

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 101

- An Overview of the Legal, Regulatory and Institutional Framework of Mongolia's Mining Industry B. Budragchaa
モンゴルの鉱業セクターの法、規制および制度的枠組みの概観 B. バヤル
- モンゴル国の発展の未来 D. バッチジャルガル
- ロシア極東地域の地域開発政策の展開状況 新井洋史
The State of Development of the Regional Development Policies for the Russian Far East (Summary) ARAI, Hirofumi
- 地方企業における中国進出の実態と課題 穆堯芋
The Actual Situation and Challenges for Expansion into China for Local Regional Firms (Summary) MU, Yaoqian
- 北東アジア動向分析

2011
SEPTEMBER
No.101

目 次

■ An Overview of the Legal, Regulatory and Institutional Framework of Mongolia's Mining Industry	1
B. Budragchaa, Managing Partner, ELC LLC	
モンゴルの鉱業セクターの法、規制および制度的枠組みの概観	5
経済および法的コンサルティング合同会社 (LLC) 業務執行社員 B. バヤル	
■ モンゴル国の発展の未来	9
駐日モンゴル国大使館経済担当参事官 D. バッチジャルガル	
■ ロシア極東地域の地域開発政策の展開状況	18
ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史	
The State of Development of the Regional Development Policies for the Russian Far East (Summary)	49
ARAI, Hirofumi, Senior Research Fellow, Research Division, ERINA	
■ 地方企業における中国進出の実態と課題—新潟県の事例— (上)	51
ERINA 経済交流部・調査研究部研究員 穆堯芋	
The Actual Situation and Challenges for Expansion into China for Local Regional Firms: (Part One) The Niigata Prefecture Case Example (Summary)	67
Mu, Yaoqian, Research Fellow, Business Support Division and Research Division, ERINA	
■ 会議・視察報告	
◎ 第12次5カ年計画期の天津市、遼寧省経済—天津、瀋陽、大連、丹東視察報告—	68
ERINA 調査研究部研究員 朱永浩	
◎ 図們江地域協力開発計画網要からみた中国の地域発展戦略の実態	72
ERINA 経済交流部・調査研究部研究員 穆堯芋	
◎ 初夏の北東アジア研究交流および調査出張報告	
—曲阜、満州里、ハルビン、綏芬河、ウスリースク、ウラジオストク—	74
ERINA 調査研究部長・主任研究員 三村光弘	
◎ 第14回Global Economic Analysis 年次大会	
世界的な課題の統制：気候変動、貿易、金融、開発	80
ERINA 調査研究部・経済交流部主任研究員 Sh. エンクバヤル	
◎ 鉄鋼および冶金産業における中小企業の技術協力の可能性を探るための新潟県チームのモンゴル訪問	81
ERINA 調査研究部・経済交流部主任研究員 Sh. エンクバヤル	
■ 北東アジア動向分析	83
■ 研究所だより	89

*An Overview of the Legal, Regulatory and Institutional Framework of Mongolia's Mining Industry**

B. Budragchaa

Managing Partner, ELC LLC

(Economic & Legal Consultancy, Limited Liability Company)

Introduction

Mongolia, a resource-based developing economy, is making bold steps toward becoming a mining hotspot in the region. From the early 2000s, the country has attracted a noticeable share of the world mineral exploration investments thanks to its liberal minerals law, and favorable world commodity market conditions. This paper introduces and examines the regulations of the laws in Mongolia in relation to establishing and operating a mining company.

Mongolian Laws and Regulations Relating to Exploration for Minerals and Mining

Between July 1997 and 25 August 2006 Mongolian minerals policies and practices were governed by the 1997 Minerals Law. On 8 July 2006, the parliament of Mongolia (the State Great Khural) enacted the 2006 Minerals Law, superseding and replacing the 1997 Minerals Law. The 2006 Minerals Law became effective as of 26 August 2006 and it became the main law for the mining sector of Mongolia.

Mongolian Exploration Licenses

The holder of an exploration license has rights to access the license area through public or private property (subject to the need for negotiated approvals by owners, possessors and users of such property), to conduct exploration and construct temporary structures within the license area and, if a mineral resource is defined by exploration activities, to apply for a mining license for any part of the exploration license area. Pursuant to the 2006 Minerals Law, exploration licenses granted on or after 26 August 2006 have an initial term of three years. The holder of such an exploration license may apply for an extension of the license for two successive additional periods of three years each. Thus, the maximum period that an exploration license may be held by one or more holders is nine years from the date of issue.

Each exploration license is subject to cancellation if applicable license fees are not paid on time or if the holder fails to comply with certain other requirements of the 2006 Minerals Law or other relevant laws. Only Mongolian-registered legal entities are entitled to hold exploration licenses.

Exploration license holders are also subject to various

environmental protection obligations. Within 30 days of receiving an exploration license, the holder must prepare, and submit to the relevant authorities, an environmental protection and reclamation plan. Once the plan has been approved by the relevant authorities, the holder of the exploration license must deposit funds equal to 50% of its environmental protection budget for that particular year in a bank account established by the governing authority of the *soum* (district) in which the exploration license area is located. Holders of exploration licenses must also submit to relevant authorities an exploration plan and annual reports of exploration activities.

Reserves

Under the 2006 Minerals Law, a mining license holder must extract all of the mineral reserves that are within the license area. The purpose of this provision is to prevent "high-grading", but the net effect is to mandate mining practices that are not consistent with practices in countries where free-market principles prevail and the concept of mining mineral reserves on an economically viable basis is recognized and understood. It is unclear what consequences, if any, may follow from non-compliance with this provision.

Mining Licenses

If a commercially viable mineral resource is defined within the license area of an exploration license, the holder of the exploration license is entitled to apply for a mining license covering the relevant portion of the license area of the mineral exploration license defined by specified longitude and latitude coordinates. A mining license holder has the right to conduct mining activities throughout the license area and to construct structures within the license area that are related to its mining activities. Mining licenses are granted by the Mineral Resources Authority of Mongolia (MRAM) for an initial term of 30 years and are renewable for two successive twenty-year periods, for a maximum period of 70 years. Upon the expiration of a mining license, the license and the rights under such a license revert to the government of Mongolia. Only Mongolian legal entities are entitled to hold mining licenses. In the case of all minerals other than coal and

* This paper was prepared by the ELC law firm (Bayar Budragchaa) based on the information written by it for the Mongolian Mining Corporation prospectus, for that company's initial public offering on the Hong Kong Stock Exchange in 2010. The more detailed information can be accessed online at: http://psh.hkex.com.hk/userpages/eipo/english/Mongolian%20Mining_e.pdf

common construction minerals (e.g., sand and gravel), annual license fees of US\$15.00 are payable per hectare of the relevant mining license area. In the case of coal and construction minerals, the per-hectare fee is US\$5.00. A mining license is subject to cancellation if applicable license fees are not paid on time or other requirements of the 2006 Minerals Law or other relevant laws are not complied with. To receive a mining license, an exploration license holder must submit an application to MRAM together with, among other documents, an environmental impact assessment and a resource report. Holders of mining licenses must also prepare environmental protection and reclamation plans and comply with various reporting and security deposit requirements.

Pre-Mining Agreements

After a mineral reserve has been defined and recorded, an exploration license holder may apply to MRAM for a pre-mining agreement. During the term of this agreement, which may not exceed three years, Mongolian-law compliant final feasibility studies must be completed, mine facilities must be developed, and the mine must be brought into production.

Local Government Approval of Exploration Licenses and Mining Licenses

Pursuant to the Mongolian Licensing Law, the granting of each exploration license and mining license by MRAM must be approved by the governor of the *aimag* (province) in which the relevant license area is located. The 2006 Minerals Law also provides that the holder of an exploration license has an exclusive right to obtain a mining license covering all or any relevant portion of the exploration license area.

Approval to Commence Mining Operations

Pursuant to the 2006 Minerals Law, before a mining license holder can bring a mine into production, the Ministry of Mineral Resources and Energy (MMRE) appoints a commission to review and audit pre-mining requirements compliance by the mining license holder that proposes to put a mine into operation. In particular, the commission reviews the license holder's compliance with all pre-mining requirements provided for in the 2006 Minerals Law and reviews the key documents to determine whether they have been prepared in compliance with applicable laws and regulations.

State Participation in Mineral Deposits of Strategic Importance

The 2006 Minerals Law provides that the state is entitled to participate to an extent of up to a 50% equity interest or up to a 34% equity interest, respectively, depending on whether the quantity and grade of a "Mineral Deposit of Strategic Importance" have or have not been defined by exploration deemed to have been funded from the state budget. The terms and conditions of such

participation are subject to negotiation between the government of Mongolia and the license holder and may not necessarily adhere to the 50% or 34% limitations. The Minerals Law does not provide any guidelines as to the form such negotiations should take. The Minerals Law further provides that any company which holds a Mineral Deposit of Strategic Importance is required to list at least 10% of its shares on the Mongolian Stock Exchange.

Investment Agreements

A mining license holder that undertakes to invest more than certain threshold amounts over the first five years of a mining project may apply to the state to enter into an "Investment Agreement" concerning the stability of tax rates, the right to sell products at international market prices, a guarantee that the license holder may receive and dispose of income from such sales at its own discretion, and provisions with respect to the amount and term of the license holder's investment.

The term of each Investment Agreement will depend on the monetary amount of the five year commitment as follows:

Minimum investment (US\$)	Agreement term
50 million	10 years
100 million	15 years
300 million	30 years

Royalties

A royalty at the rate of 5% is payable in respect of the sales price of all products extracted pursuant to a mining license (other than domestically sold coal and construction minerals) that are sold, shipped for sale, or otherwise used.

Mongolian Laws Relating to Additional Permits

Various aspects of mine construction and operation require permits from relevant central and regional governmental authorities. For example, permits must be obtained before proceeding with a general mine development plan and at various stages during the construction of mining facilities and mine start-up. A permit is similarly required for the use of water and for the use of explosives for blasting. In addition, work undertaken pursuant to permits is subject to ongoing review and verification by relevant authorities.

Under the Environmental Protection Law (EPL) of Mongolia, business entities and organizations have the following duties with respect to environmental protection:

- to comply with the EPL and the decisions of the government, local self-governing organizations, local governors and Mongolian state inspectors;
- to comply with environmental standards, limits, legislation and procedures and to supervise their implementation within their organization;
- to keep records on toxic substances, adverse impacts, and waste discharged into the environment; and
- to report on measures taken to reduce or eliminate toxic chemicals, adverse impacts, and waste.

The 2006 Minerals Law also provides for the following administrative sanctions that may be levied against license holders found in violation of environmental protection obligations. The types of sanction are: a fine to the amount of MNT 500,000—1,000,000 (*togros*); and a revocation of the license, with no license to be issued to such a holder for 20 years.

On 16 July 2009, parliament enacted a new law (the “Mining Prohibition in Specified Areas Law”) that prohibits minerals exploration and mining in the following described areas:

- headwaters of rivers and lakes;
- forest areas as defined in the Forest Law of Mongolia; and
- land areas adjacent to rivers and lakes as defined in the Water Law of Mongolia.

The Law on Special Permits to Conduct Business Activities was adopted on 1 February 2001. Under this law, in the case where the terms, conditions and requirements of the license are violated, the initial granting authority may suspend the license for a term of up to three months based on the expert opinion of a professional inspector of the authority. Under Article 14 of the law, a license may be revoked on the following occasions:

- 14.1.1 The license holder requested so.
- 14.1.2 The legal entity has been liquidated.
- 14.1.3 It was determined the documents were falsified when applying for the license.
- 14.1.4 The conditions and the requirements of the license were violated repeatedly or seriously violated.
- 14.1.5 The demands to remedy the violations were not complied with during the suspension period of the license.

Mongolian Laws and Regulations Relating to Labor, Health and Safety

The Mongolian Labour Law (1999) (“Labour Law”) and the Labour Safety and Sanitary Law (2008) (“Labour Safety Law”) contain provisions of general application in relation to labor, health and safety. A mining license holder must carry out activities that ensure: i) safety for the citizens of the relevant *soum* or district; and ii) labor safety and proper sanitary conditions for its employees. The license holder must also submit an annual report on safety to the State Professional Inspection Agency and MRAM. If a license holder is found to have continually violated mining operation safety regulations, its license(s) may be suspended by a state inspector for up to two months, and if the deficiencies are not eliminated within this period, the license(s) may be revoked. If a mining license holder causes serious damage to human health through failure to implement safety rules and appropriate technical standards while using toxic chemicals and substances, its license may be revoked and no new license issued for a period of up to 20 years. Criminal sanctions may also be imposed for violating the health and safety provisions of the 2006 Minerals Law, in extreme cases.

Mongolian Laws and Regulations Relating to Taxation

A summary of the principal tax legislation that may affect the operations of a company in Mongolia is as follows.

- The general income tax rate applicable to business entities with Mongolian source income is 10% on the first MNT 3 billion of taxable income and 25% on amounts in excess thereof.
- A value-added tax at a rate of 10% is payable in respect of all goods sold, work performed and services provided within Mongolia. Value-added tax is also payable in respect of goods imported into Mongolia and in respect of certain service fee payments made by Mongolian taxpayers to non-resident service providers. Pursuant to the Law on Value-Added Tax of Mongolia, VAT shall be at 0% for the exported final products of mining and this law states that the final products of mining shall be determined by government resolution. Therefore the government passed a resolution approving a list of final products consisting of: uranium concentrate, roasted molybdenum concentrate, molybdenum oxide, washed and concentrated coal, briquettes produced from coal and other hard fuel, coal coke and the half coke thereof, brown coal coke and the half coke thereof, and coal tar, etc.
- Equipment and other goods imported into Mongolia are also subject to an import duty, generally at the rate of 5%.
- Mongolian employers are required to withhold income tax and social insurance fees owed by their employees from salaries payable to such employees, and to make an additional employer payment to the Mongolian social insurance fund.
- A company and its subsidiaries will be obligated to make other regular payments which do not fall under the above-noted tax laws of Mongolia. For example, fees will be payable in respect of foreign citizens employed in Mongolia, for the use of water, for lease payments in respect of land surface rights, for environmental bonding obligations (addressed in more detail earlier), for annual mineral license fees and other license renewal fees, for mineral royalties (addressed in more detail earlier), and for annual vehicle taxes.
- Pursuant to the Government Resolution on approving procedures and fixing rates of payment (air payment) No. 273, any legal entities, individuals and organizations shall pay MNT 1 (*togrog*) per kilogram of extracted raw coal, and may change depending on the capacity to harm of the coal in accordance with the appendix of the resolution.

Mongolian Laws Relating to Coal Export Requirements

A Mongolian mining company, holding a valid mining license, has the right to export and sell its coal on the international market. There is no additional export license required. There are, however, certain requirements that

must be complied with and procedures that must be followed in order to lawfully export coal. First, a coal mining company must pay the appropriate royalty and obtain a document evidencing such payment from the relevant tax office. Second, the coal producer/exporter must obtain a certificate of origin from the Mongolian Chamber of Commerce and Industry in respect of each shipment of coal. Finally, the producer/exporter must obtain a certificate from the Mongolian National Centre of Standardization and Metrology certifying that the coal to be shipped is properly classified.

Mongolian Laws and Regulations Relating to Land Tenure

Land tenure in Mongolia is divided into: i) ownership rights; ii) possession rights; and iii) use rights. Only Mongolian citizens can own land. Mongolian citizens, organizations and legal entities that are not deemed to be a business entity with foreign investment (“BEFI”) are entitled to possess land, which entitles them to pledge their interest and to transfer and/or lease it, all subject to approval by relevant authorities. BEFIs may only acquire use rights over land, which may not be transferred, pledged or leased. To engage in mining activities the license holder, if it is a BEFI, must acquire land use rights to the relevant land area. Land use rights can be granted for a period of up to 60 years, although in practice “Land Use Certificates” are typically issued for shorter terms. The Land Law provides that renewals may be made once or more than once, but that the maximum term of any renewal may not exceed a period of 40 years. A mining license holder must enter into either a land possession or land use agreement with relevant land owners, possessors, or the governing authorities of *soums* and districts and obtain a Land Use

Certificate. An exploration license is also not a real property interest and does not convey either land possession or land use rights to the holder. But it is not clear whether an exploration license holder must obtain a Land Use Certificate before conducting minerals exploration activities.

Mongolian Laws Relating to Foreign Investment

Where 25% or more of the paid-in-capital of a Mongolian company is contributed from foreign sources, such a company is deemed to be a BEFI and the company must register with the Foreign Investment and Foreign Trade Agency (FIFTA) and obtain a document certifying the company’s status as a BEFI. In August 2008, Mongolia’s Foreign Investment Law was amended to increase the minimum paid-in capital requirement for BEFIs from the equivalent of US\$10,000 to the equivalent of US\$100,000.

Conclusion

Mongolia’s laws concerning the mining industry are still very young and amendments to the laws are constantly arising and being considered. Even as the author writes on the existing laws and regulations, the government of Mongolia is preparing yet another Mining Law which advances the regulation of the mining sector. Although there are a number of normative and institutional-level issues in Mongolia, the author believes Mongolia has taken substantial steps toward establishing the legal structures that will be able to function as a positive factor in facilitating the development of the country’s mining industry.

モンゴルの鉱業セクターの法、規制および制度的枠組みの概観

経済および法的コンサルティング合同会社(LLC)業務執行社員 B. バヤル

はじめに

天然資源に依存する発展途上国であるモンゴルは、北東アジアの鉱業におけるホットスポットになるべく様々な試練に直面している。鉱業法の規制が緩いことと、国際的なコモディティ市場の情勢の変化から、モンゴルは2000年代初頭から世界の鉱物採取分野における投資のうちのかなりの部分を誘致してきた。本稿は鉱業セクターにおける会社の設立と運営に関するモンゴルの法規定に対する紹介と評価を目的とする。

鉱物の採取と鉱業に関するモンゴルの法規

1997年7月と2006年8月25日の間、モンゴルの鉱業政策は1997年鉱業法に基づいていた。2006年7月8日、モンゴル国家大会議は、1997年鉱業法に優先し、それに取って代わる2006年鉱業法を制定した。同法は、2006年8月26日に施行され、モンゴルの鉱業分野における基本法となった。

モンゴルの探鉱権¹

探鉱権者は、探鉱権を有する地域において、探鉱と仮設構造物を建設する目的のために、そしてもし鉱物資源が探鉱活動によって発見された場合においては、探鉱権の範囲の範囲内で任意の場所における採掘権を申請するために、公有地または私有地を通じて（その土地の所有者、占有権者および利用権者²との協議を通じた承諾のもとに）アクセスする権利を有する。2006年鉱業法によれば、2006年8月26日かそれ以降に与えられた探鉱権は、当初3年の期限を有する。探鉱権者はその後期限を3年とする延長を2回認められる。すなわち、一つあるいは複数の探鉱権者の探鉱権は、それが与えられてから9年間で最大の期間となる。探鉱権は、もし探鉱権にかかわる手数料の支払いが行われないか、探鉱権者が2006年鉱業法や他の関連法規の規定する他の必要条件を満たさない場合に取消されることがある。モンゴル国内法に基づいて設立された法人だけが

探鉱権を持つことができる。

探鉱権者はまた、さまざまな環境保護に関する義務を負うことになる。探鉱権者は、探鉱権を取得してから30日以内に関連する官庁に環境保護および再生に関する計画を作成し、提出しなければならない。当該官庁により計画が承認された場合には、探鉱権者は当該年の環境保護予算の50%に相当する金額を、探鉱権が与えられている地域を管轄するソム（郡）の当該官庁の銀行口座に差し入れなければならない。探鉱権者はまた、探鉱計画と探鉱活動の年報を当該官庁に提出しなければならない。

埋蔵量

2006年鉱業法では、採掘権者は採掘権を有する場所にあるすべての鉱物資源の埋蔵量を採掘しなければならない。この条項の目的は、高品位のものだけを採掘することを禁じることである。しかし、実際には、市場原理が通用する国において行われている慣行、すなわち採算の範囲内で埋蔵量を考えるということに反する採掘のやり方を命じることとなりうる。もしこの条項に反した場合、どのような結果となるのかは明らかではない。

採掘権

採算の合う鉱物資源が探鉱権の範囲内で発見された場合、探鉱権者は探鉱権を有する場所に対する採掘権を緯度と経度の座標で指定して申請することができる。採掘権者は、採掘権を有する場所において採掘行為を行い、採掘行為に関連した構造物を建築する権利がある。採掘権はモンゴル鉱物資源管理庁（MRAM）によって、最高70年の期限で与えられる。採掘権の終了をもって、採掘権とそれに付随する権利はモンゴル政府の所有となる。モンゴル国内法に基づいて設立された法人のみが採掘権を有することができる。石炭と一般的な建築用骨材（砂や砂利）以外の鉱物資源の場合、年間の採掘権は1ヘクタールあたり15米ド

¹【訳者注】モンゴルの鉱業権には探鉱権（Exploration License）と採掘権（Mining License）がある。鉱業権の付与は先願主義である。鉱業ライセンスは譲渡可能であり、担保として利用することができる。鉱業権者は、鉱区内の鉱物資源を管理、販売する完全な自由を持っている。

²【訳者注】モンゴルでは1994年土地法で「占有権」と「使用権」が、2003年の土地所有法の施行と土地法の改訂で「所有権」が存在するようになった。このような権利の概念については、さしあたり滝口良「土地所有者になるために—モンゴル・ウランバートル市における土地私有化政策をめぐって—」『北方人文研究』2号（2009.3）43～61頁を参照されたい。

ル（約1,200円）である。石炭と建設用骨材の場合は1ヘクタールあたり5ドル（約400円）である。採掘権は費用が適切に支払われなかったり、2006年鉱業法の他の必要条件を満たさなかったりする場合には取り消されることがある。採掘権を申請するには、採掘権者は申請書を環境影響評価書や資源についての調査結果等とともにMRAMに提出しなければならない。採掘権者もまた、環境保護および再生に関する計画を作成し、その他の報告を行い、預かり金の必要事項を満たさなければならない。

試掘の合意

鉱物資源が埋蔵していることが発見され、登録されたのち、採掘権者はMRAMに試掘を申請することができる。試掘期間は3年を超えてはならない。この期間中、モンゴル法に則った最終実現可能性調査が終了し、採掘施設が整備され、鉱石生産が開始されなければならない。

地方政府の鉱業権への承認

モンゴルのライセンス法にもとづき、MRAMによって交付された採掘権および採掘権は、その鉱業権が存在する地域が属するアイマグ（県）の長の承認を受けなければならない。2006年鉱業法は、採掘権者が採掘権を有するすべてまたは一部の場所で採掘権を独占的に取得する権利を保障している。

採掘開始許可

2006年鉱業法によれば、採掘権者が鉱山における生産を始める前に鉱物資源・エネルギー省（MMRE）が当該採掘権者が試掘の必要条件を満たしているかどうかを検証し、おり、鉱山を稼働させることを提議する委員会を任命することになっている。具体的には、この委員会は採掘権者が2006年鉱業法に規定されている試掘の必要条件をすべて満たしているかを審査し、当該法規に従って作成された重要な文書を検討するのである。

戦略的鉱床に対する国による鉱業権益の保有

2006年鉱業法は、戦略的鉱床について、国の予算により調査をしたものについては上限50%、それ以外については上限34%まで国が参入できると定めている。国の関与についての諸条件は、モンゴル政府と採掘権者の間の交渉によって決定され、必ずしも50%とか34%といった制限いっばいでなくてもよい。鉱業法はこのような交渉をどのように行うかについてのガイドラインは示していない。鉱業法はさらに、かかる戦略的鉱床を所有するすべての企業につ

いて、モンゴル証券取引所においてその保有株式の最低10%を取引することを義務付けている。

投資協定

採掘の当初5年間に一定の金額以上を投資しようとする採掘権者は、税率の安定化と製品を国際市場価格で販売する権利、採掘権者がかかる販売から得た収入を受け取り、自らの判断で処分する権利、採掘権者の投資の金額と期間についての条項を盛り込んだ投資協定の締結を申請することができる。各々の投資協定の期間は、最初の5年間にどれだけの投資を行うかの金額によって次のように決定される。

最低投資金額（米ドル）	投資協定の期間
5,000万	10年
1億	15年
3億	30年

ロイヤルティ

採掘権にしたがって販売され、販売のために船積され、あるいは他の方法で使用することによって得られたすべての販売額に対して、5%のロイヤルティを支払わなければならない（国内向け燃料用石炭及び建設用骨材を除く）。

その他の許可に関するモンゴル法

鉱山の建設および運営のさまざまな側面で、該当する中央政府と地方政府からの許可が必要となる。例えば、一般的な鉱山の開発計画を進めるときや鉱山設備の建設におけるさまざまな段階と操業開始の時には許可を取得しなければならない。また、水の使用や発破のための爆発物の使用にも同じく許可が必要となる。さらに、かかる許可に基づく業務の遂行は、当該官庁の評価および検証の対象となる。

モンゴルの環境保護法では、企業および機関は、環境保護に対して次のような義務を負っている。

- 環境保護法および国や地方自治体、首長、国家の監督員の指示を遵守すること
- 環境基準および規制、立法、手続に従い、当該機関でのその実行について管理を行うこと
- 毒劇物や（環境への）悪影響、環境中への廃棄物の排出についての記録を行うこと
- 毒劇物や（環境への）悪影響、廃棄物の軽減についてとられた措置について報告を行うこと

2006年鉱業法はまた、鉱業権者が環境保護の義務を怠った場合に、次のような行政的制裁を与えることを規定して

いる。制裁の種類は50万トゥグルグ（約31,000円）～100万トゥグルグ（約62,000円）の罰金と鉱業権の取り消し、以後20年間の鉱業権取得の制限である。

2009年7月16日、国家大会議は次のような特定の地域における探鉱と採掘を禁ずる新たな法律（「特定地域における採掘禁止法」）を制定した。

- 川の源流および湖
- モンゴル森林法で規定されている森林地帯
- モンゴル水法で規定されている川および湖に隣接する土地

ビジネス活動に関する特別許可に関する法律（以下、ライセンス法とする）は、2001年2月1日に採択された。この法律に基づけば、ライセンスの条項、条件および必要条件に違反があった場合、ライセンスを承認した官庁は官庁の専門的な検査の鑑定結果に基づき、最大3ヶ月のライセンスの停止を行うことができる。同法の第14条では、次のような場合にライセンスを取り消すことができる。

- 14. 1. 1 ライセンスの所持者が取消を求めた場合
- 14. 1. 2 法人が清算された場合
- 14. 1. 4 ライセンスの条件と必要条件に繰り返し違反し、または嚴重な違反があった場合
- 14. 1. 5 違反状態からの回復を求められ、その回復がライセンスの停止期間の間に終了しない場合

労働、労働衛生と安全に関するモンゴル法

1999年モンゴル労働法（以下、労働法とする）と2008年労働安全衛生法（以下、労働安全法とする）は、労働と労働衛生、安全に関して適用される一般的条項をもっている。鉱業権者は次の事項を保障するための行動をとらなければならない。

1. 当該ソム（郡）の市民の安全
2. 被雇用者に対する労働安全と労働衛生条件

鉱業権者はまた、国家専門検査局とMRAMに（労働）安全に関する年報を提出しなければならない。鉱業権者が鉱山操業における安全規定に繰り返し違反していることがわかった場合には、当該鉱業権は国家の検査官により最大2ヶ月停止される。この期間内に欠陥が取り除かれなかった場合には、当該鉱業権は取り消される。鉱業権者が人毒劇物の利用において安全上の規則と適切な技術的基準に従わず、体の健康にきわめて深刻な被害を与えた場合には、鉱業権は取り消され、以後20年間の新規の鉱業権の発給は行われない。2006年鉱業法の健康および（労働）安全に関

する条項に対する違反の情状が重い場合には、刑事罰が適用される場合もある。

税金に関するモンゴルの法規

モンゴルにおける企業活動に影響を及ぼしうる主要な税法をまとめると次の通りとなる。

- 商事会社に対する所得税（法人税）は、課税所得30億トゥグルグ（約1億8,600万円）までに対して10%、それ以上に対しては25%。
- モンゴルにおいて実現されたすべての販売、行われた役務、提供されたサービスに対して10%の付加価値税。付加価値税はモンゴルに輸入されるすべての物品とモンゴルの納税者が非居住者であるサービス提供者に支払うサービス代金にも適用される。モンゴル付加価値税法によれば、付加価値税は海外に輸出される鉱業の最終製品に対しては0%であり、鉱業の最終製品（の定義）は政府によって決定されると規定している。したがって政府はウラン精鉱、モリブデン焙焼精鉱、モリブデン酸化物、水洗炭および高濃度石炭、石炭から製造した固形燃料およびその他の固形燃料、コークス炭およびその半乾留物、褐炭コークスとその半乾留物、コールタール等を鉱業の最終製品と定義する決定を出した。
- モンゴルに輸入される機械類やその他の物品は、一般的に5%の関税の対象となる。
- 雇用者は被雇用者が支払わなければならない所得税と社会保険料を被雇用者に支払うべき給与から源泉徴収し、さらにモンゴル社会保険基金の雇用者分を支払わなければならない。
- 会社とその子会社は、前述したモンゴルの税法に属さない他の経常的な支払いをする必要がある。例えば、モンゴル国内で外国人を雇用するための料金や水道料、地上権の賃借料、環境保護に関する保証金支払い（すでに詳細に説明した）の義務、年ごとの鉱業権の料金とその他のライセンス更新料、鉱業ロイヤルティ（すでに詳細に説明した）、年ごとの自動車税などである。
- 支払いの手續と料金の決定の承認についての政府決定273号（空気に対する支払い）によれば、すべての法人、個人および機関は、原炭1キログラムについて1トゥグルグ（約6銭2厘）を支払わなければならない。この料金は決定の別表に定められているとおり、石炭が及ぼしうる害の大きさによって異なる。

石炭の輸出条件に関するモンゴル法

有効な鉱業権を持つモンゴルの鉱業会社は、石炭を輸出して国際市場で販売する権利がある。追加的な輸出ライセンスは不要である。しかし、合法的に石炭を輸出するために満たさなければならないいくつかの必要条件と従うべきいくつかの手続がある。第一に、石炭を採掘する鉱業会社は、適切なロイヤルティを支払い、当該税務署から支払いに対する証明書類を取得しなければならない。第二に、石炭の生産者または輸出者は、毎回の石炭の船積みの際、モンゴル商工会議所から原産地証明書を取得しなければならない。最後に、石炭の生産者または輸出者は、モンゴル国立標準化・度量衡センターから船積みする石炭が適切に分類されていることを示す証明書を入手しなければならない。

土地保有に関するモンゴル法

モンゴルにおける土地所有は(1)所有権、(2)占有権、(3)使用権に分かれる。モンゴル国民のみが土地を所有できる。モンゴル国民、機関、外国投資企業ではないとみなされる法人(BEFI)は土地を占有できる。占有権はその権利を抵当権の目的物とすることができ、譲渡したり、賃貸したりすることもできるが、関連省庁の認可を必要とする。BEFIは土地に対する使用権のみを取得することができるが、譲渡や抵当の目的物とすること、賃貸することは許されていない。鉱業に従事するためには、鉱業権者がBEFIの場合、当該利用にかかる土地の使用権を取得しなければならない。土地の使用権は最高60年間与えられる。ただし実務では、土地利用証書はより短い期間で発行される。土地法は、使用権は1回または複数回延長できると規定しているが、どのような延長も40年を越えてはならない。鉱業

権者は土地の占有または使用の契約を当該土地の所有者、占有者またはソム(郡)とアイマグ(県)の役所と締結し、土地利用証書を取得しなければならない。探鉱権もまた不動産に関する利益を提供するものではなく、土地の占有権や使用権を探鉱権者に与えるものではない。しかし、探鉱権者が探鉱活動を開始する前に土地利用証書を取得しなければならないかどうかについては明文の規定がない。

外国投資に関するモンゴル法³

払込資本金の25%以上が外国からの資金でまかなわれているモンゴル企業は、BEFIとみなされる。このような企業はモンゴル国外国投資庁(FIFTA)に登録をし、BEFIとしての地位を確認する証書を取得しなければならない。2008年にモンゴル外国投資法が改正され、BEFIに対する払込資本金の最低限度額が1万米ドル相当から10万米ドル相当に変更された。

おわりに

鉱業に関するモンゴル法はまだまだ非常に未熟であり、法改正が頻繁に発生し、また検討されている。本稿では既存の法規について解説および注釈を行ってきたが、モンゴル政府は鉱業セクターにおけるより先進的な規制を内容とする新たな鉱業法の起草を準備している。現状ではモンゴルでは数多くの規範的、機構的レベルの問題が山積しているのが現実ではあるが、筆者は自国の鉱業を振興させる積極的な要素として機能する法体系を作るうえで、モンゴルは着実な歩みを見せていると考える。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

³【訳者注】モンゴルの外国投資に関する制度については、FIFTAと国際協力機構(JICA)が作成した「モンゴル投資ガイド」を参照されたい。[http://adline.mn/investment_guide/]

モンゴル国の発展の未来

駐日モンゴル国大使館経済担当参事官 D. バッチジャルガル

1. モンゴル国経済の現状

- (1) マクロ経済指標
- (2) 対外貿易
- (3) 外国からの投資

2. 鉱山分野の発展

3. 発展の未来に向けた経済の多様化

4. モンゴルと日本の経済関係の拡大について

5. まとめにかえて

1. モンゴル国経済の現状

(1) マクロ経済指標

モンゴル国のGDPは2010年に6.1%成長、8兆2,551億tg(66億米ドル)に到達し、前年比で25.3%増であった。GDP増大の内訳を見ると、卸売・小売・サービス業が

23.4%、加工業11.3%、鉱山・採掘業6.3%と、それぞれ増大したことが影響している。

最近の2年間のGDP成長率を表1に示す。

表1 最近2年間のGDP成長率

	2009年	2010年
GDP成長率 (%)	-1.3	6.1
工業分野成長率 (%)	-3.2	10.0
財政赤字 (10億tg)	-342	3.5
失業者数 (千人)	38.0	38.2
インフレ率 (%)	4.2	13
対外貿易総額 (百万ドル)	4,023.1	6,177.1
対外貿易収支 (百万ドル)	-252.3	-378.7

(出所) National Development and Innovation Committee

(2) 対外貿易

モンゴル国は2010年に世界132カ国と貿易を行い、貿易総額は61億7,710万ドル、うち輸出が28億9,920万ドル、輸入が32億7,790万ドルであった(図1)。

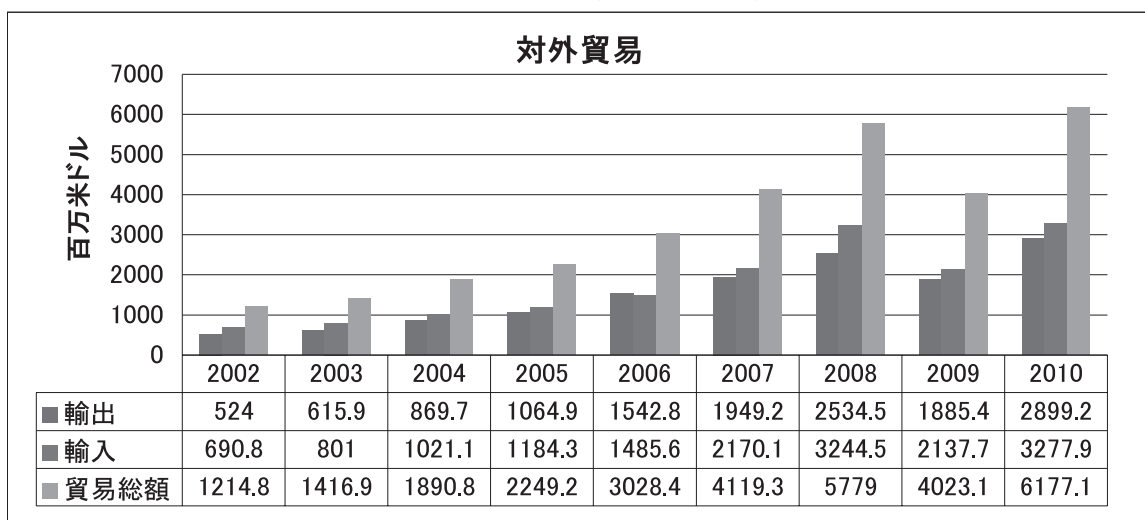
対外貿易総額は前年比で21億5,400万ドル(53.5%)増大し、うち輸出額が10億1,380万ドル(53.8%)、輸入額が11億4,020万ドル(53.3%)増であった。貿易収支は2010年に3億7,870万ドルの赤字で、前年比で1億2,640万ドル(50.1%)増であった。

2009年の対外貿易総額の48.0%を中国、20.9%をロシア、残りの31.1%をその他の国々が占めていたのが、2010年には56.0%を中国、18.9%をロシア、残りの25.1%をその他の国々が占めている。前年比で中国の占める割合が8.0ポイント上昇し、ロシアが2.0ポイント、その他の国が6.0ポイント減少している。

モンゴル国は2010年に67カ国を相手に輸出したが、84.9%を中国、4.9%をカナダ、2.7%をロシア、2.3%を英国、1.1%をイタリアと韓国、0.8%をドイツが占めている(図2)。

輸出製品では石炭が30.3%、銅精鉱が26.6%、鉄鉱石が8.7%、未加工および半加工の金が6.2%、原油5.3%、亜鉛・鉄石・精鉱が4.6%、カシミア原毛が3.6%、梳毛が2.4%、

図1 対外貿易額 (単位:百万ドル)



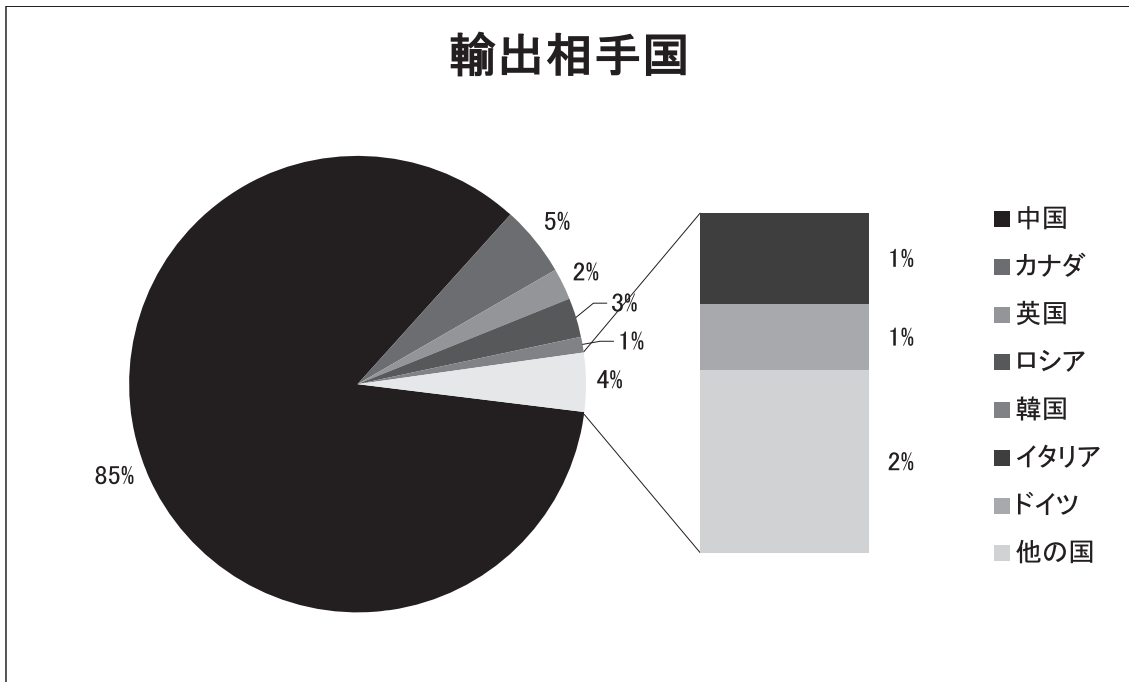
(出所) Ministry of Foreign Affairs and Trade

その他の製品が12.3%を占めている。

2010年には1,155品目の製品を輸出したが、前年比で204品目（15%）減少している。輸出総額の98.0%を鉱物製品、貴石・半貴石、貴金属、アクセサリー、メダル、毛織物・織物製品、家畜と家畜を原料源とする製品、未加工獣皮・加工皮革・獣毛とそれらの加工製品が占めている。

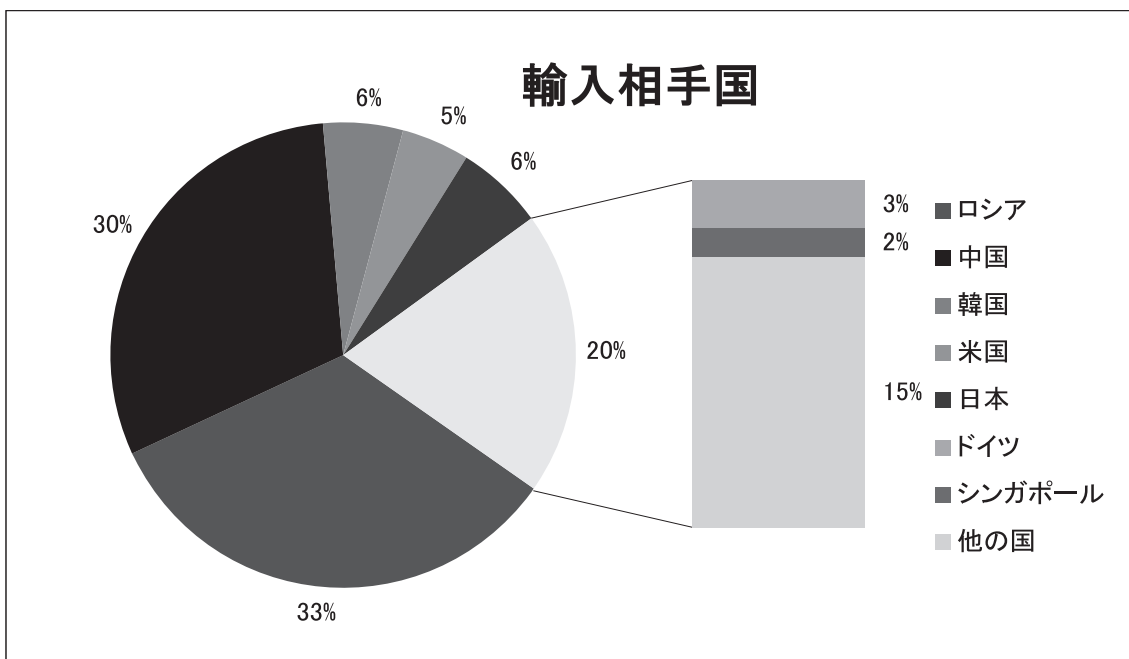
輸出額の中で高い比重を占めている鉱物製品は、2009年と比して10億9,100万ドル、毛織物・織物製品は2,500万ドル、家畜と家畜を原料源とする製品は2,390万ドル、金属・金属製品が470万ドル、未加工獣皮・加工皮革・獣毛とそれらの加工製品が350万ドル増大したが、貴石・半貴石、貴金属、アクセサリーは1億3,020万ドル、植物加工製品480

図2：輸出相手国（2010年）



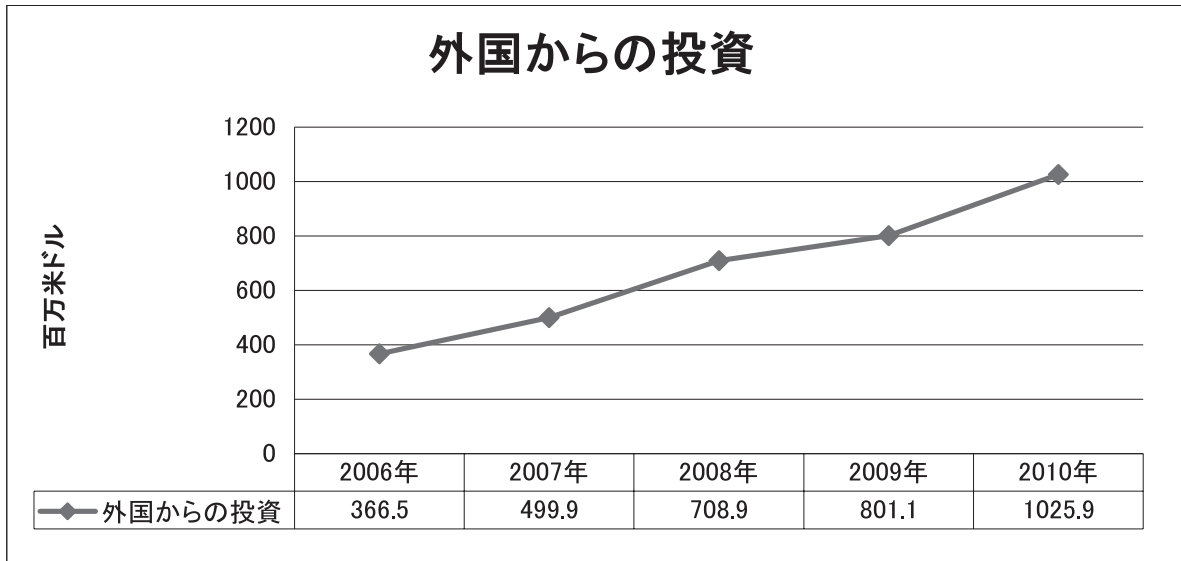
(出所) Ministry of Foreign Affairs and Trade

図3 輸入相手国（2010年）



(出所) Ministry of Foreign Affairs and Trade

図4 外国からの投資 (2010年現在、百万米ドル)



(注) 投資を分野別で見ると、鉱山分野65.3%、商業・サービス分野18.9%、銀行・金融分野13.1%、その他の分野2.7%である (図5)。
(出所) FIFTA

万ドル、化学製品20万ドル減少している。

鉄鉱石と石炭の輸出額は年々増大している。

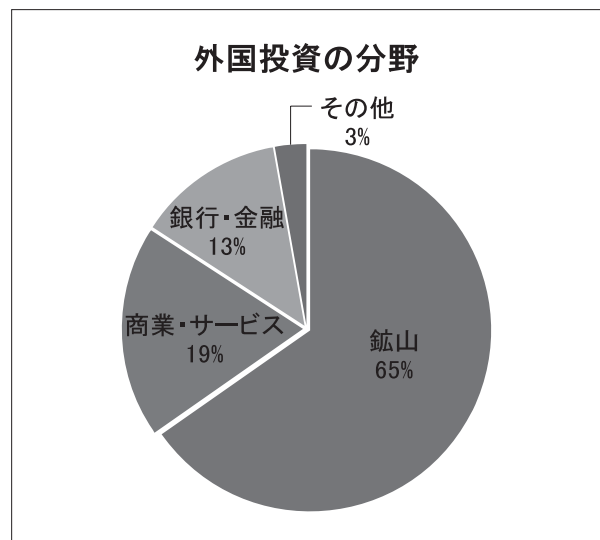
モンゴル国は2010年に125カ国から輸入し、うち33.3%をロシア、30.5%を中国、6.0%を日本、5.6%を韓国、4.9%を米国、2.7%をドイツ、1.6%をシンガポールが占めている。前年比では中国が5.3ポイント、日本1.5ポイント、シンガポール0.3ポイント上昇し、ロシア2.9ポイント、韓国1.7ポイント、ドイツ0.6ポイント減少、米国は変化なしであった (図3)。

前年比では、輸入額に高い比重を占める自動車・航空機・船舶とそれらの部品が3億6,380万ドル、機械機器・電気製品・録音機器・テレビとそれらの部品が2億6,160万ドル、鉱物製品1億8,960万ドル、化学製品7,760万ドル、加工食品6,280万ドル、金属・金属製品3,860万ドル、セルロース・ダンボール紙と製品1,100万ドル、毛織物・織物製品840万ドル、それぞれ増大し、マーガリンなど植物性製品が910万ドル減少した。

2010年に3,968品目の製品を輸入し、前年比で273品目(7.4%)増えている。うち機械機器・電気製品・録音機器・テレビとそれらの部品が70品目、毛織物・織物製品が56品目、化学製品が29品目、金属・金属製品が18品目、石・石膏・セメント・石綿およびガラス製品が14品目、それぞれ増えている。

輸入では石油製品、機械機器、自動車・航空機とそれらの部品、金属・金属製品が高い比重を占める傾向が続いている。モンゴル国で利用する石油製品は100%輸入で調達している。前年比では、小麦粉の輸入量が42,700トン(1,520万ドル)減少し、乗用車の輸入台数が14,800台(9,390万ド

図5 外国投資の分野 (2010年現在)



(出所) FIFTA

ル)、電力量1億4,600万kW/時(880万ドル)増大した。

輸入品目を国別で見ると、石油製品はロシア・中国、小麦粉はロシア・カザフスタン、ジャガイモは中国・ロシア、米は日本・中国・ベトナム・マレーシア、砂糖はタイ・マレーシア・韓国・ブラジル、公共輸送機器は韓国・ロシア・中国・トルコ・日本、乗用車は日本・韓国・ドイツ・米国・英国、貨物自動車は中国・米国・韓国・インド・ベラルーシ・日本から、それぞれ輸入している。

(3) 外国からの投資

外国からの投資は近年安定的に増大し、2010年には10億2,590万ドルに達した (図4)。

2. 鉱山分野の発展

鉱山分野は最近の十数年間で急速に発展し、モンゴル国の経済発展に決定的な役割を果たす分野となった。2010年には鉱物資源分野はGDPの21.8%、工業総生産の70.6%、輸出の87.8%を占めている（図6）

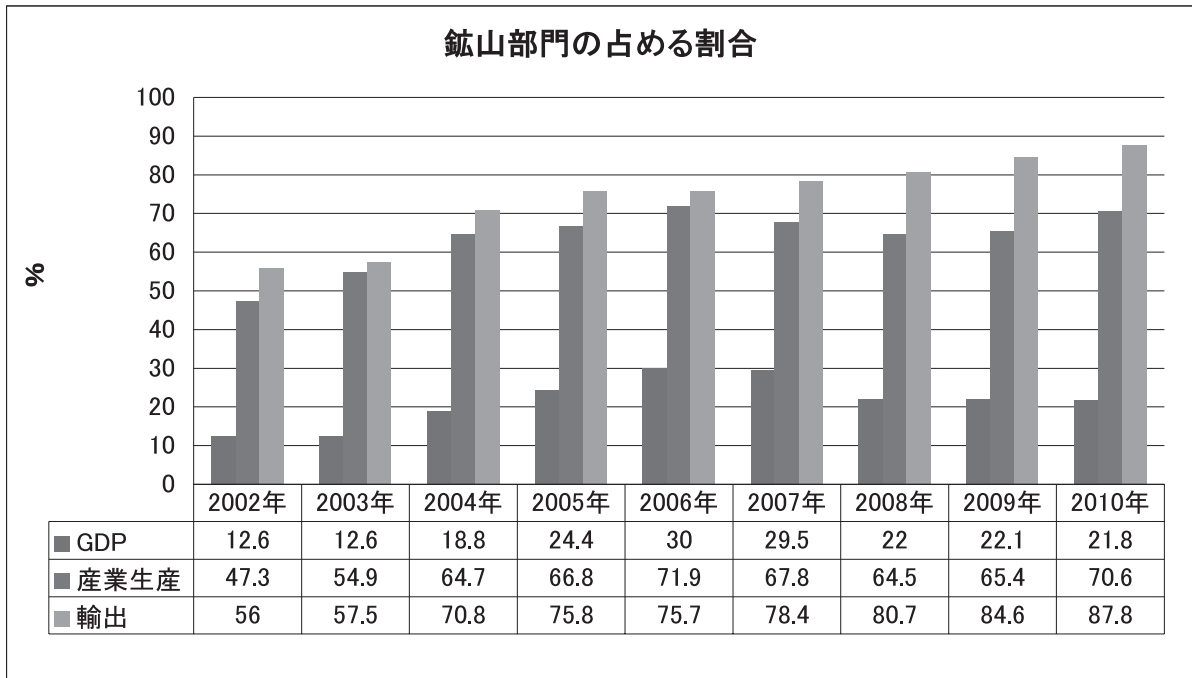
この分野への投資は2004年以降大幅に拡大し、2010年には26億ドルに至った（図7）。

外国および国内企業による石油探査が増大している。

1993～2004年の累計で石油探査費用は1億6,850万ドルであったのが、2005～2007年の3年間で2.3倍の3億9,440万ドルと大幅に増えた（図8）。

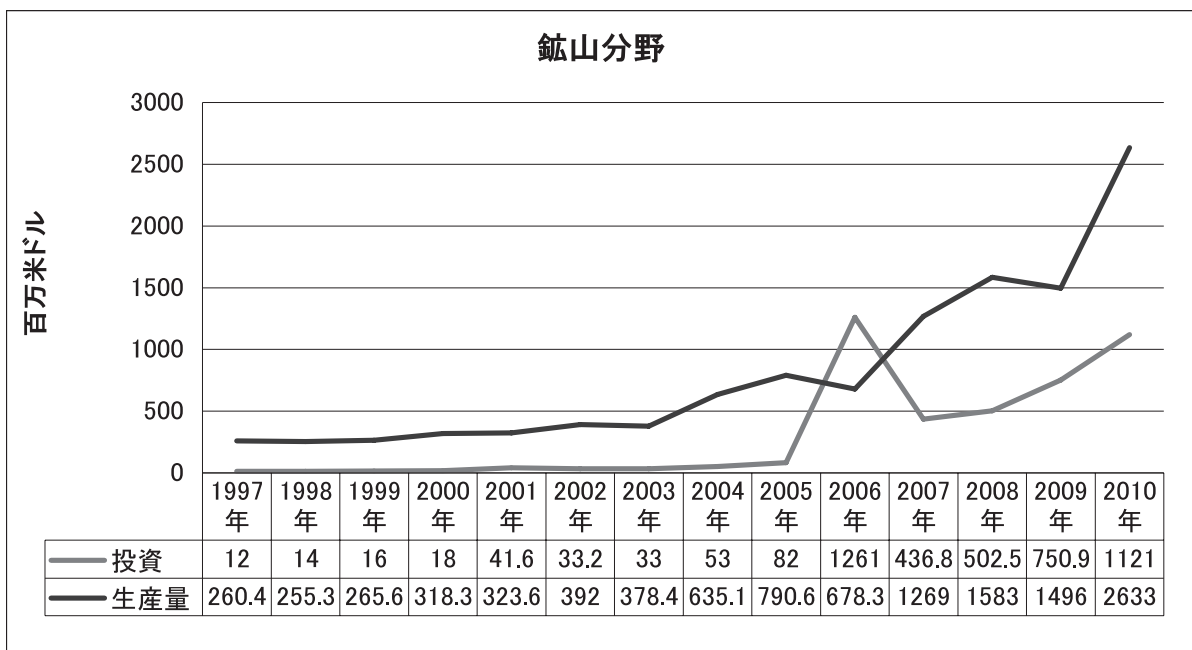
モンゴル国政府はこの分野を重視して探査・採掘のための予算を増額しており、また国内外からの投資も年々増えている。モンゴル国において鉱山事業を行っている企業の

図6 鉱山部門の経済に占める割合



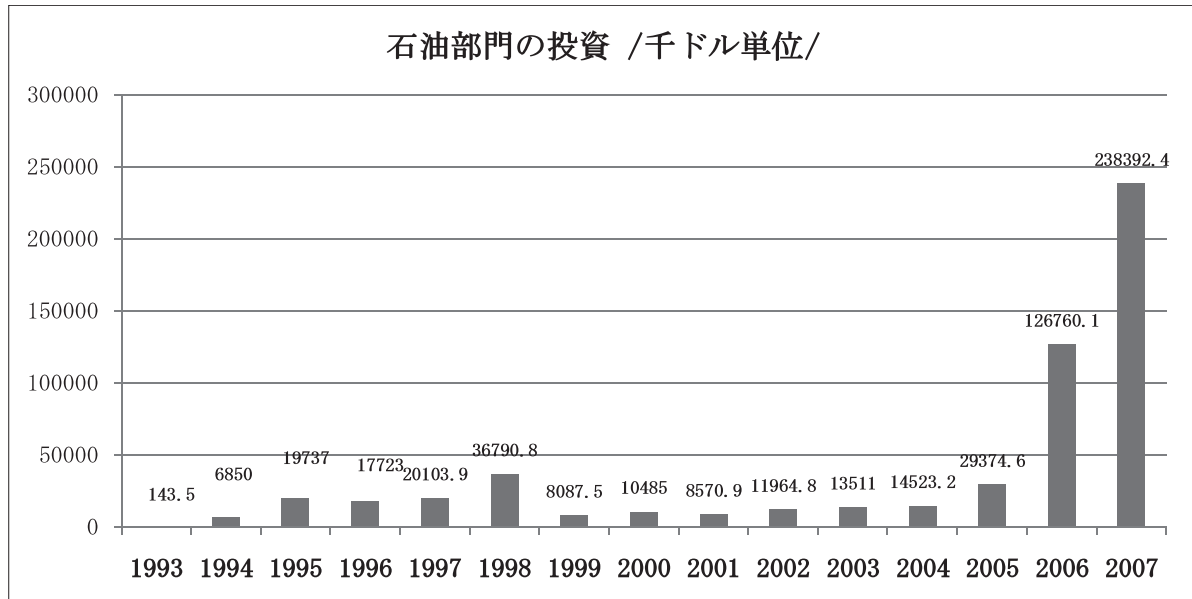
(出所) Ministry of Mining and Energy

図7 鉱山分野への投資



(出所) Ministry of Mining and Energy

図8 石油部門への投資



(出所) Ministry of Mining and Energy

表2 モンゴル鉱山関連企業の株価 (2010年12月25日現在)

	会社名	証券取引所	株価	時価総額 (百万)	売買通貨
1	RIO TINTO Limited	ASX	86.42	169,540	AUD
2	Mongolian mining corporation	HKG	8.69	31,260	HKD
3	Mongolian Energy Corporation	HKG	2.59	15,810	HKD
4	Ivanhoe Mines, Ltd	TSE	27.04	14,360	CAD
5	Centerra Gold Inc	TSE	21.9	5,160	CAD
6	Southgobi Resources Ltd	TSE	12.1	2,230	CAD
7	Dension Mines Corp	TSE	3.34	1,130	CAD
8	Major Drilling Groupe	TSE	35.6	847	CAD
9	East Asia Minerals Corp	TSX-V	7.45	563	CAD
10	Entrée Gold Inc	TSE	2.94	335	CAD
11	Mega Uranium Ltd	TSE	1.08	266	CAD
12	Hunnu Coal Limited	ASX	1.28	205	AUD
13	Aspire Mining Limited	ASX	0.4	170	AUD
14	Petro Matad Limited	LON	91.5	167	GBP
15	Prophecy Resource Corp	PCY	0.96	128	CAD
16	Erdene Resource	ERD	0.85	76	CAD
17	Leyshon Resources	LRL	0.24	53	AUD
18	Bayfield Ventures Corp	BYV	0.81	33	CAD
19	Fortress Minerals Corp	FST	3	27	CAD
20	Voyager Resources	VOR	0.04	24	AUD
21	Khan Resources Inc	KRI	0.43	23	CAD
22	Landrill International	LDI	0.25	12	CAD
23	Solomon Resources	SRB	0.17	2	CAD
24	Garrison Intl Ltd	GAU	0.06	6	CAD

(注) AUDはオーストラリアドル、CADはカナダドル、GBPは英国ポンド、HKDは香港ドル。

(出所) Ministry of Mining and Energy

証券市場における株式価格は上昇し、外国の市場におけるモンゴルの名声は高まっている（表2）。

モンゴル国は、2010年に蛍石54万2,000トン、銅精鉱12万7,000トン、モリブデン2,008.9トン、錫精鉱13トン、タングステン19.9トン、石炭2,524万6,400トン、金6,037.1kg、

電気銅2,746.2トン、鉄鉱石320万3,200トン、亜鉛精鉱12万2,600トン、それぞれ生産した。モンゴル国の鉱山製品生産高を数値で示す（表3）。

現在、戦略的意義を有する鉱床の開発、原料の精練・加工による付加価値の高い最終製品製造のための生産基盤整

表3：鉱山製品生産高

資源名	年	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
蛍石（千トン）		99.0	80.5	206.7	233.4	239.4	245.0	219.1	344.2	542.4
銅精鉱（千トン）		131.7	130.3	130.0	126.3	129.7	130.2	126.8	129.8	127.3
モリブデン（トン）		1,590.0	1,793.0	1,141.0	1,153.0	1,403.9	1,978.3	1,783.6	2,408.7	2,009.0
錫精鉱（トン）				22.0	47.0		27.5	87.5	15.0	13.0
タングステン（トン）		51.0	17.0	77.1	78.2	182.2	244.5	141.9	38.6	19.9
石炭（千トン）		5,544.0	5,666.1	6,665.0	7,517.1	8,074.1	9,237.6	9,691.6	13,163.9	25,246.4
金（kg）		10,883.0	10,837.0	18,500.0	21,900.0	21,267.0	18,087.0	15,184.0	9,803.0	6,037.1
電気銅（トン）		1,500.0	1,341.0	2,376.1	2,474.5	2,618.4	3,006.5	2,586.6	2,470.1	2,746.2
鉄鉱石（千トン）				33.5	167.7	180.0	265.1	1,387.4	1,379.0	3,203.2
亜鉛精鉱（千トン）					22.8	109.9	154.7	143.6	156.5	112.6

（出所） Ministry of Mining and Energy

表4 政府により発表された16の戦略鉱床の埋蔵量

	鉱山名	鉱物種	埋蔵量（トン）	所在地	鉱山種類	価値（ドル）
1	タバントルゴイ	原料炭	64億	南ゴビ県	Open pit	3,970億
2	シベーオポー	石炭	56億	ドンドゴビ県	Open pit	2,910億
3	オユートルゴイ	銅・金	銅3,920万 金 1,816	南ゴビ県	Open pit	3,090億
4	トルガタイ	石炭	30億	ヘンティー県	Open pit	1,560億
5	トムルタイ	鉄鉱石	2億2,929万	セレンゲ県	Open pit	180億
6	バガノール	石炭	5億1,280万	トブ県	Open pit	270億
7	ナリーソソハイト	原料炭	2億1,070万	南ゴビ県	Open pit	210億
8	エルデネット	銅	487万	オルホン県	Open pit	250億
9	ドルノド	ウラン	76,110	ドルノド県	地下	90億
10	ブレンハーシ	リン	4,050万	ドルノド県	地下	40億
11	ボロー	金	81.1	トゥブ県	Open pit	25億
12	モシギアホダグ	レアアース	2,360万	南ゴビ県	Open pit	NA
13	マルガイ	ウラン	1,104	ドルノド県	Open pit	NA
14	ゴルバンボラグ	ウラン	16,073	ドルノド県	Open pit	NA
15	ツァガーンソワルガ	モリブデン	NA	ドンドゴビ県	Open pit	NA
16	アスガト	銀	2,247	バヤンウルギー県	Open pit	NA
	TOTAL					1兆2,600億

（出所） Ministry of Mining and Energy

備、自然環境に優しい先進技術の導入という目的に直面している。

3. 発展の未来に向けた経済の多様化

上述してきたように、モンゴル国は地下鉱物資源が豊富な国である。モンゴル国政府は鉱山開発により国民生活水準の向上と経済先進国への仲間入りを目指している。そのためには膨大な資金が必要だが、鉱山開発はそれ自体が大きな富を産み出すので、これを適切に経済循環に組み込むことが計算されている。

一方で、経済分野の多様化に留意し、発展させることが可能な分野に対して、鉱山からの所得を用いて技術革新を行い、高付加価値高い最終製品の製造を目指している。これにより、鉱山だけに依存しない経済構造を持つ国となるという最終的な目的が達成される。

この概念を図示すると図9のようになる。

4. モンゴルと日本の経済関係の拡大

2012年にモンゴル国は日本との外交関係樹立40周年を迎えようとしている。両国の関係はすべての分野で発展し、「総合的パートナーシップ」から「戦略的パートナーシップ」に協力関係を進めるべく、二国間で基本的に合意している。協力関係の中でも経済交流に重要な意義が認められているが、望むほどの水準に達していず、現在までODAの枠組みの中での協力に限定されている。日本が他の国々で行なっている貿易や投資と比較するとその規模は小さく、特に具体的な生産分野における協力がほとんど発展していな

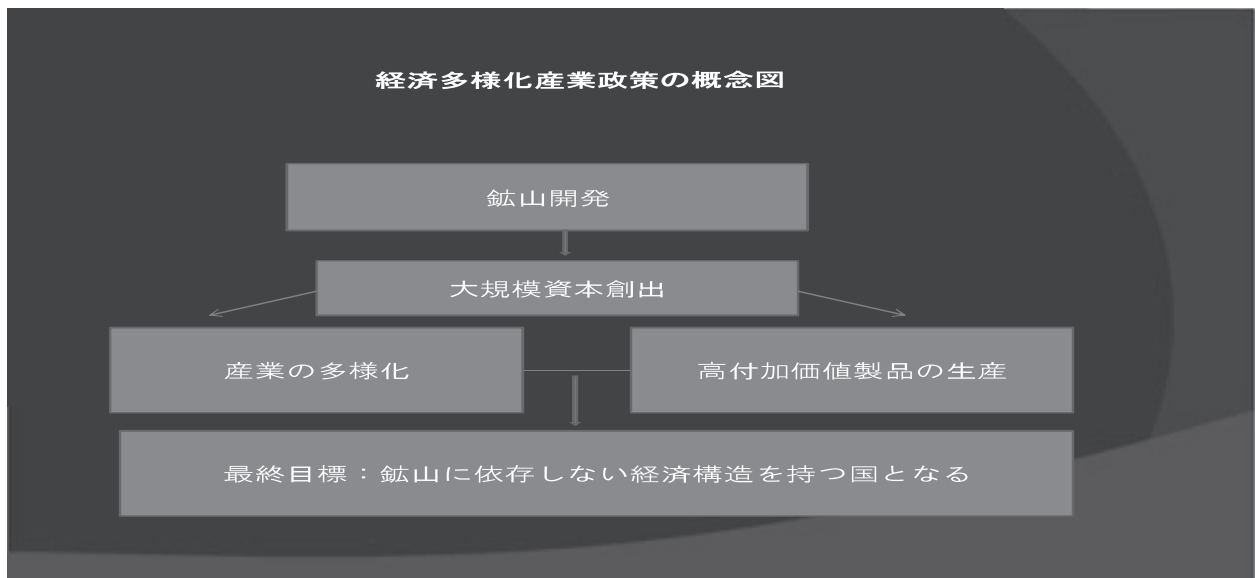
い状況である。端的に言えば、今日までの協力は日本の国家予算に依拠したものであり、民間企業の関心を惹起できていないのである。そのため、今後は両国の経済関係を、生産的な内容を持つ協力にするための基盤整備をすることが両国の国益に合致すると思われる。

今日までに行われてきた協力事業を否定できないのは当然であり、例えば近年の主要なものとしては、二国間の対話メカニズムである「官民合同協議会」が毎年定例化して開催されていること、EPA締結のための調査ワーキンググループが創設され交渉開始の暫定合意がなされていることなどを挙げることができる。

両国政府は、来年の記念すべき年にEPA締結を完了することを目標として尽力している。現在において交渉の終わりと協定締結の時期を述べることは尚早だが、いずれにしろ交渉開始の合意は大きな一歩である。

今後、モンゴルと日本の民間部門の貿易・経済交流において具体的な成果をあげ、投資と技術の増進、市場における対等で互恵的な協力を発展させることが望まれる。これを達成するためには、何よりも、今日までやってきた民間の経済・貿易団体の機構を改革する必要がある。これまでのモンゴルと日本の経済協力団体の活動は、今日の要請に合致していなくなっていると思われるからである。常設で、仲介的役割を果たし、一定の責任を持つ機構が望まれている。このような常設の新たな団体の創設について、日本と他国との協力の経験を参考にすべきである。例えば、日本と幅広い範囲の貿易・経済関係を持つ中国との経済・貿易協力を発展させてきた状況を、日中経済協会の経験から見

図9 経済多様化産業政策の概念図



(出所) 筆者作成

ることができる。この協会の活動・経験を参考に、以下の形の活動を持続化させ、新たな経済・産業・貿易の「モンゴルを見るための日本の窓」を創出することが必要である。

新たに創設される団体の基本目的は、両国国民の相互理解と信頼に立脚し、日本の企業がモンゴルの市場に参入してビジネスを行う際に支援すること、様々な協力の形式を利用し、新しい情報を入手して関心のある企業に届けること、商談・セミナーなどの行事を通じてマッチングや相互理解を深めるための事業を組織することなどである。

特に次の事業は継続的に実施しなければならない。

(1) ビジネス協力の支援

モンゴル国政府機関や経済団体と直接協議を行い、日本モンゴル経済協会の代表者が参加するトップ会談をモンゴルで定期的に開催すること。両国の地方レベルでの実務会合の実施支援。

(2) 分野別および地方のビジネスグループの派遣

モンゴルで開催されるさまざまな投資・貿易・産業の展示会に、専門機関や企業を幅広く参加させるなどの業務を常時行う。

(3) モンゴル経済のトレンドと投資環境に関する新しい情報の入手と提供

両国の経済交流に関する新しい雑誌や「モンゴル経済データブック」「モンゴル投資ガイドブック」などの定期刊行誌を創刊し、経済協力に関する報告書や研究論文集などを出版してモンゴルの具体的情報を日本企業に提供する。

(4) モンゴルへの投資と貿易に関する専門的コンサルタント
モンゴルに新たに参入する企業に対して、日本企業が

モンゴルで事業を行う際に生じる困難や紛争、商売上の問題点などについての助言を行う。

(5) 会議・シンポジウム・セミナーの開催

モンゴル国の経済トレンドや貿易・投資環境とその変化、協力事業に関する問題点など具体的テーマでの会議・シンポジウム・セミナー・会談などの開催とその支援。

(6) モンゴルのビジネス代表団の研修支援

モンゴルで事業を行っている企業や、モンゴル企業の幹部・職員の短期研修・実習の支援など。

これに関連して述べるならば、今日の日本モンゴル経済委員会の活動は極めて限定的であり、大統領や政府首脳の見学時にだけ僅かに活性化したが、常時の活動や常勤の担当職員もなく、ROTOBOの内部組織としてあるのみであった。現在では加盟企業の数も少なく、伊藤忠商事が委員長を務めてきたが、他社の参加は必ずしも積極的とはいえない状況が続いてきた。

今後、両国の経済交流の強化と、新たな常設団体創設に関して、以下の提案をしたい。

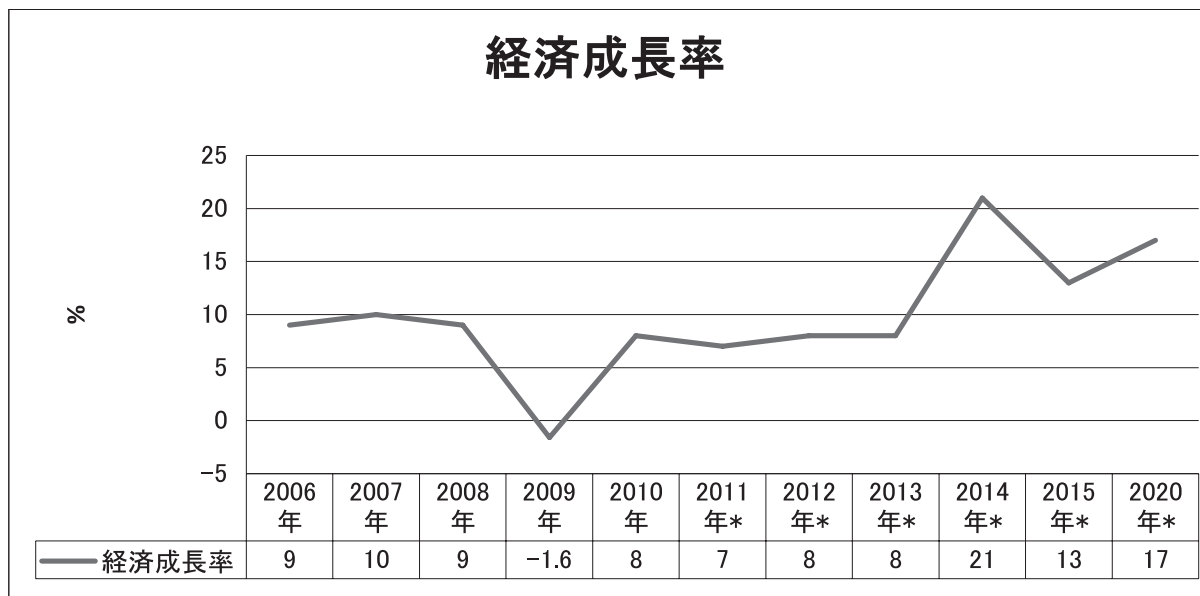
(1) モンゴルと日本の生産企業間協力のための経済機構（常設団体）の創設。

(2) 常設団体は加盟制で、執行部は選挙制、日本の地方の企業も加盟できる一元的体制であること。

(3) 日本のビジネス・経済界の著名な有識者を常設団体の理事として迎えること。

(4) 日本の投資家・企業家がモンゴルに参入する際に具体的な情報を提供し、コンサルタントを行うこと。

図10 経済成長率



(出所) World Bank

- (5) 日本企業が外国に進出する際に、商社—製造業者—金融機関という順で事業が拡大していくことに留意し、それに合わせた政策を作成すること。
- (6) 政府との間で具体的案件を日本と共同実施するために合意すること。レアアースやレアメタル鉱山の日本との共同開発が可能。
- (7) 中小企業対象方針を定め、日本の技術を導入すること。

5. まとめにかえて

- (1) 国際金融機関および経済団体の試算では、モンゴル国経済成長は拡大し（図10）、外国からの投資もさらに増大する見込みである。
- (2) モンゴル国の経済成長に伴って、モンゴル国の対外的な名声・格付けも上がっている。米国のヘリテイジ財団（Heritage Foundation）とウォール・ストリート・ジャーナル（Wall street Journal）紙が共同で発表した、世界179カ国の経済自由度指標2011において、モンゴル国は59.5ポイントで第94位であった（表5）。

米国のフォーブス（Forbes）誌は、毎年、国別の人口・GDP成長率・一人当たりGDP・貿易収支・財政などの指標を比較し、世界で最もビジネスに適した国（Best Countries for Business）のリストを発表しているが、2010年にモンゴル国が129か国中68位であったことは低い評価である。

また、民間研究機関のレガタム研究所（Legatum Institute）が世界各国の生活水準について毎年発表しているレガタム繁栄指数（Legatum Prosperity Index）の2010年版では、モンゴル国は104か国中60位に位置しているが、これも悪くない評価と言えよう。この格付けは、経済基盤・ガバナンス・個人の自由・社会資本などの指標をもとに、国民生活水準を評価するものである。

世界の著名な格付け機関のモンゴル国に対する評価（credit rating）は年々上がっている（表6）。

- (3) モンゴル国の対外貿易収支では、輸出に比して輸入の占める割合が高いため、貿易赤字となる。2010年には3億7,870万ドルの赤字であったが、2008年には10億ドルを超えていた。研究によれば、これはモンゴル国の年間の石油製品輸入額に等しい。すなわち、輸入と同量の石油製品を国内で生産すること、具体的には、精油所や石炭液化プラントなどの建設に留意しなければならない。来年からオユートルゴイ銅鉱山やタワントルゴイ炭鉱の採掘が始まれば、燃料・石油製品の需要が高まり、安定供給が必要となることを今から計算しなければならない。
- (4) 原料があるにもかかわらず輸入している食料品の国内

表5 モンゴル国の経済自由度指標（100点満点）

	項目	2011年の値	2010/2011比較
	総合点	59.5	-0.5
1	ビジネス	67.7	-1.3
2	貿易	79.8	変化なし
3	予算	83.3	+1.4
4	政府支出	49.6	-7.1
5	通貨政策	73.6	+7.1
6	投資	50.0	変化なし
7	ファイナンス	60.0	変化なし
8	財産権	30.0	変化なし
9	汚職・腐敗	27.0	-3.0
10	就業	74.1	-1.8

（出所） Heritage Foundation

表6 モンゴル国の格付け評価（Credit rating）

Rating agency	外貨建て	自国通貨建て	見通し
Fitch	B+	B+	安定的
S&P	Bb-	Bb-	安定的
Moody's	B1	B1	安定的

（出所） Ministry of Finance

での生産や、現状では設備能力の小さい工場能力増強が重要である。今後、輸出額と品目を増大させて貿易赤字を解消することを、第一段階の目標とすべきである。そのために、新製品開発と「モンゴル・ブランド」の創出のための調査とプロジェクト実施の時が来ている。

- (5) モンゴル国は、鉱山分野以外に農牧業・金融業・観光業を発展させる十分な可能性を持つ国である。モンゴル国はこれらの分野に意義を認めてきたが、今後は国家的なコンセプト政策を策定しなければならない。
- (6) モンゴル国経済を牽引する先駆的分野を定め、これらの分野に鉱物資源の販売収入を投資することにより、経済インフラの発展した国になることは、モンゴル国の最終的目標である。

参考文献

1. Mongolian Statistical Yearbook, 2000-2010
2. Foreign Trade Statistics, 2010., Mongolian Customs General Administration
3. モンゴル外国投資Report2010. Mongolian Foreign Investment and Foreign Trade Agency
4. モンゴル資源開発、レポート2010 モンゴル資源エネルギー省
5. Index of Economic Freedom World Rankings 2010
6. 世界銀行、経済トレンドレポート2009

ロシア極東地域の地域開発政策の展開状況

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

はじめに

ロシアにおける政策展開は、他の国と同様、様々な政策文書に基づいて行われている。極東の開発に関して言えば、90年代半ば以降、いわゆる「極東ザバイカル発展プログラム」が存在しており、これが地域開発政策の包括的かつ基幹的な文書（計画）であるとみなされてきた。「十分な成果を上げていない」等といった批判も、この文書に対する期待の大きさをゆえになされてきたと言える。ところが、2000年代に入って以降、さまざまな文書が策定されており、極東ザバイカル発展プログラム以外の政策文書に依拠した大規模プロジェクトが推進される状況となっている。国外から見ていると、様々な主体が場当たりに各種プロジェクトを打ち出しては、実施しているように見える。実用的な観点から、極東の将来像を知りたい、それを自らの業務の参考にしたいためとの立場から見ると、非常に分かりにくい。したがって、これらの文書の基本的考え方や主な内容を整理・紹介することにより、こうしたニーズにこたえようというのが本稿の第1の目的である。

政策を実現する手段としての計画をいかに策定、実施していくかという計画論の観点からも極東に関わる文書の現状は興味深い。そもそも「計画」とは将来の結果を現時点であらかじめ定める行為であり、それは計画策定主体及び実施主体以外の経済主体に対して予見可能性を提供することになる。ところが、計画の内容に矛盾があったり、複数の計画相互間で整合性のない内容となったりしている場合には、それに基づいて将来を予見することが困難になり、計画策定の意義は減少する。計画等が多く策定されることは政策に関する情報量の増加につながるが、整合性のない政策文書が乱立することは予見性という点からすれば却ってマイナスになるとすらいえる。そこで、本稿の第2の目的として、これらの文書の整合性を具体的に検証することとした。実際にそれぞれの文書に掲載されている個別プロジェクトを対比させることを通じて、整合性の確認を行っている。これにより判明した相違点などは、文書相互間の関係性の理解にも役立つことから、第1の目的にも間接的に資することになると考える。

1. 対象地域及び対象文書

本稿では、基本的に極東地域とバイカル地域を合わせた地域である「極東バイカル地域」を対象地域とする。このうち極東地域とは、極東連邦管区全域（1共和国、3地方、3州、1自治州、1自治管区）である。バイカル地域とは、シベリア連邦管区のうち、ブリヤート共和国、ザバイカル地方及びイルクーツク州である（図1）。バイカル地域からイルクーツク州を除いた地域はザバイカル地域と呼ばれる。文書によってバイカル地域を対象としているもの、ザバイカル地域を対象としているものがあり、若干のずれがある。なお、以下では、簡略化のため、論旨に支障がない限り、バイカル地域も含めた対象地域全体を「極東」と表記することとする。

地域の人口は1,102万人（2010年1月1日現在、全国の7.8%）、面積は773万km²（全国の45%）であり、人口密度は1.4人/km²と、非常に人口が希薄な地域である。

一般に政府の政策文書、特に計画的文書の場合は、上位文書と下位文書とのヒエラルキー体系を持つ。基本的には、より長期的・広域的な視点で政策の方向性などを定めた文書が上位文書となり、その下に短期で具体的な内容の事業計画文書が策定される。現在ロシアには、2025年あるいは2030年までの期間を対象とした「戦略」というタイトルを持つ文書がいくつかあるが、これらが前者にあたる。例えば、「2025年までの極東バイカル社会経済発展戦略」や「2030年までのエネルギー戦略」、「2030年までの運輸戦略」などである。

これらとは別に、「連邦特定目的プログラム¹」と名付けられた一群の文書がある。これらは、戦略に比べて明確な制度的裏付けを持つ政策文書である。「連邦特定目的プログラム及びロシア連邦が参加して実現される国際特定目的プログラムの策定及び実施の規則」（Government of Russian Federation, 2004）（以下「プログラム策定規則」という）によれば、連邦特定目的プログラムとは「ロシア連邦の国家、経済、環境、社会及び文化の発展に係る構造的課題の効率的解決を実現するための、科学研究、実験・設計、生産、社会・経済、組織運営及びその他の措置について、課題、資源及び実施期間の各面で整合させた総体」を指す。趣旨を要約すれば、特定の政策課題に対応するた

¹ “федеральные целевые программы” を日本語訳したもの。「連邦特別プログラム」、「連邦特定目的計画」などと訳されることもある。

図1 極東バイカル地域



(出所) 筆者作成。

めに実施する諸事業について、財源と実施期間を調整した上で、一つの文書（プログラム）としてまとめることを規定しており、いわば（中期）事業計画である。

プログラム策定規則では、連邦特定目的プログラムの基本構成も規定している。すなわち、「特定目的プログラムが解決を図ろうとする諸問題の特徴」、「特定目的プログラムの主な目的、課題、並びにその実施期間と段階、目標数値と指標の明示」、「プログラム事業リスト」、「特定目的プログラムための資源確保の基礎」、「特定目的プログラムの実施メカニズム（プログラム管理メカニズム及び政府発注者間の相互調整メカニズムを含む）」及び「特定目的プログラムの社会経済的及び環境的有効性の評価」の6項目が必要とされている。

プログラムの事業リストには事業費が明示されるが、この事業費は毎年の予算編成の影響を受けることになる。プログラム策定規則においては、所管官庁が予算年度ごとに

事業リストおよび事業費を精査し、修正作業を行うことが規定されている。別の言い方をすれば、連邦特定目的プログラムは、予算執行プロセスを通じて一定の拘束性を持つことになる。

ロシア連邦政府が運営する連邦特定目的プログラムに関する公式サイトでは、2011年7月現在、9つの優先分野が設定されており、合計57プログラム（案段階のものを含む）が存在する²。

さて、極東の地域開発に関する政策文書には具体的にどのようなものがあるだろうか。57の連邦プログラムの大半は地域を限定せず、逆に言えば全土を対象とするので、それら全てが何らかの意味で極東地域開発に関係しているともいえる。その他の様々な戦略なども同様である。現実には、これらをすべて取り上げて検討することは無理なので、本稿では、基幹的インフラ整備に関わる文書を取り上げることにする。これらの文書は大きく2つに分けることがで

² <http://fcp.vpk.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/FcpList/Full/2011/>（2011年7月12日アクセス）

きる。1つは、対象地域を極東に限定していて、分野横断的な内容を持つ文書のグループである。もう1つは、特定の部門を対象とした文書の中で極東におけるプロジェクトも扱っているものである。

前者に該当するものを表1に掲載した。この3つの文書のうち、クリル諸島を対象としたプログラムについては、本稿では対象としない³。それ以外の2つの政策文書においては、運輸部門、エネルギー部門のインフラ整備を重視している。詳細は後述するが、基本的な問題意識や取り組むべき課題としてインフラ整備の必要性を強調しているほか、文書の構成や事業数、事業費などからも運輸部門、エネルギー部門を重視していることが読み取れる。そこで、部門別文書の検討にあたっては、これらの2部門を対象とする。

表2は、運輸部門、エネルギー部門に関わる戦略的政策文書及び事業計画的文書である。この表からわかるように、エネルギー部門には「戦略」はあるが、対応する連邦特定目的プログラムは存在しない。運輸部門では、鉄道だけを対象とした「戦略」が存在している。これには、自然独占

分野の国営企業の存在が関係している。具体的には、天然ガス分野の「ガスプロム」社、原油パイプライン輸送の「トランスネフチ」社、鉄道分野の「ロシア鉄道」社、電力分野の「統一エネルギーシステム」社などがこうした企業にあたる。これらの企業は、表2に掲載されたような政府承認の計画等に従って事業を展開している。ただし、同じ自然独占分野でも原油パイプライン輸送を担う「トランスネフチ」は総合的な事業計画の類を策定しておらず、個別事業計画ベースで国家の大規模プロジェクトを実施している。強いて言えば、戦略的文書（具体的には「エネルギー戦略」）のみに依拠してプロジェクトを実施していることになる。極東での具体例としては、「東シベリア～太平洋パイプライン（ESPO）」プロジェクトを進めている。

以下の検討では、表2に掲載された文書を対象とするが、天然ガスに関する計画だけは本文が公表されていないため、対象外とする。

表1 極東地域を対象とした政策文書

戦略的文書	『2025年までの極東及びバイカル地域社会経済発展戦略』（2009年12月28日付、政府通達第2094-r号により承認）
事業計画的文書	連邦特定目的プログラム『2013年までの極東ザバイカル地域経済社会発展』
	連邦特定目的プログラム『2007年～2015年のクリル諸島（サハリン州）の社会経済発展』

（出所）各種資料より筆者作成。

表2 運輸、エネルギー部門の政策文書等

	運輸	エネルギー
戦略的文書	『2030年までのロシア連邦鉄道輸送発展戦略』（2008年6月17日付、政府通達第877-r号により承認） 『2030年までのロシア連邦運輸戦略』（2008年11月22日付、政府通達第1734-r号により承認）	『2030年までのロシアのエネルギー戦略』（2009年11月13日付、政府通達第1715-r号により承認）
事業計画的文書	連邦特定目的プログラム『ロシア運輸システムの発展（2010～2015年）』（2008年5月20日付、政府決定第377号により承認）	『中国市場およびその他のアジア太平洋市場への将来の輸出を考慮した東部シベリア・極東地域における天然ガスの統一した生産・輸送・供給システムの創設』（2007年9月3日、産業エネルギー省指令第340号により承認） 『2020年までの電力施設配置マスタープラン』（2008年2月22日付、政府通達第215-r号により採択）

（出所）各種資料より筆者作成

³ クリル諸島を対象としたプログラムは1993年に策定され、2001年及び2006年に改訂されている。クリル諸島は領土問題を抱えるなどの特殊地域であるゆえ、単なる地域開発とは違う観点でプログラムが策定されていると考えられる。ちなみに、州レベルの行政区画を対象とした連邦特定目的プログラムがあるのは、チェチェン共和国、イングーシ共和国及びカリーニングラード州（飛び地領土）のみである。いずれも地政学上あるいは国家安全保障上、特別な意義を持つ地域である。これらと同列に扱われていることから、クリル諸島を対象としたプログラムが特殊なものであることが理解される。

2. 極東ザバイカル発展プログラム

(1) 策定の経過

ソ連末期の1987年、「2000年までの極東経済地域、ブリヤート自治ソビエト社会主義共和国及びチタ州の総合的生産力発展長期国家プログラム」が策定された。これは、それまでの5カ年計画に代わる初めての長期発展プログラムであったが、十分な効果を挙げぬまま、実質的には1990年に効力を失ったとされる（Minakir, 2006）。その後、1991年にはソ連が消滅し、極東地域の発展プログラムは事実上存在しない状態が続いた。市場経済移行に伴う混乱への対応が優先する中で、中長期的なプログラム策定を行っている余裕などなかっただろうし、仮に策定作業をするにしてもその根拠とすべき信頼に足るデータが決定的に不足していた時期である。

1996年によく連邦特定目的プログラム「1996～2005年の極東ザバイカル地域の経済社会発展」が策定された。いわゆる「極東ザバイカル（長期）発展プログラム」と言われるものである。このプログラムは、2002年及び2007年に全面改訂を行い、現行の「2013年までの極東ザバイカル地域の経済社会発展」に至っている（表3）。以下本稿では、現行のプログラムを「極東発展プログラム」と表記する。

なお現行の極東発展プログラムも、策定後に何回かの修正作業が行われてきている。一つには、前述の通り、プログラム策定規則において、毎年の予算編成に合わせた調整が求められているためである。この作業により、修正後のプログラムに記載されている当該年度の連邦予算支出予定額は、連邦予算の裏付けを持つことになる。その意味では、プログラムの実効性を担保するために必要な修正作業である。そのほか、民間資金で実施するプロジェクトの追加、変更に伴うプログラム修正もある。

以下で分析する内容は、2011年3月時点での最新版（Government of Russian Federation, 2010b）による。

(2) 極東発展プログラム（本体）

極東発展プログラムは、本体プログラムのほか、サブプログラムとして、沿海地方の中心都市であるウラジオストク市に焦点を合わせた「アジア太平洋地域の国際交流拠点としてのウラジオストク市の発展」（以下、「ウラジオストク拠点化サブプログラム」という）を含む。

まず、本体プログラムの概要を整理しておく。基本構成は、表4に示す通り、前述のプログラム策定規則の規定に従った章立てとなっている。

表3 極東を限定対象とした連邦特定目的プログラム

策定年	タイトル（根拠）
1996年	連邦特定目的プログラム『1996～2005年の極東ザバイカル地域の経済社会発展』（1996年4月15日付、政府決定第480号により承認）
2002年	連邦特定目的プログラム『1996～2005年及び2010年までの極東ザバイカル地域の経済社会発展』（2002年3月19日付、政府決定169号により承認）
2007年	連邦特定目的プログラム『2013年までの極東ザバイカル地域の経済社会発展』（2007年11月21日付、政府決定第801号により承認）

（出所）各種資料より筆者作成。

表4 極東発展プログラムの構成

2007年11月21日付 ロシア連邦政府決定第801号にて承認 連邦特定目的プログラム『2013年までの極東ザバイカル地域の経済社会発展』	
I 諸問題の特徴 1. ロシア連邦社会経済発展における極東ザバイカル地域の役割 2. 極東ザバイカル地域の社会経済情勢の分析 3. 極東ザバイカル地域の社会経済発展の国家支援の基本方向とメカニズム 4. 「プログラム－目標手法」を活用する必要性の根拠 II 本プログラムの主な目的と課題、その実施期間と段階、実施有効性の目標指標及び数値 III 本プログラムの取組（事業） サハ共和国（ヤクーチア） 沿海地方 ハバロフスク地方	アムール州 カムチャツカ地方 マガダン州 サハリン州 ユダヤ自治州 チュコト自治管区 ブリヤート共和国 チタ州 アギン・ブリヤート自治管区 国家発注者・調整者の取組 IV 本プログラムための資源確保 V 本プログラムの実施メカニズム VI 本プログラム実施の有効性評価

（出所）Government of Russian Federation（2010b）より筆者作成。

第I章では、現状認識として、極東には資源が豊富であるという内部条件と、アジア太平洋地域の経済的、地政学的重要性が高まっているという外的状況が示されている。その上で、極東の役割として、アジア太平洋地域との対外経済交流、文化交流等の接点となること、外国資本誘致、外国貨物誘致の可能性を活用することを指摘し、その実現が国家の地政学的優先課題であるとしている。

次に、極東ザバイカル地域の社会経済状況の分析を行い、極東経済は原料志向型の弱体経済、外国市場依存経済であると性格づけている。その上で、2000年以降、ロシア平均を下回る成長率で推移していることや、高付加価値製品を輸入に大きく依存していること、大幅な人口減少が起きているといった事象を指摘している。

続く第3節では、この地域が機械生産や情報通信等でアジア太平洋諸国に対して競争力を持つことは当面無理であり、天然資源採掘・加工およびトランジットの可能性の活用を基盤とした経済地域だと位置づけている。その上で、国家の役割はインフラ制約の除去であると定義している。支援の形態・手段としては、地下資源・森林資源の開発のためにPPP（Public Private Partnership）手法活用による総合開発地区を設定することのほか、「投資基金」や「特別経済区（特区）」等のメカニズムの活用、運輸部門の連邦特定目的プログラムの活用などを提示している。さらに、地域レベルのインフラプロジェクトを促進する手段を編み出すことの重要性を指摘している。PPPの活用に関する課題解決には、地域レベルでのエネルギー、運輸、都市設備施設インフラの整備が不可欠なためである。

そして第4に、「プログラム・目標」手法を利用する必要性の根拠として、条件不利地域での地域インフラ整備には連邦の支援が必要であること、また、国家的意義を持つ一連のプロジェクトと地域プロジェクトとの整合性確保も必要であることを挙げている。ここでは、本プログラムには、本来は地域（連邦構成主体や地方自治体の行政）が整備すべきインフラでありながら、連邦支援が必要とされるプロジェクトが含まれているという趣旨が示されている。

第II章では、前章での大局的な認識に基づき、本プログラムの目的を提示している。具体的には、「ロシア連邦の地政・戦略的国益及び安全保障の確保を考慮しつつ、極東ザバイカル地域経済の優先部門の発展のために不可欠なインフラ及び良好な投資環境を整備すること」が目的であると規定している。

また、本プログラムが取り組む課題として、「就業機会を維持・確保した上で、人口を定着させる」、「地域レベルでの経済発展に対するインフラ制約を除去する」及び「都

市施設インフラ及び社会政策分野での重要プロジェクトを実施する」の3点を提示している。

主要分野として、燃料エネルギー部門、運輸部門、設備インフラ（都市施設インフラ）、社会政策分野、水利、環境保全を挙げている。さらに、ウラジオストク拠点化サブプログラムを持つことが記されている。

期間は2013年までの1段階プログラムである。その間の目標指標は、地方別・年次別に設定されている。指標は、大きく分けて3種類ある。第1グループは、各連邦構成主体の社会経済発展動向を示す指標として、地域総生産、一人当たり地域総生産、固定資本投資額、人口の社会増減数などが含まれる。第2のグループの指標は、燃料・エネルギー、運輸など個別分野ごとの整備水準や生産量などである。そして第3のグループである個別事業ごとの効果を示す指標としては、雇用創出数、生産（輸送）能力、地域総生産への寄与、財政への寄与などが項目として挙げられている。

具体的な事業内容については、第III章で連邦構成主体別に概略が文章記述されているほか、付録において各年の事業費・事業量、財源を含めてリスト化されている。総事業費は3,757億ルーブル（約1兆円）である。事業費の81%は連邦予算からの支出が予定されている（表5）。分野別で事業費が大きいのは運輸部門、次いで燃料・エネルギー部門である。

プログラムには、全部で220のプロジェクトが盛り込まれている。これを、分野別、連邦構成主体別に整理したのが、表6である。連邦構成主体別では、カムチャツカ地方が圧倒的に多く、沿海地方が極端に少ない。沿海地方が少ないのは、これとは別にウラジオストク拠点化プログラムがあるためである（後述）。

部門別では、事業費と同様に運輸部門及び燃料・エネルギー部門のプロジェクト数が多い。運輸部門の大部分を占めるのは道路建設・改修（42事業）であり、その他に空港（13事業）や港湾（14事業）などのインフラ事業が含まれている。なお、州間を結ぶ主要幹線道路は「連邦道」に指定されているが、こうした道路の整備は、別の連邦特別目的プログラムである「ロシア運輸システムの発展」（後述）に掲載されている。主要港湾の拡張、改修も同様である。燃料・エネルギー部門に掲載されている事業のほとんど（52事業）は電力関連（発電所及び送電線の建設・改修等）である。運輸部門と同様に、東シベリア～太平洋石油パイプラインなど大規模インフラプロジェクトや地下資源開発など、地域開発にとって大きな意義を持つと思われるプロジェクトが含まれていない。後述するように、こうした大規模かつ広域的なプロジェクトは他の枠組みの中で実施される仕組みとなっているためである。

表5 極東発展プログラム分野別事業費
(ウラジオストク拠点化サブプログラムを除く)

単位：百万ルーブル

No	分野	合計	連邦予算	地方予算	自治体予算	予算外資金
1	燃料・エネルギー部門	124,248.67	92,839.67	8,007.80	372.00	23,029.20
2	運輸部門	187,468.92	161,557.70	25,561.22	0.00	350.00
3	通信	4,667.20	4,660.20	7.00	0.00	0.00
4	水利及び環境保護	1,404.80	1,023.70	277.90	103.20	0.00
5	都市施設インフラ整備	37,559.32	28,778.82	3,195.70	3,584.80	2,000.00
6	社会分野の発展	18,891.25	14,736.55	3,979.70	175.00	0.00
7	コマンドル諸島の総合開発	1,153.72	1,126.72	18.80	8.20	0.00
8	科学研究及び実験設計業務	301.05	301.05	0.00	0.00	0.00
	合計	375,694.93	305,024.41	41,048.12	4,243.20	25,379.20

(出所) Government of Russian Federation (2010b) より筆者作成。

表6 分野別連邦構成主体別プロジェクト数

	燃料・エネルギー部門	運輸部門	通信	水利及び環境保護	都市設備インフラ	社会政策分野	コマンドル諸島の総合開発	計
サハ共和国	7	4			1	1		13
沿海地方		6			1			7
ハバロフスク地方	7	10			6	3		26
アムール州	6	2		3	3	4		18
カムチャツカ州	17	22	3		3	4	11	60
マガダン州	4	3			3	2		12
サハリン州	6	6			4	2		18
ユダヤ自治州		3		1	4	4		12
チュコト自治管区	5	4						9
ブリヤート共和国	1	6			5	7		19
ザバイカル地方	4	5	1	4	8	5		26
計	57	70	4	8	38	32	11	220

(注) 「ウラジオストク拠点化サブプログラム」を除く。

(出所) Government of Russian Federation (2010b) より筆者作成。

(3) ウラジオストク拠点化サブプログラム

全体構成は、本体プログラムとほぼ同様で、プログラム策定規則に準拠した全6章から構成されている（各章タイトルの具体表示による構成の提示は省略）。

ウラジオストク拠点化サブプログラムの目的は、国際交流拠点としてのウラジオストク市の発展及び2012年に開催されるAPEC首脳会議の準備である。取り組むべき課題として、「APEC首脳会議等大規模国際イベントを実施するための関連施設の建設・改修」、「運輸インフラの整備」、「通

信インフラの整備」及び「民用地への転用に伴う国防省部隊の移転」の4点を掲げている。

全部で40事業から構成されており、総事業費は本体プログラムの事業費を上回る6,629億ルーブル（約1.8兆円）である（表7）。本体プログラムでは、沿海地方の事業件数が少ないが、このサブプログラムを合わせれば、件数ではカムチャツカ地方に次いで2番目に多く、事業費では最大となる。

資金源に注目すると、予算外資金（主に民間企業投資）が64%を占めることが特徴的である。内訳をみると、その大部分はエネルギー関連の事業である。代表例は「サハリン～ハバロフスク～ウラジオストク」ガスパイプライン幹線の建設であり、2,484億ルーブル（約6,800億円）という事業費は最大規模である。このパイプラインに関連して、サハリン側での施設整備のほか、ウラジオストクでの支線建設や発電所の改修など、天然ガスへの燃料転換の一連の事業が含まれている。ウラジオストクへの天然ガス供給は、必ずしもAPEC首脳会議開催に不可欠なものとはいえず、その意味では「関連プロジェクト」をかなり幅広く捉えていると言える。本来、本体プログラムに盛り込まれるべき性格の事業も、サブプログラムに入っているという面もある。そこからは、国家的大イベントに関連づけることにより事業費確保を図りたいという事業主体側と、対外的アピールのためにサブプログラムの規模を大きく見せたいという計画策定側の意図が重なり合っている構図が透けて見える。

連邦予算投入額が大きいのは、「道路建設・改修」及び「極東連邦大学建設」であり、それぞれ連邦予算808億ルーブル（約2,200億円）、572億ルーブル（約1,500億円）を投入することになっている。前者には、完成すれば世界最大の斜張橋となる東ボスポラス海峡横断橋などが含まれてい

表7 ウラジオストク拠点化サブプログラムの事業

No	事業項目名	合計	連邦予算	地方予算	自治体予算	予算外資金
1	ウラジオストク市空港改修	14,285.10	10,285.12	0.00	0.00	4,000.00
2	ルースキー島ヘリポート建設	300.00	300.00			
3	道路建設及び改修	99,854.71	80,812.11	19,010.60	32.00	0.00
4	ウラジオストク市及びルースキー島の海岸(港湾施設、埠頭建設、改修を含む)	4,515.72	4,135.92	0.00	0.00	379.80
5	サミット開催時の輸送用船舶の建造(取得)及び参加者宿泊用の客船チャーター	525.00	500.00	25.00		
6	会議場建設(設計業務を含む)	9,338.59	9,338.59	0.00	0.00	0.00
7	ウラジオストク市本土におけるホテル建設(設計業務含む)	23,801.40	0.00	7,500.00	0.00	16,301.40
8	オペラ・バレエ劇場建設	2,491.90	2,242.00	249.90	0.00	0.00
9	都市施設インフラ整備	20,010.44	13,360.44	6,650.00	0.00	0.00
10	電力・熱供給施設建設・改修	41,559.40	12,340.60	0.00	0.00	29,218.80
11	極東連邦大学建設(設計業務を含む)	57,183.84	57,183.84	0.00	0.00	0.00
12	通信網整備にかかる事業	841.24	121.24	0.00	0.00	720.00
13	民生用途転換敷地からの国防省施設撤去にかかる事業	5,176.28	5,176.28	0.00	0.00	0.00
14	APEC首脳会議開催準備関連事業	883.32	883.32	0.00	0.00	0.00
15	サブプログラム実施管理支出	1,913.83	1,913.83	0.00	0.00	0.00
16	APEC首脳会議及び極東連邦大学施設建設土地利用計画文書の作成	300.00	300.00	0.00	0.00	0.00
17	不動産及び建設用地の所有者からの購入にかかる事業	572.00	572.00	0.00	0.00	0.00
18	ルースキー島居住者の移転先低層住宅建設	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00
19	サブプログラムの事業にかかわる法律・情報提供、コンサルティング	32.00	32.00	0.00	0.00	0.00
20	ハサン地区ガモフ半島における連邦政府公邸建設	7,700.00	0.00	0.00	0.00	7,700.00
21	ルースキー島バヤリン湾の公邸	50.00	0.00	50.00	0.00	0.00
22	ウラジオストク市の海岸の改修事業	2,520.20	2,400.00	108.20	12.00	0.00
23	「サハリン～ハバロフスク～ウラジオストク」ガスパイプライン幹線	248,464.18	0.00	0.00	0.00	248,464.18
24	ウラジオストク市からルースキー島への集落間ガスパイプライン	5,000.00	0.00	0.00	0.00	5,000.00
25	ウラジオストク市での自動車生産	1,800.00	0.00	0.00	0.00	1,800.00
26	ポポフ島での風力発電所建設	4,160.00	0.00	0.00	0.00	4,160.00
27	ウラジオストク市の熱併給発電所の天然ガス転換	1,834.90	0.00	0.00	0.00	1,834.90
28	「ウラジオストク第1熱併給発電所」、「北部熱供給所」の天然ガス焚への転換	1,159.50	0.00	0.00	0.00	1,159.50
29	ボアタシノ集落におけるガス採取・検量所	1,360.00	0.00	0.00	0.00	1,360.00
30	ウラジオストク市のクニェビチ空港の燃料供給施設の建設	1,025.25	0.00	0.00	0.00	1,025.25
31	ルースキー島における石油製品供給施設の建設	132.00	0.00	0.00	0.00	132.00
32	キリン鉱区の開発工事	35,975.75	0.00	0.00	0.00	35,975.75
33	キリン鉱区～サハリンガス圧縮基地間のパイプライン	20,009.60	0.00	0.00	0.00	20,009.60
34	ウラジオストクガス供給拠点から「ウラジオストク第1熱併給発電所」、「北部熱供給所」までの集落間パイプライン	971.00	0.00	0.00	0.00	971.00
35	ウラジオストク市からクニェビチ空港までの複合旅客輸送の実施	8,157.10	3,611.85	0.00	0.00	4,545.25
36	ウラジオストク市ゼリヨヌイウゴル地区における住宅建設のための開発	4,826.18	0.00	0.00	0.00	4,826.18
37	「ポストーク・ラッフルズ」造船所の建設	12,000.00	0.00	0.00	0.00	12,000.00
38	「スベズダ・DSME」造船所の建設	19,600.00	0.00	0.00	0.00	19,600.00
39	「178工場」及び「ダリザボード」工場敷地の再開発	5,853.00	0.00	0.00	0.00	5,853.00
40	ルースキー島におけるエンジニアリングセンター建設	2,541.00	0.00	0.00	0.00	2,541.00
	合計	662,876.32	205,514.01	33,593.70	44.00	423,724.61

(注) 表の合計は一致しない。恐らく、39番の事業費が合計に算入されていないものと思われるが、原文のままとした。

(出所) Government of Russian Federation (2010b) より筆者作成。

る。ちなみに、首脳会議はウラジオストク市街地から東ボスボラス海峡を挟んだ先にあるルースキー島で開催されることになっており、この橋が同島に渡る唯一のアクセス道路となる。極東連邦大学の施設はルースキー島に建設され、APEC期間中はプレスセンターや各国代表団の宿泊施設などとして利用される。大規模イベントのために必要なインフラ施設を、イベント後に他の用途に転用して恒久利用することを前提に整備するという事業手法は、日本をはじめ各国で見られるものである。本稿の趣旨とは少しずれるが、島の上に立地する大学の教育・研究活動が政府の意図の通りに活発に行われるかどうかは関心のあるところである。

3. 極東発展戦略

(1) 概要

ロシア政府は、2年以上の策定作業を経て、2009年末に「2025年までの極東及びバイカル地域の社会経済発展戦略」

(以下「極東発展戦略」という)を策定した⁴。その結果、現在では、極東地域を対象とした政策文書としては、「極東発展プログラム」と「極東発展戦略」の2つの文書が存在している。

極東発展戦略は、表8に示すとおり全5章と付表から成っている。第I章は序文であり、現状分析、目標設定、発展シナリオなどを記述している。続いて、「第II章連邦的意義を持つ運輸、エネルギー、情報通信及び社会的インフラの現状と発展展望」で、4分野それぞれのインフラについて、現状整理を行い、必要な取組や事業を記載している。「第III章極東及びバイカル地域の連邦構成主体の社会経済発展」では、12の連邦構成主体別に発展の方向性や主要事業等を記述している。第III章が空間別の構成になっているのに対して、「第IV章極東・バイカル地方の主要経済部門の現状と発展見通し」は13の産業部門別の発展の方向性や主要プロジェクト等について記述している。最終章

表8 極東バイカル発展戦略の構成

2009年12月28日付 ロシア連邦政府通達第2094-r号により承認	
2025年までの極東バイカル地域社会経済発展戦略	
I 序 1. 極東及びバイカル地域の社会経済発展 2. 極東及びバイカル地域の競争優位 3. 挑戦と脅威 4. 目標と課題 5. 発展シナリオ 6. 戦略実現の機構と手段 II 連邦的意義を持つ運輸、エネルギー、情報通信及び社会的インフラの現状と発展展望 1. 連邦的意義を持つ運輸インフラの発展 2. 連邦的意義を持つエネルギーインフラの発展 3. 情報通信インフラの発展 4. 連邦的意義を持つ社会的インフラの発展、極東・バイカル地域への人口誘導と定着に関する政策措置 III 極東及びバイカル地域の連邦構成主体の社会経済発展 1. サハ共和国(ヤクーチア)の社会経済発展 2. ハバロフスク地方の社会経済発展 3. 沿海地方の社会経済発展 4. アムール州の社会経済発展 5. カムチャツカ地方の社会経済発展 6. マガダン州の社会経済発展 7. サハリン州の社会経済発展 8. ユダヤ自治州の社会経済発展 9. チュコト自治管区の社会経済発展 10. ブリヤート共和国の社会経済発展 11. イルクーツク州の社会経済発展 12. ザバイカリエ地方の社会経済発展 IV 極東・バイカル地方の主要経済部門の現状と発展見通し	1. エネルギー(電力) 2. 運輸 3. 有用地下資源の採掘と加工 4. 林業部門 5. 漁業部門 6. 農業 7. 冶金 8. 化学工業 9. 機械工業 10. 建設 11. 観光 12. 水利部門 13. 環境保護と生態系維持 V ロシア連邦構成主体と中国東北各省及びモンゴルとの国境協力、並びにその他の北東アジア諸国との経済交流 1. 運輸 2. 情報通信技術 3. エネルギー資源 4. ハイテク 5. 採掘産業 6. 木材部門 7. 農業・漁業部門 8. 観光 9. 社会発展 10. 投資 11. 環境 付表1~26 各連邦構成主体の社会発展指標、経済発展指標 等

(注) 原文に節番号はないが、便宜的に付した。

(出所) Government of Russian Federation (2009b) より筆者作成。

⁴ 2009年12月28日付、政府通達第2084-r号により承認。

の「第V章ロシア連邦構成主体と中国東北各省及びモンゴルとの国境協力、並びにその他の北東アジア諸国との経済交流」では、運輸、エネルギーや各産業など部門別の協力の方向性を示している。付表として、連邦構成主体ごとに、経済成長率や経済活動従事者数などの主な社会・経済指標の目標値（予測値）が示されている。

ここでは、まず第I章の記述から、極東発展戦略の基本的考え方を確認しておく。

冒頭では現状認識が示されている。この地域の優位性としてアジア太平洋地域に近接するという地理的条件や豊富な資源の存在などを挙げている。地域が抱える問題として、ロシアの他の地域から遠く離れていること、人口が希薄であること、電力、輸送インフラの整備レベルが低くコストも高いこと、資源供給中心で加工度が低い経済構造、快適な居住環境の欠如などを指摘している。

極東発展戦略において戦略的な目標とされているのは、人口定着という地政学的課題の実現である。そして、このことは、経済発展と快適な居住環境を実現すること、及びロシア国内における平均的な社会経済発展水準を達成することにより、実現されるものとしている。

その上で、そのために解決すべき最優先の課題として、「連邦構成主体の特性を生かした発展のための条件整備」、「快適な居住条件を備えた先導的経済成長地域を中心とした居住分布構造を形成すること」、「国内他地域との一体化を阻害する障害を低減すること」、「経済的課題に対応する人材・労働力を確保すること」、「原住少数民族の伝統生活を維持・支援すること」の5点を挙げている。

極東バイカル地域の発展シナリオは、「2020年までのロシア連邦長期社会経済発展コンセプト」（以下「ロシア長期発展コンセプト」という⁵⁾）における技術革新型シナリオと一体のものとして、各産業の潜在的競争力を実現することや先行的成長地域の潜在力を実現すること、快適な居住環境を整備することなどが謳われている。このシナリオによれば、地域総生産の年間成長率が11年～25年にはロシア平均を0.5%上回るなど、比較的速い速度で成長する。また、生活水準も向上し、最低生活水準以下の住民の比率は24.5%から9.6%に減少する。

付表として、連邦構成主体（共和国、州等）ごとに、主な社会・経済指標の目標値（予測値）が示されている。そのうち、最も基本的な経済指標である地域の経済成長率（地域総生産の増加率）を表9に抜粋した。これによれば、既

表9 年平均地域経済成長率(地域総生産増加率)の目標値(%)

	2006-'10	2011-'15	2016-'20	2021-'25
サハ共和国	5.6	8.0	8.3	4.0
カムチャツカ地方	2.5	5.9	5.7	4.8
沿海地方	4.9	7.7	7.2	6.9
ハバロフスク地方	3.5	8.5	9.1	7.3
アムール州	4.9	6.0	7.3	6.1
マガダン州	1.6	4.7	4.8	4.2
サハリン州	11.2	9.4	6.7	4.6
ユダヤ自治州	7.7	4.7	2.5	5.2
チュコト自治管区	7.4	7.2	6.6	5.2
ブリヤート共和国	3.9	6.6	7.3	6.2
ザバイカル地方	5.0	5.5	5.2	3.6
イルクーツク州	3.0	5.9	5.9	5.1

(出所) Government of Russian Federation (2009b) より筆者作成。

に経済規模が大きい「サハ共和国」、「ハバロフスク地方」、「サハリン州」などで、成長率が高くなっている。ただし、成長率は2021年以降減速すると見込まれている。成長率の減速傾向は、サハリン州で特に顕著である。このことは、サハリン州が2000年代に入って、他の地域に先駆けて成長したことの反動的帰結であると理解できる。

(2) 主なプロジェクト

続いて、第II章に記述された今後整備すべき連邦的意義を持つインフラのプロジェクトから主なものを紹介する。本文に従い、「運輸インフラ」、「エネルギー（電力）インフラ」、「通信インフラ」、「社会的インフラ」の4分野に分けて記述する。

運輸インフラ整備に関しては、この地域の発展は効率的な運輸システムの存在に係っていることから論を起している。その上で、この地域にはシベリア横断鉄道、「プリモリーエ1」、「プリモリーエ2」及び北方航路（北極海航路）といったロシアとアジア太平洋諸国とをつなぐ輸送路が存在していること、地域の大動脈であるシベリア横断鉄道やBAM鉄道の強化が必要であること、北東地域の新たな開発に資する交通インフラ整備を先行させることなどを指摘している。

引き続き、鉄道、道路、民間航空、海上輸送、内水路輸送の各モード別を実施すべき事業に関する文章記述があ

⁵⁾ Government of Russian Federation (2008b) . 2008年11月17日付政府通達第1662-r号により承認。同コンセプトは、ロシアにおける様々な政策展開の最も基本になる文書である。その中では、ロシア経済を原料輸出型発展から技術革新型発展に転換することを目指しており、そのための課題や方向性などが取りまとめられている。中居（2010）が要点をまとめており、内容理解の参考となる。

表10 連邦的意義を持つ運輸インフラ整備事業の地域別事業数

	鉄道	道路	航空	海上	内水	合計
サハ共和国 (ヤクーチア)	5	3	2	1	13	24
カムチャツカ地方	0	0	1	2	0	3
沿海地方	13	2	1	1	0	17
ハバロフスク地方	12	4	1	1	1	19
アムール州	14	2	1	0	4	21
マガダン州	1	1	1	1	0	4
サハリン州	4	0	1	2	0	7
ユダヤ自治州	3	1	0	0	0	4
チュコト自治管区	0	0	1	4	0	5
ブリヤート共和国	1	2	1	0	0	4
ザバイカル地方	4	2	1	0	0	7
イルクーツク州	9	2	1	0	1	13
全事業数(注)	56	9	12	10	19	106

(注) 複数の地域にまたがる事業があるため、各地方の事業数の合計は全事業数とは一致しない。

(出所) Government of Russian Federation (2009b) より筆者作成。

る。これらの記述の中から、事業箇所(区間等)を特定できる部分を抜粋して、地域別に集計したのが表10である。モード別では、鉄道が圧倒的に多く、全体の半分以上を占める。地域別では、サハ共和国が最も多くなっており、その内訳をみると内水路輸送プロジェクトが半分を占める。これに続くのが、アムール州、ハバロフスク地方、沿海地方であり、これらの地域では鉄道関連プロジェクトが多い。なお、これらの3地域はシベリア鉄道、バム鉄道及びその連絡線が走る鉄道輸送の要衝である。

鉄道分野では、シベリア横断鉄道のボトルネックの解消(ハバロフスク市近郊のアムール川鉄橋の完成、アムール川トンネルの改修など)が最優先に取り上げられている。また、バイカル・アムール(BAM)鉄道沿線の資源開発等による貨物量増加に対応するため輸送力増強が必要であり、2025年までにワニノ港、ソビエツカヤ・ガワニ港方面への貨物輸送能力を8,000万~1億トン/年に引き上げる⁶こととしている。特に重要なプロジェクトとして、コムソモリスク・ナ・アムール~ソビエツカヤ・ガワニ間(500km)の改修を挙げている。これら2大幹線の改修の他、サハ共和国やマガダン州方面への鉄道の新設や中国への新線の建設などが行われる。

道路分野では、この地域の道路密度が全ロシア平均の約

6分の1にあたる31km/1,000平方kmに留まっていること、1,400もの居住地(集落)が年間を通して利用できる道路につながらない孤立状態であることなどを指摘している。その上で、「アムール道(チタ~ハバロフスク)」の完成、「ウスーリ道(ハバロフスク~ウラジオストク)」の改修、「ポストーク道(ハバロフスク~ナホトカ)」の建設、「レナ道(ネバル~ヤクーツク)」及び「コリマ道(ヤクーツク~マガダン)」の開通などを盛り込んでいる。

極東バイカル地域には、空港及び着陸地点が合計で約500か所ある。このうち、イルクーツク、ハバロフスク及びウラジオストクの各都市の空港は国際拠点空港として発展させることを計画している。これ以外の各地の空港の改修を進める計画となっている。

極東海域には、全64のロシアの海洋港湾のうち、28港が分布している。ポストーチヌイ港、ナホトカ港、ウラジオストク港、ワニノ港の4港は、全ロシアの上位10港に入っている。コンテナ取扱施設及び一般雑貨取扱施設の近代化や、高度に機械化・自動化されたバラ貨物及び液体貨物取扱施設の整備が優先課題である。また、北極海大陸棚などでの石油天然ガス開発に資することやトランジット貨物輸送を担うことなどを目的として、北方航路(北極海航路)の開発を進める。

パイプライン輸送ネットワークの整備も取り上げられている。東シベリア~太平洋(ESPO)パイプラインの輸送能力は、8,000万トン/年に達する計画である。また、ガスパイプラインネットワークも整備される。これらにより、極東バイカル地域の石油ガス開発が促進されるほか、ロシアの輸出先がアジア太平洋地域に広がることが期待されるとしている。

交通インフラ整備の次に記述されているのは、エネルギーインフラの整備である。ここでは、まず電力インフラの現状と課題、取り組むべき事項が詳述されている。現状の電力供給の枠組みとしては、バイカル地域が「シベリア統合システム」に含まれている一方、極東では南部地域を中心に「ポストーク(東)統合システム」が形成されている。後者は全ロシアの統合電力システムには接続されていない。さらに、極東の北部では系統電力には接続しておらず、地区ごとに孤立した電力供給体制となっている。したがって、本戦略では、発電所の新設や改修による発電容量の拡大のほか、系統間の電力融通が拡大できるような50万ボルトあるいは22万ボルトの高圧送電線網の整備プロジェクトが数多く取り上げられている。北部の人口希薄地域では、再生可能エ

⁶ 鉄道発展戦略の項で後述するとおり、当面の目標値は2,000万トン台。

エネルギーを活用した電力供給を進めることも謳っている。

化石燃料エネルギーに関しては、その採掘、輸送、加工などの総合的發展が必要だと指摘している。運輸インフラの節でも取り上げたESPOパイプラインに再度言及しているほか、サハリン～ハバロフスク～ウラジオストク（SKV）のガスパイプライン整備を進めることが示されている（後掲、図3参照）。

情報通信インフラの分野では、比較的人口が多い地域での高速回線の整備を進めることや、アナログ回線しかない地域でのデジタル化を進めること、通信衛星を利用した通信の質の改善を進めることなどを謳っている。

社会的インフラとされているのは、教育・科学、保健・医療、文化、青年、体育、社会保障、住宅といった政策分野である。これらは基本的には点的に整備されるインフラであり、それぞれ各地域の状況に対応して、これらのインフラ整備を進めることが示されている。

(3) 極東発展プログラムと極東発展戦略の関係

ここで、極東発展戦略と極東発展プログラムの関係を整理しよう。対象期間の長さや文書タイトルからして、極東発展戦略が極東発展プログラムの上位文書であることは容易に想像される。しかし、時系列的経過からして、現行の極東発展プログラムは上位文書であるはずの極東発展戦略よりも前に策定されているので、その意味では、この両者の間には直接的な上下関係はない。

現実には、後付けではあるが、今後両者に上下関係を持たせることが公式文書上に明記されている。極東発展戦略を承認した2009年12月28日付、政府通達第2084-r号には、地域發展省など関係省庁が同戦略を踏まえて極東発展プログラムの改訂案を策定するよう指示する規定がある。その際、プログラムの対象期間を2018年までに延長すること、イルクーツク州を加えた「極東バイカル地域」を対象とすることを求めている。したがって、今後は、上位文書である極東発展戦略に準拠して中期事業計画としての極東発展プログラムが策定されていくことになると思われる。

また、両文書に記述されている現状認識、目的や課題などと対比すると、基本的な認識はほぼ一致していると言える。さらに、それぞれの掲載プロジェクトを見比べると、極東発展プログラム（特に本体プログラム）には掲載されていない大規模プロジェクトが極東発展戦略には掲載されているという点が指摘できる。後者が、より広域的、長期的視野から策定されていることを示唆している。つまり、

時間軸上の策定順序が逆転しているにもかかわらず、内容的には上位文書・下位文書の関係が存在していると考えられる。

なお、本稿では細かく立ち入らないが、1996年版の極東発展プログラムは、事業計画としては中途半端な内容であった。長期的政策指針を示していたものの、実行を担保する仕組みが弱く、その意味では戦略文書的性格も併せ持っていた。その後の2回の改訂を経た現行プログラムは構成及び内容ともに実務的になっている。上位文書として長期的・広域的視点から大きな方向性を示すために策定される極東発展戦略との分化が進んだと言える。

4. 運輸戦略

(1) 概要

運輸部門の長期の發展戦略を描いた政策文書としては、2020年までを対象期間としたものが、既に2005年の時点で策定されていた。その後、2008年にあらためて「2030年までのロシア連邦運輸戦略」（以下「運輸戦略」という。）が策定された⁷。基本的な構成は、表11のとおりである。

極東發展戦略の場合と同様、運輸戦略においても、ロシア長期發展コンセプトにおいて示された今後の發展シナリオが下敷きとなっている。極東發展戦略では、最も望ましい技術革新型經濟發展シナリオのみを取り上げていたが、運輸戦略では3つのシナリオ全てを対象として、それぞれに対応した發展シナリオを描いている（運輸戦略第Ⅲ章）。とはいえ、その中で技術革新型シナリオが重視されていることは間違いなく。ロシアの運輸体系全体の戦略的目標を「技術革新的で社会志向の經濟・社会の發展（から）の、競争力があり良質の運輸サービスに対する、要求を充足させること」と設定していることからそのことが読み取れる。

この全体的な戦略目標を踏まえ、第Ⅲ章第2節で6つの目標を掲げている。極東地域開發という観点から見た場合、特に重要なのは目標1「効率的輸送インフラの均衡ある發展に基づくロシアの一体的運輸空間の形成」である。ここには、シベリア連邦管区や極東連邦管区において、交通不便地・交通途絶地が残されているという問題意識が多分に投影されている。そこで、本戦略の実現に際してはまず、アジア部ロシアなどにおいて、基幹的な交通インフラ整備や、不連続点・ボトルネックの解消などを図ることとしている。また、国境通過点など主要な輸送拠点の整備、及び極東などの地下資源開發や新たな經濟成長拠点を支えるインフラ整備を進めることとしている。

⁷ 2008年11月22日付、政府通達第1734-r号により承認。

表11 運輸戦略の構成

2008年11月22日付 ロシア連邦政府通達第1734-r号により承認	
2030年までのロシア連邦運輸戦略	
<p>まえがき</p> <p>I. ロシア連邦社会経済発展における運輸の位置づけ及び役割</p> <p>II. ロシア連邦における運輸の発展の現状及び課題の分析</p> <p>III. 2030年までのロシア連邦運輸システム発展の質的・量的指標の予測</p> <p>1. 運輸システムの惰性的発展ケース</p> <p>2. 運輸システムの燃料資源型発展ケース</p> <p>3. 運輸システムの技術革新型発展ケース</p> <p>IV. 長期展望における運輸発展の目的及び優先課題</p> <p>1. 運輸戦略の主要目標方向</p> <p>2. 2030年までのロシア運輸システム発展の目標</p> <p>目標1：効率的輸送インフラの均衡ある発展に基づくロシアの一体的運輸空間の形成</p> <p>目標2：国家経済の技術革新型発展の要請水準での荷主に対する品質面での輸送サービスのアクセス性、供給量及び競争力の確保</p> <p>目標3：社会規準に対応した対個人運輸サービスのアクセス性及び質の確保</p> <p>目標4：世界運輸空間への統合及び国家のトランジットポテンシャルの実現</p> <p>目標5：運輸システムの安全水準の向上</p> <p>目標6：運輸の環境への悪影響の削減</p> <p>3. 運輸戦略の実行によって期待される主な成果</p>	<p>V. 2030年までのロシア連邦運輸システム発展の課題</p> <p>1. 効率的輸送インフラの均衡ある発展に基づくロシアの一体的運輸空間の形成</p> <p>2. 国家経済の技術革新型発展の要請に対応した対荷主輸送サービスのアクセス性、供給量及び競争力の確保</p> <p>3. 社会規準に対応した対個人運輸サービスのアクセス性及び質の確保</p> <p>4. 世界運輸空間への統合及び国家のトランジットポテンシャルの実現</p> <p>5. 運輸システムの安全水準の向上</p> <p>6. 運輸の環境への悪影響の削減</p> <p>7. 輸送機械、技術、情報化の開発推進</p> <p>8. ロシアの運輸システム発展の地域的側面</p> <p>VI. 運輸戦略実行のメカニズム</p> <p>1. 運輸戦略の目的を達するための、運輸システム発展に係る法体系及び政府規制の改善</p> <p>2. 運輸戦略実行の効率的運営体制の創設</p> <p>3. 運輸戦略実行を支える科学発展の主要課題</p> <p>4. 労働資源による運輸システムの発展及び機能の確保</p> <p>5. 運輸戦略を実行する特定目的プログラムの構成及び体系</p> <p>6. 運輸戦略実行のリスク</p> <p>VII. 運輸システム発展の段階</p> <p>VIII. 運輸システム発展に必要な資源の評価</p>

(出所) Government of Russian Federation (2008d) より筆者作成。

それ以外の目標も極東にとって重要な意義を持つ。目標2及び目標3では、それぞれ対荷主（企業）及び対住民運輸サービスへのアクセス性やサービスの向上を目指している。これらの問題もインフラの整った中央部よりは、極東など条件不利地域にとってより大きな課題である。目標4は、国際トランジット輸送の拡大によるサービスの輸出を目指したものである。運輸戦略本文で目標4について述べている中には、具体的な地名等は挙げられていないが、アジア太平洋地域との窓口として位置づけられている極東が大きな役割を果たすことが期待される分野である。

本戦略は、2015年までと2016～2030年の2段階に分けて実現される（第Ⅶ章）。2015年までの前期では、連邦特定目的プログラム「ロシアの運輸システム近代化（2002～2010年）」の成果を踏まえつつ、同「ロシアの運輸システム発展（2010～2015年）」ほかのプログラム等に基づいて事業を実施することとしている。その後は、5年単位で連邦特定目的プログラムを策定し、それに基づいて本戦略の

実現を図ることとしている（第Ⅵ章第5節）。

(2) インフラ整備プロジェクトの概況

第Ⅴ章では、今後取り組むべき課題を文章形式で記述している。第Ⅴ章には8節あるが、このうち1節から6節までは第Ⅳ章で掲げた6つの目標に対応しており、これに7節と8節が追加された形となっている。いずれの課題も極東地域の発展にとって重要な意義を持つが、ここでは地理的に対象が特定できる交通インフラ整備プロジェクトに限って整理することとする。具体的には、「1. 効率的輸送インフラの均衡ある発展に基づくロシアの一体的運輸空間の形成」及び「8. ロシアの運輸システム発展の地域的側面」にこれらのインフラプロジェクトが記載され⁸ており、これらの文章中から極東の具体的な地名（区間等）が特定できるプロジェクト項目を抜粋した（巻末参考資料）。

これらのプロジェクトを分野（輸送モード）別、性格（連邦・地域）別、期間（前期・後期）別に集計したものが表

⁸ その他の節における取り組むべき事項（プロジェクト）の記述は、定性的あるいは一般的であり、特定の地域（区間等）が特定されたインフラプロジェクトではないため、本節の検討からは除外する。

表12 極東に関連するプロジェクト集計表（項目ベース）

	連邦プロジェクト		地域プロジェクト		合計
	前期	後期	前期	後期	
鉄道	5	8 (1)	11	7 (2)	28
道路	1	4 (1)	4	2 (0)	10
航空	2	0 (0)	2	2 (0)	6
海運	2	3 (2)	3	1 (0)	7
河川	1	1 (1)	1	5 (0)	7
合計	11	16 (5)	21	17 (2)	58

(注) 前期は2015年まで、後期は2016年～2030年。カッコ書きは、前期からの継続プロジェクト数で内数。

(出所) Government of Russian Federation (2008d) より筆者作成。

表13 極東に関連するプロジェクト集計表（箇所ベース）

	連邦プロジェクト		地域プロジェクト		合計
	前期	後期	前期	後期	
鉄道	10	10 (1)	13	19 (1)	50
道路	3	8 (3)	6	5 (0)	19
航空	5	0 (0)	25	8 (0)	38
海運	11	6 (5)	6	3 (0)	21
河川	2	2 (2)	1	16 (0)	19
合計	31	26(11)	51	51 (1)	147

(注) 前期は2015年まで、後期は2016年～2030年。カッコ書きは、前期からの継続プロジェクト数で内数。

(出所) Government of Russian Federation (2008d) より筆者作成。

12及び表13である。なお、連邦プロジェクトとしたのは第V章第1節に記載されているプロジェクトであり、地域プロジェクトとしたのは同第8節に記載されているプロジェクトである⁹。複数箇所で開催されるプロジェクトが一つの項目にまとめられているケースがあるので、項目ベースよりも箇所ベースでのプロジェクト数は多くなっている¹⁰。

表12及び表13から、分野別では鉄道の事業が多い（項目数、箇所数共に）ことが指摘できる。また、連邦プロジェクトと地域プロジェクトを比較すると、地域プロジェクトの数が多い。個々のプロジェクトの事業規模が不明なので、一概には言えないが、連邦プロジェクトとしては少数の大規模プロジェクトが、地域プロジェクトには多数の（相対的）小規模プロジェクトが予定されていると考えられる。時間軸で見た場合は、前期に多くのプロジェクトを予定しているケース（航空分野の地域プロジェクトなど）と後期にプロジェクトが増えるケース（道路分野の連邦プロジェ

クトなど）がある。事業規模や事業実施プロセスなど技術的な面が影響しているものと想像される。

ただし、以上の整理は、もともと文章での記述から事業を拾い上げているため、文体や文章表現により左右される部分があり、必ずしも厳密ではない点に留意が必要である。プロジェクトの抜粋、整理作業を行いながら、事業箇所をどこまで具体的に記述するのかの基準が、輸送モード間で統一されていないという印象を持った。実態として輸送モードごとに個別の事情があって統一が難しい面もあるだろうが、事務作業レベルの問題として運輸省内の担当部署が縦割りで作成した文書を取りまとめるにあたっての調整作業が不十分だという面が大きいに思われる。

5. 運輸プログラム

(1) 概要

運輸部門では、2001年に連邦特定目的プログラム「ロシアの運輸システム近代化（2002-2010年）」が策定され、これが推進されてきていた。このプログラムを全面改訂する形で、2008年に連邦特定目的プログラム「ロシア運輸システムの発展（2010～2015年）」（以下、「運輸プログラム」という。）が策定され、2010年1月1日から発効することとされた¹¹。以下の内容は、2011年3月時点での最新版（Government of Russian Federation, 2010a）による。

全体構成は、極東発展プログラムと同様に、プログラム策定規則に準拠した全6章立てである（各章タイトルの具体表示による構成の提示は省略）。

運輸プログラムの目的は、「近代的・効率的運輸インフラを整備して物流費用を引き下げること」、「住民の交通サービスへのアクセスを向上すること」、「運輸業の競争力を高めてトランジット輸送を実現すること」、「安全・安定輸送を向上させること」、「運輸部門への投資環境を整備すること」である。

取り組むべき課題として、道路・鉄道等の交通網の整備、高速道路・高速鉄道の建設による高速旅客輸送の実現、年間利用可能な一体的道路網の確立、空港網の整備、海港の取扱能力の拡大、ロジスティクスセンターなどの輸送拠点の整備、国際輸送回廊の競争力向上、輸送手段の更新、安全の確立、交通安全管理システムの整備、投資プロジェクト管理手法の確立を掲げている。

⁹ 前期と後期で記載箇所が異なるプロジェクトは、連邦プロジェクトとした。

¹⁰ 例えば、「A空港、B空港及びC空港の整備」と記載されている場合は、箇所数としては3とカウントするが、項目としては1とカウント。

¹¹ 2008年5月20日付、政府決定第377号により承認。

(2) 極東における主要プロジェクト

運輸プログラム本体には具体的な事業は盛り込まれていない。本体の下に、「鉄道」、「道路」、「航空」、「海運」、「河川」の輸送モード別のほか「運輸サービス輸出振興」を加えた6つのサブプログラムが策定されており、プロジェクトリストがそれぞれのサブプログラムごとに作成されている。全サブプログラムに掲載されたプロジェクト数は総計276事業あり、このうち48事業が極東に関連する事業である（表14）。

これらの事業が前述の運輸戦略の中でどのように位置づけられているかを確認しておこう。鉄道に関しては、「セリヒン～ヌイシ」線の建設以外の5事業とも運輸戦略の中で2015年までに実施することとされている。「セリヒン～ヌイシ」線は大陸とサハリン島を結ぶ全長582kmの路線であり、運輸戦略では2015～2030年に実施する事業として記述されているが、運輸プログラムでは2015年までに設計業務を行うこととして、この期間中に「事業化」するプロジェクトとして掲載されている。

道路に関しては、運輸プログラムに6事業が掲載されているが、いずれも運輸戦略の中でも言及がある。このうち、「バイカル道」、「ウスーリ道」及びウラン・ウデ～モンゴル国境の3路線は、運輸戦略でも2015年までの事業として予定されている。これに対して、「レナ道」、「コルイマ道」及び「ビリュイ道」は2015年以降も継続して実施することが運輸戦略に示されている。

海上輸送については、運輸戦略における記述が包括的であるため、必ずしも1対1での対応にはなっていない。ただし、基本的には運輸プログラムに掲載されている事業は、全て2015年までに事業着手（一部は完了）する事業として予定されていると理解できる。

内水路輸送は、運輸戦略においては、アムール川水系及びレナ川水系に分け、さらに個別の地点の事業に言及しているが、運輸プログラムにおいては全体を包括して1事業としている。整理の仕方の違いであって、基本的には同じ内容であると考えられる。

民間航空については、107番のニコラエフスク・ナ・アムールの空港拡張のみ、運輸戦略に記述が無い。この事業は、2010年10月の運輸プログラムの一部修正で追加されたものであり、運輸戦略策定後の状況変化により違いが生じたものである。それ以外はいずれも、運輸戦略において2015年までに実施することとされている。

以上のように、運輸プログラム中の事業のほとんどは、運輸戦略の中で遅くとも2015年までに事業着手することが予定されている事業である。つまり、運輸戦略に言及が無いまま運輸プログラムに掲載されることは原則としてない。他方、運輸戦略の側からみた場合、2015年までの事業として記述されながら運輸プログラムに組み入れられていない事業がかなりある¹²。これらの中には、前述の極東プログラムや後述の鉄道発展戦略などに組み入れられているものもあるが、なぜこうした違いが生じているかは不明である。

(3) 運輸戦略と運輸プログラムの関係

運輸戦略の中では、その実現手段として運輸プログラムを明確に位置付けており、形式的に両者が上位文書・下位文書の関係にあることは確かである。内容面でも、そのような関係が成り立っているかを確認してみよう。

双方の文書で示されている目的や課題は、ほぼ一致しているといえる。基本に置かれているのは、社会のニーズに対応した良質かつ競争力のある輸送サービスを、国民（個人・企業）に対して提供することで国家の経済発展に資するという大きな目標である。それに加えて、安全、環境対応を進めることや、国際協力を推進すること、これらすべての取組を支える技術開発、人材育成を図ることなどを主要課題としている。

また、プロジェクトベースでみた場合、上述の通り、運輸戦略が運輸プログラムを包含する形となっている。どの部分が含まれるのかという取舍選択の基準ははっきりしていない面はあるが、両者の整合性が破たんすることにはなっていない。

したがって、上位文書、下位文書という両者の関係は実質的にも確保されていると言えよう。運輸プログラムの承認後、約半年後に運輸戦略が承認されたという時系列的経緯を考えれば、両者は同時並行的に作業が進められていたか、あるいは前者の作業成果を後者に活用したことがうかがわれる。

6. 鉄道発展戦略

(1) 概要

ロシア政府は、2008年6月に「2030年までのロシア連邦鉄道輸送発展戦略」(Government of Russian Federation, 2008c)（以下、「鉄道発展戦略」という）を策定した¹³。

¹² 例えば、鉄道分野におけるクズネツォフトンネル迂回線（ハバロフスク地方）、道路分野における「アムール道」からブラゴベシチェンスク市へのアクセス道路（アムール州）など。

¹³ 2008年6月17日付政府通達第877-r号により承認。

表14 運輸プログラムにおける極東関連事業（抜粋）

サブプログラム「輸送サービスの輸出振興」（2件）	
1	国際輸送回廊「シベリア鉄道」：シベリア横断コンテナブリッジ（ヨーロッパ～ロシア～日本、およびカザフスタン、中国、モンゴル、朝鮮半島向け支線）の総合的インフラ整備
7	輸送拠点「ポストヌイ～ナホトカ」（沿海地方）の整備
サブプログラム「鉄道輸送」（6件）	
2	「ウラン・ウデ～ナウシキ」区間電化
3	サハ共和国（ヤクーチア）「ベルカイト～トットモト～ヤクーツク」線「トットモト～ヤクーツク（ニジニ・ベスタヤフ）」区間の建設
4	ヤクーツク市内レナ川横断道路鉄道併用橋の建設
10	「セリヒン～ヌイシ」線の建設
18	チタ鉄道連絡拠点迂回線の建設
19	アムール川底鉄道トンネルの改修（ハバロフスク市）
サブプログラム「自動車道」（6件）	
21	自動車道M-51、M-53、M-55「バイカル」（チェリャビンスク～クルガン～オムスク～ノボシビルスク～ケメロボ～クラスノヤルスク～イルクーツク～ウラン・ウデ～チタ）の建設及び改修
22	自動車道M-60「ウズーリ」（ハバロフスク～ウラジオストク）の建設及び改修
24	ウラン・ウデ（「バイカル道」）～キャプタ（モンゴル国境）の自動車道の建設及び改修
34	自動車道M-56「レナ」（ネベル～ヤクーツク）の改修
35	自動車道「コルイマ」（ヤクーツク～マガダンで建設中の道路）の建設及び改修
37	自動車道「ピリュイ」（自動車道M-53「バイカル」～ブラーツク～ウスチ・クート～ミルヌイ～ヤクーツクで建設中の道路）の区間建設及び改修
サブプログラム「海上輸送」（7件）	
1	ハバロフスク地方ワニノ港のインフラ施設の建設及び改修
2	ハバロフスク地方ムチュカ小湾ワニノ港のインフラ施設の建設
10	カムチャツカ地方ペトロパブロフスク・カムチャツキー港の連邦所有施設の改修（耐震強化）
22	サハリン州ナビル集落での海洋港の建設
23	沿海地方ナホトカ港の第8、11、12号バースの改修
24	サハリン州ホルムスク港の防波堤の改修
29	ネベリスク港の連邦所有水産施設の改修
サブプログラム「内水路輸送」（1件）	
6	シベリア及び極東の水理施設及び内水路の総合改修
サブプログラム「民間航空」（26件）	
8	ブラゴベシチェンスク市「イグナチェボ空港」の空港施設の建設及び改修
9	イルクーツク州ボダイボ市の空港施設の建設
10	イルクーツク州ブラーツク市の空港施設の改修
26	サハ共和国（ヤクーチア）ジガンスク市の空港施設の改修
27	サハリン州「ゾナリノエ」空港施設の改修
30	イルクーツク市の新空港の建設
35	イルクーツク州キレンスク市の空港施設の改修
36	イルクーツク空港の滑走路及び誘導路の舗装改修
39	ハバロフスク地方コムソモリスク・ナ・アムーレ市「フルバ空港」の施設改修
44	チュコト自治管区ラブレレンチー村「ラブレレンチー空港」の空港施設の改修
46	チュコト自治管区シュミト岬の空港施設の改修
47	マガダン市「ソコル空港」の施設改修
48	サハ共和国（ヤクーチア）マガン市の空港施設の改修
52	チュコト自治管区マルコボ市の「マルコボ空港」の施設改修
69	サハリン州オハ市の空港施設の改修
70	チュコト自治管区ベベク市の空港施設の改修
75	サハ共和国（ヤクーチア）ウダチヌイ集落の「ボリヤルヌイ空港」の施設改修
76	チュコト自治管区の「プロビデニエ湾空港」の施設改修
96	アムール州ティンダ市の空港施設の改修
102	イルクーツク州ウスチ・クート市の空港施設の改修
103	サハ共和国（ヤクーチア）ウスチ・ネラ市の空港施設の改修
106	ハバロフスク市の「ノーフィ空港」の施設改修
107	ハバロフスク地方ニコラエフスク・ナ・アムーレ市の空港拡張
110	チタ市の「カダラ空港」の施設改修
115	ユジノ・サハリンスク国際空港の近代化
116	サハ共和国（ヤクーチア）ヤクーツク空港の第二滑走路の改修（第2期建設）

（注）数字は、各サブプログラム内での通し番号。

（出所）Government of Russian Federation（2010a）より筆者作成。

前述の通り、同年秋には運輸戦略が政府承認されており、鉄道に関する戦略だけが先行して策定されたことになる。道路など他の輸送モードに関しては、このような文書は無く、鉄道だけが特別扱いとなっている。中居（2008）によれば、鉄道発展戦略策定の契機となったのは、2007年4月10日に開催された「ロシア鉄道輸送発展戦略会議」だったという。同会議において、プーチン大統領（当時）は、「①鉄道関連の生産・技術基盤の近代化と鉄道網の拡充」、「②設備老朽化の克服」、「③高速鉄道の創設」、「④未開発の天然資源鉱床と輸送基盤の脆弱な地域へのアクセス改善」に着手すると宣言した。これを受ける形で、鉄道発展戦略の策定作業が進み、約1年後に政府承認を受けるに至った。こうしたプーチン氏の意向や、運輸戦略にも見られる鉄道重視の姿勢などがあって、鉄道だけ独立の発展戦略が策定されたものと理解される。さらに、その背景には、かつての鉄道省は「国家の中の一つの国家」と呼ばれるほど独立性が高かったという歴史的経緯を指摘することもできよう。

鉄道発展戦略の構成は表15に示すとおりである。

まず第Ⅱ章での記述を基に、基本的枠組みを整理したい。鉄道発展戦略の目的は、「他の経済部門、輸送機関及び国内各地域と調和のとれた形での鉄道輸送の先行的かつ技術革新的な鉄道輸送の発展を基礎に、ロシアの社会経済の確実な発展、住民のモビリティの向上と物流の最適化、国家

の経済主権、国家安全保障及び国防力の強化、経済全体の輸送費用低減、国家経済の競争力の向上、及びロシアの主導的地位の確保のための条件を形成すること」であると規定されている。

取り組むべき課題としては、「アクセス可能で確実な輸送体系の形成」、「動員力の維持、軍事輸送等の実施及び鉄道施設のテロ等からの防御の強化」、「ロシアのトランジット輸送潜在力の実現」、「経済統合深化及び労働力移動性の向上」、「輸送費用の低減」、「輸送の質及び安全性の確保」、「鉄道輸送への投資魅力度の向上」、「国民の環境権の保障」を挙げている。経済・社会的側面だけでなく、国防を含めた安全保障面にも目配りしていることが、これまで見てきた他の文書と異なる特徴である。ロシアにおける鉄道の伝統的位置づけが表れている。

戦略の実施にあたり、整備対象路線を6つに類型化している（表16）。この分類は基本的に各路線ごとの事業化調査の結果に基づいて行われる。このうち、貨物生成路線については、鉄道建設の効果がその所有者に帰着し、新設路線の利用荷主による運賃負担で投資が回収できるケースである。貨物輸送運賃では採算が取れない場合で、その路線が社会的課題の解決を目指すものであれば、社会的路線に分類される。また、同様のケースで、国土の一体性や独立性の確保を目指すものは戦略的路線に、鉄道網の最適化を目指すものは技術的路線に分類される。

表15 鉄道発展戦略の構成

2008年6月17日付 ロシア連邦政府通達第877-r号により承認 2030年までのロシア連邦鉄道輸送発展戦略	
I. 本戦略策定の必要性 II. 本戦略の基本 ・本戦略の目的及び主要課題 ・本戦略の原則 ・本戦略の実現メカニズム ・本戦略の段階 ・鉄道輸送発展のバリエーション ・鉄道における貨物・旅客輸送量の予測 III. 本戦略実現のためのロシア連邦における鉄道輸送発展長期プログラム ・鉄道輸送の構造改革 ・鉄道輸送施設の安全確保に関する主要課題 ・鉄道輸送料金の政府規制体系の高度化 ・鉄道輸送サービス市場のうち、自然独占、一時的独占及び競争市場の各セグメントにおける政府規制の基本原則及びメカニズム ・鉄道輸送分野における科学研究の基本方向 ・ボトルネックの解消のためのインフラの近代化及び整備に関する基本的施策 ・土木構造物の改修及び新設	・鉄道網の拡張 ・高速及び超高速鉄道走行の発展 ・重量編成の発展 ・鉄道車両の更新 ・鉄道輸送用の製品を供給する産業の発展に関する主要課題 ・ロジスティクスサービス市場の形成 ・国際的活動の基本方向及び鉄道輸送の競争力向上 ・国際輸送回廊の発展、ロシア連邦の鉄道トランジット輸送ポテンシャルの実現 ・鉄道国境通過点の機能効率の向上 ・鉄道輸送部門における人的資源の開発 IV. 公共鉄道及び専用鉄道の発展の基本原則及び調整の方向 V. 本戦略の実施に要する投資額 VI. 本戦略の実施管理体系 VII. 本戦略実施の成果の予測 鉄道運輸発展の戦略的リスク

(出所) Government of Russian Federation (2008c) より筆者作成。

本戦略は、2008～2015年と2016～2030年の期間の2段階のものとして策定されている。前期は鉄道輸送近代化期間とされ、既存路線の近代化や車両設備等の更新、建設予定路線の設計業務、最優先路線の新設などを行う。後期は鉄道網拡張活性化期間とされ、新たな経済成長拠点を支えるインフラ整備や世界標準の技術、国際競争力のある鉄道輸送を実現する。なお、この期間設定は、運輸戦略とも整合している。

極東発展戦略などと同様に、鉄道発展戦略もロシア長期発展コンセプトにおける経済発展シナリオをベースとしている。具体的には、技術革新型発展シナリオに基づくもの

を最大ケース、資源エネルギー型発展シナリオに基づくものを最小ケースとしている。最大ケースの場合、2030年の貨物量は21.5億トン（対2007年比1.6倍、以下同じ）、貨物輸送量は3.3兆トン・キロ（1.58倍）、最小ケースでは貨物量が19.7億トン（1.47倍）、貨物輸送量が3.05兆トン・キロ（1.46倍）と予測している。

(2) 極東における主要プロジェクト

鉄道発展戦略が極東発展戦略や運輸戦略などと異なるのは、プロジェクト（事業）リストを内包している点である。その意味では、折衷的性格の文書である。実際には、第三章「本戦略実現のためのロシア連邦における鉄道輸送発展長期プログラム」において、各項目に分けて、事業展開の基本方針及び取り組むべき事業を記述している。新線建設事業に関しては、この第三章本文では、総延長を示すにとどめ、整備箇所の特定は付録の一覧表に委ねている。電化、高速化やその他の近代化事業に関しては、主なプロジェクトを本文で記述しているが、その他の事業箇所は本文・付録のいずれにも記載されていない。

このプログラムの実施に必要な投資額（事業費）は、最大ケースで13.8兆ルーブル、最小ケースで11.4兆ルーブルと積算されている。

表17は、新線建設事業の全体像をまとめたものである。2015年までの前期は、最大ケースでも最小ケースでも同じ計画内容である¹⁴。8年間で約5,200kmの新線を建設する

表16 鉄道発展戦略における整備路線の分類

名称	説明
戦略的 路線	ロシア連邦の運輸一体性を強化するための路線
社会的 路線	住民及び地方の運輸サービスの向上のための路線
貨物生成 路線	新規鉱山開発及び工業地帯への輸送手段確保のための路線
技術的 路線	経済活動及び地域間交流の振興を目的として鉄道網を最適化するための路線
超高速 路線	最高350km/hで旅客輸送を行うための路線
既設近代化 路線	予測輸送量への対応及び高速旅客列車運行のために近代化を行う路線

(出所) Government of Russian Federation (2008c) より筆者作成。

表17 鉄道発展戦略における新線建設事業

【最大ケース】

	ロシア全体			うち極東		
	事業数	延長 (km)	建設費 (十億ルーブル)	事業数	延長 (km)	建設費 (十億ルーブル)
2008～15年	22	5,193	1,330.2	7	1,018	109.5
2016～30年	48	15,537	2,884.5	20	9,640	1,500.2
合計	70	20,730	4,214.7	27	10,658	1,609.7

【最小ケース】

	ロシア全体			うち極東		
	事業数	延長 (km)	建設費 (十億ルーブル)	事業数	延長 (km)	建設費 (十億ルーブル)
2008～15年	22	5,193	1,330.2	7	1,018	109.3
2016～30年	38	10,824	1,474.2	16	6,832	986.4
合計	60	16,017	2,804.4	23	7,850	1,095.7

(注) 極東の範囲は、本稿における定義による。一部でも極東にかかる事業をカウントしており、これらの事業にかかる延長、建設費の欄には、域外分も含む。

(出所) Government of Russian Federation (2008c) より筆者作成。

¹⁴ ロシア連邦運輸省ウェブサイトからダウンロードした原文では、リストから欠落しているプロジェクトがあるが、個別事業の延長、事業費の積み上げと合計数値を付き合わせた結果、単なる記載漏れと判断した。

計画である。これに対して後期（2015～2030年）の整備計画の内容はケースごとに違っている。最小ケースでは15年間で約10,800kmを建設する計画であり、それまでとほぼ同じペース（年平均約700km）で新線建設が続く。他方、最大ケースでは約15,500kmを整備する計画であり、新線建設のペースが加速する。

極東について見ると、前期で計画されているのは7事業、約1,000kmの建設にとどまっており、面積あたりの整備延長を規準にすれば、全国の中で特に重点的に整備が進めら

れることにはなっていない。しかし、後期には最小ケースでも16事業、約6,800kmを、最大ケースでは20事業、約9,600kmもの建設を進めることになっており、極東を重視した建設計画となっている。なお、広大な面積と希薄な人口・産業分布と言う地理的条件から当然のことではあるが、1事業あたりの平均整備延長は全国平均を上回っている。また、1km当たりの建設単価は、全国平均を下回っている。

これらの新線建設プロジェクトのうち、極東に関わるものを表18及び図2に示した。

表18 鉄道発展戦略に示された極東における新線建設プロジェクト

	路線延長 km	事業費 十億ルーブル	備考
2015年までの事業			
ベルカキト～トットモト～ヤクーツク（ニジニ・バスチャフ）線（サハ共和国）	450	18.9	
ナルイン～ルゴカン線（ザバイカル地方）	375	39.2	
チタ輸送拠点（ザバイカル地方）迂回線の建設	27	4.3	
ブラーバヤ・レナ～ヤクーツク線（サハ共和国）	105	13.9	
レニンスク～国境及び国境横断橋の建設並びにピロビジャン～レニンスク区間の改修（アムール州）	6	2.3	
クズネツォフトンネル迂回線（ハバロフスク地方）の建設	25	20.3	
イズベストコバヤ～チェグドミン線（ユダヤ自治州～ハバロフスク地方）移設	30	0.3	
2016～2030年の事業（最小ケース）			
セリヒン～セルゲエフカ線（ハバロフスク地方～沿海地方）	1,085	125	
スクバイ～サマルガ線（ハバロフスク地方～沿海地方）	290	31	
トィグダ～ゼヤ線（アムール州）	105	11	
セリヒン～ヌイシ線（ハバロフスク地方～サハリン州）	582	337.3	2015年以前に事業着手
ノーバヤ・チャラ～アプサツカヤ線（ザバイカル地方）	40	4.8	
ノーバヤ・チャラ～チナ線（ザバイカル地方）	30	1.5	
レナ～ネパ～レンスク線（イルクーツク州～サハ共和国）	1,100	110	
ブリアルグンスク～ベリョゾフスコエ線（ザバイカル地方）	125	12.5	
シマノフスカヤ～ガリ～フェブラリス線（アムール州）	289	23.2	
ヤクーツク～カンガラスィ線（サハ共和国）	50	2.2	
ウラク～エリガ線（アムール州～サハ共和国）	313	32.4	
ハニ～オリョクミンスク線（サハ共和国）	450	45	
イリインスク～ウグレゴルスク線（サハリン州）	143	8.7	
北シベリア幹線（ハントィ・マンシ自治管区ニジニバルトフスク～イルクーツク州ウスチ・イリムスク）	1,892	217.9	2015年以前に事業着手
イルクーツク輸送拠点迂回線の建設	50	3	
ノボチュグエフカ～オリガ湾～ルドナヤ・プリスタニ線（沿海地方）	288	31	
最大ケースの追加事業（2016～2030年）			
ヤクーツク（ニジニ・バスチャフ）～モマ～マガダン線（サハ共和国（ヤクーチア）～マガダン州）	1,866	377.2	
メギノ・アルダン～ジェバリキ・ハヤ線（サハ共和国）	87	5	
モグゾン～ノーバイ・ウオヤン線（ブリアート共和国）	700	113.1	
ウグレゴルスク～スミルヌィフ線（サハリン州）	155	18.5	

（出所）Government of Russian Federation（2008c）より筆者作成。

前期に極東で実施される主な事業としては、「ベルカキト～トットモト～ヤクーツク（ニジニ・ベスチャフ）線」がある。これは、鉄道アクセスのないサハ共和国（ヤクーチア）の首都ヤクーツク市への初めての鉄道となるものであり、鉄道発展戦略策定前からの継続事業である。2005年までにベルカキト～トットモト間は開通済みであり、現在、トットモト～ヤクーツク（ニジニ・ベスチャフ）間、約450kmの建設事業が進められている。なお、この路線の終点となるニジニ・ベスチャフ駅は正確にはヤクーツク市からレナ川を挟んだ対岸にあるため、ヤクーツク市内までの支線建設のプロジェクト（プラーバヤ・レナ～ヤクーツク線）が別途計画されている。その中にはレナ川横断鉄橋も含まれる。

その他で整備延長が比較的に長いのは、「ナルイン～ルゴカン線」であり、これはノリリスク・ニッケル社がザバイ

カル地方で進める金属鉱山開発プロジェクトに関連した鉄道建設だ。

また、整備延長は25kmと短いですが、バム鉄道のコムソリスク・ナ・アムレー～ソビエツカヤ・ガワニの間（ハバロフスク地方）にあるクズネツォフトネルの迂回線の建設（新トンネルの建設を含む）は、この区間の輸送量の制約を大きく改善する重要なプロジェクトである。内陸部からワニノ港、ソビエツカヤ・ガワニ港に向けた貨物輸送量を、現在の年間1,200万トンから2,300万トン以上に増加させる¹⁵ことが可能となる。

チタ輸送拠点の迂回線建設及びレニンスコエにおける国境横断橋建設関連プロジェクトはいずれも中国との間の貨物輸送能力拡大にかかわるプロジェクトである。前者は、現在中露間鉄道輸送の最大通過点である満洲里・ザバイカリス

図2 鉄道発展戦略に示された極東における新線建設プロジェクト



(出所) Government of Russian Federation (2008c) より筆者作成。

¹⁵ 2013年に計画されているトンネル開通後の取扱量。その後、関連施設整備などを行うことにより、2016年には輸送能力は3,570万トンになる。「極東鉄道」のウェブサイト (http://dvzd.rzd.ru/isvp/public/dvzdfwu?STRUCTURE_ID=60&layer_id=4069&refererLayerId=3307&date_begin=&date_end=&id=112134) (2011年7月11日確認) による。ロシア鉄道関係者の発言には、これとは違う数値を述べているものも多く、正確な計画ははっきりしない。

ク国境からの路線がシベリア横断鉄道本線と接続する地点にあたる。後者は、アムール川（中国名：黒龍江）を挟んで対岸の中国黒龍江省同江市との間を鉄道で結ぶものである。

後期には、最小ケースでも、ハバロフスク地方と沿海地方を結ぶ2本目の路線となるセリヒン～セルゲエフカ線（1,085km）やイルクーツク州北部とサハ共和国を結ぶレナ～ネパ～レンスク線（1,100km）といった長大線プロジェクトがある。また、大陸とサハリンを結ぶセリヒン～ヌシ線（582km）は、事業費が3,400億ルーブルと見積もられており、現在の為替レートで1兆円を超える巨大プロジェクトである。

最大ケースでは、これらに加え、鉄道空白地であるマガダン州までの路線（ニジニ・ベスチャフ～モマ～マガダン、1,866km）も計画されている。

7. エネルギー戦略

(1) 概要

ロシア政府は、2009年に「2030年までのロシアのエネルギー戦略」（以下、「エネルギー戦略」という）を策定した¹⁶。それ以前には、2003年に策定された「2020年までの

ロシアのエネルギー戦略」があった。対象期間の残りが10年強となったところで、期間を延長した新しい戦略を策定した形となっている。こうした経過もあり、エネルギー戦略においては、2020年までの戦略の成果のレビューを行っている。表19からわかるように、第II章の前半をレビューにあてているほか、各論においてもそれぞれの節の冒頭において先行の戦略によって成し遂げられた事柄を整理した後、今後の政策や取組について記述するというスタイルを取っている。

前述の他の戦略と同様、エネルギー戦略も、2008年に取りまとめられたロシア長期発展コンセプトに示された技術革新型発展シナリオを下敷きにしている。このことを反映して、本戦略の目的は、「ロシアの技術革新型発展のために必要な貢献をなす技術革新型で効率的なエネルギー部門を構築すること」とされている。そして、この目的を達成するために解決すべき課題を5つ挙げている。具体的には、「燃料エネルギー資源の再生産、採掘及び加工の効率向上」、「エネルギーインフラの近代化及び新規インフラの構築」、「安定で良好な制度的環境の形成」、「ロシア経済及びエネルギー分野のエネルギー及びエコロジー効率の向

表19 エネルギー戦略の構成

2009年11月13日付 ロシア連邦政府通達第1715-r号により承認	
2030年までのロシアのエネルギー戦略	
I. 序文 II. 「2020年までのロシアのエネルギー戦略」の現状における実施成果、本戦略の目的及び課題 III. 2030年までのロシアの社会経済発展の基本傾向及び予測評価 IV. ロシアのエネルギー資源に対する需要の見通し 1. 国内市場における燃料及び電力への需要構成 2. 世界のエネルギー市場におけるロシア V. 国家エネルギー政策 1. 国家エネルギー政策の基本及び実現の段階 2. 主な戦略的方向 3. 地下資源利用及び地下の国家資産の管理 4. 国内エネルギー市場の整備 5. 合理的な燃料・エネルギーバランスの構築 6. 地域エネルギー政策 7. エネルギー部門における技術革新・科学技術政策 8. エネルギー部門における社会政策 9. 対外エネルギー政策 VI. 燃料・エネルギー産業発展の見通し及び戦略的取組 1. 2030年までのロシアの燃料・エネルギーバランス	2. 燃料・エネルギー産業発展の戦略的取組 3. 燃料・エネルギー産業の資源基盤の拡大 4. 石油産業 5. ガス産業 6. 石炭産業 7. 電力 8. 核燃料サイクル及び原子力発電 9. 熱供給 10. 再生可能エネルギー及び地域燃料の利用 11. 燃料・エネルギー産業発展の投資の予測 VII. 燃料・エネルギー産業発展の地域的側面及び分野相互関係 1. 燃料・エネルギー産業発展の地域的特徴 ・中央連邦管区 ・北西連邦管区 ・南部連邦管区 ・沿ボルガ連邦管区 ・ウラル連邦管区 ・シベリア連邦管区 ・極東連邦管区 2. 燃料・エネルギー産業及び各工業分野発展の相互の影響 VIII. 本戦略の期待される成果及び実施体系

(出所) Government of Russian Federation (2009b) より作成

¹⁶ 2009年11月13日付、政府通達第1715-r号により承認。

上」及び「ロシアのエネルギー部門の世界エネルギー体系への一層の統合」である。

本戦略は、時間軸上3段階で展開される。第1段階は、危機からの脱出と新しい経済の基礎形成の段階であり、概ね2013～15年までの期間である。第2段階は、技術革新型発展への移行と新しい経済のインフラ形成の段階であり、概ね2020～22年を終期とする。第3段階は、技術革新型経済の発展段階であり、2030年までである。

第1段階、第2段階の終期が幅を持って定められているのは、他にあまり例のない形態である。このことについては、目標年を広げることによって目標達成の精度を高めたもの（杉本2010、p.22）との見方がある。確定的に将来予測をすることが難しい以上、現実的な対応であり、その点で誠実な姿勢であるとも言える。他方、そもそも文書の性格が大きな方向性や政策の考え方を示すものである以上、読み手側も戦略に記述された年限通りに情勢変化や事業展開が進むことを想定あるいは期待しているわけではない。2015年、2022年をそれぞれ終期として設定しても問題ないように思われる。

(2) 極東における主要プロジェクト

エネルギー戦略の第7章のウラル連邦管区及び極東連邦管区の記述から、地名が特定され、本稿における「極東」（極東地域及びバイカル地域）におけるプロジェクトと確認できるものを表20に、そのうち主要なエネルギー資源開発・輸送プロジェクトを図3に掲げた。

このほか、具体的地名は特定されていないが、石油・ガス化学工場の建設、石油随伴ガスやヘリウムの利用促進、地域の「ガス化（天然ガスへの燃料転換）」の推進、遠隔僻地における再生可能エネルギーの利用拡大、東西両方向への石炭輸送のための鉄道輸送能力拡大などが盛り込まれている。

8. 電力マスタープラン

(1) 概要

2020年までのエネルギー戦略が有効であった時期の2008年に、ロシア連邦政府は「2020年までの電力施設配置マスタープラン」（Government of Russian Federation、2008a）（以下「電力マスタープラン」という）を採択した¹⁷。

表20 長期エネルギー戦略に掲載された極東の主要プロジェクト

第1段階：「2013～15年」までの期間
<ul style="list-style-type: none"> ・イルクーツク州の石油鉱床の開発継続 ・サハリン州（オホーツク海大陸棚）の石油・天然ガス田の開発継続 ・ヤクーチアの油田（タラカンおよびヴェルフナヤ・チョナ）の開発継続 ・サハリン1プロジェクトおよびサハリン2プロジェクトの継続実施とアジア太平洋圏に向けたLNG（液化天然ガス）の輸出継続 ・石炭の生産の拡大（主としてヤクーチア南部） ・東シベリア～太平洋原油パイプライン（ESPO）第1期工事の完成 ・ナホトカ市およびデカストリの石油積出ターミナルの近代化 ・ワニノ港及びポストーチヌイ港の石炭積出ターミナルの近代化 ・沿海地方南部（ウラジオストク郊外ルースキー島及びポポフ島）の風力発電基地整備
第2段階：「2020～22年」までの期間
<ul style="list-style-type: none"> ・コビクタガス田（イルクーツク州）の稼働開始 ・ザバイカル地方及びブリヤート共和国のウラン鉱床の開発 ・ザバイカル地方の新規炭田開発 ・オホーツク海域の油ガス田開発の継続（サハリン3～サハリン6プロジェクト） ・沿海地方における製油所の建設 ・アジア太平洋地域諸国向け輸出用ガスパイプライン（複数）の建設継続 ・東シベリア～太平洋原油パイプライン（ESPO）の全線完成 ・エリガ炭田（ヤクーチア南部）の生産開始 ・ヤクーチア中部の東部統一電力系統への接続
第3段階：2030年までの期間
<ul style="list-style-type: none"> ・ヤクーチアの天然ガス田（チャヤンダ他）、マガダン沖およびカムチャツカ西岸の油ガス田開発の開始 ・マガダン州における炭田の新規開発 ・ヤクーチアおよびマガダン州の独立電力区域の国家統一電力網への接続 ・東部ガス輸送網の完成（必要に応じて、「統一ガス供給網」へ接続） ・シベリアと極東の電力系統の相互結合という戦略課題の解決を目指した大規模な電力網の発展

（注）本表内において、サハ共和国はヤクーチアと表記。

（出所）Government of Russian Federation（2009b）より、杉本（2011）などを参考に筆者作成。

¹⁷ 2008年2月22日付、政府通達第215-r号により採択。

図3 極東地域の主なエネルギー資源開発



(出所) 各種資料からERINA作成。

電力マスタープランの目的は、需要家に対する信頼性と効率性のあるエネルギー供給を実現すること、並びに、電力及び熱に対する国民経済の要求を完全に満たすことであると規定されている。これを受けて、主要課題を2つ掲げている。1つは、信頼性があり、効率的で、国内燃料利用を最適化した、合理的な発電設備及び送電施設構造を形成することである。もう1つは、予測される電力不足、容量不足の発生を、最も効果的な方法を用いて防ぐための条件整備を図ることである。

電力マスタープランでは、2パターンの電力需要予測を用いている。基本ケースでは、2020年の電力需要量を1.7兆kWh（対2006年比1.7倍、以下同じ）と予測しており、

うちシベリア連邦管区¹⁸は3,308億kWh（1.7倍）、極東連邦管区は726億kWh（1.9倍）となっている。最大ケースでは、全国の需要量が2.0兆kWh（2.0倍）、シベリアが4,256億kWh（2.2倍）、極東が982億kWh（2.5倍）と予測されている。いずれのケースにおいても、極東の伸びは全国平均を上回っている。特に、最大ケースにおいては極東連邦管区やシベリア連邦管区で、様々な地下資源開発が積極的に展開されることを想定した予測となっている。

(2) 極東の主要プロジェクト

電力マスタープランでは、第V章で発電所整備（新設、増設等）プロジェクトを、第VI章で送電インフラ（送電線、

¹⁸ シベリア連邦管区のうち、孤立遠隔地を除いた系統電力の供給範囲における需要量。極東についても同様。

表21 電力マスタープランの構成

2020年までの電力施設配置マスタープラン		2008年2月22日付 ロシア連邦政府通達第215-r号により採択
I. 2020年までの電力施設配置マスタープランの目的及び優先課題 II. 電力部門の現状 III. 電力需要予測 IV. 電力及び発電容量の輸出入予測 V. 電力発電容量の拡大	VI. 「ロシア統一電力系統」電力網の拡大 VII. 必要投資額の算定及びその資金源 VIII. 発電所による環境への影響の低減 IX. 再生可能エネルギー利用による発電 X. マスタープラン実施のメカニズム	

(出所) Government of Russian Federation (2008a) より作成。

表22 新設・増設発電所の箇所数及び合計出力 (MW)

	原子力		大規模水力				大規模火力			
	新設		新設		増設		新設		増設	
	箇所	出力	箇所	出力	箇所	出力	箇所	出力	箇所	出力
サハ共和国			4	3,600						
カムチャツカ地方										
沿海地方	1	600							2	2,882
ハバロフスク地方			1	200			2	6,240	1	820
アムール州			2	621	1	2,010				
マガダン州			1	570						
サハリン州							2	1,700		
ユダヤ自治州										
チュコト自治管区	1	70								
ブリヤート共和国			1	1,410			1	3,600	1	1,135
ザバイカル地方							2	3,600	1	1,315
イルクーツク州			1	450			4	3,420	3	1,740
合計	2	670	10	6,851	1	2,010	11	18,560	8	7,892

(注) 数字は、最大ケースにおける2020年の計画値。大規模水力とは300MW、大規模火力とは500MW以上の発電所を指す。

(出所) Government of Russian Federation (2008a)

変電所等)の整備プロジェクトを扱っている。また、付表において各プロジェクトの規模等を掲載している。表22は、これらのプロジェクトのうち、極東(本稿における定義)に関わる発電所整備プロジェクトをまとめたものである。2020年までに23か所の発電所を新設し、9か所の発電所で発電機を増設する計画であり、合計出力は3,600万kWも増加する¹⁹。これらが全て実現すれば、関西電力1社分に相当する出力が追加されることになる。

地域的には、バイカル地域(ブリヤート共和国、ザバイ

カル地方、イルクーツク州)における火力発電所整備が大きい。このうち、ブリヤート共和国とザバイカル地方に新設される3か所の発電所は中国向け電力輸出のための発電所として計画されている。ハバロフスク地方に設置される新火力発電所のうち1か所も対中輸出のためとされている。

こうした発電所の整備に対応するため、また電力の安定供給のためにも、送電網の整備も積極的に進める計画である。主なものでは、「シベリア電力系統」と「ポストーク(東部)電力系統」との2つの系統間を結ぶ4本の超高压送電

¹⁹ 発電容量の縮小を計画している発電所もあるため純増ではない。他方、これらとは別に小規模発電所の整備もあるが、それらは本マスタープランでは立地が明示されていないので、詳細は不明である。

線（220kV、合計延長2,600km）の整備、中国向け電力輸出用の500kVの超々高圧送電線や±750kV直流送電線など合計5本（総延長1,800km）を整備することなどを計画している。また、北部のサハ共和国（ヤクーツ）に建設する大規模水力発電所からの電力をハバロフスク地方や沿海地方に供給するための500kVの超々高圧送電線を整備していくことも計画している。

電力マスタープランと極東発展プログラムの対応状況を確認してみたい。極東発展プログラムには、合計57の燃料・エネルギー部門のプロジェクトが掲載されている（前掲表6）。このうち、52プロジェクトが電力部門である。マスタープランに掲載されているプロジェクトで極東発展プログラムにも掲載されているのは、ウスチ・スレドネカン水力発電所（出力57万kW、マガダン州）の建設、サハ共和国のハニ変電所における交直変換設備の導入のほか、サハ共和国（ヤクーチア）、アムール州、マガダン州及びザバイカル地方におけるそれぞれ500kVあるいは220kVの高圧送電線（及び関連の変電所）整備プロジェクトで、合計6つしかない。これらの重なっている以外のプロジェクトを見ると、マスタープランではこれらと同規模かより大規模なプロジェクトが多く、極東発展プログラムは逆に小規模なプロジェクトがほとんどである。

両方の文書に重複して掲載されている6つのプロジェクトの位置づけに曖昧さは残るものの、基本的には電力マスタープランには広域的な電力供給の基幹となる大規模プロジェクトが、極東発展プログラムには地域的な電力供給を支えるプロジェクトが盛り込まれていると言える。

9. 各文書の整合性(鉄道プロジェクトの掲載状況を例として)

上述してきたように、極東地域のインフラ整備プロジェクトは、さまざまな政策文書に記載され、それらを根拠として事業展開が図られている。その際、冒頭に述べたように、これらの文書の相互の整合性が問題となる。これまで見てきたように、全体の傾向としては、部門別の政策文書には相対的に広域を対象とした大規模プロジェクトが盛り込まれ、極東発展戦略や極東発展プログラムには対象地域が限定的なプロジェクトが盛り込まれている。また、複数の文書に掲載されているプロジェクトもあれば、一部の文書にしか掲載されていないプロジェクトがあるなど不統一な扱いも散見される。

ここでは、鉄道関連のプロジェクトを取り上げて、そうした傾向を具体的に検証することとする。表23は、運輸戦略、極東発展戦略、鉄道発展戦略、運輸プログラム、極東発展プログラムに掲載された鉄道関連プロジェクトを一覧

にしたものである。

表23から読み取れる特徴を5点指摘したい。

まず、極東発展プログラムには、基本的に鉄道プロジェクトが盛り込まれていないことである。唯一の例外は54番のプロジェクトである。逆に、他の文書にはこのプロジェクトは掲載されていない。このプロジェクトは、東シベリア～太平洋（原油）パイプラインの第1期整備区間の稼働開始から第2期工事完了までの間、途中までパイプラインで輸送されてきた原油を鉄道輸送する区間が生じることに伴う輸送力増強工事であり、2007年着手で、2009年には既に完成している。この事業実施期間に対して運輸戦略等の策定時期がうまく合わなかったために、例外的に極東発展プログラムに「押し込まれた」と推察される。

第2に、運輸プログラムに掲載されているプロジェクトの数も6事業しかなく、かなり少ない。一般に、各種の戦略において取り組む必要があるとされたプロジェクトは、それぞれしかるべき時期に実際に事業化（予算確保）して展開されることになる。鉄道関連プロジェクトについては、この事業化の枠組みとして、連邦特定目的プログラムではなく、鉄道発展戦略に内包される「プログラム」を活用するという方針が読み取れる。鉄道発展戦略策定の経緯のところでも述べたが、鉄道を別格扱いする考え方があるようだ。また、鉄道関連プロジェクトの多くが、企業（株ロシア鉄道など）資金によって実施されるため、連邦予算とはある程度切り離して事業展開できることも一つの要因と考えられる。

第3に、運輸戦略と鉄道発展戦略においては、盛り込まれているプロジェクトが基本的に同じであり、その事業実施時期が一致していることが指摘できる。若干のずれが見られるのは、同じ案件を扱いながら事業立てが異なるケース（プロジェクト番号21と71）、趣旨としては記載があるが整備区間が明示されていないケース（同43、44及び72）、あるいは実施時期が明示されていないケース（同74及び75）である。

第4に、運輸戦略（及び鉄道発展戦略）と極東戦略とでは、盛り込まれている事業にかなり違いがある。例えば、本線の増設事業は前者に13事業が盛り込まれているが、後者には6事業しかなく、しかも双方に掲載されているのは実質的には4事業である。また、輸送力増強に関わる事業に関しては、後者では駅の改修や電力供給施設の改修事業が多く（12事業）取り上げられているにもかかわらず、前者には全くない。これらの不整合がいかなる理由から生じているかは不明だが、傾向としては極東戦略において効果が地域限定的なプロジェクト（例えば駅改修）を多く取り

表23 各政策文書における鉄道関連プロジェクトの掲載状況

		運輸戦略		極東戦略	鉄道戦略		運プロ	極プロ	備考
		レベル	期間		(最小)	(最大)			
新線建設									
1	ベルカキト～トットモト～ヤクーツク線(サハ共和国)	地域	前期	連邦	前期	前期	事業化		
2	ベルカキト～トットモト～ヤクーツク線からの支線(4路線)(サハ共和国)			地域					
3	ヤクーツク(ニージニ・ベスチャフ)～モマ～マガダン線(サハ共和国(ヤクーチア)～マガダン州)	地域	後期	連邦		後期			
4	セリヒン～セルゲエフカ線(ハバロフスク地方～沿海地方)	地域	後期	連邦	後期	後期			戦略路線
5	スクパイ～サマルガ線(ハバロフスク地方～沿海地方)	地域	後期	連邦	後期	後期			戦略路線
6	トイグダ～ゼヤ線(アムール州)	連邦	後期	連邦	後期	後期			社会的路線
7	セリヒン～ヌイシ線(ハバロフスク地方～サハリン州)	連邦	後期	連邦	継続	継続	事業化		社会的路線
8	ノーバヤ・チャラ～アプサツカヤ線(ザバイカル地方)	地域	後期	地域	後期	後期			
9	ノーバヤ・チャラ～チナ線(ザバイカル地方)	地域	後期	地域	後期	後期			
10	レナ～ネパ～レンスク線(イルクーツク州～サハ共和国)	地域	後期	連邦	後期	後期			貨物生成路線
11	ブリアルグンスク～ベリョゾフスコエ線(ザバイカル地方)	地域	後期	連邦	後期	後期			貨物生成路線
12	ナルイン～ルゴカン線(ザバイカル地方)	地域	前期	連邦	前期	前期			貨物生成路線
13	シマノフスカヤ～ガリ～フェブラリス線(アムール州)	地域	後期	連邦	後期	後期			貨物生成路線
14	ヤクーツク～カンガラスイ線(サハ共和国)	地域	後期		後期	後期			
15	メギノ・アルダン～ジェバリキ・ハヤ線(サハ共和国)	地域	後期			後期			
16	ウラク～エリガ線(アムール州～サハ共和国)	地域	後期	連邦	後期	後期			貨物生成路線
17	ハニ～オリヨクミン線(サハ共和国)	地域	後期	連邦	後期	後期			貨物生成路線
18	イリインスク～ウグレゴルス線(サハリン州)	地域	後期	地域	後期	(後期)			
19	北シベリア幹線(ハントイ・マンシ自治管区ニジニバルトフスク～イルクーツク州ウスチ・イリムスク)	地域	継続	連邦	継続	継続			
20	モグズン～ノーフィ・ウオヤン線(ブリヤート共和国)	地域	後期	連邦		後期			技術的路線
21	ブラーバヤ・レナ～ヤクーツク線(サハ共和国)	71	71		前期	前期			
22	ヤクーツク駅建設	21	21	地域	21	21			
23	レニンスク～国境及び国境横断橋の建設並びにピロビジャン～レニンスク区間の改修(アムール州)	地域	前期	連邦	前期	(前期)			
24	ノボチュグエフカ～オリガ湾～ルドナヤ・プリスタニ線(沿海地方)	地域	後期	連邦	後期	後期			技術的路線
25	イズベストコバヤ～チェグドミン線(ユダヤ自治州～ハバロフスク地方)移設	地域	前期		前期	(前期)			
26	ウグレゴルスク～スミルヌイフ線(サハリン州)	地域	後期	連邦		後期			技術的路線
27	ポストイシェボ～ツグル線(ハバロフスク地方)			地域					
28	サハリン鉄道の改修(1,520mmへの変更を含む)			連邦					
29	サハリン州内における新規貨物路線(複数)			連邦					
30	ピチム駅～モク水力発電所及びタクシモ駅～セメント工場の新線建設			地域					

31	ウスチ・イリムスク～ネリユンダ線（イルクーツク州）（将来的にネバ川まで延長）			地域					貨物路線
輸送力増強（迂回線、本線増設、電化等）									
32	イルクーツク輸送拠点迂回線の建設	連邦	後期	連邦	後期	後期			
33	チタ輸送拠点（ザバイカル地方）迂回線の建設	地域	前期	連邦	前期	前期	事業化		
34	クズネツォフトンネル迂回線（ハバロフスク地方）の建設	地域	前期	45	前期	前期			
35	カリムスカヤ～ザバイカリスク（ザバイカル地方）の一部区間における本線増設	地域	前期		前期	前期			
36	バム幹線上の各区間における本線増設	地域	継続		継続	継続			
37	コムソモリスク～ボロチャエフカ（ハバロフスク地方～ユダヤ自治州）の一部区間における本線増設	地域	前期		前期	前期			
38	ハバロフスク～ボロチャエフカ（ハバロフスク地方～ユダヤ自治州）の一部区間における本線増設	地域	前期		前期	前期			
39	ウスリースク～グロデコボ区間（沿海地方）の近代化	連邦	後期	76	後期	後期			
40	タイシュット～サヤンスカヤ区間（イルクーツク州～クラスノヤルスク地方）における本線増設	地域	後期			後期			
41	ウラン・ウデ～ナウシキ区間（ブリヤート共和国）の近代化	連邦	後期		後期	後期			
42	ウランバートル鉄道（モンゴル）の改修（電化、自動閉塞方式及び本線増設など）	連邦	前期		前期	前期			
43	ウラン・ウデ～ナウシキ区間（ブリヤート共和国）の電化	地域	前期		不明	不明	事業化		
44	ボルジャ～ザバイカリスク区間（ザバイカル地方）の電化	地域	前期		不明	不明			
45	コムソモリスク～ソビエツカヤ・ガワニ区間の近代化（オユネ～ピソコゴルナヤ間の改修を含む）（ハバロフスク地方）	34	34	連邦	34	34			
46	スモリヤリノボ～ペトロフカ～ボリショイ・カメニ区間（沿海地方）の改修			連邦					
47	アムール州内における新型電動車両への移行			地域					
輸送力増強（駅施設近代化、取扱能力拡大）									
48	コムソモリスク操車場駅、コムソモリスク貨物駅及びウルガル駅（ハバロフスク地方）			連邦					
49	トインダ駅（アムール州）			連邦					
50	スコボロヂノ駅（アムール州）			連邦					
51	ブラーツク駅及びウスチ・イリムスク駅（イルクーツク州）			連邦					
52	タイシュット駅及びイルクーツク駅（イルクーツク州）			連邦					
53	アムール州内の各駅			地域					
54	フムイロフスキー交換駅の拡張及びナホトカ、クズネツォボ-フムイロフスキー区間の施設整備						事業化		
輸送力増強（電力供給設備改修）									
55	ウグリナヤ～ウラジオストク区間、ウグリナヤ～ウスリースク区間（沿海地方）			連邦					
56	シビルツェボ（沿海地方）～ビヤゼムスカヤ（ハバロフスク地方）区間			連邦					
57	ハバロフスク～ボロチャエフカ～ビロビジャン（ハバロフスク地方～ユダヤ自治州）区間			連邦					

58	イズベストコバヤ～アルハラ区間（ユダヤ自治州～アムール州）			連邦					
59	ベロゴルスク～ザビタヤ区間、ベロゴルスク～ブラゴベシチェンスク区間（アムール州）			連邦					
60	ベトロフスキー・ザポード～イルクーツク区間及びチェレムホボ～ツルン区間（イルクーツク州）			連邦					
構造物整備（橋梁、トンネル）									
61	アムール川トンネル（ハバロフスク市近郊）の改修	連邦	前期	連邦	前期	前期	事業化		
62	アムール川道路併用橋建設（第2期）			連邦	前期	前期			
63	キバリソボトンネル（沿海地方）改修	連邦	前期	連邦	前期	前期			
64	オブルチエトンネル（ユダヤ自治州）改修	連邦	前期	連邦	前期	前期			
65	ウラジオストクトンネル（沿海地方）改修	連邦	前期	連邦	前期	前期			
66	ラガル・アウリトンネル（ユダヤ自治州）改修	連邦	前期	連邦	前期	前期			
67	ゼヤ川横断橋（アムール州）改修	連邦	前期	連邦	前期	前期			
68	ブレヤ川横断橋（アムール州）改修	連邦	前期	連邦	前期	前期			
69	ウグロバヤ～ナホトカ区間125km地点の橋梁（沿海地方）改修	連邦	前期	連邦	前期	前期			
70	ベロゴルスク～ブラゴベシチェンスク区間（アムール州）における第二橋梁の建設	連邦	後期		後期	後期			
71	レナ川横断共用橋（サハ共和国ヤクーツク市近郊）の建設	地域	前期		21	21	事業化		
高速化									
72	ウスリースク～ウラジオストク間（沿海地方）及びウラジオストク～ハバロフスク間における高速運行（140～160km/h）の実施	連邦	後期	連邦	不明	不明			
73	ウラジオストク～アルチョム～ナホトカ間の高速旅客列車の運行			地域					
鉄道国境通過点の効率向上									
74	日本、韓国などアジア太平洋諸国とロシアとの貿易や欧亚間輸送を支えるための軌道幅が異なる路線の接続点及び極東の港湾におけるロジスティクスセンターの設立	連邦	継続		不明	不明			
75	ハサン～羅津区間（北朝鮮）の改修及び羅津におけるコンテナターミナルの開設	連邦	後期	77	不明	不明			
76	グロデコボ国境駅の強化			連邦					
77	ハサン国境駅の強化	75	75	連邦	75	75			
78	ブラゴベシチェンスク（アムール州）～黒河（黒龍江省）間の国境通過施設整備			連邦					

（注1） 表中、「運輸戦略」は「2020年までのロシア連邦運輸戦略」、「極東戦略」は「2030年までの極東バイカル社会経済発展戦略」、「鉄道戦略」は「2030年までのロシア連邦鉄道輸送は発展戦略」、「運プロ」は「連邦特定目的プログラム『ロシアの輸送システムの発展（2010～2015年）』」、「極プロ」は「連邦特定目的プログラム『2013年までの極東ザバイカル社会経済発展』」をそれぞれ表す。各文書の記述から、路線の性格がわかるものについては、備考の欄に記載した。

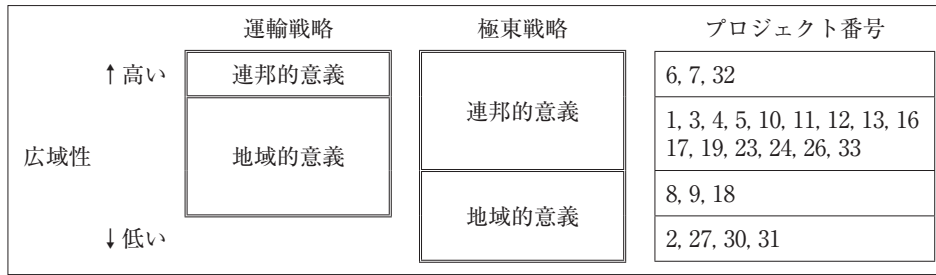
（注2） 各プロジェクトの分類は、文書の内容等を参考に筆者が行った。番号は便宜的に付与した。

（注3） 運輸戦略、極東戦略での各プロジェクトの記述位置により、連邦的意義のプロジェクトと地域的意義のプロジェクトに分類し、それぞれ該当欄に「連邦」、「地域」と記載した。両方に記述がある場合には、連邦的意義のプロジェクトとした。空欄は、当該プロジェクトの記載が無いことを示す。なお、当該プロジェクト自体の記述の代わりに、包含関係にあるプロジェクトの記述がある場合には、そのプロジェクト番号を記載してある。

（注4） 運輸戦略、鉄道戦略では、2008～2015年と2016～2030年の期間を設定している。これに従って、対応する欄に「前期」、「後期」と記載した。カッコ書きは、原文には記載が無いが、記載漏れと考えられるため、筆者が補ったものである。「不明」と記載されているのは、区間あるいは期間が確認できなかったものである。空欄及び数字については、注3と同じ。また、鉄道戦略においては、最大ケースと最小ケースを設定しているため、それぞれを分けて記載した。

（出所） 前掲各書より筆者作成。

図4 広域性による鉄道プロジェクトの分類



(注) プロジェクト番号は表23に対応。上記分類に位置付けられないプロジェクト(番号14, 15, 21, 22, 25, 28, 29)を除く。

(出所) 前掲各種資料より筆者作成。

上げていると言える。

第5に、運輸戦略及び極東戦略のいずれにも掲載されていないが、それぞれ位置づけが異なるプロジェクトがある。特に、極東戦略では連邦的意義があるとされながらも、運輸戦略では地域的意義にすぎないとされているものが、新線建設を中心に16事業もある。新線建設プロジェクトについて、広域性に基づいて分類したのが図4である。右側の欄に表21におけるプロジェクト番号を示した。この分類には当てはまらない事業もあって、厳密な分類にはなっていないが、傾向として、運輸戦略においては連邦的意義を持つ事業を限定的に捉えていることが読み取れる。広域性を判断する閾値が高いことをもって、運輸戦略の方がより広域性の高い文書であると結論付けることができよう。

10. おわりに

政府の政策文書、特に将来像を描く計画的文書は、将来予見性をもたらすものであるとの前提の下、極東開発に関わる文書を取り上げた。それぞれの文書の内容を総合すると、以下の点が指摘できよう。

第1に、極東開発政策の出発点となる現状認識として、豊富な資源の存在と経済発展著しいアジア太平洋への近接性が地域の優位性であるとの考え方が基本にある。これらを踏まえて、資源開発と高度加工の推進、及びトランジットポテンシャルの実現という方向を目指すことが、極東のみならず、ロシア全体にとって有意義であるとの論理展開がなされている。

第2に、地域発展の制約条件についての現状認識としては、人口問題(絶対数が少ない、減少が続いている、密度が低いなど)及びインフラ不足などの問題が共通認識となっている。そこで、これらの克服を政策目標あるいは政策課題として設定している。

第3に、整備すべきインフラとしては、運輸インフラ及びエネルギーインフラが重視されている。そのことは、事

業費配分に示されている。また、これらのインフラを特に極東において重点的に整備しようとの姿勢も見られる。

次に、政策文書の策定及び体系化という技術的観点では、以下の5点が指摘できる。

第1に、部門別、地域別の政策文書体系において、「戦略」-「事業計画(連邦特定目的プログラム等)」という、ヒエラルキーが形成されている。さらに、部門別戦略、地域別戦略の上位に、ロシア長期発展コンセプトが位置しており、これを加えると3段階のヒエラルキー構造となっている。これら文書間の関係は、基本的考え方や問題意識、課題解決の方法といった点で整合的である。

第2に、連邦特定目的プログラムは、プログラム策定規則という明確なルールに基づいて策定されている。基本的に同じ構成を持っており、目的、目標の設定の仕方、目標実現のための課題の設定、具体的な事業の列挙、資金源の明示、実効性の評価基準の明示などが順序立てて記載されている。このことは、読者の正確な理解を助けることにつながる。(ただし、読者がそのルールを知っていることが前提である。)このことは、政策策定主体の説明責任という観点から、評価できる点である。

第3に、連邦特定目的プログラムは、毎年の連邦予算編成等に合わせて修正することを通じて、少なくとも当該会計年度では相当強い拘束性及び実効性を担保する制度となっている。加えて、事後評価を行うことで、実効性を保つことも行われている。各担当省庁は、毎年、決められたルールにより事業実施状況を経済発展省に報告することが義務付けられている。進捗率は閣議報告の対象ともなるので、事業実施をおろそかにすることは許されない。また、政府決定により承認するというプロセスも、政府通達によって承認されることが一般的な「戦略」よりも拘束性の強さを示している。

第4に、極東戦略よりも部門別の戦略の方がより広域的な視点で策定される傾向が見られる。連邦特定目的プログ

ラムなど事業計画のレベルでは、その傾向は一層明確である。極東発展プログラムには、全連邦的な広域性を持つような骨格的インフラ整備プロジェクトは基本的に含まれていない。これは、本稿において、特に強調しておきたい点である。現行の極東発展プログラムの前身となる極東バイカル長期発展プログラムが1996年に策定されて以降、その系譜の一連のプログラムが極東地域の発展の将来像を示す最も基幹的政策文書であるとの認識がなされてきた。しかしながら、地域の骨格インフラは極東発展プログラム以外で実施される仕組みとなっている。この点では、極東発展戦略の方が、連邦レベルの広域性を持つプロジェクトから地域的なプロジェクトまで幅広く言及しており、より包括に全体像を示していると言える。極東発展戦略の弱点は、その性格上、数年（5年～10年程度）ごとにしか見直しが行われないであろうことで、そのころには内容が実態と合わなくなっている恐れがあることである。

第5に、個別プロジェクト単位でみた場合に、各政策文書で整合的に取り扱われているとは限らないという問題がある。同じような事業でありながら、A事業は複数の政策文書で言及され、B事業は一部の文書でしか取り上げられていないケースがある。その仕分けがどのようになされているのかは、不透明であり、ユーザー（読者）による全体像把握を妨げる要因となる。

以上、本稿では各種政策文書の概要と相互の関係を整理してきた。これまで日本国内では詳細が伝えられなかった内容を多く含み、資料的価値は高いものと自負している。また、個々のプロジェクト単位で各文書での記載内容を照合したことなどを通じて、文書相互が整合している部分、そうでない部分を示した。他方、これらの作業に時間をとられ、実際にこれらの文書が極東の地域開発にどのような意味を持つのか、どれだけの有効性があるのかという本質的な部分の掘り下げが十分できなかった。各計画の推進状況のフォローアップを含め、引き続きの課題としたい。

【参考文献】

◎和文

杉本侃（2010）、『2030年までのロシアの長期エネルギー戦略』、(株)東西貿易通信社、2010年7月

杉本侃（2011）、「ロシア東部諸地域のエネルギー資源開発・輸出戦略と沿海州の役割」、『ロシア・ユーラシアの経済と社会』No.941、ユーラシア研究所、2011年1月

中居孝文（2008）、「ロシアの鉄道発展戦略の全貌」、『ロシ

アNIS調査月報』53(3)、pp.57-68、(社)ロシアNIS貿易会
中居孝文（2010）、「ロシア経済の未来像－「2020年までの長期社会経済発展コンセプトを読む－」、『ロシアNIS経済速報』No.1502、pp.1-9、(社)ロシアNIS貿易会、2010年7月

◎ロシア語文献

Government of Russian Federation（2004）、「Порядок разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация (в ред. Постановления Правительства №842, от 25 декабря 2004)」（連邦特定目的プログラム及びロシア連邦が参加して実現される国際特定目的プログラムの策定及び実施の規則（2004年12月25日付、政府決定第842号による修正版））

Government of Russian Federation（2008a）、「Генеральная схема размещения объектов электроэнергетики до 2020 года」（2020年までの電力施設配置マスタープラン）

Government of Russian Federation（2008b）、「Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года」（2020年までのロシア連邦長期社会経済発展コンセプト）

Government of Russian Federation（2008c）、「Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года」（2030年までのロシア連邦の鉄道輸送発展戦略）

Government of Russian Federation（2008d）、「Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года」（2030年までのロシア連邦運輸戦略）

Government of Russian Federation（2009a）、「Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года」（2025年までの極東バイカル地域の社会経済発展戦略）

Government of Russian Federation（2009b）、「Энергетическая стратегия России на период до 2030 года」（2030年までのロシアのエネルギー戦略）

Government of Russian Federation（2010a）、「Федеральная целевая программа Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)」（(в ред. Постановления Правительства №1088, от 22 декабря 2010)）（連邦特定目的プログラム『ロシアの運輸システムの発展（2010-2015年）』（2010年12月22日付、政府決定第1088号による修正版））

Government of Russian Federation (2010b)、
 “Федеральная целевая программа ” Экономическое и
 социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья
 на период д о 2013 года “(в ред. Постановления
 Правительства №1004, от 8 декабря 2010)” (連邦特定目
 的プログラム 『2013年までの極東ザバイカル地域の経済社

会発展』(2010年12月8日付、政府決定第1004号による修
 正版))

Minakir, Pavel A. (2006), “Экономика Регионов.
 Дальний Восток [Region's Economics: Russian Far
 East]”, pp.183-202, Ekonomika

参考資料 2030年までのロシア連邦運輸戦略における極東関連事業

	2015年まで	2016年～2030年
鉄道・連邦	<ul style="list-style-type: none"> ・ウランバートル鉄道 (モンゴル) の改修 (自動閉塞方式及び複線化など) ・ハバロフスク市近郊におけるアムール川トンネルの改修 ・キバリソトトンネル (沿海地方)、オブルチエトンネル (ユダヤ自治州)、ウラジオストクトンネル、ラガル・アウリトンネル (ユダヤ自治州) の改修 ・ゼヤ川横断橋 (アムール州)、ブレヤ川横断橋 (アムール州) 及びウグロバヤ～ナホトカ区間125km地点の橋梁 (沿海地方) の改修 ・日本、韓国などアジア太平洋諸国とロシアとの貿易や欧亚間輸送を支えるための軌道幅が異なる路線の接続点及び極東の港湾におけるロジスティクスセンターの設立* 	<ul style="list-style-type: none"> ・イルクーツク輸送拠点迂回線の建設 ・ウスリースク～グロデコボ区間 (沿海地方) の近代化 ・ウラン・ウデ～ナウシキ区間 (ブリヤート共和国) の近代化 ・ペロゴルスク～ブラゴベシチェンスク区間 (アムール州) における第二橋梁の建設 ・日本、韓国などアジア太平洋諸国とロシアとの貿易や欧亚間輸送を支えるための軌道幅が異なる路線の接続点及び極東の港湾におけるロジスティクスセンターの設立 (継続) ・ハサン～羅津区間 (北朝鮮) の改修及び羅津におけるコンテナターミナルの開設 ・ウスリースク～ウラジオストク間 (沿海地方) 及びウラジオストク～ハバロフスク間における高速運行 (140～160km/h) の実施 ・トイグダ～ゼヤ線 (アムール州) 及びセリヒン～ヌイシ線 (ハバロフスク地方～サハリン州) の建設
鉄道・地域	<ul style="list-style-type: none"> ・チタ鉄道拠点 (ザバイカル地方) 迂回線の建設 ・ウラン・ウデ～ナウシキ区間 (ブリヤート共和国) 及びボルジャ～ザバイカリスク区間 (ザバイカル地方) の電化 ・ナルイン～ルゴカン線 (ザバイカル地方) の建設 ・北シベリア幹線 (ハントイ・マンシ自治管区ニジニバルトフスク～イルクーツク州ウスチ・イリムスク) の建設開始 ・カリムスカヤ～ザバイカリスク (ザバイカル地方) 区間及びバム幹線上の各区間における複線化 ・ベルカキト～トットモト～ヤクーツク線 (サハ共和国) の建設 ・ヤクーツク市近郊におけるレナ川横断共用橋の建設 ・イズベストコバヤ～チェグドミン線 (ユダヤ自治州～ハバロフスク地方) の建設 ・バム幹線のコムソモリスク～ボロチャエフカ区間 (ハバロフスク地方～ユダヤ自治州) 及びハバロフスク～ボロチャエフカ区間における複線化 (複々線化) ・クズネツォフトンネル迂回線 (ハバロフスク地方) の建設 ・レニンスク～国境及び国境横断橋の建設並びにピロビジャン～レニンスク区間の改修 (アムール州) 	<ul style="list-style-type: none"> ・北シベリア幹線 (ハントイ・マンシ自治管区ニジニバルトフスク～イルクーツク州ウスチ・イリムスク) の建設 (継続) ・ノーバヤ・チャラ～アブサツカヤ線 (ザバイカル地方)、ノーバヤ・チャラ～チナ線 (ザバイカル地方)、レナ～ネパ～レンンスク線 (イルクーツク州～サハ共和国) 及びプリアルダンスク～ベリョゾフスコエ線 (ザバイカル地方) の建設 ・モグゾン～ノーブイ・ウオヤン線 (ブリヤート共和国) の建設 ・タイシエット～サヤンスカヤ区間 (イルクーツク州～クラスノヤルスク地方) の複線化 (複々線化) 及びバム幹線上の各区間における複線化 (継続) ・ヤクーツク (ニージニ・ベスチャフ) ～モマ～マガダン線 (サハ共和国 (ヤクーチア) ～マガダン州)、セリヒン～セルゲエフカ線 (ハバロフスク地方～沿海地方) 及びスクパイ～サマルガ線 (ハバロフスク地方～沿海地方) の建設 ・シマノフスカヤ～ガリ～フェブラリス線 (アムール州)、ヤクーツク～カンガラスイ線 (サハ共和国)、メギノ・アルダン～ジェバリキ・ハヤ線 (サハ共和国)、ウラク～エリガ線 (アムール州～サハ共和国)、ハニ～オリョクミンスク線 (サハ共和国) 及びイリンスク～ウグレゴルスク線 (サハリン州) の建設 ・ノボチュグエフカ～オリガ湾～ルドナヤ・プリスタニ線 (沿海地方) 及びウグレゴルスク～スミルヌイフ線 (サハリン州) の建設
道路・連邦	<ul style="list-style-type: none"> ・M-56「レナ道」(アムール州ネベル～サハ共和国ヤクーツク)、「ピリュイ道」(イルクーツク州ブラーツク～同ウスチ・クート～サハ共和国ミルヌイ～同ヤクーツク)及び「コルイマ道」(ヤクーツク～マガダン) の建設及び区間改修* 	<ul style="list-style-type: none"> ・ハバロフスク～ニコラエフスク・ナ・アムーレ線 (コムソモリスク・ナ・アムーレへのアクセス道を含む) (ハバロフスク地方) 及びユジノサハリンスク～トゥモフスコエ～オハ～モスカリボ港線 (サハリン州) の連邦道網への編入及び改修 ・連邦道網からワニノ港、ポスターチヌイ港へのアクセス道路の連邦道網への編入及び改修 ・「コルイマ道」、「レナ道」及び「ピリュイ道」の既設区間の近代化及び新規区間の建設 (継続) ・大規模輸送拠点であるウラジオストク市の道路網の総合的近代化

道路・地域	<ul style="list-style-type: none"> ・M-55「バイカル道」(イルクーツク～ブリヤート共和国ウラン・ウデ～ザバイカル地方チタ)の区間改修 ・M-60「ウスリー道」(ハバロフスク～ウラジオストク)の区間建設及び区間改修 ・A-165道(ウラン・ウデ～キャフタ～モンゴル国境)(ブリヤート共和国)の改修 ・「アムール」道からブラゴベシチェンスク市へのアクセス道路(アムール州)、アナディリ市の空港アクセス道路(チュコト自治管区)及びペトロパブロフスク・カムチャツキー市の空港アクセス道路(カムチャツカ地方)の建設及び改修 	<ul style="list-style-type: none"> ・連邦道路網からウラジオストク港へのアクセス道路の改修 ・「コルイマ道」のアナディリ港までの延長(マガダン州～チュコト自治管区)及びカムチャツカへの分岐の建設、ソボレボ～ペトロパブロフスク・カムチャツキー(カムチャツカ地方)における新規区間の建設及びウスチ・カムチャツク～ペトロパブロフスク・カムチャツキーの改修
航空・連邦	<ul style="list-style-type: none"> ・ハバロフスク市における大規模国際拠点空港の施設整備・改修 ・イルクーツク、ヤクーツク、ハバロフスク、マガダンにおける統合航空管制センターの設立 	
航空・地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ブラーツク、イルクーツク(以上イルクーツク州)、ウラン・ウデ(ブリヤート共和国)、チタ(ザバイカル地方)、ボダイボ、ウスチ・クート及びキレンスク(以上イルクーツク州)の各空港の整備 ・ブラゴベシチェンスク市(アムール州)、ウラジオストク市(沿海地方)、ユジノ・サハリンスク市(サハリン州)、マガダン市、ヤクーツク市(サハ共和国)、コムソモリスク・ナ・アムーレ市(ハバロフスク地方)、ペベク市(チュコト自治管区)、トインダ市(アムール州)、オハ市(サハリン州)、マガン市、ウダチヌイ市、ジガンスク市、ウスチ・ネル集落(以上サハ共和国)、ムイス・シミト集落(チュコト自治管区)、ゾナリノエ集落(サハリン州)、マルコボ集落、プロビデニエ集落及びラブレチエ村(以上チュコト自治管区)の各空港の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・チャラ(ザバイカル地方)及びウスチ・イリムスク(イルクーツク州)の各空港の整備 ・オホーツク(ハバロフスク地方)、ネリユングリ(サハ共和国)、ユジノ・クリルスク(サハリン州)、ゼヤ(アムール州)、ソビエツカヤ・ガワニ、ニコラエフスク・ナ・アムーレ(ハバロフスク地方)の各空港の整備
海運・連邦	<ul style="list-style-type: none"> ・ワニノ港、ペトロパブロフスク・カムチャツキー港、ナホトカ港、マガダン港、ホルムスク港、アナディリ港、カムチャツカ半島及びサハリン州の港湾の整備、並びにナビル集落における港湾及び東シベリア～太平洋石油パイプライン用ターミナルの建設 ・北方航路(北極海航路)の整備及び北極海港湾のインフラ整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・炭化水素資源開発及びその輸出に関連した積出ターミナルの新設 ・ワニノ港、ペトロパブロフスク・カムチャツキー港、ナホトカ港、マガダン港の整備(継続)* ・北方航路(北極海航路)の整備及び北極海港湾のインフラ整備(継続)
海運・地域	<ul style="list-style-type: none"> ・「ポストーチヌイ・ナホトカ」輸送拠点における港湾ターミナルの近代化及び建設 ・ワニノ港及びムチカ湾におけるインフラ建設及び改修 ・ネベリスク港、ペトロパブロフスク・カムチャツキー港、マガダン港、ナホトカ港における水産関連国有施設の改修及び建設 	<ul style="list-style-type: none"> ・ウラジオストク港、ボシュエツ港、ポストーチヌイ港の整備
河川・連邦	<ul style="list-style-type: none"> ・アムール川流域(ハバロフスク地方、ユダヤ自治州、アムール州、ザバイカル地方)及びレナ川流域(サハ共和国、イルクーツク州)における水理構造物及び内水航路の総合改修 	<ul style="list-style-type: none"> ・アムール川流域(ハバロフスク地方、ユダヤ自治州、アムール州、ザバイカル地方)及びレナ川流域(サハ共和国、イルクーツク州)における水理構造物及び内水航路の総合改修(継続)
河川・地域	<ul style="list-style-type: none"> ・レナ川上流における船舶航行可能断面の維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・イルクーツク港及びオショトロボ港(イルクーツク州)におけるマルチモーダルターミナルの創設 ・北方圏物資輸送基地としてのヤクーツク港(サハ共和国)整備 ・ハバロフスク港、ブラゴベシチェンスク港(アムール州)及びボヤルコボ港(同)におけるロジスティクスセンター整備等を含む港湾整備 ・ボクロフカ港(ユダヤ自治州)、ゼヤ港(アムール州)、スボボドヌイ港(同)、オリョクミンスク港(サハ共和国)、レンスク港(同)及びペロゴルスク港(同)の整備 ・レナ川、ヤナ川、インジギルカ川及びコルイマ川河口(いずれもサハ共和国)における積替施設の建設

(注1) 第V章2030年までのロシア連邦運輸システム発展の課題より抜粋。(ただし、「1. 効率的輸送インフラの均衡ある発展に基づくロシアの一体的運輸空間の形成」掲載事業を「連邦」に、「8. ロシアの運輸システム発展の地域的側面」掲載事業を「地域」に分類)

(注2) * 印の項目は、当該の期間(～2015年または2015年～2030年)においては「地域」の節に記載があったが、その前(もしくはその後)の期間での扱いに合わせて「連邦」に区分したものの。

(出所) Government of Russian Federation (2008d) より筆者作成。

The State of Development of the Regional Development Policies for the Russian Far East

ARAI, Hirofumi

Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

Summary

The development of policy in Russia, as with other countries, has been carried out based on a variety of policy documents. As far as the development of the Far East is concerned, the so-called "Far East and Zabaykalye Development Program" has been in existence from the mid 1990s on, and has come to be considered a comprehensive and core regional development policy document (plan). It could be said that criticism—such as "they haven't achieved sufficient results"—has arisen due to the greatness of the expectations for this document. Yet, from the start of 2000 on, various documents have been formulated, and under these circumstances large-scale projects are promoted based on policy documents other than the Far East and Zabaykalye development program. When seen from outside the country, it appears that various actors are haphazardly creating all kinds of projects, and are effecting them. From a practical viewpoint, when one looks from the position of wanting to find out the future picture for the Russian Far East and to make reference to it for one's own work, then the situation is extremely difficult to understand. Consequently, the first objective of this paper is to meet such a need through summarizing and introducing the fundamental thinking and main content of these documents.

From the viewpoint also of the planning methodology regarding how to formulate and implement plans, as the means for the realization of policy, the current state of the documents involving the Far East is of great interest. To begin with, "planning" is an act that at that time sets down in advance the future outcomes, and this provides predictability for economic actors other than those formulating and implementing the plans. In the cases, however, where there are contradictions in the content of the plans and the content is not consistent across multiple plans, it becomes difficult to predict the future based thereupon, and the plan-formulation decreases its own significance. A greater number of plans increases the volume of information relating to policy. In terms of predictability, to the contrary, the flood of inconsistent policy documents can only be called a negative. Hence I took the validation of the consistency of these documents as the second objective of this paper. Specifically, I have identified the degree of consistency through comparing and contrasting the projects that appear in the respective documents. As the results and the dissimilarities brought to light, etc., are also useful for understanding the relationships among the documents, they indirectly contribute to the first objective as well.

The following policy documents were taken as the subjects for investigation:

- "Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года"
(The Strategy for the Socio-Economic Development of the Far East and the Baikal Region up to 2025)
- "Федеральная целевая программа "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года"
(Federal Target Program on Economic and Social Development of the Far East and Zabaykalye up to 2013)
- "Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года"
(The Transport Strategy of the Russian Federation up to 2030)
- "Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года"
(The Strategy for Developing Rail Transport in the Russian Federation up to 2030)
- "Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)"
(Federal Target Program on Development of the Transport System of Russia (2010-2015))
- "Энергетическая стратегия России на период до 2030 года"
(Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030)
- "Генеральная схема размещения объектов электроэнергетики до 2020 года"
(General Scheme for the Location of Electric Power Industry Installations up to 2020)

When the content of each document is put together, it is possible to note the following three points:

First, the starting point for the Far Eastern development policy lies in the fundamental understanding of the current state of affairs that the region's advantages are the existence of abundant resources and the proximity to the Asia-Pacific with its remarkable economic development. Based upon these, a logic is further developed in such a way that the aiming toward the promotion of resource development and advanced processing, and toward the realization of the potential for transit, is significant to not only the Far Eastern region, but to Russia as a whole.

Second, regarding the current conditions limiting regional development, the population problem (the absolute number of people is small, the decrease is continuing, and the density is low, etc.) and problems such as the lack of infrastructure are

commonly acknowledged. Hence they have set the overcoming of these as policy objectives or policy matters.

Third, transport and energy infrastructure have been stressed as infrastructure to be put in place or upgraded. That has been indicated by the allocation of project expenses.

Next, from the planning-technique viewpoint of the formulation and systemization of policy documents, it is possible to note the following five points.

First, a hierarchy of "strategies"- "project plans" (Federal Target Programs, etc.) has been constituted in the policy document architecture for each sector and region. Moreover, Russia's long-term development concept is positioned above all sectoral and regional "strategies", and its addition yields a three-stage hierarchical structure. They are consistent with one another in terms of fundamental thinking, awareness of the issues and the methodology for solving problems.

Second, the Federal Target Programs have been formulated based on the definite rules of the program formulation regulations. They all have a similar structure with the following content in strict order: objectives, methods for setting targets, setting of tasks for achieving the targets, lists of individual projects, identification of sources of finance, and criteria for the assessment of effectiveness. This fact leads to assisting the reader's exact understanding. (It is presumed, however, that the reader is cognizant of those rules.) From the viewpoint of the accountability of the policy formulators, it is something to be commended.

Third, the Federal Target Programs, through adjustment in accordance with the compilation of the annual federal budget, etc., have become a mechanism to guarantee fairly strong constraint and effectiveness, at least in the current fiscal year. Moreover, the practice of performance review contributes to securing their effectiveness. For the process of approval by government decision also, the fact of being approved by means of government resolution demonstrates their higher-constraint nature in comparison with "strategies," which commonly are approved by government notification.

Fourth, there has been a tendency for strategies by sector to be formulated with a broader-ranging perspective even than the Strategy for the Socio-Economic Development of the Far East and the Baikal Region (Far Eastern strategy). At the project-plan level, including for Federal Target Programs, that tendency is all the clearer. In the Far Eastern development program there is basically no framework infrastructure development project covering the breadth of the Russian Federation. I would like to place particular emphasis on this point. After the Far East and Zabaykalye long-term development program was formulated in 1996—the forerunner of the current Far Eastern development program—recognition grew that that lineage of programs are the most essential policy documents giving the future picture for the development of the Far Eastern region. The region's framework infrastructure, however, is something to be put into effect outside of the Far Eastern development program. In this regard, the Far Eastern strategy, referring to a wider range of projects—from those with a federal-level breadth to local projects—can be said to depict a more comprehensive future picture.

Fifth, at the level of individual projects, there is the problem that they are not necessarily dealt with consistently across policy documents. In some cases project "A" is referred to in many policy documents, while a similar project "B" is referred to in merely a few of them. The criteria are not transparent, which becomes a factor hindering users (readers) from understanding the entire picture.

[Translated by ERINA]

地方企業における中国進出の実態と課題 —新潟県の事例¹— (上)

ERINA 経済交流部・調査研究部研究員 穆堯芋

はじめに

日本企業の海外進出について、経済産業省の「海外事業活動基本調査」や日本貿易振興機構（ジェトロ）の「日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」などの調査が行われ、それに基づく分析・研究成果も数多く出されている。特にジェトロのアンケートでは、近年目覚ましい経済成長を続けている中国への進出についても詳細に調査しており、日系企業の対中展開の意志決定や行政・経済団体による支援策の策定に寄与している。これらの調査は日本全国の企業を対象としているため、全国レベルの動向が把握できるが、地方に本社を置く地方企業に特化した調査ではなく、地方企業の対中投資の実態は明らかにされていない。首都圏に立地する企業と比べ、地方企業は会社の規模、情報収集、人材蓄積などの面で制約を受けることが多いと思われるが、地域経済を支え、地域の活性化と国際化に極めて重要な役割を果たしている。地方企業に特化した調査を通じて、地方企業の対中進出の実態と課題を明らかにすることは重要な意味を持つ。このような調査は地方企業に対して中国進出のための判断材料を提供するとともに、地方企業の海外進出を支援する地方自治体や経済団体による支援策の策定に寄与する。

本稿は地方企業の対象範囲を明確にしたうえで、地方企業の分析事例として新潟県に本社を置く県内企業を取り上げ、地方企業の対中進出の実態を分析し、その課題と解決策を検討する。具体的には、①新潟県内企業による対中進出の関連データを整理し、対中進出の全体像と特徴を把握する。また、県内企業に対してアンケート調査を実施し、対中進出の現状と現地拠点の経営状況を検討する。②県内企業に対してヒアリング調査を実施し、進出の決定要因、現地の体制、労務管理、現地政府への対応、市場開拓、リ

スク対応、今後の事業展開などの面から具体的に検討して、対中進出の実態と課題を具体的に分析する。③県内企業の対中進出の動向と全国レベルの動向を比較して、新潟の事例検討を通じて地方企業の中国進出の特徴を分析し、その課題と解決策を検討する。なお、本稿は現場の視点から実証分析を行い、それに基づく理論分析は課題として残しておく。

本稿（上）では最初の課題に取り組む。まず地方企業の対象範囲を明確にしたうえで、分析の一事例として新潟県の概況を紹介する。次に新潟県の「新潟県輸出入状況・海外進出状況調査」に基づき、1998年から2010年にかけて県内企業の対中進出の関連データを整理し、進出企業数、進出件数、国別進出状況、中国国内における進出地域の変化などを検討して、県内企業の中国進出の動向を把握する。また、県内企業に対して実施したアンケートの結果に基づき、進出企業の進出時期、進出形態、資金調達、原料調達、販売状況、競合相手、売上・採算状況、満足・不満の点など経営面の分析を行い、新潟県内企業による対中進出の実態と中国拠点の経営状況を検討する。

1. 地方企業の対象範囲と新潟県の概況

まず「地方」の対象範囲について大別すると、首都圏（8自治体²）を除く地域と3大都市圏（首都圏に近畿圏8自治体³、中部圏9自治体⁴が加わる）を除く地域2つの分け方がある。本稿は企業を分析対象としているため、企業の立地状況を考慮して、首都圏を除く地域を地方の対象範囲とする。表1は2010年度の企業立地状況を示しているが、三大都市圏より、企業が首都圏に集中していることが分かる。全国に占める立地企業数のシェアでは、首都圏は1自治体あたり平均4.6%を占めたが、3大都市圏に拡大した場合は同3.1%に低下した。特に大企業の立地状況を見る

¹ 本稿は新潟県受託事業「中国東北と新潟県の産業連携と相互地域発展」（公益財団法人環日本海経済研究所（ERINA）、2011年1月）報告書の一部を大幅に加筆修正したものである。本稿の作成にあたり、新潟県、財団法人新潟経済社会リサーチセンター、アンケート・ヒアリング協力企業から多大な支援をいただいた。ここに記して感謝したい。本稿中の誤りはすべて筆者の責任である。

² 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県を指す。（国土交通省、「首都圏広域地方計画」、2009年8月4日決定）
http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000008373.pdf（2011年7月17日アクセス）

³ 福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県を指す。（国土交通省、「近畿圏基本整備計画（第5次）」、2000年3月30日決定）
<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/vision/kinki/keikaku.htm>（2011年7月17日アクセス）

⁴ 富山県、石川県、福井県（近畿圏と重複）、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県（近畿圏と重複）、滋賀県（近畿圏と重複）を指す。（国土交通省、「中部圏基本開発整備計画（第4次）」、2000年3月30日決定）
<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/vision/chubu/link.htm>（2011年7月17日アクセス）

と、首都圏は同6.9%、3大都市圏に拡大した場合は同3.7%に縮小した。地方企業の分析において、企業が集中している首都圏以外の地域（以下地方）を分析対象としたい。

本稿では地方企業を地方に本社が存在する企業と定義することとする⁵。企業の海外展開は一般に本社により決定され、地方に本社を置く企業の意志決定は地域経済の国際化と密接に関係している。地方に本社を置く企業の活動は地域経済に重要な役割を果たしており、地域社会と共存共栄の関係を築いている企業が多い。また、地域社会に対して財やサービスの供給、雇用の受け入れ、地域活動等の多様な側面から支えており、長期的な経営志向を持ちながら地域社会への積極的な貢献意欲があると指摘されている⁶。各自治体や経済団体は地方企業を中心とした地場産業の育成と振興に熱心に取り組んでおり、海外への販路拡大や進出支援を行っている。

本稿は新潟県を事例として取り上げた理由が3つ挙げられる。まず新潟県の主要経済指標の値は首都圏を除く地方自治体の平均値に近いと考えられる。表2で確認できるように、新潟県の人口、就業人口、第2次産業就業人口の割合、製造品出荷額、県民所得、一人当たり県民所得の主要

経済指標は地方の自治体の平均値と比べて大きな差はなく、首都圏を除く39の道・府・県の中ではほぼ中間に位置していると言えよう。また、表1で示すように、全国に占める新潟県の立地企業数の割合は1.9%、首都圏を除く地方自治体の平均シェア（1.6%）に近い。特に大企業の状況を見ると、新潟県に立地する大企業数は全国の1.1%を占め、首都圏を除く地域の自治体平均シェアを同じ水準である。新潟県内企業は地方企業の事例分析の対象として検討価値があると思われる。次に新潟県は北東アジアに向けての玄関口として国際化が進み、県内企業は積極的に海外展開を行っている。新潟県は古くから製造業を中心とした地場産業が発達し、食品加工、繊維製品、金属洋食器、機械部品、工作機械、情報製品などの分野に地場企業が多く、独自の技術を持っている。中国、ロシア、韓国との地理的距離が近く、県内企業は熱心に海外とのビジネスを行っている。新潟県の「平成22年度新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書」によれば、2010年に県内企業の海外進出件数は166件（本社を県内に置いている企業、以下同じ）、1998年（125件）より41件増えた⁸。最後に新潟は官民一体となって企業の海外進出を支援している。新潟市は本州に

表1 「地方」の対象範囲の区分と企業の立地状況⁷（2010年度）

区分法	地 域	自治体数 (a)	企業全体			大企業		
			企業数	全国比 (b)	自治体平均 シェア(b/a)	大企業数	全国比 (c)	自治体平均 シェア(c/a)
-	全国	47	1,805,545	100%	2.1%	13,640	100%	2.1%
1	首都圏	8	661,515	36.6%	4.6%	7,538	55.3%	6.9%
	首都圏を除く地域	39	1,144,030	63.4%	1.6%	6,102	44.7%	1.1%
2	近畿圏	8	311,027	17.2%	2.2%	2,180	16.0%	2.0%
	中部圏	9	314,628	17.4%	1.9%	1,712	12.6%	1.4%
	3大都市圏合計	22	1,238,249	68.6%	3.1%	11,201	82.1%	3.7%
	3大都市圏を除く地域	25	567,296	31.4%	1.3%	2,439	17.9%	0.7%
-	新潟県	1	33,549	1.9%	1.9%	154	1.1%	1.1%

出所：総務省統計局「平成21年経済センサス-基礎調査」（会社企業に関する結果）のデータより筆者算出。

⁵ 地方企業の定義については、理論的に確定された概念はない。特に地方企業の対象範囲と本社所在地との関係について、地方により捉え方が違う。ジェトロ岡山貿易情報センターによる岡山県企業の海外事業展開状況調査では、「岡山県内に本社を置く企業」を対象としている。（ジェトロ岡山貿易情報センター、「岡山県企業の海外事業展開状況調査報告書」、2011年5月、p.2）新潟県の新潟県輸出入状況・海外進出状況調査は「新潟県内本社がある企業、本社が県外にある場合は工場や支店などが県内にある企業」を対象としている。（新潟県知事政策局、「平成22年度新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書」、2011年1月、p.1）山陰経済経営研究所による山陰地方企業動向調査では「山陰両県の主要企業」の表現を使用しているが、具体的な調査対象の範囲は明らかにされていない。（山陰経済経営研究所、「足元、業況感は2期ぶりに改善」、「山陰地方企業動向調査」、2011年3月、P.3）

⁶ 木原高治、「地方企業の地域社会における役割に関する一考察」、『東京農業大学農学集報』、Vol.56(1)、2011年6月15日、pp.68-92

⁷ 本稿では、新潟県内企業における中国進出の主要産業が製造業のため（新潟県の調査によると（注8）、2010年度に製造を目的として中国進出を行った県内企業は全体の71%を占めた）、大企業について資本金3億円以上の企業とする。大企業は一般的に「中小企業基本法」（2009年7月15日改定）に定められた中小企業を除く企業であるが、資本金のほかに業種別に従業員規模の基準も盛り込まれている（第1章第2条「中小企業者の範囲及び用語の定義」）。総務省統計局による「平成21年経済センサス-基礎調査」に従業員規模を示すデータはないため、本稿は資本金の基準のみ使用する。

⁸ 新潟県の調査は任意のアンケートによるもので、すべての県内企業の状況を反映しているものではない。しかし、同調査はほぼすべての県内企業の海外進出状況を網羅している点（2010年の調査企業数：1155社、回収企業数：734社、回収率：63.5%）と長年にわたり継続して行われている点において、対象範囲の広汎性と調査手法の一貫性が認められ、信頼性が高いと言える。以下も同じ。

表2 新潟県の主要経済指標と地方自治体の平均値の比較

項目	人口 (千人)	就業人口 (千人)	第2次産業就業 人口割合 (%)	製造品出荷額 (億円)	道・府・県民所得 (億円)	一人当たり所得 (千円)
地方自治体平均	2,169	1,104	29	62,504	61,777	2,848
新潟県	2,378	1,253	32	52,092	65,508	2,724

注：人口は2009年現在のデータ。ほかは2007年現在のデータである。

出所：国土交通省、「交通関連統計資料集」（I-7-3 都道府県別経済統計）⁹のデータより筆者作成。

おける日本海沿岸地域の最大の都市として、新潟港を活かして海外との取引を積極的にサポートしている。新潟市内に中国、ロシア、韓国3カ国の領事館が設置され、日系企業の海外展開を支援している。新潟県・市など地元の自治体は県内経済の活性化と国際化に取り組んでいるほか、新潟産業創造機構、新潟県商工会議所連合会、新潟経済同友会、ジェトロ新潟貿易情報センターなどの経済団体も各種支援事業を行っている。企業の海外展開をサポートするために、環日本海経済研究所は留学生向けの就職相談会を継続して開催し、人材面から支援を行っている。

2. 新潟県内企業の海外進出状況と中国進出の特徴

本章は新潟県の調査に基づき、県内企業の海外展開状況と対中進出の概況及び特徴を分析する。新潟県の調査は1995年から行われ、現時点で最新のデータは2010年度である。1995年から2006年までは「新潟県内企業海外進出状況調査報告書」として単独報告書の形でまとめられていたが、2007年から県内企業の輸出入動向調査と一緒に行われるようになり、「新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書」としてまとめられている。

同調査の対象企業は「新潟県内本社がある企業、本社が県外にある場合は工場や支店などが県内にある企業」としているが、1998年から県内に本社を置く企業のデータも公表している。ちなみに2010年に海外進出件数は528件、うち本社を県内に置く企業の進出件数は166件となり、両者は大きく乖離している。地方企業の実態を分析するために後者のデータを用いる必要がある。報告書では、合弁、100%日本側出資、営業所・連絡事務所・支店などの設立、資本参加のない業務提携・技術輸出のいずれかに該当すれば海外進出の対象となる。企業の産業分類は「日本標準産業分類」を準用し、国・地域の分類は経済産業省の「通商白書」の分類を準用している。

同調査は新潟県内の幅広い企業を対象としているほか、良好な継続性を保っている。しかし、データ提供にとどまっ

ており、調査の結果に対して詳細な検討はなく、長期間における県内企業の海外進出の特徴とトレンドなどを分析していない。したがって本章では1998年から2010年までの調査結果に基づいて、時系列で整理されたデータを用いて県内企業の海外進出の概況を検討し、対中進出の動きと特徴を明らかにする。

2-1. 新潟県内企業の海外進出状況

図1で確認できるように、1998年から2010年にかけて県内企業の海外進出社数は横ばいに推移している¹⁰。しかし、海外進出件数が増えたため、1社あたりの平均進出件数が増加した。1998年に県内企業の海外進出社数は84社、2010年は同93社になり、増加幅は9社にとどまった。これに対して進出件数は125件から166件に大きく拡大した。その結果、1社あたりの平均進出件数は1.49件から1.78件に上昇した。新規の企業の海外進出は進まないが、既存進出企業の海外拠点数などが増加していると考えられる。したがって行政・経済団体はこれからはじめて海外展開を行う企業に重点的に支援を行う必要性あると考えられる。

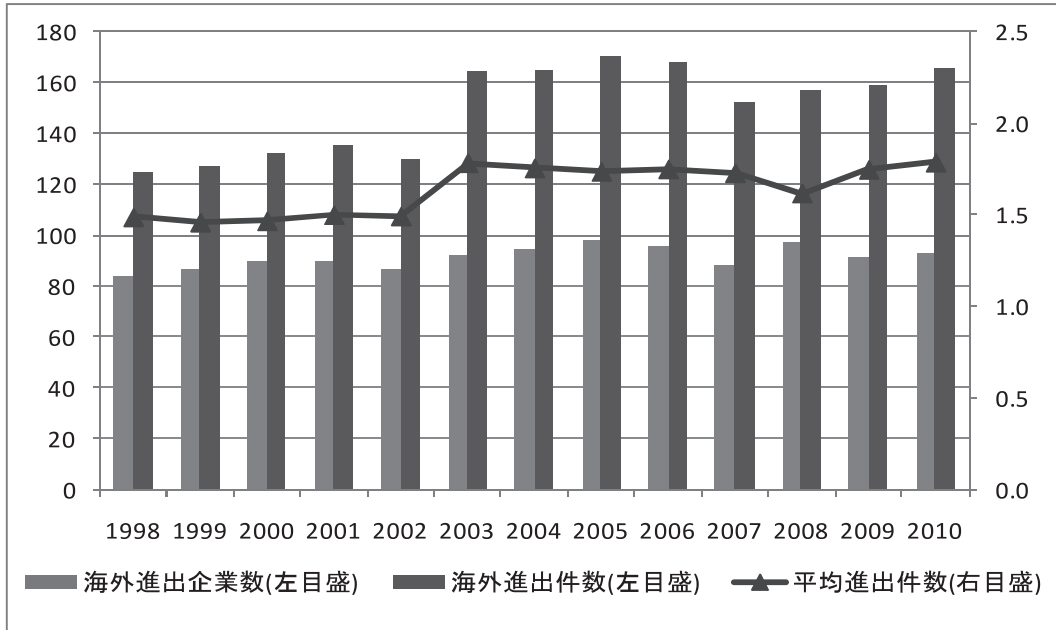
図2は県内企業の海外進出件数に占める対中進出の割合を示している。結論からいうと、県内企業の対中進出の件数が増加し、進出件数全体に占める割合も上昇している。前述のように、県内企業の海外進出件数は1998年の125件から2010年の166件へと1.3倍に拡大した。対中進出件数は1998年の60件から2010年の92件に増え、1.5倍拡大した。対中進出の増加率は海外進出の増加率を上回った。海外進出件数に占める中国の割合は1998年の48.0%から2010年の55.4%へと7.4ポイント上昇した。しかし、同割合は2007年から減少傾向に入った。2007年は同60.5%、2008年は同58.0%、2009年は同57.2%、2010年は55.4%となり、ピーク時の2007年と比べて5.1ポイント減じた。

図3は県内企業の海外進出先の地域別シェアの変化を表している。対アメリカの進出件数は1998年の17件から2010年の16件に微減し、全体に占めるシェアは13.6%から9.6%

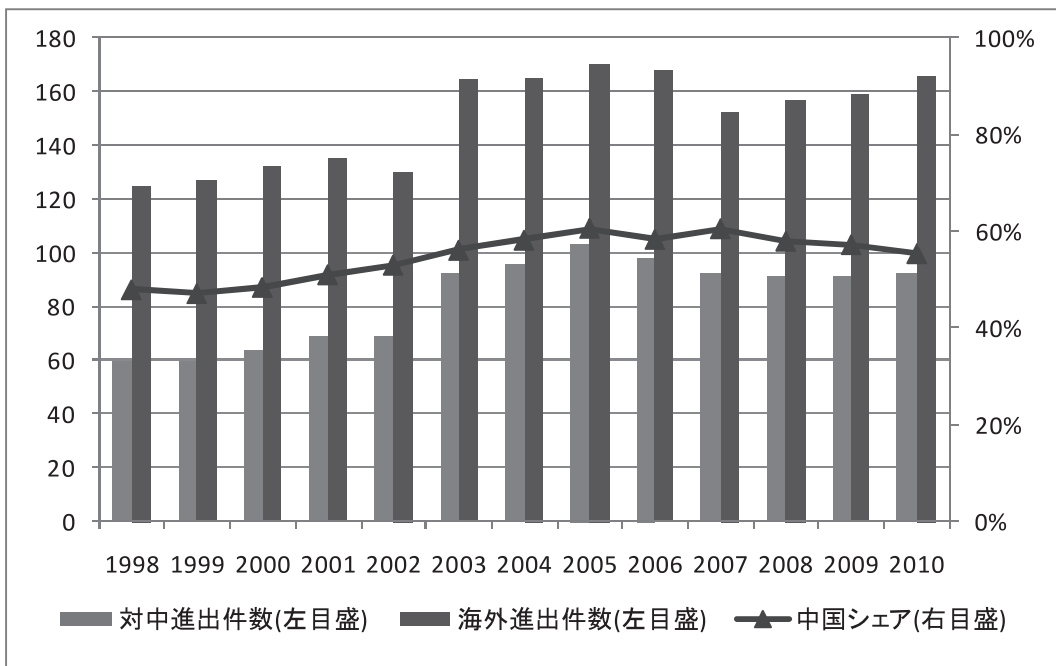
⁹ 国土交通省ホームページ、<http://www.mlit.go.jp>、2011年7月20日アクセス。

¹⁰ 新潟県内に本社を置く企業の中国進出の開始時期について、新潟県の調査では明らかにされていない。

図1 新潟県内企業の海外進出状況



出所：「新潟県内企業海外進出状況調査報告書」1998年版～2006年度版（新潟県知事政策局）、「新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書」2007年度版～2010年度版（新潟県知事政策局）のデータより筆者作成。

図2 新潟県内企業の中国進出状況¹¹

出所：図1に同じ。

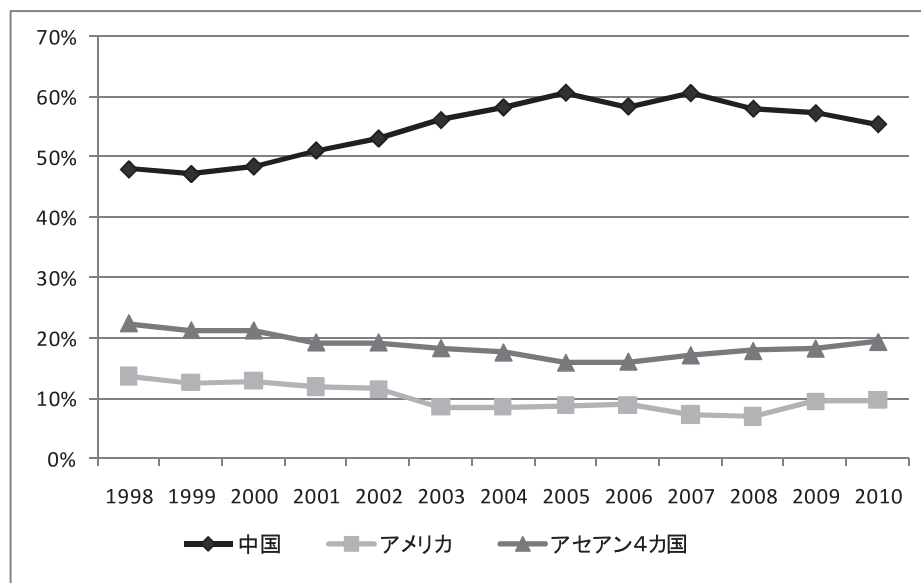
へと4ポイント低下した。対アセアン4カ国(タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナム)¹²の進出件数は28件から

32件に微増したが、全体に占めるシェアは22.4%から19.3%へと3.1ポイント減じた。

¹¹ 「平成22年度新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書」によれば、2010年に新潟県内企業は黒龍江省に進出する件数は0件であったが、実際に新聞などの報道では1件あった（「月徳飯店がハルビンに進出」新潟日報、2010年1月14日）。本稿はデータの連続性を保つため、報告書の調査結果を使用する。

¹² 新潟県内企業による対アセアン進出はアセアン4カ国に集中している。1998年に対アセアン進出に占めるアセアン4カ国の割合は82%であったが、2010年は同97%に拡大した。

図3 新潟県内企業の海外進出先の地域別シェアの変化



出所：図1と同じ。

時系列でみた場合、2007年以降から現在まで中国のシェアが減少し、アメリカとアセアン4カ国のシェアが拡大している。2007年から2010年まで、県内企業の海外進出に占める中国のシェアが5.1ポイント下がったことに対し、アメリカは7.2%から9.6%へと2.4ポイント、アセアン4カ国は17.1%から19.3%へと2.2ポイントそれぞれ上昇した。2007年に県内企業の対アメリカ進出件数は11件に下がったが、2010年に16件に増加し、全体に占める割合も回復した。アセアン4カ国のシェアは堅調に拡大しており、特にベトナムに対する進出件数の増加が目立った。対ベトナム進出件数は2007年の2件から2010年の9件に増加し、全体に占めるシェアは1.3%から5.4%に急拡大した。

2-2. 新潟県内企業の中国進出状況

表3は県内企業の中国進出地域・省別の状況を示している。南部沿海地域（広東省、福建省、海南省）は1998年の3件から2010年の11件に、東部沿海地域（上海市、江蘇省、浙江省）は17件から38件に、北部沿海地域（北京市、天津市、河北省、山東省）は9件から13件にそれぞれ増加した。東北地域（遼寧省、吉林省、黒龍江省）は17件から14件に、その他内陸部（上記省・市を除く地域）は9件から6件に減少した¹³。1998年からみると、新潟県内企業による中国進出の件数は増加しているが、地域別では沿海地域への進

出は増え、東北部・その他内陸部に対する進出は減少している。

上海市への進出は1998年の10件から2010年の21件に拡大し、最も多かった。江蘇省は4件から12件、広東省は2件から9件、山東省は1件から6件、香港は5件から10件とそれぞれ拡大した。香港にはサービス業の進出が多いと思われる。遼寧省は13件から14件に、天津市は1件から2件にそれぞれ微増した。北京市は7件から5件に微減した。黒龍江省は4件から0件に急減し、その他の地域も9件から6件に減少した。

地域別のシェアをみると、地域間における県内企業の進出件数の割合はダイナミックに変化していることが確認できる。図4で示すように、県内企業の中国進出件数における東部沿海地域の割合は1998年の31%から2010年の46%に急拡大した。南部沿海地域も5%から13%へと堅調に増加した。それに対して東北地域は31%から17%に急速に縮小し、その他内陸部も16%から7%に減じた。北部沿海地域は16%前後を維持しながら横ばいに推移している。沿海部では人件費の高騰、土地価格の上昇、エネルギー供給の緊張などにより、競争力を失った労働集約産業は内陸部に移動すると主張する研究はあるが¹⁴、新潟県内企業の対中進出の分析に限り、そのような動きは見られなかった。

また、東部沿海地域、北部沿海地域と東北地域について、

¹³ 上記の地理区分は中国国务院発展研究センターによる区分法を使用している。（国务院発展研究センター、「地域の協調的発展の戦略と政策」、2005年7月）

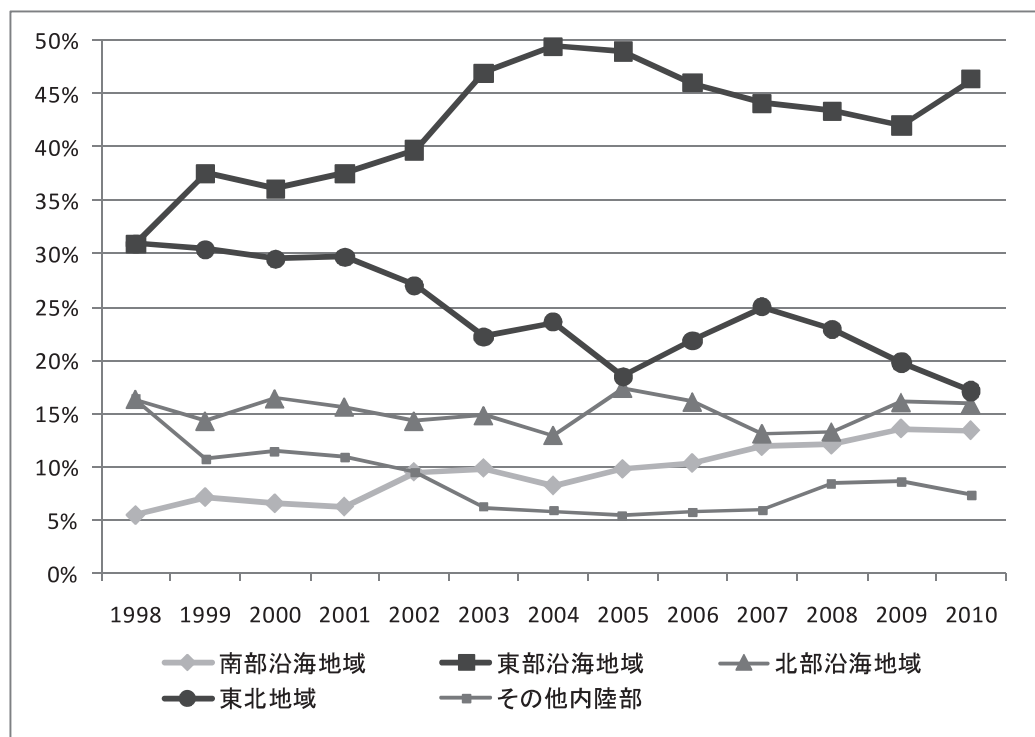
¹⁴ 関志雄、「国内版雁行的発展」で定着する「西高東低型成長」、中国経済新論ホームページ（<http://www.rieti.go.jp/users/china-tr/jp/110629kaikaku.htm>）、2011年7月3日アクセス。

表3 新潟県内企業の対中進出の地域・省別進出件数の変化

進出地域/年度	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
南部沿海地域	3	4	4	4	6	8	7	9	9	10	10	11	11
広東省	2	3	3	3	4	7	6	8	8	9	8	9	9
福建省	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2
海南省	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東部沿海地域	17	21	22	24	25	38	42	45	40	37	36	34	38
上海市	10	14	15	15	16	24	26	25	25	21	20	19	21
江蘇省	4	4	4	7	7	9	10	14	12	12	12	11	12
浙江省	3	3	3	2	2	5	6	6	3	4	4	4	5
北部沿海地域	9	8	10	10	9	12	11	16	14	11	11	13	13
北京市	7	6	6	6	6	7	6	6	5	5	5	5	5
天津市	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2	1	1	2
河北省	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
山東省	1	1	3	3	2	4	4	7	6	4	5	7	6
東北地域	17	17	18	19	17	18	20	17	19	21	19	16	14
遼寧省	13	12	12	13	12	13	17	15	17	19	18	16	14
吉林省	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
黒龍江省	4	5	6	6	5	5	3	2	2	2	1	0	0
その他内陸部	9	6	7	7	6	5	5	5	5	5	7	7	6
香港	5	4	3	5	6	11	11	11	11	8	8	10	10
合計	60	60	64	69	69	92	96	103	98	92	91	91	92

出所：図1に同じ。

図4 新潟県内企業による中国進出の地域別シェアの変化



出所：図1に同じ。

県内企業の進出件数は2005年前後をピークにして、それ以降は減少傾向に転じた。東部沿海地域への進出件数は2005年の45件から2010年の38件に、北部沿海地域は16件から13件に減少した。東北地域も2007年21件から2010年の14件に減じた。全体としても県内企業による対中進出は2005年の92件（香港除く、以下同じ）をピークにして、それ以降は減少傾向に入り、2010年には82件に縮小した。前節で述べた動きを合わせて考えると、2005年より新潟県内企業による対中進出の件数は減少しているが、ベトナムに対する進出が増え、両者の割合が変化している。

3. 新潟県内企業による対中進出の現状と現地拠点の経営状況

3-1. アンケート調査の概要

新潟県内の対中進出の現状及び課題を把握するために、県内企業に対するアンケート調査を実施した。調査期間は2010年6月22日～7月31日、各種資料や新聞記事などにより中国進出を行っていると思われる県内企業98社にアンケート調査票を郵送した。後に対象外と判明された13先を除いて、実際に回答を得たのは35社、回答率は41.2%であった。回答企業はすべて県内に本社を置いている企業である。回答企業の業種及び所在地は表4のとおりである。

3-2. 中国への進出時期

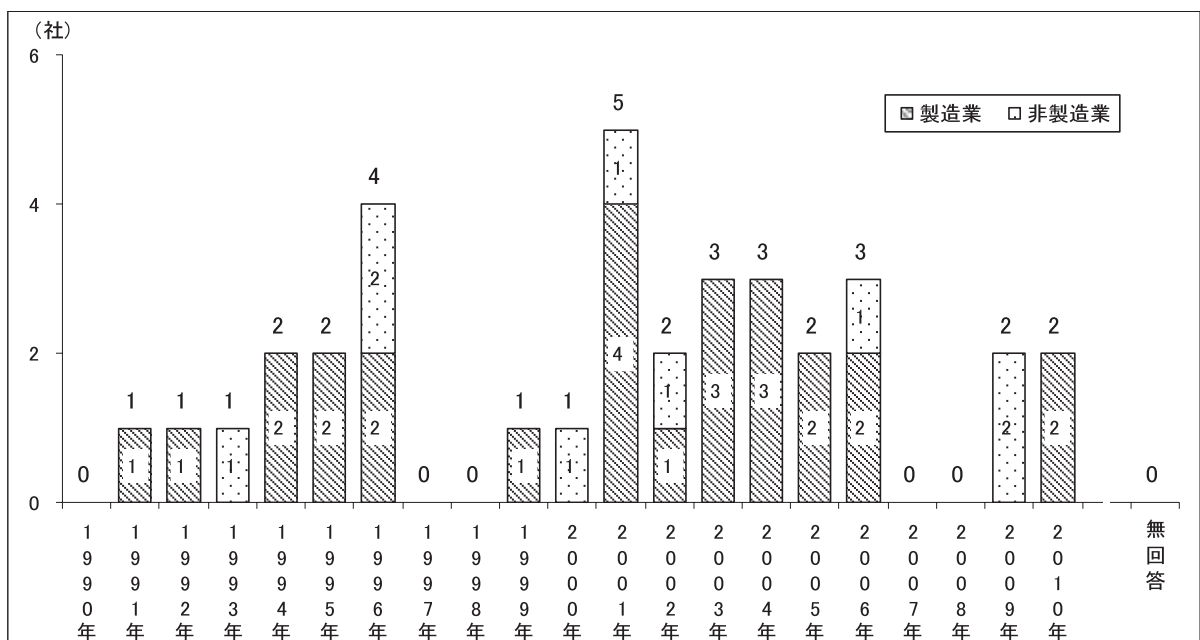
図5は回答した県内企業35社が中国へ進出した時期を示している。1992年に鄧小平の南巡講話による中国の市場経済導入政策を受け、県内企業の対中進出は順調に拡大した。

表4 アンケート調査回答企業の業種と地域分布

		回答企業数	
		企業数	割合 (%)
合計		35	100.0
業種別	製造業	26	74.3
	食料品・たばこ	1	2.9
	繊維製品・衣服	3	8.6
	化学	1	2.9
	非鉄金属	1	2.9
	金属製品	6	17.1
	一般機械	8	22.9
	電気機械	2	5.7
	輸送機械	1	2.9
	精密機械	1	2.9
	その他製造業	2	5.7
	非製造業	9	25.7
	運輸業	1	2.9
	卸売業	4	11.4
小売業	1	2.9	
その他非製造業	1	2.9	
飲食業	2	5.7	
地域別	新潟市	9	26.0
	長岡市	5	14.3
	三条市	6	17.1
	柏崎市	4	11.4
	新発田市	1	2.9
	小千谷市	1	2.9
	十日町市	1	2.9
	見附市	1	2.9
	燕市	2	5.7
	糸魚川市	3	8.6
	上越市	2	5.7

出所：新潟県内企業に対して実施したアンケート調査より

図5 中国へ進出した時期（有効回答数：35社）



出所：表4に同じ。

しかし、1990年代後半にアジア通貨危機が発生し、進出社数が激減した。その後、中国のWTO加盟に伴い、県内企業の対中進出が活発になったが、2000年代後半の世界金融危機の影響で再び激減した。近年、中国は金融危機から脱却して高度成長に復帰しており、県内企業の対中進出も徐々に回復している。以上の動きをみると、県内企業の中国進出は世界経済の動向と関連しており、中国国内の政策変化の影響も受けていると分かる。

3-3. 中国拠点の数と進出形態

中国における拠点の数を尋ねたところ、全体の8割に相当する27社が「1拠点」と回答した。次いで「2拠点」が5社、「3拠点」は0社、「4拠点」は1社、「5拠点以上」は2社であった。業種別にみると、製造業では複数の拠点を持っている企業は26社中2社にとどまったが、非製造業では9社中6社が複数の拠点を持っていた。

35社に対し、60拠点それぞれの進出形態（複数回答）を尋ねたところ、「独資」（100%日本側出資、以下同じ）が20拠点で最も多く、次いで「合弁」が15拠点、「事務所」が10拠点、「営業所」が3拠点の順であった。かつては規制などもあったため、「合弁」で進出する企業が多かったが、今回の調査では「独資」が「合弁」を上回った。業種別では、製造業（26社）の35拠点うち、約半数の17拠点が「独資」であったが、非製造業（9社）の25拠点では、「合弁」「事務所」が多くなっている（図6）。

中国拠点の役割について、「生産拠点」と回答した企業（複数回答）が20社で最も多く、全体の約6割を占めた。ほか「営業・販売拠点」と回答した企業は16社、「情報収集拠点」は13社、「仕入拠点」は6社、「物流拠点」は6社の順となっ

た。業種別にみると、製造業では「生産拠点」が最も多く、「営業・販売拠点」と共に、製造業の回答の約8割を占めた。非製造業では「情報収集拠点」が最も多く、以下「営業・販売拠点」、「仕入拠点」などが続いた。

3-4. 中国拠点の資金調達状況

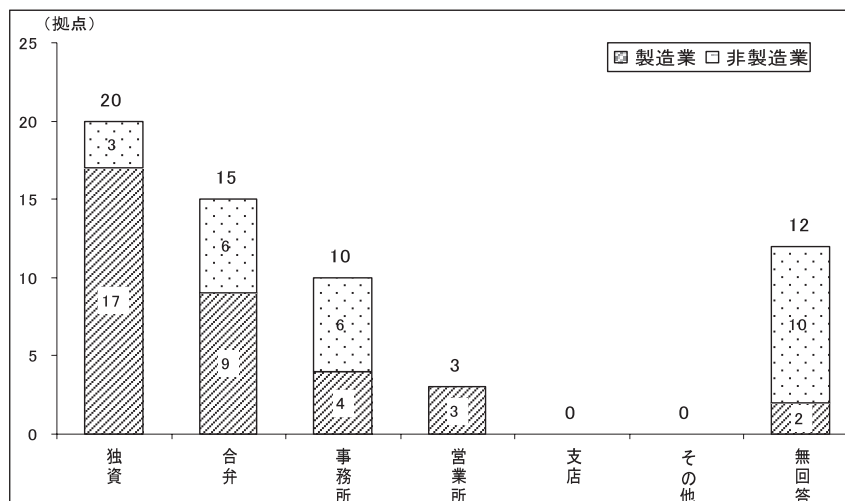
中国拠点の資金調達は進出時の初期投資資金、進出後の追加設備投資資金と経常的な運転資金3つに分けて調査した（複数回答）。

初期投資資金の調達先について、35社中33社が「本社・親会社」と回答した。初期投資は日本側の本社に依存していることが分かる。次いで「中国の金融機関」、「現地の日系金融機関」、「その他」がそれぞれ2社ずつであった。「中国の金融機関」と回答した2社は合弁で進出している企業であり、合弁先と取引している中国の金融機関からの資金調達とみられる。「その他」と回答した2先はいずれも製造業関連企業で、取引先や合弁先企業から資金提供を受けたとみられる。なお、「外資系金融機関」と回答した企業はなかった。

進出後の追加設備投資資金の調達先は「本社・親会社」と回答した企業が27社で最も多かった。以下「現地の日系金融機関」が5社、「中国の金融機関」が2社、「その他」が1社であった。進出時の初期投資資金の調達先と比べると、「現地の日系金融機関」と回答した企業が3先増えているものの、多くの企業は初期投資資金と同様に「本社・親会社」から資金調達をしている。

経常的な運転資金の調達先について、「本社・親会社」が24社で最も多く、以下「中国の金融機関」が6社、「現地の日系金融機関」が4社、「その他」が2社と続いた。

図6 進出形態（複数回答、有効回答数：35社）



出所：表4に同じ。

経常的な運転資金では、進出時の初期投資資金や設備等の追加投資資金と比べて、「中国の金融機関」から調達したと回答した企業が増えているが、合弁先を通じ融資を受けていると見られる（図7）。

多くの県内企業は中国進出に関連した資金調達を「本社・親会社」に依存しており、「現地の日系金融機関」や「中国の金融機関」を利用するケースは少ない。また、「中国の金融機関」から資金調達している非製造業の企業はなかった。

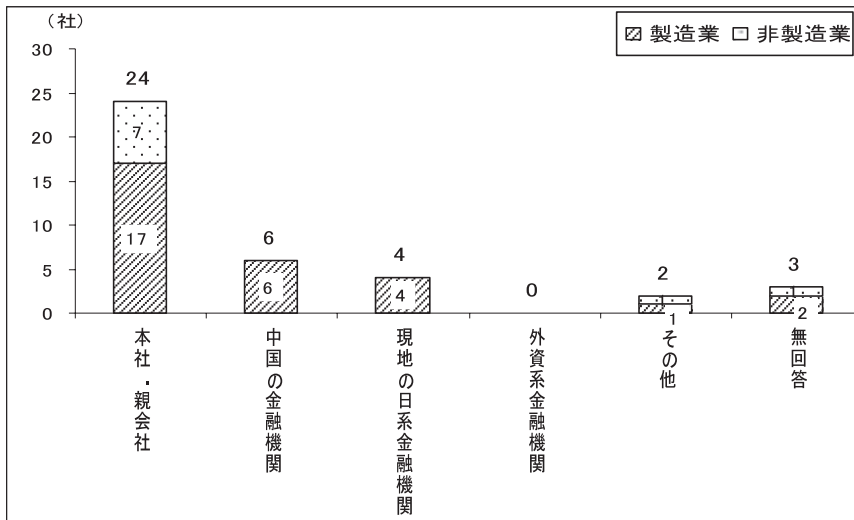
3-5. 中国拠点の調達・販売状況と競争相手

中国拠点の仕入先・原材料の調達先では、「現地の中国企業」からの調達が24社でトップとなり、次いで「日本から輸入」が19社、「現地の日系企業」が10社、「現地のアジ

ア系企業」が2社などと続いた。業種別にみると、製造業では「現地の中国企業」と「日本からの輸入」がそれぞれ26社中18社で最も多く、非製造業では10社中6社が「現地の中国企業」と回答した。付加価値の高い中核的な部品や材料を日本から調達し、その他の資材を現地から調達するという従来の構図から大きく変化していない（図8）。

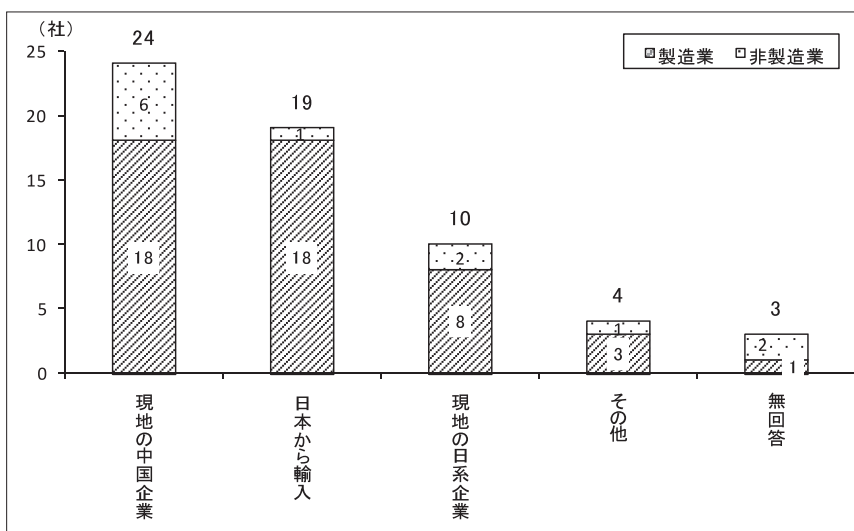
中国拠点の販売状況をみると、扱う商品・サービスのターゲットは「日本へ輸出」と回答した企業が25社、全体の7割を超えた。県内企業の中国拠点の販売先は日本国内市場に依存していることが分かる。「現地の日系企業」と回答した18社の企業はすべて製造業に属しており、日系企業同士の生産・販売ネットワークの重要性も確認できる。「現地の中国企業」と答えた企業は20社に達し、県内企業は中国国内市場の参入を積極的に取り組んでいることがうかが

図7 経常的な運転資金の調達先（複数回答、有効回答数：32社）



出所：表4に同じ。

図8 中国拠点の仕入・原材料調達先（複数回答、有効回答数：32社）



出所：表4に同じ。

える。なお、「現地（中国）の消費者」が8社にとどまった（図9）。

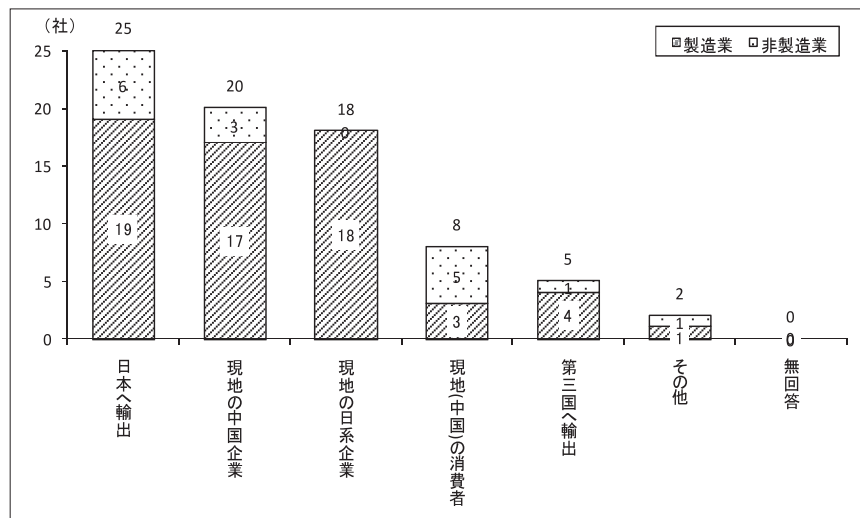
35社の中に生産拠点を持つ企業（20社）を対象に、出荷・納品先を尋ねたところ（複数回答）、「日本への輸出」が14社で最も多く、以下「現地の日系企業へ」が12社、「現地の中国企業へ」が8社、「日本以外へ輸出」が6社、「現地の日本・中国以外の企業へ」が1社と続いた。「日本へ輸出」、「現地の日系企業へ」、「現地の中国企業へ」が上位を占めており、出荷・納品先としては、組み立て後に日本の本社・親会社へ輸出する企業や、現地の日系企業に製品・部品を提供する企業が多いとみられる。

中国拠点の競合相手について、「現地の中国企業」と答えた企業は21社で最も多く、全体の6割を超えた。次に「日本国内の企業」が15社、「現地の日系企業」が14社、「アジアの企業」が8社、「欧米の企業」が7社と続いた。価格競争力が強いと思われる「現地の中国企業」が最大の競争相手となっており、厳しい競合環境にある様子がうかがえる。また、日本、中国、日中を除くアジア、欧米が世界的に競合している様子もうかがえる（図10）。

3-6. 中国拠点の売上・採算状況

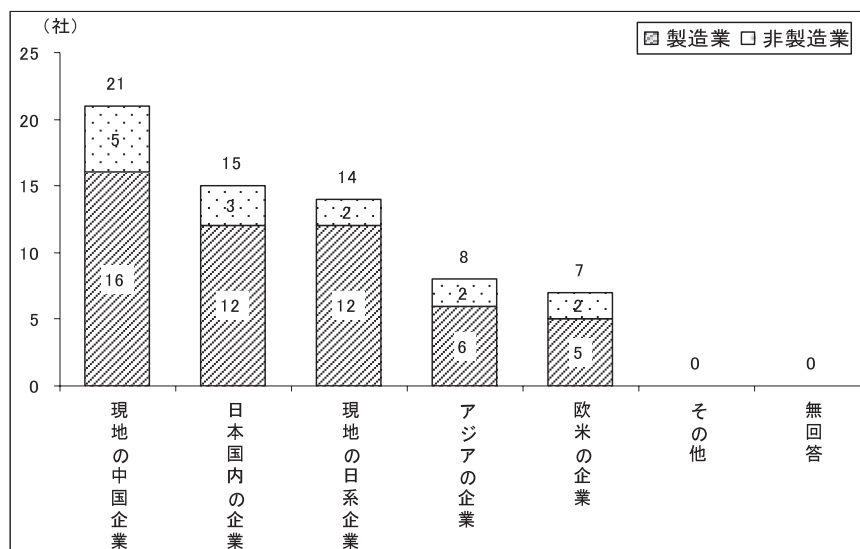
進出前の予想と比べて、現在の中国拠点の売上達成状況

図9 中国拠点が扱う商品・サービスのターゲット¹⁵（複数回答、有効回答数：35社）



出所：表4に同じ。

図10 中国拠点の競合相手（複数回答、有効回答数：35社）



出所：表4に同じ。

¹⁵ ターゲットの項目はアンケートの当初の設定より一部変更している。

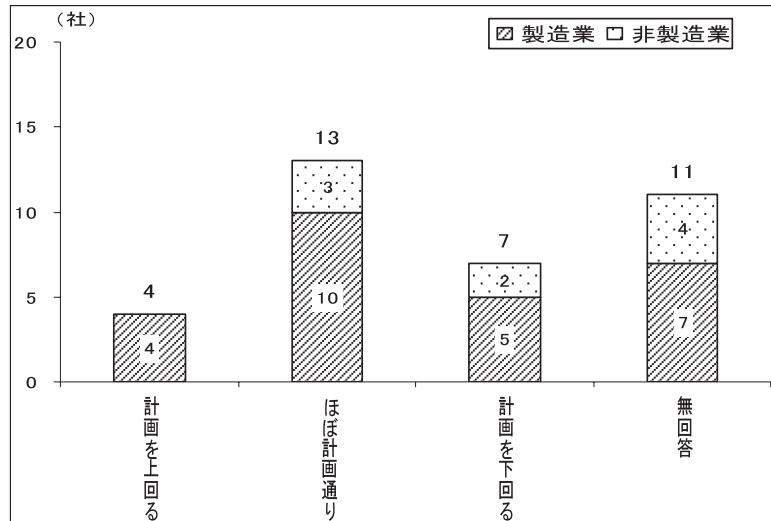
を聞いたところ（複数回答、有効回答数24社）、「計画を上回る」が4社、「ほぼ計画通り」が13社となった。両者合わせると17社の県内企業は中国拠点の売上状況に満足しており、有効回答数の7割を超えた。また、「計画を下回る」と回答した企業が7社あり、計画通りに進んでいない企業の様子もうかがえる。業種別にみると、製造業では、「ほぼ計画通り」の回答が最も多かった。「計画を上回る」と「計画を下回る」に回答が分かれ、回答での差がみられた。非製造業では「計画を上回る」企業はなかった（図11）。

また、3年前と比較していまの売上状況を尋ねたところ、「増加した」とする回答が35社中に18社と半数強を占めた。一方、3年前と比較して「ほぼ変わらない」は5社、「減少した」は4社にとどまった。

現在の売上高に占める中国拠点の割合を尋ねたところ、「5%未満」が12社で最も多く、次いで「5%～15%未満」が6社、「15%～25%」が5社であった。現状では、売上高に占める中国拠点の割合は小幅にとどまっている企業が多かった。業種別にみると、製造業での中国拠点の割合は5%未満（7社）が最も多かったが、中国拠点が半分以上を占め、主力となっている企業も2社あった。また、非製造業では、中国拠点の割合が15%以上を占める企業はなかった。ジェトロ「平成21年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」（2010年3月）と比較してみると、新潟県内企業における現在の売上高に占める中国拠点の割合は「25%未満」が高くなっており、県内企業の中国における海外生産比率は、全国の海外進出企業の海外生産比率よりも総じて低くなっている。

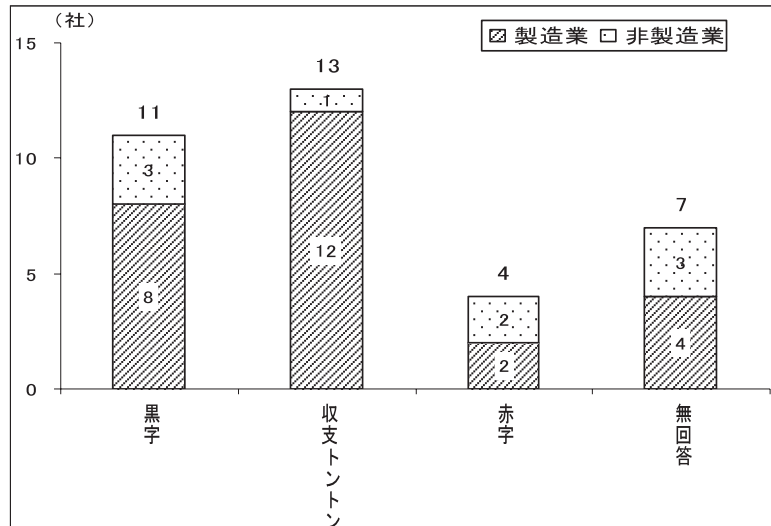
中国拠点の採算状況について、「収支トントン」と答えた企業は13社、「黒字」が11社、「赤字」が4社となり、採算面では黒字企業の回答数が赤字企業の回答数を上回った。業種別でみると、製造業では、「収支トントン」（12社）が最も多かったが、「黒字」は8社で「赤字」の2社を上回った。非製造業では、「黒字」が3社であったが、「赤字」も2社あった（図12）。

図11 進出前の予想売上計画との比較（有効回答数：24社）



出所：表4に同じ。

図12 中国拠点の採算状況（有効回答数：28社）



出所：表4に同じ。

3-7. 中国で事業を行う上での満足な点、不満な点

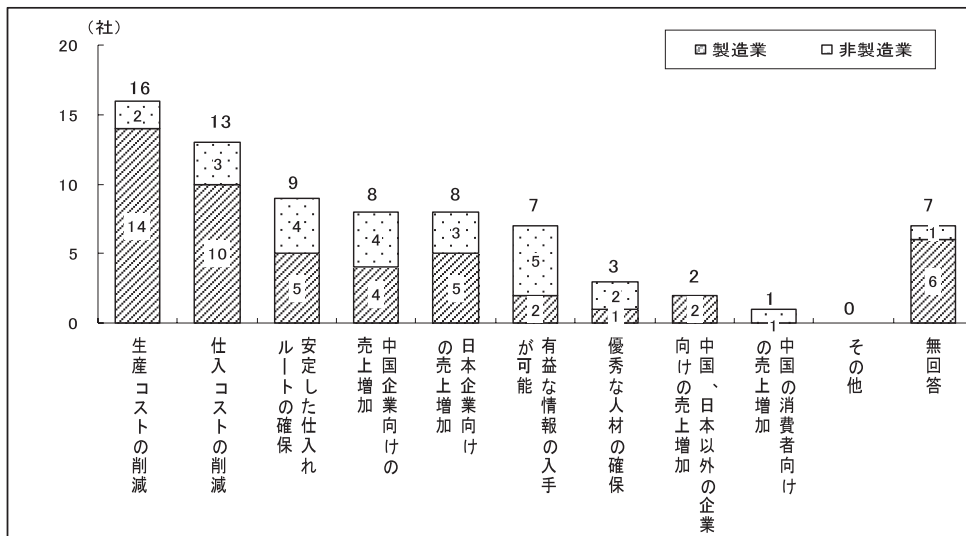
中国で事業を行う上で満足な点を尋ねたところ、「生産コストの削減」が16社で最も多く、有効回答数の約6割を占めた。次いで「仕入コストの削減」（13社）が続き、コスト削減に関する項目が上位を占めた。以下「安定した仕入れルートの確保」（9社）、「中国企業向けの売上増加」、「中国企業向けの売上増加」が共に8社で、「有益な情報の入手が可能」（7社）などが続いた。なお、「中国企業向けの売上増加」が6社に対し、「中国の消費者向けの売上増加」は1社（サービス業）にとどまっている。業種別にみると、製造業では「生産コストの削減」、「仕入コストの削減」とコスト削減の項目が多かったが、非製造業では「有益な情報の入手」や「安定した仕入れルートの確保」、「中国企業向

けの売上増加」などの回答が多かった（図13）。

中国で事業を行う上で不満な点について、「賃金水準の上昇」が17社で最も多く、以下「各種規制（外貨・工業規格等）」が13社、「税法・納税関連に不満」、「通関・貿易手続きが煩雑」がそれぞれ12社、「政情・治安への不安」、「法律の運用面に不満」がそれぞれ11社で続いた。ストライキの発生や中国政府による最低賃金の引き上げなどにより、県内企業にとって中国でビジネスを行ううえで「賃金水準の上昇」は大きなリスクとなりつつある。また、上位項目では、中央政府や現地政府に対する不満点が多く挙げられた（図14）。

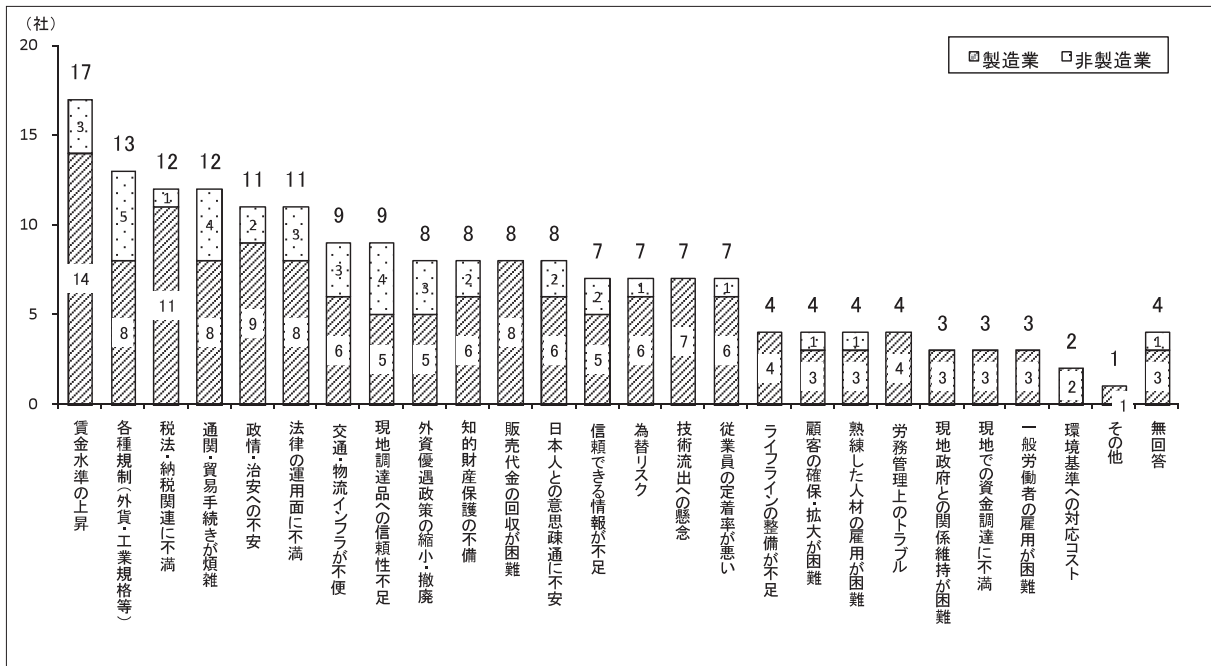
中国進出に対する総合的な満足度について（有効回答数：35社）、「満足」と「やや満足」が合計14社となり、全体の4割を占めた。「どちらとも言えない」が10社で、3割近くを占めた。「やや不満」と「不満」が合計11社となり、全体の3割強であった。中国進出に対する満足度には企業間でのばらつきがみられる。業種別にみると、製造業では、「満足」2社に対して「不満」2社、「やや満足」8社に対して「やや不満」8社と、満足、不満が拮抗している。非製造業では、「どちらとも言えない」が4社で最も多かったものの、「満足」3社、「やや満足」1社に対し、「やや

図13 中国で事業を行う上での満足な点（複数回答、有効回答数：28社）



出所：表4に同じ。

図14 中国で事業を行う上での不満な点（複数回答、有効回答数：31社）



出所：表4に同じ。

不満」1社、「不満」0社と、不満を感じている企業は少なかった。

将来の売上高に占める中国拠点の割合の予想について、「現状より上昇する」が16社、「現状なみ」が10社、「現状より低下する」が5社であった。回答企業35社の半数近くが現在よりも上昇すると回答しており、中国拠点での生産割合は今後ますます高まるとみられる。業種別にみると、製造業では「現状より上昇する」が12社、「現状並み」が9社、「現状より低下する」が3社であった。非製造業では「現状より上昇する」が4社、「現状並み」が1社、「現状より低下する」が2社であった。

むすびにかえて

本稿（上）は地方企業の対中進出の状況を把握するために、首都圏以外の地域に本社を置く地方企業を対象に、新潟県の事例を通じて検討した。県内企業の対中進出の関連データとアンケート調査の結果を整理し、中国展開の動向と中国拠点の経営状況を明らかにした。

1998年から2010年にかけて、新潟県内企業の海外進出社数は横ばいに推移したが、進出件数は125件から166件に増加したため、1社あたりの平均進出件数が増えた。中国進出件数は1998年の60件から2010年の92件に増加し、海外進出件数に占める割合は48.0%から55.4%に拡大した。しかし、2007年から中国のシェアは依然として圧倒的に大きいものの、減少傾向に転じて、アメリカとアセアン4カ国のシェアが上昇した。中国国内の地域別進出状況をみると、上海市への進出件数は2010年度で21件と最も多く、以下遼寧省14件、江蘇省12件が続いた。南部沿海地域、東部沿海地域、北部沿海地域への進出件数が増加しているが、東北地域と内陸地域への進出件数は減少している。

アンケート調査では、県内企業の中国進出の動向は世界経済の動きと中国国内の政策変化に関連している。中国に1拠点を持っている企業は回答社数の約8割を占めたが、2拠点以上の企業は少なかった。中国拠点の役割について「生産拠点」と回答した企業は全体の6割を占め、市場というより生産基地として中国を捉えている県内企業が多い。中国拠点の資金調達は主に日本国内の本社・親会社に依存しており、現地の日系金融機関や中国の金融機関を利用する県内企業は少ない。原材料・部品調達は付加価値の高い原材料や部品を日本から輸入し、その他の資材を現地から調達している企業が多い。取り扱う商品・サービスの

ターゲットは「日本への輸出」と答えた企業が7割を超え、販売先として日本国内の市場に大きく依存している。現地の中国企業による厳しい価格競争を受けているが、約7割の企業は売上について「ほぼ計画通り」または「計画を上回る」と回答し、採算面でも黒字企業の回答数が赤字企業の回答数を上回った。中国で事業を行う満足な点として「生産コストの削減」、「仕入れコストの削減」、「安定した仕入れルートの確保」がもっとも多く挙げられ、不満な点として「賃金水準の上昇」、「各種規制（外貨・工業規格等）」、「税法・納税関連に不満」が多かった。

本稿（下）は県内企業の中国進出の実態と課題に焦点を当て、企業進出に大きな影響を与える満足・不満足要因を詳細に分析する。県内企業に対して実施したヒアリング調査の結果を踏まえ、進出の決定要因、現地の体制、労務管理、現地政府への対応、中国国内市場への取り組み状況、リスク対応、今後の事業展開などの面から具体的に検討する。また、新潟県内企業の対中進出の動きと全国レベルの動きと比較し、新潟の事例検討を通じて地方企業の中国進出の特徴を分析し、その課題と対策を検討していきたい。

参考文献

- 葛西大樹・池田均「北海道企業の海外進出:中国進出の農水産加工企業を事例に」、『季刊北海学園大学経済論集』52(1)、2004年6月30日、pp.127-150
- 公益財団法人環日本海経済研究所（ERINA）「中国東北と新潟県の産業連携と相互地域発展」、2011年1月、pp.31-76
- 大城肇「創造的中小企業と海外直接投資－地方企業の海外展開方策－」、『琉球大学経済研究』(52)、1996年9月、pp.263-286
- 中小企業金融公庫総合研究所「中国に進出している中小企業における取引慣行上の問題点と対策」、『調査レポート』No.60、2005年3月25日、pp.1-7
- 日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部「平成22年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」、2011年3月、pp.2-12
- 穆堯芋「中国における産業国際競争力の変化について」、『北東アジア地域研究』、北東アジア学会、2010年10月、pp.33-45
- 黄嘉妮「友好姉妹都市交流の活用は対中投資の追い風となるか－日系地方企業の中国内陸部進出の可能性－」、『中国経済』、日本貿易振興機構（ジェトロ）、2010(1)、pp.2-9

(資料) アンケート調査票
環日本海経済研究所

県内企業の中国進出に関する
アンケート調査

貴社の概要についておたずねします。(担当者名・所属及び役職名は、記載内容の確認の連絡に限り使用します)

(貴社名)		(記入担当者名) ※	
(住所) 〒 — (TEL) — —		(所属及び役職名) ※	
(資本金) 億 百万円	(従業員数) ※臨時等含む 人 (※うち常時雇 人)		
(業種) 該当する業種番号 (複数業種の場合は最も売上高の割合の高いもの) に○を付けて下さい。			
【 製 造 業 】	1. 食品・たばこ	2. 繊維製品・衣服	3. 木材・木製品 (含む家具)
4. パルプ・紙製品	5. 窯業・土石	6. 化学	7. 石油・石炭製品
8. 鉄鋼	9. 非鉄金属	10. 金属製品	11. 一般機械
12. 電気機械	13. 輸送機械	14. 精密機械	15. その他製造業
【 非 製 造 業 】	16. 建設業	17. 情報通信業	18. 運輸業
19. 卸売業	20. 小売業	21. サービス業	22. その他非製造業

(中国の拠点) ※事務所、営業所等を含め、全ての拠点を記入して下さい

進出している中国の都市 進出時期	従業員数 ※臨時等含む	資本金 (自社持分 ※合併の場合)	進出形態 (1つに○を付けて下さい)
省 市 西暦 年 月	人	元・ドル (%)	独資・合併・事務所・営業所・支店 ・その他 ()
省 市 西暦 年 月	人	元・ドル (%)	独資・合併・事務所・営業所・支店 ・その他 ()
省 市 西暦 年 月	人	元・ドル (%)	独資・合併・事務所・営業所・支店 ・その他 ()
省 市 西暦 年 月	人	元・ドル (%)	独資・合併・事務所・営業所・支店 ・その他 ()

◆ 回答方法: 指示に従って該当の番号に○を付けるか、記入して下さい。

Q 1. 中国拠点に関する資金はどこから調達しましたか? [複数回答: 該当するもの全て]

進出時の 初期投資	1.	中国の金融機関	2.	現地の日系金融機関	3.	外資系金融機関
	4.	本社・親会社	5. その他 (具体的に)			
設備等の 追加投資	1.	中国の金融機関	2.	現地の日系金融機関	3.	外資系金融機関
	4.	本社・親会社	5. その他 (具体的に)			
経常的な 運転資金	1.	中国の金融機関	2.	現地の日系金融機関	3.	外資系金融機関
	4.	本社・親会社	5. その他 (具体的に)			

Q 2. 貴社の中国拠点の役割は何ですか？ [複数回答：該当するもの全て]

1.	生産拠点	2.	営業・販売拠点	3.	研究開発拠点
4.	情報収集拠点	5.	物流拠点	6.	仕入拠点
7.	その他（具体的に： _____）				

Q 3. 【生産拠点をお持ちの企業のみお答え下さい】 貴社の中国拠点は製品をどこへ出荷・納品していますか？

[複数回答：該当するもの全て] ▶それ以外の方はQ4へお進み下さい。

1.	現地の中国企業へ	2.	現地の日系企業へ	3.	現地の日本・中国以外の企業へ
4.	日本へ輸出	5.	日本以外へ輸出		
6.	その他（具体的に： _____）				

Q 4. 貴社の中国拠点が扱っている商品・サービスがターゲットとしている市場・顧客はどのような人や企業ですか？ [複数回答：該当するもの全て]

1.	現地（中国）の富裕層	2.	現地（中国）の一般消費者	3.	日本の消費者
4.	中国・日本以外の消費者	5.	現地の中国企業	6.	現地の日系企業
7.	現地の中国・日本以外の企業	8.	日本企業（輸出）	9.	中国・日本以外の企業（輸出）
10.	その他（具体的に： _____）				

Q 5. 貴社の中国拠点の競合相手となるのはどのような企業ですか？

[複数回答：該当するもの全て]

1.	現地の中国企業	2.	現地の日系企業	3.	日本国内の企業	4.	アジアの企業
5.	欧米の企業	6.	その他（具体的に： _____）				

Q 6. 貴社の中国拠点はどこから仕入や原材料調達を行っていますか？

[複数回答：該当するもの全て]

1.	現地の中国企業	2.	現地の日系企業	3.	現地のアジア系企業
4.	現地の欧米系企業	5.	日本から輸入	6.	日本以外の国から輸入
7.	その他（具体的に： _____）				

Q 7. 貴社の中国拠点の売上状況についてお尋ねします。 [各1つ選択]

※3年前との比較は、3年以上前に中国へ進出していた企業のみご回答下さい。

3年前と比べ	1.	増加した	2.	ほぼ変わらない	3.	減少した
進出前の予想計画と比べ	1.	計画を上回る	2.	ほぼ計画通り	3.	計画を下回る

Q 8. 貴社の中国拠点の採算状況についてお尋ねします。 [各1つ選択]

現在の採算状況	1.	黒字	2.	収支トントン	3.	赤字
進出前の予想計画と比べ	1.	計画を上回る	2.	ほぼ計画通り	3.	計画を下回る

Q 9. 貴社の売上高に占める中国拠点の割合は現在どれくらいですか？ [1つ選択]

1.	5%未満	2.	5%～15%未満	3.	15%～25%未満	4.	25%～35%未満
5.	35%～50%未満	6.	50%～75%未満	7.	75%以上		

Q10. 貴社の売上高に占める中国拠点の割合は将来どうなる見通しですか？ [1つ選択]

1.	現状より上昇する	2.	現状並み	3.	現状より低下する
----	----------	----	------	----	----------

Q11. 総合的に判断して中国進出に満足していますか？ [1つ選択]

1.	満足	2.	やや満足	3.	どちらとも言えない	4.	やや不満	5.	不満
----	----	----	------	----	-----------	----	------	----	----

Q12. 中国で事業を行う上で満足している点は何ですか？ [複数回答：該当するもの全て]

1.	生産コストの削減	2.	仕入コストの削減	3.	安定した仕入ルート確保
4.	中国の消費者向けの売上増加	5.	中国企業向けの売上増加	6.	日本企業向けの売上増加
7.	中国、日本以外の企業向けの売上増加	8.	優秀な人材の確保		
9.	有益な情報の入手が可能	10.	その他（具体的に： ）		

Q13. 中国で事業を行う上での不満な点は何ですか？ [複数回答：該当するもの全て]

1.	信頼できる情報が不足	2.	政情・治安への不安	3.	交通・物流インフラが不便
4.	ライフラインの整備が不足	5.	各種規制（外貨・工業規格等）	6.	現地政府との関係維持が困難
7.	外資優遇政策の縮小・撤廃	8.	法律の運用面に不満	9.	税法・納税関連に不満
10.	知的財産保護の不備	11.	環境基準への対応コスト	12.	為替リスク
13.	現地での資金調達に不満	14.	現地調達品への信頼性不足	15.	技術流出への懸念
16.	顧客の確保・拡大が困難	17.	販売代金の回収が困難	18.	通関・貿易手続きが煩雑
19.	賃金水準の上昇	20.	一般労働者の雇用が困難	21.	熟練した人材の雇用が困難
22.	従業員の定着率が悪い	23.	日本人との意思疎通に不安	24.	労務管理上のトラブル
25.	その他（具体的に： ）				

Q14. 将来における中国の拠点の数はどうなる見通しですか？ [1つ選択]

1.	増加	2.	不変	3.	減少	4.	撤退
----	----	----	----	----	----	----	----

Q15. 今後進出先として注目している都市や地域がございましたら、具体的にご記入下さい。

中国国内		中国以外	
------	--	------	--

Q16. 現在困っていること、行政への要望等をご自由に記入して下さい。

--

ご多忙のところ、アンケートにご協力頂き、誠にありがとうございました。本調査票は、返信用封筒に入れて、7月2日（金）までにご返送下さいますようお願い申し上げます。

The Actual Situation and Challenges for Expansion into China for Local Regional Firms: (Part One) The Niigata Prefecture Case Example

MU, Yaoqian

Research Fellow, Business Support Division and Research Division, ERINA

Summary

A great number of studies have been carried out centered around the expansion of the overseas operations of Japanese firms—including the "Survey on Overseas Business Activities" of the Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) and the "Survey on International Operations of Japanese Firms" of the Japan External Trade Organization (JETRO)—and analyses and research outcomes based on them also abound. In particular, detailed surveys have been carried out on expansion into China—which has been sustaining remarkable economic growth in recent years—and they have contributed greatly to the decision making of Japanese firms and the formulation of support measures by government and institutions. These surveys, however, taking firms throughout Japan as their subject, have identified the movement at the national-average level, but are not surveys that have specified regional firms which have their headquarters in the regions. The important thing—through specializing on regional firms which support regional economies and elucidating the actual situation and challenges for expansion into China—is to offer up commensurate resolution and support measures. In addition, it goes without saying that such analysis and policy proposals hold great meaning for local authorities and regional bodies supporting economies.

This paper, raising the case example of Niigata Prefecture, elucidates the actual situation of expansion into China for firms that have their headquarters in the region, and investigates the challenges and solutions thereof. Specifically: 1) along with organizing the macrodata on expansion into China by firms within Niigata Prefecture, and identifying the overall picture for expansion into China, I analyze the current situation for expansion into China obtained by means of a questionnaire survey; 2) I elucidate in detail and specifically the actual situation and challenges for expansion into China by means of fact-finding investigation; and 3) comparing the trends for expansion into China by firms within Niigata Prefecture with the trends for the country as a whole and analyzing the characteristic features of and challenges for regional firms in their expansion into China, I examine the commensurate solutions.

In this edition I address the initial challenges. First, defining the conceptual categories of regional firms, I elucidate their characteristic features and the key roles that they play in the regional economy. I overview also the support measures of local authorities and bodies for the overseas expansion of regional firms. Next, based on Niigata Prefecture's "Survey on the State of Niigata Prefecture's Imports and Exports and the State of Overseas Expansion", I organize the macrodata on expansion into China by firms within the prefecture from 1995 to 2009, examine such things as the number of expanding firms, the number of instances of expansion, the state of expansion broken down by country, and the changes in region of expansion within China, and ascertain the trends for expansion into China through time. Lastly, based on the results of a questionnaire conducted on firms within the prefecture, I carry out analysis of the management aspects—including the form of the expansion of the expanding firms, the procurement of raw materials, competitors, the procurement of funding, the state of sales and profits, and satisfactory and unsatisfactory matters—and explore the actual situation of expansion into China by firms within the prefecture.

[Translated by ERINA]

会議・視察報告

第12次5カ年計画期の天津市、遼寧省経済 —天津、瀋陽、大連、丹東視察報告—

ERINA 調査研究部研究員 朱永浩

2011年5～6月、中国の環渤海地域¹に位置する天津市と遼寧省（瀋陽、大連、丹東）を訪問した。今回の主な訪問目的は、ERINAと中国の地方行政・研究機関・大学側の協力関係の強化を図るとともに、現地視察や地元専門家との交流を通じて、両市・省の経済情勢、交通インフラ状況及び第12次5カ年計画期の地域経済施策のトレンドのヒアリングを行うことである。その調査結果を以下のとおり報告する。

高成長する天津市と遼寧省

第6回中国人口センサス主要データ公報²によれば、2010年11月現在、遼寧省と天津市の人口は、それぞれ4,374

万6,323人、1,293万8,224人に達し、いずれも都市化率が高い。両市・省は、日本企業の中国進出の重要拠点としての役割を担っているが、日系企業の大きなメリットとして、環渤海地域の主要港湾の天津港、大連港、營口港を有する点を挙げることができる。

2010年における天津市³の経済成長率は、中国各省・直轄市・自治区において首位を占めた。一人当たりGRP（域内総生産）は、全国平均の2倍以上の62,574元に達し、上海市と北京市に次ぐ全国第3位となった（2009年データ）。遼寧省の場合、天津市には及ばないものの、経済成長率と一人当たりGRPはいずれも全国平均水準を大きく上回っている（表1参照）。

表1 中国の各省・直轄市・自治区の経済成長率と一人当たりGRP

	経済成長率 (2010年、実質、%)	一人当たりGDP・GRP (2009年、名目、元)		経済成長率 (2010年、実質、%)	一人当たりGDP・GRP (2009年、名目、元)
天津市	17.4	62,574	寧夏回族自治区	13.4	21,777
重慶市	17.1	22,920	貴州省	12.8	10,309
海南省	15.8	19,254	黒龍江省	12.6	22,447
青海省	15.3	19,454	江蘇省	12.6	44,744
四川省	15.1	17,339	山東省	12.5	35,894
内モンゴル自治区	14.9	40,282	雲南省	12.3	13,539
湖北省	14.8	22,677	チベット自治区	12.3	15,295
安徽省	14.5	16,408	河北省	12.2	24,581
湖南省	14.5	20,428	河南省	12.2	20,597
陝西省	14.5	21,688	広東省	12.2	41,166
広西チワン族自治区	14.2	16,045	浙江省	11.8	44,641
遼寧省	14.1	35,239	甘粛省	11.7	12,872
江西省	14.0	17,335	新疆ウイグル自治区	10.6	19,942
山西省	13.9	21,522	北京市	10.2	70,452
福建省	13.8	33,840	上海市	9.9	78,989
吉林省	13.7	26,595	全国平均	10.3	29,762

(注) 香港、マカオ、台湾を除く。

(出所) 国家統計局『中国統計摘要』2011年版より作成

¹ 環渤海地域は、4省（遼寧省、河北省、山東省、山西省）、1自治区（内モンゴル自治区）、2直轄市（北京市、天津市）からなり、中国の東北地域、華北地域を結び、地理的に重要な位置にある。

² 中国国家統計局が2011年4月28日に公表した資料による。

³ 「天津市都市全体計画（2005～2020年）」によれば、天津市の中長期発展目標として、「環渤海地域経済の中心都市」、「中国北方経済中心のエコタウン」、「国際港湾・空港都市であり国内物流の中心、現代製造業及び研究開発基地」、「環渤海地域及び中国北方の金融、貿易、科学技術、情報の中心」、「歴史文化都市および観光都市」が挙げられている。

2011年3月14日、「中国国民経済・社会発展第12次5カ年（2011～15年）計画要綱」が全国人民代表大会で採択された。この計画要綱は計16編62章からなるが、「第18章 地域発展総合戦略の実施」の中に、天津市と遼寧省をめぐって「北京・天津・河北経済の一体化」や、「遼寧沿海経済帯」、「瀋陽経済区」などが重点開発地域に指定され、その動向が注目される。

不動産価格の高騰続く

中国の経済構造をめぐっては、「投資・輸出依存型」から「消費・内需主導型」への転換の重要性を言われて久しい。しかし、現実には、内需喚起の公共投資の多くは建設投資ラッシュに向かい、不動産価格高騰の要因になったとされる。今回まわった各地でも、不動産建設や、鉄道・道路の高速化など物流インフラ整備、市内交通の整備などの開発が急速に進んでいることを実感させられた。

約2年ぶりに訪れた天津市の中心部では、新しい高層ビルが多く建ち並び、見違えるような街なみに変わった。さらに、今回視察した「天津市規劃展覽館」（写真1）には、未来の街づくり計画が模型で展示され、そのスケールの大きさには圧倒される。

一方、現在の不動産価格はすでに一般市民の手の届かないレベルまで上昇しているようだ。そのため、中央政府や天津市政府は、2011年3月より一連の住宅価格抑制策（住宅購入制限、融資制限、取引税の引き上げなど）を打ち出している。その効果が一部表れ、新築住宅と中古住宅の平均取引価格は落ち着いてきている。しかし、「工業用地と不動産建設で周辺土地の価格を高められれば、地方政府は

写真1 天津市規劃展覽館の模型



土地売却による収入を増やせる」というサイクルが続く限り、「住宅建設、都市開発などの投資が第12次5カ年計画期も活発に行われるだろう」（市関係者）という意見も聞こえた。

遼寧省では、メインストリート・青年大街の道路沿いや地下鉄駅周辺地域、市南部の渾南新区などの瀋陽市内の開発、そして大連駅から北側の大連港までの大連市内開発が急ピッチで進んでいる。また、北朝鮮と隣接する国境都市・丹東市の不動産市場（写真2）も活性化し、遼寧省内の主要都市において不動産価格の上昇率は最も高いという。なお、北朝鮮情勢が丹東市の不動産相場に大きく影響しているが、今年に入ってから丹東と北朝鮮新義州を繋ぐ新鴨緑江大橋の着工（写真3）、黄金坪・威化島経済地帯の中朝共同開発⁴のニュースは、不動産業界にとって明るい材料となったようだ。

写真2 価格急上昇が続く不動産市場（丹東）



写真3 建設中の新鴨緑江大橋（丹東）



⁴ 北朝鮮は2011年6月6日、中朝国境を流れる鴨緑江の河口に位置する北朝鮮領中洲の「黄金坪」と「威化島」を経済地帯とし、まず黄金坪から中朝共同開発に乗り出すことを表明した。同8日には中国の陳徳銘商務相、北朝鮮の張成沢国防委員会副委員長が出席して着工式を開催した。

急ピッチで整備進む交通インフラ

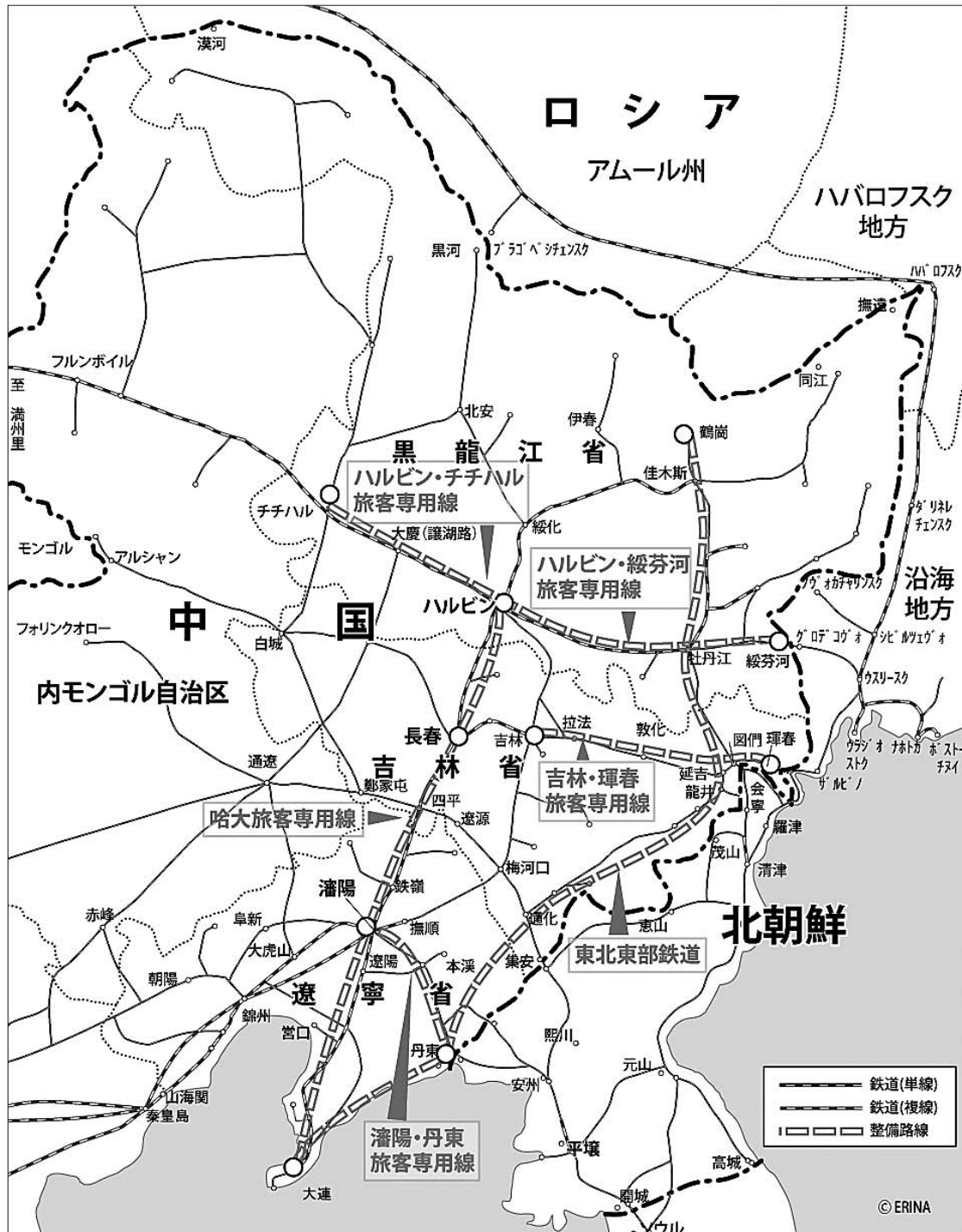
持続的な経済成長を支える要素として、交通インフラ整備が重要度を増している。近年の天津市と遼寧省においても、高速道路、旅客輸送専用鉄道、高速鉄道の大規模なインフラ整備が実施されている。

天津関連の交通インフラ関連では、天津～唐山～秦皇島沿海高速道路、北京～天津第2高速道路、京津高速鉄路（京

津城際鉄道）は、いずれも2008年に開通している。また、北京～天津～瀋陽の高速鉄道が2012年に開通する見通しだ。

遼寧省では、すでに開通した遼寧沿海道路（丹東～大連～錦州～葫蘆島、2009年完成）のほかに、丹東～通化、丹東～海城間などの高速道路、哈大旅客専用線、瀋陽～丹東間の旅客専用線、東北東部鉄道の建設も計画されている（図1参照）。

図1 中国東北地域における主な鉄道整備計画



(出所) ERINA作成。

中国のモータリゼーションの進展に伴い、都市部では交通渋滞が常態化している。瀋陽市の例を挙げると、2010年の1日当たり新車増加数は280台を超えており、道路や地下鉄などの公共交通の整備がモータリゼーションの進行に追いつかない状態である。2011年3月、瀋陽市を囲む環状3号線と4号線道路の建設が着工し、環状5号線と6号線の建設も計画され、すべてが完成すれば市内主要道路の交通渋滞が大幅に緩和できると期待される。

地下鉄の建設も急ピッチで進んでいる。2010年秋に瀋陽市で地下鉄1号線（写真4）が開業したのを皮切りに、1号線の東部への延伸と2号線第1期工事を進めており、4号線と10号線の第1期工事も2011年中に着手し、2020年までに11号線まで建設される計画である。

大連市では、高速軌道交通（軽軌）の輸送力アップや、地下鉄の建設（写真5）、公共路線バス専用レーン5本を設ける計画などが推進されている。また、天津市では、市中心部に「米」字型の地下鉄網を建設する計画がある。2011年6月に地下鉄2号線と9号線の試験運転が行われたことに続き、9月末には3号線の敷設を完了させ、さらに

5号、6号線の建設や、2号線を天津濱海国際空港まで延伸する計画もある。

現時点で見た課題

今回の調査では、目覚ましい経済成長が続いている天津市と遼寧省を訪ね、その経済概要及び交通インフラ整備状況を確認した。最後に、現地調査から見えてきた課題として、以下の3点を挙げておきたい。

第一に、人件費の高騰に加え工業用地の需給が逼迫し、大都市を中心に経済環境が大きく変化している。中国では、単純労働力に対する需要が大きいのにもかかわらず、供給側の高学歴化が進むという労働市場のミスマッチが全国的に見られる。天津市と遼寧省においても人件費が上昇し、各地をまわると求人広告（写真6）が目立っており、労働集約型産業の生産環境は厳しくなっている。

第二に、域内の港湾整備競争が加熱している。ここで大連市の事例を考えてみたい。大連市は、第12次5カ年計画期の重要な目標として「北東アジア国際海運センターの建設」（写真7）と「北東アジア地域の国際貿易ハブ」を掲

写真4 地下鉄1号線のホーム（瀋陽）



写真6 目立つ求人広告（瀋陽）



写真5 地下鉄の工事現場（大連）



写真7 北東アジア国際海運センターを目指す大連



げている。大連市内の北部に位置する「長興島臨海工業園」は、2010年に国家級経済開発区に格上げされ、また、市内の東北方向に立地する「大連花園口経済区」は、遼寧沿海経済帯（国家級開発戦略）の一つの拠点に数えられ、いずれも今後の発展が期待されている。

2011年5月12日に発表された「大連市第12次5カ年計画」の中で、具体的な港湾整備計画としては、「大窑湾（一島三湾）核心港区」、「旅順新港港区」、「双島湾港区」、「三十里堡港区」、「松木島港区」、「長興島港区」（写真8）、「登沙河港区」、「皮口港区」、「花園口港区」、「庄河港区」などの既存港湾ほかに、営口に隣接する「太平湾核心港区」と丹東に隣接する「栗子房核心港区」といった新たな港湾開発が示された。しかし、「太平湾核心港区」と「栗子房核心港区」の位置づけを考えれば、経済的な合理性というよりも、営口港、丹東港との競争関係の方が強く意識されている整備計画のように見える。

第三に、地域間の連携が欠けている。上述の加熱する港湾整備競争の問題にも関連するが、各地方政府内において環渤海地域内（または東北地域内）のほかの都市との連携を視野に入れて経済発展戦略を考える発想は薄いように感じる。環渤海地域に群を抜いた中核都市がない中で、各地

写真8 万邦集団の埠頭（大連長興島）



域の地理的、産業的特徴を生かした棲み分けができる段階で、地域間の実質的な連携と交流がより深まると考えられる。そういう意味で、近接する北京市や天津市、河北省で首都経済圏（経済一体化）を形成する計画が、中国第12次5カ年計画要綱に盛り込まれているが、これから実質的な連携を強化・加速する方向で進められて具現化することを期待したい。

図們江地域協力開発計画概要からみた中国の地域発展戦略の実態

ERINA 経済交流部・調査研究部研究員 穆堯芊

2010年4月、中国図們江地域協力開発計画概要（以下計画要綱）の現状と課題を調査するために、延辺朝鮮族自治州、長春と北京を訪れた。今回の訪問は、中国における地域発展戦略の実態調査の一環として、吉林省の事例を取り上げて実施した。中国政府は近年頻繁に地域発展戦略を打ち出しているが、その策定プロセス、実施手法、評価などについて必ずしも明らかにされていない。今回は各地域の大学・政府機関、シンクタンク、工業団地などを訪問し、計画概要の実態を調査して地域発展戦略への理解を深めることを目的とした。調査結果について別途論文としてまとめるが、先に視察報告を行いたい。

1. 計画概要の概要

計画概要は2009年8月に国務院に承認された発展戦略である。吉林省の地理的・経済的特徴が国に認められ、全国で唯一に認可された国境地域中心の発展戦略である。計画要綱では、長春市－吉林市－図們江地域（以下長吉図、図1参照）の開発が全国の「沿辺地域」（内陸国境沿い）の発展に有効なモデルを提供することが期待されている。計

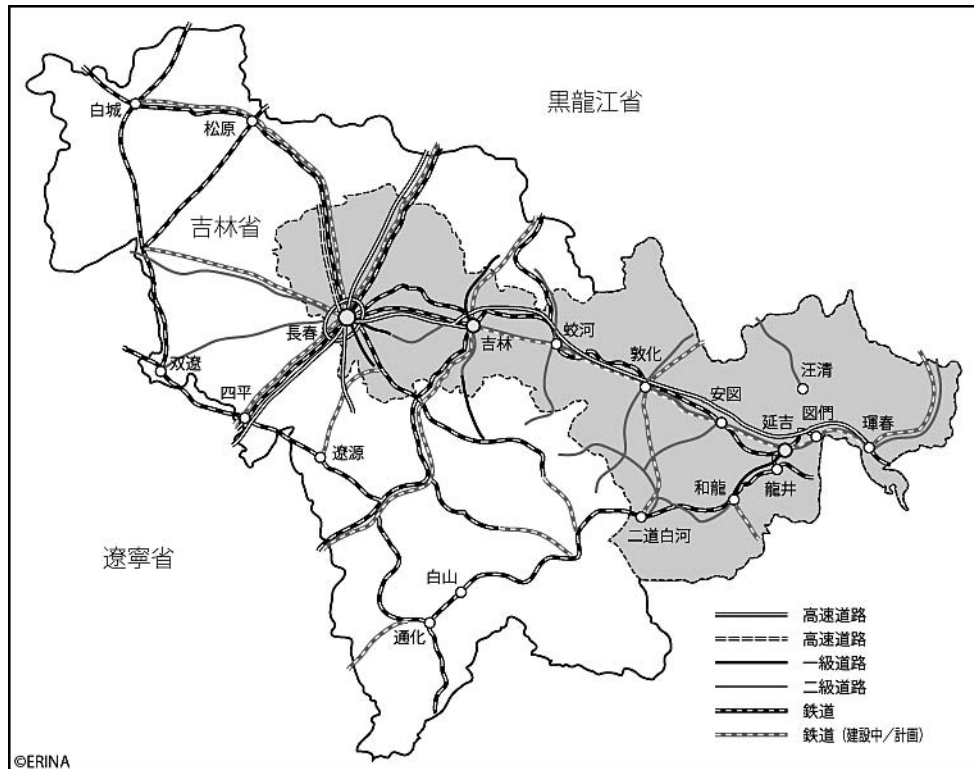
画要綱は2009年から2020年までとされており、産業振興、インフラ整備、制度改革、地域間協力の推進、国際協力の強化などが挙げられている。以下訪問の時間軸に従い、地域別で計画要綱の進展と課題を記述する。

2. 延辺朝鮮族自治州

延辺朝鮮族自治州では州政府所在地の延吉市及びロシア・北朝鮮と国境を接する琿春市を訪れ、現地の大学、政府機関、工業団地を訪問した。

延辺朝鮮族自治州の訪問では、計画要綱における「先行先試」（先に試み、先に行う）の進展が議論の中心となった。「先行先試」は近年中国の地域発展戦略に頻繁に出る言葉である。国は地域の発想を大事にし、地域から提言されたものについて既存の事例・法律はなくても先に試みることができる政策である。地域の試みがうまく行った場合はそれを全国に適用し、国全体の政策とする。計画要綱では、延辺州に対して沿辺地域の発展の方向性を模索し、国際開発協力の経験を積み、全国に先進事例を作る役割が期待されている。

図1 中国図們江地域協力開発計画網要の関連地域



出所：ERINA作成

「先行先試」をめぐる具体的な進展は下記のとおりである。まず北朝鮮の羅津港を經由して中国の東南沿海地域に石炭を輸送する「越境輸送」が実施された。中国政府は北朝鮮政府と協議し、関税徴収なしに荷物の越境輸送を実現した。次に中国・ロシア・北朝鮮三カ国の国境観光ツアーでは、到着地でビザを取得できる「現地ビザ」の制度を取り入れた。国境観光を中心に国内他地域の観光客の誘致に寄与している。また、投資活動をめぐる土地利用の問題について、より柔軟に対処できるよう中央政府に提言する発想も出された。最後に延辺州でも労働力不足の問題が顕在化しており、北朝鮮から労働力を導入する可能性も議論のテーマとなっている。

これらの試み・発想はいずれも全国に先駆けて打ち出されたものであり、延辺州の国際協力の進展に貢献していると評価できよう。今後延辺州の経済発展を促す決定的な方策が打ち出され、「先行先試」の政策が最大限に活用されるよう期待する。

3. 長春

長春市への訪問は吉林省政府の関連機関、大学を中心に行われた。吉林省は計画要綱が国務院に批准されたが、計画の実行は吉林省の主導で行われなければならないと認識している。政策目標としてまず長春市と吉林市の経済一体

化を推し進め、次に延辺朝鮮族自治州が国際地域協力に参加するための経済的基盤になることが指摘された。

図們江地域の国際開発協力をめぐり、中国政府は1992年に琿春市を国際協力対象地域に指定し、1999年に延辺州に拡大し、2009年の計画要綱にはさらに長春市と吉林市を取り入れた。吉林省の2大都市、経済規模の半分以上をカバーする地域に開発戦略が形成されることは吉林省の経済発展に大きな意味を持つに違いない。

中国政府は近年、地域発展における中心都市の役割の重要性を認識するようになった。沿辺地域のみならず、吉林省の中心都市を取り入れて沿辺地域と内陸地域の経済関係を緊密化させようとしている。そのために長春市と吉林市の都市・産業・物流・情報機能をより一層強化し、長吉一体化を重要な政策課題として取り組んでいる。

計画要綱を支える具体的な投資プロジェクトについて吉林省政府は網羅的に公表していない。実施段階に入っているものもあれば計画段階にとどまっているものもあり、一概には公表できないと思われる。今後外資系企業にも参入できるように積極的に情報発信を行う必要があると考えられる。

4. 北京

北京では地域発展戦略の策定に参加する大学の先生やシンクタンクを訪問した。地域にとらわれず全国の視点から

みた地域発展戦略について意見交換を行い、計画要綱についても議論した。

中国ではいま地域発展戦略の策定ブームになっている。将来的にはほぼすべての省に中央政府認可の発展戦略が誕生する可能性もある。ただ、発展戦略は具体的な経済政策とは別なものである。地域発展戦略は地域発展の方向性を示すもので、個別な案件に対して国から具体的な財政政策などを規定するものではない。開発戦略の実施も国ではなく、主に地域が担当し、国が支援する形で行われる。したがって計画要綱の実施と成果も吉林省の人々の知恵を努力に依存している。「先行先試」についても地域からの提言があってはじめて国に検討される。

地域発展戦略の策定に国の専門家が関与している。現地の専門家と一緒に現地調査を行い、地域経済の特徴を理解したうえで地域発展戦略の作成に参加する。地域発展戦略の内容の構成について地域によって異なるが、全国にお

る当該地域の重要性、発展目標、地域経済・産業発展の促進、国内他地域との連携強化、国際協力の推進、実施体制・支援政策・監査監督体制などが盛り込まれている。地域経済の特徴に重点を置きながら、国全体の経済政策も反映している。文書の表現として難しい理論と数字を避け、読みやすく、他の人に伝えやすいように工夫されている。

5. まとめ

延辺朝鮮族自治州は国境を接している地理的な優位を活かし、国際協力を促進して地域の経済成長を促している。吉林省政府は地域開発における中心都市の役割を重視し、長春市と吉林市の一体化を推し進めている。北京は個別な地域開発計画より、国全体の視点から発展戦略の方向性を重要視している。また、地域発展戦略の策定テクニックにも長けている。三者はそれぞれの立場があり、計画要綱に対する注力点も違うが、緊密に連携を取りながら計画を実施していくことを期待する。

初夏の北東アジア研究交流および調査出張報告

― 曲阜、満州里、ハルビン、綏芬河、ウスリースク、ウラジオストク ―

ERINA 調査研究部長・主任研究員 三村光弘

2011年6月8日～22日の間、中国・山東省の済南、曲阜、内モンゴル自治区の満州里、黒龍江省のハルビン、綏芬河、ロシア・沿海州のウスリースク、ウラジオストクを訪問する機会があった。済南では宿舎と会議場所の往復に滞在のほぼすべてを費やしたので、今回は、それ以外の街でいくつか目についた点についてご報告したい。

孔子の故郷は重要な観光資源

今回、会議のエクスカージョンで孔子の故郷である曲阜市を訪れた。中国で孔子がどのように取り扱われているの

か、大変興味があった。曲阜市は、中国の歴史遺産保護制度である「国家歴史文化名城」ができた1982年に第一次対象として選ばれたほか、94年にはユネスコの世界遺産にも指定されている。その他、国家観光局が指定する5A級（最高級）の観光地にも指定されており、重要な観光資源として認識されている。

東アジアの文化に多大な影響を与え、中国の歴代王朝から厚遇された儒教の創始者の故郷なので、荘厳さを想像したのだが、実際に行ってみると観光地化されており、かなり商業化されていた。孔子の一族がまつられている孔林は

写真1 曲阜の旧市街は中国に66ある5A級観光地のひとつ



(出所) 筆者撮影

写真2 記念撮影をする観光客



(出所) 筆者撮影

写真3 商業化も日本に習う



(出所) 筆者撮影

全くの観光地というわけではなく、林の中に歴代の直系、傍系の人々の墓が散在し、高野山の金剛峯寺の奥の院のような雰囲気であった。だが、さまざまな人の墓がある高野山とは異なり、林の中の墓がすべて一族のもの、というのが宗族意識によってまとまっている中国の文化を象徴しているように感じた。

写真4 市内のマトリョーシカ広場



(出所) 筆者撮影

写真5 国境を越えて入ってくる貨物列車



(出所) 筆者撮影

中国最大の陸路国境、満州里

次に訪問したのは内モンゴル自治区の満州里市であった。満州里市は全市人口約16万人（内蒙古年鑑2010）で、市域には郊外も含むため、市内の人口は約10万人強である。1901年の東清鉄道の開通により、清国側の最初の駅として作られたのが満州里駅であった。以後、鉄道運輸を中心に街は発展していき、1992年3月には沿辺（国境地域）開放都市の第一陣として指定された。中国とロシア、欧州東部との貿易の約6割が満州里を通過し、中国最大の陸路交易が行われる街と言われている。

満州里では現在、主に鉄道による貨物の輸出入のほか、ロシアからの観光、買い物客の受け入れやロシア国境の雰囲気を楽しむ国内外の観光客による観光などが主な産業となっている。写真4は市内の「マトリョーシカ広場」にある巨大なマトリョーシカを模した建物で、この付近で国境を接している中国、モンゴル、ロシアの女性の姿が3面に描かれており、建物自体はロシア料理店となっている。広場には小さなマトリョーシカのほか、十二支の像もあり、ロシア風情と中国風情がまぜこぜになっている興味深い場

写真6 市内の広場でくつろぐロシア人観光客



(出所) 筆者撮影

写真7 ロシア人向けの商店



(出所) 筆者撮影

所であった。

市内中心から約8キロ北西には、鉄道が国境を越える場所があり、そこに写真5のような大きなアーチ状の建造物「国門」がある。満州里駅と隣のロシア・ザバイカリスク駅の間は広軌が2本、標準軌1本の計3本の線路でつながっており、長大編成の貨物列車が行き来している。この「国門」は国境線とロシア側の「国門」そしてザバイカリスクの街並みが見えるので重要な観光地となっており、一般観光客の入場料は80元（約1,000円）もする。国門の線路を跨ぐ部分は展示スペースとなっており、国境を訪れた中国の指導者の現地指導の写真などが飾られている。国門の西側には、これまでの国門の模型（現在の国門は五代目の国門）が展示され、観光客が写真撮影をしていた。

市内にはロシア人向けにロシア語で表示した商店やレストランも多い。また、ロシア人を主な対象とした日用雑貨の商店もあちこちで見ることができた。ロシア人観光客は市内の雰囲気に溶け込んでおり、風景の一部になっている。じろじろ見る人はいない。筆者のようにロシア人と中国人が渾然一体となった様を物珍しげに見ているのは、中国国内から来たとおぼしき観光客だけだった。

市内のロシアレストランは、故郷の味を求めるロシア人観光客とロシアの香りを求める中国人観光客が入り交っていた。中国人観光客にとっては、歌にあわせて踊っているロシア人観光客そのものが国境を感じさせる観光の対象となっているようだ。境界に存在することを十二分に生かして商売の種にするたくましい商魂を目にすることができた。

第4回東北アジア地域発展国際フォーラム

ハルビンでは6月14日～15日に開かれた第4回東北アジア地域発展国際フォーラムに参加した。同フォーラムはハルビン商談会の関連行事として、黒龍江省人民政府が中国社会科学院と共催し、黒龍江省社会科学院が運営を行う国際会議である。14日に全体会議、15日に分科会とハルビン商談会の見学があった。全体会議は、中国社会科学院や各国の公館、黒龍江省や近隣のロシアの地方政府の代表などが発表を行い、討論は行わない昔ながらの中国式会議であった。分科会は、中ロ、日中、中韓蒙の3つの分科会に別れ、発表と討論を行う方式で行われた。筆者は日中分科会に参加し、発表した。黒龍江省社会科学院には日本語を解する研究員が多いため、同分科会では発言と討論はすべて日本語で行われた。

分科会終了後、ハルビン商談会を見学した。筆者は北朝鮮の研究を行っているため、今回は北朝鮮企業の出展を中心に調査を行った。今回の商談会には北朝鮮から、朝鮮郵

写真8 第4回東北アジア地域発展国際フォーラムで発言する日本代表



(出所) 筆者撮影

写真9 ハルビン商談会に出展する北朝鮮企業



(出所) 筆者撮影

写真10 北朝鮮企業に展示されていた鉱石の粉末



(出所) 筆者撮影

票（切手）社、朝鮮ハイテク技術開発センター、朝鮮高麗心清会社、朝鮮平壤貿易会社、朝鮮健康合作会社、朝鮮大成山貿易会社、朝鮮国際展覧社、朝鮮三日浦貿易会社、朝鮮長生貿易会社、朝鮮仙景貿易会社の出展が確認できた。写真10は、朝鮮仙景貿易会社が展示していた鉱石の粉末である。

朝鮮仙景貿易会社の業務案内には、各種の非鉄金属鉱物

粉の輸出と燃料油の輸入が業務として書かれており、次のような開発案件のリストが記載されていた。

1. 石炭、6,000カロリー以上、灰分14%
2. 磁鉄鉱、埋蔵量3,000万トン、平均含量23%、開発条件は露天掘り
3. チタン鉄鉱 (FeTiO_3)、埋蔵量8,000万トン、平均品位 TiO_2 、5～6%、 Fe_2O_4 、18～20%、開発条件は露天掘り
4. チタン鉄鉱 (FeTiO_3)、埋蔵量3,000万トン、平均品位 TiO_2 、7%、開発条件は露天掘り
5. 蛭石、埋蔵量5,000万トン、開発条件は露天掘り
6. 金紅石 (TiO_2)、埋蔵量300万トン、開発条件は露天掘り

2011年に入って北朝鮮が鉱物資源の輸出に積極的になっているという報道がある中、ハルビン商談会においても鉱物資源開発への投資を募集しようとする動きがあることが確認された。

20世紀初頭に栄えた国際都市、綏芬河

ハルビンでの日程を終え、ロシアが1897年に清国領内に建設した東清鉄道の一部となる鉄道を利用して、ロシア国境の綏芬河へと向かった。綏芬河は東清鉄道の開通とともに、ロシアの鉄道附属地となった。1921年には付属地の行政権が中国側に戻され、1926年には綏芬河市が設置された。当時は人口が20万を超え、国境都市として賑わった。現在は、常住総人口が56,670人、流動人口を含めると10万人ほど（綏芬河市ホームページ）と、最盛期の半分ほどの人口である。

綏芬河では、綏芬河総合保税區を訪問し、総合保税區的機能と魅力、将来性についての説明を受けた。綏芬河の100年以上にわたる隣国との交流の歴史は、国際政治に翻弄される歴史でもあったはずだが、同時に綏芬河にとって生きる糧を得るための試行錯誤の歴史だったのである。市内の市場や商店でのロシア人観光客やバイヤーへの周到かつ丁寧な対応から、綏芬河の人々がロシアとの経済交流にかける覚悟を感じた。

綏芬河は東清鉄道の開通によりロシアと鉄道でつながっていたが、1980年代に入り、道路でも連結されるようになった。写真11はロシアとの国境線である。写真左側の道幅が狭くなっているところが国境から各5メートルの緩衝地帯への入口で、中央の建物はロシアの国境警備隊が使用している建物である。綏芬河と国境の向こう側のポグラニチニ（グロデコボ）との間は1日に鉄道が2往復、バスが30往

復（うちウスリースク行き4便、ウラジオストク行き1便を含む）運行されている。

筆者も綏芬河の国際バスターミナルから、朝8時50分発のウスリースク行き国際バスに乗車した。このバスは、中国籍の車両で、牡丹江からやってくる。一時は担ぎ屋貿易が大変盛んだったこの路線、荷物の制限が厳しく、無料で運んでもらえるのは一人あたり15キロのみ、それ以上30キロまでは1キロあたり4元（約50円）の追加料金が必要だ。筆者の荷物は22キロだったので、7キロオーバー、28元（約350円）の追加料金を払って荷物をバスのトランクスペースに搭載すべく預けた。

バスは定刻の8時50分少し前に到着し、9時02分に綏芬河のバスターミナルを出発した。中国側の国境には9時15分着。トランクに預けた荷物を持って税関検査と出国審査を受ける。中国側の税関検査はX線検査機に荷物を通すだけ、出国審査は1人あたり30秒～40秒ほどで終わる。ある程度の規模の国境や空港ならどこでもそうだが、中国の出入国関連手続は迅速だ。

9時40分に中国側の国境を出発し、写真11の国境線を越

写真11 ロシアとの国境線



(出所) 筆者撮影

写真12 ロシアに向かう国際バス



(出所) 筆者撮影

え、ロシア側に入るとすぐに国境警備隊のチェックポイントがあり、乗車してきた係官にパスポートを提示する。チェック後、ロシア側の出入国手続を行う場所までは10分程度耕作されていない原野の中を走る。ロシアとの時差は3時間。現地時間12時53分にロシア側の税関の建物に到着。またバスのトランクから荷物を引き出し、まず入国審査、次に税関検査を受ける。ロシア側の入国審査はパスポート自体が偽造されていないかどうかを見極めるために1分、それからおもむろに端末機を操作して手続を行うが、1人あたり最低でも4分はかかる。中国の6倍ほどだ。そのため、窓口は3レーンあり、中国の2レーンよりも多いが、待ち時間は長い。税関検査は、税金がかかるような大きな荷物を持っていないければX線検査機に荷物を通すだけで終了する。入国審査に時間がかかるので、全員の検査が終わるまで出発できず、手続で若干のトラブルがあった乗客がいたため、ロシアの税関を出発したのは14時17分だった。途中、ポグラニチニまでの乗客を降ろしてから一部非舗装部分があるものの、それなりに整備された道をウスリースクまで一気に駆け抜ける。途中、道路の拡幅工事を行っている箇所が多く、徐行運転が続いた。北朝鮮にせよ、ベトナムにせよ、中国と周辺諸国の国境地方では、中国側のインフラが整備され、物流量が増え、その後隣国のインフラが数年から10年ほど遅れて整備されるというのがおきまりのパターンのようなのだ。ウスリースクのバスターミナルには、16時13分に到着。近い割には検査に時間のかかった4時間

写真13 国際バスの時刻表

国际客运站发车运行时刻表(夏令时)		
班次	发车时间	到站
9001	5:50	俄城
9002	6:10	俄城
9003	6:30	俄城
9004	6:50	俄城
9005	7:10	俄城
9006	7:30	俄城
9007	7:50	俄城
9008	8:10	俄城
9009	8:30	俄城
9010	8:50	高麗東(牡丹江)
9011	9:10	俄城
9012	9:30	俄城
9013	9:50	俄城
9014	10:05	俄城
9015	10:25	俄城
9016	10:45	俄城
9017	11:05	俄城
9018	11:25	俄城
9019	11:45	俄城
9020	12:05	俄城
9021	12:25	俄城
9022	12:40	高麗東(牡丹江)
9023	13:00	俄城
9024	13:20	俄城
9025	13:40	俄城
9026	14:00	俄城
9027	14:20	俄城
9028	14:40	俄城
9029	15:00	俄城
9030	15:20	俄城

(出所) 筆者撮影

の旅は終わった。

ウスリースクの中国市場

ウスリースクには、3つの中国人が大きく関与する市場が存在する。一番大きいのが小売り機能と卸売り機能が同居する(場内での場所は別々)中国市場。中国市場とは、主に中国から輸入された商品を扱う市場で、市場の中のスペースを個人(ほとんどが中国人)が借りて営業するスタイルのものである。次に青果の卸売市場、最後に建材市場である。

中国市場は、ウスリースクの街はずれにあり、昼に開いている小売り機能中心の場所(中国語では昼間に開いている市場ということで「白市」と卸売り機能中心の場所(中国語では夜開いている市場と言うことで「夜市」)に分かれている。前者は衣料品、日用雑貨、カー用品、玩具、自転車、家電製品など幅広い軽工業製品と食料品を中心に取り扱っている。後者は食品は取り扱わず、衣料品や日用雑貨を中心にした品揃えだ。

「夜市」はその名の通り、午後10時から翌日の未明まで

写真14 ウスリースクの中国市場に隣接する倉庫



(出所) 筆者撮影

写真15 ウスリースクの野菜の卸売市場



(出所) 筆者撮影

写真16 コンテナでできた「夜市」の店舗



(出所) 筆者撮影

写真17 「綏芬河商貿城」の外観



(出所) 筆者撮影

が開店時間で、開店5分前になると一斉に店の開店準備が始まる。開店の30分前ころからウラジオストク、ナホトカなど沿海地方の各都市から仕入れの業者が集まってくる。「白市」では中国人の店主が接客することも多いが、「夜市」では、必ずロシア人の店員を1名以上雇用することが条件となっている。そのため、ロシア人の比率が「白市」よりも高い。夜市の中にある「綏芬河商貿城」はコンテナではなく、建物の中の販売台を賃貸するかたちとなっている。

青果の卸売市場はウスリースクの郊外にあり、中国から運ばれてきた青果類の流通の拠点となっている。主に山東省から運ばれてきたトマトやパプリカ、タマネギ、キャベツなどが流通していた。

建材市場は中国市場の近くにあり、照明器具や家具、タイル、水道の蛇口やシャワーヘッド、衛生陶器など、家の内装に必要なものがひとそろう売られている。店で働いているのは、前2つの市場よりもロシア人が多く（所有関係まではインタビューできなかった）、見た目には中国色がうすい。

ウスリースクには、市場のほか、中国人が経営する中華

料理レストランが市場の中だけでなく、市内のあちこちにある。大規模なレストランはなく、ほとんどが個人経営とおぼしい「食堂」レベルのものだ。客層を見ると、場所にもよるが住宅地の中にあるレストランだとロシア人が6割程度、中国人が4割弱といった感じだった。料理はほとんどが東北家庭料理で、味は数軒回った感想では、それほど外れではなかったと思う。

建設ラッシュで交通渋滞の激しいウラジオストク

ウスリースクを出発し、ウラジオストクへ向かった。距離は約100キロ、快調にいけば1時間半ほどで到着する距離だ。しかし、来年にAPEC会合開催を控えるウラジオストクは道路や橋といったインフラ整備の真っ最中。空港のあるアルチョム市を過ぎ、ウラジオストク市内に近づくと道路の拡幅工事現場の脇を仮設の道路で進んでいく。結局、フトラヤレーチカのバスターミナルまでの所要時間は2時間10分だった。バスターミナルは街の北はずれにあるので、市内のホテルまでタクシーに乗る。正式のタクシーが見当たらないので、目をこらして探していると、目の前の車から「タクシー？」と声がかかった。白タクなのだが、ロシアではよくある一般市民が突然タクシー運転手になるというパターンのようなのだ。20代前半の気のいい男性が運転していたので、乗り込む。市内のホテルまで600ルーブル（約2,300円）。バス代が600円ほどだったので、すごく高い気がするが荷物もあるので仕方がない。ホテルに近づくとつれて渋滞がひどくなる。交通麻痺と言ってもよい状況で全く車が流れない場所もある。結局、アムール湾沿いのホテルに着いたのは1時間半後だった。

市内を歩いても写真18のように、歩道を掘り返して工事を行っていたり、舗装の改修工事を行っていたりするところが多かった。APECの会合までにインフラ整備が間に合う

写真18 ウラジオストク市内ではあちこちで工事が



(出所) 筆者撮影

のか、という気もするが、会合終了後もずっとこの地で生活する人々にとっては、自分たちの街の環境が改善される

ことが重要で、会議参加者がきれいな街並みを楽しむことができるかどうかにはそれほど関心がないのかもしれない。

第14回Global Economic Analysis年次大会 世界的な課題の統制：気候変動、貿易、金融、開発

ERINA 調査研究部・経済交流部主任研究員 Sh. エンクバヤル

第14回global economic analysis年次大会が、2011年6月16日～18日、イタリアのヴェネツィアCa' Foscari 大学 San Giobbe キャンパスで開かれた。会議は、Fondazione Eni Enrico Mattei, Purdue 大学Center for Global Trade Analysis, Ca' Foscari大 学、Euro-Mediterranean Centre for Climate Change、International Center for Climate Governance、Center for Thematic Environmental Networksによって開催された。この年次大会は、世界経済問題の定量分析を行うエコノミスト同士の意見交換の促進を目的とし、とりわけ応用一般均衡モデル、データ、応用に重きを置いている。今年も、貿易、金融、開発など世界的な課題の統制がテーマであった。世界各国から250名以上の専門家が参加した。

会議では、3つの全体会議と47のテーマ別セッションが一堂に行われた。全体会議では、市場と金融、気候変動、発展、開発、貧困に焦点が当てられた。全体会議の発言者の1人は、未だに古い制度に助成金を出している中国経済の非効率性について指摘した。また、国務院発展研究中心のLi Shantong 博士とHe Jianwu博士によれば、経済体制と成長の違いにより、国内の各省間におけるエネルギー消費量と炭素排出量には大きな差異があるという。2008年のGDP当りの炭素排出量が最も高い省は、最も低い省の6倍であった。2020年までの国内の排出削減目標義務を達成するために、中国政府は市場を基盤とした手段の活用と、国内炭素取引プログラムの導入を予定している。このプログラムは、省別の一人当たりの炭素排出量（一人当たりの

原則）または歴史的（累積）な省別の炭素排出量（グランドファーザー・プリンシプル）に基づく割当量配分（排出割当）の導入を見込んでいる。国務院発展研究中心が開発した多地域型の計算可能な一般均衡モデルに基づく分析によれば、エネルギー資源に恵まれて原単位が高い西部の各省は、相対的に開発の進んだ省と比較して、いずれの場合も福利厚生損失がより高くなる傾向にあることが示された。それにも関わらず、一人当たりの原則に基づいた割当量配分は、グランドファーザー・プリンシプルに基づくものよりも公平である。

その他に、世界銀行アフリカ地域のチーフエコノミスト、Devarajan Shanta博士が「CGEモデルは貧困を終息させられるか」という興味深い発表を行った。博士は、貧困は70年代と今日では変わらず、むしろアフリカでは増加しているという都合の悪い事実を強調し、貧困は市場と政府の失策であると述べた。市場の失敗は、比較的修正が容易であるが、政府の失敗はより深刻であるという。しかし、CGEモデルは政治的な市場の失敗を解決することができるかもしれない。

今回の会議は、参加者同士が知識を得て意見交換を行い、ネットワークの幅を広げるための良い機会であった。第15回年次大会は、2012年6月27日～29日に、スイスのジュネーブで行われる。会議のテーマは、「世界の貿易と持続可能な開発に向けた新しい課題」である。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

全体会議の様子（筆者撮影）



休憩時間（筆者撮影）



鉄鋼および冶金産業における中小企業の技術協力の可能性を探るための 新潟県チームのモンゴル訪問

ERINA 調査研究部・経済交流部主任研究員 Sh. エンクバヤル

モンゴルの全国冶金および機械工学協会（NAMMME）の招請で、在新潟モンゴル名誉総領事である中山輝也氏を団長とする調査団が2011年7月4日～7月10日、モンゴルを訪問した。今回の訪問は、新潟とモンゴル間の金属及び冶金産業における中小企業による技術協力の可能性を調査するためのものであり、昨年のモンゴルの金属および冶金産業の中小企業の再生と技術革新のための専門的、科学技術的支援の提供を検討することを目的とした泉田新潟県知事を団長とする新潟ビジネス代表団のモンゴル訪問時における同協会の訪問要請に応えたものであった。この専門家チームは、日本の金属および冶金工業のエンジニアおよび専門家で構成されている。具体的には、新潟県対外科学技術交流協会副理事長の小熊修徳氏、株式会社ダイヤモンド取締役の長谷川信氏、佐藤技術事務所長の佐藤久一氏、財新潟県国際交流協会企画管理係長の八幡祐介氏、バックフォースモンゴリア合同会社（LLC）代表であり、モンゴルにおける新潟県ビジネスコーディネータのM.トゥルガット氏が通訳を行いつつ代表団をサポートした。

同チームは、B. シャグダルモンゴル金属・機械工業ナショナル協会副会長やB. エルデネバットモンゴル科学技術大学機械学校長、モンゴル農業科学院科学技術書記であるG.ガントゥルガ教授、その他機械工学や機械工業を専門とする数多くのNAMMMEのメンバーたちと何度も議論を行った。NAMMMEは2010年2月に設立され、50以上の加盟企業、機関がある。

同チームは、モンゴル鉱物資源・エネルギー省（MMRE）、駐モンゴル日本国大使館、日本国際協力機構（JICA）モンゴル事務所、MMRE重工業政策局長のバトクー氏等を訪問した。バトクー氏には、鉱業は急速に発展しており、モンゴル政府の政策は「責任ある採鉱活動」（responsible mining）と付加価値のある生産に重点を置いていること、モンゴル政府はこれらの分野に対する海外直接投資と民間投資を推奨しており、歳入源泉を鉱業からインフラ開発へと移しつつあることなどをご教示いただいた。氏は、モンゴルが技術革新において日本との協力には大きな関心を持っており、同チームの金属および冶金工業における中小企業の技術面での再生と発展へのアドバイスはモンゴルにとって重要な財産になると強調した。

同チームは、ウランバートルとダルハン、エルデネットの各市の鉄鋼および金属製品を生産する多くの中小規模の

工場を訪問した。訪問した工場の設備の多くはモンゴルが旧社会主義諸国から専門的、科学技術的支援を受けながら産業における製造能力を急速に拡大した1970～80年代に導入されたものであった。しかしながら、ほとんどすべての中小企業が1990年代初めに開始された経済の（資本主義への）移行により立ちゆかなくなってしまい、その多くが閉鎖された。生き残ることができた中小企業は、技術革新をまかなう財政力に欠けていたために、工場に設置され、現存するほとんどの設備は時代遅れになり、現在必要とされる技術的条件を満たしていない。例外的に、ノログ合同会社（LLC）は自社の補修、維持プラントですべての機械類や備品のメンテナンスを行ってきた。この設備は1970年に旧チェコスロバキアの支援で作られ、1985年と90年にそれぞれドイツとチェコスロバキアの専門的、科学技術的支援で改修を行った。このプラントは予備の部品を製造し、軽工業や食品、皮革加工、羊毛加工、鉱業、エネルギー産業で必要とされる様々な機械や設備を修理している。しかし、現在のところ、このプラントの利用率は能力の10～15%に過ぎない。

とはいえ、ウランバートルのメガスチール製造合同会社（LLC）やエルデネットのモンゴルと米国の合弁であるエルミン合同会社（LLC）、日本の投資によるサンコ・セイキ社、モンシバサキ社などの多くの鉄鋼、金属製品を製造する中小工場が国内や外国の投資家によって設立されている。

メガスチール製造合同会社は1998年に大型で重量のある製品の製造を得意とする鉄板とパイプのメーカーとして設立され、現在60名の従業員がいる。この会社はオユトルゴイ金鋼鉍プロジェクト開発業者からシャフト2向けの鉄製構造物の受注を得ることに成功している。シャフト1向け

写真1 ノログ合同会社にて



（出所）筆者撮影

写真2 オユトルゴイ銅鉱シャフト2向けにメガスチール製造合同会社が製造した可搬式鉄製構造物



(出所) メガスチール社提供

の同様の構造物はカナダから輸入された。このモンゴル記号会社が開発したこの構造物（写真2）の長所の一つに、分解して次のシャフトに持って行けるという機動性がある。この会社はこのような構造物の開発は世界で初めてであり、それ以前の構造物はシャフトの運営終了とともに地下に放棄されていたという。

エルミン合同会社は1997年に操業を開始した。モンゴル最大の銅、モリブデン鉱山であるエルデネット鉱山から出る鉱滓や低品位の尾鉱から99.999%の純度を持つ陰極銅を

写真3 エルミン社の銅線製造ライン



(出所) 筆者撮影

精錬している。2008年からエルミン社はモンゴルでは輸入するしかなかった様々な直径の被覆銅線を生産しはじめた。このような製品は将来的には日本を含む世界市場に輸出することができるであろう。

さらに注目すべきことに、モンゴルでは近代的な産業技術の発展や、特に鉄鋼および機械産業における総合的な研究開発に従事する人材の育成が問題になっている。エンジニアや産業分野でのプロフェッショナルを育成する大学で使われている機器や機械類はほとんどが時代遅れである。それゆえ、しっかりとした教育が行えるよう大学に近代的な機械や設備を装備することは喫緊の問題として提起される。この点で、柏崎市にある新潟工科大学とモンゴル科学技術大学との間で行われることになった相互交流である「2+2学術交流制度」は、モンゴルの学生が日本のような先進工業国で学ぶことのできるよい機会ではないかと思う。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

北東アジア動向分析

中国

2011年第1四半期の中国経済、高い成長率を維持

国家統計局の発表によれば、2011年第1四半期のGDPは前年同期比9.7%増の9兆6,311億元に達した。政府が当初に設定した目標（8%）を大きく上回り、高い経済成長率を維持している。消費者物価指数が上昇し、インフレ警戒感が強まっている。

工業生産の動向をみると、2011年1～5月期の一定規模以上の工業企業（本業の年間売上2,000万元以上）の付加価値増加率は前年同期比14.0%増となった。5月は同13.3%増、増加率は4月より0.1ポイント下回った。うち国有及び国有持株企業は同8.9%増、集団企業は同9.5%増、株式企業は同15.2%増、外資系企業は同9.5%増となり、全体で高い増加率を達成した。業種別でみると重工業は同13.5%増、軽工業は同12.9%増となった。

1～5月期の固定資産投資額（農村家計を含まない）は前年同期比25.8%増の9兆255億元となった。うち、第1次産業の固定資産投資額は同15.6%増、第2次産業は同26.3%増、第3次産業は25.9%増となった。業種別では電力・熱力生産と供給は同5.0%増、石油と天然ガス採掘は同2.2%増、鉄道輸送は同18.3%増となった。中央政府主管のプロジェクトは同0.3%増の5,670億元、地方政府主管は同28.0%増の8兆4,584億元となり、地方政府による固定資産投資額は全体の9割を超え、急速に拡大した。

個人消費の動向を示す1～5月期の社会消費品小売総額は7兆1,268億元、前年同期比16.6%増となった。5月は同16.9%増、増加率は4月より0.2ポイント下回った。うち、小売業が1兆3,057億元（同16.9%増）、飲食業が1,640億元（同17.1%増）となった。一定規模以上の小売業等関連企業（本業の年間売上2,000万元以上の卸企業、500万元以上の小売企業、200万元以上の飲食・ホテル企業）による社会消費品小売総額は同22.7%増の6,787億元となり、全体の約5割を占めた。

1～5月期の消費者物価指数（CPI）上昇率は前年同期比プラス5.2%となり、インフレ懸念が高まっている。5月は同プラス5.5%となり、うち都市部は同プラス5.3%、農村部は同プラス6.0%となった。製品別でみると、食品価格は同プラス11.7%、非食品価格は同プラス2.9%となり、生活に密接に関係している食品の価格が急激に上昇している。ほかに居住は同プラス6.1%、医療保健及び個人用品

は同プラス3.2%、煙草・酒及び関連製品は同プラス2.6%、衣類は同プラス1.8%となった。

1～5月期の貿易額は前年同期比27.4%増の1兆4,018億ドルとなった。輸出は同25.5%増の7,124億ドル、輸入は同29.4%増の6,894億ドル、輸出入とも大きく増加した。貿易収支の黒字額は230億ドルとなり、前年同期比34%減と大幅に縮小した。外資導入状況については、1～5月期の新規認可件数（銀行・証券業除く）は前年比9.4%増の1万543件で、対中直接投資額（実行ベース）は同23.4%増の480億ドルだった。国・地域別では香港からの投資が314.2億ドルと最も多く、全体の65.4%を占めた。次に台湾、日本、シンガポール、アメリカ、韓国、イギリス、ドイツ、フランス、オランダが続いている。上記10カ国・地域の直接投資額は全体の91.3%を占めた。

地方政府の債務問題と融資プラットフォームの実態

国家審計署（会計検査院に相当）は6月27日、全国地方政府の債務状況についての調査結果（審計結果公告2011年第35号）を公表し、地方政府の負債状況の実態を明らかにした。それによると、2010年末現在、地方政府による債務総額は10兆7,175億元に達し、GDPの27%に相当する。地方債務は主に都市機能整備、交通インフラ整備、土地の購入、科学教育の推進・文化・衛生福祉事業・住宅、農林水利施設整備などに向けられている。

地方政府の債務は、地方政府の責任の重さにより直接返済責任関連債務、連帯保証責任関連債務と救済責任関連債務3つに分けられる。2010年末現在、地方政府が直接返済責任を負う負債額は6兆7,110億元、全体の62.6%を占めた。連帯保証責任関連債務は2兆3,370億元（同21.8%）、救済責任関連債務は1兆6,696億元（同15.6%）となった。地方債務総額と地方総合財政力（一般予算収入、交付税関連収入、国有土地使用権移譲収入、予算外収入の合計額）の割合を示す負債率は70.5%であった。

地方政府の債務額における地方融資プラットフォームによる債務は4兆9,711億元と最も高く、全体の46%を占めた。地方融資プラットフォームは地方政府及び関連部署・機関が財政支出、土地、株式などの資産を注入して設立し、政府が指定または委託した公益性・準公益性のある事業の融資、投資、建設、運営を担当し、独立した法人格を持つ経済セクターである。2010年末現在、地方融資プラットフォームの数は6,576社に達し、うち省レベルは165社、市レベル

は1,648社、県レベルは4,763社となった。地方融資プラットフォームの数は急拡大しているが、その管理・監督が十分と言えず、返済能力不足などの問題が顕在化している。

地方債務の危険性及び中国経済への影響については、様々な議論が出されている、今後の動向を見守っていきいたい。

(ERINA調査研究部研究員 穆克芋)

	単位	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年1-5月
実質GDP成長率	%	10.0	10.1	11.3	12.7	14.2	9.6	9.2	10.3	9.7*
工業総生産伸び率 (付加価値額)	%	17.0	16.7	16.4	16.6	18.5	12.9	11.0	15.7	14.0
固定資産投資伸び率	%	27.7	26.6	26.0	23.9	24.8	25.9	30.0	23.8	25.8
社会消費品小売総額伸び率	%	9.1	13.3	14.9	15.8	18.2	22.7	15.5	18.3	16.6
消費価格上昇率	%	1.2	3.9	1.8	1.5	4.8	5.9	▲ 0.7	3.3	5.2
輸出入収支	億ドル	255	321	1,020	1,775	2,644	2,981	1,957	1,831	230
輸出伸び率	%	34.6	35.4	28.4	27.2	26.0	17.2	▲ 16.0	31.3	25.5
輸入伸び率	%	39.8	36.0	17.6	19.9	20.8	18.5	▲ 11.2	38.7	29.4
直接投資額伸び率 (実行ベース)	%	1.4	13.3	▲ 0.5	4.5	18.7	23.5	▲ 2.6	17.4	23.4
外貨準備高	億ドル	4,033	6,099	8,189	10,663	15,282	19,460	23,992	28,473	※30,447

(注) 前年比・前年同期比。

工業生産は、一定規模以上の工業企業のみを対象とする。2011年1月には、一定規模以上の工業企業の最低基準をこれまでの本業の年間売上高500万元から2,000万元に引き上げた。

2011年1月以降、固定資産投資は500万元以上の投資プロジェクトを統計の対象とするが、農村家計を含まない。

外貨準備高は各年末、月末の数値。

2006年以降の直接投資には、銀行・証券業を除く。

2011年1-5月の固定資産投資伸び率は農村家計を含まない。

※2011年第1四半期の値。

(出所) 『中国統計摘要』2011年版、中国国家统计局、中国商務部、国家外匯管理局等の資料より作成。

ロシア

経済成長が加速か？

ロシアの第1四半期の経済成長率は対前年同期比で4.1%となり、2010年からの水準を維持している。引き続き輸出が好調であるほか、国内消費も堅調に推移している。

第1四半期の輸出は1,441億ドル（経常収支ベース）に達したが、これは2008年第3四半期に記録した1,368億ドルを超え、過去最大である。背景には、資源価格の高騰などがある。ロシア産原油価格の指標銘柄である「ウラル」の価格は1バレルあたり107ドル（1-5月平均）と、前年同期を約4割上回る水準となった。さらに、これはロシア政府の2011年経済見通しの前提となっている価格（81ドル）よりも3割以上高い。

小売売上高は、第1四半期が対前年同期比5.0%増、その後4月、5月にそれぞれ同5.6%増、同5.5%増となり、増加傾向にある。他方、実質可処分所得は低い伸びから減少へと転じている。経済発展省の分析によれば¹、小売売上高の上昇は、貯蓄性向の低下（消費性向の上昇）と消費者金融の拡大によってもたらされている。このことは、消費構造にも反映されていて、食料品売上高は1～5月において1.0%しか増加（対前年同期比）しなかったのに、非食料品は9.5%（同）も増加している。

原油などの輸出の増加は国家財政を潤す。2011年の連邦予算は赤字を見込んでいたが、1～5月の実績は3,562億ルーブルの黒字を計上した²。さらにロシア連邦政府は、国内の石油製品の供給不足や価格高騰への対応として、5月1日から原油及び石油製品の輸出関税を引き上げた。6月1日に成立した補正予算では、年間歳入が当初予算の8.8兆ルーブルから10.3兆ルーブルに引き上げられ、財政赤字は1.8兆ルーブルから0.7兆ルーブルへと大幅に圧縮されることとなった。

今後、年末の下院選挙、来春の大統領選挙に向けて、歳出圧力が高まる時期に入る。実際の歳出拡大は限定的でも、潤沢な財政資金への期待だけで投資・消費が刺激され、

2011年の経済成長率が政府見通しの4.2%を上回る可能性は高いと考える。その場合には、副作用としてインフレ率が2年ぶりに二桁に戻る恐れがある。

日本の自動車メーカーの動き

最近相次いでいる自動車メーカーの極東進出に関する話題について、各種報道等を整理しておきたい。

まず先陣を切ったのはトヨタである。3月1日付プレスリリースで、三井物産及びロシア自動車メーカーの「ソルレス」社との協力により、ウラジオストクでランドクルーザープラドを組み立てる計画を発表した。2012年春から、当面月産1,000台のペースで生産する。

それ以外の各社のケースは、正式発表ではなく、報道が先行している。その中でも比較的、内容が明確なのが、いすゞのプロジェクトである。同社は既にタタルスタン共和国のエラブガ市において、「ソルレス」社との合弁でトラック生産を行っているが、これをウラジオストクの同社工場に移管する計画である³。

また、ロシア連邦経済発展省は、「6月21日にマツダとの間で沿海地方での自動車生産に関する合意書に調印した」と発表した⁴。生産台数は年間25～5万台とされている。他方、同社では、単独進出か合弁かについてはまだ決めていない⁵としており、計画はあまり具体化していない模様だ。

このほかに以前から取りざたされているのが日産車の生産である。日産・ルノー連合は、ロシア最大の自動車メーカー「アフトバズ」社を買収する方向で調整しており、買収後は極東での生産も検討するとされる⁶。ただし、ルノー関係者は、極東での生産プロジェクトの優先順位は必ずしも高くなく、具体化する時期は不明だとしている⁷。

さて、トヨタは2005年に日本の自動車メーカーとして初めてロシア進出を決めた。その時は、自動車メーカーに限らず多くの日本企業がロシアに向かう大きな契機となった。今回もトヨタの動きが極東への流れを作るのだろうか。注目していきたい。

（ERINA調査研究部主任研究員 新井洋史）

（対前年同期比）

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010（四半期）				2011	2011（月次）				
							1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	1月	2月	3月	4月	5月
実質GDP	6.4	7.7	8.1	5.6	▲7.9	4.0	3.5	5.0	3.1	4.5	4.1	—	—	—	—	—
固定資本投資	10.9	16.7	21.1	9.8	▲16.2	6.0	▲4.8	5.6	5.3	11.1	▲0.8	▲2.1	▲0.4	▲0.3	2.2	7.4
鉱工業生産高	5.1	6.3	6.3	2.1	▲10.8	8.2	9.5	10.9	6.4	6.5	5.9	6.7	5.8	5.3	4.5	4.1
小売売上高	12.8	14.1	16.1	13.5	▲4.9	6.3	2.2	6.9	8.4	7.4	5.0	3.9	6.0	5.1	5.6	5.5
実質可処分所得	12.4	13.5	12.1	1.9	2.3	4.2	7.3	3.7	4.5	2.1	0.2	2.7	0.3	▲1.8	▲2.0	▲5.0
消費者物価*	10.9	9.0	11.9	13.3	8.8	8.8	3.2	4.4	6.2	8.8	3.8	2.4	3.2	3.8	4.3	4.8
工業生産者物価*	13.4	10.4	25.1	▲7.0	13.9	16.7	2.7	5.5	8.2	16.7	7.0	2.2	5.6	7.0	9.1	10.4
輸出額（十億ドル）	243.8	303.6	354.4	471.6	303.4	400.1	92.2	97.4	97.6	112.9	144.1	30.9	39.0	44.1	46.1	—
輸入額（十億ドル）	125.4	164.3	223.5	291.9	191.8	248.7	45.7	58.2	68.4	76.5	64.5	16.0	21.6	26.8	26.8	—

*前年12月比。

**斜体は暫定（推計）値

出所：『ロシアの社会経済情勢（5月号）』ほか、ロシア連邦国家統計庁発行統計資料

¹ ロシア連邦経済発展省『ロシア連邦経済現状モニタリング2011年1-5月』2011年6月22日。

² 暫定値。経済エキスパートグループ『経済指標概観』、2011年6月10日。

³ 2011年6月22日付、日本経済新聞電子版。

⁴ 2011年6月23日付、RIA “Novost”

⁵ 2011年6月30日付、日本経済新聞電子版。

⁶ 2011年6月16日付、日本経済新聞電子版。

⁷ 2011年6月1日付、RIA “Novost” のルノー社ロシア総支配人ブルーノ・アンセレン氏へのインタビュー記事。

モンゴル

モンゴル経済は2011年1～5月期において、鉱業部門に対する継続する大規模な外国及び国内投資と、主要輸出品の国際市場価格の高水準に支えられ、良好な成果を達成している。鉱工業生産額、貿易総額は引き続き増加している。インフレ率は一桁レベルに止まっており、財政収支は改善している。しかし一方で、失業は高い水準に止まっており、貿易収支の赤字も拡大している。

マクロ経済指標

消費者物価上昇率は、2011年4月末に前年同期比5.5%、5月末の同4.2%と低下している。消費者物価指数（CPI）の中で大きな割合を占める食品及び非アルコール飲料は、1-5月期に前年同期比で2.8%低下しており、インフレの鎮静に貢献している。同時期にCPIの他の全てのグループは0.9～18.8%上昇しており、最も上昇幅が大きかったのは教育であった。前年同期比18.8%となり前年同期と同率を記録、また全品目で最高の上昇率となった。大学等に進学する学生数が増加しているのに対し、一方で高等教育機関の設置に関する基準が高度化され、大学等の数が減少している。これが教育費の高騰の要因となっている可能性がある。

4月の対米ドル為替レートは1ドル=1,220トゥグルグで、5月には同1,236トゥグルグに減価している。トゥグルグは韓国ウォンに対しても、3月の1ウォン=1.10トゥグルグから、4月には同1.13トゥグルグ、5月には同1.14トゥグルグと減価している。

経済全般の回復にもかかわらず登録失業者数は高い水準にあり、4月に41,700人、5月に42,800人となり、前年同期を10.6%上回っている。この状況は経済回復が狭い部門に限られており、十分な雇用を生み出していないことを示している。

1～5月期の財政収支は890億トゥグルグの黒字となった。財政収入は前年同期を58%上回り、財政支出は同じく前年同期を26.5%上回った。政府は国民全員に対する現金給付を継続しており、1～5月期には250万人に対して、2,860億トゥグルグが支給された。

産業部門と外国貿易

2011年4月の鉱工業生産額は前年同期比11.8%増、5月は同9.2%増、1～5月期は同8.6%増となった。1～5月期において鉱業は前年同期比11.1%増、製造業は同5.7%増、エネルギー・水供給部門は同4.5%増であった。鉱業部門の生産の大部分は石炭採掘に関連しており、石炭の生産額は前年同期を36%上回った。鉱業部門は鉱工業生産の20.3%を占めている。1～5月期の石炭の生産高は1,020万トンで、このうち600万トンが輸出された。輸出の大部分は中国向けで、この他にロシア、英国が輸出先となっている。

1～5月期のモンゴルの貿易相手先は110か国、貿易総額は370億ドルであった。このうち輸出額は160億ドル、輸入額は210億ドルで、貿易赤字は54億ドルとなった。赤字額は前年同期の9倍となった。輸入額の急速な拡大は、オユ・トルゴイその他の鉱山開発プロジェクトが最盛期を迎え、使用される燃料、資材、機械類の輸入が増加しているためである。

モンゴル開発銀行の設立

5月12日にモンゴル開発銀行（DBM）が営業を開始し、モンゴルの銀行、金融セクターの歴史に新たな一頁を加えた。DBMは国際舞台におけるモンゴルの競争力を高める国家プロジェクトやプログラムに資金を供給し、経済発展を加速することを目的としている。したがって「中期再開発プログラム」「鉄道輸送に関する政府政策」「サインシャンド産業団地」などの主要プロジェクト及びプログラムは、この銀行による資金供給の中心的な部分となるだろう。

政府は3月に、DBMに活動資金として8兆トゥグルグの債券発行を認可している。さらにモンゴル国家資産委員会は、6月20日の政府決定第195号によって、韓国開発銀行（KDB）が国際公開入札によってDBMの経営陣を選考することに決定したと表明した。なお、新潟県の国際大学を卒業後、ドイツ銀行の東京、ニューヨークの拠点で数年の勤務経験を持つボローマア氏が、モンゴル側経営陣のトップとして、DBMの第一副総裁に任命されている。

（ERINA調査研究部主任研究員 Sh. エンクバヤル）

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年1Q	2011年4月	5月	1-5月
実質GDP成長率（対前年同期比：%）	7.3	8.6	10.2	8.9	▲ 1.3	6.1	9.7	—	—	—
鉱工業生産額（対前年同期比：%）	▲ 4.2	9.1	9.7	2.8	▲ 3.3	10.0	7.2	11.8	9.2	8.6
消費者物価上昇率（対前年同期比：%）	9.5	6.0	15.1	22.1	4.2	13.0	8.0	5.5	4.2	4.2
登録失業者（千人）	32.9	32.9	29.9	29.8	38.1	38.3	40.8	41.7	42.8	42.8
対ドル為替レート（トゥグルグ）	1,205	1,180	1,170	1,169	1,437	1,359	1,246	1,220	1,236	1,239
貿易収支（百万USドル）	▲ 113	107	▲ 114	▲ 710	▲ 229	▲ 379	▲ 346	▲ 76	▲ 118	▲ 540
輸出（百万USドル）	1,064	1,542	1,948	2,535	1,903	2,899	742	421	415	1,578
輸入（百万USドル）	1,177	1,435	2,062	3,245	2,131	3,278	1,087	496	533	2,118
国家財政収支（十億トゥグルグ）	73	123	133	▲ 306	▲ 329	2	104	▲ 34	19	89
国内貨物輸送（百万トンキロ）	10,268	9,693	9,030	9,051	8,981	12,106	3,063	—	—	—
国内鉄道貨物輸送（百万トンキロ）	9,948	9,226	8,361	8,261	7,817	10,268	2,250	952	969	4,172
成畜死亡数（千頭）	677	476	294	1,641	1,733	10,320	258	104	75	437

（注）消費者物価上昇率、登録失業者数は期末値、為替レートは期中平均値。
（出所）モンゴル国家統計局『モンゴル統計年鑑』、『モンゴル統計月報』各号ほか

韓国

マクロ経済動向と展望

韓国銀行（中央銀行）が6月8日に公表した2011年第1四半期のGDP（改定値）によると、同期の実質成長率は季節調整値で前期比1.3%増（年率換算5.7%）となり、速報値の同1.4%増から下方修正された。需要項目別に見ると、内需では最終消費支出は前期比0.7%増で、速報値を0.1ポイント下回った。一方、固定資本形成は同4.3%減で速報値と変わらず、前期に続きマイナスとなった。その内の設備投資は同1.1%減、建設投資は同6.7%減で速報値と変わらず大幅な落ち込みを記録した。外需である財・サービスの輸出は3.3%増で速報値と変わらず、前期の同1.7%増から上昇している。

鉱工業生産指数（季節調整値）は3月の前月比1.8%増から、4月は同1.7%減、月は同1.4%増と推移している。また、第1四半期の対前期比伸び率（改定値）は4.9%に、速報値から下方修正された。

失業率（季節調整値）は3月に4.0%、4月に3.6%、5月に3.3%と低下を記録している。

2011年第1四半期の貿易収支（IMF方式）は、58億ドルの黒字で、前年同期を11億ドル上回った。

対ドル為替レートは、3月の1ドル=1,120ウォンから、4月には同1,085ウォン、3月には同1,084ウォンと増値している。

物価は、消費者物価上昇率が3月に前年同月比4.5%、4月に同4.2%、5月に同4.1%と推移し、生産者物価上昇率は3月に前年同月比7.3%、4月に同6.8%、5月に同6.2%と推移し、共に低下の傾向にあるが、依然として高い水準にある。

政府系シンクタンク、韓国開発研究院（KDI）は5月20日に、2011年上半年時点における経済見通しを発表した。それによる2011年の実質成長率は4.2%、2012年は4.3%と見込んでいる。KDIでは韓国の潜在成長率が世界金融危機以前に、4%台半ばまで低下したと分析しており、予測される2011年及び12年の予測成長率は、危機後の急回復から長期的な潜在成長率への回帰としている。

2011年の成長率を需要項目別に見ると、民間消費が3.5%、固定資本形成が2.3%でこの内の建設投資がマイナ

ス0.9%、同じく設備投資が6.9%とそれぞれ見込んでいる。四半期別の成長率では、第1四半期が前期比1.4%で、その後は第2四半期が同1.1%、第3四半期が同1.1%、第4四半期が同1.2%と推移すると予測している。

この他の項目の予測としては、失業率は2010年の3.7%から3.5%に低下すると見込んでいる。また、消費者物価上昇率は2010年の2.9%から4.1%に上昇、経常収支は2010年の282億ドルの黒字から、112億ドルに黒字幅が縮小するとしている。

韓EU FTAの発効

7月1日に韓国とEUの間の自由貿易協定（FTA）が暫定発効した。知的財産権問題など、EU加盟国全体の同意が必要な分野を除き、協定のほとんどの条項がこの日から有効となる。韓国政府は2003年にFTA政策の指針となる「FTAロードマップ」を策定、ASEANなどアジア諸国を中心にFTA交渉を進め、さらに最近ではEU、米国など大規模先進経済とのFTA交渉も推進してきた。その中で2007年に調印された韓米FTAの批准が両国議会において遅れる中、一足先にEUとのFTAが発効することとなった。

EUは韓国の貿易相手国・地域としては中国に次ぎ、第二位を占める。さらに先進国としては製造業品の関税率が比較的高く残存しており、関税撤廃の韓国企業への直接的なメリットは大きい。韓国経済全体に対するマクロ的效果も期待される。

一方、日本企業にとってはこのFTAの負の影響は無視できない。例えば自動車分野においては、韓国側8%、EU側10%となっている輸入関税が、中・大型乗用車（1500cc以上）については3年以内に、小型乗用車（1500cc以下）については5年以内に撤廃される。さらに自動車部品については、今回の発効後即時に、韓国側8%、EU側4.5%の関税が撤廃された。こうした関税撤廃は欧州、韓国の両市場で、欧州、韓国の企業との厳しい競争にさらされている日本企業に直接的なダメージを与えることとなろう。

今回の韓国のFTA政策の大きな進展は、日本にとってもEUとのFTA交渉の開始や、さらにはTPP（環太平洋経済連携協定）交渉への参加を促す要因となろう。

（ERINA調査研究部主任研究員 中島朋義）

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	10年4-6月	7-9月	10-12月	11年1-3月	11年3月	4月	5月
実質国内総生産 (%)	5.2	5.1	2.3	0.2	6.1	1.4	0.6	0.5	1.3	-	-	-
最終消費支出 (%)	5.1	5.1	2.0	1.3	3.9	0.6	1.0	0.1	0.7	-	-	-
固定資本形成 (%)	3.4	4.2	▲ 1.9	▲ 0.2	6.2	0.2	1.9	▲ 0.9	▲ 4.3	-	-	-
鉱工業生産指数 (%)	8.4	6.9	3.4	▲ 0.1	16.2	5.0	2.1	▲ 0.5	4.9	1.8	▲ 1.7	1.7
失業率 (%)	3.5	3.2	3.2	3.6	3.7	3.5	3.6	3.4	3.9	4.0	3.6	3.3
貿易収支 (百万USドル)	31,433	37,129	5,170	37,866	41,904	12,240	12,542	12,336	5,843	2,754	3,328	1,711
輸出 (百万USドル)	325,465	371,489	422,007	363,534	466,384	120,238	116,316	128,746	131,010	48,054	48,598	47,581
輸入 (百万USドル)	309,383	356,846	435,275	323,085	425,212	105,631	105,698	115,727	123,616	45,464	44,060	45,399
為替レート (ウォン/USドル)	955	929	1,103	1,276	1,156	1,165	1,184	1,132	1,120	1,120	1,085	1,084
生産者物価 (%)	0.9	1.4	8.6	▲ 0.2	4.2	4.2	3.6	5.0	6.7	7.3	6.8	6.2
消費者物価 (%)	2.2	2.5	4.7	2.8	2.9	2.6	2.9	3.6	4.5	4.7	4.2	4.1
株価指数 (1980.1.4 : 100)	1,434	1,897	1,124	1,683	2,051	1,698	1,873	2,051	2,107	2,107	2,192	2,142

(注) 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、株価指数は期末値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数、失業率は季節調整値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価、消費者物価は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）

北朝鮮とベトナムの公安機関が会談

『朝鮮新報』によれば、2011年4月15日、北朝鮮の人民保安部代表団とベトナム公安省代表団の会談が平壤で行われた。会談には、北朝鮮側から李明秀人民保安部長を団長とする代表団メンバーが、ベトナム側から共産党政治局員のレ・ホン・アイン公安相を団長とする代表団メンバーらが参加した。

羅先に軽工業地区形成

2011年4月13日発『朝鮮中央通信』は、羅先経済貿易地帯に軽工業地区が形成されていると報じた。同通信は、羅先工業会社の李哲秀社長の言葉を引用しながら、羅先経済貿易地帯が輸出品の加工貿易拠点に発展できる有利な条件を持っていると紹介した。

金正日総書記が重要な製鋼所を訪問

『朝鮮新報』によれば、金正日総書記が2011年4月20日、金策製鉄連合企業所を、同24日には城津製鋼連合企業所を訪問した。総書記は、金策製鉄所が昨年は朝鮮式溶鉱炉による「チュチュ鉄」生産システムを完成し、今年是他国に依存していた重油鋼片生産システムに終止符を打ち、朝鮮の燃料に基づく新しい鋼片生産システムを確立したと述べた。また、金策製鉄所に提起される最も重要な課題は、「チュチュ鉄」生産の規模を拡大してCNC化の目標を練り上げて果たし、熱間圧延だけでなく冷間圧延工程も朝鮮式に稼働させて円滑に送ることだと述べた。

城津製鋼所は2009年、金策製鉄所よりも先に「チュチュ鉄」生産システムを完成させているが、その後、酸素溶融炉1基と垂直酸化焙焼球団鉄炉をはじめ多くの対象を新設したとのことだ。金正日総書記は、鋼鉄の生産を増やすためには既存の「チュチュ鉄」生産能力を最大限発揮させると同時に、新たな能力造成のための目標をより高く大きなスケールで定めて、その事業を粘り強く行わなければならないと指摘した。

竜城機械で、地熱冷暖房設備の生産開始

2011年5月13日付『朝鮮新報』によれば、竜城機械連合企業所（咸鏡南道）が地熱水技術を自力で開発し、設備の生産を開始した。この設備は、「地熱水を利用して建築物の冷暖房を賄える高性能の省エネ型設備」とのことだ。

平壤春季国際商品展開催

『共同通信』によれば、2011年5月16日～19日、平壤の

三大革命展示館で平壤春期国際商品展（見本市）が開催された。『朝鮮新報』によれば、展示会には北朝鮮と中国、ドイツ、マレーシア、モンゴル、シリア、スイス、シンガポール、英国、オーストラリア、オーストリア、イタリア、インドネシア、フランス、ポーランド、台湾の企業が展示品を出品した。

新たな金剛山観光特区法が制定

2011年6月2日発、『朝鮮中央通信』によれば、朝鮮民主主義人民共和国金剛山観光特区法が同年5月31日に採択された。同日付の最高人会議常任委員会政令第1673号は、2002年に採択された金剛山観光地区法とその施行規定が効力を失うことを明記している。

新たな特区法では、金剛山地区全体に対する南側の独占権を否定しつつも、南側の観光客の投資や観光を否定してはいない。3年間にわたって南側からの観光が中断している現状で、南側からの観光については、従前の事業者を尊重しつつ、北朝鮮国内や在外朝鮮人、北側から金剛山を訪問しようとする外国人への観光を行えるようにする改正といえる。投資業種としては、カジノ、ナイトクラブ、治療などが追加され、「ソフトウェア産業等の公害のない先端科学技術部門」が削除されている。

黄金坪・威化島経済地帯創設

2011年6月6日発、『朝鮮中央通信』によれば、最高人民会議常任委員会は同日、政令第1693号「朝鮮民主主義人民共和国黄金坪・威化島経済地帯を置くことについて」を発表した。

高原一咸興道路竣工

『朝鮮新報』によれば、江原道最北の川内に隣接する咸鏡南道の高原と道庁所在地である咸興を結ぶ道路の拡張工事が完了し、2011年6月17日に竣工式が行われた。なお、江原道の道庁所在地である元山と川内はすでにきれいにコンクリート舗装されており、元山一咸興間の交通がより便利になった。

金剛山国際観光特区指導局が南側に財産処理協議を通告

2011年6月17日発、『朝鮮中央通信』によれば、金剛山観光特区指導局が新たな金剛山国際観光特区法に基づいた不動産をはじめとするすべての財産を整理することに関して、すべての南側当事者が凍結、没収された財産の処理問題を協議するために来る30日までに金剛山に入ることを求めるとのスポークスマン通知を出した。

（ERINA調査研究部長・主任研究員 三村光弘）

研究所だより

評議員会の開催

平成23年6月16日(木) 評議員会

イベントの開催

▽ 国際人材フェア・にいがた2012

平成23年6月23日(木) 新潟市民プラザ

【共催】新潟県労働局

【後援】新潟県

【協力】新潟地域留学生等交流推進会議

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

にいがたインターンシップ推進協議会

新潟県中小企業団体中央会

新潟県行政書士会

【参加者】県内企業19社、留学生85名

新潟労働局（外国人雇用管理アドバイザー）

新潟県行政書士会

（在留資格変更手続相談コーナー）

セミナーの開催

▽ 平成23年度第3回賛助会セミナー

[北東アジアと地方経済] シリーズ

平成23年6月30日(木) 朱鷺メッセ3階中会議室301

テーマ：新潟の空港アクセス改善と都市交通の未来
〈プログラム〉

第1部 新潟空港アクセス改善検討委員会委員長

長岡技術科学大学環境・建設系教授

中出文平氏

第2部 新潟市新たな交通システム導入検討委員会委員

長岡技術科学大学環境・建設系准教授

佐野可寸志氏

▽ 平成23年度第4回賛助会セミナー

平成23年7月28日(木) 朱鷺メッセ3階中会議室301

【後援】にいがた産業創造機構

テーマ：拡大する中国の東北市場と日本企業の販路開拓

〈講師〉 ACROSS JAPAN株式会社代表取締役

及川英明氏

▽ ERINA調査研究部特別セミナー

平成23年8月9日(火) 万代島ビル6階会議室

テーマ：日本のアジア太平洋経済戦略：TPPへの対応

〈講師〉 早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授

浦田秀次郎氏

編集後記

世界経済の原動力が欧米からアジア、ことに東アジアへと徐々に移りつつあることに疑問の余地はありません。このような変化の主な要因は、中国の経済発展と中国が天然資源を必要としていることにあります。このような状況は天然資源が豊富なモンゴルとロシア極東が資源にもとづく発展をする傾向を加速させています。パヤル氏の論文にあるとおり、モンゴルの世界的な埋蔵量を誇る銅と石炭が利用されはじめるにしたいが、モンゴルはこの地域の鉱業における注目すべき地点となっています。したがって、今号ではロシア極東とモンゴルの鉱業関連のトレンドの内容と特徴を議論する論文を中心に構成しました。これらの情報と分析がこの問題への理解の一助となることを願っています。(E)

発行人	西村可明
編集委員長	三村光弘
編集委員	新井洋史 中島朋義 Sh. エンクバヤル 朱永浩 穆堯芋
発行	公益財団法人環日本海経済研究所© The Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA) 〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階 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 URL: http://www.erina.or.jp/
発行日	2011年8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