

# ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

## ERINA REPORT 108

特集：中国物流・輸送の最新事情

Special Feature: The Latest Situation for Logistics and Transportation in China

■中国物流政策の動向と今後の展望 町田一兵

The Trends and Future Prospects for China's Logistics Policy MACHIDA, Ippei

■中国鉄道輸送の最新状況と発展の方向性 福山秀夫

The Latest Situation for Chinese Railway Transportation and the Direction of its Development (Summary) FUKUYAMA, Hideo

■中国環渤海地域における港湾整備の現状と課題 三浦良雄

The Current Situation and Challenges for the Upgrading of Ports in the Bohai Sea Rim Region of China (Summary) MIURA, Yoshio

■中国・自動車ブランドの地域拡大戦略と完成車輸送課題 八杉理

The Regional Expansion Strategy for China's Automotive Brands and the Challenges for the Transportation of Completed Vehicles (Summary)  
YASUGI, Osamu

■綏芬河～満州里輸送ルートの発展構想 李金波

■日本と北東アジア地域との間の海上輸送貨物流動量 新井洋史

■新潟県における外国人留学生就職支援の現状と課題—「国際人材フェア・にいがた」の事例分析 穆堯芋

The Current Status of and Challenges for the Overseas Exchange Student Job-Placement Assistance in Niigata Prefecture: Analysis of the case example of the "Niigata Prefecture International Students' Job Fair" (Summary)  
MU, Yaoqian

■黒龍江省における外資系企業の進出状況と課題 杜穎

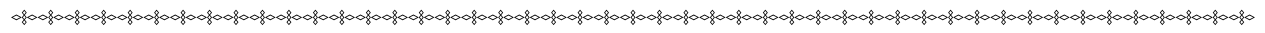
2012  
NOVEMBER  
No.108

## 目 次

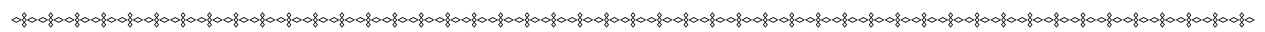
## 特集：中国物流・輸送の最新事情

## Special Feature: The Latest Situation for Logistics and Transportation in China

■特集にあたって……………	1
ERINA調査研究部研究主任 朱永浩	
On the Special Feature ……	1
ZHU, Yonghao, Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA	
■中国物流政策の動向と今後の展望……………	2
明治大学商学部専任講師 町田一兵	
The Trends and Future Prospects for China's Logistics Policy (Summary) ……	8
MACHIDA, Ippei, Senior Assistant Professor, School of Commerce, Meiji University	
■中国鉄道輸送の最新状況と発展の方向性……………	9
日本海事センター企画研究部海事図書館長 福山秀夫	
The Latest Situation for Chinese Railway Transportation and the Direction of its Development (Summary)……………	18
FUKUYAMA, Hideo, Director, Maritime Library, Planning and Research Department, Japan Maritime Center	
■中国環渤海地域における港湾整備の現状と課題……………	19
中国港湾物流研究会代表、元川崎汽船理事 三浦良雄	
The Current Situation and Challenges for the Upgrading of Ports in the Bohai Sea Rim Region of China (Summary)……………	29
MIURA, Yoshio, Representative, China Ports Logistics Research Group	
■中国・自動車ブランドの地域拡大戦略と完成車輸送課題……………	30
現代文化研究所主事研究員 八杉理	
The Regional Expansion Strategy for China's Automotive Brands and the Challenges for the Transportation of Completed Vehicles (Summary) ……	37
YASUGI, Osamu, Deputy Senior Researcher, GENDAI Advanced Studies Research Organization	
■綏芬河～満州里輸送ルートの発展構想……………	38
綏芬河市戦略研究センター主任、黒龍江省中口経済協力研究所長 李金波	
■日本と北東アジア地域との間の海上輸送貨物流動量……………	43
ERINA調査研究部主任研究員 新井洋史	
■新潟県における外国人留学生就職支援の現状と課題—「国際人材フェア・にいがた」の事例分析…	50
ERINA調査研究部研究員 穆堯芋	
The Current Status of and Challenges for the Overseas Exchange Student Job-Placement Assistance in Niigata Prefecture: Analysis of the case example of the "Niigata Prefecture International Students' Job Fair" (Summary)……………	63
MU, Yaoqian, Research Fellow, Research Division, ERINA	
■黒龍江省における外資系企業の進出状況と課題……………	64
黒龍江省社会科学院北東アジア研究所副研究員 杜穎	
■会議・視察報告	
◎2012年日中経済協力会議—於黒龍江……………	70
ERINA特別研究員 鈴木伸作	
◎第1回三国協力事務局セミナー……………	71
ERINA調査研究部主任研究員 中島朋義	
◎第7回汎北部湾経済合作フォーラム……………	71
ERINA調査研究部主任研究員 中島朋義	



◎The Second Coaltrans Mongolia: Developing a Sustainable Coal Market .....	72
Sh. Enkhbayar, Senior Research Fellow, Research Division ERINA	
◎第2回コールトランスモンゴル：持続可能な石炭市場の開発.....	76
ERINA調査研究部主任研究員 Sh. エンクバヤル	
◎アジアエネルギー協力：リスクと障壁.....	80
ERINA調査研究部主任研究員 新井洋史	
◎中国における地域発展戦略の施行の現場を歩く－上海・武漢・西安・銀川視察報告－.....	82
ERINA調査研究部研究員 穆堯芋	
◎中口国境地域経済（物流・商流）視察報告.....	86
ERINA経済交流部長 佐藤尚、ERINA調査研究部研究主任 朱永浩	
■北東アジア動向分析.....（ロシア、北朝鮮未入稿）.....	96
■研究所だより.....	103



# 特集にあたって

ERINA 調査研究部研究主任 朱永浩

目下の中国経済は、「量的拡大」から「質の向上」へ転換点に差し掛かっている。陸上・海上輸送の円滑化及び物流の効率化は、その転換を図る上で重要な要素である。東北部を含む中国各地では、物流環境改善のため、ハードインフラ（道路・鉄道・空港・港湾など）及びソフト面での整備が急ピッチで進められている。

このような状況で、中国の物流をめぐる環境の変化と課題に対応していくために、様々な視点から物流・輸送の動向をフォローしていく必要がある。本特集では、その最新

動向を紹介すべく、「中国物流・輸送の最新事情」と題した特集を企画した。

特集では、大学や研究機関の研究者、中国物流に携わる実務家の方々を執筆陣に迎え、物流政策や鉄道、港湾整備、完成車輸送、国際輸送などの視点から、中国物流・輸送の現状を分析するとともに、それらが抱える問題点と今後の展望について論じて頂いた。読者の皆様にとって、中国物流・輸送の現状に対する認識を新たにし、理解を深めるための一助となれば幸いである。

## *On the Special Feature*

ZHU, Yonghao

Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

Today's Chinese economy is approaching a turning-point from "quantitative expansion" to "improvement of quality." The facilitation of land-sea transportation and the improvement of efficiency for logistics are key factors in achieving that transformation. For the improvement of the logistics environment in each region of China, including northeastern China, the putting in place and upgrading in the hard infrastructure (road, rail, airports and ports, etc.) and soft infrastructure spheres is proceeding at a rapid pace.

In such circumstances, in order to continue dealing with the change in the environment concerning logistics in China and the challenges, it is necessary to continue following the trends in logistics and transportation from a variety of viewpoints. With this special feature, so as to introduce the most recent of those trends, we have organized a special feature entitled "The Latest Situation for Logistics and Transportation in China".

For the special feature we welcomed a writing team of various researchers from universities and research institutions and persons practically involved in the business of Chinese logistics, and, along with analysis of the current situation for logistics and transportation in China, we received discussion of the problems which these might hold and the subsequent outlook, from viewpoints including logistics policy, railways, port upgrading, the transportation of completed vehicles, and international transportation. Our hope is that this special feature will aid the reader in renewing their awareness and deepening their understanding of the current situation for logistics and transportation in China.

[Translated by ERINA]

# 中国物流政策の動向と今後の展望

明治大学商学部専任講師 町田一兵

2001年中国のWTO加盟に伴い、経済成長とともに国内物流関連インフラの本格的整備が始まってから10年以上が経ち、その間、道路、鉄道、港湾、空港などあらゆる物流関連施設の増強・拡大が急ピッチに進められ、今日の中西部地域への外資誘致や産業移転、内陸部まで浸透した内需拡大を実現するための礎となった。これまでの政府による強力な物流政策の計画・推進による成果といえよう。

一方、継続されるハードを中心とする物流インフラ整備もピークが過ぎ、それに伴い、物流サービスの提供範囲が徐々に地域を拡大してより広範に、大規模に広がる動きがみられ、さらに一部地域では日本のように貨物の「小口化」、「多頻度化」、「リードタイムの短縮」などが求められるようになったなど、量的成長をしながらも質的成長にシフトする兆しが見えてきた。上記の変化を踏まえ、それに応える今後の中国物流政策を検討していきたい。

## 1. 中国の物流関連行政部門

物流の内容が多岐にわたるため、それに関連する行政部門も数多く存在し、それぞれの行政部門が関連政策を個々に出す状況にある。現在、物流の行政管理に当たる機関としては、中国発展改革委員会を筆頭に、その傘下の交通運輸部、鉄道部、商務部、税関総署及びその他<sup>1</sup>が物流に関わる行政部門である。

これを、異なる輸送モードや業務内容で整理すると主に以下の通りである。

図1 中国の物流関連行政部門のイメージ

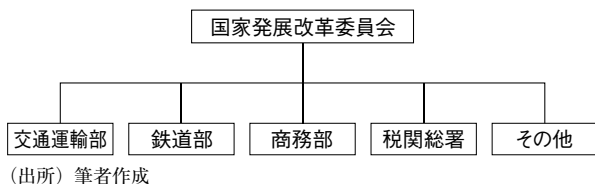


表1 中国の物流を管理する政府機構

国家 発展 改革 委員 会	実 運 送	道路・自動車：交通運輸部
		鉄道：鉄道部
		港湾：交通運輸部(具体的管理は各地方政府)
		航空：交通運輸部
		物流センター：商務部
		輸出入関連：税関総署

(出所) 筆者作成

## 2. 五カ年計画に基づく中期物流関連政策

中国は1949年建国当初、ソビエトの計画経済を模倣し、五年ごとに国家経済の発展目標を樹立し、それを実現するためのマスタープランを「五カ年計画」として作成してきた。そのマスタープランに合わせ、各行政関連部門がそれぞれの分野において、より具体的な達成目標及びそのための中期政策を設定することが一般的である。

最新の第十二次五カ年計画(2011~2015年)において、「適度な先取りを原則に、異なる輸送方式を整備しながら、国家高速鉄道ネットワーク及び高速道路ネットワークをほぼ完成させ、ネットワーク関連施設間の相容れが概ね形成させ、先進的な技術設備を装備した安全かつ高効率な交通輸送体系の完成を目指す。」<sup>2</sup>ことを目標に掲げ、その内容として、「地域間交通ネットワークの完成」、「都市間高速ネットワークの構築」、「公共交通の優先的発展」、「輸送レベルの向上」が取り上げられた。

### ●地域間交通ネットワークの完成

- ▶ 広域幹線、石炭輸送線の建設、大量貨物輸送ネットワークの強化
- ▶ 国家道路ネットワーク計画の補強、既存計画路線の継続的な建設、ボトルネックとなる路線の拡張、省際幹線道路増築の強化
- ▶ 長江等の高水準河川での航路建設、内航輸送船の標準化及び港湾拡張の推進、石炭・石油・鉄鉱石、コンテナ等の専用品輸送システムの強化、沿海地域港湾クラスターの近代化の向上
- ▶ 国際ハブ空港及びリージョナルハブ空港を核とし、地域空港に補助的役割を付与する航空ネットワークの整備、民間航空機利用の強化、空域管理体制の改革、空域資源の効率的配分

### ●都市間高速ネットワークの構築

- ▶ 都市クラスターの形成に対応し、鉄道及び高速道路を軸に、国道・省道などの幹線道路に補助的な役割を付与し、都市クラスター内に多様な輸送モードによる高速交通ネットワーク建設を推進する

<sup>1</sup> 信息产业部(サービスの情報化及び情報ネットワークの構築、管理する行政部門)など他の中央行政関連部署、また、地方レベルでは中央政府(國務院)が付与した権限をもとに各地方省・直轄市政府が独自の物流政策を打ち出す場合もある。

<sup>2</sup> 国民経済和社会发展第十二個五年規劃綱要第三篇第十二章。

- ▶ 京津冀、長江デルタ、珠江デルタ三大都市クラスター交通ネットワークの構築、重点開発地域における都市クラスターの都市間幹線建設を重点的に推進

#### ●公共交通の優先的発展

- ▶ 都市・農村公共交通一体化の促進

#### ●輸送サービスレベルの向上

- ▶ 交通輸送情報化レベルの向上、貨物の一貫輸送の推進、環境に優しい輸送モード及びトレーラ輸送によるトラック輸送の奨励、安全管理の強化、輸送安全の保障

上記第十二次五カ年計画に基づき、各物流関連の政府行政部門がそれぞれ部門内計画及び数値目標を盛り込んだ中期政策を作成・公表している。

#### (1)交通部

表2 「交通運輸“十二五”発展計画」概要（抜粋）

<p>基礎施設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路総延長450万km、うち高速道路10.8万km、20万人以上都市の90%をカバー、二級及び二級以上道路65万km、農村道路390万kmを建設</li> <li>・沿海地域大深水埠頭2,214箇所、内航“兩横一縦兩網十八線<sup>3</sup>”航路1.9万kmを構築</li> <li>・空港総数230箇所に</li> <li>・総合物流拠点及びトラックターミナル200箇所設置</li> </ul> <p>輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・営業車両に大型車両、専用車両、箱型車両の割合をそれぞれ25%、10%、25%に</li> <li>・内航貨物輸送船型標準化率を50%に</li> <li>・国道平均時速を60km/hに</li> <li>・内航主要港湾の機械化、専門化の推進</li> </ul> <p>環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「十一五」に対し、主要汚染物排出量を20%削減</li> <li>・対2005年、営業車両の単位トンキロベースエネルギー消費及びCO<sub>2</sub>排出をそれぞれ10%、11%削減に</li> <li>・対2005年、営業用船舶の単位トンキロベースエネルギー消費及びCO<sub>2</sub>排出をそれぞれ15%、16%削減に</li> <li>・対2010年、航空機の単位トンキロベースエネルギー消費及びCO<sub>2</sub>排出を3%削減に</li> </ul>
---

(出所)「交通運輸“十二五”発展計画」より抜粋

#### (2)鉄道部

表3 「国家鉄道“十二五”発展計画」概要（抜粋）

<ul style="list-style-type: none"> <li>・2015年まで鉄道営業距離12万kmに</li> <li>・うち西部地域5万km</li> <li>・複線化率及び電化率をそれぞれ50%、60%に</li> </ul>
--

(出所) <http://news.zf699.com/view/131118/>による整理

なお、鉄道の場合、長期間にわたる整備投資が必要であるため、五カ年計画とは別に、2020年までの鉄道ネットワーク構想を盛り込んだ「鉄道中長期鉄道ネットワーク計画」が2004年に作成された。そこで鉄道ネットワークの規模拡大、構造の改善および品質向上と共に、輸送能力、設備更新の加速化を盛り込んでいる。

表4 「鉄道中長期鉄道ネットワーク計画」概要（抜粋）

<ul style="list-style-type: none"> <li>・20万人規模都市の大半及び大規模鉱山、主要港湾、重要な交通拠点をカバーすること</li> <li>・鉄道総延長10万km（西部4万km、東中部6万km）</li> <li>・1平方キロあたりの路線密度を58km（西部）、220km（東中部）に</li> <li>・主要幹線で旅客線と貨物線の分離を実現</li> <li>・鉄道複線距離および電化路線をそれぞれ5万キロに</li> <li>・複線率、電化率を50%に</li> <li>・石炭生産地10カ所を軸とする石炭鉄道輸送ネットワークの形成</li> <li>・石炭年間輸送能力を18億トンに</li> <li>・コンテナ中心駅18箇所建設</li> <li>・各コンテナ中心駅間快速コンテナ輸送サービスネットワークの構築</li> </ul>
---

(出所)「鉄道中長期鉄道ネットワーク計画」より抜粋

#### (3)商務部

表5 「商務部における“十二五”期間の小売業発展促進の指導意見」概要（抜粋）

<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流センター集積化の支援</li> <li>・商品配達及びSCMの強化、3PLの展開、都市共同配送ネットワークの樹立、大型フランチャイズ企業の自社物流センターの建設及びサービスの外販サポート</li> <li>・コールドチェーン配送の強化、パレットの共用化サポート</li> <li>・中小企業をサービス対象とする物流配送センター設立のサポート</li> <li>・外資企業のネット販売及び先端物流分野開拓のサポート</li> <li>・リバース物流の試み</li> </ul>
---

(出所)「商務部における“十二五”期間の小売業発展促進の指導意見」より抜粋

上記のように、物流に関わる施設やインフラの整備が不十分であるため、交通運輸部や鉄道部の政策の中心はハード面での整備に焦点が当てられ、数値目標が定められ、段階的に五年間で整備計画を実施する形を取っている。

一方、商務部においては、ハード部分の整備も強調しつつ、一部では物流の運用面における課題を意識し、物流サービス高度化の促進を意識した政策の展開も見取れる。なお、税関総署の場合、特に五カ年計画を制定していない。

<sup>3</sup>「全国内河航路と港口布局規画」に基づき、内航主要航路で構成するネットワークの総称、内訳は長江水系“1横1網10線”、“1横”=長江幹線、“1網”=長江デルタ高水準航路ネットワーク、“10線”=岷江、嘉陵江、烏江、湘江、沅水、漢江、江漢運河、贛江、信江、合裕など10航路。珠江水系“1横1網3線”、“1横”=西江港運幹線、“1網”=珠江デルタ高水準航路ネットワーク、“3線”：右江、北盤江-紅水河、柳江-黔江など3航路。京杭運河及び淮河水系“1縦2線”、“1縦”=京杭運河、“2線”=淮河、沙颍河など2航路。黒龍江及び松遼水系“2線”：黒龍江、松花江の2航路。その他水系“1線”：閩江。

### 3. 重点育成産業政策の導入

2008年リーマンショックをきっかけに、物流産業は国家指定重点育成産業となった。当時政府が景気回復に4兆元投資を緊急発表した後、一部産業のみが恩恵を及ぼすとの見方が広がり、国内工業生産は低調に推移し続けたため、それを見た国務院が工業生産の回復及び産業高度化を念頭に、2008年末から2009年にかけて、中国経済に最も大きい影響を与える十大産業を選び、「十大産業振興計画」を公表した。

うち、最後に指定を受けたのは、唯一の非製造業・物流産業であった。国際貿易依存体質からの脱却を目指し、政府が物流産業を重視する姿勢に転じた。

国務院が発表した物流産業の振興を図るガイドライン「物流産業調整及び振興計画」<sup>4</sup>によれば、物流産業は「輸送、倉庫貯蔵、フォワーディング、情報を融合する複合型サービス産業」と定義付けたいえ、「国民経済にとって重要な構成部分…、幅広い領域に渡り、多数の労働者を吸収できることから、生産促進、消費拡大、産業高度化、競争力の向上に大きな役割を果たす」との見解を示し、物流産業が内需拡大に大きな役割を果たすと期待している。

そのため、政府は物流産業のレベルアップを重要視し、産業高度化を図るため、振興計画では2009～2011年までの三年間において、3PL事業者の育成を始め、製造業との連携やサービスの高度化、都市物流、幹線物流の強化、複合輸送施設の設置、業界基準や関連技術の確立など、多岐

にわたって、物流産業全般における具体的目標及び内容に触れた。

重点育成産業に指定されたことにより、物流産業は従来の輸送、保管といった個別機能として捉えた行政管理から、一貫したサービス産業としての認識が高まり、国家発展改革委員会を筆頭とする各行政管理部門連携強化のきっかけとなった。

### 4. 協会団体の意見を政策に反映

行政管理部門間の連携強化を図ると同時に、物流産業との意思疎通及び課題解決を図るため、協会団体との連携も進め、そこで吸い上げた意見を積極的に取り入れ、政策として反映するようになった。

例えば2009年、国家発展改革委員会の委託を受け、中国物流購買連合会<sup>5</sup>（中国物流産業を代表する協会の一つ）が物流産業調査を実施し、物流事業者の現状に対する不満を「物流発展60カ条」としてまとめて公表し、物流業界で最も緊急に解決すべき課題を羅列し、行政による改善を求めた。

それに対し、発展改革委員会を筆頭に各行政部門での政策的対応を検討し始めた。営業税率の一本化など一部の問題に関して、すでに見直し策がテスト的に実施するようになるなど、一部対応策を出したところもあり、物流産業の高度化とともに、今後行政部門と関連協会との連携はさらに緊密になる見込みである。

表6 「物流産業調整及び振興計画」における主な目標及び具体的実施内容（一部）

内容	具体策
物流業務アウトソーシング及び高度化の推進	製造業の物流業務アウトソーシングの指導・促進、3PL事業者の育成
重要産業における物流高度化の推進	石炭・農産物物流、コールドチェーンの強化、石油・ガス・鉱産物専用埠頭及びパイプライン建設の強化
国際物流と保税物流の促進	大中規模都市での共同配送や都市内物流ネットワークの構築、災害時物流体制の構築
国内幹線物流ノードとリンクの構築	重要都市、製造拠点、総合交通ターミナル周辺に物流園區を構築し、物流効率の向上を図る
物流モード間のアクセスの改善	既存の道路、港湾、鉄道、空港関連の施設から、重点地域及び総合交通ターミナルを選び、コンテナをベースとする複合輸送施設の設置及びシームレス物流を促進する
物流情報レベルの向上	物流情報プラットフォームの構築、物流関連情報業務の参入及びアウトソーシングの促進
物流関連規格の確立	大手物流事業者を中心にパレットなどの物流関連規格や技術の確立及び普及の促進
物流新技術の開発及び応用の促進	GPS、ITS、物流管理ソフト、移動物流情報サービスなど、物流関連技術の自主開発の強化

(出所) [http://www.gov.cn/zwgk/2009-03/13/content\\_1259194.htm](http://www.gov.cn/zwgk/2009-03/13/content_1259194.htm)による整理

<sup>4</sup> [http://www.gov.cn/zwgk/2009-03/13/content\\_1259194.htm](http://www.gov.cn/zwgk/2009-03/13/content_1259194.htm)

<sup>5</sup> 前身は中国物資部、現在国務院の認可を受けた中国唯一の物流及び流通産業関連の総合協会、地方における流通団体、企業、卸市場および関連する研究機構などの指導も行う全国組織。なお、政府の委託を受け、対外交渉、業界統計、業界基準の制定および業界誌・年鑑の発行などを行っている。

表7 中国物流購買連合会が公表した「物流発展60カ条」の内容（一部）

内容	具体策
税金関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流産業関連の営業税率の一本化</li> <li>・物流関連一括税金徴収の実験的運用の加速</li> </ul>
製造業との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流産業の連携を製造業の産業高度化重点プロジェクトとして推進</li> <li>・製造業物流業務アウトソーシングの推進及び物流企業の一貫請負の励行</li> <li>・物流企業のワンストップサービス能力の増強をサポート</li> <li>・製造業集積地における物流機能の強化</li> </ul>
行政管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックの“大トン小標<sup>6</sup>”問題の解決</li> <li>・高速道路料金所の整理及び段階的撤廃</li> <li>・都市部配送車両の通行、駐停車及び積卸作業の利便性の向上</li> <li>・コンテナによる一貫輸送サービスを行うためのシステム構築</li> <li>・トレーラによる輸送の推進及びの高速道路でのフルトレーラ走行許可</li> </ul>
規模拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流企業間のM&amp;Aの励行</li> <li>・物流企業の拠点新設に対する便宜提供</li> <li>・物流企業本社が持つ各種免許の自社支店への汎用運用許可</li> <li>・地域間を跨ぐ物流企業を運営する際の便宜提供</li> </ul>
投融资	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流企業向けの貸付保証機構の設立</li> <li>・「中国物流銀行」の設立検討</li> </ul>
物流園区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流団地の計画・建設・運営管理を一元的に施行</li> <li>・物流園区周辺の交通インフラ整備の重視</li> </ul>

(出所) <http://csl.chinawuliu.com.cn/CSLDisplay/SpecialSubjectList.aspx?parentID=eceb5af6-06a4-46f6-a6a9-1b6495d4acf8&code=SpecialSubject>による整理

## 5. 外資に対する物流政策

一方、外資に対する物流政策を見る場合、主なものは外資参入に対する規制である。WTO加盟以前、政府が外資物流企業の国内市場参入に厳しい制限を課したことで中国物流市場は極めて非開放的とされ、その市場進入に困難が極めたものの、2001年中国のWTO加盟を契機に国内法改正が徐々に進み、2006年までに対外資物流企業の段階的開放がフォワーディング業の独資承認を最後に、WTOに準ずる参入規制はすべて撤廃されたことになった。

上記のWTO加盟による進出規制が徐々に撤廃された後、外資企業にとって重要な意味を持つ政策は香港政府と中国本土間で結んだCEPA協定である。

香港の経済振興を図るため、香港特別行政区政府と中国商務部が2003年6月に締結し、2004年1月に実行された「経済貿易緊密化協定（以下「協定」と称す）」（通称CEPA）である。「協定」は当時の経済的不振に喘ぐ香港を救済すると同時に、大陸経済との一体化を目指すものであり、実際にWTO公約以上の自由化が盛り込まれたことは外資物流企業にとって大きな魅力である。

というのも香港に多数の多国籍企業が存在することを念頭に、「協定」が締結された当初から、在香港の外資系物流企業でも以下の基準が満たされれば、「香港企業」とし

て認められ、「協定」の対象企業として大陸進出ができるようにした。なお、外国企業が合併や買収によって香港企業の過半数株を取得した場合も、1年を経過すると「香港企業」とみなされるように規定した。

- 大陸で行う予定の事業内容は香港の事業内容と一致し、その範囲以内とする。
- 企業として、所得税を支払っている（赤字企業は別）。
- 香港での企業登録及び実質経営の年数を3年以上（3年を含む）とする。
- 香港に事務所を持ち、それに合致する実質的経営が行われていること。
- 海上輸送サービスの場合、船舶総トン数の50%以上（50%を含む）が香港で登録。
- 香港人スタッフの雇用が50%以上（50%を含む）とする。

「規定」が施行された後、外資物流企業によるCEPAを活用した独資による大陸進出が多くみられ、また、香港政府と中国行政側（主に商務部）との間に「規定」を年ごとに新たな開放項目を追加し、そのメニューを拡大してきた。したがって、香港企業として認定された場合、内国企業

<sup>6</sup> 「大トン小標」とは、税金の軽減を目的に、一部の貨物自動車メーカーが納入先の事業者に対し、車両の実際トン数よりも小さく表記することを指す。



表8 WTO加盟後における物流関連業務の開放内容

物流業務	内容
道路貨物輸送 倉庫業 貨物積卸業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国企業のマイノリティによる合資企業のみ設立可能</li> <li>・2002年以内に外国企業のマジョリティによる企業設立可能</li> <li>・2004年以内に外国企業100%出資による企業設立可能</li> </ul>
鉄道輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国企業のマイノリティによる合資企業のみ設立可能</li> <li>・2002年以内に外国企業のマジョリティによる企業設立可能</li> <li>・2004年以内に外国企業100%出資による企業設立可能</li> <li>・2006年以内に外資独資による企業設立可能</li> </ul>
内航海運	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国貿易港に指定されている港のみ接岸可能</li> </ul>
海運代理店	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国企業の出資率が75%未満合弁企業の設立可能</li> </ul>
通関業 コンテナデポ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国企業のマイノリティによる合資企業のみ設立可能</li> </ul>
フォワーディング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2001年の時点で3年以上の業務経験があれば、外国企業のマイノリティによる合資企業の設立が可能</li> <li>・2002年以内に外国企業のマジョリティによる設立が可能、2005年以内に外国企業の出資比率100%企業設立可能</li> <li>・最低資本金が100万ドル、経営期間は原則として20年以内</li> <li>・1年以上の営業で支店設立が可能、その際、1箇所につき、資本金12万ドルの追加が必要、さらに、5年後に2箇所目の支店設立可能、ただし、加盟後2年以内にその追加設立期間を5年から2年に短縮</li> </ul>
NVOCC	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保証金80万元（支店・営業所1箇所につき20万元追加）</li> <li>・運賃の届出</li> </ul>

(注1) マイノリティ企業：外国企業の出資率が50%以下

(注2) マジョリティ企業：外国企業の出資率が50%以上

(出所)「中国WTO加盟文書」による

表9 交通関連外商投資産業指導目録2011（物流関連抜粋）

奨励・認可項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道幹線ネットワークの建設・運営（中国側マジョリティ）</li> <li>・幹線鉄道・地方鉄道および橋梁・トンネル・フェリー施設の建設・運営（合資・合作のみ）</li> <li>・高速鉄道・鉄道旅客専用線、都市間鉄道インフラ施設の総合メンテナンス（中国側マジョリティ）</li> <li>・道路・橋梁・トンネルの建設・運営</li> <li>・道路貨物輸送会社</li> <li>・港湾の公共埠頭施設の建設・運営</li> <li>・民間空港の建設・運営（中国側相対的マジョリティ）</li> <li>・航空輸送会社（中国側マジョリティ）</li> <li>・農・林・漁業を業務範囲とする航空会社（合資・合作のみ）</li> <li>・定期・不定期国際海上輸送業務（中国側マジョリティ）</li> <li>・国際コンテナ一貫輸送業務</li> <li>・原油・ガスの輸送パイプライン、原油・ガスの貯蔵庫および原油専用埠頭の建設・運営</li> <li>・石炭のパイプライン輸送施設の建設・運営</li> <li>・自動多層立体倉庫施設・輸送業務関連の倉庫施設の建設・運営</li> <li>・一般商品の卸売業務・小売業務・配送物流業務</li> </ul> <p>（上記内容は2011年12月24日に実施した「外商投資生産指導目録」の「奨励外商投資産業目録」によるもの）</p>
制限項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道貨物輸送会社</li> <li>・鉄道旅客輸送会社（中国側マジョリティ）</li> <li>・道路旅客輸送会社</li> <li>・国際貨物自動車／バスによる貨物・旅客輸送会社</li> <li>・水上輸送会社（中国側マジョリティ）</li> <li>・撮影・鉱脈探査・工業関連航空会社（中国側マジョリティ）</li> <li>・通信事業：電気通信の付加価値業務（中国側マジョリティ）、一般電気通信業務（外資出資49%まで）</li> </ul> <p>（上記内容は2011年12月24日に実施した「外商投資生産指導目録」の「制限外商投資産業目録」によるもの）</p>
禁止項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空交通管制会社</li> <li>・郵便会社・信書の国内クーリエ業務</li> </ul> <p>（上記内容は2011年12月24日に実施した「外商投資生産指導目録」の「禁止外商投資産業目録」によるもの）</p>

(注) 下線部分は目録2011に新たに付け加えた部分

(出所)「交通関連外商投資産業指導目録2011」による

として中国進出が認められ、WTO規定よりも中国本土での業務展開自由度が高い。実際に2011年末まで、香港企業<sup>7</sup>としての申請承認件数は累積1,570件に及び、申請件数が最も多いのは、輸送・物流、流通、航空輸送の三分野であり、全体件数の62%を占め、しかも本土事業所設置比率も全体平均を上回るほど、CEPA活用による外資物流企業の中国進出は活発にみられた<sup>8</sup>。

その他、中国進出を図る外資物流企業にとって、中国投資ガイドラインとなる「外商投資産業指導目録」（以下目録と称す）の存在も重要である。「目録」では外資企業が中国国内における産業別投資において、奨励・認可、制限、禁止と分けられており、不定期に見直しを行い、2011年には当該目録が4年ぶりに見直され、物流産業に関する一部の修正がみられた。

それまでの目録2007と比べ、目録2011において、奨励・認可、制限、禁止など各項目は大きく変わることはなく、今まで外資物流企業が中国で認められた物流業務内容は概ね引き続き参入可能と理解できる。

奨励・認可項目について、地価高騰や新たな土地買収の困難さから、物流用地の効率利用を念頭に、自動・立体倉庫施設関連の外資投資を歓迎する項目が新たに付け加えられた。

それに対し、禁止項目に新たに信書の国内クーリエ業務を加えたのは、すでに一部の外資物流企業が中国国内で違法に信書のクーリエ業務に手を出したことに警戒し、改めて禁止することを強調した模様である。

上記のように、中国のWTO加盟以降、物流分野の極一部の業務内容を除き、外資に対する市場開放が徐々に行われた。さらに、CEPAの活用により、外資物流企業はより自由度の高いビジネス展開を中国現地で行うことができる現状である。

## 6. 今後中国物流関連政策の展望

第十二次五カ年計画に基づく物流関連政策の実施につれ、中西部を含む全体交通インフラネットワークの骨組み整備が最終段階に入り、大量輸送や高速輸送など、ヒト・モノの輸送ルートの高度化・専門化により異なるニーズの対応、複数の輸送モードを含む整備強化が行われる見込みである。

また、「物流産業調整及び振興計画」が全国的ロジスティクス・ハブとなる北京、天津、瀋陽、大連、青島、済南、

上海、南京、寧波、杭州、アモイ、広州、深圳、鄭州、武漢、重慶、成都、南寧、西安、蘭州、ウルムチ（合計21都市）、及び広域ロジスティクス・ハブとなるハルビン、長春、包頭、フフホト、石家庄、唐山、太原、合肥、福州、南昌、長沙、昆明、貴陽、海口、西寧、銀川、ラサ（合計17都市）を明記し、上記38都市を中心に今後都市内ロジスティクス及び周辺インフラとのアクセスの整備が集中的に進み、国内交通ネットワークを構成するノードとなり、中国市場進出、あるいは深堀する際に押さえるべき重要な拠点となる。

中央政府による交通インフラ構築の予算を中西部地域に傾斜的に配分すると同時に、一部中西部地域での資源税率（地方税）を大幅に引き上げたことが地方政府の税収を大幅増加させ<sup>9</sup>、道路・鉄道を含む中西部地域インフラ整備の原資となった。結果、中西部における大型交通インフラプロジェクトが次々と開始され、数年後東部地域との交通インフラのギャップが急速に縮むことが見込まれ、内陸市場進出がスムーズに行われることが期待される。

こうした物流ハブとなる拠点の整備や中西部を含む幹線交通インフラの改善は産業の高度化にもインパクトを与え、今後物流関連政策の中心は専門化及び大規模化への誘導にシフトすると予想される。

専門化は、重要産業におけるサービスレベルの高度化の推進やロジスティクス業務アウトソーシングの指導・促進による製造業との連携を意識し、脆弱である冷凍冷蔵、危険品、重量物などの特殊輸送の強化を念頭に商務部及び交通運輸部主導による行政指導が一層強化される見込みである。

また、大規模化は、多様なロジスティクス・サービスに対応できる3PL事業者の育成や事業者間M&Aの励行により、全国をカバーできる実運送事業者やフォワーダー事業者及び広域での業務展開能力を持つ大手キャリア事業者の育成を念頭に、同じく商務部及び交通運輸部主導による行政指導が強化される見通しである。

一方、多くの雇用を創出する物流産業に中小企業が大半を占めているため、中小物流企業の育成や優良企業の選別、安全性に対する罰則の強化も同時に進めていくと考えられる。国内における物流サービスの品質向上には中小物流企業のレベルアップが欠かせず、従来政策として手薄となっているものの、ハード面でのインフラ整備が一巡した今後の物流政策は、かつて日本が行ったように、中小物流事業者の育成・強化により力を注ぐことになる。その場合、物流関連協会との連携による政策の実施が効果的である。

<sup>7</sup> 原文は香港のサービスサプライヤー。

<sup>8</sup> 香港貿易局発行「CEPA2012の自由化措置—香港の拡大する機会」、3ページ。

<sup>9</sup> 『人民日報』海外版、2010年6月4日付。

また、外資物流企業にとって、中国物流市場における参入規制はほぼ撤廃されたものの、同業他社や地場産業との競争が激しくなるなか、政府が望む専用施設（原油専用埠頭など）や高価な設備（自動多層立体倉庫施設など）の導入・運営による他社との差別化を場合によっては図る選択肢も残る。

とはいえ、総じて中国の物流産業はすでに量的成長から

質的成長の段階に来ている。行政側の物流政策として、内需拡大という目標を達成するため、ハード面でのインフラ整備を引き続き進めながら、物流サービスレベルの向上を重視する荷主ニーズに対し、物流サービスの高度化に対応する政策にシフトしていく傾向が明確になる。その際、日本を含む先進諸国の経験をしっかり鑑みた上で慎重に進むべきである。

## *The Trends and Future Prospects for China's Logistics Policy*

MACHIDA, Ippei

Senior Assistant Professor

School of Commerce, Meiji University

### **Summary**

With China's economic growth, domestic logistics-related infrastructure has made great progress in this decade. The results have been the reinforcement and expansion of all logistics facilities, such as roads, rail, ports, and airports, by means of the powerful logistics policy which the Chinese government has put into force. On the other hand, logistics services have shown signs of a shift from quantitative to qualitative growth. It is an important issue for the Chinese government to plan their new logistics policy in step with the changing trends.

# 中国鉄道輸送の最新状況と発展の方向性

日本海事センター企画研究部海事図書館長 福山秀夫

## 1. 求められる鉄道輸送の急速な現代化

近年、上海、深圳等の中国沿岸部の人件費高騰や製造コスト増加の問題、中国政府の中部、西部の開発振興政策等によって、外資企業の内陸部シフトが進行している<sup>1</sup>。沿岸部を中心として展開してきたこれら外資企業の物流対策は、内陸での物流対策へと移行していかざるを得ない状況にある。沿岸部とそこから1,000キロ以上も離れた場所間の大量輸送は、これまで高速道路の急速な整備とともに成長してきたトラックなどによる長距離道路輸送から、比較的成本の安い、トランジットタイムを短縮できる長距離大量輸送が可能な鉄道輸送への移行の必要性を高めている。

中国の場合、長大な沿岸線のみならず、内陸には長大な国境線が広がっており、国際物流は、海と内陸からの2正面物流となり、政府の物流発展戦略としては、海港と内陸港（無水港）からの長距離大量輸送に対応する2正面戦略となる事は容易に推察できる。これに国内物流の長距離貨物輸送を加えた3つの物流が統一的に、混乱なく、スムーズに実現できる輸送環境と輸送拠点ネットワーク整備が重要な課題になっている。

その取組は、交通運輸部と鉄道部が提携する形で既に始まっており、2008年10月に発表された「中長期鉄道網計画<sup>2</sup>（2008年調整）」と2011年7月で発表された「鉄道第12次5カ年発展計画」（（2011～2015年）、「12・5」計画と略す）に基づき、西部地区を重点地域、東北地区を強化地域、東部中部を完備地域<sup>3</sup>として、新線建設・既存線の改造・駅施設等の建設・地域の拠点駅整備・18カ所コンテナ物流センターの整備及びコンテナ取扱駅の整備などが、急速に推進されている。

これら全国に張り巡らされたネットワークを効率よく運営管理するには、相応の時間が必要である。とはいえ、鉄道部の取組は、これまで海外との競争に晒され急成長してきた海運や航空に比べれば、まだ緩慢であり、物流の現代化や顧客のニーズに対応できる品質レベルには未だ達して

いないようだ。日系物流企業の鉄道コンテナ輸送サービスへの評価がそれ程芳しいものではないからだ。

その原因の一つは、成長し続ける中国経済や貨物量の伸びに対し、線路建設や鉄道車両整備などのインフラ整備の伸びが一向に追いつくことができないことにある。また、インフラやハードの整備が、これまでの駅や諸施設等の古い計画経済時代以来の内部組織の在り方、運営方法の再構築を促してはいるがなかなか改善せず、人材教育の不足・人材の不足が、導入した近代的な設備・施設の十分な利用を妨げており、インフラやハード整備の効果が十分に上がっていないという指摘もなされている。さらに、鉄道部の組織改革が不十分なレベルに留まっていることも大きな原因の一つであると指摘されている。これらの原因を早期に解決し、鉄道輸送の現代化を急ぐことが、今求められている。

## 2. 慢性的な輸送能力不足

表1によると、2011年末の全国鉄道旅客輸送量は18億6,226万人で、5年前の2006年末の12億5,656万人よりも6億570万人、約48.2%増加した。貨物輸送量は、2006年末の28億7,095万トンから2011年末の39億1,852万トンへ10

表1 鉄道輸送量とインフラ整備

	2006年末	2011年末	増加分	増加率(%)
旅客輸送量 (万人)	125,656	186,226	60,570	48.2%
貨物輸送量 (万トン)	287,095	391,852	104,757	36.5%
鉄道営業距離 (万キロ)	7.7	9.3	1.6	20.8%
機関車車両数 (万台)	1.78	1.96	0.2	10.1%
客車数(万台)	4.26	5.28	1.0	23.9%
貨車数(万台)	56.67	64.95	8.3	14.6%

(出所)「中華人民共和国鉄道部2006年鉄道統計公報」、「中華人民共和国鉄道部2011年鉄道統計公報」より作成

<sup>1</sup>『日刊CARGO』2012年8月7日付、「重慶でEMSのPC貨物激増」によると、沿海部から生産移転を進める台湾系EMS（電子製品受託製造）大手6社がノートパソコンの量産を開始し、PC製品・部品の荷動きが伸びているとのことである。日系フォワーダー各社も取り込みを図るため近鉄エクスプレスやアルプス物流などが同市で自社倉庫を稼働させたと報道されている。重慶ではこれまでヒューレット・パカードHPなどの欧米系や台湾系メーカーが多かったが、東芝も広達電機の重慶工場でのPCの委託製造することを決めたとのこと。また、同紙8月13日付も日系フォワーダーも成都・重慶・武漢などへの内陸展開を積極的に推進していると報じている。日系フォワーダーは、阪急阪神エクスプレス・ヤマトロジスティクス・郵船ロジスティクス・商船三井ロジスティクス・日新などである。

<sup>2</sup>「中長期鉄道網計画」の中国語原名は、「中長期鉄路網規画」である。中国語の「計画」は、目標に拘束力のある言葉であり、最近のように目安の意味しなくなった経済計画では、拘束力のない「規画」という言葉を使用するようになった。

<sup>3</sup>「『鉄道“十二五”発展規画』の通知に関して」（鉄道部文件鉄計〔2011〕80号）2011年7月1日付、15ページ。

億4,757万トン、36.5%増加した。これに対し、鉄道営業距離は2006年末の7.7万キロから2011年末の9.3万キロへ1.6万キロ、20.7%しか増加していない。また、機関車車両数においては、2006年末の1.78万台から2011年末の1.96万台へ0.18万台、10.1%の増加、客車数においては、2006年末の4.26万台から2011年末の5.28万台へ1.02万台、23.9%の増加、貨車数においては、2006年末の56.67万台から2011年末の64.95万台へ8.29万台、14.6%増加に留まっている。

中国の鉄道輸送量の伸びが、鉄道線路建設の伸びをはるかに上回っているだけでなく、機関車・客車数・貨車数なども鉄道輸送量の伸びに追いつかず、慢性的な輸送能力不足に悩まされているのが中国鉄道の現状である。中国鉄道輸送の最重要課題は、輸送能力不足を解消するためのイン

フラ整備である。

このインフラ不足を解消するために、中国鉄道部は、第11次5カ年計画（2006年～2010年）、「11・5」計画と略す）の中で、第10次5カ年計画の6.3倍の1.98兆元という巨額の資金を注ぎ込み、鉄道営業距離を2005年末7.5万キロから2010年末9.1万キロへ1.6万キロを新たに整備した。「中長期鉄道網計画（2008年調整）」（図1）では、2020年までに12万キロの整備を目標としているが、「12・5」計画でも、2015年までに12万キロの整備を目標としている（表2）。これは、2020年までの目標を前倒した5年間で2.9万kmもの整備で、「11・5」計画の1.8倍の整備となっている。「12・5」計画の鉄道建設の実現性には、資金面も合わせて疑問が残ると言わざるを得ない。

図1 中長期鉄路網計画（2008年調整）



(出所) 中国鉄道部のウェブサイト (<http://www.china-mor.gov.cn/>)

表2 鉄道“十二五”発展主要指標

指標	2010年	2015年	5年増加量	5年増加率 (%)
旅客輸送量 (億人)	16.8	40.0	23.2	138.1%
貨物輸送量 (億トン)	36.3	55.0	18.7	51.5%
旅客輸送 (億人キロ)	8,762	16,000	7,238	82.6%
貨物輸送量 (億トンキロ)	27,644	42,900	15,256	55.2%
全国営業距離 (万キロ)	9.1	12.0	2.9	31.8%
うち快速鉄道 (万キロ)	2.0	>4.0		
複線化率	41	50	9	22.0%
電化率	46	60	14	30.4%

(出所) 「『鉄道“十二五”発展規画』の通知に関して」(鉄道部文件鉄計〔2011〕80号) 2011年7月1日付、12ページより作成

### 3. 旅客輸送のインフラ整備

#### 3.1 性急な旅客線整備

これまで、旅客線と貨物線は共用されてきたため、繁忙期には旅客輸送が優先され、貨物輸送の定時性・高速性・経済性に大きな影響を及ぼした。そのため、「客貨分線」という施策が採用され、旅客線と貨物線を分離し、旅客列車を高速化し、貨物列車の定時性・高速性を確保するための施策が実施されている。表2からわかるように、「12・5」計画の終了年の2015年までに4万km以上を整備する計画である。「11・5」計画終了時の2010年は2.0万km整備済みなので、2万km以上の整備目標ということになる。全国営業距離数の増加分が2.9万kmなので、線路整備の実に70%以上が旅客線の整備という事になり、整備目標の実現性にはかなり疑問が残り、将来の旅客輸送の安全性にも懸念を残すことになろう。

2011年7月23日の浙江省温州市内での高速鉄道（中国版新幹線）追突事故の記憶は新しく、その後の事故処理を含めて生々しいが、鉄道部は、事故直後から鉄道建設のペースを落としていた。だが、事故後1年でその建設ペースを上げた。建設中の基幹路線の半分強に相当する25本の工事を中止していたが、2012年6月までに8割強を再開するという。投資額も年初計画の4,113億元から9%増の4,483億元に増やしたという。中国が鉄道建設投資を増やす背景には、減速する国内景気を刺激する狙いがある。2008年のリーマンショック後も鉄道投資は公共投資の主軸であった。ただ、その結果、

鉄道部の負債は、2012年3月まで約2兆4,300億元に達した<sup>4</sup>。

#### 3.2 旅客専用線の整備内容

「中長期鉄道網計画（2008年調整）」によると、旅客線には5種類ある。「四縦四横」旅客専用線という高速鉄道網、大都市間の移動のための「都市間鉄道」、在来線を高速列車走行用に改造した「高速化改造された在来線」、西部開発のために建設される「西部開発のための新線」、台湾海峡西岸の福建省の高速鉄道である「海峡西岸線」の5種類である。これらの営業距離を「12・5」計画中には、4万km以上整備し、省都と人口50万人以上の都市をカバーし、時間を大幅に短縮して、早く効率よく快適に旅ができるようにするため、時速を200～350kmとしている。

「四縦四横」は「12・5」計画期に殆ど完成するだろう。「四縦」とは、南北方向に京滬線（北京～上海）、京広線（北京～廣州）、京哈線（北京～ハルビン）、杭福深線（杭州～福州～深圳）の4つである。「四横」とは、東西方向に徐蘭線（徐州～蘭州）、滬昆線（上海～昆明）、青太線（青島～太原）、滬漢蓉線（上海～武漢～成都）の4つである。また、「高速化改造された在来線」、「西部開発のための新線」、「海峡西岸線」なども続々完成していくものと思われる。鉄道部が編集した2つの地図は、「中長期鉄道網計画（2008年調整）」（前出の図1）と高速鉄道専用の「2020年高速鉄路網」である（図2）。

図2 2020年高速鉄路網（中国鉄道部編集）



（出所）「中国鉄路」のウェブサイ (<http://chineserailways.com>)

<sup>4</sup> 「中国鉄道建設、再び加速」、『日本経済新聞』2012年7月23日付。

図1からは、中西部を連結する整備がかなり重視されていることが伺えるが、重点地域としての西部の新疆ウイグル自治区（以下、新疆）の整備によって、さらに国境方面へ接続していくという「西部開発」から「ランドブリッジ」へという流れも伺える。図2の「2020年高速鉄道網」からは、中国沿岸部を中心とした東部地区の整備密度が高いことがわかるが、一方で、中西部への配慮も伺える。

#### 4. 政府の整備重点地域としての西部地区と強化地域としての東北地域<sup>5</sup>

##### 4.1 西部地域の鉄道整備とランドブリッジの展開—新疆ウイグル自治区の鉄道開発

中国政府は、西部開発を加速しようとしており、成渝（成都・重慶）地区から更に西の新疆およびチベットまでを射程に置いている。特に、新疆の整備は、急速である。

新疆では、2009年以前は、蘭新線（蘭州～烏魯木齊（ウルムチ））が新疆唯一の新疆外に出る鉄道であった。2009年9月に精伊霍線が開通、蘭新鉄道烏精線（ウルムチ～精河）が開通、さらに喀什（カシュガル）～和田（ホータン）間を結ぶ「南疆経済振興線」が開通した。2008年2,819kmから現在は、4,479kmに延伸している。「12・5」計画期間中に1,200億～1,500億元を投じて、2015年には8,200kmの整備を終える計画である<sup>6</sup>。また、2020年までに新疆鉄道の四横四縦、四大対外通道、六つの鉄道口岸、四つの鉄道センターを整備する計画だ<sup>7</sup>。それらの駅は以下の通りである。

四横：准東（ジュンドン）～將軍廟～哈密（ハミ）～額濟納（エジナ：内モンゴル自治区）線、阿拉山口（アラシャンコウ）～ウルムチ～哈密～蘭州線、庫爾勒（コルラ）～若羌（チャルクリク）～格爾木（ゴルムド：青海省）線、喀什（カシュガル）～和田（ホータン）～日喀則（シガツェ：チベット）線

四縦：阿勒泰（アルタイ）～克壘瑪依（クラマイ）～伊寧（イーニン）～阿克蘇（アクス）線、富蘊（フーユン）～准東～ウルムチ～巴倫台（バルンタイ）～庫爾勒線、吐魯番（トルファン）～庫爾勒～阿克蘇～喀什線、哈密～羅布泊（ロ

ブノール）～若羌～和田線

四大対外通道：蘭新線在来線及び蘭新線第二線通道、哈密～臨河（リンホー：内モンゴル）通道、庫爾勒～格爾木通道、和田～日喀則通道

六大口岸：阿拉山口、霍爾果斯（ホルゴス）、吐尔（乃の下に小）特<sup>8</sup>（トルガルト）、紅其拉甫（クンジュラブ）、吉木、塔克什肯（タシュクルガン）

四鉄道センター：ウルムチ、哈密、庫爾勒、喀什

新疆には、石炭・石油・天然ガスなど豊富な地下資源があり、経済開発の重点が東部地区から中西部地区へ移動しつつある中で、鉄道整備とコンテナ国際輸送の発展が新しいランドブリッジのルート開発の可能性を生み出しつつある。新疆の鉄道整備は、モンゴル、ロシア、カザフスタン、キルギス、パキスタン、チベットなどと接続し、ランドブリッジのインフラの整備も狙いの一つである。

##### 4.2 東北地域の鉄道整備とランドブリッジの展開

ユーラシア・ランドブリッジの鉄道三大口岸の一つである満州里は、内モンゴル自治区に属する都市であるが、位置的には背後に控えた東北地域とロシア、モンゴルとの交易の結節点に当たる。東北地域は老工業地域と呼ばれ、政府の振興政策地域とされている。北部をロシア、東部を北朝鮮と接しているため、様々な国際コンテナが通過する地域となっている。シベリア鉄道につながる綏芬河輸送回廊、図們江輸送回廊、大連輸送回廊、天津・モンゴル輸送回廊、朝鮮半島西部輸送回廊などがある<sup>9</sup>。この地域の最新の鉄道整備としては、京瀋高速鉄道（北京～瀋陽）、哈大高速鉄道（ハルビン～大連）などがあり、2012年には完成予定である。また、大連～丹東～本溪～通化～白山～延吉～牡丹江の7つの都市を結び東北三省東部地区を貫通する、東北東部鉄道もまた、2012年完成予定だ。完成すると、東北東部鉄道は、哈爾濱と大連を結ぶ哈大線、丹東と大連を結ぶ丹大線、遼寧省瀋陽と丹東を結ぶ瀋丹線、吉林省梅河口と同省集安を結ぶ梅集線、吉林省長春と図們を結ぶ長図線など13路線と接続する予定である<sup>10</sup>。この地域は、鉄道がシベリアランドブリッジに関わる大変重要な地域である。

<sup>5</sup> 「『鉄道“十二五”発展規画』の通知に関して」（鉄道部文件鉄計〔2011〕80号）2011年7月1日付、15ページ。

<sup>6</sup> 「新疆鐵路運管里程增至4,479km」『鉄道貨運』2012年2月号、中国鉄道科学研究院、58ページ。

<sup>7</sup> 『中国物流発展報告（2011年）』中国物資出版社、206～207ページ。

<sup>8</sup> 「图鳴噶尔特」とも書く

<sup>9</sup> 『北東アジア輸送回廊ビジョン』ERINA booklet Vol. 1、環日本海経済研究所、2002年6月、3ページ。

<sup>10</sup> 「瀋陽情報」のウェブサイト、2009年5月号（Vol.7）（<http://shenyang-japan.main.jp>）。



## 5. 貨物輸送の現況

### 5.1 鉄道の輸送分担率と輸送品目

表3によると、鉄道は輸送モードにおいて11.4%しか占めていない。その中で、2010年は、石炭輸送が全鉄道輸送の61.2%を占め、コークス等と併せ、電力関係と思われるものが87.4%を占める。2011年は88.3%を占める（表4参照）。中国の電力発電量のうち80%は石炭火力によるものと言われている<sup>11</sup>。

政府の西部開発の重視により、石炭生産重点地域の中部から新疆などの西部へのシフトの動きが加速しており、それに伴う鉄道整備が行われているだけでなく、モンゴルからの石炭の国際鉄道輸送も開始され、鉄道輸送が広がりを見せている。一方、コンテナ輸送は、2010年、2011年とも、わずかに2.6%を占めるに過ぎないが、鉄道部と交通運輸部は、コンテナ輸送を鉄道物流の現代化の中心的課題として位置づけ、国内輸送と国際輸送の一体化を推進し、更な

表3 輸送分担率（2010年）

輸送モード	輸送量 (億トン)	分担率 (%)	前年同期比 (%)
鉄道	36.4	11.4	9.3 増
道路	242.5	75.7	14.0 増
水運	36.4	11.4	14.0 増
航空	0.0574	0.02	25.1 増
管道(パイプライン)	4.9	1.5	10.3 増
合計	320.3	100.0	13.4 増

(出所)「中華人民共和国鉄道部2010年鉄道統計公報」より作成

表4 鉄道輸送における輸送品目別輸送量  
(2010年/2011年)

輸送貨物	2010年 輸送量 (万トン)	構成比 (%)	2011年 輸送量 (万トン)	構成比 (%)
石炭	200,043	61.2	227,026	63.8
精錬物資(コークス等)	85,500	26.2	87,022	24.5
糧食	10,109	3.1	9,946	2.8
石油	13,834	4.2	13,552	3.8
化肥農薬	8,618	2.6	8,666	2.4
コンテナ	8,612	2.6	9,351	2.6
合計	326,216	100.0	355,563	100.0

(出所)「中華人民共和国鉄道部2010年と2011年の鉄道統計公報」より作成

る経済発展の起爆剤とすることを目指している。

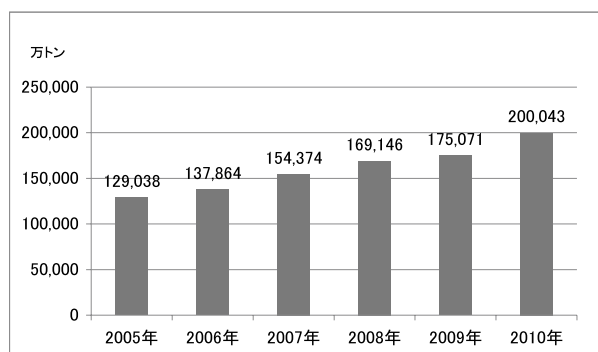
### 5.2 鉄道石炭輸送に影響を及ぼす政府のエネルギー政策

中国経済の発展と共に電力需要は急上昇し、石炭輸送が計画物資の最重要課題として取り組まれてきた。石炭輸送の約60%が鉄道で運ばれ、約30%が水路、約10%が道路である<sup>12</sup>。石炭輸送では、出炭する地域や石炭企業の規模などにより、輸送モードは分かれるが、「西煤東運」と「北煤南運」の2通りがある。「西煤東運」は、山西省、陝西省、内モンゴル自治区、寧夏回族自治区などから華北の港湾まで鉄道で輸送し、その港湾からは「鉄海連運」という考え方で、上海などの南方へ船で運ばれる。このルートで有名な鉄道路線に大秦線という路線がある。大秦線は、石炭産地の大同と秦皇島港を結ぶ石炭専用線である。全長652kmあり、最大編成は216両、編成全長は2.6kmに達する<sup>13</sup>という。

また、「北煤南運」は、鉄道で直接、上海や広州や昆明等へ輸送するものである。京滬線(北京～上海)、京九線(北京～九龍)、京広線(北京～広州)、大湛線(大同～湛江)、京包線(北京～包頭)、包柳線(包頭～柳州)、蘭昆線(蘭州～昆明)などが使用される。鉄道部は、2006年10月に鉄道「11・5」計画、2008年10月に「中長期鉄路煤炭運輸系統計画」を公布し、内モンゴル自治区、山西省、新疆の鉄道の整備を行った<sup>14</sup>。これにより、石炭輸送は比較的安定した状態になったが、現在、輸送能力は飽和状態に近づきつつあり<sup>15</sup>、次の段階の施策が必要となってきた。

石炭輸送量の推移は図3の通りである。2005年の約13億トンから2010年の約20億トンと53%も伸びている。「12・5」計画では、30億トンの輸送を目指すとしている。

図3 全国鉄道石炭輸送量



(出所)「中華人民共和国鉄道部2010年鉄道統計公報」より作成

<sup>11</sup> 「2011エネルギー経済白書」(経済産業省資源エネルギー庁のウェブサイト)より。

<sup>12</sup> 「中国現代物流発展報告(2010年)」中国物資出版社、257ページ。

<sup>13</sup> 「中国鉄道倶楽部」のウェブサイト(<http://railway.org.cn/oda/index.html>)。

<sup>14</sup> 「中国現代物流発展報告(2010年)」中国物資出版社、266ページ。

<sup>15</sup> 「中国現代物流発展報告(2010年)」中国物資出版社、270ページ。



国家能源局は、2012年3月「石炭工業発展“十二五”計画」を発表し、2015年の全国石炭生産能力41億トン为目标に据え、生産量を39億トンとしたが、5年間で20の大型石炭企業集団を形成することにしており、これら20社で全国石炭生産量の60%を占める目標が打ち出された。石炭業界の再編が絡む形で、石炭輸送量にも大きな影響が出てくると推測される。また、石炭生産重点地域の中部から新疆などの西部へのシフトを加速させようとしており、鉄道輸送能力の問題も取りざたされている。ただ、現段階では、石炭輸送需要は、ほぼ賄えるとの予測が出されている<sup>16</sup>。いずれにしても、石炭企業の再編がらみで、輸送量の推移に影響を及ぼすものとみられ、石炭業界の再編から目が離せない。

石炭輸送は、国内ばかりではない。品質の良い石炭を求めて、石炭の国際輸送も行われている。現在、中国は石炭の純輸入国であり、モンゴルは重要な輸入国の一つである。その南部にあるタバントルゴイ炭鉱からの石炭の鉄道による輸入も開始されている。タバントルゴイの埋蔵量は、64億トンで世界最大と言われており、良質な粘結炭（製鉄用原料炭）が産出する。この石炭は神華集団が取り扱うが、将来的には中国の東部沿岸部まで鉄道輸送される計画となっている<sup>17</sup>。

2012年3月、タバントルゴイ炭鉱のモンゴル独自開発の東鉱区に対し、西鉱区の開発をめぐる、三井物産、神華集団連合と伊藤忠を中心とした日本商社4社・ロシア・韓国連合が、モンゴルの国際入札に応札したとのニュースが流れた<sup>18</sup>。三井物産・神華集団連合は、中国国内鉄道ルート、伊藤忠・ロシア・韓国連合は、シベリア鉄道を輸送ルートとして検討しているといわれる。中国の鉄道ルートであれば、国内消費用の石炭と海外輸出用石炭が、同時に取扱われるため、国内鉄道輸送に大きな影響を及ぼす恐れがあると思われる。今後注視していく必要がある<sup>19</sup>。

### 5.3 一般貨物輸送の最新状況と現代化

#### (1) 鉄道部の貨物輸送の現代化への取組

中国鉄道の貨物輸送は、一般的に、運行の定時性の確保、ドア・ツー・ドアサービスの確立、輸送サービスの品質向上の3点に問題があると言われる。その原因については、インフラ整備や人材不足などに原因があることは、前述し

たとおりである。これらの問題を解決するために、特別な列車の編成が行われる。五定列車、特快行郵、行包列車、牛乳列車、小汽車列車などがそうである。だが、一般貨物を輸送する最適な形態は、貨物の形状を問わずに輸送できるコンテナであることは、世界の貨物輸送の流れからみて明らかである。そこで、鉄道部は、コンテナ輸送を鉄道輸送の現代化を実現する輸送形態として推進している。そのために、交通運輸部と組んで、「海鉄連運」を推進し、18カ所物流コンテナセンターの建設、ブルスタックトレインの導入などを推進中である。

#### (2) 鉄道部と交通運輸部の提携－「海鉄連運」（鉄水連運）の本格的始動

2011年5月10日、鉄道部と交通運輸部は、「鉄水連運発展合同協議の推進について」を公表し、鉄道と水運の連携輸送の共同推進を謳った。これは、海上コンテナを海運と鉄道が連携してスムーズに輸送しようというものである。それを表現する言葉として、交通運輸部は、「海鉄連運」を使用するが、鉄道部は、「鉄水連運」という言葉を使用している。交通運輸部は、海上輸送コンテナの鉄道輸送という意味で使い、鉄道部は鉄道による海上コンテナの輸送という意味で使うのだろう。両者が主役ではあるが、キーワードは海上コンテナである。大量の海上コンテナが鉄道へ渡されるのだ。私は「海鉄連運」の方が、ベターだと感じる。ここでは、原則「海鉄連運」を使用する。

さて、現在、中国の全てのコンテナ輸送は、中鉄集裝箱運輸有限公司（CRCTC）により運営されている。この会社は、コンテナ、コンテナ専用車両・設備・施設を保有し、コンテナに関するすべての輸送を担当する。2003年12月に鉄道部によって設立された。そのホームページによると、現在のコンテナ保有台数は、17.3万TEU、専用台車9,130両である。取り扱う鉄道コンテナ輸送量は、トン数ベースで表4の通り、2010年で8,612万トン、2011年で9,351万トン、それぞれ鉄道輸送総量のわずか2.4%、2.6%を占めるに過ぎない。

だが、コンテナ輸送は、中国にとって国際輸送の最大の輸送形態である。2010年の中国全港湾のコンテナ取扱量は1億4,500万TEU、2011年は1億6,400万TEUである。これは、日本全港湾の取扱量の10倍以上にもなる。これ程多く

<sup>16</sup> 「中国証券報」のウェブサイト (<http://blogos.com/article/34782>)。

<sup>17</sup> 張立昆、馮宇、黃洪超「蒙西地区國際運煤通道研究」、『鉄道貨運』2012年6月号、中国鉄道科学院、29～31ページ。

<sup>18</sup> 「モンゴル事業、相次ぎ合意、大型炭鉱から石炭輸入 三井物産」、『日本経済新聞』2012年3月13日付。

<sup>19</sup> 「モンゴル：タバントルゴイ炭鉱開発、中国神華能源など3者を選定」、『bloomberg』のウェブサイト、(2011年7月5日付)によると、モンゴル政府は、中国神華能源と米ビーボディ・エナジー、ロシアとモンゴルの企業連合軍を選定したとのこと (<http://www.bloomberg.co.jp>)。

のコンテナが鉄道で運ばれず、トラックや水運で運ばれている。ここに着目して、当面の目標を総取扱量の20%を鉄道部と交通運輸部の提携目標とした<sup>20</sup>。

2010年で約2,900万TEU、2011年で約3,280万TEUとなる。この数量の事を「海鉄連運量」と呼ぶ。2010年の海鉄連運量は162.7万TEU<sup>21</sup>で全国取扱量の1.1%、2011年のそれは194万TEU<sup>22</sup>で全国取扱量の1.2%である。参考までに、東北地区の2011年の海鉄連運量をみると63万TEUで東北地区全港湾の取扱コンテナ量の5.7%を占める<sup>23</sup>。そう悪い数字ではない。だが、2011年目標の3,000万TEU強（実に上海港の1年間の取扱量に相当する）を達成するのは容易ではないことが伺える。ちなみに、欧米では海鉄連運量は、通常20~30%である。北米ロサンゼルス港では60%に達する<sup>24</sup>という。20%という数字は決して達成できない数字ではないと思われる。鉄道コンテナ輸送の飛躍的な発展には、海鉄連運が重要なキーとなる。

### (3)海鉄連運とランドブリッジ輸送に連動する18カ所コンテナ物流センターの建設

現在、鉄道によるコンテナの発送量は、2010年425.74万TEU、2011年488.42万TEUであり、増加傾向にある<sup>25</sup>。これには、海鉄連運量やランドブリッジによる輸送量も含まれている。将来、コンテナ発送量が急速に増大した場合、それに対応できるコンテナ取扱センターが必要となるが、鉄道部と交通運輸部は、主要な大港湾と内陸の主要な大都市に18カ所のコンテナ物流センターを建設するプロジェクトを進めている。既に9カ所は完成し営業を開始している。残り9カ所はまだ建設中である。計画では2012年内に完成予定である。稼働中のセンターは、昆明、成都、重慶、大連、上海、青島、武漢、鄭州、西安の9カ所、建設中のセンターは、北京、天津、瀋陽、哈爾濱、寧波、深圳、広州、蘭州、ウルムチの9カ所である。これは、鉄道部を構成する18鉄道局がある都市と同じである。CRCTCのホームページによると、そのほかの主要大都市と大型港湾に140前後のコンテナ取扱駅と740カ所のローカルのコンテナ取扱駅があり、コンテナ取扱業務を統括管理しているという。18カ所コンテナ物流センターは、2007年5月に設立された中鉄聯合国際集装箱（CRIntermodal）という管理会社によ

て管理されている。外資を含め7社が投資設立した。7社は、中鉄集装箱運輸34%、中国国際運輸集装箱集団（CIMC、中国の海運会社コスコのコンテナ製造子会社）10%、香港新創建集団（ニューワールドグループ）22%、韓彩（中国投資会社）10%、アドリア海運（フランスの海運会社CMA-CGM）8%、以星総合航運（イスラエルの海運会社ジムライン）8%、德国鉄路集団（ドイツ鉄道グループ）8%という構成である。海運会社系が3社参加していることが、「海鉄連運」を強く意識していることを伺わせる。

コンテナ物流センターは、海港型と無水港型に分かれるが、大港湾の港頭地区にある海港型センターは、複数の鉄道の引込線を持っており（縦列式配置の場合が多い）、港湾で積卸されるコンテナを短時間で積卸できる近代的な門型クレーン、リーチスタッカーなども保有している。内陸地にあるセンターは無水港と呼ばれ、施設や設備は海港型と変わらないものを保有し、積卸が無人化されているセンター（武漢）もある。税関手続がワンストップででき、銀行も併設されており、地域の物流拠点となっている。

ところで、各コンテナ物流センターは規模においてまちまちであるが、最終取扱目標を定めている。その目標の合計は、未稼働の9カ所の情報は入手できないが、表5の既存の9カ所の規模と合計1,624万TEUから推定して、約2倍の3,000万~4,000万TEUと推計できる。これは、海鉄連運量の目標20%の約3,000万TEU強とほぼ同じである。このことから、18カ所コンテナ物流センターは、海鉄連運やランドブリッジ輸送などの国際複合輸送を念頭に置いて建設されたことがわかる。各センターの目標数値は表6に示した通りである。写真1、2は、現在稼働中のセンターの様子である。

だが、これら物流コンテナセンターの運営が必ずしも万全ではないことがCRCTCからも指摘されており、より一層の組織改革、IT強化、人材育成が必要だとされる<sup>26</sup>。また、

表5 現在稼働中の9カ所物流センターの最終取扱目標  
(単位：万TEU)

昆明	上海	重慶	成都	鄭州	大連	青島	武漢	西安	合計
160	340	153	250	-	261	300	160	-	1,624

(出所)「海上コンテナ輸送と連携する中国コンテナ輸送の発展」、『日本海事新聞』2011年10月28日付より作成

<sup>20</sup> 「交通鉄道両部提速集装箱鉄水連運」、『中国港口集装箱網』のウェブサイト (<http://www.portcontainer.com>)、2012年7月20日付。

<sup>21</sup> 劉竹荊「天津港集装箱海鉄連運研究」、『中国鉄路』2012年7月号、中国鉄道科学研究院、26ページ。

<sup>22</sup> 「交通鉄道両部提速集装箱鉄水連運」、『中国港口集装箱網』のウェブサイト (<http://www.portcontainer.com>)、2012年7月20日付。

<sup>23</sup> 翟俊源「我国東北地区集装箱海鉄連運發展対策的研究」、『鉄道貨運』2012年5月号、中国鉄道科学研究院、53ページ。

<sup>24</sup> 「CARGOリポート ロサンゼルス港5年間で13億ドルの投資計画」、『日刊CARGO』2012年7月19日付。

<sup>25</sup> 劉竹荊「天津港集装箱海鉄連運研究」、『中国鉄路』2012年7月号、中国鉄道科学研究院、27ページ。

<sup>26</sup> 朱友文「鉄路集装箱中心運営模式研究」、『中国鉄路』2011年1月号、中国鉄道科学研究院、53ページ。

写真1 稼働するコンテナ物流センター（上海芦潮港集装箱中心駅（海港型））



（出所）「中鉄聯合国際集装箱公司」のウェブサイト（<http://www.crintermodal.com/cn/index.asp>）

写真2 成都集装箱中心駅（無水港型）



（出所）「中鉄聯合国際集装箱公司」のウェブサイト（<http://www.crintermodal.com/cn/index.asp>）

交通運輸部からは、海港型のセンターの運営に関し、鉄道駅と港湾ターミナルを統合する「海鉄連運」の中核組織・情報共有プラットフォーム・鉄道運賃メカニズム構築・統一的な貨物証券の発行などが必要だとの指摘もなされている<sup>27</sup>。これから様々な試行錯誤を経て、全国的に統一のとれたコンテナ物流センターの運営体制が確立していくものと思われる。

#### (4)ダブルスタックトレインの導入

1編成の輸送量を増やすために、コンテナを2層に積載して走るダブルスタックトレインが、2004年に初めて北京－上海間を走った。輸送量は、2004年には2,715TEUだったものが、2006年には15,516TEUと順調に伸びたが、2009

年にはリーマンショックの影響で1,872TEUと低迷、2010年に4,593TEUと回復してきた<sup>28</sup>。また、2007年には鄭州東－青島までのサービスが開始された。現在、2020年までに南北方向4ライン、東西方向4ラインのダブルスタックトレインが整備されることになっている。南北方向は、北京－哈爾濱、北京－上海－深圳、北京－南昌－広州－深圳、蘭州－重慶－貴陽－広州。東西方向は、青島－石家荘－武威、連雲港－鄭州－西安－ウルムチ、上海－武漢－成都、上海－桂州－六盤水である<sup>29</sup>。

#### (5)外資企業の西部シフトと新たなランドブリッジルートの開発

中国で有名なランドブリッジと言えば、ユーラシア・ランドブリッジである。国境の町で鉄道の3大口岸（税関の事）と呼ばれる阿拉山口、二連浩特（エレンホト）、満州里から欧州へ向かうランドブリッジである。連雲港－蘭州－ウルムチ－阿拉山口、天津－北京－二連浩特、大連－哈爾濱－満州里という3コースがある。最近、重慶－蘭州－ウルムチ－阿拉山口を通る新しいコースが重慶政府とドイツ鉄道により開発された。2011年3月にデュイスブルグまでパソコンや液晶ディスプレイなどの試験輸送に成功し<sup>30</sup>、4月7日重慶市経済情報化委員会が新ユーラシア・ランドブリッジ開通を宣言した。このサービスを実施するために、2012年4月に渝新欧（重慶）物流有限公司を中国鉄道、カザフスタン鉄道、ドイツ鉄道、ロシア鉄道、重慶交運集団の5社の共同出資で設立した<sup>31</sup>。これまで重慶のコンテナは長江で上海まで輸送され、一旦母船に積み替えられて、欧州までトータル40日程度かかって輸送された。だが、今回のランドブリッジサービスでは、16日しかかからなかった。3分の1に短縮したのだ。このサービスは、重慶に進出した欧米系企業などのニーズに合わせて行われたが、将来的には、コンテナ物流センターが開設された内陸諸都市から、次々と新しいランドブリッジのルートの開発が行われていくことが予想される。既に、今年5月に武漢からウランバートルへのコンテナ輸送サービスが開始され、7月には青島からウズベキスタンへのサービス<sup>32</sup>も開始されるなどの取り組みが始まっている。

<sup>27</sup> 周曉航「加快發展集装箱海鉄連運的思考」、『中国交通報』2011年7月8日付。

<sup>28</sup> 劉竹芃「北京上海双層集装箱班列運輸的研究分析」、『中国鉄路』2011年11月号、中国鉄道科学研究院、10ページ。

<sup>29</sup> 東京工業大学大学院国際開発工学専攻花岡伸也氏が作成した資料「中国の鉄道コンテナ貨物輸送」による。

<sup>30</sup> 「渝新欧鉄道」国際連運の路線が全線開通「重慶市人民政府」のウェブサイト（<http://jp.cq.gov.cn/chongqingtoday>）、2011年4月14日付。

<sup>31</sup> 「重慶渝新欧物流有限公司挂牌成立」、『中国陸橋網』のウェブサイト（<http://www.landbridge.com>）2012年4月15日付。

<sup>32</sup> 「新亞欧大陸橋海鉄連運再添大運輸項目」、『中国陸橋網』のウェブサイト（<http://www.landbridge.com>）、2012年7月13日付。

## 6. 中国鉄道輸送の発展の方向性

旅客輸送は、旅客線の貨物線との分離により、飛躍的な発展期を迎えつつある。性急な整備を避け、安全を中心に据えた取り組みがなされていくだろう。

貨物輸送については、コンテナ輸送が鉄道物流の中心的輸送形態として定着してゆくと思われる。前述した通り、現在、約500万TEUのコンテナが鉄道輸送されており（実に東京港1年間の取扱量に相当する！）、石炭、コークスなどの車扱いの輸送から、コンテナ輸送への流れが既に形成されていると言える<sup>33</sup>。従来の1tコンテナ、10tコンテナは殆ど利用されなくなり、国際標準の20fや40fのコンテナが主流になってきている。コンテナ輸送列車は、発車時間一定、発着場所一定、走行ルート一定、運行番号一定、運賃一定という五定列車として編成され輸送を行っており、定時性・高速性・経済性も向上しつつある。コンテナ輸送は、駅での積卸作業の効率化を推進し、貨物滞留時間

を大幅に短縮し、計画経済時代の旧態依然たる状況を徐々に改善してきている。鉄道サービスを粗放型から集約型へ、消極的サービス型から積極的サービス型へ、人海戦術型から機械化自動化作業型へ、駅・ツー・駅サービスからドア・ツー・ドアサービスへ、単一輸送サービスから複合輸送サービスへと変化させてきた<sup>34</sup>。そして、コンテナ輸送は、海鉄連運・公鉄連運（道路と鉄道の連携。中国語で道路は“公路”という）などによる多種類輸送方式の密接な連携によって確実に増大し、海上コンテナの鉄道輸送とランドブリッジ輸送及び国内コンテナ輸送の3者が一体化する方向へと進み、鉄道貨物輸送の中心的な輸送形態として発展していくものと思われる。

具体的に鍵を握るのは、海鉄連運の目標達成、18カ所コンテナ物流センターの運営体制確立、ダブルスタックトレインの整備などであろう。

<sup>33</sup> ちなみに、JR貨物の12フィートコンテナ貨物は、1987年度は全貨物の25%を占めるに過ぎなかったが、2010年度は、66%を占めるようになった。この変化は産業構造の変化によりもたらされたもので、石炭などの輸送が殆どなくなったためである。福山秀夫「海上コンテナ輸送と連携する中国鉄道コンテナ輸送の発展」、『日本海事新聞』2011年10月27日付。

<sup>34</sup> 高曉瑩「我国集装箱鐵路運輸的現狀、問題及対策」、『中国鐵路』2011年2月号、中国鉄道科学研究院、50ページ。

# *The Latest Situation for Chinese Railway Transportation and the Direction of its Development*

FUKUYAMA, Hideo  
Director, Maritime Library, Planning and Research Department  
Japan Maritime Center

## **Summary**

In recent years, the shift of foreign capital from the coastal to the western areas has been progressing, and Chongqing and Chengdu have become central therein. From the aspect of the cost and number of days needed, the transportation to places over 1,000 km distant from the coastal areas has heightened the necessity of the shift from trucks to the more advantageous rail transport. China's international distribution is the two outward-facing distributions of distribution by sea and distribution across land borders; the putting in place of a transportation environment and a transportation network where the three distributions, adding in domestic distribution, are realized without confusion in a unified fashion has become a major issue within government strategy. However, the ongoing lack of transportation capacity through the lack of infrastructure in place and the incomplete improvement of organizational and operational methods from the period of the planned economy and the lack of human resources are impeding the modernization of distribution. The rapid putting in place of infrastructure for the sake of the resolution of the ongoing lack of transportation capacity is necessary, but concern remains on issues of safety regarding the hasty putting in place of passenger lines. Moreover the putting in place of infrastructure has taken place on the premise of the development of land bridges in the priority area of the west, in particular the Xinjiang Uygur Autonomous Region, and in the strengthening area of the Northeast.

Regarding the transportation of coal, the supply of which is planned, it is necessary to pay heed to the fact that the transportation capacity is continuing to reach saturation point, to the fact that the international transportation of coal is having an influence on domestic transportation, and to the direction of government energy policy and company reorganizations. Next, regarding the transportation of general freight, being an issue for distribution, container transport has been determined as a form of transport for realizing the securing of punctuality, the establishment of door-to-door service, and the raising of service quality. In a partnership between the Ministry of Railways and the Ministry of Transport, the "sea-rail intermodal transport" policy (transporting marine containers by rail) has been promoted in earnest, and the putting in place of container distribution centers in 18 locations and the introduction of double-stack trains is proceeding. These and the development of new land bridge routes via the upgrading and putting in place of railways in the Chongqing and Chengdu area, the Xinjiang Uygur Autonomous Region and the Northeast are linked in complex fashion, and the course toward container transport is being formed. The putting in place of infrastructure, the achievement of targets for sea-rail intermodal transport, and the establishment of operations at the container distribution centers in 18 locations, etc., will be key factors.

[Translated by ERINA]

# 中国環渤海地域における港湾整備の現状と課題

中国港湾物流研究会代表、元川崎汽船理事 三浦良雄

## 1. 天津・青島・大連3港の発展戦略―「国際航運中心」建設へ

2001年のWTO加盟に伴い、国務院（中国政府）は「中国の現代物流発展加速に関する若干の意見」を発表しガイドラインとした。2003年に胡錦濤国家主席名で公布された「中国港湾法」はその後の外資による港湾投資のラッシュを招来し、投資効率の高いコンテナターミナル<sup>1</sup>への外資導入は全国の主要港湾で目白押しとなった。輸出産業への外資進出はブームとなり中国は「世界の工場」と言われ、建設資材の鋼材需要が急増し鉄鉱石埠頭をはじめ、石炭、原油の大水深埠頭<sup>2</sup>の開発が展開された。また、自動車産業が急速に発展しコンテナ貨物の増加を押し上げ、自動車専用ターミナルの建設にも外資（日本郵船など）が参画する。

しかし、ブームはリーマンショックで沈静化し、さらに欧州経済不安で見直しを余儀なくされている。将に想定外の状況となった。いま、各港湾建設計画に共通する課題である。

1990年代の上海・浦東開発と外高橋コンテナターミナル建設、2002年着工の洋上ターミナル・洋山港建設<sup>3</sup>と芦潮港臨海経済開発のダイナミックな発展は、臨港産業区・大型港湾・都市建設の一体化という都市開発改革をもたらし、発展戦略の基本的なモデルとなった。上海がこの大事業を成功させた政略の一つが、1996年に国務院に国策として承認された「上海国際航運中心」であった。長江デルタにおける国際物流の中核港湾とするコンセプトであるが、同時に浙江省寧波港<sup>4</sup>の台頭を制御し、江蘇省の貨物源を上海に集中する戦略である。その成果は、2010年に上海港のコンテナ取扱量が世界一になったことで証明された。

「航運中心<sup>5</sup>」とは海運港湾物流センターであり、船舶金融、海上保険、現代物流ロジスティクス面のインフラを備えた、ロンドン、香港、東京などをイメージしたものである。天津、青島、大連の環渤海地域3港が目指す発展戦略は、将に上海の成功例の踏襲であるが、上海が鄧小平、江沢民政権の全面支持を得て成功したように、強大な政治力が必要である。

2003年、胡錦濤、温家宝政権に代わり、「第11次5カ年規制<sup>6</sup>」（2006～2010年）の港湾建設基本政策は長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾地区の3大経済圏の港湾整備に最重要が置かれた。

大連は東北振興策の一環として長興島開発などを柱に「大連北東アジア国際航運中心」を目標に掲げた。2003年から画策し、2006年に国務院の承認を得て、第11次5カ年規制期間中（2006～2010年）にコンテナターミナル22バースを建設し、年間1,000万TEU<sup>7</sup>達成を目標とする東北アジア国際航運中心を建設すると発表された。同時に長興島新港開発に着手した。また、同年、大窯湾保税港区を国務院が承認した。上海、天津に次ぐ全国第3番目である。

天津は広大な海岸地帯開発計画・天津濱海新区構想を策定し、その重要な物流インフラとして「天津北方国際航運中心」建設を掲げ、2006年に国務院の承認を得た。

一方、当初はその埠外に置かれた青島港は、前湾ターミナル開発の実績を背景に、2008年に青島保税港区設置と董家口港区の大港湾開発が共に承認され、2011年に「青島北東アジア国際航運中心」の国務院承認を獲得した。こうして上海国際航運中心に次ぐ国際航運中心3港が環渤海地域に相次いで生まれ、発展競争が展開されている。

3港共通の発展戦略は①コンテナターミナル拡充と、2大水深資源輸入港湾の建設であらう。3港とも港湾建設ブームとなり、むしろ現実の需要を上回る速度とスケールで展開されたのであるが、2008年にリーマンショックが発生した。

2009年に建国60周年を迎えた中国は世界危機に対処すべく4兆元の内需拡大策を打出した。建設鋼材需要は増し鉄鉱石、原油、石炭、食糧の輸入量は急拡大していった。なかでも鉄鉱石輸入が増大し、3港いずれも大水深埠頭、大型港湾開発は続行中であるが、2011年の欧州経済危機の影響が懸念される。

3港の2011年の貨物とコンテナの取扱量は後述の表1に示す通りであるが、図1は1985年以降の発展推移グラフである。棒グラフは貨物取扱量を、線グラフはコンテナの推

<sup>1</sup> 1バース埠頭長300～350m、水深マイナス14～20mの建設コスト約10億～20億円。

<sup>2</sup> 30万トン級専用船には水深マイナス23m程度が必要。

<sup>3</sup> 芦潮港沖30km海上の小洋山に架橋しコンテナターミナル群を造成。

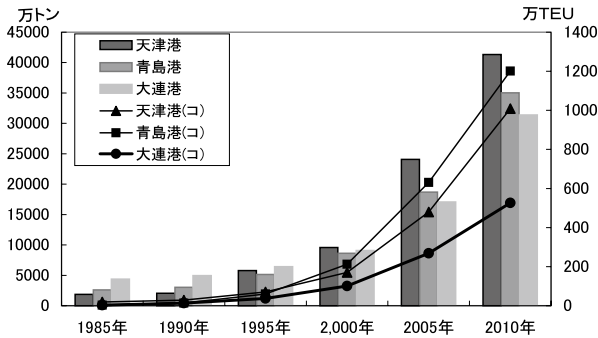
<sup>4</sup> 水深充分な天然良港であり長江デルタの中核ハブポートになり得る条件を具備。

<sup>5</sup> 水運センターなどの日訳が散見されるが不適切な訳である。

<sup>6</sup> この時から「計画（Plan）」から「規制（Guideline）」に改めた。

<sup>7</sup> 20フィートコンテナ換算。

図1 環渤海地域主要3港の取扱量の推移



(出所)「中国航運発展報告」各年版より作成

移を示す。2000年対2010年の伸び率は天津が最も高く、大連は貨物量、コンテナ共に伸び率も低い。

## 2. 河北省の港湾発展戦略

かつて河北省の港湾は天津港の陰に置かれ、全国トップ10に入る大型港湾としては秦皇島港のみであったが、同省内に大型ミルポート曹妃甸が開発されて2006年には1,105万トンを取扱い、年々実績を上げた。唐山港は2006年に同港を併合し、京唐と曹妃甸の2港区から成る大型港となった。2011年の全国取扱量ランクの7位に唐山、8位に秦皇島が、そして新進の黄驊港の取扱量が1億トンを超え17位に入った。

黄驊港は天津の約60キロメートル南方にある。元来、石炭最大手の神華会社が山西省石炭を国内南部へ積出すプライベートポートであったが、コンテナを含む総合港湾への変身を目指して多目的埠頭を建設、2010年に正式開港した。

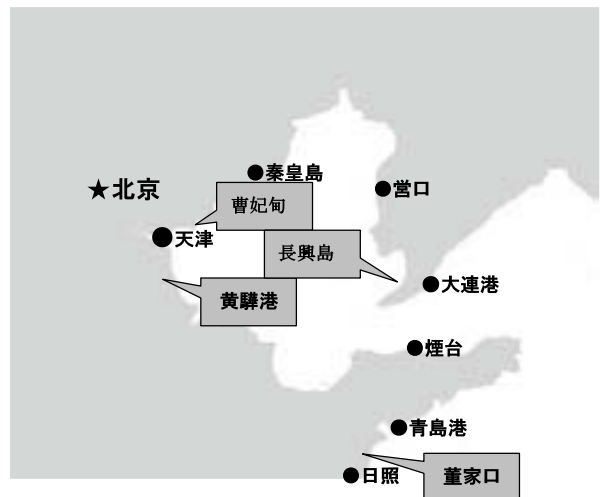
曹妃甸港は、2005年から始動していたが、正式対外開放は2009年である。首都鉄鋼ミル、石炭火力発電プラント、原油埠頭、石炭積出、コンテナターミナルなど総合的経済開発港湾を形成してきた。既に30万トンタンカーバース、鉄鉱石埠頭を始めLNG埠頭、コンテナターミナルも建設され、2011年には24バースが稼動し1.75億トンを取扱った。そのグランドデザインは5万～25万トン級合計248バース、埠頭総延長66キロメートルと壮大で、貨物量年5億トンを目指す計画である。

河北省は、省内港湾の合理的発展を展開すべく、秦皇島、唐山港京唐、曹妃甸、黄驊の4港の再編合併を行うべく、2009年に「河北港口集団<sup>8)</sup>」を設立してその管理下に置いた。4港区の取扱量の合計は2011年に6.92億トンで全国トップクラスとなる。

<sup>8)</sup> 港口は港湾の意。

<sup>9)</sup> 2007年7月20日付の交通部綜合規劃司文献広告で公表。

図2 環渤海地域の主要港



(注) 吹き出しは新開発港

(出所) 筆者作成

## 3. 全国沿海港湾5港湾群と環渤海地域港口群

中国交通部(現交通運輸部)は国家發展改革委員会と共同して研究編成した「全国沿海港口布局規劃<sup>9)</sup>」(全国沿海港湾配備計画)を2006年9月に公布した。その目的は合理的な石炭、石油、鉄鉱石、コンテナの専門化運輸システムを構築し国家エネルギー資源、主要物資輸送を發展させると共に、秩序ある港湾開発と国家管理体制の強化にある。配備計画は、5つの港湾群を編成し、中核港湾を指定し、8つの運輸系統を配備するものである。すなわち、①環渤海、②長江三角州、③東南沿海、④珠江三角州、⑤西南沿海の5港湾群と石炭、石油、鉄鉱石、コンテナ、食糧、自動車、フェリー、客船の8運輸系統の配備である。

### 3.1 環渤海地域港口群

図2は環渤海地域の主要港と新開発港湾の位置略図である。2006年12月に「環渤海地域現代化公路水路交通基礎設施規劃綱要」が策定され、その中で「環渤海地域沿海港口布局規劃」を具体計画化した。環渤海地域港口群は、さらに次の3つの群体に分割される。

#### (1) 遼寧沿海港口群

「大連北東アジア国際航運中心」と营口を主体とする、丹東、錦州などから組成される。東北3省と内モンゴル自治区東部をサービス圏とする。石油、同備蓄、LNG、鉄鉱石、食糧の中継、保管を行う。大連をコンテナハブ港とし营口、錦州、丹東とフィーダネットで連携する。



## (2)津冀沿海港口群

「天津北方国際航運中心」と秦皇島を主体とし、唐山、黄驊などで組成する。北京、天津、華北地域およびその西部を主要サービス地域とする。秦皇島、天津、黄驊、唐山などを石炭専用化する。秦皇島、天津、唐山を大型石油専用化し備蓄設備を整備する。LNG、鉄鉱石、食糧、バルク貨物の中継、保管設備を整備する。天津をコンテナハブとし、秦皇島、黄驊、唐山などをフィーダネットで結ぶ。天津港に旅客クルージング埠頭を整備し、自動車輸送ターミナルを整備する。

## (3)山東沿海港口群

青島、煙台、日照を中核に威海などで組成する。山東半島およびその西部延長地域を主要サービス区域とする。青島、日照を石炭積出専用化し煙台も適当規模で行う。青島、日照、煙台を大型原油基地化、LNG、鉄鉱石、食糧など大宗バルク貨物の中継保管港とする。青島をコンテナハブ

として煙台、日照、威海など適宜フィーダネットを構築する。青島、煙台、威海にフェリー、旅客輸送設備を整備する。(この時点で青島は国際航運中心に指定されていない。)

## 3.2 5 港湾群取扱量—環渤海地域トップ10中7港が集中

全国で、環渤海地域港湾の貨物取扱量が群を抜き圧倒的に多い。石炭、鉄鉱石、原油、食糧など大宗バルク貨物が多いことが主因である。

表1に示す如く、環渤海地域には天津（3位）、青島（5位）、大連（6位）の3大港のほかに、7位の唐山、8位の秦皇島、9位の營口、10位の日照があり、全国トップ10中7港が集中する。億トン港としては煙台と黄驊も加わった。2005年に1億トン以上にランクされたのは天津、青島、大連、秦皇島の4港であったが、2006年に日照が、2007年に營口と煙台が億トン港に加わり、2011年では上記の如く9港が名を連ねる。

表1は、1億トン以上の港湾のみのリストであるが、環

表1 2011年における港湾群別 貨物・コンテナ取扱量比較（沿海港湾）  
〈貨物量1億トン以上／コンテナ100万TEU以上〉

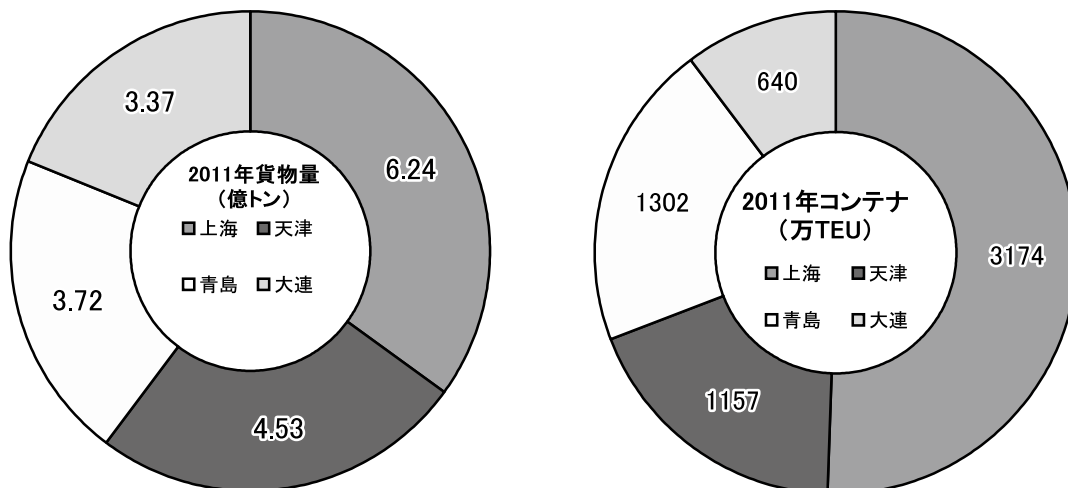
港湾群※	港湾名	貨物量（億トン） （ ）内：沿海港順位	コンテナ（万TEU） （ ）内：沿海港順位
環渤海地域	天津	4.53（3）	1,156.76（6）
	青島	3.72（5）	1,302.01（5）
	大連	3.37（6）	640.03（8）
	唐山	3.13（7）	—
	秦皇島	2.66（8）	—
	營口	2.61（9）	—
	日照	2.53（10）	139.95（14）
	煙台	1.80（12）	170.86（11）
	黄驊	1.13（17）	—
	小計	25.48	3,409.61
長江デルタ	寧波—舟山港	6.94（1）	1,471.92（3）
	上海港	6.24（2）	3,173.93（1）
	連雲港	1.56（14）	465.19（9）
	小計	14.74	5,111.04
東南沿海地域	廈門	1.57（13）	646.50（7）
	福州		166.02（12）
	泉州		156.86（13）
	汕頭		110.06（15）
	小計	1.57	1,079.44
珠江デルタ	広州	4.31（4）	1,425.04（4）
	深セン港	2.23（11）	2,257.06（2）
	小計	6.54	3,682.1

(注※)「全国沿海港口布局規劃」による5港湾群分類。

(出所) 中国交通運輸部「2011年交通運輸發展統計公報」(2012年4月25日公表)より作成



図3 上海港、天津港、青島港、大連港の貨物・コンテナ取扱量推移 (2011年)



(出所) 中国交通運輸部「2011年交通運輸発展統計公報」(2012年4月25日公表)より作成

表2 環渤海地区3航運中心vs上海国際航運中心想定背後圏生産力比較 (2010年データ)

国際航運中心名	想定背後圏省市 (省・直轄市・自治区)	GDP (億元)	貿易額 (億ドル)	自動車産業	
				生産額 (億元)	生産台数(万台)
大連 北東アジア国際航運中心	遼寧省	18,278	953	966	70.8
	吉林省	8,577	170	3,019	164.2
	黒龍江省	10,235	183	171	24.8
	内モンゴル自治区の一部	5,818	58	78	2.6
	(合計)	42,908	1,364	4,234	262.4
天津 北方国際航運中心	天津市	9,109	917	1,381	73.8
	北京市	13,778	1,107	1,566	150.3
	河北省	20,197	619	730	71.0
	山西省	9,088	138	46	0.3
	陝西省の一部	5,011	58	382	32.6
	内モンゴル自治区の一部	5,828	58	78	2.6
	寧夏回族自治区の一部	822	13	-	-
(合計)	63,833	2,910	4,183	330.6	
青島 北東アジア国際航運中心	山東省	39,416	2,249	3,015	81.9
	河南省	22,943	200	745	23.5
	陝西省の一部	5,011	58	382	32.6
	甘肅省の一部	2,060	36	7	1.0
	(合計)	69,430	2,543	4,149	139.0
上海 上海国際航運中心	上海市	16,872	3,654	3,510	169.9
	江蘇省	40,903	4,988	1,370	74.4
	浙江省の一部	13,613	1,436	770	15.9
	安徽省	12,263	234	1,481	118.9
	湖北省	15,806	260	2,165	157.8
	重慶市	7,894	118	1,689	161.4
	四川省	16,899	264	426	10.2
	(合計)	124,250	10,954	11,411	708.5

(出所) 『日中経済協会データハンドブック』、『中国汽車工業年鑑』2011年版より作成

渤海地域合計25.48億万トンで、長江デルタ地域14.74億トンの1.7倍である。但し、長江デルタ地域には蘇州（11年3.8億トン）、南京（同1.73）、南通（同1.73）など大型河川港がある。長江内河港を含めれば、ほぼ似通った取扱量である。

一方、環渤海地域のコンテナ取扱量は長江デルタ、珠江デルタに及ばない。2011年、長江デルタ地域は5,111万TEU、2位の珠江デルタが3,682万TEUで、環渤海地域は3,409万TEUである。コンテナ物流はその地区の軽工業、IT、自動車など輸出産業の発展を反映する。大型港湾が集中する割にコンテナ貨物量が少ないことが、環渤海経済圏の物流の性格を象徴している。世界不況の逆風の中でどう対処するのか、前述「国際航運中心」戦略がコンテナ物流を増加させることが出来るかどうか、大きな課題である。

#### 4. 「国際航運中心」4港の取扱量と背後圏経済力の比較

天津・青島・大連3港は、相次ぎ国際航運中心の認可を獲得したものの、上海に較べれば、現状は未だそのステータスに相応する取扱量とは言い難い。数値は上記表1に示した通りであるが、図3の如く4大港の数値を円グラフで表示すると、環渤海地域3港の将来の課題がコンテナ取扱量の増量にあること一目瞭然である。

港湾物流量は、一般的に立地と港湾設備と背後圏の経済力に関係する。表2は国際航運中心4港の背後圏省・市をおおまかに想定し、GDP、貿易額、自動車産業を抽出して比較を試みたものである。環渤海地域3港、とりわけ大連は、背後圏の生産力の格差が歴然である。

なお、想定背後圏は上記「全国沿海港口布局規劃」における、國務院が想定したサービスエリアである。但し、当該省の一部を想定する場合の数値は2分の1とし、例えば、内モンゴル自治区は大連港と天津港が半々で分けるものと仮定した。

#### 5. 天津・青島・大連3港のコンテナターミナル開発

##### 5.1 大連港のコンテナターミナル開発—貨物誘致に苦戦

大連のコンテナ新港開発は、上海に次ぐ早さであった。大遼湾である。当初港務集団は日系企業との合弁を模索したが、結局シンガポール（PSA）との合弁に決まり、第1期ターミナルが1996年に稼働開始した。その後マースク（APMT）が参画し7バースに拡張した。続く第2期にはPSA、APMTに加え中国遠洋運輸公司（COSCO）が参画し、2006年までにマイナス16メートルの大水深を含む6バースを建設した。現在5バースが稼働する。更に第3期6バース

スが企画され、日本郵船がCOSCOと共に参画した。日本郵船は自動車専用RORO<sup>10</sup>ターミナルにも出資し、わが国で最初の港湾ターミナルへの出資となった。第3期建設計画は岸壁長1,842メートル6バースであるが、工事はペースダウンされ、計画も5バースに調整された。現在2バースが完工し、大遼湾ターミナルは合計14バース体制となっている。大遼湾以外に、在来港湾（大港区）の中国海運との合弁で国内航路用4バースがある。

大遼湾新港開発では、天津、青島に先行し将来の大発展を計画したものの、コンテナ取扱量は低迷する。大連港コンテナターミナルの将来発展計画は、大遼湾の対岸（北岸）と長興島臨港開発区にコンテナターミナル建設計画もあるが、実態はそれほどの需要が見られない現状である。東北振興政策の遅滞が主たる理由であろう。

更なる発展策として2005年に打出したのが、遼寧省沿海部開発計画「五点一線」戦略である。周知の如く、①大連・長興島臨港工業区、②營口沿海産業基地、③遼西・錦州葫蘆島工業区、④丹東産業基地、⑤大連・花園口工業園区の五点を、1,400キロの高速臨海道路で結び、連携させ、相乗効果を狙う経済産業ベルトの形成である。しかし、この構想は沿海開発であり、それだけでは十分な大連港振興策とはならない。東北の内陸振興政策と、そこと大連港を直結する道路、鉄道輸送システムの整備が重要である。

上海港レベルには程遠いが、少なくとも一千万台に乗せなければ国際航運中心とは言えない。そのことを誰よりも意識する大連は目標をずらし、2011年12月、「3年内に1,000万TEU」の目標達成をスローガンに遼寧省の戦略目標として掲げた。種々の対策を講じているが、国際航路誘致は勿論のこと、環渤海フィード航路増設、ドメスティック沿

図4 大連港図



(出所) 大連港パンフレットより

<sup>10</sup> 車輛自走Roll on Roll off の略。

海航路増設、内陸港（インランドコンテナターミナル）増設、コンテナ定期列車増発などの諸対策を講じている。直近では日中、東南アジアなど近海航路で大きく成長したSITCと、2012年7月、「コンテナ業務発展合作協定」を結んだ。主として渤海湾内コンテナフィーダネットの強化と港湾設備（ターミナル）の充実における合作協定である。昨年来、大連港のコンテナ取扱量増加率は顕著に向上しており、2012年前半年の前年増加率は24.6%を記録した。

## 5.2 天津港のコンテナターミナル開発—天津濱海新区と連動

1970年代に中国最初のコンテナターミナルを自力で建設し、1980年代の日中コンテナ航路を充実させ、中国コンテナリゼーションをリードしたが、1990年代に青島港に追越された。世界幹線コンテナ航路の大型化<sup>11</sup>への港湾対応の遅れもあった。

1990年代末に至り、天津港は外資合弁を主体としてターミナル建設を推進、最初に米国シーランドと在来埠頭改造のコンテナターミナルを整備した。2004年までは在来の中小型14バース体制であった。

天津港の泣き所は水深である。塩田とえび漁業でも分かるように、海は遠浅である。2003年に航路チャネルを水深マイナス14メートルまで浚渫し、大型コンテナ船（6,700個型）を受け入れた。2004年に最初の大型ターミナル4バースが建設された。港務集団、COSCO（中国遠洋運輸公司）、中国海運、招商局、CSX（米国）の合弁である。その後、航路チャネル水深はマイナス18メートルに増深された。

上海閩といわれた江沢民政権が胡錦濤・温家宝政権に代わり、第11次5カ年規制で「天津濱海新区」経済大開発計画が国家レベルに格上げされ、2005年以降本格的に建設が進捗した。さらに、「天津北方国際航運中心」建設構想が国務院で承認され、その中核施設（保税港区）となる埋立造成地「天津港東疆港区」建設プランが生まれた。海底の泥をポンプで吸上げた土砂で造成した。陸地から渤海に半島状に伸びた幅3キロメートル、長さ10キロメートル、面積30平方キロメートルの大規模開発である。客船ターミナルや海浜リゾート遊覧区も設けられた。

2006年、コンテナターミナルと物流加工区を含む区画を、天津港東疆保税港区とする国務院の承認を得た。PSA合弁のコンテナターミナル6バース（岸壁長2,300メートル）を含む埠頭と、物流加工区、総合設備配置区の三つのファ

図5 天津港図



(出所) 天津港パンフレットより

クションからなる。

2004年に定めた発展目標は、2010年に貨物量3億トン、コンテナ1,000万TEU、最大船型20万トン級であったが、その後2006年に1,200万TEUに上方修正し（2010年の実績は1,008.6万TEUであった）、大型コンテナターミナル16バースを建設目標とし、2006年にOOCL、PSA、APMT（マースク）との合弁4バースが、2007年にPSA合弁6バース（東疆港区）、2009年にAPMT、COSCO合弁3バースが建設された。また、自動車専用ROROターミナルが2005年に日本郵船合弁1バース、2008年に日本郵船、WWL合弁で1バース建設された。3バースのエバグリーン、CMA合弁コンテナターミナル計画もある。

2011年、「天津北方国際航運中心核心効能区建設方案」が国務院で批准され、東疆保税港区における船舶登記、海運税制優遇策、オフショア金融などの企業誘致を推進するほか、政策として（保母式）ベンチャー育成を図るなど、地域経済活性化の様々な対策を講じている。

## 5.3 青島港のコンテナターミナル開発—劇的なM&A戦略

青島港は天然の良港・膠州湾に依拠し、市街区に近接する在来港湾設備はその東岸にある。90年代に対岸（西岸）の黄島地区に大水深バースが開発され、鉱石、原油埠頭が建設された。そこに「前湾」と呼ばれる良好な入江があり、その一帯が前湾経済開発区に指定された。1996年、P&O出資による前湾最初のコンテナターミナル2バースが建設されたが、既存の産業区と隔絶しており稼働率は低かった。2000年に港務集団とQQCT（Qingdao Qianwan Container Terminal）<sup>12</sup>を設立、3バースに拡張した。

<sup>11</sup> 1990年代の幹線航路は5,000~6,000TEU型（6万トン／船長290m前後）が主流となった。

<sup>12</sup> Qingdao Qianwanは青島前湾の発音表記チンダオチェンワン。

写真1 前湾コンテナターミナル



(出所) 筆者撮影

青島港コンテナターミナルの開発・現代化がピッチを早めたのは、中国がWTOに加盟した2001年以降である。2002年、港務集団が大水深3バースを建設（ターミナル名：明港公司）し6バースが稼動した。この時点で港湾当局は、コンテナ航路を（東岸・老港区から西岸・前湾に）シフトする「西移」を断行した。

2003年、大手船社のマースク（APMT）とCOSCOが加わり、明港公司与QQCTが合体し、2006年に計11バースに拡張した。ここまではQQCTの一元体制である。

2005年に前湾「南岸」開発プロジェクトが始動した。香港招商局90%、市政府10%の事実上外資独資によるコンテナターミナル6バースと多目的2バース岸壁総延長2,272メートルである。行政としては港務集団の独占を嫌った競争原理導入であった。

同年、前湾南岸に更なる12バースの開発プランが決定し、コンテナターミナル開発権が割振られた。港務集団(4)、ドバイDPW(4)、エバグリーン(2)、地元船社SITC(2)であった。前湾南岸に招商局と合わせて18バースが建設される開発プランであった。

招商局ターミナルは、2006年から2010年にかけて順次稼動した。競争を嫌う港務集団側は業務合作を呼びかけたが、招商局側はこれを拒否した。その結果、招商局ターミナルへのユーザー船社の誘致は港務集団の干渉を受けて行き詰まってきた。

一方、ドバイDPWがアメリカでP&Oを買収したことから、南岸計画に変動が生じた。P&Oと港務集団が結んでいた競争回避協定の適用を受ける結果を招いたのである。その為、ドバイDPWが獲得していた4バース開発権は単独で行使できなくなり、港務集団と合併することになった。

表3 主要沿海港貨種取扱量概況（2011年）

貨物種類	取扱量 (億トン)	前年比 (%)	外貿量 (億トン)	前年比 (%)
石炭・同製品	19.43	18.1	2.13	12.6
石油・LNG・同製品	7.46	5.0	3.16	6.9
うち原油	4.10	5.5	2.41	5.5
金属鉱石	13.85	10.0	8.19	10.6
うち鉄鉱石	12.35	7.1	7.20	6.2
鉄鋼	4.19	7.0	0.67	16.9
鉱建材料	13.57	12.3	0.26	-2.2
糧食	1.66	-1.3	0.56	-8.8
機械・プラント	1.71	1.1	1.09	7.9

(出所) 交通運輸部の統計公報より作成

その時点でエバグリーン2バースも独自運営は断念し、合併の仲間に入った。世界最長の直線3,408メートル、水深マイナス20メートルの南岸10バースが1社体制で運営されることになった。上記QQCTに“New”（N）を加えた社名QQCTNの誕生であったが、リーマンショックにより、まだその先の曲折が生まれる。

2009年、遂に招商局が港務集団側QQCTNとの合併に応じた。QQCTNは10バース計画を4バースに縮小し、招商局は5バース<sup>13</sup>をもって合併した。南岸は合計9バースに縮小され社名がQQCTUとされた。だが、投資の変動はそれで結末とはならなかった。この9バースのうち2バースを分割し、SITCグループとの別の合併会社にしたのである。QQCTU側70%、SITC側30%で総投資額21億元の社名はQQCTUaとした。SITC側はシンガポール船社APLとの合併でありAPL-SITC Terminal Co.である。

2011年、膠州湾には2本の高速バイパスが開通した。世界最長の膠州湾大橋と湾口の海底トンネルである。青島市内と前湾とは30分の走行距離となり、利便性が高まった。当初の18バース計画を9バースに縮小した南岸には、更なるコンテナターミナル建設の余地が残るが、後述する「董家口」新港開発との関連で、どのように調整されるのか、現時点では不明である。

## 6. 環渤海地域の大水深資源輸入港湾開発

鉄鉱石や原油の輸入が急増するにつれ、天津、青島、大連の何れもが大型専用船による鉄鉱石や原油など資源輸入港湾設備の開発・建設を展開した。とりわけ、鉄鉱石輸入量は2005年の2.98億トンが2011年に7.2億トンへ急増した(表3)。

2010年の鉄鉱石10大港湾<sup>14</sup>は、日照、青島、唐山、寧波

<sup>13</sup> 招商局は当初6バース建設計画であったが、5バースとされた模様である。

<sup>14</sup> 「2010中国航運発展報告」による。

ー舟山、天津、連雲港、上海、營口、湛江、北部湾であるが、後述する如く大連も30万トン鉄鉱石埠頭を新設し鉄鉱石戦列に加わってきている。

### 6.1 天津港南疆に30万トン鉄鉱石埠頭

天津港の新たな目標は、2015年に貨物量5.6億トン、コンテナ1,800万TEU、30万トン型船舶受入れの3点セットである。

天津港の主要港湾設備は、現在5港区に拡張され開発建設が進められている。北疆港区、南疆港区、東疆港区、臨港経済区南部港区、南港工業区である。俗称シンカンと呼ばれた在来埠頭を拡張したのが、コンテナと自動車ROROターミナルを主体とする北疆港区である。

東疆港区は、前述の如く天津濱海新区の港湾物流の核心となる港区であるが、クルーズ客船ターミナルビルは既に建設され、渤海湾に面して海浜リゾート地帯も設ける。東疆港区の先には更に第二埋立地が造成され、渤海湾に突き出ている。

臨港経済区南部港区（大沽口港区・高沙嶺港区）と南港工業区（大港港区）は、天津濱海新区の南部沿岸に造成される多目的臨港産業支援港湾である。そして、南疆港区が大宗バルク貨物を主体とする。臨港経済区南部港区は雑貨が中心となる。2010年に中外運長航集団公司（シノトランス）と港務集団が合作して、5万トン級4バースの雑貨集散センターを建設する。

天津港が青島港、大連港に比して劣るのは港湾の水深であるが、現在水深マイナス19.5メートルのメインチャンネルを整備し、25万トン級船舶は常時、30万トン級船舶は満潮時に出入港が可能である。天津港2010年の各種埠頭バースは151バースあり、総岸壁長32,000メートル、うち万トン級以上96バースである。

2012年、南疆港区に30万トン鉄鉱石埠頭建設計画が批准された。香港との合弁により「天津港遠航国際鉄鉱石碼頭有限公司」を設立、年2,300万トンの能力である。

南港港区開発計画も大規模である。2011年に最初の建設資材揚荷岸壁がオープンしたが、5万～10万トン級石油ケミカル埠頭を中心に、2023年までに年間取扱量2億トンの大港湾建設を目指す。

### 6.2 青島港董家口開発メガプロジェクト

青島港の南方約70キロメートル、畑と砂浜の連なる膠南（Jiaonan）琅琊台湾の一角に40万トン鉄鉱石埠頭を主体とする、世界一レベルの深水大港「董家口」Dongjiakou新港区を建設中である。平均マイナス15メートルの水深に恵

まれて居り、背後の陸地は平坦で広く、総面積72平方キロメートルの現代化港湾建設である。世界最大級40万トン鉄鉱石埠頭3バース、同じく世界最大級45万トン原油埠頭2バースを含む、トータル112バースの巨大港湾開発建設プロジェクトが2008年に着工した。

董家口開発は2009年、「青島港董家口港区総体計画」が政府の批准を得て、青島市政府主導の下建設指揮部と投資建設会社が設立された。港湾機能の主体は大宗バルク貨物（鉄鉱石など）、液体貨物（原油など）、雑貨輸送（コンテナなど）であり、核心的コンセプトは、国家重要資源エネルギー貯蔵基地と臨港産業都市の建設である。現在の5鎮（町村）1区総面積600平方キロに9年計画で、港湾区、居住区、産業区の3大核心区を造成建設し、港湾建設に伴い、背後圏への貨物輸送事業と臨海産業開発を行う総合港湾都市を建設する。青島市と青島港の発展にとり大きな転換点となる。

総体計画は貨物取扱量3億トン規模の大港湾であるが、港湾設備の建設と運用は、各種産業企業が専用借りする方式である。2011年7月12日、香港において、招商局、COSCO、シンガポール万邦、青島港務集団の4社が「青島董家口战略合作強化合意書」を調印した。2012年7月現在、港務集団40万トン鉄鉱石埠頭と華能集団石炭埠頭は既に稼働している。

港湾建設は、2020年までに取扱能力3.1億トン港湾設備の建設を目標とする計画である。

第1段階（2011-2013）は、鉄鉱石、石炭の一部を現在の膠州湾（黄島・前湾地区）から董家口新港湾へ移設することである。

2011年半ばの時点では、優先開発港湾埠頭バースは45バースが計画されている。主要なユーザーは、青島港集団（40万トン鉄鉱石埠頭）、シンガポール万邦集団（40万トン鉄鉱石埠頭）、大唐集団（発電用石炭）、中石化（LNG埠頭）中国塩業総公司（食塩配送センター）、シノトランス（保税倉庫・物流園区）等である。

第2段階（2014-2016）は、国家の大宗バラ貨物集散センターと重要エネルギー資源保管・輸送センターを建設し、国家の中枢的バラ貨物ハブのステータスを構築する。同時に臨港産業都市機能を具備する。

第3段階（2017-2020）は、綜合物流、商業流通、ロジスティックスサービス、臨港工業と都市機能を一体化した、青島市南部の近代的国際港湾都市を建設する。

更に、前記・青島港のコンテナターミナル開発の項で述べた如く、董家口新港区には大型コンテナターミナルも建設される計画である。コンテナターミナルは前述の前湾港



写真2 董家口開発図



(出所) 筆者撮影

区で充分かもしれないが、青島港の野望は、上海港レベルに迫る「北東アジア国際航運中心」を建設することのようである。

### 6.3 大連港ハチソン合弁30万トン級鉄鉱石埠頭建設

大連港は、遼東半島の東南側・黄海に面した大連湾に在来港湾・大港区があり、その東方大孤山半島の先に大窯湾コンテナポートがある。その中間にあるのが大連湾港区で、市街から見て大孤山半島の手前である。

在来港湾・大港区は、クルーズ客船埠頭と国内コンテナ航路用ターミナルのほか、国際観光、商業、レジャー施設の近代的ウォーターフロントに改造される。

大連湾は、鋼材、ケミカル、貨客フェリーを主体とし、総合的ロジスティクス基地、臨港加工基地を建設する。大孤山半島の東側・大窯湾は前述のコンテナターミナルと自動車専用ROROターミナル基地であるが、同半島の先端部に各種大水深専用船ターミナルが建設され、鉄鉱石、原油、液体化工品の「保税国際物流および臨港産業基地」となっている。将来、同地区一帯を自由港区として発展させるべく、更なる開発が計画されている。

2002年、大孤山半島に2つの30万トン級バース建設が始まった。30万トン級原油埠頭と、同じく30万級鉄鉱石埠頭である。原油ターミナルは国家備蓄政策によるものである。鉄鉱石埠頭は香港ハチソンとの合弁である。華北への投資がなかったハチソンが、専門のコンテナターミナルではなく鉄鉱石埠頭への投資である。水深はマイナス23メートルで、国内最大(当時)最進設備を誇り、年2,400万トンの取扱能力を有する。後述のヴァーレ計画と関係があるものと推測されるが、中国北方鉄鉱石ディストリビューションセ

ンターとして鉄鉱石ストックヤードの受入れ能力は600万トンである。

一方、遼東半島の北西側・渤海湾に突き出た長興島に大型新港が開発中である。前述の如く、2005年に始動した遼寧省沿海部開発計画「五点一線」戦略の中核となる大連長興島臨港工業区である。2008年には一部港湾設備が供用開始された。大水深埠頭の建設が可能であり、2009年、30万トン原油埠頭建設が着工、2012年完工予定である。ケミカルタンカーバース、自動車ROROターミナル、コンテナターミナル、重量物埠頭のほか40万トン鉄鉱石埠頭の建設計画もある。30万トン原油埠頭のバース水深はマイナス25メートルで、最大45万トンタンカーが入港可能である。

工業区はプラント製造、石油ケミカル、造船、ロジスティクスセンターなどを主たる産業として、人口20万人規模の衛星都市建設を含む臨海開発である。

### 6.4 40万トン鉄鉱石埠頭とブラジル・ヴァーレ

大連、青島両港の30万～40万トン鉄鉱石埠頭建設の背景には、ブラジル最大手鉄鉱石会社ヴァーレの輸送計画があった。40万トン鉄鉱石船<sup>15</sup>35隻を運航する計画である。うち12隻は中国の造船所で建造する計画である。

大連港は、ヴァーレと上記鉄鉱石埠頭を同社の中国北方の鉄鉱石デポとする契約を交わしていた。その契約に基づく40万トン型第1船“Berge Everest”号が2011年末に入港したが、同社が市場を独占することを懸念する国内海運・鉄鋼業界の反対が強まり、その直後の2012年1月、中国交通運輸部は、30万トンを超える船舶の中国への入港禁止令を出したため、ヴァーレは計画挫折の危機に面している。現在ブラジル政府と中国当局とが係争中である。

2010年末、青島港務集団は董家口に最初の40万トン鉄鉱石埠頭を建設した。全長510メートル、水深マイナス24.5メートル、年2,500万トンの揚げ能力を備える。当初の目論見は、ブラジル最大手鉄鉱石会社ヴァーレが中国の造船所で建造する世界最大40万トン鉄鉱石船を受け入れるべく建設し、ヴァーレは専用バース借り入れを申し入れたが、中国政府は許可しなかった。埠頭は既に供用され、揚げ荷された鉄鉱石は長大なコンベヤーで、背後地の広大なストックヤードに運ばれている。

## 7. 環渤海地域港湾の問題点

大型鉄鉱石埠頭が過剰投資にならないか、天津、大連のコンテナ取扱量を目論みどおり増やせるか、港湾間の競合

<sup>15</sup> 船長360m、幅65m、深さ30.4m。

表4 2011年コンテナターミナル稼働率（バス当たり取扱量）

港名	バス数			コンテナ取扱量 (万TEU)	
	小型	大型	大型相当	2011年	バス平均
青島港	2	20	21	1,302	62
天津港	9	22	26	1,157	45
大連港	4	14	16	640	40

(出所) 大手船社情報収集と筆者調査による

を調整できるか、この3点が当面の問題である。

天津、青島、大連3港が、何れも鉱石集散ストックヤードの目的で30万～40万トン級の専用埠頭を建設した。上記ヴァーレ計画とも関係がある。大型鉱石埠頭は、3港に加えて曹妃甸にもあり營口も発展上昇中である。設備過剰ではなかろうか。国家レベルの調整が必要かもしれない。

コンテナに関しては天津、大連の伸び悩みが問題である。表4はバス当たりの取扱量（稼働率）を概算したものである。中国港湾では一般的に稼働率が高く、バス当たり

年間70万TEUも可能であり、上海港では79万TEUの実績である。それと比較して、天津、大連のバス当たりの取扱量は低い。バス供給が需要を上回っていると言える。この両港とも近年の取扱量は国内航路増強などにより前年増加率を上げてはいるものの、背後経済圏の充実による貿易振興が待たれる。青島は適切に調整が行われているが、今後の拡張は慎重に行われるであろう。

環渤海地域港湾間のコンテナ貨物争奪戦は、大連と營口との競合が目される。近年、營口の発展は著しく、2006年のコンテナ取扱量は100万TEUを、2007年には貨物量が1億トンを越えた。鉄鉱石、コンテナなど大連への影響は大きい。大連港は、瀋陽、長春などのコンテナ貨物を奪い合う存在となった營口と、2012年に戦略協力協定を締結した。

天津、大連のコンテナターミナルは、2013年就航予定の世界最大18,000個型<sup>16</sup>コンテナ船が就航すれば、水深が不足するかも知れない。マイナス18～マイナス20メートルの水深が必要であり、青島には既に備わっているから、差をつけられる可能性もある。

<sup>16</sup> 2013年就航予定のマースクラインの20万トン型コンテナ船。水深マイナス18m以上を要す。

# *The Current Situation and Challenges for the Upgrading of Ports in the Bohai Sea Rim Region of China*

MIURA, Yoshio

Representative, China Ports Logistics Research Group, and  
Former Director, "K" Line

## **Summary**

The Chinese government announced the "National Plan for Coastal Port Layout" in September 2006. Its aim was the construction of a rational transportation system specializing in coal, oil, mineral ores, and containers, and the strengthening of the orderly development of ports and national management systems.

It organizes ports into five clusters nationally, indicates the core ports, and lays out eight transportation systems. Namely, the five port clusters of: 1) the Bohai Sea Rim; 2) the Yangtze River Delta; 3) the Southeast Coast; 4) the Pearl River Delta; and 5) the Southwest Coast; and the ordering of the eight transportation systems of: coal, oil, iron ore, containers, food, automobiles, ferries, and passenger ships.

Nine ports of the seventeen which have cargo volumes exceeding 100 million tons are concentrated in the Bohai Sea Rim region. This is because the volumes of iron ore and coal handled are large. The three major ports of Tianjin, Qingdao and Dalian prioritized the development of lucrative container terminals, and then expanded the development of deepwater port facilities, such as wharves for mineral ores.

After the change to the Hu Jintao and Wen Jiabao administration, expectations built up for the revitalization of Huabei [North China] and the Northeast. From 2003, first Dalian, followed by Tianjin, raised the construction of an "international shipping center" as a plank of regional economic development and port revitalization. For the construction plan, which is the construction of an International Maritime Logistics Center equipped with modern distribution (logistics) and financial and commercial functions, the approval of the State Council is necessary. Qingdao also, which had fallen behind in political influence, obtained consent in 2011 for the construction of an "international shipping center." The model which the three ports envisaged was the strategy of the "Shanghai International Shipping Center" of the Port of Shanghai, developed into the world's number one container port.

With post-WTO-accession China becoming the world's factory, its demand for construction materials surged, and the import of iron ore rose sharply. The world's largest iron-ore company, Vale, has planned transportation from Brazil to China, operating thirty-five 400,000-ton ore carriers. Dalian and Qingdao which have deepwater facilities available have become candidate ports, and both ports have constructed wharves for 300,000-400,000 tons of minerals. Although the container terminal development planning has been scaled back due to the Lehman shock and Europe's economic instability, expectations have shifted to the activation of the iron-ore wharves.

In December 2011 a Vale 400,000-ton ore carrier entered the Port of Dalian. Fearing a market monopoly, the opposition of the China Shipowners' Association heightened, and in January 2012 an order to ban entry to ports was issued.

Among the ports of the Bohai Sea Rim region, competition between Dalian and Yingkou is becoming conspicuous, while for Tianjin a notable competition with the ports of Hebei Province has begun to grow. Large-scale development is in progress at each port, but there is also the possibility of excess capacity. It is presumed that state-level coordination will become necessary.

[Translated by ERINA]



# 中国・自動車ブランドの地域拡大戦略と完成車輸送課題

現代文化研究所主事研究員 八杉理

## 1. 安定成長期に入った中国の自動車市場

はじめに、中国の自動車（新車）市場の成長を確認したうえ、主要メーカーが従来の生産拠点周辺での販売から、今後の地域を超えた拡大戦略をはかっている現状をみる。この需要と供給の両面から、新車の各販売店への完成車輸送がどのように変化し、今後の物流システムの高度化がお客様に対してどのようなサービスを提供、提案していくべきかを検討する<sup>1</sup>。

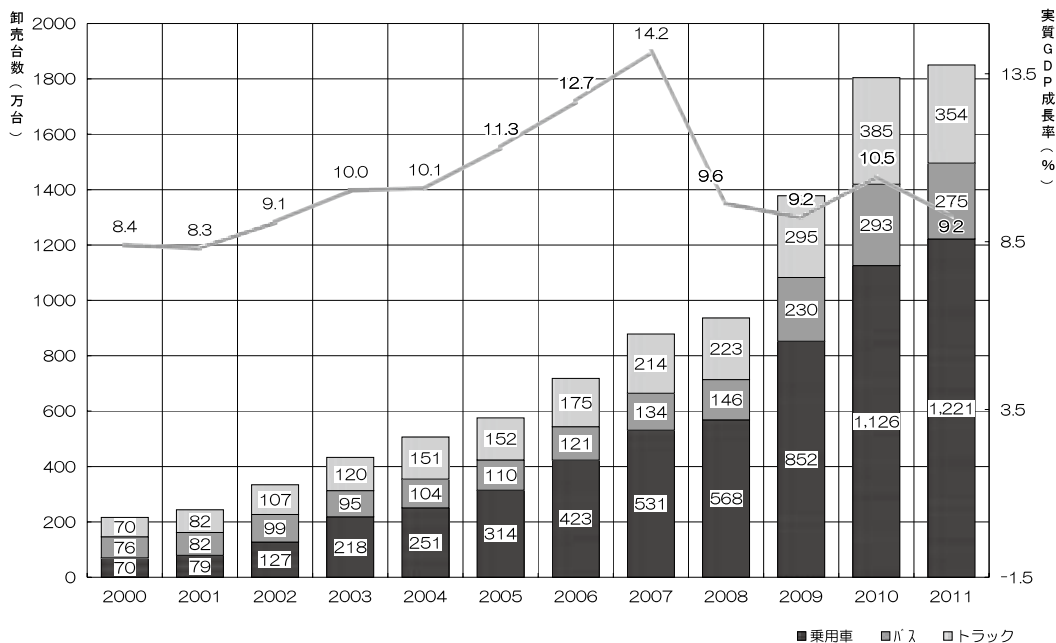
まず、中国自動車市場の近年の成長過程をみていこう。図表1で示した通り、自動車市場は2001年末の中国のWTO加盟以降に急成長し、2002年から2008年までの7年は年間100万台増のペースで推移した。この間の成長要因としては、①中国の高度な経済成長（同7年間の実質GDP成長率は平均11.0%）をベースに沿海都市部の大中市圏の高額所得者が増えたこと、②WTO加盟で輸入車や輸入部品の関税率が引き下げられることで以前よりも安価に製

品が購入できるだろうとする待機需要の増加、③従来の成長を牽引していた公用車から個人ユーザーの増加による乗用車市場の拡大などが挙げられる。

自動車市場は2009年に入るとさらに急拡大し、年間1,000万台を超える規模にまで成長している。これは主に、2008年秋以降に一時的に伸び悩んだ自動車市場を回復させるべく、中央・地方政府が採ってきた市場喚起の関連政策に起因するものである。その関連政策とは、①排気量1.6リッター以下乗用車の「購置税」（日本の「取得税」に相当）引き下げ、②農村部に対する「汽車下郷」政策の購入支援、③「以旧換新」の中国版スクラップ・インセンティブなどである。これら一連の政策は2010年末に相次いで終了したこともあり、市場では2009～2010年のような高成長ぶりは続かず、2011年以降は鈍化するのではないかと危惧されていた<sup>2</sup>。

しかしながら、長引く世界各地での経済の低迷や突発的

図表1 中国・自動車市場の推移—2000～2011年



(出所) 中国汽車工業協会 (CAAM)、中国国家统计局データより作成

<sup>1</sup> 本稿では、完成車（商品車）輸送を、各ブランドの生産工場を起点にし、各販売店への新車輸送を対象にする。また、特に完成車輸送量の大きい陸上輸送（キャリア・カー）を中心に本稿を展開する。

<sup>2</sup> 市場喚起の関連政策は終了（または規模の縮小）したが、個人向けの購入支援策では2010年6月から省エネルギー／新エネルギー車（ハイブリッド車〔HEV〕、プラグイン・ハイブリッド車〔PHEV〕、電気自動車〔EV〕など）の普及に向けた取り組みがスタートしている。省エネ車については、HEVやアイドリング・ストップ機構を持つ排気量1.6リッター以下の乗用車が主な対象となり、一律3,000元の補助金を支給する。新エネ車はPHEVやEVが対象で、上海や長春など都市を限定しつつ、2012年末までの暫定措置として、PHEVは上限5万元、EVは同6万元を支給している。詳細は、八杉〔2010b〕を参照のこと。

な自然災害による影響などにより、グローバル・メーカーは中国での販売を伸長させてきた。総市場は2011年に1,869万台となり、前年比では2.1%増に留まるものの、世界第1位を3年連続で維持した<sup>3</sup>。しかも、その規模は世界第2位の米国の1,304万台、第3位の日本の421万台を大きく引き離すものとなっている。その内訳をみると、乗用車が2000年に構成比32%であったのが、2011年には同66%と倍増しており、今後も乗用車を主力とした個人向け市場の拡大が見込まれる。今後の市場予測では、自動車工業会・部品工業会に相当する中国汽车工業協会（CAAM）が、2015年に2,500万～3,000万台に達するとみている。また、中央政府系のシンクタンクである国家信息中心（SIC）では、最盛期に3,000万～3,500万台に、調査会社のJ.D. Power Asia Pacific社でも2018～2020年に3,500万台レベルにまで達すると予測している。

こうした中国での成長基盤を築き上げてきたグローバル・メーカーの中国での販売台数を各ブランド別に整理すると、乗用車市場でトップのGM（ゼネラルモーターズ）は世界販売台数が2011年に902.6万台で、このうち中国での販売が254.7万台となっている。GMの中国の規模は、米国本国の販売台数を初めて超えており、構成比では全体の28.2%と高くなっている。また、VW（フォルクスワーゲン）も世界販売617.0万台のうち、中国販売は169.2万台で、ドイツ本国の約2倍に相当する27.4%もの構成比を示した。これらに続くルノー・日産は、世界467.0万台、うち中国124.8万台（構成比26.7%）、現代・起亜は657.7万台のうち119.0万台（同18.1%）を占めており、台数ベースでは中国の貢献が高くなっている。

## 2. 主要自動車ブランドの地域拡大戦略

以上のように、各ブランドはこれまで、自社の生産拠点周辺を重点エリアとして販売拡大を目指してきた。しかしながら、市場は従来の沿海都市部だけでなく、沿海の郊外都市や内陸の都市部へと広がっており、各ブランドはこれに対応する形で各地域に販売拠点を設けてきている。さらに、沿海都市の中心部では、自動車の増加により都市の交通量の許容範囲を超えて渋滞が頻発しているという現状があるため、独自の交通規制を設ける行政も出てきている。例えば、北京市では2008年10月より平日のラッシュ時にナンバーの末尾の数字によって走行を規制する措置を実施し

ている。2012年8月16日に北京市交通委員会が発表した「北京市第12次五カ年計画期間における交通発展建設計画」でも、同政策を2015年まで継続することを明らかにした。同計画では、北京市政府機関の行政車両の新規購入を規制するとともに、タクシー車両についても2015年までに6万6,600台に調整するなどの計画が盛り込まれている。なお、中国では各地で個人・企業のナンバー交付が抽選または競売方式を採っており、当選者（または当選率）や競売量による新規交付を制限する動きがある。

このような背景もあり、各ブランドは各地域の販売拠点を活用して販売拡大を目指すほか、今後の市場拡大が見込まれる地域にも生産拠点を設ける計画を進めている。主要ブランドの今後の販売目標を整理すると図表2の通りになるが、中期的にはGMを超えてトップを目指すVWでは、2018年に中国のみで400万台もの販売目標を掲げている。この目標を達成するために、生産拠点は現在建設中の広東・佛山、江蘇・儀征の他、湖北・武漢、浙江・寧波、新疆・ウルムチにまで拡大する計画にある。この他にも、フォードや日産の外資系合弁ブランドに加え、中国・地場ブランドの奇瑞（Chery）、吉利（Geely）、比亞迪（BYD Auto）についても、中期販売目標を達成するために、早急に地方への新工場建設を計画している。トヨタ、ホンダ、現代にあっては、現在の生産拠点を中心に生産能力の拡大をはかっている段階にある。

こうした主要メーカーの今後の販売拡大は、相対的に強みが発揮できる地元拠点を引き続き活用する他、地方に生産拠点を分散させて、当該市場周辺での市場シェア・アップをはかる方向にある（図表3）。今後の中国でのトップ・ブランドを目指すVWについてみてみると、2010年1月に「南方戦略」を発表し、市場シェアの低い華南地域での販売強化を計画している<sup>4</sup>。完成車メーカーのこうした動きに対して、完成車輸送の需要が新たに発生する他、完成車メーカー間での競争激化ゆえの輸送面への期待が高まっている。

ところで、各ブランドの地域拡大戦略は、各地の販売店にどのような影響を与えているのであろうか。グローバル・メーカーが進出している中国にあって、各ブランド間での市場間競争の激化ゆえの販売、輸送面での問題はないのであろうか。

最近発表された調査会社のアーバン・サイエンス（中国・優賽思）社の調査レポートによれば、中国各地の自動車ディーラー数は1万9,890社に上る<sup>5</sup>。2012年における販売

<sup>3</sup> 世界の自動車市場における中国の位置は、2000年に第7位、2005年に米国と日本に続く第3位となり、2008年までは第2位を維持した。規模のうへでの日中逆転は2006年に、米中の逆転は2009年に起こっている。

<sup>4</sup> 同戦略でVW中国が定義した華南地域は「浙江、福建、広西、江西、広東、海南」であり、図表3の筆者整理とは異なる。

<sup>5</sup> 2012年6月30日時点の生産メーカーから授權を受けたディーラー数。優賽思ホームページ参照。

図表2 中国・主要乗用車ブランドの中期販売目標および生産拠点の拡大

	販売目標	生産拠点		
		現工場		将来計画（予定）
		主要メーカー	現拠点	新拠点（主に地方分工場）
VW	18年：400万台	一汽VW	長春、成都	佛山、武漢
		上海VW	上海、南京	儀征、寧波、ウルムチ
GM	15年：200万台	上海GM	上海	武漢
		上海GM東岳	煙台	-
		上海GM北盛	瀋陽	-
フォード	15年：120万台	長安フォードマツダ	重慶、南京	杭州
トヨタ	15年：160-180万台	天津一汽トヨタ	天津	-
		広汽トヨタ	広州	-
		四川一汽トヨタ	成都、長春	-
日産	15年：230万台	東風日産	広州、襄樊	大連、襄陽
		鄭州日産	鄭州	-
ホンダ	15年：120万台	広汽ホンダ	広州	-
		東風ホンダ	武漢	-
現代	15年：213万台	北京現代	北京	-
		東風悦達起亜	塩城	-
奇瑞	14年：268万台	奇瑞汽車	蕪湖	オルドス、大連
吉利	15年：200万台	吉利汽車	臨海、寧波、路橋、上海、蘭州、湘潭、 済南、成都	慈溪、大慶
比亞迪	15年：200万台	比亞迪汽車	西安、深セン、長沙	天津

(注) 各社目標のうち、GMは上海GMのみ（五菱ブランドを含まない）、現代に起亜を含む（2015年：現代140万台、起亜70万台）を含む  
(出所) 各社ホームページ、関連報道より作成

台数を1,950万台とした場合、ディーラー1社当たりの平均販売台数は980台となる<sup>6</sup>。この規模は、欧州の200～300台、米国の700～800台を上回る計算となり、中国では現状として、販売台数の増加が店舗ごとの経営にポジティブな影響を与えていることになる。また、各地のディーラー1社当たりの規模は米国より大きく、売上高全体に占める車両(新車)販売の比率は14%と高い傾向にある。各地ディーラー大手100社の新車の売上高は2011年と比べて41%増加し、業界平均の4.3%を大きく上回っているという。地域別にみると、とりわけVWやGMなどの合弁ブランドでは、1～3級都市で既に1社以上のディーラーを展開している。また、販売ネットワークの重点分布地域をみると、北部は遼寧省大連市から南部の広東省広州市に至る沿海地域に集中しており、各ブランドの重要地域での基盤を既に確保していることが確認できる。

一方、中国汽車流通協会（CADA）が発表したディーラー

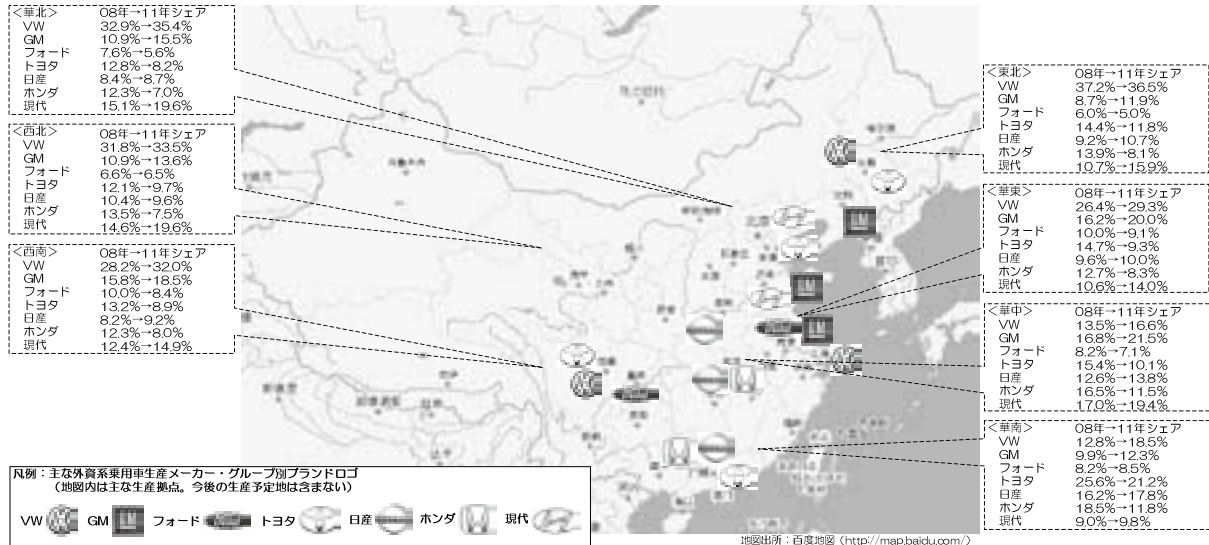
の在庫回転期間（月次）によれば、2012年3月以降に上昇を続け、6月には約2カ月（ディーラー在庫数は全国で約220万台）となった<sup>7</sup>。CADAでは、世界的にみて0.8～1.2カ月が適正水準であり、1.5カ月以上は警戒線を大幅に上回っているとみている。特に、調査対象41ブランドのうち2.5カ月以上だったのは、海馬（Haima：6.7カ月）、アキュラ（4.8）、キャデラック（4.4）、鄭州日産（3.5）、広汽傳祺（Trumpchi：3.5）、奇瑞（3.5）、インフィニティ（3.2）、一汽奔騰（Besturn：3.1）、広汽ホンダ（2.9）、吉利汽車（2.8）の10ブランドで、全体の30%以上を占めている。

以上のように、中国で販売トップに位置するブランドでは比較的安定したディーラー経営が出来ているものと思われるが、市場そのものは沿海都市部から内陸部への拡大があるために、より地方への店舗開設が必要と判断されている。

<sup>6</sup> 2012年1,950万台予測は、米国系自動車専門調査会社のLMC Automotive社による。

<sup>7</sup> 調査のサンプル店舗数は全国約1,000店。中国汽車流通協会（CADA）ホームページ参照。

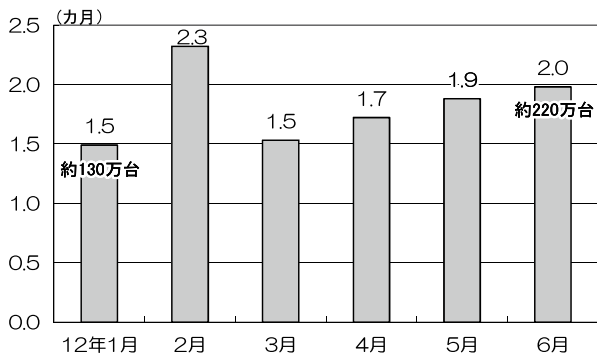
図表3 中国・外資系主要乗用車ブランドの地域別シェア



(注) シェアは掲載の主要7ブランドにおける割合であり、総市場における市場シェアではない。ブランドはVWにVW、アウディ、シュコダを、GMにシボレー、ビュイックを、フォードにフォード、マツダを、現代に現代、起亜を含む。

(出所) 国家信息中心 (SIC)、中国汽车工业协会 (CAAM) データ、各社ホームページより作成

図表4 ディーラー在庫回転期間 (2012年1—6月:月次)



(注) 月次ディーラー在庫回転期間 (CADA汽車経銷商庫存系数) = 当月在庫量 ÷ 当月販売量で算出

(出所) 中国汽车流通協会 (CADA) ホームページより作成

### 3. 完成車輸送の現状課題

続いて、生産工場から販売店へと新車を輸送する際の現状課題を確認したい。

世界的な会計系調査会社のデロイト中国 (徳勤中国) の最近のレポートによれば、中国における自動車物流市場は2010年時点で約945億元規模となり、2015年には約1,495億元に達すると予測している<sup>8</sup>。このうち、アウトソーシングは自動車物流全体の45~60%で推移して、2015年には約901億元規模の市場になると見込んでいる。

完成車輸送は一般に、完成車メーカーの自動車1台当り

のコスト体系に管理されており、工場出荷から販売店までの輸送コストを含んでいる。このため、完成車メーカーが輸送面を含めてかなりの部分を主導的に企画する構図になっており、中国においても多くの完成車メーカーが物流会社を含め直接的な物流コントロールを実施している<sup>9</sup>。

また、完成車輸送においては、お客様に商品をお届けするリードタイムを短縮することが求められる。お客様にとっても、気に入った商品が早く自身の手に入ることで、商品やメーカーに対する満足度を高めることができよう。従って、輸送会社にとっては、商品が在庫として眠る期間は利益を生んでおらず、車両保管場所の管理費/償却費が日々加算されていくことになる。これは関係会社に対してのキャッシュフローの改善にはつながっていないことを意味する。1台の自動車を買った利益率は四半期や年単位で見ると大きく変わりはないが、これをリアルタイムに確認できれば、そうした機会ロスを抑えることが可能になる。

中国における完成車輸送の現状課題は、歴史的な産業発展に影響された側面が大きいと思われる。1980年代までは、生産メーカーに属する運転手が生産工場から各地の販売店やお客様に直接、車両を届けるといった方法が採られていた<sup>10</sup>。

1990年代前半に入ると、生産メーカー系列の輸送会社が

<sup>8</sup> 徳勤管理諮詢 [2012] 参照。

<sup>9</sup> 先のデロイト中国のレポート (「中国整車物流白皮書」) によれば、完成車メーカーが直接的に輸送面まで関与するのは7割程度のメーカーで実施されているという。

<sup>10</sup> 従って、生産メーカーから販売店へ自走するため、お客様へ車両が届いた時点で、メーカーの走行距離は0 kmではない。この方法は、販売が好調なブランドにおいて、販売店がお客様への納期を短縮することを目的に、2000年以降も採られていた。

現在のようなキャリア・カーを用いて、生産工場から販売店へ輸送するようになる。市場の成長および販売台数の増加に伴い、生産メーカーは次第に輸送品質を重視して、完成車輸送をトータルで企画するようになる。輸送会社においても、輸送量の増加に伴って各地に自社／他社の中継地を活用するようになってきている。また、大手販売店では自前のデポ保管を確保するところも出てきた。

キャリア・カーでの完成車（乗用車）輸送は、1回につき6～16台程度の新車を積載するようになり、輸送効率が格段に高まることとなった。他方、輸送量の増加や長距離輸送の影響で交通事故が多く起きた。さらには、積載時に人為的なミスによる車両への損害を及ぼすケースがまだ多い。キャリア・カーの運転手の報酬は多くの輸送会社で、基本給に加えて輸送距離に応じた額を支払っている。このため、運転手はより長距離での輸送を好む場合が多く、走行経路や夜間走行など不規則な運行が頻発した。現在でも報酬の基本体系に大きな変化はないものと思われるが、安全かつ定期的な運行は生産メーカー各社が輸送KPIをそれぞれ設定し、その基準にあった輸送会社が生産メーカー指定の輸送会社として機能するようになってきている。

しかしながら、自動車1台あたりのコスト体系に管理されているという現状から、生産メーカーは輸送の一定の品質を担保として、より安く、より安全に、より速くお客様へ商品をお届けできる輸送会社を指定してきており、陸上輸送のみでは利幅の低い輸送モードとなっている。このような課題に対して、生産メーカーは時間や場所で異なる需要をいかに平準化させ、無駄のない効率的な輸送ルートが描けないか、輸送会社とともに知恵を絞っている。

乗用車輸送用のキャリア・カーはセミ・トレーラーが多く、1回に計8台(上下段)の新車を積載することが多い<sup>11</sup>。現在のキャリア・カーの全長は18メートル程度となるのだが、これは2004年1月に公布された「車両の外寸、軸荷および品質の限界値」(国家標準)で、専用車の全長は16.5メートル、全幅は2.5メートル、全高は4.5メートルを超えないとしたことが大きな転機となっている。多くの輸送会社は標準化への対応に躊躇し、地域によっては取り締まりの対象になるケースもあった。

このため、交通部と公安部が協議のうえ、2005年4月には交通部が「商品車輸送の専用車管理に関する緊急通達」

を公布し、全長20メートル、全幅3メートル、全高4.3メートルのキャリア・カーについては「超過輸送の通行証」を交付することで対応した。このように、輸送会社にとってのキャリア・カーへの積載台数の少なさは、「死活問題<sup>12</sup>」になったともいえる。即ち、生産メーカーによって決められたリードタイムやルートを遵守するためには、限られた積載台数をいかに効率良くしていくかが大きな課題なのである。

輸送効率の向上はソフト面においても改善の余地が大きい。先に触れた現場レベルでの輸送担当者のスキル・アップが求められることはもちろんのことだが、ITを活用した輸送効率の向上も必須の課題となっている。中国での現状は、トレーラーに取り付けたGPSによって、現時点でどこを走行しているかが分かる程度にとどまっている。今後求められるIT化の進展は、生産メーカー主導によるお客様ニーズの予測を含めた生産・物流・販売の一体化構築にあり、輸送面ではお客様へのリードタイムを短縮することが求められる。

最後に、近年は環境基準への配慮も数値化／見える化が必要となってきている。完成車輸送のモード別では陸上輸送が圧倒的だが、今後は鉄道や船舶を含めたトータルな完成車輸送を提案できる輸送会社が多く生産メーカー指定の元請会社になることだろう<sup>13</sup>。現在、中国の陸上輸送会社を企業（資本）形態で見ると民間企業が大半で、かつ中小の専門的な会社が多い。企業数としては100社以上もの陸上輸送会社が存在している（キャリア・カーは約1.1万台が運行している模様<sup>14</sup>）。こうした現状を鑑みても、環境面を含めた輸送の効率化を、より高いレベルで追求、提案できる輸送会社が選好されるものと思われる。

#### 〈参考文献〉

中国物流與採購聯合會（CFLP）汽車物流分會ホームページ「国家發改委赴天津調研轎車運輸車問題」（2008年9月16日）、「轎車運輸車問題－汽車物流行業之痛」（同日）、他中国汽車流通協會（CADA）[2011]『中国汽車流通行業發展報告』CADA  
CADAホームページ「6月份經銷商庫存繼續攀升綜合庫存係數1.98」（2012年8月1日）  
中鉄特貨運輸[2010]『高鉄時代中国商品汽車物流前景展望』

<sup>11</sup> 以下の記述は、中国物流與採購聯合會（CFLP）汽車物流分會ホームページ、北京金輝轎車運輸ホームページ、深圳市專業小轎車託運服務ホームページなどを参照。なお、日本では道路法により最大積載台数が6台となっている（愛知県や岩手県などの一部の地域では最大8台の特例がある）。

<sup>12</sup> 大手陸上輸送会社の北京長久物流有限公司・陳鋼副総裁による発言。騰詢汽車ホームページ参照。

<sup>13</sup> 鉄道では完成車輸送のインフラ整備に力を入れており、2010年の6.5%シェアから、2015年には30%にまで鉄道を活用した完成車輸送を引き上げる計画もある。中鉄特貨運輸[2010]参照。

<sup>14</sup> 北京德邦物流ホームページ参照。

**写真1 北京市郊外での完成車輸送**

－生産工場から約100kmの輸送でも、右写真のように到着時は砂埃が激しい



(出所) 筆者撮影 (2012年6月の現地調査)

**写真2 深セン市郊外での完成車輸送**

－生産工場周辺で完成車輸送を待つ長蛇の列



(出所) 筆者撮影 (2011年9月の現地調査)

徳勤管理諮詢 [2012] 『中国整车物流白皮书 (2012年版)』  
優賽思ホームページ「優賽思發布不断壮大的中国汽車經銷商網絡数据」(2012年8月14日)  
北京德邦物流ホームページ「德邦物流詳細介紹商品汽車運輸民企物流占有大部份額」(2012年5月14日)

北京金暉轎車運輸ホームページ「国内商品車運輸發展歷程」(2012年4月13日)  
深圳市專業小轎車託運服務ホームページ「国内小轎車」  
騰詢汽車ホームページ「7月1日 轎車運輸行業將遭大規模封殺」(2011年6月17日)



- 八杉理 [2012] 「中国・広東省の自動車関連政策および産業集積」日本貿易振興機構アジア経済研究所『広東経済の高度化と日中経済連携の課題』
- [2011a] 「中国自動車市場・事業環境変化－今後の「エコ」戦略をめぐるビジネス・モデルの模索」『「国際ビジネスにおける新動向」－新興国市場開発を中心として』貿易奨励会
- [2011b] 「急拡大する低価格車市場（中国、インド）と日本への影響」日本塗料工業会第20回塗料産業フォーラム
- [2011c] 「吉林省の自動車産業」『吉林省と新潟市との経済交流の可能性調査報告書』環日本海経済研究所

- [2010a] 「東アジアの自動車産業」『東アジア地域協力の共同設計－グローバル化のなかでの共生に向けて』西田書店
- [2010b] 「いよいよ始まった中国・次世代自動車の個人購入優遇措置」環日本海経済研究所ホームページ『オピニオン 2009年』
- [2009] 「外資系と民族系メーカーの発展戦略」『調整期突入！巨大化する中国自動車産業－外資系と民族系の競合関係』日刊自動車新聞社
- [各年版] 「自動車産業」中国研究所編『中国年鑑』毎日新聞社

# *The Regional Expansion Strategy for China's Automotive Brands and the Challenges for the Transportation of Completed Vehicles*

YASUGI, Osamu

Deputy Senior Researcher, GENDAI Advanced Studies Research Organization

## **Summary**

China's automotive market has expanded rapidly from 2009 on, and has maintained the top position in the world for three consecutive years. There is promise for stable growth in the future also, and it is forecast that it will reach 25-35 million vehicles by the period from 2015 to 2020. What has been driving this growth is the passenger car market, but for the top manufacturers thereof foreign-invested joint-venture manufacturers are in the majority. Such manufacturers have already built up bases for growth in China, and the number of vehicles sold in China has come to constitute a great weight within global sales. Many joint-venture manufacturers previously had been aiming at the expansion of sales in the areas surrounding their production sites, but in the medium term have established branch plants in the regions and have been creating regional expansion strategies to attempt an increase in their market share.

Meanwhile, in contrast with the expansion of the market, when you total up the number of vehicles in stock for dealers in each region, it indicates that there were approximately 2.2 million vehicles in the second half of 2012. While also being the world's top-class growth market, in the level of sales it became clear that a demand gap in production and sales still exists in great measure, and much of that is considered something for which the direction for easing or improvement will appear via the pursuing of the increasing of efficiency in the area of transportation.

In China also, the manufacturers have been planning in leading fashion regarding the transportation of completed vehicles. However, the increasing outsourcing of the distribution of cars is on a trend of expansion, and it is considered that transportation companies with growth potential as new prime contractors will appear along with manufacturers' expansion of sales. In that case, on the assumption that they will be able to deliver products to the customer speedily, then suggestions for further improvement in the "soft" and "hard" areas will probably be required.

[Translated by ERINA]



# 綏芬河～満州里輸送ルート の 発展構想

綏芬河市戦略研究センター主任、黒龍江省中口経済協力研究所長 李金波

国際輸送ルートの開拓は、北東アジア地域の重点協力案件となっている。その中でも「綏芬河～満州里鉄道」(以下、綏満鉄道という)とシベリア鉄道を連結させる新たな国際輸送回廊の構築が重要である。

## 1. 北東アジア国際輸送の現状と綏満（綏芬河～満州里）輸送回廊

北東アジア国際輸送ルートの歴史を振り返ると、中東鉄道が開通した1908年、ウラジオストク～綏芬河～満州里を經由してヨーロッパへ通じる輸送が開始された。その翌年、綏芬河から輸出された大豆は38.7万トンを超え、うちヨーロッパや日本への輸送量は25.8万トンにのぼった。その後、中東鉄道の輸送量が急速に成長し、1928年の綏芬河口岸(通関口)の輸出入量は184万トンに達し、その規模は全国口岸の第8位となった。現在、この国際輸送ルートが再び中ロ・北東アジア地域の経済交流の大動脈として注目されている。

2011年12月にハルビンで開かれた中日韓複合一貫輸送国際協力会議において、各国の行政担当者、研究者、企業関係者は、綏満鉄道が環日本海地域の国際複合一貫輸送の重要なルートの一つであるとの認識で一致した。

北東アジア輸送回廊として、主に7本のルートが挙げられているが、その中では幹線鉄道としてシベリア鉄道及びハルビン～大連鉄道が重要視されている。ハードとしてのシベリア鉄道の延長は7,416kmで、ウラジオストク～ウリースク～ハバロフスク～アムール州～チタ州を經由し、ウラル地域のチェリャビンスクまでであり、それ以降はモスクワ鉄道となる。ハルビン～大連鉄道の延長は944kmで、ハルビンから北方の黒河に接続するものの、シベリア鉄道には接続されていない。そのため、現状では中国からシベリア鉄道に接続するためには、綏満鉄道が重要となる。

以下、シベリア鉄道の概要を整理した上で、シベリア鉄道を利用したサービスであるSLB (Siberia Land Bridge) と綏満鉄道の連結可能性を分析する。

SLBは1967年11月に試験的に開始され、1971年3月に定期サービス化された。SLB整備の背景には、安全な国際輸送ルート構築へのニーズがあった。当時、第3次中東戦争による影響で、エジプトのスエズ運河の利用ができなくなり、日本とヨーロッパとの貨物輸送はアフリカ大陸南端の喜望峰を迂回せざるを得なくなり、輸送コストが高騰した。

このほか、SLB開通の背景には、1970年代における日本とソ連の経済協力を推進しようとする機運もあったと言われる。

SLBのロシア側(ソ連側)始点はロシア極東地域のナホトカ港、ポストーチヌイ港であるが、2港は日本、韓国、中国を含むアジア太平洋地域の諸港との間で航路を開設している。SLBの着地はヨーロッパ内陸部主要都市にまで及び、アジアと欧州間の輸送距離を大幅に縮小している。たとえば、日本の横浜からオランダのロッテルダムまでの輸送距離(SLBを利用した場合)は1.3万kmになるが(付録1参照)、この距離はそれぞれ、アフリカ南端の喜望峰航路より1.4万km、スエズ運河経由より7,700km、パナマ運河経由より10,000km、アメリカ大陸ランドブリッジより7,200km短縮される。SLBをさらに競争力の高い国際輸送サービスとするためには、いくつかの支障や問題を解決しなければならない。

競争力の向上には、中日韓口など関係国の協力が必要である。輸送量の増加により、鉄道在来線の近代化及びサービス内容の改善が促され、国際輸送ルール、慣例に従った整備が求められる。他方、バム鉄道(バイカル～アムール鉄道)の近代化は、国際協力を必要とし、また沿線区域150万km<sup>2</sup>の経済開発を伴う必要がある。

綏満鉄道及びそれに平行する綏満高速道路は、中国東北部の重要な交通幹線であり、東はロシア極東の鉄道及び港湾とつながり、西は満州里を経てSLBと接続する。綏満鉄道は、中国東北部とユーラシア地域との経済交流に寄与する複合一貫輸送ルートを提供することになる。このルートを利用すれば、中国沿海部からヨーロッパへの貨物輸送は、時間と距離の両面から大幅に短縮される。たとえば、上海港からヨーロッパへの貨物輸送は、海上輸送なら40～45日を要するが、綏満鉄道～SLBのルートなら15～20日しかかからない。

ロシア側もSLBによる貨物輸送に対して同様な試験を行い、SLB利用時のリードタイムとコストが削減できるという結果を得た。しかし、このような輸送実験は平常時ではなく特定した状況の中で行われたもので、実際の輸送状況では手続が煩雑であり、貨物輸送の時間・費用が非常に高いと言われている。

2002年2月に行った香港発のコンテナ貨物輸送の事例を見ると、貨物船は香港から出発し、ポストーチヌイ港に寄港し、そこで貨物は積卸しされ陸路ロシアのポルタフカまで

輸送された。その際、通関手続だけで10日間かかったという。その上、トランジット、蔵置、シール交換ごとに料金が徴収され、平均、コンテナ1本につき160ドルの手続料金が課せられた。そのため、SLBの利用を荷主は嫌い、輸送量が減少していった。

今後、関係国・地域の協力を得た上で、サービスの向上、輸送能力の拡大を図り、「綏満鉄道+SLB」という複合一貫輸送回廊を、ユーラシア地域の新たな国際輸送回廊に成長させることは、重要と考えられる。その理由については、以下の4点が挙げられる。

第1に、この複合一貫輸送回廊は中国の国益に合致する。ヨーロッパへの新たな国際輸送ルートの開拓は、中国の海上輸送への依存を軽減することになる。そして、東北内陸地域に新たな経済発展の機運を醸成させることになる。具体的には、次の5つの効果が得られる。①国内の交通インフラの末端と位置付けられている内陸部の利便性が向上する。②地域内における内陸部の地位を向上させ、ヨーロッパ市場向けの輸出メーカーからの投資を誘致しやすくなることができる。③内陸部の国際物流のコスト削減が可能となる。④国際マーケット、特に日本、韓国、ロシア、ヨーロッパ市場へのアクセスが改善できる。⑤東北部と周辺地域における国際輸送の発展促進が期待できる。

第2に、この複合一貫輸送回廊はロシアにメリットをもたらすことができる。具体的には、次の4つのメリットがあると考えられる。①輸送距離を1,500km短縮し、輸送コストを25%削減することができる。②ロシアと中国東北部との交通連携強化が可能になる。③シベリア・極東地域の交通インフラの改善につながる。④極東地域の港湾物流を活性化させ、年間コンテナ輸送量を30万TEU増やし、ロシア港湾産業に3億ドルの収入増をもたらすことができる。④極東地域と中国、日本、韓国との経済交流を活性化し、「2025年までの極東及びバイカル地域の社会経済発展戦略」の実施基盤を固めることができる<sup>1</sup>。

第3に、日本、韓国、ヨーロッパへのメリットである。具体的には、次の4つのメリットが期待できる。①日本、韓国、ヨーロッパ地域と中国、ロシア、モンゴル地域との連携が強化され、中国東北部及びロシア極東地域における資源と市場を、日本、韓国、ヨーロッパがターゲットにすることができる。②日本の日本海沿岸各地、韓国の東部地域にとり、港湾と地域経済の活性化のエンジンになることが期待できる。③日本海横断航路の輸送距離が短縮できる。

このように、関係国・地域にとって、「綏満鉄道+SLB」複合一貫輸送回廊は中日韓4カ国とヨーロッパとの輸送を促進する重要なルートとなっている。また、ロシア極東地域及び中国東北部経済発展の重要な推進力となっている。地域産業構造を最適化し、レベルアップさせることで、関連産業の発展を全面的に促すことができる。交通インフラ整備を加速化し、関係国・地域における対外・対内開放の拡大を更に推進することができる。

第4に、複合一貫輸送回廊の国際協力の基盤が整いつつあり、高い投資効果が得られる。国際協力の上で、複合一貫輸送回廊の運営が常態化すれば、リードタイムと輸送コストを大幅に下げることができる。

## 2. 「綏満鉄道+SLB」輸送ルートの課題

### 2.1 鉄道、道路と内陸国境の課題<sup>2</sup>

#### (1)ウスリースク～グロデコボ～綏芬河区間鉄道の老朽化問題

この区間の長さは123km、うち約6kmが中国領内にあり、残りはロシア領内にある。20世紀初期に建設されてから既に100年を超えたこの鉄道は、ロシア極東地域の最初の幹線鉄道である。

- ▶ グロデコボ～綏芬河区間：全長26km、年間輸送能力700万トン、中口間で最もボトルネックとなっている区間。
- ▶ ウスリースク～グロデコボ区間：全長97km、年間輸送能力約1,500万トン。ただし、未使用のジャンクションを全部利用した場合、年間輸送能力は1,800万トンにもなる。現在の年間貨物輸送量は約500万トンのため、輸送ニーズ的には問題ない。

国境地域の鉄道輸送能力が低いため、ロシア極東地域の鉄道幹線の年間輸送能力(5,000万トン)に対応しきれていないのが現状である。中国の濱洲(ハルビン～満州里)、濱綏(ハルビン～綏芬河)鉄道では、在来線の高速化建設が行われており、近いうちに5,000万トン以上の輸送能力が実現できる。したがって、中国側鉄道網の輸送能力拡大の需要からすると、中口国境鉄道の拡張・改修を行う必要がある。中口双方の在来線の新設と複線化によって、国内鉄道輸送能力とのバランスがとれるという条件のもと、年間輸送能力は5,000万トンにアップさせることができる。

道路建設については、ロシア側の整備が加速化している。

<sup>1</sup> 中国交通運輸部交通規画院の馮雲氏へのヒアリングによる。

<sup>2</sup> 文末の付録2、3は、綏芬河口岸と満州里口岸における鉄道・道路統計データ(2000～2010年)である。

ウラジオストク～綏芬河道路の改修工事は既に3分の1が完成し、アルチョム～ウスリースク間の道路の基本部分や橋桁下の排水工事がすでに竣工した。また、ウスリースク～綏芬河道路の橋桁下の排水工事も完了し、2015年に全線開通する見通しである。

## (2) 国境通過駅の通過能力が低い問題

現在、中口の鉄道国境通過駅の積替能力はわずか1,000万トンに過ぎない。そのため、鉄道輸送のハード、ソフト両面における近代化を行う必要がある。また、SLBとの接続を考えると、年間通過能力を5,000万トンのレベルまで上げることも求められる。

目下、中口双方の道路国境では新設工事が行われ、ロシア側のグロデコボ通関の投資予算額は14.5億ルーブルとなっている。これはソ連崩壊後、ロシアが行った国境通関整備の投資額としては最大規模を誇るものである。ロシア側の計画によれば、整備完了後、通関業務時間は一日23時間となり、C.I.Q関係者が283人となり、旅客輸送線測線が20本、貨物輸送測線が12本になり、一日当たりの通関車輛を1,300台、一日当たりの出入国者数を14,000人に拡大することができる<sup>3</sup>。年間貨物通過能力が500万トン、出入国者数が600万人に達すれば、通関能力は現在の約10倍になる。なお、車両通関能力にはマイカーによる観光旅行のための出入国車両500台も含まれる。

現在、国境通関整備工事は急ピッチで進んでおり、2012年中には完成される見通しである。中国側の新設道路口岸はロシア側と協調運用することになり、輸送能力も均衡を保つようになる。中口双方の新設道路口岸が供用できれば、道路の出入国・貨物の通関ニーズを充分満たすことができる。

## 2.2 輸送ルートの管理

### (1) トランジット輸送協定の未締結問題

中日韓口の間では、まだトランジット輸送協定が締結されていないため、越境輸送ルートの設定、価格、運営の円滑化などについて各国の合意ができていない。トランジット貨物輸送が困難な状況にあるのは、通過国の税関で再度輸出入手続きを行う必要があるからである。これが長期に亘ってトランジット貨物の通関効率に悪影響を与えてきた。したがって、各国間で協定を締結することによりこの制約要因を解決する必要がある。

また、国際複合一貫輸送ルートの両端（東側のアジア太

平洋地域の港湾・陸上国境地点と西側のヨーロッパの一部地域）にも同様な問題が存在する。ソ連崩壊後、SLBは旧ソ連から分離した地域を経由することになり、EU諸国と連結するためには、ウクライナ、ベラルーシを通過する必要がでてきた。ここでも関係各国の連携・協力が求められる。

### (2) 車両乗り入れの困難

現状では、中口の車両規格、料金徴収基準、重量超過基準が異なるため、ロシア領内への中国側車両の乗り入れが困難な状況にある。

例えば、2004年に開催された「中口定期首相会合委員会第8回会議」において、「国際道路輸送の容積重量制限基準に関する輸送分科会議事録」が署名され、中口間輸送車両の重量超過基準が44トンと定められていた。しかし、ロシアのウスリースク～ウラジオストク区間の実際の重量超過基準が38トンとなっている。車両重量制限の法規上、中口で運用が異なっており、これが中国側車両のロシアへの乗り入れの制約要因の一つとなっている<sup>4</sup>。

## 3. 輸送ルート構築の基本構想

### 3.1 建設目標

国際輸送を円滑にするために、ユーラシア国際複合一貫輸送ルートの構築が求められている。具体的な目標として、①ロシア極東地域の港湾をゲートウェイとし、鉄道輸送、道路輸送と連携した複合一貫輸送を行うこと、②シベリア・極東地域と中国東北部の主要都市を効率的に結び、環日本海地域の海上輸送網と結びつけること、③輸送コスト、リードタイム上、競争力を持つこと、などが挙げられる。

### 3.2 輸送ルートの配置

綏満鉄道と、中口国境を跨ぐロシア側支線鉄道・シベリア鉄道を結びつける国際輸送回廊を構築する。そのルートを延伸してアジア太平洋の国々、中国沿海地域の港、ヨーロッパとアメリカの一部地域を結ぶ輸送路を構築する。ロシア連邦「2025年までの極東地域とバイカル地域の社会経済発展戦略」の中では、次のように示している。

「北東アジア諸国からロシアを経由してヨーロッパに達するトランジット貨物輸送事業が進展すれば、ロシア極東地域の港湾は、トランジット輸送回廊の中で最も重要な地位を占める。そのため、次のような海上輸送、鉄道、道路輸送ルートを構築する必要がある。①中国東北部～ロシア

<sup>3</sup> ロシアのグロデコボ口岸拡張工事設計案による。

<sup>4</sup> 2011年11月9日に開催された「北東アジア物流新時代—日本海側諸港湾を利用した中国東北部への貿易ルート構築」セミナー【貿易・産業協力振興財団助成事業、ERINA主催】の劉凱「中口間のトラック輸送の現状<中国>」報告資料による。

極東港湾～カナダとアメリカの西海岸、②中国東北部～ロシア極東港湾～日本、韓国及びその他アジア太平洋地域の港湾、③ヨーロッパ～ロシア極東港湾～アジア太平洋地域の港湾、④ヨーロッパ～ロシア極東港湾～日本の港湾、…中略…中国東北部、モンゴル地域に関する国境協力のための優先的事項は、既存のグロデコボとザバイカリスク鉄道の出入国検査所の改修である……」。

この国際輸送ルートの陸上部分は全長2,400kmで、中国の黒龍江省、内モンゴル自治区、ロシアの沿海地方、チタ州を結び、ハルビン、ウラジオストク、チタなどの主要都市を直接通過する。

### 3.3 基本機能

この国際輸送ルートには、次の4つの基本機能があると考えられる。

- (1)中国東北部の省・自治区とロシア極東地域との交流促進。
- (2)中国東北部の省・自治区と日本・韓国及びアジア太平洋地域の関係国との交流促進。
- (3)ロシア中西部地域と極東地域、沿海地方、日本・韓国及びアジア太平洋地域の関係国・地域間との交流促進。
- (4)日本・韓国及びアジア太平洋地域の国々とヨーロッパ関係国との交流促進。

現在、シベリア鉄道を利用して輸送される国際貨物は、主に(1)と(4)に関係する。これからは、(2)、(3)の開発に尽力する必要がある。

### 4. 政策提言

上記の分析に基づき、筆者は輸送ルート建設の加速化に向けて、次の6つの政策提言を行う。

第1に、戦略的観点から、次の措置を重視するよう関係各国に要請する。すなわち、輸送ルートの建設を国家交通輸送発展計画に取り入れ、輸送ルート開拓のための研究、調査や国際協力活動を行い、国内外輸送に存在するボトルネックを解消し、物流輸送企業が行う輸送実験をサポートすることが肝要である。

第2に、トランジット輸送に利用される通関施設とハードインフラの拡張・改修工事を行い、インフラ整備を促進し通過能力を高める。

第3に、トランジット輸送協定締結の実現である。また、複合一貫輸送に関わる輸送管理、車両規格、通関、貨物監督・管理、作業プロセス等について統一したルールを作成することが求められる。とりわけ、中ロ双方が最初に2国間トランジット輸送協定を結ぶことが肝心である。そうすれば、輸送中に発生する各種費用が明確になり、通関効率が上がり、国際輸送分野での協力を行うことが期待できる。

第4に、複合一貫輸送ルートの支援体制について共同研究し、得られた成果を関係国に提言することが重要である。

第5に、輸送協力システムの構築。各国が協力して複合一貫輸送の効率的運用を行う。必要情報の交換、貨物のハンドリング・輸送モードのベストミックス等で、NVOCC業務を実現する。物流ルート上の、重要内陸通関地点と港湾に事務所を設立し、貨物の輸送プロセスを監督・コントロールし、貨物を迅速且つ安全に目的地まで運ぶことを保証する。

輸送情報収集・整理システムを協力して確立し、さまざまな情報を把握する。例えば、輸送モード、輸送手段に関する情報、港湾・鉄道・道路・空港・通関地点に関する新たな投資プロジェクト情報、輸送運賃負担率、コモディティ、サービス内容、価格、税率及びその他貿易情報等である。情報を収集・整理した上で評価を行い、定期的に関係国間で協議を行い、阻害要因の解決を図る。

第6に、多国間協議のメカニズムを形成させることが重要である。そのために、定期的に国際会議を開き、国際輸送に関わる課題を共同研究し抽出することが求められる。そうすることで、ソフトインフラ環境を改善・合理化し、通関効率を上げることが期待できる。あわせて、複合一貫輸送に携わる経営者を育成し輸送専門家の人材育成を図ることも必要であろう。

【中国語原稿をERINAにて翻訳】

付録1 アジア・ヨーロッパランドブリッジ全行程における輸送距離の比較

ランドブリッジ	距離	備考
① 横浜～ウラジオストク～綏芬河～満州里～ロッテルダム	12,161km	
② 横浜～ウラジオストク～ハバロフスク～ロッテルダム	13,661km	=①+1,500km
③ 横浜～天津～二連浩特～ウランバートル～ロッテルダム	13,061km	=①+900km
④ 横浜～连云港～阿拉山口～ロッテルダム	13,561km	=①+1,400km

(出所) 筆者作成

付録2 綏芬河口岸の貨物量・出入国者数の推移 (2000～2010年)

年	貨物の輸出入量 (トン)			出入国者数 (人)			
	合計	輸入量	輸出量	合計	入国者数	出国者数	
2000	合計	3,207,746	2,821,849	385,897	775,450	387,519	387,931
	鉄道	3,052,838	2,803,435	249,403	397,575	182,534	215,043
	道路	154,908	18,414	136,494	377,875	204,985	172,890
2001	合計	4,252,690	3,969,957	282,733	825,609	418,338	407,271
	鉄道	4,077,396	3,953,378	124,018	380,585	179,148	201,437
	道路	175,294	16,579	158,715	445,024	239,190	205,834
2002	合計	5,380,839	5,085,431	295,408	892,760	447,840	444,920
	鉄道	5,149,945	5,059,623	90,322	383,699	172,255	211,444
	道路	230,894	25,808	205,086	509,061	275,585	233,476
2003	合計	5,785,144	5,314,940	470,204	961,794	483,170	478,624
	鉄道	5,472,600	5,280,623	191,977	415,325	193,546	221,779
	道路	312,544	34,317	278,227	546,469	289,624	256,845
2004	合計	6,459,158	5,800,633	658,525	1,171,795	576,767	595,028
	鉄道	6,063,938	5,770,654	293,284	534,578	244,074	290,504
	道路	395,220	29,979	365,241	637,217	332,693	304,524
2005	合計	7,711,320	7,033,508	677,812	1,232,854	617,972	614,882
	鉄道	7,425,319	7,008,068	417,251	559,126	276,340	282,786
	道路	286,001	25,440	260,561	673,728	341,632	332,096
2006	合計	7,841,802	7,294,571	547,231	1,173,538	570,894	602,644
	鉄道	7,581,188	7,265,496	315,692	543,876	252,980	290,896
	道路	260,614	29,075	231,539	629,662	317,914	311,748
2007	合計	9,509,516	8,898,940	610,576	1,393,245	671,841	721,404
	鉄道	9,192,073	8,870,925	321,148	609,641	265,191	344,450
	道路	317,443	28,015	289,428	783,604	406,650	376,954
2008	合計	8,763,431	8,120,306	643,125	1,634,807	758,047	876,760
	鉄道	8,401,203	8,091,766	309,437	733,178	270,189	462,989
	道路	362,228	28,540	333,688	901,629	487,858	413,771
2009	合計	7,009,682	6,596,633	413,049	643,908	338,302	305,606
	鉄道	6,657,771	6,523,522	134,249	146,186	60,711	85,475
	道路	351,911	73,111	278,800	497,722	277,591	220,131
2010	合計	7,436,645	6,862,080	574,565	840,833	423,337	417,496
	鉄道	6,926,039	6,719,622	206,417	189,655	83,415	106,240
	道路	510,606	142,458	368,148	651,178	339,922	311,256

(出所) 綏芬河口岸管理委員会の統計データより作成

付録3 満洲里口岸の貨物量・出入国者数の推移 (2000～2010年)

年	貨物輸送量 (万トン)			出入国者数 (万人)			輸送方法	
	鉄道	道路	合計	鉄道	道路	合計	鉄道車両 (台)	自動車 (万台)
2000	563.0	28.0	591.0	4.1	93.9	98.0	-	-
2001	713.0	17.0	730.0	3.8	110.1	113.9	5,176	15.6
2002	949.5	25.0	975.0	5.1	125.3	130.4	7,678	19.2
2003	983.5	27.6	1,011.0	4.8	134.8	139.6	8,234	20.0
2004	1,355.0	48.6	1,403.0	7.0	157.0	164.0	9,127	23.7
2005	1,668.4	63.7	1,732.1	10.9	169.7	180.6	10,162	26.3
2006	2,118.9	52.1	2,171.0	10.4	158.3	168.7	12,617	27.0
2007	2,332.4	69.6	2,402.0	10.2	209.0	219.2	14,003	35.5
2008	2,335.3	75.9	2,411.2	8.8	193.4	202.2	13,480	28.3
2009	2,367.8	53.3	2,421.1	5.4	121.0	126.4	13,271	19.0
2010	2,550.2	61.1	2,611.3	5.6	136.2	141.8	14,022	20.6

(出所) 満洲里口岸管理委員会の統計データより作成

# 日本と北東アジア地域との間の海上輸送貨物流動量

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

## はじめに

本稿は、日本と北東アジア各国・各地域との間の貿易貨物のうち、海上交通により輸送される貨物の量を、統計データに基づいて把握することを試みたものである。基本的なデータとしては、国土交通省が実施する港湾調査を用いたが、後述するように単純集計では一部の国や地域の貨物量を得ることはできないため、一定の仮定の下、他のデータ等を組み合わせて用いることにより、推計を行っている。

## 1 日本発着の海上輸送貨物量

### 1.1 利用データについて

まず、日本全体を対象として、北東アジア地域との間の海上輸送の貨物流動量を把握する。集計ベースに用いたのは、国土交通省が実施している「港湾調査」の統計データである。「港湾調査」は統計法に定める指定統計である。本調査は、すべての入港船舶から港湾管理者に提出される調査票によりデータ収集が行われ、港湾管理者を経て、最終的には国土交通省が集計することにより全国統計として取りまとめられる。主に、入港船舶、船舶乗降人員及び海上出入貨物等に関連する事項について調査を行っている。

各船舶が提出する調査票における貨物量に関する調査項目は、輸移出入の区分、仕向港または仕出港、最終船卸港または最初船積港、貨物形態（コンテナ、シャーシ、その他の別）、品名、数量となっており、コンテナもしくはシャーシの場合は、そのタイプなども記入する。これを各港湾管理者が集計して国土交通省に提出するのだが、その際、輸出入貨物については、仕向地や仕出地などの港別の情報を国別に集計してしまうため、港別の情報が捨象されてしまう。

港湾調査の結果は、国土交通省が全国ベースで公表しているものと、主要港湾について港湾管理者が公表しているものが利用できる。国土交通省が公表している統計は、同省のウェブサイトで見ることが可能であるが、特定の項目別に集計した結果だけが公開されており、第三国における積替など、詳細な貨物流動状況を読み取ることはできない。集計前のデータは、一般財団法人運輸政策研究機構から有償提供されており、今回はこのデータ（以下、「港湾調査データベース」）を利用した。対象年は2006年～2010年の5年間である。

ところで、港湾調査データベースを利用して、北東アジア地域との貨物輸送量を把握しようとする際、大きく2つ

の障害あるいは限界に直面する。第1に、船舶から陸揚げされた国（輸入の場合は、船舶に船積された国）を対象としてデータ収集、集計がなされていることである。したがって、北東アジア地域のケースでは、内陸国モンゴルは輸出入貨物の発着地としては把握されない。主要なトランジットルートである天津港、あるいは他のトランジット港との間の貨物として計上されることになる。逆にいえば、中国やロシアなどの貨物として集計されている数値の中には、内陸国向けのトランジット貨物を含むことになる。したがって、特定の貿易相手国との間の「貿易貨物量」を正確に把握することはできない。そもそも統計自体が、貿易実態を正確に把握することを主たる目的とはしておらず、国内港湾を利用する貨物の動きを捉えることを主眼とする調査であることから、このような限界があることはやむを得ない。

第2に、相手国側のデータが港湾単位での集計になっていないことである。例えば、ロシア極東向けの貨物量という形では集計されておらず、全ロシア分のデータしかない。対ロシア貨物のうち、どの程度が極東発着なのかを読み取ることはできない。同様の問題は、中国東北部においても発生する。もちろん、仮にロシア極東の港湾あるいは中国東北部の港湾で取り扱われた貨物量が集計・公表されていたとしても、それらのデータが実際のそれぞれの地域発着の貨物量を正確に表しているわけではない。上述の通り、他国発着のトランジット貨物を含むほか、国内他地域発着のトランジット貨物を含むためである。それでもロシア・中国の国土の大きさを考えれば、立地港湾の位置によりロシア極東及び中国東北部をそれぞれ発着する貨物量の概要を把握することには役立つはずである。これに関しては、第2節において港湾管理者が公表しているデータを用いることで、実態を把握することを試みている。港湾管理者が公表しているデータでは、仕向港・仕出港（及び最終船卸港・最初船積港）に関する情報が利用可能な場合があるためである。

他方、港湾調査が持っている利点は、国外港湾での積替（トランシップ）情報を含んでいる点である。輸出の場合、日本から最初に向かう仕向国と最終荷卸国が異なる場合は、その両方の国名が特定されている。このことは、日本の地方港発着のコンテナ貨物で一般的に行われている韓国での積替の状況を把握することができるという点で有効である。第3節において、韓国、中国及びロシアを対象に積替貨物量の集計を行っている。

## 1.2 仕向国・仕出国別の集計結果

まず、仕向国・仕出国別の単純集計を行った。すなわち、輸出の場合であれば、日本の港を出港した後、最初に向かう国（仕向国）を単位として集計したものである。集計値は、当該国向けの輸出貨物量及び当該国で積替えを行った後に第三国に向かう輸出貨物の量の合計の値となる。輸入の場合も同様に、当該国からの輸入と当該国経由で輸入される第三国貨物との合計値となる。

このようにして集計した北東アジア4カ国（港湾のないモンゴルを除く）と日本との間の海上輸送貨物量を表1-1に示す。全体として、リーマンショックの影響による2009年の落ち込みが観察できる。輸出では、2007年、2008年及び2010年はほとんど同じレベルにある。国別には、中国向け、韓国向けが90%以上を占めており、その比率は増加傾向になる。輸入は2010年に大幅に増加している。ロシアからの輸入が大幅に増加したことが影響している。過去5年間で、ロシアからの輸入は2倍以上に増加し、韓国からの

輸入を上回るようになった。中国は、引き続き、最大の輸入国であるが、その量は減少傾向にある。

## 1.3 最終船卸国・最初船積国別の集計結果

次に、最終船卸国・最初船積国の単純集計を行った。すなわち、輸出の場合であれば、積替のない貨物については仕向国を最終船卸国として扱いつつ、最終船卸国を単位として集計したものである。仕向国ベースの集計と比べると、当該国経由で第三国へ輸送される貨物を除き、逆に他国経由で当該国に輸送されてくる貨物を加えたことになる。輸入の場合も同様に、仕出国ベースの集計値から、当該国経由で第三国から輸入される貨物量を減じ、当該国から第三国経由で輸入される貨物量を加えた値となる。

集計結果は表1-2に示すとおりである。輸送量全体の経年変化の傾向としては、仕向国・仕出国別の場合と同様、2009年の落ち込みが目立つ。4カ国向け輸出の合計量は、仕向国別の貨物量に比べて、300～600万トン程度小さいが、

表1-1 北東アジア各国との海上輸送貨物量（仕向国・仕出国ベース）（トン）

	2006	2007	2008	2009	2010
輸出計	81,217,921	89,772,401	89,761,381	82,857,053	89,052,249
韓国	33,328,133	36,620,436	34,317,986	32,053,569	36,196,875
北朝鮮	138,440	18,682	7,036	2,102	2,080
中国	42,742,366	47,424,857	48,693,747	49,775,803	50,714,880
ロシア	5,008,982	5,708,426	6,742,612	1,025,579	2,138,414
輸入計	136,782,217	136,997,734	129,718,046	115,115,521	143,733,198
韓国	30,418,747	28,292,504	28,073,224	22,837,998	28,233,798
北朝鮮	311,196	4,747	151,816	55	11,318
中国	87,567,916	83,707,546	79,943,394	66,693,958	76,342,778
ロシア	18,484,358	24,992,937	21,549,612	25,583,510	39,145,304

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

表1-2 北東アジア各国との海上輸送貨物量（最終船卸国・最初船積国ベース）（トン）

	2006	2007	2008	2009	2010
輸出計	77,834,900	84,540,201	83,805,286	79,800,099	83,667,255
韓国	29,301,149	32,211,937	29,037,608	27,596,520	30,133,403
北朝鮮	139,285	18,846	8,320	2,102	2,098
中国	43,157,600	46,222,472	47,340,040	50,792,664	50,657,664
ロシア	5,236,866	6,086,946	7,419,318	1,408,813	2,874,090
輸入計	135,252,215	135,156,350	128,397,874	114,554,746	143,175,162
韓国	26,823,450	24,398,303	24,677,815	20,518,696	25,666,821
北朝鮮	311,196	4,747	151,816	0	3,954
中国	89,573,021	85,660,652	81,437,604	68,181,316	78,099,323
ロシア	18,544,548	25,092,648	22,130,639	25,854,734	39,405,064

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成



その違いは主に韓国によるものである。これは、韓国における積替量の多さを示唆している。他方、輸入貨物量での集計方法による違いは、4カ国合計で見た場合、輸出ほどは大きくない。国別では、韓国からの輸入量で300~400万トン程度の違いがあるが、そのかなりの部分を中国が打ち消している。すなわち、中国からの輸入のうちの相当量が韓国経由で日本に輸入されていることを示唆している。この積替の状況については、第3節にて述べる。

各国別に経年変化の状況を概観しておこう。対中国では、日本からの輸出が増加傾向にあるのに対し、中国からの輸入貨物の量は減少傾向にある。貿易関係が縮小しているわけではないので、資源など重量・体積の大きい貨物が減って、消費財などが増加していることが背景にあると思われる。対韓国の貨物量は2009年の落ち込みを除けば、輸出が2,900万トン~3,200万トン程度、輸入は2,400万トン~2,700万トン程度の水準で推移している。2009年の対ロシア輸出の落ち込みは、前年比5分の1程度となっており、極端に大きい。これには、リーマンショックのみならず、この年に導入された中古車輸入関税の引き上げも影響している。ロシアからの近年の輸入の急拡大は、原油及びLNG輸入が本格化したことによるものである。北朝鮮については、経済制裁により、近年貿易量が激減している<sup>1</sup>。

#### 1.4 最終荷卸地域・最初積出地域別の推計結果

以上の作業は、データを国別に単純集計したものであるが、これでは北東アジア地域との間の貨物量は捉えきれない。そこで、本項では、最終荷卸地域・最初積出地域ベースでの貨物量の推計を行った。

##### 1.4.1 中国東北部及びモンゴル

前出の表1-2の対中国貨物量には、モンゴルをはじめとする内陸国等のトランジット貨物が含まれている。また、本稿における関心事項である中国東北部の貨物量も内数として含まれている。そこで、これらの地域との間の貨物量を把握すべく、3つの仮定の下で推計を行った。第1に、中国経由トランジット貨物の最終仕向・最初仕出国はモンゴルのみであり、他の国は無視できるほど小さいということ。第2に、モンゴル発着の対日貿易貨物はすべて、中国経由であり、ロシアなど他国経由トランジット貨物は無視できるほど小さいということ。そして第3に、貨物量は貿易額に比例するということである。このうち、特に第3の仮定は品目別の重量単価を無視するものであり、実態からかなりかい離した結果となる恐れもあるが、簡易に実態を把握するために採用した。

結果は、表1-3及び表1-4のとおりである。これによれば、モンゴルと日本との間の貨物量は輸出入合計で数万トン程

表1-3 中国向貨物量の最終荷卸地域別推計（トン）

	単位	2006	2007	2008	2009	2010
中国向貨物量 (O)	トン	43,157,600	46,222,472	47,340,040	50,792,664	50,657,664
対中国輸出額 (A)	百万円	10,794	12,839	12,950	10,236	13,086
対モンゴル輸出額 (B)	百万円	12	18	24	10	14
対モンゴル輸出シェア (C) = (B) / ((A) + (B))		0.00114	0.00141	0.00184	0.00097	0.00107
東北三省シェア* (D)		0.050	0.050	0.050	0.050	0.050
最終仕向地						
モンゴル (E) = (O) * (C)	トン	49,326	65,080	86,984	49,264	54,029
中国 (F) = (O) - (E)	トン	43,108,274	46,157,392	47,253,056	50,743,400	50,603,635
うち東北三省 (F) * (D)	トン	2,155,414	2,307,870	2,362,653	2,537,170	2,530,182

\* 2010年の中国の対日貿易に占める東北三省のシェア（朱永浩「中国東北部と日本の貿易・投資関係」、ERINA REPORT no.106, 2012による。）

（出所）国土交通省「港湾調査」、財務省「貿易統計」等より筆者作成

<sup>1</sup> 財務省の貿易統計では、輸入は2007年から、輸出は2010年からゼロとなっている。したがって、本来は貨物量もゼロとなるはずである。データ処理作業中に、2件のケースについて港湾管理者に問い合わせたところ、国土交通省に報告したデータにミスがあったことが確認できた。他にも同様のミスがあることが推測される。

表1-4 中国発貨物の最初積出地域別推計 (トン)

	単位	2006	2007	2008	2009	2010
中国発貨物量 (O)	トン	89,573,021	85,660,652	81,437,604	68,181,316	78,099,323
対中国輸入額 (A)	百万円	13,784	15,035	14,830	11,436	13,413
対モンゴル輸入額 (B)	百万円	1	2	4	1	2
対モンゴル輸入シェア (C) = (B) / ((A) + (B))		0.00007	0.00013	0.00025	0.00006	0.00015
東北三省シェア* (D)		0.088	0.088	0.088	0.088	0.088
最初仕出地						
モンゴル (E) = (O) * (C)	トン	6,353	10,856	20,602	4,044	11,698
中国 (F) = (O) - (E)	トン	89,566,668	85,649,796	81,417,002	68,177,272	78,087,625
うち東北三省 (F) * (D)	トン	7,881,867	7,537,182	7,164,696	5,999,600	6,871,711

\* 2010年の中国の対日貿易に占める東北三省のシェア (朱永浩「中国東北三省と日本の貿易・投資関係」, ERINA REPORT no.106, 2012による。)

(出所) 国土交通省「港湾調査」、財務省「貿易統計」等より筆者作成

表1-5 対ロシア貨物の地域別貨物量推計 (トン)

	2006	2007	2008	2009	2010
対ロシア輸出					
極東・シベリア地域*	5,118,060	5,910,235	7,100,932	1,266,189	2,441,286
欧州ロシア地域*	118,806	176,711	318,386	108,711	432,804
合計	5,236,866	6,086,946	7,419,318	1,374,900	2,874,090
対ロシア輸入					
極東・シベリア地域*	18,504,022	24,841,006	21,990,876	25,666,728	39,214,749
欧州ロシア地域*	40,526	251,642	139,763	188,006	190,315
合計	18,544,548	25,092,648	22,130,639	25,854,734	39,405,064

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

度、中国の東北三省との間の貨物量は輸出入合計で年間850万トン～1,000万トン程度と評価することができる。

#### 1.4.2 ロシア

ロシアについては、国別のデータを基に地域別の貨物量を推計した。具体的には、日露間の直航貨物と韓国及び中国での積替貨物をロシア極東・シベリア地域の貨物とみなし、その他の国を経由した積替貨物をそれ以外の地域（以下、欧州ロシア地域）の貨物とみなした。日本と欧州部ロシアの間には直航定期航路が無いため、基本的に途中のいずれかの国で積み替えが必要なためである<sup>2</sup>。

#### 1.4.3 北東アジア各地域別の貨物量

上掲の表1-2をベースに表1-3～表1-5の推計を取り入れて、日本と北東アジア地域（国・地域別）の一覧表に取りまとめると表1-6の通りとなる。この区分の場合、輸出では対韓国が圧倒的に多い。輸入では、2006年時点では韓国が最大であったが、その後ロシア極東・シベリア地域が急増し、2010年時点では北東アジア全体の半分以上を占める。

## 2 主要港湾発着の対中国海上貨物輸送量

### 2.1 利用データ

前述の通り、港湾調査の輸出入貨物に関するデータは調査票記入時点では相手国の港湾別で記録されるが、集計表

<sup>2</sup> 一部のバルクカーゴなど備船輸送しているケースがあると聞かすが、これらは無視した。また、韓国、中国で積み替える貨物の中にも欧州部ロシア貨物が含まれるが、相対的に小さいものと考えた。

表1-6 北東アジア各地域との間の貨物量（最終荷卸地域・最初積込地域ベース）（トン）

	2006	2007	2008	2009	2010
輸出計	36,763,234	40,513,968	38,596,497	31,451,245	35,160,998
韓国	29,301,149	32,211,937	29,037,608	27,596,520	30,133,403
北朝鮮	139,285	18,846	8,320	2,102	2,098
中国東北部	2,155,414	2,307,870	2,362,653	2,537,170	2,530,182
モンゴル	49,326	65,080	86,984	49,264	54,029
ロシア極東・シベリア	5,118,060	5,910,235	7,100,932	1,266,189	2,441,286
輸入計	53,526,888	56,792,094	54,005,805	52,189,068	71,768,933
韓国	26,823,450	24,398,303	24,677,815	20,518,696	25,666,821
北朝鮮	311,196	4,747	151,816	0	3,954
中国東北部	7,881,867	7,537,182	7,164,696	5,999,600	6,871,711
モンゴル	6,353	10,856	20,602	4,044	11,698
ロシア極東・シベリア	18,504,022	24,841,006	21,990,876	25,666,728	39,214,749

(出所) 筆者作成

として各港湾管理者（県・市等）から国土交通省に提出される時点で国別に集計されてしまい、港湾別情報が捨棄されてしまう。その一方で、一部の港湾管理者は相手港湾別の輸出入貨物データを公表している。多くの場合は、輸送量が大きい相手港湾（例えば、上位10港湾）のみを公表しているが、一部の港湾管理者は荷動きのあった全ての港湾を対象として品種別の貨物量を公表している。これらのデータを利用することで、より詳細な地域的な分析が可能となる。本節では、主要港湾の港湾管理者によるデータを利用して、中国東北部との間の海上貨物輸送量の推計を試みる<sup>3</sup>。

集計に利用したのは、千葉港、東京港、横浜港、川崎港、名古屋港、大阪港、神戸港のいわゆる「三大湾」の7港、北部九州にある北九州港、博多港の2港、並びに新潟港の計10港の港湾統計である。表2-1に示した通り、これら10港合計で、我が国の輸出入海上貨物の半分弱（輸出61.4%、輸入40.3%）を取り扱っている。対象を対中国貨物（仕向港・仕出港ベース）に絞った場合は、表2-2の通り、合計で4分の3（輸出69.5%、輸入77.7%）に達する。より多くの港湾の統計データを利用すれば、カバー率を高めることも可能であるが、次項において取り扱う中国東北部との海上輸送貨物量の概況を把握するには、これら10港のデータを分析することで十分であろう。

## 2.2 対中国東北部貨物量

対中国東北部の海上輸送貨物量を把握するにあたり、対象とする相手港を大連港、營口港、丹東港（いずれも遼寧

表2-1 主要港湾の海上貨物輸送量（2010年）（トン）

	輸出	輸入	合計
千葉	11,627,506	82,924,498	94,552,004
東京	13,574,996	31,574,692	45,149,688
横浜	46,701,882	50,080,385	96,782,267
川崎	7,615,696	51,069,476	58,685,172
新潟	1,120,580	13,019,890	14,140,470
名古屋	50,043,104	76,135,656	126,178,760
大阪	10,054,401	25,096,620	35,151,021
神戸	22,400,264	25,538,787	47,939,051
北九州	6,772,587	23,761,312	30,533,899
博多	6,278,546	5,222,939	11,501,485
小計	176,189,562	384,424,255	560,613,817
全国	286,972,201	954,923,874	1,241,896,075
(対全国比)	61.4%	40.3%	45.1%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

表2-2 主要港湾の対中国海上貨物輸送量（2010年）（トン）

	輸出	輸入	合計
千葉	1,980,700	1,235,730	3,216,430
東京	4,450,082	11,915,073	16,365,155
横浜	9,583,431	9,770,240	19,353,671
川崎	1,418,548	531,050	1,949,598
新潟	251,523	976,163	1,227,686
名古屋	6,793,800	10,408,852	17,202,652
大阪	2,717,768	13,141,609	15,859,377
神戸	4,429,393	5,445,145	9,874,538
北九州	1,586,038	2,747,820	4,333,858
博多	2,049,275	3,156,171	5,205,446
小計	35,260,558	59,327,853	94,588,411
全国	50,714,880	76,342,778	127,057,658
(対全国比)	69.5%	77.7%	74.4%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

<sup>3</sup> なお、港湾管理者の公表データは、ほとんどの場合、仕向港・仕出港ベースであるが、一部で最終船卸港・最初船積港ベースで公表されているケースがある。したがって、それらを同列に扱って処理すると、厳密には正確さを欠くことになる。ただし、概要把握を試みるという本分析の趣旨からして、大きな問題はないものとして、そのまま利用している。

省)の3港とした。

まず輸出について、主要港湾10港から東北部の3港向けの貨物量を集計したのが、表2-3である<sup>4</sup>。容易に想像されるように、3港のうちでは大連港向けの輸出量が最も多い。営口港及び丹東港向けの輸出量が未掲載の港湾があることを勘案しても、3港合計の輸出量は約160万トン程度と考えられ、中国向け輸出の約5%を占めることになる。主要港湾以外の全国港湾からの輸出貨物においても同様の比率であると仮定すれば、約250万トンの貨物が東北部の3港向けに輸出されたものと推定される。これは、上述の1.4.1(表

表2-3 主要港から中国東北諸港向の輸出貨物量(2010年)  
(トン)

	中国	大連	営口	丹東
千葉	1,980,700	30,343	7,315	7,903
東京	4,450,082	218,244	30	n.a
横浜	7,999,847	289,181	6,888	n.a
川崎	1,418,548	4,787	1,966	n.a
新潟	372,478	12,289	366	0
名古屋	6,262,758	435,290	n.a	n.a
大阪	2,717,212	104,076	n.a	n.a
神戸	4,429,393	232,432	0	0
北九州	1,586,038	89,545	0	0
博多	2,007,232	121,721	n.a	n.a
合計	33,224,288	1,537,908	16,565	7,903

注) n.aは、取扱量が無いが、少ないため数値の掲載がないもの。  
(出所) 各港湾統計年報、港湾管理者提供データを基に筆者作成。

表2-4 主要港への中国東北諸港発の輸入貨物量(2010年)  
(トン)

	中国	大連	営口	丹東
千葉	1,235,730	511,401	73,623	27,637
東京	11,915,073	949,796	17,228	n.a
横浜	8,141,726	506,418	8,299	n.a
川崎	531,050	29,561	n.a	n.a
新潟	1,381,602	234,244	3,460	0
名古屋	10,371,688	757,905	n.a	n.a
大阪	13,140,592	866,280	n.a	n.a
神戸	5,396,130	431,260	0	0
北九州	2,747,820	228,199	35,217	2,500
博多	3,302,259	347,032	1,985	n.a
合計	56,927,940	4,350,695	139,812	30,137

注) n.aは、取扱量が無いが、少ないため数値の掲載がないもの。  
(出所) 各港湾統計年報、港湾管理者提供データを基に筆者作成。

1-3)における推計値とはほぼ合致する結果である。

次に、輸入について同様の集計を行った(表2-4)。大連港の取扱が圧倒的に大きいことは、輸出の場合と同様である。この表から、東北3港発の輸入貨物量が中国全体に占める割合は、約8%と計算され、これを日本全体の対中輸入貨物量に当てはめると、約610万トンが中国東北部から日本に輸入されていると推定される。上述の1.4.1(表1-4)の推計値と比べると、1割程度小さな値となったが、比較的近い値と言えよう。

### 3 北東アジアにおける海上輸送貨物積替(トランシップ)

#### 3.1 韓国における積替

韓国の釜山港は、日本の主要港はもとより数多くの地方港湾との間に定期コンテナ航路を持ち、これら地方港にとってのいわゆるハブ港となっている。同様に、中国各地の港湾にとってもハブ港としての機能を果たしている。前述(1.3)の通り、日中間の貨物のかなりの部分が韓国経由となっている。ここでは、港湾調査データベースの2010年のデータを用い、韓国における積替量を把握する。

表3-1は、韓国を仕向国・仕出国とする貨物を最終船卸国・最初積出国別に集計したものである。なお、コンテナ貨物以外の貨物を外国港湾で積み替えるケースは少ないため、コンテナ貨物のみを集計した<sup>5</sup>。

輸出入ともに、韓国で積み替える貨物の量が4分の1弱を占めている。中でも特に中国発着の貨物の量が多く、輸出入ともに100万トンを超えている。中国は、積替貨物の発着国としては最大で、全体の5%前後を占めている。

表3-1 韓国を仕向国・仕出国とする海上コンテナ貨物量  
(2010年)(トン)

	輸出	(%)	輸入	(%)
二国間貨物	19,043,936	77.0%	15,035,445	76.9%
第三国貨物	5,693,903	23.0%	4,514,916	23.1%
北朝鮮	18	0.0%	3	0.0%
中国	1,028,944	4.2%	1,154,558	5.9%
ロシア	223,691	0.9%	97,580	0.5%
その他	4,441,250	18.0%	3,262,775	16.7%
合計	24,737,839	100.0%	19,550,361	100.0%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

<sup>4</sup> 横浜港、新潟港、名古屋港、大阪港及び博多港で、表2-2の数値と表2-3の数値が合致しない。このうち、横浜港及び新潟港のデータは「最終船卸国・最初船積国」ベースであることがその理由である。他の3港については、「最終船卸国・最初船積国」ベースの数値とも合致せず、統計上の誤りと考えられる。表2-4についても同様。

<sup>5</sup> 非コンテナ貨物の積替貨物量は、輸出が56万トン、輸入が4万トンである。これらも含めた合計積替貨物量は、それぞれ625万トン、455万トンとなる。

表3-2 日本と中国との間の海上コンテナ貨物量 (2010年)  
(トン)

	輸出	(%)	輸入	(%)
直航	34,431,495	90.1%	62,434,621	95.6%
積替計	3,791,416	9.9%	2,896,378	4.4%
韓国経由	1,028,944	2.7%	1,154,558	1.8%
台湾経由	172,966	0.5%	95,626	0.1%
香港経由	2,589,506	6.8%	1,646,194	2.5%
その他経由	6,123	0.0%	41,972	0.1%
合計	38,222,911	100.0%	65,330,999	100.0%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

### 3.2 中国発着貨物の積替

前項で見たように、中国と日本との間の貿易貨物のうち、輸出入とも100万トン強の貨物が韓国経由で輸送されている。それ以外の港湾経由で輸送される海上貨物も相当あると言われている。そこで、中国の視点から積み替えの状況を捉えてみたい。

表3-2は、中国を最終船卸国・最初積出国とする貨物（コンテナ貨物のみ）がどの国を経由して輸送されたかを集計したものである。これによれば、韓国経由以上に香港経由の貨物量が多いことがわかる。韓国、香港など他港経由の貨物量は、輸出で約380万トン、輸入で約290万トンとかなりの量に達する。しなしながら、全体貨物量が多いため、構成比としては、10%あるいは5%程度である。

### 3.3 ロシア発着貨物の積替

前項の中国の場合と同様に日本とロシアとの間のコンテナ貨物がどのような経路で輸送されているかを見てみよう。表3-3からわかるように、ロシア発着のコンテナ貨物のうち、直航ルートを取るものは比較的少ない。輸出で4割弱、輸入で6割弱であり、9割以上が直航ルート利用の中国のケースとは大きく異なる。日本と欧州部ロシアとの間には、直航のコンテナ航路が無いので、これはほぼ全量が極東港湾向けと考えられる。また、韓国での積替も主に極東方面向けと思われるが、輸出で2割弱を占めている。日本とロシア極東との間の直航定期コンテナ航路の競争力

表3-3 日本とロシアとの間の海上コンテナ貨物量 (2010年)  
(トン)

	輸出	(%)	輸入	(%)
直航	445,617	37.6%	415,008	60.1%
積替計	740,136	62.4%	275,541	39.9%
韓国経由	223,691	18.9%	97,580	14.1%
台湾経由	83,641	7.1%	9,330	1.4%
中国経由	80,897	6.8%	14,590	2.1%
オランダ経由	98,841	8.3%	8,719	1.3%
ドイツ経由	233,635	19.7%	70,973	10.3%
その他経由	19,431	1.6%	74,349	10.8%
合計	1,185,753	100.0%	690,549	100.0%

(出所) 港湾調査データベースを基に筆者作成

が低く、遠回りとも言える韓国経由のルートに貨物を奪われている状況が垣間見える。なお、中国経由の貨物には極東向けの貨物と欧州向けの貨物の両方が含まれると思われる。それ以外の経由地では、ロシア極東向けの定期航路が無いため、基本的に欧州部ロシア向けの貨物であると考えられる。

### おわりに

以上、本稿では港湾調査のデータを用い、日本と北東アジア地域との間の海上輸送貨物の流動量の把握を行った。直接には集計が不可能な中国東北部やロシア極東などの地域については、一定の仮定の下で、推計を行った。北東アジア地域における物流の状況を量的に把握する基礎資料と位置付けられる。

今後は、品目別のデータ処理を行って、より詳細な物流実態を把握する必要がある。少なくとも国単位の分析は、今回利用した港湾調査データベースで可能である。地域単位の踏み込んだ分析にはデータ制約があるが、何らかの工夫を考えていきたい。また、釜山港を中心とする韓国での積替輸送については、北東アジア地域港湾間の相対的な力関係により、状況変化が起きているのではないかと思われることから、時間軸での変化など分析してみたい。

# 新潟県における外国人留学生就職支援の現状と課題 — 「国際人材フェア・にいがた」の事例分析<sup>1</sup>

ERINA 調査研究部研究員 穆堯芋

## 1. はじめに

本稿では、新潟県で2005年から継続的に開催されている留学生就職説明会「国際人材フェア・にいがた」の事例を検討し、県内の留学生就職支援の現状と課題を明らかにする。また、新潟県の状況を踏まえ、地方における留学生就職支援の在り方について考察する。

地方経済の国際化に伴い、即戦力として外国語のできる留学生に対し、企業の採用意欲が高まりを見せている。「留学生30万人計画」を掲げる日本政府は、卒業後の日本での就職を促し、国際的に通用する人材の育成・活用に努めている。地方自治体でも、自地域の大学に在籍する留学生が卒業後も同地域にとどまり、地方経済の国際化および国際交流の拡大に貢献できるよう、留学生の地域内での就職を支援している。

新潟県は、本州日本海側最大都市の新潟市を有し、製造業を中心とした地場産業が古くから発達している。県内企業は食品加工、繊維製品、金属洋食器、機械部品、工作機械、情報関連製品などの分野に独自の技術を持ち、中国・韓国・ロシア・ASEANなど積極的に海外展開を行っている。新潟県では、北東アジアの玄関口として地域経済の国際化も進み、貿易港として長い歴史を持つ新潟港を活かし、海外とのビジネス交流を盛んに行っている。新潟市内には中国、ロシア、韓国3カ国の領事館が設置され、県内企業の海外展開や人的交流の拡大をサポートしている。県内企業は国際的に通用する人材確保意欲が高く、県内では「国際人材フェア・にいがた」を中心に、行政・経済団体・大学・国際交流機関・マスコミなどが協力し、留学生の就職支援を行っている。

本稿は、地方における留学生就職支援の取り組みを紹介したうえで、新潟県の事例として、「国際人材フェア・にいがた」を紹介する。具体的には、「国際人材フェア・に

いがた」開催の背景、実施状況、協力体制などを分析しながら、留学生就職支援の実態を明らかにする。また、開催毎に企業・留学生に対して実施したアンケートの調査結果を用いて、採用・就職活動に関する企業側及び学生側の意識を明らかにする。最後に、地方における留学生就職支援の促進に向けた政策提言を行う。既存の文献では、新潟県の事例を取り挙げた研究はなく、本稿が新潟県をはじめとする留学生の就職支援を行っている地方自治体、経済団体、大学などの参考となれば幸いである。

## 2. 地方における留学生就職支援状況と新潟県の取り組み

留学生に特化した就職支援活動は、東京・大阪・名古屋などの大都市では盛んに行われてきたが<sup>2</sup>、最近では地方でも活発化してきている。各地方の具体的な取り組みについて、地域毎に紹介してみる。

北海道では、札幌商工会議所主催の「札商アジア・ブリッジ・プログラム」があり、ビジネス日本語教育、就職活動セミナー、インターンシップ、合同企業説明会などが実施されている<sup>3</sup>。岩手県では、「岩手県外国人留学生就職支援協議会」が設置され、県内大学・短大及び高専に在籍する留学生を対象に実態調査を行ったほか、留学生向けの就職支援講座を開催している<sup>4</sup>。宮城県では、東北大学大学院経済学研究科国際交流支援室を中心に、「留学生のための就職支援ガイドブック」を作成したり、シリーズで就職支援講座を開いたりしている。企業合同説明会の「外国人留学生のためのジョブフェア」も開催している<sup>5</sup>。新潟県では、環日本海経済研究所（以下ERINA）主催の「国際人材フェア・にいがた」及び新潟県国際交流協会主催の「留学生就職支援セミナー」が毎年開催されている。「国際人材フェア・にいがた」について後ほど詳しく紹介する。山梨県では、山梨大学留学生センター・国際交流室主催の

<sup>1</sup> 本稿の作成にあたっては、「国際人材フェア・にいがた」の参加企業・留学生に対するアンケート結果をもとにしている。アンケートにご回答いただいた企業・留学生に感謝したい。また、本稿の一部は「(財)中島記念国際交流財団助成」(独)日本学生支援機構実施事業として、2011年6月23日に開催された「国際人材フェア・にいがた2012」の開催報告書「新潟県における外国人留学生の就職マッチング支援」(2012年1月、環日本海経済研究所)に依拠している。助成してくださった(財)中島記念国際交流財団及び(独)日本学生支援機構に感謝したい。

<sup>2</sup> 例えば厚生労働省東京外国人雇用サービスセンター・大阪外国人雇用サービスセンター・名古屋外国人雇用サービスセンターでは、留学生向けの就職セミナー、就職相談、企業説明会などを行っている。ほか、民間就職情報社が主催する留学生向け企業合同説明会も頻繁に行われている。

<sup>3</sup> 詳細は神谷(2010)を参照されたい。

<sup>4</sup> 詳細は中島(2009)を参照されたい。

<sup>5</sup> 東北大学大学院経済学研究科国際交流支援室ホームページより。(http://www.econ.tohoku.ac.jp/~KKS/index.html 2012年9月11日アクセス)

表1 「留学生就職支援セミナー」と「国際人材フェア・にいがた」の概要

項目	留学生就職支援セミナー	国際人材フェア・にいがた
主催	新潟県国際交流協会など	ERINA
共催/後援	新潟県、新潟経済同友会、ERINA等	新潟県、新潟労働局、ジェトロ新潟等
開催目的	日本での就職のアピールポイントや留意点の紹介、意見交換	就職合同説明会として県内企業と留学生の就職マッチングを行う
開始年度	2007年	2005年
開催時期	毎年10月頃	毎年5月または6月
開催場所	新潟市内	新潟市内
内容	就職の専門家による講演、留学生・企業・大学等の意見交換	就職ガイダンス（1時間）、企業マッチング（3時間）
所用時間	4時間前後	4時間前後
参加人数	留学生31名、企業・住民20名、その他20名、合計71名（2011年度）	留学生86名、企業・住民79名（18社）、その他15名、合計180名（2012年度）
内定実績	-	24名（延べ）

（出所）新潟県国際交流協会、ERINAの資料より筆者作成

留学生向け「就職講演会」及び「就職ガイダンス」が開催されている<sup>6</sup>。広島県では、広島県留生活躍支援センターが中心となり、実用日本語研修、インターンシップ、就職支援セミナー、合同企業説明会などを実施している。また、就職活動の個別相談としてキャリアカウンセラーもを行っている<sup>7</sup>。山口県では、山口大学留学生センター主催の「留学生就職支援フェスタ・イン・山口」が開催されており、参加企業のプレゼンテーション、就職講演会、個別相談の内容になっている<sup>8</sup>。九州では、「九州グローバル産業人材協議会」が組織され、企業交流会、インターンシップ、採用企業の拡大、情報提供などが行われている<sup>9</sup>。以上、一部の地域の取り組みを紹介したが、それ以外にも他の地域で行われている場合もある。

新潟県は、前述のとおり、製造業関連企業の海外進出が活発で、国際舞台で活躍できる人材に対するニーズが高い。留学生就職支援として、就職ガイダンスに特化した「留学生就職支援セミナー」と就職マッチングに特化した「国際人材フェア・にいがた」が開催され、車の両輪のように留学生の就職活動をサポートしている。両事業の概要は表1のとおりである。うち、「国際人材フェア・にいがた」は県内企業と留学生に会社説明や自己PRの場を提供しており、新潟県における就職マッチング支援の中心的な役割を果たしている。同事業は、2005年より8年間にわたり実施

され、県内企業においても認知度が徐々に高まり、県内留学生採用の主要なチャンネルになっている。以下、新潟県における留学生の受入・就職状況を概観したうえで、「国際人材フェア・にいがた」を事例とし、新潟県における留学生就職支援の実態を検討する。

### 3. 新潟県における留学生の受入状況と就職動向

#### 3.1 新潟県における留学生の受入状況

日本学生支援機構の統計によると<sup>10</sup>、2011年5月1日現在、日本全国が受け入れた留学生総数は138,075人で、過去最高の2010年（141,774人）より2.6%減となった。東日本大地震及びその後の原子力発電所の事故により、日本に留学する学生が減少したと見られる。国別では、中国人留学生は87,533人で最も多く、全体の63.4%を占めた。韓国人留学生は17,640人、全体の12.8%を占めた。中国と韓国を合わせると、全体の4分の3を超えた。地域別では、関東地域（茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川）に留学する学生は全体の46.4%を占め、新潟県を含む中部地域（新潟、富山、石川、福井、山梨、長野、岐阜、静岡、愛知）では全体の11.2%を占めた。

図1は新潟県内の留学生数及び全国比の推移を示している。県内の留学生は1998年（834人）から2003年（1,599人）まで順調に増加したが、2003年より減少傾向に入り、2008

<sup>6</sup> 詳細は伊藤ほか（2008）を参照されたい。

<sup>7</sup> 広島県留生活躍支援センターホームページより。（<http://www.int-students-hiroshima.jp> 2012年9月11日アクセス）

<sup>8</sup> 詳細は福屋（2010）を参照されたい。

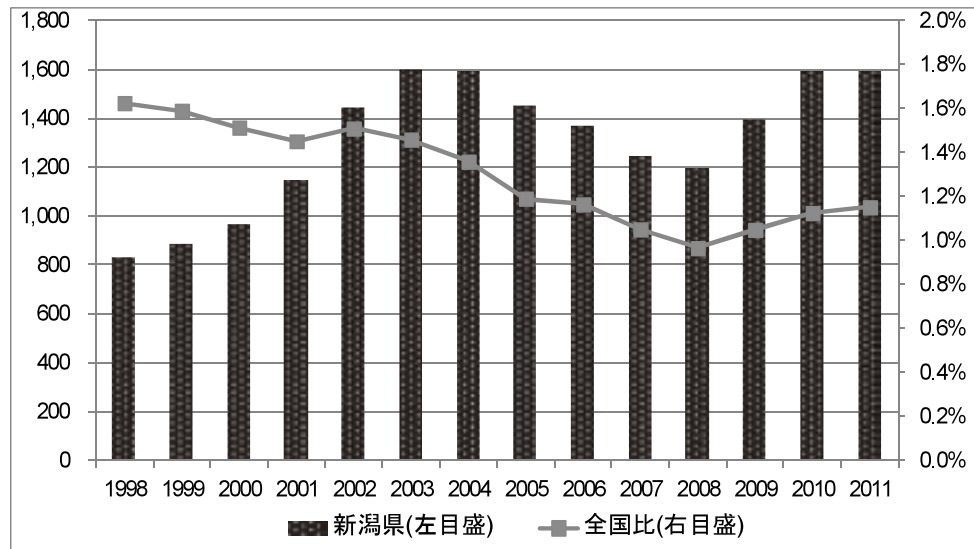
<sup>9</sup> 九州グローバル産業人材協議会ホームページより。

（<http://www.kyushu-global.jp> 2012年9月11日アクセス）

<sup>10</sup> 平成23年度外国人留学生在籍状況調査結果（日本学生支援機構実施）より。



図1 新潟県内の留学生数及び全国比の推移



(出所) 日本学生支援機構「外国人留学生在籍状況調査」(各年版)より筆者作成

表2 新潟県内の留学生数及び主な受入機関

留学生数	総数	新潟大学	長岡技術科学大学	上越教育大学	国際大学	新潟産業大学
合計	1,386	370	277	40	276	173
中国	662	233	50	31	18	166
ベトナム	137	6	80	1	16	0
マレーシア	77	18	43	0	2	0
タイ	61	8	28	0	22	0
インドネシア	60	3	7	0	47	0
韓国	48	32	1	2	2	6
ミャンマー	35	3	9	0	22	0
モンゴル	35	8	2	0	16	0
台湾	27	21	0	2	1	0
インド	25	0	4	1	16	0
バングラデシュ	24	9	4	0	9	0
メキシコ	24	0	24	0	0	0
フィリピン	15	4	0	0	11	0
スリランカ	14	0	4	0	10	0
ウズベキスタン	14	1	0	0	13	0
ラオス	11	0	0	0	10	0

注：①国別内訳は、留学生総数が20人以上の国(地域)について掲載した。

②2011年5月1日現在の数値。

(出所)「第14章 貿易・国際交流」『第122回新潟県統計年鑑2011』より筆者作成

年には1,197人に減じた。その後徐々に持ち直し、2011年には1,592人に回復した。留学生受入数は全体で増加しているが、全国に占める割合が減少傾向にある。図1で示すように、1998年に全国に占める新潟県の留学生数の割合は1.6%であった。2011年になると、1.2%に減じた。特に、

2008年では全国比1%に落ち込んだ。近年には回復傾向だが、依然として低い水準である。

表2で示すように、新潟県の調査では、2011年5月1日時点、新潟県内の大学・短期大学在籍の留学生は1,386人であった<sup>11</sup>。うち、中国からの留学生は662人、全体の48%

<sup>11</sup> 前述の日本学生支援機構の調査と対象範囲が異なり、留学生数に若干の違いがある。新潟県の調査には、「高専」が含まれていないため、留学生数が若干少ない。

を占め、最も多かった。次にベトナム（137人、同10%）、マレーシア（77人、同6%）、タイ（61人、同4%）、インドネシア（60人、4%）、韓国（48人、3%）などが並んだ。以上6カ国の留学生が新潟県全体の75%を占めた。大学別で見ると、新潟大学が370人と、全体の27%を占め、最も多かった。次に長岡技術科学大学が277人（同20%）、上越教育大学が40人（同3%）、国際大学が276人（同20%）、新潟産業大学が173人（同12%）、5大学で全体の82%を占めた。新潟県では、教育機関をはじめ、県内の行政・留学生支援団体などが留学生受入数の増加に取り組んでいる。

### 3.2 新潟県内企業への就職状況

法務省入国管理局の資料(2012年7月25日報道発表資料)によれば、2011年度に日本企業などへの就職を目的とした「技術」又は「人文知識・国際業務」に係る在留資格認定証明書の交付者数は11,404人、前年比25.4%増となった<sup>12</sup>。うち、「技術」が5,480人、「人文知識・国際業務」が5,924人であった。国籍・出身地別交付件数をみると、中国が2,395人で最も多く、次に米国（1,576人）、韓国（1,381人）、インド（1,231人）、英国（568人）、フィリピン（559人）などが続き、アジア諸国が全体の69.1%を占めた。

新潟県の状況を見ると（図2）、就職先企業（勤務予定地）が新潟県内にあり、「技術」又は「人文知識・国際業務」在留資格の交付者数は、2001年から2008年まで順調に増加

した。2008年はピークの64人に達したが、2009年に入ると、急激に減少した（35人）。米国発世界金融危機の影響と思われる。2010年からは少し回復してきている。全国に占める新潟県の割合（全国比）をみると、2001年（0.18%）から2011年（0.39%）の間、おおむね増加傾向にある。特に、2007年以降比較的に早いスピードで拡大している。しかしながら、絶対数では極めて少ない。

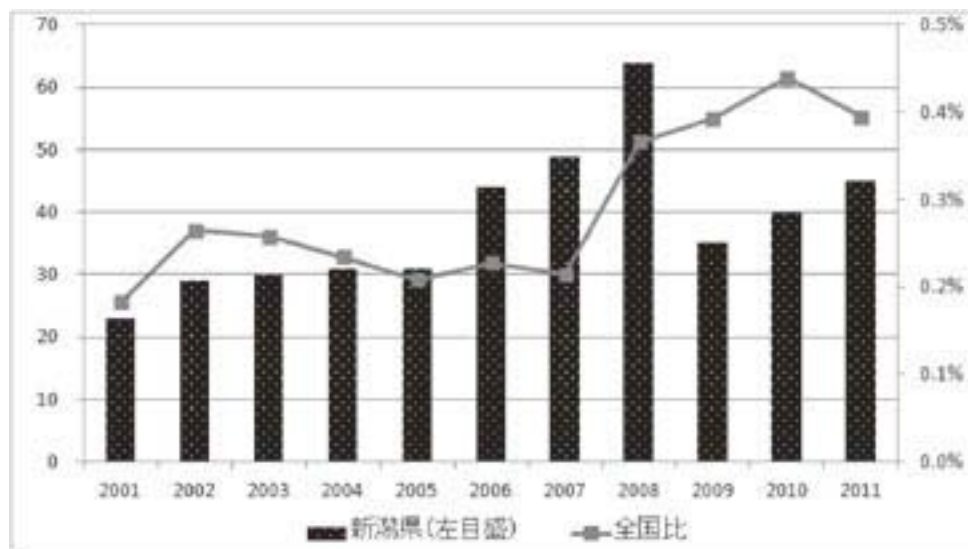
以上をまとめると、全国に占める新潟県の外国人留学生の割合は、1998年（1.6%）から2011年（1.2%）にかけて減少傾向にあるが、県内で就職する外国人の割合（全国比）は2001年（0.18%）から2011年（0.39%）の間おおむね増加傾向にある。しかしながら、県内の教育機関に在籍している外国人留学生数は、他地域と比べて伸び悩み、県内企業に就職する留学生数はまだ少ない。今後は、県内の教育機関・行政・団体が、外国人留学生の受入と就職支援にさらに力を入れて取り組み、その数が拡大する余地はある。

## 4. 「国際人材フェア・にいがた」の取り組み

### 4.1 「国際人材フェア・にいがた」の概要

「国際人材フェア・にいがた」は、ERINAの主催で2005年から開催しており、新潟県内企業と留学生に就職相談の場を提供することを目的としている。当初から、新潟県内に在籍する留学生向け就職支援を行い、卒業後も県内にとどめるように、就職マッチングを行う目的で企画した。近

図2 新潟県の外国人就職者数及び全国比の推移



注：「技術」、「人文知識・国際業務」の在留資格を対象としている。

（出所）法務省入国管理局の統計データより筆者作成

<sup>12</sup> 外国人就職に関する在留資格はほかにもあるが、就職者数に占める「技術」、「人文知識・国際業務」資格の割合が最も高い。詳細は法務省入国管理局「平成23年における留学生の日本企業等への就職状況について」（2012年7月25日報道発表資料）を参照されたい。

表3 「国際人材フェア・にいがた」の開催実績

年 度	開催日	会 場	参加企業	参加留学生	採用者
2005年	10月28日(金)	長岡商工会議所	9社	60名	7名
2006年	10月27日(金)	新潟市民プラザ	9社	53名	2名
2007年	9月21日(金)	新潟市民プラザ	14社	47名	3名
2008年	5月21日(水)	新潟市民プラザ	18社	69名	6名
2009年	5月22日(金)	新潟市民プラザ	8社	47名	1名
2010年	5月21日(金)	新潟市民プラザ	22社	59名	1名
2011年	6月23日(木)	新潟市民プラザ	19社	85名	4名
2012年	6月29日(金)	新潟市民プラザ	18社	86名	-
計(延べ)	-	-	117社	506名	24名

注：2012年度の採用者数は2012年12月に調査する予定。  
(出所) ERINAの資料より筆者作成

年、アジアを中心に、海外でビジネスを展開する県内企業が増え、人材確保の観点から外国人留学生の採用に対する関心が高まり、県内企業の海外活動に寄与する役割も大きいと認識されるようになった。8年間の継続開催の実績のもと、新潟県における留学生就職支援の中心的なイベントとして定着している。これまでの開催状況は表3のとおりである。

#### 4.2 「国際人材フェア・にいがた2013」の開催状況

直近の「国際人材フェア・にいがた2013」は、2012年6月29日に新潟市内で開催された<sup>13</sup>。参加企業は18社、例年並みであったが、県内有力企業が数多く参加し、国際的な人材の確保を目指して留学生と面談した。参加留学生数は、新潟大学など県内大学の協力を得て、過去最高(86名)であった。

参加企業のうち、新潟市に本社を有する企業は10社で最も多かった。以下、魚沼市3社、長岡市2社、新発田市1社、上越市1社、柏崎市1社であった。業種については翻訳、ソフトウェア開発、情報サービス、水産品加工、食品加工、輸送、金属製品、金型、電子部品、印刷、ビルメンテナンス、建築など多岐にわたった。中国語関連の募集は14社、全体の78%を占めた。ほかに英語関連が7社、ベトナム語関連が3社であった。正社員を募集する企業は15社と、全体の83%に達した。

参加留学生のうち、中国からの留学生が72名、全体の84%を占めた。ほかベトナムからの留学生7名、マレーシア2名、韓国2名などとなった。学校別では、新潟大学の留学生が37名、国際外語・観光・エアライン専門学校12名、

新潟産業大学8名、事業創造大学院大学8名、新潟経営大学6名、長岡大学4名、ほか長岡技術科学大学、上越教育大学、敬和学園大学、国際ホテル・プライダル専門学校からそれぞれ2名の参加があった。文系留学生が71名、全体の83%を占め、理系留学生は15名(17%)と少なかった。男性46名、女性40名であった。

当日のプログラムとして、主に就職ガイダンスと就職相談会の2部構成で実施した。就職ガイダンスでは、東京入国管理局新潟出張所の担当者による留学資格から就労資格へのビザ更新手続きについての説明があり、その後、留学生OGによる就職活動の心構えや面接の準備などの体験談があった。就職相談会では、留学生が参加企業のブースを訪問し、事前に用意したエントリーシート(参加申込書)を企業に提出して採用担当者から説明を聞いた。

採用の結果について、主催者は2012年12月頃に参加企業に追跡アンケートを送付し、採用に至ったかどうかを把握する予定である。現時点では不明であるが、かなり前から参加したいと手を挙げた企業も数社あり、高い採用意欲を持って留学生を選考しているため、採用に至る可能性が高いと考えられる。

#### 4.3 「国際人材フェア・にいがた」の特徴

##### 4.3.1 継続開催による具体的な内定実績

「国際人材フェア・にいがた」は、地方の留学生就職支援イベントとして新潟県内企業と留学生に就職相談の場を提供してきた。2012年度は8回目の開催となり、8年間の参加企業数は延べ117社、参加留学生数は延べ506名、内定人数は延べ24名に達した。大都市圏と比べて、地方におけ

<sup>13</sup> 「国際人材フェア・にいがた2013」は2013年に卒業する予定の留学生を対象としているため、「2013」の名称を使用している。実際の開催時期は2012年である。

る留学生数と企業の外国人採用枠が限られているなか、同事業は長期にわたり開催され、確実に内定実績を挙げている。県内企業及び外国人留学生にとって、「国際人材フェア・にいがた」は、新潟県内で採用・就職活動を行うための重要なイベントであると考えられる。

#### 4.3.2 強力な連携体制による幅広い支援ネットワーク

「国際人材フェア・にいがた」は、県内の行政、経済団体、大学、有力企業、マスコミ、就職情報会社の関与の下、オール新潟で外国人留学生の就職活動を支援している。図3は「国際人材フェア・にいがた」の連携ネットワークを示している。各関係先から講師派遣、企業募集協力、学生募集協力、広報活動の面で、強力な支援を得ており、地域の大学と県内求人企業にも認知度の高い留学生就職フェアに成長している。

#### 4.3.3 参加留学生・企業からの高い評価

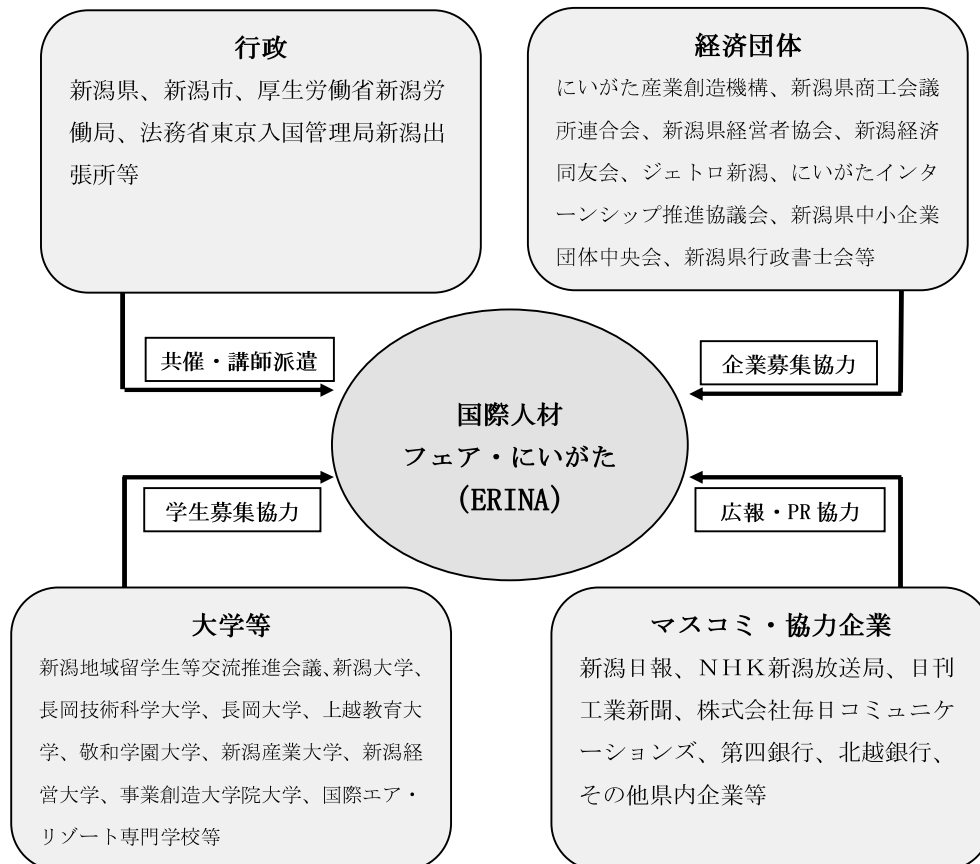
アンケートの結果から、「国際人材フェア・にいがた」は高い評価を得ていると考えられる。参加企業に実施したアンケートでは、国際人材フェアに参加して有意義だった

と回答した企業は全体の85%に達し、留学生では同97%に達した（2012年度）。例えば、参加企業からは「すぐにも採用したい留学生がいた」、「これまで接触の少なかった海外留学生との接点を持てた」など評価する意見があった。留学生側からは、「新潟県内で働きたい学生にとって良い機会だと思う」、「自分の希望した会社以外に、いいと思った会社があってチャンスが増えた」などの意見が寄せられた（2012年度）。

#### 4.4 「国際人材フェア・にいがた」の課題

地方で行う外国人留学生向け就職説明会は、企業が集まらないのではないか、留学生が集まらないのではないかとの課題は常にある。「国際人材フェア・にいがた」は長年間にわたる継続開催のため、県内企業の認知度が高まり、企業募集は容易になってきたが、学生の募集に苦勞している。2011年度の開催は、福島県に送迎バスを提供して留学生の参加を促したが、2012年度は、資金の制約で予定した送迎バスや留学生向けポスターが手配できなかった。新潟大学をはじめ、県内大学などから多大な協力を得て参加留学生数は過去最高になったものの、参加企業から「学生数

図3 「国際人材フェア・にいがた」の連携ネットワーク



注：開催年度により多少変更あり。  
(出所) 表3に同じ

表4 「国際人材フェア・にいがた」のアンケートの実施状況

年 度	留学生アンケート			企業アンケート		
	参加者数	有効回答者数	回答率	参加社数	有効回答社数	回答率
2010	59	42	71.2%	22	21	95.5%
2011	85	50	58.8%	19	16	84.2%
2012	86	67	77.9%	18	15	83.3%

(出所) 表3に同じ

が少ない」などの意見が寄せられている。特に、理系の留学生の参加が少なく、企業とのミスマッチングが一部発生している。企業担当者の利便性を考慮して平日開催を行っているが、授業や実験などにより参加できない理系留学生が多いと見られる。今後企業の同意を得て土日開催を検討する必要があると思われる。「国際人材フェア・にいがた」は、留学生人材の活用及び地方経済の国際化にとって大きな意味を持っており、様々な課題を克服しながら今後も継続していく必要がある。

## 5. アンケートからみた就職支援の在り方と就職マッチングの実態

「国際人材フェア・にいがた」では、参加留学生・企業を対象にアンケート調査を行っている。特に、2010年からはより詳細な質問を行い、留学生就職支援の在り方や就職マッチングの状況について調査している。本章では、2010年から現在まで3年間のアンケート結果を分析し、新潟県における留学生就職支援マッチングの実態と課題を検討する。3年間の結果では、留学生の就職意識などの長期的な変化を把握することができないが、実態を反映する持続的・安定的なデータとして参考価値があると考えられる。アンケートの実施状況は表4のとおりである。

### 5. 1 留学生就職支援事業としての「国際人材フェア・にいがた」の在り方について

#### 5. 1. 1 事業の周知方法

「国際人材フェア・にいがた」の開催にあたり、留学生に対する周知方法は主に大学に依存している。就職課または国際課から留学生に案内するのが主要なルートである(2010年52%、2011年70%、2012年68%)。指導教官や学校の職員も広報の協力を行った。企業の場合は、主催者からの直接案内が最も有効なルートとなっている(2010年48%、2011年75%、2012年47%)。「国際人材フェア・にいがた」実施にあたり、主催者は県内の行政・団体・マスコミなどと連携し、多様なルートで企業案内を行っているほか、独自の企業データベースを作って直接企業に案内して

いる。企業の担当者名または部署名を明記したうえ、メールまたは郵便でチラシを送付し、企業の関心呼び寄せている。

#### 5. 1. 2 開催時期

留学生にとって、「国際人材フェア・にいがた」の開催時期は5月または6月が望ましい(2010年55%、2011年47%、2012年49%)。5月または6月開催の「国際人材フェア・にいがた」の参加をもって就職活動を始めた留学生も少なくない。日本人学生と比較すると、就職活動の開始時期は大幅に遅れている。一方、企業側でも、5月または6月が望ましいと回答した企業が最も多かった(2010年53%、2011年67%、2012年58%)。日本人学生の採用スケジュールとは異なり、日本人の採用が終わってから留学生採用を行っている県内企業が多いようである。新潟県内企業では、都市圏の大手企業のように、日本人と留学生を同様なスケジュールで採用するのではなく、国際業務の必要に応じて別枠で留学生を採用している企業が多い。

#### 5. 1. 3 当日のマッチング状況

「国際人材フェア・にいがた」の当日に留学生は企業のブースをまわり、興味のある企業にエントリーシートを提出することになっている。参加企業は大体20社前後であるが、留学生がエントリーシートを提出した企業数は、3～5社に集中している(2010年62%、2011年68%、2012年44%)。留学生を引き寄せる企業間の競争が激しい。企業側からみれば、ブースに訪れた留学生数は6～20人であるが(2010年38%、2011年69%、2012年69%)、ブースに訪れた留学生が全員エントリーシートを提出したわけではない。このような状況の中で、県内の有名企業や海外に拠点を持つ企業のブースには学生が集まり、そうではない企業では集まりが悪いことになる。主催者から見れば、学生が均等に企業ブースを回るよう指導したいところであるが、学生の選択には干渉できないであろう。今後、参加留学生数の増加に取り組む必要がある。

就職したい会社があったかどうかについて、「すぐにて

も就職したい会社があった」または「今後、会社情報を収集し、面接などを重ねて就職したい会社があった」と回答した留学生は全体の9割前後を占めた（2010年95%、2011年92%、2012年86%）。一方、企業側から見れば、「すぐにも採用したい留学生がいた」または「今後、試験や面接を重ねて検討したい留学生がいた」と答えた企業は全体の8割前後を占めた（2010年85%、2011年80%、2012年86%）。参加留学生・企業ともに志望対象を高い割合で得ていると言えよう。

#### 5.1.4 留学生向けガイダンスと相談コーナーについて

留学生向けガイダンスとして、留学生OB・OGによる就職体験談および入国管理局職員による在留資格変更手続きについての説明を行っている。留学生OB・OGの就職体験談に対し、「参考になった」と答えた留学生は2010年では79%、2011年では74%、2012年では84%だった。入国管理局職員の説明について「参考になった」と答えた留学生は2010年では85%、2011年では89%、2012年では94%だった。どちらも留学生から高い評価を得ている。また、会場内には新潟労働局外国人雇用管理アドバイザー及び新潟県行政書士会（在留資格変更手続き関連）による相談コーナーが設けられていることに対し、6割以上の留学生が「必要」と回答した（2010年61%、2011年61%、2012年66%）。

#### 5.1.5 事業の評価

9割以上の留学生は「国際人材フェア・にいがた」に参加して「有意義だった」と回答（2010年98%、2011年98%、2012年97%）。企業側では、同8割以上であった（2010年86%、2011年81%、2012年85%）。同事業に対して参加

留学生・企業ともに高い評価をしている。

## 5.2 就職マッチングの実態

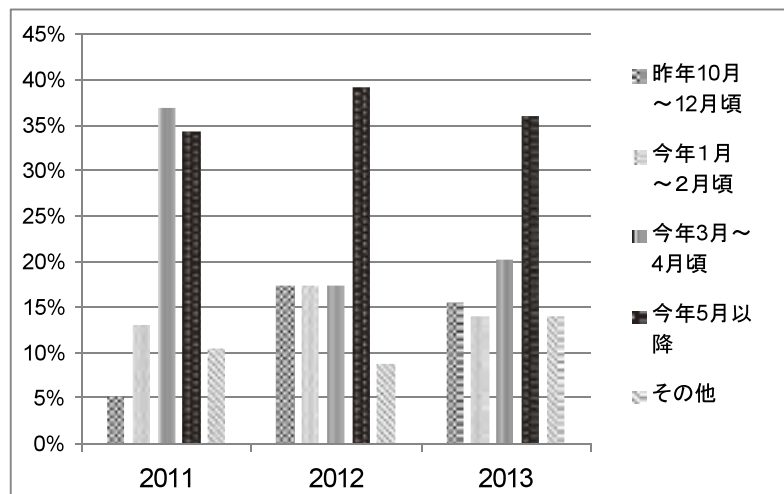
### 5.2.1 就職活動の開始時期

参加留学生に就職活動の開始時期を聞いたところ、「5月以降」と回答した学生は比較的に多かった（2010年34%、2011年39%、2012年36%、図4）。日本人学生の場合、学部3年生（または大学院の修士1年生）の秋頃に始めるのが一般的であるが、留学生の場合はそれより大幅に遅れている。その理由について以下のことが考えられる。人材フェアに参加した留学生の半数以上は大学院生で、母国で学部を卒業して来日した学生が多い。4月に大学院の修士1年生として入学したとして、その年の秋頃から就職活動を始めることには心理的に抵抗があるように思われる。日本の大学院に入学して半年間あまりでは、就職活動より勉強の意欲が強い時期であろう。仮に面接で「日本の大学で何を勉強したか」と聞かれたら答えられないだろうし、半年間の短い間に何か勉強できたと自信を持って言えないであろう。就職活動の開始時間の遅れは、日本の就職活動の特徴（開始時期が早い）とも関連しているが、留学生自身も意識を変える必要があるように思われる。

### 5.2.2 日本人学生の就職活動との比較

就職活動の開始時期が大幅に遅れているにもかかわらず、自分が行っている就職活動について、日本人学生と「全く同じ」または「同じ部分が多い」と答えた留学生は7割を超えた（2010年72%、2011年73%、2012年84%、図5）。日本人学生がどのように就職活動を行ったか、その開始時期や方法などについて十分に理解していない留学生が多い

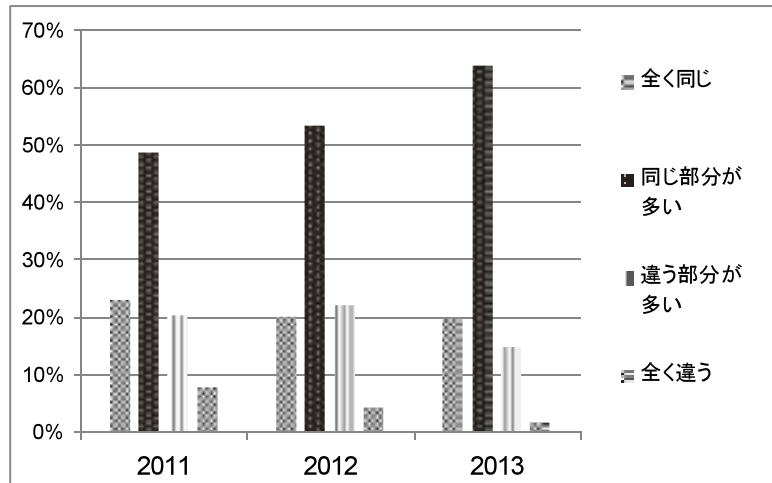
図4 就職活動はいつ頃から始めたか



(出所) 「国際人材フェア・にいがた」のアンケート結果より筆者作成



図5 日本人学生と同じような就職活動を行っていると思うか



(出所) 図4に同じ

のだろう。日本で就職すると決めたら、日本の流れで就職活動を行い、早めに準備しなければならないことを留学生に伝えるべきである。留学生の就職支援について、新潟のみならず日本各地の大学や支援機関は懸命に行っている。アンケートの結果で示すように、留学生の就職意識を高め、早い段階から就職活動が開始できるように支援と指導をしていく必要があると考える。

### 5.2.3 勤務パターン、勤務地及び勤続年数について

多くの留学生は「正社員として採用されたい」と回答した（2010年77%、2011年89%、2012年91%）。企業側でも、「正社員として採用する」または「契約社員として採用するが、会社の業績や勤務状況等により正社員に昇格させる」と答えた企業の割合は極めて高かった（2010年86%、2011年100%、2012年100%）。

企業に留学生採用に対する考え方について質問したところ、「日本人学生と同様に定期採用を行う」と回答した企業は、一定の割合を占めているが（2010年29%、2011年44%、2012年29%）、5割前後の県内企業は「業務の必要に応じて都度採用を行うが、慎重に採用する」と回答した（2010年48%、2011年56%、2012年43%）。慎重に留学生採用を検討するが、採用を決めたら正社員として雇うという地方企業の特徴が見られた。また、過去に留学生を採用した企業に被採用者の国籍を聞いたところ、中国が圧倒的に多かった（2010年64%、2011年90%、2012年89%）。

留学生の希望する勤務地について、新潟市内または新潟県内で働きたいと思う学生が多い。留学生の視線は必ずしも東京等大都市圏のみに向いているわけではない（表5）。地域での勉強・アルバイト生活を通じ、地域への理解と愛着が深まり、慣れた生活を変えたくないとする。一方、

表5 希望する勤務地（複数可）

項目	2011		2012		2013	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
新潟市内	15	38%	22	50%	30	45%
新潟県内	18	45%	22	50%	38	58%
東京等大都市圏	16	40%	15	34%	27	41%
その他	4	10%	6	14%	6	9%
有効回答者数	40	-	44	-	66	-

(出所) 図4に同じ

企業側では、「県内県外関係なく、優秀な留学生を採用する」と回答した企業が最も多かった（2010年81%、2011年73%、2012年75%）。「基本的に県内の大学・専修学校で学んだ留学生を採用する」と回答した企業は極めて少なかった（2010年5%、2011年7%、2012年0%）。県内企業は人物重視で、地域と関係なく優秀な人材を採用していることが分かる。

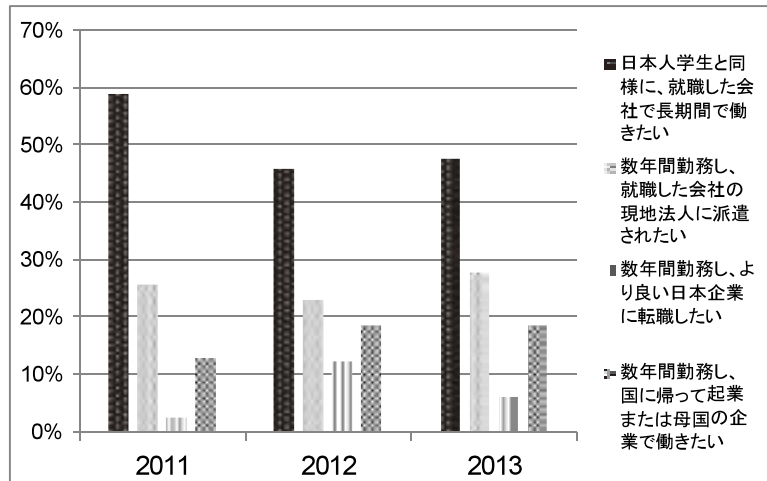
勤続年数について、「日本人学生と同様に、就職した会社で長期間で働きたい」と答えた留学生は5割前後に達し、帰国するより日本で長く仕事・生活していきたいと希望する留学生が多かった（2010年59%、2011年46%、2012年48%、図6）。留学生は勉強を終えたら国に帰るという認識は薄くなっている。

### 5.2.4 実際に行った就職・採用活動

留学生が実際に行った就職活動（図7）として、「学内の合同企業説明会の参加」（2010年53%、2011年50%、2012年54%）、「新潟県内の合同企業説明会の参加」（2010年50%、2011年55%、2012年61%）が最も多かった。「東京等大都市圏の留学生向け就職相談会」に参加した留学生

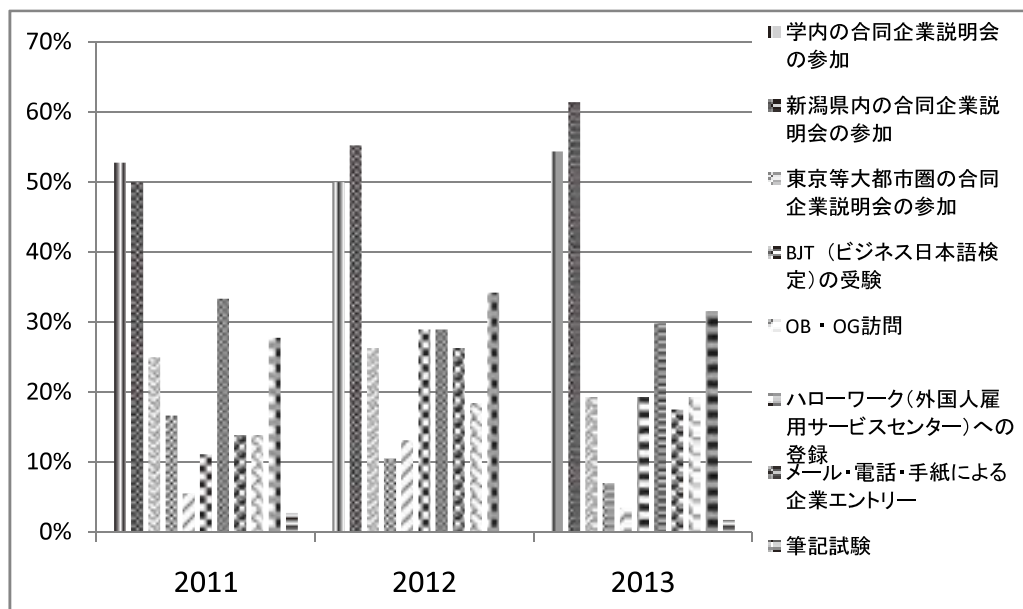


図6 日本企業に就職してからの希望について



(出所) 図4に同じ

図7 留学生が実際に行った就職活動



(出所) 図4に同じ

は少なかった(2010年5%、2011年15%、2012年9%)。移動費や宿泊代などがかかるため、地方の留学生は東京に出て就職活動を行うことは経済面の制約を受ける。このほか、「メール・電話・手紙による企業エントリー」(2010年33%、2011年29%、2012年30%)と「(国際人材フェア以外の)留学生向け就職相談会の参加」(2010年28%、2011年34%、2012年32%)も一定の割合を占めた。日本人学生がよく行っている「OB・OG訪問」について、先輩が少ないこともあり、極めて低い割合であった(2010年6%、2011年13%、2012年4%)。一方、企業側が実際に行った採用活動としては、「国際人材フェア・にいがた」が最も高かったほか(2010年43%、2011年62%、2012年55%)、「大学を通じた求人」も多かった(2010年38%、2011年54%、

2012年45%)。

### 5.2.5 留学生・企業が重視するもの

留学生側が「最も重視している」事項として、「キャリア形成」(2010年48%、2011年54%、2012年57%)、「専門・特長を生かす可能性」(2010年53%、2011年65%、2012年46%)と「安定性」(2010年56%、2011年49%、2012年53%)が挙げられる。「給料・社宅・福祉関係」を挙げた留学生も多かった(2010年53%、2011年29%、2012年44%)。「あまり重視しない」事項として最も挙げられたのは「会社の知名度」(2010年29%、2011年17%、2012年41%)であった。一定の生活水準を維持し、専門性を活かしながらキャリア形成に努め、有名企業ではなくても安定

的に勤務していきたく希望する留学生が多いということであろう。

企業側が「最も重視している」のは、「仕事に対する熱意」(2010年76%、2011年80%、2012年79%)と「適応力・協調性」(2010年52%、2011年47%、2012年79%)であった。ほかに「日本語などの語学力」(2010年67%、2011年31%、2012年50%)を挙げた企業も多かった。「あまり重視しない」事項として最も挙げられたのは「本国での実務経験」(2010年42%、2011年53%、2012年43%)であり、一定の語学力を持ち、日本人社員と協調しながら熱意を持って仕事に取り組んでほしいとの要望である。

### 5.2.6 留学生の就職活動の不安

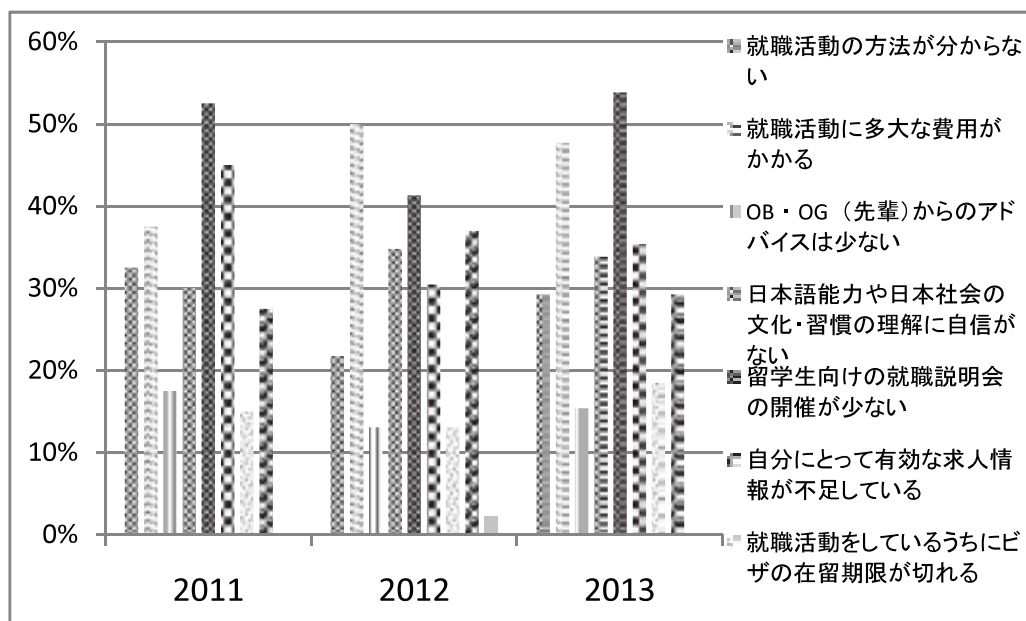
図8で示すように、留学生の就職活動の不安事項として最も指摘されたのは、「留学生向けの就職説明会の開催が少ない」であった(2010年53%、2011年41%、2012年54%)。「国際人材フェア・にいがた」は毎年一回開催されており、留学生から「回数を増やしてほしい」との要望が出されているが、企業や主催者側の事情により難しい面もある。次に、「就職活動に多大な費用がかかる」も多く取り上げられた(2010年38%、2011年55%、2012年48%)。説明会、面接のための移動・宿泊代金は留学生にとって大きな負担になっている。また、「就職活動の方法が分からない」(2010年33%、2011年22%、2012年29%)、「就職活動・勉強・アルバイト同時進行のため、時間が取れない」(2010年28%、2011年37%、2012年29%)を挙げた留学生も多かつ

た。ほか「日本語能力や日本社会の文化・習慣の理解に自信がない」や「就職活動をしているうちにビザの在留期限が切れる」と答えた学生もいた。

### 6. 留学生就職支援の課題と今後の方向性

地方における留学生就職支援の実態や課題に関する分析は、これまでも多くの研究がなされている。例えば、亀田(2011)は、留学生にとって就職活動の情報は圧倒的に不足しているほか、大学側の体制にも問題があると指摘した。国際課(留学生課)は留学生の受入と学生支援を行っているが、企業の人事担当者と接触する機会は少ない。一方、就職課(キャリアセンター)では、日本人学生と区別して留学生の就職支援を行う余裕はなく、または政策的に区別していない大学がほとんどだと指摘した。袴田(2009)によれば、海外拠点開発、翻訳・通訳の仕事を希望している留学生が多いことに対し、企業側の求人は営業・販売、エンジニア、研究開発、生産工程・品質管理にあり、ミスマッチが存在する。また、留学生も一学生として採用する企業の姿勢に対して、日本人学生と差をつけないのは良いことだが、留学生にとっての就職活動は困難である。網中・坂上(2010)は、地方における留学生の就職の課題として、交通費・宿泊費の負担が大きいことを指摘した。会社説明会に参加しなければ、エントリーができない。説明会の多くは、東京・大阪の大都市で開催され、説明会及び複数回の面接は個人負担の場合が多い。中島(2009)は、岩手県の事例を検討し、県内企業においては、留学生の活用に関

図8 日本での就職活動の不安



(出所) 図4に同じ

してあまり前向きな姿勢が見られないと指摘した。郡司(2011)の分析では、企業にとっては、留学生採用について先例のない最初の一步を踏み出すハードルは非常に高いようだが、ここを突破できれば、状況を大きく変えることも不可能ではない。田口(2009)は、大学から企業への積極的な情報発信と関係構築が重要だと強調した。本章では、これらの先行研究と照合しながら、新潟県の課題及び今後の方向性を検討したい。

### 6.1 留学生就職・採用に関する認識

留学生の就職・採用については、複雑な認識があると思われる。留学生の日本での就職を助けるという上からの目線もあれば、日本人学生の就職も大変なのに、なぜ留学生の就職支援を行うのかという疑問もある。また、留学生が日本人学生の就職のチャンスを奪っているという見方も存在している。企業側は、国際業務の必要性及び人材確保の視点から、「国籍と関係なく優秀な人材を採用する」と就職支援の必要性を主張している。留学生は、住み慣れた地域で就職し、キャリアを積みながら家族生活を構築していきたいと望んでいる。しかしながら、就職した会社に定年まで勤めていくかどうかについては保証できないため、企業側にとって不安定な雇用になりかねない。留学生就職・採用については様々な認識があり、地域の就職支援活動に影響を及ぼしている。

田口(2009)は、留学生は「今後の社会の国際化を担う貴重な存在」という問題意識を示したうえ、国際社会で活躍する学生の育成と活用を行うべきだと主張した。筆者もこれに賛同するが、地域では国際的に通用する人材を育成し、地域の企業で活用しながら地域社会の国際化に貢献してもらおうという新しい観点から留学生の就職支援を見る必要があると考える。留学生は地域社会の一員でありながら、言葉や文化の特徴をもって経済の国際化および多様な地域社会の形成に寄与する存在である。彼ら(彼女ら)が地域に定着するように努力する必要がある。そういう意味で、留学生に限定せず、海外留学経験を持つ日本人学生も対象に入れて、国際的な人材が地域に定着するよう積極的に支援を行うべきである。「国際人材フェア・にいがた」に参加す

る学生は、国際的に通用する人材であれば、国籍と関係なく受け入れるのが望ましい。地域の教育機関は留学生を受け入れるほか、日本人学生を積極的に海外に送り出し、国際感覚の豊かな日本人学生を育成することが求められよう。

### 6.2 学部生と大学院生を区別して就職関連教育を行う必要性

本稿の分析で明らかにしたように、日本での就職活動に不安を感じる留学生は、就職活動の方法が分からず、多くの時間と費用がかかることに戸惑っている。その理由は、日本での就職活動の意味を十分に理解していないことにあると考える。諸外国と比べて終身雇用が依然として根強く残っている日本では、長い人生を決めるのに、1年以上の就職活動が当たり前であろう。就職して短い期間でやめる可能性がある諸外国では、莫大な時間とお金を費やして就職活動を行う必要性が感じられないのであろう。例えば、上海では「平均勤続年数は2年」が当たり前だと報告されている<sup>14</sup>。留学生には、日本の独特な就職方法のみならず、それに関連する独特な社会システムを教える必要がある。入学時から一貫した就職関連教育を行うのが望ましい<sup>15</sup>。

田口(2009)は、留学生が就職活動における「日本人学生との格差」(日本語能力・就職に関する情報量・人的ネットワーク・お金・時間など)と「日本人学生との違い」(価値観・キャリア意識・文化・年齢・ビザなど)を明らかにした。筆者もこれに賛同するが、留学生の中では、学部生と大学院生<sup>16</sup>との間に大きな格差があると指摘したい。まず、大学院生には授業が少なく、同じ国籍の留学生コミュニティを中心に生活しているため、日本人学生との繋がりには学部生より薄い。日本人学生から就職情報を得にくい状況にある。次に、大学院生には、母国で学部を終えてから日本に来た人が多く、大学院入学から就職活動開始までの期間が短い(4月入学の場合は半年余り)。就職活動より勉強の意欲が強い時期であるため、日本での就職活動のスケジュールに心理的な抵抗感がある。第3に、年齢からみると、大学院生は進路、恋愛、結婚など人生の節目に当たる人も多く、日本で就職して長く生活していくかどうかについて決めかねる時期でもある。これらの課題は大学院生

<sup>14</sup> 詳細は田口(2009)を参照されたい。

<sup>15</sup> 具体的な例では、早稲田大学の取り組みが挙げられる。同大学では、4月・9月の入学時の留学生オリエンテーションで、日本での就職活動の流れなどを伝えている。学部3年・修士1年の春学期には、留学生向けのガイダンスを特別に実施し、在留資格の変更など留学生が特に注意する点を細かく伝えている。秋から冬にかけて、日本の就職活動と留学生を取り巻く就職環境についての理解、日本のビジネス習慣やマナーの理解、企業選考と自己PRの仕方、エントリーシートの書き方、模擬面接とグループディスカッションの練習など、実践的なものを含めて複数回のセミナーを開催している。さらに、留学生OB・OGを招いての相談会を実施している。詳細は白井(2011)を参照されたい。

<sup>16</sup> 博士後期課程の大学院生は、卒業後に研究職を目指す場合が多いため、指導教官の推薦など別の形の就職活動を行うケースが多い。本稿で言う大学院生は、基本的には修士課程または博士前期課程に在籍する留学生を指す。彼らの多くは、母国で学部を終えて日本に来て、研究生を経て大学院に入っている。「国際人材フェア・にいがた」に参加する留学生では、例年、このような大学院生は6割前後を占める。

特有の問題であり、これに特化して就職関連教育を行う必要があると思われる。

### 6.3 留学生就職支援における地域間・省庁間連携の強化

前述のとおり、留学生就職支援活動は各地域で行われるようになったが、お互いに連携する様子は見られない。地方における留学生就職支援の現状や課題に関して、共通する問題点と知恵は多いはずである。例えば、学生・企業募集、当日運営、PR活動や地域連携体制の構築など、それぞれの地域が独自のノウハウを持っていると思われる。ワークショップやシンポジウムを通じてそれを共有すべきであろう。また、主催者の性格により、地域限定・大学限定の就職支援活動が行われているが、より多くの学生・企業が参加できるように、他地域・他大学への呼び掛けも必要である。特に、参加企業・留学生の数が少ない地域では、就職支援活動を維持していくために、他地域へのアクセスも求められよう。

中央省庁の面では、文部科学省は「留学生30万人計画」を実施し、卒業・終了後の社会の受入を推進している。経済産業省は企業における人材国際化の重要性から、「アジア人財資金構想」を実施している。法務省は留学生のビザに関連し、卒業後の就職活動期間を180日間から1年間に延長した。在留資格の変更手続きや注意点など情報発信も取り組んでいる。厚生労働省は東京・大阪・名古屋の外国人雇用情報センターを通じて留学生の就職支援を行っている。新潟労働局は「国際人材フェア・にいがた」の共催者として留学生の就職を支援している。各省庁は独自の就職支援を行っているが、縦割りではなく、それぞれの特徴を生かし、トータルで体系的な支援を行うのが望ましい。

本稿では、就職後の留学生の勤務状況を検討することはできないが、就職支援を考えるうえでは重要な課題である。仕事の内容、専門性の活用、上司との意思疎通、協調性などの面から検討する必要がある。就職してすぐにやめてしまうのであれば、就職支援活動の目的が達成されたとは言いがたい。留学生が地域社会の国際化に寄与するために、周囲の日本人と協調しながら専門性を活かし、長く地域に定着することは重要であろう。今後とも地方における留学生就職支援の実態と課題の研究は必要である。

### 参考文献

- 網中雪・坂上茂子「留学生の就職活動－地方留学生の実情」『留学交流』Vol.22 (10)、2010年10月、14～17ページ。
- 伊藤孝恵・奥村圭子・江崎哲也ほか「留学生の卒業後の進路と日本での就職活動に対する意識－山梨大学留学生センター『留学生の進路希望調査報告書』を基に」『山梨大学留学生センター研究紀要』Vol.4、2008年、29～42ページ。
- 神谷順子「日本における外国人留学生の就業に関する研究－大学・企業・行政との連携による就職支援の効果」『学園論集』Vol.143、2010年3月、67～91ページ。
- 亀田直彦「留学生の日本企業就職－現状の課題と将来の展望」『大学時報』Vol.60 (340) (通号354)、2011年9月、34～39ページ。
- 穆克芽「新潟県における外国人留学生の就職マッチング支援－『国際人材フェア・にいがた2012』開催報告書」環日本海経済研究所、2012年1月、1～15ページ。
- 郡司正人「留学生の日本就職は、今－採用・就労状況調査から見る企業と留学生、それぞれの意識」『アジアの友』Vol.489、2011年2月、4～19ページ。
- 白井由美「外国人留学生への就職支援－早稲田大学キャリアセンターの取り組み」『大学時報』Vol.60 (340) (通号354)、2011年9月、30～33ページ。
- 田口香織「留学生に対する就職支援の現状と課題」『大学時報』Vol.58 (329) (通号344)、2009年11月、60～65ページ。
- 張紀濤「中国人留学生の日本企業への就職動向と問題点」『日中経協ジャーナル』Vol.177、2008年10月、11～15ページ。
- 中島武幸「岩手県外国人留学生就職支援協議会について」『留学交流』Vol.21 (2)、2009年2月、10～13ページ。
- 袴田麻里「静岡県における留学生の就職意識と企業（製造業）の留学生採用意識」『静岡大学国際交流センター紀要』Vol.3、2009年3月、79～93ページ。
- 福屋利信「『留学生就職支援フェスタ・イン・山口』の実施報告とアンケート結果に基づく今後の展望」『大学教育』Vol.7、2010年、81～101ページ。
- 山田明子・平田実・西頭由紀子「外国人留学生の日本企業への就職に関する意識調査：工学系大学院生を対象として」『九州大学留学生センター紀要』Vol.20、2012年、11～33ページ。

*The Current Status of and Challenges for the Overseas  
Exchange Student Job-Placement Assistance  
in Niigata Prefecture:  
Analysis of the case example of the "Niigata Prefecture  
International Students' Job Fair"*

MU, Yaoqian

Research Fellow, Research Division, ERINA

**Summary**

Accompanying the internationalization of regional economies in Japan and the acceleration of the overseas development of firms, the local firms recruiting overseas exchange students has increased. Niigata Prefecture has Niigata City, the biggest city in Honshu on the Sea of Japan coast, economic exchange with China, the ROK, Russia and ASEAN is taking place actively, and firms within the prefecture are proactively recruiting overseas exchange students in order to secure international human resources. The "Niigata Prefecture International Students' Job Fair", which is a joint job-placement fair by firms, targeting exchange students, has been held every year since 2005, and a system for the assistance of exchange students has been formed, with firms, local government, economic bodies, universities, international exchange institutions, and the media, among others, having taken part.

This paper sheds light on the actual situation and challenges for exchange student job-placement assistance in Niigata Prefecture, by way of the case example of the "Niigata Prefecture International Students' Job Fair" which specializes in job-placement assistance for exchange students. In addition to ascertaining the job-placement situation for exchange students in Niigata Prefecture using statistics from the Immigration Bureau, I point out the characteristic features of the Niigata Prefecture local initiative on exchange student job-placement assistance. I introduce the scene of the staging and the outcomes of the "Niigata Prefecture International Students' Job Fair", and while analyzing the funding, the system for cooperation, and the methods for its implementation, I shed light on the actual situation of the overseas exchange student job-placement assistance. In addition, using the results from a questionnaire that was conducted on firms and exchange students, I present the issues for the company side and the student side, and I make proposals toward the promotion of the recruitment of exchange students. In this paper, starting with Niigata Prefecture, I would like to offer material for decision-making by the local authorities, economic organizations and universities undertaking the promotion of job-placements for exchange students.

[Translated by ERINA]

# 黒龍江省における外資系企業の進出状況と課題

黒龍江省社会科学院北東アジア研究所副研究員 杜穎

## 1. はじめに

黒龍江省の投資環境に対する外資系企業の満足度を把握するために、黒龍江省商務庁、黒龍江省及びハルビン市の研究機関は、これまで関連のセミナー、ワークショップ等の共同主催を通じて企業側の意見を幅広く取り入れてきた。筆者はさらに、黒龍江省にある外資系企業の最新動向を把握するために、2012年4月、黒龍江省商務庁、ハルビン税関及びハルビン市内の日本、韓国、台湾、香港などの外資系企業14社を対象にヒアリング調査を実施した。

本稿では、黒龍江省の外資利用状況を概観した上で、今回のヒアリング調査の結果をまとめ、外資系企業の進出状況について分析を行う。最後に、黒龍江省の外資系企業成長の促進要因と制約要因の両面から投資環境がもたらす影響を析出し、外資誘致政策の今後の方向性について言及したい。

## 2. 黒龍江省の外資利用概要

黒龍江省における本格的な外資系企業の進出は1990年代から始まり、穏やかな成長が保たれている。2011年の外資企業による新規投資件数が131件、外資利用額(実行ベース)が32.84億ドルに達し、前年比22%増となった。主な投資国・地域の投資件数・投資額については、表1を参照されたい。

2011年末時点で黒龍江省への外資累計件数は5,945件に上った。投資形態からみると、独資企業(100%出資)が最も多い。投資国・地域別に見ると、上位5位は香港、英

表1 2011年における黒龍江省の新規外資系企業件数と投資額

投資国・地域	投資件数 (件)	投資額(契約ベース) (万ドル)
日本	12	5,123
香港	63	153,752
アメリカ	8	18,877
韓国	15	29,185
イギリス	6	19,042
英領バージン諸島	6	64,497
シンガポール	3	9,394
台湾	2	5,464

(出所) 黒龍江省商務庁の統計データより作成

領バージン諸島、韓国、台湾、日本である。うち、香港の累計投資額(契約ベース)が136.3億ドル、韓国が16.4億ドル、台湾が7.4億ドル、日本が4.5億ドルとなっている。ここ数年、韓国と台湾からの投資は増加傾向にあるが、日本からの投資は減少している。投資先の地域分布をみると、主にハルビン、チチハル、牡丹江、ジャムスなどの都市に集中している。また、投資分野では、製造業と食品加工業等の労働集約型企業に集中している。

全体的に1件当りの投資額は小規模にとどまっている。その上、世界金融危機の影響を受け、黒龍江省の投資受入額が近年下落傾向にある。2012年上半期の外資利用状況は、香港からの投資が前年同期比20.1%増となったものの、日本(同44.7%減)、韓国(同22.4%減)、台湾(同15.1%減)からの投資はいずれも前年同期に比べて減少した。

## 3. 外資系企業の進出状況

### 3.1 調査概要

2012年4月、筆者は、黒龍江省への投資額上位を占める香港、韓国、日本、台湾の投資企業14社を対象にヒアリング調査を実施した。その概要については表2を参照されたい。14社の業種は大きく製造業と非製造業に分けられるが、前者は食品加工業、機械加工業、後者は小売業、サービス業を含む。14社の企業規模については、従業員数が1000人以上の企業が1社、500~1000人が2社、300~500人が1社、200~300人が1社、100~200人が4社、50~100人が3社、10~50人が2社である。うち、香港、台湾を含む外国籍の社員(社長、部長、技術担当等)が1人在籍する企業が8社、4人在籍が2社、2人在籍が2社、確定不可が2社である。登録資本金からみれば、5,000万ドル以上の企業が4社、1,000万~5,000万ドルの企業が4社である。調査対象の14社は、いずれも黒龍江省都のハルビン市にある外資系企業である。1社当たりのインタビュー時間は平均して1.5時間であった。

### 3.2 外資系企業14社の概況

#### (1) 主な事業内容

14社のうち、香港系1社、台湾系1社、日本系1社(計3社)がサービス業に携わっている。残りの11社は、製品

<sup>1</sup> 本稿の統計データは断りのない限り、黒龍江省商務庁の統計資料に依拠している。



表2 ハルビン市の外資系企業14社の概況

業種		企業名称	投資形態	投資総額 (万ドル)	従業員数 (人)	登録 年月
製造業	インスタントラーメン	DY	合資	2,800	500人以上	1998年3月
	飲料	DJ	合資	2,000	200人以下	2003年6月
	食品加工	TY	合資	5,000	500人以下	1998年6月
	エンジン等	DA	合資	18,000	1,000人以上	1991年1月
	刃物類	XY	独資	167	50人以上	1995年2月
	電子	YR	独資	1,005	100人以下	2001年10月
		DX	独資	N.A.	10人	2001年10月
	シャーシ	WD	合資	8,500	300人以下	2002年10月
	飼料加工	XJ	独資	500	150人	2006年1月
	米ぬか油	BXJ	合資	21,000	100人以上	2009年
小売業	日用品	RT	独資	N.A.	1,000人	1993年
	自動車部品	HT	合資	506	110人	1998年
サービス業	ビジネスコンサルタント	HH	独資	10	10人	2012年8月
	装飾	TYZ	独資	5,000	100人以下	2005年

(注) 企業名称については別称を使用する(以下同様)。

(出所) 筆者作成

の生産・販売・技術支援に携わっている。以下では、各分野の企業の特徴を分析する。

#### ▶ 生産

14社のうち9社が製品の生産に携わっている。うち、自動車部品の生産製造が2社、インスタントラーメン・飲料などの食品加工が3社、電子製品の生産が2社である。XY社、YR社、DX社の投資目的は生産拠点の設立であり、ホスト国の大手企業からの発注のみを受けて生産・運営を行う。そのため、この3社の輸送コストは高い。DY社とDJ社は原材料の調達から生産、販売、人事管理にまで現地化を徹底し、生産規模を拡大しつつある。これに対して、BXJ社、YR社、DX社の経営は現在休業、準休業状態に陥っている。

現在、製造業9社がいずれも工場を持っているが、うち6社は生産規模を拡大しようとしている。

#### ▶ 販売

14社のうち12社が販売に携わっている。うちRT社は販売を専門とし、既に自社ブランドを確立している。DA社は委託販売を行い、XY社は主に日本大手企業のK社とS社に製品を供給し、YR社とDX社は主に韓国のSU社に出荷している。現地で生産・販売を行う台湾系2社は、既に中国主要都市に自社販売網を確立し、生産規模を拡大しようとしている。しかし、製品の価格が高すぎるために販売に

写真1 XY社の工場内の様子



(出所) 筆者撮影

行き詰まっているWD社の事例もある。WD社の場合、地元政府の政策支援を受けたため、短期間で新たなマーケットを開拓して利益を生み出している。

#### ▶ 技術支援

技術支援には、主に外資系企業の技術の持ち込みや、海外から導入した技術をベースにした技術革新あるいは育成支援などが含まれる。14社のうち、XJ社、XY社、BXJ社、DA社は、本国の技術指導を受けると同時に、現地企業への本国技術指導者受入、本国への技術研修生派遣を行っている。また、DA社の場合、日本企業と提携した後、自社技術力の向上を実現するために、日本側とライセンス契約を締結して自主的知的財産権成果を取得し、200人規模の



写真2 ハルビンにあるDA社



(出所) 筆者撮影

研究・開発チームを立ち上げた。

#### (2)進出理由

筆者は、外資系企業の黒龍江省への進出理由について、次の5つの面からインタビューを行った。14社のうち8社が複数回答をしたが、回答概要は以下のとおりである。

##### ▶ 低コストによるもの（8社）

中国沿海部に比べて、黒龍江省の土地使用料、光熱費、人件費は比較的低い。物価上昇に伴って人件費は全国的に上昇しているが、黒龍江省は相対的に安い。

##### ▶ 感情的要素によるもの（3社）

XY社の場合、社長は以前東北地域で暮らした経験があり、その後ハルビンで同業者と出会ったことをきっかけに投資して工場を作った。進出したばかりのHH社の場合、投資者が中国残留日本人孤児で、40年間暮らした黒龍江省に郷土愛を感じて投資を行った。ただし、このようなケースは稀である。

##### ▶ 友人や関連企業の招きによるもの（3社）

XY社の社長は、ハルビン測量器具工場で働く友人と出会って、その友人の推薦で黒龍江省に投資した。韓国系企業WD社は、現地飛行機製造企業の承諾と招きを受けてから、合弁企業の形態でハルビンに進出した。

##### ▶ 投資説明会によるもの（3社）

1990年代より黒龍江省は国内外に投資説明会を開催し、外資誘致に取り組んできた。14社のうちの3社は、黒龍江省主催の投資説明会を契機に「試してみよう」という気持ちで同省を見学し投資を決めたという。

写真3 韓国資本のXJ社



(出所) 筆者撮影

##### ▶ マーケットの潜在力によるもの（3社）

韓国系企業XJ社は、黒龍江省への積極的な投資を行ってきた。その理由は、今はまだ利益を上げていないが、近いうちに黒字目標が達成できると考えているからである。

### 3.3 投資環境の評価

#### (1)満足できるところ

##### ▶ 安い土地使用料（8社）

地元政府の支援があったため、開発区に入居して優遇政策を受けることができた。

##### ▶ 低い投資コスト（6社）

人件費、光熱費などの投資コストが低い。XY社によると、「工場用地を確保しておけば、それ以外のコストは多くかからない。生産ラインが正常に稼働できれば、利益は十分に得られる。輸送コストが高くなっているにもかかわらず、工場が稼働しさえすれば、まだ営利を得る余地はある。」という。

XY社の社長は次のように心情を漏らしている。「わが社の競争力は低いかもしれないが、黒龍江省への投資は低コストを狙っている。もし沿海部へ投資していたら、今のような利益率が得られることは考えにくい。」

##### ▶ 人材の確保（5社該当）

黒龍江省には大学が多く集積しており、先進技術を身に付けた人材が豊富である。韓国系企業2社は、省内の人材が求人需要を満たすだけでなく、北京、蘇州などの都市にある韓国系企業の需要も満たすことができると評価した。また、省内に日本語が話せる人材、語学力に優れた朝鮮族が多いため、コミュニケーションを取るにはほとんど支障がないという。

#### ▶ 政策支援（5社）

地元行政が企業運営に関わる諸問題に関心を持ち、企業への支援を強化してきたと評価された。WD社の場合、黒龍江省政府は2008～2009年の間に半径300～500km圏外の企業を対象に物流費用への補助を行い、経営難に陥った企業を支援したため、物流コストの高騰によるリスクが回避できたという。

#### ▶ 情報の確保（7社）

黒龍江省及びハルビン市政府は、情報プラットフォームを構築している。このため、企業がインターネットまたは政府の公報から関連情報を収集するのに便利だと評価された。

#### ▶ 水・電気の供給（3社）

黒龍江省に進出してから無断停電のケースは一度もなく、停電する場合は事前に連絡があったと、ハルビンの投資環境が評価された。

#### ▶ 政治情勢の安定（14社）

最近、北東アジアの政局が不安定で、関係国の間に課題や摩擦が多い中、企業への影響も考えられるが、2012年4月時点、14社ともに「不安はない、経営環境が安定である」と答えた。

#### ▶ 従業員の離職問題（3社）

年配の従業員に比べて、若手の大卒の方が転職しやすいが、年間流動量が20%にとどまっていることから、正常な範囲だと評価された。

(2)満足しないところ

#### ▶ ワーカー不足の問題（2社）

XJ社とDY社はワーカー不足の課題を訴えた。とくに農村の収穫期になると、農村出身労働者は一時的に帰還するため、工場の人手不足が深刻化し、人件費は1日当たり200元に上ったこともある。この臨時的な賃金は正社員の給料よりも高いため、従業員間の給料のバランスが崩された。労働者を募集するために、政府は雇用フェアを開催したが、あまり効果がみられなかった。

#### ▶ 駐在員子女の就学問題（3社）

韓国系企業の場合、中国駐在員の家族同伴制度が実施されている。韓国人駐在員に住宅・教育手当が支給されるため、駐在員が家族を連れてくるのが一般的である。しかし、黒龍江省には外国人生徒を受け入れる学校が6校しかなく、

駐在員子女の就学が困難になっている。たとえ入学できたとしても、保護者は中国語を話せないため、教育の実施に関して学校との連絡・交流ができない。この理由で、一部の企業は黒龍江省への投資を控えていると言われている。

#### ▶ 居住環境の問題

黒龍江省には外資系企業が全体的に少なく、外国人も少ないことから、外国人の生活に関する居住環境の整備はまだ立ち遅れている。

#### ▶ 物流インフラの不備

黒龍江省の道路・橋の整備及び都市内の交通状況は、以前よりかなり改善されているが、内陸の省であるため、物流システムが完備されておらず、物流市場の規模も小さい。海外輸送はほとんどが片荷輸送であるため、輸送コストが高くなっている。

#### ▶ ハイレベルの翻訳人材・熟練労働者の欠如

黒龍江省には多くの朝鮮族が居住しているが、ある韓国系企業によると、朝鮮族による仕事上の翻訳ミスがよく見られる。ある日系企業では、日本語が話せるハイレベルの翻訳人材は少ないと指摘された。

#### ▶ 公務員の行政サービス（4社）

公務員の態度に不満を訴えた企業は4社あった。これまでのやり方を改善し、中国沿海部都市との交流・見学を通して公務員としての自覚を高めることが期待される。

#### ▶ 高い物価水準

DY社によると、黒龍江省の賃金は比較的安い、遼寧省の瀋陽・大連に比べて、大規模の卸売市場がないため、物価が高く製造企業のコスト増の要因となっている。

#### 4. 外資系企業の経営状況及び要因分析

投資環境に対する企業の満足度を把握するために、筆者はインタビューを行う際、企業の経営状況についても尋ねた。外資系企業14社の中で、6社が「良好」、5社が「まあまあ良い」、3社が「あまり良くない」と回答した。ある企業は「現在の経営状況は比較的良いが、憂うことがないわけではない」とし、ある企業は「損失が続いているが、マーケットが大きいので、近いうちに好転する見込みだ」と答えた。また、企業成長の促進・制約要因として、以下の5つが挙げられた。

第一に、人材不足の問題である。6社の回答では、黒龍

江省への進出動機が安価な労働力コストだが、黒龍江省にはハイレベルな人材とワーカーが不足していると指摘された。これらは企業の発展にある程度の影響を与えている。ある3社の回答によると、ほとんどの大学生は卒業後、中国の南方都市を就職活動対象とするため、人材不足に陥っていると指摘している。このほか、親たちが子供の苦勞を案じて、工場で少し働かせた後は比較的安易な仕事場へと移動させるため、ワーカーが不足している。ワーカーが不足している要因については、DY社の幹部は次のように述べた。「①黒龍江省政府が実施した優遇政策が農民の生活水準を向上させている。②一人子政策の実施が比較的良好で、教育重視が農民の子供たちに大学教育まで受けさせているため、子供たちの農村離れが見られる。③黒龍江省の資源が豊かで冬が長いという季節的特徴から、住民は怠惰な生活習慣を持っており、ワーカーの仕事を嫌う習性が付いている。

第二に、企業の現地化の問題である。14社の外資系企業のうち、11社が黒龍江省への進出目標として企業の現地化を目指しているが、比較的うまくいっているのは台湾系企業のDY社とRT社である。DY社の成功のカギは、アメリカ、日本の経験を有効に生かし、自己流の現地化戦略を立てたことである。具体的には、製品のブランド化、人的資源、マーケティングモデル、資本運営、製品製造、研究開発等の6分野において現地化を行っている。台湾系企業に対し、日系・韓国系企業の現地化の立ち遅れが見られる。

第三に、コミュニケーション能力の問題である。黒龍江省に進出している台湾系・香港系企業の見解では、コミュニケーションをとる際に、中国語を使用するため、言語による障壁はなく円滑な運営ができるという。とりわけ、香港系企業は地元の経済と融和しつつ、投資領域を拡大しており、黒龍江省での投資経験が豊富で優位性が高い。香港は中国中央政府と協力し、一連の優遇政策を受けている。たとえば、低い税率の実施、自由な投資環境、高度に完備されたインフラなどは、香港系企業の黒龍江省での発展を促した。これは近年、香港系企業の黒龍江省での投資総額が上昇し続ける一つの要因でもある。

第四に、文化の違いから起こる問題である。BXJ社の役員によると、日本も韓国も儒家文化の影響を受けており、中国の文化と似ている。しかし、実際に協力する際の経営理念には大きな相違がある。台湾系企業のDY社は人員育成を重視し、企業の文化を築き上げ、企業の理念を育て上げ、成功を取めている。しかし、日本と韓国の企業では、一般に受け入れられる企業文化が形成されておらず、企業役員の間、役員と一般社員の間、協調性が欠けている。た

とえば、合併企業の役員間に存在する経営理念の不一致により、最終的には工場の生産停止を招いたり、外国人役員の不適切なやり方により社員のストライキが引き起こされたり、これらの大半が文化の違いによるものであるという。

第五に、黒龍江省の投資環境の問題である。黒龍江省の外資系企業の生産性の低下、または利潤が得られない場合、その原因としてよく挙げられるのは、省内ハードインフラの不備、サービス意識の低さである。14社のうちの5社では、黒龍江省の物流が円滑に行われていないことが、企業の成長にある程度影響を与えていると指摘された。政府が打ち出した物流関連の優遇政策については、一定の評価が得られるものの、近年では「優遇政策の縮小」という課題も指摘された。また、行政サービスについては、以前と比べて仕事の効率が改善されつつあり、ハルビン市政府の開発区管理委員会に感謝の意を表した企業は2社あった。しかし、「大手企業は信用度が高く物事が円滑に進むが、中小企業の場合はいやがらせを受けやすい」と、行政サービスの一層の向上を期待する声も多かった。

## 5. むすびにかえて—今後の課題と対策

以下では、外資系企業の視点から企業の経営状況及び黒龍江省の投資環境に対して行われた調査内容をもとに、外資系企業の導入における課題と今後の対策をまとめる。

第一に、ワーカーの不足への対応策が必要である。物価上昇に伴い、労働賃金も上昇している。外資系企業にとって、これは廉価な労働力の喪失を意味する。ワーカー不足は企業経営にまだ大きく影響を及ぼしてはいないものの、今後の発展に向けて重要な課題である。地元行政が役割を果たし労働力を組織化することにより、外資系企業が直面した問題を解決し、外資系企業を引き留めなければならない。これは企業の発展を図るための有効な方法であり、更には黒龍江省の税収増、就職圧力の緩和に最適な選択でもある。

第二に、秩序ある効率的なサービスシステムを構築し、開放・公正・平等・法治という環境を作り上げることが大切である。黒龍江省に対する外資系企業の満足度は、全体的に見てまだ高くない。外資誘致の優位性から見た場合、現在の安価な生産要素、租税免除・軽減等の要素の優位性が低下している。今後、技術者・労働者のレベルアップ、生産効率性等の競争力が重要視されるため、その改善が求められている。

第三に、教育環境の改善が求められている。海外の投資者が投資先を選ぶ際、投資家・駐在員の子供が優れた教育を得られる環境にあるか否かを考慮する。とくに韓国企業

にとってこの問題は早急に解決すべき課題である。韓国を含む外国人子女に優れた教育と安全な医療サービスを受けさせるためには、筆者は黒龍江省政府に対して国際学校の建設を増やすことを提案したい。外資誘致が成功してからも、優れたアフターサービスを提供する必要がある。既存進出企業の経営がうまくいけば、新規進出を考える韓国系企業にとってモデルになるといえよう。

第四に、異文化への対応が必要である。中国人社員に対する意識調査の中で、外国人社員のほとんどが「中国人社員は団体意識に欠けており、個人観念が強い」と指摘している。一方、中国人社員からは違う意見もあった。中国人社員が良く愚痴をこぼしたのは、「外国人役員からの信頼が乏しい」ということである。また、14社のうちの2社の中国人社員の悩みは、「外国人役員に信頼されず、重用されない」ことであった。この結果から、文化の相違は企業側にマイナスの影響を与えていることがわかる。ただし、台湾系企業の2社（RT社、DY社）においては、このような問題はなかった。異文化への対応として、政府部門も関心を持って積極的に指導する必要がある。同時に、外資系企業は見直しを行った上で必要な対策を立てなければならない。例えば、企業経営に、「教育育成システムの導入」、「優秀な中国人社員の重役起用」、「成績評価メカニズムの導入」などの検討・導入が必要であろう。もし地元行政と企業が共同で責任を果たしていれば、企業運営におけるこれらの問題も軽減されると思う。

第五に、企業が必要とする優秀な人材を確保することが重要である。多くの外資系企業が黒龍江省への進出を決めた理由は、豊富な人材である。しかし、近年において地元の大学生の大半が沿海部地域を選ぶようになったため、黒龍江省から優秀な人材が大量に流失している。今後、企業と地元行政による人材確保への共同対応が求められている。すなわち、企業側は優秀人材に対する待遇を高めることで人材を引き留め、地元行政も企業と協力して有効な対応策を考案し、力を合わせて問題を解決していくことである。

第六に、「企業誘致重視」から「企業育成重視」への思考転換が必要である。商務庁の担当者によると、黒龍江省の投資誘致の問題点として、「進出後のアフターサービス軽視」が挙げられる。一部の進出企業が投資を撤回したり、工場の生産を停止したりするのは、この問題と深く関わっている。これに対して、最近では政府部門や担当者は企業の発展を重視し、常に企業視察を行うため、企業誘致と企業育成を重視する空気が地元政府幹部の意識の中に芽生えているという。黒龍江省の政府行政は引き続き企業誘致活動を重視するとともに、外国企業が安心できる投資環境を構築する必要がある。企業の規模を問わずに重視しながら、企業のニーズを追跡して把握し、行政サービスを適時に提供することにより、外資系企業が安心して進出するような環境が確保できる。

【中国語原稿をERINAにて翻訳】

# 会議・視察報告

## 2012年日中経済協力会議—於黒龍江

ERINA 特別研究員 鈴木伸作

第12回目の日中経済協力会議が、中国黒龍江省のハルビン市で2012年8月1日～4日まで開催された。

昨年(2011年)の長春での会議は東日本大震災の影響で1日間の短い開催であったが、今回は全体会議での基調講演に続く日中の自治体代表の発言・報告、日中VIP会談、4つの分科会を通じてのビジネスマッチング交流会、各省各県の個別会見、都市間交流会など、短時間に多彩な行事が開催された。以下概要を報告する。

会議は、中国黒龍江省をはじめ東北3省、内モンゴル自治区人民政府、日中東北開発協会と日中経済協会が共同主催し、その運営は黒龍江省商務庁が行った。日本からは経済産業省、中国日本大使館、日本国在瀋陽総領事館、日中東北開発協会、日中経済協会、東北経済連合会等の関係者、自治体として新潟県、秋田県、山形県、北海道、富山県の首脳、その他研究機関、企業から約150名が参加した。中国側は商務部、中国發展改革委員会、地方行政からは黒龍江省、遼寧省、吉林省、内モンゴル自治区代表と各省の地方都市幹部や企業から約310名が参加した。

今回の会議のテーマは、開放、実務、革新の理念により「産業協力を深め、日中協力の新たな頁を拓く」であった。

全体会議(写真)で、来賓として日本側からは丹羽宇一郎日本国駐中国特命全権大使、中国からは宋耀明中国商務部副司長が祝辞を述べ、会議の成果と今後の日中間の実務的な経済交流の発展についての期待が述べられた。

続く全体会議では、中国側からは孫堯黒龍江省副省長を

写真 全体会議の様子



(出所) 日中東北開発協会撮影

始め、各省・自治区の代表、日本側は泉田裕彦新潟県知事、高原陽二北海道副知事、高橋節山形県副知事、堀井啓一秋田県副知事、植出耕一富山県副知事、宇部文雄東北経済連合会副会長などが、各県・省の経済概況の報告とともに各地域の主要産業やプロジェクト、観光などの優位性を紹介し、今後の日中両方面の具体的なビジネスの発展に対する期待等が表明された。

分科会では、新材料・省エネ環境保護・バイオ製薬産業、緑色食品・緑色農業産業、設備製造・石油化工産業、現代サービス業・文化産業の4分科会が開催され、各企業や行政幹部によるプロジェクト紹介やプレゼンテーションが行われ、企業交流会へと続いた。

会議の成果について日中双方が署名し発表された備忘録には、地方政府首脳、経済団体、企業の責任者が、今回のテーマに沿って、各自の優位性の発揮、産業協力の深化等について講演を行い、産業協力の深化をベースとして、相互理解とWIN-WINを目標に、各分野で実りある協力に全力で取り組む事で意見が一致した。日中双方の行政・企業の首脳が懇談し、各々のマクロ経済政策、産業の優位性、貿易投資等について意見交換し、相互理解と信頼を強め、今後の更なる協力のための基礎を固めたとしている。

筆者は、本会議に第7回の黒龍江省会議から参加しているが、当初の日中間の経済団体や企業代表の参加による実務的なビジネスの促進を主眼とする会議から、やや行政・地方政府関係者の主導によるPRや紹介の場、交流会の場として一部式典化しているように感じた。このことは、日中地方間の経済交流が既に企業間ビジネスに深化発展したことによるものなのか、経済協力会議に新しい役割が期待されているのか、会議開催の分岐点にあるように感じた。

備忘録には、今後、日中経済協力会議のプラットフォームとしての役割を十分に発揮し、今回の会議の精神を真摯に遂行し、双方の貿易・投資協力を前端的に推進してゆくことで意見が一致したと記されている。来年の2013年会議は、新潟市において開催される事も決定した。

2013年の新潟市での日中経済協力会議が、さらに深化する日中地方間の経済交流促進のためのプラットフォームとして大きな成果と重要な役割を果すことを期待したい。



## 第1回三国協力事務局セミナー

ERINA 調査研究部主任研究員 中島朋義

6月28日にソウルで開催された第1回三国協力事務局セミナーに、報告者として参加する機会を得た。

三国協力事務局は現状では知名度は高くないと思われるが、独立した国際機関である。2009年の日中韓首脳会談において、韓国の李明博大統領の提案に基づき設立が合意され、2011年に活動を開始した。事務局はソウルにおかれ、事務局長は韓国の申鳳吉氏、二人の事務局次長は、中国の毛寧氏と日本の松川い氏がそれぞれ務めている。現在の活動は三国首脳会談の支援が中心であるが、三国間の協力に関する事柄全般を広く視野に入れて組織づくりを行っている。今般、機関として初めての国際セミナーを開催することとなり、ERINAは報告者派遣の要請を受けた。

セミナー（写真）は“Deeping Partnership between Trilateral Cooperation and ASEAN: Towards the Vision of an East Asian Community”というテーマを掲げ、日中韓の三国間協力とASEANの関係の深化を、東アジア全体の視野から議論する構成となった。

筆者はこの内、FTA（自由貿易協定）等の経済協力を議論するセッションで、“The TPP and East Asian Economic Integration: From the Japan-China-ROK perspective”と題し、最近動きのあるTPP（環太平洋経済連携協定）と東アジア経済統合の関係について報告を行った。この他、日本からは慶應義塾大学東アジア研究所長の添谷芳秀氏、韓国

写真 セミナー会場



(出所) 筆者撮影

からはERINAと協力関係にある対外経済政策研究院(KIEP)研究委員の李昌在氏、中国からは外交学院東アジア研究センター所長の魏玲氏がそれぞれ報告を行った。またASEANからはASEAN事務局のBALA K. Palaniappann氏他が報告を行った。

設立後、間もないとはいえ、北東アジアの要とも言える日中韓三国間の協力推進という重要な役割を負う機関が開催する初めての国際セミナーに、報告者として参画できたことは、ERINAの活動にとっても喜ばしいことである。今後とも三国協力事務局の活動に対し協力を努めたい。

## 第7回汎北部湾経済合作フォーラム

ERINA 調査研究部主任研究員 中島朋義

7月12～13日に中国広西チワン族自治区南寧市で開催された、第7回汎北部湾経済合作フォーラム（写真）の分科会、シンクタンク・サミットに、報告者として参加した。

同フォーラムは北部湾（南シナ海北部を指す）を囲む、東南アジア諸国と広西チワン族自治区など中国南部地域の経済協力を目的に、継続的に開催されている行事である。運営は地元自治区政府のみならず、中央政府、自治区内外のシンクタンク等の協力によって行われている。また、開会式の主賓としては日本の衆参両院副議長に相当する、全人代常務委員会副委員長と全国政治協商会議副主席が来臨し、中国全体としての力の入れ方を伺うことができた。

分科会であるシンクタンク・サミットは今回で三回目の開催となった。分科会の開催担当は広東省深セン市のシン

写真 汎北部湾経済合作フォーラムの会場



(出所) 筆者撮影

クタンク、総合開発研究院であった。全体テーマは「Global Rebalancing: Cooperation & Development in Pan-Beibu Gulf Area」と設定され、その下に三つのセッションが設けられた。第一セッションは「Diversification of Regional Cooperation & Asia Pacific FTA」と題し、地域内協力とアジア太平洋地域のFTA（自由貿易協定）の動きについて議論が行われた。第二セッションは「Multilateral Trade System & Pan Beibu Gulf Cooperation」と題し、多国間貿易システムと汎北部湾協力の関係について議論が行われた。第三セッションは「RMB Internationalization & Regional Financial Cooperation」と題し、人民元の国際化と地域内の金融協力について議論が行われた。

筆者はこの内の第一セッションにおいて、前掲の三国協力事務局セミナーと同じく、“The TPP and East Asian Economic Integration: From the Japan-China-ROK perspective”と題し、TPP（環太平洋経済連携協定）と

東アジア経済統合の関係について報告を行った。このセッションでは、中国からは国家発展改革委員会対外経済研究所所長の畢吉耀氏、韓国からは前掲の三国協力事務局セミナーと同じく、ERINAと協力関係にある対外経済政策研究院（KIEP）研究委員の李昌在氏、米国からはEconomic Strategy Instituteの所長のClyde Prestowitz氏他が、それぞれ報告を行った。

この他、分科会全体では、タイ、ベトナム、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピンの東南アジア各国シンクタンクの研究者、アジア開発銀行のエコノミストの参加があった。

今回、中国さらには北東アジアと東南アジアの結節点ともいえる広西チワン族自治区で、域内協力の促進を目指す国際会議に参加できたことは有意義であった。こうした活動は今後、北東アジアのシンクタンクとして、ERINAの認知度を向上させることにつながると考える。

## The Second Coaltrans Mongolia: Developing a Sustainable Coal Market

Sh. Enkhbayar, Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

The Second Coaltrans Mongolia Conference was held on 23-24 May 2012 at Chinggis Khaan Hotel in Ulaanbaatar, Mongolia. The conference attracted more than 170 participants from 20 countries. The previous Coaltrans Mongolia conference was held about a year earlier on 21-22 June 2011 in Ulaanbaatar. Also an exhibition was organized at the conference site, where 16 companies representing Mongolia's mining and banking sectors displayed their work.

This year's conference theme focused on developing a sustainable coal market—one of the crucial agendas of Mongolia's further economic development. However, it was noticeable that a very small number of governmental and policymaking representatives were present at this event. This might be related to the fact that the conference date was less than a month before Mongolia's parliamentary election that was held on 28 June. Thus a sense of hesitancy to speak out with confidence about any further policy undertakings in the country was felt at all levels of the governmental hierarchy prior to uncertain election outcomes. This is a major weak point of Mongolia's policy sustainability which creates uncertainties for not only foreign, but also for domestic stakeholders. Despite these

shortcomings, the conference was insightful and informative and the main points of the discussions are described below.

Session 1 was dedicated to government keynote presentations. Mr. A. Erdenepurev, Director of the Department of Fuel Policy, Ministry of Mineral Resources and Energy of Mongolia, highlighted the crucial role of the coal sector in the country's growth. Mongolia's coal exports have increased almost 10-fold over the past five years and it is projected to reach 75 million tons by 2025, while domestic consumption would be 19 million tons. Coal exports accounted for 47% of the country's total export revenues in 2011. He also emphasized that the government is aiming to introduce value-added production in the coal sector, such as coal washing, gasification and liquefaction. Thyssen Krupp Uhde of Germany is cooperating with Mongolia to build coal gasification and liquefaction, and coking coal production plants in Mongolia. Although Mongolia has abundant resources of high-quality coal and favorable mining conditions at most of the coal deposit sites, Mongolia faces a number of challenges in appropriately supporting coal production and exports, such as lack of infrastructure (transportation, electricity and



water supply), shortage of qualified personnel and equipment, insufficient financial resources and other trade facilitation services within the country, and especially at border crossing sites. Mr. Erdenepurev also reported that Mongolian governmental and non-governmental organizations are cooperating closely with their Chinese counterparts to facilitate the marketing of Mongolian coal in Chinese and third-country markets via ports in China. Memoranda of Understanding were signed between the Mongolian Coal Association and Tianjin Coal Association and Erlian Coal Association in 2011. Also, via a technical assistance project of JICA and Japan Coal, Mongolia is developing a Master Plan for the Coal Sector.

Ms. Yo. Munkhtuya, Acting Vice Chairperson of the Foreign Investment and Foreign Trade Agency (FIFTA), Mongolia, briefed the participants about Mongolia's FDI environment, its current status and further opportunities. Amid high economic growth and with the GDP per capita expected to exceed US\$10,000 by 2016, Mongolia is becoming one of the most attractive destinations for foreign investment, she noted. FDI amounted to about US\$5 billion in 2011 alone. Mongolia has the lowest tax rates among the countries in the Asia-Pacific region (corporate tax rates are 10% and 25%, and VAT is 10%). Equipment and utilities for SMEs have been exempt from customs tariffs and VAT since mid 2011, and in June 2010 parliament approved the Policy of High Technology Industry that enabled the legal base for granting tax exemptions and extending credit guarantees to entities operating in the high-tech sector.

The industry keynote presentations were delivered in Session 2. Mr. G. Hancock, Chief Operating Officer of Erdenes Tavan Tolgoi JSC—a subsidiary of 100% Mongolian government-owned Erdenes MGL LLC and a coal producer and developer that owns licenses over a majority of the Tavan Tolgoi coalfield—explained about the project development, its achievements to date and further plans. The Tavan Tolgoi coal deposit is one of the largest open-pit coking coal deposits in the world with total reserves of 7.4 billion tons. Currently, two fields (East Tsankhi and West Tsankhi) at the site are under development, which have 1.2 billion tons of marketable coal. Production in the East Tsankhi area began in July 2011 and is currently producing 4.5 Mtpa (million tons per annum). With an estimated 50 years of mine life, it aims to

reach a capacity of 20 Mtpa by 2017. Erdenes Tavan Tolgoi is now completing a feasibility study (FS) for the commencement of mining at West Tsankhi, which has total reserves and resources of 1.7 billion tons and an estimated mine-life of 48 years with a steady state production capacity of 20 Mtpa. Commissioning of the first 5 Mtpa module of a Coal Handling and Preparation Plant (CHPP), one of Asia's largest and most advanced, is expected in mid 2014 and the full capacity of 20 Mtpa will be reached by 2017.

Also, negotiations with leading foreign state and private entities to develop a coal mine at West Tsankhi under a contractual arrangement with Erdenes Tavan Tolgoi is ongoing. Mr. Hancock further explained about the planned infrastructure necessary for stable operations at the mining sites. Construction of a highway in parallel to the paved road of the Mongolian Mining Corporation (MMC) to Gashuun Sukhait (the border crossing point to the south) will begin in 2013, and there are plans to cooperate with MMC on constructing a railway line to Gashuun Sukhait. Water supply options are also under various forms of consideration with potential water supply by pipeline from a ground water source located 65 km west of East Tsankhi. Power is currently provided by diesel generators at the site and there are plans to connect it to Mongolia's Central Electricity System (CES) Grid by 2013. Also, a bankable FS of constructing a 300 MW (two 150-MW-module) power plant is being completed as well.

Dr. G. Battsengel, Chief Executive Officer, Mongolian Mining Corporation (MMC), reported on the company's activities and the domestic and global backdrops. While emphasizing the growing importance of the mineral sector for Mongolia's economy, the coal sector has been evolving as a major export commodity and coal exports accounted for 53% of total mineral exports in 2011. Having exported 21 million tons of coal in 2011, Mongolia became the fourth largest coal exporter in the Asia-Pacific region behind Australia, the United States and Canada. The growing demand for coking coal in China and Mongolia's geographical proximity to China enabled Mongolia to be the largest coking coal exporter to China in 2011, surpassing Australia. Mongolia accounted for 46% of China's coking coal imports in 2011 and this share is expected to reach 60% by 2015, while the share for Australia would decline from 23% in 2011 to 15% by 2015.

MMC is successfully developing a coal mining site at Ukhaa Khudag, adjacent to the Tavan Tolgoi site. Having started commercial operations in 2009, the company mined 7.1 million tons of coal in 2011. Under contractual arrangements with experienced, world-recognized companies, MMC has built Mongolia's first CHPP (Combined Heat and Power Plant) with a total capacity of 15 Mtpa, which consists of three modules of equal capacity. Two of them began operation in June 2011 and February 2012, respectively. Also, the company constructed and put into operation a power plant with a generating capacity of 18 MW, a fully automated water supply system consisting of 12 km of main pipeline equipped with pump stations, 76 km of collection and distribution pipes, and 12 underground water wells. Moreover, 245 km of paved road from the mine site to Gashuun Sukhait were completed. For example, Leighton Australia has been engaged as the mining contractor, while Sedgman Australia constructed and manages the CHPP; the water supply design and construction was carried out by Aquaterra.

Mr. A. Sayed, President for Mongolia and India, Peabody Energy, mentioned that coal is still the world's fastest growing major fuel and it currently provides 30% of global primary energy needs. Almost half of the world's additional energy demand over the past decade was provided by coal and it is expected to grow by 65% by 2035 to become the world's largest energy source. In addition, coal is needed to produce 68% of the world's steel production.

Mr. S. Katzman, President, Bechtel Asia, reported that Bechtel Limited had completed a conceptual master plan for developing an industrial park in Sainshand, a city located in Dornogovi Aimag on the Trans-Mongolian railway route. It was carried out on the basis of a contract signed between the company and Mongolia's National Development and Reform Commission. Currently, the study report is under review by the government of Mongolia and will move to the next development step upon government approval.

The demand outlook for Mongolia's coal on foreign and domestic markets was discussed in Session 3. Mr. P. Hickson, Global Head at UBS Securities Commodity Research, underlined that China's coal imports have dramatically increased since 2009, but net imports were still

6% less than China's total coal consumption. China's coking coal imports have been stable recently and Mongolia's share has risen to 45% of the total. Mr. L. Lu, Managing Director and Chief Market Analyst of Fenwei Energy Consulting, mentioned that China's demand for thermal coal has a large base, but is growing rather moderately. Also, Mr. J. Johnson, CEO of CRU China, highlighted that China's demand for metallurgical coal is picking up in line with the urbanization trend in China, while there is a declining trend elsewhere. Because China's domestic coking coal resources are limited and exploration is more costly than Mongolia's, this trend will push China's imports of coking coal upward in the years ahead, and that provides promising potential for Mongolia's coking coal exports. Mr. J. Bacharach, Director IEEC Limited, Moscow, introduced Russia's potential coking coal projects and underlined that Russia plans to exploit coking coal at seven locations, which will add a new production capacity of almost 80 million tons per annum by 2020. However, this new capacity will secure the supply of coking coal mainly for Russian steel makers and a lack of infrastructure prevents Russia exporting its excess supply to China. Therefore, coking coal developments in Mongolia and Russia can be characterized by their co-existence, rather than competition. Mr. J. Lee, Chairman & CEO, Prophecy Coal Corp., which is developing two major thermal coal production projects in Mongolia, presented the company's plan to build an environmentally-sound modern coal-fired thermal power plant with a total capacity of 4,200 MW, along with a transmission grid that would meet not only Mongolia's rapidly growing demand for electricity, but would also enable the export of power to China.

Assessing the financial opportunities for successful mining projects in Mongolia was discussed in Session 4. Mr. M. Igata, Founder & CEO, Frontier Securities, noted that the planned IPO for Erdenes Tavan Tolgoi JSC, which will be one of the largest world-class producers and exporters of high-quality washed coking- and thermal-coal products to Chinese and North Asian markets, is expected to be one of the biggest IPOs for Asia owing to its resources, quality, and railway construction. Therefore, investments at the right time with the right portfolio will definitely yield rewarding returns. Prospective routes from Mongolia to access seaports are illustrated in Figure.

Mr. T. O'Neill, Vice President, Corporate Banking,

Figure Prospective Infrastructure to Access Eastern Russian and Eastern Chinese Seaports



Source: M. Igata (2012), Investment Potential in Mongolian Coal, presentation delivered at the Second Coaltrans Mongolia, 23 May 2012.

KhasBank, underlined that although total investment and total borrowing requirements for the Mongolian mining sector are as yet unknown, the existing banks in Mongolia are providing financing for small projects only, mainly for working capital and trade finances.

Issues related to building the infrastructure needed for development of large scale mining projects were discussed in Session 5. Mr. L. Purevbaatar, Vice Chairman, Railway Authority of Mongolia, shared his thoughts on how Mongolia is planning to build free trade zones at border areas within the territory of Mongolia, where standard gauge railway links will be available. Mongolia is located at the conjunction of the biggest networks of wide (1,520 mm) and standard (1,435 mm) gauge railways. Therefore, this plan would facilitate not only the country's inbound and outbound railway transportation, but also facilitate transit transport between Asian and European countries via Mongolia.

Mr. S. Lewis-Workman, Senior Transport Economist, ADB, reported on the ADB's experience and future directions for financing for Mongolia's transport sector. To date, ADB has provided five road sector projects with total

loans/grants to the amount of US\$185 million, one logistics facility of US\$45 million, and two aviation sector projects with a total amount of US\$60 million. Also, the ADB is planning to extend to Mongolia a US\$125 million loan for two road sector projects, US\$215 million for an urban transport project and another \$65 million for a logistics facility in Ulaanbaatar city. Considering the high impact of railways for the country's development, the ADB will also engage in extending broad-based technical assistance to the railway subsector, such as a tariff study of infrastructure, and consultancy support for the Development Bank of Mongolia, etc.

Specialists from Wagner Asia Equipment LLC introduced the company's products, which are widely used by mining companies worldwide, including heavy-duty trucks designed especially for Mongolia's conditions and power systems designed to meet the power needs for all stages of the development of mining projects, such as prospecting, construction and production.

Issues concerning adding value to Mongolian coal and continued opportunities for exploration were discussed in Sessions 6 and 7. Mr. J. Lawrence, Mining Services

Manager, Leighton Asia, highlighted that the important feature for operating in Mongolia is to employ minimal expatriates, who are mentors not managers, and focus shall be given on training and knowledge transfer. Mr. K. Garner, General Manager, Cougar Energy Asia, introduced the potentiality of applying Underground Coal Gasification (UCG) technology in exploiting Mongolia's abundant coal resources. As he mentioned, "UCG is a viable energy alternative to traditional coal mining and it is a clean alternative energy source offering security for global supply." 65% of Mongolia's coal resources of an estimated 150 billion tons are lignite. Therefore, the UCG process offers significant value addition to Mongolia's coal with a lesser environmental footprint.

Mr. G. Ainsworth, Country Director for Mongolia, Aspire Mining Limited, underlined that railway construction from the mining site to the nearest point of the existing railway link of Mongolia is critical to development and success of their operation in Mongolia. The distance from their coking coal development site at Ovoot in Khovsgol Aimag to the existing railway link is about 600 km. Therefore, as a part of the project development capital expenditures (CAPEX), the company plans to build a multipurpose railway between Erdenet, Moron and Ovoot on a BOOT (Build-Own-Operate-Transfer) basis on concessional terms with the Mongolian government.

Session 8, the last but not the least session, was devoted to creating a sustainable coal mining industry in Mongolia. Mr. P. Kuncinas, Regional Editor, Oxford Business Group,

recommended that Mongolia needs to do a technological leapfrog to meet the growing demand for power due to development of large-scale mining and other industries, along with the rapid urbanization in the country. Representatives of RPS Aquaterra—an international water and environment consultancy company, providing industry-leading skills in hydrogeology, groundwater and surface water modeling, civil engineering and environmental sciences—shared their views on securing reliable groundwater supplies for Mongolian mining. The company began working on groundwater projects in Mongolia in 2003 and established an office in Ulaanbaatar in 2008. They noted that due to the scarcity of surface-water resources in Mongolia, groundwater presents the only viable option for large scale water supply. Therefore, it needs to start studies early to enable water supply to be in place in time for operations. Also, comprehensive assessment is required to identify and mitigate against potential social and environmental impacts of the project operations. Mr. J. Miragliotta, Director and Environment Manager of Sustainability East Asia LLC, highlighted the importance of incorporating community considerations into coal development planning and operations. They include, but are not limited to: developing skills and encouraging local business capacity; encouraging participation in environmental protection and monitoring; maintaining transparency and open communications with local communities; and developing mine closure plans that include post-mining environmental, social and economic objectives.

## 第2回コールトランスモンゴル：持続可能な石炭市場の開発

ERINA 調査研究部主任研究員 Sh. エンクバヤル

第2回コールトランスモンゴル会議が2012年5月23日～24日、モンゴル、ウランバートルのチンギスハンホテルで開かれた。会議には20カ国から170名以上が参加した。前回の会議は、約1年前の2011年6月21日～22日にウランバートルで開かれている。また、会場内では、モンゴルの鉱業・銀行部門を代表する16の企業が、活動紹介の展示を行った。

今年のテーマは、今後のモンゴル経済の発展に欠かせない課題の1つ、持続可能な石炭市場の開発に焦点が当てられた。しかし、政府及び政策立案者からの参加がほとんど

ないことが気になった。これは、会議の日程が、6月28日に予定されていたモンゴル議会選挙の1か月前だったことと関係があるかもしれない。そのため、すべての政府階層レベルにおいて、選挙結果が確定する前の段階で、今後の国の政策保障について確信的に述べることを躊躇う雰囲気を感じられた。このような、海外だけでなく国内の株主に対しても不安を与えることは、モンゴルの政策持続性の重大な弱点である。このような不十分さはあったものの、会議は先見性があり有益であった。以下に、主要な議論について述べる。

セッション1では、政府による基調講演が行われた。モンゴル鉱物資源・エネルギー省燃料政策局長A. エルデネブレヴ氏からは、国内成長における石炭部門の役割の重要性が述べられた。モンゴルの石炭輸出は過去5年間でおよそ10倍となり、2025年には7,500万トンに上るとみられる一方、1,900万トンが国内消費量として見込まれている。石炭の輸出額は2011年の輸出総額の47%を占めた。彼はさらに、洗炭、ガス化、液化など石炭部門への付加価値製品の導入について強調した。ドイツのティッセンクルップウーデは、モンゴルと協力して、モンゴル国内に石炭のガス化・液化、そしてコークス用炭の生産工場を建設中である。モンゴルの石炭鉱床現場の大半は、品質の高い石炭資源が豊富で採掘のための好条件が整っているが、国内、とりわけ国境付近でのインフラ欠乏（輸送、電気、水供給）、優秀な人材と設備の不足、国内の財源その他貿易円滑化サービスの不十分さなど、石炭の生産・輸出を適切に支援するに足りない多くの問題を抱えている。彼はまた、モンゴル炭を中国の港経由で中国及び第三国の市場へ積極的に売り出すために、モンゴル政府及び非政府組織が中国の相手先と密接に協力していると述べた。2011年には、モンゴル石炭協会と天津石炭協会、二連石炭協会の間で覚書が交わされた。またモンゴルは、JICAと日本石炭の技術支援事業による石炭部門の基本計画を作成している。

モンゴル外国投資貿易庁（FIFTA）副庁長代理Y. ムンフツヤ氏からは、モンゴルのFDIの環境、現状、将来性が紹介された。高度経済成長が続き、一人当たりGDPが2016年までに1万ドルを超えることが期待される中、モンゴルは外国投資にとって最も魅力的な国の一つとなっているという。2011年だけでFDIは約50億ドルに上った。モンゴルはアジア太平洋地域の中で最も税率が低い国である（法人税率10%及び25%、付加価値税率10%）。2011年半ばから、中小企業向けの設備・公共施設が関税表及び付加価値税から外され、2010年6月に議会はハイテク産業政策を承認し、ハイテク部門で営業する事業体に免税を認め、信用保証拡大を可能にした。

セッション2では、産業基調講演が行われた。モンゴル政府が100%出資するエルデネスMGLの子会社で、タバントルゴイ鉱床の大部分のライセンスを持つ石炭生産・開発企業エルデネス・タバントルゴイの執行役員代表G.ハンコック氏は、事業開発、現在までの達成状況、そして今後の計画について述べた。タバントルゴイ石炭鉱床は、総埋蔵量が74億トンと、露天掘りコークス用炭鉱床の中で世界最大級である。現在、2つの鉱区（東ツァンキ、西ツァンキ）で市場性の高い12億トンの石炭が開発中である。東ツァンキ

地区での生産は2011年7月に始まり、現在年間450万トンが産出されている。鉱山寿命は50年、2017年までに年間2,000万トン生産の目標を掲げている。エルデネス・タバントルゴイは西ツァンキ採掘開始のための実行可能性調査（FS）を完了しつつあり、埋蔵・資源総量17億トン、鉱山寿命48年、安定生産能力年間2,000万トンと予測されている。このアジア最大の工場の1つ、石炭処理調整工場（CHPP）の最初の500万トンモジュールの試運転は2014年半ばに始まり、2017年までに年間2,000万トンのフル操業を達成するとみられる。

また、主要国や企業間では、エルデネス・タバントルゴイとの契約に向けた西ツァンキの石炭鉱山開発のための調整が行われている。ハンコック氏はさらに、採掘現場での安定した作業に必要なインフラ計画について説明した。モンゴル採掘社（MMC）の舗装道路と並行するガッシューン・スハイト（南部国境地点）までの高速道路の建設が2013年から始まり、併せてMMCと協力した鉄道建設も予定されている。また、東ツァンキから65km離れた地下水源からパイプラインで水供給を行う可能性について様々に検討されている。現在、現場の電気はディーゼル発電で賄われているが、2013年にモンゴルの中央電力システム（CES）網と繋がる予定である。また、300MW（150MWモジュール2基）建設のための担保可能FSも完了している。

モンゴル鉱業（MMC）最高経営責任者のG.バツツェンゲル博士は、企業活動と国内外の状況について説明した。モンゴル経済における鉱物部門の重要性が増加し、石炭部門は主要輸出品目として発展し、2011年には鉱物輸出総額の53%を占めた。2011年の石炭輸出量は2,100万トンと、アジア太平洋地域では、オーストラリア、USA、カナダに続き第4位の石炭輸出国となった。中国における需要増加と地理的な近接さから、コークス用炭の中国への輸出は、2011年にオーストラリアを抜いてモンゴルが最大となった。2011年、中国のコークス用炭輸入の46%がモンゴルであったが、この割合は2015年には60%になると予想され、他方、オーストラリアは2011年の23%から2015年の15%に減少するとみられる。

MMCは、タバントルゴイに隣接する石炭採掘場ウハーホダグ開発に成功している。2009年に商業採掘を開始し、2011年には710万トンの石炭を採掘した。世界有数の経験豊富な企業数社と契約関係を結び、同じ能力3基を備えた総容量年間1,500万トンの熱伝併給プラントをモンゴルで初めて建設した。このうち2基は2011年6月と2012年2月に稼働を開始した。さらに、ポンプステーション付きの12kmの主要パイプラインをもつ完全オートメーション化された水供給システム、長さ76kmの集配パイプ、地下水井戸12個が完備

された発電能力18MWの発電所が建設され稼働している。加えて、採掘場からガシューン・スハイトまでの245kmの舗装道路も完成した。一例として、オーストラリアのレイトンが採掘契約者、同じくセッジマンがCHPPの建設・運営担当、そしてアクアテラが水供給の設計・建設を請け負っている。

ピーボディエネルギー・モンゴル・インド社長のA.サイード氏は、石炭はまだ世界的に最も成長が早い主要燃料であり、現在、世界の主要エネルギー需要の30%を供給していると述べた。過去約10年における世界の追加エネルギー需要は石炭によって供給され、2035年までに65%増加して世界最大のエネルギー源となる見通しである。また、石炭は世界の鋼鉄製造の68%で必要とされる。

ベチェル・アジア社長のS.カッツマン氏は、ベチェルがモンゴル横断鉄道路線のドルノゴビ県サインシャンドにある工業団地の開発に向けた概念的な基本計画を完成させたことを報告した。これは、ベチェルとモンゴル国家開発改善委員会の間で交わされた契約に基づいて行われたものである。現在、モンゴル政府によって調査報告書の再検討が行われているが、承認後、次の開発段階へと進む予定である。

セッション3では、国内外市場におけるモンゴル炭に対する供給見通しについて話し合われた。UBS安全保障商品調査代表のP.ヒクソン氏は、中国の石炭輸入が2009年以降大幅に増加したが、純輸入は石炭消費総量比6%減であることを強調した。中国のコークス炭輸入は近年順調で、モンゴルが占める割合は全体の45%まで増加した。フェンウェイエネルギーコンサルティング最高経営責任者兼首席市場アナリストのL.ルー氏によれば、中国の火力用炭への要求が大きな基盤ベースとなっはいるものの、その増加の幅は小さい。また、CRU中国の最高経営責任者のJ.ジョンソン氏は、中国の都市化に伴って冶金炭への需要が増加しているものの、それ以外は減少傾向にあると述べた。中国内のコークス炭資源は限られ、モンゴルに比べて探索コストがかかることから、この傾向は、今後も中国のコークス炭輸入を増加させ、モンゴルのコークス炭輸出の可能性が期待できる場所である。モスクワのIEEC取締役のJ.バチャラチ氏は、ロシアのコークス炭事業の可能性を紹介し、2020年までに7か所で新たに年間約8,000万トンのコークス炭を追加採掘する計画を明確に示した。しかし、この新しい生産量は、主にロシアの鉄鋼生産者へのコークス炭供給を保証するもので、ロシアはインフラ不足のため余剰供給分を中国に輸出することができない。そのため、モンゴル・ロシアでのコークス炭開発は、競争よりはむしろ共存と見られる。モンゴルで2か所の主要火力用炭生産事業を開発中のプロフェシー石炭社長兼最高経営責任者J.リー氏

は、モンゴルで急速に伸びる電力需要に見合うだけでなく、中国への電力輸出も可能にする配管網を伴う総生産量4,200MWの環境に配慮した近代的な石炭火力発電所建設の計画を発表した。

セッション4では、モンゴルの採掘事業成功のための資金的機会の評価が話し合われた。フロンティアセキュリティー創始者兼最高経営責任者のM.イガタ氏は、世界最大級の高品質洗炭と火力用炭製品を生産・輸出企業となるエルデネス・タバントルゴイの中国及び北アジアの市場における新規株式公開は、その資源、品質、鉄道建設のおかげで、アジア最大の新規株式公開の1つになると予想される。そのため、適切な計画による適切な時期の投資は、必ず利益を生み出すことにつながる。モンゴルから港に繋がる将来的なルートを図に示す。

ハスバンク企業金融のT.オニール副総裁は、モンゴルの鉱業部門に対する投資及び借入必要額の総額は不明としながらも、国内の銀行は主に運営資金及び貿易金融のための小規模事業にのみ融資していることを強調した。

セッション5では、大規模鉱業事業開発に必要なインフラ建設に関連する課題が話し合われた。モンゴル鉄道局副局長のL. プレバートル氏は、国境付近の領土内の標準軌鉄道につながる場所で自由貿易地帯を作る計画について意見を述べた。モンゴルは、広軌(1,520mm)と標準軌(1,435mm)の2つの最大鉄道網の結合点にある。そのため、この計画は、出入国鉄道輸送に限らず、アジアとヨーロッパ諸国をモンゴル経由で繋ぐ積み替え輸送の促進にもつながる。

アジア開発銀行（ADB）上級輸送エコノミストのS.ルイス・ウォークマン氏は、モンゴルの輸送部門に対するADBの融資経験と将来的な方向性について報告した。ADBは、今日までに道路部門事業5つに総額18,500万ドル、物流施設1つに4,500万ドル、航空部門2つに総額6,000万ドルの貸付または無償融資を行っている。さらに、ウランバートルにおいて、道路部門事業2つに12,500万ドル、都市輸送事業に21,500万ドル、物流施設に6,500万ドルの借入を予定している。ADBはさらに、国内開発のための鉄道の重要性を考慮して、インフラの関税知識、モンゴル開発銀行へのコンサルタント支援など、鉄道補助部門への広範囲に亘る技術支援を約束している。

ワグナーアジア設備の専門家たちからは、世界の採掘企業で広く使われている製品のうち、モンゴル仕様でデザインされた大型トラックや、探査、建設、生産など採掘事業のあらゆる発展段階で必要とされる電力を満たすよう作られた電力システムなどが紹介された。

セッション6と7では、モンゴル炭の付加価値や、今後

図 ロシア東部及び中国東部の港へとつながる将来的なインフラ



(出所) M.イガタ (2012)「モンゴル炭への投資可能性」2012年5月23日、第2回コールドトランスモンゴルの発表

の探査機会に関する課題が話し合われた。レイトン・アジア鉱業サービス部長のJ.ローレンス氏は、モンゴルで仕事をする重要な点として、国外居住者はその採用数を最小限に留め、経営者ではなく助言者として訓練と知識の付与に焦点を当てることだと述べた。クーガーエネルギーアジア部長のK. ガーナー氏は、モンゴルの豊富な石炭資源探査に地下石炭ガス化 (UCG) 技術を適用する可能性について紹介した。「UCGは従来の石炭採掘に代わる実行可能なエネルギーで、世界の供給を保証するクリーンな代替エネルギー源である」と述べた。1,500億トンとみられるモンゴル炭資源の65%は褐炭である。従って、UCGの作業は環境への影響が少なく、モンゴル炭への付加価値は大きい。

アスパイア鉱業モンゴル部長のG.アインズワース氏は、モンゴルでの作業の発展と成功には、採掘現場から最も近い既存のモンゴル鉄道路線につながる鉄道建設が不可欠であることを強調した。フブスグル県オプートのコークス炭開発現場から既存の鉄道路線までは約600km。そのため、事業開発資本支出 (CAPEX) の一環として、エルデネット、モロン、オプート間にモンゴル政府との優遇条件によるBOOT (建設-所有-稼働-輸送) をベースにした多目的鉄道を建設する予定である。

最後のセッション8は、モンゴルの持続可能な石炭鉱工

業の確立について話し合われた。オックスフォードビジネスグループ地域編集長のP.クンチナス氏は、急速に広がる都市化と、大規模な鉱業その他の産業開発で増加する電力需要に合わせるために、飛躍的な技術が必要であると述べた。国際的な水・環境コンサルタント会社のRPSアクアテラからの参加者たちは、水文地質学、地下水と地上水のモデリング、土木工学、環境科学の分野で優れた産業技術を提供し、信頼できるモンゴル鉱業への地下水供給の確保について見解を述べた。この企業は2003年にモンゴルで地下水事業を始め、2008年にウランバートルに事務所を開設している。モンゴルには地上水源が少ないことから、大規模な水供給の唯一の手段が地下水である。従って、稼働までに水の供給ができるようにするには、早めに調査をしなければならない。また、事業実施に伴って起こりうる社会的・環境的影響を見極め軽減させるためには、包括的な評価が必要である。東アジアサステナビリティ取締役兼環境部長のJ.ミラグリオッタ氏は、石炭開発の計画・実施には、地域社会に対する配慮が重要であることを強調した。それらは、開発技術、地場産業の能力振興、環境保護及びモニタリングへの参画促進、透明性の維持と地域社会との開かれたコミュニケーション、そして、採掘後の環境的、社会的、経済的目標など鉱業終了後の計画などである。



## アジアエネルギー協力：リスクと障壁

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

近年ロシアは、アジア太平洋地域向けのエネルギー資源輸出に力を入れているが、その産地はおおむね東シベリア以東の地域である。その東シベリア地域の中心都市の一つであるイルクーツク市には、ロシア科学アカデミーシベリア支部エネルギーシステム研究所があり、アジアにおけるエネルギー協力をテーマとした国際会議を隔年開催している。第8回目となる今年は、8月21日～22日の2日間「リスクと障壁」という副題の下、開催された。この会議に参加、発言する機会を得たので、その概要及び興味深かった点などを紹介したい。

会議には、ロシアはもとより日本、中国、韓国、モンゴルの北東アジア各国などから、80名強の参加があった。2日間で約30の報告があったようだが、残念ながら筆者は大幅なフライト遅延のため、21日の夕方近くからの参加となり、かなりの報告を聞き漏らしてしまった。他にも同じフライトを利用した参加者がいたため、プログラム自体も大幅な変更を余儀なくされたようだ。筆者自身は、会場に着いて一息つくかつかないかのうちに共同議長席に着席させられ、しかも直後に自分の報告を行うこととなった。

さて、会議の内容であるが、実際に聞くことができた報告の中で、興味深かったのは、アレクセイ・コントロービッチ氏（ロシア科学アカデミーシベリア支部石油地質・地球物理学研究所学術顧問）の報告であった。シベリア・極東の地質調査の第一人者とされる人物であり、国内外での発信力も大きい。発言時間の大部分を、自らの提案である「大極東クラスター」構築の必要性とその概要の説明にあてた。基本的なコンセプトは、東シベリア、ヤクーチア及びサハリンの炭化水素資源を原材料として、アジア太平洋市場への製品輸出を進める産業クラスターを極東に構築しようとするものである。その内容は、ロシア政府やガスプロムなどが現実に進めているプロジェクトと合致している部分もあり、そうでない部分もある。同氏の提案する「大極東プログラム」は5つのブロックに分かれている。「西ヤクーチアクラスター」では石油・ガスの生産、ガス精製、ヘリウムの抽出・貯蔵及びヤクーツク市でのガス化学工場の立地を提案している。「サハリンクラスター」では、石油・ガスの生産が行われ、LNG基地が立地する。「ハバロフスククラスター」では、石油精製、天然ガスの脱エタン工場、石油・ガス化学工場の立地を想定している。「沿海クラスター」では、石油化学工場、ガス化学工場、LNG基地、さらに石油・ガス化学製品を材料とした製造業（化学工業）

の発展を描いている。5つ目のブロックは輸送部門であり、原油パイプライン、ガスパイプライン、製品パイプライン、鉄道ターミナル、臨港ターミナル、港湾の整備、並びにバム鉄道及びシベリア鉄道の輸送力増強を挙げている。同氏は、東シベリアのガスの特徴として、メタンより高分子のガス（エタン、プロパン、ブタンなど）やヘリウムなどを比較的多く含有することを強調して、これらをいかに効率的に分離して、活用していくかが重要であると主張した。そのために、まずヘリウムはヤクーチア（チャヤンダガス田）において抽出・貯蔵することや、さらにメタン以外のガスについては分離・液化した上で化学工業原料として、ハバロフスクなどに向けて鉄道も利用しながら輸送していくことを提案している。また、「大極東クラスター」とは別に「イルクーツククラスター」についても論じ、ヤクーチアよりインフラ条件がよいコビクタガス田を早急に開発すべきだと主張した。コビクタガス田については、ガスプロムではロシア国内向け供給を優先すべきとの議論もなされているが、コントロービッチ氏は地元需要以外は輸出に向けるべきと主張した。

国外からもハイレベルの参加があった。韓国エネルギー経済研究院からはキム・ジンウ院長をトップとする代表団が参加し、キム院長が北東アジアにおけるエネルギー市場の動向及び見通しについて報告を行った。この中で、原油価格の「アジアプレミアム」について触れ、かつては1バレルあたり6ドル程度あったものが、最近はロシア産など供給源の多角化に伴って1ドル程度にまで縮小しているとの説明があった。他方、天然ガス価格については、北東アジアでの価格は米国（ヘンリー・ハブ価格）に比べて相当高いことを指摘し、北米からのLNG輸入が実現することにより北東アジアでの価格体系に変化が訪れるとの見通しを示した。また、韓国国内のエネルギー見通しに関して、2013年には政府が新たな長期計画を策定・公表する予定だが、その検討プロセスで、原子力発電の取扱が大きな論点となっていることが紹介された。なお、この問題に関しては、別途コーヒーブレークの時間に、日本国内の議論の状況について質問を受けた。韓国でも、国民感情にどう向き合うかということが大きな問題のようであり、日本政府がこの夏に行った「国民的議論」がどのような結末になるのかに強い関心を示していた。キム氏は、発表の締めくくりで、北東アジアでのインフラ整備を進めて、エネルギー市場の統合に向けて協力を進めていくことを呼びかけた。

このほか、中国石油・天然ガス集团公司（CNPC）の代表団も参加していた。同社中国ロシア協力プロジェクト部の蔣奇総経理の報告は、残念ながら聞きそびれてしまったが、受領したプレゼンテーション資料によれば、中口のガス分野の協力に関して、4つの分野が有望であるとの発言を行ったようだ。第1に、天然ガスの長期取引である。これについては、周知の通り、両国間で交渉が続いている。第2に挙げられているのは、天然ガスの共同探査・生産である。これにより、投資リスクを減らし、ロシア東部の天然ガス資源開発を加速することができると指摘している。第3に、ガス精製及びガス化学分野を挙げている。中国では、ガス化学工業製品需要が2020年に4,000万トンに達し、そのうち40%を輸入で満たすことになるとの見通しや、ほとんど全量を輸入するヘリウムの需要が2030年には2,000万立方メートルになるとの見通しを示した。そして第4に、共同での幹線パイプラインと地下貯蔵設備の整備を取り上げた。LNG基地の整備よりも建設期間が短いことなどを示しつつ、パイプライン整備の有効性を訴えた。結論として、産地及び市場での総合的な協力が、長期安定的協力実現への有効な道筋であるとの考えを述べている。端的に言えば、ロシア国内でのガス田権益確保への強い期待を示した発言だったものと理解してよいのではないかと考える。

2日間の会議全体を通して感じたのは、シェールガスへの関心の強さ、より具体的には米国での「シェールガス革命」を受けた天然ガス価格下落の影響についての関心の高さである。シェールガスに言及しない報告はほとんどなかったと言えるし、質疑応答でも多く議論となった。ロシア国立石油ガス大学のアンドレイ・コノプリアニク教授の発表は、まさに価格問題を取り上げたものだった。直に発表を聞くことはできず、配布資料だけでは論旨が明確にはわからない部分もあるが、米国から北東アジアへのLNG輸入の可能性及び中国国内でのシェールガス生産拡大の可能性などを挙げて、北東アジアにおける価格体系変動の可能性を論じている。結論的には、北東アジアにおいてスポット市場での価格決定が定着するのは時期尚早としながらも、日本の原油輸入価格に連動したLNG価格決定から米国のヘンリー・ハブ価格連動への変化がありうるとの見方と示している。その上で、ロシアが北東アジアにおけるパイプラインガス価格の価格決定力を持つようになることについて、疑問符を付けている。

これらの問題に関して筆者が会場内外で耳にした議論の中では、中国のシェールガスを過大視する必要はないとの意見や輸入国側の思惑を十分理解した上で交渉に臨むべき



(出所) 筆者撮影

といった意見、長期的な価格の安定性は投資リスク判断の重要な要素であって今後の天然ガス資源開発のペースを大きく左右するだろうという指摘などが印象に残った。不都合な要素は見たくないという気持ちと、無視してはいけないという理性との相克があるという大げさかもしれないが、会議の副題である「リスク」、「障壁」という言葉に込められている問題意識は、恐らくこのあたりにあるのだろうと考えた。

なお、筆者はERINAが事務局業務を引き受けている北東アジア天然ガス・パイプラインフォーラム（NAGPF）の概要等について報告を行った。国際NPOとして、各参加者がそれぞれの所属組織の利害から極力離れて、長期的視点から協力を議論するプラットフォームとして活動していることを紹介した。東シベリア～太平洋石油パイプライン建設までの一連の経緯に見られるように、北東アジア各国ではゼロサム的な発想での資源ナショナリズム論が幅を利かせることがありがちだが、こうした議論を抑えるためにも「トラック2」の議論が有効であるというメッセージを発したつもりである。

2日間の会議の最後に、主催者代表であるエネルギーシステム研究所のニコライ・ボロパイ所長が締めくくりの発言を行った。北東アジアでは政治・社会などの要素がエネルギー協力の障害となることもあり、欧州よりも複雑な環境にあるという点を強調していた。

なお、会議事務局によれば、会議の成果として提言書を取りまとめる予定であり、各報告者のプレゼンテーションと合わせ、数か月後にはインターネット上に公開することである。関心のある読者は、随時ウェブサイトを確認されたい。

<http://sei.irk.ru/AEC-2012/en/index.html>

# 中国における地域発展戦略の施行の現場を歩く

## —上海・武漢・西安・銀川視察報告—

ERINA 調査研究部研究員 穆堯芋

筆者は、2000年代後半から頻りに打ち出されている省レベルの地域発展戦略の実態を把握するために、中国の各地方を回っている。東北地域の吉林省に引き続き<sup>1</sup>、2012年4月に中国南部（三亜・海口・北海・南寧・広州）を調査し<sup>2</sup>、今回（6月）は中部に位置する上海・武漢・西安・銀川を訪問した（図）。訪問の目的は、現場の視点から地域発展戦略の目標が実現できるかどうかについてのヒアリングであった。調査の結果は別途論文としてまとめるが、視察の概要を先に報告する。

### 1. アジア太平洋地域の玄関口を目指す上海市

上海市の訪問では、地域発展戦略が極めて明確で、計画通り施行されているという印象が残った。上海市には「長江デ

ルタ地域規画」（2010年5月国務院承認）があり、上海市のほか、江蘇省、浙江省も含まれる地域発展戦略である。同戦略では、上海市を中心とした長江デルタ地域を「アジア太平洋地域の玄関口」、「世界の重要な現代サービス業・先端の製造業のセンター地域」、「強い競争力を持つ世界レベルの都市群」に発展させる目標を掲げている。そのうち、上海市については、「航運センター」、「貿易センター」、「金融センター」、「経済センター」の4つの機能を強化することとなっている。

現地の政府関係者にヒアリングした後、市政府のすぐ隣の上海都市規画展示館（写真1）に案内された。上海市内の地形や林立する高層ビルの模型を展示しているほか、前述の4つの機能を展示するブースがあり（写真2）、それ

図 上海市、武漢市、西安市、銀川市の位置図



(出所) © 2012 AutoNavi, Google, SKM&C, ZENRINより作成

<sup>1</sup> 詳細は穆堯芋「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 REPORT』 No.101、2011年9月、72～74ページを参照されたい。

<sup>2</sup> 詳細は穆堯芋「中国南部における地域発展戦略の施行の現場を歩く－三亜・海口・北海・南寧・広州視察報告」『ERINA REPORT』 No.106、2012年7月、71～75ページを参照されたい。

写真1 上海都市計画展示館の正面玄関



(出所) 筆者撮影

写真3 上海洋山港のイメージ (模型)



(出所) 筆者撮影

写真2 4つの機能を展示するブース



(出所) 筆者撮影

写真4 湖に囲まれている武漢市



(出所) 筆者撮影

それぞれの機能について具体的な施策を紹介している。例えば、「航運センター」について、港・空港・道路の整備状況と整備計画を詳しく紹介している。港の例を挙げると、「上海洋山港」というプロジェクトの進捗状況を展示している。同プロジェクトは、上海市南沖の大洋山島と小洋山島を埋め立て、水深15m以上で世界一の取扱量を誇る国際ハブ港湾を建設しようとするものである(写真3)。外海にある港であるが、全長32キロの東海大橋で本土と直結させ、上海市の物流機能を大幅に強化した。ほかに空港の拡張工事や上海市周辺の道路整備も計画されている。上海市は、地域の経済的特性や課題を把握し、それに沿って地域発展戦略を策定して取り組んでいるというイメージであった。

## 2. 環境問題の改善に取り組む武漢市

武漢市は、近年、目覚ましい経済成長を遂げ、北京・天津・上海・広州・重慶に次ぐ「国家中心都市」を目指しており、国内のみならず海外からも注目を集めている。武漢市政府は、経済発展を促進するとともに、環境保全、特に水質の改善に力を入れており、それに関連する地域発展戦略を施行している。

武漢市内には長江が流れているほか、最大支流の漢江と

合流する箇所も市内にあるため、豊富な水資源を有している。市内に数多くの湖が形成され、「百湖の都市」とも呼ばれている(写真4)。しかしながら、近年、工業・生活用水の排出やごみ問題の深刻化により、湖周辺の環境が大きく悪化した(写真5)。地元の人々の話では、湖の周辺にはハエや蚊が多く、自宅から湖の景色が見えても住む気にはならないという。

武漢市には「武漢都市圏資源節約型・環境に優しい社会建設の総合改革実験全体プラン」(2008年9月国務院承認)という発展戦略があり、環境保全に力を入れている。例えば、湖の水質を改善するために、市内6つの湖(東湖・沙湖・楊春湖・嚴西湖・嚴東湖・北湖)を貫通させて長江の水を導入する「6湖連通」プロジェクトを施行している。長江の水を湖を通させた後に再び長江に戻し、流れない水を流れる水に変えることで湖の汚染を緩和する狙いである。地元の大学関係者の話によれば、湖の汚染処理方法としては全国発の試みである。しかしながら、同プロジェクトには莫大な資金がかかるほか、水を流すだけでは根本的な除染にはならないという批判があり、順調に行われているとは言い難い。

武漢市にとって、水質の汚染は経済成長を阻害する一大要因になっていることは事実である。地方政府は、地域発



写真5 水質の汚染は深刻化している



(出所) 筆者撮影

写真7 観光客溢れる西安市の観光施設



(出所) 筆者撮影

写真6 西安国家民用航空産業基地計画



(出所) 筆者撮影

展戦略の重点を環境保全に置いたことも理解できるが、すぐに効果が出ることではない。武漢市政府には、環境対策を粘り強く取り組んでいく必要があると思われる。

### 3. 科学技術で経済成長を促進する西安市

西安市には「関中－天水経済区発展規画」（2009年6月國務院承認）という地域発展戦略がある。陝西省の西安市、銅川市、宝鶏市、咸陽市などの主要都市が含まれるほか、甘肅省の天水市も対象地域である。戦略の主な内容は、科学技術の進歩及び産業化を促進して地域の経済発展を実現することとなっている。

西安市は有名な観光地であるとともに、技術レベルが高い地域でもある。西安衛星監視センターをはじめ、市内には宇宙、国防、機械製造の施設や拠点多く、中央省庁や軍の教育・研究施設も数多く整備されている。「関中－天水経済区発展規画」の対象地域には、大学等の高等教育機関が80校以上、国家級・省級の重点的科学研究所は100箇所以上、100万人を超える技術者を有している<sup>3</sup>。同発展戦略では、科

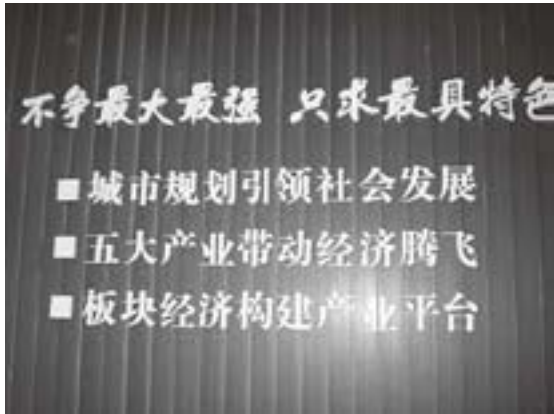
学技術面の優位を活かして経済成長を促し、関中－天水地域を「内陸型経済の開発開放の戦略的拠点」、「科学技術に関連する制度改革と実用化のモデル地域」、「国レベルの先進的製造業の重要拠点」、「現代農業のハイテク産業基地」などとして位置づけている。例えば、西安市内で「西安国家民用航空産業基地」を整備する計画が施行されている（写真6）。

しかし、現地政府の関係者に「地域経済の成長にとって、科学技術の産業化・実用化は中心的な役割を果たせるか」と尋ねたところ、否定的な答えが返ってきた。まず、中央省庁や軍の研究機関は、縦割り行政のため、お互いに連携して新しいものを作ることが難しい。責任者の視線は北京に向いており、地方政府ではない。次に、大学の研究室には基礎的な技術はあっても、産業化・実用化に適していないものが多い。大学側は、産業界から「もっと実用できる技術を開発してほしい」と批判を受けているが、産業界から研究資金が提供されない限り、実用可能な技術開発ができないと反論している。第3に、一部の企業では技術革新を行っているが、外国から技術を導入して実現したものであり、地域の研究所や大学と無関係である。

陝西省の経済発展は、やはりエネルギー資源と観光業に頼るしかないと言われた。確かに西安市内は外国人観光客に溢れ（写真7）、陝西省は豊富な地下資源を有している。そうであれば、なぜ陝西省の地域発展戦略は科学技術に重点を置いたのだろうか。地元の関係者によれば、発展戦略の草案を北京に申請した時に、そこまで科学技術を強調するつもりはなかった。国から科学技術という「特色」を出す必要があると指導され、後に追加したという。中央から見れば、数多くの地域発展戦略が國務院の承認を競い合っているなかで、いかに地域の「特色」を出すかが重要な要素である。地方政府は中央の承認を得るために、無理にでも「特色」を出す必要が

<sup>3</sup>「関中－天水経済区発展規画」より。

写真8 西安規画（展示）館のスローガン



(出所) 筆者撮影

写真9 銀川市の隣に黄河が流れている



(出所) 筆者撮影

ある。西安規画（展示）館のスローガンとして書かれたように、地域發展戦略は「最大最強を求めず、求めるのは『特色』のみ」である（写真8）。しかしながら、問題はその「特色」が地域の最も重要な経済的特性を反映しているか、「特色」を追求した経済政策は地域にどのような影響を与えるかであろう。

#### 4. アラブ諸国との連携を強化する寧夏回族自治区

寧夏回族自治区・銀川市（市内人口130万）を訪ねて強く言われたのは、黄河が流れてこなかったら銀川市も存在しなかったという砂漠地域の自然の厳しさ（写真9）、そして、服を一着さえ作れない生産基盤の弱さである。年間降雨量は200mm以下、軽工業品・日用品はほとんど中国南部の工業地帯に依存している状況である。

寧夏回族自治区には「黄河沿い経済区」という省レベルの地域發展戦略があり、これは銀川市、呉忠市、石嘴山市、中衛市など黄河沿いで比較的経済の進んでいる地域を対象としているものである。寧夏回族自治区には、石油などの地下資源が豊富にあるほか、人口の3割は回族で、ムスリム関連のビジネスが行われている。「黄河沿い経済区」

写真10 「中国ムスリム国際商貿城」の外観



(出所) 筆者撮影

はエネルギー開発、化学加工、ムスリム関連用品の流通・貿易、観光の發展を促す戦略となっている。國務院に承認されず、省政府独自の發展戦略であるが、地域の経済的特性を生かした経済戦略だと地元の専門家に評価されている。

近年、寧夏回族自治区は「西に向けての開放」という戦略にも取り組んでいる。広東省などの東南沿海地域のように「東に向けての開放」を行い、アメリカ・日本・韓国などから資本を誘致して加工貿易の發展を通じて経済成長を促す手法ではなく、アラブ諸国を中心とする西に向けた開放戦略を施行している。開放の重点分野は加工貿易ではなく、流通、貿易、金融、観光、不動産開発などに集中している。アラブ諸国のオイルマネーを寧夏回族自治区に誘致することを狙っている。

具体的には、全国唯一の回族自治区（省レベル）として、民族的な習慣・言語を活かしてアラブ諸国との民間交流を促進し、ビジネスの拡大に努めている。商務部・中国国際貿易促進委員会の共催を得て、「中国－アラブ経済貿易フォーラム」を継続に開催している（寧夏は固定開催地になっている）。現地政府は民間資本を活用しながら、「中国ムスリム国際商貿城」という大規模な国際ビジネス交流拠点を整備した（写真10）。寧夏大学は教育部の許可を得て、中国初の「アラブ学院」を創設した。また、「中国－アラブ大学学長フォーラム」を開催し、事務局を寧夏に置いた。地元の専門家によれば、寧夏回族自治区は中国とアラブ諸国との交流拠点になることを目指しており、アラブ諸国を中心とした「西に向けての開放」戦略を国家レベルに昇格するよう努めている。

寧夏回族自治区のアラブ諸国を取り込む「西に向けての開放」戦略は成功するのだろうか。まず、中国とアラブ諸国とのビジネス交流の中心地は寧夏ではなく、沿海地域の広東省や浙江省にある。寧夏は厳しい地域間競争に直面している。次に、アラブ諸国にとって、内陸部に立地する寧夏はどのような魅力があり、ビジネス交流を進めるための基礎的な経済

写真11 「中国ムスリム国際商貿城」の内部の様子



(出所) 筆者撮影

力を有しているのが疑問である。最後に、経済交流の拡大に伴ってイスラム思想が浸透し、経済の後進地域である寧夏回族自治区はそれを受け入れるかどうかも疑問である。課題は山積している。筆者は「中国ムスリム国際商貿城」に入ってみたが、入居したテナントは極めて少なかった(写真11)。

## 5. まとめ

中国の地域発展戦略は、2000年代後半から新しい展開を見せ、従来の中央主導から地方主導に変化している<sup>4</sup>。内陸部のような後進地域と比較すると、沿海地域では強い経済基盤と豊富な人材を持っており、地方主導型の地域発展戦略の策定・施行に有利な立場にあるに違いない。今回の調査で新たに感じたのは、沿海部の地域発展戦略が地域の経済的特性を反映し、地域の課題を解決するために策定・施行されていることに対し、内陸部の地域発展戦略は「特色」作りに走っており、地域発展の課題を的確に捉えられていない場合が多いということである。そのような戦略が地域経済にどのような意味を持っているかは明らかであろう。地方主導の地域発展戦略は、場合により地域格差を拡大させる可能性さえあると考えられる。今後もこの問題意識を持ちながら地域発展戦略の実態を検証していきたい。

## 中口国境地域経済（物流・商流）視察報告

ERINA 経済交流部長 佐藤尚、ERINA 調査研究部研究主任 朱永浩

本視察団は2012年7月21日から28日までの8日間というタイトな日程の中で、中口国境地域の経済（物流・商流）

を視察した(図)。具体的には、中国黒龍江省・吉林省、ロシア沿海地方の貿易、物流ルートに関係する諸地域、諸

図 視察ルート



(出所) ERINA

<sup>4</sup> 詳細は穆堯芋「中国における地域発展戦略の実態と課題—中国図們江地域協力開発規画要綱の事例—」『ERINA REPORT』No.103、2012年1月、38～51ページを参照されたい。



施設を訪問した。同視察団は、本年度の（一財）貿易・産業協力振興財団助成事業<sup>1</sup>の一環として組成され、ERINA、日本海側自治体と企業関係者（行政担当者、実務者、研究者）が参加した。

視察団の目的は、成長しつつある中国東北部及びロシア極東地域と、日本海側諸地域との経済交流の活性化、物流ルートの構築に向けて、中ロ国境地域の国際貿易・物流関連の行政機関を訪問し、日本側の希望を相手側に伝えるとともに、既存問題点の指摘および改善への働きかけを行うためである。もう一つの目的は、商流創出のため、現地ビジネスマンとの意見交換を行うことである。以下、視察の概要について報告する。

## 1. 綏芬河での面談・意見交換・視察

### (1) 綏芬河市行政からの説明・提案

7月21日、視察団一行は成田空港からシベリア航空566便（写真1）に乗り、20:30にウラジオストク空港に到着した。翌朝、ロシア側手配のバスに乗って中ロ国境を越え、今回の最初の訪問先である中国黒龍江省綏芬河市に到着した。

国境都市である綏芬河市は2011年より黒龍江省の直轄市になったが、それまでは牡丹江市の一部だった。2010年時点、綏芬河市の常住人口は17.1万人、面積は460平方キロメートル、一人当たりGRPは67,988元となっている。綏芬河市は、中国の対ロ貿易上、重要な窓口であり、2010年の対外貿易総額は60.5億ドルに達し、黒龍江省の貿易額全体の四分の一を占めている<sup>2</sup>。黒龍江省の省都・ハルビンから綏芬河に向かう鉄道（浜綏線、延長548キロメートル）

の近代化が進行中であり、また、綏芬河～満洲里を結ぶ全長1,680キロメートルのG301国道は、綏芬河からチチハルまで高規格化がすでに終了している。綏芬河からロシア沿海地方のナホトカまでの距離は270キロ、ウラジオストクまでは210キロとなっている。

7月22日午前、視察団と綏芬河市政府との意見交換会が開催された（写真2）。趙連鈞・綏芬河市共産党委員会書記をはじめ、劉奇・副市長、劉思聡・外事処長、劉凱・交通運輸局長、李金波・戦略研究センター主任などのメンバーが出席し、ロシアとの貿易、中ロ日複合一貫輸送ルートを含む北東アジア地域の輸送問題について話し合われた。

### ▶冒頭の趙書記の発言要点

- 短い滞在ではあるが綏芬河を実際に見ていただきたい。
- 綏芬河は黒龍江省の対外貨物の70%を扱っている。
- 昨年の貿易額は70億ドルで、対前年15.7%の伸びである。
- 綏芬河は日本との貿易拡大を望んでいる、近隣ロシア港湾のナホトカ港までは270キロ。ナホトカ港或いは隣接のポストーチヌイ港利用で日本との貿易が可能。
- 市内にはロシア人向け商業施設があり、毎日約3,000人のロシア人旅行者を受け入れている。
- 2011年末には、黒龍江省ハルビンで中日韓の運輸次官級の会議が開催され北東アジア地域の輸送問題が話し合われた。中-ロ-日の複合一貫輸送ルートの活性化も重要な問題として話し合われた。
- また国連のGTI枠組みでも輸送路活性化の問題が取り上げられている。

写真1 シベリア航空（S 7）の飛行機



（出所）朱永浩撮影

写真2 綏芬河市との意見交換会



（出所）朱永浩撮影

<sup>1</sup> 本事業の趣旨に賛同頂き、一部助成を頂いた一般財団法人貿易・産業協力振興財団に対し、厚く御礼申し上げます。なお、今回の視察実施に当たっては、中国ならびにロシアの現地行政機関と企業の理解と協力を得ました。一人一人の名前は挙げられませんが、港湾等の物流関連施設・工場の見学、表敬訪問、意見交換会の開催に尽力して頂いた方々にも深く感謝申し上げます。

<sup>2</sup> 『黒龍江統計年鑑』2011年版、『黒龍江年鑑』2011年版より算出。

## 写真3 綏芬河貨物ターミナル駅



(出所) 朱永浩撮影

そのあとの主なやり取りは下記の通りである。

## ▶中国側提案

日中間で中-ロ-日の複合一貫輸送ルートに関する問題点、改善点等につき共同で研究を実施したい。日本側はERINAを想定している。中国側は綏芬河市戦略研究センターを予定。

## ▶日本側の返答

良い提案と考えるが、日中二国ではなく、通過国であるロシアを含めた形がベターと考える。ロシアの積極的関与なしに中-ロ-日の複合一貫輸送ルートは成功しない。

## ▶中国側の説明

まず日中間で共同研究を実施し、その成果を中日韓の運輸省局長級の会議の席上俎上してはどうか。

## ▶日本側の返答

すぐに多国間会議に諮るのではなく、事前にロシア側研究機関（特に極東、沿海地方の機関）と研究成果を検討する場が必要と考える。帰国後、今後の対応について議論し、中国側に連絡する。

## (2)綏芬河市実務担当者との意見交換

面談者：劉思聡・綏芬河市外事処長、舒瑞福・旅遊局長、王恭權・経済合作局副局長、郭士明・三峡経貿有限責任公司総経理ほか

## ▶中国側から貿易、観光関連の説明あり

綏芬河では木工関連産業が発達、木工建材の日本への輸出、或いはロシア材を利用しての現地生産の可能性につき説明。観光については、訪日観光のヒントとして中国人の

ロシア向け観光が紹介された。日本外務省の中国人観光客の査証条件も随時緩和されてきており、綏芬河、黒龍江省からの訪日観光団の受け入れも現実味を帯びてきている。特に興味深いのは、温泉、あるいは内陸地域の中国人の海釣りに対する興味などである。

## ▶日本側対応

団員（貿易企業）が木工ビジネス関連、観光関連で今後対応する旨中国側に約束した。団員（製造企業）より中国側に「同社は建機、自動車等のクロムメッキ可動部分の部品再生を実施している。今後、日本製自動車、建機が氾濫するロシア極東を見据えたビジネス展開を考えている。また日本並みの人口を抱える中国東北部も市場として想定。再生原料の調達・配送、また環境に有害なクロムメッキを利用することに対する規制の問題」につき質問。

## ▶中国側の返答

ロシアの極東地域、シベリア地域の道路も近代化されており、配送の問題はないと考えられる。調達については良いロシア側パートナー探しが重要となる。中国国内を市場とする場合も同じく優良なパートナーを探す必要がある。

クロムメッキの環境基準は、日本で同じ作業工程を実施し、厳しい日本の環境基準を満たしているのであれば、中国でもOKと考えられる。進出を考える場合、綏芬河市としても支援する。

中ロ間で現在、ロシアの自家用車が綏芬河を訪問できるよう協議中である。同社が綏芬河に進出し、ビジネスを始めたなら、そのような自家用車で訪問するロシア人を相手として十分収益を上げることが期待できると考えられる。

## (3)綏芬河総合保税区視察

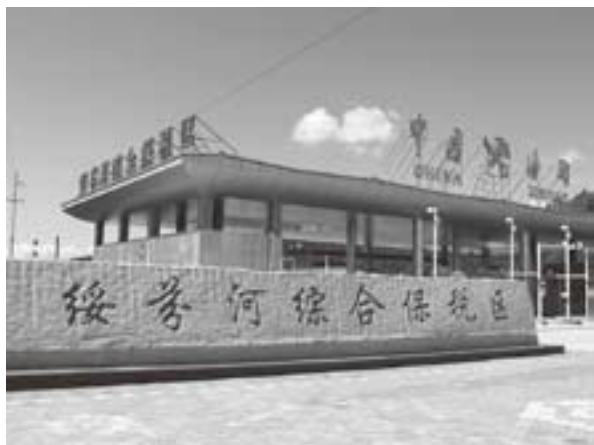
対応者：陳玉岩・綏芬河市経済發展局副局長ほか

綏芬河総合保税区（写真4）内で操業準備中のワインブレンド工場を視察した。この会社はモルダヴィアから樽買ってきたワインを、同工場内でブレンドし中国国内で販売する。中国国内ではスピリットからライトリカーへの転換が急で、ワインの販売量が増加しているという。

## ▶日本側の反応

団員（貿易企業）は、この工場でブレンドしたワインの日本向け販売に興味を示す。但し、中国国内での販売実績、日本向けのブレンドができるかを確認した後に決めたい。団員（製造企業）は、保税区内での自社作業を想定し、電力、水の確保につき質問。

写真4 綏芬河総合保税区



(出所) 朱永浩撮影

写真6 OTC社の工場



(出所) 朱永浩撮影

写真5 足立副総経理との面談



(出所) 朱永浩撮影

#### ▶中国側返答

電力については、安価に十分供給可能。水の供給については、多量の場合は問題となる点を指摘。実際の進出計画の中で検討する必要がある。また、水のリサイクルも考慮する必要あり。

## 2. 牡丹江での面談・意見交換・視察

牡丹江市の人口は、280万（2010年）、うち都市部人口は92万。総面積40,435平方キロメートル。綏芬河市の西方約180キロ。歴史的には渤海国がこの地に存在したが、都市は旧満州国時代、周辺の鉱物資源、ソ連に対する防衛的な目的で建設された新しいもの。日系企業では大阪の溶接機メーカー「ダイヘン」が進出しており、1997年11月に牡丹江OTC溶接機有限会社を設立し、順調に販売を伸ばしている。国際空港「牡丹江海浪空港」を有し、2009年から韓国仁川空港との間で直行便を運航している。滋賀県大津市

と姉妹都市。一人当たりGRPは27,545元（2010年）<sup>3</sup>。

### (1)OTC社訪問

対応者：足立俊彦・牡丹江OTC溶接機有限公司副総経理

#### ▶牡丹江への進出について

牡丹江の経済が疲弊していた1990年代に進出を決め、市政府等から多大な支援を受けたものと思われる。新しい工業特区内に新工場（写真6）を移転し、また中国国内での製品シェアも確実に増やし、成功した日系企業の見本と思われる。日系企業の進出の少ない中国東北地域の地方では、まだまだ現地政府の便宜供与を受けることが可能で、先行投資者としての利益を得ることができると感じられた。

#### ▶国際輸送ルートについての見解

中国牡丹江で製造した製品を日本、ないしは中国南方地域に輸出（移出）する場合、ロシア沿海地方経由ルートを使用したことは今までないというコメントを頂いた。黒龍江省或いは牡丹江市としても、ロシア沿海地方経由、日本向けの物流ルート開拓を目指すのであれば、既存の日系企業に働きかけ、日本海ルート利用での日本向け或いは中国南方地域向（いわゆる、「中-ロ-中」貿易ルート）に財政的支援をすることも一考に値するのではと考へられた。また逆に日本海ルート構築を目指す日本側自治体としても、日本発の貨物だけではなく、日系企業の日本向け輸出に関し、このルートを利用する場合、財政的な支援をする仕組みも有効ではないかと考へた。

<sup>3</sup> 『黒龍江統計年鑑』2011年版より整理・算出。



写真7 建設中の温度管理機能付き倉庫



(出所) 朱永浩撮影

**(2)インランドポート（建設中）視察**

対応者：于航・牡丹江華晟国運物流有限公司副総経理

現在5,000平方メートルの温度管理機能付き倉庫（写真7）を建設中、傍に標準軌の鉄道側線設置。また屋外蔵置スペースも整備中で、第一期工事では6万平方メートルを造成中。燻蒸倉庫も同じく設置予定。現状、ロシア向け物流増を考えて施設の整備を実施中と思われる。日系を含めた外資の進出が活性化した時点で、施設の拡充を行うものと思われる。

**(3)牡丹江市政府表敬訪問**

対応者：林寛海・牡丹江市長、張海華・副市長、趙立璽・外事弁公室主任、白玉外事弁公室科長、斉迪・外事弁公室日本語通訳

綏芬河は中小企業が進出することは可能であるが、大企業が進出するには広い敷地の確保が必要であり、その点で山がちで狭隘な平野しかない綏芬河は難しい。そのため、既に外資が進出しており、中口国境地域では最大規模の人口を抱える同市を表敬訪問した。2010年まで同市の下部行政都市であった綏芬河が黒龍江省直轄都市となったため、同市としても新たな外資誘致戦略の構築・実行が求められる状況にある。

訪問では、牡丹江市の北東アジアにおける理想的立地条件、同市進出企業の動向、対口貿易を考える上で同市が重要な役割を果たせる旨、市長より説明があった（写真8）。

写真8 牡丹江市長への表敬



(出所) 朱永浩撮影

**3. 延辺朝鮮族自治州(延吉、琿春)での面談・意見交換・視察****(1)延辺朝鮮族自治州商務局訪問**

対応者：崔吉男・延辺朝鮮族自治州商務局副局長

文正浩・延辺朝鮮族自治州商務局投資促進処副処長

**▶延吉市の概要**

延吉市は吉林省延辺朝鮮族自治州の州都である。面積1,350平方キロメートル。人口51.3万（2010年）。市人口の朝鮮族の割合は58%、漢族は40%。1992年の中韓国交樹立以降、朝鮮族ネットワークを活用し、積極的に韓国との経済交流を拡大したが、担ぎ屋貿易のため、統計数字にこのことが反映することはない。この20年間で経済規模は約20倍に拡大したが、これは中国全体の拡大率とほぼ同じ。東京の企業「正栄食品工業」が2004年に進出し、シード類の選別等を行っている。市の西方には朝鮮族の聖地「長白山」があり、毎年多くの韓国人旅行者で賑わっている。延吉朝陽川空港は2006年より仁川空港と定期航空路で結ばれている。一人当たりGRPは40,590元（2010年）、貿易総額は1.7億ドル（2010年）<sup>4</sup>。

**▶延辺朝鮮族自治州の貿易・物流についての崔副局長の発言概要**

- 2011年の対日貿易額は1.6億ドル。輸出が1.5億ドル、輸入が0.1億ドル。今年上半期は8,878万ドルで対前同期33%の伸び。このペースで進捗すると日本は延辺州第3の貿易相手国となる。貿易額でいえば、ロシア、北朝鮮、日本、韓国、欧州の順。
- 2011年末現在、延辺州進出海外企業数は、659社。うち、日系は39社。

<sup>4</sup> 『吉林統計年鑑』2011年版、『吉林年鑑』2011年版より算出。

- 2011年8月3日からトロイツァ港(旧ザルビノ港)ルートが正式に運行し始めたが、貨物量不足のため今年6月から配船なし。(その後、8月になって配船あり。)
- 対日本向け以外にも、「中-ロー-中」物流ルートについても整備を進めていきたい。「中-ロー-中」とは延辺等中国東北地域とロシア沿海地方の港湾を經由し中国南部沿岸地域を結ぶ物流ルートのこと。
- 問題点はロシア沿海地域のトラック輸送が現状ロシア側トラックでしか実現できず、独占状態で料金が割高なこと。

▶日本側からの質問

- 大連で車輛小物部品を製造している日系A社が延吉進出を考えているという情報を得ているが、その状況を聞きたい。
- トロイツァ港と琿春を結ぶ鉄道が再開され、輸送が開始される旨、吉林省側から昨年来情報が流されている。実際のところどうなのか知りたい。

▶中国側返答

- 日系A社については、最近工場の定礎式を実施した。投資総額は3億と聞いている。
- トロイツァ港と琿春を結ぶ鉄道については、現状、中口間で協議が行われているところで、年内には具体的な結果が出てくるものと思われる。

(2)食品卸売マーケット(延吉万源農副産品卸市場)視察

対応者：劉陽・延吉市商務局副局長

黄毅・延吉万源農副産品卸市場総経理

李建民・延吉万源農副産品卸市場首席顧問

▶黄総経理の紹介(写真9)

- 政府から20年の期限で土地の使用許可を受けている。
- 同施設が対象とする地域は延辺朝鮮族自治州。
- 長白山の特産品を日本向けに輸出できればと考えている。
- 将来的には、日本、韓国、ロシア、北朝鮮の産品を延辺に輸入することも考えている。
- 海外からの産品輸入を想定し、この施設内で通関が行えるようにしたい。

▶日本側からの質問

- 同施設での通関の可能性について。
- 生鮮食料品を扱うための保冷輸送、冷凍輸送の可能性について。

写真9 延吉万源農副産品卸市場の黄毅総経理



(出所) 朱永浩撮影

- 中国の物流網整備がより進展した場合、最大、中国のどの地域までをターゲットとするのか。

▶中国側返答

- 通関については、国境からの保税輸送の問題とも絡み、現状返答できない。施設が稼働してから、考えることとする。
- コールドチェーンについてはすでに調査済みである。但し、この施設だけの問題ではなく、輸送関連機関、輸送会社も巻き込まなくてはならない問題であり、通関の問題同様、施設稼働後の課題となる。
- 最大ターゲット地域は、東北部、最遠地域としては北京、山東が限度であろう。

(3)日本商品展示卸売センター視察及び日本商品輸入企業との意見交換

対応者：張鐘哲・延辺大洋経済貿易有限公司顧問、朴明姫  
同業務経理、李福子・佳瑛貿易代表

▶卸売センター概要

- 卸売センター(写真10)については、オープン前の準備作業中に訪問。
- 1階部分が店舗、2階、3階は在庫倉庫。韓国商品等を併せてアイテム数は6,000程度。
- 2012年8月中にオープン予定。
- 延吉市の中心街にあるが、この地区には同類の韓国製品等卸売センターが多い。
- 中心街には中国南部からのバイヤー、観光客と思われる集団が多くみられた。

写真10 日本商品展示卸売センター



(出所) 朱永浩撮影

写真11 延吉～琿春区間の高速道路



(出所) 朱永浩撮影

#### (4)日本商品輸入企業との意見交換

対応者：李嬉娜・延辺大洋経済貿易有限公司<sup>5</sup>総経理

##### ▶同社の概要

- 1992年の中韓国交回復を契機に、同民族としての文化的・言語的強みを生かし、韓国製品を取り扱うようになった。
- 延吉は韓国商品取引の中心地となり、中国各地から卸売業者が商売のため訪問するようになった。
- 一時は延吉が韓国製品取り扱いの中心であったが、他地域の業者が直接韓国と取引をするようになり、延吉の独占的地位は低下している。このため、より高級品である日本製品に扱いを拡大し、韓国製品から日本商品への方向転換を目指している。

##### ▶日本側からの質問

- 20年に亘り韓国商品を取り扱っているようだが、中国全土への販路拡大はどのように行ったのか。
- 少量多品種の商品を扱っているようだが、販売戦略はどうなっているか。

##### ▶中国側返答

- 1990年代初頭は中国全土の朝鮮族ネットワークを利用して、販路を拡大した。延辺が韓国商品の集積地であるとの評価が定まるまでには数年を要した。自治州政府とも協力して、中国全土への韓国商品販路拡大に努めた。

- インターネット取引も実施しているが、非インターネット取引とは半々程度。非インターネット取引では、売れ筋商品のみでの展示でも商売が可能であるが、インターネット取引では、多品種対応でないと商売は難しい。インターネット取引と非インターネット取引をうまくリンクさせ、どの商品が売れ筋で、どの在庫を厚くするか等の判断材料にしている。

#### (5)琿春輸出加工区視察

対応者：于琨・琿春出口加工区管委會副主任、王徳本・琿春边境経済合作区投資服務弁公室主任、楊征・同副主任、趙雪峰・琿春出口加工区管理局副局長

##### ▶琿春市概要

延吉市の視察日程を終え、2010年に完成した延吉～琿春区間の高速道路（写真11）を走って琿春市に入った。

琿春市は吉林省延辺朝鮮族自治州の国境都市。ロシア沿海地方、北朝鮮と国境を接する。常在人口は22.5万。漢族の人口比は48%、朝鮮族は43%。総面積は5,385平方キロメートル。日本海までの距離は約15キロ。2006年1月岐阜県の小島衣料が独資で琿春市边境経済合作区に進出し、婦人服を中心に生産。一人当たりGRPは35,045元（2010年）。貿易総額は7.2億ドル（2010年）<sup>6</sup>。

##### ▶琿春輸出加工区内の企業視察

加工区内の木工加工工場と水産加工工場、2カ所を視察した。木工加工工場では、欧米ブランドの床材、壁面材が

<sup>5</sup> 延辺大洋経済貿易有限公司社と日本とのかかわりについては、穆堯芋「日中間における地方経済の連携の可能性－新潟県と延辺朝鮮族自治州のビジネス交流事例」、『ERINA REPORT』Vol.90、2009年11月、及び、穆堯芋「延辺朝鮮族自治州における韓国製品の進出状況と流通の仕組み」Vol.92、2010年3月を参照されたい。

<sup>6</sup> 『吉林統計年鑑』2011年版、『吉林年鑑』2011年版より算出。

写真12 木材加工工場



(出所) 朱永浩撮影

写真13 イカ冷凍工程



(出所) 朱永浩撮影

製造されていた(写真12)。

水産加工工場(写真13)では、近海産原料イカを一次加工し、所謂「つば抜き」(イカのはらわたと、足を除いた、胴体部分)一次冷凍加工がされていた。大連を経由して輸出される。

▶日本側の質問

トロイツァ港と琿春をむすぶ「金環鉄道」について。

▶中国側返答

ロシア側の対応不足で運用が遅れている。鉄道の運用が開始されたとしても、ロシアから中国向けの貨物(石炭や原木)が中心となり、製造業にとってはあまりメリットがあるとは思われない。現状、中口間はトラック輸送が中心で、ロシア側トラックのみの運行が行われている。制度上、中国トラックが参入できず、ロシア側が独占している。このため競争原理が働かず、運賃は高止まりの状況。

中国側トラックが参入する場合、ロシア当局に日本円で数千万円にも及ぶ保証金の支払いが必要で、中小トラック

写真14 VANPORT工場



(出所) 朱永浩撮影

業社が中心の中国側の参入は実質的に不可能。

#### 4. ロシア沿海州での工場、港湾施設視察

##### (1)ポシェット港VANPORT工場視察

対応者：コンスタンチ・A・ミハイェフ Vanport Manufacturing, Inc.ロシア代表

▶会社概要

- Vanport社はアメリカのオレゴン州に本社がある。
- 1994年ロシア極東に進出した。
- 2年前、ポシェット港にある別の会社の木材工場を買収した。
- シベリアの関係会社から赤松の原板を仕入れて、同工場で建材に加工している(写真14)。日本JAS規格を取得している。
- 近隣のスラビヤンカ港からバラ積みで日本にも輸出している。
- 荷姿としてはコンテナ輸送も可能、日本地方各港の輸入貨物として考慮頂きたい。

##### (2)トロイツァ港視察

対応者：セルゲイ・G・カルマーノフ J/Vトロイツァ国際港副港長

▶トロイツァ港概要

トロイツァ港(写真15)は、ロシア沿海州南部の港湾。1981年に漁業港として開港し、1982年に商業港となった。バース数は4、長さ650m、水深は8.5~9.5m。現在の港湾所有社は「トランスグループ」で、モスクワに本社のある輸送会社である。2007年同社は車輸送専門の「レイルトランスオート」を設立し、完成車を極東から欧州ロシアに輸



写真15 トロイツァ港



(出所) 朱永浩撮影

送する事業を開始した。韓国の束草、新潟との航路も、トランジットカーゴに対するロシア側の冷遇のためあまり上手くいっていない。2011年の輸出は27,500トン、輸入は56,400トン、通過貨物は27,200トン。

#### ▶ロシア側の説明概要

- ガントリクレーンが設置されておらず、コンテナ船の荷役作業ができない。
- 現在は日本製新車の輸入港として活用されている。
- マツダ車を始め、日産、いすゞなどが輸入されている。
- コンテナ専用蔵置場所もあるが、現状、車の蔵置場所として利用されている。
- 5,000平方メートルの冷凍倉庫が完成間近、どのように利用されるかは不明。
- 後背地が狭く、現状でも手狭、海側の空き地を蔵置場所として拡張する計画。

#### (3)ポストーチヌイ港・コジミノ港視察

対応者：ヴァレリー・メストゥロフ ポストーチヌイ・ステヴェドアリング・カンパニー CEO、アレクセイ・パブレンコ 同第一副社長、アレクセイ・ソボレフ 同営業部長

#### ▶ポストーチヌイ港の概要

ポストーチヌイ港建設の経緯については以下の通り。1956年の日ソ国交回復の際に調印された海運関連の協定をもとに、ソ連側が1966年、ウランゲリ湾の新港建設計画を提案。これを専門家が数年かけて調査し、1970年、建設が開始された。1978年に第一期工事終了（第二期工事は継続中）。1986年、極東港湾における最大の貨物取扱港となる。港の現況は、面積397ヘクタール、岸壁数26、岸壁全長5,939

メートル、受け入れ貨物限界（船舶）は水深16メートル、長さ290メートル、幅45メートル。年間取扱可能貨物量は、ドライカーゴ1,660万トン、コンテナ65万TEU。

#### ▶コジミノ港の概要

ロシアの石油会社「トランスネフチ」社の石油積み出し港。2010年の積出量は1,530万トン。2009年12月29日、プーチン首相（当時）列席のもと開港式が行われた。原油は鉄道駅「グルザバヤ」までタンク車で運ばれ、そこから23キロの地下パイプラインでコジミノ港まで運ばれる。2010年には、150隻のタンカーを受け入れた。タンカーの平均トン数は10万トン。

#### ▶ロシア側の説明とコメント

- 2004年設立のコンテナターミナルオペレーション会社。
- 基本業務内容は輸出入コンテナの船舶への積み下ろし、及び鉄道コンテナワゴンへの積み替え。
- 株式の75%はGlobal Ports Investments社が、残り25%をドバイのDP World社が保有。
- 事実上ポストーチヌイ港における唯一のコンテナハンドリング会社。
- ターミナルの敷地面積は72ヘクタール、4バースを有し、岸壁総延長は1,284メートル。
- ターミナルのコンテナ取扱能力は年間55万TEU。
- 2011年の取扱コンテナ数は338,690TEU、2012年の予想値は391,106TEU。
- 今回のミッションの目的は事前に頂いたが、賛同できる部分が多い。
- 日ロ2国間の貨物にだけ頼っていたのでは取扱量の増大は見込めない。
- 中国東北部の貨物を巻き込むことで、貨物量の増大を図ることができる。

#### ▶団員（製造企業）からの質問

同社は建機、自動車等のクロムメッキ可動部分の部品再生実施。日本製自動車、建機が氾濫するロシア極東を見据えたビジネス展開を考えている。また日本並みの人口を抱える中国東北部も市場として想定。再生原料の調達・配送、につき質問。

#### ▶ロシア側の返答

再生原料の調達・配送は良いパートナーや輸送業者を見つければ問題はない。問題は再生した部材の関税が高率であることで、果たしてビジネスとして成り立つのか疑問。

写真16 ポストーチヌイ港（コンテナ埠頭）



(出所) 朱永浩撮影

写真18 コジミノ港



(出所) 朱永浩撮影

写真17 ポストーチヌイ港（石炭積上埠頭）



(出所) 朱永浩撮影

#### ▶日本側の対応

再生原料を、クズ鉄としてロシアから輸出し、再生品は、全く新たな製品としてロシアへ輸出。あるいは再生品の関税が高率であれば、クズ鉄としてロシアから再生材料を輸入し、再生部材と銘打って綏芬河に自家用車で越境するロシア人旅行者向けに販売することも想定できる。

視察団一行はロシア側との意見交換を終えてから、アンドレイ・ゴロディシチャン ポストーチヌイ海洋港管理局港長が随行した下で、小型船舶によるポストーチヌイ港、コジミノの視察を行った（写真16、17、18）。

#### 5. 所感

北東アジア地域の貿易増大を図るためには、バイ的な発想に拘泥するのではなく、マルチ的発想も必要となる。日

中、日ロ、2国間の経済関係をマルチにして、日中ロの観点から見てみたらどうなるかというのが、同視察団の主要目的である。

中国側は日本との経済交流拡大を望んでいるが、物流の問題が前に立ちはだかる。前に立ちはだかるロシア沿海地方は自港経由の日中貿易の拡大には冷淡である。中ロ国境の中国側で聞いた事であるが、中ロ貿易に関与した中国企業でも、成功している割合は23%である。商売上手な中国企業でさえこの数字である。日本企業、特に中小が直接ロシアと貿易に従事し、成功する確率ははるかに少ないと考えられる。

中国側もこの低い数字を高めるために、いくつかの方策を考えてきた。綏芬河総合保税區<sup>7</sup>の登場に沿ったものである。日本としてもこの「総合保税區」を活用できないかという観点から、今回の視察団を組成した。このシステムを利用することで、日本側としては、対ロ進出が幾分かはやり易くなり、また対中も視野に入れることができる。日本企業の進出が活性化すれば、黒龍江省向け物流は増大し、ひいては吉林省向け物流、ロシア向け物流の増大につながる。全体として日本海物流のパイプが太くなることになる。

新規物流の創出と航路の拡充、この2本柱は相互に関係し、これなくしては中長期的な北東アジアの経済交流の拡大はありえない。ポストーチヌイ・ステヴェドアリング・カンパニー CEOのヴァレリー・メストロフ氏のコメントを想起してほしい。日ロ間の貨物に頼っていただけでは、貨物量増加はできない、中国東北部の貨物を巻き込むことで、それは可能になると。このような認識のロシア人が増えることを切に望む。

<sup>7</sup> 総合保税區を含む税関特殊監督管理区域の制度的概要とその特徴については、2011年11月9日に開催された「北東アジア物流新時代—日本海側諸港湾を利用した中国東北地域への貿易ルート構築」セミナー【貿易・産業協力振興財団助成事業、ERINA主催】の朱永浩「中国における税関特殊監督管理区域の現状と特徴」報告資料（<http://www.erina.or.jp/jp/Koryu/seminar/pdf/201111092-6.pdf>）を参照されたい。

# 北東アジア動向分析

## 中国（東北三省）

### 東北三省の経済指標は減速傾向

2012年上半期の東北三省の地域内総生産（GRP）は、遼寧省が前年同期比9.2%増の11,228.1億元、吉林省が同12.1%増の4,438.0億元、黒龍江省が同10.3%増の5,471.7億元となった。三省とも全国平均成長率（同7.8%増）を上回ったものの、いずれも前年同期の伸び率を下回り、成長率は鈍化傾向にある。

一定規模以上の工業企業（本業の年間売上 2,000万元以上）の付加価値増加額をみると、遼寧省が前年同期比9.8%増、黒龍江省が同9.1%増となり、全国平均（同10.5%増）を下回ったが、吉林省が同14.0%増で全国平均より高かった。遼寧省の4大基幹産業である装備製造業、農産品加工業、冶金工業、石油化学工業の伸び率は、それぞれ10.2%、12.4%、10.5%、7.1%だったが、いずれも前年同期の伸び率に比べて低下している。

投資動向を示す2012年1～6月の固定資産投資額（除く農村家計）をみると、遼寧省は前年同期比名目28.1%増の9,238.4億元となり、産業別では第1次産業が同18.5%増の217.1億元、第2次産業が同31.7%増の4,087.7億元、第3次産業が同25.8%増の4,933.6億元だった。そして吉林省は前年同期比名目29.9%増の2,980.8億元、黒龍江省が同30.6%増の2,126.4億元となった。三省の伸び率は全国平均（20.4%増）をとともに上回り、比較的高い伸びを維持した。

上半期の社会消費品小売総額は、遼寧省が前年同期比名目15.3%増の4,444.1億元、吉林省が同15.6%増の2,247.4億元、黒龍江省が同15.5%増の2,478.9億元に達し、伸び率がそれぞれ全国平均より0.9、1.2、1.1ポイント上回ったものの、前年同期の伸び率に比べて軒並み下がっている。遼寧省社会消費品小売総額の品目別にみると、穀物・食用油・

食品・飲料・タバコ・酒が前年同期比19.9%増の171.5億元、衣類・靴・織物が同25.5%増の255.4億元、通信機器が同21.2%増の28.8億元、文化・オフィス用品が同20.1%増の38.5億元、金銀宝飾類が同24.7%増の59.6億元、建築及び内装材が同46.1%増の23.2億元、金属製品・電器部品が同25.8%増の14.3億元、家具が同24.1%増の15.7億元、自動車同13.4%増の407.4億元、石油及び石油製品が同25.9%増の269.1億元であった。

2012年上半期の輸出の伸び率は、遼寧省が前年同期比14.1%増（283.7億ドル）、吉林省が同16.4%増（26.7億ドル）であったものの、黒龍江省は同32.8%減（55.8億ドル）と大幅な減少となった。輸入については、遼寧省が前年同期比14.0%増（240.3億ドル）、吉林省が同14.2%増（94.7億ドル）、黒龍江省が同34.0%増（122.6億ドル）と、上昇傾向は続いている。

### 東北4省・自治区協力行政首長合同会議

第3回目となる東北4省・自治区（遼寧省、吉林省、黒龍江省、内モンゴル自治区）の協力行政首長合同会議が8月10日、黒龍江省の黒瞎子島（ロシア名・大ウスリー島）で開催された。今回の会議では、東北4省・自治区の首長が「東北4省・自治区の対ロシア協力枠組協定」、「東北部の観光・航空相互発展の協力協定」、「東北4省・自治区の道路交通プロジェクト協力の枠組協定」に調印した。この他、瀋陽、大連、長春、フフホト、満洲里、ハルビンの税関長および遼寧省、吉林省、黒龍江省、内モンゴル自治区の出入国検査検疫局長が共同で「税関・検疫の協力メカニズムに関する協定」を締結した。こうした行政間協力体制の構築を背景に、今後の東北4省・自治区における対外開放・経済の連携が一層加速することが期待される。

（ERINA調査研究部研究主任 朱永浩）

		2009年				2010年				2011年				2012年1-6月			
		中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江
経済成長率（実質）	%	9.2	13.1	13.6	11.4	10.4	14.1	13.7	12.6	9.2	12.1	13.7	12.2	7.8	9.2	12.1	10.3
工業生産伸び率（付加価値額）	%	11.0	16.8	16.8	12.1	15.7	17.8	19.9	15.2	13.9	14.9	18.8	13.5	10.5	9.8	14.0	9.1
固定資産投資伸び率（名目）	%	30.0	22.7	27.2	37.6	23.8	30.5	32.5	35.5	23.8	30.2	30.4	33.7	20.4	28.1	29.9	30.6
社会消費品小売額伸び率（名目）	%	15.5	15.5	16.0	16.2	18.3	18.6	18.5	19.0	17.1	17.5	17.5	17.6	14.4	15.3	15.6	15.5
輸出入収支	億ドル	1,956.9	39.0	▲54.9	39.3	1,831.0	55.7	▲78.9	70.6	1,551.0	61.2	▲120.5	▲31.7	689.2	43.4	▲68.0	▲66.8
輸出伸び率	%	▲16.0	▲20.6	▲34.5	▲40.0	31.3	28.9	43.2	61.5	20.3	18.4	11.7	8.5	9.2	14.1	16.4	▲32.8
輸入伸び率	%	▲11.2	▲2.8	0.7	▲2.8	38.7	27.4	43.5	50.0	24.9	19.6	37.8	130.0	6.7	14.0	14.2	34.0

（注）前年同期比

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

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

（出所）中国全国・各省『2011年国民経済・社会発展統計公報』、『中国統計年鑑』2011年版、『遼寧統計年鑑』2011年版、『吉林省統計年鑑』2011年版、『黒龍江統計年鑑』2011年版、国家統計局、各省統計局、黒龍江省人民政府、ハルビン税関の公表資料より作成。

## ロシア（極東）

### 2012年上半期の極東経済

極東地域の主要州のうち、上半期の鉱工業生産が好調だったのは、沿海地方（対前年比14.2%増）、ハバロフスク地方（同12.0%増）だった。これらの地域では、発電量がそれぞれ10.6%、12.5%増となっており、幅広い産業で生産活動が活発であったものと想像される。これに対して、サハリン州では鉱工業生産が4.9%減少した。石炭生産（3.0%減）及び石油（ガスコンデンセート含む）生産（10.6%減）などが目立つ。

鉱工業生産が好調な沿海地方だが、固定資本投資は前年同期と比べて40.7%の大幅減となった。前年同期に55.0%増を記録したことの反動が表れた形となったが、APEC首脳会議に向けた様々なインフラ整備が山を越えたこと反映している。ロシアは、約5年間のAPEC準備期間に、6,600億ルーブルを投じて会議場や宿舍の他、アクセス道路や都市インフラなどの建設を進めた。準備開始当初は、会議開催までに間に合うかという心配の声も多く聞かれたが、結果的には会議までに一応の完成を見た。ただし、「仮供用」といった形になっている施設もあるようで、会議の舞台裏ではかなりの混乱があったものと思われる。

### APEC首脳会議

9月8日、9日の2日間、ウラジオストクでAPEC首脳会議が開催された。アジア太平洋地域との関係強化の起爆剤とすべくロシア政府が力を入れて準備してきたものである。

インフラについては上述の通りだが、より本質的に重要なのは、会議の中身及び成果である。今年のAPECの具体的な成果としては、54品目の環境物品リストを特定しての関税引き下げ合意が特筆されよう。そもそもAPECは自発的な取り組みを基本としており、抽象的な目標の共有を成果とすることが多く、具体的な内容を持つ合意を得るケースは少ない。その中で、今回の合意は品目リストを特定しているなどかなり具体的だ。

ところで、昨年、アメリカから議長国を引き継いだロシアは、「貿易・投資の自由化及び地域経済統合」、「食料安全保障」、「サプライチェーン」、「イノベーション」の4つを優先分野として設定した。正直に言うと、ロシアが約1年前に、この4つの優先分野を公表した際、筆者は違和感を禁じ得なかった。ロシアの政策やロシア極東での具体的なプロジェクト、さらにはそれまでのロシアのAPECにおける限られた活動などを見ても、エネルギー分野の協力を優先分野として提示してくるものと考えていたからだ。

結果的には、首脳会議の成果として取りまとめられたAPEC首脳宣言「成長のための統合、繁栄のための革新」の本文中で「APECのエネルギー安全保障を強化し、エネルギー効率を推進し、持続的発展に向けたよりクリーンなエネルギー源を発展させる」ことに言及しているほか、首脳宣言の付属文書の一つとして「APECエネルギー安全保障の強化」を採択している。

筆者は、首脳会議後に、ロシアAPEC研究センターのグレブ・イワシエンツォフ副所長と話をすることがあった。同様のセンターはAPECの各メンバーに設置されているが、ロシアでは、APECホスト国になることが決まった後、イワノフ元外相を所長とする新たな体制を構築し、機能強化が図られた。元駐韓国大使のイワシエンツォフ氏は、今年のAPECは総じて成功だった総括した。その根拠の一つとして、多くの分野の閣僚会議を主催し、アジア太平洋地域の主要プレイヤーであることをアピールできたことを挙げた。ロシアにとって、アジア太平洋地域との協力で最も重要な分野は、エネルギーと運輸だとの同氏の認識には、筆者も強く同意する。エネルギーについては、前述の通り付属文書を採択したし、運輸については当初から「サプライチェーン」として優先分野に取り込んでいた。ただし、「サプライチェーン」に関しては、筆者も準備会合的なワークショップに参加したが、必ずしもロシアの独自色を出したとは言えないと評価している。ロシアがその「思い」を形にしていくには、さらなる努力が必要だと考える。

（ERINA調査研究部主任研究員 新井洋史）

鉱工業生産高成長率（前年同期比%）

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11・1-3月	11・1-6月	12・1-3月	12・1-6月
ロシア連邦	8.0	5.1	6.3	6.3	2.1	▲ 10.8	8.2	4.7	5.9	5.3	4.0	3.1
極東連邦管区	7.5	2.6	4.2	22.6	17.9	3.5	7.4	7.5	6.1	7.4	1.0	0.3
サハ共和国	12.5	▲ 6.6	0.0	0.2	3.5	▲ 8.7	17.5	10.5	17.1	11.7	3.0	0.6
カムチャッカ地方	0.3	6.6	1.6	3.9	3.0	▲ 7.5	5.0	20.1	12.6	17.3	22.6	14.9
沿海地方	17.8	19.7	12.6	1.0	8.6	▲ 4.5	11.5	17.4	23.9	22.8	8.7	14.2
ハバロフスク地方	1.7	4.5	▲ 10.7	9.1	▲ 12.1	▲ 5.2	24.7	12.9	2.9	12.2	19.0	12.0
アムール州	0.2	▲ 4.3	4.7	6.4	11.5	10.6	4.6	18.0	14.2	17.2	▲ 1.1	▲ 1.1
マガダン州	▲ 4.4	2.6	▲ 11.2	▲ 7.3	1.1	5.9	3.8	7.1	▲ 1.4	1.0	32.5	11.0
サハリン州	9.3	12.7	31.1	2.1倍	▲ 13.0	21.9	1.2	2.3	0.2	1.9	▲ 6.7	▲ 4.9
ユダヤ自治州	1.0	3.0	4.2	10.5	5.2	▲ 8.3	1.2	0.4	▲ 7.6	5.6	▲ 3.4	▲ 5.8
チュコト自治管区	6.2	20.4	▲ 9.1	▲ 11.2	3.1倍	38.1	▲ 6.2	▲ 6.4	▲ 5.2	▲ 6.3	▲ 11.7	▲ 9.4

（出所）『ロシア統計年鑑（2009年版）』；『ロシアの社会経済情勢（2009年第1四半期、9月；2010年12月、2011年3、6、9、12月；2012年3、6月）』；『極東連邦管区の社会経済情勢（2010年第1、第2四半期）』（ロシア連邦国家統計庁）。

## 固定資本投資成長率（前年同期比％）

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11・1-3月	11・1-6月	12・1-3月	12・1-6月
ロシア連邦	13.7	10.9	16.7	22.7	9.8	▲16.2	6.0	8.3	▲0.8	2.7	16.3	11.6
極東連邦管区	40.3	7.4	2.3	18.9	7.8	29.9	▲1.9	21.4	38.0	54.5	▲8.4	▲9.2
サハ共和国	5.7	30.2	2.1	92.2	12.0	99.5	▲42.7	23.6	37.0	18.6	46.4	37.4
カムチャッカ地方	▲26.3	12.0	5.2	33.5	1.5	▲8.0	7.1	▲4.0	▲15.3	▲6.3	45.6	3.5倍
沿海地方	8.3	29.3	6.4	20.6	33.7	60.8	17.1	21.3	57.5	55.0	▲33.3	▲40.7
ハバロフスク地方	23.7	1.8	8.7	22.9	1.6	0.1	27.4	3.9	13.2	23.5	▲30.0	▲23.0
アムール州	3.2	▲5.3	5.1	38.9	21.8	34.6	14.1	36.1	2.3倍	82.2	▲26.3	▲39.2
マガダン州	15.2	5.3	23.9	28.7	2.4	▲19.6	▲19.2	0.8	96.9	48.2	48.3	50.1
サハリン州	2.8倍	1.7	0.3	▲18.1	▲6.7	▲32.1	7.8	36.6	6.6	2.0倍	23.1	31.7
ユダヤ自治州	2.1倍	54.5	▲1.2	20.3	▲18.5	▲10.2	2.1倍	28.8	3.5倍	2.0倍	▲50.8	▲39.5
チュコト自治管区	▲35.9	▲38.6	▲38.6	1.6	37.5	34.5	▲68.9	64.9	0.7	2.9倍	38.4	58.3

〔出所〕『ロシア統計年鑑（2009年版）』；『ロシアの社会経済情勢（2009年4、10月、2010年1、10月；2011年1、4、7、10月；2012年1、4、7月）』；『極東連邦管区の社会経済情勢（2010年第1、第3四半期；2011年第2四半期）』（ロシア連邦国家統計庁）。

## 小売販売額成長率（前年同期比％）

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11・1-3月	11・1-6月	12・1-3月	12・1-6月
ロシア連邦	13.3	12.8	14.1	16.1	13.5	▲5.5	4.4	7.2	4.7	5.3	7.5	7.1
極東連邦管区	10.3	12.5	12.9	11.2	10.4	0.2	3.4	4.4	3.5	3.3	5.6	6.0
サハ共和国	2.3	5.5	8.6	7.4	7.6	2.1	3.6	2.7	1.3	2.2	2.6	1.8
カムチャッカ地方	2.4	5.3	10.8	12.8	9.4	2.0	1.6	2.2	1.5	1.5	2.5	▲1.0
沿海地方	15.6	19.0	12.9	11.8	9.9	▲2.9	1.4	2.4	3.3	2.2	8.2	9.2
ハバロフスク地方	10.2	13.5	13.3	15.3	7.9	3.8	6.2	3.6	5.2	2.7	1.7	3.2
アムール州	16.9	10.6	13.7	12.0	12.8	▲2.5	6.0	18.7	8.4	14.0	18.4	17.5
マガダン州	2.3	8.3	9.6	10.0	3.1	▲1.4	3.7	0.5	3.6	2.1	3.4	4.4
サハリン州	14.9	14.6	22.1	7.9	20.0	0.2	1.6	3.2	1.7	1.5	2.9	3.6
ユダヤ自治州	15.2	9.5	5.4	6.1	8.1	1.9	1.5	▲0.7	1.4	0.2	▲0.6	2.8
チュコト自治管区	▲6.3	▲1.3	6.4	12.9	26.3	▲0.3	8.2	1.6	▲3.3	▲1.8	▲11.0	▲7.9

〔出所〕『ロシア統計年鑑（2009年版）』；『ロシアの社会経済情勢（2010年3、9、12月；2011年3、6、9、12月；2012年3、6月）』；『極東連邦管区の社会経済情勢（2009年版、2010年第1、第2四半期）』（ロシア連邦国家統計庁）。

## 消費者物価上昇率（前年12月比％）

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11・1-3月	11・1-6月	12・1-3月	12・1-6月
ロシア連邦	11.7	10.9	9.0	11.9	13.3	8.8	8.8	6.1	3.8	5.0	1.5	3.2
極東連邦管区	11.3	13.3	8.8	9.6	13.6	9.7	7.7	6.8	3.0	5.1	1.2	2.8
サハ共和国	10.8	12.1	11.9	9.0	12.5	8.2	6.0	7.0	3.5	5.4	1.1	2.3
カムチャッカ地方	11.3	21.5	11.6	10.1	14.8	10.7	10.2	5.8	1.8	3.8	0.6	1.5
沿海地方	10.8	12.4	7.1	9.7	13.5	9.5	7.0	5.6	2.1	3.8	1.6	3.3
ハバロフスク地方	13.8	13.6	8.7	9.8	14.1	9.5	8.1	7.9	3.6	6.3	0.9	2.7
アムール州	12.6	13.2	9.1	9.6	14.1	9.6	9.4	7.6	4.3	5.5	0.9	2.5
マガダン州	9.4	12.4	8.1	13.3	19.3	13.4	8.5	9.2	4.6	6.5	2.2	4.2
サハリン州	11.5	14.1	10.4	11.8	13.1	10.7	10.0	6.4	2.8	6.0	1.1	2.4
ユダヤ自治州	12.1	14.5	5.5	11.7	15.0	12.2	9.5	8.9	4.2	5.9	1.5	3.2
チュコト自治管区	11.1	15.3	11.2	7.5	9.9	17.2	1.4	5.4	2.4	4.1	1.9	4.6

〔出所〕『ロシア統計年鑑（各年版）』；『ロシアの社会経済情勢（2009年3月、2010年6、9、12月；2011年3、6、9、12月；2012年3、6月）』；『極東連邦管区の社会経済情勢（2010年第1四半期）』（ロシア連邦国家統計庁）。

## 実質貨幣所得成長率（前年同期比％）

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11・1-3月	11・1-6月	12・1-3月	12・1-6月
ロシア連邦	11.2	11.7	14.1	13.1	3.8	0.9	3.8	1.1	▲2.7	▲1.0	3.0	3.6
極東連邦管区	8.6	10.4	12.1	10.8	3.4	2.7	3.6	1.8	2.9	2.1	4.4	5.2
サハ共和国	6.1	5.8	6.1	5.1	8.6	1.4	2.1	3.5	4.3	2.6	3.6	5.4
カムチャッカ地方	5.9	6.8	7.1	8.7	4.9	3.6	6.4	5.2	5.1	4.1	▲4.1	▲2.7
沿海地方	14.7	15.4	15.0	10.6	4.0	4.7	6.4	1.3	9.2	6.7	6.1	5.3
ハバロフスク地方	6.9	8.5	14.3	12.1	▲4.9	8.1	5.7	▲2.0	▲2.8	▲3.2	1.5	2.5
アムール州	5.5	9.6	10.3	19.6	11.5	▲3.2	▲1.3	17.8	12.2	12.6	27.6	29.7
マガダン州	2.1	3.1	9.1	6.8	1.0	▲0.9	1.8	0.1	▲6.5	▲4.6	10.8	6.9
サハリン州	10.7	14.4	14.1	12.4	6.8	▲2.6	▲1.5	▲4.1	▲8.9	▲7.9	▲4.8	▲3.5
ユダヤ自治州	7.0	8.3	8.3	5.5	12.0	3.7	2.1	▲1.0	▲1.5	▲1.8	▲7.0	0.5
チュコト自治管区	▲5.2	17.3	7.2	4.4	5.2	▲7.9	▲10.2	▲12.5	15.1	20.9	▲9.0	▲7.0

〔出所〕『ロシア統計年鑑（2009年版）』；『ロシアの社会経済情勢（2009年4月、2010年4、7、10月；2011年1、4、7、10月；2012年1、4、7月）』（ロシア連邦国家統計庁）。

## 平均月額名目賃金（ルーブル）

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11・1-3月	11・1-6月	12・1-3月	12・1-6月
ロシア連邦	6,740	8,555	10,634	13,593	17,290	18,795	21,193	23,693	21,354	22,277	24,407	25,476
極東連邦管区	9,115	11,508	13,711	16,713	20,778	23,308	26,066	29,421	26,389	27,766	30,444	31,700
サハ共和国	11,315	13,437	16,168	19,409	23,816	26,570	28,630	33,289	30,061	33,327	35,500	37,523
カムチャッカ地方	12,298	15,477	18,541	21,815	27,254	31,676	36,504	39,568	35,191	37,425	39,593	41,482
沿海地方	7,033	8,926	10,903	13,174	16,805	19,002	21,895	24,433	22,290	23,080	25,249	26,141
ハバロフスク地方	8,948	11,336	12,888	15,884	18,985	20,995	23,064	26,702	23,199	24,404	27,407	28,694
アムール州	7,354	9,392	11,111	13,534	16,665	18,846	21,843	24,371	21,989	22,773	24,130	24,840
マガダン州	11,175	14,673	17,747	22,102	28,030	33,027	37,646	44,240	38,406	39,578	45,630	47,944
サハリン州	11,711	15,243	18,842	23,346	30,060	33,261	35,808	38,458	35,652	36,140	41,995	42,802
ユダヤ自治州	6,514	8,190	9,529	11,969	15,038	16,866	20,247	22,886	21,192	21,785	22,933	24,095
チュコト自治管区	18,618	23,314	25,703	30,859	38,317	42,936	47,383	54,314	46,939	50,137	56,615	60,236

〔出所〕『ロシア統計年鑑（2009年版）』；『ロシアの社会経済情勢（2009年4月、2010年1、10月；2011年1、4、7、10月；2012年1、4、7月）』；『極東連邦管区の社会経済情勢（2010年第2四半期；2011年第2四半期）』（ロシア連邦国家統計庁）。

## モンゴル

2012年第2四半期のモンゴル経済は、前年同期よりは鈍化した。引き続き鉱物資源開発を主要因とした急速な成長を続けている。1～7月の鉱工業生産額はこれまでと同様の動きを見せている。しかし、インフレ率は1～7月に前年同期比二桁の水準に達し、経済に悪影響を与えている。失業者数も高い水準に止まっており、拡張的な予算政策によって、前年同期には100億トゥグルグ単位の黒字であった国家財政は、大幅な赤字となっている。今後、税およびその他の財政収入をもたらすと考えられる、民間及び外国の投資によるプロジェクトは、まだ建設中で生産を開始していない。

### マクロ経済指標

国家統計局は2011年の実質GDP成長率を17.5%から17.3%に下方修正した。第2四半期の実質成長率は前年同期比11.0%で、前期の同16.5%、前年同期の同14.8%からは低下した。2012年前半期の実質成長率は13.2%となった。サービス部門をはじめ、全ての産業部門で、前年同期に比して成長率は低下している。

2012年第2四半期の鉱工業生産額は前年同期比8.6%増で、前期の同8.9%、前年同期の同13.2%から低下した。しかし7月には同10%に回復した。1～7月期の鉱業の生産額は前年同期比10.9%増で、原油、金属鉱石の採掘によって伸び率は前年同期を上回った。しかし石炭は7.3%、その他の鉱産物は8.6%、それぞれ前年同期比で生産が低下した。また製造業は7.5%、公益事業（電力・熱供給・水道）は3.2%、それぞれ前年同期を上回った。

2012年7月末の登録失業者数は45,637人で、2カ月連続で減少した。これは住宅及び道路建設、鉱山における夏期の臨時雇いに対する需要増によるものである。

社会福祉労働省によれば2012年1～7月に24,655人の新たな雇用が創出され、その20%が建設業であった。しかし、登録失業者数は前年よりも12.5%多く、特に農村部において常勤雇用の機会を見つけることは引き続き困難である。中等及び高等教育を受けた雇用者の割合は登録雇用者の70%近くを占めている。別なレポートによれば、国内で30,000人分の求人が満たされないままとなっている。これはモンゴルの雇用市場において、需要と供給の間で熟練のミスマッチが生じていることを示している。

2012年第2四半期の消費者物価上昇率は前年同期比15.4%で、前年同期の同5.3%から拡大し、7月には同14.5%とやや縮小した。部門別に見ると、通信を除く全て

の部門で拡大しており、最も高かったのは食品及び非アルコール飲料の前年同月比24.8%で、低かったのは娯楽・文化の2.7%であった。

2012年第2四半期の平均対米ドル為替レートは、1ドル=1,320トゥグルグで、対前年同期比2.7%増値した。しかし7月には同1,344トゥグルグに減値した。トゥグルグは7月に中国人民元に対し前年同期比で9.3%減値し、ロシアルーブルに対しては同じく7.6%増値した。

2012年第2四半期の国家財政収支は、5,190億トゥグルグの赤字となり、2012年前半期では5,750億トゥグルグの赤字となった。これはGDPの9.3%に相当する。来年度以降、政府は、財政安定化に関する法律で、財政赤字をGDPの2%以下に抑えることが義務付けられた。財政赤字は7月にさらに250億トゥグルグ増加し、1～7月期で6,000億トゥグルグに達した。1～7月期の財政収入は前年同期を20.1%上回ったが、財政支出は同じく前年同期を53.4%上回った。資本支出、特に投資と金利支払いは、前年同期の倍以上となっている。また、2012年1～7月期において、280万人のモンゴル全国民に対して人間開発基金から、5,838億トゥグルグの分配を行った。

2012年7月末時点の外貨準備高は26.1億ドルで、前月から1.1億ドル減少した。

### 外国貿易

2012年1～7月期のモンゴルの貿易額は輸出入の両方で拡大した。しかし輸入の伸びが輸出を上回ったため、貿易収支の赤字は14億ドルに拡大した。貿易総額65億ドルであった。しかし7月の輸出額はわずか2.9億ドルで、これは前月のほぼ半分、前年同月の20%減となっている。この減少の主な原因は、数量、金額両面で鉱産物の輸出が縮小したことにある。不十分な交通インフラ（鉄道及び道路）と国境通過に関わる設備は、石炭及びその他の鉱産物輸出の足かせとなっている。

2012年1～7月期において、輸出先及び輸入先には大きな変化はなかった。輸出先は49か国で、中国向けは総輸出の94.1%を占めた。鉱産物は輸出の98.3%を占めた。石炭の輸出量は1,120万トンで、輸出額は12億ドルであった。

輸入先は122か国で、中国とロシアが輸入全体の54.4%を占めた。全輸入の86%が商業貿易、11.7%がFDI（外国直接投資）、2.1%が外国からの援助に、それぞれ類別されている。

### 連立政権の発足

6月に行われた総選挙で、76議席の国会で過半数を獲得

した政党はなかった。このため第一党の民主党が、モンゴル人民革命党とモンゴル国家民主党の両党による正義連合と。連立政権を組むこととなった。与党内の争いと、前与党のモンゴル人民党の強い抵抗により、組閣は難航し、総選挙から2カ月を経た8月29日ようやく新たな連立政権

の樹立が合意された。多くの省が改組され、省の数は13から16に増加した。この新たな政府の構成は、今後国会の同意を得る必要がある。

(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	2011年1Q	2011年2Q	2012年1Q	2011年2Q	2012年6月	7月	1-7月
実質GDP成長率(対前年同期比:%)	7.3	8.6	10.2	8.9	▲ 1.3	6.4	17.5	12.7	14.8	16.5	11.0	—	—	—
鉱工業生産額(対前年同期比:%)	▲ 4.2	9.1	9.7	2.8	▲ 3.3	10.0	9.7	7.2	13.2	8.9	8.6	7.0	10.0	9.0
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	10.2	10.9	5.3	12.6	15.4	14.7	14.5	14.1
登録失業者(千人)	32.9	32.9	29.9	29.8	38.1	38.3	57.2	40.8	41.8	50.1	47.5	47.5	45.6	45.6
対ドル為替レート(トゥグルグ)	1,205	1,180	1,170	1,169	1,437	1,356	1,244	1,246	1,238	1,356	1,320	1,328	1,344	1,339
貿易収支(百万USドル)	▲ 113	107	▲ 114	▲ 710	▲ 229	▲ 292	▲ 1,747	▲ 346	▲ 387	▲ 574	▲ 477	▲ 111	▲ 370	▲ 1,430
輸出(百万USドル)	1,064	1,542	1,948	2,535	1,903	2,909	4,780	742	1,251	884	1,379	554	285	2,538
輸入(百万USドル)	1,177	1,435	2,062	3,245	2,131	3,200	6,527	1,088	1,638	1,458	1,855	665	655	3,968
国家財政収支(十億トゥグルグ)	73	123	133	▲ 306	▲ 329	2	▲ 632	83	▲ 25	▲ 56	▲ 519	▲ 170	▲ 25	▲ 600
国内貨物輸送(百万トンキロ)	10,268	9,693	9,030	9,051	8,981	12,125	16,300	3,117	4,126	3,533	4,004	—	—	—
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	9,948	9,226	8,361	8,261	7,817	10,287	11,382	2,304	2,945	2,995	3,055	969	1,076	7,126
成畜死亡数(千頭)	677	476	294	1,641	1,733	10,320	651	258	437	258	248	123	153	37

(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7月26日に公表した、2012年第2四半期の実質GDPの成長率（速報値）は、季節調整値で前期比0.4%（年率換算1.6%）で前期の同0.9%から低下した。需要項目別に見ると内需では最終消費支出が同0.3%で、前期の同1.5%から大幅に低下した。固定資本形成は前期の同3.2%から大幅に低下し、同▲2.3%でマイナスとなった。さらにその内訳では、設備投資が前期の同10.3%から、同▲6.4%と大きく低下している。

鉱工業生産指数の第2四半期の伸び率は、季節調整値で前期比▲0.1%で、前期の同2.2%から低下し、マイナスとなった。月次では5月は前期比1.34%で、6月は同▲0.4%とマイナスとなった。

失業率（季節調整値）は、5月は3.2%、6月は3.2%、7月は3.1%と推移している。

貿易収支（IMF方式）は、5月は17.2億ドル、6月は50.5億ドル、7月は53.2億ドルのそれぞれ黒字となった。

対ドル為替レートは、5月は1ドル=1,157ウォンで、4月は同1,164ウォン、5月は同1,142ウォンと、引き続きウォン安ぎみに推移している。

消費者物価上昇率は5月の前年同月比2.5%から、6月は同2.2%、7月は同1.5%と低下してきている。生産者物価上昇率は5月の前年同月比1.9%から、6月は同0.8%と低下し、7月は同▲0.1%とマイナスとなった。

韓国銀行が7月13日に発表した経済見通しによると、2012年の実質成長率は3.0%で、前年実績の3.6%を下回るとしている。また4月に発表した前回予測（以下前回予測）の3.5%からも下方修正された。また2013年の成長率は3.8%で、やはり前回予測の4.2%から下方修正されている。

2012年の成長率を需要項目別に見ると、民間消費が前年実績の2.3%を下回る2.2%で、前回予測の2.8%から下方修正されている。また建設投資は前年実績の▲5.0%から1.6%とプラスに回復するとしているが、前回予測の2.8%からは下方修正された。設備投資は同じく前年実績の3.7%から5.8%に拡大するとしているが、やはり前回予測の6.2%からは下方修正された。一方、外需では輸出が前年実績の10.5%から4.4%に、大きく低下するとしている。但し、輸入の増加率はそれ以上に低下するため、経常収支は前回予測に比して改善されるとしている。

また、消費者物価上昇率は2011年の4.0%から2.7%に低下すると予測している。これは前回予測の3.2%を下回り、前回想定を上回る国際資源価格の低下がその主な要因としている。失業率は2011年の3.4%から、3.3%低下すると予測している。

予測は全般的に見て、外需のスローダウンについては4月時点と同様の見方に立つと言えるが、消費及び投資の内需の先行きに関する見方が、3カ月という短期間にかなり弱くなっているといえる。この判断が正しければ、韓国経済は一つの節目を迎えつつあるといえよう。

### 朴槿恵氏与党大統領候補に

8月20日、保守派の与党セヌリ党（旧ハンナラ党）は党大会において、元代表の朴槿恵氏を同党の大統領候補に選出した。朴氏は60～70年代に韓国の経済開発を推進した故朴正熙元大統領の長女であり、保守層に根強い人気を持っている。前回2007年の大統領選挙では李明博現大統領と、最後まで保守陣営の候補の座を争った。また4月に行われた総選挙では、セヌリ党の非常対策委員長として陣頭に立ち、政権末期で与党不利と言われた下馬評を覆し、勝利をもたらした。12月に行われる大統領選に向けて、これまでも候補として有力視されてきたが、正式に名乗りを上げることとなった。

一方、革新派の野党陣営では、昨年10月のソウル市長選でも有力候補として取りざたされた元ITベンチャー企業家の安哲秀ソウル大教授が、7月19日に自らの政策を記した著書を刊行した。これは事実上の大統領選出馬表明と受け取られている。安氏にはこれまで、政党人としての活動歴はない。しかし、既存野党の政治家の中で、朴氏に対抗できると考えられる候補者は見当たらない現状であり、野党側の統一候補として最有力視されている。今後、安氏がどのようにして統一候補として認知を受けるかは、未だ不透明であるが、現時点では大統領選が朴、安両氏の対決となる可能性は高い。

両者の経済政策に関しては、少なくともこれまでに示された範囲では、それほど大きな差異は見いだせない。両者とも韓国経済の中心を担う財閥について、株式所有の透明化など、改革の必要性を述べている。また社会福祉の充実を掲げているが、一方で経済成長によって雇用を確保することの必要性も言及している。今後の選挙戦の中で、論争を通じた政策の具体化と差別化が予想される。

（ERINA調査研究部主任研究員 中島朋義）

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	11年7-9月	10-12月	12年1-3月	4-6月	12年5月	6月	7月
実質国内総生産 (%)	5.1	2.3	0.3	6.3	3.6	0.8	0.3	0.9	0.4	—	—	—
最終消費支出 (%)	5.1	2.0	1.2	4.1	2.2	0.4	▲ 0.5	1.5	0.3	—	—	—
固定資本形成 (%)	4.2	▲ 1.9	▲ 1.0	5.8	▲ 1.1	▲ 0.8	▲ 1.5	3.2	▲ 2.3	—	—	—
鉱工業生産指数 (%)	6.9	3.4	▲ 0.1	19.5	9.5	▲ 0.1	▲ 0.1	2.2	▲ 0.1	1.3	▲ 0.4	—
失業率 (%)	3.2	3.2	3.6	3.7	3.4	3.1	3.1	3.4	3.3	3.2	3.2	3.1
貿易収支 (百万USドル)	37,129	5,170	37,866	40,083	30,950	7,198	10,249	2,612	8,478	1,716	5,054	5,316
輸出 (百万USドル)	371,489	422,007	363,534	466,384	555,214	141,253	140,370	134,911	140,267	46,947	47,205	44,638
輸入 (百万USドル)	356,846	435,275	323,085	425,212	524,413	134,957	131,209	133,483	130,915	44,641	42,254	41,882
為替レート (ウォン/USドル)	929	1,103	1,276	1,156	1,108	1,085	1,144	1,131	1,152	1,157	1,164	1,142
生産者物価 (%)	1.4	8.6	▲ 0.2	3.8	6.1	6.2	5.0	3.2	1.7	1.9	0.8	▲ 0.1
消費者物価 (%)	2.2	4.2	2.6	2.9	4.0	4.3	4.0	3.0	2.4	2.5	2.2	1.5
株価指数 (1980.1.4 : 100)	1,897	1,124	1,683	2,051	1,826	1,770	1,826	2,014	1,854	1,843	1,854	1,882

（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、生産者物価は2005年基準、消費者物価は2010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）

### 万寿台地区倉田通りが竣工

『朝鮮新報』2012年7月4日付によれば、同年6月20日、2011年5月から進められてきた、平壤・万寿台地区の倉田通りの建設が終わり、現地で竣工式が行われた。通りには、国内アパートとしては最高層の45階建てをはじめ、全14棟の高層アパートが並ぶ。今年元日の3紙共同社説は、朝鮮を発展した「社会主義文明国」に輝かそうと呼びかけている。『朝鮮新報』は、倉田通りはその有りようの集大成だと、国内での評価は高いと報じている。もともと同地区には、約2,500世帯があったが、今回2,784世帯が建設された。

### 朝鮮で5価ワクチン接種開始

2012年7月12日発『朝鮮中央通信』によれば、北朝鮮で同日より百日咳、ジフテリア、破傷風、B型肝炎、インフルエンザ好血菌bに対する5価ワクチン接種が開始された。このワクチン接種は北朝鮮の保健省とGAVIアライアンス、世界保健機関（WHO）、国連児童基金（UNICEF）との緊密な協力でワクチン接種の準備が進められ、全国的に5価ワクチンを導入することのできる土台が十分に築かれた、と報じられている。また、このワクチンの接種により、北朝鮮におけるミレニアム開発目標の達成に大きく寄与できる展望が開かれると期待されている。

### 綾羅人民遊園地が竣工

『朝鮮新報』2012年8月22日付によれば、同年7月25日に平壤の綾羅人民遊園地が竣工した。22ヘクタールの敷地内には、各種のプール、遊園地、ショーを楽しめるイルカ館などがある。プールの営業期間は7月から9月までで、営業時間は午前10時から18時、入場料は300ウォン（公定レートで約230円）とのことである。

遊園地の営業時間は18時から24時で、2010年に開園した凱旋青年公園遊園地（平壤市）同様、夜間営業の形態を取っている。入園料は20ウォン（公定レートで約15円）で、別途乗り物料金がかかるとのことである。

朝鮮で初となるイルカ館では、ショーが楽しめることあって、人気を博している。イルカショー観覧ホールの座席数は1,492席あり、公演時間は約20分。イルカ館の営業時間は10時から20時で、入場料は500ウォン（公定レートで約390円）とのことだ。

### 北朝鮮各地で大雨被害、死傷者300人以上

『朝鮮新報』2012年8月9日付によれば、6月末から7月31日までの台風、豪雨の影響で、各地で169人が死亡し、144人が負傷。行方不明者は400人に上るとのことである。

平安南北道と慈江道、咸鏡南北道をはじめ各地で、8,600世帯の家屋が全壊および半壊し、4万3,770世帯で浸水するなど、21万2,200人に被害が及んでいる。また1,400棟もの学校、病院、工場などが浸水、建物が崩れ落ちるなどの被害にあっている。農地も6万5,280ヘクタールが流失、埋没、浸水している。平安南道で2万1,900ヘクタール、平安北道で2万3,400ヘクタール、咸鏡南道で5,670ヘクタール、咸鏡北道で7,220ヘクタールの被害が報告されているとのことである。

### 北朝鮮で注目集まる産業デザイン

『朝鮮新報』2012年8月8日付によれば、北朝鮮では近年、産業デザインに注目が集まっているとのことだ。北朝鮮では2010年、国の産業デザイン部門全般を管理指導し、統制する機関である中央産業デザイン指導局が新たに登場、2012年4月には金日成主席生誕100周年を記念して、国家産業デザイン展示会が平壤で開催された。会場である国家産業デザインセンターは今年新設された。中央産業デザイン指導局は、朝鮮商標および工業デザイン、原産地名事務所、朝鮮産業デザイン協会（2011年10月創立）の名義で対外交渉事業も行っている。2012年5月には、平壤で朝鮮商標および工業デザイン、原産地名事務所と中国国家工商行政管理総局間の協力に関する了解文が調印されたそうだ。

### 内閣副総理を新たに任命

2012年8月18日発『朝鮮中央通信』によれば、これまで金属工業相を務めていた全勝勲氏を内閣副総理に任命された。関連する最高人民会議常任委員会の政令が同日、発表された。

### 金永南委員長、伊投資グループ理事長と会見

『朝鮮新報』2012年8月8日付によれば、最高人民会議常任委員会の金永南委員長は同月23日、平壤の万寿台議事堂で表敬訪問したイタリア総合投資グループのジャンカルロ・エリア・パロリ理事長と会い談話を交わした。パロリ理事長は同22日、朝鮮労働党の金永日書記とも談話を交わし、金正恩第1委員長への贈物を託した。

### 第2回羅先国際商品展覧会開催

第2回羅先国際商品展覧会が2012年8月20日～23日、羅先市の羅先展示館で開催された。北朝鮮、中国、ロシア、チェコ、スウェーデン、米国などから110の企業と貿易会社に参加し、電気・電子製品、軽工業品、食料および医薬品、水産加工品、家庭用品など各種商品が展示され、連日多くの羅先市民や外国人ビジネスマンで賑わった。

（ERINA調査研究部長・主任研究員 三村光弘）

# 研究所だより

## 編集後記

### セミナーの開催

- ▽ ERINAビジネスセミナー  
平成24年8月23日(木) 燕三条リサーチコア  
「ロシア欧州部のビジネス環境及び販路拡大について」  
【講師】モスクワ・ジャパクラブ事務局長  
池田正弘氏
  
- ▽ 平成24年度第3回賛助会セミナー  
平成24年8月29日(水) 朱鷺メッセ中会議室  
「なぜ韓国企業は世界で勝てるのか」  
【講師】多摩大学経営情報学部／  
大学院経営情報学研究科教授  
金美德氏
  
- ▽ 「ロシア極東ビジネス事情セミナー」  
平成24年9月4日(火) 朱鷺メッセ中会議室
  
- ▽ 平成24年度第4回賛助会セミナー  
平成24年10月4日(木) 朱鷺メッセ中会議室  
「中国東北のコメ事情—その実力とは—」  
【講師】北海道大学大学院農学研究院准教授  
朴紅氏
  
- ▽ 「中口国境物流・商流視察報告会」  
平成24年10月9日(火) 都道府県会館402会議室

今号の入稿締め切り直前に、中国最大の穀物供給地である黒龍江省三江平原の国有農場（黒龍江農墾）視察団に参加することが決まりました。このため、出張先の宿で、早朝、用務先に行くまでの短い時間を編集作業にあてるといふ慌ただしい日々が続きました。

今回の視察は、黒龍江農墾のトウモロコシや、コメ、大豆など穀物の生産・流通・加工の調査が主な目的でした。編者を含む視察団一行は、1,800 km以上に及ぶバス移動で国有農場とその関連施設を視察し、その発展ぶりやスケールの大きさに驚かされました。驚きと同時に、交通インフラ整備（高速道路・鉄道等）が急ピッチで進められているにもかかわらず、穀物の生産拡大に貯蔵、輸送、物流の対応が追いついていないことが課題であることを実感しました。特に、食糧貯蔵倉庫と輸送設備の整備及び農産物の一貫供給体制の構築が重要であることを痛感しました。

農産物・農産加工品のみならず、目下の中国では、あらゆる産業分野において物流効率化の必要性に対する認識が高まっています。本号の特集テーマを「中国物流・輸送の最新事情」と設定した時から既に数カ月が経ちましたが、今回の視察に参加し、改めて中国にとっての物流・輸送の意義・重要性に気づかされました。

言うまでもなく、今や中国国内の経済問題にとどまらず、北東アジア諸国との経済交流の一層の促進を図る上でも、円滑かつ効率的な物流及び国際基準に則った通関システムの構築が求められています。

最後に、中国情報が溢れる時代、本特集号が読者諸賢の冷静な目で「中国の物流」を理解するための一つの機会となることを期待しつつ、編集後記の締めといたします。(Z)

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	2012年10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