

中国の辺境地域における国境を跨ぐ地域開発に関する研究

安田知絵

目次.....	1
序章 研究背景と分析視角.....	4
第Ⅰ節 研究背景.....	4
第Ⅱ節 本研究の位置づけ.....	6
2.1 先行研究のレビュー.....	6
2.2 先行研究の課題.....	10
第Ⅲ節 分析視角.....	10
第Ⅳ節 本論文の構成.....	13
第Ⅰ部 中国の辺境地域と隣接する国・地域との経済関係	
第1章 中国「辺境」がもつ意味.....	16
第Ⅰ節 理論的背景.....	16
1.1.1 「辺境」の概念.....	16
1.1.2 理論的背景.....	17
第Ⅱ節 辺境と少数民族.....	21
第Ⅲ節 経済指標でみる辺境地域.....	24
1.3.1 各地域の経済状況.....	24
1.3.2 隣接する地域との経済発展段階の関係.....	25
1.3.3 「辺境開放」政策.....	27
第Ⅳ節 周辺諸国との地域間協力.....	29
第2章 中国の辺境地域と隣接する国・地域との経済関係.....	33
第Ⅰ節 貿易データからみる経済関係.....	33
2.1.1 輸出入結合度による分析.....	33
2.1.2 貿易特化係数でみる競合・補完関係.....	36
第Ⅱ節 FDI データからみる経済関係.....	40
2.2.1 対外 FDI データからみる特徴.....	40
2.2.2 関連研究.....	45
2.2.3 理論モデルとデータ.....	47
2.2.4 推計結果からみる隣接国ダミー「Border」の有意性.....	52
第Ⅲ節 まとめ.....	57

第Ⅱ部 国境を跨ぐ地域間協力—図們江地域開発

第3章 図們江地域開発の推進と関連諸国の取り組み	60
第Ⅰ節 図們江地域の地理的特性	60
第Ⅱ節 図們江地域開発の構想と推進状況	62
3.2.1 図們江地域開発計画(TRADP)構想	62
3.2.2 TRADP と広域図們江開発計画(GTI)の推進	64
第Ⅲ節 GTI 関連諸国の取り組み	73
3.3.1 GTI の構成と資金分担状況	73
3.3.2 GTI 関連諸国の立場	75
第Ⅳ節 まとめ	83
第4章 中国東北地域における GTI 関連諸国との貿易構造	84
第Ⅰ節 中国における GTI の意義	84
第Ⅱ節 経済指標でみる中国東北地域	87
第Ⅲ節 貿易構造からみる中国東北地域	90
4.3.1 中国東北地域における貿易構造の特徴	90
4.3.2 貿易特化係数でみる競合・補完関係	92
第Ⅳ節 貿易中継地としての役割	98
4.4.1 データの説明と計算式	99
4.4.2 貿易中継額の分析結果	102
第Ⅴ節 まとめ	106
第5章 中国東北地域における GTI 関連諸国との交通インフラ	108
第Ⅰ節 中国東北地域の交通インフラの現状	108
第Ⅱ節 「一带一路」構想と経済回廊	114
5.2.1 一带一路構想とその背景	114
5.2.2 六大経済回廊	118
5.2.3 中・モ・ロ経済回廊	120
第Ⅲ節 中国東北地域と中・モ・ロ経済回廊	122
5.3.1 中国東北地域の参与計画	122
5.3.2 隣接する地域の開発計画	128
5.3.3 GTI 関連諸国との交通インフラの連携	130
第Ⅳ節 まとめ	132

第 6 章 図們江地域開発と日本—定性分析	136
第 I 節 日本地方自治体の関わり	136
6.1.1 地方自治体を介した交流—新潟県・鳥取県の例—	136
6.1.2 日中東北開発協会、日中経済協力会議など	149
第 II 節 中国東北地域の投資環境	150
6.2.1 産業構造の変化と外資企業	150
6.2.2 立地優位性 —吉林省・琿春市	154
第 III 節 現地調査からみる図們江地域	157
6.3.1 第 11 回「図洽会」—吉林省・延吉市	157
6.3.2 吉林省延吉市・琿春市の企業事例	160
6.3.3 有望協力分野と進出戦略	162
第 7 章 結論と今後の研究課題	166
第 I 節 研究結果のまとめ	166
7.1.1 第 I 部の研究結果	168
7.1.2 第 II 部の研究結果	166
7.1.3 国境を跨ぐ地域開発に向けての課題	172
第 II 節 今後の研究課題	173
参考文献	175
付録	185

序章：研究背景と分析視角

本研究では主に次の二つの論点を軸として、中国の辺境省・自治区(以下：辺境地域)における国境を跨ぐ地域開発に関する諸問題を、統計的手法と事例研究を用いて実証的に明らかにすることを目的としている。第 1 に、中国の経済発展に伴う地域間の経済格差に着目しつつ、少数民族の主要居住地域である辺境地域の特徴を明らかにし、貿易・FDI¹データを中心に隣接する地域²との経済関係を分析する。第 2 に、辺境地域で行われている国境を跨ぐ地域協力の一つである図們江地域開発³を取り上げ、その経緯、貿易、交通インフラに焦点を当てて考察し、現地調査に基づいた状況を踏まえ、今後の課題について論じる。

この序章は次の構成で進められる。第 I 節では研究背景について述べる。第 II 節では、本研究の位置づけとして、先行研究の整理を行い、いくつかの研究課題を導出する。第 III 節では、本研究の空間的・地理的範囲について説明し、基本的な分析視角を提示する。第 IV 節では、本論文全体の構成を示す。

第 I 節 研究背景

グローバル化の進展に伴って、国境を跨ぐ地域開発が地域発展の新たな課題として注目されている。国境は、国家と国家を分離する境界線として国の統治と行政能力が及ぼす空間的範囲または限界を意味しており、一国の主権と領土・国民の存立を保全する機能を有する。近年、国家を前提にしたこのような国境概念と国境機能は、政治・経済的統合体の登場で変化している。

欧州連合が 28 カ国の政治経済面での統合を目指し、加盟国間の相互協力強化を目的に設立されてから、国境の概念と機能は急速に変化している。Moon(2014)によれば、国境に対するブロックと障壁を感じさせていた心理的刻印(imprint)機能とヒト・モノなどの移動を制御もしくは断絶する分離機能が弱体化しているなか、交流と協力を促すような接続機能は強化されている⁴。このような欧州連合における国境の消滅の過程及びその機能の変化を、2.2 万キロメートルの国境線と多くの隣接国(14 カ国)をもつ中国の国境に適用するには無理があると思われる。しかし、これを土台に非政治的分野での交流と協力を通じて相互信頼を築くことは、国境を跨ぐ地域開発を成し遂げようとするアジア諸国に多くの示唆を与えるものと考えられる。

1 海外直接投資 (Foreign Direct Investment : FDI)

2 本研究での隣接する地域は、中国と隣接する国・地域を指す。

3 本研究では、TRADP と GTI の総称を図們江地域開発としている。

4 Moon (2014), p. 161.

冷戦終了から今日に至るまで、アメリカの影響力が相対的に低下し、中国、インド、ロシアのような新興国の存在感が増すなか、中国をめぐる周辺国の地域構造は大きく変容している。特に、1990年代以降の世界経済における中国の経済的プレゼンスの高まりに伴って、アジア域内の地域間協力を占める中国の政治的・経済的注目度はますます高くなっている。中国の立場から見ても、経済成長に伴って生じてきた地域間経済格差の是正のためにも、辺境地域における国境を跨ぐ地域開発は重要な意味を持つ。

1978年末の改革開放政策への転換に伴って中国経済は高成長を続けてきたが、そのけん引役となったのは沿岸部地域であって、辺境地域の多くは経済発展から取り残されていた。辺境地域の地理的・文化的特殊性から考えると、その他地域との経済格差は容易に民族問題へと転化する恐れがあり、社会全体の発展への大きな障碍となる可能性がある。中国政府もこれらの問題を解消すべく、辺境開放政策を打ち出し、隣接する地域との経済交流を全面的に展開することで安定的かつ持続的な経済成長を遂げようとしている。その辺境地域の改革開放のパターンをみると、従来の辺境都市を中心とする拠点式開発から、辺境地域と内陸地域との連動式開発へ、国際協力に重点を置く地域協力モデルから国内協力と国際協力の両方を重視する地域協力モデルへと変化している。さらに、その国際協調メカニズムにも従来の地方協力から多層的な協力プラットフォームの構築に転換している⁵。このことは、グローバル化の進展に伴って、辺境地域における対外開放政策も変化していることが読みとれる。しかし、現実的には辺境地域の多くは依然として経済発展が遅れている。それには地理的特殊性も一つの要因として考えられる。よって、辺境地域の今後の発展を加速させていくためには、国境を跨ぐ地域開発が重要な戦略の一つになり得ると考える。本研究では、辺境地域の経済発展はなぜ遅れてきたのか、現時点での問題点は何か、その問題点を解決するにはどのようなことが必要なのか、今後の発展の可能性はあるのか、という問題意識のもとで、国境を跨ぐ地域開発における諸問題を、統計的手法と事例研究を用いて実証的に明らかにしていく。

従来、中国と個々の国家との経済関係、または地域に関する研究は多いが、そのほとんどが特定地域を対象としている。例えば、渡辺(1992)は華南経済圏、兩岸経済圏、パーツ経済圏、環日本海経済圏といった局地経済圏を、石田(2010)はメコン地域を中心とした国境経済圏を取り上げている。この他にも永井・小林・山本(1993)、北村(1995)、工藤(2008)による関連研究がみられるが、辺境地域と隣接する地域との経済関係、その背景基盤となる辺境地域がもつ意義については取り上げられていない。筆者が知る限り中国と隣

5 呉・應(2010), pp. 33-40.

接する地域との政治・経済関係を総合的に整理及び分析したのは唯一、Kim(2008)⁶による研究のみである。しかし、データ、研究対象や研究方法などの取り扱いは必ずしも十分ではない。この問題についてはより詳細かつ多面的な考察が必要である。

第Ⅱ節 本研究の位置づけ

2.1 先行研究のレビュー

(1) 辺境地域に関する研究

中国の地域経済に関する研究は、1990年代から急速に蓄積されてきている。その先行研究の多くは、改革開放後の地域間格差の計測や格差発生の原因究明に重点を置き、格差是正に向けての課題提示に焦点が当てられている⁷。主に、加藤(2003)、Kim(2009)、岡本(2012)、Jung・Lee(2014)による研究がある。この他にも地域間の所得不均衡要因と地域間の所得収束現象に関する研究として Lee(2014)、Zhang・Oh(2015)らによる研究がある。

例えば、加藤(2003)は「複数の地域の集合体」として中国を捉え、中国のある地域が発展して他の地域が停滞する理由を、初期条件(地理的条件)、集中・集積メカニズム、地域政策、グローバル化という側面から多角的に論じている。彼は、地域発展に関する特徴について次のように述べている。第1に、改革開放後、地域格差が拡大した理由には、市場化の進展とグローバル化による地域間の生産性格差であり、初期条件の差異が大きく作用した。第2に、経済発展における地方政府の貢献が大きく、中央政府の役割は限定的であった。第3に、珠江デルタや長江デルタにおける産業集積の経済には、外資(グローバル化)が決定的な役割を果たしているが、初期条件やその他要因によって外資の取り込みに成功しなかった東北部や内陸部は、発展が相対的に立ち遅れた⁸。こうした中国の地域発展の特徴から辺境地域を考えると、初期条件の違いにより外資の流入も少なく、経済発展も遅れた周辺地域であることが読み取れる。

これまで辺境地域にかかわる分野が中国の地域経済の焦点となることは限られていた。その先行研究の多くは、学者の分析視角によるアプローチも異なっており、提示された学科体系の構想も「百花斎放」⁹である。その研究動向から、主に次の三つの内容に整理

6 彼は、隣接する国・地域経済と中国経済の相互影響力を所得に対する輸出需要弾力性変化と共和分(Cointegration)分析をしている。その結果によると中国の経済成長率と隣接する国・地域の輸出では長期的にわたる安定的な関係をもっており、中国の経済規模拡大は隣接する国・地域との貿易を活性化させ、その影響力を拡大していると述べている。Kim(2008), pp. 201-234.

7 日置(2004), pp. 27-38. 沿海地域から内陸地域への浸透効果を地域間産業関連の観点から分析しており、1990年代以降における中国の地域格差に関する先行研究についても詳細に述べられている。

8 加藤(2003), pp. 195-197.

9 一般的に「百花斎放」は、学問・科学・文化・芸術活動などが、自由にまた活発に行われることを指す。1990年代の前後を中心に、中国の学界からは辺境地域を研究する新たな学科として「辺疆学」、

できる。第 1 に、少数民族に関する研究があげられる。この研究は坂本(1970)、張(2005)、王(2005)、謝(2010)、馬(2013)らによってけん引されており、主に民族問題とその歴史、族群、民族教育、民族移動に関する内容を扱っている。第 2 に、辺境貿易に関する研究がある。丸山(1994)、楊(2005)、Kim(2008)、石田(2010)、阿木尔吉力根(2010)らによるもので、主に辺境貿易理論と歴史、隣接する地域との経済関係といった内容を扱っている。この他に、于(2005)による地理学のアプローチからの辺境貿易地理に焦点を当てた研究と張(2011)らによる辺境貿易の物流に焦点を当てた研究内容がみられる。第 3 に、辺境地域と隣接する地域との地域間協力に関する李(2005)、張(2006)、梁(2009)、司(2011)らによる研究がある。李(2005)は、空間経済学、制度経済学と社会科学の理論と方法を用いて、人文地理学の視点から境界、境界効果、辺境地域について体系的に分析している。さらに、これら三つの要因が国境を跨ぐ地域間協力に与える影響について明らかにしている。張(2006)は、国境線付近にある内外(中国と隣接国)辺境都市の双方向機能(インタラクティブ機能)について明らかにしている。彼によれば、国境付近における都市は特殊な立地条件から共生状態にあり、相互に対岸(隣接国の辺境地域)都市のための機能(貿易など)を発揮することで経済発展に必要な環境を整えることが可能となる。また、辺境地域の経済発展の過程で国境付近の都市間における貿易は、地域全体の発展を促進させる重要な要素であり、隣接国との比較優位をいかすためには辺境都市に自由貿易区を設置することが望ましいとされている。

このほかに地域ごとの研究として、秦(2010)、黎(2012)、Jin(2013)、Won(2015)による研究がある。秦(2010)は、中央アジア地域を対象に、地域間協力の現状と特徴について整理をし、地域間協力の制約要因について明らかにしている。黎(2012)は、西南辺境地域と東南アジアとの地域間協力を研究対象とし、辺境開放及び国境を跨ぐ地域開発の基本的な特徴、地域間協力のための条件と現状を分析している。Jin(2013)、Won(2015)は東北地域と北東アジアとの地域間協力についてその現状と特徴について整理し、今後の発展の可能性について論じている。Jin の研究では、辺境地域の国際協力を論じるために中朝辺境地域を対象とし、これら辺境地域における国際協力の必要性を述べている。その際に、「辺境効果」(彼は「辺縁効果」としている)と「辺境文化区域」理論を用いて、辺境地域での国際協力が国家発展に与える影響について分析しており、辺境地域で形成される辺境文化区域の戦略的意味について述べている。

「疆経済学」, 「少数民族経済学」などが出現するようになった. 詳細は, 梁(2009), 鄭(2012), 庄(2013)を参照.

(2) 図們江地域開発に関する研究

図們江地域開発に関する研究は、その開発計画プロジェクトの進捗状況と外部環境の影響を受けており、政策を中心とした総論的アプローチがほとんどであった。図們江地域開発は多国間協力を通じた地域間協力であるため、政策的必要性によって 1990 年代初期と 2000 年代後半に入ってから政策研究機関、特に北東アジア地域と関連する研究機関を中心にその研究が行われていた。図們江地域開発計画(以下：TRADP)時期の代表的なものは、日本の環日本海研究所(以下：ERINA)、日本国際問題研究所、韓国の韓国経済研究院、対外経済政策研究院(以下：KIEP)、輸出入銀行北朝鮮開発研究センター、統一研究院、サムスン経済研究所の研究者らによる研究が多く、李(2003)、吉田(2003)、Qin・Park(2005)、Choi・Sun・Bang・Na・Lee・Choi(2014)、Park(2015)らによるものである。これらの研究は主に図們江地域開発計画の発足がもつ意義と今後の発展のための必要な課題を扱っている。

例えば ERINA の李(2003)は、図們江地域開発の構想から現在(2003 年現在)までの経過と成果、それに対する評価及び課題をまとめている。李は、図們江地域発展への課題として、関係国のそれぞれの課題、多国間協力の課題、項目別の課題を取り上げていた。このような研究動向は、図們江地域開発に関する研究が純粋な学術研究というよりも実用的な政策研究の性格をもっているためであると考えられる。特に、国家単位の政策研究は、その研究対象となる事業自体の進行速度と非常に密接に関連しており、それぞれの国は自国の立場から図們江地域開発の発足がもつ意味と今後の発展のための必要な課題を提示していた。

TRADP の広域図們江開発計画(以下：GTI)¹⁰へ体制変更後の研究は、大澤(2010)、尹(2011)、Park(2015)、Woo・Jeong・Kim(2016)らによって行われた。上記の研究は、TRADP 時期と比較しながら中国が 2009 年に「中国図們江地域協力開発計画要綱—長吉図(長春、吉林、図們江)を開発開放先導区とする」(以下：長吉図)と国家戦略として格上げしたことによって、この長吉図が図們江地域開発に与える影響、そして各国の立場と思惑、東北地域についての議論が行われていた。例えば、大澤(2010)は、長吉図が GTI に与える影響は大きく、その進捗に伴う関連諸国の動きは不確実性に覆われてはいるものの、国連開発計画(United Nations Development Programme：以下 UNDP)の役割及び日本と米国の存在が改めて議論されることになると指摘している。大澤は、日本海、東シナ海に

10 UNDP は 1991 年から始まった TRADP を 2005 年からは広域図們江開発計画(GTI)としている。GTI とは、「Greater Tumen Initiative」の頭文字で、中国と北朝鮮の国境線である図們江流域を中心とした北東アジアの経済開発を図るため、韓国、ロシア、中国、モンゴルの四ヶ国が参加している地域協力協議体の名称である。日本はオブザーバーとして参加しており、北朝鮮は 2009 年に脱退した。

における海路の開発に中国が積極的に関わることは、図們江地域開発を初めて現実のものとし、東アジア共同体の先行先試となる重要なきっかけとなると述べている¹¹。また、Woo・Jeong・Kim(2016)は、中国と北朝鮮の国境地域である長吉図先導区域と「羅津特區」地域の国境を越えた連携開発事業を事例に、近年までの経過と周辺国の立場を整理し、北東アジアにおける国境を跨ぐ地域協力がもつ現代での重要性とその意味について検討している。

この他にもLee(2010)は、TRADPの不振原因を分析することで、持続的に議論されている東アジアの多国間協議体構築の議論と関連した考慮事項を提示した。Leeは、これまでの図們江地域開発は、開発への期待に反して投資を主導する国もおらず、その推進が難しかったと指摘している。しかし、近年になって、その空白を中国が引き受けようとしていることから新たなブレイクスルーが期待されるものとしている。また、近年における北朝鮮の経済改革の動きが浮上し、これが中国の東北振興とかみ合ったことで、中国は北朝鮮から必要な協力を得ることができ、韓国は疎外された立場にあるという懸念を示した。この他にも、TRADPの設立からGTIへの移行と今後の国際機構へ切り替えるまでの図們江地域開発を総合的な検討を行ったPark(2015)による研究がある。先述したようにこれらの研究の多くは純粋な学術研究というよりも実用的な政策研究の性格を持っている。特に、国家単位の政策研究は、その研究対象となる事業自体の進捗状況と非常に密接に関連しており、それぞれの国は自国の立場からTRADPの発足がもつ意義と今後の発展のための必要な課題を提示し、TRADPをどのように活用するかについて扱っている。

これまでの先行研究の多くは、経済データによる実証分析に基づかないまま、政策提言が行われている。図們江地域開発の五つの協力分野では貿易・投資が最も重要であると強調されているにもかかわらず、この地域における貿易に関する研究は限られていた。初期の研究としてChoi・Bang(2014)によるGTI加盟国間の貿易円滑化に関する研究がある。彼らは、GTI域内の貿易を促進するためには、域内の国家間の貿易円滑化措置のような経済協力を通じて、相互の貿易を促進させる必要があると指摘している。また、GTI加盟国の貿易量に与える影響として、政策変数からは物流インフラ、通関行政、物流サービス能力の順に、物流の成果分野では適時性、国際輸送、物流追跡などを順に取り上げている。しかし、彼らは、当該研究がこの地域の貿易円滑化のための初期の貢献であると述べながらも、GTIに含まれる地域¹²のほとんどがそれぞれの国内において発展が遅れた地域であ

11 大澤(2010), pp. 276-282.

12 含まれている地域は、中国東北地域に位置する、吉林省、黒龍江省、遼寧省、内モンゴル自治区、ロシアの沿海州(Primorsky Krai)、モンゴルの東部地域のドルノド(Dornod)、ヘンティー(Khentii)、スフバートル(Sukhbaatar)と韓国の江原道、慶尚北道、釜山市、蔚山市などを包括する東海岸地域となる。Choi・Sun・

るため、基礎統計と実証分析において、国レベルでの分析では限界があると指摘している。

2.2 先行研究の課題

先行研究のレビューから、様々な角度からの研究があり、重要な研究成果も出ていることがわかる。しかし、改善されるべき課題もいくつかあると考える。

第 1 に、先述したように、中国と特定の国・地域との経済関係に関する先行研究は多いが、辺境地域と隣接する地域との経済関係及びその重要性に焦点を当てた研究は少ない。唯一、Kim(2008)の経済データによる研究がみられるが、国レベルの分析が中心となっており、中国の地理的・文化的特殊性を考慮すると、国レベルの分析には限界がある。よって、本研究では、省別・産業別に隣接する地域との経済関係を貿易・FDI データを中心に分析する必要があると考える。

第 2 に、辺境地域の開発開放のパターンが変化しているなか、辺境地域と隣接する地域が形成する「辺境経済圏」とその他中国国内との経済的連携についての分析が課題として残されてきた。また、省別・産業別の貿易データを用いて、GTI 関連諸国との経済的補完関係を分析しようとした研究はみられていない。そこで、本研究では、産業別・競合補完関係の変化、東北地域とその他中国国内地域及び海外との経済的連携の実態を貿易データの分析をもって明らかにする必要があると考える。

第 3 に、図們江地域開発に関する研究の多くは政策を中心とした総論的アプローチであるなか、日本との関りに関連した研究が少ない。非加盟国の日本がこれまでに図們江地域にどのようにかかわってきたのか、現地調査を踏まえての総合的な整理が必要であると考える。

以上の研究課題をもって次の第Ⅲ節では、本研究の分析視角を提示する。

第Ⅲ節 分析視角

ここではまず、今回の研究対象としている地理的範囲とその地理的特徴について明らかにする。

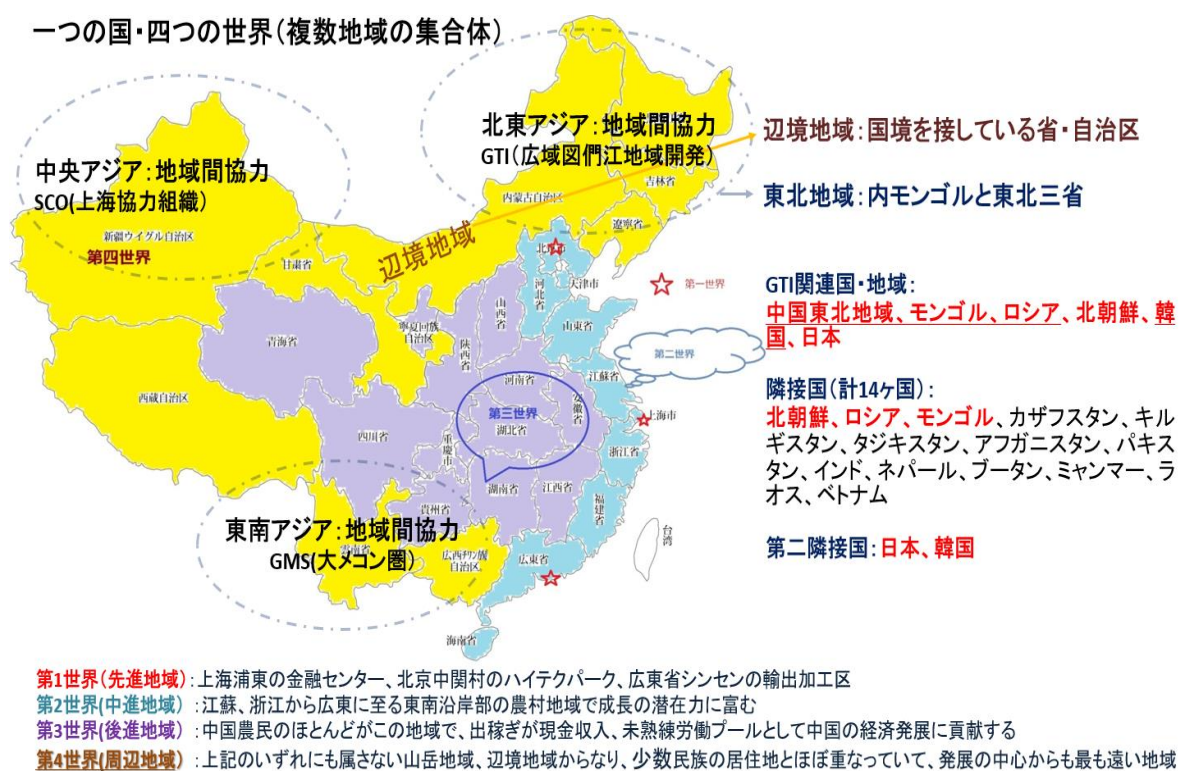
中国は約 2.2 万キロメートルの国境線をもっており、国境を接している隣接国も世界で最も多い。東から北朝鮮、ロシア、モンゴル、カザフスタン、キルギスタン、タジキスタン、アフガニスタン、パキスタン、インド、ネパール、ブータン、ミャンマー、ラオス、ベトナムと計 14 カ国ある。国境地区には遼寧、吉林、黒龍江、内モンゴル、甘肅、新疆、

Bang・Na・Lee・Choi(2014), p. 14 では、GTR(Great Tumen Region)と述べている。

西藏、雲南、広西などの 9 つの省・自治区があり、これらの辺境地域には隣接国と同一の言語・文化・地縁・血縁をもつ少数民族が多数居住しているのが大きな特徴である。加藤(2003)によれば、地形、気候、民族などの多様性から中国は一つの国というより、一つの世界あるいは複数世界の集合体と捉えたほうが良いと述べられている。これを参考にして再構成してみると、図 2 が示すように本研究での辺境地域はいわゆる第 4 世界となり、国境を接している省・自治区を指す¹³。

第 II 部の図們江地域では、研究の空間範囲として基本的に、中国の内モンゴル、黒龍江省、吉林省、遼寧省(以下：東北地域)を指定しており、広義の研究範囲では中国の東北地域と隣接するモンゴル、ロシア、北朝鮮と第 2 隣接国である日本、韓国を GTI 関連諸国として分析の対象とする。

図 2 中国の地理的・文化的特徴



出所: 安田(2017), p.94 をもとに修正。

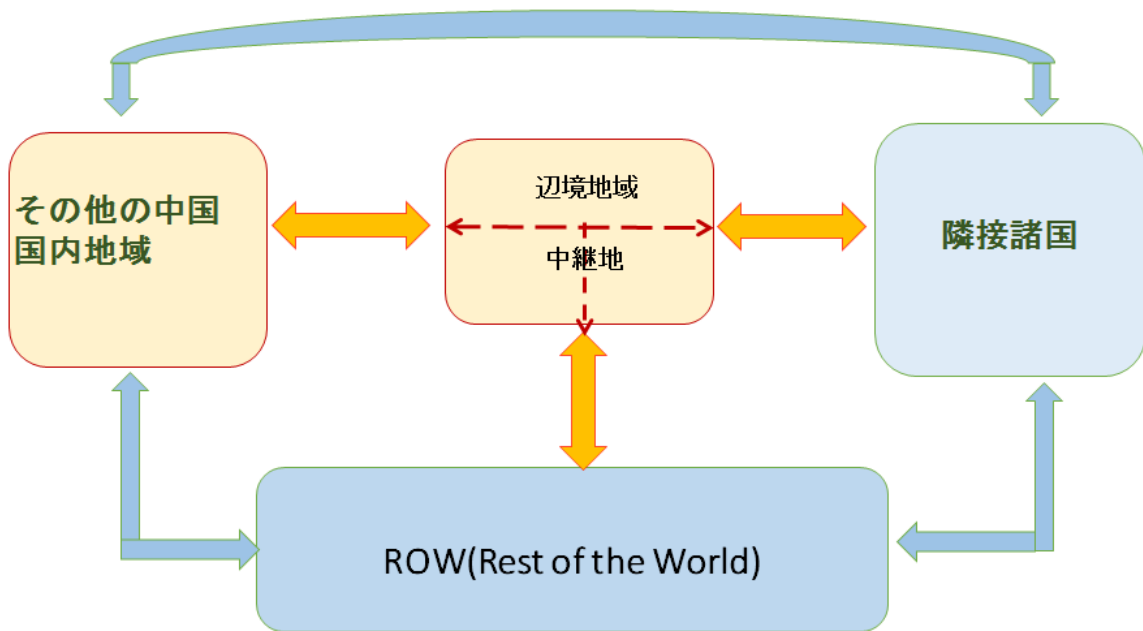
原出所: 加藤・上原(2011), pp.6-7 をもとに作成(経営行動研究学会第 102 回研究会報告資料)。

注: 地図の出所は中国まるごと百科事典。

13 遼寧省, 吉林省, 黒龍江省, 内モンゴル自治区(以下: 内モンゴル), 甘肅省, 新疆ウイグル自治区(以下: 新疆), 西藏自治区(以下: 西藏), 雲南省, 広西チワン族自治区(以下: 広西)からなる 9 つの省・自治区を辺境地域としている。詳しく第 1 章第 II 節を参照。

本研究では辺境地域を主要研究対象としており、そこを中心に「国内」－「辺境」－「海外」という概念モデルを相対的に示す。ここでの「国内」は中国のその他国内地域を指し、「海外」は隣接する地域及びその他の国を指す。発展の度合いではなく、地理的概念を用いて「国内 - 辺境 - 海外」に分けて使用していることに注意されたい¹⁴。辺境地域における国境を跨ぐ地域開発が進めば、図 3 が示すように、辺境地域から国内と海外の二つの市場への貿易・投資のアクセスが容易になると考える。そのため、本研究では、辺境地域の特徴を十分に活用するために、多くの経済データを用いて隣接する地域との経済関係について分析することを主眼としている。

図 3 貿易中継地のイメージ図



出所：中国経済経営学会 2015 年度全国大会報告で寺町信雄教授(コメンテーター)からのコメント資料をもとに作成。

以上のことを念頭におきながら、本研究では主として次の五つの問題について具体的に検討していく。

- (1) 辺境の特徴を整理し、中国のなかで辺境地域が置かれている立場を明らかにする。

14 これらの概念のもとには、「海外>中核>周辺」となるが、中国全域を対象とし、発展の度合いをもって地理的不均一を示した岡本(2012)によるものである。彼の研究では、「中国の経済活動のデコボコを示す概念」として使用していた。

- (2) 貿易・FDI データからみる辺境地域と隣接する地域との経済関係について明らかにする。産業別・省別データを用いての実証分析を試みる。
- (3) 国境を跨ぐ地域開発の具体的な例として「図們江地域開発」を取り上げる。東北地域を中心とした GTI 関連諸国との経済的相互補完関係と、東北地域の「国内 - 辺境 - 海外」との経済連携の実態を明らかにする。
- (4) 東北地域の交通インフラの現状を踏まえ、「一帯一路」構想に伴う「中・モ・ロ経済回廊」¹⁵への参与計画と GTI 関連諸国との交通インフラ連携の可能性について考察する。
- (5) これまでに日本は図們江地域とどのようにかかわってきたのか。中国・吉林省での現地調査を踏まえて、今後の課題について述べる。

第IV節 本論文の構成

本研究では一連の実証研究を展開する。実証研究の方法としては、数量的データによる検証、産業や地域を分析単位としたインテンシブな事例研究によるものとする。本論文の構成は以下のとおりである。

第I部(第1・2章)では、省別・産業別の貿易・FDIデータを用いて、隣接する地域との経済関係を分析する。

第1章では、「辺境」の概念を明確にし、異なる「境界」条件下での空間相互依存関係の理論について検討する。次に、辺境地域の地理的・文化的特徴に歴史的な視点を加えてこれら辺境に居住する少数民族の構成と特徴とを明らかにする。また、各地域の経済状況と隣接する地域との経済発展段階の関係について明らかにし、これまでの辺境開放政策について検討する。最後に周辺諸国との国境を跨ぐ地域協力について概観する。

第2章では、辺境地域と隣接する地域との経済関係について、貿易(HS2 桁分類)・FDIデータを用いての定量分析を行う。貿易データによる分析では、辺境地域と隣接する地域の経済関係を GDP 規模から確認し、輸出入結合度と貿易特化指数を用いて、隣接する地域との経済面での関連性の強さと産業別の競合・補完関係を明らかにしていく。次の FDI データによる分析では、中国各地域からの隣接する地域への対外 FDI 特徴を明らかにし、その対外 FDI の関連研究と使用されるデータ及び理論モデルについて説明する。推計モデルの説明変数として、辺境地域の地理的・文化的特徴から国の類型として隣接国ダミーを取り入れて、その有意性について明らかにする。これまで中国企業の対外直接投資の決定

15 本文では関連諸国の国名を次の略語として表現する場合がある。中国→中, モンゴル→モ, ロシア→ロ, 朝鮮民主主義人民共和国→北朝鮮と朝, 韓国→韓, 日本→日。

要因についての研究は数多くあるが産業別分析は取り入られていない。そこで、この章では「製造業」と「サービス業」のそれぞれの決定要因を、パネルデータによる分析で明らかにする。

第Ⅱ部(第3・4・5・6・7章)では、辺境地域で行われている国境を跨ぐ地域協力の一つである図們江地域開発を取り上げて詳細かつ多面的な分析を試みる。

第3章では、図們江地域開発はなぜ停滞したのか、その不振要因を分析するにあたって、図們江地域開発の構想から図們江地域開発計画(TRADP)の設立と広域図們江開発計画(GTI)体制への移行の経緯について整理を行い、関連諸国の立場について検討する。

第4章では、GTIの優先分野の一つである貿易に焦点を当て、東北地域とGTI関連諸国との貿易構造、東北地域を中心とした「国内-辺境-海外」との経済的連携の実態を反映するための実証分析を試みる。主に、省別・産業別貿易データを用いて、GTI関連諸国との競合・補完関係について分析し、産業ごとの競争力変化について検証を行う。ここでは、貿易特化係数を用いての分析を試みる。また、東北地域の貿易中継地としての役割について省別貿易データを用いて分析し、その他国内地域との比較を行う。本章では、東北地域を研究の空間範囲として指定するが、広義の研究範囲では、東北地域と隣接するモンゴル、ロシア、北朝鮮、第二隣接国である日本、韓国との貿易を分析の対象とする。

第5章では、GTIの優先分野の一つである交通インフラに焦点を当て、中国政府による一帯一路の一環として推進している中・モ・ロ経済回廊への東北地域の参与計画と隣接地域の開発計画について検討し、GTI関連諸国との交通インフラの連携の可能性について考察する。

第6章では、日本が図們江地域に関わってきた経緯と交流について整理し、東北地域の立地優位性について確認したうえで現地調査を踏まえた事例分析をもとに当該地域の有望分野と今後の進出戦略について論じる。その際に、2015年7月に参加した「日中経済協力会議」及び2016年8月に行った吉林省での現地調査を踏まえて、東北地域の投資環境と立地優位性について検討する。最後は、吉林省延吉市・琿春市に進出した企業の事例分析を行うことで、当該地域における有望協力分野と進出戦略について論じる。

第7章では、本論文での研究結果を統括するとともに、辺境地域における国境を跨ぐ地域開発に向けた課題について整理し、最後に残された研究課題を示す。

第 I 部 中国の辺境地域と隣接する国・地域との経済関係

第1章 中国「辺境」がもつ意味

本章は以下の構成で進められる。第Ⅰ節では、辺境の概念を明確にし、異なる「境界」条件下での空間相互依存関係の理論について検討する。第Ⅱ節では、辺境地域に居住する少数民族の構成と特徴を明らかにする。第Ⅲ節では、各地域の経済状況と隣接する地域との経済発展段階の関係及び辺境開放政策について検討し、最後の第Ⅳ節では周辺諸国との地域協力について概観する。

第Ⅰ節 理論的背景

1.1.1 「辺境」の概念

本研究では、辺境地域で行われている国境を跨ぐ地域開発を主な研究対象としている。従って、最初に、「辺境」という概念を明確にする必要がある。一般的に国家間の境界を区分する「辺境(border)」は「中心」との格差も大きく、開発の必要性もそれほど高くない未開発地域として扱われることが多い。Won(2015)によると、辺境は、①中心から比較的遠く離れた地域、②システムの境界線付近、③二つ以上のシステムの交叉する部分、といった三つの意味をもっている。通常の意味での辺境は、概して①と②を指し、発展から最も遅れた周辺として理解される。しかし、③の意味で定義する場合、辺境は交流の通路として、異なるシステム間のヒト、モノ、情報の移動が行われる重要な機能を有する空間となる¹⁶。

Jin(2013)は、③の意味で「辺縁」という用語を使用している。蘇・陳(2012)は、「国境線内側にある一定の面積をもつ行政管理区域」とし、国境を接している省・自治区を指して「辺境」としている¹⁷。また、辺境・辺縁のほかに「辺疆」という用語も使われている。例えば、鄭(2012)では、「国家統治中心区域の領土の辺縁部分」とし、国家権力の中心の地域を統治の“中心”区域、国境線付近の地域を「辺疆」と定義している。また、狭義の概念としては国境線15kmから20kmの範囲、広義の概念としては行政区画の辺縁省・自治区を指している¹⁸。辺疆経済学の提唱者である牛(1994)は、辺疆は広い概念であり、地理学では政治地理的概念として「陸疆」と「海疆」を包括していると説明している。牛は、陸疆の主な研究領域として中国の行政区画を基準に国境を接している9つの省・自治区を指している¹⁹。

16 Won(2015), p. 32.

17 蘇・陳(2012), p. 3.

18 鄭(2012), pp. 6-7.

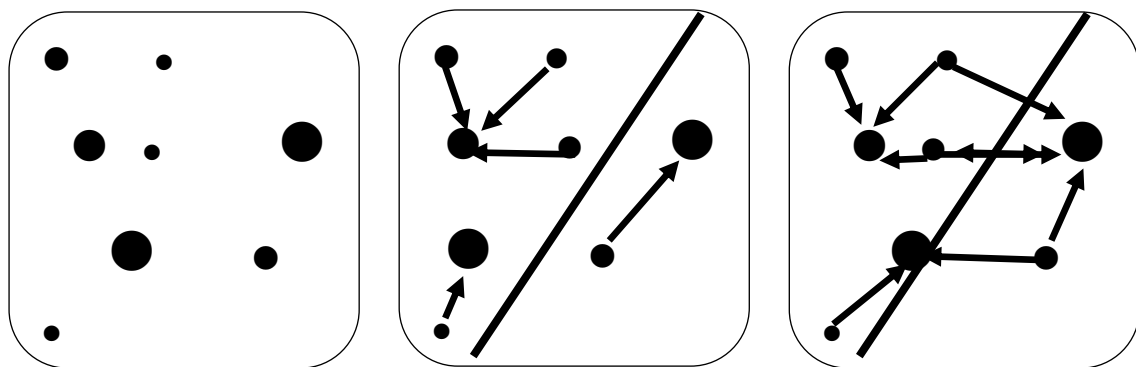
19 牛(1994), pp. 10-11.

このように学者によって中国の国境を接している省・自治区に対し辺縁、辺境または辺疆といった異なる用語が使われているが、本研究では混乱を避けるために、陸続きの国境線の内側にある一定の経済社会区域、要するに陸続きで国境と接している 9 つの省・自治区を辺境地域として統一する。

1.1.2 理論的背景

国境を越える地域間協力を議論するには、辺境に対する理論的解釈とその可能性についての理論的検証を行われなければならない。その際に参考になる先行研究として、李(2005)、Jin(2013)、Won(2015)による研究がある。

図 1.1 異なる「境界」条件下での空間相互依存の回路図



① 境界なし空間

②閉鎖境界

③開放境界

出所：李(2005),p.26 を参照し、作成。

李(2005)は、隣接する辺境地域間の空間相互作用について閉鎖境界と開放境界の環境での辺境地域における異なる空間相互作用を説明している²⁰。李によれば、一つのシステムが発展するためには、外部環境との間でエネルギー、モノ、情報などを交換できるような一定の「開放属性」を持たなければならない。同時に、システムと外部環境の間での交流は無条件ではなく、システム境界でのエネルギー、モノ、情報の輸出入に対して選択を行う。要するに、エネルギー、モノ、情報の交流はそのシステムにおいて任意ではなく、「閉鎖属性」をもつことになる。一国からすると境界の「閉鎖属性」は相対的に閉鎖され

²⁰ 李(2005), pp. 15-32.

たシステムのなかで自国の経済発展のために国境を越えて商品交換を行うことになる。今日のグローバル化のもとで、一つの国が発展するためには「自力更生」は難しく、その他海外との経済交流と協力が必要である。しかし、国家の政治、軍事、社会、経済安全面から判断すると、主権国家は自己保護能力をもつ必要があり、この場合の境界は閉鎖属性にある。彼は隣接する辺境地域間の空間相互作用について図 1.1 が示すように閉鎖境界と開放境界の環境での辺境地域における異なる空間相互作用を説明している。要するに、開放属性条件下で境界付近での生産要素の移動がもたらす空間相互作用は明白であるが、閉鎖属性では生産要素の移動が境界によって阻止され、空間相互作用は大きく低下することになる。

Jin(2013)は、中国の東北地域がかつての工業基地としての優位性を喪失した要因について、「辺縁効果」²¹と「辺縁文化」地域の理論を用いて説明している。Jin は、辺境地域における国境を跨ぐ地域開発において、辺縁文化地域の重要性を唱えており、中国と隣接する北朝鮮とモンゴルの辺縁²²地域での相互協力が社会の全般システムに与える影響が大きいと指摘している。Jin によれば、二つ以上の文化システムが交差する部分が「辺縁文化」である。

例えば、朝鮮族社会が中国文化と朝鮮半島文化の交差する地域で形成された特殊な文化集団であることから、それに対する理論では辺縁という概念が必要になる。一般的な意味での辺縁文化は二つ以上の文化環境の中での長期間にわたる文化融合によるもので、新しい文化地域の形態をもってその特徴を表す。その現象は、二つ以上の文化体系に対してより熟知した個人または文化集団によって形成され、言語、生活習慣、価値観念などの面で異なる文化体系の融合でその特徴を表す。

Jin によれば、辺縁文化地域は、文化的交叉状態と地理的隣接状態を同時に体現する文化システムであり、国境を越える地域間協力によって二つ以上の文化システムの交流は更に強化される。一般的な辺縁文化区域は、経済、政治、文化の流れで形成されるため、大きな文化群を形成しており、その地理的特性は二つ以上の文化圏の交流に積極的な役割を果たすことになる²³。

Won(2015)による「辺境」がもつ政治経済的含意を導いた国境を跨ぐ地域協力に関する

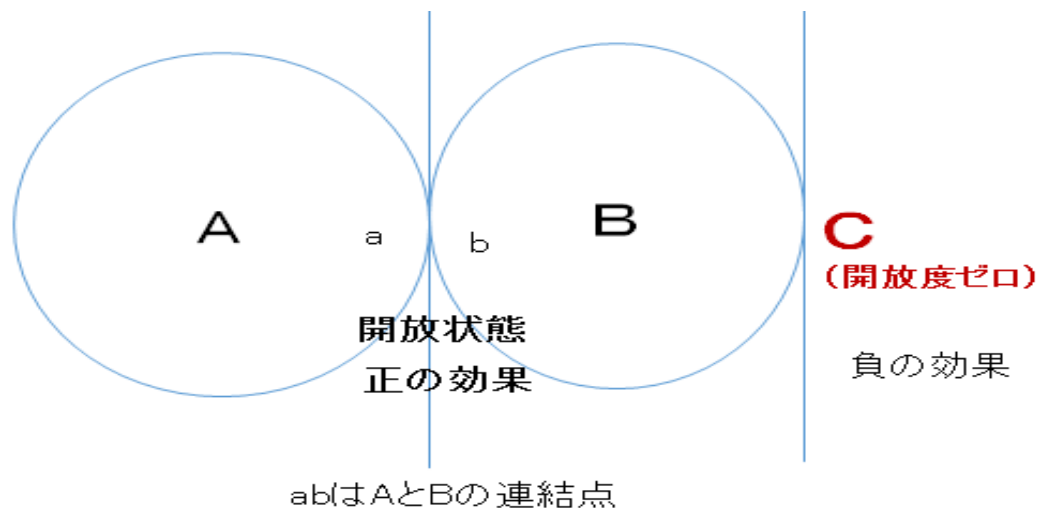
21 一般的にシステムは、開放システムと閉鎖システムに分けてみることができ、どのシステムも辺境に対して敏感な依存性がみられ、こうした敏感な依存性が「辺境効果」である。詳しくは Jin (2013)を参照。

22 「辺縁」は主に三つの意味で使われていて①中心から最も遠い部分、②システム境界線部分、③二つ以上のシステムが交差する部分、である。一般的には①と②の意味で多く使われていて、微弱、落後、未発達、周辺という意味も含まれている。ここでの「辺縁」は③の意味合いで使われている。Jin (2013), p82.

23 Jin(2013), pp. 82-84.

理論的検討がある²⁴。Won は、開放状態にある特定システムの中での境界の役割について図 1.2 のように示している。ここでの A と B は異なるシステムであり、a.b は、両方のシステムが接する交叉点である。A と B は a を介して A と a.b の相互作用関係を形成する。ここから両システムは各自のシステムに必要なヒト、モノ、情報を提供し合い、互いのレベル向上を実現するのである。こうした意味で a.b は A と B において重要な意味をもつ。また、a.b と C を比較してみると、その意味は更に明確に表れている。C は他のシステムとのいかなる関係もない境界であるため、システムを中心である B がそこに与える影響は非常に少ない。C に対する B の吸引力は両者の距離に応じて増加または減少するが、これがまさに多くの辺境地域の経済が遅れた原因である。システムの観点から、C は「死んだ境界」であるが、a.b は A、B の連携点として特殊な位置が付与され、A と B の関係に莫大な吸引力を持たせる。すなわち、一つのシステムが辺境効果を得る前提は、まさにシステムの開放状態にあり、これにより、単純なシステム構造がより複雑で多様な機能をもつシステム構造に転換することができる。この過程で境界は全体システムに対する影響だけでなく、その中心部にも重要な影響を及ぼすことになる。また、これらのシステムへの影響は、経済的効果だけでなく、辺境地域の平和的利用を通じて国家間の緊張を緩和させる効果も期待できよう。

図 1.2 開放状態での特定システムにおける境界の役割



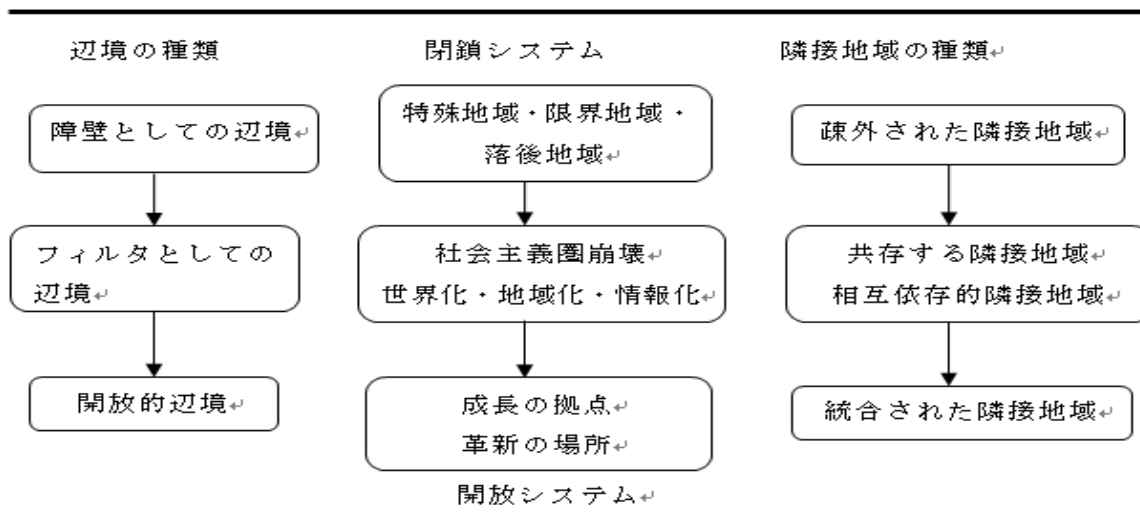
出所：Won (2015), p.34, 図 1 を参照し、作成。

²⁴ Won (2015), p. 36.

以上のことから辺境効果は、辺境が異なるシステムとの空間相互作用によりその意味を持つこととなり、その意味が大きくなればなるほど全体システムに与える影響が大きくなることがわかる。当然ながら、一つのシステムが辺境効果を出す前提はその開放した状態にある。要するに、中国の中心地域と沿岸部の関係が「中心・辺縁」の動的体系であり、効率的なシステムの構築ができなければ、その社会に必要な動力を形成することはできない。

ここで注目すべきことは、国家間の境界線である辺境の解釈がグローバル化の進展に伴って変化していることである。図 1.3 が示すように、辺境地域が疎外地としての隣接地域から成長と技術革新の拠点として、そして国際的にも開放的で統合された空間として新たに誕生している。この文脈からすると、過去の辺境地域は閉鎖属性をもっていたが、グローバル化の進展に伴って、その他海外との経済交流と協力の可能性が高まったことになる。つまり、その他地域との交流を妨げる障壁としての辺境からフィルタとしての辺境、そして開放的辺境となり、隣接する地域と相互依存的隣接地域、更には統合された隣接地域へと進展していくのである。序論で述べてきたように、中国政府による辺境地域の改革開放のパターンは従来の辺境都市を中心とする拠点式開発から、辺境地域と内陸地域との連動式開発へ、国際協力に重点を置く地域協力モデルから国内協力と国際協力の両方を重視する地域協力モデルへと変化している。このことは辺境地域がすでに開放的な「辺境」へと発展しており、新たな成長の拠点地域として国内と海外の二つの市場への貿易・投資のアクセスになりつつあると考えられる。

図 1.3 辺境及び隣接地域の種類



出所：Won(2015),p.36.

それでは、国境を跨ぐ地域開発において、複数の地域間の空間的流れを誘発するにはどうすべきか。いままで見てきたように、開放された状態でそれぞれの地域が相互補完関係にある必要がある。言い換えれば、一つの地域の足りない部分をもう一つの地域が補う必要がある。また、国境付近における地域間に「通路」がなければそれぞれの国・地域の交流は成立しにくい。そのため、移動の可能性を高めるには、基本的な交通地理的条件だけではなく、言語疎通と政治的に良好な関係を作るとともに、国境付近の開放を互いに進めていく必要がある。要するに、国境を越える相互協力を活発に行うためには、同質的な自然環境、意思疎通の可能性、共通の民族的・文化的基盤がこれらの地域に存在する必要があるといえよう。

第Ⅱ節 辺境と少数民族

中国は多民族の国家で、現在正式に承認されているのは56民族であり、主要民族である漢族以外は一律に少数民族と呼ばれている²⁵。中国の55少数民族は2000年では1億643万人で全国人口の8.41%を占めるまでになっている²⁶。漢族が内地に住むのに対し、少数民族の多くは14ヵ国と隣接する2.2万キロメートルに及ぶ陸地国境線のうち1.9万キロメートルの少数民族の自治地域に存在する²⁷。

中国の少数民族の多くは、東アジアとは風土の違う中央アジアや西南アジア、東南アジアに属しながら漢民族を取り囲む形で辺境地域に存在している。漢族地域からみれば辺境と映る、中国の周縁部に住むこれら少数民族のなかには、隣接する地域との国境で同一民族が分離されていることが多く、55少数民族のうち29の少数民族が辺境地域と隣接国に跨って居住している。その多くは国境を跨っているとはいえ言語・文化・歴史を共有する同一民族が多いことが特徴である²⁸。例えば、表1.1が示すように朝鮮族は中国の東北三省に192万人、その同じ民族が北朝鮮に2100万人、ロシア連邦に15.5万人、カザフスタンに11万人居住しており、使用言語も同じ朝鮮語である。この他にもモンゴル族、ロシア族、カザフ族、ヤオ族等はそれぞれモンゴル、ロシア、カザフスタン、ベトナムに隣接する地域に居住しており、民族ごとに独自の言語が使用されている。

25 中国の55少数民族は、初めから55だったわけではない。中華人民共和国成立後初めて行われた人口センサス(1953年)では、自己申告に基づいて登録された「民族名」が400以上にのぼっていた。中国政府は同年から400種類の集団に対する民族識別を開始し、分別、統合することにより現在の55少数民族を確定したのである。詳細に関しては中華人民共和国国家民族事務委員会、2007年3月14日に公表した新中国民族工作十講の中の「第四講 進行民族識別、確認56个民族」を参照。

26 『中国民族年鑑』(2010), p. 717.

27 王(2005), p. 122.

28 岡本(2008), p. 27 では、中国少数民族の中で中国国境外に住んでいる民族は34民族とされているが本研究では隣接する国境を跨いで居住する同一民族としたために29民族となった。

表 1.1 中国の辺境地域と隣接する国に居住する少数民族

民族名	中国国内人口 (2000年)	居住隣接国(居住地各民族の人口は1990年前後)	居住辺境地	使用される言語
朝鮮族	約192万人	北朝鮮(2100万)、ロシア連邦(15.5万)、カザフスタン(11万)	吉林、遼寧、黒龍江、内モンゴル	朝鮮語
モンゴル族	約581万人	モンゴル国(190万)、ロシア連邦(ブリヤート35万、トゥヴァ18万、カルムイク14.7万)	内モンゴル、遼寧、吉林、河北、黒龍江、新疆	モンゴル語派→アルタイ語派
ロシア族	約1.6万人	ロシア連邦(1億3106万)、カザフスタン(700万)、タジキスタン(54.2万)	新疆、黒龍江省	スラブ語派→インド・ヨーロッパ語族
ウイグル族	約840万人	カザフスタン(18.5万)、アフガニスタン(3.1万)、パキスタン	新疆	チュルク語派→アルタイ語族
ウズベク族	約1.2万人	カザフスタン(33.2万)、タジキスタン(119万)、カザフスタン(56万)、アフガニスタン(156万)	新疆	チュルク語派→アルタイ語族
カザフ族	約125万人	カザフスタン(660万)、ロシア連邦(64万)、モンゴル(7万)、タジキスタン(1.1万)	新疆	チュルク語派→アルタイ語族
タタル族	約0.5万人	ロシア連邦(564.5万)、カザフスタン(31.3万)、タジキスタン(8万)、モンゴル国	新疆	チュルク語派→アルタイ語族
クルグズ族	約16万人	カザフスタン(15万)、タジキスタン(6.5万)、アフガニスタン(1万)	新疆	チュルク語派→アルタイ語族
タジク族	約4万人	アフガニスタン(364万)、タジキスタン(318万)	新疆	イラン語派→インド・ヨーロッパ語族
チベット族	約542万人	ブータン、インド、ネパール	西藏、雲南	チベット語→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
メンバ族	約0.8万人	ブータン(76.5万)、インド	西藏	チベット語→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
イ族	約776万人	ベトナム(2000人)、ラオス(2000人)	雲南	イ語群→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
リス族	約64万人	ミヤンマ(5万)	雲南	イ語群→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
ハニ族	約144万人	ミヤンマ(6万)、ラオス(1万)、ベトナム(1万)	雲南	イ語群→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
ラフ族	約45万人	ミヤンマ(8万)、ラオス(1.5万)、ベトナム	雲南	イ語群→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
チンポー族	約13万人	ミヤンマ(100万)、インド(千人)	雲南	チンポー語群→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
ヌー族	約2.9万人	ミヤンマ(3万)	雲南	ヌー語→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
トールン族	約0.8万人	ミヤンマ(0.5万)	雲南	トールン語→チベット・ビルマ語派→漢・チベット語族
ミャオ族	約894万人	ベトナム(40万)、ラオス(21万)、ミヤンマ	雲南、広西	ミャオ語群→ミャオ・ヤオ語派→漢・チベット語族
ヤオ族	約264万人	ベトナム(40万)	雲南、広西	ヤオ語群→ミャオ・ヤオ語派→漢・チベット語族
チワン族	約1618万人	ベトナム	広西	チワン・タイ語群→チワン・トン語派→漢・チベット語族
タイ族	約116万人	ミヤンマ(290万)、ベトナム(80万)、ラオス(18万)	雲南	チワン・タイ語群
トン族	約296万人	ベトナム	広西	トン・スイ語群→チワン・トン語群→漢・チベット語族
スイ族	約41万人	ベトナム	広西	トン・スイ語群→チワン・トン語群→漢・チベット語族
京族	約2.3万人	ベトナム(5003万、ベトナムのマジョリティ)、ラオス	広西	京(キン語)
回族	約982万人	カザフスタン(2.7万)	寧夏、新疆、雲南、遼寧、内モンゴル、黒龍江、吉林	漢・チベット語族
ワ族	約40万	ミヤンマ(20万)、ラオス(2万)	雲南	ワ・ドン語群→モン・クメール語派→南アジア語派
ドアン族	約1.8万	ミヤンマ(25万)	雲南	ワ・ドン語群→モン・クメール語派→南アジア語派
ブーラン族	約9万	ラオス、ミヤンマ(数万)	雲南	ワ・ドン語群→モン・クメール語派→南アジア語派

出所：安田(2013a),p.90.

原出所：岡本雅享(2008),『中国の少数民族教育と言語政策』[増補改訂版], pp.28-32.を参考し、筆者加筆修正。
『中国民族年鑑』2010 統計資料, pp.712-713.

注：中国国内にいる少数民族の人口は2000年のデータであり、中国以外の居住国の各民族人口に関して岡本(2008)は1990年前後のデータであるとした。

少数民族という側面から中国の辺境自治区をみると、各地域がそれぞれの特徴をもっていることがわかる。まず、漢族と少数民族の割合は地域によってばらつきがある。表 1.2 が示すように、漢族がマジョリティであるケースは少なくなく 2003 年末現在、内モンゴルの少数民族の割合は 21.25%で、残りは漢族が占めており、広西自治区の少数民族は 38.17%を占めているにすぎない。こうした地域の民族構成は、民族自治地方を設立した際に、意図的に漢族が組み込まれた結果であるとの指摘がある²⁹。王(2005)によると、このような空間上の民族的特徴は、中華文明が中国の支配的文明として周辺に浸透した結果であり、連邦制を実施する多民族国家のように各民族が点在する特徴とは異なっている。また、そこには「多重型帝国システム」³⁰のもとに中華文明と周辺の文明との位置関係が映し出され、中国の多民族国家としての特徴になっている³¹。

表 1.2 は中国の少数民族自治区の主要指標である。この表から少数民族の割合が低い自治区であるほど農村地区の一人当たりの所得が多いことがわかる。例えば、内モンゴル自治区の総人口に占める少数民族の割合は最も低い 21.25%を占めているが、一人当たりの農村所得をみると 4,938 元と五つの自治区の中で一番高い。一方で、少数民族の割合が最も高い西藏自治区では一人当たりの農村所得は最も低い 3,532 元である。この指標は少数民族自治区を対象としたものであり、次節では、いくつかの公式統計データを使って辺境地域の位置づけを確認する。

表 1.2 中国少数民族自治区の主要指標 (2009 年)

民族区域自治地方名称	内モンゴル自治区	寧夏回族自治区	西藏自治区	広西自治区	新疆ウイグル自治区
2003年末総人口(万人)	2379.61	580.19	259.21	4857	1933.95
2003年末少数民族の割合(%)	21.25	35.52	95.93	38.17	60.13
第一次産業(億元)	929.6(9.5%)	127.3(9.4%)	63.9(14.5%)	1458.5(18.8%)	759.7(17.8%)
第二次産業(億元)	5114(52.5%)	662.3(48.9%)	136.6(30.9%)	3381.5(43.6%)	1929.6(45.1%)
第三次産業(億元)	3696(37.9%)	583.7(41.7%)	240.9(54.6%)	2919.1(37.6%)	1587.7(37.1%)
農村所得(一人当たり・元)	4938	4048	3532	3980	3883
都市所得(一人当たり・元)	15849	14025	13544	15451	12258

出所：安田(2013a),p.91. 原出所：『中国民族年鑑』2010 統計資料,pp.713-736 をもとに作成。

注：2003 年の総人口(『中国民族年鑑』2010 統計資料には 2003 年の総人口のみ掲載されていたため、やむを得ず 2003 年のデータを使用)除き、その他のデータは 2009 年度(1~12 月)のデータとした。各産業の割合(%)は、各自治区の GDP に占める割合である。

29 岡本(2008), p. 60.

30 多重型帝国システムの特徴は、皇帝による一元的「天下」のもとに東西南北「四夷」が揃えられ、中央部から、①皇帝が直接支配する中華、②住民は異民族である中華王朝の羈縻府州や内属国、③住民が異民族である外臣国や朝貢国、という内外三重構造を形成することである。①は中華文化地域で、「漢人」が居住する「中国」に相当する。「一元的天下」、「三重構造」、「周辺の四夷」、「漢人」王朝の支配者が三つの要素を備える帝国システムを目指した理由は、三つの要素を備えた「大一統」の成立によって、自分が「天」によって選ばれた「真命天子」、正統の「帝」であると初めて証明されたからである。王(2005), pp. 37-39 を参照。

31 王(2005), p. 123.

第Ⅲ節 経済指標でみる辺境地域

1.3.1 各地域の経済状況

ここでは、公式統計から中国における辺境地域の位置づけを確認したい。表 1.3 は辺境地域と主要沿海地域の四カ年平均をとった経済指標である。色づけした欄が集中しているのは全国平均より高く、そうでない欄は全国平均より低い水準を表している。

表 1.3 中国の辺境地域、主要沿海地域の経済指標(四カ年平均値)

地区(四年間の平均)		全国		辺境地域										主要沿海地域				
		平均	平均	遼寧	吉林	黒竜江	内モンゴル	甘肅	新疆	西藏	雲南	広西	山東	上海	江蘇	浙江	広東	
GDP(億元)	05~08年	8,428	4,914	10,546	4,902	6,786	5,942	2,521	3,339	319	4,479	5,394	24,244	11,596	24,335	17,338	29,430	
	09~12年	15,325	9,306	20,186	9,614	11,307	12,913	4,545	5,957	564	8,149	10,521	42,110	17,897	44,763	29,424	48,943	
GDP増加率	05~08年	15.8%	15.6%	16.4%	16.5%	13.0%	22.6%	14.5%	14.7%	13.6%	14.2%	16.4%	16.5%	13.0%	16.6%	14.2%	15.4%	
	09~12年	13.4%	13.5%	13.8%	14.3%	11.5%	14.4%	13.3%	13.3%	13.7%	14.2%	11.3%	8.6%	12.9%	11.2%	10.3%		
一人当たりGDP(元)	05~08年	20841	15,979	24,696	17,993	17,754	24,550	9,864	16,226	11,341	9,979	11,410	26,019	58,370	31,748	34,096	31,023	
	09~12年	36102	29,659	46,228	35,017	29,513	52,236	17,739	27,215	18,907	17,688	22,386	44,026	78,293	56,933	54,544	47,269	
第一次産業 (GDPに占める割合)	05~08年	12.7%	15.6%	10.2%	15.5%	12.6%	12.6%	14.9%	17.8%	17.1%	18.2%	21.7%	10.0%	0.9%	7.2%	5.7%	5.7%	
	09~12年	10.9%	13.7%	8.9%	12.4%	13.7%	9.3%	14.1%	18.1%	12.9%	16.1%	17.6%	9.0%	0.7%	6.3%	4.9%	5.0%	
第二次産業 (GDPに占める割合)	05~08年	46.8%	44.6%	49.8%	45.9%	53.0%	48.7%	45.7%	47.2%	27.8%	42.4%	40.6%	57.0%	45.6%	55.9%	53.9%	50.4%	
	09~12年	48.2%	47.0%	53.5%	51.8%	46.8%	54.6%	46.7%	47.0%	33.1%	43.0%	46.6%	53.6%	40.5%	52.0%	51.1%	49.4%	
工業生産額 (第二次占める割合)	05~08年	84.3%	79.2%	88.2%	86.9%	90.2%	86.1%	82.3%	84.4%	27.0%	82.7%	85.3%	90.4%	92.1%	90.1%	89.1%	93.0%	
	09~12年	83.3%	77.9%	87.9%	87.2%	87.5%	88.1%	80.0%	82.4%	23.6%	79.7%	85.1%	88.8%	90.5%	88.5%	88.5%	93.2%	
建設業 (第二に占める割合)	05~08年	15.7%	20.8%	11.8%	13.1%	9.8%	13.9%	17.7%	15.6%	73.0%	17.3%	14.7%	9.6%	7.9%	9.9%	10.9%	7.0%	
	09~12年	16.7%	22.1%	12.1%	12.8%	12.5%	11.9%	20.0%	17.6%	76.4%	20.3%	14.9%	11.2%	9.5%	11.5%	11.5%	6.8%	
第三次産業 (GDPに占める割合)	05~08年	40.5%	39.8%	40.0%	38.6%	34.4%	38.7%	39.4%	35.0%	55.1%	39.4%	37.7%	33.0%	53.6%	36.9%	40.4%	43.9%	
	09~12年	40.9%	39.3%	37.7%	35.8%	39.4%	36.1%	39.2%	34.9%	54.0%	40.9%	35.6%	37.4%	58.8%	41.7%	43.9%	45.6%	
交通・運輸・倉庫 (第三次産業に占める割合)	05~08年	15.1%	14.6%	14.7%	13.9%	16.5%	22.4%	17.9%	14.9%	8.3%	9.6%	13.1%	16.3%	10.7%	11.7%	9.8%	10.3%	
	09~12年	13.0%	12.6%	13.7%	11.7%	11.8%	20.9%	14.7%	12.6%	7.8%	6.4%	13.9%	13.6%	7.7%	10.2%	8.6%	8.8%	
住民消費水準 (元・一人当たり)	05~08年	7,090	5,288	7,749	6,301	5,784	6,532	4,127	4,579	3,123	4,535	4,861	7,699	21,493	8,915	11,913	11,666	
	09~12年	11,871	9,200	14,389	10,217	9,820	12,211	6,945	8,229	4,631	7,712	8,647	12,680	32,796	15,662	19,583	18,464	
都市(元)	05~08年	10,801	9,027	10,544	9,071	8,194	10,153	8,681	8,416	7,961	9,309	8,916	12,024	22,888	12,291	16,417	16,097	
	09~12年	16,860	14,536	18,975	14,213	13,312	17,691	12,817	13,784	11,310	13,787	14,935	18,799	34,917	19,977	24,994	24,452	
農村(元)	05~08年	3,599	2,680	3,705	3,191	2,988	3,050	2,056	2,223	1,823	2,428	2,659	4,012	10,518	5,269	6,676	4,325	
	09~12年	6,090	4,699	6,717	5,638	5,374	5,435	3,610	4,152	2,690	4,351	4,323	6,595	15,530	9,307	11,235	7,135	
格差(倍)	05~08年	3.2	3.5	2.8	2.9	2.8	3.3	4.2	3.8	4.4	3.9	3.3	3.0	2.2	2.3	2.5	3.7	
	09~12年	3.0	3.2	2.8	2.5	2.5	3.3	3.6	3.3	4.2	3.2	3.5	2.9	2.3	2.2	2.3	3.5	

出所：中国国家统计局(<http://www.stats.gov.cn>)をもとに作成。アクセス日：2014年6月6日。

表 1.3 によると、辺境地域の平均 GDP はそれぞれの期間において、遼寧省を除いては全国平均と主要沿海地域の平均を下回っているが、GDP 増加率ではそれぞれの期間において全国平均(15.8%、13.4%)より高い水準である。こうした辺境地域の高成長をもたらした最大の要因は「西部大開発」、「東北振興」などの国家プロジェクトの推進で、インフラなどへの投資の拡大によるものと考えられる。このことは、建設業が第 2 次産業に占める割合からも確認できる。しかし、辺境地域では第 1 次産業が GDP に占める割合が依然として高く、第 3 次産業は西藏を除いては全国平均と主要沿海地域より低い水準であった。また、実際の所得水準を示す一人当たり住民消費水準は全国平均より低く、主要沿海地域の半分以下で、都市と農村を比べても地域格差は依然として大きい。

中国のような大国では気候条件、自然地理的条件、インフラなどに大きな地域格差がある。加藤(2003)が指摘したように、初期条件の違いによっては成長速度にも格差が生まれ、

所得格差が生じることは、ある意味避けられないことであり自然なことなのかもしれない。もう少し考えを加えると、その他にも様々な要因がかかわっていると思われる。従来の改革開放政策によれば、主因を「先富論」（可能な者から先に裕福になれ、そして落伍した者を助けよ）に求めることができる。先富論は 1985 年ごろから鄧小平が唱えた政策の一つで、中国の経済改革を支える理論的基盤とも言われているが、後半部分で提唱した「先富」から「共富」への調整がうまく行われず、効率一辺倒の改革政策が続けられてきた。

また、1992 年代初期の鄧小平による南巡講話を契機に、開発重点となった沿海地域への対内 FDI(外資企業)による輸出が著しく伸び、これら地域の成長が加速してきた。しかし、沿海地域がグローバル経済とリンクを強めながら急成長を遂げているのにもかかわらず、沿海地域は辺境地帯とその他地域とのリンクが弱いために、高成長の波及効果はこれら辺境地帯にはあまり及ばなかった。そのため、これらの地域格差が拡大したものと考えられる。このことは加藤(2003)が指摘したように、グローバル化がもたらした地域間の生産格差と初期条件(地理的条件)の違いによって外資の流入が少なく、経済発展が遅れたとみられる。

辺境地帯に多くの少数民族が居住し、東部地域に漢民族が多数居住している人口構成上の特徴があるとはいえ、こうした中国の地域間の経済格差拡大が表面化することによって、政治的、社会的安定にも大きな影響を及ぼすものと考えられる。その理由として、辺境地帯は少数民族の主要居住地域であるため、国内政治的に民族や国家統合の問題が内在しているからである。特に、これらの少数民族のほとんどが国境を跨っている特性をもち、隣接する地域との関係でも重要な変数として作用するとみられる。そのため、少数民族全体の経済消費水準を向上させるためには、国家資金を投入すると同時に対外開放を積極的に行われなければならない。中国政府にとって発展の中心から最も遠い辺境地帯をいかにして豊かにしていくかは、国家統一、治安維持、安全保障などの観点からも重要な課題となっている。

1.3.2 隣接する地域との経済発展段階の関係

ここでは GDP の規模から辺境地帯と隣接する地域との経済関係を確認する。

表 1.4 は中国の省・自治区及び隣接する地域の国内総生産比較である。この表が示すように内モンゴルの経済規模はモンゴルの約 18.7 倍(2017 年基準)であるのに対し、カザフスタンの経済規模は新疆よりやや上回っている。各国・地域の人口規模を考慮して一人当たりの GDP で比較すると、表 1.5 が示すように新疆と黒龍江省がそれぞれの隣接するカザフスタンとロシアより低いのに対し、内モンゴルはモンゴルの約 2.3 倍高い。また、その他

辺境地域のほうが隣接国より一人当たりの GDP が高いことが確認できる。さらに、同じ中国国内であるとはいえ、東部地域と内陸地域、辺境地域ではそれぞれ経済格差があることが明らかである。

このように辺境地域とその他地域(国内・海外)との間には、経済発展段階の相違があることから、結果として補完的な経済リソースが地理的近接性によって存在しているとみられる。そのため、こうした経済格差から得られる経済機会を、地理的・文化的近接性により効果的に利用できるのではないかと考えるのである。

表 1.4 中国の省・自治区及び隣接国の国内総生産比較 (単位: 10 億^{ドル})

東部地域			内陸地域			辺境地域			隣接国						
地区	2008年	2013年	2017年	地区	2008年	2013年	2017年	地区	2008年	2013年	2017年	国名	2008年	2013年	2017年
広東	507.6	946.2	1,200.1	河南	248.6	487.5	596.1	遼寧	188.6	412.1	313.2	インド	1,187.0	1,856.7	2,597.5
江蘇	427.4	905.0	1,148.8	四川	173.8	399.7	494.8	広西	96.9	218.8	247.8	パキスタン	170.1	231.2	305.0
山東	426.7	836.5	971.8	湖北	156.3	375.5	474.7	雲南	78.5	179.2	219.1	バングラディシ	91.6	150.0	249.7
浙江	296.1	571.8	692.6	湖南	159.4	372.9	453.6	内モンゴル	117.2	256.2	215.3	ベトナム	99.1	171.2	223.9
河北	220.9	430.8	455.1	安徽	122.1	291.2	361.5	黒龍江	114.7	218.9	212.8	カザフスタン	133.4	236.6	159.4
福建	149.3	331.2	430.6	陝西	100.9	245.4	293.0	吉林	88.7	197.6	199.9	ミャンマー	31.9	60.3	69.3
上海	194.1	330.4	409.8	江西	96.2	218.2	267.7	新疆	57.7	127.9	145.6	ネパール	12.5	19.3	24.5
北京	153.3	299.9	374.8	重慶	79.9	193.6	259.9	甘肅	43.7	95.9	99.8	アフガニスタン	10.2	20.3	20.8
天津	92.7	218.7	248.2	山西	100.9	191.8	207.8	西藏	5.4	12.4	17.5	ラオス	5.4	11.9	16.9
海南	20.7	48.1	59.7	貴州	49.1	122.5	181.2					モンゴル	5.6	12.6	11.5
				寧夏	16.6	39.0	46.1					キルギスタン	5.1	7.3	7.6
				青海	14.1	32.1	35.1					タジキスタン	5.2	8.5	7.1
												ブタン	1.3	1.8	2.5
中国	4,598.2	9,607.2	12,237.7	米国	14,718.6	16,691.5	19,390.6	日本	5,037.9	5,155.7	4,872.1	韓国	1,001.7	1,305.4	1,530.2

表 1.5 中国の省・自治区及び隣接国の一人当たり GDP の比較 (単位: ドル)

東部地域			内陸地域			辺境地域			隣接国						
地区	2008年	2013年	2017年	地区	2008年	2013年	2017年	地区	2008年	2013年	2017年	国名	2008年	2013年	2017年
北京	8,658	14,179	17,264	重慶	2,815	6,519	8,451	内モンゴル	4,796	10,256	8,515	ロシア	11,635	16,007	10,743
上海	9,066	13,683	16,949	湖北	2,737	6,475	8,042	吉林	3,243	7,182	7,359	カザフスタン	8,514	13,891	8,837
天津	7,882	14,859	15,939	陝西	2,714	6,521	7,640	遼寧	4,370	9,388	7,168	モンゴル	2,140	4,385	3,735
江蘇	5,506	11,399	14,309	寧夏	2,687	5,969	6,755	新疆	2,708	5,649	5,955	ブータン	1,795	2,351	3,110
浙江	5,681	10,401	12,243	湖南	2,499	5,573	6,612	黒龍江	2,999	5,708	5,615	ラオス	899	1,839	2,457
福建	4,103	8,776	11,009	河南	2,636	5,179	6,236	西藏	1,865	3,959	5,204	ベトナム	1,143	1,871	2,343
広東	5,131	8,889	10,745	四川	2,136	4,930	5,959	広西	2,011	4,638	5,073	インド	991	1,452	1,940
山東	4,532	8,594	9,712	青海	2,537	5,560	5,872	雲南	1,728	3,823	4,564	バングラディシ	616	952	1,517
海南	2,428	5,377	6,447	江西	2,186	4,826	5,791	甘肅	1,713	3,713	3,801	ミャンマー	644	1,171	1,299
河北	3,161	5,874	6,052	安徽	1,990	4,830	5,779					キルギスタン	966	1,282	1,220
				山西	2,959	5,284	5,612					ネパール	474	689	835
				貴州	1,366	3,497	5,060					タジキスタン	706	1,040	801
中国	3,471	7,078	8,827	米国	48,401	52,782	59,532	日本	39,339	40,454	38,428	韓国	20,421	25,886	29,744

出所: 中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>), KOSIS 국가통계포털(<http://kosis.kr/index/index.do>)をもとに作成。
アクセス日: 2018年12月22日。

注: 中国の省・自治区の国内総生産は中国国家统计局データをもとに、隣接諸国の各国内総生産は KOSIS のデータをもとに作成した。人民元の為替レートは、KOSIS が公表している中国の GDP (ドル) から算出し、それをもとに、中国の省・自治区の GDP をドルで算出した。

1.3.3 「辺境開放」³²政策

歴史的に中国政府による辺境政策は隣接する地域との関係により大きな影響を受けてきた。1970年から1980年代の冷戦期間での隣接地域は、軍事及び安全保障レベルでの戦略的要素として重要だと認識されてきたが、その一方では、安全保障上の脅威に衰弱であったため、経済発展戦略から疎外されていた。そのため、軍事的緊張関係によって自然発生的な国境貿易の形成も叶えられなかった³³。しかし、1978年末の改革開放政策によって、閉鎖的または半閉鎖的状態の対外経済から、積極的に国際交流と外資導入を行う開放型経済へと政策転換が決定された。

図 1.4 辺境開放都市



出所：沿辺開放都市詞条-图片(<https://baike.baidu.com/>)をもとに作成。アクセス日：2016年7月23日。

中国政府は1978年末から1988年の初めにかけて、沿海において外向型経済を發展させようとする沿海地区經濟發展戰略を打ち出し、これらの成果を見極めていた。また、1990年12月には辺境地域の經濟開發の手段として国境地域の對外開放を提起し、さらに1992年には14の辺境都市を国境地域の對外開放都市として承認した。詳しくは図1.4が示すよ

32 中国の地域区分は發展戰略によって變化してきたが、本研究では分析の便宜上、地域区分においては、中国統計局の地域分類を参考しつつ、辺境地域は国境を接している省・自治区(遼寧, 吉林, 黒龍江, 内モンゴル, 甘肅, 新疆, 西藏, 雲南, 広西), 東部地域(北京, 天津, 河北, 山東, 上海, 江蘇, 浙江, 福建, 広東, 海南), 内陸地域(陝西, 山西, 河南, 湖北, 湖南, 江西, 安徽, 貴州, 四川, 重慶, 寧夏, 青海)に区分して分析を行う。

33 Kim(2008), p. 214.

うに、黒龍江省の黒河と綏芬河、吉林省の琿春、遼寧省の丹東、内モンゴルの満洲里と二連浩特、新疆ウイグル自治区の伊寧、塔城、博楽、ホルゴス、広西自治区では東興と凭祥、雲南省の瑞麗、畹町、河口となる。中国政府はこれらの辺境都市に省レベルと同等の外国貿易管理権を付与し、各都市内での国境経済協力区の設立と運営を許可するなど多数の優遇政策を与えてきた。

こうした戦略は辺境地域の経済発展と周辺諸国との経済協力を促進するために行われており、これまでに開発の重点となった沿海地域の高成長の波及効果をもって辺境地区の経済発展を誘発しようというものとみられる。このことは 1996 年に国務院が実施した「経済が比較的発達した地域と未発達地域の貧困解消のための協力に関する報告」からも明らかである³⁴。

インフラ整備がこのような辺境都市を中心とする拠点式改革開放によって加速し、国境貿易が拡大したことで辺境地域の経済発展につながったとみられる。14 の辺境都市のうち 11 都市は少数民族の集中居住地域であり、長期にわたって地域経済が立ち遅れており、住民たちの生活水準は低かった。しかし、改革開放戦略が実施されたことによって多くの辺境都市が急速な経済発展を実現でき、辺境地域全体の民族団結及び社会安定の維持においても大きな役割を担っている³⁵。

辺境地域への新たな発展戦略として注目を集めているのが「興辺富民行動」³⁶である。興辺富民行動は 1999 年に中央民族工作会議が最初に提案した重要な辺境建設プロジェクトであり、その対象地域は、135 県、旗、市、市轄区と新疆生産建設兵団 58 の辺境団地で構成され、人口 2200 万人と 92 万平方キロメートルの国土が含まれる³⁷。更に、2007 年には中国国務院により「興辺富民行動“十一五”」が正式に実施され、その内容もより具体化した。以下の五つの任務にある、すなわち、①基礎施設と生態建設を強化し、生産生活条件を改善する、②辺境住民の収入源を拡大し、貧困問題を解決する、③国境貿易を發展させ、地域経済協力を強化する、④社会事業の發展を加速させ、人口素質を高める、⑤民

34 この「報告」では、北京が内モンゴルを、天津が甘肅を、上海が雲南を、広東が広西を、江蘇が陝西を、浙江が四川を、山東が新疆を、遼寧が青海を、福建が寧夏等といった貧しい地域へのカウンターパートの支援を行うよう明確に定めたのである。国家民族事務委員会

(http://www.seac.gov.cn/art/2007/3/14/art_1822_25768.html) アクセス日：2012年8月23日。

35 呉・應(2010), pp. 33-40.

36 このプロジェクトの背景と目的について、楊・増田・山本・出村(2005)は次のように述べている。辺境地域は、西部地域と同様に社会的、経済的発展が遅れている地域であり、東部沿海地域との経済格差が広がりつつある。そこで、国家民族委員会は、早期に国境地域を發展させ、人民を裕福にするために「興辺富民プロジェクト」の実施を提唱した。このプロジェクトの目的は、「興辺(国境を活性化し)、富民(民を豊かにし)、強国(国を豊かにし)、睦隣(隣接国との友好を深める)」となっている。pp. 25-26.

37 国家民族事務委員会(http://www.seac.gov.cn/art/2007/3/14/art_1822_25768.html).

アクセス日：2012年8月23日。

族間の団結を強め、国境地域の安定を守る、である。この中でも対外経済関係において、「走出去」(対外 FDI)政策と「引進來」(対内 FDI)政策を実施し、隣接国との経済交流を拡大することで対外開放の新しいモデルを積極的に採用しようとした。要するに辺境地域の基礎施設を重点的に建設し、輸送に関するインフラ建設への資金投入、商人の入出国、関税手続きの簡素化、決済制度・銀行などの環境を整えて、条件が整った辺境地域には輸出加工区、保税區と辺境貿易區を建設することで辺境地域が積極的に隣接国との経済交流に参加するように促した³⁸。

しかし、2000年代に入ってからこうした辺境都市を中心とした拠点式開発戦略には限界が現れ始めた。辺境都市の多くは規模が小さいため、経済資源を効果的に集めた強いけん引力をもつ経済中心地にまで発展することは困難であった。また、産業基盤の衰弱により産業の移転を引き受ける能力も不足していた。それゆえ、辺境地域が直面している多くの課題を解決するためには、当該地域の改革開放モデルを革新する必要がある。それに応じた形でこれまでに地方レベルで議論してきた辺境地域の改革開放政策は、2000年代後半に入ってから、新たなモデルを模索するための一連の地域発展戦略は中央政府から公表されるようになった。例えば、2009年の綏芬河総合保税區の設立への承認、遼寧省發展計画や長吉図開發計画がそれぞれ国家級プロジェクトとして正式に承認された。

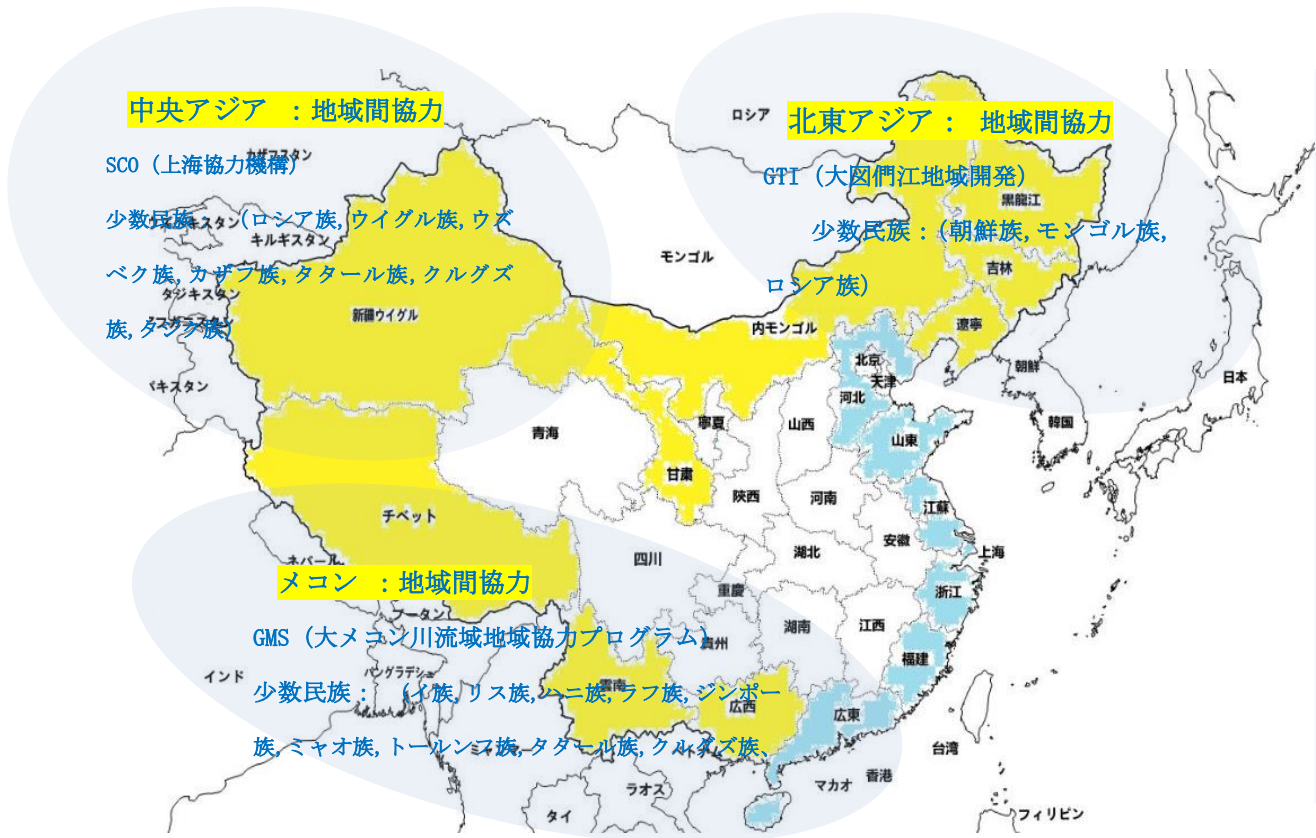
呉・應(2010)は、この長吉図の特徴の一つが従来の辺境都市を中心とした拠点式開発から辺境地域と内陸奥地との連動式開発へと、その開発パターンの転換が図られた点にあると指摘している。要するに、従来の図們江地域開發も延辺朝鮮族自治州と琿春市に限定するのではなく、長春・吉林經濟區とを一体として国際的な地域經濟協力に参加することで辺境地域の開發が実現できるとみている。

第IV節 周辺諸国との地域間協力

世界ではいま經濟の地域統合化の動きが加速しており、中国においてもその動向は影響が大きい。図 1.5 が示すように、辺境地域が国境を跨ぐ地域協力への参与をみると大きく、広域圖們江開發計画(Great Tumen Initiative : GTI)、上海協力組織(Shanghai Cooperation Organization : SCO)、大メコン圈(Greater Mekong Sub region : GMS)の三つがある。この小節では、これらの地域間協力について概説する。

38 中央政府门户网站(www.gov.cn.2007.6.15), アクセス日 : 2011年8月29日。

図 1.5 中国の辺境地域における国境を跨ぐ地域開発



出所 : shanghai-cool.jugem.jp (地図) をもとに作成.

まず、広域図們江開発計画 (GTI) をみてみよう。この地域は北東アジアの構成国がクロスするところに図們江地域が位置しており、開発遅滞の東北地域発展のため図們江地域を国際協力を通じて開発しようとした構想である。1990年、中国吉林省で開かれた「第1回北東アジア経済発展国際会議」で、中国代表が「図們江河口—黄金の三角地帯構想」を発表したのが最初の国際的提案であった。これは吉林省が図們江を通過して日本海への出口を模索する過程で生まれた多国間の経済協力構想であり、中国側が最初に国際的な注目を喚起したとされている。図們江地域に含まれる地域は中国吉林省の延辺朝鮮族自治州、ロシアの沿海地方、北朝鮮の羅津・先鋒地域 (現: 羅先市) などであるが、これら地域を広くみると北朝鮮の清津市、モンゴルの東部地域も図們江地域と輸送ルートの面で含まれている³⁹。西 (2011) によると、中国主導による多国経済開発の最も重要な課題は、開発地域内の諸国、地域住民、とりわけ辺境の少数民族の主体的積極性を引き出すことであり、この課

³⁹ 李 (2003), pp. 1-7. 図們江地域開発構想から現在までの経過と成果, それに対する評価と課題を順に細かくまとめている。

題は中国の辺境開放政策の意図とも基本的に合致していると指摘されている⁴⁰。

次に上海協力機構(以下:SCO)をみてみよう。この機構は中国、ロシア、中央アジア4カ国(カザフスタン、キルギスタン、タジキスタン、ウズベキスタン)からなる地域で、加盟国が共通して抱える国際テロリズム、民族分離運動、宗教過激主義への共同対処のほか、経済、文化など、幅広い分野における協力の強化を目指し、2001年に創設された⁴¹。中国は、これを中央アジアとヨーロッパを連携させる最も重要な地域であると同時に、エネルギー輸入源多角化のためにも重要であると認識している。また、中央アジアに対する核心的な外向政策の目標を新疆ウイグル地域の分離主義運動の抑制を通じた国家統合の維持、石油・ガスの供給地確保としているため、これらの目的を達成するためにSCOを通じて多国間レベルでの地域協力体として活用している。

大メコン圏(以下:GMS)は1992年以降アジア開発銀行(ADB)の調整のもとで実施されている。この地域にはメコン川が流れるミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナムに中国の雲南省が含まれており、さらに中国政府の要請と、メコン地域と中国・華南地域とのリンケージの強化のため2005年以降には広西チワン族自治区が加わり、GMS経済協力プログラムも5カ国2地域で進められている⁴²。2005年12月の第9回中国・ASEAN首脳会議では、温家宝総理の提言に基づいて従来の重点協力5分野を土台として、交通、エネルギー、文化、観光、公共衛生を新たな重要協力5分野とすることが決定し、ASEANは中国にとって東部の成長エリアにおける発展的パートナーであることを正式に宣言した。2009年には商務部の陳徳銘部長とASEAN10カ国の経済貿易担当相とが中国・ASEAN自由貿易圏「投資協定」に調印したことで、自由貿易圏の主な協定をめぐる話し合いが完了した⁴³。翌年の2010年には訳9割の品目で関税撤廃する中国・ASEAN FTAが正式に発効し、2012年には、FTAの範疇をグレードアップした第2協議書によって残る1割の品目の関税引下げ及び、5分野以外のサービス分野が開放された⁴⁴。

上記の三つの国境を越えた地域協力のほかに、中国はインドとのFTA促進など経済関係強化を目的に努力しており、インド近隣諸国へのFDIも同様に進めている。具体的には、パキスタン・バングラデシュの港湾建設、ネパールの道路工事、ミャンマーの天然ガス、原油パイプライン敷設などがある。さらに、インドと共同訓練を実施するなど軍事的協力も強化している。中国は2006年にインドと四十数年間に渡って中断されていた辺境貿易

40 西(2011), p. 55.

41 島村(2006), p. 45. SCOの研究成果について詳しく述べている。

42 石田編著(2010), pp. 5-6.

43 「人民網日本語版」, 2009年10月21日.

44 みずほ総合研究所(2014), p. 6.

の陸路通路を開通するなど戦略的な同盟関係へと浮上したのである⁴⁵。

地方政府が隣接する地域との地域間協力を行う際に、現行の中国国家構造下では中央外交に対して補完、調整、サポート役を果たしているとみられ、国境を跨ぐ地域開発はアジア共同体形成での重要な事象として捉えることができる。また、リージョナリゼーション（地域協力の強化）を基礎にして、グローバル化を展開することによって、各国・各地域の経済・社会の安定的発展と国際的地域安全保障が実現される⁴⁶。そのため、広範囲の地域協力を考察するうえでも、辺境地域と隣接する地域との地域間協力は非常に重要であり、辺境地域における地方政府の役割も今後は大いに期待できると考えられる。

以上のようにこの章においては、辺境地域に居住している少数民族の特徴と辺境改革開放政策、そして隣接する地域との地域間協力について概観してきた。辺境地域には隣接する地域との同一言語・文化・血縁を持つ少数民族が多数居住していることから、その他地域よりヒトやモノの移動といった経済面でもよりメリットが生じると考えられる。また、中国沿海地域だけではなく、辺境地域と隣接する地域との間には経済の発展段階の相違が発生していることから、結果として相互補完的な経済リソースが地理的・文化的近接性を持って存在しているとみられる。このことは、序論で示した「国内－辺境－海外」という概念モデルのように、辺境地域はその他国内と海外といった二つの市場への貿易のアクセスが容易になると考えられる。すなわち、こうした辺境地域を中心にヒト・モノ・産業を集めてくることはできないのか、というのが本研究の中心テーマである国境を跨ぐ地域開発を捉えていくうえでの考えである。

45 新華社, 2008年12月6日. 中国政府ネット (http://www.gov.cn/jrzg/2008-12/06/content_1170187.htm)
アクセス日: 2011年8月29日.

46 松野(2010), p. 1164.

第2章 中国の辺境地域と隣接する国・地域との経済関係

前章では、異なる「境界」条件下での空間的相互依存関係の理論について検討し、辺境地域に居住している少数民族の特徴と辺境開放政策、隣接する地域との経済発展段階の関係、国境を越えた地域開発について概観した。第2章では、辺境地域と隣接する地域との経済関係について、貿易(HS分類2桁)・FDIデータを用いての分析を試みる。まず、貿易データによる分析では、辺境地域と隣接する地域との経済関係をGDP規模から確認したうえで、輸出入結合度と貿易特化指数を用いて、辺境地域と隣接する地域との経済面での結びつきの強さと産業別の競合・補完関係を明らかにしていく。次に、中国企業による対外FDIの現状とその経緯、及び産業別の決定要因を分析する。この分析では、グラビティ・モデルの基本変数のほか、隣接国のダミー変数の有意性を確認し、その結果から導かれる課題について考える。

第1節 貿易データからみる経済関係

2.1.1 輸出入結合度による分析

ここでは主に輸出入結合度を用いて辺境地域と隣接する地域との関連づけを模索する。一般的に輸出入結合度は二国間の貿易の緊密度をあらわす指標であるが、ここでは辺境地域の地域間協力における関連諸国間の経済面での結びつきの強さの指標として捉えており、世界貿易を視野に入れた中国と隣接する地域との貿易環境を輸出入結合度により概観している。

輸出結合度(輸入結合度)とは、ある国の総輸出額(総輸入額)における貿易相手国への輸出額(貿易相手国からの輸入額)の割合と世界の総輸出額に占める貿易相手国の総輸出額(総輸入額)の割合で表され、ある国の輸出や輸入が世界全体の貿易パターンと比較してどの程度、特定国に偏っているかを示すものである。

本研究での輸出入結合度は次の式で示される。

$$\text{輸入結合度} = A/B$$

$$\text{輸出結合度} = C/D$$

A：当該国総輸入額に占める相手国からの輸入額の割合

B：世界輸出額に占める相手国の輸出額の割合

C：当該国総輸出額に占める相手国向け輸出額の割合

D：世界輸入額に占める相手国の輸入額の割合

ここでの当該国は隣接国で、相手国は中国となる。

当該数値が 1 を上回れば、両国間の貿易が他の国々との貿易に比べて相対的に大きいことを示している。これらの点を考慮しつつ、2000 年から 2008 年までの北東アジア(北朝鮮、ロシア、モンゴル)、中央アジア(カザフスタン、タジキスタン、キルギスタン)、ヒマラヤ(インド、パキスタン、ネパール、ブータン、アフガニスタン)、メコン地域(ミャンマー、ラオス、ベトナム)の対中国への輸出入貿易結合度を観察する。

表 2.1 は 2000 年から 2008 年までの隣接する地域と中国の輸出入結合度を算出して整理したものである。表では対中国への輸出入結合度が 1 より高い場合は当該欄に色を付けた。この表で色づけした欄が集中していることから明らかであるように、ブータンを除いたそのほとんどの国・地域との貿易では、相互に強い緊密性を有していることがわかる。この表を用いて 2000 年から 2008 年までの地域毎の輸出入結合度の変化を示したのが図 2.1 から図 2.4 である。

表 2.1 隣接する地域の対中への輸出入結合度

国・地域	輸入結合度									輸出結合度								
	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
北東アジア		3.22	2.59	2.10	1.87	1.66	1.31	0.99	0.90		0.87	0.86	0.93	0.92	0.96	0.88	1.26	1.09
中央アジア				3.37	2.70	2.24	1.75	2.10	2.04				2.39	2.11	2.69	2.59	3.48	3.66
ヒマラヤ	0.74	0.85	0.81	0.94	1.04	0.84	0.66	0.67	0.64	1.37	1.40	1.48	1.39	1.57	1.73	2.11	2.63	2.52
メコン	1.46	1.35	1.10	1.00	1.19	0.98	0.72	0.64	0.67	3.67	3.47	3.26	3.40	3.02	2.93	3.03	3.65	3.52
ロシア		3.10	2.47	1.98	1.74	1.57	1.21	0.91	0.83		0.69	0.73	0.83	0.83	0.87	0.80	1.18	1.01
モンゴル	8.82	8.65	6.38	6.04	6.93	6.24	9.62	7.22	4.72	6.02	6.15	5.97	4.71	4.47	4.83	4.33	5.32	5.13
カザフスタン				3.49	2.74	2.29	1.80	2.21	2.22				2.26	1.83	2.26	1.81	2.35	1.83
キルギスタン				1.64	1.79	1.30	0.82	0.53	0.33				7.84	11.19	20.80	41.06	47.56	81.65
インド	0.67	0.78	0.79	1.00	1.18	0.93	0.72	0.72	0.71	1.08	1.14	1.18	1.06	1.29	1.45	1.85	2.36	2.33
パキスタン	1.16	1.32	0.98	0.75	0.51	0.45	0.42	0.38	0.27	2.17	2.30	2.80	2.89	3.07	3.44	3.86	4.78	4.27
ネパール	0.12	0.07	0.07	0.05	0.07	0.05	0.04	0.06	0.02	7.17	5.26	4.13	3.43	3.52	3.51	4.78	6.39	4.90
ブータン		0.00	0.00	0.00	0.01	0.00					0.39	0.12	0.28	0.03	0.03			
アフガニスタン					0.01	0.01	0.00	0.01	0.01					3.11	2.15	3.80	5.02	3.20
ミャンマー	1.33	1.07	1.15	1.38	1.45	1.95	1.23	1.30	1.69	8.81	5.45	5.31	6.82	6.57	3.95	4.06	3.96	4.08
ラオス	0.31	0.34	0.43	0.41	0.27	0.40	0.58	0.91	1.08	3.05	4.44	4.03	5.46	4.63	3.01	2.95	3.11	3.56
ベトナム	1.52	1.44	1.11	0.98	1.19	0.94	0.70	0.60	0.61	3.10	3.13	2.87	2.94	2.68	2.80	2.91	3.62	3.46

出所：安田(2013a),p.102. 原出所：各国の対世界への輸出入は KOSIS 국가통계포털 (国家統計ポータル), 中国と隣接

諸国との輸出入データは中国国家统计局 (<http://data.stats.gov.cn/>) より入手し作成。

注：北朝鮮とタジキスタンは貿易データ入手上の制約により入っていない。

まず、北東アジアをみてみよう。表 2.1 が示すように、2001 年における輸入結合度は 3.22 であったのに対し、それ以降は下がり続けており、2008 年には 0.90 となった。しか

し、輸出結合度は 1.26 で 2007 年を境に輸入結合度とクロスしており、2001 年の 0.87 より大きく上昇した。このことは、中国との貿易において、時間の経過とともに輸出よりも輸入のほうが増えていることを説明している。表 2.1 でも明らかであるように、北東アジアの中でもロシアとの貿易で変化が大きいことが起因したと考えられる。モンゴルは輸出入ともに中国との貿易においてその結び付きが強いことがわかる。データ入手上の制約により北朝鮮対中国への輸出入結合度は集計できていない。

図 2.1 北東アジア

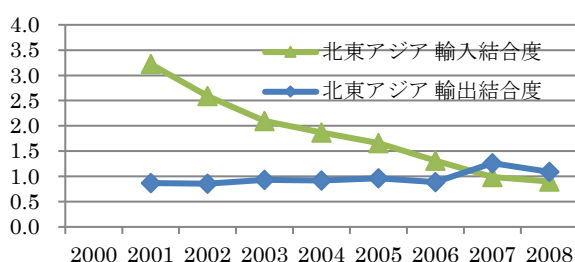


図 2.2 中央アジア

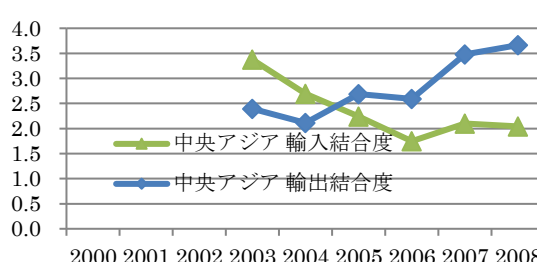


図 2.3 ヒマラヤ

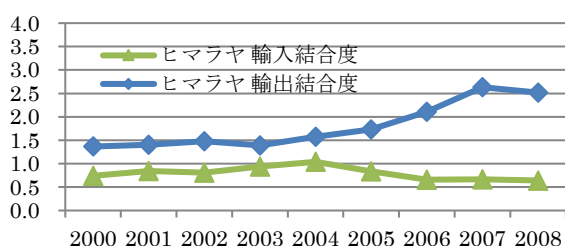
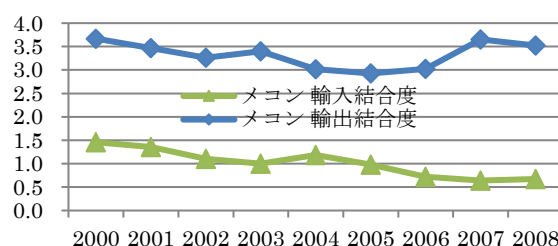


図 2.4 メコン



出所：安田(2013a),p.102. 原出所：表 2.1 をもとに作成。

図 2.2 は中央アジアの輸出入結合度を示している。データ入手の制約によりタジキスタンに含まれていないが、当該地域における輸出入結合度は 1 より大きいことが読み取れる。また、2005 年には輸出結合度が輸入結合度を上回っているが、これはキルギスタンへの輸出が急増したのが主な要因であると思われる。このことは 2003 年の 7.8 から 2008 年の 81.65 まで急上昇したことから説明できる(表 2.1 を参照)。

図 2.3 はヒマラヤ地域との輸出入結合度を示している。輸入結合度が 1 より低いのに対し、輸出結合度は上昇傾向にあった。ここではブータンを除いたすべての国との貿易関係が強いことが確認できる。特に、インドとパキスタンへの輸出は年々上昇しており、その経済関係も強まったとみられる。

図 2.4 はメコン地域の輸出入結合度を示している。この地域では、輸入結合度が減少傾

向にあるのに対し、輸出結合度が2005年を境に上昇している。表2.1が示すように、ミャンマーとは中国と輸出入ともに強い結び付きがあることが確認できる。また、ラオス、ベトナムへの輸出が増え続けていることが明らかとなった。

この小節では、輸出入結合度を用いて中国と隣接する地域との経済面での結び付きをみてきた。地域ごとでみると、中央アジアとメコン地域との貿易結合度が極めて高く、時間の経過とともにその緊密性が高まっていることが明らかとなった。国別では、モンゴル、ミャンマーとの経済的緊密性が高いのに対し、プータンとの関係は必ずしも判然としない。しかし、全体的にはこれら隣接する地域との間で経済面での結び付きが強い傾向にあることが確認できた。

2.1.2 貿易特化係数でみる競合・補完関係

ここでは、辺境地域と隣接する地域との競合・補完関係を貿易特化係数の観点から整理し、産業別の分析を行う。貿易特化係数は次式によって示される。

$$C_i = (\sum_j X_{ij} - \sum_j M_{ij}) / (\sum_j X_{ij} + \sum_j M_{ij})$$

ただし、 C_i は当該国(中国の省・自治区)の*i*品目の貿易特化係数

X_{ij} は当該国(中国の省・自治区)*i*品目の*j*国(隣接する地域または世界)への輸出額

M_{ij} は当該国(中国の省・自治区)*i*品目の*j*国(隣接する地域または世界)からの輸入額

上式のとおり、貿易特化係数は、ある品目の輸出(輸入)超過額が当該品目の輸出入合計額に占める割合を示したものである。貿易特化係数は $-1 \sim +1$ までの値をとり、競争力をみる指標として使われる。各省・自治区の輸出品目が隣接する地域のそれに対して優位性が高い場合は $+1$ に近づき、逆に隣接国製品の優位性が高い場合は -1 に近い。また、 0 に近い場合は輸出と輸入が双方に行われていることを意味し、このことは水平分業が行われているとみることができる。

ここでは、産業別貿易データを用いて、以下の五つに区分した。辺境地域が①「優位な業種」(特化係数が0.6超)、②「やや優位な業種」(0.2以上0.6未満)、③「優位性が見極めにくい業種」(-0.2 以上0.2未満)、隣接する地域が④「やや優位な業種」(-0.6 以上 -0.2 未満)、⑤「優位な業種」(同 -1 以上 -0.6 未満)に区分した。省レベルのHS2桁分類品目を産業別に分類合計してから三年ごとの平均貿易額を用いて隣接する地域との貿易

特化係数を計算した⁴⁷。表 2.2 は 2003(2001～2003 年)、2006(2004～2006 年)、2009(2007～2009 年)の各貿易特化係数を上記の 5 区分にそってそれぞれに記号(①A++、②A+、③=、④B-、⑤B--)を付けて一覧表に整理したものである。

表 2.2 中国の対隣接する地域への辺境地域別・産業別・貿易特化係数

地域	国	産業	農林水産物			皮革・繊維			鉱物・資源			鉄鋼・金属			化学・ゴム			機械・電機			輸送・精密機器			
			省	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009
世界	内モンゴル		A++	A++	A++	B-	B-	B-	=	B-	B-	A+	A++	A++	B-	B-	=	B-	B-	B-	B-	=	A+	
	遼寧		=	=	=	A+	A+	A+	B-	B-	B-	A+	A+	A+	=	=	=	=	=	=	B-	=	A+	
	吉林		A++	A++	A+	A+	A++	A++	B-	B-	B-	A+	A+	A+	=	=	B-	B-	B-	B-	B-	B-	B-	
	黒竜江		A++	A++	A++	A+	A+	A+	A+	B-	B-	B-	=	=	B-	B-	B-	B-	=	=	B-	=	=	
	広西		B-	B-	B-	A+	A+	A+	B-	B-	B-	A++	A++	A++	A+	A+	A++	B-	=	=	=	=	A+	
	雲南		A++	A+	A+	B-	=	=	B-	B-	B-	A++	A++	A+	A+	A+	A++	B-	B-	B-	B-	B-	B-	
	西藏		A+	A++	A++	A++	A++	A++	B-	=	A++	B-	A+	A++	A+	A++	A++	B-	=	=	=	=	A+	
	甘肅		A++	A++	A++	A++	A++	A+	B-	B-	B-	A++	=	B-	=	A+	A++	B-	B-	B-	B-	B-	B-	
	新疆		A++	A++	A++	A++	A++	A++	B-	B-	B-	B-	=	A+	=	A+	A++	B-	=	=	B-	A+	A+	
北東アジア	北朝鮮	内モンゴル	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
		遼寧	B-	B-	A++	B-	B-	=	A+	=	B-	=	=	=	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
		吉林	A++	A+	A+	A+	=	A++	=	B-	B-	B-	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
		黒竜江	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	B-	B-	=	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
	ロシア	内モンゴル	A++	A++	A++	A++	B-	B-	A++	B-	B-	B-	B-	A+	A+	B-	=	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
		遼寧	B-	B-	B-	B-	=	=	B-	B-	B-	B-	A+	A+	B-	=	=	A++	A++	A++	B-	B-	A++	
		吉林	B-	B-	B-	=	A++	A++	B-	B-	B-	B-	A++	A++	B-	A++	A++	=	A++	A++	A++	A++	A++	A++
		黒竜江	A++	A++	A++	=	A+	A+	B-	B-	B-	B-	B-	=	B-	B-	B-	A+	A++	A++	A++	B-	A++	A++
	モンゴル	内モンゴル	A++	A++	A+	B-	B-	A++	B-	B-	B-	B-	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
		遼寧	A++	=	A++	A++	=	=	B-	B-	B-	B-	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
		吉林	B-	B-	B-	A++	A++	A++				A++	A++	A++	A++			A++					A++	A++
		黒竜江	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
中央アジア	カザフスタン	甘肅	A++	A++	A++	A++	A++	B-	B-	B-	B-	A+	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	
	新疆	A+	A++	A++	A++	A++	A++	B-	B-	B-	B-	A+	A+	A+	A+	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	
	キルギスタン	甘肅		A++	A++	A++	B-				B-	A+	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	
	新疆	A++	A++	A++	A++	A++	A++	=	B-	=	B-	=	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	
タジキスタン	甘肅				A++						A++			A++			A++				A++	A++		
	新疆	B-	A+	A++	=	A++	A++	B-	=	A++	B-	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	B-	A++	
ヒマラヤ	インド	西藏	B-	B-	B-	A++	A++	B-				B-				B-	B-					B-	A++	
	ネパール	西藏	=	A+	A++	A++	A++	A++	B-	B-	A++	A+	A+	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++
メコン	ラオス	広西					B-	B-				A++	A++	A++	A++	A++		A++	A++	A++	A++	A++	A++	
		雲南				=	B-	=				A++	A++	A++	=	B-	B-	A++	A++	A++	A++	A++	A++	
	ミャンマー	広西	A++	A+	A++	A++	A++	B-	B-	B-	B-	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	
	雲南	A+	A+	B-	B-	B-	B-	B-	B-	B-	A++	A++	A++	A++	A+	=	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	
ベトナム	広西	B-	=	A+	A+	=	B-	B-	B-	B-	A++	A++	A++	B-	B-	A+	A++	A++	A++	A++	A++	A++		
	雲南	A++	A+	A++	B-	A+	A++	=	=	A+	A++	A++	A++	A++	A++	A+	A++	A++	A++	A++	A++	A++	A++	

- 中国の辺境地域が ①A++：優位な業種、
 ②A+：やや優位な業種。
 ③=：優位性が見極めにくい業種。
 隣接国 or 世界が ④B-：やや優位な業種。
 ⑤B--：優位な業種

出所：安田(2013a),p.105. 原出所：分析結果をもとに作成(付録 1 を参照)。

注：1)ブータンとアフガニスタンはデータ入手上の制約により入っていない。

47 農林水産物(HS01～HS24)、鉱物・資源(HS25～HS27)、化学・ゴム(HS28～HS40)、皮革・繊維(HS41～HS67)、鉄鋼・金属(HS68～HS83)、機械・電機(HS84～HS92)、その他(HS93～HS98)と分類合計してから貿易特化係数を計算した。

表 2.2 が示すように、辺境地域の対隣接する地域との貿易において、機械・電機、輸送・精密機器が「優位な業種」として多いのに対し、隣接する地域は鉱物・資源が辺境地域に対し「優位な業種」となっている。また、対世界との貿易において、機械・電機が「優位性が見極めにくい業種」として目立つのに対し、対隣接する地域とは競争力をもっていることが確認できる。そのなかでも、対ロシアとは輸送・精密機器、化学・ゴム、鉄鋼・金属といった業種が時間の経過とともにその競争力を高めている。また、鉄鋼・金属は中央アジア諸国とインド(2003年)、ネパールとの貿易でその特化係数も上昇傾向にあることが明らかとなった。

次に、世界との貿易において、農林水産物は広西を除いたその他の辺境地域のほとんどが「優位な業種」となっているのに対し、隣接する地域に対する吉林の農林水産物の競争力は弱く、ロシア、モンゴルにとって「優位な業種」となっている。一方、遼寧、新疆、広西における農林水産物の競争力は徐々に高まっていることが確認された。内モンゴルにおける皮革・繊維の競争力は低く、雲南の対世界との貿易において優位性が見極めにくい業種となっている。しかし、ミャンマーとの貿易では、雲南と広西が皮革・繊維で競争力が弱まっていることが確認できた。

対隣接する地域との貿易において、機械・電機、輸送・精密機器といった業種に強い競争力を持つ辺境地域と、鉱物・資源、皮革・繊維、農林水産物に競争力をもっている隣接する地域とは補完的關係にあるとみられるが、これらの辺境地域、そして隣接する地域が技術力を高め、生産を拡大するに伴って、次第に競合する分野が増えてきている。

例えば、表 2.2 において色づけしている業種は隣接する地域、または辺境地域が相手に対して次第に競争力を高めている分野である。整理すると農林水産物においては、中国の遼寧(対北朝鮮)、新疆(対カザフスタンとタジキスタン)、西藏(対ネパール)、広西(対ベトナム)が競争力を高めているのに対し、隣接する地域の中では北朝鮮(対吉林)、モンゴル(対内モンゴル)、ミャンマー(対雲南)が競争力を高めている。

皮革・繊維においては黒龍江省(対ロシア)、内モンゴル(対モンゴル)、新疆(対タジキスタン)、雲南(対ベトナム)が競争力を高めているのに対し、隣接する地域ではカザフスタン(対甘肅)、インド(対西藏)、ミャンマーとベトナム(対広西)が競争力を高めている。特に皮革・繊維の対世界への貿易においてはこれら辺境地域が低賃金を背景として労働集約型産業に強い競争力をもっているが、個別国家をみたときは、カザフスタン、インド、ミャンマー、ベトナムのほうが辺境地域より競争力を強めている傾向にある。

この他にも鉱物・資源では、北朝鮮、新疆、西藏が、鉄鋼・金属では、内モンゴルと東北三省、甘肅、新疆、西藏が、化学・ゴムにおいては吉林、新疆、ラオス、ミャンマー、

ベトナムが、それぞれ隣接する地域との貿易において競争力を高めていた。優位な業種として最も目立った機械・電機と輸送・精密機器では、東北三省、内モンゴル、新疆、西藏が徐々にその競争力を強めていることが確認された。

他方、辺境地域のやや優位な業種、優位性が見極めにくい業種、隣接する地域のやや優位な業種は、HS2 桁の同一カテゴリーに属する製品が相互に輸出入されていることを示している。表 2.2 が示すように、皮革・繊維、鉄鋼・金属、農林水産物を中心として産業内分業が行われているとみられ、この現象は辺境地域から対世界、または隣接する地域との間では異なっていた。例えば、機械・電機は対世界との貿易において優位性が見極めにくい業種となっているのに対し、隣接している地域との貿易においては強い競争力をもっていることから明らかである。

ここまで各辺境省・自治区がそれぞれ隣接する地域とどのような業種に対して競争力を有しているかを見てきたが、これら辺境地域における地域間協力を検証するにあたっては対象地域ごとの特化係数をみる必要がある。そこで、本節では前述の地理的範囲ごとの貿易額を集計して算出した貿易特化係数を、2000年から2009年までの時系列をもって図 2.5 から図 2.8 のように示した。

これらのグラフの中でヒマラヤ地域は西藏と隣接する諸国の貿易データの入手制約により、その競争力を判断するには限界がある。そのため、ここでは、北東アジア、中央アジア、メコンを中心にその特徴を検討していくが、これら三つのグラフが示しているように、鉱物・資源はこれらの三つの地域において隣接する地域の競争力が高いのに対し、機械・電機では辺境地域が優位性をもっている。

そのほかの業種では北東アジアと中央アジアにおいて辺境地域が全体として競争力を高めているが、メコン地域に関しては若干の上下はみられるものの、全体として「優位性が見極めにくい業種」が多い。ただし、貿易特化係数が上下したからといってその製品を生産している企業・産業の国際競争力が上下していることにはならない。中国の輸出企業は2000年代に入ってから今日(2009年現在)に至るまで生産拠点の設置を、発展途上国を中心に実施しており、その結果、辺境地域を中心としたモノの流れが変化したことで、貿易特化係数の推移にも変化が生じたものと考えられる。

この小節では貿易特化係数を用いて辺境地域と隣接する地域との貿易関係をみてきた。その結果、ヒマラヤ地域を除いたその他の三つの地域においては相互に優位な業種の取引の増加にみられる補完関係によって支えられていることがこれらの貿易データ分析によって裏付けられた。また、産業によっては時間の経過とともにその輸出競争力も変化していることが明らかとなった。

図 2.5 対北東アジア(隣接辺境)

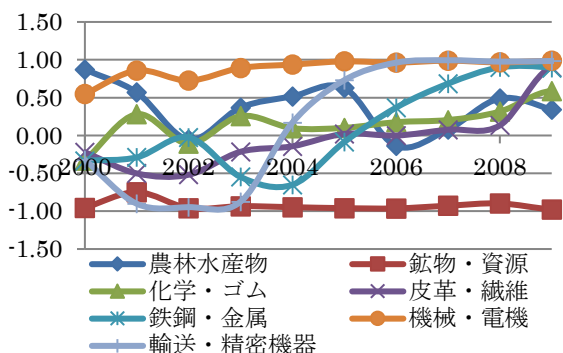


図 2.6 対中央アジア(隣接辺境)

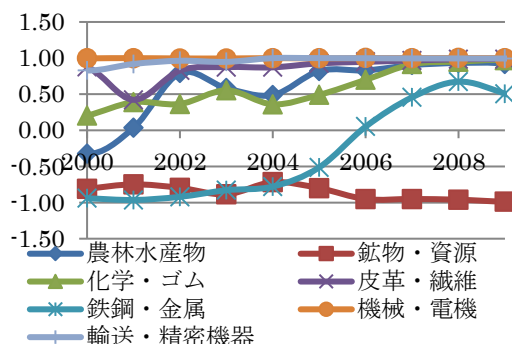


図 2.7 対ヒマラヤ(隣接辺境)

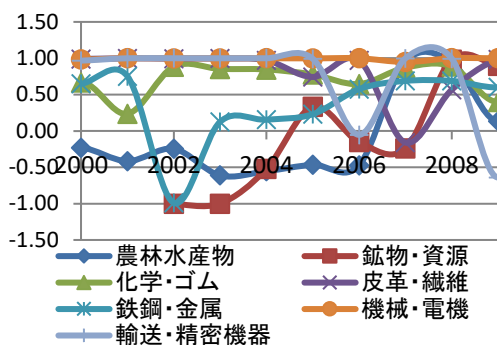
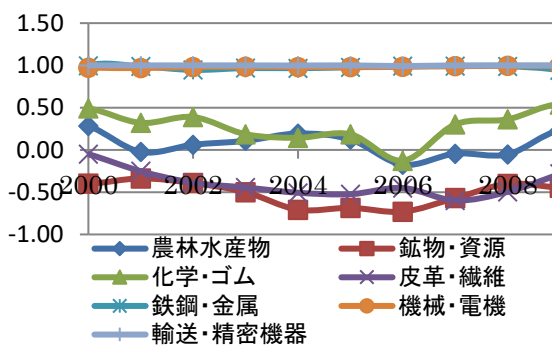


図 2.8 対メコン(隣接辺境)



出所：安田(2013a), pp.106-107.

原出所：貿易特化係数の結果に基づいて作成.

第Ⅱ節 FDI データからみる経済関係⁴⁸

2.2.1 対外 FDI⁴⁹データからみる特徴

ここでは、中国が隣接する地域とどのような経済交流をしてきたかを企業の海外進出の面からみることにする。中国の対外 FDI の要因は大きく①経済成長を継続するためのエネルギー確保、②先端経営及び技術獲得、③ブランドイメージ向上のための企業競争力強化であり、莫大な外貨保有高により今後も拡大すると予測できる。中国の対外 FDI は 1970 年代末の香港、アメリカへの飲食・ホテル経営といったサービス業から加工貿易、そして 1990 年代にはオーストラリア、アメリカ、カナダといった先進諸国向け資源関連投資が多く、近隣発展途上国への対外 FDI は 1990 年代後半から製造業を中心に急速に増えた⁵⁰。

48 安田(2012a), pp. 69-89. を加筆修正した内容である.

49 対外 FDI (Outward Foreign Direct Investment).

50 詳しくは安田(2012a)を参照.

表 2.3 中国の対隣接国への FDI ストック額及び割合 (単位: 万ドル)

		2003年	割合	2009年	割合	増減
地域別	地域合計 (A)	3,322,222	100%	24,575,538	100%	0.0%
	アジア (B)	2,660,346	80.1%	18,554,720	75.5%	-4.6%
	北米	54,850	1.7%	518,470	2.1%	0.5%
	ヨーロッパ	48,745	1.5%	867,678	3.5%	2.1%
	アフリカ	49,123	1.5%	933,227	3.8%	2.3%
	南米	461,932	13.9%	3,059,548	12.4%	-1.5%
	オセアニア	47,226	1.4%	641,895	2.6%	1.2%
隣接地域	隣接国小計 (C)	19,559	100%	776,513	100%	0.0%
	北朝鮮	117	0.6%	26,152	3.4%	2.8%
	ロシア	6,164	31.5%	22,037	2.8%	-28.7%
	モンゴル	1,342	6.9%	124,166	16.0%	9.1%
	カザフスタン	1,971	10.1%	151,621	19.5%	9.4%
	タジキスタン	512	2.6%	16,279	2.1%	-0.5%
	キルギスタン	1,579	8.1%	29,372	3.8%	-4.3%
	インド	96	0.5%	22,127	2.8%	2.4%
	パキスタン	2,748	14.0%	145,809	18.8%	4.7%
	ネパール	181	0.9%	1,413	0.2%	-0.7%
	ブータン		0.0%		0.0%	0.0%
	アフガニスタン	43	0.2%	18,132	2.3%	2.1%
	ミャンマー	1,022	5.2%	92,988	12.0%	6.7%
	ラオス	911	4.7%	53,567	6.9%	2.2%
	ベトナム	2,873	14.7%	72,850	9.4%	-5.3%
隣接国の割合 (C/A)			0.6%		3.2%	
C/A- (香港+マカオ)		814,310	2.4%	7,941,921	9.8%	7.4%
C/B- (香港+マカオ)		152,434	12.80%	1,921,103	40.4%	27.6%

出所: 安田(2013a),p.98. 原出所: 中国商務部「2009年中国対外直接投資統計公報」をもとに作成.

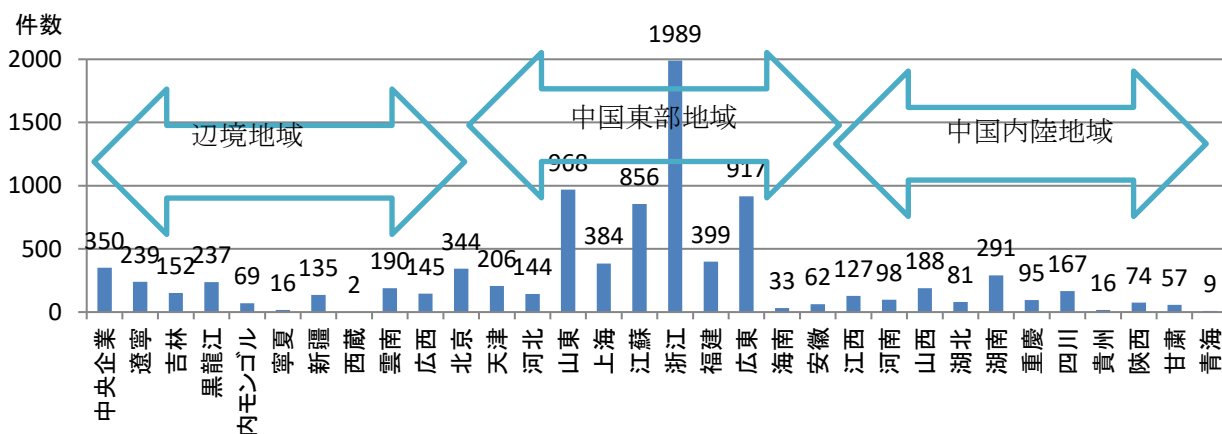
表 2.3 が示すように、対隣接国への投資は 2003 年の対世界 FDI 累積総額の 0.6% に過ぎなかったのが 2009 年には 3.2% と 6 年間で 5 倍以上に増えた。中国の場合、香港・マカオへの FDI も対外 FDI として計上されている。香港・マカオは「資本逃避」の温床として知られているため、これら地域を除くと、隣接国の対アジアへの投資総額に占める割合は 2003 年の 12.8% から 2009 年には 40.4% へと大幅な上昇となった。個別隣接国ではロシアにおいて隣接国への投資累積総額に占める割合が 31.5% から 2.8% と大幅な減少となったほか、ベトナム、キルギスタンへの投資割合も総じて減少に転じた。一方で、モンゴル、カザフスタン、パキスタン、ミャンマーへの投資はその他隣接国と比べて大幅な上昇となった。

中国国内地方からの対外 FDI をみてみよう。中国政府の公式データには世界各国への投

資総額と中国各地方から対外 FDI 総額はあるものの、各地方から各国への投資額といったデータはない。そのため、中国国内地方からの対隣接国への投資を分析するにあたってはデータ上の制約により、金額ベースではなく投資件数として「海外投資企業名簿」を使って分析する⁵¹。ここでの中国国内地域区分においては、主に辺境地域(遼寧、吉林、黒龍江、内モンゴル、寧夏、新疆、西藏、雲南、広西)、東部地域(北京、天津、河北、山東、上海、江蘇、浙江、福建、広東、海南)と内陸地域(陝西、山西、河南、湖北、湖南、江西、安徽、貴州、四川、重慶、甘肅、青海)に分類した。

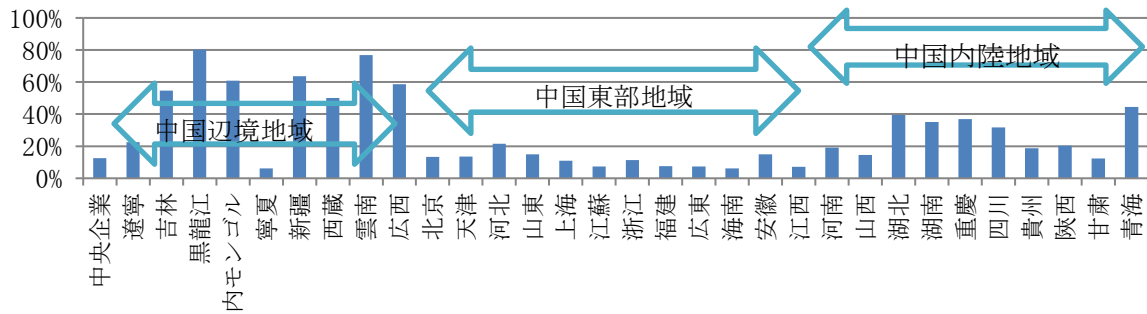
まず、2003 年から 2009 年までの中国各地方からの対外 FDI 件数をみてみよう。図 2.9 が示すように、中国国内からの対外 FDI では東部地域からの投資が最も多く、その中でも浙江省、山東省、広東省からの投資が多かった。続いて辺境地域からの対外 FDI が目立つが、中国内陸地域からの投資では湖南省と四川省を除いてその後は少なかった。一方で、中国各地域からの対世界への FDI の中で、対隣接国への投資割合においては、図 2.10 が示すように、辺境地域からの投資が最も集中しており、経済発展が著しい東部地域からの対隣接国への投資割合は少ないことが確認できる。

図 2.9 中国各地方からの対世界 FDI 件数(2003-2009 年)



51 中国商務部に属する経済合作司が公表している「境外投資企業(機構)名録」(「公報」では海外直接投資企業と明記)がある。このデータは主に対外直接投資相手国・地域、批准年月日、企業名、海外で設立した企業名、経営範囲が載っている。1980年から2008年までに入手できた企業数は7340社(1970年の6社含む)だが、細かくチェックしたところ重複するデータがあり、最終的には6607社となった。そして、入手した6607社の経営範囲からそれぞれ資源関連、サービス関連、製造業、その他に分類し集計を行った。2008年の「公報」からすると、2008年末までに海外に設立した企業は12000社だが、実際に入手できた企業数は6割未満である。具体的な金額は示されていないが、「公報」では入手できない国別・企業別・業務内容の詳細が載っているため産業別・立地決定要因分析を行う際の貴重なデータと判断した。

図 2.10 各地方からの対隣接国への投資割合(2003-2009年)



先述の国境を跨ぐ地域開発の地理的範囲を用いて、中国国内地域からの対隣接国への投資をみると興味深い特徴が現れた⁵²。図 2.11 が示すように、対北東アジア地域(北朝鮮、ロシア、モンゴル)への投資をみると、辺境地域からの FDI が最も多く、その中でも東北三省と内モンゴルからの投資が目立った。次に、図 2.12 が示す対中央アジアへの投資をみると、新疆からの投資が突出していることがわかる。しかし、図 2.13 が示す対ヒマラヤ地域(インド、パキスタン、ネパール、ブータン、アフガニスタン)への投資では元々の投資件数が少ないことも要因として考えられるが、中国内陸地区からの投資がその他地域より多かった⁵³。また、図 2.14 が示すように、対メコン(ミャンマー、ラオス、ベトナム)への FDI では辺境地域からの投資が最も多く、その中でも雲南と広西からの投資割合が高いことが確認できた。次いでは内陸からの投資が東部地域より多く行われていた。対沿岸諸国(韓国、日本、台湾、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール)への投資では図 2.15 が示すようにその他地域と比べて大きな特徴は確認されなかった。

このように、辺境地域からの対外 FDI では、その隣接する地域への投資が最も行われていることが明らかとなった。丸川 (2015) の研究では中国企業の対外 FDI を、投資者と現地法人の業種を細かく分類して分析しているが、その結果からも中国の対外 FDI のきわだった特徴として中国の各地方から隣接する国に向かう「近隣志向」であると指摘している⁵⁴。

52 ここでは隣接する国・地域を北東アジア(北朝鮮、ロシア、モンゴル)、中央アジア(カザフスタン、タジキスタン、キルギスタン)、ヒマラヤ(インド、パキスタン、ネパール、ブータン、アフガニスタン)、メコン(ミャンマー、ラオス、ベトナム)とし、これら隣接国への投資をその他地域と比較するために、対岸諸国・地域(韓国、日本、台湾、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール)へのデータも用いてグラフを作成した。

53 西藏自治区(西藏)からの対外直接投資のデータは件数では計 2 件あり、その中の 1 件がベトナムへの投資であった。しかし投資金額は「公報」からも取れないのが現状である。

54 丸川(2015), pp. 106-111. 使用されたデータは 1970 年から 2013 年までに対外投資を行った 2 万 8542 件数となっており、その詳細なデータベースは Marukawa, Ito, and Zhang(2014), pp. 15-129 から確認できる。

図 2.11 各地方からの対「北東アジア」への投資割合(2003-2009年)

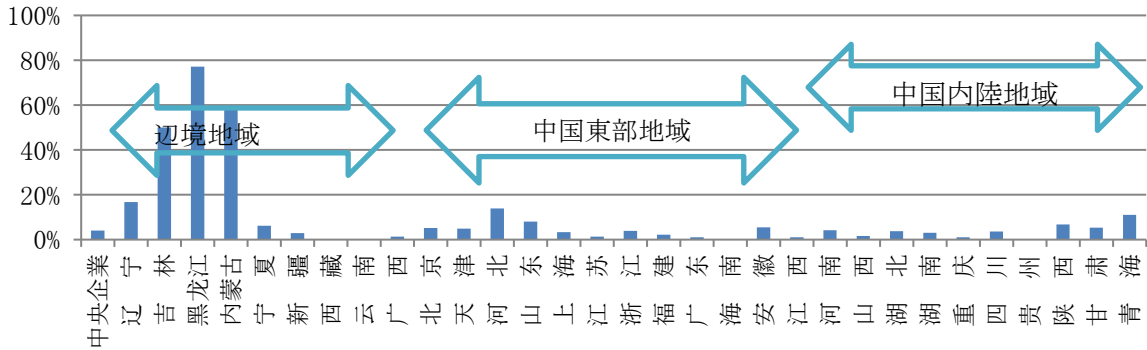


図 2.12 各地方からの対「中央アジア」への投資割合(2003-2009年)

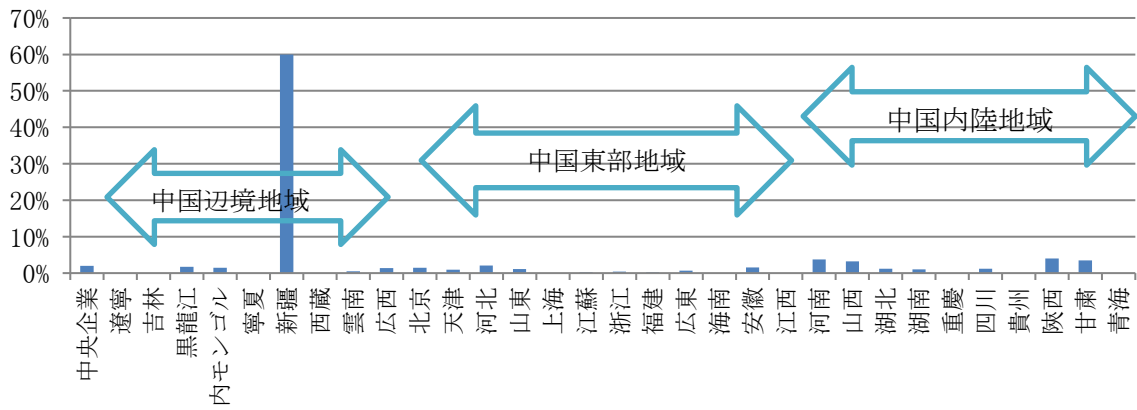


図 2.13 各地方からの対「ヒマラヤ」への投資割合(2003-2009年)

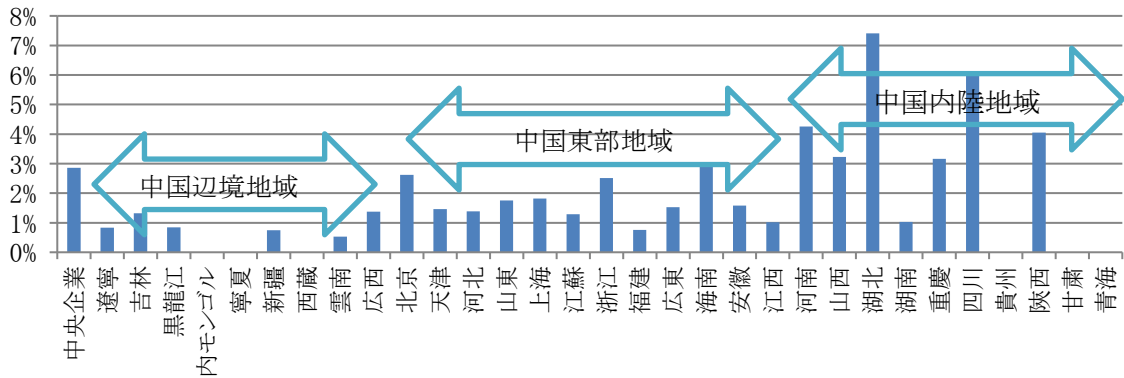


図 2.14 各地方からの対「メコン」への投資割合 (2003-2009 年)

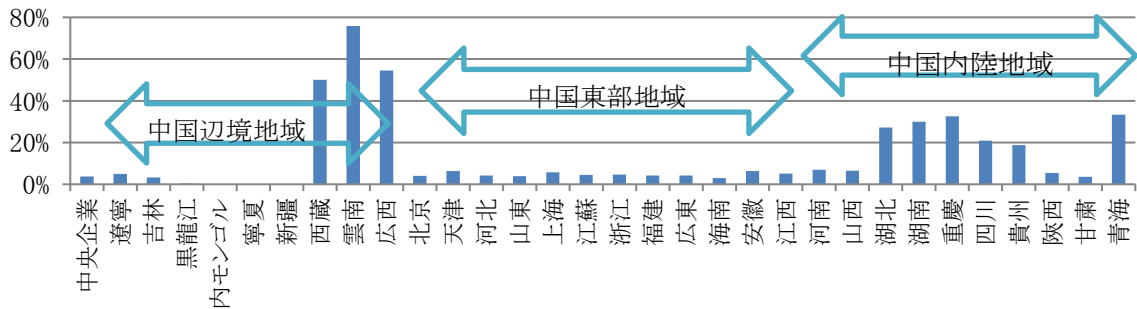
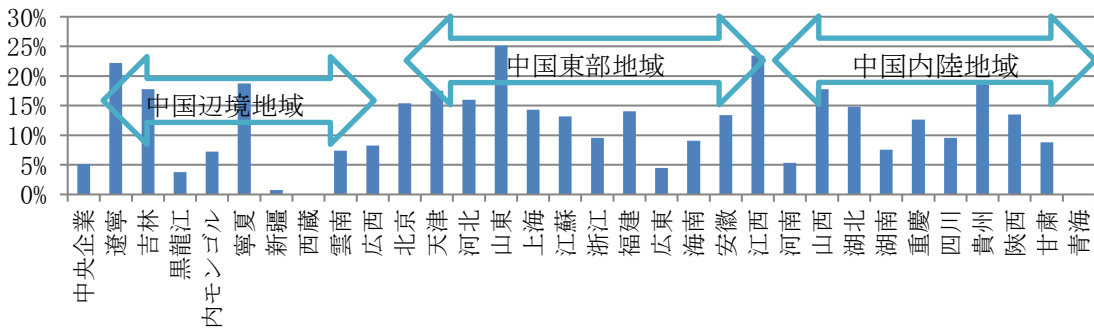


図 2.15 各地方からの対「対沿岸地域」への投資割合 (2003-2009 年)



出所：安田(2013a),pp.98-100.

原出所：図 2.9 から 2.15 までは、中国商務部・経済合作司「境外投資企業(機構)名録」をもとに作成。

注：対隣接国への投資件数が対外直接投資総件数に占める割合。

2.2.2 関連研究

1980 年代以降の国際経済において注目すべきものの一つは、FDI の急増である。生産された財の輸出から、FDI を通じた企業の多国籍化は、過去とは比べものにならないくらい世界経済に大きな影響をもたらしている。情報技術の発達に伴うグローバル化の進展と資本市場における様々な障壁の除去が企業活動の自由度を高めたこともあり、企業の国際戦略においても対外 FDI の重要性はますます高まっている。

1990 年代以降、対外 FDI は世界的に急増し、そのペースは輸出の伸び率を大きく上回っている⁵⁵。過去の経済学研究では、FDI を行う要因や背景を企業活動の優位性による経営的支配、取引費用の内部化、折衷理論などに求めていた。特に Dunning の OLI モデルは、

⁵⁵ 若杉(2007)の第 1 章を参照。

企業の FDI の動機を企業特殊な優位、立地上の優位、内部化優位に分けており、その中でも企業特殊な優位と内部化優位による FDI が投資企業の特性による投資であるのに対し、立地上の優位は投資対象国の特性と関連していると述べている。

表 2.4 グラビティ・モデルを用いた先行研究

著者	標本期間、データ	産業・対象地域	産業	被説明変数	説明変数	推計結果
程恵芳・阮翔 (2004)	1995年、2000年、2002年	32カ国	全産業	FDI金額	経済規模(GDP)、一人当たり所得(TGDP)、距離、貿易量、投資リスク(投資保護協定の有無)、優遇政策(多重税免除の有無)	経済規模(-)、一人当たり所得(+)、距離(-)、貿易(+)、投資リスクと優遇政策(有意ではない)
劉鳳根 (2009)	2001-2008年	35ヶ国	全産業	FDI額(フロー)	投資先国市場(GDP)、労働コスト(給料水準)、貿易量(投資先国への輸出額)、教育水準(成人識字率)	投資先国市場(-)、貿易量(+)、労働コスト(-)、教育水準(+)
何本芳・張祥 (2009)	2004年、2005年	32ヶ国	全産業	FDI額(ストック) 非金融業	市場規模(GDP)、貿易総量(双方貿易量)、市場規模(人口)、労働コスト(製造業従業員の平均給料)、距離(投資先国までの海運距離)、国の類型(先進国or発展途上国)	市場規模(-)、貿易量(+)、人口(顕著ではない)、距離(-)、国の類型(+)
張宏、王建 (2009)	2007年クロスセクション	114ヶ国	全産業	FDI額(フロー)	制度品質(世界ガバナンス指標・GWI)、社会構造(民族多元化・Eth、宗教多元化・Rel)、外資政策(投資先国の外資解放度、要するにGDPに締める外資の比重)、市場規模(国民総収入・GNI、一人当たり国民所得・PGNI、GDP成長率)、地理稟賦(投資先国都市の緯度と経度)、資源稟賦(鉱石と金属輸出額及び原油輸出額が総輸出に占める割合)、人力資本(投資先国の特許収入)、貿易関係(中国と投資先国との貿易総量)、距離(首都間の大圏距離)、為替変動(人民元の対投資先国通貨の変動率)	制度品質(-)、宗教多元化(+)、投資先国資源(+)、距離(明確な結果がない)、投資先国民族多元化(有意となっていない)
聞開琳 (2009)	2003-2006年	144カ国	全産業	FDI金額(ストックとフロー、非金融業)	市場規模と発展レベル(GDP、GDP1)、距離、コントロール変数(辺境と言語ダミー)	市場規模及び発展レベル(+)、距離(+)、言語文化(+)

出所：安田(2012a),p.70. 原出所：先行研究をもとに筆者整理。

中国企業の対外 FDI 先国の決定要因についてはこれまであまり研究が行われて来なかったが、中国企業による対外 FDI の急増により関連研究も増えてきた。代表的な先行研究として程・阮(2004)、聞(2008)、劉(2009)、何・張(2009)、張・王(2009)らによるものがある。しかし、表 2.4 で示すように、これらの研究では全産業を分析対象としており、産業別の分析は行われていない。例えば、全産業を対象とした対外 FDI 総額を被説明変数としており、説明変数としてグラビティ・モデルの基本変数以外に投資保護協定の有無(有意ではない)、労働コスト(-)、発展途上国(+)、言語文化(+))等を取り入れて FDI の決定要因を分析しているが、その分析内容は共通した点が多い。

Kim(2008)が指摘したように、産業別にその投資動機も異なることから中国企業の対外 FDI を研究するには産業別の決定要因の究明が重要である。ここでの研究特徴は中国企業の対外 FDI を製造業とサービス業に分類し、それぞれの決定要因を比較分析するところ

にある。本来なら産業別・投資先国別の投資金額を被説明変数とすることが望ましいが、データ入手の制約上、各年度における「海外投資企業名簿」⁵⁶データを使用する。分析では、グラビティ・モデルを用いる。

2.2.3 理論モデルとデータ

(1) グラビティ・モデル

グラビティ・モデルに関する Tinbergen(1962)の初期の研究では、1959年における42ヶ国間の貿易フローを対象として、特惠グループの域内貿易を表すダミー変数の係数値が優位にプラスであることを示した。Tinbergenのグラビティ・モデルは貿易量を決定する基本要因として、距離のほかに経済規模・市場規模を挙げている。経済規模が大きければ供給量はより大きくなり、また市場規模が大きければより多くの販売が可能になるので、この二つの要因が大きいほど貿易量は大きくなる。これは二国間の財やサービスの移動などの分析を行うためのモデルであり、次式で定義される⁵⁷。

$$E_{ij} = a \frac{Y_i Y_j}{D_{ij}} \quad (\text{係数は略})$$

ここで、 E_{ij} は*i*国から*j*国への輸出量を、 Y はそれぞれの国(*i*国と*j*国)の国民所水準、 D_{ij} は*i*国と*j*国の間の距離を示している。そして a は定数項である。このグラビティ方程式は、2国間の所得水準がより高いところでは、輸出量がより大きくなるが、その反面2国間の距離が遠くなるにつれ、輸送コストが高くなるので輸出量が減少する、という関連性を示している⁵⁸。

伝統的には、上式を対数線形化した以下の式を最小二乗法で推定する⁵⁹。

$$\ln E_{ij} = a + a_1 \ln Y_i + a_2 \ln Y_j + a_3 \ln D_{ij} + \varepsilon_{ij}$$

ここで ε_{ij} は誤差項である。

56 第2章の2.2.1で使用した投資件数データとなる。p.42を参照。

57 Tinbergen(1962), pp. 264-265.

58 井尻(2008), p. 73.

59 経済産業研究所(<https://www.rieti.go.jp/users/tanaka-ayumu/serial/013.html>)
アクセス日：2019年5月20日。

このモデルは国際貿易の分析に用いられる基本型として、その後も考察対象国の経済発展段階や経済体制にかかわらず広く使われており、その理論的基礎を築く試みについては遠藤(1997)がある⁶⁰。1970年代後半に入ると Anderson(1979)は従来のグラビティ・モデルに制度要素を加えて両国間貿易から両国間の財の流れについての研究に用いた。そのグラビティ・モデルは次の式となる⁶¹。

$$Q_{ij} = \beta_0 (Y_i)^{\beta_1} (Y_j)^{\beta_2} (N_i)^{\beta_3} (N_j)^{\beta_4} (R_{ij})^{\beta_5} (A_{ij})^{\beta_6} \varepsilon_{ij}$$

ここでは、 Q_{ij} は*i*国から*j*国への財の流れ、 Y_i と Y_j は*i*国と*j*国の所得、 N_i と N_j は*i*国と*j*国の人口、 R_{ij} は*i*国と*j*国間の阻害要素(距離等)、 A_{ij} は*i*国と*j*国間の助力要素(税収、貿易障壁等)、 ε_{ij} は誤差を意味する。このモデルは研究の内容に応じて違った変数を入れることが可能になる。例えば、投資、時間要素などである。このモデルは二国間の国際貿易額の決定式として使われてきたが、最近では FDI についての研究にも使われている⁶²。しかし、グラビティ・モデルは国家間貿易或いは対外 FDI の双方向移動を対象としているため、中国から投資先国への一方向投資を分析するためにグラビティ・モデルを使用するには難点がある。

よって本節では、グラビティ・モデルを使用するに当たって、グラビティ・モデルで使用される変数を借用して説明変数として活用したうえで、新たに為替レートと Border(隣接国 or その他国)といった説明変数(各説明変数については次節で説明する)を加えて分析を行い、日本、韓国の対外 FDI の決定要因を分析した結果と本研究での推計結果を比較しながら検討を行う。

(2) データ

中国企業の対外 FDI の決定要因分析では文献別に若干の差異があるもののそのほとんど

60 遠藤(1997), pp. 183-195.

61 Anderson(1979), pp. 106-116.

62 FDI の決定要因に関する計量分析では、深尾・木村・伊藤(2004)、Shin・Oh(2005)、井尻(2007)、Jeon・Gwon(2007)らがある。彼らはグラビティ・モデルの基本変数のほかに各研究テーマに応じて重要とされる説明変数を加えて実証分析を行っていた。例えば、深尾・木村・伊藤(2004)では、米国から日本を含めた他の諸国への FDI 規模の決定要因についてグラビティ・モデルを用いて分析を行った。この研究では対日 FDI の規模が米国からの距離や言語・文化の違いなどを考慮した上でどう評価されるかを検討している。Shin・Oh(2005)は、韓国から海外に進出する金融資本規模の主要決定要因をグラビティ・モデルを用いて分析を行った。彼らはグラビティ・モデルの基本変数に金融市場および法的制度の発展水準、貿易規模、情報交流量といった四つの変数に分けてそれぞれの重要性を分析している。井尻(2007)は日本企業の中国国内の立地決定要因分析において、距離のほかに投資先の生産高と被雇用者数、労働生産性を加えて分析を行っている。

の研究では対外 FDI 金額を被説明変数としていた⁶³。ここでは、ある年にある産業が立地選定においてある国を選んだ回数のデータとして、「海外設立企業名簿」にある届出件数を使う⁶⁴。実証分析においては製造業とサービス業の投資件数を被説明変数として推計を行う⁶⁵。

分析対象国は、製造業への投資では 105 ヶ国・地域、サービス業への投資では 145 ヶ国・地域となる。また、「資本逃避」の温床として知られている香港、マカオ、英領バージン諸島、ケイマン諸島を除いた分析対象国は、製造業が 101 ヶ国(迂回抜き)、サービス業が 141 ヶ国(迂回抜き)となる⁶⁶。推計期間は 2003 年から 2008 年までの 6 年間のパネルデータで、聞(2008)のモデルを拡張し、次のような推計式を用いる。

$$\ln(FDI_{i,t,j}) = a_0 + a_1 \ln(POP_{i,t}) + a_2 \ln(GDP_{i,t}) + a_3 \ln(Dist_i) + a_4 \ln(ExUSD_{i,t}) + a_5(Border_i) + \varepsilon_{i,t,j}$$

ここで j は中国、 i は相手国、 t は時系列年度⁶⁷を表している。一方で、被説明変数として使用される $\ln(FDI_{i,t,j})$ は t 年度に中国企業から i 国に投資した件数の \log 値である。説明変数においてはグラビティ・モデルで一般的に使用されている人口 ($POP_{i,t}$)、経済規模 ($GDP_{i,t}$)、距離 ($Dist_i$) に為替レート ($ExUSD_{i,t}$) と隣接国ダミー ($Border_i$) を取り入れての推計式を採用した。為替レートについては、投資先国通貨の対ドルレート ($ExUSD_{i,t}$) を取り入れており、産業別投資に対する地域効果を検証するために地域ダミー変数を加えたのが隣接国ダミー ($Border_i$) となる。聞(2008)のモデルと異なる点といえば、聞(2008)は全産業を対象とした対外 FDI 総額のフローとストックを被説明変数としているのに対し、ここでは

63 中国の対外 FDI データでは各国向けの投資金額と産業別の金額が開示されているが、産業別・国別金額を示した統計データは今のところない。そのため、多くの先行研究をみても産業別の分析はなされておらず、金額のみの対外 FDI の要因分析となったと考えられよう。

64 Marukawa, Ito, and Zhang (2014) では 1970 年から 2013 年までの対外投資件数をもって現地法人の業種を詳細に分類しているが、本論では、製造業とサービス業の投資先決定要因の比較分析を行うため、独自の分類手法を用いての分析を試みた。

65 産業分類の際には、主に製造業、サービス業、「資源開発投資」に分類した。サービス業には金融業、不動産業、卸・小売業、交通・運輸・倉庫・郵政、リース・ビジネスサービス業、住民サービス・その他サービス、宿泊・飲食業、文化・体育・娯楽業、教育、衛生・社会保障・社会福祉、公共管理・社会組織、その他が含まれ、資源開発投資には農林業、漁・水産業、鉱業、建設業が含まれている。しかし、実証分析においては、「資源開発業」をはずした。その理由として、今回は投資件数を被説明変数としているため、資源開発業の場合はその一件当たりの投資金額が大きいため分析においては妥当性が低いと判断した。

66 「資本逃避」の温床として知られている香港、マカオ、英領バージン諸島、ケイマン諸島を除いた推計も試みた。

67 ここでは中国の年度基準である 1 月から 12 月までの期間とする。

製造業とサービス業といった産業別の投資件数を被説明変数として採用している⁶⁸。また、為替レートを新たに加えた分析となる。Border では聞(2008)と同様に、隣接する地域との文化・言語などが近いことから、国境が接している国とそうでない国とで分類したダミー変数を入れての推計を試みた。本研究では、中国国境と隣接する国・地域として東から北朝鮮、ロシア、モンゴル、カザフスタン、キルギスタン、タジキスタン、アフガニスタン、パキスタン、インド、ネパール、ブータン、ミャンマー、ラオス、ベトナム、香港、マカオをあげ、これらの国・地域をダミー変数として 1、他の国は 0 とした。これらの推定方式の両辺に自然対数をとった。

本文の推計モデルに採用する各説明変数の意味とそれぞれの期待される符号条件、そしてデータ・ソースと各説明変数間の相関関係を表 2.5 と表 2.6 にまとめた。

表 2.5 各変数の意味・予測される影響・データ・ソース

変数	意味	予測	データ・ソース
$FDI_{i,t}$	t年にi国向けの投資件数		中国商務部付属機関・経済合作司
$POP_{i,t}$	t年のi国の人口	+	<i>UN. World Population Prospects: The 2008 Revision</i>
$GDP_{i,t}$	t年のi国の国内総生産(GDP)	+	World Bank, World Development Indicator. (http://data.worldbank.org).
$Dist_{i,t}$	中国・北京とi国との首都間大圏距離	-	CEPII Research Center. (http://www.cepii.fr/francograph/bdd/distances.htm).
$ExUSD_{i,t}$	t年にi国の対ドル為替レート ^注	+	World Bank, World Development Indicator. (http://data.worldbank.org).
Border	隣接国orその他国	+	国家测绘局地理信息与地图司 http://cgs.sbsm.gov.cn/ .

注：ミャンマーはIMFより入手(<http://www.imf.org/external/data.htm>)。

表 2.6 各変数間の相関関係

サービス産業							製造業						
	GDP	POP	GDP1	Dist	Border	EX		GDP	POP	GDP1	Dist	Border	EX
GDP	1.00						GDP	1.00					
POP	0.66	1.00					POP	0.62	1.00				
GDP1	0.61	-0.17	1.00				GDP1	0.69	-0.13	1.00			
Dist	-0.14	-0.15	-0.05	1.00			Dist	-0.06	-0.12	0.00	1.00		
CT	-0.03	0.15	-0.19	-0.60	1.00		CT	-0.10	0.07	-0.18	-0.62	1.00	
EX	-0.27	0.16	-0.52	-0.06	0.12	1.00	EX	-0.34	0.14	-0.53	-0.11	0.13	1.00
サービス産業(迂回抜き)							製造業(迂回抜き)						
	GDP	POP	GDP1	Dist	Border	EX		GDP	POP	GDP1	Dist	Border	EX
GDP	1.00						GDP	1.00					
POP	0.66	1.00					POP	0.62	1.00				
GDP1	0.62	-0.16	1.00				GDP1	0.70	-0.11	1.00			
Dist	-0.14	-0.17	-0.01	1.00			Dist	-0.06	-0.15	0.06	1.00		
CT	-0.04	0.20	-0.26	-0.56	1.00		CT	-0.10	0.14	-0.26	-0.58	1.00	
EX	-0.27	0.14	-0.52	-0.07	0.15	1.00	EX	-0.35	0.11	-0.53	-0.13	0.17	1.00

68 聞(2008), pp. 18-23.

「投資先の経済規模：人口、国内総生産、一人当たり GDP⁶⁹」

対外 FDI 相手国の GDP は、それらの国の経済規模を表すものと考えられる。市場規模が大きく、市場成長性が見込まれる国・地域は、投資先国として非常に魅力的である。UNCTAD(1998)が調査した 142 カ国の対外 FDI 調査(1980~95 年)結果によると、市場規模が大きく、所得水準の高い国が投資先国として選ばれていることや、経済成長率が多国籍企業の市場参入のシグナルとなっている。同じく聞(2008)及び中国貿易促進会(2010)が海外で設立した中国企業 1377 社の調査結果からも中国企業は市場規模が大きく経済発展レベルの高い国への投資傾向が強いとの報告があった。一方で、表 2.4 で示したように、程・阮(2004)、劉(2009)、何・張(2009)の研究では、投資先国の経済規模と市場規模が大きいほど対外 FDI が減少するとの結果となっている。ここでは、従来の理論に基づいて、経済規模と市場規模を人口(POP_i)、国民総生産(GDP_i)で測っており、投資先国の経済規模と市場規模が大きくなればなるほど、より対外 FDI は増えると予測する。

「投資先国との距離」

中国から距離が遠いということは、本社との輸送・通信コストを高め、中国企業の対外 FDI 展開には不利となる。つまり、貿易コスト上の問題がある。Anderson(1979)は両国間の財の流れにおいて、両国間の距離を阻害要因として取り上げており、程・阮(2004)、何・張(2009)の研究でも相手国との距離は負の影響を見出している。例えば、何・張(2009)の研究では両国間の距離は顕著な負の相関関係にあり、中国企業は距離が近い近隣国への投資傾向が強いとされた。その理由として距離の近さは両国にとってある程度歴史文化の類似性を表していて、投資相手国との文化差異を少なくし、企業が市場の需要と消費者心理を把握するのに有利に働くと指摘している。一方で、楊(2008)の研究では中国の対外 FDI は少数の先進国に集中しており、これらの国への投資は早期から行われていたのに対し、近隣発展途上国への投資は中国企業にとって長い間、主要な投資目的地ではなかったと指摘した。また、聞(2008)の研究からも距離が正という結果となっているが、今回の分析対象期間は 2004 年から 2008 年までの期間のため、近年の対外 FDI 地域の拡大を考慮に入れ、ここでは中国企業の対外 FDI において投資先国までの距離は従来の理論と同様に阻害要素として捉える。

69 GDP と人口はすべて該当国規模の大きさを表す変数である。よって多くの既存研究では規模を表す変数の重複を避けるために一つの変数を使用するか、一人当たり GDP と人口を使用している。

「為替レート」

投資先国の為替レートは賃金水準と同様、多国籍企業の立地選定に重要な影響を与える。他の条件を一定とするなら、貨幣価値の弱い国で生産し輸出すると、価格競争力を維持できるため、投資先国選定にあたっては為替レートが重視される。日本企業の1980年代後半の対外FDIの急増は、プラザ合意(1985年9月)による急激な円高を無視して説明することはできない。従来の研究においても、生産費用を表す説明変数として内外の相対賃金、あるいは為替レートをを用いての説明が数多くみられる。江夏・首藤(1998)は為替変動による海外子会社の業績への影響をどのように評価するか、という問題を取り上げ、海外子会社の費用と収益は為替変動に敏感に反応すると指摘している⁷⁰。稲葉(1998)は為替レートを、賃金・価格要因として取り上げ、国内での生産費用の上昇により価格競争力が低下し、海外進出につながったと述べている。実際に、その計量分析の結果からも証明されている⁷¹。こうした点を考慮して自国通貨対ドルレート(ExRMB)と投資先国通貨対ドルレート(ExUSD)を推定式に加えて投資先通貨が対ドルで安くなればなるほど、自国通貨が対ドルで高くなればなるほど一層投資が増えると予測する。

隣接国ダミー「Border」(文化・言語)

中国は長い国境線を持ち、隣接する国も計14ヶ国で世界で隣接国が最も多い国である⁷²。中国の隣接する地域との関係を見ると、国境を行き来して居住する同一民族が多く、同じ言語を使用しているのが特徴ともいえよう。例えば、第1章で述べたように、朝鮮族、モンゴル族、カザフ族、ウイグル族、チベット族、ラオ族はそれぞれ北朝鮮、モンゴル、カザフスタン、ウズベキスタン、インド、ブータン、ネパール、ラオスに居住する。中国のようにさまざまな同一民族が国境を行き来する国はほかにない。聞(2008)による研究でも地理的に隣接する国への投資傾向が強い結果となっている。従って、共通する言語と文化的「距離」の近さから、多国籍企業の経営コストを下げるのが可能となり、対隣接国へは一層投資が行われると予測する。

2.2.4 推計結果からみる隣接国ダミー「Border」の有意性

前節で提示したグラビティ・モデルを、2003年から2008年までの海外設立企業名簿を

70 江夏・首藤編著(1998), pp. 203-206.

71 稲葉(1998), pp. 23-48.

72 国家測定絵局地理信息与地図司(<http://cgs.sbsm.gov.cn/>)アクセス日:2011年8月23日.

中国は香港,マカオへの投資も対外FDIとして計上している。こうした特性と考慮すると,隣接する国・地域は計16となる。

使って製造業とサービス業、それぞれについて推定した。製造業の分析対象国は 105 ヶ国・地域で、サービス業の分析対象国は 145 ヶ国・地域である。表 2.7 と表 2.8 は「資本逃避」の温床として知られている「迂回地域」香港・マカオ・英領バージン諸島・ケイマン諸島を除いた推計結果である。

各説明変数の相関関係は表 2.6 にまとめており、相関関係を考慮に入れて採用したのが式(1)から(11)までとなる。「資本逃避」地域の有無で行った推計結果では大きな違いは見出せなかったため、以下では主に表 2.7 と表 2.8 に基づいて経済規模、距離、為替レート、隣接国ダミーの順に推計結果を示す。

まず、経済規模を表す GDP 係数は製造業とサービス業の全ての式において予測通り正で統計的にも有意となった。しかし、もうひとつの経済規模を表す POP 係数では製造業の式(2)、(3)において予測通り正で統計的にも有意となったものの、サービス業を含むその他全ての式においては有意とならなかった。このことは、両産業ともに投資先国の経済規模に影響されているが、人口規模に関しては製造業のほうがサービス業より影響があることを意味している。また、国の豊かさを表す一人当たり GDP においては、サービス業への投資において全ての式において予測通りに正で統計的にも有意となった。製造業では式(7)と(8)を除いて統計的にも有意と推計された。このことはサービス業への投資のほうが一人当たりの所得が高い国が選択される傾向が強いことを示唆している。これらの結果は、米国の対外 FDI の決定要因を分析した深尾・木村・伊藤(2004)の推計結果と同様である。彼らの分析によると、投資先国の GDP 規模が、FDI の決定要因としての寄与率が高く、製造業の場合は経済規模が大きい国へ投資する傾向がより強く、非製造業の場合には、豊かな国へ投資する傾向が強いことを示していた⁷³。

また、全産業を対象とした分析ではあるが、Jeon・Gwon(2007)の研究においても投資先国の経済規模の大きさが韓国企業の対外 FDI の決定要因として大きく影響しているという結果が出た⁷⁴。日本企業の対中 FDI の決定要因分析でも、中国各地方の経済規模が大きくなるほど、日本企業の FDI が増加するという井尻(2007)の推計結果とも同じとなった⁷⁵。このことは、投資先の経済規模は中国のみならずその他の国においても重要な決定要因として影響していることを示している。

距離(Dist)係数は製造業とサービス業のどの式においても予測通り負で統計的にも有意となった。この結果からは中国企業が対外 FDI を行う際に、両産業において投資先との

73 深尾・木村・伊藤(2004), p. 44.

74 Jeon・Gwon(2007), pp. 264-279.

75 井尻(2007), p. 153.

「距離」は決定要因として重要であることを説明している。このことは、中国企業の全産業を対象とした研究ではあるが、何・張(2009)の距離が近い発展途上国への投資傾向が強いとした結果と同じである⁷⁶。

しかし、聞(2008)の分析ではフロー額を用いた分析で負の傾向であるものの有意にはならず、ストック額を被説明変数とした分析では正という結果となっていた。この結果に対して彼は、従来の対外 FDI には資源豊富なオーストラリア、ブラジル、南アフリカといった遠い国を中心に行われており、こうした資源獲得型投資は距離には敏感に反応しないと指摘した⁷⁷。

深尾・木村・伊藤(2004)の分析結果では、米国からの「距離」は、全ての推定式で予想通り負であるが、統計的に有意に推定されたケースは少なかった。彼らの分析では、負で有意に推定されたのは、非製造業とサービス売上に関する推定式に多く、サービス業に関しては、米国に比較的近い近隣諸国が選択される傾向が強いと指摘された。その理由として製造業の場合は米国からの距離が遠く、財を輸出するには輸送費用がかかる国に現地法人を設立して、現地で生産を行うという輸送費用回避型の FDI も行われていることを理由にあげている⁷⁸。

これに対し、中国企業の場合、製造業への投資が隣接国への投資傾向が強いなど米国とは異なる動きを見せた。隣接国ダミー(Border)の係数は両産業において統計的に有意となり予測通りに正となったが、製造業のほうがサービス業より投資傾向が強い結果となったのである。表 2.9 と表 2.10 の結果からもわかるように、「迂回地域」の有無によって製造業への投資では大きな違いがないのに対し、サービス業への投資では迂回地域を除いた分析により若干弱い結果となった。香港・マカオが隣接する地域として分析に入ったことを考慮すると、当然の結果ともいえよう。こうした文化的「距離」が近い隣接国が投資の決定要因として重要という結果は実に面白い。この結果は、英語ダミーが米国の対外 FDI の決定要因として重要度が低いとした結果とは異なる⁷⁹。しかし、中国の場合は、隣接国とは言語以外にも生活風習などのその他の文化的要因も多く存在することを忘れてはならない。

76 何・張(2009), pp. 96-101.

77 聞(2008), pp. 18-23.

78 深尾・木村・伊藤(2004), p. 42.

79 前掲書, p. 42.

表 2.7 製造業における決定式の推定結果

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
GDP	3.91	0.07	0.09	0.18	0.15	0.22					
	(0.93)	(2.16)*	(2.87)**	(4.36)**	(3.43)**	(5.15)**					
POP	-3.65	0.16	0.15	0.09	0.10	0.06					
	(0.86)	(3.43)**	(3.34)**	(1.67)	(1.92)	(1.13)					
GDP1	-3.74						0.06	0.08	0.14	0.12	0.18
	(0.89)						(1.44)	(1.88)	(2.74)**	(2.27)*	(3.41)**
Dist	-0.31	-0.63	-0.42	-0.30	-0.55		-0.63	-0.44	-0.36	-0.57	
	(2.84)**	(7.08)**	(4.11)**	(2.79)**	(5.81)**		(5.77)**	(3.41)**	(2.54)*	(4.83)**	
Ct	0.72		0.65	0.73		1.02		0.57	0.62		0.99
	(3.98)**		(3.62)**	(4.06)**		(6.59)**		(2.49)*	(2.58)**		(4.81)**
Ex	0.06			0.06	0.05	0.08			0.06	0.05	0.07
	(2.31)*			(2.35)*	(1.99)*	(3.10)**			(1.80)	(1.67)	(2.34)*
cons	-2.69	1.81	-0.47	-2.86	-0.02	-6.01	5.84	3.97	2.46	4.61	-1.11
	(1.96)	(1.75)	(0.40)	(2.12)*	(0.02)	(7.53)**	(5.79)**	(3.20)**	(1.67)	(3.73)**	(2.20)*
R-sq	0.41	0.31	0.36	0.41	0.35	0.38	0.16	0.20	0.23	0.19	0.20
N	259	286	286	261	261	262	284	284	259	259	260

Absolute value of z statistics in parentheses * significant at 5%; ** significant at 1%

表 2.8 サービス業における決定式の推計結果

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
GDP	8.99	0.31	0.34	0.40	0.37	0.44					
	(2.89)**	(8.52)**	(9.28)**	(8.88)**	(8.09)**	(9.76)**					
POP	-8.68	0.01	-0.02	-0.09	-0.06	-0.12					
	(2.79)**	(0.22)	(0.32)	(1.76)	(1.17)	(2.18)*					
GDP1	-8.60						0.27	0.29	0.34	0.31	0.39
	(2.76)**						(5.99)**	(6.45)**	(6.16)**	(5.70)**	(6.97)**
Dist	-0.40	-0.66	-0.42	-0.37	-0.62		-0.75	-0.52	-0.48	-0.72	
	(3.29)**	(6.23)**	(3.36)**	(2.85)**	(5.75)**		(5.59)**	(3.19)**	(2.92)**	(5.36)**	
Ct	0.70		0.77	0.77		1.15		0.74	0.72		1.25
	(3.27)**		(3.36)**	(3.44)**		(6.11)**		(2.47)*	(2.46)*		(5.02)**
Ex	0.05			0.05	0.05	0.07			0.06	0.06	0.08
	(2.21)*			(2.13)*	(1.98)*	(2.67)**			(1.87)	(1.78)	(2.36)*
cons	-3.94	-1.06	-3.54	-4.51	-1.82	-8.38	5.38	3.01	2.09	4.56	-2.74
	(2.67)**	(0.86)	(2.51)*	(2.93)**	(1.34)	(10.66)**	(4.28)**	(1.92)	(1.23)	(3.29)**	(5.12)**
R-sq	0.48	0.41	0.44	0.46	0.43	0.44	0.24	0.27	0.29	0.27	0.26
N	368	423	423	372	372	375	419	419	368	368	371

Absolute value of z statistics in parentheses * significant at 5%; ** significant at 1%

表 2.9 製造業における決定式の推計結果(迂回地域抜き)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
GDP	4.23	0.06	0.09	0.18	0.21	0.14					
	(1.02)	(1.85)	(2.71)**	(4.23)**	(4.89)**	(3.23)**					
POP	-3.97	0.17	0.14	0.08	0.06	0.12					
	(0.95)	(3.50)**	(2.98)**	(1.49)	(1.08)	(2.09)*					
GDP1	-4.06						0.06	0.09	0.16	0.12	0.19
	(0.97)						(1.47)	(2.16)*	(2.97)**	(2.30)*	(3.57)**
Dist	-0.31	-0.59	-0.42	-0.30		-0.50	-0.64	-0.46	-0.37	-0.58	
	(2.86)**	(6.42)**	(4.15)**	(2.82)**		(5.16)**	(5.68)**	(3.63)**	(2.74)**	(4.78)**	
Ct	0.69		0.64	0.71	0.98			0.67	0.71		1.08
	(3.71)**		(3.44)**	(3.85)**	(5.79)**			(2.82)**	(2.92)**		(4.84)**
Ex	0.06			0.06	0.08	0.05			0.05	0.05	0.07
	(2.35)*			(2.37)*	(3.14)**	(2.11)*			(1.76)	(1.66)	(2.35)*
_cons	-2.47	1.57	-0.27	-2.62	-5.82	-0.34	5.96	4.04	2.55	4.75	-1.19
	(1.80)	(1.44)	(0.23)	(1.94)	(7.29)**	(0.26)	(5.81)**	(3.35)**	(1.78)	(3.81)**	(2.35)*
R-sq	0.41	0.31	0.35	0.40	0.37	0.34	0.17	0.21	0.24	0.19	0.20
N	250	277	277	252	253	252	275	275	250	250	251

Absolute value of z statistics in parentheses * significant at 5%; ** significant at 1%

表 2.10 サービス業における決定式の推計結果(迂回地域抜き)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
GDP	9.61	0.29	0.31	0.37	0.35	0.40					
	(3.29)**	(8.41)**	(8.83)**	(8.62)**	(8.16)**	(9.36)**					
POP	-9.29	0.05	0.02	-0.06	-0.02	-0.07					
	(3.18)**	(1.04)	(0.43)	(1.08)	(0.48)	(1.40)					
GDP1	-9.25						0.25	0.28	0.33	0.30	0.38
	(3.16)**						(5.80)**	(6.21)**	(5.98)**	(5.59)**	(6.70)**
Dist	-0.37	-0.53	-0.39	-0.33	-0.49		-0.69	-0.51	-0.47	-0.65	
	(3.26)**	(5.10)**	(3.25)**	(2.77)**	(4.66)**		(4.98)**	(3.17)**	(2.93)**	(4.76)**	
Ct	0.47		0.55	0.56		0.88		0.67	0.64		1.13
	(2.24)*		(2.40)*	(2.51)*		(4.47)**		(2.16)*	(2.12)*		(4.23)**
Ex	0.06			0.06	0.05	0.07			0.06	0.06	0.08
	(2.46)*			(2.31)*	(2.24)*	(2.85)**			(1.93)	(1.87)	(2.42)*
_cons	-4.09	-2.25	-3.73	-4.64	-3.01	-8.19	4.89	3.00	2.10	4.06	-2.61
	(2.97)**	(1.87)	(2.78)**	(3.19)**	(2.29)*	(11.06)**	(3.86)**	(1.95)	(1.27)	(2.93)**	(4.92)**
R-sq	0.48	0.42	0.43	0.45	0.43	0.43	0.21	0.23	0.25	0.23	0.21
N	358	413	413	362	362	365	409	409	358	358	361

Absolute value of z statistics in parentheses * significant at 5%; ** significant at 1%

出所：表 2.7 から表 2.10 まで安田(2012a),pp.82-83.

為替レート(ExUSD)の係数についてはすべての式において予想通りの正となり統計的にも有意となった。このことは通貨価値の下落した国で事業展開を行う中国企業にとって、コスト削減をはかる戦略として合理的な行動ともいえよう。すなわち、中国企業が対外 FDI を行う際に投資先国通貨の対ドルまたは対人民元での安さが投資決定要因として選択されていることを示唆する。また人民元高による対外貿易量への負の影響を考えると中国企業は貿易より貿易先国への対外 FDI を選択する傾向が強くなる。よって、近年の人民元高と米国を含んだ諸海外からの「人民元高」への圧力を勘案すると、今後の対外 FDI において為替レートは重要な決定要因として考慮されると考えられる。

第Ⅲ節 まとめ

本章では、辺境地域と隣接する地域との経済関係を、貿易と FDI データを用いて分析を行った。その結果、辺境地域と接している国によって行っている貿易・FDI といった経済交流の成果は様々であることが明らかとなった。主に以下のような結果が得られた。

- (1) 中国と隣接する地域との貿易結合度から、輸出では、ブータンを除いたその他の隣接国、輸入ではロシア、モンゴル、カザフスタン、ミャンマーと相互に緊密な経済関係にあることが明らかとなった。地域ごとで見ると、中央アジア、北東アジア、メコン地域との輸出結合度が高く、時間の経過とともにその緊密性も高まっていることが明らかとなった。総じていえば、中国は隣接する地域との間で経済面での結び付きが強い傾向にある。
- (2) 辺境地域と隣接する地域との貿易特化係数を用いた分析では、辺境地域が対世界貿易で競争力の弱い産業(機械・電機、輸送・精密機器など)が、隣接する地域との貿易では競争力が強いのに対し、対世界貿易で競争力の強い産業(皮革・繊維など)では、ベトナム、ミャンマー、ラオスより競争力が弱いことが明らかとなった。また、対北東アジア、中央アジア、メコン地域とは相互依存関係にあり、時間の経過とともにその競争力も産業によっては変化していることが確認された。
- (3) 中国の各地域(省・自治区)から隣接する地域への FDI(件数)では、東部・内陸地域よりも辺境地域からの投資が最も集中していることが確認された。例えば、北東アジア、中央アジア、メコン地域への FDI では、それぞれ隣接する東北地域、新疆、雲南と広西からの投資が目立った。
- (4) 中国企業による対外 FDI の決定要因をグラビティ・モデルで分析した結果、製造業とサービス産業ではそれぞれの決定要因が異なることが明らかとなった。このことは、従来の全産業を対象とした先行研究とは異なる結果である。例えば、経済規模

や隣接国ダミー(文化言語)に関しては、聞(2008)モデルが示した通りに両産業において統計的に有意となったが、製造業がサービス業より隣接国への投資傾向が強いことが確認された。

以上のように、辺境地域と隣接する地域は、文化的・地理的「距離」が近いだけでなく、経済的結び付きも強い相互依存関係にあることが明らかとなった。さらに、近年、急増している中国企業による対外 FDI では、隣接する地域が重要な投資先となっていることが確認された。特に、辺境地域からの投資が目立っており、このことは、文化的「距離」の近さも一つの重要な要因として考えられる。

第Ⅱ部 国境を跨ぐ地域間協力 ― 図們江地域開発

第3章 図們江地域開発の推進と関連諸国の取り組み

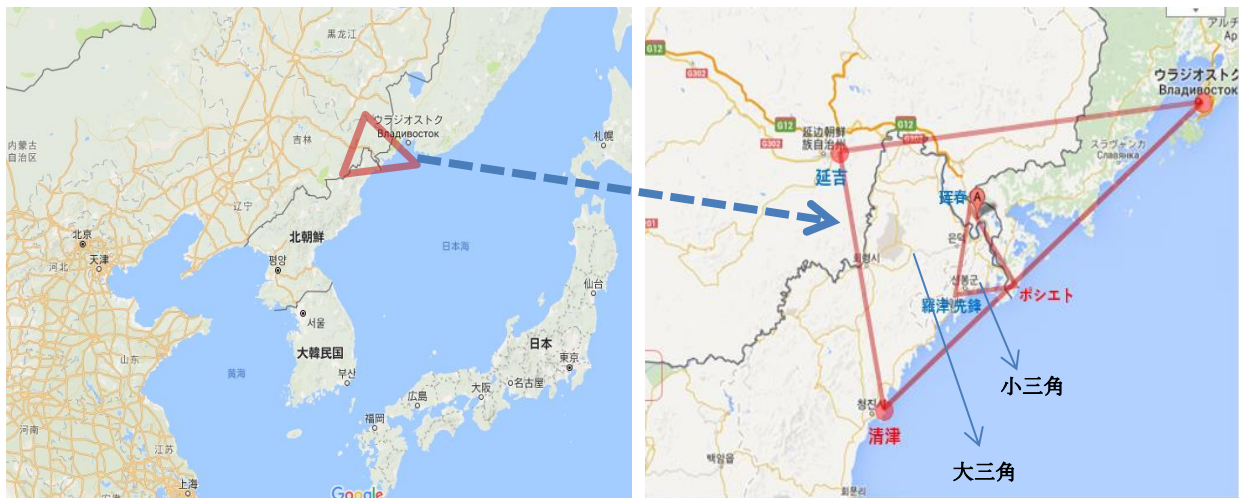
本研究の第Ⅰ部では、辺境地域と隣接する地域との経済関係を、省別・産業別の貿易・FDI データを中心に分析を行った。マクロデータによる分析だけでは、辺境地域の実態を明らかにするには不十分であるため、この第Ⅱ部では、辺境地域で行われている国境を跨ぐ地域開発の一つである図們江地域開発を取り上げてより詳細かつ多面的な分析を試みる。

本章は以下の構成で進められる。第Ⅰ節では、図們江地域の地理的特性について明らかにする。第Ⅱ節では、図們江地域開発の構想方案から TRADP の設立及び GTI 体制への移行と今後の国際機構への転換までの経緯について総合的に整理する。第Ⅲ節は、GTI 関連諸国の立場を整理し、最後の第Ⅳ節はまとめとする。

第Ⅰ節 図們江地域の地理的特性

図們江は中国と北朝鮮の国境にある長白山(朝鮮名：白頭山)天池から出て日本海へと流れる国際河川の名前で、全長は 516km となる。そのうち、上・中流の 498km が中国と北朝鮮の国境線で、中国の琿春・防川から河口までの 18km は北朝鮮とロシアの国境線となる。一般的に、図們江流域は中国、北朝鮮、ロシアの三カ国が隣接する図們江デルタ地域を指す。狭義では、琿春(中)―羅津(朝)―ポシェト(ロ)を結ぶ小三角を指し、広義では、延吉―清津―ウラジオストクを結ぶ大三角を指す(図 3.1 を参照)。

図 3.1 図們江地域に含まれる地域



出所：地図の出所(<https://www.google.co.jp/maps/>)をもとに作成。

図 3.2 が示すように、吉林省の防川から日本海までは直線距離で 15km、図們江の東南側が北朝鮮、北にロシアがあり、その背後地域として、中国の東北地域、モンゴルの東部、ロシアのシベリアと沿海州がある。また、図們江の主流は、北朝鮮の咸鏡北道 7 つの市・郡、中国延辺朝鮮族自治州の和龍、龍井、図們、琿春などの市・県とロシア極東の国境地帯を通過する。本研究で取り上げる広域図們江地域というのは、前述した延吉—清津—ウラジオストクを結ぶ大三角を頂点としながら、北東アジアの 6 つの国や地域が含まれる範囲を指す。主に、中国の東北地域、ロシアの沿海州、モンゴルの東部、北朝鮮、韓国の東海岸、日本の西海岸などを含まれ、その面積からすると、約 1,000 万㎢となる。

図 3.2 吉林省・防川からみる図們江デルタ



このように、独特な地理的特性を持つ図們江地域は、北東アジアのなかで物流の拠点地域となる可能性が高い。それは、図們江河口から日本海の主要港湾までの最短距離をみても明らかである。例えば、図們江河口から北朝鮮の羅津港と清津港までがそれぞれ 40km と 80km、ロシアのウラジオストク港まで 160km、日本の新潟港まで 800km、韓国の釜山港まで 750km となる。この他にも、図們江河口から日本海と津軽海峡を経由して太平洋航路を利用することができる。

以上のように、図們江地域は中国、モンゴル、ロシア、北朝鮮、韓国、日本を含む多国間協力を通じた国境を跨ぐ地域開発においても独特な地理的優勢があるとみられる。

第Ⅱ節 図們江地域開発の構想と推進状況

3.2.1 図們江地域開発計画(TRADP)の構想

(1) 背景

東西陣営が対立した冷戦時代には、北東アジアの構成国がクロスする図們江地域における政治体制の相違、経済発展の格差、民族・言語・文化の多様性などにより、域内レベルでの多国間協力は行われず二国間協力がほとんどであった。しかし、中・ソ関係の正常化(89年)、モンゴルの体制転換(90年)、韓・ソ国交正常化(90年9月)、韓国・北朝鮮の国連同時加盟(91年)、日・朝国交交渉(91～92年)、中・韓国交正常化(92年8月)など、1990年を前後とした一連の国際情勢の地殻変動は、ポスト冷戦の到来という新しい時代を生み出した。特に、ロシアと中国の市場経済化は北東アジア地域内の多国間協力を実現させる基盤となった。これにより、北東アジアにも地域性をもつ地域経済圏の可能性を検討する議論が急速に沸き起こった。

すなわち、ロシア極東地域の多くの天然資源(山林、エネルギー、鉱物、海洋資源)、中国の豊富な労働力、北朝鮮の天然の良港、韓国と日本の資本・技術など、北東アジアには経済発展に必要な条件が揃っており、インフラの整備が進めば地域内の経済的補完関係を顕在化させることが可能であるという多国間協力の構想であった。この構想の経済的補完性を具体化させるために、韓国と日本の資本をロシアの極東地域、東北地域、北朝鮮などの地域に投入する開発プロジェクトが検討されるようになった。そのプロジェクトは、ロシア極東のサハリン沖の石油・天然ガス開発、ヤクートとイルクーツク地域の天然ガス開発、中国黒龍江省の三江平原開発などが対象となっていて、その中でも中国、ロシア、北朝鮮3国の隣接地域を国際的に開発しようとする図們江地域開発計画が最も重視されていた⁸⁰。

1991年にUNDPの主導下で政府間組織である計画管理委員会(PMC)が設立⁸¹されてから周辺国の参与及び関心が増え、これに伴った図們江地域開発事業は世界的な注目を浴びるようになった。

(2) TRADP 構想

TRADPは、UNDP⁸²が中国・ロシア・北朝鮮の隣接地域である図們江下流地帯を開発

80 李(2003), pp. 1-4.

81 詳しくは本章の3.2.2を参照.

82 UNDPの活動が表面化したのは1991年からである. 当時は、北東アジア諸国はみな大きな転換期を迎えていたこともあり、図們江河口を中心とした下流域では、関係諸国刷新された体制による新たな多国間協力による新たな改革開放が浮上した. このような関係諸国の動きから、東アジアの安定を求め、国際経済発展と国際政治均衡の両面からの調整の必要性を重視し、まさに予防外交の観点をUNDPは重視したとされている. 詳しくは、大澤(2010)を参照.

するために、1991年から進められてきた多国間地域開発協力事業である。1980年代半ば、中国が吉林省の日本海への出口確保の方案を模索する過程で、図們江地域開発が議論され始めた。中国は1988年に吉林省の琿春市を経済技術開発区に指定し、1990年と1991年の2回にわたって図們江実験航海を行いながら、地域開発に必要な調査を推進した。

その過程で、1990年7月に、吉林省・長春で開催された国際学術セミナーで図們江地域の開発構想が提起された。ハワイ大学東西文化センター(EWC)と中国吉林省科学技術委員会アジア・太平洋(API)研究所、日本経済研究センターが共同主管した「北東アジア地域の経済発展のための国際協力」というタイトルの学会で、鉄道、港湾、河川開発の専門家が集まって、図們江下流にある中国、ロシア、北朝鮮の隣接地域に中国・大連のような貿易特区を建設することを提案した。以来、図們江地域の共同開発のための民間学術会議は継続的に行われ、中国、ロシア、モンゴル、北朝鮮、日本、韓国などの6カ国代表が参加して多国間協力による地域間協力の制度化などについて議論した。

1991年9月、UNDPは「図們江地域開発のための実現可能性調査報告書」を作成し、図們江地域開発のために次の四つの案を提示した。①各国が独自に経済特区を開発、②各国が相互隣接地域に経済特区を建設して各国の行政に協力、③各国が一定地域を一つの運営機構(Enterprise)に提供し、領土権を含まない状態で、使用权を運営機構に委任して共同で運営、④中国、ロシア、北朝鮮の重複投資を防ぐために、立地的優位に立脚して基盤施設の開発を分担する、という構想である。例えば、北朝鮮は港湾、中国は公団開発と通信センターを開発するというものである。

また、経済開発する対象地域の規模と特区指定の問題については、今後協議するとし、その代替案として次の三つを提示した。第1案は、図們江経済地帯(Tumen River Area Development : TREZ)構想で、図 3.1 で示した琿春-羅津-ポシエトを結ぶ図們江下流の約1000 km²の小三角地帯を指す。第2案は、図們江経済開発地帯(Tumen River Economic Development Area : TRED)構想で、延吉-清津-ウラジオストクを結ぶ図們江を中心とする約10,000 km²の大三角地域である。第3案は、北東アジア地域開発区(North-east Asia Regional Development Area : NEARDA)構想で、中国の東北地域、モンゴル、極東ロシア、朝鮮半島を含む図們江地域開発と密接に関連する広域な背後地帯となる⁸³。

UNDPの報告書からは、域内の外資誘致のための経済特区建設には消極的であると見られる。一方、日本海からヨーロッパに至るまでのランドブリッジを建設し、図們江地域を世界的な観光、物流、加工製造業の中心地として発展させ、北東アジア地域協力の発展の

83 Yun(2009), p. 13.

きっかけとして活用しようとする積極的な構想も同時に提示されたことがわかる。また、今後の 20 年間で近代的なふ頭施設及び付帯施設を備えた人口 50 万人規模の新たな産業都市を建設するのに、約 300 万ドルの投資費用が必要であると推定している⁸⁴。以上のことから、TRADP の当時の目的は、図們江地域の多国間自由貿易地帯の設立とインフラ及び経済開発を通じた北東アジア地域の経済繁栄を追求していることと整理することができる。

3.2.2 TRADP と広域図們江開発計画(GTI)の推進⁸⁵

中国は、1990 年の「第 1 次北東アジア経済技術発展の国際学術会議」において、図們江河口に貿易特区を建設する案を論じるなど、図們江地域開発事業を公論化させた。こうした中国の動きと国際社会における多国間協力の雰囲気も加わって UNDP は 1991 年 10 月に中国、ロシア、モンゴル、北朝鮮、韓国、日本などの関連諸国の代表者と平壤会議において図們江流域開発計画を発表し、この事業を北東アジア地域の開発のための最優先課題とした。この会議で、関連諸国の代表は図們江地域開発事業の実現可能性調査と研究基盤を構成するために図們江開発計画委員会を構成して実務者会談を開催することについて合意し、経済開発地域の規模と位置指定の問題を議論した。

1991 年の TRADP 発足から 2005 年の GTI 体制への転換前まで、TRADP の推進戦略に基づいて準備段階(1991～1995 年)、第 1 段階(1996～2000 年)、第 2 段階(2001～2004 年)に区分することができる。

(1) 第 1 期 TRADP 準備段階

第 1 期の TRADP 準備段階(1991-1995 年)は、中国、ロシア、韓国、北朝鮮、モンゴルの 5 カ国が UNDP の支援のもとで図們江地域を開発・発展させる多国間協力として計画管理委員会⁸⁶を構成し、域内の直接開発の推進を試みた時期である。この時期では表 3.1 で示すように計 6 回の計画管理委員会(PMC)会議が開催された。

・第 1 次計画管理委員会会議

第 1 次計画管理委員会会議・ソウル(1992.2)では、分野別作業部会を構成して運営方案の検討と各国代表中心の運営に合意し、TRADP 活性化のための具体的な開発方案と対象地域、財源調達方案が議論された。特に、本会議では、計画管理委員会の活動指針、作業部会の活動指針、UNDP 今後の推進日程など、実務指針策定のための合意がなされたことにより、今後の TRADP 推進のための基盤が用意されたと評価できる。

84 Yun(2009), p. 14.

85 第 10 次計画管理委員会までのより詳細な内容は Yun(2009), pp. 15-23 を参照

86 PMC : Programme Management Committee.

表 3.1 TRADP 時期における推進段階(1991-2004 年)

	会議名	場所	主要議論および合意事項
第1期： TRADP準備段階	北東アジア開発関係国 会議(1991.7)	ウランバートル	図們江地域開発をUNDP第5次計画期間（1992～1996年）の北東アジア地域協力事業のなかで最優先課題として推進したことで、政府レベルの協議対象となった
	北東アジア開発関係国 会議（1991.8）	長春	政府間協議に基づいて8月21日から9月21日までに図們江地域に調査団を派遣し、当該地域での調査を実施
	北東アジア開発関係国 会議（1991.10）	平壤	図們江地域開発に関する評価と提案を議論（図們江地域での調査報告書を提出）、図們江地域開発計画（TRADP）を設立
	第1次計画管理委員会 1992.2.27-28	ソウル	・分野別実務作業部会の構成・運営方案検討及び各国代表（NT）中心の運営に合意。 ・TRADPの開発方案、対象地域、財源調達問題などを議論
	第2次計画管理委員会 1992.10.9-11	北京	・TRADP推進関連の4つの基本的な原則に合意 ・2元化（5ヵ国/3ヶ国）された政府間調整機構設立に合意
	第3次計画管理委員会 1993.5.9-10	平壤	・図們江地域開発に関する協定暫定案確定 ・図們江地域開発会社設立及び政府間調整協議委員会（Commission）創設に関する協定案確定
	第4次計画管理委員会 1994.7.15-16	モスクワ	・Commission協定文に合意、環境覚書への協議完了 ・地域開発戦略の確定（漸進的調和）
	第5次計画管理委員会 1995.5.29-6.2	北京	・Commission協定文及び環境覚書に仮署名 ・事務局設置問題の議論 ・貿易、投資、インフラなど6つの分野の事業優先準備に関して暫定合意
	第6次計画管理委員会 1995.12.4-7	ニューヨーク	・Commission協定文と環境覚書に署名 ・Commissionの傘下に通信、インフラ、環境などの実務作業部会及び調整・調和・広報実務作業部会を設置
	第2期： TRADP第1段階	第1次諮問委員会 1996.4.18-19	北京
第2次諮問委員会 1996.10.21-23		北京	・財源調達の問題、事務局組織及び運営、97年度事業計画を討議 ・日本のCommission加盟国勧誘決議案採択
第3次諮問委員会 1997.11.18-20		北京	・インフラ拡充のための財源調達案の議論（図們江地域開発金融設置構想発表） ・第2段階事業計画（97～99）署名 ・日本オペレーター維持を決定
第4次諮問委員会 1999.6.8-11		ウランバートル	・北東アジア・図們投資公社設立案を議論 ・TRISA投資ネットワークの構築に合意
第3期： TRADP第2段階	第5次諮問委員会 2001.4.5-6	香港	・3段階（01～03）事業計画の確定署名 ・日本の会員国としての参与を積極的に推薦 ・TRADP事業対象地域の拡大 ・加盟国の役割強化に合意
	第6次諮問委員会 2002.6.1-3	ウラジオストク	・日本加入のためにUNDPが日本政府と接触 ・ADBの役割再照明と北朝鮮、ロシアの会員登録希望
	第7次諮問委員会 2004.7.8-9	北京	・2005年以降もTRADPに対するUNDPのプロジェクト別に持続的な支援を約束 ・今後の事業運営は、ガイドラインを作成し、実現可能な事業を中心に推進

出所：Kim(1995),Lee(2010),Yun(2009)を参考に筆者整理。

・第2次計画管理委員会会議

第2次計画管理委員会・北京(1992.10)では、加盟国が資金を共同出資して公社を設立し、これを通じて当該地域を直接開発する案を検討した。しかし、加盟国の共同土地開発の原則をみると、北朝鮮は国ごとにその地域を独自に開発し、必要に応じて関連諸国の協力を求める方式を主張していた。これに対し、中国は土地所有権自体を譲渡して共同で開発する案を主張した。また、ロシアは三つの隣接国で構成する委員会を作ることで土地賃借と国境問題を議論することを提案した。結局、北朝鮮と中国の対立した意見は北朝鮮が譲歩することによって、北朝鮮と中国、そしてロシアが土地を一定期間レンタルして、加盟国がこれを共同開発するという事で合意した。

以来、加盟国は開発方法の基本的な枠組みとして「二元化された政府間の調整構の設立案」に合意する。二元化された政府間の調整機構というのは、開発地域に直接的な関連をもつ中国・ロシア・北朝鮮と、これを含む加盟国である5カ国⁸⁷が独立した二つの政府間調整機構として設立されることである。これは利害当事国の理解を効率的に反映させるための協議構造で、独自開発を主張してきた北朝鮮の要求も取り入れた中国の共同開発案を形とすることができる。当時、北朝鮮は外資誘致などを目的に計画管理委員会会議の誘致に積極的で、第3次計画管理委員会会議は平壤で開催された。

・第3次計画管理委員会会議

第3次計画管理委員会会議・平壤(1993.5)では、図們江地域開発会社設立と政府間の調整協議会の創設などに関する協定の暫定案を確定した。しかし、依然として具体的な開発方法は不透明な状態であった。この会議においても、TRADPの二元化された政府間調整機構を介して、北朝鮮が反対した土地賃借の問題を議論し、これに対する解決策を見つけるための努力をした。また、一時的に次官級の図們江地域開発調整委員会⁸⁸を設立して関連事案を解決することで合意した。

これとは別途に、中国、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシアは図們江経済開発地域と北東アジアの開発のための諮問委員会⁸⁹を創設した。その傘下に図們江開発機構として図們江開発会社(TRADCO)を設立し、各国が出資することで合意するなど本格的な事業推進体制を整えた。その一方で、UNDPは北京に図們江事務所を設置し事業の全般を管轄する体制を備えることで合意した。

87 The Consultative for the Development of the Tumen River Economic Development and Northeast Asia.

88 Tumen Area Development Coordination Committee.

89 Consultative Commission for the Development of the TRADP and Northeast Asia.

・第4次計画管理委員会会議

第4次計画管理委員会会議・モスクワ(1994.7)では、北朝鮮も参加する予定だったが金日成の死亡により不参加となり、中国、韓国、ロシア、モンゴルの4ヵ国で「図們江経済開発地域及び北東アジア開発のための北東アジア委員会」の構成に合意した。

北東アジア委員会は、図們江地域開発を専門担当するために設立された初めての政府間協議体として多国間開発の原則を確立し、推進する段階を意味している。この時に、開発のための財源調達が不透明であることから UNDP は「総合計画案」(Master Plan)を放棄し、新たな「漸進的調和」(Progressive Harmonization)方式へと転換した⁹⁰。

この「漸進的調和」方式は「総合計画案」と違って、投資の優先順位を前もって決めるのではなく、経済的論理に立脚して貿易と投資の促進に有利な事業から着手するものである。こうすることで、政治的障害要因を最小化し、事業効果の早期確保をにらんだ。具体的には、延吉—清津—ウラジオストクをつなぐ大三角または図們江経済開発地域(TREDA)を対象に各国が独自の経済特区を開発することである。同時に、多国間共同開発のために、関連諸国間での緊密な協力を通じて制度及び投資環境を徐々に改善していくことを目指す。この後も国際資本を誘致するための PMC 会議が二回開催され、図們事務局の設置議論が継続的に行われた。

・第5次、第6次計画管理委員会会議

第5次計画管理委員会会議・北京(1995.5)では、事務局の設置問題などを議論し、貿易・投資・インフラなど6つの重点事業分野に関して暫定合意した。

第6次計画管理委員会会議・ニューヨーク(1995.5)では、北東アジア開発協議委員会の協定文と環境覚書に署名するなど、事務局の構成方案と所在地選定、経費負担のような事務局関連事項を協議した。この会議では、事業推進のための5ヵ国政府間の最終合意内容を含んだ2件の国際協定と1件の覚書がはじめて締結された。要するに、中国、ロシア、モンゴル、韓国、北朝鮮の5ヵ国が署名して参与する「図們江地域開発事業及び北東アジア開発のための協議委員会」(以下：諮問委員会)⁹¹と隣接3ヶ国(中国・ロシア・北朝鮮)が署名して参与する「図們江地域開発調整委員会」(以下：調整委員会)⁹²である。そしてもう1件の覚書は「図們江地域開発事業及び北東アジア地域に対する環境原則に対する覚書」

90 TRADP の「加盟国が資金を共同出資して公社を設立することでこの地域を直接開発する方案」を指しており、この方案に対する検討が長く議論されたにもかかわらず、目に見える成果をあげられなかったことから、漸進的方式の開発に合意した。Park(2015), p. 61.

91 Commission : Consultative Commission for the Development of Tuman River Economic Development Area and Northeast Asia.

92 Committee : Tuman River Area Development Coordination Committee .

である。

1995年12月にニューヨークで締結された関連諸国の政府間国際協定によって設立した上記二つの委員会は北東アジアにおいては政府レベルで構成された初めての国際機構として、従来の TRADP の最高意思決定機構であった計画管理委員会に代替する事業推進のための主体となった。調整委員会が開発事業推進の実質的な問題を扱う中心機構の役割で諮問委員会はこれらを支援する役割をするようになった。

第1期 TRADP 準備段階の事業推進の方向は、加盟国が資金を出資して公社を設立し、これを通じて直接開発するとの案が検討された。しかし、共同開発するには資金などの問題により実現可能性が低いと判断され、調和方式(Progressive Harmonization)の開発戦略へと修正された。

(2) 第2期 TRADP 第1段階

第2期の TRADP 第1段階(1996-2000年)では表3.1で示すように、計4回の諮問委員会会議を介して、加盟国間の契約計画についての情報を交換し協力案を模索するなどの活動を推進した。

第1次諮問委員会会議・北京(1996.4)では、事務局の所在地と運営経費の調達方案などの中長期事業計画が議論された。各国代表は図們事務局を最初の三年間は北京に設置し、それ以降はソウルとウラジオストクに順番に設置することで合意した。また、加盟国は事務局運営のために、必要とされる財源を2万5千ドルずつ5カ国が均等に負担することで合意した。

第2次諮問委員会会議・北京(1996.10)では、第1次会議と同様に財源調達問題と図們事務局の組織及び1997年度の事業計画についての議論が具体化されており、特に、日本に対しオブザーバーとしてではなく、正式な加盟国勧誘決議案が採択された。

第3次諮問委員会会議・北京(1997.1)では、インフラ拡充のための財源調達案が議論され、図們江地域開発金融設置構想が発表された。また、第2段階事業計画(97～99年)の署名が行われた。この会議で特徴的なのは、日本がオブザーバーとしての参加を維持する案が採択されたことである。当時、北朝鮮では外資誘致と現金確保のためとみられる「羅津・先鋒地域を経済開発と観光開発を連動して推進する」という計画が発表されるが、それに伴う成果を上げられなかったことで、1997年からは図們江地域開発に関連する会議への参加を一方的に拒否するようになった⁹³。

93 Lee(2010), p. 11.

第4次諮問委員会会議は、モンゴルで開催される予定だったが、ロシアと北朝鮮の不参加により1999年6月へと延期された。ロシアは、1998年の国内政治不安による代表団の編成困難を理由に、北朝鮮は内部組織の変化に起因する代表団の構成困難を理由に、それぞれ会議への不参加となったとみられる⁹⁴。以降、1999年6月にウランバートルで北朝鮮を除いた関係国が集まり図們江地域の投資ネットワーク構築に合意した。

TRADP 第1段階では、中長期的な観点から、地域内貿易を促し投資環境を改善することを目的として事業が推進されたとすることができる。しかし、参加国の脆弱な協力体制により事業推進は困難だったと分析される。特に、北朝鮮の突然の会議不参加とロシアの消極的な参加態度、そして日本のTRADP参加への誘導が失敗したことが、TRADPの不振に深刻な影響を及ぼしたと考えられる。更に、1997年の東アジア金融危機が発生したことにより、TRADP事業は停滞し、これとともに事業推進の動力を失うことになった。その結果、TRADPに対して非現実的な展望に基づいた初期の目標提示が過度なものであったと判断され、UNDPの役割縮小と加盟国の役割向上が議論された。また、北東アジアでの地域範囲を拡大することで、日本からの積極的な参加を要請する動きがみられた。

(3) 第3期 TRADP 第2段階

第3期のTRADP第2段階(2001-2004年)では、表3.1で示すように計3回の諮問委員会会議が開催された。当時、TRADP加盟国は、多国間の共同開発ではなく、国別の独自開発あるいは一部の加盟国との間の二国間開発形態に関心を持ち始めた。そのため、TRADPは事業範囲を図們江地域での協力に限定するのではなく、北東アジア諸国間の協力へと拡大する問題を提起した。また、当該地域の経済発展に貢献するように①推進制度の枠組みを強化して計画期間中に機能的で財政的な持続性を維持するようにすること、②貿易と投資、交通、通信、環境、観光、そしてエネルギーなど五つの部分の活性化、といった二つの目標を取り上げた。

第5次諮問委員会会議・香港(2001.4)に参加した加盟国は、TRADPの事業対象地域を延吉-清津-ウラジオストクからモンゴル、韓国、日本を含む北東アジア地域へと拡大することで合意した。また、加盟国は事業推進全般でUNDPの役割を縮小させて、加盟国の役割強化について議論した。

第6次諮問委員会会議・ウラジオストク(2002.6)では、日本が加盟国となるようUNDPが日本政府に働きかけることが議論された。また、財源調達において、アジア開発銀行

94 前掲書。

(Asian Development Bank : 以下 ADB)の役割について再認識するとともに、北朝鮮とロシアの ADB への会員登録などが議論された。

第 7 次諮問委員会会議・北京(2004.7)では、TRADP 事業契約が満了する 2005 年以降にも UNDP の持続的な支援を約束し、今後の北東アジア経済協力の方向と事業運営に必要なガイドラインを作成し、実現可能な事業を中心に推進することで合意した。

この時期は、UNDP 中心の開発区構想から個別国家の開発推進に事業フレームが切り替えられたと分析される。結局、TRADP は UN と加盟国の期待とは異なり、特別な成果をあげられずに、2005 年には加盟国を中心に GTI 体制に転換されてしまう。その失敗の要因として、財源調達の非現実性、日本、アメリカなど先進国からの関心の欠如、域内主導勢力の不在などが幅広く議論されている。実際、当時の計画の締約国であった中国、ロシア、北朝鮮は、自国内にとっての図們江地域開発の開発優先順位が高くなく、政治的にも強力な後援を受けていない状態であった。例えば、1990 年代の中国の地域開発は沿岸地域の開発に焦点が当てられていて、東北地域まで開発を推進する内部的な動力が不足したことがあげられる。

(4) 広域図們江開発計画(GTI)の推進

TRADP から GTI に転換して以来、GTI の推進戦略に基づいて表 3.2 で示すように、GTI 体制を準備段階(2005-2009)、第 1 段階(2010-現在)に区分することができる。

・ GTI の準備段階 2005-2009 年

GTI の準備段階では、計 3 回の諮問委員会会議が開催された。

第 8 次諮問委員会会議は、TRADP 事業が 10 年間の期間を終えた時点の 2005 年 9 月に長春で開催された。この会議では同事業に関連した協定を 10 年間延長して TRADP を GTI 体制に転換することに合意した。これに加え、事業対象を図們江地域から中国の東北三省と内モンゴル、モンゴルの東部地域、ロシア沿海州などに拡大することで合意した。

第 9 次諮問委員会会議・ウラジオストク(2007.11)では、5 カ国委員会において、加盟国の代表は、GTI 体制を活性化させるための重要な分野別の協議体の設立と新規プロジェクトの選定に合意するなど、GTI を推進するための基盤を用意した。例えば、GTI 体制として、エネルギー、観光、投資、環境などの主要分野での協力を活性化するためのエネルギー委員会、観光協議会、企業諮問会議と環境協力枠組みを設立した。また、中長期的な課題として選定した「GTI 新規プロジェクト」には、交通(①北東アジアフェリールートの国境インフラ、②ザルビノ港近代化、③モンゴル-中国間の鉄道の妥当性評価、④琿春-マハリノ鉄道運行再開、⑤中国-北朝鮮の国境の中国道路・港湾活用)、エネルギー(⑥GTI エ

エネルギー能力の構築)、観光(⑦GTI 観光産業能力)、投資(⑧TRADP 加盟国の官僚市場経済教育)、環境(⑨越境性環境影響及び環境基準の標準化、⑩図們江水資源保護の妥当性の評価)などが含まれている⁹⁵。こうした GTI の新規プロジェクトをみると、既存の推進された事業に比べて加盟国を連携させる具体的な協力事業が提示された点が目立つ。これまでに TRADP 事業が交通インフラ部門を重要視してきた流れの延長線上にあるとみることができ。実際、図們江地域とその背後地域の本格的な投資が低迷した背景には、交通輸送への不備が主な原因と指摘されてきたのが大きな要因でもある。しかし、このプロジェクトに必要とされる所要費用と財源調達方案⁹⁶をみると、そのほとんどが民間協力投資に依存しており、今後の加盟国政府間だけではなく民間部門とも様々な形の協議と協力が必要であるとみることができる。

第 10 次諮問委員会会議・ウランバートル(2009.3)では、北東アジアの域内経済協力を強化するビジョンと官民協力を通じた外資誘致の促進方案を提示するが、北朝鮮の不参加により大きな進展がないままで会議は終わった⁹⁷。

(5)GTI の第 1 段階 2010-現在

GTI の第 1 段階では、計 5 回の諮問委員会会議が開催された。

第 11 次諮問委員会会議・長春(2010.8)で合意された主な内容には、①北朝鮮の GTI 事業への復帰を促進、②加盟国の地方政府間の協力体制の構築を推進、③貿易円滑化委員会の設立確定、④共同基金分担の調整及び人材の拡充への合意などが含まれている。特に、これまでに貿易円滑化委員会の構成に消極的な態度を見せたロシアが委員会に参加すると決めたことで貿易円滑化委員会の設立が具体化された。

第 12 次諮問委員会会議・平昌(ピョンチャン 2011.5)では、地方協力委員会運営規則を承認し、北東アジア地方政府代表と合同会議を開催するなど、地方政府を活用した GTI 活性化に大きく寄与した。また、GTI 統合交通網の開発研究、エネルギー能力強化、貿易円滑化教育、観光ガイドブック政策などのコア事業を推進することで合意した。

第 13 次諮問委員会会議・ウラジオストク(2012.10)では、北東アジア経済統合を促進するための重要な国際機関として発展させるために「GTI 法的転換」の問題を協議し、各国政府は、GTI への支援を強化することで合意した。また、韓国の主導で加盟国輸出入銀行

95 北東アジア新聞(DBANEWS.COM. 2009, 12, 10).

96 新規プロジェクト①から⑦までが民間協力投資(それぞれ 5 万~50 万ドル)となっており、⑧は韓国及び関連諸国家(20 万ドル)、⑨は GEF と加盟国政府(30 万ドル)、⑩が日本の東芝(5 万ドル)となっている。Yun(2009), p. 20. 表 7 を参照。

97 Yun(2009), p. 21.

間の覚書を締結したことで、今後の GTI 事業推進のための安定的な財源調達メカニズムを構築した。

表 3.2 GTI 時期における推進段階(2005-2015 年)

	会議名	場所	主要議論および合意事項
GTI 準備 段階	第8次諮問委員会 2005.9.2-4	長春	・「大図們江行動計画加盟国長春協定」を締結
			・ GTI (Great Tumen Initiative) 体制で発足することに合意
			・ 諮問委員会協定と環境の覚書に署名し、同時に協議した時効を10年間延長
	第9次諮問委員会 2007.11.15-16	ウラジオストク	・ TRADPを10年間延長し、加盟国のOwnershipを強調するGTI体制で発足することに合意してから初めて開かれた会議
			・ エネルギー委員会、観光委員会、企業人諮問会などの協議体を設立 ・ GTI新規プロジェクトを選定 (10件のプロジェクト)
	第10次諮問委員会 2009.3.24-26	ウランバートル	・ 北東アジアの域内経済協力を強化するためのビジョン
	・ 官民協力を通じた外資誘致の促進方案		
	・ 図們江地域開発計画の強化問題 ・ 北朝鮮不参加		
GTI 第1 段階	第11次諮問委員会 2010.8	長春	・ 長春宣言文を通じて北朝鮮のGTI復帰を要請
			・ 加盟国地方政府間の協力体制の構築
			・ 貿易円滑化委員会の設立を確定 ・ 国別分担金再調整及び人材の拡充に合意
	第12次諮問委員会 2011.5	ピョンチャン	・ 地方政府協議体の発足
			・ GTI統合交通網の開発研究、エネルギー能力強化、貿易円滑化教育、観光ガイドブック政策などのコア事業の推進 ・ 次回の会議APECと連携し、ロシアで開催することで合意
	第13次諮問委員会 2012.10	ウラジオストク	・ GTI法的転換協議 ・ 加盟国輸出入銀行間のMOU締結
	第14次諮問委員会 2013.10	ウランバートル	・ 北東アジア4ヶ国輸出銀行協議体開発プロジェクト候補事業の発掘など活性化方案用意に合意
	・ 韓国、GTI農業分科委員会新設のための農業分野の研究を強化し、GTI国際貿易投資博覧会の定例化、中国、韓国、ロシア、モンゴルの商工会議所-GTI提起フォーラムを新設、加盟国政策研究機関間のネットワークの強化などGTI発展方案を提案		
第15次諮問委員会 2014.9	延吉	・ GTI国際機構への切り替えコンセプトペーパーを採用	
		・ 輸銀協議体創立総会の開催 ・ 共同繁栄のための日本、北朝鮮と各国の地方政府、国際機構の参与を奨励	

出所：Park(2015),p.72.

第 14 次諮問委員会会議・ウランバートル(2013.10)では、ウラジオストクで開催された第 13 次諮問委員会会議と同様に GTI が北東アジア経済統合を促進するための重要な国際機関として発展するように「GTI 法的転換」問題を協議し、分野別の協力を活性化することに合意した。この会議で、韓国政府は、GTI 農業委員会の新設のための農業分野の研究強化、GTI 国際貿易・投資博覧会の定例化、中国、韓国、ロシア、モンゴルの商工会議所

—GTI 提起フォーラムの新設、政策研究機関間のネットワークの強化などの GTI 発展方案を提案した。

第 15 次諮問委員会会議・延吉(2014.9)では、UNDP の支援終了に備えて GTI を国際機構に転換させるための議論が行われた。また、韓国が提案した農業協力プロジェクト、政策研究機関のネットワークの構築、北東アジア商工会議所連合の構築などの 3 大プロジェクトが承認された。さらに、加盟国の輸出入銀行で構成された「北東アジア輸出入銀行協議体」の創立総会が開催されるなど多様な GTI の活動が開始された。

TRADP が GTI に転換されてから、約 10 年間に於いて GTI 加盟国は諮問委員会会議を 8 回にわたって開催し、GTI の活性化のために多角的な議論を進めてきた。その結果、地域レベルでの議論を中央レベルへと拡大するなどの TRADP の限界を克服するための動きがみられた。さらに、開発事業推進のために財源調達の問題が過去 10 年間にわたって議論されてきたことで、「北東アジア輸銀協議体」の発足に一定の土台を設けたと評価できる。

しかし、まだ多くの課題が残されている。中国とモンゴルが関心を寄せている「借港出海」⁹⁸、ロシア極東地域の韓国・日本との送電パイプラインの接続及び物流・インフラの連携は北朝鮮地域を経由する必要があるが、北朝鮮の非協力的な態度により議論には進展が見られない状況である。当該地域の経済開発において北朝鮮が一貫して閉鎖経済を行う場合、周辺諸国が効率的に経済開発を行うには限界があるとみられる。そのため、北東アジアの国家間協力を強化するためには、北朝鮮の GTI への参与誘導と日本の GTI 参加が経済協力の行方を左右するとみられる。

第Ⅲ節 GTI 関連諸国⁹⁹の取り組み

3.3.1 GTI の構成と資金分担状況

ここでは、まず GTI の構成について整理を行う。

GTI は中国の吉林省、遼寧省、黒龍江省及び内モンゴル、ロシアの沿海州、モンゴルの東部地域、韓国の東海岸地域及び北朝鮮の羅津・先鋒などを対象に事業を推進している。事業は、域内の交通、貿易・投資、観光、エネルギー、環境などの主要分野別多国間協力のための基礎調査と研究、域内の産、学、民、官の交流と協力を促進するための委員会やセミナー運営などの形で推進されている。

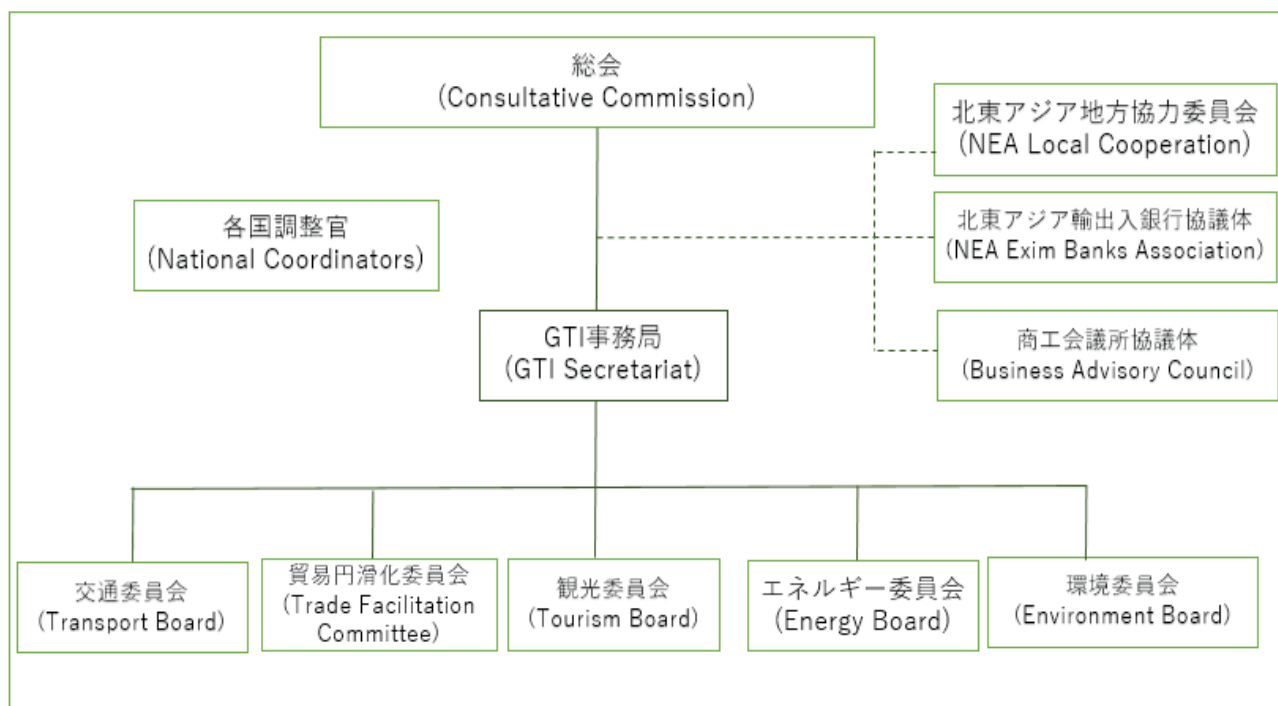
GTI における現段階での事業展開と推進構造は、まず事務局が各国に要請し、当該国の

98 中国・吉林省とモンゴルは海に面していないので、日本海に出るには、ロシアまたは北朝鮮の港を借りる必要がある。「借港出海」は港を借りて日本海に出る意味として良く使われている。

99 GTI 加盟国(中国, モンゴル, ロシア, 韓国)以外に関連諸国として北朝鮮(2009 年脱退)と日本を指す。

分野別の現状を把握することから始まる。事務局が把握した現状をもとに事務局あるいは委員会ごとの専門家グループが域内経済協力の需要と供給を分析して関連事業と事業者間の優先順位を決める。次に、事務局と委員会はこれに関連するワークショップや展示会、研究などの形で事業を推進する。各加盟国が積極的に事業提案をしない場合は、事務局が主導で事業を発掘し、各委員会を通じて加盟国の参加を促すのが一般的な推進構造となっている¹⁰⁰。

図 3.3 広域図們江開発計画(GTI)の構成



出所：GTI(<http://www.tumenprogram.org/?list-1529.html>). アクセス日：2017年1月5日。

GTIは、図3.3が示すように、総会、各国調整官、事務局、さまざまな委員会及び協議体で構成されている。総会は、全体的な事業を企画し、推進と調整をする意思決定機構で年1回開催され、各国の次官級担当者が参加する。2015年10月現在、合計15回の総会が開かれており、実質的に総会はGTI内の最高意思決定機構とすることができる。

調整官会議とは各国の調整官(課長級)が参加し、事業の優先順位、予算執行及び事務担当者の受給などを検討するものである。年2回行われ、最高意思決定に先立つ実務レベルの協議を行う。

100 Park (2015), pp. 73-74.

事務局は、総会で決定された事業を推進して他の行政支援を担当しているが、2014年においては、責任者1人(中国)、責任顧問1人(韓国)、韓国派遣プログラム諮問官1人、中国派遣プログラム諮問官1人、プログラムマネージャー3人と事務所の管理者1人など8名の職員で構成されている。

GTIは交通委員会(2010年発足)、貿易円滑化委員会(2011年発足)、観光委員会(2008年発足)、環境委員会(2011年発足)、エネルギー委員会(2009年発足)を通じて、具体的な事業を行い、円滑な事業の推進のために北東アジア地方協力委員会、北東アジア輸出入銀行協議体、商工会議所協議会などを運営している。

交通委員会は交通・物流ネットワークの構築、貿易円滑化委員会はグローバルビジネス環境の構築、観光委員会は多国間経由観光の活性化、エネルギー委員会は地域のエネルギー問題の解決、環境委員会は国家間の環境政策の調整を目的としている。

一方で、GTI予算は共同基金と信託基金から構成されている。このうちの共同基金は表3.3で示すように、2005年以降から2014年までに年間60万ドル以上を維持しており、GDPの比率に応じて、加盟国が分担するようになっている。共同基金は、オフィス運営、現地人材の雇用、共通運営費などに支出される。信託基金は、自国に有利な事業を試行するために指定して使用することができる財源として2014年までに500万ドルが振り込まれている。その他の事業の予算は加盟国と関連機関間の協議をたて、事業別に調達されている。

表 3.3 GTI 共同基金(Common Fund)分担現況 (単位：ドル)

国	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
中国	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000
韓国	181,000	181,000	181,000	181,000	152,500	152,500	152,500
ロシア	159,000	159,000	159,000	159,000	212,500	212,500	212,500
モンゴル	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	50,000	50,000
北朝鮮	25,000	0	0	0	0	0	0
合計	650,000	625,000	625,000	625,000	650,000	675,000	675,000

出所：GTI, Consultative Commission Meeting Progress Report 各年度を参照し、作成。

3.3.2 GTI 関連諸国の立場

ここでは、まず、図們江地域開発の目標と重点プロジェクトからこれら地域開発に直接関連している中国・ロシア・北朝鮮の立場について整理を行う。次に、モンゴル、韓国のそれぞれの立場について検討する。

表 3.4 開発の基本目標と開発地帯の機能

区分	中国	北朝鮮	ロシア
基本目標	琿春 (自由経済貿易地帯)	羅津-先峰 (自由経済貿易地帯)	ウラジオストク (自由経済貿易地帯)
地帯類型	輸出加工地帯 (自由貿易港含む)	中継型輸出加工地帯 (自由貿易港含む)	輸出加工地帯 (自由貿易港含む)
拠点都市	小三角-琿春、防川 大三角-延吉	小三角-羅津-先峰 大三角-清津	小三角-ザルビノ 大三角-ナホトカ、ウラジオストク
地帯機能	国際内陸港 吉林省重心工業都市 北東アジア中心工業都市	国際貨物中継基地 加工輸出基地 国際的観光基地	国際貨物中継基地 (ザルビノ港開発)

出所：Yun(2009),p.15 から再引用。

TRADP 事業による経済開発地域、すなわち、中国、北朝鮮、ロシアの隣接地域開発計画の基本目標をみると、表 3.4 が示すように、各国に含まれる図們江開発地域に自由貿易港を建設し、自由貿易地帯を作る計画をもっていることが分かる。例えば、中国とロシアは輸出加工地帯、北朝鮮は中継型輸出加工地帯をそれぞれ計画している。また、図們江地域の地理的特性で述べてきたように、小三角地域の拠点都市として、中国は琿春-防川、北朝鮮は羅津-先鋒、ロシアはザルビノーポシェトを開発しており、大三角地域の拠点都市としては延吉、清津、ナホトカーウラジオストクを重視していることが確認できる。

TRADP のための中国・ロシア・北朝鮮の重点プロジェクトをみると、表 3.7 が示すように、1990 年代初頭から 2010 年までにそれぞれ 3 段階の開発計画を策定している。その重点的に推進する事業は、第 1 段階の社会間接資本施設の拡充、第 2 段階の有望産業の発展のためのインフラ拡充、第 3 段階での拠点都市の建設と開発を目的としていることがわかる。

このように TRADP の目的は、図們江地域の多国間自由貿易地帯の設立とインフラ及び経済開発を通じた北東アジア地域の経済的繁栄を追求することにあると整理することができる。すなわち、TRADP は日本海への出口を模索する中国、モンゴルとこの地域に含まれる北朝鮮、ロシアが UNDP の後援を受け、北東アジアの主要海上輸送路である図們江流域を共同開発するための事業として、1995 年に関連国(オブザーバーとして、日本も含まれる)が参加し、政府間の協力事業に転換された。

表 3.5 段階別開発目標と重点プロジェクト

区分	中国	北朝鮮	ロシア
段階別時期区分			
1段階	開発段階（1990－1995年）	1993-1995年	準備段階（1991-1995年）
2段階	発展段階（1996－2000年）	1996－2000年	輸入代替（1996－2000年）
3段階	飛躍段階（2001-2010年）	2001－2010年	開発深化（2001－2010年）
段階別開発内容			
1段階	内陸港建設のための基盤施設整備（琿春、防川の集中開発）	国際貨物の中継のための基盤施設整備（羅津地区集中開発）	資源集約的加工産業建設（ナホトカ開発）
	日本海への出口確保	羅津、先鋒、清津港の拡張	ザルビノ港の拡張
	琿春－長領子－クラスキノ ロシア接続鉄道の建設	中国、ロシア接続鉄道及び道路建設	クラスキノ－ザルビノ 中国接続鉄道の建設
	防川港建設	公団建設	インフラ停滞の解消（ザルビノ港開発）
	琿春－防川 道路建設		
2段階	主要産業間の連関効果の向上のためのインフラ整備の拡充	基盤施設拡充と輸出主導型加工産業育成	輸入代替産業の育成
	図們江浚渫と防川港の拡張	港湾拡張	ザルビノ港拡張
	琿春－防川 鉄道と道路建設	中国、ロシア 接続高速道路建設	クラスキノ－ザルビノ－中国接続鉄道建設
		公団建設	
3段階	北東アジア中心工業都市に育成	総合的な国際交流拠点都市の建設	先端技術集約型産業建設
	ヨーロッパ－アジアを連結する海上輸送網の建設		
	防川港拡張	港湾拡張	ザルビノ港拡張
	東北地域鉄道網補強	公団建設	

出所：Yun(2009),p.16 から再引用.

以下では、これらの開発目標と重点プロジェクトを念頭におきながら関連諸国の立場を整理する。

(1) GTI と中国

TRADP の最大受益者ともいえる中国は、日本海への出口確保のために北朝鮮とロシア間の港湾・鉄道などのインフラ開発に関する競争を煽る一方で、琿春－ザルビノ間、延吉－清津間、琿春－羅津間の道路建設に力を入れており、ザルビノ港経由、または羅津港経由で借港出海できる港湾を利用することで、北朝鮮－ロシア間のインフラ競争を誘導した。さらに、設備・資材を北朝鮮とロシアに供給することで、日本海への出口確保を早めようとする狙いがあるとみられる。

しかし、中国の長期的な狙いは防川港を国際貿易港として建設することで日本海への出

口の確保とみられる。これには、政治・経済的にみても中国が自国の港湾をもたない場合には、ロシアまたは北朝鮮内の政治不安と、鉄道・港湾料をめぐる北朝鮮・ロシアとのわだかまりなど、予期できない事態が発生すれば日本海への輸送路が遮断されるリスクが常にあるからである¹⁰¹。

現段階での防川国際港の建設にはいくつかの限界がある。1990年ごろの図們江地域開発において、中国吉林省は防川に港湾を建設して日本海への出口を試みようとしたが、この計画は頓挫した。それには中国の航行権についてのロシアと北朝鮮との合意ができていないことと、図們江河口流域の水深が浅いことから浚渫したとしても河川によって運ばれる土砂が堆積され、数年ごとの浚渫費用が膨大であるとの問題点が指摘された¹⁰²。そのため、吉林省には借港出海が必然的となり、ロシアと北朝鮮の港を利用するための接続鉄道の建設と国内の琿春までの道路整備に力を入れる必要が出てきたとみられる。

中国はこれまでに地方政府及び中央政府レベルで GTI の活動に積極的に参加してきている。中国の場合は、特に東北振興戦略と直接関連している交通委員会の活動に積極的で、近年では吉林省の交通インフラだけではなく、内モンゴルとモンゴルとの交通インフラの構築にも関心を寄せている。また、吉林省・琿春では域内開発及び投資と関連する観光委員会の活動にも積極的に参加しており、2014年には GTI 多国経由観光広報センターの誘致などを行った。2014年の議長国であった中国は輸出入銀行協議会、地方協力委員会などのパートナーシップ構築のための活動も主導している。さらに、GTI の国際機構への切り替えと関連して、中国中央政府の関心も大きく高まったと分析される。中国は、GTI 国際機構化への推進に関連して事務総長の選出方式、事務局誘致などに自国の立場を反映する調整官会議、総会などに積極的に参加している。また、最近まで調整官会議に副調整官が参加してきたのと対照的に、2014年7月には商務部副局長が調整官として会議に直接出席しており、このほかにも東北地域の多数の官僚の参加もみられた。

(2) GTI とロシア

ロシアは、図們江地域における国境を越える地域間協力について、初期の消極的な立場から慎重ではあるが比較的積極的な立場に変化してきている。図們江地域開発の構想が提起された当時のロシア政府は中国と違って図們江地域開発に消極的であった。旧ソ連時代に確保していた羅津港への既得権を不凍港として守る一方で、極東地域開発のための物流基地とするためであった。ソビエト連邦解体後に中央政府の財政支援が急減したため、こ

101 Kim(1995), pp. 343-366.

102 李(2003), p. 2.

の地域への関心を示すようになった。中国が図們江下流にある防川と琿春をそれぞれ自由貿易港と商品取引市場にするとの発表に対して、ロシアは敵対的な態度を見せることもあった。それには当時の体制転換による混沌とした状況と中国との関係が依然として良好でない状態であったことが指摘されている¹⁰³。

1992年12月のエリツィン大統領の中国訪問から中・ロ関係が徐々に改善されてきたことを受け、ロシア政府は沿海州政府主導で図們江地域における地域間協力参加案を受諾した。しかし、ロシア政府の財政支援不足により主に交通インフラの分野に関して、中国と国境鉄道の連結、沿海州地域の港湾建設のための投資誘致に集中しただけで、その積極性は依然として低い水準であった。当時、ロシアは中国を通じたヨーロッパとアジア大陸間の連結鉄道の建設と北朝鮮の港湾開発に懸念を表明している。特に図們江地域での大規模港湾建設は自然環境を破壊し、生態系の均衡を破壊する可能性があるとして指摘し、中国の図們江地域開発計画案には消極的であった。特に、ロシアの場合は図們江流域付近のハサン地域鉄道網建設とポシエト、ザルビノ港の拡充を通じた中継貿易地帯の開発に焦点を当てていて、自然保護地区である図們江沿岸のハサン地域の開発よりも、開発環境が整ったウラジオストクとナホトカ地域に関心をを見せていた。また、サハリンとシベリアの原油と天然ガスを羅津港経由で周辺国に販売するための拠点確保という点では、積極的に関与しているものとみられた。それには、ザルビノ港に加えて羅津港を確保すれば経済的・戦略的に利益があると判断しているように見える。しかし、本質的には北朝鮮に対する中国の影響力の拡大をけん制する意図が見られるとの指摘もある¹⁰⁴。

2008年の世界金融危機でロシアの財政状況が悪化すると、2009年には中国と「中・ロ協力計画要綱(2009-2018)」を締結した。このことは、ロシアが中国の東進戦略をある程度は容認し、中国資本を誘致することで図們江流域を含めたロシア国境地帯を開発しようとするための選択であったとみられる。

近年におけるロシアの対外政策の重要な変化の一つは、積極的に東方進出を模索していることである。特に、2016年に締結した「中・モ・ロ経済回廊建設の計画綱要」¹⁰⁵における交通インフラ建設の方針からもアジア地域の国々との経済関係を強化しようとする動きとみられ、このことは、極東地域の発展に必要な海外からの資本誘致にも一定の影響を及ぼすものと判断される。従って、GTIはロシアの東方政策の実現においても重要な意味を持つことになる。

103 Kim・Lee・Lim・Lee・Lee (2014), p. 78.

104 Lee (2010), p. 14.

105 詳細は第5章を参照。

(3) GTI と北朝鮮

北朝鮮は、中国の図們江通行権を主権侵害事項として規定して、防川港より羅津・清津港を拡大して共同利用することを提案し、1991年に羅津・先鋒を自由経済貿易地帯として宣言した。UNDPも北朝鮮の主張を支持したため、図們江地域開発の焦点も防川案から清津・羅津案へと傾いた。しかし、1992年に中国が図們江下流に中国・北朝鮮・ロシアの各領土をリースして1000km²の国際都市を建設するという画期的な提案をすると、この案にUNDPも支持を表明した。これと併せて中国は琿春から71km離れたロシアのザルビノ港までの鉄道の建設を契約した。ザルビノ港を調査し、中国の鉄道を建設すれば、中国はザルビノ港を経由して輸出入することがとなり、北朝鮮からすると羅津・清津港の独占価値を落とすこととなる。この国際都市案に対して、ロシアはウラジオストクとの競合関係を懸念し、北朝鮮は領土のリースに対して主体思想に反するという考えがあったため一旦は拒否することになった。しかし、1993年になると、北朝鮮は中国の国際都市案を羅津・先鋒港利用案と結び付けて受け入れることになる。要するに、国際都市では羅津・清津港を利用する条件を付けて北朝鮮の港湾を中心とした国際都市となるように試みたものである。そのために、図們江開発株式会社を設立して、その会社に開発を委任するという案が成立したが、必要な資金は「北東アジア開発銀行」を設立して調達することを考えている。現実的に、琿春—ザルビノ間の鉄道が開通することになったことから、北朝鮮にとっても次善策となったのである。一方で、北朝鮮はインフラ改善のために延吉州と合作しながら港湾拡張工事と一緒にホテル建設にも拍車をかけるようになる¹⁰⁶。

北朝鮮は、図們江地域開発を通じて羅津・先鋒経済貿易地帯に外国資本を誘致して輸出を増やすことで経済的活路を見出そうとした。一方で、急速な対外開放は、北朝鮮の体制安定には危険要因となる可能性があるとみて、慎重な姿勢を示してきた。そのため、UNDPと中国が主導する図們江地域開発計画と北朝鮮の羅津・先鋒経済貿易地帯の方案には相当な認識の違いが生じたとみられる。中国の図們江通行権の要求に対しては領土主権と環境保護を理由に反対の立場を表明し、競争関係にある中国とロシアをけん制する手段としてUNDP、UNIDO¹⁰⁷のようなUNの専門機構を活用する狙いがあったとみられる。例えば、UNDPを通じて羅津・先鋒地域の道路と公団建設などのインフラ投資に周辺国政府の協力を得ようと、UNIDOを通じて西方の民間企業を誘致するとの構想があった。しかし、北朝鮮は、通信、インフラ、港湾などの基本インフラ建設ではその多くを外資資本

106 Kim(1995), pp. 343-366.

107 United Nations Industrial Development Organization(UN工業開発機構)を指す。

に依存しようとしたため、西方の民間企業からの信頼を得ることはできなかった¹⁰⁸。

北朝鮮は、2000年代半ば以降、核・ミサイル開発などに乗り出すなど、羅津地域を開放する意思を後退させた。2009年になると、国際社会の経済制裁と核査察などを理由にGTIから脱退したが、羅津市を特別市として運営するなど、中国主導で行われている国境を越えた開発協力に便乗するという態度を見せた。また、中国への過度な依存を減らすためにロシアとの協力を強化する一種の「バランス依存戦略」を駆使するなど、多国間協力ではなく、両者の協力を通じて対外依存を分散する戦略を駆使している¹⁰⁹。

北朝鮮は2009年に脱退してからGTIの活動に参加していないが、近年のウラジオストクで開催されたGTI観光委員会会議には参加した。中国、ロシア、モンゴル、韓国は北朝鮮のGTI再加入に肯定的であり、GTIの法的転換を契機に北朝鮮の再加入問題のために具体的な協議の必要性に同意しているため、今後、北朝鮮の立場に応じて再加入および推進方式が議論されるものとみられる¹¹⁰。

(4) GTI とモンゴル

モンゴルは、中東部の資源埋蔵地帯におけるインフラ開発と海上港湾までの接近権の確保、FDIの誘致、鉱物資源を韓国と日本市場に輸出するためにGTIに参加している。モンゴルの場合は、資源産業を発展させてからこれを基盤に他分野の産業を発展させるための資源基盤産業化政策(resource-based industrial policy)を推進しており、第3の隣接政策(the third neighbor policy)を通じて中国とロシアへの過度な経済依存度を減らし、貿易相手国を増やすことで資源の付加価値を高めようとしている¹¹¹。2015年2月、日本とEPA(Economic Partnership Agreement)を締結し、2016年6月7日に協定が発効した¹¹²。これはモンゴルで初めてのEPAとなる。

モンゴルにとって海上接近ができるのは(2015年現在)中国の天津港であるが、天津港は北京などの主要都市を経由する必要があるため、主要輸出品である石炭の第三国への輸出ルートは実質的には閉ざされている状況にある。また、ロシアを通じた第三国への輸出では、現在の輸送ルートでは費用が30~40%まで増加するとみられ、経済的妥当性がないと判断される。そのため、こうした問題を克服するために、モンゴルが関心を示している港湾は北朝鮮の羅津港とロシアのワニノ(Vanino)港である¹¹³。

108 Park (2013), p. 6.

109 Kim・Lee・Lim・Lee・Lee (2014), p. 20.

110 Park (2015), p. 131.

111 Choi (2015), p. 20.

112 外務省ホームページ(http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/j_mongolia/index.html).
アクセス日：2017年1月9日.

113 Choi (2015), p. 20.

しかし、モンゴルの経済状況は、GTI 参与拡大に大きく影響している。GTI で議論されている開発事業のうち、モンゴルはほとんどの事業に積極的な立場を表明してはいるが、DAC¹¹⁴協力国の場合が大半であるため、財政的な理由から主導的な役割を担うことは困難な状況である。GTI 共同基金の分担金では、モンゴルは 2015 年までに 2 万 5 千ドルを分担してきたが、関与意識を高めるための分担金増額の要求を受け入れて、2013 年からは 5 万ドルまで増額したのである。しかし、依然として低い水準にとどまっている。

一方で、ロシアと中国の自国の開発独占に対する懸念から自国の開発の推進の議論において、そのスピードを調整しているものとみられる。従って、GTI 内での自国開発に関しては積極的な態度を取りにくい状況が見て取れる。要するに、モンゴルは GTI を通じた経済的利益を期待しているものの、政治的、経済的状況から積極的な立場をとるには限界があるものとみられる。

(5) GTI と韓国

韓国はこれまでに GTI 事業に積極的に参加している。その理由として、図們江流域の域内開発よりは関連諸国との経済関係が自国の立場に影響を与えていると判断しているとみられる。実際、韓国は図們江流域とは直接隣接していないこと、そして北東アジアの地政学特性からも関連諸国との経済協力を先に進めたほうが、図們江地域開発のための事前布石になると考えているとの指摘がある¹¹⁵。

このほかにも GTI への積極的に参加する理由として、エネルギー輸入元の多様化などがあげられる。図們江地域の開発によりユーラシア大陸と貿易インフラストラクチャーでの連携が可能になれば、貿易費用の削減に繋がり、エネルギー価格も低下し、それに伴って経済成長率の改善が期待できると予測しているとみられる。一方、北朝鮮の GTI 不参加によって、韓国に多くの制約が生じるものとみられる。韓国がユーラシア大陸と接続するためには、鉄道、道路、パイプライン、送電線などは北朝鮮地域の通過が前提となっているが、度重なる北朝鮮の核開発により、経済制裁が続いており、北朝鮮との経済協力が困難な状況にある¹¹⁶。

近年の GTI への参与をみると、新たなプロジェクトを立ち上げるなど、様々な活動を行っている。例えば、近年では委員会事業の一つである「羅津—ハサン」プロジェクトの妥当性調査とセミナー(2014.6)を開催している。また、貿易委員会の主要事業である貿易円滑化ワークショップなどは、韓国(国税庁)の支援を得ている。このほかにも、江原道が

114 Development Assistance Committee.

115 Park (2015), pp. 89-90.

116 Choi (2015), p. 20.

主催する貿易投資博覧会などの事業がある。さらに、貿易円滑化に関連する研究では、韓国企画財政部と GTI の共同支援をもとに对外経済政策研究院が行っている。貿易のほかにエネルギー委員会の最初の事業である「南北口送電網連結研究」(2014.9 月に承認)事業を発掘しており、信託基金を通じて推進する予定である。

以上のように、韓国は GTI 事業への参与に関して積極的な立場であるとみられる。

第IV節 まとめ

本章では、図們江地域開発が停滞したその経緯と原因、関連諸国の立場について考察した。主に次の結果が得られた。

- (1) 1991年にUNにより発足されたTRADPの目的は、中国・ロシア・北朝鮮と国境を接している図們江下流のデルタ地帯を自由経済地域として開発することであったが、特別な成果をあげられずに、2005年にはGTI体制へと転換された。その失敗要因には、非現実的な資金調達、日本などの先進国からの関心の欠如、域内主導勢力の不在などがあげられており、特に隣接三カ国(中・ロ・朝)にとっては図們江地域開発の優先順位が高くないのが一因でもあった。
- (2) GTIの地理的範囲と事業目的はTRADPと異なる。TRADPは図們江に面した三カ国の隣接地域(小三角)を事業区域としたのに対し、GTIは隣接地域から周辺国まで拡大した。また、従来の国境地帯共同開発という事業計画から、交通、貿易と投資、観光、エネルギー、環境などの5大分野の優先協力事業を推進する政府間協力へと変わり、計画に関する管理及び監督権限がUNDPではなく、各加盟国政府に帰属された。
- (3) 図們江地域開発は、GTI関連諸国の経済的相互補完性により、参加国のすべてがウィンーウィンの成果を収めることができるということで注目されている。中国と韓国は、ほとんどの事業領域において積極的な活動を行っているが、ロシアは直接的な利害関係に置かれた事業に対してのみ積極的な態度を見せている。モンゴルはほとんどの領域に対して特別な立場を表明していない。北朝鮮は、2009年にGTIから脱退したが、羅津・先峰経済貿易地帯を中心に外資誘致による経済的活路を見出そうとしながらも、急速な対外開放は体制安定に危険要因となるとみて、慎重な態度を見せている。

第4章 中国東北地域における GTI 関連諸国との貿易構造

本章では GTI の優先開発分野¹¹⁷の一つである貿易に焦点をあて、主に次の二つの課題を取り上げる。一つ目は、東北地域と GTI 関連諸国との貿易に関する特徴と省別・産業別の競合・補完関係の変化を捉える。二つ目は、「国内」－「東北地域」－「海外」との経済的連携の実態を反映することで、中国の経済発展における東北地域の役割を考察することである。基本的には中国の東北地域を研究の空間範囲として指定するが、広義の研究範囲では、東北地域と隣接しているモンゴル、ロシア、北朝鮮と第二隣接国である日本、韓国との貿易を分析の対象とする。

本章は次の構成で進められる。第Ⅰ節では、中国における GTI の意義について概観し、第Ⅱ節では、東北地域の経済指標を用いて、全国における位置づけを確認する。第Ⅲ節では、省別・産業別貿易データを用いて、貿易構造の特徴と GTI 関連諸国との競合・補完関係について分析を行う。第Ⅳ節では、省別貿易データを用いて、東北地域の貿易中継地としての役割について明らかにする。第Ⅴ節は本章のまとめとする。

第Ⅰ節 中国における GTI の意義

東北地域は北朝鮮、ロシア、モンゴルと国境を接しており、海洋を介して韓国、日本など北東アジアの国々とも地理的に距離が近い関係にある。しかし、これまでの東北地域は、これらの国々との地政学的なリスクがあるほか、他の沿海地域との経済連携はもちろんのこと、図 4.1 で示すように対外開放度を示す外資導入は全国平均を下回るなど立ち遅れていた。これはいわゆる「東北現象」¹¹⁸として 90 年代後半に論文や報道で多く用いられるようになった。改革開放以来、東北地域は中央政府からの支援が減少し、これに伴う経済成長の鈍化と国有企業の経営悪化などで整理解雇が続出したため深刻な社会問題につながった。

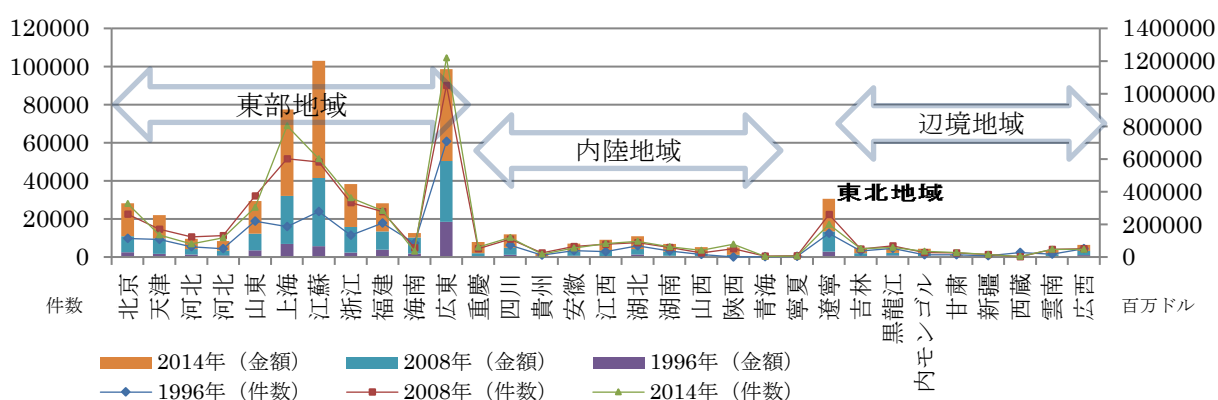
117 GTI の 2012-15 戦略計画 (Strategic Action Plan) には、GTI の交通・物流、貿易・投資、観光、エネルギー、環境など各分野別の協力戦略計画が提示されており、この 5 つの協力分野のうち、交通・物流と貿易・投資を最も重要であるとしている (<http://www.tumenprogram.org/>)

アクセス日：2015 年 12 月 10 日。

118 中国東北地域は過去の新中国設立初期に旧ソ連の支援を受けた大型重化学工業プロジェクトと政府主導の重化学工業優先戦略をベースに計画経済時代の中国の工業生産を主導して、中国経済の重要な役割を果たした。しかし、中国の改革開放政策が本格化し、中国の経済成長は経済特区を中心とする東南部沿海地域に集中した。また、沿海地域の高度成長と比べて、中国東北地域は国有企業を中心とする遅れた経済構造から脱することができないまま、新規投資さえ正常に行われない状況が長く続き、中国東北地域の経済衰退と失業、そしてそれに伴う社会保障問題などが生じた現象を指している。王・徐 (2004), pp. 6-7.

また、中国の WTO 加盟後には農産品の大量の積置、農業生産性の低下、農家収入の減少、農業発展の低迷などといった都市と農村間の不均衡が深刻化している「新・東北現象」も現れた。このような東北地域経済の低下は、地域レベルの問題にとどまらず、中国全体を脅かす失業、社会保障問題、地域間格差、都市と農村の格差、産業の不均衡などにつながる社会的不安定要因をも意味していた。そのため、中国政府が 2020 年の国家発展目標として挙げていた「全面小康社会」建設の深刻な障害要因として認識された¹¹⁹。

図 4.1 中国における外資企業の対内直接投資(FDI)



出所：中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>)をもとに作成。 アクセス日：2015年8月25日

こうした状況を打開するため、東北地域を中国の第四の経済成長拠点として育成することを目標とし、経済成長拠点の北上(珠江デルタ→長江デルタ→渤海経済区)に応じて、2003年に「東北地区など老工業基地振興」(以下：東北振興)が推進された。また、2005年6月には「東北旧工業基地の対外開放拡大の実施に関する意見」(通称 36号文件)が発表され、対外開放政策が東北振興の主要な構成部分かつ、主要な手段であると明記されていた。この文書では、東北地域政策に関連して、北朝鮮との「陸路・港湾・エリア一体化」プロジェクトとロシアとの「陸路・港湾・税関一体化」プロジェクトなどでみられるように、国境を跨ぐ地域開発推進方策が提起された。このことは、東北振興初期に国有企業の構造調整に焦点を当てたことへの改革推進の限界を認知したこととみられる。つまり、東北地域の実質的な成長を促すための措置として、対外開放の重要性を戦略的に盛り込んだとみることができる。このことは、これまでに地方政府レベルで模索してきた対外開放と国境

119 Won・Kang・Lee・Kim(2013), pp. 26-28.

を跨ぐ地域間協力が、中央レベルへと発展したことで、東北振興は進化した形を示したといえよう。

こうした背景から、東北地域と隣接する北朝鮮、ロシア、モンゴルをはじめ、韓国、日本などの海洋を介した北東アジア諸国との国境を跨ぐ地域開発のための計画が具体化され始めた。これまでに、東北地域の各省レベルといった地方レベルで議論された遼寧省発展計画や長吉図が、それぞれ国家級プロジェクトとして 2009 年に対外的に公表された点を勘案すると、中国は緻密な国家戦略として周辺諸国との意見調整を通じて、国境を跨ぐ地域開発を推進しているとみることができる。

例えば、2009 年 8 月に中国国務院が国家戦略として正式に認可した長吉図計画は、東北振興のサブカテゴリとして登場したもので、地域開発政策を国家級プロジェクトに格上げしたとみることができる。この計画は、吉林省の長春と吉林を一体化して、産業都市クラスタを作り、これを成長の後背にして、延吉、龍井、図們を開発の前進基地とし、琿春と北朝鮮の羅津を連携させることでここを対外窓口にするという構想である。KIEP が指摘したように、この構想は 1990 年代初期に UNDP の主導で推進された TRADP と 2000 年代半ば以降、これを承継した GTI の延長線上で、中国主導の国境を越えた地域連携開発を通じた国境貿易地帯の創設を究極の目標としているとみられる。また、この計画は、中国政府が初めて認可した国家級辺境地域開発プロジェクトとして、その他辺境地域の国境を跨ぐ地域開発への波及効果も期待しているものとみられる¹²⁰。

2012 年に国家発展改革委によって発表された東北振興「十二五」計画(以下:「十二五」)では、東北振興の実施 5 年間(2005~2010 年)で東北三省の GDP は倍増し、その成長率も東部地域の平均を上回っていると評価している。例えば、2005 年の一人当たり GDP の目標を 15,318 元から 2010 年は 21,889 元に引き上げていたが、実際の一人当たり GDP は 33,312 元で当初の目標より大幅な増加となった。このように GDP 成長などにおいては一定の成果を上げてはいるが、図 4.2 と図 4.3 が示すように、外資誘致においては遼寧省を除いたその他東北地域は依然として低い水準であった。こうした状況を打開するために「十二五」では、対外開放水準の全面的なレベルアップのために計画の具体的な目標をあげた。その目標をみると 1)沿海・沿辺¹²¹を全面開放する新しい構造の構築、2)北東アジアの対外開放に向けた重要な中核の構築、3)対外貿易の積極的発展、4)「引進來」(対内 FDI)と「走出去」(対外 FDI)の一体的運営などが明確に提示されていた¹²²。さらに、中国政府

120 Won・Kang・Lee・Kim(2013), pp. 62-66.

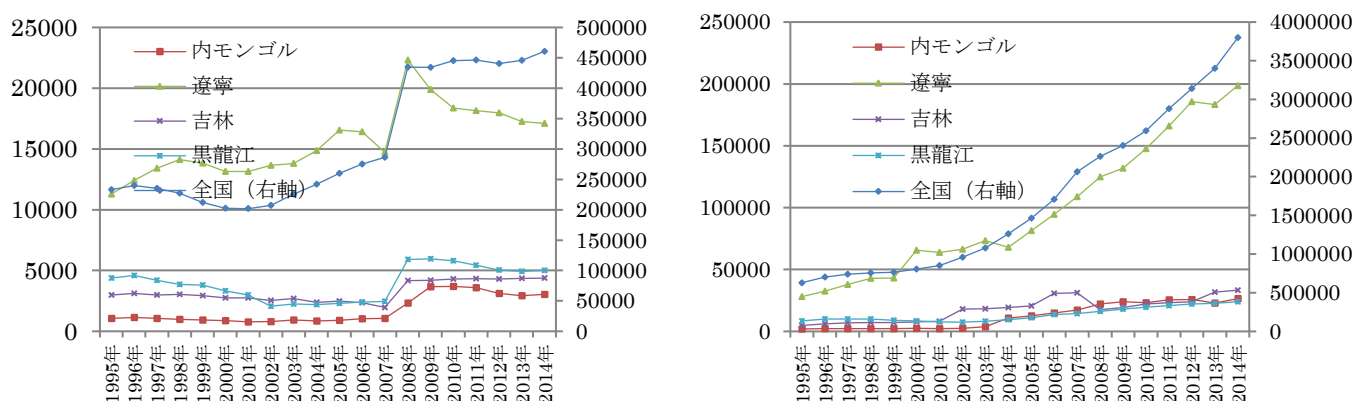
121 国境に近い辺境地域を指す意味で使われる。

122 国家発展改革委(2012), pp. 59-62.

が2013年から推進中の「一帯一路」¹²³構想には、重点地域として選定した18地点に東北地域が含まれており、北東アジアの経済開発に向けて開かれた「重要な窓口」として位置づけられた¹²⁴。この重要な窓口は日本海横断海上航路にも繋がっている。そのため、ユーラシア大陸に跨る様々な経済交流が促進されると期待されるようになった。筆者が2015年7月に参加した「2015年日中経済協力会議—於遼寧」の会議内容に基づくと、遼寧省では既にドイツの自動車部品をシベリア鉄道経由で瀋陽の自動車工場に輸送するオペレーションが稼働している。

中国政府による一帯一路の推進で交通インフラが改善されれば、域内の貿易は活発になると予想される。また、東北振興は、中国における新たな成長拠点として、東北地域の経済開発だけではなく、その範囲を超え、周辺国との地域協力を通じて、北東アジア経済圏の構築に向けて進化する様相とみることができる。

図 4.2 中国東北地域への FDI の推移(件数) 図 4.3 中国東北地域への FDI の推移(百万ドル)



出所：中国国家统计局 (<http://data.stats.gov.cn/>) をもとに作成。アクセス日：2015年8月25日。

第Ⅱ節 経済指標でみる中国東北地域

前節でみてきたように、東北地域の本格的な開発ブームと対外開放政策の拡大及び関連諸国との国境を越えた開発協力の本格的な動きは、北東アジア経済協力を重要なプラットフォームを提供することができると考えられる。北東アジアにおける国境を跨ぐ地域開発

123 2013年9月に、習近平国家主席がカザフスタンのナザルバエフ大学で演説した際、ユーラシア各国の経済連携をより緊密にし、相互協力をより深め、経済発展を促すために、新しい協力モデルを生かし、共同で「シルクロード経済ベルト」を建設する構想を初めて打ち出した「習近平：共同建設“丝绸之路经济带”」2013年9月7日。國務院新聞辦公室網站。アクセス日：2015年12月10日。

124 国家發展改革委員會・外交部・商務部が2015年3月に発表した「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードを推進し共に構築する構想と行動」に中国東北地域が重点地域として含まれている。

の推進をスムーズに進めるには、北朝鮮に対して一定の影響力を保有している中国、ロシアとの多国間協力のためのプラットフォームを構築することにより、北東アジア情勢を新しく変換すべきであると考えられる。また、東北地域の本格的な開発と構造調整、産業構造の高度化などを足がかりに、GTIに含まれる地域経済の活性化を通じた関連諸国の新たな成長動力を確保することができるものと期待される。

この節ではいくつかの公式統計データから東北地域の位置づけを概観する。

表 4.1 は東北地域と主要沿海地域の四カ年平均の経済指標である。この表が示すように、東北地域の平均 GDP はそれぞれの期間において全国平均と主要沿海地域の平均を下回っている。しかし、GDP 増加率からすると東北振興戦略実施後の期間において、それぞれ 17.1%と 13.5%となり、全国平均(15.8%、13.4%)と主要沿海地域(15.1%、10.9%)より高い。こうした東北地域の高成長をもたらした最大の要因は投資の急拡大によるものと思われる¹²⁵。そのため、東北振興の推進に伴い東北地域の発展潜在力が上昇する可能性は十分にあると考えられる。

表 4.1 中国東北地域、主要沿海地域の経済指標(四カ年平均)

地区(四カ年の平均)	全国		東北地域				主要沿海地域						
	平均	平均	遼寧	吉林	黒竜江	内モンゴル	平均	山東	上海	江蘇	浙江	広東	
GDP(億元)	05~08年	8,428	7,044	10,546	4,902	6,786	5,942	21,389	24,244	11,596	24,335	17,338	29,430
	09~12年	15,325	13,505	20,186	9,614	11,307	12,913	36,628	42,110	17,897	44,763	29,424	48,943
GDP増加率	05~08年	15.8%	17.1%	16.4%	16.5%	13.0%	22.6%	15.1%	16.5%	13.0%	16.6%	14.2%	15.4%
	09~12年	13.4%	13.5%	13.8%	14.3%	11.5%	14.4%	10.9%	11.3%	8.6%	12.9%	11.2%	10.3%
一人当たりGDP(元)	05~08年	20841	21248	24,696	17,993	17,754	24,550	36251	26,019	58,370	31,748	34,096	31,023
	09~12年	36102	40749	46,228	35,017	29,513	52,236	56213	44,026	78,293	56,933	54,544	47,269
第一次産業 (GDPに占める割合)	05~08年	12.7%	12.7%	10.2%	15.5%	12.6%	12.6%	5.9%	10.0%	0.9%	7.2%	5.7%	5.7%
	09~12年	10.9%	11.1%	8.9%	12.4%	13.7%	9.3%	5.2%	9.0%	0.7%	6.3%	4.9%	5.0%
第二次産業 (GDPに占める割合)	05~08年	46.8%	49.3%	49.8%	45.9%	53.0%	48.7%	52.6%	57.0%	45.6%	55.9%	53.9%	50.4%
	09~12年	48.2%	51.7%	53.5%	51.8%	46.8%	54.6%	49.3%	53.6%	40.5%	52.0%	51.1%	49.4%
工業生産額 (第二次占める割合)	05~08年	84.3%	87.9%	88.2%	86.9%	90.2%	86.1%	91.0%	90.4%	92.1%	90.1%	89.1%	93.0%
	09~12年	83.3%	87.7%	87.9%	87.2%	87.5%	88.1%	89.9%	88.8%	90.5%	88.5%	88.5%	93.2%
建設業 (第二に占める割合)	05~08年	15.7%	12.1%	11.8%	13.1%	9.8%	13.9%	9.0%	9.6%	7.9%	9.9%	10.9%	7.0%
	09~12年	16.7%	12.3%	12.1%	12.8%	12.5%	11.9%	10.1%	11.2%	9.5%	11.5%	11.5%	6.8%
第三次産業 (GDPに占める割合)	05~08年	40.5%	37.9%	40.0%	38.6%	34.4%	38.7%	41.6%	33.0%	53.6%	36.9%	40.4%	43.9%
	09~12年	40.9%	37.3%	37.7%	35.8%	39.4%	36.1%	45.5%	37.4%	58.8%	41.7%	43.9%	45.6%
交通・運輸・倉庫 (第三次に占める割合)	05~08年	15.1%	16.9%	14.7%	13.9%	16.5%	22.4%	11.7%	16.3%	10.7%	11.7%	9.8%	10.3%
	09~12年	13.0%	14.5%	13.7%	11.7%	11.8%	20.9%	9.8%	13.6%	7.7%	10.2%	8.6%	8.8%
住民消費水準 (元・一人当たり)	05~08年	7,090	6,592	7,749	6,301	5,784	6,532	12,337	7,699	21,493	8,915	11,913	11,666
	09~12年	11,871	11,659	14,389	10,217	9,820	12,211	19,837	12,680	32,796	15,662	19,583	18,464
都市(元)	05~08年	10,801	9,490	10,544	9,071	8,194	10,153	15,943	12,024	22,888	12,291	16,417	16,097
	09~12年	16,860	16,048	18,975	14,213	13,312	17,691	24,628	18,799	34,917	19,977	24,994	24,452
農村(元)	05~08年	3,599	3,233	3,705	3,191	2,988	3,050	6,160	4,012	10,518	5,269	6,676	4,325
	09~12年	6,090	5,791	6,717	5,638	5,374	5,435	9,960	6,595	15,530	9,307	11,235	7,135
格差(倍)	05~08年	3.2	2.9	2.8	2.9	2.8	3.3	2.7	3.0	2.2	2.3	2.5	3.7
	09~12年	3.0	2.8	2.8	2.5	2.5	3.3	2.6	2.9	2.3	2.2	2.3	3.5

出所：安田(2016),p.109. 原出所：中国国家统计局(<http://www.stats.gov.cn/>)をもとに作成。

125 佐野は、一連の「東北振興」戦略の結果、どのような影響が東北3省にもたされたのかをいくつかの経済・社会指標を使って、Potential Indexによるデータ分析を行っている。佐野(2012), pp. 81-106.

第二次産業が GDP に占める割合と第二次産業に占める工業生産額の割合は全国平均や比べ主要沿海地域より高く、GDP の半数近くが第二次産業に集中していた。しかし、実際の所得水準を示す一人当たりの住民消費水準は、全国平均より低く、主要沿海地域の半分以下であった。また、都市と農村の比較でも同水準であるなど依然としてその地域格差は大きい。

表 4.2 中国東北地域、主要沿海地域の企業形態別経済指標(四ヵ年平均)

四ヵ年平均(2009-2012) ※営業収入と営業利益率は(2008~2011)		全国	東北地域					主要沿海地域						
		平均	平均	遼寧	吉林	黒龍江	内モンゴル	平均	山東	上海	江蘇	浙江	広東	
平均賃金(元)	平均賃金	38,690	34,097	36,243	31,741	30,062	38,343	46,843	35,560	69,679	42,779	43,138	43,060	
	製造業	33,548	32,598	34,067	33,298	29,661	33,365	37,678	30,151	56,340	35,084	32,732	34,085	
	私営(製造業)	21,109	19,910	21,030	17,025	17,931	23,656	24,166	23,017	23,623	25,521	24,475	24,197	
	国有	42,119	35,384	37,622	32,679	30,629	40,607	57,583	41,036	77,446	52,577	65,151	51,707	
	外資	39,060	37,363	37,380	45,397	28,990	37,684	43,603	32,152	69,641	39,385	35,741	41,097	
	港・澳・台	32,892	33,242	34,035	24,971	41,123	32,840	35,929	30,361	50,214	32,253	34,856	31,959	
工業企業	規模以上 (営業収入2000万以上の企業)	件数	12,553	8,613	20,364	5,640	4,073	4,374	40,435	40,748	13,581	53,545	48,882	45,418
		総資産(億元)	20,410	17,256	30,152	11,129	11,118	16,626	53,503	57,935	28,192	70,136	48,338	62,916
		主要営業収入(億元)	20,824	16,590	32,784	11,801	9,324	12,453	63,123	79,072	29,466	84,079	46,350	76,647
		営業利益率	7.3%	10.3%	5.8%	6.9%	14.0%	14.3%	6.3%	7.1%	5.6%	6.9%	5.3%	6.6%
		輸出額(億元)	2,775	844	2,753	230	185	210	13,299	6,401	7,859	17,657	9,999	24,578
		国有企業	件数	610	539	750	379	477	549	953	1,196	928	832	674
	総資産(億元)		8,526	9,397	14,916	6,140	7,493	9,039	13,148	18,410	13,115	12,114	7,021	15,082
	主要営業収入(億元)		5,826	6,654	11,123	5,331	5,797	4,366	11,160	16,103	11,581	9,402	6,472	12,240
	営業利益率		6.9%	10.0%	1.6%	7.1%	17.6%	13.8%	6.1%	7.0%	6.6%	5.5%	4.3%	7.2%
	輸出額(億元)		251	348	1,116	69	121	85	731	568	1,046	579	259	1,205
	私営企業		件数	7,252	5,132	13,470	3,118	1,960	1,979	23,866	25,897	6,069	35,056	33,789
		総資産(億元)	3,938	2,928	6,785	1,697	1,106	2,125	12,340	12,830	2,870	18,927	18,859	8,214
		主要営業収入(億元)	5,994	4,825	12,023	2,854	1,427	2,996	18,491	27,554	3,187	28,647	19,414	13,655
		営業利益率	7.5%	9.1%	7.9%	6.6%	8.6%	13.3%	5.9%	7.4%	4.6%	6.3%	4.8%	6.4%
		輸出額(億元)	377	93	293	36	16	28	1,800	1,038	263	2,037	4,105	1,560
		外資企業	件数	2,125	833	2,501	362	264	204	9,481	5,132	5,388	12,326	7,908
	総資産(億元)		4,898	2,620	5,948	1,772	1,194	1,565	19,375	9,698	13,925	28,915	12,799	31,539
	主要営業収入(億元)		5,661	2,714	6,288	2,552	872	1,142	23,649	13,297	17,819	33,869	12,143	41,116
	営業利益率		7.3%	10.5%	7.3%	12.7%	7.8%	14.2%	6.6%	6.9%	5.5%	7.7%	6.2%	6.8%
	輸出額(億元)		1,922	406	1,436	103	38	49	9,658	3,440	6,699	14,302	4,253	19,594

出所：安田(2016),p.110. 原出所：同上。

表 4.2 は 2009 年から 2012 年までの地域別・企業形態別経済指標の四ヵ年平均値である。この表が示すように、東北地域の平均賃金は 34,097 円で全国平均の 38,690 元より低く、主要沿海地域(46,843 元)の平均賃金と 1 万元以上の差がある。また、一定規模以上(営業収入 2,000 万元以上)の工業企業においても、その総資産、営業収入、輸出額などでは全国平均を下回り、主要沿海地域と比べて大きな差がある。しかし、国有企業に関しては主要沿海地域よりは低い水準ではあるものの、その総資産、営業収入、輸出額などは全国平均より高い。特に、営業利益率に関しては、東北地域(10%)のほうが主要沿海地域(6.1%)より

高い。このことは企業件数が少ない分、国有企業の競合ライバルも少ないことが影響していると考えられる。

企業輸出額では、遼寧省(1,116 億元)を除いた吉林省(69 億元)と黒龍江省(121 億元)、内モンゴル(85 億元)は全国平均(251 億元)と主要沿海地域(平均 731 億元)より低い水準である。これは一定規模以上の工業企業と国有企業に限らず、私営企業と外資企業の輸出額においても同じ傾向である。東北地域の中で遼寧省が突出しているのは、大連港、丹東港、營口港などを保有していることで工業企業の輸出額が最も大きくなっているとみられる。一方で、北朝鮮・ロシア・モンゴルと接する内陸地域である吉林省、黒龍江省、内モンゴルは保有港がないため、その輸出額にも影響が大きいものとみられる。

第Ⅲ節 貿易構造からみる中国東北地域

4.3.1 中国東北地域における貿易構造の特徴

ここでは、まず国・省レベルでの貿易位置を確認し、東北地域と GTI 関連諸国との競合・補完関係を貿易特化係数の関連から整理し、産業別の分析結果を示す。使用されたデータは主に韓国貿易協会(KITA.ORG)が提供している省レベルの国別輸出入統計(HS2 桁分類)で、資料源は中国税関総署となる¹²⁶。中国の東北地域と GTI 関連諸国との貿易の特徴を具体的に把握・整理するために、いくつかの貿易指標を用いて国別・省別・産業別に分析を行うこととする。

表 4.3 中国の貿易総額に占める主要国・地域の割合(単位：%)

No	輸出						輸入					
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
2013年輸出上位												
貿易額(百万ドル)	1,428,869	1,202,047	1,578,444	1,899,314	2,050,109	2,210,772	1,131,469	1,003,893	1,393,909	1,741,624	1,817,344	1,941,466
1 香港	13.35	13.82	13.82	14.08	15.75	17.64	1.14	0.82	0.68	0.60	0.60	2.24
2 アメリカ	17.66	18.36	17.94	17.07	17.16	16.57	7.20	7.71	7.27	6.78	7.03	7.43
3 日本	8.13	8.09	7.62	7.75	7.39	6.72	13.31	13.02	12.65	11.16	9.78	8.19
4 韓国	5.17	4.46	4.36	4.37	4.28	4.10	9.91	10.17	9.90	9.28	9.17	9.24
5 ドイツ	4.14	4.15	4.31	4.02	3.37	3.03	4.94	5.57	5.34	5.33	5.06	4.83
上位国・地域小計	48.46	48.88	48.06	47.30	47.95	48.07	36.51	37.30	35.84	33.15	31.64	31.93
上位国(香港除く)	35.10	35.06	34.23	33.22	32.20	30.43	35.37	36.48	35.15	32.55	31.04	29.69
8 ロシア連邦	2.31	1.46	1.87	2.05	2.15	2.24	2.10	2.10	1.85	2.24	2.42	2.03
56 北朝鮮	0.14	0.10	0.14	0.17	0.17	0.16	0.07	0.05	0.09	0.14	0.14	0.15
78 モンゴル	0.06	0.09	0.09	0.14	0.13	0.11	0.14	0.13	0.18	0.21	0.22	0.18
GTI関連諸国小計	15.82	14.19	14.09	14.48	14.11	13.34	25.53	25.48	24.67	23.04	21.72	19.79

出所：安田(2017),p.100. 原出所：한국무역협회(<http://www.kita.net/>)〈韓国貿易協会〉データをもとに作成。

126 한국무역협회(<http://www.kita.net/>)〈韓国貿易協会〉。

まず、中国全体の貿易をみてみよう。表 4.3 は中国の貿易総額に占める主要国・地域の割合である。中国の最大の輸出国・地域は 2008 年から 2012 年まではアメリカ、香港、日本、韓国、ドイツなどの順であったが、2013 年には香港がアメリカを抜いて 1 位に変わっている。これらの国・地域で輸出が 5 割近くを占めており、輸入においても 3 割以上を占めているが、これら上位国・地域が輸入に占める割合は 36.51%(2008 年)から 31.93%(2013 年)へと 5 ポイント近く減少している。香港を除くと、日本はアメリカに次ぐ第二位の輸出先国で、最大の輸入相手国でもある(2013 年には韓国が一位)。東北地域と隣接しているモンゴル(66 位)、ロシア(9 位)、北朝鮮(59 位)との貿易はその順位は高くないものの、中国貿易全体に占める割合では上昇傾向にある。GTI 関連諸国と貿易のうち輸出では 15.82%(2008 年)から 13.34%(2013 年)、輸入では同時期において 25.53%から 19.79%へと減少した。

表 4.4 中国東北地域と GTI 関連諸国との貿易

国・地域	百万ドル	輸出					輸入						
		2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
世界	内モンゴル	4598.9	3840.4	4358.7	6050.9	5394.3	5254.7	5856.1	5563.9	7219.2	8778.4	8584.7	9162.2
	黒龍江	9297.5	6343.3	8507.8	9243.5	9910.7	12234.3	11127.6	6998.6	9788.3	15822.6	18295.5	15143.9
	吉林	4919.6	3346.6	4471.1	5394.6	5981.5	5707.2	8690.5	8506.2	12434.8	17593.0	18455.4	19460.2
	遼寧	42204.8	32271.2	42557.0	50595.9	52196.1	52918.8	40107.3	36907.1	52147.4	61715.5	65384.7	66792.9
GTI関連国	内モンゴル	37.7%	47.9%	39.2%	45.5%	39.9%	40.1%	67.3%	61.1%	63.0%	63.8%	60.5%	64.7%
	黒龍江省	53.9%	47.8%	53.6%	53.1%	57.3%	62.1%	80.5%	74.8%	82.1%	87.2%	88.2%	83.5%
	吉林省	43.5%	42.1%	39.1%	39.5%	37.2%	36.9%	26.5%	28.9%	23.6%	19.9%	15.4%	15.8%
	遼寧省	39.2%	36.5%	36.0%	35.4%	34.9%	33.5%	23.5%	23.3%	21.6%	20.7%	18.7%	21.0%
モンゴル	内モンゴル	5.4%	14.3%	12.4%	17.7%	20.8%	21.3%	13.7%	14.8%	24.7%	31.3%	29.9%	27.9%
	黒龍江	0.5%	1.2%	1.8%	1.1%	1.4%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	1.9%	1.8%
	吉林	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	遼寧	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ロシア	内モンゴル	4.3%	2.3%	2.2%	3.0%	2.6%	1.5%	49.7%	41.9%	35.4%	30.9%	28.9%	27.1%
	黒龍江	39.4%	32.8%	37.7%	33.9%	40.7%	50.7%	76.7%	68.9%	78.0%	84.2%	84.7%	79.9%
	吉林	13.5%	13.7%	11.1%	11.3%	11.9%	9.5%	18.9%	21.0%	0.6%	0.9%	1.3%	0.6%
	遼寧	2.2%	1.6%	1.8%	2.0%	2.1%	2.1%	2.4%	2.4%	2.8%	2.0%	2.3%	2.4%
	小計	59.3%	50.4%	52.8%	50.1%	57.3%	63.8%	147.7%	134.1%	116.9%	118.0%	117.2%	110.0%
北朝鮮	内モンゴル	0.1%	0.1%	0.3%	0.1%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	黒龍江	5.4%	3.2%	4.4%	6.2%	6.4%	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	吉林	8.6%	7.6%	5.6%	7.3%	7.0%	9.2%	2.2%	0.7%	1.4%	1.6%	1.4%	1.7%
	遼寧	1.5%	1.4%	2.3%	2.4%	2.5%	2.7%	0.9%	0.7%	0.9%	1.5%	1.5%	1.7%
	小計	15.7%	12.3%	12.6%	16.0%	15.9%	17.4%	3.1%	1.5%	2.3%	3.1%	2.9%	3.4%
韓国	内モンゴル	11.4%	16.3%	10.1%	9.8%	7.0%	9.5%	0.6%	0.7%	0.3%	0.3%	0.2%	3.5%
	黒龍江	4.9%	6.3%	5.9%	7.8%	5.7%	3.4%	1.2%	1.8%	1.1%	0.5%	0.4%	0.4%
	吉林	9.1%	8.0%	10.8%	9.7%	7.0%	6.9%	3.1%	4.9%	1.8%	1.5%	1.7%	1.9%
	遼寧	13.5%	10.5%	9.7%	10.1%	10.9%	10.3%	7.4%	7.5%	6.2%	6.4%	5.9%	7.6%
	小計	38.9%	41.1%	36.5%	37.4%	30.6%	30.1%	12.3%	14.9%	9.3%	8.6%	8.1%	13.5%
日本	内モンゴル	16.6%	14.8%	14.2%	14.9%	9.4%	7.5%	3.2%	3.8%	2.6%	1.4%	1.4%	6.1%
	黒龍江	3.7%	4.2%	3.8%	4.1%	3.1%	2.2%	2.7%	4.1%	2.9%	2.1%	1.2%	1.3%
	吉林	12.2%	12.8%	11.5%	11.2%	11.2%	11.2%	2.2%	2.2%	19.9%	15.9%	11.0%	11.5%
	遼寧	21.9%	23.1%	22.2%	20.9%	19.2%	18.2%	12.7%	12.6%	11.7%	10.8%	9.0%	9.3%
	小計	54.4%	54.9%	51.7%	51.1%	42.9%	38.9%	20.8%	22.7%	37.1%	30.1%	22.6%	28.2%

出所：安田(2017),p.101. 原出所：同上.

次は東北地域の省レベルの貿易をみてみよう。表 4.4 は、東北地域と GTI 関連諸国との貿易を示したものである。東北地域は、地理的特性上からその他地域と比べて GTI 関連諸国との貿易が密接に行われていた。この表が示すように、黒龍江省による輸出の 5 割以上が GTI 関連諸国であり、その他東北地域も 3 割以上を占めている。輸入においては黒龍江省の 8 割以上、内モンゴルの 6 割以上が GTI 関連諸国だった。吉林省と遼寧省はそれぞれの輸出入において、GTI 関連諸国との貿易比重が相対的に小さく、遼寧省は、輸出では 39.2%(2008 年)から 33.5%(2013 年)、輸入では同期間において 23.5%から 21%へと縮小した。一方で、黒龍江省の輸入シェアは 80.5%から 83.5%へと拡大しており、内モンゴルも同期間において 6 割以上を占めていた。このうち黒龍江省では隣接国のロシアからの輸入が 76.7%(2008 年)から 79.9%(2013 年)、輸出では同時期の 39.4%から 50.7%へと増加しており、その他地域と比べて偏った貿易構造を示していた。

北朝鮮との貿易では、隣接する吉林省が輸出で 9.2%(2013 年)、輸入では 1.7%(2013 年)と最も高く、韓国と日本との貿易では遼寧省と吉林省が高い割合を示していた。このことは、遼寧省・吉林省には、韓国・日本からの FDI が多く入っているからに他ならない。総じていえば、中国は GTI 関連諸国とはいえ、東北地域は隣接している地理的「距離」が近い国との貿易が活発に行われており、年々増加している傾向にある。

対世界への貿易総額でも示すように、東北地域の中で唯一港湾を保有している遼寧省と内陸地域である吉林省、黒龍江省、内モンゴルの貿易額には大きな差がある。特に、地理的に北朝鮮と接し、北東アジア多国間協力の最適地としている図們江地域流域がある吉林省は、海洋へのアクセシビリティには未だ限界を呈しており、輸出でも遼寧省と黒龍江省より規模が小さい。しかし、リーマンショックによる 2009 年の減少を除くと東北地域の貿易額は輸出入ともに着実に伸びていることが確認できる。

4.3.2 貿易特化係数でみる競合・補完関係

(1) 対 GTI 関連諸国への貿易特化係数

序章の先行研究でも述べたように、GTI 関連諸国の貿易に関する先行研究が少ない中、その分析対象は国レベルとなっており、産業別の分析も限られていた。ここでは、東北地域における貿易の特徴を明らかにするために、東北地域の省別・産業別(HS2 桁分類)データを用いて GTI 関連諸国との経済的補完関係についての分析を試みる。

表 4.5 は、対 GTI 関連諸国への東北地域別・産業別の貿易特化係数¹²⁷の分析結果をもと

127 貿易特化係数については第 2 章を参照。

に作成した表である。対世界への貿易からみると、東北地域は、化学・ゴム、機械・電機、輸送・精密機器において、優位性が見極めにくい、またはそれ以上に優位性が低いのに対し、北朝鮮、ロシア、モンゴルに対しては優位な業種がほとんどであり、強い競争力を持っている。しかし、第二隣接国でありながら OECD 加盟国である日本、韓国との貿易では、これらの業種は競争力が弱い。特に遼寧省を除いたその他東北地域の競争力が低い水準であることが明らかである。東北地域が競争力を持っているのは労働集約型産業である農林水産物と皮革・繊維であり、鉱物・資源はロシアとモンゴルが優位な業種として目立った。他方、東北地域と GTI 関連諸国は同一カテゴリーに属する製品がやや優位な業種として、相互に輸出入されていることを示している。例えば、吉林省と韓国・日本、遼寧省とロシアは化学・ゴム、遼寧省・吉林省・黒龍江省と韓国、そして遼寧省と日本は機械・電機輸送・精密機器を中心に産業内分業が行われているとみられ、この現象は東北地域から対世界または GTI 関連諸国とは異なっていた。このことは、東北地域と GTI 関連諸国との貿易においてそれぞれ競合・補完関係にあることが、これらの貿易データによって裏付けられた。

表 4.5 をもって整理した東北地域と GTI 関連諸国との競合・補完関係のイメージが図 4.4 である。この図が示すように、隣接している北朝鮮、ロシア、モンゴルとの貿易と第二隣接国の韓国、日本との貿易の特徴が異なることがわかる。また、対世界に対して競争力が弱い産業が隣接三カ国に対して競争力を持っていること、産業によっては競合関係にあることが確認できる。例えば、東北地域の鉱物・資源は隣接国に対しては競争力が弱い、対日本には強いこと、また、日本、韓国とは機械・電機、輸送・精密機器において競合関係にあることが明らかとなった。これらの特徴は、リーマンショック以降の 2009 年から 2011 年までの 3 年間の貿易特化係数をもってまとめた内容である。次は、11 年間のデータを用いて、東北地域と GTI 関連諸国との産業別・貿易特化係数の変化からこれら地域における競合関係の変化について考察してみる。

表 4.6 は、1999 年から 2011 年までの貿易特化係数から、これら国・地域における産業別の競争力変化について整理したものである。この表で示しているように、日本と韓国のほうが機械・電機と輸送・精密機器といった先端技術産業において、それぞれ遼寧省と吉林省に対して競争力をもっていたが、時間の経過とともに競合関係へと変化しており、水平貿易が行われていることが明らかになった。また、化学・ゴムにおいても日本と韓国は東北地域と競合関係へと変化していることが確認された。一方で、労働集約型の皮革・繊維に関しては遼寧省が韓国に対して、競合関係から「競争力あり」へと変化しており、鉱

物・資源関連は依然としてモンゴル、ロシア、北朝鮮のほうが東北地域に対して競争力を
もっていることが明らかとなった。

表 4.5 対 GTI 関連諸国への中国東北地域別・産業別・貿特化係数

地域	国	産業	農林水産物			皮革・繊維			鉱物・資源			鉄鋼・金属			化学・ゴム			機械・電機			輸送・精密機器		
			省	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010
世界	内モンゴル		0.80	0.55	0.46	-0.28	-0.41	-0.37	-0.33	-0.70	-0.81	0.58	0.79	0.90	0.17	0.23	0.50	-0.86	-0.74	-0.56	-0.12	0.29	0.38
	遼寧		-0.00	-0.13	-0.10	0.58	0.55	0.49	-0.64	-0.69	-0.68	0.28	0.49	0.50	-0.07	-0.10	-0.15	0.04	0.06	0.05	0.32	0.31	0.31
	吉林		0.51	0.41	0.37	0.73	0.76	0.68	-0.93	-0.94	-0.93	-0.69	-0.58	-0.63	-0.00	-0.00	0.08	-0.75	-0.74	-0.73	-0.86	-0.78	-0.79
	黒竜江		0.82	0.78	0.79	0.45	0.54	0.36	-0.81	-0.85	-0.89	-0.15	0.38	0.54	-0.20	-0.38	-0.20	0.08	0.28	0.34	-0.00	0.06	0.29
北朝鮮	内モンゴル		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	遼寧		0.64	0.65	0.61	0.17	0.01	-0.22	-0.53	-0.29	-0.53	0.20	0.07	0.19	0.71	0.77	0.86	0.87	0.81	0.79	1.00	1.00	1.00
	吉林		0.49	0.17	0.25	0.89	0.65	0.45	-0.70	-0.86	-0.81	-0.10	-0.42	-0.17	0.82	0.81	0.81	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	黒竜江		1.00	1.00	0.91	1.00	1.00	1.00	0.98	1.00	1.00	-0.05	1.00	1.00	0.82	0.38	0.74	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
ロシア	内モンゴル		0.82	0.95	0.97	-0.95	-0.98	-0.96	-1.00	-1.00	-1.00	-0.27	0.15	0.33	-0.94	-0.95	-0.91	-0.13	0.03	-0.62	-0.97	0.62	0.96
	遼寧		-0.62	-0.64	-0.59	-0.07	0.09	0.27	-0.87	-0.94	-0.84	0.68	0.93	0.98	-0.11	0.35	0.08	0.80	0.90	0.51	0.92	0.94	0.92
	吉林		-0.54	-0.10	0.11	0.94	0.88	0.85	-0.90	-0.93	-0.97	0.86	0.96	0.97	0.99	1.00	0.99	0.79	0.96	1.00	0.95	0.98	0.99
	黒竜江		0.94	0.95	0.96	0.28	0.46	0.31	-0.99	-1.00	-1.00	0.20	0.35	0.57	-0.72	-0.85	-0.81	0.70	0.84	0.84	0.89	0.52	0.75
モンゴル	内モンゴル		0.36	-0.03	0.34	0.96	0.83	0.78	-0.99	-0.99	-0.99	0.90	0.68	0.91	0.66	1.00	0.92	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	遼寧		1.00	1.00	1.00		-1.00	-0.64	-1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	0.86	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	吉林		1.00		-0.61										-1.00								1.00
	黒竜江			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		-1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.65	-0.97	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
韓国	内モンゴル		1.00	1.00	1.00	0.99	0.98	0.99	1.00	1.00	1.00	0.94	0.97	1.00	0.44	0.49	0.52	-1.00	-0.98	-0.94	-0.15	-0.48	0.09
	遼寧		0.76	0.75	0.78	0.36	0.37	0.43	0.24	0.49	0.46	0.31	0.41	0.36	-0.30	-0.35	-0.36	-0.13	-0.23	-0.22	-0.17	-0.08	-0.08
	吉林		0.93	0.95	0.95	0.58	0.59	0.53	-0.30	0.81	0.39	-0.42	-0.46	-0.36	-0.19	-0.14	-0.09	0.18	0.12	0.20	-0.15	-0.09	-0.08
	黒竜江		1.00	0.99	1.00	0.73	0.85	0.94	0.07	0.45	0.70	-0.31	0.22	0.71	0.40	0.70	0.85	0.33	-0.01	-0.11	-0.57	-0.60	0.02
日本	内モンゴル		0.99	1.00	1.00	1.00	1.00	0.99	0.89	1.00	1.00	0.89	0.82	0.93	0.42	0.59	0.82	-0.98	-0.95	-0.86	-0.02	-0.07	0.08
	遼寧		0.83	0.78	0.90	0.67	0.65	0.65	0.69	0.79	0.93	-0.12	-0.03	0.13	-0.30	-0.33	-0.32	0.07	0.12	0.09	0.24	-0.00	-0.30
	吉林		0.93	0.94	0.98	0.73	0.73	0.79	-0.66	-0.90	-0.71	-0.83	-0.72	-0.78	0.11	0.10	0.05	-0.89	-0.91	-0.90	-0.91	-0.93	-0.94
	黒竜江		0.98	0.97	0.99	0.99	0.98	0.98	1.00	0.96	0.99	-0.91	-0.88	-0.50	0.49	0.67	0.64	-0.90	-0.86	-0.86	-0.88	-0.86	-0.81

中国東北地域の当該産業に競争力あり 相手国の当該産業に競争力あり

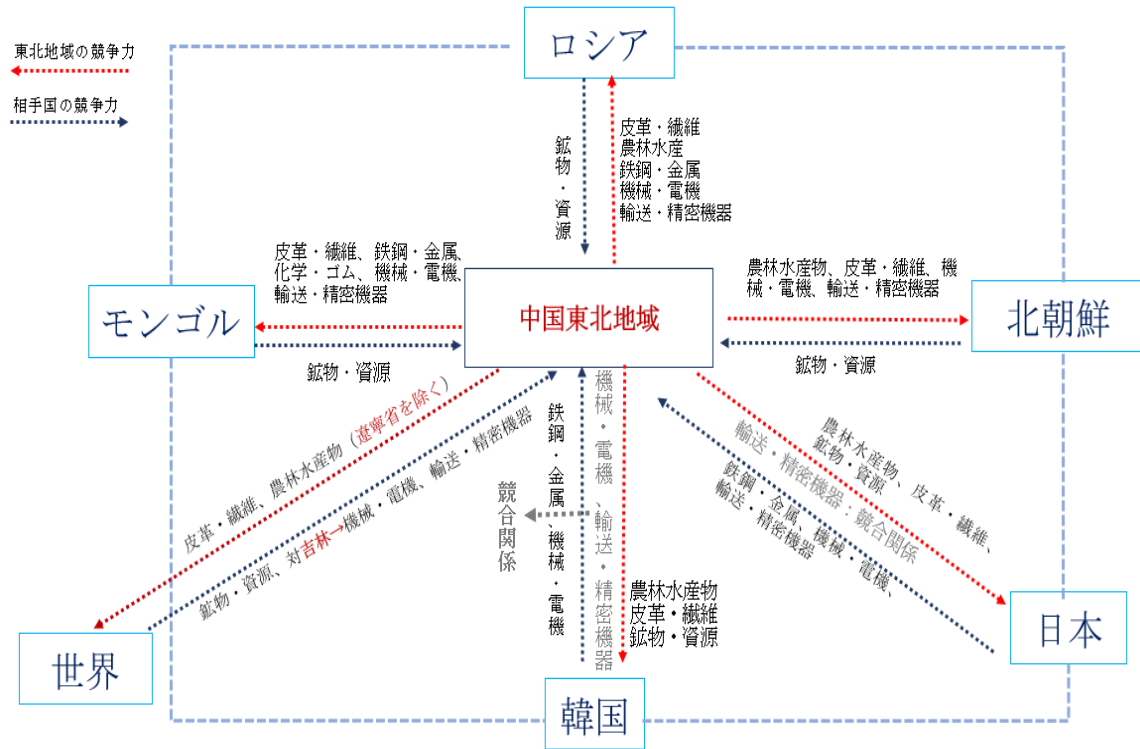
中国の東北地域が → 0.6 超：有意な業種、0.2～0.6：やや優位な業種。

中国東北地域または GTI 関連諸国が → -0.2 以上 0.2 未満：有意性が見極めにくい業種。

GTI 関連諸国が → -0.6 以上 -0.2 未満：やや優位な業種、同 -1 以上 -0.6 未満：優位な業種。

出所：安田(2017),p.104. 原出所：同上。

図 4.4 東北地域と GTI 関連諸国との貿易に関する特徴



出所：分析結果をもとに作成(中国経済経営学会 2015 年度全国大会で報告資料)。

表 4.6 対 GTI 関連諸国への中国東北地域別・産業別・貿特化係数の変化(1999-2011 年)

	競争力	競争力	競合関係 (水平貿易)
機械・電機	日本、韓国	内モンゴル、黒龍江省、吉林省	日本⇄遼寧省
		↓(対下記国には競争力あり)	韓国⇄吉林省、遼寧省
輸送・精密機器	日本、韓国	モンゴル、ロシア、北朝鮮	(「競争力あり」から競合関係へと変化)
		内モンゴル、黒龍江省、吉林省	日本⇄遼寧省
化学・ゴム	内モンゴル、黒龍江省	↓(対下記国には競争力あり)	韓国⇄遼寧省と吉林省
		モンゴル、ロシア、北朝鮮	(「競争力あり」から競合関係へと変化)
鉄鋼・金属	日本→黒龍江省 内モンゴル→日本・韓国	日本、韓国 → 黒龍江省	日本⇄吉林省、遼寧省
		韓国 → 遼寧省	韓国⇄吉林省、遼寧省
農林水産物	東北地域	ロシア → 内モンゴル	(「競争力あり」から競合関係へと変化)
皮革・繊維	遼寧省 → 韓国	日本、韓国	日本⇄遼寧省
	内モンゴル、黒龍江省、吉林省→日本、韓国	日本、韓国	韓国⇄吉林省、遼寧省
鉱物・資源	モンゴル、ロシア、北朝鮮	日本、韓国→内モンゴル、黒龍江省、遼寧省	遼寧省⇄韓国
			(競合関係から遼寧省が「競争力あり」へと変化)

出所：安田(2017),p.105. 原出所：付録 2(分析結果)をもとに作成。

(2) 輸出入上位業種

ここでは、内モンゴルとモンゴル、黒龍江省とロシア、吉林省と GTI 関連諸国との輸出入上位 6 業種(HS2 桁分類)について確認を行う。

まず、黒龍江省と内モンゴルとそれぞれ隣接しているロシアとモンゴルへの輸出入上位 6 業種から確認する。表 4.7 示すように、黒龍江省からロシアへの輸出では皮革・繊維が 7 割以上を占めており、農林水産物は 4.3%(2011 年)に過ぎず、輸入においては鉱物・資源が 8 割以上を占めている。次いで皮革・繊維と化学・ゴムである。しかし、これらの輸入に占める割合は 10%前後と少ない。また、内モンゴルと隣接するモンゴルとの上位 6 業種をみると、輸出では皮革・繊維、機械・電機、鉄鋼・金属が 77.1%(2011 年)を占めており、この中でも皮革・繊維が 35%を占めている。また、輸入では鉱物・資源が約 97%(2011 年)を占めており、皮革・繊維と農林水産物はそれぞれ 2%と 0.4%(2011 年)と極めて少ない。このことは、貿易特化係数の結果からも明らかのように、モンゴルとロシアからは鉱物・資源の輸入がほとんどであり、輸出では皮革・繊維を中心に行われていることが確認できる。また、貿易特化係数では機械・電機、輸送・精密機器がロシアに対して強い競争力をもっているとみられていたが、輸出上位 6 業種には入っていないことから実際の取引額は少ないと考えられる。

表 4.7 黒龍江省と内モンゴルの輸出入上位 6 業種

黒龍江省からロシアへの輸出			2010年	2011年	ロシアから黒龍江省への輸入			2010年	2011年
業種	HS2桁分類	合計(千ドル)			業種	HS2桁分類	合計(千ドル)		
皮革・繊維	メリヤス編み等に限る		18.1%	20.9%	鉱物・資源	鉱物性燃料等		70.2%	78.5%
皮革・繊維	履物等		25.3%	20.3%	皮革・繊維	木材及びその製品並びに木炭		9.9%	7.3%
皮革・繊維	衣類等		14.0%	11.8%	鉱物・資源	鉱石、スラグ及び灰		5.0%	6.9%
皮革・繊維	革製品等		9.3%	8.2%	化学・ゴム	肥料		6.8%	2.7%
皮革・繊維	紡織用繊維のその他の製品等		4.2%	6.1%	皮革・繊維	木材パルプ等		1.3%	1.3%
農林水産物	食用の野菜、根及び塊茎		3.1%	4.3%	化学・ゴム	有機化学品		1.9%	1.0%
上位6業種の割合			74.0%	71.6%	上位6業種の割合			95.2%	97.8%
内モンゴルからモンゴルへの輸出			2010年	2011年	モンゴルから内モンゴルへの輸入			2010年	2011年
業種	HS2桁分類	合計(千ドル)			業種	HS2桁分類	合計(千ドル)		
皮革・繊維	衣類及び衣類附属品		21.5%	28.6%	鉱物・資源	鉱物性燃料等		63.8%	62.0%
機械・電機	鉄道用等		27.1%	22.8%	鉱物・資源	鉱石、スラグ及び灰		32.8%	35.4%
皮革・繊維	紡織用繊維等		4.4%	8.0%	皮革・繊維	羊毛、織獣毛、粗獣毛等		2.3%	1.5%
機械・電機	原子炉等		6.3%	6.2%	皮革・繊維	原皮(毛皮を除く)及び革		0.6%	0.5%
鉄鋼・金属	鉄鋼		4.0%	5.8%	農林水産物	肉及び食用のくず肉		0.2%	0.2%
鉄鋼・金属	鉄鋼製品		4.3%	5.7%	農林水産物	採油用の種等		0.0%	0.2%
上位6業種の割合			67.6%	77.1%	上位6業種の割合			99.7%	99.7%

出所：安田(2017),p.107. 原出所：同上.

表 4.8 吉林省の対周辺諸国への輸出入上位 6 業種

北朝鮮への輸出		2011	2012	北朝鮮からの輸入		2011	2012
業種	HS2桁分類 合計(千ドル)			業種	HS2桁分類 合計(千ドル)		
農林水産物	穀物	14.3%	8.0%	農林水産物	魚等	19.3%	32.9%
皮革・繊維	衣類及び衣類附属品等	9.2%	7.3%	鉱物・資源	鉱石、スラグ及び灰	39.4%	28.9%
農林水産物	たばこ及び製造たばこ代用品	5.5%	6.7%	鉄鋼・金属	鉄鋼	11.0%	11.5%
機械・電機	原子炉、ボイラー等	6.3%	6.3%	皮革・繊維	メリヤス編み等に限る	8.3%	7.4%
皮革・繊維	履物及びゲートル等	4.6%	5.3%	農林水産物	食用の果実等	8.0%	5.4%
機械・電機	鉄道用及び軌道用以外の車両等	5.3%	5.2%	鉄鋼・金属	銅及びその製品	1.6%	3.3%
上位6業種の割合		45.2%	38.8%	上位6業種の割合		87.6%	89.5%
ロシアへの輸出		2011	2012	ロシアからの輸入		2011	2012
業種	HS2桁分類 合計(千ドル)			業種	HS2桁分類 合計(千ドル)		
皮革・繊維	メリヤス編み等に限る	32.2%	22.4%	鉱物・資源	鉱石、スラグ等	60.9%	42.3%
皮革・繊維	メリヤス編み等を除く	19.3%	20.4%	皮革・繊維	木材等	19.9%	21.7%
機械・電機	鉄道用及び軌道用以外の車両等	13.2%	19.3%	農林水産物	食用果実など	1.2%	17.6%
皮革・繊維	紡織用繊維のその他の製品等	10.7%	9.4%	農林水産物	魚等	10.5%	12.1%
機械・電機	電気機器及びその部分品等	3.5%	4.1%	鉱物・資源	塩、硫黄、土石類等	6.7%	4.1%
化学・ゴム	有機化学品	2.2%	3.8%	化学・ゴム	肥料		0.8%
上位6業種の割合		81.1%	79.5%	上位6業種の割合		99.1%	98.8%
モンゴルへの輸出		2011	2012	モンゴルからの輸入		2011	2012
業種	HS2桁分類 合計(千ドル)			業種	HS2桁分類 合計(千ドル)		
機械・電機	鉄道用及び軌道用以外の車両等	34.6%	80.4%	農林水産物	食用の果実等	95.1%	67.9%
農林水産物	穀物	18.3%	9.7%	化学・ゴム	プラスチック及びその製品	4.9%	32.1%
機械・電機	原子炉、ボイラー等	29.2%	5.7%				
化学・ゴム	医療用品		1.5%				
皮革・繊維	木材等		1.1%				
鉄鋼・金属	鉄鋼製品	0.0%	0.4%				
上位6業種の割合		82.1%	98.8%	上位6業種の割合		100.0%	100.0%
韓国への輸出		2011	2012	韓国からの輸入		2011	2012
業種	HS2桁分類 合計(千ドル)			業種	HS2桁分類 合計(千ドル)		
機械・電機	電気機器等	13.9%	16.2%	鉄鋼・金属	鉄鋼	28.3%	21.1%
農林水産物	採油用の種及び果実等	8.7%	13.1%	機械・電機	原子炉、ボイラー等	7.5%	17.6%
農林水産物	魚等	10.7%	11.2%	化学・ゴム	プラスチック及びその製品	17.4%	16.3%
農林水産物	食用の野菜、根及び塊茎	7.4%	9.3%	機械・電機	電気機器等	12.6%	14.6%
農林水産物	調製飼料等	6.4%	8.5%	機械・電機	光学機器等	7.0%	5.4%
皮革・繊維	メリヤス編み等に限る	3.4%	4.5%	化学・ゴム	有機化学品	0.4%	3.9%
上位6業種の割合		50.6%	62.9%	上位6業種の割合		73.2%	78.8%
日本への輸出		2011	2012	日本からの輸入		2011	2012
業種	HS2桁分類 合計(千ドル)			業種	HS2桁分類 合計(千ドル)		
農林水産物	食品工業で生ずる残留物等	7.2%	11.3%	機械・電機	鉄道用及び軌道用以外の車両等	48.8%	49.4%
皮革・繊維	木材及びその製品並びに木炭	11.6%	11.1%	機械・電機	原子炉、ボイラー等	25.1%	24.0%
農林水産物	食用の野菜、根及び塊茎	14.4%	10.0%	機械・電機	電気機器等	8.7%	8.0%
農林水産物	肉、魚等	8.7%	9.8%	機械・電機	光学機器等	6.6%	7.9%
農林水産物	採油用の種及び果実等	4.7%	9.5%	鉄鋼・金属	鉄鋼製品	2.0%	2.4%
皮革・繊維	メリヤス編み等を除く	8.3%	7.2%	その他	家具、寝具等	2.0%	1.0%
上位6業種の割合		55.0%	58.8%	上位6業種の割合		93.1%	92.7%

出所：安田(2017),p.109. 原出所：同上.

次に、東北振興のサブカテゴリとして国内開発と対外開放を繋ぐ中心地である吉林省の対 GTI 関連諸国への輸出入上位業種をみてみよう。表 4.8 は、吉林省の対 GTI 関連諸国との輸出入上位 6 業種を示したものである。この表で示されているように、対モンゴルへの輸出入では、その貿易額は少ないものの、輸出では機械・電機が約 8 割、農林水産物が約 1 割を占めている。特に、上位の機械・電機の中でも鉄道用以外の車両並びにその部分品及び付属品が 80.4%(2012 年)を占めていた。輸入では、農林水産物と化学・ゴムがほとんどで、その中でも農林水産物の割合が最も高い。対ロシアへの輸出入上位業種をみると、黒龍江省とロシアの貿易の特徴で見られたように、輸出では皮革・繊維が上位を占め、続いて機械・電機が多く、輸入では鉱物・資源が 7 割近く(2011 年)を示していた。この他に農林水産物の輸入が目立っている。対北朝鮮への輸出では農林水産物、皮革・繊維、機械・電機が上位を占めており、輸出全体の 4 割前後を占めている。吉林省の全体が、北朝鮮との貿易において遼寧省に比べて低いのは、遼寧省の中朝国境都市である丹東で中朝貿易の 40%が行われるなど、北朝鮮との交易ルートに制限があるためである。輸入では、農林水産物、鉱物・資源、鉄鋼・金属などの資源関連が全体の 9 割近くを占めている。

第二隣接国である韓国・日本との輸出入上位業種では表 4.8 で示しているようにモンゴル、ロシア、北朝鮮とは異なる傾向を見せている。例えば、韓国への輸出上位業種は機械・電機が 16.2%(2012 年)、労働集約型産業である農林水産物と皮革・繊維が 46.6%(2012 年)を占めており、輸入では鉄鋼・金属、機械・電機、化学・ゴムが 8 割近くを占めている。また、日本への輸出では農林水産物と皮革・繊維が上位 6 業種となっており、輸入では機械・電機、鉄鋼・金属が上位を占め、輸入の 91.7%(2012 年)を占めている。このことは、貿易特化係数の表 4.5 から明らかとなったように、韓国・日本といった先進国は機械・電機などといった先端産業の優位性が高く、吉林省は労働集約型産業である農林水産物、皮革・繊維などにおいて優位性が高いことがこれらのデータから再び読み取れる。

それでは、これらの東北地域で輸出される製品のすべてが当該地域で生産され、輸入される製品も当該地域で消費されているのか。このことを確認すべく、次は省レベルの貿易データを用いて、これら地域における貿易中継地としての役割について分析を行う。

第IV節 貿易中継地としての役割

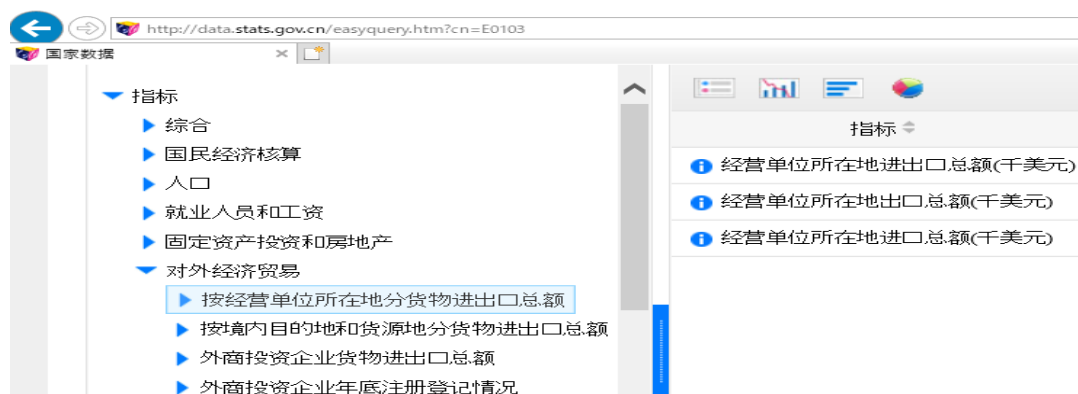
この小節では、これまでの先行研究では明らかにされてこなかった東北地域を中心とした「国内 - 辺境 - 海外」との経済的連携の実態を反映するための実証分析を試みる。まず、データの出所と使用される二種類のデータについて説明を行い、中継貿易額の計算式とその結果である(+)と(-)が持つ意味について解説する。これらを踏まえ、分析結果が持つ意

味についてまとめる。

4.4.1 データの説明と計算式

ここでは使用されるデータについて説明を行う。図 4.5 が示すように、中国国家统计局（以下：統計局）の National data 国家数据には二種類の対外貿易データがある。

図 4.5 二種類の対外経済貿易データ



二種類の貿易データというのは、(1)「按经营单位所在地分货物进出口总额」（経営単位（企業）所在地の輸出入総額）と(2)「按境内目的地和货源地分货物进出口額」（国内目的地（最終消費地）または原産地（地場）の輸出入額）である。統計局の用語解釈によると(1)は「所在地海关注册登記の有进出口经营权的企业实际进、出口額」で、(2)は「境内目的地和货源地进出口額」になる。これらデータの日本語の意味と分析に用いる計算式は以下のとおりである。

表 4.9 貿易データの種類と日本語の意味

No	中国語	No	中国語	No	日本語
(1)	按经营单位所在地分货物进出口总额	①	所在地海关注册登記の有进出口经营权的企业实际进、出口額	①	地方税関で登録登記した輸出入経営権を持つ企業による実際の輸出入額
		②	经营单位所在地出口总额	②	企業所在地の輸出総額
		③	经营单位所在地进口总额	③	企業所在地の輸入総額
(2)	按境内目的地和货源地分货物进出口額	④	境内目的地和货源地进出口总额	④	国内目的地（最終消費地）または原産地（地場）の輸出入額
		⑤	货源地出口額指出口货物的产地或原始发货地的实际出口額	⑤	原産地は輸出品の産地または（原始）出荷地の実際輸出額を指す
		⑥	目的地进口額指进口货物的消费、使用或最终抵运地的实际进口額	⑥	目的地輸入額は、輸入品の消費、使用または最終到着地の実際の輸入額を指す

出所：中国国家统计局のデータをもとに作成。 アクセス日：2018年5月10日。

表 4.91 が示すように、統計局では(1)を解釈する際に①地方税関で登録登記した輸出入経営権を持つ企業による実際の輸出入額とし、(2)は④の国内目的地(最終消費地)または原産地(地場)の輸出入額としている。ここで、①は、②の企業所在地の輸出総額と③の企業所在地の輸入総額の合計となる。また、④は、⑤「原産地輸出額とは輸出品の原産地または(最初の)出荷地の実際輸出額」と⑥「目的地輸入額とは、輸入品の消費、使用または最終到着地の実際の輸入額を指す」との合計となる。これを式で表すと以下のようになる。

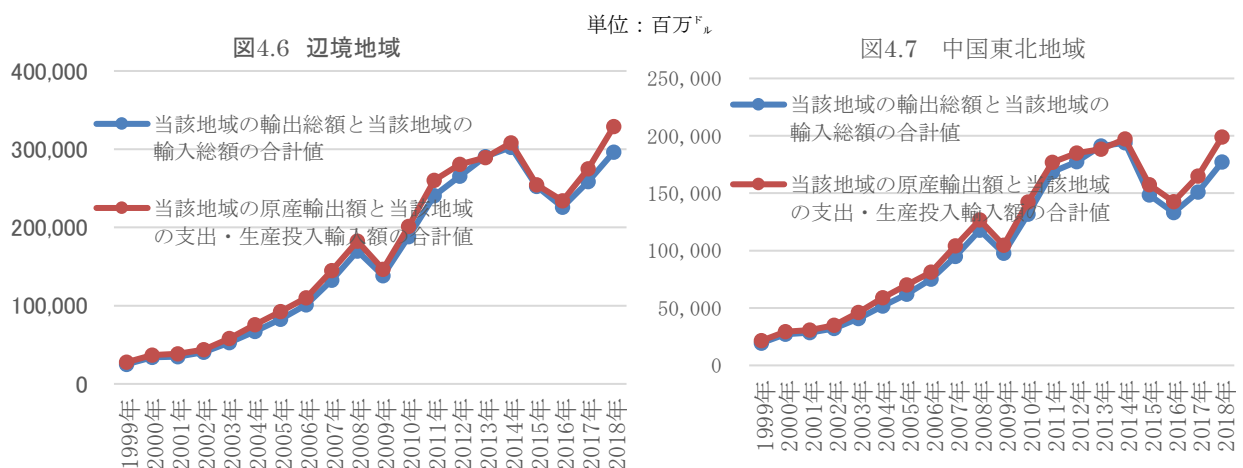
(1)データ ① = ② + ③

- ①地方税関で登録登記した輸出入経営権を持つ企業による実際の輸出入額
- ②企業所在地の輸出総額
- ③企業所在地の輸入総額

(2)データ ④ = ⑤ + ⑥

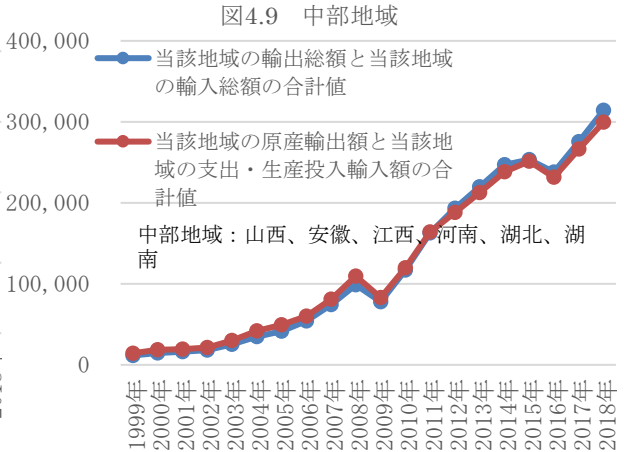
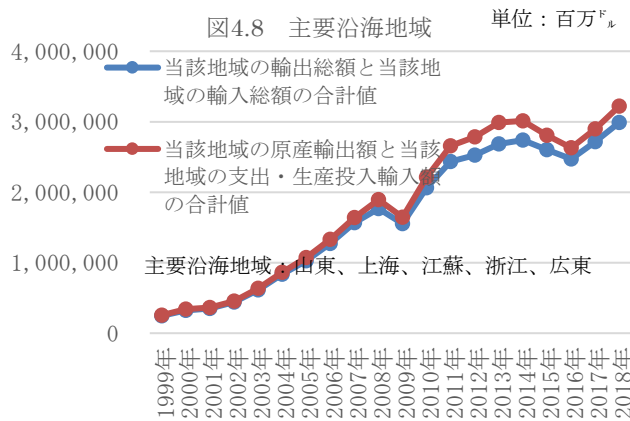
- ④国内目的地(最終消費地)または原産地(地場)の輸出入額
- ⑤原産地は輸出品の産地または(原始)出荷地の実際輸出額
- ⑥目的地輸入額は、輸入品の消費、使用または最終到着地の実際の輸入額

上記の式に基づいて辺境地域、東北地域、主要沿海地域¹²⁸、主要中部地域¹²⁹にわけたその合計値をもって作成したのが図 4.6 から 4.9 となる。ここで確認できるのは、地域ごとの貿易額ではその金額には差があるものの、全体の流れとしては同じ動きをしていることである。



128 山東，上海，江蘇，浙江，広東を指す。

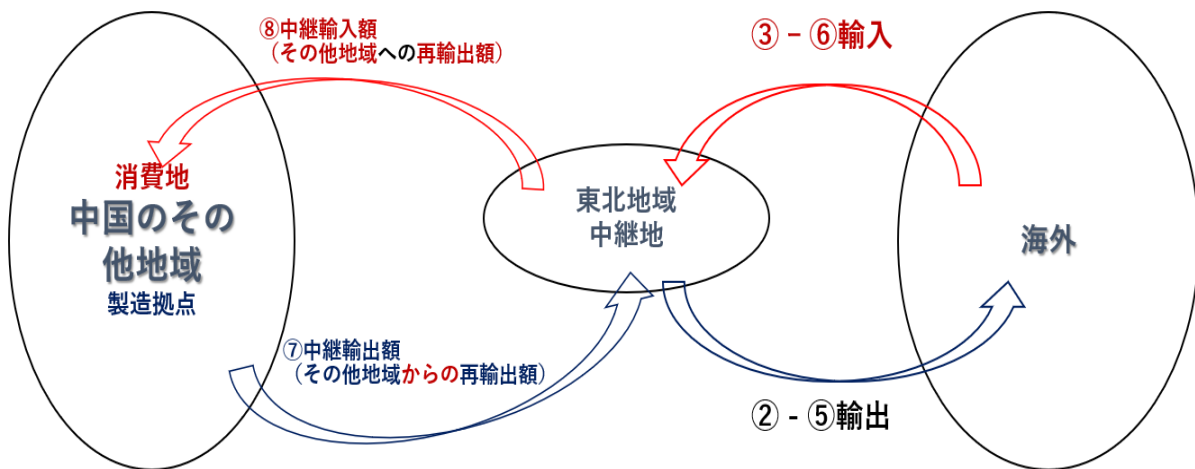
129 山西，安徽，江西，河南，湖北，湖南を指す。



出所：中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>)をもとに作成。 アクセス日：2019年5月11日。

二種類のデータを用いて各地域の貿易中継額を計算することが可能になる。その貿易中継地としての辺境地域のイメージと計算式を表したのが図4.10となる。

図4.10 貿易中継地としての辺境地域のイメージ



出所：安田(2016)p.110をもとに加筆修正。 原出所：筆者作成

$$\text{②当該地域の輸出額} - \text{⑤当該地域原産品の輸出額(製造拠点)} = \text{⑦その他地域からの調達輸出額}$$

$$(\text{所在地税関登録貿易企業の輸出額} - \text{原産地製品の輸出額}) = \text{中継輸出額}$$

$$\text{③当該地域の輸入額} - \text{⑥当該地域の輸入額(消費拠点)} = \text{⑧その他地域への調達輸入額}$$

$$(\text{所在地税関登録貿易企業の輸入額} - \text{国内目的地の輸入額}) = \text{中継輸入額}$$

出所：筆者作成(中国経済経営学会 2015年度全国大会報告資料)。

上記の式のように、②当該地域(辺境地域・東北地域または主要沿海地域と主要中部地域)の所在地税関登録貿易企業による総輸出額から⑤当該地域原産品の輸出額(製造拠点)を控除したものがその他地域(中国国内のほかの省・自治区)からの再輸出額(中継輸出額)となり、③当該地域(辺境地域・東北地域または主要沿海地域と主要中部地域)の所在地税関登録貿易企業による総輸入額から⑥当該地域目的の輸入額(消費拠点)を控除したものがその他地域への再輸入額(中継輸入額)となる。この式に基づいた貿易中継地の分析結果については次の節で解説する。

4.4.2 貿易中継額の分析結果

この式に基づいた分析結果の(+)と(-)が持つ意味をみると、中継輸出額が(+)となる場合は、その他地域からの調達輸出額が多いことを示し、(-)になる場合は、当該地域で生産される製品(原産地)のほうが多く輸出されることを示す。そのため、当該地域は製造拠点であるとみることができる。また、中継輸入額が(-)となる場合は、当該地域が消費する製品が多いことを意味し、(+)となる場合は、最終消費地(国内のその他地域)への輸入額が多いことを意味するため、中継輸入地としての役割を果たしているとみることができる(図 4.11 を参照)。

図 4.11 中継貿易額の分析結果(+)と(-)が持つ意味

(+) と (-) の意味

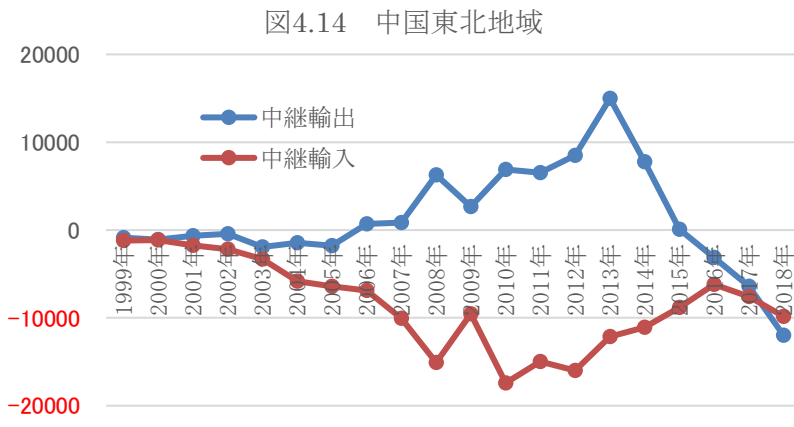
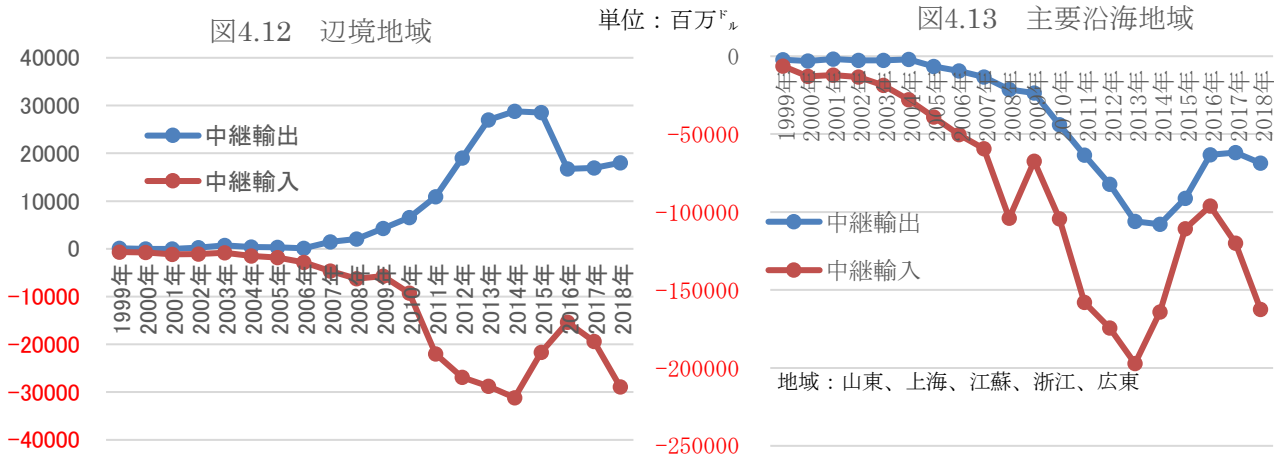
輸入額 (-) ⇒ 消費拠点
 輸出額 (-) ⇒ 製造拠点
 輸入額 (+) ⇒ 中継輸入
 輸出額 (+) ⇒ 中継輸出

中継輸出 (その他地域からの再輸出額)
 中継輸入 (その他地域への再輸出額)

出所：筆者作成

図 4.12 が示すように、辺境地域は 2002 年以降から中継輸出額が(+)となっており、これは、辺境地域ではその他国内地域からの調達輸入額が多く、貿易中継地としての役割を果たしていることを説明している。また、中継輸入額が(-)傾向を示すことから、当該地域では海外から輸入される製品が多く消費されていることを意味している。一方、図 4.13 が示す主要沿海地域は中継輸出入額がそれぞれ(-)という結果を示すことは、当該地域は辺境地域と異なり、依然として製造拠点と消費拠点としての役割を果たしていることが窺

える。



ここで、東北地域の貿易額が中国全体に占める割合を確認してみよう。東北地域の全国の貿易総額に占める割合は 2018 年の時点で輸出が 3.0%、輸入は 5.8%である。これは 2009 年と 2010 年と比べても大きな差はない。表 4.10 が示すように、東北地域の貿易額は山東省(輸出 7.0%、輸入 8.9%)より少なく、遼寧省を除けば内モンゴル、黒龍江省、吉林省の輸出入は 1.0%未満と少ない(表 4.10 を参照)。しかし、東北地域の輸出中継額は 2006 年以降から 2013 年頃まで拡大を続け、その後の 2015 年には製造拠点へと転じている(図 4.14 を参照)。こうした動きは、年によっては変化がみられるものの、中国のその他内陸、そして周辺諸国の市場とも密接にリンクしていることを表している。

他方、東北地域の域内が最終消費地または原産地となっている可能性は否定できない¹³⁰。

124 中国経済経営学会 2015 年度全国大会報告で寺町信雄教授(コメンテーター)からその可能性があるのではとの指摘があった。

例えば、遼寧省大連港を經由してその他東北地域(消費拠点)へと輸入される、または、その他東北地域(製造拠点)で生産された商品が大連港を經由して輸出されることも十分あると考えられる。実際、2016年に実施した吉林省での現地調査では、ロシアの港經由だとコストが高いので、大連港を經由しての輸出入を行っているという回答を得たのである。

そこで、東北地域の省・自治区別の中継貿易額の四ヶ年平均をまとめてみた(表 4.11 を参照)。その結果、製造拠点(2012-2014を除く)と消費拠点としての遼寧省と内モンゴル、吉林省(規模は小さい)、輸出入中継地としての黒龍江省と特徴づけることができる。また、黒龍江省は2011年を前後にして消費拠点から輸入中継地へと変化したことが明らかとなった一方で、2005年から2016年までは輸出中継地としての役割を果たし、その他期間においては製造拠点となっていることが確認された。同じく、製造拠点から消費拠点への変化、または中継地への変化は遼寧省でもみられている(図 4.15 を参照)。

以上を踏まえると、東北地域は「国内-辺境-海外」といった概念モデルのように、中国のその他地域と海外とにおける経済的連携の実態が明らかとなった。このことは、東北地域で行われる輸出入は単に当該地域の需要を満たしているのみならず、中国のその他内陸、そして周辺諸国の市場とも密接にリンクしており、内陸産業に新しい市場を提供するとともに周辺諸国の地域経済発展にも寄与するものと考えられる。そのため、これら辺境地域における国境を跨ぐ地域開発が進み、ヒト・モノ・カネ・情報の流れが加速すれば、中国におけるバランスの取れた経済発展へのインパクトは一層強まると予測される。

表 4.10 中国における主要地域の輸出入金額及び割合

百万ドル	2009年				2010年				2018年			
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
全国合計	1,202,047	1,003,893	100%	100%	1,578,444	1,393,909	100%	100%	2,488,544	2,117,143	100%	100%
内モンゴル	3,840	5,564	0.32%	0.6%	4,359	7,219	0.3%	0.5%	7,481	12,306	0.3%	0.6%
黒龍江省	6,343	6,999	0.53%	0.7%	8,508	9,788	0.5%	0.7%	4,816	18,767	0.2%	0.9%
吉林省	3,347	8,506	0.28%	0.8%	4,471	12,435	0.3%	0.9%	5,572	15,862	0.2%	0.7%
遼寧省	32,271	36,907	2.68%	3.7%	42,557	52,147	2.7%	3.7%	58,016	75,813	2.3%	3.6%
東北地域	45,801	57,976	3.8%	5.8%	59,895	81,589	3.8%	5.9%	75,885	122,748	3.0%	5.8%
広東省	362,203	266,488	30.1%	26.5%	467,122	348,259	29.6%	25.0%	707,972	495,067	28.4%	23.4%
上海市	135,987	137,147	11.3%	13.7%	173,165	191,924	11.0%	13.8%	179,994	297,169	7.2%	14.0%
江蘇省	207,350	158,481	17.2%	15.8%	281,380	217,325	17.8%	15.6%	416,654	299,427	16.7%	14.1%
浙江省	147,477	62,846	12.3%	6.3%	200,958	86,091	12.7%	6.2%	327,376	113,252	13.2%	5.3%
山東省	82,728	80,140	6.9%	8.0%	110,331	114,291	7.0%	8.2%	173,430	189,378	7.0%	8.9%
上記地域計(B+C)	981,546	763,078	77.8%	70.2%	1,292,851	1,039,479	78.1%	68.7%	1,881,311	1,517,041	72.5%	65.9%

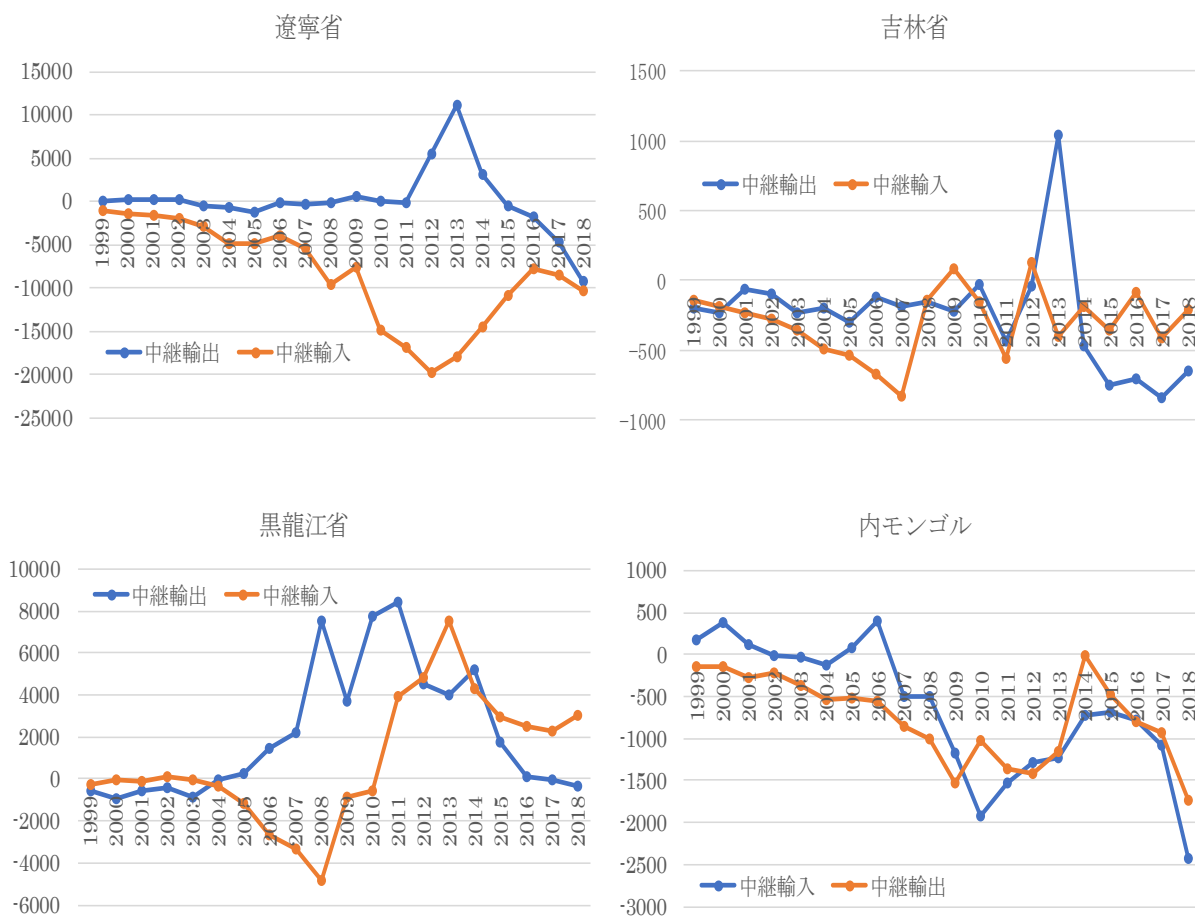
出所：한국무역협회(<http://www.kita.net/>) (韓国貿易協会) をもとに作成。アクセス日：2019年5月11日。

表 4.11 中国東北地域の省・自治区別の中継輸出入額(単位：百万ドル)

四カ年平均	中国東北地域		遼寧省		吉林省		黒龍江省		内モンゴル	
	中継輸出	中継輸入	中継輸出	中継輸入	中継輸出	中継輸入	中継輸出	中継輸入	中継輸入	中継輸出
1999-2002	-756	-1,569	226	-1,444	-149	-207	-636	-86	168	-197
2003-2006	-1,107	-5,608	-606	-4,127	-212	-513	203	-1,053	85	-493
2007-2010	4,171	-13,030	114	-9,346	-146	-259	5,306	-2,400	-1,025	-1,103
2011-2014	9,449	-13,548	4,885	-17,244	23	-253	5,529	5,146	-1,196	-988
2015-2018	-5,357	-8,103	-3,988	-9,294	-735	-265	352	2,703	-1,248	-987

出所：中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>)をもとに作成。 アクセス日：2019年5月11日。

図 4.15 中国東北地域の省・自治区別の中継貿易額の推移(単位：百万ドル)



出所：同上。

第V節 まとめ

本章では、GTIの優先開発分野の一つである貿易に焦点を当て、東北地域とGTI関連諸国との貿易に関する特徴を明らかにし、東北地域と内陸地域との経済的連携の実態を反映することで、中国の経済発展における東北地域の役割について考察した。

主に次のような三つの結果が得られた。

- (1) 加藤(2003)が指摘したように、北東アジアの「特殊性」は過大評価されており、多様性という側面では、経済発展レベルの違いはむしろ相互依存によって有利な条件である。制度的な意味での地域統合という観点からは、域内での格差は統合を妨げる障害となるが、自然発生的な経済的な結びつきの深さという意味で、この地域の相互依存を捉えるならば、経済格差の存在は決して相互交流にマイナスとはならない¹³¹。このことは、本文の経済指標からも確認されたように、東北地域は低廉な労働力と中央政府による投資拡大に伴う発展潜在力の上昇により、賃金高騰に苦しむ沿岸部の外資企業または中国企業(国有・民間)が海外(東南アジアなど)へとシフトするのに遜色のない可能性を秘めており、雇用の創出といった政治的メリットの点からも、十分な競争力を有していると考える。
- (2) 貿易データによる分析結果は、東北地域とGTI関連諸国は相互に優位な業種の補完関係によって支えられていることが明らかとなった。例えば、東北地域は労働集約型産業である皮革・繊維、農林水産物と労働力、モンゴルは鉱物・資源、ロシアは鉱物・資源、農林水産物、北朝鮮は農林水産物、鉱物・資源、皮革・繊維と労働力、韓国は鉄鋼・金属、化学・ゴム、機械・電機と資本・技術、日本は機械・電機、鉄鋼・金属、輸送・精密機器と資本・先端技術でそれぞれ優位性を持っている。このことは、相互の経済協力により当該地域の経済発展の可能性が高いことを説明している。今後、東北地域とGTI関連諸国との地域間協力では経済的補完関係という視点から再評価が必要であろう。
- (3) 東北地域における中継貿易額の拡大は、単に東北地域の需要を満たしているのみならず、「国内 - 辺境 - 海外」の概念モデルのように、中国の内陸地域、そしてGTI関連諸国の国内市場とも密接にリンクしている現状を表している。また、対世界へ

131 図們江地域開発の頓挫は、多国間協力という枠組みを実施することの困難さに加え、この地域の「特殊性」が深く関係していると指摘されているとしているが、ここでの「特殊性」は、歴史性(東西対立が生み出した北朝鮮半島の分断など)、多様性(経済システム、経済格差、文化の多様性など)、周辺性(東アジアの周辺部で「奇跡」から取り残された地域)を指しており、加藤はこの「特殊性」が過大評価されていると指摘している。加藤(2003), pp. 186-194.

の貿易において競争力が弱い産業が対隣接国への競争力は強いという結果は、この分野において、国際競争力の低い中国製品であっても購買力の低い隣接国に対しては重要な輸出産品となっていることが示唆される。こうした意味で、東北地域の貿易中継地としての役割は、内陸産業に新しい市場を提供することとなり、中国経済だけに有益なものではなく、東北地域をはじめとする GTI 関連諸国の地域経済発展にも寄与するものと考えられる。そのため、これら辺境地域における国境を跨ぐ地域開発が進み、ヒト・モノ・カネ・情報の流れが加速すれば、中国におけるバランスの取れた経済発展へのインパクトは一層強まるものと予測される。

第5章 中国東北地域¹³²における GTI 関連諸国との交通インフラ

本章では、GTI の優先分野の一つである交通インフラに焦点を当て、中国政府による一帯一路構想の一環として推進している中・モ・ロ経済回廊への東北地域の参与計画と隣接地域の開発計画について検討し、GTI 関連諸国との交通インフラ連携の可能性について考察する。

まず第Ⅰ節では、東北地域の交通インフラの現状を明らかにする。第Ⅱ節では、中国政府の一帯一路構想の一環として推進している六大経済回廊とそこに含まれる中・モ・ロ経済回廊について概観する。第Ⅲ節では、東北地域を中心に、中・モ・ロ経済回廊への参与計画と辺境地域の開発計画について分析する。それを踏まえ、GTI 関連諸国とのインフラ連携の可能性について考察する。第Ⅳ節ではまとめとする。

第Ⅰ節 中国東北地域の交通インフラの現状

ここでは、近年のデータを用いて、東北地域における交通インフラの現状について分析を行う。

表5.1に示すように、2016年末現在、東北地域の鉄道運営総延長は2万9,200kmである。このうち、内モンゴル、黒龍江省、吉林省、遼寧省がそれぞれ1万2,300km、6,200km、5,100km、5,600kmを占めている。東北地域の鉄道運営総延長の割合は、全国の23.5%で、人口の割合(9.7%)やGDPの割合(8.4%)に比べて高い。道路総延長は、58万3,700kmであり、内モンゴル、黒龍江省、吉林省、遼寧省がそれぞれ19万6,100km、16万4,500km、10万2,500km、12万600kmを占めている。東北地域の道路総延長の割合は、全国の12.4%で、鉄道の割合より低い水準である。鉄道運営総延長が高い理由として、中華民国時代の日本による満州鉄道の敷設との指摘がされている¹³³。

一方、輸送手段別貨物運送量をみると、概ね各省・自治区の経済規模を反映している。例えば、全国のGDPに占める割合が唯一3%台の遼寧省の鉄道・道路・水運を利用した貨物輸送量は4.7%と、黒龍江省(1.2%)と吉林省(1.0%)より高い。内モンゴルは鉄道を利用した貨物運送量では16.8%を占めているものの水運はほとんど発達していなかった。それは、遼寧省を除いては海への出口がないため、河川を利用した内陸水運だけが存在しているのが要因として考えられる。旅客輸送量をみると、鉄道運営総距離の東北地域の全国に占める割合が23.5%と高いのに反し、実際の旅客輸送量は13.3%と低い。特に、内モンゴル

132 内モンゴル、黒龍江省、吉林省、遼寧省を指す。

133 Choi (2017), p. 2.

(1.9%)、黒龍江省(3.7%)、吉林省(2.7%)が低く、近年の景気低迷により人の移動も減ったものとみられる。これらの地域で、鉄道運営総延長に比べてその運用が少ないということは、鉄道への過剰投資が反映されている可能性がある。このことは図5.1で示す2007年から2016年までの輸送手段別輸送量とその輸送距離の推移からも確認できる。例えば、鉄道運営総距離が順調に伸びているのに対し、輸送手段別輸送量は減少傾向、またはそれほど変わらない推移をしている。

表5.1 中国東北地域の輸送手段(2016年)

2016年	全国	東北地域/全国	内モンゴル/全国	黒龍江省/全国	吉林省/全国	遼寧省/全国
人口(万人)	138,271.00	13,430.00 9.7%	2,520.00 1.8%	3,799.00 2.7%	2,733.00 2.0%	4,378.00 3.2%
GDP(億元)	743585.5	70,537.89 9.5%	18,128.10 2.4%	15,386.09 2.1%	14,776.80 2.0%	22,246.90 3.0%
鉄道運営総距離(万km)	12.40	2.92 23.5%	1.23 9.9%	0.62 5.0%	0.51 4.1%	0.56 4.5%
道路総距離(万km)	469.63	58.37 12.4%	19.61 4.2%	16.45 3.5%	10.25 2.2%	12.06 2.6%
高速道路	13.10	1.69 12.9%	0.52 4.0%	0.44 3.4%	0.31 2.4%	0.42 3.2%
1等級道路	9.92	1.53 15.4%	0.67 6.8%	0.24 2.4%	0.21 2.1%	0.41 4.1%
2等級道路	37.11	5.58 15.0%	1.69 4.6%	1.16 3.1%	0.94 2.5%	1.79 4.8%
旅客運送量(万人)	1,900,194.34	163,663.00 8.6%	15,735.00 0.8%	39,386.00 2.1%	34,910.00 1.8%	73,632.00 3.9%
鉄道	281,405.23	37,475.00 13.3%	5,388.00 1.9%	10,480.00 3.7%	7,567.00 2.7%	14,040.00 5.0%
道路	1,542,758.67	125,137.00 8.1%	10,347.00 0.7%	28,550.00 1.9%	27,186.00 1.8%	59,054.00 3.8%
水運	27,234.40	1,049.00 3.9%	0.00 0.0%	355.00 1.3%	156.00 0.6%	538.00 2.0%
貨物運送量(万トン)	4,386,763.00	492,419.00 11.2%	186,726.00 4.3%	53,569.00 1.2%	45,060.00 1.0%	207,064.00 4.7%
鉄道	333,186.00	85,829.00 25.8%	56,113.00 16.8%	9,542.00 2.9%	3,944.00 1.2%	16,230.00 4.9%
道路	3,341,259.00	391,658.00 11.7%	130,613.00 3.9%	42,897.00 1.3%	40,777.00 1.2%	177,371.00 5.3%
水運	638,238.00	14,933.00 2.3%	0.00 0.0%	1,130.00 0.2%	339.00 0.1%	13,464.00 2.1%
旅客回転量(億人km)	31,258.47	2,213.41 7.1%	374.97 1.2%	471.08 1.5%	431.27 1.4%	936.09 3.0%
鉄道	12,579.29	1,378.52 11.0%	222.22 1.8%	270.59 2.2%	262.33 2.1%	623.38 5.0%
道路	10,228.71	828.27 8.1%	152.75 1.5%	200.10 2.0%	168.72 1.6%	306.70 3.0%
水運	72.33	6.61 9.1%	0.00 0.0%	0.39 0.5%	0.21 0.3%	6.01 8.3%
貨物回転量(億トンkm)	186,629.48	19,466.29 10.4%	4,341.74 2.3%	1,532.54 0.8%	1,478.52 0.8%	12,113.49 6.5%
鉄道	23,792.26	3,832.62 16.1%	1,918.10 8.1%	620.48 2.6%	393.13 1.7%	900.91 3.8%
道路	61,080.10	7,349.93 12.0%	2,423.64 4.0%	904.76 1.5%	1,084.77 1.8%	2,936.76 4.8%
水運	97,338.80	8,283.74 8.5%	0.00 0.0%	7.30 0.0%	0.62 0.0%	8,275.82 8.5%

注：貨物（旅客）回転量の計算は、一定期間における出発駅から到着駅までの最短距離の計算であり、距離に対する費用の計算である。

貨物（旅客）回転量 = Σ （貨物（旅客）運輸量 × 運輸距離）

鉄道旅客回転量（人km） = Σ （実際に運ばれる各旅客数 × 始発駅から到着駅までの距離） = 実際に乗った旅客数 × 旅客の平均行程）

旅客回転量（人km） = Σ （実際に運んだ各旅客 × 当該旅客の出発駅と到着駅間の距離）

水運回転量（人km） = Σ （実際に運んだ旅客数 × 水運運送距離）

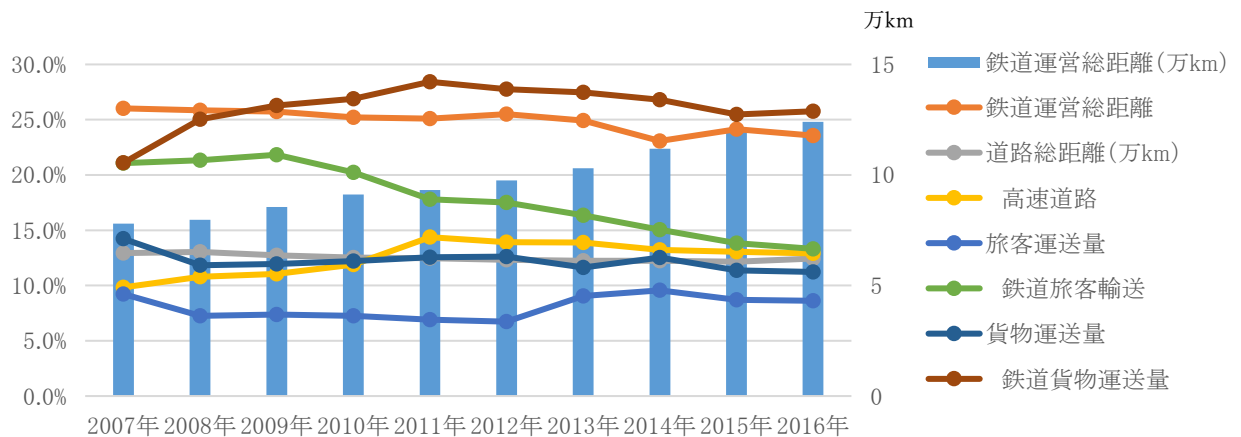
鉄道貨物回転量（トンkm） = Σ （各貨物の重量 × 当該貨物の運送距離） = 実際の運送貨物数 × 貨物の平均運送距離

道路貨物回転量（トンkm） = Σ （各貨物の重量 × 当該貨物運送距離）

水運回転量（トンkm） = Σ （実際に運んだ貨物の重量 × 水運運送距離）

出所：中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>)をもとに作成。アクセス日：2018年8月18日。

図5.1 中国東北地域における輸送手段別輸送量及び輸送距離の割合推移
(2007-2016年)



出所：中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>)をもとに作成。アクセス日：2018年8月18日。

以下では、表5.2と5.3に基づいてその10年間の推移を検討する。

鉄道運営総距離は2007年の2万300kmから2016年には2万9200kmへと30.5%拡大した。しかし、全国に占める割合では26%から23.5%へとやや減少しており全国的な増加幅には及ばなかった。この傾向は道路総延長においても同じであり、12.9%から12.4%へとやや減少した。このことは、東北地域の物流インフラ建設は伸びてはいるものの、全国的な水準には及んでいないとみられる。ただし、高速道路の総延長が全国に占める割合は2007年の9.8%から2016年には12.9%へと増加した。

輸送量をみると、旅客輸送量が2014年の9.6%をピークに2016年には8.6%へと減少した。輸送手段ごとにみると鉄道の割合が15.0%から13.3%に、道路は9.1%から8.1%に、水運は4.2%から3.9%に減少した。この期間における旅客輸送量は黒龍江省と吉林省での減少が目立つ。貨物輸送量では2007年から2016年までに減少傾向にあるが、輸送手段別では、鉄道は2007年の21.1%から2016年には25.8%へと増えていった。しかし、道路では15.1%から11.7%、水運では3.6%から2.3%へとそれぞれ減少した。特に、2011年前後をピークに旅客と貨物の輸送量の絶対量自体も減少傾向にあり、東北地域の景気後退が深刻な状況にあることが読み取れる。

貨物(旅客)輸送回転量という指標は、各輸送手段の使用密度を表し、今後の物流・インフラ構築のための計画調査、輸送効率、輸送単価とコストが計算できる重要な基礎資料として使われる。表5.2が示すように、旅客と貨物の輸送回転量は、2012年(2509.21億人km, 21032.46億トンkm)をピークとし、それ以降は減少傾向へと転じた。ここで一つ注目して

ほしいのは、旅客の鉄道輸送密度は2007年から2016年まで一貫して上昇していることである。このことは、道路を利用するよりも比較的短時間で移動可能な高速鉄道へとシフトしていることが要因として考えられる。一方で、全国に占める割合では、旅客と貨物の両方の鉄道使用密度が低下していることが確認できる。このことは、今後の鉄道インフラ構築に非常に不利な条件として作用するものである。しかし、隣接する地域との鉄道連携により、鉄道旅客と貨物の需要を創出しようとする戦略を生み出す根拠として利用することもできる。海上輸送と水運が少ない吉林省と黒龍江省の場合、このような要因がより大きく作用するものとみられる。すなわち、鉄道利用の不振は今後のインフラ構築において脅威と機会の二つの側面として作用するとみることができよう。

表5.2 中国東北地域輸送手段別輸送量及び輸送距離の推移(2007-2016年)

東北地域	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
人口(万人)	13,281.00	13,318.00	13,365.00	13,427.00	13,448.00	13,463.00	13,474.00	13,481.00	13,458.00	13,430.00
国内総生産(億元)	90,541.00	111,869.00	123,926.00	148,377.00	180,013.00	199,661.00	214,957.00	225,633.00	227,003.00	217,155.00
鉄道運営総距離(万km)	2.03	2.06	2.20	2.30	2.34	2.49	2.57	2.58	2.92	2.92
道路総距離(万km)	46.30	48.63	49.18	50.18	51.24	52.17	53.29	54.61	55.63	58.37
高速道路	0.53	0.65	0.72	0.88	1.22	1.34	1.45	1.48	1.61	1.69
1等級道路	0.82	0.86	0.93	0.97	0.99	1.14	1.25	1.36	1.35	1.53
2等級道路	2.03	2.06	2.20	2.30	2.34	2.49	2.57	2.58	2.92	2.92
旅客運送量(万人)	205,294	207,776	219,527	236,949	243,291	255,996	192,268	194,300	169,045	163,663
鉄道	28,571	31,197	33,276	33,921	33,137	33,152	34,404	34,661	35,050	37,475
道路	175,699	175,607	185,253	202,107	209,074	221,686	156,857	158,528	132,931	125,137
水運	1,024	972	998	921	1,080	1,158	1,007	1,111	1,064	1,049
貨物運送量(万トン)	323,671	305,725	337,950	395,758	463,969	516,770	477,119	522,531	474,944	492,419
鉄道	66,303	82,715	87,622	97,965	111,799	108,423	108,931	102,170	85,519	85,829
道路	247,256	212,861	239,438	286,118	339,152	394,210	353,332	404,881	374,548	391,658
水運	10,112	10,149	10,890	11,675	13,018	14,137	14,856	15,479	14,877	14,933
旅客運送距離(億人km)	1,885.54	1,973.83	2,093.49	2,272.50	2,423.61	2,509.21	2,189.20	2,271.91	2,212.75	2,213.41
鉄道	967.33	1,036.17	1,081.92	1,145.85	1,214.64	1,206.22	1,261.39	1,323.22	1,325.31	1,378.52
道路	909.35	929.15	1,003.91	1,119.73	1,201.27	1,294.79	920.64	941.51	880.81	828.27
水運	8.85	8.50	7.65	6.94	7.70	8.20	7.17	7.17	6.65	6.61
貨物運送距離(億トンkm)	9,778.50	13,541.33	14,682.86	16,850.30	19,247.69	21,032.46	20,043.63	20,221.69	18,872.92	19,466.29
鉄道	4,336.50	4,990.26	5,088.71	5,509.27	5,984.12	5,662.14	5,459.59	4,855.24	3,829.89	3,832.62
道路	1,474.00	4,208.35	4,689.08	5,637.02	6,725.58	7,878.36	6,737.65	7,377.61	7,071.13	7,349.93
水運	3,968.00	4,342.72	4,905.06	5,704.01	6,537.99	7,491.96	7,846.39	7,988.85	7,971.89	8,283.74

出所：中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>)をもとに作成。アクセス日：2018年8月18日。

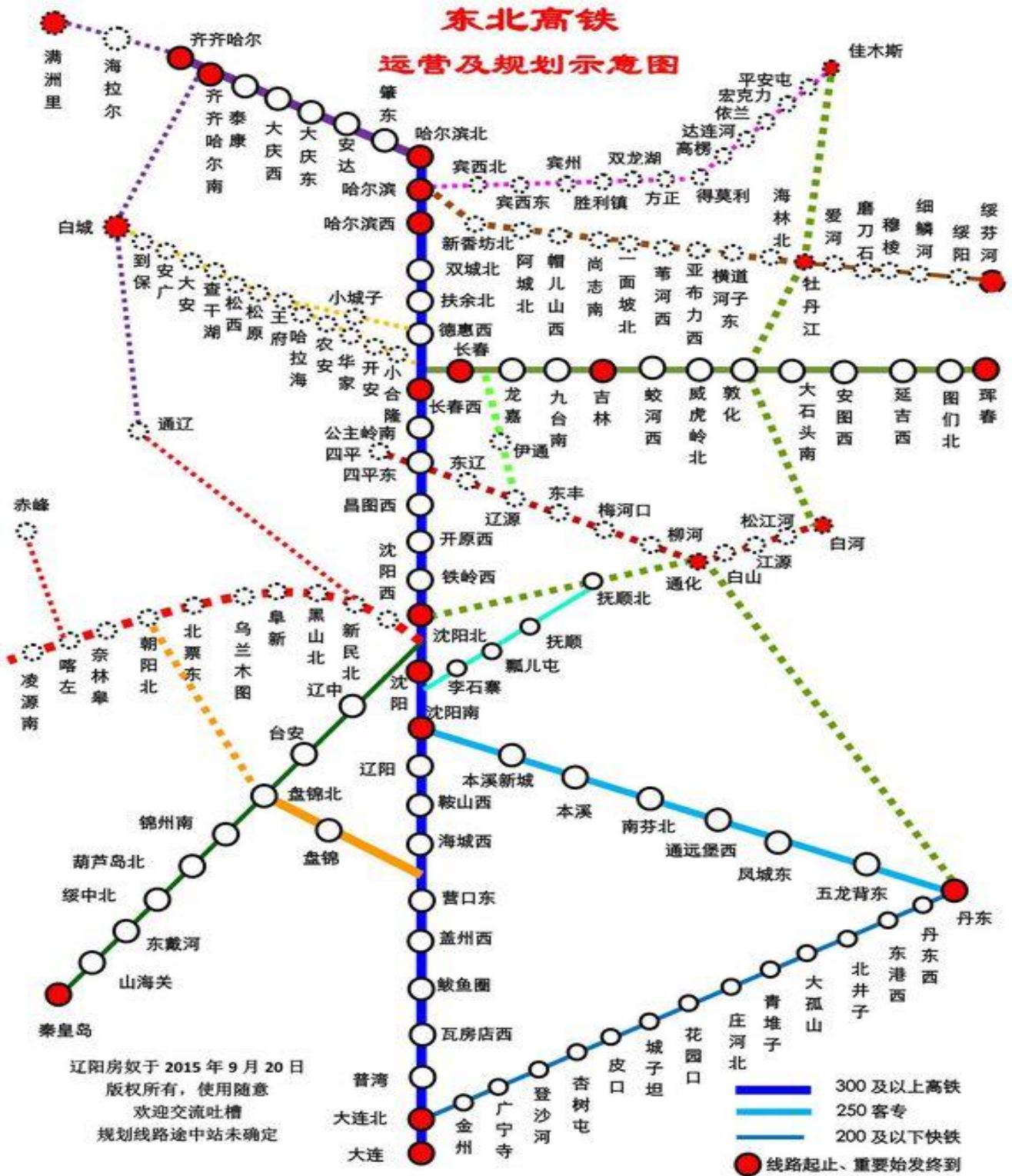
表5.3 全国の輸送手段に占める中国東北地域の割合の変化(2007-2016年)

東北地域/全国	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
人口(万人)	10.05%	10.03%	10.01%	10.01%	9.98%	9.94%	9.90%	9.86%	9.79%	9.71%
国内総生産(億元)	33.5%	35.0%	35.5%	35.9%	36.8%	36.9%	36.1%	35.0%	32.9%	29.2%
鉄道運営総距離(万km)	26.0%	25.8%	25.7%	25.2%	25.1%	25.5%	24.9%	23.1%	24.1%	23.5%
道路総距離(万km)	12.9%	13.0%	12.7%	12.5%	12.5%	12.3%	12.2%	12.2%	12.2%	12.4%
高速道路	9.8%	10.8%	11.1%	11.9%	14.4%	13.9%	13.9%	13.2%	13.0%	12.9%
1等級道路	16.4%	15.9%	15.6%	15.1%	14.5%	15.3%	15.7%	15.9%	14.8%	15.4%
2等級道路	7.3%	7.2%	7.3%	7.5%	7.3%	7.5%	7.5%	7.4%	8.1%	7.9%
旅客運送量(万人)	9.2%	7.2%	7.4%	7.2%	6.9%	6.7%	9.1%	9.6%	8.7%	8.6%
鉄道	21.1%	21.3%	21.8%	20.2%	17.8%	17.5%	16.3%	15.0%	13.8%	13.3%
道路	8.6%	6.5%	6.7%	6.6%	6.4%	6.2%	8.5%	9.1%	8.2%	8.1%
水運	4.5%	4.8%	4.5%	4.1%	4.4%	4.5%	4.3%	4.2%	3.9%	3.9%
旅客運送回転量(億人km)	8.7%	8.5%	8.4%	8.1%	7.8%	7.5%	7.9%	7.9%	7.4%	7.1%
鉄道	13.4%	13.3%	13.7%	13.1%	12.6%	12.3%	11.9%	11.8%	11.1%	11.0%
道路	7.9%	7.4%	7.4%	7.5%	7.2%	7.0%	8.2%	8.6%	8.2%	8.1%
水運	11.3%	14.4%	11.0%	9.6%	10.3%	10.6%	10.5%	9.6%	9.1%	9.1%
貨物運送量(万トン)	14.2%	11.8%	12.0%	12.2%	12.6%	12.6%	11.6%	12.5%	11.4%	11.2%
鉄道	21.1%	25.0%	26.3%	26.9%	28.4%	27.8%	27.5%	26.8%	25.5%	25.8%
道路	15.1%	11.1%	11.3%	11.7%	12.0%	12.4%	11.5%	13.0%	11.9%	11.7%
水運	3.6%	3.4%	3.4%	3.1%	3.1%	3.1%	2.7%	2.6%	2.4%	2.3%
貨物運送回転量(億トンkm)	9.6%	12.3%	12.0%	11.9%	12.1%	12.1%	11.9%	11.1%	10.6%	10.4%
鉄道	18.2%	19.9%	20.2%	19.9%	20.3%	19.4%	18.7%	17.6%	16.1%	16.1%
道路	13.0%	12.8%	12.6%	13.0%	13.1%	13.2%	12.1%	13.0%	12.2%	12.0%
水運	6.2%	8.6%	8.5%	8.3%	8.7%	9.2%	9.9%	8.6%	8.7%	8.5%

出所：中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>)をもとに作成 アクセス日：2018年8月18日

以上のことから、中国は需要不振があるにも関わらず、東北地域の交通インフラに関しては継続的に拡充していくものとみられる。これは図5.2に示された路線図からも確認できる。ここでの実線は、2015年現在、存在している路線であり、点線は計画されたルートである。黒龍江省のチチハル、吉林省の琿春、遼寧省の丹東などの辺境都市まで高速鉄道が伸びており、まだ達していない満洲里、佳木斯、赤峰などにも建設計画がある。図5.3に示された高速道路網の建設計画でも将来的に吉林-ハルビン-北安をつなぐ路線が新たに生じ、辺境都市・黒河まで、長春と瀋陽をめぐる環状道路が新設され、集安-双遼などの連絡高速道路が新設されることがわかる。また、チチハルから満洲里までつながる連絡道路も計画されており、これは最終的にモンゴルへ乗り入れることを想定していると思われる。

図5.2 中国東北地域の高速鉄道運営及び計画図



出所：百度贴吧(<http://tieba.baidu.com/p/4056644137>). アクセス日：2018年8月19日.

図5.3 中国東北地域の高速道路網(2016年現在)



出所：衛星地図(<http://316e.com/gaosu/>)をもとに加筆。 アクセス日：2018年8月19日。

第II節 一帯一路構想と経済回廊

この小節では、まず、中国政府が推進している一帯一路構想の概要とその背景について明らかにし、その「一帯」に含まれている六大経済回廊について概観する。次に、東北地域の交通インフラと関連して中・モ・ロ経済回廊について検討する。

5.2.1 一帯一路構想とその背景

(1) 一帯一路構想

中国は2013年以来、広域経済圏構想として一帯一路戦略を示し、その構築を進めてきた。この構想は、2015年3月、国家発展改革委員会(NDRC)、外交部、商務部が共同で「シルクロード経済ベルトと21世紀の海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」(以下：「行動計画」)を公表したことにより具体化された¹³⁴。一帯一路構想とは、中国と中央アジア

134 国家发展改革委・外交部・商務部(http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html)
アクセス日：2018年9月18日。

ア、南アジア、西アジア、東南アジア、中東、欧州とを陸路と海路で繋げて一大経済圏を構築しようとする壮大な構想である。自ら主導してアジア諸国をインフラや貿易・投資でつなぎ、各国の経済発展を促そうとするものである。

「行動計画」の第4節では1)各国政府との政策面での意思疎通(政策沟通)、2)インフラ整備と連携(设施联通)、3)貿易の円滑化(贸易畅通)、4)資金の融通(资金融通)、5)民間交流、といった五つの重点協力分野が提示されている。そのうち、2)インフラの整備と連携では、当該分野が一带一路のなかでの最優先分野であると明言されていた。その内容をみると、一带一路の一環として沿線都市や主要港を中心とした効率的なネットワークを作り、未開発区間やボトルネックの解消、陸・海上複合輸送路確保のための建設加速に注力するという。これには基盤施設の連携に加え、鉄道、高速道路、通信、石油、天然ガスのパイプライン、港湾も含まれており、結果的には、アジアの沿線地域とアジアのその他地域、ヨーロッパ、アフリカを接続するインフラを構築する意図としてみることができる。

表5.4 一带一路における地域別沿線国家

地域	国家
北東アジア (1)	モンゴル
ASEAN (12)	シンガポール、マレーシア、インドネシア、ミャンマー、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナム、ブルネイ、フィリピン
西アジア (18)	イラン、イラク、トルコ、シリア、ヨルダン、レバノン、イスラエル、パレスチナ、サウジアラビア、イエメン、オマーン、UAE、カタール、クウェート、バーレーン、ギリシャ、キプロス、エジプトのシナイ半島
南アジア (8)	インド、パキスタン、バングラデシュ、アフガニスタン、スリランカ、モルディブ、ネパール、ブータン
中央アジア (5)	カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、タジキスタン、キルギスタン
独立国家共同体 (7)	ロシア、ウクライナ、ベラルーシ、グルジア、アゼルバイジャン、アルメニア、モルドバ
中・東欧 (16)	ポーランド、リトアニア、エストニア、ラトビア、チェコ、スロバキア、ハンガリー、スロベニア、クロアチア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、モンテネグロ、セルビア、アルバニア、ルーマニア、ブルガリア、マケドニア

出所：新华丝路(<http://silkroad.news.cn/2017/1225/76186.shtml>)。アクセス日：2018年8月27日。

「行動計画」に基づいて、一带一路のいくつかの特徴を以下のようにまとめることができる。まず、協力の範囲と事業対象地域等に制限を設けておらず、開放協力の原則が強調されている。このことは、すべての国が一带一路のプロジェクトへの参加が可能であることを意味している。そのため、地域的範囲を限定することは容易ではないと思われる。しかし、表5.4が示すように一带一路の沿線国として一般的には67カ国をあげられる。ただ、一带一路の協力原則からすると、必ずしもこの67カ国に限定されるものではなく、一帯一

路構想に含まれるすべての国が今後の協力対象国となるとみることができる。しかも、一帯一路構想の進捗状況によっては関連国の数も流動的になるとみられ、陸・海上ルートの拠点地域と重点協力国も限定されていない特徴がある。従って、今後の関連沿線国はさらに拡大するとみられ、中国政府の計画通りに一帯一路の関連プロジェクトが進行されれば「世界最長の経済回廊」となると同時に、発展する可能性が最も高い経済圏が形成されるとみられる。

(2) 一帯一路構想の背景と国際社会

では、なぜ一帯一路の構想が提起されたのか。またその構想の推進に伴い、国際社会からはどのような点が指摘されているのか。

第一に、構想の背景に挙げられるのが、景気対策と成長戦略としての一帯一路である。伊藤(2015)によれば、中国は鉄鋼をはじめとする過剰生産能力と過剰な外貨準備高への対応という「二つの過剰」に直面しており、一帯一路による海外での紐つきのインフラ建設でこの「二つの過剰」を解消しようとする狙いがみられる¹³⁵。

第二に指摘された構想の背景は、地域格差問題である。近年、中国ではこれまでの目覚ましい経済成長による副作用ともいえる様々な問題が目立つようになった。そのなかでも地域間格差が深刻な問題となっており、同じ地域でも都市と農村では生活水準の格差がみられる。特に辺境地帯は人口も少なく、独自の成長動力も不足しており、成長を遂げるには中央政府の政策的な取り組みが必要であるとみられる。周辺国とのインフラ連携を通じて対外開放を進めようとする一帯一路構想は、取り残された国内地域の発展を促進するためにも有効であろう。

第三の観点は、一帯一路構想は、中国のエネルギー安全保障を強化するために、不可欠との指摘がみられる¹³⁶。中国は1970年代から石油輸出国として外貨を獲得してきたが、急速な経済成長により、1993年から石油の純輸入国となった。今日では石油を輸入に依存している。特に、輸入される石油の約8割はマラッカ海峡やロンボク海峡経由の海上輸送である。そのため、中国が石油・天然ガス資源が豊富な中央アジアとの関係を強化し、パイプラインの建設によって陸路による中央アジア諸国からの石油・天然ガスの輸入を増やすことができれば、輸入元・ルート多元化と海上輸送のリスクの軽減につながる。中国が中央アジア諸国でエネルギー関連施設やインフラを建設することは、中国にとってエネルギー資源の安定供給に直結するものとみられる。

このような国内事情があるなかで、短期的には景気刺激策として一帯一路上の沿線国、

135 伊藤(2015), p. 34.

136 渡辺(2015), pp. 83-84.

特に隣接する地域へのインフラ投資を急ぐ必要があるとみられる。リーマンショック以降、中国政府は高速鉄道や高速道路などのインフラ部門に対して積極的な投資計画を立て、それを実行してきているが、すでに飽和状態になりつつある(第 I 節を参照)。これらの国内の需要不振の問題を解決するには、海外へ市場を拡大することが効果的とみられる。例えば、雲南省の最南端まで接続された道路と鉄道網は、ミャンマーに伸びていくことに意味を持ち、琿春まで到達した高速鉄道はロシアのザルビノ港とウラジオストク港、そして北朝鮮の羅津港までつなげることでより活性化されるとみられる。後述するが、これらのルートはいずれもヨーロッパのバルト海まで、そして日本海横断航路を直結するなど、海外のみならず、上海、寧波といった中国南部地域との国内貿易も活性化されるものとみられる。

中国は、減速した経済を一帶一路上の沿線国での交通インフラの建設や機械・装置などを提供すること、さらに長期的には新しい貿易ルートを利用したそれらの国々と地域への製品を輸出することで「二つの過剰」問題などを解消することを目指しているとみられる。

一方で、こうした一帶一路構想に対して、国際社会では一帶一路を中国の戦略的拡張の一つの手段と見做す人も少なくない。例えば、一帶一路を「中国版マーシャル・プラン」、開発途上国で展開する「新植民地主義」、中国周辺地域で構築が企図される「新時代」の「朝貢システム」とみなすことなどである¹³⁷。実際、中国は一帶一路沿線国とともに、経済回廊やグリーン・シルクロードなどのプラットフォームを通じて、正の外部経済効果を有する協力メカニズムの構築を模索しているが、開発途上国にとって、自力では困難なインフラ整備が可能になるという利点もある。しかし、一方では、経常収支の悪化や対外債務拡大というリスクを抱え込む恐れもある。2017年に中国の融資で港を建設し、返済に窮したスリランカが、港の使用権を中国国有企業に委譲せざるを得なくなった例もあり、一帶一路は周辺国への影響力拡大を狙う中国の罠だという指摘が多い。また、その他東南アジアでも最近、各地で中国の投資に対する反発が相次いでいる。ベトナムでは2018年6月、経済特区の土地を外国企業に貸し出す政府の計画に大規模な抗議デモが起きた。市民は中国企業への優遇策だと感じ取っている。インドネシアでは中国と進める総工費55億ドルの首都ジャカルタとバンドンを結ぶ高速鉄道建設が滞ったままとなり、土地収用が進まず、費用の妥当性に疑問符がついた¹³⁸。今後、国際社会からの懸念と沿線国の不安などにどう応えるのか、一帶一路の実践はますます注目されるものとみられる。

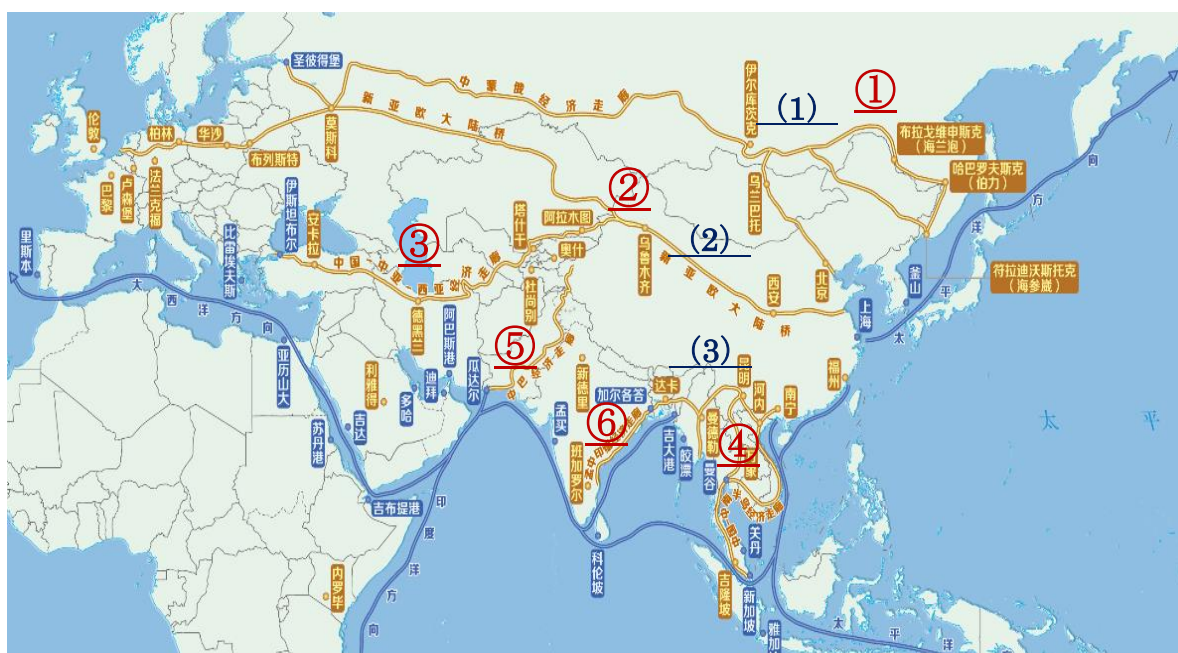
137 日経ビジネス(2018年5月7日)、「一帶一路は中国が世界に提供する公共財だ」
(<https://business.nikkei.com/atcl/report/16/111400180/050200004/?P=1>), アクセス日: 2018年8月27日。

138 日本経済新聞, 2018年7月2日。

5.2.2 六大経済回廊

ここでは一帯一路構想のルートに基づき、「一帯」を中心としたインフラ建設に関連する計画と政策について検討する。「行動計画」では一帯一路構想の枠組みとして、アジア、中東、ヨーロッパに跨る経済圏の構築を目指すものとされる。「行動計画」の目的は、図5.4で示す通り、ユーラシアをめぐる大陸と海洋の両ルートで、東アジア経済圏とヨーロッパを連結することである。その推進路線は、陸上シルクロード(一帯)に該当する①「中国・モンゴル・ロシア」(以下:中・モ・ロ経済回廊)、②「新ユーラシアブリッジ」、③「中国・中央アジア・西アジア」、④「中国・インドシナ半島」、⑤「中国・パキスタン」、⑥「バングラデシュ・中国・ミャンマー・インド」の6経済回廊を建設し、古代のシルクロードを再構築する。海上シルクロード(一路)は、中国沿岸の港湾都市を出発点とし、南シナ海とインド洋を通過してヨーロッパに伸びる航路「中国・南シナ海・インド洋・ヨーロッパ」と中国沿岸港湾から、南シナ海を通過して南太平洋へと伸びる航路「中国・南シナ海・南太平洋」の2つのルートである。

図5.4 一帯一路構想に関するルート



出所：標準地図服務(<http://bzdt.nasg.gov.cn>)をもとに加筆。アクセス日：2018年8月20日。

中国の一帯一路構想における「一帯」の主要事業はこの六大経済回廊を中心に推進されている。そのなかでインフラ建設は最優先分野ではあるが、沿線各国が新たにインフラ建設を行うのではなく、既存の国際的な主要道路、沿線のインフラ等の条件を利用して相互

利用を実現するのが基本方針となっている。具体的に以下の三つの主要な国際道路がある。

- 1) 中国から中央アジア、ロシアを経てヨーロッパに至る(バルト海)
- 2) 中国から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海に至る
- 3) 中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至る

これらの主要道路が「一帯」の「線」となり、その上にある「点」が主要都市となる。要するに、この「線」と「点」を組み合わせ、「一帯」沿線の相互利用道路のネットワークを形成することが非常に重要になってくる。故に、この「点」の計画と建設は重要なポイントとなる¹³⁹。例えば、東北地域には、フフホト、瀋陽、大連、長春、ハルビンに一級物流拠点が置かれており、二級物流拠点都市として吉林、琿春、大慶、牡丹江、チチハルが指定されている。また、これらの都市は流通接続点都市として指定されている(図5.4を参照)。

ここでは、まず2017年2月に中国国務院が公表した2016年から2020年までの交通・運輸の社会インフラ五ヵ年計画「“十三五”現代綜合交通運輸インフラの發展計画」¹⁴⁰(以下:「インフラ計画」)の内容を中心に一帯一路の今後のインフラ建設方針について検討する。

「インフラ計画」によると、2020年までの主な目標として(1)高速鉄道が人口100万人以上の都市の80%をカバーする、(2)鉄道や高速道路、空港が人口20万人以上の都市をほぼカバーする、(3)都市鉄道は2015年の倍である6000kmを達成する、(4)石油・天然ガスのパイプラインは2015年比の47%増の16万5000kmを達成する、などが挙げられている。具体的には、既存の道路・鉄道に加えて、「十縦十横」という東西南北の道路や鉄道の幹線を増やす。

新疆のウルムチ、カシュガルを中央アジアや西アジアへの拠「点」とする。南方では、雲南省の昆明市や広西省の桂林市を交通の中心とし、東南アジア、南アジアに広げていく。北方では、内モンゴルや東北3省からロシアやモンゴルに繋がる複数の道路や鉄道を作る。この際に黒龍江省の綏芬河から満洲里、吉林省の琿春から内モンゴルの二連浩特、黒龍江省の黒河から香港・マカオまでの沿海ルートを接続拠点とし、ロシアやモンゴル、朝鮮半島を繋ぐ国際輸送回廊を構築する。近隣国や地域の鉄道、高速道路、水路、パイプラインとの接続プロジェクトの建設を積極的に推進し、民間航空ネットワークの柔軟性を十分に発揮することで近隣の国や地域との相互接続をリードする。2015年3月に中国政府は全国18の接続点省の中で、これらの辺境都市を含む内モンゴル、黒龍江、吉林、遼寧が北東ア

139 郭跃(2015), pp. 96-97.

140 中国語では“十三五”現代綜合交通運輸体系發展规划, (http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-02/28/content_5171345.htm) アクセス日: 2018年8月20日.

ジアへの重要な窓口として位置付けた。

「一帯」の建設方針からみると、いずれのルートも北朝鮮やロシア、モンゴル、パキスタン、ミャンマーなど、中国と国境を接する国が含まれていることから、沿線諸国のなかでもとりわけ周辺地域との経済連携の強化を重視するものとみられる。それには周辺諸国との間の交通インフラ連携強化に重点をおいた対外戦略であると同時に国内の均衡発展のための地域振興策があるといえよう。

5.2.3 中・モ・ロ経済回廊

一帯一路戦略のもとで進められている6つの経済回廊のうち、中・モ・ロ経済回廊は、その他の経済回廊と比べてGTI関連諸国にとって重要な意味をもつ。ここでは、中国・モンゴル・ロシアが2016年に締結した「中・モ・ロ経済回廊建設の計画綱要」（以下：「計画綱要」）の内容を中心に、今後のインフラ建設の方針について検討する¹⁴¹。

中・モ・ロ経済回廊は2014年9月に開催された中国・モンゴル・ロシアの首脳会談で合意され、その後の2015年1月に国务院の承認を経て、中国の国家戦略として格上げされた。2016年6月23日に一帯一路の枠組みの中で、多国間協力としては初めてとなる「計画綱要」が締結されたことで三カ国間の協力枠組みが設けられたことになる。この計画綱要は、一帯一路の中で最初に合意された多国間協力の経済回廊ということで重要な意味をもち、今後は当該地域を中心に大幅なインフラ開発が行われるものとみられる。

「計画綱要」では中国の「シルクロード経済ベルト」と「ユーラシア経済連合」、「草原の道」の連携を通じた共同繁栄を追求するという主旨を明らかにしている。協力分野は①交通インフラ、②通商口(口岸)建設と税関検疫監督管理、③生産能力と投資協力、④経済貿易協力、⑤人文交流、⑥生態環境保護、⑦地方及び隣接地域協力などの7つの協力分野からなる計33の協力事業が明示されている。その分野別の協力事業の主な内容をみると、中・モ・ロ経済回廊は、隣接地域の交通インフラ開発に重点をおいていることがわかる。

まず、交通インフラ分野では、三カ国における道路、鉄道、港湾、通商口などのインフラ施設を共同で発展させ、国境地域におけるインフラ施設と国際輸送路などの分野で相互協力し、相互運用性を促進することで、アジアとヨーロッパを結ぶ国際輸送を発展させる。具体的には、国際陸上輸送回廊を建設するために、インフラ建設プロジェクトを共同で実施し、ヒト・モノ・輸送手段のスムーズな流れを確保する。そのために、三カ国間の道

141 中国国家発展委員会(http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbghwb/201609/t20160912_818326.htm)
アクセス日：2018年8月27日。

路・鉄道による輸送の可能性を高めるなど国境を越えた輸送のルールなども提示された。

例えば、図們江輸送回廊(プリモーリエ 2)とプリモーリエ 1 はモンゴルを中心としない二つのルートであるが、すでに基礎的なインフラが敷かれているため、当該ルートの拡大などに関する調査研究の予定などが含まれている。このうち、図們江輸送回廊は、モンゴルのチョイバルサンから東に向かって吉林省の長春―延吉―琿春を經由し、ロシアのザルビノ港までのルートとなるが、これは後述する GTI が提示した図們江輸送回廊と一致する。また、プリモーリエ 1 は、図們江輸送回廊と同様に、チョイバルサンを起点とし、東に向かって、満洲里―チチハル―ハルビン―牡丹江―綏芬河を經由し、ロシアのウラジオストクとナホトカまで繋ぐルートとして提示された。

中・モ・ロ経済回廊のプロジェクトのうち、交通関連の項目はすべて実現させる計画というよりは、現存するルートと計画中のルートが混在していて、計画中のルートに対する実現可能性調査も多数含まれている。その多くが以前から存在した計画であるにもかかわらず実現されなかった。その要因として、大きく次のような二つの指摘がみられる¹⁴²。

一つは、当該地域の需要不振である。国土の広さに対し、人口密度が希薄であるため、交通インフラへの投資効率が悪く、この地域の産業設備もこれといったものがなく、所得水準も低いことから大規模な交通インフラを構築する誘因が欠落している。

二つ目は、三カ国間の地政学的リスクである。モンゴルとロシアは、中国の経済的・政治的影響力が膨張することへの拒否感と不安をもっているとみられる。モンゴルは「一国の FDI が全体の 3 分の 1 を超えることができない」という法律で、中国からの対内投資に消極的である。また、2016 年 11 月に政治的理由でダライ・ラマの訪問を許可したことで、中国からの制裁を受けるなど、二国間にはまだ政治的なわだかまりが存在している。ロシアも中国とは緊密な政治的同盟を結んでいながらも、中国による自国の極東地域への経済的影響力を警戒しているとみられる。そのため、綏芬河などの中・ロ国境地域の物流・通関の改善事業に中国が強い意志があるにもかかわらず、かなり遅れている。

一方で、中国・モンゴル・ロシアは三カ国とも近年では経済不況が続いており、中・モ・ロ経済回廊への期待が高いものとみられる。例えば、先述したように、中国は 2012 年以來、ずっと経済成長の低下を経験しており、そのなかでも東北地域の景気は全国平均よりも低いため喫緊の対策が必要である。また、モンゴルとロシアは資源価格の下落などにより低成長を記録している。そのため、中国の投資が景気を挽回できる勢いになる状況となれば、中・モ・ロ経済回廊は最も適切な投資チャネルを提供するものとみられる。さら

142 Yang (2017), pp. 14-15.

に、第 5 章の貿易データからも明らかとなったように、東北地域とモンゴル・ロシアは相互の優位な業種の補完関係によって支えられている。そのため、当該地域の交通インフラの連携が進めば、生産要素の自由な移動と、効率的な生産資源の配置が可能となり、中国・モンゴル・ロシアは共同の経済利益を得ることができると考える。

これらの戦略的な含意を根拠に、次節では中・モ・ロ経済回廊の対象地域となる東北地域の交通インフラ建設への参与計画について整理する。

第Ⅲ節 中国東北地域と中・モ・ロ経済回廊

本節では、中国側が発表した政策資料を中心に、東北地域の中・モ・ロ経済回廊への交通インフラの参与計画と隣接地域の開発計画を検討し、GTI 関連諸国との交通インフラ連携の可能性について考察する。

5.3.1 中国東北地域参与計画

(1) 黒龍江省の交通インフラ

黒龍江省は中国の最北部に位置し、東と北はロシアと隣接し、西は内モンゴル、南は吉林省と接している。同省の総面積は 47 万 3,000 平方キロメートル(嘉定溪と宋陵地区を含む)で中国のなかでは 6 番目に広い。国境線の長さは 2,981.26km で、アジア太平洋からヨーロッパを陸で結ぶ重要なルートであり、中国の辺境開放の重要な窓口である。

黒龍江省は 2015 年 8 月に、政府の一带一路構想の推進に基づいた独自の「中・モ・ロの経済回廊黒龍江陸海上シルクロード経済ベルト」¹⁴³(以下：「黒龍経済ベルト」)を発表し、段階別の目標を挙げて推進している。まず、その短期目標(2014-2015)をみると、中・モ・ロ経済回廊の「黒龍経済ベルト」と政府の一带一路戦略との連携の推進があげられている。中期目標(2016-2020)では、「黒龍経済ベルト」の建設を通じて、国内とユーラシアに接続する最も便利な国際輸送ルートを建設し、長期目標(2021-2025)では、ユーラシア大陸を結ぶ越境輸送ネットワークを構築することで、対外開放型経済体系を形成しようとしている。この目標からすると、現段階は中期目標期間であり、国内-黒龍江省-ユーラシアを接続するための交通インフラ建設に注力しているものとみられる。

この計画は、陸・海上の連携路線と鉄道、道路、水運、航空、エネルギー輸送ルートなどに区分してその推進計画を提示している。まず、陸と海の複合輸送路線をみると、海上輸送では、広州-寧波-上海-釜山(韓国)-新潟港(日本)-ウラジオストク(ロシア)-東方

143 中国語では“中蒙俄經濟走廊” 黒龍江陸海絲綢之路經濟帶。

港(ロシア)まで、そこから鉄道を利用して中国の綏芬河－ハルビン－満洲里－バイカル(ロシア)に到着後、シベリア横断鉄道(以下：TSR)と接続し、西に向かってバルト海、ハンブルク、ロッテルダムまで繋ぐ複合輸送路である。

図 5.5 「黒龍経済ベルト」の鉄道路線図



出所：黒龍省人民政府(2015)をもとに作成。

その中で黒龍江省とロシアを接続するための鉄道路線輸送路をみると、図 5.5 が示すように、①綏－満越境輸送路、②東北港湾－同江鉄道大橋越境輸送路、③ハルビン－黒河鉄道越境輸送路、④沿辺(辺境)鉄道越境輸送路、という四つの路線が示されていた。まず、①の綏－満越境輸送路をみると、これは東西を結ぶ鉄道路線で、東のウラジオストクを起点とし、綏芬河－ハルビン－満洲里で国境を越え、ロシアのバイカル、そこからシベリア横断鉄道(以下：TSR)と接続されるのである。②が示す路線は南北を結ぶ鉄道路線で、大連を起点としながらハルビンを経由して同江までいき、そこから国境を越えてロシアのビロビジャンで TSR、バイカル－アムール鉄道と接続する。③は、南北を結ぶ鉄道路線で、ハルビンを起点とし、黒河で国境を越えてロシアのブラゴベシチェンスクで TSR と接続する。④は黒龍江省の国境線近くにある鉄道路線で、東南と西北を結ぶ。東寧を起点とし、綏芬河－虎林－抚

遠一同江一名山一遜克一黒河一漠河などの通商口を經由し、これらの通商口で国境を越え、TSR と接続される。

この他に道路と水運では、通商口と工業団地を連拠点地域とし、国道及び省の幹線道路を結び、黒龍江、松花江、ウスリー川を主要河川としながら海まで結ぶ複合輸送という内容が提示されていた。(表 5.5 を参照)。

表 5.5 「黒龍経済ベルト」の主要内容

区分	内容		
陸海	広州一寧波一上海一釜山(韓)一新潟(日)一ウラジオストク(ロ)・ナホトカ(ロ)・東方港(ロ)一綏芬河一綏滿鉄道一ハルビン一満洲里一満洲里大橋(越境)一ザバイカリスク(ロ)一TSR一バルト海一ハンブルク(独)一ロッテルダム(オランダ)		
鉄道	方向	路線名	
	東一西	①綏一滿越境輸送路	ウラジオストク(ロ)一綏芬河一ハルビン一満洲里(越境)一ザバイカリスク(ロ)一TSR一バルト海一ハンブルク(独)一ロッテルダム(オランダ)
	南一北	②東北港灣一同江鉄道大橋越境輸送路	大連港一ハルビン一佳木斯一同江一同江大橋(越境)一ビロビジャン(ロ)一TSR・バイカル一アムール鉄道
	南一北	③ハルビン一黒河鉄道越境輸送路	ハルビン一黒河一黒河大橋(越境)一ブラゴベシチェンスク(ロ)一TSR・バイカル、アムール鉄道
	東南一西北	④沿辺(辺境)鉄道越境輸送路	東寧一綏芬河一虎林一饒河一抚遠一同江一名山一遜克一黒河一漠河等(越境)一TSR・バイカル一アムール鉄道
道路	関連拠点地域、工業団地と辺境通商口(口岸)における国道及び省の幹線道路を結ぶ道路網		
水運	ハブポート	ハルビンと佳木斯	
	接続ポート	黒河、抚遠などの通商口	
	水路河川	黒龍江、松花江、ウスリー川を水運の主要河川とし、河川と海の複合運送	

出所：黒龍省人民政府(2015)をもとに作成。

(2) 吉林省

2016年に吉林省政府は「吉林省国民経済社会発展十三次五ヵ年計画綱要の通知」¹⁴⁴(以下：「吉林13.5」)を発表した。この「吉林13.5」施策のうち、交通インフラに関連して、中・モ・ロ経済回廊と辺境地域開発の二つについて考察する。

まず、中・モ・ロ経済回廊への吉林省の参与計画をみると、陸路でアル山(以下：アールシャン)一フルート(モ)、ウランバートル(モ)一チョイバルサン(モ)一アールシャン・

¹⁴⁴ 吉林省人民政府(2016)、中国語では「吉林省国民経済和社会发展第十三个五年规划纲要的通知」(<http://ghs.ndrc.gov.cn/ghwb/dfztgh/201606/P020160616606750244581.pdf>)
アクセス日：2018, 09, 20.

白城－長春－琿春－ザルビノ港、和龍－清津(北)などの国境を越えた道路建設を推進して北東アジアを接続する道路網事業が提示された。このうち①アールシャン(中)－フルート(モ)鉄道の中・モ・ロ経済回廊と関連してスム－ズな連携を行うために重点的に建設すると言及された。このことは、図5.2が示すように、吉林省がウランバートル(モ)－チョイバルサン(モ)－アールシャン・白城－長春－琿春－ザルビノ港(ロ)までの国際輸送ルートの実現のために、未連結区間(チョイバルサン－アールシャン)の鉄道問題を解決するために力を入れているものとみられる(図5.2を参照)。吉林省は現在、長春－二連浩特までの高速鉄道建設を推進しており、今後、一定条件が整えば、西に向かってアールシャン－チョイバルサン鉄道建設を行うものとみられる。また、黒龍江省の綏芬河と内モンゴルの滿洲里などの辺境都市(通商口)と緊密な協力関係を維持するなど地域間の連携を通じた発展を強調した。

次に、国境付近を開放しての国際大ルートを建設する内容である。吉林省は内陸省であり、日本海まで出るにはロシアと北朝鮮の港を経由する必要がある。ロシアのザルビノ港とウラジオストク港、北朝鮮の羅津・清津港を利用すれば、中国の南方地域(上海、寧波など)、韓国、日本との陸・海複合輸送が可能になる。「吉林13.5」によれば、図們－琿春－ザルビノ港を連結する鉄道の拡大改善が提示されており、琿春－ザルビノ標準ゲージ鉄道と琿春－ザルビノ・ウラジオストクまでの高速鉄道と高速道路の建設計画が含まれている。また、中国とロシアの琿春分水嶺道路通商口の建設と、北朝鮮の国境付近にある集安道路通商口、安道双峰通商口を国家級通商口として昇級、北朝鮮の羅津港の拡張建設計画が提示された。対外ルートでは、2016年現在、琿春－ザルビノ－東草旅客貨物複合航路と琿春－ザルビノ－釜山コンテナ航路の安定運営、琿春－ザルビノ－新潟(日)－ウラジオストクまでのコンテナ航路の開通、中国南方までの対外輸送ルートとして琿春－ザルビノ、羅津－長江デルタ、珠江デルタ、などが含まれている。また、図們鉄道通商口の国際旅客運輸能力を高め、琿春鉄道通商口を10,000万tの国際積換え駅に拡張建設する計画が含まれている(表5.6を参照)。

吉林省は対外開放のプラットフォームを構築するために、辺境地域を中心に、長春興隆綜合保税區、琿春国際合作示範區、中新吉林食品区国際合作プラットフォームと延吉(長白)を重点開發開放試験區として建設するという。これらは国家級開發開放合作プラットフォームとして指定された試験区域となる。また、辺境經濟合作区として、和龍辺境經濟合作区の建設を進め、琿春辺境經濟合作区を改善するとともに、新たに集安、長白、臨江、図們に辺境經濟合作区を設立する。国境を越えた經濟合作として、韓国とは中・韓国際合作示範區、モンゴル、ロシアなどと国境を越えた經濟貿易合作区の建設計画が含まれた。

さらに、集安などその他辺境県(市・区)の国境を越えた経済合作区を随時設立するという内容が提示された。このほかに、特殊機能区として、吉林保税物流センターの建設を支持し、琿春輸出加工区を整理して総合保税区へと昇級、吉林、延吉保税物流センターと延吉空港保税物流園区、龍井保税物流園区、図們国際物流保税園区の建設という内容が含まれた(表5.7を参照)。

表5.6 「吉林13.5」における対外開放の主要接続ルート

区分	主な内容	
対外陸路通路	鉄道容量 拡大改善	①アールシャン—フルート(モ)鉄道
		②図們—琿春—ザルビノ港(ロ)鉄道
	建設計画	①琿春—ザルビノ(ロ)標準ゲージ鉄道
		②琿春—ザルビノ、琿春—ウラジオストク(ロ)までの高速鉄道と高速道路
通商口施設	建設	中国とロシアの琿春分水嶺道路口岸(通商口)
	等級改善	集安道路通商口、安図双峰通商口を国家級通商口
		図們鉄道通商口の国際旅客輸送機能を促進
		琿春通商口を1,000万tの国際積換え駅に拡張
港湾施設	共同建設	ロシアと共同でザルビノ万能港湾、スラヴヤンカ港を建設運営
	等級改善	ザルビノ港の1-4号ふ頭の等級改善
	拡張建設	琿春から海に出るためのふ頭及び浚渫、羅津港(北)の拡張建設
対外ルート	安定運営	琿春—ザルビノ(ロ)—束草(韓)までの旅客貨物混載航路
		琿春—ザルビノ(ロ)—釜山(韓)コンテナ航路
	開通	琿春—ザルビノ(ロ)—新潟(日)—ウラジオストクのコンテナ航路
	暢通	琿春—ザルビノ(ロ)、羅津—長江デルタ、珠江デルタなどの国内貿易のための対外航路

出所：吉林省人民政府公報(2016),p.101をもとに作成

吉林省は対外貿易のためのインフラ環境が整っておらず、これまでに大連港と天津港などを通じて対外貿易を運営してきたが、最近、中国の北東アジア開放の新たな門戸としての窓口としての役割が強調されている。2017年2月4日には、中国—欧州の国際鉄道貨物輸送列車の長春—琿春—シュヴァルツハイデ(Schwarzheide)(長琿欧)列車を開通した。この列車はロシアのチェルノブイリから琿春鉄道通商口まで4日間で移動できる。2017年1月、琿春鉄道通商口の入国列車は67台、貨物輸送量は20万トンを記録しており、中国—欧州国際鉄道の重要な拠点都市として、その鉄道収容能力が拡大しているとの評価を受けている¹⁴⁵。

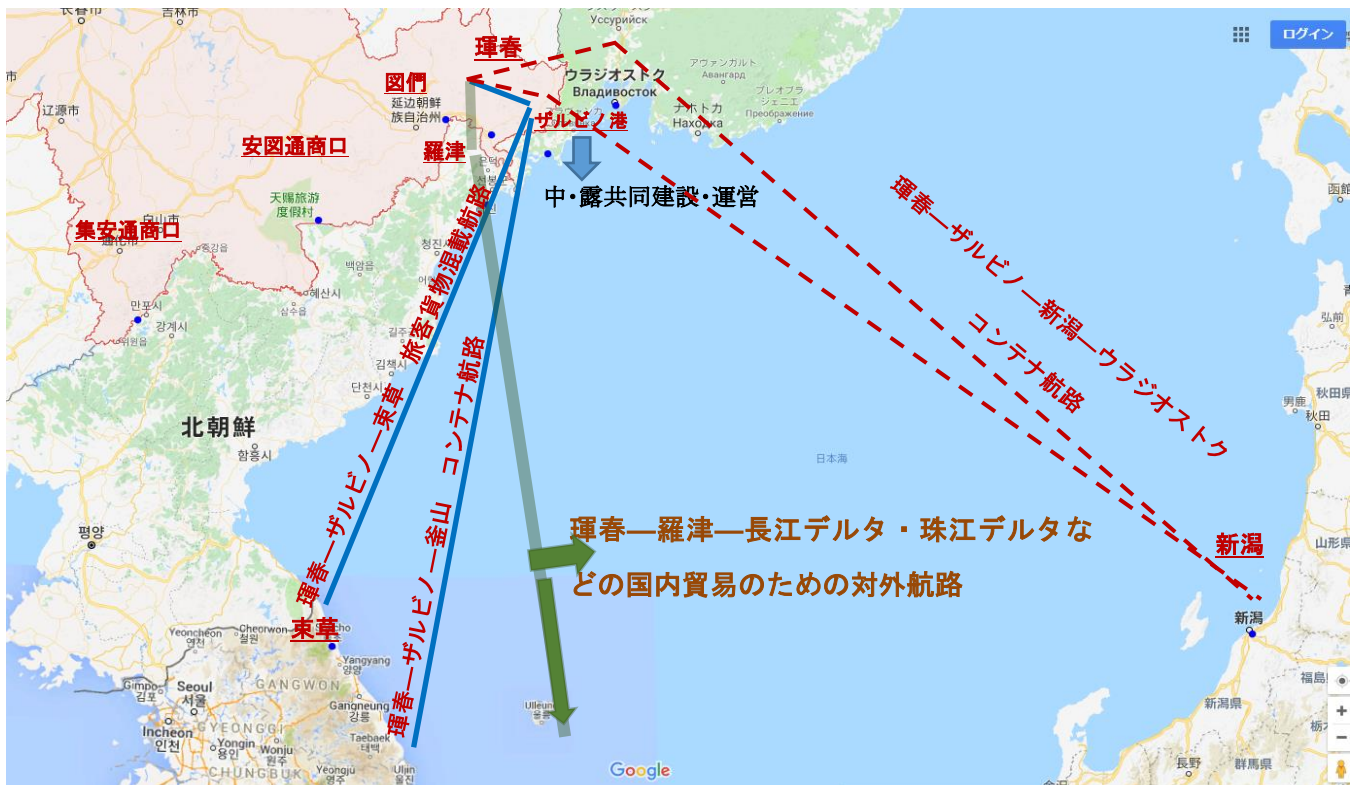
145 郭佳(2017), (<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/6212.htm>).
アクセス日：2018年8月20日。

表5.7 「吉林13.5」 対外開放の開放協力プラットフォームの主な内容

区分	主要内容	
国家級開発開放合作プラットフォーム	建設	長春興隆綜合保税區、琿春國際合作示範區、中新吉林食品區國際合作プラットフォームと延吉（長白）重点開發開放試験區建設
辺境經濟合作区	建設	和龍辺境經濟合作区
	改善	琿春辺境經濟合作区
	設立	集安・長白・臨江・図們辺境經濟合作区
域外と国境を越えた經濟合作区	設立	中・韓國際合作示範區、中・モ、中・ロなどの域外經濟貿易合作区
	構築	図們江デルタ洲國際旅行合作区
	設立	中・ロ 琿春—ザルビノ（ハサン）などの国境を越えた經濟合作区
	適時設立	集安などその他辺境県（市、区）の越境經濟合作区
特殊機能区	支持	吉林保税物流センター
	昇級	琿春輸出加工区を整合し綜合保税區へと昇級
	建設	吉林、延吉保税物流センターの建設 延吉空港保税物流園区、龍井保税物流園区、図們國際物流保税區園区

出所：吉林省人民政府公報(2016)をもとに作成

図5.6 「吉林13.5」における対外開放の主要接続ルート



出所：表5.4をもとに作成(地図のものはGoogle地図).

黒龍江省と吉林省のほか、東北 3 省のなかでは唯一、海に面している遼寧省は優れた立地要件を備えているといえよう。遼寧省は一带一路と中・モ・ロ経済回廊の主要接点地域として主に三つの主要路線を構築している。図 5.7 が示すように①遼寧－満洲里－欧州(遼満欧)、②遼寧－モンゴル－欧州(遼モ欧)、③遼寧－海上－欧州(遼海欧)となっている。新華社によれば、2018 年 6 月現在、一带一路の構想が提唱されて以来、遼寧は沿線国や地域と相互接続しており、2017 年には中国とヨーロッパを結ぶ列車 1,143 台、コンテナ貨物 92,000TEU を達成するなど、インフラやエネルギー分野における多くの国際協力プロジェクトにおいて進展をみせた¹⁴⁶。

5.3.2 隣接地域の開発計画

ここでは、中国国務院が 2015 年 12 月に「国境地域の重点地域における開発開放政策の実施支持に関する意見」¹⁴⁷(以下「辺境計画」)を発表した内容を中心に、中・モ・ロ経済回廊と関連して、モンゴルとロシアの隣接地域における開発計画について検討する。

先述したように中国政府は一带一路推進に関連して辺境地域の重要性を強調している。「辺境計画」からもわかるように、国境地域にある通商口、辺境都市、辺境合作区を重点的に開発するという内容が含まれている。その背景には、辺境地域開発を一带一路戦略の先導とし、隣接する地域との国境を跨ぐ地域開発を強化しようとする狙いがあるとみられる。

まず、「辺境計画」によると、一带一路での国際連携のために、インフラ建設の強化に向けた 4 つの内容が提示された。主に、(1)関連諸国と相互接続するためのインフラ建設、(2)海外と接続のための国内プロジェクトの推進、(3)辺境都市における空港建設、(4)通商口の基礎インフラ建設の強化、という内容である。そのうち、北東アジア複合輸送及び新ユーラシア大陸、中国・モンゴル・ロシアの国境を接続する輸送路建設が重点推進策に含まれていた。例えば、道路では中国－ロシア、中国－北朝鮮を繋ぐ橋梁の建設、辺境河川ふ頭の建設及び辺境地域における重点道路ネットワークの改善が含まれている。

146 新華社(2018), (http://www.ln.xinhuanet.com/2018-06/09/c_1122961843.htm)
アクセス日: 2018 年 9 月 7 日。

147 国務院(2015), (http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-01/07/content_10561.htm)
アクセス日: 2018 年 8 月 16 日。中国語では「国务院关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见」。

表 5.8 中・モ・ロの隣接地域開発計画の対象地域

区分	省・自治区	地域
重点開発開放試験区 (全国5カ所)	内モンゴル	二連浩特、満洲里
	黒龍江	
	吉林	
	遼寧	
国家級鉄道通商口 (全国11カ所)	内モンゴル	二連浩特、満洲里
	黒龍江	綏芬河
	吉林	琿春、図們、集安
	遼寧	丹東
国家級道路通商口 (全国61カ所)	内モンゴル	策克、甘其毛都、滿都拉、二連浩特、珠恩嘎达布其、阿尔山、額布都格、阿日哈沙特、満洲里、黒山頭、室韦、
	黒龍江	虎林、密山、綏芬河、東宁
	吉林	琿春、圈河、沙坨子、开山屯、三合、南坪、古城里、長白、臨江、集安
	遼寧	丹東
辺境都市(全国28カ所)	内モンゴル	二連浩特、阿尔山、満洲里、額爾古納
	黒龍江	黒河、同江、虎林市、密山、穆稜、綏芬河
	吉林	琿春、図們、龍井、和龍、臨江、集安
	遼寧	丹東
辺境経済合作区 (全国17カ所)	内モンゴル	二連浩特辺境経済合作区、満洲里辺境経済合作区
	黒龍江	黒河辺境経済合作区、綏芬河辺境経済合作区
	吉林	琿春辺境経済合作区、和龍辺境経済合作区
	遼寧	丹東辺境経済合作区

出所：国務院(2015)をもとに作成。

次は「辺境計画」における重点対象地域のリストを整理してみよう。表 5.8 が示すように、重点開発開放試験区、国家級鉄道通商口、国家級道路通商口、辺境都市、辺境経済合作区が提示されている。その中で、中・モ・ロ経済回廊と関連して注目すべき内容は、吉林省における多数の鉄道区間の拡張が含まれている点にある。その中で長春—白城は、モンゴルとの接続を念頭においたものとみられる(図 5.7 を参照)。また、内モンゴルの二連浩特と満洲里が重点開発試験区に含まれており、鉄道通商口には、二連浩特、満洲里、黒龍江の綏芬河、吉林の琿春、図們、集安、遼寧の丹東が指定されていた。これらの都市は国家級道路通商口、辺境都市、辺境経済合作区にそれぞれ含まれており、辺境地域と隣接する地域を繋ぐ重要な拠点都市であることとみられる。

図 5.7 中・モ・ロ隣接地域の開発計画対象地域



出所：国務院(2015)をもとに作成,地図のものは Google 地図.

5.3.3 GTI 関連諸国との交通インフラの連携

これまで、東北地域の交通インフラの現状と中・モ・ロ経済回廊への参与計画について検討してきた。これに基づいて、GTIが2013年に策定した「GTI Regional Transport Strategy and Action Plan」¹⁴⁸(以下：アクションプラン)を概観し、東北地域とGTI関連諸国の交通インフラの接続の可能性について考察する。

GTIはUNDP、各国省庁、地方政府などの協力を得て、24の調査研究、能力開発、開発計画、貿易促進プロジェクトを実施してきた。投入金額は156億ドルとされ、情報や資源を交換するプラットフォームとなっているが、そのなかでも貿易促進と交通分野のプロジェクトが多い。政策はそれぞれのテーマごとに立案され、加盟国の話し合いのもとに協

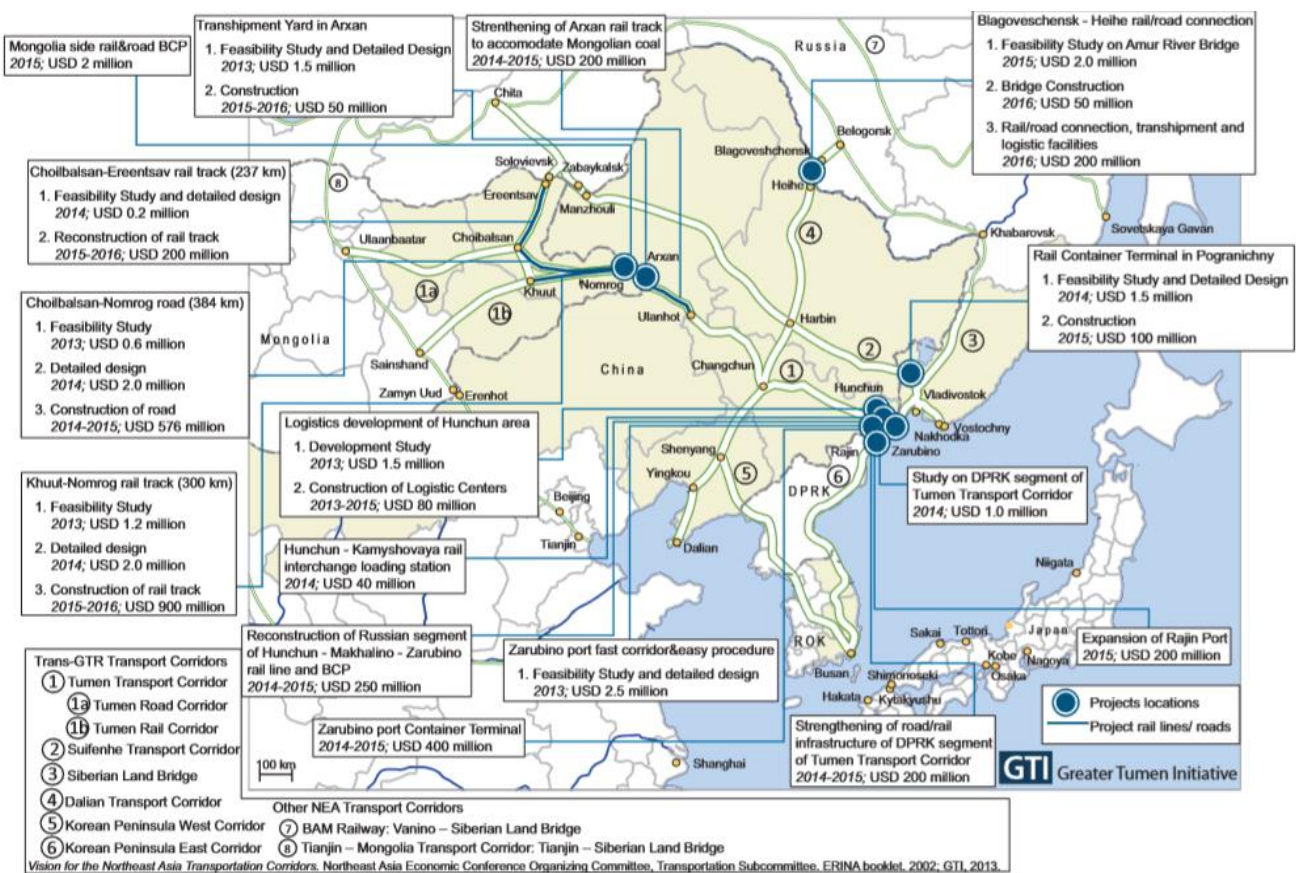
¹⁴⁸ GTI Regional Transport Strategy and Action Plan(2013), p. 2.

カスキームが構築されている¹⁴⁹。

2013年に策定されたアクションプランは、GTI横断輸送回廊を中心とした内容で、交通インフラ整備の支援事業として次のような政策方針が提示されている。国境付近における道路と鉄道の接続、BPC(国境通過点)の建設や近代化、内陸コンテナデポと鉄道コンテナヤード及び物流センターの建設と港湾インフラの実現可能性調査を実施し、資金を確保したうえで交通回廊にそってインフラ・プロジェクトを実施するという内容である。

GTIは6つの交通回廊をTrans-GTR Transport Corridorsに設定しているが、それには、①図們交通回廊(TTC)、②綏芬河交通回廊(STC)、③シベリア大陸橋(SLB)、④大連交通回廊(DTC)、⑤朝鮮半島西部輸送回廊(KWC)、⑥朝鮮半島東部交通回廊(KEC)が含まれる(図5.8を参照)。

図5.8 北東アジアの交通・物流ネットワーク統合のための短期事業(2020年まで)



出所：GTI(2013), GTI Corridors Study Regional Summary Report_2014_web, Figure 10.

アクセス日：2018年9月4日.

149 ERINA REPT PLUS(2018), p. 29.

アクションプランでは、北東アジアにおける交通・物流ネットワークを統合するために、2020年までに総事業費34億5千万ドル規模の短期事業を選定しているが、その中で①の図們交通回廊と⑥の朝鮮半島東部回廊の連携が優先順位として高いとみられる。まず、その事業費の内訳をみると、図們交通回廊には25億ドル、朝鮮半島東部回廊には4億ドル、綏芬河交通回廊には3億ドル、大連交通回廊には2億5,000万ドルが策定されたのである。次に図5.8が示すように、図們江流域にその事業プロジェクトが集中していることがわかる。この図們江流域は、①の図們交通回廊と⑥朝鮮半島の東部回廊が会う地点である。この地点には琿春－羅津間の道路・鉄道の接続、羅津－ハサン間の鉄道連結事業が含まれており、このほかにも、図們江交通回廊の支援事業として、東モンゴルから北東アジアまで石炭を輸送できる道路・鉄道の連携事業、琿春の交通インフラ事業、ザルビノ港の現代化事業などが提示された。これらの事業は「吉林13.5」で示した中・モ・ロ経済回廊への参与計画にも含まれている(表5.6を参照)。

これらの内容をみると、GTI横断輸送回廊のボトルネックが明らかである。これに関してGTI事務局長のトゥグルドル・バージーフは物流的な課題として、東モンゴル地域での鉄道の未接続、図們江やアムール川の橋梁の欠如、法的な枠組みの不備、効率的な管理の不足などを原因としてあげた。解決には関連諸国・地域による様々なイニシアチブや政策の整理、合理化が必要となってくるが、現状では複雑化し、重複する部分が多いため、GTIはそうした整理のための調整役となる必要があると述べた¹⁵⁰。

ここで注目すべき点は、中国が推進している中・モ・ロ経済回廊の対象地域がGTIの主要事業範囲に含まれていることである。例えば、①の図們交通回廊、②の綏芬河交通回廊、③の大連交通回廊はそれぞれ吉林省と黒龍江省、遼寧省が注力している国際輸送ルートであり、これらのルートはすでにGTIで提案された事業内容である。これらを勘案するとこれまで議論されてきた輸送ルートが中・モ・ロ経済回廊に多く含まれており、その実現可能性はより高くなったといえよう。

第IV節 まとめ

本章では、東北地域の交通インフラの現状を分析し、一带一路構想に伴う中・モ・ロ経済回廊への参与計画とGTI 関連諸国との交通インフラ連携の可能性について考察した。主に次のようなことが明らかとなった。

第1に、中国政府による一带一路の推進に伴い、東北地域における交通インフラへの継

150 前掲書。

続な投資が見込まれている。一方、東北地域の輸送手段別輸送量と運送距離の推移からはその需要不振が確認された。

第2に、一帯一路構想の背景として、景気対策と成長戦略があげられている。特に、国内で抱えている「二つの過剰」（例えば、鉄鋼、外貨準備高など）に直面していることから、海外とのインフラ建設でこれらの問題を解消しようとする指摘がみられる。実際、各地方政府が発表した交通インフラに関する政策内容からも隣接する地域との交通インフラの接続を通じて、その需要を創出しようとする戦略が窺えた。

第3に、中央政府と地方政府が発表した隣接する地域との接続ルートはいずれも日本海への出口を確保し、韓国、日本、そして中国南方までの貿易ルートの形成を目指しているものとみられる。これらの計画または推進中の国際輸送ルートの多くはGTIが以前から提案している内容が多く含まれている。表5.9が示すように、その主要ルート(計画段階も含む)を整理すると主に次の四つに要約できる。

- ① 広州・寧波・上海⇒釜山(韓)・新潟(日)・ウラジオストク(ロ) ⇒ 綏芬河・ハルビン・満州里 ⇒ ザバリカリスク(ロ) ⇒ TSR ⇒ バルト海・ハンブルク(独)・ロッテルダム(蘭)
- ② 中国南方・海外 ⇒ 大連港・ハルビン・佳木斯・同江 ⇒ ビロビジャン(ロ)⇒TSR
黒河 ⇒ ブラゴヴェシチェンスク(ロ)⇒TSR
- ③ ヨーロッパ ⇒ TSR⇄チヨイバルサン(モ) ⇄ アールシャン ⇒ 白城・長春・琿春
ザルビノ ⇒ ウラジオストク ⇒ 新潟(日)
ザルビノ ⇒ 東草・釜山(韓)
羅津 ⇒ 中国南方(上海・寧波、広州)
- ④ 大連・天津・二連浩特⇒ウランバートル(モ) ⇒ TSR

以上を踏まえると、沿線諸国のなかでもモンゴル、ロシア、北朝鮮などの隣接国との交通インフラの連携強化に重点をおいた対外戦略を進めていることが明らかである。例えば、1992年に辺境開放都市として指定されていた吉林省の琿春市⇄羅津港(朝)とザルビノ(ロ)、黒龍江省の綏芬河⇄ウラジオストク(ロ)は、日本海への出口確保のためのルートであり、内モンゴルの満州里⇄ザバイカリスク(ロ)は、シベリア鉄道(TSR)と接続することで、バルト海・ハンブルク(独)・ロッテルダム(荷)に到達するルートになる。

こうした対外戦略の推進に伴って、中国側の交通インフラ整備は着々と進められている。一方、相手国側の整備がうまくいかず、国境での未接続問題が生じている。図5.9が示すように、遼寧省・丹東と北朝鮮を結ぶ新鴨緑江大橋は、中国側の出資により建設された中

朝貿易の中核を担う橋梁として 2014 年に完工したが、北朝鮮側の接続道路建設や税関設置などの遅れにより、2018 年現在も未接続の状態にある。また、当該地域における需要不振や経済的・政治的な葛藤の解決など、残された課題も少なくない。今後、これらの問題を解決するには、国際的な枠組みでの協力が不可欠で、関連国政府の政策的意志が反映されやすい分野から先に実行していくものとみられる。何故ならば、交通インフラ建設は、国の基幹産業であり、大規模な投資を必要とするため、政府による強力な後押しが重要になってくる。とはいえ、国境を跨ぐ地域開発における人文協力、投資協力などは、拠点づくり中心の産業分野であるため、需要が増えない限り、短期間で画期的な成果を期待することは難しいと思われる。

表5.9 中国東北地域の交通インフラに関する主要計画のまとめ

発表年	政策発表機関	政策名 (中国語・英語)	政策名 (日本語)	政策名 (本文)	交通インフラルートと重点拠点都市
2013	GTI	GTI Regional Transport Strategy and Action Plan	GTI地域交通戦略と行動計画	アクションプラン	①図們交通回廊 (TTC)、②綏芬河交通回廊 (STC)、③シベリア大陸橋 (SLB)、④大連交通回廊 (DTC)、⑤朝鮮半島西部輸送回廊 (KWC)、⑥朝鮮半島東部交通回廊 (KEC)
2015	国家發展改革委・外交部・商務部	推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动	シルクロード経済ベルトと21世紀の海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動	「行動計画」	六大経済回廊
2015	中国國務院	國務院关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见	国境地域の重点地域における開発開放政策の実施支持に関する意見	「辺境計画」	北東アジア複合輸送及び新ユーラシア大陸、中国・モンゴル・ロシアの国境を接続する輸送路建設 中国-ロシア、中国-北朝鮮を繋ぐ橋梁の建設 吉林省・鉄道区間の拡張：長春-白城は、モンゴルとの接続のためとみられる 内モンゴルの二連浩特と滿洲里が重点開発試験区に含まれ、鉄道通商口には、二連浩特、滿洲里、黒龍江の綏芬河、吉林の琿春、図們、集安、遼寧の丹東が指定
2015	黒龍江省人民政府	“中蒙俄經濟走廊” 黒龍江陸海絲綢之路經濟帶	「中・モ・ロ経済回廊」 黒龍江陸海シルクロード経済ベルト	「黒龍経済ベルト」	ウラジオストク (ロ) - 綏芬河 - ハルビン - 滿洲里 - ザバリカリスク (ロ) - TSR 大連 - ハルビン - 同江 - ビロビジャン (ロ) - TSR - バイカルアムール鉄道 ハルビン - 黒河 - ブラゴビシチェンスク (ロ) - TSRと接続 黒龍江省の国境線に沿ったルート：東寧を起点とし、綏芬河 - 虎林 - 抚远 - 同山 - 名山 - 逊克 - 黒河 - 漠河などの通商口を經由し、これらの通商口で国境を越え、TSRと接続
2016	吉林省人民政府	吉林省国民経済和社会发展第十三个五年规划綱要的通知	吉林省国民経済社会发展第十三次五年計画綱要的通知	「吉林13.5」	阿爾山 (以下：アールジャン) - フルト (モ)、ウランバートル (モ) - チョウバイルサン (モ) - アールジャン - 白城 - 長春 - 琿春 - ザルビノ港 (ロ)、和龍 - 清津 (朝) 図們 - 琿春 - ザルビノ港を連結する鉄道の拡大改善 琿春 - ザルビノ (ロ) 標準ゲージ鉄道 琿春 - ザルビノ (ロ) ・ウラジオストク (ロ) までの高速鉄道と高速道路の建設計画 琿春 - ザルビノ (ロ) - 東寧 (韓) 旅客貨物複合航路 琿春 - ザルビノ (ロ) - 釜山 (韓) コンテナ航路の安定運営 琿春 - ザルビノ (ロ) - 新潟 (日) - ウラジオストク (ロ) までのコンテナ航路の開通 琿春 - ザルビノ (ロ)、羅津 (朝) - 長江デルタ、珠江デルタ
2017	国家發展改革委	中蒙俄經濟走廊	中・モ・ロ経済回廊建設の計画綱要	「計画綱要」	図們江交通回廊 (チョイバルサン (モ) - 長春 - 延吉 - 琿春 - ザルビノ (ロ)) プロモリーエ1 (チョイバルサン (モ) - 滿洲里 - チチハル - ハルビン - 牡丹江 - 綏芬河 - ウラジオストク (ロ))
2017	中国國務院	“十三五” 現代綜合交通運輸体系發展規劃	“十三五” 現代綜合交通運輸インフラの發展計画	「インフラ計画」	黒龍江省の綏芬河 - 内モンゴルの滿洲里 吉林省の琿春 - 内モンゴルの二連浩特 黒龍江省の黒河 - 香港・マカオ (沿海ルート)

出所：本文の内容 (各政府機関の資料) から作成。

図 5.9 中国最大辺境都市・丹東で建設された新鴨緑江大橋



筆者撮影 2015年7月17日.

第6章 図們江地域開発と日本 - 定性分析 -

1990年代初頭に、日本国内からも図們江地域開発への積極的な参加の必要性が提起されたが、政府は国レベルでの公式参加を拒否し、オブザーバーとしての参加を希望した。2001年の第5次5ヵ国委員会会議で、事業対象地域をモンゴルと韓国まで拡大し、日本を含むことで決定したが、日本はインフラ不良による事業の妥当性が不十分であることを理由に、引き続きオブザーバーとしての参加を希望した。この他にも日本政府が公式参加を拒否した理由として、「北朝鮮との国交がない」李(2003)¹⁵¹、「北朝鮮の日本人拉致問題の未解決とミサイル問題」李(2001)¹⁵²、「北朝鮮対日債務の不履行問題」Lee(2010)¹⁵³、「資金負担問題」Park(2015)¹⁵⁴などがあげられている。しかし、日本は国内の北西地方の開発と図們江地域開発を連携させるという構想をもって新潟県を中心とした日本海沿岸の富山県、鳥取県など地方自治体を中心に積極的に図們江地域との交流を行ってきた。東北地域を中心とした図們江地域との交流をみると、民間中心のアプローチと地方自治体を媒介しての交流、日中東北開発協会¹⁵⁵と日中経済協力会議などの協会を通じての交流がほとんどである。

本章は次の構成で進められる。第I節では、日本地方自治体が図們江地域とどのようにかかわってきたのか。地方自治体を介した交流と東北地域との交流について明らかにする。第II節では、東北地域の投資環境と立地優位性について検討する。第III節では、2016年8月に行った現地調査を踏まえて、現地に進出した日本企業および地場企業の事例分析と当該地域の有望協力分野と進出戦略を提示する。

第I節 日本地方自治体の関わり

6.1.1 地方自治体を介した交流 —新潟県・鳥取県の事例—

日本政府はこれまでに図們江地域開発への正式参与を拒否してきたが、日本海沿岸の地方自治体を介した交流は、活発に行われていた。特に、新潟県、富山県、鳥取県など日本海沿岸の自治体が積極的に図們江地域との航路開設と開発協力に向けての議論を進めてき

151 李(2003), p. 19.

152 李(2001), p. 151.

153 北朝鮮は日朝間の国交正常化会談のまえに日本の経済協力を受け入れることを表明するなど積極的な日本からの投資を希望していたが、日本は800億円に及ぶ北朝鮮の対日債務不履行問題に対する北朝鮮の明確な立場表明がないなか、積極的な参加意思は表明していない。Lee(2010), p. 18.

154 日本が慎重な立場をとっている要因の一つとして、北東アジア経済協力が組織化された場合に開発費用の大部分を日本が負担しなければいけないという経済的側面を指摘した。Park(2015), p. 129.

155 日中東北開発協会は、日本と地理的に近く、長い交流の歴史を共有する地域である中国東北地方(遼寧省、吉林省、黒龍江省、内モンゴル自治区)との経済交流促進を目的として発足した。

ており、1993年には西日本を中心に、環日本海交流西日本協議会と環日本海経済研究所(ERINA)を発足した。1996年には、これらを中心に日本、中国、韓国、モンゴル、ロシアの34地方自治団体の交流が推進され、更には北東アジア地域自治体連合(NEAR)が発足されるなど、地方政府(日本では地方自治体)国境を跨ぐ地域協力への枠組みへと発展した。

表6.1は日本海沿岸都道府県と東北地域との友好交流都市の内容である。1980年代から近年に至るまで、北海道、新潟県、鳥取県、富山県などの日本海沿岸の道県は東北地域と友好交流都市を締結するなど活発な交流を行ってきた。特に、新潟県の上越市と鳥取県の堺港は、図們江地域開発に最も積極的な吉林省の琿春市と姉妹都市を締結し、地方政府間のネットワークを介して人的ネットワークを構築することを積極的に進めてきた。以下では、日本海沿岸都道府県のうち新潟県と鳥取県を事例として、地方政府を媒介した図們江地域との交流について概観する。

表 6.1 日本海沿岸都道府県と中国東北地域との友好交流都市

中国側省・自治区	都市名	都道府県	日本側都市	締結年月日
黒龍江省		北海道		1986年6月13日
	ハルビン市	北海道	旭川市	1995年11月21日
		山形県		1993年8月10日
	ハルビン市方正県	山形県	大石田町	1990年2月1日
	双鴨山市	山形県	長井市	1992年5月21日
	尚志市	山形県	鶴岡市	2000年10月25日
		新潟県		1983年8月5日
	ハルビン市	新潟県	新潟市	1979年12月17日
	ハルビン市呼蘭区康金鎮	新潟県	上越市	2002年4月15日
	綏化市	新潟県	胎内市	2011年7月4日
吉林省	長春市	北海道	千歳市	2004年10月11日
	梨樹県葉赫滿族鎮	青森県	西目屋村	1985年4月29日
		宮城県		1987年6月1日
	長春市	宮城県	仙台市	1980年10月27日
	吉林市昌邑区	宮城県	気仙沼市本吉町	2002年8月30日
	吉林市	山形県	山形市	1983年4月21日
	琿春市三家子滿族郷	山形県	米沢市関地区	2002年7月4日
	琿春市	新潟県	上越市	1996年4月29日
		鳥取県		1994年9月2日
	琿春市	鳥取県	境港市	1993年10月13日
大安市	鳥取県	八頭町	1996年12月13日	
遼寧省	吉林市	島根県	松江市	1999年11月9日
	瀋陽市	北海道	札幌市	1980年11月18日
	撫順市	北海道	夕張市	1982年4月19日
	朝陽市	北海道	帯広市	2000年11月18日
	大連市	青森県	青森市	2004年12月24日
	鳳城市	秋田県	北秋田市	1997年9月11日
	瓦房店市	山形県	天童市	2002年5月27日
		富山県		1984年5月9日
	錦州市	富山県	高岡市	1985年8月10日
	盤錦市	富山県	砺波市	1991年4月25日
	大連市金州区	石川県	七尾市	1986年4月13日
	興城市	石川県	川北朝	1992年9月10日
	鞍山市	兵庫県	尼崎市	1983年2月2日
	大連市	福岡県	北九州市	1979年5月1日
	大連市旅順口区	佐賀県	唐津市	2004年4月27日
大連市	佐賀県	伊万里市	2007年5月26日	
瀋陽市	長崎県	佐世保市	2012年5月31日	

出所：安田(2017), P.114.

原出所：NPO 大阪府日本中国友好協会(<http://www.kaigisho.com/jcf/>)をもとに作成。アクセス日：2017年2月13日。

(1) 新潟県・新潟市¹⁵⁶

新潟県は、中国、韓国、ロシア極東地方などの歴史的、地理的に関係の深い対岸諸国との経済交流・協力の中心的な役割を担う拠点となるように持続的にインフラ整備拡充に努めてきている。国際拠点港や国際空港、新幹線や高速道路などの交通網を擁し、中国、ロシア、韓国の三領事館が開設されるなど、北東アジアをはじめとする様々な国・都市との交流拠点となっている。そのなかでも図們江地域(対岸)関連諸国との交流が密接である。

・物流・インフラ

表 6.2 と図 6.1 は新潟の日本海を拠点とした航路・航空路を示している。まず、航路ではロシアのナホトカ港(1976年)とウラジオストク港(1993年)、ザルビノ港(2011年)、韓国の釜山港(1988年)とそれぞれ貨物船航路とコンテナ・客船航路を、1995年には中国コンテナ航路、1999年には北東アジアコンテナ航路を開設している。航空路では、ロシア極東のハバロフスク(1973年)及びウラジオストク(1993年)、中国黒龍江省のハルビン(1998年)と直行便で結ばれている。これらの路線は新潟空港を拠点とする国境を越える地域間を結ぶ独自の路線となっている。

表 6.2 日本海拠点としての新潟(航路・航空路)

年月	港湾	年月	空港
1959年12月	清津(チョンジン)港の間で在日朝鮮人帰還事業が始まる	1973年6月	新潟ーハバロフスク定期航空路開設(現在は夏季チャーター便)
1976年8月	ナホトカ港との間に貨物船航路開設	1979年12月	新潟ーソウル定期航空路開設
1979年8月	元山(ウォンサン)港との愛大に在日朝鮮人祖国往來のための航路が開設される	1993年4月	新潟ーウラジオストク定期航空路開設(現在は夏季チャーター便)
1988年10月	釜山コンテナ航路開設	1996年3月	2500m滑走路の供用開始
1992年11月	ウラジオストク港と姉妹港協定	1996年7月	新旅客ターミナルビル完成
1993年6月	ウラジオストク港との間に客船航路開設	1998年3月	新潟ー上海ー西安定期航空路開設(現在は新潟ー上海のみ運行)
1995年5月	中国コンテナ航路開設	1998年6月	新潟ーハルビン定期航空路開設
1996年6月	大連港と友好港協定		
1996年9月	スーパーガントリークレーンを備えた国際貿易コンテナターミナルが完成		
1998年7月	新潟港開港130周年を記念しウラジオストクへの日本海クルーズを実施		
1999年8月	北東アジアコンテナ航路開設		
2011年8月	ザルビノ航路開設		

出所：新潟市(<https://www.city.niigata.lg.jp/>), 「2016 新潟市の国際交流」, p.3. アクセス日：2017年2月13日.

156 主に新潟県(<http://www.pref.niigata.lg.jp/>)と新潟市(<https://www.city.niigata.lg.jp/>)を参考に作成した内容である.

図 6.1 立地的優位

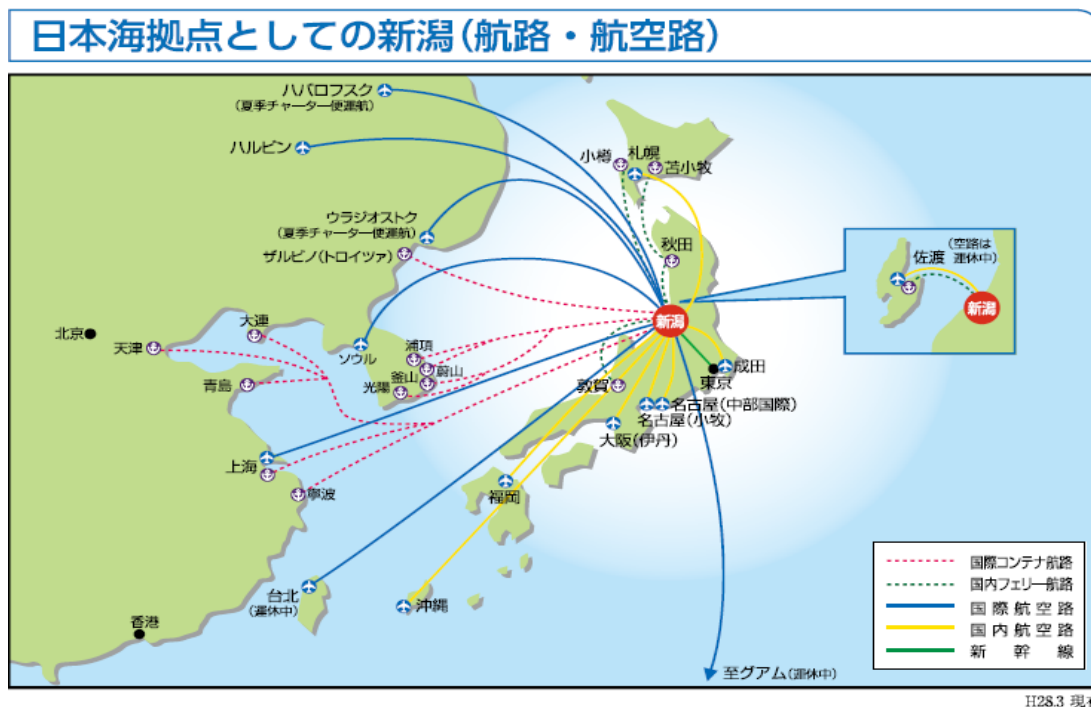


表 6.3 は新潟県と中国・吉林省の日本海公団航路開通に向けての交流を整理した内容である。この表が示すように、新潟県と吉林省の間では、日本海横断航路の開通に向けての協議のための交流が早い段階から進められてきた。2015年に瀋陽で開催された「日中経済協力会議」では、新潟港—ザルビノ港間のフェリー開設の計画が発表され、同航路の運営を行う日中合弁企業設立の調印が行われるなど非常に活発な動きを見せた¹⁵⁷。

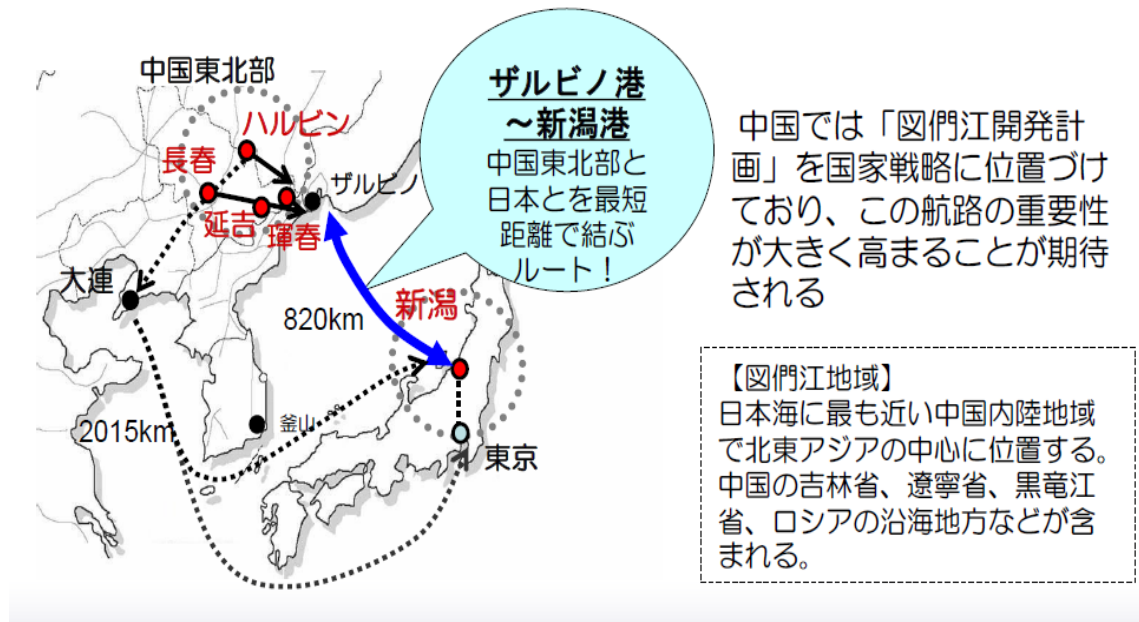
表 6.3 日本海横断航路開通に向けての交流

年	吉林省 ⇄ 新潟県
1994	中国 新航路開設促進新潟県代表団 訪中
1994	吉林省 鉄路港口指揮部代表 が来県。 ザルビノルート説明会 を開催
1994	新潟県で ザルビノ港整備技術検討委員会 開催
2009	日本海横断フェリー航路開設後、中断
2010	延吉市に 新潟県PRコーナー 設置
2011	日本海横断航路開設
2015	日中経済協力会議—遼寧で、新潟港—ザルビノ港間のフェリー開設の計画が発表

出所：同上，日中東北開発協会の報告書(2015)をもとに作成。

157 2015年7月に筆者が参加した「2015日中経済協力会議」の報告書に基づく。

図 6.2 日本海横断航路のメリット



出所：新潟県(<http://www.pref.niigata.lg.jp/>)，アクセス日：2017年2月14日。

図 6.2 が示すように、日本海横断航路が開通すれば、従来の大連港を経由した輸送ルートに比べて輸送時間を大幅に短縮でき、併せてコストの削減も実現できる。例えば2010年の新潟県輸送会社の実験結果から、現在の物流ルートである「長春→大連港→新潟」では輸送期間が9日間かかるのに対し、新たなルート「長春→ザルビノ→新潟」では5日間に短縮される。また、日本海横断航路の運賃と荷主への支援もみられ、大連港利用と比べて低額な運賃が設定されている。吉林省琿春市と新潟港との間の1TEUあたりの運賃では、大連港利用と陸送費を合わせて13万円から15万円程度かかるが、ザルビノ経由では10万円程度である。さらに、輸出または輸入を行う荷主に対して、県内荷主には2万円、県外荷主には4万円(1TEUあたり)の支援を実施するなど物流コストの削減につながる支援策が実施されている。この他にもFAZ(Foreign Access Zone)のような特別地域を設置するなど、港湾の貨物処理能力を持続的に増加させている。これらは、環日本海地域における域内貿易の促進を狙ったものとみられる。

・対岸関連諸国との交流

新潟市は1960年代前半、日本海を挟んだ対岸諸国との交流の拠点となることを目指していた。当時この地域で唯一、国交が回復されていたソ連に目を向け、日ソ沿岸貿易の開始など、ソ連極東との経済交流促進の機運も高まった。これまでにソ連極東の中心都市ハ

バロフスク(1965年)、ウラジオストク(1991年)、ビロビジャン(2005年)と姉妹都市¹⁵⁸を締結している。1994年には在新潟ロシア連邦総領事館も開設されるなど、半世紀にわたり続いてきたロシア極東との交流は、幅広い分野で活発に行われていた。

朝鮮半島との交流は1959年に新潟港が日本に残留した在日朝鮮人の北朝鮮への帰還事業の発着地となることによって始まった。新潟港と元山(ウォンサン)港の間では、貨客船「マンキョンボン 92号」が往来するなど、新潟は日本における同国との交流の窓口となってきたが、2006年より船舶の出入りは途絶えている。一方、韓国との交流は、1970年代を後半に駐新潟韓国総領事館、新潟—ソウル定期航空路線が相次いで開設されたことをきっかけに、民間の経済交流を中心に発展してきた。

東北地域との交流は、新潟市と中国ハルビン市が1979年に友好都市提携を行って以来、医療・水道技術・環境・スポーツ・教育・文化・経済・観光など多くの分野で交流を行ってきた。また、成長の著しい中国との交流を拡充していくために、2007年4月、日本の地方自治体としては初めてとなる単独事務所を北京に開設しており、2010年6月には新潟市内に中国領事館が開設された。これは新潟県や商工会議所などによる10年以上に及ぶ誘致活動が実を結んだものとみられる。

表6.4は新潟県と吉林省の交流を整理した内容である。この表が示すように、吉林省との交流・協力では、1990年代に入ってから経済交流に限らず人的、文化的、学術的などの多方面の交流を推進してきた。吉林省では学術交流団、経済交流団、留学生などを受け入れたほか、政府高官が来日し、図們江地域開発説明会の開催や長春のビジネス拠点設置などを行った。また、新潟県では吉林省の現地政府への訪問を含め、「中国吉林省・日本国日本海沿岸4県製品技術展覧会」、「中国吉林省・日本国日本海沿岸4県企業情報交換会」、「北東アジア投資貿易博覧会」、「延吉国際投資貿易博覧会」などに積極的に参加してきた。

158 都市間交流の様々な形として(1)姉妹・友好都市、(2)交流協定都市、(3)その他都市交流があるが、(1)の姉妹・友好自治体交流は、自治体が行う国際交流を推進する典型的な手法の一つであり、住民が参加できる機会が多いことから、国際交流施策の中核として重要なものとなっている。(一財)自治体国際化協会では、次に挙げる要件のすべてに該当するものを、「姉妹(友好)自治体」として取り扱うこととしている。①両首長による提携書があること、②交流分野が特定のものに限られていないこと、③交流するにあたって、なんらかの予算措置が必要になるものと考えられることから、議会の承認を得ていること。(2)の交流協定都市は、姉妹・友好都市に加えて相手都市との間で今後の交流を発展させたいという考えで一致した場合、その都市と「交流協定」を締結することがあり、その内容は、相手都市との合意により交流分野を挙げるなど様々な形がある。新潟市は蔚山広域市(韓国)と交流協定を結んでいる。

表 6.4 新潟県と吉林省との交流

年	吉林省→新潟県	年	新潟県→吉林省
1991	吉林省向陽紅16号船学術交流団来県	1994	中国新航路開設促進新潟県代表団訪中
1993	吉林省副省長等来県。琿春・図門江地区開発説明会を開催	1995	新潟県訪中代表団長春・琿春等を訪問、友好交流に関する覚書に調印
1994	新潟市で中国新航路活用セミナー開催	1996	第1回中国吉林省・日本国日本海岸4県製品技術展覧会開催
1995	新潟市で第五回北東アジア経済フォーラム開催	1999	第1回中国吉林省・日本国日本海岸4県企業情報交換会参加
1995	吉林省副省長等来県。知事表敬、東港・空港視察	2000	図門江地域視察、吉林省経済訪日代表団受入
1996	吉林省留学生受入開始（1人、1年間）	2000	第2回中国吉林省・日本国日本海岸4県企業情報交換会参加
1997	吉林省経済交流団受入	2001	第3回中国吉林省・日本国日本海岸4県企業情報交換会参加
1997	吉林省省長訪日団受入	2002-2005	中国吉林省・日本国日本海岸4県企業情報交換会参加
1998	吉林省副省長来県、吉林省開発・投資セミナー開催	2006	北東アジア投資貿易博覧会へ参加
2000	図門江地域視察、吉林省経済訪日代表団受入	2008	吉林省人民政府訪問（副知事ほか）
2007	吉林省延辺朝鮮族自治州代表団来県	2009	吉林省延辺朝鮮族自治州代表団訪問（副知事ほか）
2008	吉林省琿春市副市長等来県	2009	延吉国際投資貿易博覧会へ参加
2008	吉林省図門江開発弁公室処長等来県	2009	東北アジア投資貿易博覧会へ出席
2008	日中経済協力会議の開催及び個別会談の実施、覚書に調印（副省長ほか来県）	2010	吉林省人民政府訪問（副知事ほか）
2009	吉林省延辺朝鮮族自治州代表団来県	2010	延吉国際投資貿易博覧会へ参加
2009	吉林省延辺朝鮮族自治州代人民代表大会代表団来県	2010	東北アジア投資貿易博覧会へ出席
2010	吉林省延辺朝鮮族自治州代表団来県	2011	吉林省人民政府訪問（副知事ほか）
2010	吉林省人民政府代表団来県	2012	吉林省人民政府訪問（副知事ほか）
2012	新潟県長春ビジネス連絡拠点の設置	2012	吉林省延辺朝鮮族自治州60周年式典への参加（副知事ほか）
2013	日中経済協力会議in新潟参加のため訪問団来県	2014	吉林省人民政府訪問（副知事ほか）

出所：新潟県(<http://www.pref.niigata.lg.jp/>)をもとに作成。アクセス日：2016年11月22日。

・地域間交流を担う組織・機関

ロシアとの交流では「日ロ沿岸市長会」の役割が大きいとみられる。その前身の「日ソ沿岸市長会」は、日本海沿岸日ソ両地域の友好親善と経済協力を促進し、両地域の発展を図ることを目的に、1970年に新潟市をはじめとする日本海沿岸の港湾都市によって結成された。1992年のソ連解体によって「日ロ沿岸市長会」へと名称が変更され、その事務局は新潟市に置かれた。主に、ロシア側組織である「ロ日極東シベリア友好協会」と隔年で「日ロ沿岸市長会議」を開き、両国間の経済協力や観光交流などの問題について議論し、必要に応じて両国の関係機関への働きかけを行うなどの役割を担っている。これまでに提出された主な要望事項として、ロシア極東シベリアのエネルギー開発の促進、日ロ間の観光発展に向けた方策、査証制度の緩和などがある。

韓国との交流では、1990年に新潟県ソウル事務所が開設された。主に次のような分野で活動している。①企業間の経済交流・技術交流の支援、②新潟県の空港・港湾の利用促進PR、③新潟県の観光PR、④学校、地域、各種団体などの相互交流支援などを行っている。

中国との交流では、先述したように北京に設立された新潟事務所を中心に主に次のような活動が行われている。①中国から新潟への観光誘致、②新潟産品の中国での販売促進、③中国企業の新潟進出などへの協力、④新潟企業の中国進出などへの協力、⑤中国における新潟県の PR、広報活動を通じて、中国での新潟の情報発信や経済・観光交流の推進、国際航空路線の拡充などを目指している。この他にも 1997 年には新潟県大連経済事務所が設置されるなど、東北地域との経済交流の促進のための動きが以前からあった。

1993 年 10 月に設立された ERINA は、新潟県と新潟市を中心とする群馬県、長野県、富山県、石川県及び民間企業 8 社によるものである。主に、東北地域とロシア極東地区を始めとする北東アジア地域の経済発展に寄与することを目的としている。そのために、北東アジア地域の経済に関する調査・研究をはじめ「北東アジア経済発展国際会議」や「日ロエネルギー・環境対話」などの国際会議や経済セミナーの開催など、様々な取り組みを続けている。

(2) 鳥取県¹⁵⁹

・ GTI への取組

鳥取県は DBS 航路¹⁶⁰を基軸とした堺港と北東アジアを結ぶ国際輸送ルートの確立を目指して、GTI の枠組みに積極的に参画してきた。表 6.5 が示すように、これまでの GTI への取組をみると、2010 年 6 月に GTI 運輸専門家セミナー(釜山)にオブザーバーとして参加し、DBS 航路を GTI 運輸プロジェクトに盛り込むことを提案した。GTI 運輸部会創設会議では、サブプログラムのひとつに「東海(日本海)・堺港・ウラジオストクフェリー航路」が盛り込まれた。

2010 年 12 月には GTI 運輸部会の専門家セミナーが米子市で開催された。関係者が堺港や DBS フェリーなどを視察し、2013 年 8 月に GTILCC 発足会議が長春で開かれた際には、鳥取県は正式会員として参加した。その際に、当県が広域図們江地域と日本を結ぶ唯一の定期貨物船航路を有していることを紹介し、当地域と日本をつなぐゲートウェイの役割を担っていくことを強調した。2014 年 8 月に米子市で開催した第 2 回 GTILCC 会議では、海陸一貫輸送に係るロジスティックの課題を専門的に解決するためのプラットフォーム

159 主に鳥取県(<http://www.pref.tottori.lg.jp>)を参照。

160 DBS クルーズフェリー社は、韓国・東海市に本社を構える貨客船会社で、韓国・東海市、ロシア・ウラジオストク、日本・堺港の頭文字をそれぞれとって社名とし、この 3 都市を結ぶ貨客船を運行している。同航路の就航は、観光客誘致、貿易の活性化という両面の効果を地域経済にもたらしており、就航の影には、行政・ジェトロが一体となった支援があったとされている。ジェトロ活用事例集 2010, p20. 環日本海の架け橋として地域活性化に貢献「DBS クルーズフェリージャパン」。

ムとなるロジスティック委員会の設置などを提案し、2015年8月にモンゴルで開催された第3回 GTILCC 会議ではロジスティック委員会の設立とパイロット輸送の実施について発表し合意に至った。また、2011年度から、中ロ国境ルート4件、シベリア鉄道ルート1件、韓国・中国渤海ルート4件のトライアル輸送を実施し、国際輸送ルート確立に向けた検証を行ってきた。

表 6.5 鳥取県のこれまでの GTI への取組

開催年	国・地域	会議名	取組状況
2010年6月	釜山（韓国）	GTI運輸専門家セミナー	オブザーバー参加し、DBS航路をGTI運輸プロジェクトに盛り込むことを提案。GTI運輸部会創設会議で、サブプログラムのひとつに「東海・境港・ウラジオストクフェリー航路」が盛り込まれた。
2010年12月	米子市（日本）	GTI運輸部会の専門家セミナー	米子市で開催するとともに関係者が境港やDBSフェリー等を視察。
2013年8月	長春（中国）	GTILCC発足会議	正式会員として参加、本県が広域図們江地域と日本を結ぶ唯一の定期貨客船航路を有していることを紹介し、当地域と日本をつなぐゲートウェイの役割を担っていくことを強調。
2014年8月	米子市（日本）	第2回GTILCC会議	海陸一貫輸送に係るロジスティックスの課題を専門的に解決するためのプラットフォームとなるロジスティック委員会の設置等を提案。
2015年8月	ドルノド県（モンゴル）	第3回GTILCC会議	ロジスティック委員会の設立とパイロット輸送の実施について発表、合意に至った。

出所：鳥取県(<http://www.pref.tottori.lg.jp>)をもとに作成。アクセス日：2016年11月22日。

このように、GTI への参画を通じて、DBS 航路の PR を行い、当該航路を活用したトライアル輸送事業で判明した物流障壁などの報告を行った。その結果、関係者間では DBS 航路にかかわる物流課題への認識が共有されるようになり、当県の提案が盛り込まれた鳥取宣言が第2回 GTILCC 会議で採択された。この鳥取宣言の内容には「海陸輸送ルート専門のロジスティック委員会を設置する、GTI 地域における海陸交通ルートの開発協力を強化する、DBS 航路等既存ルートとともに新ルートとして珥春～ザルビノ～堺港等の発展に取り組む等が含まれた。さらに、第3回 GTILCC 会議においてロジスティック委員会の設立が承認されるとともに、DBS フェリーを利用して参加地域が連携を実施するパイロット輸送の最優先ルートとして、当県の提案ルートが採択された。

この他に、2014年7月21日にモンゴルで開催された第19回北東アジア地域国際交流・協力地方政府サミットでは、地域間の相互協力及び友好関係に基づき、北東アジア地域の

共同繁栄のための共同宣言文が発表された¹⁶¹。

「地域の経済活性化のカギとなる交通網と物流の発展を重視して、堺港～東海～ウラジオストク航路の更なる利用促進及び同航路と吉林省等とのアクセスの向上、東草～ザルビノ～琿春航路の維持及び安定化、米子～ソウル便等の各地域を結ぶ既存の定期航空航路線並びに新規に開設する定期航空路線等全ての航路を支援していくことについて合意する。また、税関手続き緩和や査証簡素化など北東アジア地域における物流及び観光客受け入れに向けた環境整備を図るべく取り組み、北東アジア地域における交通網を拡大・発展させるために各地域が中央政府の支援を求めつつ、相互に連携する。加えて、本年 8 月に鳥取県で開催する第 2 回 GTI 北東アジア地方政府協力委員会会議及び地域開催フォーラムを通じて GTI 諮問委員会への提言・働きかけを行い、北東アジア地域内の物流円滑化に重点的に取り組む」。

このように、北東アジア地域間協力の成果実現のためのインフラである環日本海定期貨客船などの航路や陸路の維持・発展・開拓に各地域が一丸となって尽力することで合意した。同年 8 月に米子市で開催された「GTI 地域開発フォーラム」及び「GTI 北東アジア地方協力委員会会議」では、DBS 航路が北東アジアの物流や旅客に重要な路線であることを共通認識とするなど、堺港の港湾整備、北東アジアとの物流量を増やすための国内輸送費の削減や中ロ国境通関の円滑化、中ロのビザの簡素化等の必要性が提起された。また、GTI 北東アジア地方協力委員会では、各参加地域から北東アジア陸海輸送ルートプロジェクトの推進、ザルビノ港整備、中ロ及び中モ鉄道の安定化と事業推進の重要性や GTI における海陸交通ルートの開発協力を強化することなどへの確認が行われた。

・対岸関連諸国との交流

鳥取県の環日本海地域をめぐる動きとして「北東アジア地域国際交流・協力地方政府サミット」(以下：サミット)が挙げられる。このサミットは 1994 年に鳥取県と江原道が友好連携を結んだことをきっかけに作られたもので、現在の参加国・地域は鳥取県、韓国・江原道、中国・吉林省、ロシア・沿海地方、モンゴル・中央部の五つの地域である。

表 6.6 は、これまでに開催されたサミットの開催年・場所・経済協力に関する合意事項を整理した内容である。この表で示すように、2015 年の第 20 回目のサミットまでに鳥取県では 5 回、江原道では 6 回、吉林省では 4 回、モンゴルでは 3 回(2000 年の第 7 回目から正式参加)、沿海地方では 2 回のサミットが開催された。本サミットでは、経済や環境保全、環日本海航路の開設に向けた議論がなされ、国境を跨ぐ地域開発での交流促進につながった。

161 第 19 回北東アジア地域国際交流・協力地方政府サミットの結果概要の参考資料「共同宣言文」より抜粋(鳥取県ホームページを参照)アクセス日：2017 年 2 月 19 日。

表 6.6 北東アジア地域国際交流・協力地方政府サミット

開催年	場所	経済協力に関する合意事項
第1回	1994年11月 韓国・江原道	・4地域の最高責任者が定期的に会う機会を持つことが必要
第2回	1995年11月 日本・鳥取県	・環日本海航路の開設に向け努力 ・環日本海圏観光促進協議会の設立
第3回	1996年11月 韓国・江原道	・人的交流の活発化、学術部門での交流・協力 ・民間部門の観光・文化芸術・スポーツの定例化
第4回	1997年8月 日本・鳥取県	・経済協議会の設立 ・環日本海定期航路等の実現
第5回	1998年8月 中国・吉林省	・経済協力、文化、スポーツ分野の交流促進 ・環日本海圏経済協議会の開催 ・（図們江地域開発プロジェクト、環境保護プロジェクトの協力）
第6回	1999年10月 韓国・江原道	・経済分野の交流と協力を強化
第7回	2000年11月 日本・鳥取県	・北朝鮮への参加呼びかけ、 ・※モンゴル中央県が正式参加
第8回	2002年9月 中国・吉林省	・経済交流の拡大、環境、観光、ハイテク、農林水産、歴史、文化、スポーツ、教育、人材交流等の協力強化 ・航路の開設等を積極的に探究
第9回	2004年7月 モンゴル・ウランバートル	・既存航路の安定化と新しい航路の開設に向けて協力
第10回	2005年11月 韓国・江原道	・経済分野の交流と協力を強化のため、民間部門の技術交流を促進
第11回	2006年9月 中国・吉林省	・経済と貿易分野における実質性のある交流及び協力をさらに推進 ・情報交換（特に経済情報）やハイテク分野での協力を積極的に推進
第12回	2007年10月 日本・鳥取県	・経済・貿易分野での実質的な交流協力 ・新たな航路開設、ユーラシア統合経済圏形成時の物流交通網構築における共同努力
第13回	2008年9月 ロシア・沿海地方	・DBS航路及びその他の新航路の就航、既存の運輸・ロジスティック構想の発展を支持することによる地方政府間の経済関係の発展強化
第14回	2009年7月 モンゴル・中央県	・北東アジア地域の発展及び現在直面している世界金融危機の克服のために、経済分野をはじめとした更なる連携協力が必要との認識で一致 ・堺港・東海・ウラジオストクの定期貨客船航路の利用活性化のための協議会を創設 ・同航路を利用した、貿易促進のための企業同士の取引をつなぐ取組の展開、観光ルートの造成など地域相互間の人や物の往来を増やす取組を行う
第15回	2010年5月 韓国・江原道	・国際的な経済危機や環境保護問題への積極的取組 ・既存航路に関する諸問題解決、貿易投資の拡大など実質的な交流拡大に向けた共同努力 ・江原道の東海自由貿易地区指定推進、鳥取県の北東アジア貿易観光情報センター設立を積極的に支持
第16回	2011年9月 中国・吉林省	・北東アジア地域の輸送ルート建設促進 ・資源、エネルギーの協力関係の強化 ・地域間協力のプラットフォーム構築、各地域の国際行事などへの積極支持 ・GTIが推進する地方政府協力委員会創設への参画 ・経済、環境、観光、ハイテク分野の交流拡大
第17回	2012年4月 日本・鳥取県	・既存航路の維持発展及び新たなルート開発による交通網拡充 ・実行力の強化及びより一層発展した協力体への進化
第18回	2013年10月 ロシア・沿海地方	・安定した社会・経済及び環境に配慮した地域発展のための連携を継続、投資及び貿易・経済協力の強化 ・北東アジア地域の交通網の維持・発展、GTI地方協力委員会第2回会合に向けた準備、協力の推進
第19回	2014年7月 モンゴル・ウランバートル	・地域社会経済の持続的成長及び自然環境保全への取組強化、相互連携 ・産業、経済ビジネス、自然環境保全分野における共同プロジェクトの可能性を追求 ・北東アジア地域の交通網の維持・発展、物流の円滑化に向けた相互連携・中央政府への働きかけ
第20回	2015年10月 韓国・江原道	・経済・産業・通商・貿易・投資・観光・エネルギー分野等における共同プロジェクトの推進を相互に提案し、これを積極的に検討していくことを確認 ・地域間の輸送を円滑化するため、交通インフラ物流ネットワークの構築に最善を尽くすことを確認

出所：鳥取県(<http://www.pref.tottori.lg.jp>)をもとに作成。アクセス日：2017年2月21日。

環日本海航路の実現に向けた議論は、こうしたサミットを通じて早い段階からなされており、2009年の第14回サミットでは、堺港・東海・ウラジオストクの定期貨客船航路の利用活性化のための協議会を創設するなど様々な動きを見せていた。また、それ以降のサミットにおいて、北東アジア地域の交通網の維持・発展、物流の円滑化に向けた相互連携・中央政府への働きかけを行うことで合意し、地域間の輸送を円滑化するため、交通インフラ物流ネットワークの構築に最善を尽くすことを確認するなど、環日本海航路を利用した貿易促進のための企業間の取引につなげる取組が行われた。この他にも経済・貿易分野における実行性のある交流と協力を推進しており、こうしたサミットを通じての情報交換などが行われていた。

こうした定期的開催されたサミットでは、参加地域の首脳が集まって具体的で実質的な交流方案を模索する会議として進行されてきた。実際に合意・議論された議題を積極的に実践することで経済、観光、産業、交通・物流運送分野での各種合意及びユーラシア統合に備えた北東アジア経済協力体を構成している。

表 6.7 は鳥取県の環日本海諸国との交流状況を整理した内容である。この表で示すように、鳥取県はサミットの参加国の地方政府と友好交流に関する覚書・協定を結び、経済、観光、環境、文化などの様々な分野で積極的に交流を進めてきた。鳥取県とロシアの沿海地方政府は1991年10月24日に「島根県と鳥取県と沿海地方との間の友好交流に関する覚書」に署名しており、2009年7月には堺港、東海、ウラジオストクを就航するフェリー航路が開設された。2012年の「アジア太平洋経済協力会議」の開催に向けて、ウラジオストク市が経済分野を中心として発展していることを念頭に、今後の鳥取県とロシア沿海地方行政との友好交流及び協力に関する協定に合意した。その合意内容から抜粋すると「双方は、地域における海上・鉄道輸送インフラという物流ネットワークの発展を主要目的の一つとして認め、地域間の貿易拡大のために物流分野における問題の解決に向けて共同で努力していく」といった内容が含まれている。この他にも環日本海貨客船航路が沿海地方のみならず2010年には極東地域にあるハバロフスク地方との友好交流文書に署名し、翌年にはDBSフェリーを利用した鳥取県産富有柿・あたご梨の輸出、試験販売などを行い、両地域間の貿易の拡大に繋がる海上・鉄道輸送インフラという物流ネットワークの確立に向けての積極的な動きがみられた。

鳥取県は1994年に韓国の江原道との「日本国鳥取県と大韓民国江原道の友好連携に関する協定書」に署名し、友好連携以降、行政全般にわたった交流が推進されており、鳥取

県内市町村レベルでの交流も活発に展開された。2005年に鳥取県と江原道が交流を中断¹⁶²したが、多地域間交流・民間交流は継続しており、2007年には行政交流も再開された。2009年には両県道を直接結ぶ堺港―東海港の定期貨客船が就航した。また、モンゴルの中央県と1997年に友好交流の覚書を締結し、行政実務研修生や農業分野の研修生を受け入れるなど文化交流を中心に交流を進めてきた。

鳥取県は吉林省と1994年9月に「友好交流に関する覚書」を締結して以来、経済、教育、文化などの分野を中心に交流してきた。両県省とも北東アジア地域国際交流・協力地方府サミットや東アジア地方政府観光フォーラム(EATOF)にも参画し、共同で様々な分野での多地域間交流を行っている。

表 6.7 鳥取県の環日本海諸国との交流

国	地域	交流に関する覚書・協定	物流・インフラを主とした交流状況
ロシア	沿海地方	<ul style="list-style-type: none"> ・1991年10月 友好交流に関する覚書 ・2010年5月 友好交流及び協力に関する協定 	<ul style="list-style-type: none"> ・2009年 環日本海定期貨客船 (DBSフェリー) 就航 ・2010年 「ロシアの柱」鳥取県堺港支部開設 ・2014年 鳥取―ウラジオストクチャーター便就航
	ハバロフスク地方	<ul style="list-style-type: none"> ・2010年11月 友好交流文書に署名 	<ul style="list-style-type: none"> ・2011年 DBSフェリーを利用した鳥取県産富有柿・あたご梨の輸出、試験販売
韓国	江原道	<ul style="list-style-type: none"> ・1993年 「農林水産業に関する交流覚書」を締結 	<ul style="list-style-type: none"> ・2001年 国際定期便・アジアナ航空米子―ソウル便が就航
		<ul style="list-style-type: none"> ・1994年 「友好提携に関する協定書」を締結 	<ul style="list-style-type: none"> ・2009年 環日本海定期貨客船 (DBSフェリー) 就航 (堺港―東海港―ウラジオストク港)
		<ul style="list-style-type: none"> ・1995年 鳥取県教育委員会と江原道教育庁が「姉妹結縁協定書」を締結 ・1996年 「交流協力関係発展に関する協定書」を締結 	<ul style="list-style-type: none"> ・2014年 米子空港―仁川空港チャーター便就航
モンゴル	中央県	<ul style="list-style-type: none"> ・1997年 友好交流覚書を交換 	<ul style="list-style-type: none"> ・2009年 第14回北東アジア地方政府サミット参加のため平井知事ほか中央県を訪問
		<ul style="list-style-type: none"> ・2007年 友好交流に関する各書締結10周年に係る交流促進に関する覚書 	<ul style="list-style-type: none"> ・2012年 第17回北東アジア地方政府サミットのため中央県より来県 ・2014年 第19回北東アジア地方政府サミットがウランバートル市で開催され、平井知事が出席 ・2014年 第2回「GTI北東アジア地方協力委員会会議」(米子市)にバイラルバト中央県知事が来県
中国	吉林省	<ul style="list-style-type: none"> ・1994年 「友好提携に関する覚書」に調印 	<ul style="list-style-type: none"> ・2008年 新航路視察のため鳥取県経済団が吉林省を訪問
		<ul style="list-style-type: none"> ・2004年 「交流促進に関する覚書」に調印 	<ul style="list-style-type: none"> ・2013年「GTI北東アジア地方協力委員会発足会議」(長春市)に副知事が参加 ・2014年 第2回「GTI北東アジア地方協力委員会会議」(米子市)に吉林省経済技術合作局局長をはじめとする経済団が参加 ・2015年 「第1回中韓地方政府協力会議」に参加

出所：鳥取県(<http://www.pref.tottori.lg.jp>)をもとに作成。アクセス日：2017年2月22日。

162 日本の歴史教科書問題及び竹島領有権問題の発生により中断。

江原道ホームページ(http://gico.gwd.go.kr/sub1_0.php?tab=3)アクセス日：2017年2月22日。

これまで見てきたように、鳥取県と関連諸国の地方政府との交流は友好的な性格が内在しており、経済的交流を円滑化にさせる要因の一つとなった。こうした地方自治体を媒介にした交流以外にも様々な協会を通じての交流が盛んに行われている。次は、「日中経済協力会議」を例にして、日本と東北地域の政府間・企業間の交流について考察する。

6.1.2 日中東北開発協会、日中経済協力会議など

日中東北開発協会を通じた交流が、日本企業の東北地域への進出のための重要な基盤となっている。その主な事業活動は、日中経済協力会議の開催、中国東北各地との交流の促進、中国側大規模開発プロジェクト、経済技術開発区、工業団地などの日本側への紹介、投資相談への対応などを行っている。この協会は 1984 年に大連の開放都市の指定を契機に、日本と東北地域との経済交流を促進する目的で発足した。会則で「日本と中国の東北地域間の経済技術交流を促進し、両国間の経済関係の発展に寄与することを目的とする」と明記されたように、経済協力会議の開催や人的交流を通じて日本企業の東北地域への進出を多方面でサポートしており、東北地域の最新情報の入手と日中双方向での貿易、投資などを推進している。

日中東北開発協会、日中経済協会は 2000 年から東北地域と日本において日中経済協力会議を開催してきた。本会議は、日本及び中国の中央政府、東北地方など地方政府、企業、経済団体、研究機関等の日中関係者が参加し、東北地域と日本の経済協力の在り方について協議し、経済交流と協力の拡大と発展を目的としている。

2015 年に瀋陽で開催された第 15 回目の「2015 年日中経済協力会議」では、日本側(169 人)からは中央政府および各地方自治体関係者、企業関係者(中国駐在者を含む)、経済団体関係者、研究機関関係者が参加し、中国側(531 人)からは中央政府及び遼寧省、吉林省、黒龍江省、内モンゴル自治区等地方政府関係者、企業関係者、経済団体関係者、研究機関関係者など計 700 名の参加者を得て、日本と東北地域の間で地方自治体、企業、関連団体、研究所などによる多面的で多階層による経済交流を行った。具体的には、遼寧省をはじめとする東北地域と日本の今後の経済交流の拡大などについての意見交換、会議における分科会、地域視察等を通じて、日中の関係企業間でより緊密な交流や情報交換が行われ、今後の協力プロジェクトシーズが生まれたと評価された¹⁶³。

このように日本と東北地域は、協会などのネットワークを介して友好的な雰囲気を作ることで、相互協力を強化しながら実質的なビジネス環境を構築する戦略をとってきている

163 2015 年 7 月に筆者が参加した「2015 日中経済協力会議」の報告書に基づく。

ことが窺える。

第Ⅱ節 中国東北地域の投資環境

6.2.1 産業構造の変化と外資企業

東北地域は、過去には中国国内で最も発達した重工業地域として工業生産額の寄与度が高い地域の一つであった。しかし、内モンゴル、黒龍江省、吉林省はモンゴル、ロシア、北朝鮮と接しており、大連港を有する遼寧省の一部を除いては海岸とは遠い内陸地域が大部分である関係で、改革開放以降、中国政府の沿海地域を中心とした発展戦略により疎外されてきた。外資企業も交通インフラが比較的整った沿海地域を好んだことで、東北地域の外資企業の投資は、まだ低い水準である(第4章を参照)。中央政府が辺境貿易という制度を通じて特典を与えたにも関わらず、隣接国(モンゴル、ロシア、北朝鮮)との貿易では、この地域の成長を推進するエンジンとしての役割を果たすには力不足だった。

しかし、先述したように、2003年から東北振興戦略が推進され、リーマンショックがあった2008年を前後として加速した交通インフラの建設は、その他国・地域との貿易を活発化させ始めた。例えば、第4章、5章の分析からも明らかとなったように、東北地域における貿易額及び中継貿易額は拡大傾向にある。このことは、東北地域における大々的な交通インフラの建設により、モノの流れも活発になって中国経済の新たな希望となっているものとみられる。また、第5章の交通インフラでみてきたように、各地方政府による交通インフラ関連政策の実施が軌道に乗れば、当該地域の発展における最大の阻害要因となっていた物流は、大幅に改善されるとみられる。要するに、中・モ・ロ経済回廊の建設に伴う隣接する地域との交通インフラの接続により、東北地域からの「国内」と「海外」へのアクセスが容易となり、当該地域への投資・貿易の誘致効果も高まるとみられる。このような東北地域における事業環境の変化は、海外進出を検討している、又は進出先からその他地域へのシフトを検討する企業にとって最良の投資地域の一つとして浮上する可能性が高いとみられる。

2000年以降、中国政府による一連の国家プロジェクトが開始されてから、東北地域の産業構造ならびに一人当たりのGDPにどのような変化が生じたのか。ここでは、2006年から2015年までの変化を明らかにする。

まず、内モンゴルの産業別GDPの構成比を図6.3のように示した。同図をみると、GDPに占める第2次産業と第3次産業の割合が上昇したのに対し、第1次産業は低下した。また、一人当たりGDPは2006年の20,047元から2015年の71,101元と約3.5倍になった。内モンゴルの伝統的産業は畜産業であったが、現在では農産物の産業は輸出できるほど発

展している。同省では現在、主にエネルギー・素材産業に偏在し、化学、電子、軽工業、畜産加工、乳業などの産業も盛んとなっている。

図 6.3 内モンゴルの産業別 GDP 構成比

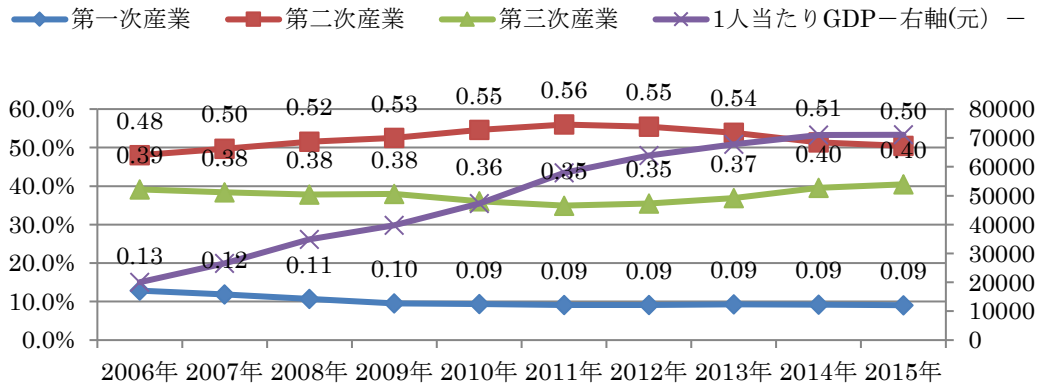


図 6.4 黒龍江省の産業別 GDP 構成比

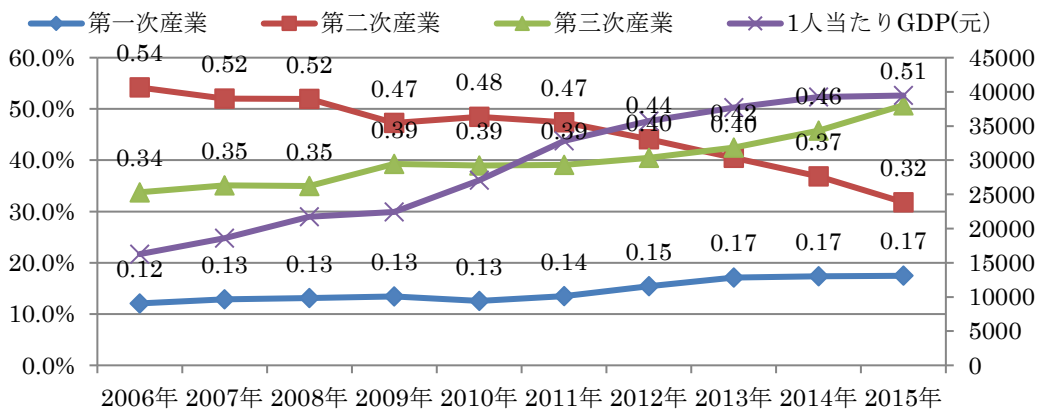
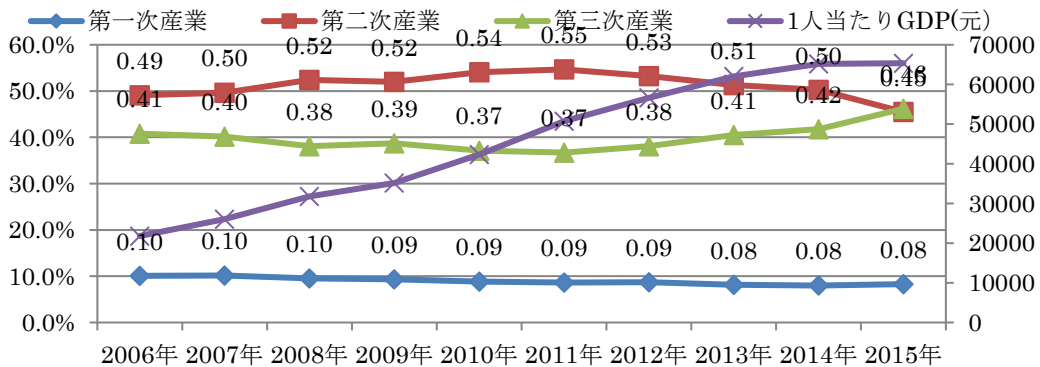


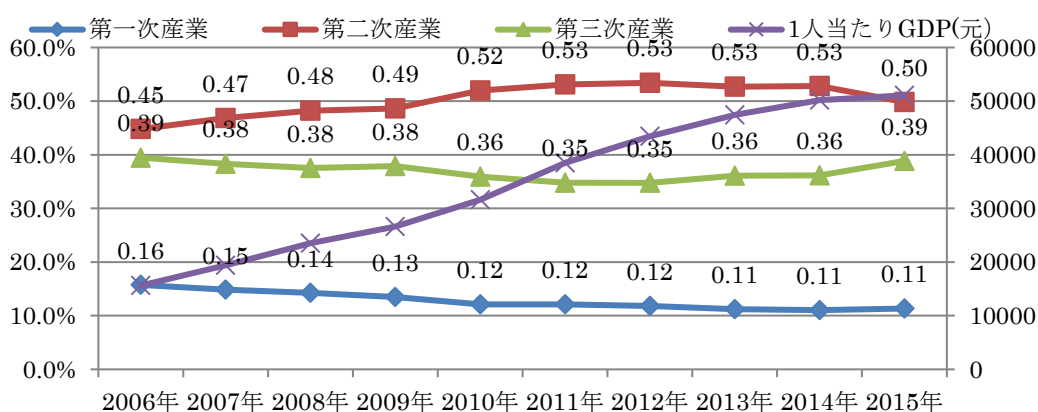
図 6.5 遼寧省の産業別 GDP 構成比



次に、黒龍江省の産業別 GDP の構成比を図 6.4 で示した。同図をみると、GDP に占める第 1 次産業の割合が 2006 年の 12% から 2015 年に 17%、第 3 次産業の割合も 34% から 51% へと大幅に上昇した。一方で、第 2 次産業が GDP に占める割合は 54% から 32% へと低下した。一人当たりの GDP は 2006 年の 16,268 元から 2015 年には 39,462 元と約 2.4 倍となった。主力産業は農林業で、主な農産物は水稲、トウモロコシ、大豆、芋類をはじめとする穀物類、油料(植物油の原料)、亜麻などであり、林業も盛んである。また、地下鉱物資源にも恵まれていて、石油、石墨など 10 種類が全国一位である。

遼寧省の産業別 GDP 構成比を示したのが図 6.5 である。遼寧省は、東北地域のなかで一人当たり GDP が最も高い地域である。そのため、「経済のサービス化」が発展し、GDP に占める第 3 次産業の割合は 2006 年時点で約 41% であった。しかし、2006 年から 2011 年の間に 41% から 37% まで低下しており、第 2 次産業の割合が 49% から 55% へと上昇した。2015 年には第 2 次産業と第 3 次産業の GDP に占める割合がそれぞれ 45.5% と 46.2% となり、第 3 次産業が第 2 次産業を僅かながら上回った。一方、第 1 次産業の割合は 10% から 8% へと低下した。一人当たり GDP は 2006 年の 21,802 元から 2015 年には 65,354 元へと約 3 倍になった。同省は石炭などエネルギー関連や、鉄鋼、造船といった重工業が主力産業である。

図 6.6 吉林省の産業別 GDP 構成比



出所：図 6.3 から 6.6 は、中国国家统计局(<http://data.stats.gov.cn/>)をもとに作成。アクセス日：2016 年 11 月 20 日。

吉林省は自動車産業が発展している長春を除けば、農業中心の経済であったが、図 6.6 が示すように、GDP に占める第 1 次産業の割合は 2006 年の 16% から 2015 年には 11% へと低下した。一方で、GDP に占める第 3 次産業の割合には大きな変化は見られないものの、

第二産業が占める割合は 2006 年の 45%から 2016 年には 50%へと上昇した。一人当たり GDP は 2006 年の 15,625 元から 51,086 元へ約 3.3 倍になった。発展している産業には、自動車、石油化学、農産物加工、製薬、ハイテク産業などがある。東北振興戦略によると東北地域の優位産業をアップグレードするとともに、サービス業も積極的に発展させ、2015 年までにサービス業の割合を 40%までに高めると目標をあげていたことから、吉林省を除いたその他地域はほぼ達成したことになる。

表 6.8 は東北地域の地域別外資企業の投資状況を整理した内容である。各省の特徴をみると、一人当たり GDP、FDI、外資企業の輸出額、投資件数のいずれも遼寧省の値が高く、経済の流れは遼寧省に集中している。しかし、2006 年と 2014 年の外資企業の投資件数を比較すると遼寧省は減っており、内モンゴルと吉林省は上昇した。工業企業の輸出額においては、吉林省が 2014 年には 2006 年の 3 倍近くになった。吉林省は、第一汽車の企業城下町とトウモロコシの産地としての色彩が強い。

表 6.8 中国東北地域・地域別外資企業の投資状況

	地域	全国平均 (人口は全国合計)	東北地域平均 (人口は東北地域合計)	内モンゴル	遼寧省	吉林省	黒龍江省
人口	2006年	129,523	13,232	2,415	4,271	2,723	3,823
	2014年	136,246	13,481	2,505	4,391	2,752	3,833
製造業平均賃金 (元)	2006年	4,178	3,308	2,415	4,271	2,723	3,823
	2014年	4,395	3,370	2,505	4,391	2,752	3,833
投資件数	2006年	8,867	5,550	1,030	16,405	2,358	2,408
	2014年	14,861	7,378	3,036	17,091	4,370	5,016
投資額 (百万ドル)	2006年	55,081	38,450	14,800	94,500	30,800	13,700
	2014年	122,506	70,600	26,449	198,641	33,328	23,983
投資件数 (工業)	2006年	1,964	805	153	2,532	309	226
	2014年	1,780	612	172	1,723	332	220
輸出額 (工業・億元)	2006年	1,355	289	68	988	55	45
	2014年	2,485	465	41	1,624	153	42
企業利益 (億元)	2006年	174	65	47	129	57	25
	2014年	535	236	127	587	158	71

出所：同上

1984 年の経済技術開発区政策の実施以降、低廉な労働力の活用を目的とした輸出加工型の製造業の進出が大連経済技術開発区に集中してきたが、その流れは一巡し、近年では現地市場へのアクセス目的で進出する投資件数が増えている。東北三省への FDI で 1 位の韓国企業(香港を除く)の投資目的をみると、表 6.9 が示すように、現地市場進出の件数及び金額は低賃金活用の目的を上回っている。このことは、外資企業にとっての中国の位置づ

けが「世界の工場」から「世界の市場」への変化を表すものとみられる。すなわち、中国での販路拡大は、外資企業の対中戦略の重要なテーマとして、その重要性も増してきているものとみられる。

表 6.9 東北三省への韓国製造業の動機別・FDI

(2006～2015 年累計)

投資目的 金額(千ドル)	吉林省		黒龍江省		遼寧省	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
低賃金活用	42	24375	10	10026	195	357772
原材料確保	8	1834	2	294	13	2448
現地市場進出	49	132230	12	28091	213	687306
資源開発	8	181973	3	2261	11	3178
先端技術導入	2	131			4	426
第三国進出					6	9298
保護貿易回避	1	120			7	112797
輸出促進	27	27491	3	4697	76	260967
計	137	368154	30	45369	525	1434191

出所：한국수출입은행 해외직접투자통계(韓国輸出入銀行海外直接投資統計)をもとに作成。

アクセス日：2016年11月20日。

6.2.2 立地優位性 —吉林省・琿春市—

東北地域と北朝鮮、ロシアが隣接する「黄金の小三角」と呼ばれる琿春(中)—羅津(朝)—ザルビノ(ロ)などを結ぶ図們江流域は、北東アジアとアジア太平洋地域の巨大経済圏の物流基地として浮上してきている。この地域は、GTI 関連諸国の利害関係がかかった安保の要衝地である同時に、交通インフラの連携によっては物流コストの大幅な削減が可能な地域である。特に、北朝鮮の羅津港はモンゴルと吉林省の日本海への出口でありながら、朝鮮半島横断鉄道(TKR)、シベリア横断鉄道(TSR)、中国国内鉄道(TMR)などが交叉する国際物流の中心地として浮上する可能性が大きい。従って、中国政府は羅津港と近接した吉林省の琿春市に注目してきており、様々な開発計画を打ち出している。例えば、東北地域開発の一環として吉林省の長春 - 吉林—琿春を結び、北朝鮮の羅津と接続する、いわゆる長吉図計画がある。以下では、日本海まで直線距離で15キロしか離れていない吉林省の琿春市の立地優位性について考察する。

琿春市は吉林省延辺朝鮮族自治州東端に位置する県級市で1992年に辺境開放都市として指定されており、人口25万人のうち40%以上が朝鮮族である。優遇政策をみると、琿春市は、東北老工業基地振興政策、西部大開発政策(優遇対象地域に含まれる)、辺境少数民族地区政策と辺境経済合作区、輸出加工区、互市貿易区の3区の特殊な政策などが享受

でき、「国字号政策」(国の政策)を最も多く受けることのできる地域である¹⁶⁴。また、2009年の長吉図の先導区域として、2012年には国务院の認可を得て「中国図們江地域(琿春)国際合作市範区」が建設されており、この示範区には、中央政府から「先行先試」の権利が付与されており、約300項目に及ぶ優遇策を実施している。例えば、投資指南では、税金、財政、金融、土地などの面において優遇条件を提供し、特殊な投資対象には、状況によって別途の優遇条件を提供する、などと明記している。

物流・インフラをみると、琿春には港湾はないが、国境地域にはロシアのポシエト港、ザルビノ港、ウラジオストク港、ナホトカ港、東方港、北朝鮮の羅津・清津港がある。陸路では、琿春から長春(522km)までの高速道路と高速鉄道が2015年までに全線開通した。また、図6.7が示すように琿春から陸路でロシアのポシエト(42km)、ザルビノ(71km)、ナホトカ(340km)、ウラジオストク(170km)、圈河通商口から北朝鮮の羅津(48km)までに直通道路がある。実際、琿春の図們江から海までの距離は15kmであるが、現在は小型船しか通れず大型貨物船は陸路を通してロシアと北朝鮮の港を経由することとなっている。

図 6.7 周辺の港湾までの距離(単位: km)



出所: 安田(2017),p.96. 原出所: 中国吉林省延边朝鮮族自治州(<http://www.yanbian.gov.cn/>).

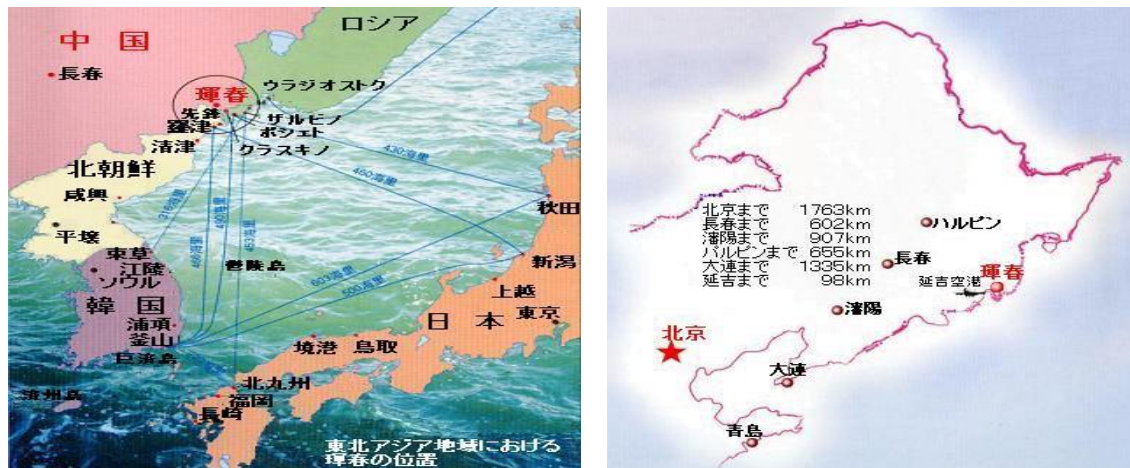
アクセス日: 2016年11月24日.

北東アジアにおける琿春の位置を示したのが図6.8である。これまでに(1)北朝鮮の羅津港経由で韓国の釜山港、(2)ロシアのザルビノ経由で韓国・江原の束草港、(3)ロシアのポシエト経由で日本の秋田港、(4)羅津経由で上海/寧波へと国内貿易、(5)ロシアのザルビノ経由で日本の新潟の五つの海上貨物輸送航路が開通した。日本海への出口を確保するために、吉林省長吉図物流集団とトロイツァ港有限公司が、2010年8月にザルビノ港国際合弁有限公司を設立し、中ロ共同でザルビノ港の整備に取り組んでおり、2018年の完工を予定している。この港が完成すれば北東アジアの中でも最大港の一つになると予測されている。

164 現地政府機関への取材から。

また 2011 年 1 月からは、琿春圏河税関から羅津港経由で中国の南方地方(上海、寧波、黄浦、汕頭、常州など)に食品、木材、石炭などを輸送する取り組みが始まった。

図 6.8 北東アジアにおける琿春の位置



出所：前掲書,p.97.

2016 年時点での日本と東北地域の貿易海上ルートを見ると、依然として大連港経由が多い。北海道から中国への魚介類や加工品の輸出、中国からは飼料や電機機器の輸入を行っているが、道内の 6 港湾から大連、天津、上海等と定期的に貨物輸送を実施しており、富山県の伏木富山港は 2013 年に日本海側の「総合的拠点港」に選定され、定期コンテナ航路が大連港へ週 2 便運航しているものの、ロシアの港湾を経由しての東北地域への輸送ルートはまだ限定的である。実際、新潟港とロシアのザルビノ、ウラジオストクの 2 港を結ぶ日本海横断航路について、新潟県が当初目指していた 2016 年春の就航が困難となり、2017 年度以降にずれ込む可能性が出てきた(新潟日報、2015 年 12 月 11 日)。2010 年の新潟県輸送社会実験結果からは、東北地域と結ぶ現在の物流ルート「新潟→大連港→長春」を新たなルート「新潟→ザルビノ→長春」にした場合の輸送期間は 9 日間から 4 日間に短縮される。2016 年 7 月現在のザルビノ・琿春航路は不定期で運行している(新潟県交通政策局港湾振興課 HP より)。ここで、2018 年 9 月現在の状況のみてみよう。

黒龍江新聞社によれば、近年、琿春市はすでに複数本の航路を開通している。例えば、2018年9月には8,900tの貨物船がロシアのザルビノ港で東北産のトウモロコシを積んだ190コンテナを載せて中国南方の寧波に出発した。これは中国琿春からザルビノを経由する「内貿外運」(日本語では、国内貿易を海外経由で行うという意味になる)航路の初出航となる。運送距離からすると、このルートは、黒龍江省と吉林省が既存の大連港の経由より

300～800kmの短縮、運送時間も2～4日短縮できる。そのため、1トン当たりの運送原価も10～20元と大幅な削減が可能になる。このような国内貿易の外部航路以外にも近年では複数の対外連合運送航路を開通している。例えば、同年9月初めに、吉林省の企業が南米のペルーから4,300tの物資を釜山港とザルビノ港を経由して琿春に輸入した。これにより、運航周期が月単位から週単位へと短縮でき、物流コストの大幅な削減が可能となった¹⁶⁵。このことから、2016年7月までに不定期で運行しているザルビノ・琿春航路が定期運航となった場合には、輸送時間短縮などのメリットがあり日中口の貿易ルートの拡大や北東アジアの発展に大きく寄与するものと考えられる。

第Ⅲ節 現地調査からみる図們江地域¹⁶⁶

6.3.1 第11回「図洽会」—吉林省・延吉市

2016年8月28日から31日の期間に、延吉市の改革開放の促進と北東アジア地域での経済協力開発を目的とする「第11回中国延吉・図們江地域国際投資・貿易フェア」(以下、図洽会)が吉林省・延吉市で開催された。中国国内(1251人)及び香港・マカオ・台湾(837人)と海外からは韓国(118社)、日本(15社)、ロシア、米国など26ヶ国の経済貿易団体や企業代表が参加した。その中には韓国のサムスン電子、HANWHA、CJグループ、中国の光大集団、太平洋建設、中国遠洋など9つの世界500強企業¹⁶⁷と中国国内の117社の上場企業の参加があった(写真1)。

今回で11回目となる図洽会は北東アジアにおける経済協力の重要な土台として国内外から注目を浴びている。「開放、イノベーション、協力、共栄」をテーマに投資協力、展示会、国際経済貿易フォーラム、観光と文化交流など4つの部門、430の展示ブースのうち中国国内から196ブース、海外からは234ブースが設置された。日本からは新潟県、鳥取市、川崎商工会議所からの出展がみられ(写真2)、鳥取市企業の生チョコレートやミネラルウォーターなど約50種類、韓国製品は化粧品、キッチン用具、バス洗面所用品など約650種類、ロシア製品は軽食や酒類など約40種類、中国国内の製品は約500種類で、酒類や日用品がほとんどであった。今回の博覧会を契機に投資商談を行った商人は2,156人に達し、特に366人の韓国企業界の代表らが参加したことで史上最大の参加数を記録した。

すでに述べてきたように、吉林省はUNDPが1991年から推進しているGTIの貿易・物流の中核地域にあり、北東アジア地域における経済開発実現の高い可能性をもつ地域とし

165 黒龍江新聞, 2018年09月17日.

166 安田(2017), pp116-127. を加筆修正した内容である.

167 Fortune Global 500.

て評価されたにもかかわらず、2000年代に入るまではそのための本格的な動きはほとんど見られなかった。しかし、2009年に中国政府は新たな成長エンジンとして長吉図を国家戦略に位置づけ、図們江地域開発と結び付けて大規模開発に乗り出したことで図們江地域開発は新しい段階を迎えている。既に急ピッチで整備された基幹交通インフラに加え、各地方を繋ぐ高速鉄道、道路の建設、日本海横断海上航路の拡大などのインフラ整備も着々と進められている。しかし、現段階(2016年現在)での日本への輸送ルートは、ロシア港湾経由と限定的である。現地の複数の日本企業への取材からは、ロシア経由の綏芬河と琿春口岸は物流コストが高いため、大連港、青島港、上海港を経由していることが明らかとなった。

「図洽会」へ参加する前に、現在の図們江地域が直面している問題は何か、について筆者は延吉市及び琿春市の学者、政府機関、企業家に取材した。その結果、主に北朝鮮の核開発などの外部リスク、人材流出と生産人口の減少問題、産業構造の不均衡、基礎設備の不足などがあげられた。特に、人材流出問題は、改革開放による副産物ともみられ、多くの人が外資企業の集中している上海、浙江省などの沿海地域へと流出した結果であるとみられる。このような生産人口の減少は消費の減少に直結し、生産活動にも悪影響を及ぼしている。しかし、今回の図洽会では写真3で示すように、延吉市第1回海外華僑華人専門家懇談会が初めて開催されたことから、今後は外資企業に限らず華人・華僑による資本流入の拡大も予想される。さらに、「帰郷創業、故郷建設」、延辺商人「懇談会」など、様々な活動が開催されたことから、現地政府の「人材を呼び込む、呼び戻す」努力もみられ、今後は中国その他地域、または海外にいる地元出身者の回帰も大いに期待できるのではないかと考える。

GTIが多国間協力を通じた地域間協力であるだけに、今後も当面は地方レベルでの地域間経済協力が主体となると思われる。先述したように、図們江地域では北朝鮮による核開発などの外部リスクは依然として大きいと見られるため、この国に対して一定の影響力を保有している中国、ロシアとの国境を跨ぐ地域開発のためのプラットフォームを構築することにより、当該地域における新しい変化を推進することが今後の重要な課題であると考えられる。

写真1 「第11回中国延吉・図們江地域国際投資・貿易フェア」



写真2 日本からの出展企業



写真3 「延辺一韓国經濟合作投資説明会」(左)「延吉市第1回海外華僑専門家懇談会」(右)



2016年8月29日筆者撮影.

6.3.2 吉林省延吉市・琿春市の企業事例

(1)日本企業 A 社—現地の優れた資源の活用で成功した事例—

2004 年に吉林省・延吉市に設立した食品関連企業 A 社(100%独資・資本金 650 万米ドル)へのヒアリング調査から次のようなことが明らかとなった。

- ① 進出動機：原材料確保と第三国への輸出目的-地元の原材料と海外から輸入したものを選別し、本社及び各国へ輸出する一般貿易と来料貿易を行っている。
- ② 販売先：9 割以上が日本、欧米などへの輸出で 1 割が中国国内販売。
- ③ 輸送ルート：大連港を経由した輸出入、国内販売では立地上の不便がある。
- ④ 労働力：260 人の従業員のうち 9 割が地元出身者だが若者はその他地域への出稼ぎが多く、若者の採用が困難。
- ⑤ 賃金水準：労働者一人当たり賃金は 2,000 元前後で山東省にある青島工場より 200～300 元ぐらい安い。事務員または管理職は 4,000～6,000 元ぐらい。
- ⑥ 事務管理職：35 人いるがその半数以上は地元出身の朝鮮族で日本への留学経験もあり、言語のなどの障壁は特でない。
- ⑦ 事業環境：現地の外資には輸出企業が少なく、輸出入手続きの簡素化などの恩恵を受けている。
- ⑧ 経営上の問題点：a.輸出企業のため為替リスクが大きい、b.優秀な人材の採用が難しく採用しても定着しない、c.東北地域での売上は順調だが、その他地域への国内販売では立地上の不利がある。
- ⑨ 今後について：事業の拡大は視野に入れてないが、今後は国内販路を拡大していく方針。

などがあげられた。A 社は 30 年以上前から現地での仕入れ・買付をしてきたが、品質が不安定だったため現地へ進出を決めたケースである。A 社は延吉を中心とした延辺朝鮮族自治州が吉林省の東部で、長白山脈のふもとにある中国・ロシア・北朝鮮の三国隣接地域に位置し、豊富な特産資源物に恵まれていることから、立地上の優位性を見出したのである。要するに、吉林省の優れた資源を活用し、日本の最新鋭設備を導入し厳格な品質管理を行ってきた結果、設立から僅か 2 年目で利益を出すことに成功したのである。

(2016 年 8 月 31 日の訪問取材をもとにまとめ、一部は本社ホームページを参照)

(2)地場企業 B 社—現地の特殊資源をもとに成功した事例—

- ① 設立経緯：B 社は 1998 年に朝鮮人参の栽培からスタートし、2006 年に図們江地域(琿春)国際合作区に設立した民営企業である。

- ② 販売先：主にロシア、台湾、マカオへ輸出しており、中国国内では所得水準が比較的高い長江デルタ地域へ販売している。日本への輸出では、朝鮮人参に対する税関検査は 270 種類があり、それを満たしていく必要がある。
- ③ 労働力：従業員は約 200 人でうち 70%がその他地域からの労働者である。董事長の名言「有了人才不愁其他事」（人材さえ揃えば心配なし）のように、離職率は減っているものの、有能な営業人材の確保が難しいのが現状である。
- ④ 賃金水準：平均賃金は 3,000 元
- ⑤ 今後について：中国社会の高齢化に伴って人々の健康志向が強まり、国内市場への販売拡大については見通しが明るい。対日本では、韓国の高麗人参が早い段階から輸出されていたため、朝鮮人参への認知度は低いが、長白山産地という優れた栽培条件と高い技術から生まれた高品質に自信をもっており、将来の輸出先として有望である。

一などがあげられた。当社は長白山人参といった特殊な資源を利用しながら、自社技術をもって「B」（董事長の名前）ブランドシリーズとして生産・加工を行っており、その製品は 2010 年の上海万博の吉林省贈答品、2011 年には吉林省農産品加工 100 強企業、2012 年には国家衛生部の新資源商品、2013 年には省レベルの技術企業と先端技術企業として認定されるなど、現地で高い評価を受けている民営企業である。実際、吉林省には 15,000 社ぐらゐの朝鮮人参を栽培する企業があり、そのうち一定規模の企業は 2,000 社程度で、高品質の企業は 100 社ほどだが、その中には医薬関連企業も含まれるため、単純に朝鮮人参の生産業にすると当社が 1 位を誇っている。その成功の要因として現地の特殊な資源の活用と、経営トップが中医出身であることから、朝鮮人参栽培から派生した機能性食品、スキンケア製品、日用品、飲料まで手掛けていることがあげられる。今後の課題としては、販路拡大のための優秀な営業人材の確保があげられた。

(2016 年 8 月 27 日の訪問取材をもとにまとめ、一部は本社の資料を参照)

(3)加工貿易企業 C 社—現地の安い労働力を活用して成功を収めた事例—

①設立経緯と経営環境：

2011 年に設立した C 社は 40 代半ばの女性社長が経営する衣類加工貿易の民間企業である。その生産された商品のほとんどは日本、韓国、アメリカ、スウェーデンなどの国へと輸出されており、いわゆる「来料加工」（材料等が無償で供給されるため、加工費のみ受取る取引形態）を行う企業である。当社の経営者はもともと衣類関連企業の会計部門で 20 年近く勤めており、その経験を生かし 2011 年に 6 人でスタートし、現在は 400 人

ぐらいで稼働している。懸念されている労働力については、その他工場より比較的安定しており、一人当たり平均賃金も 1,500 人民元とその他地域より割安であった。従業員のうち朝鮮族は 5 人、平均賃金は 3,500 元である。輸送ルートは、陸運で大連まで行き、大連港から世界各地に輸出されているが、物流コストは標準コンテナで大連港まで 1,200 元ぐらいと安く、衣類 1 着当たり 0.35 元である。②経営上の問題点と課題：

輸出企業であるため、英語を使う機会が多いが、経営者自身に英語力がなく、通訳を雇うことが多い。しかし、信頼できる通訳をみつけることが非常に難しいとのことだった。なぜならば、その通訳がいつの間にか既存の顧客をもって独立するパターンが多いからである。その対応策として、アメリカに留学中の子供が帰国したら後継ぎにさせるようである。この他にも資金問題、受注問題などがあげられたが、経営は比較的安定していた。

日本人にとっての中国ビジネスにおいて誰もが知る大きなハードル「中国語」があるように、C 社は、輸出企業として「英語」という「壁」があった。C 社の場合、通訳を「英語ができる」という面だけを見て採用したと思われ、その人の人柄、留学経験の有無、性格や才能、仕事への適正などの総合判断が欠けていたケースである。かつて日本企業が中国におけるビジネスにおいて、日本語の通訳が日本人の意向を無視してどんどん勝手に話を進めたり、出張中に突然失踪してしまったなどという酷い話は昔から後を絶たない。日本企業の海外進出戦略においても同じく「通訳」問題は直面する課題であり、その課題に向けての対策として、現地で日本語の通訳を探すよりも日本に留学しているまじめな学生を日本で採用し、日本で必要な資格や技能を取得させ、日本本社での仲間や友人を増やしたうえで中国に派遣すれば、転職のリスクも少なく、本社の経営方針に忠実に活躍してくれると思われる。

(2016 年 8 月 27 日の訪問取材をもとにまとめており、筆者の主張も含まれる)

6.3.3 有望協力分野と進出戦略

(1) 有望協力分野

企業が特定の地域への投資を決定する場合には、当然のことながら企業の投資環境を考慮しなければならない。これらの条件として賃金水準や原料の調達、販売市場とインフラ、優遇税制や金融機関の融資と金利といった様々な経営環境を考慮しなければならない。

近年、中国の経済パラダイムは変化しておいる。外資企業の投資環境においても過去の安い人件費と外資を誘致のために提供されていた各種の税制上の優遇政策などの波に乗って中国への進出を模索していた時期は実質的に終了したとも言える。少なくともこれまで

に中国経済をけん引してきた東部の沿海地域では、人件費の高騰、労働力不足、地場企業の急成長といったライバル企業の出現により日本企業を含む外資企業の現地でのビジネスは困難な時期に入っている。そのため、新たに現地での成長戦略を模索しなければならない。

企業が進出する地域の選定と同じく競争力ある商品やサービス分野の選定は非常に重要である。まずは、現地における自社の優位性を生かしながら、中国側にも役に立つアイテムの選定が重要になってくる。中国が外資企業に望むことは、中国企業が簡単にアクセスすることができる製品や業種ではなく、技術や優れたサービス能力を備えた企業で、中国の持続的な成長に役に立つことができる企業である。そのため、有望な業種や事業分野を選定するには、次の二点を同時に考慮しなければならない。一つは GTI 関連諸国との協力が容易な分野で、東北地域が日本企業に望んでいる協力分野を見極めることである。もう一つは、自社のもつ製品が、東北地域において比較優位をもっているかどうか、そしてその製品に対する技術力やサービスを組み合わせることができる分野かどうかである。

まず、東北地域が日本企業に望んでいる協力分野をみてみよう。東北地域への日本企業の進出状況を見ると、これまでに製造業を中心に2100社(2015年現在)が進出していたが、最近では不動産開発や消費者向けサービス・金融などの企業が進出し、環境や介護・福祉などの新分野での投資も進んでいる。吉林省に進出した日本企業は198社(2015年現在)で外資では第3位、累計FDI額は10.3億ドルで同第5位となる。主に設備製造業、農産品加工に従事している。2015年7月に筆者が参加した「2015日中経済協力会議」の報告書に基づくと、吉林省側があげた日本との協力分野は、設備製造業(年間自動車生産量250万台、鉄道車両の国内シェア44%)、農産品加工(年間食糧生産量3530万トン)、新興産業(医薬、バイオ、IT、新材料、先進設備製造、新エネルギー、新エネルギー自動車、省エネ環境)、産業園区(中国シンガポール吉林食品区、琿春国際協力示範区)などがある。特に、この中の琿春国際協力示範区では、立地上の優位性を生かして①エネルギー資源加工(鉱物など)、②木材加工、③水産品加工、④紡績衣類加工、⑤貿易物流などの集積地、または集散地としての「5大基地」としての国際協力分野の新たなモデル構築に力を入れており、こうした協力分野には注目が必要である。

次に、自社のもつ製品と技術力が東北地域において比較優位性をもっているかどうかは非常に重要である。先述したように、東北地域とGTI関連諸国は相互依存関係が強く、その競争力も時間が経つにつれて「競争力あり」から「競合関係へと変化」するなどの特徴がある。そのため、各企業の立場から比較優位性をもつことのできる協力分野を探し出し、積極的な戦略を立てる必要がある。例えば、日本の場合は東北地域に対して既存の比較優

位性をもっている鉄鋼・金属、機械・電機、輸送・精密機器などの分野において協力しながら、東北地域の有利な地理的条件と豊富な鉱物・資源、農林水産物を活用し、現地での生産販売、または中国その他地域と第三国への輸出拠点とするなどの事業戦略を構築することは重要であろう。要するに、GTI が提示した交通・物流、貿易・投資、観光、エネルギー、環境など各分野別の協力戦略計画をもとに有望な進出分野を模索する必要がある。しかし、こうした 5 大部門での協力は、中長期的にはどれもが社会的ニーズによって高まっていくものであるが、その範囲が広いことから選択と集中が難しいという問題点もある。

(2) 中国東北地域への進出戦略

これまで議論した内容をもとに、日本企業が東北地域に進出する場合のいくつかの戦略について以下のように示す。

まず、徹底した市場調査に基づいた進出分野の決定と時期を見極めることである。そのためには、まず、先述した有望な協力分野を中心に産業別アプローチ戦略を具体化していく必要がある。この過程で、日本企業は中国の内需市場拡大と新成長産業の育成政策が成長の機会となるようなビジネスモデルを構築し、ビジネスへの進出タイミングを適切に選択する必要がある。

第 2 に、中国への投資では地域戦略が非常に重要であるため、地域別接近戦略が必要である。例えば、吉林省の A 社、B 社のケースでみたように現地の特殊な資源(農産品など)を利用して現地での生産加工を行う戦略である。要するに、原材料の調達が可能にでき、かつ現地での優遇政策をうまく利用することである。また、輸販売と国内販売を目的とする企業の場合は、港湾都市、原材料生産地との関連半製品の生産地に進出することが望ましい。東北地域全体からすると、すぐに進出が必要な場合は、相対的に立地上有利な点が多い遼寧省が望ましいが、中長期的には、北朝鮮の羅津港や清津港、そしてロシアのザルビノ港、ウラジオストクなどとの交通インフラの連携状況を見ながら、吉林省・琿春市、そして黒龍江省の綏芬河、黒河などといった辺境都市への積極的な投資と貿易を検討することも肝要であろう。

第 3 に、製品やサービスの開発と技術革新戦略である。今後の中国市場はより競争力のある大企業が登場して、既存の低価格製品競争の激しい市場で質的にもアップグレードした市場構造が形成されると予想される。前述した貿易特化係数からみた競合・補完関係の変化からもわかるように、当初は日本が競争力のあった産業も時間の経過とともに現地製品が「競争力あり」へと変化するなど、今後は競争を展開していかなければならない。そのため、価格競争などが行われることに備えて、重要な部品の開発や技術革新をもって臨

む必要があり、中国政府の関連産業の競争力を厳密に把握するなど、当該地域における政策的支援と情報収集などに努める必要があるだろう。

第 4 に、効果的なマーケティング戦略の策定である。中国国内の消費市場の拡大は外資企業の市場進出に良い機会となるだろうが、それと同時に地場企業、特に民営企業の成長が目立つことから、これら民営企業との競争はもちろんのこと、同じ外資企業との競争も加速すると予想される。そのため、長期的な視点から市場傾向を読み、今後 5～10 年後を見通す先見的な投資が必要である。これとともに、現地企業との協力案を模索して、コストの削減、現地流通ネットワークなどの関係を構築し、販路拡大などを講じる必要がある。現地での協力分野などでは、地方自治体を媒介とした方法のほかに、日中東北開発協会、日中経済協力会議などの関連機関との情報交流と、図們江地域国際投資・貿易フェアなどの博覧会に参加して現地の企業と交流することが効果的であろう。

第 5 に、効果的な人事管理と安定的な労働力確保について戦略の構築が必要である。地場企業 C 社の事例からもわかるように現地企業でさえ、良質の人材採用は難しく、経営者を悩ませていた。外資企業の場合は、信頼性の高い労使関係の構築に向けての努力がよりいっそう必要になってくる。そのためには、優秀な人材を確保することができるようなシステムを備えて、人材育成と労働力の確保及び長期勤務を誘導することのできる体系的な教育・訓練及び福利厚生制度などを備えることが重要である。東北地域の場合、大学と職業訓練のための教育施設がその他地域より優れており、日本語を話す朝鮮族も少なくない。そのため、比較的優秀な人材の確保は容易であるとされる。しかし、現状では、「労働力流出」といった問題に直面しており、現地の企業を悩ませている。多くの若者は比較的給料水準が高い中国国内の他地域、または海外へと移動しており、現地は労働力が不足し、採用しても安定しない(現地日本企業 A 社のケース)。今後は労働力の定着に向けて、労務管理と労使関係を安定させるための努力が必要である。従って、現地の労働者に企業のビジョンを提示し、希望と達成感を感じさせるとともに、合理的な労使関係の構築を介して、適切な賃金と福利厚生水準を提示し、長期的には企業と一緒に成長できるという職場の雰囲気を作ることが重要である。

以上で言及した進出戦略に加え、資金調達や代金回収と各種法制度や法規の動向把握、中国での専門人材の体系的養成と日本本社での積極的な留学生の採用などにも力を傾けるなど、企業のリスクを最小限にすることで、企業業績を最大化する経営戦略の構築に向けての努力が必要であろう。

第7章 結論と今後の研究課題

第I節 研究結果のまとめ

本論文は、辺境地域における国境を跨ぐ地域開発に関する諸問題について、統計的手法と事例研究を用いて、実証的に明らかにすることを目的として進めてきた。本章では、本論文の研究結果を統括し、各章の主たる分析結果や発見事実を整理したうえで、国境を跨ぐ地域開発に向けての課題と今後の研究課題について述べる。

本論文で明らかにした主な点として、以下の内容があげられる。

- (1) 辺境地域と隣接する地域は文化的・地理的「距離」が近い。
- (2) 中国と隣接する地域は経済的な結び付きが強い。
- (3) 辺境地域と隣接する地域は経済的相互依存関係にある。
- (4) 中国企業は産業によって対外 FDI の決定要因が異なり、隣接国ダミー(文化言語)は重要な要因の一つである。
- (5) 辺境地域は貿易中継地としての役割をしている。
- (6) 辺境地域(東北地域)の貿易中継額の増加は「国内－辺境－海外」の経済的連携の実態を反映する。
- (7) 東北地域と GTI 関連諸国は経済的相互補完関係にあり、産業によってその競合・補完関係も変化している。
- (8) 東北地域における交通インフラへの需要不振があるものの、中国政府は隣接する地域との交通インフラ連携を通じてその需要を創出しようとする狙いがみられる。
- (9) 日本の図們江地域開発へは政府より地方自治体が積極的に関わっている。

7.1.1 第I部の研究結果

序章では、本研究の目的と分析視角を提示した。

中国と特定国・地域との経済関係に関する研究は多いが、辺境地域と隣接する地域との経済関係、およびその重要性に焦点を当てた研究は少ない。また、辺境地域と隣接する地域が形成する「辺境経済圏」とその他中国国内との経済的連携についての貿易データに基づいた分析は限られていた。そこで、本研究では、これまでの先行研究では明らかにされてこなかった隣接する地域との産業別競合・補完関係の変化を実証分析により明らかにし、中国の「辺境経済圏」の発展の一助となることを目的とした。

第1部(第1・2章)では、省別・産業別に、隣接する地域との経済関係を貿易・FDI データを中心に分析した。まず、第1章では、理論的背景と「辺境」の特徴を確認し、現代の

中国のなかでの辺境地域が置かれている立場を明らかにした。第 2 章では、省別・産業別の貿易・FDI データを用いて、中国と隣接する地域との経済関係について分析した。主に輸出入結合度と貿易特化係数を用いて、隣接する地域との経済的結び付きの強さと産業別の競合・補完関係を明らかにした。また、中国企業の対外 FDI の決定要因として、グラビティ・モデルの基本変数の他に隣接国ダミー(Border)の有意性を確認した。その際に、全産業を対象とした先行研究の課題に着目し、製造業とサービス業に分けて分析した。

第 I 部で得られた成果と知見は以下に示す通りである。

- (1) 一つの国・地域が発展するためには「自力更生」が難しく、国際的な連携が必要であり、グローバル化の進展に伴って国家間の境界線である「辺境」の解釈は変化している。国境を跨ぐ地域開発において、複数の国・地域間の空間の流れを誘発するためには、国境付近における地域間に「通路」が必要で、そのためには、国境付近の開放を相互に進めていく必要がある(第 1 章)。
- (2) 辺境地域と隣接する地域(計 14 カ国)との間には 29 の少数民族が居住しており、その多くは国境を跨っているとはいえ、言語・文化・歴史を共有する同一民族が多いことが特徴である。これらの地域は経済の中心から最も遠い周辺地域であるため、経済基盤が弱く、周辺の国際環境などの要素によって地域経済の発展が大きく制約され、長期にわたって立ち遅れていた。そのため、中国政府は地域レベルで議論されてきた辺境開放政策を、2000 年代に入ってから中央レベルでの地域発展戦略を実施するようになった。現在、辺境地域では国境を越えた三つの地域間協力(GTI、SCO、GMS)が積極的に進められている(第 1 章)。
- (3) 中国と隣接する地域との貿易結合度から、輸出では、ブータンを除いたその他の隣接国、輸入ではロシア、モンゴル、カザフスタン、ミャンマーと相互に緊密な経済関係にあることが明らかとなった。地域ごとで見ると、中央アジア、北東アジア、メコン地域との輸出結合度が高く、時間の経過とともにその緊密性も高まっていることが明らかとなった。総じていえば、中国は隣接する地域との間で経済面での結び付きが強い傾向にある(第 2 章)。
- (4) 辺境地域と隣接する地域との貿易特化係数を用いた分析では、対世界貿易で競争力の弱い産業(機械・電機、輸送・精密機器など)が、隣接する地域との貿易では競争力が強いのに対し、対世界貿易で競争力の強い産業(皮革・繊維など)では、辺境地域がベトナム、ミャンマー、ラオスより競争力が弱いことが明らかとなった。また、対北東アジア、中央アジア、メコン地域とは相互依存関係にあり、時間の経過とともにその競争力も産業によっては変化していることが確認された(第 2 章)。

- (5) 中国の各地域(省・自治区)から隣接する地域への FDI(件数)では、東部・内陸地域よりも辺境地域からの投資が集中していることが確認された。例えば、北東アジア、中央アジア、メコン地域への FDI では、それぞれ隣接している東北地域、新疆、雲南と広西からの投資が目立った(第 2 章)。
- (6) 中国企業による対外 FDI の決定要因をグラビティ・モデルで分析した結果、製造業とサービス産業ではそれぞれの決定要因が異なることが明らかとなった。このことは、従来の全産業を対象とした先行研究とは異なる結果である。例えば、経済規模や隣接国ダミー(文化言語)に関しては、聞(2008)モデルが示した通りに両産業において統計的に有意となったが、製造業がサービス業より隣接国への投資傾向が強いことが確認された(第 2 章)。

以上のように、辺境地域と隣接する地域は、文化的・地理的「距離」が近いだけでなく、経済的結び付きも強い相互依存関係にあることが明らかとなった。さらに、近年、急増している中国企業による対外 FDI では、隣接する地域が重要な投資先となっていることが確認された。特に、辺境地域からの投資が目立っており、このことは、文化的「距離」の近さも一つの重要な要因として考えられる。

7.1.2 第Ⅱ部の研究結果

第 3 章では、図們江地域開発が停滞した経緯と原因を分析した。まずは地理的特性を明らかにし、図們江地域開発の構想と推進状況、関連諸国の GTI への取り組みについて考察した。第 4 章では、「国内—辺境—海外」という概念モデルをもとに、東北地域と GTI 関連諸国との貿易構造、「国内—辺境—海外」との経済的連携の実態を反映するための実証分析を試みた。第 5 章では、交通インフラに焦点を当て、東北地域の中・モ・ロ経済回廊への参与計画と隣接地域の開発計画について検討し、GTI 関連諸国との交通インフラ連携の可能性について考察した。第 6 章では、日本が図們江地域に関わってきた経緯と交流について整理し、東北地域の立地優位性について確認したうえで現地調査を踏まえた事例分析をもとに当該地域の有望分野と今後の進出戦略について論じた。

第Ⅱ部で得られた成果と知見は以下に示す通りである。

- (1) 1991 年に UN が発足した TRADP の目的は、中国・ロシア・北朝鮮と国境を接している図們江下流のデルタ地帯を自由経済地域として開発することであったが、特別な成果をあげられずに、2005 年には GTI 体制へと転換された。その失敗した要因には、非現実的な資金調達、日本などの先進国からの関心の欠如、域内主導勢力の不在などがあげられており、特に隣接三カ国(中・ロ・朝)にとっては図們江地域開発の優先順

位が高くなかったのが一因でもあった(第3章)。

- (2) GTI の地理的範囲と事業目的は TRADP と異なる。TRADP は図們江に面した三カ国の隣接地域(小三角)を事業区域としたのに対し、GTI は隣接地域から周辺国まで拡大した。また、従来の国境地域共同開発という事業計画から、交通、貿易と投資、観光、エネルギー、環境などの 5 大分野の優先協力事業を推進する政府間協力へと変わり、計画に関する管理及び監督権限が UNDP ではなく、各加盟国政府に帰属された(第3章)。
- (3) 図們江地域開発は、GTI 関連諸国の経済的相互補完性により、参加国のすべてがウィーンウィンの成果を収めることができるということで注目されている。中国と韓国は、ほとんどの事業領域において積極的な活動を行っているが、ロシアは直接的な利害関係に置かれた事業に対してのみ積極的な態度を見せている。モンゴルはほとんどの領域に対して特別な立場を表明していない。北朝鮮は、2009年にGTIから脱退したが、羅津・先峰経済貿易地帯を中心に外資誘致による経済的活路を見出そうとしながらも、急速な対外開放は体制安定に危険要因となるとみて、慎重な態度を見せている(第3章)。
- (4) 近年、中国政府の東北振興、長吉図、遼寧省発展計画などの政策推進に伴って、東北地域の発展可能性は高まっており、隣接する地域との国境を跨ぐ地域開発が具体化されることで、今後のGTI事業は活性化するとみられる。また、本文の経済指標からも確認されたように、東北地域は低廉な労働力と中央政府による投資拡大の上昇により、賃金高騰に苦しむ沿岸部の企業(外資・内資)がその他低賃金国へシフトするのと遜色のない経済性を潜めているとみられる(第4章)。
- (5) 貿易データによる分析結果から、東北地域とGTI関連諸国は、産業別にその競合・補完関係も変化していることが明らかとなった。また、東北地域は中国本土において、貿易中継地としての役割を果たし、その中継額も年々拡大していることが確認された。東北地域における中継貿易額の拡大は、単に東北地域の需要を満たしているのみならず、中国の内陸地域、そしてGTI関連諸国の国内市場とも密接にリンクしている現状を表している。このことは、GTIにおける国境を跨ぐ地域開発において、東北地域との補完関係及び「国内—辺境—海外」との経済的連携の実態があるという視点から再評価を行う必要があるとみられる(第4章)。
- (6) 対世界との貿易において、競争力が弱い機械・電機、輸送・精密機器が、隣接しているモンゴル、ロシア、北朝鮮に対して強い競争力を持っているという分析結果は、この分野において、沿海や内陸の大・中都市の競争力の弱い国有企業、郷鎮企業の製品が、東北地域を通じて周辺諸国へ輸出されていることを示唆している。こうした意味

で、東北地域の貿易中継地としての役割は、内陸産業に新しい市場を提供することとなり、中国経済にのみ有益なものではなく、東北地域をはじめとする GTI 関連諸国の地域経済発展にも寄与するものと考えられ、国境を越えた地域協力の進展に伴って、中国におけるバランスの取れた経済発展へのインパクトはいつそう強まると予測される(第 4 章)。

- (7) 中国政府による一帯一路の推進に伴い、東北地域における交通インフラへの継続的な投資が見込まれている一方で、東北地域の輸送手段別輸送量と運送距離の推移からはその需要不振が確認された。一帯一路構想の背景として、国内で抱えている「二つの過剰」問題に直面していることから、海外とのインフラ建設でこれらの問題を解消しようとする思惑がある。実際、各地方政府が発表した交通インフラ政策に関する内容からも隣接する地域との交通インフラの接続を通じて、その需要を創出しようとする戦略が窺えた(第 5 章)。
- (8) 中央政府と地方政府が発表した隣接する地域との接続ルートは、いずれも日本海への出口を確保し、韓国、日本、そして中国南方までの貿易ルートの形成を目指しているものと思われる。これらの計画または推進中の国際輸送ルートの多くは GTI が以前から提案している内容が多く含まれていることが明らかとなった(第 5 章)。
- (9) 沿線諸国のなかでもモンゴル、ロシア、北朝鮮などの隣接国との交通インフラの連携強化に重点をおいた対外戦略を進めていることが明らかとなった。例えば、1992 年に辺境開放都市として指定されていた吉林省の琿春市⇄羅津港(朝)とザルビノ(ロ)、黒龍江省の綏芬河⇄ウラジオストク(ロ)は、日本海への出口確保のためのルートであり、内モンゴルの滿州里⇄ザバリカリスク(ロ)は、シベリア鉄道(TSR)と接続することで、バルト海・ハンブルク(独)・ロッテルダム(蘭)に到達するルートになる(第 5 章)。
- (10) 今後、中国政府による中・モ・ロ経済回廊の推進に伴って、東北地域と GTI 関連諸国の交通インフラの建設は一層活性化するものとみられ、それに伴うヒト・モノの流れも加速するものと思われる。しかし、その一方では、相手国側の整備がうまくいかず国境での未接続問題が生じている。また、当該地域における需要不振や経済的・政治的葛藤など、残された課題も少なくなく、国際的な枠組みでの協力を通じて解決していく必要がある。(第 5 章)
- (11) 1990 年代初期に日本国内からも図們江地域開発への積極的な参加の必要性が提起され、UN からのオファーもあったが、日本政府は国家レベルでの公式参加を拒否し、オブザーバーとしての参加を希望していた。それには、①図們江地域におけるインフラ不良による事業の妥当性の不十分、②北朝鮮との国交がない、③北朝鮮による日本人拉

致問題の未解決、④資金負担問題、などが理由としてあげられていた(第6章)。

- (12) しかし、新潟県を中心とした日本海沿岸の富山県、鳥取県などの地方自治体は、積極的に図們江地域(中国東北地域、ロシア沿海州、韓国の江原道など)との交流を先行してきた。このような地方政府間のネットワークを介した交流は、友好的で、人的ネットワークを構築するなど、経済的交流を円滑化させる要因となった。また、日本は「日中東北開発協会」、「日中経済協力会議」などを介して友好的な雰囲気を作りながら相互協力を強化し、実質的なビジネス環境を構築する戦略をとっていることが窺えた(第6章)。
- (13) 新潟県、鳥取県などの日本海沿岸地域にとって、日本海横断航路が開通すれば、従来の大連港を経由した輸送ルートに比べて輸送時間は大幅に短縮され、日本と中国東北部を最短距離で結ぶことができる。そのためには、ロシアのザルビノ港、ウラジオストク港(期待されるルート)、北朝鮮の羅津・清津港(現段階では日本にとって厳しいルート)を経由して東北地域へとアクセスする必要がある。現時点でのザルビノ・琿春航路は不定期で運行しているが、定期運航となった場合には、日中口の貿易ルートの拡大とともに北東アジアの経済発展にも大きく寄与するものとみられる(第6章)。
- (14) 東北地域と日本の貿易ルートは、依然として大連港の経由が多くみられ、ロシア港湾の経由は限定的であった。2016年に行った吉林省での現地調査からは、ロシア経由の綏芬河と琿春口岸は物流コストが高いため、大連港、青島港、上海港を経由していることが明らかとなった。しかし、直近の2018年9月になると、琿春市はザルビノを経由する「内貿外運」の初出航を実現するなど、複数の対外連合運送航路を開通しており、定期運航に向けて着実に動いていることが確認された(第6章)。
- (15) 図們江地域が直面する問題として、現地の有識者からは、北朝鮮という外部リスク、人材流出(人口減少)問題、基礎施設(インフラ等)の不足など、があげられた。しかし、「延吉市第1回海外華僑華人専門家懇談会」が初めて開催されたことから、今後は外資企業に限らず華人・華僑による資本流入の拡大も予測される。さらに、「帰郷創業、故郷建設」、延辺商人「懇談会」など、様々な活動が開催されたことから、現地政府の「人材を呼び込み、呼び戻す」努力もみられ、今後は中国のその他地域、または海外にいる地元出身者の回帰も大いに期待できるとみられる(第6章)。
- (16) 吉林省での企業調査から、現地の優れた資源を活用し成功を収めたいいくつかの企業がみられた。例えば、日本の最新鋭設備を導入して厳格な品質管理を行った結果、設立からわずか2年で黒字転換を達成した日系企業、現地の特殊資源(朝鮮人参など)をもとに成功を収めた地場企業、現地の安い労働力を活用して成功を収めた加工貿易企業

がある。一方で、経営難として、国内販売への立地上の不便、人材獲得の難しさなどの声もあったが、それ以上に現地生産での優遇政策、豊富な資源などによるメリットも大きいとみられ、図們江地域のインフラ改善への期待も大きいことが明らかとなった(第6章)。

(17)GTI が多国間協力を通じた地域間協力であるだけに、今後もしばらくは地方政府と民間企業レベルでの地域間経済協力が主体となると思われる。日本企業が東北地域への進出を検討する場合には、地方自治体及び「日中経済協力会議」、「日中東北開発協会」といった協会などのネットワークを介して、友好的な雰囲気を作ることで相互協力を強化しながら、実質的なビジネス環境を構築する必要がある。将来的に北朝鮮という外部リスクが解除されれば、日本からの当該地域へのアクセスも容易となり、最適な投資先として浮上する可能性が高い(第6章)。

7.1.3 国境を跨ぐ地域開発に向けての課題

中国の辺境地域における国境を跨ぐ地域開発に向けての課題について、主に次の三つにまとめる。第1に、辺境地域の発展可能性である。まず、辺境地域を発展させるためには、政府による環境整備が必要となってくると考える。そのためには、当該地域で交通インフラの建設や企業誘致のための政策実施が必要で、その進捗によって複数地域間の空間的流れも誘発できるものと思われる。現時点で、中央政府と地方政府が発表した交通インフラに関する政策からは、隣接する地域との交通インフラの連携強化に重点をおいた対外戦略を進めていることが明らかとなった。このことは、かつての疎外地としてしか認識されてこなかった辺境地域への国家戦略が本格的に動き出したとみられる。本文で述べたきた「国内－辺境－海外」の概念モデルのように、辺境地域に進出する企業にとって、「国内」と「海外」の二つの「市場」へのアクセスが容易になることを意味している。また、貿易中継地としての役割拡大も、本文の実証分析から明らかにされている。よって、当該地域は今後、製造拠点、加工貿易基地、輸出入基地として発展する可能性は大きいと考えるのである。

第2に、辺境地域の特性に基づいた地域発展モデルの構築である。かつての珠江デルタや長江デルタなどにみられる経済発展は、技術と資本を外資企業に依存し、自国籍の労働力を組み合わせることによって成長してきた特徴がある。多くの外資企業は、沿岸部を中心とする経済特区や経済開発区に工場を設置し、工場建設という資本とともに生産管理の経営ノウハウや新製品を生産する技術をこれらの地域に導入することによって、中国の経済発展にも決定的な役割を果たしてきた。同様に、このようなモデルは辺境地域にも適用

可能であるだろうか。ここで、辺境地域の特性に基づいて、資本と技術、労働の三要素から検討してみよう。まず、資本と技術は外資であっても内資であっても辺境地域の経済発展を促進することは可能であると考えられる。一方、労働になると、それには国籍と民族があり、当該地域の文化的・地理的特性に注目する必要がある。辺境地域に多くの少数民族が居住し、その貧困の程度も大きいことから、同じ中国とはいえ、経済格差は容易に民族問題へと転化する恐れがあり、これらの民族問題が社会経済の発展にも大きな障害となる可能性は否定できない。そのため、労働問題では沿岸部とは異なる「性質」があることを考慮して、民族による賃金格差などが生じないように最善策を施す必要があると考える。

第 3 に、国際的な枠組みでの相互協力があげられる。国境を跨ぐ地域開発において、交通インフラの連携は重要である。本文でも述べたように、中国側による交通インフラの整備が進んでも相手国側の不整備による未接続の問題が生じている。こうした問題の解決には、関連諸国の国際的な枠組みでの協力が不可欠である。また、現段階の図們江地域でみられるように、北朝鮮という外部リスクは依然として大きく、東北地域の借港出海への本格的な開通までには不透明な部分が残っている。そのため、図們江地域を巡る GTI 関連諸国の相互利益の享受できる分野から協力できるように、共通課題に向けた話し合いが必要であると考えられる。

以上のように、国際的な枠組みのなかで相互に協力しながら、当該地域の投資環境をどのように整備していくか、そしていかに企業からの投資を集めて、現地に適した人材を「呼び込み、呼び戻す」かは、今後の国境を跨ぐ地域開発における重要な課題になると考えるのである。

第 II 節 今後の研究課題

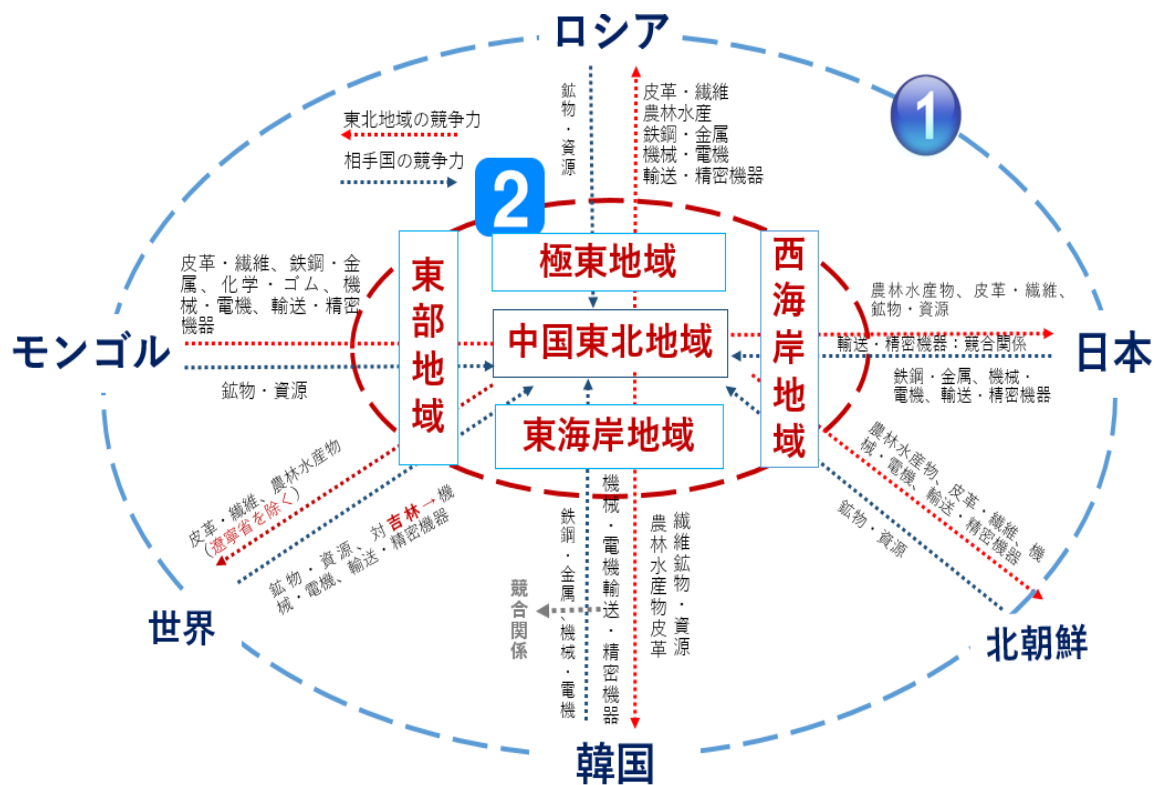
本論文では、中国を、複数の「地域」の集合体として捉える視点から、この国の辺境地域で行われている国境を跨ぐ地域開発について様々な角度から分析し、現地調査を踏まえた検討を含めて一貫性を持った研究を行うことができた。ただし、本研究のデータに関しては今後の課題として、主に以下の 3 点が残されている。

第 1 に、GTI 関連諸国の地域レベルの貿易・投資データの入手が必要である。本論文では、図 7.1 の ① が示す GTI 関連国と東北地域の経済関係の変化を明らかにしてきたが、今後は、GTI 関連諸国の地域間協力に含まれる地域を中心に図 7.1 の ② が示す東北地域、モンゴルの東部地域、ロシアの極東地域、韓国の江原道、慶尚北道、釜山市などの東海岸地域、日本の北海道、秋田県、新潟県、富山県などを包括する西海岸地域の貿易データを用いて、これら地域における貿易・投資の変化を実証的に明らかにする必要がある。

第 2 に、本論文では吉林省への企業取材を事例としてあげているが、今後はその他の東北地域、ロシアの極東地域に進出した日本企業の進出動機や経営戦略の経年変化を実証研究するなど、学際的アプローチを介して、企業に適した方策をまとめる必要がある。

第 3 に、国境を跨ぐ地域開発の比較分析である。本研究では図們江地域開発を主として分析してきた。中国の多様性を鑑み、一つの図們江地域開発から辺境地域の発展モデルを導くよりも今後はメコン地域と中央アジア地域で行われている GMS と SCO も視野に入れての比較分析することが有効であるとする。

図 7.1 中国東北地域と GTI 関連諸国との貿易の特徴



出所：本文の分析結果から作成(2016年12月経営行動研究学会第102回研究部会報告資料)。

日本語文献 (五十音)

- 石田正美編(2010),『メコン地域国境経済をみる』,アジア経済研究所.
- 井尻直彦著(2007),「日本企業の中国国内の立地決定要因分析」,本多光雄・呉逸良・陸亦群・井尻直彦・辻忠博著,『産業集積と新しい国際分業—グローバル化が進む中国経済の新たな分析視点—』,第5章,文眞堂,pp.121-155.
- (2008),「グラビティモデルによるアメリカの航空輸送流動量の分析」,『経済科学研究所 紀要』第38号,日本大学経済学部,pp.69-81.
- 伊藤亜聖(2015),「中国「一带一路」の構想と実態—グランドデザインか寄せ集めか?」,霞山会『東亜』No.579,9月号.
- 稲葉和夫(1998),「海外直接投資変動の計量分析」,『立命館経済学』,第47巻第1号,pp.23-47.
- 尹虎(2011),『「図們江流域開発」の推進状況と中国政府の日本資本誘致策に関して』,国際日本学論叢,第8号,法政大学,pp.17-37.
- 江夏健一・首藤信彦編著,(1998),『多国籍企業論』,八千代出版.
- ERINA REPR T PLUS(2018),「北東アジアの地域経済発展と GTI : 交通の連結性」,2018 北東アジア経済発展国際会議(NICE)イン新潟セッション B 地域開発戦略の現状と課題, No.141 2018 APRIL,pp.29-36.
- 遠藤正寛(1997),「地域経済統合の戦後世界貿易への影響」,『三田商学研究』,第40巻第4号,pp.183-195.
- 王珂(2005),『多民族国家 中国』,岩波新書 938,岩波書店.
- 大澤正治(2010),「図們江地域開発の兆し」,ICCS Journal of Modern Chinese Studies, Vol.2,pp.276-282.
- 岡本信広(2012),『中国の地域経済 — 空間構造と相互依存』,日本評論社.
- 岡本雅享(2008),『中国の少数民族教育と言語政策』,社会評論社,[増補改訂版],pp.28-32.
- 加藤弘之(2003),『地域の発展 シリーズ現代中国経済 6』,財団法人名古屋大学出版会.
- 加藤弘之・上原一編著,(2011),『現代中国経済論』,株式会社ミネルヴァ書房,シリーズ・現代の世界経済,第2巻.
- 北村倫夫(1995),『「局地経済圏」の構造仮説—「連結の経済性」概念による空間・経済・制度の構造化—』,経済学研究,北海道大学 45.1.
- 工藤年博(2008),「メコン地域における国境経済圏の可能性-低開発国の新たな発展戦略-」,石田正美編『メコン地域開発研究・動き出す国境経済圏』,調査研究報告書,第1章,アジア経済研究所,pp.1-44.
- 呉昊・應雋(2010),「長吉図開発開放先導区と中国国境地域開発開放モデルの革

- 新」,ERINA REPORT,Vol.96,NOVEMBER,pp.33-40.
- 坂本是忠(1970),『中国辺境と少数民族問題』,アジア経済研究所.
- 佐野淳也(2012),「中国東北地域発展戦略の現状—中国経済が直面する課題の縮図として」,環太平洋ビジネス情報 ,RIM vol12,No46,pp.81-106.
- ジェットロ活用事例集(2010),「環日本海の架け橋として地域活性化に貢献」,DBS クルーズフェリージャパン,p.20
- 島村智子(2006),「上海協力機構(SCO)創設の経緯と課題」,国立国会図書館調査及び立法考査局,レファレンス,pp.45-58.
- 日本経済新聞(2018.7.2),「反発相次ぐ一帯一路投資,サウス・チャイナ・コレスポンデントベン・ブランド」.
- 永井敏彦・小林誠・山本聡 (1993),「アジア局地経済圏の基本構造と発展メカニズム」,『フィナンシャル・レビュー』,大蔵省財政金融研究所.
- 新潟市観光・交際交流部国際課(2016),2016年新潟市の国際交流,新潟市.
- 西重信 (2011),「大図們江地域開発における延辺と北朝鮮北東部の経済発展の展望」,関西大学『経済論集』第61巻第1号,pp.55-74.
- 日中東北開発協会(2015),「2015年日中経済協力会議—於瀋陽」,報告書.
- 日置史郎(2004),「中国の地域格差と沿海地域から内陸地域への浸透効果:地域間産業連関分析による一考察」,『比較経済体制学会年報』,vol.41,No.1,pp.27-38.
- 深尾京司・木村充宏・伊藤恵子著(2004),「対日直接投資の水準についての統計的な把握」,日経リサーチ『市場開放問題における対日直接投資に関する調査研究』第1章,平成15年度内閣府委託調査,pp.6-57.
- 松野周治(2010),「世界経済再構築と東アジア地域協力の意義」,立命館経済学,第58巻・第5・6号,pp.1158-1169.
- 丸川知雄・梶谷懐(2015),『超大国・中国のゆくえ 4 経済大国化の軌みとインパクト』,東京大学出版会.
- 丸山恵也・佐護馨・小林英夫編著(1997),『アジア経済圏と国際分業の進展』,株式会社ミネルヴァ書房,叢書現代経営学⑩.
- 丸山伸郎(1994),『90年代中国地域開発の視角—内陸・沿海関係の力学』,アジア経済研究所.
- みずほ総合研究所(2014),「中国の対ASEANアプローチ - 2013年度中国商務部国際貿易経済合作研究員委託調査」,『みずほレポート』.
- 安田知絵(2011),「中国企業における対外直接投資の決定要因分析・パネルデータによる製造

- 業とサービス業の比較分析-」経済集志, 80(4),pp.465-490.
- (2012a),「中国企業の対世界直接投資の決定要因分析—グラビティ・モデルによる計量分析-」,日本貿易学会リサーチペーパー創刊号, pp.69-89.
- (2012b),「韓国企業の対世界直接投資の決定要因：中国企業との比較」経済集志, 82(3), pp.165-187.
- (2013a),「中国の対隣接する地域への貿易・FDI 拡大と辺境経済圏の役割」経済集志, 83(3), pp.87-110.
- (2013b),「投資動機別にみた海外直接投資(FDI)の決定要因-韓国製造業を対象とした実証分析-」日本経済大学大学院紀要,第2巻1号, pp.127-146.
- (2016),「中国の経済発展における中国東北地域の役割：GTI 関連諸国との貿易を中心に」,日本経済大学大学院紀要,第4巻,pp.103-122.
- (2017),「企業の海外進出戦略と立地優位性の追求—図們江地域を中心に」,『成功に導く中小製造企業のアジア戦略』文眞堂,第4章,pp.89-127.
- 吉田進(2003),「北東アジア地域の開発の枠組みと課題」,『北東アジア開発の展望』,第2章,財団法人 日本国際問題研究.
- 楊春・増田清敬・山本康貴・出村克彦(2005),「中国の国境地域における開発プロジェクトと農民意識-遼寧省の興辺富民プロジェクトを事例として-」,北海道大学農経論叢,61,pp.25-28.
- 李燦雨(2003),「図們江地域開発 10 年—その評価と課題—」,ERINAbooklet,vol.2.
- 「図們江開発地域の現状と直面する問題」,財団法人日本国際問題研究所,pp.1-20.
- 李貞玉(2001),「図們江地域開発と UNDP の役割」,現代社会文化研究,No22,pp.137-154.
- 若杉隆平(2007),『現代の国際貿易-マイクロデータ分析-』,岩波書店.
- 渡辺利夫編著(1992),『極地経済圏の時代』,株式会社サイマル出版会.
- 渡辺利夫編・日本総合研究所調査部環太平洋研究センター著(2004),『東アジア 経済連携の時代』,東洋経済新聞社.
- 渡辺紫乃(2015),「現代版シルクロード「一带一路」構想とその展望」,『中国「一带一路」構想および交通インフラ計画について』,JST 国立研究開発法人科学技術振興機構,中国総合研究交流センター(CRCC),pp.82-93.
- 郭跃(2015),「「一带一路」が変えるユーラシアの物流」,『中国「一带一路」構想および交通インフラ計画について』,JST 国立研究開発法人科学技術振興機構,中国総合研究交流センター(CRCC),pp.96-97.

中國語文獻 (pinyin 順)

- 阿木爾吉力根(2010),『我國邊境貿易的發展研究』,民族出版社.
- 程惠芳·阮翔(2004),「用引力模型分析中國對外直接投資的區位選擇」,中國社會科學院世界經濟與政治研究所.
- 國家民族事務委員會民族理論政策研究室(2010),「中國民族年鑑(2010)」,北京民族印務有限責任印刷,裝訂.
- 國家發展改革委(2012),「東北振興“十二五”規劃的通知」.
- 國務院(2015),「國務院關於支持沿邊重點地區開發開放若干政策措施的意見」,國發〔2015〕72號.
- 郭佳(2017),「中俄琿春鐵路口岸運能激增 助吉林開辟第二條通歐班列」,中國一帶一路網.
- 黑龍江省人民政府(2015),「“中蒙俄經濟走廊”黑龍江陸海絲綢之路」.
- 何本芳·張祥(2009),「我國企業對外直接投資區位選擇模型探索」,Finance&TradeEconomics,No.2,pp.96-101.
- 吉林省人民政府公報(2016),「吉林省人民政府關於印發吉林省國民經濟和社會發展第十三年五年規劃綱要的通知」,吉政發〔2016〕12號.
- 梁雙陸(2009),『邊疆經濟學 國際區域型經濟一體化與中國邊疆經濟發展』,人民出版社.
- 黎鵬(2012),『提升沿邊開放與加強跨國區域合作研究』,經濟科學出版社.
- 李鈺立(2005),『邊界效應與跨邊界次區域經濟合作研究』,中國金融出版社.
- 劉鳳根(2009),「FDI投資區位決定因素的實證研究—來自中國對外直接投資的經驗數據」,科學決策,第7期.
- 劉陽春(2009),『中國企業對外直接投資動因與策略分析』,中山大學出版社.
- 馬戎(2013),『民族社會學-社會學的族群關係研究』,北京大學出版社.
- 牛德林(1994),「邊疆經濟學的基本理論與實踐意義」,函授教育期刊,pp10-25.
- 戚本超·景體華·編著(2005),『中國區域發展報告(2007-2008)』,社會科學文獻出版社,pp.5-7.
- 秦放鳴(2010),『中國與中亞國家區域經濟合作研究』,科學出版社.
- 司正家(2011),『沿邊開放和新疆邊境民族地區開放型經濟發展研究』,中國經濟出版社.
- 蘇德·陳中永等著(2012),『中國邊境民族教育論』,中央民族大學出版社.
- 王雄·徐雅雯(2004),「解讀東北現象」,合作經濟與科技,第6期,pp.6-7.
- 聞開琳(2008),「中國對外直接投資決定要因實證研究-基於東道國特徵」,世界經濟情況,10期.
- 謝立中主編(2010),『理解民族關係的新思路:少數族群問題的去政治化』,社會科學文獻出版社.
- 楊德新(2008),『中國海外投資論』,中國財政經濟出版社.
- 楊清震(2005),『中國邊境貿易概論』,中國商務出版社.
- 于國政(2005),『中國邊境貿易地理』,中國商務出版社.

張宏・王建(2009),「東道国区位优势与中国对外直接投資關係研究-基于分量回帰の經驗証据」,中国工業經濟,第6期.

張麗君(2006),『毗邻中外边境都市—互能互動研究』,中国經濟出版社.

張秀萍(2011),『边境貿易物流』,中央民族大学出版社.

張植榮(2005),『中国边疆与民族問題-当代中国的挑戰及其歷史由来』,北京大学出版社.

鄭汕(2012),『中国边疆學概論』,雲南人民出版社.

中国商務部(2004-2009),「中国对外直接投資統計公報」,各年版.

中国國際貿易促進委員會(2009),「中国企业对外直接投資現狀及び意向調查報告」.

国家发展改革委・外交部・商務部(經国务院授權发布)(2015),「推动共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景与行动」

國務院(2017),「“十三五”現代綜合交通運輸體系發展規劃」,国发〔2017〕11号.

新华絲路(2017),「一帶一路沿綫国家都有哪些?」.

新華社(2018),「辽宁將創建“一帶一路”綜合試驗区」.

庄 万祿主編(2013),『中国少数民族經濟研究論綱』,民族出版社.

韓国語文献(英文名前のABC...順)〈日本語訳〉

최필수(2017),“중국의 일대일로 정책과 한반도 인프라 개발”, KOTI 한국교통연구원, 동북아 교통물류 지역연구시리즈 2017-4.

〈Choi, Pil-soo(2017),「中国の一帶一路政策と朝鮮半島 인프라 개발」 韓国交通 인프라 研究院, 北東아시아 交通物流 地域研究 시리즈 2017-4)〉

최보영・선주연・방호경・나승권・이보람・최유정(2014),“GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력 방안”, 대외경제정책연구원.

〈Choi, Bo-young・Sun, Joo-yeon・Bang, Ho-kyung・Na, Seung-kwon・Lee, Bo-ram・Choi, Yoo-jeong(2014)「GTI 加盟国の貿易円滑化の現状と域内協力方案」, 對外經濟政策研究院)〉

최장호(2015),“북한과 GTI 경제협력 강화방안”, 대외경제정책연구원.

〈Choi, Jang-ho(2015),「北朝鮮と GTI 經濟協力強化方案」, 對外經濟政策研究院)〉

전봉걸・권철우(2007),“국내기업의 해외직접투자결정요인분석 「우리나라 FDI 현황과 과제」”, 한국은행 금융경제연구원, 제 2 부제 5 편제 4 장, pp.253-289.

〈Jeon, Bong-geol・Gwon, Cheol-woo(2007),「国内企業の海外直接投資決定要因分析」, 『我が国 FDI 現況と課題』, 韓国銀行金融經濟研究院, 第 2 部第 5 編第 4 章, pp.253-289)〉

김강일(2013),“변계지역 국제협력과 변연문화구역의 전략적 가치”, 동북아 역사재단, pp.77-102.

〈Jin, Qian-yi(2013),「边界地域國際協力と辺縁文化区域の戰略的価値」, 北東아시아 歴史財

- 団,pp.77-102)
- 정용훈·이준엽(2014),“중국의 지역간 소득격차와 결정요인 분석 -지급시를 중심으로-”,동북아경제연구,제 26 권 2 호,한국동북아경제학회,pp.171-196.
- 〈Jung,Yong-hun·Lee,Jun-yeop(2014),「中国の地域間所得格差と決定要因分析-地級市を中心に-」,東北亜經濟研究,第 26 卷 2 号,韓国東北亜經濟学会,pp.171-196)〉
- 김천규·이상준·임영태·이백진·이건민(2014),“동북아 평화번영을 위한 실천전략 연구” ,국토연구원.
- 〈Kim,Cheon-gyu·Lee,Sang-jun·Lim,Young-tae·Lee,Baek-jin·Lee,Kun-min(2014),「北東アジア平和繁榮のための図們江流域国境を越えた実践戰略研究」,国土研究院)〉
- 김희욱(1995),“두만강지역 개발사업과 동북아경제협력” , 西京大学校論文集,第 23 輯,pp343-366.
- 〈Kim,Hee-uk(1995),「図們江地域開發事業と北東アジア經濟協力」,西京大学校論文集,第 23 輯,pp.343-366)〉
- 김상욱,2009,“중국지역경제발전격차의추세,수렴과역 U 자가설검증” ,국제지역연구,제 13 권제 2 호,pp.201-225.
- 〈Kim,Sang-wook(2009),「中国地域經濟の發展格差の傾向、収束と逆 U 字仮説の檢証」,國際地域研究,第 13 卷,第 2 号,pp.201-225)〉
- 김완중,2008,“중국과접경국가의정치·경제적관계강화와시사점” ,東北亜經濟研究,韓国東北亜經濟学会,第 20 卷第 1 号,pp.201-234.
- 〈Kim,Wan-joong(2008),「中国と隣接国家の政治・經濟的關係強化と示唆点」,東北亜經濟研究,韓国北東亜經濟学会,第 20 卷,第 1 号,pp.201-234)〉
- 이성우(2010),“두만강 개발과 동아시아 다자협력의 전망:동아시아 다자협력체의 건설을 중심으로” ,제주평화연구원.
- 〈Lee,Seong-woo(2010),「図們江開發と東アジア多国間協力の展望：東アジア多国間協力体の建設を中心に」,濟州平和研究院)〉
- 이근재(2014),“중국의 지역경제 성장 및 지역간 소득불균형 요인”,국제지역연구, Vol.18 No.4 pp.167-188.
- 〈Lee,Keun-jae(2014),「中国の地域經濟成長及び地域間所得の不均衡要因」,國際地域研究, Vol.18 No.4 pp.167-188)〉
- 문남철(2014),“유럽연합의 국경소멸과 국경기능 변화” ,국토지리학회지,제 48 권 2 호, pp.161-175.
- 〈Moon,Nam-cheol(2014),「EU 連合の国境消滅と国境機能變化」,国土地理学会誌,第 48 卷 2 号,pp.161-175)〉

- 박지연(2015),“광역두만강개발계획(GTI)의 현황과 과제”, 북한·동북아연구센터연구보고서,한국수출입은행.
- 〈Park,Ji-yeon(2015),「広域図們江開発計画(GTI)の現況と課題」,北朝鮮・東北亜研究センター研究報告書,韓国輸出入銀行〉
- 진홍상·박승록(2005),“한·중·일 경제관계와 동북아 경제협력”,한국경제연구원.
- 〈Qin,Hong-xiang·Park,Seung-rok(2005)「韓・中・日経済関係と北東アジア経済協力」,韓国経済研究院〉
- 삼성경제연구소(2012),“중국의 두만강 이니셔티브와 정책적 시사점”.
- 〈サムスン経済研究所(2012),「中国の豆満江イニシアチブと政策的含意」〉
- 신관호·오용협(2005),“국내자본의 해외투자결정요인:중력모형을이용한분석”,KIEP 대외경제정책연구원,pp.80-106.
- 〈Shin,Gwan-ho·Oh,Yong-hyup(2005),「国内資本の海外直接投資決定要因:重力モデルを利用した分析」,KIEP 対外経済政策研究院,pp.80-106〉
- 양하은(2017),“중국의 일대일로 정책과 한반도 인프라 개발”,한국교통연구원 ,pp.14-15.
- 〈Yang,Ha-eun(2017),「中国の一帶一路政策と朝鮮半島インフラ開発」,韓国交通研究院,pp.14-15〉
- 원동욱(2015),“변경의 정치경제학: 중국 동북지역 개발과 환동해권 국제협력 구상”
아태연구 제 22 권 제 2 호,pp.27-60.
- 〈Won,Dong-wook(2015),「辺境の政治経済学:中国東北地域開発と環日本海圏国際協力構想」,亜太研究,第 22 卷第 2 号,pp.27-60〉
- 원동욱·강승호·이홍규·김창도(2013),“중국의 동북지역 개발과 신북방 경제협력의 여건”,대외경제정책연구원.
- 〈Won,Dong-wook·Kang,Seung-ho·Lee,Hong-gyoo·Kim,Chang-do(2013),「中国の東北地域開発と新北方経済協力の条件」,対外経済政策研究院〉
- 우양호·정문수·김상구(2016),“‘동해(東海)의 출구’를 둘러싼 다국적 경쟁과 협력의 구조:중국과북한의‘두만강 초국경 지역개발’ 사례”, 지방정부연구,제 20 권 제 1 호,pp.109-133.
- 〈Woo,yang-Ho·Jeong,moon-Soo·Kim,sang-Goo (2016),「“日本海の出口”をめぐる多国籍共同と協力の構造:中国と北朝鮮の“図們江国境を越えた地域間開発”事例」,地方政府研究,第 20 卷第 1 号,pp.109-133〉
- 윤승현(2009),“두만강지역의 신개발 전략과 환동해권 확대 방안”, 강원발전연구원.
- 〈Yun,Seung-hyun(2009),「図們江地域の新開発戦略と日本海圏拡大方案」,江原發展研究院〉

장림 · 오근엽, (2015), "중국의 지역간소득수렴현상 분석", 한국동북아경제학회, 동북아경제연구, 27 권 2 호, pp.217-242.

〈Zhang, Lin · Oh, Keun-yeob (2015), 「中国の地域間の所得収束現象の分析」 北東アジア経済研究, 第 27 卷, 第 2 号, pp.217-242〉

英語文献

Anderson, J.E. (1979) "A Theoretical Foundation for the Gravity Equation." *American Economic Review*, Vol.69(1):106-116.

Dunning, J.H. (1981) "*International Production and the Multinational Enterprise*." George Allen & Unwin.

Helpman, E. (1984) "A Simple Theory of International Trade with Multinational Corporations." *Journal of Political Economy*, 92(3):451-471.

Marukawa, Tomoo, Asei Ito, and Yongqi Zhang, eds. (2014) "*China's Outward Foreign Direct Investment Data*." Institute of Social Science, University of Tokyo.

Markusen, J.R. and Keith E.M. (2002) "Discriminating among alternative theories of the multinational enterprise." *Review of International Economics*, 10(4):694-707.

GTI (2013) Regional Transport Strategy and Action Plan (www.tumenprogramme.org)

GTI (2013), INTEGRATED TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND CROSS-BORDER FACILITATION STUDY FOR THE TRANS-GTR TRANSPORT CORRIDORS, *GTI Corridors Study Regional Summary Report*.

Tinbergen, J. (1962) "*Shaping the World Economy*." New York : The Twentieth Century Fund.

UNCTAD (1998) "*World Investment Report*", United Nations, New York.

ウェブサイト (日本語、韓国語、中国語、英語のアイウエオ順)

NPO 大阪府日本中国友好協会 (<http://www.kaigisho.com/jcf/>).

外務省公式ホームページ (<http://www.mofa.go.jp/mofaj/>).

独立行政法人経済産業研究所 (<https://www.rieti.go.jp/users/tanaka-ayumu/serial/013.html>).

三井物産戦略研究所 (http://mitsui.mgssi.com/issues/report/r0810k_baatar.pdf).

グーグル地図 (<https://www.google.co.jp/maps/preview>).

公益財団法人 環日本海経済研究所 (<http://www.ERINA.or.jp/>).

公益財団法人 日本国際問題研究所(<http://www2.jiia.or.jp/>).

鳥取県公式ホームページ(<http://www.pref.tottori.lg.jp/>).

人民日報日本語版(<http://j.people.com.cn/>).

日本經濟新聞電子版(<https://www.nikkei.com/>).

新潟市公式ホームページ(<https://www.city.niigata.lg.jp/index.html>).

北東アジア新聞 : 동북아신문(<http://www.dbanews.com/>) (2009.12.10).

강원도(http://gico.gwd.go.kr/sub1_0.php?tab=3). 〈江原道〉

한국국가기록원, 나라기록(<http://contents.archives.go.kr/>). 〈韓國國家記録院, 國家記録〉

한국무역협회(<http://www.kita.net/>). 〈韓國貿易協會〉

KIEP 대외정책경제연구원(<http://www.kiep.go.kr/index.do>). 〈對外政策經濟研究院〉

KINU 통일연구원(<https://www.kinu.or.kr/main/kinu>). 〈統一研究院〉

KOSIS 국가통계포털(<http://kosis.kr/>). 〈國家統計ポータル〉

삼성경제연구소(http://www.seri.org/_index_.html). 〈サムスン經濟研究所〉

百度贴吧(https://tieba.baidu.com/p/4056644137?red_tag=2535229788).

標準地図服務(<http://bzdt.nasg.gov.cn>).

国家外貨管理局(<http://www.safe.gov.cn/>).

国家測繪局地理信息与地圖司(<http://cgs.sbsm.gov.cn/>).

国家民族事務委員會(<http://www.seac.gov.cn/art/>).

国家发展和改革委员会(http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html).

国家發展委員會(http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbghwb/201609/t20160912_818326.html).

黑龍省人民政府(<http://www.hlj.gov.cn>).

衛星地圖(<http://316e.com/gaosu/>).

新华丝路(<https://www.imsilkroad.com/>).

新華社(<http://www.ln.xinhuanet.com/>).

一帶一路網(<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>).

中国吉林省延辺朝鮮族自治州(<http://www.yanbian.gov.cn/>).

中国吉林省人民政府(<http://www.jl.gov.cn/>).

中国經濟周刊(<http://paper.people.com.cn/>).

中国國家統計局(<http://www.stats.gov.cn/>).

中国社会科学院世界經濟与政治研究所(<http://www.iwep.org.cn/>).

中国商務部(<http://www.mofcom.gov.cn/>).

中国商務部投資促進局(<http://tzswj.mofcom.gov.cn/>).

中国中央政府(<http://www.gov.cn/index.htm>).

中国中央政府(http://www.gov.cn/jrzg/2008-12/06/content_1170187.htm).

中国中央政府(http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-02/28/content_5171345.htm).

日本経済新聞電子版(<https://www.nikkei.com/>).

CIA(<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/kn.html>).

IMF(<http://www.imf.org/external/index.htm>).

World Bank(<http://data.worldbank.org/>).

GTI(www.tumenprogramme.org).

GTI, Consultative Commission Meeting Progress Report.

現地調査から得たその他資料

延吉市政府,州商務局(2016)「第 11 回中国延吉・図們江地域国際投資・貿易フェア」.

日中東北開発協会(2015)「2015 年日中経済協力会議—於瀋陽」報告書.

取材企業 A 社の関連資料.

取材企業 B 社の関連資料.

取材企業 C 社の関連資料.

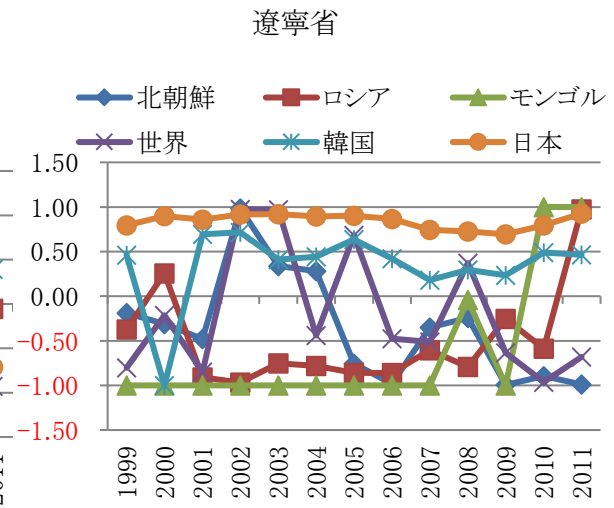
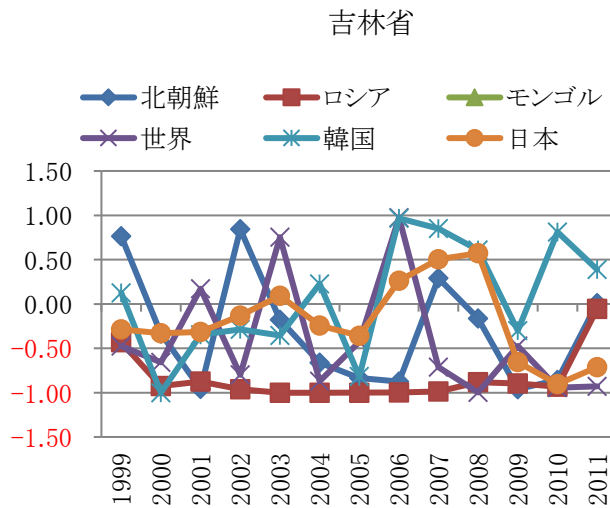
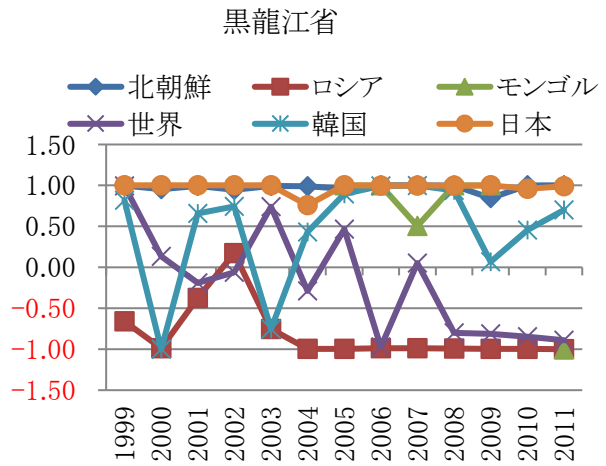
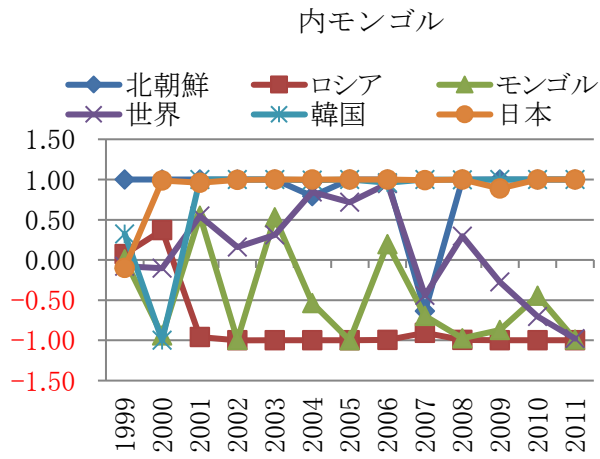
付 録 1

中国の対隣接する地域への辺境地域別・産業別・貿易特化係数

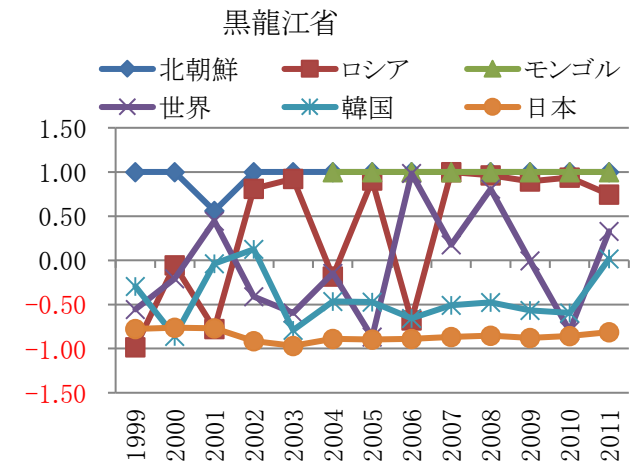
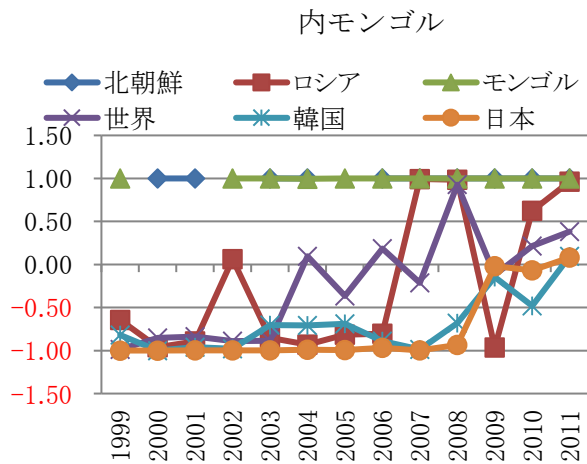
地域	国	産業	農林水産物			皮革・繊維			鉱物・資源			鉄鋼・金属			化学・ゴム			機械・電機			輸送・精密機器		
			省	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006
世界		内モンゴル	0.66	0.85	0.71	-0.23	-0.41	-0.39	0.17	-0.39	-0.58	0.33	0.75	0.73	-0.54	-0.38	0.11	-0.88	-0.64	-0.78	-0.86	-0.16	0.22
		遼寧	0.17	0.20	-0.04	0.43	0.53	0.57	-0.31	-0.46	-0.65	0.30	0.59	0.47	-0.15	0.04	-0.01	-0.03	0.07	0.08	-0.26	0.04	0.30
		吉林	0.86	0.76	0.53	0.55	0.66	0.76	-0.86	-0.84	-0.87	-0.26	-0.10	-0.30	-0.07	0.15	0.07	-0.83	-0.72	-0.72	-0.86	-0.73	-0.79
		黒竜江	0.81	0.87	0.82	0.27	0.57	0.50	0.41	-0.76	-0.82	-0.53	-0.18	0.07	-0.66	-0.45	-0.36	-0.48	-0.11	0.12	-0.43	0.05	0.03
		広西	-0.41	-0.51	-0.54	0.57	0.47	0.59	-0.67	-0.79	-0.89	0.67	0.78	0.69	0.40	0.44	0.63	-0.44	-0.16	0.18	-0.16	0.08	0.34
		雲南	0.70	0.58	0.26	-0.21	-0.17	0.03	-0.88	-0.91	-0.79	0.71	0.70	0.30	0.44	0.25	0.67	-0.48	-0.41	-0.28	-0.45	-0.58	-0.31
		西藏	0.33	0.87	0.97	0.96	0.93	0.99	-0.72	-0.03	0.87	-0.39	0.56	0.71	0.40	0.78	0.92	-0.48	0.19	0.12	0.04	0.22	0.27
		甘肅	0.83	0.94	0.94	0.86	0.78	0.54	-0.96	-0.99	-1.00	0.77	-0.02	-0.47	0.04	0.33	0.64	-0.52	-0.22	-0.26	-0.68	-0.76	-0.54
		新疆	0.79	0.89	0.86	0.86	0.93	0.96	-0.68	-0.86	-0.96	-0.83	-0.15	0.51	-0.06	0.44	0.69	-0.30	-0.11	-0.07	-0.55	0.45	0.34
北東アジア	北朝鮮	内モンゴル	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.87	0.44	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.96	0.98	1.00	1.00	1.00	1.00	
		遼寧	-0.63	-0.43	0.69	-0.32	-0.24	0.15	0.35	0.09	-0.32	0.10	0.01	0.12	0.97	0.93	0.85	0.96	0.92	0.82	0.91	1.00	1.00
		吉林	0.69	0.21	0.42	0.25	0.09	0.79	0.06	-0.81	-0.78	-0.46	-0.57	-0.24	1.00	0.84	0.88	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		黒竜江	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.99	1.00	1.00	-0.36	-0.51	0.07	1.00	1.00	0.96	1.00	0.95	1.00	0.90	1.00	1.00
	ロシア	内モンゴル	0.61	0.60	0.84	-0.96	-0.96	-0.96	-1.00	-1.00	-1.00	-0.99	-0.81	0.23	-1.00	-0.99	-0.98	-0.94	-0.06	0.63	-0.83	-0.53	0.43
		遼寧	-0.74	-0.63	-0.53	-0.32	-0.17	-0.07	-0.67	-0.84	-0.79	-0.56	0.49	0.75	-0.72	0.10	0.15	0.65	0.92	0.87	-0.99	-0.90	0.89
		吉林	-0.59	-0.74	-0.52	-0.04	0.94	0.95	-1.00	-1.00	-0.98	-0.66	0.91	0.99	-0.46	0.91	0.97	-0.11	0.99	0.95	0.67	0.97	0.99
		黒竜江	0.85	0.88	0.92	0.06	0.48	0.46	-0.80	-0.98	-0.99	-0.82	-0.42	0.04	-0.90	-0.73	-0.80	0.47	0.77	0.87	-0.31	0.89	0.82
	モンゴル	内モンゴル	0.90	0.91	0.37	-0.50	-0.47	0.88	-0.90	-0.97	-0.98	-0.21	-0.31	0.82	0.96	0.91	0.75	1.00	1.00	1.00	1.00	0.99	1.00
		遼寧	1.00	-0.05	0.96	1.00	-0.01		-1.00	-1.00	-0.84	-0.52	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00
		吉林	-1.00	-0.91	-0.68	1.00	1.00	1.00					1.00	1.00	1.00	1.00				1.00		1.00	1.00
		黒竜江			1.00	-0.30	1.00	1.00		1.00	0.95	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00
中央アジア	カザフスタン	甘肅	1.00	1.00	0.74	1.00	1.00	-0.92	-1.00	-1.00	-0.99	-1.00	-0.48	0.35	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
		新疆	0.50	0.62	0.89	0.83	0.93	0.98	-0.83	-0.86	-0.96	-0.91	-0.54	0.44	0.41	0.45	0.93	1.00	1.00	1.00	0.93	1.00	0.99
	キルギスタン	甘肅		1.00	0.99		1.00	-0.99				-1.00	0.54	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.76			1.00	
		新疆	0.60	0.97	0.97	0.70	0.90	0.98	0.13	-0.63	-0.10	-0.59	0.08	0.76	0.74	0.91	0.97	1.00	1.00	1.00	0.99	1.00	1.00
		タジキスタン	甘肅					1.00			1.00			1.00			1.00			1.00			1.00
ヒマラヤ	インド	西藏	-1.00	-1.00	-1.00	1.00	0.74	-0.92				-1.00				-1.00	-1.00				-1.00	-1.00	
	ネパール	西藏	-0.05	0.53	0.95	0.98	0.96	0.96	-1.00	-0.23	0.78	0.49	0.39	0.66	0.75	0.83	0.88	1.00	1.00	0.98	1.00	1.00	1.00
メコン	ラオス	広西					-0.96	-0.87				1.00	1.00	0.81	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
		雲南					-0.14	-0.21	-0.18			1.00	1.00	0.84	0.03	-0.49	-0.27	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
	ミャンマー	広西	0.73	0.43	0.87	0.83	0.86	-0.35	-0.54	0.60	0.93	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		雲南	0.40	0.34	-0.54	-0.47	-0.60	-0.54	-0.44	-0.48	-0.62	0.99	0.97	0.95	0.80	0.36	0.16	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	ベトナム	広西	-0.25	-0.18	0.21	0.30	-0.05	-0.44	-0.63	-0.93	-0.73	0.99	1.00	1.00	-0.36	-0.42	0.45	0.92	0.96	0.99	1.00	0.99	1.00
		雲南	0.79	0.47	0.75	-0.32	0.44	0.61	-0.16	-0.13	0.34	0.92	0.98	0.99	0.83	0.63	0.53	1.00	0.98	0.99	1.00	1.00	1.00

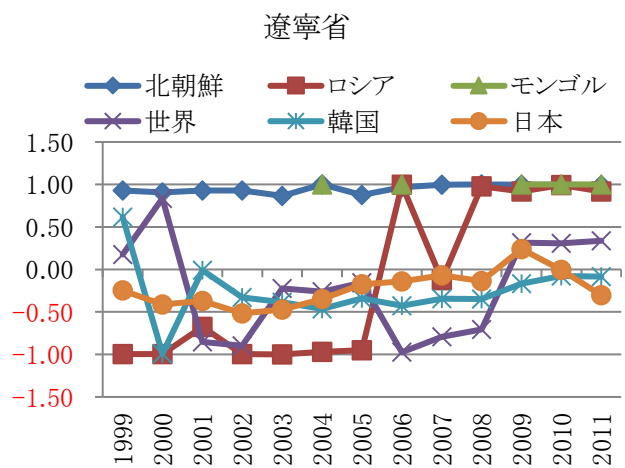
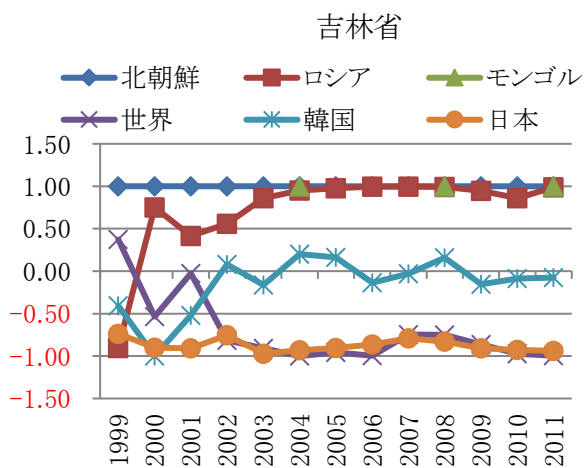
出所：安田（2013a）,p.110. 原所：한국무역협회(http://www.kita.net/)〈韓国貿易協会〉データをもとに作成。

付録2 鉱物・資源

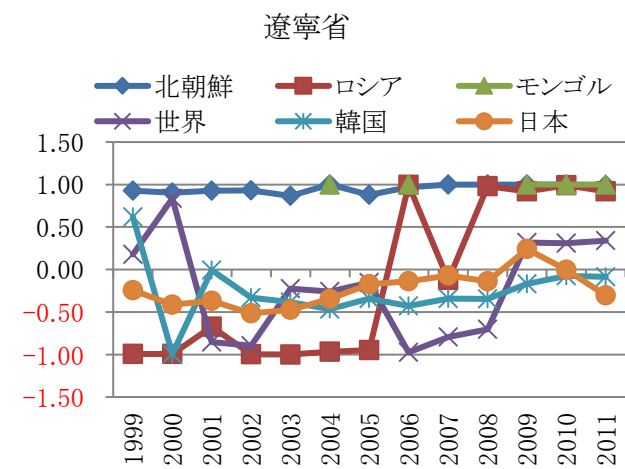
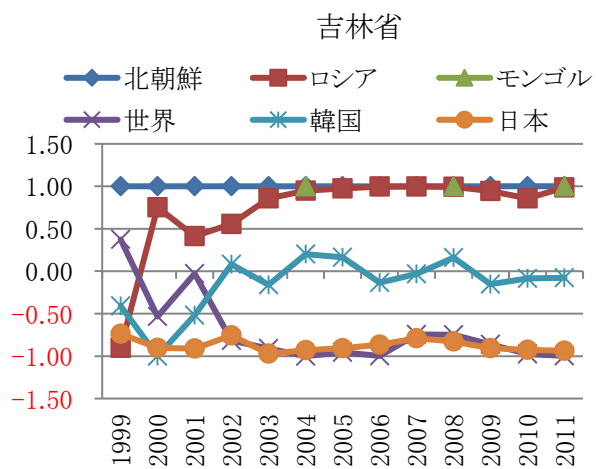
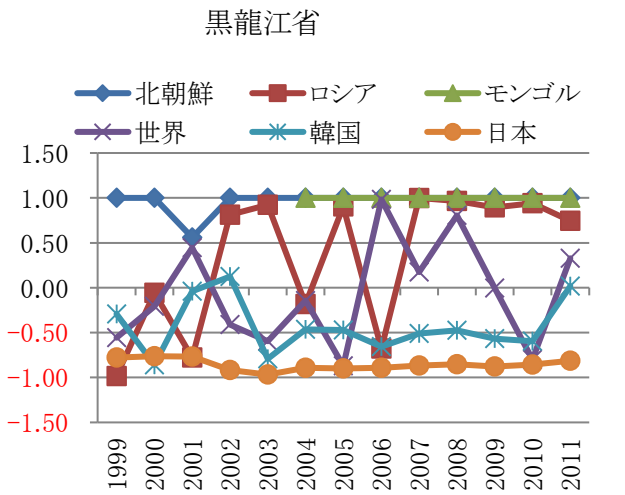
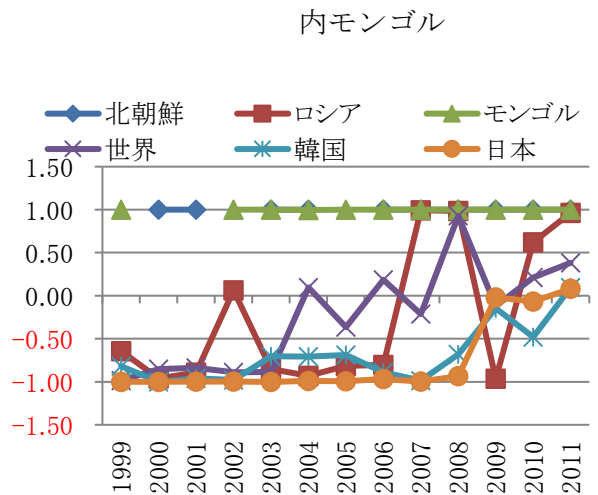


機械・電機



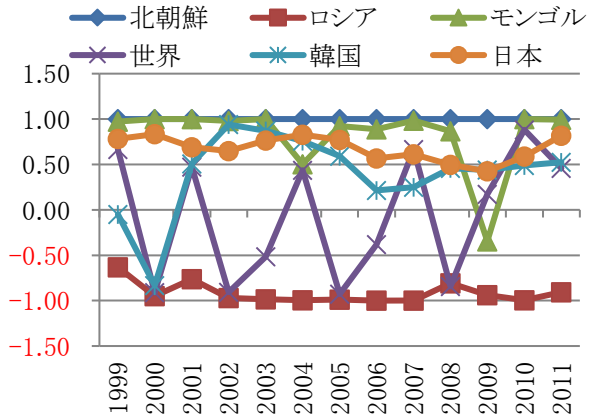


輸送・精密機器

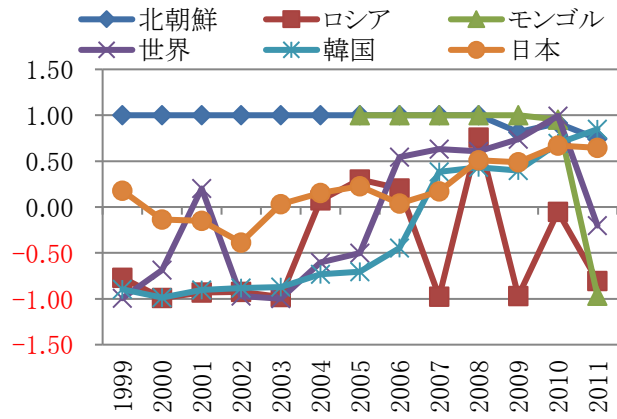


化学・ゴム

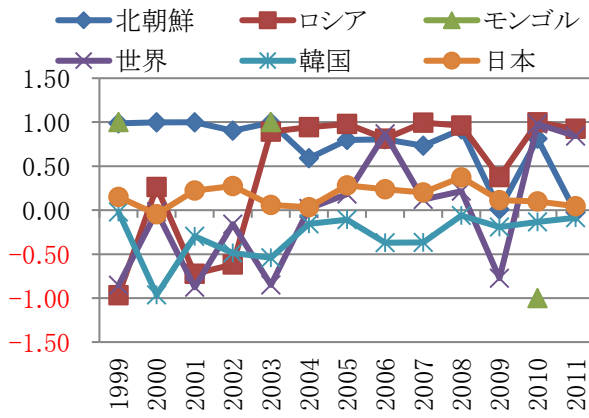
内モンゴル



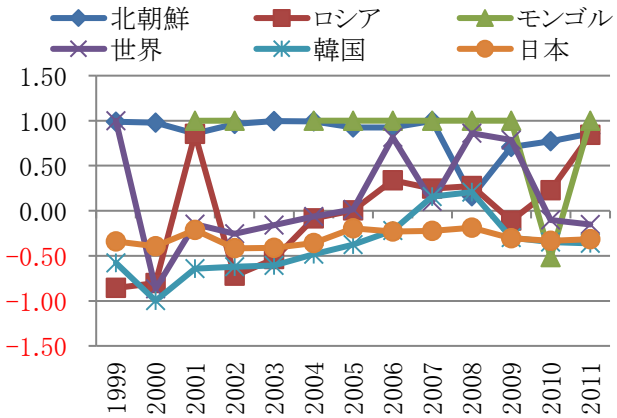
黒龍江省



吉林省

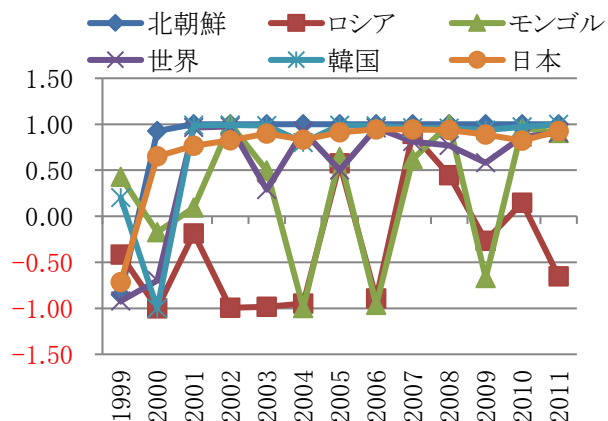


遼寧省

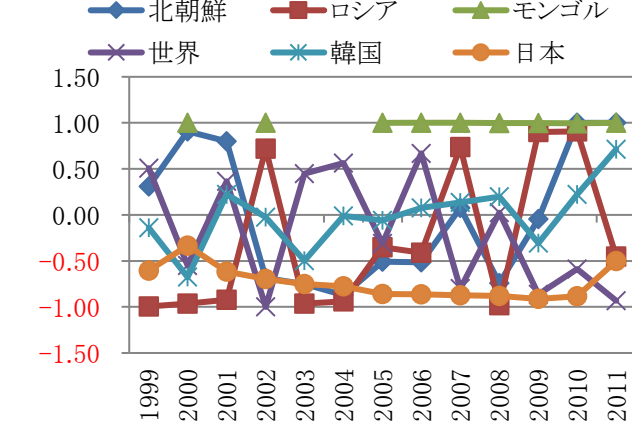


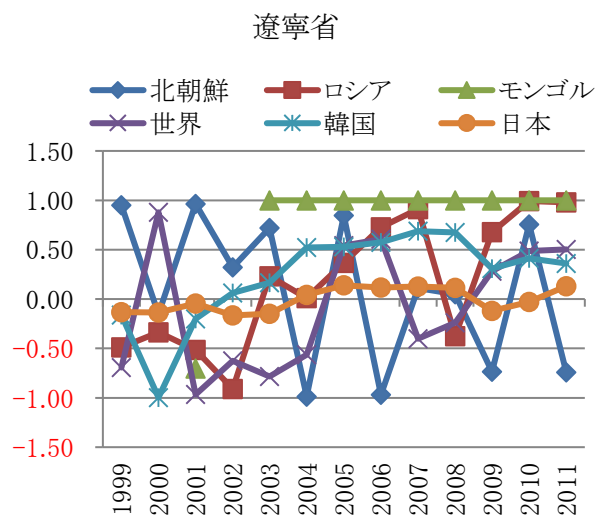
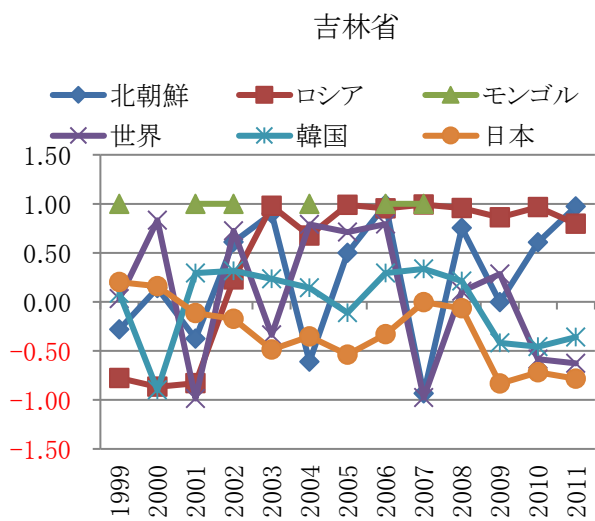
鉄鋼・金属

内モンゴル

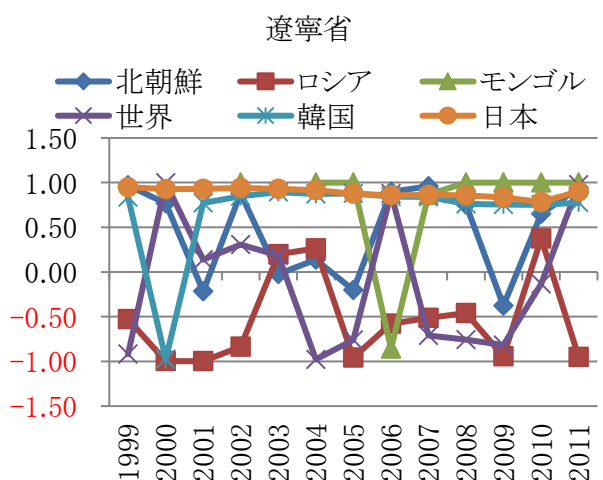
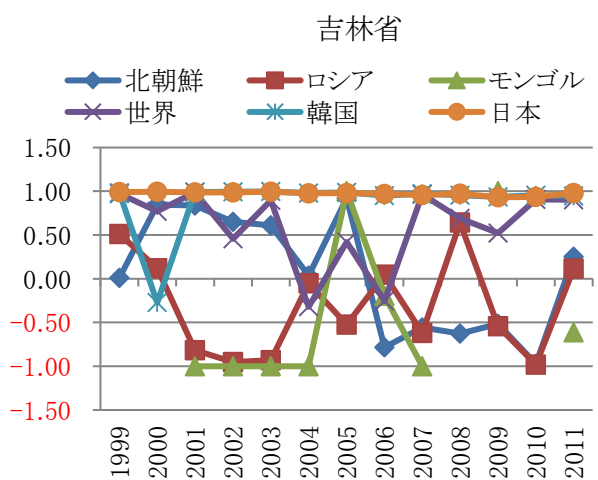
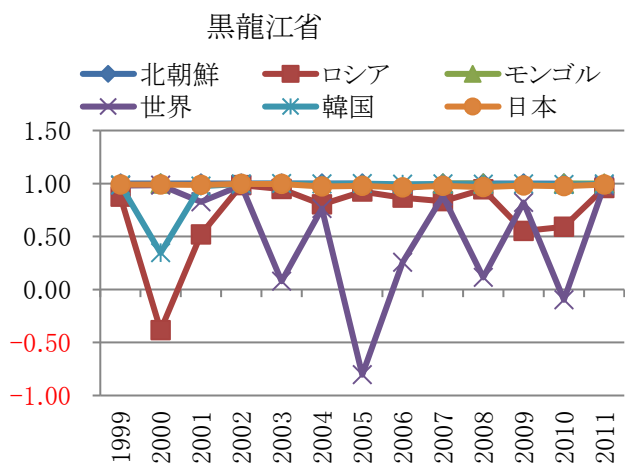
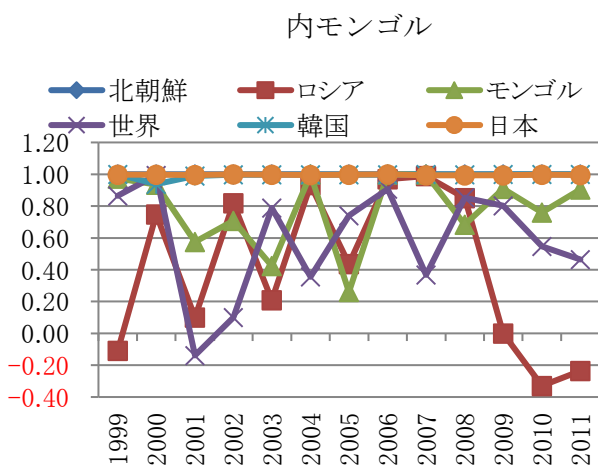


黒龍江省



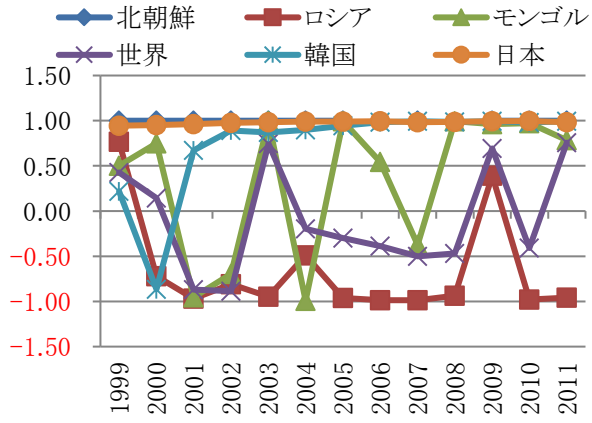


農林水産物

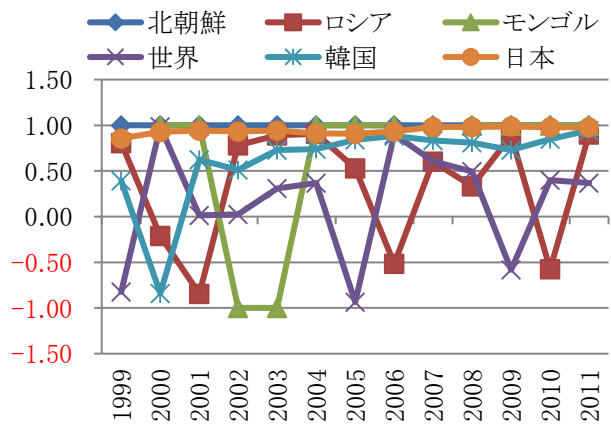


皮革・繊維

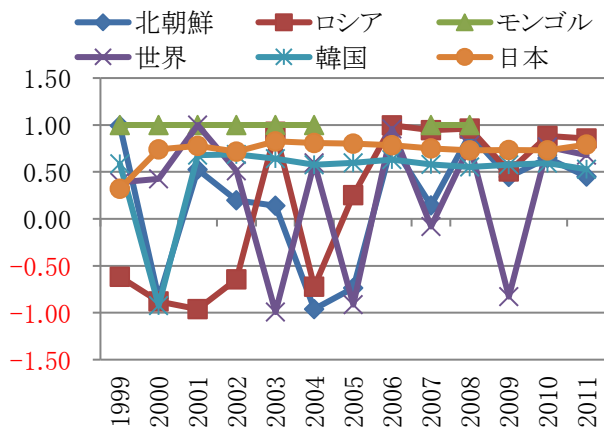
内モンゴル



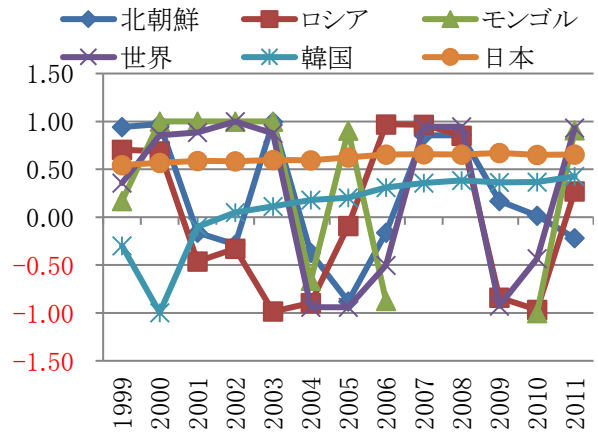
黒龍江省



吉林省



遼寧省



出所：貿易特化係数の分析結果をもとに作成。