



ERINA REPORT

Economic Research Institute for Northeast Asia

PLUS

特集:トランプ政権発足以降の北東アジアのFTA政策

Special Feature: FTA Policies in Northeast Asia after the Establishment of the Trump Administration

■日中韓FTAの政治経済学 久野新

The Political Economy of the CJK FTA (Summary) KUNO Arata

■トランプ政権成立後の中国のFTA戦略 沈銘輝、孔大鵬

China's FTA Policy after the Establishment of the Trump Administration (Summary) SHEN Minghui, KONG Dapeng

■通商環境の変化と韓国のFTA政策 金奉吉、深堀すすか

Change of Environment in Trade and the ROK's FTA Policies (Summary) KIM Bongil, FUKAHORI Suzuka

■国際的な視野からみた黒龍江省の「氷雪経済」の発展と課題 笄志剛

The Development of and Challenges for the "Ice and Snow Economy" of Heilongjiang Province from an International Perspective (Summary) DA Zhigang

2018

OCTOBER

No. 144

本誌の目指すもの

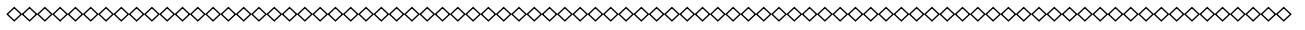
ERINA REPORTは135号よりERINA REPORT (PLUS) として、現実の経済交流という視点を取り入れた新たな編集形態をとり、多角的視点から北東アジア経済に切り込む総合的な学術雑誌となりました。本誌が目指すのは、北東アジア経済に関する独自性の高い学術論文に加えて、この地域における各国の最新の政策動向、実態に肉薄した現地調査レポートや有識者の視点などを掲載することで、理論と現実を結合させた総合的な情報を提供するとともに、北東アジア研究に質の高い研究素材を提供していくことです。

目 次

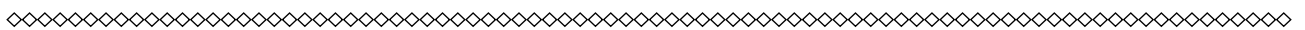
特集：トランプ政権発足以降の北東アジアの FTA 政策

Special Feature: FTA Policies in Northeast Asia after the Establishment of the Trump Administration

■特集にあたって	1
ERINA 調査研究部主任研究員 中島朋義	
On the Special Feature	2
NAKAJIMA Tomoyoshi, Senior Research Fellow, Research Division, ERINA	
■日中韓 FTA の政治経済学	3
亜細亜大学国際関係学部准教授・ERINA 共同研究員 久野新	
The Political Economy of the CJK FTA (Summary)	10
KUNO Arata, Associate Professor, International Economics, Faculty of International Relations, Asia University, and Collaborative Researcher, ERINA	
■トランプ政権成立後の中国の FTA 戦略	11
中国社会科学院アジア太平洋・グローバル戦略研究院研究員 沈銘輝 中国社会科学院大学院生 孔大鵬	
China's FTA Policy after the Establishment of the Trump Administration (Summary)	18
SHEN Minghui, Professor, National Institute of International Strategy, Chinese Academy of Social Sciences KONG Dapeng, Graduate Student, Chinese Academy of Social Sciences	
■通商環境の変化と韓国の FTA 政策	19
富山大学経済学部教授・ERINA 共同研究員 金奉吉 韓日産業・技術協力財団専任研究員 深堀すずか	
Change of Environment in Trade and the ROK's FTA Policies (Summary)	26
KIM Bongil, Professor, Faculty of Economics, University of Toyama, and Collaborative Researcher, ERINA FUKAHORI Suzuka, Full-time Researcher, Korea-Japan Cooperation Foundation for Industry and Technology	
■国際的な視野からみた黒龍江省の「氷雪経済」の発展と課題	27
黒龍江省社会科学院東北アジア研究所長・研究員 笄志剛	
The Development of and Challenges for the “Ice and Snow Economy” of Heilongjiang Province from an International Perspective (Summary)	33
DA Zhigang, Director and Researcher, Northeast Asia Research Institute, Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences	
■会議・視察報告	
◎カラコルムハイウェイと中パ経済回廊、印パ国境、ハンバントタ港視察記	34
ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘	
◎第6回大図們江イニシアチブ (GTI) 北東アジア地方協力委員会	40
ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史 ERINA 経済交流部経済交流推進員 蔡聖錫	



◎「2018北東アジア観光国際会議 in 大分」に関する報告……………	42
ERINA 経済交流部長 安達祐司	
◎ドルドイバザール視察記 ……………	45
ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘	
■セミナー報告	
◎ ERINA ビジネスセミナー「日ロ経済協力の最新動向—サンクトペテルブルク経済フォーラムの結果を踏まえて」 ……………	46
一般社団法人ロシア NIS 貿易会 ロシア NIS 経済研究所調査部長 中居孝文	
■海外ビジネス情報 ……………	53
■列島ビジネス前線 ……………	66
■北東アジア動向分析 ……………	70
■研究所だより ……………	78



特集「トランプ政権発足以降の北東アジアのFTA政策」にあたって

ERINA 調査研究部主任研究員

中島朋義

2016年2月、日本及び米国を含むアジア太平洋地域の12カ国はTPP（環太平洋経済連携協定）に調印した。しかし、同年11月の米大統領選でTPPへの不参加を主張するトランプ氏が当選したことによって米国の不参加が決まり、2017年11月に米国を除く11カ国によるTPP11の締結について合意がなされた。一方で、北東アジア諸国を含む大規模経済統合としてはRCEP（ASEAN+6）、日中韓FTAが、それぞれ交渉が進められ、また韓国とロシアを含む関税同盟EAEUとの二者間FTAも交渉が開始されている。

今回の特集「トランプ政権発足以降の北東アジアのFTA政策」では、まさにトランプ政権の登場によって大きく変わろうとしている世界の貿易システムを背景に、北東アジアの主要貿易国である、日本、中国、韓国のFTA政策の動きを整理し紹介する。

最初の論文は、亜細亜大学国際関

係学部准教授・ERINA共同研究員である久野新氏によって執筆された「日中韓FTAの政治経済学」である。この論文は、日EU EPAやTPP11（CPTPP）といった大規模で高水準のFTAを構築した日本にとって、北東アジアの域内FTAである日中韓FTAの持つ意味を再検討し、その実現による効果を示したものである。日中韓FTAの目指すところについて、「日中韓の三国にとって最大限受け入れ可能な、RCEP以上TPP未満の着地点」という筆者の指摘はユニークでまた説得力をとまっている。

二番目の論文は、中国社会科学院アジア太平洋・グローバル戦略研究院研究員である沈銘輝氏と中国社会科学院大学院生である孔大鵬氏によって執筆された「トランプ政権成立後の中国のFTA戦略」である。この中で、通商問題を二国間交渉で解決しようとするトランプ政権

の政策の矢面に立たされている中国はWTOなどの多国主義を尊重するとしていると指摘している。関連してFTAの内容の質の高さを追究していくことも上げている。また、ユーラシア大陸でのインフラ開発を目指す一帯一路政策に関連する諸国とのFTAの締結を重視するとしている。さらにRCEPに代表されるアジア太平洋地域の経済統合は今後とも重視していくとしている。

最後の論文は、富山大学経済学部教授・ERINA共同研究員である金奉吉氏と韓日産業・技術協力財団専任研究員である深堀すずか氏による「通商環境の変化と韓国のFTA政策」である。この論文は、北東アジアにおいて米韓FTA、韓EUFTAなど先進大規模経済とのFTAを実現してきた韓国が、新たな政治経済環境の中でRCEPやCPTPPに対処していく方針が示されている。

On the Special Feature: FTA Policies in Northeast Asia after the Establishment of the Trump Administration

NAKAJIMA Tomoyoshi

Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

In February 2016, 12 Asia-Pacific nations including Japan and the U.S. signed the Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP). However, the U.S. withdrew from the trade deal after the November 2016 presidential election was won by Donald Trump, who had campaigned on a promise to pull out of the TPP. The TPP-11 agreement was signed by the remaining 11 nations in November 2017. At the same time, negotiations on the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP; also known as ASEAN+6), a major economic integration pact that includes the countries of Northeast Asia, and on the China-Japan-ROK free trade agreement (FTA) are ongoing. In addition, talks have begun regarding a bilateral FTA between the ROK and the Eurasian Economic Union (EAEU), a customs union whose members include Russia.

This special feature, entitled “FTA Policies in Northeast Asia after the Establishment of the Trump Administration,” provides a summary of developments in the FTA policies of Northeast Asia’s major trading nations, namely Japan, China, and the ROK, against the background of the significant changes in the global trade system triggered by the rise of the Trump administration.

The first paper, “The Political Economy of the CJK FTA,” was authored by KUNO Arata, an associate professor at Asia University’s Faculty of International Relations and one of ERINA’s collaborative researchers. This paper reappraises the significance of the China-Japan-ROK FTA for Japan, given its involvement in such large-scale, high-level FTAs as the Japan-EU Economic Partnership Agreement (EPA) and TPP-11 (the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, or CPTPP). The paper also sets out the effects of bringing this trilateral Northeast Asian interregional FTA to fruition. The author makes the unique and persuasive comment

that, in negotiating the China-Japan-ROK FTA, the parties concerned aim to reach an agreement that offers “more than RCEP but less than the TPP,” while being as acceptable as possible to all three countries.

The second paper is entitled “China’s FTA Policy after the Establishment of the Trump Administration” and was co-authored by SHEN Minghui, a professor at the Chinese Academy of Social Sciences National Institute of International Strategy, and KONG Dapeng, a graduate student at the Chinese Academy of Social Sciences. It states that China, which bears the brunt of the Trump administration’s policy of seeking to resolve trade problems through bilateral negotiations, will respect multilateral approaches such as the World Trade Organization (WTO). In connection with this, the paper also notes that China intends to work on enhancing the quality of FTAs. China attaches particular importance to the conclusion of FTAs with countries involved in the One Belt, One Road policy, which aims to develop infrastructure across the Eurasian continent. Furthermore, the paper asserts that China will continue to emphasize economic integration within the Asia-Pacific region through frameworks such as RCEP.

The final paper, “Change of Environment in Trade and the ROK’s FTA Policies,” was co-authored by KIM Bongil, a professor at the University of Toyama’s Faculty of Economics and another of ERINA’s collaborative researchers, and FUKAHORI Suzuka, a senior researcher at the Korea–Japan Cooperation Foundation for Industry and Technology (KJCF). Noting that the ROK has already concluded FTAs with major developed economies, including the U.S. and the EU, this paper sets out the ROK’s policy for addressing the RCEP and CPTPP in the context of Northeast Asia’s new political and economic environment.

[Translated by ERINA]

日中韓FTAの政治経済学

亜細亜大学国際関係学部准教授・ERINA 共同研究員

久野新

1. はじめに

他の国に先んじて諸外国と自由貿易協定(Free Trade Agreements:FTAs)を締結して競争上の優位性を得ようとする政治経済学的な力学、およびFTAのネットワークから排除される結果として生ずる競争上の不利益を除去または回避しようとする力学(いわゆる「ドミノ効果」)の双方が働いた結果、1990年代以降、FTAの数は世界的に急増、FTAと関税同盟を合わせた地域貿易協定(Regional Trade Agreements: RTAs)の数は2018年5月時点で287まで拡大した¹。上記2つの力学が働いた結果、日本でも2000年代後半から経済連携協定(Economic Partnership Agreements: EPAs)の交渉が加速、2018年8月時点で18の国・地域との間でEPAを署名または発効させているほか、5つの国または地域との間で交渉が進展中である(表1)。

2010年代以降の日本のFTA戦略のひとつの特徴として、複数国を包含する広域的なFTA(あるいはメガFTA)の交渉・締結を本格化させたことがあげられる。こうした動きは、複数の国をまたいで構築された国際的な生産・流通ネットワーク上でビジネスを行っている企業の活動実態と、排他的で一貫性のない二国間FTAが世界中で乱立するという制度実態との間に生じたギャップを埋め、企業が直面するFTA利用上のコストを可能な限り軽減させるための取り組みとして捉えることができよう²。こうした広域的なFTAとしては、環太平洋パートナーシップ協定(Trans-Pacific Partnership Agreement:TPP)、その後継であるTPPに関する包括的及び先進的な

協定(Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership: CPTPP)、日EU経済連携協定(日EU・EPA)、東アジア地域包括的経済連携³(Regional Comprehensive Economic Partnership:RCEP)、および日中韓FTAがあげられる。

これら広域的FTAのうち、TPP、CPTPP、日EU・EPAはすでに署名を終え、RCEPについても2018年内の実質的な交渉妥結が目指されている。一方、日中韓FTAについては、2003年に民間共同研究が開始してから交渉開始まで10年の年月を要し、その後も主として日中および日韓の間の外交関係の悪化により交渉妥結に

向けた政治的モメンタムが長期にわたり欠如したままであった⁴。日本、中国、韓国の三国は経済規模が大きく、地理的にも互いに近接しており、貿易が発生・拡大しやすい2つの条件を元来備えている。事実、中国がWTOに加盟した2000年代前半から域内の貿易は大幅に拡大し、依然として多くの貿易障壁が残存するにもかかわらず、今では相互に不可欠な貿易パートナーとなっている。またFTA締結以前から貿易量が多い国(いわゆるnatural trading partners)同士がFTAを締結した場合、貿易転換効果よりも大きな貿易創出効果を獲得できる可能性については理論的にも示されている⁵。

本稿の目的は、日中韓三国の域内貿易

表1 日本の発効済・署名済・交渉中EPA(2018年8月現在)

	名 称	発効・署名年月
発効済EPA	日シンガポールEPA	2002年11月
	日メキシコEPA	2005年4月
	日マレーシアEPA	2006年7月
	日チリEPA	2007年9月
	日タイEPA	2007年11月
	日インドネシアEPA	2008年7月
	日ブルネイEPA	2008年7月
	日アセアンEPA	2008年12月
	日フィリピンEPA	2008年12月
	日スイスEPA	2009年9月
	日ベトナムEPA	2009年10月
	日インドEPA	2011年8月
	日ペルーEPA	2012年3月
	日豪EPA	2015年1月
日モンゴルEPA	2016年6月	
署名済EPA	TPP12	2016年2月
	CPTPP (TPP11)	2018年3月
	日EU・EPA	2018年7月
交渉中EPA	RCEP	
	日中韓FTA	
	日コロンビアEPA	
	日トルコEPA	
	日カナダEPA	
交渉延期	日GCC・FTA	
交渉中断中	日韓EPA	

出所：外務省ウェブサイトより筆者作成

¹ WTO 通報ベース。WTOのRegional Trade Agreements ウェブサイト (https://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm)より。

² 一例をあげるならば、国境を越えた生産工程の分業が進展するほど一か国だけでFTAの原産地規則の基準を満たすことは困難となる一方、広域的なFTAにおいて完全累積制度が導入される場合、域内の複数国で生産が行われても特惠税率の適用を受けやすくなる。

³ RCEPの交渉参加国はASEAN10カ国に6カ国(日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランドおよびインド)を加えた合計16カ国である。

⁴ 日中韓FTA交渉の経緯の詳細については久野(2016)を参照のこと。

⁵ Wonnacott and Lutz (1989) and Krugman (1991)。

および関税構造に関するいくつかのファクトを提示したうえで、日中韓FTA締結が日本にもたらす意義について政治経済学的な視点から改めて検討を行うことである。検討の結果、(1)日中韓三国の域内貿易は中間財貿易の拡大により牽引されてきており、三国は貿易面で深い依存関係にあるが、域内における日本のプレゼンスは縮小しつつあること、(2)域内貿易の約半分は依然として関税賦課の対象となっており、最大の被課税国は日本であること、(3)RCEPやCPTPPといった他のFTAを通じて日中韓三国の間で質の高い経済統合を実現させることは現実的に困難であるが、このことが日中韓FTAに固有の存在意義をもたらし得ること、および(4)日中韓三国にとって最大限到達可能な「RCEP以上TPP未満の日中韓FTA」を追求することは、将来議論されるであろうFTAAPの質を高めるうえで不可欠なステップとなることを指摘した。

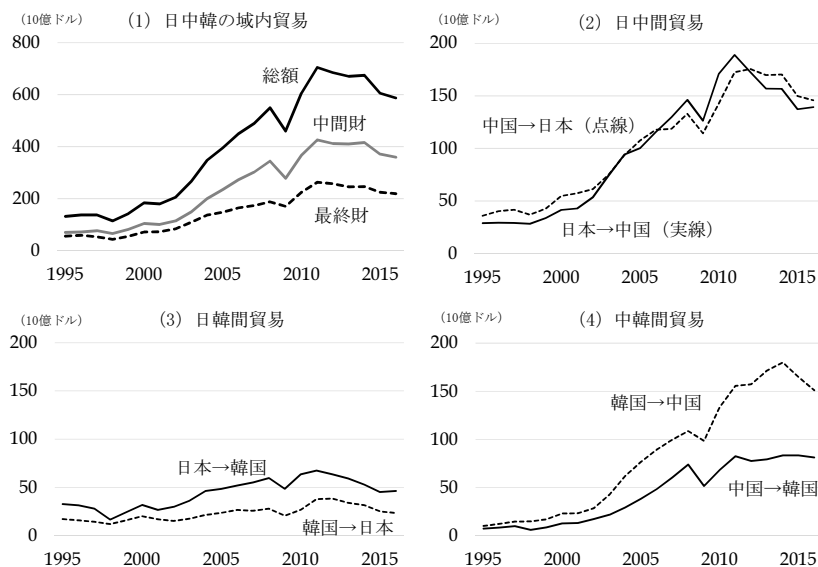
本稿の構成は以下の通りである。第2節では日中韓三国の域内貿易の現状についていくつかの事実を提示する。第3節では、域内に残存する関税構造と関税負担の分布を明らかにする。第4節では、日中韓の三国にとって最大限到達可能な「RCEP以上TPP未満の日中韓FTA」を締結することの日本にとっての意義、およびそれが将来のアジア太平洋地域における経済統合の質に与える影響について多角的に検討を行い、第5節では日中韓FTA交渉を取り巻くいくつかの環境変化について指摘を行う。

2. 日中韓三国の域内貿易に関する9つのファクト

日中韓FTA締結の意義を検討する前提として、本節では同地域の域内貿易の推移と現状について押さえておくべき9つのファクトを提示する⁶。

第一に、同地域の域内貿易総額は1995年から2016年までの約20年間で約4.5倍に拡大した(1321億ドルから5872億ド

図1 日中韓域内貿易額の推移



出所：経済産業研究所 RIETI-TID2016データベースより筆者作成

ル、図1グラフ(1))。域内貿易を牽引してきたのは日本から中国、中国から日本および韓国から中国への輸出であり、これらは中国がWTOに加盟した2000年代前半から急激に拡大した(図1グラフ(2)、(4))。

第二に、2000年代以降の域内貿易の急増は主として中間財貿易の拡大に牽引されており、現在も域内貿易の6割以上は中間財貿易が占めている(図1グラフ(1))。この事実は、同地域において生産・流通ネットワークが発達し、国境を越えた工程間分業が活発に行われてきたことを示唆している。

第三に、日本の対中輸出は2011年にピーク(189億ドル)を迎え、その後は減少傾向にある(図1グラフ(2))。この背景としては、2011年以降、中国の経済成長率が低下したこと、中国国内の日系企業による現地生産、現地調達が進んだこと、および日系企業の生産拠点が中国から第三国(主にASEAN諸国)にシフトしたこと⁷などがあげられる⁸。主として日中間の二国間貿易が縮小した結果、日中韓三国の域内貿易全体も2011年にピークを迎え、その後はやや縮小傾向にある(図1グラフ(1))。

第四に、こうした近年の縮小傾向にもか

かわらず、日中韓三国は依然として貿易面で相互に依存している。次節で述べるとおり、日中韓三国の域内貿易には幅広い品目で関税が残存しているが、輸出面に着目すると、日本にとって中国と韓国はそれぞれ第2位と第3位、中国にとって日本と韓国は(香港を除けば)第2位と第3位、韓国にとって日本と中国は第5位と第1位の輸出相手国である⁹。

第五に、中間財の域内貿易比率を国別に確認しておくと、日本は輸出(31.6%)、輸入(29.3%)ともに約3割を、韓国は輸出(39%)、輸入(41.6%)ともに約4割を域内貿易に依存しており、両国の中間財輸出は日中韓三国の市場に大きく依存している(図2グラフ(1)、(2))。一方、両国の域内輸出比率は近年穏やかに低下しており、日本と韓国が輸出する中間財の仕向地が徐々に域外に分散していること、すなわち域内の工程間分業が一部域外国にシフトしつつあることがうかがえる。対照的に、日本と韓国の域内輸入比率は近年上昇、中間財の調達先が域内国に集中しつつある。中国については、輸出、輸入ともに域内貿易比率が長期的に低下、特に域内輸入比率は1995年の42.5%から2016年の

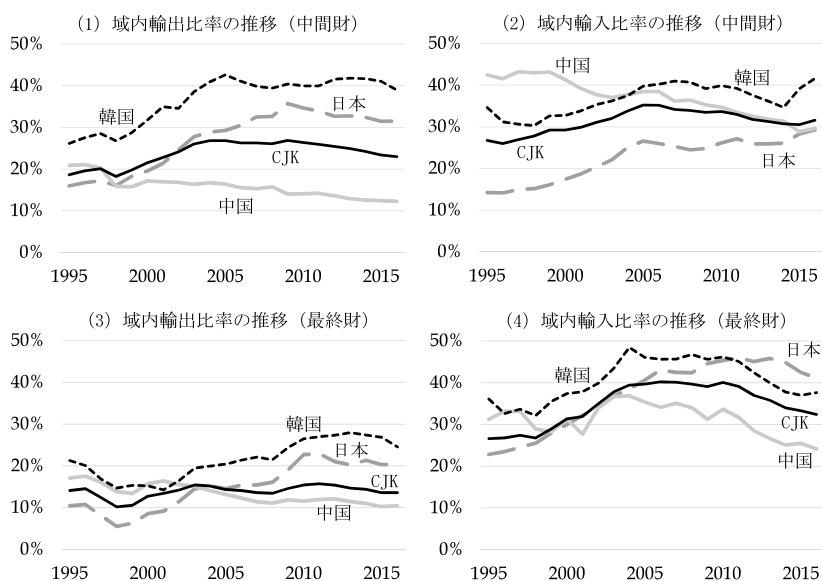
⁶ 特に断らない限り、本節で用いた貿易データは RIETI-TID のデータに依拠している。

⁷ 例えば、財務省の直接投資統計によると、2012年以降、日本の対 ASEAN 直接投資残高は対中国直接投資残高を上回る勢いで急激に拡大している。

⁸ このほか RIETI-TID の貿易データは「ドル建て」で集計されていることも留意されたい。2013年以降、円ドル・レートは円安が急激に進行した。

⁹ いずれも2016年時点。ここでの日本の貿易データは財務省貿易統計、中国および韓国の貿易データは JETRO (2017) を参照した。

図2 日中韓域内貿易比率の推移



出所：経済産業研究所 RIETI-TID2016データベースより筆者作成

29.6%まで大幅に低下、中間財の調達先が日本と韓国以外の国に分散しつつある。

第六に、最終財の域内貿易比率に注目すると、輸出面では韓国(24.6%)が、輸入面では日本(41.1%)が域内に最も依存している(図2グラフ(3)、(4))。近年の動きに注目すると、前述した中間財の域内輸出比率の低下に呼応するように、最終財の域内輸入比率も地域全体として徐々に低下している(図2グラフ(4))。こうした趨勢も、従来域内行われていた工程間分業の一部が域外国にシフトしていることを示唆している。

第七に、域内貿易における日本のプレゼンスは近年低下している¹⁰。1995年当時、域内輸出総額に占める日本のシェアは約半分の46.5%、次いで中国が32.8%、韓国は20.7%であった。しかし2016年になると、日本のシェアは31.6%まで低下、逆に中国は38.7%、韓国は29.7%までシェアを上昇させている。また中国市場では2013年以降、韓国の輸出額が日本のそれを一貫して上回っており、韓国市場においても2007年以降、中国の輸出額が日本のそれを一貫し

て上回っている¹¹。

第八に、対中輸出を拡大させた結果、韓国の対世界輸出に占める中国向け輸出割合は30%に到達した(日本は20.2%)。韓国は日本と比較して経済全体の輸出依存度が高いことを踏まえると、中国经济への依存の程度は日本より遥かに高いと言える。

最後に、日韓の二国間貿易に注目すると、日中および中韓の二国間貿易と比べて相対的に規模が小さく(日本側輸出は46億ドル、韓国側輸出は23億ドル)、韓国の対日輸出は2012年をピークに縮小し続けている(図1グラフ(3))。また中韓の二国間貿易は一貫して韓国側の輸出超過であるが、日韓の二国間貿易は一貫して日本側の輸出超過となっている。

3. 域内の関税負担の規模と割合に関する4つのファクト

本節では日中韓三国の域内貿易に課されている関税構造の現状について整理する。参考までに、2017年の最恵国待遇

(MFN)平均関税率を比較すると、日本は4.0%、中国は9.8%、韓国は13.7%であった¹²。一方、こうした平均税率の羅列と比較だけでは、域内における税負担の規模やその分布に関する相場観を得ることは困難である。そこで以下では、実際に日中韓三国の域内貿易に課された関税の総額および負担の国別分布を算出し、域内貿易の関税障壁について4つのファクトを提示する。

第一に、2016年、日中韓三国の域内貿易の約半分は依然として課税対象となっていた。具体的に述べると、域内貿易総額(6198億ドル)に占める課税対象貿易の割合は農産品が76.4%、非農産品が47%、全体では47.5%であった(表2の(2)列)¹³。域内貿易に対して課された関税の額を計算すると、農産品貿易は30億ドル、非農産品貿易は125億ドル、合計で155億ドル(約1.7兆円¹⁴)であった(表2の(5)列)。

第二に、日中韓三国の域内貿易における最大の被課税国は日本であり、域内で課された関税全体の約半分は日本の輸出に対して課されたものである。具体的には、前述の総額155億ドルを国別に分解すると、日本の輸出に対する課税額が72億ドル(46.4%)、中国は52億ドル(33.6%)、韓国は31億ドル(19.9%)であった。参考までに、中国と韓国の二カ国が日本に対して課した関税の合計値(72億ドル)は、同年に米国とEUが日本に課した関税の合計額(23億ドル)の3倍以上であった。

第三に、非農産品貿易に限定した場合でも、域内最大の被課税国はやはり日本である(71億ドル)。この規模は中国と韓国の二カ国に対する課税の合計値(54億ドル)よりも大きい¹⁵。日本の域内輸出総額は中国より小さく、韓国とも大差ないにもかかわらず、である。域内で中国と韓国の輸出への課税が少ない理由としては、両国から日本に輸出される非農産品については日本側のMFN実行関税率がすでに低いこと、中国と韓国との二国間貿易について

¹⁰ 域内貿易の品目別分析については、巻末 ANNEXを参照のこと。

¹¹ 2016年、中国向けの輸出では韓国(1511億ドル)が日本(1393億ドル)を、韓国向けの輸出では中国(814億ドル)が日本(463億ドル)をそれぞれ上回っている。

¹² WTO, ITC, and UNCATD (2016)。従価税品目のみの単純平均関税率であるため、日本のセンシティブ品目(コメや麦類)のように従量税で課税されている品目は平均値に含まれていないことに留意されたい。

¹³ 以下の関税の議論についても、WTOの関税データが従価税品目のみを対象としているため、従量税で課税される品目の関税徴収額は含まれていない。

¹⁴ 1ドル=110円として計算。

¹⁵ 農産品については、中国が域内最大の被課税国となっている(26億ドル)。

は2015年12月に発効した中韓FTAにより、すでに一部品目の相互関税削減がスタートしていることがあげられる。

第四に、日本と韓国との間で中国に輸出する際に課される関税規模に大きな格差が生じている。具体的には、2016年の対中輸出額は韓国が日本を上回っているにもかかわらず、同年に中国が日本の輸出に課した関税は59億ドル、韓国は29億ドルであった¹⁶。これらの理由としては、やはり中韓FTAの影響が考えられる。たとえば中韓FTA発効後1年目にあたる2016年、韓国から中国への輸出額の34%はFTA特惠税率が利用されたとの報告もなされている¹⁷。中韓FTAにおける関税削減の進展に伴い、この日本と韓国との間に生じている税負担の格差は今後さらに拡大する可能性もあろう。

4. 日中韓 FTA 締結が日本にもたらす意義

日中韓三国の域内貿易と関税構造の現状をめぐる前節までの議論を踏まえ、本節では、日中韓FTAの締結が日本にもたらす意義について政治経済学的な視点から考察を行う。

(1) 中国・韓国の市場アクセスとビジネス環境の改善

前節までの議論で、今日、日本は貿易面で中国と韓国に大きく依存しており、中間財については輸出と輸入の3割を、最終財は輸入の4割を両国との取引に依存している一方、域内貿易の約半分は依然として関税賦課の対象となっており、最大の被課税国は日本であることを示した。したがって、日中韓FTA締結により域内の関税撤廃が進む場合、必然的に日本企業は大きな節税および貿易拡大の恩恵を享受する

であろう。また中国と韓国が日本の輸出に課している関税の規模は、EUと米国が日本に課している規模の3倍にのぼることから、少なくとも短期的な節税効果という意味では、日EUや日米の間の関税撤廃よりも、日中韓三国間の関税撤廃の方が規模は大きいであろう。

関税自由化に加え、日中韓FTAの締結を通じて柔軟な原産地規則（関税番号変更基準と付加価値基準の選択制、完全累積、および自己証明制度など）、透明かつ迅速な税関手続き、製造業およびサービス分野の投資前内国民待遇付与、会社設立・合併関連規制およびパフォーマンス要求等の緩和、国内規制の透明性向上（法令・行政上の決定に対する質問に対する合理的期間内の回答など）、および高い水準の知的財産権関連規律の導入などが実現されれば、同地域の生産・流通ネットワークの効率性の更なる向上および日本企業のビジネス環境改善にも資する¹⁸。

表2 日中韓の域内貿易に占める「課税対象貿易」の割合

年	貿易額 (百万ドル)	課税対象貿易の割合		課税対象 貿易額 (1)*(2)=(3)	貿易品目にかかる MFN関税率の加重平均 (4)	関税支払い (百万ドル) (3)*(4)=(5)		
		品目ベース (1)	金額ベース (2)					
(農産品の域内輸出)								
中国	日本向け	2016	6,393	62.9%	71.0%	4,539	10.4%	472
	韓国向け	2016	2,538	96.0%	94.1%	2,388	88.8%	2,121
韓国	日本向け	2016	1,448	79.8%	53.2%	770	10.4%	80
	中国向け	2016	844	94.3%	94.8%	800	22.0%	176
日本	中国向け	2016	452	95.7%	86.8%	392	16.3%	64
	韓国向け	2015	279	94.7%	86.7%	242	19.8%	48
	合計		11,954		76.4%	9,132		2,961
(参考)								
日本	米国向け	2016	627	69.5%	71.7%	450	3.1%	14
	EU向け	2016	347	87.3%	70.8%	246	7.5%	18
(非農産品の域内輸出)								
中国	日本向け	2016	148,440	31.4%	20.2%	29,985	2.1%	630
	韓国向け	2016	79,371	82.7%	55.7%	44,210	4.5%	1,989
韓国	日本向け	2014	30,761	47.3%	28.8%	8,859	0.8%	71
	中国向け	2016	157,886	83.1%	48.6%	76,733	3.6%	2,762
日本	中国向け	2016	144,748	91.2%	66.6%	96,402	6.0%	5,784
	韓国向け	2016	46,663	82.3%	62.9%	29,351	4.4%	1,291
	合計		607,869		47.0%	285,539		12,528
(参考)								
日本	米国向け	2016	127,738	60.1%	61.2%	78,176	1.8%	1,407
	EU向け	2016	60,237	77.4%	54.9%	33,070	2.6%	860
域内輸出総額			619,823		47.5%	294,671		15,489

出所: WTO, ITC, and UNCTAD (2016)、同(2017)および同(2018)より筆者作成

注: 「有税輸出の割合」は特惠税率の存在も考慮して算出されている。また「貿易品目の MFN 平均関税率」は、当該二国間で輸出されている品目(除く従量税品目)の MFN 実行関税率の値。WTO, ITC and UNCTAD (2018) においては輸出相手国上位5位の2016年の関税情報しか掲載されていないため、未掲載であった日本の韓国向け輸出(農産品)および韓国の日本向け輸出(非農産品)はそれぞれ WTO, ITC and UNCTAD (2017) および同(2016)のデータを用いた。

¹⁶ 非農産品に限定すると、中国が日本向けに課した関税(58億ドル)は米国向けに課した関税(52億ドル)よりも多い。

¹⁷ 日本貿易振興機構(2018)、14ページ。

¹⁸ 日本経済団体連合会「日中韓 FTA ならびに東アジア地域包括的経済連携協定(RCEP)交渉に関する要望」、2016年5月17日 (http://www.keidanren.or.jp/policy/2016/036_honbun.html)。

(2) 域内における競争上の不利益解消

第2節で示したとおり、日中韓三国の域内貿易における日本のプレゼンスは近年低下しており、中国市場では韓国に、韓国市場では中国にそれぞれ輸出シェアを奪われている。2015年に発効した中韓 FTA は即時撤廃品目の割合が韓国側で5割、中国側で2割と極めて低かったことから、期待はずれで、質の低い協定であるとの評価がなされる場合もあった¹⁹。他方、すでに韓国企業は一部中国向け輸出品目について中韓 FTA の特惠関税制度を利用し始めており、局所的であっても、日本と韓国との間で競争条件や関税負担に格差が生じていることも事実である(第3節参照)。さらに中国国内の人件費高騰の問題、あるいは新たな競争相手としての中国企業の台頭の問題など、中国に進出した日系企業を取り巻く市場環境は一段と厳しさを増している。こうしたなか、日中韓 FTA の締結を通じて日本企業の各種費用負担を軽減させ、中国市場における競争上の不利益を除去することの意義は大きい。同様に、韓国市場向けの輸出についても、先行して韓国と FTA を締結している中国、米国、あるいは EU との間で生じている競争上の不利益を解消する意味において、日中韓 FTA を締結する意義は大きい。

(3) 質の高いFTAAP創出に向けた礎

日中韓三国は ASEAN+3 諸国の GDP 合計の約9割を、そして RCEP 交渉参加国 (ASEAN+6) の GDP 合計の約7割を占めている。したがって、東アジアにおいて質の高い経済統合を実現させるためには、日中韓三国間で質の高い経済統合を実現させることが必要条件となる。無論、日中韓三国はいずれも RCEP の交渉メンバーであることから、理想としては、RCEP 交渉を通じて東アジアの経済統合の質を高めることが望ましい。

しかしながら、RCEP の交渉メンバーには自由化に慎重なインドや ASEAN 後発

国が含まれている。とりわけ大きな対中赤字を抱えるインドについては、中国製品の輸入急増を警戒、RCEP 交渉では高い水準の関税自由化に対して慎重な態度を示している²⁰。中国についても、中韓 FTA における関税自由化水準が予想以上に低かったという前歴に加えて、RCEP 交渉では電子商取引(データの自由な流通)や知的財産権の保護強化等のルールの整備をめくり消極的になっていることから、最終的にどこまで譲歩するのか、不透明な部分が多い²¹。また昨今のトランプ政権による保護主義的政策に対抗すべく、RCEP の質の高さを多少犠牲にしても年内の妥結を目指そうとする機運が日本を含むメンバーの間で高まっているとの指摘もある²²。さらに2019年はインドネシアやタイで選挙が予定されており、これも質の高さを犠牲にして年内妥結を目指すモメンタムを高める要因になるかもしれない。以上より、少なくとも短期的には、RCEP というルートを通じて日中韓三国が質の高い経済統合を実現することは容易でない。

それでは代替案として、韓国と中国が CPTPP に加盟することで、日中韓三国の質の高い経済統合が実現する可能性はどうだろうか。韓国については、すでに政府が CPTPP 加盟をめぐる検討作業を本格化させており、2018年10月にも最終決定を下すと言われている²³。中国への貿易依存度が著しく上昇したことへの警戒、保護主義的主張を繰り返す米国に対する牽制、あるいは CPTPP の域外国になることへの危機感から韓国が CPTPP 加盟に踏み切る可能性は十分にある。仮に韓国が CPTPP に参加する場合、これは事実上、日本と韓国が質の高い FTA を締結することにはほかならず、また日中韓 FTA 交渉をめぐる韓国国内の反対圧力の一部緩和にも資する可能性があることから、日本にとっては歓迎すべきことである。一方、現時点で中国が CPTPP への加盟を表明する可能性は極めて低い。中韓 FTA の交渉成果および RCEP 交渉における中国の

スタンスを見る限り、中国にとって最もセンシティブな国有企業や電子商取引の規律などを含む CPTPP に加盟する準備は中国国内で未だ整っていないと思われる。

以上より、多様な交渉メンバーを含む RCEP、あるいは最も先進的な CPTPP というルートを通じて日中韓三国、とりわけ中国との間で質の高い経済統合を実現することは現実的に困難である。一方、こうした状況こそが、「日中韓の三国にとって最大限受け入れ可能な、RCEP 以上 TPP 未達の着地点」を模索するための場としての日中韓 FTA 交渉に固有の存在意義をもたらしているとも言える。また、仮に RCEP 以上 TPP 未達の日中韓 FTA が誕生した場合、これは(同じく RCEP 以上 TPP 未達の)アジア太平洋自由貿易圏(Free Trade Area of the Asia-Pacific: FTAAP)を創出するうえで不可欠な礎(Building Block)となろう。以上より、日中韓 FTA の存在とその質は、将来のアジア太平洋全体の経済統合の質にも大きな影響を与えるであろう。

5. 日中韓 FTA 交渉は妥結するのか

本稿では、日中韓三国の域内貿易および関税構造の現状を整理したうえで、政治経済学的な視点から日中韓 FTA 締結が日本にもたらす意義について多角的に検証した。以下では結語として、日中韓 FTA 交渉を取り巻く現在の外部環境について何点か見解を述べたい。

第一に、米国トランプ政権による一連の保護主義的かつ一方的な措置は、日中韓の三国がルールに基づく自由貿易という旗の下で協調するきっかけを多少なりとも提供している。事実、2018年5月には二年半ぶりに第七回日中韓サミットが開催され、採択された共同宣言には「あらゆる保護主義との闘い」にコミットし、日中韓 FTA および RCEP の交渉を加速すべく「一層努力する」ことを再確認するとの文言が盛り込

¹⁹ 例えば Schott and Cimino-Isaacs (2015)。

²⁰ 例えば産経ニュース「RCEP 開幕 妥結の機運高まるも印中となお溝 ネットは“保護主義”」、2018年8月30日。

²¹ 日本経済新聞「RCEP 閣僚会合、1日から都内で 早期合意へ論点整理」、2018年6月30日。

²² Terada (2018)。

²³ ハンギョレ新聞「韓国政府、CPTPP への参加手続きを加速化…10月に結論出す見込み」2018年8月17日。

まれた²⁴。

第二に、仮にRCEP交渉が年内に妥結した場合、これは日中韓FTA交渉にとっての追い風になろう。懸念どおり、万が一RCEPで合意された自由化水準や制度改革の質が低くとも、その合意内容は日中韓FTA交渉のスタートラインや残された交渉上の論点を改めて明確にし、同交渉の妥結に向けたモメンタムを高める可能性がある²⁵。

第三に、本稿の目的から逸脱するため詳細には立ち入らないが、域内の二国間関係のうち、2012年の尖閣諸島国有化を契機に極端に冷え込んでいた日中関係、および2016年に発表された高高度防衛ミサイル (THAAD) 配備の問題で悪化していた中韓関係はいずれも改善の方向に向かいつつある²⁶。残る日韓関係についても、文在寅政権が日韓慰安婦合意を一方的に撤回しようとした2017年末に一時的に緊張が高まったものの、韓国側が同合意

の再交渉を求めないことを発表した2018年1月以降、小康状態が続いている。

以上3点より、日中韓FTA交渉を取り巻く環境は総じて改善されつつあると言える。一方、すでに日本の非農産品市場は中国と韓国に対して相当自由化されている点、中国と韓国は二国間FTAを通じてすでに相互の自由化を進めている点を踏まえると、少なくとも関税交渉に関する限り、日中韓FTAの締結から短期的に最も大きな恩恵を受けるのは日本であり、中国と韓国にとっての実利はさほど大きくないかもしれない。特に中国市場への依存が進んだ韓国は、中韓FTAにより発生した中国市場における有利な競争条件が日中韓FTAにより消失することを嫌う可能性もある。だからこそ、「RCEP以上」の水準の日中韓FTAを実現するにあたっては、最も大きな恩恵を享受する日本が交渉の運転席に座り、同FTAの戦略的重要性や交渉

上の落としどころを中国と韓国に対して提示するとともに、時には自ら譲歩して実利を提供する必要があるかもしれない。

従来、日中韓の三国は経済的に依存関係にあるが、各種外交上のセンシティブゆえにFTA交渉が遅々として進んでいない、と半ば割り切った見方がなされてきた。たしかに将来の日中韓三国の外交関係の行方は不確実であり、恐らく多くの困難も待ち受けているであろう。しかしながら、世界を混乱に陥れたトランプ政権の登場とその後の一連の出来事から我々が学ぶべきことは、一国のリーダーの交代や政策の変更によりグローバルに展開する企業の活動は容易に悪影響を受ける可能性があるということ、および日中韓は外交関係が潜在的に不安定だからこそ、三国間でFTAを締結し、将来の不確実性に備えて安定的なビジネス環境を予め担保しておく必要性が相対的に高いということではないか。

<参考文献>

- Krugman, P. (1991), 'Is Bilateralism Bad?', in E. Helpman and A. Razin (eds.), *Inter-national Trade and Trade Policy*, MIT Press, 9-23.
- Schott, J. and Cimino-Isaacs, C. (2015), 'An Assessment of the Korea-China Free Trade Agreement', Policy Brief, Number PB15-24, Peterson Institute for International Economics.
- Terada, T. (2018), 'Trading in old tensions for new ties at the Trilateral Summit', East Asia Forum, 30 May, 2018. (<http://www.eastasiaforum.org/2018/05/30/trading-in-old-tensions-for-new-ties-at-the-trilateral-summit/>)
- Wonnacott, P. and Lutz, M. (1989), 'Is There a Case for Free Trade Agreements?', in J. Schott (ed.), *Free Trade Areas and U.S. Trade Policy*, Institute for International Economics, 59-84.
- World Trade Organization, International Trade Centre and UNCTAD (2016), *World Tariff Profiles 2016*, World Trade Organization.
- World Trade Organization, International Trade Centre and UNCTAD (2017), *World Tariff Profiles 2017*, World Trade Organization.
- World Trade Organization, International Trade Centre and UNCTAD (2018), *World Tariff Profiles 2018*, World Trade Organization.
- 久野新 (2016) 「日中韓 FTA 交渉の戦略的重要性に関する再検討」『季刊 国際貿易と投資』Winter 2016, No.106。
- 日本貿易振興機構編 (2017) 『ジェトロ世界貿易投資報告 2017年版 転換期を迎えるグローバル経済』。
- 日本貿易振興機構 (2018) 「韓国の FTA 調査～韓中 FTA、韓米 FTA を中心に～」日本貿易振興機構ソウル事務所。

²⁴ 外務省「第7回日中韓サミット共同宣言(仮訳)」、平成30年5月9日 (https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/rp/page4_003986.html)。

²⁵ また前述のとおり、RCEP 妥結に加えて韓国の CPTPP 加盟に向けた交渉が開始され、そこで実質的に日韓の間の貿易自由化に対する見通しが立てば、このことも日中韓 FTA 交渉に対する韓国側の拒否反応を緩和する要因となろう。

²⁶ 昨年までは中国人団体客の韓国旅行を規制するなどの報復措置も実施されていたが、現在は関係改善に向かい、中韓 FTA のサービス・投資の継続交渉も開始されている。朝鮮日報日本語版「韓中が国交正常化26年 昨年に比ベムド改善」2018年8月24日。

補論 域内貿易における日本のプレゼンス低下の要因(主要品目別の域内輸出動向)

ここでは主要貿易品目に焦点をあて、中国市場および韓国市場向けの日本および域内競合国の輸出品目の変化について追加の指摘を行う。

はじめに日韓両国による中国市場向け輸出構造に注目してみよう。中間財については、韓国の対中輸出が大幅に拡大した結果、直近では韓国の輸出が日本の輸出を3割程度上回っている(付表(1))。韓国から中国への中間財輸出の拡大に貢献

した品目は主として電気機械および化学製品である。一方、家庭用電気機器については日韓による輸出規模が極端に小さく、さらに過去10年で減少している。最終財については、日韓ともに中国向け輸出を順調に拡大させているが、輸出額は一貫して日本が韓国を上回っている(付表(2))。中国向け輸出に関して日本が韓国を大きく上回る最終財としては輸送機械、一般機械、および電気機械が、逆に韓国が日本を圧倒している品目としては精密機械があげられる。

続いて日中両国による韓国向け輸出構造に注目する。特筆すべき点として、日本の

韓国向け輸出は中間財、最終財ともに10年前と比べて減少している一方、中国の韓国向け輸出は中間財、最終財ともに10年で2倍以上拡大した(付表(3)および(4))。この結果、中間財、最終財ともに中国の韓国向け輸出が日本のそれを上回っている。韓国向け輸出に関して中国が日本を上回る中間財としては電気機械および化学製品が、最終財では電気機械、家庭用電気機器、および精密機械があげられる。一方、日本の輸出が中国を上回る中間財としては化学製品と精密機械が、最終財では輸送機械と化学製品があげられるが、いずれも中国との差は縮まりつつある。

付表 日中韓貿易の構造変化

(1) 中間財(抜粋)	日本の対中国輸出(百万ドル)			韓国の対中国輸出(百万ドル)		
	1995	2005	2016	1995	2005	2016
化学製品	2,918.6	13,662.6	21,051.7	2,391.8	13,466.6	25,036.3
鉄鋼、金属製品	3,829.2	10,089.8	11,991.2	1,007.8	7,323.1	7,932.3
一般機械	2,165.3	7,770.7	9,195.8	188.1	3,248.9	5,778.2
電気機械	4,301.5	23,921.8	29,490.5	702.7	23,651.9	63,312.6
家庭用電気機器	740.2	918.4	344.8	147.9	318.9	100.2
輸送機械	295.3	2,702.2	6,448.7	40.5	1,645.9	4,368.8
精密機械	305.4	3,094.2	3,417.5	13.6	985.0	2,530.4
合計	18,824.5	69,977.6	89,859.2	8,432.5	58,495.1	119,588.9

(2) 最終財(抜粋)	日本の対中国輸出(百万ドル)			韓国の対中国輸出(百万ドル)		
	1995	2005	2016	1995	2005	2016
化学製品	191.0	759.8	2,188.8	59.5	387.4	1,882.0
鉄鋼、金属製品	45.9	64.2	136.0	19.8	33.7	147.8
一般機械	5,694.3	13,805.8	16,176.2	939.2	4,042.5	9,406.3
電気機械	1,601.5	5,288.4	7,993.7	137.1	1,871.2	2,229.1
家庭用電気機器	673.7	1,333.5	1,155.8	137.8	326.0	1,112.9
輸送機械	343.6	1,834.8	7,735.2	118.9	480.6	211.9
精密機械	351.6	3,989.8	8,405.2	31.3	10,038.6	14,063.2
合計	9,795.8	28,129.3	46,738.5	1,768.1	17,929.9	30,928.5

(3) 中間財(抜粋)	日本の対韓国輸出(百万ドル)			中国の対韓国輸出(百万ドル)		
	1995	2005	2016	1995	2005	2016
化学製品	4,679.1	9,024.4	10,386.3	622.7	2,518.5	8,461.3
鉄鋼、金属製品	3,503.3	7,658.0	6,292.9	1,552.1	6,724.1	11,337.0
一般機械	2,568.5	2,610.7	3,292.2	116.2	2,140.1	3,804.7
電気機械	5,825.1	8,085.2	6,110.8	241.2	5,158.1	16,000.5
家庭用電気機器	431.7	500.2	105.2	77.8	300.7	735.1
輸送機械	745.8	815.2	885.7	10.7	177.1	1,176.0
精密機械	277.3	1,654.1	1,360.5	7.4	204.4	639.6
合計	20,608.7	33,083.2	32,007.2	4,764.4	21,126.2	49,164.1

(4) 最終財(抜粋)	日本の対韓国輸出(百万ドル)			中国の対韓国輸出(百万ドル)		
	1995	2005	2016	1995	2005	2016
化学製品	115.6	469.0	687.9	13.9	136.8	557.2
鉄鋼、金属製品	122.0	127.9	182.6	21.2	102.5	499.3
一般機械	6,550.0	5,958.0	6,442.4	59.1	2,517.8	6,760.7
電気機械	2,254.4	3,189.4	2,108.3	178.3	3,635.4	6,542.4
家庭用電気機器	332.7	812.0	194.7	116.1	858.3	1,854.3
輸送機械	296.5	760.3	1,180.8	8.8	277.1	925.6
精密機械	1,472.8	2,068.6	1,208.1	23.3	541.4	2,451.0
合計	11,750.3	14,224.6	13,071.8	1,587.0	13,889.3	30,775.3

出所: 経済産業研究所 RIETI-TID2016データベースより筆者作成

The Political Economy of the CJK FTA (Summary)

KUNO Arata

Associate Professor, International Economics, Faculty of International Relations, Asia University, and Collaborative Researcher, ERINA

The aim of this paper—after presenting several facts relating to the intraregional trade and tariff structures of the three nations of Japan, China, and the ROK—is to examine from a political-economic perspective the significance that the conclusion of the Japan–China–ROK FTA will bring to Japan. We pointed out the outcomes of the examination as: (1) that the intraregional trade among the three nations of Japan, China, and the ROK has been driven by the expansion of trade in intermediate goods, and while the three nations have deeply dependent relationships in terms of trade, Japan’s presence in the region is shrinking; (2) that approximately half of intraregional trade remains subject to the imposition of tariffs, and the country in the region with the

most tariffs imposed upon it is Japan; (3) that the realization of high-quality economic integration among the three nations of Japan, China, and the ROK via other FTAs such as RCEP and CPTPP is realistically difficult, but that fact brings a unique *raison d’être* to the Japan–China–ROK FTA negotiations; and (4) that for the three nations of Japan, China, and the ROK the mere pursuit of being as acceptable as possible, “more than RCEP but less than the TPP Japan–China–ROK FTA”, will be important in the raising of the quality of the FTAAP to be discussed in the future.

[Translated by ERINA]

トランプ政権成立後の中国のFTA戦略

中国社会科学院アジア太平洋・グローバル戦略研究院研究員 沈銘輝

中国社会科学院大学院生 孔大鵬

1. トランプ政権の貿易政策の傾向

アメリカのトランプ大統領は就任後、「アメリカ優先」の理念のもと、一連の保護主義政策を推進した。特に、貿易政策では、多国間主義をやめ、二国間主義を訴え、主体的に貿易戦争をしかけ、関税という大ナタをふるって保護貿易主義を実行し、国際貿易システムに著しく損害を与え、世界経済の発展にマイナスの影響をもたらしている。

トランプ政権は、経済のグローバル化はアメリカの製造業の衰退や国内投資の縮小、雇用の減少をもたらした（President Donald J.Trump's Inaugural Adress 2017年1月20日）、不公平な貿易が「アメリカ人の食い扶持を奪っている」とし、アメリカに巨額の貿易赤字をもたらしたとする。このため、経済主権を保護すると同時に国際的な規則の束縛を弱くすることをまず強調している。また、WTOを代表とする多国間貿易システムをアメリカの利益と対立するとみなし、多国間協力メカニズムを回避して、アメリカが単独で行動できる貿易の空間を開拓しようとしている（Shawn Donnan, 2017, p.6）。『2017年大統領貿易政策議程』のなかでは、『ウルグアイラウンド協定』におけるアメリカと国内法に抵触する条項について効力がないということ宣言させた（Office of the United States Trade Representative, 2017, p.3）。さらに、『国家安全戦略報告（2017）』のなかで「WTOを形づくり改革するには、後のものが『不公平な』貿易行為を裁定できるよう保証すべきだ」と提起した（The White House, National Security of the United States of America, pp.40-41）。

次に、トランプ政権は二国間あるいは非多国間の方式で貿易交渉を展開し、これまでの貿易協定を覆して改めて交渉を進める傾向にあり、WTOに対し不満を度

重ねて提起し、「不公平な待遇を受けた」と声高に主張して、「脱退」するよう威嚇さえしている。トランプ政権は多国間メカニズムがアメリカの交渉の空間を制限するとみなしているため、就任後、行政命令に調印して「環太平洋パートナーシップ協定」から正式に脱退することを公表し、アメリカ貿易代表事務所（USTR）に二国間の交渉を通じてアメリカの産業を盛り立て、アメリカの労働者を保護して賃金レベルが向上するように指示した（Presidential Memorandum of January 23, 2017）。2017年4月、トランプ大統領は商務省とUSTRにアメリカが調印した貿易協定や貿易赤字のある二国関係を評価するように指示し、直後の8月、NAFTAを修正する第一回交渉を提起した（呉其勝、2018、124-138pp）。

このほか、選択性の貿易に対する法執行の強化を訴え、主な貿易パートナーに譲歩を迫り、アメリカの利益と国家の安全を名目として、「反ダンピング」「反補助金」などの貿易救済措置を頻繁に用いている。例えば、アメリカ商務省が『2015年貿易優遇延長法』（The Trade Preferences Extension Act of 2015）の第504条を例外的に適用して、より厳しい方法でダンピングの幅を計算し、ダンピングの税率を高めた（U.S. Department of Commerce, 2017）。2017年4月、トランプ大統領は商務省に鉄鋼とアルミ製品の輸入について「232」調査を開始することを求め、同年8月18日、商務省は中国の技術移転、知的財産権と自主イノベーションに対して「301」調査を展開し、矛先を直接中国に定めた。2018年6月20日、商務省は中国・インド・韓国・トルコから輸入した大口径の鋼鉄管に対して、「反補助金」の調査（CVD）を行った（U.S. Department of Commerce Issues Affirmative Preliminary Determinations on Large Diameter Welded Pipe from China, India, Korea, and

at Turkey, 2018）。こうして政権成立以降、商務省はすでに118件も反ダンピングと反補助金の調査を行っており、前任政権の調査総数の59%を超えている。2018年7月6日、アメリカ政府は340億ドル相当の中国商品に対して初めて25%上乗せして輸入関税を課税し、貿易戦争を発動した。こうした一連の保護貿易主義のやり方は世界の貿易システムを崩壊させ、世界経済回復のために「暗雲」をもたらしている。

目下、「反グローバル化」の思想が世界のなかで起こり、保護貿易主義が台頭しはじめている（佟家棟ほか、2017、5-59pp）。「反グローバル化」の思想は以下の特徴に表れている。理性的な分析を否定し、経済のグローバル化の基本理念を否定する。経済のグローバル化を支える媒体からの脱退あるいは脱退への強要。世界へ公共物品の提供の拒絶。国際間の商品・資本・労働力の要素の流動に対して、陰に陽に傷害を与える（李向陽、2017、30-35pp）。一国の政策が地域の一体化にむかう多国間協力から遠ざかるようにする、甚だしきは一国主義に転向する、等々である（李向陽、2017、30-35pp）。「反グローバル化」がもし進行しつづければ、地域の一体化に深刻なダメージを与え、さらに保護貿易主義を加速させ、世界の製造業の生産システムの非市場化の調整をもたらした（沈銘輝・劉均勝、2017、116-120pp）、ブロック経済を加速することになるだろう。

2. 中国のFTA政策における新しい変化

中国の地域経済協力はアジア太平洋経済協力機構（APEC）に加入することから始まった。その後世界貿易組織（WTO）に加入し、地域経済協力と多国間貿易システムに全面的に参与した。このほか、中国も流れにのって、FTAの

建設を推進した。2007年、中共第十七回党大会で「FTA 戦略」を国家戦略に格上げさせ、さらに高い開放の程度での改革と発展を促進した。2012年、中共十八回党大会で、「FTA 戦略の実施を加速」させなければならないと提起すると同時に、それを中国の新しい対外開放の重要な内容とした。2013年の中共の十八期三中全会で、「自由貿易圏（港）区を発展させる」「世界に向き合う高水準の FTA ネットワークの形成」などが提起された。2017年、中共第十九回党大会では、自由貿易試験区にさらに大きな改革自主権を与え、自由貿易港の建設を模索することが提起された。

(1) 次世代の貿易問題への言及

これまで中国が参与した FTA の本文のなかで、主な内容を占めているのは従来型の貿易課題で、例えば関税の引き下げ、原産地規則、貿易の技術的障害 (TBT)、検疫と植物検疫 (SPS)、税関措置、貿易救済、サービス貿易などである。これらの課題で、中国の開放の程度は比較的高く、その約束を果たす程度が高いだけでなく、比較的強い拘束力と執行力

があった(沈銘輝、2017)。

近年、世界貿易と投資に新しい変化がうまれ、TPP を含む次世代の貿易問題がたえず巻き起こると同時に増え、こうした背景のもと、中国は FTA で次世代の貿易問題に言及し始めた。2013年11月、中共十八期三中全会で「環境保護、投資保護、政府調達、電子商取引などの新しい問題の交渉を加速する」ことが強調されたのは(『人民日報』2013年11月16日)、世界貿易システムの再構成と次世代の改革開放が本質的には相通じており、中国が国境内の措置の改革や次世代の経済貿易規則の制定に慣れ、利用を必要としているからだ(沈銘輝、2017)。

また、中国が言及し始めた新しい貿易問題は投資・競争・知的財産権・環境政策・電子商取引などの分野に集中している。そのうち知的財産権は言及される回数が最も多く(11件)、次に電子商取引(10件)、環境政策と競争(9件)、投資(8件)、そして政府調達(6件)となっている(表1参照)。

新しい貿易問題は FTA 交渉のなかだけでなく、FTA の更新交渉の枠組にもますます多くあらわれている。具体的にみる

と、中国—ASEAN の FTA の更新版は貿易の相互補完性と産業の分業協力が注目している。中国は資金と技術が集約した製品を主に輸出しているが、ASEAN は資源と労働が集約した製品を主に輸出している。双方の国境における事後措置、貿易と投資の自由化・利便化における協力空間は大きく、相互通行・安全・サービス・文化・科学技術・人材育成・産業・環境保護などの多方面の分野で協力を強化している(商務部弁公室、2014)。中国—チリ FTA 更新版は貿易と投資の自由化レベルを向上させることと交渉の中身の更新に焦点をあてている。中国—チリ間の FTA は両国貿易の発展とメカニズムの建設を促進していると同時に、中国のチリに対する産業能力、投資協力と「走出去(海外進出)」は今まさに発展しはじめたばかりである(劉如涛、2018)。また、競争政策・電子商取引・環境・政府調達などの規則の問題を中国—チリ FTA 更新版のなかに組み入れたことは、協力の深化をすすめている実際の状況と合致している。中国—シンガポール FTA の更新は、協力範囲をサービス貿易から投資・金融・物流・科学技術交流および教育

表1 中国の FTA 交渉で言及される新しい問題

FTA	調印時期	言及議題
中国—アイスランド	2013年4月	競争、知的財産権、投資、労働と環境保護、教育、協力の発展、政府調達
中国—スイス	2013年7月	投資、競争、知的財産権、環境
中国—オーストラリア	2015年6月	投資、電子商取引、環境、透明度、知的財産権
中国—韓国	2015年6月	人の移動、電子商取引、知的財産権、環境条項、透明度
中国—グルジア	2017年5月	電子商取引、競争政策、環境、透明度、知的財産権
中国—チリ(更新)	2017年11月	透明度、教育、文化協力、知的財産権、電子商取引、環境、競争、政府調達
中国—ASEAN(10+1)(更新)	2017年11月	透明度、投資、情報および通信技術、人的資源開発、金融、電信、知的財産権、中小企業、環境
中国—モルディブ	2017年11月	投資、透明度
中国—ノルウェー	交渉中	知的財産権、競争政策、政府調達、環境、電子商取引
東アジア地域包括的経済連携(RCEP)	交渉中	投資、競争、知的財産権、電子商取引、中小企業、政府調達、人の移動
中国—イスラエル	交渉中	電子商取引
中国—EU	交渉終了	知的財産権、競争政策、政府調達、電子商取引
中国—日本—韓国	交渉中	人の移動、投資、競争政策、知的財産権、電子商取引
中国—ニュージーランド(更新)	交渉中	競争政策、電子商取引、環境、政府調達、投資、人の移動

出所：関係する FTA と「中国 FTA 服務網」で公開されている資料に基づき筆者整理。本文で言及した「新しい時代の貿易議題」は主に WTO (2011) (Pravin K.Mansfield ED., Mathis. J.H.2011) の「WTO-X」条項に依拠して分類し、TPP 貿易新条項(沈銘輝「亞太自貿区：貿易新議題の新探索」、2017、10-15pp など)を参照

サービスなどの分野に広げたため、地域の全面的な経済的なパートナーシップ協定(RCEP)の交渉をけん引することができた(暨佩娟、2015)。中国—ニュージーランドFTAの更新は新しい内容を増やすことに焦点をあて、競争政策・電子商取引・農業協力・環境・政府調達・投資と自然人の移動などに言及している。

(2) 新規交渉と更新交渉の同時進行

WTOの多国間貿易交渉は長期的に

緩慢な進展になっているが、経済のグローバル化が各国の地域レベルの小さな範囲での協力を転向するのを促し、地域一体化はすでに国際的な潮流となっている。2018年7月までにWTOのメンバーはすでに459地域のFTAに調印し、そのうちすでに287協定が発効している(<http://rtais.wto.org/UI/charts.aspx>, 2018年7月3日)¹。こうした背景のもと、中国も一貫してFTAの交渉に積極的に参与し、新規と更新の交渉を同時並行させている。現在までに、

中国がすでに調印したFTA協定は16件(中国—ASEAN間FTA更新版、中国—チリ間FTA更新版を含む)あり²、24の国家と地域に関わっている。現在交渉中のFTAは13件(更新交渉を進めているのは中国—シンガポール間FTA、中国—ニュージーランド間FTA)、検討されているのは10件である(更新交渉が検討されているのは中国—ペルー間FTA、中国—スイス間FTA)(表2)。

中国が積極的にFTA更新交渉を進

表2 中国が現在交渉中および検討中のFTA

	交渉対象	名称	進展
交渉中	RCEP参加国	東アジア地域包括的経済連携協定(RCEP)	2011年ASEAN10か国首脳が正式に批准。2013年5月9日から13日、ブルネイで第一回交渉。2018年4月28日から5月8日までシンガポールで第22回交渉。2018年6月30日から7月1日、第5回大臣級会議が日本の東京で開催。
	湾岸協力会議(GCC)	中国—GCCFTA	2005年4月23日から24日、サウジアラビア首都リヤドで第1回交渉。2016年12月19日から21日、同じくリヤドで第9回交渉。
	日本、韓国	中日韓FTA	2010年5月6日、韓国ソウルで中日韓FTA共同検討第1回会議開催。2018年3月23日、同じくソウルで第13回FTA交渉会合開催。
	スリランカ	中国—スリランカFTA	2014年3月11日、共同で実行可能性の検討。2017年1月16日から19日、スリランカのコロンボで第5回交渉会合開催。
	イスラエル	中国—イスラエルFTA	2013年5月より実行可能性の検討。2016年3月、交渉開始を公表。2017年11月28日から30日、イスラエルで第3回交渉会合を開催。
	ノルウェー	中国—ノルウェーFTA	2007年6月19日から20日、ノルウェーのオスロで実行可能性検討の第1回会議開催。2018年5月14日から16日、同じくオスロで第11回交渉会合開催。
	パキスタン	中国—パキスタンFTA第2段階	2011年3月10日から11日、パキスタン首都イスラマバードで第2段階減税第1回交渉開催。2018年4月2日、同じくイスラマバードで第10回会議開催。
	モーリシャス	中国—モーリシャスFTA	2016年11月4日、実行可能性の検討開始。2018年4月2日から3日、ポートルイスで初会合開催。
	モルドバ	中国—モルドバFTA	2015年1月29日、実行可能性の検討開始。2017年12月28日、交渉開始。
	パナマ	中国—パナマFTA	2018年1月15日から16日、北京で実行可能性の検討ワーキンググループ第1回会議を開催。6月12日、交渉開始。
	韓国	中国—韓国FTA第2段階	2018年3月22日、ソウルで中韓FTA第2段階第1回交渉。
更新交渉中	シンガポール	中国—シンガポールFTA	2008年10月調印。2009年1月1日正式発効。2017年10月11日から12日、更新第4回交渉がシンガポールで開催。2018年4月16日から18日、第6回更新交渉が北京で開催。
	ニュージーランド	中国—ニュージーランドFTA	2008年4月調印、2008年10月1日発効。2017年4月25日から27日、北京で中国—シンガポールFTA交渉第1回更新交渉。2018年6月11日から14日、北京で第4回更新交渉。
検討中	コロンビア	中国—コロンビアFTA	2012年5月9日、共同で実行可能性の検討開始。
	フィジー	中国—フィジー FTA	2015年11月4日から5日、フィジーのナンディで共同検討可能性第1回会議開催。2016年11月14日から15日、北京で第2回会議開催。
	ネパール	中国—ネパールFTA	2016年3月21日、共同で実行可能性検討開始。
	パプアニューギニア	中国—パプアニューギニアFTA	検討中。
	カナダ	中国—カナダFTA	2017年4月24日～28日、オタワで共同の実行可能性検討第2回会議開催。2017年9月12日から13日、共同の実行可能性検討第4回会議開催。
	バングラデシュ	中国—バングラデシュFTA	検討中。
	モンゴル	中国—モンゴルFTA	2017年5月12日、共同で実行可能性の検討開始。
	パキスタン	中国—パキスタンFTA	2017年11月30日、共同で実行可能性の検討開始。
更新交渉検討	ペルー	中国—ペルーFTA	2009年4月調印、2010年3月発効。2017年11月21日、共同で更新の検討開始。
	スイス	中国—スイスFTA	2013年7月調印、2014年7月発効。2017年5月18日から19日、更新検討第1回会議開催。

出所:「中国FTA 服務網」の資料から筆者整理。<http://fta.mofcom.gov.cn/index.shtml>、2018年7月5日現在

¹ これは貨物貿易、サービス貿易などを合算した数で、もし個別に計算すると、総数は673となる。

² モルディブ、グルジア、オーストラリア、韓国、スイス、アイスランド、コスタリカ、ペルー、シンガポール、ニュージーランド、チリ、パキスタン、ASEANとそれぞれ調印したFTA、内地と香港・マカオの緊密な経済貿易関係(CEPA)、中国—ASEAN(10+1)のFTA更新版と中国—チリFTA更新版。

表3 2014-2016年 中国輸出原産地証明、FTA 輸出総額と利用率

年 度	2014	2015	2016	2017
原産地証明発効(万部)	171	196	342	389.44
証明金額(億ドル)	823	891	1282	1444.08
FTA 輸出総額(億ドル)	7936.01	7792.93	7093.101	-
FTA 利用率	10.37%	11.43%	18.07%	-

出所: 中国国家統計局、国家質量監督検検疫総局の原産地証明書のデータより計算・整理

表4 中国と FTA 協力を展開する「一帯一路」国家

自由貿易の進展度	すでに調印	交渉中／新協定	検討中
関係国家	マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン、シンガポール、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ビルマ、カンボジア、ニュージーランド、韓国、グルジア、パキスタン、モルディブ	マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン、シンガポール、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ビルマ、カンボジア、韓国、ニュージーランド、オーストラリア、インド、アラブ首長国連邦、オマーン、バーレーン、カタール、クウェート、サウジアラビア、イエメン、パナマ、イスラエル、スリランカ	バブアニューギニア、モンゴル、ネパール、バングラデシュ
総数	15	24	5

出所: 「一帯一路」国家は中国の一帯一路網(www.yidaiyilu.gov.cn)の「各国概況」欄より列挙した76カ国より抽出、2018年7月7日

めているのは、多くの要素に基づいている。まず、FTA 戦略の更新を進め、周辺に立脚し、「一帯一路」沿線に波及効果を与え、世界対応の高水準の FTA ネットワークを創造することは、中国が全面的な開放を行う新局面を推進する条件である。次に、日本-ヨーロッパ FTA、CPTPP などの大型 FTA 交渉などが言及するさらに高い水準の貿易問題が、現在国際経済貿易規則を再構築し、世界貿易の局面および貿易投資の自由化の歩みを変化させている。もし主体的にこの新しい変化に適応しなければ、これらの規則は中国が世界競争に参加する「肋軟骨(弱点)」となるだろう。そのほか、FTA の利用率が低いのも更新交渉で現在考慮されている重要な点である。

表3のデータによれば、2014から2016年まで、中国の輸出検査検疫部門が発行した原産地証明書は171万部から342万部に増加し、査証の金額は823億ドル

から1282億ドルまで増加した。査証金額が全体の輸出額に占める割合はいわゆる FTA の利用率になるが、これは10.37%から18.07%に増加し、年々増加しているものの、発達経済体と比べてかなり低く、2016年に韓国における多くの FTA の利用率がすでに70%に近づいていたことを忘れてはならない(開放度の低い韓国-ASEAN FTA などと比較するのを除き)(沈銘輝・李天国、2017)。したがって、FTA 利用率の向上は中国にとって最も差し迫っている。

(3) 「一帯一路」沿線国家と地域への更なる集中

中国の FTA 戦略と「一帯一路」の建設は、全面的な開放の新局面形成の推進にまとめられる。「一帯一路」の提唱は中国が国内発展と対外開放を深化させ、周辺国家や地域の経済貿易の往来を発展させるトップレベルの枠組みである(沈

銘輝・孔大鵬、2017)。目下、世界における多国間主義による協力の勢いは、地域協力メカニズムにより次第に解体させられており、こうした背景のもと、「一帯一路」の建設は中国が地域協力の助けを借りてグローバル化に参加する重要な道筋であり(李向陽、2015)、地域経済一体化の促進、相互通行の強化などの面で重要な役割を發揮している。

中国の FTA の戦略は「一帯一路」沿線の国家と地域に集中している(表4)。これは「周辺に立脚し、『一帯一路』沿線に波及する」FTA 戦略の必要性を貫徹するだけでなく、現実的に内在する条件である。統計データによれば、「一帯一路」国家(中国を含む)の貿易額が世界に占める割合は40%近く、世界に占める GDP の割合は約34%で、人口の割合は約67%である。2017年、中国と「一帯一路」の沿線国家の約70%の貿易額は「一帯一路」に属する二国間貿易額上位10位の国家によるもので、これらの国家は ASEAN や中国の周辺に集中し、「一帯一路」はこれにより中国 FTA 戦略の重点地域となった。中国がすでに調印した FTA のなかで、「一帯一路」に言及された国家は15カ国で、全 FTA 中約20%を占めている。すべての交渉中あるいは検討中の FTA のなかで、「一帯一路」に言及された国家は31カ国で、「一帯一路」全国家に占める割合は41%である。

(4) 国内の自由貿易試験区で貿易新規規則の試行

中国は国内外で「双軌(複線)」式の FTA 戦略を同時進行している。他の経済体とともに FTA を建設するだけでなく、貿易・投資新規規則の広範囲にわたる実験を通じて主体的に開放を強化し、国内の自由貿易試験区の試験地点業務を段階的に推進し、沿海から内陸までの「1+3+7+2」、全4期13カ所の自由貿易試験区の新局面を形成している(表5)。

自由貿易試験区は中国の新時代における対外開放の「試験田(実験台)」として、貿易投資の新規則で先行先試(先行して実験すること)を大胆に実施し、さらに高いレベルの対外開放を模索して、豊かで複製・普及可能な経験を蓄積した。外

表5 中国の自由貿易試験区(港)の「1+3+7+2」の構造

期	自由貿易試験区(港)	概況
第一期	上海	2013年9月29日発足、長江経済帯発展戦略と接続。政府の職能転換、金融制度、貿易サービス、外商投資や税務政策など多くの改革措置を実行。港の経由やオフショア業務の推進。
第二期	天津	2015年4月21日発足、京津冀(北京・天津・河北)との共同発展と接続。北方における国際海運センターと物流センターの建設。国際船舶登記制度、国際海運税収、海運金融業務、リース業務の4政策の試験地点。
	福建	2015年4月21日発足、台湾との経済協力。
	広東	2015年4月21日発足、香港・マカオとの高度なレベルでの協力。
第三期	遼寧	2017年4月1日発足。位置づけ:市場動向の体制メカニズム改革の加速、構造調整の積極的な推進、東北の旧工業基地の引き上げと競争力全体と対外開放レベルの発展のための新しいエンジンとして建設。
	浙江	2017年4月1日発足。位置づけ:東部地域の海の開放窓口の示範区、国際大口商品貿易自由化先導区、国際的な影響力をもつ資源の配置基地。
	河南	2017年4月1日発足。位置づけ:南北を貫通、東西を連結する現代的な立体交通システムと現代物流システムの建設の加速。「一帯一路」構築のための現代総合交通ハブの建設、全面的な改革開放の試験地、内陸開放型経済示範区。
	湖北	2017年4月1日発足。位置づけ:中部における産業移転受け入れ示範区、戦略的新興産業とハイテク産業の集中区、全面的な改革開放の試験地点、内陸における対外開放の新高地。
	重慶	2017年4月1日発足。位置づけ:「一帯一路」と長江経済帯の相互通行の重要なハブ、西部大開発の戦略重要ポイント。
	四川	2017年4月1日発足。位置づけ:西部における窓口都市、開発開放の牽引地域、内陸開放戦略を支える先導区、国際的な開放ルートのハブ地域、内陸開放型の新しい高地、内陸・沿海・国境沿い・沿江が共同で開放していく示範区として建設。
	陝西	2017年4月1日発足。位置づけ:全面的な改革開放の試験地点、内陸型改革開放の新しい高地、「一帯一路」の経済協力と人文交流の重要なハブ。
第四期	海南	2018年4月13日、中共中央が海南全島で自由貿易試験区建設支援を決定。中国の特色ある自由貿易港の建設を段階的に模索、着実に推進し、海南省が段階的に自由貿易港の政策と制度システムを確立することを支援。
	河北*	2018年4月21日に公布された『河北雄安新区規画綱要』によれば、雄安新区は対内・対外開放を積極的に拡大し、河北省は雄安新区を中心に中国(河北)自由貿易試験区を設立する見込み。

出所:各FTAの全体方案および公開資料から筆者整理

* 雄安を中心とする河北自由貿易試験区は中央政府からまだ承認されていない

商投資の参入管理体制改革で、「マイナスリスト」を中心とする「参入前国民待遇」の特別管理規則を全面的に試行した(沈銘輝・孔大鵬、2017)。2018年6月30日、中国は『自由貿易試験区外商投資参入特別管理措置(マイナスリスト)』(以下、『マイナスリスト』と略称)を更新した。そのうち、マイナスリストの数は『マイナスリスト(2017年版)』の95条から45条まで大幅に減り、最初の上海自由貿易試験区『マイナスリスト(2015年版)』の190条に比べると、76%も減少し、外商投資への制限措置の削減は空前のものとなっている(中国商務部「自由貿易試験区外商投資参入特別管理措置(負面清單)」2018年版)。

具体的な業界レベルでみていくと、「大幅に市場の参入を緩和する」がテーマになっている。2018年、習近平主席のボアオフォーラムの演説を皮切りに、中国は金融分野において、証券・ファンド・先物商

品や寿險公司(生命保險会社)の外資株の比率の制限を51%緩め、銀行業の外資株比の制限を取り消し、金融分野のすべての外資株比の制限は2021年にはすべて取り消される予定だ。金融業の開放拡大は、自由貿易試験区の模索を深めていくのに役立つ。農業分野では、小麦・トウモロコシの新しい品種の選育育成と種子の生産で、外資株の比率の制限が49%から66%まで緩められた。自動車全体の製造分野では、中国株の比率が50%以上(専用車、新エネルギー自動車は除外)で、単一の外資は国内で2社を上限に同類の製品の合資企業を創立することができる。このほか、電信業界、鉱山採掘、文化の分野では参入規制を大幅に緩めている(中国商務部ホームページ「自由貿易試験区外商投資参入特別管理措置(負面清單)」2018年版)。

2018年7月10日、上海市は「100条」の

重量級プランの開放拡大を公布し、全国で新しい時代における全面的な開放をさらに高めた。プランでは国際金融センターのレベルの引き上げ、さらに開放を進めた現代サービス業と製造業の産業システムの構築、ハイレベルな知的財産権保護の高地の建設、国策的に影響力のある輸入促進プラットフォームと一流のビジネス環境などの創造に言及している(新華ネット、2018年7月10日)。

3. FTA建設の将来的な展望

現在、WTOを代表とする多国間貿易体制がアメリカにより大きな危機にさらされており、それと同時に多国間貿易システムも中国に向けてさらに多くの新しい市場への参入の機会を提供して、地域経済協力の強化に積極的な経済的な意義をもたせることが難しくなっている。

(1) 「一帯一路」国家と FTA 建設の強化継続

現在、中国と FTA を調印した貿易パートナーとの間の輸出入貿易額は、総貿易額の約30%を占めており、周辺諸国に立脚し、「一帯一路」に波及し、世界と向き合う FTA のネットワークを初歩的に形成したといえる(王力等、2017年)。しかし、先進经济体と比べて、中国の FTA の建設のレベルと深度はまだ到底足りず、FTA が関わっている開放の分野の広さと深さも限られていて、FTA を調印する対象も基本的にはみな中小の经济体であることは否定できない。現在のアメリカの中国に対する多くの保護貿易主義措置を考えると、周辺国家との貿易交渉を速めること、特に「一帯一路」国家と地域経済協力を強化し、新しい貿易市場を開拓し、FTA の戦略の重点を「一帯一路」の国家と地域に置くことが、しかるべき意義となる。将来的に、「一帯一路」の国際生産能力における協力やインフラの相互通行を通して、協力の方向性を確立した多元的市場こそが、貿易の保護主義に対抗し、経済の持続発展する積極的措置を実現する。

(2) ハイレベルな FTA ネットワークの建設をさらに強化

まず、先進国と自由貿易交渉を強化することを通して、貿易と投資分野の開放をひろげ、従来の貿易課題を段階的に深化させ、貿易の新課題を開拓する。特に、国内の産業チェーンと世界の産業チェーンの接続に注意し、中国が資源や労働力などの要素による稼働と効率向上に依存することからイノベーション稼働への転換に協力し、産業のレベルアップのための空間づくりに努力する。次に、さらに大きな念願であるサービス業を開放し、段階的な投資参入を緩和し、国内の自由貿易試験区で先行先試を行ってきた基礎のもと、マイナスリストのモデルと自由貿易のパートナーとともに全面的にサービス貿易交渉を進め、参入前の国民待遇にマイナスリストモデルを加えて投資分野の交渉を行う。このほか、FTA の更新交渉は深いレベルでの一体化の確立をめぐり、特にその一体化におけるサービス貿易条項の使

用が生産性のあるサービス業の発展を促すことに留意し、それによって製造業をミドル・ハイエンドの方向に導いていく必要がある。ミクロのレベルでは、原産地規則の合理的な設計と簡素化に留意し、絶えず企業が FTA に対する認識を深めていくのを助け、確実に FTA の利用率を高めていく。多数の中小企業が FTA の運用で弱い立場におかれることに対しては、その使用原産地規則を指導する一方、多くの FTA の原産地規則の協調を重視し、累積規則の使用範囲を拡大し、「スパゲッティボウル」現象を減らし、企業の取引コストを下げしていく必要がある。

(3) 多国主義と地域主義をともに重視することを堅持

「反グローバル化」が世界で台頭しているが、経済のグローバル化は長期的にみればなお逆戻りできない趨勢である。地域レベルの小さな範囲での協力は絶えず速められているが、多国間貿易の交渉における長期的な進展は緩慢になっている背景のもと、地域一体化はグローバル化のある種間接的な実現の形式になりうる。したがって、地域主義と多国主義は完全に対立するわけではないが、キーとなるのは両者の平衡をもとめ、地域主義と多国主義の重視を堅持することである。一面では、WTO が世界のなかで自由貿易と経済グローバル化の役割を促進していくよう支援し続け、多国主義のためにより多くの公共製品を提供し続け、さらに包括的な新しいラウンド交渉を推進し、先進国と発展途上国の利益の「最大公約数」を探っていく必要がある。別の面では、地域主義が小さな範囲での協力を推進する効率的な優位を生かし、FTA 交渉、更新と自由貿易試験区の試験、普及を速め、自ら全方向に向けて開放し、世界市場の開放を促進していく必要がある。

(4) 周辺に立脚し、アジア太平洋の範囲内で FTA の建設を促進

中国が FTA 戦略を実行するのに、まずは周辺に立脚しなければならない。世界経済の重心が東方に移行し、東アジア地域は伝統的な市場として、中国・日本・韓国が共同に関心をもつ地域として、多く

の協力の空間がある。まず、中日韓 FTA 交渉がアジア太平洋経済協力のなかで牽引作用を発揮するには、できるだけはやく投資協定の交渉を更新し、具体的には中国の自由貿易試験区の成功経験から教訓を得て、より合理的な参入前国民待遇とマイナスリストの制度を模索すべきである。次に、中日韓の FTA 交渉が RCEP 交渉を促進させる役割を発揮させる。中日韓 FTA は RCEP における比較的大きな共通認識であり、RCEP にはアジア太平洋を範囲とする FTA の比較的大きなコンセンサスになる見込みもある。RCEP における一部の交渉の難しい点は、中日韓 FTA 交渉を一時棚上げすれば RCEP の交渉における反発を減らすだけでなく、早いうちにさらに大きな範囲での協力の制度的な利益が出るようになり、中日 FTA のレベルを上げ、確実に地域の深いレベルにおける一体化を強化することになる。このほか、中日韓 FTA を「生きた協定」(living agreement) とする必要がある。中日韓 FTA 交渉にはなお現実的な難題が存在しており、これによって段階に分けてゆっくりと差別化をはかった交渉の原則を堅持し、まず合意した分野で互いに開放し、敏感な分野については暫時棚上げし、例外事項を過渡的に扱い、さらに実際の状況の必要性に基づいて、交渉を絶えず更新しつづけていくべきである(沈銘輝・孔大鵬、2017)。こうして、アジア太平洋範囲におけるさらに大きな FTA 建設の歩みをけん引していく。

4. 結語

現在、世界は保護貿易主義の脅威にさらされており、いかに世界に再び「隣を以て壑と為す(自国の利益を重視するあまり隣国をはげ口とする)」貿易危機がおこるのを防ぐかというのが、世界の各经济体に立ちだかる現実的な問題である。IMF やマッキンゼーなどの国際的な組織による最新の研究が示すところによれば、保護貿易主義が世界経済にもたらす脅威は現実的で明確であるとしている。この脅威のもと、保護貿易主義をとるか、一歩進んで開放を実現するか、各国政府は難しい判断を迫られている。2018年4月、

習近平国家主席はボアオアジアフォーラムで、中国は開放を拡大する重大な措置をとり、金融業や自動車などの業界の市場参入を大幅に緩和し、外商投資のマイナスリストを改訂し、全面的に参入前国民待遇を着実に実施し、投資環境をさらに改善し、知的財産権の保護を強化し、政府が政府調達複数国間協定の歩みに加

入申請して、中国国際輸入博覧会等を開催し、主体的に輸入拡大をするよう加速することなどを公布した。習近平主席のこのフォーラムにおける演説および直後に公布された具体的な措置で、中国は自主的に開放して経済発展を進めていく決心を表明している。この自主開放を契機として、中国がもし日本や韓国を含む周辺国

家と適切な時期に合意を達成し、中日韓 FTA と RCEP の交渉の歩みをさらに進め、同時に「一带一路」の国際市場を開発し、市場開放によって保護貿易主義に対抗することが新時代の貿易システム再構成の契機となるだろう。

[中国語原稿を ERINA にて翻訳]

<参考文献>

- President Donald J. Trump's Inaugural Address, The White House, January 20, 2017, <http://www.whitehouse.gov/inaugural-address>.
- Shawn Donnan (2017) "Trade Shake-up: Why the US President Has Taken Aim at WTO," Financial Times, March 3.
- Office of the United States Trade Representative (2017), "The President's 2017 Trade Policy Agenda", March 2017.
- The White House, National Security Strategy of the United States of America, Presidential Memorandum of January 23, 2017. <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/presidential-memorandum-regarding-withdrawal-united-states-trans-pacific-partnership-negotiations-agreement/>
- U.S. Department of Commerce, Department of Commerce Finds Dumping of Oil Country Tubular Goods from the Republic of Korea in Groundbreaking Ruling, April 11, 2017, <https://www.commerce.gov/news/press-releases/2017/04/departments-commerce-finds-dumping-oil-country-tubular-goods-republi>.
- U.S. Department of Commerce Issues Affirmative Preliminary Determinations on Large Diameter Welded Pipe from China, India, Korea, and Turkey, June 20, 2018, <https://www.commerce.gov/news/press-releases/2018/06/us-department-commerce-issues-affirmative-preliminary-determinations>
- U.S. Department of Commerce Issues Affirmative Preliminary Determinations on Large Diameter Welded Pipe from China, India, Korea, and Turkey, June 20, 2018, <https://www.commerce.gov/news/press-releases/2018/06/us-department-commerce-issues-affirmative-preliminary-determinations>
- Pravin K, Mansfield E D, Mathis J H. (2011) "World Trade Report 2011". "The WTO and Preferential Trade Agreements: From Co-Existence to Coherence by World Trade Organization Geneva: World Trade Organization".
- 吳其勝 (2018) 「特朗普貿易新政理念、議程与制約因素」『國際問題研究』第1期
- 佟家棟・謝丹陽・包群・黃群慧・李向陽・劉志彪・金碚・余森傑・王孝松 (2017) 「『逆全球化』与实体经济轉型昇級筆談」『中国工業經濟』第6期。
- 李向陽「『反全球化』背景下中国引領經濟全球化的成本与收益」『中国工業經濟』第6期
- 佟家棟・劉程 (2017) 「『逆全球化』浪潮的起源及其走向:基於歷史比較的視角」『中国工業經濟』第6期
- 沈銘輝・孔大鵬 (2017) 「中国の對外開放と北東アジア地域の經濟・貿易協力」『ERINA Report (Plus)』138号。
- 沈銘輝 (2017) 「亞太自貿区:貿易新議題的新探索」『國際經濟合作』第7期。『人民日報』「中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定」2013年11月16日(第1版)。
- 商務部新聞弁公室「欲窮千里目 更上一層樓—打造中国—東盟自貿区昇級版」2014年9月24日、http://fta.mofcom.gov.cn/article/chinadm/chinadmnews/201409/18215_1.html
- 『國際商報』劉如濤「中智經貿合作贏更多」2018年1月19日(第4版)。
- 暨佩娟 (2015) 「自貿昇級、共同推動開放發展」『人民日報』11月10日(第3版)。
- 沈銘輝・李天国 (2017) 「韓國對外貿易戰略与 FTA 政策演變」『亞太經濟』第2期。
- 李向陽 (2015) 「構建『一带一路』需要優先處理的關係」『國際經濟評論』第1期。
- 国家信息中心「『一带一路』貿易合作大數據報告2018」
- 中国商務部網站「自由貿易試驗区外商投資准入特別管理措施(負面清單)2018年版說明」、2018年6月29日、<http://www.mofcom.gov.cn/article/ijyj1j/201807/20180702761640.shtml>
- 新華網站「5大方面、100条举措 上海出台北大開放重磅方案」2018年07月10日、http://sh.xinhuanet.com/2018-07/10/c_137314633.htm
- 王力等 (2017) 『自貿区藍皮書:中国自貿区發展報告(2017)』社会科学文献出版社、2017年6月版。

China's FTA Policy after the Establishment of the Trump Administration (Summary)

SHEN Minghui

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

KONG Dapeng

Graduate Student, Chinese Academy of Social Sciences

After US President Trump took office, his administration has implemented a series of protectionist policies, which seriously damage the international trading system and have a negative impact on the development of the world economy. Even in the context of the current prevalence of trade protectionism, China will continue to support the multilateral trading system of the

World Trade Organization. At the same time, with the Pilot Free-Trade Zones and independent opening-up as platforms, China will further participate in regional economic integration and promote the upgrading of FTA strategy.

[Translated by ERINA]

通商環境の変化と韓国のFTA政策

富山大学経済学部教授・ERINA 共同研究員 金奉吉

韓日産業・技術協力財団専任研究員 深堀すずか

はじめに

米国発の保護主義と貿易摩擦の深化が世界経済を揺さぶっている。米国の関税引き上げと相手国の報復関税によって、今後さらに世界的に保護主義が広がる可能性があり、このような動きは貿易と投資のリンケージを拡大しながら発展してきた東アジア諸国、そして貿易依存度が高い韓国にとって大きな打撃となる。

アジア太平洋地域で展開されている通商環境の変化と関連した動きの特徴は、環太平洋パートナーシップ協定(TPP)と東アジア地域包括的経済連携(RCEP)の形成過程からもわかるように、米・中の覇権競争による「作用・反作用のダイナミズム」が強く作動していることである。この覇権競争に密接に関係している韓国は、米・中のパワーバランスの変化などによって不透明さを増している地域情勢のなかで、様々な枠組みへの参加と交渉を進めていくための戦略的対応が求められている。また、保護主義と貿易摩擦が深化している今日、韓国としてはTPP11(CPTPP)やRCEPなどのメガFTAについても新たな戦略的対応に迫られている。

本稿では以上のような問題意識に基づいて、まず、最近の韓国のFTA交渉に関する動きについて俯瞰しながら、とりわけ、トランプ政権が誕生した2017年以降のFTAの動きについて考察する。次に、韓・米FTAの再交渉をはじめとする、改善交渉中のFTAに関する経過及び主な改定内容について検討する。そして、現政権の対外政策の基調となっている新北方政策及び新南方政策とFTA政策との関連について概観し、最後に、今後の韓国の通

商政策と関連した政策的含意を模索する。

1. 韓国のFTA推進現況

(1) FTA 締結推移

韓国は、1990年代まではGATT/WTOの枠組みを中心とした多国間貿易体制を堅持するスタンスを取っていた。ところが、1990年代半ばから北米自由貿易協定(NAFTA)や欧州連合(EU)など、世界的なFTAの動きが本格化するなかで、2000年代に入ってからFTAを通商政策の重要な手段の一つと位置づけ、活発にFTA交渉を進めてきた。2000年までには1件もFTA締結がなく、出遅れ感すらあった韓国は、2003年8月に作成した「FTA推進ロードマップ」に基づいてFTA積極策を明確にし、これまでのWTO中心の通商政策から二国間FTA交渉を進める方向へと転換した¹。このロードマップでは短期的、つまり優先的に推進するFTA交渉対象国・地域として日本、シンガポール、ASEAN等の東アジア諸国が、中長期的に推進するFTA交渉対象国・地域としては米国、中国、EU等が挙げられていたが、実際には、「同時多発的」なFTA交渉の推進を標榜し、世界の主要経済国・地域とのFTA交渉に乗り出した。

2013年2月に発足した朴槿恵政権は、前政権と同様にFTA政策を積極的に推進し、この時期に新たなFTA交渉や発効が相次いだ。最大の貿易相手国である中国とのFTAを発効(2015年12月)させたのも同政権である。朴政権は数度にわたりFTA政策を公表しているが、その骨子はほぼ一貫している。2015年4月に発表

した「新FTA推進戦略」では、①TPP、RCEPなどメガFTAへの積極的な対応、②締結済みのFTAの改善交渉、③新興有望国市場を狙った新規FTAの推進の3点を基本政策として掲げている²。韓国はすでに構築されたFTAネットワークを基盤に、米国を中心とする環太平洋統合市場と中国を中心とする東アジア統合市場を連携する中核(linchpin)の役割を目指してきた。

このような積極的なFTA政策により、韓国は世界の主要国・地域と一気にFTAを締結し、今では世界を代表するFTA先進国の1つとなっている。2018年7月現在、米国、EU、中国、インド、ASEAN、チリ、シンガポール、欧州自由貿易連合(EFTA)等52カ国・地域と15件のFTAを発効させている。韓国のFTA発効国との貿易比重は年々増加しており、2014年は40.2%であったが、2015年に発効した韓・中FTAによって、2016年には67.8%まで急速に高まった(図1)。現在、韓国とのFTA締結国の世界GDPに占める割合は77%であるが、これを2020年までには90%水準まで高める計画である³。

一方、これまでの韓国のFTA締結状況を見ると、二国間FTAには積極的であったのに対して、メガFTAに関しては必ずしもそうとはいえない。それを象徴しているのが、2016年2月に署名されたTPP交渉に韓国が参加していなかったことである。韓国はTPPに関心を示しながらも、最大貿易相手国である中国とのFTA交渉を優先させた。韓国としては、米国を含むTPP交渉参加の12カ国のうち、日本とメキシコを除く10カ国とすでにFTAを発効していたことも一つの要因であったといえる⁴。現在、

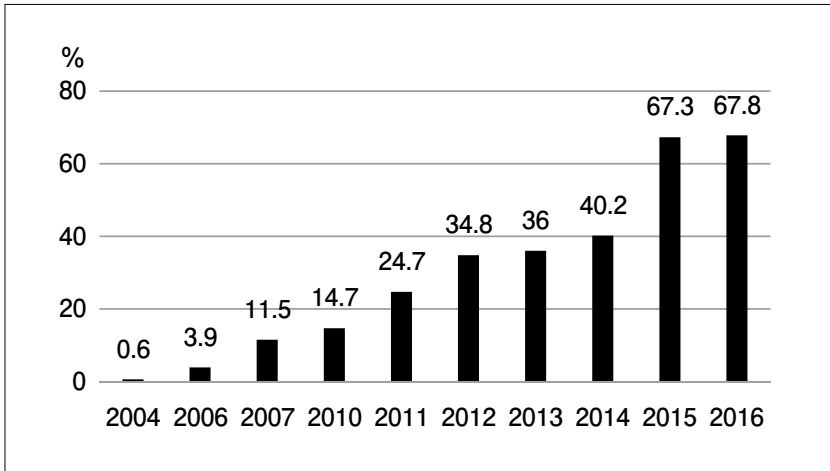
¹ ロードマップは2004年5月に補完・拡充されたが、補完前には中長期的な推進対象国であったカナダとインドが、短期的なFTA交渉推進対象国に変更されている。

² 百本(2016)、p.45

³ 本稿における韓国政府または産業通商資源部の立場に関する記述は、公式の報道資料及び報道参考資料を参考している。参考した報道資料は、韓国産業通商資源部ホームページ及びFTA政策専門ホームページ(FTA 韓国、KOREA)を参照。

⁴ しかし、日韓の間では二国間、多国間を問わず、いかなるFTAも締結されておらず、隣り合う先進国間でFTAが不在という稀有な状況となっている。

図1 韓国の FTA 発効国との交易比重



出所：韓国国際貿易研究院（2017）、p.4を基に筆者作成

TTPは米国の脱退で11カ国による包括的・漸進的環太平洋パートナーシップ協定（CPTPP: Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership）として生まれ変わり、日本主導による来年の発効が予想されている。CPTPPは、米国の脱退で経済的重要性は低下したものの、依然として包括的でハイレベルの21世紀型貿易ルールを含むメガFTAであることには変わりなく、しかも台湾、タイなどが今後の参加意思を表明するなど次第に加盟国が増える見込みである。韓国政府は、米国の再参加時期やRCEPなどの動きを考慮しながら、今年度中にCPTPPへの参加必要性などを検討し、結果を出す予定である。

(2) 合意した FTA：韓・中米 FTA

韓国にとって最も新しいFTA協定は、16件目になる韓・中米FTAである。2015年9月から交渉が始まり、2017年3月に中米統合機構（SIECA）の6カ国⁵のうちグアテマラを除く5カ国が2018年2月21日に正式に署名した。韓国としては、現政府の通商政策の目標の一つである輸出市場の多様化の必要性から、同FTAの締結に積極的であった。交渉の当初から参加していたにもかかわらず、国内産業界の反発により、SIECA側で唯一合意に至らなかったグア

テマラは、その後、韓国と二国間での追加交渉を進めてきたが、協議が難航し仮署名をすることができなかった。韓国政府は、グアテマラ政府が今後も国民への説明と理解の要請を続け、韓・中米FTAの発効後に加盟手続きを経て参加する意思があることを伝えてきたとしている。

韓国と中米の交易を見ると、韓国が工業製品を輸出し、原材料及び農産物を中米から輸入している。同FTAが発効されると、中米5カ国は全体品目数の95%以上に対して、即時または段階的に関税を撤廃する。韓国の主力輸出品目である自動車、合成樹脂などを含む化粧品、医薬品、アロエ飲料、繊維、自動車部品など、韓国の中小企業が得意とする品目が多く開放されるため、これまでFTAの恩恵を受けられなかった国内中小企業の輸出増加が期待されている。一方、コム、トウガラシ、ニンニク等の韓国にとって敏感な農産物は除外対象になり、牛肉（2019年）、豚肉（2010～16年）、冷凍エビ（関税割当）等の一部品目は、関税を長期的に撤廃していくことで、国内の関連産業への被害を最小限に抑えられた。

また、韓国はアジア諸国のなかで初めてSIECAとFTAを締結した国となるため、日本や中国などの競争国に比べ、韓国企業による中米市場での競争優位が期待でき

る。中国や台湾とSIECA加盟国による二国間または多国間FTAが締結されたことはあるが、それ以外ではSIECAとアジア諸国の間でのFTA締結がないので、韓国としては市場アクセスなど競争力確保の点で有利になる⁶。特に、SIECA地域には乗用車の生産拠がないため、自動車及び自動車部品の輸出増大が期待されている。さらに、SIECAの地理的な位置が北米市場を攻略するための生産基地、南米市場に進出するための拠点、欧州やアフリカへの航路の出発地などの最適機能を確認することができ、中米から世界各国への展開が可能であることも韓・中米FTAの意義の1つであると言える⁷。

(3) 交渉中の FTA

韓国が現在交渉中のFTAは、二国間FTAである韓・イスラエルFTA、そして多国間FTAとしてRCEP、日・中・韓FTA、韓・MERCOSUR FTA等がある。まず、韓・イスラエルFTAは2016年6月に交渉を開始し、2018年3月までに6回の協議が行われた。イスラエルの場合、韓国の取引に占める比重は1%以下に過ぎないが、イスラエルからの主な輸出品目が半導体製造装置、航空機部品、無線通信機器部品等の先端分野の製品が多く、またイスラエルは、第4次産業革命に関連する研究開発も進んでいる。このため韓国としては、FTAを通じて交易・投資分野だけでなく、ベンチャー企業、先端産業、産学協力等のように、イスラエルが得意とする多様な分野での協力が拡大されることを期待している。

南米最大の経済圏である南米南部共同市場（MERCOSUR⁸）とは、2018年5月からFTA交渉が始まった。MERCOSURは、中南米地域外の主要国家との貿易自由化には消極的であったため、2000年から交渉中のEUとのFTA交渉以外にFTA交渉事例がない。韓国としては、新市場開拓や輸出先多様化政策の実現のためにも、潜在力の高いMERCOSURとのFTAが持つ重要性は大きいと思われる

⁵ 加盟国はコスタリカ、エルサルバドル、ホンジュラス、ニカラグア共和国、パナマ、グアテマラの6カ国。

⁶ 中国・コスタリカ FTA（2011年発効）、台湾・パナマ FTA（2004年発効）、台湾・エルサルバドル・ホンジュラス FTA（2008年発効）、台湾・ニカラグア FTA（2008年発効）等。

⁷ KOTRA（2017）、p.25

⁸ FTAの交渉にはMERCOSUR側からはベネズエラを除く4カ国（アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ）が参加している。

る。とりわけ、トランプ政権の誕生以降、世界的に保護主義と貿易摩擦が拡大しつつあるなかで、韓・MERCOSUR FTAは、韓・中米FTAとともに米州全域をつなぐ包括的なFTAネットワークの構築や、戦略的な橋頭堡を確保できるという点でも、韓国にとって重要なFTAの一つである。

次に、東アジア地域の核心国である日中韓の3カ国が同時に交渉に参加している日中韓FTA及びRCEPについては、3カ国はその必要性に対する共通認識を持っているが、市場アクセスと様々なルールを巡って各国間の隔たりが埋まらず、交渉に進展が見られない。しかし、2018年5月の日中韓首脳会談に合わせて開催された日中韓ビジネスサミットにおいても、3カ国首脳が日中韓FTA交渉の加速化に向け連携することで一致しており、今後の進展が期待できる雰囲気生まれている⁹。また、RCEPに関しては、これまでTPPと進捗状況を競いながら交渉を進めてきたことを考慮すると、今年3月のCPTPP署名の影響によって、近いうちにRCEP交渉も大幅な進展が見られると予想される。

2. 改善交渉中のFTA

(1) 韓・米 FTA の改定交渉

韓・米FTAは2012年3月に発効され、今年で6年目を迎えた。韓・米FTAの発効以降、米国の対韓貿易赤字が増加したとして、トランプ政権によるFTA再交渉の圧力が高まった。米国の対韓貿易赤字は、FTA発効前の2011年には116億ドルであったが、2015年には258億ドルと過去最高を記録した。その後、貿易赤字規模は2年連続で減少してはいるが、2017年の対韓貿易赤字は179億ドルと、未だにFTA発効前を上回る水準である¹⁰。トランプ大統領は、2016年の選挙期間中には韓・米FTAについて「(米国の)雇用を失わせる取引(job killing deal)」であると批判していたが、当選し政権が発足した2017年

からはさらに語気を強め、FTAの「再交渉(renegotiate)」や「終了(termination)」という単語を使用し、韓国に対して具体的な対応を迫った¹¹。

しかし、確かに韓国の対米輸出は、2011年の562億ドルから2017年には686億ドルに増えたが、米国の対韓輸出もまた2011年の446億ドルから2017年には507億ドルに増え、両国間の取引額自体が増加している。さらに、韓国の対米輸入が増加した品目も自動車、精密化学、一般機械、農畜産物等の関税撤廃による効果が大きい品目であったため、改定交渉に入る前に2回行われた韓・米FTA共同委員会特別会議では、「FTAによる経済的な効果は、韓米両国に波及しているという分析結果に基づいて一方的な改善を要求するのではなく、韓・米FTAの相互互惠性をより強化するために改定していく」という認識を共有したとしている。

韓・米FTA改定交渉は、2018年1~3月にわたって3回行われた。公式的な3回の改定交渉以外に、2018年3月中には6回の韓・米通商長官会談(電話会談含む)、4回の韓・米FTA首席代表間協議、そして分野別技術協議が随時開かれ、FTA改善について議論された。改定交渉前には、前述のようなトランプ大統領の強気の発言もあり、協定の存続自体が危ぶまれるなど交渉が難航することが予想されていた。しかし、議論を通じて交渉の範囲が核心的な分野を中心にまとまり、主な争点に対する合意または折衷案を模索した結果、当初の予想に反して早期合意に至った。米国にとって最大の争点であった自動車分野では、韓国が貨物自動車(ピックアップトラックなど)の関税撤廃期間の延長、自動車の安全・環境基準¹²において一部柔軟な姿勢を取った。また、新薬の薬価制度や原産地検証について、制度の改善・補完で合意した。韓国の関心事項については、投資家・国家間の紛争解決制度(ISDS)の改善、貿易救済措置の手続きの透明性

の確保、繊維に関連する一部原料品目の原産地基準改定を行った。これらの分野においては、韓国側が、農畜産品市場の追加開放など核心的で敏感な分野における立場を貫いたと評価している。

また、交渉期間中(2018.3.9)に米国が発したカナダとメキシコを除く全ての国からの鉄鋼及びアルミニウムの輸入品に対する追加関税(鉄鋼25%、アルミニウム10%)措置に対しては、韓国側の要請ですぐに第3回韓・米FTA改定交渉(2018.3.15~16)と韓・米通商長官会談(2018.3.15)が開催された。これにより、第232条による鉄鋼への追加関税賦課の対象国から韓国を外す代わりに、韓国産の鉄鋼材の対米輸出に対しては、2015~2017年の平均輸出量である383万トンの70%(288万トン)にあたるクォーターを設定することで合意した。

(2) 改善交渉中の FTA

韓国は、初めて締結したFTAである韓・チリFTAをはじめ、韓・中FTA、韓・インドCEPA、韓・ASEAN FTAについて改善交渉を進めている。発効中FTAの改善交渉の背景には、①低い自由化レベルとFTA活用率の低迷(ASEAN、インド、中国とのFTA)、②相手国のFTA締結の拡大などによる市場の競争環境の変化(インド、チリ)等がある。

まず、韓・チリFTAの場合、発効(2004.4.1)から14年が経過するなかで、チリが韓国の競争国である中国(2006年)、日本(2007年)とFTAを締結するなど、韓国にとって現地市場競争環境が変わってきた。このため、以前より韓・チリFTAのサービス・投資・原産地規定等についてのアップグレードの必要性が提議され、改善交渉が進んでいる。

次に、2017年に発効10年目を迎えた韓・ASEAN FTAに関しては、2013年から商品協定についての追加自由化のための交渉が行われている。改善交渉では、貿易

⁹ 首相官邸ホームページ「日中韓ビジネスサミット 安倍総理スピーチ(2018.5.9)」、https://www.kantei.go.jp/jp/98_abe/statement/2018/0509jck_business.html (2018年7月3日)

¹⁰ 韓国貿易協会の統計によると、韓国の対米輸出依存度は、2011年の10.1%(対米輸出562億ドル、総輸出5552億ドル)から2017年には12.0%(対米輸出686億ドル、総輸出5737億ドル)へ約2%増加した。

¹¹ 産業研究院(2017)、p.3

¹² 米国の安全基準を満たした自動車をそのまま韓国で販売できるようにし、韓国での販売台数の上限を現行の2倍に拡大した。

の円滑化のための通関手続き及び原産地規定に関する改善方案などが議論されてきた。韓・ASEAN FTAは韓・EU FTAや韓・米FTAに比べ自由化レベルが低く、協定内容が複雑であるため、企業によるFTA活用率が低かった。そのため、2014年には原産地証明運営の改善を通じて企業がFTAをさらに活用しやすいようにするとともに、2016年には貿易円滑化規定の導入、関税引き下げ日程の具体化などを含む第3次商品協定議定書に合意し、自由化レベルを高めた¹³。

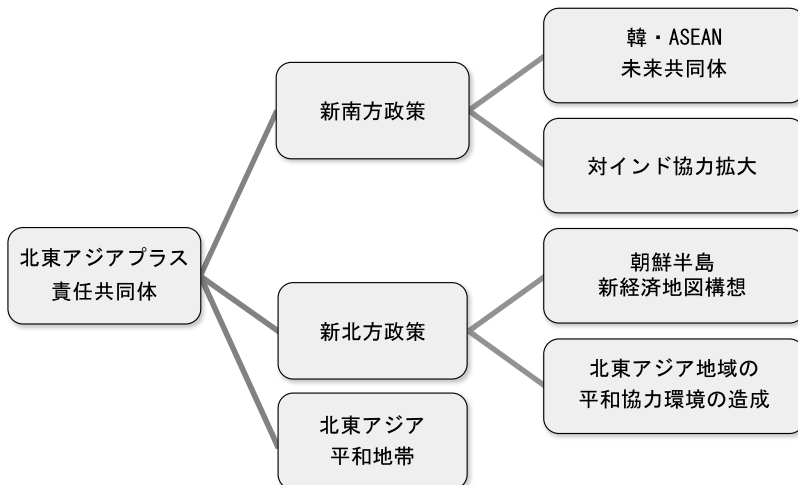
また、2010年1月に発効された韓・インドCEPA(包括的経済パートナーシップ)に関する改善交渉は、2016年10月から2018年5月までに5回行われた。これらの交渉で、自由化品目数及び自由化水準の改善や原産地基準の改善、サービス自由化水準の引き上げ等についての議論が行われ、第5回交渉では、まず先に合意が可能なものから早期妥結していく方針が確認された。その背景には、日・インドEPAの発効(2010年8月)、中国製品との競争の激化など、インド市場における競争環境の変化がある。特に、後述するように、現政権はASEAN+インドを対象国として経済協力関係を深化させていくことを主な内容とする「新南方政策」を打ち出しており、同FTA改善交渉もその一環として位置づけられている。

2015年12月に発効された韓・中FTAは、物品貿易、サービス・投資など幅広い分野を取り扱っているが、他のFTAに比べ自由化レベルが低く、関税撤廃速度も遅い。韓・中FTAについては、サービス・投資分野に対する追加交渉が今年に入って2回開催された。追加交渉では、今後の交渉にあたっての基本原則と方向を議論し、互いの関心分野及び制度等に対する意見交換を行った。とりわけ韓国としては、いまだに多く存在する中国におけるインフォーマルな規制、また、省・市ごとに規制の執行に違いがあるなど、中国における非関税障壁の撤廃とビジネス環境の改善を中心課題として取り上げ、改善を求めていると見られる。

3. 現政権の対外経済政策とFTA

現在、韓国政府は外交政策のビジョンとして、朝鮮半島を中心とした平和と経済協力の拡大を模索する「北東アジアプラス責任共同体構想」を掲げている(図2)。北東アジア地域の範囲には、ユーラシア地域、東南アジア、インド等が含まれ、同構想は韓国とこれらの地域との経済的な共生・繁栄を図っていくための「新北方政策」及び「新南方政策」が中心となっており、両政策はFTA推進戦略とも密接に関わっている。

図2 北東アジアプラス責任共同体の政策構造



出所:イ・ジェヒョン(2018)、p.2を基に筆者作成

(1) 新北方政策

韓国では、東西冷戦の終焉など国際情勢の変化を背景に、1990年代から北方政策を進めてきた。1990年には、盧泰愚大統領がソ連と国交を回復させ、金大中・盧武鉉政権がロシアとの友好関係の強化に努めるなど、ロシアとの関係改善を中心とした経済・外交政策であった。その後、李明博政権では韓国と北朝鮮、ロシアのガス管事業を始めとする資源外交を、また朴槿恵政権では、物流網の展開を目指した複合物流網の構築(SRX構想)、ユーラシア・イニシアチブ等のように対象国家を拡大させながら、経済協力中心に政策基調が変わってきた¹⁴。そして、文政権ではロシア、モンゴル、カザフスタンを中心とする北方国家との外交・経済の両面での協力強化を通じて韓国経済の成長モメンタムを確保するとともに、朝鮮半島の平和構築を目的とする新北方政策を国政課題として進めている。

新北方政策の主な内容は、韓国、北朝鮮、ロシアの3カ国間における物流事業と鉄道・電力網などの協力基盤構築、ユーラシア経済連合(EAEU)とのFTA締結推進、中国の一帶一路構想との協力などがある。これらの政策の最終形態として、現政府は北朝鮮との経済協力を通じた統一市場を目標とする「朝鮮半島新経済地図」構想を発表した。この構想が実現し、朝鮮半島の東海岸沿いからロシアへ、西海岸沿いから中国へつながる陸路が開かれれば、南北韓の共同繁栄が可能であるとしている。当面は電力(日本や中国を含む北東アジア・スーパーグリッドの実現)、ガス、鉄道等のインフラ分野における経済協力に重点を置いているが、周辺国でありながら日本と同様に未だFTAを締結していないロシアをはじめ、ユーラシア地域国家とのFTA締結にも積極的であり、大統領直属の「北方経済協力委員会」を設置し政策を推進している。

(2) 新南方政策

新南方政策は、韓・インドネシアビジネスフォーラム(2017.11)で正式に発表され

¹³ 国際貿易研究院(2017)、pp.4~5

¹⁴ しかし、これまでの北方政策は北朝鮮の核問題などにより実質的な成果は見られなかった。イ・ヘジョン、イ・ヨンファ(2017)、pp.1~2

た政策であり、新北方政策とともに現政府の中心的な対外経済政策の軸になっている。新南方政策の対象地域はASEAN+1（インド）であり、主な内容は、ASEANに人口13億の巨大市場であるインドを含めた同地域を韓国の主要輸出市場として育て、交易規模を拡大させるとともに、同地域との協力レベルを米国・中国・日本等周辺の強大国との協力水準まで引き上げることである。今のところ、ASEAN+1地域では、韓国の主な競争国である中国と日本の方が交易規模など経済協力が進んでいるが、同地域は韓国にとっても中国に次ぐ2位の交易相手地域であり、韓国の総貿易黒字に占める同地域の割合が54.1%と中国を上回って最大を記録している¹⁵。このように韓国と経済関係が深いにもかかわらず、今までは日本、中国など周辺の強大国に比べて対外政策の対象国・地域として重視されなかったのが実情である。つまり、民間主導の経済協力が先に進んで、政府レベルでの制度的協力関係の構築が遅れていたといえる。

新南方政策では、すでに韓国にとって貿易・投資など経済協力面で重要な地域であるASEANとの経済交流・協力関係を「韓・ASEAN 未来共同体構想」などを通じてさらに強化し、韓国とASEANとの協力レベルをいっそう高めることに重点が置かれている。文政権は、今後2020年までにASEAN諸国との交易額を2000億ドル台に拡大することを目標としている。この2000億ドルという規模は、現在の韓・中間の交易規模と同様の水準であり、韓国政府の輸出市場の多様化に対する期待が伺われる。具体的には、韓・ASEAN FTAの改善、韓・ASEAN 協力基金の拡大などを通じた開発面で協力を拡大するとともに、自動車、鉄鋼、資源・エネルギー、消費財・サービス等の分野で相互協力を強化する。また、インドとの関係については、インド政府が進めている「新東方政策 (Act East Policy)」とも連携しながら、貿易・投資を拡大させていく計画である。韓・インド間の貿易規模を、現在の100億ドルから

2030年までに500億ドルまで拡大させるとともに、造船、自動車、物流等の分野での協力を強化していく方針である。

(3) 現政権のFTA政策

韓国政府は、今年度1月に発表した通商・貿易政策の課題として「保護主義への対応と戦略的経済協力の強化」を掲げ、その実践課題として①新南方政策の核心地域であるASEAN及びインドとの共生協力パートナーシップの構築、②新北方政策の実践及び第4次産業革命協力の拡大、③米国・中国と未来指向的な協力の拡大、④貿易2兆ドル実現のための革新的輸出・投資政策の推進の4大課題を提示した。

また、産業通商資源部は、第11回通商交渉民間諮問委員会(2018.7.16)において、今後のFTA政策と関連した3つの基本方針を発表した。一つ目は、中国との経済協力の強化である。現在発効中の韓・中FTAの自由化レベルを上げるとともに経済協力分野を拡大すること、現在交渉中のサービス・投資分野における改善交渉を今年中に大幅に進展させること等が挙げられている。また、日中韓FTAについても、RCEPの交渉の場などを通じて進展を図るとしている。中国との協力拡大に積極的な背景には、2016年の高高度防衛ミサイル(THAAD)配備問題によって悪化した韓・中関係の改善、新北方政策の前提条件でもある北朝鮮との関係改善に対する中国の支援の必要性等がある。二つ目は新北方・南方政策の核心地域であるASEAN及びインドとのFTA改善交渉を促進させるとともに、ロシア及びユーラシアとのFTA締結を進めることである。また、ASEAN+1が含まれるRCEPの実質的妥結を目標に交渉を加速化させるとしている。三つ目は、新興国への果敢な進出による輸出市場の多様化である。これらの方針は、米国と中国市場への依存度を下げ、新市場開拓のための手段として新たなFTAネットワークを活用する計画であることを示唆している。とりわけ、韓国は中南

米を新興市場の主な対象地域としており、中心課題としてMERCOSURとのFTA交渉や、太平洋同盟(PA:The Pacific Alliance)¹⁶への準会員国として加盟するための協議を進めていくこと等を挙げている。

以上のように、今後韓国は、急変している通商環境への対応と新市場開拓のための手段として、対外政策の基軸である新北方政策・新南方政策に基づいたFTA交渉を積極的に進めていくことが予想される。すでに動き出しているFTA交渉についても、この基本方針に従って交渉を加速化させていくと思われる。まず、韓・EAEU FTAは共同研究(2015年11月～2016年9月)が終了し、その後政府間協議などを経て、2017年9月にFTA協議のための共同ワーキンググループが設置された。EAEU域内国の工業化の遅れや経済統合の実現に必要な制度基盤の整備が不備であること等から、韓・EAEU FTAの早期妥結及び最初から水準の高いFTAの締結は難しいと予想されている。しかし、韓国側が新北方政策の成果づくりとして韓・EAEU FTA締結に向けて積極的に交渉に臨んでいくと思われる。現在、韓国は2018年内にロシアとサービス・投資FTA交渉を開始することを目標に国内手続きを進めている。韓・露サービス・投資FTAを先に締結し、モノを含めた韓・EAEU FTA交渉を加速化することが狙いである。特に、韓国の対ロシア輸出の30%以上を占める自動車及び自動車部品の関税の引き下げは、ロシアにおける韓国製品の価格競争力の大幅な上昇につながるなど、大きな経済効果が見込まれる。

次に、第2章で考察した韓・ASEAN FTA及び韓・インドCEPAの改善交渉の推進も、ASEAN+1との経済協力を強化するための新南方政策の一環として進められている。特に、13億もの人口を抱える経済大国であるインドへの輸出拡大は、韓国にとって中国及び米国への輸出依存度を下げる最大の解決策であると思われる。さらに、韓・ASEAN経済協力にお

¹⁵ 中国に対する韓国の貿易黒字が442.6億ドル(2017年)であるのに対して、ASEAN+1地域に対する貿易黒字は515.4億ドルである。カン・ヨン(2018)、pp.66～70

¹⁶ ラテンアメリカの経済統合を目指す機構で、現在の加盟国はチリ、コロンビア、メキシコ、ペルーの4カ国。韓国は日本と同様にオブザーバーとして参加している。また、韓国はメキシコを除く3カ国全てと二国間FTAを締結している。

表1 韓国の輸出上位10カ国における輸出比重の推移(単位:%)

	1970	1980	1990	2000	2010	2017
1 中国	0.9	0.1	0.9	10.7	25.1	24.8
2 米国	47.3	26.4	29.8	21.8	10.7	12.0
3 ベトナム	1.5	-	0.2	1.0	2.1	8.3
4 香港	3.3	4.7	5.8	6.2	5.4	6.8
5 日本	28.1	17.4	19.4	11.9	6.0	4.7
6 豪州	0.4	1.3	1.5	1.5	1.4	3.5
7 インド	0.1	1.0	0.7	0.8	2.5	2.6
8 台湾	-	1.2	1.9	4.7	3.2	2.6
9 シンガポール	1.3	1.5	2.8	3.3	3.3	2.0
10 メキシコ	0.1	0.3	0.9	1.4	1.9	1.9

出所:「韓国国際貿易研究院(2018)、p.3を基に筆者作成

いては、既存の交易拡大中心の協力関係から、経済・社会・文化など多次元での協力拡大と長期的な観点での共同の繁栄(Partnership for Co-prosperity)を目標としている。

また、ASEAN+1地域が含まれるRCEP交渉についても、韓国のスタンスの変化が見られる。2017年上半期頃までは、韓国政府はRCEPの重要性について「世界的に保護貿易の動きが続くなかで、アジア太平洋地域最大規模の自由貿易協定」として、この地域の「交易・投資拡大と世界経済の回復」と「貿易自由化を主導する」役割が高まっていると言及するにとどまっていた。しかし、最近では新南方政策と関連して「RCEPは政府の新南方政策の核心的な拠点であるASEAN及びインドが参加している交渉」であり、「韓国の交易・投資の多角化及びアジア太平洋地域の経済統合の側面において重要な大規模自由貿易協定」であることを強調している。

一方、米国の離脱後に11カ国によって署名されたCPTPPに関しては、前述の通り、韓国はCPTPP加盟国11カ国のうち日本とメキシコを除く9カ国すべてとFTAを締結しているため、CPTPP未加入によるネガティブな影響は少ないと考えられる。また、日本とは日中韓FTA及びRCEP交渉を進めており、メキシコとは貿易自由化の枠組みである太平洋同盟準加盟国とし

て加盟するための交渉を開始(2018年7月)しているため、韓国政府はCPTPP加入可否については答えを急がず、予備交渉を進めていく方針である。

4. まとめ

韓国政府は米中依存度の引き下げと保護主義への対応、そして戦略的経済協力の強化の手段として、FTAネットワークを積極的に進めてきた。今後のFTA政策も、新南方政策と新北方政策に基づいて、①潜在的な市場開拓のための新たなFTA交渉の推進、②発効済みFTAのレベルアップのための改善交渉という方向で進められていくと思われる。新市場開拓のための新たなFTA交渉に関しては、韓国の主な競争国である日本や中国等がまだ締結していない国・地域とのFTAを積極的進めていく。これは競争国よりも先に優位を確保し、相手国市場における韓国のプレゼンスを高める戦略である。特に、中南米地域とのFTA交渉を積極的に行うことは、新市場開拓という意味に加え、米国発の保護貿易主義の拡散に対する戦略的対応ともいえる。さらに、米国、中国、EUなど主要な交易相手国・地域(表1参照)とのFTA締結がひと段落した現在、次のFTA交渉の相手国・地域として、貿易相手国の上位には入っていないが、多くのベンチャー企業を輩出し先端技術分野

の協力にも期待ができるイスラエル、また、北朝鮮と関係の深いロシア及びユーラシア地域等、韓国が推進している新北方・南方政策と関連して重要な位置にある国・地域を重要な対象地域として選定している。

発効した既存のFTAに関しては、現在の通商環境や相手国との経済関係、現地市場における競争環境の変化等を考慮して、協定の内容を改善する交渉を推進している。韓・米FTAの改定については、交渉のポイントを絞って早期の合意を引き出すことで、韓・米FTAの終了という最悪のシナリオを回避したことは評価できる。まずは、現在の貿易戦争の前線から外れ、今後、米国への貿易依存度を引き下げていくために貿易相手国の多角化を進めていく戦略的対応であると言える。また、ASEAN、インド、中国などとのFTAについては、相手国市場における競争環境の変化などを考慮して、基本的に商品協定における自由化レベルの引上げとビジネス環境の改善が中心になっている。

今後、韓国としては、米中のパワーバランスの変化や、米国の自国優先主義政策などによって不透明さを増す地域情勢のなかで、経済面だけではなく安全保障面におけるリスクをヘッジするという観点からでも、様々な制度的枠組みへの参加と交渉を進めていくための戦略的対応が求められる。特に、米国発の貿易摩擦や保護主義が拡大している状況のなかで、CPTPP、RCEP、日中韓FTAなどのメガFTAは、米国発の保護主義の拡大を防ぐ良い手段にもなる。海外市場依存度、特に米国と中国という2大強国への依存度が高い韓国としては、メガFTAを含む様々な構想や枠組みの重要性について再認識し、実現した枠組みにおいては更なる協力強化のため、また、RCEP、日中韓FTA等交渉中の枠組みについては質の高い協定の早期実現に向けてリーダーシップを発揮すべきである。さらに、既存のFTAネットワークを基盤に東アジアと太平洋地域を連係する中核役割を果たしていくためのASEAN、日本との戦略的連携も必要となる。

<参考文献>

- 百本和弘「朴槿惠政権の FTA 政策 —韓中 FTA と TPP への対応を中心に—」『国際貿易と投資』No.104、国際貿易投資研究所、43～53ページ、2016年6月。
- 韓国国際貿易研究院「한·ASEANFTA10년의 발자취」『TRADE FOCUS』No.TF2017-24、1～30ページ、2017年5月31日。
- 韓国国際貿易研究院「우리나라 수출시장 다변화 비교분석 및 시사점」『TRADE FOCUS』No.TF2018-21、1～16ページ、2018年6月21日。
- KOTRA「현지에서 본 한-중미 FTA 반응 및 전망」『Global Market Report』No.17-058、1～26ページ、2017年12月27日。
- 産業研究院「한·미 FTA 재협상과 우리의 대응 방향」『i-KIET 산업경제이슈』第21号、1～8ページ、2017年6月5日。
- イ・ヘジョン、イ・ヨンファ「신북방정책 추진의 기회와 위협 요인」『한반도 르네상스 구현을 위한 VIP 리포트』No.701、現代經濟研究院、1～10ページ、2017年9月4日。
- カン・ミョンゲ「신남방정책 구상의 경제·외교적 의의」『산은조사월보 이슈분석』第748号、KDB 銀行未来戰略研究所、64～75ページ、2018年4月3日。
- イ・ジェヒョン「신남방정책이 아세안에서 성공하려면?」『ISSUE BRIEF』No.2018-04、牙山政策研究院、1～17ページ、2018年1月24日。
- 韓国貿易協會貿易統計システム K-stat (<http://stat.kita.net/main.screen>)

Change of Environment in Trade and the ROK's FTA Policies (Summary)

KIM Bongil

Professor, Faculty of Economics, University of Toyama, and Collaborative Researcher, ERINA

FUKAHORI Suzuka

Full-time Researcher, Korea-Japan Cooperation Foundation for Industry and Technology

To date the ROK has concluded FTAs with major countries and regions of the world and become one of the world's leading FTA participants. Looking at the current situation for the ROK's FTA agreements, most have been concluded with a focus on bilateral rather than multilateral FTAs.

It is expected that the ROK's FTA policy will be advanced in connection with the "New Northern Policy" and the "New Southern Policy", which form the basis of foreign policy.

The ROK has announced three basic policies with respect to future FTAs. The first is strengthening economic cooperation

with China. The second is to negotiate FTA improvement negotiations with ASEAN and India, and to conclude an FTA with Russia and Eurasia, which are the core regions of the "New Northern Policy" and the "New Southern Policy". The third is to diversify export markets, mainly to emerging markets.

In a situation where uncertainty is increasing due to the changes in the power balance between the United States and China, the ROK should respond strategically in order to participate in various frameworks such as the CPTPP and RCEP, and to hedge against risks in economic and security terms.

国際的な視野からみた

黒龍江省の「冰雪経済」の発展と課題

黒龍江省社会科学院東北アジア研究所長・研究員

笈志剛

「冰雪経済」とは、冬季における降雪や結氷に関係するスポーツ（スキーやスケート、ホッケー）や、景観観光、イベント、関連製品の開発と販売などを通じた経済・産業活動全般を指す。2016年5月、習近平総書記は黒龍江省を視察し、「绿色发展¹の推進を足がかりとして、生態文明建設を進める。緑と水が豊かな地域は、金山銀山のように利益を生み出す。黒龍江の氷と雪におおわれた大地も、金山銀山である」と理論と実践の意義を内包する重要な指示を行った。この指示は、黒龍江省が氷雪資源にたのみ、冰雪観光を発展させることで経済をけん引していくための戦略的な方向性を指し示し、発展の位置づけを確立した。張慶偉・黒龍江省共産党委員会書記は2017年4月、黒龍江省の第十二回党代表大会の報告のなかで、「『ふたつの金山銀山』を創造することを足がかりとし、生態文明建設をしっかり推進していく」とした。習近平総書記の戦略的な方向性をより明確にし、黒龍江省の冰雪観光を強くし、冰雪産業を育成し、冰雪経済の優位を確立し、強い市場を育成するための具体的な解釈を行った。2017年12月、国家観光局データセンターが公布した「中国冰雪観光発展報告(2017)」において、黒龍江省のハルビン市は「中国十大優良冰雪観光都市」の称号を獲得し、「中国・ハルビン冰雪まつり」は「中国で最も影響力のある十大冰雪観光まつり」の呼び名を獲得した。雪観光は黒龍江の経済社会の成長をけん引する重要なエンジンとなり、冰雪経済は産業チェーンの上流と下流の連動を促進し、相互に影響しあう重要な構成部分となり、黒龍江省の経済社会の持続可能な

発展のための新しい成長の極となっている。

1. 冰雪経済をめぐる国際的な動向

(1) 世界の観光産業の「爆発的」な成長

世界銀行・IMF・国連貿易開発会議が2017・2018年の成長目標を上方修正したことに伴い、観光産業はこれまでの急速な発展が続き、さらに「爆発的」な成長が見込まれている。11月6日、2017年世界観光取引会（ロンドン）が開催され、会議では盛大に「世界観光経済情勢報告(2018)」が公布された。「報告」では「2017年、世界の主要な国家の経済情勢は段階的に良くなっており、各国の消費者の自信も高まり続けている。主な経済体の観光需要はゆっくりと成長し、海外旅行のインフラは絶えず整備されており、旅行のコストも下がり続けている。したがって、2018年、世界の観光の延べ人数と観光の総収入は、強い成長の勢いを見せ続けるだろう」とされている²。この報告の予測によれば、2017年の世界観光客数（国内観光客と外国観光客の延べ人数を含む）は延べ118.8億人に達する見込みで、世界の人口規模の1.6倍、世界観光総収入

（国内観光総収入と海外観光の総収入を含む）は5.3兆ドルに達し、世界のGDP総量の6.7%に相当する。観光が世界経済の成長を促進する役割はさらに明確になってきている。同報告は経済の高速成長・標準成長・低速成長の三つのシナリオを設定して、2018年の世界観光の趨勢について予測を行っている（表）。低速成長のシナリオだったとしても、2018年の世界観光および観光経済の趨勢は、なお「爆発的」に発展する勢いであろう。

(2) 冰雪観光協力の「大規模化」

各国が冰雪経済の発展をますます重視するに伴い、一年を通じた観光と世界に開かれた観光の理念は人々に定着している。温暖化がもたらした温暖気候の北上、冰雪観光に関する多くの産業の成長、冰雪観光の大規模化と特色化の傾向は、冰雪観光市場の規模を拡大させている。現在、冰雪観光は海岸リゾート、テーマパークと並ぶ新しい世界三大観光商品となった。中国の冰雪観光および関係する産業の生産額は、兆（元）規模の増加をみせており、冰雪観光にも大きな発展の契機をもたらしている。中国観光研究院の公布したデータによれば、2016年から2017年の冬季に、中国の冰雪観光の市場規模は延べ1.7億人に達し、総収入は

表 2018年における世界観光経済成長への予測

シナリオ	観光客延べ人数(億人)	成長速度(%)	観光総収入(億ドル)	成長速度(%)
高速成長	128.77	7.8	56,593	6.7
標準成長	126.71	6.7	55,696	5.9
低速成長	124.52	5.5	54,809	5.0

出所：「世界観光経済趨勢報告(2018)」のデータより筆者整理

¹「绿色发展」(Green Development)とは、環境に配慮した経済発展のこと(訳者注)。

²世界観光都市連合会「世界観光経済趨勢報告(2018)」より。<http://www.chinanews.com/cj/2017/11-16/8377677.shtml>、2017年5月10日確認。

2700億元となった。2021年から2022年の冬季には延べ3.4億人、総収入は6700億元に達し、氷雪観光が牽引する観光全体と関係産業の生産額は2.88兆元に達する見込みである。さらに、最近の十年間で、中国のスキー場・スケート場の数は大幅に増え、スキー・スケートの延べ人数は2000倍近く増加し、30あまりの省・直轄市・自治区で氷雪イベントが展開され、スキー・スケート人口とその延べ人数は年平均10%を超える成長速度をみせているという研究もある。東北・華北・西北の成長速度は30%を超え、黒龍江・吉林などのウィンタースポーツ人口は1000万を超え、北京・張家口地域では500万を超え、ロシア・モンゴル・カザフスタン・オーストリアなど海外の顧客派遣国は10カ国あまりに増加している。中国の氷雪観光、ウィンタースポーツ、氷雪産業は、高速成長期または発展の黄金期に入ったといえよう。

(3) 氷雪産業発展の「兆元」規模の市場

中国経済の持続的な成長および国民収入の増加により、人々の氷雪に対する消費の需要が向上している。大衆参加を主とする氷雪経済の形成は、氷雪産業の発展に歴史的なチャンスをもたらした。氷雪観光の発展がもたらす産業発展のチャンスからみると、国家の指導者層が氷雪経済および氷雪運動3億人参加計画を重視したことにより、2022年の北京・張家口の冬季オリンピックという世界スポーツ大会開催による経済効果が現れ、氷雪観光と人文交流・協力が相互効果を発揮するだろう。氷雪資源といういわゆる冷資源がホットな経済に転換し、氷雪産業の収入獲得能力が大幅に拡大し、産業規模の成長が倍になると予想される。同時に、氷雪産業はその他の産業との関連性が高く、氷雪経済の発展はスキー・スケート場のインフラ、運動器具、スポーツウェア、製氷機、造雪機、スケート靴、プロテクター、スキー板などの産業に良い影響をもたらし、交通・飲食・宿泊、インターネットプラス、観光、文化などの多くの産業の成長を引き起こし、都市のイメージや味わいも向上させる。北京・張家口冬季オリンピックは2022年に開催予定で、直接的に

氷雪のスポーツ交流、観光の成長を促進するだけでなく、間接的にも産業の調整や再構成を刺激し、巨大な産業の相互作用と外部への利益波及効果をもたらす。騰訊(Tencent)とAnalysys易観が協力して公布した「2018中国氷雪産業白書」によれば、2017年の中国の氷雪産業規模は6000億元に達し、2025年には1兆元を実現するという。また、その時の氷雪スポーツに直接参加する延べ人数は5000万人に達し、3億人が氷雪に関わることになるとされる。

(4) 「境界を跨ぐ」氷雪経済の融合

氷雪経済は観光・スポーツ・産業・協力など様々な分野をカバーし、それに加えて巨大な成長潜在力があるため、政府や企業、外資の参入および資金投下を呼び寄せるだけでなく、その他の産業も融合し、産学官協同の氷雪経済発展を推進する協力の態勢が形成されている。主に次のような場面でそれが体现されている。第一に、政府が開催した氷上競技大会をみると、2016年全国の18省・自治区・直轄市(以下、省)で289項目の氷上大会が開かれ、上位5位は黒龍江・吉林・北京・上海・新疆で、そのうち黒龍江は26.5%を占めている。第二に、スキーの大会をみると、2016年、吉林省では27回の試合が開催され、全体の24.1%を占めている。そのほか、河北省で23回、黒龍江省・新疆ウイグル族自治区で16回、北京で13回開かれている。第三に、各省で開催された一般向けの氷雪イベントをみると、黒龍江省では71の氷雪関連の試合や競技会および氷雪に親しむイベント、河北省の承德・張家口・石家荘・保定を中心とする氷雪の季節イベントシリーズ、海南省の初めての大型スケート場の開業、浙江で初の氷雪による新年祝賀祭など、氷雪に関連する試合やイベントがあちこちで行われ、大衆のイベント開催が盛り上がりを見せている。第四に、企業の動きをみると、万达(Wanda)・騰訊・阿里(Alibaba)・新浪(Sina)・国際データ集団(IDG)などが次々に氷雪関連に投資している。中でも万达は長白山のリゾートスキー場に200億元を投資し、騰訊はスピードスケートのワールドカップにおける新しいメディアの独占版

権を取得、さらに国家アイスホッケー連盟との協力協定に調印、阿里と国際スキー連合会は「雪を愛する」計画を中心とする枠組協定を調印、首都鋼鉄グループと国際データ集団は愛奇スポーツと冬季オリンピックプロジェクトでの協力で調印、新浪の「氷上の星」との協力、トリードはフィギュアスケートやアルペンスキーの公開試合の準備を加速させている。そのほか、万科、中弘株式、長白山、碧水源、東方明珠、萊茵体育、奥瑞金、トリード、華錄百納など上場企業11社および梅隴体育、約頓氣膜、泰山体育、卡賓スキーなど新上場企業6社もスキーリゾート村、氷雪観光、氷雪スポーツ、環境サービス、氷雪インフラ建設などを通して氷雪産業に関わっている。凱撒観光はさらに国外のスキー観光の分野まで足を踏み入れ、華策影視とイギリスの企業と「氷上星舞」のプログラム(訳注:スポーツ芸能番組)を制作した。これらの動向により、氷雪観光と産業の「北氷南移(北の水を南に移す)」、「北氷南展(北の水を南で展示)」、「聯動開花(連動して花開く)」、「内外交流(国内外の交流)」といった形で、多方面の業界・業種が集まり融合した新しい協力と競争の情勢が作られた。

2. 氷雪資源大省が直面する発展の新しい局面

(1) 氷雪資源の保護・発掘・開発の「三位一体」の実践

黒龍江省にとって、どのように氷雪資源を開発するかということは、氷雪イベントや氷雪観光が誕生してすぐに直面する普遍的な問題である。近年、氷雪資源の「冷資源・暖元素(暖かな要素)・熱発展(熱い発展)」をめぐる異なる主張が出てきた。氷雪は再生可能資源であり、資源開発を強化するという角度から経済的に奉仕することができるという主張する人もいれば、氷雪の開発は最大限環境の要素に配慮し、開発と保護を相互補完的に行わなければならないと主張する人もいる。海外の氷雪資源開発の経験と教訓からみると、ハルビン市の氷雪資源の発展は、保護・発掘・開発の「三位一体」の理念を実践していく必要がある。冷資源の開発の

角度からいえば、氷雪資源は大自然の贈り物であり、低温かつ天然に形成された資源ではあるが、水・電気・光・設備・科学技術・人材・サービスなどソフト・ハード面での接続がなければ、消費財としての製品をつくることはできない。この点から、氷雪観光は氷雪資源を物理的に加工して創造した産物である。発掘という点からいえば、氷雪観光は氷雪の景色やウィンタースポーツに限らず、氷雪に対する感じ方や文化などのソフトの面での支えも必要である。これも氷雪資源を発掘することがもつ暖元素（暖かな要素）の意義であり、将来的に氷雪資源を特色とする発展や人間味のある潜在力の発掘でもある。保護の点からいえば、氷雪資源は生態環境を構成する一部であり、氷雪資源に対する行きすぎた開発は生態環境に対する破壊になる。したがって、氷雪資源の開発のなかで、黒龍江では生態保護と消費のレベルアップの有機的な結合に基づき、氷雪資源再生の持続可能性と経済をけん引する持続可能性の両輪による稼働を保証する必要がある。

(2) 氷雪観光のハードとソフトの統合

氷雪観光から氷雪産業、ないしは氷雪経済への段階的な発展には一流のハード設備が必要であると同時に、支えとなる一流のソフトサービスも必要である。ハードの面からみると、黒龍江氷雪観光と関係のあるインフラ建設は近年長足の発展をとり、グルメ・宿泊・行楽・ショッピング・娯楽の面では、省都・ハルビンからそれぞれの中心都市の交通が日に日に整備され、省内の氷雪のテーマパークや遊園地は絶えず増加し、ハルビン松北万達文旅城の開園、ハルビン大劇院など一連のシンボルとなりうる建物が次々に出現した。氷雪観光のハード面での条件を満たすだけでなく、各都市の建築の見た目や氷雪イメージも大幅に向上させた。しかし、ハード面での建設が空前の規模で進んでいるのにくらべ、黒龍江省の氷雪民俗・氷雪まつり・氷雪イベントなどのソフト面の影響力はいまだに開発の必要性があり、ソフトの確立ではまだ停滞の要素があり、ソフトとハードが同時に発展しているという状況にはない。スケート・そり・氷穴釣り・氷上ころがり（訳

注：無病息災を祈る行事）・「送灯（訳注：結婚後はじめて実家から娘に、親戚友人から新婚家庭に彩り鮮やかな灯火が送られる風習）」など冬季の風習、ハルビンの氷雪まつり、氷雪芸術まつり、黒龍江国際スキーまつり、雪郷まつりなどの宣伝において比較的古くさい形がとられ、氷雪観光製品のオリジナリティにおいても氷や雪の彫刻、氷の建築などの「三大神器」をメインとしたものである。人々の冬季スポーツはスケート・スキー・そりなどの「いつもの三つ」に限られており、氷雪体験プログラムも寒水浴・氷上集団結婚式やユニークなスポーツ大会など「古いプログラム」が多い。氷雪民俗・文化の現代観光への転化、細やかな観光サービス運営、観光客の口コミがないことにより、業界では焦りの気持ちがある。これに加え、氷雪観光の競争状況がますます高まり、外からの評価と自己認識のあいだで大きな離れができた。雪の郷でのもてなしにマイナスのニュースや重力陽光リゾート村でのネットでの炎上は、明らかにソフト面でのサービスとハード面での発展の離れもしくはアンバランスによるものである。黒龍江省の氷雪観光を推進するには、ソフトとハードの「合二為一（二つを合わせて一つに統一する）」が必要あり、特に観光サービスにより観光イメージの向上を教訓として受け止めるべきである。

(3) 氷雪産業の外資誘致と対外投資の連動

世界の氷雪資源と観光の目的地はおもに欧米と北東アジアに集中しており、氷雪産業も主に以上の地域に集中している。欧米の氷雪観光と産業が成熟し、スキー人口の高齢化と生産能力が過剰な状況に比べ、中国・日本・韓国を中心とする北東アジア地域の冬季観光と氷雪産業は後続による追い越しの段階で、スキー、スケートなどのスポーツと観光人口は上昇のサイクルにある。冬季寒冷、雪質の良さに加え、中国・日本・韓国などの関連地域は人口密度が高く、人口が三億に近く、氷雪産業を発展させるための良好な基礎をもっている。黒龍江が位置する東北地域は中国のウィンタースポーツの発祥地および資源が集中している地域で、約1億人

の人口を有している。また、1億人以上の人口をもつ京津冀（北京・天津・河北）地域に隣接しており、観光流動人口が3億を超え、氷雪に関連する設備製造業が本省に集まるのに有利な条件を提供している。黒龍江省は氷雪産業園区を建設することを通してより多くの氷雪設備製造企業を誘致することができる。海外の氷雪観光と産業発展モデルを吸収するために、省内の関係企業に「走出去（対外投資）」を奨励し、国外に氷雪設備製造業を展開させ、他国の経験に鑑みて新分野の開拓、新モデルの開発をすることができる。例えば、ヨーロッパ・アメリカ・日本等の海外のスキー場は、冬季にスキーをメインに宣伝し、夏季にはおもにアウトドアを主力として打ち出して、一年を通じた営業をつくりだし、「一つの季節だけで、他の三季節はオフシーズン」がもたらす営業上の損失を回避している。このほか、2017年の中国国際氷雪観光サミットで、黒龍江・北京・吉林・遼寧・内モンゴル・新疆などの観光委員会が共同で「北国氷雪」ブランドと北国氷雪の逸品ルートを5本公布した。その目的は「引進來（外資誘致）」と「走出去（対外投資）」を通じて、この地域が北東アジア地域観光の多地域間協力メカニズムへの参加、国際氷雪まつりのイベントの創造、より多くの体験型氷雪観光協力プロジェクトの開発、多地域間観光サミットの検討、より多くの特色のあるおみやげの開発などの面での多地域間協力により多くの教訓と協力の可能性をひきだすことにある。

3. 黒龍江の氷雪経済発展の制約要因

(1) 丁寧さを欠く氷雪資源開発

黒龍江省の氷雪資源開発のボトルネックをみると、豊かに恵まれた氷雪資源に比べ、全体の開発にまだ「丁寧にやる」やり方を欠いていて、いくつかの欠点は直される必要がある。第一に、氷雪観光資源の意識が不足している。氷雪大省として、資源はいたるところにあり、使えないものなどはないともいえるが、社会的に観光に関わっていくこうとする意識を形成する必要がある。第二に、氷雪資源の浪費もよくある

ことである。冰雪観光の関連商品からみると、それぞれ関係がないようにみえた部分がひとつの完成した観光商品となって構成されている。観光客の消費需要からみて、冰雪とは無関係の部分に欠点があると、冰雪資源全体の浪費につながる。第三に、全産業分野にかかわる形で観光産業の計画を作成する必要がある。伝統的な冰雪観光は食・住・移動・遊・買い物・娯楽を主としているが、現在は文化・リズム・ロマン・精神・ある種の境地に到達した世界観がカバーされており、産業面の拡大、産業チェーンの延伸、産業群の形成、観光のカバーする分野は消費のレベルアップとモデルチェンジに直面している。市場の要素に対する認識が不足し、その役割がまちまちで、国際化の程度が低いことは、黒龍江省の冰雪資源の開発を粗放的なものにしており、丁寧さが欠けている。

(2) 冰雪観光のイメージに対する認知の不足

中国の都市観光業の飛躍的な発展につれて、観光地間の競争が日まに激しくなっている。都市観光の競争力を向上し、より多くの観光客を誘致して消費力を拡大し、観光業の成長で経済社会の発展をけん引するため、それぞれの都市では独自の都市イメージの形成をはかり、観光イメージ大使や都市観光のキャラクターなどのイメージ戦略などを推進している。特に、モバイルインターネットが日進月歩の今日、都市観光はイメージ主導の時代に入ったといえる。日本の熊本県のクマモン、韓国の公州(コンジュ)の「コマ熊」、「コンジュ(公主:お姫様)」などは当地を代表するだけでなく、海外からみれば国家の象徴とすらなっている。クマモンは日本から海外まで一世風靡し、スマホのスタンプにも使われている。萌えキャラのクマモンがなぜあまり知られていない日本の熊本県の観光ブランドとなり、2000億元の経済効果をもたらすことができたのか。このことは、豊かな冰雪資源と冰雪観光が突出したハルビン、牡丹江などの都市で考え、かつ手本とするに値する。例えば、中国の冰雪観光の代表的な地域と都市として、ハルビンは今までみながよく知っているという冰雪

観光のキャラクターを持っておらず、拡散・影響力をもつプラットフォームとなりうる観光イメージ大使もない。これは、「宣伝なければ観光なし」、「どんなに良い酒でも奥まった路地では売れない」という時代では残念なことと言わざるをえない。

(3) 冰雪産業の目玉プロジェクトの欠如

冰雪産業それ自体は新興の産業で、そのプロジェクトは冰雪資源・製品・サービスが三位一体となったものであるべきである。黒龍江省の冰雪イベントの開発は早く、冰雪フェスティバルは他の都市に先駆けて行われ、観光のシステムも日に日に整備されていた。しかし、冰雪産業、特にプロジェクトの発展においてある種の現実的な困難が存在し、潜在力を十分に発掘されていない。第一に、冰雪産業の構造からみると、黒龍江の冰雪イベントの盛り上がりには、冰雪スポーツの設備や装備、ブランド製造におけるリーディング企業や国内外で認知されている冰雪設備のブランドがない。関係商品の創作や研究開発のレベル、スケート場・スキー場などの設備の国産化率が低く、資本を招き入れられるような効果も形成することができない。第二に、製品の構造からみると、その構造は比較的単一で、大衆向けの商品が埋め尽くし、逸品の多くは外来のブランドか海外のブランドである。商品開発の資金調達や企業の運営体制のレベルアップ、O2O(Online to Offline)とA(Agent)+B(Buyer)+C(Customer 顧客)の接続、インテリジェントとAI製品が不足している。第三に、企業の経営システムからみると、企業の体質は粗放的かつ同質化が深刻であり、競争とブランド意識は比較的弱く、冰雪製品とブランドの革新、冰雪プロジェクトの新分野の開拓、冰雪産業の規模の拡大、冰雪経済の新モデル創造と経験の普及においてまだ競争の末端にある。

(4) 冰雪経済の「横の連携」の不足

黒龍江省における冰雪経済発展の全体像からみると、冰雪資源・冰雪観光・冰雪スポーツ・冰雪産業・冰雪経済が相互に支え合い、影響し合うなかで、全体的な

枠組、社会や企業、民間のあいだの横の関係が緊密さを欠いている。冰雪経済の主力がなお冰雪資源に頼り、従来の意味での冰雪観光の開発、基本的な需要である冰雪製品・装備・サービスを提供することに限られている。冰雪を楽しむ人々の絶えず高まりつつある消費ニーズ、エコロジーへの要求、参加型消費、体験型観光などの需要とのリンクがなく、冰雪経済の供給側改革の盲点と短所となっている。観光の供給側からみると、将来の観光の傾向は「すべてのエリア、いつでも、全員、すべての生態要素と産業がかかわる」ことであり、観光商品の体験性とバーチャル化が進み、インターネットやスマートインテグレーションが産業の新しい指標となる。黒龍江の冰雪経済の供給側改革はすでに始まっているが、都市の冰雪発展の位置づけにおける文化的な厚みが不足しており、冰雪観光における宿泊・観光拠点建設の精巧さや丁寧さに欠けており、全体的なモデルチェンジとバージョンアップにさらなる努力が必要とされる状況である。冰雪経済が都市の発展をけん引するという点でも、冰雪商品の単一性から複合性への転換が求められ、システム化に弱さが存在している。粗放的なものから逸品にレベルアップすることが必要であるが、商品の差別化も図るべきである。異なる産業の間の連携が不足し、他産業の発展を牽引することに限界がある。都市ブランドの構築も課題として残っている。

4. 黒龍江の冰雪産業発展の対策

(1) 観念の転換: 冰雪に親しむ雰囲気醸成

「冰雪経済」の発展は思想の解放、観念の転換、正確な指導と切り離せない。欧米の冰雪経済の発展の経験からみると、冰雪に親しむ特色ある都市の雰囲気を作ることが冰雪経済を発展させる最も重要な条件である。このため、第一に「大衆運動」を行うことが必要である。大衆は冰雪資源、冰雪観光、冰雪イベント、冰雪産業の理解者、支援者、参与者、受益者、伝播者とならなければならず、大衆こそが冰雪経済の主導者および受益者になってこそ、冰雪に親しむ都市の雰囲気

が本当に実現する。第二に、氷雪資源を楽しむ都市、氷雪経済によって振興するという住民の理念を樹立して伝播する必要がある。日韓の「観光立国」政策は大きな成功を収めた。その秘訣の一つは、国民に、観光は自分のために、自分は観光のために貢献するという意識があるからだ。黒龍江省ハルビン市、牡丹江市など氷雪を主力とする都市は、氷雪に親しむ都市の雰囲気を作り上げ、観光大国や氷雪強国の経験に学び、氷雪経済から受益し、自分が氷雪経済のために力を出すという理念を掲げ、それを実践していく必要がある。第三に、氷雪に対し発展・生産力・幸福感を求める社会的雰囲気を作ることである。見たい(「想看」)、見て面白い(「好看」)、何度見ても飽きない(「耐看」)、振り返って見る(「回頭看」という「四つを見る(「四看」)」を提供する。鑑賞・享受・回想・滞留する程度を高く、それが一体となった氷雪を楽しむ「四つの度」を創造する。また、差別化・便利さ・幸福・快適などの感じが一体となった「四つの感」も創造する。さらに、景勝への感動力、歴史の浸透力、文化の魅力、幸福感染力が一つの都市に集まった「四つの力」を形成する。

(2) 黒龍江省のリーディング産業としての地位の確立

国家体育总局は「氷雪スポーツ発展規画(2016-2025年)」³と「全国スキー・スケート場整備規画(2016-2022年)」を公布した。10年以内に中国が直接ウィンタースポーツに参加する人数は5000万を超えること、氷雪産業の総規模が1兆元を達する目標などを策定した。産業の育成、大企業への支援なども明記した。第一に、規模が比較的大きく、集約効果のある国家級氷雪産業示範基地を建設し、2020年までには2カ所、2025年までに5カ所建設する。第二に、比較的知名度が高く、影響力のある氷雪産業示範企業を育成し、2020年までに10社、2025年までに20社を達成するようにする。第三に、特

色が鮮明で市場の競争力が強い国家氷雪産業示範プロジェクト群を育成し、2020年までに10件、2025年までに20件到達させる。第四に、2022年の全国のスケート場の数を650カ所以上に増やすことを目標として、そのうち新しく建設するスケート場は500以上とする。スキー場の数を800カ所に達することを目標として、そのうち新建設のものは240カ所以上とする。これらは、黒龍江が製造業と旧工業基地の優位性に依拠して、氷雪産業のリーディングの地位を確立するための契機をもたらしている。黒龍江省は、国家スキー・スケート場整備規画の産業建設目録を整理し、従来型の氷雪プロジェクトを確実に実施し、新興の開発プロジェクトを開拓する必要がある。複合型の氷雪観光商品の提供を重視し、氷雪産業示範基地、示範企業、示範プロジェクトの三位一体から、中央に向けて氷雪経済政策の実施とプロジェクト建設への補助を求めるよう努力しなければならない。外部にむけては、国際協力と共同運営パートナーを公募し、内部に向けては資源を統合し、実力のある企業の先行先試を促し、氷雪産業示範基地と企業、プロジェクトを中心とする黒龍江氷雪経済のリーディング的な地位を確立させるよう提起したい。

(3) 複合型氷雪産業発展規画の策定

黒龍江観光発展委員会は2017年に「黒龍江省氷雪観光専門規画(2017-2025)」⁴を公表し、2022年までに黒龍江省の氷雪観光者数を延べ1億人突破、観光収入1200億元突破を目標に掲げた。ハルビン市、牡丹江市は省内の氷雪経済のけん引都市であり、北東アジアに面した氷雪旅情のある都市で、国際氷雪観光サービスの中心的な地位を与えられている。ハルビン・ヤブリ・牡丹江氷雪観光産業先行示範区における大氷雪産業先行示範区の中に組み入れられており、東三省の都市における氷雪観光産業発展帯と綏満氷雪観光産業発展帯の中心地域でもある。省レベルの規画の戦略の方

向性は、ハルビン市・牡丹江市が世界的な複合型氷雪観光の目的地、「氷雪芸術観光」から「氷雪芸術観光+氷雪リゾート+氷雪国際交流など」への転換を目指すことである。省内その他の都市は、シンクタンクなどの第三者や国際的な企画・制作機関の力を借りて、それぞれの位置づけと特色にあった「複合式氷雪産業発展規画」を早く制定することが必要である。その際に、独自の氷雪資源、氷雪経済の特徴、生態環境の条件、氷雪産業発展の状況、氷雪観光への社会的な認知、氷雪イベントにかかわる国際交流、氷雪経済法制環境などの面から、専門性が高く、客観的で実効可能な規画を策定することが求められる。

(4) 国際標準の氷雪産業協力区の創設

2017年8月、黒龍江省では「黒龍江省氷雪設備産業発展規画(2017-2022年)」を公布し、雪上・水上スポーツ設備、スキー場などの設備産業を重点的に育成し、2022年までに黒龍江の氷雪設備の主力業務の売り上げについて30億元超えを達成するとした。この「規画」に基づき、2022年までにハルビン・チチハル・牡丹江などを重点として、3カ所以上の氷雪設備専門産業園を建設する。鴻基索道・黒龍水刀・乾印雪龍スポーツ用品などの企業の上場を支援し、3社以上の主力業務収入5億元を超える氷雪設備ブランドの企業を育成する。水上スポーツ設備、雪上スポーツ整備、スキー場設備の3つの産業群を形成して、全国の氷雪設備研究開発製造基地を完成させる。黒龍江がこの規画を生かし、園区の規画・設計に依拠して国際標準の氷雪産業園を整備すべきである。国内外の氷雪産業の発展方式と情勢の変化に合わせて、ハイエンドブランドの氷雪設備製造企業とハイレベルな研究開発や知的人材を呼び込み、産学官の各レベルから氷雪設備専門産業園を建設する。ハードからソフトへのバージョンアップを図り、国際基準に合致して将来

³ 国家発展改革委員会・国家体育总局・教育部・国家旅游局「氷雪スポーツ発展規画(2016-2025)」、中国政府網より。http://www.gov.cn/xinwen/2016-11/25/content_5137611.htm、2018年5月15日確認。

⁴ 黒龍江省政府「黒龍江省氷雪観光専門規画(2017-2025)」、ハルビン新聞網より。<https://harbin.dbw.cn/system/2017/09/08/057774010.shtml>、2018年5月10日確認。

性のある国際冰雪産業園区となるようにすべきである。

(5) 冰雪製造業のハイエンドブランドの創造

冰雪産業は他の産業と高い関連性を持っており、それにより上流・下流の産業チェーンをけん引することができる。冰雪産業の発展は、スポーツ施設・インフラ・設備・用具などのハード面のモデルチェンジとレベルアップをもたらすと同時に、交通・宿泊・食事・観光・文化・体験・インテリジェントを通じてソフト面の向上を実現する。現在、黒龍江の冰雪産業、とりわけ冰雪関連の製造業はまだレベルが低く、規模も限られ、研究開発が遅れ、輸入依存、供給不足、人材不足などの制約に直面している。今後、供給側から努力し、ハイエンドな冰雪資源によりハイエンドな製品を開発することが必要である。ハイエンドから中レベル、低レベルにいい影響をもたらし、逸品で市場のニーズを喚起し、新製品で客層を維持する状況を作り出したい。一つの製造品で一つの産業チェーンを発展させ、一つの研究開発で一つの輸入依存を取り除き、一つのブランドで一つのスピルオーバー効果をもたらすことを目指す。効果的に供給を増加し、自主でハイエンドなブランドを作り出す。

(6) 特色のある冰雪イベントの企画

冰雪経済を発展させるための競争がますます激しくなり、国内外、省内外の冰雪イベントの競争も、黒龍江省が向き合わなければならない課題となった。冰雪経済で黒龍江の発展を考えると、従来型の比較的単一な冰雪イベント、古くさく感じる冰雪体験、イベントが低レベルの消費、企業利益の低迷、企業誘致や資本導入などのボトルネックを克服する必要がある。このため、総合的な冰雪資源の優位を生かし、特色が鮮明な冰雪イベントから考えていかなければならない。域内の冰雪都市への認知度の向上と、都市イメージの差別化という角度から、できるだけ早く黒龍江を代表する有名人を冰雪観光イメージ大使にし、市民に冰雪マスコットを公募するシステムを確立しなければならない。文化の普及や宣伝では、都市の冰雪宣伝映像、冰雪のテーマ曲、スローガン、イメージの演劇、テレビチャンネル、シリーズ図書、専門のウェブサイト、定期的開催する冰雪スポーツ大会、冰雪経済の総合博覧会などを打ち出していく。民俗や芸能からみると、ソフト面の開発を強調して、適度にハード面の開発を行う。特に、景勝地における行き過ぎた開発を抑え、観光客の目・耳・鼻・舌・身体・心・精神などに刺激を与えるという全面的な体験の変化を重視する。歴史文化体験を強化し、観光はすべて「目」（視覚）に頼るという伝統的なモデルを改める必要がある。

(7) 冰雪産業における北東アジア連携の促進

グローバル化と地域経済が一体化した背景のもと、冰雪経済の発展は対外開放と切り離して語ることはできない。とりわけ、黒龍江が位置する北東アジア各国の交流と協力である。他国の経験に学ぶと、北東アジアのロシア・日本・韓国はすべて冰雪資源が集まった国家であり、冰雪観光の特色がはっきりしていたり、冰雪産業が発展していたり、冰雪経済全体が上位に位置したりしている。これらは、黒龍江省が冰雪資源・冰雪観光などの現在の条件に依拠して、冰雪分野における全方向の協力を拡大し、それによって経済社会の成長をけん引するために、発展の契機を与えている。黒龍江省は開放度を高め、ハルビン冰雪大世界、太陽島雪博覧会、氷灯芸術博覧会、伏爾加莊園、万達室内スキー場など冰雪文化・観光資源を生かし、冰雪観光・冰雪文化が冰雪産業チェーンにつながるようにすべきである。たとえば、鴻基ケーブルウエー工程有限公司のケーブルウエー国内市場の占有率が50%を超え、ロシアにも輸出している。日韓などの冰雪強国とスキー、スケート場、スポーツ館、冰雪アイテム、おみやげなどの多方面の協力を促進し、冰雪資源、観光、産業の三位一体の融合、相互促進を大胆に推進することで、北東アジアにおける冰雪経済の優位の局面を形成していく。

[中国語原稿を ERINA にて翻訳]

<参考文献>

- 易観・騰訊体育・TOYOTA『中国冰雪産業白皮書』、2018年1月
 魏小安「構築 A+B+C: 創新模式 助力龍江冰雪産業發展」、東北網、<https://heilongjiang.dbw.cn/system/2016/12/16/057479970.shtml>、2018年5月30日確認
 魏小安「対旅游目的地形象傳播的思考」、『品橙旅游』、<http://www.pinchain.com/article/25632>、2018年5月21日確認
 黒龍江省冰雪産業研究院「伊春冰雪旅游産業發展國際峰会閉幕 發布峰会宣言」、東北網、<https://heilongjiang.dbw.cn/system/2016/12/17/057480613.shtml>、2018年5月30日確認
 笵志剛等「黒龍江省冰雪經濟發展的國際化思考与路径選択」、『ハルビン市政府専門家顧問委員会委託重點課題』、2018年4月
 笵志剛・李揚「東北亞國際冰雪旅游合作的商機与潜力」、中共黒龍江省委宣傳部・光明日報社・黒龍江省社会科学院『对接“一帶一路”推進龍江全面振興發展高層國際論壇文集』、2017年、pp.164-168
 ハルビン新聞網「哈爾濱掘金“冷資源”、打造千億級冰雪旅游産業」、<https://harbin.dbw.cn/system/2017/02/27/057551208.shtml>、2018年5月21日確認

The Development of and Challenges for the “Ice and Snow Economy” of Heilongjiang Province from an International Perspective (Summary)

DA Zhigang

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

The “ice and snow economy” refers to the overall economic activity via, amongst other things, sports (skiing, skating and ice hockey), appreciation of scenery, and events related to winter-season snowy and frozen conditions. Accompanying the explosive growth of the global tourism industry, countries are increasingly placing emphasis on the development of the ice and snow economy, and the scale of many industries related to ice and snow tourism is expanding. Northeastern China, within which Heilongjiang is located, is the cradle of winter sports in China and possesses a market of more than 100 million people,

and the winter sports industry is accumulating. Challenges exist, however, which include the lack of extensive development and showpiece projects for ice and snow resources, as well as insufficient visibility for the ice and snow economy, and it is necessary to tackle such matters as the future creation of an urban atmosphere in which to enjoy the ice and snow, the strengthening of ice and snow projects, and the promotion of cooperation in the ice and snow economy straddling the region.

[Translated by ERINA]

会議・視察報告

カラコルムハイウェイと中パ経済回廊、 印パ国境、ハンバントタ港視察記

ERINA 調査研究部主任研究員

三村光弘

2018年4月27日～5月24日、中パ国境を貫通し、中国・新疆ウイグル自治区カシュガル市とパキスタンの首都イスラマバード近くのアボッタバードまでの約1300kmを結ぶカラコルムハイウェイ(KKH)と中パ経済回廊(KKHもその一部)に含まれるグワーダル港とその周辺、パキスタンとインドの国境、中国企業が99年間の港湾管理権を取得したスリランカのハンバントタを視察した。

カシュガルからタシュクルガンへ

4月27日に東京を出発し、上海、ウルムチ経由で29日にカシュガルに到着した。カシュガルは新疆ウイグル自治区の南西部に位置し、トルファンから鉄道の南疆線につながっている。標高は1270m。中国版ウィキペディアともいえる百度百科によれば、カシュガル地区の2016年末の人口は約451万人、そのうち都市人口が約102万人である。都市化が進んでいるのはカシュガル市とその周辺なので、都市圏としての人口は120万人ほどと考えればよいだろう。カシュガル地区の人口の民族別の構成を見ると、同じく2016年末で漢族が6.3%、ウイグル族92.2%、タジク族が0.95%、その他の民族が0.51%となっている。実際には都市部には流動人口が多く、その多くが漢族

写真1 カシュガル市街



(出所) 筆者撮影

写真2 カシュガル市の路上で服を選ぶ人たち



(出所) 筆者撮影

で占められると考えられるので、カシュガル市では、2割弱が漢族と考えてよいのではないか。市内を歩けば観光客も多く、その多くが新疆ウイグル自治区以外の中国国内から来ているので、観光スポット周辺に限って言えば、もう少し漢族比率は高い。

4月30日、翌5月1日からKKHが開通するとの情報を得てカシュガルからパキスタン行きのバスが出るタシュクルガンタジク自治県に向かった。カシュガルからタシュクルガンまでは320kmほどで、KKHの中国側の部分をなす国道314号線が通っている(起点はウルムチ、終点はフンジュラフ峠の国境で全長1948km)。カシュガル市街地以外は基本的に片側1車線の舗装道路で、立派な道路である。しかし、速度超過を監視するカメラが多く、車のナンバーを読み取って区間ごとの所要時間を測定し、平均速度が制限速度を超えていると反則とされる制度が取り入れられているため、バスも乗用車も最低6時間にかかる。

カシュガルからタシュクルガンへの交通手段はバスと乗り合いタクシー、車のチャーターとなる。バスも乗り合いタクシーも市の西側、西域大道169号にある晨光伊甸園というアパート団地の北門前(晨光伊甸園というバス停がある)から出発する。料金

は85人民元(約1450円)で、途中に経由するカシュガル国際バスターミナルで購入することになる。所要時間は約6時間半。途中、3カ所で検問があり、パスポートをチェックされる。バスは市内中心部のバスターミナル前に到着する。

タシュクルガンの標高は3094mなので、この区間で1824m標高が上がることになる。1kmあたり5.7m、1時間あたり280m標高が上がる計算になる。カシュガルでは標高を全くといっていいほど感じなかったが、タシュクルガン到着後に散歩したところ、かなり息が上がり、高地にいることを実感した。

タシュクルガンで軽い高山病にかかる

タシュクルガンに到着後、市内を散歩している時に標高の高さを感じたため、身体を高山に適応させるべく、石頭城という漢代からあると言われる城跡をゆっくり歩きながら見学した。アップダウンはそれほどでもないが、階段を上るときには息が上がる。城跡からはタシュクルガンの街とその周辺が見通せ、絶景であった。入場料は30人民元(約510円)。

ホテルに帰ったのち、部屋で休むが、肩こりが激しく頭痛い。どうやら移動中にトイレに行かなくてよいように水分補給を控えたために軽度の脱水症状に見舞われたようだ。お湯を沸かし、日本から持参したハーブティーで水分補給をする。しかし、あまり症状は好転せず、この日の夕食は軽く済ませ、ホテルで休息した。宿泊したホテルには温泉が引かれており、バスタブに浸かりながら温泉を満喫することができた。

翌5月1日の朝、バスターミナルに向か

い、パキスタン行きのバスが発車するか尋ねた。当日はメーデーで中国の祝日で、税関は閉まっているとのことであった。2018年現在、中国からパキスタンに行くバスはなく、パキスタンのバスのみであるとのことであった。5月2日にパキスタンからバスが来て、翌3日にタシュクルガンから国境検問所のあるスストに出発すること。朝10時から切符を販売すると言われ、その日はおとなしく宿に帰った。

写真3 タシュクルガン市内のナン屋さん



(出所) 筆者撮影

結局、タシュクルガンには3泊することとなり、一刻も早く国境を越えてみたい筆者としては残念であったが、結果的にはこの3泊が高度順応するための貴重な時間となったようであった。

写真4 タシュクルガンの街から見た周辺の山



(出所) 筆者撮影

タシュクルガンからフンジュラブ峠を越え、パキスタンのスストへ

5月3日の朝、切符発売時間の30分前の9時半にバスターミナルに向かうも、切符を販売している様子にはなかった。周辺のレストランで朝食を取り、9時55分にバスターミナルに戻るとすでにチケットの発売が始まっていた。切符は手書きで、乗客の氏名と国籍、パスポート番号を乗客リストに手書きで記入するため、発券に時間がかかる。スストまでの運賃は225元(約3830円)。世界で一番高い舗装道路の峠を越え、6時間以上かかる行程の割には安い気がした。

写真5 タシュクルガンからスストへの国際バスの乗車券



(出所) 筆者撮影

切符を購入後、一旦ホテルに戻り、荷物を持ってタシュクルガンの街外れにある税関に向かう。ここで税関検査と出国審査を済ませ、国境警備の係官と一緒にバスに乗って本当の国境に向かうことになっている。税関に到着し、バスの切符を提示しようとするが、切符がない。何回探してもなく、ホテルに電話して泊まっていた部屋を探してもらえない。一度ホテルに戻り、部屋を開けてもらい確認するがやはりなかった。仕方がないのでバスターミナルに戻って事情を説明すると、顔を覚えていた係官が「20人民元(約340円) 出せ」というので、渡すと事務室に戻り、3分後に切符を再発券して渡してくれた。急いでホテルに戻り、荷物を持って税関に戻る。なんとか間に合い、税関施設に入るための保安検査を済ませ、出国審査、税関検査を行い、バスを待つ。タシュクルガンで3日滞在したことで、この朝には標高3000mを超える場所で猛ダッシュをしても大丈夫な身体になっていた。

バスは写真8のような日本製のミニバスで、乗客18人のうち、中国人は5人、日本人が筆者1人、残りはパキスタン人(ほとんどがフンザ人)のようであった。この日は自家用車とオートバイでパキスタンに観光に行く中国人団体がおり、こちらの税関検査に時間を要したのでバスの発車が遅れた。出国審査を済ませた人々は国境警備

写真6 フンジュラブ峠の国門



(出所) 筆者撮影

の係官が同行しないと国境には行けないため、仕方がない。予定の出発時刻を1時間弱過ぎた12時58分、バスはフンジュラブ峠に向けて出発した。

バスは国道314号線を峠に向けてゆっくりと高度を上げていく。百度百科によれば、フンジュラブ峠は標高4733mである。この日は出発から3時間13分で峠に到着した。高度差は1639mで、カシュガルからタシュクルガン間よりも小さいが、所要時間が半分なので、1分あたり約8.5m 標高が上がる計算になる。タシュクルガンで高度順応できたせいか、峠の国門で一時停車したときも苦しさは全く感じなかった。当日は雪が降っており、国境の気温はマイナス5度であった。

写真7 中国とパキスタンの国境線



(出所) 筆者撮影

実際の国境よりも少し手前にチェックポイントがあり、パキスタン人は全員バスから降ろされ、整列してパスポートをチェックされる。外は雪が盛んに降っている。中国人は座っていいと言われたので、日本人はどうしたらいいかと尋ねると、座っていいよ、と言われた。中パの国境は、どうもパキスタン人に厳しいようだ。北京とイスラマバードでは中パ友好を謳っており、一带一路関係のプロジェクトが盛んに行われているが、アフガニスタン国境からも直線距離で80kmしか離れておらず、イスラム圏と直接対峙する新疆ウイグル自治区の国境地方では、イスラム圏の国民はすべて「潜在的な敵」ないしは管理対象に見えるのであろう。対イスラムという側面が強調されるこの国境では、日本人は東アジアの隣国から来た無難な観光客であり、どちらかと言えば「味方」ないしは遠来のお客さんなのであろう。今回は中国のウイグル族の乗客がいなかったのですが、中国のパスポートを持つウイグル族は果たして雪の降る中並ばさ

れるのか、それとも車内で座って待つてよいのか。

写真8 タシクルガンからスストまで乗ったバス



(出所) 筆者撮影

峠を越えてパキスタン側に入ってから道路は片側1車線の舗装道路が続く。時々つづら折りの坂となる下り道を降りていく。パキスタン側には降雪はなく、あまり寒くはない。途中でパンク修理をし、その間乗客は降車して休憩する。

中国側は国境手前のチェックポイントでパキスタン人の乗客が車外に整列した以外は、基本的にバスから出ることを同乗の国境警備の係官から禁じられていた。パキスタン側ではそのような管理はなく、国境のチェックポイントで人数を確認するだけであった。中国側は国境まで第二世代のGSM規格(2G)ではあったが携帯電話の圏内であり、実際に国境を越えるまで中国にいる友人とチャットすることができた。パキスタン側は税関のあるスストまで圏外で、その後もギルギット・バルチスタン州内では日本や中国の携帯電話で国際ローミングのできる会社の通信範囲は狭かった。

途中でフンジュラブ国立公園の入場料として外国人は8ドル(約890円)を支払うことになっている。中国人はKKHへの支援に対する感謝からか無料であった。

スストにはタシクルガンを出発してから5時間半後の現地時間14時半前に到着した。入国審査と税関審査に要した時間

写真9 スストのドライポートの表示



(出所) 筆者撮影

は約30分。スストの税関では日本人は無難な観光客と思われているようで、開披検査なしで1分もかからなかった。中国人も簡単な検査で済んでいた。荷物をひっくり返されていたのはパキスタン人(ほとんどが地元のフンザ人)であった。

スストの税関からこの日の宿泊地であるバスーまではタクシーに乗った。メーターはついておらず、47kmほどの道のりを100人民元(約1700円)であった。スストの街の出口には、NLC SILK ROUTE DRY PORTという表示があり、中国の投資でドライポートが整備されていた。トラックが数十台止められるだけの敷地があり、これだけ険しいルートへのインフラ投資としてはかなり大がかりであると感じたが、この日には中国から来たトラックが2台停車しているだけであった。

写真10 バスー付近の山



(出所) 筆者撮影

バスーは標高2500mのフンザ川沿いの谷間に位置する村で、写真10のように、山頂が標高5000~6000m程度を超える山に囲まれている。新潟で言えば、弥彦山が2500mある感じと言えばよいだろうか。切り立った斜面は荒々しいが、所々崩落している山肌が美しく感じられる絶景である。この村の生活用水は水河から流れてくる水で、若干灰色がかっている。しかし、味は絶品で、シャワーを浴びても何とも言えないすがすがしさであった。

写真11 バスー付近のカラコルムハイウェイ



(出所) 筆者撮影

フンザのカラコルムハイウェイ

パキスタン側のKKHは、ギルギット・バルチスタン州の部分は中国の支援が入っており、片側1車線の綺麗な舗装道路となっている。特に北部のフンザ地域では、2010年1月に地滑りによってフンザ川(インダス川の支流)がせき止められ、アッタバード湖と呼ばれる巨大な天然ダムができ、KKHも一部が水没し、アッタバード湖上をフェリーで渡る必要があった。これを迂回する道路(総延長約17km)が中国の支援によって建設され、2015年に完成した。

写真12 アッタバード湖



(出所) 筆者撮影

トンネルと橋梁はどちらも中国の技術基準で作られているようで、中国の地方を結ぶ国道や省道と同じような作りであった。舗装はコンクリートで、多くの車は時速80km程度で走っていた。

写真13 中国の支援で建設されたトンネル



(出所) 筆者撮影

写真14 道路沿いの中国の支援への感謝の言葉



(出所) 筆者撮影

このように、パキスタンの中国との国境地帯であるフンザでは、道路が非常によく、筆

者はイスラマバード近郊までこのような道路が続いているものと思っていたが、実際には後述するとおり、そうではなかった。辺境にもかかわらず、中国の国境に近い方が道路がよい、というのはラオスやミャンマーなど、中国の隣国ではよくあることで、それだけ中国の存在感が大きいといえる。

フンザからギルギット経由イスラマバードへ

5月6日の早朝、フンザの中心地であるカリマバードからタクシーでギルギット空港に向かった。カリマバードからギルギットまでは約100km、道路は空いていたので、ギルギット空港には1時間半で到着した。タクシー代は1500パキスタンルピー（約1430円）であった。

ギルギットの天気は曇りで、時々雨がちらつく状況であった。有視界飛行で飛ぶと言われている飛行機は、ATR-42型機が導入された最近は欠航が減ったといわれているが、この日は結局欠航した。この天気では午後の便もおそらく飛ばないだろうという現地の人の話を聞き、タクシーをチャーターしてイスラマバードに行くことを決断した。フンザから乗ってきたタクシーの運転手にイスラマバード行きのタクシーの紹介をお願いした（追加の移動の料金500パキスタンルピー（約480円））。

市内の旅行会社で車を手配してもらい、1万5000パキスタンルピー（約1万4250円）を前払いし、日本車の助手席に乗り込む。ギルギットからイスラマバードまで約570kmの道のりとなる。ここまでの道路状況を勘案すると、表定速度時速60km程度は問題ないと考え、移動時間は10時間と予想した。しかし、KKHは、ギルギット・バルチスタン州の州都ギルギットから約80km地点までが管理に対しても中国の支援が

写真15 カラコルムハイウェイで中国が管理も支援している区間



(出所) 筆者撮影

写真16 カラコルムハイウェイでパキスタンが独力で管理している区間



(出所) 筆者撮影

行われている区間で、それよりイスラマバード寄りにはパキスタンが管理を行っている区間であった。

そのため、残りの約500kmのうち大半は大型バスなどがすれ違うのが難しいくらいの幅員（約4.5m）しかない悪路であり、結局イスラマバードまで16時間36分を要し、表定速度は時速34.5kmとなる。なぜパキスタンの人々が中パ経済回廊に期待を寄せるのか、この日の移動中に痛いほどわかった。

写真17 悪路の区間はこうなる



(出所) 筆者撮影

写真18 アジア開発銀行の資金援助で中国企業が建設している高規格道路の建設現場の減速を求める標識



(出所) 筆者撮影

写真19 同道路のトンネル建設現場



(出所) 筆者撮影

イスラマバードに近づいてくると、アジア開発銀行の資金援助で建設している高規格道路の建設現場に出くわした。施工は中国の会社が行っており、交通整理や一般の作業はパキスタン人が働いており、エンジニアの多くは中国から来ているようであった。

アボッタバードから南は道路がよくなり、ハリプールから先は高速道路となった。季節外れの大雨の中、イスラマバードのホテルに到着したのは深夜0時であった。

パキスタン投資庁訪問

5月8日、イスラマバードにあるパキスタン投資庁を訪問した。副庁長のムハマッド・アミン氏はほか合計3名の専門家がパキスタンの特別経済区についてレクチャーしてくれた。

面談ではパキスタンの海外直接投資の受け入れに関する政策と投資環境、パキスタンが現在開発しようとしている9つの特別経済区（SEZ）に関する一般的な解説があった。

質疑応答では、日本企業の投資について過去には非常に重要な投資元であったことを回想しつつ、最近でも大企業やその傘下のシンクタンクからの視察が非常に多いが、「日本企業は調査は綿密に行うが、投資の決断が遅い。中国企業はキーパーソンが来れば決断が速い」と、投資には必ずしも結びついていないことが指摘された。一帯一路の一部である「中パ経済回廊」には中国からの投資が行われており、これについては、「もし日本企業が「中パ経済回廊」関連のプロジェクトに投資したいのであれば、現存の中国によるインフラ建設は無理だとしても、SEZへの投資などは大歓迎」「中国と他の国を投資条件で差別はしない」とのことであった。

また、州によってSEZ投資誘致の熱意に差があることも指摘し、「（カラチに近い）シンド州の方が港に近く、インフラ面から条件がよいが、パンジャブ州は投資誘致に非常に熱心なので、交通が不利であっても、パンジャブに投資する企業が増えてきている」とのことであった。筆者のグワダール訪問の許可が翌9日（訪問前日）の午後まで出なかったため、この日にパンジャブ州のSEZを視察することにし、斡旋を依頼した

が、訪問翌日の午後にはどこを訪れたいかパンジャブ州の統治誘致担当者から連絡が来た。ちょうどグワール訪問の許可が出たところであったので、お礼を言いつつお断りしたが、こちらの訪問したいところであればどこでもよいとのことで、非常に熱心であった。

経済特区や開発区等の工業団地の誘致の熱心さに各省や地方政府ごとに違いがあるのは中国でも同じことで、条件に大きな差がないのであれば、担当者が熱心で面倒見のよい地方に進出するのがトラブル防止のためにも非常に有用である。パンジャブ州にとっては、日本の中堅企業の投資も大歓迎で、ありがたいと考えてくれているようである。

グワールへ

2013年に中国企業が港の運営権を手にして以来、パキスタンのバルーチスタン州にあるグワールは一带一路プロジェクトの重要な構成要素として港湾整備が進められてきた。16年11月には正式な開港式典が行われており、現在は港湾の付帯施設や周辺の特別経済区(SEZ)の建設が進んでいる。

グワールを外国人が訪問する際には、バルーチスタン州の治安と関連して、バルーチスタン州政府から訪問許可(Non Objection Certificate: NOC)を得る必要がある。これがない場合、グワール空港から外に出してもらえないと投資庁のホームページに案内がある。

筆者のグワール訪問の許可は訪問前日の5月9日の午後に出た。グワールは1958年までオマーンの領土(飛び地)であった。したがってオマーンとの交流が深く、マスカットからグワールへパキスタン航空の国際便が飛んでいる。筆者は5月10日の午前中にマスカットからグワールへ向かう便を予約していた。5月9日の午後にはイスラマバードを出発して、マスカットへ向かう便はアブダビ経由のエティハド航空便しかなく、直行便で3時間半のところを乗り継ぎ時間込みで10時間かけて行くことになった。

グワール空港には、5月10日の午後に着した。飛行機は小さく、グワールで降りた乗客は40名弱であったが、入国審査と税関検査を終えるのに1時間ほど要し

写真20 グワール空港



(出所)筆者撮影

た。入国審査を行う端末が1台しかなく、かなりの時間を待つことになった。入国審査ではパスポートとビザの他、NOCをチェックされた。到着ホールにはX線検査機はなく、荷物はすべて開披検査となった。筆者の荷物も開けられたが、係官の態度は紳士的で、慎重に調べてはいたが、不快に感じることはなかった。

空港には迎えの車が来ており、警官が3人乗ったピックアップトラックの先導を受け、ホテルに向かった。宿泊したホテルはグワール港のすぐ裏の丘の上に位置しており、ホテルからはグワール港がよく見えた。

写真21 グワール港の全景



(出所)筆者撮影

写真22 グワール港のクレーン



(出所)筆者撮影

写真23 倉庫などの付帯施設



(出所)筆者撮影

写真24 グワール港の入口



(出所)筆者撮影

写真25 グワール港とグワールの市街地



(出所)筆者撮影

グワール港内で盛んに建設が行われているのとセキュリティ上の問題で港の中に入ることはできなかった。市内を見て回ったが、人々の視線は優しく、外国人に対する敵意を直接に感じることはなかった。

グワールに関しては、大変危険だという言葉と今後の発展可能性が大きく、不動産投資に最適であるという言葉の両方が流布されているようである。筆者が感じたのはどちらも正しくなく、パキスタンの中央政府に対する反感や中国による急速な投資の拡大に対して快く思っていない人々がいることは事実で、誘拐事件が起きる可能性(営利と政治的なアピールの両方が考えられる)を否定することはできない。しかし、ベシャワールやカラチへの訪問は全く制限していない現状を見ると、グワールだけにこれだけ厳しい訪問制限を課す合理的な理由があまり見えてこない。不動産投資の可能性であるが、人口がもともと

写真26 グワール工業団地



(出所)筆者撮影

それほど多くはなく、交通が不便で、中国以外の国々からの海外直接投資がそれほど多くない現状では、ここ数年内に不動産ブームが起こることは考えにくい。

写真26はグワーダルの東方30kmほどのところにあるグワーダル工業団地である。まだ入居している企業はなく、上下水道といったインフラ建設から始めないとけない状況であった。

写真27 市内の砂浜から見たグワーダル港



(出所) 筆者撮影

市内を見て回った際に、バザールや海岸に行ったが、そこでも危険を感じることはなかった。もちろん、警察官やガイドが同行しているからかもしれないが、敵対的感情を持っている人がほとんどいない雰囲気であった。グワーダル市内に住んでいる人々にすれば、海外からの投資によってグワーダルの経済が活発化し、生活が改善するというプラスの可能性と、生活環境に大きな変化が起これ、対応が大変であるというマイナスの可能性を比べると、プラスの可能性をより大きく感じているのではないかと思う。これには中国による病院や学校に対する無償支援が大きく影響していることは想像に難くない。

パキスタン・インド国境一ワガ・アタリ国境検問所

グワーダル訪問を終え、空路カラチを経由し、パンジャブ州のラホールへ向かった。ラホールからパキスタン・インド国境までは約24km、国境からインドのパンジャブ州のアムリトサルまで約28kmで、この2つの都市は50kmしか離れていない。パキスタン側ではワガ国境、インド側ではアタリ国境と呼んでいるこの国境検問所は、現在インドとパキстанを結ぶ2つある陸路越境ルートうちのひとつであり、道路国境として外国人が通過できる唯一の国境である。ラホール

～アムリトサル間には国際バスも運転されている。

写真28 パキスタン側から見た国境線



(出所) 筆者撮影

写真29 インド側から見た国境線



(出所) 筆者撮影

この国境検問所では、インド、パキスタン両国の国境警備隊が夕方、国境の通過が終わった後に国旗を収納する際に、「フラッグセレモニー」と呼ばれるパフォーマンスを行い、それが観光資源となっている。インド側は1日8000人程度、パキスタン側も1000人程度が参観に訪れる。筆者は5月14日にパキスタン側でこのパフォーマンスを見学し、翌15日にパキスタンからインドに入国し、同日の夕方、インド側で再びパフォーマンスを見学した。

インド側の方が参加者が多く、エンターテインメント性が強い感じがする。パキスタン側の方がどちらかというと愛国心に訴えかける感じが強い。しかし、どちらも観光の一環として行われており、相手に対して自国が強いということをユーモラスに誇示する内容となっている。

お互いをライバル視し、相互に核兵器ま

写真30 パキスタンの国境警備隊



(出所) 筆者撮影

写真31 インドの国境警備隊



(出所) 筆者撮影

で開発したインドとパキスタンであるが、ワガ・アタリ国境では大量のトラックが行き来し、経済的には徐々に相互に必要な相手となってきている。パキスタンの若者たちは、インドのポップスやロックが大好きだし、この国境を行き来する両国の国民に対して、相手方の係官や一般市民は一般的に非常に紳士的で、緊張の中にも敬意を持って相手に対してしていることが感じられた。朝鮮半島でも今後、関係改善にともない、相互に敬意を持って相手を遇する練習をしていく必要があると考えるが、印パ関係からヒントを得られたのは筆者としては大きな収穫であった。

ハンバントタ訪問

5月21日にハンバントタを訪問した。ハンバントタ港は2008年からスリランカ南部の国際港湾として中国の借款を利用して建設が進められ、2010年に一期工事が完成している。債務の償還がスリランカ政府の資金難で難しくなり、2017年8月に向こう99年間の港湾運営権を11億ドルで中国企業に貸し出す契約が結ばれた。軍事利用は認めないとされているが、インドなどは中国がグワーダル同様、軍事利用をするのではないかと警戒していると報じられている。

写真32 ハンバントタ港第2期工事の現場事務所



(出所) 筆者撮影

ハンバントタ港は現在、第2期工事が行われており、第1期と同じ中国港湾工程有

限責任会社が工事を行っている。敷地が
 广大で、外からは工事現場を見ることがで
 きなかった。

写真33 高規格道路の工事



(出所) 筆者撮影

港へのアクセスを改善すべく、ハンバント
 タとマタラを結ぶ高規格道路の工事が進
 められていた。こちらも中国企業が建設を
 請け負っていた。しかし、周辺の人口は少
 なく、道路を利用する車も多くないので、ハ
 ンバントタ港周辺を含む多くの区間で、写
 真34のように動物が道路を占拠する現場

に出くわした。

写真34 牛に占領される高規格道路



(出所) 筆者撮影

ハンバントタ港が建設されるようになった
 のは、地元の政治家による「我田引港」が
 原因だと指摘されている。中国は一帯一
 路に関連するプロジェクトの推進のため、
 資金援助にも積極的だが、それが仇にな
 った例と言えるかもしれない。中国として
 も貸し倒れを防ぎ、初めから港を奪うため
 に資金を提供したと言われないためには、
 プロジェクトの施工を行う(それによって利

益を得る) 企業だけに任せるのではなく、
 発展途上国に対する支援を総合的に管
 理するシステムを導入していく必要がある
 のであろう。

図 視察地域



第6回大図們江イニシアチブ(GTI) 北東アジア地方協力委員会

ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史
 ERINA 経済交流部経済交流推進員 蔡聖錫

2018年7月12日、鳥取県 伯耆町で
 第6回 GTI 北東アジア地方協力委員会
 (Local Cooperation Committee: LCC) お
 よびその関連行事が開催された(写真)。
 地方協力委員会は、GTIの対象地域の
 省・県・道・州レベルの地方政府を中心に、
 北東アジア各国の地方政府によって構成
 される協議体で、日本はGTI構成国で
 はないものの、鳥取県が正式なメンバーと
 なっている。鳥取県が同会議をホストする
 のは、2014年の第2回会議に続いて2回目
 である。本稿では、同会議および関連行
 事の概要を紹介する。

第5回地域開発フォーラム

GTIがLCCの会合を開催するにあたり、

「地域開発フォーラム」と題する一般公開
 の会議を併催することがほぼ恒例となっ
 ており、事実上、ホストとなる地方政府が主
 催する。今回の会議の内容構成は鳥取県
 が主導して企画したものであった。

鳥取県では、境港～東海(韓国)～ウラ
 ジオストック(ロシア)の定期航路であるDBS
 フェリーの利用促進と、同航路を活用した
 地域活性化を目指しており、国際物流が
 主要テーマとして設定されていた。

こうしたテーマ設定を受けて、基調講演
 は日本通運株式会社常務執行役員・東ア
 ジアブロック地域総括の杉山龍雄氏が
 「欧州と北東アジアをつなぐ物流の現状と
 展望」と題して行った。その内容は、同社
 の北東アジアにおける物流事業の展開状

況を紹介しつつ、DBSフェリーへの期待を
 述べるものであった。同社は、中国の「一
 帯一路」戦略に積極的に対応し、2015年
 から「中欧班列¹」を活用したサービスを提供
 している。現時点の発着駅は、中国国内で13
 駅、欧州で6駅である。方面別の貨物量
 では、中国発の貨物が多いが、ヨー
 ロッパ発の貨物も増え続けている。また、
 同社は鳥取県の委託により、DBSフェリー航
 路を利用した輸送実験も行った。具体的
 には、業務用トラクターをコンテナに積ん
 で、長春(中国吉林省)から琿春(同)、ザ
 ルビノ(ロシア沿海地方)経由で境港まで
 輸送するなどし、経過は順調だったとのこ
 とだ。同氏は、DBSフェリーによる琿春～ザ
 ルビノ輸送ルートのメリットについて、大連

¹ 中国と欧州の諸都市を結ぶコンテナ専用列車のこと。また、これらの列車を利用した貨物輸送サービス。

ルートと比べて所要日数が少ないこと、安定したリードタイム(フェリーはコンテナ船より定時性が高いため)、非コンテナ貨物も輸送可能であることなどの点を挙げた。今後、DBSフェリーを活用する道としては、「ザルビノ～琿春」ルートに「長満欧」班列²を繋げて、琿春を起点とする「琿満欧」班列を作り、境港発欧州向けの物流ルートを生み出すことが考えられる。日本通運は、下関と釜山を結ぶ関釜フェリーで、トレーラーによる国際輸送の経験を持っている。そのメリットは、梱包の簡素化や、振動の抑止などで、精密機器の輸送に適している。日韓輸送では、両国で走行可能なダブルライセンスのトレーラーに関する制度があり、日中間においては太倉港(中国江蘇省蘇州市)と門司港の間で実験中の段階だが、今後制度として確立されることに期待を示した。同氏はまた、将来的な北朝鮮ルートでの輸送の可能性にも言及した。

これに呼応する形で、鳥取県統括監の岡村整謔氏は、鳥取県の政策を紹介しつつ、DBSフェリーとザルビノ～琿春ルートに、更に「長満欧」をリンクさせ、鳥取発の欧州向けの物流ルートへの期待を示した。

続いて行われたパネルディスカッションには、杉山氏のほか、鳥取に工場を置く株式会社ジャパンディスプレイの執行役員・車載インダストリアルカンパニー社長のボルガー・ゲルケンス氏、ロシア極東連邦大学経済経営学部世界経済学科教授のタギル・フジャートフ氏、中国吉林省経済技術合作局副局長の王立群氏、経済産業省通商経済局通商交渉官の星野光明氏が登壇した。コーディネーターは鳥取県の岡村氏が務めた。

ゲルケンス氏は、同社の鳥取工場では車載ディスプレイを生産しており、製品は国内市場のほか中国、ヨーロッパに輸出していることを紹介した。フジャートフ氏は、まず「ウラジオストク自由港」という特区への進出企業数が増加していることに言及した。さらに、中国東北部とロシア沿海地方を結ぶ輸送回廊である「プリモーリエ1」と「プリモーリエ2」のうち、特に「プリモーリエ1」のトランジット輸送の貨物量が増加し

ており、2017年実績が前年比倍増以上の7542TEUとなったことを紹介した。星野氏は、日中関係が回復しつつある中で、2018年5月の日本の経済産業省と外務省、中国の国家発展改革委員会と商務部の間での大臣級会合で、第三国における日中間経済協力に関する覚書が締結されたことを披露した。その中には、日本が中国の「一帯一路」戦略に協力することなども含まれ、本フォーラムでも議論されている日本企業による「中欧班列」の利用促進や鳥取県の国際物流拡大を目指す方針などと、方向性が一致しているとコメントした。杉山氏は、再度、琿春～ザルビノルートについて言及し、琿春のインフラは整備されているので、中国・ロシア国境の税関でシームレスな対応が実現できれば競争力のある物流ルートになるだろうと評価した。その上で、長春には自動車産業があり、鳥取県の周辺にも大阪(移動距離約3時間)、岡山(同2時間)、広島(同3時間)等の産業集積地があるので、輸送ニーズはあるとの見方を示した。さらに、フェリー(RORO船)による輸送について、地中海での利用が活発であることを例示しつつ、北東アジアでも同様なことが十分実現可能だと述べた。

第6回大図們江イニシアチブ北東アジア地方協力委員会(GTI NEA LCC)

地域開発フォーラムに続いて、今回の主行事であるLCC会議が開催された。平井伸治鳥取県知事や来賓等の挨拶の後、4つの議題に関して、それぞれ議論が行われた。

第1セッションでは、LCCの活動の進捗報告が行われ、議長団体である黒龍江省人民政府を代表して、商務庁副庁長の王居堂氏の概要報告に続き、各構成団体からの活動報告が行われた。

第2セッションは、「2011年に遡る」とのテーマで

議論が行われた。タイトルにある2011年というのは、GTIでLCC設立が決定された年である。このセッションは、GTIの活動を支えているドイツ国際開発公社(GIZ)が、「LCCの歩みを踏まえつつ、今後の活動の方向性を改めて考えるべき時期に来ているのではないか」との問題意識から、GTIの事務局に提案して実現したものである。GIZ北京事務所プログラム・ダイレクターのブロード・マグナス氏が、5月に開催されたLCC準備会合に参加した各地方政府の担当者からの意見を集約しつつ、実効性がある協力が進むよう、共同事業の提案、実施のプロセスを改善することなどを提案した。

第3セッションでは、民間等からの提言として、ERINAのほか、民間企業の意見発表があった。ERINAからは新井が、GTIの特徴は地域開発志向であることを指摘したうえで、GTIの分野別部会(分野別中央省庁により構成)の議長国担当者をLCCの会議に招待することを提案した。このほか、長春国際陸港発展有限公司総経理の張曉彤氏からの「長満欧」班列についての、綏芬河SWIFT輸送集団総経理の樊継忠氏からの「綏芬河～ウラジオストク」ルートでの輸送についての紹介などがあった。

第4セッションでは、LCCが実施すべき新たなプロジェクト提案について議論された。釜山広域市(韓国)からの提案では、釜山と北九州の間でのフェリー航路開設準備が進んでいること等を踏まえた、北東アジアでの「ミルクラン方式」³での国際物流実現に向けたプロジェクトの提案があっ



(出所) ERINA 撮影

² 長春(中国吉林省)～満洲里(中国内モンゴル自治区)～欧州間のコンテナ専用列車。

³ 一台のトラックが複数の荷主を巡回して輸送を行う方式。

た。このほか、ドルノド県（モンゴル）からの農業分野や観光分野での協力の提案などもあったが、いずれも正式な提案書の提出を待って判断されることになった。

以上を踏まえ、閉会セッションで「鳥取宣言」が基本採択された。また、次回のLCCはヘンティ県（モンゴル）がホストすることが決まった。

第4回ロジスティクス分科会（LSC）

続いて、LCCの下部組織として位置づ

けられるLSCの第4回会合が開かれた。同会合では、4月にウラジオストクで開催されたメンバー地方政府とロシア極東税関との意見交換会の概要など、この1年間の活動報告が行われた。

また、各地方政府から地域のロジスティクスに関する様々な問題提起が行われた中で、例えば、江原道（韓国）からはザルビノ港（ロシア）の旅客ターミナルの改修が不可欠であることなどの指摘があった。

鳥取県は、今年4月に実施したDBSク

ルーズフェリーを利用した長春（中国吉林省）との間の往復の輸送実験の概要を説明した。基本的に予定スケジュール通りの輸送は実現したもののロシア国内の通過輸送の手続き等など、いくつかの実務的な課題が特定されたことなどが報告された。また、8月にも次の輸送実験を行うことが表明された。

LSCの最後に、営口市（中国遼寧省）による加盟申請が議題となり、承認された。

「2018北東アジア観光国際会議in大分」に関する報告

ERINA 経済交流部長

安達祐司

8月4～5日、「2018北東アジア観光国際会議in大分」が開催された。この会議は、北東アジア地域における国際観光の振興と地域間連携・協力について産官学の関係者が議論する国際会議であり、「北東アジア国際観光フォーラム」(International Forum of Northeast Asia Tourism; 以下IFNAT)及び韓国に拠点を置き、観光学研究で構成される東北亜観光学会(Tourism Institute of Northeast Asia; 以下TINA)が主催し、地元大分県と大分市が共催している。ちなみに、IFNATは2004年に中国大連市で第1回が開催されて以来今回で13回目の開催となり、また、2014年の北九州市での開催後、九州では2回目の開催となる。

国が観光を成長戦略の柱の一つとし、インバウンド旅行者の増加に向けて取り組みを進め、2016年には訪日外国人旅行者数が2千万人を突破し、地方への分散化が進む中、多くの温泉や景勝地を有する九州でも急激に外国人旅行者が増加している。2015年の訪日外国人観光宿泊者数では、大分県は約77万4千人泊（対前年増加率93.3%）を記録し、全国都道

府県中16位、九州の中では福岡県、長崎県に次いで第3位を占めている（出所：観光庁「宿泊旅行統計調査 平成27年」）。また、大分県は温泉湧出量、源泉数ともに国内最多を誇ることから、本年5月25～27日、県が主導し、別府市において世界初となる「おんせん県おおいた世界温泉地サミット」が開催された。このサミットには日本のほかアジアと欧州を中心に16カ国の温泉を抱える自治体や関係企業など約1千人が参加し、温泉の活用方策として①観光、②医療・健康・美容、③エネルギーの観点から議論が行われたとされ、地域資源である温泉を活かした大分県の振興戦略が伺える。

今回のIFNAT開催地大分市は、人口約48万人と九州で第5位を占めるが、我が国の多くの地方都市で人口減少が問題となっている中、年々増加している。また、製造品出荷額九州第1位（全国市町村中第11位）の工業都市でもある。観光については、2017年3月に「大分市観光戦略プラン」を策定し、7つの基本方針と基本施策を掲げ、インバウンド観光の推進、MICE¹・都市型観光の推進、工業都

市の側面を活かした産業観光の推進などについても取り組みを強化している。その取り組みの一環として、本年の秋には「第33回国民文化祭・おおいた2018、第18回全国障害者芸術・文化祭おおいた大会」が開催されるほか、2019年10月には、ラグビーワールドカップ6試合の開催が決まっているなど、積極的に大型イベントの誘致を行っている。今回のIFNAT開催もこの観光戦略プランに沿ったものと言えよう。

なお、今回のIFNATの開催期間中に、毎年恒例の「大分七夕まつり」²が開催されており、大分市中心街は多くの市民や観光客で賑わっていた。

1. 全体会議の概要

今回は、「北東アジアの観光発展と産業観光の振興を目指して」を主要テーマに、全体会議は、大分市の「ホルトホール」の大ホールにおいて、IFNAT及びTINAの関係者のほか一般市民も含め、約200名が参加し開催された。主催者及び来賓の挨拶においては、「観光は平和のパスポート」という本フォーラムの基本理念の下、北

¹ MICE:企業等の会議(Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行(Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議(Convention)、展示会・見本市、イベント(Event)の頭文字であり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

² 大分七夕まつり:毎年8月第1週の金・土・日に、大分市内中心部で開催される。勇壮な山車が練り歩く「府内戦紙(ふないばっちゃん)」、「おおいた市民おどりの祭典」、「大分合同新聞花火大会」が行われる。出所:大分市観光協会ホームページ。

大分七夕まつり



(出所) 筆者撮影

東アジア地域の平和と発展に向けて観光の果たす役割が極めて大きく、観光振興のためには密接な地域間連携・協力が欠かせないといったことなどが強調された。

(1) 開会式(敬称・内容略)

主催者挨拶 IFNAT会長 小島隆
TINA会長 李應珍
来賓挨拶 参議院議員 片山さつき
内閣総理大臣補佐官
参議院議員 衛藤晟一
(大分市出身)
衆議院議員 吉良州司
(大分県出身)
国土交通省 観光庁
国際観光課総合計画室長
苔口聖史
主催地代表挨拶
大分市長 佐藤樹一郎

ビデオメッセージ

韓国慶尚北道知事

(TINA顧問) 李喆雨

(2) 基調報告(敬称略)

開会の挨拶に引き続き、日本、韓国、中国、ロシア、モンゴル代表による基調報告が行われ、報告者それぞれの立場から自らの地域の観光スポット・魅力や誘客拡大策が紹介されたほか、観光地における外国人に分かりやすい案内看板の設置や宿泊施設の整備など外国人から見た日本のインバウンド観光促進に対する提案も行われた。以下、基調報告者とテーマを示す。

①日本代表 別府市長 長野恭紘
日本有数の温泉地としてのインバウンド観光の現状と取り組み、「世界温泉地サミット」の概要

②韓国代表 大邱広域市市議会前議長

Jeong Sun-Cheon

北東アジア地域における文化・観光・経済交流拡大策—民間セクターの積極的参加とクルーズ船観光拡大の必要性—

③中国代表 黒龍江省社会科学院

北東アジア研究所所長

笄志剛

北東アジアの新たな地政学的変化が観光連携にもたらす新たなチャンス—北東アジア観光共同体形成に向けた提案—

④ロシア代表 元在新潟ロシア連邦総領事

ワシーリー・クラコフ

ロシア観光の魅力とロシア人の訪日観光の振興策

⑤モンゴル代表 MIMON(株)代表取締役

ムンフナサン・ムンフバト

モンゴル観光の魅力

⑥韓国代表 大邱広域市市議会

女性委員会会長

Jung Ki-Eun

大邱広域市における医療観光の現状と拡大策

2. 分科会の概要

全体会議の後、午後からIFNAT2件及びTINA2件の4分科会がそれぞれ別会場で開催された。ここでは、IFNAT分科会1について報告する。IFNAT分科会1には関係者約30名が参加し、大阪観光大学の鈴木勝名誉教授が司会進行を務め、同氏も含めて11名から発表が行われた。以下に、発表者及びテーマを示す。(敬称略)

①黒龍江省社会科学院北東アジア研究所 助理研究員 宋琳琳

「北東アジアの文化観光を発展させる新たな潮流とアイデア」

②大阪観光大学名誉教授 鈴木勝

「北東アジアにおける観光を如何に推進するか」

③釜山外国語大学教授 柳時朝

「韓国におけるインバウンド観光の問題点と改善点—北東アジア諸国(日本、中国)との比較—」

④黒龍江省社会科学院北東アジア研究所 研究員 張秀傑

「黒龍江省との観光に関する連携推進におけるアドバイス」

「2018北東アジア観光国際会議 in 大分」開会式



(出所) 新潟県国際観光推進課

- ⑤大分市副市長 桑田龍太郎
「大分市の観光スポットと観光戦略プラン」
- ⑥黒龍江省社会科学院北東アジア研究所
助理研究員 任曉菲
「日本の観光産業の経験と啓蒙」
- ⑦新潟県産業労働観光部観光局
国際観光推進課課長補佐 覚張昌一
「新潟県のインバウンド観光の取組」
- ⑧黒龍江省社会科学院北東アジア研究所
研究員・副所長 張鳳林
「北東アジアにおける観光協力に関する分析」
- ⑨大邱大学教授 Lee Wondon
「韓国におけるMERS³時の観光—インバウンド観光客に焦点を当てて」
- ⑩NPO法人北東アジア輸送回廊推進ネットワーク副会長 三橋郁雄
「現代史のあらゆる年代における建設的な出来事で一貫して見られた現象と北東アジアの連携喪失の解消」
- ⑪黒龍江省社会科学院北東アジア研究所
助理・研究員 李寧
「北東アジア諸国における観光協力の意義と対策と展望」

分科会の発表における主な意見を以下に記す。

- 世界経済フォーラムによると、2017年の観光業界報告で、全世界の観光収入は全世界国内GDPの10%を占めるに至り、観光業の発展スピードは経済全体の発展スピードを超えている。
- 中国のアウトバウンド観光客数は世界1位、インバウンド観光客数は世界4位と発展している。
- 北東アジア域内では、歴史認識の違いや国の発展レベルの格差が、時に二国間、多国間協力の障害となっている。こうした障害を除き、域内観光発展に向けては政府間の協力の果たす役割が大きい。
- 北東アジア域内観光発展のため、ビザを撤廃する、あるいは域内観光の周遊ビザ制度の創設が有効である。
- 北東アジア域内観光の発展に向けては、政府間のみならず地方政府間や民間レベルの連携・協力のためのプラットフォーム構築が求められる。

フォーム構築が求められる。

- 日中間、日韓間の観光客数のバランスが取れていない。また、日中間の相互の観光客数は少ない。こうしたインバランス解消のためには、日本において、インバウンドのみならずアウトバウンドも増加させるツーウェイツーリズムの振興方策(例えば海外修学旅行の推進)を講ずる必要がある。
- 米朝首脳会談が開催された。今後、朝鮮半島の非核化と緊張緩和が進む可能性があり、北朝鮮を経由した韓国と中国東北部、日本海を通じた日本と中国東北部との物流・人流が盛んになり、北東アジアにおける大交流時代が訪れるであろう。

分科会終了後、IFNATとTINAの合同レセプションが行われ、8月5日(日)は、豊後大野市の観光スポットである「原尻の滝」などの視察が行われた。

原尻の滝



(出所) 大分県ホームページ

3. 終わりに

今回のIFNAT参加報告に係る補足と

して、我が国のインバウンドを巡る最近の状況に触れておく。政府は観光を地方創生の切り札、成長戦略の柱として、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年に訪日外国人旅行者数を4千万人にするという目標を掲げ、各種取り組みを進めている。2017年は約2,870万人⁴と対前年伸び率19.3%、この増加基調は継続しており、8月15日に政府が明らかにしたところによると、本年は昨年より1カ月早く2千万人を突破したという。

また、本年8月21日付け朝日新聞記事によると、訪日外国人旅行者の増加に向けて、政府が国際会議・見本市(MICE)の誘致・開催にも旗を振るなか、全国で国際会議場・展示場の建設ラッシュが続いているという。自治体も整備に積極的で、全国9カ所で新設計画、3カ所で既存施設の拡張計画が進められている。日本は2012年以降、国際会議の開催件数ではアジア1位の地位にあるが、近年、中国やシンガポールとの競争が激化しており、2016年には開催件数410件で中国に並ばれた。こうした中で政府も誘致活動への助言や情報提供などで自治体を支援していく方針であるとしている。

IFNAT分科会で、黒龍江省社会科学院の研究員から全世界のGDPにおける観光収入の割合は10%との発表があったが、我が国における観光のもたらす経済波及効果について、国土交通省観光庁は次のようにまとめている。

2016年の旅行消費額：26.4兆円(2015年：25.5兆円)

雇用誘発効果：243万人(波及効果を含めた雇用誘発効果：459万人)

【26.4兆円の内訳】

日本人国内宿泊旅行	16.5兆円	62.5%
日本人国内日帰り旅行	4.9兆円	18.7%
日本人海外旅行(国内)	1.4兆円	5.1%
訪日外国人旅行等	3.6兆円	13.8%
合計	26.4兆円	100.0%

↓
日本経済への貢献度(経済効果)

生産波及効果	53.8兆円	… 5.4%(対国民経済計算 2016年産出額)
付加価値誘発効果	26.7兆円	… 5.0%(対2016年名目GDP)
雇用誘発効果	459万人	… 6.9%(対2016年全国就業者数)

(出所) 観光庁ホームページ

³ MERS: Middle East Respiratory Syndrome = 中東呼吸器症候群。2015年5~6月、中東から帰国した感染者から韓国で感染が拡大した。出所: ウィキペディア。

⁴ 2017年の訪日外国人旅行者2,870万人のうち、北東アジア諸国の内訳(シェア)、中国735.5万人(25.6%)、韓国714万人(24.9%)、台湾456.4万人(15.9%)、香港223.2万人(7.8%)、ロシア7.7万人(0.3%) *台湾、香港は北東アジアに分類した。出所: 日本政府観光局「2017念国籍別/目的別訪日外客数(確定値)を筆者が加工。

政府が2020年に訪日外国人旅行者4千万人の目標を掲げるなか、その実現に向けた取り組みの財源確保のため、本年4月11日、「国際観光旅客税法」が通常国会で、可決、成立した。この新法により、

日本人か外国人かを問わず日本からの出国時に1人1000円を課すもので、2019年1月7日から導入される。この税金の使い道として、①「ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備」、②「我が国の多様

な魅力に関する情報の入手の容易化」、③「地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上」が基本方針として掲げられている。

ドルドイバザール視察記

ERINA 調査研究部主任研究員
三村光弘

2018年8月12～17日、学会参加のためにキルギスのビシュケクを訪問した。滞在中、中央アジア最大の市場と言われるドルドイバザールに2回訪問する機会があった。今回は、ドルドイバザールの現状について簡単に報告する。

写真1 コンテナを積み上げて作ったバザール



(出所) 筆者撮影

ドルドイバザールはビシュケク市の北東に位置し、関連施設も含めれば50ヘクタールほどに達する巨大な市場である。旧ソ連崩壊後に中国と旧ソ連圏(CIS)との中継貿易を念頭に置いたビジネスから始まったと言われる。

写真2 巨大なバザールの内部



(出所) 筆者撮影

バザールは基本的に海運コンテナを2段縦に積んだものが基本となっており、そこにあらゆる消費財が展示、販売されている。製品の産地は品目によっても異なるが、軽工業製品や電機電子関係であれば、中国やトルコのものが多い感触であった。

写真3 卸売と小売が混在



(出所) 筆者撮影

市場では卸売と小売が混在しており、同じ店舗が両方を取り扱うことも少なくないようであった。基本的に出来合いの商品を陳列して販売することがメインで、設備類などはあまり目にしなかった。

写真4 「カフェ・メディナ」のプロフ



(出所) 筆者撮影

市場には食料品売り場の他、食堂もいくつか出店しており、筆者はこれの中で日本人訪問者のブログなどから割合評判がよいとされる「カフェ・メディナ」を訪れた。写真4はプロフ(ピラフ)であるが羊肉の臭みがなく、大変おいしかった。これで150キルギスソム(約92円)である。

市場としては、小売と中国からの既製品の輸出のための中継地としての役割は今後も残っていくと考えられるが、この市場発の商品が開発されたり、キルギスに製造業を振興させたりすることにはつながらないのではないかと感じた。とはいえ、ユーラシア関税同盟に参加したキルギスの市場なので、ここからベラルーシやアルメニアまでを商圏として何ができるのかをよく考えていけば、現在とはまた異なったビジネスの展開があり得るかもしれない。

セミナー報告

ERINAビジネスセミナー

「日ロ経済協力の最新動向ーサンクトペテルブルク 経済フォーラムの結果を踏まえて」

日 時：2018年6月22日

場 所：メディアシップ2階 日報ホール

講 師：一般社団法人ロシア NIS 貿易会 ロシア NIS 経済研究所 調査部長 中居孝文

1. 安倍首相のペテルブルグ・モスクワ訪問

ロシアにはサンクトペテルブルク国際経済フォーラム (SPIEF)、ソチ投資フォーラム、極東のウラジオストクで行われる東方経済フォーラム (EEF) という三大経済フォーラムがあり、なかでも SPIEF は最大だ。今年は延べ1万7000人が参加した。プーチン大統領は SPIEF に毎年参加している。三大フォーラムの中でも、大統領が参加するのはペテルブルクとウラジオストクの東方経済フォーラムの2つだけだ。今年の SPIEF は安倍総理とフランスのマクロン大統領が出席し、日本とフランスがゲストカントリーというステータスだった。会場の中にジャパンパビリオンをつくったり、日ロビジネス対話という特別のセッションを設けたり、いろいろなイベントをやり、我々もお手伝いさせていただいた。

日本からは官民合わせて約300名が参加した。SPIEF への日本からの参加者としては過去最大の人数だったと思う。まず、5月25日の SPIEF で安倍総理が参加した行事は、プレナリーセッション (全体会合) と「日ロビジネス対話」の2つだった。プレナリーセッションにおいて、安倍首相が「日本とロシアに永続的な関係が生まれた時、北極海～ベーリング海～北太平洋・日本海が平和と繁栄の海の幹線道路になる」と言い、北極海航路について積極的な発言をされたのが印象的だった。これが実現すれば、日本海も物流のハイウェイとして一変するというような、新潟にとっても非常に希望が持てる発言をされた。北

極海航路の発展によって、ウラジオストクがアジアと欧州を結ぶハブになる可能性もあるということだろう。

日ロビジネス対話は、日ロ両首脳を含め日ロの関係者約250名が参加し、8項目の協力プランを中心に議論を行った。安倍首相からは「8項目プランに基づくプロジェクトはすでに130件を超え、その半数が始動している」という発言があった。プーチン大統領からは「日本が先行するハイテク製造業、医療分野での協力を期待する」といった発言があった。

5月26日には安倍総理がモスクワに移動し、日ロ首脳会談に臨んだ。現在、日ロ交渉は経済協力、北方四島での経済活動、日ロ平和条約交渉という3つのトラックで進められている。これまでの日ロ交渉の中心テーマは経済協力だった。2016年5月に安倍総理が8項目の協力プランをプーチン大統領に提示し、この2年間で大枠をつくってきた。細かいところで双方の期待や考え方の違いはあるにせよ、経済関係を強化していこうという点で日ロ双方の意向は一致しており、いろいろなプロジェクトも生まれてきている。交渉の一つの柱として経済協力が回り始めていると言ってよいと思う。

それに対して、今回の首脳会談のメインの話題は、北方四島での共同経済活動に移った。北方四島の問題となると、ロシア側の態度は非常に硬くなっている。昨年9月に日本はロシアに対して海産物の養殖、温室野菜栽培、観光開発、風力発電、ごみ対策の5項目を中心に共同経済活動を進めていこうと提案したが、仕事をする

ためには、どの法律、どの規制・規則に従って物事を進めるのかをはっきりさせないといけない。ここでの日ロ間の合意が非常に難しい。ロシア側はロシアの法律に基づくべきだと主張している。日本としては、それを認めると北方四島でのロシアの主権を認めることになるので、共同経済活動に関しては特別な制度をつくらうと主張しているが、ロシア側はそれに対してイエスとはなかなか言わない、という状況だ。

このように、共同経済活動に関しては、非常に厳しい交渉になっている。今回の首脳会談前には、ウニの養殖やイチゴの温室栽培について具体的なプロジェクトが発表されるのではないかと一部の観測があったが、結果的には、今回の合意事項は7月の民間調査団の派遣 (3回目の調査) にとどまった。日本の新聞メディアの評価も厳しく、共同経済活動について「具体化に踏み込めない」(日経)、「糸口さえ見えない」(朝日)、「設計すら進んでいない」(毎日)、「なお見えない」(道新) というものであった。モスクワでの話題としては、フィギュアスケートのザギトワ選手への秋田犬の贈呈の方がメディアでの扱いが大きかったのではないかと。

2. 第2次安倍政権の発足と日ロ関係

安倍政権は、これまでの日ソ、日ロの歴史、ロシアに対して最も強いアプローチをしている政権と言ってよいだろう。1990年代後半、橋本龍太郎政権がエリツイン政権時代に橋本・エリツインプランを提示

し、日口が接近した時代はあったが、現在の第2次安倍政権が最も接近していると評価して間違いはないだろう。2012年12月26日に第2次安倍政権が発足し、2013年1月、最初の施政方針演説で安倍首相は「ロシアとの関係改善」を外交上の優先課題に掲げた。2013年4月には早速訪ロし、安倍総理本人の言葉によれば「日口関係史上、最強・最大のミッション」（約30名のCEOを含む総勢約120名）を帯同した。この際、①農業・食品、②医療、③都市環境・省エネでの日口協力の推進を提案している。それまでの日口経済関係は、自動車とエネルギーに偏重していたが、この日口の経済関係をもっと幅広い分野に広げようという発想があった。この発想が後の8項目へつながっていく。

2014年2月のソチ冬季五輪の開会式にも安倍総理は出席し、この頃までは、日口関係は順調に推移した。しかし、2014年初めにウクライナ・クリミア危機が発生し、それがドンバス紛争にまで発展した。ドンバス地方はロシア語話者が人口に占める比率が非常に高く、親ロシア的といわれている。そこがウクライナからの分離主義的な行動を起こす。これによって世界はガラッと変わってしまった。2014年3月18日のロシアによるクリミア編入に至って、アメリカとEUは国連憲章や国際法違反であり容認できないとして対ロシア経済制裁に踏み切った。ここで日本は選択を迫られ、G7の一員として、米国・EUに同調せざるを得ず、対ロ制裁の一員に加わった。日本の制裁は、欧米と比べてそれほど厳しいものではなかったが、制裁に参加したということで、ロシアから非常に強い反発があった。アメリカからもロシアに協力するなという強い圧力があり、1年半（2014年3月～2015年9月）に及ぶ日口外交のブランク（要人往来・イベントの自粛）を余儀なくされた。ソチ五輪の際、2014年秋ということで合意したプーチン大統領の訪日も一旦、延期となった。

それに関連して2013年末辺りから、ロシア経済が景気後退の局面に入った。さらに、石油及び資源全般の価格の世界的な低下、ルーブルの下落、経済制裁のトリプルパンチが加わり、ロシア経済がマイナス成長に転じた。GDPは2014年には

プラス0.7%であったが、2015年にはマイナス2.8%、2016年にはマイナス0.2%を記録した。これによって、約3年間（2014～2016年）にわたり日口ビジネスがかなり縮小してしまっただけでなく、

安倍総理が大変な意欲を持って始めた対ロアプローチは、こうして約1年半の停滞を余儀なくされた。日口関係に再開の動きが出てくるのは、2015年9月頃からだ。

3. 日口首脳外交の本格化

2015年9月、岸田外相が訪ロし、閣僚級の往来が再開した。この時期は、アメリカのオバマ政権が2014年末の中間選挙で負け、半ばレームダック状態になったことによって米国の圧力があまり効かなくなったことも影響しているかと思う。また、ビジネス界にとっては、2016年2月、マントゥロフ産業商務大臣が訪日し、ロシアから200人のビジネスマンが帯同、日口産業貿易対話を東京で開催した。これが日口の関係再開の、いわば「のろし」になった。それ以降、日本政府による怒涛のアプローチが始まる。

なかでも重要なのは2016年5月の安倍総理のソチ訪問だ。この際、安倍総理から「8項目の協力プラン」をプーチン大統領に提示し、これが、事実上ストップしていた日口関係をリセットする機会となった。そして、2016年12月には2年以上にわたって延期されていたプーチン大統領の訪日を実現する。この際、ビジネス関係では、両首脳の出席の下、日口ビジネス対話を東京で開催し、80件の合意文書を締結した（うち68件が民間）。領土問題に関しては、四島で共同経済活動を行うための特別な制度に関する協議を開始することに合意している。

その後も両首脳は頻繁に会談している。先月（5月）の首脳会談で21回に及ぶ。今後も9月11～13日にウラジオストクで開催される東方経済フォーラムに安倍総理が出席するし、プーチン大統領の訪日が来年5月にも、という観測もある。その間にもAPECなどマルチの場での会談もあるだろう。このような頻度で日口両首脳が会談することは今までなかった。

4. 8項目の協力プラン

「8項目の協力プラン」は、サブタイトルとして「ロシアの生活環境大国、産業・経済の革新のための協力プラン」と謳っている。日本政府が、プーチン大統領の年次教書やロシア政府の経済発展戦略などの政府文書を研究し、日口間の経済協力の分野を広げていこうと、双方にとって有益と思われる8つの分野を選定した。これは単に、日口双方のビジネスの利益だけではなく、これを実現することでロシア国民の生活水準の向上にもつながるし、ロシアが目指している経済・産業の多様化にも貢献するという点を大いにアピールしている。2016年12月のプーチン大統領の訪日を含め、両国の首脳がビジネスの代表と居合わせる場がこれまでに3度（2016年12月、2017年4月、9月）あり、そこで8項目に係る合意文書が集中的に調印されてきた。

現在までに、政府、民間、併せて165の文書が結ばれている。その中で案件が重複するものもあるが、安倍首相に言わせると、いわゆる「プロジェクト」は130件以上ある。そのうち半分以上が契約等の形で具体化しつつあるという。分野別では、エネルギー（34件）、先端技術（28件）、極東の産業振興（26件）、産業多様化・生産性向上（24件）などが件数としては多くなっている。エネルギーでは石油、ガス、石炭だけでなく、風力などの再生可能エネルギーの案件も入っている。

日本政府側の意図としては、こうした経済協力を通じて互いの信頼醸成を図り、共同経済活動、そして平和条約への道筋をつけるというのが背景にあるといいたいだろう。一方、ロシア政府の反応としては、8項目の協力プランを「肯定的一歩」とか「大きな関心事項」と評価し、基本的には肯定的に評価、歓迎をしている。他方、日口双方のビジネスの立場からは、この協力プランへの両国政府の後押しを歓迎する、といったところだ。ロシアビジネスにはいろいろと難しいところもあり、政府の後押しや支援があると、物事が進みやすいといった側面があるので、これを歓迎するというのが全般的な雰囲気だと思う。

「8項目の協力プラン」の中から、最近の日口のビジネス会議で安倍総理や対ロ

シア協力担当大臣である世耕経済産業大臣のスピーチなどで事例としてよく挙げられるものを、ここでピックアップした。極東のものが比較的多い印象がある。極東での日ロ協力を日ロ双方とも重視していることの表れであろう。もう一つの傾向としては、政府の後押しがあることで、今までロシアビジネスに登場してこなかったような企業が出てくるといったプラス効果があると思う。ポロネジやウラジオストクで交通渋滞削減のための道路ネットワークの構築に従事している京三製作所などがその一例として挙げられる。

◇健康寿命の伸長(医療)

- 多剤耐性肺結核治療薬の商業化(大塚製薬)
- ウラジオストク外来リハビリセンター設立(北斗、日揮)

◇快適な都市作り(都市整備)

- ウラジオストクの都市開発コンセプト(日建設計)
- 交通渋滞削減の道路ネットワーク構築(京三製作所)

◇中小企業交流・協力

- ウラジオストクでの居酒屋「炎」、麺や琥張玖の開業(伸和ホールディング等)

◇エネルギー

- カムチャツカでの風力発電(駒井ハルテック)
- ヤマル LNG プラントの建設(日揮、千代田加工)

◇産業多様化・生産性向上

- 鉄道車両電気品製造JVの設立(日立製作所)

◇極東の産業振興

- ハバロフスク市の温室栽培(日揮)
- ヤクーツク市の温室栽培(北海道総合商事)

◇先端技術協力

- AIに基づく多言語文書処理ソリューション(富士通PFU)
- ロシア郵便システムの近代化(日本郵便)

5. デジタル経済及び生産性向上分野での協力

8項目の協力プランの中に、我々ロシア

NIS 貿易会が関与しているものがある。具体的には、「産業多様化・生産向上」に係っている。事業名としては、「ロシア企業の生産性診断」および「裾野産業の人材育成」という2つの事業を経済産業省からの委託で実施している。

「ロシア企業の生産性診断」に関しては、平成29年度にはロシア企業12社、主に自動車関連、農業機械、医療機器といった企業を対象に、日本企業の生産現場における改善専門家、トヨタ自動車のOBの方などが生産性の診断と改善指導を行った。ロシアの製造企業の弱点の一つは生産性の低さで、結果的に非効率で競争力が弱い。ロシアではこれを向上させたい、トヨタ式生産システムに代表される日本の生産システムを導入したいという希望があることから、日本としてこれに協力している。

「裾野産業の人材育成」については、ロシアの裾野産業の発展、特に自動車産業のサプライヤーの育成のために、ロシアの製造企業約40社から144人のロシア人技術者を平成29年度に日本に招へいし、日本各地の製造現場で研修を実施した。裾野産業に関しては、現在、ロシアにはトヨタ、日産、三菱の3社が乗用車メーカーとして進出している。商用車ではいず、三菱ふそうが出ており、来年からは日野自動車がこれに加わる。いずれも、部品、素材の現地調達という問題に直面している。特に、2014年末のルーブルの急落後、輸入部品の価格がそれまでの2倍になるという状況下で、現地での調達が急務となっている。しかし、日本のサプライヤーはなかなかロシアに来てくれない。他方、現地には信頼できるサプライヤーがいなくて、現地のサプライヤーの育成が課題となっており、「裾野産業の人材育成」はそれに対応したものだ。平成30年度に関しても、「生産性診断」、「裾野産業の人材育成」ともにほぼ同様の規模で実施している。

もう一つ、デジタル経済に関しては、現在日本は「ソサエティー5.0(Society 5.0)」や「Connected Industries」といったコンセプトで、超スマート社会の実現を目指している。他方、ロシアにおいても2017年に「デジタル経済プログラム」が採択されるなど、

デジタル化への取り組みを積極化している。国も企業もICT革命によってグローバル化、産業構造の変化に対応していかなければ生き残れない、という危機感を日本もロシアも持っている。まだ具体的には協力の方向性が定まっていないところもあるが、現在はセミナー等の開催を通じて、これからどういう方向で協力を進めていくべきかについて日ロ双方から知恵を出す、あるいはアイデアや意見を集めている、という段階だ。

6. 協力プランを巡る日ロの思惑

両国の経済関係を強化していく「8項目の協力プラン」の推進について、日ロ双方ともに総論では異論はない。ただし、各論で見ると多少の齟齬が出てきている。

プロジェクトの規模に関しては、「8項目の協力プラン」はもともと、ロシア国民の生活水準の向上に貢献することなどを謳っていたことから、それぞれの案件自体、大規模なものはそう多くない。前述のような温室栽培とカリハビリセンターとか、風力発電といっても何百億ドルといった大規模なプロジェクトではない。

それに対して、ロシア側が抱いている共同プロジェクトのイメージはもっと大規模なもので、これまでの日ロビジネス会議でロシア政府の代表からよく言及されるのが、サハリンと北海道を鉄道で結ぶとか、サハリンと北海道の間に電力ブリッジを形成するとか、ウラジオストク近郊にLNG基地を建設するとか、カムチャツカにLNGの積替え基地をつくるとか、あるいは極東にガス化学プラントを創設するといった、何百億円もかかるプロジェクトだ。このように互いに規模感において想定するイメージがやや異なるという点がある。

また、協力プランの位置付けについても、日本とロシアでは考え方が微妙に異なると感じる。日本政府は、明示してはいないが、おそらく「8項目の協力プラン」の実施を通じてロシアとの間でまず信頼醸成を図る。そして、次の共同経済活動のステージに移る(今まさに、この段階に入ろうとしている)。その後、共同経済活動を通じてさらに信頼関係を構築し、次の平和条約交渉のステージに上がる。そして最終的

には平和条約を締結し、領土問題の解決に導くといった流れだろう。それに対して、ロシア政府は、経済協力と共同経済活動と平和条約交渉を並行して進めていく、互いをリンクさせない、という考えが基本だ。

日ロ双方で立場が違うので、アプローチが違うのは致し方ないと思う。ロシア側はこの3つの中でも経済協力が最も重要だという立場にある。いずれにせよ、共同経済活動、平和条約の段階に進むにしたがって交渉が難しくなるのは間違いない。

7. 対ロシアビジネスの SWOT 分析

日本企業の対ロビジネスが今後、どのような展開を見せていくのか、どのような方向に進んでいくのかを予測するのは非常に難しいが、企業の経営戦略を決める際によく用いられる SWOT 分析の一つの手がかりに、これを日本企業の対ロビジネスに当てはめて方向性を読み解いてみたい(図)。機会(O)と強み(S)の条件が相対的に優位に働く状況下では、日本企業の対ロビジネスは進展する。逆に脅威(T)と弱み(W)が相対的に強い場合には、日本企業の対ロビジネスは停滞すると考えられる。

図 日本企業の対ロビジネスに関する SWOT 分析

外部環境	機会(O) <ul style="list-style-type: none"> ・露政権の安定性 ・露の東方シフト ・極東開発の本格化 ・露経済の近代化 ・新ビジネスの勃興 ・日本政府の後押し 	脅威(T) <ul style="list-style-type: none"> ・露経済の不安定性 ・欧米と対立(制裁) ・ルーブルの下落 ・輸入代替・国産優先 ・日本の政権交代 ・領土問題
	強み(S) <ul style="list-style-type: none"> ・高い技術 ・高品質・高サービス ・多品種 ・高い生産性 ・グローバルネットワーク 	弱み(W) <ul style="list-style-type: none"> ・高価格 ・過剰品質 ・意思決定の遅さ ・RHQ制 ・人材不足

8. 対ロシアビジネスの機会 (Opportunity)

①政権の安定

ロシアのプーチン政権が安定しているということは、プラス要因に働くと思う。政権が変わると政策も変わる。プーチン大統領の支持率は2018年5月時点で79%と高い。特に、ウクライナ、クリミア問題発生後は欧米との対立という要素が支持率にはプラスに作用し、ずっと80%近くを保っている。今年3月にロシア大統領選が行われ、圧倒的な得票率でプーチン大統領が勝利し、この5月に第4期目のプーチン政権が発足した。任期は6年なので2024年までは、特別なことがない限りプーチン政権が続く。

②ロシアの東方シフト

伝統的にはロシアはヨーロッパとの関係が強かったが、2012年頃を境に、ロシアはアジア重視政策を非常に強めていく。2012年12月の大統領年次教書のなかでプーチン大統領は「21世紀のロシアの発展のベクトルは東方へ向かう」と発言した。ウクライナ・クリミア問題の発生後は欧米との対立が激しくなっているため、なおさらアジアに目が向くという流れになっている。ロシアとしては、アジアの活力をロシア経済や地域開発、特にロシア極東やシベリア

の開発に取り込んでいきたいということだろう。

東方シフトといっても、中心はやはり中国だ。中ロ関係は今、非常に良好で、ロシアにとって中国は最大の貿易相手国となっている。ただ、中国中心ということではあっても、こうしたアジア重視、東方シフトが同じアジアである日本にとっても追い風になりうると考えている。

③新極東開発政策

ロシア政府が長らく着手できなかった極東・シベリアの開発に本腰を入れてきたことも一つのプラス要因であろう。このことは2013年12月の大統領年次教書で、プーチン大統領が「シベリア極東の発展は、21世紀の国家的優先課題」だと語ったことにその決意が現れている。その後、「TOR」と呼ばれる新型経済特区やウラジオストク自由港の設置をはじめ、いわゆる新極東政策が次々と打ち出されているところだ。極東開発が成功裏に進むかどうかについては、まだ不明なところはあるが、日本に非常に近い極東地域が発展することは、日本企業の対ロビジネスにとっては大きなプラス材料になると考えられる。なお新極東開発政策は、東方シフト政策と表裏一体の関係にある。

④ロシア経済の近代化

ロシア経済は石油、天然ガスなどの資源に頼る部分が多い。繰り返し経済危機が来るという状況から分かるように、資源に頼った状況は非常に脆弱であり、脱資源化を図らなければいけないという事情がある。より付加価値の高い製品やサービスにシフトして経済構造を高度化する。ロシアの言葉でいえば経済の近代化を目指していくということだ。ただし、経済の高度化は自力では難しいところがあり、外国の投資、技術、ノウハウの導入が必要だ。ここに、日本に期待する理由もある。ロシアの経済の近代化に日本が貢献しようという意味で、経済近代化を目指すロシアの方針は日本にとってプラス材料になる。

⑤ビジネス環境の改善

外国から投資、技術、ノウハウを導入するためには、投資・ビジネス環境を改善する必要がある。ロシアがここ数年かなり努力していることは間違いない。ロシアは、2011年の段階で世界124位と非常に低

かった世銀のビジネス環境ランキングを、2020年までに20位に上げる目標を立て、いろいろな改善措置を実施してきた。昨年秋に発表された順位では35位、日本が34位なので、今年秋に発表されるランキングでは日本を抜くのではないかとというぐらい努力している。この5、6年で非常に整備された工業団地や経済特区、極東での先進社会経済発展区も出てきた。これも日ロのビジネスを促す要因とみている。

⑥ 両国政府の後押し

記述のように「8項目の協力プラン」に代表される両国政府の後押しや支援も、日ロビジネスを促進する要因となる。

9. 対ロシアビジネスの脅威 (Threat)

① ロシア経済の不安定性

ロシアの経済は非常にアップダウンが激しく不安定だ。これが非常にマイナス要因になる。資源頼みなので世界の景気動向の影響を受けやすい。ここ数年は、経済成長率もかなり低く、資源頼みの成長余力もかなり落ちてきていて、産業構造の抜本的改革の必要性が叫ばれている。長くロシアビジネスに携わってきたある日本のビジネスマンが、対ロビジネスを評して「まるでジェットコースターに乗っているようだ」と表現した。確かに、対ロビジネスにはそういう側面がある。

② 欧米との対立 (制裁リスク)

日本も対ロ制裁に参加しているわけだが、欧米ほど厳しい内容ではない。よって、日本政府がかかる制裁自体はそれほど大きなリスクとは呼べない。制裁リスクというのは、アメリカの制裁だ。アメリカが制裁対象にしているロシア企業と取引をしている第三国の企業も制裁の対象の可能性になるという危険がある。最近大きな問題となったのは、今年4月にアメリカの制裁対象になったなかにロシアのアルミ大手、ルサル社があった。ルサル社は日本のアルミ輸入全体の15%を一社で供給している。日本の大手商社がそれを輸入しているわけだが、アメリカの制裁の対象になるリスクがあるために、これをストップせざるを得ないという状況になっている。

③ 為替リスク

ロシアの通貨・ルーブルは石油価格とほぼ一致した動きをする。2014年末に石油価格が急落した際に、ルーブルも急落し、価値が半分になった。ルーブルが落ちるということは日本からの輸出品の価格が上がり、日本製品の価格競争力が落ちることを意味する。代表的な例が日本車だ。ルーブルの価値が落ちる前の、2013年には年間22万台が日本からロシアへ輸出されていたが、2017年には8万台にまで落ちている。

④ 輸入代替 (国産品優先政策)

欧米の対ロ制裁に対抗して、ロシアは逆に欧米に対して米国産あるいはEU産の農産物、食料品の禁輸を続けていて、その輸入が減った分を国内で賄うという輸入代替政策をとっている。もう一つは医薬品や医療機器、建設機械や農業機械で見られる事例に、国産品の優先政策がある。例えば、ロシアでは病院が国立や公立であるケースがかなり多く、国立病院が医薬品や医療機器を調達する場合、入札にかけ、その際ロシアに類似品がある場合は、メイド・イン・ロシアの製品を優先しなければならないという規制がある。これは外国製品にとっては大きな障壁となる。

⑤ 日本の政権の行方

現在の対ロ政策は安倍総理、首相官邸のイニシアチブに依拠している部分が少なくない。もし政権が代わったら対ロ政策がどうなるかについての予見は難しく、方針が大きく変わる可能性もあると思う。

⑥ 領土問題の行方

日本のメディア、世論全体がロシアに対してあまり良い印象を持っていないということは否定できない事実だ。政治的な問題を抱えていることが影響しているのだろうと思う。今後、領土交渉が仮に頓挫するようなことがあると、ロシアと協力していくのはいかかなものかという流れになってしまうことを我々は非常に強く懸念している。

10. 対ロシアビジネスの強みと弱み

① 日本企業の強み (Strength)

◇高い技術と生産性:日本の技術とノウハウは、ロシアの経済近代化に必要。

◇高品質・高サービス: JALとエアフロートの比較を一例として挙げたい。夏場は、両社ともに成田-モスクワ間を毎日1便飛ばしており、互いに競合している。エアフロートはモスクワからパリやロンドンの欧州線にアクセスできるし、モスクワからロシア国内の各地へSUで乗り継げるという有利性がある。一方、JALはモスクワから先は他社の飛行機に乗り換えなければいけないという弱みがある。だが、その代り、JALが力を入れているのが「おもてなし」だ。JALは価格や乗り継ぎに弱い分、高い質の機内サービスを提供することで、乗客を獲得しようとしている。

◇多品種:日本製品の特長はいろんな種類があるということだ。自動車を例にとると、ロシアの自動車市場は国産車、欧州車、アメリカ車、韓国車、中国車、日本車が激しく競争している。なかでも韓国のHyundaiは非常に売れているが、車種としてはソラリスという1車種しかほぼない。それに対してトヨタや日産に代表される日本の自動車メーカーはいろんな車種を市場に提供しており、多品種、多様性で広範な層を取り込んでいけるという強みがある。

◇グローバルネットワーク:ロシアにはグローバル企業が少ない。特にアジア市場ではロシア企業は基盤が弱い。そのため日本企業とコラボレーション(農産物、化学品などでの協力は有望)することによって、ロシア企業にとっては規模が大きく活力のあるアジア市場へアクセスする足掛かりになるかもしれない。こうした領域で日本企業が貢献しうる余地はあると思う。

② 日本企業の弱み (Weakness)

◇高価格:日本製品は相対的に高いうえに、輸出の際の輸送費等のコストを入れると、一般消費財はモスクワでは、日本で売られている価格の約3倍になってしまう。ただし、ロシアには一定の富裕層、それもとんでもないお金持ちがいる。その富裕層をターゲットとしたプレミアムビジネスが成り立つのも事実だ。現在、鳥取県などからスイカやメロン等の果物が輸出されているが、これは極東のスーパーで地元の富裕層向けに売られてい

る。あるいは、医療分野では、現在、日本のメーカーが陽子線、あるいは重粒子線のがん治療装置をロシアに輸出しようとしている。これは、日本でも治療費が何百万円もかかる代物だが、富裕層の多いロシアにはそうした機材にも一定の需要があるのだ。しかし、平均的なロシア人にとっては、日本製品は相対的に高価であり、その分、競争力も落ちる。

◇過剰品質:日本製品には差別化が進化しすぎて高機能・多機能すぎるといふ側面がある。例えば、ロシアの都市では現在、ごみ処理問題が大きな課題となっており、今年6月7日に行われた国民との直接対話で、プーチン大統領は2024年までに全国200カ所に近代的なごみ処理施設を設置すると約束した。日本のメーカーもごみ処理施設は非常にチャンスだと考え、既に何年も売ろうとしているが、なかなか売れない。日本の製品やプラントは高機能すぎて、現在のロシア市場には、ややオーバースペック気味のところがあるのだ。高機能になれば、当然、価格も高くなる。

◇RHQ (リージョナル・ヘッドクォーター) 制:これは主に日本の大手企業が取っている制度で、世界市場を北米、アジア、欧州の三極に分け、地域本社を置いて管理している。ロシア市場は欧州あるいは EMEA (欧州・中東・アフリカ地域) に分類されることが多く、その場合、地域本社をロンドンやドイツに置く場合が多いが、ロシアは欧州とはかなり違う市場だ。ロンドンやドイツからロシアのマーケットを見ても、上手いかわからないことも多い。大手商社の一部はこの点を見直し、ロシアを本社直轄にしている。そうした会社はロシアビジネスで成功している。

◇人材不足:日本にはロシア関係の人材が圧倒的に少ない。日本は現在、駐在員事務所も含めればロシアに450社、現地法人だけで250社が進出している。しかし、例えばドイツからはロシアに5000社進出している。東ドイツが存在したせいかもしれないが、ロシア語ができる人材も非常に多く、現在のメルケル首相も東独出身で、ロシア語が堪能だ。

逆に、プーチン大統領はドイツに住んでいたためドイツ語が話せる。ドイツとロシアは政治的にはいろいろ関係が良くない部分もあるが、人的交流の層の厚さという点では日本とは比較にならない。

11. 日ロ間の中小ビジネスの展望

日ロ間の中小ビジネスの規模、あるいは日本の中小企業のロシア進出の規模は数字としてなかなか把握しにくい。把握できる限りで、対ロ進出している日本企業の大半は大企業だという認識を持っている。対ロビジネスにはいろいろと難しいところ、ハードルが高い部分がある。ただ、新しい形態のビジネスがいろいろな面を出ていることは事実で、知恵やアイデアを絞れば、いろいろな中小ビジネスを展開していける機会はあろうと思う。

ここで挙げているのは、デロイト CIS の高橋渉氏が今年4月に当会で講演を行った時に、E コマースを始め、モスクワを中心にロシアに勃興しつつある新ビジネスを紹介した事例だ。

- インターネット・ショッピング (E コマース)
- モバイルタクシーサービス (スマホの普及)
- 国産食料品の普及、多様なレストランの出現 (生活スタイルの変化・向上、健康志向)
- ホテルビジネス:業態の多様化、ネット予約
- アミューズメント:脱出ゲーム

レストランなどもロシア人は日本食が非常に好きで、モスクワだけでも相当な数(一説には600軒)の日本食レストランがある。ほとんどが“なんちゃって”日本食で、日本人がオーナーのレストランは、モスクワでは私の知る限り1軒だけで、それ以外のほとんどがロシア人やインド人のオーナーだ。ウラジオストクの「居酒屋 炎」、「麺や琥張玖(こはく)」、サハリンに1、2軒と、日本人オーナーのレストランはそれぐらいではないだろうか。日本食がかなり普及しているにもかかわらず、日本資本のレストランは非常に少ない。この辺りにも開拓できる余地はあるような気がする。

そのほか、ロシアで中小ビジネスが多少展開していきそうな分野は、ロシアに進出している日本企業や在留邦人を対象とするビジネスだ。こうしたビジネスは日系企業

が多くて日本人が多い都市(上海、バンコク、ジャカルタ、デュッセルドルフ、ロンドン等)では成立するし、非常に盛んだ。例えば、現地法人あるいは駐在員事務所では、登記や登録、税務、会計報告など多様な事務手続きを処理し、申請書類を作成しなければならない。私自身もロシアの駐在員事務所を経験したが、小さい組織がこういう作業を自力でやるのは非常に大変だ。書類は全てロシア語で作成しなければいけないし、ロシア人スタッフがそれを作るわけだが、小さな事務所の場合、会計や税務の専門家がいなくてもあり、非常に苦勞する。他方、バンコクなど日本企業がたくさん出ているところだと、大手のみならず中小の会計事務所も参入していて、競争が激しいので、リーズナブルな価格でサービスを提供してくれるものも出てくる。

残念ながら、まだモスクワでは日本企業の数も少ないので日本企業、日本人向けのサービス業もまだ発展途上にある。いずれボリュームが増えてくれば、こういった分野にも日本の中小ビジネスが展開していく可能性もあると思われる。こういう面倒な手続きがロシアであっても、日本語でできてしまう。日本企業同士で解決できてしまうということになれば、それがロシアに進出する際のハードルを下げる効果にもなって、中小企業がより進出しやすくなる環境が形成される。

最後に、地域商社の役割として、一言言及しておきたい。中小ビジネスの場合、それに寄り添ってくれるところが必要だ。それが地域商社の重要な役割ではないかと思う。これは北海道の事例だが、ここ数年、北海道の中小企業がロシア、特に極東に進出する事例が増えている。これには、北海道銀行などが主導して作った北海道総合商事の果たしている役割が大きいのではないかと感じている。前述のウラジオストクで昨年オープンした「居酒屋 炎」あるいはヤクーツクにおける野菜の温室栽培は、北海道総合商事が支援したプロジェクトだ。新潟にも JSN やアルゴナフトなどロシア専門の地域商社が存在する。これらの地域商社とうまくコラボレーションして、対ロビジネスを切り開いていくというアプローチが必要なのではないか。

＜質疑応答＞

Q. 北極海航路が目ざされているが、中国が相当な勢いでこの航路を抑えにかかっている状況かと思う。日本政府として北極海航路について具体的な方向性は出されているのか。

A. 具体的な方針についてはまだ出ていないと思う。私自身、今回のサントペテルブルクで安倍総理が北極海航路にかなり前向きな発言をしたことに驚いている。ヤマルのLNGプロジェクトでは日本のJBICが融資を行い、EPC契約で日揮と千代田化工が建設を請け負い、LNG自体は日本にまだ供給されていないが、将来的にはそういう可能性もあるだろう。実際に今、ヤマルから商船三井が中国にLNGを運んでおり、間接的には既に北極海航路に足を踏み入れている状況だ。ロシアとしては、北極海航路の一つの起点と終着点となるムルマンスクとウラジオストクを開発していきたい、そして中継基地として、カムチャツカを発展させていきたいという思惑もあるわけで、今は、そういう流れに日本としても注目して情報を集めていこうという段階だと思う。

Q. ロシア企業は今後、農産品を始めさまざまなものの海外への輸出を進めていくことになると思う。ロシア製の製品や半製品を海外、日本に輸出するという活動に対し、日本政府や行政機関から、受け手である日本企業への支援のようなものはあるか。

A. ロシア製品のアジア市場への展開に対する、日本企業の貢献については、極東からだて農産物、食料品、石油化学製品、ガス化学製品などが考えられる。原料をそのまま輸出するのではなく、それを加工してより付加価値の高いものを輸出していこうという方針だ。現時点では、石油化学、ガス化学の製造拠点はロシア極東には少ない。今、アムールガス化学プラン

ト、ナホトカ近郊のガス化学工場、天然ガスを原料とした肥料工場という大型プロジェクトがあり、当然ながら、こうした大型プラント建設には日本企業が協力し、参入していくことを目指しているし、日本企業が参入する場合には、国際協力銀行からの融資や日本の銀行との協調融資が考えられると思う。そういったプロジェクトが何件か、いろいろ難しい点を抱えているとはいえ、検討されていることは事実だと思う。

Q. サントペテルブルク国際経済フォーラムには各国からも参加しているが、他国は日本の対ロ経済協力の仕方や展望をどう評価しているのか。

A. ロシア市場で日本の最大のライバルはドイツ企業だ。日本の自動車、産業機械、プラントもの、重電機器などではドイツ企業との競合が激しい。我々も常に、ドイツの動向はウォッチしている。ロシアの市場はかなり西側に偏っている。ロシアのヨーロッパ部分には人口の8割が集まっている。ドイツの存在感は、特にモスクワを中心とするロシア欧州部分では非常に大きい。

他方、アジアでのライバルは中国、韓国ということになる。中国製品は今のところ日本製品とはセグメントが異なるという面もあるとはいえ、その価格面での競争力は脅威ではある。なかでも中国車はモスクワなどでもシェアがじわじわと増えており、実際、中国の乗用車メーカーがロシアに2カ所工場を建設していて、現地生産に入ろうとしている。

韓国は自動車の部分で現代と起亜が非常に強い。外国車の中では、ルノーに次いで販売台数が多い。家電品、特にテレビではサムスン、LGがロシアで現地生産をしており、プレゼンスはかなり強い。ただ、日本製品と比べると、勝負できるラインナップが韓国の場合は少ない。それでも、貿易量も結構多く、昨年、韓口貿易は日口貿易の額を上回ったので、それなりに強いライバルだという印象はある。

Q. 新潟にいると、「8項目の協力プラン」の130件はどんなもので、半数が始動しているといわれても、なかなかピンとこない。仮に、新潟の企業がロシア極東の企業と商取引をしようとし、この8項目に当てはまるのではないかと思った時、そこに位置づけられるための仕組みがあるのだろうか？

仮に位置づけられるとしたら、何か支援や制度金融が付くなどの仕組みがあるのだろうか？

A. 世耕大臣の言葉による「契約等のかたちで具体化し始めている」ものが、具体的に何かというリストは、我々は持っていない。では、それらが始動しているのがどうしてわかるのかというと、日本政府が165件について対象企業に定期的にアンケートを取っている。そのプロジェクトが今、どういう段階なのか、これからの予定はどうなっているかをモニタリングしており、その結果、今70件が具体的に動き出しているということになっている。ただ、その70件のリストは一般には公開されていない。表に出てきているものだけを我々も紹介できているということだ。

新潟の企業が今後、対ロビジネスで案件を作っていく際に8項目の協力プランに含まれるかということ、これは含まれると思う。例えば、経済産業省が主催する「ロシア中堅・中小企業振興プラットフォーム」という枠組みがあり、日本の中央省庁、自治体などの代表が参加し、定期的に会合が開催されている。新潟県、新潟市もそのメンバーなので、対ロビジネス案件がある場合、県や市を通じて経産省にアプローチすれば、8項目の案件リストに加えられる可能性は十分にあると思う。登録のために複雑な手続きはない。有望な案件ということになれば、制度融資の場合、JBICの共同投資枠組み等があり、大型案件だけではなく、中小企業向けの融資もやっている。先ほどの「プラットフォーム」にはJBICもメンバーになっている。

海外ビジネス情報

■ロシア極東

連邦当局

国内の大気汚染ワースト地域を発表 (TASS、ロシースカヤ・ガゼータ7月4日)

連邦消費者保護・福利監督局 (Rosпотребнадзор) の2017年を総括する報告書によると、関連サンプルのデータに基づき、最も大気汚染されている地域はブリヤート共和国だ。ワースト3にはハバロフスク地方、イルクーツク州も入った。

Rospotrebnadzor の報告書によると、ブリヤート共和国は、都市と村落部の汚染数値から、総合58等級となっている。

もっとも大気汚染数値が低く、総合1等級が記録されたのは、マガダン州、チェチェン共和国で、さらに12地域 (アムール州、アルハンゲリシク州、カムチャツカ地方、カラチャイ・チェルケス共和国、ノブゴロド州、アルタイ共和国、カレリア共和国、カルムイク共和国、モルドビア共和国、スモレンスク州、ハンティン・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区) がこれに続く。サンクトペテルブルクは大気汚染度で国内第4位、モスクワは第13位だった。

ブリヤートは、このワーストランキングの上位に入るのは初めてではない。昨年、ブリヤートはイルクーツク州について第2位だった。この継続して気がかりな状態の原因の一つに、民間部門の石炭ボイラーの使用に由来するベンゾピレンの排出がある。この問題の解決の一環で、地元当局はセントラルヒーティングへの完全移行を計画している。

ソフガワニがウラジオ自由港に

大統領が法律に署名

(DV.land 7月4日)

プーチン大統領は、ソビエツカヤ・ガワニをウラジオストク自由港に加える法律に署名した。この法律は法務情報ポータルサイトで公表された。ソビエツカヤ・ガワニ地区では15件の投資プロジェクト (540億ルーブル余り) が実行され、約1800人の新規雇用が創出されることになっている。

連邦法「ウラジオストク自由港」は2015

年10月に発効。極東開発省広報室からの情報によると、現在、ウラジオストク自由港制度は沿海地方、カムチャツカ地方、ハバロフスク地方、サハリン州、チュコト自治管区の自治体を対象としている。ハバロフスク地方で自由港の待遇を受けているのはワニノ地区だ。2017年にはサハリン州ウグレゴルスク市管区が自由港に加えられた。ウラジオストク自由港の入居資格を得た投資家の数は116社から483社に増え、民間投資金額は3840億ルーブル、新規雇用創出数は3万8000人となった。

カムチャツカで

新空港ターミナルビル着工

(極東開発省 HP 7月5日)

新しい空港ターミナルビル群が向こう3年以内にカムチャツカに建設される。前日、カムチャツカの航空旅客の元標 (Km 0) 序幕式が行われた。

新ターミナル (約4万5000平方メートル) は20カ所の搭乗窓口と4本のボーディングブリッジを備える。年間の乗降客処理能力は100万人。投資総額は100億ルーブル余りで、そのうち約70億ルーブルは民間投資だ。新ターミナルの開業は2021年に予定されている。

(株)ベトロパブプロフスク・カムチャツキー国際空港 (エリゾポ) は2018年に持株会社 Airports of Regions の傘下に入った。同社はカムチャツカ開発公社が行った入札で、空港近代化の権利を落札した。カムチャツカ開発公社と Airports of Regions との事業実施契約書は2017年11月3日に署名されている。

口極東の TOR 入居企業、1000社に

(ロシースカヤ・ガゼータ7月5日)

(株)極東開発公社は、1000件目の投資契約としてカムチャツカの先進経済発展区 (TOR) の入居企業と署名した。この投資家は冷凍魚製造プロジェクト (2億9700万ルーブル超) を実施する。

オリョルスキー地区の借用地で新しい工場の建設が予定されている。工場の原料の最大加工能力は日量210トンとなって

いる。「新しい工場を稼働させるために、当社は既に魚加工のライン2つと加工機械、冷凍庫、空気冷凍庫、フィッシュポンプ、冷却水循環装置と水の消毒装置、ポンプステーションなどを調達した」とアレクセイ・トロフィモフ社長は語った。トロフィモフ社長によれば、魚や魚卵の急速冷凍製品の年間生産量は3000トン余になる。この工場は116人の雇用を創出し、来年の稼働を予定している。

ハバ地方の農業クラスター

中国企業が1億2000万ドル投資

(インターファクス7月11日)

中国の Dongjin Group が、複合輸送回廊「極東1」 (ハバロフスク州・黒龍江省) とハバロフスク地方内の農業クラスターの整備プロジェクトに1億2000万ドルを投資する。

極東開発省広報室の発表によると、見本市「Innoprom」で Dongjin Group と極東投資誘致輸出支援エージェンシー、地方農業基金 (ハバロフスク地方) がプロジェクトの共同実施に関する協定書に署名した。このプロジェクトの枠内で、年間40万トンの農産物の積み替えを目的とした専用海港のハバロフスク地方内での建設、農作物の栽培を目的とした農業用土地1万ヘクタールの確保、同時期に100万トンの農産物を貯蔵するための大規模農業用インフラの整備が予定されている。このプロジェクトは「ハバロフスク」先行経済発展区内で実施される。

Dongjin Group は既に、ハバロフスク地方で農作物の栽培に従事しており、穀類や油料作物を栽培している。植え付けの総面積は3万ヘクタールほどで、事実上の投資金額は3000万ドルであることが広報資料に記されている。

日本の風力発電装置

ヤクーチアに到着

(極東開発省7月16日)

チクシ集落のウィンドファーム用の日本の風力発電装置と機材がウラジオストクからサハ共和国 (ヤクーツク) の物流センター

に到着した。チクシが所在するブルンスキー地区に機材が届き次第、設置工事が始まることを、ヤクーチア政府広報室が伝えている。

ウインドファームは秋に送電線と同期化され、その後試運転が始まる。2019年にはディーゼル発電所が建設され（各1メガワットのディーゼル発電機3基）、蓄電システムが設置されることになっている。この複合施設の試運転期間は2020年に始まる。

この風力・ディーゼル複合発電プロジェクトは、サハ共和国とルスギドロ社、日本の(株)駒井ハルテックとNEDOの合意にしたがって実施されている。このウインドファームはヤクーチアにとっても、ロシア全体にとっても唯一無二で、3つの風力発電装置（総出力900キロワット）とディーゼル発電機（総出力3メガワット）、蓄電システムが自動制御の複合発電施設に統合される。

風力・ディーゼル複合発電施設は、人口4600人余りの閉ざされた北極圏のチクシ集落の電力供給の確実性を上げ、高額の搬入燃料への依存を減らすだろう。

トランスコンテナ社 モンゴルでの子会社設立を検討 (Gudok 7月16日)

トランスコンテナ社（コンテナ輸送業務）が18日の取締役会でモンゴルに子会社を設立する問題を検討することが、ウェブサイト「企業情報公開センター」で報じられている。

第1四半期末の時点で、トランスコンテナ社は国外に韓国、スロバキア、オーストリア、中国の4つの子会社を持っている。さらに、同社はフィンランド、オランダ、中国に3つの合弁企業の権益も有している。

2017年6月にトランスコンテナ社とウランバートル鉄道社が戦略的協力の覚書を締結した。両社は国際鉄道路線でコンテナ輸送を展開していく方針だ。同社はさらに、ターミナル・物流ネットワークの拡大での協力等、コンテナ輸送の条件とテクノロジーの最適化を図ることも合意した。この提携は、中国—モンゴル—ロシア—欧州の往復の一貫輸送サービスの展開、全ての運行ルートにおける顧客への良質なサービスの提供と貨物の中継輸送日数の短縮を目的とし、エレンホト／ザミンウド、スフバー

トル／ナウシキの国境回廊でのサービスの技術的改善を視野に入れている。

極東発展基金、日本の技術による ヤクーチアの温室拡張を支援 (極東開発省 HP 7月17日)

ユーリー・トルトネフ副首相兼極東連邦管区ロシア連邦大統領全権代表の主導する極東・バイカル地域社会経済発展政府委員会の極東・バイカル地域投資プロジェクト実施分科会の会合は、「カンガラッスイ工業団地」（先行経済発展区:TOR）での日本の技術による温室経営について話し合った。

同政府分科会は温室経営プロジェクトを、極東発展基金の融資の優先対象と位置付けた。「分科会で我々は、極東発展基金の活動に係る一連の問題を検討した。ニジニレンスコエと同江を結ぶアムール川国境横断鉄橋の建設プロジェクトと、サハ共和国（ヤクーチア）の新たな温室建設プロジェクトだ。これらプロジェクトは承認を受け、先へと進められるだろう」とトルトネフ副首相は述べた。

「カンガラッスイ工業団地」では極東発展基金財政援助のもと、野菜栽培用温室群、暖房装置、オフィス棟、倉庫、関連棟ができることになっている。新事業では毎年、2300トンの作物（キュウリ、トマト、葉物野菜）を栽培する。工事は2019年に完了する。総事業費は14億5000万ルーブル（極東発展基金からの投資は3億ルーブル）になる。

「カンガラッスイ工業団地」TORに入居しているサユリ社はキュウリとトマトを試験栽培している。現在の温室の面積は1000平方メートル。温室の第2期完成分（1.2ヘクタール）が年内に稼働することになっている。日本の技術によって温室では毎年150キロに及ぶキュウリが収穫されている。

ロシア極東で極東発展基金が支援する大型農業プロジェクトは、ヤクーチアの温室群ですでに3件目になる。同基金はこれまでに、ルスアグロ社の沿海地方（「ミハイロフスキー」TOR）大型養豚場建設に50億ルーブル規模の特別借款を提供した。アムール州（「ペロゴルスク」TOR）では、現在国内では製造されていない分離タンパク質やその他輸出向け製品を生

産するロシア初の大豆の高次加工工場が建設される。極東発展基金からの同プロジェクトへの投資は17億5000万ルーブルだ。

ウラジオでロッテホテルが開業 (極東開発省 HP 7月19日)

韓国ロッテがウラジオストックに系列ホテルをオープンさせた。ヒュンダイホテルに代わってロッテホテル・ウラジオストックがお目見えしたことを、沿海地方政府広報室が伝えている。

契約締結後、改修工事が4カ月間行われた。ロッテ側の説明によると、2〜3カ月後には客室の設備更新を伴うホテルの大改装が予定されているという。ロッテホテル・ウラジオストックはロシアで4つ目の韓国企業系列ホテルとなった。従業員は全員ロッテ規格の研修を受けている。ロッテホテルはモスクワ、サンクトペテルブルク、サマラにあり、この度ウラジオでも開業した。

電子ビザで入国可能な口極東空港 大統領が増やす法律に署名 (ロシースカヤ・ガゼータ7月21日)

プーチン大統領が、ロシア極東の技術面で整備済みの空港に外国人が電子ビザで入国する簡易制度の拡大に関する連邦法に署名した。

この法律は、通常の単発のビジネス／観光／人的交流のビザに基づき、極東連邦管区内および政府指定のロシア連邦の空港検問所経由で入国する可能性を定めている。

現在、極東連邦管区内には9つの空港検問所がある。これらは、アナディリ（ウゴリヌイ）、ブラゴベシチェンスク、ウラジオストック（クネビチ）、マガダン（ソコル）、ペトロパブロフスク・カムチャツキー（エリゾボ）、プロビデニア・ベイ、ハバロフスク（ノーブイ）、ユジノサハリンスク（ホムトボ）だ。

既にこの制度の対象となっているウラジオストック（クネビチ）以外に、ペトロパブロフスク・カムチャツキー（エリゾボ）、ブラゴベシチェンスク、ハバロフスク（ノーブイ）、ユジノサハリンスク（ホムトボ）、アナディリ（ウゴリヌイ）の電子ビザによる簡易入国の技術的環境が整った。極東連邦管区の空港検問所の技術的環境に応じて、電子ビザ

による簡易入国制度は残りの空港検問所にも広がるとみられている。

サハリンへの架橋問題検討

大統領が政府に指示

(ロシースカヤ・ガゼータ7月23日)

プーチン大統領がサハリン島への架橋問題を検討するよう政府に指示した。

「サハリンと大陸の間に橋を架ける問題は随分昔から、数十年かけて検討されている」と大統領はサハリン州のオレグ・コジェミャコ知事との会談で述べた。大統領によれば、「架橋は人口、人々を定住させる重要な要素」になりうる。橋のおかげで住民は好きな時に、天気は左右されずに大陸と行き来できると、大統領は指摘した。

新航空会社設立

ロシア極東への貨物輸送専門

(コメルサント・デイリー7月24日)

連邦航空輸送庁は先週、ハバロフスク市に登記された新しい貨物航空会社「エロフェイ」を認可した。同社は E-Cargo 系列で活動する。会社の保有航空機は今のところはボーイング757-200Fのみだが、5機の航空機を保有することになるとベドモスチ紙が報じている。

同社はアンドレイ・チュプロフ氏の100%オーナー企業だ。E-Cargo は大手貨物運送業者トップ5に入りうる。

エロフェイ社はドモドボ空港発の貨物チャーター便を運航させる予定だ。7月24日には同社の飛行機が30トンの貨物を積んでチュコト自治管区ベク市まで初飛行をすることになっている。「当社は国内外のルートでロシア極東への貨物輸送に特化する」とチュプロフ氏は説明したが、プロジェクトの財源と投資金額については明かさなかった。

日系医療関連プロジェクト

人材確保にロシアの機関が協力

(極東開発省 HP 7月25日)

極東人材開発エージェンシーが、沿海地方でプロジェクトを推進している日本人投資家の高技能人材確保に手を貸す。同エージェンシーのロマン・ラブプロフ局長が、JGC ホクト・メドサービス社の関係者との会談を総括してこのように発表した。

大島正夫社長は「北斗のリハビリテーションセンターは、脳出血、体内プロテアーゼ、脊髄の障害、スポーツ外傷、椎間板ヘルニアからの日本式のリハビリテーションを専門とする。6月だけでウラジオストクの当センターは460人の患者を受け入れた。現在、センターの専門スタッフは1日に25人の患者のケアを行えるが、これ以上増え続ける需要に追い付かない。現在の重要課題は、この分野で働いた経験のある専門医の増員であり、この件で我々は極東人材開発エージェンシーの協力を期待している」と語った。

エージェンシーのロマン・チャプロフ副局長はこの会談で、エージェンシーの主要な機能の一つは労働市場で雇用者と就活者にとっての共通窓口になることであり、企業向け教育プログラムはすべてエージェンシーの専門領域に入る、と述べた。エージェンシーは先行経済発展区 (TOR) とウラジオストク自由港の入居企業と提携しており、これまで1万人余りの就職を斡旋した。

この会談では、JGC ホクト・メドサービス社の専門分野に従って学生を教育する可能性についてエージェンシー側から太平洋国立医科大学へ問い合わせ、さらに優秀な医療スタッフの確保に関して沿海地方保健医療局との連携可能分野を検討することが合意された。日本の投資プロジェクトの関係者らは、有望なスタッフを日本での追加研修に送る方針だと明言した。

日本から口極東へ毎週コンテナ

FESCO が8月24日から

(FESCO HP 7月27日)

運送グループ FESCO は世界的な海運会社 APL (アメリカン・プレジデント・ラインズ、CMA CGM グループ) と組み、既存の Japan Trans-Siberian Line (JTSL) をベースに日本からロシア極東へ毎週、コンテナ便を運航する。シンガポールで FESCO のアレクサンドル・イスリン社長、APL のニコラス・サンティニ CEO が関連する協定書に署名した。ウィークリー輸送は8月24日に横浜港からスタートする。

現在、JTSL による輸送は隔週で行われている。毎週のスケジュールへの移行に

よって、FESCO は高速サービス「早道」貨物のシェアを拡大し、ロシア極東港湾経由のルートを顧客にとってより魅力的にすることができる。

刷新されたサービスは、仙台港、横浜港、清水港、名古屋港、神戸港、富山新港から、沿海地方のウラジオストク港とポストーチヌイ港への貨物輸送に使うことができる。これは、ウィークリーベースで両国を結ぶ唯一の直行便になる。複合一貫輸送の枠内で、貨物は沿海地方の港からさらにロシア各地へシベリア鉄道で送られ、さらにトランジットで欧州へ送られる。ウラジオストクからモスクワへのコンテナ輸送日数は FESCO Moscow Shuttle (定期便) で10日になる。

日本からロシア極東へ送られる全輸入貨物輸送に占める FESCO JTSL のシェアは25%。JTSL は両国間の運送を25年以上にわたって確保しており、日口の港湾を結ぶ唯一の直行海運サービスとなっている。

口極東の2知事

大統領の諮問機関メンバーに

(極東開発省 HP 7月27日)

プーチン大統領はロシア連邦国家評議会諮問委員会のメンバー承認の命令書に署名した。このメンバーにはカムチャツカ地方のウラジミール・イリュエヒン知事とハバロフスク地方のビャチェスラフ・シポルト知事も加えられた。

委員会には全16名の知事が加えられた。委員長にはセルゲイ・キリエンコ大統領府第一副長官が任命された。副委員長にはイーゴリ・レビチン大統領顧問兼国家評議会書記、ビターリ・ムトコ副首相がなった。国家評議会諮問委員会の任務は、特に重要な国の社会・経済発展問題を特定するうえでの大統領への助言、それらを解決する提案の作成だ。

ハバロフスク地方

産業用ロボットセンターがオープン

(極東開発省 HP 8月1日)

コムソリスク・ナ・アムール市のコムソリスク国立大学学習棟に科学教育センター「産業用ロボットと最先端工業技術」がオープンしたことを、ハバロフスク地方政府

広報室が伝えている。

「コムソモリスク国立大がこの最新式のセンターを獲得する権利があることを、我々は知っている。同大学の学生たちは長年、学業のみならず、学術研究でも際立った成果をあげてきた。彼らは、我が国の若者が世界のあらゆる大学の同世代の若者と対等に競争できることを証明した」とビヤチェスラフ・シボルト知事はコメントした。

同センターの設立に、約5000万ルーブルが連邦から拠出された。センターのクラスは最新式の学習ブースや産業用ロボット、ロシアのIPG社製のファイバーレーザー装置など補助作業用設備を備えている。

このセンターの開設によって工学教育プログラムの実施、ハバロフスク地元企業向けの新しいソリューションの開発とテストができるようになる。製造業のロボット化を重視した複合型ロボットシステムの設計や製作も予定されている。

ロシアに独自のオフショア地域 (ロシースカヤ・ガゼータ8月5日)

プーチン大統領が先週、ロシア極東とカリーニングラード州における特別行政区(SAR)の創設に関する法律に署名した。SARは国外オフショアの代わりになる予定だ。

SARは沿海地方のルースキー島とカリーニングラード州のオクチャプリスキー島にできる。これら国内オフショア地域には外国企業しか登記できない。これらの制限は、他の地域のロシア企業が事業をSARに移すことへの危惧と関連している。

「本質的にロシア企業でありながらさまざまな理由(国外市場での構想力の向上など)でオフショア地域に登記された企業の活動は、リスクにさらされている。特に、制裁リストに加えられている場合だ。そのリスクを排除するために、急ぎよ、これら企業がロシアの司法下に円滑に入り、保護を受けられるような国内オフショア地域を創設することを決定した」とアナトーリー・アクサコフ国家院(下院)金融市場委員長がロシースカヤ・ガゼータに語った。

これらの島では柔軟な租税と通貨規制の制度、外国人労働力雇用規制が制定される。企業は短期間で最低限の費用

で、権利と義務を完全に維持する形で、ロシアの法人に再登記することができる。さらに、SARに登記された企業はロシアの取引所にリスティングされるチャンスを得る。

マクシム・オレシキン経済発展大臣が先に述べたように、SARはこの秋にも始動しうる。

ウラジオ市に 起業サポートセンター設立計画 (DV.land 8月6日)

ウラジオストクに起業家とスタートアップ企業のサポートセンターが設立される予定であることを、福岡市で開催された「第12回アジア太平洋都市サミット」で同市のピター・ベルケエンコ市長が表明した。

ベルケエンコ市長によれば、ウラジオストク市の開発コンセプトを策定してくれた日本の専門家らが、同市を「イノベーションの玄関」と呼んだという。「このポテンシャルを伸ばすためには、起業家の自発的活動とイノベーション系スタートアップ企業をサポートするためのプラットフォームが必要だ。そして、我々はそれをウラジオストクにつくりにしている。起業家の活動の活発化と新事業のサポートは市の経済の順調な発展の礎だ」という市長の談話を市役所広報室が伝えている。

センター設立の詳細は9月に協議されることになっている。市役所広報室によれば、このプラットフォームは旧市街あるいは大学を拠点に設立される可能性がある。

トロイツァ湾港で 穀物ターミナルの建設計画 (極東開発省 HP 8月6日)

「トロイツァ湾港」社が沿海地方ハサン地区に穀物ターミナルを建設する方針だ。現在、プロジェクトはプレデザイン段階にあると沿海地方政府広報室が報じている。

ロシア・中国・北朝鮮との陸上国境、日本および韓国との海上国境に位置するトロイツァ湾港経由で既に、さまざまな貨物の積み替えが行われている。港の設計積替作業量は120万トンだが、実際に積み替えられているのは約250万トンだ。4つのパースが稼働している。ここには国際検問所も置かれており、港内には鉄道も通っている。港自体は不凍港であり、砕氷船を使うこと

なく、通年で航行が可能だ。

会社側は穀物ターミナルのほか、線路の建設も予定している。そのためにはパースの海底を水深15~20メートルまで浚渫しなければならぬだろう。今、水路の水深は約20メートル、パース付近の水深は最大で10メートルだ。

港の経営陣は積替貨物の品目数の拡大や、域内での樞野産業の形成にも取り組んでいる。これは、アルミニウムの積み替え、穀物油の生産で、雇用の拡大にもつながる。

環境に優しい食品生産者を国が支援 (極東開発省8月8日)

プーチン大統領が、専用商標と生産者の国家支援を見込んだ法律「有機農作物」に署名した。

コズロフ極東開発大臣は、昨年を総括して、ロシア極東の農業部門の成長率は8.2%(全ロシア2.4%)だったことを発表した。最大の成長進捗が記録されたのは沿海地方とアムール州だった。2017年に沿海地方は農業生産指数の成長率で国内ベスト3に入った。沿海地方の生産額は、生産量の伸び13.8%の下で488億ルーブルだった。第4位にはアムール州が入り、生産量が12.9%拡大し、生産額は622億ルーブルだった。2017年を通じて、ロシア国内の農産物の生産額は5兆6540億ルーブルだった。

現時点でロシア極東の3つの農業系TORがある。このうちの2つが農業振興の視点からきわめて有望な地域(沿海地方の「ミハイロフスキー」TORとアムール州の「ペロゴルスク」TOR)だ。もう一つの農業系TORの「ユジナヤ」はサハリン州に創設され、州の自給自足問題の解決などのために、最近では農業部門の振興と融資に力を入れている。

成立した法律は、環境に優しい農産物の生産時に、この分野の国内、国家間、国際規格で許可されているものを除き、農薬、殺虫剤、抗生剤、成長促進剤、家畜の肥育、ホルモン剤の使用を禁止している。さらに、胚移植、クローニング、遺伝子組み換え技術、イオン照射の禁止、水耕栽培法の利用を含んでいる。ポリ塩化ビニールの利用など、環境の汚染に結びつく

包装材料、内外材、輸送用包装材の使用も禁止されている。

法律は2020年1月1日から発行することになっている。

バム鉄道とシベリア鉄道の拡張 大統領が基幹プランに組み込む指示 (タス通信8月13日)

プーチン大統領は、バイカル・アムール鉄道(バム鉄道)とシベリア鉄道の拡張関連事業を、基幹インフラ近代化・拡張総合プランに組み入れるよう指示した。本件は、7月18日に開かれた閣僚との会合の結果にそった命令リストに記されている。この文書は大統領府公式サイトで公表されている。

5月大統領令によると、バム鉄道とシベリア鉄道の輸送力を2024年までに1.5倍の1億8000万トンに拡大することになっている。

基幹プランには、5月大統領令に記されているインフラ整備措置が盛り込まれる。交通・運輸分野のこの種のプロジェクトは全10件。「モスクワを経由しない地域間航空運送を全体の50%に拡大」、「北極海航路の強化」(2024年までに貨物量を8000万トンに拡大)、「海港の作業力の強化」、「欧州-中国西部間道路」、「アゾフ・黒海海域の港湾への鉄道」、さらに、ウラジオストクからロシア連邦西部国境までのコンテナ輸送日数を7日に短縮すること、モスクワ交通結節点の整備、モスクワ-カザン間高速鉄道第1期工事(モスクワ-ウラジミル)、コンテナ中継を4倍に拡大、内陸水路の整備も含まれている。

東部管区鉄道整備プロジェクトは、ロシア極東の港湾及び国境回廊方面のバム鉄道とシベリア鉄道の輸送力を2020年に1億2490万トン(2012年比で6680万トン増)に拡大することを見込んでいる。プロジェクトの技術価格監査の結果、総事業費は5541億ルーブルとなり、このうちロシア鉄道の負担は3022億ルーブル、連邦1042億ルーブル、国民福祉基金1477億ルーブルとなっている。

いわゆるBAM-2、つまりさらなる鉄道網拡張段階に2020年までに移行すれば、2024~2025年にこの方面の貨物量は2012年比で約1億1400万トンの増加につながる、とロシア鉄道のワジム・ミハイロフ第

一副社長は語った。ミハイロフ第一副社長によれば、特に、バム鉄道の東部区間(コムソモリスク・ナ・アムールからワニノ港方面)の電化に本格的な経済効果が期待される。

天然資源・環境省 小売りチェーンのレジ袋廃止を提案 (RIA 8月13日)

ロシア天然資源・環境省が小売りチェーンでのレジ袋の廃止を提唱している。

これまでの報道によると、小売企業協会に加盟している小売業者らが、自らの店舗でのレジ袋の廃止を検討している。ただし、すべての企業がこのような措置に乗り気というわけではない。

「ロシア天然資源・環境省はプラスチックごみを減らそうという小売りチェーンのイニシアチブに賛同している。小売りチェーンは現在、使用後ごみになる包装材を使った商品の販売の大部分を占めている」と同省では話した。

2017年10月、セルゲイ・イワノフ大統領特別代表(自然保護活動、環境問題、交通運輸担当)がロシアで、レジ袋に対する環境税の導入と紙袋の製造の支援を提唱。多くの小売りチェーンは既に無料のレジ袋の配布を止めているが、レジ袋の販売は止めていない。

ハバ地方初のウナギ養殖場が着工 (タス通信8月13日)

ハバロフスク地方イメニ・ラゾ地区で、ウナギの養殖場が着工した。年間で最大700トンのウナギを生産する。同地区政府がタス通信に伝えた。

「加工も行うウナギの循環型養殖場がエカテリノスラフカ村とベレヤスラフカ村に挟まれた場所で着工した。現在、基礎工事が行われており、数十の養殖用水槽を含む一連の施設の建設が予定されている。稚魚は国内西部から搬入される」とイメニ・ラゾ地区のパーベル・ストロジク副区長兼経済開発部長は語った。

副区長によれば、完成品は冷凍食品かチルド食品で、加工で出る廃棄物は飼料や肥料に再利用される。養殖場は年間約700トンの製品を製造する。副区長によれば、この養殖場はハバロフスク地方では初

のウナギの養殖場となる。

養殖場の投資家、養殖会社のアムール・スタル・センターは、総額12億ルーブルをプロジェクトに投入する方針だ。ストロジク副区長によれば、主要施設の工事は年内に終了することになっており、工場の稼働は2019年の予定だという。

釜山-サンクト定期コンテナルート FESCOとヒュンダイが開設 (インターファクス8月14日)

FESCOと韓国の物流業者Hundai Glovisが14日、(株)ウラジオストク商業港(VMTP、ウラジオストク港の大手船内荷役会社)経由で釜山港からサンクトペテルブルクへの共同定期コンテナルートを開設した。

「新ルートによって、目下、スエズ運河経由でロシアを迂回するルートを動いている貨物の一部をロシア連邦に方向転換し、さらに韓国からロシア極東経由で欧州へ向かうトランジット輸送の拡大が確保される」とVMTPの広報資料に記されている。

VMTPはFESCOの系列会社。港の年間の貨物取扱能力は390万トン(一般貨物と石油製品)、自動車および車両15万台、コンテナ60万TEUに及ぶ。現在、VMTP経由で、ウラジオストクと世界8カ国、さらにロシア極東各地域を結ぶ15の外航・内航定期ルートが機能している。

COFCO コカ・コーラ 口極東での飲料水事業を拡大 (極東開発省 HP 8月21日)

中国系のCOFCO コカ・コーラ(COFCO Coca-Cola Beverages, Ltd.)がロシア極東で良質の飲料水の製造を拡大する方針だ。同社のLuan Xiuju社長はユーリー・トルトネフ・ロシア副首相兼極東連邦管区大統領全権代表との会談で、プロジェクトの拡大の可能性について説明した。

COFCO コカ・コーラはロシアで、ベトロパブロフスク・カムチャツキーの水のボトリング工場を稼働させた。「これは地下水源の水だ。このプロジェクトはCOFCO コカ・コーラにとって『一帯一路』の枠内の最初のプロジェクトになった。既に100万本が製造された。2018年7月1日から、中国でカムチャツカの水のオンライン販売が始まった」と同

社長は述べた。初年に計画されているボトルリング量は1000万リットルで、2年目は1800万リットル、3年目には3000万リットルになる見込みだ。工場は初年に18人の雇用を創出し、今後生産規模に応じて増えていくだろう。

製品の需要が高ければ、COFCO コカ・コーラはプロジェクトの第2段階のための投資を行う可能性を検討している。そのために COFCO コカ・コーラはイルクーツク州で飲料水ボトルリングのパートナー探しを行った。2段階プロジェクトへの投資総額は60億ルーブルになる予定だ。会社側の話では、バイカル地域の水が店頭にも並ぶのは9月以降になるという。

シベリア鉄道を使った 日本発コンテナ試験輸送 (インターファクス8月27日)

Vostochnaya Stevedore Company (VSC、「グローバル・ポート」傘下)が、高速コンテナ列車で、シベリア鉄道を使って日本発の貨物を積んだ試験用コンテナを、沿海地方ポスターチヌイ港の自社ターミナルから発送した。同社広報室によれば、列車のフォワードは㈱トランスコンテナ社だ。

試験用コンテナの追跡ルートは、神戸港—VSCターミナル(ポスターチヌイ港)—極東鉄道支社ナホトカポスターチナヤ駅—モスクワ鉄道支社ボルシノ駅となっている。

「この輸送は、デリケートな輸送を必要とする貨物を、高速コンテナ列車でシベリア鉄道を使って日本からロシア、欧州へ運ぶための条件を特定するはずだ。発送は㈱ロシア鉄道のアレクサンドル・ミシャリン第一副社長が招集した会議の決定の枠内で組織された」と広報資料には記されている。

貨物のモニタリングのために、全てのコンテナ追跡行程で GPS モジュール付の電子シール Glonass がコンテナに貼られた。さらに、道中の温度や振動レベルを記録する専用のセンサーも、コンテナの中に取り付けられている。

広報室の説明によると、日本製のノンアルコール炭酸飲料のコンテナ1個が8月18日に神戸港を出発し、21日に VSC で荷卸しされた。ターミナルでの通関手続きを経て24日にコンテナは台車に載せられ、高速

コンテナ列車で仕向駅に発送された。ボルシノ駅のおおよその到着日は8月31日となっている。

ポスターチヌイ港の VSC コンテナターミナルはロシア極東最大で、ロシアの重要ターミナルの一つだ。作業能力は年間65万 TEU。「グローバル・ポート」はロシア最大のコンテナターミナルオペレーター。同社はロシア国内で5つ、フィンランドで2つのターミナルを経営している。

ハバ産の飲料「クスン」 日中韓への輸出も視野に (インターファクス8月27日)

レシピライセンスで製造されている飲料「クスン(Kusun)」が大量生産されることを、ハバロフスク地方のニコライ・クレツ商務・食品・加工業大臣が発表した(訳注:クスンはアムール地域の少数民族のレシピを基に考案された栄養ドリンク。ロシア極東の森林のエゾウコギ、朝鮮人参、チャーガ、ハーブを使っている)。

「クスンはロシア極東のクリーンな原料から作っている。8月25日にこの飲料の大量生産が始まった」とクレツ大臣は述べた。大臣によれば、これは10カ月で飲料の商標が作られ、投資家(発注者と生産者)が見つかった稀有なケースだ。

「投資元はロシア極東最大の小売りチェーンで、ハバロフスク地方に拠点を置く GK ネバダだ。飲料は、タイガ社の工場で作られる。生産も地元だということが、我々にとって非常に大事だった。なぜなら、さらに新規雇用が創出され、新たな税金が加わるからだ」と大臣は述べた。

第1段階では、ハバロフスク地方とロシア極東の小売りチェーンでの「クスン」の販売が予定されている。「既に2万1000リットル分の注文がある。また、中国や韓国、日本の市場に進出するという期待は大きい」とクレツ大臣は話した。

魚を積んだ北極海経由18年第1便 ロシア極東からアルハンゲリスクに (タス通信8月28日)

ロシア極東から魚を積んだ2018年の第1便が28日、北極海航路でアルハンゲリスクに到着した。アルハンゲリスク州のイーナ・バジャノワ農業・商務大臣がタス通信に

伝えた。

「ドブロフロト社の船が3000トンの魚(カラフトマス、シロザケ、ベニザケ、イワナ)をアルハンゲリスクに届けた。これらの魚はすべて、ロシア中央連邦管区、主にモスクワ、サンクトペテルブルク、ロスフフ・ナドヌ、スタヴロポリ地方の消費者向けだが、アルハンゲリスク州の店頭にも並ぶ」とバジャノワ大臣は話した。

「プログレス」号のセルゲイ・ミロシニチェンコ船長がタス通信に語ったところによると、魚はカムチャツカで積み込まれた。行程は全部で2週間弱だった。「カムチャツカ西部で我々は自社の加工船から積み荷を受け、アナディリへの移動に4日かかり、そこで貨物の手続と北極海航路を通るための船の手続きを行った。アナディリからアルハンゲリスクまでの行程は11日だった」と船長は述べた。東シベリア海では砕氷船「ヴァイガチ」号の先導も受けた。

アルハンゲリスク・トロール船団のアレクセイ・ザプラティン社長がタス通信に語ったところによると、北極海航路によるカムチャツカからの魚の輸送は、ウラジオストクからよりも速い。バジャノワ大臣によれば、ウラジオストクからロシア欧州部までの鉄道による魚の輸送には30~45日かかる。「鉄道貨車と違い、魚は船倉で摂氏マイナス20度で保存されていて、傷まないで、北極海航路による輸送は有利だ」と大臣は話した。

「ロシア連邦の漁業の発展戦略は、ロシア極東から中央連邦管区各地への魚の輸送量を、北極海航路を利用するなどして、2030年までに52万トン拡大することを想定している。我が州はこの課題の解決策を提示できる。海港アルハンゲリスクは、ロシア極東発のものも含め、貨物の積み替えに必要なインフラをすべて備えている。鉄道と自動車を使えば、アルハンゲリスクからモスクワあるいはサンクトペテルブルクまでどんな貨物も一昼夜で運ぶことができる」とアルハンゲリスク州のイーゴリ・オルロフ知事は話した。

アルチョムで特殊車両組立工場稼働 (ロシースカヤ・ガゼータ8月30日)

アルチョム市(沿海地方)で稼働した新しい道路整備用特殊車両工場で、道路の冬季メンテナンス用特殊車両の製造が

始まった。それらは路盤の雪を払い、同時に薬剤を撒く。

この特殊車両を製造しているメルカトル・ボストク社の話では、これらは、ロシアの何百という道路建設業者の使用経験と要望を踏まえた、同社の設計者とヨーロッパの専門家の長年にわたる共同研究の成果だという。3段階方式の品質管理を経た特殊車両は、特にコストをかけず、最低10年は動く。

新しい工場をアンドレイ・タラセンコ知事代行が訪れた。彼は、「このような特殊車両は沿海地方にとって必要だ。ただし、会社は製品の種類を増やす必要がある。沿海地方にはクレーンも、重油用タンクローリーも必要だ」と述べ、アルチョム市当局に対し、新工場での地元の単大生の実習と、職業専門学校でのこの工場向けの専門家の育成を、メルカトル・ボストクと共同で組織するよう指示した。

メルカトル・ホールディング（道路用・土木工用特殊車両）のルスラン・ポボビチ副社長（開発・戦略コミュニケーション）によれば、既に工場では40名が作業しており、製造の拡大が予定されているという。例えば、5年間でプロジェクトの投資総額は約5億ルーブルになる。第2段階（2019～2020年）、第3段階（2021～2022年）では、車体の部品の現地生産を可能にする設備が設置される。工場の特特殊車両の生産力は年間500台で、そのラインナップには通常の道路メンテナンス用の「メルカトル」の車両及び設備の全品目が入っている。

アムール州、地域のガス化を準備 （極東開発省8月31日）

2019年末に予定されている幹線ガスパイプライン「シベリアの力」の稼働を始めた後、地域のガス化に係る大規模な作業が始まるとアムール州政府広報室が伝えている。

アムール州経済発展省では現在、州のガスの受け入れ準備を進めており、ガス化計画と関連法案を策定中だ。ボイラーからガスに転換した後は、アムール州では暖房料金の大幅な値下げが予想されている。

スポボドヌイ市とツイオルコフスキー市が最初にガス化される。これは、全ロシア的

案件かつ大統領案件の、戦略的に重要な施設が都市周辺に立地していることと関係している。これらは「ポスト・ヌイ」宇宙基地とアムールガス加工工場だ。さらに、幹線ガスパイプライン沿いの9つの自治体（ティンダ地区とティンダ市、スコボロジノ地区、マグダガチ地区、シマノフスク地区とシマノフスク市、スポボドヌイ地区、ブラゴベシチェンスク地区とブラゴベシチェンスク市）がガス化される。合計するとこれはアムール州の約350の集落で、全体の約61%に相当する。

アムール川左岸の自治体は、スポボドヌイ市からハバロフスク市までのガスパイプライン建設をガスプロムが決定した後でガス化される。専門家の分析では、これは2025年以降になる見通しだ。

■中国東北

遼海欧大ルート

2本目の北極航路開通

（遼寧日報7月1日）

6月30日、「遼海欧」国際輸送大ルート2本目の北極航路が開通した。貨物船「天佑」号が8600トンの鉄骨梁を積載して営口港を出発し、日本海、ベーリング海、ベーリング海峡を経て北極北東航路に入り、スウェーデンのヘルネサンド、ロシアのサンクトペテルブルク、オランダのアムステルダムに到着する。

「天佑」号の業行専船長によると、今回の運航は32日間を予定し、既存の航路より14日短縮できる。燃料を含む1回の運航コストはこれまでより約200万元節約できる。

「遼海欧」は貨物船が遼寧省の港湾から出港し、北極北東航路を経由し、最終的にヨーロッパ各港湾に到着する海上輸送大ルートで、総距離2936海里、ヨーロッパの各港湾を最終目的地としている。営口港生産業務部の責任者によれば、昨年、営口港の対外貿易貨物は合計670万トンで、約150万トンがヨーロッパへ運ばれ、そのうち、30万トンの貨物は北極北東航路の利用に適しているという。

東北と西南地域を結ぶ高速鉄道 初運行

（遼寧日報7月2日）

中国鉄道瀋陽局グループ有限公司によれば、7月1日、瀋陽北駅と成都東駅を結ぶ高速鉄道列車 G1284/1、G1282/3号の運行が始まった。これは「東北発、四川行」の初めての高速鉄道列車で、東北地域と西南地域を結ぶ最初の高速鉄道列車だ。

この列車は遼寧省、天津市、河北省、河南省、陝西省、四川省など多くの省を通過し、距離2556キロメートルの全国でも有数の長距離ルートで、運行時間は14時間33分。

また、中国鉄道瀋陽局グループ有限公司は2018年7月1日0時から新しい運行ダイヤを実行する。このダイヤに基づき、長春市、瀋陽市、長沙市を結ぶ初の高速鉄道列車の運行が始まり、瀋陽から長沙までの所要時間はこれまでの22時間04分から11時間48分に短縮される。

錦州港の海運・鉄道複合一貫輸送

今年上半期に3ルート開通

（遼寧日報7月4日）

錦州港は新しい貨物の始発地と海運・鉄道輸送ルートを積極的に開拓し、コンテナ市場の新しい変化に対応し、市場のチャンスをつかむことに取り組んでいる。今年上半期、「満洲里—錦州港—広州」、「ジャラントン—錦州港」、「綏芬河—錦州港」という3つの海運・鉄道複合一貫輸送新ルートを開通させた。

近年、錦州港は国家の「一帯一路」建設に融合し、「一帯一路」建設に合致する地点を探る努力を重ね、「遼満欧」と「遼蒙欧」大ルートの構築に全力を尽くした。

特に今年に入ってから、錦州港は「一帯一路」建設のための新しい口岸の構築を責務とし、港湾の対外貿易への依存度を徐々に高め、海運・鉄道複合輸送新ルートの開拓を通じて中モロ3国の取引先にシームレスな物流サービスを提供し、陸と海の「シルクロード」の有機的融合を着実に実現する。

遼寧自由貿易試験区大連エリア 世界自由経済区機構に加盟 (遼寧日報7月5日)

遼寧自由貿易区大連エリアの関係者によれば、先頃、世界自由経済区機構(World Free Zones Organization; WFZO)が遼寧自由貿易区大連エリアの加盟を承認した。これによって、大連エリアは上海自由貿易試験区に次いで世界自由経済区機構に加盟した全国2番目の自由貿易試験区になった。

本部がアラブ首長国連邦の首都ドバイにある世界自由経済区機構は2014年に創立された非営利団体で、250以上の団体が会員になっており、会員間の対話・交流、自由貿易区における企業間の投資・協力を促進している。今回の加盟により、大連市がこれから自由貿易区の建設をさらに推進し、大連自由港の建設を申請する過程で、同機構が管理モデルや運営実行を指導し、大連エリアの広報活動を強化するとともに、航空輸送物流・越境電子商取引・国際購買・国際仕分け・国際配達などの核となる業務において、大連エリアとドバイ空港自由区、ジュベル・アリ自由港との協力を促進する。

北東アジア国際文化観光推進週間 延辺で開幕 (吉林日報7月7日)

7月7日、北東アジア国際文化観光推進週間が延辺で開幕し、巴音朝魯・吉林省委員会書記が出席し、景俊海・共産党省委員会副書記兼省長があいさつした。

景俊海副書記は、「さわやかな吉林・22度の夏」を打ち出し、避暑リゾートと冬季氷雪の二大特徴をいかして、一年中稼働する観光の新しい枠組みを実現するため、ビジネスチャンスをつかみ、商談・協力を進め、来賓にも新しい「吉(林)人」となってもらいと述べた。

国連世界観光機構持続可能発展部のソフィア・グテーレス副部長、省レベルの幹部らが開幕式に出席し、国内外の文化観光分野の専門家や国際機関の代表、駐中国外国大使、国内外の著名な企業、投資家など、あわせて2万人余りが参加した。

越境デジタルビジネス総合試験区 長春など22都市で新設 (吉林日報7月14日)

7月13日、李克強総理が国务院常務会議を開き、積極財政政策を効果のあるものとするために、中央政府の予算執行とその他の財政収支の審査で出てきた問題について整理・改善を行った。越境デジタルビジネス総合試験区の新設を決定し、対外開放を推進し、外国貿易のモデルチェンジとバージョンアップの促進を目指す。

会議では、越境デジタルビジネスなどの新業態の成長を加速させることが確実に開放を拡大し、輸出入を増加させ、人々の消費の向上と国内の発展需要を満足させる重要な措置であると指摘された。2015年以降、国务院が設立を承認した杭州などの越境デジタルビジネス総合試験区では大きな成果が得られ、取引額が2年連続で2倍以上となり、外国貿易の新しい成長スポットとなっている。

会議では、デジタルビジネスの基礎条件が良く、輸出入発展の潜在力が高い地方を選び、同時に中西部や東北地域に特に重視して、北京・フフホト・瀋陽・長春・ハルビン・南京・南昌・武漢・長沙・南寧・海口・貴陽・昆明・西安・蘭州・アモイ・唐山・無錫・威海・珠海・東莞・義烏などの22都市で、越境デジタルビジネス総合試験区を新設するとした。

さらに、関係部署と各都市の政府は外国貿易の分野で「放管服(行政の権限移譲・監督管理の強化・サービスの最適化)」改革を推進し、越境デジタルビジネスを突破口に物流・貯蔵・通関などの流れの簡素化、審査の簡便化、通関一体化、情報の共有などの付帯政策の整備を行い、監督管理の刷新を推進して、国際貿易の自由化・利便化・業態のイノベーションを進めていくことが求められた。

内モンゴル中医 モンゴルの複数の医療機関と協力へ (内モンゴル日報7月15日)

先頃、内モンゴル中医(漢方医学)が「一带一路・中モ科学技術成果展示交易会」をきっかけに、モンゴル国国立伝統医療研究院をはじめとする複数の機関と中医診療、中モ中医薬原料の品種調査、

研究などの面で協力することを決めた。

協力の内容は、第1に病院間の越境転院メカニズムの構築。第2に、シンポジウムの開催や医療従事者の相互派遣。第3に、モンゴル国立医科大学薬学部と共同による中モ中医薬原料の品種の調査・研究。第4に、モンゴル国国立伝統医療研究院と共同によるモンゴル中医薬の基準化と、中モ中医薬原料の栽培の研究などだ。

中口東部天然ガスパイプライン工事 国境を越える (黒龍江日報7月19日)

7月11日早朝、中口東部天然ガスパイプライン建設工事で、全長1127メートルのパイプラインが国境線を越えることに成功し、ロシア国内側との接続も無事に終了との速報が入った。これはパイプライン工事で初めて行われたシールドトンネルにおけるパイプライン取付工事で、この新しい取り付け技術により、中国の小断面のシールドトンネルに大口径のパイプラインを取り付ける技術的な空白が埋められた。

中口天然ガスパイプライン工事は、中国のエネルギー戦略において重要なプロジェクトで、黒龍江省内およびロシアの国境内ではすべて高地寒冷地域を通過しなければならず、工事の条件もきわめて厳しい。同時に、中国で初めてのスマート技術による実験的工事で、パイプラインのデジタル化への全移行、運営の完全スマート化を実現する。

中口穀物回廊プロジェクト実施地 営口に決定 (遼寧日報7月22日)

7月20日、およそ40日間の協議と交渉を経て、「中口穀物回廊」プロジェクトの実施地が中国(遼寧)自由貿易試験区営口エリアに決定した。

営口市は北東アジア経済圏、環渤海経済圏、遼寧沿海経済帯のすべてに属し、「一带一路」中モロ経済回廊の海への出口でもある。近年、営口市とロシアの経済交流がますます緊密になってきた。営口港はロシア鉄道と協力して海上・鉄道複合一貫輸送大ルートを共に建設し、ロシア側も数十社の企業が営口市に投資して工

場を建てた。

今回締結された「中ロ穀物回廊」プロジェクトは両国の投資、貿易、金融など多分野での協力を含み、営口市に積極的に「一帯一路」建設に参加させる重要な措置であり、「一帯一路」中欧班列帰路物資の最終集散拠点の構築のための基礎を築き上げる。さらに、このプロジェクトは中ロ両国の経済・貿易協力の拡大に貢献するだけでなく、営口エリアが地域の国際物流センターと国際海上・鉄道複合一貫輸送大ルートの主要ターミナルになることにも寄与する。

今年上半期

大連口岸の並行輸入車急増

(遼寧日報7月31日)

7月29日、大連税関の情報によると、自動車および自動車部品の輸入関税の引き下げにより、大連口岸の並行輸入車の輸入量が急増した。7月前半、大連大窯湾保税港区が区外に出る申告をした保税並行輸入車は1363台で、今年上半期の輸入総量と同じ水準に達した。

5月22日、国務院関税規則委員会 は、7月1日から自動車の輸入関税を25%、20%から15%に引き下げ、自動車部品の輸入関税を8%、10%、15%から6%に引き下げると発表した。大連大窯湾口岸は東北地域で唯一承認された自動車輸入の専用口岸で、急増した輸入車の迅速な通関を保障するため、大窯湾税関は特別専用ルートを設置し、予約制度を導入し、管理・監督の流れを最適化させた。

7月に入ってから、大連明岩国際貨物輸送代理有限公司の華永・現場業務支配人は大窯湾税関検査センターで対応に忙しい。関税が引き下げられて以来、同社が保税倉庫に一時保管した並行輸入車の発注書は大幅に増加した。そのうち、300台余りの自動車を検査する必要がある。大窯湾税関は事情を把握したあと職員を増やし、毎日の業務計画を効率よく完成させている。

中欧班列、綏芬河駅から初入国

(黒龍江日報8月4日)

8月2日16時02分、41個のコンテナから構成される中欧班列（ハバロフスク・成

都）が1742トン木材を載せてゆっくりと綏芬河駅に入った。これは同駅が中欧班列専用コンテナの取扱駅になってから到着した初めての帰り便で、綏芬河駅から入国した後、成都へ向かう。

7月12日、中国鉄道総公司はハルビン局集团公司管轄の綏芬河国境駅を中欧班列専用コンテナ取扱駅に加えた。

この列車は成都陸港グループが「一帯一路」沿線の中国東部口岸・綏芬河駅で開通した最初の帰りの中欧班列で、月に2~4便の運行が計画されている。今回入国した列車はロシア・ハバロフスク付近の木材製品を輸送したが、9月からはロシア極東地域のウスリースク、ダリネレチェンスク、コムソリスク・ナ・アムーレの木材製品を増やす予定だ。綏芬河駅は独特な地理的優位性と良好なインフラによりユーラシア国際複合一貫輸送ルートの一部となっている。同駅の国際複合一貫輸送コンテナ物流センターの貨物エリアの1日平均コンテナ取扱量能力が440TEUに達している。

太陽光発電新エネルギープロジェクト

策克口岸で発電開始

(内モンゴル日報8月6日)

先頃、策克口岸経済開発区における初の太陽光発電新エネルギープロジェクトである星晨煤業貿易有限公司30兆ワット太陽光発電プロジェクト第1期が蒙西電網に接続され、系統連系型発電を実現した。

同プロジェクトはアルシャー盟の2018年盟レベル重点建設プロジェクトで、2期に分けて実施される。第1期の工事は2017年12月から始まり、投資総額は2億元。7カ月余りの工事を経て、6兆ワットの太陽光発電パネルと発電所関連設備の設置、コンクリート基礎など、工事全体のおよそ70%が完了した。残りの14兆ワットの太陽光発電パネルの設置も近日中に終わる見込みだ。太陽光発電所の建設はすべて完成していないが、当面の発電機能が整ったため、発電機を蒙西電網に接続した。

同プロジェクトは竣工後、年間平均発電量は3200万キロワット、2000万元の経済的収益が得られ、地方政府の税収も

320万元増える見込み。そのほか、毎年標準炭11383トン節約でき、二酸化硫黄、二酸化炭素、オキシカーボンなどの排気量が毎年約2万9819トン減少する。同時に、余った電気はモンゴルに供給できる。

中ロ天然ガスパイプライン東ルート

北部区間の工事順調

(黒龍江日報8月14日)

中ロ天然ガスパイプライン東ルートプロジェクトは、中国がはじめて口径1422ミリ、X80グレード、12兆パスカル高圧に耐えられる超大口径かつ高強度の鋼管を導入して建設する世界レベルの天然ガスパイプライン工事だ。このパイプラインは中ロ国境・黒河市から始まり、終点の上海に至る9省・区・市を経由し、3710キロメートルが新設パイプで、1700キロメートル余りの既設パイプも組み込まれて計画されている。来年10月には北部区間が営業を開始し、2020年末には全線が開通する見込みだ。

完成すれば、中ロ天然ガスパイプライン東ルートは現在の地域天然ガス輸送パイプラインネットワークに接続し、東北、環渤海湾、長江デルタ地域に、良質で環境にやさしい天然ガスを安定的に供給できる。中ロ両国が定めた毎年380億立方メートルの輸送量で計算すると、二酸化炭素の排出量が年間1.42億トン、二酸化硫黄の排出量が年間182万トンされることになる。

「道路・鉄道」複合自動車輸送列車

黒龍江省で初開通

(黒龍江日報8月15日)

8月14日、10両編成の貨物輸送列車が99台の自動車を載せてハルビン新香坊国際コンテナセンター駅から出発した。11時間後には目的地の牡丹江駅に到着する。これは中国鉄道ハルビン局集团有限公司が運行した初めての「道路・鉄道」複合自動車輸送列車で、ハルビンを中心に省内外16都市に及ぶ複合一貫輸送グリーン物流ネットワークの構築に重要な意味を持つ。

従来の自動車輸送はすべて道路輸送だったが、黒龍江省の冬の氷雪のため、長距離の道路輸送には多くのリスクが伴うとともに、「行きは満載、帰りは空車」とい

う不利な要因もあり、輸送コストの高騰をもたらした。そこでハルビン局集団公司是、中鉄特貨公司及重慶中集汽車物流公司及共に「道路+鉄道」の複合一貫輸送モデルを開発し、輸送効率を向上するとともに、コストを低減し、自動車輸送の難問を解決した。

鉄道関係部門はハルビン、長春、瀋陽、大連などに中継地点を設置している。全国各地からの自動車は最初に道路輸送でハルビンの新香坊自動車物流基地に運ばれ、列車編成の作業後、東北貨物快速輸送列車で牡丹江、ジャムス、ハイラルなど16都市に輸送される。ドアツードアのワンストップ輸送サービスも提供されている。

14日に出発した「道路・鉄道」複合輸送列車は長安、比亞迪、フォルクスワーゲン、フォードを含む99台の自動車を載せたJSQ6型の商品車輸送専用列車で、上下2層構造、1両10台の自動車を積載する。

黒龍江空港集団

羽田空港と多分野の協力を展開

(黒龍江日報8月21日)

8月20日、首都空港集団公司及日本空港ビルデング株式会社の協力交流会がハルビンで開催された。会議では、黒龍江空港集団及日本空港ビルデング株式会社が人材育成、空港ビジネス開発、航路開拓などの面での協力について協議を行った。

首都国際空港と羽田空港は世界でも忙しい空港で、利用者数はそれぞれ世界2位と3位となっている。首都空港集団及日本空港ビルデング株式会社の「戦略的パートナーシップ」は締結してから10年目に入った。

黒龍江空港集団は首都空港集団傘下の重要な構成メンバーで、13の拠点空港と地方空港を有し、全国5位になっている。ハルビン空港は2015年から2017年までの年間利用者数が14.25%伸び、全国民用航空業界の平均水準を上回った。2016年以降、ハルビン空港の利用者数は東北地域で1位となっている。今年の利用者数は延べ2000万人を突破する見込みだ。現在、ハルビン空港における日本への国際便は東京、大阪、新潟、名古屋の4

都市に就航しており、ここ3年、利用者数の平均伸び率は48.9%に上った。ハルビン空港国際線の利用者数のうち、日本路線を利用する旅客数の割合は2014年の9.8%から2017年の25.2%に増えた。

黒龍江省党委員会及省政府は民用航空局と連携してハルビン国際空港拠点戦略計画を立て、2025年までに空港利用者数4200万人、貨物輸送量40万トン、2035年までに空港利用者数8000万人、貨物輸送量120万トン、世界レベルの国際大型ハブ港を構築する目標を明確化した。

ロシアの青年代表100名

遼寧省で視察交流

(遼寧日報8月21日)

8月20日、中ロ青年イノベーション円卓会議が瀋陽で開催された。会議は「青年のイノベーション」をテーマとし、国際的な大きな環境のもとでの地域経済協力と青年のイノベーション・起業の2つの議題をとりあげ、中ロ両国の青年交流のために国家と地方レベルの交流プラットフォームを提供した。

ロシア青年連盟の代表100名は全国青年連合会の招きで、8月19日から26日まで遼寧省に1週間の交流訪問をしている。今回の訪中代表団は5回目で、ロシアの教育・科学省から委託されたロシア青年連盟が代表を選出・派遣し、メンバーはロシア政府・政党・経済貿易・社会組織・メディア・学術などの分野から組織されている。目的は、中国の政治・経済・社会と青年の発展状況について理解し、中ロ各界の青年間の交流と協力をさらに進めることにある。

訪問期間中、代表団は瀋陽・大連両市を訪れ、中国独自の、あるいは中ロ双方の友好を象徴する歴史的な建築物、展示館、企業や学校を参観し、経済発展・イノベーション起業・社会文化などの面で意見交換する。

内モンゴルと東北地域を結ぶ

初の高速鉄道、調整試験開始

(内モンゴル日報8月23日)

8月20日、中鉄十四局が建設に参加した内モンゴル自治区と東北地域を結ぶ初

の高速鉄道、遼寧省・新民北から内モンゴル自治区・通遼までの高速鉄道が調整作業を開始し、年末には運行を開始する予定だ。

新しい高速鉄道の調整試験は設計速度で運転することを目標とし、規定の速度で各システムの総合的な検査を実施し、牽引や電気の供用、電線網、通信、信号などのシステム機能を検査し、路盤・レール・橋梁・トンネルなどの建造物を検証すると同時に、全線のハブシステムや全体のシステムとの調整と最適化を実施し、その機能と性能を設計時の条件に合わせ、全線の開通と運行に科学的な根拠を与える。

工事は2016年6月に開始し、京瀋高速鉄道の新民北駅から始まり、遼寧省・彰武、内モンゴル自治区・甘旗卡を経て、通遼駅までの総距離197キロ、複々線電化の砂利基盤のレールで、設計速度は250キロ。駅は新民北・彰武・甘旗卡・通遼の4カ所が設置され、章古台・木里図の2カ所が留保されている。この高速鉄道は国家計画の「八横八縦」高速鉄道網の構成部分であり、建設中の京瀋高速鉄道とつながり、東北地域から全国の高速鉄道網に合流する。

開通後、通遼から瀋陽までの運行時間は従来の5時間から1.5時間前後まで短縮され、通遼から北京は従来の14時間前後から3.5時間前後まで短縮される予定で、自治区東部地域と環渤海地域経済・社会交流を強化し、モンゴル東部地域、遼寧地域、京津冀地域の協同発展推進に積極的な役割を果たすだろう。

第12回延吉・図們江地域

国際投資貿易商談会開幕

(吉林日報8月29日)

爽やかな秋風が吹き、稲の花の香りが漂う8月29日、第12回中国延吉・図們江地域国際投資貿易商談会が延吉国際コンベンションセンターで開催された。フランス、北朝鮮、アメリカ、韓国の駐瀋陽総領事館の代表、友好都市の代表、国内外の経済貿易団体・企業界の代表が開幕式に出席した。

今回の商談会は「開放・イノベーション、協力、ウィンウィン」をテーマとし、「延辺

州経済貿易協力のプラットフォーム、吉林省の対外開放の窓口、図們江地域国際交流の担い手、『一帯一路』建設の貿易の中核」と位置づけられ、商品展示・商談、投資協力、経済貿易フォーラム、広域観光という4エリアで構成されている。会場では合計406ブースが設けられ、国内外からの参加者は約1万人、そのうち、出展者は約1500人、バイヤーと視察者は約6000人という。

メイン会場である延吉での経済貿易交流イベントのほかに、敦化では中国医薬品質管理サミットおよび敦化医薬フォーラム、琿春では図們江地域自由貿易区シンポジウムなどの経済貿易イベントも開催され、今回の商談会では投資商談と経済貿易交流がより重視されている。

8月28日に行われた投資環境説明会およびプロジェクト調印式典では、投資総額207.38億元を含む合計23件のプロジェクトが調印された。

ハルビン総合保税区

初の越境電子商取引貨物が到着

(黒龍江日報8月31日)

先頃、1600箱の初の越境電子商取引貨物がハルビン総合保税区に到着した。貨物は日本からの輸入化粧品で、大連税関からハルビン税関に運ばれ、総合保税区に入った。

日本からの輸入化粧品は1600箱、4万点、168.16万元。貨物は保税区モデルで一時的に保管される。つまり、税関の監督管理下に置かれた貨物に対しては関税を課さないが、消費者が電子商取引を通じて発注した後に通関手続きを済ませ、宅急便などで貨物をハルビン総合保税区から消費者の手に届ける。伝統的な直送モデルに比べれば、ハルビン総合保税区の越境電子商取引貨物は最速で、「朝に注文を確定すれば、午後に家に届けられる」といったショッピング体験を提供できる。同時に、貨物の一括発送・国内ストック方式が導入されたため、単品の国際送料が大幅に下がり、消費者はより手頃な値段で世界各地の良質な製品を楽しむことができる。

現在、総合保税区越境電子商取引で販売されている商品は、主に日韓の化粧

品、オーストラリアのベビー・マタニティ用品、欧米の小型家電などを含む100種目余りのヒット商品に集中している。

■モンゴル

モ韓の住宅金融団体が提携

(MONTSAME 7月3日)

モンゴル抵当公社は2日、債券に関する第5回ハイレベル会合をウランバートルで開いた。この会合でモンゴル抵当公社は韓国住宅金融公社と提携覚書に署名した。

この覚書は、住宅と住宅ローンの市場での共通目標の達成のための協力を強化し、喫緊の諸問題や最近の重要な課題を処理し、住宅金融の進歩のための先進的戦略の実行ノウハウを交換し、この分野で共同調査研究を行うことを目的としている。

ハイレベル会合はモンゴル抵当公社が財務省、建設・都市計画省、金融モニタリング委員会と協力して開催した。

ウランバートル市と ESCAP

3方針で協力

(MONTSAME 7月4日)

ウランバートル市のバトボルド市長は3日、国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)のカヴェ・ザヘディ事務局次長と面会した。この会合で双方は、クリーンな都市づくりに関する意見を交換し、2者協力・交流の今後の拡大の可能性を検討した。

カヴェ事務局次長は、ESCAPとウランバートル市の間に2者協力を拡大する幅広い可能性があることを明言した。同次長によれば、ESCAPは「環境保全」、「経済」、「中小企業支援」の3方針でウランバートル市と直接協力関係を築くことにしている。

アジア防災閣僚級会合

ウランバートルで開幕

(MONTSAME 7月4日)

アジア防災閣僚級会合が3日間の予定で7月3日、ウランバートルで開幕し、初日の開会式に出席するために50カ国から3000人余りがモンゴルに到着した。

会合の開会式でエンフツップシン副首相がスピーチし、仙台宣言の目標達成のため

の国家戦略に、災害に備えた持続的インフラの整備問題が盛り込まれていることを強調。副首相は、今回の会合で仙台宣言とウランバートル宣言の目標達成のためのアジア行動計画が採択されるだろうと述べた。

カタール

モンゴルとの航空路開設に前向き

(MONTSAME 7月5日)

バトルガ大統領は4日、ウランバートルで開催中のアジア防災閣僚級会合に出席しているカタールのスルタン・ビン・サード・アル・ムライヒー外務担当国務大臣と会談した。

この会談ではモンゴルとカタール間の空の直行便の開設が話題となった。ムライヒー大臣はカタールの国営航空会社がモンゴルへの直行便を運航させることができると述べ、この件に関する対話の加速化に前向きであることを伝えた。大臣はさらに、航空路に関する問題の迅速な処理が二国間の人的交流と物流を拡大し、それが今後の両国間の貿易とビジネスの成長を促進するだろうと指摘した。大臣によれば、カタールの経済界は主に、モンゴルの観光部門への投資に前向きだという。

バトルガ大統領は、観光部門への投資の機会が広く開かれていることを指摘し、航空路に関する交渉の可能性に賛同した。

鉄道建設のために新会社を設立

(MONTSAME 7月10日)

9日の定例閣議で、国が51%以上を所有するタバトルゴイ鉄道社の設立が議決された。

タバトルゴイ・ガシューンスハイト区間の線路敷設プロジェクトの許認可と資金は政府系のモンゴル鉄道社から新会社へ移譲される。線路の敷設に必要な一定額の資金は、石炭の先物取引によって調達される。

モンゴルが日本に人道支援

(MONTSAME 7月17日)

ツォグトバートル外相は16日、高岡正人・在モンゴル日本国大使と面会し、モンゴル政府が西日本豪雨の復旧に10万ドル規模の人道支援を行うことを伝えた。

「モンゴル国民は豪雨による西日本の人的犠牲と被害について非常に心を痛めている。文字通り数日前、アジア防災閣僚級会合がウランバートル市で開催され、協力して災害を乗り越えることが話し合われた。我々がこの問題を協議した直後に、日本であのような大災害が起こった。モンゴル国民は近親者を亡くした深い悲しみを共有し、被災者の方々ができるだけ早く立ち直られるよう願っている」と大臣は述べた。

ADB 融資

主要道路改修費に6000万ドル (MONTSAME 7月23日)

モンゴル国政府とアジア開発銀行(ADB)は、地方道路の改修・メンテナンスプロジェクトへの資金提供に関する融資契約を締結した。このプロジェクトの枠内で、モンゴルと中国、ロシアを結ぶ自動車回廊の重要区間であるウランバートルーダルハン区間とダルハンーアルタンブラグ区間の道路311キロが改修される。このプロジェクトの資金調達のために、モンゴル側はADBから特悦融資6000万ドルを受けるとの契約を締結した。

さらに、このプロジェクトの枠内でウランバートルーダルハン区間では、見通しが悪く、ヘアピンカーブが多く、起伏が激しい9区間が改修、拡張され、既存の道路標識は修繕されて新しい標識が設置される。

モ中合弁自動車運送会社が設立 (MONTSAME 7月25日)

7月18日、ガンツモード・ガシューンスハイト間モンゴル・中国国境検問所を経由する国際自動車運送分野での協力に関する協定書の署名式が行われた。

これを受けて、モンゴル・中国合弁運送会社が両国の運送会社の参加で設立された。特に、モンゴル側からはGBM社、中国側からは内モンゴル自治区バヤンノール市の自動車運送会社が参入した。設立の目的は、ガシューンスハイト(モンゴル)とガンツモード(中国)の検問所間の新しい国際自動車運送ルートの開拓だ。

このモ中合弁会社は、モンゴルと中国の間の旅客・貨物輸送、観光、貿易分野のサービスを提供していく。

空港の近代化費用

クウェートの基金が提供 (MONTSAME 7月26日)

7月18日、アラブ経済開発クウェート基金(Kuwait Fund for Arab Economic Development, KFAED)とモンゴル国政府が、ウンドゥルハン空港の近代化費用350万ドル規模の融資に関する協定書に署名した。署名式には駐モンゴルクウェート大使、KFAED 副理事長が出席した。

このプロジェクトの実施の一環で、待合ホールの総合的整備、管制塔建設、防護柵の更新、滑走路の照明の設置、乗降客サービス、貨物・荷物輸送サービス用設備の設置に係る作業が行われる。プロジェクトの工事は2021年6月30日までに終わる。

KFAEDはモンゴルのインフラ整備と保健・医療分野で特別融資や補助金を提供している。同基金によって、中央熱傷病棟の建設費として800万ドル規模の無償支援が行われた。資金提供の協定書は2017年5月に署名されている。

欧州規格の国産ワクチン製造へ (MONTSAME 8月1日)

バトソリグ食糧・農牧業・軽工業大臣は7月31日、ハンガリー外務省関係者と駐モンゴルハンガリー大使と面会し、生物学的製剤工場「ピオコンビナート」の操業再開での協力について協議した。

バトソリグ大臣は、「我が国が家畜の伝染病予防ワクチンを製造していないため、欧州規格を満たす国産ワクチンの製造を整備することが重要だ。この問題の解決に2500万ドル規模の特別融資を提供してくれたハンガリー政府に感謝している」と述べた。大臣はまた、モンゴルが獣医学、軽工業、医療衛生教育の部門でのハンガリーとの協力で前向きであることも話した。

この面会で双方はピオコンビナートの近代化及び拡張の工事を開始する目的での連携に関する覚書に署名した。工事は1~2年を予定している。その結果、工場は乾燥ワクチン1500万~2000万回分、液体ワクチン1000万~1500万回分を製造できるようになる。さらに、工場に附属して実験室も建設される。ここで国際規格に則った製品の複合分析を行うことができる。

ハス銀行に対する技術協力 (MONTSAME 8月7日)

ハスは、Global Climate Partnership Fund(GCPF)が保証するグリーンローンを受託者に提供するモンゴルで唯一の商業銀行だ。

GCPFは、国際規格と世界の優良な先例に従った社会・環境評価方法の共同策定のための独自の国際技術サポートプログラムの枠内で、ハス銀行を選んだ。この方法は、融資の際の社会事業、環境業界のリスクを銀行の専門スタッフが明らかにして、分析するのをアシストするためのものだ。

GCPFは2012年からハス銀行のグリーンクレジットに資金提供しており、この間、毎年、再生可能エネルギー源及び省エネルギー分野の1000件余りのプロジェクトに対して融資金を提供している。

モンゴル人医師

日本で救急医療に従事

(MONTSAME 8月10日)

ウランバートル救急医療センターと日本の国際医療情報センター(AMDA)の提携の一環で、モンゴル人医師のアルタンザガスさんが日本で、災害被災者の救急医療に従事している。そのほか、アルタンザガスさんは水害被災者の食料、医薬品の確保活動に参加し、メンタルケアとメンタルサポートも行っている。

ウランバートル救急医療センターは6年以上AMDAと提携している。2013年には、2人のモンゴル人医師が台風で被災したフィリピンで活動した実績がある。

モンゴルの林業界

カナダの経験を取り入れる

(MONTSAME 8月14日)

ツェレンバト自然環境・観光大臣を団長とする森林減少・森林劣化と温室効果ガス排出削減に関する取り組み(国家UN-REDDプログラム)の関係者が、カナダのプリティッシュコロンビア州で開かれた木材産業の経験交換の会議に出席した。カナダ側からは、天然資源大臣、気候変動・統一計画局長、プリティッシュコロンビア大学の研究者らが出席した。

会議の中で、モンゴルの代表団は天然

資源省の活動の説明を受け、気候変動に関する意見を交換し、今後の協力について協議した。双方は、上級クラスの森林・天然資源管理分野の研修にモンゴル人専門家を招へいする可能性についても検討した。

会議の結果、森林の減少と不足に対する政策の策定情報を政府に提出し、国家 UN-REDD+ プログラムの戦略改善の過程で発生する諸問題を明示し、それらのもっとも前向きな解決策を探すことが決まった。

外資系大手コンサル会社 モンゴル市場に進出 (MONTSAME 8月15日)

モンゴル商工会議所が大手コンサルティングファームのマッキンゼーと8月20日から、合同プロジェクト「組織健康度指標 (Organizational Health Index)」に取り組む。

このプロジェクトの実施によって、外国の大手企業にはモンゴルの企業への資本参加の可能性が生まれることをモンゴル商工会議所のサラダバー副会頭が述べた。同プロジェクトの枠内で、マッキンゼーはモンゴル企業10～15社と提携することになる。

オルホン県 口中イランに食肉を輸出 (MONTSAME 8月22日)

2018～2019年にオルホン県の4社がロシア、中国、イランに4000トンの食肉を輸出する。特に、エルドミート社は馬肉1000トン、エルデネト・マフ・マーケット社は牛肉500トンをイランに、モンゲマ社は馬肉1590トンをロシアに、ジャルガラント・マフ・マーケット社は馬肉1000トンを中国に輸出する。

このほか、これらの企業は契約に従い、国家備蓄倉庫に肉を提供することになっている。

中モ貿易高 2020年までに100億ドルを目指す (MONTSAME 8月23日)

ツォグトバートル外務大臣と、モンゴルを公式訪問中の中国の王毅外相の会談が行われた。この会談で双方は、2018～2019年の中モ両国外務省の協力及び協力プランに関する政府間覚書に署名した。

モンゴルと中国は来年、国交樹立70年を迎える。モンゴルは中国が70余年の間、国交を維持している10カ国のうちの一つだ。

会談で双方は、自由貿易区「ザミンウ・エレンホト」の創設など、両国間の自由貿易協定の締結のための準備の開始について合意した。モンゴルの大統領と首相は今年中国を訪問し、両国関係の一層の強化を方向付けた。

会談ではさらに、両国の現実的で互恵的な協力を強化する重要性が指摘された。双方は2020年までの二国間貿易高の100億ドル達成を目指していく。

進展するモ・ロ・中3国間経済協力 (MONTSAME 8月27日)

8月17～19日、エレンホト (中国) で第10回モンゴル・ロシア・中国貿易経済フォーラムが開催され、モンゴルから130社、中国から800社、ロシアから38社の代表者が出席した。会期中、3国の企業関係者らは総額13億ドル相当の契約を締結した。

フォーラムの主要な目的は「中国・ロシア・モンゴル経済帯形成」計画の推進であり、3カ国間の友好関係の強化だ。

モンゴル代表団の団長はサンジミヤツブ国会副議長が務めた。フォーラムの枠内で見本市・物産展が開催され、モンゴル商工会議所に加盟する130社の関係者が自社の商品やサービスを紹介した。

フォーラムの枠内で開かれた「ザミンウ・エレンホト経済協力の問題」と題した円卓会議では、ガンボルド・モンゴル副首相顧問 (自由貿易区担当) が両国国境沿いに共同自由貿易区の創設に関するモンゴルの立場を表明し、この方面でモンゴル側が実施している作業について紹介した。

海外ビジネス情報 MAP



列島ビジネス前線

■秋田県

**秋田—台湾、新たに82便
観光人気、本年度計98便
(秋田魁新報7月13日)**

県は12日、台湾の航空会社3社が、秋田空港発着のチャーター便計82便を9月下旬から来年2月下旬にかけて運航すると発表した。本年度の台湾チャーター便は計98便となり、過去最多だった昨年度の120便に次ぐ便数となる見通し。

内訳は、遠東航空(台北市)が50便、エアー航空(桃園市)が26便、中華航空(同市)が6便。定期便化に向けては、修学旅行やツアー旅行など、本県から台湾への旅行需要を掘り起こせるかがカギになるとみている。

**県と中国甘粛省 林業で技術協力
(秋田魁新報7月25日)**

本県と友好関係にある中国・甘粛省の林業庁訪問団が24日、来県し、県農林水産部と林業の技術協力に関する覚書を結んだ。県は、県内林業関係者でつくる県林業育成協会(武田英文会長)などがこれまで甘粛省で植樹した木々の育成を指導するほか、活動で得た知見を県内の森林保護に生かす。

中国では乱伐などにより、農地の劣化や洪水被害が発生。主産国への黄砂の飛来も問題となっている。県林業育成協会は2004年から甘粛省での植樹をスタート。昨夏には100万本を突破した。県農林水産部の担当者が来年度以降、現地を訪れて植樹後の状況を視察し、具体的な協力活動を定める。

■山形県

**東北公益大 米口の大学と連携協定
(山形大学8月21日)**

東北公益文科大学(酒田市)は、米国のセントラルコネチカット州立大とロシアのイルクーツク総合大とそれぞれ連携協定を締結し、20日に公益大で開いた記者会見で発表した。公益大が協定を締結する海外

の大学は8大学となった。

イルクーツク総合大は、約1万5千人の学生のうち700人が世界40カ国からの留学生。16年度から公益大生の留学受け入れを始め、本年度を含めて20人が約3週間の短期留学を、2人が約10カ月の長期留学を経験している。協定締結は今年13日。いずれの協定も、留学を軸にした学生の交流にとどまらず、共同研究や互いのサマースクール開催などを盛り込んだ。

■新潟県

**新潟農商、ロシアへ初の県産米輸出
日本食店や富裕層狙う
(新潟日報7月6日)**

コメ集荷販売・輸出の新潟農商(新潟市秋葉区)は今月、県産米のロシアへの輸出を始める。ロシア貿易を手掛けるJSN(同市中央区)を通じ、業務用と小売用の計約9トンを出荷する。ロシアへの県産米輸出は同社にとっては初めての取り組み。モスクワでも日本食ブームが続いているといい、日本食を出す飲食店への販路拡大や富裕層を中心とする消費者への販売を通じてロシア市場に県産米を浸透させていく。

県産米輸出の主力企業である新潟農商は、昨年2月にモスクワで開かれた食品見本市に出品。現地シェフから高い評価を得て輸出を決めた。業務用は「こしいぶき」5トンで、日本食レストランで寿司用などに使われる。JSNによると、モスクワの店では秋田県産「あきたこまち」が多用されているといい、本県産米が競争に加わる形だ。

**新潟—ロシア極東チャーター便
今夏、4年ぶり増便
(新潟日報7月19日)**

今夏の新潟空港とロシア極東のハバロフスク、ウラジオストク両都市とを結ぶチャーター便が19日から運航を始め、昨年より1便多い計12便が運航する。県が18日までに発表した。同便の便数は減少傾

向が続いており、増便は4年ぶり。

今夏のチャーター便は8月26日までの計6日間、ロシアのヤクーツク航空が91席の機体で運航する。ハバ線が7月19日、26日、8月23日、30日の4日間で各日1往復の計往復。ウラジオ線は7月22日、8月26日の2日間、それぞれ1往復する。

**県産米輸出最高3823トン
金額も更新7億2518万円
(新潟日報7月28日)**

2017年度の県産米の輸出量、輸出金額がともに過去最高となったことが27日、県の調べで分かった。アジアを中心に日本食ブームが続く、各国の日本食レストランが他店との差別化を図るためにブランド力が高く、まとまった量を提供できる本県産を選んでいるためとみられる。

県が県産米の輸出を手掛ける約20社に聞き取り、まとめた。17年度の輸出量は前年度比1.5倍の3823トンで、6年連続で過去最高を更新。輸出金額は同1.4倍の7億2518万円で、5年連続の記録更新となった。国・地域別での輸出量は、香港が最多の1258トン、シンガポールが1018トン、台湾が448トンで続いた。

**北東アジア FTA を提言
ERINA、東京でセミナー
(新潟日報8月2日)**

ERINAは1日、東京都内で、北東アジアの経済成長についてのセミナーを開いた。ERINAの河合正弘代表理事は「域内協力を進める必要性が高まっている」と話し、北東アジア各国による自由貿易協定(FTA)の締結などを提言した。

セミナーは書籍「ERINA 北東アジア研究叢書7 北東アジアの経済成長—構造改革と「域内協力」」の発刊を記念して開催した。

**苔シートで海外展開強化
栽培技術提供、輸出も促進
(新潟日報8月21日)**

農業生産法人グリーンズグリーン(新潟市秋葉区)は、土を使わずに特殊な不織

布で栽培する苔シートの海外展開を強化する。栽培ノウハウを提供して契約金や技術指導料を得るビジネスを中国で始めるほか、モデルの第1弾として9月、杭州市郊外の農地で作付けする。また、観賞用としての需要を見込み、EUなどへの輸出を進める。海外生産と輸出の強化で、現在約2千万円の年間売上高を数年以内に5倍に引き上げたい考えだ。

同社は、苔玉と盆栽用苗木を組み合わせた製品を国内外で販売する。海外にも愛好家が多いが、土を使う商品には検疫上の制限があり、伸び悩んでいた。昨年、「砂苔」という乾燥に強い種の苔を不織布に栽培する技術を確立。今年7月には、世界の市場に挑む中小企業を支援する経済産業省の補助事業に採択された。

花角知事、初の海外出張 ソウル線週5便化要請

(新潟日報8月23日)

花角英世知事は22日、就任後初めてとなる海外出張に出発した。25日までに韓国、中国を巡り、現地の自治体や航空会社、旅行会社の幹部らと面会する予定。22日は篠田昭・新潟市長とともにソウル市の大韓航空本社を訪れ、面会した李辰鎬(イ・チンホ)常務・旅客事業本部長に現在週3便の新潟空港—ソウル(仁川)線の増便を要請した。

23日は、2017年に妙高市で大型リゾート施設を開業した韓国ロッテグループの旅行会社関係者らと懇談した後、中国・ハルビン市に移動。24日は中国遼寧省・大連市で、東北6県の知事らと共に、観光トップセールス事業に参加する。

海外人材の活用探る

新潟、農業セミナーで議論

(新潟日報8月28日)

農業分野における海外人材の活用セミナーをテーマにしたセミナーが27日、新潟市中央区で開かれた。少子高齢化や離農による人手不足が深刻化する中、外国人技能実習生を受け入れている市内の農業法人代表らが、パネル討論で今後の可能性などを語り合った。

国家戦略特区の新潟市では、外国人の農業就労が解禁された。市ニューフー

ドバレー特区課の斎藤和弘課長は「1カ月単位で繁忙期だけ呼ぶことができるため活用しやすい。日本で農業を経験した人などが対象のため、即戦力として期待できる」と説明した。セミナーは新潟雇用労働相談センターが主催し、約30人が参加した。

■富山県

漢方薬、中国に商機 審査簡略化で市場探る

(北日本新聞7月6日)

県内に製造拠点を置く漢方薬メーカーが中国市場に熱視線を送っている。中国政府が漢方薬の承認審査を簡略化する方針を打ち出したからだ。これまで漢方薬の“本場”である中国では、自国産業を保護する観点や製造基準の違いなどから日本製品が承認されたケースはないとされる。各メーカーは、巨大市場の需要を獲得する好機とみて市場展開の可能性を探っている。

日本貿易振興機構(ジェトロ)などによると、中国薬品监督管理局が新たな規定を示した。製造法が確立されていることなどの条件を備えたり「古代経典名方」に該当する漢方薬であれば審査を簡略化している。薬理、臨床など四つの試験を省略でき、承認のハードルが従来より大幅に下がることが見込まれる。日本の製造管理・品質管理に関する基準(GMP)で製造された漢方薬についても対象に含まれるという。

ロシアへチャーター便 富山空港3年ぶり運航

(北日本新聞7月6日)

ロシア極東・ヤクーツク航空のチャーター便が5日、ハバロフスク市に向けて富山空港を出発した。富山とロシアを結ぶ国際チャーター便の運航は3年ぶり、ほぼ満席となる81人が搭乗した。多くがツアー客で、ハバロフスクとウラジオストクの観光地を巡り、8日に帰国する。

ツアーは、富山市の旅行会社が県の助成事業を活用して企画した。ロシアへの直行便は、1994年にウラジオストク便が就航したが、2010年12月から運休している。

今回のチャーター便には県職員も同乗しており、ウラジオストク復活に向けた現地調査を行う。県議会日露友好議員連盟などの視察団(団長・四方正治県議)も搭乗し、ウラジオストク商業港を訪れ、沿海地方議会関係者と交流する。

伏木富山港—モスクワ

貨物輸送10日短縮、県実証実験

(北日本新聞7月24日)

伏木富山港発ロシア・モスクワ向けの貨物輸送の所要日数が大幅に短縮されていることが、県が今月行った実証実験で分かった。従来より10日ほど早い16日間で運ぶことができた。日数短縮を長年訴えてきただけに、定期航路を持つロシアの船会社がようやく“本気”を出した格好だ。県は荷主企業に利便性をアピールし、同港の貨物量の増加につなげる。

実験では住宅用外壁材が入ったコンテナ1個を伏木富山港からロシア・ウラジオストク港まで海上輸送した後、シベリア鉄道でモスクワに運ぶまでの日数を現地調査した。今月7日に伏木富山港を出発し、23日にモスクワ駅に着いた。

富山米、中国輸出拡大へ 要件緩和、兵庫で精米

(北日本新聞7月26日)

富山米の中国への輸出に新たなルートが確立されることになった。中国政府はこれまで、受け入れる日本のコメを神奈川県内の指定工場で精米されたものに制限していたが、政府間交渉の結果、富山米を扱う卸最大手の神明(兵庫県)の工場が認可された。中間コストの削減や輸送のスピードアップが可能になり、人口13億人の巨大市場での富山米の販路拡大が期待される。

中国政府は、コメの輸入に対して厳しい検疫条件を課している。外来の害虫が入り込むのを防ぐ名目で、認可した工場での精米と、煙状の薬剤をまく「薫蒸」の処理を義務付けている。これまで国内で認可されていたのは神奈川県にあるJA全農の精米工場1カ所だけで、輸出の関口が狭かった。政府間の交渉で、5月に神明とホクレン農業協同組合連合会(札幌市)の精米工場が追加されることになり、

指定工場は計3カ所になった。

外国人患者ウエルカム

真生会富山、専門チーム発足

(北日本新聞7月31日)

真生会富山病院(射水市、真鍋恭弘院長)は外国人患者の受け入れ体制を強化している。専門チームを発足させるとともに、外国人が安心して受診できることを示す「外国人患者受入れ医療機関認証制度」(JMIP)に基づく認証を今月、県内で初めて取得した。県内で暮らす外国人や訪日観光客の増加が予想される中、医療サービス分野で富山の国際化を後押ししたい考えだ。

真生会富山病院は国内屈指の眼科医療施設を持つことで知られ、数年前から最先端の治療を目的に中国の富裕層が相次いで来院している。帰国した患者の口コミで評判が広がり、海外からの患者は増加傾向にあるという。加えて県内に暮らす外国人が1万6千人を超え、県内を訪れる外国人観光客も増える中、同院は外国人向けの医療サービスの充実が必要と判断した。

大連便、来年から週3便

中国南方航空、県友好代表団に表明

(北日本新聞8月7日)

富山一大連便を運航している中国南方航空は、現在の週2便から1便増の週3便とする方針を決めた。近く中国政府に今年の冬ダイヤ(10月28日～来年3月30日)での増便を申請する。認可されれば来年1月から、現在の水曜と土曜に加えて月曜も運航できる見通しという。

同社大連分公司の顔慶祥総経理(支社長)が6日、中国・大連市を訪れている県の友好代表団(団長・石井隆一知事)に明らかにした。

■石川県

金沢港クルーズ船誘致

欧州見本市に単独出展へ

(北陸中日新聞7月5日)

石川県は本年度、金沢港への新たなクルーズ船の誘致と同港発着クルーズの定着を図るため、海外見本市に単独出展す

るほか、海外の旅行会社を対象としたセミナーを開催する。より多くの船会社を誘致し、安定的に旅行を提供できる体制を強化していく。

県はこれまで、米国で開かれる世界最大の見本市に出展したり、日本海や瀬戸内海5港と連携し、海外でセミナーを開いたりしてきた。金沢港の認知度が高まってきたことから、ポルトガル・リスボンで9月中旬に開かれる欧州最大の見本市「シートレード欧州」に単独で出展。世界最大手の業界専門誌「シートレード」にも掲載する。県によると、金沢港の寄港数は年々増え、2017年は外国船社が48本、日本船社が7本。今年は36本、9本で前年より10本減ったが、大型船が増え、乗船者は前年並みの4万人程度を見込む。欧米富裕層の利用が多いラグジュアリー船やプレミアム船も前年より増えた。

■福井県

福井誘客に協力を

西川知事、中国・浙江省へ要請

(福井新聞7月19日)

中国浙江省と県の提携25周年を記念し、現地を訪問している県代表団の西川一誠知事は17日、杭州市内のホテルで、中国共産党浙江省委員会の車俊書記らと面談した。福井への誘客と県産品の販路拡大などに協力を求めたのに対し、車書記は「ご要望に応えたい」と話した。

県国際経済課によると、西川知事は「青少年交流や観光などの人的交流を拡大したい」と述べ、県内の中国人宿泊者数を年間約1万人から「来年度には2万人になるようにしたい」と協力をもとめた。経済面では、県産品の販路拡大を進め「現地の店舗やサイトを通じて浙江省民に届けたい」と提案した。

香港に県アンテナ店

4月、10月から期間限定で初

(福井新聞8月3日)

県産品の販路拡大と観光をPRしようと、県は10月初旬から、初めて香港に期間限定のアンテナショップを開設する。食品や日本酒、工芸品などアンテナショップへの出品を希望する県内事業者を3日ま

で募っている。

アンテナショップは10月初旬から12月下旬まで、香港のショッピングセンターに開設する。県産品を展示・販売するほか、インバウンド(訪日外国人客)促進に向け福井県の観光情報を発信する。

競争から共存へ

北陸・韓国企業、福井で交流会議

(福井新聞8月28日)

北陸3県と韓国の日本海側地域の産官学関係者らが一堂に会する「第19回北陸(日本)・韓国経済交流会議」が27日、福井市の県国際交流会館で開かれた。北陸と韓国の企業の連携協会に向けた方策などを議論し、「今後は競い合うのではなく、共存共栄に時代になる。互いの油と身を生かすことが重要だ」といった意見が出された。

交流会は北陸経済連合会(北経連)と北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸AJEC)が主催し、北陸と韓国で交互に開催している。この日は約160人が参加した。パネル討論方式のセッションでは、ビジネス分野の地域間連携をテーマに議論した。

■鳥取県

米子ソウル便、冬季から週6往復化

堅調実績踏まえ

(山陰中央新報7月5日)

格安航空会社(LCC)のエアソウルが5日、10月28日からの冬ダイヤで国際定期航空路線の米子-ソウル便を週6往復に増便すると発表した。2017年12月の3往復から5往復への増便後も堅調な利用実績を踏まえて判断。将来的にはデイリー運航に加え、1日2往復運航を目指す方針という。

チョ・ギユン社長が同日、米子市内で平井伸治鳥取県知事と面談し、現行の火、木、金、土、日曜の5往復に水曜を加えると表明。面談後の報道陣の取材に、6往復化後の目標搭乗率は80%以上に据える考えを示した。

日韓口貨客船、境港入港10年 節目祝い船内で式典 (山陰中央新報7月15日)

日韓口定期貨客船の境港入港10年目を迎え14日、記念式典が鳥取県境港市昭和町、境港国際旅客ターミナルに停泊中の船内であった。関係者が節目を祝い、利用拡大への意欲を新たにするとともに、船内に鳥取県産品コーナーを新設し外国人客への売り込みを期待した。

貨客船はDBSクルーズフェリー(本社・韓国東海(トンヘ)市)が境港、韓国東海、ロシア・ウラジオストクを結んで運航し2009年6月30日、境港に初入港した。当初は週2便、10年9月からは週1便運航。今年4月末までの累計で境港での乗降客数は23万5108人、取り扱い貨物量は6万3608フレートトン。県と中海・宍道湖・大山圏域市長会が運航経費の一部を負担している。

■島根県

留学生の国内就職支援 島大が専用サイト加入 (山陰中央新報7月18日)

外国人留学生の県内企業への就職を支援しようと、島根大(松江市)が専用サイト「留学生就職支援ネットワークシステム」に加入した。企業情報や就職試験対策、ビジネス日本語のこつを無料で提供し、人材の定着を図る。

希望した留学生は連絡用メールアドレスに登録し、ネットワークを利用する。試験対策や日本語講座などはインターネット上で24時間講義を受講できる。全国では国公立・私立合わせて全国95大学がネットワークに加入しており、山陰両県では島根大が初めてとなる。

島根県、中国・吉林省との交流深化 覚書から格上げ、友好提携締結へ (山陰中央新報8月9日)

県が、覚書に基づいて友好交流している中国・吉林省と10月にも友好提携する。覚書から格上げし、青少年交流や文化交流をより強める。県が他国の自治体と提携するのは韓国・慶尚北道(1989年)、中国・寧夏回族自治区(93年)に続き3例目

となる。

友好提携は同省から打診があった。青少年交流や文化交流で連携を高めつつ、産業、教育分野での交流促進を想定している。調印式は、10月に吉林省で計画しており、藤原孝行副知事と大屋俊弘県議会議長が出席する方向で調整している。

竹島や慰安婦問題

日韓学生が白熱議論 (山陰中央新報8月16日)

日韓の大学生が今後の両国関係を探るフォーラムが15日、島根県出雲市の県立青少年の家で開かれた。竹島(隠岐の島町、韓国名・独島(トクト))の領土権や慰安婦をはじめ、政府の主張がぶつかり合う問題で白熱した議論を繰り広げつつ、友好関係の進展に向けた若者の役割について考えた。

両国の若者が気軽に話せる場をつくらうと、韓国のNGO・アジア未来キャンプ機構などが14日夜から3日間の日程で主催した。県内での開催は昨年続き3度目。49人が参加し、四つの分科会に分かれて今後の展望などを話し合った。

■九州

外国人増加率、熊本トップ 福岡10位、実習生増え (西日本新聞7月12日)

総務省が11日発表した今年1月1日現在の住民基本台帳に基づく人口動態調査によると、日本に住民登録している外国人の増加率では、熊本県が前年比16.64%増で全国の都道府県でトップになり、鹿児島県(15.22%増)、宮崎県(14.16%増)と続いた。福岡県(10.63%増)は10番目に大きかった。人口減が進む九州では、留学生や技能実習生の受け入れ拡大が顕著となっている格好だ。

熊本県では、熊本地震の復興現場を支える技能実習生をはじめ、農業分野での受け入れが広がったことで、1913人増えて計1万3411人になった。一方、外国人労働者が働いていた造船作業の終了に伴い、全国で唯一、長崎県だけが減少した。

JR九州、アリババと提携 中国人客誘致へ販路拡大 (西日本新聞7月24日)

JR九州と中国の電子商取引(EC)大手アリババグループは23日、九州への中国人観光客の増加を目指し、戦略的提携を結んだと発表した。訪日客拡大に向け、アリババが日本企業と複合的に連携するのは初めて。

2017年に九州へ入国した訪日外国人494万人のうち、中国人は185万人。クルーズ船利用者を除くと23万人にすぎないが、提携により23年度に100万人(うち、同グループから50万人)を目指す。九州は中国から近く観光地も多様性に富んでいるとして、アリババ側は伸びしろがあると判断。交通インフラや観光関連のパイプを持つJR九州側に呼び掛け、提携が実現した。

福岡・釜山8大学、相互訪問へ 釜山で来月1日報告 (西日本新聞8月25日)

福岡市と韓国・釜山市の8大学の学生18人が26日から、日韓の歴史や経済交流をテーマに両地域の朝鮮通信使ゆかりの場所や食品・自動車メーカーなどを視察する。学生たちは9月1日に釜山市で開かれる産学官のリーダーによる提言機関「福岡—釜山フォーラム」の会合で、両地域の交流促進について現地調査を踏まえて報告し、意見を交わす。

参加大学は、福岡側が九州大▽九州産業大▽福岡大▽福岡女子大、釜山側が釜山大▽東亜大▽東西大▽釜慶大。8大学を含む両地域の大学は2008年、「福岡—釜山大学間コンソーシアム(連合)」創設に向けた協定を締結。今年5月、8大学の学長たちの会議で、若い世代の相互理解と交流を促そうと今回の交流プログラムの実施を決めた。

北東アジア動向分析

●中国(東北三省)

東北三省の経済成長率、全国平均値から乖離

2018年上半期の中国東北三省の実質域内総生産成長率は、遼寧省が前年同期比5.6%増、吉林省は同2.5%増、黒龍江省が同5.5%増である。名目の域内総生産額は、遼寧省が1兆1383.3億元、吉林省が6299.1億元、黒龍江省が6240.6億元である。遼寧省が2016年に記録した負値の成長率から徐々に回復基調に戻っている一方で、吉林省は経済成長率の減速が確認され、三省全ての値において同期間の全国平均値(6.8%の増加)を下回った。

工業生産の動向を示す、一定規模以上工業企業(本業の売り上げ2000万元以上)の上半期の付加価値生産額は三省ともに生産額が公表されず、増加率は遼寧省が前年同期比10.3%の増加、黒龍江省は同3.9%の増加である。吉林省については、成長率についても値が公表されていない。

投資動向を示す固定資産投資総額の2018年上半期の指標は、遼寧省が前年同期比12.1%増加の3539.1億元、吉林省が変化率の未公表されており、同1.5%の減少である。黒龍江省は数値が公表されていない。固定資産投資も遼寧省が全国平均並みの高い変化率を記録し、経済の回復基調を印象付ける値であるものの、吉林省については、域内総生産成長率同様、成長の停滞を示している。

上半期の消費の動向を表す社会消費

品小売総額の指標は、遼寧省では前年同期比7.9%増加の6903.5億元、吉林省は同5.2%増の3614.6億元である。消費の数値については、黒龍江省のデータが公開されていない。また、遼寧省では2017年上半期の消費の伸び率が1.6%と大きく低下していたが、消費の面からも遼寧省経済の回復基調が見て取れる。

貿易統計のデータについて、統計局公表値が元建に統一されていることから、ここでは、公表されている元建値を2018年6月末為替レートによりドル建てに計算しなおして掲載した。なお、為替レート公表値は外貨管理局のものを使用した。遼寧省の貿易総額は537.2億ドルであり、そのうち輸出は232.5億ドル、輸入は304.7億ドルである。吉林省は貿易総額が98.8億ドルであり、そのうち輸出が23.6億ドル、輸入が75.2億ドルである。黒龍江省は貿易総額が116.0億ドル、輸出が20.0億ドルで、輸入が96.0億ドルである。三省いずれも輸入超過であることを示しており、経済成長に対して外貨収入が貢献していないことになる。

消費者物価を表す指標である居民消費価格の2018年上半期の指数は、前年同期比2.8%上昇、吉林省が同1.9%の上昇、黒龍江省は2.2%の上昇を示しており、吉林省、黒龍江省経済は安定的な物価の推移を示していることがわかる。

遼寧省経済復調の兆しと吉林省経済の減速

遼寧省経済2018年上半期の東北三省経済を概観すると、遼寧省と吉林省で

明暗が分かれた。複数の指標において、遼寧省経済は昨年同期の数値と比べて回復基調にあることが示されている。2017年上半期との比較では、実質付加価値生産成長率が2.1%から5.6%へと、工業生産成長率が▲4.3%から10.3%へ、固定資産投資成長が▲31.4%から12.1%へ、消費成長率が1.6%から7.9%へとそれぞれ改善している。このことから2017年上半期は実質経済成長率こそ正値を回復していたものの、その構成内容は依然として改善していなかったものが、2018年の上半期は多くの指標に改善がみられる。これと対照的なのが吉林省である。国内経済の状況を示す付加価値生産、投資と消費のいずれにおいても、2017年上半期の指標から2018年上半期の指標にかけて、値の低下が示されている。特に固定資産投資は、当該地域における将来の投資増加の期待を示す指標であり、この値が負値であることは、将来にわたって需要増が見込めないことを示唆している。また、東北三省と他地域との関係を見ると、近年実質付加価値生産成長率の変動係数は上昇傾向にあり、経済成長の高低がより顕著になっていることを示している。今回対象にした2018年上半期の実質付加価値生産成長率の値をみると、東北三省はいずれも全国の値から差が開いていることを示しており、他地域と比べた東北三省経済の改善も急務であると考えられる。

ERINA 調査研究部研究員
南川高範

		2015年				2016年				2017年				2018年上半期			
		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)	%	6.9	3.0	6.5	5.7	6.7	▲2.5	6.9	6.1	6.9	4.2	5.3	6.4	6.8	5.6	2.5	5.5
工業生産伸び率(付加価値額)	%	5.9	▲4.8	5.3	0.4	6.0	▲15.2	6.3	2.0	6.4	4.4	5.5	2.7	6.7	10.3	-	3.9
固定資産投資伸び率(名目)	%	10.0	▲27.8	12.0	3.1	7.9	▲63.5	10.1	5.5	7.0	0.1	1.4	6.2	6.0	12.1	▲1.5	-
社会消費品小売額伸び率(名目)	%	10.7	7.7	9.3	8.9	10.4	4.9	9.9	10.0	10.2	2.9	7.5	8.3	9.4	7.9	5.2	-
輸出入収支	億ドル	5,945.0	55.9	▲96.3	▲49.3	5,099.6	▲3.9	▲662.1	▲64.5	4,225.4	▲96.5	▲96.8	▲85.3	1,396.5	▲72.2	▲51.6	▲76.0
輸出伸び率	%	▲2.8	▲13.5	▲19.5	▲53.7	▲6.1	▲15.3	▲3.0	▲37.2	7.9	4.3	5.5	2.0	12.8	3.7	6.5	▲20.0
輸入伸び率	%	▲14.1	▲18.1	▲30.7	-	3.1	▲4.0	6.0	▲11.4	15.9	25.4	▲1.0	18.9	19.9	7.8	2.1	51.2

(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。

2018年上半期の東北三省に関する貿易データは、公表値が元建であったことから、輸出、輸入の伸び率は公表されている元建数値の伸び率、貿易収支は、元建貿易収支の数値を外貨管理局公表の2018年6月末の為替レート(6.617)によりドル建てに修正したものである。

(出所)中国国家统计局、遼寧省統計局、吉林省統計局、黒龍江省統計局及び商務部と遼寧日報、黒龍江日報、黒龍江省政府、中国税関公表の資料より作成

●ロシア(極東)

2018年前半の極東経済

2018年に入り、極東連邦管区(=極東)の鉱工業生産の増加がやや鈍化している。2018年前半の前年同期比増加率は、ロシア連邦全体で3.0%増に対して、極東では1.1%増にとどまった。部門別の増減率を見ると、ロシア全体では採掘部門1.9%増、製造業部門4.0%増であるのに対して、極東ではそれぞれ1.2%増および0.1%減であり、極東の製造業がより低迷している。2018年前半における製造業の前年同期比増加率がマイナスとなった連邦管区は極東のみであった。

一方で、極東における投資(固定資本投資)に関しては、2017年から引き続き高い増加率が記録されている。2018年第1四半期および前半の投資の増加率は、極東において11.5%増および5.2%増であり、ロシア連邦全体における3.6%増および3.2%増を上回っている。ただし、4~6月にかけて極東における投資が著しく鈍化した点にも注意する必要がある。2018年前半において、地域の投資額の15%近くを占めているサハリン州では、投資が前年同期比で23.4%減少した。

家計部門における改善傾向は2017年以降続いている。極東の小売販売額は2018年第2四半期において5四半期連続でプラス成長となり、2018年前半の増減率は2.0%増となった。これは連邦全体の

2.6%増を下回っているが、2017年の実績は極東1.9%増に対して連邦全体0.5%増(改訂前の数値は1.3%)であり、極東の状況の方が良い。また、消費者物価指数の上昇率(対前年12月比)も極東1.5%およびロシア全体2.1%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。

2018年前半における極東地域の経済特区の状況

2018年9月11~13日にかけてウラジオストクで東方経済フォーラムが開催される。その主たる目的の一つが、経済特区制度を活用した極東地域経済の振興であり、フォーラムを通して「先行発展区」(TOR)および「ウラジオストク自由港」の制度や有望な投資案件に向けた国家支援措置が紹介され、それを契機の一つとして極東地域への投資が増えることが期待されている。フォーラム開催直前のまさに現在(9月3日)、地方の行政府や関連機関、参加企業はその準備作業をしており、現在までの実績のとりまとめに追われている状況にある。以下では、フォーラム直前における経済特区制度の状況を簡単に整理しておきたい。

2015年6月に導入された先行発展区は、2017年8月までに合計18カ所に拡張された。同年10月導入のウラジオストク自由港は、翌年7月の法改正で、沿海地方以外の4カ所が追加された(カムチャツカ地方

トロパロフスク・カムチャツキー市、ハバロフスク地方ワニノ地区、サハリン州コルサコフ市、チュコト自治管区ペベク市)。

2018年前半(6月末)までの状況を見ると、先行発展区に関しては2017年末から70社増の288社が入居企業として登録している(32%増)。ウラジオストク自由港の入居企業数は同じく357社増の791社であった(82%増)。後発の制度であるウラジオストク自由港の企業増加ペースがより急速である¹。さらに、2018年6月末からフォーラム直前までの期間(2018年8月末現在)に、先行発展区の入居企業数は29社増の317社となり、ウラジオストク自由港の入居企業数は83社増の874社となった。両制度の税制上の優遇措置には大きな相違はないが、設置条件面において違いがある。ウラジオストク自由港は相対的に大規模な投資を必要条件としているが、事業選択の幅が広いなど、簡素な設計となっている。このことが制度の利用状況の差に反映されていると思われる。

順調に入居企業数を伸ばしている特区制度ではあるが、一部では撤退(入居協定の破棄)、事業計画の変更(追加協定の締結)をする例も見られる。2018年8月末時点において、撤退企業数は、先行発展区において13社、ウラジオストク自由港では2社であった。また、2018年6月末時点において、極東開発公社との間で何らかの追加的な協定を締結した企業数は、先行発展区において288社中129社

鉱工業生産高増減率(前年同期比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16・13月	16・16月	16・19月	17・13月	17・16月	17・19月	18・13月	18・16月
ロシア連邦	3.4	0.4	1.7	▲3.4(▲0.8)	1.1(2.2)	2.1	0.4	0.8	1.3	2.9	3.7	3.3	2.8	3.0
極東連邦管区	3.0	3.3	6.7	1.0(5.5)	0.8(2.3)	2.2	4.1	3.7	1.4	0.2	3.2	3.5	2.4	1.1
サハ共和国	9.0	6.2	4.9	3.8(3.9)	1.9(2.0)	2.2	3.5	3.0	2.0	4.7	4.3	2.5	7.7	5.1
カムチャツカ地方	5.2	▲2.9	4.4	3.4(3.5)	1.3(1.3)	2.8	10.1	12.2	14.1	▲2.3	1.8	4.3	▲1.7	▲1.5
沿海地方	15.3	4.4	7.1	▲12.4(▲8.9)	▲2.2(▲1.2)	16.7	7.4	1.5	▲1.9	1.5	2.8	10.8	13.3	10.5
ハバロフスク地方	9.6	2.2	2.5	2.0(2.7)	1.8(1.1)	20.0	2.2	3.3	0.6	▲0.6	5.5	12.1	9.0	▲1.9
アムール州	8.6	6.9	▲1.7	▲7.5(▲3.1)	▲7.9(▲10.2)	1.9	▲10.7	▲10.9	▲13.8	2.0	4.3	2.1	1.7	▲2.9
マガダン州	10.0	3.0	9.0	7.5(7.2)	0.8(0.4)	6.4	10.4	▲2.0	▲2.1	4.4	14.8	6.0	6.0	7.9
サハリン州	▲5.3	▲0.5	6.1	12.6(13.1)	6.5(6.3)	0.2	7.6	9.4	5.6	3.2	3.6	4.2	▲0.2	▲1.3
ユダヤ自治州	4.1	2.6	13.3	▲8.7(▲7.9)	▲9.8(▲7.5)	41.9	▲4.4	▲7.1	▲11.2	32.4	39.6	42.1	21.9	13.9
チュコト自治管区	▲6.5	16.6	38.5	1.9(2.7)	▲6.6(▲6.7)	-8.3	▲7.8	▲10.5	▲10.3	▲9.3	▲7.8	▲7.9	▲0.5	▲3.6

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年7月26日)；ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2018年7月24日、8月21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、6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。四半期データに関しては、2016年の数値および2016~2018年のロシア連邦全体の数値が改訂されている(旧データは『ERINA REPORT PLUS』142号を参照)。2017年の数値(イタリック体)は速報値である。

¹ 2017年末までの制度の状況に関しては、ERINA REPORT PLUS No.142の北東アジア動向分析を参照。2018年上半期までの特区制度に関するより詳細な状況は、ERINA 北東アジア情報ファイル「ロシア極東地域の経済特区への企業進出状況」(新井洋史)で概観している：<https://www.erina.or.jp/wp-content/uploads/2018/08/EJ1801.pdf>。

(全体の45%)、ウラジオストク自由港において791社中159社(20%)であった。

特区を管理している極東開発公社の説明によると、追加的な協定の内容は、極東開発公社との間で合意した投資スケジュールなどに関するビジネスプランの見直し(延期)に関するものであり、協定の破棄はビジネスプランを履行できない企業側からの申し出がほとんどである(筆者らは2018年8月に聞き取り調査を行った)。極東開発公社は、入居契約を締結する際に、資金調達の見直しなどの審査を行うわけではなく、協定の履行状況や制度活用の進捗状況に関

しては、期毎に企業から提出される報告書に基づいて事後的に確認を行うという形をとっている。今後は、事業計画の遅れや不履行に伴う追加的な協定や協定の破棄が増えていくものと予想される。

また、この制度は民間投資の誘致を本来の目的に掲げているが、極東他の地域から特区への移転や再登録に過ぎないケースがかなり多いという話も聞く。そのため、極東開発公社が公表する新規投資額および新規雇用数(2017年の年次報告資料では協定ベースで643社、1578億ドル、75,558人)に関しても注意する必要

がある。例えば、新規事業を装っていても、実際には、企業の登録替え(企業名を変えないケースもある)に過ぎない場合には、雇用数の純増にはつながらない可能性がある。したがって、特区制度が地域経済の成長にどの程度寄与するかについては、単に進出企業数や名目投資額・雇用数などに目を奪われることなく、より慎重に検討する必要がある。

ERINA 調査研究部部長・主任研究員

新井洋史

ERINA 調査研究部研究主任

志田仁完

固定資本投資増減率(前年同期比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16・13月	16・16月	16・19月	17・13月	17・16月	17・19月	18・13月	18・16月
ロシア連邦	6.8	0.8	1.5	▲10.1	▲0.2	4.4	▲4.8	▲4.3	▲2.3	2.3	4.8	4.2	3.6	3.2
極東連邦管区	▲11.9	▲16.8	▲6.6	▲1.1	▲1.2	17.1	1.8	1.7	▲6.8	10.2	19.8	10.3	11.5	5.2
サハ共和国	3.0	▲9.8	▲8.2	▲0.6	29.0	35.4	30.4	19.5	24.9	49.5	60.1	35.2	24.5	15.6
カムチャツカ地方	6.1	▲9.8	▲30.6	▲19.5	48.5	▲2.0	1.5	6.3	16.5	3.2	13.0	2.6	13.2	▲7.9
沿海地方	▲37.2	▲40.4	6.8	▲5.6	▲12.6	▲5.3	▲4.1	▲4.5	▲27.1	39.5	13.6	6.8	▲19.4	4.1
ハバロフスク地方	▲5.3	▲19.3	▲16.8	▲21.7	▲2.1	▲4.7	▲0.9	▲1.7	▲4.1	10.0	16.2	4.4	9.2	7.9
アムール州	▲8.6	▲14.4	▲27.6	28.9	15.5	36.6	3.0	▲0.1	1.8	12.7	47.2	48.0	4.0	2.6
マガダン州	34.2	19.7	0.0	33.1	▲34.3	4.7	▲52.4	▲52.7	▲41.0	3.0	20.2	▲14.1	1.1倍	1.1倍
サハリン州	▲6.5	1.7	13.7	▲4.4	▲21.4	17.3	▲3.5	3.3	▲18.9	▲25.9	▲25.6	▲22.5	▲0.2	▲23.4
ユダヤ自治州	▲7.5	▲40.2	▲29.5	12.9	1.3	▲25.8	15.7	37.9	▲17.6	▲22.8	▲12.8	1.2	1.0	7.3
チュコト自治管区	74.3	▲33.7	▲35.9	56.2	▲17.2	▲6.0	78.7	11.1	11.3	▲17.2	3.2	13.0	81.8	32.9

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年8月30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；2018年4月、7月)』

小売販売額増減率(前年同期比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16・13月	16・16月	16・19月	17・13月	17・16月	17・19月	18・13月	18・16月
ロシア連邦	6.3	3.9	2.7	▲10.0	▲4.6	1.3	▲5.4	▲5.7	▲5.4	▲1.8	▲0.5	0.5	2.2	2.6
極東連邦管区	4.8	5.7	5.0	▲1.5	▲2.3	2.0	0.0	▲2.0	▲2.4	0.1	1.4	1.9	1.4	2.0
サハ共和国	2.6	4.5	8.9	2.1	▲0.6	0.1	▲0.2	▲0.5	▲0.3	▲0.4	▲0.4	▲0.3	0.8	0.7
カムチャツカ地方	2.6	0.1	0.2	▲4.7	▲4.3	0.5	4.9	▲1.6	▲4.4	▲2.9	▲0.6	▲0.1	3.8	2.8
沿海地方	4.4	9.4	7.1	2.5	▲3.3	3.2	2.6	▲2.9	▲3.1	▲0.3	4.9	4.3	0.2	1.3
ハバロフスク地方	4.9	6.5	5.1	▲4.7	▲0.3	2.7	▲0.5	▲1.1	▲1.7	1.0	2.2	2.3	0.8	2.5
アムール州	14.3	5.4	3.7	▲5.0	▲3.3	2.2	▲2.7	▲2.2	▲1.9	▲3.1	▲0.8	2.4	2.9	2.0
マガダン州	6.3	9.0	4.6	▲7.8	0.0	0.4	▲1.2	0.6	1.3	▲0.5	▲4.0	▲3.1	0.6	0.5
サハリン州	1.4	1.8	0.7	▲3.9	▲4.2	1.0	▲2.3	▲3.6	▲4.8	5.4	▲1.8	▲0.3	3.3	3.8
ユダヤ自治州	4.2	1.4	▲1.5	▲3.2	▲8.4	▲1.7	▲5.8	▲6.0	▲5.7	▲4.8	▲5.4	▲5.6	3.8	5.4
チュコト自治管区	▲8.6	▲9.6	▲9.5	5.0	5.1	6.9	4.1	2.1	▲0.7	0.0	1.2	3.1	1.7	▲2.4

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年8月20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、6月)』(ロシア連邦国家統計庁)

消費者物価上昇率(前年12月比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16・3月	16・6月	16・9月	17・3月	17・6月	17・9月	18・3月	18・16月
ロシア連邦	6.6	6.5	11.4	12.9	5.4	2.5	2.1	3.3	4.1	1.0	2.3	1.7	0.8	2.1
極東連邦管区	5.9	6.6	10.7	12.0	5.4	2.1	2.0	3.1	4.0	0.8	1.0	1.3	0.7	1.5
サハ共和国	5.4	6.0	10.3	10.5	6.0	4.4	1.8	3.3	4.3	1.6	2.3	3.4	▲0.0	1.3
カムチャツカ地方	5.6	6.3	7.8	12.6	5.7	2.1	2.0	3.1	4.2	0.9	1.4	1.6	0.8	1.5
沿海地方	6.0	6.3	12.0	11.9	4.8	1.8	1.7	2.6	3.4	0.8	0.6	1.3	0.8	1.3
ハバロフスク地方	5.4	6.3	11.8	13.1	6.1	2.6	2.4	3.6	4.9	0.8	1.1	1.5	1.0	2.0
アムール州	7.2	7.7	10.5	12.8	5.0	1.7	2.4	3.2	3.8	0.8	0.8	1.3	1.1	1.6
マガダン州	8.7	9.0	7.8	13.1	3.7	3.1	1.6	2.1	1.7	1.5	2.4	1.9	0.3	0.9
サハリン州	6.0	6.5	8.6	10.6	4.8	2.2	1.5	2.6	3.0	1.2	1.1	1.1	0.3	0.6
ユダヤ自治州	6.5	8.5	11.8	11.1	6.7	2.5	2.1	3.0	5.1	0.9	1.4	1.8	1.0	2.3
チュコト自治管区	6.0	5.2	4.0	11.1	5.9	2.8	4.4	6.0	5.9	3.1	2.8	1.9	1.5	3.6

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年8月8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%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16-13月	16-16月	16-19月	17-13月	17-16月	17-19月	18-13月	18-16月
ロシア連邦	5.8	4.8	▲0.5	▲4.1	▲5.6	▲1.1	▲3.6	▲4.5	▲5.3	▲1.7	▲2.0	▲1.8	▲0.3	▲1.1
極東連邦管区	4.9	6.2	2.8	▲1.1	▲6.5	▲1.3	▲6.7	▲6.5	▲6.4	▲2.5	▲1.9	▲1.8	▲0.4	▲1.2
サハ共和国	5.9	3.5	1.2	▲0.9	▲4.1	▲2.6	▲5.6	▲3.6	▲2.9	1.4	▲2.7	▲2.7	▲2.1	▲1.7
カムチャツカ地方	3.6	4.7	▲2.3	▲1.9	▲7.6	▲2.7	▲14.5	▲6.4	▲8.0	▲0.2	▲4.1	▲2.2	1.4	▲0.4
沿海地方	5.1	5.3	8.1	0.5	▲7.8	▲0.3	▲7.0	▲8.3	▲7.6	▲4.1	0.2	▲0.7	▲0.4	▲1.0
ハバロフスク地方	2.7	7.5	0.5	▲1.0	▲5.2	▲2.7	▲6.6	▲6.8	▲5.8	▲1.9	▲1.6	▲2.8	▲2.1	▲2.1
アムール州	13.3	4.4	0.3	▲2.6	▲8.8	3.7	▲3.0	▲4.4	▲6.1	▲2.4	▲2.5	▲1.1	17.6	7.8
マガダン州	10.5	4.5	0.8	▲5.6	▲6.2	▲5.4	▲6.4	▲8.4	▲9.1	▲7.5	▲2.3	▲3.4	▲11.5	▲7.9
サハリン州	▲1.3	14.0	4.1	▲1.3	▲5.6	▲3.4	▲4.7	▲5.2	▲6.5	▲1.1	▲1.8	▲0.6	▲9.5	▲5.3
ユダヤ自治州	2.2	1.5	▲1.8	▲4.1	▲10.8	▲6.6	▲14.8	▲12.8	▲11.4	▲7.2	▲6.7	▲7.1	▲5.6	▲6.3
チュコト自治管区	5.9	2.5	3.5	▲1.1	▲2.9	▲4.1	▲0.8	▲0.6	▲7.3	▲18.2	▲11.5	4.2	▲6.4	▲7.5

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース)。年次:2018年8月21日;月次:2018年8月20日)

(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)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	16-13月	16-16月	16-19月	17-13月	17-16月	17-19月	18-13月	18-16月
ロシア連邦	26,629	29,792	32,495	34,030	36,709	39,167	34,011	35,708	35,709	35,939	38,029	37,933	40,691	42,555
極東連邦管区	33,584	37,579	40,876	43,164	45,786	48,952	42,469	44,550	44,521	45,151	47,626	47,348	49,952	52,714
サハ共和国	39,916	46,542	51,111	54,631	59,000	62,206	53,193	57,218	55,625	56,075	60,611	58,821	61,970	66,661
カムチャツカ地方	43,552	48,629	53,167	57,404	61,159	65,807	53,682	58,226	58,621	57,983	64,570	64,608	65,263	70,352
沿海地方	27,445	29,966	32,431	33,807	35,677	38,045	33,656	35,322	35,185	35,178	36,830	36,818	39,110	40,952
ハバロフスク地方	31,076	34,132	36,781	38,041	40,109	42,465	37,213	38,560	39,394	40,109	41,610	41,445	43,114	45,611
アムール州	26,789	30,542	32,397	32,902	33,837	37,368	30,946	32,063	32,185	33,812	35,490	35,858	38,917	40,330
マガダン州	49,667	57,121	62,152	65,996	69,769	75,710	60,189	65,092	65,549	64,630	70,362	70,717	77,433	82,471
サハリン州	44,208	49,007	54,896	61,311	64,959	68,496	65,522	65,598	65,435	68,401	68,571	68,266	71,703	73,470
ユダヤ自治州	25,067	27,358	29,439	30,896	32,165	34,409	29,840	30,775	30,952	31,876	33,545	33,419	36,256	37,664
チュコト自治管区	60,807	68,261	76,285	79,531	86,647	91,995	81,017	84,636	83,788	88,227	91,462	90,163	94,179	98,291

(出所)年次データはロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2018年6月22日)。月次データは『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;2018年4月、7月)』

(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年初頭に見られたモンゴルのマクロ経済指標の改善傾向は、上半期及び7月においても継続している。実質GDPと鉱工業生産の成長は加速し、財政収支は改善し、国際収支の黒字は継続している。金融市場においても、貸出の増加、不良債権の減少などの良好な発展が見られた。

マクロ経済

2018年第2四半期の実質GDP成長率は、前期の前年同期比6.1%から同6.2%に上昇した。また季節調整値では、前年同期比4.9%であった。

鉱工業生産額の伸び率は2018年6月にはわずかに前年同月比0.9%であったが、7月には製造業と水・エネルギー供給の伸びに支えられて同8.7%となった。上半期の両部門の伸びはそれぞれ前年同期比17%、10%であった。しかし、同期の鉱業の生産額の伸びは前年同期比1.7%に留

まった。これは石炭、原油、錫、モリブデン精鉱、鉄鉱の生産額の低下によるものである。

消費者物価(CPI)上昇率は、2018年第2四半期に前年同期比6.4%で、前期の同6.8%から低下した。月次では6月に前年同月比7.2%、7月には同7.7%となった。7月のCPIは通信を除く全ての部門で上昇している。保健は11.7%、食品及び非アルコール飲料は11.1%を記録した。

2018年6、7月の通貨トゥグルグの対米ドル平均為替レートは1ドル=2463トゥグルグで、5月の同2405トゥグルグから増価となった。これは前年同期比2.2%の増価である。

2018年1~7月の国家財政収支は2913億トゥグルグの黒字となった。財政収入は5兆1000億トゥグルグで、支出と純貸し出しの合計は4兆8000億トゥグルグであった。同期の租税収入は、前年同期を33%上回る4兆5000億トゥグルグであった。財政支出は前年同期を6.1%上回り、同じく経常支出は5.2%、純貸し出しは69.5%それぞれ上回り、資本支出は0.6%下回った。

2018年7月末の貨幣供給量(M2)は、17兆2000億トゥグルグ(70億ドル)であった。これは前年同期を22.8%上回っている。米ドル建てでは同じく20.1%上回っている。一方、7月末の融資残高は15兆6000億トゥグルグで、前年同期を19.6%上回っている。米ドル建てでは前年同期を17%上回っている。7月末の不良債権比率は8.5%で、5月末の8.1%を上回った。

外国貿易

2018年1~7月期のモンゴルの貿易相手国は143カ国で、貿易総額は74億ドルであった。輸出は前年同期を16.9%上回る41億ドルで、輸入は前年同期を40.1%上回る33億ドルであった。この結果、貿易収支は8億5100万ドルの黒字となった。輸出の増加は主に鉱産物と繊維製品の伸びによるものであった。鉱産物の輸出は前年同期比21.3%増で、石炭は同14.9%増であった。同時期に輸入はすべての項目で増加した。

2018年1~7月期の中国(香港を除く)への輸出は前年同期を21.2%上回る38億ド

ルであった。一方、中国からの輸入は11億ドルで、前年同期を56.4%上回っている。韓国への輸出は前年同期を90.3%上回る550万ドルを記録した。韓国からの輸入は1億4200万ドルで、前年同期を27.4%上回っている。ロシアへの輸出は4740万ドルを記録し、輸入は9億4670万ドルで、それぞれ

前年を40%以上上回っている。日本への輸出は前年を81.2%上回る990万ドルを記録した。日本からの輸入は3億1600万ドルで、前年を38.6%上回っている。日本との間では引き続き大きな貿易収支の赤字が続いているが、輸入を上回る輸出の伸びは日本モンゴルEPAの肯定的な効果とみるこ

とができる。統計で明らかのように、モンゴルは鉱産物輸出が主要部分を占める中国以外の北東アジア諸国への輸出を増やすことに苦勞している。

ERINA調査研究部主任研究員
エンクバヤル・シャクダグ

	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2017年 1Q	2018年 1Q	2018年 2Q	2018年 1-6月	2018年 6月	2018年 7月
実質 GDP 成長率 (対前年同期比:%)	12.3	11.6	7.9	2.4	1.0	5.1	4.2	6.1	6.4	6.3	-	-
鉱工業生産額 (対前年同期比:%)	7.2	16.1	10.7	8.8	12.3	13.0	24.1	2.6	1.9	2.2	0.9	8.7
消費者物価上昇率 (対前年同期比:%)	14.3	10.5	12.8	1.9	1.1	4.2	2.2	6.8	6.4	6.6	7.2	7.7
登録失業者(千人)	35.8	42.8	37.0	32.8	34.4	25.5	34.4	23.1	25.8	25.8	25.8	22.5
対ドル為替レート (トゥグルグ)	1,359	1,526	1,818	1,971	2,146	2,440	2,475	2,408	2,411	2,409	2,432	2,463
貨幣供給量(M2)の変化 (対前年同期比:%)	18.8	24.0	13.0	▲4.6	19.8	30.5	21.2	31.1	28.6	28.6	28.6	22.8
融資残高の変化 (対前年同期比:%)	23.9	54.0	16.0	▲6.4	6.1	9.6	7.1	11.5	19.3	19.3	19.3	19.6
不良債権比率(%)	4.2	5.0	5.0	7.4	8.5	8.5	8.2	8.7	8.6	8.6	8.6	8.5
貿易収支 (百万 USドル)	▲2,354	▲2,089	538	872	1,559	1,863	524	352	470	822	116	29
輸出 (百万 USドル)	4,385	4,269	5,775	4,669	4,917	6,201	1,300	1,482	2,099	3,581	696	535
輸入 (百万 USドル)	6,738	6,358	5,237	3,798	3,358	4,337	776	1,130	1,629	2,759	580	507
国家財政収支 (十億トゥグルグ)	▲1,131	▲297	▲868	▲1,157	▲3,660	▲1,742	▲255	▲26	39	13	▲33	278
国内貨物輸送 (対前年同期比:%)	1.7	▲1.3	20.1	▲16.1	12.5	19.1	18.6	19.4	1.1	9.4	-	-
国内鉄道貨物輸送 (対前年同期比:%)	6.3	▲0.5	2.8	▲8.0	8.3	8.7	▲0.7	37.7	3.3	18.1	3.9	7.1
成畜死亡数 (対前年同期比:%)	▲34.1	84.8	▲63.0	△56.0	△2.3	▲38.8	▲67.6	△4.2	△3.1	3.5	3.5	-

(注) 消費者物価上昇率、登録失業者数、貨幣供給量、融資残高、不良債権比率は期末値、為替レートは期中平均値。
(出所) モンゴル国家統計局『モンゴル統計年鑑』、『モンゴル統計月報』各号 ほか

● 韓 国

マクロ経済動向

韓国銀行(中央銀行)が7月26日に公表した2018年第2四半期の成長率(速報値)は、季節調整値で前期比0.7%となり前期の同1.0%から低下した。需要項目別に見ると、内需では最終消費支出は同0.3%で前期の同1.1%から低下した。固定資本形成は、同▲2.7%で前期の同2.0%からマイナスに転じた。その内訳では、建設投資は同▲1.3%で前期の同1.8%からマイナスに転じた。設備投資は同▲6.6%で前期の同3.4%からマイナスに転じている。外需である財・サービスの輸出は同

0.8%で前期の同4.4%から減少している。

2018年第2四半期の鉱工業生産指数の伸び率は季節調整値で2.7%、前期の▲1.2%からプラスに転じた。月次では、季節調整値で6月に前月比▲0.7%、7月に同0.4%となっている。

2018年第2四半期の失業率は季節調整値で3.8%であった。月次では、6月は3.7%、7月は3.8%となっている。

2018年第2四半期の貿易収支は、318億ドルの黒字、月次では6月に100億ドルの黒字となっている。

2018年第2四半期の対ドル為替レートは、1ドル=1080ウォンで、月次では6月に同1096ウォン、7月に同1123ウォン、8月に同

1121ウォンと推移している。

2018年第2四半期の消費者物価上昇率は、前年同期比1.5%であった。月次では6月に前年同月比1.5%、7月に同1.5%、8月に同1.5%と推移している。2018年第2四半期の生産者物価上昇率は2.2%であった。月次では6月に前年同月比2.6%、3月に同2.9%であった。

2018年及び2019年の経済展望

韓国銀行は7月12日に経済見通しを発表し、2018年の成長率を2.9%とし前回予測(4月)の3.0%から下方修正した。またこれは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2.9%、後半が同2.8%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1.2%で2017年実績の14.6%から大きく低下する。建設投資は▲0.5%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3.5%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18万人で2017年の32万人から大きく縮小すると見込んでいる。2019年につ

いては、失業率は3.8%、雇用者数の増加は24万人としている。

一方、2018年の消費者物価上昇率は1.6%で、2017年の1.9%から低下すると予測している。2018年については1.9%としている。

韓米 FTA 再交渉

8月21日、金鉉宗産業通商資源部通商交渉本部長は、米国との韓米 FTA の再交渉が原則的に合意に達し、米国側の国内手続きが終了したので、9月頃に署名の見通しであることを明らかにした。また、金氏は米国が通商拡大法232条に基づき輸入自動車に対する追加関税を検討して

いることについて、韓国車は対象とならないとの見通しを示した。

米鉄鋼輸入制限の免除

8月29日、米国商務省は鉄鋼輸入のクォータ(割当枠)制で、一定の条件で韓国製鉄鋼を対象から除外する文書にトランプ大統領が署名したことを発表した。これは米国の鉄鋼が量や質で十分でない場合、輸入枠からの免除を申請でき、認められれば関税が課せられないものである。

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 7-9月	10-12月	18年 1-3月	4-6月	6月	7月	8月
実質国内総生産(%)	3.0	3.3	2.6	2.8	3.1	1.5	▲0.2	1.0	0.7	-	-	-
最終消費支出(%)	2.2	2.0	2.4	2.9	2.8	1.2	0.9	1.1	0.3	-	-	-
固定資本形成(%)	4.2	3.1	3.8	5.2	8.6	1.2	▲1.2	2.0	▲2.7	-	-	-
鉱工業生産指数(%)	0.7	0.2	▲0.6	3.0	2.3	0.9	▲0.2	▲1.2	2.7	▲0.7	0.4	-
失業率(%)	3.1	3.5	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	3.6	3.8	3.7	3.8	4.2
貿易収支(百万USD)	82,781	88,885	122,269	118,895	119,889	34,750	28,270	23,912	31,779	10,036	-	-
輸出(百万USD)	618,157	613,021	542,881	511,947	577,381	148,863	146,089	149,739	157,543	52,256	-	-
輸入(百万USD)	535,376	524,135	420,612	393,052	457,493	114,113	117,819	125,826	125,763	42,220	-	-
為替レート(ウォン/USD)	1,095	1,053	1,132	1,160	1,130	1,132	1,105	1,072	1,080	1,096	1,123	1,121
生産者物価(%)	▲1.6	▲0.5	▲4.0	▲1.8	3.5	3.4	3.0	1.3	2.2	2.6	2.9	-
消費者物価(%)	1.3	1.3	0.7	1.0	2.0	2.3	1.5	1.3	1.5	1.5	1.5	1.4
株価指数(1980.1.4=100)	2,011	1,916	1,961	2,026	2,467	2,394	2,467	2,446	2,326	2,326	2,295	2,323

(注)国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、株価指数は期末値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数、失業率は季節調整値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価、消費者物価は2010年基準
貿易収支、輸出入はIMF方式、輸出入はfob価格
(出所)韓国銀行、統計庁他

●朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)

農業科学院果樹学研究所竣工

2018年5月9日発『朝鮮中央通信』によれば、同日、平安南道順川郡の農業科学院で果樹学研究所の竣工式が行われた。

金正恩国務委員長が米国務長官を 接見

2018年5月10日発『朝鮮中央通信』によれば、同日、金正恩国務委員長が訪朝中の米のポンペオ国務長官と面会し、会談を持った。

第18回5.21建築祝典開催

2018年5月7日および10日発『朝鮮中央通信』によれば、第18回5.21建築祝典が平壤市の科学技術殿堂で開催された。今回は「国内産建材を利用して地方の特色を活かして」がテーマであった。

朝鮮労働党親善参観団が中国訪問

2018年5月15日発および17日、24日発『朝鮮中央通信』、中国外交部ホームページによれば、同日14~24日、中国共産党中央委員会対外連絡部の招請で、朝鮮労働党朴泰成副委員長を団長とする親善参観団が中国を訪問し、北京とその他の地方を訪問した。同16日には、北京の人民大会堂で習近平国家主席と面会

した。中国外務省の陸慷報道官は同日15日の定例記者会見で、「今回の訪問は、習近平総書記と金正恩委員長による重要な合意の具体的な実例だ」、「中国国内の経済発展と改革開放のプロセスもたらした成果を知り、統治をめぐる諸問題について両党間で経験の共有を促進する」と語った。

朝鮮労働党中央軍事委員会 第7期第1回拡大会議開催

2018年5月18日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長の臨席のもと、朝鮮労働党中央軍事委員会第7期第1回拡大会議が開催された。拡大会議では、革命発展の要求と現時期の人民軍の

実態を総合的に分析したうえで、革命的党軍を軍事、政治的にさらに強化し、国家防衛事業全般で改善をもたらすための一連の組織的対策が討議決定された。拡大会議ではまた、党中央軍事委員会の一部委員を解任と任命、武力機関の責任活動家を解任と異動、新しい幹部を任命することに対する組織問題が扱われた。

庫岩一畚村鉄道橋開通

2018年6月25日発『朝鮮中央通信』によれば、庫岩一畚村鉄道橋を金正恩国務委員長が視察した。同月31日発『朝鮮中央通信』によれば、同月30日に開通式が行われ、開通式に、朴奉珠総理と呉秀容朝鮮労働党副委員長、姜宗官陸・海運相をはじめとする幹部、関係者、建設者らが参加した。

金正恩国務委員長が元山葛麻海岸観光地区建設現場を視察

2018年5月26日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が江原道の元山葛麻海岸観光地区建設現場を視察した。

第4回南北首脳会談開催

2018年5月27日発『朝鮮中央通信』および韓国・統一省ホームページによれば、同日板門店の北側施設である「板門閣」で開催された。

第21回平壤春期国際商品展覧会開催

2018年5月28日付『朝鮮新報』によれば、同年5月21～25日に平壤で第21回平壤春期国際商品展覧会が開催された。今年の参加国は北朝鮮、中国、イラン等の国々であるとし報道されていない。

板門店宣言履行のための南北閣僚級会談が板門店で開催

2018年6月1日発『朝鮮中央通信』および韓国統一省ホームページによれば、同日板門店の南側地域にある「平和の家」で開催した。南側は趙明均統一省長官が、北側は李善権祖国平和統一委員会委員長が団長を務めた。会談では共同報道文が採択され、同月14日に南北将官級軍事会談を、同月22日に離散家族、親戚訪問

に関する南北赤十字会談を開催することで合意した。

米朝首脳会談開催

2018年6月13日付『労働新聞』によれば、シンガポールで史上初の米朝首脳会談が開催され、金正恩国務委員長とトランプ大統領が会談を行った。会談では共同声明が採択された。共同声明の冒頭には「トランプ大統領と金委員長は、新たな米朝関係の確立と、朝鮮半島における持続的で強固な平和体制の構築に関連する諸問題について、包括的で詳細かつ誠実な意見交換をした。トランプ大統領は北朝鮮に安全の保証を与えることを約束し、金委員長は朝鮮半島の完全非核化への確固で揺るぎのない約束を再確認した。」と規定されている。また、同宣言では「1. 米国と北朝鮮は、両国民が平和と繁栄を切望していることに応じ、新たな米朝関係を確立すると約束する」「2. 米国と北朝鮮は、朝鮮半島において持続的で安定した平和体制を築くために努力する」「3. 2018年4月27日の「板門店宣言」を再確認し、北朝鮮は朝鮮半島における完全非核化に向けて努力すると約束する」「4. 米国と北朝鮮は（朝鮮戦争の米国人）捕虜や行方不明兵士の遺体の収容を約束する。これには身元特定済みの遺体の即時帰国も含まれる」との約束が交わされている。

南北将官級軍事会談開催

2018年6月14日発『朝鮮中央通信』および韓国統一省ホームページによれば、同日板門店の北側施設である「統一閣」で南北将官級軍事会談が開催された。南側は、金度均陸軍少将、北側は安益山陸軍中將（韓国の階級では少将にあたる）を団長とする代表団が参加し、共同報道文が採択された。同報道文では、合意事項として「双方は、軍事的衝突の原因になってきた一切の敵対行為を停止する問題、黄海の北方限界線一帯を平和水域とする問題、南北交流協力と往来および接触の軍事的保障対策を樹立する問題、板門店共同警備区域を試験的に非武装化する問題などについて十分な意見交換を行った。」「双方は西海海上衝突防止の

ための2004年6月4日の南北将官級軍事会談の合意を徹底的に履行し、東・西海地区軍通信線を完全に回復する問題について、相互に合意した。」「双方は会談で提起された問題を今後継続協議して解決していくことにした。」が挙げられている。

全国家具および建具、音響建材部門科学技術成果展覧会開催

2018年6月11日および15日発『朝鮮中央通信』によれば、同月11～15日、平壤の科学技術殿堂で「家具および建具、音響建材の主体化、多様化、多機能化、質の向上」をテーマとして、全国家具および建具、音響建材部門科学技術成果展覧会が行われた。

南北体育会談開催

韓国統一省ホームページによれば、2018年6月18日に板門店の南側地域にある「平和の家」で南北体育会談が開催された。同会談の共同報道文によれば、南北は同年7月4日に平壤で南北統一バスケットボールの試合を開催し、秋にはソウルで開催することにした。また、南北は2018年アジア競技大会開閉会式に共同で入場し、名称はコリア（KOREA）、略語表記はCORで、フラグは朝鮮半島旗で、歌はアリランとすることにし、一部の種目において、単一のチームを構成して参加することにした。また、南北は2018年障害者アジア競技大会をはじめとする国際競技に共同で進出して南と北が開催する国際競技に参加し、種目別合同訓練や試合など、南北間の体育協力と交流を活性化していくこととした。

金正恩国務委員長中国訪問

2018年6月20日発『朝鮮中央通信』および同日発『新華社』によれば、同月19～20日、金正恩国務委員長が中国を訪問し、同月20日、習近平国家主席と会談した。金正恩時代に入り3回目の中朝首脳会談となった。

南北赤十字会談開催

2018年6月22日発『朝鮮中央通信』および韓国統一省ホームページによれば、江原道の金剛山で南北赤十字会談が開催

された。同会談の共同報道文によれば、南北は同年8月20～26日に行い、再会対象は、それぞれ100人ずつとした。また、南北は離散家族の再会を円滑に進めるために再会場所である金剛山面会所を補修することにし、南側は現地点検のための施設点検団を6月27日から派遣することにした。

南北鉄道協力分科会談開催

2018年6月27日発『朝鮮中央通信』および韓国統一省ホームページによれば、同月26日、板門店の南側地域にある「平和の家」で南北鉄道協力分科会談が行われた。同会談の共同報道文によれば、南北は次の事項に合意した。

1. 南北は歴史的な板門店宣言に基づいて行われる東海線・京義線鉄道協力問題が、民族経済の均衡的発展と共同繁栄を遂げるうえで重要な意義を持つという立場を確認し、今後この事業を同時に推進していくことにした。
2. 南北は東海線・京義線鉄道近代化のための先行事業として、北側区間（金剛山―豆満江、開城―新義州）の現地共同調査を早めに進めることにした。
 - ①南北鉄道連結と近代化のための共同研究調査団を前に、構成することにした。
 - ②現地の共同調査を7月24日に京義線から開始し、続いて東海線で進行することにした。
3. 南北は、まず、7月中旬に京義線鉄道の接続区間（汶山～開城）、次いで東

海線鉄道の接続区間（猪津～金剛山）の共同点検を行い、その結果をもとに、駅舎の周辺工事と信号・通信開設など、必要なフォローアップを推進することにした。

4. 南と北は東海線・京義線鉄道の接続と近代化を高いレベルで進めることにし、そのために鉄道の近代化のための設計、工事方法など実務的対策を具体的に立てていくことにし、その結果に基づいて着工式は速やかに開催することにした。
5. 南北は、今回の会談で合意された問題を推進するうえで提起される実務的な問題を、板門店連絡チャンネルを介して文書交換方式で継続協議解決していくこととした。

南北道路協力分科会談開催

2018年6月28日発『朝鮮中央通信』および韓国統一省ホームページによれば、同日、板門店の北側地域にある「統一閣」で南北道路協力分科会談が行われた。同会談の共同報道文によれば、南北は次の事項に合意した。

1. 南北は東海線・京義線道路の近代化事業が民族経済の均衡的発展と共同繁栄を成し遂げるうえで重要な意義を持つという立場を確認し、今後この事業を同時に推進していくことにした。
2. 南北は東海線・京義線道路の近代化のための範囲と対象、レベルと方法など実践的に提起される案を協議し、確定することにした。

①道路の近代化区間は、東海線は高城から元山までに、京義線は開城から平壤までに定め、今後これをさらに拡大していくこととした。

②工事の範囲と近代化のレベルは、東海線・京義線道路の近代化区間の諸対象（道路、構造、安全施設、運営施設）を国際基準に準じ地域の特性に合わせて定めるものとする。

③道路の近代化のための設計と施工は、共同で進行する。

④着工式は、必要な準備が行われるのに従い速やかに進行する。

3. 南北は当面、道路の近代化区間の共同調査を先行することにした。

①このため、南北道路の接続と近代化のための共同研究調査団をまず構成する。

②現地共同調査は8月初め、京義線から開始し、続いて東海線で進行する。

4. 南北は、道路の近代化の技術的な基盤を築くために、道路建設運営に必要な先進技術の共同開発に協力していくこととした。

5. 南北は、東海線・京義線道路の近代化区間の共同調査と関連した実践的な問題を文書交換方式で継続して協議し、解決していき、必要に応じて、双方の実務接触も行うこととした。

ERINA 調査研究部主任研究員
三村光弘

研 究 所 だ よ り

役員の異動

<新任>

平成30年9月1日付

評議員 小峰隆夫(大正大学地域創生学部教授)

ERINA 日誌

- 8月1日 ERINA 地域セミナー
ERINA 北東アジア研究叢書7
『北東アジアの経済成長—構造改革と域内協力』
発刊記念セミナー
会場:都道府県会館(東京都千代田区)
- 8月3~5日 第13回北東アジア国際観光フォーラム(IFNAT) 参加(大分市、安達経済交流部長)
- 8月6日 第4期中期計画意見交換会(早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授 浦田秀次郎、東京大学公共政策大学院教授・政策ビジョン研究センター副センター長 城山英明)
- 8月6日 東京大学大学院公共政策学教育部インターン生受け入れ(専門職学位課程1年 陳治位、~8月17日)
- 8月18日 学校法人新潟総合学院新潟ビジネス専門学校講演(蔡経済交流推進員)
- 8月24日 JOGMEC ロシア・中央アジア研究会出席(東京、新井調査研究部長)
- 8月24日 新潟県モンゴル技術協力推進実行委員会出席(安達経済交流部長ほか)
- 8月27日 「2018北東アジア企業発展フォーラム」参加・発表(延吉市、丸山業務執行理事ほか)
- 8月28日 「第12回延吉・図們江地域国際投資貿易商談会」参加(延吉市、丸山業務執行理事ほか)
- 8月31日 ERINA 賛助会セミナー
「中国企業のイノベーションの進展と日本への示唆」
会場:ホテル日航新潟4階「朱鷺」
講師:東京大学社会科学研究所准教授 伊藤亜聖
- 9月3日 北ロータリークラブ例会・講演(万代シルバーホテル、中村企画・広報部長)
- 9月4日 招聘外国人研究員来日(モンゴル国立大学経済学教授/モンゴル中央銀行金融政策委員エレデネハト・バター、~2019年1月末)
- 9月6~7日 ERINA 国際ワークショップ「北東アジアの経済統合に向けて」(東京、河合代表理事ほか)
- 9月7日 ERINA・GSDM 共催 GSDM プラットフォームセミナー
「北東アジアの経済統合に向けて」
会場:ダイワハウス石橋信夫記念ホール(東京大学本郷キャンパス)
- 9月11日 国際ワークショップ「モンゴル・ドルノド県のビジョン・2025と北東アジア経済統合への参画機会」
開催地:モンゴル・ドルノド県チョイバルサン市
主催者:ERINA、ドルノド県知事室、モンゴル・地域発展政策研究センター(RCRDP)、モンゴル科学アカデミー地理学・地生態学研究所(IGG MAS)

- 9月19日 自民党富山湾未来創造調査会「環日本海物流をめぐる最近の話題」講師(富山市、新井調査研究部長)
- 9月19日 韓日産業・技術協力財団(KJCF)主催「2018韓日部品素材商談会」【ERINA 協力】(韓国・京畿道高陽市、安達経済交流部長)
- 9月19日 ERINA、韓国通商資源部「韓日産業協力賞」受賞
- 9月20日 富山大学アジア共同体国際シンポジウム・講師(富山市、中島主任研究員)
- 9月21日 ERINA 中国地域経済研究会(東京、穆研究主任ほか)
- 9月21日 2018年(第10回)大連日本商品展覧会参加(大連市、安達経済交流部長ほか)
- 9月25日 大阪商工会議所・北東アジアセミナー「米朝首脳会談後の朝鮮半島情勢」講師(大阪市、三村主任研究員)
- 9月27日 島根県立大学博士論文審査委員(浜田市、三村主任研究員)
- 9月29日 NSG カレッジリーグ「第15回日本語スピーチコンテスト in Niigata」【ERINA 後援】(朱鷺メッセ)

編 集 後 記

高まる米中間の貿易摩擦の中で、9月18日、トランプ米大統領は中国が米国の第三弾の関税引き上げに対抗措置を取った場合、残りの全ての品目の関税を引き上げると表明した。まるで大戦期間の各国間の関税引き上げ競争の再現を思わせる状況になっている。米国がGATT・WTOのリーダーとなって世界の関税を引き下げ、貿易の拡大を図った良き時代は過ぎ去った。

そうした中で、北東アジアにおいて大きく貿易に依存する日中韓三カ国はどのような道を歩むのか。今回の特集の三論文が読者の参考となれば幸甚である。(N)

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 新保史恵
中島朋義 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10月19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>