

# 安倍プランと極東における日ロ協力の新しい可能性

極東商工会議所理事長、極東国際関係大学名誉教授 **ブルーイ・アナトーリー**

ハバロフスク国立経済法律大学・上海協力機構・アジア太平洋地域研究センタージュニアフェロー **グレイジク・セルゲイ**

## 1. はじめに

ロシアと日本は、20世紀および21世紀において、貿易や投資の分野における協力を拡大させる試みを幾度となく行ってきた。

1970年代には、融資や機械の提供の見返りに日本へ原料資源を供給する補償型契約7件が調印され、このことが貿易の拡大につながった。ポスト・チヌイ港が建設され、ネリユングリ炭田が操業を開始し、日本市場を志向する森林開発地域が形成された。しかし、1980年になると、米国はソ連に制裁を発動し、これを日本が支持したため、両国間の協力が停滞した。

1990年代に入りソ連が崩壊すると、日本政府は市場経済構築プロセスを進めるロシア政府を支援した。しかし、市場経済への移行は制御できるプロセスではなく、汚職などの様々な否定的な現象が生じたため、日ロ間の協力は停滞していた。

2007年に、日本の安倍晋三首相は、8つの項目から構成される「極東・東シベリア地域における日露間協力強化に関するイニシアティブ」を提案した。協力分野は、エネルギー、輸送、情報通信、環境、保健・医療、安全保障、投資貿易の拡大及び環境の改善、地域間交流の促進の8項目にわたる。しかし、様々な原因によって、この「イニシアティブ」（以下、安倍イニシアティブ）を十分に実現することはできなかった。

2016年5月に、安倍首相は、ロシアのプーチン大統領とソチで会談し、日ロ経済協力に関するプラン（以下、安倍プラン）を改めて提案したのである。本稿は、2007年の安倍イニシアティブがなぜ十分にうまく実現できなかったのかに関して、それを妨げた要因を明らかにする。また、2016年版の安倍プランを実現するために、両国が実施している政策の内容を分析する。

## 2. ロシアとの通商経済協力の活性化の最初の試み:2007年安倍イニシアティブ

2007年に、安倍首相は、極東と東シベリアの地域における日ロ協力を強化させるための構想を提案した。2008～2009年において、エネルギー分野の協力が強く推し進められた。日本側による大規模な投資のおかげで、サハリン石油・天然ガスプロジェクトが操業を開始した。この分野は、ロシア極東が特化する新しい産業基盤となり、極東をロシアの新しいエネルギー生産地に転換した。ロシア東部産の石油やガスは北東アジア諸国に輸出された。輸送分野では、日産自動車、トヨタ自動車、いすゞ自動車といった日本の大企業がロシアの中央部で自動車工場を開設した。また、「ウラジオストクー境港」、「コルサコフー稚内」の間において、フェリー航路が開設された。環境保全分野では、日本政府は「日ロ隣接地域生態系保全協力プログラム」を立ち上げた。また、海産物の密漁やロシアからの違法な輸出への対策となる共同事業が開始された。

両国間の貿易は拡大傾向を示し、2007年に201億ドルであった貿易額が、2008年には289億ドルを上回った。しかし、2008年末に問題が生じた。ロシアが丸太輸出に対して輸出関税を導入した結果、日本への丸太輸出が2007年の1億2800ドルから2009年には5000ドルにまで減少したのである。また、ロシアは日本製中古車の輸入に対して輸入関税を導入し、その結果、輸入額が2008年の22億7400万ドルから2009年には2億7800万ドルへと減少した。これらの要因によって、2009年の日ロ間の貿易額は145億ドルへと縮小した。

サハリンの石油・天然ガスプロジェクトにおける所有権の移転問題は、新規プロジェクトを進めるうえで日ロ間協力を停滞させた。結局、安倍イニシアティブの枠組

みにおいて有望であるように見えたこの分野における協力の方向性も、閉ざされてしまった。ロシアの中央部に所在しているロシア企業は、「栄養状態が良い時に」かなりの額の資金を蓄え、極東に進出し、投資資金確保に問題を抱えている企業の買収に取りかかった。この際、極東の企業の中でも、最も高い価格を提示されたのは、海外に製品を輸出している企業であり、その多くは、日本企業と協力して事業を行っていた。そして、新たに所有者となった企業は、これまで長い年月をかけて構築してきた日本の産業界との関係を破壊してしまった。

21世紀最初の10年間において、日本企業は極東から退出し始めた。ハバロフスク地方では、18社あった日本企業の支社の内、残ったのは6社だけであった。ハバロフスクと日本との間の貿易額は、2007年の4億2600万ドルから2012年には1億6400万ドルへと減少した。日本の投資額は2007年の1400万ドルから減少し、2010年には「ゼロ」になった。ロシアと日本の地域間の貿易は、ロシア東部における危機的な現象や、乗客輸送の縮小、「ハバロフスクー新潟」間の航空券の値上がり理由として、縮小した。貿易経済に関する日ロ政府間委員会の極東分科会は地域間交流分科会に改組され、その中心的な活動はロシアの中央部に向けられるようになった。

21世紀初頭において、ロシア東部地域のインフラの発展水準は途上国と大きく異なるものではなかった。広大な土地を連結する道路網は脆弱であった。また、局地的な電力供給網は移入燃料で稼働しており、企業向けの電力販売価格は高いものであった。

日本政府は、途上国の市場に進出するために、政府開発援助（ODA）のメカニズムを利用していった。しかし、このメカニズムはロシアに対して利用されなかった。当時、ロシアはG8の公式的なメンバー国で

あり、先進国クラブの一員に入っていたからである。貿易分野において頻繁に変更される法律や1990年代に日本企業が極東で味わった苦い経験といったすべてのことが、日本企業が2007年安倍イニシアティブの実現に参加することを躊躇させた。

さらに、この時期のロシアには、極東における日本企業のビジネスを活性化させるような法律や組織が整っておらず、投資環境も良い状況にはなかった。また、当時のロシア政府は、2007年の安倍イニシアティブを具体的な提案によって補完するための呼応するプログラムを作成していなかった。

日本の産業界は日ロ協力への興味を失いつつあり、長年にわたって日本経団連とロシア産業企業家同盟の支援に支えられて活動していた日ロ経済委員会の活動が縮小していった。そして、貿易経済に関する日ロ政府間委員会の会合の開催が不定期になった。外務次官級会合の枠組みにおいて領土問題の解決を進めようとする試みは失敗に終わった。

このように、21世紀の最初の10年間とそれに続く期間をまたいで、日ロ両国側からの客観的および主観的な要因が、安倍イニシアティブの実現にマイナスに作用したのである。

### 3. 新たな離陸と新たな転落

上記の問題にもかかわらず、日本とロシアの経済は相互に補完的な特徴を持っている(ロシアには豊富な天然資源があり、日本には先進的な技術と資本がある)。このことは、最終的に、両国の産業界および官公庁が現在抱えている問題をいかにして解決していくかについて模索するように後押しした。

2010年代のロシアの東方シフトによる発展戦略によって、極東において大改革を実施することが可能となり、このことが肯定的な結果につながった。2010年に、ウラジオストク市をロシアとアジア太平洋諸国との国際協力の拠点として開発する事業がス

タートした。橋梁、道路、水道が建設され、ルースキー島に極東連邦大学が建設された。また、都市への電力供給の問題も解消された。デカストリヤコジミノにある石油輸出ターミナルが稼働開始し、コムソモリスクとワニノを結ぶ鉄道区間において新クスネツォフトンネルが建設された。リドガとワニノの間の道路建設が完了し、ウラジオストクに新しい空港ターミナルが建設された。

インフラ構築に関する事業は継続中である。そのような事業として、アムール川にかかるニジニレニンスコエと同江市の間と、ブラゴベシチェンスクと黒河市の間の鉄道橋の建設、「プリモリーエ1」および「プリモリーエ2」の輸送回廊やザバイカル地方・沿海地方・アムール州における穀物回廊の建設、東シベリア・太平洋石油パイプライン(ESPO)の中国向け支線第2期工事、ハバロフスク及びベトロパブロフスク・カムチャツキーにおける空港の再建がある。ガスパイプライン「シベリアの力」は1300 kmが建設された。

2014~2017年において、ロシア政府は、極東の経済発展を妨げる問題の解決に向けた措置を講じた。特に、投資環境を改善するための法制基盤の整備が進められ、極東開発省、極東投資誘致・輸出支援エージェンシー、極東人材開発エージェンシー、極東開発基金といった組織が設立された。また、発展のための新しい仕組みが用意された。それは、先行発展区(TOR)である。そこでは、国家資金によって道路が整備され、区内で投資家向けの特恵制度が運用される。

極東全体で19カ所のTORが創設され、20の自治体が自由港の枠組みで活動している<sup>1</sup>。投資プロジェクトの支援体制も立ち上げられている。ロシアは、石油の中国向け輸出において世界第1位を占めている(2016年5700万トン)。石炭輸出に関しては、輸送インフラの発展と新ターミナルの建設によって、極東とシベリアからアジア太平洋諸国への輸出が西側向けの輸出を歴史上はじめて上回った(51%対49%)。さらに、東方経済フォーラムの開催も、ロシ

アとアジア太平洋諸国の国際協力の中心地としてのウラジオストク市の発展を後押しした。

ロシアの企業は、予算制約と海外資本市場へのアクセス制限という条件の下で、日本の大企業との建設的な交渉を行った。極東に進出した民間企業は、経済面で実務的な問題に直面したが、自分の利益のために立法機関や政府に働きかけ、極東で加工生産を発展させるための前提条件(電力、ガスの料金や供給網への接続までの期間の均一化、など)を作り出すことに成功した。

大規模な工場の稼働開始や着工は、ロシア東部において、資源加工の新しい条件が生み出されたことの証明になっている。このような新しい生産工場として挙げられるのは、キムカン・スタラ採鉱選鉱コンビナート(ユダヤ自治州)、ハバロフスク地方の木材加工工場、アムール州のガス加工工場である。

ロシア国家院(国会下院)では、極東に特別な発展の仕組みをもたらす22の連邦法が採択された。また、新たな統治メカニズムを構成する122の政令が施行されている。

政府と産業界は、2014~2015年の危機にあっても安定性を維持し、その状況を市場の転換とビジネスの発展に活用した。

極東において経済問題の解決のために始められた改革は、楽観的な見方を抱かせる。2010年代初めにおいて、日ロ貿易は増大するようになり、2013年に過去最大の348億ドルに達した。

日本の産業界は、サハリン州と最も活発に協力してきた。サハリン州では、建設、商業、漁業、鉱物資源の採掘、食品産業、ホテル、レストランなどの分野において、86社の日本の資本参加企業が登録された。2016年時点で、沿海地方では日本が資本参加する40社以上の企業が活動していた。ハバロフスク地方では、木材の伐採や加工、ロジスティクス、商業、サービス業などの分野において40社以上の日本の資本参加企業が登録された。

<sup>1</sup> [訳注] 本稿オリジナル版がERINAに提出された後で、極東開発省などの組織により極東の特区分の実績に関して最新の情報が発表された。2018年5月1日現在における最新情報に関しては、『ERINA REPORT』No. 142(2018年6月)の「北東アジア動向分析:ロシア(極東)」([https://www.erina.or.jp/wp-content/uploads/2018/06/an14220\\_tssc.pdf](https://www.erina.or.jp/wp-content/uploads/2018/06/an14220_tssc.pdf))を参照されたい。

ロシアにおける日本車の保有台数は2016年において約900万台であったが(外国車の38.4%)、そのうち200万台は極東にある。

しかし、2014年以降、日ロ貿易はウクライナ紛争やそれに続く西側諸国による対ロ制裁の実施、石油価格の低下、ルーブルレートの低下といった現在進行形の国際経済情勢の影響を再び受けるようになった。その結果、2016年の貿易額は161億ドルにまで縮小した。

#### 4. 日ロ協力の新しい段階

それでもなお、安倍首相は、2016年5月6日にソチを訪れ、プーチン大統領と会談し、日ロ協力を活性化させる計画を提案した。状況は多くの点で2007年とは異なっている。

8項目には次のものが含まれている。

- (1) 先進的な病院の建設による健康寿命の伸長
- (2) 北方における住宅建設、上下水道や交通網の建設といった都市整備
- (3) 中小企業分野における協力
- (4) エネルギー協力
- (5) 産業の多様化と生産性の向上
- (6) 極東における空港や港湾の建設、土地の灌漑
- (7) 原子力発電、情報技術といった先進技術分野における協力
- (8) 相互理解を深めるための人的交流

この際、ロシア政府は、2007年安倍イニシアティブが失敗に終わった経験を踏まえ、日ロ協力を深めるための呼応プランを作成した。

2016年12月に、プーチン大統領は日本を訪問し、80の政府間および省庁間の文書に調印した。日本の企業は、ロシアで活動することへのゴーサインを受け取った。最初に注目が集まったのは、エリガ炭田の開発やサハリンの石油・天然ガス鉱床の開発プロジェクト、極東の先行発展区への進出、北方領土における共同経済活動である。

国営企業ロスネフチ社、丸紅株式会社、

三菱重工業株式会社は、極東におけるガス化学工場建設プロジェクトの草案作成に関して合意した。日本の国際協力銀行は、ヤマル LNG 社と、2200万ドルの信用供与枠の提供に関して合意した。ガズプロム社と三井物産株式会社は、サハリン2の拡張プロジェクトの枠組みにおいて、また、海上輸送の LNG バンカリングの分野における協力に関して合意した。三菱商事株式会社もまたガズプロムとの間で、LNG 分野における協力の拡大について合意し、特に、サハリン2の LNG 工場の第3系列の建設面での協力を目指している。

日本は、穀物の最大輸入国である。現在、極東とシベリアは、毎年1700万トンの穀物を生産できる能力を持っている。しかし、ロシアの東部から日本への穀物輸出は、今のところ、毎年20~30万トンにとどまっている。統一穀物会社(United Grain Company: UGC)は、ザルビノ港において、300万トンの取扱能力を有するターミナルの建設に着手することを計画している。同社の計画では、日本向け穀物輸出を年850万トンにまで増やすことが見込まれている。ウラジオストク港とワニノ港では、穀物ターミナルの建設の可能性が検討されている。安倍プランとプーチン大統領の提案の特徴の一つは、経済関係を多様化させようという志向性にある。

オレシキン経済発展相は、2017年9月にウラジオストク市で開催された第3回東方経済フォーラムの日ロビジネス会合の場で、ロシアと日本の間で調印された合意によって、2国間の協力関係をより高次のレベルに導くことができると述べた。

安倍プランが明らかにされてから、1年半が経過した。その成果の一部をまとめることができる。ロシア極東における安倍プランの実現のカギは、日本の中小企業のこの地域への進出である。

現在、極東において、日本企業は、港湾での貨物積替能力の増強(「ウラジオストク自由港」)、沿海地方における木材加工工場の建設(住友商事株式会社)、サハ共和国(ヤクーチア)における通年野菜栽培用の温室の建設(有限会社

SAYURI)、JGC エバーグリーン社による温室の建設(ハバロフスク)に取り組んでいる。

ハバロフスク空港株式会社と日本連合(双日株式会社、東京国際空港を管理する日本空港ビルデング株式会社、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)による日本コンソーシアム)は、ハバロフスク空港に65億ルーブルをかけてターミナル建設を行っている<sup>2</sup>。第1段階では、年450万人の乗客に対応できる旅客ターミナルビルの建設が含まれている。第2段階として、ホテル、コンサートホールなどの建設によるプロジェクトの拡大が予定されている。

ロシア郵便は、日本郵便と東芝との間で、インターネットを介した国際的なeコマースや郵送量の増加における協力を拡大してきた。川崎重工業株式会社および双日株式会社との間で締結された契約には、極東におけるガスタービンプラントの活用が含まれている。

2017年には、ハバロフスク市において日ロ医療センター「SAIKO」が開業し、ハバロフスクの医科大学と新潟大学の協力や、ウラジオストク自由港でのリハビリセンターの建設が始まった。2018年にはユジノサハリンスクで「ほのかサハリン」社が通年営業の温浴施設を開業する予定であるが、このプロジェクトのパートナーは株式会社丸新岩寺(札幌市)である。

住宅信用担保機構(ロシアの政府系機関)と株式会社日建設計は、ウラジオストク市の都市環境の改善プログラムを作成した。ウラジオストク市は、イノベーション経済における地域ビジネス拠点として、あるいは観光や文化の中心として都市を発展させることを目指している。新たな都心の形成、快適な公共空間を構築するための措置、街路網の効率向上、極東連邦大学をベースとする科学研究のプラットフォームの発展によって、都市構造を変えることが提案されている。

ここで、次の点に注意しなければならない。それは、日本側がロシアの市場を調査する際に、極東で安倍プランを実施する可

<sup>2</sup> [訳注] 本稿オリジナル版が ERINA に提出された後で、本プロジェクトに関する日本側の提案が拒否されたとの報道がなされている(共同通信、2018年5月3日付)。  
<https://this.kiji.is/364499506181506145?c=39546741839462401>

可能性を調査するため、政府機関から資金提供を受けている組織の手を借り、また政府間委員会、産業界、地域行政機関を活用しているという点である。ロシアから日本への観光客は、ビザ手続きの簡素化のおかげで2017年に40%増えた。

一方で、ロシアのビジネスは「手探り」で日本の市場にニッチを探している最中であり、今のところビジネスミッションを派遣しながら自社の製品をアピールしている。このような状況において、新潟県の経済界は、極東の企業との関係強化に向けた共同努力を主導しようとしている。その成果のひとつが「日ロ地域間ビジネス推進協議会」の設立である。ハバロフスク市でもワーキンググループ会合が開催された。この協議会の支援により、新潟の建設、食品製造分野の企業における企業家研修が実施された。これまでにロシア企業から計26人の経営幹部が、企業経営の専門家としての能力を高めるために、日本の工場での研修に参加した。また、極東各都市の小売店舗網で新潟県産品の販売コーナーが設けられている。新潟県の産業界との協力関係に関心があるハバロフスク地方の企業100社のリストが作成されている。さらに、同協議会の会員は、人的交流の拡大

にも積極的に参加している。

ワンアジア財団（東京）との協力により、「アジア共同体」構想の推進に係る事業も実施された。2016～2017年に、日本の大学教授らがハバロフスクの大学生に向けて講義を行い、日ロ間の経済協力の歴史、文化、現状に関して情報を提供した。

ここまで、2017年に実施された事業を簡単に見てきたが、現在のところ、安倍プランの実現に突破口は得られていないことがわかる。その阻害要因としていくつか指摘できる。まず、世界市場の不況、ロシアの法体系の不安定性や複雑な投資手続きである。また、極東地域の旧式な経済構造では、発展の可能性が枯渇した。それに対して、自由港や先行発展区、資源の高度加工企業は新しい発展可能性を与える存在ではあるが、いまだに稼働段階には至っていない。さらに市場の慣性がある。これらの問題が協力の障害となっている。

安倍プランへのロシア側の期待は大きい。保健、産業発展、極東におけるインフラの整備の分野において、安倍プランを実現できる可能性は高い。

極東の農業分野に日本の技術を導入するプロジェクトには、すでに一定の展開があった。重要な方向性となりうるのは、例

えば（大型の有角家畜用）飼料の生産などのような、「一次原料」加工の革新的な技術の獲得である。

極東と日本の企業間では、基本的な経済的利益に基づいて、各産業部門別の協力体制が徐々にできつつある。極東の人々は、現在、日本が戦後に歩んだと同じ道のりに沿って、資源加工を進化させ、工業にイノベーションを導入し、インフラの改善を進めている。極東の港湾や鉄道の近代化、また都市環境や住宅の改善、固形廃棄物や廃車の処理、建設資材の生産は、日ロ関係において有望な分野である。

安倍プランと、プーチン大統領の訪日の際に示されたロシア側の提案の枠組みにおける協力の強化は、日ロの貿易関係の拡大のための新しい可能性を生み出している。政府間および官庁間で採択された文書は、その拡大のための基礎となりうる。両国間のパートナー関係の強化は、ロシアと日本の双方の利益に合致する。2017年における極東の主要課題は、2016年安倍プランの実現と日ロ間の協力を強化し、将来的に新しいレベルに導くための前提条件を作ることであったと言える。

[ロシア語原稿をERINAにて翻訳]

## <参考文献>

- 「極東とシベリアにおける日ロ協力に関するイニシアティブ」(ロシア語:«Инициатива по укреплению российско-японского сотрудничества в регионах Дальнего Востока и Сибири», 07.06.2007, Хайлигендам, Германия: <http://www.ru.emb-japan.go.jp/RELATIONSHIP/MAINDOCS/heiligendamm.html>)。
- 「安倍首相がプーチン大統領に経済協力プランを提案した」(ロシア語:«Абэ предложил Путину план экономического сотрудничества», «Взгляд», деловая газета, <https://vz.ru/news/2016/5/7/809358.print.html>)。
- 「2012～2013年におけるロシア連邦の連邦構成主体の貿易」(ロシア語:Межрегиональная Ассоциация экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации (МАДВиЗ) «Итоги внешнеэкономической деятельности субъектов РФ – членов Ассоциации в 2012-2013 гг.», стр. 67)。
- 「2014年におけるロシア連邦の連邦構成主体の貿易」(ロシア語:Межрегиональная Ассоциация экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации (МАДВиЗ) «Итоги внешнеэкономической деятельности субъектов РФ – членов Ассоциации в 2014 г.», стр. 44)。
- 「日ロ経済関係:2016年5月5日」(ロシア語:Российско-японские экономические отношения. Досье, <http://tass.ru/info/3260618>)。
- 「ロシア通関統計」(ロシア語:Таможенная статистика внешней торговли, Федеральная таможенная служба РФ, <http://www.customs.ru/>)。
- 「ロススタット」(ロシア語:Федеральная служба государственной статистики РФ, <http://www.gks.ru/>)。
- 「対外経済情報ポータル:経済発展省」(ロシア語:Портал внешнеэкономической информации, Министерство экономического развития РФ, <http://www.ved.gov.ru/>)。
- 「極東連邦管区の貿易概況」(ロシア語:«Обзор внешней торговли ДФО», Дальневосточное таможенное управление Федеральной таможенной службы, [http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=14169:-----2013-&catid=306:-2015-&Itemid=318](http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=14169:-----2013-&catid=306:-2015-&Itemid=318))。
- 「ロシアと日本は80件の共同プロジェクトを開始する」(ロシア語:Россия и Япония запустят 80 совместных проектов //Информационный портал - Евразия Эксперт, <http://eurasia.expert/rossiya-i-yaponiya-zapustyat-80-sovmestnykh-proektov>)。
- 「ロシア経済の改善を背景に日ロ貿易は拡大している」(ロシア語:Торговый оборот России и Японии растет на фоне улучшений в российской экономике // Информационное агентство – ТАСС, <http://tass.ru/vef-2017/articles/4530081>)。
- 齋藤大輔 (2017)「80の行動計画文書」(ロシア語:Дайсукэ Сайто. 80 документов действия // Информационно-аналитическое агентство - «Восток России»: <https://www.eastrussia.ru/material/80-dokumentov-deystviya/>)。