

# 離陸する極東経済と日ロ経済関係

北海道大学名誉教授 望月喜市

du7k-mczk@asahi-net.or.jp

Tel: 0134-62-2578 Fax: 0134-62-7498

はじめに

ロシア極東経済に新しい風が吹き始めた。それは長い停滞を脱し自らの足腰を鍛えて、アジア太平洋経済圏に参入しようとする息吹である。時を同じくして、日ロ経済関係も急速に好転する様相を呈している。

第4の「極東・ザバイカル発展計画」を打ち出す：今度は失敗できない

ロシア極東は、中央の経済レベルから大幅に遅れており、中央にキャッチアップしたいという願望を永い間抱いてきた。中央政府はたびたび極東経済発展のための中長期計画を作ってきたが、それらの目標はソ連時代を除いてことごとく達成されなかった。たとえば1930年の計画は130%の超過遂行を実現したが、1963年計画は80%、1972年計画は65%、1986 - 2000年計画（1987年作成）の達成率は30%、1996 - 2005年（1997年作成）は10%でしかなかった。その主な理由は、中央政府が約束した政府投資を十分に実行しなかったからである。プーチン政権は、第4の「極東・ザバイカル発展計画：2008年～2020年」（大統領計画）を提案した（表1）。これは今後国会の審議にかけられる。

極東経済再建のモチベーションはなにか？

なぜ、プーチン政権はこのような野心的計画を立てたのか。そのモチベーションはなにか。

政治的視点 ロシア人は誇り高い国民だ。冷戦時代、ロシア（ソ連）は東の陣営のリーダーであり、資本主義体制を超える（と考えた）「社会主義体制」の創立者たることを自負していた。そしてまた軍事面でアメリカと対峙していた。

ところが体制間競争で惨めな敗北を喫し、すっかり自信

を喪失した。自己のアイデンティティ（identity）を取り戻すため、彼らは「ユーラシア大陸にまたがる大国」の再建を標榜するようになった。そのために、欧州方面と並んで東部地域を強化することを決意したのだ。

経済的視点 高度成長の果実を格差解消のために利用せよという国民の声を無視できなくなっている。今年から来年にかけ下院選挙と大統領選挙があり、格差問題は避けて通れない。格差には、地域格差と所得格差があるが、極東はこの両方で低水準地域である。中央経済へのキャッチアップは、極東にとって長年の願望である。

社会的視点 人口の恒常的減少（極東地域で死亡率が出生率を超えたのは1993年、ロシア全体でもこの年に同じことが起きている）高齢化、少子化、生産年齢人口の縮小、平均寿命の低下、大きな人口流出などが深刻な社会問題になっている。国境を接する中国東北3省の人口約1億3,000万人に対し、極東人口は約650万人。この人口の浸透圧を防ぐための人口政策が必要だ。極東にテコ入れしなければ、極東が消滅してしまう（極東は1990年には人口804万人であったが06年には655万人にまで低下した。この間、年平均2万人強の人口減があったことになる。この低下傾向はまだ止まらない。さらに人口のネット流出も続いている）。

外交的視点 成長する中国・インド、経済・技術大国の日本、北朝鮮問題のバランスとしての韓国など、極東外交の重要さは無視できない。さらに第3の極アジア・太平洋経済圏への統合を実現する上でも、極東は重要な位置を占めている。

国防・国境警備の視点 極東はソ連時代から東の要塞であり続けた。今でも太平洋艦隊や国境警備隊の重要な拠点である。アジア・太平洋地域は、政治的に不安定な要素（北朝鮮問題、台湾問題、日中・日韓・日ロ間の領土問題など）

表1 一連の極東発展プログラムにおける国家投資額（予算と実績）単位：10億ドル

	I	II	III	IV
	1987 - 2000	1996 - 2005	2002 - 2010	2008 - 2020
予算	32.9	14.4	14.2	335.7（注）
実際	2.4	1.5	1.05	？
実際 / 予算	0.07	0.10	0.074	

注：この数字は、従来の数字（年間18億ドル）と比較して15.5倍（年間280億ドル）である。したがって連邦予算だけでなく、民間投資を含む数値を意図しているのかも知れない。

出所：ミナーキル論文（経済研究所：ハバロフスク）

を沢山抱えており、国際的テロ・麻薬・密輸・密漁などの取り締まり拠点としても極東は重要だ。

陸・海・空の交通の要衝 極東は太平洋に向かって開かれた窓であり、ユーラシア大陸への玄関口である。国際航空・国内航空のネットワークのハブ的ポジションを占め、アムール、スンガリ（松花江）、ウスリーといった3大河川が合流する河川交通の拠点でもある。さらに北極海に面する長い海岸線を持ち、北極航路の東のターミナルとなっている。北極航路は、21世紀の開発フロンティアだ。シベリア鉄道、バム鉄道はユーラシア大陸にまたがるランドブリッジを形成している。間宮海峡（ダツタン海峡）の海底トンネル（もしくは陸橋）は、東京発サハリン経由モスクワ行き鉄道の夢を実現するものだ。

天然資源と景観の宝庫 魚介類・木材・非鉄金属などの豊富な供給基地であり、手付かずの雄大な景観をもつ観光地帯でもある。近い将来極東は、燃料・エネルギー（石油・ガス・石炭・電力）の一大供給地に変貌することになる（後述）。

自立する地方自治体 06年1月1日から地方自治法が発効した。地方自治体は以前に比較して大幅な自治権を獲得し、自治体自身が発展プログラムを策定することが可能になった。自治体の合併が各地で行われ、自治体相互の競争も激しくなっている。さらに（事実上の）知事任命制の導入によって、知事たちの行政手腕に関する大統領の厳しい査定を受けるようになった。各行政府は競って中長期計画を作成するとともに、国際的・全国的会議の誘致に努力している。

#### 極東の自治体における各種中長期計画

上記国際会議の開催と並んで、最近の極東を特徴付けるもう1つの現象として、殆どの地方自治体が中長期計画を作成し、それをホームページ上で公開していることがある。そのうち、最も基本的な計画は2002年に改定された「2010年までの極東・ザバイカル経済・社会発展プログラム」であるが、イシャーエフ・ハバロフスク地方知事は、2006年10月の「極東国際経済フォーラム」でこの計画を取上げ、ロシア極東中期発展戦略の基盤をなすものとして会議にアピールした。

極東関連で連邦政府が2006年に公表したもう1つの長期計画は「クリール諸島社会・経済発展プログラム：2007-2015年」で、北方4島を含め空港・港湾・道路などを整備し、住民の生活向上を図るものだ（これは、北方4島を日本に返還しない意思表示ともとれる長期計画であるが、ロシア側の見解「ロシアの声：070217」では 外資が施設の

建設に参加する機会が生まれるから 日口経済協力の可能性を開くものだという。しかし日本外務省は日本資本の参加を許可しないと思われる）。

サハリン州は「2020年までのサハリン州発展戦略」（2006年7月）、サハ共和国は「2020年までの共和国発展戦略」（2006年8月）、沿海地方は「沿海地方社会・経済発展戦略：2004-2010年」（2004年）、ハバロフスク地方は上記計画のほか、「2010年までのハバロフスク地方のガス化計画」などがある。

極東政策は極東自身の強化とAPECへの極東のインテグレーションの2本の柱で構成される

#### - 1 極東は陸の孤島と化し、弱体化した

ソ連の計画経済時代、極東は対外的には軍事的フロンティアとして、経済的には原料資源の供給地として、中央政府にとって価値ある地域であったが、東西冷戦の終結とロシアの市場経済化に伴い、極東はモスクワにとって遠い存在になった。新生ロシアの市場経済化によって、極東の販売市場は次のように激変した（表2）。

表2 陸の孤島化した極東

	極東域内市場	極東外の国内市場	国外市場
ソ連時代 (1999年)	19%	75%	6%
ロシア時代 (2000年)	78%	4%	18%

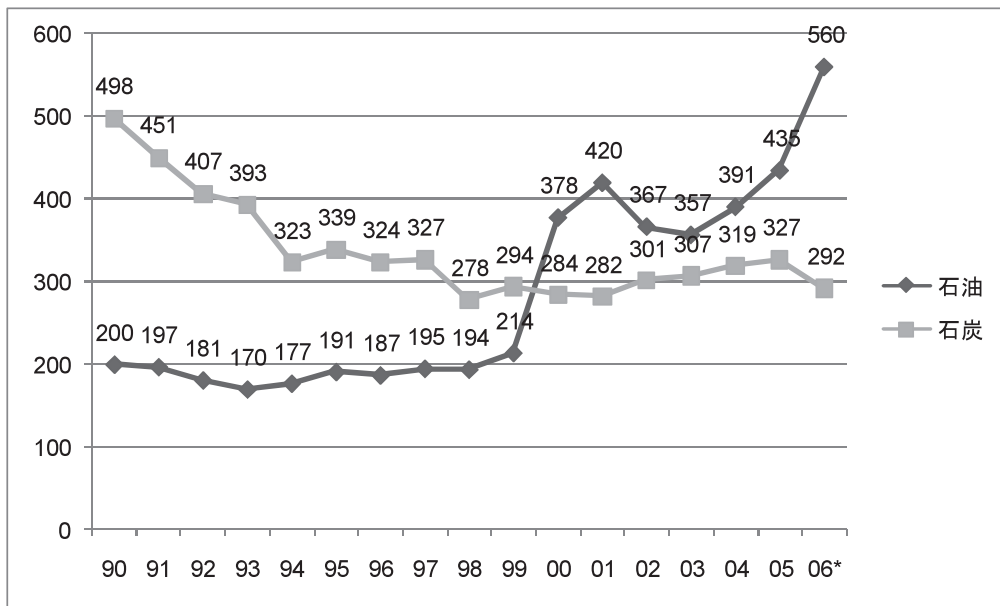
ソ連の計画経済時代には、外国市場への輸出は総生産の6%程度であったが、ロシアになって18%に拡大した。

販売市場の大部分（75%）は、国内の他の地域であったが、域外販売は4%にまで縮小した。以前は、域内販売は19%に過ぎなかったのに、現在では販売の大部分（78%）が域内向けとなった。つまり極東経済は、国内との結合を断ち切れ陸の孤島と化し、外国市場と域内市場の両者に依存する地域に変化した。しかし現在では、地場産業の対外競争力を強化することで、国内市場と外国市場を最大限確保する政策が取られている。これは、必ずしも成功しているとはいえない。投資資金・工場・労働力・新技術の誘致と金融機構の整備、人材育成（教育）など難しい問題を抱えている。

#### - 2 インテグレーションを実現する媒介項はなにか

極東地域における2大経済政策の1つは、APEC諸国・地域との協力関係の強化と統合の実現である。そのための手段として次の項目が考えられている。

図1 極東での石油・石炭採掘高(万トン)



出所：ミナーキル報告  
\* 06年は1～11月データ

燃料・エネルギー（電力）の安定的で大規模な需給関係の形成。環境協力と排出権取引の拡大。国際的交通・通信ネットワークの構築。国際観光の発展と人の交流。

知的資産分野での国際協力。国際犯罪取り締まり、密漁防止、などの分野での協力。

極東の燃料・エネルギー供給力

以下では、このなかでさしあたって最も国際的に関心が高く、極東自身の優先課題である燃料・エネルギー問題を取上げる。極東は近い将来、巨大な燃料・エネルギー供給基地に変貌する。それによって、日口貿易は大きく伸び、日口経済関係は飛躍的に拡大することになる。

図1：極東での石油・石炭採掘高 1990年以降継続した石炭生産の低下傾向は、(金融危機の翌年)1999年ストップし、以降安定的に推移している。一方石油生産では1999年以降生産増加に転じ、とくに2003年から06年にかけて、生

産上昇が加速化していることが読み取れる。

表3：S1、S2からのガスと石油の生産予測 まず1999年以降輸出が開始されたサハリン2原油と、2008年に輸出開始予定のサハリン2のLNG、およびデカストリ港から原油搬出が2006年秋に開始されたサハリン1プロジェクトについて、それらの生産高の予測は表3で与えられている。2010年の予想生産高を現在の国際価格で計算すると、LNGは約6,000億円=54億ドル(1ドル=110円で換算)原油は75億ドルと評価される。

表4：極東の燃料生産と輸出ポテンシャル 極東の燃料需給バランスでは、2010年に「生産高-域内消費」が早くもプラスに転ずる。2020年では、石炭で3,130万トン、天然ガス405億M<sup>3</sup>、原油4,060万トンの輸出余力をもつことが予測されている。これを金額で評価すると、ガスは405億M<sup>3</sup>=約1兆円=90億ドル(1ドル=110円で換算)原油4,000万トン=145億ドル(4,000万トン=209億バレル、

表3 サハリン1、サハリン2からのガスと石油の生産予測

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
天然ガス(10億M <sup>3</sup> )	0.9	4.9	15.3	22.2	24.1
LNG換算(万トン)	64	350	1,093	1,586	1,721
A欄(億円)	219	1,197.8	3,740.6	5,427.8	5,889.8
石油(百万トン)	7.2	16.8	17.2	20.2	20.4
B欄(億ドル)	26.5	61.8	63.3	74.3	75.1

出所：Russian Academy of Sciences Economic Research Institute, "Economic Cooperation Between the Russian Far East and Asia-Pacific Countries" p.84

A欄：2005年の日本の輸入LNG価格から逆算

B欄：バレル換算し50ドル/Bで総額を計算

表4 極東の燃料生産と輸出ポテンシャル(百万トン)

	2005	2010	2015	2020	国内消費	輸出
瀝青炭(標準燃料換算)	13.4	17.9	34.9	41.6	16.1	31.3
褐炭(標準燃料換算)	6.5	6.2	7	5.8		
天然ガス(10億M <sup>3</sup> )	3.6	21.3	33.9	60.4	20	40.5
石油	5.2	21.8	35.2	49.5	8.9	40.6
石油製品	9	9.8	12	18.5	-	-
一次燃料(石油換算)	14.5	84	136.7	198	61.4	136.6

出所：同上，P.90-91から計算。

注：一次エネルギーの輸出ポテンシャルは2010年にはプラスになる。(同上P.89)

1バレル=50ドルで計算)となる。したがって、極東地域の輸出ポテンシャルは2020年時点で年間合計235億ドル存在することになる。このうちの半分超を日本が買付けると仮定すれば、約120億ドルの輸入増加になる。この稼得金額で、日本から一般機械、輸送機械、電機機器類を同額輸入するとすれば輸出入合計で、240億ドルだけ増加する。つまり現在の日口貿易額137億ドル(06年)の1.75倍に膨れ上がる。2020年にいたるまでには、毎年ガスと石油の対口(極東)輸入があることも念頭に置くことが必要だ。

(注：日本は2005年にLNGを5,801万トン輸入しその金額は1兆9,853万円であった。天然ガス(気体)405億M<sup>3</sup>は2,892万トンのLNGに相当するので、 $19,853 \times 2,892 / 5,801 = 0.9897$ 兆円となる：1LNG=1,400 M<sup>3</sup>で換算)

これが実現すると、2007年～2020年までの14年間の日口化石燃料貿易効果(対口燃料輸入と対口機械・電機輸出)の年平均成長率は約4%となる。

このほか、東シベリアからの「アジア太平洋石油幹線パイプ」プロジェクトでは、ナホトカ・ターミナルからの完成時原油積出量(予定)は8,000万トンである。これは西シベリア産原油の応援分に今後採掘される東シベリア産原

油を加えての輸出能力である(ここではスコボロジノから中国への分岐油送年間3,000万トンは一応除外して考えている)。こうして2010年代の終わり頃には、「極東からの石油4,060万トン+ナホトカ積出石油8,000万トン=1億2,060万トン」、および極東産天然ガス(LNG)2,800万トンの供給ターミナルが、日本のすぐ近くの対岸に出現することになる。これは、日本の現在の輸入石油の約40%、輸入LNGの約50%に相当する。

(注：ここでは次の換算式を利用した。)

石油の場合 1バレル=0.136トン、

1KL=6.29バレル=0.863トン

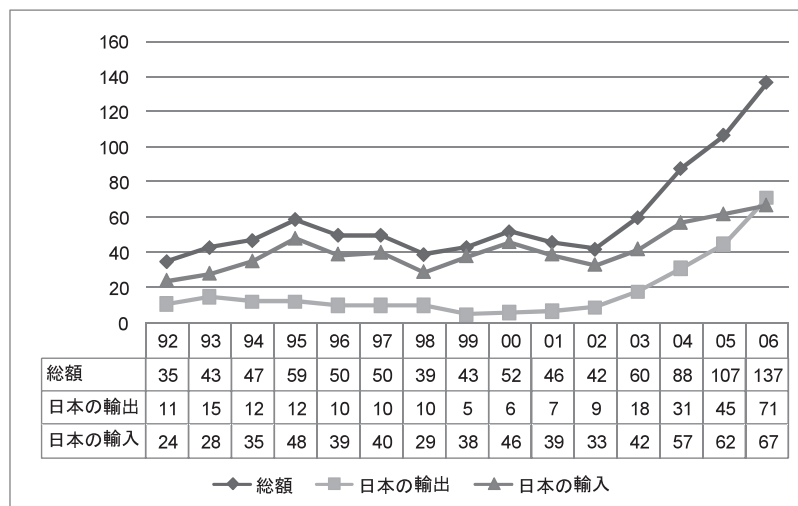
天然ガスの場合 1LNG=1.420M<sup>3</sup>

#### 日口貿易の拡大

近未来を展望すると、ロシア側が石油・ガスを対日輸出し、その稼得外貨で日本の一般機械・輸送機械・電機機器を輸入する図式が予想され、日口貿易は飛躍的に拡大しよう。

では日口貿易の現状を検討しよう。2002年あたりから上昇気流に乗って立ち上がってきた様子を捉えることが出来る(図2)。2002年の日口貿易総額は42億ドルであったが、

図2 日口貿易の推移(億ドル)



出所：『ロシアNIS経済速報』、07/03/25、p.2、億ドル以下4捨5入

5年後の昨年は137億ドルになった（この間の平均成長率は26.7%）。この高い成長に貢献したのは、対口輸出の伸びである。同期間の輸出は9億ドルから71億ドルになった（年平均では51.1%）。さらに、特筆すべきは、2006年に新生ロシア以来始めて日本が対口貿易で黒字に転化したことだ。この最大の貢献項目は自動車（乗用車新車、中古乗用車、バス・トラック新車、中古バス・トラック）で、輸出全体の74.4%を占めている。この内訳で注目されることは、乗用車（新車）の比率が64%を占め、中古乗用車26%を遥かに超えていること、反対にバス・トラックでは、新車（3%）より中古車比率（5%）が高いことだ。つまり、消費分野では値段の高い新車を選び、生産分野では値段の低い中古車を選んでいる。

このような急速な拡大基調にある日口貿易だが、双方の貿易全体に占める日口貿易の比重は、非常に小さい。日本の全輸出に占める対口輸出は1.1%、全輸入に占める対口輸入は1.1%、ロシアの全輸出に占める対日輸出は2.2%、全輸入に占める対日輸入は4.3%でしかない（表5）。

ロシア極東の貿易が全ロシア貿易に占める比重は輸出の

場合2.6%、輸入の場合3.0%で、これまた大きなものではない。極東貿易の動きを見ると、1997年に山を迎えた後、順調に貿易総額を伸ばしている（2002年を除く）、2002年を基準年（51億2,520万ドル）として、2006年（123億9,450万ドル）までの4年間の平均成長率は24.7%のハイレベルである。この場合も輸出主導型であるが、極東の輸入購買力も年々加速化し、貿易黒字の大きさは次第に縮小していることに注目する必要がある（図3）。

つぎに、投資分野での日本の比重を見よう。図4はロシアの年間投資受入額の趨勢を示したもので、かなり急速に上昇カーブを描いている（年平均21.3%）。証券投資受入額は、長期の低迷を脱し、昨年（2006年）から離陸したようだ。直接投資は2002年から06年にかけて年平均26%で（受入外資3項目のうち）最大の伸びである。累積投資でみる日本の順位は2006年にやっとトップテンになった（表6）。07年2月末の「第2回日口投資フォーラム」では、ロシア側が熱心に日本の対口投資拡大を要請していたが、06年以降この期待に応える傾向が現れてきた。

この日口貿易・投資関係の拡大を加速するものこそ上記

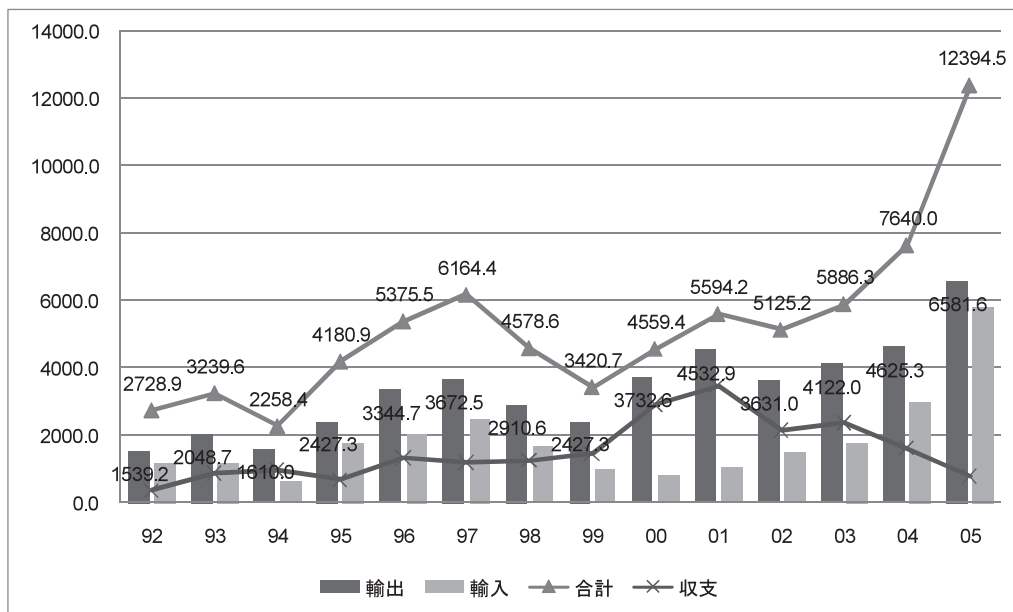
表5 日口貿易の比重

	2005年	2006年	対前年比	日口/ロシア	日口/日本
日 口 (億ドル)	44.8	70.7	57.8%	4.3%	1.1%
口 日 (億ドル)	62.0	66.6	7.4%	2.2%	1.1%
合計	106.8	137.3	28.6%	2.9%	1.2%

出所：『ロシアNIS経済速報』、07/03/25

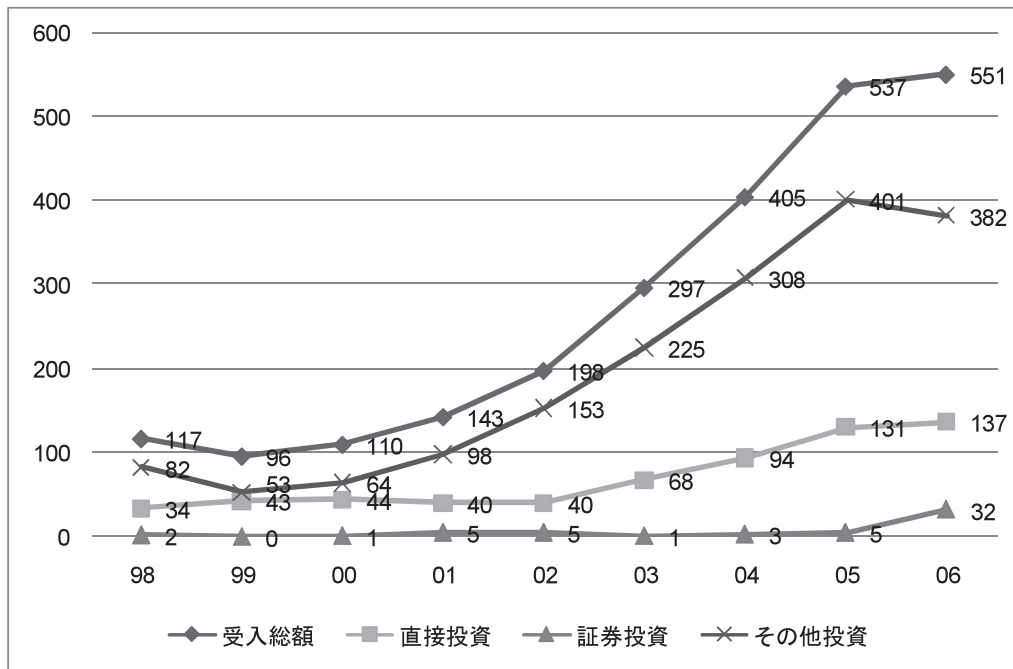
日本・ロシア貿易総額はそれぞれの公式統計。日本の円表示は116円/ドルで換算した。

図3 ロシア極東の貿易動向（百万ドル）



出所：『ロシアNIS経済速報』、07/03/25  
 "及びミネナール論文の指数をベースとして換算

図4 ロシアの年間外資受け入れ額（億ドル）



出所：『ロシアNIS経済速報』、07/03/25、p.6

で検討した化石燃料の対日輸出の増加である。

#### APEC首脳会議2012年の構想

次に、極東のアジア太平洋経済圏への統合問題として当面、最優先課題として取上げられている、ウラジオストクへのAPEC首脳会議の誘致計画を概観しよう。

2007年1月27日、プーチン大統領は（インド訪問の帰途）ウラジオストクで地元の自治体首長を招集して会議を開催し、次のことを決めた。フラトコフ首相を議長とする極東地域発展のための国家委員会を設立する。アジア太平洋経済協力会議（APEC）首脳会議を2012年にウラジオストクに誘致する。

会議後、大統領はダリキン沿海地方知事と会談し、APEC首脳会議招致問題とならんで極東地域の発展問題を

協議した。ダリキン知事は、次の沿海地方南部の開発計画を説明した。

ポストーチヌイ港の競争力を上げるため、港湾タイプの特別経済区創設申請書（国会宛）を準備するとともに、「極東・ザバイカル」プログラムに700億ルーブル以上を計上し、2020年までに貨物取扱量約2億トンを確保する（2005年の横浜港は1億3,300万トン）。アジア太平洋向け輸出品のための加工工場を創設する。この最優先プロジェクトとして製油所、石油化学工場、ガス液化工場、航空機コンプレックス「プログレス」を基盤とする商業用小型飛行機工場、原子力発電所をベースとするアルミ工場などの建設計画を挙げた。この建設投資額は、（2020年までに）2兆ルーブルで、原発の建設を除き、基本的には民間投資を予定

表6 対口投資の構成（2006年、百万ドル）

	年間投資額	年末時点累積	構成比
受入総額	55,109	142,926	100
直接投資	13,678	67,887	0.47
証券投資	3,182	4,902	0.03
その他投資	38,249	70,137	0.49
キプロス（1位）	9,851	32,279	0.23
オランダ（2位）	6,595	23,451	0.16
ルクセンブルク（3位）	5,908	22,870	0.16
日本（10位）	695*	2,725	0.02

出所：『ロシアNIS経済速報』、07/03/25、p.2

\* この中には、トヨタ1.5億ドル、日産2.0億ドルを含むと思われる。

し、域内総生産（これは沿海地方のみか極東全体が不明）を6.6倍に増加させることを目論む。

開催のために予定される主な建設工事には、ウラジオ空港の改修、空港から市内に向う道路の改修、各国首脳を通ず迂回ルート（APECバイパス道路）の建設、金角湾の両岸と会場を結ぶ橋梁3本の建設などがある。

APECの会場予定のルースキー島には、会場となる施設と代表団が宿泊するホテルのほか、各種センター、ゴルフクラブ、シーフード・レストラン、海洋水族館コンプレックス（海洋生物学研究所、研究基地、ホテル、海洋スポーツ・保養ゾーンなど）が建設される予定だ。こうした施設はAPEC終了後、同島を観光レクリエーション特別経済区（OEZ）の指定を受けることを見込んで建設される。日本企業がこうした大規模建設工事を受注する可能性も無視できない（以上は07年1月27日のウラジオ会議）。

ついで、この会合を受けて、フラトコフ首相（上記極東委員会委員長）は、東京での「第2回日ロ投資フォーラム」の帰途、ウラジオに立ち寄り、会議を開いて先の構想を一層具体化した（3月1日）。空港は大型機50機が同時駐機する広さが必要だが、ウラジオ空港は改修しても30機が限度だ。ハバロフスク空港の応援を求める方法もある。会議場には6～7千人を収容する代表団やマスコミ代表のためのコンgresセンターが必要であり、その他、あらゆる近代的通信施設を備え、3,500人を収容できるプレスセンターも必要である。高級ホテルの建設については、ウラジオには、4～5星クラスのホテルがない。各々が500～1,000室をもつ4～5星クラスのホテルが5つから7つが必要。こうしたホテルは、APEC会議後、観光・レクリエーションタイプの特別経済ゾーン（OEZ）を創設するのに利用される。太平洋大学（学生数10万人）や山岳パーク構想もある。以上の発展計画で、沿海地方の人口が150万人に増加する展望をもつ。

結びに代えて

この論考は、今後15年程度（2020年）の枠組みで、ロシア極東と日ロ貿易・投資関係の拡大趨勢を展望したものである。

ロシア極東を強固な東の砦に変貌させたいという意思が中央政府に生まれ、これに呼応して地元行政も立ち上がった。さしあたっての問題は、「第4次極東・ザバイカル社会・経済発展計画：2008年～2020年」の法案化とその実行である。ついで、極東各行政府が競い合って作成した

各行政府域内中長期計画の実現性が問われねばならない。

こうした計画案のスタート台としての現在の極東の経済的水準は低く、域外の内外市場に参入する競争力を鍛えることは容易ではない。APEC諸国・地域へのインテグレーションも重要な政策目標である。インテグレーションを実現する上での媒介項は幾つか考えられるが、そのなかでも最大の優先課題は、極東・東シベリアにおける石油・天然ガスの生産とその輸出である。この課題はすでに着々と現実化しているし、2020年を展望したかなり信頼性の高い生産と輸出余力の推計が発表されている。

石油の国際価格の高止まりは当分続きそうである。中国の旺盛な輸入需要を考えると、よほどのことがない限り、バレル当たり30ドル以下になることはあるまい。油とガスの国際価格レベルの楽観的観測を前提に、サハリ州・サハ共和国・東シベリアの石油・ガスの対アジア太平洋地域への総供給量とその総販売額を計算した。日本がその供給量のかなりの部分を輸入すると仮定すると、日本の対口（対極東）貿易は飛躍的に発展することが見込まれる。

極東の発展にとってもう1つのポジティブでもあり、困難な課題でもあるのは、大統領のイニシャチブで提案され、フラトコフ首相が陣頭指揮をとるAPEC首脳会議の2012年ウラジオ誘致問題だ。この規模は壮大で、ウラジオ市の発展はもちろん、ハバロフスクを含め極東全体に大きな波及効果を及ぼすことが予想される。今後5年間は、この準備を巡り様々な建設プロジェクトや国際レベル・全国レベルの会議が開会されるであろうし、大きなビジネスチャンスも日本企業にももたらすに違いない。当然、受注を巡る国際競争も熾烈であろう。

予想される克服すべき課題も多い。その中には次のものが含まれる。極東発展とインテグレーションの統一本部の確立（担当が交代しても極東重視政策は継続されるか）、産業インフラの老朽化、資金動員制度の不備、縮小する人口と労働力、所得の地域間・家計間格差、制度インフラの不備などである。こうしたリスク要因を織り込んだ、果敢なチャレンジを期待してやまない。

# *The Russian Far East Ready for Take-Off, and Japan-Russia Economic Relations*

Kiichi Mochizuki

Professor Emeritus, Hokkaido University

## **(Summary)**

President Putin has resolved to establish a "Great Power Russia" which straddles the Eurasian continent, and will shift military clout (political and economic resources) from the European Front to the Eastern Front the reason behind this being that the importance of the Asia-Pacific region can no longer be ignored. Additionally, in the Russian Far East which is set to become a strategic focus in Asia, with no let-up in population decline and social hemorrhaging, the economic base is rather poor. Consequently, a committee has been set up to strengthen the Russian Far East, and is headed by Prime Minister Fradkov. The strengthening strategy consists of two planks the Far East itself building up its own strength, and the strengthening of cooperative relations with the Asia-Pacific region. The immediate objective is to attract the 2012 APEC Summit to Russia (Vladivostok.)

In the economic arena, the ultimate weapon is the production and export of oil and natural gas. Currently in this region, the drilling for oil in eastern Siberia, a project for exporting it from the Pacific coast (the construction of the Eastern Siberia - Pacific Ocean pipeline) and projects for developing and exporting oil and gas from the Sakhalin continental shelf are making steady progress, and the results are now becoming evident. The fact that oil and gas will start to flow towards the Pacific too, where it was once only supplied in the European direction, is of great global significance. In addition, this project will dramatically expand Japan-Russia economic relations. In this paper, taking the current international prices for oil and gas and the estimates for export potential to 2020, it was calculated that Japan-Russia trade will double in the near future.