

セッションC 中国東北地方経済と貿易・投資の展望

中国対外開放政策の発展 —北東アジアを例に

中国社会科学院 APEC・東アジア協力研究センター副主任

沈銘輝



最初に中国の対外開放政策を振り返り、次に中国の北東アジア協力のプロセスと位置づけについて、第3に北東アジア地域協力についていくつかの考えを示したい。

中国の改革開放のこのプロセスは3つの期間がある。まず、1979年に深圳・珠海・汕頭・厦門の4市で経済特区を設け、ここで改革開放のパイロット的な試験を行った。これには2つの重点があった。1つは、小さな地域を設定して試験を行うこと。中国は大き過ぎ、いっぺんに大きな政策を遂行するのは難しく、もし失敗した場合の影響も大きいので、まずパイロット的な試験から始めた。2つ目は、特定の地域で特定の政策を実施することによって、より多くの海外からの投資を呼び込み、その経験・実績をもってほかの地域をけん引することである。1978年に改革開放が実施されてから、一つのトレンドとして大きな進展期があった。

次の期間は、中国がWTOに加入した2000年が節目となる。WTOに加入後、中国国内では2つのことが行われた。1つ目は、WTOのルールに従った体制を作り上げたことである。このため中国は3000件に上る省庁レベルの法律・法規・規則を変え、あるいは排除した。そして19万件に上る地方の法規・規則を改定または排除した。2つ目に、関税を平均15.3%から現在の9.8%まで下げた。まだ高いとはいえ、大幅に引き下げたという事実がある。同時に、100以上に上るサービス部門を対外開放した。

2回にわたる改革開放を経て、非常に顕著な経済成長があった。1980年から2006年の間、中国は平均9.8%という成長率を維持した。1985年から2007年にかけて、GDPが6.7倍に、貿易額が15.2倍に、輸出額が22倍に、外資導入が18倍に、対

外投資が14倍に拡大した。

しかし、2回の経済改革によって、中国は現在、新しい課題に直面している。あるいは、未来への階段が始まっている。1つは、人口ボーナスが徐々に無くなっていることである。15～60歳の労働人口は2011年から2015年にすでにピークに達している。

もう1つは、改革開放で猛烈な投資を行ったために、中国の政治経済成長はいっそう全要素生産性成長率（イノベーションや規制緩和など、資本・労働以外の寄与度）に依存することになる。しかし、世界銀行の研究によると、中国の全要素生産性は1978年から1993年までの間で平均3.3%だったものが、1993年から2005年の間は2.8%に下降している。単純に労働力人口に頼る段階から、農業から工業、工業からサービス業に労働人口が移行し始めていることに伴って、全生産要素生産率に対する推進力が弱まっている。改革開放とWTO加入の2つがこれまでは大きな推進力になったわけだが、最近の10年を見ると、いわゆる制度ボーナスが減っている。

現在、WTOのドーハラウンドが停滞している中で、中国も何とか地域協力を行い、FTAによって国際市場を拡大し、外資を導入する努力をしているように見える。2010年ごろまでは、中国のFTA交渉の歩みは遅かったが、現在は新たに加速している段階に入っている。

しかし、こうした状況にあっても1つ問題がある。それは中国のFTAのカバー率が非常に低いことである。1つの原因は、中国が主要な貿易パートナーとFTAを結んでいないことにある。北東アジア地域も空白状態である。

2001年から、中国の国家発展委員会（NDRC）、韓国の対外経済政策研究院

（KIEP）、日本の総合研究開発機構（NIRA）が共同で3国の研究プロジェクトを発足し、その後10年で多くの研究成果を得た。2009年からは産官学の連携プロジェクトとして共同研究会が始まり、2012年に研究報告を出し、いわゆる共同メリットを見出している。例えば、3国間FTAを締結できれば、GDP成長率が日本は0.1%から0.5%に、韓国は2.5%から3.1%に上昇することが計算結果として出ている。

しかし、自由貿易の進展は非常に遅い。これにはさまざまな要因がある。政治的な要因のほか、3国間の産業競争力の圧力が非常に強いことがある。日本と韓国には、農業、林業、漁業などの産業を保護しなければならないという圧力がある。中国にも電子産業、一部の鉄鋼産業など、保護しなければならない領域がある。こうした状況の中では非常に進展が難しい。さらに、政治的なコンセンサスが得にくい状況もある。

こうした中でも、3国のビジネス界は非常に大きな期待を持っている。中国の企業は3国間FTAの締結に85.4%が期待している。韓国と日本もそれぞれ79%、つまり大部分の企業が3国間FTAの締結を求めている。

3国間FTA以外にも、北東アジア・サブ地域には、例えば大隅門江イニシアチブやさまざまな振興計画のイニシアチブがあるが、それについては他の専門家の皆さんにお任せし、私は今後どうすべきかについて話すことにしたい。

FTA交渉がなかなか進まず、3国間の政治的なコンセンサスも得にくい状況の中で、段階的に3国間の自由貿易、あるいは市場の一体化を進めていくのがより現実的であろう。例えば、いかにサブ地域の貿易を推進するか、いかにインフラを連結す

るか、といったことが現実的に意味のあることではないだろうか。例えば大メコン川地域（GMS）の経験から、インフラの建設、物流ネットワークの形成、貿易・投資の自由化を検討する。そしてより多面的に、都市間の、沿海地域での、国境地域での連携・協力を通じて議論し、実施していったらどうか。

2つ目の提案は、韓国、日本の皆さんは投資協定をまず結ぶべきだと言うが、投資協定というのは限界があるように思う。したがって、まず進展のありそうなところから考えたほうが良い。例えば、米中の2国間投資協定（BIT）の調整が非常に早く進んでいる。190項目のネガティブリストから始まって、最近の報道によれば、およそ50項目に絞られ、長足の進歩を得ている。米中のハイレベルな投資協定が結ばれれば、

次に日中韓のハイレベル協定も順調に締結に向かうのではないかと。

3つ目に、3国間、あるいは北東アジア地域には、協力対話のプラットフォームがない。ASEANの経験を見ると、新しい体制を作るとき、10+1あるいは10+3というものがある。日中韓+Xという仕組みを考えてみてはどうだろうか。モンゴルやロシアなどを加え、3+ Xの大規模対話のプラットフォームを作り、そこから徐々に徐々に国家間の対話に持って行く。

最後に、中国の自由貿易試験区を活用してはどうか。上海、福建に次いで、新たに遼寧省、浙江省、河南省、湖北省、重慶市、四川省、陝西省が入ってくる。例えば、遼寧省でいかに構造調整するか。遼寧省は現在、人口が減少し、石油産業が

伝統的製造業になっている。こうした状況の中で、遼寧省が自由貿易試験区をいかに活用するかが注目される。いかにネガティブリストを利用するか、国有企業と石油産業の関係をいかに調整するか、観光・医療サービスなど新しい産業をいかに発展させていくか。

例えば医療サービスを開放する場合、単に医療サービスの市場を開放すればいい、医療者が参入できればいいというだけの話ではない。中国では、医療を開放しても、省を超えて、あるいは国を超えての医療費の支払い方法を決めないと、一部の富裕層だけしか受益できないという局面になる可能性がある。大部分の国民が受益者になるためにも、旅行産業、医療産業など新しい政策領域について研究すべきだと思う。

新しい運動エネルギーの 発展と新ラウンドの東北振興再構築

遼寧社会科学院副院長
梁啓東



遼寧省、吉林省、黒龍江省を含む中国東北地域は、北東アジアの中心地でもある。1000キロ範囲内にモンゴル、ロシア、韓国、日本が含まれる。東北地域が発展すれば、北東アジアの発展のために非常に有益である。しかし東北地域の経済が不景気になれば、例えば輸送、インフラ、経済、貿易の発展もない。東北地域の産業構造、経済構造は、北東アジアの1つの縮図でもある。

運動エネルギーは物理学の概念だが、最近、経済発展の動力問題を反映する一つの問題として経済学のなかで使われるようになっていく。経済発展の失速は運動エネルギーの喪失であり、経済発展の鍵は新しいエネルギーの育成にある。そこで、3つの話をしたい。1つ目は、東北地域の経済不調の原因が伝統的な運動エネルギーの衰退にあること。2つ目は、新しいエネルギーの育成・発展について。3つ目は、そのための10の問題について考えてみたい。

2013年以来、東北地域には新たな東北現象が現れてきている。経済成長が力をなくし、下落してきている。中国31省の中で東北三省が下位5位に入り、遼寧省が最低になっている。三省が全国の経済の中に占める割合も下がってきている。1950年代は中国の工業生産の85%以上が東北三省にあった。しかし、1978年は14%に、2015年には8%に下がった。東北三省で広東省1つにも及んでいない。輸出を見ても、三省で広東省の5分の1に過ぎない。

それにはまず外的要素がある。外的要素というのは国際的な問題で、2008年のアメリカの金融危機以来、回復が低迷し、さまざまな不確定要素が充満している。特に国際市場において鉄工業製品の価格が下がり、一つの時代が終わってしまった。東北三省は重工業、化学工業が集中している地域であり、このような価格の問題に非常に敏感である。

それから、国内の環境も変わってきた。

中国の経済は、高コストの時代に入ってきた。労働力、土地、原材料などさまざまな要素が値上がりし、東北三省が持っていた一次産品の優位性が下がってきた。

東北地域には2つの集中、3つの衰退という問題がある。2つの集中とは、体制メカニズムにおける矛盾の集中的な爆発、および長期間蓄積された経済構造問題の集中的な噴出であり、東北地域で長い間解決されてこなかった体制的な問題が集中的に爆発してきた。3つの衰退とは、資源的の衰退、構造的な衰退、体制的な衰退を言う。

資源的な問題としては、中国全体の3分の1を占めていた鉄産物資源が衰退し、主に5つの問題が出てきた。産業をどうすればいいか、企業はどうしたらいいか、負の遺産をどうすればいいか、人はどこへ行けばいいか、資金はどこからくるのか。

構造的な問題としては、東北地域は輸出競争力に劣り、経済成長を投資に頼っ

てきたが、2016年上半期の遼寧省の投資成長率はマイナス58%で、中国で唯一のマイナス省となった。高速道路プロジェクト、インフラ、不動産の3つの分野の投資が非常に下がってきている。供給サイドから見ると、産業構造が重工業に集中し、軽工業の割合が非常に少ない。重工業は伝統産業だが、その優位性が下がっている。東北3省の工業構造は「老・重・剩」（古い重工業が過剰である）ということである。東北3省には有名ブランドもない。

体制的な問題としては、東北地域は中国の非常に重要な工業基地として計画経済体制を実施してきたが、その計画経済が多くの問題をもたらしている。市場化の程度が低く、人々の意識面では経験主義的であり、指令的な人知経済ということが言える。

もう1つ、東北地域の現象として、中央レベルの国有企業が多いことが挙げられる。例えば吉林省では中央の国有企業が全省の一定規模以上の工業収入の90%を占め、地方産業が非常に少ない。他方、民間企業現象と言えるものがあり、遼寧省では民間企業が68%占めているが、有名な民有企業はほとんどない。中国の上位500社の中に、東北三省の企業は9社しかない。浙江省だけで134社ある。

東北地域の問題は、表面的には投資が少なくなってきたことだが、長期的に見ると5つのアンバランス、4つの不十分がある。産業構造のアンバランス、産品構造のアンバランス、技術構造のアンバランス、需要構造のアンバランス、発展様式のアンバランス、そして市場化改革の不十分、政府機能変換の不十分、国有企業改革の不十分、民営経済発展の不十分である。

以上のように東北三省の伝統産業の運

動エネルギーが衰退している。しかし、新しい産業はまだ育成されていない。東北地域は、古い運動エネルギーと新しい運動エネルギーの転換期にある。

ここで新しい運動エネルギーの発展について考えてみたい。それはどこにあるのか。東北経済は工業が困っている一方、サービス業は順調に発展してきている。伝統産業が困っている一方、新興産業は順調である。重工業、化学工業が困っている一方、軽工業は良いという状況にある。そこから新しい変化が出てきている。例えば、今は情報産業、文化、観光産業などが発展し、この面での運動エネルギーが非常に強くなってきている。サービス業、近代的農業、新興産業、軽工業、民営企業に新しい発展の兆候が見られ、それらを育成していかなければならない。

新しい運動エネルギーを再構築するためには、10の課題がある。

(1) 東北振興の目標と位置づけを把握しなければならない。中央政府の指示に基づき、4つの面から考えられる。改革を進化させる、産業のレベルアップを図る、社会の安定を図る、国民の生活レベルを上る、の4つである。東北地域には2020年までの短期目標があり、2030年までの長期目標「一帯五基地」がある。中国で最も重要な一つの経済帯として、国際競争力を上げていきたい、技術設備、新型原材料、農業、イノベーションの基地にしていきたいと考えている。

(2) 新運動エネルギー育成の本質は科学技術のイノベーションにある。新しい技術や新しい分野について改革を行い、発展していく。

(3) 新運動エネルギー育成の手段は市場である。さまざまな構造改革を政府で

はなく市場に任せ、市場のメカニズムをさらに育成していく。

(4) 産業の欠点を補う面で努力する。新興産業を育成し、生産型のサービス業、電子産業などの軽工業を発展させる。

(5) さまざまな要素のコストの変化をしっかり把握する。環境のコスト、土地のコストが上がり、その圧力というのに直面する時代に入っているため、新しい優位性について考える必要がある。

(6) 民営経済は東北振興の主力群である。

(7) 東北の国有企業改革の中心は中央統括企業の改革である。

(8) 製造業は新旧運動エネルギー転換の主戦場である。製品のブランド化、効率性の向上などを進めていきたい。

(9) 過剰な生産能力を取り除くには、「囚人のジレンマ」（個々の最適な選択が全体として最適な選択とはならない状況）になることを避ける。

(10) 新運動エネルギー育成の鍵は、ビジネス環境を創造することである。世界銀行の基準に従い、例えば3年でイタリアのレベルに達するなど、環境を整備していきたい。政府はさまざまな権限を地方に移譲し、地方に力を入れてもらいたい。

最後に、5つの環境について述べたい。それは、高効率でクリーンな政治環境、穏やかで調和のとれた政策環境、公正で透明な法制環境、競争的かつ秩序ある市場環境、積極的に前向きな人文環境のことであり、そうした環境を作っていくことで、東北地域の将来は明るいと思っている。それが、北東アジアにおいても非常に有益であると考えている。

図們江開発と北東アジア協力

吉林省延辺朝鮮族自治州企業連合会執行副会長

趙哲学



1991年10月、UNDP が世界に対して図們江下流の開発計画を発表した。それ

以降、北東アジアの協力が始まり、一挙に世界の熱い話題となった。以来、関連国

は8回にわたる閣僚会議を開き、協力・開発協議をし、多くの共通認識に至り、さまざま

まな試験的な取り組みも行ってきた。

2009年8月、中国政府は図們江地域開協力発計画のガイドラインを発表した。つまり、長春、吉林、図們を開発開放の先導区とするというものであった。これによって新たな図們江開発がスタートし、再び世界の注目を集めるようになった。

中国の長吉図開発プロジェクトの背景は、第1に、中国には点、線、面という政策があることである。これは鄧小平が1978年に一部の人、一部の地域からまず豊かにし、そして徐々に共通の富を実現しようという考えを出してから経済開発政策である。1979年には、深圳、珠光をスタートとし、汕頭、厦門、海南の5つの地域が開放された。その後、天津、大連など14の沿海地域、さらに長江デルタ、珠光デルタ、遼東半島、山東半島などへと広がる経済戦略である。つまり、長吉図開発開放戦略は中国の発展戦略の流れを汲んだ戦略的方針と言える。

第2に、東北の旧工業基地の活性化戦略の延長線にあることである。改革開放が進む中で地域の協力発展戦略が重要な役割を果たしてきた。特に2003年に発表された東北の旧工業基地の活性化戦略は中国の地域発展戦略の重要な一部となった。特に強みのある伝統産業である設備製造業の国際競争力を高めるために2006年、中国国务院は設備製造業活性化の加速に関する意見を出し、全面的に設備製造業プロジェクトの活性化を図ってきた。この活性化政策は段階的な成果も得たが、東北地域の経済発展は珠光デルタや北京、天津、華北などの経済圏と比べるとまだ大きな差がある。

東北地域の経済発展をさらに進め、国の政策のサポートをしていくため、2009年9月、国は東北の旧工業基地の活性化をさらに重視する意見を出し、その活性化を進めてきた。2009年以降、東北の旧工業基地を巡って出された政策がいくつかある。例えば長吉図開発開放先導区戦略、遼寧沿海地域の経済チェーンの建設促進計画、ハルビン・大慶・チチハル工業回廊の建設計画などである。つまり、長吉図開発開放戦略は東北地域の活性化戦略の中で重要な役割を果たしている。特に設備製造業の活性化を図ることで、自動車

産業や関連産業の発展をけん引することができる。

次に、長吉図開発開放戦略の主な内容について話す。まず地理的な範囲としては吉林省長春市、吉林市の一部、そして図們江一帯が含まれている。総面積は約3万平方キロメートル、居住人口は約770万人で、面積と人口は吉林省の3分の1、経済規模は2分の1以上を占め、図們江地域の協力開放の革新的な地域の1つとなっている。

先導区は3つの部分に分かれている。対外開放窓口、最前線、奥地という3つである。まず、琿春市が対外開放の窓口になっている。都市の規模を適切に拡大し、競争力を強化し、国境線における加工・製造業、製造業務向けのサービス業、国際物流、国際観光などの協力を進める経済特区となっている。2つ目に、延吉、龍井、図們的3市が対外開放の最前線となっている。3市の一体的発展を進め、図們江地域の物流ハブ・国際産業協力のサービス拠点となっている。3つ目に、長春と吉林が奥地で、両市の一体化のプロセスを進め、長吉図の資源集中センターとなっている。また技術開発拠点、国際物流ハブ、北東アジア国際ビジネスサービス拠点として、都市化のレベルも高まっている。

次に、先導区の目標について話す。長吉図先導区のカギとなるのは対外通路を開設することであり、それが図們江地域開発と北東アジア地域協力の最重要任務となっている。国際通路は、中国の東北経済地帯、ロシア極東の港湾、北朝鮮北部の港湾を貫くことができる。これらの輸送インフラを活用し、モンゴルのチョイバルサンから中国のアルシャン、白城、長春、琿春、ロシアのザルビノや北朝鮮の羅先を結ぶ国際大通路を作ることが目標である。国際大通路によって、吉林省と北東アジア全体で立体的な交通ネットワークができ、中モ、中ロ、中朝の国境線の道路、鉄道、港の建設と連結化を図っていくことができる。

具体的には、まずモンゴルのチョイバルサンと中国のアルシャンを結ぶ鉄道建設を加速すること。2つ目が中朝間の道路建設を加速することである。北朝鮮の羅先、元汀里と中国の圈河を結ぶ道路や中朝大橋の建設はすでに終わっている。また、図

們、南陽、羅先、並びに図們、会寧、清津を結ぶ鉄道の改修・建設もある。3つ目が琿春とカムショーバヤの間の鉄道建設。この26.7キロの鉄道はすでに建設が進み、正常に輸送が始まっている。4つ目が、ロシアのザルビノ港、北朝鮮の羅津港や清津港の拡張工事に参加し、北朝鮮とロシアの港を効果的に活用すること。5つ目が、先進的な検問所を作り、税関の環境を改善し、税関の効率を高めること。6つ目が、ロシアと北朝鮮の港湾間ネットワークの連結を図ること。港湾同士のハイテク通信ネットワークによって物流を促進することである。7つ目が、アルシャン-白城鉄道を活用し、吉林省西部地域の風力発電、火力発電のエネルギー産業を発展させることによって、先導区のエネルギー拠点とすること。8つ目が、国境の経済帯建設を促進することによって、長吉図先導区をベースとし、中朝口の国境経済協力帯を作ることである。

長吉図先導区にある国際協力の雰囲気は、韓国や日本などの国や企業に対しても新たなチャンスをもたらしている。また、図們江開発がなかなか進まないという現状を突破する機会にもなり、東北地域の地域協力と発展にプラスとなる。

次に話したいのは中国と北朝鮮の経済協力である。2000年以降、金正日が8回中国を訪問した。2009年以降は3年連続で中国を訪問し、特に2010年5月には長春で首脳会談を行ない、北朝鮮の羅先市の共同開発に関する一連の合意書に署名した。現在までに、羅先市への経済協力は3つの段階で進められた。

1つ目に、2011年6月9日、両国共同開発を行う羅先経済貿易区プロジェクトの開始式典が羅先で行われ、両国の閣僚が出席した。これによって、中朝の経済協力による5つのプロジェクトが正式にスタートした。2つ目に、2012年8月、吉林省と羅先市が10の協力プロジェクトに署名した。その中には6つの企業投資の合意が含まれていた。3つ目に、2012年10月26日、両国共同管理の羅先経済貿易管理委員会が正式に設立された。これは現在も正常に運営されている。吉林省と羅先市は相互信頼、実務的、効果的な原則に基づき、地方政府間の協調メカニズム、共同管理

メカニズム、開発経営メカニズムという3つの共同管理のモデルを構築した。両国の協力の中で最も注目されるのが羅津港の改修だ。羅津港の運用により、中国東北地域と日本、韓国、北米地域の貨物輸送はますます円滑化されていくと思う。

次に、ロシアとの経済協力について話す。図們江開発戦略の中で、中国とロシアとの協力の主な目標も、やはり通路の建設である。現在、ロシアのザルビノ港は、中国の東北アジア鉄道集団とロシアのスンマ社が共同で開発をしている。2016年5月12日、東北アジア鉄道集団傘下の海のシルクロード社がザルビノ-釜山航路を正式に開通した。

図們江の開発政策の中で、中国とモンゴルの建設協力も重要である。羅津やロシアのハサンから中国の琿春、長春、アルシャンを通してモンゴルのチョイバルサンに

向かう鉄道の建設である。そのカギとなるのはアルシャンとチョイバルサン間の鉄道建設である。この通路は北へロシアのチタまでつながり、第2のユーラシアランドブリッジと言われている。

最後に申し上げたいのは、北東アジアの協力の新たな展望についてである。2009年以降、中国政府による図們江開発の第2ラウンドが進んできた。長吉図発展戦略により、中朝、中ロ、中モの2国間の協力モデルの下で発展開発を進めてきた。羅先の中朝共同開発は、将来の北東アジアの多国間協力を重要な参考となる。中国から見れば、長吉図の先行的な協力分野とすることができる。中国企業の立場から見れば、羅先に入ることによって異なる資源、マーケットを活用することができ、新たな発展の可能性を切り開く上で大きなサポートとなる。国が実施している東北活性

化戦略を推し進める上でも、新たな成長の原動力をもたらす。

北朝鮮から見れば、羅先は戦略的な窓口となる都市である。中朝経済協力を通じて羅先の開発を図ることは、北朝鮮の将来の経済発展に対して経験を蓄積できるし、北朝鮮の他の地域の発展もけん引することができる。北朝鮮の経済開発を大きく推し進めることになる。

国際社会は、北東アジア経済協力にいろいろな見方をしている。しかし楽観的に見れば、中国と北朝鮮の経済協力によって羅先を開発することは、北東アジア各国に大きなビジネスチャンスをもたらすことになる。羅先の経済協力は、北東アジア地域の新たな協力を展望する1つのモデルと言える。北東アジア各国、世界各国の企業もその中に参加していただき、1日でも早く目標が実現できることを願っている。

東北地域の一帯一路協力の 進展と北東アジア国際協力

黒龍江省社会科学院東北アジア研究所長
笄志剛



一帯一路イニシアチブが提出されてから、具体的にどのようなものなのか、どのように着地していくのか、東北地域にもたらす効果は何か、北東アジア地域にどのような影響と新しい変化をもたらすのか、さまざまに議論されてきた。ここで私なりに考えを述べ、今後の北東アジア地域協力発展への提案を申し上げたい。

2013年9月、習近平政権が一帯一路という概念を提起した。そして地域として、国として、省として、そして東北地域として、それぞれその構成部分としてその定義付けを行ってきた。私は、東北地域として定義する上で3つの考え方があると思う。政治的な相互信頼、文化的な包容、そして共同体-経済共同体、利益共同体、運命共同体である。

地域の視点から見ると、中国は6つの経済回廊を考えている(蒙露、中東欧、西亜

中東、中亜、東南亜、南亜)。中でも注目したいのが中国-モンゴル-ロシアの回廊である。

中国各省の視点で見ると、20余省が一帯一路の発展に結びつられている。例えば、新疆はシルクロードの中心地域として位置づけられ、東北地域は北に向かって開放する窓口になる位置づけられている。北の窓口になるとは、単なるロシアとモンゴルに対する開放だけではなく、北東アジア地域の日本、韓国、将来は北朝鮮も含めるべきだと考えている。

この概念が提出されて以来、一定の成果が得られている。一部の国が積極的に2国間協定を結んだり、検討に入ったりしている。あるいは、新たにアジア建設銀行が開設されたり、中国・モンゴル・ロシア経済回廊に関する協定が結ばれたり、具体的な成果が出ている。

一帯一路が東北振興とどういう関係があるかについては、先ほど梁先生が新東北現象というものを紹介した。東北地域の旧工業基地をいかに再生するか。それには外部からの刺激、あるいはインセンティブによって、東北地域にさらに活力をもたらすべきだと考えている。そして東北地域の将来の発展方向は、すでにある潜在力や強みを発展させるだけでなく、周辺地域との協力を積極的に展開していくことも重要であろう。こうした東北地域の政策をいかに一帯一路の政策と融合させていくか。国家戦略のレベルから見ると、2014年から2016年の中で、中国は一連の政策、具体的には東北地域の第13次五カ年計画、黒龍江省や内モンゴルの開発計画など、いろいろな意見や地域戦略を出している。中国・モンゴル・ロシア経済回廊、東北振興プラン、そして中央から出された地域の協

調発展政策もその具体的な表れだと思う。

各省にもそれぞれ自らの考え、あるいは対策を持っている。吉林省も遼寧省もそれぞれ自由貿易区、あるいは中国製造2025など、具体的なプランを持ち、あるいは実施してきている。中央政府の要求としては、2020年は重点的領域で成果を出し、2030年には全面的な新興を実現しようとしている。こうした政策の下で各省とも積極的に対応し、いろいろな政策を出している。

遼寧省としては大連を利用するなどして自分の強みを発揮し、吉林省も先導開放区を作っている。黒龍江省としても、ロシアと連結する、極東地域回廊を構築する、あるいは自由貿易港を建設する、こうしたことを実施しているが、2016年の全体的な貿易状況はある程度抑制されている。

いかに東北地域の伝統的な強みを発揮させるか、そして将来発展していくかについては、東北地域の地理的な特性、過去の矛盾や解決策、地政学的な影響などによるさまざまな課題がある。しかし、こうした地域リスクがあったとしても、しかし内部

にある地域発展趨勢は避けて通れない。それぞれが自らの強みやポテンシャルを持ち、周辺国が積極的に協力し、例えばアジア太平洋自由貿易区、日中韓自由貿易区、北東アジア自由輸送などのプランを考慮すれば、中国の東北地域は依然として強みを持ち、発展の希望があると思う。

最後にいくつか提案したい。大東北地域として新しく発展するためには、新しい推進力が必要である。2030年に東北地域の全面復興を実現させるためには、北に向かっては北東アジアとつなぎ、西に向かってはヨーロッパとつなぐ一帯一路こそ重要な政策である。中央政府も一連の重要な指示を出し、東北三省もそれぞれ政策を行っている。黒龍江省の回廊、あるいは遼寧省の回廊、それぞれにポテンシャルがある。

2つ目の提案は、この地域の協力を強めることである。3(中日韓)+Xという構想が提案されている。日韓の供給側としての経験は中国にとって学ぶべきものが非常に多い。東北三省と日韓の製造業のポテンシャルを有効に結び付けられないだろうか。

3つ目の提案は、先ほど梁先生が言われたように政治、政策、法律、人文、市場といったビジネス環境を東北地域はともに改善していかなければならないことである。それには日本と韓国から学ぶべきであり、北東アジアの一体化を実現していくことである。

最後に私が言いたいことは、中国と北東アジアとの関係を深め、一帯一路政策を深めていくプロセスの中で、東北地域のポテンシャルはますます発揮できるものと思う。地方の政府は民生・福祉の発展という願いを持っており、地域協力と世界経済の復興によってさまざまな課題を克服し、徐々に改善していくことが望まれる。

将来は、北東アジア地域協力和一帯一路の地域協力が相互にリンクし、より大きな地域の共同体を形成できるであろう。中国東北地域による協力が、一帯一路で発揮され、そしてアジア太平洋自由貿易区プランの中で発揮されていくであろう。

日本から見た東北経済と日中協力

立命館大学社会システム研究所上席研究員

松野周治



私の報告は次の構成となっている。まず東北経済について、中国の国家戦略との関わりで概観したい。続いて、日本経済のこの間の構造変化を国際収支から論じたい。その上で、中国東北部における日中経済協力の現状をいくつかの事例で論じたい。最後に、日中協力を進化発展させることが両国だけでなく、東アジア並びに世界経済の持続的発展にとって重要であるところを述べさせていただく。

中国は2003年以降、13年間にわたって東北等老工業基地振興戦略(東北振興戦略)を展開している。この戦略は1970年代末以降の改革開放政策によって生じた国内地域格差を是正するため、2000年の西部大開発、2004年の中部崛起戦略と並んで導入された。

中国は1920年代末から現在まで約90年間にわたって国民経済の建設を進めている。そして、2020年頃、並びに2050年頃を目標に新段階を構築することを国家目標としている。西部、東北、中部の3戦略はそのための重要な国家戦略という点で共通している。ただし東北新興戦略は、第一に遼寧省を中心とした既存の大型国有企業の改造を内容としている点、第2に石炭その他天然原資への依存経済の転換を内容としている点、第3に朝鮮、ロシア、モンゴル、韓国、日本という東北アジア地域の中での戦略という、3つの点で他の戦略と異なるとともに、特別の重要性と困難性を持っていた。

この振興戦略を背景に、東北三省は2004年から2013年までの10年間、全国

平均を上回る経済成長を実現した。三省合計のGDPは2014年で2003年に比べてカレントプライスで4.5倍、コンスタントプライスで2.7倍になっている。遼寧省の1人当たりのGDPは2014年に1万ドルを突破した。また、戦略の中心である工業の改造と調整において、所有構造並びに企業規模から見た構造転換が進展している。

但し、産業構造転換の目標であった第2次産業の比重は遼寧省で1.9%、黒龍江省では7.5%上昇しており、既存の経済の工業依存が依然として増えた。また、国有企業依存(総資産国有企業比率)も三省ともに減ったが、全国平均を大きく上回っている。さらに問題なのは、資産に対してどれだけの利潤が得られているかという利潤率で、東北工業の中心の遼寧省で全国

平均を下回っている。国有企業並びに大中型企業それぞれに著しい違いが10年以上続いている。2003年、東北新興戦略スタート時点で、遼寧省の国有企業の利潤率は全国平均の半分以下だったが、2014年にはそれがさらに低下し、全国平均の4分の1、1.1%になっている。2003年から14年までの平均でも、遼寧省の国有企業の利潤率は1.4%、全国平均4.0%に対して約3分の1である。

そうした中で2014年以降、東北3省の経済成長率は全国平均を下回り、中でも東北三省GDPの約半分を占める遼寧省の落ち込みは深刻だ。2016年、遼寧省は第三四半期まで、唯一のマイナス成長である。

次に日本経済について見ていく。日本経済は、1980年代に進められた過度の経済並びに金融の自由化、国際化、グローバル化がバブル経済を引き起こした。その結果、90年代以降経済成長率が低下している。失われた20年とか30年ということが言われている。但し、それは一面的な見方だと私は考えている。この間の日本人々や企業の努力、あるいは東アジアの成長の結果、日本経済の新たな発展段階が構築されようとしている。そういうふうにつけるべきだと考えている。

そのことを総括的に示しているのが、経済の鏡と言われている国際収支に見られるいわゆる歴史的な構造転換である。日本の国際収支は2011年に赤字に転化し、その赤字幅は拡大している。15年は縮小、16年は黒字化した。その原因は原油価格の大幅な下落であり、赤字基調は継続していると判断している。日本の貿易収支を振り返ってみると、日本が国際化した開港以降100年間は赤字基調であった。第二次世界大戦後の高度経済成長の後、1965年に黒字に転化し、オイルショックによる短期の赤字があったが、45年間黒字が続いた。そして今、第3段階として赤字基調に戻った。そういうふうには見ている。

他方、所得収支、特に第一次所得収支が黒字幅を拡大している。そして貿易収支の赤字を相殺するとともに、経常収支黒字の最大要因になっている。特に、間接投資収益が停滞傾向を示す中で直接投資収益が拡大している。2008年に2兆円余りで

あった外国直接投資の黒字は、2015年には8兆円余りに増大している。

外国直接投資収益というのは過去の投資の結果だが、投資残高の比較を地域別、国別で行い、製造業比率と併せて検討すると、アメリカがほとんどを占めている北米地域は、投資残高ではアジアを上回っているが投資収益では下回っている。製造業比率の高いアジアに対する直接投資が高収益をもたらして、日本の国際収支を支えている。日本の対中国直接投資は1980年代半ばから本格化した。アメリカへの投資は70年代からである。しかし収益率を比べると、中国の投資の収益率は11.1%、投資年数が高いアメリカの7.1%を大きく上回っている。

東北復興戦略では国有企業改革、産業構造転換、対外開放の進歩が重要な柱とされた。また東北の優位性として日本との近接性が挙げられ、貿易投資を通じた日本との協力が見直されている。この間の事例を3つ紹介したい。

第1の事例は、大連機車車両有限公司と東芝の協力である。大連機車車両有限公司は1899年にロシアが鉄道投資のために作った会社で、日露戦争後は満鉄の沙河工場として、新中国成立後は国有企業として事業を拡大・発展させてきた。同社の事業は長く機関車並びにエンジンの製造に依存してきたが、近年、都市電気鉄道車両分野に進出し、事業内容を高度化してきた。その背景には東芝の協力があつた。

2001年、大連機車車両有限公司は東芝からインバーターや駆動装置を導入し、都市通勤電車、地下鉄車両の生産を開始した。翌2002年、同社と東芝は合弁企業、大連東芝機車電気設備有限公司を設立し、2004年～2005年にかけて共同で交流の電気機関車設計をし、鉄道部から生産認可を得ている。大連機車車両有限公司はこの新事業分野で急速なキャッチアップを実現し、2006年には鉄道部からハイパワー交流けん引貨物電気機関車を受注している。同社の親会社である北社集団（2008年当時、現在は北社と南社が合併して中社となっている）は大連市と協定を結び、大連機車車両有限公司の旅順への工場移転を決定した。大連市の拡大に伴い、沙河工場は市の中心部になっ

てしまって生産拡大が難しい。そういう中で移転であった。大連市にとっても工場の郊外移転は環境問題に対応するとともに、新たな都市建設を可能にするものであった。旅順の新工場は総面積200万平方メートル、沙河工場約2倍で、完成後は都市通勤鉄道電気車両1000台、各種車両機関車1000台等々を造る。現在、第2段階の移転工事が終わっている。

事例の第2は、日産自動車の大連進出である。大連市は従来の輸出加工貿易が限界に直面する中で、産業構造の高度化を目指し、開発区に自動車産業の集積を目指している。2009年に民族資本の奇瑞と遼寧曙光自動車が進出し、2014年10月に日産自動車の大連工場が東風日産の広州工場の分工場として稼働した。日産自動車は生産拠点を中国の中南部から東北部に広げ、中国全土にわたって効率的な供給できる体制を作った。現在の生産能力は15万台、最大生産量30万台まで生産する計画である。日産が大連に新工場を建設した背景には、中国東北部の発展によるビジネスチャンス、並びに日産自動車の日本における最大の拠点が福岡県荊田にあり、共通の部品を使える可能性があることも1つの理由であった。

このほか、自動車関連中型中小企業の発展事例も見られる。しかし、日本との貿易投資は近年伸び悩んでいる。その結果、東北復興戦略の目的である大敗開放を十分達成できない1つの要因になっている。

近年の中国経済の減速との関係で、2つの罫ということが言われている。中所得の罫と体制移行の罫である。国有企業改革が遅れているというのは、体制移行の罫とも言える。しかし私が強調したいのは、こうした国内要因とともに重要なのは、リーマンショックが明らかにした世界経済構造の問題点である。

東アジアは、ハードとソフトのインフラの整備、あるいは日本や東アジア、韓国、中国、台湾、世界からの投資を背景にして域内の中間財貿易を進展させ、そして最終財をアメリカやEUなど域外に輸出することを通じて、他地域を上回る成長を実現してきた。80年代、90年代、2000年代の約30年間のことであり、基調講演で黒田日銀総裁が述べられた世界の工場としての東ア

アジアの発展、東アジアにおけるグローバルバリューチェーンの展開である。しかしそうしたメカニズムは他方で、世界の貿易収支の不均衡を拡大した。その結果がリーマンショックを発端とする国際金融危機と、その後遺症としての先進国を中心とした経済成長の低下であった。グローバルバリューチェーン、私の言葉では地域内の国際分

業 (International Division of Labor in region) だが、これを引き続き進化・発展させるとともに、従来は域外に輸出した最終財を域内で消費する。特に相対的に発展の遅れた地域の発展や、各国内あるいは東アジア地域内の格差の縮小を通じて、その消費を拡大することが強く求められている。

中国東北振興戦略とともに東北アジア地域発展に対する日本の協力を発展させ、東アジアの地域内分業を拡大・進化させることは、日中両国だけでなく東アジア並びに世界の情勢の発展にとって重要であると考えている。

ディスカッション

フロア質問 (山田: 日本郵船)

梁先生にお伺いしたい。国有企業改革に関連して、特に鉄鋼業の設備廃棄に難しい問題があるように聞いているが、具体的にはどうか。鉄鋼業の生産自体は去年もまだわずかだが増え、インフラ投資でも以前の4兆円対策と同じようなことが繰り返されているのではないかと。

梁啓東

中国の生産能力の過剰、特に鉄鋼の生産能力の過剰問題は、中国だけではなく世界中の問題である。中国の中央政府は去年から供給サイドの構造改革を進めているが、生産能力の過剰は、鉄鋼のほかにも石油化学、液晶、石炭、造船など、いろいろな分野がある。

生産能力はなぜ出てきたのか。最近、一帯一路の建設が進み、対外開放も進んでいる中で、多くの造船業が大量に中国に拠点を移している。中国の造船業の生産能力は深刻な過剰状態に陥っている。鉄鋼も同様である。

過剰には国際的な原因もある。まず鉄鉱石が6年連続で上昇した。それによって、企業は生産能力を拡大した。その後、2001年ぐらいから国際的に原材料価格が大幅に下がった。石油価格もここ2、3年で1バレル140ドルから20ドルまで急落し、最近では50ドルぐらいで推移している。鉄鉱石も1トン2000元から300元まで急激に下がった。国際市場が収縮し、需要が減り、世界全体として大幅な生産能力の過剰状況が起きた。

中国では、管理があまり厳しくないという問題もあった。地域、省、市が懸命に経済

成長を図り、競って来た。それが生産能力の過剰を招いた。

中央政府は現在、生産能力を制御して生産能力を削減しようとしている。大規模に生産能力を減らす決意をし、大手術をしている。供給サイドの改革開放を去年から進め、2017年はそれを深める。その重点は生産能力の削減である。省も市も、ノルマが課せられ、それを必ず完成しなければならない。

生産能力は悪ではない。しかし、その中で悪い生産能力を削除しなければならない。では、何が良く何が悪いのか。地方としては、自分たちを保護したい、生き残りたいと思っている。しかし、中央政府は生産能力を削減しなければならないと考えている。昨年来、私たちは生産能力の削減において多くの成果を実現し、特に鉄鋼でもいい成果を収めている。河北省は世界最大の鉄鋼生産地だが、河北省だけで1つの国の生産能力に相当するほどの削減成果を出している。鉄鋼の低価格問題もだいぶ改善してきた。価格は上がってきている。高付加価値の鉄鋼が市場に入ると価格が上がり、粗鋼などが減ってきている。今後1、2年で、中国の鉄鋼生産能力の過剰は大きな改善が見られると思う。

フロア質問 (宋: 中国商務部)

松野先生に質問したい。ここ数年間、日本の対中国投資が減っている。中国の労働コストが上がり、日本企業は中国市場を重視すると同時に欧米市場も重視してきた。一部の企業は中国の市場を見込んで投資を増やしたが、現状はここ数年来、ずっと減っている。日本企業はなぜ欧米企業ほど中国市場を重視していないのだろうか。きょうは、中国の投資環境はあまりよくない、特に東北地域もあまり理想的ではない

という紹介があった。特にこの東北地域の投資環境について、松野先生はどうご覧になっているか伺いたい。

松野周治

近年の中国に対する投資の伸び悩みがもっとも現れているのは、今後の投資を拡大するかしないかという場合に、中国の比重が下がり、東南アジアなどを挙げるところが増えてきていることである。また、東北に対する投資もそれほど多くない。

私は東北地域の3つの事例を挙げたが、全体を見ればやはり上海や広東などが中心だ。この理由はやはり、さまざまな理由で東北アジアの地域協力が十分に進行していないことがある。その点で一番のネックは、北朝鮮を十分に東北アジアの地域協力に参加させることができなかった。これが大きな原因だと思う。

経済的な要因では、国有企業改革がやはり難しい。分社化したり、いい部分だけを基にして上場したり、徐々に改造しながらも、過去の遺産を残している。十分な解決ができていない。それが東北の現在の経済状況を生み出し、そのことが日本の投資の頭打ちの大きな原因だと思っている。国有企業改革はどの国も非常に難しく、現在のようなリーマンショック以降の世界経済の悪い状況のもとでの国有企業改革というのはさらに困難で、これに対して粘り強くやっていかなければならない。

上海周辺、あるいは広東省などについては、最近持ち直してきているというジェトロの調査も出ている。東南アジアについては、基礎的なインフラ、労働コストなどいろいろな面で見られているが、労働コストは中国以上の伸び率で、ストライキなども多い。そういう中で中国に対する見方が少し変わってきている。私は湖南省の長沙や

株洲に行ったことがあるが、鉄道車両、自動車なんに対する中小企業の投資がなされている。大企業だけではなく、中小企業も含めて投資が拡大する可能性はまだ十分あると考えている。

沈銘輝

日本企業の一部は確かに中国から東南アジアに移転している。それはコストの問題なのか、それ以外の経済的リスクの問題なのか。例えばベトナムは就業人口がそれほど大きくない。その人口構造から見て、日本企業の大規模な産業移転には耐えられないのではないか。労働コストも、ベトナムのほうが中国より高くなっている。また、インドネシアは法律が非常に厳格で、普通の労働者を1人解雇するときにおよそ3カ月の給料を保障しなくてはならない。タイも給料は高く、人口問題もある。また、南アジア、インドを含めて、沿岸地域の地価は決して安いわけではない。こうした問題がある中でも、労働コストが安いことが日本企業の対外投資を説明する要因に1つなるのだら

うか。

松野周治

経済協力の拡大を目指す話すと、と私の同窓生などに話すと、ほとんどは日中関係の改善は無理だというふうに言われる。社会状況が日中関係でまだ克服できていない。経済的に見ると、投資利益率は、背景をさらに考える必要があるが、中国の方が高い。労働コストの伸び率も中国経済が下がった。下がったと言っても7%、日本の高度成長期に相当することもあって、そういうところがなかなか伝わらない。その辺が影響しているのではないかと思っている。

趙哲学

東北の経済の不調は、もっと深いところに原因というのがあるのではないか。上位500企業の中に東北3省は9社しかない。人口の割合から見てもあまりにも少ない。民間の投資はなぜこのように少ないのか。そして国有企業改革がなぜこんなに難し

いのか。

梁啓東

表面的には、東北地域経済の不振は投資が少ないということである。それから産業構造に問題がある。重工業の割合が非常に多く、これらの産業の生産能力が過剰である。もう1つは、深いところに問題がある。体制的な問題である。つまり、国有企業が非常に多いということである。しかし国有企業の改革というのは非常に難しい。それは中央政府の国有企業であるので、地方政府ではどうしようもない。

しかし、解決もできると思う。中央政府の要求に従えば、まず体制改革に力を入れる。2つ目は構造調整。重工業と軽工業の割合を変えていく。市場性、将来性のあるものを発展させていく。3つ目はイノベーション推進する。4つ目は、人々の生活レベルを上げていく。そういうことで、東北経済は数年の間に非常にいい効果を得ることができると思う。