

2014 年 12 月 20 日（土）
サンシップとやま福祉ホール
14：00～15：30

「環日本海地域の経済状況—中国東北部との関連から—」

福島大学経済経営学類准教授
中国吉林大学北東アジア研究院兼任教授
朱 永浩（ズウヨンホ）氏

私は黒竜江省牡丹江に生まれ、高校在学中にロシアの極東経由で中央アジアへ短期留学し、その後、日本で大学院を卒業し、シンクタンクの勤務経験を経て今日に至っている。そして、私の「朱」という名字のルーツは朝鮮半島にある。

従って、あなたは何人だと聞かれたときには、「私は北東アジア人だ」と答えているし、常に、北東アジア、環日本海地域の平和を構築しなければならないという使命感を持って研究している。



1. 中国東北部の経済概況と課題

私は中国東北部、具体的には遼寧省、吉林省、黒竜江省から構成される地域を研究テーマにしているが、今日は特に 21 世紀に入ってからのこの地域の変化、環日本海諸国との関係についてお話ししたいと思います。

中国東北部の国境は全部で 4000km 以上あるが、ロシアとの国境線が黒竜江省で約 3000km、吉林省で 230km を占める。また、北朝鮮との間に約 1420km の国境線がある。冷戦時代にはこれらの国境線を一般人が通過することはできなかつたし、貨物の通過もほとんどなかつたが、今はモノの流れ、ヒトの流れはかなり増えている。

中国東北部の主要経済指標（2013 年）を見ると、遼寧省の 1 人当たり域内総生産（GRP）は 9960 ドル（2014 年に 1 万ドルを超える見込み）である。一方、内陸の吉林省の 1 人当たり GRP は 7620 ドルで遼寧省よりも若干下がるし、黒竜江省は 6056 ドルで全国平均の 6767 ドルよりも低い（表 1）。

表 1 中国東北部の主要経済指標（2013 年）

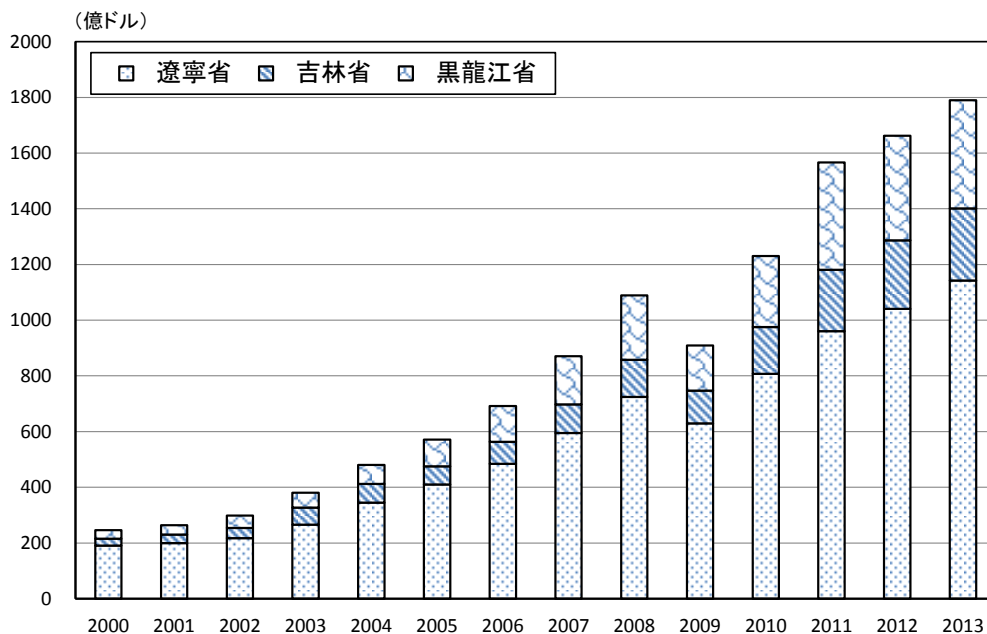
主要経済指標	単位	遼寧省		吉林省		黒龍江省		中国	
		数値	前年比 (%)	数値	前年比 (%)	数値	前年比 (%)	数値	前年比 (%)
面積	万km ²	14.8	/	18.7	/	45.4	/	959.7	/
人口	万人	4,390	0.02	2,751	0.02	3,834	0.03	136,072	0.49
GDP・GRP(名目), 成長率(実質)	億ドル	4,372	8.7	2,096	8.3	2,322	8.0	91,850	7.7
一人当たりGDP・GRP(名目)	元	61,686	/	47,191	/	37,509	/	41,908	/
	ドル	9,960	/	7,620	/	6,056	/	6,767	/
固定資産投資額(農村家計を除く)	億元	24,791	15.1	9,880	4.4	11,794	31.0	436,528	25.8
社会消費品小売総額	億元	10,524	13.7	5,427	13.7	6,206	13.8	237,810	13.1
都市部登録失業率(吉林省は2012年)	%	3.4	/	3.7	/	4.4	/	4.1	/
対外貿易額	輸出	億ドル	645.4	67.6	162.3	22,093.7	/	/	/
	輸入	億ドル	497.4	191.0	226.5	19,503.2	/	/	/
	収支	億ドル	148.0	-123.4	-64.2	2,590.5	/	/	/
外国直接投資(実行ベース)	億ドル	290.4	8.3	18.2	10.4	46.1	18.3	1,175.9	5.3

(出所) 中国国家统计局『中国統計摘要』2014 年版、各省統計局『2013 年国民経済と社会発展統計公報』より作成

現在、日本企業が注目している新興国・インドネシアの人口は約 2 億 6000 万人である。中国東北部（東北三省）の人口規模は約 1 億 1000 万人だが、この地域の GRP はインドネシアの GDP よりも高い。また、東北三省の面積は日本の約 2 倍だが、人口の大半が特定の都市に集中している。すなわち、市の中心部人口を見ると、遼寧省の省都である瀋陽は 600 万人以上、吉林省の省都である長春は約 400 万人、黒竜江省の省都であるハルビンに 500 万人ぐらいの人口を擁し、1 人当たり GRP はいずれも 1 万ドルを超える勢いで、瀋陽は既に 1 万ドルを超えている。市場としては有望だと思うが、同じ東北部でもそれぞれの地域の生活習慣、商習慣がかなり異なることに留意すべきだ。さらに、日本の日本海沿岸の各都市と同様、中国でも隣接している地域同士はあまり仲が良くない。また、日本の場合は市場の均一性が保証されているが、中国の場合は、省と省をまたぐときには、「余計な」コストがかかる場合がある。

2000 年以降における中国東北部の貿易総額は、2000 年の 200 億ドル強から、2013 年には 1800 億ドルと 8 倍となった（図 1）。このような稼ぎの多くに外資系企業が深く関わっていることは言うまでもない。2003 年に 60 数億ドルだった対内直接投資が、今や 350 億ドルになっている。中国全体の直接投資の約 2 割が東北部で行われている状況である。ちなみに、この地域の人口は中国全体の 8.2%、経済規模は中国全体の 9.2% であるが、中国全体の貿易に占める割合はわずか 5% 弱である。

図 1 中国東北部の対外貿易額の推移（2000～2013 年）



(出所) 中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版、『中国統計摘要』2014 年版より作成

2. 中国東北部と日本との経済関係

では、中国東北部と日本との関係はどうか。東北部の対日貿易額は 2000 年以降、増加の傾向にはあるが、中国の対日貿易額に占める東北部のシェアは、輸出において 2000 年の 12.4% から 2012 年の 7.3% へ、輸入において 2000 年の 7.6% から 2012 年の 4.4% へと減少している。また、省別に見ると、2012 年における遼寧省の対日輸出額は 101.3 億ドルで、同省輸出全体の 17.5%、吉林省は 7.3 億ドル（省の輸出の 12.3%）を占めているが、黒竜江省は 2.4 億ドル（省の輸出の 1.7%）に下がっている（表 2）。

表 2 中国全体および東北部と日本の貿易額の推移

	2000年		2005年		2010年		2012年	
	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額
中国全体(百万米ドル)	41,654	41,510	83,986	100,408	121,043	176,736	151,622	177,834
中国の対世界貿易額に占める日本のシェア(%)	16.7	18.4	11.0	15.2	7.7	12.7	7.4	9.8
遼寧省(百万米ドル)	3,804	2,841	6,500	4,284	9,816	6,090	10,126	5,464
中国の対日貿易額に占める遼寧省のシェア(%)	9.1	6.8	7.7	4.3	8.1	3.4	6.7	3.1
遼寧省の対世界貿易額に占める日本のシェア(%)	26.0	23.8	27.7	24.4	22.8	16.2	17.5	11.9
吉林省(百万米ドル)	311.0	179.0	474.0	900.0	522.0	2,470.0	733.6	2,084.6
中国の対日貿易額に占める吉林省のシェア(%)	0.7	0.4	0.6	0.9	0.4	1.4	0.5	1.2
吉林省の対世界貿易額に占める日本のシェア(%)	14.4	4.5	19.2	22.2	11.7	20.0	12.3	11.2
黒龍江省(百万米ドル)	1,030.0	115.0	301.0	335.0	329.0	286.0	240.1	191.9
中国の対日貿易額に占める黒龍江省のシェア(%)	2.5	0.3	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2	0.1
黒龍江省の対世界貿易額に占める日本のシェア(%)	35.9	4.7	5.0	9.6	2.0	3.1	1.7	0.8

(出所) 朱永浩「中国東北部と北東アジアの経済関係の進展」『東アジアへの視点』第 25 巻 3 号、国際東アジア研究センター、2014 年 9 月、14 頁。

大連は中心部において日本語が通じるぐらい親日の都市になっているが、ハルビンには日本人の長期滞在者は数百人しかいない。遼寧省には 3 カ月以上長期滞在している日本人が 7029 人いるが、東北部全体で 7858 人なので、9 割弱が遼寧省に集中し、中でも大連に 6039 人が滞在している。一方、私の故郷である内陸の牡丹江には日本人会もあるが、そこには現在 9~10 名しか日本人は住んでいない。

また、2013 年 10 月現在、東北部に進出している日系企業は 2201 社を数えるが、遼寧省が 2072 社と 95% を占め、全体の 84.1% に相当する 1851 社が大連市に集中している(表 3)。そして、内陸の吉林省と黒龍江省への日系企業進出はまだ少ない。一方、アメリカ系企業や、韓国系企業、台湾系企業が黒龍江省にかなり進出している。

表 3 東北部における日系企業数および在留邦人数の推移

日系企業数(社)											
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
遼寧省	593	682	803	876	962	1,214	1,505	1,335	1,439	1,425	2,072
大連市	508	580	693	763	843	1,087	1,395	1,180	1,244	1,180	1,851
瀋陽市	58	72	76	88	91	95	78	115	155	228	205
吉林省	13	30	31	36	46	51	54	62	69	93	86
長春市	8	23	24	30	35	39	41	44	52	76	74
黒龍江省	13	17	17	16	16	16	16	21	23	28	43
ハルビン市	12	15	15	14	14	14	14	17	18	26	37
東北地域合計	619	729	851	928	1,024	1,281	1,575	1,418	1,531	1,546	2,201
長期滞在(3カ月以上)の邦人数(人)											
年	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
遼寧省	2,670	3,361	3,793	4,805	4,935	5,756	6,313	7,101	7,173	7,000	7,029
大連市	2,312	2,823	3,145	4,020	4,123	4,868	5,427	6,151	6,175	5,979	6,039
瀋陽市	310	438	515	627	641	709	661	729	772	832	814
吉林省	242	327	349	374	383	375	418	443	494	575	589
長春市	194	293	257	264	267	262	282	299	348	425	444
黒龍江省	221	285	205	233	235	260	271	290	263	262	240
ハルビン市	207	235	175	190	184	201	196	207	201	207	183
東北地域合計	3,133	3,973	4,347	5,412	5,553	6,391	7,002	7,834	7,930	7,837	7,858

(注) 各年 10 月 1 日時点のデータ

(出所) 在瀋陽日本国総領事館の資料より作成

日系企業は進出に当たって、金融、物流・輸送などをかなり日系企業に頼っている部分があるので、東北部への日系企業進出が少ない背景には、日系の物流企業や輸送業者がほとんど入っていないことがあると思う。日本企業は、冬は $-20\sim 30^{\circ}\text{C}$ になる中、電子部品を保管する倉庫がきちんと温度管理ができるのか等、非常に高いサービスレベルを要求する。それに関しては、上海や広州、天津などに比べて、東北部はソフト面で後れていることは否めないだろう。ただ、私が3~4回目に中国東北部をご案内する人からは、「数年前に比べるとかなり良くなった」「他の国の企業は実際に入っているではないか」という声が聞かれるのも事実である。

そして、北朝鮮やロシアに近い朝鮮族自治州の延吉という町には、シャンプーなどの日本製品を専門に卸している企業が存在する。ただ、値段は日本国内の2~3倍ぐらいする。この2~3年の反日キャンペーンのマイナスの影響が若干あるけれども、日本商品のイメージは非常にいいと言われている。

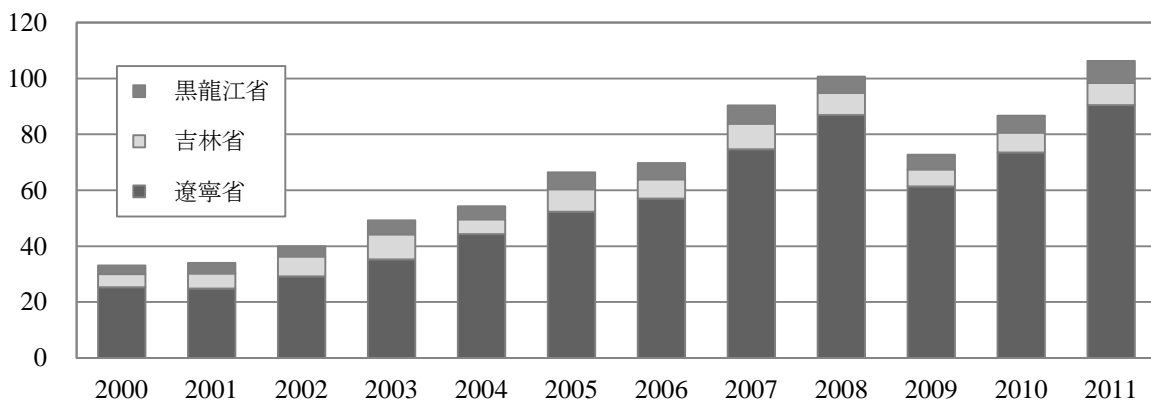
かつて中国東北部において、日本商品を探すのは至難の業だったが、今はロシアとの国境の町、黒河にあるスーパーにも小さな日本商品のコーナーがある。私が実際に手に取って見たところ、一部は中国国内の日系企業で作る製品だったが、化粧品などの一部の製品は真のメイド・イン・ジャパンだった。今や、私は環日本海経済圏の形成は夢ではなく、値段を下げてスムーズな物流、商流のチャンネルを確保する段階に来ていると思う。

3. 中国東北部と韓国との経済関係

韓国企業も1990年代後半までは、対中進出先として、朝鮮半島から地理的に近い環渤海湾地域や、韓国語のできる朝鮮族の多い東北部を選好する傾向が強かった。しかし、2000年代以降、韓国企業の本拠地である中国進出先は、エレクトロニクス産業集積地の長江デルタ地域や山東半島にシフトするようになってきている。

この間、韓国の対中国東北部の貿易額は、2000年の33.1億ドルから2011年の106.3億ドル規模にまで拡大している(図2)。日本は200億ドルだから、規模としては、日本の商品の約半分ぐらいが入っているという理解でいいと思う。ただ最近、韓国の対中輸出に占める東北部のシェアは、2000年の7.3%から2011年の2.7%へ低下している。また、韓国も日本と同じく遼寧省への進出が主で、吉林省や黒龍江省への進出はそれほど増えていない。

図2 韓国の対東北部貿易額の推移(2000~11年, 単位: 億米ドル)



(出所) 韓国貿易協会データベースより作成

しかし、私の感じとしては、韓国で統計に出ない担ぎ屋さん貿易が増えているような気がする。私自身、何度も韓国からフェリーに乗って中国東北部に向かった。仁川から大連に行くフェリーもあれば、丹東、營口に向かうフェリーもあるので、韓国から中国に行く手段は多く、ほとんど船の中で生活しているような担ぎ屋さんもある。運んでいるのは、炊飯器、血圧測定器、一部の農産品である。また、昔と違い、今の担ぎさんは、言葉も通じるし、インターネットの発達でニーズがどこにあるかも分かっているようだ。

もう一つ日本と違うのは、進出企業数は少ないが、韓国企業はサービス業のシェアが高い。実際、一部の高速道路のサービスエリアの経営にも参入している例がある。

4. 中国東北部とロシア極東の経済的接近

クリミア問題で今、ロシアが大きく揺らいでいるが、極東に約 600 万人の人口を擁するロシアにとっては、中国東北部との通商は非常に重要である。先日、現地の方に聞いたところでは、中国の対ロシア貿易の 1 割ぐらいを占める綏芬河という町は、人口わずか 6 万 5000 人の小さな町だが、ここでもやはり為替の変動が大きな影響を与えており、新たなビジネスが生まれるかもしれないとのことだった。すなわち、中国からロシアに消費財が流れる従来の形と違って、ロシアから消費財の一部が入ってくることも考えられるという話である。

綏芬河現地のスーパーでは、ルーブルが自由に使える。これは昨年 12 月から合法となった。従って、スーパーにはその日のレートを書いた看板がある。ただし、おつりは中国の人民元で渡されるようだ。10 年前に私が現地を訪れたときも、非合法的にルーブルでの取引が行われていた。また、綏芬河では国際化が進み、日本人か韓国人かだけではなく、ロシア人であっても、ウクライナ系か、若干中央アジアの血が入っているかまでも現地の人は見極めている。

ロシアからの木材の流入の半分ぐらいは、この町を通過して中国に入ってきて、年間、1000 万トン弱の輸送量となっている。冷戦終了直後の 1990 年の初めには数十万トンだったから、わずか 20 年間で約 50 倍になったのである。個別の 2~3 の企業に聞くと、毎月、最低 30TEU を板材に加工して日本に直接持ってくるという話だった。ロシア極東地域の輸出品である木材、飼料の大半は、中国東北部の鉄道を経由して輸送されている。その他に日本からの輸出入もあるが、これは日本のロシアに対する経済制裁によってこれから大きく変わる可能性がある。ハバロフスクにいる現地の日本人の話を伝え聞くと、相当影響を受けているとのことであった。

2010 年までは、ロシア極東地域の貿易総額のうち、約 3 割が中国、約 3 割が日本、25% ぐらいが韓国のもので、4 番目のアメリカは二・数何パーセントだった（表 4）。従って、ロシアから見ても、北東アジア経済圏はできつつあると私は認識している。ただ、問題はその評価で、この 235 億ドルが少ないと見るか、600 万人ぐらいの人口の極東ロシアでこの額の輸出入を行っているのは立派だと評価するかである。

私は今年、ウラジオストックを 2 回訪れたが、スーパーではシャンプーや食品などの日本製品がかなり並べられていた。また、市の中心部の飲料水自販機はほとんど日本の中古品で、そこで売られているのも日本のジュース類だった。一方で、日本製品よりはるかに多いのが韓国製品で、それよりさらに多いのが中国製品である。欧州から輸入されているものもあるが、私は今回の対ロシア経済制裁は、極東に関しては製品のシェアから見て短期的にそれほど大きな影響はないと思っている。ただ、これを数字で証明することは難しい。日本、韓国を除いた北東アジア諸国では、統計の取り方と信頼性に問題があるからである。

ちなみに黒竜江省は中国の対ロシア貿易の 2 割ぐらいを占めるが、その半分は綏芬河での貿易である。黒竜江省の対ロシア貿易は 2008 年までは飛躍的に伸びていたが、世界金融危機の影響を受けた 2009 年と 2010 年は大きく落ち込んだ。しかし、2011 年と 2012 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（図 3）。ただ、ロシアに輸出される中国製品はそれほど

良い品質ではない。一方、日本製品に対するイメージはとてもいいのだが、ロシアにはなかなか入っていない。一部の製品は、いったんモスクワまで行き、そこからシベリア経由で極東まで回ってくる。

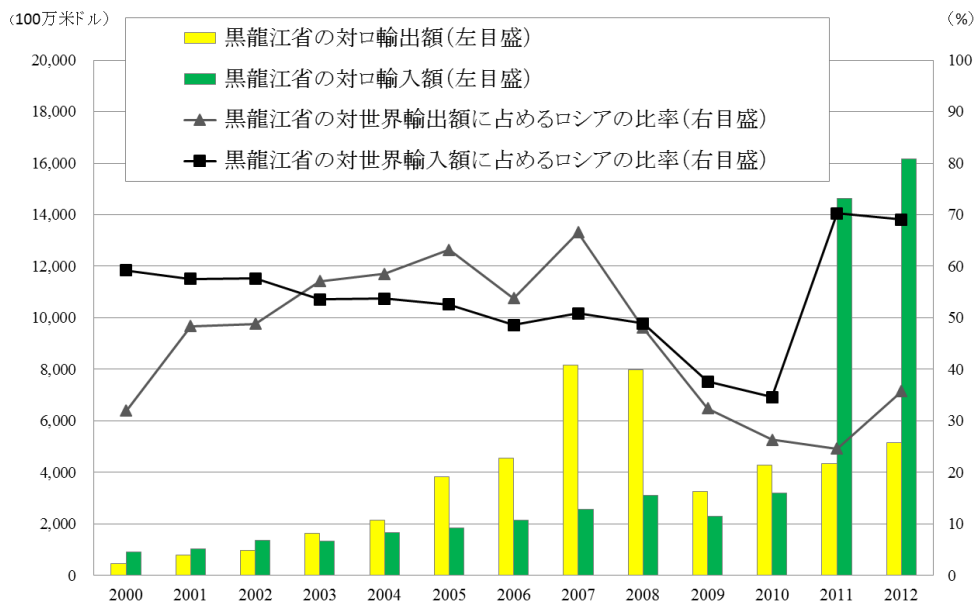
表 4 ロシア極東地域の対外貿易額の推移と主要貿易相手国

(単位:百万ドル)

	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
貿易総額	7,641	12,395	16,049	21,271	24,195	15,410	23,495
輸出	4,626	6,582	9,066	13,525	15,386	10,725	15,896
輸入	3,015	5,813	6,983	7,745	8,809	4,685	7,599
中国	2,147	3,350	4,275	4,525	5,069	4,392	6,944
輸出	1,492	2,163	2,573	1,984	1,892	2,379	3,033
輸入	655	1,187	1,702	2,541	3,177	2,013	3,911
日本	2,406	3,499	3,245	6,105	7,070	4,058	6,943
輸出	1,202	1,558	1,535	4,070	4,392	3,583	6,178
輸入	1,204	1,941	1,711	2,035	2,678	475	765
韓国	1,164	2,184	2,789	5,849	6,475	4,138	6,238
輸出	811	1,278	1,185	4,555	5,775	3,754	5,352
輸入	353	906	1,603	1,294	700	384	886
アメリカ	394	695	727	854	867	696	568
輸出	186	206	301	352	199	42	33
輸入	208	489	427	501	669	654	535

(注) 輸出は 2005 年までは貴石・貴金属・同製品を含まず、2006 年以降は含む。
 (出所) 齋藤大輔「2010 年のロシア極東の貿易」『ロシア NIS 調査月報』56 (9・10)、ロシア NIS 貿易会、2011 年、73 頁。

図 3 黒龍江省の対ロ貿易額の推移 (2000~2012 年)



(出所) 朱永浩「中国東北部と北東アジアの経済関係の進展」『東アジアへの視点』第 25 巻 3 号、国際東アジア研究センター、2014 年 9 月、22 頁。

5. 中国東北部の物流と国際輸送回廊

環日本海経済研究所（ERINA）は、各国の専門家や行政の参加を仰ぎ、国連の開発計画（UNDP）も参加してもらって、12 年前に「北東アジア輸送回廊ビジョン」を発表した。このビジョンでは、北東アジア地域において国際的な意義を持つ主要国際輸送ルートとして 9 本の回廊を特定したが、うち三つが中国東北部を通過している（図 4）。

図 4 北東アジア輸送回廊ビジョンと中国東北部



© 2013 Economic Research Institute for Northeast Asia All rights reserved

このうち、大連輸送回廊（大連～ハルビン区間）をスムーズに運べるようにしたいと、中国は今考えている。また、図們江輸送回廊（吉林省経由ルート）（ウランバートル～ザルビノ／ポシエツ等）、綏芬河輸送回廊（黒龍江省経由ルート）（チタ～ウラジオストック／ナホトカ等）に対する関心も高い（図 5）。

また、朝鮮半島の東西を通る二つのルートは、丹東と北朝鮮、韓国の地方都市を視野に入れたものである。この丹東のルートを除けば、今、中国政府が考えている北東アジアの重要な物流ルートは、ERINA が 12 年前に打ち出した北東アジア輸送回廊ビジョンとほぼ重なっている。実は、このような構想は日本が最初に考えたものだが、絵に描いたもちに終わった。そのアイデアを借りて、あるいはそのアイデアをそのまま実行しようとしているのが中国とロシアであり、場合によっては北朝鮮である。

図們江輸送回廊、綏芬河輸送回廊に関わる港湾のうち、私は幾つか実際に見てきた。ポストチヌイ港のような、日本が一部出資して整備した港もある。しかし今、日本海を走る日本籍の貨物船はわずかだ、ほとんどが外国籍の船舶である。私自身は、今年 7 月～8 月、約 3 週間中口国境地域に滞在して、中国およびロシアの実務者とともに、ポストチヌイ港を利用した複合一貫輸送実験を試みたが、結論から言うと、「中国東北部～ロシア極東～日本」ルートのコンテナ輸送は可能だと確信した。

図 5 GTI が注目する中国東北部関連の輸送回廊と主要国境通過点・港湾



Source: Greater Tumen Initiative. 2013. *INTEGRATED TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND CROSS-BORDER FACILITATION STUDY FOR THE TRANS-GTR TRANSPORT CORRIDORS*. Beijing

6. 東北部の物流改善に向けての課題

図們江輸送回廊、綏芬河輸送回廊の利用と推進するのは、決して大連ルートに対抗するというのではない。なぜなら、北東アジア物流の現状は、われわれに使えるオプション、選択肢があまりにも少ないと思うからである。荷主企業に利用可能な選択肢が増えれば、北東アジア域内の商流がスムーズになり、棲み分けができるようになるし、最終的には、数億人の北東アジア人、環日本海地域の人々が、消費者としてその利益を得ることができるようになる。これこそ私が本当に願う北東アジア像である。

しかし、その実現にはまだ課題が多い。それでも、私はここ数十年の変化を評価したい。いままでお話したように、今、環日本海経済圏はダイナミックに動いている。その実現は決して夢ではない。今後の課題は、「どのような貨物が、どこで生産され、その貨物がどのような輸送手段により、どの港湾（空港）を経由して、どの国・地域に輸出されるのか」について、輸送のリードタイム、経路、物流コスト、サービスなどの角度から現状と課題を明確にするとともに、環日本海各国がその情報を共有することである。また、関連人材の確保と育成が急務だろう。さらに、国境通過の阻害要因、特に税関・出入国管理・検疫（CIQ）手続の迅速化が必要となる。

このうち人材の育成については、日本企業の動きはまだ鈍い。相対的に見て、今、最も積極的なのは韓国だが、今後は一層北東アジアのプレイヤーを増やして情報を共有する必要がある。日本には北東アジア（環日本海地域）に関心を持つ若者がまだ少ないが、私は今後新たな「北東アジア人」の育成に力を注ぎたいと思っている。皆さまもぜひ、この地域の今後にもっと関心を持っていただきたい。