



ERINA REPORT

Economic Research Institute for Northeast Asia

PLUS

特集:中国の最新動向

—イノベーション、先端産業、政策の現状と中国の展望

Special Feature: The Latest Trends in China: The Current Situation for Innovation, Cutting-Edge Industries and Policy and the Future Prospects for China

■中国における“巨大なニッチ”型イノベーション 駒形哲哉

“Giant Niche” Innovation in China (Summary) KOMAGATA Tetsuya

■中国におけるキャッシュレス化の現状と課題～O2Oマーケティングの可能性～ 朱永浩

The Current Situation and Challenges for Cashless Society in China:
The Potential for O2O Marketing (Summary) ZHU Yonghao

■北京市におけるハイテク産業発展の現状分析と対策について 陳媛媛、李勁、楊傑

An Analysis of the Current Situation and Measures for the Development of High-Tech Industry in Beijing (Summary) CHEN Yuanyuan, LI Jin, YANG Jie

■中日両国の「一帯一路」協力拡大からのぞむ経済貿易協力の未来 秦兵

The Future of Economic and Trade Cooperation as Viewed from the Expansion of China and Japan's “Belt and Road” Cooperation (Summary) QIN Bing

■北極の近い将来 ミハイル・ガルージン

The Near Future of the Arctic GALUZIN Mikhail

2019

FEBRUARY

No. 146

本誌の目指すもの

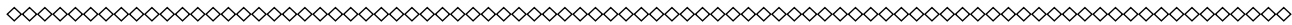
ERINA REPORTは135号よりERINA REPORT (PLUS) として、現実の経済交流という視点を取り入れた新たな編集形態をとり、多角的視点から北東アジア経済に切り込む総合的な学術雑誌となりました。本誌が目指すのは、北東アジア経済に関する独自性の高い学術論文に加えて、この地域における各国の最新の政策動向、実態に肉薄した現地調査レポートや有識者の視点などを掲載することで、理論と現実を結合させた総合的な情報を提供するとともに、北東アジア研究に質の高い研究素材を提供していくことです。

目 次

特集：中国の最新動向—イノベーション、先端産業、政策の現状と中国の展望

Special Feature: The Latest Trends in China: The Current Situation for Innovation, Cutting-Edge Industries and Policy and the Future Prospects for China

■特集にあたって	1
ERINA 調査研究部研究員 南川高範	
On the Special Feature	2
MINAMIKAWA Takanori, Research Fellow, Research Division, ERINA	
■中国における“巨大なニッチ”型イノベーション	3
慶應義塾大学経済学部教授 駒形哲哉	
“Giant Niche” Innovation in China (Summary)	8
KOMAGATA Tetsuya, Professor, Faculty of Economics, Keio University	
■中国におけるキャッシュレス化の現状と課題～O2Oマーケティングの可能性～	9
福島大学准教授・ERINA 共同研究員 朱永浩	
The Current Situation and Challenges for Cashless Society in China: The Potential for O2O Marketing (Summary)	15
ZHU Yonghao, Associate Professor, Fukushima University, and ERINA Collaborative Researcher	
■北京市におけるハイテク産業発展の現状分析と対策について	16
北京科学学研究中心助理研究員 陳媛媛	
北京科学学研究中心主任助理 李勁	
北京科学学研究中心助理研究員 楊傑	
An Analysis of the Current Situation and Measures for the Development of High-Tech Industry in Beijing (Summary)	26
CHEN Yuanyuan, Assistant Researcher, Beijing Research Center for Science of Science	
LI Jin, Assistant Director, Beijing Research Center for Science of Science	
YANG Jie, Assistant Researcher, Beijing Research Center for Science of Science	
■中日両国の「一帯一路」協力拡大からのぞむ経済貿易協力の未来	27
遼寧社会科学院北東アジア研究所副研究員 秦兵	
The Future of Economic and Trade Cooperation as Viewed from the Expansion of China and Japan’s “Belt and Road” Cooperation (Summary)	31
QIN Bing, Associate Professor, Institute for Northeast Asia Studies, Liaoning Academy of Social Sciences	
■北極の近い将来	32
駐日ロシア連邦特命全権大使 ミハイル・ガルージン	
The Near Future of the Arctic	34
GALUZIN Mikhail, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Russian Federation to Japan	



■会議・視察報告

◎「2018年日中経済協力会議」参加報告 37
ERINA 経済交流部長 安達祐司
ERINA 経済交流部経済交流推進員 蔡聖錫

◎「2018日本就業博覧会」参加報告 41
ERINA 経済交流部経済交流推進員 蔡聖錫

◎カトヴィツェ国連気候変動国際会議―抜け道のあるパリ協定実施のための「ルールブック」 42
ERINA 調査研究部主任研究員 エンクバヤル・シヤクダル

■セミナー報告

◎北陸 AJEC 環日本海経済セミナー／ERINA 地域セミナー
変容する北東アジア―北朝鮮の最新情勢と北東アジア国際物流の現況― 44

◎ERINA 賛助会セミナー
ロシア企業アンケートの結果からみえてくるもの
― ERINA 北東アジア研究叢書8『ロシア企業の組織と経営―マイクロデータによる東西地域比較分析』の出版を機に― 50
ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史
新潟大学経済学部准教授 道上真有
事業創造大学院大学副学長・教授 富山栄子

■海外ビジネス情報 61

■列島ビジネス前線 74

■北東アジア動向分析 80

■研究所だより 90



特集「中国の最新動向—イノベーション、先端産業、政策の現状と中国の展望」にあたって

ERINA 調査研究部研究員

南川高範

本特集が読者に提供するものは、「中国経済の最前線」についての情報である。これは、現下の中国経済に関する光の部分に焦点を当て、二つの側面から中国経済についての論点を提示することを意図している。

一つは「今中国にあって日本にはない、そしてこれから日本に現れるかもしれない世界」である。慶應義塾大学経済学部駒形哲哉教授の「中国における“巨大なニッチ”型イノベーション」では、中国特有の、規模は巨大であるがイノベーションの過程がニッチ型とされる産業に焦点を当て、電動自転車やシェアバイク、ドローンの産業の発展について紹介している。この中国特有のイノベーション方式が、既存技術と新市場の組合せにより新しい産業を生み出すことを容易にしているという特徴について示している。また、福島大学朱永浩准教授の「中国におけるキャッシュレス社会の現状と課題」では、中国で急速に発達した情報技術を利用したオンライン・オフラインの決済の現状が紹介されている。ここでは、決済サービスの二強とい

う特徴が国内経済にどのような効果をもたらすのかという点にも考察を与え、こうした現状の課題についても言及している。これら二つの論文では、新興分野のもたらす利便性という光について紹介している。

もう一つの側面は、「中国の産業と日中協力」に関する政策面の動向である。北京科学学研究中心、陳媛媛助理研究員、李勁主任助理、楊傑助理研究員の「北京市におけるハイテク産業発展の現状分析と対策について」では、中国のハイテク産業において、イノベーションを生み出すための取り組みが紹介され、北京市を対象に現状の紹介、課題についての政策提言を行っている。この論文では、北京のハイテク産業は革新的技術の導入には旺盛であるが、それを吸収し自己の生産性向上に結び付けるとい形になっていないことが課題であるとしており、技術吸収への支出を増やしていくべきであると提言している。また、遼寧社会科学院秦兵副研究員の「中日両国の『一帯一路』協力拡大からのぞむ経済貿易協力の未来」では、近年政治的な関係の改善がみられる

日中関係について「一帯一路」構想に関する日中協力に焦点を当て、協力の背景、現状と今後の見通しについて言及している。この中で、筆者は、日本が中国の「一帯一路」構想に関心を示し始めた要因として「一帯一路」構想自身が、その概容を露わにし始めたことがあるとしており、民間レベルでの協力はすでに始まっていることを示している。また、今後の経済貿易体制についても「一帯一路」構想の進展に伴い、協力の余地があることを示している。こうした産業発展と日中協力という光について、当該二論文は取り上げている。

最近の中国に関する報道は、米国との貿易摩擦やそこから派生した政治、社会的な関係についてのものが多い。しかし、米国との関係が複雑化する中国そのものの理解を深めることは、こうした報道を客観的に理解するうえで重要である。本特集の論文は、いずれも「中国経済の最前線」に対する理解に有用な情報を提供するものであると考える。

On the Special Feature: The Latest Trends in China: The Current Situation for Innovation, Cutting-Edge Industries and Policy and the Future Prospects for China

MINAMIKAWA Takanori

Research Fellow, Research Division, ERINA

This special feature offers the reader information regarding “China’s economic forefront”. It focuses on the positive areas relating to the current Chinese economy, and aims to offer points at issue regarding the Chinese economy from two perspectives.

The first perspective is “a world now present in China but not in Japan, and which may appear in Japan in the future”. In the paper “ ‘Giant Niche’ Innovation in China” by Komagata Tetsuya, Professor, Faculty of Economics, Keio University, he focuses on industries where the process of innovation has taken a niche form, albeit with China’s particular scale being gigantic, and introduces the development of the electric bicycle, share bicycle and drone industries. He shows the characteristic that China’s particular innovation formulae facilitate the creation of new industries by combining already-existing technology and new markets. In addition, in the paper “The Current Situation and Challenges for Cashless Society in China” by Zhu Yonghao, Associate Professor, Fukushima University, the current situation is introduced for the online and offline economies which utilize information technology which has rapidly developed in China. Here he also gives consideration to what kind of effects the characteristic of having two payment-service giants will bring about in the domestic Chinese economy, and also makes mention of the challenges of the current situation. These two papers introduce the “positive” of the convenience which the emerging sectors bring about.

The other perspective is the trend in the aspect of policy relating to “Chinese industry and Japan–China cooperation”. In the paper “An Analysis of the Current Situation and Measures for the Development of High-Tech Industry in Beijing” by Chen Yuanyuan, Assistant Researcher, Li Jin, Assistant Director, and Yang Jie, Assistant Researcher, all of the Beijing Research Center for Science of Science, initiatives are introduced for creating innovation in China’s high-tech industries, and taking Beijing as their subject they introduce the current situation, and make policy

proposals relating to the challenges. In this paper, there is the issue that although the high-tech industry in Beijing is in fine shape in terms of the introduction of innovative technology, after it is absorbed it doesn’t take a form leading to the improvement of the industry’s own production, and the authors mention that the industries should increase expenditure on the absorption of technology. In addition, in the paper “The Future of Economic and Trade Cooperation as Viewed from the Expansion of China and Japan’s ‘Belt and Road’ Cooperation” by Qin Bing, Associate Professor, Liaoning Academy of Social Sciences, he focuses on the Japan–China cooperation related to the “Belt and Road” initiative concerning Japan–China relations, for which an improvement in political relations has been seen in recent years, and makes mention of the background to the cooperation, the current situation and the future prospects. Within that, the author maintains that the “Belt and Road” initiative itself having overtly commenced in outline is a factor behind Japan having started to show interest in China’s “Belt and Road” initiative, and he shows that cooperation at the private-sector level has already begun. Furthermore, he shows that there is leeway in the cooperation accompanying the development of the “Belt and Road” initiative regarding future economic and trade mechanisms as well. The two papers in question raise the “positives” of industrial development and Japan–China cooperation.

There are many recent reports relating to China which concern trade friction with the United States and the politics and societal relationships deriving from that. However, for the deepening of the understanding of China as is, with relations with the United States making it more complex, it is important to read such reports objectively. Each of the papers in this special feature are considered to provide useful information for understanding “China’s economic forefront”.

[Translated by ERINA]

中国における“巨大なニッチ”型イノベーション

慶應義塾大学経済学部教授

駒形哲哉

1. はじめに

改革開放以降、中国経済は制度改革効果と労働力をはじめとする生産要素の多投により、高度成長を続けてきた。しかし経済成長の結果として、2000年代半ばまでに余剰労働力の「枯渇」（「転換点」の到来）や環境悪化に直面した中国経済は以後、成長モデルの転換を迫られるに至った。

国民経済の生産性向上と技術水準・所得水準の面での先進国へのキャッチアップを引き続き図る方策として、中国政府が打ち出したのが、イノベーションの促進である。中国政府がイノベーションに込める期待はキャッチアップにとどまらない。イノベーションの力で自主技術をもって先進国に釣り肩を並べ、さらに追い越さんとする製造業振興策も公表されている。

ただ、イノベーションを「新結合」の意味するところに遡り、追いつき追い越すという単線的視点とは異なる角度からみると、中国は既に「イノベーション大国」であり、そこに中国の産業発展の環境条件とダイナミズムを見出すことができる。

イノベーションの概念は様々に定義されているため、本稿では、中国政府が目指すそれについて概観した後、中国における産業発展を把握するために有益な議論を整理する。そのうえで、既存技術の組み合わせによる新市場創造というイノベーションの型に注目し、それが中国において先進国の後追いとは異なる方向で新興産業を生み出していることを示す。

2. イノベーションを志向する中国

2.1 成長方式の転換を目指して

中国政府は、2006年から投資・輸出依存の経済成長モデルからイノベーション主導の経済成長モデルへの転換に着手した。

同年2月、科学技術・イノベーション政策の長期的な基本方針「国家中長期科学技術発展計画綱要（2006～20年）」が発表された。また、科学技術の発展・イノベーションの推進には人材が重要との認識から、2010年6月には「国家中長期人材発展計画綱要（10～20年）」が公表され、R&D 要員増加等の目標が提示された。さらに第12次5ヵ年計画（2011～15年）では、主要目標の1つとして科学技術教育水準向上が掲げられた。

2.2 イノベーション、IoTにより世界の前列へ

2010年代以降のインターネットの普及と並行して、2015年3月に「インターネットプラス行動計画」が公表され、さらに同年5月には、製造業の高度化を目指す「中国製造2025」が発表された。そこでは建国100周年となる49年までを3つの段階に分け、建国100年までに世界をリードするトップクラスの「製造強国」になる目標が設定されている。

2015年6月には、国務院から「大衆創業、万衆創新を積極的に推進する若干の政策・取組に関する意見」が出され、さらに17年10月、中国共産党の第19回党大会では「イノベーション国家志向」が強調されたが、これらのことから、人材の育成と並行して、経済主体を総動員して成長モデルの転換を実現し、技術水準において世界の前列に立ちたいという中国の願望が読み取れる。

3. イノベーションとは

3.1 中国が目指すイノベーション

中国で目指されているイノベーションは、生産性の向上を、技術面でのキャッチアップと超越、そしてIoTに代表される情報通信技術を用いた産業の形成とあわせて実現することを意味しているようだが、このイ

ノベーション志向は、中国の構造改革と密接に関わっている。

これまでの改革開放のプロセスは、制度改革によって生産要素の組み合わせを変え、国民経済の生産性を高める方向性を有していた。近年のイノベーション志向は、これに新技術の応用を加え、先進国に経済力において追いつき追い越そうという意図を有する。

3.2 シュムペーターによる概念提起

シュムペーターは経済活動の中で生産手段や資源、労働力などを従来と異なる仕方で結合することを「新結合」と表現した（Schumpeter, 1912、中山他訳、1977）。

「新結合」には、①新しい生産物または生産物の新しい品質の創出と実現、②新しい生産方法の導入、③新しい販売市場の開拓、④新しい買い付け先の開拓、⑤産業の新しい組織の実現——が含まれる。このうち特に①と②について後にイノベーションと同義と述べているが、重要な点は②～④については実は既知・既存のものも含まれるということである。

3.3 イノベーションと経済発展、経済成長

また、シュムペーターが提起した「創造的破壊」の実行者は「新結合を遂行する主体の機能的な概念」としての「企業者」であるが（Schumpeter, 1942、中山・東畑訳、1995）、民営経済を振興し、創業を奨励する中国の目指す方向は、まさにこれと一致している。

シュムペーターはイノベーションによって投資需要や消費需要が刺激され、新たな好況局面が作りだされると考え、イノベーションこそ経済発展の最も主導的な要因と位置づける。中国の目指す方向そのものと言えよう。

3.4 イノベーションの分類

ところで、工程面でのイノベーションは「プロセス・イノベーション」、製品としてのそれは「プロダクト・イノベーション」と呼ばれるが、本稿が主に対象とするのは後者のタイプである。なかでも、革新的な技術が用いられた製品よりも、既存技術の組み合わせによる製品に注目している。

4. キャッチアップとイノベーション¹

4.1 キャッチアップをめぐる

中国はこれまで先進国へのキャッチアップを目指してきた。改革開放を通じたキャッチアップは、ガーシェンクロンの議論に示される「後発の優位性」を地で行くように、先進国の技術、制度、組織形態を導入して圧縮された期間での経済発展を実現しようとするものであった（Gerschenkron, 1962）。

他方、改革開放の過程において、農村工業では、途上国の資源賦存や熟練・教育の水準に見合った技術、いわゆる中間技術・適正技術（中岡、1993）が選択され、それが当時の国内市場の水準に適合して、地域の雇用・所得水準の拡大に貢献した。また、2000年代の民間企業の展開では、国外の技術をレベルダウンさせつつも市場ニーズに適合させることによって経済面での効果を高めた（伊藤、1989・渡辺、2016）。

とはいえ、アジアNIEsのパフォーマンスを見てきた中国政府が、政策的観点からは先進国への加速度的速やかなキャッチアップを常に意識していたことは否定できない。

4.2 発展の序列—先進国・多国籍企業からの視点

経済発展が序列をもって捉えられているのと同様に、工業製品の展開にも序列があると考えられてきた。ヴァーノンは「プロダクト・サイクル論」において、先進国企業（多国籍企業）の側からの戦略を定式化し、最新製品はまず先進国に投入され、そこで市場を拡大してから、後発国にも展

開していく戦略を採ると述べた（Vernon, 1966）。

しかし先進国市場の開拓難度が高まり、他方で途上国・新興国の成長に伴い、その市場機会が認識されるようになると、「逆イノベーション」という考え方（Immelt et al., 2009）が登場した。これはGEの事業展開から抽出された考え方で、途上国の子会社に開発権限を与えて、現地市場で受容される製品を開発し、先進国のローエンド市場でも製品展開するというものである。途上国の所得水準に合わせた新製品開発では、このほか「儉約的イノベーション」（Economist, 2010）という概念も提起された。

ただ、これらは全て先進国のハイエンド市場が頂点にあり、途上国・新興国ローエンド市場が底辺にある単一ピラミッドを想定した序列的な考え方に立っている。

5. 序列観のないイノベーション

5.1 キャッチダウン型技術進歩

後発国（途上国・新興国）の台頭と市場拡大に伴い、従前のキャッチアップの考え方では説明できない、当該市場に固有の発展を見せる工業製品が認識されるようになった。後発国の企業がこの実施主体となるケースに関して、丸川知雄はその技術進歩の方向を「キャッチダウン」と名付けた（丸川、2014）。

「キャッチダウン」とは、以下の内容を含む概念である（丸川、2014）。

- 1) 途上国の要素価格比率、労働力の状況、産業のレベルなどに適応した技術（中間技術・適正技術）だけでなく、途上国の消費需要や所得水準に適応した技術も含む。
- 2) そうした適応は、先進国がこれまでに開発してきた技術のうち先進国ではあまり使われなかった技術の採用、あるいは先進国の技術をより資本節約的なものに改造したり、より簡易なものにしたりと、先進国企業とは別の方向に発展させることによって達成される。
- 3) 後発国の企業が実施主体であるもの

のみを指す。

丸川は中国におけるキャッチダウン型技術進歩の事例としては、ビデオCD、ゲリラ携帯電話、電動自転車そしてアドビ・フラッシュを利用したアニメの4つを挙げている²。丸川の論述を概括すると、以下のとおりである（丸川、2014）。

まずビデオCDは、そもそも日本企業が開発した技術だが、VTRが普及した先進国では需要が拡大せず、録画需要がなく（海賊版を含めて）安いソフトが供給された1990年代の中国においてVTRの市場を奪って市場を拡大した。ビデオCDの例は、①先進国で主流だった系統の技術ではなく別系統の技術を採用してこれを蘇らせたこと、②途上国の所得水準と需要に適合的だったこと——から従前の中間技術・適正技術の議論とも異なるという。

次にゲリラ携帯電話は、南方の深圳市を中心に立地する多数の中小メーカーの分業によって生産され、台湾企業による基幹ベースバンドの供給を機に携帯電話の生産が一挙に簡易化され、製品が所得水準や需要に適合する方向を、分業による量産・低価格化が加速した。時間と費用の節約のため、機器認証を省略する中小企業が少なくないなど違法性を伴うため「ゲリラ」の名称がついたという。

ゲリラ携帯電話の場合、そもそも技術開発能力を備えた大企業だけが開発可能であった携帯電話を、機能的に細分化された分業による生産という方向へ変えることで需要への適合を実現している。この点で一種のプロセスイノベーションとも言う事例である。

電動自転車については後述するが、丸川は道路状況の変化とオートバイ禁止のなかで潜在需要に気づいた企業家たちが、日本の電動アシスト自転車から中国の環境では不要なアシスト機能を外す選択を行うことで価格を引き上げて需要に適応し、巨大な潜在的市場が顕在化したと説明している。走行スピード向上や部品技術の改良も進み、これも中間技術・適正技術では説明できない技術進歩であるという。

最後の事例、アニメ制作へのアドビ・フ

¹ 本節は丸川（2014）の論述を参照している。

² 中国以外の例としてはインドの自動車「ナノ」を取り上げている。

ラッシュの採用は技術的には退歩だが、視聴者の目がまだ肥えていなかった市場条件と少ない放映料という経営条件の下で、制作コストを下げる手段として選択されたものであったと位置づけている。

5.2 市場の大きさと生産要素の存在

丸川の議論において挙げられている以下の点は、本稿の後の議論においても極めて重要である。すなわち、第1にキャッチダウン型技術進歩をもたらしやすい環境として、国内市場の大きさとその重層性があり、そして国内に産業技術の基盤がある程度形成されていることである。

第2に、産業技術の基盤形成についてはケリラ携帯電話の場合、携帯電話の国産化、多国籍企業による中国での開発・生産という技術土壌が、アニメ産業の場合は国内での制作の歴史的蓄積、海外アニメの下請による技術吸収があったということである。

6. “巨大なニッチ”型イノベーション

6.1 間隙的創造

丸川の研究は、途上国・新興国の産業技術の発展が、単なる先進国の後追いでなく、固有の制度・市場環境に対応する独自の方向性を持ちうることを示した点で意義深い。ただし、一時は中国におけるシェアリングエコノミーの代表的存在ともなったシェア自転車や、世界の前列を行くドローンのような新しい財（あるいはサービス）は、キャッチダウン型技術進歩では説明できないか、少なくとも説明しきれないように思われる。

丸川の議論でも示されるように、後発国（途上国・新興国）における産業・技術発展の方向は必ずしも先進国の追跡だけではない。では、中国が世界に先行する、あるいは世界同時に立ち上がるような産業と技術の発展は、どのように説明できるのだろうか。

アパナシーとクラークは自動車産業を事例として、技術・製品と市場・消費者とい

う2つの軸から、イノベーションの類型を以下の4つに区分した（Abernathy and Clark, 1985）。すなわち①新技術と新市場の創出の双方を満たす革新（構造的革新）、②既存の技術を利用しながら新市場を創出する方法（間隙的創造 Niche creation）、③既存の技術と市場にもとづきながら不断の改良を進める方法（通常の・積み重ね型革新）、④新技術と既存の市場の組み合わせ（革命的革新）——の4つである³。

図 市場と技術との組み合わせから見たイノベーションの類型

		技術	
		既存	新
市場	既存	通常の・積み重ね型革新 (Regular)	革命的革新 (Revolutionary)
	新	間隙的創造 (Niche Creation)	構造的革新 (Architectural)

出所：Abernathy & Clark (1985) "Innovation: Mapping the Winds of Creative Destruction." *Research Policy*, Vol.14, No.1, p.8 図1を簡略化して配置を変更

中国政府が目指すイノベーションが①や④のように新技術にもとづくものであるとみられるのに対し、中国における先進国の後追いとは言えない新興産業の形成・発展を把握する概念として注目したいのは、②の「間隙的創造」である。

丸川がキャッチダウン型技術進歩をもたらしやすい環境として挙げた市場規模の大きさと産業技術基盤の存在に着目しつつ、既存技術の組み合わせによって新市場を創造するという視点から、中国が世界的に突出したシェアをもつ3つの新興産業についてみてみよう。「間隙的創造」の原語は Niche creation であるが、上記産業形成の市場条件は、「ニッチ」という言葉から想起されるイメージとは異なり、まさに市場の巨大さにあり、そこで実現しているのは、「“巨大なニッチ”型イノベーション」とも言うべきものである。

以下ではまず丸川がキャッチダウンの事例として取り上げた電動自転車を、次いでキャッチダウンだけでは説明できないシェア自転車を、最後にキャッチアップでもキャッ

チダウンでも説明できないドローンを、この「間隙的創造」から説明しよう。

6.2 電動自転車

中国の電動自転車は自転車やオートバイ製造の技術とモーター、電池、コントローラー等の制御系統技術とを組み合わせた製品で、車体にプラスチック成型パーツが使われる車種も少なくない。電動自転車用に開発された部品もあるが、いずれも基本的に既存技術である。一部は建国以来、多くは改革開放以来、技術導入とその消化によって中国国内に形成されてきた自転車、オートバイ、電機・電子産業、化学工業の要素を利用して作られた製品である。また人的資源もこれらの一部産業と連続性を持つ。

職住分離の進展と公共交通手段整備の遅れとのギャップから、自家用車に手の届かない層の膨大な移動手段需要が顕在化した。そして都市部ではオートバイの使用が制限されたことから、2003年のSARS 流行を契機に自走式電動バイクでありながら軽車両扱いとなる電動自転車の需要が急拡大した。市場規模は2000年代後半には年間3000万台に達した。

既存技術の組み合わせにより、かつ分業により部品を集めて容易に完成車を生産することが可能なため、膨大な需要の発生に対し、多くの参入が起り、部品生産および完成車組立ての各環節での激しい競争が価格を押し下げていった。また中国の国内電動自転車市場は先進国の企業が参入しえない低品質・低価格であり、巨大な国内市場を中国企業が独占することとなった。輸出割合は1割未満で内需主体だが世界シェアは8割になる⁴。

中国の電動自転車は日本の電動アシスト自転車に啓発されて生まれ、中国の利用環境に合わせてアシスト機能を省略し、鉛酸電池を採用してコストを下けている点で、もちろん丸川の言うようにキャッチダウンの一事例としても説明することができる。

加えて法・制度の緩さが普及と発展を促進してきたことも指摘できる。例えば、自転車に動力を付加することが1988年施行

³ 訳語と要約は米倉(1986)にもとづく。

⁴ ロイター報道による (https://jp.reuters.com/article/idJP0093300_20160512_00720160512、2018年12月1日最終閲覧)。

の道路交通法で禁じられていたにもかかわらず、それが無視され、後に(2004年)法律のほうが実態に合わせる形で改められている。また、製造規格上、最高走行速度20km/h、重量40kgに制限されてきたにもかかわらず、市場の需要を受け30~40km/hで走行する能力をもち、航続距離を伸ばすためにより大きく重い電池を積む製品が開発され市場に投入されてきたのであった(駒形、2011)。

6.3 シェア自転車

公共交通手段の未整備から、まず都市での需要が生まれたのが電動自転車であるのに対し、シェア自転車は、公共交通手段が整備され、さらに目的地までの「ラストワンマイル」の需要が生まれたことで、2016年から大都市を中心に突如爆発的に普及した(駒形、2018)。

中国のシェア自転車は、2015年までは微々たる供給台数でありながら、わずか2年で2000万~3000万台の総投入台数、2億人のユーザー数(世界シェア約9割⁵)に達した。初めから全てがそうであったわけではないが、シェア専用の自転車はスマートロック(位置情報捕捉、スマホのアプリと連動した施錠、解錠機能がついたカギ)を備えており、運営事業者は投入した自転車の位置情報を捕捉できることになっている。なお、この産業も必要に応じて自在に人材を外から調達している。

短期間での拡大の供給サイドの要因としては、膨大な自転車の生産・供給能力が中国に存在し、リーマンショック以後、遊休生産能力が相当規模に達していたことに加え、スマートロックの技術も2000年代にすでに中国の専門企業が保有していたことが挙げられる。

加えて内外の資金がだぶつき、中国の金融制度改革のなかでリスクマネーの供給主体が成立してきたタイミングで、中国の中央政府が環境エネルギー対策、IoT振興策としてシェアリングエコノミーを推奨したことから、資金調達に成功した事業主体のシェア自転車運営事業への参入ブームが起こった。

そして、地主である地方政府が自転車の放置を黙認したことで、ドックレスのシェア自転車事業の展開が可能となり、低廉な利用料、スマホによる簡便な利用手続きと相まって、シェア自転車の製造や利用環境に関するルールが決まらないうちに2億人のユーザーが生まれた。ここでも巨大な市場が必要サイドの要素となっている。

シェア自転車はビジネスモデルが確立しないまま、事業者間の過剰な自転車供給競争が短期間に展開され、競争の勝者が誰もいない状況になっているが、いずれにしてもシェア自転車ビジネスは、既存技術(自転車製造とスマートロックおよびスマホやGPS等)の組み合わせ、そして寛容な制度が巨大な市場を顕在化させたものとみなされる。

6.4 ドローン

ドローンとはもっぱら軍事事業として開発された無人飛行機器である。しかし2010年代に入り、空撮、空中散布、測定、輸送などの民間用途として注目されてきている。電動自転車やシェア自転車が、中国では新興産業といえるものの、実際には世界的には小規模ながらもすでに存在していた財・産業であるのに対し、民生商業用ドローンはまさに世界同時立ち上げともいえる財・産業である。そのうえで中国は世界最大の生産国となっており、技術的にも特定領域で世界の先頭を行っている。

伊藤亜聖によれば、中国のドローン産業市場規模は2011年の25.53億元から15年には66.23億元へと急拡大しており、主要市場は欧米市場であり、空撮分野では深圳に立地するDJI(2006年創業)が世界シェアの7割を占め、技術的にも世界最先端であるとされる(伊藤、2017)。したがって伊藤が指摘するように、ドローンはキャッチアップでもキャッチダウンでも説明し難い財・産業である。

民生商業用途は世界同時に新しい製品であるため、「破壊的イノベーション」(Christensen, 1997)という概念では説明できない。さらに末廣の言う「革新的結合」という概念、すなわち「生産諸要素、

経営資源のそれぞれを切り離して見た場合には必ずしも国際競争力を持たず、新しい技術、生産体系を開発する資金力や技術力が当面なくても、輸入技術と国内の諸資源を組み合わせることで国際競争力を獲得ないし創造する」(末廣、2000)という概念とも異なる。

ドローンは「空飛ぶスマホ」(伊藤、2017)と言われる。11の主要部品のうち6つはスマホと重なり、それ以外の5つのうち4つもスマホ以外の既存技術である。唯一、DJI等、民間出自の企業の消費者向けのフライトコントローラーについては既存技術の転用とも言い難い。DJIの例でみれば、創業者が技術者であっただけでなく、開発に必要な人的資源を中国内外から自在に獲得している(陳、2017)。

この点で電動自転車やシェア自転車のように全くの既存技術の組み合わせとは言えず、ドローンについては、新技術+新市場の「構築的革新」の要素も含まれ、空撮分野での技術的優位の維持は「通常の・積み重ね型革新」の成果と言うべきだろう。

ただ、少なくとも民生用ドローンに関して言えば、①中国南方地域で家電・産業からPC、デジタルカメラ、携帯電話そしてスマホの生産へと展開してきた連続性と②委託加工の展開に始まり、生産の増大に伴い段階的に国内に関連サプライチェーンが形成されてきたこと——これらが産業形成に決定的な意味をもっていることは否定できない。したがって、ドローンについても既存技術の組み合わせで新市場を形成した産業としての性格も帯びていると考えられる。

世界同時に新市場が形成されている点は電動自転車やシェア自転車とは異なるが、ドローンを利用する市場空間は急拡大しており、前記2つの製品と同様、市場の急拡大と巨大市場の存在が需要側からみた産業形成の要因である。

なお、ドローンに関して中国では2000年代に法・制度の制定が始まっているものの、国内の規制は総じて緩く、また国内では使用をめぐる事故が発生しているとの報道もありながら⁶、実験可能な空間が大きい

⁵ 人民網2018年3月8日(<http://j.people.com.cn/n3/2018/0308/c94476-9434641.html>、2018年12月1日最終閲覧)によると世界ユーザー数は2.27億人。

⁶ 紙媒体での報道を探すのは難しいが、ウェブサイトで「無人機」「事故」と入力すると、ドローンをめぐる事故が頻発しているとの報道も見られる。

ことが、産業の発展を容易にしていると考えられる。

7. おわりに

本稿では、中国におけるイノベーションに関して簡単に概念を整理した上で、3つの新興産業を事例に、追いつき追い越すという単線的な方向とは異なる視角からイノベーションを捉えることを試みた。

イノベーションの種類のなかの「間隙的創造」の概念を援用することで、世界的に突出した生産ないし普及のボリュームをもつ中国の新興産業の形成をある程度説明することができたと考える。

主に改革開放以後、様々な産業が順次発展する過程を経て新興産業が利用しうる生産要素（および生産能力）が揃い、それらを組み合わせることで新興産業の形成が可能になった。新興産業の形成にあたっては、中国のもつ「規模の大きさ」が供給と需要の両面で決定的意味をもつ

た。人口の規模の大きさゆえに起業主体の数も多くなり、起業主体が既存技術、生産要素を組み合わせることで新たな市場を創造した（特に電動自転車、シェア自転車の場合）。人口規模が大きいことは市場の大きさをも意味し、中国に固有の条件の下で、固有の需要に対応する形で新興産業が形成された。

そして顕在化した市場はそれ自体規模が大きく、さらに急速に拡大したがゆえに、中国において新興産業を生み出した「間隙的創造」を、本稿では「“巨大なニッチ”型イノベーション」と呼んだ。この結果、他国に先駆ける形で中国は「EV 大国」となり、「シェアリングエコノミー先進国」となり、「ドローン大国」となった。

市場が急速に拡大したのは、生産要素が事前に用意されていたため供給がそれに応じて急速に拡大できたからである。なお、新市場の創造は、中国国内市場に限られず国外市場も射程に入っている（特にドローンの場合）。ただし、ドローンの場

合、既存技術の組み合わせだけでは説明しきれない要素があり、この点は「間隙的創造」の概念適用の限界でもある。この場合、新興産業の主体が人的資源など直ちに利用しうる生産要素を中国内外から自在に調達しうる環境にあることを、説明に加える必要があろう。

最後に、中国における制度環境面でのアドバンテージを指摘すれば、それは緩い制度・政策によって巨大な実験空間が存在することである。今までにない財・産業が生まれた際、ルール未定の部分があろうとも、甚だしい場合には違法状態にあると判断可能な場合でも社会的コストが便益を上回らない限り、市場に供することが許され、問題が発生しようとも、市場で使われながら改善されていくことが可能である——これが中国における「“巨大なニッチ”型イノベーション」を生み出す制度環境面のアドバンテージである。

<参考文献>

- 伊藤亜聖『中国ドローン産業報告書2017 動き出した「新興国発の新興産業」』東京大学社会科学研究所 現代中国研究拠点リサーチシリーズ No.18、2017年
- 伊藤正二「外国導入技術に対する改良の重要性と条件—インドの事例を中心として—」『アジア経済』第30巻第10・11号、pp.58-77、1989年
- 駒形哲哉『中国の自転車産業—「改革・開放」と産業発展—』慶應義塾大学出版会、2011年
- 「中国におけるシェアバイクの爆発的普及—『大量生産・大量消費』的シェアリングエコノミー—」『アジア研究ワールド・トレンド』No.267、pp.9-13、2018年
- シュムペーター A. Joseph (塩野谷祐一・中山伊知郎・東畑精一訳)『経済発展の理論—企業者利潤・資本・信用・利子および景気の回転に関する一研究』上・下、岩波文庫、1977年（原著1912年刊）
- （中山祐一郎・東畑精一訳）『資本主義・社会主義・民主主義』東洋経済新報社、1995年（原著1942年刊）
- 末廣昭『キャッチアップ型工業化論』名古屋大学出版会、2000年
- 陳晋「中国企業成長の新しいパターンに関する研究—世界トップ商用ドローン企業 DJI の競争優位構築—」『産業学会研究年報』第32号、pp.123-136、2017年
- 中岡哲郎「発展途上国機械工業の技術形成」竹内敬温・高橋秀行・中岡哲郎編『新技術の導入—近代機械工業の発展—』同文館、1993年
- 丸川知雄「発展途上国のキャッチダウン型技術進歩」『アジア経済』第55巻第4号、pp.39-63、2014年
- 丸川知雄・駒形哲哉「発展途上国のキャッチダウン型イノベーションと日本企業の対応—中国の電動自転車と唐沢製作所—」RIETI ディスカッション・ペーパー・シリーズ12-J-029、2012年
- 米倉誠一郎「企業者精神の発展過程」小林規威他編『現代経営事典』日本経済新聞社、pp.163-171、1986年
- 渡辺幸男『現代中国産業発展の研究 製造業実態調査から得た発展論理』慶應義塾大学出版会、2016年
- Abernathy, W.J. and Kim B. Clark (1985) "Innovation: Mapping the Winds of Creative Destruction," *Research Policy*, Vol.14, No.1, pp.3-22
- Christensen, Clayton M (1997) *The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail*, Boston, Harvard Business School Press.
- Gerchenkron, Alexander (1962) *Economic Backwardness in Historical Perspective*, Cambridge, Belknap Press of Harvard University Press
- Economist (2010) "Special Report: Innovation in Emerging Markets." *Economist* Apr. 17
- Immelt, Jeffrey R., Vijay Govindarajan, and Chris Trimble (2009) "How GE is Disrupting Itself," *Harvard Business Review*, October pp.56-65
- Vernon, Raymond (1966) "International Investment and International Trade in the Product Cycle," *Quarterly Journal of Economics*, Vol.80 Issue 2, pp.190-207

"Giant Niche" Innovation in China (Summary)

KOMAGATA Tetsuya

Professor, Faculty of Economics, Keio University

While the creation of new markets via already-existing technology is termed "niche creation", or more commonly "niche innovation", within the types of innovation, in the case of China the markets which this innovation creates are far from "niche", but "giant". The existence—of the four facts that: 1) a variety of technologies have come into existence in China in the course of Reform and Opening-Up; 2) a giant market exists

latently and overtly; 3) entities exist which couple already-existing technology with new markets; and 4) a "lax" institutional environment exists—facilitates the creation of new industries by combining already-existing technology and new markets. The author would like to discuss these matters, taking electric bicycles, share bicycles, and drones as examples.

[Translated by ERINA]

中国におけるキャッシュレス化の現状と課題 ～O2Oマーケティングの可能性～

福島大学准教授・ERINA 共同研究員
朱永浩

1. はじめに

情報通信技術 (Information and Communications Technology : ICT) の著しい進展により、中国経済・社会には大きな変革が生じている。とりわけ近年では、スマートフォン (以下、スマホ) でアプリケーション (以下、アプリ) を用いて二次元コード (QR コード) を読み取るだけで決済が完了できるモバイル決済 (モバイル・ペイメント) の利用が急速に拡大し、消費者の利便性向上を追求した「キャッシュレス」が普及しつつある中国社会の動向が、世界から注目されている。

日本ではキャッシュレス決済の比率が低く、今も現金払いが主流だが、その一方で、中国 (とくに都市部) ではモバイル決済が消費者の幅広い支持を獲得しており¹、現金での支払いを受け付けない店も増えているという。こうしたモバイル決済を中心としたキャッシュレス化が近年中国社会に広く浸透し、ありとあらゆる経済活動や日常生活に不可欠な社会インフラとなりつつある。そしてこのモバイル決済の覇権を握ったのは、9割以上の市場シェアを占めているアリババ集団 (中国語: 阿里巴巴集団、英語: Alibaba) 傘下の Alipay (中国語: 支付宝、日本語: アリペイ) およびテンセント (中国語: 騰訊控股、英語: Tencent) 傘下の WeChat Pay (中国語: 微信支付、日本語: ウィーチャットペイ)、という第三者決済事業者である。

アリババ集団とテンセントは、今や単なるオンライン (インターネット店舗) とオフライン (リアル店舗) で利用するモバイル決済サービスの提供だけでなく、金融サービス、物流、クラウド、ビッグデータを含む様々な分野にもその支配力を拡大している。本

稿では、中国の社会インフラの一部として急激な発展を遂げているモバイル決済の現状を分析し、2018年9月に実施した現地調査の結果を踏まえてキャッシュレス社会がもたらす中国経済・社会の変化について考察する。その上で、モバイル決済が市民生活に広く浸透している中国の直面する新たな課題、O2O マーケティングの可能性についても検討していきたい。

2. 急速に進むスマホの普及

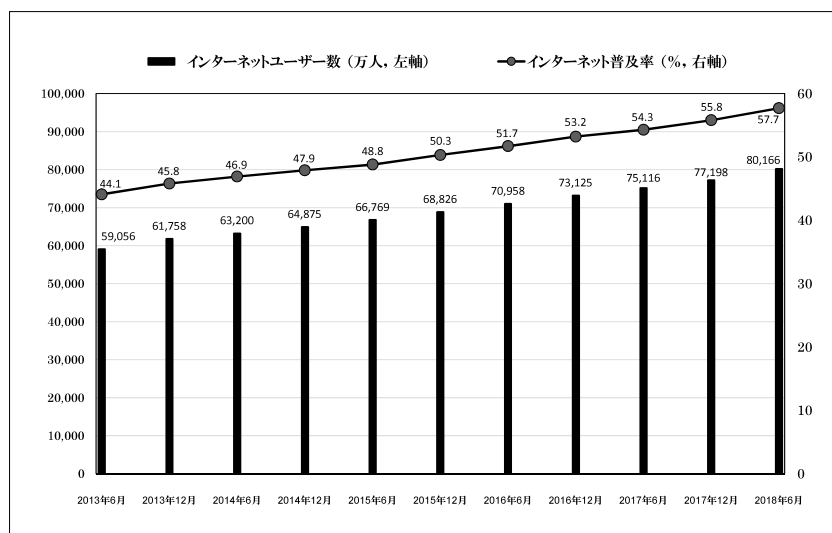
キャッシュレスとは、「物理的な現金 (紙幣・硬貨) を使用しなくても活動できる状態」を指す (経済産業省、2018b:4)。その主な決済手段として、①銀行預金を使ったシステム (たとえば、クレジットカード)、②電子マネー (たとえば、交通系・流通系の IC カード)、③仮想通貨、④電子通貨などに分類できる (川野祐司、2018b:7)。

本稿で取り上げる中国のキャッシュレス

化進行の土台は、スマホのアプリを用いて QR コードを表示させて、それを読み取ることで決済が完了するモバイル決済が広く普及している点にある。モバイル決済が中国で急速に普及した背景には、パソコンの時代を飛び越えて情報通信機器としてのスマホの急激な普及が挙げられる。図1に示したように、近年におけるインターネットユーザーの増加ペースはやや鈍化したものの、依然として全体的に増加傾向が続いている。

2018年6月の時点、中国のインターネットユーザー数は8億166万人で2017年末に比べて2968万人増加し、インターネット普及率は57.7%となった。そのうち、モバイルインターネットユーザー数は7億8774万人で同3509万人増となり、インターネットユーザー数全体に占めるその割合は2013年6月の78.5%から2018年6月の98.3%へと増加を続けている (図2)。

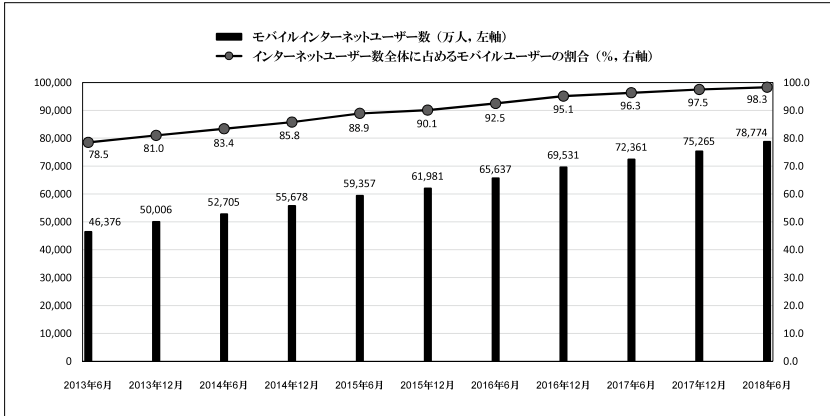
図1 中国のインターネットユーザー数とインターネット普及率の推移



出所: CNNIC (2018) 『第42回中国インターネット発展状況統計報告』、p.20より作成

¹ 2015年の時点、中国のキャッシュレス決済比率は60%であるのに対し、日本は18.4%にとどまっている (経済産業省、2018b:10)。

図2 インターネットユーザー数全体に占めるモバイルインターネットユーザー数の割合の推移



出所: CNNIC (2018) 『第42回中国インターネット発展状況統計報告』、p.21より作成

3. モバイル決済の躍進と2大巨頭による競争

中国における急激なスマホの普及およびフィンテック (FinTech)²のイノベーションの流れの中で、モバイル決済のユーザー数は、図3に示したとおり、2014年の2億1400万人から2017年には前年比21.6%増の5億6200万人に拡大し、モバイルインターネットユーザー数全体の74.7%を占めている。そして2019年のモバイル決済のユーザー数規模は7億700万人になると予測されている。

2011～2017年の中国の決済システム運営状況を見ると、2011年のモバイル決済の取扱金額はわずか1兆元だったのが、2014年には22.6兆元、2015年には108.2兆元、2016年には157.6兆元、2017年には202.9兆元に急増し、世界最大のモバイル決済市場となっている (図4)。また、モバイル決済ユーザーの利用頻度は極めて高く、図5に示したように、モバイル決済を毎日利用するユーザーは全体の78.8%を占めている。

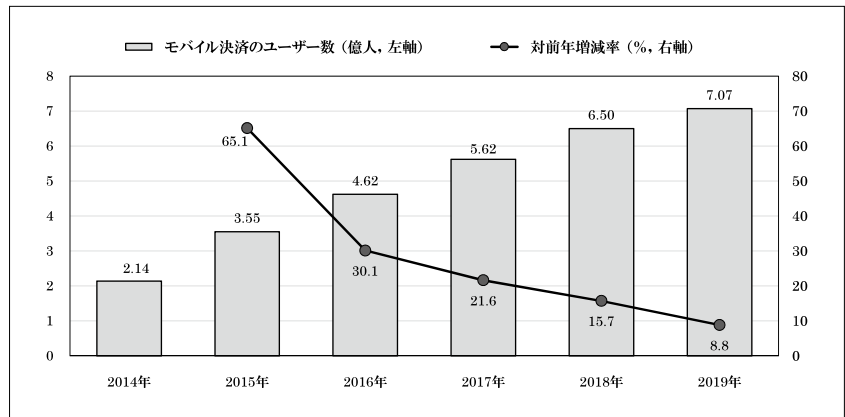
この中国におけるモバイル決済の急速な普及を牽引しているのは、AlipayとWeChat Payである。Alipayの決済額は、2012年の700億ドルから2016年の1.7兆ドルへ拡大し、24.3倍増加した。一方、ライバルのWeChat Pay (QQ payも含まれる) は2012年の116億ドルから2016年の1.2

兆ドルへ、100倍以上も増加した (Better Than Cash Alliance, 2017)。2018年3月の時点、モバイル決済2大巨頭を通じた取

引額は、中国モバイル決済額の90.6%の市場シェアを占めている (図6)。さらに、オフライン決済に限ってみれば、モバイルユーザー全体に占めるAlipayとWeChat Payの比率はそれぞれ95.6%、78.1%に上り、ユーザーから圧倒的な支持を得ていると言える (CNNIC, 2018: 41-42)。

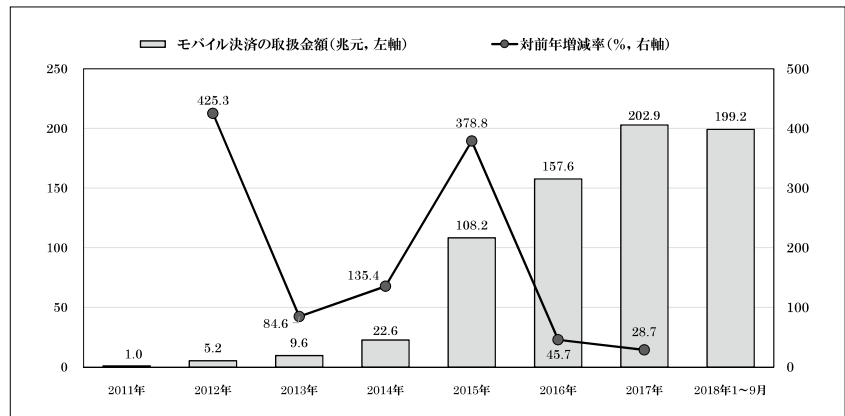
2004年に開始されたAlipayは、もともアリババ集团の一部門として決済サービス事業に乗り出したが、2014年10月以降は、アリババ集团の金融子会社のアント・フィナンシャル (中国語: 蚂蚁金服、英語: Ant Financial) によって運営されている。当初のAlipayは主にオンラインショッピングや電子商取引 (EC) で利用されていたが、今では公共料金の支払い、クレジットカードの返済、オンライン・オフライン店舗での決済、タクシーや病院の予約・支払い、資産運用な

図3 中国におけるモバイル決済のユーザー数の推移



出所: iiMedia Research の資料より作成
注: 2018年、2019年は推計値。

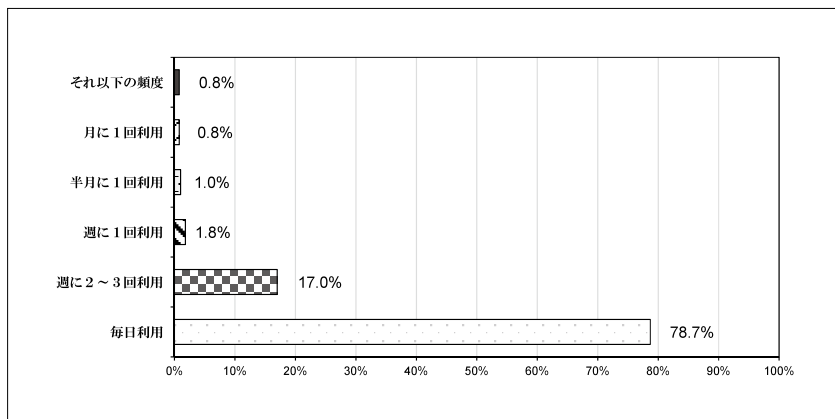
図4 中国におけるモバイル決済の取扱金額の推移



出所: iiMedia Research の資料より作成

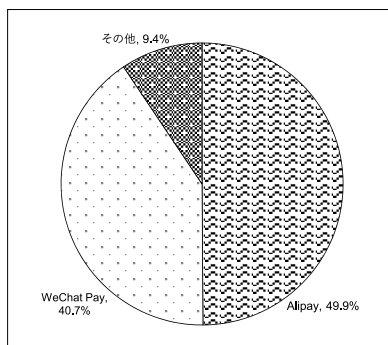
² フィンテック (FinTech) とは、金融 (Finance) と技術 (Technology) を組み合わせた造語であり、ICT 技術を駆使して既存の金融分野に新たな付加価値やビジネスモデルを生み出す動きを指す。

図5 中国のスマホ決済ユーザーの利用頻度(2017年)



出所: 中国支付清算協会(2018)『2018移動支付用戶調研報告』
(<http://www.mpaypass.com.cn/news/201812/27094816.html>, 2019年1月3日アクセス)より作成

図6 中国のモバイル決済におけるシェア率(2018年第1四半期)



出所: iiMedia Researchの資料より作成
注: WeChat Payのシェアには、テンペイ傘下のQQpayも含まれる。

と多様な分野をカバーする決済サービスとなっている。『中国消費金融年鑑2018』によれば、2018年におけるAlipayのユーザー数は5.2億人に達している。Alipayの利用方法に関しては、ユーザーが事前に自分の銀行口座からAlipay決済アプリの口座にチャージし、決済時に支払先のQRコードをユーザーのスマホで読み取る場合と、あるいはユーザーのスマホに表示させたQRコードを支払先に読み取ってもらうという、2つの方法がある。また、ユーザーは使い残したアプリの口座の残高を自分の銀行口座宛に入金することも可能である。

一方、WeChat Payはテンセント傘下の「テンペイ」(中国語:財付通, 英語: Tenpay)が提供する決済サービスである

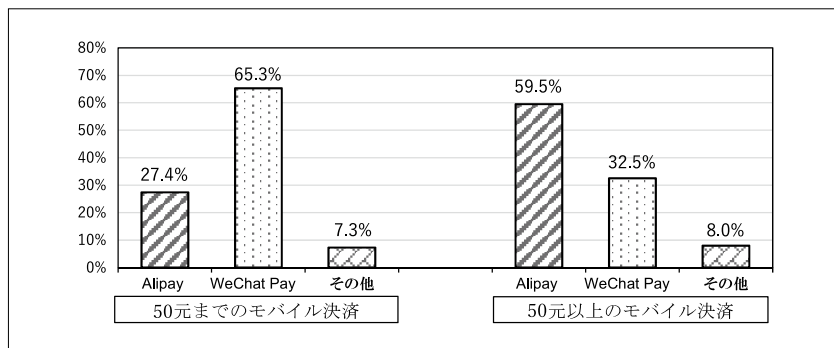
が、テンセントのSNSアプリの「ウィーチャット(WeChat)」にモバイル決済機能が導入されたため、WeChatへのユーザー依存は高い³。ユーザーはWeChatのアカウント、銀行口座(複数も可能)、スマホの番号をWeChat Payに紐づけてQRコードを読み取るだけで決済が利用できる。WeChat Payの強みはSNSの機能を生かした社交性にあり、中国版LINEとも言われているWeChatを通じたプロモーションキャンペーンの配信だけでなく、アフターフォローを充実させることも可能である。手数料無料の送金や割り勘といった個人間(アカウント間)のやり取りに関してはWeChat Payの汎用性が高いため、支払額別にみるモバイル決済のシェア率をみると、WeChat PayはAlipayと比べて少

額な決済に用いられることが多い(図7)。

2018年9月、筆者は海外大学との学生交流(海外研修引率)および学术交流を行うため、3週間の日程で中国の広東省(深圳市、湛江市)と吉林省(長春市)を訪れた⁴。その傍ら、モバイル決済利用の実態を調べるため、「モバイル決済の普及が進んでいる中国都市部で現金を使わない生活は可能なのか」を体験してみた。訪問した3都市で検証した結果、都市の規模に関わらず現金で買い物をする人の姿をほとんど見かけなかった。このほか、滞在期間中の筆者はモバイル決済だけで「衣食住」の支払いをすべてカバーし、一度も現金を使わずに生活することができた。

たとえば、QRコードで読み取り地下鉄の改札を通れるようになったことが確認できた。そして地下鉄駅の構内にある自動販売機のガラスに取り付けられたQRコードをスマホで読み取って支払いを済ませると、ガラス戸のロックが解除され、ユーザーはICタグが貼られた商品を取り出すことができた(写真1)。また、百貨店から小さな飲食店、町端の屋台までもモバイル決済が当たり前になっていた(写真2)。さらに、レストランではテーブル上のQRコードをスマホで読み込むことで、モバイル決済の機能だけではなく、料理を注文・追加することも可能であった(写真3)。ほとんどのリアル店舗でAlipayとWeChat PayのマークとQRコードが同時に設置され、両者は熾烈な競争を繰り広げていることが実感できた。

図7 支払額別にみるモバイル決済のシェア率(2018年第1四半期)



出所: iiMedia Researchの資料より作成
注: 1元は約16円に相当する。

³ 2018年9月の時点、WeChatの月間アクティブユーザー数は10億8,200万人となっている(テンセント「騰訊公布2018年第三季度業績」2018年11月14日付、p.3)。

⁴ 中国の各都市の人口力、生産力、消費力などの指標によって評価された「都市の格付け(1~5級)」が公表されているが、それによれば、深圳市が1級都市、長春市が2級都市、湛江市が3級都市となっている(21世紀中国総研、2014:26-30)。

写真1 モバイル決済のみ対応の自動販売機



(出所)筆者撮影(深圳市、2018年9月)
(注)QRコードを読み込んでWeChat PayまたはAlipayで決済してから商品を取り出す仕組み。

写真2 飲食店内のQRコード



(出所)筆者撮影(湛江市、2018年9月)
(注)WeChat PayとAlipayの決済専用QRコード、Alipayの特典専用QRコードが設置されている。

写真3 レストランのテーブル上のQRコード



(出所)筆者撮影(长春市、2018年9月)
(注)モバイル決済に加えQRコードで料理を注文・追加することができる。

4. モバイル決済の普及要因

テンセント研究院(2017)『2017智慧生活指数報告』によれば、中国ではモバイル決済は急速に進んだ結果、日常的に持ち歩く現金が100元(1600円)以下の中国人は全体の40%に上るといふ。では、なぜモバイル決済が急速に普及したのだろうか。その背景としては、「偽札の横行によるユーザーの現金への不信」や、「モバイル決済による個人間送金サービスの無料化」、「AlipayとWeChat Payが潤沢な資金力を活かしてユーザーを取り込むために行われた大規模なプロモーションキャンペーン」などが挙げられる(趙、2018a:30)。

さらに、支払者側のメリットのみならず、モバイル決済を受け入れる側の加盟店・小売店にもメリットがある。加盟店側は読取用の専用リーダーやタブレットを用意する必要がなく、AlipayまたはWeChat PayのQRコードを貼っておくというシンプルな方法でモバイル決済が利用できる。クレジットカード決済を利用する場合、加盟店側は1~3%の手数料を負担しなければならない。しかしその一方で、モバイル決済で行う場合、加盟店に課せられる決済手数料は平均で0~0.6%の低さである。

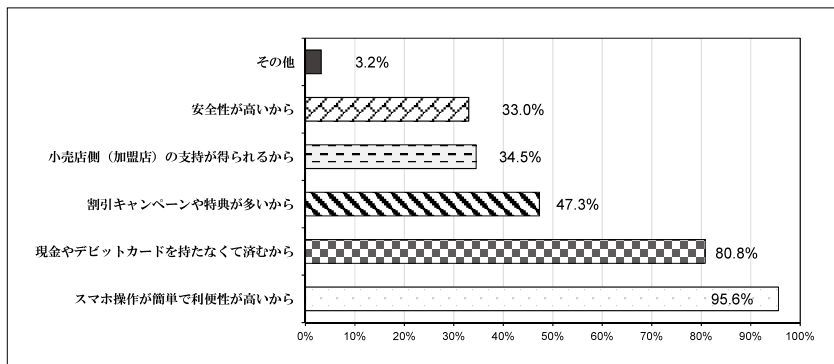
そもそも中国ではクレジットカードがほとんど普及しておらず、銀聯カード⁵に代表されるような、支払いと同時に銀行口座から引き落とされるデビットカードが主なキャッシュレス決済手段であった。しかし、2013年7

月の非金融機関による決済業務(第三者決済事業者)の参入許可の規制緩和を機に、AlipayとWeChat Payを中心としたインターネット系の新規第三者決済事業者が次々と決済分野に進出し、銀聯を経由せずオフラインの清算機能を直接銀行と接続するようになった。その結果、わずか数年でリアル店舗から街中の屋台までモバイル決済が一気に広がっていったのである。

中国支付清算協会が2018年に実施したインターネットユーザーへのアンケート調査(複数回答)では、モバイル決済を利用する最も多い理由は「スマホ操作が簡単で利便性が高いから」で、モバイル決済ユーザー全体の95.6%、次が「現金やデビットカードを持たなくて済むから」で同80.8%を占めた。3番目に多い理由は、「割引キャンペーンや特典が多いから」で同47.3%、続いて「小売店側(加盟店)の支持が得られるから」の同34.5%、「安全性が高いから」の同33.0%であった。1、2番目の理由と3、4、5番目の理由の間には大きな開きがあり、利便性が圧倒的に大きな利用要因であることが伺える(図8)。

しかし、モバイル決済による利便性の向上が評価される一方で、QRコードの安全性(他人による不正利用、個人情報の漏洩)や取引決済の流れの不透明化(マネーロンダリングに利用されるリスク)などのセキュリティに対するユーザーの不安が高まっている。その対応策として、中国人民銀行は2018年6月にモバイル決済に対

図8 中国のインターネットユーザーがモバイル決済を利用する主な理由



出所:図5に同じ

⁵ 銀聯(UnionPay)とは、2002年に中国人民銀行(中央銀行)が中心となって設立された金融機関の連合、銀行間の決済ネットワークのことである。銀聯カードとは、銀聯の加盟銀行が発行するキャッシュカードとクレジットカードを指し、そのほとんどはデビットカードである。

する監督の強化を図るため、「非銀行決済機構のインターネット決済プラットフォーム」（中国語略称：網聯、英語：NUCC）という機関を新設し、Alipay、WeChat Payなどの第三者決済事業者と金融機関（銀行）の間に入って安全な取引を担保する仕組みの導入を強く推進したのである。

5. O2Oマーケティングの可能性

中国におけるモバイル決済の急激な普及と連動し、オンライン・オフラインのチャネル間の有機的な連携により新たな価値を生み出すための手法として「O2Oマーケティング」が注目されている。ここでいう「O2O」とは Online to Offline の略語で、オンラインでのプロモーション活動を通じてオフラインへユーザーの購買行動を誘導する手法、またはオンラインでの情報収集・分析をもってオフラインでの集客力アップや販売促進につなげる仕組みのことを指す。

さらに、近年の中国では「O2O」よりも「OMO」という概念が浸透しつつある。オンラインからオフラインへと繋げるというO2Oの特徴に対し、「OMO」は Online Merges with Offline の略語で、オンラインとオフラインを区別せず、ユーザー一人ひとりの食事や移動、レジャーといった購買行動をデータ化・集約してユーザー体験（UX）を高めるマーケティングを行う特徴がある。そのため、OMOは「オンラインとオフラインの融合」とも言われている。

前述したように、Alipay、WeChat Payというモバイル決済の2大巨頭のいずれも背景には億人単位の巨大なユーザーベースの存在がある。モバイル決済が進むと、これまでの現金支払いの流れでは把握しにくかった「誰が、何時、何処で、何を、いくらで買ったか」といった情報、すなわち「多くの加盟店・ユーザーから集められた商品・サービスの販売・購入履歴とその特徴」をビッグデータとして蓄積・共有することができる。さらに、ビッグデータを人工知能（Artificial Intelligence: AI）で分析する

ことで需要予測を行い、AIの分析結果を通じた販売促進、チャネル拡大、顧客起点の商品・サービスの効率的な開発につながる事が期待される。

アリババ集団の例を見てみよう。同社のO2Oマーケティングの効果的な事例としては、①仮想現実（VR）ショッピング「BUY+」（2016年11月開業）、②オンラインとオフラインが結合した生鮮スーパー「盒馬鮮生」（2017年9月開業）、③オンラインショッピングモール「天猫（T-mall）」での「自動車自動販売機」（2017年12月開業）、④小規模な「パパ・ママショップ」のソリューション「零售通」を利用した「天猫小店」（2017年8月開業）などの新事業がすでに展開されている（渡邊、2018:41）。

これら新事業のうち、②盒馬鮮生⁶の最大の特徴はオンライン（インターネット店舗）とオフライン（リアル店舗）の両方を運営している点にある。盒馬鮮生店内で購買する場合、決済はAlipay専用のセルフレジで行うが、一方のオンラインで注文すれば届け先は店舗から3キロメートル圏内であれば送料無料で30分以内に配達するという（写真4）。ユーザーの購買活動をAlipayと結びつけることで、ユーザーの購入履歴とその特徴の情報の関連付けができ、新商品・サービスの開発や、売上の予測、在庫管理などをより効率的にすることができる。

上記のアリババ集団の事例にとどまらず、2016年以降、O2Oマーケティングを活用したビジネスモデルとして急速に拡大したのがタクシー配車サービス（たとえば、滴滴出行 = Didichuxing）、フードデリバリーのアプリ（写真5）、シェアサイクル（写真6）、カーシェアリングサービス（写真7）、シェアモバイルバッテリーなどである。写真5の「美团（Meituan）」はテンセントの資本を受け入れているフードデリバリーのアプリだが、その最大のライバル「饿了麼（Ele.me）」はアリババ集団の子会社である。つまり、こうしたO2Oビジネスにおいても、アリババ集団とテンセントによる熾烈なシェア争いが勃発している。

写真4 生鮮スーパー「盒馬鮮生」の配送バイク



（出所）筆者撮影（深圳市、2018年9月）

写真5 フードデリバリーのアプリ（美团）の配送用電動自転車



（出所）筆者撮影（湛江市、2018年9月）

写真6 WeChat Payで決済するシェアサイクル



（出所）筆者撮影（深圳市、2018年9月）

⁶ 盒馬鮮生（Hema Fresh）のホームページによれば、2018年12月現在、同社は上海市に24店舗、北京市に19店舗、深圳市に8店舗、広州市に4店舗、成都市に10店舗、杭州市に5店舗、武漢市に9店舗、西安市に7店舗、南京市に4店舗、蘇州市に3店舗、昆山市に2店舗、南通市に2店舗、寧波市に2店舗、貴陽市に4店舗、福州市に3店舗、海口市に1店舗進出し、計16都市の107店舗に上る（<https://www.freshhema.com/>、2018年1月1日アクセス）。

写真7 大学構内のカーシェアリングサービス(電気自動車)



(出所) 筆者撮影(湛江市の広東海洋大学寸金学院キャンパス内、2018年9月)
(注) カーシェアリングサービス料金は専用アプリを通じて WeChat Pay または Alipay で決済を行う。

2018年9月に宿泊したホテルでは、筆者がシェアモバイルバッテリーサービスの「小電」を体験することができた(写真8)。この「小電」は主に飲食店、ホテル等に設置されており、ユーザーは専用アプリをスマホにインストールしてからモバイル決済(デポジットが不要)を行い、シェアモバイルバッテリーを利用する仕組みである。モバイル決済のデータをベースにしたユーザーの年齢、性別、地域、サービス利用の特徴などの分

析結果は、広告掲載の業種等の判断材料になるため、シェアモバイルバッテリーサービスの関連企業の広告収入拡大につながるという。

写真8 ホテル内のシェアモバイルバッテリーサービスの「小電」



(出所) 筆者撮影(深圳市、2018年9月)

6. むすびにかえて

これまで見てきたように、中国では「現金がいらない。デビットカードもいらない!」というキャッシュレスの時代に突入しつつある。Alipay と WeChat Pay を中心としたモバイル決済の急速な普及により、社会全体

の取引コストが減少する利点は明白である。また、近年中国におけるO2Oビジネスの急速な展開は、社会インフラとしての役割を担うモバイル決済に支えられ、イノベーションの創出を促していると言える。今後も電気自動車(EV)やサイクル、モバイルバッテリーなどをシェアリングするような画期的なビジネスモデル、新たなライフスタイルが絶えず生み出されてくるであろう。

一方、モバイル決済が広く社会に浸透するとともに、多くのユーザーが懸念する個人情報に関するセキュリティ対策、プライバシーの保護意識が今まで以上に求められる。そのため、今後中国政府による規制強化の動きが広がっていく可能性がある。さらに、中国社会にはモバイル決済をうまく使いこなせない高齢者や、そもそもスマホを所持していない貧困層がまだ相当数存在することも忘れてはいけぬ。モバイル決済を推進することは目的ではなく、より良い経済社会を目指すための手段にすぎない。したがってこれからは、「キャッシュレスの流れに遅れをとっている人をどのように助けるか」といった議論も重要である。

<参考文献>

- 川野祐司(2018a)『キャッシュレス経済—21世紀の貨幣論』文真堂。
川野祐司(2018b)「キャッシュレス化を支える決済インフラ」、『世界経済評論』Vol.62 No.6、国際貿易投資研究所、pp.6-14
経済産業省(2018a)『通商白書2018—急伸するデジタル貿易と新興途上国経済への対応』勝美印刷。
経済産業省(2018b)『キャッシュレス・ビジョン』(<http://www.meti.go.jp/press/2018/04/20180411001/20180411001-1.pdf>、2018年12月15日アクセス)
鈴木淳也(2018)「QRコード決済—参入企業続出で大混戦」、『エコノミスト』Vol.96 No.39、毎日新聞出版、pp.20-21
趙璋琳(2018a)「中銀が規制強化の動き」、『エコノミスト』Vol.96 No.39、毎日新聞出版、pp.30-31
趙璋琳(2018b)「急速に進む中国のキャッシュレス社会—普及要因、主要プレーヤーの成長と規制に関する考察」、『世界経済評論』Vol.62 No.6、国際貿易投資研究所、pp.23-29
中島恵(2017)『なぜ中国人は財布を持たないのか』日本経済新聞出版社。
21世紀中国総研編(2014)『中国都市市場情報—106都市と企業戦略』蒼蒼社。
日本経済新聞出版社編(2018)『キャッシュレス決済革命(日経 MOOK)』日本経済新聞出版社。
渡邊真理子(2018)「最先端を走るインターネット企業—『斜陽』国営企業も並存する産業界」、服部健治・湯浅健司・日本経済研究センター編『中国 創造大国への道—ビジネス最前線に迫る』文真堂、pp.31-58
李智慧(2018)「金融のデジタル化が進む中国」、『知的資産創造』Vol.26 No.3、野村総合研究所、pp. 38-47
侯倩華(2017)「第三方支付平台的營銷策略分析与对策:於支付宝為例」、『技術と市場』Vol.24 No.1、四川省科技信息研究所、pp.90-94
劉達(2018)「電商平台視角下第三方支付の博奕研究」、『商業研究』2018年第2期、哈爾濱商業大学、pp.161-166
姚可(2018)「我国無現金社会的實現方式与路徑問題研究」、『金融會計』2018年第3期、中国金融會計学会、pp.45-49
中国支付清算協會(2018)『2018移動支付用戶調研報告』(<http://www.mpaypass.com.cn/news/201812/27094816.html>、2019年1月3日アクセス)
CNNIC(2018)『第42回中国互聯網絡發展狀況統計報告』(<http://www.cnnic.net.cn/hlwzfzj/hlwzbg/hlwzjbg/201808/P020180820630889299840.pdf>、2018年12月15日アクセス)
Better Than Cash Alliance, *Social Networks, e-Commerce Platforms, and the Growth of Digital Payment Ecosystems in China: What It Means for Other Countries*, UNCDF, 2017.

The Current Situation and Challenges for Cashless Society in China: The Potential for O2O Marketing (Summary)

ZHU Yonghao

Associate Professor, Fukushima University, and ERINA Collaborative Researcher

Via the remarkable development of information and communications technology (ICT) from the end of the twentieth century on, a great transformation has been occurring in China's economy and society. In recent years in particular, mobile payment which can be completed just by reading a QR code on a smart phone has expanded rapidly, and this trend of China becoming a cashless society pursuing improved convenience for consumers has become a focus of worldwide attention.

Holding a greater than 90% share of the mobile payments that have come to be used on an everyday basis in China are the Alibaba Group's "Alipay" and Tencent's "WeChat Pay". These two companies are not only providing today's simple online and offline payment services, but as platform companies are also

expanding into various areas including financial services and big data, and furthermore moves are underway to develop overseas, such as in Southeast Asia.

In this paper, we analyzed the process of growth in mobile payment which is accomplishing rapid development as part of China's social infrastructure and its characteristics, and also considered the impact of the competition from the two giants of Alipay and WeChat Pay on China's economy and society. Moreover, we also examined the new challenges confronting a China where mobile payment is widely permeating the everyday lives of the people.

[Translated by ERINA]

北京市におけるハイテク産業発展の 現状分析と対策について

北京科学学研究中心 助理研究員 陳媛媛

北京科学学研究中心 主任助理 李勁

北京科学学研究中心 助理研究員 楊傑

近年、北京市は、都市部での都市戦略を策定し、非首都機能の分散と、産業構造の大幅な改善、経済構造のハイエンド化に努めてきた。2017年北京市の共産党委員会、北京市政府は、「科学技術イノベーションの加速とハイエンドな経済構造の構築に関する一連の通知」を發布し、科学技術・情報等の現代的サービス業の育成、省エネルギー環境保全産業の発展、新エネルギーなど新興産業、ハイテク産業の加速的発展を目指すことを示した。具体的には、次世代の情報技術、IC技術、医薬品産業、インテリジェンスデバイス、省エネルギー環境保全、電気自動車、新素材、AI技術、ソフトウェア・情報サービス、科学技術分野のサービスの十大産業を指す。

【北京における ハイテク産業発展の全体状況】

1. 産業規模

(1) 産業規模の拡大持続

北京におけるハイテク産業の規模には、かなり大きな発展がみられた。付加価値生産額や営業収入と利潤の三つの指標からみると、2002～2015年、付加価値生産額は242.0億元から809.4億元まで増え、年平均10.3%の増加速度となった(図1)。営業収入は1121.9億元から3997.1億元まで増え、年平均11.0%の増加率で、利潤は79.6億元から268.3億元まで増加し、年平均11.3%の増加率であった。

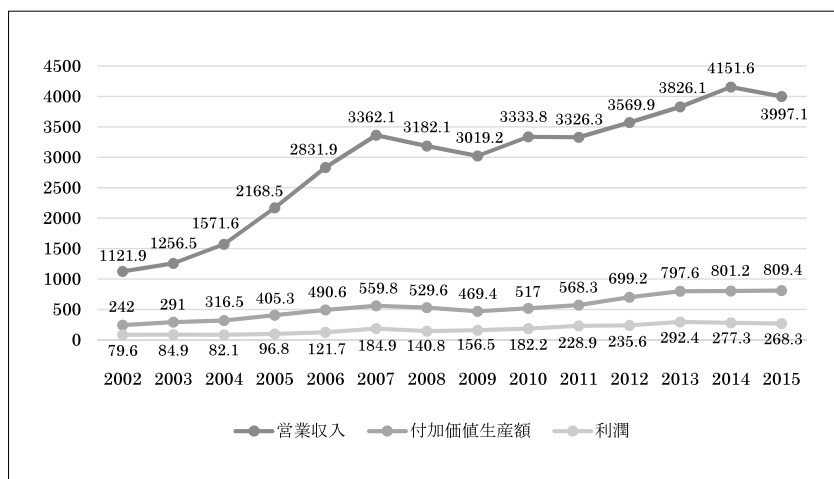
2002-2010年までの企業数をみると、ハイテク産業の企業数は大幅に増加し、2004年からは1100社前後で推移した(図2)。2011年以降、国家がハイテク産業の統計基準を調整してから、ハイテク産

業で企業数は減少し800前後になった。従業員をみると、ハイテク産業の従業員は安定的に増加の様相をみせており、2015年には27万人に達し、年平均4%の増加率となっている。

(2) 労働生産性が社会の平均レベルを上回る

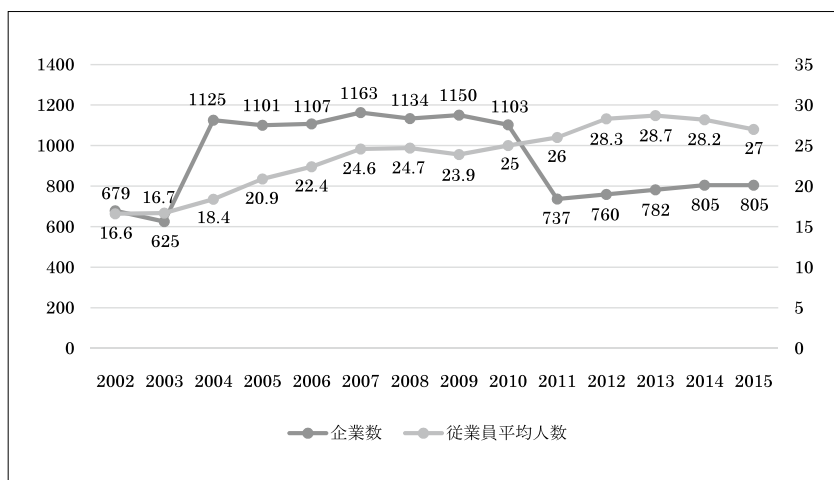
北京のハイテク産業は比較的高い労働生産性を実現した。2015年の労働生産性は1人あたり30.0万円で(図3)、2002

図1 北京におけるハイテク産業の営業収入、付加価値額、利潤の変化(2002-2015年)
[単位:億元]



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)、『北京統計年鑑』(2003-2016)

図2 北京のハイテク産業企業数(左軸、単位:社)と従業員数(右軸、単位:万人)の変化(2002-2015年)



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)

¹ ハイテク産業労働生産率のデータは付加価値額と従業員数の平均人数に基づいて計算する。

年よりも105.5%の伸びであった。同時期、北京の全社会の労働生産性は1人あたり20.2万円で、2002年に比べ206.1%の伸びであった。データが示すように、2002年から2015年まで、ハイテク産業の労働生産性は全体の平均レベルを超えている。

2. 研究開発の状況

(1) 研究開発費総額が飛躍的に増大し、投資強度が全国で上位に

北京のハイテク産業は研究開発費投資を強化しつづけている。「十五」(第10次5か年計画)と「十一五」(第11次5か年計画)の期間に、開発費の増減は激しい変化をみせた。「十二五」(第12次5か年計画)の期間になると、安定的に増大した。2002年の20.8億元から2015年の120.2億元まで4.8倍増大し、年平均18.8%の増加率であった。

ハイテク産業の研究開発費への投資強度は目覚ましい上昇を遂げている²(図4)。2007年、投資強度は0.86という最低値を記録したが、2010年から増大しはじめ、2015年には3.01の最高値に到達した。北京の研究開発投資強度は全国第4位で、全国平均より1.2ポイントを上回り、重要省市のなかでは浙江省を下回っているが、上海・天津・江蘇・広東よりは上回っている(表1)。

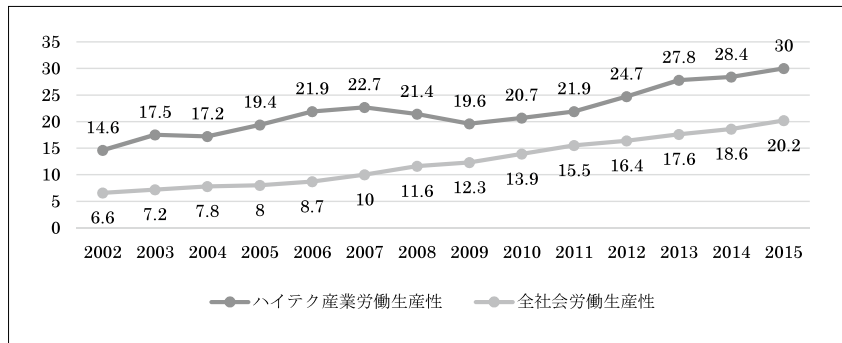
(2) 研究開発人材は増加傾向、全市に占める割合は上昇

研究開発人材は全体的に増加傾向を示しており、2002年は0.5万人、2015年には2.2万人で、340%増加した(図5)。「十五」「十一五」中、人材は安定的に増加する傾向をみせ、年平均5.7%の増加速度であった。ハイテク産業の研究開発人材の総人数が増加すると同時に、全市に占める研究開発人材の割合も増加している。2015年、ハイテク産業の研究開発人材が全市の研究開発人員の8.9%を占めており、2002年より4.5ポイント増加している。

(3) 研究の活発化により全国で先進的な位置に

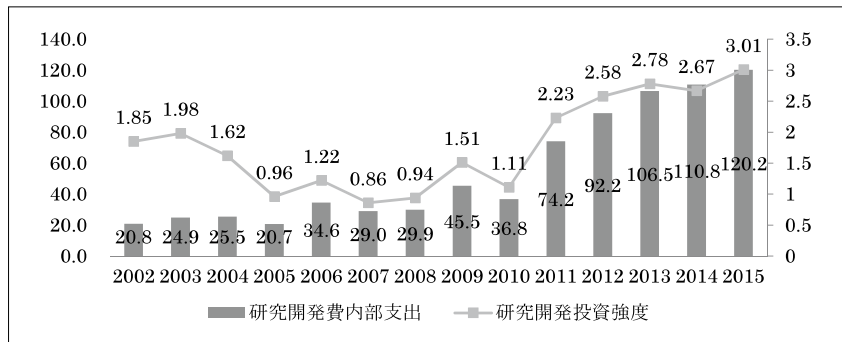
研究開発をしている企業が企業総数に占める割合、研究機構を設立している企

図3 北京のハイテク産業と全社会労働生産率の比較(2002-2015年) [単位: %]



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)

図4 北京のハイテク産業研究開発費(左軸、単位: 億元)と投資強度(右軸、単位: %)の変化(2002-2015年)



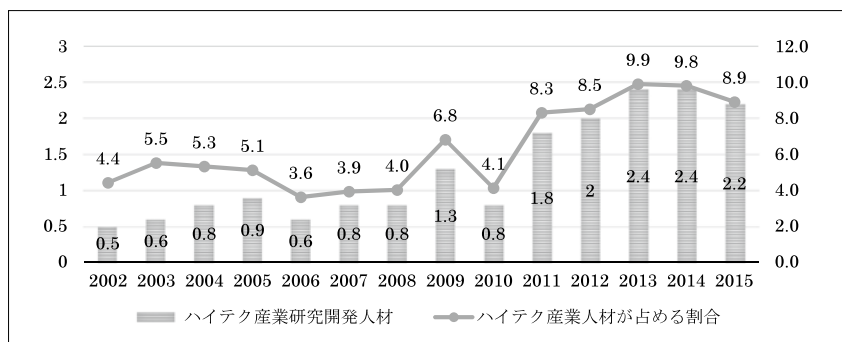
出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)

表1 北京と重要省市のハイテク産業研究開発投資強度(2015年)

省 市	研究開発投資強度 (%)	順 位
北京	3.01	4
上海	1.78	18
天津	1.95	14
浙江	3.50	2
江蘇	1.20	24
広東	2.48	8
全国	1.83	-

出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

図5 北京のハイテク産業研究開発人材の変化(2002-2015年) [ハイテク産業開発人材(左軸、単位: 万人)、ハイテク産業人材割合(右軸、単位: %)]



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)、『北京統計年鑑』(2003-2016)

² 研究開発投資強度は研究開発費を営業収入で除する。

業が企業総数に占める割合は、研究活動の活発度をはかる重要な指標である。2009年以降、企業はイノベーションをより重視するようになり、研究開発はますます活発化した。2015年、北京のハイテク産業で研究開発している企業数は445社あり、2009年に比べて3%増加しただけだったが、企業総数に占める割合は55.7%まで増加し、2009年より18.1ポイント増加している(図6)。同年、研究開発機構をもつ企業数は253社で、2009年より27.8%増加した。研究開発機構を設立している企業数の割合は31.7%まで増え、2009年より14.5ポイント増加している。

北京のハイテク産業の研究開発は全国第2位で、研究開発をする企業、研究開発機構を設立している企業の全企業数に占める割合はそれぞれ全国レベルより11.2ポイントと5.5ポイント高くなっていて、上海、天津、江蘇、広東より明らかに高い(図7)。

3. 産業生産状況

(1) 特許申請数は先増後減の傾向、7割近くが発明特許

特許の申請数と発明特許の申請数とはともに先に増加して後に減少する傾向をみせている³。2009年から2012年まで、両者は大幅に増加し、年平均の増加率は59%と58%であった。しかし、2012年以降、減少傾向を示し、2015年はそれぞれ7837件と5305件まで減少した(図8)。北京のハイテク産業発明特許が特許総数に占める割合は60~70%を維持しており、全国平均レベルでは50~55%であるので、近年はともに平均より10ポイント以上回っている。

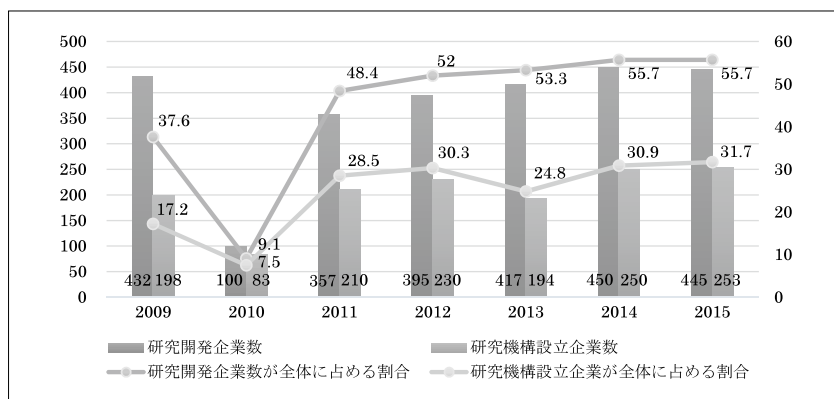
(2) 外部への技術依存度がやや弱くなり、全国の中等レベルに

2004から2015年までの北京におけるハイテク産業の国内外からの技術導入費は激しい変化をみせている。2004年、その経費は26.5億元と最高値であったが、2005から2012年まで、急速に減少した後再び増加し、2012年には9.5億元に達した。2012年以降は次第に減少傾向で、2015年には4.9億元まで減少した(図9)。技術導入費の研究開発費に占める割合

は大幅に少なくなり、2010年の最高値の17%から2015年の最低値4.1%まで減少した。これは北京のハイテク産業の国内外技術に対する依存度が低下し、自主的な研究開発の割合が高まったことを示している。

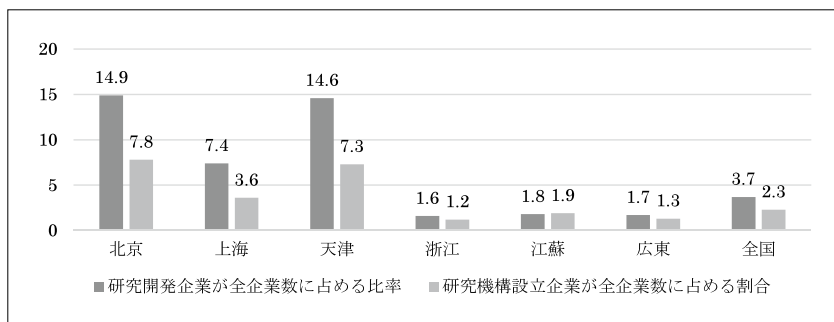
全国と比べると、技術導入費が研究開発費に占める割合は低いが、上海や浙江などの都市よりはなお高くなっている(図10)。

図6 北京のハイテク産業の研究開発状況の変化(2009-2015年) [研究開発企業数、研究機構設立企業数(右軸、単位:社)、研究開発企業数割合、研究機構設立企業割合(右軸、単位:%)]



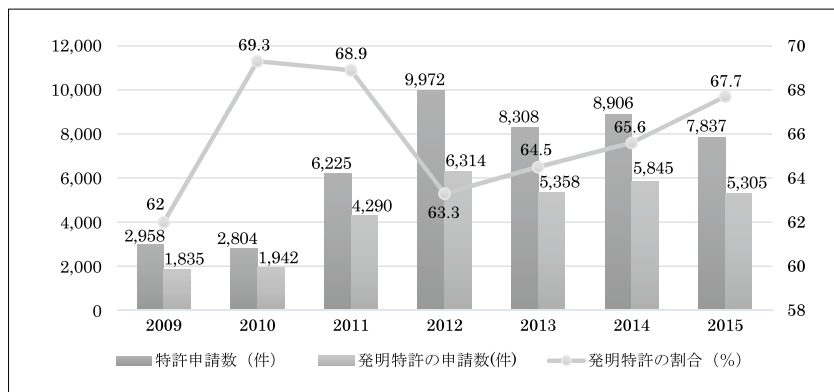
出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)、『北京統計年鑑』(2003-2016)

図7 全国ハイテク産業の研究開発状況(単位:%)の比較(2015年)



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

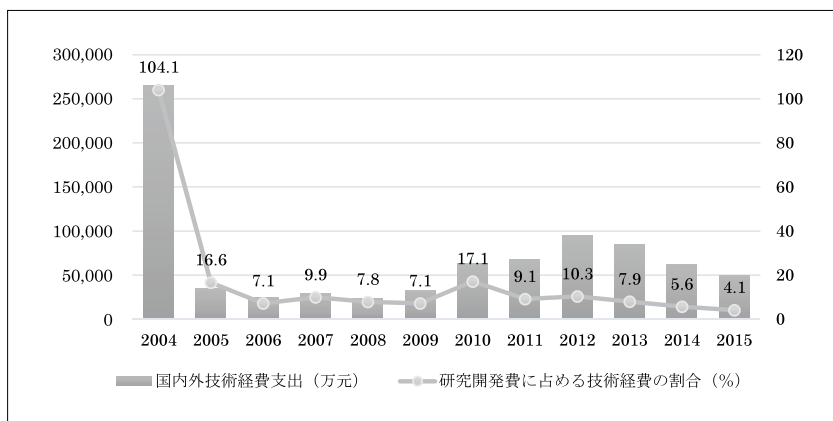
図8 北京のハイテク産業の特許申請状況(2009-2015年)



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2010-2016)

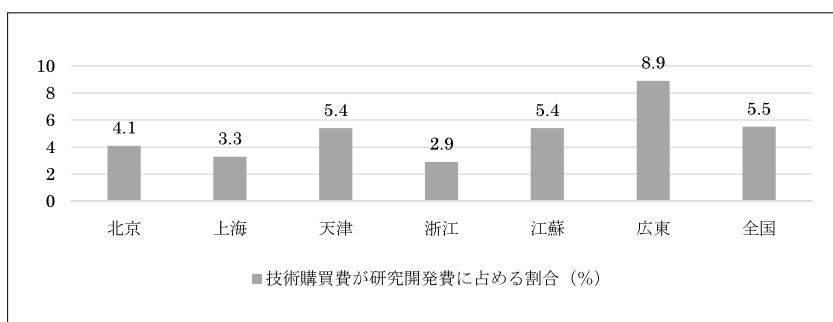
³ 特許総数は発明特許、外観デザイン、新型実用特許の三つの総和からなる。

図9 北京のハイテク産業国内外技術導入状況(2004-2015年)



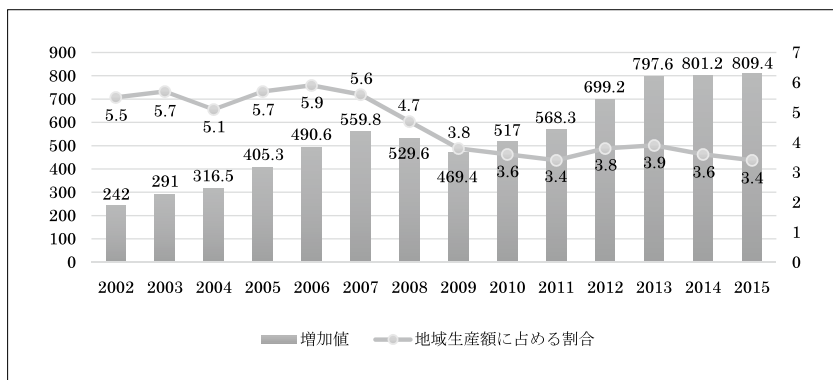
出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2005-2016)

図10 全国のハイテク産業の外部技術依存度の比較(2015年)



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

図11 北京のハイテク産業の付加価値額(左軸、単位:億元)および地域生産額に占める割合(右軸、単位:%)の変化(2002-2015年)



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)、『北京統計年鑑』(2003-2016)

4. 地域経済へのハイテク産業の貢献状況

ハイテク産業は北京地域の経済発展に重要な役割を果たしているが、近年、北京は現代サービス業を主導的な産業としているため、ハイテク産業の地域生産総額における貢献は徐々に弱まっている。

2002年から2015年まで、ハイテク産業の付加価値額が高くなる傾向だったが、地域生産総額に占める割合は5.5%から5.9%に増えた後、3.4%まで減り、2.5ポイント減少した(図11)。

【北京のハイテク産業の構造変化と特徴】

1. 規模と構造変化の特徴

(1) 産業構造、三回上昇、二回下降の変化

2002年から2015年まで、北京におけるハイテク産業の規模の変化は明確で、営業収入と付加価値額からみると、「三昇二降(三回上昇して二回下降)」の傾向を示している。構造変化を産業比率の増加からみると、医薬製造業の営業収入と付加価値額のハイテク産業に占める割合が著しく増加し、それぞれ9.6ポイント、17.8ポイント増えた(表2)。次に航空宇宙機器・機械、設備製造業、医療設備および機器計器製造業である。産業比率の減少からみると、電子及び通信設備製造業の営業収入と付加価値額のハイテク産業に占める割合がそれぞれ9.9と8.4ポイント減った。コンピュータと事務用機器製造業の営業収入と付加価値額のハイテク産業に占める割合はそれぞれの6.7ポイントと15.1ポイント減少した。

(2) 電子及び通信設備製造業の独り勝ち傾向の弱まる

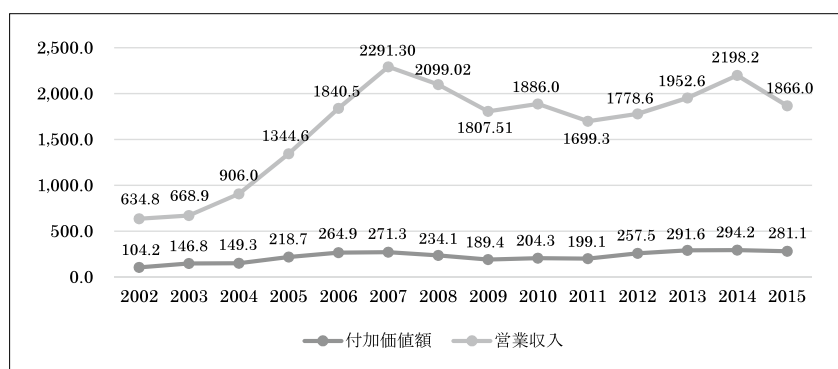
2002年以降、電子及び通信設備製造業は北京のハイテク産業において主要な位置を占めていた。2015年、その付加価値額、営業収入、利潤、輸出入はそれぞれ281.1億元、1866.0億元、54.3億元、577.3億元となっており、ハイテク産業にしめる割合はそれぞれ34.7%、46.7%、20.2%、83.5%となっている。営業収入の変化をみると、電子及び通信設備製造業の占める割合は56.6%から46.7%まで減少しており、年平均の増加率(10.4%)はハイテク産業の平均増加率より0.6ポイント低い。付加価値額の変化をみると、電子及び通信製造業の占める割合は43.1%から34.7%まで減り、年平均増加率(9.5%)は産業の平均増加率より0.8ポイント少ない。電子及び通信設備製造業はなおハイテク産業の主導産業ではあるが、独り勝ちの傾向は弱まったといえる。それは2008年の金融危機が産業の発展にマイナスの影響をもたらしたからである(図12)。

表2 北京におけるハイテク産業の構造変化(2002年、2015年)

産業	営業収入(億元)			付加価値額(億元)		
	2002	2015	比率変化	2002	2015	比率変化
医薬製造業	92.9	715.7	9.6↑	41.3	282.5	17.8↑
航空宇宙器械及び設備製造業	25.1	241.5	3.8↑	9.5	58.0	3.3↑
医療設備及び機器計器製造業	88.8	427.5	2.8↑	35.8	137.7	2.2↑
電子及び通信設備製造業	634.8	1,866.0	9.9↓	104.2	281.1	8.4↓
コンピュータ及び事務用機器製造業	280.4	729.6	6.7↓	51.2	49.2	15.1↓
情報化学品製造業	-	16.8	-	-	0.9	-

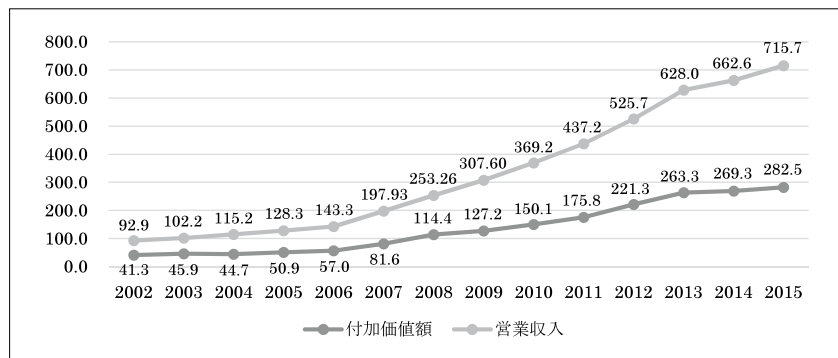
出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003、2016)、『北京統計年鑑』(2003、2016)

図12 北京電子及び通信設備製造業の付加価値額と営業収入の変化(2002-2015年) [単位: 億元]



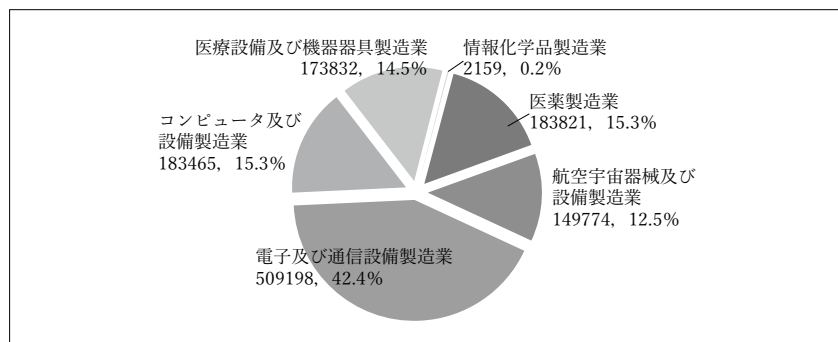
出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)、『北京統計年鑑』(2003-2016)

図13 北京医薬製造業の付加価値額と営業収入の変化(2002-2015年) [単位: 億元]



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003-2016)、『北京統計年鑑』(2003-2016)

図14 北京におけるハイテク産業の各産業の研究開発費の状況(2015年)



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

(3) 医薬製造業の飛躍的な発展

2002年以降、医薬製造業は北京のハイテク産業の中で発展の勢いが最も著しい産業となった。2015年、医薬製造業の付加価値額と営業収入はそれぞれ282.4億元、715.7億元で、2002年より584.0%、670.4%増加し、ハイテク産業に占める割合はそれぞれ17.8ポイント、9.6ポイント増加した。2002~2015年まで、医薬製造業の付加価値額と営業収入の年平均増加率は16.6%および17.3%で、ともにハイテク産業全体のレベルより6.3ポイント高くなっている。電子及び通信設備製造業と異なり、医薬製造業に対する金融危機の影響は比較的小さかったといえる(図13)。

2. 研究開発の構造変化と特徴

(1) 電子及び通信設備製造業の研究開発費は最多、投資強度は平均より低い

研究開発費の産業分布状況をみると、電子及び通信製造業が最多で、2015年は50.9億元、ハイテク産業全体の42.4%を占めている(図14)。情報化学品製造業は最も少なく、全体の0.2%で、そのほかの4つの産業は大差なく、占める割合はともに13~16%である。

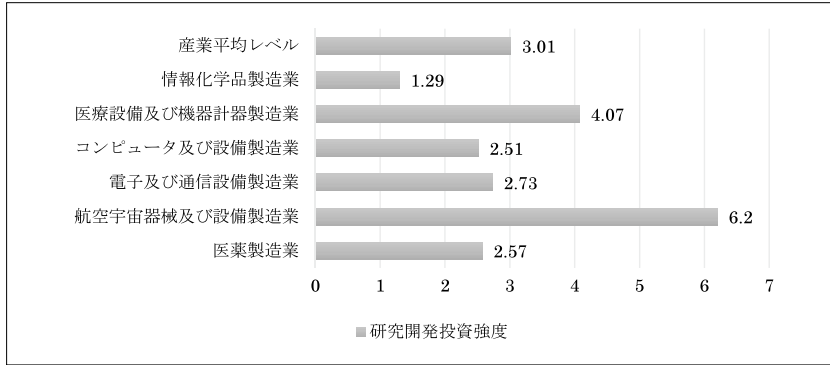
各産業の研究開発投資強度をみると、航空宇宙器械・機械及び設備製造業がその他5つの産業をはるかに超えており、6.2%である(図15)。医療設備及び機器計器製造業は4.1%である。そのほか4つの産業は平均レベルよりも低い。

(2) 研究人材の構造は「三高二低」の傾向、4割が電子及び通信設備製造業

研究開発人材の産業分布状況をみると(図16)、2002~2015年まで、航空宇宙器械・機械及び設備製造業の研究開発人材の比率が大幅に増加し、8.4ポイント増えた。医薬製造業と電子及び通信設備製造業はそれぞれ6.8ポイント、4.5ポイントとなっている。コンピュータ及び設備製造業は比率が大幅に下がり、13.9ポイント下がった。

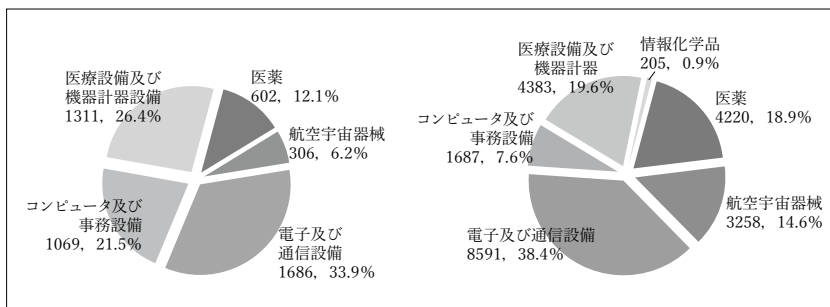
電子及び通信設備製造業は北京のハイテク産業人材の4割近くを集めている。2015年、その人材は8591人で、全地域の38.4%を占めていた。医療設備及び機器計器製造業の人材の比率は10%に満たない。情報化学品製造業の人材は最

図15 北京におけるハイテク産業の各産業における研究開発投資状況(2015年)
[単位:%]



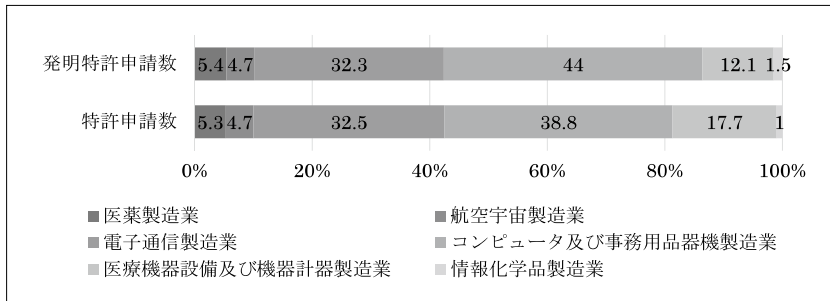
出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

図16 北京におけるハイテク産業の研究開発人材の産業別分布(2002年、2015年)



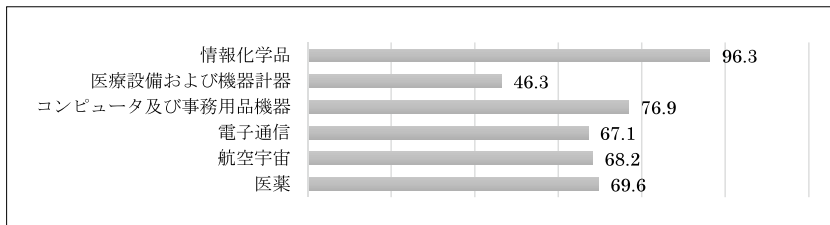
出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2003、2016)

図17 北京におけるハイテク産業の各産業の特許申請数の比率比較



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

図18 北京におけるハイテク産業の各産業の特許申請に占める発明特許申請の割合
[単位:%]



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

も少なく、比率はわずか0.9%である。

3. 生産構造の変化と特徴

(1) コンピュータ及び事務用機器製造業の特許申請数最多、発明特許8割近く

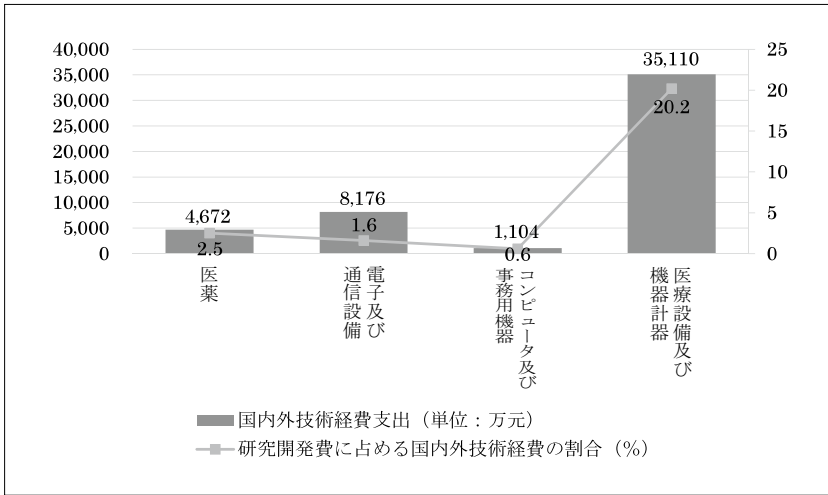
特許申請の分布をみると、コンピュータ及び事務用機器製造業、電子及び通信設備製造業の特許申請数が最多で、それぞれ3038件と2594件、ハイテク産業の特許総申請数の71.3%を占めている(図17)。この2産業の発明特許申請数も最多でそれぞれ2336件と1711件となっていて、ハイテク産業の発明特許総申請数の76.3%を占めている。

(特許申請総数に占める)発明特許申請総数の割合をみると(図18)、情報化学品製造業が96.3%と首位であり、コンピュータ及び事務用機器製造業が76.8%で第2位、医薬製造業、航空宇宙器械及び設備製造業、電子及び通信設備製造業の発明特許もともに7割近くを占めている。医療機器設備および機器計器製造業は46.3%と最低となっている。

(2) 医療設備及び機器計器製造業の技術導入費、対外依存度ともに最高

技術導入費の分布状況をみると、医療設備及び機器計器製造業が最も高く、ハイテク産業の71.6%を占め、導入する国内技術経費の研究開発費に占める割合も最高で、20.2%になっている(図19)。これはハイテク産業のなかで、外部技術依存度が最も高いことを示している。医薬製造業、電子及び通信設備製造業、コンピュータ及び事務用機器製造業は外部技術への依存度がともにあまり高くない。航空宇宙器械設備製造業と情報化学品製造業はデータ不足により、外部技術への依存度を分析できないということを補記する。

図19 北京におけるハイテク産業の国内外技術導入状況



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

【北京のハイテク産業発展のための問題分析】

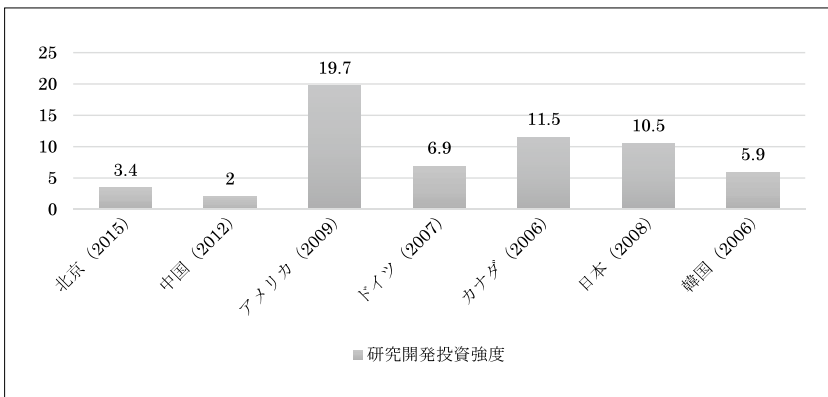
1. 北京のハイテク産業の研究開発投資強度は先進国に比べ差が顕著

科学技術への投資の大きさは産業発展の速度とレベルに直接関係し、その重要な前提と保証となる。2002年以降、北京のハイテク産業の研究開発費の投資規模は拡大し、かつ成長が著しかった。2002年の20.8億元から2015年の120.2億元に増え、これは4.8倍の増加にあたる(前掲図4)。年平均の成長率は18.8%で、投資強度は上昇傾向にあった。研究開発費の投資強度は2007年の最低値の0.86まで下が

り、2010年から再び成長し始め、2015年には最高値の3.01に達した。

OECDのデータによれば、アメリカ(2009年値)、ドイツ(2007年値)、カナダ(2006年値)、日本(2008年値)、韓国(2006年値)のハイテク産業の研究開発費が工業総生産額に占める割合はそれぞれ、19.7%、6.9%、11.5%、10.5%、5.9%であるのに比べ、2015年の北京のハイテク産業の研究開発費の投資強度はわずか3.4%であった(図20)。北京のハイテク産業の研究開発投資は全国レベルよりは上回るが、先進国に比べると差はやはり大きい。それは北京ひいては全国のハイテク産業の自主イノベーション能力のレベルの低迷にも影響している。

図20 先進諸国との比較 [単位:%]



出所: 国内は『中国高技術産業統計年鑑』(2016)、国外は OECD『構造分析データバンク2011』『企業研究分析データベース2011』

2. 北京におけるハイテク産業の技術導入の消化吸収の程度は全国で最下位

消化吸収の程度が低いことは、北京のハイテク産業における普遍的な課題である。2004年から2015年までの技術導入費と消化吸収費の変化は⁴、不安定であった(図21)。全体的にみると、技術導入費は激減した後、次第に回復・成長する傾向で、2015年には4.4億元に達した。消化吸収費は全体的に減少の傾向にあり、2007年には最高値で0.4億元、2015年には0.07億元にまで減った。消化吸収費と技術導入費の比は2007年から明らかに減少の傾向をみせており、2015年は1.5:100になっており、2007年より13.4ポイント減少した。

2015年、全国のハイテク産業の消化吸収費と技術導入費の比は18.4:100で、北京はわずか1.5:100であった(図22)。主な省市では最下位である。現在、北京は全国科学技術イノベーションセンターの建設を全力で進めており、導入と消化吸収、そしてその後さらにイノベーションを生み出すという手順が北京のハイテク産業発展のための主なイノベーション方式となっている。こうしたイノベーション方式の重点は、消化吸収後の再度のイノベーションにあり、導入を重視して吸収を軽視する方法は、ハイテク産業の技術導入への依存度を上げるだけで、自主イノベーション能力の向上には役に立たない。

3. ハイテク産業内の各産業の投資効率の差が大きい

ハイテク産業内の各産業の投資効率は研究人材投資効率と研究開発費投資効率の二つから分析することができる。

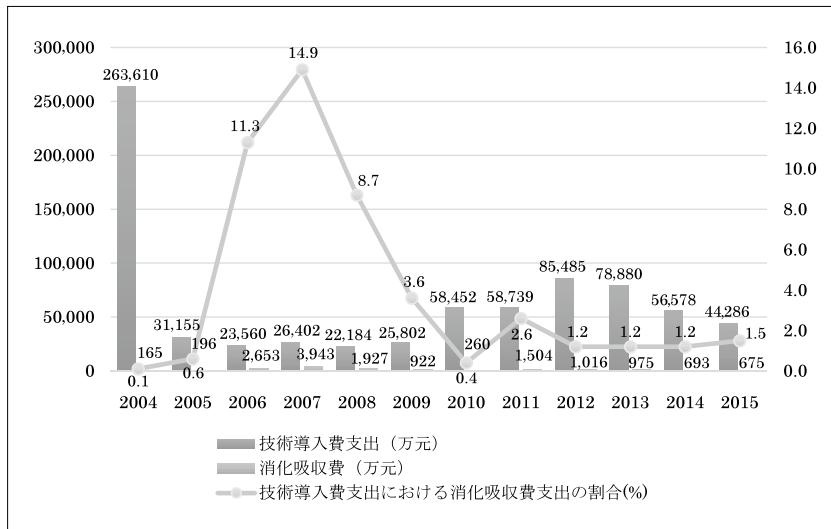
研究開発人材、有効発明特許と一人当たりの発明特許数をみると^{5,6}、北京のハイテク産業内における各産業の発展は不均衡で、研究開発人材の投資効率には明らかな差があり、主に以下の3点にあらわれている。第一に、電子及び通信設備製造業の研究開発人材が最も多く、全地域の4割近くを占めている(表3)。産出も最も高く、全地域の4割を占めている。し

⁴ 消化吸収は、外国の技術を自国の製品や生産ラインに合うように改善して独自のものとするを指す(訳者注)。

⁵ 1人当たりの発明特許は有効発明特許を研究開発人材数で除したものである。

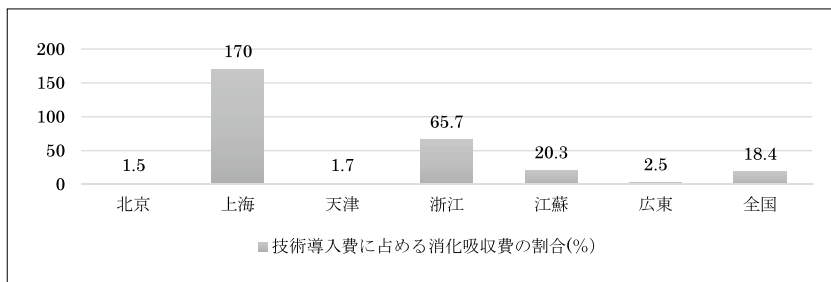
⁶ 有効発明特許とは有効期間内に国により認可された特許を指す。

図21 技術導入費支出と消化吸収費支出の状況(2004-2015年)



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2005-2016)

図22 技術導入費に占める消化吸収費の割合の地域比較



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

表3 北京におけるハイテク産業の各産業研究開発人材の投資効率(2015年)

産業	研究人材(年)		有効発明特許(件)		1人当たりの発明特許(件/年)	
	2015	割合	2015	割合	2015	順位
医薬製造業	4,220	18.9%	1,614	12.4%	0.38	5
航空宇宙器械及び設備製造業	3,258	14.6%	894	6.9%	0.27	6
電子及び通信設備製造業	8,591	38.4%	5,949	45.6%	0.69	2
コンピュータ及び事務用機器製造業	1,687	7.6%	2,666	20.4%	1.58	1
医療設備及び機具計器製造業	4,383	19.6%	1,809	13.9%	0.41	4
情報化学品製造業	205	0.9%	112	0.9%	0.55	3

出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

表4 北京におけるハイテク産業内の各産業の研究開発費の投資効率(2015年)

産業	研究開発費(万元)		有効発明特許(件)		研究開発費あたりの発明特許(件/億元)	
	2015	割合	2015	割合	2015	順位
医薬製造業	183,821	115.3%	1,614	12.4%	87.8	5
航空宇宙器械及び設備製造業	149,774	12.5%	894	6.9%	59.7	6
電子及び通信設備製造業	509,198	42.4%	5,949	45.6%	116.8	3
コンピュータ及び事務用機器製造業	183,465	15.3%	2,666	20.4%	145.3	2
医療設備及び機具計器製造業	173,832	14.5%	1,809	13.9%	104.1	4
情報化学品製造業	2,159	0.2%	112	0.9%	518.8	1

出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

しかし、1人当たりの発明特許はわずか0.69件/年(1年1人あたり)で、6大産業のうち第2位、第1位のコンピュータ及び事務用機器製造業よりも0.89件/年少ない。第二に、コンピュータ及び事務用機器製造業の研究開発人材は全地域の7.6%で、申請された有効発明特許は全地域の20.4%を占めているのみである。しかし、1人当たりの生産は1.58件/年と6大産業のうち第1位で、その他の産業をはるかに上回っている。第三に情報化学品製造業の研究開発人材と有効な発明特許はそれぞれ、205人、1年あたり112件のみで、全地域の1%に満たなかったが、1人当たりの産出は0.55件/年で、6大産業のなかでは第3位で、平均よりも0.03件/年少ないだけであった。

研究開発費、有効発明特許、研究開発費当たりの発明特許数をみても、北京のはいてく産業内の各産業の発展は不均衡で、研究開発費の投資効率にも明確な差があり、主に以下の三点がいええる。第一に、情報化学品製造業の研究開発費と有効発明特許は2159万元、112件で全地域の1%にも満たないが、研究開発費比の発明特許が開発費1億元あたり

518.8件に達し⁷、6大産業の首位にたっている(表4)。開発費1億元あたりのイノベーションされた有効特許は、第2位のコンピュータ及び事務用機器製造業よりも373件多い。第二に、コンピュータ及び事務用機器製造業の研究開発費は全地域の15.3%を占めており、革新的な特許とされる有効発明特許は全地域の20.4%を占めているものの、対研究開発費比発明特許は1億元あたり145.3件に達し、6大産業で第2位、平均よりも36.8件多い。第三に、電子及び通信設備製造業の研究開発費は最も多く、特許数も最も高く、ともに全地域の4割以上を占めているが、研究開発費比の発明特許は1億元あたり116.8件、6大産業中第3位で、平均よりもわずか8.4件多いだけである。

データからわかるように、北京のハイテク産業における6大産業の投資効率はだいたい4つのグループに分けられる。第1のレベルはコンピュータ及び事務用機器製造業で、1人当たりの発明特許と研究開発費比の発明特許は産業の平均レベルをはるかに上回る(図23)。第2のレベルは、電子及び通信設備製造業で、1人当たりの発明特許と研究開発費比の発明特許が平均レベル以上である。第3のレベルは、情報化学品製造業で、研究開

発費あたりの発明特許は6大産業の首位であるが、1人あたりの発明特許は平均レベルと基本的に同じである。第4のレベルは、医療計測設備および機器計器製造業、医薬製造業と航空宇宙機器・機械及び設備製造業で、産業の平均レベルとはかなり差がある。

4. ハイテク産業と首都の先端産業で協調対応の必要性

2017年、北京市共産党委員会、北京市政府は「科学技術イノベーションを速めて、ハイテク経済構造を構築するための一連の書類を印刷発行することに関する通知」を公布し、新世代の情報技術、IC技術、医薬品産業、インテリジェンスデバイス、省エネルギー環境保全、電気自動車、新素材、AI技術、ソフトウェア・情報サービス、科学技術分野のサービスという10大産業に対し⁸、それぞれ産業発展のための指導意見を制定した。この指導意見は、全体的な要求、主要任務、保証措置の3つの面から各業界の発展の政策決定部門で決定されているが、分析してみると以下の3つの問題がある。第一に、各先端産業の発展の重要な方向性には、技術・設備・サービスなどの異なるレベルが含まれていること。第二に、10大

産業には重複しているものがあること。例えば、新世代情報技術のなかには、IC技術、AI技術、ソフトウェア・情報サービスの三つも含まれる。第三に10大産業の発展状況に対するデータ分析は難しく、ハイテク産業の6大産業と完全に対応することができないこと。そのうちの新世代情報技術の部分は電子及び通信設備製造業と、医薬健康も医薬製造業と医療設備及び機器計器製造業と、スマート設備は航空宇宙機器・機械及び設備製造業や機器計器の製造業と、集積回路は集積回路製造業と対応できるが、その他の省エネルギー環境保全、電気自動車、新素材、AI技術、ソフトウェア・情報サービスなどは対応させることが難しい。

【北京におけるハイテク産業の発展を推進するための対策と意見】

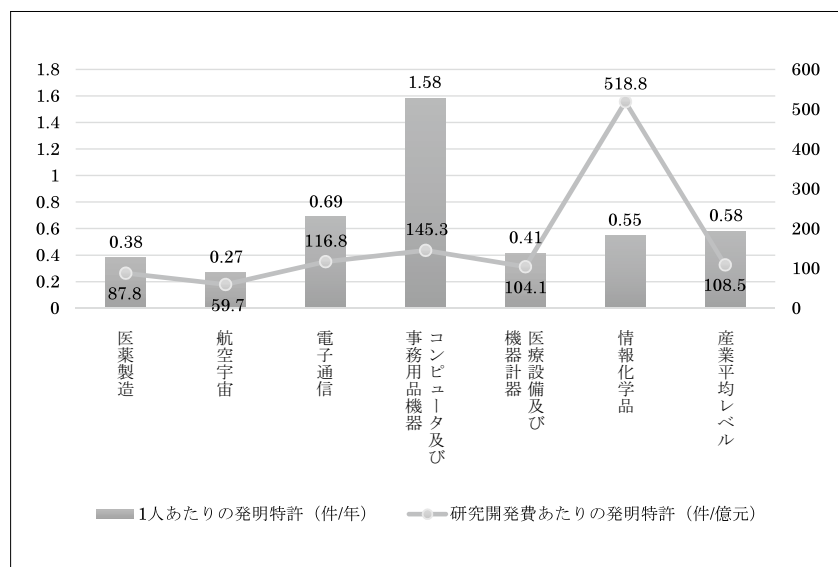
1. ハイテク産業の共同発展の推進 (1) 差別化した産業発展戦略と重点の策定

北京のハイテク産業の発展は北京の実情と産業発展の特徴に合わせて、それぞれ異なったハイテク産業の発展構造と戦略を制定すべきだ。第一に、新エネルギー、新素材、医薬品、省エネルギー環境保全など先見性があり戦略性のあるハイテク産業の発展とその配置の適正化を加速させ、これらの分野で未開発部分についてのイノベーションを支援し、産業発展のための技術的な基礎を固める。第二に、電子情報、集積回路、人工知能などキーとなるハイテク産業分野の重点的な発展と優位性の向上を強化し、これらの分野がイノベーションを集中して未開拓の部分を開発するよう支援し、産業技術のイノベーション能力を向上させる。

(2) 地域協力を通じてハイテク産業の発展空間を開拓

首都のハイテク産業の発展は京津冀(北京・天津・河北)地域の一体化発展と関係させ、地域内や地域間の産業協力、交流や移転などを通して、首都のハイテク産業構造の最適化とヴァージョンアップ

図23 北京におけるハイテク産業内の各産業の投資効率の比較(2015年)



出所:『中国高技術産業統計年鑑』(2016)

⁷ 研究開発費発明特許は有効発明特許数を研究開発費で除する。

⁸ ここでの先端産業は、北京市が定義した10大産業を指す。

プを実現する。第一に首都地域内では、北京市内の各園区(工業団地)と各基地間の交流協力を強化することで、ハイテク産業の共同発展が実現できる。産業の傾斜移転メカニズムを確立し、未開拓のイノベーション区や技術革新区の波及効果や区県レベルの産業の受け入れ能力を向上させ、それぞれ優位性をもつ資源の結びつきを実現する。第二に、京津冀地域のなかで、ソフトウェア・情報技術、バイオ医薬、新素材等の産業分野の技術的な困難や資源の共有、プラットフォームの共同建設などの協力を強化し、地域間の産業の共同発展を推進していく。

2. ハイテク産業の自主イノベーション能力の向上

(1) 国外の先進技術の改善とその消化吸収の強化

首都の最先端の経済構造を構築するには、北京の産業発展が最先端産業のバリューチェーンのトップにある必要があるが、そのための基幹技術や設備はすべて輸入に依存するのではなく、国外の先進的な技術を改善して消化吸収することを重視しなければならない。これは今後、北京のハイテク産業が技術導入と消化吸収をすることが必要であると同時に、基礎研究をしっかりと行ない、技術革新を重視しなければならないということである。とりわけ、自主イノベーションにより技術の進歩を促す必要がある。技術革新のほか、加工の仕方における革新、製品の革新、管理の革新、経営の革新など多方面にハイテク産業の発展を推進することができる。

(2) 産学研の深いレベルでの融合を重視

首都は豊富な科学技術資源をもち、科学研究機構や高等教育機関は基礎研究、応用研究の面で優位である。したがって、首都のハイテク産業の発展の推進には、「市場を方向性とし、企業を主体とし、

産学研が結合した」技術のイノベーション体系を構築して、共同で役割を果たすようにすべきだ。第一に、ハイテク産業の発展の大きな需要を方向性として、キーとなる技術研究開発を手引きとし、高等教育機関、科学研究機構、企業間の協力研究と開発を強化し、共同で技術開発研究センターを支援し、企業と科学研究機構、高等教育機関が技術革新で結びつき、産業発展のために技術支援とイノベーションの指導がうまくいくようにする。第二に、企業と高等教育機関、科学研究機構に技術革新のための共同組織、産業同盟の設立のための支援をし、科学技術の仲介サービスを発展させ、高等教育機関、科学研究機構が企業に対して知識を流し、技術移転をするよう促進する。

(3) ハイテク産業への研究開発投資を拡大

北京のハイテク産業発展に対する研究開発投資を拡大する。すなわち多くの科学研究費や研究開発人材がハイテク産業に傾斜し、研究開発投資によりハイテク産業の自主イノベーション能力をさらに拡大し、産業の生産効率を向上させる。第一に、研究開発費の増加により、ハイテク産業の発展の特徴に基づく差異化した科学技術投資モデルを実行することができる。先見性のある産業とキーとなるハイテク産業には多く投資して、ハイテクサービス業は政府、企業、社会の三方向の共同投資を実行することができる。さらにハイテク産業のプロジェクト研究を重点的に支援し、技術的な難関を突破するための科学技術投資を実現し、ハイテク産業基地など重要な科学研究設備建設への公共財政投資を増やすことができる。第二に、人材による支えを強化し、「海聚工程」「高聚工程」とよばれる人材募集に関するプログラムを通して海外の優秀な人材を誘致すると同時に、積極的に「つかえて、

残せる」、才徳兼備で国際的に一流のハイテク産業のリーダー人材や優秀な若者人材を育成し、人材の誘致と育成から首都のハイテク経済構造の構築を支えていくべきである。

3. ハイテク産業の発展のための保証措置の強化

(1) ハイテク産業発展のイノベーション文化と環境の創造と推進

全社会で「創造を尊重し、革新を奨励し、失敗に寛容で、権益を保護する」というイノベーションの雰囲気と文化を形成し、知的財産権の保護制度、基盤技術や標準化共同開発制度、ストック・インセンティブ制度等をさらに整備し、ハイテク産業発展のために文化や制度的な支えを提供する。第二に、良好なイノベーション環境をつくること。その目的は豊かで自由な市場環境、金融環境、製品輸出環境、人材流動環境、制作環境、科学技術資源や情報共有サービスなどを確立し、その環境をとおして、ハイテク産業の技術と管理の改革を進めていくことにある。

(2) ハイテク産業のモニタリング分析や早期警戒追跡メカニズムの確立

まず、ハイテク産業の統計モニタリング指標体系に依拠して、ハイテク産業の研究開発費の投資と生産効率に対して評価と分析を加えると同時に、早期警報システムを利用して長期間の追跡調査を行う。次に、ハイテク産業発展のための追跡フィードバックメカニズムを確立し、政策の構想、具体化、執行と効果の面から重点的に評価し、ハイテク産業の政策構想、執行及び産業発展における問題と不足点を直ちに発見し、産業発展の重点及び構造を修正、最適化するようにする。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

An Analysis of the Current Situation and Measures for the Development of High-Tech Industry in Beijing (Summary)

CHEN Yuanyuan

Assistant Researcher, Beijing Research Center for Science of Science

LI Jin

Assistant Director, Beijing Research Center for Science of Science

YANG Jie

Assistant Researcher, Beijing Research Center for Science of Science

This paper relies upon data concerning OECD high technology industry classifications determined by the strength of investment in research and development and the “China Statistics Yearbook on High Technology Industry”. In addition to analysis from the overall state of industrial development and the

changes in industrial structure, we have shown the current development situation and the characteristics of the historical changes for the high-tech industry in Beijing, isolated its key problems, and proposed ideas for industrial development.

[Translated by ERINA]

中日両国の「一帯一路」協力拡大からのぞむ 経済貿易協力の未来

遼寧社会科学院北東アジア研究所副研究員

秦兵

2013年9月と10月、習近平主席はカザフスタンとインドネシア訪問の際、「シルクロード経済帯」と「21世紀海上シルクロード」の戦略的な構想をそれぞれで提起した。2015年3月、国家発展改革委員会、外交部、商務部が共同で「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードの構築推進のためのビジョンと行動」を公布し、「一帯一路」構想の枠組、協力の重点、協力メカニズムなどに対して詳細な説明が加えられた¹。提起された「5通」の主な内容は「政策の疎通、設備の相互開通、貿易の流通、資金の融通、民心が相通じる」である。沿線の関係国家との意思疎通と交渉強化、インフラの相互開通、産業投資、資源開発、経済貿易協力、金融協力、人文交流、生態保護、海上協力などの分野における交流と協力の拡大を強調している。

また、中国は2014年11月8日に400億ドルを出資してシルクロード基金を設立し、「一帯一路」沿線国家のインフラ建設、資源開発、産業協力など関係するプロジェクトのための資金の融通や支援を提供した。さらにアジアインフラ投資銀行の設立準備を提起したことにより、国内外や他地域から大きな賛同を得て、賛同各国は2015年6月29日に「アジアインフラ投資銀行協定」に調印した。

さて現在、日本は「一帯一路」に対し、態度、意気込み、行動すべてにおいて根本的な転換をし、中日両国は「一帯一路」において協力を強化することで合意を達成した。中日経済貿易協力には「一帯一路」構想が提供した舞台において、広大な発展の未来がある。経済発展の理論に鑑みて、経済発展レベル、産業発展

の程度および都市化レベルからみても、中日両国の発展段階は異なっており、それが両国の経済関係を強化する基礎となっている。また、経済、産業、貿易構造などで相互補完性が強く、それは経済貿易協力を拡大するための重要な条件である。両国はそれぞれの有利な条件を発揮し、相互補完を実現して、ウィンウインの関係を現実させていくべきである。日本は「一帯一路」と北東アジア経済圏がつながる重要なハブであり、日本の参加は「一帯一路」がより大きな成功を達成するのに有用である。両国の経済貿易はすでに友好的な状況に戻ってきており、「一帯一路」での協力に有利な条件を提供している。「一帯一路」建設における経済貿易協力は、インフラ建設、物流、産業能力協力、貿易、金融、観光などの分野で多くのチャンスに恵まれており、広く協力の余地がある。この重大な発展のチャンスをつかみ、「一帯一路」建設と北東アジアの地域経済協力を緊密に結びつけることにより、両国の経済貿易の発展を推進していくべきである。

1. 日本政府の「一帯一路」に対する態度の変化

2013年、中国が「一帯一路」構想を提起した直後、日本は反発かつ傍観の態度をとっていた。しかし、2017年以降、日本は態度を一転させる。2017年5月、自民党の二階俊博幹事長が訪中し、北京の「一帯一路」国際協力サミットに参加した。6月、安倍首相は「一帯一路」は「世界の異なる地域をつなぐ可能性をもつ構想である」と語り、協力を進めていく考えを

示した²。7月、習近平主席は20ヶ国の指導者からなるハンプルクサミットの開催期間中に安倍首相と会見し、日本側が中国側と「一帯一路」の枠組のなかで協力を展開することについて歓迎の意を示した。11月、習近平主席はベトナムのアジア太平洋経済協力機構（APEC）第25回首脳非公式会議において、再度安倍首相と会談し、双方が「一帯一路」の枠組のもとで協力を展開することについて、改めて交渉を進めた。12月、「日中 CEO サミット」が東京で開催され、中国が提唱する「一帯一路」経済帯の枠組のなか、アジアインフラ開発分野で緊密な協力を進めていく共同声明を発表した。安倍首相はサミットで「一帯一路」に対して、「協力を推進していく」と述べた。

2018年5月、李克強総理が訪日し、日本側と経済貿易協力分野における多くのプロジェクトの協定に、調印した。特に中日両国が共同で第三国市場における協力の合意を達成した。これは「一帯一路」の枠組で、中日経済貿易協力が新しいブームを迎えるだろうということを示しており、チャンスと将来性に満ちている。2018年10月25～27日まで、安倍首相は経済界のリーダー500名とともに中国を正式訪問した。この訪問は日中平和友好条約締結40周年の重要な節目によるもので、首相としては8年ぶりの正式訪中となり、注目を集めた。両国は第三国のインフラ投資で合意を結び、タイでの環境に配慮したスマートシティの共同開発など50件の協力プロジェクトを確定した。双方は最先端技術の知的財産権保護のメカニズムでも協定を結び、通貨スワップ協定を再確認した。安倍首相は「一帯一路」は潜在力のある構想で、日本側

¹ 国家発展改革委員会・外交部・商務部『推動共建絲綢經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景与行動』2015年。

² 安倍首相は晩餐会で「アジアの未来」というタイトルでスピーチを行った。

は中国側と広範囲な分野、第三国市場を共同で開拓することを含め、協力を強化する用意があるとした³。日本国内経済の発展の必要性和国際情勢の変化が、日本の「一帯一路」への態度を変化させた主な動機である。両国がいかに「一帯一路」のなかで協力を進めていくかが新しい課題であり、詳しく検討していくことに重要な意味がある。

2. 日本が「一帯一路」構想に対し態度を変化させた要因

(1) 中国の「一帯一路」構想に大きな進展

中国が提起した「一帯一路」構想の中心的な内容は、インフラ建設と相互開通を促進することで、各国の政策や発展戦略を結びつけ、着実に協力を進めていき、協調・連動した発展を促進して、共同で繁栄することを目指すものである。過去数年間、中国は「一帯一路」沿線国家への直接投資を持続的に増やしてきた。商務部が公布した2017年の対外直接投資公報のデータが示すところによれば、2016年末までに、中国企業の「一帯一路」沿線国家地域の投資資産は1300億ドルまで近づいた。2016年に「一帯一路」沿線地域で中国の投資した額が1億ドル以上に達したのは40カ国、主に東南アジア（ASEAN）、西アジア（中東）、南アジア地域に集中していて、中国の「一帯一路」沿線国家への投資資産の99.5%を占めている⁴。2017年、中国と71カ国の「一帯一路」沿線国家の輸出入額は1兆4403.2億ドルに達し、2016年より13.4%の伸びで、中国の輸出入貿易総額の36.2%を占めた⁵。関係部署の統計によれば、中国は現在すでに沿線国家に75カ所の国外経済貿易協力区を建設している。2013年から2017年まで、中国と「一帯一路」の沿線国家の輸出入総額は33.2兆元に達し、年平均4%成長していて、同時期の中国の外

国貿易の年平均成長速度を上回っている。今年の第一四半期、中国と「一帯一路」沿線国家の輸出入の伸びは12.9%で、輸出が10.8%、輸入が15.7%の伸びとなっている。「一帯一路」はすでに世界中の地域の共通認識となっている。現在世界の100カ国および国際機構が「一帯一路」建設を積極的に支援、もしくは参加をしている。国連大会、国連安全保障理事会などにおける重要な決議も「一帯一路」の建設の内容が盛り込まれている。「一帯一路」構想は中国発のものであるが、チャンスと成果は世界のものである⁶。「一帯一路」建設が得た豊かな成果は、日本がそのなかの一員になりたいというように態度を変化させ、大きく促進する役割を果たしたといえる。

(2) 日本の産業・学界による「一帯一路」協力の推進

2017年11月、過去最大規模の日本経済界の訪問団が中国を訪れ、「一帯一路」建設プロジェクトに参加する可能性と具体的なビジネスチャンスを検討し、両国の経済貿易分野の協力を強化することに期待を寄せた。2011年、中国からヨーロッパ各都市に向けた列車の往来はわずか20往復であったが、2017年には3000往復まで増加した。中欧物流システムが整備され続けている状況のもと、日本の物流企業も「一帯一路」の物流ルートを利用する試みを始めている。日本企業は船舶と航空機で、中国を経由して日本とヨーロッパをつなぐ一貫サービスを推進している。日本郵船はドイツのデュースブルグに日本企業最大の倉庫を所有しており、中国で製造した部品をヨーロッパに運んで加工する業務を展開している。2018年初め、伊藤忠商事は中欧班列を使って⁷、日本から自動車の部品、電子製品などをヨーロッパに輸送する試みを開始し、同時にヨーロッパの自動車、粉ミルク、加工食品などを返送して、企業の物流コストを下げるように

期待を寄せている。日本通運は2018年5月21日、中・欧の鉄道会社が提供する日本とヨーロッパ間の物資一貫輸送のサービスを利用し始めた。そのうち一本の輸送ルートは、日本の東京・横浜・名古屋・大阪・神戸などの港から大連まで海運で輸送し、そこから鉄道でドイツのデュースブルグまで輸送するもので、日本と東アジアからヨーロッパまでの物流ネットワークを構築した。日本政府が「一帯一路」を傍観していたとき、多くの日本企業はすでに「一帯一路」の現場を開拓していたのだ。

2017年11月末、東京で「一帯一路」の日本研究センターが初めて設立された。その目的は政府と国民の認識と理解を促進するために学界の研究を強化することにある。2018年10月17日、第14回北京—東京フォーラムが東京で開催された。フォーラムでは両国の経済貿易協力事項を検討するための「経済分科会」と低炭素やデジタル経済などの分野の協力の将来について検討する「特別分科会」が開かれた。その目的は、中日両国における潜在的な協力モデルをさらに開拓していくことにある。経済学者の田代秀敏氏によれば、両国は高速鉄道、人工知能、環境保護、現代農業の分野に協力の未開拓部分があり、両国の企業には相互補完性があるので、長所と短所を補いあって協力のウィンウィンを実現すれば、将来的に「一帯一路」の枠組のもとで第三国市場において協力を展開していくことができるといふ。多くの日本の専門家が「一帯一路」をテーマに検討しているということは、日本がその中に積極的に参加していくつもりであることを示している。

(3) 中日間の経済好転は「一帯一路」協力の基礎

今年は中日平和友好条約締結40周年の年にあたる。40年前の1978年、鄧小平が訪日し、日本と『中日平和友好条約』を締結したことにより、経済貿易協力の飛

³ 「習近平会見日本首相安倍晋三」 politics.people.com.cn/n1/2018/10/26/c1024-30365710.html (2018年10月27日アクセス)

⁴ 盧進勇ら「双辺投資協定与中国企業投資利益保護 基於「一帯一路」沿線国家分析」『國際貿易』2018年(3)、45頁。

⁵ 「大連企業2.7億条底層数据支撑发布「一帯一路」貿易合作大数据」 d.drcnet.com.cn/eDRCnet.common.web/DocSummary.aspx?chnid=5722&leafid=22711&docid=5084884&uid=8009&version=YDYL (2018年10月27日アクセス)

⁶ 「「一帯一路」帶來合作紅利」 ydy1.people.com.cn/n1/2018/05/14/c411837-29986030.html (2018年10月27日アクセス)

⁷ (訳者注) 中欧班列とは中国と欧州を結ぶ定期列車を指す。

躍的な発展の幕を開いた。両国の経済貿易関係は戦後数十年間の発展を経て、良好な成果を達成し、両国の経済発展において重要な役割を果たした。両国の経済貿易はゼロからスタートした。国交樹立直後(の貿易額)は10億ドルに達していなかったのに、現在では3000億ドルまでになっている。中国は日本の最大の貿易パートナーである。輸出では第2位、輸入では第1位である。2012年以降の停滞期を経た後、2017年からまた徐々に回復してきた。2017年の両国間の貿易総額は3029.9億ドルに達し、2年間のブランクを経て、3000億ドルの関門を再び突破した(図1参照)。中国が経済的な実力を強化し、大国として勃興すると同時に「一带一路」建設を速やかに実施するなかで、両国の経済貿易は再び上昇傾向になり、経済貿易協力は新しい段階に入った。

両国の政治関係の影響により、2013

年から2016年まで、日本の対中投資は減少しつづき、各年それぞれ前年比4.0%、40.2%、38.8%、26.1%、3.1%の減少であった。2016年の日本の対中実際投資額は31億ドルで、中国が誘致した外資総額の2.5%である(表1参照)。日本貿易振興機構(JETRO)の調査データによれば、2017年の日本の対中投資額は前年同期比5.1%の伸びとなっていて、2013年以降のマイナス成長の傾向にピリオドを打つとともに、32億ドルという投資額も2015年以来上昇基調にあり、中国においてこれまで外資を利用した国の中でトップになった。

日本の対中直接投資部門は、ビジネスサービスから製造業、労働集約型産業から一部の資本・技術集約型産業へと発展する過程を経験し、かかわる分野は自動車、半導体、家電製品、建設機械、鉄鋼、石油化学工業、セメント、製紙、繊維、ファッション、非鉄金属、食品、小売、商業な

ど10余りの業種にわたっている⁸。近年、日本の対中投資は年々縮小傾向にあり、投資分野もだんだんと第三次産業に向けられ、金融・保険・小売などの分野がその重点となっている。2017年における日本の対中投資の再度の増加により、日本が中国にとっての第三の外資の出資者となり、また、中国は日本の第二の対外投資の対象国である。

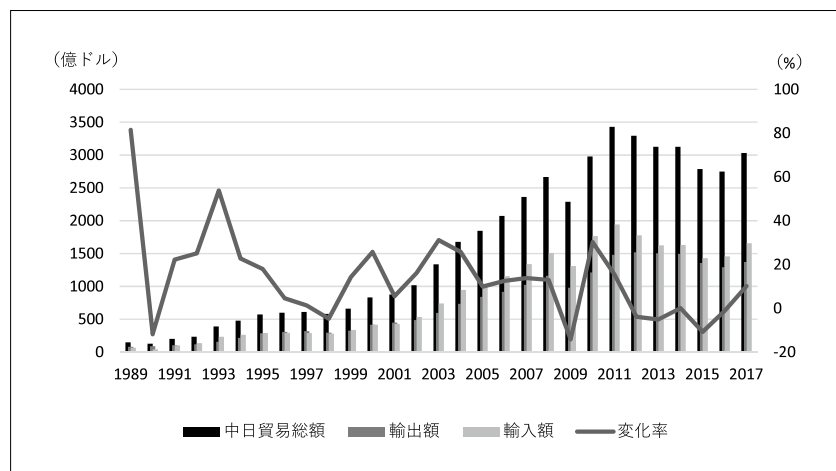
一方で、最近数年間で、蘇寧、ハイアール、ファーウェイなど中国の大企業による日本への直接投資が目覚ましく進展している。2017年、中国の日本に対する非金融部門直接投資額は2.54億ドルで、2017年末までに、中国の対日直接投資額は34.8億ドルとなった。主な投資分野は電子製造、情報ソフトウェア、貿易、金融、物流、外食産業、航空などである。

中日間の経済の相互依存は日増しに深まっており、中国経済の発展は日本にとって大きなチャンスとなっている。2017年、中日経済貿易のつながりは、縮小の傾向をみせていたが、改めて成長の軌道にのりはじめた。両国の経済貿易関係の回復は、中日双方がさらなる高みで協力を展開するために広大な空間を開拓し、今後両国が「一带一路」の枠組のもとで協力するために、確固とした基礎を固めている。

(4) アメリカの貿易の保護主義が中日経済貿易協力の強化を促進

トランプ大統領が就任後、アメリカの貿易保護主義が台頭し、日本の貿易輸出が厳しい状況に直面した。アメリカは日本に対し自動車産業などの輸入関税の引き上げを要求し、アメリカに対しての日本の輸出超過状況を解消しようとし、これが日本にプレッシャーを与えた。自由貿易をエンジンとして経済成長を促進してきた日本の経済戦略は難題に直面し、中日間が手を携えて貿易保護主義に対抗するための土壌を提供した。安倍首相は訪中前に中国のメディアの取材に応じ、「現在、自由と公正に基づく国際経済の秩序を強化することには重要な意味があり、貿易制限はどちらにも有益ではないだろう。日本はWTOの理念を尊重し、いかなる措置において

図1 中日間の貿易額の変化



出所：中国税関統計資料より筆者作成

表1 中日相互投資発展状況(2009-2017年)(単位：億ドル)

	対中投資		対日投資	
	金額	変化率	金額	変化率
2009年	41.0	12.4	0.84	0.25
2010年	42.4	1.4	3.38	2.54
2011年	63.3	20.9	1.49	-1.89
2012年	72.5	9.2	2.11	0.62
2013年	70.6	-1.9	4.34	2.23
2014年	43.3	-27.3	3.94	-0.40
2015年	31.9	-11.4	2.40	-1.54
2016年	31.0	-0.9	3.44	1.04
2017年	32.0	1.0	2.54	-0.90

出所：中国商務部、日本貿易振興機構(JETRO)

⁸ 薛敬孝等『日本経済現状研究』中国社会科学出版社、1997年、35頁。

もWTOのルールと整合的な立場を維持すべきだと考えている。日中両国は自由貿易体制の最大の受益者で、WTOなどの多国間自由貿易体制を強化するために協力を維持していくべきである」との態度を示した⁹。日本は自由貿易体制を支持する立場ではアメリカとは一致していない。現在の複雑な国際情勢のもとで、中日両国ともに貿易保護主義に反対し、国際自由貿易体制を守ることを望んでいる。これも両国が経済貿易協力を強化することを促進しており、双方で「一帯一路」の戦略的な枠組みのもとでともに努力するための条件を創造している。

3. 今後の展望

「一帯一路」の戦略的な枠組みのもと、中日双方は新しい協力の章を開いた。中日間が「一帯一路」を通して協力を進めることには必要性和実行可能性の点で疑いはない。発展途上国の需要、中国に競争優位がある生産能力と日本の先進技術を有効にドッキングさせ、中日双方が第三国市場で広範囲にわたる協力を展開することができる。中日経済貿易関係をアジアおよび世界経済の座標のなかに置き、インフラ、物流、生産能力協力、貿易、金融、観光などの産業分野で中日経済貿易協力が多くのチャンスと向き合い、また中日両国は「一帯一路」建設での協力において広範囲の分野と空間をもつようにすべきである。

日本の「経済復興戦略」において、日本は自国の有利な技術条件や専門的な知識を利用した中国とアセアン地域のインフラレベルの向上、インフラ建設に必要な資金の提供、インフラの輸出規模の拡大を提起している¹⁰。日本は投資先の選択にあたり、中国、インド、ブラジルなどの新興国家、東南アジア、アフリカ地域などを注視している¹¹。これはちょうど「一帯一路」戦略の相互につながるという内容に

合致している。「一帯一路」沿線の国家インフラはだいぶ遅れていて、現在は沿線各国の深いレベルでの協力や共同発展が制約されている（協力面で）脆弱な時期であるが、これこそが中日両国のために巨大な協力の余地をもたらす。双方は「一帯一路」をともに建設し、共同で第三国市場を開拓し、中日が相互に利益がある協力をさらに広範囲な舞台にまで広げようとしている。

次に、中日両国は「一帯一路」の枠組みのもと協力を深めていくことで合意しており、それによって両国の産業政策や産業の発展傾向に影響を与え、中日経済貿易関係に大きな影響をもたらしている。特に物流分野は、中国と日本が「一帯一路」をきっかけに日本から中国を経て欧州に向かう物流大ルートを構築し、力を合わせて協力し、ウィンウィンになることを希望している。2018年7月17日、日本の安倍首相とトウスク欧州理事会議長およびEUのユンケル委員長は共同で日本とEUの経済パートナーシップ協定に調印した¹²。しかも中欧班列は日本と欧州のあいだの一貫輸送サービスを提供し、日本のビジネス界から広く注目されており、中日はさらに協力を深めていく有利な時期を迎えている。

さらに、「一帯一路」戦略の実施にともない、「一帯一路」沿線国家が多く発展途上国であることから、これらの地域において、中日両国は貿易と投資などの分野で多くの協力の機会を有する。中日二国間、多国間の協力を開拓し、国際的な産業分業、産業集中などの生産能力協力のなかで、中日両国の協力の機会は日に日に増している。今後、長い時間をかけて、中日経済貿易関係は競争と協力の関係になるだろう。中日双方はお互いに長所を相互補完し、ウィンウィンを目指すという原則にしたがい、投資と貿易の協力メカニズムを確立し、中日産業協力と地域の双方向の協力発展を推進し、「一帯一路」沿線の産業の分業や集中を強化していく。

そのほか、尖閣諸島問題で中日関係が急激に悪化したことにより、両国間の金融協力は停滞していたが、2014年末、習近平主席がAPEC首脳会議に参加し、安倍首相と会談した後、両国関係は次第に好転し、双方の金融協力も再始動した。2015年6月、三菱東京UFJ銀行が外国の金融機関として初めて、中国国内で人民元建ての会社債券を発行した。2018年1月には三菱東京日聯銀行とみずほ銀行がはじめて中国国内で発行されたパンダ債を発行する日本資本の組織となった。2018年5月、李克強首相が訪日し、中日双方が金融分野で一連の合意を達成した。李総理は日本にRQFII¹³で2000億円の限度額を与え¹⁴、日本に向けて中国の金融市場を開放することに同意した。これにより中日両国は金融協力で新しい段階に入った。2018年10月26日、中国人民銀行と日本銀行が中日二国間通貨スワップ協定に調印した。その目的は両国の金融の安定を守り、両国間の経済と金融活動の発展を支援することにある。協定の規模は2000億元（約3兆4000億円）であり、協定の有効期間は3年である¹⁵。中日両国の経済貿易協力が絶えず深まるにつれて、両国間と他地域間の枠組みの双方の金融協力の将来性は果てしない。両国は「一帯一路」をプラットフォームとして、金融協力モデルを開拓し、協力のメカニズムを強化して、ウィンウィンを実現すべきだ。

最後に、「一帯一路」の観光協力も十分に期待される。1980年代、中国への観光が流行し始めた。1982年、JTBが北京に事務所を設立し、2000年には合資企業が設立された。しかも2007年には上海に独資企業の佳天美国際旅行社有限公司が設立され、12企業がその傘下に入った。JTBだけでなく、その他の日本の旅行社も中国での業務に力を入れ続けている。さらに、現在中国は海外観光のブームが起こっており、2020年までに1億人の

⁹ 「専訪：従大局面出発展日中友好合作関係 訪日本首相安倍晋三」sd.people.com.cn/BIG5/n2/2018/1024/c172824-32195340.html (2018年10月27日アクセス)

¹⁰ 于簫等「日本経済発展対 APEC 進程の影響及中国的対応戦略」『現代日本経済』2015年、3巻7頁。

¹¹ 程永明「近年来日本企業海外発展動向及新特征」『日本学刊』2013年3巻、118頁。

¹² 「日欧経済夥伴関係協定在東京簽署」news.sina.com.cn/o/2018-07-17/doc-ihfnsvyz6611248.shtml (2018年10月27日アクセス)

¹³ 「李克強総理訪日為中日経貿関係帶來的亮点」https://news.dahe.cn/2018/06-13/325079.html (2018年10月27日アクセス)

¹⁴ (訳者注) RQFII とは人民元適格国外機関投資家を意味しており、この資格を持つ海外の機関投資家で、中国本土の証券に投資できる。

¹⁵ 「中日両国央行簽署双边本幣互換協議」www.xinhuanet.com/fortune/2018-10/26/c_129979775.htm (2018年10月27日アクセス)

海外観光市場となるだろう¹⁶。近年、中国から日本に訪れる観光客も急激に増加しており、2017年の訪日旅客は735万人に達し、3年連続首位である。「一帯一路」の推進と並行して、両国間の観光だけでなく、両国の国民が「一帯一路」沿線国家と地域に観光に行くことも増加し続けている。このことから、中日の旅行社がこれらのルートを共有して協力することが将来的に強化されるということがわかる。

中国と日本は経済規模で世界で2位と

3位にある経済体であり、また中日経済貿易協力は両国の関係安定のための重しであり、関係が順調に発展するかどうか、アジアひいては世界にまで波及するだろう。2018年は中日平和友好条約調印40周年の重要な画期であり、中日双方がこの機会をとらえて、経済貿易関係の速やかな発展を促進し、さらに上のステージに登っていくことが期待される。両国は平和友好、平等互惠、相互信頼、長期安定の原則から出発して問題を検討、処理し、

広大で果てしない経済貿易の未来を開拓すべきだ。現在、両国の経済貿易関係は新しい時代に入り、世界経済貿易関係が風雲急を告げる今日、相互に貿易、投資、技術協力、文化交流などオールラウンドの友好関係の発展を促進することはますます重要になってきている。「一帯一路」の協力の枠組のもと、競争と協力、互惠とウィンウィンが今後の一定期間、中日経済貿易関係の主流となるだろう。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

<参考文献>

国家発展改革委員会・外交部・商務部『推動共建絲綢經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景与行動』2005年。
 盧進勇ら「双辺投資協定与中国企業投資利益保護 基於『一帯一路』沿線国家分析」『國際貿易』2018年(3)
 薛敬孝等『日本經濟現狀研究』中国社会科学出版社、1997年
 于簫等「日本經濟發展对 APEC 進程的影響及中国的应对戰略」『現代日本經濟』2015年3巻
 程永明「近年来日本企業海外發展動向及新特征」『日本學刊』2013年3巻
 『中国海関統計』各年資料
 中国商務部各年統計資料
 日本貿易振興機構(JETRO)資料

¹⁶ 服部健治等『日中關係史』東京大学出版社、2012年、329頁。

The Future of Economic and Trade Cooperation as Viewed from the Expansion of China and Japan's "Belt and Road" Cooperation (Summary)

QIN Bing

Associate Professor, Institute for Northeast Asia Studies, Liaoning Academy of Social Sciences

This paper had the aim of revealing the factors behind Japan changing its position vis-à-vis the “Belt and Road” initiative, the potential for China–Japan cooperation, and the future prospects regarding relations between the two nations. In September and October 2013, when President Xi Jinping was on visits to Kazakhstan and Indonesia, he proposed the respective strategic concepts of the “Silk Road economic belt” and the “21st century maritime Silk Road”. Then in March 2015, the main content of the “Belt and Road” initiative—which was stated when the National Development and Reform Commission, the Ministry of Foreign Affairs, and the Ministry of Commerce jointly announced the “Vision and Actions on Jointly Building the Silk

Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”—was explained in five key-terms: “communication of policy, mutual opening-up of facilities, flow of trade, circulation of capital, and interlinking of popular sentiment”. They should continue promoting the development of the two countries’ economies and trade, via furthering cooperation between Japan and China through the “Belt and Road” initiative in such fields as construction of infrastructure, logistics, cooperation on industrial capacity, trade, finance, and tourism, and closely linking the construction of the “Belt and Road” and Northeast Asian regional economic cooperation.

[Translated by ERINA]

北極の近い将来

駐日ロシア連邦特命全権大使
ミハイル・ガルージン

北極とアジアとはかつてないほど近づいている。これは、ロシア開発によるアジアとヨーロッパをつなぐグローバルな輸送回廊、北極海航路 (NSR) によるところが大きい。今日、北極海航路はロシア北極圏における主要航路となっており、その全長は、氷の状態や船舶の出力等の要素に左右されるものの、2200～3000海里とされる。いわゆる北方のルートであるこの航路は、競争力においても優れており、その経済上の戦略的意義は世界規模のものとなっている。

マラッカ海峡やスエズ運河を経由するルート (SSR) と比べ、北極海航路ははるかに短い。ロシア北西部のムルマンスク港・横浜港間を例にとると、その距離は北極海航路が約6000海里であるのに対して、南方ルートの場合1万2000海里を超える。同様に航行時間も18日間と37日間の差がある。また、北極海航路には「行列」がなく、海賊による襲撃のリスクもまったくない。

ロシア北極圏から東アジアへの貨物輸送については、輸送費用次第では新たな展望が拓けてくる。例えば、一部の評価によれば、ヤマル半島に位置する「ヤマル LNG」プラントから神戸市に液化天然ガス (LNG) を輸送した場合、1トンあたりの輸送コストは、ベルギーのゼーブルッヘ港を経由する南方ルートが96ドルであるのに対して、北極海航路では58ドルとなる。

世界的な燃料価格の上昇とこれに伴う海上輸送費の高騰を背景に、海運会社はアジアからヨーロッパへのコンテナ輸送のための代替ルートとして、北極海航路を検討するようになった。世界的巨大運輸企業の中には、すでに試験航行を実施している企業もある。一例として、アイスクラス船舶によるコンテナ輸送で、韓国プサンからドイツのブレーマーハーフェンへ至る所要日数は、北極海航路をとった場合、2018年9月現在、わずか23日間となっている。

今日、太平洋地域の国々における輸送

貨物の大部分は、炭化水素資源である。北極海航路で操業するのは、厚さ1.2メートル以上の流氷野を割り進むことにより苛酷な条件の北極でも航行可能なアイスクラス ARC7タンカーである。2017年8月には、ロシアの LNG タンカー「クリストフ・マルジェリー号」が初めて商業航行を行い、ノルウェーから韓国まで液化天然ガスを輸送した。航海に際して砕氷船の随伴はなく、19日間という記録的速さで航路を走破したが、うち6.5日間は北極海域での航行であった。

北極海航路経由の航行を開発していくうえでロシアにとって重要な要素となっているのが、トランジット航行における砕氷船の随伴である。北極海域および北極圏外の凍結海における輸送上の課題を解決する原子力砕氷船の操業に関しては、ロシアは世界トップの座を占めている。砕氷船を操業するのは、国営原子力企業「ロスアトム」の傘下にある企業「アトムフロート」である。2021年までに、出力60MWの新シリーズ汎用原子力砕氷船三種、「アルクティカ」、「シビリー」、「ウラル」が加わる予定である。将来的には、4メートルの砕氷能力を持ち、北極海航路の通年航行を可能にする、出力120MWの原子力砕氷船「リーダー」の建造が予定されている。

ロシアの国土のおよそ18%を占める北極圏では、約2500万人の人々が暮らしている。この地域の継続的な開発はロシア連邦政府の優先課題の一つであり、これに呼応した戦略が2020年までの期間実施されている。ロシアの未来は、北極と、そしてその潜在能力の開拓と不可分である。今日、ロシアの GDP の10% 以上、輸出の20% 以上が北極地域によるものである。今後、この地域による寄与はさらに増大するものと考えられる。

北極は、地下資源の宝庫である。ロシア領土内の北極陸棚には、石油換算トンにして1060億トンという膨大な量の炭化水素

資源が埋蔵されている。この中には、69兆5000億立方メートルに及ぶ天然ガスも含まれる。大陸部に集中して豊富なのは、金、ダイヤモンド、水銀や、先端技術工学の発展に欠かせないレアメタルである。

2018年3月、ロシアのプーチン大統領は、2025年までに北極海航路経由の貨物輸送を、約10倍増にあたる8000万トンにまで増やすという課題を掲げた。輸送貨物の中心は、LNG、石油、石炭、各種金属といったエネルギー資源になると考えられる。2017年12月の初出荷以降、『ヤマル LNG』プラントのタンカーによる LNG 出荷量は400万トン、54ロットに及ぶ。プラントは2019年には完全稼働に入り、年間1700万トン超の LNG、約200万トンのガスコンデンセートが生産される予定である。

北極地域における統一的な交通システムの創設に向けた動きも進んでいる。実現すれば、現存する海上、鉄道、航空部門の各インフラを統合することが可能になる。その中には、ヤマル・ネネツ自治管区のサベッタにある港や空港、同自治管区およびムルマンスク州の鉄道、その他の交通手段が含まれる。ロシア極北地域における効率的な貨物物流の実現も、課題の一つである。

北極でのインフラ開発には、他の北極圏諸国も格別の関心を寄せている。ことに、2017年から2019年にかけて北極評議会議長を務めるフィンランドの関心は高く、ノルウェーに対して、両国の北極地域を結ぶ鉄道の建設計画を提案している。フィンランドによれば、鉄道建設については、ヨーロッパとアジアをつなぐ光ケーブルを北極海航路沿いに敷設するプロジェクトと一体に検討するとのことである。

「ヤマル LNG」プラント製造の LNG や、2022年から2025年にかけて稼働開始予定のギダン半島のプラント「アルクティク LNG2」で生産される LNG を輸送するため、海洋積替え基地の建設計画も進んで

いる。ムルマンスク州およびロシア極東のカムチャツカ半島におけるLNG積替え拠点の建設により、アジア太平洋地域の国々へのLNG輸出を最適化できるものと考えられる。

北極海航路を経由する貨物輸送を規制するための法基盤の整備も行われている。2018年2月発効のロシア連邦海商法典改正によれば、北極海航路海域のロシア管轄域内では、積出または積替えの第一ポイントまでは、ロシア船籍の船舶に対して燃料資源の海上輸送を行う排他的権利が付与される。ここで重要なのは、本法がこれより以前に締結した契約には適用されない点である。適用外とされるものには、「ヤマルLNG」プロジェクトの枠組みで結ばれた契約も含まれる。日本をはじめとする外国の海運会社との間で締結したLNG輸送に関する長期契約は、依然効力を有するのである。こうした動きに伴い、外国船主によるロシア船籍の登録手続きが簡素化され、わずか一日で手続きが完了するようになった。

ロシア連邦政府は、北極海航路の管理運営に関する一連の権能を国営企業である「ロスアトム」に移譲する議案を提出、現在、議会で審議が行われている。権能には、北極海航路海域およびその隣接域における航行、航海の安全、港湾およびエネルギーインフラの開発に関する諸権限が含まれる。ロシア北極圏での活動およびインフラ開発に関する機能を一つのオペレーターに集約することにより、海事分野での国家の役割を最適化するとともに、北極海航路が持つ輸送・物流上のポテンシャルを高めることができる。

北極の安全保障について、日本をはじめとする多くの国々は荒唐無稽の作り話にとらわれている。ロシアの北極におけるプレゼンスを破壊的目的と結び付けるものさえ一部に在ることを、認めざるを得ない。実際には、北極の管理という問題に関して、ロシアは海洋法に関する国際連合条約(UNCLOS)をはじめとする国際法を完全に遵守するものである。

我々の見解としては、北極地域には武力解決や軍事・政治ブロックの介入を要請するような問題は存在しない。北極地域に対決型政治の要素を持ち込んだり、

国際相互関係を政治化しようとする試みには、ロシアは反対していく意向である。2013年までは、毎年、北極圏国家の軍事参謀総長が一堂に会する会議が開催されていたが、相互理解と信頼の促進という点において非常に意義のあるものであった。

国際法は、北極圏の沿岸諸国およびその他の国々の利益を確保するものだとロシアは確信している。同時に、沿岸諸国には北極地域の将来について独自の責任があると考えている。

北極は政治的な緊張が少なく、多方面の協力のもとに好調に開発が進む地域となっている。これは各国の努力の賜物であるが、その根本には、国際法の支配と相互尊重に基づき、対話による現実問題の解決を目指す姿勢がある。こうしたアプローチこそ、2008年に発表されたイルリサット宣言に掲げられたものである。今年はその10周年にあたる。北極圏諸国によるこの宣言が、北極地域の安定と状況展開に果たした役割は大きい。宣言の内容は、現在も現実性を有しており、今日の要請に答えを出すための指標となっている。

ロシアは、北極地域での規制ルールの策定において、北極評議会が指導的役割を担うことを支持するとともに、国際協力をより多様な分野に広げていくことに賛同する。その例として、2017年5月、米国フェアバンクスで開催された北極評議会関係会議における「国際的な北極科学協力の強化に関する協定」への署名がある。本協定は、科学情報の交換、調査実施地や科学インフラへのアクセス、知的財産権の保護に向けた各国の協力について定めている。

近年、北極における国際協力には歴史的な変容が見受けられる。中国、韓国、日本をはじめとする東アジアの国々が、北極圏外からのパートナーとして主要な位置を占めるようになった。

今年、中国は初めて北極ドクトリンを採用し、「北極白書」を発表した。その中で中国は、北極地域を通る輸送・物流ルートの開発に向けた意欲を表明している。中国が北極地域にこうした関心を持つのは、極めて当然のことと考えられる。中国企業は、「ヤマルLNG」プロジェクトの主要株主に

名を連ねている。また中国政府は、自国のエネルギー構成における天然ガスの割合を、2030年までに現在の6%から15%まで増やす計画を立てている。北極における中国による科学調査も広がっている。

日本の利益という点で見ると、北極は日本にとって多様なエネルギーの供給源となり得る。その中で天然ガスは、温室効果ガスの排出において最もクリーンな化石燃料とされている。今日、日本のエネルギー構成におけるLNGの割合はおおよそ24%であるが、その割合は年々増加している。日本は年間8300万トンのLNGを輸入しているが、そのうちロシアからの輸入はわずか9%に過ぎない。ロシア北極圏からの輸入は、日本にとっては液化天然ガスの安定供給源を拡大することにつながる。一方、北極では、日本による科学・技術開発が要請される可能性もある。

安倍首相は、露日関係について「無限の可能性を秘めている」と評価した。北極にもまた、露日協働のポテンシャルはある。北極に関して、日本が建設的な役割を担うことを、ロシアは歓迎する。

ロシアは、北極圏諸国やその他の国々同様、北極のゆるぎない発展と、地域の平和と安定に深い関心を持つものである。ロシアは、北極圏諸国と共に、今後も北極における多様な要請にタイムリーに応え、同時に新たな協働の可能性を模索していく。

北極での協力促進については、ロシアで定期的に開催される各種会議においても取り上げられている。中でもアルハンゲリク市で開催された国際フォーラム「北極・対話による地域」は、北極に関する緊急性のあるテーマを議論する場として権威を得た。2019年春にも、同様のフォーラムが開催される予定である。大規模な国際イベントであるこのフォーラムでは、各国政府、民間部門、ビジネスの代表が一堂に会し、腰を据えた意見交換を行うことになる。

一方で、北極地方は数多くの新たな課題に直面している。先住民の生活の質の向上、輸送物流・資源・科学技術分野の開発、生態系の保全、平和と安定への支援などが挙げられる。北極の効果的かつ平和的な開発は、各国による恒常的な協同努力なくしては実現できるものではない。

The Near Future of the Arctic

GALUZIN Mikhail

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Russian Federation to Japan

The Arctic and Asia are drawing closer together than ever before. This is largely the result of the Northern Sea Route (NSR), a global transportation corridor connecting Asia and Europe being developed by Russia. Today, the Northern Sea Route is becoming an important shipping route in the Russian Arctic, and its entire length is said to be 2,200–3,000 nautical miles, dependent on such factors as the ice conditions and the power of the vessel. This shipping route—the so-called Northern Route—is also superior in competitiveness, and its strategic significance in economic terms is becoming global in scale.

In comparison with the Southern Sea Route (SSR) passing through the Strait of Malacca and the Suez Canal, the Northern Sea Route is shorter by far. Taking the example of the distance between the port of Murmansk in northwestern Russia and the Port of Yokohama, it is approximately 6,000 nautical miles for the Northern Sea Route as against more than 12,000 nautical miles in the case of the Southern Sea Route. Likewise there is a difference in sailing times of 18 hours versus 37 hours. Moreover, there are no “queues” on the Northern Sea Route, and absolutely no risk of attack by pirates.

Regarding freight transportation from the Russian Arctic to East Asia, new prospects will open up depending on the transportation fees. For example, according to some evaluations, in the case of the transportation of liquefied natural gas (LNG) from the Yamal LNG plant, located on the Yamal Peninsula, to Kobe, the transportation costs per tonne would be US\$58 via the Northern Sea Route in contrast to US\$96 via the Southern Sea Route and the Port of Zeebrugge in Belgium.

Against the background of the rise in global fuel prices and the accompanying surge in maritime transportation fees, shipping companies have begun investigating the Northern Sea Route as an alternative for container transportation from Asia to Europe. Amongst the global transportation giants there are also firms which have already carried out experimental sailings. By way of an example, as of September 2018 the number of days needed from Busan in the ROK to Bremerhaven in Germany, via container transport by ice-class vessels taking the Northern Sea Route, was a mere 23 days.

Today, the bulk of the freight transportation for the nations of the Asia-Pacific region is hydrocarbon resources. Undertaking operations using the Northern Sea Route is the ice-class Arc7 tanker able to navigate even in the Arctic’s brutal conditions due to breaking through drift ice of more than 1.2 meters in thickness. In August 2017 the Russian LNG tanker Christophe de Margerie undertook the first commercial sailing and transported liquefied natural gas from Norway to the ROK. It was not accompanied by icebreakers on the voyage, and covered the route in a record time of 19 days, of which 6.5 days were

taken to navigate the Arctic waters.

In addition to developing passage through the Northern Sea Route, what has become a key factor for Russia is the accompaniment by icebreakers on the transit sailings. Russia occupies the global top position regarding the operation of nuclear-powered icebreakers to solve problems in transportation on the frozen seas of the Arctic and elsewhere. The icebreaker operator is the firm Atomflot, a subsidiary of State Nuclear Energy Corporation Rosatom. They plan to add three 60MW new generation all-purpose nuclear icebreakers—Arktika, Sibir and Ural—by 2021. In the future, they are planning an icebreaking capability of 4 meters, and to build Lider, a 120MW nuclear icebreaker capable of year-round passage of the Northern Sea Route.

Approximately 25 million people live in the roughly 18% of Russia’s national territory above the Arctic Circle. The sustainable development of this region is one of the priorities of the government of the Russian Federation, and in response the strategy is being executed in the period up to 2020. Russia’s future is tied up inseparably with the Arctic and the development of its potential. Today, more than 10% of Russia’s GDP and over 20% of its exports derive from the Arctic. In the future it is considered that the contribution of this region will increase yet further.

The Arctic is a treasure house of subterranean resources. On the Arctic continental shelf within Russia’s territorial boundaries, there are massive reserves of hydrocarbon resources of 106 billion tonnes of oil equivalent. Also included within that is up to 69.5 trillion cubic meters of natural gas. Abundantly concentrated on the mainland are gold, diamonds, and mercury, as well as rare metals vital for the development of advanced technology and engineering.

In March 2018, Russian President Vladimir Putin raised the issue of increasing freight transportation via the Northern Sea Route roughly ten-fold to 80 million tonnes by 2025. Considered to become the core freight are energy resources, such as LNG, crude oil, coal, and all variety of metals. Since the first shipment in December 2017, the volume of LNG shipments via tanker from the Yamal LNG plant has reached 4 million tonnes over 54 lots. The plant will go into full operation in 2019, and they plan to produce in excess of 17 million tonnes of LNG and approximately 2 million tonnes of gas condensate annually.

Moves are also underway toward the creation of a unified transportation system in the Arctic. If realized, it will become possible to integrate the various kinds of infrastructure of the existing maritime, railway and aviation sectors. Included within that are the port and airport of Sabetta in the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug, the railway lines of that same autonomous

okrug and of Murmansk Oblast, and other means of transportation. The realization of efficient freight distribution in the Russian Arctic is also one of the challenges.

Other Arctic countries are also taking particular interest in the development of infrastructure in the Arctic. In particular, the interest of Finland, which chairs the Arctic Council from 2017 to 2019, is high, and has proposed to Norway a plan for the construction of a railway connecting the two countries' Arctic regions. According to Finland, regarding the construction of the railway, it is examining this together with a project for the laying of optical cable connecting Europe and Asia along the Northern Sea Route.

In order to transport the LNG manufactured by the Yamal LNG plant and the LNG produced by the "Arctic LNG 2" plant on the Gydan Peninsula, which is planned to commence operation between 2022 and 2025, the planning of the construction of a marine transshipment base is also in progress. By way of the construction of LNG transshipment hubs in Murmansk Oblast and on the Kamchatka Peninsula in the Russian Far East, it is considered that they will be able to optimize LNG exports to the nations of the Asia-Pacific region.

The putting in place of the legal foundation for regulating freight transportation via the Northern Sea Route is being carried out. According to the Federal Law on the Amendments to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation which came into effect in February 2018, within the waters of the Northern Sea Route under Russia's jurisdiction exclusive rights are awarded for undertaking maritime fuel-resource transportation to Russian-registered vessels up to the first point of shipment or transshipment. Of importance here is that this law does not apply to contracts concluded prior to it. Also included as not subject to this law are contracts concluded within the framework of the Yamal LNG project. Long-term contracts concerning LNG transportation concluded with overseas shipping firms, including from Japan, still have their previous validity. Accompanying such moves, the procedures for registering vessels as Russian-registered by their overseas owners have been simplified, and the procedures can now be completed in only one day.

The Russian government has submitted a bill to transfer a series of powers regarding the operation and management of the Northern Sea Route to the state corporation Rosatom, and it is currently being deliberated upon in the Federal Assembly. Within the powers are included authorities relating to sailing in the waters of the Northern Sea Route and adjacent areas, safety of navigation, and the development of ports and harbors and energy infrastructure. Together with optimizing the role of the state in the maritime sector via the aggregating in one operator of functions regarding activities and infrastructure development in the Russian Arctic, it will be possible for the Northern Sea Route to heighten the potential it possesses in transportation and logistics.

Regarding security issues in the Arctic, many countries, including Japan, have been taken in by preposterous tales. It has to be admitted that there are even some who connect a presence in the Russian Arctic to destructive aims. In fact, in relation to the issue of management of the Arctic, Russia is in full

compliance with international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

In our opinion, problems which would demand a military solution or the intervention of military and political blocs do not exist. Russia's intention is to continue opposing attempts to politicize reciprocal international relations by bringing in confrontational political factors to the Arctic. Meetings had been held every year up to 2013 to bring together the military chiefs of staff of the Arctic nations, and they were highly significant in terms of mutual understanding and confidence-building.

Russia has the conviction that international law secures the interests of the Arctic littoral nations and other states. At the same time it is considered that a unique responsibility regarding the future of the Arctic lies with the Arctic littoral nations.

The Arctic is becoming a region where political tensions are few, and development proceeds strongly on a basis of wide-ranging cooperation. This is the gift of the efforts of each nation, but at its root there is an attitude of aiming for the resolution of practical matters through dialogue, based on the rule of international law and mutual respect. This very same approach was raised in the Ilulissat Declaration made in 2008. This year marks its 10th anniversary. The role this declaration by the Arctic countries has played in the stability of the Arctic and the development of the situation has been great. The content of the declaration also has feasibility at the present time, and has become a benchmark for meeting today's requirements.

Along with supporting the Arctic Council's taking on the leading role in the formulation of regulatory rules in the Arctic, Russia agrees with continuing to broaden international cooperation in a more diverse range of fields. As an example, there is the signing of the "Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation" at the Ministerial Meeting of the Arctic Council held in Fairbanks, Alaska, in May 2017. This agreement set down the nations' cooperation toward the exchange of scientific information, access to research sites and science infrastructure, and the safeguarding of intellectual property rights.

In recent years, a historic transformation in international cooperation in Northeast Asia has been seen. With China, the ROK and Japan foremost, the countries of East Asia have come to occupy a key position as partners from outside the Arctic.

This year, China adopted an Arctic doctrine for the first time, and published the white paper "China's Arctic Policy". In it China has stated its willingness toward the development of transportation and logistics routes passing through the Arctic region. It is considered par for the course that China should have such an interest in the Arctic. Chinese firms are among the main stockholders for the Yamal LNG project. In addition, the Chinese government has drawn up a plan to increase the share of natural gas within its own domestic energy mix from the current 6% to 15% by 2030. Scientific research by China in the Arctic is also expanding.

Taking the viewpoint of the benefits for Japan, the Arctic could become a diverse energy supply source. Within that, natural gas is held to be the cleanest fossil fuel in terms of greenhouse gas emissions. Today, the share of LNG within

Japan's energy mix is approximately 24%, and that share is increasing each year. Japan imports 83 million tonnes of LNG annually, but of that a mere 9% is imported from Russia. For Japan, imports from the Russian Arctic translate into an expansion of stable supply sources for liquefied natural gas. Meanwhile, there is the possibility of scientific and technological development being requested from Japan.

Prime Minister Shinzo Abe has evaluated Russia–Japan relations as “holding unlimited potential”. There is the potential for Russia–Japan collaboration in the Arctic as well. Regarding the Arctic, Russia will welcome Japan taking on a constructive role.

In similar fashion to Arctic and other nations, Russia has a profound interest in the steadfast development of the Arctic, and regional peace and stability. Russia, together with the Arctic nations, will meet the various demands in the Arctic in timely fashion in the future also, and at the same time continue to seek out new possibilities for collaboration.

The encouragement of cooperation in the Arctic is taken up

also at various conferences held regularly in Russia. Among them, the “Arctic: Territory of Dialogue” International Arctic Forum held in Arkhangelsk has gained clout as an arena for discussing topics of urgency relating to the Arctic. There are plans for a similar forum to be held in the spring of 2019 also. At this forum, a large-scale international event, government, private-sector and business representatives of various nations come together under one roof, and serious exchanges of opinions take place.

In the meantime, the Arctic is facing a great number of new challenges. Those that can be raised include: the raising of the quality of life of indigenous peoples; the development of the transportation and logistics, resource, and science and technology sectors; the conservation of ecosystems; and support for peace and stability. Without constant concerted effort by the nations concerned the effective and peaceful development of the Arctic will not be able to come to realization.

[Translated by ERINA]

会議・視察報告

「2018年日中経済協力会議」参加報告

ERINA 経済交流部長 安達祐司

ERINA 経済交流部経済交流推進員 蔡聖錫

1. 全体概要

10月29～30日、北海道札幌市の「京王プラザホテル札幌」において「2018年日中経済協力会議」が開催された。日中経済協力会議は、日本側が日中東北開発協会及び（一財）日中経済協会、中国側が東北3省、内蒙古自治区各人民政府主催の下、日本と中国当該地域との経済協力の促進を目的に、2000年からほぼ毎年開催され、今回で17回目の開催となる。なお、ERINA は日中東北開発協会の会員であり、この会議を共催している。

主催者によると、本年は日中平和友好条約締結40周年、北海道命名150年¹という節目の年に当たることから、北海道で初めての開催となったとしている。

また、この会議に先立ち、本年5月11日に札幌市で、中国・李克強國務総理、安倍首相も出席の下「第3回日中知事・省長フォーラム」²が開催され、「日中地域間交流の深化と発展」をテーマに議論が行われた。

これまでの開催実績は表1に示す通り、第1回から13回までは基本的に中国東北三省一巡後日本開催、第14回以降は日中で持ち回り開催となっている。

この会議への日本側の参加については特段の制限はなく、全国が対象となっているものの、中国東北3省・1自治区との経済交流・協力の促進を目的としていることから、これまでの日本側開催地や後援を行っている自治体、参加者は、中国東北3省と姉妹・友好提携を結んでいる自治体

表1 日中経済協力会議の開催実績

回	開催年月日	開催地	参加者数(人)		
			日本側	中国側	合計
第1回	2000.6.21～6.22	遼寧省瀋陽市	59	48	107
第2回	2001.5.17～5.18	吉林省長春市	77	32	109
第3回	2002.5.28～5.29	黒龍江省ハルビン市	84	95	179
第4回	2004.3.30～3.31	宮城県仙台市	1,100	700	1,800
第5回	2005.5.25～5.26	遼寧省瀋陽市	177	238	415
第6回	2006.5.22～5.23	吉林省長春市	136	302	438
第7回	2007.5.31～6.1	黒龍江省ハルビン市	164	354	518
第8回	2008.6.1～6.3	新潟県新潟市	430	290	720
第9回	2009.8.6～8.7	内蒙古自治区フフホト市	171	453	624
第10回	2010.5.31～6.1	遼寧省瀋陽市	285	450	735
第11回	2011.9.8	吉林省長春市	139	300	439
第12回	2012.8.1～8.2	黒龍江省ハルビン市	147	310	457
第13回	2013.10.27～10.28	新潟県新潟市	250	130	380
第14回	2015.7.15～7.16	遼寧省瀋陽市	169	531	700
第15回	2016.11.21～11.22	富山県富山市	207	225	432
第16回	2017.8.27～8.28	吉林省長春市	103	397	500
第17回	2018.10.29～10.30	北海道札幌市	182	209	391

出所：日中東北開発協会

やそこに所在する経済団体関係者、企業を中心となっている。参考までに、今回の会議開催地、後援県・自治体が有する主な姉妹・友好提携先を表2に示す。

写真1 全体会議の様相



(出所) ERINA 撮影

表2 会議開催・後援等の都道府県の主な姉妹・友好関係

日本側自治体	中国側省・都市
北海道	黒龍江省
札幌市	遼寧省瀋陽市
岩手県花巻市	遼寧省大連市西岗区
岩手県金ヶ崎町	吉林省長春市
宮城県	吉林省
仙台市	吉林省長春市
山形県	黒龍江省
福島県いわき市	遼寧省撫順市
新潟県	黒龍江省
神奈川県	遼寧省
富山県	遼寧省
鳥取県	吉林省
島根県	吉林省
佐賀県伊万里市	遼寧省大連市

出所：（一財）自治体国際化協会

¹ 1869年8月15日、明治政府により「北海道」と命名された。² 日中知事・省長フォーラムは、日本全国知事会、中国人民対外友好協会、日中友好協会が主催し、これまで第1回・東京都（2012年4月）、第2回・北京市（2014年10月）で開催。第3回では、「省エネ・環境保護と技術イノベーション」、「観光プロモーションと地方経済振興」、「防災減災と持続可能な発展」について日本側7県、中国側6省長等の間で議論が交わされた。

今回の会議日程は表3の通り。

今回の会議全体のテーマは「新たなビジネスチャンスの創出による日中経済協力の深化」であり、具体的なビジネス案件、協力案件につなげていくため、全体会議におけるテーマを、中国東北部が現在、重点課題として掲げている環境技術及び高齢者福祉サービスとしていることに加え、この分野を中心として、商談会が事前マッチング方式で設定された。

2. 全体会議での発言要旨

本報告においては、第1テーマである「今後の日中経済協力の提言・意見」に関しては、発言項目にとどめ、具体的ビジネスチャンスが見込まれる第2テーマ「各分野での日中間の協力・連携」について、各代表者の発言要旨を紹介する。(出所:

日中東北開発協会取りまとめの報告書)

(1) 第1テーマ: 今後の日中経済協力の提言・意見

- 日本側の意見・提言
 - ・日中間の観光交流も含めた人的交流推進の重要性
 - ・福島県の農林水産物の安全性
 - ・第三国における日中民間経済協力の推進
 - ・日中両国が抱える共通の社会問題に対する連携したアプローチ
- 中国側の意見・提言
 - ・各省区で進める「一带一路」関連の経済戦略、産業園区、新区建設に関する協力要請
 - ・ハイエンド製造業、農畜製品の高度加工、知的財産権、観光などに関する日中間協力の推進

(2) 第2テーマ: 各分野での日中間協力・連携

① 辻・北海道副知事

- 環境分野について、北海道では積雪寒冷という厳しい自然環境の中で、土壌改良や水質保全、暖房効率を高める寒冷地住宅技術など暮らし全般に関わる特色ある技術が発展してきた。こうした技術は、寒冷という共通点を有する東北3省1自治区でもすぐに応用可能。
- 高齢者福祉の分野について、北海道の高齢化進展は著しく、対応が急務。高齢化社会への対応は、施設・設備などハード面の整備だけでなく、保健、医療、福祉など総合的、一体的なサービスの提供が必要であり、行政や企業などが様々な取り組みを進めている。北海道で培われたノウハウは中国の参考になるはず。
- 介護ロボットや無人自動車運転サービスなど先進技術開発においても日中間の連携可能性があると考えている。

② 櫻井・福島県企画調整部長

- 福島県では、震災からの復興という課題解決に向けた取組として「福島イノベーション・コースト構想」がある。これは、震災及び原子力災害で失われた海側の浜通り地域に廃炉、ロボット、エネルギー、農林水産業の4分野に力点を置いて産業基盤を構築していくという取組。日本初のロボット実証試験場も今夏一部開所した。
- 「再生可能エネルギーの導入・促進」も県内エネルギー需要の100%を再生可能エネルギーで創出することを目標に取組を進めている。

③ 國賀・三井住友銀行顧問

- 国連の推計によれば、中国における高齢化率は2036年に超高齢化社会とされる21%となる見込みである。中国の第13次五か年計画の中で「健康中国」を掲げ、医療サービスの更なる普及や重病の予防・治療等を通じて、民生の向上を推進している。
- 高齢化社会への対応分野でノウハウ・技術を持つ日本企業の中国進出によって、両国の協業が進展することが見込まれる。三井住友銀行は、中国最大

表3 第17回日中経済協力会議の日程(敬称略)

月日	時間	内容
10月29日(月)	17:30~19:00	<ul style="list-style-type: none"> ・歓迎レセプション —各代表による開会挨拶— 高橋はるみ 北海道知事 宗岡 正二 日中東北開発協会会長、日中経済協会会長 夏 仁 徳 遼寧省政治協商会議主席 川上 文博 在瀋陽日本国総領事館総領事 秋元 克広 札幌市長 岩田 圭剛 北海道商工会議所連合会会頭
10月30日(火)	9:30~10:00	<ul style="list-style-type: none"> ・開幕式 —各代表による開会挨拶— 宗岡 正二 日中東北開発協会会長、日中経済協会会長 高橋はるみ 北海道知事 磯崎 仁彦 経済産業副大臣 宋 耀 明 中国商務部代表、中国駐日本国大使館経済商務公使 曹 元 猛 国家発展改革委員会 東北等旧工業基地振興司副司長
	10:00~12:00	<ul style="list-style-type: none"> ・全体会議 —各代表による発表— 第1テーマ: 今後の日中経済協力の提言・意見 第2テーマ: 各分野での日中間の協力・連携 辻 泰弘 北海道副知事 櫻井 泰典 福島県企画調整部長 國賀 久徳 株式会社三井住友銀行顧問 夏 徳 仁 遼寧省政治協商会議主席 艾 麗 華 内蒙古自治区副主席 趙 文 華 黒龍江省商務庁巡視員 劉 小 丹 吉林省商務庁副巡視員 欒 樺 遼寧省経済合作局副局長 ・2018年日中経済協力会議—於北海道備忘録調印式
	13:00~17:00	<ul style="list-style-type: none"> ・商談会 ①環境技術 ②高齢者福祉サービス ③その他 ※事前マッチング方式 ・中国側3省1自治区と日本側自治体、団体等との個別面談

の国営医療・ヘルスケアグループである中国医薬集団と業務提携し、この分野で中国進出やビジネス強化を検討する日系企業との橋渡しをしている。

○環境分野においては、中国政府は「IoT」の技術を活用した次世代の新しい都市づくりを目指す「スマートシティ」構想を進めている。特に、「雄安新区」では環境保護とハイテクに重きが置かれ、ビッグデータやAIなどを駆使した自動運転技術の実用化に向けた実験が進められている。こうした分野でも日本の経験・技術を生かせる部分があると考えられる。

④ 欒・遼寧省経済合作局副局長

○遼寧省は北海道と気候が似通っていることから、省エネ・環境技術分野で以下のような協力が考えられる。

- 環境サービス産業における協力: 環境監視、環境改善、汚染の測定・修復・処理等
- 環境対応型の工業チェーンに関する協力: 環境関連製品の原材料、製品の製造、運輸、使用の全過程における環境対応に関する協力
- 汚染防止の協力: 汚水処理、土壌改良、寒冷地区の建築技術、環境保護・リサイクル利用、省エネ技術等

○高齢者福祉について、今後、日本と協力していきたい分野は以下の通り。

- 高齢者福祉の不動産分野での協力: 高齢者福祉の運営と金融のロジックの開発、不動産プロジェクトの商業モデルの発掘。遼寧省の高齢者福祉産業博覧会への日本企業出展の招聘。
- 高齢者福祉のイノベーションでの協力: 高齢者福祉の現代化、地域コミュニティでの高齢者福祉のスマート化、在宅介護の情報化の3点を備えた高齢者福祉サービス体系の構築
- 日本企業による中日高齢者福祉協力モデル基地の建設、日本の高齢者福祉産業の先進管理技術の導入

⑤ 艾・内蒙古自治区副主席

○内蒙古自治区の高齢者福祉は、在宅を基礎とし、地域コミュニティを活用し、関係施設により補充するというサービス体系の構築を進めている。現在、自治区内の各種の高齢者福祉機関は

3,182か所、総ベッド数は24.32万床、高齢者千人当たりの高齢者福祉ベッド数は54.6床。但し、高齢者福祉サービスの産業化、市場化のレベルは低く、需要に応えるため、この分野の市場は全面的に外資に開放されている。

○内蒙古自治区が高齢者福祉で日本と協力したい分野は以下の通り。

- 高齢者福祉施設建設プロジェクト
- 健康・高齢者福祉・リハビリテーション療養基地の建設
- 高齢者福祉観光地の建設
- 介護人材の育成

⑥ 趙・黒龍江省商務庁巡視員

○環境関連で日本と協力したい分野は以下の通り。

- 生物多様性のモニタリング、保護
- 危険廃棄物やゴミの分別処理の政策と措置、ゴミの無害化処理、環境保護モニタリング等の分野での管理・対応措置

○高齢者福祉について、日本と協力していきたい分野は以下の通り。

- 高齢者福祉機関やプロジェクトへの投資、健康・高齢者福祉製品、地域コミュニティや在宅介護の経営、渡り鳥型高齢者福祉サービス、高齢者福祉情報技術の推進・応用、高齢者福祉用の不動産・金融、広範囲な農村高齢者福祉等
- 直接取引、技術面、資金面、リソース面、官民モデル、株式購入、委託リース方式など協力方式の多様化

⑦ 劉・吉林省商務庁副巡視員

○高齢者福祉分野における取組方向

- 吉林省における60歳以上の人口は約520万人、省総人口の19.03%を占め、全国平均を2.5ポイント上回っている。
- 省では、『医療衛生と高齢者福祉サービスの融合・発展を実施するための意見書』や『高齢者福祉サービス市場の全面的開放および高齢者福祉サービス向上のための意見書』などの文書を発表し、高齢者福祉幸福プロジェクトを推進しており、2020年までに在宅を基礎とし、地域コミュニティを活用し、更に関係施設が補助的役割を担う仕組みを作る。
- 医療・高齢者福祉における高度な融合、機能の整備、都市部と農村を網羅できる多角的な高齢者福祉サービスシステムを作る。

- このため、省として民間資本、外国資本などが経営する高齢者施設をサポートし、海外の先進的な高齢者福祉サービスの手法やモデルを導入する。

3. 商談会

日中東北開発協会によると、今回の商談会は環境、高齢者福祉等をテーマとし、北海道企業を中心とする日本企業35社のブースに中国企業約25社が訪れ、商談が行われた。より効率的なビジネスマッチングのため、日中企業間で自社の事業活動や商談意向等を整理した企業リストを交換して事前マッチングが図られた。

高齢者福祉分野では、中国での合弁会社設立、職員教育に向けた講師派遣、介護実習の実施など具体的な交渉が行われたほか、商談会終了後、中国企業による商談会に参加した高齢者福祉関連施設の視察も行われた。

写真2 商談会の模様



(出所) 日中東北開発協会

4. 中国東北部における高齢化の現状と高齢者福祉分野における日本企業進出状況

今回の会議では、中国東北各省自治区が重要課題の一つとして取組を進めている高齢者福祉がテーマとして取り上げられた。日本は近年、高齢化の進展が著しく、高齢者福祉サービスの制度や技術、ノウハウのレベルが高いことから、今回の全体会議や商談会でも中国側からこの分野における日本との協力が高い関心と期待が示された。

そこで、本項では、補足的に中国東北部における高齢化の現状と高齢者福祉分野における日本企業の進出状況について記述する。

中国統計年鑑によれば、2017年中国全体の高齢化率は11.39%で(図1)、65歳以上の人口は約1.58億人³である。遼寧省、吉林省、黒龍江省の高齢化率はそれぞれ14.07%(約614万人)、12.2%(約331万人)、12.14%(約459万人)で、ともに全国平均を上回っている。日本(26.7%⁴)に比べて中国の高齢化率はまだ低いものの、高齢化率が上昇傾向であること(図2)、または「一人っ子政策」の影響で近い将来に高齢化が更に進むと推測されることから、中央から地方まで高齢化対策に関する関心が高まっており、日本の経験を参考にしたい、日本の先進的な技術・ノウハウを取り入れたいという要望が増えてきている。現在、中国東北部に進出している主な高齢者福祉関連の日本企業を表4で示す。

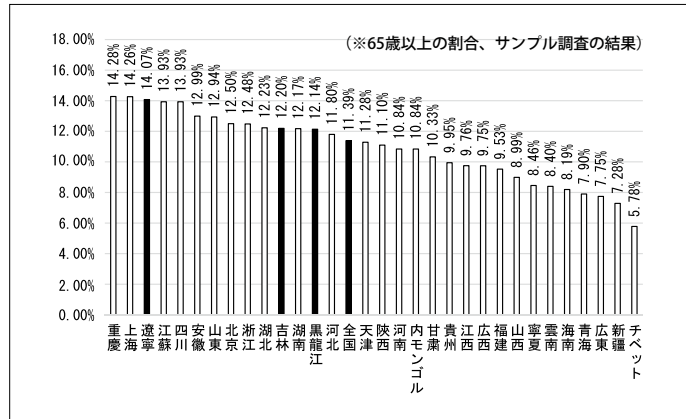
ジェトロ(日本貿易振興機構)大連事務所によれば、近年大連市では小規模多機能型施設を運営する日本企業が増えている。大連市では「公設民営」(政府が設置、企業が運営)や「民弁公助」(企業が設置、政府が補助)などの支援策があり、日本企業も利用できる。2014年、大連市では外資系として初参入となったAYA 医療福祉グループ(写真3)は、現在大連市の西岡区、甘井子区で3拠点を開設しており、デイサービス、ショートステイ、ロングステイ、訪問介護サービスなどを提供している。同社は「公設民営」の方式で参入しており、政府から施設が提供されるためコストが節約できるメリットがある一方、自分で立地を選べないというデメリットもあるという。

写真3 AYA医療福祉グループの小規模多機能型施設



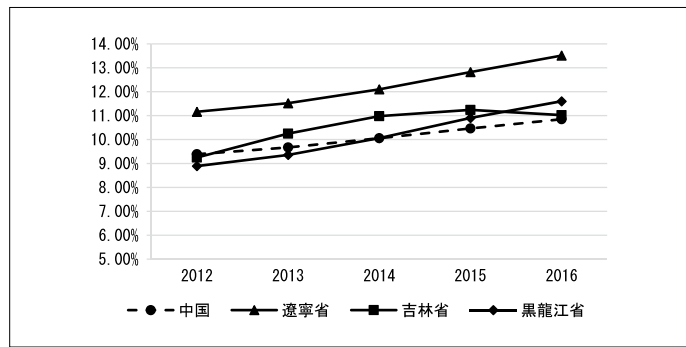
(出所)ジェトロ大連事務所

図1 2017年中国各地方の高齢化率



出所:中国統計年鑑2018

図2 全国・東北三省高齢化率の推移



出所:中国統計年鑑2017、遼寧省統計年鑑2017、吉林省国民経済と社会発展統計公報(2012年~2016年)、黒龍江省統計年鑑2017

表4 東北三省における介護サービス関連日系企業動向

日本企業	都市	種類
長谷川トラストグループ	(黒龍江省)ハルビン市	健常者、要介護者向け高級老人ホーム
元気グループ	(遼寧省)瀋陽市	健常者、要介護者向け高級老人ホーム
	(遼寧省)大連市	小規模多機能型施設
ニチイ学館	(遼寧省)大連市	小規模多機能型施設
ロングライフ	(遼寧省)大連市	小規模多機能型施設
AYA 医療福祉グループ(旧ウイズネット)	(遼寧省)大連市	小規模多機能型施設
エフビー介護サービス	(遼寧省)大連市	小規模多機能型施設

出所:ジェトロ大連事務所

報道によれば、ハルビンでは長谷川トラストグループが地元の不動産関連会社(春夏秋冬投資集団有限公司、ハルビン金馬不動産開発有限公司)と連携して、2016年に「楽活医養家園」という老人ホームを設立した。施設の敷地面積は11万平米、延床面積は25万平米で、総投資額は28.5億人民元である。施設内では介護や医療のサービスを提供するほか、映画室、理美容室などの娯楽設

備も充実しているという。瀋陽では元気グループが香港泉輝企業国際有限公司、日本投資アジア株式会社と連携して、同じく富裕層向けの高級老人ホーム「長者匯」を設立した。

上記のほか、最近の中国では「渡り鳥型養老(中国語:候鸟型養老)」がブームになりつつある。「渡り鳥型養老」とは季節に合わせて環境が異なる地域で福祉サービスを受けながら生活することである。

³ 全人口(13.9億人)に高齢化率を掛算した数字。

⁴ 内閣府より。

例えば夏は涼しい黒龍江省、吉林省などで過ごし、冬になると温暖な海南島などで過ごすといった高齢化福祉サービスビジネスが現れてきている。

また、成人用おむつや介護用ベッドなどの介護用品製造に関しては、中国東北

部に比べて製造業インフラが充実している中国の南方に進出している日本企業が多いという(例:江蘇省無錫市の八楽夢床業有限公司(介護ベッド)、広東省深圳市の尤妮佳生活用品有限公司(成人用おむつ)など)。

このように、今後、高齢化の進展に合わせて福祉サービス分野でのビジネスニーズも高まってくると考えられ、ERINAとしても引き続き情報収集・提供を行っていきたく考えている。

「2018日本就業博覧会」参加報告

ERINA 経済交流部経済交流推進員
蔡聖錫

2018年11月、韓日産業・技術協力財団(KJCF)、大韓貿易投資振興公社(KOTRA)などの主催により、韓国・釜山(5日)とソウル(7日)で「2018日本就業博覧会」が行われた。ERINAはKJCFと交流協力協定を結んでおり、日本企業への案内、参加誘致、随行などの協力・支援業務を行っている。従来はKJCFが単独で「韓国青年人材採用相談会¹」という名称で開催してきたが、今年はKOTRAとの初めての共同開催となった。

1. 開催概要

- ・主催:韓国雇用労働部、大韓貿易投資振興公社(KOTRA)、韓国産業人力公団、釜山広域市、韓日産業・技術協力財団(KJCF)
- ・日程: 2018年11月5日(釜山)、2018年11月7日(ソウル)
- ・会場:釜山=BEXCO、ソウル=ロッテホテル(チャムシル)
- ・対象企業:制限なし(但し、KJCFの審査あり)
- ・参加費用:

項目	内容
参加費	無料
交通費	①日本から韓国までの航空券、1社1名に限り50%実費支援(上限3万円まで) [*] ②韓国国内で釜山からソウルまで無料バスを提供
宿泊費	1社1名に限り計4泊無料
食事代	11/5と11/7の2日間の昼食提供 その他は自己負担

^{*} KJCFが支援

2. 参加プロセス

(1) 準備段階

- ①日本企業がERINAに参加申込書(求人票含む)を提出(8月中旬~9月14日)
- ②韓国側で求人票に沿って人材を募集(~9月30日)
- ③日本企業が応募者のなかから面談の相手を選定(10月1日~10月10日)
- ④就業博覧会にて面談を実施(11月5日/11月7日)

(2) 開催当日

事前に作成したスケジュールの通りに面談を行う。言葉については、基本的には日本語で面談を行うが、日本語に対する要求がないのか、英語や韓国語などで面談するところもあった。面談の時間は基本的に一人30分、午前10時から午後5時(昼休み90分)まで1社が1日に最大11回の面談を行うことができる。なお、一部の企業は共同説明会のように1回で複数の応募者と面談する場合もあった(写真1)。

写真1 会場の様子



(出所) ERINA 撮影

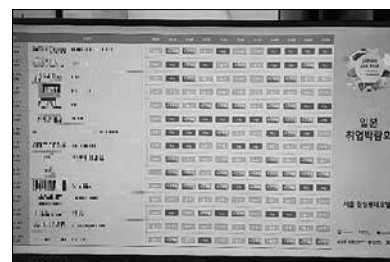
応募者の当日申込・参加も可能で、申込書を作成して、企業のスケジュールが合えば面談を行うことができた。会場では企業の求人票が掲載されており(写真2)、企業のスケジュールも全部モニタリングでき、参加者はリアルタイムで企業の空き時間を確認することができた(写真3)。

写真2 企業の求人票を確認する参加者



(出所) ERINA 撮影

写真3 企業の面談スケジュール(リアルタイムで更新)



(出所) ERINA 撮影

当日は就職面談のほか、隣の会場で「日本就職環境説明会」や就職専門家と既就職者で構成された講師による「就職コンサルティング」も行われた。「日本就職環境説明会」(写真4)では、日本の

¹ ERINA REPORT (PLUS) No.139 (2017年12月)を参照。

労働市場、企業へのアプローチ方法、準備するもの、心構え、就職後の体験談などが紹介された。この説明会は有効的と思われ、現場では説明会を聞いて、参加申込を行う人も少なくなかった。

写真4 日本就職環境説明会の会場



(出所) ERINA 撮影

3. 参加実績

今回の就業博覧会は、釜山会場で100社、ソウル会場で112社の日本企業が参加した。ERINA が随行した4社は、IT 企業2社、製造業1社、教育関連企業1社の構成であった。教育関連企業は釜山・ソウル両方に参加し、その他3社はソウルのみ参加した。それらの企業にヒアリングしたところ、3社は採用したい人いるということであった。良い結果につながることを期待したい。

カトヴィツェ国連気候変動国際会議 ― 抜け道のあるパリ協定実施のための「ルールブック」

ERINA 調査研究部主任研究員
エンクハヤル・シャクダル

国連気候変動会議が、2018年12月2日から15日の間ポーランドのカトヴィツェで行われた。この会議は国連気候変動枠組条約第24 回締約国会議 (COP24) と京都議定書第14回締約国会合 (CMP) およびパリ協定第1回締約国会合第3部 (CMA1-3) からなる。同時に補助会合として、科学的技術的助言に関する補助機関 (SBSTA49)、実施に関する補助機関 (SBI49)、パリ協定特別作業部会第1回第7部 (APA1-7) の3つが開催された。COP、CMP と CMA の合同のハイレベルセグメントが12月11日から12日にかけて開かれ、115以上の国と16の国際政府機関、11の NGO による発表が行われた。

カトヴィツェ国連気候変動会議には、前年のボンでの会議を上回る参加者が集まり、政府からの参加者が14000人、国連や個人、国際政府機関、市民団体などから7000人の参加者、メディア関係者が1500人参加した。COP、CMP と CMA の合同ハイレベルセグメントには、大臣や各組織の代表者の他、15名の元首や政府首脳が参加した。

パリ協定施行開始となる2020年が間近に迫る中、COP は「パリ協定適用のためのルールブック」を示すことが不可欠であった。前回会議と同様に、133ページにも及ぶ「ルールブック」の内容に合意を得るための交渉作業は遅々としており、議論の中心は国際的な責任の所在をめぐるも

のに偏っていた。にもかかわらず、この長きに亘るカトヴィツェでの会議で、196の国連メンバー国が「カトヴィツェ気候パッケージ」を採択することができた。このパッケージは、2015年のパリ協定の採択以来続く3年間の激しい交渉の帰結である。承認されたパッケージには抜け道が多く存在す

COP24の会場で、市民団体が気候変動関連の資金を増加させるよう要求している



るものの、カトヴィツェ気候変動会議は、パリ協定を適用する基盤整備の過程で、この抜け道を埋めることができると筆者を含め多くの人が考えている。カトヴィツェ気候パッケージは、すべての国の気候変動対策に対して共通の基準が設けられたが、緩和、適応対策、資金調達、技術、透明性に関しての記載がない。

国連気候変動に関する政府間パネル(IPCC)の最終報告書を見ると、地球温暖化を止めるためには、世界は2050年までにゼロ排出を達成するべきであり、カトヴィツェの交渉での中心的話題の一つが、この報告書に対してどのような姿勢を示すのか、「一考の余地あり」であるのか、「大いに歓迎する」であるのかであった。結局、カトヴィツェパッケージは、緩やかな表現となり、報告書の中ですべての国に

対して「呼びかけている」とIPCC報告書の結果を引用している。実際この報告書の表現は、世界の気温上昇を2℃以下、できれば1.5℃に制限するというパリ協定の実現性に対する事実上の認識の表れであり、これに対して「各国が決定する貢献」(NDC)に記された排出量を基にすると、2030年より前に世界気温の上昇は3℃から4℃になる。そこで各国は、温室効果ガス排出制限の緩和に対する期待を膨らませたものの、こうした内容は、カトヴィツェ気候パッケージには含まれておらず、こうした排出希望の拡大は、COP以外の2019年9月のニューヨークで開催される国連事務総長主催の気候変動サミットの場などで話し合われるとみられる。

パリ協定には、それ以外にも実質的な意義を持つ条文として第6条があり、その

第6条では排出制限のための国際市場の構築を規定している。しかし、この第6条の本質的な部分はパッケージから除外され、この問題についての決定は、次回COP25まで延期された。また、カトヴィツェパッケージには新たな金融を通じた介入について言及がなく、経済的に豊かな国が途上国に対して年間1000億ドルの金融支援を行うよう強く働きかけるとしか示されていない。金融面の取り決めの次の目標は、2025年までとされている。

次の国連気候変動枠組条約第25回締約国会議(COP25)やUNFCCC、そして関連会合は、2019年11月11日から22日までの期間チリで開催され、場所の詳細は追って公表される。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

セミナー報告

北陸AJEC環日本海経済セミナー／ERINA地域セミナー

変容する北東アジア — 北朝鮮の最新情勢と北東アジア国際物流の現況 —

日 時：2018年11月15日(木)

場 所：ホテルグランテラス富山3F「清風」

講 師：ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史

ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘

1. 北朝鮮の変化と北東アジア経済(三村光弘)

(1) 経済制裁を所与の前提として成長してきた北朝鮮

北朝鮮の歴史は極めて不運だ。もともと中国に朝貢する中国の保護国だった。朝鮮朝として600年間、清朝とつつがなくやっていたところに、ヨーロッパがアジアにも現れた。隣の日本が朝鮮よりもおよそ20年早くヨーロッパの国々と国交を結び、そこから近代化が始まり、ヨーロッパ式の近代的な国家間関係としての「国交」を朝鮮に求めた。朝鮮を中国の支配から解放し対等な関係を結ぼうとし、結局それが日清戦争になる。日清戦争で朝鮮は中国の保護国から独立国になる。それだけならよかったが、その直後から日本の支配下に、1905年には保護国に、1910年からは日本の植民地になった。さらに日清戦争の結果として、台湾が日本に割譲されて日本の植民地になった。

1945年、我が国は太平洋戦争に負けた。日本軍が支配していた朝鮮半島は、8月9日に攻めてきたソ連軍が38度線よりも北、アメリカ軍が南側で、あくまで日本の領土として軍事占領を行うことになった。その後、38度線の南と北をソ連とアメリカで分割して占領するわけだが、今度はソ連とアメリカが仲たがいを始める。一緒になるという話が破談になり、1948年8月13日に韓国で政権が成立、9月9日には北朝鮮に朝鮮民主主義人民共和国ができた。まさに踏んだり蹴ったりで、日本の植民地

になり、日本の植民地として分割占領され、占領した当事者がけんかをして別々の国になった。新しくできた国はどちらも、別れて独立したことが不自然だと思っている。もともと朝鮮は一つだったのだから。

お互いに武力でもなんでもいいから早く一緒になろう、というのが建国初期の雰囲気だった。それを先にやったのが北朝鮮で、1950年6月25日に戦争が始まり、2、3日でソウルが陥落すると、6月28日、アメリカが北朝鮮に対して経済制裁を始める。それ以来ずっと、68年にわたって北朝鮮はアメリカの経済制裁下にある。北朝鮮にとって自分たちの国の発展の歴史は、基本的に制裁を受ける歴史だった。

西側社会、特にアメリカから強い制裁を受けている北朝鮮は、1991年のソ連崩壊までは東側陣営の一員として、支援的な貿易条件あるいは資金調達などで議定書を選び、物々交換のような貿易を行っていた。納期もあまり厳しくなく、遅れても半年や1年くらい許してくれるというのが、その当時の社会主義国家の貿易の実態だった。

ソ連が1991年12月25日に崩壊し、その3日後の1991年12月28日に北朝鮮で最初の経済特区である羅津・先峰自由経済貿易地帯ができた。北朝鮮はかなり義理堅い国で、ソ連が崩壊するまでは経済特区を作らなかったが、崩壊した3日後に作るということは、準備はしていたということだ。そういう歴史のある国だ。

この北朝鮮が今経験している変化というのは、一言で言って、アメリカの敵・北朝

鮮という立場から解放され、「普通の発展途上国」になることが許されることに尽きるだろう。したがって、今後、北朝鮮は普通のアジアの発展途上国として経済に勤しんでいくことになるだろうというのが私の予想だ。

(2) 北朝鮮経済をどう表現するか

中国には「改革開放」、ベトナムには「ドイモイ」、キューバにも「経済システムの刷新」という言葉がある。そして北朝鮮には「朝鮮(ウリ)式経済管理方式」がある。これは、社会主義計画経済で市場がないところから市場が生まれ、その市場をどう認め、利用していくか、各国が頭をひねってやってきた試行錯誤の歴史でもあるが、2つの軸で話をしたい。一つはアメリカとの関係という軸、もう一つは分断国家という軸だ。

中国の「改革開放」は1978年から始まっている。1972年にニクソン訪中、日中国交回復が済み、アメリカとの対立関係はほぼケリがついた状況だった。ベトナムの「ドイモイ」もそろそろ見えてきていた時期だった。北朝鮮に関しては、米朝国交正常化という春がようやく遠く黒部の山の向こうに見えてきたか、というレベルだ。アメリカの制裁対象だということは、国際経済体制に入っていく中で極めて大きな障害だ。

それから、分断国家ということであると、実は中国は分断国家である。政治的には分断国家ではあるが、実際に台湾に攻められる可能性はほぼゼロだ。ベトナムも分

断国家だった。南と北に分かれて内戦をして、そこにアメリカが介入してベトナム戦争になったが、最終的にアメリカに負けず、そして統一してしまった。ベトナムも、「ドイモイ」で大失敗しても南ベトナムが再度独立することはない。

北朝鮮の場合、韓国という国がまだある。それだけでなく、北朝鮮よりも経済規模と人口が倍で、どう考えても勝てない。今後、北朝鮮が例えば年率20%の経済成長を20年続けたとしても、韓国には一人当たりGDPで勝てないし、GDPの総数でも勝てない。経済で勝って韓国を見返してやろうと思って頑張ったところで、99%韓国に勝てないのわかっていてということ、北朝鮮の経済政策の選択において、極めて慎重に体制の安定維持に向かう状況だということだ。

実際には、北朝鮮に民間ビジネスは存在する。というより、ものすごく流行っている。平壤にいても地方都市にいても、食堂や商店は国営ではあっても、値段は基本的に市場価格だ。外国人が行くようなちょっといい店だと、基本的にドル、ユーロ、人民元で払ってくれと言われる。最近では交換が実質上自由なので、国内通貨でも払える。実質的にはほとんど7、8割が市場価格で暮らしていて、市場で物を買う、あるいは国営商店であっても市場と同じような値段で売っている店で買うのが普通になっている。それでも、北朝鮮は自分たちのことを社会主義計画経済と言って憚らない。

今の個人ビジネス、あるいは実際上の民営企業を保障する法的枠組みはまだできてない。商業銀行もでき、貸し出しを始めたという話もあるが、あくまでも国営企業がお金を借りる形をとっている。しかし、国営企業のこの生産ラインは「○○」が出資した、という形になっていて、制度と実際の持ち主がかい離している複雑な問題がある。例えば契約不履行の問題が起こった時、公の場に出て戦うと、国営企業が勝ってしまう場合がある。そうなるに貸した方が困るので、官僚、軍人、党の実力者を自分のバックにつけようとする。1990年代の初めのソ連崩壊後のロシアのようだ。そういう非正常な運営が実体化していることが、北朝鮮経済の今の問題だ。

私有化とか、各企業の個別的意思決定ができるとか、あるいは金融システムや法的システムができていくのが市場経済の最低条件だと思うので、この面で北朝鮮を市場経済と呼ぶことはできない。しかし、市場経済とはほぼ同じ動き方で、世の中が動いている。それを私は「商品経済」と呼んでいる。自分のアパートの権利は、元々は職場の社宅だ。しかし、その社宅の権利証がなぜか販売対象になっている、それを質に入れてお金を借りられる。返せなければ出ていかなければならない。ホームレスになる可能性もある。社会主義国なのにホームレスが出るのはおかしいが、新しい市場経済に対応したセーフティネット、法的な枠組みができていない。それでも、実質的にはそのような形でかなり赤裸々な資本主義経済になっている部分もある、というのが北朝鮮の現状である。

北朝鮮でよく言われているのが、自立的民族経済建設路線だ。自分たちで戦争できるように武器を国産するため、フルセット型の産業構造を北朝鮮に作ろうとした。これが自立的民族経済路線で、燃料は石油が出ないのので石炭でやるなど、実際にはそんなふうには行かないが、北朝鮮で必要なものの7割を国産原料、燃料、資材、技術で賄うのが北朝鮮の目標だ。今後、北朝鮮が世界の市場に入って貿易あるいは投資を受け入れていくときに、北朝鮮としてはこれで儲かるという産業を選んでいく必要があるが、軍備を整えていくためには、捨てられない産業がある。仮に日本が経済協力をするとき、「高炉を建ててくれ」と言われ「それは日本製鉄かポスコから買えばいい」と言うと、「我々は鉄から自分で作らないといけない」と言い張る。そういう政策がまだ北朝鮮にあるということは、頭に入れておいてもらいたい。

どんなに制裁されても、ロシアや中国からそっぽを向かれても、自分たちは戦争に必要なものは作れるという自信が北朝鮮にはある。北朝鮮は今まで、それで何とか生きてきた。これからは、世界のいろいろな国に市場を依存したり、資源を依存したり、資金を依存したりする相互依存の関係に入っていく。今まで、皆に嫌われても全部自分でできることを自慢にやってきた人たちが、そう簡単に自分の命を相手に預けられ

ると考えるようになるのは難しいだろう。今後、北朝鮮とビジネスをするときに、昔の時代の考えからなかなか抜けられない人が最初の5年ぐらいは出てくると思う。

社会主義計画経済、生産手段の社会的所有とは、工場等の生産設備がすべて国あるいは協同組合が所有するのが当たり前というシステムだ。したがって、株式会社もないし個人経営の商店も法的には認められない。これが今の北朝鮮の制度で、本当は株式会社に近いようなものもあるし、個人の店もいくらかもあるのに、なかなかそれを認められない。北朝鮮でもかなり貧富の格差があり、韓国の学者によると、トップ層と底辺層の間で20倍くらい開いているという報告もある。それは極めて敏感な社会問題になるだろう。

(3) 北朝鮮の経済政策の変遷と現状

1948年の建国までの間に、北朝鮮は日本企業がもっていた工場等を没収し、国有化した。北朝鮮が極めて速いスピードで工業国になったのは、非常に簡単な理由だ。日本が朝鮮半島の北部で重化学工業、南部で農業を中心にやっていったことと関連して、もともと日本が持っていた工場や鉄道、道路を全部、自分のものにした。戦前、朝鮮チツソは発電所をたくさん作り、当時としては世界最大級の水豊発電所も作った。実は、朝鮮戦争が始まるまで、そして二つの国ができた後も、北朝鮮は韓国に電気を売っていた。韓国はその電気代が払えないので、棒ダラで支払っていた。韓国は本当に工業がない農業地域で、そういう状態が1945～48年だった。その頃、北では農地改革を急速に進めて地主から土地を無償で取り上げたため、韓国に逃げてきた人たちがたくさんいる。韓国でいう「失郷民」の中には、朝鮮戦争で故郷を失った人もいるが、この農地解放の時に「地主」と言われて迫害され、財産をすべて捨てて逃げた人たちがたくさんいる。この人たちは北朝鮮に対してもすごい恨みを持っている。韓国のいわゆる保守と呼ばれる政治グループの中には、この時に韓国に逃げてきた人たちの子孫がけっこう多い。

1947～48年には1カ年計画をやったりして社会主義の方向に向かって努力し、

1960年には工業国の初歩的段階に達したという宣言をした。

1960年代にはいろいろあった。経済建設と軍事建設の1回目の並進路線が始まった。軍にたくさんお金を使い、経済発展が遅れた。70年代にそれを取り戻すために日本や西ドイツからたくさん借金をし、プラントなどを導入した。亜鉛とタングステンを売って返済しようと思ったら、オイルショックが来てその値段が4分の1になり、返済できずにデフォルト宣言した。日本の場合は貿易保険があり、6大商社は今も子会社を通じて北朝鮮から返済してもらわなければならない。その額は金利を含め約2000億円。これは日朝国交正常化による経済協力資金から一括で差引くか、それとも6大商社に「自分で北朝鮮に行って儲けてこい」と言うか、重要な問題だ。拉致問題と債務問題が日朝間の2大問題と言われていたが、今では債務問題は忘れられているようだ。しかし、これは国交正常化された時に大きな問題になるだろう。

ソ連がなくなると、石油も化学肥料も小麦粉も来なくなり、1994年に金日成が亡くなると、95年と97年に洪水、96年に干ばつに見舞われ、この3年間で国家財政が半分になり、35万～37万人といわれる餓死者が出た。その頃、アメリカが一極支配をして北朝鮮を悪の枢軸に入れたりする。

金正日時代には、餓死者が出ているときに核兵器を作ることと水力発電所を作ることと一緒にやった。水力発電所は最近完成が続き、今の北朝鮮の電力事情がいいのはその頃に水力発電所を作ったからだと言われている。そして、核が完成したのがこの4、5年のことだ。

このように、ソ連が崩壊して一人でアメリカに立ち向かわざるを得なかった北朝鮮は、核を作ることによってなんとかアメリカと交渉しようとした。そして世界の覇権の流れの変化と北朝鮮の核ミサイル・核弾頭の完成で、今、大きな変化が現れている。

(4) 朝鮮半島の非核化が北朝鮮にもたらす変化

私は、北朝鮮に非核化する意思はあると思う。する気満々だ。しかし、2018年6月12日までは予備段階。そして10月のポンペオ長官の平壤訪問までが第2段階。

ポンペオ長官の訪朝以降、今に至っては、どうやって現実的に北朝鮮に核を放棄させるのか、アメリカが真剣に悩んでいるのが現状だろう。非核化は紆余曲折あるが、上手くやればできると思う。

もしそれが2020年ぐらいいまでに、つまりトランプ大統領の任期中に済むことになると、朝鮮戦争開戦後70周年を過ぎて、北朝鮮はアメリカの敵から普通の発展途上国になっていく。核開発に伴う制裁や、各国の単独制裁から解放されていく。そして、アメリカとの正常な関係に伴う朝鮮戦争以来の独自制裁からの解放、本当の意味での経済の時代が来る。今までは、何か悪いことがあると全部アメリカのせいにするよかったです。今後はアメリカのせいでできなくなる。自分たちがちゃんとできなければ国民が「金正恩はちゃんとできないじゃないか」と思うようになる。

それから、北東アジアのメンバーになっていく。論理的な可能性として、一般的に普通の発展途上国というのは、WTO、世銀、アジア開発銀行、AIIB、IMF に入ることが考えられるし、間もなく発効する TPP や RCEP 等に北朝鮮が入ることも視野に入ってくるだろう。そういう北朝鮮を、6カ国協議の周辺国が後見人となって支えていくことになるだろう。

日本の役割としては、北朝鮮がまっとうに生きていけるような支援をする。お金の問題だけでなく、生き方を示すことだと思う。日本の戦後からの復興の姿といったものを北朝鮮に十分に学んでもらい、経済を中心にした政策でどうやって北朝鮮に成長してもらうかを考えていく必要があろう。

北朝鮮の非核化によって、北東アジアはどうか。北東アジアにおける冷戦構造が2020年代ぐらいいにはなくなっていく。そうすると日本も、北東アジアにどんどんコミットしていくと思う。例えば、今まで大図們江イニシアチブ (GTI) にずっとオブザーバーだった日本が参加するかもしれない。私は、「早く入れ」と言っている。北朝鮮のいない今なら可能だ。あとで北朝鮮が入るかどうかは、別の問題だ。

そして、日本の総合的な北東アジア政策立案が開始されるだろう。これはもう始まっている。日朝平和条約を結ぶことは、日本が北東アジアともしっかりコミットしていくと

いうこととほぼ同義だと思う。そして、日朝国交正常化もおそらく何年か後に来るだろう。そして、中国やロシアが、北朝鮮を含む朝鮮半島に進出してくる。「一带一路」として鉄道や道路の連結、ロシアの石油・ガスパイプラインを北朝鮮経由で韓国に繋ぐ等の話が出てくる。さらに、朝鮮半島の南北関係が改善していく。軍事、安全保障優先の考え方から、次第に経済が中心になってくる時代に入り、北朝鮮が高度経済成長へと離陸していく。そうすると地域の協力が少しずつ強化されていく。日本海は陸のアジアと海のアジアの結節点となって、将来的に非常に豊かな交流の海となる可能性が高まってくると思う。

2. 北東アジアにおける国際物流に関する最近の動向 (新井洋史)

「北東アジア輸送回廊ビジョン」を私も2002年に提言した。その際、北朝鮮を除く北東アジア地域の各国、すなわち日本、ロシア、中国、韓国、モンゴルの専門家に参加してもらって共同研究を行った。その成果として、北東アジアで経済交流を活性化していくためには、人と物の自由な輸送を実現する必要があり、その際、特に重要となるルートとして9本を特定し、今後このルートに沿って交通インフラや、国境でスムーズに貨物と人が通過できるように仕組みも併せて整備していくべきだ、と提案した。

9本のルートは大きく2種類に分けられ、一つは大陸間の輸送、すなわちアジアと欧州の間の輸送を担うルート (シベリア鉄道と中国の「一带一路」関連の鉄道ルート)、もう一つは北東アジア域内の輸送をするルートになる (図)。

(1) シベリア横断鉄道を使った複合一貫輸送

富山は出発点の一つであり、ソ連時代からある輸送ルートだ。ソ連崩壊後はいろいろな問題で利用が低迷したが、最近また、少し見直されてきている。特に、日本よりも韓国、中国の利用者から見直されてきている。

このシベリア鉄道を日本の荷主が使うときの航路が「ジャパン・トランス・シベリア・ラ

図 北東アジア輸送回廊ビジョン



イン」(JTSL) 航路だ。ロシアのウラジオストクやボストーチヌイから出た船が、仙台、横浜、清水と日本をぐるっと回って富山新港に寄ってからロシアに戻っていくという航路だ。この夏まではロシアの船会社のFESCOと日本の商船三井が共同で運行していたが、商船三井が撤退して、代わりに「アメリカンプレジデントライン (APL)」という、シンガポールに本社があり元をただせばアメリカの会社が共同運航している。今までは2週間に1回、つまり1隻の船が2週間かけてルート回っていたが、今では2隻目の船が入って交互に、基本的に毎週(富山は毎週ではない) 寄る形になっている。富山は日本を最後に出る港になるので、1、2日あるいは3、4日でロシアに着き、その後シベリア鉄道で運ばれる。

シベリア鉄道は、全線電化、複線化されている。特に2009年以降、ロシア鉄道はスピードアップに力を入れており、今ではウラジオストクからモスクワまで10日で行ける列車がほぼ毎日、出ている。このように、サービス水準が少し上がってきたということもあり、シベリア鉄道経由でのコンテナ輸送量が最近では増えてきている。国際輸送全体でいうと、昨年の実績は年間コンテナ70万本くらい輸送されている。

このような動きに弾みをつけようと、FESCO が新しいサービス「早道プロジェクト」を、日本の客を対象として今年6月から始めている。ロシアまでの航路とシベリア鉄道のブロックトレインを組み合わせ

輸送サービスだ。日本から貨物を船でウラジオストクなどの港まで運び、鉄道に積み替えてロシア内陸に入っていくわけだが、そのつなぎの港の部分でこれまでよりもスムーズに対応できる体制を整え、全体としての輸送日数を短くしたという触れ込みのサービスだ。FESCO の表向きの言い方では、富山からモスクワまで15日で着くという。海路でインド洋を回りスエズ運河を通り、バルト海に入ってサンクトペテルブルクまで行って、そこから陸路に切り替えてモスクワまで運ぶ場合と比べると、日数は3分の1に縮まると言われている。

ただ、本当に15日で運べるかというところ、そううまくはいかないケースもあると聞く。船はウラジオストクまで3日で着く、鉄道も予定通りだが、やはりウラジオストクでの積替え手続きが本当に毎回2日でできるかというところ、場合によってはそうではないこともあり、そこは今後、改善が必要な部分だと思う。

このような、主にロシア側、FESCO の努力に加え、日本側も協力しようという動きがある。安倍首相とプーチン大統領の間で、平和条約締結に向けて様々な協力をしていく中で「8項目の協力プラン」があり、その一環として、こうした物流に対する協力も行われている。日本からシベリア鉄道を使った輸送が韓国などの企業と比べるとまだまだ扱いが少ない中で、調べていくと、輸送中の振動が不安だとか、トータルの時間が必ずしも短くないとか、コストが高いつつ、いくつかの問題が企業から出てく

る。これらの解決に向けて、国交省としていくつか実験的な輸送を行い、そこで出てきた問題を明らかにして、それを直接、政府の立場としてロシア側に改善を働きかけていこうとしている。

(2) 「一帯一路」の下で拡大する「中欧班列」

「中欧班列」とは、中国とヨーロッパ(欧州)の間のコンテナ専用の直行列車での輸送サービスで、中国側でこういうブランド名を付けて輸送サービス商品として売っている。もともと「一帯一路」という言葉が出て来る前からこういった輸送は始まっていた。2011年に重慶からドイツのデュースブルクに向けて運行が始まったのが最初と言われている。そこから他の都市もドイツ向け、他のヨーロッパ向けに列車を出していくと徐々に増えてきた中で、2014年に「一帯一路」が大きく打ち出された後は、中国国内の各都市が競うようにしてやっている。

そのことは輸送実績からも読み取れる。2011年から2013年あたりまでは取り扱いは非常に少なかったが、2014年以降、急速に輸送量が伸びてきている。当初はウェストバウンド(中国→欧州)が相当多く、いわゆる帰り荷(欧州→中国)が少なかったが、徐々にヨーロッパから中国に来る荷物も増えてきて、バランスが取れ始めてきている。

中国国内で様々な都市が列車を出したいと積極的に動いてきた結果、ルートも様々なものができてきている。当初は重慶からカザフスタン、ロシアを通過してヨーロッパに入っていくルートが典型的だったが、特に東北あたりからだとか、カザフスタンに行くより直接ロシアに入った方が速いとか、あるいは中部、沿海部辺りからはモンゴルを通り抜けてロシアに入った方が速いなど、様々なルートが増えてきている。これが日本にも意味があるだろうということも、日通などは考えた。日通は2015年に「ユーラシアトレインダイレクト」という自分たちの商品名を付けて、中国の各都市とヨーロッパの各都市の間を、鉄道を使って輸送するサービスを始めている。

私は2017年と18年、夏にホルゴスという中国-カザフスタン国境の鉄道積替駅

に行ってきた。なぜ、積替駅が必要かという、中国とカザフスタン以西の旧ソ連圏では鉄道のレール幅が違う(中国はいわゆる標準軌1435mm、旧ソ連圏は広軌1520mm)ので、そのまま貨車が入っていけない。荷物を積み替えるか、台車を取り換えるかしないとダメ。そのために、中国-ロシアや中国-カザフスタンの国境には積替駅がある。ホルゴスは2年ぐらい前にできた新しい駅で、ここで中国側から入ってきた貨物列車からカザフスタン側の貨車にコンテナを積み替える作業をしている。このようなインフラ整備をしながら、このルートの輸送を拡大しようと動いている。この夏、カザフスタンに行った時に偶然、上海に駐在している日通の東アジア総支配人が出張で来ていて、話を聞くことができた。中欧班列を使った鉄道輸送の可能性は非常に大きいと見ているようだ。今のところは、中国に進出している日系企業でヨーロッパとの取引がある客を中心にビジネスをしているが、それをもう少し広げられないか、いろいろ調査しているそうだ。その延長で、カザフスタン鉄道とも提携関係を結ぼうとしているようだ。このように、日本にとっても「中欧班列」を使った輸送は無縁のものではない。日通の方の言葉によれば、さらに日本の港ともつないでヨーロッパまでの一貫輸送も十分考えていきたい、という話だった。

(3) 北東アジア域内の複合一貫輸送

ロシア側はプリモリーエ-1、プリモリーエ-2という2本のルートで国際貨物輸送を増やしていこうとしている。中国東北部か

らの貨物をロシアの港まで運び、積み替えて、日本、韓国、アジア太平洋諸国に輸送していくというサービスを提供することで、ロシア極東の港湾の取扱量を増やそうというコンセプトになっている。このプリモリーエ-1、2は今ではモスクワ政府も認知している。プーチン大統領からも号令が出て、ロシア政府を挙げて取り組んでいるコンセプトの一つだ。

当然、中国といかに協力するかというのも大事になってくる。昨年7月、担当大臣の間で、このプリモリーエ-1、2の発展に向けた協力を進めるというMOUを交わしている。

プリモリーエ-1(黒龍江省からロシアの港に出てきて日本海に出てくるルート)の実績について、昨年は7000TEUくらいを運んだと言っているが、日本や韓国にはまだあまり来ていない(表)。今のところはもっぱら、中国から上海や華東地域への輸送が中心だ。いずれにしても、年間何千本という中国発の貨物がロシアで積み替えられ、その先に輸送されるということが現実になっている。

ERINAとしても、このルートを日本と中国東北部の間の輸送ルートとして使えるようにしたいと、輸送実験をしながら問題を特定し、その改善点を提案していきたいということで、2014年にコンテナ2本を輸送した。残念ながら、荷主が大阪、名古屋だったので、新潟や富山に陸揚げできなかったが、できれば今後、新潟、富山、金沢といった北陸の港に揚げるような実験をしたいと考えている。同じようなことは鳥取県でも考えている。境港から、韓国経

由でウラジオストクに行くDBSクルーズフェリーという定期航路がある。鳥取県としては、この航路を使ってフェリー航路の取扱量を増やすに当たり、ロシア向け、韓国向け、その逆の荷物に加えて、中国東北部の貨物もターゲットにしたいという発想から、コンテナの輸送実験をしている。

もう一つ、吉林省から出てくるプリモリーエ-2でも、ここ数年いろんな動きがある。遼と2000年代に入った頃から主に韓国と中国の間ではいろいろと動きがあったが、再復活に向けた、新しい取り組みが行われている。

その一つ目が、2015年5月のコンテナ貨物の定期輸送ルート開設で、中口国境の琿春からロシアのザルビノ港を通って釜山までの輸送サービスがスタートした。「定期サービス」という触れ込みだったが、必ずしも荷物の量が十分集まらないということで、完全な定期運航ではないようだが、一応そのルートで船が運行されている。同じ船を使って、もう少し集荷範囲を拡大するというところで、いくつかの取り組みが行われていて、例えば今年、これまでの中国からの輸出とは逆に中国側に輸入していくという形の輸送が行われていたり、9月にはプリモリーエ-1と同じように、中国-ロシア-中国の輸送に取り組んでみたりと、いくつかの動きがある。

ここでも、鳥取県が非常に積極的である。前述のDBSフェリー航路は、基本的にロシア側ではウラジオストクが寄港地になっているが、ウラジオストク港は前述のプリモリーエ-1に接続するには便利だが、そうすると対象地域が黒龍江省にほぼ限

表 プリモリーエ-1の実績

港湾／相手国	2016年			2017年(6月30日まで)			総輸送量			シェア
	20'	40'	小計(TEU)	20'	40'	小計(TEU)	20'	40'	統計(TEU)	
上海	267	324	915	160	892	1944	427	1216	2859	36.88%
寧波	26	56	138	69		69	95	56	207	2.67%
黄埔	95	1052	2199	53	1201	2455	148	2253	4654	60.04%
釜山	0	5	10	0	1	2	0	6	12	0.15%
日本	0	2	4	0	8	16	0	10	20	0.26%
合計	388	1439	3266	282	2102	4486	670	3541	7752	100.00%

2016年4月、営業運転開始を公式発表
 運行主体：綏芬河海鉄聯捷國際貨運代理有限公司(天津海鉄聯捷運輸集團(SWIFT)の子会社)

られるため、もう少し集荷範囲を広げられないかということで、プリモーリエ-2の吉林省を集荷範囲としたルートを想定し、ザルビノ港にも航路が延伸できないか、考えられている。このルートでもこの春に実験輸送をし、もう一度試そうと、この10月に別の貨物を運んでいる。

ここで話題は変わり、大図們江イニシアチブ(GTI)の話になる。現在のメンバーは中国、モンゴル、韓国、ロシアの4カ国であり、「日本も今、入るべきだ」と先ほど三村が申し上げたが、私もまったく同感だ。この組織はいくつかの分野で4カ国の協力を進めている。中でも、運輸部門は最も積極的に協力しているものの一つだ。前述のプリモーリエ-1、プリモーリエ-2、さらに我々の提案した「北東アジア輸送回廊ビジョン」に描かれた交通ネットワークを協力しながら整備していくことについて、GTIは非常に熱心に取り組んでいる。そうしたこともあって、日本は国としてはメンバーになっていないが、鳥取県はGTIの一関連組織である地方協力委員会(Local Corporation Committee)の正式なメンバーになっている。鳥取県としては、DBSクルーズフェリーの集荷拡大を図りたい。その時にGTIという組織が活用できるのではないかということで入っている。

今年4月、ウラジオストクで Local Corporation Committee のメンバーとロ

シア税関との意見交換会がGTI主催で開催された。その場で、鳥取県の職員がロシア税関の職員に試験輸送に向けた質問をした。つまり、鳥取県としてロシアの税関と直接コミュニケーションを図ることができたわけで、こうした機会を設けるとするのは、GTIの特徴を上手く活用した取り組みだと思う。そもそも税関に自社の要望を通すのは難しい。しかもそれがロシアの税関だという中で、こうした取り組みができていくのは意味があると思う。

プリモーリエ-2のザルビノ港から少し南下して北朝鮮に行くところと羅津港がある。ここも、北朝鮮が普通の国として国際社会に参加してくる状況になれば、十分使える港、選択肢に入ってくる。ロシアの港か、北朝鮮の港か、選びながら使っていくことができるようになると思う。今のところ、ロシア産石炭を運んでいる。もともとは彼らとしてもコンテナ貨物を扱いたいと思っていたので、そういう可能性はあると思う。

(4) 最後に

本州の日本海側には、秋田から浜田まで合計10のコンテナ貨物取扱港湾がある。この10港が取り扱った外貿コンテナの数は1989年から取り扱いが始まって30年弱の間に25倍と、すごい勢いで増えている。一方、5大港(東京、横浜、名古屋、神戸、大阪)はほとんど増えていない。こ

になる。そういう中で、国際的に許されていくイランの姿。もう一つはアジアの発展途上国として、急に脚光を浴びたミャンマー。こういうところが一つの例になるかと思う。北朝鮮の場合は人口が少ない。ミャンマーは農村人口が多いが、北朝鮮の場合もともと日本時代にも重化学工業が多かった。第二次、第三次産業の従事者が多く、労働集約型の産業だけでやっていくわけにはいかない。ここがベトナムやミャンマーと北朝鮮の違うところで、そういう意味では、東欧の国々と少し似ている部分がある。そういう形で、新しい北東アジアの結節点になっていくかと思う。

北東アジアを結び付ける物流ネットワークの切れている部分が北朝鮮だ。韓国は朝鮮半島の国だが、物流上は今、島国

は素晴らしいことだと思う。

なぜこういうことができたのかというと、日本海側の港にこの25年間の間に韓国の船会社がどんどん入ってきたからだ。最初は1989年、今はもうない釜山商船という船会社が入ってきて、そのあと高麗海運、現代商船、南星海運など中堅の船会社が入ってきた。彼らが日本海側の港を結ぶ航路を作り、その航路が増えてきたということが、この躍進の裏にある。

私はかつて、新潟県庁で港湾振興の仕事をしていた。当時も今も変わらないが、新潟も富山もお互いを非常にライバル視し合う。金沢も、酒田もライバルと言って、なかなか協力できない。しかし現実を見ると、協力できないどころか、協力はしなければいけないし、してきている。新潟港しかなければ、当時は荷物が足りなかったから、韓国の船会社は航路を開設してくれなかつただろう。お互いに支え合っている関係なので、それはもっと大事にすべきであろう。次のステップとして考えられるのは、東南アジア(ベトナム、シンガポールなど)の航路であろう。このような航路は今のところ日本海側から出ていない。実際にこの地域に東南アジアを見ている企業が増えてきているならば、一つの港だけで、というのではなく、北陸の港も含めた日本海側のいくつかの港で協力しながら、新しい航路を作っていくことを考えていく時期が来ているのではないか。

<質疑応答>

Q. 将来的に北朝鮮は「普通の発展途上国」の方向に向いていくのではないかという話だった。東南アジアでいうと、軍事政権だったミャンマーが国際社会に登場してきて新しい対外関係で活動し始めた。北朝鮮もそうになっていくのか。また、韓国と北朝鮮はどういう関係でやっていくのか。

A(三村)。まず「普通の発展途上国」になった北朝鮮のイメージは、イランとミャンマーを足して2で割ったような感じだと思う。NPTに違反して核開発をしているのではないかと疑われたのがイランならば、北朝鮮は明々白々にそれをやっているということ

だ。朝鮮半島と地続きの中国やロシアに対する物流の100%が海路と空路だ。これが今後、北朝鮮の領域を通過することによって、道路、鉄道が使えるようになる。実は朝鮮半島はそれほど長くない。ソウルから中国国境まで500kmしかない。高速鉄道ができれば、1時間40分くらいで通過してしまえるような距離だ。将来的にそうした状況になれば、北京からソウルまで高速鉄道で4時間という距離感、EUのドイツとフランスがもっているような時間感覚が韓国と中国の間にもたらされることになる。

そこまで至るのは非常に難しいと思う。なぜなら、南北は北朝鮮の意識ではまだ体制競争の真っ最中だからだ。北は、南を武力で解放するという夢は捨て、何とか今の政権を維持して韓国に吸収合併されな

いようにしようと考えている。韓国側もこの4月27にあった南北首脳会談では統一の話を一切しなかった。統一を先延ばしにし、暗黙の了解の下で今の南北関係の改善が進められている、と私は思っている。すなわち、金正恩が生きている間は南北統一しないということ「暗黙の了解」として、少なくとも金正恩が怖気づかないように話をした。

ドイツは東ドイツが自壊して統一した。もちろん、南北朝鮮とドイツは違う。東ドイツの主都ベルリンの中に西ドイツがあって、ベルリン市民は毎日、西ドイツのテレビ放送を見ていたが、北朝鮮の人は毎日、韓国のテレビを見ているわけではない。今後、猜疑心をどうやって少なくしていくか。南にとって北が攻めてくる可能性、北にとって南が自分たちをひっくり返してしまう可能性をどうやって払拭するかが、今後の南北の関係改善に向けた重要な仕事だと思う。

Q. 15日間でモスクワに持って行く航路もあれば、今は北極海を通してヨーロッパに行く航路もある。コスト等を鑑みて、どちらが有望か教えてほしい。

A (新井). シベリア鉄道を使ってモスクワまで運ぶケースを考えると、インド洋、サントペテルブルク経由の代替ルートもあるが、モスクワまで行く場合は最近ではそれほど変わらない。場合によっては、鉄道でいった方が安いかもしれないという状況だと聞いている。ただし、海上運賃は市況によって振れ幅が大きく、今よりもっと安い時期もあり、一般的には鉄道の方が高い時期の方が多い。また、ロシア側は鉄道輸送をループル建てでコスト計算しているので、ループルの為替レートによっても、日本企業にとって高いか安いかわ変わってくる。モスクワまでの輸送は船の方が安い

時期が結構多いのは確かだが、スピードが速いのでその分コストが少し高くても運ぶ貨物はあるだろう。

北極海航路については、予想できる将来においては、日本とヨーロッパの間でコンテナ貨物を輸送するのはちょっと考えられないと私は思っている。今話題になっているのは、北極海にある天然ガス田で掘れた天然ガス、LNGを日本や中国、韓国、アジアの国々に持ってくる輸送ルートとして有望視され、使われ始めていて、輸送量は今後増えるだろうと言われている。しかしそれは、一隻ずつ個別にスケジュールを組んで運べばよいものだから、ある程度スケジュールに自由度がある。一方、コンテナ貨物は定時性が重視されるサービスなので、北極海でそれができるようになるとは、まだ想像できない。

ERINA 賛助会セミナー

ロシア企業アンケートの結果からみえてくるもの — ERINA 北東アジア研究叢書8『ロシア企業の組織と経営—マイクロデータによる東西地域比較分析』の出版を機に—

日 時: 2018年11月21日

場 所: 朱鷺メッセ中会議室302

講 師: ERINA 調査研究部長・主任研究員 **新井洋史**

新潟大学経済学部准教授 **道上真有**

事業創造大学院大学副学長・教授 **富山栄子**

1. 研究プロジェクトの概要 (新井洋史)

ロシアではプーチン大統領が先頭に立って極東開発に力を入れている。そんな中、特区を作って民間企業の誘致を進めるという動きがある。そのこと自体はいいことだと思うが、本当に企業が投資をするかどうかは、その地域のビジネス環境が投資に適しているかどうかによる。一般にはこれまで、ロシア極東はそういう環境に恵まれていないのではないかと見られてきた。しかし本当にそうなのか、今まで誰も客観

的に確かめたことがない。その真偽が確認できないかと、この研究プロジェクトを始めた。

我々が行ったプロジェクトの特徴は、大きく分けて2つある。一つは東西比較を通じた分析だ。ロシア極東地域を中心とした東側地域の一部分と、ロシアの西側にも調査地域を設定し、それぞれの調査地域で企業に対するアンケート調査を行って、その結果を東西で比較した。

もう一つは企業経営者の視点を通じた分析であることだ。ビジネス環境を評価するのに、企業経営者の目を通して行ってい

るのが特徴だ。人口、生産量の増減などのマクロのデータではなく、個別の企業の方々の見方に依拠して議論している。なぜかという、その人たちは自分の会社が少しでも儲かるように、倒産しないように、どうすれば企業が生き延びていけるのか、発展していけるのか、どこにどういう問題があるのかをきちんと把握しているはずだからだ。しかも、切実性を持ってそれを把握しているはずだ、ということ前提にしている。

東西両地域での企業調査を行った概要を簡単に説明したい。まず、幅広い多

数の質問を行った。合計で97の質問を設定し、調査員が調査票を持って各企業を回り、社長や役員の方と面談をして、質問に一つずつ答えてもらい、それをメモしていくという形で実施した。1件当たり平均40分くらいかかっている。調査項目、調査地域は表1、表2の通りとなっている。

表1 調査票の質問構成

分野	質問数
S. 企業・回答者属性	9
A. 企業概要	5
B. 企業形態	7
C. 経営監督体制	11
D. 経済概況	8
E. 投資および技術革新	4
F. 資金調達、税務	5
G. 雇用・労務管理	17
H. 従業員福利厚生	7
J. 運輸・ロジスティクス	6
K. 政府・行政との関係	6
L. 国際ビジネス	6
M. マーケティング	6
計	97

東西両地域の企業数、人口、地域総生産はほぼ同じような地域が選ばれているが、面積だけは東の方が4倍くらい大きい。調査対象は、面積の違い、距離の

影響を受ける産業を選んだ。距離が関係ない場合が多いだろうということでサービス業は省き、製造業、農林水産業等、モノが動く企業を選んでいる。それぞれ、東西地域の経済構造に合わせる形で、業種別に何社から回答をもらうか計画を立て、結果的にはほぼそれに近い形でアンケートができたと考えている。企業規模については小規模な企業を除き、企業形態は有限責任会社を中心となっている。東西合わせて742社（東358社、西384社）から回答を得て、企業調査としては相当大規模といえよう。

参考までに、こうして集めたアンケート調査の結果を我々がどういう形で分析したかを簡単に説明したい。2段階で分析をしている。1段階目は、単純に設問ごとの東西での回答の違いを比較した。それで一通りの違いがわかるが、東西の産業構造が違うので、仮に企業規模が同じだとしたら、産業構造が同じだとしたら、それでも東部の企業は「はい」と答えるかどうかを、第2段階では重回帰分析の手法を用いて確認した。そうした要因を使ってもどうしても説明できないことだけ、東西が違うと最終的に結論付けている。その結果、例えば、東西というよりは、企業の設立経緯（旧ソ連時代に国営だったかどうか）による方が説明できる項目がいくつかあることがわかった。

2. 現代ロシア企業福利厚生と東西地域間比較（道上真有）

(1) はじめに

今回のような大規模な企業アンケート調査は、ロシア研究としても世界的にも非常に珍しい。その中で東西の地域差に着目したことは、先駆的な研究成果であり、学術的にも非常にユニークなものになっている。

なぜ私が福利厚生に着目したのか、それがロシア研究の中でどういう位置づけなのかというと、ソ連時代は所得格差が非常に小さかったと言われていた。例えば、所得分配の不平等さを表すジニ係数で、ソ連末期に0.289という数字がある。これが徐々に上がっていき、0.4くらいになっている。ジニ係数は0から1までの間で0に近いほうが完全平等、1に近づくほど不平等度が高いと判断する。公式統計の結果だけを見ると、ソ連時代は不平等が少なく、市場経済化して以降は不平等度が高くなっていると判断できる。しかし、実態はソ連時代にも格差があったと言われていた。福利厚生は統計数字の中になかなか出てこない。現物支給というのものもあるからだ。例えば、社宅やいろいろな施設（保養施設、国営商店に行くための優待チケット）という形で配っていた実態がある。ソ連時代には特権階級があったとか、共産党関連の施設がいい場所にあったとかいう話を知っている方もいるかもしれない。このように現金、貨幣、賃金によらない形でサポートしていた部分が、市場経済化してからどうなったのか。私の研究テーマの一つに住宅があるが、住宅はソ連時代、企業の社宅として提供していたものもあった。

この福利厚生がどう変わっていったか、現状はどういう状況にあるのかを知る手掛かりとして、この研究グループに参加した。その目的は、東西地域間格差にある。現状のロシア企業の中で、福利厚生の実態がどうなのかということに焦点を絞った。

企業の福利厚生の積極度を見るために、現代のロシア企業が福利厚生の議論をどれだけやっているのか、現代のロシア企業にとって福利厚生の意義とは何か、現代のロシア企業の中の労務コストに占める福利厚生の支出割合といったものをア

表2 調査対象地域

対象地域	東部地域	西部地域
	沿海地方	カレリア共和国
	ハバロフスク地方	レニングラード州
	アムール州	ムルマンスク州
	ユダヤ自治州	プスコフ州
	サハ共和国	スモレンスク州
	ブリヤート共和国	トベリ州
	ザバイカル地方	アルハンゲリスク州
	イルクーツク州	ボログダ州
		ノブゴロド州
企業数（中小企業を含む）	269,293	253,604
面積（km ² ）	5,992	1,388
人口（1,000人）	9,673	9,058
地域総生産（100万ルーブル）	3,835	3,525

注：下線は、東部地域では極東連邦管区、西部地域では北東連邦管区に所在。それ以外は、それぞれシベリア連邦管区、中央連邦管区に所在。斜体字は、アンケート調査の途中で対象地域に加えた地域を示す。但し、ブリヤート共和国とザバイカル地方は2018年11月3日の大統領令により、極東連邦管区に編入された。

出所：ロシア連邦統計庁（企業数は2015年末。面積、人口は2016年1月1日現在。地域総生産は2015年）

ンケートで聞き、その実態、結果をまとめ、それを東西比較で見てみたことが私の研究成果になる。

かつて住宅は、社宅で提供していたものが45%もあった。それが今回のアンケート調査の結果では、企業の社宅の所有割合は9%と出ており、この部分は非常に下がった。福利厚生の代表的なものが社宅だったが、市場経済化した企業の中では位置付けが非常に小さくなった。福利厚生を支給率が低くなったのではないかと通説では言われている。現代の企業に福利厚生が残っているのは、何らかの意図的な意思があつて（例えば地方政府との関係とか）やむをえず支給しているのではないかと言われたりもしているので、実際はどうなのかということもこの調査で調べたいと思って挑戦した。

ロシアの福利厚生は、法定福利と法定外福利とに定義づけられている（表3）。表の番号はERINAの調査で質問した福利厚生項目だ。私たちは、法定福利は当然あるものと想定し、法定外福利の方に企業の積極度を見る指標として質問をした。住宅ローン、任意医療保険、企業年金はロシアの中では新しく登場してきたタイプの福利厚生だ。欧米や日本では普通にあるものだが、こうしたものがロシアにも入ってきて定着しているのかどうかという部分に注目した。

(2) 調査結果

表4は、ロシア企業が福利厚生を支給する意義をどこに見ているかを表している。

複数回答で東西地域の全調査対象企業の圧倒的大半が、「従業員の維持と新規採用が有利なため」と「作業効率の向上のため」福利厚生を支給すると答えている。その中で、東西の企業で違いがあるかという点、従業員の維持確保や作業効率の向上を有意義に捉えて福利厚生を支給している企業が東の方に若干多かった。この背景には、恐らく東部地域の方が西部より労働者人口の不足に直面していることがあるのではないかと考えられる。それに対して、地方政府が負担できない社会保障の代わりとして、地元の企業に福利厚生を支給してくれないかということが、この調査結果からは出てこなかつ

た。そうした1990年代の地方政府と企業との関係は、すでになくなりつつあることが少し見えてきた。

どの企業も、取締役会で福利厚生の間

題について「時々」以上議論していることがわかった。東西を比べると、どちらかというと西側の方が東よりも議論の頻度が高いという結果が出てきた（表5）。

表3 ロシアの法定福利と法定外福利

ロシアの法定福利	ロシアの法定外福利
労災、休暇、育児手当など	(1) 食費(昼食、食堂など)
	(2) 交通費
	(3) 旅行(社員、家族旅行など)
	(4) 携帯電話・通信費
	(7) 社宅(自社保有)
	(8) 社宅(借り上げ)
	(9) 賃貸住宅家賃・公共料金補助
	(10) 住宅ローン
強制医療保険	(5) 任意医療保険・医療サービス
年金	(6) 企業年金

表4 現代ロシア企業が考える福利厚生を支給する意義

	全被調査企業			東部地域			西部地域		
	社	比率 (%)	総回答有効回数に対し答数に対して	社	比率 (%)	総回答有効回数に対し答数に対して	社	比率 (%)	総回答有効回数に対し答数に対して
従業員の維持、新規採用有利	297	28.0	46.8	154	29.2	48.7	143	26.9	45.0
作業効率向上	286	27.0	45.1	162	30.7	51.3	124	23.4	39.0
良好な労使関係	167	15.8	26.3	100	18.9	31.6	67	12.6	21.1
当企業への肯定的評価(対経営幹部など)	162	15.3	25.6	63	11.9	19.9	99	18.6	31.1
当企業のビジネスイメージ形成	72	6.8	11.4	28	5.3	8.9	44	8.3	13.8
地方政府との良好な関係構築	74	7.0	11.7	20	3.8	6.3	54	10.2	17.0
その他	1	0.1	0.2	1	0.2	0.3	0	0.0	0.0
総回答数	1059	100.0	-	528	100.0	-	531	100.0	-

表5 取締役会での福利厚生問題議題頻度

	全被調査企業		東部地域		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
稀に議論	41	20.3	23	27.7	18	15.1
時々議論	81	40.1	27	32.5	54	45.4
頻繁に議論	60	29.7	23	27.7	37	31.1
ほぼ毎回議論	20	9.9	10	12.0	10	8.4
総計	202	100.0	83	100.0	119	100.0

表6 法定外福利厚生の実施状況

(%)	食費 Chi2=7.5491, p=0.0229; Cramer V=0.1008			交通費 Chi2=11.7005, p=0.0028; Cramer V=0.1255			旅行 Chi2=2.6619, p=0.2642; Cramer V=0.0598			携帯電話・通信費 Chi2=16.5612, p=0.0002; Cramer V=0.1493		
	全被調査企業	東部地域	西部地域	全被調査企業	東部地域	西部地域	全被調査企業	東部地域	西部地域	全被調査企業	東部地域	西部地域
なし	65.1	66.5	63.8	52.3	50.3	54.2	75.6	75.7	75.5	36.5	39.4	33.9
一部の従業員	21.4	23.5	19.5	32.7	30.2	35.2	15.5	14.0	16.9	54.7	48.3	60.7
全従業員	13.5	10.1	16.7	15.0	19.6	10.7	8.9	10.3	7.6	8.8	12.3	5.5
総計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表7 法定外福利厚生(任意医療保険・診療所、企業年金)

(%)	医療保険・診療所 (Chi 2 = 17.5197, p = 0.0001; Cramer V = 0.1536)			企業年金 Chi 2 = 12.6295, p = 0.0018; Cramer V = 0.1304		
	全被調査企業	東部地域	西部地域	全被調査企業	東部地域	西部地域
なし	52.8	54.5	51.3	76.3	78.2	74.5
一部の従業員	15.6	10.1	20.8	9.7	5.9	13.3
全従業員	31.5	35.5	27.9	14.0	15.9	12.2
総計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表8 法定外福利厚生(住宅関係)

	社宅所有 (Chi 2 = 2.2932, p = 0.5138; Cramer V = 0.0555)		
	全被調査企業 構成比 (%)	東部地域 構成比 (%)	西部地域 構成比 (%)
なし	91.0	89.9	91.9
従業員(家族を含む)が対象	7.3	8.4	6.3
従業員と非従業員の両方が対象	1.2	1.4	1.0
非従業員が対象	0.5	0.3	0.8
総計	100.0	100.0	100.0
	社宅借上げ (Chi 2 = 5.3846, p = 0.0677; Cramer V = 0.0855)		
	全被調査企業 構成比 (%)	東部地域 構成比 (%)	西部地域 構成比 (%)
なし	90.9	88.6	93.0
一部補助	4.5	6.3	2.9
全額補助	4.6	5.1	4.2
総計	100.0	100.0	100.0

表9 法定外福利厚生(住宅関係)

社宅所有企業のうち(全体の9%)	家賃・公共料金補助 Chi 2 = 5.1816, p = 0.0749; Cramer V = 0.0989		
	全被調査企業 構成比 (%)	東部地域 構成比 (%)	西部地域 構成比 (%)
なし	54.5	55.6	53.3
従業員のみ	25.8	16.7	36.7
従業員と非従業員の両方が対象	19.7	27.8	10.0
総計	100.0	100.0	100.0
	住宅ローン補助 Chi 2 = 7.1832, p = 0.0275; Cramer V = 0.0989		
	全被調査企業 構成比 (%)	東部地域 構成比 (%)	西部地域 構成比 (%)
なし	88.4	85.6	91.0
一部従業員が対象	9.7	12.7	6.9
全従業員が対象	1.9	1.7	2.1
総計	100.0	100.0	100.0

表10 労務費に占める福利厚生割合 (%)

	法定(労働法規定) Chi 2 = 14.3665, p = 0.0062; Cramer V = 0.1477				法定(強制医療保険、年金)				法定外(すべて) Chi 2 = 23.7515, p = 0.00006; Cramer V = 0.1910			
	全被調査企業	東部地域	西部地域	構成比 (%)	全被調査企業	東部地域	西部地域	構成比 (%)	全被調査企業	東部地域	西部地域	構成比 (%)
0	114	17.3	17.1	17.5	62	9.6	2.9	16.0	206	31.6	40.1	24.1
1-10%	426	64.7	64.8	64.7	184	28.6	24.4	32.5	372	57.1	50.2	63.4
11-20%	74	11.2	10.6	11.8	119	18.5	13.8	22.9	45	6.9	5.9	7.8
21-30%	25	3.8	2.3	5.2	177	27.5	33.7	21.7	20	3.1	2.0	4.1
30%以上	19	2.9	5.2	0.9	102	15.8	25.3	6.9	8	1.2	2.0	0.6
総計	658	100.0	100.0	100.0	644	100.0	100.0	100.0	651	100.0	100.0	100.0

法定外福利の支給率全体では、携帯電話と通信費に対する支給率がいちばん高く、交通費、食費もそれなりに支給していることがわかった。その中で、全体的には一部の従業員向けに食費と交通費、携帯電話を支給している。東西を比べると、東の方は交通費と携帯電話を全従業員に向けて支給している割合が高い。食費については、西側の企業の方が全従業員向けに支給している(表6)。これらをどうまとめるかは後述する。

法定外福利の医療保険(任意医療保険、企業の中に診療所を持っているかどうかも含む)については4割近くの企業が支給している。企業年金の支給率はまだまだ低く、約3割弱の企業しか支給していないという結果が出た。一部が全従業員型で東西の違いが出ている。東部地域は全従業員型の任意医療保険を提供しているのに対し、西部地域の方は一部従業員に対するオプションという形で任意医療保険を提供している。企業年金についても同様の違いが出てきた(表7)。

社宅の提供は、体制転換後に法定外になった。91%が社宅を持っていない。ここで東西の地域差は出なかった。社宅を持つのではなく借り上げているかどうかについても、借り上げている企業は10%弱だった。この中で東西を比較すると、どちらかというと東部地域の方が社宅の借り上げと家賃の補助をしているという結果が出た(表8)。

社宅を持っている企業の中で、家賃や公共料金の補助をしているかの質問に対して、45%近くは補助をしているという結果が出た。ただし、全体の9%しか社宅を所有していないうちの半分に過ぎないので、全体としては小さな割合だ。東西を比べると、西部地域は従業員のみになっている。住宅ローン補助も市場経済化してからできたものだ。88%はしていないが、残り10%近くはしているという結果が出てきた。その中で、東の方がむしろ積極的にしている。東部企業の方はどちらかというと固定資産型というか、住宅を持つあるいは社宅を借り上げる形が多く、住宅ローン支給が西より高いという結果が出た。西部企業は家賃や公共料金の補助をする現金型とまとめることができる(表9)。

労務費に占める福利厚生のコストの割合は1~10%台と答える企業が多かった。これは、法定福利のコストが労務費に占める割合と、法定福利の中で強制医療保険と年金の部分のコストが労務費に占める割合、すべての法定外福利厚生の占める割合を訊いている。強制医療保険については21~30%台と答える企業も結構出ている。東と西を比べると、東の方が法定福利の労務費に占めるコストが高めに出ている。法定外福利を労務費コストからみると、7割近くの企業が何らかのコストを計上している。その中で、西の方がやや積極的に福利厚生を行うようになってきていることがわかる(表10)。

(3) まとめ

西部企業は、法定外の食費や通信費、任意医療保険、医療サービスや企業年金、家賃、公共料金補助で、東部企業より相対的に高い支給率を出していることがわかる。出す対象も一部従業員とし、メリハリをつけて出している形がみえる。東より西の方の種類が豊富で、一部従業員向けのオプションとして使っている。それに対して、東部企業は西部企業より種類が相対的に少ない。法定外の福利も出すが、その種類が少ない。

制度的な背景をいうと、法定福利の中で企業が支出しなければならない基準率があり、東部企業の方が高く設定されているため、法定福利の労務費コストが西より高く出ると考えられる。ここだけで判断するわけにはいかないが、どちらかという東部企業は従業員の不足に直面していて、それを解消するため全従業員型に福利厚生を出している。これに対して、西部企業の方は従業員のインセンティブ、モチベーションを高めるオプションとして、いろいろな福利厚生の幅を持たせている形が見えてくる。

こうした地域差を、企業規模や従業員所有比率、経営者が大株主であるかどうか、国有企業か、という企業の特性や、労働組合の設置率、都市や農村別といったことからコントロールしても、その地域差が見えるのかどうか回帰分析をした結果に移る。

東西を通じて言えることは、企業規模

が大きいほど東西とも福利厚生の支給率は高い。労働組合を設置している企業ほど、東西企業どちらも福利厚生を支給しているという結果が出ている。東の方に特徴が出てきたのは食費だけで、東部企業は西部企業よりも食費の支給が低いという結果が出た。

社宅など労務コストに占める福利厚生の割合についても、企業規模が大きいほど支給率が高く、労働組合を設置している企業ほど支給率が高いという結果が出た。東西地域差が出たのは、住宅ローンの支給率、法定外福利の労務費に占める割合、法定福利(強制医療保険)の労務費に占めるコストの3つだけで、東の方が住宅ローンを多く提供し、法定外の福利厚生労務費が少なく、法定福利の労務費が高いという結果が出た。

東部企業の方で住宅ローンの補助が多い背景をどう解くか。例えば、東部地域の方が住宅金融機関の数が少なかったり、住宅金融へのアクセスが悪かったりする。住宅市場の規模も西部地域よりは小さい。こういった市場の欠点を企業が福利厚生で補っているという姿が、住宅ローンの補助の高さに現れているのではないかと考えられる。企業が立地する地域の市場の中に、企業の福利厚生を外部委託できるようなビジネスの受け皿、住宅金融や企業年金を担うような金融機関あるいは保険会社等が東部地域に備わっているならば、企業がそうしたことをする必要もないが、そうでなければ企業がやらざるを得ない。こうして新しい形が東から出た。

こうしたことから、福利厚生の調査もこれから少し変わる。企業が立地する地域において福利厚生を受託するような受け皿となるビジネスの発展に着目し、研究していかなければならない。

3. ロシア企業のマーケティングの実態と東西比較(富山栄子)

(1) 問題の所在と研究課題

マーケティングとは、簡単にいうと、どうしたら物が売れるのかだ。少し学問的にいうと、「顧客の価値と満足を理解して新しい客にとって価値あるものを作り出し、それを客に伝えて提供すること」がマーケ

ティングだ。さらに市場創造、新しい市場を作っていく。経済学と経営学ではマーケティングの「市場」という意味が少し違って、経営学・マーケティングでは、「市場創造」の「市場」とは買手の集合ということになる。つまり、既存顧客プラス潜在顧客を作っていくのがマーケティングなる。

ドラッカーの言うところによれば、マーケティング担当者は、企業を成長させる司令塔の役割を担う。なぜなら、生産、技術開発、会計、人事といった企業経営に関係するすべては、マーケティングを補完する機能であると理解されるからだ。ものづくりの会社の中にはマーケティングの重要性を理解していない会社も多く、技術志向の傾向がある会社もある。しかし、マーケティングは、売れなければ始まらないというところにポイントがある。

そもそもソ連時代の社会主義経済では、顧客を意識した企業戦略や経営活動に関する理解は非常に乏しく、マーケティングはむしろ人民の敵であると否定的に捉えられてきた。売り手の方が強く買い手の方が弱い立場にあり、「お客様は神様です」とは正反対の体制だった。計画体制が崩壊して市場経済化の進展に伴い、ロシア企業の間でもマーケティングに関する意識が高まってきた。市場競争が激化していく中で、企業がマーケティングの役割を再評価し、新しい競争上の優位を獲得するために顧客志向の経営戦略を追求するようになり、マーケティングが重要だということがロシアにおいても理解されるようになった。ソ連崩壊後におけるロシア市場への多国籍企業の参入も、ロシア企業へのマーケティングの重要性の認識、知識の浸透に大きな役割を果たしてきた。

ここでの研究課題は2つある。1つは、顧客志向のマーケティング戦略がどのようにして実現されるかという組織的な側面(特にマーケティング機能を担う組織の位置づけ、人材の配置、戦略の内容や手法、コストに関する問題)であり、第2に、そこで生じる地域差の有無の検証である。

(2) ロシアにおけるマーケティングの進化

市場経済に移行してすぐの頃は、物を出せば売れる時代、製品志向の時代だっ

た。様々な先行研究がロシアにおいてもある。例えばRoersen[2013]が指摘するように、「顧客志向」は言葉としては用いられたが、単なる意思の表明(「宣言された(declared)顧客志向」)に過ぎず、実態が伴わないものであった。従って、あくまで言葉だけ、うわべだけのマーケティングであって、過大評価されていた時代があった。

お客様が第一であるという顧客志向のマーケティングの本格的な始まりは、2009年の世界金融危機とその後の景気後退の時期だったと、2011年のSmirnovaの研究では指摘されている。この時期に市場競争がより厳しいものとなったため、企業は顧客志向を始めとしてマーケティング戦略を見直す必要に迫られた。様々なアンケート調査なども行われてきた。例えば、148社を対象とする2011年のSmirnovaの調査によると、顧客志向のマーケティングを採用する企業の業績が、そうでない企業を上回るということが示されている。このSmirnovaの研究グループが2008年、2010年、2013年の3期間にわたる企業調査結果に基づいて、ロシア企業は全体として顧客志向のメリットを理解し、顧客志向のマーケティング戦略をとるよう進化している状況を明らかにした。この研究によると、ロシア企業の顧客志向は(a)顧客中心の戦略と(b)顧客サービス提供という2つの要素から構成される。

顧客中心の戦略とは、経営方針として顧客を重視する姿勢、例えば「顧客満足度をビジネスの目的とする」、「顧客のニーズに対応する企業であることにコミットし、顧客志向がどの程度実現されているかモニターする」、「顧客にとって価値あるものを創造することを信念としてもつ」といった方針を掲げることである。

顧客サービス提供は、「顧客満足度を体系的かつ頻繁に測定すること」「アフターサービスに細心の注意を払う」ことから成る。双方の要素により、企業が市場環境に適応し、利潤を最大化し、自社を発展させるために必要な能力を強化し、企業の業績を改善させることが示された。

ロシア企業の問題点はどこにあるかというと、全体として顧客志向の重要性を認識しているが、すべての企業がそれを経営戦略や目標設定に採用しているわ

けではなく、またはそれを実現する際に困難に直面している。例えば、顧客志向に関係するような重要業績評価指標(Key Performance Indicators: KPI)を導入しているロシア企業は、未だに一部にとどまっている。

顧客サービスの提供を強化し、顧客指向のKPIを導入することによって、マーケティング戦略や効果を操作する必要があると、2017年のSmirnovaの研究では指摘している。

こうした先行研究から何が示唆されるかというと、第一に、ソ連邦解体後のロシアではマーケティング志向に変化が生じている。市場移行初期において国内市場が成長機会に富んでいた新興ロシア経済では、顧客志向への投資が必要とされていなかった(出せば売れる時代)。この時代は、製品志向をコンセプトとするマーケティングが行われていた。転機になったのが、2009年金融危機の発生後の景気後退期だ。厳しい生存競争の状況に置かれたロシア企業は、顧客志向のマーケティング戦略の必要性と有効性を再認識するようになった。ただし、それをKPIの導入などを通して実践的な意味で実行した企業は、一部に限られている。

これらの先行研究の問題点として、顧客志向のマーケティングの重要性の認識と実際の戦略の実行に乖離が存在するとすれば、その要因は何かという問題が十分に検討されていない。次に、ロシア企業が顧客志向の重要性を認識していることは明らかになっているが、それを実行するための組織や人材、用いている手法やコストといった実態面に関して明らかにはなっていない。第3に、マーケティングに関する実態の調査研究は、主としてモスクワに所在する企業を対象として行われていることもあり、地理的な異同性の有無に関して十分な注意が払われているとは言い難い。

(3) ERINAの企業調査に基づく、ロシア企業のマーケティングの実態と東西比較

①経営戦略と組織構成におけるマーケティングの位置づけ

担当部局・担当者の有無とレベル(表

11、表12)および取締役会における議題の頻度(表13)に関しては、1%以下の水準において統計的に有意な地域差が示された。

マーケティングの担当の有無とレベルに関しては、西部企業が東部企業を上回っている地域的な構造が明らかになった。レベルは問わず担当組織(者)があると回答した企業の比率(合計)は、西部80.8%に対して東部66.4%であり、担当部局(部・課)はそれぞれ35.4%および30.8%、担当者ではそれぞれ45.4%および35.6%であり、担当がいらないとする回答の比率は、東部33.6%が西部19.2%を上回っている。従って、西部地域の企業において経営組織上マーケティングがより高く位置づけられ、重視されていると評価できる。

次に、マーケティング問題に対する取締役会の真剣度に関して議論する企業とそうでない企業の二極分化が進んでいる可能性があるということが、統計上解釈された。また、マネージャーおよびシニアマネージャーの担当者の比率は東部80.5%、西部85.3%であり、両地域においてマーケティング担当者の職階(社内における地位)はそれほど高くないことがわかった。

②マーケティング専門人材の問題

では、マーケティング専門人材の不足が問題であるのか、そうでないのか。社外のマーケティング専門家あるいはマーケティング会社が不足しているのが問題であるのか、そうでないのか。また、大学、その他教育機関におけるマーケティング教育の質が問題であるのかなのか、という3つの質問を行った。

社内における人材不足に関しては、西部地域の企業の方が東部地域よりも問題であると評価している(表14)。「問題である」「どちらかと言えば問題である」の回答を合計すると、西部43.9%に対して東部34.6%、約10ポイントの差で西部の方が問題視していた。この調査項目では、「どちらかと言えばない」の比率の地域差が最も大きく、西部33.2%と東部44.1%と、東部の方がマーケティングの人材不足を感じていないという結果が出た。

社外の人材不足の評価も同様で、西高東低の地域構造ができあがっている(表15)。「問題である」「どちらかと言えば問題

表11 マーケティング担当者・担当部局の有無

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
担当部 (department) がある	13	1.8	9	2.6	4	1.0
担当課 (division) がある	230	31.4	99	28.2	131	34.4
担当者はいる (担当部署は無い)	298	40.7	125	35.6	173	45.4
専門担当者も担当部局も無い	191	26.1	118	33.6	73	19.2
計	732	100.0	351	100.0	381	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=23.5188, p =0.00003; Cramer V =0.1792

表12 マーケティング責任者の職階

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
マネージャー	214	43.9	84	39.1	130	47.6
シニア・マネージャー (課長クラス)	192	39.3	89	41.4	103	37.7
副部長クラス	59	12.1	32	14.9	27	9.9
部長クラス	20	4.1	8	3.7	12	4.4
副社長クラス	3	0.6	2	0.9	1	0.4
計	488	100.0	215	100.0	273	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=5.6521, p =0.2266; Cramer V =0.1076

表13 取締役会でマーケティング問題が議題になる頻度

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
ほぼ常に	36	18.1	14	16.9	22	19.0
しばしば	78	39.2	33	39.8	45	38.8
時々	49	24.6	11	13.3	38	32.8
ほぼ議論されない	36	18.1	25	30.1	11	9.5
計	199	100.0	83	100.0	116	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=18.9959, p =0.0002; Cramer V =0.3089

である」の回答の比率は西部36.4%、東部25.8%となり、西部の方が社外の人材不足を認識していた。ここでも特に差が大きい回答項目となったのは「どちらかと言えない」であり、西部35.4%、東部50.4%の間には15.0ポイントの差があった。

マーケティングの教育の質についても、西側が高く東側が低いという構造が観察される (表16)。大学のマーケティング教育を問題と見る企業の比率は西部41.6%、東部28.4%、地域差は13.1ポイントとなった。すなわち、西部にあるロシア企業ほど大学でのマーケティング教育は問題だと考えている。「どちらかと言えない」の地域差はさらに顕著であり、西部30.8%、東部48.0%の間には17.2ポイントの差がある。

このように、西部企業は東部企業よりも

多くのマーケティング専門人材を必要としており、より優れた人材を求めているため、人材不足や質の問題に対してより真剣な関心を向けていることを反映した結果であると解釈できる。

全体として、調査対象企業においてマーケティング人材についての問題意識はさほど高いとは言えないが、それでも西部地域においてその必要性がより強く認識されているという状況が示唆される。このことは、人口密度が低くロシアの中心地や欧州の消費市場から遠く離れた東部地域よりも、その地理的な対極に位置する西部地域において市場競争環境がより厳しく、西部地域において業績を改善するための手段としてのマーケティングがより強く必要とされている状況を反映するものと理解できる。

③マーケティング活動の内容

マーケティング活動の地理的範囲についてと、マーケティング戦略の計画対象期間はどれくらいを目処に行っているかについて、分析した。

まず、マーケティングの地理的範囲については、統計的に有意な地域差が認められなかった (表17)。連邦管区レベルでは、東部地域のシェアが若干高いが、その代わりに、連邦レベルでは西部17.9%と東部13.1%と、やや前者のシェアが大きかった。このことは、調査対象となった企業の8割程度が従業員数300人未満 (500人未満を含めると9割) の大企業以外の企業であり、そもそも広域の経済活動を行っていない可能性とも関係するためだと考えられる。調査対象企業のうち、海外取引相手がいる企業の比率は3割にとどまる。また、7

表14 自社熟練マーケティング担当従業員の不足

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
問題である	49	8.3	22	8.1	27	8.5
どちらかと言えば問題である	185	31.3	72	26.5	113	35.4
どちらかと言えば問題ではない	226	38.2	120	44.1	106	33.2
問題ではない	131	22.2	58	21.3	73	22.9
計	591	100.0	272	100.0	319	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=8.4975, $p=0.0367$; Cramer $V=0.1199$

表15 社外マーケティング専門家/専門会社の不足問題度

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
問題である	38	6.9	15	5.8	23	7.8
どちらかと言えば問題である	136	24.5	52	20.0	84	28.6
どちらかと言えば問題ではない	235	42.4	131	50.4	104	35.4
問題ではない	145	26.2	62	23.8	83	28.2
計	554	100.0	260	100.0	294	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=13.3206, $p=0.0039$; Cramer $V=0.1550$

表16 大学及びその他教育機関におけるマーケティング教育の質

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
問題である	33	6.5	16	7.1	17	6.1
どちらかと言えば問題である	147	29.2	48	21.3	99	35.5
どちらかと言えば問題ではない	194	38.5	108	48.0	86	30.8
問題ではない	130	25.8	53	23.6	77	27.6
計	504	100.0	225	100.0	279	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=19.0831, $p=0.0002$; Cramer $V=0.1945$

割の企業が連邦構成主体の域内をメインの販売市場として経済活動を行っている。

一方で、マーケティング戦略の時間的な範囲における地域差ははっきりと表れていた(表18)。1%以下の水準において統計的に有意な地域差が確認される。「1年」以下を短期、「2年」以上を長期の時間軸と区別すると、西部企業の回答の比率はそれぞれ62.3%と13.9%、東部企業は52.2%と23.0%であった。「5年以上」に関しては、東部の6.8%に対して西部はわずか1.2%に過ぎなかった。マーケティング戦略を策定する時間軸は、西部地域において「短期的」であると理解できるだろう。

Ershova (2017年)の研究によれば、日系企業のモスクワ駐在事務所は、ロシア市場が急速に拡大し、消費者の嗜好もあまりにも急速に変化しているため、長期的な予測が困難だと感じている。日本企

業は長期的な戦略立案を重視する経営スタイルをとるため、ロシア市場の予測可能性の低さが戦略を立案する際に大きな問題となると指摘されている。西部地域における短期的なマーケティング戦略の重視は、販売に対する影響要因の評価によって促されているものと理解できる。

ロシアの企業は、自社の製品やサービスの売上高に最も強く影響する要因が、「顧客のニーズの変化」であると評価している(表19)。様々な要因の中で「顧客のニーズの変化」が回答全体の58.7%を占めている。同時に、取引相手である商業部門(小売業、卸売業)の政策(16.9%)も重要な要因であると評価されていた。さらに、顧客や取引相手の変化への敏感さは、東部地域よりも西部地域においてより顕著であり、合計の比率はそれぞれ69.4%および81.2%であり、両地域の間には1%以下の

水準において統計的に有意な地域差があることが確認された。すなわち、顧客や取引相手が増えると、それにすぐに対応するのは西側の企業だということがわかった。

市場調査費と販売促進費の双方に関して、コストの高さが問題であると評価する回答の比率はほぼ半分で、それぞれ50.6%および46.3%だった。それぞれについて地域差を見ると、市場調査費については西部51.3%および東部49.8%が(表20)、販売促進費に関しては49.8%および41.8%が問題ないと評価している(表21)。市場調査費に関しては10%以下の水準において、販売促進費に関しては1%以下の水準において統計的に有意な地域差が確認された。実際、西部地域の企業はマーケティング費用をより多く支出しているため、コストの高さをより深刻に問題視していると解釈できるだろう。

表17 マーケティング活動の地理的範囲

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
地方自治体	130	22.9	63	23.6	67	22.3
州／地方	209	36.8	97	36.3	112	37.2
連邦管区	131	23.1	67	25.1	64	21.3
ロシア連邦	89	15.7	35	13.1	54	17.9
外国市場	9	1.6	5	1.9	4	1.3
計	568	100.0	267	100.0	301	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=3.4126, p =0.4912; Cramer V =0.0775

表18 マーケティング戦略計画対象期間

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
行わない	166	24.3	84	24.8	82	23.8
3か月	76	11.1	45	13.3	31	9.0
6か月	93	13.6	41	12.1	52	15.1
1年	223	32.6	91	26.8	132	38.3
2年	25	3.7	12	3.5	13	3.8
3年	37	5.4	23	6.8	14	4.1
5年	37	5.4	20	5.9	17	4.9
5年以上	27	3.9	23	6.8	4	1.2
計	684	100.0	339	100.0	345	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=27.2345, p =0.0003; Cramer V =0.1995

表19 会社の製品サービスの売上高に最も影響を与えるもの

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
革新的な新製品・サービスの登場	20	3.0	6	1.9	14	4.0
産業界の大物の影響	8	1.2	6	1.9	2	0.6
規制による競争環境の変化	78	11.7	49	15.5	29	8.3
取引相手である商業部門の戦略の変化	113	16.9	47	14.8	66	18.8
顧客の嗜好の変化	57	8.5	36	11.4	21	6.0
顧客のニーズの変化	392	58.7	173	54.6	219	62.4
計	668	100.0	317	100.0	351	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=21.1925, p =0.0007; Cramer V =0.1781

表20 市場調査活動費の高さは問題であるか

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
問題である	90	16.1	47	18.7	43	14.0
どちらかと言えば問題である	193	34.5	78	31.1	115	37.3
どちらかと言えば問題ではない	170	30.4	85	33.9	85	27.6
問題ではない	106	19.0	41	16.3	65	21.1
計	559	100.0	251	100.0	308	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=6.9652, p =0.0730; Cramer V =0.1116

表21 市場調査活動費以外の販売促進費の高さ問題度

	全被調査企業		東部地域*		西部地域	
	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)	社	構成比 (%)
問題である	70	12.5	36	14.3	34	10.9
どちらかと言えば問題である	190	33.8	69	27.5	121	38.9
どちらかと言えば問題ではない	203	36.1	110	43.8	93	29.9
問題ではない	99	17.6	36	14.3	63	20.3
計	562	100.0	251	100.0	311	100.0

*西部地域との同等性の検定: Chi2=16.8625, p=0.0007; Cramer V=0.1732

(4) ERINA 企業調査に基づくロシア企業のマーケティング活動の現状

以上のアンケート調査の結果をまとめると、第一に、ロシア企業の間にはマーケティングの重要性に関する認識が十分に浸透してきており、企業経営戦略を議論する取締役会の場合においてもその問題がしばしば取り上げられている。しかし、このような重要性の認識とは対照的に、マーケティングの社内組織上の重要性は高いとはいえない。同時に、人材面についての問題を認識している経営者も3~4割程度に留まっている。

マーケティングの内容に目を向けると、海外展開をにらんだマーケティング戦略を採用している企業はほぼ存在せず、大半の企業は地方自治体レベルか、大きくても連邦構成主体レベルの市場を対象とした戦略の策定を行っている。また、マーケティング活動の対象期間は、1年以下の短期的な戦略によって行われている。このような短期的なマーケティング戦略は、販売への影響要因に関する認識に基づいているものと思われる。すなわち、多くの企業において、厳しい市場競争下で目まぐるしく変化する顧客のニーズが自社製品の売上に対して最も大きな影響を与えていると評価できる。

第二に、マーケティング活動の地域差に関しては、組織上の位置づけ(担当部署の有無やレベル、取締役会の議題の頻度など)において、東部企業のマーケティング活動は西部企業のそれよりも低調であると評価できる。このことは人材不足の評価とも整合的である。西部地域では、相対的にマーケティングを組織として支える体制が整っており、積極的にマーケティング活動が展開される。そこではマー

ケティング人材需要がより大きく、結果として人材不足がより深刻に問題視され、人材育成の質に対する評価も厳しくなっている。

このような東西の地域差で考えられる要因の1つに、西部地域において市場競争環境がより厳しく生き残りが困難であるため、企業業績を維持拡大させる有効な策としてのマーケティングが必要とされている可能性がある。この前提に立てば、西部企業は東部企業よりも顧客のニーズの変化により敏感であり、この点において顧客志向がより強いと評価できる。そして、顧客志向が強く顧客ニーズの変化により敏感であるがゆえに、西部のロシア企業の方がマーケティング戦略の時間軸はより短期であり、短いスパンで戦略を見直す必要に迫られると理解できる。

そのため、西部の企業の方がマーケティング活動を支えるために組織の充実を図っており、そのための人材確保の問題を相対的に強く認識していると理解できる。このようなマーケティングの必要性の強さは、実際の支出の評価にも結び付いていて、西部地域ではその必要性からマーケティング支出がより多いため、コストの高さについてもより深刻に受けとめられていると解釈できる。

(5) 結論

結論として、マーケティング活動の組織的なサポートの弱さが挙げられる。ロシア企業は明らかに顧客志向のマーケティング戦略を採用する方向に進化しているが、それを実際の具体的な経営戦略や活動に組み込んでいる企業は一部であり、またその実行に際して困難に直面している。その理由は、マーケティングが重要

であるという認識とは裏腹に、マーケティングの社内組織上の位置づけが低く、人材面からサポートする体制も十分に整備されていないという問題があるからである。

ロシアにおけるマーケティングは、より狭い地理的な範囲を対象として、短いスパンでの見直しを前提として戦略が策定される。これは、顧客のニーズの変化に対して敏感であり、それに柔軟に対応できるようにするためである。ただし、このような顧客志向のマーケティング活動やその必要性の大きさは、実際の支出の評価にも結び付き、コストの高さが問題として受け止められている。

企業内におけるマーケティングの組織上の位置づけを代わって行う担当部署の有無、そのレベル、また取締役会における議題の頻度は、はっきりと西高東低の地域構造を示した。マーケティングはその必要性が西部地域においてより切実に認識され、それと同時にそれを支える組織体制の整備は、西部地域において整っている。このことは、西部地域におけるコスト負担の重さの評価に直結した問題であると評価できるであろう。

ロシア企業は、「短期のマーケティング戦略」、「顧客ニーズ影響」など、即効性のある手法を採用していることから、特に西部では「顧客志向意識」が浸透していることを示している。ロシア企業のマーケティングは長期的視野ではなく、目の前の課題に対応するだけの行動パターンであり、特に西部ではその傾向が強い。

「専門部署設置企業は少数派」、「担当者職階は低レベル」、「人材難を認識する企業は少数派」からマーケティング活動を担う組織としての顧客志向体制は、特に東部地域では弱いと考えられる。それに

もかかわらず「人材難を認識する企業は少数派」である。すなわち今のところ、組織充実を図る意図がないとみなすことができる。とりわけ、東部ではそうである。

全体として、「顧客志向意識」と組織的な「顧客志向体制」の間には、未だにギャップがある。本来の意味での「顧客志向」のマーケティングには「組織・人材

の充実」や「長期的視野」が必要であるが、それがないうまま、「宣言された顧客志向」、すなわち言葉だけマーケティング対応をしている。ただし、相対的に意識の高い西部で体制が整っており、意識の低い東部では体制が弱いという点を考えると、より一層の「顧客志向意識」の高まりが「組織体制」の整備を促進する方向に

作用することが期待される。

そのために、まず経営者を含め全社的に顧客志向文化を高め、顧客志向の態度や行動についての評価や指導を伝えていく必要がある。顧客ニーズに対応する組織能力を高め、将来戦略を考えながら既存顧客との関わりを見直していく必要があるだろう。

<質疑応答>

Q. 日本企業がロシアで儲けを得るためには、西と東で商品の売り方を変えた方がいいのだろうか。

A(富山). 西側の方が、競争が厳しくニーズがどんどん変わるということに日本企業が合わせていたら、利益が取れないと思う。しかし、西側の競争が激しいということは、そちらの方がより需要があって、客がたくさんいて、より多く売れるということの裏返しでもある。日系企業が実際に何をしているかという、ほとんどモスクワなど西側で売って、極東にはそれほど力を入れていないというのが実態かと思う。

A(新井). 今日は2つのテーマで話をさせていただいたが、これ以外にも全部で8種のテーマで研究した。全体をまとめてひと言で言うと、思ったほど東西は違わないという結論だった。「極東は田舎で劣っている場所」で、「ここで企業活動をやってもしょうがないのではないか」、という漠然としたイメージを持って調査を始めたが、最終的に2段階の分析を行うと違いが出る

項目がぐっと少なくなる。もちろん、いくつか違いはある。しかし例えば、東の方である問題を抱える企業が多いとすると、分析の結果、それは東だからではなく、それが大企業の国営企業の経営者だから問題だと答えているという結論になる。同じ経営者が西で同じことをしていれば、それはやはり問題だと回答するという傾向がある。西側の企業の経営者も東側の企業の経営者も同じような立場に置かれたら、基本的には今回のアンケート結果で出てきたような回答をするだろう。言い換えれば、企業の経営者がもっている「ものさし」は、ほとんど同じものだというのが、全体を通してのいちばん大きい私なりの解釈だ。さらに別の言い方をすれば、「極東にはどうしようもない経営者が多く、その人たちとビジネスをやっても何にもならない」ということにはならないと言えるだろう。

Q. 東の方が住宅ローン、法定福利の比率が高いと言われたが、日本企業が東側の企業と付き合いとき、そういう負担を求められる可能性が高いだろうか。

A(道上). 確かにそういう面もあると思う。東側は西側に比べ、地域が広大に分散

していることもあり、住宅、携帯電話など、距離を補う種類の福利厚生を全従業員型で提供しているというイメージだ。医療に関しても、例えば診療所なども提携している可能性が多い。東の中でもどこに立地するかにもよる。都市部かあるいは産業によってかなり遠隔地に行く場合は、固定資本のような福利厚生を出した方が従業員を集めやすいことがあるかもしれない。

西側の地域で特徴的だったのは、どちらかというと、一部の従業員向けにオプションとして提供するような形のもの（企業年金、任意医療保険、食品、通信）が見られた。今、ロシア全体として、欧米型のようにモチベーションを従業員に与えるためにいろいろな福利厚生のオプションを出すという議論が出てきている。そうした新しい流れに乗っているのが西側なのかな、というイメージが出てきた。もし西の方に進出するのであれば、そうしたオプションも含めて日本企業が提供することもあっていいのではないか。例えば、経営幹部にボーナス以外に高級車を与えることも結構ある。ロシアの企業がやっているのであれば、日本企業にも求められる可能性はあるだろう。

海外ビジネス情報

■ロシア極東

ロシア、インド、イラン スエズ運河に代わる輸送回廊を協議 (Asia Russia Daily 11月1日)

イランの Press TV の報道によると、ロシア、インド、イランは11月、南北国際輸送回廊の開通について協議するために会合を開く。

新たな輸送回廊(7200キロ)はスエズ運河よりも安く、輸送日数も短いという。新プロジェクトでは、鉄道、水上交通機関の両方が使われる。荷物はインドからベリヤ湾沿岸のイランのベンデル・アッバスへ向かい、そこから海路でロシアのアストラハン、さらに鉄道でヨーロッパに届けられる。

この輸送回廊は輸送の日数とコストを30~40%カットするとみられている。スエズ運河と比較すると、インドのムンバイからモスクワまで、南北輸送回廊によって商品は20日早く到着する。南北輸送回廊の年間貨物輸送量は2000万~3000万トンと見積もられている。

これまでに、インドのプラブ商工大臣が、インドはできるだけ早期にこの回廊の積極的な活用を始めたいと表明している。新輸送回廊による同様の輸送は既に、2014年に予行演習を済ませている。

Tax Free プロジェクト参加小売業者 沿海地方政府がリスト作成 (沿海地方政府 HP 11月1日)

沿海地方政府は、ロシア連邦産業・商務省に、Tax Free パイロットプロジェクトに参加する小売企業のリストを提出した。

アレクサンドル・コステンコ第一副知事署名のこの書簡は、ユーラシア経済連合の関税圏外へ商品を持ち出す際に個人/外国人に付加価値税を返金(還付)するための試験的プロジェクト実施地域に沿海地方を加える提案が盛り込まれていることによる。

「さらに、観光局が許認可・事務局と共に、このプロジェクトに加えるべく作成した沿海地方の小売企業のリストも提出された。これらの商社は、セダンカ・シテイ、チェ

レスシキ、ドルージバ、ツェントラリスイ、マーレイGUM、Clover House、娯楽コンプレクス『タイガー・デ・クリスタル』ほか10社だ」とコンスタンチン・シェスタコフ観光局長は説明した。「我が地方が Tax Free プロジェクトに参加すれば、まず、観光地としての沿海地方のイメージアップにつながる。次に、これは外国人消費者を呼び込んで小売業を振興するための、非常に分かりやすい、魅力的なメカニズムだ」とシェスタコフ局長は明言した。

ロシアのプーチン大統領は昨年11月、ロシアで購入した物品を持ち出す際の外国人への付加価値税還付システムを国内に導入する法律に署名した。ユーラシア経済連合に加盟していない国々の国民は2018年から、我が国の商品購入時に支払った付加価値税の返金を受けることができる。いまのところ、このシステムはロシアの4地域(クラスノダール地方、モスクワ州、モスクワ、サンクトペテルブルク)でのみ施行されている。

ロシア連邦政府は今年2月、外国人への付加価値税返金システムを試験的に実施するロシアの検問所のリストを承認した。その中に沿海地方の2つの検問所(ウラジオストク空港とウラジオストク・シーステーション)が含まれている。

ブリヤート共和国とザバイカル地方 極東連邦管区に編入 (DV.land 11月4日)

ロシアのプーチン大統領の命令に従い、ブリヤート共和国とザバイカル地方が極東連邦管区に編入された。この文書は法務情報公式ポータルサイトで公表されている。

文書では、「連邦管区のリストに次のように修正する。『極東連邦管区:ブリヤート共和国、サハ共和国(ヤクーチア)、ザバイカル地方、カムチャツカ地方、沿海地方、ハバロフスク地方、アムール州、マガダン州、サハリン州、ユダヤ自治州、チュクチ自治管区』』となっている。

ロシア政府は3カ月中に政府の法令を大統領令と一致させ、大統領府長官はシ

ベリア連邦管区と極東連邦管区の大統領全権代表部の組織と人員を承認することになっている。大統領府長官はさらに、大統領令の遂行を目的とする組織・人事面の事業を行わなければならない。

日口協力の風力発電所 北極圏で運転を開始 (タス通信11月7日)

サハ共和国(ヤクーチア)のアイセン・ニコラエフ首長は7日、ヤクーチアの北極圏の集落チクシでルスギドロ社の風力発電所(出力900キロワット)が運転を開始したことは住民の生活の質的向上を可能にするだろう、と運転開始式で述べた。北極圏での極寒条件に対応する3基の風力発電機は、マイナス50度の環境で運転し、風速70メートル/秒の風に耐えることができる。発電機用プラントは日本の駒井ハルテックが製造した。

「日本の技術者とルスギドロのスタッフの経験の結集がこのプロジェクトの実現に寄与することだろう。風力発電所の建設は、ヨーロッパ、アメリカの技術を用いてチクシなどで何度も試みられてきたが、残念ながら失敗した。ルスギドロと日本企業のプロジェクトが実現し、地球上でもっとも厳しい自然・気候条件に暮らす人々の生活の質的向上に本当に寄与するものと確信している」とニコラエフ首長は述べた。

ニコラエフ首長はさらに、ヤクーチア政府がこのプロジェクトの実行をサポートしていくと述べた。「順調に実行されれば、このプロジェクトはヤクーチアのみならず我が国の全北極地方のへき地にも普及されう」と述べた。

すでに報じられているように、風力発電所の運転開始とともに、へき地集落チクシ(人口4600人)向けのクリーンエネルギーの発電が始まった。発電所の運転はチクシの電力供給の確実性を高める。ルスギドロの試算によると、最大で年間500トンのディーゼル燃料が節約できる。

ルスギドログループは今年、同じ敷地に、新しい発電機3基(合計出力3メガワット)によるディーゼル式発電所と蓄電シス

テムの建設作業を開始する。その結果、7日に運転を開始した風力発電所とディーゼル式発電所、蓄電システムが、発電と送配電の自動制御システムとともに一つに統合される。風力発電所の出力は3.9メガワット。発電所の管理は(株)サハエネルギー(ルスギドロ傘下(株)ヤクーツエネルギーの子会社)が行う。

プロジェクトは2017年9月の東方経済フォーラムでスタートした。この際、ルスギドロとヤクーチア政府、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)がチクシでの風力発電所建設に関する協定書に署名した。

国境地帯での農業振興プラン

中口が署名

(タス通信11月7日)

ロシアと中国が、ロシアの極東とバイカル地域、中国東北部の農業振興プランに署名した。この文書は、中口定期首相会談の結果、署名された。また、中口首相会談の結果にのっとり、サービス貿易分野での協力に関するロシア経済発展省と中国商務省の相互理解覚書も署名された。

さらに、共同文書13件のリストの中には、ロシア連邦税関庁と中国海関総署の間の、国際電力貿易の枠内で輸出される物品に対する税関手続きと通関の手順の改善に関する覚書が含まれている。ロシアと中国は、全球測位衛星システムの平和利用の分野での協力に係る政府間合意を締結した。ロシア連邦動植物衛生監督局と中国海関総署の間では、乳製品の輸出入時の動植物衛生規定、さらに冷凍鶏肉の輸出入に対する動物検疫の実施に関する覚書が署名された。ロシアと中国は、宇宙ゴミのモニタリングと集積データの応用の分野での協力に関するロスコスモスと中国国家航天局の覚書を締結した。

中口両首相はさらに、会談を総括する共同コミュニケに署名。両首相の臨席のもと、中口文化交流委員会、定期首相会談準備委員会、エネルギー協力委員会、投資協力委員会の議事録も署名された。

ロシアから中国への木材輸出業務

FESCO が一手に引き受ける

(インターファクス11月9日)

FESCOと中国のAVIC Forestry CO., Ltd. がロシアから中国への木材輸出で協力する。FESCO広報の発表によると、第1回中国国際輸入博覧会(CIIE2018、11月5～10日、於:国家会展中心/上海)で木材製品の輸送分野の協力に関する契約書が署名された。この契約書の枠内で、FESCOは中国企業専用の物流サービス提供者となり、ロシアから中国への木材製品の輸送に必要な業務をすべて行う。契約書は5年間有効。

AVIC Forestryは国外に森林資産を持つ中国の大手企業の一つで、トムスク州の中口木材産業団地創設プロジェクトの投資にも参加している。

スラビャンカ港改修事業

韓国企業がF/Sへ

(RZDパートナー11月9日)

韓国の現代エンジニアリングが沿海地方スラビャンカ港の改修プロジェクトのF/Sを行う。来年には、ウラジオストクでの第5回東方経済フォーラム(EEF)でプロジェクトが紹介される。アレクサンドル・コズロフ極東開発大臣が韓口地域協力フォーラムのビジネスセッションでこのように述べた。

「我々は港湾インフラに係る協力を始めたばかりだ。現時点で現代エンジニアリングがスラビャンカ港改修プロジェクトのF/Sを行っている。これは注目に値し、第5回EEFに合わせてプロジェクトをスタートさせるのがいいだろう」と述べた。

大臣は、ロシア極東は韓口関係で重要な意味を持っていると述べた。2017年の両国貿易総額における極東連邦管区のシェアは37.5%だ。

幹線インフラの整備や港湾地帯への取り組みに係る方策の基となっているグリギプロトランス研究所の予測には、スラビャンカ向けの本格的な輸送は見込まれていない。研究所の分析によると、2020～2025年のスラビャンカ港方面の年間の鉄道貨物輸送量は40万トンを超えない見通しだ。一方、隣のザルビノ港向けの貨物輸送量は2026年までに340万トンに達する見込みだ。

ウラジオ空港初

年間乗降客100万人を達成

(インターファクス11月14日)

ウラジオストク国際空港は9日、会社史上初めて、国際線の年間乗降客取扱数100万人を達成した。「今年、国際線の乗降客数が1.5倍に拡大したおかげで、100万人の区切りを突破できた。この高い成長進捗は特に、東アジア諸国でのウラジオストク観光の需要の増加、便数の拡大、新空路の開設による」と空港広報室は伝えている。

主な成長を支えたのは、ウラジオストク-韓国便で、この方面の乗降客数は2018年1～10月に昨年比で78%拡大した。2018年に入ってから、韓国の新規航空会社3社(T'way Air、Eastarjet、Air Busan)がウラジオストクに参入した。これらはソウル便と釜山便、新ルートの大邱便を開設した。さらに、チェジュ航空、大韓航空、S7航空、オーロラ航空(アエロフロート傘下)によって、ウラジオストク-ソウル便のキャパシティが大幅に拡大された。ヤクーツ航空はウラジオストク-務安郡便を新たに開設した。

ウラジオストク空港はさらに、中国(2017年比16%増)、日本(同12%増)方面でも安定成長を達成した。オーロラ航空、S7航空、ウラル航空による増便のおかげだ。

ウラジオストク空港はあらゆる方面の航空機を受け入れることができる。旅客ターミナルは年間350万人の乗降客に対応できる。航空路網は45ルート余りで、国内外の航空会社20社が航空便を運航させている。

「ベーシック・エレメント」グループ(オレグ・デリバスカ氏)、ロシア直接投資基金、シンガポールの空港運営会社「Chaigi Airports International」から成る投資家コンソーシアムが2017年2月、(株)MAVの株式52.16%、(株)ウラジオストクターミナル(ウラジオストク空港ターミナルビルを所有、管理)の株式100%を購入。売手は(株)シェレメチエボ国際空港だった。

仮想通貨ダイヤモンド

口極東に出現するか

(ロシースカヤ・ガゼータ11月14日)

ロシアのユーリー・トルトネフ副首相兼

極東連邦管区大統領全権代表はシンガポールのASEAN首脳会議で、「仮想通貨ダイヤモンド」プロジェクトをロシア極東で実施する可能性について、アジアの投資家たちと協議した。会談を総括して協力協定書が署名されたことを、極東連邦管区大統領全権代表部広報室が伝えている。

このプロジェクトは昨年、シンガポールの投資ファンド「Abacus Capital Group」によって始められた。このプロジェクト専用で、ブロックチェーン上の仮想通貨 D1 Coin が開発された。特殊な価格設定アルゴリズムによって、在庫にある好きなダイヤモンドの価格を計算することができる。つまり、ユーザーは仮想通貨 D1 Coin をいつでも現物のダイヤモンドに換えることができる。

最初の在庫は2018年5月につくられた。プロジェクトに極東の企業を加えることによって、ロシア産のダイヤモンドの割合を増やすことができる。「我々は、特定のプロセスをロシア国内で現地化したいと思っている。例えば、ダイヤモンドの研磨とダイヤモンドの保管だ」とトルネフ副首相は述べた。

ロシア首相が EEF 参加を呼びかけ アジア太平洋地域の企業に (ロシースカヤ・ガゼータ11月17日)

ロシアのメドベージェフ首相は、ロシア極東のプロジェクトを知らないアジア太平洋地域の企業に2019年の東方経済フォーラムへの参加を呼び掛けた。「(ロシア極東でのビジネスにとって) またとないチャンスで、現在、アジア太平洋諸国のたくさんの企業が活用している。まだこれを確認できていない方々を、東方経済フォーラムでの共同作業に喜んで招待する」とメドベージェフ首相は APEC ビジネスサミットで述べた。

メドベージェフ首相は、ロシア極東で実施予定のプロジェクトについて説明し、膨大な量の作業が待っていると述べた。「我々は頑張っていて、できる限り好適なビジネス環境を醸成した。それらは世界最高水準である」と明言した。

ハバロフスク地方の温室面積 今後3年間で2倍強に拡大か (DV.land 11月20日)

ハバロフスク地方の企業は今後3年間

で、さらに新しい温室野菜栽培施設をつくり、地方内の温室の面積を7.25ヘクタールから17ヘクタール強に拡大する、と20日、ハバロフスク地方農業省側がタス通信に語った。

「現在、地方内ではコムソリスク・ナムーレの『APK ポストク』の第4期温室建設工事が進んでいて、温室の面積は4.9ヘクタール拡大し、野菜の生産量も2600トンに達する。『ハバロフスク』先行経済発展区(TOR)の入居者、JGC エバグリーンは第3期温室建設工事(5.4ヘクタール)を始めることにしており、見込まれる年間生産量は2400トンだ」と農業省側は語った。

ハバロフスク地方政府のデータによると、もう一つ、農業経営体「プトコフ」の温室を入れると、ハバロフスク地方の温室の総面積は、現在の7.25ヘクタールから2021年に17ヘクタールになる。

ハバロフスク地方農業省のデータによると、同地方では年明けから約1700トンの野菜・薬物野菜が栽培され、2018年末までにこの数字は1800トンに達しう。2017年の野菜・薬物野菜の生産量は1000トンだった。この分野では、APK ポストク、JGC エバグリーン、プトコフのほかに、「未来の農業技術」(薬物野菜)も活動している。

新型マツダ6の量産が始まる ウラジオ工場 (インターファクス11月21日)

ロシアのソラーズと日本のマツダの合弁会社、Mazda Sollers Manufacturing Rus (MSMR) が新型マツダ6(セダン)の量産を開始、ロシア国内での販売は2018年12月1日から始まる。

MSMRの発表によると、ウラジオストクの自動車工場では新型のマツダ6が6バージョン、9色で製造される。広報資料によると、リニューアルモデルの生産開始に向けた準備の段階で、すべての製造プラントのソフトウェアが更新され、ホイールアライメント調整とヘッドライトの光軸調整の設備、動の実験システムと測定システム、アクティブセーフティシステムチェックの改善が行われた。

輸入日本車の警報システム

口極東住民の設置義務1年間免除に (コムソリスカヤ・ブラウダ11月22日)

ロシアのメドベージェフ首相は自らのツイッターアカウントで、極東連邦管区住民向けの右ハンドル車輸入の新規則を承認したことを発表した。これまでに、この件は沿海地方のオレグ・コジェミャク知事代行がロビー活動を行ってきた。この臨時規則によると、ロシア極東住民は今後、緊急通報システム「ERA-GLONASS」の取付けなしで右ハンドル車を1年に1台輸入することができる。

この規則は署名から5日後に発効する、とロシア連邦政府 HP で確認されている。これに先立ち、首相とユーリー・トルネフ副首相兼極東連邦管区大統領全権代表、コジェミャコ沿海地方知事代行のウラジオストクでの会談で、この問題が細かく検討されている。

コジェミャコ知事代行はこれまでに、ロシア極東住民向けに ERA-GLONASS を廃止するよう提言するセンセーショナルな声明で沿海地方の世論を驚かせた。コジェミャコ知事代行はその論拠として、中古車を買っているのが低所得者層だということ挙げた。ERA-GLONASS の取付け費3万ルーブルは痛い出費となっている一方、このシステムの性能は疑問視されている。

ハバロフスク地方での発電所建設 日本企業が前向き (EastRussia 11月26日)

日本の GPSS ホールディングス(株)が、へき地の居住区のサービスに適した発電所をハバロフスク地方に建設することを提案した。日本側は風力発電所、太陽光発電所、地熱発電所の建設およびメンテナンスを専門とし、日本で小水力発電所も建設している。

このプロジェクトはハバロフスク地方政府の関心と呼んだ。現在、市町村のボイラーの多くが重油を使っているからだ。このため、燃料の調達及び運搬に多額の予算金が使われている。代替エネルギー源がこの問題の解決の一策だ。ハバロフスク地方政府では、小さな村向けに重油とは別のエネルギー源を探す専門家チームが活動している。

また、ハバロフスク地方政府広報室の発表によると、空港の開業後、そのビジネス地区に立地するホテルの建設への参画を考えている別の日本企業もいるという。航空機製造のせとうちホールディングス(株)は、ハバロフスク地方政府にターボプロップ機 KODIAK の購入を勧めている。この飛行機は北部地域での使用に適しており、未整備の場所にも着陸することができる。日本側は将来的に、この航空機のロシアでの現地生産も検討する構えだ。

SUMOTORI と中国の合併会社 大型ダンプの製造を開始 (EastRussia 11月27日)

ウラジオストク自由港に入居する Yubo-SUMOTORI 社が沿海地方での現地生産を拡張し、その目的で、ロシア極東仕様の大型ダンプカーの組立ラインを稼働させる。同社ではすでに、試運転が終わっている。

沿海地方の企業グループSUMOTORI と中国の Yubo-Automotive (中国第一汽車集団=FAW=ブランドのトラックの組立)の合併会社 Yubo-SUMOTORI では、FAWの自動車を組み立てている。同社広報室の発表によると、アルチョム市の組立工場に、スタンダードタイプのボディをカスタマイズする新しいラインが設置された。製造時にボディにはヒーターが追加され、正確な接合と流体力学が重視されている。

この大型ダンプカーは建設現場や土木工事現場での運転しやすさを目指している。先行経済発展区(TOR)やウラジオストク自由貿易港の入居企業のプロジェクトの多くが工事段階にあるロシア極東では、このようなダンプカーが必要とされている。沿海地方ではこれらはズベズダ造船所、ウラジオストク-ナホトカーポスト-チヌイ港線道路、石炭鉱業所「ルチェゴルスキー」と「ポルタフスキー」で使われている。大型ダンプカーには、シベリアやウラル地方、その他の国内の地域の大手企業も関心を持っている。

ウラジオ市内の駐車場整備

日ロ協力がスタート

(コムソモリスカヤ・ブラウダ11月27日)

ウラジオストク市役所で26日、(株)駐車場

総合研究所(PMO)と(株)日建設計の代表団との会合が開かれた。話題の中心は、ウラジオストク市の駐車場建設プランだ。ウラジオストクのセルゲイ・シュルスチュク市長代行、アレクセイ・クシニル国際関係・観光部長、マクシム・アクルシン道路・環境整備副部長、ピョートル・カルポフ都市建設・建築副部長が日本の代表団に対応した。

ウラジオストクは現在、ロシアで最もモータリゼーションの進行が著しい都市の一つだ。公式発表では、市民10人に対して自動車6台となっている。しかし、これは沿海地方の中心都市を毎日走っているすべての交通機関には程遠い。ウラジオストクを訪れる観光客らは毎日、ストレスのかかる市内交通に巻き込まれている。

「市内で最も車が多い区域は旧市街地だ。問題解決方法の一つが路上駐車をなくすことだ」とアクルシン部長は説明した。日本側の計算によると、長さ6キロの中心部のルートから路上駐車をなくすためには、この地域に2000台分の駐車場を立てる必要がある。PMOの関係者は、その種の駐車場をロシア側に紹介した。例えば、日本側は、空きスペースの数が見える掲示パネルや、モバイルアプリで空きスペースをチェックして予約し料金も支払えるシステムの設置を提案した。

ウラジオストク市側は日本側のあらゆる提言やプロジェクトを検討する構えだ。市の中心部ではすでに、140~250台分の駐車場用に市の所有地4区画が確保されている。

「我々は、市の中心部にローカル駐車場、主要道路沿いにいわゆる『パークアンドライド』システムを整備することになっている。これらの施設の建設は、官民パートナーシップの原則で建設することが可能だ」とカルポフ副部長は述べた。

日本側はコンセッション契約に関心をもった。日本側からのすべての質問に対する詳細な回答がまとめられ、送られる。これは、ウラジオストクで日本の市内駐車場整備の経験を取り入れる共同作業のスタート地点だ。

中国の鉄鋼大手、沿海地方に製鉄所 (RIA 通信12月3日)

沿海地方人民政府の発表によると、中国

の HBIS Tangsteel (河鋼集団唐鋼公司)が、1000億ルーブルを超える規模の事業投資で沿海地方に製鉄所をつくる方針だ。製鉄所は製品を「ズベズダ」造船所に供給する。

沿海地方のコンスタンチン・ボグダネンコ副知事と HBIS Tangsteel の王蘭玉董事長がこの件について協議した。「目下、中国側はロシア極東との連携に前向きだ。HBIS Tangsteel はハバロフスク地方の製鉄所を購入し、沿海地方には新規の製鉄所を建設する方針だ。王氏によれば、投資家側はこの新しい工場に約15億ユーロを投入する構えだ」と沿海地方は発表している。

王董事長は、沿海地方は好適な経済潜在力をもっており、投資家に数々の特典や特恵待遇が提供されていることを指摘。「中ロ両国政府の間でロシア極東の発展・開発が合意され、我々も大手企業として、これらの合意事項の実行に参加するつもりだ。沿海地方の地理的位置とアジア太平洋諸国への近さを踏まえれば、新しい工場の立地にはもっとも適していると言える」と王董事長は述べた。

ボグダネンコ副知事は、造船用鋼板を生産するズベズダ造船所の建設もあり、沿海地方がプロジェクトの始動に前向きだと述べた。王董事長は、中国側はズベズダ造船所との提携を視野に入れており、新工場の環境上の安全性を裏付ける書類をすべて提出するつもりだと明言した。工場の建設地として、ナホトカ、スラビヤンカ、その他の港が候補に挙がっている。

ウラジオ国際空港

偉大な探検家の名前をもらう

(ポストク・メディア12月4日)

ウラジオストク国際空港が伝説のロシア極東の探検家ウラジミール・アルセーニエフの名前をもらうことになる。「ロシアの偉大な名前」コンクールと投票結果の総括の後、このような決定がなされた。

沿海地方の決選投票には、ウラジミール・アルセーニエフ(ロシア極東の探検家)、ニコライ・ムラビヨフ=アムールスキー伯爵(ウラジオストクを建都)、ゲンナジー・ネベリスコイ提督、アンナ・シチュエーニナ(世界初の遠洋航海の女性船長)の4人の名前が

残った。投票の結果、投票者の38%がV.アルセーニエフに投票した。

投票の結果は12月4日に総括され、ウラジオストク国際空港にはウラジミール・アルセーニエフの名前つけられることになる。その他の都市では、投票の結果、次のような結果となった。ウラジオストクとハバロフスクの建設者、N.ムラビヨフ=アムールスキー伯爵の名前はブラゴベシチェンスク空港が、G.ネベリス提督の名前はハバロフスク空港、作家のアントン・チャーホフの名前はユジノサハリンスク空港が、エカテリーナ二世の名前はクラスノダール空港がもらうことになる。

モスクワでも勝者が決まった。シェレメチエボ空港はロシアの詩人・作家アレクサンドル・プーシキン、ドモドボ空港はロシアの博識学者・科学者・作家ミハイル・ロモノソフの名前をもらう。ポスト・メディア通信が既に報じたように、「ロシアの偉大な名前」プロジェクトは10月11日にスタートし、この枠内で、ロシア全国の45の空港が新しい名前をもらうことになった。

ところが、ウラジオストク空港幹部にはまだ、改名に必要な文書が届いていない。投票結果が正式に有効になるのがいつか、いつまでに空港にロシアの偉人がつけられるかは、まだわかっていない。

北東連邦大と中国石油大学 共同でエンジニア育成へ (EastRussia 12月4日)

北東連邦大学と中国石油大学（青島市）は、石油・天然ガス産業のエンジニアの養成で協力することにしている。これにより、国際チームなどで複数の分野にまたがった学術研究、設計・デザインに従事する専門家の教育が可能となる。

探鉱学部地下資源利用学科のマリヤ・ニコラエワ上級講師によれば、現在、大学院生（修士課程）向けの交換教育プログラムのための協力が検討されているという。北東連邦大広報室によれば、修士プログラムは3年間なので、交換プログラムは「2+1」の原則（1年間母国で学んだロシア人あるいは中国人の学生1名は、残り2年間、提携先の大学で学ぶ）で構築されるという。

ブリヤート産野菜、温室を導入 口極東・モンゴルに供給へ (DV.land 12月7日)

ブリヤート共和国のグシノオゾルスクに温室群が建設されれば、2019年11月までに共和国からロシア極東市場とモンゴルへの野菜の供給が可能になる。ブリヤート共和国政府広報室がこのようにタス通信に伝えた。

「グシノオゾルスクでは温室群建設プロジェクトが実行中だ。ブリヤートにこのようなものができるのは初めてだ。第1段階の費用は20億ルーブル、投資家は既に作業をしており、10ヘクタールの温室用地ではすでに土台がつくられ、支柱が打たれた。2019年11月には最初の収穫があるはずだ。我々は野菜をロシア極東とモンゴルに供給するつもりだ」というブリヤート共和国のアレクセイ・ツイデノフ首長の談話を広報室は伝えている。

温室群の野菜の生産力は年間9.7トン程度になる。ツイデノフ首長によれば、将来的に、面積を60ヘクタールに広げることになっている。費用は最大で150億ルーブルになる。

同共和国農業・食糧省のピョートル・ブルイコフ第一次官がこれまでに、ブリヤートは極東連邦管区に編入後、東部地域に農産品販売市場を拡大する、とタス通信に話していた。これは、野菜のみならず乳製品、食肉も指している。もう一つの有望な方向性は、生薬の供給だ。2018年には、バイカル自然区内の10以上の農業地区の30社を超える農業経営体や個人農家が、薬草の栽培を始めた。

トルトネフ副首相 サハリ州知事代行を発表 (ロシースカヤ・ガゼータ12月10日)

ユーリー・トルトネフ副首相兼極東連邦管区大統領全権代表がサハリ州政府、州議会議員、関連省庁の長、世論に向けて、大統領が指名したワレリー・リマレンコ州知事代行を紹介した。

手続きは全部で10分。その間、新州知事代行は他の分野での自分の職歴について話し、ロシアの地政学上の州の重要性、つまり、幸せに、便利に、快適に住める土地をここに作る必要があることを認識

し、ここで起きている多くのこと（先行経済発展区、住宅ローンの条件）は既に分かっている」と述べた。

知事代行として紹介された後、記者団の質問に答えながら、リマレンコ代行は来月9月の知事選挙に無所属で立候補する意思を表明した。彼は、「ここで地域の利益に係る選挙が行われてほしい。私は、政治的視点を問わず、全住民から支持されたい」と決意を述べた。

ウラジオが口極東の拠点都市に 大統領令が署名

(ロシースカヤ・ガゼータ12月10日、13日)

ウラジオストクがロシア極東の中心都市になる。極東連邦管区の中心都市をハバロフスクからウラジオストクに移すというオレグ・コジェマコ沿海地方知事代行の提案に、大統領が同意した。

まず、RBC社がこのことを報じた。その後、ドミトリー・ペスコフ大統領報道官がメディアに対してこの情報が正しいことを認めた。

中心都市の移転のアイデアは10月にコジェマコ知事代行が提唱。彼は、東方経済フォーラムがウラジオストクで開催されており、世界の首脳が訪れ、管区の発展を牽引するプロジェクトがまさにここで実施されていることを論拠とした。トルトネフ副首相兼極東連邦管区大統領全権代表は極東開発省と大統領全権代表部に対し、極東の中心都市移転に関する大統領への報告書（F/S、データ、コスト、メリット）を12月までにまとめるよう指示していた。

「大統領は基本的に、コジェマコ氏の発案に同意した。その結果、現在、この同意は既に指示のかたちで実行されるだろう」とペスコフ報道官は今日、記者団に述べた。大統領府広報室は、極東連邦管区の拠点都市をハバロフスクからウラジオストクに移す大統領令にプーチン大統領が署名したことを伝えた。

大統領令では、連邦管区のリストのしかるべき修正について触れている。これを受けて大統領府は組織・人事面の作業を行うことになった。

ウラジオで金角湾浄化計画策定 (ロシースカヤ・ガゼータ12月21日)

極東連邦大学とロシアの研究機関の研究者が組んで、ウラジオストク市内の金角湾の山積した環境汚染の解決計画を策定した。

極東連邦大広報室の発表によると、専門家らが2年間、プログラムに取り組んだ。発注者は全ロシア環境研究所で、主契約者は極東連邦大工学部だった。策定チームリーダーのワレリー・ペトゥホフ工学部副部長によれば、水域の浄化、汚水排出の中止、湾の状態のモニタリングが提言されている。

研究者らの意見では、環境汚染の主な物質は、沈んだ水上バイク・ボート・浮体構造物、建築資材からなる大型ごみ、海底の堆積物だ。これらの物体の撤去とリサイクルの5カ年計画が策定された。

「この計画のメインは、水域の物理的浄化だ。しかし、計画はさらに、オビヤスネエ川から流れ込む下水、ごみ、石油製品、沿岸の工場からの投棄物による現在の金角湾の汚染に段階的に歯止めをかけることも見込んでいる」とペトゥホフ氏は明言した。研究者らは、2019年末に浄化設備がフル操業を開始し、未処理の廃水の海への流出が止まれば、5~7年で湾が自浄するものと期待している。

金角湾は連邦の管轄物であり、その浄化には連邦の資金が使われる。専門家らは現在、沿海地方政府がそれを全ロシアのリストに加えるために提出できるよう、環境汚染物質のリストを作成中だ。ペトゥホフ氏によれば、この問題は、ユーリー・トルトネフ副首相兼極東連邦管区大統領全権代表が長期にわたって監督している。さらに、金角湾の汚染状況の監督の強化は、最近ウラジオストクを訪れたドミトリー・コブイルキン天然資源・環境大臣も要請している。「この湾の汚染に係っている人々がこのようなことを続けてはいけないことをきちんと理解するよう、我々はまず、彼らの意識改革をしなければならぬ」と大臣は述べた。

沿海地方と札幌市に新しい定期便 (コムソモリスカヤ・ブラウダ12月25日)

ウラジオストク国際空港の冬季スケジュールに新しい便が登場した。同空港

広報室の発表によると、今後、沿海地方から日本の札幌市に出発することができる。このルートの便を運航させるのは、ウラル航空だ。これは週2回の定期便(火・金)で、機種はAirbusA320が使用される。163人乗りで、エコノミークラスとビジネスクラスがある。

同空港のアレクサンドル・ボブロフ航空営業部長によれば、これは既に3本目の定期ベースの日本行路線だ。今年1~11月にロシアを訪れた日本人乗降客数は14%増えた。今後は、沿海地方と日本の各都市や東アジア諸国を結ぶ新しい便を確保するために、ルート網と航空会社との提携が拡大されることになっている。

ポストーチヌイ港の荷役会社 日本のフォークリフトを導入 (VSC 社 HP 12月25日)

Vostocnhaya Stevedoring Company (VSC, Global Port 傘下) は、ターミナル投資開発プランに従い、日本のTCM(株)(ユニキャリア株式会社の前商号)のディーゼルフォークリフト8台を購入した。

8台のうち6台は、混載貨物専用倉庫(CFS)で作業を行う。積載量1.5トンが3台、2.5トンが3台。荷台の昇降最高位は3メートル。フォークリフトは横移動機能を備え、フォークの手動昇降ができる。これにより、貨物の移動の際の機動性が高まる。さらに、手動式フォークを備えた2台のフォークリフト(積載量2.5トン、昇降最高位3メートル)は、運転席にキャビンが付いていて、マイナスの気温の中で屋外作業が可能だ。これらのフォークリフトは、ベルトコンベアーとの作業や岸壁とターミナル内線路でのその他の作業のために、VSCの特殊機械グループと小型機械部に配備された。

さらに、VSCはターミナルの投資発展プログラムを実行しながら、現在、リープヘル社製の新しいコンテナ用ガントリークレーン(吊下荷重50トン)5基の設置を終え、稼働の準備をしている。

中国 COFCO 沿海地方産穀物輸出を開始 (沿海地方政府12月26日)

中糧集团有限公司(COFCO)が沿海地方から中国への穀物供給を開始した。

約4000トンの沿海地方産トウモロコシを積んだ第1便が既に広東省へ出発した。

沿海地方国際協力局アレクセイ・スタリチコフ局長によれば、COFCOとの貿易拡大のための準備作業は2015年から進められてきた。中国側は3年にわたり、沿海地方の市場、輸送力を調査し、連携パターンを検討してきた。「COFCOは中国最大の食品メーカーの一つだ。同社は沿海地方との貿易の拡大に前向きな姿勢をいく度も示してきた。我々は彼らと会合を重ね、将来の連携の具体的な詳細を協議してきた。そして、沿海地方産トウモロコシを積んだ第1便が広東省に出発した」とスタリチコフ局長は明言した。

スタリチコフ局長によれば、今回の輸出はCOFCOと沿海地方企業の提携拡大の第一歩でしかない。COFCOは沿海地方産の穀物の輸出を継続的に行うことにしている。さらに、従来通り、沿海地方産食品の中国への供給を整備し、沿海地方での農業プロジェクトを実行していく方針だ。

中国側によれば、今回の穀物の輸出は、COFCOによる国家連略「一带一路」とプーチン・ロシア大統領と習近平・中国国家主席が交わした協力拡大に関する諸合意の実現の具体例となった。

ちなみに、COFCOがウラジオストクに子会社をつくったことは、沿海地方政府と同社の活動のもう一つの成果だ。

ロシアに移住する在外同胞も 極東の1haをもらえる (PrimaMedia 12月28日)

ロシアのプーチン大統領は、ロシアに移住する在外同胞に対するロシア極東の土地の提供に関する連邦法に署名した。関連文書が法務情報ポータルサイトで公開された。

この法律は、大統領の命令の結果、策定され、ロシア、特に極東地域へのロシア同胞の移住の促進を目的としている。法律は在外同胞のロシアへの自発的移住促進プログラムの参加者へのロシア極東の土地の無償提供を可能にする。この入植者がロシア国籍を取得すれば、それらの土地は、彼らのロシア国籍取得を条件に私有化されるというのが、重要なポイ

ントだ。

「極東の1ヘクタール」法に従い、ロシア国民は誰でもロシア極東に無償で土地を取得できる。沿海地方のプログラムの参加者には、起業、農業展開、一戸建て住宅建設に係る約20種類の支援が提供されている。沿海地方では現在までに約1万3500ヘクタールが提供された。さらに約2500件の土地提供契約が手続き中および申請者自身の署名の段階にある。国内81構成主体の住民が沿海地方で土地の分配を受けた。

ヤクーツクに口極東初のITパーク (YSIA 12月29日)

ロシア極東初のハイテク工業団地が29日、ヤクーツクにオープンした。今のところ入居を終えたのは25社だが、3月までにその数は40社になる。ITパーク全体で100団体・企業を受け入れることができる。さらに、共和国各地に17のITセンターが開設されることになっている。

「我がITパークはロシア極東全域でも類を見ない。ヤクーツクはロシア国内の3都市にしかないものが生まれつつあることを誇れる。MyTona社、In-Driver社は、ヤクーツクで数十億ルーブル規模の国際ビジネスの形成が可能であることを証明した」とサハ共和国のアナトーリー・セシヨーフ・イノベーション・デジタル発展・情報通信技術大臣は述べた。

9500平方メートルの敷地に複数の区域が配置されている。無料のカフェを備えたフードコートのほか、コワーキングスペース、会議室、VRラボ、レコーディング・モーションキャプチャスタジオがここにはある。しかし、入居企業にとって最も重要になるのが、インキュベータとアクセレーターB8(主要な教育スペース)だ。さらに、若いプログラマー向けのITスクールを含む入居企業自体が小中高生や大学生を教える。「我々は人材の教育と育成に非常に多くの時間を割くつもりだ。なぜなら、人材は今、我々にとっての全てだからだ」とセシヨーフ大臣は述べた。

ハイテク工業団地が既存の工業団地「ヤクーツク」と違うのは、ITという狭い専門性だ。ここでは、入居企業はGame Dev、人工知能、データオロジー、フィンテッ

クなどの分野のプロジェクトを手掛けている。

■中国東北

大連湾総合交通フェリーターミナル 試験運営開始 (遼寧日報10月31日)

10月26日、客船「永興島」が新しく竣工した大連湾大連湾総合交通フェリーターミナルを出港し、大連湾フェリーターミナルが正式に試験運営の段階に入った。このプロジェクトは海上旅客輸送、長距離旅客輸送、市内公共交通などの各種交通手段を有機的に融合し、ゼロ距離乗換・シームレス都市立体交通ネットワークを形成し、大連の新空港と北駅と合わせて「三位一体」(海、空、鉄道)の地域総合交通ターミナルとし、大連市便民工程(利便性拡大プロジェクト)の新しいランドマークとなった。

大連湾総合交通フェリーターミナルは大連港大連湾港区に位置し、総敷地面積7.14ヘクタール、総建築面積3.7万平方メートル、投資総額は3.7億元に上った。5階建てのターミナルは、フェリー待合室のほか、宿泊施設、ショッピング、飲食、物流配送、市内交通とのシームレス乗継システム、総合案内サービスなどの機能も完備している。ターミナルは新空港と13キロメートル、大連北駅と11.5キロメートルにあり、各種交通手段とつながる地理的優位性も持っている。

中欧班列海外通関時間の短縮へ 満洲里税関を含む2カ国4者提携 (内モンゴル日報11月5日)

先頃、満洲里税関はロシアのシベリア税関管理局とザバイカリスク鉄道局、ならびにハルビン鉄道グループとの2カ国4者会談を満洲里市で行い、満洲里税関とシベリア税関局の相互協力のさらなる強化や、中欧班列の通関時間の短縮などについて合意に達した。

4者は今回の会談で「中欧班列」の通関手続き最適化などに関する議題をめぐって意見を交わし、今後の税関検査の効率を向上させ、通過貨物への検査割合を適切に減らし、ザバイカリスク駅における通関

所要時間を短縮させ、コンテナ輸送列車への通関優遇措置に取り組み、国際物流大ルートの円滑化に助力するほか、口岸の通関効率の向上、通関の監督・管理の規範化、関税分野の協力、貿易統計データの分析・交換協力などの内容をめぐって議論を重ね、効率的かつ実務的な原則のもとで協力の水準を高めていくことで一致した。

2018年は「一带一路」構想提唱5周年。2013年9月に初の「蘇滿欧」国際コンテナ班列が満洲里口岸を経て出国してから、満洲里鉄道口岸から出国する中欧班列は全部で34路線、入国するのは全部で17路線になり、「一带一路」沿線市場の潜在力を明らかに示している。

吉林省 3つの口岸が国家検査に合格 (吉林日報11月5日)

先頃、国家口岸検収チームが延辺州と長白県で沙坨子、古城里、長白道路口岸の国家レベル昇格検査会議を開いた。検収チームは現地調査を行なったあと、この3口岸が国家レベル口岸の基準を満たしたと判断し、3口岸が国家検査に合格し、正式に国家レベル口岸となったことを承認した。これは吉林省が対外開放事業で収めた新たな実績で、国境地帯にある少数民族地域の対外経済・貿易と観光業の発展にとっても重要な意味も持っている。

吉林省商務庁は今後、口岸がプラットフォームとしての機能を発揮するよう推進し、法律と規範に基づき、口岸における検査施設の建設をさらに進め、口岸のビジネス環境の最適化を着実に進め、越境貿易利便化の水準を高め、吉林省の開放型経済の発展を促進する。

遼寧一中・東欧 経済貿易協力マッチング会開催 (遼寧日報11月8日)

11月7日、遼寧省政府が上海で「中国遼寧一中・東欧諸国経済貿易協力マッチング会」を開催した。今回のマッチング会は第1回中国国際輸入博覧会の関連行事であり、国際輸入博覧会で唯一、中・東欧16カ国を対象とする経済貿易促進活動でもある。

今年に入ってから、遼寧省は中・東欧諸国の地方政府との交流と協力を積極的に推進し、中・東欧諸国との協力を、全面的対外開放と「一帯一路」建設における最優先課題としており、先頃は第5回中国-中・東欧諸国地方省・州長連合会の中国側議長も引き受けた。

こうした背景があって、今回のマッチング会は国際輸入博に参加した大半の中・東欧諸国の関心を集めた。会議では、中・東欧諸国から中国駐在公館、政府官僚、企業代表ら60名余りが参加し、遼寧省商務庁、遼寧省国有資産委員会、省内各市の担当幹部、省轄の国有企業、国際輸入博遼寧省貿易代表団らと促進活動を行った。また、双方は「一帯一路」建設、「16+1」経済・貿易示範区建設、貿易規模の拡大、遼寧自由貿易試験区および瀋陽・撫順新区建設などについて商談を行った。

内モンゴル貿易代表団

中国国際輸入博で予想以上の成約額 (内モンゴル日報11月11日)

11月10日午前までに、内モンゴル自治区の11盟・市および満洲里、エレンホトのすべてのバイヤーが第1回中国国際輸入博覧会で成約を得た。成約額は予想を上回り、成約に至った分野は主に知的ハイエンド機器、食品・農産物、医療機械・医薬保健などに集中している。

協力意向書に署名したのは包頭鉄鋼、北方股份、伊利などの大手企業だけではなく、一部の民営中小企業も含まれている。包頭市は14件の買付意向書を締結し、成約額で自治区内のトップとなった。協力分野は知的ハイエンド機器、食品・農産物、家電製品などに及んでいる。そのうち、包頭鉄鋼、北方股份、内モンゴル中モ糧、包頭同利家電などの企業は複数の大型買付意向書に調印した。オルドス市は120社余りのバイヤーが参加し、そのうちの20社余りが成約を交わした。分野は主に知的ハイエンド機器、食品・農産物、医療機械・医薬保健などをカバーしている。赤峰市の成約数は20件で、そのうちの15件が食品・農産物、医療機械・医薬保健に集中している。

「1ネットワーク、1部署、1回手続」 瀋陽が行政サービス改革を推進 (遼寧日報11月17日)

11月16日、「瀋陽市における行政サービスの『1ネットワーク、1部署、1回手続』改革および全市一体化オンライン行政サービスプラットフォーム建設実施プラン」が正式に公布された。プランでは、瀋陽市が全市一体化のためのオンライン行政事務サービスプラットフォームを建設することに基づき、オンラインでは「ネットワーク1つで処理」、オフラインでは「1部署に行くだけ」、現場では「多くても1回足を運ぶだけ」という改革を積極的に進めている。2020年末までに、行政サービスは「できるだけインターネットで実施」となり、特殊な案件以外はすべてネット上で処理できるようになり、その他の注目サービスや住民の便宜を図る項目については基本的に「多くても1回足を運ぶだけ」で「同一都市内で一括手続可能」が実現することになる。

このプラットフォームは企業や市民向けのオンラインサービスの総合入口で、横のレベルでは市直属の部署の業務を統合し、縦のレベルでは市・県(市)区・郷鎮(街道)・村(社区)の4つのレベルをつないで統括する。また、企業と市民が取得した電子証明書、申請資料などのデータを集め、オンライン・オフライン双方で共有するレベルを向上させる。

このプラットフォームと合わせて、瀋陽市では「一微両端(ウィーチャットと二つの端末)」サービスの構築を推進している。すなわち、ウィーチャットの公式アカウント、スマートフォン専用サイト、セルフタッチパネルのことだ。スマートフォン専用サイトでは、簡単な行政サービスや住民サービスのネット予約、問い合わせ、申告、手続きなどの機能を提供する。セルフタッチパネルでは企業と市民のために年中無休24時間行政サービスを平等に提供し、「移動しながら、手のひらや指先の端末で、いつでも手続させる」ことを可能にする。

「北糧南運」コンテナ班列 ハルビン鉄道が運行開始 (黒龍江日報11月18日)

先頃、標準コンテナ110個を載せた55両の「北糧南運(東北から南方へ穀物輸

送)」貨物輸送班列が綏化駅から大連港金港駅に向けて出発した。これにより、中国鉄道ハルビン局集团有限公司が東北の穀物製品を移出する新しいルートを開拓した。

綏化地域は黒龍江省の重要な商品食糧基地で、穀物の加工産業チェーンが拡大するにしたがい、その製品は鉄道で遼寧省の沿海部の港湾に輸送され、東南の沿海地域、ひいては国外にまで運ばれる。こうした新しい市場を強固にし、拡張するため、中国鉄道ハルビン局集团有限公司は大連港や中糧集団などの企業と積極的に協力し、傘下のハルビン鉄道物流会社と綏化支局を統括し、共同で貨物の供給源の調査、顧客訪問、製品プランの計画、業務モデルの最適化などを行い、「道路・鉄道・海運」の複合一貫輸送の利点を生かして、「北糧南運」コンテナ班列という輸送新ルートを打ち出した。

このコンテナ班列は綏化駅から大連港、丹東港に向けて隔日で運行され、綏化駅を21時56分に出発し、翌日23時に大連港金港駅に到着、翌々日の4時17分に丹東港前陽南駅に到着する。班列の運行開始後は、毎月標準コンテナ1650個を輸送し、かつての4日間から30時間まで輸送時間を短縮することができる。

黒龍江省地級市の地表型飲料水源地 92%環境改善完了 (黒龍江日報11月23日)

黒龍江省生態環境庁によれば、全国の集中型システムの飲料水水源地の環境保護プロジェクトの計画により、黒龍江省の108の地級市における地表型水源地の環境問題は国家や省のプランに沿って12月31日までに改善業務を完成させる必要がある。11月20日までに、黒龍江省では水源地100カ所の改善が完成し、達成率は92.6%となった。

黒龍江省の地級市の地表型飲料水水源地の改善箇所108の内、チチハル市の水源地改善箇所は11カ所あり、完了したのが6カ所、未達成が5カ所、54.55%の達成率で、全国の水源地環境問題改善の進展で下位から8番目となっている。そのほかハルビン市と鶏西市が未達成(松花江四方台、朱順屯水源地、興凱湖)だ。

「長白山人参」グルメ普及大使 選出投票が盛況

(吉林日報11月27日)

第4回「長白山人参」グルメ大会の本選、すなわち「長白山人参」グルメ普及大使選出がネットでの投票段階に入った。11月23日から27日の24時まで、一般の人々は政府公式協力メディアの吉林日報「彩練新聞」に登録し、支援したい好きな料理人に投票して応援することができる。

「長白山人参」グルメ普及大使選出イベントは10月27日から始まり、国内外の人参業界関係者から広く注目され、世界各地の人参料理の達人が競技に参加した。組織委員会は100名あまりの候補者の資格審査を行い、その中から39名が投票による選抜の段階に入った。投票は11月23日24時から始まり、11月26日13時までに1万人余りが投票している。大会の組織委員会はネット投票と専門家の審査結果を総合して、「長白山人参」グルメ普及大使を10名選出する。

「長白山人参」ブランドは今年初めて世界にグルメ普及大使を公募し、世界に人参の食文化を広めようとしている。12月7日には普及大使10名がアモイで「長白山人参」料理の決勝戦を行う予定で、その場で2018年の「長白山人参」グルメ特別金賞、金賞など各賞が選ばれる。

ハルビンの水稲乾地栽培技術

イランで根づく

(黒龍江日報12月5日)

先頃、中国イランイノベーションセンター、イラン・コルデスターン州農業委員会、ハルビン市農業科学院が三者協定を結び、「乾地栽培水稲」技術が正式にイランに導入されることになった。ハルビン市農業科学技術のイノベーションにおける新しい成果が「一帯一路」の大きな背景のもと、速やかに開花したことを意味する。

ハルビン市農業科学院の門万傑副院長によれば、「昨年、イラン駐広州総領事が農業科学院を視察し、水稲の乾地直播栽培技術に最も関心が寄せられた」という。今年5月、イランはコルデスターン州の農業専門家2名をハルビンに派遣し、哈梗稲2号をイランに持ち帰り、1ムー（6.7アール）の小さな土地で試験的に栽培した。

イランの多くの消費者は米食を好み、水稲は小麦に次ぐ第2の戦略的な穀物だが、コルデスターン州の水資源は相対的に少なく、通常の方法で水稲を栽培するのは困難だった。

哈梗稲2号は良質のウルチで、長粒種で口当たりがよく、イランでの生育は早熟で、二毛作ができる。ハルビン市農業科学院では比較的整備された水稲の乾地栽培管理技術の体系をつくと同時に、安全で効率のよい除草で難題突破を実現し、種まきから収穫まで完全機械化を実現した。この栽培技術は育苗、田植えが必要なく、30～40%の節水となり、コストも低減する。

10月末、この技術がイランで試験的に導入され、順調に成功した。推計によれば、1ムーあたりの生産量は600～700斤（1斤500グラム）前後、イランの水田の生産量は一般に1ムーあたり800～1000斤前後だ。これにより、イラン側ではハルビン市農業科学院に長期的な友好協力関係を結ぶことを望んでいる。

盤錦一大連

トラック・航空一貫輸送が開通

(遼寧日報12月11日)

12月7日、大連空港・盤錦貨物ステーションが開業した。今後、大連空港は盤錦貨物ステーションを基地として周辺地域の仕入れ先を開拓し、その効果をさらに錦州、營口、葫蘆島、朝陽などの地域に波及させようとしている。当日、盤錦と大連を結ぶトラックフライト（トラック・航空複合一貫輸送）が正式に開通した。これは瀋陽、丹東に次いで大連空港が省内で開通した3本目のトラックフライトだ。2019年にはこのルートは1日5～8トン、年間輸送量は1500～2000トンに達する計画だ。

エレンホト鉄道口岸輸出入貨物量

初めて1200万トン突破

(内モンゴル日報12月11日)

先頃、中国鉄道フフホト局集团有限公司によれば、エレンホト鉄道口岸の輸出入貨物量が1203.87万トンに達成し、前年同期比15.68%の伸びとなり、初めて1200万トン突破した。

関係筋によると、エレンホト鉄道口岸を

通過する中欧班列は、鄭州圃田—ドイツ・ハンブルク線、重慶—ポーランド・マワシェビチェ線、天津—ロシア・ホヴリノ（モスクワ）線、新築（西安）—ロシア・ホヴリノ線、成都城廂—ロシア線、団結村（重慶）—ロシア・モスクワ線を含み、主な輸出貨物は自動車、タイヤ、ファッション、不織布、クッキー、文化・スポーツ用品、スキャナ、ボイラー、コットンタオル、自動車部品、ラップトップ部品、機械設備、日用品、小型家電などで、主な輸入貨物は板材、ロボット、食品、パソコン部品など。

「一帯一路」建設の拡大、中モロ3国間の経済貿易活動の発展、口岸物流業規模の拡大に伴い、口岸の輸出入貨物量は年々増加傾向にある。エレンホト鉄道口岸は輸送、倉庫保管、加工、情報処理などが一体化した多目的総合物流システムに変貌しつつあり、草原シルクロードの要所になりつつある。

陸路での中中間人民元現金越境調達

総額1億元突破

(黒龍江日報12月12日)

先頃、黒龍江省が東寧口岸を通して5回目のロシア向け人民元現金調達を行い、黒龍江省経由の中中間人民元現金陸路越境調達の総額は1億元を突破した。これは中中間人民元現金越境調達業務が定期化・高密度・高額の方向へ発展していくことを示している。

今回の現金移動の総額は2200万円で、これは龍江銀行東寧支店とロシア・アジア太平洋銀行による5回目の協力事業だった。双方が行った中中間人民元現金陸路越境調達は中央銀行、国家外貨管理局と関税総署の査定を経て承認を得た事業で、龍江銀行東寧支店は黒龍江省内で人民元現金陸路越境調達業務を展開する資格をもつ最初の金融機関だ。

東寧市党委員会・市政府は人民元現金越境調達業務を極めて重視しており、この業務を綏東重点開発開放試験区の「先行先試」（先に試み、先に行う）重要施策としている。人民元越境移動の定期化は中ロ貿易を大いに推進する役割を果たし、黒龍江省ひいては中国全国のロシア進出貿易企業、ロシア滞在の労働者に強力な通貨保障を提供するとともに、極東

地域ひいてはロシア全国における人民元の流通と認知度を向上させ、国際金融市場における人民元の地位と評価を高め、国際決済通貨としての人民元の利用が企業間の経済貿易から庶民の日常生活にまで拡大されることを表す画期的な意味を持っている。

撫遠莽吉塔港 貨物輸送量が過去最高 (黒龍江日報12月20日)

撫遠市莽吉塔深水港(松花江の河川港)埠頭が5月に今年の貨物取扱業務を開始してから、貨物取扱量は徐々に増加し、年間輸出入貨物量が27万8608.57トンに達し、前年同期比47%増、木材のみで25万9863.05トンに達成した。2012年に莽吉塔港が正式に運営を開始して以来、取扱量が最も多い一年となった。

莽吉塔港は鉄道専用線の開通により急速な発展を遂げた。撫遠港鉄道専用線は撫遠市政府とハルビン鉄道局が協力して建設したプロジェクトで、前撫線(黒龍江省同江市前進鎮一撫遠市)を撫遠駅に連結させ、中ロ国境開放モデル区と莽吉塔港区とを結ぶ4.866キロの国鉄4級鉄道で、2016年11月4日に正式に開通した。莽吉塔港有限公司の李鳳義副総経理によれば、今年は輸出貨物を積んだ列車が1000両を超え、木材の年間輸入量が26万立方メートル、雑貨が1万トンとなり、再び過去最高記録を更新した。

撫遠港鉄道専用線は撫遠市が区・港・路が一体となった産業発展システムを構築するための重要な土台で、「中国・モンゴル・ロシア経済回廊」建設の結節点となる重要ルートだ。専用線の開通により、黒龍江省東北部の鉄道輸送と黒龍江の水運をつなぐ「最後の1キロ」が開通し鉄道・水運複合一貫輸送が実現した。これは撫遠市を国家の「一帯一路」構想の枠組に融合させ、「中国・モンゴル・ロシア経済回廊」と黒龍江陸海シルクロード経済圏における重要な拠点都市としての地位をしっかりと固め、黒龍江省およびジャムス市の江・海複合一貫輸送、陸・海複合一貫輸送の発展にとっても重要な戦略的意義をもっている。

第20回中ロモ国際冰雪祭、開幕 (内モンゴル日報12月24日)

12月23日、「冰雪二十年、魅力満洲里、搭平台(プラットフォームを構築する)、促貿易(貿易・観光を促進する)」をテーマとした「中国・満洲里第20回中国・ロシア・モンゴル国際冰雪祭および第15回ミス中国・ロシア・モンゴル国際コンテスト」が開幕した。

今回の冰雪祭は、第20回中ロモ国際冰雪祭中心会場開園式、第15回ミス中ロモ国際コンテスト、互市貿易免税区ロシア商品先行受注会、満洲里国境観光試験区発展シンポジウム、第4回満洲里国際フォーラム、2018-2019中国5人制室内サッカー・スーパーリーグ、中ロモ・ビリヤード招待試合、中ロモ・アイスホッケー招待試合、中ロモ8人制雪中サッカー招待試合など10件余りのイベントを企画し、来年2月までで開催する。

今回の冰雪祭は内モンゴル自治区政府、ロシア・ザバイカリエ地方政府、モンゴル・ドルノド県政府が共催し、満洲里市政府、内モンゴル自治区観光発展委員会、ロシア・チタ市政府、モンゴル・チョイバルサン市政府が運営する。

中糧集団 沿海地方産の穀物輸出を開始 (沿海地方政府12月26日)

中糧集団有限公司(COFCO)が沿海地方から中国への穀物供給を開始した。約4000トンの沿海地方産トウモロコシを積んだ第1便が既に広東省へ出発した。

沿海地方国際協力局アレクセイ・スタリチコフ局長によれば、COFCOとの貿易拡大のための準備作業は2015年から進められてきた。中国側は3年にわたり、沿海地方の市場、輸送力を調査し、連携パターンを検討してきた。「COFCOは中国最大の食品メーカーの一つだ。同社は沿海地方との貿易の拡大に前向きな姿勢をいく度も示してきた。我々は彼らと会合を重ね、将来の連携の具体的な詳細を協議してきた。そして、沿海地方産トウモロコシを積んだ第1便が広東省に出発した」とスタリチコフ局長は明言した。

スタリチコフ局長によれば、今回の輸出はCOFCOと沿海地方企業の提携拡大の第一歩でしかない。COFCOは沿海地

方産の穀物の輸出を継続的に行うことにしている。さらに、従来通り、沿海地方産食品の中国への供給を整備し、沿海地方での農業プロジェクトを実行していく方針だ。

中国側によれば、今回の穀物の輸出は、COFCOによる国家戦略「一帯一路」とプーチン・ロシア大統領と習近平・中国国家主席が交わした協力拡大に関する諸合意の実現の具体例となった。

ちなみに、COFCOがウラジオストクに子会社をつくったことは、沿海地方政府と同社の活動のもう一つの成果だ。

旅順港旅客輸送量 100万人台を初突破 (遼寧日報12月26日)

大連港グループは12月25日、今年1月から11月にかけて旅順港を利用した旅客数が延べ100万人に達し、開港してから初めて100万人台を突破したことを明らかにした。

ここ数年、旅順港はRORO船業務を展開し、旅客輸送量が30%の年平均増加率で急上昇することにより渤海湾のRORO船旅客輸送量も急増し、輸送航路が最も多い旅順港は、渤海湾の人的・物的・情報交流の促進や現地の経済発展などの面で重要な役割を果たしてきた。今年、新造船1隻が龍口(山東省煙台)航路に投入されたことにより、旅順港は現在3航路で計5隻のRORO船を保有している。

■モンゴル

モンゴル医学生が無償で日本留学へ (Asia Russia Daily 10月31日、 国際医療福祉大学 HP)

日本の大学教育は完全に有料だが、モンゴルの医学留学生は向こう5年間、日本の大学で、学費(生活費等含む)を全額カバーする奨学金を受けながら学ぶことができる。

モンゴルのツォグゾルマー教育・文化・科学・スポーツ大臣、日本の国際医療福祉大学の高木邦格理事長が10月30日、覚書に署名した。

この覚書の枠内で、毎年、最大10名のモンゴル人医学留学生が奨学金を受けられることができる。この覚書は、先進国で学ぶ学生の数の倍増を目的とする2016~

2020年モンゴル政府プログラムの枠内で署名された。国際医療福祉大学で学ぶモンゴル人留学生は9つの専門分野（看護学科、理学療法学科、作業療法学科、言語聴覚学科、視機能療法学科、放射線・情報科学科、薬学科、医学検査学科、医療福祉・マネジメント学科）に分かれて学ぶことができる。

スマホで肉の品質情報入手 (MONTSAME 11月5日)

11月5日、首都のショッピングセンター「ラバイ」と「E マート」で食肉・肉加工品の品質を特定するモンゴル製アプリの始動式典が行われた。このアプリは、公的な獣医学機関の品質保証を受けた食肉・肉加工品のバーコードを読み込み、納品地、売られている製品の品質保証と製造の情報を示す。アプリの開発は獣医学総局が発起し、スイス開発協力庁がモンゴルで実施している家畜の健康維持のための「グリーン・ゴールド」プロジェクトの支援を受けて Digital Mongolia 社が実施した。

公的機関で品質保証を受けた食肉・肉加工品の小売販売はまず、前述の首都のショッピングセンターでのみ行われている。しかし、政府関係者の情報によると、間もなく品質保証を受けた食肉・肉加工品の販売が拡大され、国内のすべてのショッピングセンターや生鮮市場で提供されるようになる見通しだ。

このシステムのメリットは、畜産農家と食肉加工業者の直接的な提携の可能性だ。すなわち、畜産農家は肉の原産地証明書を取得して消費者市場へ自由に進出できるようになる。他方、これは、モンゴルが自国の食品の安全を確保する一定の方策を講じていることを意味している。

モンゴルも EV 普及の波に (Asia Russia Daily 11月12日)

近年、電気自動車 (EV) がどんどん増えている。今や、どこで自動車の充電ステーションを見つけるか、という新しい問題が生まれている。

ウランバートル市を「緑の都市」に変えようと頑張っている市役所は、市内の EV の数を増やす活動をしている。11月8日、公共の駐車場や市内の広場に、いわゆる充電

ステーションを設置する作業が始まった。

充電ステーションの設置、充電設備とその設置、しかるべき標識の設置の公開入札が告示された。グローバル・モーターズ社とノミン・ネフチ社が充電ステーション設置の提案書を提出した。これら企業は、顧客に高水準の安全を確保し、充電ステーションは年内にも操業を開始しうる。12月1日までにウランバートル市内21カ所にステーションが設置されることになっている。

モンゴル通商代表部 日中口主要都市に開設 (MONTSAME 11月14日)

内閣は14日、定例閣議で北京 (中国)、ウラジオストク (ロシア)、東京 (日本) にモンゴルの通商代表部を開設することを決定した。通商代表部のスタッフはモンゴルのビジネスマンに、任地の正確で信頼できる通商情報、投資情報、法律関連情報を提供し、モンゴル企業の見本市への参加に係るサービスを提供していく。

上海にモンゴル総領事館設置 (MONTSAME 11月15日)

政府は対外関係の拡大に合せ、貿易、経済、観光部門での隣国との互惠関係の拡大強化、国外で働く邦人の権利保護のための段階的方策を講じている。これを受けて11月14日、内閣は定例閣議で上海に総領事館を開設する問題を検討し承認した。これに関する決議が国会に提出される。在上海総領事館の活動は、広東省、福建省、浙江省、安徽省、江西省で働き、学ぶ邦人の権利保護のための好適条件の確保及び醸成、外国人のさまざまなタイプのビザの手続きを目的としている。

日本式の介護ビジネス モンゴルで展開中

(Asia Russia Daily 11月19日)

現在、アチラル・ノモン社の顧客は約50名だが、毎日問い合わせが殺到している。人々の関心は高い。

直近の過去10年でモンゴルの平均寿命は2007年の66.54歳から2017年の69.89歳に達した。さらに、女性の平均寿命は75.44歳、男性の平均寿命は65.88歳と、直近の記録を更新した。家族は大き

な変化をこうむり、都市化と共に人々の生活のリズムは変化し、同時に民間セクターのビジネスチャンスが拡大した。高齢者介護、障害者の日々の介護、病人介護などの介護サービスがどんどん成長している。

アチラル・ノモン社は今年8月に設立。会社の目的はモンゴル初の病人・高齢者介護の日本式ビジネスの展開だ。このプロジェクトは10月にスタートした。

リハビリは主に、体のケア (入浴) 介助サービスとセットで行われており、買い物、家での料理のサポート、家事のサポート、必要に応じて傷の手当、点滴のセッティング、移動の介助がある。さらに、希望者は体操をしたり、リハビリを受けたり、在宅ケアを受けたり、特殊車両を利用したりできる。同社の話では、このプロジェクトは必要とされており、サービスの需要は上がっているという。

チャコールブリックの使用で 大気汚染を50%軽減 (MONTSAME 11月23日)

来年5月15日からウランバートルでは燃料としての原炭の使用が禁止される。これを受けて11月23日、タバントルゴイトゥルシ社 (エルデネス・タバントルゴイ社傘下) が新たにチャコールブリック工場を開設した。工場の開所セレモニーに出席したフレルスフ首相は、直近の過去20年間、大気汚染問題が問題となっていることに触れた。「スモッグは国の安全を脅かす社会の敵だ。子供たちの健康を守るために大気汚染の軽減に国民が積極的に参加することが重要だ」と首相はスピーチの中で述べた。

市民が年間120万トンの原炭を燃やす一方、チャコールブリックという新しいタイプの燃料が国内市場に出現することで、首都での石炭需要は60万トンまで減少する。つまり、大気汚染レベルは約50%低くなる。チャコールブリックはタバントルゴイ炭鉱の石炭から作られ、高品質 (高燃焼度、長い燃焼時間、低毒性) だ。

モンゴル環境省の環境保護活動 国際賞を受賞

(MONTSAME 11月23日)

モンゴル環境・観光省の「グリーン・パスポート」イニシアティブが、国際賞「Green

Apple Environment Awards」を受賞した。

モンゴル環境・観光大臣の要請で、11月12日、トゥルガ駐英モンゴル国大使に賞が授与された。「グリーン・パスポート」イニシアティブは、モンゴル国環境・観光省が青少年の自然への積極的関わりの拡大と環境保護関連省庁の政策宣伝を目的として、実施した。Green Apple Environment Awardsは1994年、英国で創設。世界で最も権威ある環境保護分野の賞の一つとされている。

モンゴルのエネルギー産業で 中国政府系企業が協力を意欲 (MONTSAME 12月6日)

鉱業・重工業省のナンジンドジャルガル次官は4日、中国政府系企業 Inner Mongolia Energy Investment Groupの代表団と面会した。この面談で中国側は、投資方面、火力発電所建設や石炭輸出などのエネルギー分野での協力を意欲を示した。

ナンジンドジャルガル次官は、モンゴル政府が外国投資を支援していること指摘し、外国企業はモンゴルの法律の枠内で活動できると中国側に伝えた。Inner Mongolia Energy Investment Groupは中国内モンゴル自治区のエネルギー大手で、主に電力、鉱業、金融、機械製造の分野で活動している。

北朝鮮李外相がモンゴルを訪問 (MONTSAME 12月10日)

北朝鮮の李容浩外相が12月8～9日、モンゴル・北朝鮮外交関係樹立70年に際し、モンゴルを訪問した。

双方は文化、教育、スポーツ、人道活動での協力の順調な拡大を高く評価し、数多くの社会経済関連分野で両国の協力を拡大するためのポテンシャルは非常に大きいことを明言した。ツォグトバートル外相は、朝鮮半島の非核化と、対話を通じた平和的方法での地域紛争の解決の重要性を強調。さらに、関係各所の努力による地域の平和と安定の確保において一定の成果が達成されたことを高く評価し、長期的視野で実感できる成果を達成するために、北朝鮮がこの平和と安定の深化と強化のために今後も努力していこうと確信して

いる、と表明した。

李外相は、モンゴル同様、北朝鮮も朝鮮半島の非核化に賛成だと述べ、「目下、地域の信頼の強化が極めて重要だ」と明言した。

UB ゲル地区のエコ地区化 アジア開銀が5300万ドル無償支援 (MONTSAME 12月21日)

モンゴルの財務大臣とアジア開発銀行のモンゴル常駐代表が、ウランバートルのゲル地区のエコ地区化プロジェクトへの協力に関する協定書に署名した。

このプロジェクトによると、アジア開銀が無償支援5300万ドルを提供する。そのうちの5000万ドルは緑の気候基金 (Green Climate Fund:GCF) が、残りをクリーンテクノロジー基金 (Clean Technology Fund:CTF) が拠出する。さらに、8000万ドル規模の特別融資契約がアジア開銀と、同じく9500万ドル規模の契約がGCFと、近く締結される。さらに、このプロジェクトの枠内で、建設会社は商業銀行から3億ドルが募られることになっている。

アジア開銀の資料によると、将来のエコ地区に土地を所有する、あるいは借用する市民に対しては、宅地交換の原則が適用される。

モンゴル民間航空庁 航空交通管制収入が増大 (MONTSAME 12月21日)

モンゴルの空域を利用する便の数が過去2年間で25%増え、それが上空の航空交通管制サービスの収入拡大につながっている。モンゴル民間航空庁のデータによれば、今年1～11月、航空交通管制サービスの収入は2500億トゥグルグとなり、昨年比で40億トゥグルグ増えた。

2017年に民間航空庁は、航空交通管制サービスの質的向上による国際トランジット便の本数増大戦略の枠内で、7つの新規航空路を開設した。民間航空庁によれば、空運業界改革第2段階の枠内で航空機相互の間隔が縮められた。その結果、モンゴル上空の飛行時間が平均15～20分短縮された。さらに、航空機相互の間隔を30キロに短縮する決定により、エア・コリドーが増えて便数と航空管制収入の拡大が可能となった。

モンゴル国内の登録車両台数 95万8000台 (MONTSAME 12月24日)

国に登録されている車両の総数は95万8560台、このうち53万6171台は首都、42万2389台は地方だと道路交通安全協会のエンフツル会長が発表した。

海外ビジネス情報 MAP



エンフトゥル会長は「ウランバトルに登録されている53万6171台中35万台が毎日、市内を走っているという情報が新聞雑誌で流れているが、実際のところ、この件に関する正確な情報は今日現在、存在しない」とコメントした。しかし、首都で地方ナンバーをつけている自動車の数の増加

が社会の注目を集めている最近の調査によると、地方のドライバーの15.4%が毎週、16.5%が月に1回、12.8%が3カ月に1回、8.7%が年に1、2回ウランバトルに来ており、36.2%が首都に一時滞在している。

今年に入って地方ドライバー1187人が首都の交通ルールに違反（交通事故に関

係）した。彼らのうち6.3%が交通事故の相手の健康に損害を与え、874人が飲酒運転だった。さらに、ウランバトルでは地方ドライバー8万1206人が首都の交通ルール違反の罰金を科された。

列島ビジネス前線

■秋田県

外国人の円滑な受け入れへ連携 県と市町村、来年度に新組織 (秋田魁新報11月14日)

県は13日、県内25市町村と連携し、労働力の確保対策などを協議する新たな組織を来年度に立ち上げる方針を示した。同日、秋田市で開かれた県と市町村による協働政策会議総会で県町村会が提案し、県側も必要との認識で一致した。企業の人手不足が深刻化する中、外国人の円滑な受け入れなどについて情報共有することを視野に入れている。組織の在り方を含め、今後具体的な内容を検討する。

総会には佐竹敬久知事と25市町村の首長らが出席した。県町村会の提案は、県内の各産業分野で労働力が不足していることを踏まえ、外国人の受け入れを含む労働力確保対策を県と市町村、事業者が一体となって進めるための環境構築を求める内容。

クルーズ船、来年は過去最多に 来年の県内3港見通し (秋田魁新報11月19日)

2019年の県内3港(秋田、能代、船川)へのクルーズ船寄港は、過去最多の28回に上る見通しであることが、県港湾空港課のまとめで分かった。予定通り寄港すれば、18年実績比で7増、これまでで最多の17年比で3増となる。クルーズ船の寄港では一度に最大3000人超の観光客が訪れるため、県内への大きな経済効果が期待されている。

同課によると、現時点で19年4~11月に秋田港へ23回、能代港へ4回、船川港へ1回の寄港が予定されている。18年実績(4~11月)比では秋田港が6増、能代港が2増、船川港が1減の見込みだ。

来年度週2往復 台湾チャーター便通年化 (秋田魁新報11月27日)

県は26日、台湾の遠東航空(台北市)が来年4月から1年間、秋田空港と台

湾・桃園国際空港(桃園市)を結ぶ定期チャーター便を運航すると発表した。149人乗りの中型機材を使用し、毎週火、土曜日にそれぞれ往復する。年間計208便となる見通し。台湾との間でチャーター便の通年運航は初。県は将来的に定期便化を目指す考えだ。

県観光文化スポーツ部によると、遠東航空による定期チャーター便は既に9月下旬~11月下旬の2カ月間、毎週水曜と土曜に往復運航しており、来年2月も週2往復を予定。現在の往復運航の搭乗率が9割前後で推移しているほか、来年2月の予約状況も好調という。

先端技術で連携へ 台湾訪問団が来県 (秋田魁新報11月30日)

人工知能(AI)やモノのインターネット(IoT)技術を通じた産業連携の可能性を探ろうと、台湾の企業関係者らによる訪問団がこのほど3泊4日の日程で本県を訪れた。電子部品の製造業者などを視察したほか、勉強会で台湾と本県の技術などを報告し合った。

県と秋田銀行、県電子工業振興協議会(県電振協)が招待。県電振協と連携協定を結ぶ台湾区電機電子工業同業公会の会員企業5社と政府機関の計11人が県内の6社を視察し、このうち東北フジクラ(秋田市)ではスマートフォンなどに用いられるフレキシブルプリント配線板などの工程を見学した。

■山形県

冬の東北、世界に発信 2月に本県中心初の観光会議 (山形新聞11月4日)

今年2月に東北で初めて本県で開催された国連世界観光会議を契機に、県などが新たに開催する東北観光会議の概要が固まった。雪と文化をテーマに海外から旅行会社やメディア約20社を招き、来年2月1、2日に県内を中心に開く。各県によるプレゼンテーションや商談会、観光地の視察

ツアーなどを通し、冬の東北の魅力を発信する。

新たな観光会議は、県が東北観光推進機構や各県と連携して開催。海外からは、雪に関心が高く商品化の意欲も高い台湾、香港、中国の旅行会社15社とメディア5社程度を招く。全体で約150人の参加を見込む。

市場開拓めざしバイヤーにアピール 台北市で本県企業 (山形銀行11月20日)

山形銀行、県、県国際経済振興機構、中国信託商業銀行が主催する県台湾商談会が16日、台湾・台北市のホテルで開かれ、県内の食品とものづくり企業の15社が現地バイヤーに自社の商品をPRし、台湾市場の開拓を目指した。

山形銀行によると、出展企業は食品輸入バイヤーや製造メーカーなどと54件の個別商談を行った。日本酒やフルーツワイン、しょうゆ、牛肉、水産物のほか、じゅうたんや木製家具などが関心を集めた。同行は現地大手金融機関の中国信託商業銀行と業務提携を結んでおり、本県企業の台湾でのビジネス展開を支援している。

チャーター便、春夏も運航 台湾一本県、70便程度 (山形新聞12月11日)

来年2月までの計画で本県と台湾間の定期チャーター便を運航している台湾の中華航空が、来年3~7月にもチャーター便を運航する計画を県に伝えていたことが10日、分かった。関係者によると、便数は山形、庄内両空港で計70程度とみられる。本県を含む東北観光のニーズが高まり、搭乗率が高水準で推移していることなどが背景にあるとみられる。

中華航空は10月から来年2月までの期間で山形空港114便、庄内空港30便の計画でチャーター便を運航している。本県と台湾を結ぶチャーター便の17年度の運航実績は計32便で、本年度は一気に拡大した。同社などは搭乗率の高さに加え、春から夏に東北で楽しめる桜や果物、文

化の豊かさなど独自の強い資源を高く評価し、継続的な運航を検討しているもようだ。

コレガヤマガタノ企業 外国人留学生向けの見学会 (山形新聞12月19日)

県内の外国人留学生向け企業見学会が18日、山形市や東根市などで行われ、中国やボリビア出身の山形大と東北公益文科大学の留学生30人が4社を巡り、会社概要や外国出身者の採用状況などに理解を深めた。

表面処理業のスズキハイテック(山形市)では鈴木一徳社長が2015年10月以降、中国やボリビア、インドネシア出身の留学生7人を採用したことを説明した。県内企業の海外展開の担い手となる人材確保を支援するため、県や山形大などが毎年開催しており、本年度は9月に続く2度目。

■新潟県

東京五輪新体操ロシア代表 新潟で事前合宿決定 (新潟日報11月6日)

2020年東京五輪で、新体操ロシア代表が新潟市で事前合宿をすることが決まり、市と全ロシア新体操連盟が5日、市役所で協定締結式を行った。練習会場は同市東総合スポーツセンター(東区)で調整する。新体操ロシア代表は00年シドニー五輪から16年リオ五輪まで、個人総合、団体総合とも5連覇する世界のトップチーム。公開練習など市民との交流も予定されている。

前ロシア新体操連盟は今年5月、新潟市など各地を視察。施設の状況や、通訳などロシア代表を受け入れる体制が整っていることなどから新潟市を選んだ。

中国感熱紙事業参入へ 北越コーポ、合併会社設立 (新潟日報11月13日)

北越コーポレーション(長岡市)は12日、中国での感熱紙製造事業に参入するため、原紙を供給している合資会社「上海敦普貿易中心」(上海市)と、浙江省長興県に合併会社を設立すると発表した。

インターネット通販市場の成長が続く中国では、物流ラベル用の感熱紙の需要拡大が見込まれており、新たな収益基盤としたい考え。

合併会社は「浙江越宏新材料有限公司」(仮称)で、今月下旬に設立される。資本金は2080万ドル(約12億円)で、北越が73.2%、上海敦普社が24.3%を出資。董事長には、北越の特殊紙事業本部の青山芳人部長が就く。

ジオパーク提携10周年 糸魚川・香港、関係発展願う (新潟日報11月21日)

世界的に貴重な地質・地学の特徴や、それに関する文化などがある地域が対象の国連教育科学文化機関(ユネスコ)の「世界ジオパーク」に選ばれている糸魚川ジオパークと、香港ジオパークの姉妹提携10周年記念交流会が17日、糸魚川市寺地の青海中学校で開かれた。両地域の約90人が参加し、今後も交流が続いていくよう願った。

香港ユネスコ世界ジオパークの楊家明代表は「ジオパークは地域の住民のためのもの。さまざまな分野で交流し、優れた関係を永遠に続けたい」と述べた。

巴南区(中国重慶)と友好都市に 三条市、経済交流を推進 (新潟日報11月27日)

三条市は26日、中国重慶市の巴南(はなん)区と友好都市提携を結ぶ方針を明らかにした。経済を中心とした官民の交流を推進し、市内のものづくり産業の販路拡大につなげたい考え。来年4月以降に調印する予定だ。

同市が姉妹・友好都市提携を結ぶのは、2005年の合併以来初めてとなる。姉妹・友好都市は現在、カナダ・オンタリオ州バーン市、中国・湖北省鄂州市の2都市で、いずれも旧市時代の提携を引き継いだ。市によると、巴南区は中国西南地域最大の工業都市、重慶市の中心地区の一つ。人口は約105万人で三条市の11倍に上る。

県産米、中国が輸入再開 福島事故の規制緩和 (新潟日報11月30日)

農林水産省は29日、中国政府が東京電力福島第1原発事故をきっかけに実施している食品輸入規制を一部緩和し、新潟県産米の輸入を28日から再開したと発表した。中国が原発事故に絡んだ輸入規制を緩和するのは2011年6月以来、7年ぶり。中国は通商問題で米国と対立しているため、日本との関係を改善し対米で強調したいとの狙いもありそうだ。

中国の本県産米の輸入再開について、花角英世知事は29日の定例記者会見で「歓迎したい。品質が高く、安全安心な県産米を味わってもらえる環境をつくりたい」と述べた。今後、県として中国での市場調査や販売促進にイベントなどを検討する意向を示した。

外国人材の増加歓迎 年内にも支援窓口 (新潟日報11月30日)

外国人労働者の受け入れを拡大する入管難民法などの改正案が衆院を通過したことを受けて、花角英世知事は29日の記者会見で、県内にも働き手が不足しているとして受け入れ拡大は必要との認識を示した。県内企業の外国人採用を支援する「外国人受入サポートセンター」について、年内の開設に向けて準備していると説明した。

センターは新潟市中央区のにいがた産業創造機構(NICO)に開設し、外国人労働者を受け入れる企業の相談窓口となる。

ロシアのフェスに経営大生参加 新潟提案術、実地で学ぶ (新潟日報12月1日)

新潟経営大(加茂市)の学生が、11月にロシア極東ウラジオストク市で開かれた日本文化の体験型イベント「ジャパンフェスティバル」に県代表として参加した。おにぎり作りや日本酒の試飲、ニットや金属製品の展示などを通じて市民と交流も楽しみながら、県産品の魅力をPRした。

「ジャパンフェスティバル」は在ウラジオストク総領事館が主催し、4回目。参加し

たのは、観光を通じた経営やマーケティングを学ぶ観光経営学部の2年生7人。県の日露交流推進事業に関わる公募型プロポーザルにより、5月に委託を受ける形で県代表に選ばれた。

県産米、中国出荷再開 JA 全農、年明け延期へ (新潟日報12月26日)

中国政府が東京電力福島第1原発事故後に停止していた本県産米の輸入を解禁したことを受け、全国農業協同組合連合会(JA 全農、東京)が26日に予定していた解禁後第1号の出荷が延期されたことが25日、分かった。関係者は「中国側との日程調整の都合」としており、出荷再開は年明けになる見通しだ。

JA 全農関係者によると、26日に横浜港から出荷する予定だったが、中国側と日程の調整がつかなくなり、延期を決めた。延期は中国側からの申し入れとみられる。JA 全農広報部は「詳しい理由は情報が入っていないので分からない。日程は確定次第おしらせしたい」と話している。

■富山県

高岡銅器、中国で需要増 富裕層に花瓶・香炉人気 (北日本新聞11月16日)

高岡銅器の中国向け輸出が好調となっている。伝統技法である彫金を施した花瓶や香炉が現地で注目されているためだ。高岡市内の製造・販売会社には商社からの注文や問い合わせが相次ぎ、納品までに普段の2~3倍の期間がかかる状況が見られるという。ただ、職人の後継者不足や高齢化が深刻化する中で、需要の高まりに供給が追い付かないことを懸念する声もある。

竹中銅器(高岡市美幸町)が生産した製品は、商社などの取引先が中国向けに輸出し、インターネット通販も行っている。花瓶が中心で価格は数万円から数十万円まで幅広い。中でも鶴や椿、梅、桜など日本らしいデザインが人気で、100個単位での注文が入り、納品まで数カ月かかるという。担当者は「中国では昨年までは鉄瓶の需要が高かったが、今年に入り彫金

の製品が伸びている」と説明する。

魚津・黒部・入善・朝日 4首長タッグ、台湾でPR (北日本新聞11月24日)

新川地域の2市2町などをつくる富山湾・黒部峡谷・越中にかかわる観光圏協議会(会長・大野久芳黒部市長)の台湾プロモーションは23日、台湾で同日開催した旅行見本市「2018台北国際旅展(ITF2018)」に参加し、魚津、黒部、入善、朝日の首長らが新川地域の魅力をアピールした。2市2町の首長がそろって海外で誘客PRを行うのは初めて。

プロモーションは、インバウンド対策推進事業の一環として実施。海外からのさらなる誘客とともに、関西電力黒部ルートの一一般開放などの周知を図る。

日医工が中国本土進出 海外売上1000億円目指す (北日本新聞12月15日)

日医工は、中国本土に進出する方針を固めた。複数の企業と提携に向けた交渉を進めており、ジェネリック医薬品(後発薬)の輸出を目指す。中長期的に売上高を3000億円とし、そのうち海外比率を3分の1に当たる1000億円に高める考えだ。国内市場の伸びが鈍化する中、巨大市場に打って出ることによって需要を取り込み、さらなる成長につなげる。

日医工は香港に製剤を輸出しているが、本土向けは初となる。来年にも提携にめどを付ける方針。日本で生産した製剤を販売する計画だ。具体的な品目や時期などは今後詰める。中国は諸外国と比べ、医薬品の製造販売に関する承認基準の独自性が強く、市場参入の壁になっていた。しかし、同社はグローバル市場での収益拡大に向け、人口約14億を抱える巨大なマーケットへの進出が欠かせないと判断した。

富山企業の海外進出 7機関が支援チーム (北陸中日新聞12月20日)

富山県内の7つの公的支援機関が連携して中小企業などの海外進出を支援する「チーム“海外展開サポートとやま”」を

設立した。各機関の枠を超えて情報提供や販路開拓、資金調達などを一体的に支援し、地元企業の海外ビジネスを後押しする。

参画したのは日本貿易振興機構富山貿易情報センター(ジェトロ富山)、商工中金富山支店、富山県商工労働部、同県新世紀産業機構、日本政策金融公庫富山支店、国際協力機構北陸センター(JICA 北陸、金沢市)、中小企業基盤整備機構北陸本部(同市)。オブザーバーとして中部経済産業局電力・ガス事業北陸支局(富山市)が加わる。チームは8月に設立された。まずは情報共有から進め、原則、3カ月ごとに活動する。

日本式介護、中国へ 明寿会グループ、現地企業と契約 (北日本新聞12月29日)

県内で介護施設などを運営する明寿会グループ(高岡市)は、中国へ日本式の介護のノウハウを提供する事業に乗り出した。中国・山東省で多くの介護施設を展開する現地企業と、コンサルティング業務の契約を結んだ。施設のバリアフリー設計や人材育成などで協力し、利用者の立場に立った介護サービスを広める。

明寿会グループとしてコンサル業務契約を結んだのは、山東省を中心に90以上の介護施設を展開する「栄成盛泉(せいせん) 養老サービス有限公司」。バリアフリー設計や人材育成、リハビリ、クラウド型の介護記録システム、栄養管理の5項目で提案や助言、指導を行う。9月に締結した。

■石川県

小松からモンゴル経由イルクーツク 来夏16年ぶりチャーター便 (北陸中日新聞11月2日)

小松空港とロシア・イルクーツク空港を結ぶチャーター便の来夏就航が固まった。県ロシア協会が誘致した。モンゴルの航空会社が運航する。小松—イルクーツク便は2003年8月に就航して以来、16年ぶり。

県ロシア協会によると、日程は来年7月30日~8月4日を予定。往路はモンゴル・ウ

ランバートル経由でイルクーツクへ。4泊した後、復路はウランバートル市郊外のゲルで1泊する。協会は「いしかわ友好の翼」（仮称）として、イルクーツク州のイルクーツク市、シェレホフ市、ブラーツク市の各姉妹都市である金沢市、能美市、七尾市、さらにアンガルスク市の友好都市小松市、ウソエ・シビルスコエ市と交流する加賀市などから交流訪問団やツアー客を募る。

石川、失踪実習生5年で373人 アジア出身者が大半 (北陸中日新聞11月21日)

外国人労働者の受け入れ拡大に向け、在留資格を創設する出入国管理法改正案が国会で審議される中、石川県警に行方不明の届け出があった外国人技能実習生が10月末時点で79人、昨年までの5年間で373人に上ることが県警のまとめで分かった。

県警によると、昨年は81人の行方不明者に対し、見つかったのが14人。行方不明者はアジア出身者が大半で、ベトナム人、中国人が多い。失踪中に在留期限を過ぎ、発見時に入管難民法違反で摘発される場合もあるという。県内に在留している外国人労働者は2017年10月末時点で約8600人。このうち外国人技能実習生は約4170人で、約半数を占める。県内には23監視団体があり相手国の機関と受け入れ企業をマッチングし、監視指導している。

小松—香港、定期就航へ キャセイ航空、来年3月から週2便 (北陸中日新聞12月5日)

小松空港（石川県小松市）に来春、香港との定期便が就航する見通しとなった。香港のキャセイパシフィック航空が来年3月末から10月までの夏ダイヤで週2便（水曜、土曜予定）を季節運航する意向を県に示した。小松空港の国際新規路線の開設は台北便以来11年ぶり。谷本正憲知事は四日開会の県議会で明らかにし、「日本海側の拠点空港としての発展に向け努力したい」と述べた。

県によると、キャセイパシフィック航空は昨年、小松に31便のチャーター便を運航。今年も機材を大型化して春と秋に36便運

航し、搭乗率91.7%と人気を集めた。11月には石川、福井両県議会の小松空港国際化推進議連が香港の本社を訪れ、定期便化を要請。同社幹部が前向きな姿勢を示したため、石川県も再度、知事の親書を持参するなどして訴えた。

金沢へのクルーズ船寄港 来年50本超、横浜港と連携も (北陸中日新聞12月8日)

アジアのクルーズ需要が高まる中、金沢港に来年寄港するクルーズ船が今年を上回る50本超となる見通しとなった。石川県の谷本正憲知事が7日、県議会の代表質問で明らかにした。知事は11月に協定を結んだ横浜港と連携し、北陸新幹線を組み合わせた「レール&クルーズ」ツアーを旅行会社に提案する考えも示唆し、「両港が手を携え、金沢港の飛躍に向けた足がかりを築いていきたい」と述べた。

金沢港には今年47本のクルーズ船が寄港。昨年に比べ8本減ったが、大型船が増え、乗客数は過去最多の4万人超を記録。来年4月下旬には英国の船会社「キューナード・ライン」が運航する最高ランクの「クイーン・エリザベス」の初就航がすでに決まっている。

■福井県

友好都市関係発展を 紹興市国際大会、あわら市長ら交流 (福井新聞11月7日)

友好都市締結35周年を記念して中国・紹興市を訪れているあわら市訪中団が6日、18カ国54都市が集う国際友好都市大会に参加した。佐々木康男市長が参加都市を代表して「教育や文化をはじめ観光、産業分野などで関係をさらに発展させていきたい」とあいさつした。

大会は、紹興市と友好都市を締結する世界各国の都市が一堂に会して経済、人的交流を促進する目的で開かれ、昨年に続き2回目。関係者約600人が集まり、あわら市からは6人が出席した。

韓国人学生に熱視線 県内外10社、本社で就職説明会 (福井新聞11月21日)

日本での就職を希望する日本語が堪能な韓国人大学生向けの合同就職説明会が20日、福井新聞社・風の森ホールで開かれた。インバウンドへの対応や海外販路拡大、荷と出不足解消を目指す県内外の10社がブースを設け、参加した韓国人大学生ら30人に自社の魅力をアピールした。

説明会は、韓国に特化したインバウンド事業や人材紹介事業を手掛けるホスピタブル（福岡市）が開いた。同社は日本語能力の高い学生を1000人以上登録し、官さ、東北、九州などで宿泊業や貿易業を中心に多数の人材を紹介した実績を持つ。ブースを設けたのは飲食、小売り、宿泊、製造など県内8社と県外2社。

■北陸信越

東アジア市場に北信越売り込め 旅行会社80社招き商談会 (北陸中日新聞11月8日)

訪日観光外国人が増加の一途をたどる中、日本政府観光局（JNTO）は東アジア市場（韓国、中国、台湾、香港）から北陸信越地方へのさらなる誘客を促すため、訪日旅行を取り扱う海外80社の商品造成担当者らを招いた商談会「ビジット・ジャパン・トラベルマート」を開催する。東アジアを対象にした招聘事業は3年目で、北陸信越地方での開催は初めて。

本年度はこれからの紅葉や冬景色でより一層魅力が増す北陸信越地方に焦点を当て、13、14日に新潟市内で国内の観光関係団体・企業との商談会や意見交換を行うほか、15日から2泊3日の視察旅行を企画して食や自然、酒蔵体験など多彩な観光コンテンツを体感してもらう。

■鳥取県

米子香港便3往復化決定 訪日客増、消費拡大に期待 (山陰中央新報11月1日)

香港航空（本社・香港）が国際定期航空路線・米子—香港便週について、12

月から2019年3月30日までの期間限定で週2往復から3往復へ増便することを決めた。鳥取県の平井伸治知事が31日の定例会見で明らかにした。山陰両県の観光関係者は訪日外国人客の増加や地域経済活性化に期待を寄せた。

16年9月に週2往復で就航した米子ー香港便は山陰両県の温泉やアニメ目当ての訪日客の利用が好調。18年度の月別搭乗率は9月まで66.7～91.4%で推移し、さらなる需要が見込めるとし、3往復化が決まった。現行の水、土曜日の運航に火曜日を加え、機材は従来と同じエアバス社のA320(174席)を使う。増便初便は12月4日。

境港18年クルーズ船寄港

総乗客数6万1150人、過去2番目 (山陰中央新報11月2日)

鳥取県境港に1日、米・ホーランド・アメリカ・ライン社が運航する大型クルーズ客船「ウエステルダム」(8万2862トン)が寄港した。同港に年内に立ち寄る最後のクルーズ船。2018年の客船の寄港回数は計37回、総乗客数は計6万1150人で、ともに過去2番目の多さとなった。

18年に境港へ寄港したクルーズ船の回数は、コスタ・クルーズ社(本社・イタリア)の「コスタ・ネオ・ロマンチカ」(5万6769トン)が日本海側への配船を減らした影響で3回にとどまったため、17年(61回)と比べ大幅に減った。ただ、8万トンを超える大型客船は15回と、17年(8回)と比べ倍増。これによって、総乗客数は17年の6万6477人に迫る水準を確保した。

指紋認証決済300カ所導入

訪日客対応、鳥取県が方針 (山陰中央新報11月9日)

鳥取県が2019年度、訪日外国人観光客の増加に対応しようと、指紋認証で決済可能なシステム「Touch&Pay」を、県内全域の宿泊、観光施設に300カ所規模で導入する方針を固めた。指紋情報を登録し、施設にある専用端末で確認するだけで決済できる。外国人による消費拡大や従業員の負担軽減につながると期待される。

鳥取県によると、都道府県単位で導入

を進めるのは全国で初めて。システムは経済産業省の「IoTを活用した新市場創出促進事業」の採択を受けた旅行大手のJTBが16年度に開発。神奈川県や兵庫県の温泉街など20地域400カ所以上で試験運用している。

境港管理組合

長期構想検討委が初会合 (山陰中央新報11月10日)

境港管理組合が8日、港湾計画改訂に向け、指針となる長期構想を練る第1回検討委員会を境港市内で開き、重要港湾の境港が今後目指すべき方向性などを協議した。学識経験者や港湾利用者、行政機関の代表ら50人で構成。2019年度をめぐりに20～30年の長期的視点に立った構想案と、それに基づく10～15年後の港湾能力を見通した改訂案を示す。

初会合では、委員長に須野原豊・日本港湾協会理事長を選出後、事務局が将来像を提示。「コンテナやフェリー、クルーズなど多様な船舶の定期航路化・寄港促進を図り、山陰地域の発展に貢献する港」と位置付けた上で、物流・産業、人流にぎわい、安心・安全、環境の各カテゴリーで急務となった機能強化の必要性を説明した。

■鳥根県

「500円バス」訪日客に好評

広島ー松江、利用6000人ペース (山陰中央新報11月25日)

広島ー松江間で高速バスを運行するバス会社と松江市などが共同で取り組む外国人旅行者向けの「ワンコインバス」事業が人気を集めている。片道運賃が500円という格安な設定が口コミで広がり、導入3年目の2018年度は年間利用者が目標の1.2倍の6000人に達する勢いだ。世界遺産の厳島神社などがあり、海外で知名度の高い広島県内からの集客に一定の成果を挙げている。

ワンコインバス事業は、外国人旅行者が乗車券の購入時にパスポートを提示すると、通常3900円の片道運賃が500円に割引される仕組み。

段ボール古紙、中国輸出進む 浜田港、米中摩擦で思わぬ需要 (山陰中央新報12月12日)

米中貿易摩擦を背景にした中国の古紙需要の高まりを受け、段ボールの輸出が浜田港でも始まっている。鳥根県西部地区資源化事業協同組合(浜田市)が8月、従来の輸出先だった韓国などから、より安定した取引を求めて市場規模の大きな中国へと切り替えた。単価上昇が重なり、関係者は港の活性化につながると喜ぶ一方、先行きの不透明感から米中関係を注視している。

浜田港から積み出されているのは浜田市の委託業者などが回収した古紙の段ボール。毎月1回の定量輸出で、韓国のほか、ベトナムにも輸出してきたが、中国が5月に米国の古紙に対する輸入規制を実施。さらに、8月には米国からの古紙に25%の追加関税を課したことで流れが変わった。

■九州

留学生が「動く観光案内所」

日経大、天神地下街で社会実験 (西日本新聞11月2日)

日本経済大(太宰府市)の留学生たちが1日、福岡市・天神の天神地下街で、周遊しながら外国人観光客の問い合わせに応じる「動く観光案内所」の社会実験をした。

「動く観光案内所」はソウル市観光協会が街頭に日本語や中国語の話せるスタッフを配し、外国人観光客の質問に答える制度。2009年に始まり、約90人が従事している。社会実験は、ソウルの制度が福岡市でも有効か検証するため、日経大が社会貢献の一環として実施した。福岡観光コンベンションビューローの福岡市観光案内ボランティアや外国語を話せるボランティア「ウェルカムサポーター」も加わり、総勢約40人で取り組んだ。

新在留資格「来春は拙速」

福岡の管理団体協議会会長 (西日本新聞11月3日)

外国人労働者の受け入れ拡大に向け、2日に関連法案が閣議決定された新

たな在留資格制度について、現場からは「来年4月からの導入は拙速だ」との批判が出ている。特に不安の声が強いのが、外国人の労働環境や人権を守るための仕組みが不明確なことだ。現行の外国人技能実習制度では、国から許可を得た「監理団体」が、受け入れ企業への定期的な監査などを行いチェック機能を果たしている。新制度にもこうした仕組みがなければ、不正が野放しになりかねない。

新たな制度では、こうしたケースを、どの機関がどのようにチェックするのか明確になっていない。法務省の説明では、監理団体に代わる「登録支援機関」の役割は、受け入れ企業との「連携」を行うだけ。新設される出入国在留管理庁や厚生労働省が直接指導することとされているが、十分な人員が確保できるかは不透明だ。

中国の和室人気、商機に 大川家具、上海で販売会 (西日本新聞11月30日)

中国のマンションで和室の内装への人気が高まる中、福岡県内の企業が商機をつかもうと上海で奮闘している。大川家具工業会(大川市)は昨年からは現地で販売会を開き、和室に合う家具をアピール。イ草製品製造・販売のイケヒコ・コーポレーション(大木町)は和室専門の内装業を展開し、売り上げを伸ばしている。

大川家具工業会が昨年、上海の百貨店で初めて開いた販売会では、金具細工の民芸家具田婚礼家具の注文が相次ぎ、約80点計約3000万円を売り上げた。イケヒコ・コーポレーションは13年、上海に現地法人、上海池彦家居有限公司を設

立。今年は200件を施工し、売り上げは当初の10倍となる約800万円に上った。

HTBに中国企業出資へ 訪日客集客で協力 (西日本新聞12月3日)

長崎県佐世保市の大型リゾート施設ハウステンボス(HTB)が、商業施設運営会社などを傘下に持つ中国の投資会社復星集団から最大25%の出資を受け入れる方針を固めたことが分かった。HTBの親会社で旅行大手のエイチ・アイ・エス(HIS、東京)は過半の出資比率を維持する見通し。中国企業の出資を受け入れ、近年増加している中国人客の集客などで協力態勢を築く方針。

復星集団は上海に本拠を置き、投資を柱とする複合企業。2011年にはグループの商業施設運営会社が、北海道のリゾート施設「星野リゾートマム」を約183億円で買収するなど、日本でも投資を活発化。フランスのリゾート施設運営会社「クラブメッド」なども傘下に収めている。

博多港にクルーズターミナル新設 超大型船2隻同時着岸に対応 (西日本新聞12月7日)

福岡市が博多、天神に次ぐにぎわいの「第3の核」と位置付けている博多港中央・博多ふ頭ウォーターフロント(WF)地区の再整備に向けた事業計画の全体像が判明した。超大型クルーズ船2隻同時着岸に対応するクルーズターミナルを、民間活力を生かし新設する。一帯の再整備事業費は公共施設分で約400億円の見通しで、2021年までに公募を経て施設建

設や運営を担う事業者を決定する。ロープウエーなどを念頭に置いている博多駅周辺とWFを結ぶ新たな交通システムについては、市が10年以内の導入に向け検討することも明らかになった。

博多港のクルーズ船寄港は3年連続全国最多で、市はWF地区の岸壁延伸などを進めてきた。新ターミナルは22万、16万トン級のクルーズ船の同時受け入れを視野に、クルーズセンターにあるCIQ業務(税関、出入国管理、検疫)施設や待合室などを確保。にぎわいを創出する民間施設と一体的に整備する。民間に公共施設の運営権を付与する「コンセッション」方式を港湾施設として全国で初めて導入する方針。

外国人起業家、在留特例1年に 福岡市が延長提案 (西日本新聞12月13日)

福岡市は、国家戦略特区を活用して外国人起業家の在留資格を緩和する「スタートアップ(創業)ビザ」制度について、特例での在留期間を現行の6カ月から1年間に延長するよう国に提案した。6カ月では事務所の賃貸借や風刺面で支障が出ることもあり、期間延長により円滑な事業展開を後押ししたい考え。

福岡市は2015年12月、国家戦略特区による規制緩和の一環として、事業計画を基に6カ月の在留資格を先行取得できるスタートアップビザ制度を全国で初めて導入。今年9月までに、外国人起業家から計59件の活用申請があった。

北東アジア動向分析

●中国(東北三省)

東北地方、成長の足踏みと堅調な消費

中国全体の経済は、依然高い成長率を示しているものの、東北三省の経済成長率は、その水準に及んでいない。2018年1-9月期における東北三省の付加価値生産額で測った実質経済成長率は、遼寧省が前年同期比5.4%、吉林省は同4.0%、黒龍江省は同5.1%であり、全国平均値の6.7%と比較して低い。名目の域内総生産額は、遼寧省が1兆8012.4億元、吉林省が9957.7億元、黒龍江省が9859.5億元である。

一定規模(年間売上高2000元)以上の工業企業の付加価値生産は、三省のいずれも成長率が公表されているものの、生産額は公表されておらず、遼寧省は前年同期比9.7%、吉林省は同5.0%、黒龍江省は同2.6%である。遼寧省は前年同期の工業生産成長率が負値であったが、2018年は高い値を示している。

投資の動向を示す固定資産投資(農家除く)も投資額は示されておらず、成長率のみが示されているが、遼寧省は前年同期比4.8%、吉林省は0.9%の増加、黒龍江省は3.7%の減少であることが示された。工業総生産だけでなく固定資産投資の指標からも遼寧省の経済が大幅な縮小期を脱しつつある。

2018年1-9月期の消費の動向を示す社

会消費品小売総額をみると、遼寧省は前年同期比7.4%の1兆460億元、吉林省は同5.2%増の5480.9億元、黒龍江省は額は示されず変化率のみが示され、同6.4%の増加であることが示された。いずれも付加価値総生産額の成長率を上回る高さであり、消費の成長が安定であることを示している。

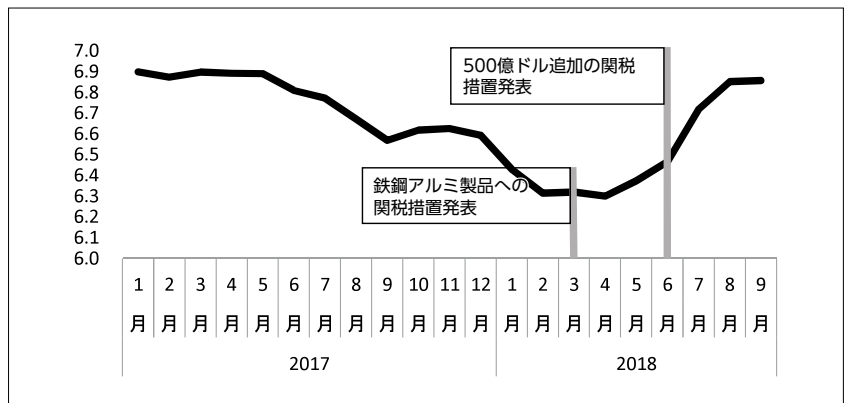
2018年1-9月期の対外経済取引の値は¹、遼寧省の輸出が前年同期比5.3%増の345.8億ドルで、輸入は同12.0%増の452.5億ドルである。吉林省の輸出は同8.0%増の34.7億ドル、輸入は同10.8%増の117.3億ドルである。黒龍江省の輸出は同24.4%の減少で30.4億ドル、輸入の変化率は示されず、輸入額が147.7億ドルと示された。いずれも貿易収支が赤字であり、輸出が経済成長のエンジンではないことを示した。

最後に物価動向を示す居民消費物価指数の値をみると、2018年1-9月期の値は、遼寧省が前年同期比2.8%の上昇、吉林省が同2.1%の上昇、黒龍江省が同2.1%の上昇であり、安定的な物価の推移を示しているといえる。

米中貿易摩擦と東北部の関連指標

2016年の米国大統領選挙で当時の候補者ドナルド・トランプ氏が米中間の貿易不均衡を問題視し、大統領就任後にその是正を目的とした関税措置をとったことで、米中両国が貿易取引に関税障壁を設定することとなった。こうした関税障壁の設置は、中国の対米輸出を減速させる効果をもつことが予想されるが、実際には第3四半期までの累積をみると、前年同期比で中国全体の輸出額は増加を示している。この理由は、図に示した通り、関税の設置に

図 人民元の対ドル為替レートの推移(2017年-2018年9月)



	%	2015年				2016年				2017年				2018年1-9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)	%	6.9	3.0	6.5	5.7	6.7	▲2.5	6.9	6.1	6.9	4.2	5.3	6.4	6.7	5.4	4.0	5.1
工業生産伸び率(付加価値額)	%	5.9	▲4.8	5.3	0.4	6.0	▲15.2	6.3	2.0	6.4	4.4	5.5	2.7	6.4	9.7	5.0	2.6
固定資産投資伸び率(名目)	%	10.0	▲27.8	12.0	3.1	7.9	▲63.5	10.1	5.5	7.0	0.1	1.4	6.2	5.4	4.8	0.9	▲3.7
社会消費品小売額伸び率(名目)	%	10.7	7.7	9.3	8.9	10.4	4.9	9.9	10.0	10.2	2.9	7.5	8.3	9.3	7.4	5.2	6.4
輸出入収支	億ドル	5,945.0	55.9	▲96.3	▲49.3	5,099.6	▲3.9	▲662.1	▲64.5	4,225.4	▲96.5	▲96.8	▲85.3	2,213.9	▲106.7	▲82.6	▲117.3
輸出伸び率	%	▲2.8	▲13.5	▲19.5	▲53.7	▲6.1	▲15.3	▲3.0	▲37.2	7.9	4.3	5.5	2.0	12.2	5.3	8.0	▲24.4
輸入伸び率	%	▲14.1	▲18.1	▲30.7	-	3.1	▲4.0	6.0	▲11.4	15.9	25.4	▲1.0	18.9	20.0	12.0	10.8	-

(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、農家を含まない。

2018年1-9月期の東北三省に関する貿易データは、公表値が元建てであったことから、輸出、輸入の伸び率は公表されている元建て数値の伸び率、貿易収支は、元建て貿易収支の数値を外貨管理局公表の2018年6月末の為替レート(6.8792)によりドル建てに修正したものである。

(出所)中国国家统计局、商務部、遼寧省統計局、吉林省統計局、黒龍江省統計局ウェブサイト、ならびに黒龍江日報、遼寧日報、吉林日報、中華人民共和國税関の資料より作成

¹ 対外貿易に関する指標が元建てで表示されているため、変化率は元建ての公表値を、貿易額は9月末日の為替レート6.8792によりドル建てに直したものを掲載した。

対して為替レートが中国の対米輸出に有利な方向に即時に反応したことでありと考えられる。この反応が、市場による人民元需要の長期的な減退予想によるものか、人為的な理由によるものかは明らかではないが、今期の中国全体の輸出額には関

税障壁による減速の効果は見られない。また、この傾向は黒龍江省を除いて、東北地方においても同様である。今期の輸出額については、為替レートの効果が反映されたものであると考えられるが、貿易摩擦の効果が長期的に中国の対外経済活動

をどのように左右するかについては、引き続き注視する必要がある。

ERINA 調査研究部研究員
南川高範

●ロシア（極東）

極東連邦管区の行政改革

2018年末に、極東行政に関して2つの重要な大統領令が承認され、即日施行となった。1つは極東連邦管区の領域の拡大、もう1つは首都（=行政上の中心地）の移転である。

(1) 極東連邦管区の行政区域の拡大

「2000年5月13日付第849号大統領令によって承認された連邦管区一覧の修正」に関する2018年11月3日付第632号大統領令が施行した。結果、シベリア連邦管区に含まれていたブリヤート共和国とザバイカル地方が極東連邦管区に編入された。両地域は、極東・バイカル地域発展政策の対象地域であったが、その所管は経済発展省であった。今期の編入は、両地域を、極東開発省が進める投資誘致や社会経済支援といった優先的な開発対象地域に含めることになる。両地域の知事は、この決定をメリットがあるものとして歓迎し、「先行発展区」、「極東の1ヘクター」、工業企業向けの電気料金の割引、航空運賃の補助といった開発政策の実施や追加的な連邦予算措置を期待している¹。しかし、この政策が地域にプラスの影響を与えるかに関して、否定的な見方を示す専門家も少なくない²。

極東の領域拡大に伴う地理・人口・社会・経済の諸側面における変化を表に整理した。極東の面積はロシア全体の36%から40.6%へ拡大する。しかし、人口増加は1.4%増に過ぎない。また、将来的な人

口流出を抑制する効果も多くは期待できないだろう。2036年の人口中位予測では、2地域の編入の結果、極東全体の人口減少が5%減から6%減へ加速することが見込まれる。

これら2地域は賃金水準が低く、人口1人当たり地域総生産（GRP）もロシア全体のせいぜい半分程度の低開発地域である。そのため、GRPへの貢献もあり期待できない。実際に、地域再編に伴う極東全体のGRPシェアの拡大は1%ポイント未満にとどまる。また、貿易、固定資本投資、FDI流入の面から見ても、これらの地域の編入が極東に大きなメリットをもたらすかについては疑問が残る。この領域拡大が極東に恩恵をもたらさしはしないが、シベリアにとってはこの領域縮小にメリットがあるという見方さえある。

(2) 首都移転

ハバロフスクからウラジオストクへの首都移転は、沿海地方知事代行に任命・就任した直後（当時）のオレグ・コジェマコによるイニシアティブの下で進められた。10月6日に、コジェマコは、地方マスメディアとの会合の場で、極東の経済的な中心であるウラジオストクが法的に極東の首都になるべきとして、首都移転の考えを示し、ハバロフスクに設置されていた極東連邦管区大統領全権代表部や極東開発省本庁の移転を提案した。10月9日に、ユーリー・トルネフ極東連邦管区大統領全権代表は、ウラジオストクが事実上極東の首都として機能していることや投資誘致面における魅力や発展の可能性を根拠として、これを

支持した。トルネフは、イノベーション・クラスターの存在や世界各国から政治指導者や大企業が参加する「東方経済フォーラム」の毎年の開催もウラジオストクに「特別な魅力」を与え、急速に発展しているウラジオストクは、ロシアの「東の門」であるとも述べている³。この提案は、プーチン大統領からも支持され、「2000年5月13日付第849号大統領令によって承認された連邦管区一覧の修正」に関する2018年12月13日付第716号大統領令によって即日施行された。

首都移転の背景には、9月のハバロフスク地方知事選挙におけるロシア自由民主党の勝利（現職・統一ロシア党のヴァチエスラフ・シュボルトがセルゲイ・フルガルに完敗）への牽制や、12月に控えていた沿海地方知事選挙への対策、また人口流出対策があったという見方がある。

首都移転はウラジオストクの発展の刺激剤となり、行政機関の移転によって若者に新しい雇用やキャリア形成の機会が提供されるといった肯定的な評価がある。一方で、予算増額以上に支出が増え、過剰な行政負担を負うことになる、極東全体の人口流出への対策としては有効ではない、といった否定的な評価や、東部軍管区や重要な行政機関の支部がハバロフスクに多数あり、移動が容易ではないとして、実効性を疑問視する見方もある⁴。トルネフは代表部の移転を急ぐ必要はなく、1年程度で実施する考えを示した。また、ウラジオストク市中心部の極東連邦大学跡地などを移転先として検討しているという。

¹ ブリヤート共和国ウェブサイト、2018年12月27日: В Правительстве РФ под председательством Юрия Трутнева прошло совещание по развитию Бурятии и Забайкальского края: http://egov-buryatia.ru/press_center/news/detail.php?ID=26565。

² 以下の記事などを参照: コメルサント紙、2018年11月6日: Дальний Восток причес Сибирью. Забайкалье и Бурятия включены в состав ДФО: <https://www.kommer-sant.ru/doc/3791946>; コムソモールスカヤ・ブラウダ紙、2018年11月6日: Территория Дальнего Востока приросла на 12 процентов: <https://www.kp.ru/daily/26903/3948878/>。

³ タス通信、2018年10月10日: Трутнев: инициативу переноса столицы ДФО во Владивосток представят Путину до конца года: <https://tass.ru/politika/5655454>。

⁴ 下記サイトなどを参照: <http://club-rf.ru/25/news/52345>; <http://club-rf.ru/detail/2825>; <http://club-rf.ru/detail/2823>; <http://club-rf.ru/27/detail/2700>。

表 行政領域拡大による極東連邦管区の変化

(1)人口

	面積 2018年(年初)		人口 2018年(年初)		人口中位予測 2036年(年初) ⁽¹⁾			人口密度 2018年(年初)	
	1,000km ²	地域構成(%)	人	地域構成(%)	人	地域構成(%)	2018年比	人/km ²	ロシア=100
ロシア	17,125	100.0	146,880,432	100.0	144,010,800	100.0	0.98	8.6	100.0
極東連邦管区:旧、9地域	6,169	36.0	6,165,284	4.2	5,842,100	4.1	0.95	1.0	11.7
極東連邦管区:新、11地域	6,953	40.6	8,222,601	5.6	7,736,600	5.4	0.94	1.2	13.8
ブリヤート共和国	351	2.1	984,511	0.7	959,700	0.7	0.97	2.8	32.7
ザバイカル地方	432	2.5	1,072,806	0.7	934,800	0.6	0.87	2.5	29.0

(2)経済規模、成長率、投資

	GRP(基本価格) 2016年		実質GRP成長率 ⁽²⁾ 2014-2016年		人口1人当りGRP 2016年		固定資本投資額 2017年		FDI流入ストック 2018年7月1日	
	100万RUB	地域構成(%)	年平均(%)		ルーブル	ロシア=100	100万RUB	地域構成(%)	100万USD	地域構成(%)
ロシア	69,254,134	100.0	0.4	-	472,162	100.0	16,027,302	100.0	526,078	100.0
極東連邦管区:旧、9地域	3,756,642	5.4	0.9	-	607,004	128.6	1,149,635	7.2	71,873	13.7
極東連邦管区:新、11地域	4,218,670	6.1	0.5	-	511,166	108.3	1,288,173	8.0	73,185	13.9
ブリヤート共和国	199,226	0.3	▲2.9	-	202,628	42.9	42,214	0.3	217	0.0
ザバイカル地方	262,802	0.4	▲2.2	-	243,110	51.5	96,324	0.6	1,095	0.2

(3)産業構造(部門別付加価値額)

	農林水産業 2016年		採掘業 2016年		製造業 2016年		建設 2016年		商業・ホテル・外食・輸送 2016年	
	100万RUB	部門構成(%)	100万RUB	部門構成(%)	100万RUB	部門構成(%)	100万RUB	部門構成(%)	100万RUB	部門構成(%)
ロシア	3,739,723	5.4	7,548,701	10.9	11,980,965	17.3	4,363,010	6.3	19,044,887	27.5
極東連邦管区:旧、9地域	266,722	7.1	1,059,373	28.2	202,859	5.4	251,695	6.7	931,647	24.8
極東連邦管区:新、11地域	290,938	6.9	1,107,123	26.2	237,350	5.6	280,069	6.6	1,087,842	25.8
ブリヤート共和国	9,762	4.9	10,957	5.5	24,505	12.3	11,555	5.8	63,951	32.1
ザバイカル地方	14,454	5.5	36,792	14.0	9,986	3.8	16,819	6.4	92,243	35.1

(4)財政、貿易、家計

	地域・統合財政収入 2017年		地域・統合財政支出 2017年		貿易総額 2017年		小売販売額 2017年		月平均賃金 ⁽³⁾ 2017年	
	100万RUB	地域構成(%)	100万RUB	地域構成(%)	100万USD	地域構成(%)	100万RUB	地域構成(%)	ルーブル	ロシア=100
ロシア	10,758,161	100.0	10,810,063	100.0	584,050	100.0	29,813,334	100.0	39,144	100.0
極東連邦管区:旧、9地域	776,844	7.2	796,755	7.4	28,527	4.9	1,315,065	4.4	49,022	125.2
極東連邦管区:新、11地域	892,287	8.3	916,936	8.5	30,410	5.2	1,644,102	5.5	45,212	115.5
ブリヤート共和国	56,642	0.5	59,343	0.5	838	0.1	170,865	0.6	32,088	82.0
ザバイカル地方	58,800	0.5	60,839	0.6	877	0.2	158,173	0.5	34,875	89.1

注1:人口予測は2018年12月26日改訂値。

注2:GRP(基本価格)とGRP実質成長率に基づき計算。

注3:「極東連邦管区:新、11地域」の数値は、地域の月平均賃金と人口ウェイトに基づき計算。

出所:ロシア連邦国家統計庁(ロススタット)ウェブサイト最新値;省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース);『ロシアの社会経済情勢(2018年1月:2月)』(ロシア連邦国家統計庁);ロシア中央銀行ウェブサイト

2018年第3四半期までの極東経済

2018年のロシアの四半期別国内総生産(GDP)成長率は、第1四半期1.3%増、第2四半期1.9%増、第3四半期1.5%増となり、1-9月で対前年同期比1.6%増となった。これは2017年同期の1.8%をやや下回っている。

地域総生産成長率統計はまだ発表されていないが、鉱工業統計を見る限り、2018年の極東連邦管区(=極東)の経済の推移はロシア全体を下回っていると見られる。極東の鉱工業生産の増減率は1-3月において1.3%増、1-6月において1.1%増、1-9月において2.5%増であった。この間のロシアの鉱工業生産の推移はそれぞれ2.8%増、3.0%増、3.0%増であった。ロシア及び極東の1-9月(括弧内は1-11月)の部門別鉱工業生産の増減率は、採掘業において2.9%増(3.8%増)及び3.8%増(5.9%増)、製造業において3.3%増(2.9%増)及び1.2%減(0.7%増)、電気・ガス・蒸気・空調供給において1.6%増(1.3%増)及び3.6%増(2.6%増)、水供給業・下水処理並びに廃棄管理及び浄化活動に

おいて0.0%(1.4%増)及び1.4%増(1.3%増)である。ここから、製造業部門の低迷が極東の鉱工業全体の動向に影響していると見られる。極東の製造業の中心地である沿海地方及びハバロフスク地方の1-9月(括弧内は1-11月)における鉱工業生産増減率は、それぞれ1.7%増(0.4%減)及び6.0%減(2.2%減)であった。

その一方で、2018年1-9月の固定資本投資の増加率は極東において4.6%増であり、ロシア全体の4.1%を上回っている。ただし、第2四半期以降に極東の投資活動が鈍化している点にも注意する必要がある。特に、地域の投資額の15%近くを占めているサハリン州では、2018年第1四半期以降投資が減少し続けており、1-6月で23.4%減、1-9月で17.1%減となった。なお、2018年11月に極東連邦管区に編入されたブリヤート共和国とザバイカル地方を考慮した場合、極東における投資の増加傾向はやや抑制されることになる。

家計部門の状況は比較的落ち着いているが、やや鈍化していく傾向も見取れる。極東の小売販売額は2018年第3四半

期において6四半期連続でプラス成長となり、2018年1-9月の増減率は2.6%増となった。しかし、消費者物価指数の上昇率(対前年12月比)は2018年前半の1.5%から1-9月に2.7%へと上昇した。ロシア全体の消費者物価指数はそれぞれ2.1%及び2.5%であったことを考慮すると、極東のインフレ率は高いとは言えないが、ロシア全体を上回るスピードで進んでいる。また、月平均賃金は、ロシア全体では1-6月の42555ルーブルから1-9月の42325ルーブル(0.5%減)へ、極東では52714ルーブルから52505ルーブル(0.4%減)へ減少した(2016年及び2017年の同期間の変化は、ロシアでは0.04%増及び1.7%減、極東では0.1%増及び1.2%減)。ロシア全体では、実質貨幣所得の増減率が2018年においてプラスになると予想されるのに対して、極東では4年連続で減少またはほぼゼロに近い率で推移することが予想される。2018年1-9月の実質貨幣所得の増減率はロシア全体で2.3%増であったのに対して、極東では0.5%減となった。

ERINA 調査研究部研究主任

志田仁完

鉱工業生産高増減率(前年同期比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17-1-3月	17-1-6月	17-1-9月	18-1-3月	18-1-6月	18-1-9月
ロシア連邦	3.4	0.4	1.7	▲ 0.8	2.2	2.1	2.9	3.7	3.3	2.8	3.0	3.0
極東連邦管区	3.0	3.3	6.7	5.5	2.3	2.2	0.2	3.2	3.5	2.4	1.1	2.5
サハ共和国	9.0	6.2	4.9	3.9	2.0	1.5	1.8	2.7	1.7	8.8	5.6	6.2
カムチャツカ地方	5.2	▲ 2.9	4.4	3.5	13.3	2.8	▲ 2.3	1.8	4.3	▲ 1.7	▲ 1.5	5.0
沿海地方	15.3	4.4	7.1	▲ 8.9	▲ 1.2	16.7	1.5	2.8	10.8	13.3	10.5	2.7
ハバロフスク地方	9.6	2.2	2.5	2.7	1.1	20.0	▲ 0.6	5.5	12.1	9.0	▲ 1.9	▲ 3.7
アムール州	8.6	6.9	▲ 1.7	▲ 3.1	▲ 10.2	1.9	2.0	4.3	2.1	1.7	▲ 2.9	▲ 4.7
マガダン州	10.0	3.0	9.0	7.2	0.4	6.4	4.4	14.8	6.0	6.0	7.9	9.6
サハリン州	▲ 5.3	▲ 0.5	6.1	13.1	6.3	0.2	3.2	3.6	4.2	▲ 0.2	▲ 1.3	3.1
ユダヤ自治州	4.1	2.6	13.3	▲ 7.9	▲ 7.5	41.9	32.4	39.6	42.1	21.9	13.9	1.1
チュコト自治管区	▲ 6.5	16.6	38.5	2.7	▲ 6.7	-8.3	▲ 9.3	▲ 7.8	▲ 7.9	▲ 0.5	▲ 3.6	▲ 3.0
プリアート共和国	3.2	14.9	2.9	2.2	▲ 13.7	-7.8	▲ 39.6	▲ 26.4	▲ 8.4	13.0	19.5	3.2
ザバイカル地方	6.6	7.5	4.6	▲ 1.9	3.8	0.2	2.4	▲ 1.3	0.8	▲ 0.9	0.9	2.3

(注)2014年以前の年次データは全ロシア経済活動分類(OKVED)・第1.1版(UISISデータ)、2015年以降の年次・月次データは第2版:ウェブサイト最新値)、四半期データはOKVED・第2版(2018年12月20日改訂値)による数値である。極東連邦管区の数値は、プリアート共和国および在バイカル地方を除く9地域の集計値である。
(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年7月26日);ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2018年7月24日、12月20日)

固定資本投資増減率(前年同期比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17-1-3月	17-1-6月	17-1-9月	18-1-3月	18-1-6月	18-1-9月
ロシア連邦	6.8	0.8	▲ 1.5	▲ 10.1	▲ 0.2	4.8	2.3	4.8	4.2	3.6	3.2	4.1
極東連邦管区	▲ 11.9	▲ 16.8	▲ 6.6	▲ 1.1	▲ 1.2	10.8	10.2	19.8	10.3	11.5	5.2	4.6
サハ共和国	3.0	▲ 9.8	▲ 8.2	▲ 0.6	29.0	36.0	49.5	60.1	35.2	24.5	15.6	7.6
カムチャツカ地方	6.1	▲ 9.8	▲ 30.6	▲ 19.5	48.5	3.0	3.2	13.0	2.6	13.2	▲ 7.9	7.4
沿海地方	▲ 37.2	▲ 40.4	6.8	▲ 5.6	▲ 12.6	▲ 1.4	39.5	13.6	6.8	▲ 19.4	4.1	7.9
ハバロフスク地方	▲ 5.3	▲ 19.3	▲ 16.8	▲ 21.7	▲ 2.1	▲ 1.5	10.0	16.2	4.4	9.2	7.9	10.3
アムール州	▲ 8.6	▲ 14.4	▲ 27.6	28.9	15.5	40.9	12.7	47.2	48.0	4.0	2.6	6.8
マガダン州	34.2	19.7	0.0	33.1	▲ 34.3	4.0	3.0	20.2	▲ 14.1	2.2倍	2.1倍	63.8
サハリン州	▲ 6.5	1.7	13.7	▲ 4.4	▲ 21.4	▲ 17.1	▲ 25.9	▲ 25.6	▲ 22.5	▲ 0.2	▲ 23.4	▲ 17.1
ユダヤ自治州	▲ 7.5	▲ 40.2	▲ 29.5	12.9	1.3	▲ 21.6	▲ 22.8	▲ 12.8	1.2	1.0	7.3	14.2
チュコト自治管区	74.3	▲ 33.7	▲ 35.9	56.2	▲ 17.2	▲ 0.1	▲ 17.2	3.2	13.0	81.8	32.9	7.9
プリアート共和国	▲ 8.3	▲ 4.0	▲ 15.2	▲ 9.7	▲ 15.2	21.0	34.7	63.3	34.5	▲ 30.4	▲ 31.1	▲ 17.5
ザバイカル地方	20.7	▲ 19.3	14.9	3.5	6.5	5.9	▲ 28.3	▲ 6.3	0.2	2.3	▲ 16.4	▲ 14.6

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年12月28日);ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2018年12月27日);『ロシアの社会経済情勢(2016年4月、7月、10月;2017年4月、7月、10月;2018年4月、7月、10月)』

小売販売額増減率(前年同期比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17-1-3月	17-1-6月	17-1-9月	18-1-3月	18-1-6月	18-1-9月
ロシア連邦	6.3	3.9	2.7	▲ 10.0	▲ 4.6	1.3	▲ 1.8	▲ 0.5	0.5	2.2	2.6	2.6
極東連邦管区	4.8	5.7	5.1	▲ 1.5	▲ 2.3	2.0	0.1	1.4	1.9	1.4	2.0	2.6
サハ共和国	2.6	4.5	8.9	2.1	▲ 0.6	0.1	▲ 0.4	▲ 0.4	▲ 0.3	0.8	0.7	2.1
カムチャツカ地方	2.6	0.1	0.2	▲ 4.7	▲ 4.3	0.5	▲ 2.9	▲ 0.6	▲ 0.1	3.8	2.8	2.8
沿海地方	4.4	9.4	7.1	2.5	▲ 3.3	3.2	▲ 0.3	4.9	4.3	0.2	1.3	2.4
ハバロフスク地方	4.9	6.5	5.1	▲ 4.7	▲ 0.3	2.7	1.0	2.2	2.3	0.8	2.5	2.4
アムール州	14.3	5.4	3.7	▲ 5.0	▲ 3.3	2.2	▲ 3.1	▲ 0.8	2.4	2.9	2.0	3.6
マガダン州	6.3	9.0	4.6	▲ 7.8	0.0	0.4	▲ 0.5	▲ 4.0	▲ 3.1	0.6	0.5	▲ 0.1
サハリン州	1.4	1.8	0.7	▲ 3.9	▲ 4.2	1.0	5.4	▲ 1.8	▲ 0.3	3.3	3.8	3.5
ユダヤ自治州	4.2	1.4	▲ 1.5	▲ 3.2	▲ 8.4	▲ 1.7	▲ 4.8	▲ 5.4	▲ 5.6	3.8	5.4	5.1
チュコト自治管区	▲ 8.6	▲ 9.6	▲ 9.5	5.0	5.1	6.9	0.0	1.2	3.1	1.7	▲ 2.4	1.0
プリアート共和国	6.4	7.0	▲ 1.8	1.7	▲ 3.0	▲ 1.0	▲ 7.6	▲ 2.0	▲ 1.1	0.5	▲ 0.4	0.1
ザバイカル地方	4.5	2.2	▲ 0.4	▲ 9.1	▲ 2.6	▲ 0.3	▲ 2.1	▲ 1.5	▲ 1.2	0.8	0.7	0.6

(出所)省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年12月20日);ロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2018年4月11日);『ロシアの社会経済情勢(2016年3月、6月、9月;2017年3月、6月、9月;2018年3月、6月、9月)』(ロシア連邦国家統計庁)

消費者物価上昇率(前年12月比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17-1-3月	17-1-6月	17-1-9月	18-1-3月	18-1-6月	18-1-9月
ロシア連邦	6.6	6.5	11.4	12.9	5.4	2.5	1.0	2.3	1.7	0.8	2.1	2.5
極東連邦管区	5.9	6.6	10.7	12.0	5.4	2.1	0.8	1.0	1.3	0.7	1.5	2.7
サハ共和国	5.4	6.0	10.3	10.5	6.0	4.4	1.6	2.3	3.4	▲ 0.0	1.3	1.5
カムチャツカ地方	5.6	6.3	7.8	12.6	5.7	2.1	0.9	1.4	1.6	0.8	1.5	2.4
沿海地方	6.0	6.3	12.0	11.9	4.8	1.8	0.8	0.6	1.3	0.8	1.3	3.3
ハバロフスク地方	5.4	6.3	11.8	13.1	6.1	2.6	0.8	1.1	1.5	1.0	2.0	3.2
アムール州	7.2	7.7	10.5	12.8	5.0	1.7	0.8	0.8	1.3	1.1	1.6	3.0
マガダン州	8.7	9.0	7.8	13.1	3.7	3.1	1.5	2.4	1.9	0.3	0.9	2.3
サハリン州	6.0	6.5	8.6	10.6	4.8	2.2	1.2	1.1	1.1	0.3	0.6	1.5
ユダヤ自治州	6.5	8.5	11.8	11.1	6.7	2.5	0.9	1.4	1.8	1.0	2.3	3.0
チュコト自治管区	6.0	5.2	4.0	11.1	5.9	2.8	3.1	2.8	1.9	1.5	3.6	3.0
ブリヤート共和国	6.8	7.5	11.8	10.7	4.2	2.1	0.8	1.4	1.0	1.0	2.1	2.6
ザバイカル地方	5.6	8.3	11.2	14.3	5.0	2.5	0.9	1.8	1.9	0.8	1.8	2.3

(出所) 省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、2018年12月10日)の月次データに基づき作成

実質貨幣所得増減率(前年同期比%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17-1-3月	17-1-6月	17-1-9月	18-1-3月	18-1-6月	18-1-9月
ロシア連邦	5.8	4.8	▲ 0.5	▲ 4.1	▲ 5.6	▲ 1.3	0.0	▲ 1.1	▲ 0.8	3.7 [1.8]	3.2 [2.2]	2.3 [1.7]
極東連邦管区	4.9	6.2	2.8	▲ 1.1	▲ 6.5	▲ 1.7	▲ 1.4	▲ 1.7	▲ 1.9	▲ 1.1 [▲ 2.6]	▲ 0.8 [▲ 1.5]	▲ 0.5 [▲ 1.0]
サハ共和国	5.9	3.5	1.2	▲ 0.9	▲ 4.1	▲ 2.6	2.8	▲ 2.9	▲ 2.6	▲ 4 [▲ 5.4]	1.7 [1.0]	1.6 [1.2]
カムチャツカ地方	3.6	4.7	▲ 2.3	▲ 1.9	▲ 7.6	▲ 0.7	▲ 10.6	▲ 6.2	▲ 4.1	▲ 3.6 [▲ 4.9]	▲ 3 [▲ 3.7]	▲ 3.2 [▲ 3.7]
沿海地方	5.1	5.3	8.1	0.5	▲ 7.8	▲ 1.2	▲ 0.5	1.2	▲ 0.2	0.6 [▲ 1.0]	▲ 2 [▲ 2.8]	▲ 0.8 [▲ 1.3]
ハバロフスク地方	2.7	7.5	0.5	▲ 1.0	▲ 5.2	▲ 3.0	▲ 4.4	▲ 2.9	▲ 4.4	0.2 [▲ 1.3]	0.8 [0.1]	0.7 [0.2]
アムール州	13.3	4.4	0.3	▲ 2.6	▲ 8.8	0.1	3.2	2.3	4.0	▲ 0.3 [▲ 2.1]	▲ 0.7 [▲ 1.5]	▲ 0.6 [▲ 1.1]
マガダン州	10.5	4.5	0.8	▲ 5.6	▲ 6.2	1.3	▲ 1.1	▲ 3.6	▲ 3.2	▲ 10.3 [▲ 11.5]	▲ 11.3 [▲ 11.8]	▲ 8.6 [▲ 8.9]
サハリン州	▲ 1.3	14.0	4.1	▲ 1.3	▲ 5.6	▲ 4.8	▲ 2.5	▲ 6.1	▲ 5.3	▲ 2.6 [▲ 3.7]	▲ 1.9 [▲ 2.4]	▲ 2.7 [▲ 3]
ユダヤ自治州	2.2	1.5	▲ 1.8	▲ 4.1	▲ 10.8	▲ 6.6	▲ 9.5	▲ 7.7	▲ 7.8	1.1 [▲ 1.2]	0.2 [▲ 0.8]	▲ 1.2 [▲ 1.9]
チュコト自治管区	5.9	2.5	3.5	▲ 1.1	▲ 2.9	3.7	1.4	▲ 6.1	▲ 3.1	▲ 9.6 [▲ 10.5]	▲ 6.5 [▲ 6.9]	▲ 5.2 [▲ 5.5]
ブリヤート共和国	3.3	9.5	▲ 0.2	0.2	▲ 6.6	▲ 3.1	▲ 11.0	▲ 10.5	▲ 8.3	1.1 [▲ 1.0]	0.6 [▲ 0.5]	▲ 2.5 [▲ 3.1]
ザバイカル地方	3.1	4.8	▲ 4.7	▲ 4.7	▲ 7.4	▲ 2.3	▲ 0.8	▲ 2.8	▲ 3.1	▲ 2.5 [▲ 4.5]	▲ 1.1 [▲ 2.1]	▲ 0.4 [▲ 1.1]

(出所) 省庁間統一情報統計システム(UISISデータベース、年次:2018年12月24日)。月次データは『ロシアの社会経済情勢(2016年4月、7月、10月;2017年4月、7月、10月;2018年4月、7月、10月)』

平均月額名目賃金(ルーブル)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17-1-3月	17-1-6月	17-1-9月	18-1-3月	18-1-6月	18-1-9月
ロシア連邦	26,629	29,792	32,495	34,030	36,709	39,167	36,664	38,675	38,005	40,691	42,555	42,325
極東連邦管区	33,584	37,579	40,876	43,164	45,786	48,952	46,090	48,156	47,558	49,952	52,714	52,505
サハ共和国	39,916	46,542	51,111	54,631	59,000	62,206	56,160	60,670	58,875	61,970	66,661	64,730
カムチャツカ地方	43,552	48,629	53,167	57,404	61,159	65,807	57,886	64,378	64,021	65,263	70,352	70,790
沿海地方	27,445	29,966	32,431	33,807	35,677	38,045	35,277	36,826	36,811	39,110	40,952	40,828
ハバロフスク地方	31,076	34,132	36,781	38,041	40,109	42,465	43,534	43,652	42,338	43,114	45,611	45,795
アムール州	26,789	30,542	32,397	32,902	33,837	37,368	34,135	35,642	35,957	38,917	40,330	40,711
マガダン州	49,667	57,121	62,152	65,996	69,769	75,710	64,638	70,627	70,889	77,433	82,471	81,925
サハリン州	44,208	49,007	54,896	61,311	64,959	68,496	68,534	68,322	68,029	71,703	73,470	73,591
ユダヤ自治州	25,067	27,358	29,439	30,896	32,165	34,409	31,840	33,534	33,414	36,256	37,664	37,737
チュコト自治管区	60,807	68,261	76,285	79,531	86,647	91,995	88,216	90,993	89,933	94,179	98,291	96,614
ブリヤート共和国	23,101	26,038	27,739	28,386	29,969	32,237	29,823	31,460	30,855	32,937	35,620	35,092
ザバイカル地方	24,219	27,279	29,319	30,931	32,654	34,848	31,804	33,584	33,693	36,150	38,157	38,069

(出所) 年次データはロシア連邦国家統計庁ウェブサイト最新値(2018年6月22日)。月次データは『ロシアの社会経済情勢(2016年4月、7月、10月;2017年4月、7月、10月;2018年4月、7月、10月)』

●モンゴル

モンゴルの第3四半期の成長率は上昇し、マクロ経済指標の改善傾向は10～11月も継続している。しかし不良債権の拡大、通貨トゥグルグの減価の継続、家計へのインフレ圧力などいくつかの指標の悪化が見られる。

マクロ経済

2018年第3四半期の実質 GDP の成長率は対前年同期比6.7%で、前期の同6.4%から上昇した。また1～9月期の GDP 成長率は前年同期比6.4%となった。加速した第3四半期の成長は、サービス及び農業部門の貢献によるものである。

一方、鉱工業生産額の伸び率は10月には前年同期比15.3%、11月は同10.7%となった。また1～11月期の伸び率は同3.2%となった。原油、螢石、鉄鉱石、モリブデン精鉱などの生産は前年同期を下回った。しかし石炭、銅精鉱、金、螢石精鉱、錫精鉱などのその他の主要鉱産品の生産は前年同期を0.2～15.4%上回った。1～11月期の主要製造業の生産額は前年同期を上回った。牛肉及び羊肉の生産はそれぞれ4524トンと6586トンであった。ヤギ肉の生産は前年同期の二倍の4079トンであった。

2018年10月末の登録失業者数は2万7300人であったが11月末には2万4200人に減少している。この数値は前年同期比0.3%増である。登録失業者の53.9%が女性であった。労働社会福祉サービス庁によれば、全国で前年同期を0.2%上回る8万1700人が新たに失業者として登録し、前年同期を9.5%下回る2万1300人が職に就き、前年同期を9.8%下回る6万1600人が就職活動を行わず失業者登録から外れた。

消費者物価 (CPI) 上昇率は2018年9月に前年同月比6.4%、10月に同6.3%、11月に同8.1%となった。1～11月期の上昇率は6.7%であった。11月には CPI は全ての

部門で上昇している。品目別では住宅・水・電気・燃料の上昇率が16%で最も高く、保健が12.7%、交通が11%でこれに次いでいる。これらの品目の消費者物価に占めるシェアは27.3%である。さらに全体の26.1%を占める食料及び非アルコール飲料の上昇率は7.6%となった。一方で第3四半期末の賃金・給与の対前年同期比上昇率はこれらの変化を下回る7.9%であった。この状況は家計にとって重荷となっている。

通貨トゥグルグの対米ドル平均為替レートは10月に1ドル=2564トゥグルグで、11月は対前年同期比5.4%減価となる同2582トゥグルグとなっている。

2018年10月の国家財政収支は1000億トゥグルグの黒字、しかし11月は750億トゥグルグの赤字となった。1～9月は2660億トゥグルグの黒字で前年同期の984億トゥグルグの赤字から改善した。1～11月の財政収入は前年同期を27.4%上回る8兆2300億トゥグルグで、支出と純貸し出しの合計は前年同期を7%上回る7兆9600億トゥグルグであった。同期の租税収入は前年同期を30.8%上回る7兆4000億トゥグルグであった。財政収入は資本収入と援助を除く全ての項目について上昇した。

2018年11月末の貨幣供給量 (M2) は18兆6000億トゥグルグ (72億ドル) であった。これは前年同期を25.9%上回っている。米ドル建てでは同じく19.4%上回っている。一方、11月末の融資残高は16兆7000億トゥグルグで、前年同期を23.9%上回っている。米ドル建てでは前年同期を17.5%上回っている。11月末の不良債権比率は12.4%で、前年同期の8.6%から上昇した。この比率の上昇はマクロ指標の改善にも拘らずビジネス環境に懸念が残っていることを示している。

外国貿易

2018年1～11月期のモンゴルの貿易相手国は155カ国で、貿易総額は116億ドルであった。輸出は前年同期を14%上回る65億ドルで、輸入は前年同期を37.6%上

回る54億ドルであった。この結果、貿易収支は11億ドルの黒字となった。輸出の増加は主に鉱産物と繊維製品の伸びによるものであった。鉱産物の輸出は前年同期比23.9%増で、繊維製品は同24.9%増であった。石炭の輸出は24.1%上昇し260万ドルとなった。同時期に輸入はすべての項目で増加した。非金属及びその他は66.3%、機械類・電気製品は45.6%、食料品は16.4%それぞれ増加した。

モンゴルの貿易相手国としては通例のとおり二つの巨人が圧倒的な地位を占めた。2018年1～11月期の中国への輸出は全輸出の93.2%にあたる60億ドルで前年同期比23.8%増であった。一方、中国からの輸入は全輸入の34.4%の18億ドルで前年同期比44.8%増となっている。ロシアへの輸出は7770万ドルを記録し、前年を30.2%上回っている。輸入は前年同期を38.2%上回る15億ドルで全輸入の28.8%となった。日本への輸出は前年を86.6%上回る2430万ドルを記録した。日本からの輸入は5億1710万ドルで前年を54.7%上回った。モンゴルと日本の間の高い輸送コストにも関わらず貿易の高い伸びが記録されたのは、二国間 EPA のプラスの効果と見ることができる。しかし、モンゴルの貿易収支の対日赤字は続いている。韓国への輸出は前年同期を94%上回る2070万ドルを記録した。韓国からの輸入は2億3970万ドルで前年同期を33.3%上回っている。北朝鮮への輸出は105万ドル、輸入は48万ドルであった。

鉄道貨物輸送

2018年1～11月期の鉄道貨物輸送量は139億トンキロであった。このうち国内輸送が18.7%、輸出が47.4%、輸入が9.2%、トランジット輸送が24.6%であった。トランジット輸送量は34億トンキロであった。

ERINA 調査研究部主任研究員
エンクバヤル・シャクダル

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年 1Q	2018年 2Q	2018年 3Q	2018年 10月	2018年 11月	2018年 1-11月
実質 GDP 成長率 (対前年同期比:%)	11.6	7.9	2.4	1.0	5.1	6.1	6.4	6.7	-	-	-
鉱工業生産額 (対前年同期比:%)	16.1	10.7	8.8	12.3	13.0	2.6	1.9	▲ 1.3	15.3	10.7	3.2
消費者物価上昇率 (対前年同期比:%)	10.5	12.8	1.9	1.1	4.3	6.8	6.4	6.5	6.3	8.1	6.7
登録失業者 (千人)	42.8	37.0	32.8	34.4	25.5	23.1	25.8	24.2	27.3	24.2	24.2
対ドル為替レート(トゥグルグ)	1,526	1,818	1,971	2,146	2,441	2,408	2,411	2,477	2,564	2,582	2,458
貨幣供給量 (M2) の変化 (対前年同期比:%)	24	13	▲ 4.6	19.8	30.5	31.1	28.6	21.4	26.3	25.9	25.9
融資残高の変化 (対前年同期比:%)	54	16	▲ 6.4	6.1	9.6	11.5	19.3	21.8	22.9	23.9	23.9
不良債権比率 (%)	5.0	5.0	7.4	8.5	8.5	8.7	8.6	8.3	11.9	12.4	12.4
貿易収支 (百万 USドル)	▲ 2,089	538	872	1,559	1,863	352	470	110	137	40	1,109
輸出 (百万 USドル)	4,269	5,775	4,669	4,917	6,201	1,482	2,099	1,701	662	536	6,481
輸入 (百万 USドル)	6,358	5,237	3,798	3,358	4,337	1,130	1,629	1,592	525	496	5,372
国家財政収支 (十億トゥグルグ)	▲ 297	▲ 868	▲ 1,157	▲ 3,660	▲ 1,742	▲ 26	39	229	100	▲ 75	266
国内貨物輸送 (対前年同期比:%)	▲ 1.3	20.1	▲ 16.1	12.5	19.1	19.4	1.1	18.4	-	-	-
国内鉄道貨物輸送 (対前年同期比:%)	▲ 0.5	2.8	▲ 8.0	8.3	8.7	37.7	3.3	5.6	12.9	9.9	13.6
成畜死亡数 (対前年同期比:%)	84.8	▲ 63.0	56.0	2.3	▲ 38.8	4.2	3.1	54.0	-	-	-

(注) 消費者物価上昇率、登録失業者数、貨幣供給量、融資残高、不良債権比率は期末値、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

韓国銀行(中央銀行)が12月4日に公表した2018年第3四半期の成長率(改定値)は、季節調整値で前期比0.6%となり前期の同0.6%から横ばいであった。需要項目別に見ると、内需では最終消費支出は同0.7%で前期の同0.3%から上昇した。固定資本形成は同▲4.6%で前期の同▲2.9%からマイナス幅を拡大した。その内訳では、建設投資は同▲6.7%で前期の同▲2.1%からマイナス幅を拡大した。設備投資は同▲4.4%で前期の同▲5.7%からマイナス幅を縮小している。外需である財・サービスの輸出は同3.9%で前期の同0.4%から上昇している。

2018年第3四半期の鉱工業生産指数の伸び率は季節調整値で0.7%となり、前期の2.7%から低下した。月次では、季節調整値で10月に前月比▲2.7%、11月に同1.0%となっている。

2018年第3四半期の失業率は季節調整値で4.0%であった。月次では10月に3.9%、11月は3.8%となっている。

2018年第3四半期の貿易収支は、359億ドルの黒字、月次では10月に110億ドルの黒字となっている。

2018年第3四半期の対ドル為替レートは、1ドル=1122ウォンで、月次では10月に

同1133ウォン、11月に同1128ウォン、12月に同1123ウォンと推移している。

2018年第3四半期の消費者物価上昇率は、前年同期比1.6%あった。月次では10月に前年同月比2.0%、11月に同2.0%、12月に同1.2%と推移している。2018年第3四半期の生産者物価上昇率は2.9%であった。月次では10月に前年同月比2.2%、11月に同1.6%であった。

2019年の経済展望

政府系シンクタンク韓国開発研究院(KDI)は、11月6日に経済見通しを発表した。2019年を2.6%と予測している。また半期別の成長率については、上半期が前年同期比2.5%、下半期が同2.6%としている。

2019年の成長率を需要項目別に見ると、内需は民間消費が2.4%で2018年予測値の2.8%を下回ると見込んでいる。また、固定資本形成は▲1.0%で、2018年予測値の▲1.9%をからマイナス幅は縮小すると見込んでいる。その内訳では設備投資が1.3%、建設投資が▲3.4%となっている。外需である輸出は3.7%で、2018年予測値の4.2%を下回るとしている。

2019年の失業率については3.9%で2018年予測値の3.7%から上昇するとしている。

一方、2019年の消費者物価上昇率は1.6%で、2018年予測値の1.6%から横ばい

と予測している。

徴用工問題

前号で報じたように10月30日、韓国の大法院(最高裁判所)は第二次大戦中に強制労働させられていた元徴用工が新日鉄住金を訴えていた訴訟で賠償金の支払いを命ずる判決を下した。その後11月29日には三菱重工業に対する同様の訴訟でも被告に支払いを命ずる判決が出された。今後、日立造船、不二越などの日本企業に対する同様の訴訟の判決が予定されている。また一方で12月20日には元徴用工らが韓国政府に対して賠償を求める訴訟が起こされている。

日韓両国政府はこの問題を巡り12月24日に外務省・外交省の局長級協議を行ったが、韓国側から具体的な対応策は示されなかった。

こうした中で新日鉄住金に対する原告弁護士は12月24日、判決に基づいて韓国内の資産の差し押さえ手続きに入ることを表明した。新日鉄住金に韓国内に差し押さえ対象となる資産があるか否かも含めて、今後の動向は不透明であるが、日本企業の経済的利益が損なわれた場合、日本政府が対抗措置を取ることも示唆されており、日韓関係は深刻な状況を迎えている。

ERINA 調査研究部主任研究員
中島朋義

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	17年 10-12月	18年 1-3月	4-6月	7-9月	10月	11月	12月
実質国内総生産(%)	3.0	3.3	2.6	2.8	3.1	▲ 0.2	1.0	0.6	0.6	-	-	-
最終消費支出(%)	2.2	2.0	2.4	2.9	2.8	0.9	1.1	0.3	0.7	-	-	-
固定資本形成(%)	4.2	3.1	3.8	5.2	8.6	▲ 1.2	2.0	▲ 2.9	▲ 4.6	-	-	-
鉱工業生産指数(%)	0.7	0.2	▲ 0.6	3.0	2.3	▲ 0.2	▲ 1.2	2.7	0.7	▲ 2.7	1.0	-
失業率(%)	3.1	3.5	3.6	3.7	3.7	3.7	3.6	3.8	4.0	3.9	3.8	-
貿易収支(百万USDドル)	82,781	88,885	122,269	118,895	119,889	28,270	23,912	31,779	35,909	10,997	-	-
輸出(百万USDドル)	618,157	613,021	542,881	511,947	577,381	146,089	149,739	157,543	158,409	57,237	-	-
輸入(百万USDドル)	535,376	524,135	420,612	393,052	457,493	117,819	125,826	125,763	122,500	46,240	-	-
為替レート(ウォン/USDドル)	1,095	1,053	1,132	1,160	1,130	1,105	1,072	1,080	1,122	1,133	1,128	1,123
生産者物価(%)	▲ 1.6	▲ 0.5	▲ 4.0	▲ 1.8	3.5	3.0	1.3	2.2	2.9	2.2	1.6	-
消費者物価(%)	1.3	1.3	0.7	1.0	2.0	1.5	1.3	1.5	1.6	2.0	2.0	1.3
株価指数(1980.1.4:100)	2,011	1,916	1,961	2,026	2,467	2,467	2,446	2,326	2,343	2,030	2,097	2,041

(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、消費者物価は2010年基準
貿易収支、輸出入はIMF方式、輸出入はfob価格
(出所)韓国銀行、統計庁他

●朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)

朝鮮民主主義人民共和国創建70周年 慶祝閱兵式と平壤市民群衆デモ

2018年9月10日発『朝鮮中央通信』によれば、同月9日、平壤市の金日成広場で、朝鮮民主主義人民共和国創建70周年慶祝閱兵式と平壤市民群衆デモが行われ、金正恩国務委員長が出席した。

共和国創建70周年慶祝中央報告 大会開催と大マスゲームと芸術公演 「輝く祖国」

2018年9月10日発『朝鮮中央通信』によれば、同月9日、平壤市のメーデースタジアムで金正恩国務委員長の参席の下で、共和国創建70周年慶祝中央報告大会が開催された。また、大マスゲームと芸術公演「輝く祖国」も行われた。

第14回平壤秋期国際商品展覧会開催

2018年9月17日発『朝鮮中央通信』および同月30日付『朝鮮新報』によれば、同日～同月21日、平壤市の三大革命展示館で第14回平壤秋期国際商品展覧会が開催された。同展覧会には、北朝鮮をはじめとして320社が参加した。中国から130社をはじめとし、ロシア、キューバ、イタリア、オーストラリア、マレーシア、バングラデシュ、ベトナム等から計150社の外国企業も参加し、同年春の展覧会よりも50社以上、外国企業が増加したそうだ。

第5回南北首脳会談

2018年9月18、19、20日発『朝鮮中央通信』、青瓦台ホームページによれば、同月18～20日、韓国の文在寅大統領が平壤を訪問し、金正恩国務委員長と第5回南北首脳会談を行った。同月19日には両首脳が「9月平壤共同宣言」に署名したほか、両首脳の臨席の下、南北の国防相が「歴史的な『板門店宣言』履行のための軍事分野合意書」に署名した。両首脳は、20日には白頭山も訪問した。

第16回平壤国際映画祭

2018年9月19日発『朝鮮中央通信』によれば、同日、平壤国際映画祭が開幕した。

全国通信部門科学技術発表会開催

2018年9月21日発『朝鮮中央通信』によれば、同月19～21日、江原道元山市で全国通信部門科学技術発表会が開催された。同発表会には、300余件の論文が提出され、参加者たちに対して第4世代移動通信発展の動向に対する講義が行われた。

金策製鉄連合企業所と黄海製鉄連合 企業所で非コークス製鉄工程竣工式

2018年9月26日発および同月30日発『朝鮮中央通信』によれば、金策製鉄連合企業所と黄海製鉄連合企業所で、コークスを使わない製鉄工程化の竣工式が開

催された。

金正恩国務委員長が創立70周年を 迎える金策工業総合大学を訪問

2018年9月29日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が創立70周年を迎える金策工業総合大学を訪問した。金正恩国務委員長は「科学で飛躍し、教育で未来を保証しよう」というスローガンを強調し、国の科学技術発展と経済建設を力強く牽引する先頭馬車、機関車となれと大学に対する期待を表明した。

金策工業総合大学で初の国際学術 討論会

2018年10月3日付『朝鮮新報』によれば、同年9月19～20日、金策工業総合大学で「教育と科学研究、生産の一体化」と題して初の国際学術討論会が開催された。

金正恩国務委員長が三池淵管弦楽団 を視察

2018年10月11日発『朝鮮中央通信』によれば、同月10日、金正恩国務委員長が開館を前にした三池淵管弦楽団劇場を視察した。

金正恩国務委員長が三池淵郡を視察

2018年10月30日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が両江道三池淵郡を視察した。金正恩国務委員長

は、内閣が同地区の建設を2021年までに4段階に分けて行う計画をしていることに対して、党の意図とは違おうし、3段階で2020年10月の朝鮮労働党創建75周年までに終えるようにと発言した。

金正恩国務委員長が元山葛麻海岸観光地区と平安南道陽徳郡温泉観光地区を視察

2018年11月1日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が元山葛麻海岸観光地区と平安南道陽徳郡温泉観光地区を訪問した。

金正恩国務委員長が朝中芸術人の共同公演を観覧

2018年11月4日発『朝鮮中央通信』によれば、同月3日、金正恩国務委員長が平壤市の万寿台芸術小劇場で朝中芸術人の共同公演を観覧した。

金正恩国務委員長が新義州市建設総計画を指導

2018年11月16日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が新義州市建設総計画を指導した。席上、金正恩国務委員長は新義州市を国境関門都市らしくしっかりと建設するためには、現代めのかつ民族的色彩がある雄大な建築物を多く建てなければならないとしつつ、劇場、映画館、体育村、アイススケート場、科学技術図書館をはじめとした公共の建物とホテル、百貨店等の奉仕施設を合理的に配置し、時代的美観が出るように上手に建設しなければならないと発言した。

金正恩国務委員長が先端戦術兵器試験を指導

2018年11月16日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が国防科学院試験場を訪ね、新たに開発した先端戦術兵器試験を指導した。

金正恩国務委員長が大館ガラス工場を視察

2018年11月18日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が平安北道の大館ガラス工場を視察した。同工場は光学ガラスの生産工場として知られてい

る。

金正恩国務委員長が日本海側の水産事業所を視察

2018年12月1日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が日本海側にある朝鮮人民軍5月27日水産事業所、朝鮮人民8月25日水産事業所、朝鮮人民軍1月8日水産事業所などを視察した。

金正恩国務委員長が元山靴工場を視察

2018年12月3日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩国務委員長が元山靴工場を視察した。金正恩国務委員長は、自動化や製品の質向上に対してさまざまな発言を行った。

南北軍事分野合意書の履行状況

2018年11月15日付、同年12月6日および同月11日付『朝鮮新報』によれば、同年9月19日に署名された「歴史的な板門店宣言履行のための軍事分野合意書」の履行について、同年10月1日から非武装地帯(DMZ)と共同警備区域(JSA)で地雷の撤去作業が開始され、JSAでは同月20日に作業が完了。同月25日、JSA内の南北それぞれの監視哨所(GP)、兵力、火器の撤収作業が完了し、JSAの非武装化が実現したとのことだ。

翌10月26日、板門店で行われた南北将官級軍事会談では、今年末までに試験的に撤収することで合意した相互1km以内に近接している11カ所のGP撤収のため、同年11月末までにGPの兵力、装備撤収および完全破壊措置を履行し、同年12月中の相互検証を通じ、年内にすべての措置を完了させることにした。これに基づき、南北は11月1日からDMZ内のGPの撤去作業を開始。同月10日までにGPの兵力や火器の装備の撤収を完了し、次いでGP施設の撤収作業を開始した(8日、それぞれ1カ所を取り壊さず保存することで合意)とのことだ。

南北は、同年11月1日0時から陸・海・空での敵対行為を全面中止した。地上では、軍事境界線から5km以内の区域で砲兵射撃訓練および連隊級以上の野外機動訓練を中止。空中ではMDLを基準に

幅40～80mの軍用機の飛行禁止区域が設定され、東海と西海それぞれの指定海域での砲射撃、海上機動訓練の中止および海岸砲・艦砲の砲口の閉鎖措置が講じられた。

南北は同年11月5～9日、臨津江河口の共同利用をめざして共同調査を行った。調査ではこれまで海図になかった21カ所の暗礁が見つかり、その位置と大きさを確認。南北の民間船舶が自由に行き来できる水路を発見した。南北が軍事合意書で設定した共同利用水域は、北側が開城市南部から黄海南道南東部まで、南側が金浦半島北東端から喬桐島南西端までの70km、面積は280平方kmに及ぶとのことだ。

南北の鉄道共同調査

2018年12月3日、6日および20日付『朝鮮新報』によれば、南北共同の西海線および東海線の鉄道連結・現代化のための共同調査が同年11月30日から行われた。同日午前、南側調査団を乗せて都羅山駅(京畿道坡州市)を出発した列車は、西海線の開城から新義州までの約400km区間の調査を終えた。南側調査団は12月5日、南側に帰還した。調査車両は8日から東海線の調査で使われ、金剛山から豆満江までの約800km区間の調査が17日まで行われた。

東・西海線南北鉄道、道路連結及び現代化着工式開催

2019年1月2日付『朝鮮新報』によれば、2018年12月26日、東・西海線南北鉄道、道路連結及び現代化着工式が開城市の板門駅で行われた。同着工式には、北側から祖国平和統一委員会の李善権委員長、民族経済協力委員会の方剛秀委員長、南側から趙明均統一部長官、金賢美国土交通部長官をはじめとする南北の関係者ら約200人が参加した。また、国連アジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP)事務局長、モンゴル道路交通開発部長官、ロシア交通部次官、中国国家鉄路局次官補など関連国の鉄道・道路部門の関係者らも同席した。

「新年の辞」

2019年1月1日、朝鮮中央テレビで、金

正恩朝鮮労働党委員長による「新年の辞」の放送があった。今年の新年の辞のスローガンは、「自力更生の旗を高く掲げ、社会主義建設の新たな進撃路を開いていこう!」である。

昨年について、金正恩委員長は「我が党の自主路線と戦略的決断により対内外情勢において大きな変化が起こり、社会主義建設が新たな段階に入った歴史的な年」と定義し、2018年4月の朝鮮労働党中央委員会第7期第3回全会会議で「並進路線の偉大な勝利を土台として我が革命を新たに上昇させ、社会主義の前進速度を継続して高めていく上で転換的意義を持つ重要な契機となりました」と評価している。また、経済建設については「人民経済の主体化路線を貫徹するための闘争において意味があり、重要な前進が成し遂げられました」とし、北倉火力発電連合企業所の電力生産が大幅に伸びたこと、金策製鉄連合企業所と黄海製鉄連合企業所をはじめとする金属工場での主体化の成果を拡大し、化学工業の自立的土台を強化するための事業が力強く推進されたことなどを例として挙げている。また、軍需工業部門においても、人民生活向上のための各種生産を積極的に行ったこと

が指摘されている。

今年の目標については「国の自立的発展能力を拡大強化し、社会主義建設のさらなる一步のための確固たる展望を開かなければならない闘争課題があります」としている。具体的には「自体の技術力と資源、人民全体の高い創造精神と革命的熱意に依拠して国家経済発展の戦略的目標を成果的に達成し新たな成長段階へと移行しなければならない」とし、「自立経済の潜在力を余すことなく発揚し、経済発展の新たな要素と動力を活かすための戦略的対策を講じ、国の人的、物的資源を経済発展に実利的に組織動員しなければなりません。国家経済事業において中心をしっかりと持ち、連鎖の輪を掲げつつ、展望的發展を図りつつ、経済活性化を推進していかなければなりません」としている。また、経済管理の革新、経済的テコの生産活性化と拡大再生産への積極的な適用、人材育成や教育の重要性、産学協同の推進などについての指摘がなされていることが重要な変化と言える。

具体的に注力する部門はまず電力であり、次に石炭工業、なかでも火力発電用の石炭生産、金属、科学、鉄道および交通運輸、機械が例示されている。その次に

人民生活を向上させる上で重要なものとして今年には農業がトップに来ており、次いで畜産、水産、軽工業、建設、山林復旧が例示されている。

南北関係については、2018年を「70余年の民族分裂史上これまでになかった劇的な変化が起こった激動的な年であった」と評価しつつ、各分野の協力の実例を挙げている。今年のスローガンとしては「歴史的な北南宣言を徹底的に履行し、朝鮮半島の平和と繁栄、統一の全盛期を開いていこう!」であり、南北関係の改善に対する意欲を直接的に述べている。

外交については、完全な非核化と核兵器の生産、実験、使用、拡散を行わないことを宣言し、米国との関係改善に期待を持っていることを表明しているが、このままの状況が続けば、「我々としても仕方なく国の自主権と国家の最高利益を守り、朝鮮半島の平和と安全を実現するための新たな道を模索しなければならなくなるかもしれない」とし、新たな行動の可能性についても言及していることに注意が必要である。

ERINA 調査研究部主任研究員
三村光弘

研 究 所 だ よ り

ERINA 日誌

12月1日	新潟県立大学国際ワークショップ「グローバル経済化の国際貿易とイノベーション」第2セッション発表者(エレデネバト招聘外国人研究員)	1月11日	外務省「日露地域間経済交流に関する意見交換会」参加(東京、安達経済交流部長)
12月1日	現代朝鮮学会第19回研究大会分科会座長兼コメンテーター(名古屋市、三村主任研究員)	1月14日	新潟産業大学附属モンゴル文化研究所 第2回モンゴル文化講演会「モンゴルの製造業の発展の歴史と今後の可能性」(柏崎市、エンクバヤル主任研究員)
12月3日	中国・牡丹江市市政府代表団表敬訪問(丸山業務執行理事ほか)	1月16日	ERINA賛助会セミナー 「アジアに繋がる交通インフラと北陸・新潟の可能性」 会場:朱鷺メッセ 講師:国土交通省北陸地方整備局港湾空港部長 小池慎一郎
12月3～7日	中国・牡丹江市市政府代表団ミッション受け入れ(蔡経済交流推進員)	1月17～19日	日本国際問題研究所平成30年度研究プロジェクト 「『不確実性の時代』の朝鮮半島の日本の外交・安全保障」現地調査(ソウル、三村主任研究員)
12月5日	福島大学「アジア共同体構想と地域協力の展開」講師(福島、三村主任研究員)	1月18日	日本国際問題研究所、韓国・国家安保戦略研究院(INSS)共催「第7回 JIIA-INSS 会議」(ソウル、三村主任研究員)
12月7日	韓国法制研究院主催「東北亜と経済特区法制」シンポジウムコメンテーター(ソウル、三村主任研究員)	1月22日	所内研究会(エレデネバト招聘外国人研究員)
12月7日	第6回中小企業協力日露会合(ハバロフスク、安達経済交流部長)	1月25日	京都大学経済研究所国際会議発表(エレデネバト招聘外国人研究員)
12月8～17日	UNFCCC COP24/CMP14/CMA1.3参加(ポーランド・カヴィツェ、エンクバヤル主任研究員)	1月26日	人間文化研究機構基幹研究プロジェクト「北東アジア地域研究」／北東アジア学会連携シンポジウム 「北東アジアの鳴動－朝鮮半島、中露国境地域、蒙中露辺境」報告者(富山市、三村主任研究員)
12月13日	「2018東北亜文化交流国際会議」発表(ソウル、三村主任研究員)	1月28日	ERINA国際ワークショップ「朝鮮半島情勢の変化と北東アジア協力」(新潟グランドホテル、河合代表理事ほか)
12月13日	さくらんぼテレビ「プライムニュース」出演(三村主任研究員)	1月29～30日	2019北東アジア経済発展国際会議イン新潟、第11回日露エネルギー・環境対話イン新潟(朱鷺メッセ)
12月13日	読売テレビ「かんさい情報ネット ten.」出演(三村主任研究員)		
12月13日	NHK 新潟「ニュース610」、「ニュース845」出演(三村主任研究員)		
12月14日	韓国住宅学会特別講演(ソウル、三村主任研究員)		
12月14日	石油天然ガス・金属鉱物資源機構「第4回ロシア・中央アジア研究会」(東京、新井調査研究部長)		
12月15日	「スラブ・ユーラシア地域を中心とした総合的研究」プロジェクト型共同研究報告会・報告(札幌、南川研究員)		
12月18日	「日露医学医療交流コンソーシアム」会議(新潟大学、安達経済交流部長)		
12月18日	平成30年度「関東経済産業局における地域中小企業・小規模事業者の人材確保支援事業」・第2回新潟地区関係機関連携会議(ANA クラウンプラザホテル新潟、蔡経済交流推進員)		
12月18日	韓日産業技術協力財団表敬訪問(丸山業務執行理事ほか)		
12月20日	韓国・国家安保戦略研究院(INSS)－韓国開発研究院(KDI)北朝鮮経済研究者大討論会「南北経済協力と単一市場構築案」参加・コメンテーター(ソウル、三村主任研究員)		
12月25日	日本国際問題研究所平成30年度研究プロジェクト「『不確実性の時代』の朝鮮半島の日本の外交・安全保障」研究会参加(東京、三村主任研究員)		
12月26日	ERINA 第4期中期計画第2回外部委員会		
1月8日	国土交通省「2050年研究会」講演(東京、新井調査研究部長)		

編 集 後 記

中国は途上国ですかと聞かれると、途上国の基準や先進国の基準に照らして中国は途上国です、と回答する。今後も発展や開発の余地があるという意味では、途上国ということに抵抗はないが、本特集で取り扱った先進的で先端的な技術や仕組みにふれると、中国全体が先進国に追いつく途上にある、経済発展の途上にある国と捉えるには違和を感じる。もちろん中国には本特集で扱った光の部分だけでなく、解決しなければいけない課題の部分も存在するが、中国国内には日本にはまだない、そしてこれから日本に現れるかもしれない世界がすでに存在していることを今号の特集では示した。経済の分野に限って先進性を評価する場合にも、一人当りの所得、購買力をものさしとすることには限界があるのではと、本特集の編集にあたって再認識した。

(M)

発行人 河合正弘

編集委員長 中村俊彦

編集委員 新井洋史 安達祐司 新保史恵
南川高範 山口満喜子

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
13th Floor, Bandajjima Building,
Bandajjima 5-1, Chuo-ku, Niigata City
950-0078 JAPAN

Tel: 025-290-5545 (代表)
Fax: 025-249-7550
E-mail: webmaster@erina.or.jp
URL: <https://www.erina.or.jp/>

発行日 2019年2月20日

禁無断転載

お願い

ERINA REPORT (PLUS) の送付先が変更になりましたら、お知らせください。

ERINA (公益財団法人環日本海経済研究所)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階
Tel:025-290-5545 Fax:025-249-7550 E-mail:webmaster@erina.or.jp

<https://www.erina.or.jp>