

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 79

特集 中国東北振興における遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）構想

遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）の経済発展と産業配置について 馮貴盛

The Economic Development and Distribution of Industry in the Central Liaoning City Cluster (Shenyang Economic Region) FENG Guisheng

グレーター瀋陽における開発区建設と日系企業の動向 筑波昌之

The Developments in the Construction of Development Zones and in Japanese Enterprises in Greater Shenyang TSUKUBA Masayuki

遼寧中部都市群における航空・海上の国際物流の現状と展望 戢守峰

遼寧中部都市群の自動車産業の現状と展望 - 中核都市・瀋陽市を中心として - (前編)
八杉理、朱永浩

The Current Status of and Future Prospects for the Automobile Industry in the Central Liaoning City Cluster (with a focus on the core city of Shenyang) (Part One)

YASUGI Osamu, ZHU Yonghao

遼寧省と北朝鮮との経済貿易の現状及び今後の課題 禹穎子

The Current Situation and Future Issues for Economy and Trade between Liaoning Province and the DPRK YU Yingzi

中口地域協力の新たなモデルについて 郭力

A New Model for Sino-Russian Regional Cooperation GUO Li

2008
JANUARY
vol.79

目 次

特集：中国東北振興における遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）構想

中国東北振興における遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）構想特集について Special Issue: The Concept of the Central Liaoning City Cluster (Shenyang Economic Region) within the Revitalization of China's Northeast ERINA 経済交流部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之 1 TSUKUBA Masayuki, Deputy Director, External Relations Division, and Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA	1
遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）の経済発展と産業配置について The Economic Development and Distribution of Industry in the Central Liaoning City Cluster (Shenyang Economic Region) 遼寧社会科学院研究員・遼寧省区域経済研究会会長 馮貴盛 4 FENG Guisheng, Researcher, Liaoning Academy of Social Sciences, and Chairperson, Liaoning Regional Economy Research Society	4
グレーター瀋陽における開発区建設と日系企業の動向 The Developments in the Construction of Development Zones and in Japanese Enterprises in Greater Shenyang ERINA 経済交流部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之 13 TSUKUBA Masayuki, Deputy Director, External Relations Division, and Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA	13
遼寧中部都市群における航空・海上の国際物流の現状と展望 東北大学工商管理大学院教授・物流系统工程与管理研究所所長 戢守峰 32	32
遼寧中部都市群の自動車産業の現状と展望 - 中核都市・瀋陽市を中心として - (前編) The Current Status of and Future Prospects for the Automobile Industry in the Central Liaoning City Cluster (with a focus on the core city of Shenyang) (Part One) 現代文化研究所主事研究員 八杉理・ERINA 調査研究部研究員 朱永浩 39 YASUGI Osamu, Deputy Senior Researcher, Division 1, GENDAI Advanced Studies Research Organization / ZHU Yonghao, Researcher, Research Division, ERINA	39
遼寧省と北朝鮮との経済貿易の現状及び今後の課題 The Current Situation and Future Issues for Economy and Trade between Liaoning Province and the DPRK ERINA 調査研究部客員研究員・遼寧社会科学院世界経済研究所副研究員 禹穎子 48 YU Yingzi, Visiting Researcher, Research Division, ERINA / Associate Researcher, Institute for World Economy Studies Liaoning Academy of Social Sciences	48
【資料】「東北地区振興計画」(2007年8月20日発表)の概要 56	56
中口地域協力の新たなモデルについて 60 A New Model for Sino-Russian Regional Cooperation 黒龍江大学北東アジア経済研究センター副主任・教授 郭力 GUO Li, Deputy Director and Professor, Northeast Asia Economic Research Center, Heilongjiang University	60
会議・視察報告 ウラジオストク・延辺視察報告 ERINA 調査研究部長 中村俊彦 68	68
日露貿易経済政府間委員会 第1回地域間交流分科会 ERINA 広報・企画室長 新井洋史 69	69
「第16回北東アジア経済フォーラムイン北陸」報告 ERINA 調査研究部長 中村俊彦 70	70
日中経済協会訪中団参加報告 ERINA 専務理事 佐藤 衛 71	71
北東アジア動向分析 研究所だより	

中国東北振興における遼寧中部都市群（瀋陽経済圏） 構想特集について

ERINA 経済交流部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之

中国では1990年代以降に「城市群」という呼称が用いられており、日本語の「都市圏」、英語の“Metropolitan Coordinating Region”に対応している。「都市圏」の概念としては一般的に、特定の地理的範囲の中において、核となる都市及びその影響を受ける地域をひとまとめにした地域の集合体であり、行政区分を越えた広域的な社会・経済的なつながりを持った地域区分のことを指すが、中国でも概ね同様の概念が用いられている。日本国内においては「遼寧中部都市群」の訳名が定着しているため、掲載論文についてもこの名称で統一する。

現在、中国国内では京津冀（環渤海）、長江デルタ、珠江デルタ、山東半島、中原、長江中流、海峡西岸、川渝、関中など10地域において都市群が形成されつつある。21世紀以降の国家発展長期構想において、地域経済の振興を特に重要視しており、第11次五カ年計画の中でも、「都市群の相対的な競争力の向上」、「都市群における各都市の分業と補完作用の強化」、「都市群としての発展可能性のある地域の計画的統一的な管理」、「核となる大都市の機能発揮による、就業機会が豊富で集積力の強い、人口分布の合理的な新都市群の形成」などを地域発展の重要戦略としている。

中国東北地区において、都市群構想を有するのは「遼寧中部都市群（瀋陽経済圏¹）」である。遼寧省の中心に位置する7都市（瀋陽、鞍山、撫順、本溪、營口、遼陽、鉄嶺）

からなる総面積6.5万平方キロ、人口約2,200万人のこの地域では、大小さまざまな開発区建設、インフラ網の整備など広域経済圏の形成に向けた取り組みが進められている。

これら遼寧中部都市群の諸都市は地理的、文化的、経済的に密接な関連・補完性を有し、例えばGDPにおいて遼寧省の約60%、東北三省の約30%を占めている。

本年8月、国家発展改革委員会が新たに策定した「東北地区振興計画」の中では、ハルビンから大連に連なる経済ベルト地帯の発展を優先課題とし、そのために遼寧中部経済圏のほか、大連経済圏、長春吉林経済圏、ハルビン-大慶-チチハル工業回廊において産業集積を推進し、国際競争力を有する製造業基地の建設を進めることが必要であるとされている。

本特集では、東北振興政策の進展に伴い、今後急速な発展が予想される遼寧中部都市群の発展動向を先行的に研究し、北東アジア経済の地域発展に新たな視点を与えることを主眼とする。重層的多面的な角度から考察を進めるため各方面の専門家より執筆をいただいたが、特に遼寧中部都市群構想の提唱者である遼寧社会科学院研究員 馮貴盛氏から玉稿を賜ったことは非常に意義深い。

本特集を通して同地域建設の息遣いが少しでも読者諸氏に伝わることを心より期待したい。

¹ 中国では「瀋陽経済区」との呼称が用いられているが、本特集では「瀋陽経済圏」で統一している。

Special Issue:
*The Concept of the Central Liaoning City Cluster (Shenyang
 Economic Region) within the Revitalization of China's
 Northeast*

TSUKUBA Masayuki,
 Deputy Director, External Relations Division,
 and Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA

In China from the 1990s on, the term *chéngshì-qún* [城市群, literally "city group"] has been in use, and corresponds to *toshi-ken* [都市圏, literally "city sphere"] in Japanese and "Metropolitan Coordinating Region" in English. As a concept *toshi-ken* is generally an aggregate region, within a specific geographical range, of a core city and the region under its influence lumped together, and refers to a regional division which has extensive social and economic links which transcend administrative boundaries- and in China generally the same concept is used. As the translated name of "Central Liaoning City Cluster" is in established use in Japan, I will use it as the standard name in this paper.

Presently within China, city clusters are taking shape in 10 regions, including Beijing-Tianjin-Hebei (the Bohai Sea Rim), the Yangtze (Changjiang) River Delta, the Pearl (Zhu) River Delta, the Shandong Peninsula, the Central China Plain, the middle reaches of the Yangtze, the west coast of the Taiwan Strait, Sichuan-Chongqing, and the Guanzhong Plain. In the long-term vision for national development for the 21st century and on, the promotion of regional economies has been treated as particularly important, and also in the 11th Five-Year Plan there are the following key strategies for regional development; "raising the relative competitiveness of city clusters"; "strengthening the industrial specialization and complementary operation of the individual cities within city clusters"; "planned, unified administration of regions with development potential as city clusters"; and "the formation of new city clusters with a rational distribution of population and strong in an abundant build-up of employment opportunities, according to the demonstrated capabilities of the core big city".

In China's Northeast the area with a city cluster concept is the "Central Liaoning City Cluster (Shenyang Economic Region)". The seven cities located in the center of Liaoning Province (Shenyang, Anshan, Fushun, Benxi, Yingkou, Liaoyang and Tieling) together make up a

district of 65,000 km² and a population of 22 million, and progress is being made there in efforts to form an extensive economic area, such as the construction of development zones of varying sizes, and the upgrading and putting in place of an infrastructure network.

These cities of the Central Liaoning City Cluster possess geographically, culturally and economically close ties and complementarity, and in GDP terms, for example, they make up 60% of the Liaoning provincial total and 30% of the total for the three provinces of the Northeast.

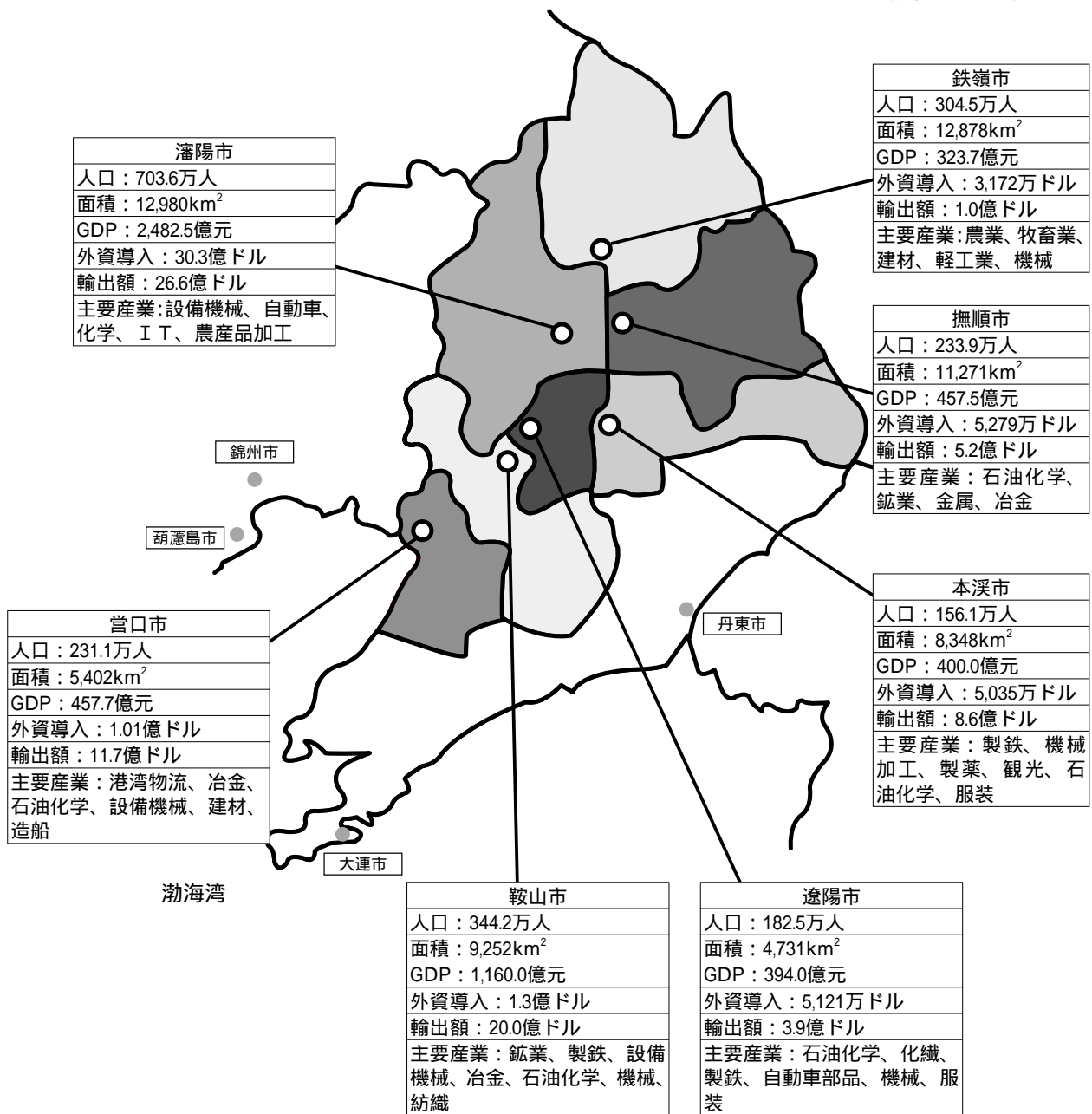
In August this year, in the "Northeast Region Revitalization Plan" newly formulated by the National Development and Reform Committee, the development of the economic belt running from Harbin to Dalian was made a priority issue, and to that end the need was stated for the pressing forward of the building-up of industry in the Dalian Economic Region, the Changchun-Jilin Economic Region and the Harbin-Daqing-Qiqihar (Hadaqi) Industrial Corridor-in addition to the Central Liaoning Economic Region-and for progressing with the construction of a manufacturing industrial base able to compete internationally.

In this special issue, after first researching the development trends for the Central Liaoning City Cluster with its predicted future rapid development along with the developments in the Northeast Revitalization Policy, the central aim is one of giving a fresh perspective on the regional development of the Northeast Asian economy. To further the examination from multilayered and multifaceted angles, we have received written contributions from specialists in various fields, and it is profoundly significant that Feng Guisheng in particular-a researcher at the Liaoning Academy of Social Sciences and an advocate of the concept of the Central Liaoning City Cluster-has honored us with a paper.

Through this special issue I hope with all my heart that even just a sense of the pulse of that region's construction will come across to the reader.

遼寧中部都市群（瀋陽經濟圈） Central Liaoning City Cluster (Shenyang Economic Region)

数値は2006年データ



	遼寧中部都市群	北京市	天津市	上海市
人口	2,156万人	1,581万人	1,075万人	1,368万人
面積	64,862km ²	16,411km ²	11,305km ²	6,341km ²
GDP	5,675.4億元	7,720.3億元	4,337.7億元	10,297.0億元
一人当たりGDP	26,325元	49,505元	40,961元	75,265元
外資導入	34.5億ドル	45.5億ドル	41.3億ドル	71.1億ドル
輸出額	77.0億ドル	379.8億ドル	335.4億ドル	1,135.7億ドル

出所：各地統計公報等よりERINA作成

遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）の経済発展と産業配置について¹

遼寧社会科学院研究員・遼寧省区域経済研究会会長 馮貴盛

要 旨

遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）は遼寧省の東北旧工業基地振興の核となる地域であり、中国においても重要な設備機械製造業の生産基地である。その発展の趨勢は、遼寧省、東北地区はもとより、中国全体に対しても大きな影響を及ぼす。

本稿は以下に記した4つの部分から構成される。地域発展の概況と国土資源の総合的評価（地域・国土資源の比較優位性、国土開発と経済・社会の発展に関わる主な問題）、域内経済発展の総合的な配置（瀋陽を主体とする経済圏、鞍山鉄鋼産業連動経済圏、瀋陽 - 大連回廊）、産業構成の調整と配置構成（工業、農業、サービス業）域内共同市場の構築と「同城化」の推進（地域一体化推進に関する主な課題と提言、域内共同市場の枠組みと構築に向けた取り組み、「資源の享受、利益の均衡」メカニズムの形成と整備、市場監督・管理メカニズムと制約メカニズムの構築と整備）。

1 地域概況及び国土資源の総合的評価

遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）は、瀋陽市を中心とする遼寧省の中部地域経済圏を指し、その範囲は、瀋陽、鞍山、撫順、本溪、営口、遼陽、鉄嶺の7市及び所轄21県（県級市）に及ぶ。経済圏の面積は6.49万km²で、遼寧省の43.9%に相当する。その人口は2,156万人、遼寧省の50.5%を占める。GDPは5,675.4億元で、遼寧省の61.3%を占めており、1人当たりGDPは26,325元に達している（2006年データ）。

遼寧中部都市群では、都市化が進み、科学技術が優れ、インフラ整備が進んでいる。また、中国の原材料基地、設備機械製造業基地と軍事産業基地である。この地域の経済発展は、遼寧省だけでなく、東北旧工業基地の振興にとっても重要な意義を持つ。

1-1 地域・国土資源の比較優位性

遼寧中部都市群は北東アジアの中心部に位置し、中国東北地区と環渤海経済圏をまたがり、地政学的な優位性が突出している。同地域は遼東山地と下遼平原の中間部に位置し、関内と関外（訳注：山東省山海関を境とした区分方法）をつなぐ交通の要である。経済圏は、東は日本と韓国、南は北京市、天津市、唐山市、西は山西省、内モンゴル自治区、北は吉林省、黒龍江省及びロシアに近く、東北地区の内陸と沿海部地域をつなげる黄金ベルト地帯となっている。

また、この地域は重工業企業が多数あり、NC工作機械、一般機械と大型プラント設備産業が集中する。中国の大手鉄鋼集団である鞍本鉄鋼集団があるほか、中国の石油化学工業、化学繊維原料の生産基地ともなっている。

経済圏の重化学工業の産業チェーンは、「鉱山 エネルギー工業 冶金 機械設備」によって構成されている。このような産業間リンケージは、地域経済を発展させ、地域経済一体化の進展を推進することができる。また、資金、マネジメント、技術、人材育成を通じて、経済構造を優れたものにし、産業構造のレベルを向上させ、工業化を加速させることもできる。従って、経済圏の発展のために、海外及び国内の経済先進地域からの産業移転を積極的に誘致すると同時に、域内の中核都市から周辺都市への産業移転を進め、産業間リンケージの効果を最大限に発揮させる必要がある。

域内の交通システムの一体化は、域内経済一体化を実現するための基盤である。東北地区の要である遼寧中部都市群は、全国鉄道・道路ネットワークの中で最も密度が高い地域の1つである。鉄道、道路、空路などの輸送方法が連結し、瀋陽を中心に周辺地域へと放射状に連なる立体的な総合運輸ネットワークがすでに形成されている。

瀋陽を中心とする半径100km以内には、人口100万以上の3特大都市（瀋陽、鞍山、撫順）、人口50万以上の3大都市（本溪、営口、遼陽）、1中規模都市（鉄嶺）7県級市、441鎮が存在する。域内の都市部人口は約1,150万、都市化率は5割強に達し、遼寧省の平均水準より2%程度高い。

1-2 国土開発と経済・社会の発展に関わる主な課題

➤ 重い歴史的な負担の問題

遼寧旧工業基地は、計画経済体制によって作り上げられ、かつ数十年の経験を経たものであるため、旧体制とそれに

¹ 本稿は、遼寧省国土規劃プロジェクト「遼寧瀋陽経済区(中部城市群)発展与布局研究」2005TP041の研究成果の一部、及び2007年7月13日に行われた『政協フォーラム』で発表した馮貴盛の講演原稿「大力構建区域共同市場・加速推進中部城市群一体化和同城化進程」に基づき、構成したもの。

関係する伝統的観念はかなり強い慣性力をもっている。現在でも国有経済の比率が高く、機械の老朽化が目立っている。国有企業は、地元政府による束縛から抜け出すことができず、市場の主体を形成することが困難である。国有企業は、市場メカニズムに応じた利潤最大化の原則に従って、構造調整と産業の整合を行うことができず、民間経済の発展が停滞しているため、大規模な資本の拡張、域内分業システムの形成に至っていない。

▶ 産業構造的な矛盾

エネルギーの利用効率が悪い。域内では、原材料と設備機械工業の比率が高く、技術と設備のレベルが低い。資源の利用効率が低く、原材料、エネルギーと水資源の消耗が多い。エネルギー利用効率は29%で全国平均水準より4%低く、経済先進国の1980年代の水準に留まる。資源型産業の比率が高く、付加価値の低い加工製品が多く、逆に付加価値の高い製品が少ない。国内市場向けの製品が多く、輸出向けの製品が少ない。一次産品・川上製品が中心で、精密品と川下製品は少なく、資源のリサイクルが出来ていない。

▶ 経済・社会の発展を制約する環境問題

水質汚染問題が深刻である。4大河川のうち、渾河、太子河の上流域の水質はⅡ類、大遼河、遼河全域の水質はⅢ類で、いずれも厳しい状況にある。水環境監視・測定の結果によると、劣悪なⅣ類水質断面は72.2%を占め、Ⅲ類水質断面は13.9%を占めている。

また、都市の大気汚染も深刻である。近年、工業排気ガスの排出量が一貫して上昇し、亜硫酸ガス、煙・粉塵の排出量が多い。製紙、石油化工、冶金、建材、電力などの産業汚染も深刻である。2004年現在、遼寧省では、工業付加価値1万元当たりの工業排気ガスが5万m³となっており、全国水準より25%も高い。

2 域内経済発展の総体的な配置

2-1 瀋陽を主体とする経済圏

瀋陽市の中核都市としての機能、周辺への波及効果を強化する必要がある。瀋陽を中心とし、経済に関する各種機能に基づき瀋陽経済圏の各都市の分業と協力システムを形成する。瀋陽市は集積された経済環境を一層構築していかなければならず、企業管理・研究開発機能が集中し、新しい産業、とりわけ金融、保険、コンサルタントなどのサービス産業と管理センターが集中的に分布する地域になる必要がある。それによって、科学研究、教育の発展、交通、通信など大型インフラ施設の建設のために、さらに大きな集積効果が発揮できる。

瀋陽は、「瀋陽 - 大連（瀋大）」、「瀋陽 - 四平（瀋四）」、「北京 - 瀋陽（京瀋）」、「瀋陽 - 丹東（瀋丹）」、「瀋陽 - 撫順（瀋撫）」という5つの交通網を軸に、5方向にある開発区と、建設中の撫順、鉄嶺、本溪、遼陽の4都市の開発区（パーク）との結合を推進することによって、中心都市としての波及効果と役割を發揮し、4都市との一体化を促すことができる。

撫順、鉄嶺、本溪、遼陽など4都市は、瀋陽との隣接地帯それぞれが地場産品を瀋陽の市場に参入させるための前線基地であり、また瀋陽の産業を段階的に移転する受け皿地帯となっている。

この中で撫順市は、経済技術開発区を西へ拡大し、瀋陽汪家工業グループと渾南新区とを次第に結び付けていく方向である。2都市が共同で渾河を整備し、開発・建設することによって、それを重要な景観、観光、エコロジー、産業の各種ベルト地帯となるよう構築し、撫順高湾地区を徐々に瀋陽世博園区の総体な企画、建設の中に取り込む。

本溪市では、経済技術開発区を北へ拡大し、瀋陽南部の都市近郊部と次第につなげていく。

遼陽市では、瀋陽との隣接地帯において、工業パークを設計、建設し、瀋陽周辺で化学工業、繊維、設備機械組立加工、新型建材など5大パークの建設を加速し、瀋西工業回廊と結び付けていく。遼陽では瀋陽に向け、軽工業、建材、鋳産品、農業加工品の供給基地、投資誘致基地、部品供給、組立基地、科学・技術移転基地、都市住民のリゾート地という5大基地を作り上げ、「環瀋南経済ベルト」を形成しながら経済発展のレベルを向上させていく。

鉄嶺市では、新台子工業パークを増強し、管内の県・鎮を南に適時拡大しながら「瀋北大開発区」と徐々に連結して、「瀋鉄工業回廊」の構築を加速化する。

瀋陽市では、「瀋西工業回廊」建設を、瀋陽市の基幹産業の新たな構造形成と遼寧中部都市群及び遼寧省の工業発展を誘導するための重要な成長ポイントと考える。「瀋西工業回廊」は、瀋陽西部から開発大道に沿って、遼中県へと延び、南の渾河から北の秦瀋高速鉄道まで、800km²の非耕作地の範囲において、先進設備製造業の中核区、化学工業区、冶金再加工業パーク、建材工業パークという4大園區を重点的に建設していく。「瀋西工業回廊」は、東西2つの軸、9つの集団によって構成され、瀋陽の新しい産業の発展空間になっている。

瀋陽西部重化工業区から営口港までの距離はわずか135kmであるため、「瀋西工業回廊」は遼寧中部都市群の遼陽、鞍山、営口まで延伸され、遼寧中部都市群における

重工業発展の基盤として構築されていく。「瀋西工業回廊」は新民市、于洪区、遼中県と有機的に連携して、瀋陽郊外の都市化を促進するために重要な役割を發揮していくであろう。

2-2 鞍山鋼鉄産業連動経済圏

鞍山市は、鉄鉱石・鋼材の生産量が遼寧省のおよそ半分を占め、鉄鋼産業を基幹産業とする大都市である。同市は「瀋大」高速道路を軸とし、鞍本鉄鋼集団を中心に、地域経済における鉄鋼関係産業の波及効果を發揮している。北は遼陽市、南は営口市、東は本溪市にまで、鉄鋼産業とハイテク産業の優位性を拡大し、鞍本鉄鋼集団の大型主力産品を中心とする精密加工を行い、鋼材加工産業の集積を形成していくであろう。

2-3 瀋陽 - 大連（営口）回廊

「神州第一路」と称されている瀋陽 - 大連（瀋大）高速道路は、遼寧中部都市群の7都市を結んでいる。この黄金回廊のアドバンテージに基づき、東北の拠点都市としての役割を發揮させることによって、瀋陽経済圏及び瀋大高速道路沿線の都市における地域協力、産業リンケージ、機能の整合などの面を新しいレベルに到達させる必要がある。

また、大都市の産業拡散を的確に推進するとともに、中小都市の発展を重視し、都市群の構造を一層完全なものとするのが求められる。瀋陽と大連との間にある営口の都市機能を向上させ、中部都市群と大連など沿海都市との連携や発展を加速するとともに、瀋大経済圏を構築して東北地区の成長点を形成していくことが期待される。

3 産業構成の調整と配置構成

3-1 工業

2004年現在、瀋陽経済圏における第2次産業の付加価値は遼寧省全体の71.7%を占めている。この地域の経済発展は全体的には工業化の中期または中後期に移行しつつある段階で、重工業の発展がこの時期の重要な特徴であると考えられる。

工業発展における総体的な戦略の位置付けは以下のとおりである。

世界からの重化学工業の移転を受け入れるに当たりポテンシャルが大きく、競争力を持つ地域として瀋陽経済圏の技術レベル、資本力、産業リンケージの広範な基礎産業を発展させる必要があり、新たな工業化を先行的に取り組み、資本と技術が集積した先進的な製造業の基地になることが求められる。

瀋陽経済圏は、知的財産権を有する一定規模以上の企業（訳注：年間売上500万元以上の商業企業、もしくは年間売上200万元以上の工業企業或いは国有企業）の育成に注力し、国際経済の水平分業に参画する必要がある。

瀋陽経済圏を中国の先進的な設備機械製造基地、精密加工、原材料工業基地として構築し、遼寧省ひいては東北地区のハイテク技術産業と農産品加工モデル区に発展させることが望まれる。瀋陽経済圏における工業発展の戦略配置において、優位性のある産業集積戦略を実施しなければならない。産業集積の構築を通じて、経済圏の重要な産業リンケージの延伸と産業の連動的な発展が拡大されることで、都市群において瀋陽がリーダーとなり、生産要素が相互に補完され、川上・川下産業の構成や各都市の分業が合理的なものとなる産業配置が形成される。

▶ 自動車・設備機械製造業の集積

自動車・設備機械製造業は瀋陽経済圏の重要な基幹産業である。経済圏には華晨金杯、華晨BMWなどの自動車メーカーがある。その発展方向としては、北方における大規模かつ研究・開発能力に優れた専門レベルの高い自動車組立、研究開発、部品加工の産業集積を形成し、国内でのリーダー的地位を形成することである。

設備機械製造業発展の総体的方向は、インフラとプラント設備製造業の大幅な発展を促し、自主的な開発能力、組立能力を向上させることである。その育成配置の方向は、瀋陽華晨金杯汽車（自動車）有限公司を筆頭として自動車製造業、販売・部品サービス産業の企業群を優先的に発展させることにある。

瀋陽市を中心に鞍山、撫順、本溪、営口、遼陽、鉄嶺の7都市で自動車部品生産を発展させ、瀋大高速道路及び鉄道を軸として、優位性のある設備機械工業の産業発展集積を作り上げる。また、瀋西工業回廊の建設を進め、瀋陽経済圏における設備機械製造業の中心地域として、大型・新型技術設備を重点として発展させることが求められる。

▶ 石油化学工業の集積

石油化学工業は瀋陽経済圏の産業発展戦略において重要な位置を占め、遼寧省の産業全体の30%を占めている。その発展方向は3大基幹産業の構築にあり、石油化学工業の再編を推進し、資源の優位性と加工能力との結合、石油化学産業リンケージの伸長、重工業・軽工業の調和の取れた発展態勢を形成することである。

撫順市には1,000万トン規模の製油と100万トン規模のエチレン工場の建設計画があり、撫順の石油化学企業を筆頭として、経済圏における石油化学、エチレン、触媒、ファイネケミカルなどの産業間リンケージが構築される。

遼陽市では化学工業をはじめ、化学繊維、プラスチック、紡績などの産業間リンケージが構築される。また、瀋陽化学工業集団を筆頭として、ファインケミカルなどを主とする無機化学工業の産業間リンケージが形成される。

▶ 鉄鋼産業の集積

瀋陽経済圏は国の重要な鉄鋼生産基地でもある。凌源鋼鉄集団を除き、鞍山鋼鉄、本溪鋼鉄、北台鋼鉄、新撫鋼鉄、営口五鉱の遼寧5大鋼鉄集団が経済圏の中にあり、鉄鋼生産量は遼寧省の95%を占めている。その発展方向は鞍山鋼鉄と本溪鋼鉄を筆頭に、鋼材製造・加工を行う企業群を発展させ、付加価値のある製品の生産力を高め、従来輸入に依存してきた高強度の鋼板、船用板バネを内製化させることである。

その育成配置の方向は、内陸資源型の鉄鋼生産能力を安定させるとともに、次第に沿海地域へ発展させることにある。鞍山・本溪地域の鉄鋼生産量を3,500万トン以内に制限するとともに、鞍本鉄鋼集団の沿海地域への発展を支援するため、営口鮎魚圈港湾地域で世界先進レベルの大型鋼鉄プロジェクト建設が進められている。

▶ 農産品加工産業の集積

瀋陽経済圏は農林水産業も盛んである。近年、農産品加工産業の発展は早く、市場競争力の強い企業が現れた。その発展方向は、農業のハイテク産業化を目標に、環境保護、エコロジー、ハイテクなど企業を育成し、特色のある農産品加工産業の集積を形成することにある。地区間の境界を取り払い、産業間リンケージの集積経営モデルを形成する。

その育成配置は、瀋陽北部にある農業ハイテク開発区を筆頭に、瀋陽における農業関連産業の「シリコン・バレー」をつくり上げるものである。その発展を北へ拡大し、康平県、法庫県、道義開発区を接点として農産品加工工業を主とする瀋北都市回廊を形成し、東北部最大の農産品加工基地と近代的農業モデル区域を建設する。また、瀋陽、営口の飲料品加工基地、遼陽・鞍山・営口の大豆加工工業、鉄嶺の肉類食品加工工業などの集積を形成する。

▶ 新型建材産業の集積

瀋陽経済圏には一定規模を有する新型建築材料の企業が700余社存在する。その発展方向は、建設材料産業パークと同産業のリーディングカンパニーを中心に、付加価値の高い新型建設材料を開発し、普及させることである。産業パークの育成配置は、地域の特色を最優先とし、建材の地域分業を実施するものである。

▶ 鉱産品加工産業の集積

遼寧省は「世界のマグネシウムの都」といわれている。1980年代以来、マグネシウム関連産業は、遼寧省ないし中

国でも発展潜在力があるものとなった。遼寧省のマグネシウム保有量は25.8億トンであり、中国の85%、世界の20%を占めている。

海城市、大石橋市、撫順市などがマグネシウム原料の主要な分布地域である。発展方向としては、付加価値の高い新産業を構築し、マグネシウム・化学材料生産基地とマグネシウム新合金の生産基地を建設することにある。

産業配置としては、2010年まで菱鉄鉱山における企業数を現在の200社から100社以下に減少させ、年間売上高が1億元超となる企業を育成することである。

3-2 農業

農業に最適な土地や適切な気候に恵まれた遼河平原に位置する瀋陽経済圏は、遼寧省における最大の穀物及び野菜の生産加工基地である。2004年、第1次産業の付加価値は323.7億元に達し、遼寧省の42%に相当した。

農業の発展方向は、都市が集まり、交通の利便性が高く、市場が大きいという条件下において、施設農業、オーダーマイド農業、加工農業、観光農業など近代的農業を進展させ、農産品の標準化と加工、養殖などにおける工場化を推進することである。また、農村土地の転貸制度の改革を行い、大規模経営、専門的生産を促進するとともに、サービスを組織化し、農業生産の市場化を進め、農村経済の協力組織を育成し、農民による市場参入の組織化を図ることにある。

農業の育成配置としては、地域の農業資源、条件の優位性を発揮させ、農業生産の地域配置を整備することである。

ここでは、瀋陽 - 大連有機高効率農業生産ベルトと「4大優良農産品産産区」の建設、営口市を重点とした近海養殖業と加工業の発展による水産品生産基地の建設、本溪市、撫順市を中心とした遼東丘陵地区における林業、果物、牧畜、漢方薬原料と特産品の生産基地の建設、鞍山市、遼陽市、営口市の低地、平原を利用した高品質の農産品生産加工基地の建設などを進める。また、瀋陽 - 大連交通ラインと都市近郊に近代的農業のモデル区を建設し、観光農業と体験型農業を進展させることである。

3-3 サービス業

2004年、瀋陽経済圏のサービス業の付加価値は1,723.6億元に達し、遼寧省の61%を占めた。このうち、瀋陽市は849.5億元となり、経済圏の49.3%、遼寧省の30.1%を占めた。

経済圏のサービス業のトレンドは、市場化、近代化、グローバル化を背景に、サービス業の競争力向上を目標に、

近代的情報技術の運用を主要手段とし、地域のサービスネットワークシステムの構築とサービス産業の編成を主眼としている。

伝統的なサービス業を再編して、新しいサービス業を積極的に育成する。特にサービス業と製造業との融合と連動的な発展を重視し、先進的な製造業に対するサービス業の促進作用を大きくする必要がある。近代的サービス業の迅速な発展を促進するためには、都市機能の整備が求められる。

▶ 瀋陽を核とする地域物流センターの建設

瀋陽経済圏において、瀋陽市、營口市、鞍山市、撫順市、本溪市などの物流配送基地を重点的に発展させ、3PL物流を発展させることによって、近代物流ネットワークの配送システムを構築する。

経済圏における陸路、海路の国境施設及び域内の鉄道、高速道路など物流の基礎的ネットワークの優位性を十分に発揮し、陸鉄海と陸海による複合輸送を通じて、経済圏の立体的交通運輸ネットワークをさらに円滑なものとし、経済発展に強力な補完力を形成する。

都市の高速道路を通じて瀋陽の生産物を營口港から直接輸出できるようにする。瀋陽には輸出加工区を建設し、沿海都市と同様の利便性の高い通関環境の構築が必要である。

▶ 地域の情報基盤を構築

近代的情報サービスネットワークシステムの構築を加速し、域内7都市でデジタル情報化のプラットフォームを整備する。瀋陽市と鞍山市から先に都市情報システム、社会保障ネットワークサービスシステム、行政情報システム、電子ビジネスなど情報ネットワークサービスの確立を進め、2010年までに域内7都市において情報デジタル化を実現する。

これにより各都市は情報源の共有化、情報の相互流通を実現し、各都市の行政、企業、事業・社会団体に遼寧中部都市群建設に関する情報プラットフォームを提供する。

▶ 地域金融保険業の発展を加速

瀋陽市には東北金融センターを構築する。外国金融機関の瀋陽進出を促進し、内外の銀行、保険、証券、ベンチャーキャピタルなどの関連企業や事務所などを誘致する。証券、ファンド、ベンチャー市場を積極的に発展させ、瀋陽地域の市場金融・保険業の発展を加速する。

▶ 地域一体の「要素市場」(生産財、不動産、資金、労働力市場)総合体を構築

情報技術を用いて「要素市場」ネットワークを発展させ、地域が一体となった「要素市場」の総合体を構築する。瀋

陽に資本、財産権取引、労働力、技術パテント取引などの市場を設立、整備していく。

地域における財産権取引機構を整備して、地域資源の調整・再編成、他地域との合併・買収、財産権取引などの活動をさらに広範に組織、展開する。整備された資本市場を設立し、効果的な金融サービスを提供して、産業、商業、金融における資本間の有機的な相互連携を実現する。また、地域人材の交流・育成基盤を作り、人的資源を効果的に活用していく。

▶ 観光文化ネットワークの構築と観光・コンベンションの強化

遼寧中部都市群には、共通した文化・歴史・自然環境があり、地理的に近接し、観光資源や名勝が豊富といった特長があり、観光産業が大きな開発の空間を持ち、観光文化の統一した市場を形成する条件を有している。

瀋陽経済圏の観光圏を早期に始動させ、観光ネットワークの形成と整備を加速し、地域観光の整備、再編を推進していく必要がある。経済圏の観光業全体の競争力を高めるとともに、瀋陽市のコンベンションサービス機能を積極的に拡大し、国際コンベンションセンターに発展させることが望まれる。また、食や宿泊、交通、観光、ショッピング、娯楽などのサービスネットワークシステムの構築により、観光コンベンションの魅力を高めることも必要である。

▶ 域内商品流通市場の構築

商業ネットワークの配置を優れたものにし、高いレベルの卸売市場、開放・競争・秩序がともにある商品流通市場を建設する。フランチャイズ経営、代理、配送など近代的物流システムを整備し、瀋陽を中心とした国際商業貿易都市を建設する。瀋陽の大型卸売市場、大型スーパー、特色のある企業が他の6都市でチェーン展開を行ない7都市の統一市場を形成し、国内貿易ネットワークを発展させるよう努める。

4 域内共同市場の構築と「同城化」の推進

4-1 地域一体化推進に関する主な課題と提言

▶ 地域一体化における協力・協調建設メカニズムの形成

遼寧中部都市群の市共産党委員会書記、市長連合会議で地域一体化の推進を協議することは既に制度化された。地域一体化の協力機構は常設機構に変わり、各市の主管(副)市長、秘書長、常設機構及びその責任者は明確になっている。中核都市の瀋陽市が地域一体化の協調・協力の責任を担うことも決まっている。協力・協調メカニズムの形成は、遼寧中部都市群の一体化と「同城化」の進展を強力に推進させていこう。

マクロ的な推進・指導メカニズムがある程度形成されている。遼寧中部都市群の地域発展計画、交通、環境保護、人的資源、金融、観光などの8プロジェクトが、省政府の発展改革委員会と7市の関連部門の積極的な努力によって相次いで完成された。総体的計画と専門的プロジェクトの編制と完成は、中部都市群の地域発展と産業育成配置のミクロ的な行政指導と地域一体化の推進にとって重要な意義を持つ。

▶ 交通・環境保護等インフラ一体化建設の加速

遼寧省党委員会と省政府による支援により、環中部都市群高速道路の本溪 - 遼陽 - 遼中 - 新民、瀋陽 - 康平間の工事が開始され、鉄嶺 - 法庫 - 新民の間では工事開始の準備段階に入った。

また、都市周辺の旅客輸送の公共交通化が始まった。瀋陽 - 撫順、瀋陽 - 鉄嶺、海城 - 鞍山 - 遼陽（首山）などで共通バスの運行、管理による公共交通化が進み、既に試験運行の段階に入っている。

遼寧中部都市群の鉄道軌道建設プロジェクトの前期建設はすでに展開されている。瀋陽市では地下鉄による都市の軌道建設が進められている。

中部都市の統一的な情報プラットフォームとして「東北投資サイト中部都市群チャンネル」と「遼寧中部都市群サイト」を整備し、市外局番024の統一を撫順から推進する。

地域環境一体化の整備は協力実施段階に入った。2007年から瀋陽市、鞍山市、撫順市、遼陽市では汚水処理プロジェクトが開始した。7都市は連合して遼河、渾河、太子河の河川の環境整備に着手する。

▶ 瀋陽市の中核的役割による遼寧中部都市群のブランド構築

東北地区及び遼寧省の経済中心都市である瀋陽市は長期間にわたり、経済力不足、構造的阻害要素などにより、周辺都市への影響力が比較的弱かった。しかし、最近3年間の構造改革とともに、行政区の体制障害も克服し、地域協力のスキームを構築してきた。

例えば「農業博覧会」、「中国瀋陽韓国ウィーク」、「観光商品拡大説明会」、「大型ビジネス誘致会」、「就職・人材フェア」などのイベントを共同で開催するなど、中部各都市とともに積極的に都市ブランドを創出し、特に最近数年の間に「瀋陽」と冠した名称を「遼寧中部都市群」に改訂し、中国内外のビジネスを誘致した。これは外国投資家の遼寧中部都市群に対する理解を深め、中部都市の一体化を促進した。

▶ 地域の産業協力、産業編成が進展

瀋陽市の自動車製造工場と設備製造業の産業と経済セン

ターとしての大市場の優位性に対応し、各市では一体となった産業分野を進展させている。例えば、撫順市は瀋陽自動車工業と設備機械工業への部品生産を進展させ、2006年の販売金額は1.6～2億元に達した。

2006年には鞍山鋼鉄集団と本溪鋼鉄集団の2大企業グループが市政府との指導関係を越えて統合し鞍本鋼鉄集団となり、中央政府も関心を持っている。また、鞍本鋼鉄は属地立地原則を越え、营口港で大型鋼材基地を建設し、2008年に完成する予定である。

▶ 瀋陽市、撫順市、本溪市、鉄嶺市の「同城化」が加速
2007年から省政府の支援により、瀋陽市と最も近い撫順市、本溪市、鉄嶺市の3都市における「同城化」（訳注：都市機能一体化）措置が加速され、中部都市群の一体化を推進している。

瀋陽市と3都市の隣接地にある各開発区には、瀋陽汪家地区と接する撫順高湾開発区、瀋北新区と接する鉄嶺瀋鉄工業回廊開発区、瀋陽渾南新区と接する本溪高新区があるが、これらの開発区において共同で地域開発計画を制定し、瀋陽市を筆頭にして優位性を互いに補完し、連携して開発を行っている。

現在、瀋陽市と撫順市が接する地域で「同城化」が計画され、渾河沿線開発と「同城化」建設が実行されることとなっている。

▶ 地域統一大市場の枠組みがスタート

4年にわたって瀋陽市と遼寧中部都市群の各市政府が積極的に推進する過程において、瀋陽市を中心とした各市による大市場化の基礎的な枠組みが形態を整え、一定の影響力がある財産権、生産財、消費財、観光、人材などの地域市場が形成された。

▶ 地域一体化が直面する主要な問題

域内の商業銀行が分離しており共同の金融市場の欠落により、金融資本の都市間における自由流通の妨げになっている。

各都市間の産業協力と優位産業における再編の進展が緩慢で、重複投資が依然として大きな問題となっている。

食品流通において、市域間での検疫費（肉類）の重複徴収が依然問題となっている。

市域をまたぐ人材の雇用のスキームが拡大されているとはいえ、「社会保険」、「医療保険」は市域をまたげず、医療保険カードは属地のみでの使用しかできない。

市域間で、市場参入許可、優遇政策、社会管理、公共サービスが不均衡であり、格差が激しい。

4-2 域内共同市場の枠組みと構築に向けた取り組み

▶ 地域共同市場の建設は必須

地域共同市場の建設は、地域一体化を促進し、地域の発展力と競争力を高めるための基礎的条件である。地域一体化を進展させるための国内外の実践的行動により、統一した地域市場という大きな環境下であって始めて一体化された地域経済が地域全体の発展を大きく促進していくことができることが理解された。

東北地区と遼寧省の中核地域として、遼寧中部都市群は全面的振興を実現するために地域一体化の促進を加速する必要があるが、地域一体化を実現するための基礎的条件とは、生産要素（資本・人材・技術・労働力）の市場、社会的管理、公共サービスの一体化、資本、資源、人材、技術、サービスの自由移動の実現により、市場の基本的役割として資源配置機能を発揮させ、資源が利益回収の高い地域に流れるように誘導し、地域構造の調整、産業協力・統合を促進していくことである。

それによって、地域における市域間の資源配置を改善、優良化して、交易コストを減少させ、資源の利用率を高めていく。また、投資者、技術者、労働者、消費者による選択の自由と機会を増進させていく。このようにしていかなければ、地域が発展力と競争力を向上することができなくなる。

▶ 地域共同市場の全体的枠組みの構築

地域共同市場形成の重要なシンボルとは、地域市場の一体化、行政による縦割りの除去、中部都市群全体に及ぶサービス、財産権、資本、人材、労働力、商品（生産手段、消費財）の自由な移動、社会管理と公共サービスの相互連携である。

資本所有者、投資家、企業、人材、労働力による7都市間の経済活動は行政の一元化に対応するものであり、市場参入への資質、許可基準、認証は7都市が相互に承認できるもの、或いはバリアフリーにより7都市間で通用できる証明書とする必要がある。

次に、社会管理面では都市戸籍の制限を撤廃し、7都市の自由な人口移動を実現し、子女の就学、徴兵、就業は同一の待遇が享受されることが必要である。

公共サービスは統一的な開放を実行する。例えば、プロジェクト審査、優遇政策、市場参入基準を統一する。金融サービスは域内で一体的に決済でき、域内で現金引き出しや預金ができ、社会、医療保険は保険加入者に伴って7都市間で移動でき、医療保険カードが障害なく利用できるようにする必要がある。

遼寧中部都市群にとって、共同市場の構築は以下のよう

な多くの課題に直面している。伝統的観念による束縛、行政縦割り体制とその構造的障害、都市の発展レベルと市場環境の格差などである。従って地域市場一体化を実現し、地域共同市場を構築するには、まだかなりの時間を必要とするであろう。

重点を明確にし、瀋陽地域の中心的大市場を形成する必要がある。市場参入許可、経営要素の移動、公共サービスなど、国内外の市場共同化の慣例に従って、資本、財産権、生産手段、人材・労働力、商品物流、観光などの市場や情報仲介サービスセンターなどを設置する。

瀋陽市場を基に統一したルール、基準、政策に従って、あらかじめ形成されている各種の専門市場（人材労働力、財産権、商品、観光などの市場）の統合を加速し、地域市場一体化を次第に実現していく。

共同市場構築の重要な一環として、市場参入許可の基準、認定などにおける7都市の相互承認制度を創設し、地域内での認定証のバリアフリーな運用を実現する。

金融サービスの地域縦割りを重点的に撤廃する。瀋陽盛京商業銀行を中心に、域内にある各市の商業銀行による株式持合い形態を通じて中部都市群の商業銀行を統合するか、中部都市群6都市で瀋陽盛京商業銀行の支店を設立する。中部都市群金融サービスの一体化を促進することによって、域内での金融資本の自由移動が進められる。

域内の人的移動と社会・医療保険の不整合といった制度的障害を重点的に排除する。社会、医療保険の体制改革を一層深め、市域間の社会、医療保険の基準統一を徐々に実施する。

商品（生産手段、消費財）、資本、技術、人材、労働力の交流、協力のためのスキームを構築し、共同市場を育成する。省の関係部門と中部都市群の協力機構が主催し、毎年春、秋に商品マッチング商談会を開催、投資類製品（設備機械及び部品、鋼材、アルミ材、ビニール材、化工原料、建材など）の加工見本市や人材・労働力フェア、研究成果の交易会などを開催する。

▶ 地域一体化推進メカニズムの構築と改善

提言として、省党委員会と省政府の支援により、省レベルの遼寧中部都市群一体化調整・指導機構を設立する。主管（副）省長が担当となり「一体化調整・指導弁公室」を設立する。「弁公室」は、省発展改革委員会を主とし、経済、交通、水力、環境保護、労働、人事、商業などの部門から構成される。

省一体化調整・指導機構の担当業務は次のようなもので

ある。

地域発展の総体的計画を策定し、地域特定のプロジェクトを企画、指導する。地域内にある中央政府所属企業と地方政府所属企業との協力と企業統合が直面するさまざまな矛盾と問題点の解決に協力する。

地域一体化の過程の中で生じてくる利害衝突の問題を調整する。資源の保護と開発利用で生ずる資源や環境への補償といった問題の解決に協力する。地域一体化に関連する各種の支援政策を制定する。

市委員会党書記と市長の年次会議の内容は実効性を持たなければならない。トップによる年次会議の場合、具体的な目標、任務を明確にし、また地域の発展と一体化が直面する重大な問題を解決する必要がある。

各地域の協力機構は実体のある常設機構であり、協力機構の義務と責任を明確にすることが求められる。スタッフには責任と権限を統一させると同時に、各市の公務員年度審査の中に組み込むこととする。

地域調整機構は、市党委員会書記と市長の年次会議で確定された目標と任務に従って実行状況を監督し、定期的に実務者レベル会議を開き、情報共有システムを構築する必要がある。

4-3 「資源の享受、利益の均衡」メカニズムの形成と整備

地域一体化の推進と共同市場の構築過程において、各市、各県・区が得られる利益にアンバランスが生ずることは避けがたい。獲得した利益には多寡があり、また利益も取得や逸失が発生するため、効果的な利益均衡メカニズムが形成されなければ、地域一体化の進展と地域共同市場の形成に影響を及ぼすであろう。

実力のある企業との協力や再編の過程で、統合された企業の属地における利益が損なわれないよう措置を講ずる必要がある。属地において企業に関連する経済成長と税収が減少せず、かつ統合後の企業ももたらす経済成長と税収増に歩調が合わなければならない。

鉱山の所在地に対して、適切な割合により鉱山資源開発（鉄鉱、マグネサイト、エネルギー、非鉄・非金属鉱物）の資源税を所在地に配当し、資源補償を実施することも求められる。

エコロジー補償メカニズムの構築も必要である。遼中南地域の都市、工業、農業用水の70%は遼東山地の水系から供給されており、遼東山地は遼寧省の経済社会発展のため

の生命線となっている。経済の持続的発展を確保するために、長期にわたり遼東山地に対する厳格な自然保護政策が実施されてきた。河流沿岸と貯水区での開発を制限して、森林伐採を禁止し、汚染型工業の発展を制限していたため、遼東地域の経済発展と住民の収入に直接的な影響を与えてきた。

省政府はできるだけ早期にエコロジー補償メカニズムを構築する必要がある。例えば、適切な割合により徴収された水道料収入の一部をもって水系属地地域に補償し、かつ税源移転を適切に増やさなければならない。

4-4 市場監督・管理メカニズムの構築と整備

地域市場一体化の実施、共同市場の構築は行政の一元化に対応する。いわゆる行政の一元化とは、各市のプロジェクト審査許可と市場参入許可、社会管理と公共サービスなどが統一したルール、基準、政策によって行われるということである。

地域共同市場の秩序ある発展と地域市場一体化の実現を確保するためには、次の2点を注意する必要がある。第1に、市場に対する監督・管理が多面的に行われること、つまり一つの行政が単一の方法で行うのではなく、行政執行部門（工商行政、品質検査、検疫、税務など）では、統一したルール、基準、政策に従って市場への監督・管理を実施しなければならない。第2に、域内にある各市の工商行政、品質検査などの行政執行部局が連携して市場に対する監督・管理を実施しなければならない。

統一したルール、基準によって発行された市場参入許可の資格証、検疫証、品質認定証などを認めず、重複審査して費用を徴収しようとし、流通行為を阻害した者に対しては、域内での告発を求め、情状の極めて深刻な者に対して問責制を実施し、必要な行政処罰を与える必要がある。

〔中国語原稿をERINAにて翻訳〕

筆者略歴

馮貴盛

1937年8月生まれ

遼寧社会科学院発展研究所所長、研究員

遼寧省区域経済研究会会長

中国共産党遼寧省委員会、遼寧省人民政府政策決定諮詢委員会委員

電話：024-86120491

住所：遼寧省瀋陽市皇姑区泰山路86号

The Economic Development and Distribution of Industry in the Central Liaoning City Cluster (Shenyang Economic Region)

FENG Guisheng,

Researcher, Liaoning Academy of Social Sciences,
and Chairperson, Liaoning Regional Economy Research Society

(Summary)

The Central Liaoning City Cluster (Shenyang Economic Region) is the region that will be the core of the Revitalization of the Northeast Old Industrial Base in Liaoning Province, and is an important production base for machine and equipment manufacturing industries in China. The course of that development will have a great effect on Liaoning Province, the Northeast, as well as China as a whole.

This paper comprises four sections, indicated as follows: 1) the overall condition of regional development and a comprehensive evaluation of land and resources (the relative advantage of regional and national resources, and the main problems involved with national land development and the development of the economy and society); 2) the overall distribution of economic development in the region (the economic region based on Shenyang, the Anshan economic region geared to the iron and steel industry, and the Shenyang-Dalian corridor); 3) the drawing-up and configuration of the industrial composition (industry, agriculture, and service industries); 4) the construction of a common market within the region and the promotion of "coalescing into one city" (key challenges and proposals related to the promotion of regional integration, initiatives toward the framework and construction of a common market within the region, the formation and consolidation of a mechanism for "an enjoyment of resources and a balancing of profits", and the formation and consolidation of a market supervisory and administrative mechanism and a restraining mechanism).

グレーター瀋陽における開発区建設と日系企業の動向

ERINA 経済交流部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之

要 旨

2003年の東北振興政策の始動により、遼寧省では中部都市群、遼東半島、遼西地域の各経済区からなる「3大プレート」と沿海5地区の重点開発計画である「5点1線」の発展構想を推進している。

この中で、遼寧中部都市群構想は省都・瀋陽市を中心とした都市機能の拡大、すなわち「グレーター瀋陽」の形成が一つの主眼となっている。そのキーワードとして、瀋陽の四方向において産業配置を行うための開発区を整備し、産業都市としてレベルアップを図る「4大発展空間」構想がある。

本稿では、まず前半で都市全体が開発区化し、今後外に向かって拡大する瀋陽の状況に関し、「4大発展空間」構想に基づいた整理・考察を行う。

後半においては、外資導入の最新動向に加えて6割が不動産投資という問題点を解説するとともに、日系企業の進出実態について地域、時期、産業別のデータと2007年の動き、現地展開の現状と課題についての分析、瀋陽の対日誘致戦略の変化、日本側公的機関の動向、具体的進出事例、今後注目を要するプロジェクトなどについて論述する。

全体的に瀋陽における日系企業の進出目的は、国内市場への販売や普及、既存進出工場へのサプライ供給が多い。これは瀋陽が沿海地区にないため、独自の港湾を持たず、出荷におけるリードタイムが長いことが理由である。

グレーター化の最大効果は、人口2,200万の大消費地の形成である。大連への外資系企業進出はヒンターランドに大消費地がないため輸出型企業が多く、内販型企業の進出に限界があったが、瀋陽が大消費地となることで、この地域への企業進出の増加が考えられる。また、「5点1線」の推進で营口港の利便性向上による瀋陽経済圏の飛躍的發展も視野に入れ、グレーター瀋陽における規模の経済の拡大、集積力・多様性の高まりに応じた日本の協力可能性に関して提案を行った。

1. はじめに

遼寧省は1980年代から瀋陽を中心とした工業都市群及び大連を中心とした沿海港湾都市群の優位性による旧工業基地の改造と図ろうとしてきた。2003年に東北振興政策が始動したことで、同省における独自の地域政策は「3大地域経済プレート（3大プレート）」が相互に作用し合って持続的な経済成長をするという模式に発展している。

遼寧省発展改革委員会による「遼寧省地域発展11-5 規画」では、3大プレートは中部都市群経済区と大連を核とした遼東半島沿海経済区、そして錦州、盤錦などの省西部で形成される遼西沿海経済区からなっている。

さらに近年では、「5点1線沿海経済ベルト開発」¹の台頭がある。大連、营口、丹東、錦州、胡蘆島などの工業区域を1本の海浜道路で結び、同時並行的に振興するこの計画は、秦皇島、唐山、北京、天津、煙台、威海、青島といった地域との連携により、環渤海経済圏の一体化を狙うものである。

また、「5点1線」の開発は80年代から中央政府が推進してきた沿海地域開発政策を髣髴させる。同省は潜在力の

ある沿海開発を一気に進め、経済面での対外開放を促進するとともに、内陸部の中部都市群等を産業が集積し、市場性の高い地域に発展させる戦略を持つものと考えられる。

遼寧中部都市群構想は「瀋陽経済区（圏）」構想とも言われるとおり、省都である瀋陽市を中心とした都市機能の拡大、すなわち「グレーター瀋陽」の形成が一つの主眼となっている。ERINAでは2007年に3回現地を訪れ、関係機関・企業の訪問調査を行ってきた。本稿では瀋陽市における開発区建設の推進状況とこの地に展開する日系企業の進出動向を中心に、今後の日中双方によるアライアンスの方向を考察してみたい。

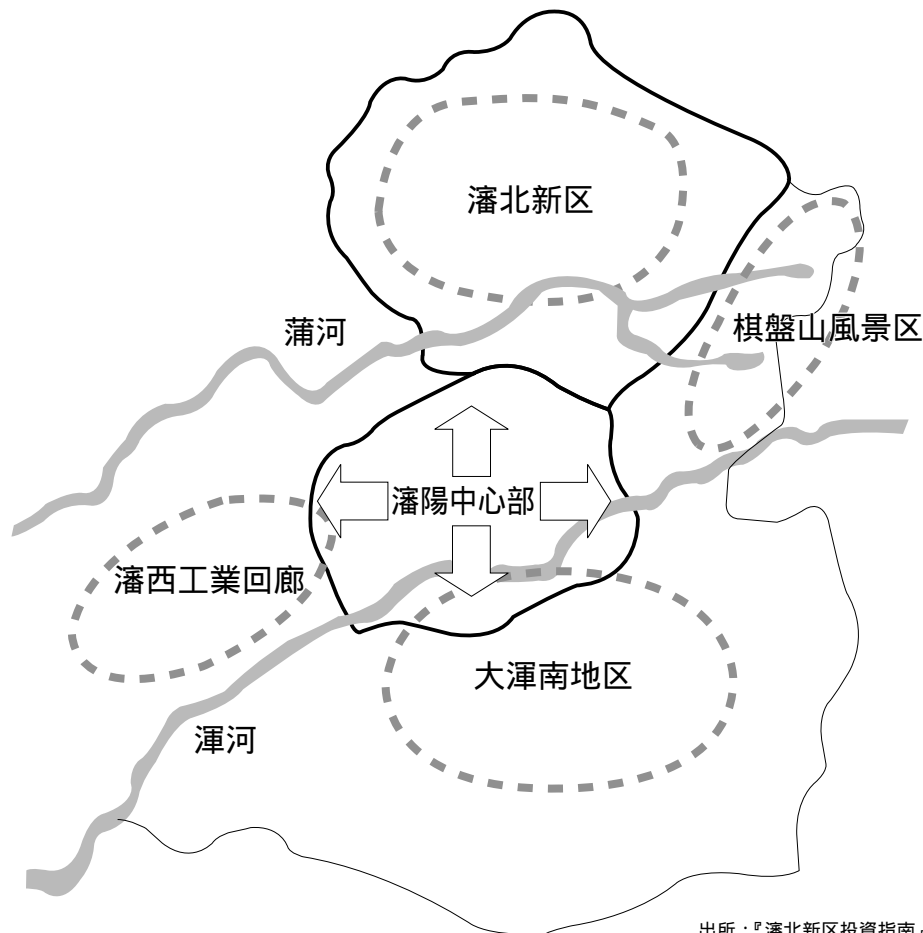
2. 瀋陽における新しい開発区群

2.1 「4大発展空間構想」の推進

瀋陽市が2010年までのマスタープランとして位置づける「瀋陽旧工業基地振興計画綱要」においては産業構造の調整を推進、基礎を備えポテンシャルの高い産業を発展させるために自動車、設備機械、電子情報、化工医薬、農産品加工の5大分野を重点とし、戦略的に産業都市としてのレ

¹ <http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zt/www13/t268100.htm>

図1.4 大発展空間構成図



出所：『瀋北新区投資指南』等よりERINA作成

ベルアップを図ろうとしている。

これに歩調を合わせ、2006年2月には瀋陽市の新たな都市発展戦略構想として、「4大発展空間」が策定された。これは今後の瀋陽の都市としてのグレーター化を考える上で欠かせないキーワードである。東西南北の四方向においてそれぞれに育成重点としての産業配置が行われ、開発区が整備されつつあり、概ね以下のような構成となっている。

- 北部 [瀋北新区] 面積1,098km²、農業、食品加工、ハイテク
- 西部 [瀋西工業回廊] 面積850km²、設備機械、重化学工業
- 東部 [棋盤山国際風景旅遊開発区] 面積203km²、観光、リゾート
- 南部 [大渾南地区] 面積1,400km²、IT、ハイテク、物流

「4大発展空間」構想の策定以前は各地域において、国家級、省級、市級など各レベルの開発区や工業園などが独自にインフラ整備や誘致活動を行い、その特徴が明確に区

別できない状況だったが、構想の策定によって旧鉄西区と瀋陽経済技術開発区（SEDA）、細河経済区が統合され鉄西新区として再生され、新城子区、輝山農業開発区、虎石台開発区、道義開発区が統合して瀋北新区が誕生するなど、各地の役割が機能別に集約されつつあり、また行政組織の効率化や誘致政策の統一化などが図られている。

しかし、統合後においても新区内ではさまざまな園区や新城が存在しており、その詳細は現地の誘致担当者でさえ把握が困難な状況がある。本稿では、都市全体が開発区化し、さらに外に向かってグレーター化しつつある瀋陽の状況に関し、「4大発展空間」構想に基づいて整理したい。

2.2 北部 - 「新特区」への格上げを狙う瀋北新区

瀋陽瀋北新区は2006年3月1日、瀋陽市の北郊外にある新城子区と瀋陽輝山農業ハイテク技術開発区、虎石台経済技術開発区、道義国家級星火技術集積区が合併し、総面積1,098km²の新区として誕生した。

その後、同年9月26日には国务院により上海浦東新区、天津濱海新区及び前後して設立された鄭州鄭東新区と同様の新区として認可され、11月22日には設立セレモニーが開

催された。浦東新区が中国の華東地域、濱海新区が環渤海地域の発展におけるコアスポットを目指しているのに対し、鄭東新区は中部崛起政策、瀋北新区は東北振興政策を推進する上で実験区としての役割を果たすことを期待されている²。

また、同年12月、同新区は国家発展改革委員会の認可により、「遼寧省総合配套改革試験区」となった。ここでは、旧来の行政区画の壁を取り払い、新区全体を一つの行政区とした統一的な開発を可能とした。また、同時に管理監督とサービス分野での一貫した体制を確立するとともに、農村地区の都市化、特に社会保障、就業などの社会問題に対応するための政策転換により、調和の取れた発展を推進し、次のステップとして「国家総合配套改革試験区」への認可取得を目指している。

この「国家総合配套改革試験区」は「新特区」とも呼ばれ、30年近くが経過した中国の改革開放政策における新しい発展モデルとして模索されているものである。

「新特区」に対応するのは「老（旧）特区」であるが、これらは79年に鄧小平がその建設を提起し、80年代に入って相次いで設立された深圳、珠海、汕頭、廈門、海南省の5経済特区である。旧特区では計画経済体制の基本原則の下で、沿海部の特殊なエリアにおける外国資本の導入を目的とし、国外製造業に他地域よりも魅力的なインセンティブを与え、インフラ整備を進めることで輸出指向型の産業形成を促進してきた。

これに対し、「新特区」では市場経済体制の一層の推進、経済発展段階に起こる社会矛盾の総合的な解決、地域間の調和の取れた発展を主な目的としている。「老特区」政策下では沿海部への集中豪雨的な建設、なり振り構わない外資誘致、国民生活よりもマクロ的経済指標が優先されたことにより、格差拡大や環境破壊などの社会問題が発生した。この教訓を生かすため、「総合配套（総合的な組合せ）」をキーワードに、所有制・行政管理体制の改革を進め、所得配分や社会保障制度の公平を図り、また健全な市場の育成による国際競争力の向上や国際ルールに則った各種経済制度の整備、省エネと環境保護、土地の乱開発防止を目指すなど、多層的側面における発展方向が強調されている。

「新特区」では、地域総合開発、財政面・税制面での自主権拡大、中央財政による補助金交付などの優遇政策が与えられ、都市開発の枠を超えた大規模な地域経済発展の機能が付与されるという。

従来、国家発展改革委員会が認可した「新特区」は浦東新区と濱海新区のみだったが、権限の拡大を目指して広州開発区、広西北部湾、蘇州工業園区、武漢、成都などのほか、東北部では大連、哈大齊（ハルビン、大慶、チチハル）工業回廊区、内蒙呼包（フフホト、包頭）区ほか数多くの候補地が申請をし、2007年6月には成都と重慶が都市・農村総合改革試験区の認可を受けている³。瀋北新区としても次のステップとしての「新特区」の認定に照準を合わせているところである。

2.3 瀋北新区内における開発区の展開

2.3.1 蒲河新城

瀋北新区は、まず2つの開発地区からなる。扇形に形成された南側の地区が蒲河新城（面積270km²）で核心区とされ、現在の人口は21万人だが、2011年には100万都市とする計画である。ここはさらに4つの開発地区に分かれる。

東端に位置する地区が農産品加工区（同70km²）であり、この南部に2002年から建設されていた輝山農業高新技术開発区（同41.2km²：省級開発区）がある。ここは農業部から「国家級農産品工業モデル基地」に指定され、瀋陽市内からは18kmの距離である。農産品加工区、農業ハイテク産業区、現代農業モデル区、科学城、農業リゾート観光旅行区の5大機能区が指定されている。

同開発区への入居企業は2007年9月現在で約600社、乳製品、畜肉、野菜（飲料）加工、食用油、バイオ関連の生産が進められている。著名な企業では中国糧油食品（COFCO）、ペプシコーラ、燕京ビール、伊利・蒙牛・輝山の3大乳業メーカーなどがある。華龍日清食品が日系企業として紹介されているが、実は華龍に対する中国側出資者の民営企業、今麦郎食品有限公司の分公司であり、登記上は民営企業の扱いである。

西端には科学技術創業区（同63km²）があり、大部分が1992年に建設された道義経済開発区（同65km²：省級開発区）に重なっている。国家級星火工業集積区にも指定されており、機能区としては科学技術創業区、商業・居住区、大学城がある。大学城は中国の大都市近郊に複数の大学を移転させることで人材教育の集積基地を形成するもので、瀋陽の場合は道義開発区と渾南新区に設置されている。道義開発区には遼寧大学（面積88.8万m²）瀋陽師範大学（同151万m²）瀋陽工程学院（同77万m²）瀋陽航空工業学院（同108万m²）遼寧美術職業学院（同15万m²）など12大学

² http://news.xinhuanet.com/fortune/2006-11/23/content_5364385.htm

³ 『日中経協ジャーナル2007.10』16頁

が誘致されている。

育成産業としては航空電子、IT、バイオ、新型建材などで、約700社が進出済み。今後400程度の企業誘致を図ることとしている。日系企業としては、日用品・家電生産の篠辺機械製造やニッキ・丸紅関連の出資による日新気化器などが進出している。

中央部には物流産業区(面積18km²)、中央ビジネス区(同35km²)、欧盟(EU)工業園(同18km²)が置かれている。ここには1995年に建設された瀋陽虎石台経済技術開発区(同20km²:省級開発区)がある。この機能区は国家農産品加工区、商業貿易物流区、環境居住区となっており、重点的に農産品加工、ハイテク、物流・流通、不動産開発などのプロジェクトが導入、500社程度が進出しており、COSCO、TNTなどの企業がある。2007年4月には国家級内陸保税区の設立申請を国務院に申請しており、将来的に物流総合基地の形成を目指している。

欧盟(EU)工業園は2005年以降、瀋陽市と欧州各国・地域との間に調印された共同設立意向書に基づき建設されている省級開発区で、国家級開発区への昇級も視野に入れる。地図上では瀋北新区だが、行政的には大東区の飛び地であるため地方税は同区に納められており、優遇政策も同区に準ずる。自動車部品を始めとする設備機械工業を重点とし、区域内にある華晨BMWを中心としたセットメーカー向け部品の生産開発基地を構築していく方針である。

瀋北新区には30社程度の不動産業者が進出している。基本的に物件の品質を保証するため広東の壁桂園、浙江の歩陽集団、香港億豊など著名な企業のみに進出を認めている。開発区から購入した土地にマンション、オフィスビル開発を行っており、中国遠洋運輸集団(COSCO)の不動産部門は道義開発区を縦断する黄河大街の両サイドにオフィスビル街を造る計画を持つなど、地区を2つに隔てる蒲河南部の区画はほぼ不動産開発業者により所有されている。

2.3.2 新城子区

蒲河新城を取り囲むような形で新区の北側にある地域を新城子区という。面積は蒲河新城の倍にあたる約600km²である。行政府としての瀋北新区人民政府は新城子区にある。この区域の中央には新城子現代副城(面積約100km²)があり、ここを中心に新城子経済開発区、興隆経済区、清水経済区からなる新城子大道工業園区ベルトを形成する計画である。

瀋北新区が従来型の特区、開発区、新区等と異なるのは、国家生態モデル区に指定された歴史的な自然環境を生かしたまちづくりを進めようとしているところにある。遼河、

渾河の2大水系に挟まれ、大小さまざまな支流が区内を貫通している。緑豊かな環境は観光資源ともなっており、七星山、石仏寺ダム、森林公園、怪坡といった旅行スポットが遼河大道観光景観ベルトを構成している。

現地は5年ほど前まで一面田畑が広がる農耕地だった。現在でも工場はまだ密集している状況ではないが、道路整備はかなり進んでおり、片側3~4車線の自動車専用道路が新区を貫いている。計画では「3縦3横」道路網により、瀋陽-鉄玲、康平、財落鎮、輝山-瀋西工業回廊、鉄西区、新城子-整条路に通じる国道101、102、203号線、第3環状高速道路、蒲河大道、瀋北大道などが整備され、鉄道も北京-ハルビン線、ハルビン-大連線等の幹線鉄道が通っており内陸輸送の条件は整いつつある。

2.4 西部-渤海湾への進出を図る瀋西工業回廊

2.4.1 回廊構想の全体像

瀋陽における設備機械工業発展の拠点として瀋西工業回廊が形成されている。これは瀋陽駅周辺を起点とし、鉄西新区(瀋陽経済技術開発区、細河経済区)、瀋陽近海経済区(遼中県)に連なる工業地帯の西への拡張により、一挙に渤海湾に面する営口までの進出を図ろうとする構想である。

遼寧省政府は「5点1線」に次ぐ戦略重点としてこの回廊構想を位置づけており、国家発展改革委員会は同回廊を「東北振興モデル区」、「設備機械業モデル区」に指定している。2010年の回廊全体の生産額は3,000億元と見込まれ、総面積850km²にもなる工業ベルト地帯の誕生は中国北方では類を見ない製造業の集積を形成するだろう。

そのための重要なインフラが、2007年4月から着工されている高規格道路「出海大通道」である。全長は153.3km、SEDAの西端に続く開発大道の終点から接続し、遼陽市、鞍山市を経由して営口の濱海大道まで延びる。この道路は高速道路並みの片側3車線の施設ではあるがフリーウェイで、開通後は約1時間半で瀋陽と営口を結ぶこととなる。

もう一つは同様に瀋陽と営口を結ぶ貨物専用鉄道線「出海鉄路」である。すでに鉄道部による認可を受け、2007年内に瀋陽市内の39km工程を着工する。貨物専用路線とするため、石炭や鉄鋼など重要な資源の輸送において工業区との連携がスピーディーになるものと期待されている。

これらインフラの完成により、瀋陽市は従来からの念願であった渤海湾への最短交通ラインを手に入れることとなる。高速道路や鉄道を利用し大連港にシフトしていた遼寧中部都市群の物流環境が大きく変わり、営口港の利用が急速に増加するものと思われる。

2.4.2 鉄西新区

鉄西新区（面積484km²）は瀋陽市の南西部にあり、旧鉄西区、SEDA、瀋陽細河経済区から成る。人口は114万人で、新区内の企業数は3,500社に上る。

旧鉄西区はかつて「共和国工業の長男」、「東方ルール工業地帯」などと呼ばれた。重工業を中心とした国有企業が多く、長期にわたる経営不振と増大する負債に苦しみ、「瀋陽の負の側面」として都市イメージにも影響を与えたが、東北振興政策の実施により、市内66%の工業総生産額を占める地区として相当規模の復興を遂げた。2002年には旧鉄西区とSEDAが合併したことにより、鉄西新区として再生した。

新区の2006年の生産総額は216億元で2000年の2.8倍（年平均成長率22.9%増）となっている。財政収入は20億元で2000年の3.7倍（同30%増）である。外国直接投資は4.6倍（同35.7%増）、固定資産投資は5.6倍（同41.1%増）と指標上は高い発展が伺える。

さらに2007年6月には鉄西新区と瀋陽細河経済区が合併した。細河経済区は化学工業を中心に、冶金、非鉄金属加工、設備機械製造、ハイテク産業を重点産業としている。

2.4.3 瀋陽経済技術開発区（SEDA）

瀋陽経済技術開発区（略称：SEDA、面積126km²）は1988年6月に開設され、1993年4月に国務院により認可された国家級経済技術開発区である。

2007年7月末時点では累計約1,200社の外資系企業を誘致し、日系企業は93社（SEDAによる）で、ブリジストン、日立輸变电設備、カルビー、松下バッテリー、瀋飛日野自動車、航空三菱自動車発動機、三洋コンプレッサー、古河電器など市内の代表的日系企業はここに集中している。

実行ベースの外資利用累計額は22億ドルに上り、設備機械、自動車、自動車部品、医薬、化学工業、食品飲料、アパレル、電気機械、鋳造・鍛造、金型・冶金、計測器などの幅広い産業基盤があり、中国最大規模の瀋陽工作機械集団や瀋陽鼓風機集団などが広大な敷地で操業を行っている。2007年6月には国家装備製造業先進区域に指定され、開発区の重要産業を集積させる考えである。

開発区内では瀋陽市内で2番目の輸出加工区となる張士輸出加工区（面積0.62km²）が建設を開始している。密閉式のエリアに通関施設や標準工場（分譲、リースとも可）倉庫、検査場、検査用プラットフォームなどを整備、主に設備機械、自動車及び関連部品、電子、精密機械、新エネルギー、新素材、ファインケミカルなどのプロジェクトが検討されている。

2.4.4 瀋陽細河経済区

細河経済区（面積356km²）はSEDAに隣接、瀋西工業回廊の中央部に位置する。用地の80%が未利用地となっており、インフラを整備中である。重化学工業を中心に化学工業、冶金工業の工業パークを形成、工作機械部品、日用化学品、非鉄金属加工、機械用ポンプ、パルプ等の産業集積を図ろうとするものである。

区域内には計画面積30km²の化学工業園を設置、石炭化学、エチレン、アクリル、ファインケミカル、ゴム製品を重点的に取り組む。20km²の冶金工業園は鉄鋼加工品、非鉄金属精錬加工、冶金新材料等を発展させる。そのほか、設備機械製造工業園も設置、大型工作機械、同駆動部品、送变电設備用部品などが重点である。

2.4.5 瀋陽近海経済区

2007年に入り、以前の瀋陽市遼中県開発区が省級開発区に格上げされたことに伴って、新たに誕生した開発区である。経済区の総面積は668km²、計画上の用地面積は100km²、营口港までの距離が70kmとなっており、瀋陽市内の開発区の中では最も海に近いことが最大のセールスポイントである。

このためおよそ6億元の投資により区内に营口港に向けた物流基地とインランドデポの建設を開始し、内陸物流を海運に直結させる。完成後の年間貨物取扱量は3,100万トンが目標で、中国東北地区全体を対象とした総合的な物流集散施設となることが期待される。台湾工業園、国際繊維服装工業園などを配置、設備機械、大型物流、新素材、石油化学、サービス等の産業を重点としている。

2.5 東部 - 花博会場にもなった棋盤山国際風景観光開発区

棋盤山地区（総面積203km²）は2006年5月に中国2番目の世界園芸博覧会（花博）が開催されたことで世に知られた。瀋陽の東部郊外に広がり世博園区（面積97km²）、秀湖景区（同48km²）、森林公園景区（同58km²）に分かれる。瀋陽市最大の自然環境観光区であり、瀋北新区と撫順市の中間に位置し、市中心から17kmの距離にある。世博園区では2007年にも世界文化・自然遺産博覧会が開催されている。区内にある清朝初代皇帝であるヌルハチを葬る東陵（福陵）は2004年にユネスコの世界文化遺産に指定され、付近には温泉も湧出する。

省級開発区の扱いとなっており、香港の不動産業を中心とした投資プロジェクトが約50項目認可され、2006年の固定資産投資額は43億元に上る。ゴルフクラブ、サファリパーク、植物園、ヨーロッパ村、海洋世界などのレジャー施設

が建設稼動しており、映画村、国際的テーマパーク、総合スポーツ施設、展覧会場などの投資計画が進められ、観光入込数を2005年の470万人から2010年には1,200万人に伸ばす目標となっている。

同開発区では建築材料、新素材などハイテク分野での産業も重点とされ、緑谷科学技術観光園区、高坎科学技術工業園や花卉栽培基地建設のプロジェクトもある。

2.6 南部 - 瀋陽のハイテク副都心を目指す渾南新区

渾南新区（面積120km²）は瀋陽空港から市内を横断する渾河までの間に広がる区域で、1988年に建設された国家級ハイテク開発区である旧南湖科技開発区が核となっている。瀋陽市の副都心として今後もハイテク、工学系教育、金融商業、居住など一体化したニュータウンを形成することとしている。

ここでも大学城が設定され、瀋陽理工大学（面積122万m²）、瀋陽建築大学（同95.7万m²）、瀋音芸術学院（同8.4万m²）などが誘致されている。

2005年末の企業数は5,968社、うち外資系企業は828社である。主な日系企業としては、東芝エレベータ、瀋陽航天新光三菱重工気門、愛発科中北真空（アルバック）、東軟

集団（アルパイン、東芝）等が進出している。新区内の重点的工業パークには瀋陽高新技术産業開発区、輸出加工区、シンガポール工業園、海峽兩岸（台湾）科技工業園、瀋陽高新技术創業服務センターなどがある。

そのうち最も歴史のある瀋陽高新技术産業開発区は全国53カ所のハイテク開発区の一つで、当初の規模から発展し現在では10km²となっている。設立されたハイテク関連企業は2,000余社、電子情報、設備機械産業を中心にバイオ、新素材などベンチャー企業が特に集積している。

輸出加工区（面積3km²）は2003年に新区東部に設置された地区で、全国に39カ所ある輸出加工区の一つである。シンガポール工業園は渾南新区とシンガポールのAscendasグループとの協力で建てられたもので、新区の古城子鎮に位置する。同グループは蘇州シンガポール工業園を手がけ、蘇州に継ぐプロジェクトとして瀋陽を選んだものである。主に自動車産業発展区、先進的製造業発展区、産業サポート区等から構成されている。

海峽兩岸科技工業園（同5km²）は1995年に国务院の認可により設立された。台湾とのIT企業誘致を主眼としており、大衆電脳、藍天電脳、群光電子など90余社及び世界各国の外資系企業約100社が進出している。

表1 瀋陽市内各開発区概要表

区域	区域内開発地区	開発区・工業園等	レベル	設立時期(年)	面積(km ²)	産業特色
瀋北新区	蒲河新城	輝山経済開発区	省級	2002	41	国家級農産品加工業モデル基地
		虎石台経済技術開発区	省級	1995	20	物流、農産品加工、ハイテク
		道義経済開発区	省級	1992	65	国家級星火工業集積区、大学城
	新城子区	新城子経済開発区	-	2007	91	物流
		興隆経済区	-	2007	218	観光業、農産品加工、物流、有機食品
	清水経済区	-	2007	154	有機食品加工、観光農業	
大東区		瀋陽-EU経済開発区	省級	2005	18	自動車部品、設備機械
瀋河区		瀋陽金融商貿開発区	省級	1992	3	金融機関、商業・サービス業
瀋西工業回廊	鉄西新区	瀋陽経済技術開発区	国家級	1988	126	設備機械、自動車、医薬化工、食品、ITほか、張士輸出加工区等多くの工業園区を有する、
		瀋陽(張士)輸出加工区	国家級	2006	0.62	設備機械、自動車部品、電子等における輸出加工
		細河経済区	省級	2006	356	化学、冶金、設備機械工業
		瀋陽近海経済区	省級	2003	100	鑄造、非鉄金属加工、自動車部品、建材
棋盤山国際風景観光開発区		世博園区	省級	1992	97	2006年世界園芸博覧会開催地、花卉、温泉
		秀湖景区			48	テーマパーク、温泉、植物園、リゾート
		森林公園景区			58	花卉
渾南新区		瀋陽高新技术開発区	国家級	1988	28	コンピューター、ソフトウェア、電子、情報、産業機械、バイオ、新素材
		瀋陽輸出加工区		2003	3	IT、新素材、バイオ等における輸出加工
		シンガポール工業園		2003	14	IT、自動車、設備機械
		海峽兩岸科技工業園		1995	5	IT、新素材、バイオ、情報、台湾企業誘致
東陵区		瀋陽満融経済区	省級	1992	75	機械加工、電子、服装、韓国企業誘致
蘇家屯区		瀋陽雪松経済開発区	省級	1991	30	環境保護設備、自動車部品、化学繊維
新民市		遼寧新民経済開発区	省級	1992	23	製紙、医薬、冶金、農産品加工、板材
法庫県		遼寧法庫経済開発区	省級	2001	32	陶器、木材加工、農産品加工、機械加工
康平県		遼寧康平経済開発区	省級	2002	30	服飾、アルミ・金属、木材加工、製糖

注：面積については主に公表された計画開発面積を掲載。

出所：各開発区ガイドブック、HP、ヒアリングを基にERINA作成（2007年11月現在）。

瀋陽高新技術創業服務センターは中国科学技術部の認可により設立された、創業大廈、中国瀋陽海外帰国者創業園、瀋陽ソフトウェアパークなどのインキュベーターから構成され、面積は20万m²を超え、入居している企業は240社以上に上る。

2.7 開発区の性格の変化

全国的な傾向として開発区の性格は変わりつつあり瀋陽も例外ではない。政府からの通達指示に対してその反応に濃淡はあるが、以前よりは開発区それぞれの裁量面での個性がなくなりつつあり、トラブル発生時などに当局の担当者が人脈を通じて融通を利かせるといった対応が難しくなっているようである。新規進出企業側も瀋陽市内の開発区の優遇措置については市街地区と比べてもそれ程大きな違いは感じておらず、最大の関心事はマーケットの有無に焦点が絞られている。

それだけに瀋陽市内においても各区の誘致競争はかなり熾烈な状況に入っている。ハード面整備についてSEDAを例に取ると、2000年以降の日系企業進出は横這い状況で年間2～3社程度だった。これにより、日本中小企業工業パーク(総面積40万m²、第1期工事20万m²)を開発区内に建設、日本をターゲットにした誘致活動を急ピッチで展開している(詳細は後述)。

瀋北新区の場合、開発当初は瀋陽市政府からの財源が150万元のみであったため、農耕地の収容などに必要な経費のほとんどを中国国家開発銀行、農業銀行、建設銀行などからの借金で賄った。現在は進出企業からの地方税収入により借金が返済され、インフラ投資額は2006年で約30億元、2007年は45億元程度を見込んでいる。

進出企業への優遇措置について、中国では2007年3月に開催された第10回全人代で新企業所得税法が可決、2008年1月以降、内外企業所得税の統一により税率が25%となり、生産型企業に付与されていた税制面でのインセンティブがなくなることが決まっている。西部大開発地区の奨励類企業に対する税制優遇の継続について、瀋陽が適用されるかどうか現地担当者の歯切れは悪い。しかし、中央政府による優遇措置が失われても各開発区では、独自の政策を取って企業誘致を続けている。

例えばSEDAでは、陸上輸送コストの企業負担の軽減措置として、特別重点プロジェクトに関する開発区から港湾までの輸送費用の一部を案件査定のうち財政補填している。これは管理委員会で認定されるが、企業全体の10～20%程度が享受している。

土地所有権譲渡については、契約上国家規定による最低

価格以上で企業に譲渡した後、財政補助によって実質価格以下の水準に抑えている開発区もあるようだが、国土資源部の規定に抵触する可能性もあり、企業側は留意する必要がある。

誘致体制についてはどうか。瀋北新区管理委員会の企業誘致担当は一般公務員と異なる政府職員と言われており、待遇はよいが年間契約で雇用され、年末に評価が行われ、成績が振るわないと解雇もあり得るため、必死で企業誘致を行う。進出企業には担当がついてワンストップサービスを行い、操業後においても休日返上でサポートを続ける。

中央政府による外資導入の選別化政策という新たなステージに対して、地方では競争の生き残りをかけた捨て身の戦術が展開されている。

3. 瀋陽市における日系企業進出動向

3.1 外国企業投資の最新動向

瀋陽市における外国企業投資に関する2007年1～6月期データについてみてみよう。市内で新たに許認可を得た外資系企業は376社、外資導入額は契約ベースで47.5億ドル、実行ベース(前年同期比69.8%増)で26.8億ドル(同167.4%増)、遼寧省全体に占めるシェアは57%で、1～5月期の実行ベース金額では全国の副省級市(省と同レベルの権限が与えられた都市)15都市の中でトップの座を占めた。全体の中で特に5、6月の伸びが著しい。遼寧省の2006年外資導入額が59.9億ドルであり、瀋陽市だけで実に前年の半数近くを占めている。

市対外貿易経済合作局の分析に基づくと、1～6月期の外資導入における特徴を以下に示す。

実行ベース外資利用額のうち、1,000万ドル以上の案件は48項目、利用総額は14.9億ドル(前年同期比387.8%増)となったが、その内、1億ドルを超過した案件は全て不動産プロジェクト。

外資系企業による増資案件は97項目、契約ベース増資額8.26億ドル(前年同期比325.8%増)、実行ベース増資額では6.53億ドル(同876.1%増)である。

第3次産業の外資導入は実行ベースで18.6億ドル(前年同期比360.3%増)、特に不動産分野では16.5億ドル(同431.4%増)で、全市の利用総額の61.4%を占めた。

郊外の東陵区、蘇家屯区で年間目標を達成、瀋河区、和平区等11カ所では半期目標を達成した。

上述のとおり、瀋陽市における外国投資の実に6割以上が不動産投資という状況である。不動産に関しては複合型商業施設やオフィスビル、ニュータウン形式の開発が著し

表 2 .1 瀋陽市外資進出動向

	単位	1995年	2000年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年 (1-6月)
新規直接投資案件	件	653	640	743	771	901	1805	376
外資直接投資額 (契約ベース)	億ドル	8.0	14.6	22.5	26.8	61.7	85.2	47.5
同上前年比伸び率	%	43.6	90.4	24.3	19.1	130.2	38.1	-
外資直接投資額 (実行ベース)	億ドル	4.6	7.1	22.4	24.2	21.2	30.3	26.8
同上前年比伸び率	%	13.3	42.9	59.1	8.0	12.4	42.9	-

出所：瀋陽年鑑2000、2005、2006年版、瀋陽市提供資料

表 2 .2 瀋陽市不動産開発投資動向

	単位	1995年	2000年	2003年	2004年	2005年	2006年
開発投資総額	億元	39.7	64.0	177.3	342.6	413.6	538.3
建築竣工総面積	m ²	272.7	349.5	585.9	806.1	1057.7	1185.3
不動産物件売上額	億元	15.4	56.5	94.7	152.6	236.8	419.9
同上面積	m ²	79.2	210.5	324.8	524.3	761.3	1243.8

出所：瀋陽年鑑2000、2005、2006年版、中国房地产信息网<http://www.realestate.cei.gov.cn/>

い。2007年4月現在の1m²当たりの価格帯において、5,000元以上の物件が瀋陽北駅、瀋陽駅、三好街の一等地に集中、3,000～5,000元が第2環状線内の市街地全体に及び、周辺の新興地区でも3,000元前後のニュータウンなどの物件が分布している状況である。

具体的には香港最大の不動産会社である恒基兆業地産が瀋陽北駅に東北地区最高峰の300mとなる東北世界貿易センターと瀋北新区の40万m²の高級マンション区を建設、世茂集団は五里河競技場跡地に10億元以上の投資で5星クラスホテルとオフィスビル、大型デパート、マンションの複合一体化施設を着工、保利達集団は渾南新区で同様の施設を計画するなど、香港の大手不動産企業による建設投資が外資導入の主力である。これには、瀋陽市の実質No. 1である陳政高党書記が推進するインフラ整備のための積極的な香港投資誘致策による影響も強く、最近2～3年間で瀋陽の街並みは大きく様変わりした。

このような状況は今後数年続くとみられているが、同時に不動産加熱の様相を呈しており、また経済成長に寄与できる部分は限られている。本来瀋陽市の重点育成産業である設備機械製造業での出来高は少なく、实体经济の伴わない成長には懸念も持たれている。

3.2 データでみる日系企業の進出実態

日系企業の進出に関しては、瀋陽日本人会によると2007年11月時点で93社が同会に加入している。それ以外にも小規模零細企業など未登録のものもあるため、全体としては200社前後ではないかと考えられる。在住日本人は627人(2006年10月)だが、うち企業関係者は400人程度とみられる。企業数について瀋陽市側発表では733社(2005年末)としているが、未稼働や撤退した企業が含まれているものと思われる。

瀋陽市に設立されている日系企業の分布状況について、「中国日系企業要覧(2006-2007年版)」(日中展望出版社)を参考にまとめてみる(表3.1、3.2)と、地区別では瀋陽駅に面して、市内最大の繁華街-太原街のある和平区が最も多い24社、続いてSEDAが20社だが鉄西新区への併合により全体では29社である。自動車関連企業が集中する大東区及び食品加工、軽工業品の発展している東陵区がそれぞれ14社、省政府や北陵公園のある皇姑区は12社となっている。

しかしながら、これらは現在の「4大発展空間」構想が策定される以前から瀋陽で稼働していた企業がほとんどであり、今後瀋北新区、瀋西工業回廊、渾南新区がさらに開発、発展することとなると日系企業の進出地図も大きく変

⁴ <http://www.shenyang.cn.emb-japan.go.jp/>

表3.1 瀋陽市地域別・時期別日系企業進出状況

	1980年代	1990～1995年	1996～2000年	2001～2005年	分類不可	合計
瀋陽市全体	6	77	13	32	12	140
経済技術開発区	2	10	3	4	1	20
渾南新区		3		1	2	6
瀋北新区		2	1	1	1	5
和平区	1	17	1	2	3	24
瀋河区		5	2	3		10
大東区	1	7	2	3	1	14
皇姑区	1	6	0	1	4	12
鉄西区		7		2		9
蘇家屯区		2	1			3
東陵区		12	1	1		14
于洪区	1	4	2	2		9
その他		2		12		14

表3.2 瀋陽市業種別日系企業進出状況

食料品	繊維	化学	ガラス・土石	機械	電機機器	情報・通信	商業	不動産	サービス	その他	合計
11	8	9	7	16	11	12	7	2	6	51	140

わっていくことが予想される。

時期別にみると、1990～95年が77件で最も進出が多く、96年～2000年は日本の構造不況時期に呼応する形で13件と激減し、2001年からは中国のWTO加盟による投資ブームに乗るように32件と回復している。当初の進出形態は合併が多数を占めていたが、98年以降は独資企業が主流になっている。

業種別では、機械が16件で最も多く、続いて情報・通信業が12件、電機機器及び食料品がともに11件、化学9件、繊維製品8件、商業及びガラス・土石製品7件の順である。香港企業が突出し、最近の外資利用額の6割を占める不動産業は僅か2件である。

沿海部と比べた瀋陽の特徴は90年代前半に進出した企業が多く、それ以降の大型製造業はそれほど数が増えていない。また、サービス業が少ないことが挙げられる。

3.3 2007年の日系企業の動き

現地聞き取り調査などによる日系企業の進出状況だが、大型案件としては安川電機がサーボモーター生産を瀋陽で行うプロジェクトが動いている。瀋陽工作機械集団をユーザーとした内販向け合併企業を設立し、鉄西新区に第1期2,000万ドルを投資、約5万m²の土地に工場を建設、年間生産能力6万個として2008年末の生産開始を目標にしている。また、SEDA内には電力送配電システムの大手企業であるビスキャス(古河電気工業とフジクラの共同出資会社)の独資による維世佳(瀋陽)電力器材有限公司が投資額500万ドルで工場を開設している。

このほか後述する伊勢丹の瀋陽店開業、北恒日立銅材に

よる瀋陽地下鉄工程の鉄道信号システム落札、積水化学のPVCパイプ生産販売に向けた進出、丸紅による大東区のマンション「ライン河畔」プロジェクトへの参画、住友商事のCDM案件、双日の有機米栽培、三井物産とCOSCOの物流センター、大日本インキや中央フーズ、イオンなど検討中も含め2007年に入ってからには日系企業の進出意欲が上がっている。

3.4 現地展開の現状と課題

3.4.1 瀋陽への投資目的とメリット

全体的に瀋陽における日系企業の進出目的は開発輸入や第3国への輸出のための立地ではなく、国内市場への販売や普及、既存進出工場へのサプライ供給が多い傾向となっている。例えばSEDAに関しては日系企業の約8割は国内市場向けであるという。これは瀋陽が沿海地区にないため、独自の港湾を持たず、大連から400km近くも離れているため物流コストが高く、出荷におけるリードタイムが長いことが最大の理由である。

このため、瀋陽から最も近い营口港を活用するためのインフラ整備等施策を展開している。鉄西、SEDAからさらに西進して瀋西工業回廊を形成する理由もここにある。遼寧中部都市群構想の大きな目的の一つは瀋陽経済圏に营口港を取り込み、実質的に「瀋陽港」としての機能を付帯させることにある。

企業進出をとりまく状況は以前と比べて容易ではない。土地使用税の徴収開始、加工貿易禁止類商品目録の公布、企業所得税の内外統一、工業建設用土地の使用権分譲方法の改定、輸出増地税還付率の引下げや撤廃、労働契約法の

改正など徐々に優遇的政策が後退している状況は多くの日系企業も感じているところである。

特に、土地使用費・人件費の高騰、加工貿易規制、輸出増地税還付の変更等は沿海地区に進出する輸出型企業が直面しやすい問題であるが、瀋陽のような内陸部にあり、かつ内販型企業やサービス業においては影響が少なく、瀋陽における主だった既存日系企業の経営は一部を除き、順調に行われていると言われる。これは、遼寧中部地域のメリットとして考えてよい。

投資環境面でも最低賃金の上昇による人件費や投機的な不動産ブームによる土地・オフィス費用の高騰などによるコスト高が沿海部にある企業経営への圧迫要因となり、国内企業による「南資北上」といった現象が発生している。

3.4.2 労働力と日本語人材の状況

雇用面（2006年）でみると、瀋陽市における規定の最低賃金⁵（手取りベース）は月当たりで、和平区など各行政区が550元、国家級開発区が650元、各県級市及び県が450元である。同市実施の調査による業種別平均賃金では企業役員（董事）が5,626元、マネージャーが5,520元、機械技術者が1,887元、電子技術者が3,022元、ソフトウェア技術者が2,130元、経理専門職が1,706元、単純作業者が984元となっている⁶。

瀋陽の労働力は沿海地域と比べるとそれほどタイトな状況ではない。90年代から推進してきた国有企業改革により、設備機械メーカーなどで相次ぐリストラにより相当数の熟練工が再就職の機会を探している。また、学歴の高い40代の現場主任レベルの技術者が多く、地元出身者の定着性は高い。

進出企業側において材料費が総コストの中で大部分を占める設備機械製造業では中国国内であってもかなりの自動化を進めており、数人でラインを動かしているところも多く、人材不足はそれ程深刻ではないが、アパレルなど労働集約型で人件費比率の高い企業ではワーカー不足が顕在化している。

日本語人材に関して、瀋陽は歴史的、地理的な近接性などから日本に対する関心が高い。1990年代当時に東京の日本語学校に在籍する中国人就学生のうち半数は東北地区から来ており、そのうち大連、瀋陽出身者が圧倒的に多かつ

た。また、日本語教育で全国的にも著名な大連外国語学院の約3割は瀋陽市からの学生であるという。そのような就学生は大学進学、就職などの形で日本に残るが、30～35歳頃になると結婚や出産、親の高齢化などで、故郷への定住を希望する人が増えつつある。

教育においても、奉天時代の千代田小学校を前身とする東北育才学校は国内外の難関大学の進学率が中国有数のエリート養成学校だが、ここでは古くから日本語教育が行われており、京都にある関西語言学院との合弁で東北育才外国語学校を設立、抜群にレベルが高く日本でも著名大学に進学生を送り込んでいる。

また、職業訓練学校の統合整備に遼寧省政府は注力しており、製造業を支える技術人材の育成に努めているが、諸外国の制度を検討した上で、日本の技術・教育法に関する導入希望が日本政府に寄せられている。

大学では瀋陽市39校のうち、日本語専攻の設置が6校（全体比15%）で、2006年には245名が卒業した。在校生は1,405名で東北三省全体18,036名の8%を占めている。遼寧省内では大連と瀋陽の2市で省全体の96%となっている⁷。

また、ジェットロ主催の「BJTビジネス日本語能力テスト」は、2007年6月から大陸（香港を除く）では大連に続く第2の試験地として瀋陽で実施が始まっている⁸。

上述のように日本語人材を輩出しても、地元での受け皿は多くない。例えば、瀋陽師範大学の日本語学科では卒業生約100人のうち日系企業への就職者が大部分を占めるが、勤務地は大連、上海、深圳など企業の集中している地域であり、日本語人材を育成しても、瀋陽での雇用機会が少ないという問題がある。これは対中進出を計画する企業にとってはメリットとして捉えられる。特にコールセンターやバックオフィスBPO関連企業にとっても瀋陽のポテンシャルは低くない。

3.4.3 瀋陽の対日誘致戦略の変化

1980年代から積極的に外国企業を誘致し、「北の香港」を目指した大連との差は、瀋陽が国有企業改革と環境汚染で手を拱いている間に格段に開いてしまった。この原因は投資環境のみならず、瀋陽市の企業誘致戦略にも原因がある。大連の元市長である魏富海氏は巧みに日本語を操る親日派のリーダーで、戦前からの日本との交流関係を重視し、

⁵ <http://www.ln.lss.gov.cn/infopub25/>

⁶ 『瀋陽外商投資指南2007』（瀋陽市対外貿易経済合作局）

⁷ 『Dalian Whenever 2007. 9』（五洲傳潘出版社）49頁「大連の日本語人材」

⁸ http://www.shenyang.cn.emb-japan.go.jp/jp/publicrelations/culture/culture_26.htm

就任後間もなく日本工業団地の構想に着手、自らミッションを率いて日本中にトップセールスを展開、上海、北京に次ぐ日系企業の集積地を作った。現商務部長の薄熙来元市長も魏市長に続き世界の多国籍企業を誘致するため戦略を展開した。

これに比して瀋陽は戦略的に出遅れた。市対外貿易経済合作局の若手幹部は日系企業進出に関する問題点は把握しているが、全体として大連ほどの積極性を対日誘致に持っていなかった。日本語によるパンフレットやDVD等のビジュアルエイドなツールは準備されているが、プレゼンテーションは未だに杓子定規で、進出企業が知りたい情報が伝わらない。これについて、例えば内販向け企業であれば、製品を売るための市場性のガイドが必要である。また、既進出日系企業の経験談を聴く場面を設けるなどの工夫も必要である。

瀋陽市では、今後の日本との経済貿易の拡大を促進するため、2007年7月、東京都神田に瀋陽市駐日経済貿易代表事務所を開設した。主な業務は、瀋陽の経済情報や投資環境に関する情報提供、同地視察に関するコーディネート、企業投資に対するサポートなどである。対して大連市駐日本経済貿易事務所は1996年に開設し、西日本にも事務所(福岡県北九州市)を設置している。大連に遅れること実に11年目にして駐日事務所の設置に至ったが、これは瀋陽市の対日誘致戦略が大きな変化を迎えたことと言ってよい。

事務所では、今後東京を中心とした大手企業の誘致のほかに、日本の各地方自治体、商工団体等とネットワークを構築し、瀋陽市に対する中小企業の誘致を積極的に進めたいとしている。瀋陽市の開発区や企業を紹介するほか、投資説明会やオフショアビジネス商談会の開催にも着手している。

東北地区における日系企業の進出も大連が一巡したと言われる中で瀋陽市駐日事務所が開設されたことは瀋陽市にとって推進力となり、経済交流の促進が期待される。

3.4.4 日本側公的機関の動向

日本政府も東北地区においては北東アジアの地勢的条件の中で、瀋陽の存在を他の都市よりも重視している。1986年から瀋陽総領事館を設置しているが、特に北朝鮮と国境を接していることもあり、近年総領事には韓国大使館・総領事館の勤務経験者を充てている。企業支援では、税制などの政策の突然の変更やインフラ整備、行政手続などに関するビジネストラブルの発生時に、政府レベルによる投資環境の改善に向けた働きかけを行うなどの対応が円滑な解決に結びつくこともあるため、館内の経済班が窓口となり、

投資環境の改善や地域情勢に関する情報提供など日系企業に対する支援を行っている。

経済団体も瀋陽の拠点性に注目しており、(財)日中経済協会と日中東北開発協会は2006年4月に共同で瀋陽事務所(首席代表:西楨躍)を開設した。ここでは中国東北各地の地方政府や関係組織、企業等との協力関係を強化するとともに、現地進出日系企業との連携を緊密化することを目的としている。

同所を発起人として、遼寧省、瀋陽市政府の外事、対外貿易経済部門や渾南、鉄西など各開発区との間で定期的な意見交換会が行われており、最新情報や瀋陽の投資活性化のための活発な意見が交わされている。

瀋陽における日本の個人・法人の活動組織が瀋陽日本人会(会長:高木純夫伊藤忠商事瀋陽事務所長)である。会員は個人363名、法人93社(2007年11月現在)からなり、クリスマス会などの親睦活動も行うほか、日本人補習学校も開設しており、インターナショナルスクールに通う子弟の日本語力向上のために日本からの留学生の協力を得て補講を行っている。現地法人に対しては人事、労務、会計等セミナーや瀋陽の行政機関との定期的に意見交換会を行い、解決を要する問題は行政側に要望を行っており、日系企業の情報収集、投資環境改善において重要な役割を果たしている。

3.5 個別企業の進出事例

ここでは、個別企業の具体的な進出事例を2例紹介する。進出の経緯から経営、生産、販売、物流、労務、管理等さまざまな観点から貴重な情報を賜った。これらのケーススタディを通じて現地企業の実態の一端に触れてみたい。

3.5.1 アス泰来(アステラス)製薬(中国)有限公司

製薬業では旧山之内製薬が1994年10月に国有の瀋陽第一製薬廠との合併企業として瀋陽山之内製薬有限公司を設立した。他都市には見られない工業基盤の厚さと製薬業としての技術力を備え、また中国では最も歴史を有し、優秀な人材を輩出する瀋陽薬科大学があり優秀な人材確保が見込まれたことなどが動機となった。

1997年12月にはSEDAに新工場を建設、現地での製造から国内約40都市に展開する販売ネットワークを確立して営業活動を開始した。その後、2001年には独資となり、2002年には山之内製薬(中国)有限公司と改名したが、2005年4月には日本で旧藤沢薬品との統合により国内3強の一つであるアステラス製薬が誕生したことで、同社の連結子会社、アス泰来製薬(中国)有限公司となった。

同公司では工場内の主な設備を日本、イタリアから導入し、中国認証機関より国家薬品GMPとISO9002を取得、中国市場に13品種20規格の医薬品を販売、泌尿器系、免疫抑制系では中国国内でトップグループに位置するシェアがある。

瀋陽に拠点を置く旧山之内製薬系と異なり、旧藤沢薬品系は中国には拠点はなく、香港に登記した企業がアイルランドの子会社で生産された製薬の販促活動を中国の拠点都市で行っていた。旧山之内系の売上が2億元、旧藤沢系が3億元だったが、2007年の目標は合計の倍より多い6億元を目指している。

製品は全て中国国内向け販売。大病院や医療施設で処方される医療用医薬品のみで一般用医薬品はない。医薬品の場合、自社で販売する際は何かの製造行為を行う工場を有する必要がある。医薬品卸業を通じて、病院などに配荷されている。代金回収は当初かなり厳しかったが、選別やインセンティブを付けることにより延滞債権が減少し、ほとんど改善されている。

最近の優遇政策撤廃に対して、従来同社はハイテク企業並みの企業所得税5%減免の優遇適用があったが、今後は開発区ではなく省による認可が必要となりそうなため、どの程度の評価基準となるかが未定であるという懸念がある。

品質保証、QC、生産技術に従事する人材は地元の名門、瀋陽薬科大学等から採用されている。また、中途採用が多く、その中心は瀋陽出身者・在住者である。職場環境が整備されており、外資系ということもあって大卒生でも製剤の直接作業に従事し、定着率もかなり安定、自己都合による退職者は非常に少ない。賃金に関して2007年4月から能力主義を主としたヘイシステムを導入、個人毎に能力・職務に応じて見直しを実施。

日本人社員は副総経理を含め2人。北京には総務、人事、マーケティング、セールスを行う機能的な本部が置かれている。

物流は主に陸送で行われるが、嵩張らないため製造費に占める輸送費の比率は少ない。アメリカ、アイルランドからの輸入も空輸としている。品質保持のため日本からも空路を使用することがあるが、保険費用がかかる。

自社内での研究はまだ行われていないが、今後も世界各地に展開する本社の研究開発拠点から提供される新薬を導入し、グループにおける中国の生産拠点から、今後はアジアの生産拠点となるよう、中期計画の中で検討されることとしている。

3.5.2 瀋陽勞雷爾銀行設備有限公司（ローレルバンクマシン）

東京都港区虎ノ門に本社を置く通貨処理機・システムの大手メーカー、ローレルバンクマシンの現地合弁企業である。合弁パートナーは1949年に開学した瀋陽工業大学で、典型的な産学連携による日中間の合弁事業であることが特徴的である。公司設立は1996年で当時は東陵区にあったが、2006年11月に大学側がSEDAに位置する大学構内に科学技術園を建設したことで場所の提供を受けたことによる。瀋陽市内の移転でも税務管轄が異なるなどの支障はあったが、大きな問題となることなく移転できた。

人民元の紙幣計数機を生産、シリーズで数種類製造している。主なユーザーは国内の銀行、流通業者など、紙幣整理機など一部製品は日本から輸入しており、中国で生産したのも一部日本に輸出している。中国以外は東南アジア、中近東に出荷、船積みは営口港から日本向け、航空輸送の場合は瀋陽空港から出している。

現地法人設立以前、瀋陽市内の銀行は自力で生産設備を作って紙幣計数機を製造していた。中国工商銀行傘下の工場が日本から技術導入をしたいとの希望があったことが合弁事業の発端である。出資総額は1,000万元、日本側出資比率は8割、2割は瀋陽工業大学である。合弁事業においてそれ程大きなトラブルはないが、中国国内メーカー間の価格競争は激しい。そのほか、日本から輸入している紙幣整理機については日系やヨーロッパ系企業とも競争関係にある。

生産額は2,000～3,000万元/年。生産台数は概ね150台/月。部品は現在金額ベースで5割を中国国内調達しているが、精密基盤については日本から輸入しており、将来の現地調達率を100%とするよう努力している。

従業員は約30名、生産部門が10数名である。平均年齢は34歳、賃金は瀋陽の製造業の平均レベル。100%地元出身者を中心に雇用しており定着率はよい。職長クラス人材に日本での研修を行い、1ヶ月程度ものづくりに対するトレーニングを実施している。またパートナーから中間管理職レベルの人材供給を受け、保守等に携わってもらっている。

生産部門は日本の派遣者が指導、総務・営業等の国内対応は中国側経理が担当している。販売は代理店経由、契約を交わし中国全体を網羅、代金回収問題は発生していない。

製品は1日で完成するタイプである。倉庫から部品を搬入後、数人で組み立てる。1人の工程が固定されているのではなく、ローテーションで作業を変え、技術力を高め熟練工を目指してもらおう。定着率がよいため組み立てに関する

る技術力は付いてきている。

今後の課題としては、中国政府による輸出入優遇政策の撤廃が始まる中で、日本からの輸入品で保税扱いの際の保証金納付がどのような判断を下されるかというものである。

3.6 今後の注目プロジェクト

ここでは今後の瀋陽と日本企業の経済関係の発展において、特に筆者が注目し現地取材を行った3例のプロジェクトについて報告する。これらのプロジェクトは企業ベースで進められているが、相当規模の投資やノウハウの蓄積に基づき、地元行政と共同展開を図るものもあり、従来には無かった形で貿易投資、アウトソーシング、商業小売などの面で日中間のアライアンスを発展させる可能性を有している。

3.6.1 瀋陽日本中小企業パークの建設

日本企業が中国に進出する上で、初期投資費用を抑える形で整備されたオフィスや工場を賃借し、中国の不透明な

法令法規解釈や売掛金回収、知的財産権保護などの問題に対して行政側の支援も受けられるプロジェクト⁹が進んでいる。国家級開発区であるSEDA内の西側にある広大な区画の約20万m²を利用。立地は、現在建設中の瀋陽地下鉄1号線十三号街駅近辺、營口、大連に抜ける全長153.5kmのフリーウェイ「出海大通道」に直結し、空港からは瀋陽環状高速道路経路で約30分という交通の要衝にある。

このプロジェクトは大阪の西北貿易株式会社（代表取締役：平井敬也）とSEDAとの共同運営で行われている。西北貿易は元来、産業機械、繊維機械の輸出を扱っていたが、現在では液晶・半導体材料の輸出を主力としており、台湾・中国に向けた事業展開を推進している。同社がパークの設置に瀋陽を選択した理由は、大連が大企業中心の進出が多くビジネスマンが中心であることに対して、瀋陽は中小企業の進出が多いため決定権のあるトップが交渉相手であるため案件進展が迅速に行われるところにあった。

プロジェクトのスキームは、土地の提供、造成、建屋建設を中国側で行い、パークのPR、入居手続やクレーム処理、優遇措置の付与などは開発区日本招商局と日本側が共同で

図2 瀋陽日本中小企業パーク育成センターイメージ図



出所：瀋陽日本中小企業パーク提供資料より

⁹ <http://nkp-nwest.com/>

サポートに当たるといふものである。

第1期プロジェクトは日本企業向け総合オフィス施設「育成センター」で建築面積は4,920m²。2007年7月から着工、11月末には完成の運びである。ここでは事務室、展示室、会議室、レストラン等の施設が整い、事務室への入居企業には設立のための手続代行、F/S報告書の作成、清掃・給茶などのサービスが無償で受けられる予定である。

人材供給に関して、瀋陽市外事服務学校（職業高校）との連携により優先的に日本語や日本の文化慣習、就業知識などを研修した学生の紹介が可能となっている。今後は先ず2～3社が利用可能な6万m²の標準工場も整備されることとなっており、10月時点ですでに金属部品メーカーなど数社の引き合いが来ている。

パーク内には企業支援センターが設置され、SEDAとの協力により、進出企業に対する経営コスト試算、取引先紹介、信用調査、輸出入手続支援などのトータルサポートを進めることとしている。

数多くの開発区が開設されている瀋陽市はもとより、遼寧中部都市群において日本企業進出を専門にハード・ソフトを整備するプロジェクトは現在のところ同パークのみであり、SEDAでも日本企業誘致の最重点をここに置いている。そのため、パークのオープン初年度にあたる2008年は政府側の助成により、オフィス、標準工場使用料及び電気・水道料を1年間負担無料とする優遇政策が行われることも決定している。これは進出企業にとってイニシャルコストの重要な部分がゼロリスクとなることで、中国側においても競争力のある誘致ツールになるものと思われる。

3.6.2 対日ソフトウェア開発基地の展開

日本国内のソフトウェア企業が、システム開発、運用管理などを外国の事業者へ委託するオフショア開発については、中国、インド、ベトナムなど新興国のベンダにより取り組まれているが、コスト面での競争力、日本語対応力、人材・技術レベルの高さなどによって中国に対する関心が最も高く、特に大連、北京、上海が主要なソフトウェア開発基地とされている。日本の1/3程度のコストでアウトソーシングできる中国ソフトウェア開発のポテンシャルは今後も高い。アウトソーシングの工数単価については現地での聞き取りを基に別表に掲載した。

ソフトウェアを含む情報産業は瀋陽においても急速に発展し、行政は重点産業の一つとしている。2006年の情報産

表4 ソフトウェア開発における工数単価比較表
(単位: 円/人月)

瀋陽	18-20万
大連	25-30万
北京・上海	30-36万
東京	60-120万

・その他、規定に基づきエンジニア派遣費用等が必要

業は全市工業生産額（一定規模以上）のうち6.6%を占め、製品総生産額は220億元、輸出額は8.8億ドル（前年比44.3%増）の高い成長となっている。

2006年時点で瀋陽市内のソフトウェア企業は約400社、開発プロセス改善モデルであるCMM（能力成熟度）レベル3取得企業が3社、レベル2取得企業は6社である。5社が売上高全国ランキング100位に入っており、組込みソフトウェア、アニメ、アウトソーシング分野で特色を現しつつある。エンジニア数は約7,000人、ソフトウェア開発事業への従事者数は約15,000人である¹⁰。

また中国沿海部におけるコスト高により上海、北京のソフトウェア企業が製造部隊を瀋陽にシフトする傾向が進んでいる。

国家級高新技术産業開発区の一つ渾南新区にある瀋陽昂立（オンリ）情報技術有限公司は、1993年にパソコン等のハードウェア販売から開始し、ソフトウェア開発やシステムインテグレーション、日本や韓国向けのコンテンツを受注生産するアニメ・マンガ（動漫）ビルや60社前後のテナントが入居する情報パークなどの運営を行う企業で、瀋陽市内では全体の売上高で第2位、遼寧省内では10大ソフトウェアメーカーに入る。

情報技術応用サービス、IT系製品販売においては東北地区全体に幅広くシェアを有しているが、同社の最大の特徴は、社内（昂立情報パーク）に対日ソフトウェア開発基地¹¹を設置し、日本向け製品の受託に特化したサービスを行っていることである。

対日技術者は約120名、新入社員は日本語レベル3級が条件である。即戦力重視のため中途採用が多く、平均年齢は27～28歳である。人材募集はネットや新聞等複数の手段で行われ、面接は事業部で実施、技術面と語学面から専攻している。

さらに通訳を介さずとも意思疎通に支障をきたさないよう、開発メンバーに対する初級から上級までの日本語レッ

¹⁰ http://www.syit.gov.cn/news_display.asp?id=3178

¹¹ <http://www.only-china.com/japanese/index.asp>

図3 瀋陽国際ソフトウェアパークイメージ図



出所：瀋陽昂立情報技術有限公司提供資料より

スンを毎日、日本の商習慣教習を毎週実施し、定期的に日本のIT専門家を招いて技術研修を行っている。

平均8年以上のソフトウェア開発・管理経験者からなる管理チームが構成され、日本企業からの委託時に起こりやすい言語・習慣上のトラブル発生を未然に防ぐのみならず、CMMI（能力成熟度モデル統合）レベル3の導入により、徹底したテーラリングが行われ、品質の安定した製品の供給を行っている。主な使用技術としては、Java、dotNET、OracleほかdbMAGIC、組込みシステム開発にも専門体制を組織している。

また、面接により確定した技術者との年間契約によるラボ契約方式も採用しており、中国側のノウハウ蓄積により生産性の向上も図れる形となっている。

人件費は手取りで標準レベルが3,000～4,000元/月、上級レベルでは7,000～15,000元/月。日本で8～10年以上の経験者レベルで10,000元を越える水準となる。優秀な技術者に対しては高いポジションやミッションを与え、やりがいを感じてもらおう務めている。社員は8～9割が瀋陽出身であり、家庭を持つ者が多く定着率は南方よりも良い。

対日ソフトウェア開発部における開発体制は総経理をトップとしたピラミッド型のヒエラルキーで、下はPM（プロジェクトマネージャー）やSE（システムエンジニア）などで構成されている。対日業務については東軟（NUESOFT）とエンジニアを融通することもある。開発部長は随時開発チームに対する改善指示や要員調達を行っ

ており、営業部長は平均月1回、1～2週間という頻繁な出張により日本市場の開拓に努めている。日本の顧客は従業員300名以下の中小企業が殆どだが、東京、札幌、大阪、名古屋ほか各地に20社前後の相手先がある。間接的な顧客として三洋電機、野村総研などの大手企業名も挙げられる。既存の客先の紹介により拡大できた新規顧客が半数以上になるといふ。

同社の姿勢には行政も注目しており、日本からの視察ミッションの訪問時には瀋陽市情報産業局など政府関係者も同行し、行政による対日ソフトウェア開発基地への支援を強調している。また、2007年瀋陽市情報化・情報産業発展計画プロジェクトに同社の動漫ビル及びIT国際クラブ建設計画が認可を受けている。

同社としては日本の地方都市へのマーケティングにも関心を持ち、パイプを広げたいとしている。日本法人は東京八丁堀にあるが営業は行わず、製造拠点として現地雇用のBSE（ブリッジシステムエンジニア）約15名が案件ベースでクライアントである金融機関やメーカーに派遣されている。

同社の課題としては大手企業のニーズに対応するため、開発体制を800～1,000人以上の規模にすることである。また、規模拡大の過程で、日本との安定かつ強力なパートナーシップの構築のため日本企業との資本提携の必要性も将来的には考えている。

このような課題実現に向けた同社の挑戦的なプロジェク

トとして、2007年10月に着工された「瀋陽国際ソフトウェアパーク（SISP）」がある。これは渾南新区内において155万m²の敷地に、瀋陽全体に散在するソフトメーカーを始め、内外企業約1,000社の入居する産業、教育、居住の一体化したハイテクタウンの形成を図るものである。

市街区と瀋陽空港を結ぶ瀋丹高速道路と2010年開通予定の地下鉄2号線の沿線にあり、地下鉄最寄駅は2駅に跨る。資金調達の段階は終了し、行政も優遇政策面で新規入居者に対する賃貸料金の助成を1～2年間実施しようとしている。

投資総額は約60億元、全体で4期に分かれ、2012年の完成を目指す。基幹となるソフトウェア産業区はパーク全体の65%を占め、ソフトウェア・アウトソーシング、BPOアウトソーシング、デジタルコンテンツの各基地を構成するために必要なハードウェアとして、独立したオフィスビルから小型の開発スペースまで入居企業のニーズに応じた施設の建設が予定されている。日本でも誘致プロモーションを行っているが、人件費が安く工数の少ないメリットに着目した沿海地域の国内ベンダが多く入居し、対日オフショア開発を行う傾向が強まるのではないかと考える。いずれにしても東北地区では大連と比肩する最大級のソフトウェア産業パークとして発展するであろう。

3.6.3 日系デパートの瀋陽進出（伊勢丹）

従来から重工業生産基地のイメージが非常に強調されてきた瀋陽市だが、当地は常住人口740万人規模の巨大な商業・サービス業都市でもある。社会消費品小売総額は2006年が1048.7億元。対2000年比較で2倍近く伸び、毎年約100億元の増加を示している。

瀋陽市商業局が行った市内のデパート、スーパー等大型小売業32店舗の調査では、合計商品売上高が139.2億元（前年比13.8%増）で、全市小売総額の13.3%を占めていた。

大型商業施設の開店も急激に増えており、2006年だけでも市内で16もの大型店舗がオープンしている。とくに瀋陽市の2大繁華街の一つである太原街に2008年1月の開店を予定しているのが日本百貨店大手の伊勢丹である。同社は1993年の上海華亭店を皮切りに、天津、上海梅龍鎮、済南、成都で百貨店展開を行っており、瀋陽に続き北京でも2008年秋の開店を目指している。

場所は瀋陽駅前の太原北街歩行者天国に面した一等地で、伊勢丹を含むプラザ全体は「協和商業広場」と名づけ

られ、第1期から第3期に分かれて建設が行われている。第1期にオープンするのが地下2階～地上25階建の複合施設で伊勢丹はここに開店する。第2期には高級ブランドショップなど400店舗程度のテナントが入居、オープンに向けてリーシングが行われている、第3期目には5星級ホテルが立地し、食・住・娯楽が一体化した総合ゾーンが開発される。

第1期の建物は完成しており、内装が進められている。伊勢丹は店舗面積約3万m²、投資総額は2,000万ドル、地下1階～地上7階を占め、食品、婦人・紳士服、化粧品、生活用品、催事場からレストランまで備えられる。

周辺には外資系のウォールマート、パークソン、ニューワールド、中国系の中興大廈、北京華聯、東舜百貨といった大規模店舗が林立しており、市内で最も小売業の競争が激しい地域である。太原街のほかでは、中街、市政府広場、青年大街など瀋陽市の中心街にデパートが集中している。このような状況は市内の大型商業施設分布上の課題とされている。2007年現在、太原街付近は大型デパートが直径1kmの範囲に8店舗も並ぶ極度の集積地区であるが、北部の居住地区には1店のデパートも存在しない。また、市内人口の28%を占める郊外農村地区においては1,000m²を超えるスーパーマーケットもない等の問題があり、商業施設の偏在が消費、流通など地域経済に与える影響も懸念されている。

外資系デパートに関しては、アメリカ、マレーシア、フランス、ドイツ、韓国、台湾などから進出しているが、従来日系百貨店の展開はなかった。「西武」ブランドで五里河地区に進出した瀋陽西武百貨は海外経営権を取得した香港資本により設立されたが、立地に問題があるばかりでなく、高級ブランド販売が中心で、瀋陽市民の消費スタイルから乖離しているとみられ経営的には苦戦している。富裕層も数多く存在しているが、ブランド品は海外旅行で安く購入しているため地元では買わないという傾向もある。

遼寧中部都市群構想においても、瀋陽商業局が中心となって7都市の商業管理部門と連携し、協力目的、達成目標、内容を明示した「商業貿易流通業合作協議書」に調印するなど商業流通に関わる経済資源の流動を活性化させる試みが行われている¹²。合計人口2,200万人という巨大な消費圏に対する期待から地元では域内の商業流通一体化を図るとともに、ブランド化とサービス部門の発展を目指しており、中興大廈、楽購（HY-MALL）の遼陽出店やニュー

¹² <http://www.lnmpc.org/2005-12/2005122992647.htm>

ワールドの鞍山進出検討などが進められている。

伊勢丹の開店は日系大型百貨店の本格的な東北地区への進出であり、中部都市群のみならず、ハルビン - 大連までの地域をも商圏と捉えることができると現地の専門家はみている。整備された高速道路網を通じて自家用車を所有する中間所得層が遠方からも購買に来るというものである。さらに、2008年の北京店オープンにより、点的展開から瀋陽と北京が線で結ばれ、知名度向上によるシナジー効果も期待されるであろう。

重要なのは現地消費者の購買ニーズを的確に掌握し、アソートメントの最適化を図ることである。外国の高級ブランドを中心とした瀋陽西武は前述のとおり苦戦し、伊勢丹自身も山東省済南店が多額の損失により2年で閉店に追い込まれるという経験をしている。上海、天津などの沿海部をみても日系小売業の経営環境は厳しいものがある。

筆者の視点としては、日系デパートの進出を単なる大型小売店舗の開店とするのではなく、日本の百貨店らしさを発揮してもらいたいということである。日本国内で百貨店は文化、流行の発信基地として芸術文芸の紹介、地方物産の展示即売、生活技術のイベントなどさまざまな催事を展開している。近年、地方自治体も上海等で日系デパートを活用した物産展や食品展を開催する事例が増えており、農産品を中心とした地元ブランドのPRを通じて富裕層を中心とした中国市場への展開を狙っている。

このような日本文化の発信基地が、日本への関心の高い瀋陽に作られることは、国民間の相互理解を促進させ、経済交流の進展にも影響を与えることとなる。大連では官製の日本風情街が何らコンセプトを持たずに失敗しているが、衣食住の現場から本場の文化を体験的に伝えることのできるデパートの存在は価値が高いものとなるだろう。

4. グレーター瀋陽と日本との協力可能性

冒頭で述べたとおり、瀋陽では「4大発展空間構想」の展開により、開発地区を東西南北に延伸し、隣接都市との一体化を急速に図っている。遼寧中部都市群構想ではこれを「同城化」と呼ぶ。その具体策として、瀋陽市と隣接する撫順市の中間に瀋撫新城の建設が進められており、現在は用地整備の段階である。また、撫順と瀋陽を結ぶ渾河の汚染解決に向け、行政の壁を超えて環境問題に取り組むプロジェクトも進んでいる。

グレーター化の最大効果は、人口2,200万の大消費地の

形成である。従来、大連への外資系企業進出はヒンターランドに大消費地がないため輸出型企業が多く、長江デルタや京津翼（北京、天津、河北）地域よりも内販型企業の進出に限界があると思われた。

だが、大連の背後に大消費地が出現することで、大連・瀋陽において内販型企業の進出増加が考えられる。特に瀋陽にとっては、強みのある設備機械、自動車、化学産業のほか、商業・サービス業、金融業の進出にも弾みが着くだろう。

都市群構想ではさらに瀋陽、瀋西工業回廊、遼陽、鞍山を経由するフリーウェイ「出海大通道」沿線の開発が重点となる。その目的は营口港の活用である。营口港の対外利便性は大連港と比べ大きな格差はあるが、港湾周辺には鞍山製鉄、大連造船など巨大企業が進出し、ハードインフラもかなり整備が進んでいる。SEDAに進出する日系企業にも大連までの陸送費を嫌気し、3～4割のコストダウンとなる营口から横浜までのコンテナ便を利用するところが現れ¹³、2年後に完成するフリーウェイに期待している。「5点1線」構想の推進で营口港における対外貿易の利便性が向上することによって瀋陽経済圏の発展が飛躍的に促進させることは間違いない。

遼寧中部都市群構想では瀋陽市のセールスポイントやキャッチフレーズ、イメージ新が重点に置かれ、東北振興政策に対する国からの期待も強いことから、地域に対する効果は2～3年後には顕在化するとも言われている。

現地での情報を総合すると、遼寧中部都市圏における日系企業は瀋陽が200社前後、营口では30社程度、周辺各都市ではそれぞれ5～10社程度と思われる。遼寧省の李克強前共産党書記は宮本雄二大使との会談時に、遼寧省の対外貿易500億ドルのうち、対日が100億ドルでトップであるにも関わらず、日本からの遼寧省に対する理解が少ないことは残念であると、日系企業からの積極的な投資を求めている。

日本側の自治体・産業団体としては、総合的な企業代表団よりも金属加工やハイテク、ソフトウェアなど専門性の高い産業視察団を派遣するなど、より実効的なマッチング体制の構築に努めることが求められている。例えば、IT分野においては瀋陽と札幌との交流が進められており、札幌市は中国へのアウトソーシングを進めるため、人材派遣を行うための協定を締結している。また、資源利用開発型や環境保護型産業の方面でも協力の可能性は十分に存在す

¹³同社の場合、以前は大連港を利用していたが、陸送費が高いためシフトを変えた(瀋陽から营口まで2,000～4,000円/20f)、船賃(1,200～1,300円/20f)は营口、大連ともそれ程変わらない。

る。日本としても、グレーター化する瀋陽における規模の経済の拡大、集積力・多様性の高まりに応じた協力が必要であろう。

筆者略歴

筑波昌之

1960年11月生まれ

ERINA経済交流部部長代理・調査研究部研究主任

ハルビン工業大学国際経貿関係学院顧問研究員

新潟県知事政策局国際課副参事

参考文献・資料

「中国東北地方の産業開発の動向」関満博、経営情報科学 Vol. 5
 「中国瀋陽工業の現状と発展戦略」関満博、経営情報科学 Vol. 6
 「北東アジアの産業連携 / 中国北方と日韓の企業」関満博著、新評論
 「中国東北振興政策の動向と今後のポテンシャル」筑波昌之編、ERINA booklet (Vol. 6) ERINA
 「中国・東北地区の経済動向」在瀋陽日本国総領事館経済班
 「瀋陽外商投資指南2007」瀋陽外商投資指南編集委員会
 「瀋北新区投資指南」瀋北新区総合服務中心
 「瀋北新区蒲河新城投資ガイド」瀋北新区蒲河新城外経貿局

「棋盤山投資指南」瀋陽棋盤山国際風景旅游開発区
 「瀋陽経済技術開発区投資指南」瀋陽経済技術開発区
 「瀋陽渾南 北方浦東」瀋陽市渾南新区管理委員会
 「瀋陽細河経済区投資誘致ガイド」瀋陽細河経済区
 「瀋陽近海経済区材料匯編」瀋陽近海経済区管理委員会
 「瀋陽金融商貿開発区 東北金融中心投資指南」瀋陽金融商貿開発区管理委員会
 「瀋陽満融経済区招商冊」瀋陽満融経済区
 「中国・蘇家屯対外招商項目」蘇家屯人民政府
 「中国・遼寧瀋陽胡台新城」新民市人民政府
 「遼寧康平経済開発区招商指南」遼寧康平経済開発区
 「遼寧（营口）沿海産業基地」遼寧（营口）沿海産業基地管理委員会
 「瀋陽出口加工区投資指南」瀋陽出口加工区管理委員会
 「瀋陽国際ソフトウェアパーク」瀋陽国際軟件園
 「瀋陽日本中小企業パーク」瀋陽日本中小企業パーク
 「瀋陽蒲河新城可利用土地与項目分布示意图」蒲河新城管理委員会
 「Dalian Whenever 2007. 9」五洲傳潘出版社
 「日中経協ジャーナル2007.2,8,10」財団法人 日中経済協会
 「瀋陽年鑑2000,2005,2006」中国統計出版社
 「中国日系企業要覧（2006-2007年版）」日中展望出版社
 「中国進出企業一覽 上場会社篇2007-2008年版」蒼蒼社
 「瀋陽大城区図」山東省地図出版社
 「瀋陽居民購房指南図」山東地図出版社

The Developments in the Construction of Development Zones and in Japanese Enterprises in Greater Shenyang

TSUKUBA Masayuki,
Deputy Director, External Relations Division,
and Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA

Overview

Following the start of the Northeast revitalization policy of 2003, in Liaoning Province they have been pushing forward with the development concepts of: the "Three Major Plates" of the Central Liaoning City Cluster, the Liaodong Peninsula, and the Liaoxi area (western Liaoning Province); and the "Five Points and One Line" which places priority for development planning on five coastal zones.

Within these, in the Central Liaoning City Cluster concept, the expansion of the municipal functions of the provincial capital of Shenyang at its center-or the formation of "Greater Shenyang"-has become one of the central aims. With "Greater Shenyang" as the buzz-phrase, there comes the idea of "Four Big Development Spaces" which aims at building up development districts for the outward distribution of industry in all directions and an upgrading as an industrial city.

In the first half of this paper, I will give a summary and examination based on the "Four Big Development Spaces" concept, first regarding the city as a whole becoming a development zone, and then concerning the future situation of outward expansion in Shenyang.

In the second half, along with commenting on the problem area of 60% of investment being in real estate, and in addition to the latest developments in foreign capital inflow, I will expound on the following; the data broken down by area, time, and industry for the actual situation in making inroads into China by Japanese companies, and the developments in 2007; an analysis regarding the current status and problems of the unfolding developments on the ground; the changes to Shenyang's preferential policy for attracting Japanese foreign investment; the developments in Japanese public institutions; concrete examples of setting-up in business; and projects which will demand attention in the future.

In general, sales and gaining ground in the domestic Chinese market and supplies to already established plants are frequently mentioned as the aims of Japanese enterprises' setting-up in Shenyang. This is for the reason that the lead time for shipments is long, as Shenyang is not a coastal district and doesn't have its own port.

The greatest effect of the emergence of "Greater Shenyang" is the formation of a large consuming region of 22 million people. As there is no large consuming region in the hinterland, there are many export-oriented businesses within the foreign-funded enterprises setting up in Dalian, and the setting-up of domestic sales-oriented businesses has been limited. Yet with Shenyang set to become a large consuming region, it is thought that inroads by companies into the region will increase. Furthermore, I also bring into view the Shenyang economic region's spectacular development, via the increase in the convenience of Yingkou port under the progress in the "Five Points and One Line" project, and I have made suggestions relating to the possibility of Japanese cooperation which meets the growing scale of economic expansion and build-up of strength and diversity in Greater Shenyang.

遼寧中部都市群における航空・海上の国際物流の現状と展望

東北大学工商管理学院教授・物流系統工程与管理研究所所长 戩 守峰

要 旨

世界のあらゆる物流産業は都市を中心に展開している。物流において遼寧中部都市群が占める地位はその経済的役割と交通面でのレベルで一致している。物流産業から見ると、遼寧中部都市群の物流体系は、適切な地理的位置、総合的輸送ネットワーク、貨物貯蔵・輸送設備、物流情報通信システム、物流管理システム、物流サービスなどから構成される。

1 遼寧中部都市群の良好な地理的条件

1-1 交通条件の優位性

瀋陽を中心に150kmを半径として円形を描くと、少なくとも鞍山、撫順、本溪、営口、遼陽、鉄嶺の7都市がその中に入る。これを遼寧中部都市群(瀋陽経済圏)と称する。ここには東北三省の主要な幹線が入り込んでおり、遼寧省全体、さらに東北三省を貫通する交通の大動脈地区となっている。

特に営口市は、地域内にある各都市と隣接しており、海への最短距離にある。営口港での原材料取扱いが極めて多い鞍山・本溪までの距離はわずか100~150km程度である。設備機械製造基地、化学工業基地、食糧基地としての瀋陽、遼陽、撫順、鉄嶺などの都市も営口港から250kmの半径内にある。営口港の直接的な経済的後背地としての遼寧中部都市群からの貨物供給量は、常に営口港取扱量の65%を占めている。

1-2 総合的な輸送網

遼寧中部都市群には近代的交通輸送ネットワークが密集しており、現在すでに港を起点として、鉄道が動脈、道路が骨格となり、民用航空、パイプライン、海上輸送の5種類の輸送方法を組み合わせて、四方に通じる総合的立体的な輸送網が形成されている。

圏内の道路の総距離は23,905kmで省全体の47.4%を占める。その中で、高速道路は766kmで省全体の46.8%を占めている。キ口密度は毎100km²につき36.8kmである。1万人あたりでは11.2kmを有する。

圏内には瀋陽桃仙国際空港、鞍山空港がある。瀋陽桃仙国際空港は新ターミナルが建設され中国東北部において最大の国際空港となった。現在では10数の国際路線が開通され、2003年の貨物輸送量は9万トンとなり、瀋陽及び東北地域の対外貿易需要に応えている。

営口港は中国国内主要10港湾の一つで、東北では第2番目に大きい。生産性を有するバースは27で、中でも鯉魚圈

港には18バース、万トン級以上が15バースある。現在までに世界の40余国・地域の100余港と輸送業務関係を構築し、2004年までに年間6,000万トン、60万TEUのコンテナ貨物を取り扱っている。

1-3 貨物の貯蔵・輸送施設

経済圏内においては、道路輸送ステーションが129カ所、そのうち貨物ステーションは45カ所あり、商品輸送の利便性を高めている。瀋陽は中国物流の重要な都市として、東北三省の商品貿易と交通の中核となっている。

商品流通業務と倉庫業務は発達しており、「瀋陽市現代物流産業発展計画綱要」の目標によると、将来的な瀋陽物流産業の発展方向として北部鉄西設備機械製造物流パーク、東部瀋海自動車物流パーク、西部張士総合物流パーク、蘇家屯総合物流パークなどが特徴のある近代的物流パークとなる。

瀋陽市の第2、第3環状線周辺が発展の重点地区であり、鉄西、張士、瀋海、弧家子、北駅、桃仙、渾南、小韓屯など8カ所の物流センターと30余りの3PL物流企業ができる。

蘇家屯物流基地はまだ計画中であり、鉄西新区改造は生産財の物流センター建設を予定している。瀋海物流パークも鋭意計画中で、張士物流パークは中国外運遼寧有限公司瀋陽物流中心、台湾頂通物流公司など国内外の優良企業を誘致した。宝山製鉄所鋼鋼材加工配送センター、遼寧国際貨物輸送センターなど一部の物流プロジェクトが建設中である。

中国遠洋運輸(集団)総公司、中海集団物流有限公司、中国物質儲運総公司、中国鉄路工程総公司など国内の大型物流企業も瀋陽に進出し、物流業務を開始している。多くの物流基地の建設及び物流施設の近代化レベルの持続的な向上が、瀋陽における物流サービス提供可能な地域のために良好な基礎的条件を作り出した。

港湾物流施設からみると、2004年末までに営口港ではコ

ンテナ、石炭、精製油、液体化学品、鉱石、穀物など専用バス6カ所と近代的物流パークを建設した。また、港湾の建設は一層急ピッチで進み、瀋陽渾南新区で保税物流パークが建設され始めている。これが完成されると、地域の経済コストが減少し、物流スピードの向上に役立つ。

1-4 物流情報システム

物流インフラと密接な関係を持つ情報システムは主に道路交通関連インテリジェント情報システム、通関情報管理システム、港湾海運情報管理システムなどを包括している。現在、地域内の情報システムの建設はまだ初期的段階にあり、营口港が比較的進んでいる。

营口港では局域ネットワーク管理に基づく情報システムを作り上げ、生産物・業務管理情報システムを開発、応用した。また、瀋陽では早くから主要道路中枢計画とその建設を実施し、情報指揮センター1カ所、貨物輸送ステーション8カ所、旅客輸送ステーション7カ所、合計15カ所の主要道路中枢プロジェクトを完成、道路交通における情報システムを整備した。

2 遼寧中部都市群の物流一体化プロセスにおける課題

2-1 管理体制面での障害

現行体制からみると、縦系にある部門セクショナリズムの問題と横系にある地域セクショナリズムの問題がある。鉄道、道路、海運、航空、パイプライン輸送の行政管理は異なる部門に分かれており、統一的な計画配置が困難であるとともに、海運、鉄道、道路、航空輸送の基準、収税関係基準、通関手続が異なるといった難しい問題にも直面している。

また、行政主体の管理システムにおける評価基準が異なり、各地域に対する物流企業の市場参入許認可のための様々な証明や資料の審査などや行政による法律執行、市場管理、政策体系などの諸側面において各都市が勝手な運用展開を行っており、地域間では調整しにくく、同様に管理上でも縦割り・横割りのような弊害が発生している。

2-2 産業発展の過程にある具体的な困難

まず、物流市場の不透明さが市場の効率と市場を主体とする取組みに深刻な影響を及ぼしているため、物流市場における情報交換と問題処理のための物流情報ネットワークを構築する必要がある。

また、道路建設のスピードは速いものの、地域間の連携がうまくいかず、道路輸送ネットワークには一層の改善が必要である。一部の地域では深刻な渋滞がある反面、ある

地域では利用が不足しており、重複建設やレベルの低い開発といった現象が起きている。

そのほか、経路と結節点がうまく組み合わせず、各種の輸送方法の連携不足、地域の配置の不合理的、交通輸送インフラと経済発展の需要の不一致といった問題がある。

例えば、物流の重要な中枢である营口港では、列車運行が未だに不足しているため、地域内での多様な方法による複合輸送やスピード化の需要を満たすことができていない。

業界基準が未だに欠落しており、物流一体化を実現するためには、業界基準を統一しなければ企業が連合することが難しい。しかし、国内では物流産業が興ってから発展までの過程がわずか数年程度の状況であり、多くの業界基準はまだ制定段階にあるため、物流企業間の協調と意思統一が非常に困難である。

また、船舶大型化と港湾開放化のニーズに適応し、港湾輸出入手続の電子化、ワンストップサービスの実現に向けて、手続の一層の簡略化、業務効率化を向上させなければならず、道路、港湾、空港など物流インフラの社会資本をさらに充足させなければならない。

さらに効率の低い商業慣例、貨物運送企業が商品代金を持ち逃げするようなモラルハザードの問題、一部区域にみられる自動車強盗や通行料詐欺なども今後解決すべき課題である。

3 遼寧中部都市群の物流一体化を加速化するための政策提言

実際、地域物流の土台構築に必要なことは、その構成に及び各要素の整備であり、インフラ、物流施設、物流業界基準など多方面にわたって統一的に計画配置して、協調的に発展させなければならない。そのためには、物流一体化を推進する中で政府の役割を積極的に発揮させていく必要がある。

地域物流一体化は、多くの政策、社会的施設などのマクロ的要素と適切な条件を持ったリーダーシップと支援を必要とする。これらの政策は、行政機関によって主導的、積極的に推進されていかなければならない。地域物流一体化の発展は地域協力レベルの向上と協力方法の革新によって決定されることが多いと考える。

3-1 制度化した協調メカニズムの設立

海外における経験が、地域物流一体化のための強力な行政組織による保障と協調メカニズムの必要性を証明している。そのため、遼寧中部都市群の地方政府では、物流に携

わる各管理部門と物流関係協会がリードして物流産業地域発展調整チームを組織し、地域物流発展産業政策に向けた協力、地域物流産業発展計画の策定、産業リンケージの構築、地域内における大型物流インフラ建設協力、地方保護主義の撲滅などといった共通する重要課題に対して、全面的に交流、検討を行い共同して発展する必要がある。

それによって始めて、産業面、交通インフラ面、規範面での連携が実現されていく。また、協調の内容については、従来のような対話、接触、交流などの非制度的協調から組織的協議、地方立法策定などの制度的協調へと次第に変化させる。

そのような協調メカニズムを通して、地域間、経路と結節点間、各種輸送方法間の合理的配置を実現して、低レベルの重複建設を解決し、地域エゴイズムに基づいた貿易障壁と商品流通障害を排除することによって、地域物流一体化の構造を共同して構築し、完備された機能と広範な管轄領域を有する地域物流ネットワークを設立する必要がある。

3- 2 地域物流システムの合理的な計画

地域計画は地域の協調的発展を解決するための有効な手段であり、市場化への改革は地域協調メカニズムを構築するための根本的措置である。地域の物流計画は、鉄道と道路を含めた地域物流の基盤を重点とする総合的幹線ネットワークを中心に、とりわけ大きい地域内の結節点の位置と規模に関する計画を立案しなければならず、同時にそれらに対応する情報基盤の計画も策定しなければならない。

物流計画は、地域物流の規模配置や開発スケジュールを明確にすること、および財政融資、土地管理などの面での支援を提供することに重点をおくべきである。経済運営部門では、近代的物流と本部部門の運営に重点をおく必要がある。

交通幹線・中枢の建設計画を統一的に策定した上で、生産力や物流の現状に関する広範な調査を通じて、各種の輸送方法を連結する可能性を検討し、地域内における物流パークの空間的配置、用地規模と将来発展状況を考慮して立案することが求められる。

3- 3 複合輸送を目標とした圏内の物流ネットワークの最適化

まず、地域内にある各地区の資源状況と比較優位性に基づいて、物流相手先の資源、交通輸送や倉庫設備などの情報資源を整理統合し、多元化した輸送モデルを押し広めて、多種の方式を連結した複合輸送の割合を向上させる。各種

輸送方法の競争と協力、荷主の自由意志による選択を通じて、貨物輸送量のバランスがとれた交通輸送システムを形成させることによって、輸送全体の効率化を高めていく。

また、既存の交通インフラ条件のもとで、港湾、道路、鉄道などの物流ネットワークの建設を継続的に最適化すべきである。特に、圏内でブレイクポイントのない交通施設の実現に努めなければならない。例えば、営口港の複合輸送能力を積極的に向上させるために、地域間の鉄道輸送能力を重点的に発展させ、物流一体化のレベルを向上させる。

7都市間の道路の横断的結合を強化して、地域間の商品輸送コストの減少を図る。遼陽、本溪などの地域の貨物輸送ステーション建設を推進して、貨物輸送の回転効率を向上し、回転時間を短縮する。物流管理部門、都市建設、道路交通管理部門は相互に協力し、都市物流拠点と市街地における物資集荷・配送拠点の設置を整備し、幹線道路の輸送と市街地配送の機能転換を実現しなければならない。

3- 4 物流基準の統一による地域物流発展の基盤整備

地域物流の発展においては、物流需要への適応を基礎として、近代的物流体系に参画する各部門、各ポイントの間で設備規格、技術性能、情報基準の統一を行うことが強調されている。そのため、地域物流の全面的発展を推進するために、まず用語、測定方法、技術、情報伝達、物流業務、サービスなどの面で基本的な標準化を強力に進める必要がある。

先進水準に遅れている基準を淘汰し、グローバルな物流業者と相互に共有でき、国家基準の下でさらに細分化された標準を設定するとともに、応用可能な協調性と弾力的な組織化を進めることが肝要である。

3- 5 物流情報化の加速と地域物流の発展レベル向上

地域という視点から物流発展における情報化の地位と役割を考える場合、情報システム、コントロールシステム、電子データ交換システム(EDI)、衛星ナビゲートと全地球測位システム(GPS)、移動通信、CD-ROM電子マップなどを総合的に利用して、地域発展レベルに基づいてできるだけ早く物流技術政策を制定することを提案する。それによって、各地で独自に建設してきた物流情報システムが協調させられる。近代物流発展の主体として、基準化したネットワーク技術を利用し、各地域に散布している物流企業を繋ぎ合わせる。かつて、物流企業はあるがネットワークが形成されず、ネットワークはあるが物流企業がないという状況を変え、一体化する物流サービスのプラットフォームを構築する。

3-6 大型近代化物流企業の地域をまたぐ発展の奨励

近代的物流企業制度の設立から始め、地域的な物流システムの主体を構築する。地域物流システムの発展には数社の競争力を有する近代物流企業の実在を必要とする。そのために、旧来の伝統的物流企業の改造を行い、近代的企業制度の設立をきっかけに、企業を導びき合併、再編、共同経営、市場からの撤退など多種の方法により「強強聯合（訳注：強い者同士による結合・連携）を実行することが求められる。経済圏内の大型物流企業による各都市の支社開設を奨励し、統一かつ開放的な物流市場の創出を加速させる必要がある。

3-7 瀋陽と營口が重要な中枢として役割を發揮

地域の中心都市、また東北三省の重要な交通中枢、国際物流都市として、瀋陽市は周辺への波及効果を發揮し、遼寧中部都市群の物流一体化プロセスにおける中心地と成長点の役割を果たす必要がある。

また、營口港は口岸の優位性を十分に利用し、港湾機能を改善、取扱能力を向上させ、輸送ネットワークによる内陸地域への利便性を高め、遼寧中部都市群の迅速な発展に向けた口岸需要を満足させることが求められる。

瀋西部の「出海ルート」建設プロジェクトがスタートしたことによって、遼中県は旧工業基地振興と沿海開放という二重の優位性を持つ地域となった。瀋陽近海物流港などのプロジェクトによって、遼中県は国内外物流の集散地になり、瀋西工業回廊、さらに東北三省の国際物流ルートにも位置づけられた。營口港の関係者は、營口港が築き上げた瀋陽内陸港が東北地域企業の物流中継拠点になるだろうとみている。

營口港が遼中近海経済区に定着したことで、「5点1線」沿線の諸港湾はますます重視されるようになった。「大連信風集団」は担保、コンサルティング会社とともに近海経済区で3億円を投資し、「大連信風集団物流センター」を設立する。同グループの崔立君理事長は、「大連の海運企業は營口港とともに近海経済区を共同開発していこう」と述べている。

瀋陽近海経済区物流港は、敷地面積600ムー（約400km²）で、物流センター、情報プラットフォーム、保税パーク、港湾区などを含め、2期にわたる整備が計画されている。

計画では、2009年に第1期プロジェクトが竣工し、総合的物流サービス、貨物保管などの機能が備えられ、「中海集団」、「中遠集団」など国内外の大型船舶会社の進出が実現する。また、瀋陽で直接、船腹予約や海運貨物引替証の

発行ができ、実質的に瀋陽を積載輸送窓口とすることができる。

物流港の建設開始に伴って、近海経済区内にある大半の企業の輸送方法が陸運から海運へと転換される。これにより企業の物流コストを大幅に節約できると同時に、瀋陽の物流センターの前進を実現し、營口港をさらに瀋陽に近づけることができる。

2007年には、瀋西工業回廊を軸に、瀋陽から營口までのフリーウェイの自動車専用道路を建設する予定である。全長153.5kmで一部区間は一級道路の基準に達し、双方向6車線道路で、完成後は瀋陽 - 營口線、瀋陽 - 大連高速道路とともに、瀋陽から營口までの主要道路の一つになる。

遼寧省は近代的物流業の発展のため、「近代的物流業発展計画綱要」を制定した。瀋陽、大連、錦州を中心に、全方位・多方面の近代的物流サービスネットワークを構築し、東北に立脚しながら全国に放射し、北東アジアに面した世界各地にサービスを提供する近代的物流センターになることを目標とする。

地域経済発展の経験から言えば、地域物流の発展は一つの中心都市を核とし、その他の都市と交錯的かつ相互補完的な発展構造を構築することが一般的である。

現在、遼寧省は、瀋陽を核とする遼寧中部都市物流圏及び大連、錦州を核とする沿海物流帯を初期的に形成しており、物流の中心都市を核とし、総合的かつ専門的な物流パークを結節点とする近代的物流サービスシステムの枠組みを基本的に形成している。この枠組みを構築する中で、瀋陽は極めて重要な役を演じているのである。

3-8 「区 - 港リンク」を推進

「区 - 港リンク」は、港湾区域の優位性と保税区の機能優位性を合わせ、保税区政策が港湾区域でも享受できるようにし、港湾と保税区との間の区域リンク、機能リンク、情報リンクを実現することを指し、国際的に通用できる自由貿易区の発展モデルである。

港湾建設の加速、専用埠頭の建設、近代化された港湾サービスの提供、港湾機能の完備のほか、營口港で保税物流園区（区 - 港運動）モデルの実施を促進し、瀋陽保税物流園区の建設を加速することは、対外経済の物流コストダウンに有利であり、この地域への国際資本、技術、情報などの進出と波及をスピードアップさせることができる。

3-9 重要課題に対する調査研究を強化

地域物流一体化の問題点に対しては、迅速に協調して対策を講じることが求められる。例えば、域内各都市の物流

企業の営業許可書については相互認可制度を施行し、大型物流企業が一つの場所で登記できるようにする。税金の統一的な申告・納付を許可し、企業側の不必要なビジネスコストを減らすなどである。

域内では道路通行料の徴収所が多すぎて、絶えず「乱収費」の問題が起きており、地域をまたいで債務不履行など物流発展に影響を及ぼす問題については、先進国の経験を参考にしながら、地域の実情と結びつけて解決していくことが必要である。

アメリカの高速道路は料金所がほとんどないが、電子システムを導入しているため、自動車の運転に影響しない。道路補修の財源は3つあり、1つはガソリン税である。これはアメリカの道路補修資金の主要な原資である。2つ目は民間資本投資により建設された橋梁、道路、トンネルが料金徴収の形で直接的に投資を回収することである。3つ目はトラック運送会社が、輸送量に応じて高速道路費用を徴収することであり、これら問題の解決も切迫している。

また現在、物流産業発展の局面においては不明な部分が多く、域内各市の物流資源を全面的に調査すべきである。各地区、各部門、各業種の倉庫施設・輸送能力の種類、構成、分布、稼働率、さらに近代的物流への対応力などを重点的に調査することによって、マクロ政策を制定する際の信頼できるデータを提供することが肝要である。

遼寧中部都市群の物流一体化を実現するため、ハードウェア建設のみならず、ソフトウェアの構築と新機軸の打ち出しが重要かつ困難な課題である。多くの貨物を迅速に輸送するため、有形無形の努力が必要である。

4 遼寧中部都市群の物流ビジョン

第10次五カ年計画期間内において、遼寧中部都市群の物流発展建設は、瀋陽市を中心に、營口、撫順、本溪、鞍山、鉄嶺、遼陽を支点とし、高速道路を骨格、鉄道を動脈、物流パークを牽引車とし、貨物輸送拠点・商業貿易市場を従えて、瀋陽国際空港、營口港を窓口、7つの都市をつなげ、世界各地に到達できる物流ネットを建設することが図られた¹。

4-1 道路建設

2006年、遼寧省中部都市群の道路延長は43,705キロメートルで遼寧省の45%を占め、2級以上の道路が8,253キロメートルで18.8%を占めた。これは全省平均より1ポイン

ト高い。中部都市群の等級に入る旅客ターミナルは107カ所、等級に入る貨物ターミナルは41カ所で、全省のうちそれぞれ56%と46%を占めている。

第11次五カ年計画の間には、全省高速道建設の計画距離は2,090kmで、3段階に分けて実施される。省内ルートは6本で、1,311kmが建設される。

鉄嶺 - 承德、瀋陽 - 通遼、丹東 - 通化、朝陽 - 赤峰、撫順 - 梅河口、撫順 - 通化の路線プロジェクトが区域内を通り、5ルートの建設延長距離は697kmである。

改築プロジェクトとしては、瀋陽環状線、丹東 - 海城、瀋陽 - 康平、桓人 - 永陵、空港道路などがある。港湾貨物の輸送ルートは3本、延長82kmで大連湾、大崋湾、長興島などを含む。

2010年までに、全省の高速道路延長を4,000kmとし、ほぼ全ての各県の通過を実現させることで、開放型道路ネットワークが形成され、効果と利益が十分に発揮できる。中部都市群と他地域・港湾など連携を強化し、良好な発展のための交通施設を整備することが期待される。

2007年から遼寧中部都市では輸送力の調整を実施し、輸送効率を高め、コンテナ、リーファー、ばら積、タンクローリーなどの専門車両の発展を推進しており、高速道路、幹線道路に適應する大型トラックや自動車車両を重点的に発展させている。

また同時に、輸送インフラを建設し、施設資源の共有を実現させている。瀋陽 - 彰武高速道路は2007年に工事が完了し開通する見込みである。遼寧中部の環状路である本溪 - 遼中 - 新民、鉄嶺 - 朝陽高速道路は2008年には完成し開通する見込みである。

それ以外は、遼寧省は瀋陽 - 吉林、撫順 - 梅河口、瀋陽 - 康平、撫順 - 通化などの高速道路プロジェクトの準備作業を推進し、高速道路の早期着工に努力しており、また遼寧省では桃仙国際物流園区、瀋西物流園区、瀋北物流園区の建設を進めている。

このように経済圏では機能整備が徐々に進められ、先進的な近代的物流センターの形成や域内における貨物輸送インフラの共有が実現されつつある。

同時に、瀋陽を中心に撫順、本溪、鉄嶺、遼陽の4市を結ぶ延長215キロメートルの軌道電車の工事が2008年オリンピックまでに開始されることも有望視されている。そのうち、瀋陽 - 撫順の距離は最短で30kmとなる。瀋陽 - 遼陽は59km、瀋陽 - 本溪は62km、瀋陽 - 鉄嶺は64kmである。

¹ なお、港湾建設については、筑波昌之編『中国東北振興政策の動向と今後のポテンシャル』ERINA booklet (Vol.6)、2007年3月 52～54ページ参照。

完成後は瀋陽地下鉄の黎明文化宮駅から出発し、撫順の盛城街まで僅か30分の距離となる。この時間短縮は、瀋陽 - 撫順間の高速道路による走行時間を短縮させるだけではなく、瀋陽市内における2区間をつなぐ時間よりも短くなり、また、瀋陽から遼陽、本溪、鉄嶺までの時間も僅か1時間で結ぶこととなる。このようになれば、瀋陽を中心とした周辺都市4市の「1時間交通圏」が形成される。

4-2 瀋陽空港の建設

4-2-1 東北地域における経済発展の拠点空港建設

改革開放以来、とりわけ東北振興という基本的な国策が実施されてから、東北地区の経済は迅速かつ健全な発展の勢いを保持している。2005年の地区全体生GDPは17,129.9億元で、全国GDP8.7%を占め、前年比13.2%増であり、全国GDPの増加速度より4.3%も高い。

このうち、遼寧省のGDPは8,005億元で、12.3%増であり、地区全体の46.7%を占めた。瀋陽市は、2005年にGDP2,084.1億元を実現、前年比16%増で、全省GDPの26.0%を占め、全国ベスト100都市の第9位となり、全国で最も活力のある10大都市の1つともなった。東北地区経済の強い成長力はリーダーとしての瀋陽が、中枢となる空港を建設し、東北地区経済の迅速な発展を後押ししていくことを必要としている。

4-2-2 瀋陽拠点空港建設の実行可能性

▶ 瀋陽建設に有利な4つのチャンス

中国共産党第16期代表大会が東北などの旧工業基地振興政策を打ち出してから2年余りで、国は旧工業基地に関する4項目の政策と5項目の支援策を公布し、重要な改造プロジェクトには直接投資を行った。東北振興政策は、瀋陽の中枢空港建設に有利な物質的基礎と大きな市場条件も提供とするチャンスの創出となった。

中国の民間航空業は2004年以来急速に成長した。第11次五カ年規画期間中、毎年の航空会社における増強輸送力は140余機で、さらに増加する傾向を呈している。民間航空の急速な発展もまた瀋陽空港の建設を促進するもう1つのチャンスである。

中国民用航空総局が「支線航空運送発展の促進に関する意見」を公布し、支線航空の発展について一連の支援策を制定した。とりわけ、11-5規画草案の中で、民用航空総局が制約を緩和して、開放の拡大を明確にしたことは、瀋陽空港がさらに多くの国際路線を開拓し、ネットワーク化された中枢の航路網を発展させることに極めて有利な条件を提供したため、これも瀋陽空港の建設に1つのチャンス

を提供した。

現在、南方航空北方公司、深圳航空瀋陽分公司および設立計画中の東北航空有限公司といった航空3社が瀋陽をハブ空港としている。11-5規画期間内には、航空3社及び中国国際航空、東方航空から輸送力の一部助力を得ることができる。

▶ 4つの優位性が瀋陽の中枢空港建設に保障を提供

瀋陽は中国東北地区南部の中心地に位置する。中国東北経済圏と環渤海経済圏の重要な結節点にあり、北東アジア地域の内陸部でもある。ここはまた、ユーラシアランドブリッジの一端であり、中国東北地区が対外貿易と国際交流を行うための重要な中枢である。東北地区における網の目のような航空ネットワーク発展のため、瀋陽は極めて恵まれた位置にある。

瀋陽は遼寧省の中部にあり、瀋陽から100kmの半径内に、鞍山、撫順、本溪、遼陽、營口、鉄嶺を含む7都市によって構成される瀋陽経済区(圏)が構成される。

地理的位置が極めてよく、内陸範囲が非常に広大であるため、瀋陽空港は典型的な大都市共用型の空港になっている。

2005年4月、遼寧省が中部7都市連合会議を開き、『遼寧中部都市群「瀋陽経済区」協力協議』を共同して締結し、瀋陽経済圏の建設が全面的にスタートした。瀋陽経済圏の飛躍は、遼寧ひいては東北地区経済の発展に強い推進力と放射力を与え、中枢としての瀋陽の建設に直接的な経済的ファクターを提供するだろう。

瀋陽は、すでに密集した道路網において「三環五射」という構造を形成しており、総延長距離数は5,330キロとなっている。予測によると、2010年までに、「三環九射一國境通過」という新たな構造が出来上がり、総延長距離数は8,282キロに達する見込みである。そのうち、高速道路は609キロに達する。鉄道は八方に通じ、陸上運送がさらに快速かつ便利になるため、本地域内の物流発展に対して、顕著な優位性を有する。

瀋陽空港は、規範化した会社法人の管理構造を持ち、良質な空港の資産と重要な業務条件を有するため、近代的な企業制度の確立に有利である。ハードの条件が優れており、航空と陸上輸送における連携が保障できる。そのため、航空会社とその取引先に信頼性と安全性の高い保障と全方位的の上質なサービスを提供できるようになる。

予測としては、国民の平均収入が2,000ドルに達し、航空旅客数が増加し始めて、旅行距離が1,000キロ以上となった場合、飛行機が理想的な交通方式となる。また、空港の旅客取扱量が年間640万人を超える場合は、大型国際中枢

空港となることができる。

2005年には瀋陽市全体のGDPが2,240億元、一人あたりGDPが2,000ドルを超えており、都市住民一人あたり可処分収入が10,045元、農民一人あたりの平均純収入が5,050元となっている。

2010年に、瀋陽全体の経済力は10 5 計画末期より倍増し、一人あたりのGDPは5,000ドルを超え、都市住民一人あたり可処分収入は18,000元、農民一人あたり平均純収入は9,000元になる。また、航空旅客は大幅に増加する見通しであり、近年の桃仙空港における旅客取扱量の急速な増加がその実例となるだろう。

桃仙国際空港に近接する渾南新区は、国家ハイテク技術開発区があり、多くのハイテク技術産業と航空運送に適応したハイテク製品が集積しているとともに、瀋陽における近代的な文化・スポーツ、コンベンションセンター、ハイテク製品の研究開発・製造輸出基地でもある。2010年GDPは1,000億元を超える見込みであり、強大な産業で空港物流パークを発達させるだろう。

瀋陽桃仙空港は、また中国の6大基幹空港の1つでもある。地域内には、人口100万都市が12カ所ある。この意味からも瀋陽桃仙空港は、遼寧中部都市群の共用的空港である。

表1 瀋陽桃仙空港の流量予測

	地区人口(万人)	旅客取扱量(万人)	貨物取扱量(万個)
2010年	2,000	978	20
2015年	2,200	1,723	60
2020年	2,400	2,775	70

(出所) 瀋陽空港集団「航空城工程初步可行性研究报告 - 2006」の予測データより作成。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

筆者略歴

戢守峰

中国・東北大学工商管理学院教授

東北大学物流系统工程与管理研究所所长

中国“物流師”資格専門家委員会委員、瀋陽市政府諮詢委員会委員

所属学会: 中国物流学会(常務理事)、中国商業学会(理事)

遼寧中部都市群の自動車産業の現状と展望

- 中核都市・瀋陽市を中心として -

(前編)

現代文化研究所主事研究員 八杉理・ERINA 調査研究部研究員 朱永浩

要 旨

遼寧省の地域開発計画「遼寧中部都市群」形成が推進される中、中核都市となる瀋陽市の役割が注目されている。本稿で取り上げる自動車産業は、近年、瀋陽市を中心として省の基幹産業の一つと位置付けられ、急速に発展している。

その産業基盤形成に向う各級行政機関の取り組み、および具体的な振興策をレビューしつつ、自動車市場の成長を背景にした企業の集積度合いが加速したことを確認した。

そして、国有・民営・外資といった資本形態の異なる3つの類型に分類し、具体的なケーススタディを取り上げながら、各類型の完成車と部品メーカー間の取引の特徴について検討する。

以上を通じ、瀋陽市の自動車産業育成の課題と、今後の日中韓との間のビジネス上の可能性を展望する。

キーワード：瀋陽市、自動車産業、自動車部品、集積動向、取引状況

目 次

(前編)

1. はじめに
2. 瀋陽市の自動車産業の現状
 - 2-1. 急成長する中国の自動車産業
 - 2-2. 拡大する瀋陽市の自動車産業
3. 瀋陽市の自動車産業振興策
 - 3-1. 自動車産業集積に向けた各級行政の取り組み
 - 3-2. 瀋陽市大東区の事例

(後編)

4. 瀋陽市の自動車メーカー・部品メーカーの集積動向
5. 自動車メーカーの特徴と部品調達政策 - 資本形態の3タイプ
 - 5-1. 華晨金杯 (Brilliance Auto) のケース
 - 5-2. 華晨宝馬 (BMW) のケース
 - 5-3. 中順汽車 (Polarsun Motor) のケース
 - 5-4. その他の自動車メーカー・部品メーカー
6. 終わりに - 瀋陽市自動車産業にとっての課題と展望

1. はじめに

近年、中国中央政府の東北振興戦略の実施を背景に、東北地区各省の地域開発計画が次々と立案され、中核都市

から周辺中小都市への経済浮揚効果が期待されている。遼寧省においても「遼寧中部都市群¹」が提唱され、インフラ整備や広域経済圏の形成などの取り組みが進められている。

なお、中国における地域開発政策を分析する上で、最近では地方都市の産業集積動向に注目が集まっている。例えば、上海市を中心とする長江デルタや、広州市周辺の珠江デルタでみられる地域での産業集積について、その形成要因となる政策や担い手(企業動向)の研究が多数ある(加藤 2003、朽木 2007、他)。他方、遼寧省においても、産業集積形成が今後の持続的かつ自律的な経済発展の大きな課題として、特に石油化学産業、自動車産業、ハイテク産業、機械産業などを基幹産業と位置付ける集積状況についての分析がある(唐 2006)。

遼寧省政府は2005年1月に「遼寧旧工業基地振興規劃」を発表し、その中で製造業や農業、ハイテク産業などを今後の重点発展産業として提起した。製造業の中でも、自動車産業については2010年までに完成車の生産能力を計127万台/年(うち、乗用車が計45万台/年)にまで引き上げ、エンジンの生産能力を計175万基/年に拡大することが中長期目標として掲げられた²。この中長期目標を達成するために、各自動車メーカーは積極的な生産能力拡大を遂行

¹具体的には、瀋陽市、鞍山市、撫順市、本溪市、營口市、遼陽市、鉄嶺市の7都市を指す。

²2005年現在、遼寧省の自動車生産台数(乗用車・商用車等を含む)は15万台で、全国の2.6%に相当する。なお、自動車生産の上位省・直轄市には、北京市(59万台)、吉林省(58万台)、上海市(48万台)、広東省(40万台)などが入っている(国家統計局『中国統計年鑑』2006年版、中国統計出版社、564ページ)。

しつつあり、中国の各地に点在する自動車産業集積の一つとして、瀋陽市が急速にクローズ・アップされている。

本稿は、遼寧中部都市群の中核都市である瀋陽市を対象地域とし、自動車産業を対象産業として展開していく。自動車産業を取り上げるのは、単に瀋陽市が経済発展のための主要な育成産業と位置付けているからではない³。周知のように、自動車産業は電機・電子産業などの他の産業に比べ、部品点数が2～5万点もあり、非常に裾野の広い産業である。そのため、セット・メーカー（完成車メーカー）からピース・メーカー（零細部品メーカー）のつながりなど、重層的な産業構造を持っている。従って、地域開発政策と周辺地域の集積状況を検討するうえで、自動車産業が極めて有意な産業であるといえる。

以下、前編では、瀋陽市にとっての自動車産業はいかに重要な産業と捉えられているか、瀋陽市自動車産業の変遷と各級行政機関の取り組みを紹介する。そして、具体的な事例として、瀋陽市自動車産業の中核となる大東区の自動車産業の現状、その具体的な育成策を取り上げる。

次号の後編では、瀋陽市における完成車・部品メーカーの集積状況を概観する（定性情報による政策・集積状況の特徴を析出）。そして、筆者らが2007年9月までに行った現地調査の成果を取り入れ、国有・民営・外資といった資

本形態の異なる3つのケースを取り上げながら、同地域の自動車メーカー間の取引状況などの最新動向を明らかにする（現地ヒアリングによるメーカーの実態を調査）。その上で、今後の自動車産業の発展の可能性を探るだけでなく、実際の取引状況を鑑みて、日本や韓国などの北東アジア経済協力のもとで展開するビジネスの可能性を示していきたい。

2. 瀋陽市の自動車産業の現状

2-1. 急成長する中国の自動車産業

1990年代の中国の年間自動車生産台数は、毎年200万台以下であったが、2000年に入ってから、乗用車の生産拡大を背景に急成長を見せている。2006年の生産台数は計728万台に達し、ドイツを抜いてアメリカ、日本に次ぐ世界第3位の自動車生産国として台頭した。また、2006年の販売（卸）台数も計722万台に達して、世界の自動車産業における中国のプレゼンスが着実に増してきた（表1）。

中国の自動車産業に係わる諸政策は、まず1994年7月に中国政府が公表した「産業政策要綱」で自動車産業を国家の基幹産業の1つに指定した。その後、中国初となる個別産業の政策文書「汽車産業発展政策」（自動車産業政策）が同年2月に策定された。その中では、自動車産業の再編・

表1 中国自動車の生産・販売台数の推移（千台）

年	生産台数				販売（卸）台数			
	合計	乗用車	バス	トラック	合計	乗用車	バス	トラック
1990	509.2	42.4	23.1	269.1	-	-	-	-
1991	708.8	81.1	175.7	452.0	-	-	-	-
1992	1,061.7	162.7	272.6	626.4	976.1	160.1	235.9	580.1
1993	1,296.8	229.7	292.2	774.9	1,171.6	223.0	260.4	688.2
1994	1,353.4	250.3	317.2	785.9	1,337.3	250.8	312.4	774.2
1995	1,452.7	325.5	405.5	721.8	1,441.8	322.8	320.1	638.4
1996	1,474.9	391.1	395.2	688.6	1,458.7	386.7	386.2	685.8
1997	1,582.6	487.7	435.6	659.3	1,565.9	479.6	420.4	665.9
1998	1,627.8	507.1	459.0	661.7	1,603.1	508.3	436.7	658.1
1999	1,831.6	566.1	509.2	756.3	1,833.0	570.8	511.3	750.9
2000	2,068.2	607.4	709.0	751.7	2,078.4	614.4	707.5	756.5
2001	2,341.5	703.5	834.9	803.1	2,371.1	721.5	830.1	819.6
2002	3,251.2	1,090.8	1,064.2	1,096.2	3,248.1	1,126.0	1,045.4	1,076.6
2003	4,443.7	2,018.9	1,195.2	1,229.6	4,390.8	1,971.6	1,207.8	1,211.4
2004 [*]	5,070.8	3,283.0	271.8	1,419.1	5,071.6	3,271.0	273.6	1,427.8
2005 [*]	5,707.7	3,930.7	267.1	1,453.4	5,758.2	3,971.1	269.2	1,461.1
2006 ^{**}	7,279.7	5,233.1	293.6	1,662.0	7,216.0	5,176.0	288.9	1,658.4

（注^{*}）2004年以降は牽引車を含む。

（注^{**}）2006年はMPV、SUVを除く。

（出所）現代文化研究所『中国における自動車産業政策に関する調査研究報告書』国際経済交流財団、2007年、より作成。

³ 瀋陽市の自動車産業は、同市の国内総生産（GDP）の10%以上を占める。同市の2005年GDPは2,484.1億元で、同自動車工業生産総額（規模以上企業のみ）が261.5億元に達した。また、自動車生産台数（乗用車、商用車等を含む）で見た場合、2005年現在、瀋陽市が遼寧省全体の92%を占めている。（遼寧省統計局『遼寧統計年鑑』2006年版、中国統計出版社、314ページ。瀋陽年鑑編委会『瀋陽年鑑』2006年版、中国統計出版社、134、348ページ）。

集約化、国産化率規制、外資に対する進出規制、個人ユーザーの乗用車購入の促進、輸入規制などが盛り込まれた。しかし、自動車産業政策が唱えた企業の再編・集約化政策は、国有企業の債務増加の結果を招き、そのツケは財政に回ってくるという悪循環となった⁴。

その後、2001年12月に新中国としてWTOに正式加盟したことにより、WTOルールに基づいた各種の規制撤廃を段階的に実施するようになり、自動車産業の政策転換が急務となった。

このような政策的背景にあり、10年ぶりに自動車産業政策を改訂し、新たな「汽車産業発展政策」(新自動車産業政策)が2004年6月に公布された。新自動車産業政策の改訂目的は、内外自動車メーカー、部品メーカーにとって政策の透明性を図ることで、主たる内容に外資進出規制や輸入規制の緩和が示された。また、今後の自動車産業発展の方向性を示す省エネルギー推進と、中国自動車メーカーの国際競争力強化、さらにメーカー主体での自主開発やブランド育成の奨励についても言及された。こうして、今日まで続く政策面での新たな自動車産業の発展指針が示されることとなった⁵。

以上のように、特に乗用車分野における規制緩和の影響を受け、外国メーカーは中国での投資拡大を図ってきた。外国メーカーは中国を日欧米市場と同じく世界の重要な市場の一つとして捉え始め、日米欧韓の主要メーカーが中国各地に出揃うようになった。こうして、各メーカーを中心とする自動車産業の集積が、上海市や長春市、天津市、広

州市などで加速している。日本の「トップ・スリー」であるトヨタ、ホンダ、日産の状況をいえば、各社は広州市に相次いで生産拠点を設け、各メーカーの系列を中心とする部品メーカーの集積が急速に形成されつつある。

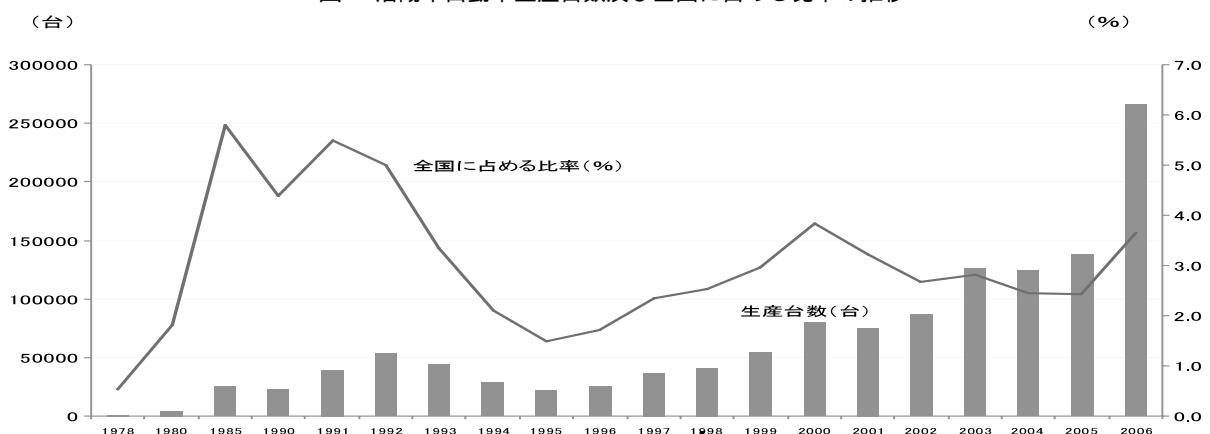
また、最近では、民族系自動車メーカーは低価格を武器に市場シェアを伸ばしてきており、品質も規模の拡大に伴って地場の部品メーカーが成長してきている。本稿で取り上げた瀋陽市でも同様な状況が見られたが、中国では既に自動車メーカーの熾烈な市場間競争が展開され、それを支える部品メーカーも技術的、コスト的な競争圧力が日増しに高まっている。

2-2. 拡大する瀋陽市の自動車産業

中国で最初に自動車が生産された地は、瀋陽市である。1930年に、当時の奉天軍閥・張学良が奉天(現在の瀋陽市大東区)に中国初の自動車工場を設立し、1931年に「民生」ブランドのトラックを試作した。しかし、同年の満州事変で同工場は日本の支配下に入ったため、瀋陽市の自動車生産は戦乱で挫折を余儀なくされた。

瀋陽市における自動車の本格的生産は、新中国成立後の1958年以降のことである。この頃、瀋陽市で瀋陽汽車製造廠や瀋陽轎車修配廠などの自動車修理工場が稼働し始め、1974年からは小型トラックの生産にも着手した。商用車の生産が次第に拡大してきたとはいえ、改革開放が始まった1978年当時の生産台数は、僅か784台で微々たるものであった(図1)。

図1 瀋陽市自動車生産台数及び全国に占める比率の推移



(注)生産台数は、乗用車、バス、トラックを含む。

(出所)瀋陽年鑑編委会『瀋陽年鑑』2006年版、中国統計出版社、356ページ。国家統計局『中国統計年鑑』2006年版、中国統計出版社、564ページ。瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室資料より作成。

⁴高山勇一・丸川知雄「自動車産業の産業政策」(丸川知雄・高山勇一編『[新版]グローバル競争時代の中国自動車産業』蒼蒼社、2005年)、60~61ページ。

⁵前掲書(注4)、70ページ。

改革開放後、最初の転機が訪れたのは、1984年である。当時の自動車工業の政府管理部門である「瀋陽汽車工業公司」と、その管轄下にある66社の国有企業とともに瀋陽市人民政府から分離して、1つの企業体として「金杯汽車股份有限公司」(以下、瀋陽金杯)が設立された⁶。

1990年代に入って、上海汽車工業(集団)総公司や第一汽車集団(以下、第一汽車)などの国内大手メーカーと、世界的な自動車メジャーのフォルクスワーゲン(VW)、ゼネラルモーターズ(GM)などとの合弁企業は、中国自動車市場において圧倒的な市場シェアを占めるようになった。この時期、瀋陽金杯は、トヨタ自動車の技術供与によって、1991年11月に生産第1号の商用車「ハイエース」をラインオフした。1995年、第一汽車は瀋陽市政府から瀋陽金杯資本の51%を買い取り、瀋陽金杯を傘下におさめたが、両者は数年後に決裂した。その後発展瀋陽市の自動車産業の停滞がしばらく続いた。

2000年以降、瀋陽市の自動車産業が新たな成長期に入り、従来の商用車中心の自動車生産が、乗用車を中心とした生産体制に転換した。自主開発の「中華」ブランドの乗用車をはじめ、外資系・民族系自動車メーカーの新規参加が増え、自動車生産が拡大している。図1で示されるように、生産台数の拡大に伴って、全国の自動車生産に占める瀋陽市のシェアが3.7%となった。

2006年末現在、瀋陽市には完成車メーカー6社(華晨金杯汽車有限公司、華晨寶馬汽車有限公司、瀋陽金杯車輛製造有限公司、上海通用(瀋陽)北盛汽車有限公司、中順汽車控股有限公司、瀋陽瀋飛日野汽車製造有限公司)、エンジンメーカー4社(瀋陽航天三菱汽車發動機製造有限公司、瀋陽新光華農汽車發動機有限公司、瀋陽新光汽車發動機製造工場、瀋陽新光華翔汽車發動機製造有限公司)、その他部品メーカー約160社が立地している⁷。

このように、瀋陽市に各メーカーの産業立地が進展することで、瀋陽市の自動車生産は2006年に対前年比92.5%増の26.6万台にまで成長し、市場での販売台数も同72.8%増の26万台となった。2007年1～7月の生産台数は対前年比51.8%増の20.4万台、販売台数は同45.6%増の19.8万台となっており、近年は安定した成長を見せている⁸。

3. 瀋陽市の自動車産業振興策

3-1. 自動車産業集積に向けた各級行政の取り組み

前述したように、この数年、自動車産業の集積地としての瀋陽市の地域特性が次第に現われてきている。その主な理由として、自動車産業の発展に向けた瀋陽市の各級行政機関の積極的な取り組みが挙げられる。

まず、1999年にドイツの自動車メーカーであるBMWの瀋陽への進出が決定されると同時に、瀋陽市政府経済委員会の下部行政組織として、専門部署の「瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室」(以下、瀋陽市自動車弁公室)が設立された。設立当初、瀋陽市自動車弁公室は技術レベルの高い企業の瀋陽への進出に際して、「自動車産業発展専用基金」を用いて奨励金を支給した(なお、現在、同基金制度は既に廃止されている)。

2007年9月現在、瀋陽市自動車弁公室には、整車処(完成車部門)と零部件処(部品部門)があり、7名の官員が、自動車産業振興策の企画・立案、国内外自動車メーカーの誘致、進出企業支援サービスなどを担当している。

この他、大東区にある「瀋陽-欧盟経済開発区」、鉄西新区にある「瀋陽経済技術開発区(SEDA)」、渾南新区にある「瀋陽国家高新技术産業開発区」、蘇家屯区にある「雪松経済技術開発区」にも、自動車部品産業パークを設けるなど、各行政機関は自動車産業の振興を図ろうとしている(図2)。とりわけ、大東区には、完成車メーカー3社の他、この完成車メーカーと取引関係のある部品メーカーの集積も出来つつある。このため、次節では大東区の取り組みを事例として取り上げる。

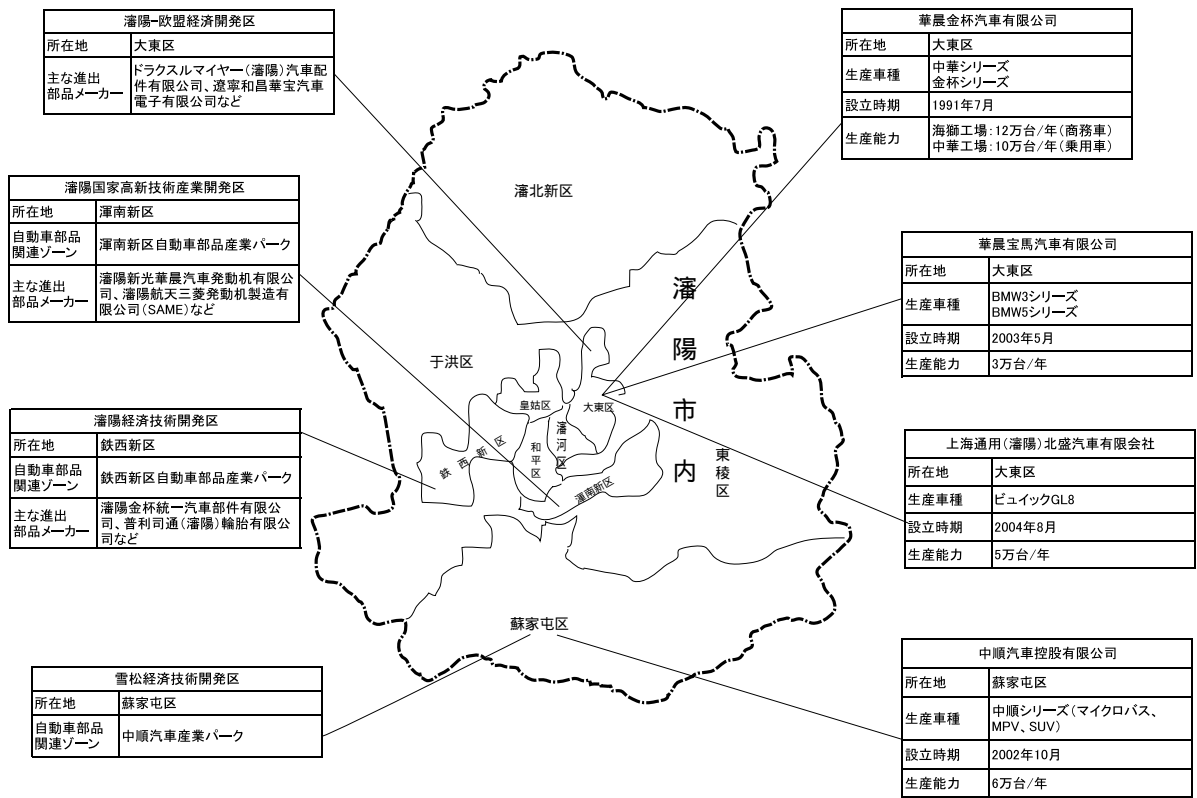
また、各行政機関による熱心な投資誘致活動に加えて、瀋陽市には豊富な自動車産業労働者を提供できるというメリットもある。市内にある100校余りの大学、専門学校と職業高校の中に、技師と技術者を育成する学校がある。自動車関連でいえば、「瀋陽職業技術学院自動車分校」があり、また外国の自動車メーカーとしては唯一技術者育成に乗り出したトヨタの「トヨタ金杯技工育成センター」(1990年9月設立)などがある。それらの教育機関を卒業した技術者は、瀋陽市及び周辺地域にある自動車関連企業に就職している。

⁶丸川知雄『現代中国の産業』中公新書、2007年、265ページ。

⁷瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室資料による。部品メーカーは、規模以上企業(国有企業と年商500万元以上の非国有企業)のみを指す。なお、その他零細部品メーカーを入れれば、400社以上にのぼるといふ(瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室へのヒアリング調査(2007年9月10日実施))。

⁸瀋陽市経済委員会汽車産業発展弁公室資料による。

図2 瀋陽市における主な自動車メーカー（完成車）と自動車部品産業パークの立地状況



(出所)筆者作成。

3-2 瀋陽市大東区の事例

▶ 大東区の概要

大東区は瀋陽市内の東部に位置し、面積が59.1km²、戸籍人口が約65万人、瀋陽市中心部の5大行政区の1つである(図2)。自動車産業をはじめ、機械設備産業、製菓産業などが集積する大東区は、遼寧省の重要な工業基地でもある。

計画経済期に多くの国有企業を抱えていた大東区は、改革開放の初期段階で景気の低迷を経験し、瀋陽市においても経済的に遅れた地域の1つとなっていた。しかし、1990年代以降になると、自動車産業などの主要産業が地域経済を牽引し、大東区経済が急速に成長してきている。2005年の大東区の国内総生産(GDP)は90.4億元に達し、前年同期比32.3%増となった。また、同区の社会固定資産投資額が120億元(同52.5%増)を記録したのである⁹。

2007年10月現在、大東区には、自動車メーカーの華晨金杯汽車有限公司(前身は瀋陽金杯。英語表記: Brilliance Jinbei Automobile Co., Ltd.)、華晨宝馬汽車有限公司(BMW Brilliance Automotive Limited)、上海通用(瀋陽)

北盛汽車有限公司(Shanghai GM(ShenYang) Norsom Motors Co., Ltd.)が集積している(図2)。

そして、自動車メーカーを支える自動車部品産業の集積にも力を入れている大東区では、既にも上記3社に部品を供給する部品メーカーが近隣地域に進出して取引を開始している。これら部品メーカーは周辺の自動車メーカーだけに部品を供給するだけでなく、長春市や北京市、天津市などの市場をも開拓しており、今後も中国東北部の自動車部品生産基地としての将来が期待されている。

▶ 大東区行政の取り組み

自動車産業の集積を目指す大東区には、自動車専門行政部門の「大東区汽車産業開発建設指揮部」(以下、自動車指揮部)がある。自動車指揮部は、2006年9月に設立され、2007年年初より正式に稼働した。元大学教授や、英国などの欧州留学経験者ら、精錬された8名のスタッフで構成されている。

自動車指揮部は、大東区経済貿易発展局から独立した行政機関であるが、経済貿易発展局と行政同レベルの行政機

⁹瀋陽年鑑編委会『瀋陽年鑑』2006年版、中国統計出版社、308ページ。

表2 大東区における自動車産業の育成基本方針*

空間システムの構築

新規進出企業について瀋陽市基幹道路（第3環状路）の外側への立地を進める。また、既に進出している企業についても主要道路の外側に移転させる予定。

産業システムの確立

自動車生産規模に対して部品産業の基盤が弱いという問題**を解決するために、自動車部品産業の基盤強化、企業間の資源共同構築・共同利用の推進が必要となる。

物流システムの整備

納品と出荷がスムーズに行われるために、自動車物流システムの整備が必要となる。生産拡大に対応するため、3PL物流の推進や倉庫スペースの確保などの対策が求められる。

サービスシステムの構築

区内自動車メーカー3社に勤める約2万人の従業員は、2010年頃に約4万人に増える見込み。また、部品メーカーの従業員が4万人、自動車物流関連企業の従業員が10万人に達する見通し。そして、生産体制の拡大とモータリゼーションの加速に伴って、自動車ローンや自動車教習所などのサービス産業の育成も急務である。

市場化システムの確立

政府主導の自動車産業集積という現状を改め、民間企業に土地開発事業***を委託するなど、市場メカニズムが機能することによって産業集積が形成されることを目標とする

(注*) 2007年9月現在確認。

(注**) 大東区汽車産業開発建設指揮部によれば、大東区内で調達できる自動車部品（とりわけ、自動車用電子部品）が完成車の生産規模に対してかなり低い水準にある。

(注***) 大東区政府が推進する「事業用地不動産」への工業用地開発の業務委託は、その1例として挙げられる。大東区にとって最初の事業用地不動産は、上海致遠創業投資公司（民営企業）である。2007年末までに、大東区政府は、事業用地不動産を3社に増やす予定。一般不動産企業と違って、事業用地不動産の投資回収期間（約10年）が長いので、適任の企業を慎重に選別することが要求される。なお、選ばれた事業用地不動産に対して、大東区政府は特別な優遇策を講じていない。

(出所) 大東区汽車産業開発建設指揮部へのヒアリング調査（2007年9月11日実施）により作成。

関となっている。また、自動車産業育成に専念するため、進出企業に行政サービスを提供するが、行政管理機能は持たされていない。このため、自動車指揮部の主な職務としては、区内の自動車産業育成策の立案・策定（具体的な育成基本方針について表2を参照されたい）や、自動車関連企業の投資誘致活動などが挙げられる（2007年1～9月の間でも、欧州や日本で部品メーカーの誘致活動を行っている）¹⁰。

この他、自動車部品産業の基盤強化、特に部品の品質を世界レベルにまで高度化させるために、主として自動車部品産業パークと位置付ける「瀋陽 - 欧盟経済開発区」が設置されている。

▶ 瀋陽 - 欧盟経済開発区 (Shenyang-EU Economic Development Zone)

大東区の自動車産業振興政策に、瀋陽 - 欧盟経済開発区の役割が期待される。2005年9月14日に、遼寧省人民政府、瀋陽市人民政府の支持を取り付け、ドイツなど欧州の自動車産業の発展経験を学び、主に欧州の部品メーカーを誘致しようと、省級開発区の「瀋陽ドイツ国際工業園」（瀋陽 - 欧盟経済開発区の前身）が、正式に稼働した。後に、「瀋陽ドイツ国際工業園」から「瀋陽 - 欧盟経済開発区」へと

図3 瀋陽 - 欧盟経済開発区の概要図



(出所) 瀋陽 - 欧盟経済開発区資料より筆者作成。

¹⁰大東区汽車産業開発建設指揮部へのヒアリング調査（2007年9月11日実施）によるもの。なお、大東区経済貿易発展局から独立した行政機関には、「大東区汽車産業開発建設指揮部」の他に、瀋陽 - 欧盟経済開発区、東城商業区、科技産業園区、韓国科技産業区、瀋海物流園などがある。

表3 瀋陽 - 欧盟経済開発区のインフラ整備状況

道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・開発区内の道路ネットワークが完備 ・基幹道路の幅が50m、道路総距離が10.5km
水道供給	<ul style="list-style-type: none"> ・水質が中国国家基準に適合 ・給水能力：1万m³
電力供給	<ul style="list-style-type: none"> ・2回線の電力供給可能 ・開発区進出企業への安定的な電力供給が可能
ガス供給	<ul style="list-style-type: none"> ・生活・工業用ガスが十分に供給可能 ・ガス供給能力：6万m³/日
汚水処理	<ul style="list-style-type: none"> ・雨水と廃水の分流処理システムを採用 ・処理後の水質が国家汚染物質排出基準2級に適合 ・汚水処理工場の処理能力：5万トン/日
通信設備	<ul style="list-style-type: none"> ・国際電話、携帯電話などの通信設備が利用可能 ・テレビ電話会議、ADSLが提供可能
暖房供給	<ul style="list-style-type: none"> ・供熱能力：60トン/時間 ・循環水流量：1,500トン/時間

(注) 2007年9月現在の整備状況。

(出所) 瀋陽-欧盟経済開発区管理委員会へのヒアリング調査(2007年9月10日実施)により作成。

名称が変更された。

2007年9月現在、瀋陽 - 欧盟経済開発区の開発計画面積が18km²で、第3環状路の東北部に位置する。第3環状路、102国道、203国道の3本の基幹道路に取り囲まれる工業用土地(12km²)の他にも、第3環状路の内側(西南方向)には生活エリア(6km²)がある(図3)。

瀋陽 - 欧盟経済開発区は自動車部品産業と設備製造業を中心に、自動車電子・電気、自動車用素材としての化学工業、設備製造業などへの投資誘致に努めている。開発済みの工業用地(1.36km²)については、インフラ施設(表3)が既に整備されている。さらに2008年には、工商管理局、税務署、税関などが全て揃った「ワンストップ・サービス」が提供される予定である。

既に瀋陽 - 欧盟経済開発区に進出した企業には、ドラクスルマイヤー(瀋陽)汽车配件有限公司(独・Lisa Draxlmaier)、遼寧和昌華宝汽車電子有限公司などが入っており、今後も自動車部品メーカーの進出が一層期待されている。

以上、前編では、瀋陽市自動車産業の概要とその特徴、及び産業集積の形成に向けての各級行政機関の取り組みを紹介してきた。次号(後編)では、具体的な事例の検討を通じて、瀋陽市自動車産業の集積状況を踏まえた上で、完

写真1 瀋陽 - 欧盟経済開発区管理委員会



写真2 瀋陽 - 欧盟経済開発区のシンボルと建設中の工場



成車メーカーと部品メーカーの取引状況を分析し、日中韓における今後のビジネス上の可能性を探っていききたい。

筆者略歴

八杉 理

1974年1月生まれ

株式会社 現代文化研究所主事研究員

社団法人 中日文化研究所客員研究員

財団法人 素形材センター中国自動車部品産業調査委員

日本国際経済学会会員、国際ビジネス研究学会会員、日

本現代中国学会会員、アジア市場経済学会会員

朱 永浩

1974年4月生まれ

ERINA調査研究部研究員

日本国際経済学会会員、アジア経営学会会員、アジアア

フリカ研究所所員

参考文献

- 加藤弘之『地域の発展』名古屋大学出版会、2003年。
- 朽木昭文『アジア産業クラスター論 フローチャート・アプローチの可能性』書籍工房早山、2007年。
- 国家統計局『中国統計年鑑』2006年版、中国統計出版社。
- 瀋陽年鑑編委会『瀋陽年鑑』各年版、中国統計出版社。
- 筑波昌之編『中国東北振興政策の動向と今後のポテンシャル』ERINA booklet(Vol. 6)、環日本海経済研究所、2007年。
- 唐曉華ほか『産業集群：遼寧経済増長の路径選択』经济管理出版社、2006年。
- 丸川知雄・高山勇一編『〔新版〕グローバル競争時代の中国自動車産業』蒼蒼社、2005年。
- 丸川知雄『現代中国の産業』中公新書、2007年。
- 山岡茂樹『開放中国のクルマたち：その技術と技術体制』日本経済評論社、1996年。

*The Current Status of and Future Prospects for the Automobile
Industry in the Central Liaoning City Cluster
(with a focus on the core city of Shenyang)
(Part One)*

YASUGI Osamu

Deputy Senior Researcher, Research Division 1,
GENDAI Advanced Studies Research Organization

ZHU Yonghao

Researcher, Research Division, ERINA

Summary

Amid the pressing forward of the formation of the "Central Liaoning City Cluster" in the regional development planning of Liaoning Province, the role of Shenyang, which is to be the core city, is the focus of attention. In this paper, we cover the automobile industry, which in recent years has been rated as one of the key industries for the province-having Shenyang at its center-and it is developing rapidly.

Reviewing the initiatives toward forming this industrial base of administrative organs of all levels and the concrete promotion measures, we confirmed that the level being built up by enterprises accelerated against a background of the growth in the automobile market.

Sorting into three different types of capital-use-state-owned, privately-owned, and foreign-capital funded-and raising concrete case studies, we investigate the special features of business undertakings between manufacturers of completed cars and components of each of the three types.

Via the above, we take a look at the problems in the fostering of the automobile industry in Shenyang, and the future potential for business between Japan, China and the ROK.

遼寧省と北朝鮮との経済貿易の現状及び今後の課題

ERINA調査研究部客員研究員

遼寧社会科学院世界経済研究所副研究員 禹穎子

要 旨

遼寧省と北朝鮮は鴨緑江という一本の河川で境を隔てるのみで、古来から密接な関係を持ち、中国と北朝鮮との経済貿易において重要な地位を占めてきた。両者の貿易額は中朝貿易総額の約50%を占めており、丹東港で取り扱われる貨物量に至っては中朝両国全体の約70%にも達する。

2000年以降、北朝鮮が市場経済の要素を導入し、中国との経済協力を緊密化し始めたことに伴い、遼寧省と北朝鮮との経済貿易の発展スピードも速まってきた。しかし、経済貿易交流の過程の中で、今後の更なる発展を妨げるいろいろな問題も現出している。

遼寧省全体の対外経済貿易の中では、現在の北朝鮮との経済関係は僅かな規模でしかないものの、資源面及び産業構造面において遼寧省と北朝鮮は密接な補完性を持っており、かつ北東アジア地域経済に対する遼寧省の全面的な参画という長期的戦略的視点から考えると、北朝鮮との経済貿易関係を一層発展させることは、中国の国境地域開放戦略の推進と遼寧省における旧工業基地振興にとって重要な意義を持っているに違いない。

そのため、本稿では行政側の今後の課題として、遼寧省と北朝鮮との国境貿易環境の改善に努めること、北朝鮮に投資を行う企業に対する情報・支援のためのサービスとシステムを提供し、遼寧省、特に丹東周辺の地域的優位性を十分に発揮させるため、当面の課題である丹東 - 新義州経済圏の形成を促進することを提言する。

1. 遼寧省と北朝鮮の経済貿易の発展経緯

遼寧省の国境地域は北朝鮮との悠久な経済貿易において長い歴史を有しており、対北朝鮮貿易の窓口の役割を果たしてきた。丹東港と朝鮮半島、日本等との貿易は1882年に清朝政府によって開始された。

中江台（現在の丹東市「九連城鎮馬市」地区）と朝鮮側の蘭子島の間の中朝国境のバーター貿易が始まり、1920年から1930年までの間には丹東市と朝鮮半島間の貿易量が急増した。この時期、丹東市には朝鮮の商人による店舗が70軒以上に達しており、中国東北地区の対外貿易の中で丹東市は重要な地位を占めていた。

その後、日本による朝鮮半島・中国東北地区への統治、中国の解放戦争、朝鮮戦争（1950～1953年）などにより、丹東市と北朝鮮間の貿易はやむなく中止された。1958年に遼寧省と吉林省の代表団が平壤において北朝鮮消費協同組合中央連盟と協議し、「中朝両国間国境地域のバーター貿易に関する協定書」を締結したことにより、1961年初めには対北朝鮮国境貿易が再開された。中国の文化大革命時期に貿易関係は一旦中断されたが、1981年9月に国務院の決定によって再び回復した。

1988年以降には、丹東市が遼東半島の開放地区に認定されたことと、中央政府の打ち出した国境貿易促進の優遇政策を受け、貿易量が急増し始めた。中国の改革開放以降、丹東市と北朝鮮間の国境貿易の状況は概ね以下の段階を踏

まえてきた。

第1段階（1984年～1994年）：国境貿易の初期段階であり、政府の関与の下で企業が対外的に小額貿易を行った。遼寧省からは主に日用品、簡易な生産財など、北朝鮮側からは主に材木が輸入された。この段階では国境貿易が断続的に行われていた。

第2段階（1995年～1997年）：国境貿易が大幅に発展した時期である。1995年から1996年に北朝鮮では水害が発生し、食糧不足が問題となった。この問題を解決するために、北朝鮮は国際社会の援助を求めるとともに、1996年下半期に共同生産方式からグループ作業方式への政策転換を行い、生産者から国への食糧納付義務を果たした後、余った部分は生産したグループに残すことができることとなった。

また、対外貿易権が全国的に道1級の政府まで、国境地域では郡1級の政府まで委譲された。国境貿易の発展に適應するため、遼寧省は、唾巴沟港と河口港を開放地区に指定した。遼寧省と北朝鮮間の国境貿易は大幅な発展局面を迎え、寛甸県だけでも1997年の国境貿易額が670億ドルに達した。

第3段階（1998年～2002年）：1997年5月、北朝鮮側は突然に材木輸出を停止し、国境にある小規模貿易会社を整顿するとともに、対外貿易権を再び国に戻したため遼寧省と北朝鮮間の国境貿易は再び萎縮することとなった。

第4段階（2003年～現在）：北朝鮮経済の緩やかな回復に伴い、中朝国境間の貿易は再び活発化を始めた。現在、対北朝鮮貿易は丹東市の対外貿易における重要な構成要素となっており、丹東市内の各港を経由する北朝鮮への貿易輸送量は、中国全体の70%を占める。

2001年以後は中国企業の対北朝鮮投資が旺盛になり、遼寧省企業の投資も増加の傾向をみせている。

2. 遼寧省と北朝鮮の経済貿易の現状

2.1 貿易

遼寧省は従来北朝鮮の重要な貿易相手であり、北朝鮮の物資供給の主要基地でもあった。近年、北朝鮮は一連の経済改革政策を打ち出すとともに、中国との経済貿易関係を強化した。それにより、遼寧省と北朝鮮の経済貿易は2000年から急速な成長を遂げた（表1参照）。

特に2005年には両国間の貿易総額が8.2億ドルに達し、2000年より3.5倍増加した。そのうち、輸出総額は5.95億ドルで、2000年の2.7倍である。

2006年には北朝鮮が核実験を行ったため、中国政府は国連決議に従い、一部の戦略的物質の対北朝鮮輸出が禁止さ

れた。この影響を受け、遼寧省と北朝鮮との貿易額は大きく下落し、輸出入総額は6.37億ドルで、2003年とほぼ同じ水準となった。輸出額は4.45億ドル（前年同期比25.1%減）、輸入額は1.92億ドル（同15.97%減）となったが、2007年1月から6月における遼寧省と北朝鮮の貿易総額は3.69億ドル¹と上昇傾向を示した。

また、輸出入の商品構成と貿易形態が多様化している。北朝鮮側の需要は単一で、支払能力が低いため、遼寧省から北朝鮮への輸出品目は主にエネルギー関連、穀物、生活必需品であった。一方、北朝鮮から遼寧省への輸入品目は主に材木、鉱産物、水産物などとなっていた。

北朝鮮の経済状況の改善によって、遼寧省から北朝鮮への輸出商品は多様化してきた。2005年を例にすると、遼寧省から北朝鮮への輸出額1,000万ドル以上の品目は、原油、機械・電気製品、プラスチック製品、精製油、紡織原料・製品、鋼材、小麦粉、トウモロコシなどがある。北朝鮮から遼寧省への輸入において、輸入額が100万ドル以上の品目は主に海産物、アパレル、鉄鉱砂、屑鉄などがある。エネルギー関連品目は今でも北朝鮮への主要な輸出貨資である。2005年、遼寧省から朝鮮への原油、精製油の輸出額は

表1 遼寧省と北朝鮮との貿易の発展状況

（単位：億ドル）

（年）		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
輸 入 入	総額	2.93	3.07	2.02	1.57	2.36	3.89	4.62	6.22	7.86	8.24	6.37
	成長率 （%）	12.7	4.8	-34.2	-22.3	50.3	64.8	18.8	34.6	26.4	4.7	-22.6
	中朝貿易 に占める シェア （%）	51.8	46.8	48.9	42.3	48.4	52.6	62.6	60.8	51.1	52.1	37.5
	輸出額	2.81	2.71	1.82	1.38	2.22	2.83	2.52	3.15	4.11	5.95	4.45
	輸入額	0.12	0.36	0.20	0.19	0.14	1.06	2.10	3.07	3.75	2.29	1.92
	貿易収支	2.69	2.35	1.62	1.19	2.36	1.77	0.42	0.08	0.36	3.66	2.52

出所：中国統計年鑑、遼寧省統計年鑑、遼寧省対外経済貿易庁統計データよりERINA作成

表2 遼寧省から対北朝鮮の主要輸出品目（2001～2005年）

（単位：万ドル）

品目	年	2001	2002	2003	2004	2005
原油		10,876	7,647	12,100	13,933	19,768
機械・電力商品		4,084	3,911	4,139	6,646	10,349
アパレル商品		1,324	1,710	1,659	2,206	4,335
精製油		1,584	1,222	1,596	2,572	4,321
鋼材		1,578	1,564	1,294	2,530	2,888
小麦粉		412	524	511	916	1,853
プラスチック製品		281	520	806	1,298	1,530
カラーテレビ		443	84	263	538	720
肥料		1,113	613	900	96	526

出所：遼寧省対外経済貿易庁「2006年統計資料」よりERINA作成

¹出所：遼寧省対外経済貿易庁統計資料

輸出総額の40.5%を占めている²。

遼寧省と北朝鮮間の貿易方法は単一的なバーター貿易から現金・為替、委託加工など多様な貿易形態へと転換した。現在、遼寧省と北朝鮮との主要な貿易形態は、一般貿易、バーター貿易、国境間小額貿易、委託加工貿易、EU・韓国などへの中継貿易などがある。アパレル製品の加工、中継貿易は丹東市と北朝鮮の間の特有な貿易方式である。

1988年、丹東市が遼東半島の開放区に認定された際、北朝鮮と貿易業務を行ったのは国有企業の1社だけであった。近年、双方の経済貿易の急速な発展により、貿易に従事する企業も迅速に拡大している。

貿易専門会社、自営業、国境小額貿易を行う企業など各種の輸出入経営権を持つ企業は120余社となっている。貿易、商業、流通、販売、生産企業など、また国有、集団企業や自営業など、国境貿易のネットワークが形成されつつある。

2.2 投資

▶ 遼寧省企業の対北朝鮮投資

2001年以降、北朝鮮国内の変化によって、遼寧省企業は北朝鮮市場へ目を向けるようになった。一部の企業はすでに北朝鮮に投資をしている。遼寧省対外経済貿易庁の資料によると、2006年末まで北朝鮮に投資した遼寧省企業数は累計で32社、投資額は9,890万ドル（独資企業が5,599万ドル、他には合弁企業への投資など）、そのうち、2006年の投資企業は7企業、投資額が2,340億ドルである。

投資の主要分野は資源開発、製造業などがある。資源開発では主に鉱産物の採掘、漁業、製造業では農業用機械、建築材料、食品、アパレル製品加工などに集中している。

以下にサービス業と製造業での典型的な投資事例を挙げてみる。

2004年、瀋陽市の盛京貿易は平壤で「北朝鮮 中国商品経営販売センター（大聖デパート）」を設立した。これは、北朝鮮国内における初の非工業部門の外国独資企業である³。瀋陽金属集団の子会社と北朝鮮の商社の共同出資により、自動車用オイルの生産企業を設立し、現在では北朝鮮国内における自動車用オイル市場を独占している。

また、丹東市企業の平壤における建築装飾材料市場への

投資プロジェクトや本溪市「基金物資経営販売処」と北朝鮮の軽工業省傘下の貿易会社との「牡丹峰飲料合営公司」の設立、「遼寧禾豐牧業股份有限公司」と北朝鮮「銀波山貿易会社」との共同出資による「銀豊合営会社」⁴の設立などの事例が挙げられる。

次に、資源における典型的な投資事例をみてみよう。

「丹東新長城実業有限公司」と北京の企業が共同で投資し、「北朝鮮勝利経済貿易聯合会社」と鉱産物輸送プロジェクトを共同運営している。このプロジェクトの総投資額は1,000万ドル、資本金は300万ドルである。中国側は70%の株を持ち、輸送業務と販売権を掌握している。

東港宝華企業集団の子会社である「東港成好水産養殖有限公司」が「北朝鮮勝利貿易連合総会社」との共同経営により、「北朝鮮勝利聖龍合作会社」を設立した。このプロジェクトの投資総額は660万ユーロ、シオフキ、ハマグリ、ナマコ、アワビなど品質のよい海産物の養殖を行っている。

また、「遼寧昌平実業有限公司」は「北朝鮮興盛貿易聯合会社」と協力して、鉛、亜鉛の採掘を行っている。投資総額は787.4万ユーロ、登記済資本金は787.4万ユーロで、北朝鮮側の所有株式は51%、中国側は49%である。

民営企業である「葫芦島久鼎実業有限公司」は北朝鮮で120万ドルを投資し、合弁企業「北朝鮮大鈺鋳業合営会社」を設立し⁵、モリブデンの採掘・販売を行っている。

中国の企業と北朝鮮との協力方式は主に補償貿易である。例えば中国側が鉱産物採掘用設備を提供し、北朝鮮側は鉱石や石炭などの資源で返済するという形である。このような協力は貿易方式の一種であるが、本来の意味における投資ではない。しかし、このような協力方式は北朝鮮の現状に適しており、リスクが低く、決済が簡単である。中国の企業と北朝鮮の協力が強まり、相互信頼関係が深まることに伴って、協力方法も次第に本格的な投資と変わってあろう。

▶ 北朝鮮企業の対遼寧省投資

北朝鮮企業による対遼寧省投資は主に瀋陽市と丹東市に集中している。2006年末までの間、北朝鮮側が遼寧省に投資した企業数は52社、総額は2,297万ドル、主な業種は飲食業、製造業（主に民需）である⁶。瀋陽市には17軒の北朝鮮資本による料理店があるが、そのうち15軒が西塔地域

²出所：遼寧省対外経済貿易庁統計資料

³2004年8月筆者が平壤を訪問した際、この店舗関係者の説明によると、店舗では2余万種の製品の卸売・小売を扱っており、その製品のうち60%は遼寧省瀋陽市からのものである。

⁴遼寧省経済情報網www.ln.cei.gov.cn

⁵「鴨緑江晩報」2006年8月3日

⁶遼寧省対外経済貿易庁統計データ

に集中し、競争が激しく経営が不振などの問題も発生している。

2.3 IT分野での協力

近年、遼寧省と北朝鮮ではIT分野においても、小規模的な協力が行われている。北朝鮮の技術者が遼寧省のソフトウェア開発企業において開発プロジェクトに従事している。2007年9月には北朝鮮科学院と瀋陽市対外科学技術交流センターの協議により、瀋陽市瀋北新区の東北ソフト開発地域で中朝ソフト開発センターを成立した。IT分野では初めての政府間共同研究開発である⁷。北朝鮮の技術者は10名程度で、彼らは高い技術力を持っているにも関わらず、中国の4年制大学卒業生の初任給と比べ低い賃金となっている。

近年、遼寧省と北朝鮮との経済協力の変化は、主に北朝鮮の経済発展戦略の転換によるものである。

1990年代、北朝鮮の経済は極めて困難な状況に陥った。その局面を開くために、北朝鮮は経済発展にかかわる理論と政策を転換し、「実益主義」、「社会主義大国の建設」、「科学技術の重視」、「新思考」、「経済管理モデルの改善」、「先軍政治時代の経済建設路線」など新しい視点を打ち出した。

特に、2002年7月から北朝鮮で一連の「経済管理の秩序の改善措置」を行ったことが注目される。大幅な賃金上げ、部分的な政府配給制の廃止、市場による商品流通を活性化させ、部分的な個人資本による商業形態を試み、均等主義を改めることによって、計画経済体制を変えようとした。

近代的手法を用いて、新たな環境に適応できる経済管理体制の構築を行う提案もあった。これらの措置はある程度商品経済の発展を促進し、労働者の積極性を高め、経済体制の市場化への改革に一定の変化をもたらした。工業、農業生産において市場原理に基づいた運営を行い、商品価格や労働に対する代価の分配にも市場原理の導入を始めている。北朝鮮は物質が極めて不足している中、経済改革を試み、中国との貿易を強化させており、地理的な優位性を持つ遼寧省は北朝鮮の主な物質供給源となった。

対外協力において、北朝鮮は中国に対して積極的な外資誘致活動を行った。北朝鮮は外部からの支援がなければ、困難な状況から脱出できないものと考えられ、北朝鮮は韓国からの外資誘致にも期待している。しかし、大量の資金導入や、経済上の相互連携の緊密化によって、北朝鮮側は

南北統一問題において、受動的な立場に陥ることを懸念している。

そのため、現在は開城、金剛山などの特定な地域を除き、大きな規模で韓国への開放は行わない状況である。もっとも、中国は北朝鮮と友好的な隣国で、最大の社会主義国家でもある。さらに改革開放後20年余りの豊富な経験があるため、北朝鮮の改革に対してモデルとなる役割を果たせる。したがって、中国からの外資誘致は積極的に行われている。

また、北朝鮮では外経済協力における重要な措置として、「資源を用いて経済を振興させる」という戦略を実施している。2005年から北朝鮮は鉱山採掘権の譲渡を条件とすることにより中国からの資金導入に注力した。北朝鮮では「契約採掘権」と「共同採掘権」を定め、国家経済政策を実行する専門機関である国際産業開発株式会社と朝鮮商業会議所を設立した。

「契約採掘権」とは、資本誘致を担当する貿易会社が先に鉱山所有企業と契約を締結することで採掘権を獲得し、一定の割合に従って鉱山開発で得た利益を配分することである。

2005年下半年から、貿易会社の採掘権の合法性を一層明確にするため「共同採掘権」が制定された。これは資本誘致を担当する貿易会社が先に鉱山所有企業と契約を締結することで、開発しようとする鉱山の採掘権を共同で保有し、一定の割合に従って鉱山開発で得た利益を配分することである。「共同採掘権」の制定は中国企業が北朝鮮の貿易会社が有する採掘権の法的根拠の有無に対する不安をある程度解消した。

また、国際産業開発株式会社は北朝鮮で最初の株式会社であり、国の経済政策を直接に反映する会社でもある。この会社の主要な役割は、北朝鮮の石油問題を解決し、国の天然資源の開発権を譲渡することによってインフラ建設を行い、経済発展を進めることである。具体的には、羅津港3号埠頭の改築、同港4号、5号埠頭の建設、金策、元山、端川、海州などの港湾を増改築、新義州埠頭の総合開発などがある。

2004年8月には北朝鮮商業会議所が政府から正式な許可を得て、2005年8月設立した。この具体的な業務内容は、計画経済と市場経済が共存できる方法の検討と関連する政策の制定、国際的慣例、例えば海事、仲裁、金融、展览展示などの面での国際ルール、慣例の変化を把握研究することによって、如何にして自国の状況に適した方法で国

⁷遼寧経済情報網www.ln.cei.gov.cn 2007年9月24日

際的慣例を吸収していくかという問題の解決を図る。

北朝鮮における一連の経済政策の変化は、遼寧省企業による資源開発、製造業の北朝鮮進出を行う要因となっている。

3. 遼寧省と北朝鮮との経済交流における主な問題点

3 - 1 国境貿易の問題点

遼寧省と北朝鮮の国境貿易に関しては関係企業の経営秩序が混乱し、経営環境がよくないなどの問題が存在した。現在、北朝鮮と貿易を行う丹東市企業は数百社に達する。しかし、マクロ的な組織管理が整っていないため、企業の取引先と供給源を巡る紛争や、ダンピングなどの現象が普遍的に存在する。そのため、経営秩序が混乱に至り、国家の利益も損害を被ることになる。特に、近年の多様な国境貿易形式に対する管理が不足している。

親族訪問や観光旅行などに対する必要な監視・管理に遺漏が多く、偽物が北朝鮮市場に紛れ込むようになり、北朝鮮では中国製品に対する信用が失墜、排斥される現象が起きている。また、遼寧省と北朝鮮の国境地域間の密輸現象が深刻化し、極めて悪い影響をもたらす、国家の安全と経済利益に害を及ぼしているのである。

次に、投資家に注目されてきた北朝鮮の対外支払能力と対外信用度に関する問題に関して、ここ数年、北朝鮮政府は外国投資家の利益を確保し、外国投資家の投資意欲を高めるために、「優先的に返済、実物で支払、一括で決済⁹」という3つの新原則を打ち出し、それを実行できるよう努力を重ねてきたが、満足できる結果には至らず、北朝鮮の貿易会社による中国側貿易会社の商品代金滞納問題が根本的に解決されることはできなかった。

ここ数年、北朝鮮が経済に関する一部の政策を転換してきたが、完全な計画経済体制下にあるため、対外貿易については高度な集権的管理制度をとっており、対外に公表できる経済貿易の情報は限られている。同時に、北朝鮮政府は北朝鮮国内にいる中国人のビジネス活動の範囲を厳格に制限・コントロールしているため、中国企業による北朝鮮の貿易需要の情報収集は非常に困難となっている。

3 - 2 企業が北朝鮮に投資する際に存在する問題点

全体的に、遼寧省企業の対北朝鮮投資は増加傾向にある。しかし、依然として大規模投資は実質的な進展が得られにくく、準備作業は多いが実行できるものが少ない、交渉が

多いが成功が少ないなどの問題点がある。

▶ 核問題など政治的な不安定要素による対北朝鮮投資への影響

グローバル化はすでに世界経済発展の主な趨勢になっている。ある国に投資する場合、その国の政治制度、政局・社会の安定性、国際的信用度、政策の一貫性、戦争・テロ勃発可能性の有無などの基本的な条件をまず考慮しなければならないだろう。北朝鮮の核問題など政治的な不安定要素は、遼寧を含めて、中国企業の投資額が少ないこと的主要原因である。とりわけ、2006年10月に北朝鮮が行っていた核実験が中国の投資家に与えた衝撃はかなり大きかった。

▶ 北朝鮮のインフラ脆弱性が中国企業の投資コストを増加

現在、北朝鮮のインフラが極めて脆弱であるため、投資後の運営、稼働は様々な困難に直面せざるを得ない。その中、最大の問題は電力不足と輸送の困難さである、道路状況が悪く、採鉱設備が古く、港湾の荷役能力が低く、通信が困難であるといったことが挙げられる。対北朝鮮投資の場合、単一案件による投資では高い利益を獲得しにくく、体系的な投資が必要になるため、企業の投資コストを増やしてしまうであろう。

▶ 北朝鮮の対外経済貿易関連法規の未整備及び市場経済と合致しない経済運営方式

外国資本を誘致するため、北朝鮮は「外国人投資法」、「合営法」、「合作法」など一連の対外経済法規を公布した。また、中国と北朝鮮の両国政府によって「投資の優遇と保護に関する協議」など経済貿易協力に関する一連の協議書も締結された。しかし、北朝鮮は高度な集権計画経済を実行しているゆえに、経済運営方式は法規や市場経済の規則に従ったものではなく、指導者の意思の影響を受け決定されているものである。それは北朝鮮に投資した中国企業が直面している制度的、体制的障害でもある。

▶ 投資を行うためのソフト環境の問題

北朝鮮は依然として計画経済体制を維持しており、行政事務の効率性が低く、外国投資の許可・審査手続きが複雑で長い時間を要する。また、地方と企業は外国投資家から各種の費用を徴収しており、ひいては少数の人が金銭や品物を強要する現象さえ起きている。

⁹例えば設備により北朝鮮の鉱山へ投資し、生産量、輸出が増加すれば、北朝鮮が投資側に対して契約の利潤分配原則に基づき優先的に投資を返還する。資金がない場合は、増産部分の鉱産物で返還することになる。「一統結算」は鉱業以外の投資でも鉱産物で決済することである。

4. 将来性と今後の課題

現在は遼寧省の旧工業基地振興における重要な時期である。国境地帯の開放は遼寧省の対外開放の重要な構成部分であり、遼寧省における全面的な開放の新たな発展に関わる問題でもある。遼寧省による国境地帯の開放、北朝鮮との経済貿易の拡大は中国の国家的利益にも関係する。ここ数年、朝鮮半島の不安定は北朝鮮の経済問題と緊密に関連している。

北朝鮮の対外開放を促し、経済貿易を拡大して、早急に北朝鮮を経済的な貧困状況から脱出させることは、遼寧省の経済建設のために平和的かつ安定的な周辺環境を作り出すという面において非常に有意義である。長期的な戦略からみると、北朝鮮との経済貿易関係の強化は、北東アジア地域の経済協力の推進に対しても非常に有意義である。

遼寧省と北朝鮮との経済貿易関係は、優れた地縁的条件を持っているだけではなく、資源と産業構造においてもより強い相互補完性を有している。したがって、双方が協力レベルを向上させ、協力分野を拡大させる潜在力は非常に大きい。

遼寧省と北朝鮮との経済貿易協力の障害は主に北朝鮮側から発生している。したがって、北朝鮮側から協力のための適切な環境提供がない限り、現状を変えることは困難である。

最近の動向において、北朝鮮の核問題に関する6者協議が、実質的な進展を見せ、北朝鮮核施設の機能停止、核調査の内容や時期に関する具体的かつ明確な枠組みが示されたことは喜ばしい。第2次南北首脳会議の際には多くの共通認識が得られ、朝鮮半島の情勢は良い方向に向かっていると考えられる。

北朝鮮の投資環境改善に伴って、遼寧省企業が北朝鮮に対する資源と製造業分野での投資を加速したことによって、北朝鮮は遼寧省の重要な対外経済貿易国になる可能性が高くなった。

経済貿易協力を強化し、協力レベルを向上させるために、行政機関としては以下の問題の解決に努める必要がある。

4 - 1 国境貿易の環境改善

▶ ハード面での環境整備の強化

中国と北朝鮮との経済貿易発展に伴って、1937年に建てられた鴨緑江大橋は老朽化と容量面において新たな経済需要に応じられなくなっており、新設の道路や橋梁の建設が

緊急課題となっている。長期にわたり、丹東市政府は橋梁建設の下準備を行ってきたが、未だに明確な結果は出ていない。

國務院弁公庁36号文件⁹は、「国は、東北地域の港湾、各国境地帯の口岸、道路、鉄道、橋梁及び国境地区の都市インフラを建設するための資金投入を強化する。」と明示している。遼寧省政府の関係部門は情勢の発展に応じて、新・鴨緑江大橋建設の更なる展開を図り、国の関係部門と北朝鮮側との交渉の早期開始を進め、実質的な進展を強く求める必要がある。

今後、北東アジア地域で展開されるであろう全面的な経済協力活動と丹東市の北東アジアにおける位置の重要性に鑑みて、新規の道路、橋梁の建設を計画する際には、建設地の選定、建設基準の設定などを十分に考慮しなければならず、高水準で高品質かつ将来性のあるプロジェクトを行う必要がある。

▶ 通関手続の簡略化

丹東市は対北朝鮮国境貿易のモデルであることを十分に考慮し、対北朝鮮国境貿易における輸出入商品の取り扱い方法の改善を図り、輸出入商品の通関申告、検査、検疫など各種手続を簡略化する必要がある。検査メカニズムの改革、情報共有メカニズムの構築、業務手続の簡素化・規範化、検査の迅速化などから着手し、緊急改善事項を処理し、特殊事項は別途対策を講じることである。管理の強化と並行して、輸出入貨物の適時通関を確保することが大切である。

▶ 国境貿易の管理秩序の整備

対北朝鮮輸出市場への進出をめぐり、許可或いは入札等の名目で外部地域の企業から金銭を騙し取ったり、密輸を行うといった違法行為に対しては厳しい懲罰を与える必要がある。遼寧省の対外開放のイメージを傷つせず、国境貿易の健全な発展を保証しなければならない。

▶ 国境地区の人民元立て決済方法の改善

36号文件では、「東北地区で小額国境貿易の輸出貨物の人民元立て決済が可能な輸出税還付モデルを研究する。」という政策が提唱されており、税関、中央銀行、外国為替局などの部門の協調により、中国人民銀行が北朝鮮の光興銀行に対して人民元の携行入国を許可したことをきっかけに、早急に丹東市を対朝貿易における人民元立て決済の輸出税還付に関するモデル都市とするよう国の認可を求め、対朝貿易における北朝鮮側の資金支払いルートと決済方法

⁹ 「東北旧工業基地の対外開放の一層の拡大を促進することについての実施意見」(国弁発[2005]36号、2005年6月30日公布)

を拡大する必要がある。

4 - 2 企業に対する政府のサービスと指導の強化

経済交流方式のスキーム構築が求められることから、北朝鮮政府や関係組織との協議、交渉を幅広く行い、積極的に企業を組織して、北朝鮮市場を開拓することで、対朝貿易の範囲・領域を拡大し、北朝鮮の国情に適した交流プロジェクトを選定する必要がある。

また、情報交流の基礎作りも重要である。政府としては、常に北朝鮮市場の変化に注目し、北朝鮮の駐北京大使館や北朝鮮対外経済貿易関係部署等との連絡を強化して、北朝鮮の政策、法規、市場、金融情勢などの情報を深く読み取ることで、経済発展の動向と経済貿易のチャンスの正確な把握に努めなければならない。

さらに、マーケット情報に関するシステムと対外経済貿易のネットワークを改善し、企業に客観的な貿易情報を適時かつ正確に提供することによって、今後北朝鮮市場が一層開放される時に、遼寧省の企業が速やかな参画を促し、先行的に北朝鮮市場を抑えることが確実にできるようにすることも必要である。

4 - 3 丹東 - 新義州国境経済協力区の設立推進

旧工業基地振興の過程において、遼寧省は沿海地域の経済発展に力を入れ、地理的優位性、港湾と土地資源の活用により、同省「5点1線」沿海経済ベルト開発を進めることを提唱した。

「5点1線」構想は、遼寧省振興の重要な施策であるとともに、遼寧省の対外開放が新たな発展段階に入ったことを示している。

丹東 - 新義州は北東アジアの中央に位置する地域であり、環黄海经济圈と環渤海经济圈の結節点でもある。丹東 - 新義州鉄道はヨーロッパ・アジアを結ぶ鉄道の重要な構成部分であり、交通の利便性向上によって関わる地域が広い。

丹東産業パーク¹⁰を建設する際に、遼寧省が北朝鮮の新義州特区の対外経済発展戦略¹¹とリンクしながら、丹東 - 新義州国境経済協力区を構築するとともに、輸出加工基地と物流輸送基地を設立することができるならば、遼寧省の対外開放と北朝鮮の経済発展に対しては相互に連動する良好な役割を果たせるであろう。

北朝鮮にとって、6者協議で段階的な成果を得たとはい

え、全面的な対外開放を行うにはなお一定の時間を必要としている。丹東 - 新義州国境経済協力区の設立ができるならば、北朝鮮国内で欠乏する資源や生活用品の供給が保障されるだけでなく、中国の国際的地位に依拠して、新義州特区の対外経済協力の新たな局面を切り開くことができる。

また、中国側にとって、経済協力区が一旦設立されれば、北朝鮮経済に対する遼寧省の影響力を強固にできるだけでなく、対北朝鮮投資をリードする立場にもなると考えられる。

それにより、周辺諸国及び北朝鮮への投資を考えている世界各国の興味が高まり、遼寧省における外資誘致を始めとする北東アジア地域での地位向上に非常に有利となる。その結果、今後北東アジア地域経済協力に参画する過程において、遼寧省はより多くのリーダーシップをとることができるであろう。

従って、遼寧省は丹東 - 新義州国境経済協力区の設立を「5点1線」発展構想の中で重要な位置付けを与え、政府関係部門と北朝鮮中央政府との協調を積極的に促し、その構想を早急に実現できるように働きかけることが求められていくであろう。

筆者略歴

禹穎子

1972年8月生まれ

ERINA調査研究部客員研究員

遼寧社会科学院世界经济研究所副研究員

参考文献

金哲、禹穎子「北朝鮮による核実験以後の中朝経済の協力の可能性と展望」、韓国『京畿論壇』冬季号（2006年12月）
金哲（2007）「中朝経済協力の戦略的な考察」、『統一教育』、（2007年1月）

李鉄立、袁曉勳「遼寧省辺境地区と朝鮮経済貿易合作研究」、『東北亜論壇』（2004年第2期）27-30頁

林今淑「中国企業の対朝鮮投資的探討」、『国際貿易』（2005年10月）

趙明哲等 編著「北朝鮮・韓国と中国との経済協力の実現課題及び可能性」02-03、208頁

趙艶、紅向勇「遼寧辺境地区と朝鮮経貿合作探析」、『当代経済』、（2006年下半年）

張玉山「中朝経貿関係発展の現状及未来走勢分析」、『東北亜論壇』、（2006年第1期）6頁

¹⁰遼寧丹東産業園区の開発計画面積は30km²。大東港を利用し、臨港経済、加工貿易、物流産業の発展を図り、第1級の国境貿易区を目指している。

¹¹鴨緑江下流の威化島と緋緞島を「自由貿易区」に発展させる北朝鮮側の計画。

The Current Situation and Future Issues for Economy and Trade between Liaoning Province and the DPRK

YU Yingzi, Visiting Researcher, Research Division, ERINA/Associate Researcher, Institute for World Economy Studies Liaoning Academy of Social Sciences

Abstract

Liaoning Province and the DPRK, their border delineated by just one river, the Yalu, have had a close relationship since ancient times, and have come to occupy an important position in the economy and trade between China and the DPRK. Both parties' trade makes up approximately 50% of the total China-DPRK trade, and the volume of cargo handled at Dandong port comes to approximately 70% of the China-DPRK total.

From 2000 on, the DPRK has introduced elements of a market economy, and accompanying the making of a start in increasing the closeness of economic cooperation with China, the pace of development in the economy and trade between Liaoning Province and the DPRK has quickened. In the process of economic and trade interchange, however, various problems have emerged which will impede further development in the future.

Within the international trade for Liaoning Province as a whole, despite the current economic relationship with the DPRK being of an insignificant scale, in the areas of resources and industrial structure Liaoning Province and the DPRK have a close complementarity, and also, when one considers things from the long-term strategic viewpoint of overall participation in planning for the Northeast Asian regional economy, the greater development of economic and trade relations with the DPRK undoubtedly holds major significance for the promotion of the strategy for opening up China's border regions and the revitalization of the old industrial base in Liaoning Province.

Therefore this paper recommends as future issues for governments; striving to improve the trade environment at the international border between Liaoning Province and the DPRK; providing services and systems for information and support to businesses investing in the DPRK; and the immediate question of pressing forward the formation of a Dandong-Sinuiju economic area to give full rein to the regional advantage of Liaoning Province, and the Dandong peripheral area in particular.

【資料】「東北地区振興計画（2007年8月20日発表）¹」の概要

出所：在瀋陽日本国総領事館より使用許諾のうえ転載²

国家発展改革委員会

国務院振興東北地区等旧工業基地指導グループ弁公室

1. 序文

「東北地区等旧工業基地振興戦略の実施に関する若干の意見」（国務院11号文献）（2003年10月）、「第11次5ヵ年計画」に基づき編纂³。

計画範囲：遼寧省、吉林省、黒龍江省及び内モンゴル自治区東部地区^{4 5}、土地面積145万平方キロメートル、総人口1.2億人。

「第11次5ヵ年計画」（2006年～2010年）期間を重点とし、重要な問題は2020年までを視野に入れる。

2. 東北地方の課題と東北振興の目標

東北地区振興の課程において以下の問題が顕在。

非公有制経済の発展が不十分で市場化程度が低く、発展の活力に欠ける。

ハイテク産業とサービス業の比重が低い。装備製造業の製品組立能力と集積能力の向上が必要。原材料の加工水準が低く、企業の自主開発能力が低い。

就職と社会保障の要求が大きく、民衆の生活は困難。

資源供給能力が低下し、一部の区域における環境汚染が深刻。

資源型都市、特に資源枯渇型都市の持続的な発展能力が低く、代替産業の発展が緩やかで社会及び生態に問題が生じている。

指導方針

改革開放、構造調整、地域内の協調した発展、資源枯渇型都市の産業構造転換、省エネルギー・環境に優しい社会の建設、教育・衛生・文化・体育等の社会事業の発展の6分野を加速して発展。

¹原文は（http://chinaneast.xinhuanet.com/2007-08/20/content_10905015.htm）参照。

²<http://www.shenyang.cn.emb-japan.go.jp/jp/northeast/neintroduction/dbzx.doc>

³2006年2月編成開始、初めて国務院による批准を受けた地区発展計画（他に長江デルタ及び京津塘地区（北京・天津・塘沽）発展計画を編成中）、また、長江デルタ、珠江デルタ、渤海経済圏に次いで第四の中国経済発展地区とすることを第二回活動会議で明示。

⁴東北地区振興計画第一回活動会議（2006年2月28日）で東北3省と内モンゴル自治区の統一計画を編成する方針が明示された。

⁵内モンゴル自治区東部地区の資源：石油埋蔵量（予測）10億トン以上、石炭埋蔵量909.6億トン、一人あたりの水資源量3.690立方メートル（全国平均の1.6倍）（出所：振興東北網）

東北地区における第11次5ヵ年計画期間中の振興目標

分野	指 標	2005年	2010年	増加率
経済成長	一人あたりのGDP [元]	15,318	21,889	7.4
	穀物生産能力 [万トン]	8,614	9,450	1.9
経済構造	GDPに占める第三次産業の割合 [%]	38	41	(3)
	GDPに占める非公有制経済部門の割合 [%]	36	48	(12)
	GDPに占める研究開発費の割合 [%]	1.3	2	(0.7)
	都市化率 [%]	52	55	(3)
資源・環境	単位GDPあたりのエネルギー消費の削減率 [%]			(20)
	単位工業生産額あたりの水使用量の削減率 [%]			(30)
	耕地保有量 [万ha]	2,458	2,553	(0.2)
	主要汚染物質の排出量の削減率 [%]			(10)
	工業固体廃棄物の利用率 [%]	51.9	> 60	(8.1)
	森林被覆率 (%)	34	38	(4)
社会発展	都市部の登録失業率 [%]	4.2	< 5	(0.8)
	都市部の養老保険加入数 [万人]	2,550	3,270	5.1
	新型農村共同医療の加入率 [%]		> 80	
	平均教育年数 [年]	9	10	(1.0)

(注) 増加率の単位は [%] () 内の数値は5年間の合計。網掛けの指標は必達値、他は目標値。

3. 各産業分野の発展

工業

装備製造業 (重点項目: N C 旋盤、大型製油・エチレンプラント、大型冶金設備、大型発電設備、超高压送電設備、大型船舶、交通 (高速列車、ディーゼルエンジン等)、等。)

ハイテク産業

資源 (2010年に石炭3億トン、原油5,700万トン、天然ガス70億立方米、発電容量6,000万キロワット、発電量3,000億キロワット時を生産。高压送電線網と天然ガス管網の整備。)

原材料加工業 (2010年に年間製油1億トン、エチレン400万トンの精製能力。石炭産業 (内モンゴル自治区、黒龍江省東部、遼寧省西部)、製鉄業 (鞍本鋼鉄集団の生産、鮫魚圈鉄鋼基地 (営口市) の建設等))

軽工業

農業

農業生産能力の強化 (1ムー (約6.7ヘクタール) 当たり500キログラムの生産) と農村基盤 (サービス、農産品市場、農業技術等) の整備。

農業発展重点項目

水利施設の整備、低耕作地の改良、優良農畜産品基地の建設、農業の機械化、動植物の保護、農村基礎施設 (道路、飲料水、教育、医療等) の整備。

サービス業

生産型サービス業 (物流、金融、商務サービス (税務・財務、弁護士等)、文化)

生活型サービス業 (小売、観光)

観光重点地域

氷雪観光 (ハルビン、吉林市)、森林草原湿地 (大興安嶺、小興安嶺、長白山、遼寧省東部、内モンゴル草原、三江平原、松嫩平原等)、火山温泉 (長白山、五大連池、阿爾山)、工業観光 (瀋陽、鞍山、長春、大慶、チチハル等の旧工業基地文化遺産)、農業観光、文化歴史観光 (高句麗遺跡、渤海国遺跡、遼寧省「一宮三陵」(清王朝)世界遺産)、辺境観光 (丹東、琿春、綏芬河、黒河、満州里、エレンホト (二連浩特))、海浜観光

4. 地域内の協調した発展

地域発展計画

哈大経済ベルト (ハルビン - 大連間): 大連経済区、遼寧中部経済区、長吉経済区 (長春、吉林)、哈大齊工業回廊

(ハルビン、大慶、チチハル)を核とし、国際的に競争力のある製造業地域を建設。

「五点一線」沿海経済ベルト:「五点」(長興島、営口沿海、錦州湾、丹東、花園口)の遼寧省沿海部地域に臨港産業、ハイテク産業、サービス業を発展。

辺境地域の健全な発展:チチハル - 赤峰、綏芬河 - 満洲里、琿春 - 阿爾山、丹東 - 霍林河、錦州 - シリンホト(錫林浩特)間の道路建設。

インフラの整備

重点6ルート(同江 - 大連、黒河 - 北京、綏芬河 - 満洲里、琿春 - 阿爾山、丹東 - 霍林河)

鉄道(ハルビン - 大連間旅客専用線、長春 - 吉林間軌道線、伊敏 - 伊爾施、赤峰 - 白音華、ウランホト(烏蘭浩特) - シリンホト、阜新 - 西烏珠穆沁旗鉄道、東北東部鉄道)

高速道路(綏芬河 - 満洲里、鶴岡 - 大連、琿春 - ウランホト、大慶 - 承德、長春 - 承德、丹東 - シリンホト、通遼 - 瀋陽、吉林 - 瀋陽、吉林 - 黒河など)

港湾(大連港(大窯湾コンテナ用第三期及び四期埠頭、旧港区及び東港区の改造)、営口港・丹東港・錦州港)

空港(拡張:大連、瀋陽、長春、ハルビン)、新設:長白山、吉西北、漠河、大慶、鷄西、伊春、阿爾山、エレンホト))

資源型都市の産業構造転換

阜新市(農業、農産品加工)、大慶市(建築材、石油装備、農産品加工)、伊春市(木材加工、森林観光、医薬、绿色食品)、遼源市(製薬、農産品加工、装備製造、紡績、建築材)、白山市(長白山観光、木材加工、天然水、高麗人参)、盤錦市(プラスチック加工、中小型船舶、原油掘削機、绿色食品、観光)

5. 保障能力(人材育成、社会保障、環境保護)の向上

人材育成

教育資源の整備(9年間の義務教育の普及、高等教育、職業教育等)、人材開発(適正な人材の登用)、人材交流(中央、東南沿海地区と東北地方の幹部の交流、人材の流動化)

就業の拡大と社会保障体系の整備

就業機会の拡大(職業援助制度、ゼロ就業者家庭の解消等)、社会保障体系の整備(養老保険(年金)、医療、失業保険制度の整備等)

生態環境の保護

生態建設重点項目:科爾沁砂地、京津(北京、天津)風砂源、黒土地域、天然森林資源、天然牧草原(内モンゴル自治区)、鉱物区、湿地保護(三江平原、松嫩平原)、海洋

環境汚染対策

第11次5ヵ年計画期間中に、都市の汚水処理率を70%以上、生活ゴミを無害化に処理する割合を60%以上、脱硫工程の推進、工業個体廃棄物の利用率を60%以上、工業用水の再利用率を90%以上とする。

環境汚染対策重点項目:飲料水源地保護、遼河流域、松花江流域、大気汚染防止

資源の合理的な利用

土地の管理の強化、水資源の配置(第11次5ヵ年計画期間中に再生水の利用率を20%以上とする、ダム・引水(大伙房ダム、西山ダム、老龍口ダムの建設、大連地区への供水等)、灌漑(三江平原、松嫩平原、遼河平原))
鉱産資源の開発(松嫩平原(石油、天然ガス)、小興安嶺・長白山周辺地区(金属、非金属、地下水)、風城(遼寧省)ホウ素)、森林・草原資源(小興安嶺・長白山周辺地区)、海洋資源(天然ガス、熱エネルギー、海水、養殖、海浜湿地の生態保護等)

6. 発展活力の強化

体制改革の加速

行政管理体制の改革、 国有企業改革の継続（国有林区の改革） 非公有経済の発展、 市場体系の完成（瀋陽産権交易センター、大連商品交易所の活用）

対外開放の拡大

外国資本利用の水準を高める（国有企業改革に外国企業を参入、ハイテク産業、装備製造業、現代農業、サービス業、インフラ設備、環境保護等分野の外国企業を積極的に誘致。一方で、エネルギー消費が高く、環境汚染をもたらす産業の投資を禁止する。）

対外貿易の発展（ハイテク製品、高付加価値製品、労働集約型製品、農作物の輸出を積極的に行う。）

国際合併事業の強化（辺境地域に相互貿易区や輸出加工区等の建設を促進、周辺国とエネルギー、原材料及び鉱産物の開発協力、対ロシア輸出加工基地及び科学技術協力基地等を建設、図們江開発を推進。）

対外開放の高度化：北東アジア国際航運センター（大連） 辺境税関都市のインフラ整備及び国際物流網の建設、対ロシア、モンゴル、北朝鮮への鉄道等の建設。

国境地域重点整備計画

対ロシア：綏芬河 - ウラジオストック、琿春 - カミショバヤ（鉄道）

対モンゴル：阿爾山 - チョイバルサン（鉄道）

対北朝鮮：南坪税関への（茂山鉱山の）鉄鉱石輸送路、牡丹江 - 羅津（鉄道）。

自主開発能力の向上

企業（装備製造、石油化学、生物、製薬、新材料等）、 科学研究施設、 知的財産権保護、 基礎研究、ハイテク技術、公共性の研究に支持。



中国・東北地区の区域図（出所：振興東北網⁶をもとに作成）

⁶http://chinaeast.xinhuanet.com/2007-08/08/content_10796169.htm

中口地域協力の新たなモデルについて¹

黒龍江大学北東アジア経済研究センター副主任・教授 郭力

要 旨

中国「東北振興政策」とロシア「極東ザバイカル地域長期発展プログラム」の実施によって、中口間の地域協力がますます緊密化してきた。新しい協力モデルが求められる中で、本稿では中口地域協力における「傘型モデル」を提唱している。新たなモデルでは技術貿易の振興による産業面からの中口貿易地域協力の振興、中国東北地区とロシア極東地域間で進展する国際化における地方産業集積の命題、中国東北地区とロシア極東地域の協力を支点として周辺国家に影響を与える北東アジア協力の理念、相互補完の考えに基づいた協力方法などを提案し、このモデルが中口の地域資源を優れたものにする科学的な発展構想であることを提言する。

2004年及び2005年に中口両国首相の定期相互訪問の際に発表された共同声明では、ロシアシベリア・極東地域開発に対する中国企業の参入、中国の西部大開発と東北振興政策へのロシア企業の参加を促進していくことが強調された。このことは中口地域協力が新たな段階、すなわち中口貿易が単純な相互補完のみといった初期の段階から、ダイナミックな相互協力に向けた戦略段階へと転換したことを示している。2007年1月、ロシア政府が「極東ザバイカル地域長期発展プログラム」を打ち出し、その後3カ月の間に大きな進展を遂げたが、このことは中口地域協りに新たなチャンスと発展のための空間を提供した。

それは同時に相互協力の一層の推進に向けた新たな協力モデルが求められることにもなった。

筆者は長期にわたって中口地域協力の研究を行ってきたが、その蓄積を活かし、中口協力の現状をふまえ、北東アジア地域協力の発展ビジョンに着眼し、中口地域協力をステップアップさせるための新しい中口協力モデル＝「傘型モデル」を提唱する。

1 新たな「傘型地域協力モデル」の根拠

ロシア国内には、かなり以前から東部地域開発の考えがあった。ロシアの著名な経済学者アベル・アガンベギャンが「ロシアの経済復興を実現させるために、シベリア地域と極東地域がヨーロッパ地域と均衡した発展を図る必要がある」と指摘した。また、他のロシア有識者も「シベリアと極東の振興がなければ、ロシアの未来はない」と示していた。ロシア経済がダイナミックな発展を図るためには、東部地域の開発を進めなければならないことは言うまでもない。

近年はロシア極東開発の方式にも根本的な変化が見られる。具体的に言えば、以前の「生産力を極東にシフトする」という方式からシベリアの「自立的な発展」方式に変わったことである。第2に、開発資本の出資者の多様化がある。かつてこの地域の投資は主に中央財政より拠出されたが、現在では中央政府、地方政府、企業、個人から投資が行われるほか、外資誘致にも力を入れている。3番目は東部地域経済の回復と発展のため、地元の潜在力を引き出すこと

である。ロシア東部開発戦略の転換において、現地の経済力のみで天然資源を開発しても真の発展は達成できないため、市場経済メカニズムに従い、国際的な協力・開発の道に進むべきであることを示している。

2007年2月1日、プーチン大統領の定期記者会見でロシア極東開発の重要性が再び強調された。その一週間後、プーチンはロシア極東とバイカル湖地域の発展問題を扱う国家委員会の発足を発表した。フラトコフ首相が委員会のトップをつとめ、「極東ザバイカル地域長期発展プログラム」を担当する²。

プーチンの地域開発戦略は次のように概括できる。経済的支援を東部地域に傾斜すること、東部への移住を推進すること、地域合併プロジェクトを展開すること、政府主導の下、重点的に石油・天然ガスを開発することによって東部地域の発展を促進することである。

「極東ザバイカル地域長期発展プログラム」にとって2007年は重要な意義を持つ。1月1日、クラスノヤルスク州、エヴェンキ自治区、タイムイル自治区が正式に合併し、

¹国家社会科学基金プロジェクト「中国東北和俄羅斯東部地区經貿合作新模式的区域効應研究」06BJY092

²俄新網（ノーヴォスチ）、<http://rusnews.cn/>、2007年2月1日

新たな行政主体となった。ロシアのメディアはこの合併が東部地域発展を牽引する「機関車」と例えた。2月12日、ロシア『Vzgliad』は、政府が現在のイルクーツク、アングアルスクとシレホフをシベリア地域の核都市へと発展させ、合併後の人口を100万人とする見込みである、と報道した。

このようなロシア史上前例のない大胆な措置は、プーチン政権の開発計画の具体案の一つにすぎない。2月27日、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所は、「ロシア東部地域とアジアのエネルギー市場を連結するエネルギーインフラ施設の建設は北東アジア諸国と極東との間の主な協力方式の一つである」と指摘した³。そして「極東ザバイカル地域長期発展プログラム」の国際協力についての方向性を示した。

ロシア政府は、2007年1月27日、「極東、プリヤート共和国、イルクーツク州およびチタ州の社会経済発展に関する国家委員会」設置の大統領令を公布した。この委員会の主な任務は、これらの地域の経済振興計画を立案して実施することである⁴。

2007年上半年期、ロシアは極東地域の投資・開発計画を打ち出し、その中には石油加工、製紙、冶金、木材、水産物加工などが含まれている。このことから、ロシア東部地域の新たな大開発構想の幕が正式に開かれたことが確認できる。

積極的に「極東ザバイカル地域長期発展プログラム」を推進することは、経済的ファクターの影響を持ちながら、地縁的政治的ファクターの部分も有していると考えられる。具体的にいうと、アジア太平洋地域経済の急速な発展と資源に対する巨大な需要がロシアに莫大な商機を提供したことである。

また、ロシアとEUとの経済協力はすでに飽和状態になりつつあり、これから強く開拓協力を推進するには難度が高いことがある。さらに、ロシア西部地域の資源がかなり枯渇状況にあり、東部地域の資源を開発することによって補完する必要がある。また、ロシアは北東アジア地域協力の競争の中で主動的な地位を占めるために、北東アジア地域内にある東部地域の各種政策を調整していく必然性もある。

次に、中国に視点を転じてみよう。2003年、中国中央政

府は東北振興政策という地域経済発展戦略を提出した。同年には、「国务院東北地域等旧工業基地調整改造指導グループ弁公室」を設置、第1期振興プロジェクトとして100案件の実施を決定、合計で610億元を投資した。東北振興は、旧工業基地の振興のみならず、工業振興を中心に東北経済の全面的な振興を実現しようとするものである。

東北振興の推進には次のような3大戦略がある。全方位的な開放戦略、地域経済一体化戦略、そして人材戦略である⁵。外国投資による国営企業の合併・買収、産業のステップアップ、開放分野の拡大、税収政策、投資環境の向上という5つの重点分野において外資誘致のための優遇政策が公表され、東北の各省も独自の特別優遇政策を開始した。

ここ数年来、東北振興政策により、各省は対外開放による経済交流の促進を行い、とりわけ周辺国家との経済技術協力を強化してきた。東北三省とロシアとの経済技術協力により東北振興の促進のみならず、ロシア東部地域の開発も促進したことは十分に理解できることである。

黒龍江省とロシアとの輸出入総額は2003年で29.5億ドル（前年比26.8%増）、2004年で38.2億（同29.3%増）、2005年では56.7億（同48.4%増）、2006年は66.7億ドル（同19.2%増）となっている⁶。

黒龍江省が2004年に打ち出した対口協力ステップアップ戦略の目標では、2007年の対口貿易額は2004年の倍の70億ドル超であり、2017年には更に倍増の140億ドル超となっている。この目標を実現するために、黒龍江省では3年以内に5カ所の対口輸出加工基地を設立して、50企業の対口輸出向け生産能力を向上させることで、対口輸出総額に占める加工業の比率を現在の30%から60%へと向上させることとしている⁷。

東北振興の長期計画では、黒龍江省に6大工業基地とハルビン・大慶・チチハル工業回廊を開発することとなっている。これらの計画が実施されれば、ロシア市場向けの良質かつ廉価な製品の輸出を拡大することができ、貿易額を持続的に増加させると同時に、隣接するロシアの対中貿易の大幅増を促進することができる。

2005年に黒龍江省は対口経済貿易・科学技術協力ステップアップ戦略を策定した。2006年初頭にはハルビンで対口協力産業パークの建設が始まった。これは中国最初のロシア市場向け科学技術協力の礎である。同パークの総面積は

³ 俄新網（ノーヴォスチ、ハバロフスク） <http://rusnews.cn/>、2007年2月27日

⁴ 俄新網（ノーヴォスチ、モスクワ）2007年3月2日

⁵ 寧一ほか『東北昨整』当代世界出版社、2004年5月、215ページ

⁶ 黒龍江省商務庁計画処2003～2006年統計資料より

⁷ 黒龍江省商務庁網、2004年3月2日

239.5万平方メートルで、全国のロシア市場向けの大企業が入居し、新素材、電子情報、バイオ技術、新エネルギー、高効率・省エネ、環境保護、医薬、農業などの産業を重点的に発展させる。計画によれば、2006年6月に企業の入居・駐在を受け入れ始め、2006年末には30プロジェクトを誘致する規模になった⁸。現在、ロシア科学アカデミー極東支部は年間を通じてハルビンの技術マーケットで自らの科学技術の成果を展示している。すでに展示した科学技術の成果は40余案件であり、化学、金属加工、農業、海洋開発などが含まれている。

吉林省では、2002年から対口単独プロジェクト基金を設立し、毎年200万元を拠出、主に輸出奨励と大型展示商談会の助成に用いてきた。2004年と2005年には吉林省はブラゴベシチェンスクとイルクーツクでそれぞれ「吉林省・沿海地方投資貿易商談会」と「吉林・東シベリア投資貿易商談会」を開催、展示会参加者は380余人に達した。吉林省によるロシア極東・シベリアに対する経済貿易協力において、その規模の大きさ、レベルの高さはともに記録的なものとなった⁹。

ロシア政府は、前後して、琿春と隣接する沿海地方内で、ナホトカやブラゴベシチェンスク同様の自由貿易特区を設立し、クラスキノ国際商業貿易ビルを作り、一連の優遇政策を実施した。吉林省も延辺州の中口朝国境地帯における経済特区の建設を推進し、琿春国境地区の物流・貿易の集荷、輸出入加工と国際商業貿易・観光などの機能を絶えず整備してきた。

中口の琿春・ハサン地区では国境を跨ぐ経済協力区の建設が加速しており、中国側は国境の口岸、道路、鉄道、橋などへの資本投入も拡大した。現在は「琿春国境経済合作区」と協力関係を結び、開放的で相互に連動する体制を形成し、吉林省における対口経済貿易の発展を促進できるように、極東地域で経済特区を設立することをロシア側に提案している¹⁰。

2006年には長春でシベリア・中国合併技術パークが開設された。これについて、V.トロコンスキー・ノヴォシビルスク州知事は、長春で開設された技術パークは中国社会科学院とロシア科学アカデミー・シベリア支部がともに協力して実施したプロジェクトであると述べた¹¹。

遼寧省とノヴォシビルスク州でも共同で中口テクノパー

クを建設するという計画が行われており、このパークは「遼寧パーク」と称され、遼寧省のハイテク産業発展システムに採り入れられるであろう。新素材、設備機器、新エネルギー、環境、バイオ技術、近代的薬物製剤などの科学研究分野において、良い協力機会となる可能性が感じられる。

大連では対口協力ハイテク開発区が設立された。遼寧省はロシア市場の開拓を今後の対外開放の重要な任務とし、ロシアを「走出去（対外進出）」戦略の最初の対象国としている。また、同時に対口輸出入・投資総額、工程請負・労務輸出総額の年間伸び率が全省の平均水準を上回るという高い目標を設定した。この目標設定は遼寧省にとって機会を逃さず、対口経済貿易協力を推進するための適切な措置である。また、これはロシアとの経済協力によって遼寧省の経済振興を加速させるための重要な措置でもある。

S.ミロノフ・ロシア上院（連邦院）議長は、共同歩調が取れるようなロシア極東地域と中国東北地区の発展計画を策定すべきであることを強調し、同時にロシア連邦院と中国全人代がロシア極東と中国東北地区間の共同プロジェクトを支持することが、この両地域で行う二国間協力の促進に貢献できるはずであると指摘した¹²。

以上によって、中国東北地区とロシア極東地域の協力を全面的に推進していくための良好な基礎と条件がすでに整えられつつあることが判る。また、相互協力の形式と内容が明らかに変化し、絶えずステップアップすることに伴い、新たな協力モデル形成の必然性が導かれるのである。

2 「傘型地域協力モデル」の提起

中口地域経済協力の規模は徐々に増大し、分野も絶えず拡大している。同時に協力レベルも向上し、協力チャネルも次第に増えることに伴って、旧来の協力モデルによって生じた制約を打破することが切実に求められる。新モデルの形成は歴史の発展の中で必然的なものとなろう。このため、筆者は「傘型」という中国東北とロシア極東との地域協力の新モデルを提起する。

新モデルとは次のようなものである。すなわち、中国東北地区とロシア東部地域は技術・貿易の協力を進展させると共に、それを先導にして双方の産業協力を推進していかなければならない。そのため、中口における経済分野の相互連携を深め、最も優れた資源配置の協力効果を達成する。

⁸ 「哈爾濱專辟産業園區推進対俄戰略昇級」新華網、2005年5月19日

⁹ 「吉林与俄羅斯經貿概況」中俄經貿協力網、2005年9月2日

¹⁰ 『中俄琿春 哈桑跨国（边境）經濟協力区規劃研究』、<http://www.crc.mofcom.gov.cn>、2005年8月19日

¹¹ 「西伯利亞 中国合資技術園在中国長春開設」俄新網（ノヴォスチ、新シベリア）<http://rusnews.cn/>、2006年9月25日

¹² 「俄羅斯呼吁加強遠東与中国東北地区的協力」俄新網（ノヴォスチ）<http://rusnews.cn/>、2006年9月18日

そして、中口地域発展を中心に、北東アジアへの波及を通して、持続的なリンケージ効果を形成させ、北東アジア地域協力における中口の主導的地位を確立させる。

技術貿易を核とする産業協力の強力な展開を通じて、地域の国際的産業集積が形成され、北東アジア地域協力をテコにし、産業協力の集中化により、新しい経済の成長極が発達し、この成長極の地域的効果が「傘型」として現れる。

その地域的効果は次のようなものである。すなわち、北東アジアの中心に位置する中国東北とロシア東部地域の知性的優位性を利用して、両国の産業協力という優位性を傘の柄とするとともに、北東アジア地域全体に輻射することを傘の骨にあたる部分として、エネルギー、科学技術、物流、人材など分野において、地域内各地区の経済協力を連結することにより、北東アジア地域協力の新モデルとして「傘型」モデルが形成されるものと考えられる。

新モデルの内容としては、技術貿易を核とする産業協力を発展させて、中国東北とロシア東部地域全体の協力戦略のレベルアップを図る突破口とし、貿易協力拡大と産業発展を有機的に結合させ、地域経済発展の全面的な戦略を構築するものである。具体的には、技術性の高い資源加工業、第2次加工を主とする農産品加工業を強力に展開し、ハイテクを活用したベンチャー産業を振興し、機械製造業分野での全面協力を強化させるものである。

産業協力を核として、中口国境地域の貿易を推進し、高レベルかつ規範化した国際ルール制定につなげることが必要である。また、中口地域協力の発展方向がボーダーレスな地域国際化産業集積でなければならないことを明確にする。これについては産業集積の理論と実践において新たな試行錯誤が必要であろう。

重点として、伝統的な国境における経済主体の区別や地域主義などの問題を解決し、中口国境地域に対して自然、人材、財政、科学技術資源などの再配置を行うことによって、地域協力における最大利益を獲得し、更により効果に達することが期待される。

地域経済発展の原動力となる中口間地域国際化産業集積の特徴は、資源と技術の相互補完型、ハイテク技術主導型、専門的人材の共同享受型、経済効果と利益のウィンウィン型といったそれぞれの要素が中口経済技術協力の必然的方向性となることである。

実践面における新モデルの意義としては、中口両国の地域経済貿易の協力と発展を通して、北東アジア地域協力の中に占める中口の地位とその役割を改めて確立すること。東北振興はロシアと切り離してはならず、ロシア東部地域の開発も中国と切り離してはならない。経済の相互

補完と共同発展は中口両国協力の重要な内容であること。

貨物貿易を中心とする中口地域経済貿易協力の現状から、多分野、多形式の全方位的な協力を求め、ロシアに対する経済貿易戦略のレベルアップを実現すること。過去に形成され、民間で認可された貿易形式を規範化して、ロシアのWTO加盟段階に、国境貿易の秩序を整備し、なるべく早い時期に国際貿易ルールとの整合性を図ることである。

このモデルの理論的意義としては更に、国際地域協力が国全体を単位とするという経験と理論を翻すことである。また、国際地域ブロックの主導国が先進国であるという概念を覆すことである。さらに、両国の相対的に遅れた分野の地域協力において、後発者の優位性を地域ブロック形成の主力に育成することによって、地域ブロック化に向けた理論構成を充実させることであると言える。

3 「傘型地域協力モデル」の解釈

本論では、技術貿易を核とした産業協力を発展させることが中口地域協力の振興を促進できると提起した。中国東北とロシア東部地域の技術貿易交流を進展させ、ロシアの先進的な技術を導入することで、技術分野の優位性を確立し、さらに技術のレベルアップによって新たな投資機会を生み出して、新産業を創出し、循環的に新たな優位性を確立していく。天然資源を利用する産業の相対的優位性とは異なり、未来型の技術産業は創造されるものでなければならない。

新技術は往々にして国際的にも重要な新産業の基礎となる。戦略的な技術と産業を進展させ、産業の質を向上することで相対的な優位性を高める。新モデルは、これまでの中口地域経済協力がバーター貿易であった狭隘な範囲の協力方式を覆し、双方による協力を技術貿易と産業協力の段階に発展させることによって、生産資源の効果的配置と生産効率の向上をもたらす。

また、新モデルは中国東北とロシア東部地域において、地域的な国際化産業集積というテーマを提起した。集積戦略は国内外の地域経済発展の中で、ハイテク産業や既存産業においてもかなり大きな成功を収めた。ハイテク産業の集積は、例えばアメリカ・シリコンバレー、インド・バンガロール地区、イスラエル・テルアビブ、イギリス・ケンブリッジのサイエンスパーク、フランス・ソフィアアンティポリスなどがある。

既存産業の集積は、イタリアのエミリア - ロマニャ地区や浙江嵯州のネクタイ、海寧の皮製洋服などがある。一般資本と技術が結びついた形の産業集積に関しては、日本の

東京都大田区、ドイツ南部のバーデン - ヴュルテンベルクなどの例がある。

新モデルのテーマとは、従来の産業集積に対する概念がある上で、地域のボーダーを突破し、中口地域産業の共同の発展によって新しい地方的な国際化産業集積を形成させようとするものである。

このテーマを提起するマクロ的背景は、国境地域を跨ぐ産業集積、経済のグローバル化と地域ブロック化の発展方向にある。また、ミクロ的には、資源相互補完性による経済的効果と利益の獲得を推進するため、国際地域間の多様な産業チェーンにおける協力の実現を加速化させ、双方の地域経済の急速な発展を促進することである。

新モデルは中国東北とロシア東部の地域協力を中心に、周辺地域に効果を与えるという北東アジア地域協力のあり方を提起した。現在、北東アジア各国はそれぞれ地域経済協力の新モデルを模索している。

韓国が「東北亜中心国家」という概念を提唱し、仁川を中心とする北東アジア物流センターを建設しようとした¹³。日本では、1980年代末に自らをリーダーとする北東アジア地域の「雁行型協力モデル」が提唱された¹⁴。ロシアは「極東ザバイカル地域長期発展プログラム」を制定し、東部地域とその周辺国家との経済協力を通して、北東アジア地域協力の役割を發揮させようとした。この段階で、中国は東北振興政策を策定し、ロシア東部地域との経済技術協力を強化しようとしている。

中口地域協力の潜在力を発掘し、地域的な国際化産業集積を形成する。その地域的効果は北東アジア地域協力を促進する原動力である。また、この地域的効果の実現は、日本をリーダーとする北東アジア地域協力モデルを変え、「傘型」新モデルを形成させるものである。このモデルが形成させる理論的根拠となるものは、中国の対外開放政策とロシア東部地域の開発戦略であり、国際的な地域経済発展の新たな構造と中口両国政府の積極的な姿勢から来ている。2006年のロシアにおける「チャイナイヤー」と2007年の中国における「ロシアイヤー」は、この新モデルの樹立に堅実かつ客観的な基礎を提供したのである。

新モデルは、相互補完に基づく両国のシンクロナイズした協力が中口地域の優れた資源配置を実現させる科学的発展観であると提起した。中口地域協力の新モデルではエネルギー、科学技術、労働力資源及び軽工業分野の相互補完を基礎としている。協力を通じて絶対的な優位性の相互補

完が実現できるかどうか、また、資源配置を優越化することができるかどうかは、双方が相互補完協力の条件を備えているか否かによって決定される。

科学的で発展的な理念は、中口地域経済協力発展の目標を輸出入総額や投資額といった単純な指標のみならず、総合的な目標として設定すべきであると考えられる。例えば中口国境地域の経済発展レベルや、国民生活水準の向上の程度、文化的水準及び社会環境の安定などの目標を設定する。

近隣地域の友好関係は両国の長期的協力を可能とする基本条件である。具体的に、中口間の相互信頼、尊重と理解、そして責任感と自律性の面で示される。この理念は相互協力の核で、また出発点であり、同時に地域資源の配置を優越化するのに必要な条件でもある。

4 「傘型地域協力モデル」の形成条件について

4-1 エネルギー協力

中国東北はロシアのシベリア・極東の二大石油・ガス田と背中合わせの位置関係にあり、シベリア石油・ガス田までの距離も遠くない。したがって、中国東北はこの3つのオイル・ガス田から石油天然ガスの供給が可能である。2006年のロシアイヤーでは、中口双方がエネルギー協力の重点を示した。

- ▶ タイシエツト・ナホトカ間パイプラインからの中国向け支線の建設についての一層の協力を明確にし、中国側がロシア側に4億ドルの貸付金を提供し、専門プロジェクト会社を成立。ロシアは中国に年間3,000万トンの原油輸出の計画を策定し2008年11月に竣工する。
- ▶ 2本の天然ガスパイプライン建設計画。1本はシベリアから黒龍江まで、さらに1本は西シベリアから新疆アルタイ山を経て中国の輪南まで続くもので、毎年中国に600~800億m³の天然ガスを輸送する。
- ▶ 中口は合併企業を設立し石油協力を展開するという基本的合意に至った。
- ▶ 現行の鉄道車両による中国へのガス輸送の規模を拡大し、2006年には1,500万トンを達成する。
- ▶ 中口間の電力協力。

2006~08年の第1段階において、国境地帯の中国側境内で送電ラインプロジェクトを建設し、ロシア極東電力網から黒龍江省電力網に送電、送電工率を600~720メガワット、年間送電量を36~43億キロワットとする。

¹³ 「韓国之窗」『盧武鉉就任講演』2003年3月25日

¹⁴ 尤安山「東亞經濟多邊協力の發展趨勢」『世界經濟研究』2004年第四期、15ページ

2008～10年の第2段階において、±500キロボルト直流送電線を建設し、ロシア極東電力網から遼寧省電力網に送電、送電工率を3,000メガワット、年間送電量を165～180億キロワットとする。

2010～15年の第3段階において、±800キロワット直流送電線を建設し、ロシア極東電力網或いは東シベリアから中国東北電力網或いは華北地区に送電する。送電工率を6,400メガワット、年間送電量は380億キロワットとする¹⁵。

ロシアの専門家は、今後5～10年間でロシアが中国エネルギー市場の重要なパートナーになり、15年後にはロシアが中国最大のエネルギー供給元になるだろうと予測し、これが中口エネルギー協力の潜在性であり発展の方向性であると具体的に説明した。中口エネルギー協力は、中国東北とロシア東部地域の経済振興を支えるだけでなく、同時に、その周辺の日本、韓国にも大きな影響をもたらし、北東アジアエネルギー協力の新たな構造が構築されるであろう。

4-2 科学技術協力

中口地域の科学技術協力は、中国の東北振興とロシアの東部地域開発がキーポイントで、協力戦略のステップアップのために必然的な要素となる。

ロシア東部地域の科学技術力は充実し、潜在力は大きい。ロシアアカデミー・シベリア分院は約1,500の特許を取得しており、ロシアアカデミーの有する特許の約50%を占めている。ロシア側は、中国が実施している東北旧工業基地振興戦略に対して大きな興味を示し、一部技術改造プロジェクトへの協力と新規プロジェクト研究への参加を希望している。その目的は、科学技術協力を通じてロシアの科学研究の成果、特に中国の半製品とハイテク製品への技術移転を拡大しようとするところにある。

中口地域の科学技術協力の重点分野はエネルギーであり、具体的に石油、天然ガス、電力、再生可能エネルギー、鉱山資源、森林資源、水資源、新素材、機械電子、航空・宇宙、バイオ、情報通信技術、農業科学技術などが含まれている。

両地域の協力を促進するため、東北地区では国家級ハイテク開発区が7カ所建設され、黒龍江省には「工業技術協力センター」、「農業技術協力センター」、「ハルビン国際協

力ビル」という中口科学技術協力、産業化のためのセンターも建設された。ロシア東部地域は約20の工業科学技術パークを建設する予定で、中口双方が共同でモスクワに「友好科学技術パーク」を建設する計画もある¹⁶。

中口間の科学技術協力の枠組みは、ロシアのハイレベルな科学技術の優位性を活用することである。中国における科学技術市場の巨大な需要と良好な市場メカニズムによる保障は、ロシアのハイテクを導入し、吸収した上で新たな創造を行うことで、新産業の育成と旧工業基地の改造が行われ、産業優位性を発揮する源となり、北東アジア地域内の科学技術のピークポイントとして地域内に産業集積が形成される中で、科学技術の中心としての重要な役割を果たすことになる。

4-3 物流協力

国際地域協力において、物流は中口地域協力を加速させるための促進剤である。例えば国連開発計画（UNDP）が提唱した大図們江地域協力開発プロジェクトの場合、その国際協力開発の中核地域は吉林省延辺朝鮮族自治州の琿春市とロシアのハサン地域である。この地域は3カ国が近接し、5カ国が関わる北東アジアの黄金デルタである。琿春には中口を結ぶ道路や鉄道口岸や中朝にまたがる圈河、沙坨子口岸もあり、全国でも有数の国境地帯が形成されている。

琿春からロシア、北朝鮮、韓国、日本までの陸上・海上輸送ルートが相次いで開設された。琿春 - ウラジオストク - 秋田間の定期コンテナルート、琿春 - ザルピノ - 東草間といった海上フェリールートに続き、琿春 - ザルピノ - 新潟、琿春 - ザルピノ - 伊予三島といった海上ルートも準備されている¹⁷。琿春地区では中口互市貿易区が建設されており、マハリノから琿春までの鉄道軌道はすでに結ばれており、試運転が行われている。

ロシアはハサン・図們江自由経済区の建設計画を立てている。プロジェクトの進展に伴って、大図們江地域では鉄道による港湾までの輸送と国際道路輸送の実現、中口国際経済協力区の設立、琿春・長嶺子対口口岸の整備を行っている¹⁸。それらによって、中口地域協力の規模と役割は一層拡大され、地域間の経済発展の相互影響作用と補完能力は増強されるだろう。琿春国際物流センター、北東アジア鉄道国際運送、合作区の保税倉庫・北東アジア国際商品貿

¹⁵ 「中俄確定電力協力“三步走”戰略」<http://commerce.northeast.cn>、2006年12月30日

¹⁶ 「馬頌德談中俄科技協力」『新華網』、2006年11月17日

¹⁷ 金江水「在房川」『吉林日報』2006年5月18日

¹⁸ 王世才「加強長春中心城市和琿春口岸城市建設的幾點建議」、吉林省社会科学院ホームページ（www.jilass.com.cn）、2006年10月20日

易センターを中心とする高度に整備された国際物流サービスネットワークの形成に向けて取組みが行われている。

そのほか、中口地域の林業、軽工業、人材協力もまた十分な潜在力を持っていると考えられる。また、ハルビン - 大慶 - チチハル工業回廊の形成、黒河 - ブラゴヴェシスチェンスク間の橋梁建設などのプロジェクトは、地域協力の優位性が顕著に発揮され、地域協力による利益と効果も大きい。近年発展してきた地域協力の実践は、中口協力における新モデル理論を充実させ、より完成された方向に近づけている。

中国東北振興とロシア東部地区開発は両国が地域経済発展を促進する共同目標として、中口地域協力のために堅固な基礎的条件を提供している。「傘型」の新モデルは地域協力を発展させ、役割を発揮するために広大な空間を提供する。

しかし、この新モデルをより現実的なものに転化することは未だ困難である。まず、東北三省が一つの総体として中口地域協力に向けてどのように計画し、地域資源を合理的に配置することをどのように進めるかという課題がある。そして、中国東北振興とロシア東部地区開発の特別な

政策をいかに活用し、地方の国際化の特徴を発揮できるかである。また、技術・貿易を核とする協力をいかに地域国際化産業集積の高次な協力にしていくかということである。

中国東北とロシア東部の地域協力は、現実的歴史的にも中口協力のそのものを超える意義があると考えられる。この協力は中国とロシアによる北東アジア地域協力への参画、地域協力の主要な役割を果たし、北東アジアの地域協力を更なる発展に導くものと考えられる。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

筆者略歴

郭力

1955年4月生まれ

黒龍江大学北東アジア経済研究センター副主任

黒龍江大学経済・経営学（MBA）学院教授

メールアドレス：guoli1688@163.com

Tel：13115553388、86609413

住所：〒150080 哈爾濱市南崗区学府路74号161信箱

*A New Model for Sino-Russian Regional Cooperation*¹

GUO Li, Deputy Director and Professor,
Northeast Asia Economic Research Center, Heilongjiang University

Abstract

Through the implementation of China's "Revitalize the Northeast Policy" and Russia's "Far East and Zabaykal Long-term Development Program", Sino-Russian regional cooperation has become all the closer. Amid calls for a new cooperation model, this document advocates an "Umbrella Model" in Sino-Russian regional cooperation. In the new model, the following are proposed; the promotion from the area of industry of Sino-Russian regional cooperation in trade via the promotion of technological trade; the proposition of a regional concentration of industry within the internationalization which is progressing between China's Northeast region and Russia's Far East; a philosophy of Northeast Asian cooperation which influences the surrounding nations, with China's Northeast region and Russia's Far East as the focal point; and cooperation methods based upon the idea of mutual complementarity. This model recommends there being a scientific development structure which brings the excellence of Sino-Russian regional resources into play.

In the joint communiqués issued at the scheduled reciprocal visits by the leaders of China and Russia in 2004 and 2005, the entry of Chinese businesses into the development of Russia's Far East and Siberia, and the urging of participation by Russian businesses in China's Western Development Initiative and the Revitalization of the Northeast were emphasized. This shows that we have moved to a new stage-in others words, from an initial stage of Sino-Russian trade being simply mutually complementary, to a strategic phase heading toward a dynamic mutual cooperation. In January 2007 the Russian government laid out the "Far East and Zabaykal Long-term Development Program", and in the following three months made a great deal of progress, and this provided room for development and a fresh opportunity for Sino-Russian regional cooperation. At the same time this also brought a demand for a new cooperation model to promote a further level of mutual cooperation.

The author has undertaken research into Sino-Russian regional cooperation for many years, and making full use of what has been built up thus far, taking the existing situation of Sino-Russian cooperation into consideration and giving attention to the vision for the development of cooperation in the Northeast Asian region, advocates the Sino-Russian cooperation model of the "Umbrella Model" to raise the level of Sino-Russian regional cooperation.

¹Source for this paper: National Social Sciences Fund Project "Zhongguo Dongbei he Eluosi Dongbu Diqu Jingmao Hezuo Xin Moshi de Quyu Xiaoying Yanjiu" 06BJY092 (in Chinese)

("Research into the Regional Effects of a New Model of Cooperation in Regional Trade between China's Northeast and Eastern Russia")

会議・視察報告

ウラジオストク・延辺視察報告

ERINA調査研究部長 中村俊彦

2007年9月3～7日、(社)北陸建設弘済会による助成研究の一環で、ロシア沿海地方ウラジオストク - 口中国境 - 中国吉林省延辺朝鮮族自治州・琿春 - 延吉を視察した。

筆者にとって久しぶりのウラジオは、かつての危険な香りがする港町 - というイメージを脱皮して、華やかな表情を見せるようになっていた。24時間スーパーはもう当たり前、いちばん驚いたのは、もちもちの本格的なピザを出すレストランまでできたことだ。ただ、デコボコ舗装と段差の多い歩道に難渋するのは相変わらず。きめ細かい都市整備は、まだこれからのようだ。

そんなウラジオでいま最大の関心事が、2012年に予定されるAPEC(アジア太平洋経済協力会議)首脳会議の開催だ。街には「オリンピックはソチで、APECはウラジオで」というサインが各所に掲げられ、その経済効果に大いに期待がかかっている。

APEC関連事業について聞こうと、9月4日、沿海地方政府都市開発部ユーリー・ダンチェンコ副部長兼主任設計士を訪ねた。8月に政府決定された2013年までの「極東ザバイカル発展プログラム」の中でも、沿海地方南部・ウラジオ周辺で1,470億ルーブルの国家予算が投入され、APEC関連施設を含むインフラ整備がされることになっているという。

APEC関連施設としては、ルースキー島に拠点となるビジネスセンターとサービス施設を建設し、主なインフラ整備としては、道路の新設・更新、ルースキー島への橋梁(写真 = 1.65km、最大高70m) ウラジオストクから北部へ



写真 架橋計画図(提供:沿海地方政府)

の橋梁、ナホトカとの道路・鉄道、空港更新、上下水道、浄水施設、ゴミ処理・リサイクル施設、エネルギー・集中暖房関連施設、遠距離通信施設などが予定されている。ほかに民間投資でホテルが、地方政府予算でコンサートやスポーツなどの総合コンプレックスが考えられている。

課題は2つ考えられる。その一つは、APEC開催にこれらの建設が間に合うかどうかである。視察後、橋梁設計開始が伝えられる一方、現地でもAPECの実現を危ぶむ声がある(ERINAメルマガ「北東アジアウォッチ」No.74、No.75参照)。

もう一つは、こうした都市計画がビジネスチャンスに結びつくかどうか。これまでウラジオストクなどと交流を重ねてきた地方都市では中小ビジネス交流が再び動き出しつつある状況にあり、極東ザバイカル発展プログラムと相まって、この機会にビジネスチャンスをとという期待が強い。しかし、モスクワを舞台とするメジャービジネスが中心となるだろうと予想され、ロシア極東と中国経済が急接近する中で、日本の地方都市にどれだけビジネス機会が創出されるかは未知数である。

9月5日、クラスキノで昼食後、口中国境を越える定期バスに乗って、中国・琿春に入った。韓国・束草から東春フェリーに乗ってきた団体観光客の観光バスより先に通関し、時計を3時間戻して時差を合わせると、また昼食時間になった。

琿春での訪問先は、小島衣料(琿春)服装有限公司。2005年10月に琿春で衣料縫製を始め、「北東アジアフェリー航路」などこれからの日本海を横断する航路の鍵を握る荷主である。この日は、本社から琿春に着任したばかりの村山文夫総経理助理に案内してもらった。

琿春工場の現在の就業人員は約1,000人、月産4万着以上だが、目標は3,000人、月産20万着に置いている。そうなれば、週2便の船を動かせるぐらいの量(30～50TEU)になるのだという。生地の大半は名古屋の物流センターから、製品の90%は日本向けで東京、名古屋の物流センターから大手デパートなどに納入される。物流コスト・時間で有利な場所を探して行って、琿春に落ち着いた。そのうえ日本語ができる人材が豊富な琿春は、グループ全体のCADセンター機能を担うことにもなるだろうとのことである(写真)。

翌6日、延吉で訪れた神豊情報技術(延辺)有限公司の中溝正俊総経理も、進出理由について、口を揃えるように



写真 小島衣料理春工場のCAD工程

この地域の優位性を挙げた。つまり、教育水準が高いうえに日本語ができる人材が多い、州政府や市政府の高官が極めて親切で信頼できる、ということである。

神奈川の「神」と豊田の「豊」を持つ神豊情報技術は、神奈川トヨタグループであるシンポー情報システム（株）の100%出資会社。ソフトウェア・システム開発という業態から、ロジスティクスの立地条件にはこだわらないだけに、人件費や同業他社との競争などの諸要素を考え合わせ、延辺への進出は小島衣料以上に必然だったであろう。

先ごろ、北東アジアフェリー航路の就航を2008年3月下旬とすることで関係者が合意し、航路を運営する4カ国合弁会社が年内にも発足することが伝えられた（新潟日報2007年11月10日）。新潟市から八バロフスクへの花卉・果物などの輸出、浜田港からウラジオストクへの積極的なアプローチ、秋田港の新たな航路開拓の動きなど、地方同士の対口経済交流が再び活気を帯びようとしている。中国・延辺州にとっては、航路開拓、企業や観光客の誘致は地域おこしの起爆剤だ。こうした需要や期待に応えられる北東アジアフェリー航路であるために、運営会社の役割は大きい。

同時に、今後の経済交流拡大に備え、北東アジアの物流・人流の現状と展望を捉えなおす時期かもしれない。最近の北東アジアの動向を踏まえ、視察を終えての感想である。

日露貿易経済政府間委員会 第1回地域間交流分科会

ERINA広報・企画室長 新井洋史

2007年10月26日、ロシア・ウラジオストク市で「第1回地域間交流分科会」が開催された。この会議は、「日露貿易経済政府間委員会」の分科会の1つと位置づけられるも

のである。従来、「極東分科会」として開催されていたが、ロシア側から極東以外の地域も日本との交流に関心を寄せていることなどを理由に「地域間交流分科会」への改組が提案され、2007年2月のフラトコフ首相来日時に日口が合意したという経緯がある。今回の会議は、改組後初めての会議となった。

このような経緯はあるものの、少なくとも今回の会議に限って言えば、議論の中心はあくまでも極東における日口経済交流の問題であった。ロシア国内で極東開発推進に向け昨年末から一連の動きがあったこと、日本政府としては従来から極東重視という方針を掲げていることなどがその理由として挙げられる。以下では、ロシア極東開発を巡る動向を簡単に振り返った上で、会議の内容を報告したい。

ロシア極東開発を巡る動向

ロシアでは、1996年に極東ザバイカル長期発展プログラムが策定され、その後、2002年に改定されたが、いずれも連邦政府からの資金拠出が計画を下回ったことなどにより、所期の成果を挙げるができなかった。ところが、近年は原油価格の高騰等もあって経済が急成長し、連邦財政も豊かになったことから、極東への投資財源を確保できる環境が整ってきた。こうした情勢変化の下、計画期間を2013年に延長した改定プログラムが政府決定された。この間の一連の動きは、下表のとおりである。

2006年12月20日	ロシア連邦安全保障会議決定「極東連邦管区の領域における国家安全保障の確保について」
2007年1月27日	大統領令87号「極東、プリヤート共和国、イルクーツク及びチタ両州の社会経済発展の諸問題に関する国家委員会について」
2008年6月7日	日口首脳会談において、安倍首相が「ロシアの極東・東シベリア地域における日露間協力強化に関するイニシアティブ」を提案
2008年8月2日	「2013年までの極東ザバイカル経済社会発展連邦目的プログラム」案を政府承認

表中にもあるように、日本政府もロシア側の動きに対応して、ロシアの極東・東シベリアの安定的発展、同地域のアジア太平洋への建設的な統合に関心があることを示すために、6月7日の首脳会談においてこの問題を取り上げた。今回の会議の準備でも、日本外務省がかなり力を入れたため、会議開催地がロシアであるにもかかわらず、日本側から幅広い層が参加した。参加者の数、レベルなどの面で充実した陣容であったといえよう。

会議の概要

会議には、日本側から木村外務副大臣、安西日本経団連日本ロシア経済委員長はじめ、地方自治体を含む官民から

計80名ほどが参加した。ロシア側参加者名簿には76名が記載されていたが、欠席者もかなりあった模様で、実際には50名程度だったと思われる。

会議の共同議長は、外務省の片上欧州局審議官、経済貿易発展省のレズヴァノフ地域発展局次長が努めた。午前中に開会式・基調講演を行い、午後はまず「極東・東シベリア地域発展の投資戦略」セッションを行った後、「政府間セッション」と「地方自治体間交流・中小企業ビジネス発掘セッション」の2つに分かれ、最後に再び全体で総括セッションを行った。

開会式・基調講演では、フリステンコ産業エネルギー大臣及びゴザク地方発展大臣からのメッセージの紹介の後、ダリキン知事及び安西委員長があいさつを行った。木村副大臣は、日本としてロシアの極東・東シベリア地域のアジア太平洋地域への統合という問題意識を高く評価しているとして、安倍首相が提案した「イニシアティブ」をきっかけに日口の互恵的協力関係が進むことを期待する旨を述べた。また、レズヴァノフ局次長は「極東ザバイカル発展プログラム」を説明し、日本企業の積極的投資に期待を示した。日本側経済界を代表する形で、住友商事の守山氏はロシアビジネス環境の改善を求めた。最後に、地方を代表する形でサハリン州のロコトフ国際・対外経済・地域間交流委員長が発言した。同氏は、日口の地域レベルの実務者が取りまとめた地域レベルでの日口協力の活性化に関する提案の一部を紹介した。これは、ERINAや極東ザバイカル協会などが中心になって、9月20日にハバロフスクで開催した会議での発言を整理、取りまとめたものである。

極東・東シベリア地域発展の投資戦略セッションでは、日口経済委員会メンバー企業から資源・エネルギー開発やインフラ整備に対して関心を持っていることが説明され、その中で投資環境の一層の整備等をロシア側に要請した。ロシア側からは、極東・シベリアの主要州（沿海地方、ハバロフスク地方、アムール州、サハリン州、イルクーツク州）が、それぞれの地域の経済状況、主要プロジェクト等のプレゼンテーションを行った。

自治体間交流と中小ビジネスのセッションは、ERINAの吉田理事長とサハリン州のロコトフ氏が共同議長を務めた。日本側からは新潟市、新潟県、秋田県の各自治体及び中小企業診断協会が今後の協力の展望等について発言を行った。ロシア側からは、プリヤート共和国、カムチャッカ地方、ナホトカ市のほか、ロシア商工会議所から発言があった。最後に共同議長である吉田理事長が、午前中のセッションでロコトフ氏が紹介した地方からの提案に再度触れ

てセッションを締めくくった。

総括セッションでは、極東管区大統領全権代表部のクルプノフ補佐官と片上、レズヴァノフ両共同議長が発言し、今回の成果として、現状認識が共有できたことや今後取り組むべき課題が浮き彫りになったことなどを挙げ、今後の協力につなげていくことなどを確認した。

全体として、日本側の積極性に対してロシア側の参加態度はやや迫力に欠けた印象を受けた。極東ザバイカルプログラムを含む地域発展政策の主管省庁が経済発展貿易省から地方発展省へと変更された直後というタイミングで、ロシア国内で未整理の部分があったことも一因だと思う。モスクワの連邦政府の極東開発に対する本気度を判断するには今後の動向を見定める必要があると感じた。



「第16回北東アジア経済フォーラム 北陸」報告

ERINA調査研究部長 中村俊彦

2007年10月25 - 26日、富山国際会議場（富山市）で、16回目を数える北東アジア経済フォーラム（NEAEF）が行われ、参加した。

各国持ち回りで開催されるNEAEFは今回、北陸経済連合会創立40周年記念事業として同連合会、北陸AJECらが共同主催した。「環境・エネルギー・物流。協調と循環が未来を開く」をテーマに、寺島実郎氏（㈱三井物産戦略研究所所長・日本総合研究所会長）の基調講演に引き続き、3分野の分科会が行われ、最後に「北陸宣言」が発表された。各報告のパワーポイント資料（PDF版）が今年いっぱい、北陸AJECのホームページ（<http://www.hokkeiren.gr.jp/ajec/>）で公開されているが、以下に私見を交えた概要を報告する。

第1分科会は「環境」。鈴木基之氏（環日本海環境協

力センター理事長・中央環境審議会会長)を座長に、日、中、韓、モから6つの報告があった。中では、銭易氏(精華大学環境科学工学部教授、中国好学院院士)の報告が、中国におけるクリーンプロダクションと循環型経済に関する基本資料として興味深い。分科会ではいくつかの事例報告と提案がなされ、地球環境保全と持続可能な社会活動に対して認識が共有されたが、多国間協力に向けた議論のフォーカスが曖昧だったことや、ロシアの参加がなかったことが残念だった。開催地からは、富山市のLRT(次世代型路面電車)の取り組み、北陸電力による環境への取り組みの報告があった。

第2分科会は「エネルギー」。座長はスティーブ・クーパー氏(アラスカ州元知事)。省エネルギー、温室効果ガス排出削減、原子力発電等を切り口に、日、中、韓、ロ、モから12の報告があり、地元からは若狭湾エネルギー研究センターの事例報告があった。エネルギー生産国ロシアからはハバロフスク地方の参加にとどまり、北東アジアにおけるエネルギーの生産・加工・利用などの協力の枠組みにまで議論が到達できなかったように思われる。中で、張建平氏(中国国家発展改革委員会対外経済研究所国際協力部長)が黒龍江省や吉林省など中国内陸部における省エネルギーと排出削減に関する調査報告を行い、貴重だった。また、北陸地域における原子力発電の経験や安全技術が北東アジアに貢献するという積極論が複数の日本側発表で展開されたが、地震国・日本からの原発に関する発言としては、より慎重な分析と大局的な議論が必要ではあるまいか。

第3分科会は「物流」。栢原英郎氏(日本港湾協会会長)を座長に、経済的ロジスティクスの確立、鉄道と港湾を結ぶサステナブルなロジスティクスの促進、ミッシングリンク(不連続点)の改善など、日、中、韓、モ、米から9つの報告があった。さらに、北東アジアフェリー航路やシベリア横断鉄道の活用などを通じて、北陸地域が北東アジアのロジスティクスの中核を担う可能性が強調された。

総括セッションでは、3分科会に加えて、2007年7月に中国・天津市で行われた北東アジア銀行設立のための第4回専門家会議の報告が行われ、北東アジア金融研究センターを設立するなど同銀行の設立に向けた努力の継続が確認され、最後に「北陸宣言」が合意された。同宣言には、天津市が2008年秋に次回開催を招致し、NEAEFが受諾したことも盛り込まれた。

また、NEAEFの一部として、10月14-27日、富山大学を中心にヤングリーダープログラムが開催され、北東アジア諸国や米国などから32名が参加した。他方、会期中、NEAEFの日本側窓口とも言える「金森委員会」が開かれ

たが、おなじみのメンバーを見るにつけ、北東アジア経済圏に対する関心が、地方でも中央でも広がらないもどかしさを感じた。日本では人材の新陳代謝が遅いようだ。ヤングリーダープログラムへの日本人参加者は、3名だったと聞く。こうした機会を大切に、将来につながる人材が輩出されることを期待したい。

日中経済協会訪中団参加報告

ERINA専務理事 佐藤 衛

2007年9月25日から9月28日までの間、第33回の日中経済協会訪中団に参加した。今年は日中国交正常化35周年という節目の年でもあり、参加者は154名と過去最大となった。

日程としては、

- ・25日、国家発展改革委員会との会議
- ・26日、商務部との会議・宮本大使表敬
- ・27日、日中省エネ環境総合フォーラム・温家宝総理との会見・日中国交正常化35周年記念式典
- ・28日、フォーラム企業プレゼンテーション

と多彩なものであり、残暑きびしい中、ネクタイもゆるめられない堅い出張となってしまった。

この中で、ERINAと関係の深いやり取りがかわされた温家宝総理との会見について詳述してみたい。

会見は、人民大会堂上海庁で全員参加のうえ行われた。日本側から御手洗富士夫最高顧問(日本経団連会長)が次の3点について発言した。

- ・環境・省エネに関する日中間の協力促進
- ・日中の協力関係を草の根レベルまで拡大
- ・胡錦濤国家主席の出来るだけ早い時期の日本訪問

続いて張富士夫団長(日本経団連副会長)から、次の2点を補完した。

- ・アジア経済の安定と発展のため、日中両国はグローバル・パートナーズとして協力を加速
- ・来年6月に新潟で中国東北三省に内モンゴル自治区を加えた地域と日本の東北7県が「日中経済協力会議」を開催するので、理解と支援を依頼

これについて、温家宝総理は次のよう述べた。

- ・中日両国関係に重要な転機が現われているこの好機を大切にして、両国の協力関係を更に広げる
- ・中国側は福田総理の訪中を歓迎、胡錦濤国家主席の来年の正式訪日に向け準備中
- ・環境保護と省エネが両国の経済面の協力の重点

- ・中国東北地区基地振興を進めている中、日本の企業が投資をすることを希望
- ・日中両国間の経済協力にかかる法律の整備充実が重要
最後に、この出張と直接関係は無いが、北京の大気汚染と交通渋滞はひどい。来年のオリンピックが無事運営できるか、中国の名誉がかかっていると思った。



北東アジア動向分析

中国

高度成長を続ける中国経済 - 経済運営のリスクが拡大

2007年1月から9月まで、中国経済は依然として安定した高成長を維持しており、経済成長のスピード、経済構造のバランスにおいて良好なトレンドが見られる。その一方、経済の加熱傾向、大幅な物価上昇、銀行貸出金の激増、国際収支のアンバランス、通貨の過剰流動性、不動産価格の高騰など、構造的な矛盾や疲弊が現れている。

中国国家统计局が10月25日に発表した第3四半期（7-9月）の国内総生産（GDP）速報値では、伸び率が前年比11.5%増と高い水準が続いている。1-9月のGDP成長率も11.5%（1-3月は11.3%、4-6月は11.9%）となり、2007年通年では5年連続の2桁成長となるのは確実である。

工業生産は継続的に成長、経済効果も高まった。1-9月の工業生産伸び率（付加価値ベース）は対前年比18.5%増（軽工業は16.1%増、重工業は19.6%増）、工業企業利益は同37%増の1兆5,623億元となった。

9月の消費者物価指数（CPI）は前年比で6.2%上昇し、8月（6.5%増）に比べ上昇率はやや鈍ったものの、依然として高い水準で推移している。また、1-9月のCPI上昇率は前年比4.1%増と、年間の政府目標（3%以内）を大きく上回った。物価上昇の主な原因は食品価格の上昇である。1-9月、食品価格は前年比10.6%増、そのうち、穀物は6.3%増、卵類は26.2%増、肉類及び肉製品は29.1%増、水産物は4.6%増、生鮮野菜は3%増となった。CPIの上昇率が期間1年物の法定預金金利（3.87%）も上回っていることから、中国人民銀行（中央銀行）が近く今年6回目の利上げを実施するという観測が強まっている。

しかし、住民の消費意欲に対する物価上昇の影響はあまりないようで、1-9月の社会消費財の小売総額は6兆3,827億元（前年比15.9%増）に達し、そのうち、自動車、家具、建築、内装工事の消費額は一層の増加傾向にある。

中国で設立が許可された外資投資企業数は1-9月で2万8,206社（前年比6.05%減）であった。但し、直接投資額（FDI）は実行ベースで472.2億ドル（同10.87%増）である。全体的には企業数、投資額ともに減少基調が続いている。

中国政府は一連の引き締め政策を打ち出しているが、経済構造のアンバランスや矛盾などが緩和されず、経済運営のリスクが拡大しつつある。

銀行からの貸出しと投資を抑制するため、中国は今年に入って金利を5回、預金準備率を8回にわたって引き上げた。ただ、1-9月の固定資産投資は前年比25.7%増の9兆1,529億となり旺盛な伸びが続いている。さらに、不

動産開発投資は1兆6,814億円で30.3%増加した。

貿易黒字対策では、輸出企業に対する優遇措置の撤廃などが打ち出されたが、1-9月の貿易黒字は前年比69.2%増の1,856.5億ドルとなり、年間で過去最高だった2006年総額（1,774.6億ドル）を上回った。外貨準備高は9月末に前年比45.1%増の1兆4,336億ドルとなった。

物価上昇とともに、資産価額の高騰がさらに進み資産バブルが一層の膨張がみられた。例えば、上海証券取引所の株価指数は、年初の2,728ポイントから9月末の5,500ポイントに上昇し、約2倍に膨らんだ。不動産の資産価格は更なる上昇をみせており、国家発展改革委員会と国家统计局の資料によると、1-9月の70都市におけるマンション販売価格は平均で6.7%上昇した。そのうち、新築マンション価格は7.2%増、中古マンション価格は6.6%増となった。一部の大都市の上昇幅は更に高く、10%を超えた都市には深圳（15.7%増）、北海（12.7%増）、北京（10.1%増）が入っている。

「科学的発展観」に基づく量から質への発展方向転換

今後の発展方針を示す第17回中国共産党全国代表大会（第17回党大会）が、10月15日から21日まで北京の人民大会堂で開かれた。

胡錦濤総書記（国家主席）は今後5年間の党と国家の運営方針を示す報告書で、貧困や環境問題に配慮しながら持続的な経済成長を目指すとして発表し、「科学的発展観」に基づく政策運営を強調した。「科学的発展観」とは、全面的に協調し、持続可能な発展を目指す理念である。その最も重要な方向性は発展することであるが、核心としては、人間本位の政治を重視することである。

経済成長を優先した結果、深刻なものとなった環境汚染や格差拡大などの歪みを解消し、調和のとれた社会の実現を目指す必要性に迫られている。

経済運営の方針においても、「経済成長モデルの転換」から「経済発展モデルの転換」に替わり、「より多くの国民が財産所得を得られるような環境を整える」ことが初めて記されるなどの変化があった。一方、今回の報告書には「1人当たりGDPを2020年までに2000年の4倍に増やす」との目標が掲げられた。

【参考】中国の1人当たりGDPの推移と目標（単位：元）

2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2020年
8,622	9,398	10,542	12,336	14,040	16,084	31,432

（出所）中国国家统计局

（ERINA調査研究部客員研究員 禹穎子）

		2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年		
									1-3月	1-6月	1-9月
GDP成長率	%	8.0	7.3	8.0	9.1	9.5	9.9	10.7	11.1	11.5	11.5
工業伸び率（付加価値額）	%	9.9	9.9	12.6	17.0	16.7	16.4	16.6	18.3	18.5	18.5
固定資産投資伸び率	%	10.3	13.0	16.9	27.7	26.6	26.0	24.0	23.7	25.9	25.7
社会消費品小売総額伸び率	%	9.7	10.1	11.8	9.1	13.3	12.9	13.7	14.9	15.4	15.9
消費価格上昇率	%	0.4	0.7	0.8	1.2	3.9	1.8	1.5	2.7	3.2	4.1
輸出入収支	億ドル	241	226	304	255	320	1,019	1,775	465	1,125	1,857
輸出伸び率	%	27.8	6.8	22.3	34.6	35.4	28.4	27.2	27.8	27.6	27.1
輸入伸び率	%	35.8	8.2	21.2	39.9	36.0	17.6	20.0	18.2	18.2	19.1
直接投資額伸び率（契約ベース）	%	50.8	10.9	19.6	39.0	33.4	23.2	0.2	-	-	6.1
（実行ベース）	%	0.9	15.1	12.5	1.4	13.3	0.5	4.5	11.6	12.2	10.9
外貨準備高	億ドル	1,656	2,122	2,864	4,033	6,099	8,189	10,663	12,020	13,326	14,336

（注）前年同期比

外貨準備高は各年・月末の数値。

（出所）中国国家统计局、中国商務部、海關統計、中国外匯管理局資料、各種報道等より作成

ロシア

2007年上半期の対外貿易動向

世界市場におけるエネルギー製品価格の高騰および国内消費市場の拡大に牽引され、対外貿易高は増大を続けている（表1）。2007年上半期、貿易総額は2,400万ドル、前年同期比20%増を記録した。その内訳は、輸出が1,553億ドル、輸入が846億ドルであったが、増加率を前年同期比で見ると、輸出が8.6%増であったのに対し、輸入が48.7%増と大きく伸びた。

総じて、前年同期比の増加率で見た場合、東アジア3国との貿易実績が好調である。中国との貿易総額は165億ドル（39.1%増）となり、輸出は77億ドルで4.6%増に止まったが、輸入がほぼ倍増（88億ドル、95.3%増）し、2006年上半期時点とは逆にロシア側の入超に転じた。韓国との貿易総額は63億ドル（43.5%増）、輸出が22億ドル（91%増）、輸入が41億ドル（27%増）となった。

特に日ロ貿易が輸出入ともに好実績を続けている。貿易総額は85億ドルで前年同期比65%増となったが、その内訳は輸出が32億ドル（68.2%増）、輸入が53億ドル（63.1%増）となり、2006年以降の傾向である日本側からの出超が続いている。

尚、ロシアの対外貿易総額に占める割合は、中国が6.9%、日本が3.5%、韓国が2.6%であった。

「東方プログラム」¹

2007年9月7日、ロシア産業エネルギー省はガスプロムが5年をかけて策定した「東方プログラム」を承認した（過去の経緯については、本誌第68号参照）。なお、同プログラムの原典については、本稿脱稿時点で未公開である。

ガス生産4拠点の創設（括弧内は各々の目標）²：

- サハリン・ガス生産センター（サハリン大陸棚を開発し、サハリン州、ハバロフスク地方、沿海地方、ユダヤ自治州へのガス供給を図る；アジア太平洋諸国へのパイプライン・ガスおよびLNG 液化天然ガスの輸出を図る）
- ヤクート・ガス生産センター（チャヤンディンスク・ガス田を開発し、サハ共和国南部地区およびアムール州のガス化を図る；アジア太平洋諸国へのパイプライン・ガス輸出を図る）
- イルクーツク・ガス生産センター（イルクーツク州内のガス田を開発し、同州やチタ州、ブリヤート共和国ならびに必要なに応じて統一ガス供給システム United Gas Supply System³ へのガス供給を図る）
- クラスノヤルスク・ガス生産センター（クラスノヤルスク地方内のガス田を開発し、同地方や必要に応じて統一ガス供給システムへのガス供給を図る）

これら4拠点において、ガス精製・ガス化学産業を発展させる。

ロシア東部地域（東シベリア+極東）への供給量（生

（表1）ロシアの対外貿易（単位：100万ドル）

	2006年				2007年			
	総額	輸出	輸入	貿易総額全体に占める割合 (%)	総額 (前年比: %)	輸出 (前年比: %)	輸入 (前年比: %)	貿易総額全体に占める割合 (%)
全世界	199,900.2	142,983.8	56,916.4	100.0	239,921.5 (120.0)	155,299.5 (108.6)	84,622.0 (148.7)	100.0
EU (27カ国)	112,163.7	86,878.6	25,285.0	56.1	124,738.8 (111.2)	87,899.3 (101.2)	36,839.5 (145.7)	52.0
ドイツ	19,987.5	12,313.4	7,674.1	10.0	22,679.1 (113.5)	11,326.5 (92.0)	11,352.6 (147.9)	9.5
イタリア	14,932.1	12,626.0	2,306.2	7.5	15,111.9 (101.2)	11,512.5 (91.2)	3,599.5 (156.1)	6.3
オランダ	17,828.1	16,609.4	1,218.7	8.9	20,183.8 (113.2)	18,544.8 (111.7)	1,639.0 (134.5)	8.4
英国	6,656.1	5,112.6	1,543.4	3.3	7,808.6 (117.3)	5,305.0 (103.8)	2,503.6 (162.2)	3.3
フィンランド	6,219.9	4,483.6	1,736.3	3.1	6,714.8 (108.0)	4,630.1 (103.3)	2,084.7 (120.1)	2.8
フランス	5,972.0	3,754.5	2,217.5	3.0	6,799.2 (113.9)	3,548.9 (94.5)	3,250.2 (146.6)	2.8
アジア太平洋	32,392.8	164,525.4	15,967.4	16.2	44,430.5 (137.2)	18,999.6 (115.7)	25,430.9 (159.3)	18.5
中国	11,839.8	7,331.6	4,508.2	5.9	16,471.0 (139.1)	7,667.9 (104.6)	8,803.1 (195.3)	6.9
韓国	4,397.9	1,131.3	3,266.6	2.2	6,309.5 (143.5)	2,160.9 (191.0)	4,148.7 (127.0)	2.6
日本	5,134.8	1,898.5	3,236.3	2.6	8,471.9 (165.0)	3,194.2 (168.2)	5,277.7 (163.1)	3.5
米国	6,799.1	4,159.5	2,639.6	3.4	7,667.4 (112.8)	3,835.8 (92.2)	3,831.5 (145.2)	3.2
CIS諸国	28,762.6	19,228.2	9,534.4	14.4	36,818.8 (128.0)	23,242.7 (120.9)	13,576.2 (142.4)	15.3
ベラルーシ	9,320.6	6,263.5	3,057.1	4.7	11,206.7 (120.2)	7,271.7 (116.1)	3,935.0 (128.7)	4.7
カザフスタン	5,394.4	3,658.1	1,736.3	2.7	7,522.1 (139.4)	5,388.8 (147.3)	2,133.3 (122.9)	3.1
ウクライナ	10,833.8	7,066.8	3,767.0	5.4	13,740.0 (126.8)	7,538.8 (106.7)	6,201.2 (164.6)	5.7
その他								
トルコ	7,594.1	6,585.5	1,008.6	3.8	9,922.0 (130.7)	8,129.4 (123.4)	1,792.6 (177.7)	4.1
スイス	6,033.7	5,473.5	560.3	3.0	6,363.0 (105.5)	5,706.0 (104.2)	657.0 (117.3)	2.7

¹ 「中国市場およびその他アジア太平洋諸国への輸出を視野に入れた東シベリア・極東地域のガス生産・輸送・供給の統合システム構築プログラム」の略

² ロシア産業エネルギー省HP掲載プレスリリース（2007年9月7日）

³ 西シベリア以西（即ち、東シベリアと極東を除く）の地域に天然ガスを供給するパイプライン網のこと。

産過程でのロスを除く): 年間270億³ (2020年)、年間320億³ (2030年)。

予想される中国と韓国へのパイプライン・ガスの輸血量: 年間250~500億³ (2020年以降)。

予想されるアジア太平洋諸国へのLNG輸血量; 210億³ (2020年); 280億³ (2030年)。

東方プログラムには、パイプラインルートを選択を含め、15のシナリオが含まれるが、そのうち(表2)の「Vostok-50」が有力候補の一つと伝えられる。

経由の天然ガス輸入ルートも考慮していることから、ロシアに対し価格面で大幅な譲歩をする合理的理由を見出すことが難しい。

- ロシアの中国に対する天然ガス輸出構想は、多分に欧州諸国に対して価格交渉面で優位に立つための「カード」としての色彩が強い。しかし現時点で、ロシアが切る「中国カード」は、欧州が懸念するほど現実性を帯びたものではない。

(ERINA調査研究部研究主任 伊藤庄一)

今後の主な注目ポイント(流動的要因):

- 東シベリアにおける天然ガス生産量のうち、どの程度西方(=UGS)への供給に回されるのか。
- ガスプロムの資金調達能力: どの程度自己資金の投入が可能であるのか。如何なる投資スキームを用意して積極的な外資導入を図るのか。
これに関しては、いま国家院で審議されている「地下資源利用に関する法」の改正状況によっても左右される。
- 2008年に公表と伝えられる「2030年までのロシア・エネルギー戦略」との整合性。
- 現在建設中の「東シベリア~太平洋間の原油パイプライン」ルートに並行して天然ガスパイプラインを建設することが一案とされているが、採算性の問題を含め、現時点で想像の域を全く出していない。
- 中国との価格交渉: 中国は、ロシアの天然ガスを長期的観点からすれば必要とする可能性が高いが、少なくとも近未来においては国内のガス生産が増産基調にあり、加えてトルクメニスタン~カザフスタン

(表2) Vostok-50の骨子

	UGSを含まない	UGSを含む
年間生産高(10億 ³) (2030年)	120.8	162.3
国内向け供給量	70.8	112.3
輸出向け供給量	50.0	50.0
対中国	38.0	-
対韓国	12.0	-
投資総額(10億ドル) (2030年までの総額)	60.7	84.8
地質探査	8.3	10.1
開発・探査	19.0	45.3
ガス精製	10.4	
輸送インフラ整備	21.4	27.9
ガスとヘリウムの貯蔵	0.9	1.4
操業費総額(10億ドル) (2030年までの総額)		
生産関連	29.6	-
輸送関連	21.1	-
総収入(10億ドル) (2030年までの総額)		
ガス生産部門	1.3	2.6
ガス精製部門	2.1	2.7
ガス輸送部門	0.8	1.4
税収ほか財政収入(10億ドル) (2030年までの総額)	20.8	-

* UGS (統一ガス供給システム) / 出所: Vedomosti (2007年9月10日)

モンゴル

2007年1 - 9月のモンゴルの主要マクロ経済指標は、1 - 6月と比べ概ね良好となっているが、前年同期と比較した場合、項目によって好不調が見られる。産業生産額は増加傾向を9カ月間継続している。国家財政収支も3四半期連続で黒字となっている。失業関連の指標も安定している。しかしインフレ率は第3四半期に前期の2倍以上に上昇している。為替レートはトゥグルグが下落しはじめ、貿易収支の赤字は拡大している。

国家財政

1 - 9月の国家財政収支は3,577億トゥグルグの黒字で、前年同期を983億トゥグルグ上回った。財政収入は1兆2,000億トゥグルグ、財政支出は8,734億トゥグルグだった。租税収入は全ての税目について増加している一方で、支出額は予算を16.1%下回っている。事務用品の購入、公共交通への補助金を除くほとんどの項目で、実際の支出額が予算を下回った。特に資本支出は予算を42.3%下回っている。

産業部門

産業生産額は3四半期続けて増加し、第3四半期は前年同期比16%増となった。全ての主要部門の生産額が増加した。製造業の生産額が前年同期比35.6%と高い成長を記録し、鉱業が同3.4%、エネルギー・水部門が同2.1%の伸びとなった。工業製品の総出荷額は1兆8,000億トゥグルグで、その68.6%が輸出向けであった。1 - 9月の石油の生産高は531,300バレルで、前年同期の2.5倍となった。同期の石炭の生産高は580万トンで、その35.2%が輸出された。

外国貿易

1 - 9月の貿易総額は28億ドルで、前年比28.6%の伸び

となった。このうち、輸出は同20.3%増の13億ドル、輸入は36.9%増の15億ドルで、貿易収支は1,625万ドルの赤字となった。

1 - 9月の輸出相手国は59カ国、そのうち中国が圧倒的首位で輸出全体の74.5%を占め、カナダ10%、米国4.6%、イタリア2.6%、韓国2.2%がこれに次いでいる。これらの上位5カ国で輸出全体の94.4%を占める。品目別では銅精鉱が輸出全体の44.8%、非貨幣用金が14.1%、亜鉛精鉱が8.1%となった。この他の主要品目では、カシミヤが10.6%、石炭が5%、原油が2.5%、アパレル製品が0.4%、これらの6品目で全体の85%を占めた。これは、モンゴルの輸出の大部分が、少数の鉱産物、畜産物及びその半加工品に依存している状況を示している。

1 - 9月の輸入相手国98カ国、そのうちロシア、中国が引き続き主要相手国であり、それぞれ全体の34.2%、32.1%を占めた。この他の相手国としては、日本6.2%、韓国5.5%、ドイツ3.1%が次ぎ、これら上位5カ国で輸入全体の81.1%を占めた。

1 - 9月の石油製品の輸入は552,200トンで、輸入額は37,180万ドル、輸入全体の24.7%となった。その93.6%はロシア一国からの輸入であった。

農業部門

良好な天候に恵まれて、9月時点で1,220万頭の新生家畜が育っている。これは前年同期を190万頭上回る数である。新生家畜の生存率は98.1%となっている。

同時に、穏やかな天候と国産農作物への需要の増加によって、農作物の作付面積と収穫高の増加が見られる。10月1日時点で、穀物の収穫高は前年同期比30.8%、ジャガイモは同12%、野菜は同26.8%、それぞれ増加している。また、飼料用穀物の収穫高は前年同期比31.7%増加したが、自家製まぐさ、干草はそれぞれ、同15.2%、同14.4%減少した。

(ERINA調査研究部研究主任 エンクバヤル・シャグダル)

	2003年	2004年	2005年	2006年	07年1-9月	2007年1Q	2Q	3Q	8月	9月
GDP成長率(対前年比:%)	5.5	10.7	7.1	8.6	-	-	-	-	-	-
産業生産額(対前年同期比:%)	6.0	10.5	4.2	9.1	14.1	11.2	14.8	16.0	5.7	18.1
消費者物価上昇率(対前年同期末比:%)	4.7	11.0	9.5	6.0	13.2	2.2	6.3	13.2	11.3	13.2
登録失業者(千人)	33.3	35.6	32.9	32.9	32.3	32.2	31.8	32.3	32.3	32.3
対ドル為替レート(トゥグルグ)	1,168	1,209	1,221	1,165	1,184	1,165	1,164	1,184	1,187	1,184
貿易収支(百万USドル)	185.1	151.4	119.4	57.2	162.5	22.1	54.3	130.5	33.2	46.7
輸出(百万USドル)	616	870	1,065	1,543	1,300	371	465	463	166	156
輸入(百万USドル)	801	1,021	1,184	1,486	1,462	349	519	594	199	203
国家財政収支(十億トゥグルグ)	61.9	16.4	73.3	124.5	357.7	72.7	25.2	259.8	91.1	146.4
国内貨物輸送(百万トンキロ)	7,504	9,169	10,267	9,693	7,135	2,385	2,297	2,454	-	-
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	7,253	8,878	9,948	9,226	6,228	2,199	2,072	1,957	631	675
成畜死亡数(千頭)	1,324	292	677	476	211	47	134	30	-	-

(注) 為替レート、登録失業者数は期末値。

(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

マクロ経済動向と展望

10月25日に発表された2007年第3四半期の実質GDP成長率は、季節調整値で前期比1.4%増（年率5.7%）となり、前期の同1.8%を下回ったものの、堅調な景気回復を示している。需要項目別に見ると内需では最終消費支出は同1.2%と前期を上回ったが、固定資本形成は同2.2%とマイナスとなり、さらにその内、機械設備投資が同5.8%と大きく落ち込んだ。一方、財・サービスの輸出も同0.8%と前期から伸び率大きく低下したが、財・サービスの輸入が同2.6%と大きく落ち込んだため、外需としては成長率にプラスに寄与した。

直近の経済指標を見ると、産業生産指数は季節調整値で7月の前月比2.0%増から、8月の同0.7%、9月の同0.1%と低下している。失業率は季節調整値で7月の3.4%から、8、9月の3.2%に低下している。

為替レートは月中平均で、9月には1ドル=918ウォンまで上昇した後、8月は935ウォン、9月は931ウォンとやや落ち着いたが、年初と比較すると引き続きウォン高の水準にある。

政府系シンクタンク、韓国開発研究院（KDI）が10月10日に発表した経済予測では、今年の成長率を前回予測（5月）の4.4%から上方修正し、ほぼ昨年の5%に並ぶ4.9%と見込んでいる。

また同予測では2008年の成長率についても5.0%とほぼ昨年、今年並みと予測した。需要項目別に見ると、最終消費支出は4.7%と今年の4.6%とほぼ同水準。固定資本形成（投資）も5.1%と今年と同水準となるが、このうち機械設備投資は6.2%で前年の7.6%から低下し、公共投資を中心とした建設投資が今年の3.3%から4.3%に拡大すると見込んでいる。

財輸出（実質）の伸びは10.9%で、今年の13.5%から伸び率は低下するが、貿易収支の黒字基調は維持される。ただし、サービス収支の悪化により、経常収支は赤字化すると予測している。

また失業率は、今年の3.3%から3.2%に若干改善し、消費者物価上昇率は今年の2.4%から2.8%に高まるとしている。

大統領選に向けた政界の動向

前号までも報じてきたが、12月の大統領選挙に向けて、政界の動きが一層激しくなっている。

支持率で優勢な保守野党・ハンナラ党では、すでに8月に前ソウル市長の李明博氏が、故朴正熙元大統領の長女の朴槿恵氏をおさえ大統領候補に選出された。これを追う立場のリベラル派の与党陣営は、支持率低下の著しい政権末期の盧武鉉大統領との関係などを巡り、今年に入ってからも党派の離合集散を繰り返してきた。8月によやく与党勢力の大部分を含む「大統領民主新党（民主新党）」が結成され、9月以降、同党の大統領候補選が開始された。その結果10月15日、盧大統領からやや距離を置く鄭東泳元統一相（元ウリ党代表）が、ハンナラ党から移った孫錫圭前京畿道知事、盧武鉉政権の元首相の李海瓚氏を抑え、大統領候補に選出された。

こうして二大勢力の候補者が出揃い、12月の本選挙に向けて、両者の一騎打ちと思われた状況で、いくつかの不確定要素が出てきている。旧現代財閥の経営幹部として、またその後ソウル市長として、財界、政界の中樞を歩んできた李明博氏には、これまでも様々な金銭的なスキャンダルが噂されてきた。それらの中で李氏のビジネス上の関係者が引き起こした、BBK事件と呼ばれる金融詐欺事件が、ここにきて注目を集めてきている。事件の行方は不透明であるが、保守陣営の中でこうした李明博氏の今後を危ぶみ、前回2002年の大統領選の候補者であった李会昌元ハンナラ党総裁を候補者として擁立しようとの動きが出てきている。これに、党内予備選で敗れ、その後の処遇に不満を持つ朴槿恵氏陣営の一部が加わる可能性も取りざたされている。現時点（11月5日）の世論調査の結果では、李明博氏への支持率は引き続き50%を超えており、李会昌氏が保守陣営を割って立候補した場合を仮定した質問でも、鄭東泳氏ら、他候補に対する優位は揺るがないとの結果が出ている。しかし前回の大統領選においても、保守陣営は予備選後の分裂で、政権への道を閉ざされている。本選挙まで残り2か月を割った中、状況はまさに渾沌としており、最後まで予断を許さない展開となろう。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	06年10-12月	07年1-3月	4-6月	7-9月	7月	8月	9月
国内総生産（%）	7.0	3.1	4.6	4.0	5.0	0.9	0.9	1.8	1.4	-	-	-
最終消費支出（%）	7.6	0.3	0.2	3.4	4.5	1.1	1.3	1.1	1.2	-	-	-
固定資本形成（%）	6.6	1.9	1.9	2.3	3.2	1.2	2.0	0.8	2.2	-	-	-
産業生産指数（%）	8.0	5.1	10.4	6.3	10.1	2.7	0.7	4.4	4.1	2.0	0.7	0.1
失業率（%）	3.3	3.6	3.7	3.7	3.5	3.4	3.2	3.3	3.3	3.4	3.2	3.2
貿易収支（百万USDドル）	14,777	21,952	37,569	32,683	29,214	10,350	6,038	6,970	9,793	3,044	2,906	3,842
輸出（百万USDドル）	162,471	193,817	253,845	284,419	325,465	87,394	84,712	92,991	90,615	30,220	31,013	29,382
輸入（百万USDドル）	152,126	178,827	224,463	261,238	309,383	79,905	82,279	87,793	85,862	29,205	29,627	27,030
為替レート（ウォン/USDドル）	1,251	1,192	1,144	1,024	955	938	939	929	928	918	935	931
生産者物価（%）	0.3	2.2	6.1	2.1	2.3	2.0	1.8	2.6	2.1	2.4	1.7	2.1
消費者物価（%）	2.7	3.5	3.6	2.8	2.2	2.2	2.0	2.4	2.3	2.5	2.0	2.3
株価指数（1980.1.4：100）	-	-	896	1,379	1,434	1,434	1,453	1,744	1,946	1,933	1,873	1,946

（注）国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産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、産業生産指数、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、生産者物価は2000年基準、消費者物価は2005年基準

貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

（出所）韓国銀行、統計庁他

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

第2回日朝国交正常化作業部会の開催

2007年9月5日～6日、モンゴル・ウランバートルで、第2回日朝国交正常化作業部会が開催された。外務省ホームページによれば、同部会は、9月5日に冒頭発言の後、「不幸な過去」の清算を含む国交正常化問題が議論され、翌6日に拉致問題を含む日朝間の懸案事項が議論された後、締めくくりに発言が行われた。

外務省は、第1回作業部会では、拉致問題に関する日本側の発言に北朝鮮側が反発して初日の協議中に席を立ったため、実質的な協議を行うことができなかったが、今回の作業部会では、2日間にわたり、双方の関心事項につき、時間をかけてじっくりと意見交換を行い、それぞれの立場についての理解を深めることができたと評価している。『朝鮮新報』によれば、会見で発言した朝鮮側の金哲虎・外務省副局長は過去清算問題の協議について、「互いの立場を十分に表明した。過去の協議よりも前進があった」と述べた。

北朝鮮とアラブ首長国連邦（UAE）が国交樹立

『朝鮮新報』によれば、2007年9月17日、北朝鮮とUAE政府間の外交関係設定に関する共同コミュニケが17日、ニューヨークで発表され、即日外交関係が樹立された。

北朝鮮とドミニカ共和国が国交樹立

『朝鮮新報』によれば、2007年9月24日、北朝鮮とドミニカ共和国両政府間の外交関係設定に関する共同コミュニケがニューヨークで発表された。同コミュニケは「朝鮮政府とドミニカ政府は両国民間の親善と協調関係を強化発展しようとする共通の念願から、大使級外交関係を樹立することにした」と表明している。

第6回六カ国協議第2セッションの開催

2007年9月27日～30日、中国・北京において、第6回六カ国協議第2セッションが開かれ、寧辺の核施設の活動停止・封印、監視・検証といった「初期段階の措置」が既に実施されたことを受け、第2段階における措置、すなわち非核化措置（すべての核計画の完全な申告とすべての既存の核施設の無能力化）日朝・米朝国交正常化のための措置、経済・エネルギー支援等、について議論が行われた。

このセッションの結果、北朝鮮による不拡散の意思の表明、2007年末までの寧辺の主要核施設の無能力化、すべての核計画の完全かつ正確な申告に対する合意、米朝・日朝

国交正常化進展のための作業継続、経済・エネルギー支援、六カ国閣僚会議の開催などを主要内容とする「共同声明の実施のための第二段階の措置」が採択された。

第2回南北首脳会談の開催

2007年10月2日～4日、韓国の盧武鉉大統領が北朝鮮・平壤を訪問し、金正日朝鮮労働党総書記と会談した。会談の結果、金正日総書記が盧武鉉大統領とともに「南北関係の発展と平和・繁栄のための宣言」に署名した。この宣言では、（1）思想と制度の相違を超越した南北関係の相互尊重と信頼の関係への転換、（2）軍事的敵対関係を終息させ、朝鮮半島で緊張緩和と平和を保障するための協力、（3）現停戦体制を終息させ、恒久的な平和体制の必要性についての認識の共有と直接関連のある3者、または4者の首脳による会談、（4）民族経済の均衡の取れた発展と共同の繁栄のための、経済協力事業の積極的活性化、持続的拡大・発展、（5）離散家族面会の拡大を主要内容とする人道的協力事業の積極的推進、（6）国際舞台で民族の利益と海外同胞の権利と利益のための協力の強化、（7）南北総理事会の11月開催、（8）首脳会談の定例化などが主要内容となっている。

日本の対北朝鮮経済制裁延長

日本政府は2007年10月9日の閣議で、北朝鮮に対する同国籍船舶の入港全面禁止や全品目の輸入禁止などを内容とする日本独自の経済制裁を半年間延長する方針を決定した。今回の延長による経済制裁の期限は、2008年4月13日となる。

六カ国協議第3回経済・エネルギー支援作業部会開催

2007年10月29日～30日、六カ国協議の第3回経済・エネルギー支援作業部会が板門店の南側の施設である「平和の家」で開催された。この作業部会で、北朝鮮は11月1日から寧辺の核施設の無能力化に向けた作業を開始する意思を表明し、その見返りとなる経済・エネルギー支援を関係各国が約束通りに実施するよう求めた。これに対して、関係各国は、重油50万トン相当を発電所の改修に必要な資材で提供し、残りはこれまでどおり毎月重油5万トンずつを支援していくこととなった。毎月提供する重油5万トンは、すでに韓国、中国、アメリカの順で提供しており、近くロシアも提供する予定である。日本は、拉致問題の前進がないかぎり、支援には参加できないという立場を示している。

（ERINA調査研究部研究主任 三村光弘）

研究所だより

イベントの開催

国際人材フェア・にいがた2007

平成19年9月21日 新潟市民プラザ

概要：新潟県内の留学生と企業を対象にした就職相談会

参加者：県内企業14社、同留学生47名他

内容：留学生向けセミナー、就職ガイダンス、就職相談会

共催：新潟労働局

後援：新潟県

協力：新潟市域留学生交流推進会議、財団法人にいがた産業創造機構、新潟県商工会議所連合会、新潟県経営者協会、新潟経済同友会、ジェトロ新潟貿易情報センター

新潟国際ビジネスメッセ2007

平成19年11月8日、9日 新潟市産業振興センター

概要：「新潟国際ビジネスメッセ実行委員会」の一員として、中国企業等を招聘し、同見本市に国際ビジネスゾーンを展開。パートナーの発掘、投資情報の交換等日本企業とのビジネスマッチングを促進し、双方の経済交流活性化を図る。

出展者：中国22企業・団体（内訳：遼寧省16、黒龍江省6）

主催：新潟国際ビジネスメッセ2007実行委員会
新潟市、新潟インダストリアルプロモーションセンター、新潟地域産業振興センター、新潟ニュービジネス協議会、にいがた産業創造機構、環日本海経済研究所、新潟県商工会議所連合会、新潟経済同友会

編集後記

今号は中国東北振興政策において、経済的に最も重要な地域となる遼寧中部都市群（瀋陽経済圏）構想を特集した。中でも、この構想の提唱者である遼寧社会科学院の馮貴盛氏から、総合的な動向について長文の玉稿を賜ったことは特筆に値する。

また、交通・物流、自動車産業、開発区、日系企業など同地域の発展に係るさまざまな視点から執筆者各氏の知見と情報を集約できた。遼寧中部地域に関しては中国の研究者でもそれ程多くの実績はなく、先行研究として読者諸氏の参考となれば幸いである。

また、遼寧省と北朝鮮との経済貿易についても考察を行った。朝鮮半島と隣接する遼寧省は、経済的には韓国との企業間交流が活発であり、政治的には北朝鮮情勢の舞台裏として北東アジア地域の中でも重要かつ微妙な位置にある。

北朝鮮とは経済面でも国境貿易での丹東の拠点化や資源、製造等分野での投資増加など関係構築が進められてお

り、その意味でも遼寧省は重要な情報源である。

このほか、関連した研究の中で中国とロシアとの地域協力でも新モデルの提言が行われた。中国東北部は現場を訪れても周辺諸国とのさまざまな交流を実感できるが、研究分野では現実の進展に追い付いていないとの指摘もある。

東北三省は総面積で日本の2.1倍、朝鮮半島の3.5倍、人口規模では日本の84%、朝鮮半島の1.5倍であり、GDPはギリシャに匹敵し、タイやマレーシアを凌駕する。さらに遼寧省だけでも面積は日本の39%、人口は韓国の87%で、経済力はフィリピンやハンガリー並みである。大連など「5点1線」沿海部開発と瀋陽を軸とした「遼寧中部都市群」内陸振興の両輪によって遼寧省の振興政策で大きな失敗は起こりにくいものと思われる。

さらに、10月に開催された中国共産党第17期中央委員会第1回総会では李克強遼寧省党委書記が政治局常務委員に選出された。李氏の遼寧省での勤務は3年足らずではあったが、ポスト胡錦濤と目される次世代リーダーの誕生は同省の発展や東北振興にとってもプラスとなろう。

ERINA booklet Vol.6「中国東北振興政策の動向と今後のポテンシャル」では、東北振興政策の全体像、活性化する地域の変化、流入する資本の動向とビジネスチャンス、今後の同地域の可能性などについて内外の研究者による成果をまとめています。同書はERINA ホームページから閲覧可能です。トップページの「LIBRARY」から「ERINAの出版物」を開き、ご覧ください。（T）

発行人	吉田進
編集委員長	中村俊彦
編集委員	中島朋義 筑波昌之 三村光弘 S.エンクバヤル 伊藤庄一
発行	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 13F Bandaijima Bldg., 5-1 Bandaijima, Chuo-ku, Niigata City, 950-0078, JAPAN Tel: 025 - 290 - 5545 (代表) Fax: 025 - 249 - 7550 E-mail: webmaster@erina.or.jp Web site: http://www.erina.or.jp/
発行日	2007年12月15日

(お願い)

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、お知らせください。

禁無断転載

