



ERINA REPORT

Economic Research Institute for Northeast Asia

PLUS

特集:「経済統合とモンゴルの貿易政策」

Special Feature: Economic Integration and Mongolia's Trade Policy

2018

JUNE

No. 142

本誌の目指すもの

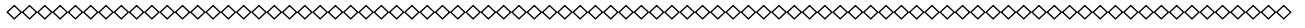
ERINA REPORTは135号よりERINA REPORT (PLUS) として、現実の経済交流という視点を取り入れた新たな編集形態をとり、多角的視点から北東アジア経済に切り込む総合的な学術雑誌となりました。本誌が目指すのは、北東アジア経済に関する独自性の高い学術論文に加えて、この地域における各国の最新の政策動向、実態に肉薄した現地調査レポートや有識者の視点などを掲載することで、理論と現実を結合させた総合的な情報を提供するとともに、北東アジア研究に質の高い研究素材を提供していくことです。

目次

特集：経済統合とモンゴルの貿易政策

Special Feature: Economic Integration and Mongolia's Trade Policy

■特集にあたって	1
ERINA 調査研究部主任研究員 エンクバヤル・シャクダル	
On the Special Feature	2
ENKHBAYAR Shagdar, Senior Research Fellow, Research Division, ERINA	
■モンゴルの地域経済統合におけるユーラシア経済連合の可能性	4
国立モンゴル大学国際関係・行政学部教授 サンジミヤフ・バザル	
The Most Favorable Direction for Mongolia in Regional Integration: The Eurasian Economic Union (Summary)	9
SANJMYATAV Bazar, Doctor in International Economics (PhD), Professor, School of International Relations and Public Administration, National University of Mongolia	
■モンゴル経済発展に対する農業の貢献	10
モンゴルマンダフ大学経済・ビジネス行政学部講師 ダンサランバブー・ラフガー	
モンゴルマンダフ大学経済・ビジネス行政学部講師 ナツァグドルジ・バーサンジャヴ	
モンゴルマンダフ大学経済・ビジネス行政学部講師 ツォルモン・ソドノムダヴァー	
モンゴルマンダフ大学経済・ビジネス行政学部講師 ナサンジャルガル・プレヴスフ	
国立モンゴル教育大学教育学部講師 ヒューストン・スコット	
The Contribution of Agriculture to Economic Growth in Mongolia (Summary)	16
DANSRANBAVUU Lkhagvaa, NATSAGDORJ Baasanjav, TSOLMON Sodnomdavaa, NASANJARGAL Purevsukh, Lecturers, Business and Economics Department, Mandakh University, Mongolia	
HOUSTON Scott, Lecturer, Department of Educational Studies, Mongolian National University of Education	
■中モ間の民間需要と整合した越境物流輸送の円滑化に関する研究	17
内モンゴル財経大学准教授 李瑞峰	
A Study on China–Mongolia Cross-Border Logistics Transport Facilitation Matched to the Demands of Enterprises (Summary)	21
LI Ruifeng, Associate Professor, Inner Mongolia University of Finance and Economics, China	
■ロシアとモンゴル：信頼と協力のルネッサンス	22
ブリヤート国立大学教授 アタノフ・ニコライ	
Russia and Mongolia: Renaissance of Trust and Cooperation (Summary)	24
ATANOV Nikolay, Professor, Buryat State University	
■会議・視察報告	
◎再び甦りつつあるボアテン特定経済区 ― 一带一路プロジェクトと大メコン圏、南北経済回廊北部をゆく	25
ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘	
◎「大図們イニシアチブの現状と展望：モンゴルの役割」におけるセミナー	30
ERINA 調査研究部主任研究員 エンクバヤル・シャクダル	
◎大図們江イニシアチブ (GTI) 主催のロシア極東税関との会合	32
ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史	



■セミナー報告

◎ ERINA 賛助会セミナー「中国におけるシェアバイクの爆発的普及—その背景と日本への示唆—」 34
慶應義塾大学経済学部教授 駒形哲哉

■海外ビジネス情報 39
■列島ビジネス前線 51
■北東アジア動向分析 58
■研究所だより 66



特集「経済統合とモンゴルの貿易政策」にあたって

ERINA 調査研究部主任研究員
エンクバヤル・シャクダル

モンゴルは、それまで70年近く続いていた中央集権的計画経済からの移行が始まった1990年以降、30年近く市場経済指向の経済発展を追求してきた。外国貿易は常にモンゴル経済の主要な柱であり続け、経済体制の移行により外国貿易の役割は増大し、また、国際貿易部門はさらに開放された。しかしながら、1991年に経済相互援助会議(コメコン)が解散するまで、モンゴルの外国貿易はほぼ完全にコメコン加盟国から優遇されていたため、モンゴルが新たなグローバル貿易の枠組みに自らの居場所を確保することは新たな課題となった。モンゴルは1997年に世界貿易機関(WTO)加盟国となったが、いまだに多国間あるいは地域間の貿易協定に属さない世界的に少数派の国である。モンゴルにとって初めてとなる二国間経済連携協定(EPA)は、日本との間で2016年6月に発効した。しかしながら、モンゴルはいまだに地域的あるいはグローバルなバリューチェーンへの参入に苦戦しており、1990年代に製造業が破たんしてからは、競争力のある産業となった鉱業産品を中国市場のみに供給することに、過度に依存する構造となった。

したがって、自国経済を地域的あるいはグローバルな経済に統合していくことを目的とした適切な外国貿易政策や産業発展政策は、モンゴルの経済政策を形成していくうえで今後も引き続き重要である。この喫緊の問題に関連して、2017年12月15日に「地域統合と貿易政策」と題する国際会議がウランバートルで開かれた¹。この会議は、国立モンゴル大学(NUM)ビジネススクールの主催の下、国立商科ビジネス大学、NUM国際関係・行政学部、モンゴル国商工会議所とアングロフレイト有限責任会社の共催で行われた。ERINAがモンゴルで毎年行っている合同イベントの一環と

して、ERINAは、モンゴル外務省、世界銀行の輸出発展プロジェクト、ドイツ国際協力公社(GIZ)、モンゴル税関とともに、この会議の支援団体の一つとなった。

本特集では、会議の中で報告された論文のいくつかを紹介する。それらの主旨は以下の通りである。

NUM国際関係・行政学部のサンジマヤタフ・バザル教授は、国際貿易と経済統合のプロセスが、政府間でより接近した経済運営を追求し、共栄を目的とした共通のビジネス環境を創出することに合意することで始まるものであると主張する。したがって、貿易と経済統合は、政府方針や政府間の理解に直接左右される。つまり、モンゴルが地域の貿易や経済統合から外れたままであるということは、同国の経済・貿易政策の見直しが必要であることを意味している。さらに彼は、モンゴルと日本の間で近年発効されたEPAは、経済構造と発展水準における大きな隔りがあることから、十分な利益をもたらすものではないと訴える。そして、モンゴルの財貨・産品が国際市場で競えるほどの競争力を有していなかったために、加盟による恩恵を受けるのは早すぎたとして、WTOへの加盟は政策として失敗だったという。したがって、モンゴルにとって最も有利な地域貿易・経済統合の方向性は、ユーラシア経済連合(EAEU)であると述べている。モンゴルとEAEUの国々は、経済発展の水準が比較的近いことや、貿易円滑化に関わる共通点、例えば当該国で同じ製品規格(GOST)が採用されていること、列車の軌道幅などが共通していることなどから、地域統合として妥当であると言えるかも知れない。応用一般均衡(CGЕ)分析の結果によると、モンゴルの実質GDPはEAEUとの自由貿易協定の締結により1%増大するとの見通しである。

モンゴル・マンダフ大学講師のダンサラン

バブー・ラフガー氏、ナツァグドルジ・バーサンジャブ氏、ツォルモン・ソドノムダヴァー氏、ナサンジャルガル・プレヴスフ氏と、国立モンゴル教育大学教育学部講師のヒューストン・スコット氏の共著である「モンゴル経済発展に対する農業の貢献」と題する論文の中で、著者らは、モンゴルが財貨生産・サービス、クラスターの支援を行うべきであり、それにより生産部門の質の向上、単位費用で測ったグローバル市場での競争力を獲得できるようにすべきであると主張する。同時に、官民連携の活用により、特に農業における競争力を獲得できるようにすべきであると述べる。重回帰分析とグレンジャーの因果性テストを基に、モンゴルの実質経済成長率と農業生産だけでなく、前年の外国直接投資の間に正の相関があるということが示されている。その結果を受けて、モンゴルが比較優位と規模の経済を考慮するならば、農業を基盤とする輸出指向型部門を推進する必要があることが提言されている。

中国の内モンゴル大学金融経済学部の李瑞峰副教授は、モンゴル・中国間の越境輸送は、中国-モンゴル-ロシア経済回廊の形成に関わる国家間での越境貨物輸送の量と多様化の点で、いくつかの新たな向上がみられるものの、いまだ多くの対処すべき問題ははらんでおり、越境物流・輸送インフラを改善すべきであると主張している。モンゴルの列車の輸送能力は貿易部門が要求する量に追いついていないとして、現在の越境に関する障壁を処理する両国の口岸物流を発展させることを目的として、ハード面とソフト面のインフラで物流産業への投資を増やすことを提言している。

ブリヤート国立大学ニコライ・アタノフ教授は、「ロシアとモンゴル:信頼と協力のルネッサンス」と題する論文の中で、ロシアと

¹ 当該会議の詳細については、ERINA REPORT (PLUS) 141号 会議・視察報告「地域統合と貿易政策」に関する国際会議の報告を参照。

モンゴルの間の越境貿易の歴史を移行期（1992～2000年）、拡大と集中期（2001～2011年）、停滞期（2012年～現在）に分

け、その進展を評価した。その他、モンゴルのEAEUへの加盟がモンゴルとEAEU加盟国の間の経済、貿易、科学的、文化的、

教育的な協力のルネッサンスとなるだろうと述べている。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

On the Special Feature: Economic Integration and Mongolia's Trade Policy

ENKHBAYAR Shagdar

Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

Mongolia has been pursuing a market-oriented economic development path for almost three decades since 1990 when the country began a peaceful transition from the centrally-planned command economy that was prevalent in Mongolia for nearly seven decades. Foreign trade has always been an important pillar of Mongolia's economy and its role has intensified since the transition and the country became more open to international trade. However, after the dissolution of the former Council of Mutual Economic Assistance (Comecon) in 1991, as Mongolia's foreign trade was almost entirely handled with Comecon countries with favorable treatment, it became a new challenge for Mongolia to position itself in the new global trade regime. Although Mongolia became a member of the WTO in 1997, the country is still one of a few countries which does not belong to any multilateral or regional free trade groups. Mongolia's first ever bilateral Economic Partnership Agreement (EPA) with Japan became operational in June 2016. However, Mongolia is still struggling to integrate its economy into the regional and global value-chains and the country's economy and foreign trade continues to be heavily dependent on the single market of China as mining became a prevailing economic activity after the collapse of the country's manufacturing industry in the late 1990s.

Therefore, proper foreign trade and industrial development policies aimed at integrating the country's economy into the regional and global economies continue to be a crucial task for formulating Mongolia's economic policy. Addressing these acute issues, an international conference on "Regional Integration and Trade Policy" was held on 15 December 2017 in Ulaanbaatar. This conference was organized by the Business School of the National University of Mongolia (NUM) in cooperation with the National University of Commerce and Business, the School of International Relations and Public Administration of the NUM, the Mongolian National Chamber of Commerce and Industry, and Anglo Freight LLC. With a series of ERINA annual joint events organized in Mongolia since 2012, ERINA was one of the supporting organizations of this conference along with the Ministry of Foreign Affairs of Mongolia, the Export Development Project of the World Bank, the German Development Cooperation Agency (GIZ) and the Customs General Administration of Mongolia.

This special feature presents some of the papers presented at this workshop¹. The key messages of these papers are described below.

SANJMYATAV Bazar, Professor, School of International

Relations and Public Administration, National University of Mongolia, notes that international trade and economic integration processes are initiated by governments agreeing on an increased closeness of managing the economies and by creating a common business environment aimed at prospering together. Therefore, trade and economic integration are directly dependent on government policies and mutual understanding between governments. Thus, the fact that Mongolia continues to remain outside of any regional trade and economic integration calls for the necessity of revising and correcting its economic and trade policies. Further, he claims that the recently signed Economic Partnership Agreement between Mongolia and Japan was not sufficiently beneficial for Mongolia due to huge gaps between the structures and development levels of the economies. Further, Prof. SANJMYATAV indicates that Mongolia's entry into the WTO was a policy mistake, because it was too early for the country to benefit from that membership, as Mongolia's goods and products were not competitive enough for international markets. Therefore, according to Prof. SANJMYATAV, the most favorable direction for Mongolia's participation in regional trade and economic integration would be the Eurasian Economic Union (EEU). This can be justified by the relatively similar levels of economic development of Mongolia and the EEU economies and other common features which facilitate trade, such as the same product standards (GOST) used in the countries, the same railway gauges, etc. According to a CGE analysis, it was estimated that Mongolia's real GDP would see a 1% increase upon the establishment of a free trade agreement with the EEU.

In the paper entitled "Contribution of Agriculture to Economic Growth in Mongolia", co-authored by DANSRANBAVUU Lkhagvaa, NATSAGDORJ Baasanjav, TSOLMON Sodnomdavaa, and NASANJARGAL Purevsukh, lecturers at the Business and Economics Department of Mandakh University, Mongolia, and HOUSTON Scott, Lecturer at the Department of Educational Studies of the Mongolian National University of Education, the authors recommend Mongolia promotes products, services and clusters which can compete in global markets in terms of their quality and unit costs, especially those in agriculture, by using public-private partnerships. They found a strong positive correlation between Mongolia's real economic growth and agricultural output, as well as inward foreign direct investment (with a 1-year lag) based on an OLS multiple regression analysis and Granger causality tests. Thus,

¹ Another paper, presented by OTGONSAIKHAN Nyamdaa and DOLJIN Mandshir, professors at the National University of Commerce and Business, Mongolia, entitled "Common Obstacles in Conducting Foreign Trade in Mongolia: Suggestions and Solutions" will be published in the upcoming issue of *The Northeast Asian Economic Review* scheduled in July 2018.

they suggest that Mongolia needs to promote export-oriented sectors based on agriculture after considering their comparative advantages and economies of scale.

A study by LI Ruiheng, Associate Professor, Inner Mongolia University of Finance and Economics, China, on Mongolia–China cross-border logistics transportation indicated that although some new developments have been observed in terms of quantity and variety of cross-border cargo transportation between the countries in the background to the formation of the China–Mongolia–Russia Economic Corridor, there are still many problems to be addressed and to improve cross-border logistics and transportation infrastructure. Noting that Mongolia’s railway capacity still fails to meet trade needs, Prof. LI recommends increased investment in the

logistics industry in both hard and soft infrastructure aimed at developing port logistics that address the current cross-border bottlenecks in both countries.

N.I. ATANOV, Professor of Buryat State University, in his paper entitled, “Russia and Mongolia: Renaissance of Trust and Cooperation”, evaluated the evolution of cross-border trade between Russia and Mongolia by identifying three stages: transition (1992–2000); growth and concentration (2001–2011); and stagnation (from 2012 to date). Among other matters, Prof. ATANOV suggests that the accession of Mongolia to the EEU would bring a renaissance of economic, trade, scientific, cultural and educational cooperation between the country and the EEU members.

モンゴルの地域経済統合における ユーラシア経済連合の可能性

国立モンゴル大学国際関係・行政学部教授
サンジマヤフ・ハザル

1. はじめに

今日の世界的な経済発展によって推進されている主な傾向の一つに地域経済統合がある。世界経済のグローバル化の進展は停滞しており、世界のほとんどの国が貿易と経済協力に関して保護主義政策をとっている。このような状況の下で、各国は地域レベルの貿易と経済の統合を選択している。

国際貿易と経済統合は、企業メカニズムをより統合し、統一的なビジネス環境を生み出し、歩調を合わせて発展していくことを目的としており、このプロセスは政府間の協定に従って進んでいる。このため、地域レベルの貿易と経済協力は、各国政府がとる政策や政府間相互の合意に左右されて進展している状況が観察できる。経済が関係しない政策はないのと同様に、政策が関係しない経済も存在しない。

モンゴルは、地域貿易経済統合が十分に進展していない国である。モンゴルは2016年に日本との間でのみ経済協力協定(EPA: Economic Partnership Agreement)を締結しているが、この協定はモンゴルに恩恵をもたらしていない。

モンゴルは、地域貿易経済統合を進展させていかなければならない。今日、モンゴルが地域協力や貿易経済統合の外にとどまっているということは、大きな問題となっているのである。モンゴル外交政策コンセプトの第15条には、次のように記されている。国際経済関係に関するモンゴルの政策の基本的な目的は、持続可能な発展を進めていくうえで、また最終的に地域経済統合プロセスにおいてモンゴルの適切な役割を確保するうえで、長期と短期の目標に適切に対応できるように、対外的な要因を最適な方法で利用することにある(Ministry of Foreign Affairs of

Mongolia, *Concept of Mongolia's Foreign Policy*)。

2. 地域貿易経済統合の重要性

地域統合は、国際貿易にとって最も友好的かつ好都合な条件を与えてくれる。すなわち、関税がない貿易、通関行政の回避、基準の統一、参加国の市場拡大のチャンスという条件を与えてくれる。それと同時に、域内の諸国間においてインフラを連結し、他の国と富・原料・労働力・資本・先進技術を共有することによって発展を促すような条件を与えてくれる。まさにこのような地域において、市場の統合と拡大が進み、生産と外国投資が増大している。

経済統合は他の貿易経済協力とは以下の点において異なっている(Sanjmyatav, 2015)。

- 統合の過程で、各国の経済が協力し、国民経済がその他の国と統合し、生産工程を強化する。
- 各国の生産・技術・科学部門において、協業・分業・差別化のプロセスが進展する。
- その結果、地域的な生産バリューチェーンができて上がり、経済構造に変化が生じる。
- このプロセスをコントロールするために、その当事者は管理体系を統一し、それぞれ政策調整を行う。
- 通常、経済統合は地理的に近接した地域の間で生じる。

世界経済のグローバル化は、市場を開放し、望ましい貿易投資環境を生み出している。しかし、グローバル化から最も大きな恩恵を受けているのは先進工業国と多国籍企業であり、多くの国は一般的に保護主義政策を採用しているという状況が広くみられる。例えば、米国のドナルド・トランプ大統領は、米国内の職場・生産能力・

徴税を守るために、環太平洋パートナーシップ協定から撤退することを決定した。

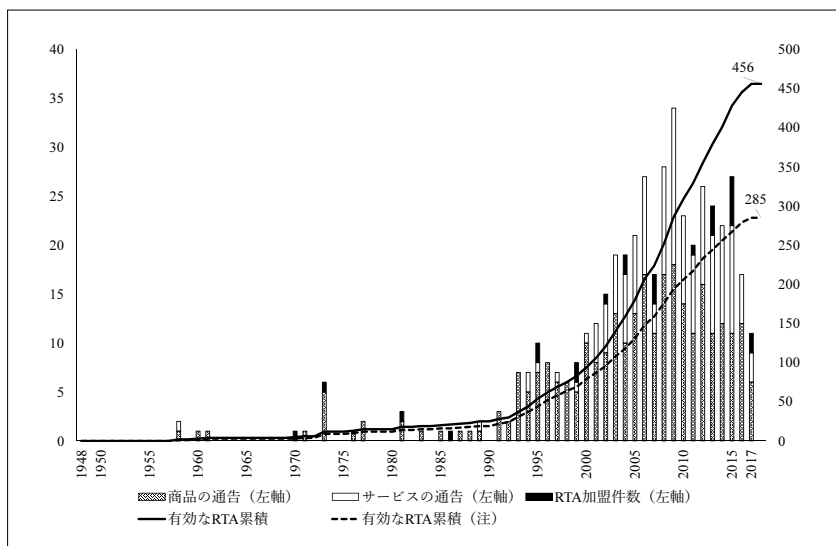
2018年1月11日現在、647件の地域自由貿易協定が構想され、そのうちの430件が有効である。このうち、90%は自由貿易協定であり、10%が関税同盟である。また、交渉段階の貿易協定もいくつかある。この傾向は近年において急激に加速している。具体的には、1948～1994年の間に記録された自由貿易協定が123件であるのに対して、1994年の世界貿易機関の設立合意以降に記録されているサービス貿易協定は500件にものぼる。貿易協定の推移は図に示した通りである。

3. モンゴルと地域貿易経済統合

前述の通り、モンゴルの地域貿易経済統合の進展は不十分である。貿易理論では、自由貿易協定は、経済発展水準が近い国同士で締結される場合に最も有効性が高いと考えられている。そこで、モンゴルにとって最も望ましい地域貿易経済統合の方向性であると考えられるのがユーラシア経済連合(Eurasian Economic Union。以下、EAEU)である。EAEUの加盟国は、ロシア、ベラルーシ、カザフスタン、アルメニア、キルギス共和国であり、これらの国の経済発展水準は近い。私たちが実施した調査「地域経済統合:モンゴルが直面する機会とリスク」(Regional Economic Integration: Opportunities and Risks of Mongolia)では、EAEUとの間に自由貿易協定を締結することによって、モンゴルのGDPは1%成長し、国富は6.5%増大する、という見通しが示されている(Sanjmyatav et al., 2016)。

現在のところ、モンゴルには明確な地域貿易経済統合の政策がない。そのため、今日においてもなお、モンゴルは地域貿易

図 世界における地域貿易協定 (RTA) の進展: 1948~2017年



注: 実際に有効な RTA 通告の累積件数 (破線)。もう一つの RTA 累積件数 (実線) では、RTA、商品、サービスのそれぞれに関する協定が個別にカウントされている (二重計算)。

出所: WTO, Regional Trade Agreements Information System (RTA-IS)。RTAs currently in force, 1948-2017, <http://rtais.wto.org/UI/charts.aspx>。

経済統合プロセスに参加できておらず、インフラの発展は遅れ、近隣諸国との連結性が欠けており、崩壊している経済構造には生産・サービス・供給の国際的なネットワークが及んでいないのである。このような状況は、まさに次の事例から見て取ることができる。

(1) 社会主義体制が崩壊し、市場経済に移行した後で、モンゴル経済は著しく縮小し、1990年代以降においてロシアとの関係が弱まった。特に、ロシア政府はモンゴルへの融資や支援を停止し、モンゴルからロシアへ輸入される製品・財に対して「関税」を課すようになった。その結果、モンゴルの国内産業が崩壊したので

ある。政府が企業の私有化を進めていったまさにその時に、モンゴル企業は倒産していった。工場の新しい所有者は、従業員数を削減し、工場の設備を金属廃棄物にして中国に輸出した。その結果、モンゴルの経済構造は崩壊し、GDP に占める工業のシェアが5%を下回るようになった。これは政策の失敗による。

これに対して、東ヨーロッパ諸国は EU への加盟を実現し、旧ソ諸国は独立国家の間で自由貿易協定を締結し、関税なしの貿易体制を構築し、何ら損失を出すことなくビジネス関係を維持した。表1に、1990年代に締結された CIS 諸国間の自由貿易協定の一覧を示した。

表1 CIS 諸国の自由貿易協定 (2004年時点)

	アルメニア	アゼルバイジャン	ジョージア	キルギス	モルドヴァ	タジキスタン	ウズベキスタン	ベラルーシ	カザフスタン	ロシア	トルクメニスタン	ウクライナ
アルメニア	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+
アゼルバイジャン	-	-	+	-	+	-	-	-	+	+	-	+
ジョージア	+	+	-	+	-	+	-	-	+	+	+	+
キルギス	+	-	-	+	-	+	-	+	+	+	-	+
モルドヴァ	+	-	-	+	-	+	+	+	+	+	+	+
タジキスタン	+	-	-	-	+	-	-	+	+	+	-	-
ウズベキスタン	+	-	+	+	+	-	-	-	+	+	-	-
ベラルーシ	+	-	-	-	+	-	-	-	+	+	-	+
カザフスタン	+	+	+	+	+	+	-	-	+	+	-	+
ロシア	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
トルクメニスタン	-	-	+	-	+	-	-	-	-	+	-	+
ウクライナ	+	+	+	+	+	-	-	+	+	+	+	+

注: +は協定の締結、-は協定がない状態を意味している。

出所: Freinkman et al. (2004)

(2) 1997年におけるモンゴルの WTO 加盟もまた失敗であった。

モンゴル製品は国際基準に対応していない。また、モンゴル政府は WTO に加盟した1997年に、関税を15%から1999年に0%に引き下げることを決定したが、自国の市場や産業を保護するための措置を全くとらなかった。この結果、モンゴル経済と国内産業は苦しむことになり、その経済構造は崩壊に至ったのである。これに対して、カザフスタンはモンゴルよりも上首尾に政策を実施し、WTO 加盟と国際市場への参入に先立って、自国の企業の競争力を高めていた。カザフスタンがようやく WTO に加盟したのは2015年末のことであり、このことはカザフスタン経済に恩恵をもたらした。

カザフスタンのヌルスルタン・アビシユリ・ナザルバエフ大統領は、WTO 加盟を急ぐべきではなく、国際市場にすぐ参入するのではなく、まずはユーラシア経済連合に加盟することを決定した。ナザルバエフ大統領は、この決定を次のように説明している (Nazarbayev, 2009)。

「カザフスタンの生産者はロシアやベラルーシの市場で競争力があり、製品の販売を行える。カザフスタンは、EUや中国の市場では競争力を発揮できない。

カザフスタンの市場において自国の生産者がベラルーシの生産者と競争することによって、労働生産性や製品の品質を改善することができる。

また、カザフスタンは、ロシアやベラルーシに比べて税率が低く、かなりビジネス環境も良い状態にある。Doing Business のランキングでは、カザフスタンは59位、ロシアは123位であった。

カザフスタンがユーラシア関税同盟に加盟することによって、カザフスタンの生産者に課せられたロシアによる非関税措置、特に衛生・検疫の規制の影響を緩和することができる。このことがカザフスタンの人々の所得を1.5%増大させると見込まれている」。

(3) 国際貿易理論では、発展水準が近い国同士の地域統合は相互に利益をもたらすと示されている。一方で、途上国が

先進国と統合を進めた場合、途上国にもたらされる恩恵はそれほど大きくはない。それにもかかわらず、モンゴル政府は2015年に日本との間で経済連携協定を締結した。この協定は2016年6月に発効したが、モンゴルはそこから何の利益も得ていないのである。

日本へのモンゴルの輸出品は多様性を欠いている。将来的に日本へ輸出される可能性があるほとんどの競争力のある財は、関税がかかる財のリストに含まれている。このリストは表2のとおりである(日本とモンゴルの経済連携協定、2015年)。

表2 日本市場で課税対象となる生産物
:2016年

コード	品 目
201	牛肉(生鮮・冷蔵)
203	豚肉(生鮮・冷蔵)
204	羊肉・ヤギ肉(生鮮・冷蔵)
206	食用くず肉(牛、豚、羊、ヤギ)
207	家禽の肉(生鮮・冷蔵)
401	ミルク、クリーム
4022110	粉状・粒状・固形状のミルク、クリーム
403	凝固したミルク、クリーム、ヨーグルトその他発酵・酸性化したミルク及びクリーム
405	バター、油脂
406	チーズ及びカード
407	卵
1104	穀物
1514	植物油
1601,1602	肉、副産物、ソーセージ
1902,1903	麺類
1905	パスタ類
2009	ジュース
2201	水

注:日本語文書として下記を参照:「附属書一(第二章関係) 第二・四条の規定に関する表」(「経済上の連携に関する日本国とモンゴル国との間の協定」): www.mofa.go.jp/mofaj/files/000067595.pdf。出所:「経済上の連携に関する日本国とモンゴル国との間の協定」、2015年: www.mfa.gov.mn。

表から明らかなように、最も有望なモンゴルの生産物は、肉、乳製品、卵、穀物、麺、パスタ、ジュース、水であるが、これらは課税対象リストに含まれている。日本との経済連携協定によって、ニットや織物の分野に関してはモンゴルにとって最も望ましい条件が提示されているが、長い間日本とパートナー関係を構築してきたアジア諸国との競争は難しい。以上のことから、日本との経済連携協定の締結は政治的な決定に過ぎなかったと結論づけられる。

現在、韓国との経済連携協定に関する交渉が始まったばかりであり、日本と同じように望ましい結果は出ていない。韓国の公州大学のパク・ソンチャン教授は、モンゴルと韓国の経済連携協定が国富

を0.0394%増大させ、モンゴルのGDPを0.0076%増大させると分析している(Park, 2017)。

重要なことは、WTOの法的枠組みにそった貿易交渉の結論を後になって修正することは非常に難しいということである。もし、あるパートナーが具体的な結果を得たいと求めるならば、他の方法を考える以外にすべはない。そのため、全ての貿易協定を確実に交渉していくほうが望ましい。

4. モンゴルにとっての地域統合の機会

モンゴルには、アジア太平洋経済協力(APEC)、東南アジア諸国連合(ASEAN)／プラス3／プラス6、上海協力機構(SCO)、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)、「一帯一路」といった地域経済貿易統合プロセスに参加するチャンスがある。

APECは、21カ国から構成される統合プロセスであり、2020年における加盟国間での自由貿易協定の成立以前に、新しい候補国をAPECに加盟させることを認めない方針をとっている。モンゴルは1993年にAPEC加盟申請を行った。モンゴルを支持している国は11カ国に上り、3カ国は議決する意思を表明したが、7カ国は支持していない。

東アジアの統合プロセス、すなわちASEAN／プラス3／プラス6やRCEPへの参加は、ASEAN諸国とFTAを締結していない国に対しては認められていない。そのため、現在モンゴルは東アジアの統合プロセスに参加しておらず、ASEANとの自由貿易協定も締結していない。

上海協力機構の当初の設立目的は、中央アジア5カ国において、国境の安全保障を確実なものとし、分離主義や国際テロと戦うことにあった。この機構はその当初の目的を上首尾に達成し、現在はユーラシア地域において貿易経済協力の発展、FTA締結、貿易経済統合の進展といった目標を促進する政策をとっている。例えば、2015年には、インドとパキスタンが上海協力機構に正式に加盟した。ユーラシアは、世界において最も新しい発展中

の地域となり、世界の経済政治の中心はゆっくりとユーラシアへと移動している。

モンゴルは上海協力機構の最初のオブザーバー国であるが、現時点では加盟を急ぐ政策をとっていない。

この文脈において、モンゴルが唯一持っている選択肢は、ユーラシア経済連合(EAEU)の地域貿易経済統合プロセスに参加することである。EAEU加盟国は、ロシア、カザフスタン、ベラルーシ、アルメニア、キルギスである。ユーラシア経済委員会は、多国間協定に基づきEAEUを共同運営する執行組織である。EAEUは2015年1月15日に発効した。

EAEUは、2000万km²の領域(総陸地面積の15%)をカバーし、そこで1億8200万人が居住し、そこで生み出されるGDPは4兆4700億ドル(購買力平価)にも及ぶ。EAEUは、石油生産においては世界第1位、天然ガスと無機質肥料の生産においては世界第2位、鉄の生産においては世界第3位、エネルギー生産においては世界第4位、銅と穀物の生産においては世界第5位を誇る。

ユーラシア経済連合の文書の中で、その設立目的は次のように記述されている。

- 加盟国間で経済発展戦略の首尾一貫性の確保
- 財の自由な移動
- 資本の自由な移動
- 労働力の自由な移動
- 共通経済空間の形成

EAEUの枠組みにおいて以下の組織が活動している。

- ユーラシアハイテクセンター(2016年以降に活動)
- ユーラシアビジネス評議会
- ユーラシア・バイオテクノロジー・プログラム
- ユーラシア危機基金(2008年に設立され、2015年にEAEU下の安定化発展基金に再編された)

EAEUの加盟国は、20件以上の多国間協定を締結し、40~50の協定に合意している。ユーラシア経済委員会は、多国間協定に基づき共通政策を実行しており、そこに権限が委任されている。

5. モンゴルとユーラシア経済連合の協力

2015年に、モンゴルは、ユーラシア経済委員会と公式の関係を構築し、「協力覚書」(MOU)に署名した。

この覚書の第1条において、協力の目的が次のように規定されている。

- モンゴルとEAEUの間の包括的な連携を進めること
- 貿易の効率性の改善をサポートすること
- 貿易障壁を除去するための措置をとること

覚書の第2条には、双方が協力を進展させていくうえでの優先方針が規定されている。

- 双方の間の貿易の拡大を促進するために関税および非関税障壁の解消の可能性を分析し評価すること
- 通関業務を含め、貿易と関税の規制を簡素化すること
- 貿易上の技術的規制、衛生、検疫の遂行のメカニズムを改善すること
- 効率的で信頼できる、そして維持可能な輸送ルートやサービスを構築するために、輸送分野における協力を進展させること
- 生産性、貿易バランス、高品質の製品を保証するために、公正な競争政策の分野において協力関係を発展させること

- 食品の安全性を担保し農業生産コンプレックス分野において協力すること、またモンゴルとEAEUの工場の競争力を上昇させるための条件を整えること

ユーラシア経済委員会の議長はこの文書の重要性を高く評価し、貿易と経済の分野における協力が生み出す新しい利益を期待して、覚書に署名をしたと述べた。

ユーラシア経済委員会とモンゴル政府は、上述の覚書を遂行するためのワーキンググループを形成した(Eurasian Economic Commission, 2015)。

モンゴルの代表団とEAEUの交渉の間、2017年初頭、エルデネバト・モンゴル首相(当時)は、EAEUとの間に自由貿易協定を締結したいという願望を表明した。

6. ユーラシア経済連合との自由貿易協定締結がモンゴルに与える影響

モンゴルとEAEUの自由貿易協定の締結は双方にとって有益である。その具体例として次のものを上げることができる。

- 現在、モンゴルの6000の基準の半分以上は、ロシアのGOST規格に対応しており、モンゴル製品の多くが、EAEU加盟国の基準に対応しているということを確認することができる。すなわち、モンゴ

ルの製品は加盟国の市場に受け入れられ、販売が可能である。

- 海外市場の開放は、現在危機状態にあり、人々の購買力が低いモンゴル経済を再生させる主要な方法の一つである。市場の拡大は、外国直接投資の基本的な条件の一つである。カザフスタンがユーラシア関税同盟に加盟した際に、この傾向がはっきりと見られた。
- モンゴルとEAEU加盟国は、経済発展水準が同じであり、協力にとって十分に都合の良い条件が整っている。

表3 SWOT分析

	長所	短所
国内環境	<ul style="list-style-type: none"> • ユーラシア経済委員会とモンゴル政府はMOUに調印した。これは貿易と経済協力の強化に大きく資する。 • EAEUとのFTAの調印は、モンゴルの地域貿易経済統合への参加と、モンゴルが生産・貿易・サプライチェーンの地域的なネットワークの一部になることに大きく貢献する。 • 同じ発展水準の国との経済統合は、参加国に大きな利益をもたらす。 • 現在、モンゴルの6000の基準の半分以上は、GOST規格に対応している。モンゴル製品の多くは、EAEU加盟国の基準に対応しているため、加盟国の市場で販売できる。 • モンゴルには農産物をロシアやベラルーシに輸出できる大きなチャンスがある。事実、ベラルーシ、キルギスとモンゴルの貿易は、年々増大している。 	<ul style="list-style-type: none"> • モンゴルの畜産物や原材料の生産は、安全基準をかなり下回る(衛生、検疫)。 • 潜在的な輸出部門への資金供給が不十分である。 • 輸出品目の多様化が不十分であり、産業政策がない。 • 消費者は国内製品よりも輸入品を好む傾向にある。このことが国内生産者にダメージを与える。 • 輸出品や技術面の評判が芳しくない。 • 貿易交渉のための基本的能力や分析スキルが足りない。
国際環境	<ul style="list-style-type: none"> • EAEUは、他国の加盟やFTAに関してオープンな姿勢を示している。この統合プロセスは中央アジアや北ユーラシア諸国に限定されない。 • EAEUは世界全体のGDPの3.2%に相当する4.47兆ドル(PPP)の経済規模と1.82億人の人口を抱える世界最大の市場の1つである。統合によって市場は拡大し、これはモンゴルへのFDI流入が増大すると予想される。 • 外国市場の開放は、危機状態にあり購買力が小さいモンゴル経済を活性化させる主たる方法である。 • モンゴルの地域統合にとって最も望ましい方向がEAEU加盟である。 • EAEU加盟国との協力の際に最も難しい問題は非関税措置、特に、衛生・検疫問題であり、委員会に持ち込まれた。 • 中国・ロシア・モンゴルの経済回廊の構築は、3国のインフラを接続し、経済協力を強化する。 	<ul style="list-style-type: none"> • 現在のEAEUの関税体系は、ロシアのそれに基づいており、税率が比較的高く、非加盟国との貿易の障害となっている。 • その関税は他の4カ国において貿易障壁を形成した。 • 関税措置よりも非関税障壁の方が、EAEU加盟国間の貿易の発展を損ねている。現在、非関税措置はユーラシア経済委員会の権限下にある。現在、この問題を加盟国間で議論できていない。 • ベラルーシ、ロシア、カザフスタンの間で何度も基準をめぐる貿易争議が起きている。将来的には、ソ連時代に使われていたGOST規格について加盟国間で交渉する必要がある。 • EAEU市場には中国を含め強い貿易競争相手がいる。

- モンゴルがEAEUと自由貿易協定を締結すれば、成長率が1%上昇し、モンゴルのGDPは6.64%増大する。

この結論は、2016年にモンゴル外務省が依頼し、ドイツ国際協力公社(GIZ)による資金援助のもとでモンゴルの独立研究機関(IRIM)によって実施された「地域経済統合:モンゴルが直面する機会とリスク」(Regional Economic Integration: Opportunities and Risks of Mongolia)に関する調査(Samjmytav et al. 2016)に基づく。この調査を実施したのは、サンジミヤタフ・バザル(研究代表)、ツェレンバザル・O.、バトスダリ・Ts.、オリギル・D.、メガナタン・サハ・ディーンである。

この調査チームは、GTAPモデルを用いたシミュレーション計算を行った。GTAPは、多地域・静学的一般均衡モデルに基づいて分析されるデータベースである。このデータベースを用いて、主要な経済要

因に関するモデルのシミュレーション分析が行われる。最新版であるGTAP9.0を用いて、様々なシミュレーションが行われた。ここではモンゴルとEAEU諸国の間において完全に貿易が自由化された場合のインパクトの評価が行われた。

表3は、SWOT分析(外部と内部の環境の弱みと強み)と、モンゴルとEAEUの自由貿易のリスク評価と機会を評価している。

7. 結論と提案

- EAEUとのFTAの締結は、モンゴル経済が地域貿易経済統合プロセスに参加するための現実的なチャンスである。このことはSamjamataf et al. (2016)において示された。統合によって、モンゴルのGDPは成長し、国富は増大する。

- EAEUとのFTAの締結は、市場拡大、国内生産の活性化、FDIの増大のための主要条件であり、地域の生産・サービス・供給のチェーンのための条件を生み出す。
- モンゴルの基準の半分は、EAEU諸国で広く利用されているGOST規格に合致している。したがって、EAEU市場におけるモンゴル製品の潜在力は大きいと考えられる。
- 政府は、WTOの法的問題や、ロシアやCISとの貿易経済協力に特化した専門家チームを、EAEUとの自由貿易協定のドラフト交渉に派遣する必要がある。もしわれわれがこれを行うのであれば、日本との経済連携協定の交渉に際してモンゴルの交渉者が犯した過ちを回避できるだろう。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

<参考文献>

- Eurasian Economic Commission (2015), *Memorandum of Understanding between Eurasian Economic Commission and Government of Mongolia*, <http://www.eurasiancommission.org>.
- FREINKMAN Lev, Evgeny POLYAKOV, and Carolina REVENCO (2004), "Trade Performance and Regional Integration of the CIS Countries," *WB Working Paper*, No. 38.
- Ministry of Foreign Affairs of Mongolia, *Concept of Mongolia's Foreign Policy*, https://www.mfa.gov.mn/?page_id=26263&lang=en.
- NAZARBAYEV Nur Sultan (2009), *Nazarbayev's Interview to Sate Media*, 23 December 2009: <http://www.akorda.kz/en/events/president-nursultan-nazarbayev-visits-new-office-of-the-yegemen-kazakhstan-newspaper-and-gives-interview-to-the-leaders-of-the-countrys-top>
- PARK Soonchan (2017), "Quantitative Analysis of Trade Liberalization: CGE," A paper presented at Korea-Mongolia workshop on Trade Policy, May 25-26, 2017, Ulaanbaatar, Mongolia
- SANJMYATAV B., O. TSERENBAZAR, Ts. BATSUNDAR, D. Orgil, and Saha Dean MEGANATHAN (2016), *Regional Economic Integration: Opportunities and Risks of Mongolia*, A report to the Ministry of Foreign Affairs of Mongolia, Ulaanbaatar. <http://www.irim.mn/projects/710>.
- SANJMYATAV, B. (2015), *World Economics*, Ulaanbaatar. (モンゴル語. ISBN:9789997355294) WTO, Regional Trade Agreements Information System (RTA-IS). Available at: <http://rtais.wto.org/UI/Services.aspx?chart=evolution&language=1>.

The Most Favorable Direction for Mongolia in Regional Integration: The Eurasian Economic Union (Summary)

SANJMYATAV Bazar

Doctor in International Economics (PhD), Professor, School of International Relations and Public Administration, National University of Mongolia

Today, regional economic integration is one of the main trends in global economic development. World economic globalization is occurring and most countries undertake protectionism with regards to trade and economic cooperation. In these conditions, countries are choosing regional trade and economic integration.

Mongolia is a country which is not participating sufficiently in regional trade and economic integration. In 2016, Mongolia signed its only Economic Partnership Agreement, with Japan.

According to trade theory, FTAs are most useful to countries which have a similar level of economic development. In this case, the most favorable direction for Mongolia in regional trade and economic integration is the Eurasian Economic Union. This analysis shows that if Mongolia concludes an FTA with the Eurasian Economic Union, the GDP of Mongolia will grow by 1%, while total national welfare will increase by 6.5%.

モンゴル経済発展に対する農業の貢献

モンゴルマンダフ大学経済・ビジネス行政学部講師 **ダンサランバパー・ラフガー**
 モンゴルマンダフ大学経済・ビジネス行政学部講師 **ナツアグドルジ・バーサンジャヴ**
 モンゴルマンダフ大学経済・ビジネス行政学部講師 **ツォルモン・ソドノムダヴァー**
 モンゴルマンダフ大学経済・ビジネス行政学部講師 **ナサンジャルガル・プレヴスフ**
 国立モンゴル教育大学教育学部講師 **ヒューストン・スコット**

1. はじめに

安定的かつ持続可能な経済成長は、人々の生活水準の改善にとって重要な要素であり、経済面で人民生活が将来にわたって保証されるかという点でも重要である。

「ミレニアム開発目標 (MDG)」は8つの目標と18のターゲットを含む。これは、貧困や飢餓を減らし、国際協力を強化し、経済の強化と国民生活の改善を目的として、2000年に国連ミレニアムサミットで採択された (UN, 2000)。「持続可能な開発目標 (SDG)」は、環境変化、経済不均衡、イノベーションや自然資源の効率的な使用など17の小目標を含んでおり、すでに世界中で順調に機能している (UN, 2015)。

モンゴル国会は、2008年モンゴル国会決議12号を採択し (УИХ, 2008)、これを「ミレニアム開発目標を基にしたモンゴルの国家発展戦略」とよび、2016年モンゴル国会決議19号は、「2030年までのモンゴルにおける持続可能な発展」と題するものであった (УИХ, 2016)。

しかしながら、上述の政策は採択されたものの、グローバル発展というトレンドの中で求められるような、現実的な政策実行力が欠如している。

本研究は、一人当たり GDP をどのような手段で成長させるか、一人当たりの労働生産性をどのような手段で向上させるか、非鉱業生産部門、特に農業部門のイノベーションをどのように生み出していくか、そして技術的に先進的な製品を国際市場に輸出していくような外国貿易の模索について考察している。

1.1. 経済発展、グローバル化、農業部門と外国貿易

近年、経済発展を明確に定義する方法、競争力の優位性を測る方法、グロー

バル化に合わせた国家の発展、そして、グローバル化を効率的に追い風とする外国貿易の方法について、経済学者の間で議論がなされてきた。これらの目標を達成するための唯一の方法は、企業間の有効な連携、あるいはクラスター (形成) を基盤とした政策である (Williams, 2000)。

1.1.1. 経済発展

国の (経済) 成長を測り、複数の地域間の平均的な成長の度合いを比較するため、経済を「国内消費」と「輸出」に分けるという方法論がある (Isaro, 1965)。この方法論では、輸出はその地域の発展において基盤となるとともに、輸出を支える労働者育成の手段となる。輸出部門の経済活動や企業は、他の部門の企業に対して、強力な波及効果を生むような潜在力を有してきた。結果として、多くの企業が直接的あるいは間接的に利益を享受してきた (Alicja, 2009)。

持続可能な発展とは、将来世代の生活水準が現在の水準から下がらないことと定義する研究者がいる (Dagsupta, 2007)。彼らは、経済の全ての構成員が、包摂的な発展により均等に社会的富を享受できる状態であると定義する (Ali, 2007)。

アジアの歴史を振り返ると、持続可能な経済発展は、中位所得層の増加と貧困層の減少といった、住民生活を改善するという点で重要であった。そのため、経済成長は重要であり、その実現可能性を高めることは広い意味での社会的富を拡大するためにも必要なことである (Л. Дансранбавуу Б. Г., 2017)。

包摂的な成長とは、経済のあらゆる部門における成長 (広範な成長)、あるいは社会構成員がその富を享受できるようなもの (成長の共有) と定義される (World

Bank, 2009)。急速かつ持続可能な経済成長のための貧困の解消のためには、包摂的成長、つまり人々が経済に対する貢献と経済からの利益の享受の両方がかなえられなければならない (OECD)。モンゴルでは、何よりも農業と食品加工業、その他の労働集約的産業の発展を目指すことが求められている。

1.1.2. グローバル化

グローバル化の動きは、世界経済と輸出国家間の競争力に変化をもたらし、年々拡大している。国内的、国際的な企業を問わず、生産者は世界中で類似する財や代替材などを生産している競合者との競争を強いられる。情報技術と物流の加速的な成長は、国際市場での競争をますます苛烈にする。とはいえ、グローバル経済は、単に困難な課題であるだけでなく、これまでになかった市場拡大の機会を与える (Л. Дансранбавуу, 2017)。

中国や香港、シンガポール、台湾、そして韓国などは、グローバル市場で順調に競争している。1960年以降、アジアの4頭の虎 (香港、シンガポール、韓国、台湾) と龍 (中国) が世界市場における競争での成功を遂げ、数十年間、高い経済成長、時には二桁の成長をも示した。他方、1965年から1980年にかけてのラテンアメリカ諸国の実質 GDP は、年平均6%近く成長した。しかし、グローバル市場に参入して以来、1980年代以降のラテンアメリカ諸国の平均成長率は1.6%にまで下落した。

ラテンアメリカの発展は、困難に直面している。東アジア諸国の政策と比較して、ラテンアメリカの政策は、以下の特徴を持っている。一つは、ラテンアメリカ諸国は、外国からの借入れを、単に赤字の補填のために使用し、次世代の収益増加のためには充てない傾向にあった。二つ目には、

生産支援の融資政策は、ほとんどが輸出指向企業ではなく、輸入代替企業に向けられた。その結果、ラテンアメリカ諸国は、1980年代以降、海外債務に苦しみ、返済期間に入ると経済成長が減速した。三つ目は、1970年から1980年代初頭、ラテンアメリカ諸国の多くは内戦状態にあったが、東アジアの国々には、そうした問題はなかった(Singh, 1994)。

グローバル化に乗るためには、ラテンアメリカ諸国の失敗、つまり政府が輸出指向企業を省みず、輸入代替企業への政策適用と支援を繰り返す政策を実施することは、避けなくてはならない。

さて、生産規模とその費用に関連して1977年にパンザーとウイグスが、生産の拡大による単位当たりの費用を低減させる仕組みを示した(Panzar, 1977)。彼らの考え方は、主にアダム・スミスやカール・マルクスの考えに基づいている(図)。

長期的にみると、単位当たり生産費用は、生産量が少ない時点では、(図1のQ1の辺りで示される)最適生産量より近い地点よりも単位当たり生産費用が高い。グローバル市場では、他の大規模輸出国の生産量を基にした低い生産費用で生産できる生産者との競争を強いられることになる。例えば衣料についていえば、モンゴルで300万人の国内消費者だけを相手に生産している生産者は、ベトナムやバングラデシュ、中国などグローバルな市場に向けて輸出を行っている国の生産者より生産費用が高いことが予想される。

モンゴルの発展を目指すためには、質と生産費用の面でグローバル市場で競争できる生産財、サービスと生産クラスターを創出する政策を提言すべきだ。特に、農業で

の官民連携(PPP)を提案する。

1.1.3. 農業クラスター

広義には、クラスターとは「生産要素が地理的に集中していることを指し、それらの近接性が優位性を作り出すものである」と定義される(Bosworth, 1996)。またPorter(1998)により、「特定の産業において、お互いに作用しあう企業や機関の地理的集中」とも定義されており、この二つは実質的に同義である。より簡単に言えば、クラスターとは同種の企業のグループであり、企業が地理的に近接して立地することによって、物流の優位性を与えるようなまとまりを指している。

途上国の多くは、農業部門が発展の潜在的機会を有している。先進国では農業部門がうまく発展しているが、途上国では、農業部門の雇用者が貧困水準にあり、他部門と比較すると低所得である。

農業部門のクラスターは、以下のような特徴を持つ。一つ目は、地域の発展のあり方がグローバルサプライチェーンと相互に影響し合う形である。二つ目は、農業ビジネス複合体が生産や農業用生産財の取引に関連するすべての事業者を組織し、複合体の構成員が他者に依存しているという形である(Simons, 1992)。三つ目は、多面的な目的を持った複合体である農業生産パークが、農業生産企業に対してサービス関連の費用削減という利点を提供する。具体的には、輸送、倉庫業、包装面の集中の利点である。四つ目は、農業生産輸出区が、農業生産物の輸出に特化したクラスターとして設立される。五つ目は、農業生産物と食品の輸出を行う合弁企業が、関連する中小企業を組織し、海外との一括での取引を行うために、メンバー企業の生産する財貨・サービスを集約することを常に請け負う(UNIDO, 2003)。六つ目は、「一村一品運動」の手法であり、これは日本で生まれたものである。これは一つの村において、すべての産業を一つの生産物に集中し、市場活動や、追加的な生産への支援を進めることによって、その一つの生産物を高品質化していくという形である。七つ目は、地方のイノベーションシステムが、同一産業クラスター内でも(行政区域の)境界により分断されてしまうとい

う点である。つまり、一国のイノベーションシステムが行政区分により度々分断されることがある(Galvez-Nogales, 2010)。

農業クラスターの成功例として、チリとマレーシアの例がある。開発の初期、これらの地域は鉱業に依存していたが、高価な農業生産物の巨大な生産者へと成長していった。そして、それにより追加的に需要が創出されていった。この二カ国の例は、政府が産業クラスターの形成に際して、インフラの支援、ビジネスにおけるサービスの提供や、技術や輸出の支援、いくつかの物流、国境の問題や税制優遇の政策などにより重要な役割を果たしうるということを示した(UN, 2007)。

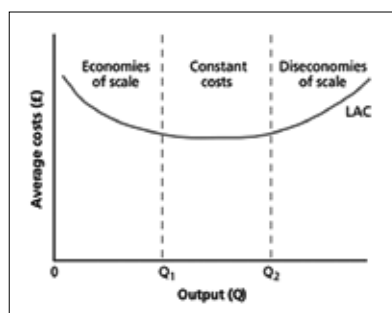
1.1.4. モンゴル経済の現状

近年、特にモンゴルの隣国である中国で、鉱物の需要が減退し続けており、それに伴い、原材料価格も低下し続けている。このことは、モンゴル国の収入を脅かすもので、モンゴルが外債に一層依存する要因となるとともに、結果としてモンゴル全体の経済成長を減速させている。2010年から2016年にかけて、モンゴルの実質GDPは9.8兆トウグルクから16兆トウグルクに増加し、この期間63.3%の成長を示している。他方、財務省のデータによると、モンゴル政府の歳入は、2016年末までに5兆8521億ドルにまで落ち込み、前年から1313億ドル、2.2%の下落を示している。

この歳入落ち込みの主因は、マクロ経済のファンダメンタルズの複合的要因、特に2015年から世界の経済成長率が1.4ポイントの下落を示したこと、米ドルの価値変動、輸出と輸入両方の減少、地元の金融機関の誤った経営や、外国直接投資(FDI)からの収入が明らかに減ったことによる様々な変化である。こうした事態は、モンゴル政府に緊縮的な財政支出を強いることとなり、公共サービスへの資金や、翌年度における建設プロジェクトを遅らせることとなった。

民間部門では、雇用者数が大きく減り、政府資金に大きく依存していた借入も極度に増加し、そのほとんどが支払を先延ばしするという状態となった。結果として、モンゴル経済は明らかに危機の状態にあり、その本質的な原因は、政府財政の失敗と

図 規模の経済



出所: Myers, 2013

資源価格の変動である。

これら財政政策の失敗を挽回し、新たに持続可能な歳入の財源を作り出すために、モンゴル政府は、中小企業関連法案の整備、具体的には低利貸し付けの供与、国内生産者に対する資金調達の優遇などを実施した。その結果、2016年には5万3000件以上の中小企業が全国的に活動を行うようになった。これら中小企業の80%以上は、従業員数1~9人という規模で、政府は2009年から2016年にかけて、中小企業向けに7455億ドルの資金を供給した(XXAAXYЯ, 2017)。

GDPに対する外国貿易の比率は、世界的な平均値では29.4%であるのに対して、モンゴルの平均値は50.8%である。世界平均と比べて、これだけの高い割合で

あるにもかかわらず、モンゴルの輸出総額の71.0~89.2%は鉱業生産物であり、この比率は近年に至るまで減少していない(表1)。モンゴル経済が変動の大きい資源価格に依存し続けることは、財政収入の安定性にとって、大きな危機である。

2. 検証方法

ここでは、最小二乗法による重回帰とグレンジャーの因果性検定を使用するが、これは、ケヒンデ他の共同研究を基にしたものである(Kehinde, Jubril, Felix, and Edun, 2012)。彼らのナイジェリアに関する既存研究で用いられている方法に、ここでは、農業の実質成長率を変数として加えて検証を行う。

a. 従属変数:

RGDP パーセント表示の実質 GDP 成長率

b. 独立変数:

RAGDP パーセント表示の実質農業生産成長率

EXPT 輸出額(単位: 100万ドル)

IMPT 輸入額(単位: 100万ドル)

FDI 外国直接投資(単位: 100万トゥグルク)

GDPCBP 名目 GDP(単位: 100万トゥグルク)

INFRAT パーセント表示の物価上昇率

EXCRAT トゥグルクの対ドル為替レート

OPNSS パーセント表示の経済開放度

3. 実証結果

表2は1994年から2016年までの23年間の記述統計量を示したものである。例えば、実質GDP成長率は2011年に最大値(17.3%)となり、2009年に最小値(-1.3%)となった。期間中、実質GDP成長率は年間平均で6.1%となった。成長率の標準偏差は4.4%で、このことから成長の変動がかなり大きいということがわかる。

表1 モンゴルの外国貿易に関する指標

(単位: 100万ドル)

	2012	2013	2014	2015	2016
総貿易額	11,123	10,627	11,011	8,467	8,275
輸出額	4,385	4,269	5,774	4,669	4,916
輸入額	6,738	6,358	5,237	3,798	3,358
貿易収支	- 2,354	- 2,089	539	872	1,558
鉱業品輸出	3,910	3,496	4,792	3,678	3,484

出所: モンゴル統計局

表2 変数の記述統計量(1994-2016年)

	RGDP	RAGDP	EXPT	IMPT	FDI	GDPCBP	INFRAT	EXCRAT	OPNSS
平均	6.1	3.7	2,026	2,248	1,244,384	7,233,277	15.5	1,186	86.6
中央値	6.4	4.7	1,064	1,177	394,494	3,041,406	10.0	1,170	87.8
最大値	17.3	21.1	5,774	6,738.4	6,466,350	23,935,854	66.3	2,146	109.7
最小値	- 1.3	- 19.2	356	258	30,100	382,103	1.1	409	61.1
標準偏差	4.4	10.9	1,842	2,168	1,819,903	8,173,387	16.8	430	12.1
歪度	0.6	- 0.6	1	1	2	1	1.9	0	- 0.5
尖度	3	2.9	2	3	6	3	5.7	3	2.9
Jarque-Bera Statistics	1.3	1.6	3	4	20	4	21.2	0	0.9
p 値	0.5	0.5	0	0	0	0	0	1	0.6

出所: 筆者作成

表3 拡張ディッキー・フルー検定の結果

変数	ADF 検定統計量		p 値		和文次数
	レベル変数	1階の階差変数	レベル変数	1階の階差変数	
RGDP	- 2.639	- 4.381	0.101	0.003***	I(1)
RAGDP	- 3.182	- 3.805	0.036**	0.010***	I(0)
EXPT	0.121	- 4.163	0.959	0.006***	I(1)
IMPT	- 1.148	- 3.334	0.677	0.026**	I(1)
FDI	- 1.250	- 4.622	0.631	0.002***	I(1)
GDPCBP	0.158	- 6.163	0.963	0.000***	I(1)
INFRAT	- 1.148	- 3.334	0.677	0.026**	I(1)
EXCRAT	0.237	- 3.468	0.969	0.020**	I(1)
OPNSS	- 2.301	- 5.060	0.182	0.001***	I(1)

注: p 値は、MacKinnon (1996) の値を使用

出所: 筆者作成

時系列データを扱うときには、その系列が定常過程にあるかどうかを確認する必要があり、最初に拡張ディッキー・フルー検定の結果を示す(表3)。ここで用いている変数においては、農業生産成長率以外の変数が全て、レベル変数では非定常過程であることが示されている。階差をとると5%有意水準で、定常過程であることが支持されている。

表4 OLS 推定の結果

変数	係数	標準誤差	t 値	p 値
定数項	28.748	29.330	0.980	0.346
RAGDP	0.216	0.069	3.138	0.009
LOG(EXPT)	2.883	5.264	0.548	0.594
LOG(IMPT)	2.940	4.928	0.597	0.562
LOG(FDI(-1))	3.034	1.510	2.009	0.068
LOG(GDPCBP)	- 6.796	4.528	- 1.501	0.159
LOG(INFRAT)	0.240	0.849	0.283	0.782
D(EXCRAT)	- 0.023	0.006	- 4.028	0.002
D(OPNSS)	0.086	0.050	1.712	0.113
RGDP(-1)	- 1.107	0.237	- 4.674	0.001

R-squared = 0.908 自由度修正済 R-squared = 0.838 F 値 = 13.083 p 値 = 0.000
ダービンワトソン比 = 1.824

注: LOG() は変数の対数値、D() は一階の階差をとった変数、(-1) は一期のラグをとった変数であることを示している

出所: 筆者作成

推定結果:

$$D(RGDP) = 28.748 + 0.216 \cdot RAGDP + 2.883 \cdot \text{LOG}(EXPT) + 2.940 \cdot \text{LOG}(IMPT) + 3.033 \cdot \text{LOG}(FDI(-1)) - 6.796 \cdot \text{LOG}(GDPCBP) + 0.240 \cdot \text{LOG}(INFRAT) - 0.022 \cdot D(EXCRAT) + 0.086 \cdot D(OPNSS) - 1.107 \cdot RGDP(-1)$$

推定結果(表4)によると、当期実質GDP成長率とFDI成長率(1年のラグをとった変数)、実質農業生産成長率の間には正の関係がある。また、当期実質GDP成長率とトウルクの対ドル為替レート、前期の実質GDP成長率の間には、負の関係があることが示されている。それ以外の変数については、当期実質GDP成長率に対して有意な限界効果を持たないことが示されている。なお、有意水準10%でもゼロ制約を棄却できないが、経済開放度は当期実質GDP成長率に対して正の効果で推定されている。

この結果は、ナイジェリアに対するケビンデ他の既存研究とも同様の結果である。主な違いは、モンゴル経済に対しては物価上昇率が当期の実質GDP成長率を変化させないということである。また、本研究

では実質農業生産成長率を追加的に導入しているが、この効果は有意な正の効果を示している。この回帰モデルの頑健性については、補論において検証している。また、共和分の有無を検証するために Johansen and Juselius (1990) の共和分検定を行ったが、長期的な関係は支持された。

グレンジャー検定の結果、実質GDP成長率は、実質農業生産成長率とグレンジャーの意味での因果関係にあり(F値19.880、p値0.000)、また、為替レートは実質農業生産成長率に対してグレンジャーの意味での因果関係にある(F値は9.246、p値は0.007)。言い換えると、実質GDP成長率と為替レートは、1期後に農業生産成長率を変化させるということである。

この効果は、2年間の間は観測され、外国投資の変化は実質GDP成長率に対して次期2年後にかけて強い変化をもたらす(F値2.916、p値0.083)。

4. 結論と政策提言

現在の、大多数の先進国では、発展の初期段階は農業を基礎とし、農業が労働集約的な産業のため、比較的小規模な投資で多くの雇用を生み出した。

本研究は、現在のモンゴル政府による中小企業政策が、社会的効率性の面で非効率であり、企業があまりに細分化されているため資金投入効果も分割されてしまっていることを前提としている。ケビンデ他の共同研究を基に、回帰分析とグレンジャー検定の方法を用いた。さらに実質農業生産成長率と前期のFDIをケビンデ他のモデルに加えており、これらは実質GDP成長率に対して強い正の効果をもつことが明らかになった。

政府により、実効性ある補助金の支援で農業従事者を(規模の経済の働く生産量により近い)グローバル市場向けさせ、着実なFDIと実質農業生産の増加を実現することは、新規雇用の創出や貧困の削減、経済に対して有益な中所得層の確立と将来の実態経済の成長を加速させることに資すると思われる。

言い換えると、モンゴルは相対的な優位性、特に農業を基礎とした優位性に目を向け、開発の対象を少数の他産業に絞るべきである。対象とすべきは、規模の経済が働くような生産規模に近い水準で、輸出指向となることが見込まれる産業である。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

<参考文献>

- ALI I. a. (2007). Measuring Inclusive Growth. *ADB, Asian Development Review, Vol 24*.
- ALICJA S. (2009). Theories of regional and local development – Abridged review. *Bulletin of Geography, Socia-Economic Series, No 12*.
- BOSWORTH B. a. (1996). Connect the dots: using cluster-based strategies to create. *Firm Connections, 4(2)*, 1-6.
- DAGSUPTA P. (2007). Measuring Sustainable Development: Theory and Application. *ADB, Asian Development Review, Vol 24*.
- FOGEL R. (2005). Reconsidering expectations of economic growth after World War II from the perspective of 2004. *IMF Staff Papers, Vol. 52 Special Issues*.
- GALVEZ-NOGALES E. (2010). Agro-based clusters in developing countries: staying competitive in a globalized economy. *Agricultural Management, Marketing and Finance*.
- ISARO P. a. (1965). General social, political, and economic equilibrium for a system of regions. *Papers of the Regional Science Association*.

Maximum Likelihood Estimation and Inference on Cointegration—with Applications to the Demand for Money. *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, Vol. 52, No. 2, 169–210.

KEHINDE A., A JUBRIL., A FELIX., & F EDUN. (2012). Foreign trade and economic growth in Nigeria: An empirical analysis. *American Academic and Scholarly Research Journal*, vol.4. no.5.

MYERS D. (2013). *Construction Economics: a new approach*. New York: Routledge.

OECD. (2014). *Growth: Building jobs and prosperity in developing countries*. Department of international development.

PANZAR J. a. (1977). Economies of Scale in Multi-Output Production. *The Quarterly Journal of Economics*, Volume 91, Issue 3., 481-493.

PORTER M. (1998). Clusters and the New Economics of Competition. *Harvard Business Review*, 77-90.

SIMONS A. H. (1992). Management of agribusiness complexes. *European Workshop on Integrated Systems in Agricultural Informatics*, . Bonn, Germany.: ILB.

SINGH A. (1994). Asian Economic Success and Latin American Failure in the 1980s: New Analyses and Future Policy Implications. *The Helen Kellogg Institute for International Studies*.

UN. (2000). *Millenium Development Goals*. Washington: The United Nations.

UN. (2007, July). Agro-based industries and growth: prospects for Sub-Saharan Africa. pp. 1-13.

UN. (2015). *Sustainable Development Goals*. Washington: The United Nations.

UNIDO. (2003). *Development of clusters and networks of SMEs: The UNIDO programme. A guide to export consortia*. . Vienna,: United Nations Industrial Development Organization. .

WLILLIAMS I. &. (2000). Local Partnership, Clusters and SME Globalization. *Conference for Ministers responsible for SMEs and Industry Ministers*. Milan, Italy.

World Bank. (2009). *What is Inclusive Growth?*. Washington: World Bank.

Л.Дансранбавуу. (2017). 21 дүгээр зууны эдийн засагт анхаарах зүйлс. *Хэрэглээний эдийн засаг сэтгүүл, Улаанбаатар*. (Things to consider in the 21st century economy)

Л.Дансранбавуу, Б. Г. (2017). Орон нутгийн өсөлт, түүний боломжууд. *МУИС-ийн Орхон ИС*. (Local development and its opportunities)

УИХ. (2008). *Монгол Улсын мянганы хөгжлийн зорилгод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого*. Улаанбаатар: УИХ-ын тогтоол (Millenium Development Goals-based Comprehensive National Development Strategy of Mongolia).

УИХ.. (2016). *Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030*. Улаанбаатар: УИХ-ын тогтоол. (Mongolia's Sustainable Development Vision-2030)

ХХААХҮЯ. (2017). *Жижиг, дунд үйлдвэрийн тухай хуулийн хэрэгжилттэй холбоотой асуудлаар хийсэн мэдээлэл*. Улаанбаатар: ХХААХҮЯ. (A Briefing on implementation issues of the Law on Small and Medium Sized Enterprizes)

補論

回帰モデルに含まれる説明変数や誤差項の特徴から、最小二乗 (OLS) 推定を実行することが妥当かどうかを検証する必要があります。以下では、OLS 推定の妥当性を検証するためにいくつかの統計的検定を実行した結果を示す。

ジャック・ベラ検定の結果は、検定統計量が0.26 (p 値が0.877) で、残差の正規

性を支持する帰無仮説を棄却できないという結果が示された (補論表 A-1)。また残差の系列に対して Q 統計量を用いて、残差の自己相関 (以下、系列相関) の有無を検証した結果、前の期との有意な相関は確認できないという結果となった (補論表 A-2)。同様に系列相関の有無をプロイッシュ・ゴドゥフレイのラグランジュ乗数検定における F 値により検証したところ、検定統計量が0.49 (p 値が0.624) で、系列

相関が存在しないという結論が支持された (補論表 A-3)。プロイッシュ・パガン・ゴドゥフレイ検定により、残差の分散不均一性に関する検定の F 検定値を見たところ、検定統計量は0.916 (p 値が0.543) となった。これらの検定は、OLS 推定の結果が、統計的に矛盾のないものであることを示している。

図 A- 1 残差系列のヒストグラム

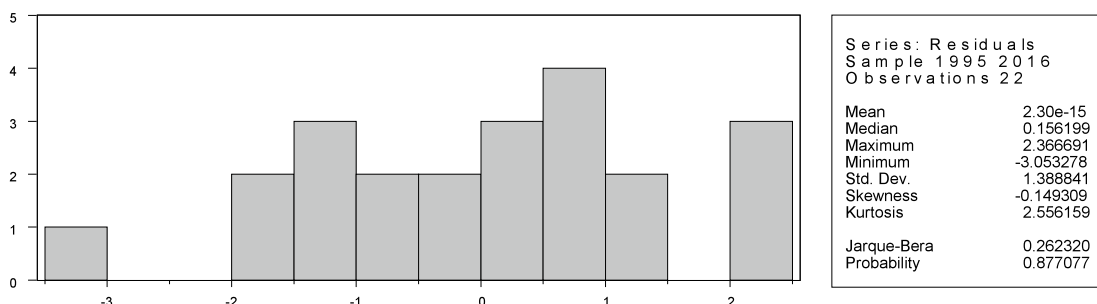


表 A-1 残差系列の自己相関

ラグ次数	自己相関係数	偏自己相関係数	Q 値	P 値
1	0.010	0.010	0.003	0.960
2	0.174	0.174	0.805	0.669
3	-0.172	-0.180	1.625	0.654
4	-0.222	-0.260	3.072	0.546
5	-0.446	-0.432	9.251	0.099
6	-0.189	-0.242	10.429	0.108
7	-0.043	-0.037	10.495	0.162
8	-0.067	-0.292	10.666	0.221
9	0.270	-0.082	13.632	0.136
10	0.153	-0.160	14.658	0.145
11	0.141	-0.242	15.617	0.156
12	0.181	0.038	17.347	0.137

表 A-2a Breusch-Godfreyの系列相関検定(ラグランジュ乗数検定)

	検定統計量	P 値	帰無仮説が想定する分布
F-statistic	0.495	0.624	F(2,10)
観測値数×R-Squared	1.98	0.372	Chi-Squared (2)

表 A-3a 不均一分散の検定(Breusch-Pagan-Godfrey検定)

	検定統計量	P 値	帰無仮説が想定する分布
F-statistic	0.916	0.543	F(9,12)
観測値数×R-Squared	8.958	0.441	Chi-Square (9)
Scaled ESS	2.074	0.990	Chi-Square (9)

表 A-2b 検定された式

変数	係数	標準誤差	t 値	p 値
C	17.344	35.533	0.488	0.636
RAGDP	-0.053	0.090	-0.595	0.565
LOG(EXPT)	1.332	5.662	0.235	0.819
LOG(IMPT)	2.260	5.848	0.386	0.707
LOG(FDI(-1))	-0.030	1.578	-0.019	0.985
LOG(GDPCBP)	-2.801	5.595	-0.501	0.627
LOG(INFRAT)	-0.430	0.988	-0.436	0.672
D(EXCRAT)	0.002	0.007	0.352	0.732
D(OPNSS)	-0.016	0.055	-0.292	0.776
RGDP(-1)	0.049	0.275	0.179	0.861
ラグ1期残差	0.121	0.416	0.291	0.777
ラグ2期残差	0.509	0.513	0.994	0.344

R-squared	0.090
自由度修正済 R-squared	-0.911
回帰の標準誤差	1.920
残差二乗和	36.860
対数尤度	-36.894
F 値	0.090
p 値	1.000
従属変数の平均値	0.000
従属変数の標準偏差	1.389
AIC	4.445
BIC	5.040
HQ	4.585
ダービンワトソン比	1.819

表 A-3b 検定された式

変数	係数	標準誤差	t 値	p 値
C	90.929	38.225	2.379	0.035
RAGDP	0.035	0.090	0.388	0.705
LOG(EXPT)	11.276	6.861	1.644	0.126
LOG(IMPT)	2.876	6.422	0.448	0.662
LOG(FDI(-1))	0.926	1.968	0.471	0.646
LOG(GDPCBP)	-13.112	5.901	-2.222	0.046
LOG(INFRAT)	-1.852	1.106	-1.675	0.120
D(EXCRAT)	0.005	0.007	0.734	0.477
D(OPNSS)	-0.114	0.065	-1.744	0.107
RGDP(-1)	-0.209	0.309	-0.678	0.511

R-squared	0.407
自由度修正済 R-squared	-0.037
回帰の標準誤差	2.394
残差二乗和	68.801
対数尤度	-43.759
F 値	0.916
p 値	0.543
従属変数の平均値	1.841
従属変数の標準偏差	2.351
AIC	4.887
BIC	5.383
HQ	5.004
ダービンワトソン比	2.979

The Contribution of Agriculture to Economic Growth in Mongolia (Summary)

DANSRANBAVUU Lkhagvaa, NATSAGDORJ Baasanjav, TSOLMON Sodnomdavaa, NASANJARGAL Purevsukh

Lecturers, Business and Economics Department, Mandakh University, Mongolia

HOUSTON Scott

Lecturer, Department of Educational Studies, Mongolian National University of Education

Despite the fact that Mongolia's real economy declined by -1.3% in 2009, it actually increased by an average of 7% between 2000 and 2016. However, the real economic growth of the country has had an uneven impact on the lives of the people and the inequality in income is continually increasing. In recent years, many projects have been implemented to support SME's in order to increase production and create more jobs in Mongolia. Also some discounted loans have been provided for the same purpose. Unfortunately these large loans and other policy support have not been effective. This is evident due to the fact that the poverty rate increased by 8 percentage points to 29.6% from 2014 to 2017, and additionally, the unemployment

rate went from 8.6% at the end of 2016 to 9.1% by the third quarter of 2017, compared to the 7.8% rate at the end of 2013.

Foreign trade turnover was US\$11.1 billion at the end of 2012, and dropped to US\$8.3 billion by the end of 2016, which was a decrease of some US\$2.8 billion, or 25.6%.

In this study, we will look into the contribution of the agricultural sector toward improving economic growth, and we will propose some useful ideas to help develop the agricultural sector, including some innovations for creating more export-oriented jobs in order to improve the real economic growth of the country as a whole.

中モ間の民間需要と整合した越境物流輸送の円滑化に関する研究

内モンゴル財経大学准教授

李瑞峰

1. 研究課題

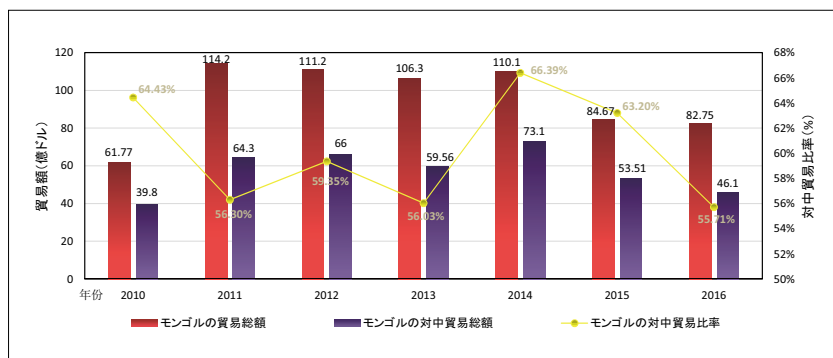
1.1 中モ間の国境概観

モンゴルは内陸国であり、人口の分布はまばらである。独特の地理的特徴を有しており、北はロシア、それ以外の三方はすべて中国に囲まれている。中国と隣接するすべての国のうち、モンゴルは最も長く国境を接している国である(4710km)。中国とモンゴルの間の口岸¹⁾のほとんどは高速道路の口岸であり、それらは広大な中モ国境に東から西へと帯状に分布しているのが特徴である。二国間で最も開放されている口岸は、内モンゴル自治区に位置している。両国間の親善交流と経済協力、貿易協力の深化拡張とともにあった両国の口岸は、建設と発展を遂げてきた。

1.2 中モ間の貿易概観

外交関係の樹立以降、両国は、紆余曲折を経ながら、良好な隣国関係を常に維持し続けてきた。地理的また通関上の利点から、両国は、政治・経済・文化・社会生活等様々な分野において、膨大な交流や協力を進めてきた。1951年、中国とモンゴルは貿易を行う段階に進み、貿易取引を長期オープンアカウントの取引で行うことを取り決めた。1991年には、中国とモンゴルは新たな貿易協約に調印し、その内容は、政府間のオープンアカウント取引に代えて、特定品目のスポット取引へと移行するというものだった。2014年習近平国家主席のモンゴル訪問中に、中国の商務部とモンゴルの経済発展省は、新たな中国・モンゴル経済貿易協力中期発展大綱に調印し、これは、2020年までに両国の貿易額が10億ドルに達するよう尽力するという内容であった。2015年に、モンゴル大統領は中国を訪れ、両国首脳会談

図 モンゴル-中国間の貿易状況



出所: モンゴル銀行、モンゴル統計局、在モンゴル中国大使館

の中で、経済的な利益をもたらす技術、食料安全保障、インフラ建設、航空、金融、エネルギーを含む11の二国間協力の文書が調印された。モンゴルの税関統計の数値をみると、中国はモンゴルにとって最大の貿易パートナーであり、最大の輸出入市場であり続けたことがわかる。モンゴルから中国への主要な貿易品目は鉱産品であり、モンゴルが中国から輸入する品目は軽油と食品が増加基調にある(図)。

中モ経済回廊の利点を活かして、中モ間の経済・貿易協力は加速的に進んでいる。2016年9月に「中国・モンゴル・ロシア経済回廊計画概要」において、中国・モンゴル・ロシア経済回廊の建設が三カ国間の貿易量の拡大、製品競争力の向上、越境輸送の円滑化やインフラ建設の進展という協力プログラムを内包していることが示された。このことは、中国・モンゴル・ロシア間の三カ国間協力をより強化し、越境輸送を円滑化することが主な目的として示されたことを意味する。越境物流輸送、そしてそのサービスの相手は中国とモンゴルの財貨・原材料の貿易を行う輸出・輸入業者であることから、越境物流輸送の円滑化は、企業の要求に応えるものとなるだろう。したがって、次

の段階においては、中モ間の越境物流輸送を企業の要求に合わせてどのように円滑化していくかを研究することが、中モ間の経済・貿易の協力の実現を円滑化していくうえで重要な役割を担う。

2. 中モ間の越境物流輸送円滑化における現在の進捗状況

本稿は、越境物流輸送の円滑化がもつ可能性という点について、現在の進捗状況と存在する課題を考察する。具体的には、現在の輸送能力、通関のインフラ建設、貿易の円滑化、通関業務の迅速化や、中モの物流輸送産業における現在の発展の状況について考察の対象とする。

2.1 中モ間の越境物流輸送能力の不断の改善

中モ間の越境物流輸送の能力は、中モ間の口岸における財貨の流入、流出の量を見ることで測ることができる。表1は、2013～2016年にかけての、主な中モ間の財貨の取引量について示したものである。これらのデータは、中国の口岸運用状況が財貨輸送の安定的増加基調という良好な状況

¹⁾ 注:原文では port。国境通過点のこと。2.2において解説有り。

表1 内モンゴルからモンゴルへの貨物量

(単位: 万トン)

	2012	2013	2015	2016
財貨流入・流出量	3293.2	4047	3537.62	4803.39
財貨流入量	2798.1	3335.8	2843.81	4187.88
財貨流出量	495.1	711.2	693.81	615.51

出所: 内モンゴル口岸の公開データより筆者作成

にあることを示しており、中モ間の越境物流輸送の能力が向上し続けていることを示すものである。この成長トレンドは、中モ間の経済・貿易発展計画の統合と、適用される貿易協力政策からの恩恵である。

2.2 中国・モンゴルの口岸インフラ建設の不断の改善

元来、口岸とは国家により建設された港湾を指していたが、輸送業の発展に伴い、陸路と空港のものも含まれるようになった。口岸はまた、国際貨物輸送の結節点に対しても用いられる言葉で、一種の国際物流の一部分として認識され得る言葉である²。

現在中国は、モンゴルに対して13の国境口岸を開き、そのうちの内モンゴルに所在する二连浩特(エレンホト)口岸、干其毛都口岸、策克口岸、珠恩嘎達布其口岸、阿日哈沙特口岸および新疆に所在する塔克什肯口岸は通年運用されており、これらは中国にとってモンゴル向けの主要な口岸でもある。二连浩特口岸を例に挙げると、現在この口岸は、アジアにおいて最も大きな分散・集積の集貨所であり、台車の交換所であるが、ここでは、H986貨物列車確認システムと、共同検査事務棟が完成している。また、二连浩特口岸には117本の線路があり、そのうち

の52本が広軌線路、残りの65本は標準軌の線路である。このように、二连浩特口岸では陸路や鉄道物流地点の建設を加速し、これにより口岸物流インフラの完備が進められている。

2.3 現在進められているモンゴル貿易の円滑化

概して貿易の円滑化とは、財貨の越境移動を法的に管理することが可能であることを前提として、財貨通過規則の簡素化、不必要な手続きや規制の省略、効率化を模索することとみなされる。貿易円滑化の進展度合いの測定には、3つの方法が広く認識されているが、それぞれ、経済協力開発機構(OECD)、アジア太平洋経済協力(APEC)と世界銀行により提唱されているものである。

本稿は、中モ間の貿易の円滑化度を6つの視点から比較する。それらは、具体的には、貿易障壁撤廃の度合い、通関手続きの負担の大きさ、高速道路の円滑さ、鉄道の円滑さ、口岸の円滑さ、そして、インターネット人口である。貿易障壁と通関手続きの指標は、対象国における政策環境の標準化の度合いと輸出者、輸入者がともに貿易協力を行っている良好なマクロ環境にある

かどうかを反映するものであり、指標は0~7の数値で表される。高速道路の円滑さ、鉄道の円滑さ、口岸の円滑さは、主に対象国の物流インフラの建設と効率的な運用の度合いを測るために用いられる。この数値は、値が大きい方が物流インフラの効率的な運用がなされていることを意味しており、値は1~7をとる。インターネット人口は、100万人当たりのコンピューター保有台数を表しており、いわばインターネットへの接続のしやすさを表す0~1の値の指標である。本稿は、世界経済フォーラムによる世界競争力レポート(2009~2017)から、必要なデータを選び表2に示した。

表2から、中モ間で、近年にかけて貿易円滑化度が総じて向上傾向にあることがわかる。中国の貿易政策における規制環境は低下傾向にあるが、高速道路の円滑さ、鉄道の円滑さ、口岸の円滑さはインターネット人口とともにある程度の向上が見られる。モンゴルの貿易政策における規制環境の指標は、高速道路の急速な改善や、鉄道のある程度の改善とは整合しない結果を示している。また、モンゴルのインターネット人口や電子商取引の普及水準は、中国の急速な発展と比較して大きな乖離がある。

2.4 中国の通関手続き効率性の不断の改善

通関手続きの改善を実現することは、中モ間の物流輸送円滑化において大きな課題である。1993年初頭、中国とモンゴルは「中モ間の税関の相互扶助と協力に関する条約」に調印し、これにより、中国とモンゴルの間の財貨や旅行者の通関・入国手

表2 中モ貿易円滑化度の比較(中国 CHN; モンゴル MGL)

項目	年		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL
貿易障壁の撤廃度合い	4.6	4.5	4.5	4.2	4.2	4.3	4.3	4.2	4.5	4.3	4.2	4.4	4.3	4.1		
通関手続きの負担	4.5	3.3	4.4	3.3	4.2	3.3	4.2	3.1	4.3	3.3	4.2	3.7	4.4	3.6		
高速道路の円滑さ	4.3	1.7	4.4	1.8	4.4	2	4.5	2.3	4.6	2.6	4.7	2.8	4.8	3		
鉄道の円滑さ	4.3	2.5	4.6	2.6	4.6	2.5	4.7	2.6	4.8	2.6	5	2.5	5.1	2.7		
口岸の円滑さ	4.3	3.3	4.5	2.8	4.4	3	4.5	2.6	4.6	1.7	4.5	1.4	4.6	1.3		
インターネット人口	0.33	0.13	0.34	0.1	0.38	0.2	0.42	0.16	0.46	0.18	0.49	0.27	0.5	0.21		

出所: 世界競争力レポートのデータ(2009-2017)から筆者作成

² 徐(2012)を参照。

表3 モンゴルの鉄道輸送による輸送量の予測

(単位: 100万トンキロ)

	2017	2018	2019	2020
予 測 値	13,919.80	14,482.52	15,045.24	15,608.00

続きを大幅に簡略化し、違法な事案に対して効果的に対処することが促された。2009年12月の中国・モンゴル・ロシアランドブリッジ経済フォーラムにおいて、中国、モンゴル、ロシアは通関規則の簡素化と、三カ国貿易の円滑化を加速させるために通関手続きの効率を高めることが提案された。

現在、中国はモンゴル向け輸出の通関手続きを改善するために、中国の様々な口岸において運用手続きの最適化を図るため、以下の方法を採用して成功している。例えば、中国とモンゴルの口岸のさらなる改善のために、呼和浩特(フフホト)税関は、2015年5月の「国務院口岸運用の改善の支援に関する若干の意見」における方法をすべての分野で導入し、これにより、中国・モンゴル・ロシアの輸出・輸入に関する通関手続き環境の最適化と改善もたらされた。中国の方策と比較して、モンゴルはまだ遅れており、複雑な通関規則や脆弱なインフラという問題が長い間解決されずにきている。このことは、貿易財の通関において効率性を大きく損ねているといえる。

3. 中モの越境物流輸送の改善における喫緊の課題

中モの越境物流輸送は、中国・モンゴル・ロシアの経済回廊建設の追い風もあり、一定の成果を上げているものの、迅速に周知され、解決されなければならない課題もまだまだ多く存在している。

3.1 取引需要に見合わないモンゴルの鉄道輸送能力

中国とモンゴルの貨物輸送において、モンゴルの貨物輸送にはほとんど鉄道が用いられているのに対して、中国の貨物は鉄道と高速道路を用いている。近年、モンゴル政府は、インフラ建設関連の計画を前進させており、外国の支援や他者からの投資を求めてきた。しかしながら、国境の高速道路や鉄道インフラ建設は、資金が限られている点や、融資能力の不足が解消されてお

ず、結果的に「(鉄道や道路が)通ってはいくものの円滑ではない」という現状に陥っている。特に、利用率が低いことや、軌道幅の違いから頻繁に台車を変更することで費用が高くなるため、結果として渋滞が発生し、取引需要に見合わない状況が起こっている。

1993～2013年にかけてのモンゴルの鉄道による貨物輸送量のデータを基に、恩和(2015)は、2017年から2020年にかけて、モンゴルの鉄道輸送による需要と供給の関係は切迫した水準になるだろうと、需要と供給の関係に幾分かの変化はあるかもしれないが、大まかな傾向は変わらないだろうことを予測している(表3)。

3.2 中モ口岸の物流インフラがまだまだ脆弱であるということ

中モ間の口岸は、ほとんどが条件の良い国境地帯に位置している。満洲里、二连浩特、干其毛都口岸、策克口岸の4つの1000万トン級の内陸口岸と、3つの空港を除いて、インフラ整備が完成していない。それは以下に挙げるとおりである。

3.2.1 遅々として進まない輸送インフラの建設

現在、中モ間のほとんどの口岸は、低質でまばらにしか整備されていない高速道路で結ばれている。そして、システム上の問題と資金の不足から、鉄道建設の開発は遅れている。モンゴルの例では、国土156万平方キロメートルのうち、主要な高速道路はわずか2本しかなく、それらはソビエト時代に建設された北から南への1本と東から西へと走る1本で、ともにモンゴルを通り抜けるものである。ロシアに到達する鉄道は、南北の1本だけである。輸送インフラ建設の遅れは、中モ間の経済、貿易、旅行、輸送の発展を大きく制約する。

3.2.2 物流拠点機能の単機能性

国境の口岸経済と貿易の発展に伴い、国境口岸は、一般的に、元来の集積、分

配の拠点から、より有機的なロジスティックの拠点に変容していき、徐々に輸送、倉庫機能、分配機能、情報管理、関税業務を統合した有機的なロジスティックハブへと成長する。しかしながら、ほとんどの中モ間の口岸物流拠点は倉庫機能のみに特化しており、それらは、旧い環境の保護基準によるひどく汚染された石炭物流拠点や金属物質の保管区域である。

3.2.3 物流の電子情報プラットフォーム建設の遅れ

口岸のインフラ建設の遅れは、効率的な物流の情報プラットフォームや、完全な物流の運用ネットワークの欠如にも起因している。これらは、口岸が成長するのに大きな制約となっており、それぞれの口岸が中モ間の貿易協力をを行う際の主要な口岸となることの妨げとなっている。近年、モンゴルはインフラ建設に大きく投資しており、特定の地域では公共部門の利便性を向上させてきたが、モンゴルの経済開発需要の現状、経済の集積の遅れや、金融の受け入れ能力や金融資源の制約、そして不利な環境を背景に、多くの地域でインフラ建設が遅れている。

3.3 中モ間の関税協力における偏った進捗

近年、中国とモンゴルの税関当局者は、現状に鑑みて緊密な連携と協力を構築してきたように見えるが、両国の政治的、経済的、法的な環境と貿易の実情により、両国の通関業務の協力を深めるためには、いまだに解決されるべき多くの困難と課題が存在している。例えば、中モ間の関税協力は、同じ歩調を維持しておらず、発展は偏っている。いくつかの国境口岸では、口岸当局者間の協力は形式的で、有益ではない。もし、モンゴルの地方口岸の当局者が、喫緊の問題として通関手続きの改善努力をしないならば、大きな困難に直面することになるだろう。それは、モンゴルの口岸物流産業の発展を揺るがし、制約となるからである。

3.4 中モ間の物流企業の低い専門性の度合い

現状では、中国口岸における物流企業は急成長しているが、そのほとんどは単独

表4 ドイツ、中国、モンゴルの物流パフォーマンス指標 (LPI) (1=低、5=高)

	2007	2010	2012	2014	2016
ドイツ	4.1	4.11	4.03	4.12	4.23
中国	3.32	3.49	3.52	3.53	3.66
モンゴル	2.08	2.25	2.25	2.36	2.51
世界平均	2.74	2.866	2.871	2.894	2.884

出所：世界銀行 *Trade Logistics in the Global Economy* (2007-2016)

でサービスに従事しており、単に輸送と倉庫業のサービスを提供しているだけで、専門性の度合いが低い。加えて、既存の物流企業は運用実績の規模が小さく、また管理の品質や情報化の度合いも低いもので、サービスの品質は均一ではなく意識の改善の余地が大きい。表4は、ドイツ、中国、モンゴルと世界について、物流パフォーマンス指標 (LPI) を比較したものである。この表からは、中国とモンゴル、そしてドイツの間の指標に全体的に大きな開きがあることがわかる。モンゴルの指標と世界平均の指標の開きは、縮小し続けている。

4. 中国・モンゴルの越境物流輸送の円滑化に影響する要素

4.1 地政学的政治的な要素

越境物流輸送の対象となる場所は、国境を跨ぐセンシティブな地域である。国境を接する二国が緊張関係にある時、こうした地域は政治的、軍事的な衝突の地域となりうる。また国境地域の関係が良好で友好的ならば、こうした地域は、経済的な取引や文化交流の面において重要な架け橋あるいは結節点となる。歴史的には、中モ間の経済取引が、緊密な政治・地政学的な関係を維持してきたことを確認できる。

4.2 地域経済協力の要素

中国・モンゴル・ロシアの経済回廊の建設と発展に伴い、中モの越境物流輸送は、様々な産業や分野を結びつける役割を果たしている。越境物流輸送の接続を通じて、中モ間での資源、財貨、労働力、技術、資本他の生産要素の移動や、相互依存と補完が実現する。これらの要素は、中モ間の経済・貿易分野の協力を深化させ、安定させるうえで、常に有用である。つまり、中モ間の経済協力は、越境物流輸送の発展に

深く影響を及ぼすものであるといえる。

4.3 人と歴史、文化にまつわる要素

人、歴史、文化については、中国の内モンゴルは地理的にモンゴルとロシアと隣り合わせであり、これら地域の国々との間で、長い歴史と、人や文化の融合を伴ってきた。中国、モンゴル、ロシアの間では、文化的アイデンティティの違いはいくらかあるものの、内モンゴルは歴史上や国情においても、モンゴル、ロシアと文化・民族慣習的に多面的な関係を持っており、特にモンゴルとは経済・貿易の面で優位な点を有し、言語の面での疎通や、文化面でのアイデンティティにおいて、また交流の面においても都合がよい。この固有の特徴を持つ地域は、常に相互依存、互恵関係という独自のルールに従って動いており、越境物流輸送の発展に対しても深く関わってきた。

5. 結論と提言

5.1 越境物流回廊の輸送能力の希求と改善

中モ越境物流輸送回廊の輸送能力を向上させるという点において、2つの提案が挙げられる。一つは、既存の回廊に革新的な変化をもたらし、それらに潜在する可能性、資本の蓄積や土地資源を十分に活用することである。輸送に対する需要や国境地域の都市、地方間での空間的な発展計画、産業配置計画を考慮に入れることも要求される。もう一つは、(越境鉄道や高速道路を含む)新たな回廊の建設である。これにより、越境輸送能力の向上と、中モ間越境物流輸送の需給バランスの均衡達成が図られる。

5.2 口岸物流インフラ建設の強化と円滑化

5.2.1 口岸建設に対する政府投資の加速

中国とモンゴルの政府部門は、口岸建設に対するカネ・ヒトの投資を加速しており、口岸インフラの改善・発展支援のために複数のチャンネルによる資金の増加を図っている。これには、中国とモンゴル両政府の合意形成が要求される。この合意形成のための過程において、中モ間の様々な口岸間には差異があることから、すべての口岸を同様に扱うことは適切ではなく、異なる発展計画が実行されるべきである。

5.2.2 急がれる電子情報プラットフォーム建設

近年、モンゴルは口岸建設の最適化、透明性の確保、口岸の開放という目的達成のために尽力してきた。しかしながら、情報プラットフォームの未完備という問題は未だに残っている。すなわち、モンゴルの口岸においては、電子管理による口岸情報のプラットフォーム化が普及してこなかったのである。したがって、中国・モンゴル間の電子情報口岸機能の完備に努める必要がある。一方で、電子口岸プラットフォームに伴い、銀行とオンライン決済の方面での協力を強化することで、利用者のオンライン決済を可能にし、これにより支払方法の硬直性、不一致性という問題を解消することが求められる。

5.3 通関規則の簡素化と口岸業務の効率化

通関業務円滑化の実現は、長期的かつ複雑な問題を伴う。中モ間における通関業務の改善に関する問題を解決するために、必要な国家レベルでの政策による支援や、有効な政策を打たれることが求められる。通関規則の簡素化は、通関する財貨移動の停滞を解消し、通関手続きに関わる時間を短縮することで通関の効率化を上げるとい意味で有益である。国内外の先進的な通商口岸の経験や、中モ間の通関規則の簡素化に関する方針に照らすと、検査の過程の設計について科学的観点を導入することが可能である。また、作業を協調して行う際に「ワンストップサービス」、「ワンコーディネートサービス」、「ワンウインドウサービス」という手法を実行することができる。そのため

に中モの口岸で「タンデム型」から「パレル型」へと作業方法を移行することが求められる。一方で、検査前の輸出・輸入財を捕捉、誘導することも必要である。例えば、輸出者、輸入者などに、積極的に内部情報体制の構築を推奨し、税関での事前申告・検査方式についても説明することが挙げられる。税関当局は、今よりもリスクを分類・管理し、より多くの企業に対して「グリーン（安

全な）チャンネル」を提示し、「事前の通関申告とその後の実際の財貨の引き渡し」を完全に適用すべきである。

5.4 物流産業への投資増加

物流産業への投資において、政府は関連する政策を適宜実行することにより、建設投資の契約案件に外国の民間資本を奨励、誘導することができる。中モ間越境物流

輸送に関わる企業・機関へ、土地使用、税制、金融面の整備面での適切な政策的支援が与えられ得る。一方で、物流の協力にあたり、中国とモンゴルが互いに学ぶことで技術の交流という利点を最大限に活用することができ、全分野における物流の教育と物流の品質評価の向上を強化することが可能になる。

[英語原稿を ERINA にて翻訳]

<参考文献>

- 阿努金 (2016) 「中蒙貿易便利化問題研究」, ハルビン師範大学修士論文
 恩和瑪爾勒 (2015) 「蒙中口岸物流發展策略研究」, 北京交通大学修士論文
 範新雅 (2014) 「内蒙古対蒙古国边境口岸物流体系建設研究」, 内蒙古財経大学修士論文
 中華人民共和国商務部『対外投資合作国別（地区）指南』2016年版
 雷文晶 (2013) 「広西参与大湄公河次区域公路跨境便利運輸合作研究」, 広西大学修士論文
 帥林遙 (2015) 「中国新疆边境貿易便利化影響因素研究」, 石河子大学修士論文
 徐建飛 (2012) 「新疆陸路口岸通関便利化建設研究」, 新疆財経大学修士論文
 World Bank (2007-2016) *Trade Logistics in the Global Economy*.

A Study on China–Mongolia Cross-Border Logistics Transport Facilitation Matched to the Demands of Enterprises (Summary)

LI Ruifeng

Associate Professor, Inner Mongolia University of Finance and Economics, China

With the construction and advancement of the China–Mongolia–Russia economic corridor, there have been some new changes in the quantity and content of the cargo transportation between China and Mongolia. There still exist many problems in transportation cooperation between China and Mongolia, and they can't meet the demand of further development in bilateral economic cooperation. The enterprises engaged in logistics transport in Mongolia and China have put forward higher requirements on Mongolia's and China's cross-border logistics transport facilitation. This paper puts forward some measures

and suggestions to further improve the logistics transport facilitation between China and Mongolia in the light of the actual demand of enterprises, through analyzing and evaluating the cross-border logistics transport facilitation status and factors impacting it. Some proposals are put forward on the basis of domestic and international experience concerning coordination with economic policies, domestic coordination, construction of railways and roads, port construction, clearance facilitation, industry associations and enterprises.

ロシアとモンゴル:信頼と協力のルネッサンス

ブリヤート国立大学教授
アタノフ・ニコライ

1. ソ連期のロシア・モンゴル関係

ソ連時代の国家指令経済では、市場経済におけるような近隣諸国との国際協力は存在しなかった。貿易や国際経済関係は完全に計画の下におかれ、中央から管理されていた。国境隣接地域は「上層部」で締結された合意を遂行したが、この類の活動による収入は地域予算には全く入ることがなかった。コストを除いた以外の部分のすべてが中央所轄省庁へと集中されたため、国境地域の構成主体は経常的な支出の補填だけで我慢しなければならなかったのである。モンゴルに何らかの財が供給される場合、企業もまたモンゴルに配置されたソ連の組織に発送するだけであった。

モンゴルから輸出された家畜は、ウラン・ウデの肉缶詰工場で加工され、完成品は国家に発送され中央集権的に配分された。地域の自立的な活動は、文化関係の維持と農業分野における協力に限られていた。例えば、ブリヤート共和国は肥料を調達し、モンゴルの隣接した地域で家畜の放牧や肥育に広く関与していた。決済は、農業機械、その部品、石油製品、建設資材の供給や、一部牧畜民のための住宅建設など、もっぱらバーターで行われた。

このような状況において、本当の意味での国境を越えた（地域における）経済協力が始まったといえるのは、1992年のロシア連邦構成主体の貿易活動の完全な自由化以降である。

2. 第一段階:1992~2000年

ロシアとモンゴルの国境隣接地域の国際協力の最近までの動向は、次のような三つの段階に区分することができると思われる。第一段階（1992~2000年）は、市場経済の知識を習得し、市場原理に従って自立的に貿易を始めるようになった

初期段階である。この段階の特徴は、いわゆる「担ぎ屋貿易」の形での個人事業が圧倒的であったこと、「半合法・違法」な取引の割合が大きかったこと、二国間関係が不安定で混沌としていたことにある。

この時期に、取引の経験が積まれた。その過程で、不適切・偶発的な経済主体は選別淘汰され、ビジネスは規模・部門・領域ごとに構造化され、ビジネス関係が通常のものとなり、また合法的なものに転換していった。さらに、常にモノ不足の問題を抱えていたロシアとモンゴルの市場に、何よりもまず必需品があふれるようになった。

ソ連とモンゴル人民共和国が崩壊し、コメコン体制が崩壊して以降、新生ロシアと新生モンゴルは厳しい体制転換の危機的な状況に陥った。危機下の状況において民主主義や市場の基盤を構築するという国内的な問題を解決していく過程で、双務的な貿易経済関係の優先性は後退していったのである。ロシアの国境隣接地域は、中断した経済関係を部分的にしか補完できなかった。空白となったモンゴル市場のニッチを積極的に埋め始めたのは中国、韓国、日本、アメリカ、カナダ、EUといった第三国であった。ロシアは70年間独占してきた市場を奪われ、モンゴル市場は国際競争の舞台となった。この点にもまた、かつてとは異なるロシアとモンゴルの間の新しい二国間関係の特徴が表れている。

3. 第二段階:2000~2011年

第二段階（2001~2011年）の時期においては、経済主体の数は減少していったが、ビジネスの最初の拡大プロセスが進展していった。この時期に、ロシア企業はモンゴルの鉱物資源産業に対して大きな関心を見せるようになった。このような企業として挙げられるのは、セベルスターリ社、レノバ社、ベーシック・エレメント社、ロスアトム社、ルサール社などである。いくつかの

企業はウラン・ウデ市に代理店を開設した。ロシアが経済危機から脱出すると、政治的な関係が活発化するようになった。その最初のシグナルとなったのは、2000年におけるプーチン大統領によるモンゴル訪問とウランバートル宣言への署名であった。この宣言文書を契機として、官民パートナーシップとともに、企業間、地域間、国際的な協力が活発になっていった。地域協力を調整するために、ロシアの国境隣接地域はモンゴルに代表部を開設した。このような地域であったのは、ブリヤート共和国、トゥバ共和国、アルタイ地方、イルクーツク州、ケメロボ州、ノボシビルスク州、チタ州（現ザバイカル地方）である。

モンゴルとの関係において地方政府と企業との間のパートナーシップの発展をリードしたのは、ブリヤート共和国であった。ブリヤート共和国はモンゴルと国境線で接しており、同じ民族が居住し、輸送インフラも発達した地域である。また、ブリヤート共和国とモンゴルの間には歴史的にも長い相互関係が構築されていた。このような客観的な要因だけではなく、ブリヤート共和国政府自体も、越境的な協力のための新しい制度の構築に指導力を発揮し尽力したのである。ブリヤート共和国がモンゴルとの越境的な協力を主導した背景には、以上のような状況があったのである。ブリヤート共和国政府は、1996年末にモンゴルに代表部を開設した。これは、ロシアの国境隣接地域の中で初めてのことであった。また、ブリヤート共和国政府は、モンゴルの国境地域との経済協力に関するロシア・モンゴル政府間合意の締結を提起した。この合意は、1999年2月25日にウラン・ウデ市で締結された。この合意の実現の仕組みは、以下のようなものであった。

(1) はじめに、上層部の行政政府間で、共同で解決する必要がある最重要問題のリストが作成され合意が達成された。ここでは、執行主体、期間、方法も規定され

た。これらのことをまとめた議定書が、5年を期限として作成され合意された。短期計画の内容は、双方の各年度の共同行動プランによって固められた。ロシアとモンゴルの政府間合意の枠組みにおいて、モンゴル国会とブリヤート共和国議会の代表者によって構成されたワーキンググループが設立され、活動した。この課題の中には、国境を越えた協力の法的基盤の調整もあった。

(2) また、モンゴルとブリヤートの地域レベルの水平的な協力関係が発展していった。実は、この時期までは、越境的な協力は主にウラン・ウデ市とウランバートル市という首都間でしか行われていなかった。もちろん、これら2都市は両地域の中で経済、文化、教育、科学がもっとも活発な地域である。しかし、「民間」外交の発展や地元共同体の協力を国際レベルにまで引き上げるといった基本的な課題は、農村自治体やモンゴルの県下の郡(ソム)の多くを国際協力に引き込まなければ、遂行できないものであろう。

行政区分上、ブリヤート共和国の市区に対応するモンゴルの区分は県(アイマク)である。しかし、ロシアの農村地区の潜在力は、人口、経済発展水準、社会分野の面においてモンゴルの県のポテンシャルに及ばない。そのため、モンゴルの地方公共団体である県と、ロシアの地方行政区画である地区との行政レベルの不一致が調整されなければならなかった。これは、経済規模、人口、利害関係を踏まえて、ブリヤート共和国の2~3の農村地区と、モンゴルの1県との間でパートナー関係を構築するという方法で行われた。例えば、かつてモンゴル帝国の首都カラコルム市があり、現在は観光業が活発である地域の1つでもあるウブスハンガイ県のパートナーとして、観光業やリゾート業の発展を優先課題としているバイカル湖沿岸の沿バイカル地区、バルグジン地区、クルムカン地区が選ばれた。

2003年4月にモンゴル12県の知事がブリヤート共和国を訪問し、2004年3月にウランバートル市で、モンゴル12県とブリヤート18地区の間で、商業経済人道協力議定書の調印式が催された。この

際、主に地理的な要因と県知事の積極性を踏まえて12県が選出された。12県とは、セレンゲ県、ダルハン・オール県、オルホン県、ボルガン県、フブスグル県、トゥブ県、ドンドゴビ県、ウブスハンガイ県、アルハンガイ県、バヤンホンゴル県、ウムヌゴビ県、スフバートル県である。ブリヤート共和国とモンゴルの地域政府の間の水平的関係を広範囲で発展させていくというこのような計画は、これまでになかったものである。無論、協力議定書の準備作業と締結も複雑で大変なものであったが、その実行は比較にならないほど困難な課題となった。

その理由は次の通りである。第1に、ロシアの農村地区とモンゴルの県の経済的な潜在力が小さいため、何ら大規模な共同投資プロジェクトを実施することができない。地区や県の中で行われるビジネスは個人事業や小企業の域を超えることがなかった。

第2に、ロシアとモンゴルの農村の人的な潜在力も小さい。モンゴルの人口密度は1.7人/km²、ブリヤート共和国のそれは2.8人/km²であり、農村地域ではさらに低い。ここでは、輸送インフラや農村経済のモノカルチャー産業構造に由来する問題が未解決であることや、上位地域財政から支出される補助金への地方財政の依存といった問題に加えて、経済の空間的な希薄性や居住の分散性といった問題も存在する。

以上の2点から派生した問題となっているのが、地方の農村政府と農村の経済主体のどちらにも国際協力の経験が不足しているという問題である。ロシアの地区においてもモンゴルの県においても、隣接地域間の地域のおよび越境的な協力の枠組に基づく貿易・経済・文化面の共同行動プログラムは作成されていない。また、貿易や外国投資誘致などに関する指標も整備されていない。両国の法的基盤には「まだら」も見つからない。ただし、このような障害にも関わらず、国境を越えた経済協力や人道協力が積極的かつ専門的に進められている地域や、そこに利害がある地域において、一定の越境的な協力の成功が認められている。

(3) 第3の基礎レベルの協力は、地域の企業経営者や社会組織の間において行われる。モンゴルやブリヤート共和国のそれぞれの商工会議所は、協力関係の調整やそれに関係するリスクを最小化する役割を担っている。これらの商工会議所の間において、ビジネスパートナーに対して契約義務と履行の責任を負わせるしかるべき公式的な合意が達成されている。

このような3段階の協力は、地域の一体性、調和、体系性を生み出す。しかし、残念なことに、指導部が交代すると、実際のやり方や政策が変わってしまう。その結果として、国際的な水平的な地域連携は、「種まき」の段階までしか行かず、成功には至っていない。

4. 第三段階：2012年以降

第三段階(2012年~現在)において、二国間経済関係が停滞した。これは政治的な要因によるものと思われる。ロシアの大企業は、モンゴル市場でいまだ成功を収めていない。さらに、ロシアとモンゴルの合弁企業である「エルネト鉱業」社や「モンゴルロシア非鉄金属」社の株式がモンゴルに売却され、現在、両国の合弁企業は「ウランバートル鉄道」社の1社しか存在しない。ケメロボ州やノボシビルスク州とモンゴルとの協力は事実上行われなくなり、代表部は撤退した。

5. 展望

1991~2016年のロシアとモンゴルの協力関係の全般的な状況は以上の通りである。今後は、より積極的な協力関係の構築が期待される。その展望は以下のようにまとめられる。

ロシアもモンゴルもともに新興市場国であり、同様の資源経済国である。両国は、長期にわたって二国間協力関係を構築してきた。両国の資源の主な販売市場は中国である。両国の経済構造が同じようなものであることは、貿易の障害となる。

モンゴルの伝統的な商品をロシア市場にむけて大量に輸出する際に、関税率や輸送コストの高さ、行政・官僚主義の面で

の障壁に直面する。このような貿易の障壁の例として挙げられるのが、モンゴルの肉製品に対する輸入割当などであり。このような状況の下で、個人事業主はいわゆる「担ぎ屋貿易」によって何とか障壁を乗り越えたが、大規模に組織された貿易と比較するとそのシェアは極めて小さいものであった。

両国の協力分野はいまだに十分に開発されていない。そのような分野の一つとして、畜産部門が挙げられる。ロシアの国境隣接地域にとって極めて重要であるのは、1990～2010年の間に家畜が減少したため、家畜頭数を増加させる必要があるということである。この問題を早急に解決する方法の一つは、モンゴルから繁殖用の生きた家畜を輸入することである。そのための潜在的な余力がモンゴルにはある。モンゴルの1km²当たり家畜頭数は40頭であるが、ブリヤート共和国のそれは2.1頭に過ぎない。住民1人当たり頭数で見ると、それぞれ20頭および0.7頭であり、両国の間には大きな差がある。ザバイカル地方、イルクー

ツク州、ハカシア共和国、トゥバ共和国、クラスノヤルスク地方においても同じような非対称性が見られる。畜産業の発展と肉の輸出の際にモンゴルが抱えている問題は、伝染病の発生にある。現在、この問題は、ロシアの地域の研究機関や検疫機関の活動によって解決できる。その他の経済活動分野においても、まだ明らかにはなっていないが、同様に協力できる分野が残っている。ロシア側は、国境地域の森林改良のために、乾燥耐性樹木や低木の苗木をモンゴルに輸出することができる。また、ブリヤート共和国の農村地域は、繁殖用の家畜と交換で、地元の木材を使った住宅をモンゴルの遊牧民のために提供する用意がある。

協力の停滞状況から脱出するために、どのような方法が考えられるか。人類の歴史が示しているように、解決法は常に存在する。そのためには、希望と関心をもって、また意思をもって解決方法を効率的に見つけ出す必要がある。モンゴルと CIS 諸国の間において経済・貿易、科学技術、文化

の分野の協力を上手く活性化するための制度として有効であると考えられるのは、ユーラシア経済連合 (EAEU) である。モンゴルにとって、EAEU 加盟は極めて重要である。資源輸出面におけるモンゴルのメインの貿易相手国は中国であり、二国間ベースで対称的な関係を構築することは事実上不可能である。EAEU の枠組みにおいて、関税同盟のルールを通してのみ、第三国との貿易においてモンゴルの経済的な国益を保護することができる。また、モンゴルが EAEU に加盟することで、新シルクロード (中国)、「草原の道」 (モンゴル)、ロシア・ベラルーシ・カザフスタン・キルギス・タジキスタンのユーラシア構想を接続する経済回廊を建設する3面計画の実現の可能性がより高まるのである。

本稿では、その延長線ははるかに広大であるということが理解しながら、補完性が高い最も切実な出発点となる協力プロジェクトについてのみ記述した。

[ロシア語原稿を ERINA にて翻訳]

<参考文献>

- ATANOV N. I., and MUNKODUGAROVA A.B. (2014), “*Ekonomicheskaja dinamika Zabaikal’noi Rossii i Mongolii: prigranichnye sravneniia transformatsionnogo perioda*,” *Eko*, No. 12, pp. 86-98. (「ロシア・ザバイカル地方とモンゴルの経済動向:体制転換期における国際比較」)
- BAABAR (2010), *Istoriia Mongolii: ot mirovogo gospodstvo do sovetского satelлита*, Kazan: Tatarskoe knizhnoe izdatel’stvo. (「モンゴルの歴史:世界支配からソ連衛星国の時代まで」)
- BOLD L., and KALMYKOV S. (2017), *Mongoliiia-Rossii: osobennosti politicheskikh protsessov*, Ulaanbaatar: Monkhiin Useg. (「モンゴルとロシア:政治プロセスの特徴」)

Russia and Mongolia: Renaissance of Trust and Cooperation (Summary)

ATANOV Nikolay

Professor, Buryat State University

Mechanisms for cross-border cooperation by local communities in Russia and Mongolia are being proposed. The

necessary conditions and expected effects from Mongolia’s accession to the Eurasian Economic Union are justified.

会議・視察報告

再び甦りつつあるボーテン特定経済区 —— 一带一路プロジェクトと大メコン圏、南北経済回廊北部をゆく

ERINA 調査研究部主任研究員

三村光弘



2018年2月26日～3月3日、中国の一带一路プロジェクトのインフラプロジェクトの中で事業が進捗していると言われる雲南省南部とラオス北部を訪れた。

景洪市—シーサンパンナ(西双版纳)タイ族自治州の州都

今回の訪問では、雲南省シーサンパンナタイ族自治州の州都、景洪市をゲートウェイとした。シーサンパンナタイ族自治州は雲南省の最南部に位置し、ラオス及びミャンマーと国境を接している。また、国際河川であるメコン川の水運を通じて、タイともつながっている。中国有数の茶の産地

で、プーアル茶の名称でも有名な普洱市とは陸路で100キロ弱で結ばれている(シーサンパンナタイ族自治州で生産された茶もプーアル茶として流通している)。

景洪市は2011年の人口が52万方で、タイ系の少数民族タイ(傣)族の民族自治州となっている県級市である。同じような少数民族地区である吉林省の延辺朝鮮族自治州の州都、延吉市とはほぼ同じ程度の人口である。延吉市には総合大学である延辺大学があるが、景洪市には西双版纳職業技術学院があるのみである。

景洪には空港があり、雲南省の省都、昆明市から1時間弱で到着できる。フライトのほとんどは昆明とのもので、その他中

国国内の主要都市やタイ、ラオス等と国際線で結ばれている。鉄道は後述する昆明(実際の出発点は玉溪)からラオスのビエンチャンまでの鉄道の一部として建設が進められている。玉溪から景洪までは複線で旅客列車は最高速度時速160キロ、景洪からラオス国境の磨憨までは単線で、全線電化される予定である¹。山間地帯を通る鉄道のため、トンネルや橋梁の比率が高く、79.7%に達するとされる²。

シーサンパンナタイ族自治州は、風光明媚な観光名所として知られ、市内にはいくつかのリゾートホテルが集中する地区がある。内陸にあるため、海南島ほどには大きなリゾートにはなっていないが、中国国内にある東南アジアといった立地であると考えればよいだろう。

景洪から磨憨、そして国境を越えてラオス・ボーテンへ

2018年2月28日、景洪バスターミナルを6時50分に出発するバスで、ラオスとの国境である磨憨へと向かった。運賃は85元、バスは磨憨行きではなく、ラオス北部のラオス北部のボーケーオ県の県都でタイ国境にあるファイサイ行きであった。途中、高速道路上のサービスエリアで2回休憩を取った以外はどこにも停車せず、磨憨に向かった。バスターミナルの手前で、荷物を下ろすために5分程度停車。それからバスターミナルに10時40分到着。磨憨で降車した

¹ 「中老国際鉄道重要組成部分玉磨鉄路全線開工建設」『央广网』2016年4月22日。[http://news.cnr.cn/native/city/20160422/t20160422_521954615.shtml] (2018年5月4日アクセス)

² 「玉磨鉄路」『百度百科』[<https://baike.baidu.com/item/玉磨鉄路>] (2018年5月4日アクセス)

乗客は私一人だけだった。

市内のホテルにチェックインして、荷物を置き、国境へと向かう。タクシーで国境まで10元とのことで払うが、乗って1分で国境の手前に到着。街と税関は1キロほどしか離れていなかった。

写真1 磨憨口岸の建物



(出所) 筆者撮影

中国側の出国審査場の手前に両替所があり、ラオスキープとの交換を行っていた。念のため100元だけ両替する。その後、出国審査場へ向かい、中国を出国。手続きはスムーズに済み、出国審査場を出るとそこはラオスへ向かう国際バスやトラックが列をなしており、渋滞していた。

ラオス側の税関までは国境をはさんで約400メートル、徒歩での移動となる。中朝国境は徒歩での越境は禁止されており、両国の税関を結ぶバスが走っているが、こちらは徒歩である。途中で国境を示す碑がある。

写真2 中老国境の碑



(出所) 筆者撮影

ラオス側の税関で入国前に1ドル払い、出入国カードをもらうことになっている(実際には1万ラオスキープ払った)。お金を払わないとカードをもらえないようになっており、料金の徴収効率を上げている。入国カードに記入して入国審査を待つ。日本人はノービザなので、ビザを取得する必要はない。3人の先客を3分ほど待ったので、

平均1分程度で処理されていた。入国審査に約2分ほど要して、入国スタンプをもらい、税関の建物を出る。そこは、中老両国を行き交うトラックやバスで混雑する、建設ラッシュの工事現場だった。

写真3 テスト営業中のホテル



(出所) 筆者撮影

写真4 建設ラッシュのボーテンの街



(出所) 筆者撮影

ボーテンの街はずれでは、2022年と言われる鉄道の開通を前に、トンネルや駅舎の建設が進んでいた。街中には鉄道建設の労働者や特定経済地域で働く職員たちの住むアパートが建てられ、4つ星程度とみられるホテルも建ており、テスト営業中とのことであった。また、免税店も新しく建設され(昔からある免税店は門を閉じていた)、主に中国人観光客が訪れていた。

免税店の品揃えは割合豊富で、中国や外国の酒、タバコの他に、衣類や装飾品も売られていた。食品ではラオス産の茶やなぜか日本製を含めた各種調味料類も売られていた。

写真5 新しくできた免税店



(出所) 筆者撮影

写真6 免税店で売られている品物



(出所) 筆者撮影

写真7 免税店で売られている品物



(出所) 筆者撮影

ボーテン特定経済区の展示館

ボーテンの税関から500メートルほどのところに、「磨丁経済特区展示中心」と銘打ったボーテン特定経済区の開発プランを紹介する展示館があった。

写真8 磨丁経済特区展示中心の外観

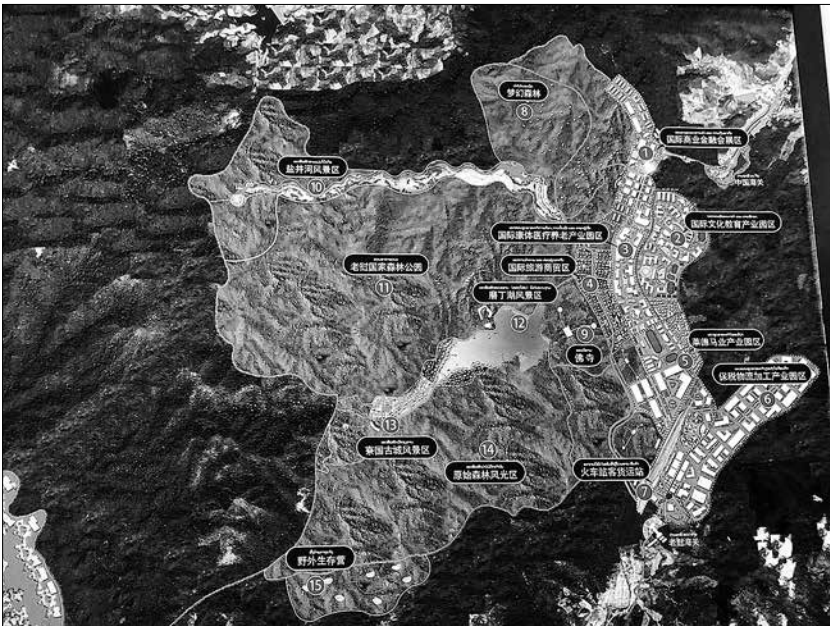


(出所) 筆者撮影

内部にはボーテン特定経済区の開発計画が展示されており、中国人の職員から開発計画のあらましを聞くことができた。

写真9にある地図によれば、展示中心のある現在の道路税関の付近は「国際商業金融コンベンション地区」となっており、新しく建設されるラオス側鉄道駅付近が「保税物流加工産業園区」になっている。その他、観光や医療観光、文化・教育産業の誘致などが検討されているようである。

写真9 ポーテン特定経済区の開発区域の地図



(出所) 筆者撮影

写真10 ポーテン特定経済区の
開発計画の模型(その1)

(出所) 筆者撮影

写真11 ポーテン特定経済区の
開発計画の模型(その2)

(出所) 筆者撮影

説明によれば、商業や観光、保税加工などが主要な産業として考えられており、ジャングルを活かしたキャンプ場やゴルフ場の建設も検討しているとのことだった。

再び磨憨へ

ラオス側税関から約2キロ弱の場所を回り、ラオス料理店で昼食を取ってから、磨憨に戻った。まだレストランと呼べるような

施設はなく、大衆食堂か屋台レベルであった。食事後、マッサージ店でタイ式按摩を受ける。1時間70元または8万キープだった。

ラオスの出国はスムーズで出国は1人1分程度の所要時間だった。中国側は出国とは異なり、入国の際にいろいろと質問をしてくる。事前にパスポート情報等が送られてくる空港での入国審査とは異なり、いきなり外国人がやってくるシチュエーションでは仕方のないことである。とはいえ、数分で入国審査が完了した。ベトナム国境もそうだが、東南アジアの国との国境ではそれほど入国審査に時間はかからない。ロシアから黒龍江省に入国するとき、場所によっては45分から1時間程度、照会のために待たされると比べるとずいぶんまじである(北朝鮮から中国への入国は丹東、圈河ともに、これと比べると極めてスムーズである)。

写真12 「中勐東盟商貿中心」の建物



(出所) 筆者撮影

写真13 「中勐東盟商貿中心」の位置



(出所) 筆者撮影

磨憨の街中には、「中勐東盟商貿中心」(中勐 ASEAN 商業貿易センター)という一種のビジネスセンターと物流センター、観光施設を兼ねたような施設が存在する。

このセンターの前の道は、現在のメインストリートとなっている「東盟大道」(ASEAN 大通り)とは異なるが、ラオスまで片道2車線の道でつながっている。どうもこちらが新しいラオスとの道路国境になる予定であり、道路の敷地はラオス領まで伸びている。

「中勐東盟商貿中心」の山側には、辺境貿易区が設けられていた。行ってみると、市場ではなく、物流センターとなっており、中国とラオスの間でいろいろな商品が交換されているようであった。

写真14 辺境貿易区の物流企業



(出所) 筆者撮影

写真15 はるか遼寧省からやってきたトラック



(出所) 筆者撮影

ここ磨憨の辺境貿易は、遼寧省丹東の北朝鮮向け辺境貿易と同じく、市場で交

易するのではなく、中国各地、ラオスやタイなどからの商品が行き交う場であった。写真15のトラックは、ラオス産のスイカを満載していたが、なんと遼寧省葫蘆島市のナンバーであった（筆者は中国とミャンマーの国境で、やはり同じようにミャンマー産のスイカを満載した遼寧省丹東市のトラックを複数目撃した。真冬に東北でもスイカが食べられるのはこういう物流ネットワークがあるためなのかと感嘆したことを思い出した）。その他、ラオスからはバナナなどの農産品が、中国からラオスへは日用品などの軽工業商品が多く運ばれているようであった。

磨憨市内には写真16のような、観光客向けの東南アジアの物品を売る商店街があるほか、通関代理などの物流関係の企業が多く立地していた。

写真16 観光客向けの商店街



(出所) 筆者撮影

写真17 物流関係企業が多い



(出所) 筆者撮影

ラオス・ルアンナムターへ

翌3月1日には、磨憨から国際バスでルアンナムターに向かった。ルアンナムターは、ラオス北部の中国とミャンマーとの国境を有するルアンナムター県の県庁所在地である。ルアンナムターには滑走路が1600メートルほどの空港があり、ピエンチャンとの間に1日1～2便の航空便がある。

前日の夕方、磨憨のバスターミナルでルアンナムター行きのバス乗車券を購入しよう

としたところ、切符は当日にしか売らないとのことであった。磨憨始発のバスはなく、すべてのバスは昆明や景洪、勐腊始発で、バスが来てから出ないと空席状況が分からないとのことであった。実は中国のバス乗車券販売はオンライン化されているのだが、バスターミナルを出発してから途中の路上でお客がいれば乗せるため、磨憨のバスターミナルに到着した時点でないと何席空席があるのか分からないからだ。

当日の朝、少し早めにバスターミナルに行って切符を買おうとするが、バスが着いてからでないと分からないという。その後、ピエンチャン発ファイサイ行きのバスが到着した。窓口の係員は、直接運転手と交渉して乗せてもらうようにという。結局、誰も乗っていない寝台バスの2号車に、40円でルアンナムターのバスターミナル（旧市街地から10キロ弱の場所にある）まで乗せてもらう約束を取り付けた。切符を買おうとすると、40元という料金設定がコンピュータにないので、運転手に直接払ってくれということであった。仕方がないので言われたとおりにする。

筆者の乗ったバスはバスターミナルを出発し、数分で中国側税関へ。前日と同じように出国手続きを行い、バスを待つ。20分ほどでバスは検査を終えやってきた。再びバスに乗り、ラオス側税関まで数分で到着。ラオスの入国審査は前日に予備の入国カードを入手していたため、1ドル払わずに済んだ。入国後、同じバスに乗り込む。ここまでで約40分ほど。

ポーテンからルアンナムターまでの間は約2時間。途中、ポーテン特定経済区の出口に税関がある。ポーテンの街は北朝鮮の羅先経済貿易地帯と同じく、保税地帯となっており、特定経済区と国内の一般地区を隔てる税関の方が検査が厳しい。

ルアンナムターは、タイとラオス、中国を結ぶトラックが往来する、交通の要衝である。バスターミナルはホテルなどが集中する旧市街から離れた空港近くの、ポーテンとタイ国境の街、ファイサイを結ぶ国道3号線沿いにある。

バスターミナルから乗り合いタクシーで旧市街まで向かう。運賃は20,000キープ（約260円）。ルアンナムターの旧市街は、山岳少数民族の村を訪れるトレッキングツアー

などの起点となっており、中国人のビジネスパーソンだけでなく、日本人や韓国人、欧州人観光客も多く訪れる観光の拠点となっている。

写真18 タイ、ラオス、中国を結ぶトラック



(出所) 筆者撮影

写真19 ルアンナムターの旧市街



(出所) 筆者撮影

中国国境近くのムアンシンへ

ホテルにチェックイン後、中国国境地区のムアンシンへと向かう。ムアンシンにはフランス植民地時代の建物が残っており、欧州人観光客に人気があるようだ。

写真20 ルアンナムターからムアンシンに向かう山道



(出所) 筆者撮影

ルアンナムターからムアンシンまでの道のりは約60キロ。途中、山越えがある。平坦地は幅4.5メートルほどの舗装道路であるが、山に差しかかると写真20のような悪路となる。磨憨の国境ができる前の1980年代には、写真21のパンハイ税関が雲南

省とラオスを結ぶ主要なルートだった。このルートが廃れた理由は、山が険しく、道路建設に支障をきたすからであろう。

写真21 バンハイ税関



(出所) 筆者撮影

ムアンシンの街は、大きな市場があり、中国やタイから運ばれてきた食料品や日用品も多く売られていた。注目すべきは写真23にあるように、野菜の種子で、市場で売られているのはすべて中国製のものだった。在来種であれば、自家採取できるが、中国から輸入されているものはおそらく一大交雑種であり、継続的に種子を購入しないとイケないであろう。日本も種子法の廃止で、主要穀物の種子の国産化が危ぶまれている中、ラオスの事情は人ごとと思えなかった。

写真22 ムアンシンの市場(その1)



(出所) 筆者撮影

写真23 ムアンシンの市場(その2)



(出所) 筆者撮影

ルアンナムターから ルアンプラバンへ

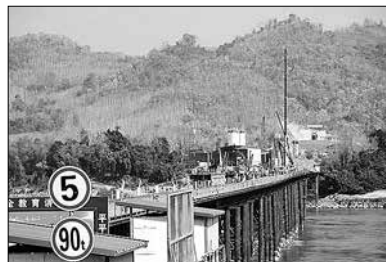
3月2日、ルアンナムターからバスでルアンプラバンへ向かう。運賃は10万キープ(約1300円)で、約8時間の道のりである。大型バスのはずが乗客が少ないため、日本製のミニバスへと振替となり、快適な旅程であった。とはいえ、300キロの道のりに8時間を要するのは、トンネルのない峠道を延々と走るからであり、現在建設中の鉄道が通れば、ポーテンからルアンプラバンまでの所要時間は3~4時間となるであろう。

途中で中国が支援する水力発電所や建設中の鉄道トンネルや橋脚をいくつも見ながら、ルアンプラバンに到着した。

メコン川鉄道橋とトンネル

ルアンプラバンでは、建設中のメコン川鉄道橋とそれにつながるトンネルを見に行った。写真24はルアンプラバンから北東に約9キロ離れた郊外に建設中のメコン川鉄道橋の建設現場である。技術者だけでなく、働いているのはほぼ全員が中国人であった。

写真24 メコン川を渡る鉄道橋の工事現場



(出所) 筆者撮影

写真25 ルアンプラバン駅北側のトンネル



(出所) 筆者撮影

この橋を渡ってから写真25のトンネルに入り、トンネルの南側がルアンプラバン駅となる。駅は市内中心部から南東に直線距

離で約10キロほど離れたところに建設される予定である。

写真26 中国語の看板を掲げた商店



(出所) 筆者撮影

ルアンプラバンには、華僑も多く、漢字の看板を掲げた店もたくさん存在する。写真26のように、主要道路沿いにあるのは新しく来た中国人の店が多いようで、店員さんも西北官話(雲南地方の方言)というよりは、東北官話や四川官話、中原官話を話す人が多いように感じた。昔からいる華僑は旧市街のチャイナタウンに多く住んでおり、標準語は通じるものの、かなり多くの人に中国行きバスが発着するターミナルの場所を尋ねても知らない人が多かったことに象徴されるように、本国との行き来はそれほど盛んではないようであった。

写真27 中国ラオス国際病院



(出所) 筆者撮影

以上、一帯一路プロジェクトが盛んに行われている中国雲南省南部からラオス北部にかけて回ってみたが、印象的だったのは工事現場で働いている技術者だけでなく、労働者もほとんどが中国人だったこと(ラオス人がいるかもしれないが、ほとんど見なかった)だった。また、中国人ビジネスパーソンも、始めて来る人は中国語しか話せない人が多く、そういう人は多くの場合ラオス人に無視されたり、意地悪されたりしていた。ラオスに長い間いるビジネスパーソンの場合、挨拶だけでもラオス語で話す人

が多く、そういう人はラオス人にもそれなりに受け入れられていたように思う。短期間の訪問で極めて断片的な情報しかないため、これを一般化することは難しいが、周辺国を訪れる中国人ビジネスパーソンがそ

の国の文化を尊重し、言語を習得してゆけば、個人レベルでの葛藤は相当減少するのではないかと感じた。

ルアンプラバンはラオスでも屈指の観光地であるが、ここを訪れる観光客の中にも

中国人が相当いた。こちらは上海などの沿海部の都市から来た人が多いようだった。日本を訪問する観光客と同じく、片言の英語やタイ語を話す人も多く、街に溶け込むのも早いようであった。

「大図們イニシアチブの現状と展望：モンゴルの役割」 におけるセミナー

ERINA 主任研究員
エンクバヤル・シャクダル

大図們イニシアチブの現状と展望、そしてモンゴルの関わり方に関するセミナーが、2018年3月16日にウランバートルのUNハウス会議場にて行われた。このセミナーはERINA、内陸発展途上国の国際シンクタンク（ITT for LLDC）、大図們イニシアチブ（GTI）事務局の協力の下、モンゴル北東アジア安全保障・戦略研究所（MINASS）の主催で行われたものである。セミナーには23の国と地域の研究者、学会、政府、メディア機関のみならず、ロシアや北朝鮮の在モンゴル大使館（ウランバートル）からも参加があった。

開会にあたり、MINASS所長のドルジスレン・ナンジン氏から、MINASSの目的と活動が簡潔に紹介された。MINASSはモンゴル、ウランバートルに拠点を置く独立した研究機関である。北東アジアにおける安全保障と戦略に関する研究を進める目的で2017年に設立され、地域研究支援のための様々なプログラムと活動の実施について模索しているところである。具体的には、政府への政策提言、学術的な意見交換の場・セミナー・会議やミーティングの開催、北東アジアの安全保障と戦略に関する研究を行う各国の研究者に対して、能力開発プログラムの実施を行っている。独立したシンクタンクとして、アジア、欧州、米国を拠点とした研究機関との緊密な協力を目指している。このようなことから、GTIメンバー国やその他の国の

現状理解と直面する課題の評価、GTIメンバー国拡大の可能性について明らかにすることを目的として本セミナーの開催を重要なことと受け止めていると述べられた。

GTI事務局長トゥグルドゥル・バージフ氏から、「GTIの見通し：GTIの現在と前途」と題して基調講演が行われた。これまで、図們江開発プログラム（TRADP）として知られていたGTIは、国連開発計画（UNDP）の支援する4カ国間の国際的な地域協力の取り組みで、中国、モンゴル、韓国、ロシアが参加している。TRADPは公式に1995年に始められ、2005年にGTIと改称された。講演では、最初にGTIの組織の構成と、過去5年間の活動内容が紹介された。GTIは24の異なる調査・研究、人材育成や能力向上・開発のための活動を行い、各地域の貿易促進や、エネルギー全般とその効率化に係る政策、観光、輸送、農業と環境などの分野について156万ドルが投じられている。主な実績として、以下のようなものがある。

- ・ザルビノ港での穀物ターミナルの建設：統一穀物会社（ロシア）と北東アジア輸出入銀行協会から支援を受ける
- ・試験的の海上―陸上ルートの実験プロジェクト：DBSクルーズフェリーを用いた牡丹江―綏芬河―ウラジオストク―東海―境港ルートの貨物輸送を行い、このルートを用いた場合の費用や時間と

いった物流における課題について調査

- ・認定経済事業者（AEO）のための国家間相互認証協定の下での協力枠組みの促進：対象地域における円滑な物流システム促進のための分析、計画、開発政策の提案を行うための作業部会

の設置

トゥグルドゥル氏は、地域協力の拡大を目的としたプログラムや構想は一国の視点から始められ、対話は二国間の主導で開始されることがほとんどで、その原因が、地域レベルでの支援構造や仕組みが完備されていないことにあるため、既存の枠組みであるGTIは、地域規模のプロジェクトやプログラムのプラットフォームとして協力、促進、相乗効果を発揮するものとなりうると強調した。こうした理由から、GTI、そしてGTI事務局は強化される必要があるとしている。さらに、農業、エネルギー、環境、貿易、投資部門が引き続きGTIの活動分野となっていくであろうことが述べられた。モンゴルのGTI活動へのかかわり方については、地域の貫輸送ネットワークにおける通貨輸送の回廊を発展させ、貿易を促進する上で、モンゴルは地理的に有利であるという。また、草地形畜産（食肉・乳製品）¹、植物性製品の提供により、モンゴルは、地域の農業生産バリューチェーンの一部となりうることが述べられた。

ここからは、GTIの枠組みを利用して

¹ ここでは、個々の草地を資料給与に利用する形の畜産形態をさす。

北東アジア経済統合を実現させるための、モンゴルの可能性に関する筆者の報告を紹介する。筆者は、報告の冒頭で、物理的接続性、人的移動、投資と貿易の視点から見た北東アジア経済の相互依存に関するERINAの最近の研究で明らかになった点を示した。北東アジアの経済的な相互依存は、居住者の相互訪問、貿易、投資、インフラの接続を通じて強化されており、北東アジア経済において、自由貿易協定の締結などのさらなる協力の深化は、明らかに利益をもたらす。モンゴルの伝統的産業である皮革、食肉、繊維産業は、この地域における自由貿易協定の締結によって生産の拡大という視点から最も恩恵を受けることが示された産業である。自由貿易協定と経済連携協定に加えて、「アジアスーパーグリッド」に見られるようなエネルギーネットワークの接続により、この地域への再生可能エネルギーの最大の供給者となる可能性が大きい。さらに、地震や津波などの自然災害リスクが比較的小さいこと、また、長期にわたる厳しい寒さという気候によるエネルギーの節約性、そして、高等教育を受けた技術者や基本的なインフラの存在という理由から、モンゴルにおけるデータセンターの建設に海外からの投資が集まることも期待される。このような活動は、国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)により進められているアジア太平洋情報スーパーハイウェイ(AP-IS)の基本計画とも合致する。

次に、立命館大学の教授で、北東アジアエネルギー安全保障センター副センター長の宮脇昇氏から、「GTIは内陸国モンゴルと島国日本との隔たりを橋渡してできるか」というタイトルの報告が行われた。宮脇教授は、北東アジアは、物流の接続が十分(rich)ではない豊かな(rich)地域であるとする。特にモンゴルは、域内唯一の内陸国であり、より多くの隣国との越境手段の確保が必要である。さらに、経済統合と連結性のない北東アジアは、21世紀の経済競争で敗者となり、一方、市場や人口の成長が続くインド洋地域やインド、アフリカ沿岸の国々が競争の勝者となるという。こうした連結には、国境と通関の管理の規制緩和が必要である同時に、人とモノの移動についての制約の縮小化、空

路・陸路・鉄道の物流における競争力も求められる。日モ間の経済連携協定や自由貿易協定などは、モデルとしては良いが、それだけでは不十分である。政治的理由からまだ困難であるように見えるけれども、北東アジア地域で一つの市場を作り出すために共通の戦略目標が必要とされる。これに対して、GTIは北東アジア地域における各国の経済的相互依存のアイデアを促進し、内陸国モンゴルと島国日本との間の貿易を進めることができる。宮脇教授は、GTIによる日モ間の貿易促進は、地域の他の国々の成長をも促すだろうと強調した。例えば、中国にとって、都市農村との調和のとれた経済発展の促進が利点となろう。ロシアにとっては、GTIとともにウラジオストクの自由港の発展が進む。北朝鮮にとっては、周辺諸国への外国投資が促進する。韓国には、朝鮮半島の安定化が促進されることになる。GTIの発展に伴って、日モ間が新しい三つの道によって繋がる可能性も示された。これらは、直接モンゴルから日本へと高品質な石炭を輸送するための「ニンジャの道」、日本からモンゴルへと高品質な財貨を送る「美の道」、そして、地域内のほとんどの民主国家を通り、人的、情報、アイデアの自由な移動を促す日モ間の「民主主義の道」である。

最後に、重要な点としてERINAの三村光弘主任研究員から、日本と北朝鮮によるGTIへの関与の可能性についての報告があった。始めにTRADPとGTIの歴史が紹介された。創設メンバーの1つであった北朝鮮が2009年にGTIを脱退したが、その後も、中国やロシアからの

投資が行われた羅先経済貿易区の開放を維持したことや、二国間協力によって、大部分の計画が実行されてきたことが紹介された。日本は、2002年にウラジオストクで開催された第6回調整委員会並びに諮問委員会以来、GTIへの正規メンバーに招待されているものの、TRADPとGTIへの参加には非常に慎重な姿勢を示し、オブザーバー国としての参加に留まっている。ただし、国に比べて、鳥取や新潟などの自治体が積極的に参加している。日本の消極的な姿勢の背景には、北朝鮮との外交関係がないことと、併せて潜在的な米国からの圧力も関係している。また、日本は、北東アジア地域に向けた明確かつ包括的な政策を打ち出さずに、北東アジア地域各国との二国間関係を優先してきた。日本と中国、韓国、ロシアとの間の領土問題も、この地域における多角的協力への参加を阻害している要因である。しかし、北東アジアの政治的状況の変化、すなわち2018年4月と5月に予定されている南北・米朝首脳会談と、長く結ばれている米韓同盟が、北東アジア地域の多角的協力に対する新たな機運になる可能性もある。GTIは、メンバー国が北東アジア各国だけで構成されている協力の枠組みという特異な特徴から、ある程度政治的色彩の薄い小規模なプロジェクトからの協力を始めることが、全体の協力推進のプラットフォームになりうることが強調された。

短いコーヒープレイクの後には、提起された問題やコメントに対して参加者同士で闊達な議論を交わされ、また、フロアからも重要な意見が出された。

セミナーのオープニング



大図們江イニシアチブ(GTI)主催のロシア極東税関との会合

ERINA 調査研究部長・主任研究員
新井洋史

大図們江イニシアチブ(Greater Tumen Initiative: GTI)は、中国、モンゴル、韓国、ロシアの4か国から構成される北東アジアにおける多国間地域協力の枠組みである。活動の中心は運輸、貿易・投資、観光など分野ごとの政策協調であるが、これらに加えて地方政府間での協力の促進も図っている。そのために、地方間協力委員会(Local Cooperation Committee: LCC)が設置されている。日本はGTIの構成国ではないが、LCCには鳥取県が参加し、積極的に活動している。鳥取県が特に力を入れているのは、境港を発着する日本海横断フェリー航路を活用した国際物流の拡大である。LCCの下には、鳥取県の発案でロジスティクス小委員会(Logistics Sub-committee: LSC)が設けられており、後述するように鳥取県主導の事業展開もなされている。本稿で紹介するロシア極東税関との会合も、鳥取県が、LSC事業の一環として開催するようGTI事務局に働きかけて実現したと聞いている。税関と率直に意見交換ができる機会は貴重であり、筆者も参加を決めた。

ロシア極東税関との会合は2018年4月11日にロシア・ウラジオストク市で実施された。会議の共同議長は、GTI上級プログラムオフィサーの王維娜氏とロシア極東税関の税関管理部長グレブ・キチャ氏が務めた。LSCメンバーのうちの5カ所の地方政府から計12名、極東税関から8名のほか、筆者を含む民間企業・団体から5名程度が参加していた。

会議の最初のテーマは、国際輸送回廊「プリモリーエ-1」、「同-2」に関する極東税関の対応状況であった。具体的には、2017年12月から運用が始まった中国からの通過貨物に関する特例措置について紹介があった。この新たな措置の下

では、税関での手続きが簡素化され、中口国境での手続きに要する平均時間は19分(2018年第1四半期)であったという。2017年12月15日から2018年3月までの本制度の利用実績は16件で計353個のコンテナ、9.1千トンの貨物が輸送された。2018年の第1四半期の輸送量が約9千トンなので、重量ベースではほとんどが本制度を用いて輸送されたと考えられる。他方、件数では2018年第1四半期の総件数が71件なので、小口貨物を中心に、本制度を利用していない(もしくは対象外の)輸送が相当数行われていることが示唆される。

その後は、LSCメンバー側からの発表や質問に対して、極東税関がコメント、回答する形で進行した。まず、鳥取県が2016年秋にLSCの活動の一環として実施した、牡丹江～綏芬河～グロデコボ～ウラジオストク～境港～倉吉のルートでのコンテナ貨物試験輸送の概要を紹介した。総輸送日数は30日であったが、想定以上に時間を要した理由の一つがウラジオストク商業港内でのコンテナの移送であった。中国からの列車が到着したコンテナターミナルから、DBSフェリーが着岸する客船ターミナルまでのコンテナ貨物移送について、当事者間に経験が無かったため円滑に処理することができなかった。今回の会議での極東税関の説明では、ターミナル間移送について特別な手続き(書類)は不要だとのことである。関係者の調整も進んでいるので、今後はより円滑かつ安価に対応できるはずとの見通しを示した。

その後、江原道(韓国)、吉林省(中国)、釜山市(韓国)、内モンゴル自治区(中国)の順に、各地方政府の政策の紹介や極東税関に対する質問や要望などを発言した。質問する側が必ずしも問題の所在を的確に把握していないために、

議論がかみ合わない部分も多かったが、いくつか今後の改善につながる議論もあった。例えば、ウラジオストクに到着するフェリー乗客が持ち込む車両(自家用車、バイク)の一時輸入の手続日数(現状では2～3日)を即日処理してほしいとの要望については、極東税関側も検討する姿勢を示した。また、通過貨物に対する税関検査については、ごく限られたケースでしか実施していないことなどを説明して、理解を求めていた。

筆者は、これらの議論の途中で、双方の理解を助けるべく、自分なりのコメントを行ったりした。また、こうした議論とは別に、LSCの活動として、各輸送回廊の現状や課題等についての情報共有作業が情勢の変化に追いついていないことに注意を喚起した。

最後に再び鳥取県が、4月に実施予定の新たな輸送実験の計画を紹介し、極東税関の協力を求めた。これは、DBSフェリーの船舶をザルビノ港にも寄港させて、日本と吉林省との間の貨物輸送を行うというものであり、本稿執筆時点(2018年5月5日)では、輸送自体は完結している。会議の場で、極東税関はこの試験輸送に関心を寄せ、出発前の詳細情報提供を求め、実際の輸送時における各種手続きの処理状況を注視する考えを示していた。

翌4月12日に、一行はザルビノ港を訪問し、オペレーターである(株)トイツァ湾港幹部ならびに現地の税関担当者と面談した。ここでも鳥取県の輸送実験準備が中心的な話題で、いくつかの実務的な課題の確認が行われた。

全体として印象に残ったのは、鳥取県の存在感である。この行事は実質的に、GTIが鳥取県の輸送実験準備のために設定したと言っても過言ではないだろう。

GTIの側としても活動成果を積み上げていきたいとの気持ちがあり、その観点から前回および今回の輸送実験を重視しており、鳥取県に協力する姿勢を維持している。そのおかげで、鳥取県としては地方自治体単独ではなかなか直接会って情報収集や打ち合わせなどを行うことができない外国の政府機関と面談し、協力を取り付けることができています。両者はまさに互恵的関係にあるといえよう。2018年7月には、4年ぶりに鳥取県でLCCの会合が開催されることになっている。GTIの特徴の一つは「地方間協力を後押しする国際機関」として活動していることであり、その面での今後の展開に期待を持っている。



(出所) 筆者撮影

セミナー報告

ERINA 賛助会セミナー

中国におけるシェアバイクの爆発的普及 — その背景と日本への示唆 —

日 時：平成30年3月2日

場 所：ホテル日航新潟4F「朱鷺」

講 師：慶應義塾大学経済学部教授 駒形哲哉

1. 時代は「所有」から「利用」へ — シェアリングエコノミーの 時代？

近年、シェアリングエコノミーという言葉
を日本に限らず世界で聞くようになった。こ
れは「個人などが所有する活用可能な
資源の貸し出しを仲介するサービス」で、
Uber（ライドシェア）、Airbnb（民泊サイト）
などがよく知られている。

シェアリングエコノミーが世界でいちば
ん進んでいるのは中国だ。数年前に個人
の乗用車をタクシー利用することが始まり、
一昨年から自転車のシェアリング、一種の
レンタサイクルが爆発的に発展すること
になった。中国の全人代や共産党大会でも、
活用可能な資源を共有し交換して利用す
ること（シェアリングエコノミー）が非常に重
要だと言っている。

自転車のシェアが中国で爆発的に発展
してきた要素が、実は放置自転車を容認
してきたところにあるというところに、中国
の特徴を感じる。日本の自転車行政でい
ちばん大事なことは放置自転車を無くすこ
とだが、中国はその対極でシェアリングエ
コノミーを推進してきている。

2. シェア自転車とインターネット — インターネットが経済を変 える

シェア自転車が中国で爆発的に出てき
た背景にはまた、インターネットが中国の社
会・経済を大きく変えてきていることがある。

2000年代に中国でインターネットが普及

し始め、特にスマートフォン（スマホ）率が
急速に上がり、何でもスマホでやるよう
になったことと密接な関係がある。スマホが
定着していくのが2010年頃からで、中国
政府もインターネットの活用を政策的に推
進し、2015年には「インターネットプラス計
画」が出た。同時に、自転車については
2016年からの環境政策もあって、奨励さ
れるようになっている。

シェア自転車は情報技術の活用で成り
立っている。利用者は近場の待機自転車
を探して予約し、自転車にあるQRコード
を読み取って鍵を外し、使い終わったら施
錠し決済する。現在ではこれらをすべてス
マホでやる。乗り終わったらその辺に乗り
捨て、支払いは使った時間分だけというこ
とになっている。非常に便利だ。日本での
実現は考えにくいことだが、中国ではその
ようにやっている。

私の理解では、2015年の段階では2、
3社しかなかったと思うが、16年には30社
の参入があった。さらに17年には先行業
者も含めて70社がこのビジネスを営もうと
競争した。17年後半になると競争からの
脱落者が出て、現在は40社、あるいはも
っと少ない事業者しか生き残っていないとい
われている。いったん儲かりそうだと思うと
ワッと集中して参入するのが、中国での産
業の形成・発展の在り方だ。

どれくらいの自転車を事業に投入した
か。日本にも出てきている黄色い自転車の
ofo社は2016年、1社で500万台を投入し
た。日本で1年間に製造されている自転車
の台数が70万台少々、日本で1年間に販
売されている自転車の台数は800万台に

満たない。1社で500万台というのがどれ
だけの数字か、お分かりいただけるだろう。
17年には、ofoは1800万台近くを投入し
たという説もある。ライバルのMobike社も
ほぼ同様な数を投入していると言われ、も
のすごい勢いで投入合戦、陣取り合戦を
展開してきた。これだけ大量のシェア自転
車が投入されているのは、それだけ使っ
ている人がいるということだが、ではなぜ使う
人が増えてきたのだろうか。

3. なぜ今シェア自転車が流行る のか— 安い、便利、おしゃれ？

シェア自転車の急速な拡大の最大のポ
イントは、「乗り捨て自由」、「固定された
駐輪場が用意されていない」ところだった
といえよう。

もちろん「乗り捨て自由」には前提があ
る。中国は昔から自転車大国で、都心部
には当局が公認する駐輪スペースがあっ
た。そして、自転車が近距離移動の主な
手段だった時代の名残で、急速にモータ
リゼーションが進んできても、自動車専用
道の両側には十分なスペースの自転車専
用レーンがある。自転車がなお大量に使
われているバックグラウンドと、自転車を停
めるスペースがあることが背景にある。

中国でシェア自転車が普及してくるもう
一つの背景は、フレキシブルな情報管理
だ。自転車を利用するには実名登録し、
最終的には銀行の実名口座と結びついた
インターネット企業の決済口座で利用者が
特定される。個人が特定された形で移動
経路や時間が記録され、共通の信用情

報として蓄積されている。このような情報集積の容易さが参入を多く呼ぶことにつながるし、情報開示が行われても構わないから自転車を使う、という人たちが存在する。

シェア自転車の事業主体は、個人ごとの利用状況がある種のポイント制で把握し、管理している。そして、ルール違反が重なったらその人には使わせない、あるいはその人の利用料金が上がるという形でコントロールしている。決済口座を管理する銀行に情報が共有されてしまっているのだから、「あなたは自転車をちゃんと使わなかったから銀行の融資をしない」ということにもなりかねない。さらに、この利用状況管理情報が地方自治体の個人情報管理システムとも連結していくことが予定されている。そうすると、例えば子供が生まれて役所に児童手当を申請する際、「あなたは自転車をちゃんと使わなかったから補助金を出さない」ということにもなりかねない。

情報化が進めば進むほど、このようなリスクは高まっていく。それに対して私たちにかなり抵抗感がある。ところが、中国では元々そうしたプライバシーにあまり敏感ではなかったということもあり、情報をめぐるプライバシーの制約なく、こうした利用が進んでいくことが指摘できる。

さらにいくつかの要素がある。中国では自転車の盗難が非常に多い。詳しく調べてみると、中国の自転車の盗難台数は確かに多いが、人口一人当たりになると日本と変わらない。しかし、警察の統計をみると、日本では盗られた自転車の半分は返ってくる計算になるが、中国では盗られた自転車はまず返ってこない。中国の大学はキャンパスが広く、学生が自転車を盗られると大きな問題になってくる。こうした点で、借りて済ませれば、という需要を生み出している。

都市部における交通網の整備の問題もある。2000年代に入ってから、公共交通手段の整備が遅れたという論理で、無免許で乗れる電動スクーターが大いに普及した。この電動スクーターが自転車の普及を代替してしまったわけだが、2010年代以降になると、大都市には地下鉄をはじめとする公共交通手段が整備されてきた。そうすると、新しい需要、つまり地下鉄の

駅を出てから目的地までの「ラストワンマイル」の需要に応えるものとして、自転車のシェアという事業が大きく発展してくるようになった。

本来のシェアリングエコノミーは、資源を節約する、環境負荷を下げる、という特徴を持っているはずだ。ところが、中国のシェア自転車の展開は、事業運営者間の競争で大量のシェア自転車がばらまかれることによって、「必要な時いつでも使える」という世界を実現している。したがって中国でのシェア自転車の展開は、本来のシェアリングエコノミーとは逆に、大量生産・大量消費型のモデルであるといえる。

では、中国のシェアリングエコノミーはネガティブな側面だけかということ、そういうわけではない。ユーザー層が非常に若く、ITに対応でき、健康やおしゃれに敏感だ。一方、シェア自転車を供給する事業者も若い。中国では高齢化問題が非常に大きくなってきているが、新しいビジネスは若い人たちによって構成されている。

代表的な企業2社を紹介しよう。まず最大手の ofo は、自転車が大好きだった大学生たちが在学中に起業した会社で、全員90年代生まれだ。キャンパス内では皆が自転車を持っているが、実際に使っている時間は短し、卒業する時に捨ててしまうのもったいないと彼らは考えた。創業者の一人は学部生の時、毎年1台ずつ自転車を盗まれていた。だったら借りて済ませようじゃないかと、Uber、Airbnb等のビジネスモデルを参考に、シェア自転車の事業化を思いついた。

Mobikeも日本に来ている。創業者の1人は70年代生まれだが、その他の経営陣は非常に若い。例えば、胡瑋煒総裁は80年代生まれで大学卒業後、新聞記者となり自動車業界を担当する中で、自動車業界の変化を察知し、シェアビジネスの海外での経験を見て起業したという。

4. シェア自転車と経済の「構造改革」―目指す方向を体現

シェアリングエコノミーの中で自転車を取り上げることで、中国的な事業の在り方を見ることができ、中国が直面する課題である構造改革が目指す方向を見ることが

ができる。

皆さんが家庭で持っている自転車は、10台のうち7~8台は中国製だと思う。実際、中国は世界の自転車工場で、今は世界生産の7割程度を中国一国で占めている。中国の内需も世界最大だ。ところがモータリゼーション、経済の低迷や、1990年代以降の電動スクーターの普及等もあり、実はこのところ著しい生産能力の過剰に見舞われている。近年は年間輸出5000万~6000万台、内需2000万台で、8000万台ぐらいを中国で作っているが、売れなくて厳しい、儲からないという声をこの2~3年聞いている。

ところが、シェア自転車用の自転車の供給が2015年から始まり、2016年になるとそれが2000万台に迫るまでに拡大したといわれ、2017年はさらにシェア自転車の供給が5000万台に達するとの予測も同年前半まではあった。このような状況が出現して、過剰生産能力で苦しんでいた状況があつという間に解消された。実際にシェア自転車として稼働している台数は1600万台といわれているが、自転車が酷使されて使えなくなり、新規に投入されるという状況になっているのではないかと。この2~3年で、中国政府が中国経済全体として目標としている構造改革の実現が、まさに自転車産業で観察された。

ただし、シェア自転車向けに自転車業界が大きく展開することによって困る人々も出てきた。個人で自転車を買わなくなったので、街の自転車屋が困った。街の自転車屋で自転車が売れなくなると、日本企業にも影響が出た。中国の比較的高級な自転車には日本のシマノの部品が使われている。中国の街の自転車屋で自転車が売れなくなって、去年はシマノの株価にも影響が出たという。

シェア自転車が体現したことは、単純に過剰生産能力を解消したことだけではない。シェア自転車の急速な展開は、中国製自転車の品質が大いに上がるという現象を生み出した。理由は、シェア自転車のメンテナンスが非常に難しいことにある。その辺に乗り捨て、また誰かが使うから、初めから丈夫に作っておかなければならぬ。丈夫に作るだけでなく、前述の2社、特に Mobike はデザインや設計に工

夫をして若い人たちが乗りたくなるものを追求し、酷使に耐える部品を選択し、開発していく。Mobike が最初に提供した自転車は、600元=1万円として4万円以上する。アルミのフレームを使ったり、シマノのブレーキを使ったりしてきた。

シェア自転車を皆が借りると台数が少なくて済むのではないかと思われるが、実際には台数は増えてしまった。例えば、乗用車とタクシーを比べると、タクシーの方が更新が早い。シェア自転車の耐用期間は、一応 Mobike は3~4年、ofo のほうは半年くらいはもつと言ってはいるが、実際には、何人もの人が絶え間なく使っていくので更新が非常に速く、個人が買わなくなる分を埋め合わせ、それ以上に台数が増えることになったとみられる。

シェア自転車が中国で急速に拡大する中で、シマノ以外の日本企業もいくつかチャンスを得るようになってきた。例えば、いわゆる「ママチャリ」のブレーキを開発した唐沢製作所（埼玉県）というブレーキメーカーは、2000年代に入って中国の電動スクーターのブレーキを作って大成功させ、その後またシェア自転車向けのブレーキを開発して大当たりしている。

5. 「不透明な」ビジネスモデル — 本当に成り立っているのか？

実は、シェア自転車ビジネスはかなり大きなリスクを背負っている。

シェア自転車は、ほとんどの企業が外から資金を調達して事業を立ち上げている。旧来の中国の企業はだいたい国有銀行からお金を借りてくるが、シェア自転車の事業者たちは銀行から借りるより、エンジェル、プライベートエクイティ、ベンチャーといった中国金融界の新興勢力から資金を調達している。

なぜ銀行から借りなくても資金調達ができるのか。中国は経済がそれほど好調でないとはいえ、これまでの経済発展の成果として、お金がとにかく余っている。個人ベースでは不動産や株を買ったりするが、もっとたくさんお金を持っている人たちは事業で当てようとする。この余っているお金の行き場がシェア自転車になった。最近、企業価値評価額10億ドル超の企業をユ

ニコーン企業と呼ぶが、ofo と Mobike は中国の自転車関連では唯二のユニコーン企業と呼ばれるようになった。それほど外からたくさんのお金を調達しているということでもある。

ただ、ユニコーン企業としての企業価値の大きさは張りぼてかもしれない。シェア自転車ビジネスは外から調達した資金で回っているのだから、ビジネスモデルを早く確立して儲かる仕組みをつくらなければならないはずだ。しかし直感的に考えて、30分で0.5元（9円）あるいは1元（18円）では、どんなに利用者が多くてもそれほど儲からないだろう。実際、昨年春の段階で事業者の一つに話を聞くと「利用だけでは人件費ぐらいしか賄えていない」と正直に言ってきた。自転車の調達コストが1台300元の ofo は、公式には1人1回30分（0.5元）、1台1日5回利用されればペイできると言っている。しかし実際には、利用者の使い方は非常に激しく、陣取り合戦のために大量の自転車を投入しているのだから、お金が回収できているとはとても思えない。非常に危ういベースの上にシェア自転車の拡大が続いてきた。

にもかかわらず、なぜ彼らはお金を出してきたのか。常識的に考えるとベンチャーは上場益が重要なので、上場益を期待したのかもしれない。実際に主要な業者の一つ「永安行」は昨夏、上場した。出資者は儲かったと思う。しかし、その他の事業者を見ると、少し危うい状況になっている。そうすると、自転車産業への打撃も非常に大きくなっていく。現に徐々に資金の流入が止まり始め、シェア自転車の事業者たちは自転車メーカーに対して発注のキャンセルを始めている。それでもこれまで多くの資金が入ってきた理由は、いくつかある。一つは、シェア自転車を借りる人たちが事前に入れるデポジット、あるいは利用料金として引き落とされていくプリペイドの資金を事前に集め、運用していたのではないかとされている。

もう一つポジティブな目的として考えられてきたのが、ビッグデータだ。シェア自転車の利用を通じて集中されてきたデータが何かに使えるのではないかと、多くの投資家や事業者たちが期待してきた。現に ofo、Mobike への主要なお金の出し手は、アリ

ババ、テンセントという情報系企業だ。彼らが自分たちの情報ビジネスの一部としてシェア自転車を利用しようとしていると考えられている。

6. シェア自転車の中国的展開 — 「走りながら考える」

激しい競争の結果として、昨年からの淘汰が徐々に始まった。その結果として事業者の数は70社まで増えた後、40社まで減る状況になっている。そして ofo と Mobike の2社への集約がますます進んでいくのではないかと、さらにこの2社も合併するのではないかと、とまでいわれている。

この2~3年で数千万台の自転車が投入されるような急拡大が、なぜ可能だったのか。一つの大きな理由はルールがなかったことだ。では誰が秩序を守ろうとしているのか。非常に中国的な特徴だが、政府が出てこなくても、このビジネスから利益を受けている業界が秩序を守るような活動を勝手にしてくれるのだ。例えば、シェア自転車の発展の中で最も利益を受けたのは自転車メーカーだった。彼らはシェア自転車の今の状況を守りたい。そこで、自転車の業界組織が規準や利用のルールを先導して考えてきた。こうした発展の在り方は、たぶん日本では見かけにくいだが、中国ではいろいろな業界でしばしば観察できる。

とはいえ、昨年半ばになると、いよいよ中央政府が出てきてシェア自転車の管理に関する通達を交付することになった。まず、地方自治体が責任を持つ。あまりたくさん量を投入しない。交通の妨げにならないようにする。インターネット技術をしっかり使っていく。このような方向付けを中央政府がするようになった。これが出たとき、日本の一部の人たちは中国でシェア自転車に対して規制がかかったととらえた。しかし、その見方は必ずしも正しくない。急拡大してきた中国のシェア自転車が多くのユーザーを得て一般の人たちに認められ、ついに中央政府が公認することになったと理解すべきだろう。

もう少し別の見方をすると、中国経済の発展の結果として、金も人も技術もあり、生産要素は十分にある。必要であれば、

海外から金も技術も持ってくる事が出来る。そして中国の内需はとて大きい。隠れていた需要が顕在化したときの規模が膨大な上、供給側の準備も十分できている。この2つが上手く結びついたらときに巨大なビジネスが生まれる可能性が、中国にはある。これこそ中国でのビジネスの大きな魅力であり、可能性でもある。ただし、その時に激しい競争、膨大な無駄、混沌を伴うのが中国の産業発展に共通する性質だ。こうした中で、シェア自転車が見せている新しい状況がITとの結合だ。社会が大きく変わり、中国のシェア自転車の発展はその他のシェアビジネス、都市そのものをスマート化していくというプランとも結合する形で、並行して進んでいる。シェア自転車の発展は中国の産業の発展の特徴と見ることもできるし、中国が示している新しい方向も示している。

国内の競争が激しくなってくると、中国の企業は外に出ていく。シェア自転車の事業者も海外展開をしていく。昨年秋の段階で、Mobikeは昨年世界12カ国200都市で展開し、昨年6月に日本にきた。ofoは世界17カ国180都市で展開し、やはり日本に来ている。日本では乗り捨て自由ではないが、世界のある一定の部分では乗り捨て自由で展開している。

<質疑応答>

Q. シェア自転車のビジネスを日本で展開するときに、日本の会社であれ、中国の会社であれ、潜在的需要など事前のマーケット調査をしていると思うがどうか。

A. ドコモ・バイクシェアは、どれだけの面積に何台供給しなければならないという最低限必要な密度を計算している。中国系はその辺の計算を持っているはずだが、まずは投入台数を増やしていくことを考えている。

ところで、自転車通行の専用スペース確保について日本国内で参考になるかもしれないのは、しまなみ海道だ。行政のイニシアチブだと思うが、自転車が通るため

7. 日本のシェア自転車普及の課題と当面の方向

日本は、シェア自転車を展開するには不都合な環境なのではないか。とりあえず日本がどうにかしなければならぬ部分は、参入・供給増に係る部分であり、行政がどのように係って来るのかということになるだろう。

現状、日本ではdocomo系、ソフトバンク系が主要なシェア自転車の担い手になっている。そのほか、LINEあるいはメルカリ等が参入してきている。いずれも情報通信系で、彼らは本業とシェア自転車との協業効果を狙って展開しているといえよう。それ以外にもいくつか小規模な事業者が出てきているが、非常にマイナーな存在だ。日本で最大手はdocomo系だが、docomoのシェア自転車はまだ運用台数が6000に達していない。そのうちの8割は東京都内の展開になる。

ただし、2018年は日本のシェア自転車元年になるだろうと予想した人もいる。実際に都内や一部の地方の状況を見ると、確かに需要は間違いなくあると思う。あとは環境をどのように整えていくのが課題だ。最大の課題は、駐輪スペースの確保だ。

日本でシェア自転車を拡大させていくためのカギを握る主体として目下のところ考

のスペースを整備している。自治体の決断次第で自転車道が整備できる。

Q. 中国の国内でまだシェアバイクの成長が見込めるとなった時、日本から事業者が参入する可能性はあるか。あるいは中国でシェアバイクのやり方を学んだ業者が日本に導入しなおすという展開は見込めるか。

A. 多くの産業やビジネスにおいて、日本の企業が中国の大きな市場を獲るのは非常に難しいと考えている。まず、日本の事業者はどうしてもコストの高いやり方をしてしまう。確実性を下げ、コストを下げていくのが非常に苦手だ。中国の場合は、確率が低くても量を投入し、その中で鍛えられて確率が上がっていくやり方だ。日本の

えられうるのは、地方自治体、通信事業者、商業事業者（コンビニ、ドラッグストア等）だが、その中でもまず役割を果たしてもらいたいのが地方自治体だ。地方自治体は駐輪スペースの確保も含めた利用環境を整備し、事業が軌道に乗るまでの橋渡しとして事業主体となって委託していく。

一方、供給を増やすためには受託側の問題もある。ドコモ・バイクシェアを東京都が利用しているが、この会社のシェア自転車のシステムのコストは高いという指摘がある。中国の場合はミス、ロスも見込んで供給すればいいという考え方をし、さまざまな工夫をするが、日本のように100~120%の確実性を追求していくとどうしてもコストは高くなる。

私自身の極論を言うと、日本の自治体が中国のシステムを使うのがいちばんいい方法だと思う。それが嫌ならば、中国の事業者のような考え方に立って、供給コストを下げるように努力しなければならないだろう。私たちは品質も安全性も日本のものが最良だと思っているが、中国のものは我々とは違う発想で極めて合理的に作られている。しかもある程度の水準を確保しているので、私たちが考え方を変えていかないと、いつのまにか中国に負けてしまいかねない。そのことがシェア自転車の領域ですでに起こっている。

ように120%準備して乗り込んでいくという形では、管理コストやシステム構築コストがかかって難しいだろう。

docomoとソフトバンクは、通信事業に関して海外展開する能力は残念ながら高くないだろう。一方 ofo や Mobike は既に海外展開をしていて、いろいろな経験を積んでいる。中国国内でも、地下鉄網の整備と共にシェア自転車の市場は伸びていくだろう。大都市ではなく中小都市、内陸の方になってくると、日本企業は事業環境に対応できないと思う。しかし、パーツメーカーには大いにチャンスがあるだろう。

Q. シェア自転車を日本側に持ってきてやすいのは観光地であり、地方でそれを活かす状況ではないと思うがどうか。

A. 観光地でも、京都や大阪といった都市圏であれば利用が多いので、シェア自転車は使えると思う。シェア自転車にとって非常に重要なのは、その辺に乗り捨てられたものを回収して再配置する労力で、あまりに分散してしまうと回収できなくなる。比較的人口の少ない風光明媚な場所になると、主力は自動車になると思う。

Q. シェアバイクの事業は余ったお金が行ったもので、これからずっと発展的に拡大していくという状況にはないと理解してよいか。

A. ここ2~3年に見てきた急拡大は終わったと思われる。今は、供給規模が更新需要を含めてキープされていくかどうか、という状況だ。

Q. 日本で docomo などが事業に乗り出すのはビッグデータが理由だとしか思えない。いいものを安くベストの状態を提供するという発想を持つことが今後大事ではないかと思った。

A. 後者の部分はまさにその通り理解していただけると思う。

第一点については、自転車が2000万台あるとすると、趣味的な自転車は1割あるかないか。残り8割が個人所有からシェア自転車に置き換わる可能性がある。日

本で供給台数がコンスタントに1000万台を超えていたのは2000年代前後で、モーターゼーションが終わってからの話だ。この点は自転車が自動車と代替関係にならず、かつシェアとして市場が拡大していく可能性があることを示唆していると思う。中国では、地下鉄が伸びるごとにラストワンマイルの需要が伸びていることを示しているが、東京都内では、地下鉄を降りてから職場まで、あるいは出勤してから仕事で回る所に自転車の市場の空白が存在している。日本の場合、この部分でシェア自転車が伸びていくとも思える。

Q. QR コードをスマホで決済するのがインフラとして非常に重要だと思う。中国でQRコードの決済とシェア自転車の普及とは、どちらが早かったのか。

A. ほぼ平行していた。シェア自転車を含め、いろんなものがQRコード決済に変わってくる中での出来事だと理解するのが良いだろう。

Q. 新潟の交通機関の決済は閉塞的なカードだ。まずは決済手段のオープン化がないとシェア自転車に結びつかないのではないか。

A. 技術的には十分可能だが、中国との根本的な違いは、日本では現金に対する

信用が非常に高く、どうしても現金を選んでしまうことだ。中国では日本人ほど現金を信用していないので、早期にデジタル決済に移行することになったし、そのスピードがあまりにも早かったので特定の決済手段に収れんすることになったと思う。日本の場合、スマホなどいろいろなカード系アプリが入れられるようになって、どれでも使えるようにしていくしかないだろう。

Q. 中国はまったく現金を持たなくてもいい市場になっているが、日本で現金なしの時代は可能だろうか？

A. 可能だとは思う。私の印象では、中国では中高年以上の人たちがIT化について行っており、社会全体の移行が容易になっている。ただ、日本では、ITに対応できない人たちの割合は結構高く、これが社会全体での移行を難しくしている。さらに技術的な問題として、docomo やソフトバンクなどの通信事業者がいろいろやっているが、アップルのシステムでなければ決済ができない。中国では非常に速い変化の中でアリババとテンセントという2つの大手事業者が、どのスマホでもどのシステムでも、自分たちの決済手段を使えるようにしてしまっており、利便性が非常に高くなっている。

海外ビジネス情報

■ロシア極東

外国人旅行者数で
沿海地方がロシアの地方で第2位に
(ロシースカヤ・ガゼータ3月5日)

沿海地方が外国人旅行者に人気のロシアの地方トップテンに入った。このランキングは、2017年の結果に沿って「TurStat」が作成した。

リストのトップはクラスノダール地方（訪れた観光客は90万人以上）だ。続いて沿海地方（64万人）、クリミア（50万人以上）、タタルスタン（27万8000人）、モスクワ州（23万人）、イルクーツク州（21万1000人）、ウラジミル州（20万人強）、ヤロスラブリ州（20万人強）、スタブローポリ（10万人）、カリーニングラード州（10万人）。

TurStat の専門家によれば、ランキング作成時にモスクワとサンクトペテルブルクは除外された。昨年、これらの地域を訪れた外国人はそれぞれ、400万人、100万人強とみられている。

沿海地方を訪れる外国人のうち、通常、中国人が過半数を占める。ところが昨年、TurStat の専門家は日本と韓国からの観光客の前代未聞の増加を指摘している。これに寄与したのが、沿海地方の積極的なプレゼン、クルーズ観光の展開、日本等18カ国の国民を対象とする電子ビザの導入だった。韓国の旅行者には（2014年1月から）ビザは全く必要ない。

口極東の投資誘致機関
国外に新しい支部を開設
(極東開発省 HP 3月6日)

極東投資誘致・輸出支援エージェンシーが今年、国外に複数の支部を設けることを、アレクサンドル・ガルシカ極東開発省が6日、ウラジオストクでの同省参加総括会議の席で述べた。今日現在、エージェンシーの駐在事務所は上海と北京にあり、年内にソウル、東京、インドの支部が活動を始める。

「今日現在でエージェンシーは4.5兆ルーブル相当のポートフォリオを扱っている」と大臣は述べた。大臣は、全く新規の

投資家がロシア極東に参入し始めたことを指摘。例えば、インドの KGK はウラジオストクにダイヤモンド研磨工場を開設し、発電会社の Tata Power はカムチャツカのクルトゴロフスコエ炭鉱を開発する。

ガルシカ大臣は、「ベトナムの True Milk 社は沿海地方での酪農業の展開に着手し、中国政府系大手の Chengtong（中国誠通発展集団）はハバロフスク地方での紙パルプコンビナートの建設に15億ドルの投資を予定している。さらに、中国交通建設は、沿海地方の国際輸送回廊のインフラ整備事業の F/S に着手し、この事業を事実上の実施段階に移した」と明言した。

韓国の資材メーカー
口極東での工場建設を検討
(Interfax 3月6日)

KCC Corporation（韓国）がロシア極東にガラス工場（事業費2億5000万ドル）を建設する計画であることを、同社のキム・ソンウォン社長が5日、韓国投資家デーの枠内でのアレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣との会談で述べた。極東開発省広報室によれば、アレクサンドル・クルチノフ極東開発次官、レオニード・ベトホフ極東投資誘致・輸出支援エージェンシー局長、KOTRA、KCC Corporation の関係者が出席した。

「1958年創業の当社はこれまで、ロシア極東での活動のチャンスを一度も検討したことがない。今、我々はこの問題を真剣に検討し、自分たちのプロジェクトについて協議することができる『韓国投資家デー』に招待してくれたことに非常に感謝している」と KCC Corporation の代表者が述べた。ガルシカ大臣は、これからできる工場の製品に対する国内の需要は、ロシア極東に大型製造企業ができるにつれて増えていこうと述べた。

「アムール州では国内最大級の建設工事が進んでいる。ここにはガス加工工場ができる。そのため、貴社工場の製品の需要は国内外でみつかるだろう」というガルシカ大臣の談話を広報室は伝えている。

日本の技術によるごみリサイクル
沿海地方で方法を協議
(沿海地方政府 HP 3月12日)

沿海地方政府の関係者が日本の関係者と会談した。双方は、最先端のクリーン技術の活用によるごみリサイクル施設の建設での協力の見通しについて協議した。

沿海地方側からは国際協力局、保健局、住宅・公共事業・燃料局、料率・労働・社会発展局、沿海地方投資エージェンシー、AVA-TRADE 社の関係者が出席した。日本側からはベガス HC、大和総研、(株)マテック、北海道総合商事(株)の関係者が出席した。

会談の出席者らは、鳥取県と沿海地方のごみリサイクルのインフラ整備での協力が順調に進んでおり、この方面での連携は現在ロシアで行われているごみリサイクルの改革と完全に一致すると明言した。会談では日本のごみリサイクルシステムの情報が紹介され、マテック社の開発した鉄・非鉄金属・自動車・オフィス用機器等のごみの回収・処理・リサイクル技術のプレゼンが行われた。「会談ではさらに、紙おむつを燃料ペレットへリサイクルする AVA-TRADE 社の投資プログラムが現在、大きく注目されていることが強調された」と天然資源・環境保全局側は話した。

この会談のロシア側の出席者は、提案されている日本の技術を沿海地方で導入することは、2018年1月にロシア連邦政府が承認した「2030年までの産業廃棄物・生活ごみの処理・リサイクル業発展戦略」、さらに2016年に沿海地方天然資源・環境保全局が承認した同地方での地域ごみ処理計画にかなうものだと結論付けた。この計画は、ごみリサイクル施設が立地する工業団地（エコテックパーク）網の沿海地方での形成を見込んでいる。このような工業団地の一つが、AVA-TRADE 社の投資プロジェクトの枠内で造成されることになっている。

日本の設備による 口極東唯一の鉛筆工場ができる (極東開発省 HP 3月14日)

ロシア極東で唯一の鉛筆工場がまもなくハバロフスク地方ラヴ地区にできることを「Vesti ハバロフスク」が報じている。

この投資プロジェクトは木材の高次加工を目的とし、事実上、廃棄物無しで操業することになっている。原木から材木と化粧板をつくり、残ったおが屑から燃料ペレットと鉛筆がつくられる。2020年までに新工場の建設への投資金額は13億ルーブルになる。約167人の新規雇用が創出される。ラヴ地区は住民の雇用のほか、1万6000ルーブル余りの税収も得ることになる。

鉛筆工場はホル集落に立地する。工場建設は雪が消え次第、始まる。工場には日本の設備が設置される。年内に工場の60%が稼働できるとみられている。無人製材ラインのフル操業は2019年に始まる。「日ロ木材加工拠点の展開の一環で、ホル工場に専門家養成センターが開設される」と、イリヤ・シェバツォフ・プロジェクトリーダーは語った。

ハバ空港新ターミナルの工事に 副首相がゴーサイン (インターファクス3月15日)

3月15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はハバロフスク空港国内線新ターミナル建設予定地にカプセルを埋めるセレモニーに出席した。

国内線新ターミナル(2万6000平方メートル)の建設への投資総額は約50億ルーブルになる。ハバロフスク空港(ノープイ)の発展プロジェクトは、滑走路の改修と空港ターミナル及商業区域「AirCity」の建設を含んでいる。

工事元請は、2018FIFA ワールドカップの枠内でロストフ・ナ・ドヌのプラトフ国際空港をゼロから建設したトルコの企業コンソーシアム Limak-Marashstroy だ。ハバロフスク空港の新しい旅客ターミナルの営業開始は2019年末に予定されている。

ウラジオの水産市場建設用地確保 副首相が行政に指示 (インターファクス3月17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、4月までにウラジオオストクの中心部に水産市場建設用地を確保するよう沿海地方政府に委任したことを17日、極東開発省広報室が発表している。水産市場には鮮魚貯蔵、販売、レストラン・カフェが設置されることになっている。

今日現在でこのプロジェクトに投資する企業2社が決まっている。それは、韓国の一ハナロ・ホールディングスとロシアのアクアテクノロジーだ。

ハナロ・ホールディングスには既に、世界のさまざまな国々、特にボストン、シアトル、その他韓国の大都市で水産市場プロジェクトを実施した経験がある。アクアテクノロジー社はロシア極東の水産で漁労と水産加工に従事している。沿海地方政府の発表によると、同社のプロジェクト参加によって、仲介者が排除され、市場の製品の価格がリーズナブルになるという。

カムチャツカ LNG 積替ターミナル 建設に日本企業が参画か (極東開発省 HP 3月21日)

カムチャツカ地方における LNG 積替えのための物流ターミナルの建設の枠内で、NOVATEK が日本企業と交渉している。丸紅と(株)MOL JAPAN がカムチャツカ地方で開かれた会議で、NOVATEK と地方政府の関係者向けに自社の技術力のプレゼンを行った。

「LNG 積替え複合施設と北極海航路で LNG を運ぶ船舶の建造という、責任重大で技術的に難しい課題を我らが日本のパートナーたちは抱えている」とカムチャツカ地方政府ユーリー・ズバリ副首相は述べた。

NOVATEK のデニス・フラモフ副社長によれば、現在、測量作業、プレ・フィード、積替え複合施設に最も適した建設用地の調査が行われているという。その後、設計が始まる。ターミナルの貨物積替え能力は最大で年間2000万トン、作業年数は40年を超える。「全体的な経済戦略的意義のほかに、カムチャツカでの積替えプロジェクトは地域発展のドライバーでもある。試算によると、必要とされる投資金額は建設用地に応じて10億～15億ルーブルになるだろう」とフラモフ副社長は述べた。

ロシアと北朝鮮を浮橋で結ぶ (極東開発省 HP 3月21日)

ロシアと北朝鮮の間の自動車道の建設を特設作業部会が検討していることを、アレクサンドル・ガルシカ・ロシア連邦極東開発大臣が21日、ロシア代表団公式訪朝の枠内で行われた盧斗哲・副首相兼国家計画委員長との会談で述べた。この二者会談は、貿易経済・科学技術に関するロシア・北朝鮮政府間委員会第8回会合の後で行われた。

「我々にはロシアと北朝鮮の二国間協力の前向きな例がある。順調に動いている経済協力の例の一つが『ハサン-羅津』鉄道プロジェクトだ。3月初旬のウラジオオストクでの韓国大統領府北方経済協力委員会の宋永吉委員長との協議で、韓国側は同プロジェクトに合流する可能性を積極的に探っており、プロジェクトを3者方式にしたいとの要望を伝えてきた」(ガルシカ大臣)。

盧副首相は、日朝貿易経済関係の拡大強化のもう一つの要素になりうるのが、両国間の横断道の建設だと述べた。「北朝鮮と中国の間には23カ所の自動車道検問所があるが、ロシアとの間には一つもない。現在、ロシア極東から輸入の際、物資は対口国境ではなく対中国境を通っている。図們江を渡る橋梁を建設する可能性の検討が不可欠だ」と盧副首相は指摘した。盧副首相はさらに、既存の鉄橋を修復し、自動車も通れるようにすることが可能だとも述べた。

「このような橋梁建設問題を検討するよう、ロシア政府からロシア連邦運輸省に指示が出された。既に作業部会が設置された。手始めに、我々は浮橋建設を検討している」とガルシカ大臣は述べた。ガルシカ大臣は盧副首相に対し、この方面で見込まれる貨物量のデータをできるだけ早期に作業部会に提出するよう関連省庁に指示し、この作業部会の活動に積極的に参加するよう北朝鮮の運輸省に指示するよう、要請した。

入国ビザ手続きの簡素化 ロシアが北朝鮮に要請 (インターファクス3月23日)

アレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣が北朝鮮当局にロシア人へのビザ発給の

簡素化を要請した。

「今年、両国の外交関係樹立から70年になる。我が国は北朝鮮の独立を最初に正式に承認した。両国の連携の拡大強化の新たなポイントの一つになりうるのが、観光部門だ。貴国に対するロシア国民の潜在的関心は非常に高い。両国の協力の記念行事の計画のみならず、ロシア国民のビザ手続きを簡素化する可能性の検討を北朝鮮政府に要請する」とガルシカ大臣は、3月21～22日に平壤で開かれた貿易経済・科学技術に係る口朝政府委員会第8回会合の冒頭で述べた。大臣はさらに、ロシア側が既に、北朝鮮国民のロシア連邦への入国ビザの簡素化の措置を講じている(北朝鮮は電子ビザによるロシア極東訪問を申請できる18カ国に含まれている)ことに触れた。

このほかにも政府間委員会の会合で、双方は貿易、運輸、エネルギー、製造業、農業、漁業、教育、科学、環境、スポーツ・文化の分野での協力について話し合った。「朝鮮側との2日間の集中的作業の結果、最終議事録が署名された。これは、運輸、農業、環境保護、科学、教育等の分野での二国間連携を規定するものだ」とフェースブックの在平壤ロシア大使館アカウントに掲載された資料に記されている。協議に出席したアレクサンドル・マツェゴラ駐北朝鮮ロシア大使によれば、この最終議事録の規定は国連安全保障理事会の制裁決議の規定に完全に合致しているという。

極東開発省のデータによると、2017年のロシア極東地域と北朝鮮の貿易高は1500万ドルとなり、これは2016年の実績を84%上回っている。

沿海地方で農機が製造される (極東開発省 HP 3月23日)

農機の組立工場がミハイロフスキー地区に開設される。関連する提携協定書にアンドレイ・タラセンコ知事代行とコンバイン工場「ロツヴェリマシ」社のフレリー・マリツェフ社長が署名した。

協定書は18種類の農機(コンバインハーベスター「VEKTOR」、トラクター「VERSATILE」、刈り取り機など)のノックダウン生産を予定している。工場は

ディーラーセンター「極東オートセンター」をベースにつくられる。

タラセンコ知事代行によれば、この工場によって沿海地方の農業者に必要な機械をリーズナブルな価格で提供することができるし、機械をリースで購入することもできるようになるだろう。

原発事故後の日本の水産品 ロシアへの禁輸が解除に (ロシースカヤ・ガゼータ3月26日)

2011年に原発事故が起きた福島県を含む日本の一部の県の水産品のロシアへの輸入禁止を、連邦動植物検疫局が解除した。

3月23日から、岩手県、宮城県、山形県、新潟県、茨城県、千葉県からの輸入の一時禁止が解除された。この決定は、IAEA 調査団の報告書や周辺環境及び日本国内の動物由来食品の放射線物質のモニタリング調査の結果を踏まえて行われた。

しかし、日本の食品は管理監督が義務付けられている。福島産の食品には、現行の動物検疫証明書に加えて、産地及び放射性核種濃度(セシウム137、セシウム134、ストロンチウム90)のロット検査結果に関する獣医師の署名捺印の入った書類の提出が必要となる。さらに、ロシア国内に産品が到着した後、放射性物質の数値のサンプル測定が行われる。

サハ共和国に IT パークができる (タス3月29日)

ヤクーツクの IT パークが2018年末のオープンを予定している。これはヤクート自治ソビエト社会主義共和国100年に合わせてできることになっている重要施設だ、とヤクーチアのデニス・ペロゼロフ経済大臣代行が29日、閣議で述べた。

これまでに、サハ共和国(ヤクーチア)政府が東方経済フォーラムの枠内で、同共和国での IT パークの造成を見込んだ中国の Huaqing Hopusing Holding との枠組み協定書に署名したことが報じられている。ヤクーチア政府としては、この協定書によって、共和国の IT 技術やプラント製造などの投資の誘致が可能になると考えている。

ハイテク工業団地の造成構想は2013年に生まれた。発起人はサハ共和国(ヤクーチア) IT 産業協会だ。計画策定者らによれば、IT パークは高度人材向けの雇用を確保し、国内外の市場で競争するチャンスをヤクーチアの IT 技術者に提供するという。この構想はエゴール・ポリソフ・サハ共和国首長の賛同を得、その後 IT パークの造成はヤクーツク市社会経済発展プログラムに加えられ、さらにヤクート自治ソビエト社会主義共和国100年記念施設のリストに加えられた。

インド人労働者が 北朝鮮人労働者に代替するか (インターファクス4月3日)

NPO「沿海地方移住支援センター」のウラジスラフ・ザバイチャイヌイ所長は、インド人労働者が沿海地方の北朝鮮人労働者に代替しようと考えている。

「沿海地方では労働移民の構成の特定方向(特に北朝鮮)への歪みが発生した。沿海地方政府のデータによると、約9000人の北朝鮮人が沿海地方で建築業に従事して入る。沿海地方政府に続いて、移住支援センターも代替労働力を探し始めた」とザバイチャイヌイ所長は「極東の人口動態的發展」会議で述べた。

センターと在ウラジオストク・インド総領事館関係者との会談でインド側は、この種の需要が高ければインドの政府系専門企業が沿海地方に労働力を提供したいと考えている、と再三述べたという。「同時に、一度に4000人という数字も挙がっている。彼らには必要な技術とヤクーチアの過酷な条件で働いた経験があると言っていた。残念ながら、このような例はロシア全体ではあまり一般的でない」とザバイチャイヌイ所長は述べた。しかし所長は、そのためにはインドと沿海地方の間の直接航空路の整備が必要だと述べた。

第4回「極東の人口動態的發展」会議はユジノサハリンスクで4月3～4日の日程で開催中。専門家たちが人口動態政策の展開について話し合い、ロシア極東各地域が人口動態的發展のロードマップを紹介する。

これに先立ち、アレクサンドル・マツェゴラ駐北朝鮮ロシア大使がニューヨークでメ

ディアに対し、ロシアが国連安全保障理事会決議に従い北朝鮮人労働者の送還を開始したことを発表した。大使によれば、これで最も深刻な打撃を受けるのは、ロシア極東地域だ。ロシア全域で約3万7000人の北朝鮮人労働者がいて、彼らは集団で入国し、建設業、林産業、農業、水産加工場で働いている、と大使は明言した。彼らの月給は約500ドルだ。

沿海地方に

ロシア国内初のアミノ酸工場を (リア通信4月4日)

沿海地方最大の製薬会社「イースト・ファーム」（企業グループ「ファルマシテズ」傘下）がロシアで最初のアミノ酸工場を開設する方針だ、と沿海地方政府が伝えている。

ファルマシテズは1997年にロシア（イルクーツク）で創業。今年、ウスリースクの工場は15周年を迎えた。ここでは抗結核薬、抗ウイルス剤、抗がん剤、抗生物質、糖尿病治療薬などを製造している。

「ウスリースクにさらに栄養輸液用アミノ酸製造ラインを一つ建設する方針だ。この構想はタイムリーであり、必要だ。なぜなら、ロシアには現在、アミノ酸をつくる会社が皆無で、この市場は完全に輸入品に頼っているからだ」とファルマシテズのビクラム・プニヤ社長が沿海地方のアンドレイ・タラセンコ知事代行との会談で述べた。

プニヤ氏はさらに、同社が新工場開設に約5億ルーブルの投資を予定していることを告げた。3年後、この工場は最大で1億ルーブルを毎年納税するとみられている。会社側はアミノ酸の製造開始を2020年に予定している。

ルースキー島を中国企業と開発 (コムルサント4月10日)

極東発展基金はウラジオストク市ルースキー島の大規模建設工事プロジェクトのパートナーを見つけた。コムルサントが得た情報によると、インフラ整備とコンベンションセンター建設の費用200億ルーブル余りを中国の政府系企業 China Communications Construction Corporation (CCCC、中国交通建設股份有限公司) が投資することになりそうだ。一

方、ルースキー島は観光地として人気がないため、このプロジェクトは魅力に欠けるかもしれないと市場関係者は警告している。

極東発展基金はアジア経済フォーラム（中国・ボアオ）開催中に CCCC と提携について合意した。極東発展基金のアレクセイ・チュクンコフ総裁の説明によると、双方はウラジオストク市ルースキー島での多目的クラスター建設プロジェクトの共同実施に取り組むことにしている。CCCC は北京に本社を置く交通インフラ整備の政府系企業で2005年に設立。同社は現在、ロシア極東の国際輸送回廊「プリモリーエ1」と「プリモリーエ2」の近代化への参画を検討している。

多目的クラスターは、ロシア政府によって2018年夏に承認されたルースキー島の発展コンセプトにしたがって建設される。2022年までにコンベンションセンター（8万5000平方メートル）、学術研究・医療拠点（10万2000平方メートル）、国際ビジネスセンター（59万5000平方メートル）、低層集合住宅（54万平方メートル）、スポーツ複合施設（5万9000平方メートル）、観光施設（14万3000平方メートル）、インフラ施設（21万平方メートル）が建設されることになっている。全173万平方メートルの不動産の建設に1415億ルーブルの投資が予定されている。

チュクンコフ総裁の説明によると、極東発展基金は署名された協定書の枠内で、CCCC とインフラ工事に特化する管理会社（111億ルーブル）を作ろうと考えている。極東発展基金はこの管理会社への投資の7割を外国企業、3割をロシア側（民間）が出すことを考えている。チュクンコフ総裁によれば、中国側も予定された範囲で、コンベンションセンターの投資家としても機能する。このプロジェクトへの投資総額は118億ルーブルになる見込みだ。

ロシア極東市場から

日本製中古車排除の動きか

(コムルサント・デイリー4月12日)

4月11日から、「初めての車」と「ファミリーカー」の国家プログラム（子供が多い世帯や初めて自動車を購入する人向けの金利割引自動車ローン）の割引が10%から25%に拡大したことを、産業商務省が発表した。産業商務省の説明によると、車両

緊急通報システム ERA-GLONASS の付いたロシア製新車の手頃さを高めることが必要だからだ。産業商務省の目算では、この措置によって、ロシア製新車とロシア極東で人気の中古車を、価格について「ほぼ対等」にすることができる。このディスカウントは、145万ルーブルまでの価格の自動車に対して有効だ。

アフスタ通信社のデータに拠ると、ロシア極東では2017年、新車1万3400台に対して、28万3800台の中古車が販売された。ブラゴベシチェンスクのディーラー Samuray Avto のアルチョム・プリアエフ社長は、優遇措置がアムール州住民の選択にあまり影響を与えていないと考えている。「我が国は常に、国産車の購入を促している。輸入車の関税を引き上げたり、廃車税や GLONASS を導入したり。しかし、人々は日本車を買ってきたし、これからも買うだろう。なぜなら、問題は質であって、ロシアの自動車産業はガラクタだ」。

沿海地方では、自動車の大部分が日本から輸入されており、それらが技術規則や通関規則をクリアするように、ERA-GLONASS の設置と使用の「一時的ルール」が策定された。この一時的ルールの期間が7月1日に終わると、輸入車の登録は不可能になる。同地方のアンドレイ・タラセンコ知事代行は4月初め、関連法が採択されるまで一時規則の期限を延長するよう、連邦政府に求めた。

トルトネフ副首相

「北朝鮮との連携は国連決議に従う」 (極東開発省4月13日)

ロシア極東におけるロシアと北朝鮮の連携は国連決議に従って進むだろう。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は、極東・バイカル地域社会経済発展政府委員会の極東投資プロジェクト実施小委員会の会合を総括し、このように述べた。

トルトネフ副首相は12日、北朝鮮の李容浩外相と会談。トルトネフ副首相によれば、労働移民問題も協議された。「我々は、全面的に国連決議にしたがって行動する。この決議は、締結した契約に従い2019年末まで就労を継続する権利を我々に与えている」と副首相は指摘した。

北朝鮮は1950年代末以降、自国の技能労働者をロシアに派遣している。現在、この就労は、北朝鮮人労働者の雇用を国連加盟国に禁ずる国連安全保障理事会決議によって導入された制裁が原因で、中断の一手手前にある。

「ロシア側は、国連制裁を緩和し、2年間これら制裁がロシアの労働移民に波及しないよう、大いに努力した。我々はこの間に、南北朝鮮の交流で重要な政治的变化が始まることを期待している。特に、南北の対話が緊密になり、それが我々の連携の今後の進展を可能にするであろう」と大臣は述べた。

ロシアのインフラ整備事業参画

日本企業が意欲

(タス通信4月16日)

丸紅がロシア国内の港湾、空港、道路交通の整備に参加する可能性を探っている。マクシム・ソコロフ運輸大臣は丸紅関係者との会談を総括してこのように述べた。

「丸紅との会談で我々はポスターチヌイ港の整備に係るプロジェクト、沿海地方のオリガ港、ルドナヤ・ガワニ港の整備プロジェクトについて協議した。丸紅はこれらのプロジェクトに対し、ロスモルポルト社と財務モデルをつくり、民間投資家として参加する意向を持っている。ISTグループとのサハリンのシャフチョルスク港石炭ターミナル整備プロジェクト(特設経路による建設中の港への石炭の運搬)もそうだ。そのほか、ボロネジでのライトレール用インフラ整備工事への参画の可能性も検討された」とソコロフ大臣は述べた。

ソコロフ大臣によれば、ロシアでのプロジェクト(金融、設備納入への参加、港湾手数料を使った投資回収でのロスモルポルトとの連携)への日本人投資家のさまざまな参加方式が検討されているという。

さらに、世耕弘成経済産業大臣と石井啓一国土交通大臣との協議では、ハバロフスク空港整備プロジェクトに重点が置かれた。「我々は、日本側がこのプロジェクトへの日本人投資家の参画に狙いを定めていると感じている。我々は国家レベルでハバロフスク空港整備プロジェクトを支持しており、ビジネスの意思決定に必要な基盤をつくっている」と大臣は述べた。

沿海地方での火力発電所建設プラン 日本企業が提示

(極東開発省 HP 4月17日)

日本の住友重機械工業(株)が、廃タイヤ、廃プラスチック、木質バイオマス、低カロリー石炭を燃料とする火力発電所を沿海地方に建設するプロジェクトを提示した。このプロジェクトの詳細について、同社の代表者と沿海地方のガギク・ザハリヤン副知事が協議したことを、沿海地方政府広報室が伝えている。

住友重工側によれば、この発電所の主な特徴は、低カロリー石炭を燃料とし、事実上、CO₂を大気中に放出しないことだ。「循環流動層ボイラによって、燃え殻はほとんど残らない。CO₂排出レベルは最小限だ。燃料として木質バイオマスを使えば、有害物は全く大気中に出ない」と住友重工側は説明し、同社が既に中国、アメリカ、フィンランドなど世界中に400の発電所を作ったと述べた。

発電所の運転時には、低カロリー石炭70%と木質バイオマス30%という燃料の比率が使われる。発電所の最大出力は5メガワット、残った燃えカスはセメント生産の添加物として利用が可能だ。さらに、この発電所のもう一つのメリットは、メンテナンスの簡単さだ。発電所の1日に必要な作業員は3人となっている。

住友重工側はさらに、日ロ政府間の合意の枠内で、日本側は日本の銀行から有利な条件で融資を提供する用意があることを伝えた。この6月までに詳細なビジネスプランができ、これに基づいてその後の協力の方向性が定められることで双方は合意した。

ウラジオと牡丹江を結び 高速鉄道建設意向書に署名 (Investinfra 4月20日)

19日、ハバロフスク市の中国投資家デーで、ウラジオストク-牡丹江間に高速鉄道を建設する意向書が署名された。署名式には出資する中国のChina Railway Dongfang Group(中鉄東方国際集団)、Prestige Frontier Limited、ロシアの極東投資誘致・輸出支援エージェンシーの関係者が出席した。

意向書はユーリー・トルトネフ副首相兼

極東連邦管区大統領全権代表、沿海地方のアンドレイ・タラセンコ知事代行の臨席のもと、署名された。China Railway Dongfang Group側は2017年12月、ウラジオストクでの中国投資家デーにおいて自社の投資プロジェクトを提示していた。

牡丹江とウラジオストクの両市を結び、設計営業速度が時速250キロの高速鉄道の建設が計画されており、これは中国の旅客鉄道規格を満たしている。この高速鉄道プロジェクトは12の新規の鉄道駅と総延長380キロの線路が建設されるとみられている。途中、橋梁とトンネルの長さの合計は線路の総延長の7割を構成し、プロジェクト投資額は120億ドル規模になる。

外国人技能労働者の就労ビザ 有効期限延長法案が政府に提出 (極東開発省 HP 4月20日)

極東開発省は政府に、先行経済発展区(TOR)及びウラジオストク自由港に働きに来る外国人技能労働者向けの数次ビザ取得と有効期間延長の手続き簡素化法案を提出した。

「数次就労ビザの有効期間を最長10年にする予定だ。数次就労ビザはTORまたは自由港で働く人々、そこでの投資プロジェクトのために招へいされる外国人技能労働者に発給される」とアレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣は解説した。

新方式によると、極東開発省または極東開発担当機関(極東人材誘致エージェンシー、極東開発公社、極東投資誘致輸出支援エージェンシー)の関係者が、外国人技能労働者向けの数次ビザの発給を領事機関あるいはロシア連邦外交代表部に依頼することになる。ビザ発給申請書の審査機関は5日。極東開発省の確認によると、ビザの有効期間の延長は、ロシア極東での投資プロジェクトの実施期間中であることが条件だ。

永久凍土地帯での 温室野菜栽培が形になりつつある (極東開発省 HP 4月23日)

ヤクーチア「カンガラッスイ」工業団地TORに入居するSayuri社が16トン余りのトマトと13トン余りのキュウリを栽培したことを、Sayuriのドミトリー・ザハロフ社長が発

表した。

カンガラスイ工業団地のドミトリー・ポリソフ社長によれば、Sayuri社は永久凍土地帯で通年使用の温室での野菜栽培技術の試験を重ねてきた。永久凍土地帯で野菜栽培用の通年使用温室を造成するのは、唯一無二のプロジェクトだ。このプロジェクトは日本の北海道総合商社㈱と合併で日本の技術を使って実施されている。

「既存の温室は認証用だ。投資家側は今、生産の拡大を予定している。目下、第2段階が進んでおり、その作業は年内に終わることになっている。現在、温室面積は0.1ヘクタールで、第2期完成成分の面積を併せると、1.3ヘクタールになる」とポリソフ社長は確認した。

北朝鮮物産館

9月にウラジオに開設か

(極東開発省 HP 4月25日)

今年9月の第4回東方経済フォーラム(EEF)で、ロシア極東の北朝鮮物産館の開館が予定されている。物産館のコンセプトについて、アレクサンドル・クルチノフ極東開発省次官と北朝鮮の李光根対外経済省次官が協議した。

物産館はウラジオストク自由港域内につくられるとみられている。モスクワと平壤での支部の開設もありうる。極東投資誘致・輸出支援エージェンシーがサポートする。

李次官によれば、物産館の営業体制や関税について協議する必要がある。北朝鮮側は極東開発省に、物産館を通じて販売可能な輸出品のリストを提出したという。これは、食品、建築資材、医薬品・医療機器、香水、縫製品、エレクトロニクス、機械製品、衣類、美術品だ。

クルチノフ次官の解説によると、北朝鮮側が提出した品目に基づいて、マーケティングと卸売、さらに生活・社会サービスを業務とする企業としての物産館の概要がまとめられた。物産館は年1回、イランや中国各省、中国日用品製造者協会がエキスポセンターで開催しているような展示会を北朝鮮製品・サービスについて行うことになる。

双方はまた、会社への出資も含めた、韓国物産館の設立参加の可能性についても協議した。

会談の結果、双方は物産館設立の問

題の今後の検討のために専門の作業部会を設置し、ロシア極東開発省と沿海地方政府の関係者、北朝鮮側の担当者がメンバーとなることで合意した。

ウラジオに黒龍江省通商代表部開設 (インターファクス4月26日)

黒龍江省が沿海地方に通商代表部を開設したことを、沿海地方政府広報室が伝えている。25日の開所式には同省副省長、在ウラジオストク中国総領事、その他中ロ経済界の関係者が出席した。

沿海地方のドミトリー・ブラティネンコ副知事は、沿海地方と黒龍江省が好調な貿易経済関係を示していると述べた。「昨年だけで、この数字は20%拡大した。我々にとって、ウラジオストクに黒龍江省通商代表部が開設されることは非常に名誉なことだ」と副知事は述べた。

「沿海地方と黒龍江省は中ロ地域間交流の中心地の一つだ。通商代表部の開設は、両地域間の経済交流の拡大と強化の新たなチャンスを与えるという新たな要求に応えるものになるだろう」という総領事の談話を中国総領事館広報室が伝えている。

■中国東北

春節休暇、延辺州の観光が大人気

(吉林日報3月1日)

延辺州観光発展委員会の情報によれば、2月21日までの春節休暇中、訪れた観光客は延べ68.55万人、前年比18.05%の伸びとなり、観光収入は9.43億元、前年比15.71%の伸びだった。観光ツアーも少しずつ増え、農村観光、雪見観光、温泉観光などのツアーが人気だ。

休暇中の観光の秩序を保证するために、延辺全域の各地の観光担当部局は24時間当直制度を確立し、「延辺州2017年冬季観光業界の火災防止業務プラン」と「冬季観光の安全管理業務を強化することに関する通知」などの文書を公布した。Aランクの観光地、旅行社、ホテル、ショッピングセンターなどを重点的に検査し、安全面での業務を推進し、重大な事故の防止を行った。期間中、観光に関する苦情も事故もなかった。

延辺州のレジャー製品は多種多様で、通常の観光、リゾート観光、体験リゾートなどが盛り上がっている。ツアーのテーマも、雪遊び、温泉、教育、科学普及、現代都市などの多分野にわたる。観光の方法は、一部の観光客が団体ツアーを選択しているが、大部分の観光客が個人で計画して、ネットを通じて予約するなど自由な形を好んでいる。

「窓口」に1回出向くだけ」改革 長春新区が第一群を公布

(吉林日報3月3日)

3月3日午前、長春新区でソフト面の環境に関する現場会議が開催され、長春ハイテク区の事務庁舎を試験地点として、行政手続きで「窓口」に1回出向くだけ」改革に関する第一群391項目が公布された。これは関連するすべての項目のうちの51%に当たる。

「窓口」に1回出向くだけ」の実現可能性について、ネット上の許認可の際は、三つ星から五つ星レベルの基準を用いて評価する。そのうち五つ星レベルは速達や電子印章などを利用することにより、窓口への「訪問ゼロ」が実現可能だ。四つ星レベルはネットを通じて申請・処理を行い、窓口で必要な情報と資料の検査を行って結果を受け取るため窓口」に1回だけ出向く必要がある。三つ星レベルは「ネットで予備審査、窓口で審査・処理終了・受け取り」モデルのことで、速達サービスを合わせて1回の窓口訪問で可能となる。

長春新区では省政府の「『窓口」に1回出向くだけ」改革を全面的に推進する実施計画」にしたがい、「放管服(行政のスリム化と権限委譲、監督管理能力の強化と権限委譲との両立、行政サービスの最適化)」改革をさらに推進し、「ワンストップ、ワンネット」行政サービスの改革のもと、浙江舟山群島新区と天津市の先進的な経験に学び、「窓口」に1回出向くだけ」の行政許認可制度改革を実施し、ソフト面での一流の環境をつくらうとしている。

2017年遼寧省水産品の貿易総額 全国で第4位

(遼寧日報3月6日)

遼寧省海洋・漁業庁の情報によれば、

2017年の水産品の対外貿易の各種指標は伸び続け、新記録を達成した。税関データによれば、2017年の対外貿易総量212.14万トン、総額51.18億ドルで、前年比19.2%と11.4%の伸びだった。そのうち輸出货量は85.59万トン、同16.6%増、輸出額は29.63億ドル、同9%増で、省の大口農産品輸出で首位を保っている。水産品の対外貿易総額と輸出額は全国で第4位だった。

輸出市場別では、アジアへの輸出が13.45億ドル、同5.1%増、北米への輸出が8.13億ドル、同16.2%増、ヨーロッパへの輸出が5.44億ドル、同2.7%増だった。輸出加工貿易の構造調整も成果がみられ、原材料輸入加工貿易の輸出货量は40万トン、輸出額は17.85億ドルで、同4.6%と7.4%の伸びだった。輸出額は全省の水産品輸出総額の60.2%を占めた。

一般貿易の輸出货量は30.26万トン、輸出額は10.64億ドルに達し、同3.8%と6.1%の伸びで、全省水産品輸出総量および輸出総額の35.4%と35.9%で、省の漁業資源がやや回復し、水産加工の原料供給が増加したことを表している。一般貿易の輸出品種はハマグリ、イカ、スルメ、ホタテ、ワカメ、タコなど。

昨年から、省海洋・漁業庁は国家と省政府が推進するサプライチェーンイノベーションのための政策措置を実行し、1年間で計108社がアメリカ、ベルギー、ロシアなどの国際漁業製品博覧会に参加し、展示プラットフォームを通じて省の水産品ブランドを確立し、企業のイメージアップに努めた。

昨年の輸出入貨物輸送量、貿易額 策克口岸が記録更新 (内モンゴル日報3月8日)

2017年、策克口岸では輸出入貨物輸送量が累計1334.08万トン、貿易額が37.39億元に達し、ともに新記録を達成した。そのうち石炭の輸入は1333.08万トン、前年同期比6.03%の伸び、電力の輸出は1160万キロワット時、貿易額は637.3万元、前年同期比それぞれ23.1%と14.5%の伸びであった。エジン旗の「慶華馬克那林蘇海特」商貿有限責任会社はおもに石炭輸入と加工業務を営んでいる。

毎日4万トン余りの貨物輸送量という状況になり、2017年からエジン税関では全国税

関通関一体化改革と業務の総合改革を進め、効率をよきし、企業の負担軽減を成し遂げている。策克口岸には商業銀行がなく、企業が180キロ往復して納税をしている状況については、エジン税関が何度も駐在地の政府や銀行組織と協力し、農業銀行エジン旗支店に口岸の通関口に出張窓口を設立するよう促し、企業の納税にかかる時間を根本的に解決した。

策克口岸の電子口岸ビックデータセンターは昨年2月に建設が開始され、完成すれば検査部署のシステムの横断的な連携、全面的な共有を実現し、口岸の現場の職員・車両などの情報がすべて統合されることになり、通関効率がさらに高まることだ。

营口港、25億元の国外投資を予定 (遼寧日報3月9日)

营口港は埠頭経営型からルート集積経営型への転換に努め、沿線の物流拠点への投資を通じて経営管理に参入し、鍵となる拠点を把握し、中欧列車の全体的な経営と全線のサービス能力を向上し、2020年末までに国外投資総額25億元を達成する予定だ。

营口港は中欧列車の路線の両端に目を向け、世界から参加した11社の入札を勝ち抜き、ロシア・モスクワ市最大のBelyRast国際物流センターの株式49%を買い入れることに成功した。モスクワ市が4本の環状線内の鉄道ターミナルを廃止した後、BelyRast国際物流センターが中欧列車のターミナルとなり、積替・貯蔵・集散・通関・保税サービスが一体となっている。中欧列車は中国28都市からヨーロッパ11カ国29都市につながり、ユーラシア大陸を1万キロ以上横断しているが、BelyRastに集結する列車がますます増えている。

このプロジェクトを基礎に、营口港では中欧列車発展需要計画に基づき国内沿線の11の鍵となる物流拠点の研究に着手すると同時に、国外の車台を2000台、コンテナ1万2000個を買い付けている。

内モンゴルと東北をつなぐ 初の高速鉄道工事が加速 (内モンゴル日報3月13日)

3月8日、内モンゴルと東北を結ぶ初めて

の高速鉄道、すなわち内モンゴル自治区通遼市から遼寧省新民市までの新民北旅客輸送専用線に係る「百日会戦」攻略動員委員会（組織をあげた業務達成のための会議）が開催され、工事がさらに加速しそうだ。

現在、本線はすでに112キロのレールが敷設済みで、6月には完成し、10月末にはジョイントテストが実現する見込みだ。

鉄道の速度は計画では250キロ、国家の中長期鉄道網が計画する「八横八縦」高速鉄道を構成する一部で、建設中の京瀋（北京-瀋陽）高速鉄道とつながり、東北地域から全国の高速鉄道網につながる。開通後、通遼から瀋陽までの時間は現在の5時間から1.5時間に、通遼から北京までの時間は現在の14時間から3.5時間に短縮することになる。

綏芬河保税区の貨物通過量 前年比217.46%増 (黒龍江日報3月16日)

綏芬河総合保税区は、2017年の貨物通過量が100万トンを突破し、前年比217.46%増の記録を達成したことを公布した。

責任者によれば、2017年の外国貿易輸出入総額は2.4億ドルに達し、前年より45.38%増え、貨物通過量は100万トンを突破して前年に比べ217.46%増となった。財政総収入は4360万元を達成し、前年より141%増だった。

2018年、ロシア経済の重点は極東地域に移り、自由港や先行発展区の戦略プロジェクトなどが進められ、綏芬河総合保税区も中ロ両国の経済貿易協力でさらなる任務を担い、協力の重要なプラットフォームになると予測される。

瀋陽の人材誘致を担う 四大オフショア基地 (遼寧日報3月19日)

瀋陽市政府からの情報によれば、1年あまりの模索と実践を経て、瀋陽市の四大海外人材オフショア・イノベーション起業基地が国外の人材を誘致し、プロジェクトを実施する重要な担い手となっている。

国外人材オフショア・イノベーション起業基地は、起業プロジェクトのサービスプラットフォームで、起業の「最後の1キロ」問題

の解決に寄与する。昨年、瀋陽市は「瀋陽国外人材オフショア・イノベーション起業基地経済援助弁法」を公布し、「瀋陽国外人材オフショア・イノベーション起業自由港イノベーション起業基地経済援助弁法」を起草した。同時に中独（瀋陽）ハイエンド設備製造産業園、瀋陽国際ソフト園、瀋陽錦連新経済産業園、新松ロボットイノベーション実験室という国外人材オフショア・イノベーション起業基地を4カ所設立し、人材・プロジェクト資源の活性化、人材誘致活動を支援している。

中独ハイエンド設備製造産業園の登録資金は5000万元、今年上半期の計画ではドイツ・ハイデルベルクに海外プレ・インキュベーション基地を設立し、科学技術プロジェクトを誘致する。瀋陽国際ソフト園は瀋陽千人計画イノベーションサービスセンターに基づいて、ハイエンド人材千人計画を推進し、企業の結びつきを進めている。

2018年の中国瀋陽国外人材イノベーション起業大会は四大オフショア基地の国外人材とプロジェクトのマッチングを行う重要なプラットフォームとして、プロジェクトの募集段階に入った。受賞プロジェクトは起業経費として10万～20万元を獲得するチャンスがあり、海外で博士やそれ以上の学位を取得して瀋陽で起業する人々に対しては15万元の手当を与え、100万～500万元のエンジェル投資を得るチャンスもある。

エレンホト口岸の中欧列車 運行路線が22路線に

(内モンゴル日報3月19日)

先頃、エレンホトでロシア・タリツァ（スベルドロフスク州）—黄島港（青島）間の中欧列車が検査を終了した。この列車の運行は中欧列車における「中ルート」であるエレンホト経由の列車運行ルートが22路線に増えたことを示している。

列車はコンテナ41個を載せ、主要貨物は用材、総重量は1066トン、金額ベースでは25.912万ドルだった。列車はタリツァを発車し、エレンホトから入国、青島税関で通関手続きを行い、全国通関一体化手続を終えた後、黄島港に運ばれる。走行距離は3150キロ、所要日数は10日前後。

エレンホトは中国からモンゴルに至る唯一の鉄道口岸で、発展改革委員会が公布し

た「中欧列車建設発展計画」において定められた中欧列車の「中ルート」の唯一の輸出入口岸だ。今年3月から、エレンホト口岸における列車の運行ルートが飛躍的に伸び、タリツァ—江西省カン州市南康区、タリツァ—山東省臨沂市、イニャ（ノボシビルスク州）—江蘇省南京北駅、タリツァ—黄島港の4ルートが相次いで開通した。

北京・吉林 戦略的な協力で幸先良いスタート (吉林日報3月30日)

3月29日、北京市国有企業代表団が吉林を訪問した。北京市・吉林省双方が連日懇談し、多くの分野で協力の方向性が固まった。北京市と吉林省は戦略的な協力で幸先の良いスタートを切った。

吉林省と北京市の関係は、3月初めから説き起こす必要がある。3月1日、双方は北京で協力マッチング活動を展開し、両政府は「1+8」（1つの大きな協力枠組と8つの細部協定）協力協定を結び、北京の企業57社が協議に参加して関係する協定に署名した。今回の北京市国有企業代表団は北京市国有資産委員会がリーダーとなり、吉林省に実地調査と商談にやってきた。两会（全国人民代表大会・政治協商会議）開催前に署名し、两会終了後すぐに行動に移されたことは、北京市委員会・市政府が党中央・國務院の推進する東北旧工業基地を全面的に振興する新しい政策決定を徹底して行う姿勢と、北京と吉林の深い関係を示すものだ。

北京の国有企業の吉林への投資協力は、吉林の人的資源の優位性や市場の潜在力と北京の技術と資金を結びつけることになる。

長春経済開発区、建設ラッシュ (吉林日報3月30日)

興隆総合保税区双创本部基地は、長春経済開発区が今年重点的に推進するプロジェクトのひとつだ。取材によれば、長春際華園、長春順豊電子ビジネス産業園、長光園辰CMOS生産、大陸集団の自動車デジタルセンサー、オートリブ工場の拡張建設プロジェクトなどが順調に進み、建設が迅速に進められている。

長春経済開発区経済発展局の責任者

によれば、現在までに開発区での「三早（三つの早い）」プロジェクトは合計116件で、そのうち5000万元以上の再開工事が73件ある。さらにそのうち18件は新規、55件が継続案件で、4月末までにすべて再開する見込みだ。今年、経済開発区の建設中の重要プロジェクトは323件に達し、新記録を達成した。

長春経済開発区プロジェクトは工事の再開が早いだけでなく、「一つ一つが大きく質が良い」特徴があり、10億元以上のプロジェクトが28件に達している。国有企業の中糧集団は1回だけで75億元の投資を行い、建設面積80万平方メートルのトゥモロコシ産業園を建設し、主に年間60万トンの燃料アルコールを生産し、供用開始後、年間152億元の生産を実現した。呉太集団は10億元を投資して医薬産業園を建設し、今年末までにすべて完了する予定で、供用開始すると、年間で咽頭炎の薬を7億錠、各種風邪薬3億カプセルを生産し、金額ベースで2億元を実現する。長光園辰社は世界トップクラスのバックライト・シーモスを生産しており、現在工場での試験が実施されている。自動車部品で世界的に大きな実力をもつ大陸集団も年間生産100億元を突破し、今年は開発区での投資を拡大し、自動車のスマートセンサー・プロジェクトを建設する予定だ。

上海、黒河市への観光活動を始める (黒龍江日報3月30日)

美しい黒龍江省黒河市を訪れ、「中口の風情ある都市、北国の養生聖地」特有の魅力を感じた。先頃、上海の春秋観光・黒河市観光体験店が30名の団体旅客を引き連れて黒河市を初めて訪れた。上海「万人黒河観光活動」の開幕だ。

昨年11月、黒河市と春秋観光グループは華東地域の黒河観光体験店を初めて共同で設立し、春秋観光の店舗の仲間入りをした。この店舗は上海浦東新区の主要ビジネス区域にあり、黒河市のバーチャルリアリティ体験や風景展示、デジタル宣伝、スマート予約など先進的な観光プロモーションを通じて黒河市を宣伝し、実際の訪問率を上げている。現在、第2期団体旅行客の募集が終わり、近々黒河市を訪れる。

今年、黒河は春秋体験店を足掛かりに上海の観光部署や観光企業と協力を強化し、知識青年「上山下郷」50周年（注：文化大革命時期、上海から黒龍江省に16万人以上の高卒以上の「知識青年」が農村地域に下放された）の節目に合わせ、毎月2、3回の親交活動を組織し、当時知識青年だった人々の観光需要を掘り起こし、知識青年の第2の故郷という観光ブランドをつくりあげ、市場を相互に活性化させ、双方の成功を実現しようとしている。

黒河口岸、ロシア産小麦初輸入 （黒龍江日報4月7日）

先頃、黒河貨物輸送口岸で初めてロシア・アムール州産の小麦を4回に分けて輸入した。総額1.04万ドルで、総重量は81.5トンだった。今回の初めての輸入で、検査員は小麦の品質、安全、衛生を調べるために現場でサンプル検査を行うと同時に、貨物証明も迅速に実施した。

黒河口岸においてロシア産小麦の輸入を進め、良質な農産品の種類を豊富にし、数量を増やすために、検査検疫局は品質検査総局の公告に基づき、ロシア産小麦を取り扱う国外企業の登録、原産地の限定、輸送の包装形式や加工管理地点の設定など規範的な条件や業務手順を明確化し、企業の申請にしたがって、事前に管轄区内で20万トンを加工できる企業2社を組織し、審査、許可した。

満洲里口岸 ロシア宛郵便物の直接配達を実現 （内モンゴル日報4月9日）

先頃、満洲里国際郵便相互交換局兼交換所が実験運営を始めた。第1弾の国際郵便物を載せたロシアの貨物自動車は満洲里国際郵便相互交換局兼交換所で満洲里税関の検査を受け、満洲里道路口岸から出国し、ロシアのザバイカリスクに到着した後、K19号列車（北京-モスクワ国際列車）でモスクワへ向かい、現地で郵便物の仕分け・配達作業が行われる。

満洲里国際郵便相互交換局兼交換所の再開により、国外の郵政機関との国際郵便の直接交換を実現した。郵便物は国際郵便交換局を通すだけで国外へ直接配達できるようになり、「転関」（税関区間移

動の手続き）を行なう必要がなくなった。満洲里市および周辺地域での国際郵便流通に必要な手続きを簡素化し、郵便物の出入国時間を短縮し、現地および周辺地域の越境電子商取引、現代物流、新興市場の構築・発展にとって重要な意味を持つ。税関は相互交換局に駐在事務所を設置して管理・監督を行ない、個人が輸入する郵送品に対して行郵税（小口貨物輸入税）を課する。

1997年、満洲里国際郵便相互交換局兼交換所は業務量減少のため国際速達郵便の関連業務を停止した。その後、満洲里市および周辺都市の越境電子商取引業務の郵便物は北京などから出入国していた。

遼寧自由貿易試験区 外国貿易企業1568社駐在 （遼寧日報4月11日）

4月10日、遼寧自由貿易試験区の瀋陽・大連・営口の三大ゾーンが供用開始して満1周年を迎えた。省政府広報部の記者会見では、これまで1年で、全省の税関が制度革新で自由貿易試験区の建設・発展を推進してきたこと、ビジネス環境を国際化して企業の定着を促したこと、試験区に登録した外国貿易企業が累計1568社に増加したことなどが発表された。

重要な産業への支援は、税関が自由貿易試験区を支援するための主な方向性だ。瀋陽ゾーン発展の優位性は航空産業の基礎があることだが、中国南方航空の瀋陽修理維持基地は部品の修理で保税政策を享受できない制限があった。瀋陽税関は「特殊管理監督区域+飛行機修理」監督管理モデルを推進し、保税物流と物品修理政策を組み合わせ、企業の運営コストを下げ、通関時間を短縮し、修理維持業務による約2000万元の利益増をもたらした。瀋陽黎明国際動力工業は総合保税区内に使われていない生産能力が多くあるにもかかわらず区外の注文を受けることができなかったが、瀋陽税関が税関総署に働きかけ、「管轄区域内委託加工」制度を適用して、飛行機の発動機部品の加工注文を約10億元獲得した。

大企業だけではなく、遼寧自由貿易試験区のイノベーションサービスが追求する目

標も広くカバーしている。瀋陽税関は契約ではなく、企業単位で監督管理するよう転換し、加工貿易によるイノベーションを促進して、新しい加工貿易の監督管理モデルを確立した。

遼寧省の輸出通関 1時間で完了する時代へ （遼寧日報4月13日）

4月12日、瀋陽税関と大連税関から得た情報によれば、全省の各レベルの税関は一連の革新的な制度の実施により通関効率がさらに向上し、各地の輸出通関時間が1時間以内となり、遼寧全省でこうした業務環境の確立が進められている。

現在、瀋陽税関区では輸入の通関時間は平均で10.76時間、前年同期比48.86%短縮、全国平均通関時間より32.22%短縮されている。輸出の通関時間の平均はわずか0.9時間で、前年同期比48.6%短縮、全国の平均通関時間より18.43時間短縮された。

大連税関の輸入通関時間はわずか4.25時間で、前年同期に比べ85.08%短縮した。輸出時間は0.86時間、前年同期より76.88%短縮した。

効率が上がると、考え方もより活発化し、新しい貿易形態に発展条件が備えられる。大連税関の特殊監督管理区域では、委託加工政策を随時打ち出し、輸出だけの状況から国内・国際の2つの市場向けに転換し、管轄区の過剰な生産能力の緩和を推進し、現在すでに企業8社がこの業務を実施している。

ハルビン空港T2ターミナルビル 供用開始 （黒龍江日報4月16日）

4月15日、ハルビン空港でT2ターミナルビル供用開始前最後の大規模な第4回総合訓練が行われ、模擬旅客2000名が当日の訓練に参加した。T2ターミナルビルは4月30日に供用開始される。

午前9時半、訓練が開始され、大学生ボランティア、空港職員などが2000名余りの「旅客」に扮して何回かに分けてターミナルビルに向かい、中国国内の出発と到着、乗継の乗客の流れに従って、乗り換え、手荷物の輸送、安全検査、出発前

の待合および到着後の手荷物の受け取りなど、通常の搭乗部分における訓練が実施された。同時に、電力システムの故障、設備の故障、テロ対策、救急救命などの分野での訓練が行われた。さらに40のフライトの出発・到着を想定する訓練をした。模擬旅客には児童や乳幼児連れ、車椅子などの特別な配慮のいる旅客も含まれていた。

吉林省、観光面で東京と協力 (吉林日報4月17日)

吉林省観光発展委員会から先日得た情報によれば、4月10日、吉林省観光プロモーション交流代表団と省政府文化交流団が日本を訪れ、東京プリンスホテルで吉林省対日観光企業交流懇談会と吉林省観光プロモーションが開催された。日本の旅行社、航空会社、メディアなど20社余りと、吉林省の旅行社の代表が参加した。

吉林省観光発展委員会の責任者は、吉林省の地理的位置の優位性や自然環境の良さ、一年を通じた様々な観光の特色、文化的風土や人情などを紹介した。日本側の代表は、吉林省の「天然避暑、22度の夏」「暖かさを約束、冬は吉林で雪遊び」など観光の2大ブランド系列を目の当たりして口々に賞賛した。

JTBは吉林省の豊かなスキー資源とスキー場、飲食・文化の粋を集めつつ、日本の市場に吉林の特色ある観光商品を提供しようと提案した。日本旅行業協会は観光サービスの質に関心を示し、吉林省がより多くの日本語ガイドを育成し、個性的なサービスを提供することを期待した。日本平和観光は、吉林側が小規模観光商品の開発に取り組み、新たな注目を集めるよう期待した。日本航空の代表は、吉林省観光企業の代表と航空産業と観光の双方向需要について意見交換し、吉林省の観光企業と協力することで一致した。

韓中モの新しいコンテナ列車 運行開始 (Asia Russia Daily 4月20日)

4月18日午前10時、家電、自動車、その他の韓国製品を積んだコンテナ列車が秦皇島港からモンゴルへ向けて出発した。こうして、韓国—秦皇島—モンゴルの国際

鉄道・海路コンテナ輸送ルートが正式に開設された。この100TEUの商品は韓国から海路で秦皇島港に運ばれ、さらに鉄道でモンゴルのウランバートルに輸送される。途中、エレンホト、ザミンウドを経由する。貨物列車はこのルートで週1便運行し、年内に週2便になる見込みだ。

専門家は、今回の新ルートの開設が韓国—秦皇島港—モンゴル—EUなど、秦皇島港の対外取引の拡大に貢献するものとみている。

瀋陽鉄道中欧班列 累計運行数1000本突破 (遼寧日報2018年4月21日)

4月20日、ヴォルシノ（ロシア）に向かう中欧班列が瀋陽東駅から出発したことにもない、中国鉄道瀋陽局グループ有限公司の中欧班列は累計運行数が1000本に達し、「一帯一路」建設に貢献する重要な成果となった。

2014年8月に中欧班列が開通して以来、瀋陽局グループはモスクワ、ワルシャワ、ハンブルクなどのヨーロッパの都市と東北地方の都市の間で物流街道を構築し、東北地方の「一帯一路」建設と中欧経済貿易の発展を促進した。

2017年9月、瀋陽局グループは中鉄コンテナ輸送有限責任会社と連携して、エレンホト経由の瀋陽—ドイツ・デュースブルク間の中欧班列を開通した。

現在、瀋陽、大連、営口などの都市を起点とし、満洲里とエレンホト口岸から出国し、ロシア、ポーランド、ドイツ、チェコなど複数のヨーロッパ国家と結ぶ「6点5線」の専用輸送列車の運行が形成されている。

中欧班列の運行本数の増加につれて、輸送貨物の品目も豊富になってきた。現在、班列の貨物は電子設備・衣服・靴・帽子・自動車部品などを含む多くの品目をカバーしている。同時に、ヨーロッパから帰国する際には、機械設備部品をはじめとする貨物輸送が定着し、鉄道輸送の「重去重回」（行きも帰りも満載）が実現された。

瀋陽局グループによれば、中欧班列の輸送時間を海運より60%短縮し、輸送料金を航空輸送より80%引き下げ、企業の現金支出の圧力を緩和させた。

■モンゴル

外国からの支援金で 保健プロジェクト実施 (MONTSAME 3月5日)

先週末、保健部門の外国融資・支援調整協議会の会合が開かれた。サラングレル保健大臣によれば、外国からの融資及び無償支援で20件の大型プロジェクト(5450億トゥグルク相当)が実施されている。同時に、一部のプロジェクトが期待される成果に達していないことも大臣は述べた。例えば、2013年に始まった「電子健康」プロジェクトはこの2〜3年の間、進展していない。

そのほか、この会合では大気汚染のレベルについても話し合われた。また、外国からの融資及び無償支援金で実施されているプロジェクトの枠内で、4万人余りの子供が国内で肺炎ワクチンの接種を受けた。

保健省は、2019年に肺炎やその他の肺炎球菌感染症の予防接種を全ての子供に施す必要性を訴えた。

中国企業がUBでごみ発電を提案 (ARIA Russia Daily 3月6日)

モンゴル国内のごみ処理は国民的問題となっている。現在使われているリサイクル方法には本質的な欠点がある。環境安全基準を満たさないゴミ捨て場は満杯状態。ごみの埋め立て用地の利用計画に住民が抗議し、ごみ焼却場周辺には汚染地帯が出現し、それは拡大する一方だ。

このため、ウランバートル市役所はごみ焼却場の建設案を検討している。ウランバートル市内にごみリサイクル工場を建設する可能性を探るために5日、中国天楹(China Tianying Inc.)の関係者がモンゴル科学院の専門家と会談した。同社の専門家によれば、この工場は日量で500〜1000トンのごみを処理し、年間の平均発電量は10メガワットだ。そして購入契約条件が履行されれば直ちに、工場は追加費用をかけずにモンゴル側に正式に譲渡されるという。

中国天楹の代表者は、「中国にはこの種の工場がたくさん存在する。モンゴルの首相顧問と駐中国モンゴル大使が当社の工場の一つを来月視察する。市役所ほか、政府関係者が条件に同意すれば直ち

に、我々は工場の作業能力を試算する」と述べた。

中国側は特殊なごみ処理技術を提案しており、それは他のよく知られた技術に比べてメリットがある。

廃車リサイクルの可能性を探る (Asia Russia Daily 3月15日)

モンゴルでは約65万台の自動車登録されており、そのうち5万台余りが10年以上使われている。道路・運輸開発省、国連、国内外の専門家、研究者が最近、「モンゴルにおける自動車リサイクル分野の持続的政策の策定」という調査を行った。研究者らは、モンゴルには古い自動車と部品の二次加工力があるという結論に達した。3月13日、道路・運輸開発省でこの調査の結果報告書が検討された。

専門家の結論によると、モンゴルにおける自動車のリサイクルの展開は数多くのメリット(リサイクル網の形成や危険物の分別による環境保全コストの削減、微粉砕企業の設立あるいは大型部品のサイズ縮小、輸送コストの削減、最大95%の部品の二次利用、非金属ごみの様々な加工、新規雇用創出など)もたらさう。国際機関の研究者らは、地域によるが、モンゴル国内のリサイクルはウランバートルから広がり始めると予想した。また、まとまったルールと規格を策定し、廃車と部品のリサイクルのための法制を整備する必要性が指摘された。

インド政府の融資による製油所 F/Sが終了 (MONTSAME 3月21日)

政府はドルノゴビ県アルタンシレー郡に製油所を建設することを決定し、そのために150ヘクタールの土地が特別に確保される。

スレシ・バブ駐モンゴルインド特命全権大使は、製油所建設プロジェクトの詳細なフィジビリティ・スタディーが終わったことを発表した。F/SはインドのEngineersIndia社が行った。インド側は、自主評価の後、F/Sをモンゴルの鉱業・重工業省に提出することにしている。

製油所建設プロジェクトはインド輸出入銀行からの10億ドル規模の融資を受け、このうち7億ドルが製油所建設費、2億6400万ドルが石油パイプライン建設に充てられ

る。この製油所の売上は年間12億ドル、利益は4300万ドル、投資金は8~10年で返済される。政府系企業「モンゴル製油所」がプロジェクトの事業主体となっている。

モンゴルと中国の間を 新たな貨物列車が走る (MONTSAME 3月27日)

26日、河北省曹妃甸港とモンゴル・ウランバートルを結ぶ新たな貨物列車が発出したことを新華社が報じている。

新華社によれば、電子機器、家具、原料を積んだ第1便は3月26日、曹妃甸港から内モンゴル自治区経由でウランバートルに向けて出発した。「これは唐山市から出発した国際貨物列車の第1便だ。唐山で製造された建築資材や鉄鋼製品がモンゴルと欧州諸国に輸出されるようになる」とCaofeidian Port Group社のワン・ケシェン(Wang Kesheng)社長は述べた。

EUがモンゴルの貿易拡大を支援 (MONTSAME 3月29日)

3月28日、モンゴル外務省庁舎でEUのモンゴル貿易支援プロジェクトのスタートセレモニーが行われた。

この500万ユーロのプロジェクトは、モンゴルの輸出の多様化を目的とし、2020年まで実施される。モンゴルは7200種類の産品をEU加盟国に無関税で輸出することができるが、今日現在、カシミア製品や皮革製品など10種類の商品しか輸出していない。これを受けて、本プロジェクトの目的は、貿易の拡大、モンゴル経済の多様化、モンゴルの持続的経済発展の支援となっている。

マルコ・フェッリ駐モンゴルEU臨時大使は、モンゴルの動物由来の製品の対EU輸出のポテンシャルは大きいと述べた。「2014~2017年にモンゴル規格・度量衡庁と提携し、我々は『規格』法案を策定し、その結果、今年7月に新しい『規格』法の採択が予想されている。この法律の採択により、動物由来製品の輸出が可能となるだろう。EUは食品に対して厳重な政策をとっているため、複数の追加のプロジェクトが実施される」と代理大使は重ねて述べた。

鉱業・重工業大臣 「精錬所開設は最も正しい決断」 (MONTSAME 4月3日)

モンゴルでの精錬所の開設は、アスタナで3月29~30日に開かれた貿易経済・科学技術に係るモンゴル・カザフスタン政府間委員会第7回会合の議題の一つだ。

同政府間委員会定例会合に出席したソミヤバザル鉱業・重工業大臣は、「カザフスタンの金精錬のノウハウとその関連情報が、将来の工場への投資、資金調達、立地に係る問題を処理する閣議で審議される。さらに、精錬した金の世界での販売権の取得に係る問題を、モンゴル中央銀行が処理する」と述べ、モンゴルでの工場建設が最も正しい決断だと自信を見せた。

政府間委員会第7回会合でソミヤバザル大臣は、カザフスタンのアリスタン・カピケノフ投資・開発次官と会談。双方は民間航空輸送、鉱物資源の分野での二国間交流の拡大について意見を交換し、鉱物資源分野での協力覚書に署名した。この覚書の枠内で、双方は、情報、ノウハウ、技術を交換し、鉱業分野の高度技能人材の育成で協力する。

モンゴルのIT企業 シンガポールでアプリを配信 (MONTSAME 4月5日)

カイゼン・モンゴル社系列の「INSTUT」が世界のソフト市場に進出した。特に、我が国の若いプログラマーたちはモバイル用アプリ「iRestaurant」をシンガポールの市場で配信した。

シンガポールのレストラン経営大手で、国内に24店舗を展開する「TungLok」グループがこのアプリを導入した。シンガポールでプロジェクトを実施する権利を得るために、「INSTUT」はアメリカ、オーストラリア、ニュージーランド、タイ、シンガポールの企業20社以上と競争をした。

「INSTUT」のガンブリグ社長の発表によると、同社は事業を拡大し、Apple App Storeを介してiRestaurantの新バージョン、iCafeとiKioskをアメリカ、オーストラリア、イギリス、イタリアのモバイル用アプリ市場で配信することにしている。

中モ首相 大型プロジェクト進展に合意 (MONTSAME 4月10日)

中国とモンゴルが来年、外交関係樹立70周年を盛大に祝うことで合意した。フレルスフ首相と李克強首相の北京での9日の会談でこの話題が取り上げられた。

会談中、双方は政治、経済、貿易・人的交流の分野での二国間交流の拡大について協議し、相互の利益に係る国際・地域問題について意見を交換した。双方は、両国の国家の独立、主権、領土保全の相互尊重の原則に従った二国間関係の発展に満足の意を表し、両国首相はハイレベルの相互訪問の頻度の維持と、両国の国会及び政党レベルの交流の活発化に注力し合うことを表明した。

2020年までの二国間貿易高100億ドルの達成という目標の枠内で、双方は協力のメカニズムを積極的に動かし、両国の発展戦略を一致させ、二国間貿易での障壁を排除し、製造業と投資での協力を強化し、経済発展と国民の生活水準向上を目的とするプロジェクトの推進を加速化させることで合意した。特に、ウランバートル浄水場の近代化やゲル地区再開発等、中国政府が融資するプロジェクトの近い将来のスタートでも合意した。

EBRDの支援でごみ処理場近代化 (MONTSAME 4月11日)

経済常任委員会（国会）は11日の定例会合で、政府と欧州復興開発銀行（EBRD）とのウランバートル市ごみ処理場の近代化に関する契約書案を検討した。

チンプリグ労働・社会保障大臣は、モンゴルにおけるEBRDの業務はもっぱら民間セクターを対象としていたが、2017年よりEBRDはモンゴルに対する戦略を定め、それにしたがってモンゴル政府と共同のプロジェクト及びプログラムの実施が可能となったことを指摘した。

これを受けて、EBRDは無償支援条件の500万ドル規模の資金と、さらに970万ドルの融資（融資期間15年）を「ウランバートル市ごみ処理場近代化」プロジェクトの実施費として提供する。

モンゴル郵便社 鉄道での中継輸送を開始 (MONTSAME 4月12日)

モンゴル・ロシア・中国経済回廊形成プログラムの枠内で、「モンゴル郵便」社は2016年から、中国からロシアおよび欧州向けのネットショップの商品や荷物をモンゴル経由で運ぶプロジェクトを実施している。

このプロジェクトの枠内で、「モンゴル郵便」、「ロシア郵便」、モンゴル・ロシア合弁の「ウランバートル鉄道」が4月10日、鉄道の中継輸送を始めた。今後、両社はモンゴル経由の国際郵便の荷物の量を増やしていく方針だ。

モンゴルに韓国のコンビニが進出 (Asia Russia Daily 4月18日)

韓国でコンビニ「CU」を運営するBGFリテールが17日、モンゴル企業とフランチャイズ契約を締結したことを発表した。同社は国内競争の激化のなか、グローバルな拡大を見据えているからだ。

この契約によると、地元の小売会社セントラル・エクスプレスがモンゴル国内での投資とBGFの運営する「CU」の運営を担当する。今年、ウランバートルに1号店を開店させる予定だとBGFリテールは発表している。

BGFリテールによると、35歳未満が総人口の65%を占めているモンゴルは販売店にとって有望な市場だ。BGFリテールは5カ月前にイラン市場に進出し、これが同社の国外1号店となった。

レンタル自転車プロジェクト始動 (MONTSAME 4月25日)

モンゴルで今年からレンタル自転車サービスが始まる。瞬間にそれが、国民に広まることだろう。ウランバートル市役所は、ウランバートル市での「UBIKE」プロジェクトの枠内で下請会社の入札を告示した。ニッケル・ガンバー、ペトロビス、KhAS銀行のコンソーシアムが権利を落札し、プロジェクト実施契約を締結した。

このプロジェクトは3段階で実施される。2018～2020年に首都の公共交通機関に自転車プロジェクトが導入され、150カ所の駐輪場が設けられ、そこに2000台の自転車が配備される。2021～2026年には250カ所の駐輪場と電動自転車2500台、2027～

2033年には電動自転車5000台が導入される。

駐輪場とともに、世界で標準的な電子支払決済システムも導入される。ニッケル・ガンバー社のダシニャムCOOによれば、まず、首都の43カ所に500台の自転車が配備されることになる。レンタル代は30分500トゥグルグ、1時間800トゥグルグになる。市民はKhAS銀行のアプリQPayを利用することができる。盗難防止のため、すべての自転車にGPSシステムが搭載されている。

トルトネフ副首相 対モ貿易の拡大を関連省庁に指示 (タス通信4月27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、ロシア極東とモンゴルの貿易取引を12倍に拡大するよう指示したことを、極東開発省広報室が27日に伝えた。

広報資料によると、トルトネフ副首相はモンゴルのフレルスフ首相、エンフトブシン副首相との会談後に、ロシア極東とモンゴルの貿易高を12倍に拡大するという指令を出した。この目的で、極東開発省とエネルギー省、ロモ貿易経済・科学技術協力委員会の調整役でもある天然資源・環境省は、連邦政府、極東連邦管区構成主体の関連機関と協力し、モンゴルとの共同プロジェクトの実施のための産業部門を3カ月中に特定し、ロシア極東からモンゴルに輸出できる製品をリストアップすることになった。

両国の貿易総額（約14億ドル）のうち、ロシア極東のシェアは4000万ドルを少し超える程度。ロシア極東からモンゴルへの2017年の主な輸出品は鉱物資源、燃料、石油・石油加工品、電気機械だった。協力の方向性の一つになりうるのが、物流だ。シベリア鉄道と連結しているモンゴルは、将来のアジア太平洋諸国への輸出のためにロシア極東の港に物流ターミナルをつくりたいと考えている。トルトネフ副首相は極東開発省に、この方向性の展開を検討・分析するロモ作業部会の設置を指示した。

列島ビジネス前線

■秋田県

中国・甘肅省から表彰 現地での植林事業評価 (秋田魁新報3月9日)

中国・甘肅省で植林事業に取り組んでいる秋田県藤里町のNPO法人「あきた白神の森倶楽部」の大高一成理事長が、同省発展に寄与した外国人専門家に与えられる「敦煌賞」を受賞した。同NPOは県林業育成協会から事業を引き継ぎ、138ヘクタールに約35万本を植えた。昨年12月に中国を訪れ、賞状と賞牌を受け取った大高理事長は「活動が認められてうれしい。大変名誉だ」と語った。

同NPOは交流基金を活用し11年から6年間、植林を実施。大高理事長は毎年現地で指導し、乾燥に強いコノテガシワやヤマアズナなど34万7760本を植えた。地元男性から手を握りしめられ「おかげで空気がきれいになった」と感謝されたという。

中国天津市旅游局 観光交流拡大へ知事と意見交換 (秋田魁新報4月20日)

中国・天津市旅游局の関係者らが18日、県庁を訪れ、佐藤敬久知事を表敬訪問した。観光を通じた交流人口拡大の可能性などについて意見を交わした。

訪れたのは、旅游局の劉桂明副局長ら5人。県と同氏は昨年11月、「観光交流に関する覚書」を締結し、文化や自然、スポーツ分野の交流促進を目指している。一行は17日に空路で本県入り。19日は仙北市角館町の武家屋敷などを視察し、20日まで滞在する予定。

■山形県

モンゴル視察団が知事訪問 交流拡大の方向性確認 (山形新聞3月2日)

本県の農業や環境、観光分野を視察するために来県中のモンゴル・フブスグル県の訪問団が1日、吉村美栄子知事と懇談し、両県の交流拡大に向けた考えで一

致した。

ワーコム農業研究所(真室川町、栗田幸太郎会長)が国際協力機構(JICA)の事業を活用し、モンゴルで堆肥発酵促進剤(ワーコム)を使った環境保全型農業を展開。現地での交流をきっかけに、2月28日から5日間の日程で一行が来県した。フブスグル県議会のラガン・トモルバートル議長は、「山形の取り組みを学び、フブスグル県の振興に反映したい」とあいさつし、将来の友好都市関係への発展に期待を込めた。

輸出初歩からサポート 県18年度若手向け支援事業 (山形新聞3月14日)

人口減少で国内市場の縮小が見込まれる中、県は県内中小企業の意欲ある若手経営者らによる海外展開の支援に力を入れる。2018年度予算案に輸出の初期段階から一貫してサポートする「県産品を世界へ若手経営者海外展開推進事業」(1674万円)を盛り込んだ。成功事例を増やしながら、輸出企業の裾野を広げる。

新たな事業では▽相談▽情報提供▽取引支援▽販路開拓—の各段階での支援をパッケージ化。窓口も一本化し、海外取引を初歩段階からサポートする。具体的な取り組みとして海外展開の基礎知識を学ぶセミナーを開催。また、セミナー参加企業から10社程度を選抜し、輸出実績のある県内企業とのミーティングの場を設ける。

酒田港中長期構想を策定 検討委初会合、来年度内目指す (山形新聞3月30日)

県の港湾計画改訂に先立ち、20～30年の視点で酒田港の空間利用に関する基本方針を示す中長期構想検討委員会の初会合が29日、酒田市で開かれた。2018年度内の構想策定を目指す。

経済動向を含め酒田港の現状を確認した上で、検討課題を▽ドライバー不足などのため陸上から海上輸送にシフトする動きに対応した新たな日本海国内航路の検

討▽中国向けの農産品輸出への対応▽利用頻度の低い施設の再編▽風力発電施設の増加を見据え、関連物流基地としての利用検討—などに整理した。

山形、庄内両空港滑走路延長に本腰 吉村知事、海外需要見据え (山形新聞4月5日)

吉村美栄子知事は4日の定例記者会見で、山形、庄内の両空港の滑走路延長に本腰を入れて取り組む考えを明らかにした。現状の2000メートルから2500メートルへの延長で、インバウンド(海外から旅行)拡大などを意識し「今後を見据えて、今こそ一歩踏み出すべきだ」と意欲を語った。

滑走路が延長されれば、冬場の安定運航のほか、航空機材の大型化で航続距離が伸び、直接乗り入れることができる国・地域が広がる。特に近年はインバウンド需要が拡大しており、国際チャーター便誘致も積極的に展開されている。

台湾—山形チャーター100便超計画 10月～来年2月運航 (山形新聞4月26日)

今年10月～来年2月に台湾と山形空港を結ぶ国際チャーター便が100便以上運航する計画があることが25日、関係者への取材で分かった。本県空港への国際チャーター便は2017年度に過去最多の計38便を記録したが、実現すればそれを大きく上回ることになる。

複数の関係者の話によると、今回の国際チャーター便は約160人乗りの機材を使う予定。台湾の旅行会社が4泊5日の日程でツアーを組み、1日置きに1往復のペースで運航する計画という。中には、山形空港の到着便で県内入りし、東北各県を周遊し、他空港の出発便に搭乗するツアーも検討されている。

■新潟県

外国人宿泊伸び率4.3%

本県の苦戦浮き彫り

(新潟日報3月1日)

観光庁が28日発表した2017年の宿泊旅行推計で、本県の宿泊施設に泊まった外国人の延べ人数は27万8620人で、前年比4.3%の増加だった。ただ山形や富山など近隣県は前年比で10%以上増えており、インバウンドの苦戦が浮き彫りとなった。

本県の伸び率は全国でも38位と低い水準だった。本県を訪れた外国人の国・地域別の割合は、台湾が31%で最も多く、中国が18%、韓国が10%、香港が8%、米国が5%と続いた。

県が海外事務所見直し

ソウル減員、大連も経費節減

(新潟日報3月4日)

県は2018年度、中韓2カ所の海外事務所の状態を見直す。韓国・ソウル事務所のスタッフを1人削減し、中国・遼寧省の大連事務所でも経費節減に取り組む。18年度当初予算案で、関連費用を前年度当初に比べ335万円減らした。圧縮した分の予算は経済成長が続く東南アジアへの企業進出支援に振り向ける。

海外事務所の在り方を検討する有識者会議が昨年11月にまとめた結果を踏まえ、役割や経費を見直した。

精密プラスチック部品製造ハッカイ

メキシコ、中国で増産

(新潟日報3月21日)

精密プラスチック部品製造の hakkai (ハッカイ、南魚沼市)は海外工場の生産を増強する。メキシコで自動車部品、中国でエアコンなど家電部品の受注増が見込まれており、樹脂製品を作る射出成型機の増設などで両工場に計1億円以上を投じる。生産能力を高めて2017年12月期の連結売上高38億円を、10年以内に100億円に到達させる目標を掲げる。

ハッカイはデジタルカメラやスマートフォン、ゲーム機など、電気機器に内蔵される高精度のプラスチック部品製造を得意とする。16年には日系自動車メーカーの進出が相次ぐメキシコ・ヌエボレオン州に子会社を

設け、自動車のサプライチェーン参入を目指した。中国工場でも、自動車部品のほかエアコンなどの家電に使われるスイッチ部品の増産に向けて生産性を高める。

ロシア極東医科大医師

本県小児医療を視察

(新潟日報3月28日)

ロシアの極東医科大の小児科医師2人が、県内の小児を取り巻く環境を視察した。新潟医療福祉大(北区)の国際交流の一環。木戸健康センターを訪れて幼児の健康を診察し、集団検診の意義などについて説明を受けた。

小児科学部長のマリーナ・リザンキナ教授とスベトラナ・コストロミナ准教授が3日間の日程で来日。医福大の医療情報管理学科の石上和男教授らと互いの国の小児科医療や健康状態について意見交換を行ったり、県立新発田病院の視察をしたりした。

十日町市、除雪車1台無償譲渡

モンゴル・エルデネット市へ

(新潟日報3月29日)

十日町市は不要となったロータリー除雪車1台をモンゴルのエルデネット市に無償譲渡した。エルデネット市からの申し出に応えた。26日には引き渡し式が開かれ、譲渡を機に一層の友好関係が深まることに期待の声が上がった。

十日町市では昨年、市民有志による「十日町・エルデネット友好交流協会」が設立され、エルデネット市のバルット・ダンバ市長が十日町市を訪問。その際、イベントで展示されていた除雪車がバルット市長の目にとまり、譲渡を希望した。エルデネット市はモンゴル北部の都市。世界第4位の銅山があるほか、じゅうたん製造などの産業もある。積雪は150センチ近くになるものの、先進的な除雪車がないという。

ハードオフが台湾1号店

ニトリと共同店舗

(新潟日報4月10日)

買い取り販売のハードオフコーポレーション(新発田市)は28日、台湾での第1号店「ハードオフ桃園中壠店」を北部の桃園市にオープンする。同社は海外展開を強

化しており、台湾では今後5年間で30店舗の出店を目指す。

1号店は、郊外の大型スーパーなどが集まる商業地に立地。先行出店していた家具・インテリア用品販売のニトリとの共同店舗形式で、同じ建物内に約900平方メートルの売り場を構える。

第四銀行、海外事業支援を強化

訪日観光、人材交流も対象

(新潟日報4月12日)

第四銀行(新潟市中央区)は、県内企業の海外にまつわるビジネスを支援する「にいがたグローバル戦略推進プログラム」を今月スタートさせた。県産品の輸出を中心としてきた従来のサポート対象を、インバウンド(訪日観光)や人材交流などに拡大させる。広く海外関連の事業に携わり、県経済の活性化につなげる考え。

具体的には、訪日観光客向けの物販販売企画や、大学が進める人材交流におけるビジネスマッチングなどを想定する。また、県内の小規模事業者らの産品を集めてブランド化し、県外や国外に売り込むなどする「地域商社」の設立を検討する。

運送業ツバメロジス

上海に現地法人設立

(新潟日報4月20日)

運送業のツバメロジス(燕市)は、中国での日本向け物流業務を強化する。上海に現地法人を設立し、これまで代理店に委託していた製品検査などを自社で行う体制を整えたほか、輸入増を見据えて今秋には製品の保管倉庫を本社隣接地に新設する。東京港の混雑から輸出入の玄関口として新潟東港が注目されている現状もあるといい、国際物流体制の強化を急ぐ。

ツバメロジスは2016年、通関業の許可を取得。貨物の運輸や倉庫での保管、通関、検査といった業務を一貫して対応できるようになった。メインとするのが、日中航路で一つのコンテナに複数の荷主からの貨物をまとめて運ぶ小口混載輸入だ。

■富山県

県電機商業組合青年部 電器店に外国人実習生 (北日本新聞3月7日)

県内の電器店でつくる県電機商業組合青年部(部長・黒田保光 K-DIC 社長)は、人手不足に対応するため、外国人実習生の受け入れに乗り出す。手始めに K-DIC(富山市)が年内にベトナム人3人を雇う計画。

業界では経営者の高齢化や後継者不足で廃業するケースが相次いでおり、海外から助っ人を招く体制を整え、地域の電器店減少に歯止めをかける。外国人スタッフの受け入れにノウハウのある企業と連携する方針。

県薬連 台湾団体と交流へ覚書 (北日本新聞3月24日)

県薬業連合会(会長・中井敏郎東亜薬品社長)は23日、富山市の高志会館で理事会を開き、台湾やミャンマーの製薬団体との交流推進に向けた覚書を締結することに決めた。台湾政府系の財団法人医薬工業技術発展センターと覚書を結ぶ。県薬連は、締結によって同センターが設立母体となった台湾医薬品連盟の加盟企業15社とのビジネスマッチングが進むと見ている。

ミャンマー医薬品医療機器事業者協会とも締結に向けて事務レベルでの調整を進めることが報告された。

釜山からチャーター便 LCC エアプサン、5~6月9往復 (北日本新聞3月25日)

韓国の格安航空会社(LCC)、エアプサンが5月から6月にかけて、釜山(プサン)・金海国際空港と富山空港を結ぶチャーター便を計9往復運航することになった。韓国からの訪日ツアー客向けの便で、立山黒部アルペンルートの「雪の大谷」が楽しめる時期に合わせて企画した。

エアプサンはアジアナ航空の子会社。今回のチャーター便は、5月10日~6月7日の木曜と日曜に発着する。機体は、195席を備えるエアバス機を使用する。釜山-富山のチャーター便は、昨年の9月から10

月にかけて、韓国のイースター航空が計6往復を飛ばしている。韓国では立山黒部アルペンルートの人気が高く、エアプサンもツアー客の需要が見込めると判断したとみられる。

コーセル、中国向け電源販売 現地拠点で開発 (北日本新聞3月30日)

電源装置製造のコーセルは、中国市場向けのユニット電源の販売を始めた。中国・無錫市に設立した開発拠点が考案した初めての製品で、現地ニーズに対応。今後も中国向け製品を投入し、巨大市場を開拓する。

新たなユニット電源は、自動化・省力化(FA)機器や工作機器などに使用。中国の一般的な電源に比べて、サイズを約20%小型化した。効率性に優れており電力ロスが小さいのも特長で、売上高は3年後に1億円を見込む。

モンゴル米仕込み日本酒販売 利益寄付、モンゴルに学用品を (北日本新聞3月31日)

学用品が不足しているモンゴルの子どもたちを支援しようと、県内の有志でつくる絆クラブ(山口秀佳代表)が、富山生まれのモンゴル栽培用米品種「チンギスゴールド」で仕込んだ日本酒を販売して利益を寄付する事業に取り組んでいる。30日からインターネットで資金を募るクラウドファンディング(CF)を始めた。6月8日まで受け付ける。

モンゴルでは医療の行き届かない遊牧民の健康を支えるため富山発祥の「置き薬」システムの普及が進んでいる。交流に尽力した県モンゴル友好親善協会の元会長、故山口博秀さんの孫である秀佳さんが渡航を重ねる中で困窮する子どもの姿を見て、プロジェクトを企画した。

7月に富山一極東便 3年ぶり1往復 (北日本新聞4月7日)

ロシア極東のヤクーツク航空が7月、富山とウラジオストクなどを結ぶチャーター便1便を往復運航する。ニュージャパントラベル(富山市)が、ハバロフスクやウラジオスト

クなどを巡るツアーを予定している。石井知事が定例会見で明らかにした。

富山とロシアを結ぶ国際チャーター便の運航は、2015年10月以来約3年ぶり。県はロシア沿海地方との交易活性化を目指しており、10年12月から運休しているウラジオストク便復活の足掛かりにしたい考えだ。チャーター便は7月5日に富山空港を出発し、ハバロフスク市内に到着。同8日にウラジオストク空港から富山空港に戻る。

日本の幼児教育学ぶ ロシアの保育士ら視察 (北日本新聞4月14日)

ロシア沿海地方の保育士らでつくる視察団が13日、富山市内の3施設を訪れ、日本の幼児教育に理解を深めた。

富山ロシア協会(山田博会長)が受け入れ、12~17日の日程で来県。視察団51人は3グループに分かれ、富山大人間発達科学部附属幼稚園(同市五艘)、新保なかよし認定こども園(同市任海)、豊田保育所(同市豊田本町1丁目)を訪問した。

富山新港ターミナル拡張完了 コンテナ貨物1.4倍に (北日本新聞4月24日)

県が2014年から伏木富山港新湊地区(富山新港)で進めてきた国際物流ターミナルの拡張工事が完了した。コンテナ貨物の年間取扱量は、20フィートコンテナ(TEU)換算で現在の約1.4倍の11万5千TEUに増え、国際物流の活性化が期待される。23日、石井隆一知事が定例会見で発表した。

工事ではターミナルのコンテナ置き場を2.2ヘクタール広げ、面積は計12.8ヘクタールとした。同港では、大型貨物船が2隻同時に接岸できるよう、国が岸壁の延伸工事を行っている。本年度末に完成する予定で、石井知事は「伏木富山港の活性化につなげたい」と語った。

■石川県

金沢で東アジア文化都市交流 日中韓、茶席でほっと (北陸中日新聞3月25日)

日中韓3カ国の文化交流の催し「東アジア

ア文化都市2018金沢」のオープニングイベントが24日、金沢市内であった。3カ国の茶席を楽しむ「日中韓茶会」では韓国や中国の茶人が日本式の茶席で一服した。韓国や中国の茶人はこの後、場所を変えて自国のやり方で280人の参加者をもてなした。

東アジア文化都市は、一年間を通じて文化、芸術行事をする。相互理解を深める狙いで2014年から開いている。今年は金沢をはじめ、中国・ハルビン市と韓国・釜山広域市で催す。

小松空港、香港チャーター便大型化 今春初日、搭乗率高く (北陸中日新聞4月3日)

小松空港と香港を結ぶ今春のチャーター便が2日、就航した。6月29日まで26往復する予定で、昨年同季より4往復増え期待も大型化。運行するキャセイ航空によると、搭乗率も9割程度が見込まれ、定期便化への期待も高まる。

香港から北陸への観光は人気があり、県などによると、昨季の搭乗率は98.6%と高い水準を保った。そのため、今季の機体は販売座席数が昨季の倍に近い303席で、就航初日も2週間早まった。小松便は月、金曜の週2回、1往復ずつ運航し、中には滞在期間を延ばし、帰りは中部国際空港や関西国際空港を利用する人もいう。

荷役45トン、日本海側最大 ガントリークレーン2号機完成式 (北陸中日新聞4月14日)

金沢港(金沢市)のコンテナ貨物の取扱量が増加する中、荷役作業の効率化を図るコンテナ上屋の起工式とガントリークレーン(荷役機械)2号機の完成式が13日、同港でそれぞれあった。金沢港の機能強化整備の一環。2020年の開港50周年に向け、谷本正憲知事は「日本海側拠点港として新たな歴史を刻んでいくにふさわしい姿となるよう最善を尽くす」と述べた。

クレーンは過去最高を更新するコンテナ取扱量のさらなる増加を見据え、御供田国際コンテナターミナルの1号機と並べて整備。日本海側最大となる45トンの吊り上げ能力があり、2隻同時に接岸、積み降

ろしできるほか、海にせり出したアーム部分が長く、大型船にも対応できるようになった。14年度に着手し、総工費は17億円。

留学生、日本文化を吸収 専門学校「アリス学園」入学式 (北陸中日新聞4月16日)

日本語や介護を学ぶ専門学校「アリス学園」(金沢市)で14日、入学式が行われた。午前には日本語学科の入学式があり、アジア9カ国の留学生たちが日本での新生活をスタートさせた。日本語学科の新入生は留学生83人。

午後は介護福祉士を育成する介護福祉学科と、留学生が日本でのビジネススキルを学ぶ国際ビジネス学科の入学式があった。昨年の介護福祉学科は日本人10人、留学生9人だったが、今年は日本人12人に対し、留学生は倍以上の22人が入学した。

小松空港、国際線利用20万人突破 国内線は前年度並み (北陸中日新聞4月19日)

訪日観光の高まりを受け、小松空港の2017年度の国際線利用者が20万人を突破し、過去最多となったことが県のまとめで分かった。一方、国内線利用者は前年度並みの約150万人を維持したが、北陸新幹線金沢開業の影響は今も重くのしかかり、利用促進策の強化が求められている。

県がまとめた17年度の小松空港利用状況(速報値)によると、香港から訪日観光のチャーター便が就航するなどし、前年度の53便から85便に急増。香港のほか、台湾やタイなどから前年度比61%増となる2万6299が利用し、20万人の“大台”突破を後押しした。

■福井県

訪日宿泊数最多7800万人 福井は25%増、最下位脱出 (福井新聞3月1日)

観光庁は2月28日、2017年に国内のホテルや旅館に泊まった外国人の延べ人数は前年比12.4%増の推計7800万人(速報値)で、過去最多を更新したと発表した。

福井は25.9%増の6万8430人と全国46番目で、最下位だった前年から一つ順位を上げた。福井県広域誘客課は、大本山永平寺(永平寺町)をはじめとした「ZEN」ブランドの発信などが一定程度の効果として表れたとみる。ただ「決して多い数字ではない。一層の誘客に努めたい」と説明し、18年度の県当初予算案では台湾での営業活動窓口設置などの事業を打ち出している。47位は島根で4万9770人だった。

敦賀港の拡張工事着手 鞠山南地区、21年度完成 (福井新聞3月19日)

敦賀市の敦賀港鞠山南地区の国際物流ターミナル拡張事業着工式典が18日、同ターミナルで行われた。貨物量の増加や船舶の大型化を背景に、3.8ヘクタールのエリアを埋め立てて拡大。国内外の物流拠点として機能強化を図り、2021年度の完成を目指す。

総事業費は計65億円を見込む。鞠山南地区の整備により用地不足を解消、新たな貨物需要に対応する。クルーズ船誘致によりみなと一帯の活性化も図りたい考え。

故戸泉さん自伝『リラの花と戦争』 ロシア語翻訳者、福井で講演 (福井新聞4月6日)

第2次世界大戦後の混乱期を旧ソ連・ウラジオストクで過ごした県日・ロ親善協会の前会長、故戸泉米子さん(享年96)の自伝『リラの花と戦争』をロシア語版に翻訳した極東連邦大のゾーヤ・モルグン助教授が4日、福井市の県国際交流会館で後援した。「日本人女性の目で見えたロシアの歴史を知ることができる非常に貴重な本」と翻訳の意義を話した。

『リラの花と戦争』は、ウラジオストクにあった「浦塩(ウラジオ)本願寺」の最後の住職の妻で、生涯を日ロ親善にささげた戸泉さんが1921年、9歳で現地へ渡り、46年に帰国するまでを描いている。98年に福井新聞社と福井テレビが共同出版した。戸泉さんと親交があったモルグンさんがこのほど翻訳を完了させ、4月中にもウラジオストクなどで出版される。

留学生採用へ26社真剣 福井で県内企業合同説明会 (福井新聞4月16日)

外国人留学生を対象とした県内企業の合同説明会が15日、福井市で開かれた。製造業を中心に26社がブースを構え、それぞれの魅力をPR。参加した福井、石川両県の大学に通う留学生約60人は、福井の企業への就職に意欲を高めていた。

海外での事業展開に向けて企業の留学生採用ニーズが高まっていることから、福井銀行と福井商工会議所、福井県、同県国際交流協会が昨年に続き開いた。

■北 陸

「環日本海」重視へ回帰 北経連、国際化活動で方針 (北陸中日新聞3月7日)

北陸経済連合会は2018年度、国際化促進の活動で「環日本海」地域を重視する方針だ。近年は経済成長が進む東南アジア諸国連合(ASEAN)が中心だが、かつてブームを起こした環日本海に再びスポットを当てる。シンポジウムなどを計画し、北陸と近い「対岸ビジネス」の可能性を改めて探る。

ここにきて北経連と北陸AJECが環日本海地域に再注目するのは、約4年間にわたり調査や交流が手薄だったこともあり「原点回帰してもいいのではないか」との声が出た(幹部)ため。活動が縮小するにつれて環日本海をテーマにしている北陸の研究者と疎遠になるマイナス面もある。

外国人客誘致へ連携 東京と北陸4県、協議会設置 (北陸中日新聞3月27日)

日本を訪れる外国人旅行者が増加の一途をたどる中、この春、東京都と新潟県を含めた北陸4県などが連携し、外国人旅行者誘致推進協議会を立ち上げる。個人旅行者向けの観光スポットやルートを設定し、現地メディアの招聘にも取り組む。事業は、都が2015年度から実施しているオールジャパン&東京プロジェクト。地方の力を借り、少し足を延ばしてもらえれば、違った日本の魅力が体験できると言うのが狙い。4月に都と北陸4県、全日本空輸、

日本航空、JR 東日本、JR 西日本で協議会を設置。各県が都に観光ルートを提案するほか、海外のメディア関係者や人気ブロガーらを招き、北陸の観光情報などを発信する。

ASEANへ、続く進出熱 北陸3県、拠点増加分の半数占める (北陸中日新聞4月18日)

北陸3県の企業が海外に開設した支店などの拠点がアジアを中心に少なくとも約1300件あることが分かった。1年前から44件増え、東南アジア諸国連合(ASEAN)が増加分のほぼ半数を占めた。企業の「ASEANシフト」は依然、続いている。

北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸AJEC、金沢市)が集計した。拠点は支店のほか、営業所、駐在員事務所など。3県の合計は1296件。前回調査では1252件だった。中国が3県で577件と全体の約45%を占め、最多なのは変わらない。ただ、近年はASEANを目指す動きが目立つ。これは中国一辺倒の投資では万一場合の危険性が高く、周辺国でもビジネスを展開してリスクを分散する「チャイナプラス1」と呼ばれる企業行動だ。ASEANは377件で23件増えた。

■鳥取県

モンゴルから就労者受け入れ 日南町パイロット事業 (山陰中央新報3月3日)

人口減少に伴う深刻な人材不足を受け、日南町が中山間地域へ外国人就労の動きを促すパイロット事業に乗り出す。県民レベルの交流団体・県モンゴル中央県親善協会と連携し、モンゴルの公立学校で日本語を学んだ卒業生らを受け入れ、求人確保にあえぐ福祉や農林業の分野で技能習得してもらおう。行政主導の取り組みは県内でもまれ。関連事業費250万円を2018年度一般会計当初予算案に盛り込み、2日開会の3月定例町議会で提出した。

計画では、4月にモンゴル中央県ゾーンモド市のフムン総合学校と現地で人材派遣や処遇に関する包括協定を締結。主に卒業生の意向確認を踏まえ、18年度

から随時10人程度を受け入れる。

群山大(韓国)学生の就職支援 米子高専が国際交流協定 (山陰中央新報3月12日)

米子工業高等専門学校(米子市)が韓国の群山大と国際交流協定を結んだ。米子高専が群山大の学生の日本での就職活動を支援するほか、高専の学生が群山大で研修を行う。

郡山大から打診があり、昨年12月に協定を結んだ。協定に基づき、米子高専は群山大の工学系学部の学生の長期インターンシップ(就労体験)を受け入れる。米子高専の学生の群山大での研修は16年から行っており、今後も継続する。

米子—ソウル5往復化継続運航開始 日本人客掘り起こし課題 (山陰中央新報3月30日)

格安航空会社(LCC)のエアソウルが運航する米子—ソウル便の増便継続初便が29日、米子空港(鳥取県境港市)に乗り入れた。週3往復から5往復への増便は24日までの期限付きだったが、好調な搭乗実績を踏まえて延長。初便も搭乗率95.4%の上々の滑り出しとなった。ただ、利用実態は韓国人客が8割を占め、5往復運航の定着は日本人客の掘り起こしが課題となっている。

同便は当初、昨年12月23日から3月24日までの期間限定で、木、土曜日を加えた週5往復となり、1月は前年同月比20.2%増の5068人、2月は同25.8%増の5363人が搭乗。3月も同69.3%増の6524人が搭乗見込みで単月搭乗者数は3カ月連続で過去最高更新となる。

クルーズ船、今年初境港入り 乗客3700人、山陰観光楽しむ (山陰中央新報3月30日)

台湾人を中心に乗客約3700人を乗せた大型クルーズ客船「マジスティック・プリンセス」(英国船籍、14万4216トン)が29日午前、鳥取県境港市昭和町の境港に入港した。境港へのクルーズ客船寄港は2018年は初めてで、乗客は歓迎された後、夜の出港まで山陰観光を楽しんだ。

18年の境港へのクルーズ船寄港は、過

去最多の61回を数えた17年より減るものの43回を予定している。

鳥取「西部活性化協」を設立 米子空港や境港活用推進 (山陰中央新報4月17日)

韓国、ロシア、香港との空や海の国際定期路線が就航する鳥取県西部の企業、団体の代表らが、任意団体「県西部地域活性化協会」を設立した。訪日外国人客の受け入れや人的交流の活発化による地域の活力維持が目的。関西方面からの受け入れも想定し、設立と合わせて大阪市内の商店主らでつくる一般社団法人「大阪活性化事業実行委員会」と交流協定を結んだ。

同協会は国際定期路線を持つ米子空港や境港がある県西部の小売業、飲食業などの企業代表ら約100人で構成。経済、貿易、観光の推進▽人的交流の促進▽文化、芸術、スポーツ、教育分野での交流促進-を事業の柱とし、「インバウンド」「おもてなし」の2つの実行委員会を設ける。

少量貨物を混載輸出 境港でスタート

(山陰中央新報4月19日)

境港で少量の貨物をコンテナに混載して輸出する官民連携の取り組みが始まった。山陰両県からの小口貨物の輸出はこれまで個々に、便数、行き先とも多い関西の積み出し港が利用されることが多かったが、トラック運転手の不足などに伴う陸路輸送のコスト増を背景に、地元港へのシフトを促し、好調な貨物取扱量の追い風にする。

取り組みは貨物輸送を手掛ける境港海陸運送(境港市、後地良樹社長)が鳥根、鳥取両県でつくる境港管理組合や境港貿易振興会のほか、同港の利用ニーズが見込まれる製造業などの企業と取引がある山陰合同銀行(松江市魚町)、鳥取銀行(鳥取市永楽温泉町)と連携してスタート。週1回の高麗海運(韓国)の定期コンテナ船でいったん釜山港まで送り、行先別に仕分け後、世界各地に届ける。

日韓口定期貨客船活用 日中物流新ルート、県が輸送実験 (山陰中央新報4月24日)

日中間の新たな物流ルート確立に向けて鳥取県が日韓口定期貨客船を活用した境港-中国東北部・吉林省間の輸送実験を始めた。境港から中国国境近くのロシア・ザルビノ港まで貨客船航路を延伸し、その後吉林省まで陸路輸送。既存の太平洋側ルートと比べ、地理的な優位性から輸送時間が短縮されるメリットを実証し、境港の貨物取扱量の拡大につなげる。

同県は2017年11月から吉林省と友好都市として提携。貨客船を活用した新たな日本海側ルートの確立で、省都長春にある自動車メーカー「第一汽車」など、自動車関連企業が集積する同省とのビジネス交流拡大を目指す。第1便は、鳥取県内で製造されたカーナビ用液晶ディスプレイの輸出、吉林省から中国製トラクターの輸入を想定し、21日に出発した。

■鳥根県

松江・玉造温泉の旅館

韓国人3人社員採用

(山陰中央新報3月20日)

玉造温泉の旅館・佳翠苑皆美(松江市玉湯町玉造)が、4月に韓国人3人を正社員として採用する。増えている訪日外国人観光客と、人手不足の問題に対応するのが狙い。外国人を正社員で雇用するのは同社では初めてで、皆美佳邦社長は「能力を生かし、通訳や接客で活躍してほしい」と期待する。

都市部では、東京五輪・パラリンピックに向けて急増する外国人観光客に対応するため、外国人社員を採用する動きがある。玉造温泉でも韓国や台湾を中心に外国人宿泊客が増え、2017年は約1万4千人が宿泊した。

西ノ島に初の外国客船

欧米、豪など106人上陸

(山陰中央新報4月2日)

クルーズ客船の誘致、インバウンドに力を入れる鳥根県西ノ島町に1日、外国籍客船が初めて入港した。米国のシルバーシークルーズリミテッド社が運航する「シ

ルバーディスカバラー」(5218トン、旅客定員120人)で、欧米や豪州などから訪れた106人が上陸。隠岐を代表する景勝地・国賀海岸を観光したほか、住民と交流した。

町と町観光協会が誘致し、実現した。同町には9月30日、ドイツのハバグロイドクルーズ社が運航する「ブレーメン」(6752トン、旅客定員184人)が寄港する予定。

■九州

海外進出企業4件増の24件

17年、東南アジア8割

(西日本新聞3月17日)

九州経済調査協会がまとめた「九州・山口企業の海外進出」によると、2017年は前年比4件増の24件だった。7年ぶりに前年を上回ったが、製造業の工場進出が一巡したこともあり、11年以降は減少傾向が続いている。

国別で見ると、東南アジアへの進出は16年の2倍に当たる20件で、全体の8割超を占めた。以前は進出が多かった中国は昨年に続き1件にとどまった。業種別では、不動産や飲食業、IT関連が増えてきているという。

柳川高が6カ国に海外事務所

留学生比率3分の1を目指す

(西日本新聞3月26日)

少子化で地方の高校の定員維持が難しくなる中、柳川市の私立柳川高(866人)がアジアと欧州の計6カ国に事務所を開設した。事務所を拠点に同校への留学を勧誘し、現在は、生徒の5%程度である外国人留学生の比率を、2022年度には3分の1に拡大させる目標だ。県私学振興課によると、県内の高校の海外事務所開設は初めてで、地方における私学の生き残り戦略として注目される。

同校は留学生呼び込み策の第1弾として、2016年5月、タイ南部のナコンシータマラートに、タイ人の子どもを対象とした付属中を開設した。海外事務所は、さらに留学生の多様化を図るのが狙い。昨年5月に(1)ダナン(ベトナム)(2)ピエンチャン(ラオス)(3)バンドン(インドネシア)に開いたのを皮切りに、同9月にはサムイ島(タ

イ)、同10月には上海(中国)とロンドン(英国)に設置した。

九州発免税店、飛躍誓う 全国24店、きょう韓国で上場 (西日本新聞4月6日)

訪日外国人が過去最多のペースで増える中、韓国出身の社長が創業した免税店運営のJTC(福岡市)が事業を拡大している。北海道から沖縄まで24店を展開。6日には韓国の新興証券市場「コスダック」に日本企業として6年ぶりに上場する。今後も店舗を増やし、観光での出店も計画している。

JTCは韓国・大邱(テグ)市出身の具哲謨(グ・ Cholmo)社長が1993年に創業した。2017年2月期の売上高は500億円、営業利益は25億円。18年2月期は増収増益の見込みだ。

外国人起業家対象に補助金 福岡市が来月15日まで募集 (西日本新聞4月7日)

福岡市は、優れたビジネスプランを持った外国人起業家を対象に、住居と事業所の賃料を補助する制度の利用者を募集している。

同制度は、都市の活力につながる海外からの企業を促す狙いで2016年度に始

まった。対象は、ITや健康福祉、環境エネルギーなど5分野の事業で、昨年4月以降に市内で初めて創業した人または予定者。住居と事業所の賃料の50%以内を最大1年間補助する。補助の上限は住居が月7万円、事業所が月5万円。独創性や収益性などを審査して5件程度を採択する。

留学生対象に福岡市で企業説明会 14社出展、120人参加 (西日本新聞4月10日)

外国人留学生を対象にした合同企業説明会「JOB博」(パソナ主催)が9日、福岡市内であり、九州で学ぶ留学生ら約120人が参加した。

JOB博はパソナが2007年から東京などで開催し、九州では初めて。今回は、再春館製薬所(熊本県益城町)や、長崎県や沖縄県でホテル事業を営む「KPG Hotel & Resort」(長崎市)など、九州内外の14社が出展した。

福岡市、海外企業の創業支援 ネット上の資金集め開始 (西日本新聞4月17日)

福岡市は、インターネットを通じて資金を集める「クラウドファンディング」の運営者と連携し、海外のスタートアップ(創業)企業

の事業展開を支援するサービスを始めた。「食べるコーヒー」で日本参入を目指すラトビアの企業など2社が12日から、第1号案件としてネット上で資金集めをスタートした。

新サービスは、国内最大級のクラウドファンディングサービス「マクアケ」(東京)と連携。福岡市では、市内に拠点や提携先を持つ海外企業からの相談を受けてマクアケを紹介し、契約手続きなどを支援する。

「環日本海経済圏」シンポ 早大、北九州拠点に研究へ (西日本新聞4月22日)

早稲田大学が北九州市を拠点に、地元企業と協力しながら「環日本海経済圏」の構築をテーマとした研究プロジェクトを始めるのに当たり21日、同市小倉北区でシンポジウムを開いた。出席者からは、日本、中国、韓国など各国に共通する高齢化や物流、環境問題などをテーマに進めてほしいとの声が上がった。

同大学院情報生産システム研究科(IPS、北九州市若松区)などが主催。今後、同市の企業などをメンバーに研究会を立ち上げ、意見を聞きながら具体的なテーマを絞り込んでいく。研究期間は本年度から3年間。

北東アジア動向分析

●中国

2017年の東北経済、地道な成長か、経済の減速か

2017年の東北三省の経済を概観すると、遼寧省、吉林省では、その経済動態が前年から大きく変化している。遼寧省の実質域内総生産（GRP）成長率は、前年同期比4.2%、吉林省の実質 GRP 成長率は、同5.3%、黒龍江省は同6.4%である。名目 GRP は、遼寧省が2兆3942億元、吉林省が1兆5289億元、黒龍江省が1兆6200億元である。前年負値の実質経済成長率を示した遼寧省は、2017年はプラス成長に回帰している。

工業生産について、2017年の遼寧省の一定規模以上の工業生産者の生産額をみると、前年同期比4.4%の増加、吉林省は同5.5%増の6072.7億元、黒龍江省は同2.7%の増加であることが示されている。生産額について、遼寧省、黒龍江省の数値は公開されていない。

投資については、遼寧省の全年固定資産投資（農家除く）は、前年同期比0.1%増の6444.7億元で、吉林省は同1.4%増の1兆3283億元、黒龍江省は同6.2%増の1兆1080億元である。いずれの地域についても全国の固定資産投資伸び率7.0%よりも低い伸び率であるが、黒龍江省は2014年以来、成長率で見て、投資が拡大基調にあるといえる。遼寧省も前年の固定資産投資額の減少から、プラス成長となっている。一方で、吉林省は、2016年の固定資産投資額伸び率10.1%増から

1.4%増へと伸び率が鈍化している。

消費額については、2017年の遼寧省における社会消費品小売総額は、前年同期比2.9%増の1兆3807億元で、吉林省は同7.5%増の7856億元、黒龍江省は同8.3%増の、9099億元である。消費の変化率については、東北三省いずれの数値も全国の値を下回る数値となっており、また、2016年の変化率を2017年の変化率が下回るという結果となった。

対外貿易の動向については、2017年の遼寧省の輸出額は、前年同期比10.3%増の494.5億ドル、輸入額は同22.4%増の628.0億ドルである。吉林省の輸出額は同7.8%増の52.9億ドル、輸入額は同1.2%増の145.1億ドルである。黒龍江省の輸出額は同4.4%増の52.6億ドル、輸入額は同18.9%増の136.8億ドルである。三省共に、輸出、輸入の両方で増加が示されており、いずれの地域においても貿易赤字であることを示している。

居民消費価格をみると、2017年の遼寧省の消費者物価上昇率は、前年同期比1.4%の上昇、吉林省は1.6%の上昇、黒龍江省は1.3%の上昇であることを示している。全国平均の消費者物価上昇率1.6%であることから、全国平均よりも緩やかな物価の上昇を示していることがわかる。

「6.5%」中国2018年経済成長目標

2018年3月5日、全人代の場で国务院首相李国強氏が2018年の主要経済目標を発表した。その中で、2018年の中国の実質 GDP 成長率の目標値を6.5%（前後）

と示した。これは2017年の経済成長目標を据え置いた形になるが、全国平均の実績値は目標を上回っている。一方で中国東北地域に目を向けると、2017年実績値は三省で最も経済成長率が高い黒龍江省でも6.4%であり、目標値を達成できていないことを示している。

2017年の東北三省の経済は、経済動態がそれまでの経済と比べて大きな変化を示している。2016年、遼寧省は、工業生産や固定資産投資に加え、対外貿易経済の悪化を経験したが、これらの部門において経済指標の改善が見られた。一方で2016年の吉林省は、全国の平均を上回る工業生産、固定資産投資が見られたものの、2017年は全国平均を下回るような値を示している。黒龍江省については、2015年、2016年とともに減少していた輸出、輸入額が、2017年に輸出、輸入額ともに増加に転じている。特に輸入の増加が大きく、貿易収支も赤字で推移しているが、前年よりも高い経済成長率を示している。

経済指標の推移からは、東北三省が置かれている経済状況は、回復期にあるのか、後退期にあるのか、それぞれに異なると考えられる。全国の平均値からみると出遅れているように見える中国東北経済であるが、新常态に適用するための経済構造の改善には長い時間を要すると考えられ、投資や対外経済への依存という即時的な効果が望めない中で地道な経済成長が模索されることを期待したい。

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	4.2	5.3	6.4
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	6.4	4.4	5.5	2.7
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	7.0	0.1	1.4	6.2
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	10.2	2.9	7.5	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	▲46.1	5,099.6	▲3.9	▲100.3	▲64.5	4,225.1	▲133.5	▲92.2	▲84.2
輸出伸び率	%	6.1	▲9.0	▲14.3	6.8	▲2.8	▲13.5	▲19.5	▲53.7	▲7.7	▲0.2	▲0.1	▲37.2	7.9	10.3	7.8	4.4
輸入伸び率	%	0.4	10.5	7.9	▲4.8	▲14.1	▲18.1	▲30.7	▲0.4	▲5.5	▲0.0	▲0.0	▲11.4	15.9	22.4	1.2	18.9

（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、商務部、遼寧省統計局、吉林省統計局、黒龍江統計局の資料並びに中国統計摘要、中国税関ウェブサイトの情報より作成

●ロシア(極東)

極東経済の現状

極東連邦管区(=極東)の鉱工業生産は、ロシア連邦をやや上回るスピードで増加している。2018年第1四半期までの前年同期比増加率は極東2.4%増に対して、ロシア連邦全体で1.9%増となった。鉱工業部門別における生産高の増減率を見ると、鉱業は2.1%増(連邦全体で1.4%増)、製造業は3.8%増(同0.2%減)、電気・ガス・蒸気・熱供給は5.8%増(同7.8%増)、水供給業、下水処理並びに廃棄物管理及び浄化活動は0.1%増(同1.7%減)であった。

投資(固定資本投資)に関しては、2017年における極東の伸びは17.1%増であり、連邦全体の4.4%増を大きく上回った。2018年の直近の数値は現在のところ発表されていないが、関連する指標として「建設」部門の作業量を見ると、2018年第1四半期の前年同期比増減率は、極東において9.2%増(2017年前年同期比6.5%増)であり、特にアムール州85.7%増(同63.4%増)、ユダヤ自治州71.4%増(同10.6%増)、サハ共和国(ヤクーチア)21.4%増(同0.1%増)において、顕著な成長が見られる。その一方で、サハリン州29.6%減(同18.6%減)、カムチャッカ地方2.1%減(同24.2%減)では際立って低迷している。極東地域の経済的な中心である沿海地方0.4%増(同6.8%減)やハバロフスク地方10.6%減(同9.2%減)においても、建設部門の実績は芳しいものとは言えない。連邦全体では4.0%減(同1.4%減)であり、ロシアの建設部門では停滞が続いている。

家計部門においては、2017年以降にゆるやかな改善傾向が続いていると言える。極東の小売販売額は2018年第1四半期以降において4四半期連続でプラス成長となり、2018年第1四半期の増減率は1.4%増であった。これは連邦全体の2.2%増を下回っているが、2017年の実績は極東2.0%増に対して連邦全体1.3%増であり、極東の状況の方が良い。また、2018年第1四半期の消費者物価指数もそれぞ

れ0.7%および0.8%であり、2016年および2017年の同じ期間と比べて落ち着いた状況である。

2016年 GRP 統計の発表

昨年来の大幅な統計改訂に伴って、連邦構成主体レベルの経済統計の発表にも遅れが生じている。2016年の域内総生産(GRP)統計が公表されたのは、ようやく2018年3月2日のことであった。この発表に合わせて2015年の統計も更新された。

最新の統計を見ると、2016年の極東の基本価格表示のGRP成長率は0.3%増であり、連邦全体の0.8%増をわずかに下回っている。なお、同年の市場価格表示の国内総生産(GDP)成長率(2018年4月3日公表値)は0.17%減である。参考までに、2016年におけるロシア連邦の市場価格表示のGDPは86.1兆ルーブル、基本価格表示の総付加価値は77.6兆ルーブル(GDPの90.1%)、GRPの全国合計値(=基本価格表示総付加価値)は69.2兆ルーブル(同80.4%)という関係がある。

2014~2016年の3年間のGRP年平均成長率は、連邦全体では0.50%増(GDPは0.67%減)、極東は全国平均を上回る0.96%増であり、北コーカサス連邦管区1.75%増や北西連邦管区1.37%増に続いている。ただし、2012~2013年において極東だけがマイナス成長であったことを考慮すると、同地域の中期的な経済低迷がよりはっきりと浮かび上がる。すなわち、2012~2016年の5年間ににおける年平均GRP成長率は、連邦全体では1.27%増(GDPは0.67%増)であったのに対して、極東では0.11%増にとどまった。極東の成長率はその他の連邦管区と比べると最も低く、これにウラル連邦管区0.35%増が続いている。このことは、特に2012~2013年において極東の製造業、農業、建設といった部門が停滞したことが背景にある。

極東地域の経済特区制度の進捗状況

ユーリ・トルトネフ副首相兼極東連邦管区大統領全権代表とアレクサンドル・ガルシカ極東開発大臣の主導の下で開始さ

れた「投資誘致型」の経済特区制度は、2018年3月に4年目を迎えた(「先行発展区」(TOR)は2015年3月、「自由港」は同年10月に施行)。これらの特区制度とともに、規制緩和や税制上の優遇措置を用意することで、民間企業に対して極東地域で経済活動を行うインセンティブを与え、投資を誘致し、地域の発展につなげることを狙いとされている。

極東開発省の発表(2018年4月13日の数値)によると¹、現在、先行発展区は18の行政区画に設置され、計251社が入居契約を結んで入居企業(レジデント)として登録済みである。入居企業の投資額(入居契約ベース)は2兆2093.5億ルーブルに上り、4万2904人分の新規雇用(入居契約ベース)が生み出されるという合意が行われている。また、自由港については、現在、21の行政区画に設置されており、622件の入居契約が結ばれ、3746億ルーブルの投資額(入居契約ベース)、4万2959人の新規雇用(入居契約ベース)が行われることで合意に達している。

若干数値が異なるが、極東開発公社が発表した2017年度の実績に関する報告資料に基づき、先行発展区と自由港に関する統計を表にまとめた²。表のとおり、2015~2017年において、申請ベースおよび入居契約ベースでは、全ての指標において増加傾向がみられる。ただし、稼働段階まで進んで実現したと言えるプロジェクトの成果はまだまだ十分ではない。2017年までに実現した先行発展区のプロジェクトは44社、投資額は1298億ルーブルおよび新規雇用者数6444人、であり、自由港に関してはそれぞれ39社、282億ルーブル、1889人である。

先行発展区に入居した外資参加企業は全体の約1割(211社中23社)であり、中国9社、日本3社、韓国3社、オーストラリア2社、シンガポール1社、ベトナム1社、その他4社である。その産業部門の構成は、製造業39.1%、農業17.4%、サービス17.4%、食品産業13.1%、鉱業8.7%、運輸4.3%である。自由港に関しては、入居企業432社のうち7%に当たる28社が外資参

¹ 先行発展区: <https://minvr.ru/activity/territorii-operezhayushchego-razvitiya/>、自由港: <https://minvr.ru/activity/svobodnyy-port-vladivostok/>。

² 極東開発公社報告資料2017年: <http://erdc.ru/upload/otchet2017-1.pdf>。

加企業であり、中国15社、韓国5社、日本4社、その他4社という内訳になっている。また、入居企業の部門別内訳は製造業35.8%、サービス25.0%、運輸17.9%、農業10.8%、鉱業・建設・食品産業がそれぞれ3.5%である。

ERINA 調査研究部研究主任
志田仁完

表 経済特区の現状：累計^(注1)

	先行発展区			自由港	
	2015	2016	2017	2016	2017
企業数					
申請	n/a	228	559	220	630
入居済	20	111	211	118	432
稼働中	2	19	44	9	39
新規雇用者数					
申請ベース	n/a	n/a	^(注2) 55172		43276
契約ベース	7.6 k	22.7 k	39667	21.9 k	35891
実効ベース		961	6444	421	1889
投資額(10億ルーブル)					
申請ベース	n/a	n/a	^(注2) 2665		430
契約ベース	187	434.2	2183	183.4	366
実効ベース	n/a	31.1	129.8	2.1	28.2

(注1) kは1000

(注2) 2017年に新たに申請された331社(件)に基づく数値

(出所) 極東開発公社報告資料2017年

鉱工業生産高増減率(前年同期比%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16・1-3月	17・1-3月	18・1-3月
ロシア連邦	5.0	3.4	0.4	1.7	▲3.4 (▲0.8)	1.1 (1.3)	1.0	1.1	0.1	1.9
極東連邦管区	9.1	3.0	3.3	6.7	1.0 (5.5)	0.8 (2.2)	2.2	5.4	0.2	2.4
サハ共和国	16.1	9.0	6.2	4.9	3.8(3.9)	1.9 (1.7)	2.2	3.0	4.7	7.7
カムチャツカ地方	5.6	5.2	▲2.9	4.4	3.4 (3.5)	13.2 (9.3)	2.8	15.0	▲2.3	▲1.7
沿海地方	21.0	15.3	4.4	7.1	▲12.4 (▲8.9)	▲2.2 (▲3.0)	16.7	3.9	1.5	13.3
ハバロフスク地方	16.9	9.6	2.2	2.5	2.0 (2.7)	1.8 (0.9)	20.0	3.0	▲0.6	9.0
アムール州	20.0	8.6	6.9	▲1.7	▲7.5 (▲3.1)	▲7.9 (▲6.4)	1.9	▲9.5	2.0	1.7
マガダン州	8.3	10.0	3.0	9.0	7.5 (7.2)	0.8 (▲4.9)	6.3	9.1	4.4	6.0
サハリ州	3.3	▲5.3	▲0.5	6.1	12.6 (13.1)	6.5 (7.4)	0.2	9.4	3.2	▲0.2
ユダヤ自治州	0.1	4.1	2.6	13.3	▲8.7 (▲7.9)	▲9.8 (▲6.8)	41.9	▲5.2	32.4	21.9
チュコト自治管区	▲12.9	▲6.5	16.6	38.5	1.9 (2.7)	▲6.6 (▲6.3)	▲8.3	▲3.3	▲9.3	▲0.5

(出所) 省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2017年12月21日)；ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2018年2月27日)；『ロシアの社会経済情勢(2017年3月、6月、9月、12月；2018年3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：ウェブサイト最新値)、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。2017年の数値(イタリック体)は速報値である。

固定資本投資増減率(前年同期比%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16・1-3月	17・1-3月	18・1-3月
ロシア連邦	10.8	6.8	0.8	1.5	▲10.1	▲0.2	4.4	▲4.8	2.3	-
極東連邦管区	26.5	▲11.9	▲16.8	▲6.6	▲1.1	▲1.2	17.1	1.8	10.2	-
サハ共和国	36.9	3.0	▲9.8	▲8.2	▲0.6	29.0	35.4	30.4	49.5	-
カムチャツカ地方	▲4.0	6.1	▲9.8	▲30.6	▲19.5	48.5	▲2.0	1.5	3.2	-
沿海地方	34.1	▲37.2	▲40.4	6.8	▲5.6	▲12.6	▲5.3	▲4.1	39.5	-
ハバロフスク地方	7.8	▲5.3	▲19.3	▲16.8	▲21.7	▲2.1	▲4.7	▲0.9	10.0	-
アムール州	31.3	▲8.6	▲14.4	▲27.6	28.9	15.5	36.6	3.0	12.7	-
マガダン州	4.6	34.2	19.7	0.0	33.1	▲34.3	4.7	▲52.4	3.0	-
サハリ州	32.6	▲6.5	1.7	13.7	▲4.4	▲21.4	17.3	▲3.5	▲25.9	-
ユダヤ自治州	21.6	▲7.5	▲40.2	▲29.5	12.9	1.3	▲25.8	15.7	▲22.8	-
チュコト自治管区	70.3	74.3	▲33.7	▲35.9	56.2	▲17.2	▲6.0	78.7	▲17.2	-

(出所) 省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年2月2日)；ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2018年3月19日)；『ロシアの社会経済情勢(2016年4月、7月、10月；2017年4月、7月、10月)』

小売販売額増減率(前年同期比%)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16-1-3月	17-1-3月	18-1-3月
ロシア連邦	7.1	6.3	3.9	2.7	▲ 10.0	▲ 4.6	1.3	▲ 5.4	▲ 1.8	2.2
極東連邦管区	5.3	4.8	5.7	5.0	▲ 1.5	▲ 2.3	2.0	0.0	0.1	1.4
サハ共和国	2.7	2.6	4.5	8.9	2.1	▲ 0.6	0.1	▲ 0.2	▲ 0.4	0.8
カムチャツカ地方	5.0	2.6	0.1	0.2	▲ 4.7	▲ 4.3	0.5	4.9	▲ 2.9	3.8
沿海地方	3.5	4.4	9.4	7.1	2.5	▲ 3.3	3.2	2.6	▲ 0.3	0.2
ハバロフスク地方	6.4	4.9	6.5	5.1	▲ 4.7	▲ 0.3	2.7	▲ 0.5	1.0	0.8
アムール州	18.7	14.3	5.4	3.7	▲ 5.0	▲ 3.3	2.2	▲ 2.7	▲ 3.1	2.9
マガダン州	5.5	6.3	9.0	4.6	▲ 7.8	0.0	0.4	▲ 1.2	▲ 0.5	0.6
サハリン州	2.2	1.4	1.8	0.7	▲ 3.9	▲ 4.2	1.0	▲ 2.3	5.4	3.3
ユダヤ自治州	▲ 5.8	4.2	1.4	▲ 1.5	▲ 3.2	▲ 8.4	▲ 1.7	▲ 5.8	▲ 4.8	3.8
チュコト自治管区	1.6	▲ 8.6	▲ 9.6	▲ 9.5	5.0	5.1	6.9	4.1	0.0	1.7

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年4月18日)：『ロシアの社会経済情勢(2016年3月、6月、9月；2017年3月、6月、9月；2018年3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	2017	16-3月	17-3月	18-3月
ロシア連邦	6.1	6.6	6.5	11.4	12.9	5.4	2.5	2.1	1.0	0.8
極東連邦管区	6.8	5.9	6.6	10.7	12.0	5.4	2.1	2.0	0.8	0.7
サハ共和国	7.0	5.4	6.0	10.3	10.5	6.0	4.4	1.8	1.6	▲ 0.0
カムチャツカ地方	5.8	5.6	6.3	7.8	12.6	5.7	2.1	2.0	0.9	0.8
沿海地方	5.6	6.0	6.3	12.0	11.9	4.8	1.8	1.7	0.8	0.8
ハバロフスク地方	7.9	5.4	6.3	11.8	13.1	6.1	2.6	2.4	0.8	1.0
アムール州	7.6	7.2	7.7	10.5	12.8	5.0	1.7	2.4	0.8	1.1
マガダン州	9.2	8.7	9.0	7.8	13.1	3.7	3.1	1.6	1.5	0.3
サハリン州	6.4	6.0	6.5	8.6	10.6	4.8	2.2	1.5	1.2	0.3
ユダヤ自治州	8.9	6.5	8.5	11.8	11.1	6.7	2.5	2.1	0.9	1.0
チュコト自治管区	5.4	6.0	5.2	4.0	11.1	5.9	2.8	4.4	3.1	1.5

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年4月12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	2017	16-1-3月	17-1-3月	18-1-3月
ロシア連邦	0.5	4.6	4.0	▲ 0.7	▲ 3.2	▲ 5.8	▲ 1.7	▲ 3.6	▲ 1.7	-
極東連邦管区	0.7	3.4	5.6	2.9	0.3	▲ 7.0	▲ 2.7	▲ 7.0	▲ 2.3	-
サハ共和国	2.4	4.1	2.2	0.7	▲ 0.2	▲ 4.5	▲ 3.6	▲ 5.6	1.4	-
カムチャツカ地方	▲ 1.3	2.0	3.5	▲ 3.3	▲ 1.3	▲ 8.5	▲ 0.6	▲ 14.5	▲ 0.2	-
沿海地方	1.9	3.7	4.9	9.3	2.2	▲ 8.8	▲ 0.7	▲ 7.0	▲ 4.1	-
ハバロフスク地方	▲ 3.6	0.7	7.5	0.3	1.1	▲ 5.1	▲ 4.4	▲ 6.6	▲ 1.9	-
アムール州	13.4	13.0	3.7	0.2	▲ 0.9	▲ 8.8	0.5	▲ 3.0	▲ 2.4	-
マガダン州	▲ 3.5	9.6	3.7	0.3	▲ 4.3	▲ 7.2	▲ 11.4	▲ 6.4	▲ 7.5	-
サハリン州	▲ 4.3	▲ 2.9	14.8	4.2	▲ 0.8	▲ 6.5	▲ 5.6	▲ 4.7	▲ 1.1	-
ユダヤ自治州	▲ 4.2	0.9	0.2	▲ 2.4	▲ 2.4	▲ 11.3	▲ 9.8	▲ 14.8	▲ 7.2	-
チュコト自治管区	7.5	5.8	0.7	5.0	0.2	▲ 3.1	▲ 6.9	▲ 24.6	▲ 9.8	-

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年5月1日)：『ロシアの社会経済情勢(2016年4月、7月、10月；2017年4月、7月、10月)』(ロシア連邦国家統計庁)

(注)年次データは実質貨幣可処分所得の増減率。四半期データ(斜体)は、実質貨幣所得の前年同月比増減率の期間平均値を計算した。

平均月額名目賃金(ルーブル)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16-1-3月	17-1-3月	18-1-3月
ロシア連邦	23,369	26,629	29,792	32,495	34,030	36,709	39,144	34,011	35,939	-
極東連邦管区	29,320	33,584	37,579	40,876	43,164	45,786	49,022	42,469	45,151	-
サハ共和国	34,052	39,916	46,542	51,111	54,631	59,000	62,011	53,193	56,075	-
カムチャツカ地方	39,326	43,552	48,629	53,167	57,404	61,159	65,970	53,682	57,983	-
沿海地方	24,423	27,445	29,966	32,431	33,807	35,677	37,962	33,656	35,178	-
ハバロフスク地方	26,156	31,076	34,132	36,781	38,041	40,109	42,912	37,213	40,109	-
アムール州	24,202	26,789	30,542	32,397	32,902	33,837	37,447	30,946	33,812	-
マガダン州	41,934	49,667	57,121	62,152	65,996	69,769	74,855	60,189	64,630	-
サハリン州	38,771	44,208	49,007	54,896	61,311	64,959	68,827	65,522	68,401	-
ユダヤ自治州	22,928	25,067	27,358	29,439	30,896	32,165	34,508	29,840	31,876	-
チュコト自治管区	53,369	60,807	68,261	76,285	79,531	86,647	92,368	81,017	88,227	-

(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、7月、10月)』(ロシア連邦国家統計庁)

(注)斜体は速報値。四半期データは、月次データの平均値として計算。

●モンゴル

2018年第1四半期のモンゴルのマクロ経済指標には、いくつかの改善が見られる。鉱工業生産は回復を開始し、登録失業者数は減少している。さらに財政収支は改善し、貿易収支の黒字は継続し、通貨トゥグルグの増価も継続している。

マクロ経済

2018年第1四半期の鉱工業生産額は、製造業と水・エネルギー供給の伸びに支えられて前年同期比2.6%増であった。両部門の伸びは、それぞれ対前年同期比11.4%、8%であった。一方で鉱工業生産額の70%以上を占める鉱業部門は1月、2月の低い実績により前年同期比0.2%の減少となった。鉄鉱及び鉄精鉱を除く全ての鉱産物の生産は前年同期比で低下している。これは、部分的には鉱産物の消費者への配給の減少に起因している。一例として、1月17日、モンゴル最大の銅鉱山及び金鉱山であるオユートルゴイ鉱山で、中国の石炭輸送車によるモンゴル・中国国境の封鎖によって、トラックによる中国への輸送が不可能となった。封鎖は18日に解除され国境通過は19日に再開されたが、封鎖によって引き起こされた混雑は、通常の国境交通への復帰を妨げた。

2018年第1四半期の消費者物価(CPI)上昇率は対前年同期比6.8%となり、前年同期の同2.2%から拡大した。CPIは通信を除く全ての部門で上昇している。CPIの中

で大きなシェア(全体の26.1%)を占める食品及び非アルコール飲料は、3月に前年同月比5.9%の上昇であった。一方で、住居・水道・電気・燃料は同13.3%でCPIの商品バスケットの中で最高を記録した。

2018年第1四半期の通貨トゥグルグの対米ドル平均為替レートは1ドル=2408トゥグルグで、前年同期から2.7%の増価となった。3月はさらに増価して同2395トゥグルグとなり、前年同月比2.6%の増価となった。

2018年第1四半期の国家財政収支は260億トゥグルグの赤字となり、赤字額は前年同期の2550億トゥグルグから縮小した。2018年第1四半期の財政収入は、前年同期を20.4%上回る1兆8100億トゥグルグであった。財政支出は、前年同期を4.4%上回る1兆8400億トゥグルグであった。財政収入に加えて、第1四半期に1840億トゥグルグが未来遺産・安定化基金に積み立てられた。財政収入の増加は、主に租税収入と社会保障負担の増加によるものである。一方で、非税収入は前年同期比10.4%減少している。財政支出は前年同期比85.1%減となった純貸し出しを除いて、すべての項目で増加している。税制支出の88.2%が経常支出である。

2018年3月末の貨幣供給量(M2)は16兆1000億トゥグルグ(67.1億ドル)であった。これは前年同期を31.1%上回っている。米ドル建てでは、同じく34.6%上回っている。一方、2018年3月末の融資残高は14兆1000億トゥグルグで、前年同期を11.5%上回っている。米ドル建てでは前年

同期を14.4%上回っている。これは2014年末から最高の伸びとなっている。同期の不良債権比率は8.7%、不良債権額は1兆2000億トゥグルグで前年同期比18%増となっている。

外国貿易

2018年第1四半期のモンゴルの貿易相手国は160カ国で、貿易総額は26億ドルであった。輸出は前年同期を14%上回る15億ドルで、輸入は前年同期を45.6%上回る11億ドルであった。この結果、貿易収支は4億ドルの黒字となり、前年を32.8%下回った。輸出の増加は、主に非貨幣用金、石材、貴金属、宝石の増加によるものである。

2018年第1四半期の中国への輸出は、前年同期を7.8%上回る13億ドルであった。一方、中国からの輸入は1億5900万ドルで、前年同期を57.3%上回っている。韓国への輸出は、前年同期を75.7%上回る180万ドルを記録した。韓国からの輸入は、4680万ドルで前年同期を30.8%上回っている。ロシアへの輸出は、前年同期を59.5%上回る1730万ドルを記録した。ロシアからの輸入は、3億6100万ドルで前年を57%上回っている。日本への輸出は、前年を12.9%上回る280万ドルを記録した。日本からの輸入は、9890万ドルで前年を32.3%上回っている。北朝鮮への輸出は、98万ドルであった。北朝鮮からの輸入は、19万7300ドルで前年を10.8%下回った。

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*	2017年1Q	2018年1Q	2018年2月	2018年3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	5.1	4.2	-	-	-
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	13.0	24.1	2.6	▲5.7	22.7
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	4.2	2.2	6.8	6.9	6.6
登録失業者(千人)	38.3	57.2	35.8	42.8	37.0	32.8	34.4	25.5	34.4	23.1	24.6	23.1
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	2,440	2,475	2,408	2,403	2,395
貨幣供給量(M2)の変化(対前年同期比:%)	63	37	19	24	13	▲4.6	19.8	30.5	21.2	31.1	29.1	31.1
融資残高の変化(対前年同期比:%)	23	73	24	54	16	▲6.4	6.1	9.6	7.1	11.5	9.8	11.5
不良債権比率(%)	11.5	5.8	4.2	5.0	5.0	7.4	8.5	8.5	8.2	8.7	9.2	8.7
貿易収支(百万 USドル)	▲292	▲1,781	▲2,354	▲2,089	538	872	1,559	1,863	524	352	50	240
輸出(百万 USドル)	2,909	4,818	4,385	4,269	5,775	4,669	4,917	6,201	1,300	1,482	415	644
輸入(百万 USドル)	3,200	6,598	6,738	6,358	5,237	3,798	3,358	4,337	776	1,130	365	404
国家財政収支(十億トゥグルグ)	42	▲770	▲1,131	▲297	▲868	▲1,157	▲3,660	▲1,742	▲255	▲26	▲41	▲99
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	19.1	18.6	19.4	-	-
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	8.7	▲0.7	37.7	45.0	28.5
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	▲38.8	▲67.6	4.2	5.8	3.0

(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。*速報値(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4月26日に公表した2018年第1四半期の成長率(速報値)は、季節調整値で前期比1.1%で、前期の同▲0.2%からプラスに転じた。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0.9%から上昇した。固定資本形成は、同3.0%で前期の同▲1.2%からプラスに転じた。その内訳では、建設投資は同2.8%で前期の同▲1.5%からプラスに転じた。設備投資は同5.2%で、前期の同▲0.7%からプラスに転じている。外需である財・サービスの輸出は、同4.4%で前期の同▲5.3%からプラスに転じている。

2018年第1四半期の鉱工業生産指数の伸び率は季節調整値で0.2%、前期の▲0.2%からプラスに転じた。月次では、季節調整値で2月に前月比▲0.2%、3月に同▲1.2%となっている。

2018年第1四半期の失業率は季節調整値で3.6%であった。月次では2月3.6%、3月は3.6%となっている。

2018年第1四半期の貿易収支は、239億ドルの黒字、月次では2月には60億ドル、3月

には99億ドルの黒字となっている。

2018年第1四半期の対ドル為替レートは、1ドル=1072ウォンで、月次では2月に同1081ウォン、3月に同1071ウォン、4月に同1068ウォンと推移している。

2018年第1四半期の消費者物価上昇率は、前年同期比1.3%であった。月次では2月に前年同月比1.4%、3月に同1.3%、4月に同1.6%と推移している。2018年第1四半期の生産者物価上昇率は1.3%であった。2月次では2月に前年同月比1.2%、3月に同1.3%であった。

2018年及び2019年の経済展望

韓国銀行は4月12日に経済見通しを発表し、2018年の成長率を3.0%と予測した。これは2016年の実績3.1%を下回る値である。また、2019年の成長率は2.9%としている。2018年の成長率については、前半が前年同期比3.0%、年後半が同2.9%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2.7%で2017年実績の2.6%を上回る。設備投資は2.6%で2017年実績の14.6%から大きく低下する。建設投資は▲0.2%で2017年実績の7.6%

からマイナスに転ずる。外需である輸出は3.6%で2017年実績の3.8%から低下するとしている。

2018年の失業率については3.8%で、2017年の3.7%から悪化する。雇用者数の増加は26万人で2017年の32万人から縮小すると見込んでいる。2019年については失業率は3.7%、雇用者数の増加は29万人としている。

一方、2018年の消費者物価上昇率は1.6%で、2017年の1.9%から縮小すると予測している。2018年については2.0%としている。

米鉄鋼高率関税の除外が決定

4月30日、米ホワイトハウスは、韓国を鉄鋼とアルミニウムの高関税率の対象から最終的に除外するとの声明を出した。これは、通商拡大法232条に基づく措置が発動される前日の3月22日にとられた猶予措置を恒久化するものである。韓国は鉄鋼25%、アルミニウム10%の関税率を免れる代わりに、対米輸出量を2015~17年の平均の7割に制限することを受け入れた。

ERINA 調査研究部主任研究員
中島朋義

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	17年 4-6月	7-9月	10-12月	18年 1-3月	2月	3月	4月
実質国内総生産(%)	3.0	3.3	2.6	2.8	3.1	0.6	1.5	▲0.2	1.1	-	-	-
最終消費支出(%)	2.2	2.0	2.4	2.9	2.8	1.1	1.2	0.9	1.0	-	-	-
固定資本形成(%)	4.2	3.1	3.8	5.2	8.6	1.8	1.2	▲1.2	3.0	-	-	-
鉱工業生産指数(%)	0.7	0.2	▲0.6	3.0	2.3	▲0.3	0.9	▲0.2	0.2	▲0.2	▲1.2	-
失業率(%)	3.1	3.5	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.6	3.6	3.6	-
貿易収支(百万USDドル)	82,781	88,885	122,269	118,895	119,889	29,561	34,750	28,270	23,912	5,991	9,876	-
輸出(百万USDドル)	618,157	613,021	542,881	511,947	577,381	143,113	148,863	146,089	149,739	44,947	52,776	-
輸入(百万USDドル)	535,376	524,135	420,612	393,052	457,493	113,552	114,113	117,819	125,826	38,957	42,900	-
為替レート(ウォン/USDドル)	1,095	1,053	1,132	1,160	1,130	1,130	1,132	1,105	1,072	1,081	1,071	1,068.1
生産者物価(%)	▲1.6	▲0.5	▲4.0	▲1.8	3.5	3.3	3.4	3.0	1.3	1.2	1.3	-
消費者物価(%)	1.3	1.3	0.7	1.0	2.0	1.9	2.3	1.5	1.3	1.4	1.3	1.6
株価指数(1980.1.4=100)	2,011	1,916	1,961	2,026	2,467	2,392	2,394	2,467	2,446	2,427	2,446	2,515

(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f o b 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)

平壤の弁理士事務所

—平壤知的資源交流所

2018年1月22日付『朝鮮新報』によれば、知的財産権に関して、という特許権申請などを代行する機関(弁理士事務所に相当すると思われる)として1982年に設置された「平壤特許及び商標代理所」が、2004年に「平壤知的資源交流所」と改名されたとのことである。同交流所は、国内業務だけでなく、国際業務も行っているという。

平壤火力発電連合企業所で電力増産の努力

2018年1月26日付『朝鮮新報』によれば、平壤市に所在する平壤火力発電連合企業所で、電力増産のための努力が続けられていることが報じられている。チョ・チュヨン支配人(社長)によれば、電力増産は科学技術の力によるところが大きく、2017年には30余件の技術革新と取り入れ、生産原価を減らしながらも電力を増産できるようにしているとのことである。

金正恩国務委員長、平壤トロリーバス工場を現地指導、新型バス試運転も

2018年2月1日付『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長は平壤市にある平壤トロリーバス工場を現地指導した。同工場は新たに設備が更新され、設備の国産化水準が92%に達したとのことである。また、同月4日付『朝鮮中央通信』は、金正恩国務委員長を招待して、新型のトロリーバスの試運転が行われたことを伝えている。

平昌オリンピック開会式参加のために北側高位級代表団が南側を訪問

2018年2月5日付『朝鮮中央通信』は、平昌オリンピック開会式参加のために金永南最高人民会議常任委員会委員長を団長とする高位級代表団が南側を訪れるであろうと報じた。同代表団は同月9～11日に韓国を訪問した。

農業支援の携帯アプリ開発

2018年2月7日付『朝鮮新報』によれば、

「農業気象」という農業支援携帯アプリが人気を呼んでいるという。このアプリは、気象情報交流所と気候研究所が共同で開発したもので、利用者の所在する地域の天気予報と、月単位、季節単位の気候情報を入手できるとのことである。

『朝鮮新報』が教育委員会副委員長のインタビュー記事掲載

2018年2月9日付『朝鮮新報』は、教育委員会チョ・ Cholプ副委員長のインタビュー記事を掲載した。2017年に義務教育年限を1年延長したことに関連した質問の他、2018年の「新年の辞」における教育陣容を強化し、現代の教育発展の趨勢に合わせて教授内容と方法を改善することに関連した対策についても質問が行われており、興味深い内容となっている。

外務省スポークスマン、米朝首脳会談に対する質問に回答

2018年3月3日付『朝鮮中央通信』によれば、北朝鮮の外務省スポークスマンは米朝首脳会談に関する朝鮮中央通信記者の質問に回答した。

平壤市内で包装キムチ販売網の拡充

2018年3月5日付『朝鮮新報』は、2016年に開業した柳京キムチ工場が平壤市内に幅広い奉仕網(直売店)を展開している様子を報道している。同工場は150グラム、200グラム、500グラム、5キロのラインナップで包装したキムチを販売し、唐辛子の醤油漬けなどの野菜加工品も生産、販売しているとのことである。

平壤市の光復通りでレンタル自転車事業

2018年3月15日付『朝鮮新報』は、「自転車共同利用体系による賃貸奉仕」と題して、平壤市の光復通りでレンタル自転車事業が行われていることを紹介する記事を掲載した。同記事によれば、平壤市の光復通りに5カ所の自転車レンタル事業所が毎日6～24時の間運営されており、非接触カードによる自動サービスが利用できるとのことである。

朴奉珠総理が黄海南道の農業関連施設を視察

2018年3月20日付『朝鮮中央通信』によれば、朴奉珠総理が黄海南道海州市にある海州連結農機械工場と延安郡梧岷協同農場をはじめとする農業関連施設を視察した。現地で行われた協議会では、農機具増産や分組管理制の中での圃田管理責任制の優越性を発揮する問題、二毛作面積の拡大、多収穫運動などが議論されたとのことである。

第1回平壤国際声楽コンクール開催

2018年3月23日付『朝鮮中央通信』によれば、2018年4月5～12日、故金日成主席の誕生日(4月15日)を記念した第1回平壤国際声楽コンクールが開催された。

朴奉珠総理が両江道三池淵郡の建設現場を視察

2018年4月2日付『朝鮮中央通信』は、朴奉珠総理が両江道三池淵郡の建設現場を視察したと報道した。朴奉珠総理は、三池淵池端駅、三池淵青年駅建設現場等を視察したとのことである。

同記事ではまた、金正恩国務委員長が、2017年12月に同郡を訪れ、朝鮮革命の始原である三池淵郡を全国の模範郡、モデル郡とするように強調したことが紹介されている。

中国人民志願軍烈士廟リニューアル工事開始

2018年4月6日付『朝鮮中央通信』は、同日に中国人民志願軍烈士廟リニューアル工事が始まったと報じた。

朴奉珠総理が江原道元山市と洗浦地区を視察

2018年4月7日付『朝鮮中央通信』は、朴奉珠総理が江原道元山市の元山葛麻海岸観光地区建設現場と洗浦地区畜産基地の運営状況を視察したと報じた。

第29回万景台賞国際マラソン競技大会開催

2018年4月10日付『朝鮮新報』によれば、同月8日、第29回万景台賞国際マラソン競技大会が平壤で行われた。同大会で

はフルマラソン、ハーフマラソン、10キロ、5キロの競技が行われ、専門家部門と愛好家部門に分かれて競技が行われた。

『労働新聞』が全般的12年制義務教育に関する社説掲載

2018年4月10日付『朝鮮中央通信』によれば、同月9日、朝鮮労働党中央委員会政治局会議が金正恩朝鮮労働党委員長の指導の下、行われた。同会議には、長箭洞同等中央委員会中央委員会政治局常務委員会委員と、党中央委員会政治局員、同候補委員が参加した。

同会議では、まず最高人民会議第13期第6回会議に提出する「主体106(2017)年国家予算執行状況と主体107(2018)年国家予算について」を討議した。次に、最近の朝鮮半島情勢の発展に対する金正恩委員長の報告があった。同報告では、2018年4月27日に板門店南側地域「平和の家」で開催される北南首脳対面と会談と、当面の南北関係の発展方向と米朝対話の展望についての言及があった。

金正恩委員長は、党中央委員会政治局のメンバーの最近の事業の実態を具体

的に指摘し、革命の指揮メンバーとしての責任と役割をより高く発揮していくことについて強調した。続いて、国家のすべての部門、すべての単位で自力更生の革命の旗を恒久的に堅持しつつ、自体の技術的力量と経済的潜在力を総動員して、国の経済発展5カ年戦略遂行の第3年目にあたる今年の闘争課題を必ず実行することにより、経済戦線全体で活性化の突破口を開いていくことに対してについて言及した。

ERINA 調査研究部主任研究員
三村光弘

研 究 所 だ よ り

ERINA 日誌

- 4月4日 公的競争的資金等のコンプライアンス説明会
(ERINA会議室)
- 4月18日 ERINA・吉林大学東北亜研究院学術研究会
(ERINA会議室)
- 4月18日 新潟大学「環東アジア構想コミュニティ・アドバイザーボード」(新潟大学駅南キャンパスときめいと、新井調査研究部長)
- 4月20日 第6回 OOA 研究会・発表(東京、中村企画・広報部長)
- 4月24日 UX 新潟テレビ21「スーパー J にいがた」出演(三村主任研究員)
- 4月25日 ERINA 地域セミナー鄭美愛駐新潟大韓民国総領事講演会プレスリリース
- 4月26日 新潟県立大学「アジア地域の交流と統合」講師(新潟県立大学、三村主任研究員)
- 5月8日 一般財団法人日中経済協会主催「黒龍江省王文涛代理省長歓迎夕食懇談会」出席(東京、河合代表理事)
- 5月9日 一般財団法人新潟県地質調査業協会講演会「北東アジアの情勢について」(ホテル日航新潟、新井調査研究部長)
- 5月10日 ERINA 地域セミナー
鄭美愛駐新潟大韓民国総領事講演会
「21世紀の韓日関係」
会場:朱鷺メッセ
後援:新潟県、新潟市
- 5月16日 長岡国際ビジネス研究会平成30年度第1回定例研究会・講師(長岡市、蔡経済交流推進員)
- 5月17日 新潟大学農学部「国際フードシステム論演習」外部講師(新潟大学、中村企画・広報部長)
- 5月22日 中華人民共和国駐新潟総領事館主催「新潟・宮城・山形・福島四県中日友好交流大会」出席(ホテルオークラ新潟、丸山業務理事ほか)
- 5月23日 「国際人材フェア・にいがた2019」プレスリリース
- 5月26日 UX 新潟テレビ21「まるどりっ!」出演(三村主任研究員)
- 5月28日 NPO 法人アジア起業家村推進機構主催「新潟グローバルセミナー2018」【ERINA 後援】パネリスト(朱鷺メッセ、中村企画・広報部長)
- 5月28日 ERINA 賛助会セミナー「南北・中朝関係の進展と今後の展開—米朝首脳会談をにらんで—」プレスリリース
- 5月30日 インターン発表会「河南省の経済発展と産業構造の転換—『一带一路』を視野に入れて」(ERINA 会議室、鳥根県立大学大学院生 李奎)
- 5月31日 ERINA 理事会

編 集 後 記

今回の特集は、モンゴル人研究者他、国際的な視点でモンゴルの経済統合と貿易政策についての研究を取り上げた。これらの問題が読者の関心を呼び、本特集の分野に光が当てられるようになることを願っている。(E)

発行人 河合正弘
編集委員長 中村俊彦
編集委員 新井洋史 安達祐司 エンクバヤル・シャクダール
新保史恵 南川高範 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 2018年6月20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:webmaster@erina.or.jp

<https://www.erina.or.jp>