

# クロスボーダー・サブリージョン協力に関する一考察

## —中国東北地域を中心に—

李紅梅（吉林大学東北亜研究院副教授）

### 1. はじめに

クロスボーダー・サブリージョン協力（Cross-Border Sub-Regional Cooperation）に関する研究は、すでに20世紀90年代から始まっているが、中国政府が2013年に「一带一路」イニシアチブを提起して以来、再び注目を浴びるようになった。

クロスボーダー・サブリージョン協力とは、理論的には地政学的かつ地理的アプローチに基づくもので、その本質はサブリージョン範囲内で生産要素の移動を自由にさせ、生産資源の有効配分と生産効率の向上を促し、最終的には国家間で相互優位を補完し、Win-Winを実現することである。

中国は約2.2万キロの陸地国境を有しており、国内8つの省・自治区（遼寧省、吉林省、黒龍江省、内モンゴル自治区、新疆ウイグル自治区、チベット自治区、雲南省、広西チワン族自治区）がその陸地国境ライン上で14カ国（朝鮮、ロシア、モンゴル、カザフスタン、キルギス、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）と隣接している。このような地理的条件を生かし、近年中国政府は国境地域への対外開放を強化し、クロスボーダー・インフラ開発や貿易・投資、物流、環境などの各分野において、二国間・多国間の協力に力を入れている。

その中でも遼寧省、吉林省、黒龍江省からなる中国東北地域は、2003年に始動した中国国

家戦略「東北地区等旧工業基地振興戦略」（以下、東北振興戦略）を機に、北東アジア経済連携の重要な「結節点」としての役割を果たすように思われていたが、近年において落ち込みを見せ始めている。これを背景に、2016年に策定された「新しい」東北振興政策は、国境周辺地域への対外開放や「一带一路」建設への取り組みを促すことで、東北地域の経済成長を図ろうとしている。

そこで、本稿では東北地域のクロスボーダー・サブリージョン協力を焦点をあてて、国の「一带一路」建設や「新しい」東北振興政策の推進といった目まぐるしい政策変化の中で、東北地域がいかに国際協力を進めていくかについて分析することにした。

### 2. 中国東北地域の地域開発戦略

#### （1）東北振興戦略実施以来の東北経済

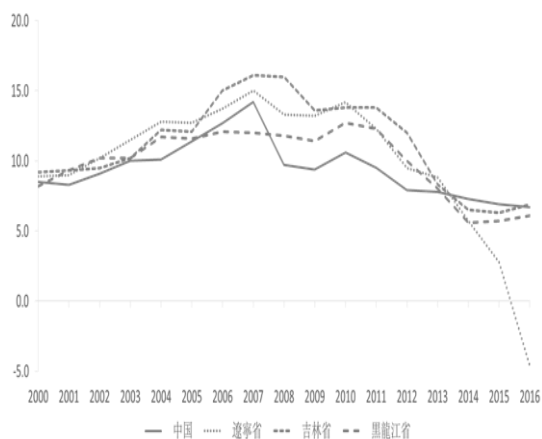
2003年に実施された東北振興戦略の主な狙いは、この地域の重工業基盤と農業基盤を活かし、近隣諸国との経済協力を進めると同時に、工業ならびに農業の発展を図ることであった。

東北振興戦略が実施されてから、東北地域経済は高成長を続けてはいたものの、近年においては落ち込みを見せており、中国全体の平均水準を下回っている。

図1に示した通り、東北地域の経済成長率をみると、2006～2007年の黒龍江省を除いて2003年の以降の中国全体の成長率を上回っていたが、2013年以降はそれを下回っている。と

りわけ、2016年の東北地域の実質経済成長率は、遼寧省が-4.2%、吉林省が6.9%、黒龍江省が6.1%で、遼寧省がマイナス成長を示し、同年の全国平均レベル6.7%を大きく下回っている。

図1 実質経済成長率



(出所) 中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版、各省統計局『中国統計年鑑』版より作成

## (2) クロスボーダー・インフラ開発

クロスボーダー・インフラ開発の目的は、連結性の改善により域内貿易のコストを引き下げ、域内諸国の貧困を削減するとともに、各国間の経済発展度の格差を縮小することである。また、域内の天然資源のより効率的な利用を促し、包摂的かつ自然環境保護の観点から維持可能な経済成長を確保する。そして、単一の域内市場の構築を支援する。中国の「十三五」規画における交通運輸総投資規模は15兆人民元に達する予定で、そのうち鉄道3.5兆元、道路7.8兆元、民間航空0.65兆元、水運0.5兆元になる見通しである。

2015年までの統計によると、東北地域の国家一類通関ポイント(口岸)の数は黒龍江省が25個、吉林省が10個、遼寧省が13個の計48個で、そのうち航空口岸8個、鉄道口岸5個、道路口岸11個、水運口岸24個で、それぞれ独自の地域優位と経済基盤を活用し、クロスボーダ

ー・インフラ開発や国際輸送ルート建設を通じて、「一帯一路」建設に積極的に取り組んできた<sup>2)</sup>。

表1は2003年と2016年の貨物輸送量と貨物取扱量を比較している。ここからわかるように、道路と水路による貨物輸送量及び取扱量は増えているのに対して鉄道のそれは減っていることが分かる。東北地域の貨物輸送は道路あるいは水路に依存していることが明らかになっている。とりわけ、黒龍江省は2003年に比べて2016年の貨物輸送量は約800万トン減っており、鉄道輸送の減少が原因とみられる。

表1 貨物輸送量と取扱量

輸送モード	輸送手段	鉄道		道路		水路		合計	
		2003	2016	2003	2016	2003	2016	2003	2016
貨物輸送量 (百万トン)	全国	2211.8	3331.9	11599.6	33412.6	1580.7	6382.4	15614.2	43867.6
	遼寧省	138.9	162.3	659.8	1773.7	36.5	134.6	835.2	2070.6
	吉林省	61.5	39.4	252.1	407.8	0.7	3.4	314.4	450.6
	黒龍江省	142.7	95.4	390.3	429.0	10.5	11.3	543.5	535.7
貨物取扱量 (百億トンキロ)	全国	172.5	237.9	71.0	610.8	287.2	973.4	538.6	1866.3
	遼寧省	10.3	9.0	2.3	29.4	11.3	82.8	23.9	121.1
	吉林省	4.4	3.9	0.9	10.8	0.0	0.0	5.3	14.8
	黒龍江省	8.1	6.2	1.6	9.0	0.2	0.1	9.9	15.3

(出所) 中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版、各省統計局『中国統計年鑑』版より作成

## 3. 東北地域の地域協力と課題

### (1) 遼寧省

- ✓ 三つの国際総合交通輸送通路: ①「遼・満・欧」(大連港と営口港から満州里経由で、ロシアさらには欧州につながる)、②「遼・モ・欧」(錦州港、丹東港からモンゴルチヨイバルサン経由で、欧州につながる)、③北極東北航路(大連港からベーリング海峡、チュクチ海経由で、ノルウェーの北角、欧州各港を結ぶ航路)
- ✓ フライト増設: 瀋陽、大連国際空港から「一帯一路」沿線国家へ
- ✓ 開発区及び産業園区: 大連金普新区

- ✓ 中韓 FTA に基づく「中韓自由貿易合作示範区」建設
- ✓ 装備製造業園区：中国—ドイツ先端装備製造業園区

## (2) 吉林省

- ✓ 国際輸送通路：松原—白城—モンゴル
- ✓ 北東アジア、欧州諸国との開放協力：「中・モ・ロ経済回廊」の陸海複合一貫輸送
- ✓ 域内、域外の連結：モンゴルの「草原シルクロード」とロシアの「ユーラシア・ランドブリッジ」との連結
- ✓ 「借港出海」：北極航路開発
- ✓ 国際貨物専用鉄道運営：「長・満・欧」
- ✓ 自由貿易区：琿春国際合作示範区
- ✓ 長春新区：高新技術産業開発区、北湖化学技術開発区、長徳経済開発区、空港経済開発区

## (3) 黒龍江省

- ✓ 国境大橋：同江鉄道大橋、黒河道路大橋、東寧道路大橋
- ✓ 口岸：ハルビン陸路・港湾・空港一体化口岸建設、綏芬河鉄道口岸改造、同江鉄道口岸、黒瞎子島陸路口岸建設
- ✓ 陸海複合一貫輸送：「ハ・ロ・欧」、「ハ・ロ・日・韓」国際中枢機能、牡丹江、佳木斯空港を国際貨客輸送空港に改造、大慶空港を国際空港として建設
- ✓ ロシア沿海1号国際通路とウラジオストク各港の建設・投資・経営
- ✓ 国境トンネル：黒河
- ✓ 光ファイバー：撫遠—ハバロフスク、黒河—ブラゴベシチェンスキ

このように、東北地域では積極的に取り組んできたものの、輸送コストの高さ、北東アジア域内国家間経済構造のアンバランス、異なる空

間分布による異なる地域優位などがもたらす影響など、依然として課題が残されている。

## 4. 境界効果 (Boundary Effects)

数多くの先行研究では、重力モデル (Gravity Model) を用いて境界効果を測定し、クロスボーダー・サブリージョン協力にもたらす影響について評価している。

本稿では、東北振興戦略実施以来の 2004～2016 年の中国東北地域データを用いて実証分析を行った。

まず、モデルを次のように仮定した。

$$\begin{aligned} \ln Export_{i,t} &= \alpha_0 + \alpha_1 Bor_{i,t} \\ &+ \alpha_2 \ln GRP_{i,t} + \alpha_3 \ln GRP_{d,t} \\ &+ \alpha_4 \ln GRP_{o,t} + \alpha_5 \ln D_{i,t} \\ &+ \alpha_6 Location + \alpha_7 LS + \varepsilon_{i,t} \end{aligned}$$

ここで、

$t$ ...時間 (2004～2016年の13年間)  
 $i$ ...地域 (中国東北地域4省区口岸都市)  
 $o$ ...地域 (北東アジア諸国)  
 $Export_{i,t}$ ...  $i$ 地域から  $o$ 地域への輸出総額  
 $Bor_{i,t}$ ...境界効果  
 $GRP_{i,t}$ ...  $i$ 地域の  $GRP$   
 $GRP_{d,t}$ ...中国東北地域全体の  $GRP$   
 $GRP_{o,t}$ ...  $o$ 地域の  $GRP$   
 $D_{i,t}$ ...距離 (直線距離・実際距離)  
 $Location$ ...空間分布 (内陸・沿海)  
 $LS$ ...利用手段 (陸運・海運)

を表す。分析結果、東北地域の境界効果負の値で、1%有意水準高く、貿易障壁が地域経済の発展に大きく影響していることが分かった。実際距離で測った境界効果は実際距離で測ったものより高く、値は約2～3の間にある。また、内陸と沿海地域を比較してみると、沿海地域の値が高く、地域優位を持っていることが明らかになった。なお、陸運と海運の組み合わせを利用された場合、陸運の距離に大きく影響されることが分かった。

上記をまとめると、第一に、クロスボーダー・サブリージョンにおいて、距離が遠いほど輸送コストがかかるので、貿易額が減る。第二に、

北東アジア域内国家間不均衡発展は東北地域の経済発展の潜在力が限られているため、周辺国への依頼性が低い。第三に、異なる空間分布による地域優位の違いから内陸に位置する都市ほど、地域優位が下がる。よって、境界効果を下げ、生産要素の移動を自由にさせるためには、国際物流輸送ルートを有効活用したクロスボーダー・サブリージョン協力が望ましいと考える。

## 5. むすびにかえて一残された課題

本稿では、まず東北地域の国際協力に影響をもたらす要因について考察したうえで、東北振興戦略実施以来の境界効果について実証分析を行った。以下では、残された課題についてまとめる。東北地域におけるクロスボーダー・サブリージョン協力においては、「政府主導・企業参与・市場化経営」といった協力モデルの開発や開発区、工業園区、物流園区、自由貿易区、自由港、工業新都市、技術示範区、科学技術園など異なる種類の経済・貿易国際協力園区の建設、そして地域特性を生かした産業構造の転換、石油化工産業を柱に、優位産業である医薬産業や、農業及び農産品加工業、電子情報産業など東北地域の特色産業への優遇政策の適応、国際物流協力における企業登録、審査、人材受け入れ、市場開拓、金融支援、貨物輸送代理、通関代理、政策申請等を含むワンストップサービスの提供も必要不可欠であると考えられる。

## 参考文献

- 王胜今, 于潇: 《图们江地区跨国经济合作研究》  
[M] 吉林人民出版社 2006 年 5 月 1 日
- 朱永浩: 中国黑龙江省与俄罗斯滨海边疆区陆海联运合作的现状及障碍因素分析[J] 《俄罗斯学刊》2012 年 6 期
- 李天籽: 中国东北地区参与东北亚次区域合作的边界效应[J] 《学习与探索》2014 年 7 期
- 北東アジア経済会議組織委員会運輸・物流常設

分科会『北東アジア輸送回廊ビジョン』ERINA booklet Vol.1, 2002 年 6 月

ERINA 編著『北東アジアの直面する課題と国際協力ー北東アジア経済発展国際会議ー』日本評論社 2012 年 2 月 10 日

新井洋史・朱永浩 (2014) 「中ロ貿易関係の変化と国境物流の新展開」、『ERINA REPORT』No.119、環日本海経済研究所

朱永浩著『中国東北経済の展開ー北東アジアの新時代ー』日本評論社 2013 年 3 月 15 日

朱永浩・李紅梅・張忠任 (2015) 「中国東北地域の財政運営に関する分析ー東北振興戦略実施以降を中心に」島根県立大学『総合政策論叢』第 29 号

朱永浩編著『アジア共同体構想と地域協力の展開』文真堂、2018 年 3 月 31 日

## 脚注

<sup>1</sup> 中国東北地域とは、一般的に遼寧省、吉林省、黒龍江省を指す。「東北三省」、「東北部」、もしくは「東北地区」とも呼ばれる。広義には、内モンゴル自治区東部の 5 盟・市（フルンボイル市、ヒンガン盟、シリントグ盟、通遼市、赤峰市）も含まれる。

<sup>2</sup> 商務部駐大連特派員弁事処

<http://dltb.mofcom.gov.cn/article/ao/201510/20151001140940.shtml> (2015 年 9 月 13 日までの統計) を参照。