

日口関係をベースとしたロシアの極東政策

北海道大学名誉教授 望月喜市

1. ロシア極東の数奇な運命と隣国日本との深い関係

ロシア極東は数奇な運命をたどってきた。その運命には、日本の存在がはっきり刻み込まれている。帝政ロシアの時代、シベリアはウラル山脈の東に広がる植民と流刑の地であった。版図を維持するためのシベリア経営は帝政ロシアの課題であり、ウラルを越えて、シベリア平原を東に向かって探検を続けるのと併行して、太平洋側から大陸奥地へと探検が進められた。日本は、その遠洋航海を支える供給基地（米、生鮮野菜、飲料水など）としてロシアにとり貴重な存在だったが、鎖国政策を取っていた日本は、その要求に殆ど応えなかった¹。

ソ連時代になると、極東は鉄のカーテンで外部から遮断され、モスクワを通じてしか、外部を知ることはできなかった。ウラジオストク港（極東艦隊の母港）やサハリン島は、東の要塞であったので、外国人の訪問はもとより、ロシア人でも許可なしには立ち入ることはできなかった。欧州部に対する生物資源（木材や魚介類など）や鉱物資源の供給地であり、電源開発事業が大規模に実施された（アンガラ・エニセイ系カスケード水力発電）。希薄な人口・労働力を補充するため、賃金加算や有給休暇の延長、年金年齢の引下げなどの優遇策で、労働力を誘致したが、その多くはウクライナなどからの出稼ぎ労働であって人口はなかなか定住しなかった。西シベリアから産出する豊富な石油・天然ガスのすべては西側に供給され、東欧の衛星国をソ連陣内につなぎ留めたり、ドル外貨を稼得する役割を果たした。極東域内の燃料は石炭が主で、サハリンのオハ油田の原油はパイプでコムソモリスク・ナ・アムーレに、西シベリア原油はハバロフスクに運ばれ精製され、域内で利用されるだけで輸出されなかった。

ソ連時代、東部地域開発を促進する要因は何であったのだろうか。国防上の要因があったことは確かだ。経済的要因では、ロシア欧露部の経済発展に必要なエネルギーおよび原料資源を極東に求めたこと、もう1つは、外貨で先進技術や必要設備を西側諸国から入手するのに必要な輸出品

（資源）を得ることだった。東部地域の開発はこのようにことに応えるために必要だった。60年代から70年代にかけ、シベリア・極東開発貿易は日本の独壇場であった。一般貿易、沿岸貿易、協同組合貿易のほか、「プロジェクト貿易」もしくは「コンベンション取引」と呼ばれる一連の資源開発案件が目白押しであった。つまり、日本が先方に供与する借款によって、ソ連は開発機材・設備を日本から輸入し、対象資源を開発、日本に輸出した。それで借款の償却を図るとともに、返済完了後も当該資源を継続的に日本に輸出したのである。この方式では、ソ連側は全投資の一部分を負担するだけで済み、日本側も欲しい資源を継続して輸入できた。唯一のリスクは、最初に日本側が供与する借款の回収期間（投資利子率）が、その他の投資機会利益率と比較してペイするかどうか、ということであったが、無資源国日本の国策プロジェクトとして（原則コマーシャルベースでありながら）政策的意義を優先して実施された。プロジェクト案件には、極東森林資源開発輸入（第三次まで）、ポストーチヌイ港湾建設協力、工業用チップ・パルプ材開発輸入、南ヤクート原料炭開発輸入、サハリン大陸棚探鉱協力、ヤクーチア天然ガス探鉱協力などがあった²。

ゴルバチョフ時代になって初めて鉄のカーテンは除去された。外国貿易省に一本化されていた対外貿易制度が改善され、一部の機関・企業に対し外国との直接取引が許された。「銀行口座」を開設し信用取引も可能になった。87年からは西側に対し合弁企業の設立が許可された。日本企業もサハリンやハバロフスクで合弁企業を設立したが、その多くが「乗っ取り」にあい、その後の対口経済進出に大きなダメージを与えた。

エリツインの新生ロシアは1992年に発足したが、無秩序な対外開放と民営化政策により、無法状態のなか一握りの新興財閥が生まれた反面、一般市民は貧困のどん底に突き落とされた。

57年日ソ通商航海条約と貿易支払協定が締結されて以来、日ソ貿易額は年々拡大し、89年に最高60億ドルになっ

¹ 文献1、司馬遼太郎を参照。「シベリアは確かに宝庫であったが、たえず労働力が不足し、そこに働いている者も、食糧不足による飢えと野菜不足による壊血病になやまされた」（p.38）。「ロシアはシベリア開発のために、日本から食糧を得たいのである。そのため日本を研究し、漂流民を優遇し、そのすえに日本政府と正規の国交を持つことを願った」（p.42）

² 文献2、鈴木啓介p.163

だが、ロシアになった初年度（92年）は42%減の35億ドルにまで激減した。しかしこの数字には、東南アジアなど第3国における日系工場からロシア向けに出荷されていた、家電を中心とした日本ブランドの耐久消費財や自動車などは含まれていなかった。ソ連時代、計画輸入の主流であった設備機械や産業用資材の輸入をやめ、今まで抑えられていた耐久消費財や日用雑貨・食品が、奔流のようにロシア市場に流れ込んだ。ロシア経済は市場経済への道を歩みだし、採算無視で運営されていた鉄道運賃が商業ベースで値上げされると物流が停滞し、極東の国外市場は6%から18%にまで拡大したものの、域外販売は75%から4%にまで激減し、極東は陸の孤島になってしまった。

97年3月、新生ロシアになって初めてユジノサハリンスクで官民合同の「日ロ極東経済合同会議」が開催された。これは極東貿易を国レベルで支援する最初の動きで、極東地区のプロジェクトを発掘することを目指したが、ロシア政府の支払保証状が発行されなかったため、制度金融を利用したファイナンス・スキームを組むことが不可能になり、貿易の進展は見られなかった³。98年、エリツイン政権は経済危機に見舞われ、GDPは前年比マイナス6%になった。

2. 極東に展開する3大国家プロジェクト

エリツイン時代の経済混乱という負の遺産を受け継いだプーチン大統領（当時）の第1期目は、とにかく国内経済の立て直しに全力を傾注しなければならなかった。プーチン氏にとってラッキーだったのは、02年ころから、原油の国際価格が急上昇し始めたことである。ロシアの公式統計によれば、原油輸出価格は、01年20.8ドル/バレルであったのが09年には実に90.7ドル/バレルとなった（年平均23%の上昇率）。周知のように、ロシアは98年に経済危機に見舞われ、大幅なルーブル切り下げに追い込まれた。これが輸出を促進し、輸入代替効果を生み、経済は息を吹き返したのだが、この切り下げ効果が消滅する頃に原油価格の高騰が始まり、成長要因のバトンタッチで順調な経済成長が08年8月まで続いた。

国内経済の安定を取り戻したプーチン政権は、極東経済の引上げを政策の柱に据えた。なぜプーチン氏は極東重視政策に踏み切ったのかについては以前書いたことがある。

そこでは、政治・経済・社会・外交・国防と国境警備・交通・資源と観光、地方自治の8点をその理由とした⁴。連邦政府は、いまやこのモチベーションを実現する資金力を身につけた。

連邦政府の極東重視を裏付ける次の3つの国家プロジェクトが現在進行中である。

- ①「極東ザバイカル地域経済社会発展連邦プログラム」（07年11月政府決定）、
- ②同プログラムの1部である「『アジア太平洋地域における国際協力センターとしてのウラジオストク市発展』サブプログラム」、
- ③「クリール諸島社会発展計画、2007～2015年」（05年12月9日政府決定）。

このうち3番目の「クリール諸島計画」は、日本が返還要求をしている北方4島を含む千島列島の発展計画であって、ビザなし訪問団が島の計画進行状況を目撃して、「もう島は帰らないのではないか」とため息をつくほど、この地域の建造物や交通インフラ（道路・港湾・空港など）の改修・整備、魚加工工場の発展は目覚ましいものがある⁵。

「極東ザバイカル計画」は、以前にも策定されながら、連邦政府が負担すべき投資資金を投入できないまま画餅に帰したもので、今度の「07年計画」は、連邦政府の十分な資金的裏付けを持ってスタートした。この問題を定期的にフォローしている経済研究所（ハバロフスク市）のプロカパロ主任研究員の最近レポート⁶によると、計画がスタートしてから1年半が経過した時点で、以下のような若干の修正があった。①事業予算の増額、②08年5月の省庁再編に伴う関係機関の名称変更、③担当機関の変更。担当機関は地域発展省に移り、総括責任者はイーゴリ・シュヴァロフ第一副首相になった。「ウラジオストク計画」は当初予算の約2倍に膨らみ、そのため「極東ザバイカル」計画全体が総額7,005億ルーブルに膨らんだ。「ウラジオストク計画」を除いた資金支出年次計画を見ると、全体予算の70%近くは11年～13年に支出されることになっており、当面は12年のAPEC誘致に備えた「ウラジオストク計画」に資金が集中投資されることになっている。08年の資金支出状況を見ると、総額260億ルーブル（予定の約87%）が支出され、うち連邦予算からは174億ルーブル（予定の90%）が投入

³ 文献3、「日ソ・日ロ経済交流史」p.96

⁴ 文献4、望月喜市pp.35-36

⁵ 文献5、望月喜市を参照。

⁶ 文献6、プロバカロpp.65-71。なお、「ルースキー大橋」を世界最長の斜張橋と言われる「明石海峡大橋」と比較してみると、橋の長さは後者の約70%である。（カッコ内はルースキー大橋）。明石海峡大橋は橋長3,911m（2,757.2m）、中央支柱間のスパン長1,991m（1,104m）、主塔高さ海面上約297m（320m）。

された。実施事業の大半は、交通・生活インフラや医療関連施設工事である。注目すべきことのいくつかを挙げると、1つはコムソモリスク・ナ・アムールとソブガワニ港との間の「クズネツォヴォ（原文のまま）」トンネル工事が開始されたことである。完成するとこの路線の輸送能力が3倍になると言われている。サハリン州では、主要幹線道路の改修・拡張工事に重点的に資金が投入されている。08年には、南ヤクーチア総合開発プロジェクトに対して「連邦投資基金」の資金支出が認可された。

現在ロシアを襲っている経済危機が、「極東ザバイカル計画」へ影響することは必至の情勢で、クドリノ財務相は、「近い将来、政府はすべての連邦目的プログラムの方針転換および再評価を行うことになる」と述べている。09年2月には、シュヴァロフ第一副首相を議長として、極東の発展に関する国家委員会の会議が開催され、09年3月末までに「2025年までの極東、ブリヤート共和国、ザバイカル地方およびイルクーツク州の社会・経済発展戦略コンセプト」を作成し、政府の審議に付すことが決定された（現時点で審議の結果情報不明）。

つぎに、当面、国家の威信をかけて実現を期している「『アジア太平洋地域における国際協力センターとしてのウラジオストク市発展』サブプログラム」の状況を検討しよう。

APECサミットに向けた予算措置は07年1月、プーチン大統領（当時）がウラジオストクでの開催を宣言した時点で、連邦予算から1,000億ルーブルを支出することになっていたが、現在（09年6月）では2,500億ルーブル（約2倍超）に増えている。その後の報道ではこの数字は微妙な食い違いを見せている（総予算2,842億ルーブル＝約8,526億円とも言われている）。プーチン氏は09年3月15日付けウラジオストクタイムズ紙でこの予算を減額しないと声明した。APEC工事に付き、蒲原正義がウラジオストク日本国総領事（当時）の講演が注目される⁷。以下はその要約・抜粋である。

「計画」実現の帰趨を制する第一難関は、ウラジオ空港からルースキー島の会場に至る3つの海上大橋（アムール湾橋、ザラトイログ湾＝金角湾横断橋、ルースキー島大橋＝東ボスフォラス海峡横断橋）の建設がサミット開催までに間に合うか、という点である。

どの1つが欠けても空港から車の渋滞を避け急速に会場まで会議関係者を運搬できないのだ。08年8月31～9月1日、プーチン首相が関係閣僚を従えて現地入りし、責任者

ウラジオストク大開発関連地図



ロシアNIS調査月報2009年3月号 p.5

を相当叱責したと伝えられている。というのは、モスクワへの報告では万事順調にことは進行中とのことだったが、現地ではザラトイログ湾橋の工事がやっと着工された状態で、あとは何もやっていないことが判明したからだ。しかもサミット会場になるルースキー島の土地は海軍が管理しているが、その管理変えがまだ済んでいない状態だった。その後08年10月時点では、2つの橋の橋脚部分の基礎工事は始まっていたが、空港に近いアムール湾橋（海上部分3キロ、全長4キロ）については、まだ全く着手していなかったという。

日本の産業界も極東に展開するプロジェクトの進行状況を自らの目で確認するため「極東ロシア経済ミッション」（団長：西岡喬ロシアNIS貿易会会長）を09年5月31日～6月6日にかけて派遣した。このミッションは、住友商事、三井物産、丸紅など商社、メーカー、銀行などのトップや、経済産業省の代表から構成され、総勢約70名であった。現場ではルースキー島架橋工事が24時間体制で進められていた。橋の納期は12年3月末という。現地新聞（6月2日、Deita.ru）が伝える西岡会長の視察談話は次のように肯定的なものだった。「私の関心を特に惹いたのは、ルースキー島大橋の建設だ。というのは、私は三菱重工の幹部であり、われわれは大型の橋を日本だけでなく、世界の様々な国で建設しているからだ。この大橋を建設している専門家のレベルの高さを私自身ははっきりと確認することができた。これは、労働力の配置問題でもいえる。通常の場合、熟練労働者の不足問題に直面するが、ここではそのような問題は起きていない。これはモスト社幹部の組織面での功績である」。沿海地方議会議長によれば、「20年までに沿海地方で

⁷ 文献7、蒲原正義、pp.3-12

は、総額3兆ルーブルを超える30以上の大規模プロジェクトが実施される。雇用効果は7万4,000人分、財源は連邦予算、沿海地方予算、ロシアの民間資金であるが、外国投資にも関心を持っており、積極的に検討しあう用意がある」という。APEC関連では、道路、会議場、極東連邦大学（1号棟の建設開始：7月初頭予定）、複数のホテル、国際ビジネスセンター、旅行リクリエーション施設、市の公営インフラ、電力、通信等の施設の建設が見込まれ、1万5,000人の雇用を追加創出する。なお6月頃までには、ルースキー島側の資材陸揚げ岸壁工事も進行し、島サイドからの架橋工事も進められるようになった。ルースキー島連絡大橋の予算は（APECサミット関連予算が15%削減されたので）、1,400万ルーブル削減された。しかしこの橋の設計・構造に変更はなく、削減予算の枠内に収めることができるのだ。というのは、鉄筋価格が経済不況のため予定価格の3分の2に低下したからである（この点は、すべての建設工事に適用可能であって、予算を縮小しても資機材価格の低下のため、設計通りの建造物を建築できる可能性がある）。

しかし問題点も少なくない。APEC開催に伴う関係建造物・施設を結ぶ沢山の舗装道路工事を完全に仕上げるには開催日ぎりぎりまでかかるのではなかろうか。その他、金角湾横断橋工事の予算が2.4倍に膨らんだ上、計画ミスも発見されているという。財政逼迫の折から、当初計画にあったオペラ・バレエ劇場や近代医療センターの建設は中断せざるを得なくなっている（09年2月23日付けダリニボストーク通信）。

3. エネルギーを中心とする日ロ経済関係の進展：

09年5月11日～13日に来日したプーチン首相は、日ロ経済協力を新しいステージに引き上げることに成功した。この成果を生んだのは、07年6月7日のハイリゲンダム・サミットでの安部晋三首相（当時）の提案「極東・東シベリア地域における日ロ間協力強化に関するイニシアチブ（8項目）」があり、さらにその以前に、小泉純一郎首相（当時）の訪ロ（03年1月9日）での「日ロ行動計画」があったからでもある。その際「日ロ貿易・投資促進機構」（<http://www.jp-ru.org/>）の設立が決まった。プーチン首相はエネルギー相など経済関係の4閣僚や企業関係者ら100人以上を同行させ、経済関係の一層の発展を最大目標として来日した。

日本経団連はプーチン訪日に合わせて5月12日、都内で

「日本ロシア経済フォーラム」を開催した。日ロ双方から多数の参加者があり、エネルギー、資源開発、インフラ整備、輸送機器製造、金融の5つのテーマで話し合いが行われた⁸。

極東のエネルギーを軸とした日ロ経済協力が大きく動き出す可能性が出てきた。世界的規模で資源競争が激しくなる中、日本企業にとっては資源の調達先の多様化につながる。ロシア側は、エネルギーをテコに東アジアでの影響力を高める狙いをもつ。このフォーラムで挨拶したプーチン首相によれば、「すでに稼働しているサハリン1、2に加えサハリン3では約7億トンの石油、約1兆5千億m³のガスの採取が可能になる。サハリン4、5、6など、多くの協力の可能性がある」という（日本経済新聞09年5月13日）。

このフォーラムでのプーチン演説では、日本側の協力を求めたい幾つかの項目を挙げている。イノベーションモデルへの転換に合わせて、原子力と情報・通信技術の強化面での日本の協力、サハリンからウラジオストクまでの天然ガスパイプライン建設プロジェクトへの参加、沿海地方で予定しているLNGの生産プラント及びガス化学工場での日本の協力、日本の超高速鉄道技術の導入やシベリア鉄道の近代化への協力などである。

今度のプーチン訪日の大きな成果はエネルギー・原子力分野の日ロ協力の進展である。石油開発では東シベリアでの2回目の探索事業への参画決定があった。両者とも国策会社JOGMEC（石油天然ガス・金属鉱物資源機構）がイルクーツク石油会社と合弁企業を設立して実施契約をしたもので、今回の合弁は「INK-Zapad」（出資比率JOGMEC：49%、イルクーツク石油：51%）、対象鉱区はイルクーツク市の北700kmに位置し、周囲にはヤラクチンスコエやヴェルフネチョンスコエ油田など既発見油田が存在、建設中の太平洋パイプライン（ESPO）に隣接している（第1回目は、洞爺湖サミット時に発表のあったもので、対象鉱区は「セベロ・モグデンスキー」でタイシェットの東北東の地点）。本村真澄氏によれば⁹、サハリン1、2の稼働開始に伴い、日本の対ロ石油輸入率は、大体4%になる（日本の年間石油総輸入量は約2億トン）。サハリン1の石油はデカストリ港から1,000万トン、サハリン2の石油はプリゴロドノエから500万トンが輸出されている。さらに、東シベリア・パイプラインからの石油輸出（1,500万トン）が20年に開始されると全体で極東への石油輸出は3,000万トンになる（このうち6割程度を日本が輸入すると

⁸ 文献8、「ロシアNIS経済速報」09年5月15日号、p.1

⁹ 文献9、本村真澄pp.2-12

約9%になる)。したがって対中近東依存率は90%から次第に低下し近い将来80%にまで低下する計算になる。(文献9、PP.2-12に依拠して筆者が計算)。一方天然ガスはLNGの形で960万トンの6割(570万t)が日本に入るが、これは日本の需要量(07年度約6,832万t)の約8%に相当する。日本はインドネシアからLNGを2,200万トン入れているが、11年から1/4に激減するので、サハリンからのLNG輸入は日本にとって貴重なものである。さらに今後サハリン3からの石油・ガス輸入も期待できる¹⁰。こうして、中近東や東南アジアなどの遠距離で海賊の危険を伴う石油・ガス輸入から、3日程度の距離で海上輸送の危険のない地点の石油・ガスの買付け比率を高める可能性を日本は手にいれつつあるのだ。

5月のプーチン訪日のもう1つの成果は、ロシアと国家レベルで原子力協定を締結したことである。この協定により、日本の原子力利用原則(平和利用と核拡散防止)を逸脱することなく、ロシアと原子力ビジネスで協力することが可能になった。東芝は5月12日、ウラン濃縮会社「テクスナブエクスポート(TENEX)」(アトムエネルギープロム(AEP)社の子会社)と、原子燃料分野の協力協定を締結した。協定内容は、濃縮ウランの合弁生産と備蓄施設の建設である。世界最大の濃縮ウラン供給国であるロシアと組むことで、東芝は原子力事業一環体制(ウラン鉱の確保との濃縮→原子炉の製造→原子力発電)を作る可能性を確保した。三井物産はロスアトム社とシベリアのウラン鉱山の共同開発で交渉中である。ロシアは30年までに26基の原発

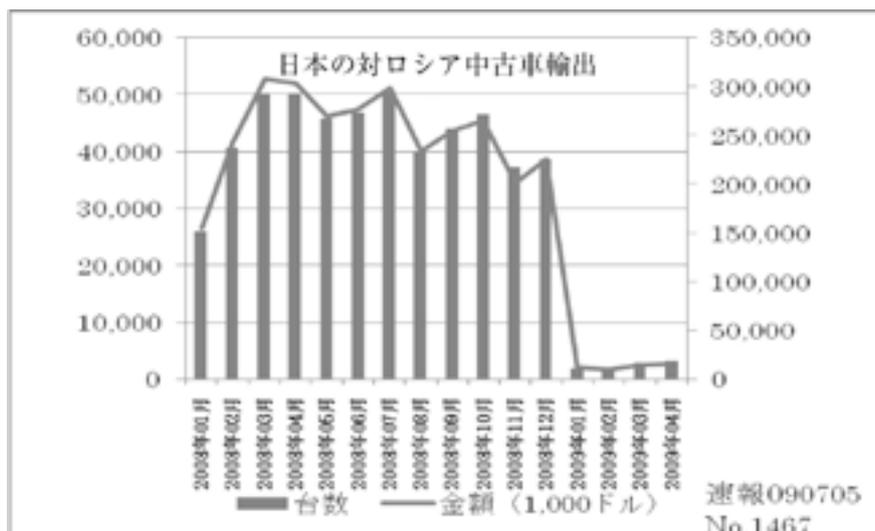
建設を目指している。「日本は設計から完工まで4年かかるが、ロシアは6年もかかる」(ホロプコフ・エネルギー安全保障センター長)というわけで、日本の技術導入に期待している。

4 極東に展開する産業政策：自動車産業の場合：

前節では、極東に展開する地域政策を取り上げた。本節では極東向け産業政策の1つとしての車輸入関税の引上げ政策を取り上げる。この政策は中古車輸入ビジネスに従事していたウラジオストクやサハリンの輸入業者だけでなく、日本海沿岸の港町で中古車輸出をしていた中小企業をも直撃し生計を崩壊させた。

車関税引上げは、08年12月10日の政令で決定され、09年1月12日に発効した。新車の輸入関税は、乗用車がこれまでの25%から30%、トラックが10%から25%にそれぞれ引き上げられた。中古車についても輸入関税が大幅に引き上げられた。関税引上げ後、日本からの中古車の輸入はほぼ完全にストップしている(図を参照)。

「乗用車のうち落込みが特に激しいのは、中古車である。09年第1四半期、経年数3年以上の中古車はわずか4,400台と、前年同期の20分の1に落ち込んでいる。中古車輸入は同期間の輸入車全体の3%に満たなかった(4月14日付アフタタツト発表)」¹¹。人口57万人のウラジオストクで輸入、販売、自動車修理工場などに、約20万人が中古車ビジネスで生計を立てているといわれる(北海道新聞09年5月15日)。他の資料によれば、「沿海地方だけでも車ビジ



¹⁰ 文献10、サハリン1、サハリン2の次の事業として、サハリン3の石油採掘作業が何時開始されるが、関心を呼んでいる。サハリン3の主たる事業主体はガスプロムである。同社によればサハリン3のガス生産開始予定は14年となっている。日本企業を生産パートナーとしたいと考えている。国際協力銀行(JBIC)は、日本企業がこれに参加するなら、開発融資を検討すると言っている。

¹¹ 文献11。

ネスに従事している人の数は3万人とも5万人ともいわれ、極東全体では10万人を超すとの報道もある¹²。

生計の道を断たれた人々は、引上げが発表された08年12月中旬以降、激しい抗議行動を起こした。日本の新聞に掲載された抗議行動のいくつかを紹介する。「ロシアでは1月31日、野党勢力が複数の都市で抗議集会を開いた。ウラジオストクでは共産党と自動車販売事業の関係者が合同で反政府集会を開き、1月から実施された輸入車への関税値上げ措置の撤回を要求した。プーチン首相辞任を求める声も上がっている」（毎日09年2月2日）。「実施された中古車輸入規制問題でサハリ州議会は沿海地方議会と協力し、メドベージェフ大統領とプーチン首相に近く撤廃を求める方針だ」（北海道新聞09年2月4日）。「3月15日ウラジオストクでは、経済危機の深刻化に関連しプーチン首相の辞任を求める1,000人規模の街頭デモがあった。国内自動車産業保護のため、連邦政府が今年はじめに導入した輸入車への関税引き上げに対する住民の不満が強い」（毎日09年3月16日）。

連邦政府が国内自動車産業支援のため打ち出した策として、①自動車輸入関税の引上げ、②国産自動車購入の際のローンの補助、③国産自動車の国家買上げ、④極東への国産車の鉄道輸送費の補助などがあった¹³。このほか、金融経済危機で売上減少、流動資金不足などで倒産の瀬戸際に追い込まれた国産自動車メーカーへは、資金援助も行われた。しかし、テコ入れもむなしく、09年第1四半期の各自動車メーカーの販売高の減少は激しかった。AvtoVAZは39%減、GAZグループは60%減、Sollersは40%減など軒並み不振であった¹⁴。一方、第1四半期の乗用車の輸入台数（約14万9,000台）も、ほぼ3分の1にまで低下した（08年同期は43万2,000台）。中古車の落ち込みは特に激しい。経年数3年以上の中古車の輸入はわずか4,400台で、前年同期の20分の1に落ち込んだ。自動車輸入に占める中古車比率は、3%に過ぎなかった（同誌p.25）。

上記した極東への国産自動車（外国メーカーの現地組み立ても含む）の鉄道料金を無料化するという政府措置は、極東地域での販売台数の増加につながっていない（コメルサント09年4月15日付け）。主要な理由は、極東には、メーカーの販売・アフターサービスのネットワーク存在しない上、金融危機で販売台数が激減しているからだ。国内自動車産業支援策の一環として導入した自動車ローンの補助

（利率の3分の2を補助）は、極東やシベリアではあまり利用されていない。理由は、補助の対象となる車種で価格が35万ルーブル以下でないと補助を受けられないが、補助の対象となる車種に入っていない車（日産やトヨタの車）を極東やシベリアの人々は好んで買うからだ。（同誌、p8）。輸入関税引上げで失職した人々に雇用機会を与えるために、沿海地方に自動車工場（Sollers）を誘致することが発表（3月26日）された（ERINA北東アジアウォッチ09年4月10号）。しかし、その工場が提供できる雇用数は、失業者全体からみれば、微小なものでしかないと思われる。

このように、車の輸入関税の引上げ措置が、極東の中古輸入業者に与えた深刻なダメージは、折からの金融経済危機による全般的な不況と重なりダブルパンチとなって極東を襲っている。さらに、この政策は国内自動車メーカーの振興にもつながっていない。プーチン首相の大きな失政と言わなければならない。

5 むすび：

ロシアの極東政策は日本との関係を除いては考えられない。もちろん中国やその他アジア諸国との関係もロシアの極東政策に大きな影響を与えていることは否定できない。とくに最近めきめきとその対外プレゼンスを高めてきた中国の影響力は日本以上かもしれない。しかし、この論考では、日本との関係に絞ってロシアの極東政策を考えた。ロシア経済が成長軌道に乗った03年以降の日ロ貿易は08年年央に世界同時不況に巻き込まれるまでは、記録的な拡大を遂げた。05年6月のトヨタのロシアへの進出、07年6月の安倍首相の提案「日ロ間協力強化に関するイニシアチブ」などを踏まえた09年5月のプーチン訪日は、世界的不況にも関わらず大きな経済的成果をあげた。日ロ貿易は、原油を中心とするエネルギー・非鉄金属の輸入と、車の輸出がそれぞれ8割程度を占めており、こうした原料と機械の交換という相互補完性は今後とも変化しないであろうが、今後LNGの輸入や、APEC関連工場の受注、原子力ビジネス協力などが、貿易構造を変化させ、対ロ投資を拡大させていくであろう。ロシアとしては、加工品の輸出を拡大して、垂直貿易を水平貿易に少しでも接近させたいに違いない。いずれにせよ日ロの相互互惠をベースとする貿易・投資が拡大する条件は十分にあると言わねばならない。

¹² 文献12、斎藤大輔p.41

¹³ 文献13、p.9

¹⁴ 文献11、p.24

文献：

- 1 司馬遼太郎『ロシアについて-北方の原形』文芸春秋、1986年
- 2 鈴木啓介「シベリア開発と日ソ経済関係」、望月喜市編著『シベリア開発と北洋漁業』、北海道新聞社、1982年、pp162-63
- 3 『日ソ・日ロ経済交流史』東洋書店、08年8月、p.96
- 4 望月喜市「離陸する極東経済と日露関係」『ERINA REPORT』、2007年7月
- 5 望月喜市「領土問題への新しいアプローチ」『ロシア・ユーラシア経済調査資料』、2006年10月号 No.892及び” Концепция федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Курильских островов на 2007-2015 годы»” Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2005 г. No.2189-
- 6 О. プロパカロ「極東発展プログラムの実施状況と展望」『ロシアNIS調査月報』09年05号、pp.65-71及び同「ウラジオストク・ルースキー島開発の展望」同08年2月5日号、pp.1-7
- 7 蒲原正義「ロシア極東経済情勢とウラジオストク大開発」『ロシアNIS調査月報』09年3月号 pp.3-12
- 8 『ロシアNIS経済速報』09年5月15日号p.1
- 9 本村真澄「ロシア、北東アジアのエネルギー協力」対外文化協会『ニュースレター』09年6月30日No.242、PP.2-12
- 10 『E&Eバイブラインレポート』09年2月16日および09年3月30日
- 11 『月刊ロシア通信』、09年6月2日、No.110号
- 12 斎藤大輔「関税上げと極東中古ビジネスの今後」『ロシア・ユーラシア経済』09年6月号、No.923、pp.38-42
- 13 「ロシア連邦政府の国内自動車産業支援は有効か？」『月刊ロシア通信』09年5月2日、No.109、p.9

Russian Far East Economic Policy based on Japan-Russia Relationship

MOCHIZUKI, Kiichi
Professor Emeritus, Hokkaido University

Summary

The economic policy of Russian Far East is deeply influenced by neighboring-country Japan from the time of Czarist Russia to today.

We think "Initiative for the Strengthening Japan-Russia cooperation in the Far East Russia and Eastern Siberia (June 7, 2007) proposed by Abe government has opened the way to the greater cooperation at the Putin's visit in May 2009.

Nowadays, Russia considers social and economic development of Far East Russia and East Siberia as a component of her integration process to the whole Asia-Pacific Region. According with this idea and for the purpose of mutual benefit, we would promote cooperation between the private commercial entities of Japan and Russia in Far East Russia and East Siberia by utilizing Japan's advanced technologies, for example, in the areas of oil, natural gas, and the peaceful use of atomic energy, and Russia's business base in a complementary way to secure stable energy supply for mid- and long-term energy security for the Asia-Pacific countries and development of Far East Russia and East Siberia.

Mr. Putin who visited Japan in May, 2009 pulled up Japan-Russia economic relation on the high stage. Especially the Japan-Russia cooperation involving energy and a nuclear enterprise will surely induce a big result from now on.