

中国・東北部における産業と交通インフラ

川村 和美

2004年6月

環日本海経済研究所  
(ERINA)

## 中国・東北部における産業と交通インフラ

ERINA 調査研究部研究員 川村和美

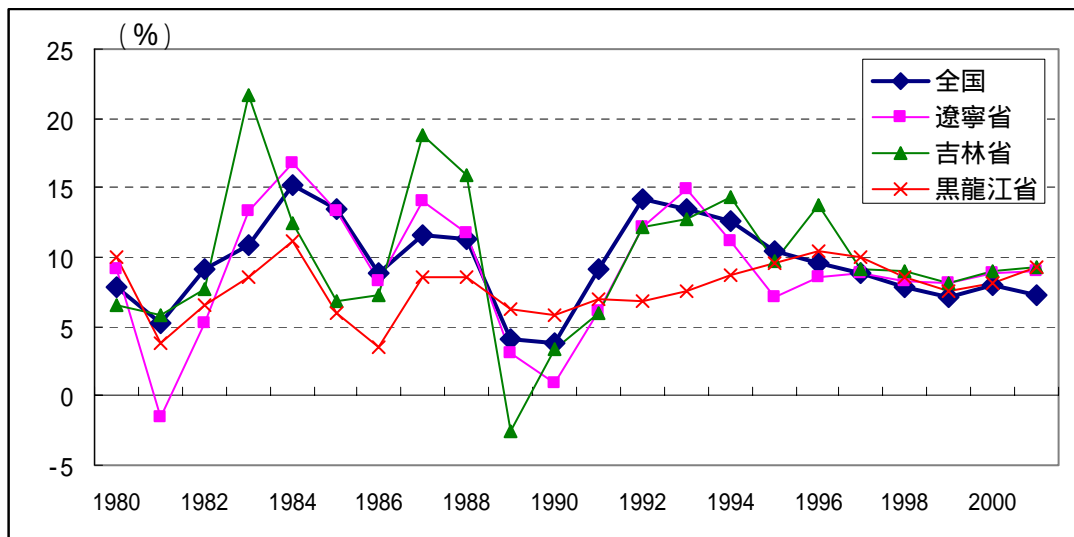
### 第1章 産業概況

#### A 中国東北地域概況

中国東北部に位置する遼寧省、吉林省、黒龍江省は、三省合計の面積では全国の8.2%（78.9万km<sup>2</sup>）、人口では8.4%（1億627万人、2001年、以下同）、GDPでは11.1%（10,627億元）を占める中国の約1割経済圏である。

東北三省は建国初期には中国を代表する重工業地帯として位置付けられ、国有企業が集中し、旧ソ連や東欧などとの交流地域でもあったことから、中国经济発展の一翼を担ってきた。しかし、1978年の改革開放以降、市場経済化が進む中で国有企業が不振に陥ったことや、改革開放が揚子江以南の沿海部を中心に進められ、東北地方の外資導入が立ち遅れたことなどから、この地域の経済成長は停滞した。こうした現象は「東北現象」と呼ばれていた。1990年代後半からは国有企業改革が本格化し始めたこと及び産業構造の見直しを行っていることなどから、東北経済は回復の兆しを見せている。2001年のGDP伸び率は、遼寧省9.0%、吉林省9.3%、黒龍江省9.3%で、各省共に全国平均（7.3%）を上回った。

図-1-A-1 中国及び東北三省のGDP成長率の推移



（出所）中国統計年鑑各年版、各省の統計年鑑各年版より作成。

東北三省の産業構造をみると、港を有し、対外開放が進む遼寧省は全国平均と比較して第三次産業のウェイトが高い。中国の食糧生産基地として位置付けられている吉林省は第一次産業、中国最大の大慶油田を擁する黒龍江省は鉱業を中心に第二次産業のウェイトが高い。

表-1-A-2 中国及び全国の GDP からみた産業構成比（2001年）

（単位：％）

	中国全体	遼寧省	吉林省	黒龍江省
第一次産業	15.2	10.8	20.1	11.5
第二次産業	51.1	48.5	43.3	56.1
鉱工業	44.4	43.5	35.7	49.6
建設業	6.7	5.0	7.7	6.5
第三次産業	33.6	40.7	36.5	32.4
運輸・通信	5.4	7.8	6.3	6.7
その他	28.2	32.9	30.2	25.7

（出所）「中国統計年鑑 2001」より作成。

東北三省は穀物及びエネルギー生産においてその優位性が高い。食糧生産量は 6,000 万トンで全国の 13.3% を占める。主要食糧のうち、米や小麦の生産量はそれほど多くはないが、吉林省のトウモロコシ（全国の 11.6%）、黒龍江省の豆類（同 26.2%）の生産は大きなシェアを占めている。

東北三省は「農業基地として発展させる」という位置付けがなされ、大きな農業関連の投資が進行中、または実施予定である。第四次円借款による黒龍江省三江平原龍頭橋ダムの建設・商品穀物基地の建設、世界銀行資金の導入による農地開拓改良・物流システムの確立・商品作物の増産、松遼平原農業開発プロジェクト（吉林省及び遼寧省の西半分が対象）など、今後の農業発展に向けた基盤作りが進められている。

エネルギー面では、大慶油田（黒龍江省）、遼河油田（遼寧省）などを有しており、原油生産量は全国の 42.3% を占める規模である。特に黒龍江省は原油が全国の 31.5% を占めていることに加え、石炭は 4.9%、天然ガスは 7.3% を占めるなど、エネルギー資源が豊富である。

一方、対外貿易をみると、三省合計で中国全体の 5.6%（286 億ドル）を占めるに過ぎない。このうち、遼寧省が全国の 4.1%、吉林省 0.7%、黒龍江省 0.8% となっており、沿海に位置する遼寧省と内陸である吉林省・黒龍江省の差が明確である。

外資導入の規模は全国の 6.8% であるが、遼寧省がそのうちの 5.4% を占め、吉林省及び黒龍江省向けの外資は極端に少ない。内陸の吉林省・黒龍江省にとっては、対外貿易、外資導入といった対外経済の発展が課題と言える。

表-1-A-2 中国及び東北三省の主要指標 (2001年)

		中国全体	東北三省		遼寧省		吉林省		黒龍江省	
				全国比%		全国比%		全国比%		全国比%
面積	万km <sup>2</sup>	960	78.9	(8.2)	14.8	(1.5)	18.7	(2.0)	45.4	(4.7)
人口	万人	127,627	10,696	(8.4)	4,194	(3.3)	2,691	(2.1)	3,811	(3.0)
GDP	億元	95,933	10,627	(11.1)	5,033	(5.2)	2,032	(2.1)	3,561	(3.7)
GDP成長率	%	7.3	9.2	-	9.0	-	9.3	-	9.3	-
食糧生産量	万トン	45,264	6,000	(13.3)	1,394	(3.1)	1,953	(4.3)	2,652	(5.9)
うちトウモロコシ	万トン	11,409	2,967	(26.0)	819	(7.2)	1,328	(11.6)	820	(7.2)
豆類	万トン	2,053	729	(35.5)	57	(2.8)	134	(6.5)	538	(26.2)
主要工業品生産量: 石炭	億トン	11.61	1.20	(10.3)	0.45	(3.9)	0.18	(1.6)	0.57	(4.9)
原油	億トン	16,396	6,935	(42.3)	1,385	(8.4)	389	(2.4)	5,161	(31.5)
発電量	億kwh	14,808	1,430	(9.7)	662	(4.5)	330	(2.2)	438	(3.0)
天然ガス	億m <sup>3</sup>	303.3	38.8	(12.8)	14.7	(4.9)	2.1	(0.7)	22.0	(7.3)
鉄鋼	億トン	15,163	1,955	(12.9)	1,661	(11.0)	201	(1.3)	94	(0.6)
鋼材	億トン	16,068	1,946	(12.1)	1,674	(10.4)	194	(1.2)	78	(0.5)
木材	万m <sup>3</sup>	4,552	1,396	(30.7)	207	(4.5)	409	(9.0)	781	(17.2)
輸出入額	億ドル	5,098	286	(5.6)	210	(4.1)	35	(0.7)	41	(0.8)
直接投資(実行ベース)	億ドル	468.8	31.9	(6.8)	25.2	(5.4)	3.4	(0.7)	3.4	(0.7)

(出所)「中国統計年鑑 2002」より作成。

図-1-A-2 中国東北三省の各都市



## B 遼寧省

遼寧省は中国最大の重化学工業地域として発展してきた。港を有するといった地理的優位性を活かし、東北三省の中で最も早い時期から対外開放が進み、東北経済の中心をなしている。

遼寧省経済の中心は省都瀋陽市と港を有する大連市である。この二都市に、人口の3割、GDPの5割が集中している。その他、鉄鋼で有名な鞍山市、遼河油田を有する盤錦市などがある。

遼寧省の資源は豊富で、中でも鉄鉱石、石炭、マグネサイト、非鉄金属などが有名である。最近では中国第3位の製油量を誇る遼河油田も注目されている。工業においては鉄鋼業が盛んで、全国最大規模を誇る鞍山、本溪がある。また化学工業では苛性ソーダなどの基本原料をはじめ、染料、塗料などで全国のトップクラスにあるほか、近年は撫順、大連、遼陽、盤錦、錦州などで石油化学産業が急成長している。機械産業では、重機械、工作機械、鉄道車両などで全国のトップクラスを維持している。今後は石油化学、鉄鋼、自動車、電子情報産業を4大支柱産業として育成する方針が示されている。

食糧ではトウモロコシ生産量が全国6位で、米も増産が続いている。特にうるち米は良質で輸出も行われている。トウモロコシの主な産地は瀋陽、鉄嶺、米の主な産地は瀋陽、盤錦である。

対外貿易をみると、2001年の遼寧省の輸出入は329億ドル(輸出184億ドル、輸入145億ドル)で、全国第5位となった。輸出の中心は加工貿易で全体の58.1%を占める。同省の輸出品では工業品が7割を占め、中でも機械類の輸出が多い。遼寧省は大連に日系企業の進出が集中していることなどを反映して対日貿易額が全体の37.6%と大きなウェイトを占めていることが特徴的である。対日貿易を中心に対北東アジア諸国貿易の比率が高く、輸出入共に5割を超えている。また国境を接する対北朝鮮貿易額は中国全体の対北朝鮮貿易の45.5%(2000年)を占めたことも特徴的である。遼寧省の主な輸出品は機械類を中心とする工業製品である。

2001年～2005年を対象とする第10次五ヵ年計画(10・5計画)では科学技術・教育の振興、対外開放の推進、生態環境の保全を3大戦略と位置付けている。また、石油化学・鉄鋼・造船などの大型国有重工業を発展させること、第3次産業の対GDP比率を42%まで高めること、民营企业就業人口200万人増などを挙げている。また、外資導入の重点としては、ハイテク・環境・農業産業化・インフラ・在来重工業の5分野を指定している。

表1-B-1 遼寧省の産業・資源分布(2001年)

	人口		GDP		第一次産業		第二次産業				第三次産業		1人当たりGDP 元
	万人	(%)	億元	(%)	億元	(%)	億元	(%)	鉱工業		億元	(%)	
									億元	(%)	億元	(%)	
遼寧省計	4,147	(100.0)	5,111	(100.0)	553	(100.0)	2,442	(100.0)	2,179	(100.0)	2,115	(100.0)	12,324
1 瀋陽	689	(16.6)	1,236	(24.2)	77	(13.9)	542	(22.2)	482	(22.1)	618	(29.2)	17,938
2 大連	555	(13.4)	1,236	(24.2)	111	(20.1)	574	(23.5)	521	(23.9)	550	(26.0)	22,280
3 鞍山	344	(8.3)	642	(12.6)	48	(8.6)	358	(14.6)	320	(14.7)	236	(11.2)	18,638
4 撫順	226	(5.5)	258	(5.0)	21	(3.7)	155	(6.3)	142	(6.5)	82	(3.9)	11,402
5 本溪	157	(3.8)	177	(3.5)	15	(2.6)	91	(3.7)	80	(3.7)	72	(3.4)	11,330
6 丹東	241	(5.8)	187	(3.7)	35	(6.4)	67	(2.8)	58	(2.7)	84	(4.0)	7,742
7 錦州	307	(7.4)	216	(4.2)	57	(10.2)	79	(3.2)	68	(3.1)	81	(3.8)	7,047
8 營口	227	(5.5)	192	(3.8)	28	(5.0)	94	(3.8)	83	(3.8)	71	(3.4)	8,458
9 阜新	193	(4.6)	70	(1.4)	10	(1.8)	27	(1.1)	21	(0.9)	33	(1.5)	3,652
10 遼陽	182	(4.4)	181	(3.5)	23	(4.2)	82	(3.3)	69	(3.1)	76	(3.6)	9,935
11 盤錦	123	(3.0)	301	(5.9)	32	(5.8)	213	(8.7)	197	(9.0)	56	(2.6)	24,480
12 鉄嶺	299	(7.2)	138	(2.7)	41	(7.4)	48	(2.0)	39	(1.8)	49	(2.3)	4,613
13 朝陽	335	(8.1)	93	(1.8)	25	(4.6)	29	(1.2)	25	(1.1)	38	(1.8)	2,775
14 葫蘆島	270	(6.5)	184	(3.6)	30	(5.5)	84	(3.4)	76	(3.5)	70	(3.3)	6,822

	食糧								野菜			
	米		トウモロコシ		大豆		いも類		万トン	(%)		
	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)				
遼寧省計	1,420	(100.0)	341	(100.0)	834	(100.0)	55	(100.0)	55	(100.0)	1,827	(100.0)
1 瀋陽	252	(17.7)	80	(23.5)	144	(17.3)	9	(16.0)	8	(14.6)	272	(14.9)
2 大連	121	(8.5)	7	(2.0)	90	(10.8)	7	(11.8)	13	(24.3)	209	(11.4)
3 鞍山	117	(8.3)	27	(8.0)	80	(9.6)	4	(7.4)	2	(3.7)	162	(8.9)
4 撫順	40	(2.8)	10	(3.0)	24	(2.8)	4	(6.5)	2	(2.9)	33	(1.8)
5 本溪	25	(1.7)	7	(1.9)	15	(1.8)	2	(2.9)	1	(1.6)	35	(1.9)
6 丹東	86	(6.0)	34	(10.0)	45	(5.4)	3	(5.3)	2	(4.2)	104	(5.7)
7 錦州	148	(10.4)	14	(4.1)	90	(10.8)	8	(14.3)	4	(7.1)	300	(16.4)
8 營口	51	(3.6)	25	(7.3)	19	(2.3)	1	(2.4)	1	(1.6)	37	(2.0)
9 阜新	73	(5.1)	3	(0.8)	47	(5.7)	3	(4.7)	1	(1.3)	38	(2.1)
10 遼陽	72	(5.0)	28	(8.1)	38	(4.6)	3	(5.4)	1	(2.4)	84	(4.6)
11 盤錦	78	(5.5)	69	(20.2)	7	(0.8)	2	(2.7)	0	(0.0)	79	(4.3)
12 鉄嶺	186	(13.1)	33	(9.5)	133	(16.0)	6	(10.5)	8	(14.4)	243	(13.3)
13 朝陽	81	(5.7)	0	(0.1)	43	(5.2)	2	(2.7)	3	(5.7)	80	(4.4)
14 葫蘆島	93	(6.5)	4	(1.3)	57	(6.9)	4	(7.3)	9	(16.1)	152	(8.3)

	石炭		石油		鉄鋼		鋼材		木材		発電量	
	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万m3	(%)	億kwh	(%)
遼寧省計	4,459	(100.0)	1,401	(100.0)	1,554	(100.0)	1,443	(100.0)	34	(100.0)	646	(100.0)
1 瀋陽	477	(10.7)	0	(0.0)	13	(0.8)	36	(2.5)	N.A.	N.A.	35	(5.4)
2 大連	N.A.	N.A.	0	(0.0)	45	(2.9)	50	(3.5)	N.A.	N.A.	97	(14.9)
3 鞍山	N.A.	N.A.	0	(0.0)	855	(55.0)	690	(47.8)	N.A.	N.A.	18	(2.8)
4 撫順	553	(12.4)	0	(0.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
5 本溪	218	(4.9)	0	(0.0)	389	(25.0)	294	(20.3)	26	(74.7)	25	(3.9)
6 丹東	131	(2.9)	0	(0.0)	N.A.	N.A.	2	(0.1)	9	(25.3)	42	(6.6)
7 錦州	N.A.	N.A.	0	(0.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
8 營口	N.A.	N.A.	0	(0.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
9 阜新	1,052	(23.6)	0	(0.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	38	(5.8)
10 遼陽	N.A.	N.A.	0	(0.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
11 盤錦	N.A.	N.A.	1,401	(100.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
12 鉄嶺	1,465	(32.9)	0	(0.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
13 朝陽	112	(2.5)	0	(0.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
14 葫蘆島	176	(3.9)	0	(0.0)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

(出所)「遼寧統計年鑑 2002」、各都市の統計年鑑 200・2001、「中国煤炭年鑑 2000」より作成。

(注) 石炭・石油・鉄鋼・鋼材・木材・発電量は 2000 年値。網掛け部分は 1999 年値。

### C 吉林省

吉林省は基本的には農業省で、トウモロコシの生産は全国第 1 位である。地下資源としては北部に扶余油田があるが産出量は多くはなく、また大型炭鉱もない。工業面の柱は省都長春市の自動車産業である。乗用車の量産の必要から周辺で部品産業の育成が計画されており、これが本格化すれば、省経済振興の目玉となろう。もう一つの工業面での柱としては吉林市の化学工業がある。

吉林省経済は省都長春市と吉林市が中心で、二都市で省全体の人口の 4 割、GDP の 6 割を超える規模となっている。

農業面では、トウモロコシ生産が全国的に有名である。主要生産地は長春、四平、松原で、この三都市で省生産量の 75% の相当する 1,137 万トンを生産している(2001 年)。トウモロコシ生産の高付加価値化を図ることを目指し、長春郊外にトウモロコシ加工工場が設置されている。将来は全収穫量の 60% を地元で食品・澱粉・飼料等に加工することを計画しており、この分野での外資導入を目指している。また、北西部の草原に大型の牛肉・ブロイラー・豚飼育施設ができ、牧畜業の成長も著しい。

吉林省の対外貿易をみると、貿易相手国としては韓国が 1 位であるが、国境を接する北朝鮮との

貿易も比較的大きいのが特徴的である。2000年の吉林省の対北朝鮮輸出額は中国の対北朝鮮輸出全体の21.7%を占めた。同省の主要な輸出品目には、トウモロコシ、機械類、服装品がある。一方、主な輸入品には自動車部品がある。

10・5計画では工業の重点を自動車・ファインケミカル・光電子・トウモロコシ加工・漢方薬の生産基地建設に置いている。また、農業では小麦・トウモロコシ・大豆の品種改良と牧畜業の振興を掲げている。

表 1-C-1 吉林省の産業・資源分布（2001年）

	人口		GDP		第一次産業		第二次産業			第三次産業		1人当たりGDP 元	
	万人	(%)	億元	(%)	億元	(%)	億元	(%)	億元	(%)	億元		(%)
吉林省計	2,637	(100.0)	2,348	(100.0)	462	(100.0)	962	(100.0)	807	(100.0)	924	(100.0)	8,904
1 長春	706	(26.8)	1,003	(42.7)	136	(29.4)	444	(46.1)	381	(47.2)	424	(45.8)	14,213
2 吉林	431	(16.4)	446	(19.0)	70	(15.3)	175	(18.2)	141	(17.4)	201	(21.7)	10,349
3 四平	324	(12.3)	179	(7.6)	75	(16.3)	46	(4.8)	36	(4.5)	58	(6.3)	5,547
4 遼源	124	(4.7)	64	(2.7)	16	(3.4)	18	(1.8)	14	(1.7)	30	(3.3)	5,125
5 通化	225	(8.5)	158	(6.7)	33	(7.2)	68	(7.0)	59	(7.3)	57	(6.2)	7,018
6 白山	133	(5.0)	94	(4.0)	18	(3.9)	47	(4.9)	37	(4.6)	29	(3.1)	7,054
7 松原	276	(10.5)	178	(7.6)	61	(13.2)	76	(7.9)	68	(8.5)	41	(4.5)	6,457
8 白城	200	(7.6)	83	(3.5)	30	(6.4)	26	(2.7)	17	(2.2)	28	(3.0)	4,169
9 延辺	219	(8.3)	143	(6.1)	23	(4.9)	63	(6.5)	53	(6.6)	57	(6.1)	6,513

	食糧						野菜		果物			
			米		トウモロコシ		大豆					
	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)		
吉林省計	2,148	(100.0)	382	(100.0)	1,493	(100.0)	111	(100.0)	778	(100.0)	201	(100.0)
1 長春	625	(29.1)	99	(25.9)	450	(30.1)	33	(30.2)	293	(37.6)	61	(30.5)
2 吉林	228	(10.6)	82	(21.4)	120	(8.0)	20	(18.3)	148	(19.0)	42	(21.1)
3 四平	425	(19.8)	43	(11.3)	350	(23.4)	13	(11.8)	102	(13.1)	29	(14.4)
4 遼源	58	(2.7)	8	(2.1)	43	(2.9)	3	(2.8)	22	(2.8)	5	(2.5)
5 通化	135	(6.3)	55	(14.4)	70	(4.7)	5	(4.7)	46	(5.9)	14	(7.2)
6 白山	23	(1.1)	1	(0.3)	16	(1.1)	4	(3.5)	34	(4.4)	5	(2.4)
7 松原	452	(21.1)	47	(12.2)	337	(22.5)	13	(12.2)	66	(8.5)	21	(10.5)
8 白城	130	(6.0)	21	(5.5)	79	(5.3)	3	(2.3)	34	(4.4)	17	(8.3)
9 延辺	72	(3.4)	26	(6.8)	28	(1.8)	16	(14.2)	32	(4.2)	6	(3.1)

	石炭		鉄鋼		鋼材	
	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)
吉林省計	1,632	(100.0)	201	(100.0)	194	(100.0)
1 長春	112	(6.9)	4	(2.1)	3	(1.4)
2 吉林	217	(13.3)	0	(0.1)	6	(2.9)
3 四平	39	(2.4)	1	(0.3)	3	(1.8)
4 遼源	379	(23.3)	0	(0.1)	0	(0.0)
5 通化	48	(2.9)	195	(97.4)	182	(93.9)
6 白山	559	(34.2)	0	(0.0)	0	(0.0)
7 松原	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
8 白城	29	(1.8)	0	(0.0)	0	(0.0)
9 延辺	248	(15.2)	0	(0.0)	0	(0.0)

(出所)「吉林統計年鑑 2002」より作成。

#### D 黒龍江省

黒龍江省は重要資源大省としての存在感が大きい。中国最大の大庆油田を有し、鶏西、鶴崗、双鴨山、七台河などに大型炭鉱がある。また、全省の木材の8割が集積される木材加工・集散都市として伊春がある。

農業面をみると、黒龍江省は肥沃な土壌を有し、全国第1位の耕地面積を誇る穀倉地帯である。

特に、大豆は、チチハル、ジャムス、黒河などを中心に生産され、その量は全国トップである。さらなる増産を図るため三江平原での日中協力が進んでいる。トウモロコシや米の生産量も全国のトップクラスにある。

工業面では大慶の石油を原料に石油化学に力を入れ、付加価値を高めるとともに産業の裾野の拡大を図っている。原料となる大慶油田の産出量が年産 5,000 万トンのペースをどこまで維持できるかが今後の石油化学工業発展の鍵である。機械には発電設備、鉱山機械、大型農業機械、工業用ボイラー、計測器等がある。近年はロシア・東欧向け輸出という刺激もあって、軽工業にも力を入れている。これには製糖や乳製品の食品工業、羊毛・亜麻・化学繊維等の地元原料による紡織工業、日用品等が含まれる。

対外貿易面では、黒龍江省は中口国境の約 70%にあたる国境線を有し、ロシアと鉄道、道路、水路で結ばれているため、中国の対ロシア貿易の中心的な役割を果たしている。同省の貿易額に占める対ロシア貿易額は 5 割に上る。対ロシア貿易は黒河や綏芬河などでの国境貿易を中心としており、その主な輸出品は食料品や衣類で、輸入は原木・木材が中心である。

10・5 計画では、緑色食品・食品加工・機械・電気・石油化学・医薬・建材を重点産業としている。また、ロシアとの経済協力を推進すること、国内の沿海地域の有力企業との提携を模索すること、これまで低かった第 3 次産業比率を高め、産業構成比を 8:58:34 とすることを目指している。

表 1-D-1 黒龍江省の産業・資源分布 (2001 年)

	人口		GDP		第一次産業		第二次産業				第三次産業		1人当たりGDP 元
	万人	(%)	億元	(%)	億元	(%)	億元	(%)	鉱工業		億元	(%)	
黒龍江省計	3,715	(100.0)	3,798	(100.0)	602	(100.0)	1,904	(100.0)	1,678	(100.0)	1,291	(100.0)	10,222
1 ハルビン	941	(25.3)	1,120	(29.5)	186	(30.9)	393	(20.6)	318	(19.0)	541	(41.9)	11,902
2 チチハル	560	(15.1)	301	(7.9)	79	(13.1)	101	(5.3)	74	(4.4)	121	(9.4)	5,378
3 鶏西	196	(5.3)	136	(3.6)	38	(6.3)	54	(2.8)	44	(2.6)	44	(3.4)	6,940
4 鶴崗	111	(3.0)	70	(1.8)	19	(3.2)	27	(1.4)	22	(1.3)	23	(1.8)	6,262
5 双鴨山	150	(4.0)	92	(2.4)	27	(4.5)	35	(1.8)	29	(1.7)	30	(2.3)	6,149
6 大慶	252	(6.8)	1,078	(28.4)	22	(3.7)	956	(50.2)	921	(54.9)	100	(7.7)	42,757
7 伊春	132	(3.6)	79	(2.1)	13	(2.1)	38	(2.0)	34	(2.0)	28	(2.1)	5,946
8 佳木斯	241	(6.5)	164	(4.3)	47	(7.8)	45	(2.3)	30	(1.8)	73	(5.6)	6,822
9 七台河	87	(2.3)	61	(1.6)	7	(1.2)	29	(1.5)	25	(1.5)	25	(1.9)	7,090
10 牡丹江	271	(7.3)	229	(6.0)	31	(5.2)	98	(5.2)	86	(5.1)	99	(7.7)	8,429
11 黒河	173	(4.7)	83	(2.2)	27	(4.5)	18	(0.9)	10	(0.6)	38	(3.0)	4,772
12 綏化	548	(14.7)	340	(8.9)	99	(16.4)	90	(4.7)	69	(4.1)	151	(11.7)	6,199
13 大興安嶺	53	(1.4)	45	(1.2)	6	(1.0)	21	(1.1)	18	(1.0)	19	(1.4)	8,582

	食糧						野菜				果物	
	米		トウモロコシ		大豆							
	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)
黒龍江省計	2,402	(100.0)	644	(100.0)	1,060	(100.0)	440	(100.0)	1,211	(100.0)	35	(100.0)
1 ハルビン	681	(28.3)	200	(31.1)	380	(35.8)	54	(12.3)	186	(15.4)	4	(12.6)
2 チチハル	324	(13.5)	47	(7.2)	123	(11.6)	92	(20.9)	228	(18.8)	2	(5.0)
3 鶏西	121	(5.0)	63	(9.8)	31	(2.9)	21	(4.7)	66	(5.5)	4	(12.2)
4 鶴崗	45	(1.9)	20	(3.1)	13	(1.2)	11	(2.6)	20	(1.6)	0	(0.3)
5 双鴨山	62	(2.6)	20	(3.0)	20	(1.9)	16	(3.7)	32	(2.6)	2	(4.9)
6 大慶	120	(5.0)	24	(3.8)	68	(6.4)	7	(1.5)	86	(7.1)	0	(1.4)
7 伊春	34	(1.4)	14	(2.2)	7	(0.7)	11	(2.6)	35	(2.9)	0	(0.5)
8 佳木斯	260	(10.8)	110	(17.0)	76	(7.2)	60	(13.6)	75	(6.2)	0	(1.0)
9 七台河	34	(1.4)	9	(1.3)	15	(1.4)	6	(1.5)	29	(2.4)	0	(1.0)
10 牡丹江	134	(5.6)	27	(4.2)	65	(6.2)	35	(7.9)	103	(8.5)	5	(14.6)
11 黒河	105	(4.4)	5	(0.7)	15	(1.4)	65	(14.8)	35	(2.9)	0	(0.0)
12 綏化	467	(19.4)	106	(16.4)	248	(23.3)	50	(11.3)	300	(24.8)	16	(46.5)
13 大興安嶺	17	(0.7)	0	(0.0)	0	(0.0)	12	(2.7)	17	(1.4)	0	(0.0)



	石炭		石油		鉄鋼		鋼材		木材		発電量	
	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万トン	(%)	万m3	(%)	億kwh	(%)
黒龍江省計	5,421	(100.0)	5,558	(100.0)	92	(100.0)	76	(100.0)	1,389	(100.0)	434	(100.0)
1 哈爾濱	513	(9.5)	90	(1.6)	2	(2.5)	1	(0.8)	8	(0.6)	92	(21.1)
2 齊齊哈爾	0	(0.0)	0	(0.0)	43	(46.4)	25	(32.5)	0	(0.0)	69	(16.0)
3 雞西	1,319	(24.3)	29	(0.5)	0	(0.0)	5	(6.6)	1	(0.1)	10	(2.4)
4 鶴崗	1,260	(23.2)	19	(0.3)	0	(0.2)	0	(0.0)	1	(0.1)	31	(7.1)
5 双鴨山	906	(16.7)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	3	(0.2)	35	(8.0)
6 大慶	0	(0.0)	5,150	(92.7)	0	(0.0)	1	(1.6)	1	(0.1)	77	(17.7)
7 伊春	3	(0.0)	152	(2.7)	46	(50.1)	45	(58.6)	1,128	(81.2)	5	(1.2)
8 佳木斯	10	(0.2)	6	(0.1)	0	(0.0)	0	(0.0)	3	(0.2)	36	(8.2)
9 七台河	1,212	(22.4)	1	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	4	(1.0)
10 牡丹江	7	(0.1)	79	(1.4)	1	(0.8)	0	(0.0)	3	(0.2)	64	(14.7)
11 黒河	128	(2.4)	21	(0.4)	0	(0.0)	0	(0.0)	3	(0.2)	8	(1.9)
12 綏化	0	(0.0)	11	(0.2)	0	(0.0)	0	(0.0)	12	(0.9)	0	(0.1)
13 大興安嶺	63	(1.2)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	227	(16.4)	3	(0.7)

(出所)「黒龍江統計年鑑 2002」より作成。

## 第2章 輸送インフラの現状と問題点

中国東北部に位置する吉林省・黒龍江省は海港を持たない内陸省である。両省が国際貿易を行う際、その貨物の大部分は、遼寧省の大連港を利用して輸送されている。しかし、両省から大連へのルートは混雑状況が指摘されており、その代替ルートとして、また、新しい、各省独自の海への出口として、隣国のロシアや北朝鮮の港を利用するルートの整備が進んでいる。

吉林省・黒龍江省のからの主な輸送ルートとしては、以下の3本がある。

東北三省を南北に貫き、大連港を利用するルート（大連輸送回廊）

吉林省から図們江地域を通じて、ロシアのザルビノ港・ポシェット港、あるいは北朝鮮の羅津港へ至るルート（図們江輸送回廊）

黒龍江省から国境都市綏芬河市を通じてロシアのウラジオストク港・ナホトカ港・ポストーチヌイ港へ至るルート（綏芬河輸送回廊）

各輸送回廊における主要都市間の距離は図に示すとおりである。省都から港湾までの距離をみると、長春～大連間が702kmであるのに対して長春～ザルビノ間は673km（羅津までは700km）、また、ハルビン～大連間が944kmであるのに対してハルビン～ウラジオストク間は807kmとなっており、大連ルートを利用した場合と比較して、図們江ルート、綏芬河ルートの方が輸送距離は短い。しかしながら、これらのルートは国境を越えるため、通関手続きや貨物の積み替えなどにより、距離が短いにもかかわらず時間がかかるのが現状である。距離が短いといったメリットを十分に活かすためには、さらにハード・ソフト両面の整備を進める必要がある。

現在、吉林省・黒龍江省の国際貿易貨物は、ほとんどが大連ルートを通じて運ばれ、大連港から世界各国・地域に輸送されている。大連港の取り扱い貨物量（外貿）は3,359万トンである（2000年。以下同様）。一方、図們江ルートの琿春・圈河国境税関通過貨物量と図們国境駅の取り扱い貨物量の合計は41万トン、綏芬河ルートの綏芬河国境税関の通過貨物量は316万トンに過ぎない。さらに、これらには、ロシア・北朝鮮向けの貨物も含まれているため、実際に北朝鮮やロシアの港湾を利用して世界各国へ輸送されている貨物は非常に少ないのが現状である。

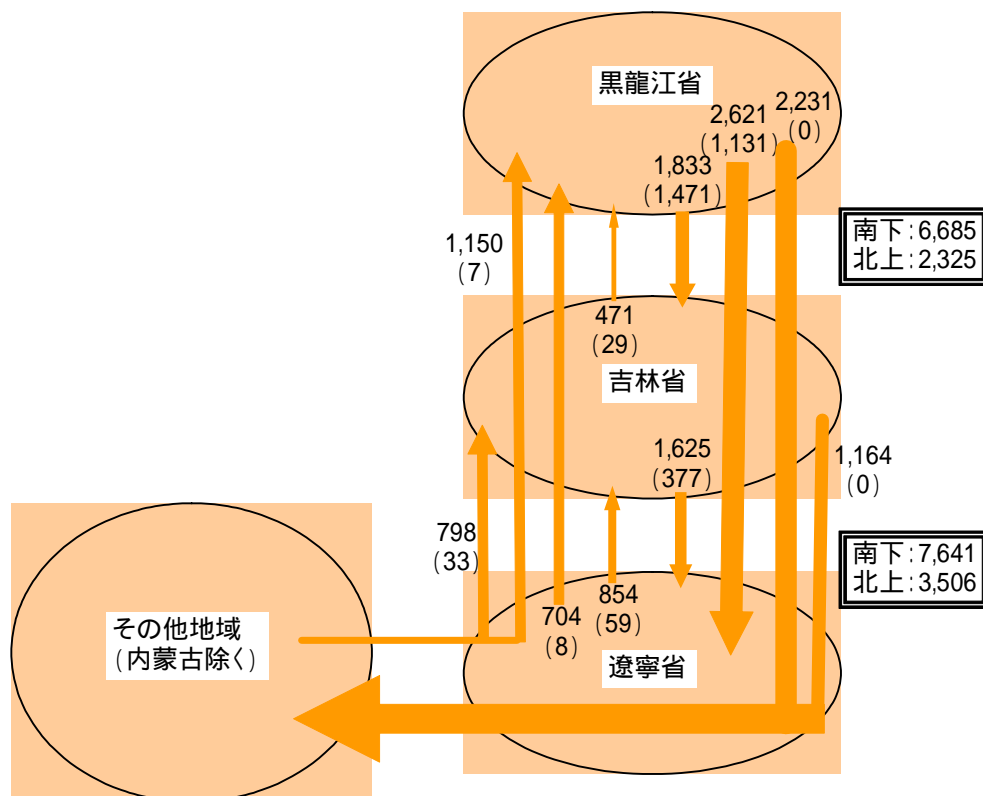


に鉄道輸送される貨物量は2,621万トンであり、北京等その他地域(内モン自治区を除く)へは2,231万トンである(図参照)。合計4,852万トンとなるこうした貨物の輸送は、ほとんどが幹線鉄道であるハルビン～大連鉄道を利用すると考えられる。これに、黒龍江省から吉林省向け、吉林省から遼寧省および北京等その他地域向け貨物の一部を加えると、公称の輸送能力である5,000万トンを超える輸送が行われているものと予想される。特に、吉林省と瀋陽(北京方面への路線の分岐点)の間は著しい混雑状況にあると考えられる。ちなみに、逆方向である北京等その他地域および遼寧省から黒龍江省に向かう貨物は1,854万トンに留まっており、こうした輸送量のアンバランスは混雑状態とともに、ハルビン～大連鉄道ルートの問題点の一つとなっている。

次に、現地での運行状況調査の結果からみてみると、陶頼昭(吉林省)～長春(吉林省)～鞍山(遼寧省)の間で、午前0時から7時半の間では1時間あたり10～20列車が走行しており、その間隔は3～6kmであることが分かった(ハルビン→大連方向。1999年10月)。これは、日本の経験からみても非常に過密状態にあると言える。

以上から、ハルビン～大連間の鉄道はかなりの混雑状態にあることが窺える。電化によって、輸送能力が30%アップしたとしても、今後の吉林省・黒龍江省の発展とそれに伴う貨物の増大を考慮すると、複々線化など、更なる能力向上の対策が求められると同時に、代替ルートとしての図們江・綏芬河両輸送回廊の確立が望まれる。

図 2-A-1 中国東北地域における鉄道輸送量(2000年)



(出所)「中国交通年鑑 2001」より作成。  
(注) ( )内の数値は石炭の輸送量。

## (2) 道路

大連～ハルビン間高速道路は1990年に大連～瀋陽間、1994年に瀋陽～四平間、1998年に四平～

長春間が開通し、2002年に長春～ハルビン間が完成したことで全線開通となった。2003年3月からはこの高速道路で片側4車線への拡張工事が始まる予定である。また、瀋陽と北京を直結する高速道路も2002年に開通し、中国東北地区は高速道路によって南方と直接結ばれた。さらに、瀋陽と北朝鮮との国境にある丹東を結ぶ高速道路が完成するなど、高速道路網の整備が急ピッチで進められており、トラック輸送はさらに活発に行われるようになる。

トラックの場合、ハルビン～大連間を1日半～2日間で輸送できるが、鉄道の場合は事前に予約が必要であるうえ、4～6日間(列車編成時間を含む)を要する。輸送時間の早さを求める貨物はコストが高くてもトラックを利用し、近年その利用率は高まっている。現在の吉林省・黒龍江省における貨物の輸送形態をその輸送量からみると、道路輸送が全体の約8割、鉄道輸送が約2割を占めている。

### (3) 港湾(大連港)

大連港では、第1期工事により、コンテナ4バース、多目的2バースの計4バースが稼働している。水深は12～14mで、総延長は1,400mである。第2期として大水深の6バース、第3期には雑貨、コンテナバースなどの10バースを建設予定である。コンテナ取扱量は急増しており、2000年実績は101.1万TEU(前年比37.4%増)である。

東北三省における輸出量の8割以上がこの大連港を經由して輸送されている。大連港で取り扱うコンテナ貨物は8割が大連周辺、1割が瀋陽周辺、1割が長春・ハルビン周辺といわれている。大連港までの輸送形態はトラック輸送が大部分で、鉄道輸送は1998年時点で3%程度に過ぎない。

大連港の主要な取扱い品目は、コンテナ輸入は吉林省第一自動車向けの自動車の部品、コンテナ輸出では自動車の完成品、タバコ、米などがある。大連には巨大な穀物サイロがあり、小麦の輸入、トウモロコシや大豆の輸出に利用される。石油は大慶油田からパイプラインにより大連へ運ばれ、精製後海上輸送される。鉄鉱石は海外から輸入され、鞍山、本溪、長春へ輸送される。

遼寧省の10・5計画では、大連の旅順と山東省の煙台を結ぶワゴンフェリー計画が掲げられ、注目されている。これが完成すれば中国東北地域と環渤海経済圏の経済関係が強化されることになる。

## 2. 問題点

大連輸送回廊の問題点としては、他の回廊にも言えることであるが、鉄道・道路・港湾(海上)といった各輸送モード間の円滑な接続がスムーズに行われていないことが挙げられる。例えば、大連港で取り扱われるコンテナがコンテナのまま鉄道に乗らずに、港で開封された後、通常の貨車利用で輸送される割合が高く、コンテナ輸送のメリットを活かしきれていないことがある。また、鉄道の貨物編成に時間がかかるといった現状もある。さらに、黒龍江省・吉林省の関係者の話によれば、大連港では遼寧省内の貨物が優先されるケースが多いとのこと、これも問題の一つである。その他、鉄道の混雑状況、大連港での混雑状況なども懸念されている。

写真 2-A-1 大連港



## B 図們江輸送回廊

図們江輸送回廊には、ロシアのザルビノ港、ポシエット港を利用するロシアルートと、北朝鮮の羅津港を利用する北朝鮮ルートの二つがある。このルートを利用するのは、ほとんどが吉林省延辺朝鮮族自治州内の貨物である。

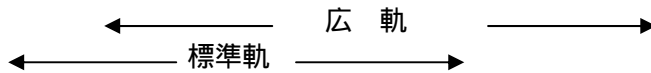
### 1. 現状

#### (1) 鉄道

鉄道は、琿春～クラスキノ（ロシア）間、図們～南陽（北朝鮮）間が接続されている。中国の鉄道は標準軌（1,435mm）、ロシアの鉄道は広軌（1,520mm）とレールの幅が異なるため、琿春～カムショーバヤ間に標準軌と広軌の4本のレール（写真参照）を引いている。両国間の協定により1999年12月から双方の列車が相手国に乗り入れが可能となり、2000年2月に運転を開始したが、不定期にロシアから木材が輸送されてくるのみで、未だ十分に機能するには至っていない。2001年の輸送実績では、ロシアから中国に輸送された貨物量は3.2万トンで、中国からロシア向けの貨物は無い。現在、貨物は中国側の琿春積替え駅でロシアの貨車から中国の貨車に積替えられている（その逆も対応可）。その積替え能力は年間50万トンである。将来はロシア側のカムショーバヤ駅でも積替えることができるようにする計画である。

北朝鮮の鉄道は中国と同様に標準軌であるため貨車の相互乗り入れが可能であり、貨物を積替える必要はない。両国間の鉄道輸送量は、『中国交通年鑑』における図們国境駅の取り扱い貨物量ベースで見ると、1990年時には約140万トンであったが、その後減少し、2000年は21万トンに留まっている。ただし、現地関連機関のヒアリングによると、1997年以降は貨物輸送の実績はほとんど無いとのことである。

写真 2-B-1 琿春～クラスキノ間の4線軌道



## (2) 道路

琿春からザルビノ港、ポシエツト港までの道路は、ロシア側に一部未舗装区間はあるものの、トラック輸送に支障は無い。このルートではロシアのトラックは琿春まで、中国のトラックはスラビアンカまで乗り入れることができる。現在は、中国人が運転する中国トラックがザルビノ港、ポシエツト港までチップを運搬している。琿春道路税関は中国時間で8時～16時までの8時間開放となっているが、中国とロシアの時差がサマータイム時には3時間（ロシアが+3時間）となり、実際の企業等の営業時間を考えると利用可能な時間は制限される。2001年の輸送実績は、中国からロシア向けが3.7万トン、逆が1.3万トンの合計5.0万トンであった。

一方、北朝鮮ルートは、中国側の琿春～圏河間道路は2000年12月に新道が完成しており問題はないが、北朝鮮側の羅津～元汀間の道路は、特に先鋒～元汀間（46km）が未舗装の上、山越えの悪路であり、悪天候時にはぬかるんでコンテナ車は通行困難になる。このルートでは、中国トラックは羅先市（旧羅津市・先鋒市）まで、北朝鮮トラックは琿春市まで乗り入れることができる。現地では、中国トラックが羅津港まで貨物（主にチップ）を輸送している様子が頻繁に見かけられた。2001年の輸送実績は中国から北朝鮮向けが14.7万トン、逆が1.6万トンの合計16.3万トンであった。

北朝鮮では、先鋒から図們江沿いに上り、元汀まで高規格道路を建設する計画があり、一部の区間では路盤工事を進めているが、資金難から建設は大幅に遅れており、完成時期は未定である。

また、現在、中国は長春～琿春間高速道路全長（560km）を整備中である。1997年9月に長春～吉林間（83.6km）、1999年10月に吉林～江蜜峰間（28km）、2001年9月に延吉～図們間（29km）が完成しており、2004年内に全線の供用が見込まれている。この高速道路が整備されれば、図們江ルートの背後圏は拡大するであろう。

## (3) 港湾

### ザルビノ港

ザルビノ港は、ポシエツト湾のトロイツァ小湾西部に位置し、ザルビノ半島に囲まれた天然の良

港である。バース延長は 650m で、現在の岸壁水深は 6.8 ~ 9.9m である。ガントリークレーンは設置されていない。この港の取り扱い貨物はほとんどが輸出貨物で、シベリアの銑鉄・原木、ロシア極東の水産物が主である。2000 年 4 月、束草港（韓国）との間に国際フェリー航路が開設されている。

#### ポシエツ港

ポシエツ港は、ザルビノ港から西に 20km のノブゴロドスカヤ湾西部に位置している。バース延長は 450m であり、岸壁水深は 9.5m である。現在、2 号バースで埠頭クレーンによりコンテナを取り扱っている。取り扱い貨物量のうち、石炭・原木の輸出が 9 割程度を占める。1999 年 8 月に秋田港との間に定期コンテナ航路が開設された。

#### 羅津港

羅津港は、「羅津・先鋒経済貿易地帯」の中心に位置する北朝鮮東海岸の港湾で 1 ~ 3 号までの 3 本の埠頭からなる。岸壁は 13 バース、水深 8.0 ~ 10.6m、延長 2,510m で、5,000 ~ 30,000 トン級の船舶が接岸可能である。ガントリークレーンは設置されていない。コンテナは 2 号埠頭の 7 号岸壁（水深 9.0m、1 バース）で取り扱い、通常の埠頭クレーンで荷役している。1995 年 10 月に同港と釜山港を結ぶ定期コンテナ航路が開設し、1999 年 8 月には同港と新潟港間の定期コンテナ航路が開設した。

## 2. 問題点

ハード面では、羅津 ~ 元汀間の道路状態が悪いこと、ザルビノ港にコンテナ・クレーンが整備されていないことが挙げられる。ソフト面では、貨物輸送の通関手続きが煩雑であること、トランジット貨物に対する優遇措置（関税の免除、通関手数料の撤廃など）がなされていないことなどがある。また、長春からの高速道路が全線にわたって開通していないことがこのルートを利用する背後圏を制限していることも問題である。ルートの活用に向けて、高速道路の整備はもちろん、長春 ~ 琿春間のコンテナ鉄道輸送の拡充、長春内陸港での図們江ルートを利用する貨物の税関検査の実施（現在は、大連・満洲里向けのみ対応）などが求められる。

## C 綏芬河輸送回廊

この輸送回廊は、黒龍江省の国境都市である綏芬河市を通じて、ロシア極東のウラジオストク港・ナホトカ港・ポストーチヌイ港に至るルートである。現在は黒龍江省の対ロシア貿易の約 7 割がこのルートを利用して輸送されているなど、主に中国東北地域の対ロシア輸出入ルートとして利用されている。ロシア以外の外国向けの貨物としては、韓国向けの石炭 20 トン（2000 年）がある。またこのルートを利用して、中国東北地域の米国西海岸向け貨物をポストーチヌイ港を利用して効率的に輸送することを目指した東西回廊構想（East by West Corridor）も推進されている。

### 1. 現状

#### (1) 鉄道

中国鉄道とロシア鉄道は軌間異なるため、国境駅（綏芬河・グロデコボ）間は、広軌・標準軌の 4 線軌道となっている。また、国境駅では貨物の積み替えが必要である。貨物は受け側で積み替えるのが原則であり、ロシアから中国への貨物は綏芬河で、中国からロシアへの貨物はグロデコボで積み替える。綏芬河駅では門型クレーンや高床ホーム（有蓋貨車用）での積み替えが行われてい



る。取り扱い能力は年間 700 万トンである。2001 年の取り扱い実績は木材を中心とする 407 万トンであった。グロデコボ駅の積み替え能力は 150 万トン程度と考えられる。

なお、ハルビン～綏芬河間の鉄道はハルビン～牡丹江間が複線・非電化、牡丹江～綏芬河間が単線・非電化となっている。

## (2) 道路

ハルビン～綏芬河間の道路は往復 2 車線舗装路で、一部が往復 4 車線舗装路となっている。ロシア側は、国境付近に若干の未舗装区間があるが、グロデコボ～ウラジオストク～ナホトカ～ポストーチヌイ間道路は往復 2 車線舗装路で車線幅も十分あり、コンテナ車の通行に問題はない。実際にナホトカ～ウラジオストク間では多くの 40ft コンテナを積んだコンテナトレーラーが走っている。現在、中国トラックはウスリースク市まで、ロシアトラックは牡丹江市までの乗り入れが認められている。この乗り入れ範囲が、ウラジオストク港、ハルビン市まで拡大されれば、綏芬河ルートの利用はさらに促進されるであろう。

綏芬河道路税関（写真参照）における国境開放時間は 6 時～18 時までの 12 時間となっている。同税関の 2001 年の通過貨物量は 17.5 万トンであった。

## (3) 港湾

### ウラジオストク港

ウラジオストク港は天然の良港で、湾内水深が 30m あるので冬季でも凍結しない。同港には商港・漁港・軍港があるが、商港は 1993 年から民営化され、ウラジオストク商業港(株)が運営している。商業港(株)のバースは 1～17 号まで 17 バースあり、岸壁水深 8～13m、岸壁延長 4,200m である。16～17 号バースをコンテナ専用として使用している。コンテナターミナルでは 30.5 トン吊りガントリークレーンが 2 基稼働しており、ターミナルの年間取り扱い能力は 10 万 TEU である。岸壁延長は 420m、岸壁水深 13m で、2 隻のコンテナ船が接岸可能である。ウラジオストク港は 24 時間荷役を行っており、またシベリア鉄道とも接続している。現在、シアトルと結ぶ北米航路を初めとする 4 定期航路が就航している。

### ナホトカ港

ナホトカ港は、ナホトカ湾の西部に位置し、半島に囲まれた入り江にある天然の良港である。航路水深は 13m あり、冬季にも凍結せず、岸壁は一年中、使用可能である。ソ連時代は、ナホトカ港がロシア極東唯一の開放港であった。日本の各港とナホトカ港を結ぶ日本～ナホトカ航路は、1958 年に開設された。ナホトカ航路には、現在も在来貨物船が就航し、若干のコンテナ貨物も積載する。SLB のコンテナ貨物は、現在、ほとんどがポストーチヌイ港に移っており、ナホトカ港は少量のコンテナ貨物を扱っているに過ぎないが、現在でも、シベリア鉄道との接続は可能である。

### ポストーチヌイ港

ポストーチヌイ港は、ナホトカ湾内の東部に位置する港湾である。取扱貨物は、石炭・コンテナ・木材・クリンカー・化学肥料・コークスなどで、外貿貨物が 99%、輸出貨物が 90～95%を占める。貨物取扱能力は年間 2,000 万トンである。外貿コンテナ埠頭は、2 バース(前面水深 12.5m)あり、30.5 トン吊りガントリークレーンが 4 基設置されている。年間取扱能力は 20 万 TEU である。

港の構内には、シベリア鉄道につながる線路が敷設されており、ブロック・トレイン(コンテナ専用列車)が、ポストーチヌイ港～欧州間を運行している。また、ポストーチヌイ港と米国西海岸

のシアトル港をコンテナ船で結ぶことで、ロシア極東～米国西海岸、さらには中国東北地域～米国西海岸の効率的な輸送を実現する東西回廊構想（East by West Corridor）も推進されている。

## 2. 問題点

この輸送回廊における問題点は、鉄道の軌間の差により国境駅で貨物を積み替える必要があること、トラック輸送においてはその乗り入れ範囲が近距離に制限されていることが挙げられる。これらについては、鉄道国境駅における積替え施設の改善・効率の向上、トラックの乗り入れ範囲の拡大（ハルビン・ウラジオストクまで）が望まれる。

また、国を越えた輸送となることから、煩雑な貨物輸送の通関手続きの簡素化、不十分なトランジット貨物に対する優遇措置（関税の免除、通関手数料の撤廃など）なども問題と言える。加えて、ロシア港湾にサイロが設置されておらず、豊富な食糧生産量を誇る中国東北地域の食糧輸送ルートとして十分に機能できないことも問題点として挙げられる。

写真 2-C-1 綏芬河道路税関



### 第3章 中国東北地域と周辺地域の将来の経済産業ネットワーク・インフラの展望

#### A 遼寧省

遼寧省は、10・5計画の中で、年平均経済成長率9%という中国全体(7%)よりも高い目標を掲げている。

産業別では、石油化学、鉄鋼、自動車及びその部品、造船業などの生産を高めることを目標としている。石炭産出量は5,000万トン、石油産出量は1,400万トンを維持し、石油加工能力を6,500万トンに高めて全国トップの地位を奪いたい考えである。また、農産品の生産力強化はもちろんであるが、绿色食品の生産の増加、加工能力の向上を目指す。この“绿色食品”は東北地域の農業を救うキーワードと言える。ちなみに食糧生産量は1,600万トンという目標を設定している。

遼寧省政府の地域別発展戦略を見てみよう。10・5計画によれば、大連は東北地域の対外開放の窓口・沿海開放都市、鞍山、撫順、本溪は原材料主導都市、遼陽、盤錦、葫蘆島は新興工業都市と位置付けられている。外資を積極的に利用し、ハイテク技術を取り入れて、各都市の有力産業をさらに発展させる考えである。

また、丹東、錦州、營口、葫蘆島といった税関都市については、沿海にあること、国境地域であること等の地理的優位性を活用し、対外開放を進め、技術力と労働力とを互いに結合させた産業を発展させることを目指している。特に、丹東は遼寧省だけではなく、中国全体にとっての対朝鮮半島の主要な国境税関、交流の玄関となるよう努力することが明記されている。また、錦州は都市の総合機能を高め、遼寧省の西側地域の中心としての役割を強化している。

阜新、鉄嶺、朝陽では、水利施設建設、生態環境の改善・保護、農業の産業化、牧畜業の発展など特色ある経済発展を図り、農村住民の貧困状況を脱し、都市部での就業機会を増大させることを目指している。

遼寧省は各都市を現在の優位性を活かしながら発展させていく考えであり、省内・省外・国外の産業間、企業間の効果的な連携を図っていくことを目指している。中国国内の他の省との関係では、西部開発プロジェクトへの関連企業の積極的な参加、省内20企業の省外投資の推進などがある。対外関係では、各都市に目標値を設定させてその実現を図る考えで、貿易の拡大(目標輸出額200万ドル)、外資の導入(10・5計画期累計180万ドル)を目指している。関連して、日本、韓国、香港、米国などでの大型投資商談会の開催することを計画している。さらに、対外関係発展の柱として観光の促進を挙げている。

省内・省外・国外との連携を強化するためのインフラ整備としては、高速道路の建設・整備を図り、その総距離を1,900kmとして省内の14都市全てに高速道路ネットワークを張り巡らすこと、東北地域の窓口として他地域とを結ぶ高速道路の建設や鉄道の拡充を図ること、対外交流の促進に向け空港の整備・航路の拡充、港湾の整備を実施することが挙げられている。

それぞれに関するプロジェクトは次の通りである。については、丹庄、盤海、錦阜、錦朝、撫南、瀋阜高速道路の前期工事を実建設、秦皇島～瀋陽の旅客列車専用線の建設などがある。に関するプロジェクトとしては、煙台～大連間のワゴンフェリー航路の開設、東北三省の東部国境線に沿っての東部国境鉄道の建設、ハルビン～大連間高速道路の拡充(車線増加)などが挙げられる。

に関しては、瀋陽桃仙空港及び大連周水子空港の国際航路を10航路増加させること、大連港における30万トン級の石油バースと20万トン級の鉍石バースの建設、大窯湾のコンテナバースの建設などがある。

## B 吉林省

吉林省の10・5計画では、年平均経済成長率9%、一人当たりGDPは8.2%増(2005年10,100元)、輸出入額の平均伸び率9%を掲げている。産業構成では、第三次産業の比率を高め、産業構成比を20:45:35とすることを目指している。

産業別では、機電産業、绿色食品、ハイテク製品の生産を高め、輸出割合を拡大するほか、農畜産品、支柱・有力産業、ハイテクおよびインフラ分野への外資の投資を促進し、金融、保険、電信、商業分野での対外開放を段階的に進めるとしている。農業省として位置付けられる吉林省は、WTO加盟より今後の厳しい状況が予想される中、農産品の競争力を高めるための手段・市場確保を目指し、绿色食品の発展と市場化に重点を置き、緑色ブランドを作り、国内外市場を開拓していきたい考えである。吉林省においても“绿色食品”がキーワードとなっている。資源の算出については、石炭は2,100万トン、石油は500~600万トンを目指し、天然ガスについては4億m<sup>3</sup>増加させること、ロシアとの協力を進めることとしている。

地域別に見てみよう。東部地域は長白山の資源や地理的優位性を活かし、生態系・環境を保護しながらの資源開発に当たること、緑色製品の生産・加工を発展させることに重点を置く。中部地域では長春・吉林両市を核とし、工業・農業生産の基礎を活かし、産業の高度集中地帯を建設する。特に農業、ハイテク産業、環境保護型工業を重点的に発展させる。西部地域は草原の生態系・環境保護のモデル地区及び牧草・牧畜の産業化地域を建設するとし、環境保護型石油化学製品の開発、クリーンエネルギーの発展、肉類の生産・加工業の発展に力を入れることが挙げられている。

この他、図們江地域においては、開発・開放を進め、琿春边境経済合作区、輸出加工区、中口互市貿易区の機能を高め、税関のインフラ施設の建設や通関条件の改善を実施し、対外経済・貿易の吸引力を強化し、北東アジア地区の国際協力と開発を促進するとしている。吉林省の対外貿易戦略において、ロシアや北朝鮮といった隣接国家・地域の国境貿易を強化するとされていることも注目される。

吉林省の重大建設プロジェクトとしては、大成トウモロコシ加工工場の高度加工プロジェクト(加工能力240万トン拡充建設:20億元)、榆樹150万頭養豚加工プロジェクト(16億元)、第一汽車集団の自動車及び部品の生産能力拡充プロジェクト(214億元)、吉林パルプ生産拡大プロジェクト(52億元)、長白山生態保護・観光・インフラ開発プロジェクト(134億元)、西部草原生態保護モデル地区・牧草産業化地域の建設プロジェクト(5億ドル)などが挙げられている。

吉林省は地理的優位性を活かし、東北三省間の経済・貿易、人材、技術、資本の交流と協力関係、対口・対朝国境経済関係を促進していく考えである。さらに、西部開発への積極的参画、多国籍企業との連携強化なども挙げられている。これを支える輸送面では、近代的な総合運輸システムを構築すること、特に対外開放ルートを確認させることに重点を置いている。コンテナ輸送・複合輸送の発展も明記されている。

三省間の連携、対外ルートの拡充に向けたインフラ整備としては、鉄道面では、長春~吉林、白城~太平川複線化、霍林河~白城鉄道の建設、牡丹江~大連間鉄道の建設(省内通過部分)、図們・琿春といった鉄道税関機能の向上を挙げている。また、道路面では省内幹線道路・農村道路・国境道路の建設に力を入れた上、長春~拉林河、吉林~琿春高速道路、長春~白城、四平~白山間等の一級道路の拡大改良工事の実施を挙げている。航空面では長春国際空港を国家幹線空港の標準レベルに引き上げること、延吉空港の国際空港化建設を加速させること、長白山空港の新設が

挙げられている。

## C 黒龍江省

黒龍江省の10・5計画期の目標はGDP年平均伸び率9~10%、うち第一次、二次、三次産業の伸び率はそれぞれ4~5%、9~10%、11~12%で、産業構成比は8:58:34に調整することである加工産業とサービス産業の競争力の向上、インフラ施設の条件改善を目指している。

産業別に今後の戦略を見てみよう。農業面では黒龍江省は同省を中国最大の緑色食品生産基地とし、市場占有率を高める(全国の15%)ことを目標としている。WTO加盟により、中国の農業は大きな影響を受けることが予想される。その影響を軽減する有力な方法として打ち出したのが緑色食品の育成である。また、牧畜・水産業を発展させる考えである。

工業面では石油化学工業を発展させ、ハルビン~大慶~チチハル~牡丹江の石油産業地帯<sup>1</sup>といった核を形成することを目指す。食品加工業、特に、大豆加工、乳製品加工、酒類製造、トウモロコシ加工、肉類製品加工といった5大工業の発展に力を入れる。

地域別にみると、次のとおりである。南部地域(ハルビン、チチハル、牡丹江、大慶、綏化)は石油加工・食品・医薬・観光・サービス業・特色ある農業・ハイテク産業を発展させ、黒龍江省の総合経済区及び国家レベルの重点商品農業開発区を建設する。東部地域(ジャムス、鶴崗、双鴨山、鶏西、七台河)は石炭資源といった優位性を発揮して、発電、石炭化学など石炭関連産業の開発にあたる。また国際先進レベルの非金属材料生産・輸出基地とする。外向型農業及び緑色農産品加工業を発展させる。北部地域(伊春、黒河、大興安嶺)は森林資源の伐採・植林の調整を行い、生態バランスを保護しながらの資源開発にあたり、木材の総合利用、パルプ工業の発展に力を入れる。また、国を跨いだ国境地域の観光開発を行うことが明記されている点も特徴的である。

また、ロシアとの国境都市である黒河、綏芬河、東寧には互市貿易区が建設されているが、今後はその機能を強化すると同時に、加工貿易区を設立することで、さらにロシアとの交流促進を目指す考えである。さらに、省内にロシア商品の集散市場、ロシア内に中国商品の集散市場を建設することを目指している。

黒龍江省でも省内都市の産業連携を図りながら、ロシアを中心に対外関係を強化することを目指している。これを支えるインフラ整備戦略としては、幹線鉄道、国道・省道を強化し、省内都市と隣接する省区の幹線運輸ネットワークを建設すること、外向型経済発展の需要に基づき税関及び国際輸送ルートの建設を進めること、各輸送モード間の円滑な連携を図ることが挙げられている。

鉄道面では、省内外ネットワークの強化に向け、ハルビン~満洲里、ハルビン~綏化、綏化~ジャムス間路線の速度向上、ハルビンから東は牡丹江、西はチチハル、南は長春・大連、北はジャムスへむかう旅客列車の運行速度向上(140~160km/時)と、国境貿易の発展に向けた東寧鉄道建設とそれに関連する鉄道東部国境路線建設が計画されている。道路面では幹線道路の建設を重点に、ハルビンを中心とする全省12都市及び60県(市)の間に高レベル道路を建設することを目指している。また国際輸送に関しては、黒河の黒龍江鉄道大橋・道路大橋の建設計画を積極的に推進すること、綏芬河鉄道税関の通過能力・積み替え能力を拡大と輸送効率の向上・積み替え費用を低減、ロシアのウラジオストク港を通じた輸送方式の積極的な利用などが挙げられている。

<sup>1</sup> 大慶地域を石油化学産品及び油田化学品生産基地、ハルビンを石油化学工業品の精密加工・生産基地、チチハルを化学肥料の生産基地、牡丹江市をゴム・プラスチック加工基地とする。

### 第3章 中国東北地域と周辺地域の経済産業ネットワーク・インフラ開発の需要

#### A 遼寧省

東北三省はいずれも対外貿易の拡大を目指しており、遼寧省は東北三省の海への出口として大連輸送回廊の機能をさらに強化していくことが求められている。その際は、大連港に限らず、多数の港湾を有するといった特長を活かし、各港湾の位置づけを明確にした上で発展を目指すことが期待される。

また、三省いずれもが西部開発への積極的参画・他地域企業や産業との連携強化を今後の戦略の一つとして挙げていることから、東北地域と首都北京や南部の経済圏とを結ぶ窓口としての機能を高めていく必要もある。

加えて、10・5計画中でも北朝鮮との国境都市である丹東を中国全体の対朝鮮半島交流の窓口として、その機能を高めていくことが明記されている。南北鉄道の連結により、韓国と北朝鮮が陸路で結ばれば、丹東ルートを通じた遼寧省と韓国との貿易の拡大・企業連携など、交流拡大の可能性も十分にある。よって、北朝鮮に通じるルートの整備・拡充を図ることが求められている。

#### B 吉林省

吉林省は、図們江輸送回廊を通じたロシアや北朝鮮港湾の利用を積極的に推進していく必要がある。現在、図們江地域では中口互市貿易区を活用したロシアとの交流、民族的つながりを活用した北朝鮮との交流、韓国東草～ザルビノフェリー航路を活用した韓国との交流などが行われている。これらの交流を拡大するためには、人とモノの移動の手段として輸送ネットワークを強化していく必要がある。国際輸送ルートを通じることは外資企業の誘致にもつながるものである。北朝鮮やロシアとの協議を重ね、これらのルートが大連ルートと比較しても競争力があるように整備する努力が必要である。その際、ハード面での整備ももちろん重要であるが、大連ルートと比較した際に大きな問題となるのが国境を通過するという点である。手続きの簡素化・標準化による輸送時間の短縮、通過料金の低減などが求められている。ソフト面での問題はハード面の整備と比較して、それほど高額な投資を必要としないが、非常に高い効果を得られるものである。

また、図們江輸送回廊はモンゴルの第二の海への出口としても期待されるルートである。モンゴルの主要な海への出口は天津港を利用するものであるが、そのルートは大同石炭の北京方面輸送のため、輸送容量が飽和点に接近しており、輸送量増強の余地は無い。また、モンゴルは東部の豊富な地下資源の輸出拡大を目指している。そこで、モンゴルはもう一つの海へ抜けるルートとして図們江輸送回廊を利用したい考えで、国境を接する内モンゴル自治区はもちろん、ロシア・北朝鮮交流の窓口となる吉林省との関係強化を望んでいる。

#### C 黒龍江省

黒龍江省は綏芬河輸送回廊の機能を強化していくことが求められている。現在、綏芬河ルートは主に中国・ロシア間の貿易・交流手段として利用されているが、このルートを利用した日本や韓国との交流、北米との交流などの可能性は十分にある。黒龍江省の資源分布を見ると、東部に農産品・石炭の生産が集中しており、これらの輸出を考えるのであれば、綏芬河ルートを利用することでより短距離で輸送できるというメリットを持つ。省内ネットワークの整備と併せて、綏芬河ルートを整備していくことが有効であろう。

その際には、吉林省の場合と同様に、ロシア側と十分に協議し、港湾の利用、国境通過など、ソ

フト面について、現状を改善していく必要がある。黒龍江省側では、中口間のトラック乗り入れ範囲の拡大、綏芬河からウラジオストク港（あるいはナホトカ港）までの標準軌の敷設など、ハード面の整備も検討されていることは注目される。