。表には示されていないが、2014年は、全国平均の約4分の1、1.0%、2003年から14年までの平均は、全国の4.0%に対して1.4%である(『中国統計年鑑』各年版より算出)。

東北振興戦略は大きな成果を生んできたものの、産業構造の改善及び国有企業改革では依然として大きな課題を残していることがわかる。

表2 東北振興戦略の成果 (2003年と2015年の比較)

項目(単位)		年	遼寧	吉林	黒龍江	全国
GDP	総額(10億元)	2003	600.3	266.2	405.7	13,742.2
		2015	2,866.9	1,406.3	1,508.4	68,550.6
		'15/'03	4.8	5.3	3.7	5.0
	1人当たりGDP(元)	2003	14,258.0	9,338.0	11,615.0	10,666.0
		2015	65,354.0	51,086.0	39,462.0	49,992.0
		'15/'03	4.6	5.5	3.4	4.7
	第2次産業比率(%)	2003	48.3	45.3	57.2	45.6
		2015	45.5	49.8	31.8	40.9
		'15-'03	-2.8	4.5	-25.4	-4.7
	第3次産業比率(%)	2003	41.4	35.4	31.5	42.0
		2015	46.2	38.8	50.7	50.2
		'15-'03	4.8	3.4	19.2	8.2
国有工業企業	総資産(億元)	2003	6,278.0	2,931.2	3,703.9	94,519.8
		2015	18,658.2	9,018.9	9,453.7	397,403.7
		'15/'03	3.0	3.1	2.6	4.2
	全工業企業 総資産(億元)	2003	9,180.6	3,675.0	4,499.0	168,807.7
		2015	38,573.0	17,993.3	15,408.0	1,023,398.1
		'15/'03	4.2	4.9	3.4	6.1
	総資産国有企業 比率(%)	2003	68.4	79.8	82.3	56.0
		2015	48.4	50.1	61.4	38.8
		'15-'03	-20.0	-29.6	-21.0	-17.2
大中型工業企業	総資産(億元)	2003	6,879.7	3,003.9	3,781.0	125,131.7
		2015	27,483.2	12,120.7	11,340.6	718,838.6
		'15/'03	4.0	4.0	3.0	5.7
	総資産比率(%)	2003	74.9	81.7	84.0	74.1
		2015	71.2	67.4	73.6	70.2
		'15-'03	-3.7	-14.4	-10.4	-3.9
工業企業利潤	全企業(億元)	2003	236.0	160.0	575.6	8,337.2
		2015	1,069.7	1,208.5	465.1	66,187.1
		'15/'03	4.5	7.6	0.8	7.9
	国有企業(億元)	2003	116.0	123.0	555.5	3,836.2
		2015	-96.1	435.5	83.4	11,416.7
		'15/'03	N.A.	3.5	0.2	3.0
	大中型企業(億元)	2003	195.0	145.3	568.1	6,523.0
		2015	404.5	733.6	246.5	41,564.9
		'15/'03	2.1	5.0	0.4	6.4
工業企業利潤率 (利潤/資産)	全企業(%)	2003	2.6	4.4	12.8	4.9
		2015	2.8	6.7	3.0	6.5
		'15-'03	0.2	2.4	△6.1	1.5
	国有企業(%)	2003	1.8	4.2	15.0	4.1
		2015	N.A.	4.8	0.9	2.9
		'15-'03	N.A.	0.7	-14.1	-1.2
	大中型企業(%)	2003	2.8	4.8	15.0	5.2
		2015	1.5	6.1	2.2	5.8
		'15-'03	-1.4	1.2	△8.3	0.6

資料:『中国統計年鑑』2004年版、2016年版より作成

2. 日本経済の構造変化と対中国 直接投資の意義 —国際収支に着目して—

日本では、1980年代に進められた過度の経済及び金融の自由化、国際化、グローバル化がバブル経済を引き起こし、1990年代以降、経済成長率が低下した。「失われた20年」、あるいは「30年」と言われているが、それは一面的見方であり、

この間の日本の人々や企業の努力、また、東アジアの経済成長の結果、日本経済の新たな発展段階が構築されようとしている。そのことを総括的に示しているのは、一国経済の「鏡」、国際収支に見られる歴史的構造転換である。

表3が示しているように、日本の貿易収支は2011年に赤字に転化し、赤字幅はその後拡大した。2015年は縮小、16年は黒字化したものの、その原因は原油価

格の暴落であり、原油価格や為替相場次第で赤字となる可能性は小さくない。19世紀後半、幕藩体制末期になされた「開港」以降、日本の貿易収支は約100年の長期にわたって赤字を基調としていた。第2次世界大戦後の高度経済成長の中、1965年に黒字に転化し、オイルショックによる短期の赤字はあったものの、45年間、黒字基調が続いた。そして、今、第3段階として、赤字を基調とする時期に入っている。

他方、所得収支、とくに第一次所得収支は、黒字幅を拡大し、貿易収支赤字を相殺するとともに、経常収支黒字の最大要因となっている。同所得収支は外国直接投資収益と証券投資収益に分かれるが、表4が示すように、証券投資収益が停滞傾向を示す中で、直接投資収益が拡大し、2008年に2兆円余りであった外国直接投資収益の黒字は、2015年には8兆円余りに増大している。外国直接投資収益は過去の投資の結果であるため、投資残高との比較を地域別、国別に行い、製造業比率と合わせて検討すると表5(直近3ヶ年、2014年～16年平均)の通りである。米国がほとんどを占める北米地域は、投資残高ではアジアを上回るものの、投資収益では下回り、製造業比率の高い、アジアに対する直接投資が高収益をもたらす、日本の国際収支を支えている構造が確認できる。一般に、投資直後の段階は収益を上げにくく、投資年数が長くなるほど収益率が上昇する。日本の対中国直接投資は1980年代半ばから本格化したのに対して、対米国投資は70年代からである。しかし、収益率は10.6%と、投資年数が長い対米投資の6.7%を大きく上回っている。

地理的に近接し、経済成長を続ける中国への直接投資は、かつての低賃金加工輸出基地ではなく、内陸部を含む拡大する中国市場への進出や、同じく成長を続ける東南アジアなど中国周辺地域との連携なども視野に入れた時、今後も日本経済の発展を支える可能性が大きいと言える。

表3 日本の国際収支(経常収支)1996-2016

(IMF第6版基準、億円)

年	経常収支	貿易収支	サービス収支	第一次所得収支	第二次所得収支
1996	74,943	90,346	-67,172	61,544	-9,775
1997	115,700	123,709	-66,029	68,733	-10,713
1998	149,981	160,782	-65,483	66,146	-11,463
1999	129,734	141,370	-62,720	64,953	-13,869
2000	140,616	126,983	-52,685	76,914	-10,596
2001	104,524	88,469	-56,349	82,009	-9,604
2002	136,837	121,211	-56,521	78,105	-5,958
2003	161,254	124,631	-41,078	86,398	-8,697
2004	196,941	144,235	-42,274	103,488	-8,509
2005	187,277	117,712	-40,782	118,503	-8,157
2006	203,307	110,701	-37,241	142,277	-12,429
2007	249,490	141,873	-43,620	164,818	-13,581
2008	148,786	58,031	-39,131	143,402	-13,515
2009	135,925	53,876	-32,627	126,312	-11,635
2010	193,828	95,160	-26,588	136,173	-10,917
2011	104,013	-3,302	-27,799	146,210	-11,096
2012	47,640	-42,719	-38,110	139,914	-11,445
2013	44,566	-87,734	-34,786	176,978	-9,892
2014	39,215	-104,653	-30,335	194,148	-19,945
2015	162,351	-8,862	-19,307	210,189	-19,669
2016	203,421	55,251	-11,480	181,011	-21,361

表4 日本の投資収益収支1996-2016

(IMF第6版基準、億円)

年	直接投資	証券投資	その他投資	計
1996	15,364	43,589	2,594	61,547
1997	13,004	53,477	2,239	68,720
1998	7,682	52,762	5,678	66,122
1999	3,554	49,364	11,991	64,908
2000	17,942	51,124	7,851	76,917
2001	13,434	62,269	6,355	82,058
2002	9,879	63,455	4,875	78,209
2003	13,017	68,209	5,310	86,536
2004	24,431	74,304	4,874	103,610
2005	27,367	86,480	4,798	118,644
2006	34,503	105,558	2,249	142,311
2007	35,805	122,515	6,569	164,890
2008	20,284	113,278	9,865	143,428
2009	33,171	87,922	5,253	126,347
2010	40,537	89,930	5,751	136,218
2011	44,044	95,386	6,839	146,269
2012	39,332	93,960	6,675	139,967
2013	66,091	105,179	5,756	177,025
2014	78,273	110,044	7,041	195,358
2015	84,884	121,062	5,251	211,197
2016	72,834	103,249	5,990	182,073

出所:財務省「国際収支状況」http://www.mof.go.jp/international_policy/reference/balance_of_payments/bpnet.htm 2017/07/23 download

表5 日本・国別地域別直接投資収益(2014-2016年平均)

国・地域	投資残高 (2013-16年末、億円)	投資収益 (2014-16年、億円)	投資収益		収益/残高(%)	製造業比率(%)
			製造業	非製造業		
アメリカ合衆国	434,922	28,932	13,303	15,201	6.7	46.0
中華人民共和国	119,370	12,712	9,176	3,536	10.6	72.2
オランダ	112,603	6,246	3,278	4,652	5.5	52.5
英国	89,359	5,684	1,154	4,530	6.4	20.3
オーストラリア	70,885	3,302	710	2,592	4.7	21.5
ケイマン諸島	28,248	1,553	503	1,050	5.5	32.4
タイ	56,750	7,492	5,627	1,865	13.2	75.1
シンガポール	50,764	5,294	2,440	2,854	10.4	46.1
ブラジル	34,040	689	-20	709	2.0	-2.9
大韓民国	35,846	2,632	1,611	1,021	7.3	61.2
アジア	388,893	40,615	26,597	14,018	10.4	65.5
北米	454,057	29,807	14,114	15,693	6.6	47.4
欧州	182,916	9,550	2,915	6,635	5.2	30.5
大洋州	77,871	3,608	827	2,780	4.6	22.9
中南米	236,749	12,502	4,220	8,282	5.3	33.8
中東	7,061	1,789	1,130	660	25.3	63.1
アフリカ	11,814	786	255	532	6.7	32.4
合計	1,359,365	98,658	50,058	48,600	7.3	50.7

資料:財政金融統計月報 第749号、日本銀行国際収支統計「直接投資・証券投資等残高地域別統計」、同「対外・対内直接投資収益」、2017/06/08最終 download、より作成

3. 東北振興戦略に対する日本の協力

東北振興戦略では、国有企業改革、産業構造改善、対外開放の深化が重要な柱とされた。また、東北の優位性として日本との近接性があげられ、投資、貿易を通じた、日本との協力拡大が目指されていた。この間の日本の協力事例を3つほど挙げたい。

第1の事例は、大連機車車両有限公司と東芝の協力である⁴。同社は、1899年、ロシアが東支鉄道のために設立、日露戦

争後は満鉄沙河工場、新中国成立後は国有企業として、発展してきた。現在は、中国最大の鉄道機車車両製造国有企業、中車集団の100%子会社である。同社の事業は長い間、機車ならびにエンジンの製造に依存していたが、近年、都市電気鉄道車両分野に進出し、事業内容を高度化している。その背景には東芝との協力があった。2001年、同社は東芝からインバーターや駆動装置を導入して都市通勤電車、地下鉄車両の生産を開始した。翌2002年、同社と東芝は合弁企業、大連東芝機車電気設備有限公司(資本

金741万ドル、折半出資)を設立し、2004～2005年、共同で交流牽引電気機車を設計、鉄道部から生産認可を得ている。大連機車車両有限公司は新事業分野で迅速なキャッチアップを実現し、2006年には鉄道部からハイパワー交流牽引貨物電気機車を受注している。

2008年、当時の親会社、北車集団は大連市と協定を結び、旅順新工場の建設を決定した。大連市の拡大で、沙河工場は市の中心部に位置するようになり、生産拡張が難しくなった。大連市にとっても工場の郊外移転は、環境問題への対応

⁴ 2014年9月16日現地調査、松野周治他2015、pp.122-127(林松国稿)、2017年8月15日現地調査。

や新たな都市建設を可能にした。旅順新工場は総面積が200万平方メートル、沙河口工場の約2倍で、都市通勤・地下鉄電車車両、各種機関車、ディーゼルエンジン、各1,000の年産能力を持つ。2017年8月時点では、3段階のうち、第2段階まで建設工事が終わるとともに、生産が本格化、当初の生産能力を上方修正することが検討されていた。新工場は研究開発基地でもあり、軌道幅可動、可変電圧・直交流電気対応の試験線が約4.6キロメートル敷設されている。

事例の第2は、日産自動車の大連進出である⁵。大連市は、低賃金を利用した従来の加工輸出貿易が限界に直面する中、産業構造高度化の重要な柱として大連保税區(ただし、税関特殊監査管理区域外)への自動車産業集積を目指し、企業誘致、港湾建設(自動車専用埠頭一運営会社には日本郵船が出資、副総経理を派遣)などを進めてきた。2009年に中国資本、奇瑞自動車と遼寧曙光自動車が進出したが、2014年10月、中核企業として日産自動車大連工場が東風日産広州工場の分工場として稼働した。

日産自動車は、生産拠点を中国の中南部から東北部にも広げ、中国全土に効率的な供給ができる体制を構築するため、625億円を最大投資額として大連新工場を建設、需要が伸びている多目的スポーツ車(SUV)を生産している。2016年の生産台数は16.4万台であったが、2017年3月には全生産ラインが稼働し、年間30万台まで生産が可能になった。中国メーカーと合わせ年間50万台となり、自動車部品産業の集積が見込まれる生産規模となった。

日産が大連で新工場を設立した背景は、中国東北部の発展によるビジネスチャンスの拡大である。また、日本国内最大の生産拠点である日産自動車九州(福岡県荊田町)にも近く、大連周辺と九州に集積する部品メーカーから、必要な部品を相互に調達できることも可能となっている。大連工場の稼働により、日産自動車の中国における乗用車生産能力は150万台強

となった。

第3の事例は、自動車関連金型製造中小企業の事業展開である⁶。1959年に大阪府堺市で創業、現在は三重県松阪市に本社があるKS社は、1996年にKS大連有限公司を設立、ダイキャスト金型の設計と製造を行っている。同社は従業員100人規模を維持するとともに教育を重視し、製品の品質管理に成功する中で事業を発展させ、2012年には経済開発区に新工場を建設した。また、中国における日系自動車企業の現地調達が増大する中で、取引企業の拡大にも成功し、現在では、同社の利益が、日本の親会社の経営を支えている。日中協力が中小企業のレベルまで発展し、ものづくりネットワークが深化している事例である。

なお、遼寧省の自動車産業発展に関わって、トヨタ紡織も3.3億円を投資し、瀋陽に自動車用内装部品企業を2013年に設立している(資本金1.4億円)。同社は2015年12月に生産を開始し、BMW(瀋

陽)などへの供給を始めている。また、パナソニックも2016年、電気自動車などに搭載するリチウムイオン電池生産企業(現地企業との折半出資、資本金2.87億円)を海外で初めて大連に設立し、2017年より国内外の大手自動車メーカーに供給している。

このように、東北の国有企業改革並びに産業構造の高度化に日本は協力してきた。しかし、表6に見られるように、近年、日本との貿易、日本からの投資は頭打ちないし減少傾向を示し、遼寧省の外国貿易に占める日本のシェアは、2003年の33.5%から2015年の13.2%まで20ポイント以上、低下している。表7が示すように、東北三省の貨物輸出入額とGDPの比率は全国平均を大きく下回り、外商投資企業の投資額及び輸出額もGDPと比較して低レベルにとどまっている。日本との貿易、投資関係の伸び悩みが、東北振興戦略の課題である対外開放の前進を、十分に達成できない一つの背景である。

表6 遼寧省の外国貿易と外資導入

		2003	2006	2009	2012	2015
外国貿易	総額(百万ドル)	26,561	48,392	62,925	103,991	96,086
	輸入額(%)	11,930	20,069	29,484	46,041	45,246
	輸出額(%)	14,631	28,323	33,441	57,950	50,840
対日貿易	総額(百万ドル)	8,888	10,884	12,140	15,590	12,653
	輸入額(%)	3,718	3,989	4,426	5,464	4,202
	輸出額(%)	5,169	6,894	7,714	10,126	8,451
日本シェア	総額(%)	33.5	22.5	19.3	15.0	13.2
	輸入(%)	31.2	19.9	15.0	11.9	9.3
	輸出(%)	35.3	24.3	23.1	17.5	16.6
外資導入 ^{注)}	総額(百万ドル)	5,583	5,986	15,444	26,793	519
	日本(%)	853	740	1,156	2,145	24
	日本シェア(%)	15.3	12.4	7.5	8.0	4.6

資料:遼寧省統計局『遼寧統計年鑑』中国統計出版社、各年版
注:実際利用額

表7 東北三省の対外開放度(2015年)

	遼寧	吉林	黒龍江	全国
貨物輸出入総額(最終目的地・原産地、百万\$)	107,073	19,979	16,324	3,953,033
同・全国に占める割合(%)	2.9	0.6	0.7	100.0
GDPに対する比率(貿易依存度、%)	23.3	8.8	6.7	35.9
貨物輸出総額(原産地、百万\$)	51,100	5,363	6,317	2,273,468
同・全国に占める割合(%)	2.2	0.2	0.3	100.0
外商投資企業輸出入総額(百万\$)	41,336	9,362	1,215	1,833,481
同・全国に占める割合(%)	2.3	0.5	0.1	100.0
外商投資企業輸出総額(百万\$)	18,730	1,399	643	1,004,614
同・全国に占める割合(%)	1.9	0.1	0.1	100.0
外商投資企業投資総額(億\$)	2,066	352	223	37,977
同・全国に占める割合(%)	5.4	0.9	0.6	100.0
同・登録資本(外資、億米\$)	1,029	104	97	20,757
同・全国に占める割合(%)	5.0	0.5	0.5	100.0
(参)GDP:(10億\$)	460.3	225.8	242.2	11,006.1
(参)GDP:全国に占める割合(%)	4.2	2.1	2.2	100.0

資料:『中国統計年鑑』2016年版より作成

⁵ 2014年9月15日現地調査、松野周治他2015、pp.120-122(今田治稿)、2015年9月2日現地調査、「人民網」遼寧頻道 <http://ln.people.com.cn>、2017年3月22日、2017年5月19日閲覧。

⁶ 2015年9月2日現地調査及び駒形(2014)。

4. 東北における日中協力拡大の意義

近年の中国経済減速との関連で、「二つの罍」、すなわち「中所得の罍」及び「体制移行の罍」という議論が展開されている⁷。本稿で重点的に論じた国有企業改革・改造の遅れや問題点は、東北経済の減速をもたらしている「体制移行の罍」ととらえることが可能である⁸。

ただ、こうした中国の国内要因よりも重要なのは、リーマンショックが明らかにした世界経済構造の問題点である⁹。東アジア経済に即して述べれば、この間のハードとソフトのインフラ整備、日本や東アジア諸国の直接投資（FDI）に支えられて中間財貿易を発展（サプライチェーン：地域内国際分業の拡大・深化、生産力の高度化：「世界の工場」化）させ、最終製品を域

外（北米・EUが中心）に輸出することを通じて経済成長を推進してきたが¹⁰、北米・EUの経済成長率低下により、限界に直面していることである。所得増大その他を通じて東アジアにおける最終製品消費の拡大を通じて、地域内貿易比率をさらに上昇させ、東アジアにおける域内国際分業を域外との分業（北米・EUとの地域間国際分業）と均衡発展させる必要がある。そのことはリーマンショックの背景である世界経済における国際収支不均衡を縮小し、世界経済の成長を阻害している投機マネーの膨張を抑制するものである。

2014年に習近平政権が公表した「一帯一路イニシアチブ」¹¹には、地域間国際分業や中国経済の外延的拡大が不均衡に発展する可能性が存在しており、地域発展戦略が並行して継続、発展させられている。「東北経済の安定と好転は全

中国の地域間協調発展を促進し、経済社会の安定に対して重大な意義を持っている」として2016年11月に公表された「もう一段の東北振興戦略」¹²はその一つである。2017年に入り、遼寧自由貿易試験区の設置（2017年3月、国務院）など諸政策が具体化されている。2013年、上海に始まった自由貿易試験区は、翌2014年の天津、福建、広東に続き、今回、新たに7省市に設置されたが、そのうち6つが従来からの地域発展国家戦略の深化と関連している。東北振興1（遼寧）、中部崛起2（河南、湖北）、西部大開発3（重慶、四川、陝西）である。新たな段階に入った東北振興戦略に日本が協力し、東アジア並びに東北アジア地域内分業を拡大・深化することは、中国経済並びに日本経済、双方の発展にとって重要である。

<参考文献・資料>

- 加藤弘之・梶谷懐編著『二重の罍を超えて進む中国型資本主義—「曖昧な制度」の実証分析—』ミネルヴァ書房、2016年。
 関志雄『中国 二つの罍 待ち受ける歴史的転機』日本経済新聞出版社、2013年。
 駒形哲哉「日系中小製造業の中国展開：自転車ブレーキメーカーと金型メーカーの事例から」『三田学会雑誌』106巻4号、2014年1月。
 辻久子「中国・『東北振興』と日本」『ERINA REPORT』61号、2005年1月。
 松野周治「世界経済再構築と東アジア地域協力の意義」『立命館経済学』58巻5・6号、2010年3月。
 松野周治・今田治・曹瑞林・林松国・高屋和子・楊秋麗「中国大連・營口経済企業調査報告—遼寧沿海経済帯産業高度化の現状と東北アジア中小企業協力の可能性—」『社会システム研究』立命館大学、30号、2015年3月。
 松野周治「中国東北経済の現状をどう見るか—10年余の東北振興戦略との関連で—」『研究 中国』第3号（通巻123号）、2016年10月。
 中国国家統計局『中国統計年鑑』中国統計出版社、各年版
 中国国家統計局「国家数据」<http://www.stats.gov.cn/tjsj/>、2017年6月2日最終閲覧
 遼寧省統計局『遼寧統計年鑑』中国統計出版社、各年版
 経済産業省『通商白書2012』、<http://www.meti.go.jp/report/tsuhaku2012/index.html>、2017年7月25日最終閲覧。

⁷ 関志雄2013、加藤弘之・梶谷懐2016。

⁸ ただし、どの「中所得国」にも経済成長減速をもたらしうる構造的要因が存在し、中国固有の「二つ」や「二重」の「罍」という議論には若干の疑問が残る。

⁹ 松野周治2010。

¹⁰ 通商白書2012、第2章第2節「東アジアにおける国際分業構造とその変容」。

¹¹ 国家発展改革委員会・外交部・商務部《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》2015年3月28日、閩南網 <http://www.mnw.cn/news/china/878066-2.html>、2015年9月12日閲覧。

¹² 国務院《国务院关于深入推进实施新一轮东北振兴战略加快推动东北地区经济企稳向好若干重要举措的意见》2016年11月16日、中華人民共和國中央人民政府、<http://www.gov.cn>、2017年5月19日閲覧。

Japan–China Cooperation and the Revitalization of China’s Northeastern Provinces (Summary)

MATSUNO Shuji

Senior Visiting Researcher, Institute of Social Systems, Ritsumeikan University

China began implementing its “Revitalization of the Northeast Old Industrial Base” strategy in 2003. However, economic growth in the region, particularly in Liaoning Province, has been below the national average since 2014. The strategy has prioritized the reform of state-owned enterprises, the higher structuring of industries, and the promotion of an open economy. However, the GDP share of secondary industry has not seen any significant change in Liaoning and Jilin Provinces. While the asset share of state-owned enterprises in the provinces of the Northeast has dropped dramatically, it still remains much higher than the national average. This poses a serious problem given the low profitability of these companies.

Northeastern China has sought to establish closer economic relationships with neighboring countries. Some Japanese companies have participated in revitalizing the region’s

industries. For example, the Nissan Motor Company started production in Dalian in 2014, and Toshiba has helped Dalian Locomotive and Rolling Co. develop electric city tram and underground train business since 2001. However, Japanese FDI in northeastern China has not increased recently, and Japan’s share of the region’s foreign overseas trade has dropped.

The drastic change in Japan’s balance of payments shows it has entered a new stage of economic development, where the primary income balance is essential to keep the whole in balance. It is important for Japan to develop economic cooperation with China, because Japanese firms investing in China earn high profits. Japan’s cooperation in overcoming the current difficulties in the economies of the northeastern provinces will contribute to building a new era in the Japan–China relationship.

中ロ経済協力の現状と今後の課題

黒龍江省社会科学院ロシア研究所副研究員
封安全

はじめに

中ロ両国は相互にとって重要な隣国である。近年、両国の政治関係の緊密化により経済協力がますます強化されている。現在、中国はロシアの最大の貿易相手国であり、ロシアは中国の石油と木材の主要な輸入先である。ウクライナ危機以来、欧米諸国の経済制裁とルーブルの引き下げによりロシア経済は苦境に陥り、中ロ貿易に悪影響を与えたが、協力関係は深化し続けている。本稿では、中ロ経済協力の現状を整理した上で、中ロ経済協力に存在する問題を分析し、その発展を展望する。

1. 中ロ貿易の動向

1.1 中ロ貿易の現状

1991年のソ連崩壊から2016年までに、中ロ経済協力は大きく進展した。図1からわかるように、1990年代、中ロ貿易の成長は緩やかに発展し、貿易額は60億～70億ドル前後を維持していた。2000年から2008年まで、中ロ貿易は急速に発展して、2008年に560億ドルに達した。この間、1998年に金融危機が発生したが、中ロ貿易への影響はあまりなかった。2008年の経済危機により2009年の中ロ貿易は380億ドルに下落したが、2010年に回復し、2014年はピークに達した。しかし、2014年、ウクライナ危機によりアメリカをはじめ西方諸国はロシアに制裁を科したため、中ロ貿易も影響を受け、2015年の貿易額は635億ドルにとどまり、2014年に比べて3割減少した。2016年、ロシア対外貿易額は4677億ドル、2015年と比べて11.1%減少したが、中ロ貿易額は695億ドルで、前年と比べて9.4%増加している。

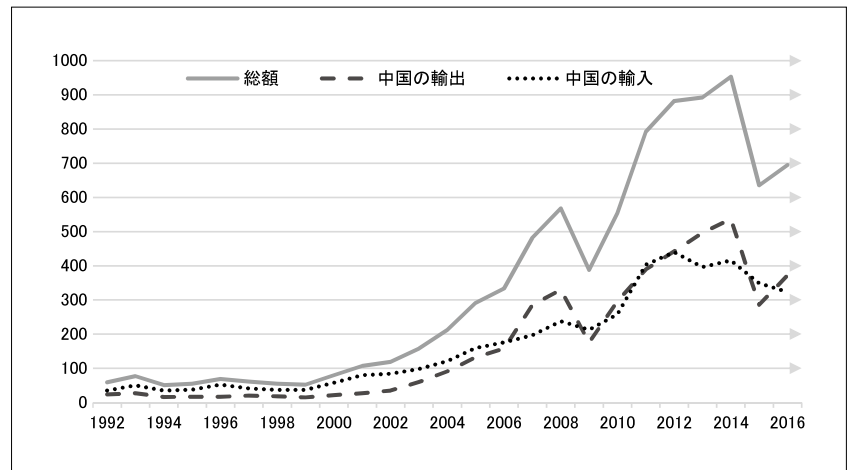
1.2 中ロ貿易の商品構成の変化

中ロ貿易の発展に伴い、その商品構成

も大きく変わっている。中国の税関統計によると、2001年のロシアからの輸入商品は主に機械・運送機械、化学製品、金属及びその製品、木材及び木材製品、鉱物燃料、農産品などであった。その中で、機械・運送機械の比率が28.7%を占め、最も大きい。次に金属及びその製品が20.1%、化学製品16.6%、木材及びその製品13.4%となっている。2015年中国

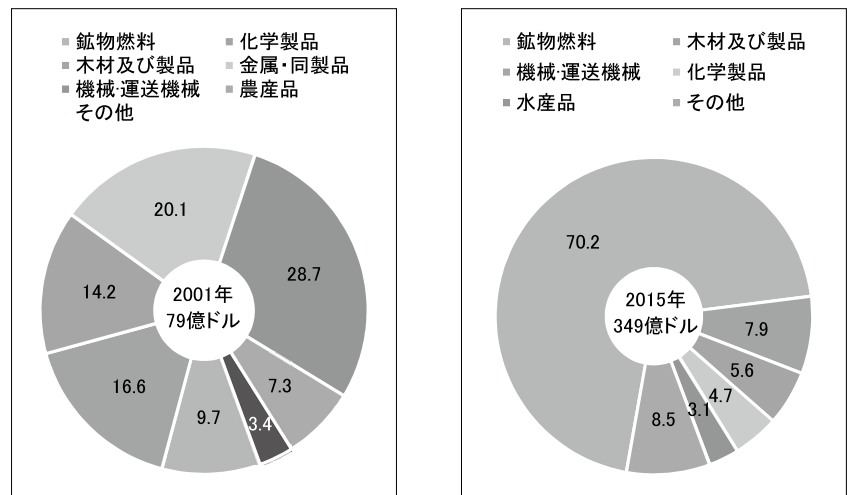
の対ロシア輸入商品は主に鉱物燃料（石油及び石油製品）、木材及び木材製品、機械・運送機械、化学製品などである。その中で、鉱物燃料の比率は70.2%を占め、最も大きく、木材及び木材製品7.9%、機械・運送機械5.6%、化学製品4.7%となっている。これらを比較すると、機械・運送機械の輸入は減少しつつあり、鉱物燃料の輸入が大幅に増加している。

図1 1992 - 2016年の中ロ貿易の推移 (単位: 億ドル)



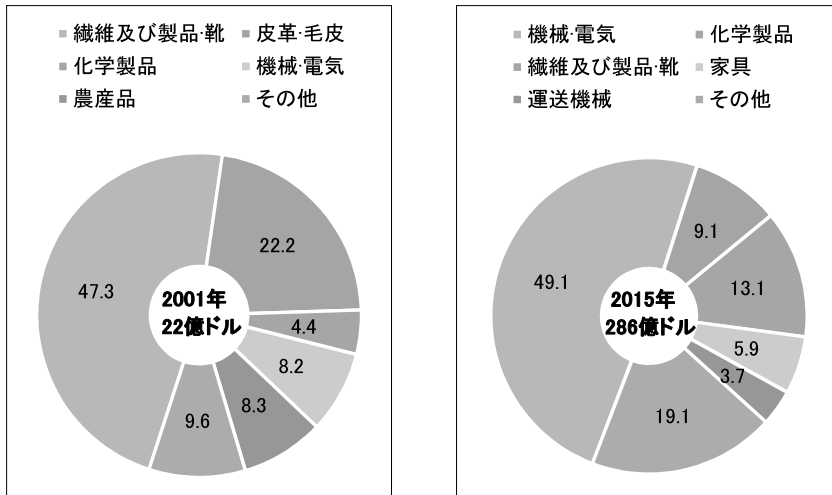
出所: 中国税関総署『中国税関統計年鑑』(1992-2016年版)のデータより筆者作成

図2 中国の対ロシア輸入商品構成の変化 (%)



出所: 中国税関総署『中国税関統計年鑑』(2001、2015年版)のデータより筆者作成

図3 中国の対ロシア輸出商品構成の変化(%)



出所: 中国税関総署『中国税関統計年鑑』(2001、2015年版)のデータより筆者作成

中国の対ロシア輸出をみると、2001年は主に繊維・繊維製品・靴、皮革・毛製品などであった。繊維・繊維製品・靴の比重は47.3%、皮革・毛革製品は22.2%を占めた。これらを合わせると対ロシア輸出の7割を占めた。近年、対ロシア機械設備の輸出が大幅に増加し、2001年の8.2%から2015年の49.1%まで伸びている。一方、繊維及び繊維製品と靴の比重は13.1%までに低下した。

1.3 中口貿易の成長要因

近年、中口貿易急増の要因は少なくとも2つある。一つは中国の対ロシア石油及び石油製品、木材の輸入の増加である。もう一つは中国の対ロシア機械設備の輸出の増加である。

①石油及び石油製品の輸入増加

中国は石油の生産大国であり、同時に消費大国である。経済発展に伴い、石油消費は増えており、1993年に純輸入国となった。2002年には日本を抜いて世界第2位の石油消費国となり、2013年にはアメリカを抜いて第1位となった(于・張、2016)。近年の中国の石油消費量は年間約5億トン、そのうち国産は約2億トン、輸入は約3億トンである。

石油輸入は1990年代半ばから急速に増加した。2004年に1億トン、2009年に2億トン、2014年に3億トンを超え、2015年には3億3000万トンに達した。対外依存度もますます高くなり、2015年には約65%に達した。

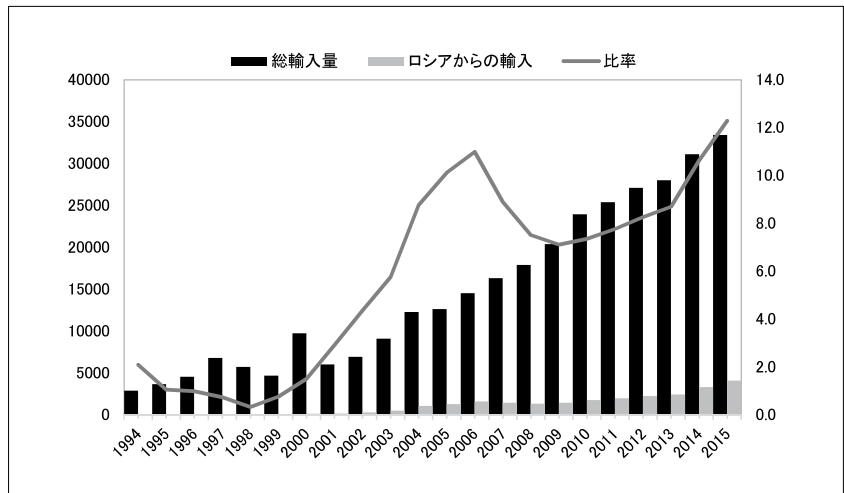
ロシアからの石油輸入をみると、2000年以前は少なく、年間数十万トンしかなかったが、2001年以降、特に2004年から大幅に増加した。2004年に1000万トン、

2012年2000万トン、2014年3000万トン、2015年に4000万トンを超え、4100万トンにまで達した。輸入量の増加に伴い、中国の石油輸入に占めるロシアの割合は大きく増え、その比率は輸入全体の10%強を占めるようになった(図4参照)。

中国の石油輸入先は主に中東地域からであり、約半分を占めている。近年アフリカからの比率が大きく下がり、ベネズエラ、ロシア及び中央アジアの産油国の比率が著しく伸びている。2015年、サウジアラビアは中国の第1位の石油輸入先ではあったが、ロシアは第2位にまで上昇した(図5参照)。

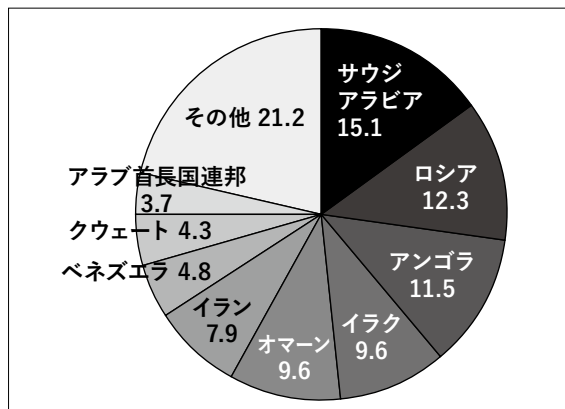
また、中国はロシアから石油製品も輸入している。近年、ロシアからの石油製品の輸入量は年間300万~700万トンである。2015年の石油と石油製品の輸入量を合計すると、4400万~4800万トンに達した。

図4 中国の対ロシア石油輸入の推移(万トン、%)



出所: 中国税関総署『中国税関統計年鑑』(1994-2015年版)のデータより筆者作成

図5 2015年の中国における石油の主要輸入先(%)



出所: 中国税関総署『中国税関統計年鑑』(2015年版)のデータより筆者作成

②木材の輸入増加

木材はロシアからのもう一つの主要な輸入商品である。ロシアの木材資源は非常に豊富で、森林面積は世界森林面積の27%を占め、世界森林蓄積の25%を占めている。

ロシアは、中国にとって最も重要な木材輸入先である。1998年から2007年まで中国のロシア丸太輸入は急増した。1998年まで輸入量は500万m³に満たなかったが、1999年に1000万m³を超えた。その後、年々増加して、2007年がピークとなり、2500万m³に達した。この結果、中国の丸太総輸入に占めるロシア産丸太の比率は、1996年までは十数パーセントであったが、2001年には50%を超え、2007年には68.5%となった。しかし、2008年からロシア政府は丸太輸出を制限したため、丸太

輸出関税が大幅に引き上げられた(封、2009)。その政策の影響で、2009年からロシアの丸太輸出は減少した。近年、中国の対ロシア丸太輸入は年間1000万m³程度である。中国の丸太輸入に占めるロシアの比率は2007年の68%から2015年の23%まで縮小した(図6参照)。

丸太の輸入が減少する一方、挽き材の輸入は増えている。図7をみると、1990年代のロシアからの挽き材輸入はあまり多くなかったが、2007年以降年々増えている。2009年には200万m³、2010年には400万m³、2015年には800万m³を超えた。2007-2015年の8年間で輸入量は150万m³から800万m³まで増加し、年平均増加率は30%となった。輸入量の増加に従い、中国の挽き材輸入におけるロシア材の比率も増えて、2015年には30%に達している。

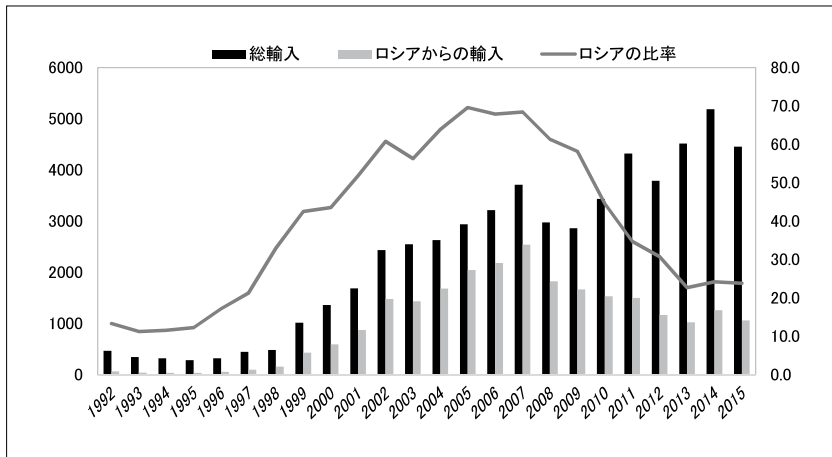
③中国対ロシアの機械設備の輸出増加

ロシアにとって中国は最も重要な貿易相手国である。ロシアの税関統計によると、2010年までドイツがロシアの最大の貿易相手国であったが、2011年からは中国がドイツを上回って最大の貿易相手国となった。その後、ロシアの対外貿易における中国の割合がますます高くなる。ロシアの輸出における中国の比率は2012年6.8%、2015年には8.3%まで上がった。ロシアの輸入において対中国の比率は2012年16.3%、2015年に19.3%に上昇した。

ロシアの輸入において、いくつかの種類の商品で中国が大きな比率を占めている。例えば、機械設備は30.9%、家具・玩具は21.9%、卑金属及びその製品は37.4%、運送設備は56.8%、化学製品は41.7%を占め、ロシアの輸入において1位を占めた。第2位となったのは靴及び傘で15.3%を占めている。第3位となったのはプラスチック及びゴムで7.5%、植物産品が7.7%、光学製品・時計・医療設備が8.9%を占めている。

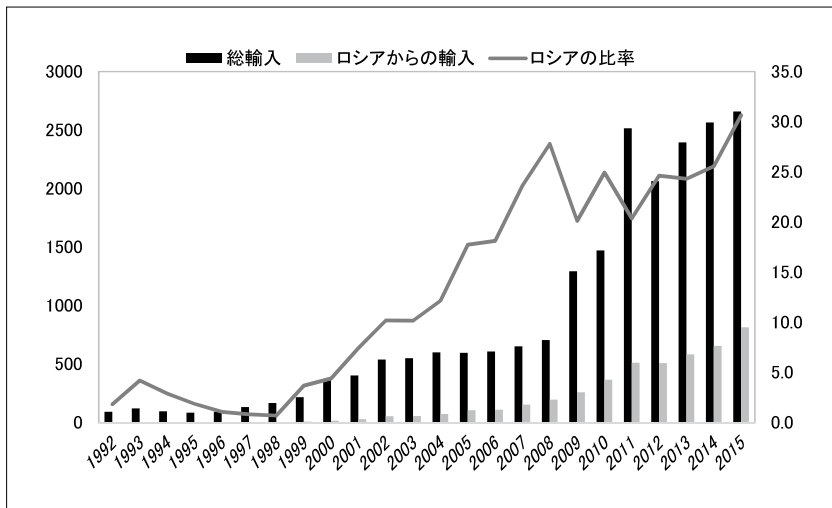
こうした増加傾向には中ロ両国の良好な政治関係も背景にある。現在、中ロ関係は史上最良の時期とあってよい。例えば、近年両国は一連の大きなエネルギープロジェクトと高速鉄道プロジェクト(モスクワ-カザン鉄道)の建設に署名しており、新陸上シルクロードとユーラシア経済連合の連携も進んでいる。また、両国の地方政府も中ロ経済協力を力を入れ、地方間の具体的な経済協力を進めている。

図6 中国の対ロシア丸太輸入の推移(万m³、%)



出所: 中国税関総署『中国税関統計年鑑』(1992-2015年版)のデータより筆者作成

図7 中国の対ロシア挽き材輸入の推移(万m³、%)



出所: 同図6

2. 中国とロシア極東地域の貿易状況

以上中国とロシアの全体的な貿易の進展をみてきたが、中国とロシア国境地域の具体的な経済協力はさらに進んでいる。近年、中国とロシア極東地域の貿易は大幅に増えている。1990年代、極東地域の対中国貿易は10億ドルに満たなかったが、2001年から急速に増加した。2013年になると、対中国の貿易額は100億ドルを超えて110億ドルに達した。その後、ウクライナ危機と経済制裁の影響などで下がって、2015年には63億ドルに縮小し、2010年の水準に戻っている(表2参照)。

表1 2015年ロシアの輸入における中国主要商品の割合(単位:100万ドル、%)

HS84-85:機械設備			HS94-96:家具、玩具		
	金額	比重		金額	比重
中国	17,048	30.9	中国	2,564	21.9
ドイツ	7,133	12.9	ドイツ	1,282	10.9
イタリア	3,643	6.6	ウクライナ	1,229	10.5
米国	2,850	5.2	カザフスタン	771	6.6
日本	1,801	3.3	ベラルーシ	527	4.5
HS72-83:卑金属及び製品			HS86-89:運送設備		
	金額	比重		金額	比重
中国	3,105	37.4	中国	1,437	56.8
トルコ	613	7.4	イタリア	251	9.9
バングラデシュ	528	6.4	ベトナム	216	8.5
ベラルーシ	445	5.4	インドネシア	91	3.6
ウズベキスタン	361	4.4	トルコ	58	2.3
HS28-38:化学製品			HS64-67:靴、傘		
	金額	比重		金額	比重
中国	2,039	41.7	ドイツ	1,679	16.3
ポーランド	319	6.5	中国	1,583	15.3
ベラルーシ	284	5.8	ベラルーシ	685	6.6
イタリア	279	5.7	日本	547	5.3
ドイツ	238	4.9	韓国	541	5.2
HS39-40:プラスチック、ゴム			HS06-14:植物産品		
	金額	比重		金額	比重
ドイツ	3,868	16.4	日本	3,210	18.9
フランス	2,149	9.1	ドイツ	3,082	18.2
中国	1,759	7.5	中国	1,298	7.7
米国	1,654	7	米国	1,246	7.4
イタリア	1,137	4.8	韓国	1,150	6.8
HS50-63:紡織製品及び原料			HS90-92:光学製品、時計、医療設備		
	金額	比重		金額	比重
ドイツ	1,024	18.8	トルコ	1,206	12.2
米国	965	17.8	エクアドル	1,097	11.1
中国	756	13.9	中国	881	8.9
スイス	373	6.9	パラグアイ	460	4.6
日本	303	5.6	ブラジル	405	4.1

出所:ロシア税関統計年鑑(2015年版)のデータより筆者作成

表2 極東地域の対中国貿易動向(単位:億ドル、%)

	総 額		ロシア極東の輸出		ロシア極東の輸入	
	金 額	比 重	金 額	比 重	金 額	比 重
2002	14.4	27.1	10.1	26.7	4.3	27.9
2003	20.1	34.1	15.2	36.8	4.9	27.6
2004	21.5	28.1	14.9	32.3	6.6	21.7
2005	33.5	27.0	21.6	32.9	11.9	20.4
2006	42.7	26.6	12.7	28.4	30.0	24.4
2007	45.2	21.3	19.8	14.7	25.4	32.8
2008	50.7	21.0	18.9	12.3	31.8	36.1
2009	43.9	28.5	23.8	22.2	20.1	43
2010	69.9	26.6	30.8	16.6	39.1	51.1
2011	81.9	24.0	39.7	15.9	42.2	46.4
2012	98.2	27.2	51.5	20.0	46.7	45.5
2013	110.8	28.1	54.5	19.2	56.3	46.7
2014	101.6	25.7	54.2	19.1	47.4	44.7
2015	63.8	24.2	38.8	18.8	25.0	43.9

出所:ロシア極東税関サイト(<http://dvtu.customs.ru>、2016年10月11日閲覧)

ロシア極東税関統計によれば、極東地域の最大の貿易相手国は中国であり、2015年の輸出入額は24.2%、輸出額は18.8%、輸入額は43.9%を占めた。輸出の1位は日本、2位は韓国、3位は中国となった。輸入の1位は中国で、2位の韓国と3位の日本を大きく引き離している。

極東の連邦構成主体別の対中国貿易依存度を見ると、輸出はユダヤ自治州が最大で75.1%を占め、アムール州(65.9%)、マガダン州、沿海地方、ハバロフスク地方が続く。輸入はカムチャツカ地方が最大で83.3%、ユダヤ自治州75%となっている。表3をみると、中国と国境を接するアムール州とユダヤ自治州の対中国貿易依存度が高い。ただ、沿海地方とハバロフスク地方のように、中国と国境を接するが、海洋にも面しているところでは、中国の貿易額だけでなく、日本、韓国の貿易額も大きいと見られる。

3. 中国の対ロシア投資

中国は外資受け入れ大国であると同時に、海外への投資大国でもある。近年、中国の海外投資はますます増えている。2016年の中国統計年鑑によると、海外向け非金融分野の直接投資は1180億ドルに達し、近年最高となった。とはいえ、中国の対ロシアの直接投資は他の国と比べて非常に少ない(表4)。また、中ロ双方投資については、主に中国の対ロシアの投資であり、逆にロシアの対中国の投資はあまりない。ロシアの統計データによると、中国の対ロシア直接投資額は2014年がピークで12億ドルに達した。表にはないが、2015年は5.7億ドルに下がり、世界各国からロシアへの直接投資の5.6%を占めている。

表3 2015年のロシア極東連邦構成主体の対中貿易(単位:億ドル、%)

	輸出入		輸 出		輸 入	
	金額	%	金額	%	金額	%
アムール州	4.2	60.8	2.7	65.9	1.5	53.6
ユダヤ州	3.1	75.6	2.8	75.1	0.3	75.0
カムチャッカ地方	2.7	45.0	2.2	40.1	0.5	83.3
マガダン州	1.9	50.0	1.7	51.5	0.2	40.0
沿海地方	33.5	46.5	13.4	49.4	20.1	46.3
サハ共和国	3.4	9.4	3.2	9.0	0.2	10.5
ハバロフスク地方	6.9	42.6	5.3	46.1	1.6	34.0
サハリン州	9.8	7.8	9.3	8.1	0.5	4.6

出所:ロシア極東税関サイト(<http://dvtu.customs.ru>、2016年10月11日閲覧)

表4 ロシアの外資利用(FDI)(単位:100万ドル)

	2011	2012	2013	2014
総 額	55,084	50,588	69,219	22,857
キプロス	12,999	1,985	8,266	5,874
バハマ	1,829	2,111	2,791	3,764
バージョン諸島	7,225	2,475	9,379	2,542
スイス	741	401	1,086	2,472
フランス	1,107	1,232	2,121	2,082
中国	126	450	597	1,271
オランダ	7,383	10,330	5,716	1,239

出所:ロシア統計年鑑(2015年版)のデータより筆者作成

上記の統計からみると、中国の対ロシア投資は少ない。しかし、2006年から中国の対ロシア融資、クレジットなどの貸出は少なくない。2006年に中国のCNPCはRosneftへ60億ドルを融資している。Rosneftは2006年から2010年までの5年間で中国に4840万トンの石油を提供している。2009年、ESPOパイプラインから大慶への支線を引くため、中国はRosneftへ150億ドル、Transneftへ100億ドルの融資を提供した。それにより、2011年から2030年にまでの20年間で中国に3億トンの石油が提供される見込みである。2014年、中国のCNPCとロシアのガスプロムは「中ロ東ルート天然ガス取引契約」に調印した。ロシアは2018年より30年間で東ルートを使い中国に天然ガスを供給し、供給量を毎年拡大して、最終的に年間380億立方メートル供給する計画だ。2015年7月にガスパイプライン東ルートの中国国内の区間が正式に着工し、2015年11月、中国はロシアに150億ドルを前払いしている。さらに、2015年には中国の複数の企業・銀行がヤマル半島LNG開発に120億ドルを融資している。

4. 中ロ経済協力の今後の展望

ルーブルの値下げと石油価格の低下などの影響で、2014年以降、中ロ貿易はマイナス成長となっている。しかしながら貿易量をみると、中ロ貿易の発展傾向は継続している。石油の例を挙げると、2015年に中国の対ロシアの石油及び石油製品の輸入量は4800万トン、2014年と比べて900万トン増加した。ロシア税関統計によれば、2016年のロシアの対外貿易は4712億ドル、2015年と比べて11.2%が低下したが、対中国貿易は7.7%増加した。今後も中ロ経済協力はさらに進んでいくだろう。

4.1 貿易と投資の拡大

欧米諸国の経済制裁の緩和と国際石油価格の回復により、ロシア経済は2016年後半からプラス成長となった。それにより中ロ貿易も回復しつつある。ロシア税関統計のデータによると、2017年1月から4月の両国の貿易額は245億ドル、昨年同時期より37%増加した。また近年、中ロ間の電子取引が急速に発展している。2016年、中ロ電子取引額は約25億ドル、2015年と比べて50%増加した。貿易構成をみると、両国間の貿易の相互補完性は非常

に高く、今後その拡大が期待できる。

それに加え、ロシアは東方シフト政策を進め、アジア太平洋地域の国々との協力を力を入れている。2013年12月、プーチン大統領はシベリアと極東の発展が21世紀のロシアの優先的な発展方向であり、この任務は特殊な方式で完成されると指摘した。2014年12月、ロシア政府は先行社会経済発展区法を批准した。また2015年7月、プーチン大統領は「ウラジオストク自由港建設に関する法案」に署名し、2016年7月にウラジオストク自由港が設立された。先行社会経済発展区と自由港では、ロシア連邦構成主体の一部地域に特殊な法律制度を施行する。その目的は国内外の資本誘致、地域経済の速やかな発展を保証すること、良い投資環境を作り上げることである。これらの優遇政策により中国企業の対ロシア投資は増えている。

4.2 エネルギー分野の協力拡大

近年、中ロのエネルギー協力は緊密化している。石油貿易のほか、採掘などの上流部分から製油に至る下流部分でも推進されている。2013年4月、李克強総理がロシアを訪問したとき、エネルギー分野の協力における上流産業と下流産業の一体化、リスク分担、利益を共有するエネルギー協力といった新構想を提案した。プーチン大統領はこの構想に積極的に応じている。2014年、ロシアの経済情勢悪化とエネルギー企業の資金不足などで、ロシア政府は石油・ガスの上流産業分野の外国投資に関する規制を緩和した。それを受け、同年10月に中国石油企業CNPCとロスネフチは戦略的協力の強化に関する協定を締結した。この協定により、両社は上流分野における探鉱開発、下流分野における製油所の建設のほか、石油・天然ガス貿易の一体化の協力を実施することになり、2015年に本格的に開始した。上流部分を担うCNPCはロスネフチ傘下2社の49%の株を買収した。中流部分といえるガスパイプライン東ルートの建設も順調に実施されている。下流部分を担う中国石油企業Sinopecもロシア石油企業Sibur株の20%を取得して、ロシアにおける天然ガス加工・化学事業に参入することになった(郭、2016)。

4.3 新陸上シルクロードとユーラシア 経済連合の連携

2013年、中国は「一帯一路」構想を提起した。「一帯一路」とは陸上シルクロードと21世紀海上シルクロードのことであり、五つの優先目標がある。すなわち「政策協調」、「インフラの連結」、「貿易の円滑化」、「金融統合」、「民間交流」である。他方、2014年5月、ユーラシア経済連合がロシア、ベラルーシ、カザフスタン三国間の関税同盟に基づいて創立された。この地域に商品・サービス・資本・人の自由な移動を促進し、統一した経済政策を推進するためである。その後、2015年5月28日に中ロ両国は中国のシルクロード経済ベ

ル構想とユーラシア経済連合を連携させるとする共同声明を発表した。これにより中ロ両国は国際地域開発に協力し、地域経済統合を強化し、平和と発展を維持することで一致した。これにより中ロ経済協力の深化が期待できる。

4.4 中ロ経済協力の新しい分野に おける科学技術協力

近年、中ロ両国は科学技術、特に先端分野の協力を重視している。今後、共同研究開発やイノベーションにおける協力が両国の優先課題の一つとなるだろう。2015年5月、中ロ両国は戦略的なパートナーシップの強化と共存共栄に関する共

同声明を打ち出した。この声明によりロケットモーター、電子部品、衛星ナビゲーション、地球観測、深宇宙探査などの協力が推進される。また、ワイドボディ航空機、重型ヘリなどの民間航空分野、通信や情報技術の分野についても協力を強化していく見込みである。

現在、ロシア経済は深刻な状況に陥っており、中国経済も構造的な改革が進められている。科学技術分野での協力を進め、貿易構造の改善を進めていくことは、両国の経済発展にとっても重要な意義を持つと思われる。

[中国語原稿を ERINA にて翻訳]

<参考文献>

- 田畑伸一郎「油価低落と制裁下のロシア—2014年マクロ経済実績の分析—」『ロシア NIS 調査月報』、2015年第5月号、pp.1-24。
 封安全「ロシアの木材輸出の新展開—対中国輸出を中心に—」『スラヴ研究』、2009年第56号、pp.179-196。
 于欣・張震「当代石油経済発展分析」『当代論壇』、2016年第19号、pp.22-25。
 郭曉瓊「中ロ経貿合作新進展及未来発展趨勢」『露西亞學刊』、2016年第6号、pp.10-18。
 新浪サイト「ロシア大手石油会社は中国から150億ドルクレジットを得た」(<http://finance.sina.com.cn/world/20151117/172323789025.shtml>、2015年11月20日閲覧)
 中国経済新聞サイト「中国はヤマル LNG プロジェクトに120億ドルを融資する」(<http://www.cet.com.cn/nypd/trq/1633257.shtml>、2015年9月18日閲覧)
 新華サイト「中ロ総理第20回定期会合共同コミュニク」(<http://news.xinhuanet.com/politics>、2015年12月20日閲覧)
 新華サイト「中国シルクロード建設とユーラシア経済連合の接合協力に関する連合声明」(<http://news.xinhuanet.com/2015-05/09/>、2015年9月10日閲覧)

The Current Situation and Future Challenges for Sino-Russian Economic Cooperation (Summary)

FENG Anquan

Associate Professor, Institute of Russian Studies, Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences

The two nations of China and Russia are important neighbors to one another. In recent years, economic cooperation has been increasingly strengthened due to the growing closeness of their political relations. Currently, China is Russia's largest trading partner, whereas Russia is a major exporter of oil and timber to China. Since the Ukraine crisis, the Russian economy has been in trouble via Western countries' economic sanctions and the

decline in the ruble, and while this has had an adverse effect on Sino-Russian trade, cooperative relations have continued deepening. In this paper, after summarizing the current situation for Sino-Russian economic cooperation, I analyze the problems existing in that cooperation, and look at the prospects for its development.

[Translated by ERINA]

ユーラシアの地域統合と経済協力：モンゴル参加の機会

モンゴル戦略研究所上級研究員
ソヨルゲレル・ニャムジャヴ

ユーラシア地域における機会

ユーラシアは自然資源、人口と経済的な資源からみて豊かな地域である。その豊かな石油、ガス、希少物質や非鉄金属は、世界経済の発展と技術向上の源泉となることが見込まれる。加えて、ユーラシアは地政学的に、欧州とアジアという二つの巨大な経済体を結びつけるかけ橋となってきた。

社会資本建設や輸送、採掘業は、これら地域の国々にとって、協力のための主要な要素である。この分野は、アジア開発銀行（Asian Development Bank: ADB）や新たに立ち上げられた機関であるシルクロード開発基金、アジアインフラ投資銀行などにより、金融面で手厚い支援を受けていることで知られている。

主要なエネルギーの消費者、供給者はユーラシア地域に位置している。従って、この地域の諸国は、エネルギーと石油の協調的な市場の形成の意義について合意している。輸送や社会資本はエネルギー、石油の協調的な市場形成を達成するための主要な分野である。それだけではなく、農業の分野で有機製品の生産を通じて将来的に収益が見込まれるような資源も存在している。従って、このような分野の工業団地や産業集中地帯を整備する過程を通じて、ユーラシア地域がより共通の市場を開放するべきである。

現在の主導者、計画と将来

ユーラシア地域において、言及すべき構想には、韓国の「ユーラシア・イニシアチブ」、ロシアの「ユーラシア経済連合（Eurasian Economic Union: EEU）」

と中国の「新シルクロード（一帯一路）」がある。

1. ユーラシア・イニシアチブ

2013年に韓国の当時の朴槿恵大統領は「ユーラシア国際協力会議」の席上で、この地域の国々の対話と協力をより強固にする目的で「ユーラシア・イニシアチブ」計画を発表した¹。この計画の主要な目的は、ユーラシアエネルギー供給網の形成であり、その第一段階として「シルクロードエクスプレス」さらにその先に、「北極路」の利用を実現することも目指しており、それにより、世界最大の国際的な経済統合の形成だけでなく、ユーラシア地域全体が統合されることになる。ユーラシアは、韓国の特に外交政策を注視し始めている。韓国の製鉄業者 POSCO、現代商船、韓国鉄道公社などが企業連合を設立し、試験的な事業運用を始めている。現在構想は、2016年のロシアと朝鮮半島の二つの地域における共同物流から韓国政府が引き上げることを決定し、解体の危機に直面している。

羅津-ハサン計画はロシア側の国境都市ハサンと北朝鮮の不凍港羅津の間を鉄道で結び、シベリアの石炭を海外に販売する経路を作り出し、確保するためのものである。韓国企業は2014年から2015年にかけて三回中国船籍の船で羅津経由で石炭を試験的に輸入する計画を行った。しかし、北朝鮮への制裁により計画はすべて凍結となった。

ソウルの制裁は、2016年1月6日の北朝鮮の核実験、ならびに2月7日の長距離ミサイルの発射に対する3月2日の国連安保理決議の採択に従うものである。北朝鮮大学院大学梁茂進教授がコリアタイムス

に語るところによると、「政府が公式にユーラシアイニシアチブを放棄することを宣言することは危険なことではあるが、独自制裁は不可避なものであり、朴氏の大きな外交目標が終わることを意味する」。

2015年9月にソウルで行われたユーラシアの輸送と物流網に関するアジア欧州会合（Asia-Europe Meeting: ASEM）のシンポジウムで、当時の朴槿恵大統領は「ユーラシアは、世界人口の75%を有し、世界の付加価値生産の60%を占める巨大な地域である。我々は鉄道や陸路、水路や空路をつなげた多様な輸送、物流網を要する新たな北極海輸送通路を開拓すべき時である」と宣言した。さらに、朴槿恵は、自身がこの計画の発足について、輸送基盤の建設投資が進むことや、国境の認識について各国が直面している問題に対する専門的な部署が立ち上がることを期待していると言及した²。ユーラシア・イニシアチブ計画は韓国、北朝鮮、ロシアの三つがそれぞれの視点からの協調関係を発展させることを可能にするものとなりうる。同時に欧州連合の国家間における現行の問題が、南方構想の実行を成功させる課題にもなりうる。

2. ユーラシア経済連合

ユーラシアでは、ロシアがいまだに強い影響力を保持している。従って、ユーラシア地域における経済統合の形成を目的として2015年5月にロシア、カザフスタン、ベラルーシが関税同盟から発展した EEU を設立した。アルメニアとキルギスが2015年にメンバーとなり、その後タジキスタンがメンバーの候補国となった。ウズベキスタンは、他の旧ソビエト連邦下の中央アジアの国々と比較して政治的な独立性を獲得

¹ ユーラシアを一つに：朴大統領（当時） <http://www.korea.net/NewsFocus/policies/view?articleId=129868>

² 脚注1に同じ。

してきたが、EEUとの自由貿易協定を締結する準備を進めている³。

EEUのメンバー国は、モスクワに対する制裁の影響を最小限にするという目的を持つ。例えば、ベラルーシは欧州製品をロシアに再輸出するというのを続け、他方でカザフスタンは、両者の経済成長にとって利益になるような政策を指向し、経済、貿易、農業部門でのEEUとの協力をより深めることに集中することによって、ロシア市場への供給機会を最大にするための政策を作っている。従って、1億7千万人の人口を有するユーラシア市場は、カザフスタンにとってより多くの利点がある。EEUはより多くの国に参加を募った後、残りの国々との間で自由貿易協定を進めている。ベトナム、エジプト、中国、インドは、現在、自由貿易並びに自由貿易協定（Free Trade Agreement: FTA）の大枠合意の締結過程に入っている。これらの国々の中で、ベトナムは積極的な役割を果たしており、FTAの合意に署名している。

2015年、ドミトリー・メドベージェフ首相はロシア経済発展省、ロシア外務省、ロシア中央銀行他、行政部門により提出されたEEUとそのメンバー国と共にベトナムへの貿易を支援するという提案書に署名した。メンバー国は、協定が実効性を持つことで、市場の回転を促進し、貿易を活発にすると共に、経済的な対話、アジア太平洋の地域統合を伴うEEU間の関係をより緊密にする機会になるとみている。協定の内容にみられるように、EEUのメンバー国とベトナムでは、特定品目を対象として貿易関税が撤廃される。しかしながら、EEUは一部の品目につき関税障壁を設ける権利を有している。さらに、検疫体制、制裁への関与、越境貿易の管理と製品の規格や競争政策、インターネット取

引などに関連する分野の条件についても言及している。最初に協定が調印されたのは、エジプトもEEUとの間で自由貿易協定に向けた調査を進めている段階である。2014年のロシアとエジプトの間の貿易額は、4.5億ドルを超えており、前年比で80パーセント以上の増加を示している。今や、エジプト製品はロシア、ベラルーシ、カザフスタン、アルメニアに届きやすくなっている⁴。

3. 一帯一路構想

「一帯一路」計画は、ユーラシア地域における先導的な開発計画となりつつある。中国とロシアは、シルクロード地帯（中国）とEEU（ロシア）を結びつけることによって、より強固な戦略的開発計画とすることを図っている。このプロジェクトでは、欧州での投資と「シルクロード基金」の利用が計画されている。英国、ドイツ、ポーランド、チェコスロバキアは協力の覚書を交わし、その計画は、アジア諸国により効率的に向けられるように動いている。例えば、中国は、韓国との間の協調的戦略の強化や、中国の「シルクロード」とモンゴルの「草原の道（Steppe Road）」計画の協調を強化している。さらに、社会資本建設分野では、東南アジアの国々において、他の多くのプロジェクトと同様一定の成果を得ている。例えば、中国-インドネシア間の高速鉄道や、中国-ラオス、中国-シンガポール間の高速鉄道がすでに計画段階にある。中国-パキスタン間の経済回廊の基本方針はすでに特定されており、そこから他の大規模な計画も実行に移されることになる。「一帯一路」計画が始動して以来、20カ国以上が協力協定を交わし、中央アジアのほとんどの国は、この計画での協力について、交渉を行っている。

前述の通り、中国は、「シルクロード」構想の開始と、ロシアと中国の共同声明で言及されたような、二つの（経済）統合が共に進んでいくような計画との協調を目的として、EEUとの間の自由貿易協定の締結を準備している。

4. 中央アジア地域経済協力 （Central Asia Regional Economic Cooperation: CAREC）

6つの多国間での協力組織による、共同開発を通じて、10カ国からなるメンバーがユーラシア地域における開発、貿易と商取引を促進することを目指し、貧困からの脱却、今後10年間の経済成長率を最大にするための積極的な行動を起こしている。CAREC2020計画の戦略的な枠組みでは、「良き隣国、良き協力者、良き展望」という未来像に到達するために、2つの戦略的目標が提示された。一つは、貿易の互惠関係の促進、輸送の社会資本の改善、人と物の往来に係る手続きの簡略化、開放的な貿易政策の実行と多国間エネルギー供給の促進に重点を置いている。二つ目は競争力の改善、公益事業サービスと物流サービスの促進、経済回廊の推進、新しいサービスや仕組みの導入、メンバー国間の協調的エネルギー開発に重点を置くということである⁵。

この計画の目的に到達するために、融資の意思がある主体にとっての投資機会を積極的に探し、特定の期間内に、一定の成果を実現することが可能となるような事業を選定することに注力している。2014年に224億円の費用を投じて、146の事業が問題なく実行された。これらの事業は、輸送、貿易（手続き）の簡略化、貿易政策、エネルギー資源の4つの部門における協調的な枠組みを基礎としている⁶。

³ 以下の内容を含む

EEUの範囲で、契約中の協定によれば、関税は、キルギスへの財貨には1.9%、カザフスタンの財貨に課す関税は7.0%、ベラルーシへの財貨には4.7%、アルメニアの財貨に対しては1.3%となる予定である。その他、ロードマップ準備のためにキルギスタンに対して3億ドルを、カザフスタンをEEUに勧誘するための準備資金としてロシアがカザフスタンに3億ドルを拠出。ロシア-キルギスタン同盟協力基金から、キルギスタンは、1億ドルの無償援助を得ているが、2016年、ロシアから追加的な4億ドル、他の隣国から1億ドルをそれぞれ得ている。

もしキルギスタンがEEUのメンバーとなるならば、中国からの輸入品の量は、他の国々ではほかの輸入品目が増えたように増えることが予想される。キルギスタンの再輸出は、自らの国民所得に負の影響をもたらす。しかし、キルギスタン政府が目指しているのは、中国が仮に新しい工場を設立し、よりキルギスタンの輸入品価格を低く設定することになれば、キルギスタンが状況を好転させるための機会をもたらすだろう。

キルギスタンがEEUのメンバーになることによって、キルギスタンが工場の閉鎖を伴う生産設備の再構成を行い、農業生産について再度計画を策定することを可能にする。およそ100万人の労働者がロシア、カザフスタンを、そしてユーラシア中に移動していくことになる。

⁴ エジプトはEEUとの自由貿易協定設立の緒に就いた。<https://financialtribune.com/articles/world-economy/10994/egypt-to-set-up-ftz-with-eeu>

⁵ 「CAREC-2020」<http://www.careprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/2012/CAREC-2020-Strategic-Framework.pdf>

モンゴルの関心と参加の機会

モンゴルの地政学的な環境は、中央アジアの東と西をつなぐ輸送・物流センターとなる機会をもたらす。モンゴルが地域のネットワークを構築する役割を果たすために、その隣国と積極的な関係を維持していくことは、いっそう重要となる。近年、海に接していないということや、道路輸送や社会資本の未発達、外国貿易の促進や資本投入の面で悪影響を及ぼした。このことは、輸出産品の価格も左右し、モンゴルに景気後退をもたらした。モンゴルは、139カ国と貿易を行い、外国貿易総額は、110億ドルに到達し、そのうち輸出が58億ドル、輸入が52億ドルである⁷。しかしながら、外国貿易額、特に近年輸出額が急激に減少しており、その理由として輸出の量と価格の両方の落ち込みが挙げられる。従って、これらの課題を克服するために、輸送や社会資本の発展は、モンゴルにとって重要である。

北東アジアにおいて、北朝鮮の核問題を解決することなしに、多角的な貿易や経済的な協調を推進することは、今後まだまだ時間がかかることが予想される。しかし、ユーラシア地域における地域間の道路輸送ネットワークの必要性は増している。近年、モンゴルはロシア、中国、韓国、北朝鮮と日本とのエネルギー、輸送、物流、安全保障関係をより強化している。

信頼関係の強化と北東アジアの安全保障の仕組みを構築するために、モンゴルは多くの提案と構想を提供し、外交的

な行動を起こしてきた。その一つがモンゴルのエルベグドルジ・ツァヒアギーン大統領による「ウランバートル対話」であり、これは、北東アジアの国々による協力の仕組みを構築するためのものである。この対話は、政府間の友好関係を広げていくという方向性だけでなく、自治体や民間経済主体、国民も対象としている。モンゴル大統領の構想は、平和と信頼関係の強化というユーラシア・イニシアチブの目的と同じ方向にあり、より緊密な協力関係を構築し、協力的な行動を起こしていくことが二国間で必要となる。

モンゴルの発展と経済を確固たるものにするために、安全で信頼に足る、安価で高速な現代的な鉄道と道路は、より重要性を増してきている。加えて、国内のエネルギー網をより拡張すること、二つの隣国の領土を通過する際の有利な条件を獲得すること、国際的な物流と輸送センター並びに港湾を整備することが望まれる。当時の朴槿恵大統領の推し進めていた「ユーラシア・イニシアチブ」は、輸送とエネルギー部門におけるモンゴルと韓国の協力を進める機会を生み出した。また、モンゴルとロシア、中国との協力は特に外国市場への接続と高く安定的な経済成長を確実にするという観点から、モンゴルの発展に寄与してきた。

• 先日のモンゴルのエルデネバト・ジャルガルトルギーン首相とティグラン・サルグシャンEEC議長との話のなかで、モンゴルはEEUとの間で自由貿易協定 (Free Trade Agreement: FTA) を結ぶこと

を提案していると報じられた⁸。報道発表によると、6月1日から3日の間のサンクトペテルブルク国際経済フォーラムの場で行われた対話の中で、両者は2年間の協力の結果を歓迎したとのことである。

両者間で貿易、経済協力の覚書締結から、具体的な相互貿易強化と貿易障壁の除去の調査に到るまでの実質的な協力の過程に入るには、かなりの長い時間がかかった。2月に第2回のモンゴル-EEU 協力ワーキンググループが開催された。両者は2017年から2018年までの貿易政策、税関管理、公正な競争などについての行動計画を盛り込んだ。

我々の主要な目標は、EEUとの話し合いにより、ユーラシアの輸送・物流網を構築することであり、このことが、貿易と経済の分野の越境協力を推進する原動力になるだろう。

• モンゴルは、一帯一路構想における重要な回廊にあたる。モンゴルは中国、ロシアとの友好関係と、協力の支持を優先する。モンゴルは、現在うまく作用している隣国との三カ国関係をより進めることを構想しており、モンゴルが一帯一路構想に参加することに対して喜びを表している。モンゴル-中国-ロシア経済回廊計画の中で、我々は資金調達の問題やこのプログラムにより左右される32の事業を実現するために積極的に行動している。

中国が主導する一帯一路構想と、モンゴルの「道路発展戦略」は、多くの

⁶ 詳細は、2013年の第12回大臣会合の「部門の方向性と実行計画の進捗に関する概要：輸送と貿易促進部門」にある。カザフスタンの首都アスタナで開かれた2013年の第12回大臣会合では、2020年に向けて優先的に貿易と輸送を促進するという戦略目標が賛同され、以下の3つの目標が提案された。

1. 多国間開発回廊網：輸送回廊を拡張し、鉄道網の運用と関税に関する会合を進めていく
2. より高次の貿易と越境サービス：オンラインで外国貿易を行う窓口を管理し、また動植物由来の製品の安全性が確保されるように見直し、食品加工品の安全性を高めるなど、国境関連の管理を提供する
3. 維持管理についての計画：これは鉄道の配置、資金調達と管理運営の方法、交通安全管理システムの実用化と民間部門の活用からなる

道路輸送部門：2013年に実行された98の事業に対する18兆ドルの投資に加えて、貿易の簡素化に注目し、2002年以来268億ドルの投資により13の事業が実行された。上記の3つの目標を基にして、2014年から2016年の間に108の事業実行のために388億ドルの使用が予定された。

貿易政策部門：第12回大臣会合で、2013年から2017年の間に実行される以下の5つの戦略目標が決定された。

1. 貿易構造の発展を目的とした能力開発訓練の設計
2. 世界貿易機関からの融資を増加させるための人材育成の計画
3. 貿易自由化と貿易環境の向上
4. 植物（検疫）と禁止事項の緩和並びに貿易に関する技術的問題の縮小
5. サービス貿易部門の成長促進

エネルギー部門：

1. エネルギー需給の均衡と効率的なエネルギー使用、再生可能エネルギーの需要の制御、取引を通じて資源拡張の機会を求める
2. エネルギー分布と地域における調整者の問題を解消する
3. エネルギーと水の関係について調査する

地域におけるエネルギー網構築について、エネルギーの取引に関する420億ドルに相当する33の計画が実行された。

⁷ 「2014年のモンゴルの外国貿易が5億3790万ドルの収益に到達」より。http://www.dbm.mn

⁸ 「モンゴルはユーラシア経済連合との FTA に調印過程の段階へ」 http://mongolianeconomy.mn/index.php/en/i/9978

共通する概念と内容を含んでおり、二国間における協力関係にある明るい未来が予想されている。一帯一路構想は、資源、技術や専門の技能を隣国、あるいはその他の地域と共有するためのものである。

地理的に一帯一路構想の陸路に沿っていることから中国とモンゴルが協力することは、一帯一路構想が進む上で重要である。

モンゴルは2014年に、中国とロシアをモンゴルを通じて陸路、鉄道、石油パイプライン、ガスパイプライン、送電線の「5つの線」で結びつける「プレイリーロード」計画を提案した。2017年5月12日には、習近平氏がモンゴルのエルデネバト・ジャルガルトゥルギーン首相と北京で開かれた国際協力のための一帯一路フォーラムの席で会い、モンゴルが中国とロシアの間の架け橋となることを中国が支持することを伝えている。従って、中国-モンゴルの総合的な協力は、互いの利益となることが見込まれる。

その他の重要な事実は、中国とモンゴルが経済的に補完関係にあるという点であり、協力関係であることが理想的な姿だという点である。中国は10年以上の間、モンゴルにとって最大の投資と貿易の相手国である。モンゴルは主に天然資源、毛皮、原材料を中国に輸出し、中国からは、ガス、軽油、食品や機械、装備品を輸入している。

他の途上国同様、モンゴルは天然資源採掘に期待する初期段階であり、今後の産業開発を求めている。従って、中国からの投資資金と採掘業における技術を必要としており、このことがモンゴル経済の重要な柱となる。一帯一路構想は、天然資源、社会資本建設や二国間の結びつきを強めるような、様々な分野での協力の深化を推進することにより、モンゴルにとって大きな機会をもたらしている⁹。

- 2002年にモンゴルが CAREC に参加して以来、総額2億5600万ドルに及ぶ8つの事業が実行された。例えば、西部地域の垂直（南北）道路、アルタンブ

グーザミンウードの道路計画、ザミンウードの物流施設であり、税関データベース改善を含む税関システムの改善や、国境都市の社会資本建設の改善などであり、それぞれを ADB が承認、融資している。2014年から2016年までの間に、13億ドルの支出を見込むこれらの構想との整合性を考慮しながら、およそ10の事業が選択された。それらの中から、ADB は、1億3000万ドルを、「地域間の道路、物流センターの建設」、「国をまたぐインターネットを通じた商取引サービスの導入」、「税関能力の向上」、「動植物由来の製品、食品の安全性に関する検疫手続きの向上」についての4つの事業に融資した。これらの事業の実施は、モンゴルが巨大なユーラシア市場の一部になる一助となるものである。

モンゴルは、自動車や鉄道によるアルタンブラグーウランバートル-ザミンウード-天津の輸送回廊を通じた出荷の際の経路と費用の情報収集を逐一行うなど、技術協力の計画について着実に実行してきており、輸送時の困難についても検証してきている。

経済的な競争力と発展の強化を目的として、ADB は、地域間の統合と協力を推し進めるための以下のモンゴルの構想を支持している。

- (1) 輸送回廊の拡張と貿易手続きの簡素化を行うことで、決定的に他国との貿易、投資関係を発展させる
 - (2) 官民連携 (Public-Private Partnership: PPP) 方式を加速する機会を模索することで、エネルギー部門、エネルギー資源を輸出指向に発展させていく
 - (3) 地域間の対話をより容易に行うようにすることで、環境保護、伝染病の予防などの国境をまたぐ問題や課題を解決していく
- 加えて、ADB はモンゴルに対して、融資を行い、以下の国家規模の構想と計画の実行を支援している。
- (a) 輸送部門：道路の補修計画や、道路部門の生産能力の強化、都市間輸送計画

- (b) エネルギー部門：ウランバートルの熱、電気、エネルギーの供給計画、再生可能エネルギー計画、域内エネルギー計画における戦略
- (c) 都市、水供給部門の発展：水供給、衛生、その他都市行政と都市発展に関する計画

結論

ユーラシアは天然資源と人口、経済資源において豊かな地域である。石油や天然ガス、レアアース、非鉄金属は、現代型の経済と技術の発展をもたらす資源である。地政学的な状況から、ユーラシアは、欧州とアジアという二つの巨大な経済帯を結びつける懸け橋となる。

社会資本建設、輸送と採掘業と地域経済協力が、大部分で重なるということは間違いない。投資は、これらの部門に集中していくだろう。しかしながら、ADB や、新たに設立されたシルクロード基金や、ユーラシア開発銀行、アジアインフラ投資銀行などは、潜在的に最も積極的な計画の支援者となるだろう。

言及すべき構想として、韓国の「ユーラシア・イニシアチブ」、ロシアの EEU、中国の「一帯一路」がある。ユーラシア地域において、「一帯一路」は、これらの国々や地域において、先駆的に協力活動を行っていく基盤であるとみられている。我々の隣国であるユーラシアで最も力をもつ二つの大国は、中国の経済成長、経済発展、金融資源と金融的な強みを用いて、EEU、上海協力機構 (SCO) や集団安全保障条約 (Collective Security Treaty Organization) の枠組みの中で、彼らの協力を進めていくことに同意した。

我々は、より大きな理想を持つべきであり、出遅れることやこれらの計画、構想から得られる機会を逸してしまうことに積極的に抗うべきである。北東アジアにおける対話の枠組みや、CAREC の枠組み内で計画を進めてきたが、これまでのところ、我々のユーラシアにおける存在感は弱い。

[英語原稿を ERINA にて翻訳]

⁹ ADB は、モンゴルの食料の安全管理と輸出を推し進めることを支援する。 <https://www.adb.org/news/adb-supports-mongolia-s-drive-boost-food-safety-exports>

Eurasian Regional Integration and Economic Cooperation: Mongolia's Opportunity for Participation (Summary)

SOYOLGEREL Nyamjav

Senior Researcher, Institute for Strategic Studies (ISS), Mongolia

In recent years, countries in the Eurasian region have been aiming to expand their economic growth by forming cooperative transportation and network infrastructure. Agendas such as free trade agreements, transportation and mega energy projects among countries and third neighbors are examples of this progress/process. As these agendas come into action, it would bring economic growth and development, and the opportunity to compete within the market for the countries in the region. This

research does not concentrate on the competition among states for gaining advantage in the geostrategic sphere and for securing the reliable energy and natural resources that would be critical for economic growth. Instead, this paper aims to illustrate Mongolia's opportunity to participate in regional integration processes and economic cooperation to support economic development.

会議・視察報告

「一帯一路」プロジェクトとヨーロッパ・ベラルーシ・ブレストとポーランド・テレスポルにおける中国発着コンテナの状況

ERINA 調査研究部主任研究員
三村光弘

2017年7月5日～8日の間、ヨーロッパにおける鉄道の不連続点である、旧ソ連圏の広軌(1520ミリ)とヨーロッパの標準軌(1435ミリ)の境界となっているベラルーシのブレストとポーランドのテレスポルを訪問した。

今回は、中国の「一帯一路」プロジェクトに関連して、表1のように、中国から多くの欧州向けコンテナ列車が運行されていることを知り、不連続点のベラルーシ、ポーランド国境に行けば、積み替えのために滞留しているコンテナを見ることができるのではないかと発想から、米欧出張中のモスクワから列車でこの地域を訪れてみることにしたものである。

図1 ブレストとテレスポルの位置



(出所) 地図データ: Google, DigitalGlobe

表1 中国から欧州へのコンテナ列車一覧

名称	導入時期	始発駅	終着駅	走行総距離(KM)	所要時間(日)	運営主体
渝新欧	2011年3月	重慶	デュイスブルク(独)	11,179	14	渝新欧(重慶)物流有限公司
滇新欧 (渝新欧+昆明)	2015年7月	昆明	デュイスブルク(独)		17	雲南新シルクロード快鉄班列公司
漢新欧	2012年10月	武漢	バルドゥビツェ(チェコ)、ハンブルク(独)、デュイスブルク(独)、ウツチ(波)	10,863 (チェコまで)	17	武漢漢欧国際物流有限公司
蓉欧快線	2013年4月	成都	ウツチ(波)	9,826	10	成都重欧班列物流有限公司
厦蓉新欧 (蓉欧快線+アモイ)	2015年7月	アモイ	ウツチ(波)		14	成都重欧班列物流有限公司
鄭新欧	2013年7月	鄭州	ハンブルク(独)	10,214	14~16	鄭州鉄道局
蘇滿欧	2013年9月	蘇州	ワルシャワ(波)	11,800	11~14	中鉄多聯上海分公司
粵新欧	2013年11月	東莞 (石龍駅)	モスクワ(ロ)	10,000以上	15	広鉄集団、東莞中外運物流中心
西新欧 (長安号)	2013年11月	西安	ロッテルダム(蘭)/モスクワ(ロ)	9,850/7,251	18/14	N.A
湘欧快線	2014年10月	長沙	デュイスブルク(独)	11,808	18	広州鉄道(集団)長沙貨運センター
義新欧	2014年11月	義烏	マドリッド(西)	13,052	21	義烏天盟実業投资有限公司
哈欧	2015年2月	ハルビン	ピクリヤニ(ロ)/ハンブルク(独)	6,574/9,820	10~13	哈欧国際物流公司
遼滿欧	2015年4月	大連	モスクワ(ロ)、ハンブルク(独)	10,868		大連港務集団
中欧班列(石河子)	2015年5月	石河子	チェリヤビンスク(ロ)	2,500	5	N.A
合新欧	2015年6月	合肥	ハンブルク(独)	11,000	15	安徽新重欧国際物流有限責任公司
長滿欧	2015年8月	長春	シュヴァルハイデ(独)	9,800	14	長春国際陸港発展有限公司
瀋滿欧	2015年10月	瀋陽	ハンブルク(独)	11,000	12~14	瀋陽鉄道(集団)国際物流有限公司
營滿欧	2008年	營口	モスクワ、ワルシャワ、SjingTefRowlet(ベラルーシ)、ドブラ(スロベニア)、ハンブルク(独)、カールガ(ロ)	8,400(カールガまで)/ 11,000(Dobraまで)/ 14,000(ハンブルクまで)	13~23	營口港務集団、遼瀋鉄紅運物流有限公司

(出所) 李瑞雪『鉄道貨物がつなぐ現代のシルクロード: "中欧班列" の実態と可能性』『中国「一帯一路」構想および交通インフラ計画について』国立研究開発法人科学技術振興機構 中国総合研究交流センター、123頁の表を引用

モスクワ～ワルシャワ国際列車

今回の訪問では、ベラルーシ、ポーランド間の旅客列車の軌間切り替えの実態も調査するため、モスクワ発、ワルシャワ行きの国際列車を利用した。この列車(9列車)は、モスクワ・ベラルーシ駅を14時18分に出発し、ミンスク駅(23:13着、23:43発)、ブレスト中央駅(3:16着、5:20発)、テレスポル駅(4:38着、5:18発)、ワルシャワ中央駅(7:50着、7:55発)を經由して、ワルシャワ西駅(7:59着)まで運行されている列車である(各現地時間)。筆者が乗った2017年7月5日には、モスクワ～ワルシャワ間の直通車輜(ロシア鉄道所属の寝台車)が3両、モスクワ～ブレスト間のみ連結される寝台車とビュフェの合造車(ロシア鉄道所属)が1両、途中ミンスクで増結されたミンスク～ワルシャワ間の直通車輜(ベラルーシ鉄道所属)が3両の編成であった。した

がって、モスクワ～ミンスクは4両、ミンスク～プレストは7両、プレスト～テレスポルは6両、テレスポル～ワルシャワ西間はポーランド国鉄の座席車4両を連結したので、10両編成であった。運賃は4人のコンパートメントで6677.7ルーブル（約1万3000円）であった。

ロシア鉄道、ベラルーシ鉄道所属の車輛とも、ポーランド以西の欧州に直通できるように、欧州仕様の車輛であった。具体的には、車輛の大きさが欧州仕様で（旧ソ連圏より小ぶり）、タンク式のトイレと自動ドアを備え、欧州のブレーキや電圧に対応した装置を搭載した車輛であった。ロシア鉄道は同様の車輛をモスクワ～パリ、モスクワ～ニース間の国際列車にも使用している。

列車の軌間変更作業は、ベラルーシ側のプレスト中央駅で行われた。プレスト中央駅（広軌のホーム）に到着後、ベラルーシの出国手続きのための書類集めや税関検査を終えた後、列車を軌間変更用の作業場へと回送し、1両ごとに切り離れた列車をジャッキアップする。その後広軌用の台車を取り外し、標準軌用の台車を装着し、ブレーキ等の各種ケーブル、ホース類を取り付ける。切り離れた車輛を再び連結し、プレスト中央駅の標準軌のホームに戻し、出国スタンプを押したパスポートを乗客に返せば終わりである。一連の作業は乗客が乗っている状態で行われた。

写真1 プレスト駅での軌間変更の様子



(出所) 筆者撮影 (2017年7月6日)

写真2 テレスポル駅に停車していたコンテナ車



(出所) 筆者撮影 (2017年7月6日)

写真3 テレスポル駅に停車していたコンテナ車



(出所) 筆者撮影 (2017年7月6日)

写真4 テレスポル駅付近に停止していたコンテナ車



(出所) 筆者撮影 (2017年7月6日)

ブレスト中央駅からテレスポル駅間（実際には15キロほど先のホテイウフ(Chotyłów)駅までポーランド側の積み替え施設が続いており、広軌のレールが並行している）、標準軌と広軌の線路が並行している（国境の橋のみガントレット）。テレスポル駅到着後は、ポーランド（シェンゲン圏）の入国審査と税関検査が行われた。入国書類に不備のある乗客がいたのか、パスポートが返却されたのは出発時刻を過ぎた5時20分過ぎで、列車は30分ほど遅れてテレスポル駅を出発した。筆者が下車したワルシャワ中央駅には、20分ほど遅れて到着した。

ポーランドからベラルーシへ

7月7日の早朝6時15分、ワルシャワ中央駅からテレスポル行きの急行列車（TLK）に乗車した。金曜日の朝だったが、ワルシャワ中央駅出発時には7割方、ワルシャワ市を出る頃にはほぼ9割弱の乗車率であった。ミエンジエツ・ポドラスキ駅でかなりの下車があり、テレスポル駅に8時59分の定刻から数分遅れて到着したときには乗車率5割程度であった。運賃は34.9ズロチ（約1,070円）であった。

写真5 テレスポル駅の切符売り場（ブレスト行き切符の案内あり）



（出所）筆者撮影（2017年7月7日）

テレスポルからブレスト中央駅へは、長距離国際列車のほか、1日3本、両駅間のみを走る普通列車が存在する。客車はベラルーシ鉄道が担当する、寝台定員54人、座席定員81人の車輛で、運賃は16.9ポーランドズロチ（約520円）であった。4両編成の列車の内、前の2両にはおそらくポーランドへの入国を拒否されたと見られ

る人々（多くは子供連れ）が乗っていて、一般の旅客は後ろ2両に乗車した。乗車率は6割程度であった。

列車はほぼ定刻に出発し、ゆっくりとブレスト中央駅へと向かった。所要時間は21分、11時54分（時差1時間）ほぼ定刻に到着した。到着後ブレスト中央駅（広軌ホーム、モスクワ方ホーム）内で入国審査と税関検査があった。日本人は珍しいせいか、税関でどこに行くのかといろいろ尋ねられた。

写真6 テレスポル発ブレスト行き列車



（出所）筆者撮影（2017年7月7日）

ブレストからモスクワへ

ブレストからは17時40分発のモスクワ行き列車に乗ることにしていたので、少々時間があつた。ブレストには第二次世界大戦時にドイツ軍が侵攻し、後に有名になったブレスト要塞がある。ブレスト要塞を訪れ、博物館を参観した。今では芝生の美しい広場になっているその場所が戦場であったことを示す展示が多く、物流上の不連続点には、政治や国際関係の上での大きな出来事もまた発生していることが多いことを想起した。

ブレストからはベラルーシ鉄道の4人のコンパートメント車でモスクワ・ベラルーシ駅へと向かった。たまたま運がよかったのか、タンク式トイレ、冷房完備の新型車輛であった。運賃は209.03新ベラルーシルーブル

（約1万2500円）であった。17時40分にブレスト中央駅を出発し、翌7月8日6時47分の定刻に3分遅れてモスクワに到着した。この列車には食堂車がなく、駅であわてて夕食を仕込んだ。ベラルーシとロシアを結ぶ国際列車ではあるが、感じとしては昔、走っていた東京から九州や東北へ向かう夜行列車と似ていた。筆者のコンパートメントはミンスクまでは他に客がおらず、ミンスクからは出張帰りの大学教授と助手の2人組が乗ってきた。

到着地、モスクワはあいにくの雨で、気温は12度、夏の装いしか持っていなかった筆者には少々つらい朝となった。

ポーランド側の積み替え施設

往路の国際列車がテレスポル駅に停車している間に写真2と写真3のように、中国から来た（あるいはへ向かう）と思われるコンテナを積んだ貨車を目にした。テレスポル駅では、積み替えを行っている様子はなく、テレスポルからワルシャワ方に15キロほど進んだホテイウフ駅までの間に、写真4のように、多くのコンテナを積んだ貨車が停車しているのを目にした。

ポーランド側の積み替え施設は、後述するベラルーシ側と同じく、石炭、木材、コンテナなど品目ごとに積み替え場所が異なるようである。コンテナについては、マワシェビチェ・ドゥジェ村に存在するユーロポート社（EUROPORT Sp. z o.o.）で行われているようである。同社ホームページ¹⁾によれば、積み替え施設の総面積は、13ヘクタール（東京ドームの約2.8個分）で、年間の積み替え能力は、8万 TEU とのことである。

ベラルーシ側の積み替え施設

ベラルーシ側の積み替え施設もポーランド側と同じく、搭載貨物別に積み替え施設が異なる。コンテナの場合、ブレスト中央駅から北西に1キロ弱離れたところにあるベラルーシ国鉄の関連会社であるブレスト貨物輸送ロジスティクス（БРЕСТ ГРУЗ ТРАНС ЛОГИСТИК）社²⁾が取り扱ってい

¹⁾ ユーロポート社のホームページは [http://www.cleuroport.pl/]（最終アクセス2017年9月5日）

²⁾ 同社のホームページは [http://brestlogistic.by/new/]（最終アクセス2017年9月5日）

図2 ユーロポート社の積み替え施設



(出所) 地図データ: Google、DigitalGlobe

図3 プレスト貨物輸送ロジスティクス社の積み替え施設



(出所) 地図データ: Google、DigitalGlobe

るようである。

同社のホームページによれば、コンテナの積み替え施設は約1.13ヘクタール、リーファーコンテナ用の積み替え施設は約0.56ヘクタールとのことである。

訪問を終えて

中国の「一帯一路」プロジェクトに関連して鉄道コンテナ輸送が活発化していることは聞いていたが、実際にベラルーシ、ポーランド国境地帯に行ってみると、かなりの数の中国のコンテナを目にした（一日、両側で合計数百個）。特に鄭州ドライポート（鄭州陸港）と書かれたコンテナは、ベラルーシ国内を走行中にも目にした。李瑞雪（2016:128-129）では、これらの列車の抱える問題点が指摘されているが、それにしても東欧と中欧の境界で、これだけ中国の存在感が増していることは驚きであった。

朝鮮半島は、その核問題など、東西冷戦終了後の新たな秩序形成が行われていないこともあり、今のところ北朝鮮は一帯一路プロジェクトの対象外となっている。今後、朝鮮半島をめぐる国際政治的環境に変化があれば、朝鮮半島を縦断する形で陸路での物流が活性化する可能性がある。

<参考文献>

李瑞雪（2016）「鉄道貨物がつなぐ現代のシルクロード：“中欧班列”の実態と可能性」『中国「一帯一路」構想および交通インフラ計画について』国立研究開発法人科学技術振興機構 中国総合研究交流センター、114～132頁。

貿易経済に関する日露政府間委員会・地域間交流分科会第6回会合に関する報告

ERINA 経済交流部部長代理
安達祐司

7月24日、富山市で外務省の主催により「貿易経済に関する日露政府間委員会」の「地域間交流分科会第6回会合」が開催された。

1. 会議の趣旨と経緯

「貿易経済に関する日露政府間委員会」は、日本側は外務大臣、ロシア側は第一副首相をトップに、日露経済関係の全ての問題を包括的に協議する場として、1994年11月に設置が合意され、1996年3月、モスクワで第1回会合が開催された。

この委員会は、以下に掲げる事項に取り組むことにより、両国の貿易経済関係の発展を側面支援することを目指している。

- ・ 両国貿易経済関係の現状の分析及び評価
- ・ 両国貿易経済関係の発展における障害除去、貿易・投資環境等の諸条件の改善
- ・ 互恵の原則に基づく両国貿易経済関係の発展
- ・ ロシアにおける改革への支援
- ・ 国際経済問題
- ・ 両国の地域間協力の発展及び経済団体間の交流強化
- ・ 分科会等の活動報告

委員会の設置以降、貿易経済の状況や双方のニーズを踏まえながら会議を重ねる中で、現在では、極東・東シベリア地域における案件、ロシアの近代化に資する案件を促進するための取り組みを中心に進めている。委員会の下には実務機関として、次官級による「地域間交流分科会」及び「貿易投資分科会」が設置され、日露間経済関係発展の当面の課題と見通しについて包括的に協議されている。

「地域間交流分科会」の会議は過去5回開催されており、第6回目となる今回は、

日本における同分科会としては初めて地方都市での開催となった。

	開催期日	開催地
第1回	2007年10月26～27日	ロシア(ウラジオストク市)
第2回	2008年9月29日	東京
第3回	2011年7月11日	ロシア(ニジニ・ノゴロド市)
第4回	2014年3月20日	東京
第5回	2016年7月1日	ロシア(ハバロフスク市)

2. 会議の概要

- (1) 名称:貿易経済に関する日露政府間委員会・地域間交流分科会第6回会合
- (2) 主催:外務省
- (3) 期日:2017年7月24日(月) 16:30～18:30
- (4) 会場:富山国際会議場大手町フォーラム(富山市)
- (5) 参加者

日本側	政 府	外務省・山崎和之外務審議官(日本側議長)ほか、総務省	8名
	自治体	富山県、鳥取県、山口県、新潟市	20名
	企業等	富山県内企業・団体27、その他(5)	32名
	小 計		60名
ロシア側	政 府	経済発展省・ツイプリスキー次官(ロシア側議長)ほか、在日ロシア大使館、在新潟ロシア総領事館、通商代表部	9名
	自治体	リベック州、トムスク州、ハバロフスク地方、タタルスタン共和国、サハリン州	9名
	企業等	漁業、石炭、石油、航空関係等	9名
	小 計		27名
合 計			87名

- (6) 使用言語:日ロ同時通訳
- (7) 会議の性格:両政府によって予め指定された参加機関・団体による非公開会議(報道機関による取材も主催者指定部分)

3. 会議の要旨

会議は、2時間にわたり、議題1「地域

間交流の現状と更なる発展に向けた課題、取るべき行動」及び議題2「地方プロジェクトの現状と展望」に従い、両国間の貿易経済関係の更なる発展に向けた課題と解決の必要性について認識の共有が図られたほか、双方の自治体、企業等による交流事例やプロジェクトの報告、提案が行われた。

(1) 現時点での課題(外務省)

- ① ロシアへの入国ビザ発給手続きが煩雑。ビザ発給のためのインビテーションの様式・手続きを理解していない招聘元もあり、トラブルが散見される。
 - ② 日ロの地方を結ぶ定期航空便が運休しており、円滑な往来に支障を来している。また、ロシア極東港湾における通関手続きの簡素化・迅速化、シベリア鉄道の安定運行が求められる。
 - ③ 関税・検疫制度の透明性が必要。
 - ④ ビジネス上のトラブルに対する日露政府レベルでの情報共有と解決のためのサポート体制の強化が必要。
- これら課題については、ロシア側も認識しており、解決に向けて今後も努力していくことが表明された。

(2) 主な日本の参加自治体が進めている交流

- ① 富山県
 - ・ 本年7月初めに、富山県知事を団長とする官民代表団がウラジオストクを訪問。沿海地方行政府との間で、交流・協力に関する新たな協定書を締結。
 - ・ FESCO 沿海支社長に対し、シベリア・ランド・ブリッジによる貨物輸送時間の短縮を要請。同支社長は、富山-ウラジオストク-モスクワを14日間で輸送することを約束。
- ② 鳥取県
 - ・ 境港-韓国東海-ウラジオストク間を週1便往復するDBSクルーズフェリー(貨

物130TEU、乗客480人)が運航。

・2017年3月、鳥取県版「中小企業分野における協力プラットフォーム」を設置。日露間の国の動きに呼応し、貿易、産業、観光等のロシアビジネス個別案件の創出への取組を開始。

③山口県

・昨年12月15日、山口県長門市で日露首脳会談が開催されたことを契機として、山口県-クラスノダール地方、長門市-同地方ソチ市(温泉リゾート地同士)の交流関係構築の検討・協議が開始。
・本年4月、山口県とクラスノダール地方が、貿易経済、文化、スポーツ、学術、観光分野での交流・協力推進に関する合意書に調印。

(3) ロシアの参加地方行政政府等による報告

① ハバロフスク地方

現在、進められている日本企業が参加する主なプロジェクト

- ・サイコ診療センター(最新の医療診断機器を装備)
- ・陽子線治療センター
- ・ハバロフスク国際空港の整備
- ・木材を原料とする燃料ペレット製造

② リバツク州

- ・モスクワの南方500kmに位置し、人口約115万人。
- ・冷蔵庫や洗濯機などの白物家電製造が盛ん。
- ・経済特区には約370社の外国企業が進出。日本の主な進出企業は、JT、横浜タイヤ。

・自動車、食品製造、バイオテクノロジー関連企業の誘致を推進。地方行政サポート、インフラ、物流が充実。

③ サハリン州

- ・サハリンI、IIにより石油、天然ガスを順調に日本に輸出。
- ・水産加工、食肉を含む農産品加工、温室栽培、スキー場やリゾート施設整備などの分野への日本からの投資に期待。

④ タタルスタン共和国

- ・ロシア欧州部のほぼ中央に位置し、首都カザン市は、モスクワの東方約800kmに位置。共和国の人口は約390万人。
- ・石油化学工業、カマズ大型トラック製造、ヘリコプター・航空機製造などが盛ん。
- ・共和国政府の機関として「タタルスタン投資開発局」を設置し、積極的に海外からの投資や企業進出の誘致を推進。日本からは、健康産業や薬品製造分野での進出を期待。

⑤ 日本企業が関係する進行中のプロジェクト等

- ・ブリヤート自治共和国での廃棄物処理施設
- ・サハ共和国(ヤクーチヤ)での風力発電施設、高効率ガスタービン熱供給システム
- ・ヴォロネジ市における道路渋滞解消のための信号システム、健康にやさしい住宅

(4) まとめ

- ① 以下のまとめがなされ、両国議長により覚書が調印された。
- ・両国間の貿易経済関係の発展に向け、様々な課題について両政府が認識・情

報を共有し、解決のため双方努力すること
・日露関係の発展における地域間交流の重要性が改めて確認されるとともに、両政府支援の下で地域間交流の一層の深化に向けて協力していくこと

② 次回会議は、2018年にロシアで開催される。開催時期及び開催地は、今後、両国政府間で協議・調整される。

4. 終わりに

昨年12月に開催された日露首脳会談において日本側から8項目の経済協力プランが提示され、経済交流促進に向けた日本政府の積極的な取組姿勢が示された。また、今回の会議のような自治体交流や企業活動を後押し・サポートする政府レベルの具体的な枠組みも評価に値すると言えよう。

新潟県が向き合うロシア極東についても、その経済発展がロシア連邦の最重要課題の一つとされ、先行社会経済発展区やウラジオストク自由港の制度の創設・運用など貿易や投資、企業進出の環境整備が進められている。

財務省の貿易統計によると、日ロ間の貿易は2014年をピークに減少していたが、2017年上半年期では輸出入の合計額が約1兆1535億円と対前年同期比35.4%増加し回復傾向にある。

本年9月初めにはウラジオストクで第3回東方経済フォーラムが開催され、日ロ経済関係の新たな展開も見込まれる中、今後も引き続き動向を注視したい。

大図們イニシアチブ(GTI)第6回北東アジア観光フォーラム

ERINA 経済交流部経済交流推進員

蔡聖錫

2017年7月27日、中国吉林省延辺朝鮮族自治州琿春市において「大図們イニシアチブ(GTI)第6回北東アジア観光フォーラム」が開催された。

「GTI北東アジア観光フォーラム」は、2012年中国吉林省琿春市で第1回が開催されて以来、今回で6回目の開催となっ

た。フォーラム開催の背景をたどると、まず2012年に中国中央政府から、地域発展戦略「中国図們江地域(琿春)国際協力モデル区建設の支援に関する若干の意見」と、「中国東北地方が北東アジア地域に向けて開放する規画要綱」が発表された。「意見」では、中ロと中朝の経済

協力の推進が明記されており、特に国境観光が重点的な経済協力分野として挙げられた。また「要綱」では、中国と北東アジア諸国間の国境観光を積極的に展開すること、そして国境観光路線を開拓すること等が記載されたほか、さらに2020年までに東北地方における北東アジア諸国が

らの観光客数を年間1800万人にするという具体的な目標値まで示された。このような経緯もあり、吉林省政府は、同じく図們江国境地域の観光振興を目的とする大図們イニシアチブ(GTI)事務局と連携し、さらに国連世界観光機関(UNWTO)の協力を得て、フォーラムの開催に至った。

報道によれば、2014年に琿春市政府はGTI事務局に対して「琿春市を北東アジア観光フォーラムの永久開催地にする」という内容で提案を行い、その年のGTI観光部会(Tourism Board)で承認されて、現在のように毎年琿春市で開催されることとなったということである。

開幕式では琿春市の張吉峰市長、延辺朝鮮族自治州の朴学洙副州長、吉林省旅行発展委員会の陳守君副主任、中国国家旅行局企画財務司の蔡家成副司長、GTI事務局のTuguldur baajikhuu事務局長、UNWTOのVanessa Saturプロジェクトマネージャーが歓迎・来賓の挨拶を行った。中国国家旅行局、吉林省政府、延辺朝鮮族自治州政府、琿春市政府は、琿春市が中国・ロシア・北朝鮮の3カ国の国境を有することから、今後、国境観光(Border Tourism)を中心に、輸送業、金融業、製造業等の関連産業を育成していくという考えを示した。Tuguldur baajikhuu事務局長は、図們江地域の国境観光のポテンシャルは高いと評価し、また、GTIの地方協力委員会(GTI Local Cooperation Committee)の会議では、観光分野における多国家間協力が優先事項に認可されて以来、中央から地方への関心が年々増していると述べた。

フォーラムでは、3つのセッションが行われた。

セッション1の「世界経済統合による観光発展動向」では、まず、UNWTOのVanessa Saturプロジェクトマネージャーから、世界観光産業の情勢について紹介があった。Satur氏によれば、過去60年を振り返ると、観光産業は当初、先進国の富裕層しか体験できなかったが、今は発展途上国の市民も十分楽しめるようになり、特にアジアの観光者数は毎年増加し、欧米と肩を並べる観光産業の先進地域になりつつあるという。また、観光産業は経

済に対する貢献度が高く、輸送業、製造業、サービス業等を含む様々な産業に対して波及効果があり、雇用の創出も期待できると述べられた。図們江地域は、広大な自然環境を始め多様な文化、歴史、考古、宗教が交錯する魅力ある場所であり、今後、GTIとの連携を強化しながら、観光企画、観光資源のリサーチ、人材育成、PR等の様々な分野で協力することが表明された。続いて、モンゴル環境観光省のGansukh Dambyn大臣顧問が、モンゴルの観光産業の現状について発表を行った。ロシア沿海地方観光局観光開発部のNadezhda Udovenko部長は、「沿海地方-ロシア極東の観光ハブ-国境観光と観光モビリティ」をテーマに、ロシア沿海地方と図們江地域国境観光とのコラボレーションについて発表を行った。

セッション2の「環日本海地域の観光連携」では、吉林大学管理学院の李北偉教授が、北朝鮮核ミサイル、米韓軍事演習、THAADミサイル等様々な問題が勃発するなか、北東アジア各国は観光分野での連携を通じて緊張を緩和するべきだと主張した。特に、中国・ロシア・北朝鮮の3カ国に跨る「国境観光特区」を作することを提案し、3カ国による共同運営委員会を組織して共同で特区を運営・管理し、利益を共有する方法を提案した。中国海洋大学の竇博教授は、考古学の観点から、例えば渤海国→朝鮮半島→日本の交流、明清時代の中国杭州→北京→吉林→黒龍江(アムール川)→サハリン島までの「北東アジア海上シルクロード」等を列挙して、観光資源の開発における新たな方向性について紹介した。ウラジオストク海洋港のElena Flintuk副CEOからは、クルーズ船観光の重要性について、ウラジオストク国立経済大学国際観光誘致研究所のGalina Gomilevskaya氏からは東アジア観光における各国連携、環日本海や環オホーツク海のクルーズ船観光について、それぞれ発表が行われた。筆者からは、日本及び新潟のインバウンド観光における取り組み、現状、課題、ERINAが参加した北東アジア観光フォーラム(IFNAT)等について発表を行った。

セッション3の「観光商品・プロジェクトアイデアに関するプレゼンテーション」

では、モンゴル観光教育研究者協会のMunkhtumur Dashbelen理事が、内モンゴル自治区満洲里市から約50km離れたモンゴル・中国・ロシアの3カ国国境地点で観光リゾートを建設する計画を紹介した。Munkhtumur氏によれば、現在満洲里市を訪れる観光客は年間600万人に達しており、このリゾートができれば1回の旅で3カ国の文化を楽しむことができ、観光の目玉になる可能性があるという。ロシア沿海地方ハサン地区観光国際協力部のKorotkih Oleg部長は、ハサン地区の自然環境、海水浴場、野生動物等の観光資源について紹介し、図們江地域の国境観光ルートにハサン地区を取り入れることを提案した。ロシア沿海地方観光情報センターのDaria Gusevaセンター長は、沿海地方の観光施設、観光資源について紹介した。吉林省中国青年国际旅行社、延辺遼東国际旅行社、長春文化国际旅行社の3つの旅行会社の企業責任者からは、自社の観光ツアーについて紹介が行われた。

本フォーラムで評価したいところは、発表者のバランスの良さであった。中国、ロシア、モンゴルの産官学の代表者が集まって、図們江地域の観光産業の現状を紹介し、それぞれのアイデア、プロジェクト等を共有するのは効果的であろう。さらに、図們江地域に限らず、モンゴルの代表者はモンゴル・中国・ロシアの国境エリアについて発表を行い、ロシアの代表者はオホーツク海、さらに北極海までを視野に入れた発表を行った。

改善して欲しいところは、問題提起または課題に対する議論の時間が少なく、全体として報告会だけの印象を与えた点である。国境観光は多くの場合、一国の経済中心地から遠く離れた場所で行われるのが常で、言葉の問題、インフラの不備、ビザ問題、安全問題、サービス意識の差異等の様々な問題に直面する。ユーザー満足度を向上させる観点から、問題解決のための努力、経験、ノウハウ等を共有することで、フォーラムの質がいつそう上がることになる。

報道によれば、2016年に図們江地域の重要都市である琿春市を訪れた観光客数は253.8万人(前年比29.1%増)に

達した。また、近隣の延吉空港の利用客数は2016年に過去最多の145万人（同1.4%増）を記録し、中でも国際線の利用客数は66.5万人（同15%増）に上った。さらに最近になって、中国側がロシアに対して琿春からウラジオストクまでの高速鉄道を建設する提案を行ったことも報道されている。遠い先の話のように聞こえるかも知れないが、琿春地域の自信に満ちた心境が伺える。



黒龍江省視察報告

ERINA 調査研究部研究員
南川高範

7月28日から8月4日の1週間をかけて、黒龍江省ハルビン、綏化、大慶の市場概況の把握を目的として視察を行った。2015年時点の各地域の情報を概観すると、人口はハルビンが最も多く961.4万人、続いて綏化が548.5万人、大慶が244.5万人である。一方、一人当たり付加価値生産で見た所得水準は大慶が最も高く1万6209ドルであり、これはハンガリー、ポーランドなど一部の東欧諸国よりも高い水準である。ハルビンは8690ドルで、中国の平均値と同程度、綏化は3400ドルで平均よりも下位に位置する地域である。一方で経済の勢いを意味する経済成長率は、ハルビンが7.1%、綏化が6.5%と中国の平均並みであるのに対して、大慶は-2.3%とマイナス成長であることを示している。

今回対象としたハルビン、綏化、大慶はそれぞれに異なる特徴を持つ地域であり、その特徴それぞれが黒龍江省の重要な側面を表す。ハルビンは対ロシア経済の重要な拠点地域であり、綏化は農業の生産地、大慶は油田を擁する工業都市である。

今回の視察の中で話を聞くことができた黒龍江省社会科学院北東アジア研究所の笹所長によると、黒龍江省の特徴は以下の4つの特徴に分けられるという。一つ目は農業地帯である点、二つ目は旧工業だけでなく先端技術（中国語で高新技術）

も含む工業地域であるという点、三つ目は対ロシアの重要拠点であるという点であり、四つ目は人材育成の拠点である点だと説明する。綏化市だけでなく、五常や三江平原とよばれる米作地帯が黒龍江省には所在しており、五常大米、響水大米と呼ばれるブランド米が生産されている。綏化市も米作が盛んな地域ではあるものの、ロシアなどとの対外取引において、他の地域に比べて立地などの点で不利であるため、農業を利用した発展が見込めないという。また、黒龍江省の特徴として、人材育成を重視している点を挙げている。黒龍江省は省当りの大学の数が多く、工業大学などでロボットや自動車に搭載される先端技術の開発が盛んに行われているのだという。しかし、旧工業が生産の多くを占める黒龍江省の特徴から、先端技術が生産性の上昇、広義のイノベーションにつながらないことが、黒龍江省が直面している課題であるとも指摘している。

こうした特徴をもつ黒龍江省であるが、上述の通り、黒龍江省すべての地域が一律に4つの特徴を持つわけではなく、今回訪れた都市はそれぞれにその都市の特徴を持っている。綏化市には、ハルビンで見られるようなロシア語の看板や、ロシア商品の販売店など“ロシア的”な要素がない。前述の笹所長の話では、黒龍江省の特定の地域でロシア文化が色濃く反映

される要素は、ロシアとの貿易であり、ロシアとの取引を扱う税関のある都市でなければ、街中でロシア製品を販売する商品などが見られるわけではないという。

ハルビン市内でロシア商品を販売する商店



(出所) 筆者撮影

また、所得水準を反映して、販売されている財貨の価格は、大慶、ハルビン、綏化の順に高いたらうと考えていたが、必ずしも商品価格がその地域の所得水準を反映しているわけではないことも確認できた。衣服や食品、家電製品について、価格を見たところ、高級品の価格、低所得層向けの価格、いずれについても、三都市で大きな差がないのである。この理由として二つの要素が考えられる。一つは、所得水準の低い綏化市で高所得層が全体の一部であっても、人口数が多いため、そうした高所得層だけを対象にした販売店が継続的に営業を行うことができているという考え方である。もう一つは、競争の

不完備である。綏化では、商城とよばれる大型のスーパーマーケットのような販売店が散在しており、それぞれのスーパーマーケット間に距離があるため、十分な競争が行われていない可能性がある。実際、ハルビンの中央大街や、大慶の崑崙大街などの商業地域では、同じ地域に商業施設が集中し、また一つのショッピングセンターの中でも同種の商品を販売する店舗が出店しているため、その中で競争の仕組みを働かせていると考えられる。

ショッピングセンターが集中する大慶の崑崙大街



(出所) 筆者撮影

また、ハルビン市から綏化市へ移動する際に、交通機関として普通列車を利用したのだが、車両からデッキに至るまで人が満載で、明らかな超過需要の状態で行っていた。満員電車は日本でも珍しく

ない光景ではあるが、中国の列車はすべて事前に販売するチケットの数が決まっており、身分証を提示して列車に乗るような仕組みになっているため、チケット販売数や価格が明らかに許容量を上回ることを前提としていることになる。便数の増加や価格の引き上げなど、本来の市場の仕組みによる需給の調整は行われていないことになる。

ハルビンから綏化へ移動する際の満員列車の風景



(出所) 筆者撮影

一般的な小売商店の商品価格には大きな差は見られなかったものの、三都市すべてに所在するケンタッキーフライドチキン(中国語で肯德基)の価格を見たところ、三都市に所在する店舗で提供している商品の価格差は、経済成長率から推測される需要の勢いや所得水準など直観的な

予想と整合的であった。例を挙げると、オリジナルチキンの価格はハルビンで12元、綏化で10元、大慶で10.5元であり、どの都市でもオリジナルチキンとポテトMサイズのセット価格は同じである。チキナゲットの価格はハルビンで11元、綏化で9元、大慶で9.5元と、どの商品の価格もハルビンが最も高く、綏化が最も安く設定されていた。一方で、大慶とハルビンに所在するスターバックスの商品は、いずれの店舗の商品価格も同じであることを確認した。

最後に、綏化市では、団地のような集合住宅の階下で、親子孫三代が語らう風景や、バスの運転士が客と笑い合いながら話をする、そうした光景を目にした。経済学的な見地からは、安定的かつ平等に経済発展を遂げ、それが社会の平穏につながるものであるかどうか政策評価などにおける一つの指標となる。しかし、経済発展に伴い、豊かな時間や心のゆとりというものが失われていく傾向にもある。経済発展に伴い時間当たりの賃金が上昇し、労働に使わないゆとりある時間の機会費用が高くなるのが理由の一つと考えられるが、経済学以外の見地からは、こうした豊かな時間の欠失は、社会的厚生の下を伴うとみなされるのかもしれない。

北東アジア天然ガス・パイプラインフォーラム (NAGPF)

ERINA 調査研究部長・主任研究員
新井洋史

北東アジア天然ガス・パイプラインフォーラム (NAGPF) は、1995年に設立された国際 NGO で、北東アジアにおける天然ガス分野での協力を促進するため、専門家による意見交換や共同研究などの活動を実施してきている。筆者は現在、NAGPF の事務局長としてこの活動に参加している。NAGPF では、中核的メンバーによる理事会を年1回開催しており、今年は2017年8月24日にモスクワで開催された。理事会では、会の活動・運営に関

することを議論するほか、各国の天然ガス部門の最新動向などについての情報交換を行っている。以下では、当日の議論の中から興味深かった点を簡単に紹介したい。

ロシアについては、現在の NAGPF 会長でもあるロシア科学アカデミー石油・ガス研究所のアレクセイ・マステパノフ¹ エネルギー戦略・安全保障分析センター長から話題提供があった。同氏は、世界全体が大きなパラダイムシフトの中にあるとの認識

を示し、特に炭化水素資源に関する情勢変化を強調した。かつてローマクラブが石油の枯渇を論じて以降、エネルギー資源は希少なものとみなされてきたが、いまや資源所有者が消費者に対して一方的に条件を押し付ける時代ではなくなった。石油価格は低下し、パリ協定により再生可能エネルギーの普及も進む見通しである。結論として、同氏は、非化石燃料の動向分析が必要であること、科学技術の動向がエネルギーバランスを左右すること、そ

¹ アレクセイ・マステパノフ「『2035年までのロシアのエネルギー戦略』草案の運命」、ERINA REPORT (PLUS) No.137、2017年8月

してエネルギー生産・輸送技術の開発スピードが重要であることの3点を指摘した。全体として、ロシアにとって不都合な要素を強調した報告であった。なお、マステパノフ氏からは、本誌の前号にロシアのエネルギー戦略の策定に関する論文を寄稿いただいているので、関心がある向きはそちらも参照願いたい。

中国からは、中国石油天然気集団経済技術研究院の単衛国市場研究所長が報告を行った。冒頭、2017年上半期のガス需要が前年同期比13.8%増加していることなど、中国国内の足元の天然ガス市場動向が簡単に説明された。長期需要見通しとして、同研究院が最近発表した試算値を引用して、2020年に3340億立方メートル、2030年に5350億立方メートル（いずれも推奨ケース）となり、2015年の実績（1940億立方メートル）の1.7倍、2.8倍に増加するとの数値を示した。問題は、いかにこれだけの量の天然ガスを調達するかである。一つの試算として、国内ガス生産で3200億立方メートル、LNG輸入で800億立方メートル、パイプラインガス輸入で1300億立方メートルを確保するとの構成が披露された。2016年の天然ガス輸入量は、LNG、パイプライン共に210

億立方メートル強であり、2030年にはそれぞれ約4倍、6.5倍に増える計算だ。パイプラインガスの輸入の伸びが大きいとみていることについて、同氏は、標準的なLNG受入基地の受入能力に対して、パイプラインの輸送力が極めて大きい（数倍から10倍）ことを指摘した。同氏は、2000～2013年頃が中国のガス産業にとって古き良き時代であり、今後そのような時代の再現は無いと述べていたが、その意図は「供給が追いつかないリスクがある」というものである。日本のように需要縮小の中で活路を求めて苦しむ事業者にとっては、羨ましい悩みだ。

日本についての報告は、石油天然ガス・金属鉱物資源機構（JOGMEC）の黒須利彦モスクワ事務所長から行っていた。同氏は、東日本大震災後の原発の稼働状況や日本の長期エネルギー需給見通しの概要などを紹介した。また、2016年に資源エネルギー庁が取りまとめたLNG市場戦略において、取引の容易性、オープンなインフラ、需給を反映した価格指標の3要素が重視されていることを説明した。さらに、電力市場に引き続き、ガス市場でも自由化が進みつつあるものの、国土全体をカバーする基幹パイプライ

ン網が未整備であるとの課題を指摘した。

韓国からの報告は、韓国ガス公社ガス経済・経営センターのリユウ・シホ主席研究員が行った。韓国では、近年、石油価格の低下に伴いLPG利用へのシフトが起きていることなどから、LNG輸入量がピークだった2013年を下回る状態が続いている。ただし、新たに発足した文在寅政権は、石炭火力発電の停止を進めており、天然ガス利用が増えつつある。また、脱原発を打ち出しており、仮にそれが実現すれば、天然ガスシフトが進む可能性がある。こうした点では、不確定要素が大きい。ガス調達面では、2024年頃にカタール、オマーンからの長期契約が満了するので、その後の調達が課題となる。試算によれば、その頃には米国からのLNG価格がスポット価格を下回る見込みであり、こうした点を注視していきたい。

今回の会議は、いわば内輪の会議であったが、NAGPFでは来年2018年にロシアがホストとなって国際会議を開催する予定である。そこでは、幅広い関係者の参加を求めることにしており、意見交換や情報交換が活発に行われるものと期待している。

「第4回北東アジア企業発展フォーラム ～大健康産業と食品工業～」に関する報告

ERINA 業務執行理事

田中徹

8月27日に中国吉林省延辺朝鮮族自治州の州都・延吉市で開催された「第4回北東アジア企業発展フォーラム～大健康産業と食品工業～」に参加した。

1. 会議の趣旨

経済成長を続ける中国においては、中部以南の海に面した諸都市の発展が目覚ましいが、東北地方内陸の延辺朝鮮族自治州も、ロシア・北朝鮮と国境を接する

地理的優位性を活かして外国との経済交流を通じた発展を目指している。この会議は、延辺朝鮮族自治州で発達している食品工業を近年世界的に注目されている健康産業と結びつけて拡大すると共に、日本・ロシア・韓国の健康産業や食品工業と連携・協力し、さらに成長することを目的として4年前から開催されている。

2. 会議の概要

- (1) 名称:2017第4回北東アジア企業発展フォーラム～大健康産業と食品工業～
- (2) 日時:2017年8月27日(日)14:00～16:30
- (3) 場所:中国吉林省延辺朝鮮族自治州延吉市白山ホテル3階国際会議センター
- (4) 主催:延辺朝鮮族自治州企業連合会・延辺朝鮮族自治州企業家協会
- (5) 参加者数:約90名
- (6) 使用言語:日中韓口4カ国語（同時通訳）

3. 会議の内容

(1) 参加団体代表による講演

ア 延辺朝鮮族自治州企業連合会会長 金碩仁

北東アジア各国の健康産業が置かれた状況や優越性などについて触れた後、2020年の健康産業の世界総生産額が13兆ドル余りに達するという予想に言及し、時代のトレンドに合致して将来の需要が巨大かつ有望な産業分野であることを強調した。

また、健康産業の中でも食品産業を「食物と栄養で健康管理するのが最も経済的な方法」としてその重要性を説き、延辺朝鮮族自治州（以下、延辺州と記載）の特色ある食品産業を次のように紹介した。①キムチを中心とした漬物産業が発達しており、世界に向けて輸出しているほか、中国政府から「朝鮮族食品用品基地」と命名された。②松茸・キクラゲ・山菜・蜂蜜・松の実など林産物の特産品に恵まれ、キノコ類の生産額は昨年約6億7千万ドルであった。③長白山系の湧き水を利用したミネラルウォーター産業も盛んで、広州・陝西・福建等国内はもちろん、台湾・韓国からも企業が進出し、生産額は昨年約45億ドルに達した。④健康食品の代表・朝鮮人参は延辺州の特産で、生産額は約15億ドルとなった。現在もブランドの維持と向上に努力している。

参加した各国の各団体・企業に対しては、積極的な情報交換やビジネス上の課題に対する支援など、北東アジア地域全体での協力をさらに進めるよう呼びかけた。

イ 環日本海経済研究所業務執行理事 田中徹

健康産業・食品産業は「モノを作って売る」という発想だけでなく、「一定のコンセプトの中で様々なサービスと組合わせて新たな付加価値を作り出し、商品を総合的に売る」という手法の一つを提示した。具体的には、日本各地で行われているヘルスツーリズムであり、例として新潟県の薬膳ツーリズムを挙げた。延辺州は中・ロ・朝の3カ国が国境を接する国際性豊かな地域であること、長白山系のリゾートや様々な健康食品・料理の素材があること、高速道路・高速鉄道・航空路線に恵まれた

交通至便の地にあることなどに言及し、ヘルスツーリズムの可能性を指摘した。

ウ 韓国経営者総協会常務ユ・ギジョン

韓国国民の健康状況や健康産業の現状について、2026年には超高齢化社会を迎えること、健康医療産業が韓国経済の長期低成長を解消する重要な産業になりうること、健康医療産業の市場自体はここ5年間平均で6.3%の高成長を続けていること、しかし韓国は食品全体の市場規模が中国（1兆169億ドル）、アメリカ（9258億ドル）、日本（4427億ドル）に比べて633億ドルと小さく、健康食品は成長を続けながらも現在約53億ドルほどであることなどについて統計により説明した。

また今後の課題として、政府による民間営利医療法人の許容や再生医療・遺伝子治療などの最先端医療に対する規制緩和を通じて保健・医療産業の育成・拡大を行うこと、これに付随する健康機能食品産業や給食・宅配などのサービス産業が育成されるべきことなどを提起した。

エ ロシア沿海地方商工会議所会頭 ボリス・ストゥブニツキー

健康産業が人々の関心を集め、健康食品の消費形態も一過性のプレゼントから常用して健康の維持向上に役立てる形の消費に変わるなど時代の流行になっていること、また、健康は人的資源がその能力を発揮するための大切な基礎であり、労働力の資質や生産性の向上にも寄与するため、健康産業が経済の安定した発展を維持する大切な産業であり、国の重要な戦略的産業でもあることなどに触れた。

ロシアでは、経済は依然としてエネルギー産業を中心としており、世界経済の影響を受けて多少の困難も見られるが、緩やかに成長を続け、消費者の嗜好も次第に多様化して、ここ数年は健康食品市場の拡大もうかがわれることを説明した。また、健康食品は医薬品・サプリメントなどととも国の衛生部の審査登録を受ける必要があること、外国企業がロシア市場への進出を図る場合には、ロシア企業との協力や地域の商工会議所のアドバイスなどを受けたほうがよいことなどを提言した。

最後に、ロシア政府が極東開発を国の政策として重視しており、税の優遇策や自由流通の施策を実施して海外からの投資

を歓迎していることに言及し、北東アジア各国企業の連携と協力による沿海地方への健康食品産業の進出を期待していることを伝えた。

(2) 各国企業家による企業・製品紹介等

ア 延辺金剛山食品株式会社理事長 趙勇哲（中国延辺州）

- ・2003年4月に延辺新興工業集中区で創立。製品はキムチ、カクトゥギ、ケンニブ（荳胡麻の葉）キムチ、トラジ（桔梗）、コチュジャンなど朝鮮族の伝統的な食品が約100種類ある。
- ・設立当初は5人だけの小さな会社で、ブランドもなく販売は苦しかったが、工場を拡張して現代的設備の機械化生産により生産能力と品質を大幅に向上させた。
- ・これにより市場シェアを拡大し、ブランドを確立すると共に、研究開発チームを立ち上げて外国企業にも学びつつ、常に先進技術を導入し新製品を開発してきた。
- ・10年余りで会社は急成長し、中国一のキムチ生産企業になった。金剛山キムチは吉林省のブランドになり、現在、直営店・専門店・チェーン店は1000店を超えた。
- ・さらに電子商取引にも参入し、売り上げは次第に増加して、新たな経営基盤を形成している。
- ・成功の要因は、①品質が一番で、常に新しくより良い製品を研究開発で作出し、品質管理を充実して安定した製品を供給すること、②市場からのフィードバックを重視して、需要に合った製品を供給すること（品質だけでなく小分けの包装や地域・年齢に応じた味の微調整など売り方に留意）など。

イ 延吉秀愛食品有限公司副総経理 坂本高敏（日本）

- ・2004年5月、延吉市の経済開発区内に設立された。製菓・ドライフルーツ・ナッツ類などの加工食品を扱う東京・秋葉原の正栄食品工業（株）が100%出資したグループ会社で、事業内容はそのうちのナッツ類などである。
- ・製品はナッツ類やシード類。中国東北

地方で収穫される松の実(特に紅松の実)をはじめアメリカのクルミ・アーモンド・ピーカンナッツ、オーストラリアのマカデミアナッツ、中国のカボチャの種など、年間約5000tを生産・出荷している。

- ・ 欧米向けの輸出用がメインだが、中国の国内用(パンメーカーや洋菓子メーカーへの納品など)にも力を入れている。
- ・ 食品工業の4つの基本的要素は「原料」「機械」「人」「方法」である。良い原料を産地近辺で確保し、機械や設備は常に整理整頓して清潔な状態を保つようルール化し、従業員にルール・技能・知識を繰り返し教育し、人と機械の配置・点検・記録などを品質・コスト・安全の面から十分に考慮すること。また、現地の法律や基準、取引先との取り決めを遵守することである。
- ・ 経営上の留意点は、①常に利益を出すために、通年生産が可能で得意分野の主力製品を3品目以上有すること、②他社製品と自社製品の差を分析し、自社製品の品質メリットが何かを認識すること、③製品原価を細かく管理し、販売価格の競争力を失わないこと、④営業と連携し、常に変化する市場の需要を把握して製品開発することであり、一層の規模拡大には新商品の開発が重要になる。

ウ 吉林韓正人參有限公司董事長 イ・ジュンチャン(韓国)

- ・ 2011年4月、延辺新興工業集中区に設立された。韓国煙草人參公社の100%出資子会社で朝鮮人參の加工販売を行う。
- ・ 製品は、生人參のほか乾燥人參・人參エキス・人參飲料などの加工品である。
- ・ 人參の効能については、免疫力強化・疲労回復・血行促進・老化防止・記憶力改善・解毒抗炎症作用などがある。また、人參の多用や長期服用の弊害については医学的に根拠がなく、長期間安全に服用できる健康機能食品である。
- ・ 今後の延辺州の人參産業発展のため、いくつか提言したい。
- ・ 安定した売買市場を成立させ人參製品生産企業の原材料ニーズを満たすため、林地栽培を畑栽培に切り替えて栽培面積を拡大し、一定の生産量を確

保すること。

- ・ 人參栽培にあたり、農薬使用の規制や残留農薬の解消方法について政府の指導が必要である。また、無公害人參栽培技術の確立のため研究投資すべきではないか。
- ・ 人參加工にあたり、加工技術の善し悪しが品質に反映するため、企業が常に最新の加工技術を導入できるよう政府の支援が必要である。
- ・ 人參産業の発展を制約する不合理な規則やルールを改善して新たな基準を設け、生産・加工・販売にわたる産業全体の管理システムを構築すること。

4. 会議の感想

- (1) 昨年の会議までは、発言者は出席団体の代表または有識者などに限られて

いたが、今年は延吉市内の企業代表者を招いて発言させるなど改善が見られた。会議の目的を、話し合いだけでなく実際のビジネスの契機となることに置かなければ、現場の経営者の話を聞くことは有意義であると感じた。筆者も延辺州における企業活動の実態について、より深く理解できた。

- (2) 外国への投資や企業進出には、為替の変動、商習慣の違い、理解が容易でない法律や規則など様々なリスクがあるが、これらに正確に対処しつつ利益を上げている企業がある。外国へ進出する企業は、経験の積み重ねにより対処のための方法論が確立されていると強く感じた。日本の(そして新潟の)企業がこうしたノウハウを身につけ、少しでも多く海外で活躍できることを期待したい。



ERINA 撮影



ERINA 撮影

セミナー報告

「一带一路」連結建設：黒龍江省全面振興発展推進国際フォーラム

日中韓経済の国際相互依存と経済協力の可能性

日時：2017年6月15日

場所：黒龍江省社会科学院

講師：ERINA 代表理事、東京大学公共政策大学院特任教授 **河合正弘**

1. はじめに

日本・中国・韓国との間の経済的な相互依存関係は、この数十年のあいだに深まってきた。しかし、この三国の間の政治的な関係は必ずしも良好ではない。日本と中国、あるいは日本と韓国のあいだには、歴史問題や島の領有権の問題が存在する。さらには、ベトナムやフィリピンなどのASEAN 諸国や米国を巻き込んだかたちでの南シナ海をめぐる問題が日中関係にも影を落としている。最近では、韓国に配備されている THAAD (Terminal High Altitude Area Defense: 終末高高度ミサイル) の是非をめぐって、中国と韓国との政治・経済関係が悪化しつつある。北朝鮮における核・中長期距離弾道ミサイルの開発が進む中で、日中韓の間で必ずしも良好な政治的な関係が存在していないのは望ましいことではない。

こうした状況を背景に、日中韓の経済がどのように相互依存関係を深めているか、どのような分野でお互いの共通の利益が存在するか、いかなる経済協力を進めることでお互いにプラスサムゲームとなる状況を作り出せるかが重要だ。そのことが、お互いの間の信頼関係の醸成につながる可能性があるからだ。そうした観点から、本稿では、日中韓経済の国際相互依存関係について、主に越境訪問者、輸出入貿易、直接投資の動きを分析し、次いで日中韓の間での経済協力の可能性について検討する。

2. 日中韓経済の国際的な相互依存

よく知られているように、アジア全体の経

済的な相互依存の度合いを見ると、アジア域内の国際的な訪問者の70-80%程度が他のアジア諸国に旅行していることが分かる。輸出入貿易では、アジア域内の貿易の比率は50%以上になっている。直接投資についても、アジア域内の投資の50%以上が他のアジアの国・地域によって行われている。これに対して、国際的な証券投資については域内取引の比率がまだ低く、アジアの金融統合は十分進んでいない。

国際的な訪問者の動き

日中韓の海外・越境訪問者の動きを見ると、日本では1700万人の日本人が海外旅行に出かけており、2400万人の外国人訪問者が日本を訪れている(2016年)。中国では1億1400万人の中国人が越境訪問(香港・マカオ・台湾を含む)を行い、1億3400万人の外国人訪問者(香港・マカオ・台湾人を含む)が中国を訪れている(2015年)。韓国では、2200万人の韓国人が海外旅行に出かけ、1700万人の外国人が韓国を訪問している(2016年)。

表1は、日中韓各国の越境訪問者(アウトバウンド)の主要な行先と外国人訪問者(インバウンド)の出身国をまとめたものである。まず日本を見ると、日本人訪問者は米国への訪問が最大で、中国、韓国を第2、第3の訪問先としている。また、日本を訪れる外国人訪問者の最大は中国からで、韓国からの訪問者が第2位になっている。このように日本をめぐる越境訪問は中国・韓国と緊密な関係をつくり出しているが、時系列的に見ると、日本を訪問する中国人旅行者の数は急増しているものの、日本から中国(及び韓国)に出かける訪問者の数が減っている。ASEAN 諸国に出かける日本人訪問者の数が増えていることを勘案すると、中国(や韓国)との間の政治的な関係の悪化が日本人の海外訪問の行動に影響を与えているものと考えられる。中国人の海外訪問者数の急増はいわゆる「爆買い」を通じて日本経済に貢献し、かつ中国人の日本への理解を高める効果をもと。しかし、中国への日本人訪問者の数が減ってきている現状は、日本人の中国理解の高まりという点からは問題だろう。

表1 日中韓の越境訪問者の主要旅行先、海外からの越境訪問者の主要出身国・地域

日本		中国		韓国	
アウトバウンド (2015)	インバウンド (2016)	アウトバウンド (2015)	インバウンド (2015)	アウトバウンド (2015)	インバウンド (2016)
米国	中国	マカオ	香港	中国	中国
中国	韓国	香港	マカオ	日本	日本
韓国	台湾	タイ	台湾	米国	米国
台湾	香港	韓国	韓国	タイ	台湾
タイ	米国	日本	日本	フィリピン	香港
フランス	タイ	台湾	ベトナム	ベトナム	フィリピン
シンガポール	オーストラリア	米国	米国	香港	タイ
グアム	マレーシア	シンガポール	ロシア	台湾	マレーシア
ベトナム	シンガポール	ベトナム	マレーシア	シンガポール	インドネシア
ドイツ	フィリピン	ドイツ	モンゴル	マカオ	ベトナム

資料出所：アウトバウンドのデータは、UN World Tourism Organization が集計したデータによる。インバウンドのデータは各国当局 (Japan National Tourism Organization, China National Tourism Administration, Korea Tourism organization) の公表データによる

次に、中国についてみると、中国人の越境訪問者の大半がマカオ・香港を訪れており、次いでタイ、韓国、日本への訪問が多い。また、中国への越境訪問者の大半は香港、マカオからであり、次いで台湾、韓国、日本からとなっている。すでに述べたように、中国から日本への訪問者数は急増しているが、日本から中国への訪問者数は減少している。韓国については、日本、中国がアウトバウンドとインバウンドの両方で最大の相手国となっている。とりわけ、中国人の訪問者数が日本と同様急増しているが、日本人の韓国への訪問者数はこの数年減少傾向にある。

以上まとめると、日中韓の間では海外・越境訪問者が緊密なかたちで相互交流している。ただし、中国人訪問者の対日・韓訪問が急増している一方で、日本人旅

行者の対中・韓訪問が減少している、という特徴がみられる。日本人による対中・韓訪問を拡大させるためには、日中、日韓の政治関係の改善が望まれよう。

国際貿易

国際貿易の面でも日中韓の間の関係は緊密である。表2は、2016年における日中韓の輸出・輸入の主要相手国をまとめたものである。日本からみて、主要な輸出相手国は米国、中国、韓国であり、主要な輸入相手国は、中国、米国、オーストラリア、韓国となっている。日本の輸出先・輸入先の時系列的な変化をみると、貿易相手国としての米国のウェイトがトレンドとして低下し、中国のウェイトが急速に高まっている。日本の総輸出に占める対中国輸出のシェアは急速に伸びているが、この5年

ほどは若干低下しており、18%程度にとどまっている。しかし日本の輸入先としての中国の重要性は急増し、そのシェアは今や26%である。中国の製品・農産品が日本経済を支えるほどの状況になっている。

中国の輸出先としては米国、香港、日本、韓国が重要であり、輸入先としては韓国、日本、台湾、米国が重要である。中国は輸出・輸入の両面で特定の国や地域に大きく依存していない。時系列的な変化をみると、輸出入の相手国としての日本のウェイトがトレンドとして下がってきている（ただし米国のウェイトは下がっていない）ことがわかる。貿易相手国としての韓国の重要性は安定的に推移しており、輸入面ではいまや日本よりも重要な輸入先になっている。

韓国の輸出先としては、中国、米国、香港、ベトナム、日本が上位にあり、輸入先としては、中国、日本、米国が上位を占める。韓国においても中国と同様、貿易相手国としての日本の重要性は時間とともに低下傾向にあり（かつ中国と異なり米国のウェイトも下がっている）、それに替わって中国の重要性が急増している。とりわけ韓国は輸出の面で中国に急速に依存度を高めており、輸出全体の25%が中国向けとなっている。

このように、日中韓の間の国際貿易には緊密な相互依存関係が存在するが、それは以下に述べるように三か国がともに東アジア地域で形成されてきたサプライチェーンに組み込まれているからでもある。また同時に、そのウェイトは低下しつつあるとはいえ、米国の存在も無視することはできない。日韓にとっては貿易相手国としての中国の重要性が高まっており、中韓にとっては日本の相対的な重要性が低下しつつある。しかし、そのことは、中韓にとって日本の経済的な重要性が低下していることを意味するものではない。日本による対中・対韓直接投資が、中韓の対日貿易に構造的な変化をもたらしてきたと考えられるからだ。

海外直接投資

そこで次に日中韓をめぐる直接投資の動向をみることにしたい。表3は日中韓の対外・対内直接投資残高でみた、直接投

表2：日中韓の輸出・輸入の主要相手国・地域

日本		中国		韓国	
輸出 2016	輸入 2016	輸出 2016	輸入 2016	輸出 2016	輸入 2016
米国	中国	米国	韓国	中国	中国
中国	米国	香港	日本	米国	日本
韓国	オーストラリア	日本	台湾	香港	米国
台湾	韓国	韓国	米国	ベトナム	ドイツ
香港	台湾	ドイツ	ドイツ	日本	台湾
タイ	ドイツ	ベトナム	オーストラリア	シンガポール	サウジアラビア
シンガポール	タイ	オランダ	マレーシア	台湾	オーストラリア
ドイツ	サウジアラビア	インド	ブラジル	インド	ベトナム
オーストラリア	インドネシア	シンガポール	スイス	メキシコ	カタール
英国	アラブ首長国連邦	台湾	タイ	マレーシア	ロシア

資料出所：IMF, Direction of Trade Statistics の公表データによる

表3：日中韓の対外・対内直接投資残高の主要相手国・地域

日本		中国		韓国	
対外 2015	対内 2015	対外 2015	対内 2015	対外 2015	対内 2015
米国	米国	香港	香港	中国	日本
中国	オランダ	ケイマン諸島	英領バージン諸島	米国	米国
オランダ	フランス	英領バージン諸島	日本	香港	オランダ
英国	英国	米国	シンガポール	オーストラリア	英国
オーストラリア	シンガポール	シンガポール	米国	ケイマン諸島	シンガポール
タイ	スイス	英国	ドイツ	シンガポール	ドイツ
シンガポール	ケイマン諸島	インドネシア	韓国	ベトナム	マルタ
韓国	香港	ルクセンブルグ	ケイマン諸島	オランダ	フランス
香港	ルクセンブルグ	ドイツ	オランダ	日本	香港
インドネシア	ドイツ	フランス	台湾	英国	中国
	韓国 (12) 中国 (14)	韓国 (13) 日本 (18)			

資料出所：IMF, Coordinated Direct Investment Survey の公表データによる。中国の対外直接投資残高は、Ministry of Commerce, National Bureau of Statistics, and the State Administration of Foreign Exchange, Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment, 2008 and 2015の公表データによる

資の主要な相手国・地域をまとめたものである。日本の投資先では、米国、中国、オランダなどが主で、韓国は第8位である。日本の投資の受け入れ先をみると、米国、オランダ、フランスなどが主で、韓国は12位、中国は14位となっている。日本の対外・対内直接投資の時系列的な変化をみると、米国や欧州が依然として主要な相手国・地域であるが、次第にアジア向け、特に ASEAN と中国向けの対外投資が傾向的に増えていることがわかる。しかし日本から中国への直接投資のシェアは全体の10%以下とまだ低く、今後とも伸びるポテンシャルが大きい。日本の対韓投資のシェアも2.5%と低く、今後さらに伸びる余地がある。

中国の対外直接投資の相手国・地域としては、香港、ケイマン諸島、英領バージン諸島、米国が主で、韓国は13位、日本は18位となっている。中国の投資の受け入れ先としては、香港、ケイマン諸島、日本、シンガポール、米国の順で、韓国は7位になっている。このように、中国の対内・対外直接投資の相手先としては、香港が圧倒的なウェイトを占めており、ケイマン諸島や英領バージン諸島などオフショア市場も重要だ。その中で、日本はオフショア市場以外の国としては、中国への最大の直接投資国である。中国の対外直接投資は大きく伸びているものの、まだ日本や韓国に十分な投資をしておらず、将来的に大きなポテンシャルが存在することがわかる。

韓国の対外直接投資先としては、中国、米国、香港が主で、日本は9位である。韓国の対内直接投資の受け入れ先としては、日本、米国が主で、中国は10位である。韓国で特徴的なことは、対中投資が対米・対 EU 投資よりも大きく、そのシェアが25%に達していることだ。その反面、対内投資では、EU からの投資が大きい。日本からの投資もそれに次いで大きく、対内投資残高の25%を超えている。中国からの投資はまだ小さい規模で、今後伸びるポテンシャルが大きい。

既に見たように、中国では輸出入貿易の両面で日本のウェイトが落ちているが、その一つの理由は、中国に進出した日系企業が現地生産を増やしそこから中国市場に製品やサービスと提供するようになって

いること、また、現地企業から中間財や資本財を調達するようになっており日本からの輸入にさほど依存しなくてもすむようになっていることが挙げられる。要するに日系企業の現地化が進んでいるのである。その意味で、むしろ日中経済の相互関係はより深化しているといつてよい。

日本経済は2010年代の初めまで貿易黒字を享受してきたが、近年貿易黒字が減り、むしろ赤字になる年もある中で、対外直接投資の投資収益が着実に拡大しつつある。投資収益が日本経済を支えるようになっており、特に中国での投資収益が大きくなっている。日本はサプライチェーンの中で中国や ASEAN などアジアを中心に直接投資を拡大させ、アジアを重要な投資地域として位置づけている。実際、直接投資の収益率を計算すると、中国及び中国以外のアジアで非常に高い収益率が得られていることがわかる。それに比べて、米国や欧州での収益率は低く、日本の企業にとってはますます投資をアジアに傾斜させていく意義が大きくなっている。

3. 日中韓の間の経済協力の可能性

以上の分析から、北東アジアにおける地域的な協力の方向性が示されよう。第一は、域内で越境訪問者の移動をさらに活性化させていくことだ。とりわけ、インバウンド需要は経済成長に貢献するだけでなく、人々の直接的な交流を促して、相互理解の促進につながりうる。第二は、拡大しつつあるアジアのサプライチェーンをさらに支えるべく、自由貿易協定などで貿易・投資をさらに活性化させていくことだ。第三は、海外旅行者を取り込み、貿易・投資の活性化のために、各国のインフラの連結性をさらに強化していくことだ。米国のトランプ政権が保護主義的な傾向を高めるリスクがある中で、日中韓がこうした経済協力を通じて相互依存関係を強化していくことの意義は大きい。

国際観光協力

日中韓でできる第一の経済協力は、相互の観光振興だろう。インバウンド需要の拡大は経済的にプラスの効果をもつだけでなく、人と人との交流を通じて相互認識

を深め信頼強化につながる効果をもち、極めて重要だ。お互いの文化や考え、生活のしかたを理解することが相互信頼の醸成に寄与するものと思われる。

急増する中国人の海外訪問者が日本や韓国を訪れることで、日韓は経済的に潤うが、中国や韓国を訪問する日本人旅行者数の減少は問題だ。とりわけ日本からすると、数千年の歴史を持つ中国はもとの文化の発祥地であり、より多くの日本人が中国を訪問することで日本人の中国理解も高まるはずだ。韓国も歴史的には日中の中継地であったことから、日本人による対韓訪問の潜在的な需要は大きいはずだ。日本人旅行者の対中・対韓訪問の減少を逆転させるためにも、日中・日韓の政治関係をさらに改善させることが欠かせない。

日中韓 FTA から RCEP へ

貿易・投資の活性化という観点から重要なことは、日中韓の自由貿易協定 (FTA) をできるだけ早く締結することだ。日韓は2003年末に二国間 FTA 交渉を開始したが、ほぼ1年後に交渉を停止し、それ以降、二国間交渉は行われていない。中韓は二国間 FTA の交渉を2012年に開始し、2015年末に中韓自由貿易協定を発効させた。日中、日韓の間で二国間 FTA が存在しない状況で、現在は日中韓 FTA 交渉 (2013年開始) が進められている。日中韓 FTA による地域経済統合のメリットは大きいものの、政治経済的な理由によって FTA 交渉は望ましいかたちでは進捗していない。その理由としてはいくつかの点が挙げられる。

- ・ 日中・日韓の政治的な関係が良好なものでなかったこと
- ・ 日本は中国・韓国に対し農業で比較劣位にある分野が多く、自由化に前向きでなかったこと
- ・ 中国は日本に対し製造業やサービス業で比較劣位にある分野が多く、自由化に積極的でなかったこと
- ・ 韓国は日本に対し製造業で比較劣位にある分野が多く、かつ対日赤字の拡大が懸念され、自由化に積極的でなかったこと

このように各国とも相互に比較劣位とな

る産業分野を抱えているが、FTA はどの国全体にとっても全体でプラスの効果をもたらすことが知られている。重要なことは、各国ともに FTA により不利益を被る産業分野の縮小や競争力強化に励み、生産資源をより生産的な分野に移していくよう構造改革を進めることだ。そのことで FTA からの利益を国全体が享受できるようになる。

日中韓 FTA の締結は、現在並行して進められている東アジア地域包括的経済連携協定 (RCEP) にも良い影響を与えよう。ASEAN プラス6の16か国からなる RCEP は、日・中・韓・印・豪 NZ がそれぞれ ASEAN と結んでいる FTA が中心になっているものの、日中、日韓の間では FTA が存在せず、それが交渉進捗の一つのネックになっているからだ。RCEP を構築することで、東アジアのサプライチェーンをカバーする FTA ができ、貿易・投資のさらなる活性化につながろう。

北東アジアのインフラ開発協力

北東アジアにおけるインフラ投資の必要額は大きな規模に上る。表4は Kawai (2013) による推計額を示したものである。交通、エネルギー（電力を含む）、情報通信技術 (ICT)、環境分野のインフラ投資の必要額は、毎年総額629億ドルに上る。その大半は中国の東北地方で必要とされるものであり、中国国内で資金調達できよう。しかし、クロスボーダー・インフラについては、国際的な取り組みが必要で、国際機関による融資などが必要となる可能性がある。とくに内陸国であるモンゴルにとっては、国際的な連結性を高めるには中国やロシアとの連携が不可欠である。

日中韓の3カ国は、こうした地域的なイン

フラづくりでも協力していくことが望ましい。観光業や物流の発展、貿易・投資の活性化のためには、インフラ整備と連結性の強化が避けて通れないからだ。ADB と AIIB の共同融資を始め、大図們江開発プログラムや「一帯一路」構想との連携も視野に入れた取り組みが必要だろう。また、こうしたインフラ協力のメリットを北朝鮮に示すことで、北朝鮮が国際社会に復帰する誘因をつくり出すことにもつながろう。

4. 中国東北地方の役割と政策

中国の東北地方（遼寧省、吉林省、黒龍江省）は、経済構造を改善して地域経済成長を推し進めるとともに、北東アジアの近隣諸国や北京・上海等の中国国内の先進地域との間で様々な経済連携を推進することで地域の比較優位を発揮していくことが重要だ。

東北地方の経済は大きな転換点にある。東北三省は、近年の経済成長率が中国全体の成長率の平均よりも低く、経済的な困難に面している。私見では、東北三省で見られる経済的な困難は実は中国全体で見られるもので、それが東北三省で凝縮した形で起きている。中国経済は構造転換、すなわち伝統的な重厚長大型の製造業から技術集約的な製造業やサービス産業への移行の途上にある。日本は1970年代の第一次オイルショック後、「重厚長大」型の製造業から「軽薄短小」型の製造業に転換していったが、中国でも同様の産業構造転換に迫られている。中国経済はまた投資主導型から消費主導型への移行の途上にある。企業の過剰生産設備や過剰債務を削減させる、ゾンビ企業を整理・淘汰する、家計所

得を増大させるといった中国全体にとっての課題は、東北三省で最も凝縮した形で現れている。その意味で東北三省における経済構造改革は、中国全体にとっても大きな意味を持ちうる。

東北地方経済の特徴としていくつかの点が挙げられる。第一に、中央レベルの国有企業 (SOE) のプレゼンスが極めて大きく、地方企業・地方産業の規模が小さい。第二に、産業構造が重工業中心でかつ過剰になっており、新陳代謝に欠けている。第三に、民間企業のプレゼンスが低い。したがって、改革の方向としては、SOE 改革、伝統的な重化学中心の製造業からハイテク型・軽薄短小型の製造業への転換、サービス産業の拡大、過剰生産能力の除去、民間企業の促進が挙げられる。民間企業の促進のためには、市場重視の政策運営や良好なビジネス環境づくり、さらには対外開放を進めていくことが欠かせない。

北東アジア協力としては、大図們江開発プログラムと連携しつつ、地域のクロスボーダー・インフラ開発を進めて、隣接諸国との貿易・投資を拡大していくことが重要だ。具体的には、東北三省は積極的に「一帯一路」に参加し、韓国の「ユーラシア構想」、モンゴルの「草原の道」構想、ロシアの「トランス・シベリア経済回廊」構想ともドッキングさせ、その中で東北三省を発展させていくことが望ましい。

日系企業（例えば東芝や日産自動車など）は中国の東北地方経済の高度化に寄与しており、東北三省は対外的にさらに開放して、日本企業などと連携して構造改革を進めていくことで、ウィンウィンの関係が築けるはずだ。東北三省が日本（をはじめとする海外）からの投資を受け入

表4：北東アジアにおける毎年のインフラ投資の必要額の推計（10億米ドル）

分野	国・地域	中国東北	北朝鮮	モンゴル	ロシア極東	クロスボーダー	計
	期間	2010-20	2011-20	2010-15	2013-25		
交通		12.6	4.3	0.7	4	0.8	22.4
エネルギー		31	1	0.8	0.9	1.2	34.9
ICT		4	0	0.1	0	0.1	4.2
環境		1.2	0	0.1	0	0.1	1.4
計		48.8	5.3	1.7	4.9	2.2	62.9

資料出所：Masahiro Kawai. "Financing Development Cooperation in Northeast Asia." Northeast Asian Economic Review, 1:10 (March 2013), pp. 1-40.

れ、拡大させていくことが必要で、そのためにも、日中韓 FTA の締結が必要だ。

5. まとめ

日中韓はこれまで経済的な相互依存関係を深めてきた。特に、海外旅行者など

人の動きや貿易・投資の関係が強化されてきた。経済的な相互依存関係をより深め、経済協力を進めていくことがさらなる経済的な利益を作り出すだけでなく、平和と安定という地域の大きな環境づくりにも役立つものと考えられる。

北東アジアを含むアジア経済はこれまで

急速に発展してきたが、それが可能であったのは、域内で平和と安定が維持されてきたからだ。今後も持続的な成長を続けていくためには、平和と安定が欠かせず、そのための様々な地域協力の努力を惜しむべきではない。

ERINAビジネスセミナー

中国の産業用ロボット・生産設備産業の動向と可能性

月 日: 2017年6月28日

場 所: NICO プラザ会議室(新潟市中央区)

後 援: 公益財団法人にいがた産業創造機構(NICO)

講 師: 一般財団法人機械振興協会経済研究所調査研究部研究副主幹 **太田志乃**

1. 主に産業用ロボット市場、産業について

1) 生産設備とは

生産設備とは「モノをつくる機械」、並びに「モノをつくるための機械を効率的に稼働させる機械」である。産業用ロボットの他にも、工作機械、組立機器、搬送用装置、射出成型機、プレス機、鍛造・鍛圧機などが該当する。生産設備や産業用ロボットがなぜ注目されるかという、工程内での生産スピードや品質管理、コスト(特に労務賃など)面でメリットが生じると考えられているためだ。

2) 産業用ロボット市場の大きさ

2010年、世界の産業用ロボット出荷台数は約12万台だったが、2015年には25万台となった。出荷台数はこの5年で2倍以上伸び、2019年には予測値で約41万台とされている。2010年と比較すると、わずか10年以内で3倍以上の伸びがこの市場で展開されていると理解できる。それぐらい、産業用ロボットは世界中に必要とされている製品であり、市場だということだ。

では、世界でどのぐらいの産業用ロボットが実際に導入されているだろうか。1973年時点では世界で約3000台のみの市場だったが、2015年になると約163万台と、500倍強の台数になっている。それ

が2019年になると約260万台になるので、累積値でも大きく伸びている市場ということと言える。

3) カテゴリ別市場動向

一言で「産業用ロボット」といっても、いろいろなパターンがある。大きく4つに分けるのが典型で、溶接・塗装系、アクチュエーター(駆動)系、組立・搬送系、クリーン搬送系とカテゴライズされている。溶接・塗装系というのは、溶接の工程をロボットが行う。溶接はもともと危険な作業をする工程で、それをロボットに代替してアーク溶接やスポット溶接を行ってもらう。自動車等の塗装は、表面にムラがあったりゴミが入ったりしてはいけない工程なので、ロボットでその生産の平準化を図ることで、多用されている。組立・搬送系は非常に大きな市場であり、卓上型、取り出し型、スカ

ラ、パラレルリンクといった様々な分野に分かれている。クリーン搬送系とは、主に半導体工場に用いられる工程で、ガラス基板の搬送やウエハ搬送といった生産工程で用いられるロボットである。

表1は2015年から2025年までの市場規模推移を富士経済のレポートから作成したもののだが、2016年と2025年(2025年は予測値)を比較した場合、溶接・塗装系で伸長率は約32%、アクチュエーター系で44%、組立・搬送系になると95.8%になる。クリーン搬送系でも16.2%と、どのカテゴリを見てもかなりの伸長率が見られる。

4) 産業用ロボットにおける主要プレイヤー

特に組立・搬送系に注目すると、主に世界の5強といわれる産業用ロボットメーカーが市場を構成している。2016年時は1位が日本のファナック(17.7%)、2位が

表1 グローバル市場規模推移(金額ベース、2017年以降は予測値*)

単位: 百万円

カテゴリ別	カテゴリ細目	2015	2016	2017*	2018*	2020*	2025*	2025/2016 伸長率
溶接・塗装系	アーク溶接、スポット溶接、塗装	273,500	293,800	310,000	321,600	337,700	359,800	31.6%
アクチュエーター系	単軸、直交、電動スライダ	40,800	40,300	45,900	48,700	52,920	58,650	43.8%
組立・搬送系	卓上型、パライジング、取り出しスカー、小型垂直多関節、垂直多関節、パラレルリンク、ヒト協調	383,000	440,500	530,700	600,900	709,500	862,650	95.8%
クリーン搬送系	ガラス基板搬送、ウエハ搬送	69,500	85,500	92,300	95,550	93,050	80,750	16.2%
合計		766,800	860,100	978,900	1,066,750	1,193,170	1,361,850	77.6%

注) 数値は富士経済推定
出所) 富士経済『2017ワールドワイドロボット市場の現状と将来展望』p.22より作成

表2 アプリケーション分野別ロボット需要構成(2016年実績)

		単位:台							
		自動車	電子デバイス	コンシューマ機器/用品	業務/産業機器	建機・鉄道・船舶	食品・医薬品・化学品	その他	小計
溶接・塗装系	アーク溶接	20,960	0	1,900	2,980	1,460	0	6,000	33,300
	スポット溶接	38,700	0	200	1,500	100	0	500	41,000
	塗装	5,400	0	560	510	210	0	120	6,800
小計		65,060	0	2,660	4,990	1,770	0	6,620	81,100
アクチュエーター系	単軸	24,100	19,150	19,100	16,350	1,900	3,750	10,650	95,000
	直交	7,300	5,650	8,600	2,650	850	1,300	3,150	29,500
	電動スライダ	55,300	71,300	34,900	40,500	11,000	14,300	42,700	270,000
小計		86,700	96,100	62,600	59,500	13,750	19,350	56,500	394,500
組立・搬送系	卓上型	1,900	2,310	7,780	1,020	80	280	1,330	14,700
	パレタイジング	1,400	120	440	390	0	5,750	1,000	9,100
	取り出し	12,900	11,100	25,200	2,000	80	3,400	2,220	56,900
	スカラ	5,900	5,400	8,250	2,300	50	1,500	3,600	27,000
	小型垂直多関節	22,850	2,930	9,550	4,450	270	2,300	8,250	50,600
	パラレルリンク	250	250	250	60	50	2,340	300	3,500
	ヒト協調	2,700	700	1,400	600	0	450	1,350	7,200
小計	47,900	22,810	52,870	10,820	530	16,020	18,050	169,000	
クリーン搬送系	ガラス基板搬送	0	5,150	0	0	0	0	0	5,150
	ウエハ搬送	0	14,500	0	0	0	0	0	14,500
小計		0	19,650	0	0	0	0	0	19,650
アプリケーション別合計		199,660	138,560	118,130	75,310	16,050	35,370	81,170	664,250
全体に占める割合		30.1%	20.9%	17.8%	11.3%	2.4%	5.3%	12.2%	100.0%

注) アプリケーション別合計値は原点と異なる(ここでは報告者による計を掲示)。
出所) 富士経済「2017ワールドワイドロボット市場の現状と将来展望」p.47より作成

ドイツの KUKA (17.5%)、3位はスイスの ABB (13.8%)、4位が日本の安川電機 (7.9%)、5位が川崎重工業 (5.0%) となっている。これら5強のメーカーが市場の過半数を占めている。そのほか、スイスの Staburi (2.1%) を除くと、組立・搬送系に限ってはほぼ日本メーカーが市場を担っている(スター精機2.5%、セイコーエプソン2.6%、ユーシン精機3.1%)と言っても過言ではない。

組立・搬送系の細目(パレタイジング、小型垂直多関節、垂直多関節、パラレルリンク、ヒト協調等)でも面白いように市場が分かれています。例えば、ファナックから川崎重工業までのいわゆる5強のメーカーが、パレタイジングからヒト協調に至るまでの市場を構成している一方、ユーシン精機やセイコーエプソン、スター精機、Staubli、その他のメーカーは、「取り出し」や「スカラ」といったところに集まっており、組立・搬送系産業用ロボットにおいても、メーカーの役割が二分されていると言えます。

産業用ロボットの中でも今、非常に注目を集めているのが、ヒト協調ロボットだ。人と協調してロボットが生産工程を担う点に世界中のメーカーが注目し、大手のメーカーが既に市場に参入している。

5) 産業用ロボットの主要顧客は自動車、電子デバイス産業

もう一点注目しなければならないのが、アプリケーションの分野別ロボット需要構成だ。表2は、産業用ロボットがどういった産業で使われているかを示している。自動車産業で全体の3割、電子デバイスで2割、コンシューマ機器・用品で2割弱という数字になっている。自動車や電子デバイス産業だけで産業用ロボット市場の半数を占めていることが分かる。クリーン搬送系は、半導体工場で使われるので、電子

デバイスの産業がほぼ主要顧客になる。自動車の分野だけで見ると、溶接・塗装系、組立・搬送系において非常に大きなシェアを占めている。

6) 産業用ロボット市場、産業の特徴

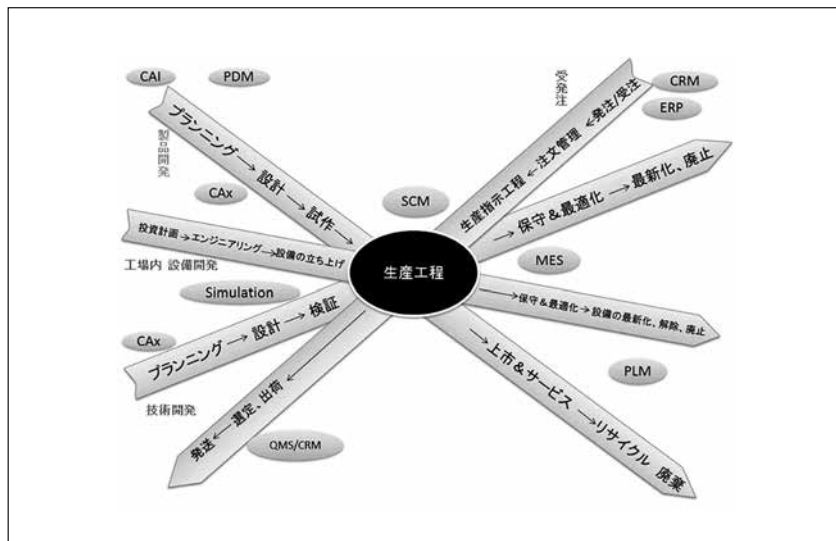
以上をまとめると、産業用ロボット市場、産業とは①グローバルに右肩上がりの成長を示す注目市場、産業であり、②主要プレイヤーは日本勢、ドイツ、スイスのメーカーに見られる欧州勢がメインとなっている。③ロボットのカテゴリによって導入分野が大きく異なるが、現状、そして近い将来に予測される最大顧客は自動車産業である。ただし、④今後はIoTの流れ、国による法整備の後押しもあり、前述の自動車や電子デバイス以外の新たな業種、もしくは中堅・中小企業にも導入が拡大する見込みがあると括ることが出来る。

2. Industry4.0と中国製造2025

1) Industry4.0の目指すところ

Industry4.0のコンセプトは、工場等の生産工程を中心にして、例えば発受注、製品開発、工場内の設備の開発、技術開発をすべて、生産工程を矢申するような形で狙いを定めている(図1)。例えば、ある製品が発注、受注、生産指示が出され、生産、選定、出荷、発送というサプライチェーンの中で用いられるのが、産業

図1 Industry4.0のコンセプト



出所) Deutsche Bank, Current Issues, April 23, 2014, p.11を抜粋の上、報告者訳(原典は Fraunhofer IPA)

用ロボットや、いわゆる ICT、IT である。生産の平準化を図るために産業用ロボットや工作機械等の生産設備の重要性が高まっていると言われている。特に、製品開発中のプランニング、設計、試作、もしくは生産工程中の生産、出荷、それぞれにおいて、産業用ロボットや、工作機械、これらのソフトを司るメーカーらがそれぞれ自分たちの得意分野で製品を上梓しようとしている。それが IoT の流れに乗って積極化しているというのが現状だ。

2) 中国製造2025の展開…2015年5月

Industry4.0は、2014年のハノーバーメッセでドイツの首相が提唱、それに付随する形で2015年5月、「中国製造2025」（または「Made in China 2025」）が中国政府から発表された。この策定の背景は、Industry4.0が展開される理由とほぼ重なる。製造業を巡る環境の急激な変化等に伴い、中国政府も新たな工業発展戦略を策定しなければならなかった。もしくは、ICT や、製造技術そのものの拡充を志向する上で、新たなビジネスプランの拡大、イノベーションを模索しなければならない。そして、中国経済の「新常态」（中国が「世界の工場」と呼ばれた頃とは異なり、生産コストが非常に高まっている、もしくは従来のような規模の経済も限界を迎えている）の中で、中国の製造業が今後、何を目標に定めなければならないのか、それを文言化したものが「中国製造2025」

だと理解できる。

Industry4.0が4つの矢というコンセプトを提示したのとは異なり、「中国製造2025」は一つ一つを文言化して、何をどうしたいのかを図式化しているのが特徴だろう。「5つの基本方針+4つの基本原則+3段階戦略」を掲げた上で、製造強国に向けた戦略目標の実現を行うことを謳っている。それを実現するために、「9つの戦略任務（10の重要分野）+5つの重大プロジェクト」を成功させるとしており、それを具体化したのが図2になる。

ここで非常に重要なのが、「9つの戦略任務」の6点目「重点分野の飛躍的發展の推進」だ。これは「中国製造2025」の中でどの産業分野を中国が重視するかを具体化している。こういった10の重点分野を置きながら、9つの戦略任務を遂行し、5つの重大プロジェクト、例えば国家製造業イノベーションセンター等の国家機関を設けることで、中国製造2025を国全体で推進していこうというのが、このスローガンの一部になっている。

3) Industry4.0と中国製造2025の共通項

製造業におけるイノベーション能力の向上に向けた取り組みが同じだということ。次世代情報技術と製造技術の融合が求められていること。スマート製造への注力。製造業における大企業と中小企業の連携を促進すること。最終的には製造業のグローバル競争力を強化する、といったこ

ろが両者の共通項だ。

特に注目しなければいけないのが、「次世代技術と製造技術の融合」だ。いわゆる ICT と製造業技術、工作機械や産業用ロボット等の技術を融合させて、生産工程をいかにスピーディーに、タイムリーに動かしていくか、という点は Industry4.0も中国製造2025も同じで、それによって、産業用ロボットのメーカーも IoT の流れに乗りながら自社製品を開発している。

4) 「中国製造2025」重点領域技術ロードマップ

中国がロボット産業に対して主要政策を設けたのは「中国製造2025」が初めてではない。2012年4月に「サービスロボット科技发展」が発表されている。これは第12次五カ年計画に用いられた政策で、要は IoT や Industry4.0 で言われている動きとはほぼ同じことだ。2013年12月にも「工業ロボット産業発展の推進に関する指導意見」を出している。この中では、2020年までの中国ロボット産業の発展目標を提示し、国内メーカー3~5社を国際競争力のあるリーディング企業と位置付け、8~10の関連産業分野を育成し、ロボットの人口密度を1万人当たり100台以上にするを謳っている。そして、2015年5月の「中国製造2025」を迎えるわけだが、ここを境に、2012年、2013年の政策をより強調する上で『「中国製造2025」重点領域技術路線図』が2015年9月に発表されている。技術路線図（いわゆる技術ロードマップ）のうちロボット分野では、ロボットの需要や目標値、重要製品、中核部品、中核共通技術などについて具体的な目標が掲げられている（図3）。

技術ロードマップの中に、日本を意識した数字が所々に見られる。例えば、2020年時に産業用ロボットの出荷台数を15万台にするという目標はまさしく、日本ロボット産業工業会が発表している2015年、2016年の日本国内からの出荷台数と合致する。日本の「産業用ロボット」産業にいかにか追い付くことができるか、いつかは追い越せるのではないか、ということで作成されたロードマップだということが推測される。日本国内より中国の方が工場数や規模も大きいので、保有80万台とか、180

図2 中国製造2025の概要

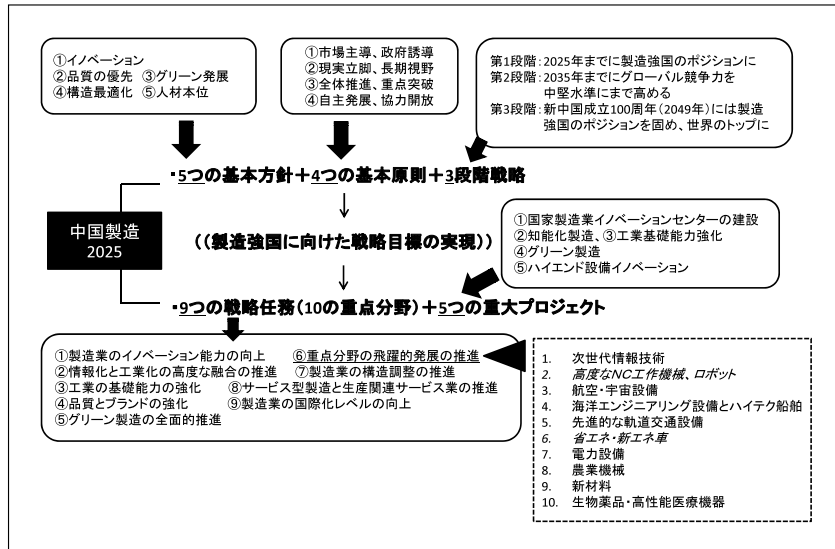
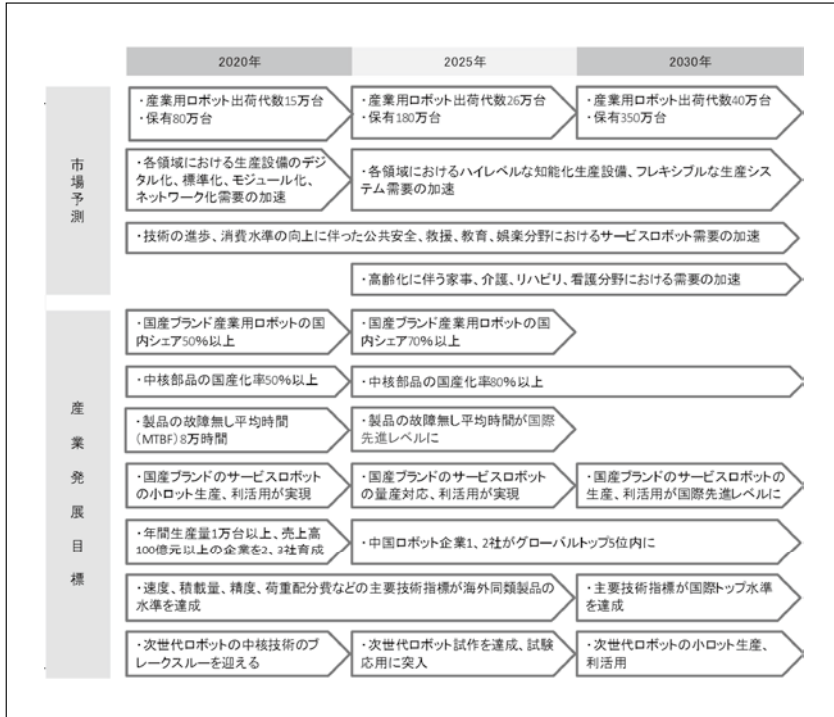


図3 「中国製造2025」重点領域技術ロードマップにおける市場予測、産業発展目標



出所) 中国製造強国建設戦略諮問委員会「中国製造2025」重点領域技術路線図」訳

万台、350万台(2030年まで)という、かなり飛躍した数字が掲げられている。

もう一つ注目すべきは、「国産ブランド産業用ロボットの国内シェア」だ。「国産ブランド」と明記されているのは、おそらく中国政府が、例えば中国国内で生産された日系の産業用ロボットはここに含まない、あくまでも中国の地場メーカーがつくった産業用ロボットのみで国内シェアを5割以上にすることを強調しているものと読み取れる。そして、2025年になるとこれを7割以上にする。

それから、「中核部品の国産化率50%以上」も注目に値する。「中核部品」は、製造上高度な技術を要する部品のことだ。よく言われることだが、中国の完成車メーカーがつくっている内燃機関車に用いられるエンジンのほとんどが、三菱自動車製だ。産業用ロボットの中でも、エンジンに匹敵するくらいの重要部品を自分たちで内製するというのを、ここで強調している。そして、2025年になると8割以上というのは、かなり大きな数字である。「製品の故障無し平均時間が8万時間以上」は、2025年になると「国際先進レベルに持って行く」。2025年の段階で中国の産業用ロボット産業は世界トップレベルにあるべき、

という目標が設定されていると理解できる。

それを細分化したのが、「中核技術の発展」だ。これは非常に細かく専門的な話になるが、いわゆる産業用ロボットの「完成品技術」、「部材技術」、「修正応用技術」を、2020、2025、2030年に分け、どういった技術がその時点で国内で育っていなければいけないか、その目標が書かれている。

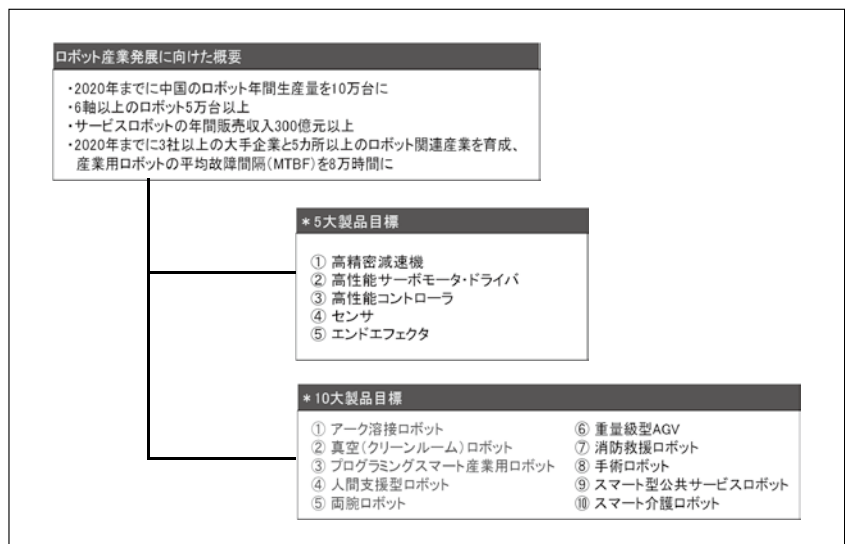
5) 中国の本気度がうかがえる「ロボット産業発展計画」

2016年4月になると、「ロボット産業発展計画」(2016~2020)が提示される(図4)。2020年までに「中国製造2025」のロボット産業における五大重要任務、五大重要部品目標、十大シンボル製品目標の提示が行われる。2016年5月には「インターネット+人工知能3年行動実施法案」が出される。これは、いわゆるAIの世界とロボットをどう結び付けるのかに関するアクションプランの提示であり、AIやICTを組み込んだ形で産業用ロボットをどう活かしていくのかという部分が細分化されている。

「ロボット産業発展計画」で謳われている、「2020年までに中国のロボット年間生産量を10万台に」は、前述の15万台という数字と若干かい離しているが、「6軸以上のロボットを5万台以上」となっているのが非常に興味深い。多軸関節ロボットは、軸が多ければ多いほど、ロボットとしての稼働能力や範囲が高まり、そのロボットを開発するだけでも非常に高度な技術が求められる。中国国内の統計では、今は、3軸以上のロボットの数字しか見られないので、かなり高い目標値を定めていることがわかる。しかも、5万台以上ということは、年間生産量の約半数以上ということなので、かなり高度なロボット技術がこの時点で完成していなければならない。

軸になる部品は、「5大製品目標」の5

図4 「ロボット産業発展計画(2016~2020)」に示される目標値



出所) 「ロボット産業発展計画(2016~2020)」訳

つの部品（高精度減速機、高性能サーボモータ・ドライバ、高性能コントローラ、センサ、エンドフェクタ）だ。これらはロボットの中でも非常に重要な部品・部材だといわれている。中国政府もこれを重視し、これらの部品の内製化率を高めることが謳われている。そして、「10大製品目標」の①～⑥のロボットが、中国政府が具体的に産業用ロボットの市場において注力してこうとしているロボットだ。

3. 世界が目撃する中国の生産設備製造業

1) 急拡大する中国の産業ロボット市場

産業用ロボットの出荷台数は2015年で約25万台、中国国内（中国から中国、諸外国から中国）へはその内ほぼ3分の1（6.9万台）を占めている。あくまでも予測だが、2019年になると、約41万台のうち16万台を中国が占めることになる。

中国の報道では、「2016年の中国における産業用ロボット生産台数は7.24万台（対前年比32.4%増、工信部）」とされている。したがって、2016年に中国へ出荷される9万台のうち、約7万台は中国国内製と見ることができる。ただし、これは必ずしも中国地場メーカーが作っている台数ではなく、日本やドイツ等の外資系メーカーの生産台数もかなり含まれていると考える必要がある。また2015～2019年に、中国のみならず、他国も含めて生産台数自体が拡大傾向にある。なぜ、ここまで拡大していくのか。その一つの要因が自動車産業だ。

2) 急拡大の背景には—①自動車産業の大きさ

日本国内では自動車の生産台数そのものがほぼ頭打ちだが、世界の自動車生産台数は右肩上がり、特に新興国を中心に伸びている。大手の完成車生産台数とか販売台数は今後も、2020年頃には1億台、もしくは1億2000万台まで伸びると予測されている。2016年現在で約9000万台強がグローバルに販売されているが、全体の3割近くを中国が占めている。そして、中国を含むアジアが自動車販売市場の5割を作り上げている（図5）。2016年の

生産台数でも中国が全体の約3割を占めており、中国全体で3割の自動車産業用の産業用ロボットが使われていると見ることも可能であろう。自動車産業の成長に伴い、産業用ロボットの導入台数が伸びる可能性が非常に高まっていて、それが産業用ロボットの市場の拡大にもつながっている。

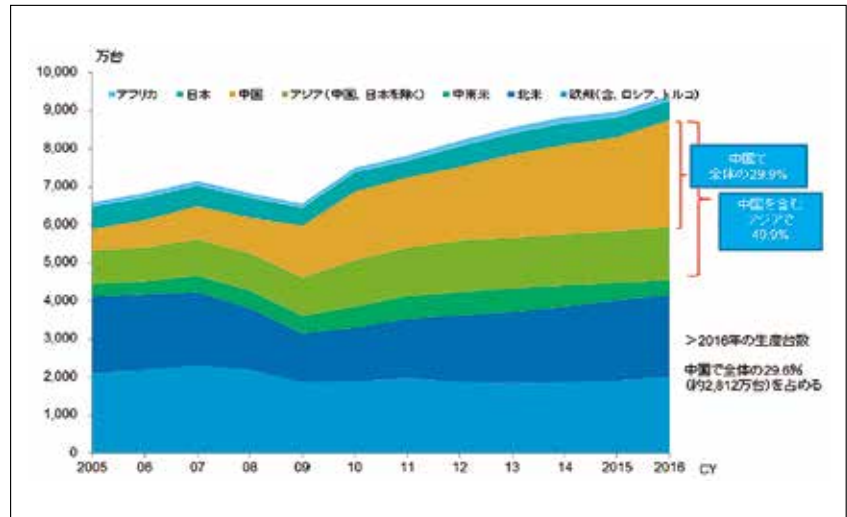
これは自動車だけにとどまらず、何か新しい市場が生まれると、新しい産業用ロボットのアプリケーション、使用顧客が生まれ、それに伴い、産業用ロボットの生産、販売が拡大される。その生産の場の多くを中国が担っている。それが中国の産業ロボットの市場を大きくしている一因だと考えることができるだろう。

3) 急拡大の背景には—②人件費の大変動

中国における製造業の「新常态」として、人件費の大変動が非常に大きな問題となっている。「中国はもはや、世界の工場ではない」と言う人もおり、実際にミャンマー等周辺諸国に製造ラインを移転しているメーカーも多い。中国の主要都市というより、国内全体において、ワーカーの平均賃金が非常に高くなっていることが一つの特徴だ。

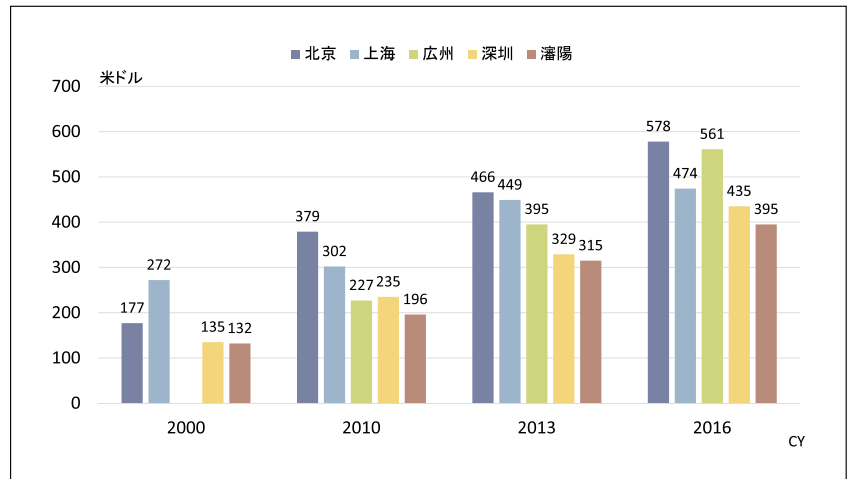
図6では特に北京、上海、広州、深圳、瀋陽という製造業の集積している地域を抜粋した。日本企業の中国への進出が拡大し始めた2000年と比較している。2000年次の調査では広州は調査対象でなかった。北京を見ると、2000年のワー

図5 自動車販売台数推移



出所) OICA より報告者作成

図6 中国製造業主要都市におけるワーカー（一般工職）賃金推移



注) 掲載年はJETROレポート発行年(対象は前年)、広州は2000年次調査対象外。
出所) JETRO「アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」各年度調査より作成

カー（一般工）の平均賃金が177ドルだったのが、2016年には578ドルと3倍以上になっている。同じような現象が中国の他の都市にも表れている。さらに、一人っ子政策もあり、中国の青年層がほとんど大卒になった。そうすると3Kといわれる製造業を嫌い、ホワイトカラーを選んでしまうとも言われている。そうすると、労働現場には人は集まらない。その中で経営者たちが導入するのが、いわゆる生産設備だ。このように、工作機械や産業用ロボットが非常に多く導入されている背景の一因に、人件費の大変動がある。

4) 急拡大の背景には—③— ③いまだ低い中国の稼働率

現状では、中国の産業用ロボットの導入台数は、世界的にみてもまだまだ低いと言われている。中国のランクは英国よりも下の28位（1万人あたり36台）だ。ロボット導入の世界平均が69台なので、まだ平均に満たないというのが中国の製造現場と産業用ロボットの関係性だ。ただし、日本やシンガポール、韓国に追い付け、追い越せで中国が導入を加速させるという現象が今、強く出ていて、このランキングはおそらく、年を経るごとに上昇して来るのではないかと、言う識者もいる。それぐらい、中国がロボットを導入することへの期待値が非常に高まっていることが図7からうかがえる。

5) 産業用ロボット産業に先行する工作機械産業

それを実際に先行して示したのが、工作機械の世界だった。つまり、中国国内で工作機械が多用されるようになったのに伴い、日本やドイツ等、工作機械の先進国からの中国への出荷台数が増えてきた。そして、輸入で補うのではなく、中国の国内生産品をいかに高めるかという政策が、中国政府を中心に採られてきた。中国の生産額は日本やドイツを優に追い越し、2010年以降はトップの座を数年維持している。工作機械業界では、中国は世界でトップの生産国であり消費国だといわれている。産業用ロボットの世界においても、同様のことが早晚起こると考えられている。

4. 中国の産業用ロボット・工作機械産業の特徴

1) 2方向からの考察が必要な産業・市場

中国の産業用ロボット産業を見るには、「中国国内における地場企業の動き」、もしくは「中国国内における外資企業の動き」からの2方向からも考えなければ、片手落ちではないかと考えている。というのも、中国国内での産業用ロボットの生産が日本を超えたとして、その本当の主役は誰なのか。もしかすると、日本メーカーだという可能性も十分ある。本来なら、それが中国メーカーだと考えるのが、前述の「中国製造2025」の意図でもある。

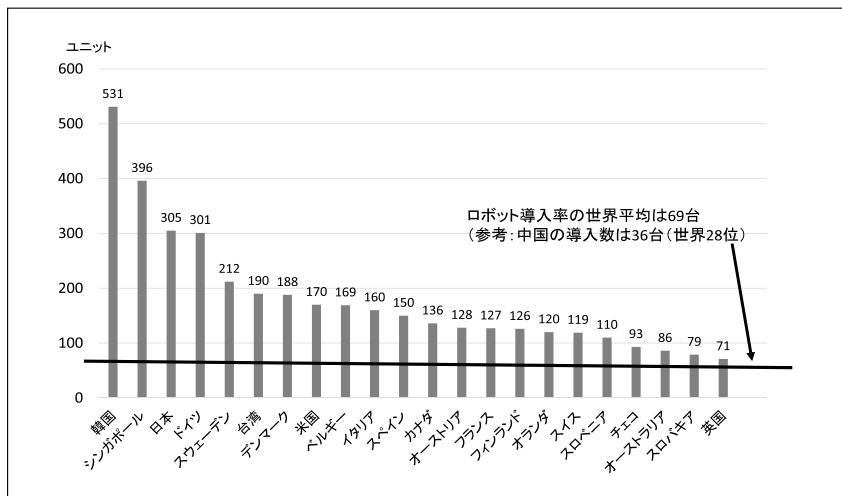
2) 生産規模を拡大する地場企業

他の産業もそうだが、中国ではデータが非常にとりにくいという現状がある。表3で挙げられている産業用ロボットの生産規模は2014年止まりで、地場メーカーなの

か外国メーカーのか明確にされていない。2015年、2016年のデータが待たれるが、地場メーカーをきちんと把握するには、それなりのヒアリング調査や信用に足るデータを持ってこないと比較は難しい。このデータからだけでも読み取れるのは、2013年から2014年にかけて、どのロボットについても、ローカル製の生産台数が高まっていることだ。

ただし、中国ロボット産業連盟（China Robot Industry Alliance, CRIA）が2013年に発足し、公的に中国国内の生産台数、生産額を発表するようになった。CRIAのウェブサイトを見ても、中国の地場メーカー製が生産率を高めているという表現もある。実際、中国メーカー製がおそらく増えているであろうというのは、様々な中国系の新聞記事やウェブサイトからも見て取れる。それらを整理すると、2016年次は2015年次よりも中国の地場メーカー製が増えている可能性が非常に高いと認

図7 従業員1万人あたりの産業用ロボット導入台数



注) 2016年データ(速報)における中国データは未発表のため、2015年データを掲載。出所) IFR, World Robotics Industrial Robots 2016より報告者作成

表3 産業用ロボットタイプ別 中国における販売台数と中国製内訳推移

	2010	2011	2012	2013	2014	2014年における中国メーカー製割合	2014/13伸び率
多関節ロボット	11,775	18,197	18,229	25,357	35,899	—	41.6%
〔うち、中国メーカー製〕				2,121	3,555	9.9%	67.6%
直交型ロボット	1,528	2,256	1,848	6,027	11,695	—	94.0%
〔うち、中国メーカー製〕				3,919	8,748	74.8%	123.2%
パラレルリンク型ロボット	35	259	251	493	605	—	22.7%
〔うち、中国メーカー製〕				318	404	66.8%	27.0%
水平多関節ロボット	1,184	1,708	2,545	4,262	7,277	—	70.7%
〔うち、中国メーカー製〕				2,365	2,714	37.3%	14.8%
その他	456	157	114	421	1,620	—	284.8%
〔うち、中国メーカー製〕				254	531	32.8%	109.1%
年 総 計	14,978	22,577	22,987	36,560	57,098	—	56.2%
〔うち、中国メーカー製〕				8,977	15,950	27.9%	77.7%

出所) IFR, World Robotics Industrial Robots 2015より作成

識できる。

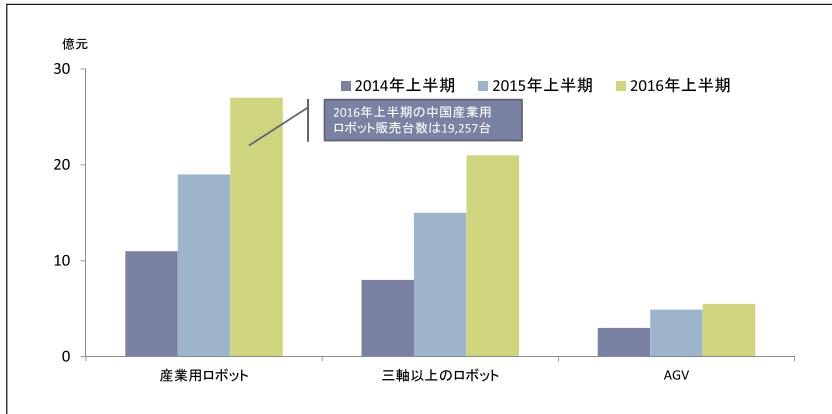
CRIAによれば、2014年と2016年の上半期時点で、非常に大きく拡大していることが分かる(図8)。3軸以上のロボットでも、生産額が高まっている。AGV(自動搬送機)も含め、全て右肩上がりになっている。

3) 産業用ロボットのグローバルトップメーカーによる中国積極展開

他方、世界のトップ5も中国での展開を積極的に進めている(表4)。これらトップ5社はすべて早い時期から中国に進出している。ファナックはもともとロボットの販売拠点として進出したわけではなく、工作機械

に用いられるNC製造のための進出がきっかけのようだ。1997年にはロボット向けの合弁会社も設立しており、実際にロボットの生産にも着手している。ABBはトップ5の中でも中国市場を重視する態度を非常に強く出している。データによると、本国以外の生産台数のほとんどを中国の拠点にもっている。

図8 中国国内産業用ロボット生産額比較(2014~16上半期比較)



出所) CRIA 統計資料より作成。

表4 産業用ロボットメーカーグローバルトップ5社の中国展開

ファナック	<ul style="list-style-type: none"> 1992年北京市にCNC製造、販売向け拠点を中国企業と合弁設立 1997年 同様に中国企業と合弁会社を設立、ロボット生産・組立、メンテナンス、サービスなど
KUKA(独)	<ul style="list-style-type: none"> 2000年 上海市に進出、ロボット開発販売の展開 2014年に本国以外で初の海外工場を上海市に設立 2015年 中国家電大手メーカー 美的集団による買収表明
ABB(スイス)	<ul style="list-style-type: none"> 1995年 北京市に拠点設立 2005年 上海市にロボット生産ラインを建設し、グローバルロボット研究開発センターも設置 2007年 中国拠点が売上高、契約数、従業員数がグループ企業内にて首位に 2010年 「In China, For China, & The World」戦略を表明、中国ローカル化を進展
安川電機	<ul style="list-style-type: none"> 1996年 中国企業と合弁で安川ロボット販売を展開する合弁会社を北京市に設立 江蘇省の工場敷地に新棟を建設、中国における月産台数を1,200台以上に(現在の2倍、2017/6時点) (美的集団と中国で介護やリハビリ用ロボットの生産・販売に着手、2019年までに10~15機種を発売) (2017/5)
川崎重工業	<ul style="list-style-type: none"> 2015年から江蘇省蘇州でロボット生産開始(自動車産業用溶接ロボ) 2016年にはスカロボット「duAro」生産を重慶市拠点で着手、1,000台/年産(2016/10) 2017年度は蘇州工場の生産を約8割増しの7,000台に引き上げ

出所) 各種報道資料より作成

4) 着実に存在感を大きくする中国の産業用ロボットメーカー

中国では国内だけの10大ロボットメーカーというものがあ、表5はそのうちのトップ5社だ。SIASUN社はもともと工作機械メーカーではなく、「工作機械用の部品もつくれる」ロボット産業メーカーだった。GSKはもともと工作機械専業で、ロボット分野にも参入した。SIASUNとEFFORTの2社は中国ロボット産業連盟の理事長・副理事長会社だ。GSKを含めてこれらはトップ3と呼ばれている。産業用ロボットの参入領域については、世界のトップ5と同じように、組立・搬送用、溶接・塗装用に注力しているのが特徴だ。

5) 中国企業のグローバル大手メーカー買収

表6では、中国企業が生産設備のメーカーを買収し、それを内製化する動きを強めていることがわかる。このように、異業種のメーカーも産業用ロボットメーカーを買収して、自社の中に産業用ロボット部門をプロットしている。それぐらいの買収劇を繰り返して産業用ロボットという産業が中国では展開している。

表5 中国の主要産業用ロボットメーカー5社

	設立	全体売上高(連結)	従業員数(連結)	拠点	概要	産業用ロボット参入領域
海陽新松機器人自動化 (SIASUN)	2000年	約288億円 (2015年12月期)	3,000名 (うち技術者は2,000名)	海陽市	<ul style="list-style-type: none"> 中国ロボット産業連盟の理事長会社 コントローラ、サーボモータ、減速機など中核部品も内製 中核部品は工作機械などにも転用 	<ul style="list-style-type: none"> 溶接・塗装系(スポット溶接) 組立・搬送系(スカラ、小型搬送、搬送多関節) クリーン搬送系(ウエハ搬送)
広州数控設備 (GSK)	1991年	不明	2,000名	広州市	<ul style="list-style-type: none"> CNC装置やサーボモータの開発から事業をスタート 	<ul style="list-style-type: none"> 溶接・塗装系(アーク溶接、スポット溶接、塗装) 組立・搬送系(スカラ、小型搬送、搬送多関節)
埃夫特智能設備 (EFORT)	2007年	不明	500名 (うち技術者は300名)	安徽省	<ul style="list-style-type: none"> 中国ロボット産業連盟の副理事長会社 奇瑞自動車の一部門から誕生、自動車ラインの自動化を手探り、ロボット産業に参入 	<ul style="list-style-type: none"> 溶接・塗装系(スポット溶接、塗装) 組立・搬送系(スカラ、小型搬送、搬送多関節)
上海新時達機器人 (STEP)	不明	不明	不明	上海市	<ul style="list-style-type: none"> FANUC大手の上海新時達電気のロボット部門 大手ローカルのスカロボットメーカー 深圳奥為興技術は同社子会社 	<ul style="list-style-type: none"> 溶接・塗装系(スポット溶接) 組立・搬送系(スカラ、小型搬送、搬送多関節)
南京埃斯机器人工程 (ESTUN)	1993年	不明	不明	南京市	<ul style="list-style-type: none"> サーボモータ技術からの展開 	<ul style="list-style-type: none"> 溶接・塗装系(スポット溶接) アクチュエータ系(歯輪・直交) 組立・搬送系(スカラ、小型搬送、搬送多関節)

出所) 各種資料、報道より作成

表6 中国企業による大手メーカーの買収の一例

企業名	買収年	概要
江万豊科技開発	2016年	・米国完成車メーカー向けに自動溶接ロボットのシステム構築を行う「Paslin」(米)を買収(約310億円)
中国航空工業集団	2016年	・ボーイングやエアバスを主要顧客に持つ工場自動化メーカーの「Aritek」(スペイン)を買収
埃夫特智能裝備	2015/2016年	・塗装ロボットを生産するイタリアの「CMA Robotics」と戦略連携を締結、2015年に株式取得 ・同じくイタリアのSier「EVOLUT」を買収(2016)
美的集団	2016年～ (2017年終了)	・産業用ロボットメーカー大手「KUKA」(独)の出資比率を13.5%から30%超へ引き上げる株式公開買い付け(TOB)を提案
上海新時達机器人	2014年	・エレベーター制御機器のSier最大手。スカロロボット製造の「衆為興技術」(中国)を買収
寧波均勝電子	2012/2014年	・自動車部品メーカーの同社が、同じく自動車部品メーカーの「Preh」(独)を買収(2012) ・「Preh」を通じて産業用ロボットメーカー「IMA Automation Abmerg」(独)を買収(2014)

出所) 各種資料、報道より作成

6) 異業種による産業用ロボットのグローバルトップメーカーの買収・連携

家電メーカーの「美的集団」がKUKA(独)を買収した。美的集団はさらにEFORTを買収したが、そのEFORTが買収したイタリアのメーカーの主要顧客は欧州になる。つまり、買収によって欧州市場まで手を広げたEFORTを美的が買収したことになる。KUKAや欧州の市場をコントロールする形で美的集団が親会社として君臨しているという位置づけになる。

他方、美的集団と安川電機の提携については、親というより対等な連携関係だ。例えば、合弁会社には両社の名前が付いている。そして産業用ロボット分野では美的の工場のラインに安川製のロボットが導入されている。

美的集団はエアコンや炊飯器の生産台数で、中国で非常に大きなシェアを誇る。その工場の各生産ラインに自社のロボットが導入されるので、安川電機の中国市場にとっても非常に大きなパイを占めている。

先頃、安川電機と美的集団が組んでサービス用ロボットの生産に着手するという報道があった。詳細はまだ確認できていないが、安川電機が作って、美的が販売するという。実際に両者の名前が付いた介護用ロボットが販売されるという動きになっている。異業種による産業用グローバル大手メーカーの買収・連携がこのようにドラマチックな動きを示しているのが、中国の産業用ロボット・工作機械産業の特徴だ。

7) カウンターパートとしてのドイツへの注目

中国の産業用ロボット産業界がドイツに

非常に着目しているのではないかと思える動きが、何点かある。その一つが、前述のKUKAの買収だ。そして、中国の産業用ロボット産業の基礎研究を司る国の研究機関に、ドイツとの合弁機関「中徳工業装備連合実験室」を設け、ドイツと中国のウィン・ウインの連携を推し進めている。実際にこのような国と国の合弁機関を設けている例は、産業用ロボットの世界ではドイツのみで、他の国とは行われていないようだ。

産業用ロボットの主要顧客である自動車産業においても、中国とドイツ間に蜜月の動きがある。その典型例が、フォルクスワーゲン(VW)の第3合弁会社設立だ。中国で完成車売るには、中国のメーカーと合弁会社を設立しなければならないという規制がある。またその数は2社にとどめることになっているが、VWは第3社目の設立が許可された。これは異例中の異例で、なぜVWがここまで優遇されるのか、自動車業界でも話題となっている。これが、自動車産業を主要顧客とする産業用ロボットの世界にも何かしらの影響を及ぼしているのではないか。

また、生産面だけにとどまらず、環境規制の動きでも同じことがいえる。日本が得意とするハイブリッド車は中国では全く優遇されていない。他方、ドイツが推し進めるEVやプラグインハイブリッドは、中国政府が積極的に後押ししている。この蜜月の関係性をもう少し深読みすると、今後の産業用ロボット界におけるドイツの役割が見えてくるのではないだろうか。

いずれにせよ、Industry4.0提唱の流れと、その動きに近づきたい中国の「中国製造2025」の関連性を考えると、やはり中

国の産業用ロボット産業そのものが、カウンターパートとしてのドイツにいかにかコミットしていくかが注目される。

5. 中国の産業用ロボット・生産設備産業の今後の展開

1) IoT時代における産業用ロボット×工作機械

産業用ロボットと工作機械の両分野において、存在感を強めている中国メーカーがある。前述のGSKはもともと工作機械メーカーだった。1991年以降のサーボモーターや減速機の開発から始めて、応用先として産業用ロボットの分野にも参入した。現状では中国ではSIASUNに続くナンバー2の位置付けにある。海外の大手製と比べ、性能はほぼ変わらないくらい水準に達しており、日本製より10～15%程安い製品を展開する力がある、とある日本のロボットメーカーの方が話していた。日本製と同等の性能で安いとなると、産業用ロボットの分野では強みになる。

さらに、GSKは工作機械分野でも非常に強い影響力を持っており、工作機械とロボットを組み合わせて今、いろいろなデモ展示も行っている。例えば、あるメーカーが工場を新設した際に、パッケージで製品を送ることができるという強みがある。世界的にも、GSKのような展開のできるメーカーは非常に少ないのではないか。ADTECH社も同様に、もともとNC分野に注力していたが、2011年に韓国企業と連携し、産業用ロボット産業そのものに参入している。実際、大きなシェアを誇るに至っており、産業用ロボットと工作機械の組み合わせという部分での存在感を強めている。

産業用ロボットメーカーが工作機械メーカーを今後、何らかの形で買収する、もしくはその逆のケースが今後、特に中国で増えていく可能性は十分にある。

2) 現状では「消費」地、競争強化は今後の課題

今後の展開でもう一つ注目すべきは、中国の工作機械産業は産業用ロボット産業よりもグローバルなポジショニングを高めていることだと既に話した。ただし、産業

競争力という観点から見た際、どれくらいのポジションにあるのか。いずれにせよ、図9および図10から、輸入超過という状況が見て取れる。

3) 先進国日本にはいまだ及ばない段階

また図11から、産業競争力という観点だけでみると、中国が日本にはまだ、まったく及んでいないことが分かる。さらに、拡大する内需を考えると、今後もまだ輸出に及ばない可能性がある。中国の地場メーカーがいかに力をつけ、生産台数を高めてきても、内需が限りなく広がっているの、そこに行き渡る可能性の方が強いからだ。これは自動車産業でも同じだ。それが、内需が落ち着く頃になって一転する可能性もある。したがって、中国の産業用ロボット・工作機械産業は、現状のデータだけでみるとまだ日本に及ばないという表現になるものの、今後どう展開していくか分からないと言えよう。

4) 中国の産業用ロボット・生産設備産業の今後の展開可能性

主要顧客である自動車産業の高まり、「新常态」からの新たな局面へのベクトル転換を絡めて考えると、産業用ロボットを含む生産設備産業の拡大は、疑いの余地はないだろう。ただし、現状では地場メーカーのシェアは非常に小さく、国際競争力もまだ小さい。世界的なIoTの取り組みの加速、中国の政策を受けて、地場メーカーが今後、影響力やシェアを拡大する可能性は非常に高い。そして、同じ産業分野にある工作機械のカテゴリ、もしくは異業種分野から「産業用ロボット」産業そのものに参入しようというメーカーが相次ぐ可能性もある。したがって、今後も中国の産業用ロボット・工作機械産業は拡大し、市場も拡大する。ただし、設備産業なので、自動車産業等が先細りになると、拡大がひと段落する可能性もある。主要顧客の生産動向を見極めたうえで、中国の産業用ロボット・生産設備産業の今

後を見ていく必要があるだろう。

<質疑応答>

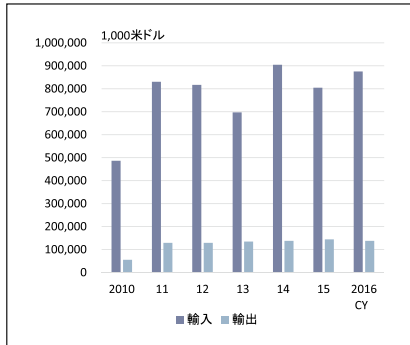
Q. さまざまな家電製品が今や中国や東南アジアに喰われてしまった流れが、今後、工作機械や産業用ロボットの分野で同じように出てくるのだろうか。また、日本が中国より優位だという現状がいつまで続くのか。中国は買収によって今後、技術面で力をつけていくのか。日本は海外での買収で失敗ばかりしているが、中国はその辺をクリアしているのか。

A. 産業の模倣が同じようなパッケージでどのくらいできるのか、技術的・品質的どの程度のものが求められるのか、というところで、例えば携帯電話やスマホと、工作機械や産業用ロボットでは大きな違いがある。それは自動車も同じだ。エレクトロニクス製品というのは、どちらかという寿命が短く、コンパクトであるがゆえに代替生産も可能だという見方をすると、工作機械やロボットという重量のあるものは、そうそう模倣もできないし、コアになる技術がそこまでオープンにされているものでもない、エレクトロニクス産業のように簡単に海外に代替される可能性は低いのではないかと考える。

単に内需が小さくなっているために完成品メーカーが海外に生産現場を移しているというのが、特に自動車に極端に現れている。しかし、工作機械や産業用ロボットの世界はまだそこまでではない、と見ている。出荷台数は海外の方が多くなっているものの、国内での生産をメインにしている。それがいつ、海外に移管するか、そのスピードがキーになるのではないかと。国内の自動車産業、エレクトロニクス、他の一般機械産業の動向によっては、海外に流出するのではなく、移管が加速していく可能性は十分あるのではないだろうか。

日本には買収や戦略的提携を非常に苦手とする企業文化があると思う。中国が上手いと思うのは、自動車産業に顕著なのだが、吉利が買収したボルボは、ボルボのブランド名でいまだに生産を拡大していて、それが中国製と呼ばれることも

図9 中国「産業用ロボット」輸出入動向



出所) Global Trade Atlas より作成

図10 中国「工作機械」輸出入動向

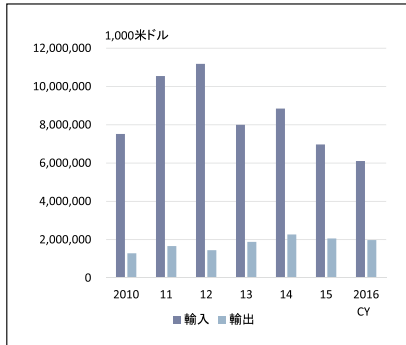
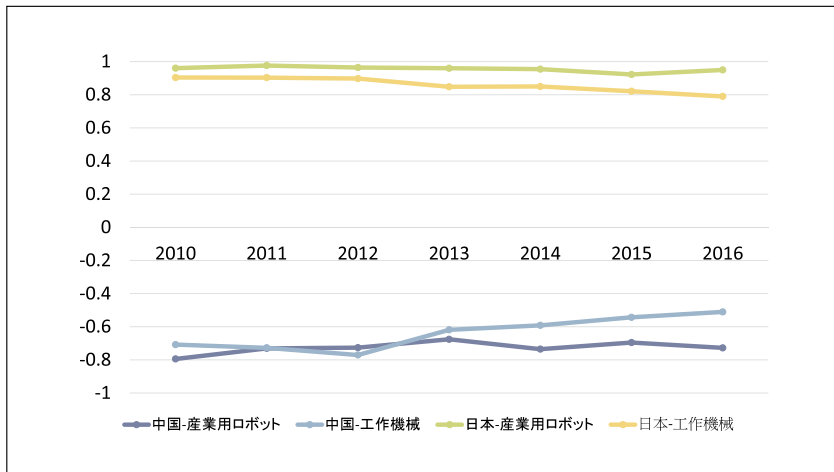


図11 産業用ロボット、工作機械の「貿易特化係数」(日本、中国)



出所) Global Trade Atlas より作成

ほぼ無い。このように、買収したブランドを、その知名度を持たせたまま、いかに大きくしていくかということに中国メーカーは非常に長けているのではないかと。美的とKUKA、EFORTの関係もそうだろうし、他の中国メーカーが同じような動きを展開するのは、可能性として今後もあるのではないかと。

また、ボルボの今の製品開発戦略と同じような内容を吉利も発表しているので、製品そのものの真似ではなく、作り方そのものをボルボから学んでいくやり方も、非常に上手いなと思う。そういった展開の仕方、今後も買収を続けていくのではないかと。

Q. 「中国製造2025」の中で、地場のブランドの開発力を高めていくのが正道だと思うが、今の開発力の上昇スピードはどのようなのか、開発力を持っているところの買収や、地場のブランドの開発の現場はどうなっているのか、教えてほしい。

A. 開発力そのものをスピードで測れるかどうかは難しい。例えば、「美的」が「産業用ロボットを開発した」と言う可能性もあるが、それは買収したメーカー（KUKA）

の開発力をそのまま転用し、組み込んだに過ぎないのではないかと。ただし、地場メーカーが開発力をつけているというのは、さまざまなメディアや展示会等でも言われており、国内トップ5の開発のスピードを「非常に速くて素晴らしい」と表現する人は多い。それは、実際に指標があるわけではなく、販売台数や生産額で示されるパターンが多い。金額を相対的に開発力と表現されているケースが結構ある。また、6軸の関節ロボットを横並びにして、製品生産のスピードで技術力を比較するような示し方もあるが、それを持って開発力というのか、製品を上梓するスピードや新しいバージョンに組み替える期間を開発力というのかによって、見方は異なるだろう。

Q. 産業用ロボット産業について、中国市場に対する日本メーカーの動きをもう少し説明してほしい。さらに、中国は日本のメーカーに対して何を求めているのか。

A. 紹介した以外にも、組立・搬送用でセイコーエプソンやユーシンも中国に進出しているし、大手のロボットメーカーはほぼ代理店を設けている。販売拠点を設けているメーカーが多いのは、生産設備関連

の業態であり、メンテナンスにいかにかスピーディーに対応するかが求められるからだ。これは工作機械に顕著で、生産工場の進出は後手後手で、2000年過ぎてからの進出が多かった。産業用ロボットの方は若干、工作機械よりも一気に中国進出したイメージがあるものの、生産というより、販売代理店できちんと足元を固めているところに、計画立ててやっているイメージがある。

中国政府もメーカーも、日本の産業用ロボット産業をライバル視とまでは行かないまでもメルクマールと位置付け、「発展計画」の5大製品（部品）目標も、ほぼ日本メーカーでもっているような世界だ。工作機械でもそうだが、これらの部品・部材を内製できない限り、その市場を勝ち取ったとは言えない。これらのメーカーの動向を中国政府、メーカーが注目している可能性は非常に高いだろう。もし、これらのメーカーを買収するとなると、KUKAと同様に、日本政府というより日本のロボットメーカーがどう対応するかによると思う。したがって、こうした部品・部材のメーカーへの注目度は、高いのではないかと。

孫大剛・中華人民共和国駐新潟総領事講演会

新潟から中日友好と経済協力を推進しよう

月 日：2017年7月20日（木）

場 所：朱鷺メッセ2階スノーホール

後 援：新潟県、新潟市、新潟県商工会議所連合会、新潟経済同友会

講 師：中華人民共和国駐新潟総領事 孫大剛

新潟に来て今月末で半年になる。新潟から見た中日友好・経済協力について、この間に感じたことを述べ、意見交換させていただきたい。

「国境の長いトンネルを抜けると雪国であった。夜の底が白くなった」と川端康成先生が描いた新潟の冬は、冒頭からほのかにロマンチックなものが感じられ、私自身、非常に深い印象を持っていた。長い間、私は地方の外事弁公室で勤務し、た

びたび日本を訪問する機会があった。新潟にも数回訪問し、回を重ねるごとに親しみを感じるようになった。その新潟で働くことになったのは新潟に深い縁があったものと、大変ありがたく思っている。2月1日に着任してから半年の間に、新潟県内30市町村の内19カ所を訪問し、新潟という美しい土地との距離がいつそう縮まった。中日両国の文化がこの新潟の地で受け継がれ、溶け合っていることをしみじみと感じて

いる。

新潟はお酒で有名な所で、地酒「久保田」の純米大吟醸「萬寿」の化粧箱には、李白の詩「月下独酌」（天若不愛酒、酒星不在天。地若不愛酒、地底無酒泉）がデザインされている。「上善如水」という地酒の名前は老子の「道德経」から採ったものだ。当時の新潟の人たちは中国の伝統文化を受け入れ、独自の哲学を生み出したのではないかとと思う。

中国の漢詩といえば、1758年に現在の三島郡出雲崎町に生まれた有名な禅僧・良寛について話さないわけにはいかない。良寛さんは一生の間に400余の漢詩を詠み、書の大家でもあった。中日両国の古い時代からの書道を受け継ぐとともに、両者が融合していく中で自らの個性を見出したと言えるだろう。このほか、大漢和辞典を編纂した諸橋徹次先生、中国でも知られている歌を数多く作曲した遠藤実先生など、新潟に縁のある方々がいる。

こうしたこれまでの文化交流の成果は、中日両国間、とくに中国と新潟との間の交流にとって重要な礎となった。両国の人々にこうした歴史をしっかりと伝え、一つ一つの経験を通して青少年の心に中日友好の種をまいていくべきだと考えている。

新潟はいくつかの中国の地方都市と友好関係を持っている。1979年に新潟市とハルビン市が友好都市関係を結び、新潟県は1983年に黒龍江省と友好県省関係を締結し、1995年には吉林省と友好交流に関する覚書を結んだ。現在、新潟県内の10市が中国の地方都市と友好関係を持ち、多彩なイベントを開催している。

新潟と上海およびハルビンとの定期航空路や、大連、上海、寧波、天津、青島などとの定期航路も多くの方々に利用されている。また、中日友好の使者である朱鷺の保護・繁殖施設も佐渡に設置されている。

中国の駐新潟総領事館は2010年に開設して以来、中国の地方都市との交流推進を中心として新潟県、新潟市、新発田市、三条市、南魚沼市などの議会や友好団体による黒龍江省、江蘇省、湖南省、広東省、陝西省、重慶などへの訪問をサポートし、地方間の経済貿易、友好協力を積極的な役割を果たしてきた。また、2004年に新潟国際チェスクラブが創設した「国際親善チェス大会イン新潟」を後援している。中国からの選手の招聘に協力することで、さまざまな世界の選手と共に技術を磨き、理解を深め合うプラットフォームを提供している。2015年には中国・青島市が新潟市、韓国・清州（チョンジュ）市とともに東アジア文化都市に選定され、さまざまなイベントが各都市で開催された。「にいがた総おどり」、青島「五王」芸能

祭、清州「箸フェスティバル」などのイベントは、新潟の水と土の文化、青島の海辺の文化、清州の生態文化の魅力を3カ国の人々に存分に享受させてくれた。この6月には新潟市で「第3回モンゴル相撲親善大会」が信濃川やすらぎ堤で行われ、あいにくの小雨の中でも多くの市民の皆さんが見に来られた。私たちは今回初めて共催者として内モンゴルから2人の選手を招き、歓迎された。

このほかにも、総領事館は、県内の官民一体となったご支援により、2つのビッグイベントを開催することができた。一つは、2015年から新潟県、新潟市、新潟県日中友好協会、新潟華僑華人総会などによる実行委員会が主催する「新潟春節祭」をこれまでに3回、開催した。来客数は1年目の6.5万人から今年は7.1万人に増えた。地元の皆さんにだんだんと受け入れられ、楽しみにしていただいております。寒い新潟で暖かい風となり、冷えた中日関係の中の暖流となっている。もう一つは2016年に開催された「朱鷺杯」中日友好写真展で、管轄エリアの4県と中国東北3省の225人から応募があり、応募総数は1142点に上った。入賞作品を県民会館で展示したが、中日両国の自然風景、歴史・文化・人物を対象としたものや、中日民間友好交流の感動的な瞬間を記録したものなどがあり、新潟と中国との距離がさらに縮まったのではないかと考えている。

また、新潟は中日国交正常化の実現に寄与された田中角栄元総理の故郷である。今から45年前の1972年に田中首相は毅然として中国を訪れ、当時の中国首脳と共に非凡な政治的勇氣、高い見識、将来への展望により、隣り合う大国間に存在していた不正常な状態に終止符を打った。田中元首相の両国関係への貢献は長く歴史に残るだろう。現在の中国の人々も新潟に対して親しみを感じている。

今年は中日国交正常化45周年で、この間、中日関係は政治、経済、文化など各分野で著しい発展を遂げた。双方の経済界の努力の下、中日経済貿易連携は単純な貨物貿易からサービス貿易、双方向投資、技術連携、金融協力、人材交流など、包括的な連携に進化し、互惠・

補完、ウィン・ウインの協力状態の形成は、両国関係の中で活発で重要な構成要素として大きな成果を上げている。

両国貿易は著しく成長し、国交正常化した1972当時の貿易総額はわずか11億ドルだったが、2011年には過去最高の3429億ドルに達した。現在は年間2700億ドルを超える規模を保っている。中日両国は長期的に互いに有力な貿易パートナーである。日本は中国にとって輸入、輸出ともに第2の貿易相手国であり、中国は日本にとって最大の輸入先、第2の輸出先となっている。2016年の日本の対中国輸出額は全体の17.7%、中国からの輸入は全体の25.8%を占めた。

双方向の投資も発展しつつある。今年5月までに5万社の日本企業が中国に進出し、実行ベースの累計投資総額は1060億ドルを超え、国別で中国への最大の投資国となっている。日本企業は中国市場の好調を受け、中国を海外進出の第1候補地と位置付け、リターンも良好で、黒字を確保した在中国の日系企業の割合は4年連続で60%を超えた。中国の日本への投資は、始まりは遅かったものの急速な成長を遂げ、現在、直接投資総額は約33億ドルに上る。その中で、海尔（ハイアール）、華為（ファーウェイ）など中国大手企業は日本企業を重視し、研究センターを現地で相次いで設立している。

人的交流もますます密接になっている。国交正常化当初は年間9000人ほどの往来だったが、2016年は延べ800万人に達した。その内、中国大陸からの観光客は延べ638万人、前年比28%増で、2015年に訪日者数が倍以上増加したのに続く伸び率だった。2016年の中国からの観光客の日本での消費額は1.5兆円に達した。人的往来が盛んになると、そのニーズは観光関連産業を後押しし、現在、毎週1300を超える航空便が日本と中国を往復している。日本は最近、民泊に関する法改正をしたが、その要因の一つは中国からの観光客の急増による宿泊施設の不足だと思われる。

中日友好と経済貿易連携は、両国および両国国民に利益をもたらす、互いに安定した経済成長を促し、中日関係の継続的な発展のしっかりとした基礎を打ち建て

た。現在、国際政治と国際経済の情勢は複雑に絡み合い、世界経済の回復基調はいまだ緩やかだ。貿易・投資は低迷し、格差はますます深刻化しており、世界経済の行方の不確実性は高いと見られている。中日両国は経済のグローバル化を進め、自由貿易化を推進する上で共通の利益を持っている。それぞれの経済面からみれば、両国の経済発展は今なお異なる段階にあるが、産業の相互補完性が強く、連携のポテンシャルが大きく、おおいに期待されている。したがって、経済貿易分野において実的な協力を深めていくことは、両国に共通の期待と利益に合致するだけでなく、両国関係の改善と発展にとってもプラスのエネルギーを蓄積していく。また、世界経済の低迷から一刻も早く回復するため、互いに努力し続けることが重要だと考えている。

中国経済の情勢は、両国の経済貿易連携に非常に大きな影響をもたらしている。2016年の世界経済、世界貿易の成長率はどちらもここ7年で最低となり、中国経済にもその影響が波及している。中国の経済指標が悪化したことを懸念する声は少なくない。不利な状況にあるにもかかわらず、中国政府は改革促進に踏み切り、安定成長、構造調整、リスク管理を強化し、中国経済の中高速成長を維持し、中高水準へ向け邁進している。2016年の中国のGDPは6.7%増加し、世界経済に対する寄与率は30%を超え、世界トップレベルの成長を実現した。消費の基礎的な役割とサービス部門の作用が強まり、最終消費支出のGDPに占める割合は53.6%で、前年に比べ1.8ポイント上昇し、経済成長に対する寄与率は64.6%に達した。第3次産業の増加値は前年比7.8%増と拡大し、経済成長への寄与率は51.6%に達した。イノベーションの活力は絶えず放たれ、経済の新たなけん引力が生み出されることで、戦略的新興産業の増加値は前年比10.5%増、ハイテク産業は10.8%増、設備製造業は9.5%増となった。対外開放はより広く、深く展開しており、対外直接投資は1832億ドルに達し、2年連続で世界2位になった。

今年に入って、中国経済はさらに好調

が続いている。2017年上半期のGDPは6.9%成長し、民間固定資産投資は前年同期比7.2%増の17.02兆元、社会消費財小売総額は10.4%増の17.24兆元、輸出入総額は19.6%増の13.14兆元に達した。これらのデータは、中国経済がニューノーマルに移行してからも依然として大きなポテンシャル、柔軟性、成長の余地があることを表している。

対外開放は中国にとって重要であり、開放は進歩をもたらし、封鎖は落後を招く。新たな国際環境や国内ニーズに応じ、中国は国際的にハイレベルな貿易ルールを積極的に採用し、中国中西部をカバーする11の自由貿易試験区を設置した。制度改革を主とし、法治化、国際化、利便化したビジネス環境づくりに前向きに取り組んでいる。外資管理体制の改革、ネガティブリストによる管理モデルを推進する一方、再び外商投資産業指導目録を改定するなど、外資に対する制限を緩和している。外資も内資も平等に扱い、外資の許認可手続きを簡素化させ、投資利便性を向上させ、外資導入と対外投資のレベルアップを図っている。2016年の中国の外資導入実行金額は1260億ドルで、世界のトップ3に入り、中国は最も魅力的な投資先の一つであると言える。今後5年間で、中国の消費支出は20兆ドルに達し、8兆ドルの商品を輸入し、6000億ドルの国外投資を受け入れ、対外投資総額は7500億ドルに、国外旅行者数は延べ7億人に上ると予測されている。中国経済が安定的かつ継続的な発展を実現することは、日本などの国々の企業に多様な機会をもたらすだけでなく、中日経済貿易連携の活性化のための大きな原動力となる。

今年5月、「一帯一路」国際協力サミットフォーラムが北京で成功裏に挙行された。各国元首・政府首脳29名、国連事務総長など重要な国際組織のトップらを含む、130カ国70組織から約1500名が出席した。習近平国家主席は、日本政府代表として参加した自民党の二階俊博幹事長と会談し、両国関係の改善に向けた重要な提案をし、日本が中国とともに一帯一路建設の枠組みにおける協力を検討することを歓迎すると話した。G20ハンブルクサミットの会期中、習近平国家主席は安倍

晋三総理と会見し、改めて歓迎の意を表明した。安倍総理は、先月開催された国際交流会議「アジアの未来」晩さん会の講演で、日本は一帯一路の枠組みにおいて協力していきたいという意向を初めて示し、国内外で注目された。

一帯一路構想は、中国政府が提唱したとはいえ、ともに話し合い、ともに建設し、ともに分かち合うという理念に立脚し、中国一国の「独奏曲」ではなく、各国がともに演奏する「交響曲」であり、各国に共通利益をもたらす重要な国際公共財だ。習近平国家主席は一帯一路国際協力サミットフォーラム開会式の基調講演で、平和協力、開放包括、経験共有、ウィン・ウィンを核としたものがシルクロード精神であるとして、政策の意思疎通、インフラの連結通行、貿易の円滑通行、資金の融通、民心の通じ合いの「5つの通」における成果を振り返り、一帯一路が平和の道、繁栄の道、開放の道、革新の道、文明の道の建設であることを呼び掛け、大きな反響を呼んだ。こうした理念が共同声明に盛り込まれたことは、広く国際的な共通認識となったことを表している。フォーラムの成果が5つの分野、76の大項目、計270項目以上に達したことも、一帯一路協力連携への道がこれからも深化していくことを示している。アジアインフラ投資銀行(AIIB)も最近、フィッチ・レーティングスなどから最上位の格付けを獲得した。

日本の皆さまも昔から、シルクロードには親近感をお持ちだと思う。国際社会において現代のシルクロードを建設する上で、一帯一路構想は中日互惠協力、共同発展にとっての新たなプラットフォームであり、試験台でもある。新潟は日本海側の経済拠点であり、北東アジアと向かい合う日本の中心港湾として、地域経済振興や地域連携促進という重要な役割を担っている。新潟は中日友好事業において重要であることは言うまでもなく、一帯一路連携にも独自の力を発揮することができるだろう。

当総領事館は2015年から2年続けてメディアの訪中団を結成し、中国の地方都市を訪問した。中国の地方都市が一帯一路にどのように関わっているのかについての取材を通じて、日本の地方との今後の発展協力の合意点を探った。参加した

記者たちは、事前に資料に目を通してはいたが、自らの目を見た中国各地のさまざまな発展ぶりに驚いたと言う。訪中団の帰国後、一帯一路に対する報道が数多くあった。それは、一帯一路構想が中国の発展をリードしていく、中国内陸部はシルクロードの活力に満ちていて中国経済減速の証拠を見つけるのは難しい、というものだった。こうしたリアルで客観的な報道により、日本国民が中国の発展を理解するための一つの窓が開かれ、両国の地方交流の懸け橋となったと思う。

今年は中日国交正常化45周年であり、来年は中日平和条約締結40周年を迎える。どちらも両国関係にとって特別な意味がある年だ。さらに2019年には新潟港が開港150周年を迎える。新潟の皆さんがこうした機会をぜひ生かし、中国との友好交流と経済貿易を推進していくよう期待している。先日は岡山で北前船フォーラムがあり、来年の第21回大会は初めて海外に出て、私の故郷・遼寧省で開催される。北前船フォーラムの最高顧問であるANAホールディングスの大橋洋治相談役からは、北前船は日本版の一帯一路、海上シルクロードである、という話があった。中国と日本が海を通じてますます身近になってくことを期待している。

ここで私個人の考えをいくつか申し上げたい。

一つ目は、地域情勢を十分に把握することだ。中国と日本、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシアとの北東アジア地域の経済貿易関係は非常に緊密だ。2016年、中国のこれら5カ国との貿易額は約6059億ドルで、中国全体の貿易総額の16.4%を占めている。また、5カ国から78.5億ドルの投資額を受け入れ、中国の外資受け入れ先で第2位が韓国、第3位が日本となっている。中国は、これらの国々に対する投資総額も増やしていきたいと考えている。この地域を含む国際経済協力分野において、関係各国は広い範囲で調整を進

めている。中日韓自由貿易協定の交渉や、「大図們江」計画協力は着実に進展し、中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設も進展しつつあり、APEC、G20、上海協力機構といった枠組みの中で積極的な双方向交流を行っている。ロシアのプーチン大統領、モンゴルのエルデネバト首相を始め、これら5カ国はすべて一帯一路サミットに参加しており、一帯一路建設は北東アジア諸国の経済貿易の発展にさらなるチャンスをもたらしている。

二つ目に、両国の地方同士の政策連携を強化することだ。地方間連携は中日両国の重要な課題であり、両国関係の伝統的な優位性でもある。中国政府は2016年末に新たな東北振興戦略の実施を推進し始めた。主な開発開放プラットフォームを作り、中日両国を含む2国間の産業投資貿易連携のプラットフォーム建設を計画している。今年4月に遼寧自由貿易試験区が発足した。東北地域の旧工業基地を発展させ、競争力と対外開放レベルをさらに引き上げる新たな原動力として期待されている。新潟は中国の東北地域と地理的に近く、連携の基礎が確固としており、米山隆一知事も初めての海外訪問先として中国東北地域を訪れ、黒龍江省および大連市のリーダー達と対談した。双方はそれぞれの発展プランに沿って、中日経済協力会議などのメカニズムを活用し、政策連携を強化し、より緊密な経済協力関係の構築を検討し、ウィン・ウィンを実現することができるだろう。

三つ目に、着実に実際の協力を促進していくことだ。新潟県は日本では農業に強く、農産物加工、金属機械製造などの分野に大きな強みがあり、ブランドの優位性が突出している。双方は、食と花の世界フォーラムにいがた、中国-北東アジア博覧会などのイベントを生かして、貿易の規模の拡大が期待できる。また、産業構造改革の進展とともに、中国は環境保護、健康・介護、新エネルギー、観光、ハイテク農業などの分野における投資ニーズが

増えている。新潟はこうした分野で実力があり、素晴らしい資源を有しているため、新潟の企業には中国への投資、特に中国の東北地域と中西部への投資をぜひ検討していただきたい。同時に、より多くの中国の企業が新潟へ進出し、当地の経済発展に貢献していただきたい。

四つ目は、人的交流に力を注ぐことだ。新潟と中国との友好交流の歴史は大変長く、確固たる基礎がある。中日両国に共通する文化を見つけ、長い間積み重ねてきた交流メカニズムの新潟独自の利点を見つめ直すことが必要ではないか。人的往来を促進し、文化交流の旋律を奏で、両国民の友好感情を取り戻すべきだ。当総領事館は今年、青少年を中心とした訪問団を派遣する。最近も、管轄地域で震災のあった福島県の4高校から約30名の高校生を北京、上海、四川省の震災地へ派遣し、子ども同士の交流を行い、中国の震災地の復興を子どもたちの目で確かめてきた。また、今年は中日国交回復45周年を記念して、新潟県や新潟市と連携し、朱鷺杯作文コンクールなどのイベントを開催することも計画している。双方向の交流促進を目指すとともに、両国の友好の伝統を後世に伝えていきたいと心から願っている。

「風物長宜放眼量（物事は長い目で見るのがいい）」という言葉がある。国際情勢が複雑になっているからこそ、長い目で、広い心で、発展的な考え方をもって、新潟ができることを考えていきたいと思っている。私たちは、中日関係が早く軌道に戻るよう努力していかなければならない。中国駐新潟総領事館は設立して今年で7年目を迎えているが、中日両国の地方間の友好事業と経済貿易協力に絶えず力を尽くしてきた。皆さまにはいつもお力添えを賜り、衷心よりお礼申し上げます。今後とも、新潟の各界の皆さまとの連携を強化し、新潟の企業や各界の皆さまの中国との交流に出来る限りお力になっていきたい。

海外ビジネス情報

■ロシア極東

口極東の電気料金を引き下げる法律が施行

(極東開発省7月1日)

ロシア極東で7月1日から、企業向け電気料金をロシア平均レベルに引き下げるメカニズムが始動した。関連法にはプーチン大統領が署名済みだ。アレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣は、この法律は7月1日に発効すると明言したが、再計算は2017年1月1日からとなる。

この電気料金引下げメカニズムは、電力及び出力の卸売市場の販売価格の上乗せによって実現される。そのための資金がルスギドロ社の特別勘定に送金される。ロシア極東地域の電気料金をロシア平均水準に下げ、各電力会社の(より高い)旧料率と(国内平均の)新料率の間の売上の差額は、入金された追加金で埋められる。全5地域の追加金の総額は270億ルーブル強になる。

電気料金の引き下げ幅が最大なのはチュコト自治管区で70%強、さらにサハ共和国(ヤクーチア)51%。カムチャツカ地方とマガダン州では38%強、サハリン州では35.5%となっている。

連邦院(上院)は、ロシア極東住民を含む全カテゴリーの需要家向けに電気料金を引き下げること、ロシア政府に提案した。

ウラジオ工場組立のマツダ車の販売が開始

(ロシースカヤ・ガゼータ7月2日)

ロシアのマツダのディーラーがウラジオストク工場のCX5の販売を開始した。ロシア国内でCX5は2種類のエンジン(150馬力2000cc、194馬力2500cc)、3種類のパッケージ(Drive、Active、Supreme)から選ぶことができる。

前者は6速のマニュアル車とオートマ車、後者は6速オートマ車のみとなっている。価格は143万1000ルーブルから。デラックスバージョンは200万3000ルーブルとなっている。マツダCX5がロシアに登場したのは2012年。それ以降の累計販売台

数は9万8085台となっている。

サハリン州ウグレゴルスクも自由港の対象地域に

(極東開発省7月2日)

プーチン大統領が1日、「ウラジオストク自由港」法を修正する文書に署名した。今後、サハリン州ウグレゴルスク市管区も自由港の対象地域に含まれることになる、と大統領府公式サイトでは伝えている。

極東開発省はこれまでに、ハバロフスク(ノーブイ)国際空港、ペトロパブロフスク・カムチャツキー(エリゾボ)空港、ソビエツカヤガワニ地区に自由港制度を広げるよう、ロシア政府に進言してきた。

現在、自由港制度は極東5地区(20自治体)で施行されている。沿海地方、ハバロフスク地方、サハリン州、カムチャツカ地方、チュコト自治管区の自治体が自由港に認定された。

国際輸送回廊の整備について

中口が協力覚書に署名

(極東開発省7月4日)

アレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣と中国の何立峰国家発展改革委員会主任が4日、国際輸送回廊「プリモリーエ1」及び「プリモリーエ2」の整備分野での協力に関する覚書に署名した。署名式はプーチン・ロシア連邦大統領と習近平・中国国家主席の同席の下、行われた。

この覚書に従い、双方は国際輸送回廊の整備に必要なインフラ施設(道路、鉄道、港湾、空港、検問所、通信システム等)の建設を支援することになっている。また、中継貨物の通関の手続きの簡素化や、時間とコストの削減のための方策が講じられる。

さらに、双方は貨物輸送量を拡大し、ロシア極東と中国の港湾同士の協力を強化し、国際ロジスティクスパークの建設をサポートし、国際電子商取引の拡大を促進する方針だ。

人民元建て中口投資基金の設立合意(ロシア直接投資基金7月4日)

ロシア直接投資基金(RDIF)と中国の国家開発銀行(CDB)は人民元建ての中口投資協力基金の設立について合意した。関連協定書が4日、プーチン大統領と習近平国家主席の同席の下、モスクワでの中口交渉の際にRDIFとCDBのトップによって署名された。

人民元建ての中口投資協力基金の設立は自国通貨決済の680億元(100億ドル相当)規模の直接投資実施の簡易メカニズムを始動させることができるようになると思われる。特に重点が置かれるのが、「一帯一路」イニシアチブやユーラシア経済連合の枠組み等のロシアと中国のプロジェクトとなろう。RDIFは中国投資公社(CIC)と共に設立した中口投資基金を通じて、CDBは子会社のCDBキャピタルを通じて、このプロジェクトを実施する。

中国投資家誘致支援センター極東連邦管区に設置へ

(極東開発省7月6日)

極東投資促進・輸出支援局と中国海外産業発展協会(CODA)は、ロシア極東での中国投資促進・支援合同センターの設立を見込んだ協定書に署名した。

この協定書に従い、センターは中国からロシア極東への直接投資の誘致に協力し、ロシア極東でプロジェクトを実施する中国人起業家のサポートを行う。センターのオフィスはウラジオストクと北京に今年10月1日までに開設される。

さらに協定書に従い、双方は最新の情報通信技術を駆使するなどして、ロシア極東での投資機会に関する中国経済界への高度な情報提供を協力して行い、新たなチャンスや中口投資協力の成長点を模索することで合意した。

沿海地方を訪れた外国人観光客2017年上半年28万人

(沿海地方政府7月10日)

上半期の実績で、約28万人の外国人観光客が沿海地方を訪れた。前年同期比の成長率は2割強だった。

沿海地方観光局の発表によると、観光

客の大多数は従来通りアジアの国々（中国、韓国、日本）からやってきた。「観光客数で絶対的な首位は、従来通り中国だ。上半期の実績によると、中国人観光客の数は18万6000人を超え、2016年上半期の10%増だった」と観光局では指摘している。

観光客数の第2位は韓国だ。今年上半期に沿海地方を訪れた韓国人観光客は3万5000人を達成。これは前年同期実績を80%上回っている。

最も印象的な成長を示したのは日本からの観光客数だった。日本から沿海地方を7000人強が訪れた。この数字は2016年の総合実績（8700人）を少し下回る程度だ。前年同期比成長率は約250%となった。

コンスタンチン・シェスタコフ沿海地方観光局長は、「沿海地方は今年、連邦中央の支援の下、観光産業の発展を目的とする主要な国際見本市で複数のイベントをやって来たし、今後も行っていく。さらに、我々は連邦観光局主催の一連のロードショーに参加し、韓国・ソウル、中国・香港、日本・大阪のプロのバイヤーに沿海地方の観光ポテンシャルを紹介した」と話した。

中ロ合同炭鉱開発プロジェクトがF/Sの検討に入った (infoshos 7月10日)

ロシアと中国が石炭の採掘と発電の分野で2件の合同プロジェクトを実施しようだ。そのうちの一つは投資家によるF/S検討の段階にあることを、アナトーリー・ヤノフスキーエネルギー次官が10日、報道陣に話した。

まず、これは国営の「ロステク」と神華の、アムール州北部のオゴジンスコエ炭鉱開発プロジェクトだ。「目下、この炭鉱の開発のF/Sが終了し、神華とロステクの両方がそれを検討中だ」とヤノフスキー次官は述べた。オゴジンスコエ炭鉱開発プロジェクトは、年間生産量が計2000万トンに及ぶ鉱業所の建設や、鉱業所に隣接する発電所の建設、沿海地方ベラ港石炭ターミナルの建設を視野に入れている。発電用石炭の埋蔵量は計15億トン、プロジェクト予算は36億ドルと試算されている、とインターファクス通信は報じている。

中国の鉱山設備の組立工場が 口極東にできるかもしれない (極東開発省7月13日)

コルマル社がサハ共和国（ヤクーチア）に中国の鉱山設備の組立工場を建設する可能性を探っていることを、「ユジナヤ・ヤクーチア」先行経済発展区（TOR）に入居するコルマル社のセルゲイ・ツイビレフ社長が表明した。

コルマルは現在、中国のパートナー（中国航空工業、泰戈特（北京）工程技术有限公司）の参画を得て、「デニソフスキー」（生産能力600万トン）と「イナグリンスキー」（1200万トン）の採鉱・選鉱コンビナートをTOR内に建設中だ。

デニソフスキー採鉱・選鉱コンビナートへの投資額は約29億ルーブル。イナグリンスキー採鉱・選鉱コンビナートへの共同投資額は250億ルーブルほどだ。イナグリンスキー採鉱・選鉱コンビナートの石炭製品の需要家の中に、中国の宝山鉄鋼が入ることになる。現行の石炭の年間輸出契約は24万トン。2018年第2四半期からの150万トンの供給契約の締結の可能性が検討されている。

チュリマカンスコエ・コークス用炭鉱床（イナグリンスキー採鉱・選鉱コンビナート）での石炭増産プロジェクトは、コルマル・グループの総合投資プログラムの枠内で実施されており、それはデニソフスコエ炭鉱の整備とハバロフスク地方ムチュカ湾の出荷ターミナル建設を含んでいる。ユジナヤ・ヤクーチア TOR の入居企業として、採鉱・選鉱コンビナート第2期工事が実施されているところだ。

ウラジオに川崎重工の ガスタービンメンテナンス部署 (ゾロトイ・ログ7月14日)

「川崎ガスタービンサービス RUS」（川崎重工と双日の合弁会社）がウラジオストクにオフィスを構えた。これはロシア初の川崎重工のガスタービン・メンテナンスサービス担当部署だ。

開所式のあと、（株）極東エネルギー管理会社（DVEUK）のドミトリー・セリウチン社長と川崎ガスタービン RUS 社の社長が、ウラジオストク市ルースキー島でロシアの電力会社が運転している川崎重工のガ

スタービン用の部品供給契約に署名した。川崎は、双日を通じて自社製品を販売しており、同様にメンテナンスサービスも組織された。

日本の設備の初の試験運転が行われたのは、APEC 首脳会議に向けて DVEUK が小型コージェネレーションシステムを建設したルースキー島だった。小規模発電所の「セベルナヤ」発電所にはオランダ製のガスタービン2基、「ツェントラリナヤ」発電所と「オケアナリウム」発電所にはより出力の大きい日本製ガスタービン（川崎重工）7基が購入された。同時に、小型コージェネレーションシステムの運転開始後、DVEUK には日本側との間に設備のメンテナンス上の問題が発生。その後、意見の相違は調整されたが、わだかまりは残った。

川崎ガスタービン RUS 社は2017年3月、ウラジオストクに登記。資本金は1万ルーブル。株主は川崎重工（51%）と双日（49%）となっている。

韓国の医療機関 サハリ州のがん撲滅に協力 (極東開発省 HP 7月17日)

サハリ州政府が韓国の漢陽大学校国際病院と、がん撲滅協力に関する協定書に署名したことを、同州政府広報室が報じている。

「今年、州内のがん死亡者数は減少の傾向が見られたものの、この問題は依然として一貫して注視を要する問題だ。そのため、韓国の同僚たちのノウハウは我々にとって、非常に有意義だ」とサハリ州のアントン・ザイツェフ副首相はコメントした。

一方、「漢陽大学校病院はサハリンの医師の研修と技術移転を行う構えだ。このような協力はサハリにとって重要な成果をもたらすことだろう」と漢陽大学校メディカルセンターのキム所長は述べた。

署名された協定書の枠内で、サハリ州の医師たちは韓国での研修中、新しいX線画像解析方法や腹腔鏡手術のやり方を韓国の同僚から学ぶことになる。既に今日、韓国人専門家がサハリのがん専門医向けのセミナーを行った。近日中にサハリ州保健省と漢陽大学校国際病院は、サハリとクリルの島民に遠隔診療と

人道医療支援を行う可能性を協議する。

ヤクーチアの石油天然ガス会社

シンガポール企業と合弁

(タス通信7月19日)

サハ共和国(ヤクーチア)のトゥイマンダ・ネフチ社がシンガポールの Asian Oil&Gas 社と、同共和国北極圏の大型石油・天然ガス鉱床の開発を行う合弁会社を設立する。これに関する相互理解覚書が双方によって19日に署名された。

「トゥイマンダ・ネフチ社は、ヤクーチアの北極圏の西アナバル認定鉱区プロジェクトの実施に関する覚書に署名した。この文書の枠内で、合弁企業の設立が予定されている。シンガポール側はこの大型石油・ガスプロジェクトに前向きだ」とアントン・サフロノフ・サハ共和国投資振興・企業活動大臣はタス通信に述べた。

この鉱区のライセンスを有するトゥイマンダ・ネフチ社がプロジェクト実施のための投資家を探していることが、これまでに報じられてきた。このプロジェクトの物流面は、北極海航路の振興に依存する。国際分類手法に従った西アナバル鉱区の予想埋蔵量は石油2億6660万トン、天然ガス4953億立方メートルとなっている。

シベリア石油ガス科学技術センターの分析によると、西アナバル鉱区の石油・天然ガスの年間産出量は、石油1200万トン、天然ガス100億立方メートル、ガスコンデンセート11万4000トンとなりうる。プロジェクトでは、液化天然ガスは、北極圏のロシアの主要航路である北極海航路を使って欧州及びアジア太平洋諸国に輸送されることになっている。

このためには、海底パイプラインや LNG 工場(年間生産力700万~750万トン)をコジブニコフ小湾、あるいはアナバル湾のターミナル周辺につくらなければならない。当初投資額(探鉱段階)は70億ルーブル、プロジェクトへの投資総額は3640億ルーブルとなっている。

ハバロフスクとの航空便再開

新潟県が再度要請

(ポストーク・メディア7月19日)

新潟県の米山隆一知事は、新潟県がハバロフスク地方からの観光客数の拡大

に前向きだということ、ハバロフスク地方のセルゲイ・シチュエニコフ首相代行との会談で表明した。

「我々は、新潟への観光客数を増やし、ハバロフスクとの定期空路の復活を望んでいる。新潟県にはたくさんの観光スポットがあり、ビーチレジャー等たくさんの可能性がある。ハバロフスク国際空港の改修工事がそれに貢献するものと期待している。日本の双日(株)がプロジェクトに参加するつもりだと聞いている。これは、両国関係のもう一つの好例だ」と米山知事は述べた。

ポストーク・メディア・ハバロフスクによれば、今日現在で、新潟とハバロフスクの空の直行便を継続しているのはヤクーツク航空(ヤクーチア航空)だけだ。同時に、(株)ハバロフスク空港の広報部長によれば、ハバロフスク市は日本のその他の都市などと、50路線で結ばれている。

新潟との航空便の再開問題は、昨年3月、ハバロフスクのビャチェスラフ・シボルト知事の訪日の際にも取り上げられた。ハバロフスク地方は当時も今も、特に新しい条件での経済協力の拡充に前向きだ。

ハバロフスク地方政府広報室の発表によると、両地方の関係者は文化及び医療の分野で交流拡充、農産物等の輸出入の拡大の可能性について協議した。新潟の代表団は滞在中、ハバロフスク市指導部と会談し、新潟大学と交流している極東国立総合医科大学も訪れた。

東方経済フォーラム出席者は

ビザ無しで入国できる

(極東開発省7月25日)

ドバージェフ首相は25日、命令書「東方経済フォーラム開催を受けた外国人及びロシア国籍のない人物のロシア連邦への出入国手続について」に署名した。この命令書に従い、ロシア連邦国籍のない2017年のフォーラム出席者は9月3日から9日までビザ手続きなしで国内に滞在することができる。

東方経済フォーラムはロシア連邦大統領令によって発足。今年は9月6~7日にウラジオストクで開催され、既に26カ国の代表団がフォーラム出席を明言している。日本代表団の団長は安倍晋三首相が務める。文在寅大統領を団長とする韓国代表団

もフォーラムに出席することになっている。モンゴルのハトルガ大統領もフォーラムへの関心を表明した。

従来通り、フォーラムの枠内でロシアとASEAN、ロシアと中国、ロシアと韓国、ロシアと日本の初日のビジネス対話が行われ、ロシアとインドの対話は初めて行われる。

東方経済フォーラムのプログラムに初めて、若者向けのアジェンダが盛り込まれた。9月5日に「フォーラム教育・青年デー」が開催される。このイベントにはロシア連邦国内の大学生、若手の研究者や経営者、外国代表団メンバーが参加することになっている。

日本のメーカーがウラジオに

水産品保存用冷凍・冷蔵設備納入へ

(インターファクス7月25日)

(株)前川製作所(冷凍・冷蔵倉庫冷却設備)がウラジオストクの4万トン相当の水産品用冷凍・冷蔵倉庫を建設するために設備を納入することを、同社大型プロジェクトセンター長の西川洋氏がモスクワでのデニス・ポチュカリョフ沿海地方副知事との会談で述べた。9月初めにウラジオストクで開催予定の第3回東方経済フォーラムで、提携協定書が発注者と署名されることになっている。

これまでに、(株)ウラジオストク漁業港(ウラジオストク港内の港湾荷役会社)が2015年、水産品の貯蔵と積替えのための冷凍・冷蔵倉庫群の漁業港内での建設の発起人となった。プロジェクトの総額は36億ルーブル。プロジェクトは極東開発基金の12億ルーブルの提供を要請している。報道によると、ウラジオストク漁業港は2017年に30万トンの魚を積み替える予定で、これは2016年よりも8.3%少ない。

マツダとソラーズの合弁会社

TOR の入居者名簿に

(極東開発省7月28日)

ロシア政府は、沿海地方で自社の生産活動の拡充を計画している「MAZDA SOLLERS Manufacturing Rus」を入居者名簿に入れるために、沿海地方の「ナデジディンスカヤ」先行経済発展区(TOR)の対象地域を拡大するための極東開発省の提言を承認した。これに関

する決定書にドバージェフ首相が署名した。

「TORの対象地域拡大によって、MAZDA SOLLERS Manufacturing Rusは優遇税制と行政上の特惠待遇を利用できるようになる。これにより、同社はマツダの新型車の製造を開始することができ、製造設備が近代化されることだろう。これは、新しい技術の習得とロシア国内での新しい専門領域の獲得、約200人の雇用の創出、連邦への納税額の拡大に貢献するだろう」と、アレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣は明言した。

暫定値によると、予定されている投資額は20億ルーブルを超える。この投資によって、エンジンの年間製造台数5万台の新プラントの建設が可能となる。また、MAZDA SOLLERS Manufacturing Rusはマツダ6、マツダCX5のアップグレード・バージョン、マツダ SkyActive-Gのエンジンの製造を習得することになっている。

これまで、この投資プロジェクトを経済特区制度の枠内で実施することが予定されていた。しかし、TORと経済特区の制度の支援方策を比較分析した結果、投資家側は最も効率的なものとしてTOR形式を選択した。TOR制度の活用によって、MAZDA SOLLERS Manufacturing Rusは、自動車産業の主要な付加価値を構成する製品を製造して新たな技術水準に移行し、輸出志向型戦略を展開することにより、世界の自動車産業のグローバル・サプライチェーンにおける次のステップに進むことができると見られている。

口極東の入植地の法律修正に

大統領が署名

(インターファクス7月30日)

土地の取得手続きを大幅に簡素化し、申請者向けの領域を拡大する「極東の1ヘクタール」法の修正パッケージに、プーチン大統領が署名した。関連文書が30日、法務情報ポータルサイトで公表された。この文書は7月20日に国家院（下院）、25日に連邦院（上院）を通過した。

下院は特に、いわゆる「NGゾーン」の縮小によって入植地の提供面積を拡大することを承認した。猟区、森林区画、鉱物資源の上の土地がこれに当たる。土地

の75%余りが入植地としての提供を禁じられ、これらの大部分を猟区が占めているが、この度、すべての利害関係者と協力してこの問題が処理された。「開放されたエリアで入植地を取得する新たなチャンスがロシア極東に新しい住民をさらに呼び込むことだろう」と、アレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣は述べた。

電子ビザの発給が始まった (極東開発省8月1日)

8月1日から、18カ国の国民は、電子ビザでロシア極東に入ることができる。

「ロシア極東は、先例のない方策が採用されユニークなメカニズムが導入された地域となった。電子ビザの実施は我が国にとって革新的な手段だ。そして、この手段の活用がロシア極東から始まる」とアレクサンドル・ガルシカ・ロシア連邦極東開発大臣は明言した。「このビザで自由港制度が敷かれているあらゆる地域に行くことが可能となる。ウラジオストク港湾の入国チェックポイント及びウラジオストク空港から、電子ビザで入国することができる。2018年1月から、このような検問所数は4カ所になる。カムチャツカ、サハリン州にも入れるようになる」とガルシカ大臣は説明した。

「日本、中国、シンガポール等18カ国の国民はインターネット上で電子ビザの手続きをすることができる。領事部を訪れて、面接に通過するかどうかの心配をする必要はない。4日前にロシア外務省の専用サイトの申請書に記入し、写真を添えて、文書提出のボタンをクリックすればよい。3日以内に回答されることになっている」とガルシカ大臣は念を押した。

簡易ビザ制度を利用できるのは、ブルネイ、インド、中国、北朝鮮、メキシコ、シンガポール、日本、アルジェリア、バーレーン、イラン、カタール、クウェート、モロッコ、UAE、オマーン、サウジアラビア、チュニジア、トルコの国民だ。これらの外国人がビザを取得するには、ロシア外務省のウェブサイトのアンケート用紙に記入しなければならない。審査を通過すれば、ビザはロシア国境で直接発給されることになる。このビザは、手続きから30日間有効になる。電子ビザは無料で発給される。

電子ビザの申請受付、8月8日から (インターファクス8月2日)

自由港制度が施行されているロシア極東の地域に入るための電子ビザ取得申請の受付は8月8日から外務省の専用サイト (<https://electronic-visa.kdmid.ru/>) で始まる。

「我々はウラジオストク自由港訪問のための電子ビザ手続きのテストを始めた。申請書の提出は8月8日に始まる」とロシア連邦外務省領事部サイトには記されている。

セレンガ川水力発電所建設に替えて ウランバートルに余剰電力を輸出 (Asia Russia Dialy 8月1日)

ブリヤート共和国は、セレンガ川の水力発電所建設を止めるようモンゴル側に要請しており、その代わり余剰電力の供給を提案している。ブリヤート共和国のアレクセイ・ツイデノフ臨時首長代行はモンゴルのツェンゲル環境観光次官との会談でこのような考えを示した。

ツェデノフ首長代行は、水力発電所の建設がモンゴルの発展、特に新たな発電施設の確保のためにどれほど必要かについて理解を示した。「我々には、ブリヤートからの電力供給という代替案がある。これは、水力発電所の電力価格よりもかなり得だ。我々のところでは電力が余っているので、供給について何ら問題はない」とツェデノフ首長代行は述べた。

ツェデノフ首長代行は、モンゴルへの電力輸出案が「量、価格、安全性」という3つの問題を一気に解決するものと、期待している。ツェンゲル次官は、ブリヤート側からの提案を検討することを承諾した。「我々はこの案を考慮するだろう。研究者に徹底検討させたい」と同次官は述べた。

アムールガス加工工場が着工 (DV.land 8月3日)

プーチン大統領がアムール州スポボドヌイ市のアムールガス加工工場の基礎工事をスタートさせた。この工場は「シベリアの力」ガスパイプラインで中国にガスを輸出するために必要不可欠で、世界でも最大級のものとなるだろう、とタス通信が報じた。

アムールガス加工工場は、ガスプロムとCNPCの子会社、中国石油工程建設公司

(CPECC)との合弁プロジェクトだ。2021年に工場が操業を開始し設計生産力に達した後、ロシアの天然ガス加工量は50%強拡大するはずだ。工場はさらに、世界の市場でこれから売られるヘリウムの3割を生産することになり、世界最大のヘリウム生産者になるだろう、とガスプロムのアレクセイ・ミレル社長はコメントした。

工場への民間投資額は6900ルーブルで、アムール州予算の15倍に匹敵する。アムール州の税収は倍増することになるだろう。

工場建設には2万5000人が動員される。既に1万人の中国人と契約済みだ。工場が操業を開始すれば2500~3000人の工具が働くことになるだろう。政府の計画では、連邦の資金で市内に新しい小居住区、学校、幼稚園、スポーツ複合施設、循環器病センター、産院がつけられ、新しい救急船舶が購入され、公共交通機関が更新されることになっている。

アムールガス加工工場の建設は、関連工場をつくる意向をもつ他の投資家もスポボドノイ市に呼び込んだ。Siburは隣接してガス加工工場を建設することにしており、それがアムール州のみならずサハ共和国(ヤクーチア)へのガス供給を可能にする。スポボドノイ自体にはガスは引かれていないが、「テクノロジー」社も隣接してメタノール工場をつくることにしている。別の有望投資家は、鉄骨構造物や建築資材の工場をつくる計画だ。

ニジニブレヤ水力発電所 3つの発電ユニットが運転開始 (極東開発省8月3日)

プーチン大統領はニジニブレヤ水力発電所を訪れ、3つの水力発電ユニットの運転開始セレモニーに出席した。

ニジニブレヤ水力発電所は2010年8月27日、大統領の臨席の下、着工。2016年4月にはブレヤ川がせき止められ、2017年3月には貯水施設の注水が始まった。

ニジニブレヤ水力発電所はブレヤ水力発電所の補助施設、ブレヤ水力発電コンプレックスの第2発電所だ。設計出力は320メガワット(4つの発電ユニットの運転開始後)、年平均発電量は16億5000万キロワット時となっている。2017年9月に設

計出力に達する予定だ。同発電所の電力はロシア極東の「ボストーチヌイ」宇宙基地や交通・輸送インフラ(特に「シベリアの力」ガスパイプライン)、建設中のガス加工工場、鉱山会社など、現在と将来の需要家向けの電力系統に送られる。

ニジニブレヤ水力発電所は居住区の水害対策にも役立つ。このプロジェクトは最も高度な環境基準を満たしており、電力業界と環境運動家の建設的連携の一例とも呼ばれている。発電所建設の際の賠償事業プログラムは、「ブレヤ妥協」という名がつけられた。水力発電所側の協力で、治水施設の集水域に「ブレヤ」自然公園がつけられた。

投資プロジェクト援護システム

ロシアで初めて始動

(極東開発省8月3日)

ロシアで初めて、投資プロジェクトの総合援護システムが始動した。プーチン大統領は3日、極東連邦管区での大型投資プロジェクト実施に関する会合で、こう表明した。

「まず、このようなプロジェクトにインフラ支援と、行政のあらゆる方面からの適切な援護を行い、使いやすい財務・租税軽減計画手段を提案し、原料・エネルギーの供給に係る問題の解決を支援し、行政障壁及び行政・法執行機関からのあらゆる圧力を最小限に(できればゼロに)することが必要だ」。

今日現在で投資プロジェクト援護システムには425件のプロジェクトがインプットされた。これらは、先行経済発展区とウラジオストク自由港の全ての入居者のプロジェクトと、インフラ支援の対象となっている14件のプロジェクトだ。各投資家に個人アカウントがつけられ、すべての関連省庁の職員はリアルタイムでプロジェクトのロードマップに関する情報を取得することができる。

「このシステムは投資家の喫緊の問題のオンラインでの適時解決に役立つ。地方自治体レベルの問題を見つけたら、それらを連邦レベルで処理することができる」とアレクサンドル・ガルシカ極東開発省は指摘した。

沿海地方で豪雨による水害

知事が大統領に支援要請

(ロシースカヤ・ガゼータ8月9日)

沿海地方のウラジミール・ミクルシェフスキー知事はプーチン大統領との電話会談で、沿海地方の状況について説明した。知事は、水害後の復旧活動と、人々がどのような支援を受けているかを話し、連邦からの金銭的支援を要請した。この資金は道路などのインフラの復旧、失った資財の補償金の支払いに充てることになっている。

「私は被害の処理への支援を大統領に要請した。大統領は私に賛同してくれた。今日、署名できるよう、書簡を用意してほしい」という知事の談話を沿海地方広報室は伝えている。被害に関する情報を添えた書簡を作成せよとの命令書が沿海地方政府の担当部局に提示された。

豪雨による水害発生区域に沿海地方の5自治体が入っている。特に被害が大きかったのは、ウスリースク市管区とハサン地区だ。道が流されたため、シベリア鉄道の運行が中断された。ワレンチン・バサルギン沿海地方政府民間防衛局長の示したデータによると、今日現在で沿海地方の5自治体の28集落が浸水したままだ。道路27本が壊れ、9集落との交通が遮断されている。沿海地方では地域レベルの非常事態が宣言された。

ロシア極東のトップメーカー

肉製品を日本に輸出

(PRIMAMedia 8月11日)

ロシア極東のRatimir社がロシアのメーカーとしていち早く、アジア太平洋諸国へ肉製品の輸出を開始した。製品の第1便は既に、日本に空輸された。輸出第1便の主要目的の一つは、次の輸出に向けた品目リストをつくるべく、日本人の味の好みを調査することだ。Ratimir社すでに、シンガポール、ベトナム、香港、マレーシアへの製品の輸出許可も取得済みだ。8月4日のプレツァーで、同社広報担当者がこの件で日口の報道陣に説明した。

Ratimir社は豚肉、牛肉、鶏肉の熱処理加工品の日本への輸出をロシアで最初に許可された食肉加工会社の一つだ。日本の当局は、動物衛生の規則の遵守、バ

イオセキュリティとメーカーの技術水準の確保に係る非常に厳しい規準を食品輸入業者に課している。輸出開始は、ロシア側の製造施設を検査した後、日本国農林水産省の関係者が決定した。

Ratimir社のピョートル・ミゾフ営業部長はプレスツアーで、今日現在で同社の製品は既に日本の複数の小売りチェーンとホテルチェーンに出荷済みだと話した。「これは、ロシア連邦の国家規格に基づいて製造されたボイルドソーセージ、豚・牛肉のデリミートだ。そのほか、セミスモードソーセージも送った」とミゾフ部長は説明した。

Ratimir社は既に、ロシア極東全域の数千人の買手に認められ、「ロシアの優良商品百選」にも選ばれている。また、生産者・メーカーの栄誉賞として、品質分野で「ナンバーワン企業」、「2016年業界リーダー」の称号を得た。Ratimir社が国の輸入代替路線の実現に積極的に参加していることも重要だ。Ratimir社の工場は最大限、国産の豚肉を使っているうえ、同社は養豚場を開設して独自に原材料を育てている。

サハ共和国に ダイヤモンド産業コンプレックス (極東開発省8月14日)

「カンガラッスイ工業団地」先行経済発展区(TOR)に、ダイヤモンドコンプレックスができることになっている。アルmazエルギエン銀行傘下の「SAYBM」が共同利用のための製造施設を建設する。そこには研磨設備が設置されるとカンガラッスイ工業団地TOR管理会社のドミトリー・ポリソフ社長が説明した。

「個人の研磨職人や小規模な宝飾会社社が誘致され、彼らが雇用を創出することだろう。建設用地は確保済みだ。我々はそのから老朽化した建物を撤去し、整地を行った。そこにガスと電気を引く契約も結んだ。今は設計段階だ」とポリソフ社長は明言した。

ロシア極東に 最新式マルチモーダル港湾施設 (極東開発省 HP8月16日)

ウラジオストク自由港入居企業のオリガ・ブンケル社が、投資プロジェクトを実行し

た。プロジェクトの目的は、沿海地方オリガ地区の既存の港内でのマルチモーダル施設の建設だ。このプロジェクトの枠内で、オリガ・ブンケル社はターミナルの設備更新を行い、リーチスタッカー、ガントリークレーンが購入され、新しい設備が補充された。

計画されているターミナルの設備更新によって、大型船舶の取り扱いが可能になることだろう。ターミナルは水産品、原木・製材品、大理石板、砕石、自動車用タイヤ・チューブ、輸出入貨物用コンテナなどの貨物を取り扱えるようになるだろう。

オリガ港は日本海北西岸のオリガ湾に位置し、サハリン、日本、韓国、中国の港とアクセスがあり、通年航行が可能だ。同港は、一方はオリガラゾ間道路に面し、反対側はオリガ湾に面している。3つの岸壁の総延長は286メートル、水深は8メートルだ。

計画では、オリガ・ブンケル社は埠頭を修理・強化し、水産品の貯蔵と積替えを目的とする港内の保冷ヤード700平方メートルを建設することになっている。プロジェクトへの民間投資金額は4億7900万ルーブルになる。

口極東の自動車製造業に 8億5000万ルーブルを補助 (DV.land 8月17日)

政府がロシア極東で製造された自動車を国内他地域へ輸送するために連邦の公的資金8億5000万ルーブルを拠出すると、タス通信が報じた。

この補助金によって、ロシア極東で製造される自動車の販売地域と台数を拡大することができるだろう。「ロシア極東の市場は全国規模で考えると比較的小さい」とメドベージェフ首相は指摘した。首相によれば、国の支援なくして地元企業の競争力の確保は不可能だという。この補助金はロシア極東製の自動車少なくとも1万7000台の国内他地域への輸送と、工場や裾野産業の雇用の維持に貢献することだろう。

ロシア極東で自動車を製造しているのはウラジオストクのソラーズ工場だ。フォード及びマツダとの提携で、年間3万5000台を製造している。工場はロシアのオフロード車(UAZ)、ガソリンエンジンとディーゼルエンジン(ZMZ)も製造している。

また、沿海地方のアルチョム市では中国の第一汽車(FAW)の工場の開設が予定されている。事業の発起人は、乗用車・商用車の販売・メンテナンスサービスを専門とするSUMOTORIグループだ。

アムールメタル アジアにも製品を輸出 (極東開発省8月18日)

7月末に再生された製鉄所「アムールメタル」の製品の60%強が東南アジアに輸出されている。

「輸出先は、エネルギー資源に限りがあるために大型鉄鋼会社(圧延製造)がないタイ、フィリピン、韓国だ。当社はこれらの国々に鉄鋼半製品を輸出し、先方はそれを圧延して国内で販売するか、あるいは公共工事に使っている」とTOREKSハバロフスク(企業グループTOREKS傘下で、アムールメタルの新しいオーナー)のウラジミール・レベデフ社長は説明した。レベデフ社長によれば、品質と迅速な注文の履行のおかげで、アムールメタルの製品への関心は非常に高いという。「現在、工場は10月10日まで注文でいっぱいだ。常に注文が次々に入ってきている」とレベデフ社長は力強く話した。ロシア国内の販売は、工場の販売会社のチェーン店を介して行われている。レベデフ社長によれば、現在では、このようなチェーン店がロシア極東の全ての主要都市に開設されている。「製品の販売のために当社は大手商社、大手末端消費者(橋梁建設会社、建築物組立会社など)と提携している。毎月の販売量を2万5000トンに拡大する計画だ」とレベデフ社長は表明した。

製鉄所アムールメタル(コムソモリスク・ナ・アムール市)はロシア極東唯一の電気精錬工場(半製品)。工場は近年、深刻な財政難を経験。2015年までにアムールメタルの債権者は264名となり、その大半は銀行だった。2016年にロシア連邦極東開発省がコムソモリスク・ナ・アムール市の総合発展計画を策定し、アムールメタル、コムソモリスク・ナ・アムール空港などの企業の発展計画も盛り込まれた。工場は今夏、生産を再開した。

18番目のTORがクリルに (極東開発省8月23日)

メドベージェフ首相は18番目の先行経済発展区(TOR)「クリル」の設置に関する決定書に署名した。新しい「クリル」TORによって、サハリン州における魚やその他水生生物資源の高次加工の製造業拠点の形成が可能となる。TOR制度は、投資家を呼び込み、アジア太平洋地域市場などで工場の製品を販売するための競争上のメリットをサハリン州に付与するとみられている。

アレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣によれば、クリル諸島における先行経済発展区の形成は、特定目的プログラム「2016～2025年クリル諸島の社会経済発展」に盛り込み済みだという。

TOR 予定地は色丹島マロクリリスコエ村だ。クリル諸島に高品質の冷凍・チルド水産加工品や缶詰を生産する複合施設の建設を提案するコンビナート「オストロブノイ」経営陣の訴えが、クリル諸島にTORをつくる決定の根拠となった。

同社は74億ルーブルをこのプロジェクトに投入する方針だ。700人強の新規雇用が創出されるとみられている。この投資プロジェクトは3段階で実施される。2017年には作業員向け宿泊施設用に管理棟が改築される。第2段階では2018年に新しい缶詰工場、魚粉製造プラントのライン、1度に1万5000トンを貯蔵できる冷凍倉庫、新しい管理棟と食堂がつくられる。2020年までには2つのロボット化した冷凍食品工場が操業を開始し、タラ・サケマス高次加工工場が稼働する。製品はロシア国内市場にもアジア太平洋諸国(日本、中国、韓国など)にも供給される。

今日現在、主要入居者である「オストロブノイ」以外にも、複数のロシア企業が新しいTORでのプロジェクトの実行に関心を寄せている。極東開発省はこれら投資家らのオファーを検討中だ。それらは、水産加工場の建設、栽培・養殖漁業の展開、再生可能エネルギーによる小規模発電所の建設、エコツーリズム展開、観光・レクリエーション区と小規模ホテルの建設、南クリル諸島の金鉱山開発のプロジェクトだ。

クリル諸島のTOR設置に関する決定は7月5日、ユーリー・トルトネフ副首相兼極

東連邦管区大統領全権代表が招集した極東・バイカル地域投資プロジェクト実施小委員会で承認された。

北朝鮮ツアー専門の旅行代理店 モスクワで開業 (DVland 8月24日)

北朝鮮の旅行を専門とする初の旅行代理店NKoreanがモスクワで開業した。同社は1953年から続く北朝鮮の老舗国営旅行会社と提携している。

「NKoreanはガイド付き観光旅行、ビーチリゾート、祭りや祝日参加を提案している」と旅行代理店連盟のセルゲイ・ゴロフ会長は本紙に語った。さらに、ロシア語だけでなく英語、フランス語、中国語もOKだ。

ロシア人向け北朝鮮ツアーの価格は7万ルーブル(航空券除く)からとなる。ロシア人観光客が北朝鮮に行くには、ビザと医療保険も必要になる。北朝鮮のビザを取得するには、旅行会社にシェンゲンビザと同様の標準的な書類一式を提出しなければならない。手続き期間は平均で5～7日。ツアーパッケージに含まれているビザの費用は40ユーロだ。

現在ロシアから北朝鮮への観光客数は少ない。北朝鮮を訪れるロシア人観光客は年間200人ほど。「なぜなら、オファーがないからだ。ウラジオストクには、北朝鮮ツアーを組織する会社が2社しかない」とゴロフ会長は説明した。NKoreanは、北朝鮮に行くロシア人観光客の数は開業後、2～3倍に拡大しようと分析している。

日本企業がカムチャツカでの 温室経営の可能性を模索 (極東開発省 HP 8月25日)

日本企業がカムチャツカ地方での温室建設の可能性を探っている。この方面での調査を目的とし、北海道総合商事(株)の天間幸生社長と道銀地域総合研究所の加賀屋佳史氏がカムチャツカを訪れた。

農産物での提携の見通しについて、日本側はカムチャツカ地方政府で協議した。カムチャツカ地方政府からはマリナ・スソポタ副首相、ビャチェスラフ・チェルヌイシ農産物・食品・加工産業次官とワレーリー・レシェリコ同省次官、セルゲイ・ナズバノフ投資・

企業活動局長代行らが出席した。

天間社長は、北海道総合商事が既にロシア極東、特にサハ共和国(ヤクーチア)とハバロフスク地方で温室建設事業を実行した経験があることを指摘した。スソポタ副首相は、温室建設はウラジミール・イリューヒン知事が掲げたカムチャツカ地方の農産物振興における優先課題の一つだと述べた。副首相は、カムチャツカ政府が日本企業の参加する温室建設に前向きであり、この種のプロジェクトの実行の際にあらゆる支援をする構えだと述べた。

■中国東北

中国南方航空 ハルビン-イルクーツク線就航へ (黒龍江日報7月2日)

関係筋によれば、中国南方航空が7月16日から国内航空会社で初めてハルビン-イルクーツク国際線定期便を開通する。

南方航空黒龍江支社の李氷川氏によると、運航は日曜日の週1便、機材はエアバスA320型機を使用する。ハルビン離陸時間は17時25分、イルクーツク着陸時間は20時、イルクーツクから再出発する時間は21時15分、ハルビンに到着する時間は23時55分(現地時間)。往復で1100元から、片道は720元から(税別)。就航に伴い、南方航空は多種類の航空券を続々と市場に供給し、広範な観光客に多くの実利と便宜を与える。

日本の錦鯉、13年ぶりに輸入再開 東北地方初荷がハルビンに到着 (黒龍江日報7月3日)

6月30日午後5時、日本の錦鯉100匹が航空輸送でハルビン空港に到着し、同市の松北区シンホン養鯉場へ運ばれた。中国が日本からの錦鯉の輸入を13年ぶりに再開して以来、東北地方が初めて輸入した日本の錦鯉で、輸入量は全国1位となっている。

向こう1カ月、検査検疫の職員は餌、水質・衛生、健康状態などを含め、今回輸入した錦鯉の生息状況を注意深く観察し、観察期間が終わる次第、錦鯉の鑑賞と販売が可能となる。

2003年、国家質量検査総局は警報を

発令し、日本からの錦鯉輸入を一時的に停止した。2016年、中国は日本からの錦鯉輸入を再開した。現在までに6つの日本錦鯉養殖場が国家質量検査総局の承認を得て登録の手続きを済ませた。今年3月、黒龍江シンホン養鯉場が国家質量検査総局による審査に合格し、「日本錦鯉入国可国内隔離場」の資格を東北地方で初めて獲得し、中国国内で3カ所しかない隔離場の一つ、東北地方で輸出入権限を持つ唯一の検査隔離場になった。

「一帯一路」沿線諸国製品見本市 大ヒット (内モンゴル日報7月11日)

先頃、第1回国際民族特色製品見本市がエレンホトで閉幕した。今回の見本市は会場での取引総額4500万元、受注額約150万元、観覧者数延18.5万人に達した。

関係筋によれば、モンゴル、ロシア、パキスタン、インドなど「一帯一路」沿線の10数カ国・地域の230余りの企業が10日間の見本市に出展し、各国の小さい有名特産品をおよそ1万種類展示した。展示商品は逸品ぞろい、「一帯一路」沿線諸国の製品は口岸（エレンホト）市民に深い印象を与えた。現場では各地のグルメ食品のほか、民族服装、手工芸品、玉製品なども人気を集めた。

中欧列車の貨物輸送量 前年同期比74.9%増 (遼寧日報7月12日)

今年上半期、大連口岸と営口口岸における「遼満欧（遼寧-満洲里-欧州）」の472本の列車が累計3.9万TEUの貨物を輸送し、前年同期比74.9%増となった。

大連港を始発とする「連満欧」中欧列車は「中白（中国・ベラルーシ）工業園列車」、「三星（サムスン）列車」、全国初の冷蔵コンテナ列車など、特色のある列車で、そのうち日本・韓国の貨物が15%、東南アジアの貨物が3%、広東・上海・天津・北京等の貨物が80%を占めている。大連港の地理的優位を頼みとして、海運・鉄道複合輸送、海運・空路複合輸送などを促進し、大連口岸は「一帯一路」に深く関与している。営口港は、東北および内モンゴ

ル東部地域に最も近い港湾として、満洲里口岸を経由して国境を超える「営満欧」列車をすでに11路線を開通させ、毎週7～8本の安定的な輸送を実現した。このルートは全6500キロをわずか10日間で結び、営口港の中欧列車の運行速度記録を再度更新した。

中口原油パイプライン 第2ルートのシールド工事完了 (黒龍江日報7月12日)

中口原油パイプライン第2ルート施工現場の最前線によると、嫩江区間が先日貫通したことにより、第2ルートのシールド工事がすべて完了した。

中口原油パイプライン第2ルート工事は黒龍江省漠河から、黒龍江省と内モンゴル自治区を経由し、大慶市林源までの全長941.8キロメートルで、パイプ管径813ミリメートル、計画年間送油量は1500万トン。シールド工法はトンネルを掘削する先進手法で、嫩江区間の工事は中口原油パイプライン第2ルート工事の中で最も長いシールド工事で、2016年7月27日に施工チームが現場に入り、11月13日に掘削作業が始まり、泥水式シールドマシンで嫩江を北から南へ横断した。嫩江区間が無事に貫通したことは、国内のシールド工法業者に寒冷地区での施工経験を与えた。

東北4省区、検査検疫協力協定締結 中欧列車の輸送増・効率向上へ連携 (遼寧日報7月14日)

遼寧省、吉林省、黒龍江省、内モンゴル自治区の出入国検査検疫局が7月12日、営口市ハツ魚園区で『東北四省区検査検疫局の中欧定期列車の輸送増加・効率向上への共同支援、検査検疫監督管理の協力強化に関する協定』に署名した。

4省区の検査検疫局は、職務的機能を十分に発揮し、検査検疫局と鉄道部門との協力の強化、職務分担の明確化、情報共有の強化、貨物申告の便宜の提供など10分野で緊密な連携を行ない、企業の信用と貨物のリスク分析を基礎とし、情報化管理を手段とし、事中事後の監督管理を完備し、中欧定期列車沿線の検査検疫機関間の情報交換・監督管理の相

互承認・法律執行時の相互援助を実現し、「企業が一つの地域で登録すればすべての地域での申告・検査が可能」、「一つの地域で検査を受ければすべての地域が承認」、「一つの地域で通関すればすべての地域が関与しない」という政策を全面的に実施し、検査検疫の流れを最適化し、手続を簡略化し、企業の物流コストを引き下げ、貿易円滑化の水準を向上させることに一致し、ともに中欧定期列車の輸送増加・効率向上を支援する。

2013年以来、「営満欧」、「遼満欧」、「瀋満欧」、「盤満欧」、「遼満欧」など遼寧省発の中欧定期列車が相次いで開通した。現在までに運行数は3200本を超え、コンテナ輸送量は約20万TEUに上り、大きく発展している。

京新（北京-新疆）高速道路 内モンゴル部分が開通 (内モンゴル日報7月16日)

7月15日9時16分、沿線の各民族の人々の熱い期待と工事建設者の歓声の中、国家の一帯一路の指標的プロジェクトで、京新高速道路の臨河-白疙瘩（Baigeda）の内モンゴル区間が正式に開通し、供用開始となった。これにより、砂漠を通過する世界で最も長い高速道路が開通した。

京新高速道路の総距離は2540キロ、中国の高速道路網計画における第7放射線で、2012年9月に着工した。沿線には北京-張家口-ウランチャブ-フフホト-包頭-臨河-エジン旗-ハミ（クルム）-トルファン-ウルムチがある。国家の一帯一路の指標的なプロジェクトで、青蔵鉄道に続く貧困地域を代表するプロジェクトだ。臨河から白疙瘩部分は京新高速道路において自然環境が最も厳しく、途中で砂漠、山地、丘陵、300キロ余りの無人地域を通り、砂漠を通る高速道路では世界で最長と言われる。

アルシャン中・モ・ロ農林観光文化 博覧会が開幕 (内モンゴル日報7月16日)

7月15日、2017アルシャン第1回中国・モンゴル・ロシア農林観光文化博覧会が内モンゴル自治区のヒンガン盟アルシャン市

で盛大に開幕した。中・モ・ロ3国の150余りの企業が出展し、人気グルメ、服装、民族工芸品、グリーン農畜製産品・加工品など多分野の製品が展示されている。アルシャン市で行われる「観光+農牧業」をテーマとする初の博覧会だ。

10日間の会期中、ロシア・モンゴルからの輸入製品、ヒンガン盟各民族の手工芸品、アルシャンの農林特産品をはじめとするアウトドア旅行商品が展示・販売されるほか、主催者は美食エリア、サーカス団公演エリア、旅行体験エリアを設け、全国各地からの観光客が買い物を満喫するとともに、アルシャンご当地グルメ、中国一流のサーカス公演、草原・森林文化も楽しめ、幅広い観光客需要を満たす工夫を凝らしている。

瀋陽自由貿易区効果で 日常消費品の輸入量が激増 (遼寧日報7月25日)

自由貿易試験区の吸引力・けん引力の効果により、今年に入って瀋陽総合保税区の日常消費品の輸入量が激増している。7月20日までに、監視・監督された輸入日常消費品は152.66トンで、昨年1年間の輸入量の3.5倍、金額ベースで162.3万元となった。商業・貿易の飛躍的な成長により、瀋陽は上海の外高橋保税区の経験に学び、遼寧自由貿易試験区・瀋陽区域に輸入商品展示センターを建設し、輸入商品の国別展示館を設置して、消費者に「家の入口」で品質保証された「最新」輸入品を選択・購入することができるようにするという。

瀋陽総合保税区は2011年9月に國務院の承認を受け、従来の瀋陽輸出加工区、瀋陽（張士）輸出加工区を基礎に、それらを統合して建設されたもので、遼中・渾南ゾーンに分かれている。そのうち渾南ゾーンは遼寧自由貿易試験区の瀋陽区域からわずか6キロにあり、以前から輸出加工機能に重点を置き、加工貿易型企業を集中させている。遼寧自由貿易試験区が承認された後、瀋陽総保区渾南ゾーンの立地・交通・産業などの有利な条件が急速に突出してきた。

吉林省 今年上半年期の対韓国貿易が急増 (吉林日報7月26日)

税関統計データによると、2017年上半年期、吉林省の対韓国輸出入総額は28.2億元、前年同期比36.3%の伸びとなり、その内、輸出額が18.5億元、前年同期比33.7%増、輸入額が9.7億元、前年同期比41.6%増となった。

一般貿易、加工貿易ともに急増した。一般貿易の対韓国輸出入額は21.3億元、前年同期比39.2%増、対韓国貿易総額の75.5%を占めている。加工貿易の輸出入額は5.3億元、前年同期比33.2%増となった。また、外資企業と私営企業の輸出入がそれぞれ3割以上を占め、外資企業の輸出入額は11.7億元、前年同期比34%増、対韓国輸出入総額の41.3%を占めている。私営企業の輸出入額は9.6億元で4.3%増、34%を占めている。国有企業の輸出入額は6.9億元、1.5倍増となり、24.4%を占めている。

機械電子製品の輸入が5割以上を占め、鉄鋼の輸入量が著しく増加している。機械電子製品の輸入額は5.2億元、前年同期比46.6%増、対韓国輸入総額の53.7%を占めている。そのうち、自動車部品の輸入額が4380万元で51.2%増、ハイテク製品（一部は機械電子製品と重なる）の輸入額は1.6億元で倍増し、農産品の輸入額は2180万元、26.9%増加だった。鉄鋼の輸入額は2.6億元、1.2倍増となった。

農産品の輸出は穏やかな増加傾向にあり、鉄鋼の輸出は前年同期の8倍以上となった。対韓国の農産品輸出額は9.6億元、21.2%増、対韓国輸出総額の52%を占めている。そのうち、水産・海産品の輸出額が2.8億元で45.2%増、食糧の輸出額が1.8億元で26.3%増、野菜の輸出額が7843万元で3.5%増加だった。機械電子製品の輸出額は1.9億元、16%増加で、その内、自動車部品の輸出額が4049万元、前年同期比12.5%の伸びとなった。鉄鋼の輸出額は2.8億元、8.6倍増となった。

東北最大の 高齢者福祉 PPP プロジェクト調印 (遼寧日報7月27日)

ここ数年、遼寧省コルチン左翼モンゴル族自治州はPPP改革と高齢者福祉サービス事業の発展を特に重視して、財政資金を投入してメカニズムや調整によって事業を開始し、積極的に公共高齢者福祉および医療設備の条件を改善している。先頃、馨豊高齢者アパートプロジェクトおよび南山生態養老センターのPPPプロジェクトが正式に調印され、実施されることになった。

このプロジェクトの総投資額は7.8億元、遼寧省朝陽市における初めての国家レベルのPPPモデルプロジェクトで、東北3省でも最大規模の高齢者福祉PPPモデルプロジェクトだ。同プロジェクトはコルチン左翼モンゴル族自治州政府の承認を得て、県民政局と遼寧樂怡生態医療養老有限公司が連携して実施する。プロジェクトが完成すると、省内の高齢者福祉サービスの需給バランス改善に役立つだけでなく、遼西地域の1000人近い就業問題を解決し、どのようにPPP改革を利用して経済発展をもたらすかという模索や、公共サービスの質と効果の向上、人々の幸福感の増進、新産業・新モデル・新業態の模索に、良好な模範とけん引力の役割を果たすことになるだろう。

ハルビン駅北駅舎まもなく供用開始 (黒龍江日報7月30日)

29日、ハルビン駅改装工事の建設現場取材したところ、ハルビン駅の第1期改装工事、北ゾーンの施工部分はすでに85%完成し、いま全面的に最終段階に入っている。北ゾーンにおける北駅舎、高架待合室の主要な工事は基本的に完成している。自然な曲線で型取られたクリーム色の石材レリーフは、旧駅舎改築で採用されたヨーロッパのアールヌーボー様式の美しさを表している。

ハルビン駅改築工事は北・南ゾーンの2期に分けられる。北ゾーンの施工は主に北駅舎・高架待合室・プラットフォームなど。旧駅舎に比べ、新しく建設される駅舎は外観上100年前の歴史的な雰囲気になり、機能的には現代化した高速鉄道駅が備えるすべての要素があり、将来の市民の便利で快適な外出条件を満たすことができる。ハルビン北駅舎は地下1階、地上3階の設

計で、地下1階は人とタクシーの出入口、地上1階はプラットフォーム、2階は高架待合室、3階は商業施設と設備室となっている。

北駅舎はまもなく供用開始される。現在運行している鉄道路線はすべて北ゾーンに引き込まれ、南ゾーンの工事が便利のようにする。改築工事がすべて完成すれば、ハルビン駅舎新築工事の総面積は7万3624平方メートル、旧駅の2倍以上となり、毎日ピーク時には1.5万人を同時に収容できる。7つのプラットフォームには13路線が入る。建設中の哈佳（ハルビン-ジャムス）鉄道、哈牡（ハルビン-牡丹江）旅客専用線、すでに完成した哈齊（ハルビン-チチハル）高速鉄道も新ハルビン駅に乗り入れることになる。

大連港の中欧列車 上半期1.5万 TEU、2倍増 (遼寧日報8月1日)

大連港の鉄道コンテナセンターから毎週平均2回列車が出発し、9000キロ離れたモスクワまで走っている。7月31日に得た情報によれば、大連港の中欧列車は発展がめざましく、中韓口国際物流ルートの競争力が高まり、今年上半年で1.5万 TEUの輸送を達成し、前年同期比226%となった。

大連港は国家の海運・鉄道一貫輸送のモデル港であると同時に、東北に分布する内陸中継地と発達した航路とのネットワークをもつ。中欧列車が及ぶ範囲はすでに日本、韓国、東南アジア、中国東南沿海地域にまで達している。大連港から出発した列車はモスクワまで12日間しかかからないため、以前の海運方式より20日以上節約できる。

今年の上半期、大連港の中欧越境列車のコンテナ貨物輸送量は1.5万 TEUを達成し、前年同期比226%増となり、毎週「爆倉」状態となっている。2016年1月に「サムソン列車」を開通させ、今年には「大連-ヴォルシノ（カールガ州）」公共列車にバージョンアップし、サムソンの電子商品をベース貨物として、その他の顧客にも輸送サービスを提供し、今年上半期の輸出金額は4.5億ドルに達した。

中欧列車はかつて「重去軽回（輸出貨

物が多いが帰路の輸入貨物は少ない）」という状況だったが、大連港では「イクルーツク-大連」の帰路列車を開通させ、ロシアの木材などの製品がこのルートを使って中国に輸出されるようにした。

ロシア最大の天然ガス 加工プロジェクトが極東で始動、 黒河から約200キロ (黒龍江日報8月4日)

8月3日、ロシア国内最大の天然ガス加工プロジェクトであるアムール天然ガス加工工場の起工式がアムール州の施工現場で行われ、プーチン大統領が式典に出席した。アムール天然ガス加工工場 P1工程は中国の葛洲壩グループ有限公司が請け負っている。

アムール天然ガス加工工場は中国・黒河市から約200キロメートル、中口間第2の大型エネルギー回廊-中口天然ガスパイプライン東線の起点・アムール州スポボドヌイに位置する。同プロジェクトは天然ガスの年間産出量が420億立方メートルと計画され、竣工後は世界最大の天然ガス処理工場の一つになるとともに、中国の天然ガス輸入先の多様化、エネルギー供給の安全保障、パイプライン沿線の生態環境の改善、中口両国の安定的な経済成長に重大な意味をもっている。

大連港、「二つのプラットフォーム」で 110億元を超える誘致 (遼寧日報8月4日)

7月31日の大連港グループからの情報によれば、大連港集団と中央政府企業の中林集団が、長興島港後方における総面積2.5万平方キロの遼寧省中林木材産業園プロジェクト建設計画に50億元投資することで合意した。プロジェクト完成後、将来的に年間取引額500億元、年間税収2億元以上となり、3000人を超える雇用を解決することができる。

今年から大連港グループは「臨港産業立地を誘致するプラットフォーム」と「受入・支援産業政策を実施するプラットフォーム」を総力あげて構築し、外資や人材を誘致するための環境を整え、部門を超えた連携を通して、すでに投資総額110億元を超え、大連国際港運センターと国際物流セン

ターの建設を推し進めている。

大連港港湾区の面積は35.8平方キロで、現在255平方キロを開発中だ。大窟湾・大連湾・太平洋湾・長興島など多くの港湾区を有し、遼東半島の黄海・渤海の長い海岸線に分布している。大窟湾港湾区は遼寧自由貿易試験区大連ゾーンにおける中心地域で、大連港集団は臨港産業を發展させる空間として33平方キロを有している。

今年、大連港集団は専門の誘致センターを立ち上げ、港湾の上流・下流産業チェーンおよびハイエンドサービス業の有名企業の誘致、合資協力に努めている。3月以来、遼寧宝鉞科技有限公司と協力協定を結び、長興島でニッケル合金を精製するプロジェクトに12.5億元を投資した。また、王朝企業控股公司と協定を交わし、瓦房店で台湾食品産業園を建設するプロジェクトに3億ドル投資した。さらに、国際大手商品取引企業・グレンコア傘下の嘉能可（シンガポール）と原油貯蔵と山東における原油精製供給について協力協定を締結した。BMWの物流・供給ビジネスにも参加している。

大連港集団はさらに国際クルーズ船センターや新旅客輸送センターの建設をめぐり、観光・商業貿易・飲食・文化などの誘致に力を入れ、「二つのプラットフォーム」の建設を通じて、現代的ハイエンドサービスが融合・發展した重要な媒体になるべく努力している。

第5回中国国際口岸貿易博覧会開催 (黒龍江日報8月8日)

8月7日の綏芬河市の記者発表によると、中国国際商会主催、中国国際商会会展部・黒龍江省商務庁・黒龍江省貿易促進委員会・綏芬河市人民政府・東寧市人民政府・ロシア沿海地方商工会議所共催の第5回中国国際口岸貿易博覧会が8日から11日、綏芬河市で開催される。

今年の博覧会は「口岸間の協力を強化し、貿易發展を促進する」をテーマに、「5館1区」、すなわち輸入商品・ロシア油絵館、消費品館、国際館、ロシア商品館、地域協力・木製品館、屋外展示区に分かれている。展示会場の総面積は3.5万平方メートル、出展予定企業は456社、528ブー

スで、出展企業は広東、福建、雲南、遼寧、黒龍江など13省・市からの国内企業358社とロシア、韓国、タイ、ガーナ、パキスタン、ベトナム、オーストラリア、フランス、ドイツ、マレーシア、台湾からの国外・域外企業98社が含まれる。

今回は、北東アジアおよび「中モロ経済回廊」「浜海1号(プリモリーエ1)」国際輸送回廊産業協力促進会合、「一带一路自由貿易駅」輸入商品直営協力商談会、「一带一路自由貿易駅」綏芬河双方向推進会合、中ロ信用発展フォーラム、中ロ持続可能な林業産業発展フォーラム、第1回国境観光協力推進会議、第2回ロシア食品(水産品)マッチング商談会、「一带一路越境旅行」ドライブ発車式など、22の関連イベントも開催される。

ハルビン—アルタイ観光専用列車 9月に初運行 (黒龍江日報8月11日)

8月10日、黒龍江省政府新聞弁公室の記者発表によれば、ハルビン—アルタイ間を走る観光専用列車「龍泰号」が9月5日に初運行する予定で、現在すでに900名近い観光客が予約しているとのことだ。

「龍泰号」の運行は、黒龍江省の新疆ウイグル族自治区アルタイ地区に対する支援事業の一環。ハルビン鉄道国際旅行社が国家の「一带一路」イニシアチブおよび中国鉄道総公司の「引流入疆(新疆に引き込む)」による新疆の経済・社会発展支援の要請に呼応し、新疆ウイグル族自治区観光局と共同で「新疆をめぐる列車の旅」ブランドを立ち上げ、専用列車の運行という形式により、観光で新疆を支援し、アルタイ地区への旅客輸送を拡大する。

「龍泰号」は9月5、7、9日にハルビンを出発し、14日かけて黒龍江・内モンゴル・甘粛・寧夏・新疆の5省区13市を横断する、黒龍江省とアルタイ地区直通の唯一の専用列車となる。

ハルビン輸出商品博覧会 実り多い成果を (黒龍江日報8月14日)

8月12日、ロシア・イルクーツク市のシベリア展覧センターで4日間に亘って行われた2017中国ハルビン輸出商品博覧会が閉

幕した。今回の博覧会はハルビン市が初めてシベリア地域で開催して実り多い成果を収め、5つの意向書が結ばれ、金額ベースで632万ドル、合意の糸口までこぎつけた協力案件も30以上に上った。

今回の博覧会はハルビン市政府とイルクーツク市政府が共催したもので、ハルビン市が今年ロシアで行なった最大規模の経済貿易事業でもある。ハルビン経済技術開発区、ハルビン銀行、哈欧国際物流公司、ハルビン華南城など政府、銀行、複合商業施設、物流企業、対外貿易企業を含めた23の主要団体・企業が出展し、機械電気製品、軽工業製品、健康製品、食品など百種類近くの商品を展示した。

丹東25企業 「一带一路」沿線国家に投資 (遼寧日報8月15日)

8月10日の丹東市国税局の発表によると、現在、丹東市内25社の企業が世界17カ国に実際の投資を行なっている。海外に投資した39社の企業のうち、24社が直接投資を行ない、15社が工事・労務を請負っている。直接投資総額は1.71万ドルに達した。

近年、丹東市国税局は多くの取り組みにより「走出去」(海外進出)企業に対する税収管理・サービスを強化し、地元企業の「一带一路」沿線国家への投資を積極的に支援している。各部門間の情報相互交換、資源相互援助、業務相互補完の優位性を発揮し、対外経済貿易局、銀行、地方税務局などの部門と協力し、「走出去」企業に関連する外部情報を収集し、内部情報との比較や現地調査を行い、「走出去」企業の国内外資産台帳を作成し、包括的な文書化管理を実現する。同時に、「走出去」企業の現場を視察し、リスクの分類や追跡管理を行ない、事前警告の能力を高め、海外投資・生産経営の際に起きる移転価格調査、二重課税、協定待遇享受の阻害などのリスクの予防に協力することにより、企業の「走出去」に対する自信と気力を強化し、企業のさらなる安定と発展に貢献している。

中国(満洲里)国際貿易・投資博覧会開幕 (内モンゴル日報8月19日)

8月18日、会期3日間の2017中国(満洲里)国際貿易・投資博覧会が満洲里市の国際コンベンションセンターで開催された。

内モンゴル自治区の艾麗華副主席、中国国際貿易促進委員会の盧鵬起副会長が開幕式に参加し、艾副主席が博覧会の開幕を宣言した。

今回の博覧会は「互聯互通(相互につながるの意)、協力ウィンウィン」をテーマとし、建築材料、機械、家電、自動車・自動車部品、農業、観光および海外商品展示コーナーの7エリアが設けられている。中国、ロシア、モンゴル、インド、日本、フランス、ベトナム、ケニアなどをはじめとする22カ国の商業団体・企業の代表、国外出展者・バイヤー約2000人が博覧会に参加した。

今回の博覧会は展示会の規模が過去最大、国外出展者・バイヤー数が過去最多、出展商業団体・企業が属する参加国数が過去最多、来賓とフォーラムのレベルが過去最高という4つの注目点がある。

東北文化産業博覧交易会 「一带一路」沿線10カ国参加 (遼寧日報8月23日)

第7回中国東北文化産業博覧交易会(以下「文博会」)が8月24日に遼寧工業展覧館で開催される。東北文博会実行委員会によれば、「一带一路」沿線の10カ国が初めて参加する今年の文博会は、東方地域と「一带一路」沿線国家の文化交流および貿易取引を強化する見込みだ。

紹介によると、今回の文博会は「一带一路」沿線国家総合展示館を設け、「一带一路」沿線10カ国、ロシア、パキスタン、タイ、ニュージーランド、バーレーン、スペイン、エジプト、ヨルダン、モンゴル、ガーナの文博会への初参加が大会の国際化レベルを向上させる。

今回の文博会は「政府主導、企業運営」という運営モデルを導入し、主催者が社会に向けて展示会運営専門会社の公募・入札を行ない、専門的な市場運営を図った。同時に、政府は文博会を市場に溶け込ませるという最終目標をより良く実現するために、ある程度の経済的支援を行ない、セキュリティ、交通、衛生などの面で政府サービスを提供する。「かつて文博会はすべて政府がやっていた。たとえば企業

誘致のプロセスでは政府の後押しと指名が必要だったが、その運営は専門的ではないので、効率が悪かった。運営の一部を市場に任せてから、誘致のプロセスはとてスムーズになった」と運営担当者が述べた。

吉林省-ロシア生産能力・投資協力イベント、ロシアで開催 (吉林日報8月23日)

8月18日、吉林省はモスクワで「吉林省-ロシア生産能力・投資協力プロモーションイベント」を開催した。林武省常務委員・副省長、李輝駐ロシア大使、ロシア「公正ロシア」党副議長、国家ドゥーマ（ロシア下院）国際事務委員会副委員長など中ロの来賓が出席してあいさつした。

林武副省長は其中で次のように述べた。7月初めに習近平国家主席がロシアを訪問したとき、中ロの元首が重要な合意に達し、吉林省の対ロ協力の発展のために方向性を明確に定め、それを遵守することになった。今回の吉林省-ロシア生産能力・投資協力プロモーションイベントは、双方の協力成果の回顧と総括だけでなく、新しい前途を切り開く。さらに、吉林省は比較優位を発揮し、協力分野を開拓して、実力と信用のある企業がロシアと農業・軌道交通・金融などの分野で協力を積極的に展開することを支援し、産業能力・投資協力の集中区をつくり、産業の共同発展を実現しようとしている。

イベントに参加した来賓は『開放する中国：素晴らしい吉林を世界へ』というロシア語のプロモーション動画を鑑賞し、多くの協定締結を公開で行った。吉林省糧食投資控股集团有限公司、吉林省長吉図国際物流集団、吉林省華峰能源集団、吉林省光大建設集団などがそれぞれロシア側と協力の意向に署名した。

北東アジア博覧会サービス貿易大会 8月30日開催 (吉林日報8月27日)

吉林省商務庁によれば、吉林省と国内外のサービス貿易業界との交流・協力を推進し、サービス業の対外開放を拡大するために、商務部と吉林省人民政府は8月30、31日に長春市で第11回中国・北東ア

ジア博覧会サービス貿易大会、2017長春国際サービスアウトソーシング産業サミットを共同主催した。

今回の会議は「開放・協力・利益共有」をテーマとして、フォーラム、韓国・日本とのサービス貿易商談会、産業園区・企業の紹介・交流・連結会、長春-蘇州サービス貿易産業連結商談会等の活動が行なわれ、サービス業の開放拡大、サービス貿易人材育成、アウトソーシング産業の移転、サービス貿易園区建設発展などをめぐる業界の交流・協力の商談が行なわれた。

「一帯一路」商学院連盟 ハルビンで設立 (黒龍江日報8月27日)

8月26日、国家発展改革委員会およびハルビン工業大学ほか全国の高等教育機関が共同主催する「シルクロード国際生産能力協力高級シンポジウム」がハルビンで開かれた。同会議で、「一帯一路」商学院連盟が成立した。連盟は「一帯一路」の沿線国と相互につながり、国際生産能力協力、科学技術成果の実用化、および教育・教学資源共有国際化のプラットフォームをつくる予定で、中国と「一帯一路」沿線国の産学協同、科学技術を先導する人材やビジネスマン育成分野で協力を実質的に進めていく。

「一帯一路」商学院連盟はハルビン工業大学、アモイ大学、電子科学技術大学等9大学により提案され、「一帯一路」沿線国の20校を超える商学院と共同で高等管理教育組織連盟を設立した。連盟は、工商管理博士の学位等の方法を通じ、中国を足場として国際的な視野をもつ複合型ビジネスリーダーの育成に尽力する。同時に連盟メンバー校の教学・研究・ビジネス資源を統合し、「一帯一路」沿線国・地域への管理知識の伝播、国際産業能力協力の推進、ビジネスの拡大と技術の普及を促進する。また政府や社会組織、関係企業と共同して、経済・貿易・流通・国際産業能力の協力、科学技術成果の実用化、プロジェクト投資の実施を促進する。さらに「一帯一路」国での展開を継続し、最終的に各国に連盟参加機関を置くことを目指す。

「穂満口」列車、増便予定 (内モンゴル日報8月28日)

広州税関によれば、この1年間で「穂満口（広州-満洲里-ロシア）」の中欧（中国-欧州）列車が全部で43本出発し、3334TEUを発送し、2.36億ドル、1.7万トン余りの「広州貨物」が遙かロシア市場にもたらされた。

広州は2016年8月28日に初めての中欧列車を運行し、重慶、鄭州、成都、蘇州、義烏に続いて欧州行の貨物輸送列車が出発する都市となった。列車は広州を出発後、満洲里、ザバイカルを経て、直接モスクワ近郊のヴォルシノに到着する。広州大順発国際物流有限公司の黄仲喜総経理は「『穂満欧』列車の平均輸送日数は15~18日で、海運・鉄道一貫輸送よりも10日以上短く、海運輸送だけより25日間も短縮できる。しかも運賃は空輸のわずか3分の1で、「一帯一路」沿線国・地域の貿易コストや取引時間を大幅に下げることになった」と述べた。さらに、「運行開始当初は市場の育成期を経験し、今年3月中旬からは毎週1回の運行を基本的に実現した。運行して1年、「穂満口」列車の平均貨物搭載率は90%以上で、今年3月中旬からは100%に達し、国内の中欧列車の運行記録を塗り替えた」という。

■モンゴル

モンゴルの物流会社、初の大型融資 (Asia Russia Daily 7月5日)

欧州復興開発銀行（EBRD）は、モンゴルの物流大手 Terra Express 社に対して760万ドル規模の融資を行うことで、モンゴルの世界経済への統合を後押ししている。

EBRDによれば、Terra Express 社への融資は、モンゴルでEBRDが交通・運輸部門で行う初のプロジェクトだ。このプロジェクトは2つのトランシェから成り、財務リスクによって会社の拡大を支援する。

Terra Express 社は2011年設立、鉱業業界で物流サービスを提供している。大規模なオユルゴイ開発プロジェクトの拡張に伴い、Terra Express のサービスの需要は著しく高まるだろう。

一方、Terra Express 社は輸出価格

形成の一端を担っている。同社は、35台の新しいトレーラーの購入を含む野心的な投資プログラムでもって、輸出の拡大に備えている。EBRDは2006年にモンゴルで活動を始めて以降、同国の様々な経済部門の計80件強のプロジェクトに14億ユーロ余りを提供した。

韓国観光公社

ウランバートル支社をオープン (MONTSAME 7月6日)

ウランバートルに4日、韓国観光公社(KTO)のウランバートル支社がオープンした。開所式はシャングリ・ラホテルで行われ、駐モンゴル韓国大使がスピーチした。

駐モンゴル韓国大使館の計算によると、今年、韓国を約10万人のモンゴル国民が訪れることになっている。「KTOウランバートル支社がモンゴルの首都に開所したことは、両国民の相互交流で重要な役割を演じるだろう」と大使はコメントした。

EU、駐モンゴル代表部開設へ (MONTSAME 7月26日)

フェデリカ・モゲリーニ欧州委員会副委員長兼欧州連合外務・安全保障政策上級代表の決定に従い、EUはモンゴルに代表部を開設することを決定した。ジャン＝クロード・ユンケル欧州委員会委員長は、「EUは、中国とロシアに挟まれ、EUにとって戦略上重要な民主主義国のモンゴルに、外交代表部を開設することを約束する。モンゴルにおける著しい進歩と国の発展は、EUの最も温かい讃辞に値し、EUが常駐するにふさわしい」と述べた。

モゲリーニ上級代表は、「モンゴルは、ユニークな戦略地政学的位置にある複雑な地域で重要な役割を演じている。このEU代表部は、EUとモンゴルの関係の強化と同国民への義務を踏まえた、EUの投資である。我々は間もなく、新しい連携協力協定書にも署名する。それは、EUが双方の緊密な関係の拡充を重視していることを、再度示すものである」とコメントしている。

在ウランバートル欧州連合代表部開設の決定は、EUとモンゴルの関係拡充における大いなる進歩であり、双方が自らの政治対話と協力を活発化させ、今後の連携

強化の道を開くことを可能にすることだろう。

ウランバートルでも 外国企業の株式が買える (MONTSAME 7月27日)

金融規制委員会は自らの会合で、モンゴル証券取引所への上場を希望する外国企業が登録されている証券取引所のリストを承認した。

その結果、外国企業は、取引に参加して預託証券を発行するために、モンゴル証券取引所に追加登録される機会を得る。モンゴル証券取引所は、外国企業にとって証券取引がオープンで分かりやすくなるよう、外国債券の登記の規則を定め、修正を行った。証券取引所をリストアップする過程で、MSCI指数とFTSE指数が考慮に入れられた。さらに、リスト作成の際、国内ブローカー会社の意見も取り入れられた。

元横綱・朝青龍が大統領全権代表に (MONTSAME 8月3日)

バトルガ大統領は、ガンズフ前道路・交通大臣とモンゴル国労働英雄で功労スポーツマンのダグバドルジ氏(元横綱・朝青龍)を、国家元首の全権代表に任命する命令書を発布した。

大統領に関する憲法第1条第34項、第5条第14項に従い、1年の任期で、ダグバドルジ氏は日モ交流担当大統領全権代表、ガンズフ氏は中ロモ3者連携・経済回廊担当大統領全権代表に任命された。

対中国国境の ゲートウェイ空港の数が増える (MONTSAME 8月8日)

モンゴル民間航空局と中国民用航空局(CAAC)は、モンゴル・中国国境の空港の増設を目指す覚書に署名した。署名式が8日、両国の代表団の会合の枠内で行われた。

この覚書に従い、両国は技術協力の拡充、空港の増設、両機関同士の円滑な協力システムの構築という3つの路線に沿って協力していく。双方はさらに、モンゴル人パイロット、ディスパッチャー、エンジニア、法律専門家の中国での教育と両機関同

士のノウハウの交換についても合意に達した。

航空輸送の拡大・発展 新プロジェクトを展開 (Mongolnow 8月9日)

今週ウランバートルで開催され40カ国から400人余りの政府関係者が出席した第54回アジア太平洋航空局長会議では、モンゴルの航空会社が、複数の画期的な航空輸送拡充プロジェクトについて合意することができた。

モンゴル民間航空局のビャンバスレン局長とアメリカ当局者との会談が9日に行われ、モンゴル-アメリカ間直行便準備計画が調整された。初期段階では、この方面はキャセイパシフィック航空(香港)が受け持つ。

9日、平壤-ウランバートル間直行便のオフターを北朝鮮の民間航空局次長が提出した。また、中国民用航空局も、モンゴル人ディスパッチャーたちをスキルアップのため、中国での研修に招くという。9日には、中国側によって、対モンゴル国境の空港の増設に関する議事録も署名された。

200人余りのモンゴルの若者が国外で航空専門家になる勉強をしているが、アメリカとシンガポールはこの方面の学生の数を増やす意向を表明した。近いうちにモンゴルではアジア最大級の空港が開業することもあり、高度な専門家が必要とされている。

首相と大統領が静岡県知事と会談 (MONTSAME 8月9日、10日)

エルデネバト首相は9日、静岡県の川勝平太知事と会談した。この会談でエルデネバト首相は、両国の地域交流の着実な発展に満足の意を表明し、両国地域交流の拡大強化への積極的な参加に対して知事に感謝の意を述べた。

川勝知事は、今回のセレンゲ県への訪問について説明し、セレンゲ県には観光産業が発展するための素晴らしい可能性があることと述べた。川勝知事は、静岡県とセレンゲ県の交流の枠内で今年40ヘクタールに作付けされたソバの生育が良好であることも指摘した。エルデネバト首相は会談の終わりに、モンゴル国政府は両県の

交流の拡大を支援していこうと明言した。

モンゴルのバートル大統領は9日、川勝平太知事を団長とする静岡県代表団を迎えた。バートル大統領は、サインシャンド工業団地の若い専門家の日本での教育や、セレンゲ県でのソバの作付面積を80ヘクタールに拡大することなど、日本との共同プロジェクトの実行について静岡からのゲストに語り、日本との協力の今後の拡大に自信を見せた。

450人のモンゴル人学生が 来年度、ロシアの大学で学ぶ (MONTSAME 8月17日)

チュルンバートル教育・文化・科学・スポーツ大臣は15日、ロシアのアジゾフ駐モンゴル特命全権大使と会談した。アジゾフ大使は、教育分野は二国間交流の主要分野の一つであり、2017/2018年の新教育年度には、450人のモンゴル人学生がロシア政府の奨学金を使ってロシアの大学で学ぶことになる、と述べた。将来的にこの枠は500人に拡大されるだろう。

2018年春には10人余りのモンゴル人バレエダンサーがベルミ文化芸術大学コログラフィ学部での学業を終了することは、モンゴルにおける古典芸能の今後の振興に寄与することだろう。

科学分野では、モンゴルはロシア基礎研究基金との交流協定の枠内で、共同研究プロジェクト及びプログラムを推進することにしている。研究活動を支援する目的で、5件の大型特定目的プロジェクト(最大100万ルーブル)が実行されることになっている。

このほかにも、チュルンバートル大臣は、モンゴルの代表チームの育成とロシア人選手との合同トレーニングの実施のためにロシア人トレーナーを招致することを提案した。大臣は、モンゴル人トレーナーと専門家をソチのオリンピックアカデミーで育成する問題について、ロシア大使の賛同を仰いだ。

まだ費用がかかる新国際空港開業 (MONTSAME 8月18日)

担当機関は、新ウランバートル国際空港の開業には3500万ドルかかることを突き止

めた。内閣府のムンフバト長官と道路交通開発省の担当者が8日、開業の障害となる喫緊の諸問題の解決を目的とし、空港で作業した。彼らは、新空港の開業に必要な機材及び設備の試運転と稼働には前述の金額が必要不可欠だという結論に至った。彼らはこのことを17日の定例閣議で報告した。

これを受けて内閣は、モンゴル側が拠出すべき金額を国の2018年予算に反映させる可能性を探るよう、関連省庁に指示した。

モンゴル国首相 中国のアルミ大手の副社長と会談 (MONTSAME 8月24日)

エルデネバト首相は23日、副社長を団長とする中国のアルミ大手チャイナルコ(中国アルミ業公司)代表団と会談した。

中国側は、チャイナルコ社がタバントルゴイとオユトルゴイの大型プロジェクト、タバントルゴイ炭鉱から国境ポイントまでの道路敷設などの道路工事、その他インフラ整備プロジェクトに参入する方針を明言した。

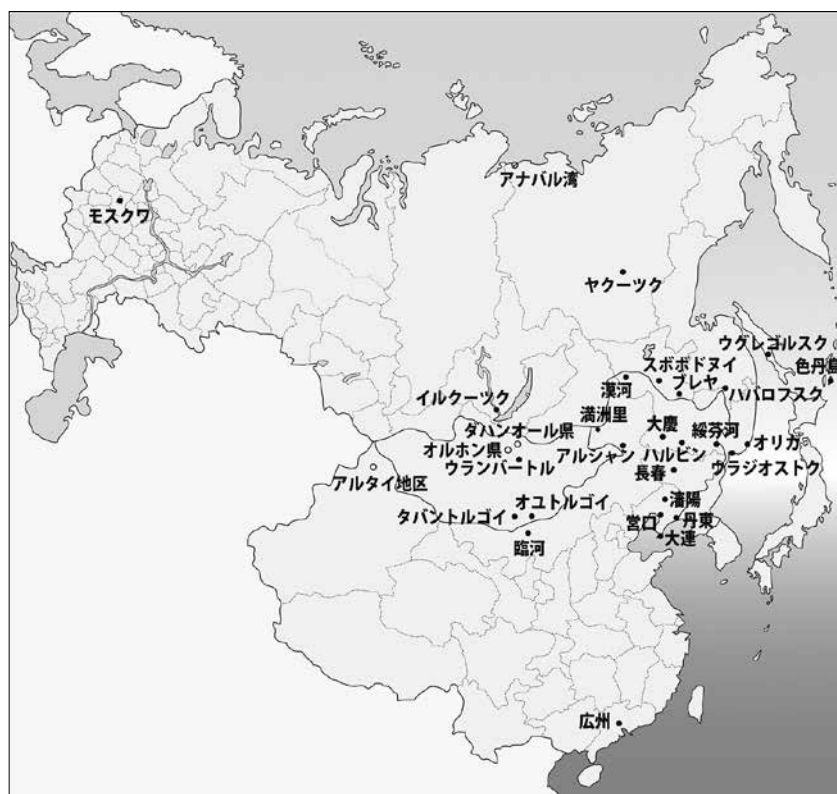
エルデネバト首相は、タバントルゴイ炭鉱の石炭とオユトルゴイ鉱床の銅の加工後の輸出の方面での今後の政策に関するモンゴル国政府の姿勢を表明した。その上で首相は、この政策を堅持し、このほかのモンゴルの法律・規則に従って、チャイナルコ社がインフラ整備や南ゴビの鉱物資源採掘プロジェクトに参入することができると述べた。

2つの工業団地の形成が予定 (MONTSAME 8月24日)

23日の定例閣議で、現地企業2社に工業団地の建設を許可する決定がなされた。「ダルハン市工業団地」社はダルハンオール県での活動を開始し、「エルデネト・テクノパーク」社はオルホン県に工業団地を形成する。

これらプロジェクトの実行によって、競争力のある高度技術産業を国内に形成し、国民に雇用を確保し、環境に優しい完成品を国内外市場に供給し、輸出志向型製造業を展開し、これら地域の発展を促進することが可能となると、内閣は考えている。

海外ビジネス情報 MAP



列島ビジネス前線

■秋田県

クルーズ船列車発着駅 秋田港に本格ホーム (秋田魁新報7月22日)

JR 秋田支社は21日、クルーズ船観光客用列車の発着駅となる秋田港駅について、ホームを本格的に整備する方針を明らかにした。クルーズ船の受け入れ強化を目的とした国の補助金の対象事業に採択されたため、来月3～6日の竿燈まつりに合わせた限定運行に続き、来年度以降も列車が運行される見通しとなった。国土交通省東北運輸局は21日付で今回の列車運行を許可した。

列車の運行区間は、JR 貨物が保有する貨物線（秋田港駅-土崎駅間1.8キロ）を含む8.9キロ。

■山形県

東京五輪ホストタウン認定 本県、全国トップ (山形新聞7月8日)

丸川珠代五輪相は7日の閣議後の記者会見で、2020年東京五輪・パラリンピックに参加する海外選手らと自治体の交流を促す「ホストタウン」構想の第4次登録41件を発表、本県の申請4件全てが認定された。第1～4次の登録件数は全国で179件、対象国・地域数74。本県の累計は登録件数11件、対象国・地域13で、都道府県別でともに全国トップとなった。

本県で第4次登録されたのは▽米沢市（相手国・地域=香港）▽寒河江市・県（同=韓国）▽東根市（同=ドイツ）▽南陽市（同=バルバドス）。

鶴岡の食を香港に 22日から初の市場調査 (山形新聞7月20日)

国連教育科学文化機関（ユネスコ）創造都市ネットワーク食文化分野で認定を受ける鶴岡市は本年度、地元食材の輸出拡大を視野に香港で初の市場調査に乗り出す。第1弾として22～30日に現地の日

本食品専門店で鶴岡産の加工品などを陳列。試食、試飲を通して現地のニーズを把握し、将来的な販路開拓を目指す。

今月下旬は3事業者が製造した乾麺やジュースなどをアピールする。11月まで計4回の調査を予定。計12事業者が関わり米粉パスタや菓子類、庄内柿、西洋ナシ「ラ・フランス」、漬物など鶴岡の味を紹介していく。

酒田税関管内17年上半期 輸出、12年ぶり輸入上回る (山形新聞8月4日)

東京税関坂田税関支署がまとめた2017年上半期（1～6月）の県内の貿易概況速報によると、輸出額が417億3796万円に上り、12年ぶりに輸入額を上回った。紙おむつや記録媒体が好調でけん引した。半期単位の輸出額としても過去最高となり、前年同期比では30.5%増。7期連続で伸びた。輸入額は12.0%増の398億399万円だった。

輸出の内訳は、プロジェクターなどの電算機類（周辺機器を含む）が2億8512万円で42.2%減少したものの、紙おむつを含む「その他の雑製品」が61.0%増加して239億1236万円と輸出総額の57.3%を占めた。また、記録媒体（記録済みを含む）はフィリピン向けなどが好調で57.5%増の96億1812万円。

黒龍江省から研修員 村山市で土壌汚染の分析学術 (山形新聞8月30日)

県が友好県省の盟約を結ぶ中国・黒龍江省から土壌汚染物質の分析技術を学ぶため、研修員2人が来県し、村山市の県環境科学研究センターで29日、研修の開講式が行われ、2人が抱負を語った。

県が国際協力機構（JICA）から委託を受けた「草の根技術協力事業」の一環で、県環境科学研究センターでサンプルとして採取した土を専用の機器を使って分析するなど、9月14日まで研修に取り組む。

■新潟県

中国・黒龍江省の技術者 本県のほ場整備学術 (新潟日報7月12日)

本県と友好提携を結んでいる中国・黒龍江省の農業土木技術者6人が11日、新潟市西蒲区の田んぼなどを訪れ、農地を広げて効率化を目指すほ場整備や、田畑に水を引く灌漑（かんがい）の技術を学んだ。

6人は同省にある国の研究機関「水利科学研究院」の技術者。黒龍江省は農業が盛んで、日本の技術を学び、生産性の向上に生かそうと、10日に来県した。6人は土地改良区職員らの説明を受けながら、川から農業用水を取水する「頭首工」や、ほ場整備が行われた田畑を見学。「頭首工は定期的に修繕しているのか」「農業用水を利用する農家の、金銭的な負担はどのくらいか」と熱心に質問した。

外国人宿泊数、本県1.7%増 伸び率、隣県より低く (新潟日報7月27日)

観光庁の2016年宿泊旅行統計調査の確定値がこのほどまとまり、県内のホテルや旅館に泊まった外国人の延べ人数が前年比1.7%増の26万7020人となり、過去最多を更新した。ただ訪日外国人旅行者の増加を反映し、隣接5県の伸び率は全て本県を上回り、前年比30%超となったところもある。差が際立つ結果となった。

伸び率は全国平均が5.8%で、本県の順位は全国でも35位にとどまった。隣県では長野が113万4940人（19.8%増）で初めて100万人の大台を突破したほか、富山が22万2270人（7.0%増）、群馬が21万4350人（33.7%増）、山形が8万8200人（16.5%増）、福島が7万8860人（39.8%増）。

韓国への誘客に協力 本県でおもてなし習得へ (新潟日報7月29日)

韓国を訪れる外国人観光客の増加を目

指す非営利団体「韓国訪問委員会」の韓京娥（ハン・ギョンア）事務局長らが28日、県庁を訪れ、本県の山口良信観光局長と、観光分野でお互いに協力を進めるとした「協約書」に調印した。

同委員会は2018年の平昌（ピョンチャン）冬季五輪に向け、外国人観光客の増加を目指す「K スマイルキャンペーン」を昨年から展開。韓国の国民に対し、観光客を笑顔で迎えるよう呼び掛けている。本県との協約は、冬のスポーツ観光が盛んな本県と交流を進めて接客の技術などを学ぶ狙い。日本の自治体では初めての締結となった。

県産米輸出1.8倍2578トン

アジアで日本食店競合

（新潟日報7月31日）

2016年度の県産米の輸出量、輸出金額がともに過去最高となったことが、30日までの県のまとめで分かった。輸出量は15年度の1.8倍に当たる2578トン、金額は1.6倍の5億348万円。輸出量は5年連続で最高を更新した。香港やシンガポールで日本食レストランが増え、各店が競争を勝ち抜こうと、ブランド力の高い県産米の使用を増やしたことなどが理由とみられる。

国・地域別で最も輸出量が多かったのは香港の822トン（前年度比387トン増）で、シンガポールの799トン（同339トン増）、台湾の341トン（同239トン増）が続いた。金額はシンガポールの1億4803万円（前年度比4977万円増）が最多で、香港が1億4567万円（同6032万円増）、台湾が7775万円（同4294万円増）だった。

新潟ーソウル10月増便

週4往復、訪日客増見込む

（新潟日報8月5日）

県は4日、大韓航空（韓国）が運航する新潟ーソウル（仁川）線の定期便が、10月29日からの冬季ダイヤで、現在の週3往復から4往復に増便すると発表した。冬季レジャー目的に訪日観光客が増えるのを見込んだ。期間は来年1月末までで、2月以降の便数は今後調整する。

現行の火、木、土曜に加え、月曜の午前中に新潟を発着する便を運航する。大韓航空日本地域本部は「雪を楽しめる新

潟は、冬の旅先として人気が高い。増便した月曜便を利用すれば、新潟からパリやローマへ行く際の乗り継ぎが便利になる予定だ」とし、双方向でメリットがあるとしている。

新大、日口大学間交流

北大と共同、文科省事業採択

（新潟日報8月9日）

新潟大の日口大学間交流プログラムが8日、文部科学省の「大学の世界展開力強化事業」に採択された。北海道大学と共同で、医療健康、エネルギー開発、ロシア極東の産業振興など8分野での人材育成や交流の基盤となる体制整備を進める。

事業期間は2017～21年度の5年間で、補助金額は最大で年1千万円。両大は今後、それぞれの経験やネットワークを活用し、日口両国の他大学や企業、自治体などにも参加を呼び掛け8分野の委員会を設置。また「日露共同専門教育機構（仮称）」を設置し、人材交流の基盤確立を目指す。

県産切り花、ハルビンへ

販路開拓でテスト輸出

（新潟日報8月17日）

県産切り花の中国への輸出に向け、県内の花卉の生産者などでつくる「県花き振興協議会」と日本貿易振興機構（ジェトロ）新潟がテスト輸出を進めている。国内需要の伸びが見込めない中、新たな販路を開拓しようと7月、黒龍江省の省都ハルビンでPRイベントを開催し、ニーズに手応えを得た。年内にあと数回テスト輸出を重ねて物流経路を確立し、年度内の本格輸出を目指す。

協議会の副会長で、県内で植物卸売市場を運営する「新植」（新潟市秋葉区）の木村圭介社長は「高品質な本県の切り花は中国の富裕層を中心に受け入れられると思う。冠婚葬祭での利用も提案しながら販路を広げた」と話した。

日口沿岸市長会議閉幕

共同コミュニケ採択

（新潟日報8月24、25日）

日本海沿岸とロシア極東・シベリア地域

の各都市の市長が参加し新潟市中央区で開かれていた「第26回日口沿岸市長会議」は24日、双方を結ぶ航路と航空路の活性化策を検討することや、短期渡航時のビザ取得手続きのさらなる簡素化を両政府に働きかけるなどとした共同コミュニケを採択し、閉幕した。

会議は旧ソ連時代の1970年から両国で交互に開催している。新潟市が会場となるのは16年ぶり4回目で、今回は日本側から新潟、長岡、上越、三条、燕、佐渡を含む7府県の17市、ロシア側からは10市の首長らが参加した。

■富山県

氷見市観光協会

台湾の実習生受け入れ

（北日本新聞7月7日）

氷見市観光協会（松原勝久会長）は6日、台湾・台北城市科技大の大学生9人の体験実習を同市内でスタートさせた。9月初旬まで約5か月間、同協会や会員事務所での研修を通じて氷見に親しみを持ってもらい、観光の魅力発信や交流促進につなげる。

実習に参加するのは2、3年の女子学生で、大学の授業の一環として訪れた。いずれも旅行会社など日本に関係する仕事に就くことを希望しており、日本語検定の上級資格を取得している。

中国・インドに新工場

三光合成、車部品需要取り込み

（北日本新聞7月7日）

三光合成は、自動車部品の増産に向け、中国とインドなどで工場を新設する。市場規模の大きい中国とインドを中心に事業を拡大し、高まる需要を取り込む。工場増設と既存の生産拠点の強化を合わせた総投資額は約40億円。2年後に30億円程度の増収を見込む。

中国では内陸部に工場を新設する。広州でも現地法人を設立し生産する。内陸部は機能部品と内外装部品の工場を設ける予定で、今期中の着工を目指す。現地の日系メーカーなどに出荷し、2拠点の売り上げは年間10億円程度を計画する。インドでも2工場を設ける準備を進めてい

る。

経済・文化で交流促進 県、ロシア沿海地方と協定 (北日本新聞7月8日)

県とロシア沿海地方は7日、貿易・経済や文化、環境など幅広い分野での交流促進に関する協定を締結した。友好提携25周年を記念した県の友好訪問団が、沿海地方の中心都市ウラジオストク入りし、団長の石井隆一知事とウラジーミル・ミクルシェフスキー知事が協定書に署名した。両県地方は四半世紀にわたる交流を経て、新たな関係構築に向けた第一歩を踏み出した。

協定は▽貿易・経済の交流促進▽交通インフラの拡充と地方間物流の活性化▽文化や教育分野での関係強化▽観光プロモーションの促進▽環境保全分野での協力-の5項目からなる。具体的な取り組みとして、ビジネスフォーラムや商談会の共同開催をはじめ、文化イベントへの相互参加、両県地方での環境調査の推進などが盛り込まれた。

コーセル、中国向け電源開発強化 現地売り上げ1.3倍へ (北日本新聞7月19日)

電源装置製造のコーセルは、中国向け製品の開発を強化する。現地にマーケティング部隊と開発組織を設置し、ニーズに対応した製品を生産する。巨大市場を開拓し、中国での売り上げを3年後に現在の1.3倍に引き上げる。

マーケティング部隊は、中国・上海市の販売会社内に設置。開発組織は無錫市の生産拠点内に設けた。中国で力を入れる製品は、医療装置や自動化・省力化(FA)装置向けの電源。同社の技術力を生かし、再生エネルギー関連の製品開発も急ぐ。

中華航空 富山-台北便、冬も週4便 (北日本新聞7月25日)

チャイナエアライン(中華航空)の富山-台北便が、10月末から来年3月末までの冬ダイヤ全期間で、週4便運航されることになった。2012年の就航以来、初めて

となる。冬に富山を訪れる台湾人観光客が増えていることから冬場の増便が実現した。石井隆一知事が24日の定例会見で発表した。

運航する曜日は夏ダイヤと同じ日、月、木、金曜。機体は従来通り、ボーイング737-800(158席)を使う。同日までに中華航空から県に連絡が入った。9月中旬に国土交通省に進化申請するとの説明があったという。

釜山・ソウル発着チャーター16便 富山、ソウル定期便は冬季運休 (北日本新聞8月5日)

韓国の格安航空会社(LCC)2社が9月から10月にかけて、富山とソウルや釜山を結ぶチャーター便を計16便運航することが、関係者への取材で分かった。立山黒部エリアの紅葉に時期に合わせ、韓国の旅行会社が企画した。ただ、エアソウルの富山-ソウル便は冬ダイヤ期間(10月末~来年3月末)中、運休することになった。需要が見込めないと判断したとみられる。

LCCはエアソウルとイースター航空。イースター航空の富山乗り入れは初めて。イースター航空は9月30日~10月15日、富山-釜山に12便を飛ばす。エアソウルは富山-ソウルに10月20日1便、23日に2便、26日に1便の計4便を運航する。

富山のものづくり 日中経済協力会議で紹介 (北日本新聞8月29日)

県国際経済交流推進協議会の県中国東北地方貿易投資商談ミッション(団長・高木繁雄県商工会議所連合会会長)は28日、中国・吉林省長春市で開かれている日中経済協力会議の全体会議に出席した。

会議冒頭のハイレベルフォーラムで伍嶋二美男県商工労働部長がプレゼンテーションし、富山の自然や文化、高い品質のものづくり産業などを紹介するとともに、さらなる交流拡大や観光客誘致、商取引の活性化を訴えた。全体会議には宗岡正二日中東北開発協会会長(新日鉄住金会長)や石塚英樹在瀋陽日本国総領事ら日本側の100名を含め400人が出席した。

■石川県

水産物輸出額4割台湾 石川県議会委員会報告 (北陸中日新聞8月31日)

県の2016年の台湾への水産物の輸出額は5500万円に上った。水産物全体の輸出額は1億3900万円で、台湾が約4割を占めた。県が30日、県議会環境農林建設委員会で報告した。16年10月からは小松-台北便を活用した鮮魚の空輸も始まり、県生産流通課の担当者は「台湾での県産水産物のPRを加速させたい」と話す。

16年5月に台湾で食の商談会「いしかわ100万石マルシェ」を開催。その後に現地の高級旅館やレストランで県産の食材を使ったフェアも開かれるなど、県側が好感触を得たことから小松-台北便を毎日1往復するエバー航空(台湾)の機体の貨物部分に水産物を載せる空輸につながった。

■北 陸

北陸・韓国経済交流会議 企業商談32件 (北陸中日新聞8月29日)

第18回北陸・韓国経済交流会議が28日、韓国慶尚北道の安東市で開かれ、日韓企業による商談会で32件の商談があった。来年は福井県内での開催が決まった。

会議は日韓の地域間交流を目的に2000年に富山市で始まり、産学官が参加して両国で交互に開催している。全体会議では日本側を代表して北陸経済連合会の久和進会長(北陸環日本海経済交流促進協議会会長)があいさつ。商談会には石川の2社、福井の4社と、韓国の16社が参加。北陸側が医療や介護などの分野を中心に自社技術を売り込み、連携相手を探した。

■福井県

食塩使わず極上だし 健康志向、アジア販路開拓も (福井新聞8月2日)

海産物加工製造の北前船のカワモト(敦賀市)は、だしパックの「極みだし『心』」を開発し1日、発表した。健康志向を受けて食塩や化学調味料、保存料は使わず、だし本来のうま味を引き立たせているのが特長。国内のほか台湾や香港などアジア市場での販路を開拓する。

だしパック市場は新規参入業者が相次いでいる。同社の売り上げも右肩上がりで推移し、全体売上年間30億円に対して、6億円を目指している。6月に台湾で開かれた食の商談会に出店し新商品をPRしたほか、8月17日から香港で開かれる食の展示会にも出店する。

海外学生、古民家改修に力 鯖江でアジア13カ国17人挑戦 (福井新聞8月26日)

建築を学ぶアジアの大学生が鯖江市に滞在して古民家の外壁の一部を改修するワークショップが19～25日、同市上野田町の古民家で行われた。デザインから施工まで学生たちが担当。アジアの若い力を結集し、美しいデザインの格子を仕上げた。

「アジア建築学生国際サマーワークショップ」と銘打ち、全国各地の大学で教員を務める建築家を中心に構成する日本建築設計学会が主催。インドや中国など13カ国の学生17人が参加した。

■鳥取県

鳥取県産材の販路開拓へ 韓国に木製品ブース (山陰中央新報8月16日)

鳥取県は、韓国・慶尚南道昌原(チャンウォン)市の物流倉庫内の一角に、県産木製品の常設展示ブースを開設した。海外に展示施設を設けるの初めてで、県産のスギやヒノキを使った和室や家具など20～30種類を展示。日本の大手木材流通商社の現地法人に管理、運営を委託し、施設を拠点に商談や韓国での展示会へ

の出店を進める考えで、県産木材の販路開拓を目指す。

日本国内の製材品の市場縮小が懸念されているため、県がターゲットにしたのが韓国。岡山や静岡など他県で実績があるほか、香りの良さから日本のヒノキがブームになりつつあるなど将来的な需要の伸びに着目し、17年度当初予算に運営費や施設の開所費等計900万円を計上。販路開拓の拠点にすることにした。

今期も鳥取和牛を香港輸出 9月に焼き肉、精肉販売 (山陰中央新報8月19日)

JA 全農県本部(鳥取市末広温泉町)の関係者らが18日、県庁に平井伸治知事を訪ね、今季の鳥取和牛の香港への輸出計画を報告した。昨年に引き続き9月の1カ月間に現地の焼き肉店でフェアを開くほか、新たに物産展に合わせた精肉販売を予定し、認知度向上を図る。

鳥取和牛の香港への輸出は米子-香港定期便が開設した昨年度から実施。今期も期間限定で琴浦町の6頭を鹿児島県での加工を経て空輸する。和牛フェアはJA 全農子会社の直営2店舗で開き、ロースやヒレなど和牛肉500キロを提供。白ネギや梨など県産食材を合わせたコース料理の「鳥取御膳」として販売する。価格は2人前で約2万5千円。

鳥取-韓国・務安チャーター便 9～12月に40往復 (山陰中央新報8月26日)

鳥取県の平井伸治知事は25日の定例会見で、韓国の航空会社が鳥取空港(鳥取市)と韓国の全羅南道の務安空港を結ぶ連続チャーター便の運航を計画していることを明らかにした。49人乗り小型機を9月30日から計40往復運航する計画で最終調整しており、鳥取空港の国際チャーター便としては過去最大の便数となる。

運航するのは小規模航空会社「コリア エクスプレスエア」。鳥取空港は11月に台湾・桃園国際空港(台北市)との連続チャーター便の就航が決まるなどアジアへの宣伝活動を強めており、日本の地方路線開拓を目指す同社側と思惑が一致した。

■島根県

留学生の県内就職促進へ 島根大、東洋大と事業開始 (山陰中央新報7月7日)

島根大(松江市西川津町)と東洋大(東京都)が経済団体や自治体と連携し、留学生の島根県内への就職を促すプログラムが始動した。企業見学やインターンシップ(就業体験)を通じ、東洋大などに在籍する留学生らに島根の魅力を伝え、意欲のある人材を島根に呼び込み、定着してもらうことで、地域経済の活性化を図る。

日本の大学で学ぶ留学生の4割が東京に集中する中、数百人が在籍する東洋大は地方の企業に人材を送り、地域貢献したいとプログラムを主導する。島根大と金沢星稜大(金沢市)を加えた3大学での取り組みが、文部科学省の事業に採択された。

松江市、晋州市(韓国)と交流再開 8年ぶりに視察団受け入れ (山陰中央新報7月20日)

竹島(島根県隠岐の島町、韓国名・独島)問題を理由に2009年3月から交流が途絶えていた、松江市と韓国慶尚南道・晋州(チンジュ)市の自治体間交流が8年ぶりに復活した。継続的に再開を呼び掛けた松江市の求めに晋州市長が応じた。19日は晋州市職員でつくる視察団14人が松江市役所を訪れ、交流再開の喜びを分かち合った。

再開のきっかけは今年5月の文在寅(ムン・ジェイン)大統領の就任。晋州市によると、文氏が国際交流の促進に積極的な姿勢を示していることから、地方自治体でも具体的な施策の展開を求める声が高まり、李昌熙(イ・チャンヒ)市長が再開に踏み切ったという。

JA しまね、香港市場開拓へ 県産メロン、ブドウ、西条柿 (山陰中央新報7月22日)

JA しまねは福岡市の商社を通じ、島根県産のメロンとブドウを香港の富裕層などをターゲットに輸出する取り組みを始めた。昨年には全国農業協同組合連合会(JA

全農)を通じて、西条柿を同じ香港向けに試験輸出しており、島根を代表する園芸3品目で海外販路の開拓に挑む。

取引する輸出商社は、東南アジアに高級スーパーなどを複数展開する香港の大手流通企業と販売契約を結ぶ九州農水産物直販(福岡市)。商社と組むことで最終消費者のニーズをつかみ、販売拡大につなげていく。

外国人在住者に生活情報

出雲の多言語マップ作成へ30人協議 (山陰中央新報7月30日)

出雲市は29日、同市今市町の市役所で外国人在住者に役立つ多言語の「生活情報マップ」をつくるワークショップを開いた。増加する外国人在住者に安心して快適に暮らしてもらおうと初めて企画。初回はブラジル人とバングラデシュ人、日本人の約30人が参加し、地図に盛り込む情報などを意見交換した。

同市内の製造業の業績が好調で雇用の動きが進み、この10年間で外国人は約900人増加。6月末現在で3267人が居住し、中でもブラジル人は全体の68%の2225人を占める。

中国人留学生受け入れへ

島根の介護福祉士養成4校

(山陰中央新報8月31日)

島根県内に4カ所ある介護福祉士養成校が、県と友好協定を結んでいる中国・寧夏回族自治区からの留学生受け入れを本格化させる。入学定員に対する充足率が約3割と低い中、学生確保とともに、外国人が日本の養成校を卒業し、介護福祉士の資格を取れば在留資格を認める国の制度改革を踏まえ、留学生が卒業後、一定期間県内に定着するのを見込んでいる。

4校でつくる「県介護福祉士養成施設連絡会議」がこのほど、介護教育機関を設立した中国・寧夏回族自治区の銀川大学健康管理学院と連携交流事業協定を結んだ。留学生の来日時期は2021年ごろを想定している。同学院は現地の学生に日本語教育を始めるなど準備を進める。

九州

クルーズ試験ツアー

博多ー上海、日本人市場開拓 (西日本新聞7月6日)

九州から中国を訪れる日本人クルーズ市場を開拓しようと、福岡市の博多港から中国・上海へ向かうクルーズ船旅の試験ツアー(4泊5日)が5日始まった。主催した福岡市の旅行会社は「試験結果を踏まえ、来年から本格的な定期運行を始めた」としている。

企画した海洋観光(福岡市博多区)は「中国初のクルーズ船はいま中国人客ばかりだが、日本人に『気軽なクルーズ』を売り込んで新たな需要を掘り起こしたい」と意気込んでいる。

安川電機、中国でロボット増産 新工場、18年稼働

(西日本新聞7月22日)

安川電機(北九州市)は21日、中国江蘇省常州市にある産業用ロボット工場に、新工場を増設すると発表した。2018年9月に稼働させる。生産能力は現状の2.5倍に当たる月1500台になる。中国では人件費の高騰で工場自動化のニーズが高まっており、需要の伸びに対応する狙いがある。

同社は13年、常州市でロボットの製造を始め、日本の大手ロボットメーカーとして初めて海外生産拠点を構えた。増設は2度目。常州工場の敷地(1万1600平方メートル)に建設する。

国際産学研促進会式典に150人

日中の技術や企業交流図る

(西日本新聞8月22日)

日中の科学技術や企業の交流を図る民間団体「国際産学研促進会」の創立記念式典が19日、福岡市の中国駐福岡総領事館であり、両国の企業関係者や研究者など約150人が参加した。

同会は九州在住の中国人の企業関係者や学者たち17人が中心となり、4月に活動を開始。科学技術や教育文化、企業活動などの交流を促進するため、講演会や展示会を開いたり、コンサルティング業務を担ったりする。すでに中国企業計約

70社を招いて、九州の企業や大学などと交流事業を行ったという。

福岡市教育委、日本語指導教諭

外国人増で緊急採用

(西日本新聞8月27日)

福岡市教育委員会は、日本語指導が必要な外国籍などの児童生徒が年度当初の予想以上に増えているとして、日本語指導が専門の小中学校教諭計20人程度の特別募集を今月から始めた。市教委によると、年度途中に正規教員を追加採用するのは初めて。留学生や外国人労働者の急増が背景にある。

市教委によると、例年は日本語の指導が必要な子どもの数を2月時点で把握し、翌年度の教員配置を決めている。市内では2015年2月末266人▽16年2月末287人(前年同期比21人増)▽17年2月末324人(同37人増)と増加の一途。本年度も「予想を上回るペースで増え続けている」(教職員第1課)として、特別募集に踏み切った。

博多、上海港 IT 連携

コンテナ情報、瞬時に把握

(西日本新聞8月30日)

福岡市などは29日、都内で記者会見を開き、博多港と中国の上海港が9月から、コンテナ貨物の情報をウェブ上で管理するITシステムで連携すると発表した。両港を行き交うコンテナ貨物の情報が瞬時に把握でき、高度な物流管理が可能になる。荷主や事業者の利便性向上が期待できる。

システムは「HiTS」と呼ばれ、コンテナ番号を入力すれば、船の到着時間や通関などの手続きの進捗状況が一覧できる。博多港は07年から、海外の港とHiTSを使った連携を始めており、上海港は12例目。博多港からの中国向け貨物の6割以上がHiTSで把握可能になる。

北東アジア動向分析

●中国

遼寧省経済低成長は構造改革の痛みか

2017年上半年期の中国東北三省の実質域内総生産成長率は、遼寧省が前年同期比2.1%、吉林省は同6.5%、黒龍江省が同6.3%である。名目の域内総生産額は、遼寧省が1兆296.8億元、吉林省が6124.2億元、黒龍江省が6108.0億元である。遼寧省の成長率は2016年同期のマイナス成長を脱しているものの、全国の平均実質GDP成長率は6.9%であるため、いまだ低成長を続けているといえる。

工業生産の動向を示す一定規模以上工業企業（本業の売り上げ2000万元以上）の上半期の付加価値生産額は、遼寧省が生産額は公表されず、増加率が前年同期比-4.3%であることが示された。吉林省は同5.8%増の3167.2億元、黒龍江省は同2.3%増であることは示されているが、生産額は公表されていない。付加価値生産においては遼寧省はマイナス成長を脱しているが、工業生産においては、いまだ負値の成長率を記録している。

投資動向を示す固定資産投資総額の2017年上半年期の指標は、遼寧省が前年同期比-31.4%の3156.4億元、吉林省が同2.4%増の5258.9億元、黒龍江省が同6.6%増の2618.6億元である。遼寧省で、前年に引き続き投資が減少している状況が確認されたことになる。

上半期の消費の動向を表す社会消費品小売総額の指標は、遼寧省では前年同期比1.6%増加の6694.8億元、吉林省

は同8.8%増の3684.4億元、黒龍江省は同8.3%増の4090.5億元である。全国の同指標の成長率は前年同期比10.4%の増加を示しており、東北地域の消費増加率は全国平均に届いていないことになる。

貿易統計の値をみると、上半期の遼寧省の貿易総額は前年同期比20.9%増の543.6億ドル、吉林省は同3.9%増の100.1億ドル、黒龍江省は同21.7%増の85.3億ドルである。遼寧省の輸出は同11.2%増の234.3億ドル、輸入は同29.4%増の309.3億ドルであり、輸入の増加率が輸出の増加率を上回っていることにより貿易収支が赤字方向に推移した。吉林省の輸出は同14.3%増の269.6億ドル、輸入は同0.6%増の731.6億ドルとなり、前年同期に比べて貿易収支は改善に推移したが、依然輸入が大きい。黒龍江省の輸出は同3.0%増の24.3億ドル、輸入は同31.1%増の61億ドルであり、輸入の拡大による貿易収支の悪化が見られた。

消費者物価を表す指標である居民消費価格の2017年上半年期の指数は、前年同期比0.9%上昇、吉林省が同1.5%の上昇、黒龍江省は0.7%の上昇を示している。全国の平均値が1.4%の上昇であるので、全国並みか全国よりも穏やかな物価の推移を示している。

三省三様に直面する新常态

上記の通り、2017年上半年期の経済指標によれば、遼寧省はマイナス成長からの脱却、吉林、黒龍江省は全国平均より若干下回る成長率を示しているが、成長の

内容は三省で異なる。同期間の中国全体の成長率は6.9%であり、固定資産投資を上回る消費の成長率に成長が支えられている点、輸入の成長率も高いという点が特徴として挙げられる。これは外需や投資に頼る成長から、国内消費を基盤とする安定成長へと舵を切るという新常态に対する政策的な意図と整合的な経済状態であるように見える。一方で、東北地域をこのような観点から眺めると、三省で異なる様相を示している。遼寧省は経済成長率こそ低いながらプラスを示したものの、投資の成長率が大きく減少を示し、工業生産もマイナス成長である。消費の伸び率も低い値ではあるものの、増加を示しており、輸入の伸び率も輸出を上回っている。吉林省は経済成長率が東北三省の中では最も高く、消費の成長率も高い。工業生産の伸び率や投資の伸び率も極端に高いわけではなく、貿易収支額を見る限り外需に依存した成長ではない。黒龍江省は投資を上回る消費の成長と、高い輸入伸び率という特徴を示している。こうした特徴から、遼寧省経済の現状は、経済構造を安定成長に適合させるための構造改革の結果であると考えられる。また、吉林省は消費と投資の成長率のバランスから、黒龍江省は高い輸入の増加率の特徴から、外需と投資に頼る高速成長を前提とする経済構造からの脱却を模索していると考えられる。

ERINA 調査研究部研究員
南川高範

		2014年				2015年				2016年				2017年			
		中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江
経済成長率(実質)	%	7.3	5.8	6.5	5.6	6.9	3.0	6.5	5.7	6.7	▲2.5	6.9	6.1	6.9	2.1	6.5	6.3
工業生産伸び率(付加価値額)	%	8.3	4.8	6.6	2.9	5.9	▲4.8	5.3	0.4	6.0	▲15.2	6.3	2.0	6.9	▲4.3	5.8	2.3
固定資産投資伸び率(名目)	%	15.7	▲1.5	15.4	1.5	10.0	▲27.8	12.0	3.1	8.1	▲63.5	10.1	5.5	8.6	▲31.4	2.4	6.6
社会消費品小売額伸び率(名目)	%	12.0	12.1	12.1	12.2	10.7	7.7	9.3	8.9	10.4	4.9	9.9	10.0	10.4	1.6	8.8	8.3
輸出入収支	億ドル	3,824.6	35.6	▲148.2	42.2	5,945.0	55.9	▲96.3	▲49.3	5,099.6	▲3.9	▲662.1	▲64.5	427.6	▲75.0	▲46.2	▲36.7
輸出伸び率	%	6.1	▲9.0	▲14.3	6.8	▲2.8	▲13.5	▲19.5	▲53.7	▲7.7	-	▲3.0	▲37.2	11.3	11.2	14.3	3.0
輸入伸び率	%	0.4	10.5	7.9	▲4.8	▲14.1	▲18.1	▲30.7	-	▲5.5	-	6.0	▲11.4	17.2	29.4	0.6	31.1

(注)前年同期比。

工業生産は、一定規模以上の工業企業のみを対象とする。2011年1月には、一定規模以上の工業企業の最低基準をこれまでの本業の年間売上高500万元から2,000万元に引き上げた。

2011年1月以降、固定資産投資は500万元以上の投資プロジェクトを統計の対象とするが、農家を含まない。

(出所)中国国家统计局、遼寧省統計局、吉林省統計局、黒龍江省統計局及び商務部と遼寧日報、黒龍江日報、黒龍江省政府、中国税関公表の資料より作成

●ロシア(極東)

2017年前半の極東経済

2016年に引き続き、2017年前半のロシアの経済状況は緩やかな改善傾向を示した。全ロシア経済産業分類(OKVED)・第2版の改訂値で見た場合、ロシアの鉱工業生産の対前年同期増加率¹は昨年の1.3%から2.0%(2017年1-6月)へと上昇している。2017年2月が2.7%減であったことを除けば、2016年3月以降および2016年第1四半期以降増加が続いていることになる。一方で、極東に関しては、2017年第1四半期および上半期の対前年同期比増加率はそれぞれ0.2%および3.2%であり、一見ロシア全体よりも好調に見える。しかし、この増加率は前年よりも低水準であった。また、2016年8月および第3四半期から2017年4月までの期間において、極東の増加率はロシア全体を下回り、増勢も持続的なものではなかった。極東の増加率がロシア全体を継続して上回るようになったのは2017年5月以降のことである。

このような経済の上向き傾向は、特に投資分野で顕著である。2017年前半の固定資本投資額の増加はロシア全体で4.8%、極東では19.8%となり、前年同期の4.3%減および1.7%減から反転し、大幅増となった。ただし、この増加に先立って、

特に極東地域への投資が大幅に減少した点に注意する必要があるだろう。2017前半における固定資本投資額はロシア全体で5.7兆ルーブル(前年同期は5.3兆ルーブル)であり、その7.6%(同6.7%)の4329億ルーブル(同3546億ルーブル)が極東に投入されている。極東において最も投資が集中しているサハ共和国(極東の35.3%)では、2016年以降投資が大幅に増大(60.1%増)しているが、それに続くサハリ州(同22.4%)への投資は減少し続けている(25.6%減)。

家計部門においても状況の改善がみられる。小売販売額はロシア全体で前年の4.3%減から、2017前半には0.5%減へと停滞が弱まった。極東では2.0%減から1.4%増へと転換した。同期間の消費者物価指数も、ロシア全体では2.3%(前年同期3.3%)、極東では1.0%(3.1%)であり、インフレ傾向が抑制されている。その結果、前年の上半期において7.3%減が生じた極東の実質貨幣所得は、今期において1.7%減まで改善している。

4年目の対口経済制裁と極東経済

ウクライナ紛争とロシアのクリミア編入を契機として、欧米諸国は2014年3月以降にロシアに対して外交制裁を実施し、同年7月にはマレーシア航空機墜落事件を

契機として追加的な経済制裁を実施した。その後、一時は制裁解除も期待されたが、米国大統領選挙へのロシアへの介入の疑惑などの問題を受けて、制裁の強化が進められている。制裁下のロシア経済は、すでに丸3年が経過し、4年目に入っている。

経済制裁導入直後の2015年に、ロシアのGDPは2.8%減のマイナス成長を記録したが、2016年には0.2%減と回復傾向を示し、2017年第1四半期には0.5%増のプラス成長となった。2013年を基準(=100)とした場合、現在のGDPは2.5%減の97.5に縮小している。しかし、2013年に1バレル100ドル台であった国際石油価格が、2017年現在ほぼその半分の50ドル近辺で推移していることを考慮すれば、制裁自体の影響は限定的であったと評価できるだろう。現在進行中の米国による制裁強化に関しても、その短期的な影響は限定的であると評価されている²。

当然のことながら、制裁の影響の程度は地域ごとに異なる。制裁前の2013年を基準(=100)とした2015年のGRPの成長指数は、北カフカース連邦管区104.4、極東連邦管区102.6、北西連邦管区102.4の順に高く、もっとも低かったのがウラル連邦管区の97.8(すなわち2.2%減)であった。また、2013年基準でみた2016

鉱工業生産高増減率(前年同期比%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	16・1-3月	16・1-6月	17・1-3月	17・1-6月
ロシア連邦	5.0	3.4	0.4	1.7	▲3.4(▲0.8)	1.1(1.3)	1.1	1.3	0.1	2.0
極東連邦管区	9.1	3.0	3.3	6.7	1.0(5.5)	0.8(2.2)	5.4	5.2	0.2	3.2
サハ共和国	16.1	9.0	6.2	4.9	3.8(3.9)	1.9(1.7)	3.0	2.4	4.7	4.3
カムチャツカ地方	5.6	5.2	▲2.9	4.4	3.4(3.5)	13.2(9.3)	15.0	21.1	▲2.3	1.8
沿海地方	21.0	15.3	4.4	7.1	▲12.4(▲8.9)	▲2.2(▲3.0)	3.9	2.6	1.5	2.8
ハバロフスク地方	16.9	9.6	2.2	2.5	2.0(2.7)	1.8(0.9)	3.0	3.8	▲0.6	5.5
アムール州	20.0	8.6	6.9	▲1.7	▲7.5(▲3.1)	▲7.9(▲6.4)	▲9.5	▲9.5	2.0	4.3
マガダン州	8.3	10.0	3.0	9.0	7.5(7.2)	0.8(▲4.9)	9.1	▲2.7	4.4	14.8
サハリ州	3.3	▲5.3	▲0.5	6.1	12.6(13.1)	6.5(7.4)	9.4	10.4	3.2	3.6
ユダヤ自治州	0.1	4.1	2.6	13.3	▲8.7(▲7.9)	▲9.8(▲6.8)	▲5.2	▲7.8	32.4	39.6
チュコト自治管区	▲12.9	▲6.5	16.6	38.5	1.9(2.7)	▲6.6(▲6.3)	▲3.3	▲6.9	▲9.3	▲7.8

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2017年8月25日);ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2017年6月10日);『ロシアの社会経済情勢(2017年3月、7月)』

(注)年次データは全ロシア経済活動分類(OKVED)・第1.1版(UISISデータ)(括弧内は第2版のデータ)、四半期データはOKVED・第2版(ウェブサイトおよび『ロシアの社会経済情勢』最新値)による数値である。

¹ 2017年3月の統計改訂(ERINA REPORT No. 136を参照)以降、鉱工業統計は再改訂された。2015-2016年の生産指数・年次統計はOKVED・第1.1版(2017年8月10日付)、月次統計はOKVED 第2版(2017年6月14日付)の再改訂値が発表されている。旧データと比較すると、年次・改訂値はロシア全体および極東連邦管区の数値に変化はないが、構成主体であるチュコト自治管区の2015年の増減率がマイナス14.2%から1.9%へ引き上げられている。月次統計でもロシア全体では変化はないが、極東連邦管区の数値が2015年では7.4%から5.5%へ、2016年は1.8%から2.2%へ修正された。これはサハリ州のデータの改訂による(2015年は6.3ポイントの引き下げ、2016年は0.9ポイントの引き上げ)。

² 金野雄五「米国の対露制裁強化とその影響—短期的にはロシア経済への影響は限定的」『みずほインサイト』、2017年8月3日。

年（以下、括弧内は2017年前半）の鉱工業生産指数は、南部連邦管区115.1（119.9）、北カフカース連邦管区109.7（117.9）、極東連邦管区108.6（112.0）となり、北西連邦管区が最低であり4.1%減の95.9（2.9%減の97.1）を記録した。

上記のとおり、制裁による生産面への影響は極東においては比較的軽微であったと言える。しかし、それとは対照的に

極東の投資実績は芳しくない。2013年を基準（=100）とする2016年の固定資本投資額の実質指数は、ウラル連邦管区100.7を除くと、すべての連邦管区で低下し、ロシア全体では87.8（12.2%減）、極東では89.7（10.3%減）となった。極東への投資の減少は南部連邦管区（63.2）やシベリア連邦管区（79.3）よりは軽度であったが、将来の長期的な成長の抑制要因と

なりうる大きな問題である。とりわけ、経済制裁の対象分野の一つである資源部門が大きい極東では、開発資金や開発技術の提供への制限が、将来の成長に小さくない負の影響を与える可能性もあると考えられる。

ERINA 調査研究部・研究主任
志田仁完

固定資本投資増減率(前年同期比%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	16・1-3月	16・1-6月	17・1-3月	17・1-6月
ロシア連邦	10.8	6.8	0.8	▲ 1.5	▲ 10.1	▲ 0.9	▲ 4.8	▲ 4.3	2.3	4.8
極東連邦管区	26.5	▲ 11.9	▲ 16.8	▲ 6.6	▲ 1.1	▲ 2.9	1.8	1.7	10.2	19.8
サハ共和国	36.9	3.0	▲ 9.8	▲ 8.2	▲ 0.6	28.8	30.4	19.5	49.5	60.1
カムチャツカ地方	▲ 4.0	6.1	▲ 9.8	▲ 30.6	▲ 19.5	32.8	1.5	6.3	3.2	13.0
沿海地方	34.1	▲ 37.2	▲ 40.4	6.8	▲ 5.6	▲ 17.2	▲ 4.1	▲ 4.5	39.5	13.6
ハバロフスク地方	7.8	▲ 5.3	▲ 19.3	▲ 16.8	▲ 21.7	▲ 6.2	▲ 0.9	▲ 1.7	10.0	16.2
アムール州	31.3	▲ 8.6	▲ 14.4	▲ 27.6	28.9	14.2	3.0	▲ 0.1	12.7	47.2
マガダン州	4.6	34.2	19.7	0.0	33.1	▲ 38.8	▲ 52.4	▲ 52.7	3.0	20.2
サハリン州	32.6	▲ 6.5	1.7	13.7	▲ 4.4	▲ 18.8	▲ 3.5	3.3	▲ 25.9	▲ 25.6
ユダヤ自治州	21.6	▲ 7.5	▲ 40.2	▲ 29.5	12.9	0.7	15.7	37.9	▲ 22.8	▲ 12.8
チュコト自治管区	70.3	74.3	▲ 33.7	▲ 35.9	56.2	▲ 36.8	78.7	11.1	▲ 17.2	3.2

(出所)ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2017年3月21日更新値)：『ロシアの社会経済情勢(2016年4月、7月；2017年4月14日付改訂版、3月、7月)』。

小売販売額増減率(前年同期比%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	16・1-3月	16・1-6月	17・1-3月	17・1-6月
ロシア連邦	7.1	6.3	3.9	2.7	▲ 10.0	▲ 4.6	▲ 5.4	▲ 5.7	▲ 1.8	▲ 0.5
極東連邦管区	5.3	4.8	5.7	5.1	▲ 1.5	▲ 2.3	0.0	▲ 2.0	0.1	1.4
サハ共和国	2.7	2.6	4.5	8.9	2.1	▲ 0.6	▲ 0.2	▲ 0.5	▲ 0.4	▲ 0.4
カムチャツカ地方	5.0	2.6	0.1	0.2	▲ 4.7	▲ 4.3	4.9	▲ 1.6	▲ 2.9	▲ 0.6
沿海地方	3.5	4.4	9.4	7.1	2.5	▲ 3.3	2.6	▲ 2.9	▲ 0.3	4.9
ハバロフスク地方	6.4	4.9	6.5	5.1	▲ 4.7	▲ 0.3	▲ 0.5	▲ 1.1	1.0	2.2
アムール州	18.7	14.3	5.4	3.7	▲ 5.0	▲ 3.3	▲ 2.7	▲ 2.2	▲ 3.1	▲ 0.8
マガダン州	5.5	6.3	9.0	4.6	▲ 7.8	0.0	▲ 1.2	0.6	▲ 0.5	▲ 4.0
サハリン州	2.2	1.4	1.8	0.7	▲ 3.9	▲ 4.2	▲ 2.3	▲ 3.6	5.4	▲ 1.8
ユダヤ自治州	▲ 5.8	4.2	1.4	▲ 1.5	▲ 3.2	▲ 8.4	▲ 5.8	▲ 6.0	▲ 4.8	▲ 5.4
チュコト自治管区	1.6	▲ 8.6	▲ 9.6	▲ 9.5	5.0	▲ 1.1	4.1	2.1	0.0	1.2

(出所)ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2017年4月17日)：『ロシアの社会経済情勢(2016年3月、6月；2017年3月、6月)』(ロシア連邦国家統計庁)。

消費者物価上昇率(前年12月比%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	16・1-3月	16・1-6月	17・1-3月	17・1-6月
ロシア連邦	6.1	6.6	6.5	11.4	12.9	5.4	2.1	3.3	1.0	2.3
極東連邦管区	6.8	5.9	6.6	10.7	12.0	5.4	2.0	3.1	0.8	1.0
サハ共和国	7.0	5.4	6.0	10.3	10.5	6.0	1.8	3.3	1.6	2.3
カムチャツカ地方	5.8	5.6	6.3	7.8	12.6	5.7	2.0	3.1	0.9	1.4
沿海地方	5.6	6.0	6.3	12.0	11.9	4.8	1.7	2.6	0.8	0.6
ハバロフスク地方	7.9	5.4	6.3	11.8	13.1	6.1	2.4	3.6	0.8	1.1
アムール州	7.6	7.2	7.7	10.5	12.8	5.0	2.4	3.2	0.8	0.8
マガダン州	9.2	8.7	9.0	7.8	13.1	3.7	1.6	2.1	1.5	2.4
サハリン州	6.4	6.0	6.5	8.6	10.6	4.8	1.5	2.6	1.2	1.1
ユダヤ自治州	8.9	6.5	8.5	11.8	11.1	6.7	2.1	3.0	0.9	1.4
チュコト自治管区	5.4	6.0	5.2	4.0	11.1	5.9	4.4	6.0	3.1	2.8

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2017年8月4日)の月次データに基づき作成。

実質貨幣所得増減率(前年同期比%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	16・1-3月	16・1-6月	17・1-3月	17・1-6月
ロシア連邦	1.1	5.8	4.8	▲ 0.5	▲ 4.1	▲ 5.6	▲ 4.1	▲ 4.8	0.0	▲ 1.1
極東連邦管区	1.5	4.9	6.2	2.8	▲ 1.0	▲ 6.3	▲ 7.9	▲ 7.3	▲ 1.4	▲ 1.7
サハ共和国	3.4	5.9	3.5	1.2	▲ 0.8	▲ 2.8	▲ 5.8	▲ 2.8	2.8	▲ 2.9
カムチャツカ地方	▲ 0.8	3.6	4.7	▲ 2.3	▲ 1.7	▲ 9.5	▲ 14.0	▲ 7.4	▲ 10.6	▲ 6.2
沿海地方	2.9	5.1	5.3	8.1	0.6	▲ 7.6	▲ 7.8	▲ 8.9	▲ 0.5	1.2
ハバロフスク地方	▲ 2.8	2.7	7.5	0.5	▲ 0.9	▲ 4.2	▲ 9.2	▲ 9.3	▲ 4.4	▲ 2.9
アムール州	12.9	13.3	4.4	0.3	▲ 2.4	▲ 9.0	▲ 8.2	▲ 7.4	3.2	2.3
マガダン州	▲ 2.0	10.5	4.5	0.8	▲ 5.4	▲ 14.9	▲ 10.4	▲ 8.6	▲ 1.1	▲ 3.6
サハリン州	▲ 3.1	▲ 1.3	14.0	4.1	▲ 1.1	▲ 2.7	▲ 3.2	▲ 3.7	▲ 2.5	▲ 6.1
ユダヤ自治州	▲ 3.2	2.2	1.5	▲ 1.8	▲ 4.0	▲ 11.7	▲ 11.3	▲ 10.6	▲ 9.5	▲ 7.7
チュコト自治管区	9.5	5.9	2.5	3.5	▲ 1.0	▲ 15.8	▲ 11.1	▲ 7.3	1.4	▲ 6.1

(出所) 省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2017年4月27日)；『ロシアの社会経済情勢(2016年4月、7月；2017年4月、7月)』(ロシア連邦国家統計庁)。

(注) 数値は推計値(斜体)。

平均月額名目賃金(ルーブル)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	16・1-3月	16・1-6月	17・1-3月	17・1-6月
ロシア連邦	23,369	26,629	29,792	32,495	33,981	36,746	34,000	35,707	36,664	38,675
極東連邦管区	29,320	33,584	37,579	40,876	42,877	46,113	42,494	44,568	46,090	48,156
サハ共和国	34,052	39,916	46,542	51,111	54,185	58,504	53,356	57,289	56,160	60,670
カムチャツカ地方	39,326	43,552	48,629	53,167	56,483	59,923	53,771	58,670	57,886	64,378
沿海地方	24,423	27,445	29,966	32,431	33,812	36,106	33,647	35,311	35,277	36,826
ハバロフスク地方	26,156	31,076	34,132	36,781	38,027	41,401	37,068	38,459	43,534	43,652
アムール州	24,202	26,789	30,542	32,397	31,860	33,131	30,946	32,063	34,135	35,642
マガダン州	41,934	49,667	57,121	62,152	64,913	68,584	60,194	65,152	64,638	70,627
サハリン州	38,771	44,208	49,007	54,896	61,215	66,239	65,709	65,675	68,534	68,322
ユダヤ自治州	22,928	25,067	27,358	29,439	30,724	31,963	29,808	30,774	31,840	33,534
チュコト自治管区	53,369	60,807	68,261	76,285	78,893	85,678	81,020	84,645	88,216	90,993

(出所) 『ロシア統計年鑑(2012年版、2013年版、2014年版、2015年版)』；『ロシアの社会経済情勢(2016年4月、7月、10月；2017年4月14日付改訂版、3月、7月)』(ロシア連邦国家統計庁)

●モンゴル

2017年1~8月において、いくつかのマクロ経済指標は改善を見せている。実質GDP成長率は上昇し、失業率は低下、貿易収支及び国家財政収支は改善している。

マクロ経済指標

2017年第2四半期の実質GDP成長率は前年同期比6.1%で、前期の同4.2%を上回った。2017年前半期の成長率は前年同期比5.3%となった。この成長はサービス、農業、生産物からの純税収の各部門の成長によるものである。一方で、鉱工業・建設業の成長率は前年同期比で2.5%のマイナスとなった。これは銅精鉱、錫精鉱、原油などの主要鉱産物の生産減によるものである。

しかし、鉱工業生産額は石炭と製造業の生産拡大に支えられて、第2四半期には前年同期比20.8%増、1~8月は同18.0%増となった。季節調整済みの鉱業の生産額は7月に前年同期比9.6%増、8月に同8.8%増となっている。また製造業の生産額は7月に前年同期比3.7%増、8月に同6.8%増となっている。1~8月の石炭の生産量は3170万トンで、前年同期の1800万トンから増加した。食肉生産を中心とする食品生産部門は製造業の成長の主な担い手であった。

製造業における労働需要の増加で、2017年8月末の登録失業者数は2万5270人で前年同期の2万9932人から減少した。登録失業者の53.7%は女性であった。

消費者物価(CPI)上昇率は2017年第2四半期に対前年同期比3.5%、8月に同

5.0%で一桁台であったが、第1四半期の同2.2%からは上昇している。消費者物価は通信を除く全ての部門で上昇している。

2017年第2四半期において通貨トゥグリグの対米ドル平均為替レートは1ドル=2401トゥグリグでやや増価している。しかし、8月には同2444トゥグリグと減価を始め、これは前年同期比11.6%の減価となっている。

2017年第2四半期の国家財政収支の赤字は4860億トゥグリグとなり、第1四半期の2550億トゥグリグから増加した。しかし、7月には1513億トゥグリグ、8月には118億トゥグリグの黒字となった。これは財政収入の増加と財政支出の減少によるもので、財政収入は前年同期を24.5%上回り、財政支出は前年同期を6.1%上回った。財政収入の上昇は所得税、付加価値税、外国貿易税、社会保障負担の伸びによるもの

で、財政支出の低下は純貸し出しの減少によるものであった。

2017年8月末の貨幣供給量(M2)は14兆5000億トゥグルグ(59.4億ドル)であった。これは前年同期を27.7%上回っているが、米ドル建てではわずかに6%の伸びに過ぎない。一方、2017年8月末の融資残高は13兆3000億トゥグルグで、前年同期を6.6%上回っている。しかし、米ドル建てでは前年同期を4.5%下回っている。2017年7～8月の不良債権比率は8.8%であった。モンゴル銀行は9月15日の金融政策委員会で政策金利を12%に据え置いた。政策金利は、前回6月16日の金融政策委員会

で14%から2ポイント引き下げられている。

外国貿易

2017年1～8月においてモンゴルの貿易総額は69億ドルであった。輸出は41億ドルで前年同期比47.1%増、輸入は28億ドルで同26.7%増であった。この結果、貿易収支は13億ドルの黒字となった。輸出の増加は主に石炭、鉄鉱、鉛鉱の数量、価格両面の上昇によるものである。石炭の輸出は1～8月において、数量で2350万トン、金額で16億ドルであった。

中国はモンゴルの最大の輸出先であり、1～8月において輸出の87.6%を占めた。中

国は輸入先としても最大で、同時期に輸入の31.7%を占め、ロシアが29.2%でこれに次いでいる。

モンゴルにとって初めての経済連携協定(EPA)となる日本とのEPAが発効して約1年となる。1～8月において日本からの輸入は、前年同期比29.7%増加し2億5800万ドルとなった。しかし日本への輸出は760万ドルで同時期に7.6%しか増大していない。これは、モンゴルがEPAの利益を享受するためにさらに輸出能力を拡大する必要があることを示している。

ERINA 調査研究部主任研究員
エンクバヤル・シャクダル

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年*	2017年1Q	2017年2Q	2017年6月	2017年7月	2017年8月	2017年1-8月
実質 GDP 成長率 (対前年同期比:%)	6.4	17.5	12.3	11.6	7.9	2.4	1.0	4.2	6.1	-	-	-	-
鉱工業生産額 (対前年同期比:%)	10.0	9.7	7.2	16.1	10.7	8.8	12.3	24.1	20.6	27.5	5.6	4.5	18.0
消費者物価上昇率 (対前年同期比:%)	10.1	9.2	14.3	10.5	12.8	1.9	1.1	2.2	3.5	3.3	3.4	5.0	3.2
登録失業者(千人)	38.3	57.2	35.8	42.8	37.0	32.8	34.4	34.4	29.1	29.1	27.1	25.3	25.3
対ドル為替レート (トゥグルグ)	1,356	1,266	1,359	1,526	1,818	1,971	2,146	2,475	2,401	2,367.9	2,409.4	2,443.5	2,435
貨幣供給量(M2)の変化 (対前年同期比:%)	63	37	19	24	13	▲ 5.5	20.2	20.4	20.5	20.5	23.8	27.6	27.6
融資残高の変化 (対前年同期比:%)	23	73	24	54	16	▲ 6.5	6.1	7.1	7.3	7.3	7.7	6.6	6.6
不良債権比率(%)	11.5	5.8	4.2	5.0	5.0	7.4	8.5	8.2	8.8	8.8	8.8	8.8	8.8
貿易収支 (百万 USドル)	▲ 292	▲ 1,781	▲ 2,354	▲ 2,089	538	872	1,559	524	652	165	8	164	1,348
輸出 (百万 USドル)	2,909	4,818	4,385	4,269	5,775	4,669	4,917	1,300	1,806	598	415	582	4,102
輸入 (百万 USドル)	3,200	6,598	6,738	6,358	5,237	3,798	3,358	776	1,154	433	406	418	2,754
国家財政収支 (十億トゥグルグ)	42	▲ 770	▲ 1,131	▲ 297	▲ 868	▲ 1,163	▲ 3,668	▲ 255	▲ 486	▲ 328	151.3	11.8	▲ 578
国内貨物輸送 (対前年同期比:%)	34.5	34.7	1.7	▲ 1.3	20.1	▲ 16.1	12.5	18.6	23.0	n/a	-	-	-
国内鉄道貨物輸送 (対前年同期比:%)	31	11	6.3	▲ 0.5	2.8	▲ 8.0	8.3	▲ 0.7	10.6	▲ 1.2	9.6	26.9	9.2
成畜死亡数 (対前年同期比:%)	495.5	▲ 93.7	▲ 34.1	84.8	▲ 63.0	56.0	2.3	▲ 67.6	-	-	-	-	-

*速報値

(注) 消費者物価上昇率、登録失業者数、貨幣供給量、融資残高、不良債権比率は期末値、為替レートは期中平均値。
(出所) モンゴル国家統計局『モンゴル統計年鑑』、『モンゴル統計月報』各号 ほか

● 韓 国

マクロ経済動向

韓国銀行(中央銀行)が7月27日に公表した2017年第2四半期の経済成長率(速報値)は、季節調整値で前期比0.6%(年率換算2.4%)で、前期の同1.1%を下回った。需要項目別に見ると、内需では、最終消費支出は同1.0%で前期の同0.4%から上昇した。固定資本形成は同2.2%で前期の同4.9%から低下した。その内訳は、建設投資は同1.0%で前期の同6.8%から低下した。一方、設備投資は同5.1%で前期の同4.4%から上昇している。外需である財・サービスの輸出は同▲3.0%で、前期の同2.1%からマイナスに転じている。

2017年第2四半期の鉱工業生産指数の伸び率は季節調整値で前期比▲2.5%となり、前期の同1.3%からマイナスに転じた。月次では季節調整値で6月に前月比▲0.5%、7月に同1.9%となっている。

2017年第2四半期の失業率は、季節調整値で3.8%であった。月次では季節調整値で6月に3.8%、7月は3.6%となっている。

2017年第2四半期の貿易収支(IMF

方式)は304億ドルの黒字、月次では6月に97億ドルの黒字、7月に107億ドルの黒字となっている。

2017年第2四半期の対ドル為替レートは1ドル=1130ウォン、月次では6月に同1132ウォン、7月に同1133ウォン、8月に同1131ウォンと推移している。

2017年第2四半期の消費者物価上昇率は、前年同期比1.9%であった。月次では6月に前年同月比1.9%、7月に同2.2%、8月に同2.6%と推移している。2017年第2四半期の生産者物価上昇率は、前年同期比3.3%となった。月次では6月に前年同月比2.8%、7月に同3.0%と推移している。

2017年及び2018年の経済展望

韓国銀行は7月13日に経済見通しを発表し、2017年の成長率を2.8%と予測した。これは前回予測値(4月発表)の2.6%から上方修正されている。また、2018年の成長率を2.9%としている。2018年の成長率については、年前半が前年同期比2.8%、年後半を同3.0%としている。

2017年の成長率を需要項目別に見ると、内需は民間消費が2.2%で前回予測の2.0%を下回る。設備投資は9.5%で前

回予測値の6.3%を上回る値となっている。建設投資は6.5%で前回予測値の4.5%を上回るとしている。外需である輸出は3.5%で、前回予測値の3.3%を上回るとしている。

2018年の成長率を需要項目別に見ると、内需は民間消費が2.6%で2017年の予測値を上回る。設備投資は3.0%で2017年予測値を下回る。建設投資は0.2%で2017年予測値を下回る。外需である輸出は3.6%で2017年予測値を上回るとしている。

2017年の失業率については3.8%で、2016年の3.7%から悪化する。一方、雇用者数の増加は36万人で、前年の30万人から拡大すると見込んでいる。2018年については、失業率は3.7%、雇用者数の増加は35万人としている。

一方、2017年の消費者物価上昇率は1.9%で、2016年の1.0%から拡大すると予測している。2018年についても同じく1.9%としている。

ERINA 調査研究部主任研究員
中島朋義

	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	16年 7-9月	10-12月	17年 1-3月	4-6月	6月	7月	8月
実質国内総生産(%)	2.3	3.0	3.3	2.6	2.7	0.5	0.5	1.1	0.6	-	-	-
最終消費支出(%)	2.2	2.2	2.0	2.4	2.8	0.7	0.3	0.4	1.0	-	-	-
固定資本形成(%)	▲0.5	4.2	3.1	3.8	5.3	1.5	1.0	4.9	2.2	-	-	-
鉱工業生産指数(%)	1.3	0.7	0.2	▲0.6	1.0	0.1	0.4	1.3	▲2.5	▲0.5	1.9	-
失業率(%)	3.2	3.1	3.5	3.6	3.7	3.8	3.6	3.8	3.8	3.8	3.6	-
貿易収支(百万USDドル)	49,406	82,781	88,885	122,269	120,446	28,268	29,689	27,981	30,364	9,706	10,707	-
輸出(百万USDドル)	603,509	618,157	613,021	542,881	511,776	127,558	137,658	138,937	142,980	47,989	47,211	-
輸入(百万USDドル)	554,103	535,376	524,135	420,612	391,330	99,290	107,969	110,956	112,616	38,283	36,504	-
為替レート(ウォン/USDドル)	1,127	1,095	1,053	1,132	1,160	1,120	1,159	1,153	1,130	1,132	1,133	1,131
生産者物価(%)	0.7	▲1.6	▲0.5	▲4.0	▲1.8	▲1.8	0.8	4.2	3.3	2.8	3.0	-
消費者物価(%)	2.2	1.3	1.3	0.7	1.0	0.7	1.5	2.1	1.9	1.9	2.2	2.6
株価指数(1980.1.4:100)	1,997	2,011	1,916	1,961	2,026	2,044	2,026	2,160	2,392	2,392	2,403	2,363

(注)国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、株価指数は期末値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数、失業率は季節調整値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価、消費者物価は2010年基準
貿易収支、輸出入はIMF方式、輸出入はfob価格
(出所)韓国銀行、統計庁他

●朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)

朝鮮少年団第8回大会開催

一金正恩国務委員長参席

2017年6月6日発『朝鮮中央通信』によれば、同日、平壤市の4・25文化会館で朝鮮少年団第8回大会が開催された。金正恩国務委員長が参席し、「少年団員たちは社会主義諸国の真の息子、娘に、少年革命家になろう」と題する演説を行った。

北朝鮮で「階級教養事業」強化

2017年6月13日発『朝鮮中央通信』によれば、6月25日の朝鮮戦争の開戦日を控え、勤労者や青少年に対する階級教養事業が強化され、「体験者、目撃者たちとの事業を強化し、階級教養講義、トークショーを頻繁に行っているとのことである。

北朝鮮の大使が、国連人権理事会特別報告者と面会

2017年6月14日発『朝鮮中央通信』によれば、第10回障害者の権利条約締約国会議に出席するためにニューヨークに滞在中の北朝鮮のリ・フンシク大使は、国連ビルでカタリナ・デバンダス・アギラル国連人権理事会特別報告者(障害者の権利担当)と面会した。同特別報告者は2017年5月2～9日まで北朝鮮を訪問し、子どもを含む障害者の権利状況について調査していた。

金正恩国務委員長が歯科衛生用品工場を訪問

2017年6月20日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が新たに建設された歯科衛生用品工場を訪問した。同工場は金正恩国務委員長が建設を指示したもので、歯磨き粉、うがい薬、各種歯科衛生用具を生産する工場とのことである。

鉱物生産成果が拡大—上半期生産計画を超過達成した鉱山も

2017年6月20日発『朝鮮中央通信』によれば、黄海南道の殷栗鉱山(鉄鉱石)で、上半期の生産計画を10日あまり前に超過達成したとのことである。その他、同道の載寧鉱山(鉄鉱石)や黄海北道の平山鉱山(ウラン)でも、上半期の生産計画を達成した勢いで成果を拡大しているとのことである。

北朝鮮外務省のホームページ開設

2017年6月23日付『朝鮮新報』によれば、北朝鮮外務省ホームページが開設された。アドレスは <http://www.mfa.gov.kp/> とのことである。

金融活動作業部会(FATF)声明に対する北朝鮮の反駁

2017年6月29日付『朝鮮新報』によれば、同年6月21～23日にスペイン・バレンシアで行われた金融活動作業部会(FATF)会合の声明(23日付)に関連して、同月28日に朝鮮民主主義人民共和国資金洗浄及びテロ資金支援防止のための国家調整委員会スポークスマンが朝鮮中央通信記者の質問に答え、FATFを非難する回答をした。

FATFは同月23日付の声明で、北朝鮮を「DPRK から生じる継続的かつ重大な資金洗浄・テロ資金供与リスクから国際金融システムを保護するため、FATF がその加盟国及びその他の国・地域に対し、対抗措置の適用を要請する対象」として指定した。

スケソウダラ稚魚の人工的生産に成功—数十万匹を日本海に放流

2017年7月3日付『朝鮮新報』によれば、北朝鮮で最近、スケソウダラ稚魚の人工的生産に成功し、同年4月末から5月上旬にかけて数回にわたり、数十万匹の稚魚を日本海に放流したとのことである。

沙里院大聖タオル工場の製品が平壤でも人気—国内最優秀製品として認められる

2017年7月12日付『朝鮮新報』によれば、黄海北道沙里院市にある沙里院大聖タオル工場の製品が、道内だけではなく平壤でも人気となっているという。少品種大量生産から他品種大量生産へと転換しつつあり、2016年12月には浴用タオルと洗顔タオルが国内最優秀製品に授与される「12月15日品質メダル」を受賞したとのことである。

同工場は「ネナラ」ホームページでも紹介されている。アドレスは <http://www.naenara.com.kp/ja/news/?2+3046>。

平壤市内の玉流薬水がリニューアル

2017年7月19日付『朝鮮新報』によれば、平壤市中心部にわき出る天然鉱泉水である「玉流薬水」がリニューアルした。鉱泉水の販売は電子決済カードによる自動販売方式になったとのことである。記事では、消費者は生産原価の80分の1の安い値段で購入できるとあるが、公式レートと住民用レートの差異を勘案すると、ほぼ原価に近い価格での供給と推定できる。

人民文化宮殿において障害者芸術グループ員による公演

2017年7月26日付『朝鮮新報』によれば、平壤市の人民文化宮殿で同月16～21日に朝鮮障害者芸術協会芸術グループ員による公演が行われ、連日3000席の大会議室が満員御礼となったとのことである。

北朝鮮外務省代表団、フィリピン訪問

2017年7月28日付『朝鮮中央通信』によれば、チェ・ヒ Chol 副大臣を団長とする北朝鮮外務省代表団が同月26日、フィリピンを訪問した。

ERINA 調査研究部主任研究員
三村光弘

研 究 所 だ よ り

職員の異動

<退職>

平成29年9月30日付

経済交流部部長 酒見健之

ERINA 日誌

8月4日	上越市土橋副市長表敬訪問(田中業務執行理事ほか)	9月6~7日	第3回東方経済フォーラム・参加(ウランバートル、安達経済交流部長代理)
8月18日	三条市国際交流協会「モンゴル経済ミッション事前勉強会」講演(三条市、エンクハヤル主任研究員)	9月6~8日	新潟大学副専攻「北東アジア経済演習」(ERINA会議室、新井調査研究部長、中村企画・広報部長)
8月24日	新潟県・ERINA 主催「ロシア企業ビジネスマンとの意見交換会」(朱鷺メッセ)	9月9日	日蒙合同国際学術会議「北東アジア諸国間の協力可能性とモンゴルの役割」討論者(ウランバートル、三村主任研究員)
8月24日	北東アジア天然ガス・パイプラインフォーラム(NAGPF)理事会(モスクワ、新井調査研究部長)	9月13~14日	北東アジアの構造改革と域内協力ワークショップ(東京、河合代表理事ほか)
8月27日	「2017年第4回北東アジア企業発展フォーラム」講演(延吉、田中業務執行理事)	9月14日	東京大学博士課程教育リーディングプログラム「社会構想マネジメントを先導するグローバルリーダー養成プログラム」(GSDM)・ERINA 主催「北東アジアにおける経済状況と協力の可能性」(東京、河合代表理事ほか)
8月27日	NHK「日曜討論」出演(三村主任研究員)	9月15日	Teny テレビ新潟「新潟一番」出演(三村主任研究員)
8月27~28日	「2017年日中経済協力会議—於吉林」【ERINA共催】(長春、蔡経済交流推進員)	9月16日	TBS「報道特集」出演(三村主任研究員)
8月29日	外務省主催 EPA 活用セミナー 「自由貿易の意義とEPAの役割~中小企業の海外販路開拓と地域振興のために~」 主催:外務省 共催:ERINA、一般社団法人新潟県商工会議所連合会、新潟商工会議所 会場:ANA クラウンプラザホテル新潟 講師:外務省経済局経済連携課課長補佐 安藤慧 新潟大学農学部教授 木南莉莉 株式会社アール FTA 研究所 代表取締役 麻野良二 サミット工業株式会社 峯島健一	9月16日	比較経済体制学会研究奨励賞受賞「戦後ロシアの非公式 GDP 推計:1960-1990」(『比較経済研究』vol. 54, no. 1)(志田研究主任)
8月29日	TeNY テレビ新潟「新潟一番」出演(三村主任研究員)	9月16~17日	「第57回比較経済体制学会全国大会」発表(吹田市、志田研究主任)
8月29~30日	ロシア極東経済に関する研究会(ERINA 会議室、新井調査研究部長ほか)	9月18日	第2回中国地域経済研究会(東京、穆研究主任ほか)
8月31日~9月1日	「核廃棄の地球規模および地域的諸問題についての国際会議」講演(ウランバートル、三村主任研究員)	9月21日	平成29年度第2回賛助会セミナー 「対ロシアビジネスの現状・課題・展望一日揮の多角的展開を中心に」 会場:新潟日報メディアシップ 講師:日揮株式会社営業本部本部長スタッフ 加藤資一
9月4日	日本海横断航路のあり方検討委員会(新潟県庁、新井調査研究部長)	9月26日	「第20回北東3地域本部技術士交流研修会」講演 「北東アジア交流の現状と課題」(ホテル日航新潟、新井調査研究部長)
9月5日	「中国(遼寧)自由貿易試験区新潟県内企業向け説明会」 主催:新潟県 共催:ERINA、公益財団法人にいがた産業創造機構、中華人民共和国駐新潟総領事館 後援:ジェトロ新潟貿易情報センター 会場:NICO プラザ会議室	9月26日	関東経済産業局主催「外国人採用セミナー」【ERINA後援】(新潟ユニゾンプラザ)
9月5日	新潟東港コンテナターミナル活性化協議会(新井調査研究部長)	9月27日	「2017韓日部品素材調達商談会」【ERINA 協力】参加企業随行(ソウル、蔡経済交流推進員)
		9月28日	「第3回韓国青年人材採用相談会」【ERINA 協力】参加企業随行(ソウル、蔡経済交流推進員)
		9月29日	「日本外国特派員協会主催報道昼食会」講演(東京、河合代表理事)
		9月30日	第19回愛知大学孔子学院公開講演会「中国の『一帯一路』計画と日本のアジア経済統合政策」講演(名古屋市、河合代表理事)

編 集 後 記

今回の特集は、中国の改革開放の展開プロセス、東北地域における「一帯一路」の取り組み、遼寧自由貿易試験区の進展、日本から見た東北と日中協力、中ロ経済協力の現状と課題など、様々な課題を検討し、多方面から東北地域の経済発展と北東アジアの国際連携を分析した。中国の東北を理解するために多角的な視点を持つ必要があり、特に中国全体から及び北東アジアから見る東北の研究は重要であろう。(M)

発行人 河合正弘

編集委員長 中村俊彦

編集委員 新井洋史 新保史恵
南川高範 穆堯芊 山口満喜子

発行 公益財団法人環日本海経済研究所 ©
The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号
万代島ビル13階
13th Floor, Bandaijima Building,
Bandaijima 5-1, Chuo-ku, Niigata City
950-0078 JAPAN

Tel: 025-290-5545 (代表)

Fax: 025-249-7550

E-mail: webmaster@erina.or.jp

URL: <https://www.erina.or.jp/>

発行日 2017年10月16日

禁無断転載

お願い

ERINA REPORT (PLUS) の送付先が変更になりましたら、お知らせください。

ERINA (公益財団法人環日本海経済研究所)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階
Tel.025-290-5545 Fax.025-249-7550 E-mail.erdkor@erina.or.jp

<http://www.erina.or.jp>