

1. 概況

Abstract of economic situation

1. COVID-19 パンデミックの影響

2020年度は2021年1月に端を発したCOVID-19パンデミックにより世界経済が大打撃を受けた年である。コロナ禍の中、各国は防疫のため出入国を厳しく制限した。世界中において国際航空旅客輸送が機能不全を起し、国際観光交流などが大打撃を受けた。物流輸送も各地で物流に携わる人々の移動が抑制されたことなどから大きな影響を受けた。現在も世界各地でワクチン接種が進んでいるがその進捗状況は十分でなく、世界は大打撃を受けている途上にある。国際貿易はコロナ禍の蔓延直後において大きく停滞したが、その後徐々に回復し、アジア発米国向け等については反動増となっている。また、日本の中国貿易は2020年度対前年度比増加を示した。

2. 米国をめぐる動き

米国の大統領がトランプからバイデンに2021年1月に交代した。最高権力の移譲が混乱はあったが基本的に憲法に沿い平和裏に行われたことは米国民主義の確固たるものを示す。バイデンはトランプと異なり同盟国との協調を最重要政策としており、日本の米国との協調体制は維持されると考えられる。米国大統領はトランプからバイデンに変わって、米中問題は今後どうなるのか、日本は米国とは強い同盟国関係を結び、中国とは貿易関係で深く結ばれている。米国は米中貿易に加え台湾に関心を広め、香港・新疆ウイグル自治区の人権にまで中国批判を始めており、高度技術分野での中国との競合に安全保障上の強い懸念を持つようになっている。

3. 温暖化ガス削減目標

日本は2020年11月主要20カ国・地域首脳会議（G20サミット）で、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとする目標を示すと共に、気候変動に関するサミット（2021年4月）で2030年度の排出量を2013年度比で46%減らす目標を国際公約した。この目標の道筋は相当困難が伴うと考えられ、温暖化ガスを多く排出する素材産業などは短期間で産業構造の転換を求められる。中国やモンゴルなどは大量の石炭を消費・輸出しており、このような国の経済に多大な影響を及ぼすと考えられる。

4. 各国の情勢

1) 中国

中国経済の最近の状況を下表に示す。

表-1 中国経済指標

| 項目 | 実質GDP 成長率 | 鉱工業生産 指数伸び率 | 輸出額 (伸び率) | 対日輸出額 (伸び率) | 輸入額 (伸び率) | 対日輸入額 (伸び率) | 経常収支 | 貿易収支 | 直接投資受 入額 (フロー、ネッ ト) | 外貨準備高 | 対外債務残 高 | 2021年3月30日更新 | | | | |
|-------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|-----------|--------|------------------------------|--------|------------|---------------|---------|-----------|-----------|------|
| | | | | | | | | | | | | 対米ドル為 替レート | 人民元 | | | |
| 単位 | % | % | 100万ドル | % | 100万ドル | % | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 人民元 | | | |
| 2018年 | 6.7 | 6.2 | 2,491,355 | 9.3 | 146,958 | 7.2 | 2,108,973 | 17.8 | 180,234 | 9.2 | 24,131 | 380,074 | 235,365 | 3,072,712 | 1,982,800 | 6.62 |
| 2019年 | 6.0 | 5.7 | 2,497,949 | 0.3 | 143,184 | △2.6 | 2,068,575 | △1.9 | 171,515 | △4.8 | 102,910 | 392,993 | 187,170 | 3,107,924 | 2,070,810 | 6.91 |
| 2020年 | 2.3 | 2.8 | 2,597,385 | 4.0 | 142,673 | △0.4 | 2,060,256 | △0.4 | 176,089 | 2.7 | 273,980 | 515,000 | 212,476 | 3,216,522 | 2,400,790 | 6.90 |

出典：JETRO

新型コロナの感染拡大により、2020年第1四半期の実質GDP成長率は前年同期比6.8%減と四半期統計が遡れる1992年以来で初のマイナス成長となった。その後、中国政府は、アプリなどを通じた行動履歴の把握などを通じて、新型コロナの感染を抑制するとともに早期の経済再開を呼びかけ、生産や投資、

輸出が牽引する形で、経済の回復が進み、2020年の実質GDP成長率は、2.3%増とプラス成長となった。

(出典：外務省ホームページ)

この理由として、中国は2020年、世界に先駆けて新型コロナの流行を抑え込み、経済活動の正常化を実現。世界的な感染拡大が続く中、経済活動が滞った他国からの需要に支えられ、マスクや防護服を含む繊維製品、在宅勤務用のパソコンなどの輸出が急増した、との見方がある。

2) 韓国

近年の韓国経済の概況を下表に示す。

韓国経済は2020年、GDPはマイナス成長し、輸出も輸入も対前年比マイナスである。対日貿易も輸入、輸出とも対前年比マイナスである。

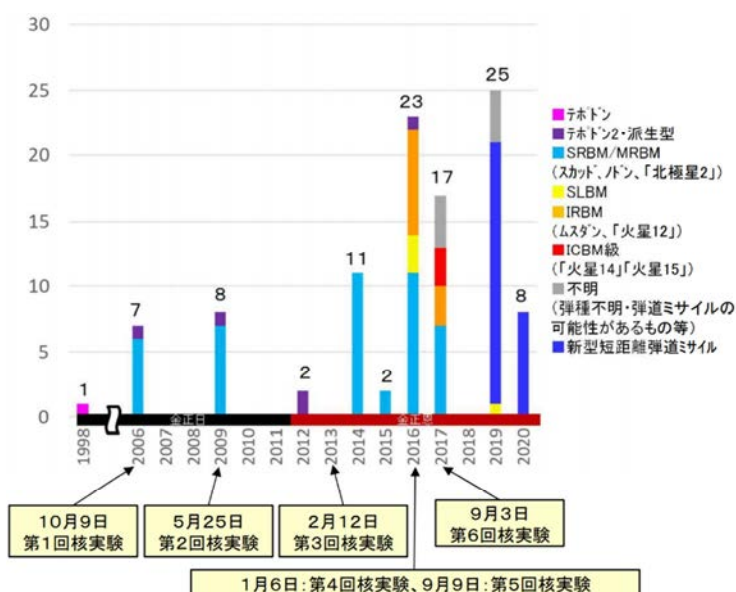
表-2 韓国経済指標

| 項目 | 実質GDP成長率 | 鉱工業生産指数 | 輸出額 | | 対日輸出額 | | 輸入額 | | 対日輸入額 | | 経常収支 | 貿易収支 | 直接投資受入額(フロー) | 外貨準備高 | 対外債務残高 | 対米ドル為替レート |
|-------|----------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|-------|--------|--------|--------|---------|--------------|---------|---------|-----------|
| | | | (伸び率) | 対日輸出額 | (伸び率) | 輸入額 | (伸び率) | 対日輸入額 | | | | | | | | |
| 単位 | % | — | 100万ドル | % | 100万ドル | % | 100万ドル | % | 100万ドル | % | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | ウォン |
| 2018年 | 2.9 | 106.4 | 604,860 | 5.4 | 30,529 | 13.8 | 535,202 | 11.9 | 54,604 | △ 0.9 | 77,467 | 110,087 | 26,901 | 403,694 | 441,173 | 1,101 |
| 2019年 | 2.0 | 106.3 | 542,233 | △ 10.4 | 28,420 | △ 6.9 | 503,343 | △ 6.0 | 47,581 | △ 12.9 | 59,676 | 79,812 | 23,329 | 408,816 | 466,979 | 1,166 |
| 2020年 | △ 1.0 | 106.7 | 512,498 | △ 5.5 | 25,098 | △ 11.7 | 467,633 | △ 7.1 | 46,023 | △ 3.3 | 75,276 | 81,945 | 20,747 | 443,098 | 542,448 | 1,180 |

出典：JETRO

3) 北朝鮮

2019年以前に世界を震撼させた北朝鮮ミサイル実験は2020年に格段と減少した(出典：防衛省2020年3月の「北朝鮮による核・弾道ミサイル開発について」)。理由は不明であるがコロナ対策、経済貧窮などが考えられる。



出典：防衛省「北朝鮮による核・弾道ミサイル開発について」、2020年3月

図-1 北朝鮮による核実験・弾道ミサイル発射

4) ロシア

近年のロシア経済の概況を表に示す。

ロシア経済は2020年、GDPは対前年比マイナス成長し、輸出も輸入も対前年比マイナスである。対日貿易も輸入、輸出とも対前年比マイナスである。

表-3 ロシア経済指標

| 項目 | 実質GDP 成長率 | 鉱工業生産 指数伸び率 | 2021年4月1日更新 | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|--------------|----------------|-------------|--------|--------|--------|---------|-------|--------|--------|---------|---------|----------------------|---------|------------|---------------|------|
| | | | 輸出額 | (伸び率) | 対日輸出額 | (伸び率) | 輸入額 | (伸び率) | 対日輸入額 | (伸び率) | 経常収支 | 貿易収支 | 直接投資受 入額 (フロー) | 外貨準備高 | 対外債務残 高 | 対米ドル為 替レート | |
| 単位 | % | % | 100万ドル | % | 100万ドル | % | 100万ドル | % | 100万ドル | % | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | 100万ドル | ルーブル |
| 2018年 | 2.8 | 3.5 | 449,617 | 25.7 | 12,456 | 18.6 | 238,495 | 4.8 | 8,820 | 13.6 | 115,680 | 195,058 | 8,785 | 468,495 | 455,073 | 62.67 | |
| 2019年 | 2.0 | 2.3 | 424,468 | △ 5.6 | 11,354 | △ 8.8 | 244,350 | 2.5 | 9,023 | 2.3 | 65,336 | 129,038 | 31,975 | 554,359 | 491,418 | 64.74 | |
| 2020年 | △ 3.1 | △ 2.6 | 336,394 | △ 20.7 | 9,056 | △ 20.2 | 231,430 | △ 5.3 | 7,114 | △ 21.2 | n. a. | n. a. | n. a. | 595,774 | 470,106 | 72.11 | |

出典：JETRO

2. 会員等からの報告

Report from members of NEANET

- | | | |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------|
| (1) モンゴルのインフラ投資について | SGP コーポレーション (旧南ゴビ電源開発) | 本間邦興 |
| (2) 世界の動静を俯瞰する | NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 副会長 | 三橋郁雄 |
| (3) 一帯一路の現状 | NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 監事 | 田中 弘 |
| (4) 新型コロナ (COVID-19) 大打撃の国際観光と“観光立国ニッポン”の復活 | NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 理事 (大阪観光大学名誉教授/元・桜美林大学教授) | 鈴木 勝 |
| (5) 2021 年の朝鮮半島情勢 | 帝京大学 | 李 燦雨 |
| (6) 日本海側諸港の連携と共生 | 元金沢商工会議所常務理事 | 西盛祐吉郎 |
| (7) ユーラシア鉄道コンテナ輸送-2020 | 環日本海経済研究所名誉研究員 | 辻 久子 |
| (8) コロナ禍の中での国際交流 | (株) 本間組 専務執行役員 | 東山 茂 |
| (9) デジタル覇権を巡る動き | (株) 日本港湾コンサルタント 調査役 | 小玉朋恵 |

モンゴルのインフラ投資について



SGP コーポレーション（旧南ゴビ電源開発）
本間邦興

世銀は昨年秋にモンゴルのインフラ投資について SAP（sector assessment program）を取りまとめた提言を行った（世銀レポート：Mongolian InfraSAP-Infrastructure for Connectivity and Economic Diversification<2020 年秋>）。

最近のモンゴルにおけるインフラ投資の課題について良くまとめた提言である。
主要なポイントについて、下記に取りまとめた。

- 1, モンゴルは、ロシアと中国に挟まれた内陸型（land locked）の国家であるから、鉄道・道路は通過交通施設となっている。また、電力も北部ロシアから冬場の補完電力として、南部の鉱山開発では主力電力は中国からの供給に依存している。
鉄道事業にしても道路交通にしても、中国からの陸上輸送はモンゴル経由が西側への最短距離である。
同様に天然ガスパイプラインはシベリアからの供給路は北京へはモンゴル経由が最短距離である。近年シベリア鉄道の有効性が見直されてきている。この観点からも現在のモンゴル国内の古い施設を改変し、新たな大陸輸送回廊の一環としてのモンゴル大陸横断鉄道を推進すべきである。
- 2, シベリアの天然ガスが昨年からようやく中国に流れ始めた（黒竜江省経由）。資源輸出大国ロシアにとっても、今後石炭依存を抑制すべき中国にとっても、シベリア・中国天然ガスパイプラインは必須である。それと同時に中国の潜在需要を考えるならば、何本かのパイプライン事業が実現可能性がある。
モンゴル経由でこのパイプラインが実現するなら、モンゴルの石炭依存のエネルギー構造は本質的に変化する。
- 3, しかしながら、これらのマクロ的な状況変化に待つまでもなく、公共投資予算の乏しいモンゴル政府予算の状況では、上記のような大型プロジェクトに対応できないばかりか、足元の様々なインフラ需要にも対応できないでいる。
- 4, 電力セクターをとりあげてこの状況と対策を見てみる。
 - ① 現在のモンゴルの電力構造
別表 1 のごとく GES（ウランバートルを中心とする中央電力網）が基本的に生産と消費の中心であるが、基本的な発電設備はロシアの支配時代に作られたものであり、修繕は繰り返されてきているが、基本施設は 30 年から 40 年物の古さになってきている。

従って、基本的な需要増に対する対応策が遅れているために、ピーク時はロシアからの輸入に頼らざるを得ない。

一方南部のゴビ砂漠の最大の銅の生産地であるオユトルゴイの電力需要は中国からの輸入に依存している。

- ② 電力料金は、表2のごとくになっており、ドルベースでの電力料金はアジアでの最低料金である。このおかげで近年は、低料金の電力をあてにした、デジタル通貨のいわゆるマイニングの投資が増えている。電力が余って電力料金が安く調達できるのではなく、為替レートの低下によって、表面的に料金が安くなっている。皮肉なことである。

10年ほど前は電力料金は50 トグルグ/kwh 前後であった。今や150 トグルグ前後になっている。国民生活上は3倍になっている。しかし為替レートが10年の間に1ドル1100 トグルグ前後から2800 トグルグ (MNT) 前後になってきていて、ドルベースの電力料金はモンゴルのインフレに引きずられて変化していない。

ドルベースでの設備投資をモンゴルで期待しても、なかなか現地の料金ベースの収入では回収できない。

- ③ 世銀はこの状況に対して、下記の提案をしている。

- 1) インフラ投資を産業分野を絞って、重点的に行う
- 2) 電力の場合も含めて産業投資・事業振興との連携を図る。特に鉱山事業はモンゴル産業のななめでありかつ電力需要が旺盛である。具体的には鉱山資源の価値を担保に資金提供を図ることも一方策である。
- 3) 電力事業の場合はグリッドの確立が基本的な目標にならなければならない。グリッドが確立できれば、再生エネルギーの増産も比較的容易になり、将来的には中国への輸出の可能性も出てくる。
- 4) プロジェクトの改善、競争力のある透明度の高い調達、官民の資金のブレンド化をうまく図るリスクの分担方法の適用なども検討されるべきである。

この状況で日本ができることも多いが、モンゴルを単なる資源立国としてとらえる時代は終わった。石炭資源国としてのモンゴルの期待度は急速に低下している。

一方アジアにおける地政学的な意味合いは大きい。一層の政治的な関与が求められる理由である、

モンゴルインフラ整備は相変わらず綱渡りの状況が続いている。世銀の勧奨に従って努力することが必要と思われる。日暮れて道遠しとならないことを祈るのみである。

表 1, モンゴルの電力システムの現状 (2019 年)

| Power system | Peak demand (MW) | Installed capacity (MW) | Energy demand (GWh/y) ⁰ | Transmission and distribution losses (GWh/y) | Domestic generation (GWh/y) ²¹ | Internal transfers (GWh/y) ² | Net imports (GWh/y) ³ |
|---------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------|
| CES | 1,153 | 1,298 | 5,033.2 | 867.2 | 5,722.1 | -72.5 | 250.8 |
| WES | 37 | 12 | 127.7 | 40.9 | 44.8 | -3.7 | 127.5 |
| AUES | 20 | 12 | 62.7 | 17.1 | 42.4 | 37.4 | 0.0 |
| EES | 49 | 36 | 254.3 | 10.2 | 205.5 | 58.8 | 0.2 |
| SES | 20 | 27 | 81.8 | 8.8 | 110.7 | -20.1 | 0.0 |
| Mines ²⁴ | 175 | 0.0 | 1,319.5 | n.a. | 0.0 | 0.0 | 1,319.5 |
| Total | 1,454 | 1,385 | 6,879.2 | 944.3 | 6,125.5 | 0.0 | 1,698.0 |

表 2 モンゴルの電力料金

| Consumer category | MNT/Wh ²⁸ | \$/kWh |
|-----------------------------------------------------------|----------------------|--------|
| Mining and processing industry single-rate tariff | 179.69 | 0.0629 |
| Other industries and business entities single-rate tariff | 164.38 | 0.0576 |
| Residential single-rate tariff | | |
| Less than 150 kWh/month | 134.28 | 0.0550 |
| More than 150 kWh/month | 158.08 | 0.0546 |
| Average power tariff | 156 | 0.0545 |

世界の動静を俯瞰する



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長
三橋郁雄

1. 北東アジアは近年の中国の著しい抬頭により NEANET 立ち上げ期の 20 年前とは大きく変わった。中国の、高度経済成長、生活水準の上昇、富裕化、高度技術化に伴う大国化、軍事強国化、及び一帯一路と呼ばれる海外進出、等々である。経済、軍事、技術など多くの分野で米国と十分対峙できるようになり、今までの、世界における米国の一強支配は過去のものとなりつつある。この時政治体制が米中で相違することから米国にとって中国の抬頭は極めて危惧すべきものと写っており、米国との協調を国家安全保障の基礎としている日本は中国との強い経済的結びつきの中で、米中武力衝突に強い懸念を抱いている。
2. しかし北東アジアは第 2 次大戦以降現在に至るまで一貫して変わっていないとも言える。北朝鮮は独裁政治体制を続けており、日本とロシアとの平和条約はいまだ締結されず北方領土問題が両国間交流の妨げになっている。韓国とは慰安婦問題と竹島問題が常に蒸し返され根強い反日運動が存在している。日本海沿岸諸都市の夢である日本海横断国際フェリー航路による大陸との接続の試みは何度も失敗している。中国東北部を日本海に呼び込み日本海に繁栄を呼び込むとされる図們江開発は依然として進展していない。これは中国ロシア間の対立の根深さを表すものである。日本海横断交流の失敗の一因は日本における北東アジア情勢への根深い懸念である。これらは何も変わっていない。日本海を各国が自由に往来できる状況にはまだまだほど遠い現状である。
3. このような東アジア南方地域の急速な経済発展と北方地域の頑なな停滞の継続の中で、NEANET は国境を越えた国際交流の拡大深化が北東アジアの平和と繁栄に貢献すると考え、その趣旨に沿う方向で研究会などを開催しホームページから発信するなど、微力を尽くしてきた。NEANET の基本的思想はホームページにまとめられているが、上述の通り世界は変わり北東アジアは昔のままであるから、時代の変化に合わせ見直しが必要なのではないかとの意見もある。
4. ここで視点を変える。北東アジアを含む東アジアはこの 50 年近く戦争が起こっていない。貧困人口も激減した。また米中衝突が激化しても戦争はできない。核弾頭で対立する両当事者がいずれも滅亡するからである。さらに世界は中国を含めて国境を越えた大交流時代に入りつつある、いろいろ大きな問題が北東アジアには横たわっているが、これからは東アジアの南方地域の豊かさが北方地域に波及してくる可能性もある。南の富を北へと、バランスをとるようになるのではないか。中国東北地域が元気になってくる時代が予想される。

5. 戦後は多くの技術革新がなされ、これにより世界経済は生産を拡大し経済繁栄を継続させてきた。近年の技術革新の最たるものはインターネットであり、また宇宙開発ではないか。これらはいずれも軍事技術開発の一環として誕生してきた。米中対立は軍事的緊張を招き、軍事衝突が起これば世界は破滅する。当然それを避けるため人類は英知を結集する。この時残るのは軍事技術の発展成果であり、これが民用化されれば新たな技術革新の核となる。これはまた新しい世界を産み出すことになる。インターネット、宇宙開発はその最たるものである。こう考えると、米中対立激化により新しい技術革新が次々と生まれてくる可能性がある。これは世界の国境を越えた交流をさらに深めることとなる。交流の進展は人類社会を相互に知り合うことに繋がり、より世界平和の土台を強固にする。

6. 上記の4. 及び5. の観点から今後のNEANETの仕事を考えると、従来路線を逐次改善進化していくことは当然必要であるものの、2. の思想を基本的に踏襲することは問題ないのではないか。

一帯一路の現状



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 監事
田中 弘

1. 一帯一路構想に関係する、港湾、鉄道、エネルギー供給路等の建設プロジェクトがほぼ出そろったところで、メディアにも一帯一路の言葉をあまり見かけなくなっていた。ところが、コロナ禍を機に、中国はマスク外交を積極的に推進し、さらに最近ではワクチン外交が進行し、これらを主として一帯一路協力国を中心に展開している。これらの国の多くは、貿易やインフラ開発などで経済的にも中国に多くを依存している。このため、例えば昨年6月の、香港国家安全維持法制定問題が提起された国連人権理事会にて、反対27か国に対し、賛成が53か国に達した。賛成の多くは一帯一路協力国であった。一帯一路が国際政治を動かしている一例である。
2. 「自由で開かれたインド太平洋」構想は、安倍政権によって提唱され、米トランプ政権がこれに同調して進められてきたもの。安倍政権では、この構想は一帯一路に対抗するものではなく、「自由で開かれたインド太平洋」の価値基準に合うプロジェクトであれば、互いに協力できるものとされた。いわゆる第三国協力である。その後「Quadクワッド=米日豪印」の枠組みができ、この3月に4か国による初の首脳会談が実現し、自由で開かれたインド太平洋のための共通のビジョンの下で結束している旨確認された。ただし、この4か国ともに中国との関係ではそれぞれ難しい問題を抱えており、中国包囲網の色彩が強くなっているように見受けられる。民主主義国家対権威主義国家の対立の様相もみられる。去る4月16日に行われた日米首脳会談における共同声明では、「日米同盟は、普遍的価値及び共通の原則に対するコミットメントに基づく自由で開かれたインド太平洋」を推進するとされ、声明全体のトーンからみて、一帯一路に対抗するもの、と批評する向きもある。この状況のもとで、日本は一帯一路構想との協力、すなわち第三国協力を、今後どのように進めることになるのであろうか。
3. 一帯一路の協力国の間では、中国との関係に温度差が出始めている。いくつかの例を示すと、
 - ① ミャンマーのチャオピュー港から中国昆明を結ぶルートは、中国から南シナ海、マラッカ海峡を経由せずにインド洋に達するルートとして一帯一路の重要なプロジェクトである。しかし、チャオピュー港建設を段階的に進めることによって対中債務負担を軽減したことなど、近年過大な対中債務の削減に取り組んできた。また、民主化により、日本など先進各国との経済関係も深めてきた。このたびのクーデターにより、米国がある程度の制裁を発し、日本も新たな経済援助を見合わせている。そのなかで、一帯一路の主要プロジェクトを抱える中国がどのように対応するであろうか。

- ② 中国内部からパキスタンのグワダル港へ向かうルート及びその周辺の開発プロジェクトは中国パキスタン経済回廊（CPEC）として一帯一路の主要なプロジェクトである。パキスタンは過大な債務を抱えており、中国との協力で実施予定の鉄道建設が債務負担の問題から進展しない状況が続いている。債務問題では、IMFからの支援も必要としており、国際的な視点からの主張もあって、中国への向き合い方に苦慮している。
- ③ 中東欧の17か国と中国は「17+1」という枠組みを作っている。中国は欧州接近の玄関口として、協力体制を推進している。この2月に開催したオンライン会議には首脳が欠席する国が出てきた。中国との協力プロジェクトが予定どおり進んでいないことへの不満や、安全保障の面から、国によっては中国との関係維持に温度差がみられた。ハンガリーなどは引き続き中国との協力を積極的に進める方針だが、ポーランドやバルト海諸国などは、慎重に対応する姿勢である。

以上、一帯一路の現状の一端を紹介したが、一帯一路構想は転機にきているものといえよう。他方、先進各国は国内のコロナ対策に追われ、財政支出も過大になり、途上国支援のための十分な余裕が持たなくなってきているのではないか。このような状況下、一帯一路構想がどのように進展していくか、あらためて注視する必要がある。ちなみに、今春開催するはずの2年に一度の一帯一路首脳会議は、見送りとなった。

外旅行（国内分）1.2兆円、訪日外国人旅行4.8兆円」である（図表4）。巷間では訪日客効果が大きいと声高だが、「日本人旅行消費額が82%」もあり、国内旅行が復活できれば、当面、観光業は持ち応えられる。2,000万人の日本人海外旅行愛好者が国内にシフトすれば心強い。

●「各種の連携を!」 観光産業や異業種が手を結ぶ時である。「GO TO トラベル」だが、多額で“起爆剤”として効果を発揮するが継続は難しいもの。旅行費の“単なる割引”よりも中長期的に地域活性化へ繋がるものにしたい。なぜならば、ツアーやホテルの「割引」ではリピーター客は生まれず、高価でも内容が優れていれば“足繁く訪問”する。復活の要に全国160ほどの「日本型DMO」の“稼ぐ力を持つ”観光地経営組織に期待したい。連携であるが、特に、クルーズであるが、国・地方自治体・港湾・クルーズ会社・旅行会社などの強い連携が今こそ必要だ。

●「観光プロ」の人材養成 今後の傾向の「FIT（個人旅行）化」、「自然・地域・滞在派」、「オンラインツアー」、客層はリピーターやクルーズ愛好者が混在し、高度な企画が要求される。地域を知る海外を熟知したマーケティングに秀でた「観光プロ」だが、この人材養成が急務である。

（2）国際観光復活

●「安全に、安定的で、健全な観光を!」 ワクチン接種が拡大しても、国際往来には安全性を強く訴えて行く必要があり、出入国検査、観光施設など周到な準備状況のアピールが必要である。次に、「訪日客シェア偏りの修正」が必要であり、特に、政治的に動態の激しい「中国・韓国」への過度の依存を避けアセアンや欧米豪を推進したい。観光リスクマネジメントである。日系企業が“自国の観光”にもっと参入すれば、健全な観光を目指すことができ、「観光リーケージ」（「観光収入が地元還元されず、外部に漏出する現象」）が減少する。“違法”な「旅行手配」、「ショッピング」、「民泊」、「観光バス」なども少なくなる。

●「“官”支援策で復活!」 オーストラリアに「EMDG（Export Market Developments Grants）インバウンド経費の一部を政府が出す支援策」がある。この政策が日本にあれば観光復活に使えるのだが国レベルでは常時ない。しかし、注意すると政府や自治体の支援策が見つかる。

例1)国土交通省「クルーズを安心して楽しめる環境を整えるための事業」（2021年4月）

例2)国土交通省「安心して訪日観光ができる海洋周辺地域の観光魅力向上事業」（2021年4月）

●「“生の声”を!」 AIやDXによる観光活用の話題が盛んだ（図表5）

が、“生の声”は、旅行内容や地域のイメージを一変させることを忘れがち。今、東日本大震災の「語り部」が注目されているが、最近、観光学の大学教授から、プロ&ボランティア・ガイドや“やさしい日本語や英語”の本が相次いで出版された（図表5）。今後、地域に誘致したいならば、この“言語によるおもてなし”が重要だ。



[3]「最後に」 東京五輪パラリンピックは“海外から無観客”に決定されたが、インバウンド効果は当該年よりもその後が大きいもの。外国人選手・関係者、メディア、在日外国人から、競技以外に世界に日本文化や地域の魅力が頻繁に発信されれば、コロナ後の国際観光は明るい。それには日本側の熱意と工夫が欠かせない。

[注]月刊誌「公明」（2020年10月号）の論文「観光再起のために進めるべき産業間連携」をその後のコロナ感染状況や観光動態を見極め、大幅に修正・加筆したものである。

2021年の朝鮮半島情勢

帝京大学 李燦雨

1. 第8回党大会（2021.1.5-12）以降の北朝鮮内部の状況と経済

- 国内政治：社会主義体制の強化
 - ✓ 金正恩政権の政策が成功できなかったことに対する反省、自己批判
 - ✓ 党の統制強化、国家管理の強化
 - ✓ 守りの政治；規律強調、非社会主義現象との闘争
- 国内経済：苦難ではあるが崩壊するほどではない
 - ✓ 国内生産・供給の不足←原材料、部品の輸入停止
 - ✓ 輸出停止による外貨獲得減少
 - ✓ 国内需要の減少→物価は相対的に安定（緊縮経済、穀物生産維持、密貿易）
 - ✓ 国家経済発展5カ年計画（2021-2025）：金属、化学工業、農業重視
 - ✓ 国内経済に関する悲観的展望はあるが、それほどではない。
 - ✓ 地方の自力更生、元々の内需依存型経済（社会主義の閉鎖経済）
 - ✓ 国家統制の強化（国営商業など）、しかし、地方の市場は温存
- 対外関係；対米挑発の可能性あり（SLBMなど）
 - ✓ 旧来の陣営対立に復帰し、対中・対口関係を最優先
 - ✓ 対米関係は悪化：軍事的脅威を再稼働（2021.3.15 金與正談話）
 - ✓ 対日関係は未知数（カードとして残っているが、使わない）
 - ✓ 自主路線

2. 南北関係

- 2019年の3月以降、すでに破綻、今後の緊張激化が懸念材料
- 2020年6月16日の開城の南北連絡事務所建物爆破（2021.6.13 金與正談話）
- 2021.3.16 金與正談話
- 文在寅政権の期間中に南北対話はない
- 朝鮮半島に二つの国家

日本海側諸港の連携と共生



元金沢商工会議所常務理事
西盛祐吉郎

1. 私はほぼ半世紀にわたり地元港の航路開設や集荷、集客に関わり様々な苦勞をし、辛酸もなめてきた。一方では「他港との連携」に思いを寄せてきた。日本海側の市場圏は限られ、そこに多くの港がある。とても開発途上の港に入り込む余地はなく、相携えていくしかないのでは、との思いからであった。昭和50年には旧運輸省第一港湾建設局管内の日本海側6県の港湾振興団体に連携を持ちかけたが、話題提供で終わった。諦めきれず同55年には対象を北陸の港湾関連企業に絞り試みたが、強い抵抗があった。日本海側にはまだ外国との定期航路はなく、原木を積載した旧ソ連船が行き来していた時代であり、納得もできた。
2. しかし、時代は変わった。平成に入り何処の港にもコンテナ航路がつき、港勢は著しく発展した。一方、港湾を取り巻く環境は複雑多岐にわたり、戦略ひとつを描いていく場合でも、時には国際政治や経済情勢、物流動向、観光振興、環境問題などを勘案しなければならない時代になり、一港湾で取り組むより他港と連携した方が遥かに賢明であ、と理解され始めた。現に、同一船社が寄港する港間では情報が交わされたり、同じ目的を持つ港が共同でクルーズ船の誘致を行っている。願わくば、その連携の輪が特定の港同士でなく、日本海側諸港に面的に広がることを期待したい。今となれば過当競争は杞憂であり、多くの港の集積こそが日本海側発展の大きな一因とも言え、連携で新たな日本海時代が到来するのでは、と思う。近隣港間では商圏が一部競合しているが、航路の安定や荷主企業のある程度の定着で、かつての様に意識し合う状況はあまり見られない。これまでの実績を尊重し合い、後は関心が持てる共通の課題さえ提示できれば、連携はスムーズに進むのではなかろうか。その意味で北陸整備局のビジョン提唱は時宜を得たものと思う。
3. RORO船の集荷について触れたい。私は40年ほど前、大手機械メーカーのアドバイスで北陸～九州間にフェリーを走らせたいと思い何度かトライした。貨物量が少なく難しい航路である。そこに近海郵船が2年ほど前、敦賀～博多間にRORO船を投入し、既設の苫小牧航路と合わせ日本海縦貫航路を実現させた。厳しい中での英断である。この航路を日本海側の皆さんでぜひ育てていただきたい。同航路がより安定、拡充するため、苫小牧と博多が北米やアジア向けのハブ港になることを期待したい。国の方針にあるかどうかは未確認であるが、博多が釜山に匹敵することは物理的に難しいと思うが、対馬海峡をはさみ釜山と博多が両々相まって特色あるハブ機能が発揮できればそれで良いと思

っている。

日本海側の荷主企業は輸出する場合、一般的に陸路で太平洋側へ持っていか、釜山トランシップしかない。そこに第3の選択肢を提供できれば企業にとっては歓迎すべきことである。最後は経済性、利便性などを勘案し利用港を決めれば良い。その選択肢が太平洋側には多く、日本海側には圧倒的に少ない。その不利益を少しでも克服していけるよう、様々な戦略を講じていかねばならない。

4. 日本海側には他にもフェリーやRORO船で対岸と結んでいる港がある。いずれも日本海側の寄港港は限られており、県域を越えた集荷を期待したい。

コンテナ船はほぼ各港に寄港し各県間の遜色はなく、当該県の荷主企業は大体、地元港を使っている。しかし、特にRORO船はコンテナに収納できない大きな製品や急ぎのコンテナなどをメインにし、寄港港が限られ、県域を越えた集荷が求められる。近隣県にとっては他県の港の利用となり、複雑な思いかもしれない。が、航路がなければ仕方がない。RORO船の利用によって地元の荷主企業の利便性が高まれば、それに越したことはない。

企業には県境、国境はない。私は長く経済団体に育った精か、そのことを早くから会得し、地元港の振興に専念しながら、荷主企業に対し、時には広域的観点から接してきた。

5. 今ひとつ、ウォーターフロントの整備である。港と言えば物流問題がかなりを占めているが、港がもし街中にあれば、その街にとっては大きな都市問題となる。海外では水際線の使い方が実に巧みである。そもそも北前船は寄港地ごとに固有の港まち育んだ。どんなに小さな港であっても、また定期船が入っていなくても、その地域にとっては長い歴史の中でかけがえのない存在となり地域産業、地域文化の礎になっている。そのような特色ある港まちが連担し、日本海沿岸に現在の魅力あるエリアをつくってきた。

将来に向けて各港それぞれに新たな港湾戦略を構築し整備を進めている。本来、そのような事業は当該地域の英知で進めるべきと思うが、時には他港のノウハウが参考になる場合もある。この問題でも連携を深めていければ、トータルとして日本海沿岸に新たな魅力を生むことになる。

6. 連携の場は、目的に応じて幾つもあったとしても良いと思う。かつてハルピンを訪問した折、国際貿易促進会同支部幹部から「新潟で布団が軽く寝やすかった」と言われ、地元企業に話したがそこで途切れた。もし市場開拓面で連携の場があればそこに報告し即、それが日本海側の関連企業に伝わり、新たなビジネスに発展していたかもしれない。ひいては港の貨物量の増大に繋がる。このような話は至る所にあるのでは。

7. どのような連携の場を設けるにしても各自治体の理解が必要である。それを促す意味でも企業の集まりである経済団体、特に経団連や商工会議所の理解と協力を期待したい。どんなに世界に冠たる製品をつくっても、海外に輸送する手段が制約されているのでは競争に勝てない。

港には一港湾関係者だけでは対処できない難しい問題が山積している。総合的な経済団体の指導力を心から願っている。日本には大小多くの港があり、日本の経済発展の大きな一因となってきた。未来においてもその役割は変わらないのであるから。

ユーラシア鉄道コンテナ輸送-2020



辻 久子 Hisako Tsuji

環日本海経済研究所 (ERINA) 名誉研究員

2021年5月18日

1

1 ユーラシア鉄道網の形成: TSR+TCRが一体化



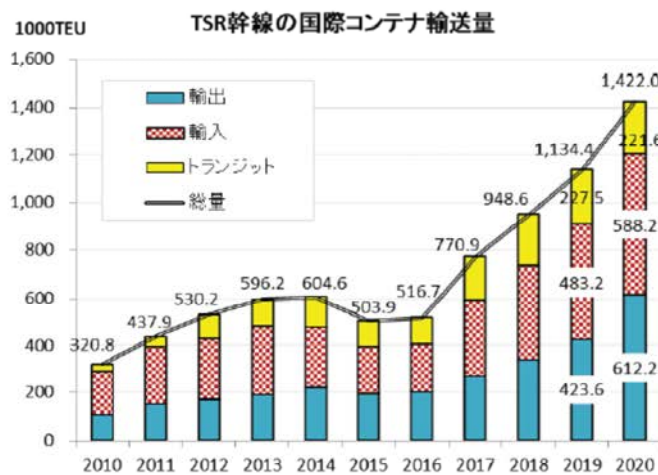
2 シベリア・ランドブリッジ(TSR)

- 海上輸送とシベリア鉄道を繋いで、東アジア～ロシア各地/中央アジア/欧州間をコンテナ輸送。
- 1970～80年代に日本～欧州間トランジットで盛況であった。
- 2000年以降は中国/韓国発着が主役。
- 日数短縮メリット：日本～モスクワ間、欧州航路で40～50日、TSRで20～25日。
- 課題：モスクワ以西向けの経済競争力一仕向け地が西へ行くほど不利になる。



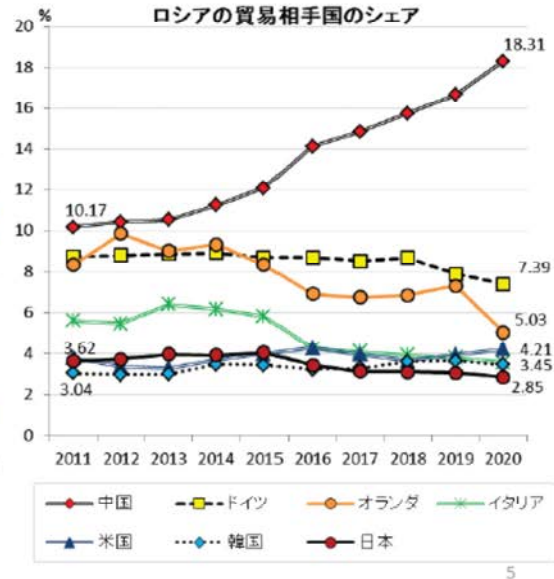
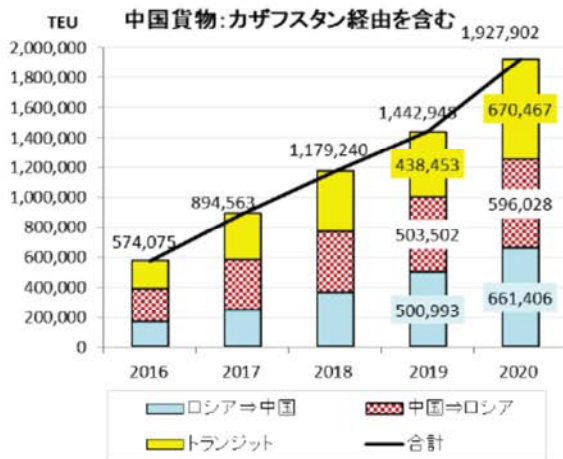
3 TSR輸送の近況

- 2020年:142万1,997TEU(+25.4%)
- 中国発着貨物が牽引。上海/香港⇒ウラジオストク⇒モスクワが主要ルート。
- 日本・韓国発着は伸び悩む。
- ロシア発着の輸出入が太宗を占め。トランジットは伸び悩む(シェア15.6%)。
- 2021年上期も増加が続く。



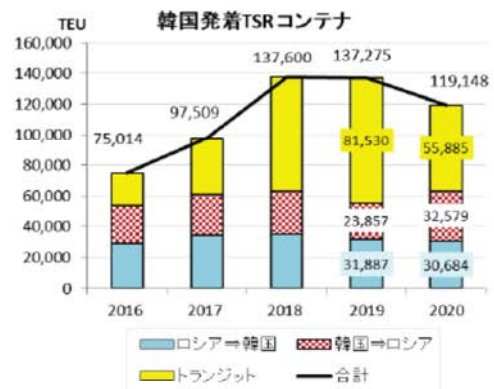
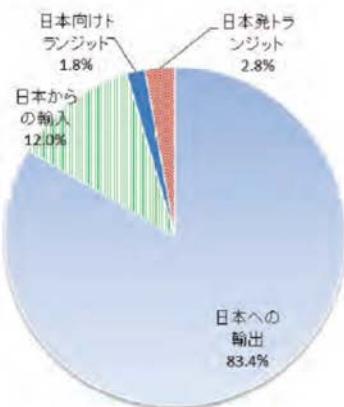
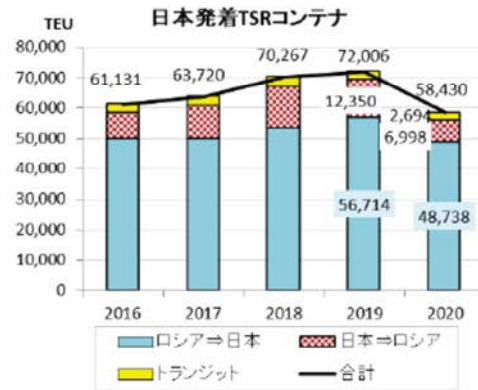
4 中国発着貨物の急成長:カザフスタン経由を含む

- 中ロ貿易の驚異的成長:ロシアの18%
- コロナ下で中国の対世界貿易の拡大
 - 巣籠り需要関連輸出:家具、家電、PC、衣類等
- 欧州航路の逼迫
 - スエズ運河の混雑
- 中欧班列(カザフスタン・ルート)の整備



5 伸び悩む日本・韓国のTSR利用

- 日本発着貨物は韓国発着の1/2。
- 日ロ貿易の低迷。
- 日本はロシアからの輸入が主で輸出やトランジットは少ない。
 - 輸入貨物は木材、非鉄金属、紙パルプ等。
 - 輸出は自動車部品、タイヤなど。
- 韓国はトランジットが多い
 - 中央アジア向け自動車部品、化学品等。
- 両国とも欧州向けトランジットはほとんど無い。



6 欧州向けトランジットの試験輸送

- 国土交通省はTSR輸送を、海上輸送（スエズ運河経由）、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢と位置づけ、試験輸送に対して財政的支援。
- 平成30年度（2018）：日本港湾～モスクワ間を対象とした7企画案を実施。
 - 日数短縮：海上輸送の1/2～1/3程度。
 - 輸送品質（温湿度、振動、衝撃等）の問題は無い。
 - 輸送コストは対応可能。
- 令和元年度（2019）：欧州向けトランジット輸送の4企画案を実施。ドイツ、ポーランド、チェコ等
 - リードタイムは約半分。
 - 輸送コストは海上輸送の1.5倍以上で受け入れられない。
 - 通関手続きの簡素化が求められる。
 - 欧州部での位置情報入手が問題。
- 令和2年度（2020）：割引料金が適用されるブロックトレイン（1編成借り上げ列車）での日本～欧州間輸送実験。「日の丸ブロックトレイン」
 - 物流業者10社が参加、15案件、コンテナ34本。
 - 海上輸送比で概ね約半分のリードタイムを実現。
 - ロシア政府による補助金：約500ドル/TEU、1,000ドル/FEU⇒2021年は打ち切られている。
 - 総輸送費用は海上輸送比の約1.4～3.4倍、平均で約2.3倍。
 - 商用化には更なるコストダウンが求められる。⇒現実的か？

7

7 「日の丸ブロックトレイン」の試験輸送

| 2020年 | 輸送モード | 発着地 |
|--------|---------|------------|
| 11月7日 | 海上輸送 | 横浜港出港 |
| 11月10日 | | 神戸港出港 |
| 11月15日 | | 富山新港出港 |
| 11月17日 | 鉄道輸送 | ウラジオストク港到着 |
| 11月18日 | | ブロックトレイン出発 |
| 11月27日 | | ブレスト到着 |
| ～12月中旬 | 鉄道/トラック | 欧州各地へ |

| No. | 物流事業者 | 荷主 | 貨種 | 区間 | 貨物量 |
|-----|-------------------|-----------------|-----------------|---------------------------|----------|
| 1 | 日新 | 日本触媒 | 化学製品 | 発：神戸 着：ワルシャワ（ポーランド） | 40ftx10本 |
| 2 | 日新 | 本田技研工業 | 二輪完成車 | 発：博多 着：ゲント（ベルギー） | 40ftx3本 |
| 3 | 阪急阪神エクスプレス/東洋トランス | サンデン・ビジネスアソシエイト | 自動車用コンプレッサー、パーツ | 発：富山 着：クトノ（ポーランド） | 40ftx2本 |
| 4 | 東洋トランス | マキタ | 電動工具 | 発：富山 着：ポーランド、オーストリア | 40ftx2本 |
| 5 | セイノーロジックス/東洋トランス | OCI/フタムラ化学地 | 混載貨物 | 発：富山 着：欧州各地 | 40ftx1本 |
| 6 | 東洋トランス | メタコ | 網戸部品 | 発：横浜 着：マフシェビツェ（ポーランド） | 40ftx1本 |
| 7 | 伏木海陸運送/東洋トランス | 富山住友電工 | アルミニウム線 | 発：富山 着：ロート（ドイツ） | 20ftx1本 |
| 8 | 日本通運 | キトー | 混載貨物 | 発：横浜 着：ハンブルグ（ドイツ） | 40ftx1本 |
| 9 | 日本通運 | ダイキン工業 | 空調製品 | 発：神戸 着：オーステンデ（ベルギー） | 40ftx1本 |
| 10 | 日本通運 | シスメックス | 精密機器 | 発：神戸 着：ハンブルグ（ドイツ） | 20ftx1本 |
| 11 | 山九 | 三井物産プラスチック | 化学品 | 発：神戸 着：アントワープ（ベルギー） | 40ftx1本 |
| 12 | 山九 | 非公表 | 化学品 | 発：横浜 着：ハンブルグ（ドイツ） | 40ftx1本 |
| 13 | 郵船ロジスティクス | ニプロ | 医療機器 | 発：横浜 着：ベルギー、フランス、ポーランド | 20ftx3本 |
| 14 | トランスコンテナ | 複数社 | 混載貨物 | 発：横浜 着：ロッテルダム（オランダ） | 40ftx1本 |
| 15 | FESCO | YKK | ファスナー部品 | 発：富山 着：ドイツ、フランス、イタリア | 20ftx1本 |

8

8 中欧班列(TCR)の概要

- 2011年開始。東ルート(満洲里)、中ルート(モンゴル)、西ルート(カザフ)で中国(主に内陸都市)と欧州・ロシアを結ぶ。
- 軌間の違いから2度の積み替えが必要。国境積み替え駅で混雑。
- 輸送日数と料金:航空と海運の中間的位置づけ。リードタイムは航空輸送の5~6倍、海上輸送の約半分。海上輸送料金は変動幅大。
- 経済競争力維持のため補助金が中国政府から支払われているが縮小の動き。



9 「中欧班列」の成長

- 急速な発展:2020年:1万2,406便(+50.8%)、113万5000TEU(+56.5%)
- 西航:東航=55:45
- 西航貨物:電子機器、アパレル、家電、機械、消費財、越境eコマース商品、国際郵便
- 東航貨物:自動車部品、完成車、化学品、飲料、食品、木材
- 貨物量の増大への対応として、欧州側国境積み替え駅(プレスト/マワシェビチェ)の代替路(カーニングロード)を開発。



コロナ禍の中での国際交流



榊本間組 専務執行役員
東山 茂

2019 年末（令和元年末）から世界的に蔓延したコロナ禍が長引き、それが国際交流活動に甚大な影響を及ぼしている。関係者においては、その間においても可能な交流ツールを用いての活動継続（特に物流について）に尽力するとともに、窮迫時において経営体力や人員を温存しつつ、コロナ収束後における活動再活性化を期するための準備を余念なく行っているところであるが、疫病対策（自粛）と経済活動とのバランスとりは困難を極めており、いずれにしても、今後、ワクチン接種の拡大効果も手伝って、国内外における疫病根絶と経済諸活動の再開が待たれるところである。

今回の疫病（新型コロナウイルス感染症）の概況を、丁度 1 世紀前に蔓延したスペイン風邪（インフルエンザ）との対比において下表に示す。100 年の間に世界及び日本の人口が激増する中で、いずれのパンデミックにおいても莫大な数の人間が感染し多くの命が失われている。今回の新型コロナウイルス感染症に際しては、100 年前のスペイン風邪との相対関係としては罹患・死亡率は低いが、それでも世界を震撼させる脅威となっていることは、現在の我々が日々体験してきた通りである。

〈スペイン風邪と新型コロナウイルス感染症との概要対比〉

| | スペイン風邪（インフルエンザ）【1918～1920（3 波）】 | 新型コロナウイルス感染症【2019～（4 波）】 |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 感染者数等 | 感染者 5 億人（日本 0.2 億人） 〈総人口約 20 億人、日本 0.6 億人〉 死亡者 0.2～1 億人（日本 40 万人） | 感染者 1.7 億人（日本 75 万人） 〈総人口約 70 億人、日本 1.2 億人〉 死亡者 350 万人（日本 1 万人） ※但し、2021.5 末現在 |
| 前後の出来事 | 1914～1918：第一次大戦（戦禍による犠牲者数は戦闘員 900 万人、非戦闘員 700 万人、なお軍隊内にも感染が拡大した） 1918.9～1921.11：平民宰相・原敬内閣 1919.1：パリ講和会議 1920.1：国際連盟発足（米国は不参加） 1920.4～9：アントワープ五輪（日本は二回目の参加で、テニスで初めてメダル獲得） 1923：PIANC（国際航路協会）コングレス（於：ロンドン）に日本からも参加 1923.9：関東大震災（死者あるいは行方不明者は約 10 万人） | 2011.3：東日本大震災（死者あるいは行方不明者は約 2 万人） 2019.6：PIANC（国際航路協会）年次総会（in 神戸）開催 2019：インバウンド最高記録（年間外国人入国者数 31 百万人で 10 年前の 4 倍） 2020.1：英国が EU 離脱 2020.9：安倍首相から菅首相に交替 2021.1：米国トランプ大統領からバイデン大統領に交替 2021.4：気候変動サミット（オンライン開催） 2021.7～：東京五輪（予定） |

コロナ禍の中にあっても、可能な範囲での交流活動（特に物流）がなされている。我が国の国際交流（物流・人流）の動向について公表データ等によって概括すると、下記の通りである。

【貿易統計による分析（貿易額）】

令和2年度（2020年度）の国際貿易は、前年度（令和元年度、2019年度）の米中摩擦による国際的停滞を引きずったまま、コロナ禍による影響に直面することとなった。財務省（税関）の貿易統計の月次データによる我が国全体の貿易額の推移は下表の通りである。下表を参照しつつ、コロナ禍とともにあった当年度の全国的な貿易動向（貿易額）の特徴を分析すると、以下のように言うことができる。

○輸出については、一時大幅に落ち込んだものの、今日、かなりの回復基調となっている。特に对中国は継続的に増勢、対米国についてもコロナ禍蔓延期の初期段階で米国内の購買力低下に伴う自動車等輸出の激減により大幅減となっていたが、最近は、購買力の回復により戻ってきている（自動車については、むしろ半導体の供給不足からサプライ側の事情が制約条件となってきた）。

○輸入については、日本国内の消費力減退により特に原燃料の輸入減等から停滞傾向が継続していたが、徐々に回復している（一時、LNG等の輸入控えが効きすぎて発電用等の原燃料不足が顕在化し、至急の輸入促進の結果、パナマ運河の渋滞等により国際物流が滞った）。

○EUからの輸入については、医薬品、重電機器等により増勢（ベルギーから空輸されるワクチン、オランダから海上輸送される洋上風力用資材を含む）。

【輸出】 (単位:百万円、%は対前年同月比)

| | 総額 | | (主要相手国別内訳) | | | | | | | | | |
|------|-----------|------------|--------------|------------|---------|------------|-----------|--------------|---------|--------------|--------|-------------|
| | (百万円) | (%) | 中国 (香港除く) | | 韓国 | | 米国 | | EU | | ロシア | |
| | | | (百万円) | (%) | (百万円) | (%) | (百万円) | (%) | (百万円) | (%) | (百万円) | (%) |
| 令和2年 | | | | | | | | | | | | |
| 1月 | 5,432,329 | -3 | 896,545 | -6 | 372,923 | -12 | 1,052,030 | -8 | 686,278 | -2 | 57,207 | -8 |
| 2月 | 6,319,706 | -1 | 1,136,232 | 3 | 415,481 | 1 | 1,269,788 | -3 | 609,124 | -8 | 66,302 | -9 |
| 3月 | 6,357,070 | -12 | 1,190,831 | -9 | 445,288 | -10 | 1,182,091 | -17 | 633,646 | -11 | 60,340 | -25 |
| 4月 | 5,204,737 | -22 | 1,182,733 | -4 | 411,875 | -11 | 879,398 | -38 | 484,437 | -28 | 42,497 | -42 |
| 5月 | 4,185,565 | -28 | 1,126,346 | -2 | 329,252 | -18 | 587,931 | -51 | 363,824 | -34 | 37,447 | -40 |
| 6月 | 4,860,301 | -26 | 1,243,132 | 0 | 350,634 | -15 | 724,711 | -47 | 432,599 | -29 | 41,932 | -41 |
| 7月 | 5,368,018 | -19 | 1,329,123 | 8 | 374,269 | -14 | 1,091,346 | -20 | 438,124 | -31 | 42,066 | -39 |
| 8月 | 5,233,082 | -15 | 1,261,690 | 5 | 363,964 | -14 | 936,926 | -21 | 476,308 | -19 | 47,744 | -14 |
| 9月 | 6,053,799 | -5 | 1,341,587 | 14 | 398,487 | -1 | 1,194,418 | 1 | 554,110 | -11 | 60,839 | -8 |
| 10月 | 6,565,654 | 0 | 1,457,747 | 10 | 416,135 | 9 | 1,299,364 | 3 | 599,153 | -3 | 60,841 | -3 |
| 11月 | 6,113,557 | -4 | 1,359,360 | 4 | 401,994 | 3 | 1,181,374 | -3 | 560,980 | -3 | 53,312 | 4 |
| 12月 | 6,706,664 | 2 | 1,556,595 | 10 | 486,258 | 21 | 1,212,810 | -1 | 621,699 | -2 | 57,286 | 0 |
| 令和3年 | | | | | | | | | | | | |
| 1月 | 5,779,567 | 6 <4> | 1,232,676 | 38 <29> | 429,386 | 15 <1> | 1,001,518 | -5 <-12> | 532,212 | -22 <-24> | 53,756 | -6 <-13> |
| 2月 | 6,038,238 | -5 <-5> | 1,174,319 | 3 <6> | 424,236 | 2 <3> | 1,092,350 | -14 <-16> | 589,139 | -3 <-11> | 62,922 | -5 <-14> |
| 3月 | 7,378,264 | 16 <2> | 1,634,396 | 37 <25> | 495,194 | 11 <-1> | 1,239,302 | 5 <-12> | 714,542 | 13 <0> | 74,299 | 23 <-7> |
| 4月 | 7,180,549 | 38 <8> | 1,582,791 | 34 <28> | 517,428 | 26 <12> | 1,276,161 | 45 <-10> | 675,907 | 40 <1> | 77,391 | 82 <6> |

【輸入】

(単位:百万円、 %は対前年同月比)

| | 総額 | | (主要相手国別内訳) | | | | | | | | | |
|--------|-----------|--------------|--------------|-------------|---------|-------------|---------|--------------|---------|--------------|---------|--------------|
| | (%) | (%) | 中国 (香港除く) | (%) | 韓国 | (%) | 米国 | (%) | EU | (%) | ロシア | (%) |
| 令和2年 | | | | | | | | | | | | |
| 1月 | 6,744,068 | -4 | 1,737,534 | -6 | 272,484 | -5 | 682,505 | -12 | 776,189 | -3 | 105,420 | -7 |
| 2月 | 5,206,662 | -14 | 673,964 | -47 | 262,242 | 1 | 643,515 | -6 | 627,006 | -8 | 125,155 | 5 |
| 3月 | 6,349,576 | -5 | 1,433,456 | -4 | 264,925 | -5 | 742,146 | 1 | 671,354 | -10 | 112,286 | -15 |
| 4月 | 6,141,681 | -7 | 1,736,906 | 12 | 246,315 | -9 | 697,724 | 2 | 647,617 | -7 | 90,454 | -37 |
| 5月 | 5,042,316 | -26 | 1,512,538 | -2 | 202,335 | -27 | 577,665 | -28 | 577,594 | -29 | 82,621 | -36 |
| 6月 | 5,151,251 | -14 | 1,391,050 | 1 | 211,495 | -16 | 601,955 | -12 | 612,323 | -9 | 73,054 | -31 |
| 7月 | 5,382,781 | -22 | 1,457,456 | -10 | 217,614 | -21 | 581,890 | -25 | 651,747 | -14 | 80,317 | -33 |
| 8月 | 5,005,107 | -20 | 1,321,751 | -7 | 196,870 | -18 | 567,207 | -22 | 558,439 | -22 | 89,827 | -37 |
| 9月 | 5,386,437 | -17 | 1,431,251 | -12 | 230,306 | -8 | 559,468 | -10 | 671,727 | -14 | 78,479 | -36 |
| 10月 | 5,707,503 | -13 | 1,538,989 | -3 | 219,736 | -20 | 602,562 | -15 | 639,258 | -11 | 94,675 | -31 |
| 11月 | 5,757,770 | -11 | 1,688,544 | 7 | 250,647 | -12 | 594,004 | -14 | 630,428 | -17 | 97,813 | -29 |
| 12月 | 5,961,950 | -12 | 1,569,646 | 2 | 264,859 | -6 | 586,252 | -22 | 699,276 | -4 | 115,415 | -28 |
| 令和3年 | | | | | | | | | | | | |
| 1月 | 6,106,730 | -10 (-13) | 1,720,322 | -1 (-7) | 255,715 | -6 (-10) | 586,334 | -14 (-24) | 690,006 | -11 (-14) | 85,592 | -19 (-24) |
| 2月 | 5,826,498 | 12 (-4) | 1,446,452 | 115 (14) | 242,073 | -8 (-7) | 620,568 | -4 (-9) | 629,671 | 0 (-8) | 99,627 | -20 (-17) |
| 3月 | 6,720,442 | 6 (0) | 1,577,970 | 10 (5) | 294,337 | 11 (5) | 790,822 | 7 (7) | 799,030 | 19 (8) | 98,613 | -12 (-26) |
| 4月(速報) | 6,927,477 | 13 (5) | 1,749,749 | 1 (13) | 294,326 | 20 (9) | 738,506 | 6 (7) | 786,761 | 17 (9) | 111,419 | 23 (-22) |

※対前年同月比の令和3年各月における下段括弧書きは、対前々年同月比

※EUについては、令和2年2月より英国を除く(前年同月比も、そのフェーズで対比)

なお、各税関支署毎の統計により地域別に見てみると、例えば北陸エリアの動向としては全国での停滞傾向がより顕著に現れている(地域ごとに荷主企業が限定されているため、特定企業での取扱量の影響を直接受けるため)。しかしながら、徐々に回復傾向かとの兆しも見受けられる(特に、直近の2月～3月は各税関支署において概ね好調)。

【外貿コンテナ取扱量についての分析】

外貿コンテナ取扱量については、国土交通省より主要6港湾(我が国全体の3/4を取扱)の取扱量の速報値が公表されている。それによる月次データの推移は下表のとおりである。

下表を参照しつつ当年度の外貿コンテナ取扱量の特徴を分析すると、下記のように言うことができる。

○主要6港(全国の3/4をシェア)の取扱量としては、一時の対前年10%台の減の状況から徐々に回復基調にある。

なお、世界的には、最近、アジアから北米向けが反動的に急増し(昨年8月～本年2月は10～20%台の対前年同月増、本年3月は78%増(日本発は▲16%)：日本海事センター)、北米西海岸の港湾渋滞や運賃高騰・コンテナ不足の状況をきたしている。

主要6港湾の外貿コンテナ取扱量の推移 (単位:千TEU、実空込み)

| | 輸出入合計 | | | | | |
|------|-------|------------|----------|-----------|----------|-------------|
| | (対前年) | | 輸出 (対前年) | | 輸入 (対前年) | |
| 令和2年 | | | | | | |
| 1月 | 1,089 | -6 | 490 | -8 | 598 | -5 |
| 2月 | 902 | -16 | 502 | -12 | 399 | -20 |
| 3月 | 1,153 | -8 | 553 | -11 | 599 | -6 |
| 4月 | 1,227 | 1 | 610 | -1 | 617 | 3 |
| 5月 | 1,085 | -5 | 541 | 0 | 544 | -10 |
| 6月 | 1,095 | -11 | 557 | -14 | 538 | -8 |
| 7月 | 1,103 | -13 | 543 | -13 | 560 | -12 |
| 8月 | 1,048 | -9 | 533 | -6 | 515 | -12 |
| 9月 | 1,068 | -10 | 521 | -13 | 547 | -7 |
| 10月 | 1,165 | -2 | 586 | -1 | 579 | -3 |
| 11月 | 1,123 | -7 | 553 | -9 | 569 | -5 |
| 12月 | 1,177 | -2 | 602 | -5 | 575 | 1 |
| 令和3年 | | | | | | |
| 1月 | 1,053 | -3 <-9> | 504 | 3 <-5> | 549 | -8 <-13> |
| 2月 | 1,053 | 16 <-3> | 528 | 4 <-9> | 525 | 31 <4> |
| 3月 | 1,207 | 4 <-4> | 598 | 8 <-3> | 609 | 1 <-5> |

※対前年(同月比)の令和3年各月における下段括弧書きは、対前々年同月比

【出入国管理統計による分析(入国者数)】

前年(令和元年、2019年)に史上最高値を記録したインバウンド観光客数は、令和2年2月以降において、コロナ禍の影響により雲散霧消を余儀なくされた。法務省の出入国管理統計の月次データによる我が国への入国者数の推移は下表のとおりである。

【入国者数】 (%は対前年同月比)

| | 外国人総数 | | (主要国籍別内訳) | | | | | |
|------|-----------|--------------|-----------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|
| | (%) | | 中国 (香港除く) | | 韓国 | | 米国 | |
| | | (%) | (%) | (%) | (%) | (%) | (%) | |
| 令和2年 | | | | | | | | |
| 1月 | 2,698,824 | 0 | 888,569 | 29 | 345,143 | -57 | 121,437 | 15 |
| 2月 | 1,155,960 | -55 | 109,114 | -83 | 161,597 | -78 | 75,871 | -18 |
| 3月 | 217,679 | -92 | 12,274 | -98 | 20,867 | -97 | 24,806 | -86 |
| 4月 | 5,312 | -100 | 717 | -100 | 654 | -100 | 431 | -100 |
| 5月 | 4,488 | -100 | 810 | -100 | 278 | -100 | 117 | -100 |
| 6月 | 8,028 | -100 | 2,145 | -100 | 661 | -100 | 310 | -100 |
| 7月 | 10,300 | -100 | 2,737 | -100 | 972 | -100 | 608 | -100 |
| 8月 | 15,882 | -99 | 4,087 | -100 | 1,517 | -100 | 990 | -99 |
| 9月 | 18,861 | -99 | 4,368 | -99 | 2,232 | -99 | 836 | -99 |
| 10月 | 35,578 | -99 | 6,940 | -99 | 2,988 | -99 | 1,306 | -99 |
| 11月 | 66,603 | -97 | 21,144 | -97 | 4,125 | -98 | 1,495 | -99 |
| 12月 | 69,742 | -97 | 21,416 | -97 | 4,620 | -98 | 1,861 | -99 |
| 令和3年 | | | | | | | | |
| 1月 | 55,718 | -98 <-98> | 12,076 | -99 <-98> | 3,638 | -99 <-100> | 1,633 | -99 <-98> |
| 2月 | 13,832 | -99 <-99> | 3,120 | -97 <-100> | 1,826 | -99 <-100> | 592 | -99 <-99> |
| 3月 | 19,398 | -91 <-99> | 5,630 | -54 <-99> | 3,061 | -85 <-99> | 855 | -97 <-100> |

※対前年同月比の令和3年各月における下段括弧書きは、対前々年同月比

上表を参照しつつ、当年度の入国者数の特徴を分析すると、以下のように言うことができる。

○全面的な入国規制の継続により、外国人入国者は極めて例外的に認められたものに限定されたまま（そのほとんどが在留外国人の再入国者であり、入国窓口も羽田・成田・関空等に実質限定）。

○ピークの3120万人（令和元年）が、430万人（令和2年）、30万人（令和2年度）と激減。

なお、短期間の特例上陸者（乗員及び船舶観光）については上表の正規入国者とは別枠となる（但し、このうち船舶観光上陸者はJNT0の訪日外客数には加算）が、その人数については下記の通り。

乗員 (R3.1~3) 3~4万人/月 ← (R元年) 24万人/月

船舶観光 (R3.1~3) 0万人/月 ← (R元年) 17万人/月

また、関連する状況としては、下記のようなことがある。

○外国人入国規制が継続され、東京五輪への外国人観客の観覧中止が決定。

○クルーズ関係では、2020年（暦年：1~12月）の訪日クルーズ旅客数は前年比94.1%減の12.6万人（2019年は215.3万人）、我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は前年比87.7%減の353回（外国船社66回・日本船社287回、2019年は2866回）となり、大幅に縮小した（出典：国交省）。なお、2020年3月以降、国際クルーズの我が国港湾への寄港は皆無（下記等の国内クルーズのみ。但し、本年5月初旬に予定であった日本海側寄港等については、状況に鑑み中止）。外国船社の国際クルーズは再開準備のみ行っている（コスタ等）。

◇ガンツー（R2年7月~）、にっぽん丸（R2年10月~）、飛鳥Ⅱ（R2年11月~）、ぱしふいっくびいなす（R2年12月~）

○新型コロナウイルスへの安全対策については、国交省（海事局・港湾局）がとりまとめ、第三者認証取得等による諸対応を実施。施設面での対応については、日本海側において新たなターミナルがオープン（金沢港、境港等）。

○JR九州高速船が博多 - 釜山に導入のため新造した新型高速船クイーンビートル（パナマ船籍）については、国交省の特例措置により外国船籍のまま国内観光便に転用できることとされ、令和3年3月から博多港周辺での遊覧運航を行っている。

【国際交流活動についての分析】

令和2年度（2020年度）の国際交流活動（環日本海エリア）については、本交流白書の「4. 交流実績一覧」において、関係自治体へのアンケート調査を行った結果を整理している。それによると、

○情報提供自治体数 前回19 → 今回14

〈14自治体の内訳〉 稚内市、秋田県、酒田市、新潟県、新潟市、上越市、高岡市、石川県、敦賀市、舞鶴市、鳥取県、境港市、島根県、伊万里市

○コロナ禍の中における環日本海交流活動

◇オンライン（ウェブ）による国際会議（日中露韓4地域経済交流会議、北東アジア経済発展国際会議、北東アジアCEO経済協力フォーラム等）、首長会談、商談会、青少年交流

◇ビデオメッセージ・展示品の送付

◇マスクの受贈

以上のようなコロナ禍の中での国際交流を経て、今後、コロナ収束後を見据えた展開としては、以下のようなことを考慮することが重要と思われる。

○ポスト・コロナへの円滑な展開（コロナ以前の状況への着実な復帰）

○新たな施策目標への対応（デジタル・トランスフォーメーション&カーボン・ニュートラル対応）

◇各ブロックの「港湾ビジョン」等にも反映

◇電気事業・自動車産業等における構造改革を伴うものであることに留意

◇新たなビジネスチャンスに多くの関係者（日本海側を含む）が裨益できるような工夫

○港湾の整備運営関係としては

◇サイバーポート（港湾の物流・管理の電子化）

◇カーボン・ニュートラル・ポート

→ 7つの港6港の中に新潟港を含む

◇洋上風力（港湾区域内&一般海域）

→ 秋田県で先行、北海道・青森県・山形県・新潟県でも調整進行（事前の円滑調整、港湾エリアでの施工支援、関連産業立地による地域振興）

デジタル覇権をめぐる動き ～中国の躍進と新興国のリープフロッグ～

2021年5月18日

小玉 朋恵

1. デジタルシルクロードの展開（中国の動きを中心に振り返り）

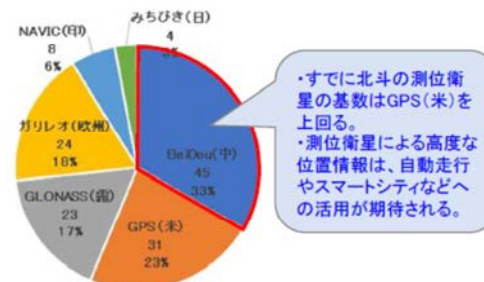
- デジタルシルクロード構想のもと、一帯一路沿線国に中国主導の基幹的デジタルインフラ（越境光ファイバーケーブル、大陸間海底ケーブル、衛星通信）が導入されてきた。
- これらのインフラの上で、中国のプラットフォーマー（アリババ、テンセント、バイトダンス、シャオミ等）が、ミドルウェア（OS, 開発環境など）からアプリケーションまで網羅的に展開。⇒新興国ではリープフロッグ現象（キャッシュレス決済など）

例) 越境EC、電子商取引 ⇒ キャッシュレス化・・・ ⇒デジタル通貨
社会監視システム、配車システム ⇒ スマートシティ

表1 デジタルシルクロードに関連した中国政府の発表等（一部抜粋）

| | |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2015年3月 （中国政府公表） 「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」 | 国境を超えた光ケーブルなどの通信幹線ネットワークの建設を共同推進し、国際通信相互連結の水準を高め、シルクロードの情報の流れを円滑化する。二国間の越境光ケーブルなどの建設推進を加速し、大陸間海底光ケーブルプロジェクトの建設を計画し、空中（衛星）情報の通路を整備し、情報の交流と協力を拡大する。 |
| 2017年5月 「第1回一帯一路国際協力フォーラム」 | 我々は、イノベーション主導の開発を追求し、デジタル経済、人工知能、ナノテクノロジー、量子コンピューティングなどの最先端分野での協力を強化し、ビッグデータ、クラウドコンピューティング、スマートシティの開発の進展から21世紀のデジタルシルクロードを実現していく。 |
| 2019年4月 「第2回一帯一路国際協力フォーラム」における分科会発表 「『一帯一路』共同建設イニシアチブ：進展、貢献と展望」 | 16か国とデジタルシルクロード建設の強化に関する協力合意書に調印。「一帯一路」沿線国との30以上の越境陸上ケーブル、10以上の国際海底ケーブルの敷設が報告。さらに、「一帯一路」を共同建設する17か国は、中国との二国間電子商取引協力メカニズムを構築し、越境電子商取引の巨大なプラットフォームを共同構築。 |

参考：中国の測位衛星システム「北斗」の全世界向けサービス実用化（2020年7月末）



Source:内閣府宇宙開発戦略推進事務局「各国の測位衛星」、
2021年02月17日時点

図1 運用中の測位衛星の基数

2. デジタル覇権をめぐる動き

■米国による中国テック企業（ファーウェイ、TikTok等）の排除

- 米国は、安全保障上の脅威になるとし、政府機関や取引先企業に対し、ファーウェイやZTEなど中国製品の排除や、TikTokなどのアプリの米国事業の撤退などを求める。
- 一方、新興国では、次世代技術をリーズナブルなコストで提供する中国製品・アプリを歓迎。

■中国データ圏の勢力拡大

- 中国はアプリケーションやOSを通じたアジアとの結びつきにより、越境データ量を増加。世界で最も多くのデータを収集。
- **データ収集量の飛躍的な増加は、AI等を活用したサービス躍進の原動力**となっている。

表2 米・国防制限法の制裁対象企業のアフリカでのサービス展開

| | |
|-------------|-----------------------|
| ファーウェイ | 南ア、ケニアなど広く通信網や監視カメラ |
| ZTE | アフリカで広く通信網、東アフリカで5G提供 |
| ハイクビジョン | 南ア、ケニアの商業施設などで監視カメラ |
| ダーファ・テクノロジー | タンザニア、モロッコなどで監視カメラ |
| ハイテラ | 南アに現地法人、無線機販売 |

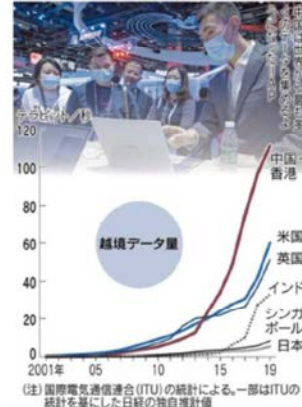
資料：日本経済新聞2020.8.15付

表3 主要SNSの月間利用ユーザー数（全世界）

| SNS名称 | 月間利用者数 | 発表・参照時期 |
|-----------|------------|---------|
| Facebook | 24億9,800万人 | 2020/01 |
| Twitter | 3億3,960万人 | 2020/01 |
| Instagram | 10億人 | 2018/06 |
| LINE | 1億6,400万人 | 2020/01 |
| You Tube | 20億人 | 2020/04 |
| Tik Tok | 8億人 | 2020/01 |

資料：出典：インスタラボ「日本・世界のSNSユーザー数まとめ」 (<https://ferret-plus.com/22090>)

米中の越境データのシェアは2014年に逆転した



資料：日本経済新聞2020.11.24付

図2 越境データ量

2

2. デジタル覇権をめぐる動き

■コロナ禍におけるデジタル化の加速

- コロナ禍において、**人と人との接触による感染回避のため、デジタルツール活用の動きが拡大**。中国や韓国などを皮切りに、世界各国でコロナ感染者との接触確認アプリを導入し、感染拡大抑制効果を確認。
- また、新たなデジタルサービスとして、キャッシュレス決済、ビデオ通話による遠隔診療・授業、リモートワークなどの利用が拡大。
- 中国では、**AI技術等の活用したコロナテックが拡大**。様々なオンラインサービスをはじめとし、上空から外出自粛を呼びかける**ドローン**、5G通信網を活用した**遠隔医療**、（医療機関等に医療物資や食料を運ぶ）**無人運転車やロボット**、**顔認証によるマスク着用通行者の身元特定・検温を同時に行うAIサービス**などが導入された。



肺炎AIのシステムはCT画像から新型コロナウイルスによる肺炎の特徴を見つけ出し、警告を出す

資料：朝日新聞GLOBE+

図3 肺炎AI

3

3. デジタル通貨をめぐる覇権争い：2021年はデジタル通貨元年？

■デジタル人民元発行を目指す中国／デジタル通貨をめぐる覇権争い

- 中国は2022年の北京冬季五輪開催と共に**デジタル人民元の発行**を目指しており、2020年秋以降、深圳、蘇州、北京などでデジタル人民元を配布した実証実験を実施。
- また、2021年2月には、香港とタイの中銀が進めるデジタル通貨の越境取引に関する実証実験に中国人民銀行とUAEの中銀が参加と発表。デジタル人民元を**一帯一路**沿線国に広げる布石との見方。デジタルシルクロードから**デジタル通貨シルクロード**へ展開しつつある。

■新興国のリープフロッグ：CBDCによる金融包摂

- 2020年10月、バハマとカンボジアでは、中央銀行デジタル通貨（CBDC）を発行。
- 新興国においては、CBDCによる**金融包摂**を狙う動きがある一方、日米欧などの先進国は、既存の通貨システムを脅かすリスクのあるCBDC発行に慎重。新興国のリープフロッグが進む。



【日本の対応について】

ERINA河合正弘代表理事・所長は『米中の通貨・金融覇権競争』

※において、我が国の対応について、次のように提起

- 多層的な国際通貨・金融協力の推進
- 日本円と東京金融市場のさらなる国際化
- 中国を既存の国際通貨・金融システムのルールに取り込む

※「(公財)日本国際問題研究所 研究レポート、2021/3/31

(<https://www.jiia.or.jp/column/post-98.html>)

表4 中国人民幣をめぐる動き

| | |
|---------|--------------------------------------------------------------------|
| 2005年 | 管理変動相場制に移行、人民幣の事実上のドル連動を解除 |
| 08年 | リーマン・ショック後に対ドルレートを固定 |
| 09年 | 人民幣建ての貿易決済を開始 人民銀行の周小川総裁が国際通貨基金(IMF)の特別引き出し権(SDR)の役割拡充を訴える論文を公表 |
| 10年 | 対ドルレートの固定を解除 |
| 14年 | 人民銀行がデジタル人民幣の研究を開始 |
| 15年 8月 | 対ドルレートを切り下げ、世界の市場を揺るがす「人民幣ショック」 |
| 11月 | IMFが人民幣のSDR構成通貨への採用を決定 |
| 16年 10月 | 人民幣がSDR構成通貨に |
| 17年 1月 | 人民銀行デジタル通貨研究所が開設 |
| 20年 5月 | 人民銀行の総行総裁がデジタル人民幣の試験運用開始を公表 |
| 10月 | 深圳で市民がデジタル人民幣を買い物などの決済に使う大規模実験 |
| 22年 2月 | 北京冬季五輪開催、それまでのデジタル人民幣の発行を目指す |

資料：日本経済新聞2021/2/11付「動き出す中銀デジタル通貨」

2021年1月 中国人民銀行などが国際銀行間通信協会(SWIFT)と合弁会社設立
2021年2月 香港とタイの中銀の実験に中国人民銀行とUAEの中銀が参加

■カンボジアのデジタル通貨『バコン』

日本のスタートアップ企業ソラミツが開発。



SORAMITSU



NATIONAL BANK OF CAMBODIA



資料：<https://soramitsu.co.jp/>