

1. 概況

Abstract of economic situation

1.ロシア

*2018年3月18日プーチンが大統領選挙に勝利し4期目をスタートさせた。

*重点政策の一つは発展するアジア太平洋地域との経済的結びつきを強化し、このことにより極東シベリア地方の開発を促進することである。

*ロシア経済は原油、石炭など鉱産物の国際価格に大きな影響を受けると共に、クリミア併合に伴う欧米からの経済制裁を受けており、国民総生産はなかなか上昇傾向を取り戻せていない。経済成長率は、2014年から2017年まで、それぞれ+0.6%、-3.7%、-0.2%、+1.55である。しかし2017年の日ロ貿易は、輸出入合計で198億2,950万ドル（速報値）となり、前年比20.8%も増加した。

*ウラジオストク自動車工場

2016年9月、第2回東方フォーラムにおいてマツダ・ソラーズとロシア産業商務省はウラジオストクにおけるエンジン組立工場の建設のための特別投資契約に調印、2017年9月第3回東方フォーラムにおいてさらにその協議を進展させ、2019年からのエンジン製造を開始する予定。

*8項目の「協力プラン」

2016年5月、ロシア・ソチでの日露首脳会談において、安倍総理から8項目の「協力プラン」（注）を提示し、プーチン大統領から高い評価と賛意が表明された。両首脳は、製造業、農業、エネルギーなどの分野における最近の協力プロジェクトの進捗を確認しつつ、互恵的な協力を進めていくことで一致した。

（注）(1) 健康寿命の伸長、(2) 快適・清潔で住みやすく、活動しやすい都市作り、(3) 中小企業交流・協力の抜本的拡大、(4) エネルギー、(5) ロシアの産業多様化・生産性向上、(6) 極東の産業振興・輸出基地化、(7) 先端技術協力、(8) 人的交流の抜本的拡大

*2017年9月の東方経済フォーラムの際の日露首脳会談では、両首脳は、改正租税条約の署名、8項目の「協力プラン」全体に関わる事項としてJBIC・RDIFによる10億ドルの共同投資枠組みの設立、デジタル経済の実現に向けた協力等の成果を歓迎した。また、人的交流の拡大策の1つである2018年の日本年・ロシア年の準備を、幅広い分野で進めることを確認した。

*2017年11月の貿易経済に関する日露政府間委員会では、極東地域における協力につき、日本側から、(1) 農林水産業の発展、(2) 輸出基地化のためのインフラ整備、(3) 投資促進の基盤整備、(4) エネルギー開発を中心に協力を進めることを提案し、極東における協力をさらに進めることで一致した。個別分野においても、モデル都市（ヴォロネジ及びウラジオストク）における都市環境協力の具体化、シベリア鉄道の利用促進や極東港湾の高度化等について議論が行われた。

2.中国

*中国は2017年5月に一帯一路に関する国際フォーラムを主催、首脳レベルでは29か国が参加。

また、10月の党大会では、今世紀中葉までに社会主義現代化強国を建設することが宣言され、一帯一路がその重要な戦略と位置付けられた。単にインフラ建設だけでなく、この目標のもとで産業政策、技術政策、通商政策が練られていく見通しとなった。

*中国は従前のような10%を越える高い経済成長率は近年は示しておらず、全国6.7%（2016）のところ、中国東北地域は、遼寧省3.0%（2016年第一四半期）吉林省6.5%（同）、黒龍江省5.7%（同）でありいずれも全国平均を下回っている。一人当たり貿易額（2015年）で見ると、遼寧省は全国比85%、

吉林省は同 25.2%、黒龍江省は同 14.9%と従前どおり不振であり改善されていない。

*米国トランプ政権は中国からの輸入に対し高い関税を課すことを検討しており、中国はこれへの対抗として、米国からの輸入品に同様措置をとるとしている。従来から中国も米国も強い相互依存関係を形成しているため、実際にこれが為されれば両国経済に深刻な混乱を与える可能性があり、強いては世界貿易に大きな打撃を与えかねず、世界経済の不安材料になっている。

3.韓国

*2017年5月に就任した韓国文大統領は南北問題の解決を最重点政策に掲げて登場、その一環としてまず2018年2月の平昌オリンピックに北朝鮮を参加させることに成功した。北朝鮮はこれに応える形で同2月南北首脳会談に同意、これが同4月に板門店で実現した。このことは2018年5月時点では各国において平和解決への希望の道として好感情で迎えられている。

*韓国経済は、2017年、民間消費、建設投資及び設備投資は前年に比べ増加し（それぞれ前年比 2.6%増、同 7.5%増、同 14.6%増）、経済成長率は 3.1%となった。外需に大きく依存する経済構造となっており、2017年の貿易収支は 953 億ドルの黒字であった。

*対日貿易については、2017年は日本への輸出、日本からの輸入がそれぞれ増加し、対日貿易赤字は 2.8 兆円と前年に比べ増加した。

4.モンゴル

*2016年の総選挙において、野党であった人民党が 76 議席中 65 議席を獲得し圧倒的勝利をおさめ、第一党となった。2017年6月のモンゴル大統領選挙では対立する民主党推薦のバートルガ候補が勝利した。2017年10月モンゴル国家大会議は人民党 U.フレルスフを新首相に任命した。

*近年高い経済成長率が見られていたが(2010年 6.4%、2011年 17.3%、2012年 12.4%、2013年 11.7%) 資源ナショナリズムを背景とする制限的な対モンゴル投資政策により対モンゴル外国投資が激減したこと及び中国の景気減速や世界的な資源安の影響による鉱業の不振のため、2015年の経済成長率は 2.3%、2016年は 1%まで落ち込んだ。

*こうした厳しい状況を踏まえ、モンゴル政府は 2017年2月、国際通貨基金 (IMF) との間で拡大信用供与措置 (EFF) の受入れに合意した。今後は IMF の EFF に基づき、財政政策、金融政策及び銀行の改革に取り組み、いかに経済・財政の立て直しを行うかが課題である。

5.北朝鮮

*日本は、北朝鮮によるミサイル発射及び核実験に対して採択された国連安保理決議第 1695 号、第 1718 号、第 1874 号、第 2087 号、第 2094 号に基づく措置（武器等の輸出入の禁止、資産凍結等）を実施している。

*我が国はまた、国連安保理決議に基づく措置に加え、北朝鮮籍船舶の入港禁止措置（人道目的のものを除く）、北朝鮮との間の全ての品目の輸出入禁止等の独自の措置を実施している。

2. 会員等からの報告

Report from members of NEANET

- (1) 2017 年白書へのつぶやき NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク顧問、元在モンゴル大使
花田磨公
- (2) 世界の変化 - ロシア、中国、そして北朝鮮
NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク顧問、(公財)環日本海経済研究所名誉研究員・元理事長
吉田進
- (3) モンゴルの発電所計画の失敗
(ウランバートル第 5 火力発電所計画と南ゴビのオユトルゴイ鉱山向けの発電所計画)
SGP コーポレーション (旧南ゴビ電源開発)
本間邦興
- (4) 拡がれ！日本海交流 NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長
三橋郁雄
- (5) 一带一路 AIIB 研究会について NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長
田中弘
- (6) 2017 年度はロシア 4 都市で開講 (「国際観光振興」集中講義)
(モスクワ州・ゴルノーアルタイスク・アルハンゲルスク・ニジニーノヴゴロド)
日本観光ホスピタリティ教育学会会長
鈴木勝
- (7) 最近の日中関係について (一带一路経済圏構想を中心に)
日中東北開発協会事務局長
後藤正博
- (8) 開国 150 年 J F E エンジニアリング (株) 顧問
東山茂
- (9) ロシア港湾と鉄道: 2017 年 環日本海経済研究所名誉研究員
辻久子

2017年白書へのつぶやき



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク顧問、元在モンゴル大使
花田 磨公

白書が5年を迎えるそうです。ひとえに NEANET の関係者の皆さまのご努力と、ご協力いただいた NEANET ワールドの皆さまの汗の結晶と言えましょう。敬意を表するばかりです。

私事ですみません。NEANET の現役を離れ、モンゴルの小径に入り込むはずだったのですが、思考はますます北東アジアに回帰していきます。それにつれて、賞味期限すぎた自身のボディが消費期限に急接近しつつあるのを感じております。サプライ曲線とデマンド曲線の交差がとうに過ぎてしまったのに、しまったとの思いでいっぱいです。したがって、行動力が伴わない一文を書かざるを得ず、ただただつぶやくばかりです。この研究会が進めている事業のような地道な日常の積み重ねが、実は北東アジアのこの現状を打開する道であることに疑いはなく、それを前提に三点に絞ってつぶやきをいたしたく思います。

NEANET のみならず、北東アジア関係各方面の方々の永年のご努力にもかかわらず、北東アジアをめぐる環境、事情はかならずしも右肩上がりに改善していかない状況にあります。

第一に、北東アジアという概念がかならずしも地域で成立していない点です。東北アジアといい、また東アジアで地域をくくることもあります。その場合モンゴルはどこに入るのでしょうか。

第二に、北東アジア関係の人材、資金、知の蓄積が大幅に不足していると思われまます。日頃地域でご努力されておられる皆さまは何言っているのかと大変ご立腹かと思ひますし、同様の発言にモンゴル関係者は非常なご立腹だった経験があります。何十年も友好関係促進に努力してきて相手国の「広範な」友好人士と交流してきたのに何を言うのかとおっしゃいます。

そこで例をあげたいと思います。書店の文庫の棚を一瞥すると、欧米の思想、文学、一切が微に入り細にわたり並んでいます。日本はアジアなのに、北東アジア諸国のほんのわずかな文庫本を探すのは、相当てだれの読者でないと無理です。まして、モンゴルの代表的な詩人ナツェグドルジの詩集など探してもありません。中国のものは比較的が多いですが、それでも欧米の足下にも及びません。朝鮮半島など際ものの書籍以外は発見が大変、図書館に行かねばなりません。例外は平凡社の東洋文庫（会員になっています）と欧米で評価されたアジアの本のみです。欧米崇拜の世の中で、どうすれば北東アジアに関する歴史、文化、知見の集積が可能なのでしょうか。

あまりの大望で、できるかできないか分かりませんが、NEANET の研究会は、その一步になって欲しいと思います。なお、他方で北東アジア側が門戸を閉ざしている点も考える必要があります。まさにネットワークの拡大をせねばならないと愚考します。

第三に、百年の恋もなんとか一つではありませんが、地域の政治の厳しさですべての努力が飛んでしま

うことです。残るは無力感のみ。米朝首脳会談がその突破口にならんことを願っています。

米はといえば、この地域でリバランス行いました。予想した通り米国が北東アジア地域に深くコミットしてから北東アジアの緊張が急激に高まりました。最近若干の環境改善の兆しが見えますが、一般に相手国との交流環境が悪化していて、相手国との関係も悪化しました。わが国もまんまと武器を買わされましたし、周辺国はこれを非難しています。米中露など最新兵器を常に開発している国は、武器の更新をしなければならない宿命なので周期的な適度の国際緊張を必要とするのでしょう。ターゲットが北東アジアに回って来ただけと個人的には理解しております。

ここをブレイク・スルーする手立てを考える必要があると思います。南半球はほとんど非核地帯になったのですが、北半球では、とくに東方ではモンゴルだけです。これを拡大していくことが大事であり一つのヒントであろうと考えています。自身の行動がままならないのに。

世界の変化 — ロシア、中国、そして北朝鮮



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク顧問、(公財)環日本海経済研究所名誉研究員・元理事長
吉田進

この期間のロシアにおける大きな出来事は、プーチン大統領の再選である。プーチン政権は、2024年まで続く。3月18日の選挙結果は、投票率70%、得票率76.66%だった。次点のグルジーニン氏（共産党候補）は11.80%。棄権、あるいは反対票を投じた人たちには若者が多かった。この人たちは、プーチン政権の長期化、ロシア経済の停滞、貧富の差が大きくなっていることに対する不満を抱いている。

ロシア経済は、2014年のクリミア半島併合に伴う欧米の対ロ制裁とそれに対抗するロシアの輸入禁止・制限により混乱し、2015年は-2.8%、16年は-0.2%となった。17年は1.5%とようやく上向きになり、乳製品、食肉など食料品の自給が可能となる。

日ロ関係では、2016年12月15日の安倍・プーチン会談の合意事項に基づき極東地域における8項目の経済協力プラン（注1）が動き出した。

（注1）

2017年12月15日に8項目の経済協力プランの枠内で政府間12件、民間68件の合意書が締結された。その内容は、

- ①最先端病院の建設など医療・健康分野
- ②都市交通網整備など都市づくり
- ③中小企業同士の交流や協力の拡大
- ④石油・ガスなどエネルギー開発
- ⑤産業の多様化と生産性向上の取り組み
- ⑥極東地域での産業振興やインフラ整備
- ⑦原子力やITなど先端技術分野
- ⑧若者やスポーツ・文化交流分野の人的交流

並行して北方4島における共同経済活動の交渉が進んでいる。

その構想は、日ロ共同宣言で引き渡しが明記されている2島のロシア現住民の大陸への帰還なしに、4島で共同経済活動を行う。同時に日本の元住民が自由に4島を訪問し、共同経済活動ができるようにする。形式は4島に共同経済特区を設置して、優遇税制を実施する。協力分野は漁業、海面養殖、医療、

環境、観光などである。

その条件は共同経済活動をロシアの法律に縛られない「特別な制度」のもとで行う。この1年あまりの交渉から見るとこの問題の解決が最も難しい。北方4島では、70年間ロシアの法律ですべての問題が解決されている。しかしそれを認めると4島に対する日本の主権を放棄するとして、日本の外務省は、譲らない。今のところ5月の安倍訪口にすべての期待を寄せている。

あと一つの問題は、2島の主権が日本に返されたときに、アメリカ軍が日米安保条約に基づき2島に進駐する可能性があるという疑念である。事前に日米交渉が必要である。

中国の3月の国家制度の変化は大きい。3月5-10日に開かれた中国全国人民代表大会は国家主席の任期をなくし、2023年以降の続投を可能にした。全人代では副主席に常任政治局員ではない王岐山氏を選び、習近平政権の強化を図った。2020年の、生活に少し余裕のできる「小康社会」、2035年のアメリカを経済で追い越す時代を目指して中国は動き始めた。各国との経済・貿易関係を強化するため、「一带一路」政策が重要な位置を占めている。沿海部の10大港湾、国境の陸路税関の有効利用、主要商品の供給源となる12の内陸都市、主要鉄道の17中核都市、中国欧州鉄道の23の直行便ルート、さらに計画中の20の直行便ルートを有機的に結合し、まず物流を構築し、その拠点のインフラを建設していく、また海路でも寄港地の埠頭や新区画を確保して拠点作りを進めている。ロシアもシベリア幹線鉄道の有利な利用条件を提供して協力している。

日本では1996年にザルビノ港改修計画を完成し、輸銀融資2.12億ドルを確保した。地政学的、地政経済学的に有利なザルビノ港の建設を一带一路の一環として位置付け、日本海航路を確立する必要がある。日本海軸構想を復帰させ、日本海新幹線を建設する目標を高く掲げたい。

北朝鮮でも大きな変化が起きている。平昌オリンピックを南北関係改善のきっかけにするという韓国と北朝鮮の意思疎通が進み、4月の板門店での韓国・北朝鮮会談が合意され、5月の米・北朝鮮会談が控えている。米朝会談の実現性は極めて高い。両国の政権が、自国の政策遂行のため会談を求めている。この会談が米・朝平和条約交渉に発展すれば、北東アジアの安全保障に大きく寄与する。日朝会談もそれに付随して進められるであろう。

このように、2018年の後半には、極めて大きな変革が起こりうる。この世界史的な変化に期待を寄せて。

モンゴルの発電所計画の失敗 (ウランバートル第5火力発電所計画と南ゴビのオユトルゴイ鉱山向けの発電所計画)



SGP コーポレーション (旧南ゴビ電源開発)
本間邦興

本年2月に、2013年にモンゴル政府とオユトルゴイ会社との間で締結された電力供給にかかわる協定書が破棄されました。

2011年にモンゴル政府・リオテント社等で締結された投資協定では、オユトルゴイ鉱山の基本的な開発に関する条項が取り決められました。ほかの条件は基本的にクリアしてきましたが、唯一、モンゴル国内から電力を供給するという、電力に関する条件が、順守されないまま現在に至っています。具体的には鉱山の操業開始後4年以内にモンゴル国内からの電力供給により鉱山の生産を行うという条項です。その規模は約45万kwです。

2013年から開始されたオユトルゴイの生産は順調に推移し、現在2期計画である大規模地下工事も進んでいます。この間の電力は基本的に中国からの送電線に依存してきました。

2013年にモンゴル政府が組織したPIU (Project Implementation Unit) は国際入札を行い、日本から丸紅・関西電力、韓国からポスコ・デイウーの4社をノミネートしました。しかし、本年1月までにそれぞれの企業はプロジェクトから撤退しました。この間に大きな政権交代があったこともありますが、この入札プロセスにも問題がありました。

ウランバートルの第5火力と相違して、オユトルゴイ向けの発電所は一般的な公益事業ではありません。一義的には鉱山の操業のための発電施設です。発電所事業者が民間資本を前提としているわけですから、この分においては政府が直接的に関与する必要はありません。

当面の45万KWの発電所は鉱山開発に供せられるものです。本来的には発電所の民間事業者とオユトルゴイの民間事業者間で決められる事業です。政府が関与することで問題が複雑になってしまいました。

大きな意味では、この新設の発電所が、将来的にウランバートルと送電線で結ばれることになれば、発電所の余力は一般に供給することができ、また発電所の増設に伴って、その供給力は増大するでしょう。南ゴビ地域は、ウランバートルの都市化における立地と排煙の問題がある既存の発電所に頼らないモンゴルのエネルギー供給基地になるはずですが。

一方並行的に進められてきたウランバートルの第5火力の新設計画は2016年までに事業候補者が撤退を表明し、計画は頓挫しています。この火力事業の失敗は2011年に制定された‘コンセッション法’（PPP -Public Private Partnership）により、実施されたものです。

PPPの事業として、民間側が投資するためには、一定の事業価値が見いだされなければなりません。

モンゴルの電力料金は100トグルグ/kwhです。現在の為替レートが約2400トグルグ/ドルですからこの料金は約4セント/kwhになります。IPP（Independent Power Producer）である海外の投資家が発電所投資をした場合は10セント/kwh内外での料金が、投資回収コストとして必要です。一般的には、発電所からの電力は卸電力ですから、もしこれが民生・業務用に供されるなら、小売り電力としての料金はさらに高くなります。

ウランバートルの第5火力計画の失敗は料金設定以前に用地（特に石炭灰の捨て場を含む）が決まらないという基本的な条件設定のミスもありましたが、料金設定のところで大きな課題が残されています。現在は、政府の施策で既存発電所からの電力料金は抑えられており、ウランバートルにある既存の‘第3火力発電所’と‘第4火力発電所’の事業者は内部留保での資金確保ができず、抜本的な設備更新がままならない状況です。それぞれの発電所は、日本を含む海外援助により、短期的な設備の改修・補修をしながら延命策を取っているのが現状です。

従って、新鋭火力を導入し、独立採算を目指すとするなら、料金改定を含む電力事業の改革をして、その導入基盤を作らねばなりません。モンゴル経済の基幹インフラである電力事業の再構築は喫緊の課題ではありますが、その道はまだ遙かな先のようにです。

南ゴビの2つの鉱山（タバントルゴイ石炭鉱山・オユトルゴイ金・銅鉱山）はモンゴルの経済の牽引車であることには変わりありません。この収益を基盤として、発電所や鉄道のインフラ開発をしなければ、鉱山開発の効率化が図れないばかりでなく、モンゴル全体のインフラ開発が遅れを取るようになります。大いに危惧するところであります。

拡がれ！日本海交流



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長
三橋郁雄

2017 年度は日本の隣国の動きは相変わらず激動の中にあった。中国は一帶一路構想を具体的に強力に推進する段階に入っており、アフリカ、インド洋を含めたユーラシア経済圏にその影響力を拡大させている。北朝鮮は核開発で周辺国と激しく対立、かつてない厳しい経済制裁を受ける中、韓国、米国との首脳会談をセットすることを表明、米朝関係の急激な変化が今後予想される。ロシアは大統領の次期続投が決まり益々米国欧米との対立が深刻化するものと予想される。米国の国際協調から一国主義への移行も徐々に進んでおり、世界貿易に大きな変化を与えつつある。周辺国のこれらの変化にいかに対応していくか、日本の将来は楽観を許さないものになってきた。ある意味では日本の出番が試さるチャンスである。

我が国の日本海沿岸諸港はこの動きに賢明に対処できるであろうか。新潟港は日本海横断航路開設について短期的取り組みから長期的取り組みに変化させたようである。伏木富山港は、港湾への（大）企業立地を具体的に進捗させるため港湾計画の変更に踏み切った。福井港は長年の課題であった港口部の浚渫土砂の処分について、見通しがある企業誘致の促進に資する見地から対応策を港湾計画で決定した。いずれも隣国の動きとは直接関係は見られないが、日本の長期的政治の安定が寄与して各港湾の自主的取り組みが順調に進んでいることを示すものである。北東アジアの今後の情勢変化がこれらに今後影響が出ないことを祈りたい。

この観点から今後 NEANET が為すべき日本海交流上の研究課題は、一帶一路構想の現状分析であり、朝鮮半島情勢の複雑化に伴う課題の整理ではないか。

一帯一路 AIIB 研究会について



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長

田中弘

NEANET では昨年6月より掲記研究会を、会員内外の有識者に無償でご参加いただいて開催している。4月の第6回研究会まで、中国が進める一帯一路構想とAIIBについて、広範な異なる分野の専門家の視点からの情報・意見交換を行ってきた。6月で一応の区切りをつける計画であったが、一帯一路構想は中国の新しい発展段階における重要な政策であり、その実際面がどのように進展していくか、また、日本としてこれにどのように対応していくか、については、いまだ進行中の状況にあって、さらに注視していかなければならない。この観点から今後も本研究会を継続開催することとした。

一帯一路構想については輸送インフラに注目が集まっているが、中国政府の公式文書によれば、「五通」（各国との政策面での意思疎通、インフラの連結、貿易の円滑化、資金の融通、民心の意思疎通）を柱としており、将来的には人々・文化の交流、相互理解、平和と繁栄までを展望する構想である。従って、本研究会では、輸送に限らず、観光推進等まで範囲を広げて有識者間の意見交換を行ってきた。この成果については、いずれ会員にも何らかの形で情報提供し、ご参考に供する予定である。

21世紀初頭に年10%を超える経済成長を実現し、GDPで日本を追い越すまでになった中国は、その後成長率が下がり、いわゆる「新常态」といわれる段階に入った。同時に、かつて日本が経験したと同じように、高度成長の後、経済が対外的に発展する段階に入ったといえる。その過程で、例えば2011年にはすでに重慶を起点とする欧州向け鉄道輸送が始まっており、また、ミャンマー経由のエネルギー輸送は、マラッカ海峡、南シナ海を経由しないでエネルギーを輸送する死活的なプロジェクトとして以前から検討されてきたものである。このような流れのなかで種々のプロジェクトが動き始めていたところ、習主席のイニシアティブで2015年に一帯一路構想としてまとめられ、それが推進力となって、新たなプロジェクトも加えて各種プロジェクトが加速度的に推進されるようになったとみることができる。最も象徴的なプロジェクトとしては、One Belt といわれる陸のシルクロードとして中国欧州間の鉄道輸送網整備、One Road といわれる海のシルクロードとして、真珠の首飾りと称されるインド洋経由の航路途上にある主要港の開発、管理権取得、さらに、それらの沿線上の産業集積、物流基地建設、等が挙げられる。

これに対する日本政府の対応は、昨年6月の日経主催「アジアの未来」における安倍首相演説で、国際社会共通の考え方を前提に協力の基本的姿勢を示している。その際、協力の4条件が示されている。すなわち、インフラは誰でも利用できる国際公共財であるべきこと、透明・公正な調達によって整備されること、プロジェクトに経済性があること、そして、借入をする国の財政の健全性が損なわれないこ

と、である。借入国の財政の問題については、スリランカがハンバントタ港プロジェクトでの利払いに窮し、港の管理権を中国に貸与したという例もあり、中国の融資姿勢を特に意識したものであろう。

さらに、昨年12月には、政府より「第三国での日中民間経済協力について」が発表され、協力対象として、①省エネ・環境協力の推進、②産業高度化、③アジア・欧州横断での物流利活用、の3分野を例示し、支援する場合は個別案件ごとに検討する、としている。

他方、中国からは日本の協力を得たい分野として、共通利益のあるエネルギー・資源の供給・セキュリティ・輸送、ハイテク産業・先端製造業における協力、日本が豊富な経験を有する物流システムや物流網の構築、インフラ建設を挙げている。インフラについては、競争もしているが、協力によって連結性を高めることができる、としている。

日本経済界も上記日本政府の方針に沿って、昨年11月の訪中団などの機会をとらえて、中国側と対話を始めている。すでに進行中のプロジェクトに関連して、例えば、建機の受注の機会が増大していることや、中国欧州間の鉄道輸送を利用する、等、企業ベースでは一带一路プロジェクトとの関わりが徐々に進展しているようである。

そもそもアジア地域におけるインフラ需要は年間1.7兆ドルとアジア開銀が試算している。このような莫大な需要に対して、中国一国で対応することは現実的ではない。対立・競争のみでなく、日本独自の方針、あるいは、各企業のそれぞれのビジネスの観点から、アジアにおけるインフラプロジェクト推進に参加する余地は十分にあるといえよう。

AIIBは、当初は一带一路プロジェクトのための機関として設立された経緯はあるが、欧州諸国が参加したのを契機として、国際共通の考え方に基づく国際金融機関として運営されつつあるようにみえる。実際、この4月末までに融資承諾された案件は36件であるが、そのうち8件のみが単独の融資であり、大半は世銀、アジア開銀、欧州復興開発銀行、欧州投資銀行等の既存の国際金融機関との協調融資であって、これらの国際金融機関が採用する国際ルールに従った融資を行っている。アジア地域におけるインフラ需要の規模を考えれば、既存の国際金融機関にAIIBが加わっても、それで十分な資金が提供できるわけではない。市場にある資金をこの莫大な需要に動員する役割もある（債券発行）。そのために、昨年夏に最高ランクの格付けを取得したが、今後増加するであろう単独融資にどのように対応していくかによって、この格付けが維持できるかが注目される。

これまでの単独融資のなかに、オマーンのドクム港整備プロジェクトがある。ドクム港隣接の経済開発区の発展のための道路、倉庫、ビル建設、物流の効率化、などを行う。中国はこれにより、1172haの土地の使用権を得る、と伝えられている。この港は、アラビア海に面し、アジア、欧州、アフリカを結ぶ海上交通の中継点になり、一带一路構想で中国が推進したいプロジェクトといえよう。AIIBが当初の趣旨のように、一带一路構想推進のための融資機関としての性格を強めるかどうか、今後の融資状況を注視したい。

2017年度はロシア4都市で開講（「国際観光振興」集中講義）
（モスクワ州・ゴルノーアルタイスク・アルハンゲルスク・ニジニーノヴゴロド）



日本観光ホスピタリティ教育学会会長
鈴木勝

今や、世界的な観光交流がますます活発化しています。最近の我が国は、他の国に負けじとばかり「観光立国ニッポン」へ進んでいます。その努力で訪日外国人観光客は急上昇で、2017年は2,800万人を越えて順調に推移。しかしながら、アウトバウンドの日本人海外旅行客の伸びは、まだまだ弱い状況。何年か前から、TWO-WAY TOURISM（双方向観光交流）が重要だと言われつつもなかなか進んでいません。そんな時に声がかかったのは、日本政府・外務省関係の在ロシア日本センター。ロシア人の日本誘致と共に、「ロシア各都市に日本人観光客を誘致するにはどうしたらいいのでしょうか」を中心に集中講義を願いたい・・・と。すでにサンクトペテルブルグ⇔ユジノサハリンスクまで10都市以上をこなし、ここ3年は、毎年、ロシア国内を回っています。2017年度は、タイトルの4都市に11日間。多分、みなさん、ご存じない都市が多いのではないのでしょうか（念のため、モスクワ市以外の「州」地域にいかにつ誘致するか、日本で言えば、京都市内はいいので、京都府下にもっと外国人をとということでしょうか）。そもそも、「日露」観光交流は、隣国同士でありながら、日中、日韓と比較して、極端に少なく双方で20万人弱、双方をもっと増やす必要があります（ビジットジャパン事業で、2017年はロシア人の日本訪問がかなり増加しました）。今後は、「ロシア側」が日本人旅行者をもっとエンjoyさせる受け入れ態勢を作ることが必要です。特に、若い女性や大学生、そして、シニア層に対してです。さて、講義に関して、こちらが思っている以上にロシアの観光専門家の熱意やレベルは高く驚かされています。セミナーは、「日本マーケットへのアプローチ手法」に主力に置き、日本人海外旅行の実態、近年の海外旅行トレンド、観光上のCS（顧客満足度）や危機管理などです。各地では6～7時間ほど。30～60人の参加者で、旅行・観光産業関係者を中心に、大学生もそれに加わるという構成でした。

[追伸] 2018年は「ウラジオストク&カムチャッカ半島」（4月22日～28日）です。



資料) JNTO 都市地図に、今回の都市を加筆。

2017年6月ー7月「ロシア」観光振興講義

- 6/22 (木) 成田出発 → モスクワ到着
- 6/23 (金) SU215便 00:10モスクワ → 08:25ゴルノーアルタイスク市
(アルタイ共和国)
- 6/24 (土) 講座 (ゴルノーアルタイスク)
- 6/25 (日) SU216便 9:35 ゴルノーアルタイスク市 → 10:15 モスクワ
- 6/26 (月) 講座 (モスクワ州内都市)
- 6/27 (火) 移動日 モスクワ → アルハンゲリスク
- 6/28 (水) 講座 (アルハンゲリスク)
- 6/29 (木) 移動日 アルハンゲリスク → モスクワ → ニジニー・ノヴゴロド
- 6/30 (金) 講座 (ニジニー・ノヴゴロド)
- 7/1 (土) ニジニー・ノヴゴロド → モスクワ、モスクワ出発
- 7/2 (日) 成田到着

最近の日中関係について(一帯一路経済圏構想を中心に)



日中東北開発協会事務局長
後藤正博

1. 日中関係全般

5月8～11日の間、中国の李克強総理が初来日し、第7回日中韓サミット、日中首脳会談、李総理歓迎レセプション、北海道札幌市での第3回「日中知事・省長フォーラム」への出席など、一連の活動を行った。今回の李総理の来日は2011年の温家宝総理の来日以来7年振りである

日中首脳会談の主な成果は以下の通りである。

- ①日中社会保障協定の早期締結を目指す。
- ②日本に対して2,000億元(約3.4兆円)の人民元適格外国機関投資家(RQFII)枠の付与。
- ③人民元決済銀行の設置、円と元の通貨スワップ協定の締結を早期に完了させる。日系金融機関への債権業務合センスの付与と中国市場参入につき早期に進める。
- ④日本産コメの対中輸出拡大に向け、精米工場等の追加。(精米工場として北海道、兵庫県、燻蒸倉庫として北海道(2カ所)、山形県、兵庫県、熊本県の各県に設置)。
- ⑤東日本大震災後の日本産食品に対する輸入規制について、共同専門家グループを設立。
- ⑥東アジア地域包括的経済連携(RCEP)や日中韓FTAの交渉に関する連携を強化。
- ⑦一帯一路に関連し、第三国における日中民間経済協力について、日中ハイレベル経済対話の下、省庁横断・官民合同で議論する新たな「委員会」を設け、具体的な案件を議論する。また、民間企業間の交流の場として関連フォーラムを安倍総理の訪中の際に開催する。
- ⑧日中防衛当局間の「海空連絡メカニズム」が10年に及ぶ協議を経て妥結。

2. 一帯一路関連

2-1. シルクロード経済圏構想(一帯一路)国際フォーラムの概要

日時：2017年5月14日(日)～15日(月) 場所：北京市 国際会議場

参加者：世界130カ国以上、うち29カ国は首脳で合計1,500名。日本からは二階自民党幹事長(団長)ほか榊原経団連会長など約50人の訪中団が参加した。

2-2. 会議のポイント

2-2-1. 習国家主席による演説(要旨)

- ①シルクロード基金に1,000億元(約1兆6,400億円)増資。17件のプロジェクト批准(70億ドル)
アジアインフラ投資銀行(AIIB)に84カ国参加(沿線国42カ国)。34件のプロジェクト批准(42億ドル)、2017年末時点

- ②中国国家開発銀行、輸出入銀行がインフラ整備等に計 3,800 億元(約 6 兆 2,320 億円)の特別貸し出し
- ③今後 3 年間に一帯一路建設に参加する途上国と国際機関に 600 億元(約 9,840 億円)を援助
- ④一帯一路沿線の途上国に 20 億元(約 328 億円)の緊急食糧援助
- ⑤国際機関による沿線国家への協力事業に 10 億ドル(約 1,130 億円)を提供
- ⑥会議期間に 30 以上の国と経済・貿易取決めに調印、関係国と自由貿易協定を協議
(会議中の実績ベースでは、参加した国や国際機関と 68 件の協力協定に調印)
- ⑦2018 年から中国国際輸入博覧会を開催(2018 年 11 月 5-10 日に第 1 回中国国際輸入博覧会を上海国家展示コンベンションセンターで開催予定)
- ⑧中国商務省によると 2017 年の中国企業による一帯一路の近隣国への新規投資額は 143 億ドル(約 1 兆 5,000 億円)。(2018 年 4 月 10 日付 日本経済新聞)

2-3. 中国の狙い

- ①経済協力を通じた中国の権益、影響力の拡大
- ②中国の経済成長の減速のリカバリー

近年中国のGDP成長率は 6.5~7%程度に減速しており、一帯一路の沿線国のインフラ整備、貿易拡大により中国企業の進出が促進でき、中国国内で過剰に生産される鉄鋼やセメント等の製品の輸出も拡大できる。

2-4. 関連動向

- ①アジア・アフリカ地域のインフラ需要

日米が主導するアジア開発銀行(ADB)の今年 2 月の推計では 2030 年までのアジア・アフリカ 45 カ国のインフラ需要は 26 兆ドル(毎年 1.7 兆ドル、現在の倍)にのぼるが、ADBの 2016 年の融資額は 175 億ドルで、需要に応えるには不十分で、各国が「中国詣で」をする一因である。

- ②ロシアの表明

プーチン露大統領は開幕式の基調演説で「ロシアはバイカル・アムール鉄道やシベリア横断鉄道の輸送能力拡大、北極海航路の整備に取り組んでいる」と強調。ロシアの参加はユーラシア地域の経済発展に役立つとアピールした。

- ③中国の海外での港湾建設

中国国有企業がマレーシアのマラッカ(マレー半島西海岸南部のマラッカ海峡に面する港湾都市)の沖合で、500 ヘクタールの人口島に大型タンカーが寄港可能な深海港や工業団地を建設する計画に参加している。港湾は 2019 年開港予定で 2025 年までに約 8,000 億元(約 1 兆 3,100 億円)を投資する計画。

マレーシアの東海岸のクアンタン港では 2014 年に中国国有企業が港の権益の 4 割を取得し、港湾規模を倍に拡張する工事を開始。更にこの港とマレーシアの西海岸の港をつなぐ「東海岸鉄道」の建設計画があり、総工費約 850 億元(約 1 兆 4,000 億円)の大半を中国が融資する予定。有事などに備え、マラッカ海峡を通らないエネルギー供給ルートを確保する狙いがある。(2017 年 5 月 14 日付 朝日新聞)

地中海に面したギリシャのピレウス港(ギリシャの首都アテネの西に位置)で中国海運最大手の中国遠洋海運集団(コスコ)が約 6 億ユーロ(約 740 億円)を投じてコンテナ埠頭を新設した。2016 年には港を管轄するピレウス港湾管理会社の経営権を取得、今後自動車ターミナル建設に約 6 億ユーロを投資する方針。さらにピレウス港から中東欧につながる鉄道(セルビア-ハンガリー間の全長 350km)の高

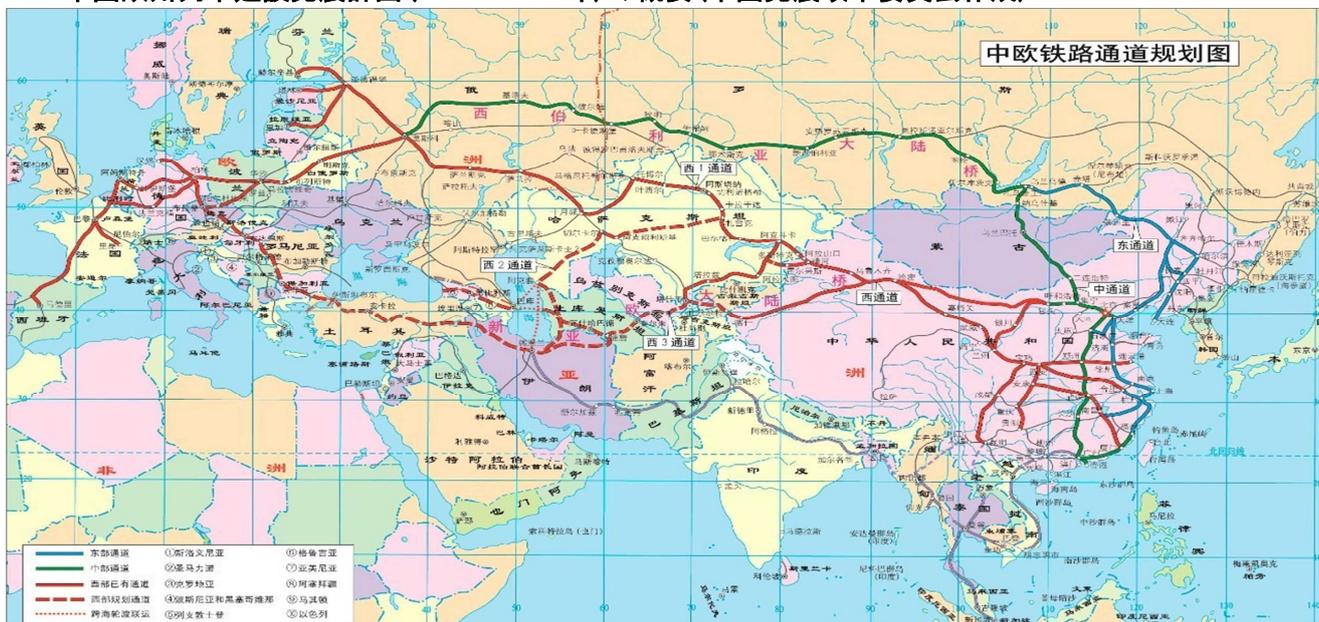
速鉄道)の建設にも中国中鉄株式有限公司が参画している。(2017年5月14日付 朝日新聞)

④一帯一路関連プロジェクトの進捗状況

状況	国名	プロジェクト	建設費
完工	ハンガリー	華為技術(ファーウェイ)物流センター	15億ドル
	イラン	ハト・バル・モルスタン水力発電ダム	5億7,800万ドル
	カザフスタン	ホルゴス(中国)・ドライポート	2億4,500万ドル
	パキスタン	グワダル港防波堤	1億2,300万ドル
	スリランカ	ハンバントタ深海港(1期、2期)	13億ドル
	カンボジア	国道214号線、スアン・トロンメコン川橋	1億1,700万ドル
	インドネシア	スムセル5発電所	3億1,800万ドル
	北朝鮮	新鴨緑江橋	3億5,000万ドル
建設中	バングラデシュ	バイラ発電所	16億5,000万ドル
	ラオス	中国ーラオス鉄道	58億ドル
着工済み	イスラエル	ハイファ港湾	11億6,000万ドル
公表済・交渉中	モンゴル	タバントルゴイ鉄道計画	10億ドル
	トルコ	第3原子力発電所	250億ドル
不明	ウクライナ	キエフ地下鉄4号線	13億ドル

(出所) C S I C Reconnecting Asia Project (2018年4月2日付 日本経済新聞)

3. 中国欧州列車建設発展計画(2016~2020年)の概要(中国発展改革委員会作成)



出所：中国発展改革委員会 中欧班列建設発展規劃 (2016-2020年)

3-1. 発展環境

ユーラシア大陸は世界人口の75%を有しており、この地区のGDPは世界総額の約60%を占めており、東側は活発な東アジア経済圏で、西側は発達しているヨーロッパ経済圏で、経済補完性が強く、協力の空

間は広大である。中国の第12次五か年計画(2011～2015年)時の、中国と欧州の輸出入貿易総額は対前期比(2006～2010年)33%増の3兆230億ドルであった。

3-2. 発展目標

2020年までに年間5,000便の運行を目指す。

3-3. 中国欧州間の鉄道輸送ルート

①西ルート：輸送比率 約7割

- a. 中国新疆ウイグル自治区の阿拉山口(ホルゴス)の税関から出国し、カザフスタンとロシアシベリア鉄道を経由し、ベラルーシ、ポーランド、ドイツなどを経由して、ヨーロッパ各国に到着する。
- b. ホルゴス(阿拉山口)の税関から出国して、カザフスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコなどを経由し、ヨーロッパ各国に到着する。
- c. カザフスタンを経由し、カスピ海を渡り、アゼルバイジャン、グルジア、ブルガリアなどを経由し、ヨーロッパ各国に到着する。
- d. トルガート(キルギスタン)を経由し、計画中の中国・キルギスタン・ウズベキスタン鉄道などと連結し、キルギスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコなどを経由し、ヨーロッパ各国に到着する。

②東ルート：輸送比率 約2割

中国内蒙古自治区の満洲里(黒龍江綏芬河)の税関から出国し、ロシアシベリア鉄道を経由し、ヨーロッパ各国に到着する。

③中央ルート：輸送比率 約1割

中国内蒙古自治区の二連浩特(エレンホト)税関から出国し、モンゴルとロシアシベリア鉄道を経由し、ヨーロッパ各国に到着する。

3-4. 中国欧州鉄道の中核都市

①主要商品の供給源となる内陸都市：

重慶、成都、鄭州、武漢、蘇州、義烏、長沙、合肥、瀋陽、東莞、西安、蘭州

②主要鉄道の中核都市(カッコ内は駅名)：

北京(豊台西)、天津(南倉)、瀋陽(蘇家屯)、ハルビン(ハルビン南)、済南(済西)、南京(南京東)、杭州(喬司)、鄭州(鄭州北)、合肥(合肥東)、武漢(武漢北)、長沙(株洲北)、重慶(興隆場)、成都(成都北)、西安(新豊鎮)、蘭州(蘭州北)、ウルムチ(烏西)、ウランサップ(集寧)

③沿海部の重要港湾：大連、營口、天津、青島、連雲港、上海、寧波、厦門、広州、深圳、欽州

国境の陸路税関：阿拉山口、ホルゴス、満洲里、二連浩特(エレンホト)

3-5. 今後の計画

2020年までに、コンテナの国際鉄道輸送量において中国欧州鉄道による輸送の比率を80%に到達させる。全行程における運行時間を圧縮して、1日の平均運行距離を1,300キロメートルにする。

4. 最近の中国欧州列車の貨物の輸送状況

2016年は1,702便で14万5,794TEUが輸送された。

☆2017年は前年比2.2倍の3,673便(31万7,930TEU、内訳は中国発往行2,399便21万2,000TEU、欧州

の発復行 1,274 便 10 万 5,930 TEU) の中欧列車が運行された。このうち成都が往行だけで 9 割増の 858 便で最多、2 位は重慶の 895 便(往行 663 便、復行 232 便)、3 位は鄭州で 501 便(往行 266 便、復行 235 便)であった。(2018 年 4 月 12 日付 日刊 CARGO)

☆2018 年 1~3 月の中欧列車の運行は 1,000 便に達し、2011 年の初運行から 2018 年 3 月末までの累積便数は 7,600 便で、中国の 43 都市から欧州 13 カ国の 41 都市に 61 ルートで運行された。一帯一路の沿線国家からパルプ、食料、綿花などの資源が中国に輸出され、中国→欧州(西航)と欧州→中国(東航)の輸送の比率は 100 : 67 で片荷の傾向が前年比で 17 ポイント改善した。(2018 年 4 月 30 日付 中国新聞網)

西航の貨物は主に電機・精密機器、自動車部品、電子製品、自動車完成車、アパレル、化学・繊維製品である。東航の貨物は主に電機・精密機器、自動車部品、自動車完成車、自動車サービスパーツ、化学繊維原材料、化粧品・雑貨類、食品(粉ミルク、ワイン等)である。

2017 年 1~7 月の長春-満洲里-欧州便の輸出入貨物は 1 万 7,480 TEU で貨物の金額は 5.51 億ユーロであった。(2017 年 8 月 29 日付 東亜経貿新聞)

中国の西南部の四川省の成都市、重慶市にはヒューレット・パカード、デル、レノボなどのパソコンメーカーやこれら大手メーカーに、各種パソコンパーツを供給する鴻海科技集団(フォックスコン)、インテルなどが進出し、世界のパソコンの約 4 割を生産している。

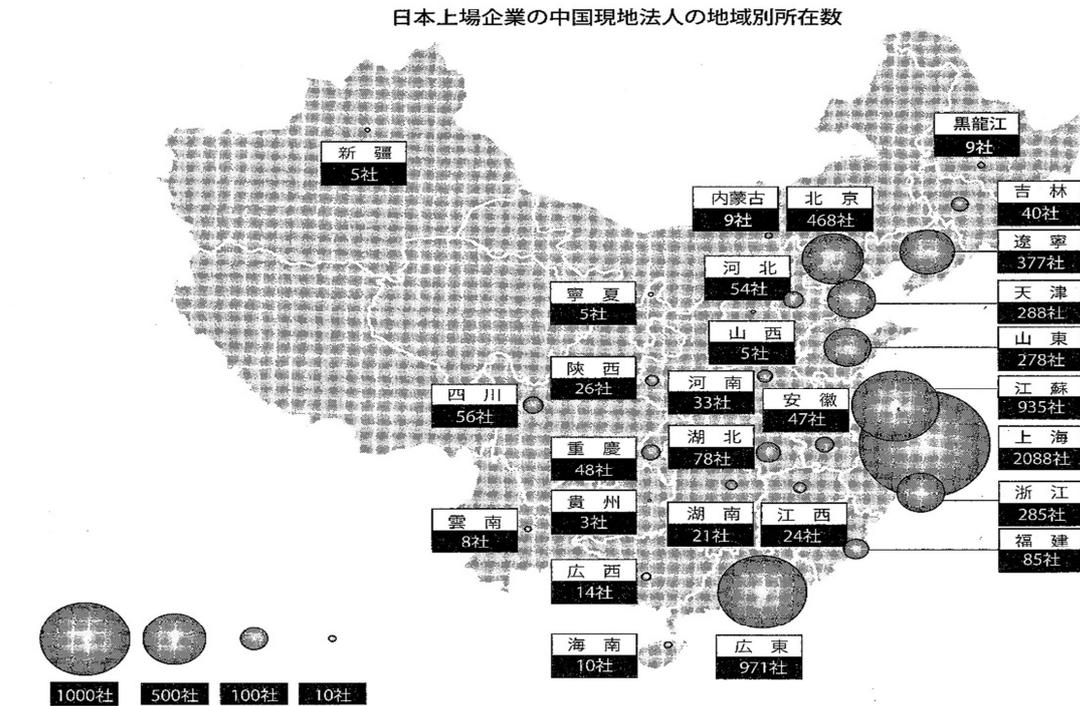
2013 年から成都とポーランドを結ぶ蓉欧(成都-欧州)列車が運行され、四川省で生産されたパソコンなどが輸出されている。

また、2017 年 5 月には黒龍江省大慶市で生産された浙江吉利汽車有限公司の「ボルボ車」が中欧鉄道を利用して 18 日間でベルギーにコンテナ輸送されている。これまでの海上輸送方式に比べ、輸送の所要日数は 25 日短縮された。(2017 年 5 月 21 日付ロイター電子版)

中国は 2018 年 11 月に第 1 回中国国際輸入博覧会を上海で開催し、今後 5 年で一帯一路の沿線国家・地区から 2 兆ドル(約 226 兆円)の商品を輸入し、同国家・地区への投資額が 1,500 億ドル(約 17 兆円)に達する見通しを発表している。これらの活動により、一帯一路の沿線国家との新たな商流が生まれ、貿易や運輸の拡大が見込まれる。

5. 日系企業の対中進出状況

出所： 21 世紀中国総研『中国進出企業一覧上場会社篇 2016 - 2017 年版』



21 世紀中国総研の調べによれば、日本の上場企業 3,602 社のうち 1,680 社(46.6%)が中国に進出し、その企業数は 6,254 社(2015 年 12 月末時点)で集積地は以下の通りである。

- ・華東地区：上海市 2,136 社(VW、GM)、江蘇省 942 社、浙江省 280 社の合計 3,358 社(全体の 52.7%)。上海に日本企業の中国本社が集積し、蘇州、無錫、杭州、寧波には日本企業の大工場が集積している。
- ・華南地区：広東省 947 社(トヨタ、日産、ホンダ、VW) (同 15.1%)。電機機器、自動車関連企業が集積し、製造基地を形成している。
- ・華北地区：天津市 288 社(トヨタ)、北京市 436 社、河北省 56 社の合計 780 社(同 12.5%)
- ・長江上中流：重慶市 61 社(スズキ、Ford、GM)、四川省 58 社(トヨタ、VW)、安徽省 52 社、湖北省 93 社(日産、ホンダ、GM)、湖南省 21 社の合計 285 社(同 4.5%)
- ・東北地区：遼寧省 356 社(うち大連市 273 社(日産)、瀋陽市 65 社(GM、BMW))、吉林省 37 社(トヨタ、マツダ、VW)、黒龍江省 9 社の合計 402 社(同 6.4%)。東北地区では大連市に日本企業が集積している。

日本の対中投資額については約 10 年前は製造業と非製造業の比率が、およそ 8 対 2 だったものが近年ではおよそ 6 対 4 へ変化し、貿易、卸売り・小売り(越境 EC)、不動産、金融・保険、飲食業等のサービス業、流通を含めた運輸業への進出が進んでいる。また、製造業の内訳も電気機械なかでも家電製品(洗濯機、冷蔵庫、エアコン)は中国がトップシェアを占めるのに伴って減少し、現在ではロボットや自動車などの分野へ投資の中心が移行している。

2013 年の日本の製造業の対中投資額の業種別の比率は、自動車が約 3 割、機械が約 2 割、鉄・非鉄・

金属、電気機械、化学・医薬が、それぞれ約1割となっている。

6. 「一帯一路」とビジネスチャンス

6-1. 日本政府の方針

2017年12月7日に都内で一帯一路経済圏構想に関連し、「第三国での日中民間経済協力」説明会を開催し、政府が支援を検討する日中間の主な経済協力の内容を発表した。

①第三国における省エネ・環境協力の推進

(例) 日中の民間企業が第三国で協力して行う太陽光・風力発電、高効率ガス・石炭火力発電の開発・運営

②第三国における産業高度化

(例) 日中で協力してタイ東部経済回廊における工業団地の共同開発やデジタル化などの高度化、高効率ガス・石炭火力発電の開発・運営などの電力基盤の高度化を実施。

③アジア・欧州横断での物流利活用

(例) 日本企業の中国での生産拠点から中央アジア、EU への輸送について、中国－欧州を結ぶ鉄道網を活用するFS調査を実施し、日中双方で沿線での制度・環境整備を実施。

6-2. 日本企業の関連動向

(1) 概況

「一帯一路」関連のインフラ建設等に伴い、中国やインドネシアなどで建設機械の需要回復が想定より早く広がっており、住友建機(道路舗装用機械、油圧ショベル)、コマツ、日立建機などの業績が好調である。総合商社では最近中国企業とタイアップして、第3国でエネルギー関連のプロジェクト等に参画しており、アジアなどにおけるインフラ建設に関わる需要は極めて大きく、日中企業が協力する余地は大きいとみている。エンジニアリング会社では中国企業とプラント建設等において業務分担をすることにより、業務の効率向上を図っている。物流企業においては、「一帯一路」建設における陸路、海路それぞれの課題に対して、日本の環境・省エネ対策、AI、IoTを活用した物流システム、労働力不足への対策などの日本の経験が生かされる可能性があり、自動車輸送などの個別ノウハウなども活用できるとみている。

また、「一帯一路」とは直接関連しないが、最近中国における工場自動化の動きが活発なことからロボット、工作機械関連の需要が旺盛で、富士電機(サーボシステム)、スター精密(工作機械)、安川電機(サーボモーター)、日本精工(各種ベアリング)などは中国工場の生産能力を拡張している。

(2) 日通、中国鉄道で日欧間輸送 一帯一路を活用

日本通運は2018年春をメドに、日本と欧州の間を中国の鉄道経由で貨物を輸送するサービスを開始する。日通の新たな輸送サービスは、日本から中国までは船便か航空便で輸送し、中国で貨物列車に積み替えて欧州まで運ぶというものだ。欧州の鉄道駅からはトラックで最終目的地まで輸送する。逆のルートで欧州から日本まで輸送することも可能だ。

鉄道輸送の部分は、中国企業などが運行する定期貨物列車を手配する。

物流費は日中間を船便、中国・欧州間を鉄道で組み合わせて運べば、全区間を航空便だけを利用する

のに比べて5～6割減らせる。日中間を航空便で運ぶ場合でも3～4割安くなるという。

一方で、全区間を船便で運ぶと航空便に比べ物流費が10分の1に抑えられるものの、スエズ運河を経由するため約40日かかる。もし日中間を船便や航空便を活用し、中国－欧州間を鉄道で運べば日数は約20～30日に短縮できる。貨物は自動車部品や電機部品の輸送を想定している。まず1カ月あたり大型コンテナ20本の輸送を目指す。

一方、中国は「一带一路」構想の一環で、中国と欧州を直通で結ぶ貨物列車を増便している。17年1～11月は16年通年の2倍に当たる約3,000本の直通列車が運行された。

これまで中国の税関手続きの関係で、日本から船便や航空便で輸送した貨物を即座に鉄道に積み替えるのが困難だった。日通は中国の税関当局と個別に交渉した結果、スムーズな積み替えを実現。今後、東南アジアと欧州を結ぶ輸送でも、中国の鉄道経路が利用できないか検討する。(2018年1月10日付 日本経済新聞電子版)

7. 今後に向けて

2014年11月に習近平総書記が「一带一路」経済圏構想をアジア太平洋経済協力首脳会議で提唱してから約3年半が過ぎたが、このわずか3年半の間に「一带一路」の沿線国で港湾、鉄道、道路、物流基地などのインフラを建設するプロジェクト等が進められ、すでにプロジェクトが完工した案件も少なくない。また、中国欧州列車を利用した貨物の輸出入が、ここ1～2年で急速に拡大している。これに加えて今年の11月には上海で第1回中国国際輸入博覧会が開催される予定である。中国は今後5年で一带一路の沿線国家・地区から2兆ドル(約226兆円)の商品を輸入して沿線国との貿易を拡張し、これを中国の国民の生活水準の向上意欲とマッチさせ、更に経済のパイを拡大する計画である。

今後も少子高齢化等の様々な課題を持つ日本においては、このような歴史的な中国経済の変化を見据えつつ、大局的な長期戦略に基づく対応のシナリオをそれぞれの持ち場(官産学)で、中国のように大胆に構想して実行する時期に迫られていると考える。

以 上

開国 150 年



J F E エンジニアリング(株)顧問
東山 茂

今、我が国は「明治 150 年」という区切りの時期を迎えている。要するに、日本人がチョンマゲを切り欧米にならった近代化を進め始めてから 150 年が経過したということである。その間、「和魂洋才」という形で、日本独自の文化のうえに欧米の科学技術や政治制度を付加していく中で、我が国は独自の文化融合を図りつつ大きく発展してきた。そして、今、訪日外国人がチョンマゲの被り物をしてクールジャパンと言いながら悦に入るような時代となっている。現在、政府では、内閣官房に「明治 150 年」関連施策推進室を設置、関連ポータルサイト（下記参照）も立ち上げて、各関係機関ともども機運の喚起に努めている。

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/meiji150/portal/>

なお、「明治 150 年」というのは、同時に、幕末から明治初年にかけて外国との交易のため開かれた開港 5 港が、それぞれ開港してから 150 年ということでもあり、すなわち「開国 150 年」ということにもなる。近年、江戸時代においても長崎出島等において対外交流の窓口が存在していたことから「鎖国」はなかったとの見方（よって「開国」もなかったとの見方）が出てきてはいるものの、幕末から明治初年において、我が国の抜本的な対外交流政策転換がなされ、その後、政治・経済・社会機構の大きな変革をきたしたことに違いはない。そして、その端緒における窓口となったのが「開港 5 港」というものである。実は、5 港の開港時期は全く同時というわけではなく、事情により下記のとおり段階的な開港となっている。

【安政 6 年（1859 年）】函館港、横浜港、長崎港

【慶応 3 年（1868 年）】神戸港（朝廷の反対による諸調整のため遅延。結果、立地場所を相対的僻地とすることにより決着したが、そのあたりの立地選定事情については横浜港においても同様）

【明治元年（1869 年）】新潟港（信濃川による埋没対策に係る諸調整のため遅延）

それゆえ、150 年後の現在行われている各港の開港 150 周年祭も、多少の時間差をもちながら開催されているという次第である。なお、開港 5 港を擁する 5 都市においては、現在、「日本開港五都市観光協議会」（下記参照）を結成する等の連携関係を構築している。

<http://www.welcome.city.yokohama.jp/ja/tourism/5city/>

本州日本海側において唯一の開港となった新潟港については、上記のとおり、その取り扱いについて若干の議論を経たうえでの開港となった。すなわち信濃川河口にある港湾であることからの埋没対策に係る議論があり、結果、緊急避難のための補助港としての佐渡夷港（両津港）とのセットにより開港と

なっている。しかしながら、新潟港が開港 5 港の一角に入ったことの意義は大きく、その思いは、明治 41 年（1908 年）に制定された新潟市章（ロゴ）が港を表す「錨」と開港 5 港を表す「五」をあしらったものとなっていることにも表れている。なお、新潟港開港を端緒として、その後、下記のように日本海側各地においても開港の展開が見られることとなった。

【明治 32 年（1899 年）】伏木港、敦賀港、境港、小樽港

【明治 34 年（1901 年）】舞鶴港

開港 150 周年記念のシンガリとなる新潟港においては、平成 31 年（2019 年）1 月 1 日の 150 周年期日の前後において各種イベントを実施中であり、新潟開港 150 周年記念事業実行委員会による情報発信サイトが開設されている（下記参照）。

<http://nii-port.com/>

明治初年から今日に至るまでの 150 年を大まかに区切ると、たまたまということになるが、第二次大戦をはさむ戦前と戦後の期間が丁度半々となっている。環日本海地域における対岸交流に関しては、戦前においては我が国の大陸進出の一環として行われたが、戦後においては新たな国際スキームの中での交流の枠組みが、様々な経緯を辿りつつ構築されてきた。なお、奇しくも今この時期に、やがて明治以降五番目の元号を用いる時期を迎えようとしている。更には、先の東京五輪から半世紀（150 年の 3 分の 1 の期間）を経て、再度の五輪を我が国で開催しようとしているが、先の五輪開催時期（昭和 39 年（1964 年））は新潟地震発生と同時に新潟東港築港開始の時期に当たっており、それ以降、日本全国におけると同様、新潟を始めとする日本海側地域において近代的港湾整備が本格化して今日に至っている。

新潟西港においては、堆積土砂の浚渫を効率的に行うとともに、現在、その浚渫土砂の処分場整備が新潟空港に隣接するエリアにおいて進められている。東港においては、コンテナやバルク貨物の物流拠点としての施設整備と運営がなされている。平成 23 年（2011 年）において、他の諸港湾とともに日本海側拠点港湾に選定されており、今後、より総合的な港湾の整備運営の展開が図られることが期待されるものである。

ところで、我が JFE グループの前身の一つである日本鋼管（NK）の開祖といわれる浅野総一郎は、富山県氷見市の出身（嘉永元年（1848 年）生まれ）であり、明治初期以降、裸一貫から出発して多様な起業活動を行うとともに、民間事業者として京浜臨海工業地帯の造成や関連の港湾整備を進めた。以降、その系譜を引く諸企業は、およそ 150 年近くに亘って、我が国の産業経済の一端を支えてきている。当社も、その伝統を承け、現在、国内外においてインフラ、プラント等施設の施工やバイオマス発電、アグリビジネス（温室栽培システム）、洋上風力発電等への展開を図っている。今後も、エンジニアリング分野において、環日本海交流の進展への貢献も期するものである。

環日本海交流の相手国である対岸諸国との関係においては、常に国際政治的要素がつきまとうところであるが、大きなトレンドの中では、緊張緩和あるいは交流拡大の方向で動いていくことには違いない。今般、国においてとりまとめられようとしている港湾の中長期政策「PORT2030」においても、「環日本海交流・ユーラシア経済圏」の観点も認識しつつの論点整理がなされている。今後とも、動向注視のうえ、引き続き、関係者により機動的な諸対応がなされることを期する次第である。

ロシア港湾と鉄道：2017年

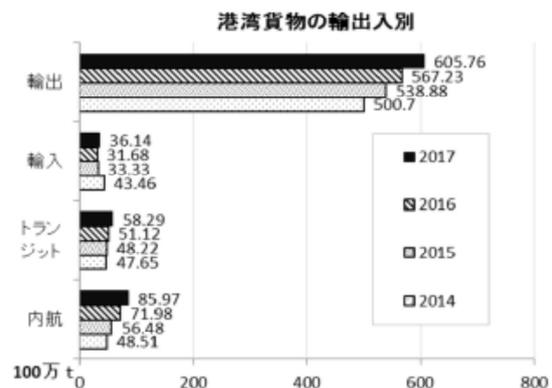
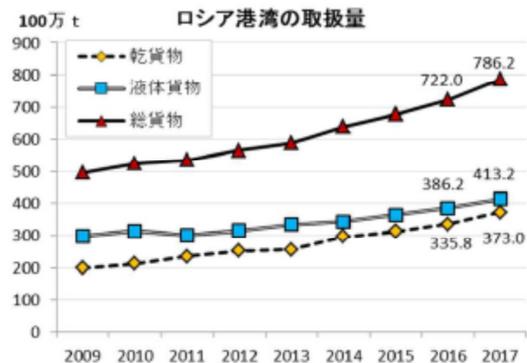
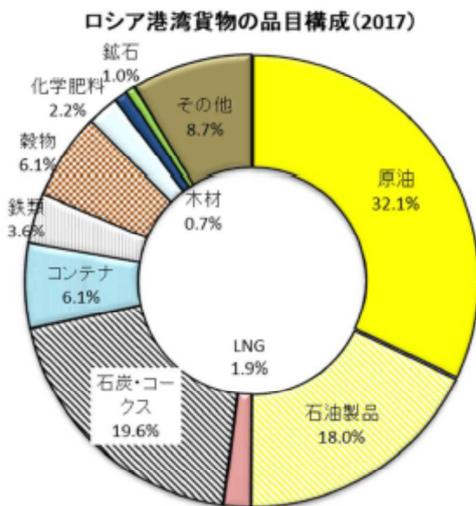
環日本海経済研究所

辻久子

2018年5月

1 ロシア港湾の概況

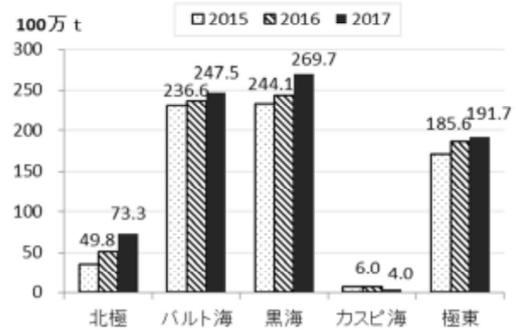
- 前年比8.9%増、18年連続増加
- 乾貨物－11.1%増、液体貨物－7.0%増
- 輸出－77.1%、輸入－4.6%、トランジット－7.4%、内航－10.9%
- 燃料資源（原油、石油製品、石炭・コークス、LNG）が72%、コンテナ6.1%
- 穀物－35.0%増、石炭・コークス－13.3%増



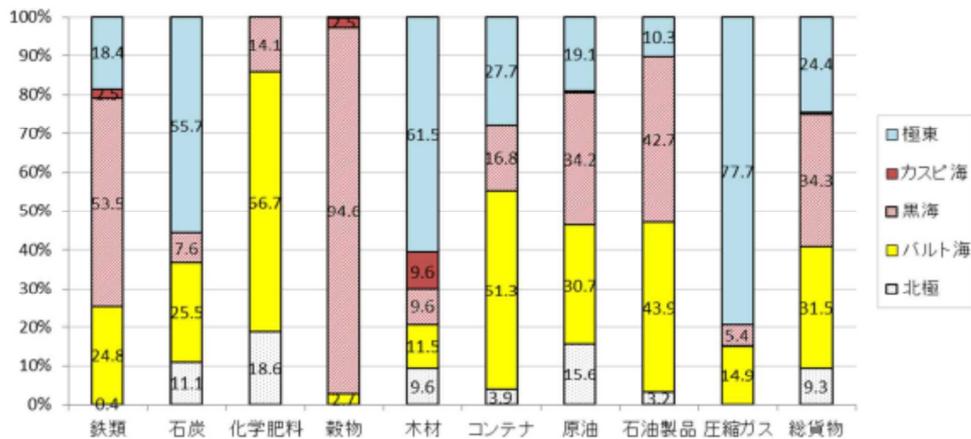
2 水域別港湾動向

- 北極水域(47.3%増)－原油(2倍)
- 黒海水域(10.5%増)－穀物(37.5%増)
- 鉄類: 黒海、石炭: 極東、化学肥料: バルト海、穀物: 黒海、木材: 極東、コンテナ: バルト海、原油: 黒海/バルト海、石油製品: バルト海/黒海、LNG: 極東

水域別港湾貨物量



主要品目の水域別シェア(2017)



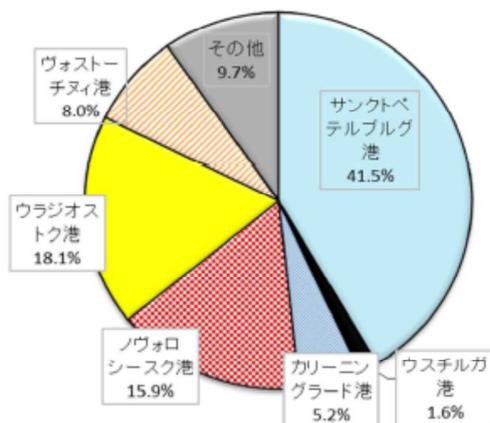
3 コンテナ貨物: 全国港湾

- 景気回復を反映して増加。462.3万TEU (15.6%増)、4,827万トン(13.0%増)
- サンクトペテルブルグ港(41.5%)が最大、ウラジオストク港、ノヴォロシースク港、ヴォストーチヌイ港が続く。
- バルト海水域が全国の1/2、極東水域が1/3を占める。
- バルト海水域の比率は長期的に縮小。

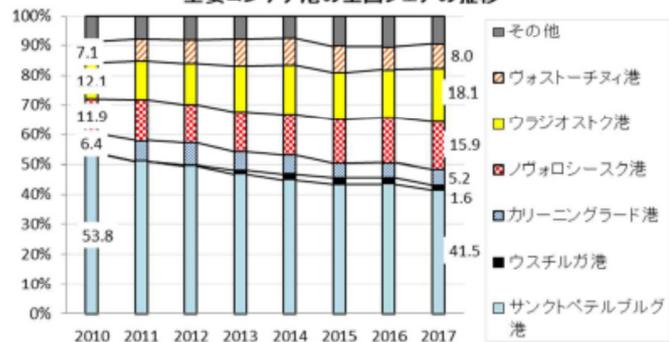
ロシア港湾のコンテナ取扱量



港湾別コンテナ取扱比率(2017, TEU)

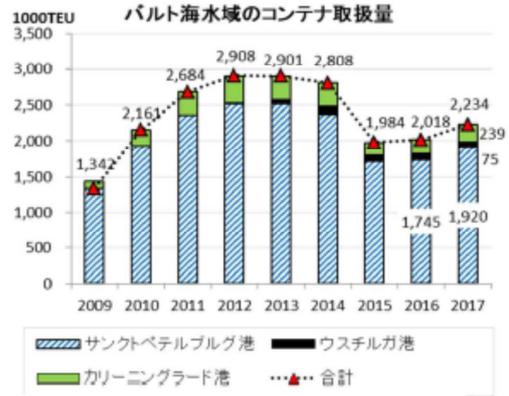


主要コンテナ港の全国シェアの推移

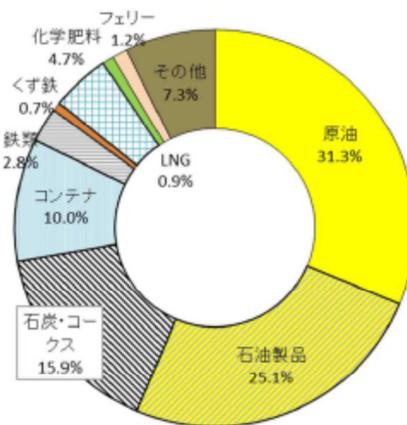


4 バルト海港湾

- 原油、石油製品、石炭の輸出港群
- ウスチルガ港が資源輸出港として成長を牽引
- コンテナではサンクトペテルブルグ港が圧倒的シェアを堅持し、景気回復とともに取扱量は回復。ウスチルガ港は伸び悩む。



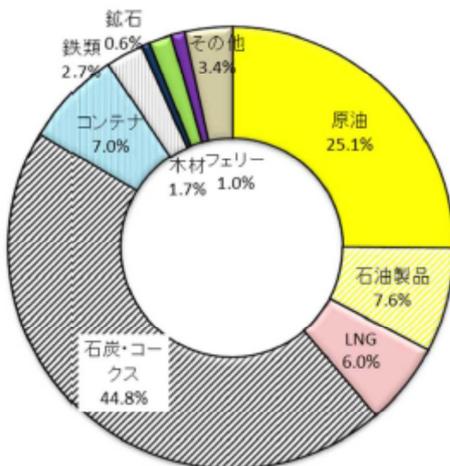
バルト海水域港湾の品目構成(2017)



5 極東港湾:概況

- アジア向け資源輸出のための港湾群
- 前年比3.3%増
- 石炭・コークスが突出(44.8%)、5.1%増、全国の55.7%を占める
- ヴォストーチヌイ港の石炭施設拡張工事進展
- 原油(25.1%)、0.9%減
- コンテナ(7.0%)、18.7%増

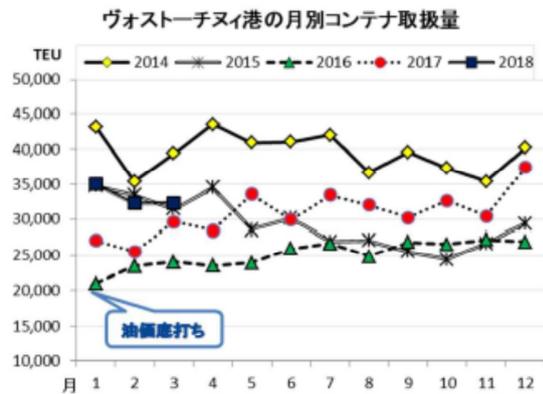
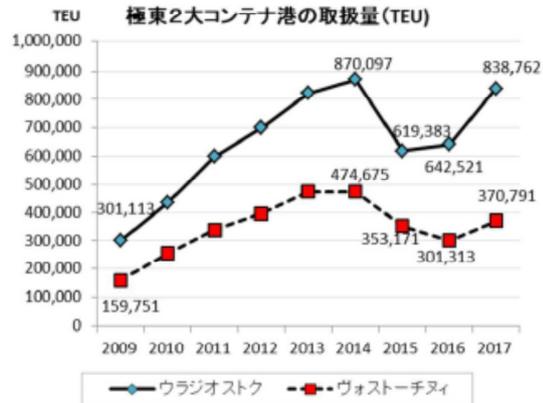
極東港湾の取扱品目構成(2017)



港湾名	総貨物 (1000t)	前年比 (%)	シェア (%)
ヴォストーチヌイ港	69,287.0	101.1	36.1
ワニノ港	29,227.1	96.8	15.2
ナホトカ港	24,276.2	104.2	12.7
ブリゴロドノエ港	17,402.5	106.1	9.1
ウラジオストク港	16,949.1	118.2	8.8
デカストリ港	10,814.1	93.7	5.6
ポシェット港	7,732.6	94.3	4.0
シャフチョルスク港	6,147.6	154.2	3.2
ネベリスク港	1,742.2	163.9	0.9
コルサコフ港	1,722.8	106.7	0.9
オリガ港	1,504.8	98.4	0.8
ベテロパブロフスク・カム	1,422.5	104.2	0.7
チャッキー港	1,387.3	109.9	0.7
マガダン港	2,119.1		1.1
輸出	166,801.6	102.5	87.0
輸入	6,561.5	120.1	3.4
トランジット	807.4	117.6	0.4
内航	17,555.0	105.1	9.2
極東港湾計	191,725.4	103.3	100.0

6 極東港湾:コンテナ

- 2015年を底に回復途上。2017年は前年比18.7%増(トンベース)。
- ウラジオストク港ー前年比30.5%増、ヴォストーチヌイ港ー23.1%増(TEUベース)も2014年のピーク時には届かず。
- ヴォストーチヌイ港の月別トレンドを追うと、油価が底を打った2016年1月が最低で、以後上昇傾向が続く。



7 鉄道貨物

- 輸送量は3.2%増(トンベース)、6.0%増(トンキロベース)
- 主要輸送品目は、石炭(28.4%)、石油・石油製品(18.7%)、建設資材、鉄鉱石、鉄鋼、化学肥料など。コンテナは2%以下。
- 前年比:
 - 石炭:+9.1%
 - 石油・石油製品:-0.2%
 - 建設資材:-5.7%
 - 鉄鋼:+2.8%
 - 化学肥料:+6.8%
 - 木材:+2.5%
 - 穀物:+16.4%

