

中国東北3省と北東アジア地域との協力拡大の 潜在力に関する一考察¹

黒龍江省社会科学院東北アジア研究所副所長、研究員 張鳳林

1 東北3省経済の現状と北東アジア主要国との貿易状況

1.1 東北3省経済の現状

ここ数年、東北経済は各方面から注目を集めている。2013年以前、黒龍江と吉林、遼寧省のGRP(域内総生産、以下同じ)成長率は全国平均のそれを上回っていた。しかし、2014年以降、東北3省は一様に低迷した。GRP成長の速度および財政収入の2つの指標だけからみても、表1が示すように2014・2015年の中国GDPの伸びはそれぞれ7.4%と6.9%、黒龍江・吉林・遼寧省のGRPの伸びは、2014年は順に5.6%、6.5%、5.8%、2015年は5.7%、6.5%、3.0%で、全国より低い。財政収入は楽観を許さない状況にあり、2014年の黒龍江は1.8%、吉林は4.9%の伸び、遼寧省は4.6%下がった。2015年は黒龍江がマイナス10.4%、吉林は2.2%、遼寧省はマイナス33.4%であった。一方、同時期の国家財政収入はそれぞれ8.6%、8.4%の伸びとなっている。

東北3省の経済減速は国内外の専門家や学者から重視され、その原因についてかなり多くの分析がなされた。要約すれば、主に内部の体制問題と国際経済という大きな環境の問題がもたらしたとみなされた。内部の体制からみると、第1に、地方政府の市場意識が弱いために、市場への干渉が比較的多く、政府の経済に対する影響力が偏って大きいことにある。例えば、政府が土地経済(土地売却等)を通して富を蓄積すると同時に最大の投資主体となっている。第2に、東北地域の市場化の程度が足りず、国有企業の比重

が偏って大きく、民営経済の発展が進んでいないことである。東北地域は、1950、60年代に形成された計画経済体制が時代とともに前進しておらず、計画経済がまだ優勢を占めている。2015年8月25日、全国工商連合会が公布した2015年中国民営企業500強のランキングのなかに、遼寧省の民営企業は6社、黒龍江省は3社がランク入りし、吉林省はゼロであった。一方、浙江省は138社、江蘇省では91社ランク入りしている²。第3に人口増加の勢いが徐々に弱まっていることがある。黒龍江省の2003年と2013年の常住人口は3815万人、3835万人で、その増加はわずか20万人にすぎなかった。吉林省は2703万人から2751万人の増加で、48万人しか増加しておらず、両省の10年間の人口増加は北京や深圳の1年間の人口増加数程度にしかすぎない³。第4は、地域文化の特徴がもたらした影響である。例えば、東北人の思想は保守的で、政府本位の意識が強く、市場の意識が希薄なところである。国際経済による影響からみると、主に国際経済の回復が低迷し続けることにより、東北地域は産業の優位を失っている。例えば、石油・石炭・鉄鋼・冶金・セメント等の価格が下落したこと、生産量の過剰によって、経済の指標が下がったことなどである。

東北3省の経済状況は中央の上層部に重視されるようになった。李克強國務院総理や習近平国家主席が相次いで東北地域に実地調査に赴き、東北経済を振興することについて指示を出し、東北地域が国の「一帯一路」戦略に呼応し、

表1 東北3省のGRPと財政収入の伸び(2013-2015年)

年度	2013年		2014年				2015年			
	GDPの伸び	財政収入の伸び	GDPの伸びと全国順位		財政収入の伸びと全国順位		GDPの伸びと全国順位		財政収入の伸びと全国順位	
中国	7.7%	10.1%	7.4%	—	8.6%	—	6.9%	—	8.4%	—
黒龍江省	8.0%	9.8%	5.6%	30	1.8%	30	5.7%	29	-10.4%	29
吉林省	8.3%	11.1%	6.5%	28	4.0%	29	6.5%	28	2.2%全	28
遼寧省	8.7%	7.5%	5.8%	29	-4.6%	31	3.0%	31	-33.4%	31

出所：中国国家統計局公布のデータより筆者整理(<http://www.stats.gov.cn/tjsj/>、2016年5月3日アクセス)

¹ 本稿は2015年度黒龍江省哲学社会科学研究計画プロジェクト『龍江シルクロード帯のもとで黒龍江省と北東アジア諸国経済貿易協力を深化させる研究』(課題番号: 15GJB01)の段階的成果である。

² 「2015年中国民営企業500強ランキング」(http://www.china.com.cn/cppcc/2015-08/25/content_36409969.htm、2016年5月4日アクセス)

³ 「中国経済導報」(http://www.ceh.com.cn/epaper/uniflows/html/2014/06/10/B01/B01_37.htm、2016年5月4日アクセス)

表2 黒龍江省の対日本・韓国・ロシアの貿易額比較(2009-2015年、億ドル)

国	日本			韓国			ロシア		
	輸出入	輸入	輸出	輸出入	輸入	輸出	輸出入	輸入	輸出
2009	6.04	2.89	3.16	5.22	1.02	4.19	55.77	23.09	32.68
2010	6.68	2.78	3.90	7.51	0.95	6.56	74.73	31.89	42.85
2011	6.89	2.40	4.49	8.56	0.81	7.75	189.86	146.39	43.47
2012	5.64	1.99	3.72	7.55	0.83	6.91	213.71	161.49	51.69
2013	4.34	1.55	2.83	4.38	1.10	3.27	236.65	154.55	69.09
2014	3.72	1.46	2.25	4.38	1.58	2.80	232.83	142.79	90.03
2015	3.26	—	—	3.54	—	—	108.46	—	—

出所：黒龍江省商務庁公表資料より作成(<http://www.hljswt.gov.cn/>、2016年5月4日アクセス)

対外開放を積極的に拡大することを希望した。本研究では、東北3省が北東アジア諸国と深い経済貿易協力を拡大することが、経済減速を巻き返し、経済構造を調整するのに非常に重要であるとみている。

1.2 東北3省と北東アジア主要国との貿易協力の特徴

1.2.1 中国と日本・韓国・ロシアとの貿易状況

北東アジア地域で、日本、韓国、ロシアは中国の重要な経済貿易のパートナーである。中国はアメリカに次ぐ日本の第2の輸出市場であり、第1の輸入供給地である(2012年以前、中国は5年連続で日本第1位の貿易パートナーであり、2013-2015年はアメリカに次ぐ第2位の貿易パートナーとなった)。2015年、中国はロシアにとって第1の貿易パートナーおよび重要な外資の供給源となり、ロシアも中国にとってエネルギー・電力設備・機械・高級技術製品を輸入する主要な供給地のひとつとなった。中国にとって韓国は第3の貿易相手国で、一大輸入供給源であり、韓国にとって中国は最大の貿易パートナーで、最大の輸出市場であると同時に輸入供給源であり、最大の海外投資対象国でもある。韓国と中国の貿易は韓国の対外貿易の20%以上を占めている。

1.2.2 東北3省と日本・韓国・ロシアとの貿易・投資状況

東北3省にとって、日本、韓国、ロシアは対外貿易における「3つの馬車」といえ、その重要度は他に替えられない。第1に、東北3省と日本・韓国・ロシア3カ国との貿易の成長率は国の成長率より高い。2006年から2014年までを例にとると、中国商務部国別データ統計によれば、2006年の中国と3国の貿易額は3546億ドルであり、2014年は6312億ドルで78%増加した。一方、同時期の東北3省と3国の貿易額は273億ドルから553億ドルに増加し、102%増加している。次に、投資からみると、東北3省の外国企業の直接投資はおもに日韓両国からのものであり、黒龍江は全国の

対ロ投資とロシア資本誘致額が最も多い省である。上述のデータが証明するように、東北3省と北東アジア各国の貿易関係は密接で、中国が北東アジア貿易協力を参画する上で重要な前線および結節地帯となっている。

1.2.3 黒龍江省と日本・韓国・ロシアとの貿易の特徴

表2に示したように、東北3省と日本との経済協力において、黒龍江省と日本の貿易は金額が小さく、急速に減少している。また日本資本の利用や投資が少ない、大プロジェクトが少ないという特徴もある。貿易額は2011年で最高の6.89億ドルから2015年の3.26億ドルまで下がっている。黒龍江省の対外貿易額に占める割合も2002年の8.57%から2015年の1.6%まで下がり、日本は黒龍江省の貿易パートナー上位3位の位置から10位以下に落ちている。2014年までに黒龍江省の実際の日本資本利用額は累計5.34億ドルであり、吉林省への投資よりも2.2億ドル少ない。

黒龍江省の韓国に対する経済貿易協力はスタートが遅かったが発展は速いという特徴をみせている。1992年の中国と韓国の国交回復以前、2国間の貿易と投資は比較的少なかったが、国交回復後はかなり速く発展した。2015年は3.54億ドルとなり、黒龍江省の対外貿易総額の1.7%を占め、2014年までの韓国資本の実際利用は16.73億ドルとなった。

長年、ロシアは黒龍江省にとって第1位の貿易パートナーであり、黒龍江省の対外貿易総額に占める割合は半分以上で、全国の対ロ貿易では4分の1を占めている。黒龍江省の対ロ投資は中国の対ロ投資のなかで第1位であり、越境協力の15の園區(工業団地)はすでに対ロ貿易の有効なプラットフォームとなっている。

表3 吉林省の対日本・韓国・ロシア貿易額比較(2010-2014年、億ドル)

国		日 本				韓 国			ロシア		
年度	総額	輸出入	割合	輸入	輸出	輸出入	輸入	輸出	輸出入	輸入	輸出
2010	168.5	28.9	17.1%	24.3	4.6	7.51	0.95	6.56	6.24	0.84	5.4
2011	220.5	31.3	14.2%	25.4	5.9	8.56	0.81	7.75	7.1	0.66	6.40
2012	245.7	28.2	11.47%	20.8	7.3	7.55	0.83	6.91	8.22	1.11	6.78
2013	258.5	30.0	11.6%	23.0	7.0	4.38	1.10	3.27	7.00	0.93	6.07
2014	263.8	30.5	11.56%	24.0	6.5	7.2	2.71	4.48	5.76	1.27	4.48

出所：吉林省人民政府ポータルサイト公布の各年発展報告より作成(<http://www.jl.gov.cn/zjil/fzbg/>、2016年5月5日アクセス)

表4 遼寧省の対日本・韓国・ロシア貿易額比較(2012-2015年、億ドル)

国		日 本				韓 国				ロシア		
年度	総額	輸出入	割合	輸入	輸出	輸出入	割合	輸入	輸出	輸出入	輸入	輸出
2011	959.6	172.12	17.9%	62.33	109.79	86.52	9.0%	37.7	48.8	—	—	—
2012	1039.9	155.86	14.9%	54.6	101.26	90.16	8.6%	34.42	55.74	—	—	—
2013	1142.8	155.97	13.6%	54.8	101.17	94.49	8.27%	40.46	54.03	—	—	—
2014	1139.6	148.77	13.1%	52.92	95.85	95.66	8.39%	41.80	53.86	24.3	12.5	11.8

出所：遼寧省政府各年度統計公報より作成(<http://www.ln.gov.cn/zfxx/tjgb2/>、2016年5月5日アクセス)

1.2.4 吉林省と日本・韓国・ロシアとの貿易の特徴

表3に示すとおり、日本は吉林の最も重要な貿易パートナーのひとつで、ここ数年双方の貿易額は吉林省の貿易額の10%以上を占めており、対日貿易は自動車と部品、ハイテク製品の輸入を主としており、輸入超過が大きい。日本資本の利用の面からみると、黒龍江省よりは多く、遼寧省よりは少ない。2015年末まで、日本の吉林省に投資している企業は243社で、累計7.54億ドルの投資があり、吉林省に投資している63の国や地域のなかで、件数や実行額の累計はそれぞれ第3位と第6位である。主に自動車製造やデジタル情報、食品加工等の分野にわたっている。

吉林省の対韓国貿易は輸出が主で、出超である。また、韓国資本の誘致が多い。2014年末までに、韓国の吉林省における投資企業は累計で743社となり、吉林に投資している63の国と地域において首位となり、韓国資本の直接利用金額は13.7億ドルで、第4位となっている。

ロシアは吉林最大の貿易パートナーのひとつであり、吉林省の主な輸出市場のひとつである。2012年、対口貿易は新記録を達成し、8.22億ドルに達した。

1.2.5 遼寧省と日本・韓国・ロシアとの貿易の特徴

表4で示したように、遼寧省は東北3省の対外貿易額が最も大きい省であり、日本・韓国との貿易額が黒龍江省や吉林省より高く、ロシアについても速く成長している状況にある。全体の特徴としては、第1に、機械設備と電力設備製品、鋼材、石油化学、農副産品産業が輸出の柱となっ

ているが指摘できる。2014、2015年、機械設備製品と電力設備製品の輸出はそれぞれ219.9億ドルと197億ドルで、外国貿易輸出総額の37.4%と38.5%を占めた。第2に、外国資本が投資する企業の輸出入の割合が比較的大きい。2014、2015年の外国資本投資企業の輸出金額はそれぞれ485.8億ドルと421.67億ドルで、全輸出入の42.6%と36.9%を占めており、黒龍江省や吉林省の割合よりはるかに高くなっている。第3に、加工貿易の割合が大きい。2014年、加工貿易の輸出入総額は367.1億ドル、輸出入総額の32.2%を占めており、工業製品輸出の外資に対する依存度が比較的高い。外資の誘致の点からみると、日本と韓国が遼寧省への主要な投資国であり、そのうち日本は長年遼寧省の外資供給源において上位5カ国の一角を占めている。一方、韓国の遼寧省への投資は実際の利用金額が2007年の9.84億ドルから2013年の20.12億ドルまで上昇しており、遼寧省に投資するすべての国・地域のなかで第3位となっており、成長の幅は最大である。

2 東北3省と北東アジア地域との協力拡大の基礎的経済条件と最新の進展

2.1 東北3省と北東アジア地域との協力拡大の基礎的な経済条件

2.1.1 地理的な優位性は地域の経済貿易協力を促進する重要な保証

地理的な優位からみると、国内のその他の地域に比べ、中国東北地域は北東アジアの中心であり、日本・韓国と近

隣で、ロシア・モンゴル・北朝鮮と接しており、それぞれ有利な条件を持っている。遼寧省は東北地域の最南端に位置し、北東アジア経済圏のキーとなる地帯である。ロシアや内モンゴル東部地域との距離が近く、韓国や北朝鮮と隣り合っている。北東アジア各国の間における産業チェーンや経済貿易協力の中間的な結節点としての役割を担い、大連・丹東・営口等の港を有している。吉林省は中国東北地域の中部にあり、西は内モンゴル、東はロシアと接し、琿春市と日本海との間は15キロメートル、長春市は北東アジア地域の交差点に位置している。黒龍江省とロシアは2891キロメートルの国境線で接しており、対ロシアの1類口岸(国務院が認可した外国の人・荷物・輸送手段等も出入国できる通関ポイント)が15カ所に達し、中国全体の国境口岸の10%を占め、対ロシアの70%を占めている。同省からは鉄道1本と道路2本がロシアの極東地域に直通しており、これらの波及効果を受けられる地域の長さは600キロ余りに達している。西側は内モンゴルやモンゴル国と通じており、東側はロシア・日本・北朝鮮・韓国等のアジア太平洋地域と連なっている。東北3省の北東アジア地域における地理的優位は地域協力を拡大する上での重要な保証となっている。

2.1.2 経済貿易協力の基礎的な前提としての経済発展の相互補完性

地域間で経済協力を展開するのは、双方が貿易から利益を得ることができるからである。北東アジア地域内の各国は経済発展のレベル・層・規模においては比較的明確な違いを持ち、強い相互補完性がある。北東アジア地域は先進国もあり、発展途上国もあると同時に新興工業化国もある。具体的にいえば、日本と韓国は資金と技術集約型を主としている。中国は産業構造に調整を必要とするところがあるが、依然として旧来の労働集約型を主としている。ロシアは資源エネルギーを主としており、モンゴルは主に原材料輸出や一次産品に依拠している。北朝鮮は経済のモデルチェンジの最中である。したがって、中国の東北地域と日韓等の国で産業構造の垂直分業を形成し、ロシア・モンゴル・北朝鮮と緊密に水平分業関係を維持するような、独特の混合式産業分業関係が北東アジア地域の協力を促進するだろう。言い換えれば、中国東北地域は日韓等の産業や技術の移転を受け入れ、一歩進んで産業構造の最適化とレベルアップを推進することができる。同じように、比較優位を欠く伝統的な産業群もその他の北東アジア地域内の国に移転することもできる。こうした経済発展の相互補完性は一歩進んで地域連携を形成し、経済協力の規模を拡大することができる。

2.2 東北3省と北東アジア地域との協力拡大の最新の進展

2.2.1 大ルート建設の新突破

現在、「一帯一路」戦略政策のもと、東北地域はすでに東北の特徴を備えた「シルクロード」を形成した。第1に、鉄道口岸の数は全国首位で、鉄道網は四方八方に通じている。統計によれば、全国には鉄道口岸が10カ所あるが、東北はそのうちの6カ所を占めている。第2に、東北地域からロシアやヨーロッパに直通する列車がいくつか開通している。現在、ハルビンはすでに哈欧(ハルビン-ヨーロッパ)、哈ロ(ハルビン-ロシア)等の列車輸送と中国・ロシア・韓国を結ぶ哈綏符釜(ハルビン-綏芬河-ウラジオストク-釜山)のコンテナによる複合一貫輸送が開通している。吉林省でも琿春-長嶺子口岸-ロシア・クラスキノ-スラビヤンカ間の中口道路のルートおよびロシア・日本・韓国を結ぶ複合一貫輸送ルートの一部となる琿馬(琿春-マハリノ)鉄道を開通させている。遼寧省では大連港および営口港からロシアや中部ヨーロッパに直通する何本ものコンテナ貨物輸送列車を開通させた。このほか、2018年末までに完成する哈牡(ハルビン-牡丹江)高速鉄道およびハルビン駅の拡張工事、およびロシアとの間の同江鉄道大橋計画等もある。将来を展望すれば建設中の京瀋(北京-瀋陽)高速鉄道とすでに完成した吉図琿(吉林-図們江-琿春)高速鉄道、丹大(丹東-大連)快速鉄道、哈齊(ハルビン-チチハル)、哈佳(ハルビン-ジャムス)快速鉄道等は東北地域を縦横に結んでおり、東北地域のためにロシア・日本・韓国・北朝鮮等の国が相互につながる東北版の「シルクロード」を創造することになるだろう。

2.2.2 政策の後発優位と新しい措置がひきおこす相乗効果

第1に、国内に向けての支援政策は後発優位を生み出し続ける。国のレベルからみると、東北の旧工業基地の振興は、中央政府が重視している課題であり、関係する支援策は停止したことがない。2003年に国が「東北地域等旧工業基地振興戦略を実施することに関する若干の意見」を出してから、東北の旧工業基地振興に対する支援政策を出し続けている。中でも、2007年の「東北地域振興計画」、2009年の「一歩進んで東北地域等旧工業基地振興戦略を実施することに関する若干の意見」、2013年の「全国旧工業基地調整改造(2013-2022年)」、2014年の「近期東北振興を支援する若干の重大政策措置に関する意見」、2016年3月の「哈長都市群発展規画に関して」と4月12日に下達された「東北地域の民営経済発展改革を推進することに関する指導意見」および4月26日に公布された「全面的に東北地域等旧工業基地を振興することに関する若干の意見」というような政策は将来の東北経済に積極的な相乗効果をもたらすだろう。第

2に、対外的な経営環境を段階的に改善することは対外開発・開放に有利である。2013年8月に「黒龍江と内モンゴル東部地域国境開発開放規画」が国務院に承認され、黒龍江と内モンゴルの国境開発開放は国家戦略に昇格した。2015年12月に「ハルビン新区総体方案」が承認され、ハルビンを対口協力の中心都市でかつ重要な受入区、東北の旧工業基地振興を牽引する新しい成長スポットとして創造することを目標としている。2016年3月、国はハルビン総合保税区の設立に同意し(予定では年内に完成して供用開始)、東北地域の旧工業基地のモデルジェンジのために動力と参考材料を提供することになるだろう。2016年4月、国務院は「黒龍江綏芬河－東寧重点開発開放試験区」の設立に同意し、東北地域で唯一の重点開発開放試験区として、東北地域の対外開放局面を最適化し、北東アジア経済貿易協力の深化に対して積極的な影響をもたらすだろう。このほか、「一帯一路」戦略計画の実施、アジアインフラ投資銀行とシルクロード基金等の開始、「中・モ・ロ経済回廊・龍江シルクロード経済帯」の国家戦略およびそれに付属する具体的規画への昇格(附表1・2参照)、東北各省が次々に出した戦略規画と実施細則等の実施等から見られるように、東北地域が段階的に整備する対外経営環境は国が東北に与える政策とともに力となるだろう。

3 地域協力に対する政策提言

3.1 地域内の不調和の要素を弱め、共同利益を強化する

北東アジア地域内の領土紛争、政治における相互信頼の喪失、イデオロギーの違い等の問題と矛盾が域内国間の団結と協力を制約している。同時に地域外の大国が地域内の事柄に関与や干渉することが、地域内のメンバー国の間の矛盾を拡大させ、EUに類似した地域経済の一体化を形成することを難しくしている。しかし、地縁という近接性や経済関係の相互補完性、人々の往来の利便性、資源の需要供給関係のコストパフォーマンスの高さ等の自然条件は、地域協力をさらに魅力のあるものとしている。まさに上述の基礎と条件があることにより、北東アジア諸国は共同利益の面で努力をする必要がある。国民の利益を考慮し、国家間の相互利益とウィンウィンも考慮することである。中国・日本・ロシア・韓国各国の省エネ・観光・金融・ハイテク分野等の共同利益があるという理解のもとで、地域内における全方位の協力の基礎を構成することも、地域内の各種協力の推進や発展のための尽きることのない動力を提供する。

3.2 北東アジアのサブリージョン協力を強化し、地域協力を影響を与える

現在の北東アジアの政治情勢を鑑みるに、北東アジアのすべての国が共同で協力プラットフォームの建設を推進する条件はまだ整っていないが、サブリージョン協力の機会と条件は存在している。国レベルでは、中日韓の3国がFTAに調印すれば3国それぞれに巨大な利益をもたらす、自由貿易圏建設の交渉を推進すれば早いうちに合意がとりつけられるはずだ。2015年11月、3年半の間隔をあげた第6回中日韓首脳会議では『北東アジア平和と協力に関する共同宣言』が発表された。3国の自由貿易圏交渉については次のように書かれている。「包括的、高水準かつ互恵的な日中韓FTAを実現するため、日中韓FTA交渉の加速に向け一層努力することを再確認した」としている。現在、中国と韓国が自由貿易協定にすでに調印し、日本もTPP協定に調印した状況のなかで、中日韓3国の経済的な相互補完性および観光等の良質な消費の推進力を考慮すれば、日本が3国のFTAに関与する積極性は大きいと高まるだろう。大きな不確定性はあるが、将来性は期待できる。地域のレベルから見ると、中国は長年にわたって一連の地域開発規画を出し、北東アジアのサブリージョン開発協力の重点的な任務やプロジェクトを配置してきた。例えば「中国図們江地域協力開発規画綱要－長吉図を開発開放先導区として」、「黒龍江綏芬河－東寧重点開発開放試験区」である。現在、国の「一帯一路」建設が大きな勢いで進められており、中国・ロシア・モンゴル・北朝鮮を結ぶ北東アジアの国際ルートはすでに通じており、特にロシアの極東地域発展の開発規画等は北東アジアのサブリージョン協力でこれまでにないチャンスをもたらすだろう。

3.3 優位を発揮し、分業で協力し、東北3省の統一的な対外プラットフォームを建設する

東北3省が北東アジア地域協力で参加する歩みのなかで、各省は独特の経済的な優位を発揮している。例えば、遼寧省はおもに沿海経済帯への開発建設で、港と対日本・韓国に基礎をもっている。吉林省は図們江のサブリージョンの展開、周辺国や地域との協力を通して、ロシア(極東地域)、北朝鮮に対する比較優位がはっきりしている。黒龍江省の国境地域はロシアやモンゴルとの経済貿易協力の主要ルートである。しかし、現在各省の主な経済地域はほとんどそれぞれが管理して独自に運用し、勝手に動いて、国が与えた地域全体の関係政策は享受しておらず、参加する積極性が大きいとはいえない。具体的には、沿海経済帯と内地の経済が緊密な連携を欠いていて、3省の間の分業

協力や優位性の補完をすることができないところ、各省の対外開放におけるそれぞれの優位性が発揮しにくいところなどに表れている。したがって、東北地域の一体化発展プラットフォームを確立し、優位を発揮させ、分業協力を行うよう提起する。第1に、3省の主な指導者が定期的に会合を行うメカニズムを確立し、対外経済・貿易における実際の問題を解決するようにする。第2に、「東北3省と周辺国経済貿易協力実施意見及び細則」を制定する。その主な目的は各省を協調させて優位を発揮させることで、特に物流業務や「1関3検」(通関、商品検査、動植物検疫、衛生検査)業務、保税区業務、産業の分業と移転において役割を発揮させる。つまり、沿海経済帯と内地経済の双方向発展と全面協力こそが東北地域の対外開放を推進するのであり、経済構造を調整し、経済発展を速め、北東アジア各国の成長の重要な条件を開拓するのである。

3.4 中国・日本・韓国・ロシアが手を組んで、北東アジアの物流協力を強化する

北東アジア地域の物流は昔と比べものにならないくらい発展し、特に中国の「一帯一路」の構築のもと、中国の物流基盤はすでに大幅に強化され、周辺のモンゴル・ロシアとの物流条件もますます良くなっている。現在、地域内の鉄道・道路・航空・海運の複合一貫輸送ルートをつなげることは、北東アジア地域協力にとって極めて有効である。しかしながら、最も将来性のある北東アジア複合一貫輸送ルートは大きな進展がない。主な制約要因は商品の供給源の保証が難しい、貨物輸送業務の運営コストが高く、経済的な利益を出すのが難しいことである。商品仕入れ企業が長年形成してきたもともとの物流手段の選択傾向(順調で信頼できるからという考慮により、その他のルートの輸送時間が短くコストが低かったとしても選択しない)が強いことのほか、国から十分な支援が得られないこと、運営体制等の問題の制約にも関係している。北東アジア複合一貫輸送ルートの構築が、地域協力を拡大し、地域の国が多く利益をもたらす結果となることは議論の余地はない。中・日・ロ・韓は北東アジアの複合一貫輸送ルートにおける次

のような協力を強化することを提言したい。

第1に、政府が介入する多国籍企業の設立である。最大の利点は運営初期(数年間かもしれない)に補助をし、欠損がでるリスクを引き受ける力をもつからである。二つ目の利点は複合一貫輸送航路が数カ国に関係し、利益分配、責任の共同負担のメカニズムが確立できる。商品の供給源・貨物船・港の使用権等で持ち株の割合を決めることが可能である。3つ目の利点は政府の介入があればルートの構築は比較的順調に進み、資金や政策支援も受けられることである。

第2に、通年の貨物輸送量が比較的多い荷主企業が株主になることを提言したい。商品の供給源は物流企業の基礎であり、それがない企業は生存していくのが難しい。例えば、荷主が株主になっている例として、黒龍江牡丹江華晟物流国運有限公司等が挙げられる。

第3に、以下の5つの航路を新設の多国籍企業の経営範囲の中に組み入れることである。①琿春-ロシア・ザルビノ-韓国・東草-日本・新潟の複合一貫輸送ルート、②黒龍江・松花江を使って、ロシアのハバロフスク地方ニコラエフスク=ナ=アムールからウラジオストク経由、日本や韓国へのルート、③ロシアの極東の港から日本や韓国の港を経由して中国の南方にいくルート、④中国の東南沿海から日本・韓国を経由してウラジオストク、シベリア鉄道へ向かうルート、⑤北極海ルートである。北極海ルートについては各国が協力して検討しなければならない。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

参考文献

- 中国商務部国別統計データネット <http://countryreport.mofcom.gov.cn/default.asp>、2016年10月3日アクセス
- 日本貿易振興機構ホームページ <https://www.jetro.go.jp/world/asia/cn/tohoku.html>、2016年5月4日アクセス
- 闕澄宇・馬斌「加快東北3省沿辺対外開放的制約因素与应对之策」『中国経貿』2014年6月号、pp.10-15
- 周偉萍・李秀敏「新形势下東北亜区域経済合作問題与探」『経済縦横』2014年11月号、pp.97-100

附表1 8大ルートの概要(「中・モ・ロ経済回廊・黒龍江陸海シルクロード経済帯建設規画」より抜粋)

8 大 ル ー ト	複合一貫輸送ルート	海運+鉄道でヨーロッパに直通
	鉄道ルート	綏満鉄道越境ルート：東はウラジオストク等の港を起点に綏芬河、ハルビンを経由して満洲里から出国後、ザバイカル、シベリア鉄道ルートとつながり、バルト海沿岸とハンブルグ・ロッテルダム港に到着
		東北の港から同江鉄道大橋越境ルート：南は大連港を起点に、ハルビン-大連鉄道でハルビンを経由してから、同江に至る。同江鉄道大橋からビロビジャンに出国する。ロシアのシベリア大鉄道、バイカル-アムール鉄道と連結
		ハルビンから黒河鉄道越境ルート：南はハルビンを起点に、濱北線と北黒線を経由して黒河に至り、プラゴベシチェンスクに出国。ロシアのシベリア鉄道、バイカル-アムール鉄道と連結
		国境鉄道越境ルート：南は老黒山を起点に北は洛古河まで、黒龍江省国境鉄道を経由し、綏芬河を経て、虎林等の国境口岸から出国。ロシアのシベリア鉄道、バイカル-アムール鉄道と連結
	道路ルート	国道・省道幹線を主とする道路ネットワーク
	水運ルート	ハルビン港・ジャムス港を核に、黒河・撫遠口岸を結節点に、黒龍江・松花江・ウスリー江航路など重要な水路輸送ルートと河川と海の一貫輸送ルート
	航空ルート	ハルビン太平国際空港をハブに、チチハル・牡丹江・ジャムス・黒河・漠河・撫遠等の空港を地方拠点とする中国-ロシア、中国-ヨーロッパ、アジア等の空路を開設
	パイプラインルート	漠河から国境入りして石油を輸送する中ロ漠大石油輸送パイプラインと黒河から国境に入る中ロ東線天然ガス輸送パイプライン
電力ネットワークルート	北から南の唐山に送電。黒河中ロ国境の国際電力輸送ルートおよびハルビン-唐山送電ルート	
光ケーブルルート	ハルビンに国際通信ゲート局を設置。ロシアのムルマンスクから出発し北極海の大陸棚に沿ってベーリング海峡を通り抜けてウラジオストクから上陸、綏芬河とハルビンの主要な光ケーブルネットワークとつながって、北極圏ユーラシア間光ケーブル通信主幹ネットワークを積極的に建設推進し、ハルビンに国際通信ゲート局を設置	

出所：黒龍江省発展改革委員会ホームページ(<http://www.hlj.gov.cn/zwfb/system/2015/08/11/010735390.shtml>、2016年6月2日アクセス)

附表2 「1核・4帯・1環・1外」の新配置(「中・モ・ロ経済回廊・黒龍江陸海シルクロード経済帯建設規画」より抜粋)

1核	ハルビン都市圏の構築：ハルビン都市圏を構築し、ハルビンを核としてハイテクサービス・国際物流・国際金融・国際ビジネスフォーラム等のハイエンドサービス業を発展させ、積極的にハイエンド設備・新材料等の先進製造業と現代医薬・新エネルギー・バイオ産業を発展させて、中ロ経済貿易協力プラットフォーム・物流集散センター・情報金融サービスと文化科学技術交流センター等を創造して、対ロ協力の中心都市を建設
4帯	<p>■哈大齊(満)産業集中帯：ハルビンを頭として、大慶・チチハルを地域の基幹とし、新材料・バイオ・新エネルギー設備製造等の戦略的な新興産業、ロシアの石油・天然ガス資源を利用した加工産業チェーンを発展させ、新型産業基地を形成</p> <p>■哈牡綏東産業集中帯：ハルビン・牡丹江・綏芬河・東寧等の都市が重要な結節点となり、輸入木材・宝玉石等の資源加工・グリーン食品・商業貿易物流等の産業を重点的に発展させ、輸出入商品の現地加工実用化率を向上し、対ロおよび北東アジア地域開放協力の先進製造産業帯を形成</p> <p>■哈佳双同産業集中帯：ハルビン・ジャムス・双鴨山等の都市を重要な支点とし、レアメタル原材料加工、鉄鋼とアルミニウムを主とする新材料とグリーン食品等の付加価値加工産業を重点的に発展し、対ロおよび北東アジア開放協力の新興産業帯を形成</p> <p>■哈綏北黒産業集中帯：ハルビン・綏化・北安・黒河を重要な結節点として、原材料加工・グリーン食品等の産業を重点的に発展し、外向型産業集中区と対外商品集散区・循環経済モデル地区とリゾート避暑地を建設</p>
1環	黒瞎子島の中ロ経済協力区の建設：国境に環状産業集中帯を建設し、漠河・塔河・呼瑪等の国境の県や鎮を結節点とし、新しい国境開放経済帯を構築、牡丹江(鶏西)・三江・興安3大國境開放区と黒瞎島の中ロ越境経済協力区の建設
1外	6つの越境産業集中群を育成：越境産業団地を建設し、黒龍江省が接するロシア沿海地方・ユダヤ自治州、ウラジオミル州等の内陸地域で、製品の原材料市場の開拓と市場への販売を海外に依存する「外内外」の加工貿易方式を発展させる。省内の企業と外資企業が協力する「内外内」モデルを牽引力として、林業・農業・石油化学工業、設備製造業、現代サービス業と鉱山採掘業等6つの越境産業集中群を育成し、完全な産業チェーンで、上流と下流が結びつき、国内外が連動する越境産業配置の形成

出所：附表1に同じ