

中国東北三省とロシア（極東地域）との経済関係

朱永浩

1. はじめに～なぜ中国東北三省に注目するのか？

本報告の分析対象は、遼寧省、吉林省、黒龍江省からなる中国東北三省である。東北三省の面積は78.8万km²で、2014年末現在の人口は1億986万人で、中国総人口の8.02%を占めている。2014年における中国東北三省の地域内総生産（GRP）は5兆7,469億元（9356億ドル）に達し、これは中国国内総生産（GDP）の9.03%に相当する¹。

中国東北三省は、潤沢な地下資源と広大な農地に恵まれていることに加え、歴史をさかのぼれば、中国および帝政ロシア、日本帝国など列強の利害関係が複雑に絡み合う地点であった。戦前・戦中の中国東北三省は、特に日本との関係が深く、満州開拓移民も多く滞在していたことで知られる。第2次世界大戦後、石油・石炭などの地下資源を背景に、旧「満州国」時代の多くの工業施設を引き継いだ東北三省には、1950年代から1960年代にかけて、工作機械、石油化学、自動車、造船などの重厚長大産業の集積が起こった。

しかし、中国・ソ連の対立が深まり国防上の観点から中ソ国境地帯への重点投資が避けられたこともあり、改革開放以降の東北三省は、計画経済から市場経済への移行に適応できず、中国南部沿海各省に比べて低成長に陥った。1990年代の初めになると、工業生産が困難な局面に直面し、経済的に立ち遅れている東北三省の経済状況は、しばしば「東北現象」²と呼ばれていた。

ところが21世紀に入り、また状況が変わった。中国政府が、経済発展のサイクルを作り出せないでいた東北三省の開発に本腰を入れ始めたのである。契機となったのは2003年に始動した「東北地区等旧工業基地振興戦略」（以下、東北振興戦略）である。東北振興戦略の主要目的は、工業分野においては重工業を基盤としながら抜本的な国有企業改革と経済的な対外開放を進め、非効率・資源多消費型の産業構造からの転換である。また、農業分野では広大な農地を活用し、その発展を図ることである。

また、長年対立関係にあった中ロ関係の改善や中韓国交樹立などで、中国と北東アジア諸国との協力関係が政治的・経済的に深まるなか、東北振興戦略は北東アジア諸国³との経済

¹ 中国国家统计局『中国統計年鑑』2015年版より算出。

² 金鳳徳（2000）「遼寧省に希望をかける」、小川雄平編『中国東北の経済発展：九州との交流促進をめざして』九州大学出版社、p.137

³ ここでいう「北東アジア」とは、日本、大韓民国（韓国）、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）、モンゴル、ロシア極東地域、中国東北三省の6カ国・地域を対象としている。

協力を見据えるようになってきている。東北三省はロシア、北朝鮮と陸続きで隣接し、北朝鮮の先には韓国、日本海を隔てて日本がある。この地理上の特徴および近年の「外」に出ていく戦略のもとでの経済成長を背景に、中国にとっては東北三省から北東アジアへのアプローチの重要性が増している。北東アジア経済連携の「結節点」としても、消費市場としても、「外」の力によって経済発展を進められた戦前の経緯とは逆に、中国が自ら東北三省を北東アジアへの窓口とし、積極的にイニシアチブを発揮しているのが現在の実態である。

さらに、周辺外交の新たな展開として、2013年には習近平政権が「一帯一路」構想（シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロード）を提唱した。一帯一路の構想は、中国から中央アジアを経る「シルクロード経済ベルト」、東南アジアを通る「21世紀海上シルクロード」によって中国と中央アジア、欧州を結ぶという内容である。しかし実際には、潤沢な資金力を背景に、中国主導でアジアインフラ投資銀行（AIIB）を設立して、インフラ投資の加速を図ることで周辺国との経済連携を強化し、外への影響力（安定的な資源確保、貿易の活発化等）を拡大していく新たな国際展開戦略を象徴する言葉になっている。

中国東北三省の各省も「一帯一路」構想に沿って、エネルギー、物流、貿易、観光等の分野における「北東アジア国際経済交流の窓口」として重要な役割を果たそうとしている。例えば、ロシア極東の港湾経由の国際複合一貫輸送ルートの開拓等である。

本報告では上記の背景整理も踏まえて、中国東北三省の視点から、まず東北振興戦略実施以降の経済概況をまとめ、対外貿易の現状を分析する。次いで、ロシア極東地域を中心に、北東アジア諸国との経済関係についての進捗状況を考察する。最後に、東北三省と北東アジア諸国との経済交流拡大に向けた課題と可能性を示す。

2. 東北振興戦略と近年の東北三省経済

（1）東北振興戦略の提起

中華人民共和国成立後、社会主義体制下の東北三省では、ソ連型指令経済の導入と重工業優先政策の結果、旧「満洲国」時代に形成された重工業中心の産業構造はほとんど変化せず、石炭、鉄鋼、機械等の重工業へ傾斜的・重点的に投資がなされた。また1950年代からの油田探査の結果、大慶、吉林、遼河の三大油田が東北三省で発見され、その後の原油生産能力の拡大もあり、東北三省は中国最重要産油地帯となった。こうした大規模油田の発見は、東北三省を中国重化学工業の基地へと転化させた⁴。

しかし改革開放以降、中国の市場経済化が進むなか、資源開発および重厚長大産業に依存する東北経済は、市場経済化の流れに適応できず、国有企業の経営不振も相俟って深刻な経済停滞に陥り、それに呼応して都市部の失業問題も顕在化していった。中国の重工業基地

⁴ 朱永浩（2013）『中国東北経済の展開：北東アジアの新時代』日本評論社、pp.41-43

としての東北三省の優位性は低下し、広東省、江蘇省、上海市などの沿海部に追い越されるようになった。また、東北三省（とりわけ内陸省の吉林省、黒龍江省）の対外開放は、冷戦終了前後から模索が開始されたものの、沿海部と比較すると大きく出遅れる結果となった。

こうした経済停滞の東北三省に転機をもたらしたのは、胡錦濤・温家宝体制であり、その時期は 2002 年であると考えられる。2002 年 11 月に開催された中国共産党第 16 回全国大会では、「東北地区等旧工業基地の調整と改造、資源型都市の産業構造調整を支持する」という基本方針が示された。さらに東北三省が一躍脚光を浴びることになったのは、2003 年 10 月に開催された中国共産党第 16 期中央委員会第 3 回全体会議である。この会議では「東北地区等旧工業基地振興戦略実施に関する若干の意見」が採択された。これに伴い組織面では、同年 12 月、温家宝総理（当時）をトップとした「国務院振興東北地区等旧工業基地指導グループ」という東北振興戦略の政策決定機関が設置された。また 2004 年 5 月には、政策立案に当たる「国務院振興東北地区等旧工業基地指導グループ弁公室」も設立された。

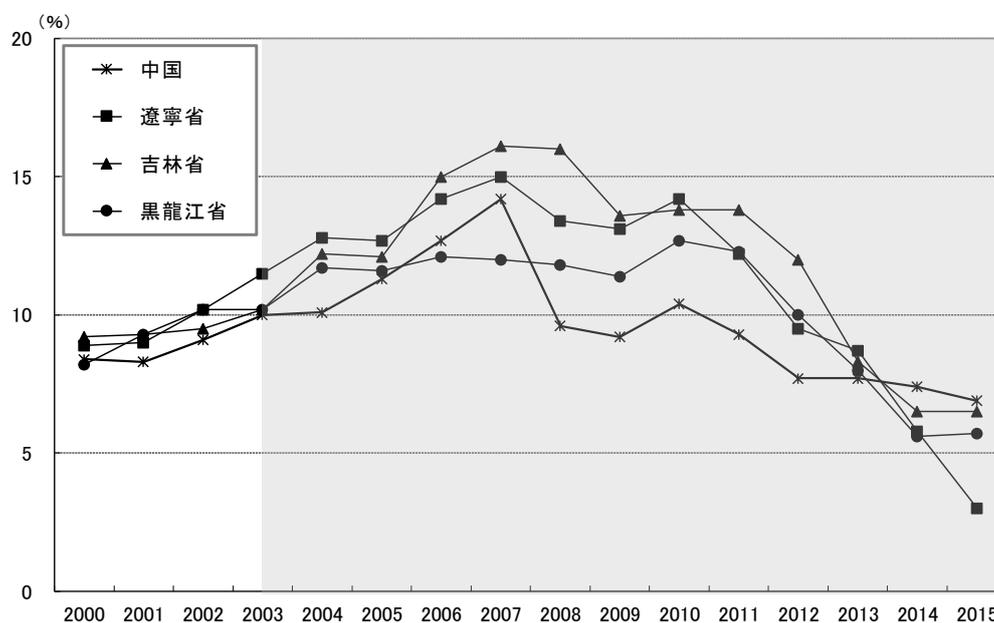
さらに 2007 年 8 月、中長期経済発展目標を盛り込んだ「東北地区振興規画」が中国政府によって発表された。東北振興戦略をより一層具体化するために「遼寧沿海経済帯発展計画」（2008 年）、「中国図們江地域協力開発計画要綱—長吉図開放開発先導区」（2009 年）、「黒龍江と内モンゴル東北部地域国境地域開発開放規画」（2013 年）などの具体的な地域振興策が相次いで国家級プロジェクトとして承認された。これらの振興策の内容は、いずれも北東アジア諸国との経済連携の推進を含んでいることから、東北三省の対外経済開放については、北東アジアとの経済関係の強化が重視されていることがわかる。

習近平・李克強体制の発足後、李克強首相が 2013 年 7 月に東北部の地域発展総合戦略策定を行う「指導グループ」のトップに就任し、東北振興戦略の実施を統括・管理することとなった。2014 年 8 月、中国政府は「最近の東北振興支援に関する若干の重大政策措置についての意見」を発表し、その中で①市場活力の喚起、②国有企業改革の一層の深化、③イノベーション主導型の発展、④産業競争力の全面的強化、⑤農業の持続可能な発展能力の強化、⑥都市機能の整備強化、⑦インフラ整備の推進、⑧民生の保障と改善、⑨生態環境保護の強化、⑩北東アジア地域および先進国への開放と協力、⑪財政、金融、投資等分野における行政システムの整備、などの 35 項目の具体的措置が打ち出された。この新たな東北振興戦略の推進指針については、重要度の高い政策分野の大枠は変わっておらず、それをより詳細に具現化したものといえる。

（2）東北三省の経済構造

東北振興戦略の実施以降、図表 1 にみられるように、東北三省経済は著しく成長した。黒龍江省は 2002-2012 年の 11 年連続で、遼寧省は 2002-2011 年の 10 年連続で、吉林省は 2003-2012 年の 10 年連続で 2 桁成長を記録した。そして、2013 年の東北三省の GRP 実質成長率は 3 省とも 1 桁成長に留まったものの、いずれも全国平均値（7.7%）を上回った。

図表 1 東北三省の実質経済成長率の推移（2000-2015 年）



（出所）中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版より作成

一方、中国経済が安定的な中成長の実現を目指す「新常态（ニューノーマル）」が定着するなか、2014-2015年の東北三省経済は他地域に比べて成長鈍化が著しく、2015年の経済成長率は遼寧省が3.0%、吉林省が6.5%、黒龍江省が5.7%で、三省ともに全国平均値(6.9%)を下回り、経済成長が鈍化傾向にある。

2015年の1人当たり名目GRPをみると、遼寧省が6万5521元（米ドル換算で1万520ドル）、吉林省が5万1852元（同8327ドル）、黒龍江省が3万9352元（同6318ドル）となっている。黒龍江省を除けば、遼寧省と吉林省が全国平均の4万9351元（同7925ドル）を上回っている。他方、2014年の東北三省GRPにおける投資形成の寄与率は、遼寧省が61.0%、吉林省が70.6%、黒龍江省が61.8%で全国平均（45.9%）を大幅に上回り、東北三省の経済成長は投資に大きく依存していることがわかる⁵。

東北三省の経済構造は、中国全体と比較して特徴が2つある。その1つは、農業部門が重要な地位を占めている点である。2000年以降の産業別構成比をみると、中国の傾向として第1次産業の比率が徐々に低下しているなか、東北三省の吉林省と黒龍江省は依然高い比率を維持している。第2の特徴は、工業を中心とする第2次産業の比率が高い点である。近年、第3次産業の伸びによって相対的に低下してはいるものの、（2013-14年の黒龍江省を除けば）東北三省では第2次産業の比率が最も高い。特に遼寧省における第2次産業の比率

⁵ 中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版、各省統計局の公表資料による。以下、本項においてデータの出所は注8に同じ。

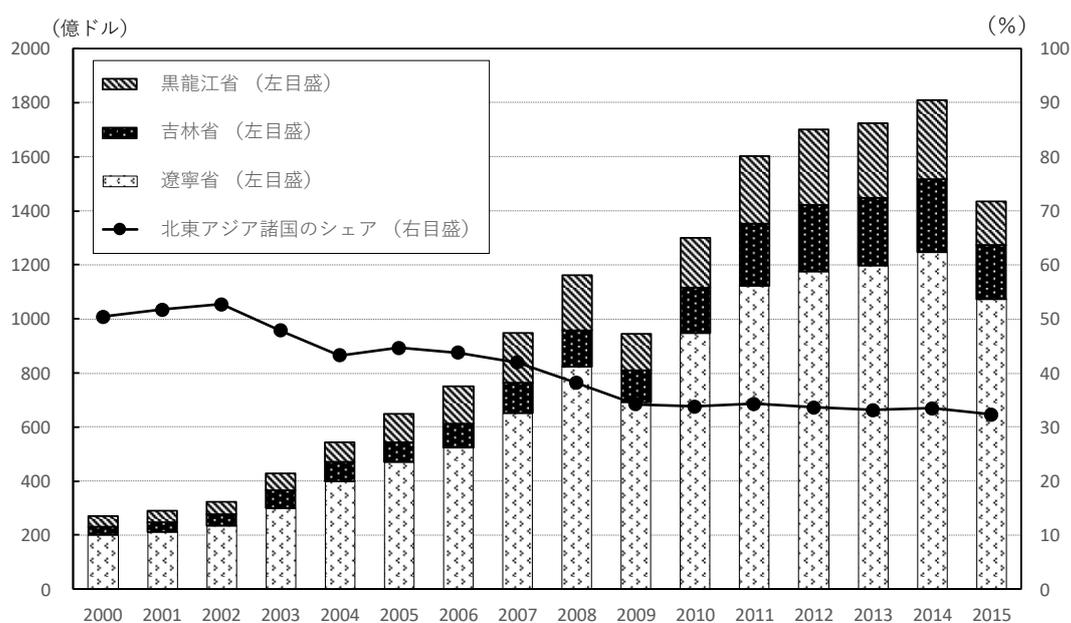
は、2004年を除けば一貫して全国平均を上回っている。

高度成長から転換期へと変化した中国経済の産業構造の中で、次の経済成長の主演と期待される第3次産業は、2013年に初めて第2次産業を抜いて最大シェアを占めた。他方、なかなか第3次産業のシェアを伸ばせないのが東北経済の現状である。特に遼寧省、吉林省においては、2014年の第3次産業のシェアがそれぞれ41.8%、36.2%と、全国平均の48.1%よりかなり低い状況である。これは第2次産業の伸びが大きかった一方、中国の全国平均に比べ東北三省の第3次産業の伸びが相対的に低かったことを示している。

（3）東北三省の対外貿易の特徴

東北振興戦略実施以降、経済成長と共に東北三省の対外貿易も2014年までに大幅に増加した。2014年の東北三省の輸出額は818.8億ドルで、このうち遼寧省が2003年の4.0倍に相当する587.6億ドル、吉林省が同2.7倍の57.8億ドル、黒龍江省が同6.0倍の173.4億ドルであった。そして、東北三省の輸入額は973.6億ドルで、このうち遼寧省が2003年の4.6倍に相当する552.0億ドル、吉林省が同5.1倍の206.0億ドル、黒龍江省が同8.8倍の215.6億ドルで、吉林省と黒龍江省はともに輸出入の最高額を記録した（図表2）。一方、東北三省の輸出、輸入の全国シェアはそれぞれ3.5%、5.0%であった。これは東北三省のGDPシェア9.03%と比べても約半分程度であり、経済規模の割にかなり少ないことがわかる。とりわけ低いのは、内陸の吉林省と黒龍江省である。

図表2 中国東北三省の貿易額の推移（2000-2015年）



（注）北東アジア諸国とは、日本、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシアを指す。
（出所）韓国貿易協会（KITA）のデータベースより作成。

2015年の東北三省貿易動向を見てみると、輸出額は遼寧省が前年比7.8%減の511.6億ドル、吉林省が同13.7%減の53.9億ドル、黒龍江省が同47.8%減の63.5億ドルであった。他方、輸入額は遼寧省が前年比18.8%減の562.1億ドル、吉林省が同30.3%減の144.8億ドル、黒龍江省が同42.7%減の98.7億ドルであった。輸出入のいずれも大幅な落ち込みとなり、東北三省貿易の減速が中国全体と同様、鮮明になっている。

図表3は東北三省の2014年の主要貿易相手国・地域の構成比を示している。国・地域別に輸出先をみると、遼寧省では日本(16.97%)、吉林省では北朝鮮(12.09%)、黒龍江省ではロシア(58.35%)が最も大きいシェアを占めた。遼寧省では日本に次ぐのが米国(11.04%)、韓国(10.42%)、シンガポール(5.43%)、香港(5.06%)である。吉林省では北朝鮮に次ぐのが日本(10.56%)で、ロシア(8.66%)、米国(7.78%)、韓国(7.74%)と続いた。黒龍江省ではロシアに次ぐのが韓国(3.58%)、米国(3.26%)、インド(2.41%)、オーストラリア(2.07%)である。全体として、東北三省の輸出は北東アジア諸国および米国にかなり集中しているといえる。

図表3 中国東北三省の主要貿易相手国・地域（2014年）

	遼寧省			吉林省			黒龍江省		
	順位	国・地域	シェア(%)	順位	国・地域	シェア(%)	順位	国・地域	シェア(%)
輸出	1	日本	16.97	1	北朝鮮	12.09	1	ロシア	58.35
	2	米国	11.04	2	日本	10.56	2	韓国	3.58
	3	韓国	10.42	3	ロシア	8.66	3	米国	3.26
	4	シンガポール	5.43	4	米国	7.78	4	インド	2.41
	5	香港	5.06	5	韓国	7.74	5	オーストラリア	2.07
	9	北朝鮮	2.88	6	イラン	4.08	7	日本	1.85
	13	ロシア	2.19	7	ドイツ	4.07	13	モンゴル	0.85
	57	モンゴル	0.12	69	モンゴル	0.05	53	北朝鮮	0.13
	1	ドイツ	9.85	1	ドイツ	47.69	1	ロシア	81.71
2	日本	8.46	2	日本	11.04	2	モンゴル	3.67	
3	韓国	7.29	3	スロバキア	7.14	3	米国	3.42	
4	米国	6.87	4	ハンガリー	4.66	4	ドイツ	1.98	
5	ブラジル	6.30	5	ベルギー	2.95	5	フランス	1.07	
12	ロシア	2.78	8	北朝鮮	2.08	7	日本	0.98	
16	北朝鮮	1.65	10	韓国	1.71	12	韓国	0.40	
66	モンゴル	0.02	18	ロシア	0.70	30	北朝鮮	0.04	

(出所) 朱永浩(2015)「中国東北部経済と北東アジア地域との連携」、『東亜』№575、霞山会、p.54。

一方、東北三省の輸入先のシェアをみると、遼寧省、吉林省ともドイツからの輸入が最も多く、それぞれ9.85%、47.69%を占めた。黒龍江省ではロシアの割合が最も多く、8割強を占めているが、その大部分はカリ肥料、石炭、木材、石油製品で占められている。遼寧省

ではドイツに次ぐのが日本（8.46%）、韓国（7.29%）、米国（6.87%）、ブラジル（6.30%）の順である。吉林省ではドイツを筆頭に日本（11.04%）、スロバキア（7.14%）、ハンガリー（4.66%）、ベルギー（2.95%）と続く。黒龍江省ではロシアに次ぐのがモンゴル（3.67%）、米国（3.42%）、ドイツ（1.98%）である。このように東北三省の輸入は、総じて北東アジア諸国、ドイツに偏重する構造となっている。

（4）国境に向かう東北三省の交通インフラ整備

中国東北三省の交通輸送網は鉄道、道路、水路（河川・海運）、空路により構成されるが、中でも鉄道と道路が重要な役割を果たしている。その交通大動脈は鉄道・道路ともに「ハルビン～長春～瀋陽～大連」と縦貫する「哈大線」となっている。近年の経済成長に伴って、東北三省の貨物輸送量はトンベース、トンキロベースともに大きく増加を続けている。輸送モード別の特徴は、中国全国平均と比べて鉄道の占める割合が高くなっている点であり、内陸の吉林省、黒龍江省は特にその傾向が強い。

東北三省は従来から中国国内でも比較的鉄道インフラが整備されていた地域であり、その鉄道網はハルビン、長春、瀋陽、大連、錦州、チチハル、ジャムス、牡丹江、通遼などの交通ハブ都市を中心に、哈大線を含む幹線・支線が90本近くある。2014年末時点で東北三省の鉄道総延長は1万5669キロメートルに達し、全国シェアは14.0%となっている。100平方キロメートル当たりの鉄道延長は1.99キロメートルで、全国平均（1.16キロメートル）の1.7倍である。そして道路総延長は全国の8.4%に相当する37万3935キロメートルとなっており、東北三省の全国シェアは面積比・人口比からすると平均的な水準である。供用中の高速道路の整備水準を見ても、全国平均と同程度である⁶。

一方、東北三省の港湾に関しては、遼寧省だけが海岸線をもっている。主要な港湾としては大連港、営口港と丹東港がある。このうち遼東半島の南端に位置する大連港は東北三省最大の貿易港となっている。現状では、大連港から遼寧省内の周辺地域へ陸送する高速道路網には特段の問題はない。しかし、内陸の吉林省、黒龍江省においては石炭、食糧などの一大供給地という産業構造上の理由から、輸送量が多い秋・冬季を中心に鉄道輸送が混雑する。この時季は大連港までの鉄道輸送力が相対的に不足し、ほかの貨物の輸送スケジュールにも影響する可能性がある。そのため、国家施策として高速鉄道（旅客専用輸送線路）の建設、高速道路や配送ターミナルの整備などが講じられている。

鉄道整備の例をみると、「長春～吉林旅客専用鉄道」（延長111キロメートル）が2011年1月、「ハルビン～大連旅客専用鉄道」（904キロメートル）が2012年12月に開業したほか、「東北東部鉄道（牡丹江～中朝国境～丹東～大連）」（1380キロメートル）が2012年9月、「瀋陽～丹東旅客専用鉄道」（224キロメートル）が2015年9月、「牡丹江～綏芬河鉄

⁶ 中国国家统计局『中国統計年鑑』2015年版より算出。

道」（138キロメートル）が2015年12月に開通し、東北三省の鉄道整備は驚異的なペースで進んでいると確認できる。

ここで特筆したいのは、東北三省の交通ハブ都市の中で、丹東、延辺朝鮮族自治州、綏芬河、黒河、満洲里は、中朝、中ロ貿易・物流の動向を左右する重要な存在である。とりわけ内陸の吉林省、黒龍江省にとって、ロシア極東の港湾経由で日本海へ出る物流ルートの確保、北東アジア諸国との交通インフラの連携は、対外開放を拡大するための最重要課題である。

中ロ国境横断鉄道の例をみると、現在3本の路線が存在する。すなわち①「満洲里駅ーザバイカリスク駅」、②「綏芬河駅ーグロデコボ駅」、③「琿春国際駅ーカムショーバヤ駅」の3ルートである。このうち、①と②だけで中ロ鉄道通過貨物のほぼ全てを占めている。③については、1994年に中ロ間の貨物輸送量の増加を目指して建設が開始され、2000年に貨物輸送が開始された。その後、管理システムの不備などから04年に休止したが、2013年8月に9年ぶりに再開し、年間貨物輸送能力は800万トンとなっている。

ここまでみてきたように、新規インフラ整備および既存国際交通網の拡張により、国際貨物輸送力を大幅に増強できれば、東北三省を舞台とした中ロ経済関係の進展のみならず、北東アジア地域経済協力の行方にも大きな影響を与える可能性がある。

3. 中国東北三省とロシア極東地域の経済関係の新進展

（1）東北三省とロシア極東地域の経済的接近

前述のとおり、東北振興戦略実施以降、東北三省の対外貿易は輸出・輸入ともに伸びを示し、北東アジア諸国との経済的な結び付きを強めている。そこで、中国東北三省にとって経済的に重要な相手国であるロシア（極東地域）との関係の視点から考察を加え、その特徴を明らかにしたい。

近隣諸国の中でも、中国にとって最も重要な2国間関係は、4314キロメートルに及ぶ国境を接するロシアとの関係である。冷戦体制崩壊前の1980年代から中ソ（中ロ）関係の改善が進み、1990年4月に中ソの軍事衝突を回避するための「国境地域兵力削減および信頼醸成協定」が締結された。その後、1991年5月に「中ロ東部国境協定」、1994年9月に「中ロ西部国境協定」が調印された。2001年7月には「中ロ善隣友好協力条約」が締結され、2004年10月には歴史的に両国間関係の懸案事項であった国境線の画定問題について決着がつけられた。両国が対立した大ウスリー島（中国名・黒瞎子島）の帰属問題については、2005年に追加協定の批准文書が交換され、国境の標識設置等の具体的な作業も2008年に完了した。これにより中ロ経済連携を進める環境が整ったといえる。

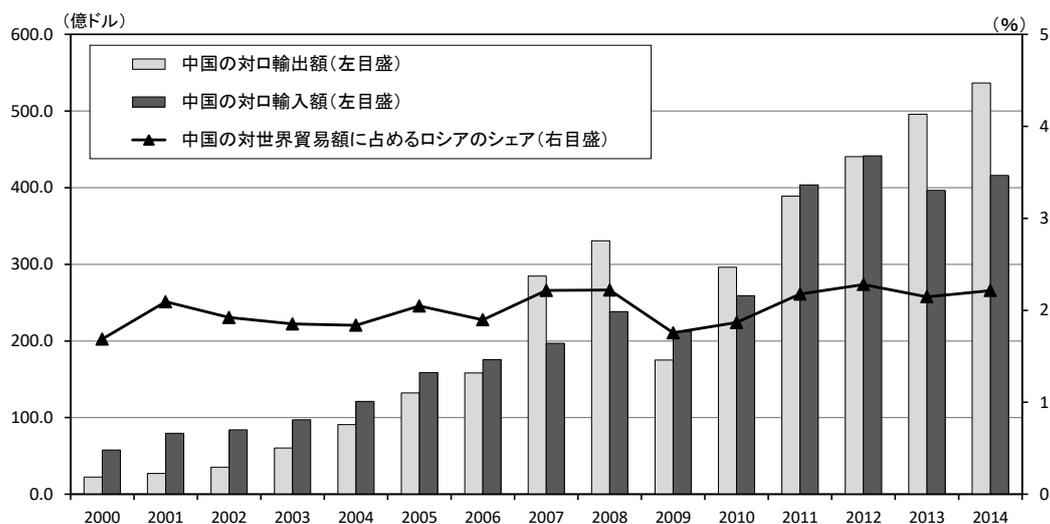
2国間貿易は2000年以降のロシア経済成長に伴い、図表4に示すとおり、世界金融危機の影響を強く受けた2008-2009年を除くと、右肩上がりの増大傾向にある。2014年には中国の対ロシア貿易額が892.6億ドルに達し、このうち輸出額が536.8億ドル、輸入額が416.1

億ドルであった。中国にとってはロシアが第9位の貿易相手国となっており、ロシアにとって中国は最大の貿易相手国である。従来、中ロ政治面での関係の進展に比べ、経済分野の協力で遅れが指摘されていたが、両国は貿易関係を着実に深化させているといえる。

中国東北三省の対ロ輸出の主な市場は、地理的制約が原因となって、国境で隣接するロシア極東地域に限定される。人口減少傾向が続くロシア極東地域にとっても、中国は日本、韓国、米国とともに重要な貿易パートナーとなっている。

中ロ両国政府は、両地域間レベルにおける経済関係促進の必要性を繰り返し公式文書でうたってきた。その中でも、経済協力を推進するために2009年9月に両国政府が策定した「中国東北地域とロシア極東・東シベリア地域の協力プログラム（2009-2018年）」（以下、「協力プログラム」）が重要な協力の枠組みとなっている。「協力プログラム」は、ロシア側の「2013年までの極東ザバイカル経済発展プログラム」と中国側の「東北振興戦略」を基盤に作成されたものであり、国境通過地点の輸送能力の拡大、輸送インフラの整備など、205件の優先協力プロジェクトが盛り込まれており、地域発展と相互交流が並行して進む好循環が期待される。

図表4 中ロ貿易額の推移（2000-2014年）



（出所）中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版より作成

さらに、近年の中ロ地域間経済関係が、1990年代以降に発展してきた国境貿易に留まらず、様々な分野に広がりを見せようとしたのは確かである。その中で特に注目すべき分野は、エネルギーと物流である。この2分野は、軽工業品貿易とは異なり、交渉や規制が多岐にわたるため、その持続的発展には中ロ政府間の政策調整が不可欠である。たとえば、天然ガス供給を巡る長年の交渉により、2014年5月にロシアが2018年から30年間にわたり年間380億立方メートルの天然ガスを中国へ供給する契約を正式に締結した。また、同年11月、

習近平国家主席とプーチン大統領が首脳会談を行い、天然ガス供給や油田開発、原子力・水力発電協力などを盛り込んだ「エネルギー協力協定」に調印した。こうした中ロ経済協力の拡大は、両国間の政策的アプローチに依るところが大きいことは明らかである。

（2）黒龍江省の対ロ経済関係の進展

中国東北三省の経済発展において中ロ国境地域の平和と安定が欠かせないという認識に立ち、ここで特にロシアと3088キロメートルの国境（中国側国境線の7割に相当）を接する黒龍江省の重要性を強調したい。

黒龍江省の行政区分は12地級市と1地区⁷からなるが、うち大興安嶺地区、黒河市、伊春市、鶴崗市、ジャムス市、双鴨山市、鶏西市、牡丹江市が、ロシア側のアムール州、ユダヤ自治州、ハバロフスク地方および沿海地方に隣接する。黒龍江省には25カ所にのぼる対ロ国境通関点（中国語・口岸）があるが、これは中国で最も多く、対ロ貿易を活性化させ、同省の経済発展・対ロ貿易に大きな影響を与えている

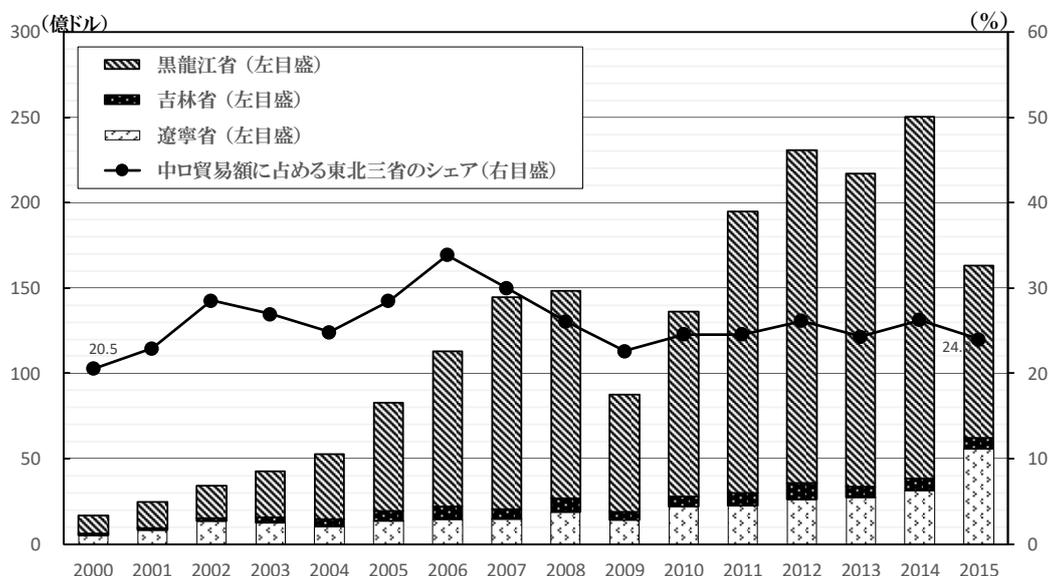
2000年以降における黒龍江省の対ロ貿易額の推移をみると、2008年までは飛躍的に伸びている。2003-2010年では黒龍江省側の輸出が輸入を上回っており、貿易黒字が続いていたが、2009年と2010年の貿易額は大きく落ち込んだ。これは輸出入取引に対するロシア側の関税・非関税措置の規制強化政策、2008年後半に発生した世界金融危機の影響によるものである。2011-2014年は、ロシアからのエネルギーの輸入拡大により、大幅な回復基調が観察された。そして2015年は、経済制裁・原油安・通貨安でロシアが景気後退の危機に直面した影響もあり、黒龍江省の対ロ輸出額と輸入額は、それぞれ前年比マイナス19.3%の22.1億ドル、同マイナス11.3%の78.9億ドルと、大幅な減少を記録した（図表5）。

2013年に提唱された「一带一路」構想に関連し、黒龍江省は西側へ向かう陸上シルクロードの東への延長を推進するため、2014年末に「東部陸海シルクロード経済ベルト」という構想を打ち出した。この構想は、黒龍江省の対北東アジア経済協力推進の目玉として掲げられているものであり、特に「ハルビン～綏芬河～ロシア極東の港湾～日本・韓国を含む第三国」という複合一貫輸送ルート（後述）の整備・運営が最も重要な部分である。このほか、2010年11月の「第15回中ロ首相定期会談共同声明」において、中ロ協力の下で大ウスリー島の総合開発が合意された。具体的には、中ロ国境画定作業の最大の懸案だった大ウスリー島を中ロ共同開発のモデル地区として、生態系の保護を考慮したリゾート地の開発、観光・商業施設の整備などを行う計画である。中国側では、大ウスリー島の開発は既にその一部が始まり、2011年7月から島内での観光も中国人に開放された。投資や観光の促進を支える交通インフラの整備も進んでおり、たとえば、黒龍江省撫遠県烏蘇鎮と大ウスリー島の間を結

⁷ 黒龍江省の行政区域は、ハルビン市、チチハル市、大慶市、ジャムス市、七台河市、牡丹江市、黒河市、鶴崗市、綏化市、双鴨山市、伊春市、鶏西市、大興安嶺地区からなる。

ぶ自動車用吊り橋（黒瞎子島烏蘇大橋）の工事が2012年9月に竣工した。

図表5 中国東北三省とロシアとの貿易額の推移（2000-2015年）



（出所）KITA のデータベース、中国商務部の公表資料より作成。

このように、現状では、中ロ貿易の中で黒龍江省は大きな役割を果たしている。黒龍江省は地理的にロシア極東地域に隣接しており、交通インフラも改善されつつある。黒龍江省の中でも特に綏芬河市は、人口規模がわずか6万人程度にも関わらず、その対ロ貿易額は34.2億ドル（2014年）に達し、黒龍江省における対ロ経済共同の最大の拠点となっている。

（3）綏芬河起点の国際複合一貫輸送の意義

綏芬河市は黒龍江省東南部に位置し、西は牡丹江市まで156キロメートル、黒龍江省都・ハルビンまで460キロメートル、東はロシア・グロデコボ駅まで26キロメートル、ロシア極東鉄道交通網の中枢を担うウスリースクまで120キロメートル、ロシア極東の重要な港湾・ウラジオストクまで230キロメートル、シベリアランドブリッジの発着港・ポストーチヌイ港（ナホトカ）までの距離は369キロメートルである。

綏芬河市は綏滿高速道路（綏芬河～満洲里）の始点でもあり、浜綏鉄道（ハルビン～綏芬河）の終点でもある。東はロシア極東鉄道に連結して、ロシア極東地域の南部港湾群と隣接し、日中ロ韓およびアジア太平洋地域を繋ぐシベリアランドブリッジ活用による重要な国際口岸として位置づけられ、国際複合一貫輸送ルートの結節点となる。さらに、黒龍江省、吉林省およびロシア極東地域、朝鮮半島の経済エリアは、綏芬河市を中心として半径500キロメートル以内に収まる。綏芬河口岸の有利な地理条件により、国際物流の利用が拡大しつつあり、黒龍江省の北東アジア経済圏への進出において重要な役割を發揮している。

近年、「中～ロ～外」（中国東北三省～ロシア極東地域の港湾～第三国）、「中～ロ～中」（中国東北三省～ロシア極東地域の港湾～中国沿海部）などといった戦略に基づき、綏芬河起点の国際複合一貫輸送実験が展開されてきている。これまで、黒龍江省は日本、韓国との経済交流に関し、対外輸送ルートとして主に遼寧省の大連港を経由したことで、輸送距離が長くなってしまい、中ロ経済貿易協力の優位性が発揮されていなかった。現在、複合一貫輸送を利用することで、ハルビン～綏芬河～ポストーチヌイ港～日本の輸送距離が1000キロメートル余り短縮され、黒龍江省とロシア極東地域および日本・韓国間の経済貿易の協力と交流を牽引することが期待されている。

ここで、綏芬河を起点としたロシア経由の国際複合一貫輸送を実現、拡大していくことの意義を確認しておこう。まずこの輸送ルートの最大の特徴は、渤海湾経由ルートに比べて輸送距離が短くなることである。また、陸上輸送区間と海上輸送区間との距離のバランスにおいて後者が大きくなることは、環境負荷の低い交通機関へのシフトが進むことを意味しており、温暖化ガス排出削減にもつながる。

次に関連各国（たとえば、中国、ロシア、日本、韓国など）の貿易企業（荷主企業）の立場では、ロジスティクスに関わるコスト削減のメリットが期待できる。とくに期待できるのは、輸送日数の削減によってもたらされる間接的なコスト削減である。さらに、一定の物流量が実現すれば、規模の経済が働いて、運賃水準の低下という形での直接的なコスト削減が期待できる。発着地および経由地を含む沿線の地域経済にとっては、関連産業等の振興と地域経済の活性化が期待される。利用者としての製造業・貿易企業のみならず、物流業および関連サービス産業などのビジネスチャンス拡大の道が開かれる⁸。

綏芬河市では、1990年代に自然発生的に中国製の消費財をロシアに持ち込む「担ぎ屋貿易」が発展したが、近年においてその役割は終わりつつある。これは、国境地域の小規模業者間の「B to B取引」の拡大には有効な手段であったが、中国全域に散らばるメーカー等がネットを使ってロシアの消費者に直接販売する「B to C取引」が普及する中では、これらに対応した新たな物流システムの構築が必要となっている⁹。

4. むすびにかえて～北東アジア経済連携の可能性

本報告では、東北振興戦略実施以降の中国東北三省経済の現状と特徴を整理するとともに、ロシア極東を中心に、北東アジア諸国との経済交流の最近の動きについて考察した。中

⁸ 綏芬河を起点としてロシア経由の国際複合一貫輸送に関する近年の具体的な取組みについては、ARAI Hirofumi, ZHU Yonghao and LI Jinbo (2015), *Toward Expanding Japan-Russia-China Multimodal Transportation*, ERINA REPORT, №125, ERINA, pp.1-19.を参照されたい。

⁹ 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』№119、ERINA、pp.43-45。

国東北三省と北東アジア経済連携の現状と展望をまとめれば、次のようになる。

第1に、中国東北三省はロシアと約3300kmの国境を接しており、こうした位置づけから、歴史的に日本、朝鮮半島を含む北東アジア域内経済交流の重要な役割を果たしてきた。東北三省が中国の北東アジア戦略の先導役として十分な機能を発揮できるようになったとき、北東アジアの経済環境、経済連携の動きが大きく進展すると予想される。北東アジア諸国にとっては、想定される劇的な変化に備え、域内の経済連携の強化策を検討するため、中国東北三省とロシア極東地域との政治・経済関係の変化を常に注視することが肝要である。

第2に、中ロ経済関係においては、東北三省、特に黒龍江省の存在感が大きいことである。他方、2015年7月に制定された「ウラジオストク自由港法」により、ウラジオストクとその周辺一帯は、税制面での優遇措置や通関の迅速化などの規制緩和が受けられる特別な経済区域に指定された。したがって、ロシア極東地域と中国東北三省との人やモノの交流を拡大することが期待される。今後、進展する中ロ国境地域の経済交流に日本・韓国がどう関与するかについては、中長期的な戦略が必要になってくる。そのような戦略のもと、中ロ・中朝間で進むエネルギーおよび貿易分野の協力、国境地帯のインフラ整備と物流・通関サービスの改善状況を考察し、適時・適切な協力ができるような準備を進めることも必要である。

第3に、近年は中国が北東アジアの地域協力に関心を強め、トランジット地域となるロシア極東地域のインフラ整備を支援する姿勢を示している。また、制度的な面でも北東アジア域内の国際運輸・物流ルートへの整備に積極的に携わっている。こうした中国東北三省の動きは、地理的に離れた日本と韓国を直接連結させる場合、ロシア極東地域を経由する物流の新たなルートを開拓することが不可欠である。従って、ロシア極東の港湾を物流拠点として、中国東北三省発着の国際複合一貫輸送の常態化の実現に向けて、特にロシア極東地域の港湾を経由する「借港出海」の取組みについて、中国は積極的に動く可能性が高いと思われる。

【参考文献】

- ARAI Hirofumi, ZHU Yonghao and LI Jinbo (2015), *Toward Expanding Japan-Russia-China Multimodal Transportation*, ERINA REPORT, No125, ERINA
- 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』No119、ERINA。
- 新井洋史・齋藤大輔(2016)「新たな極東地域開発政策に対応したビジネス展開の現状」、『ERINA REPORT』No131、ERINA。
- 大津定美・松野周治・堀江典生編(2010)『中ロ経済論：国境地域から見る北東アジアの新展開』ミネルヴァ書房。
- 小川雄平編(2000)『中国東北の経済発展：九州との交流促進をめざして』九州大学出版社。
- 朱永浩(2013)『中国東北経済の展開：北東アジアの新時代』日本評論社。
- (2014)「中国東北地域と北東アジアの経済関係の進展」、『東アジアへの視点』Vol.25 No3、国際東アジア研究センター。
- (2015)「中俄鉄道運輸通道發展現狀及存在的問題」、『俄羅斯学刊』第25期、黒龍江大学。