

山東省と日韓との 地域経済協力の強化に関するいくつかの提言

張 文
(訳：孟 達 来)

1. 山東半島に中日韓自由貿易区の先行実験区を構築する
2. 山東省と日韓との産業協力強化
3. 山東半島と日韓との陸海の交通ネットワークの構築
4. 山東省と日韓の金融との協力強化

東北アジアにおける重要な経済体として、中日韓3カ国は協力と発展の重要性をますます認識するようになってきている。2010年5月29日、第3回中日韓首脳会議が韓国の済州島で行われ、『2020中日韓協力展望』を発表し、3カ国がパートナー関係の強化と共同繁栄の実現に関し、多くの共通認識に達した。この『2020中日韓協力展望』は、東北アジア地域の協力と東北アジア一体化過程に関して、多くの、明確なマクロ戦略計画を立てた。具体的に言えば、この『2020中日韓協力展望』は、地域協力のメカニズム化、持続可能な発展の推進、非伝統的安全領域における協力、及び3カ国の全面的な交流などすべてに関して詳細な設計を行ったのである。この『2020中日韓協力展望』には、次のような内容が盛り込まれている。中日韓3カ国は2012年までに、2010年5月に起動させた中日韓自由貿易区に関する合同研究を終え、将来的に3カ国の経済一体化の実現を促進する。また、2020年までに3カ国の貿易量を拡大させ、協調的かつ効率的な輸送・物流システムを構築する。税関における協力を一層強化する。公平・自由で開放された多角的貿易体制を維持・強化する。科学技術とイノベーションにおける協力を強める。引き続き工業、エネルギーなど分野での政策協力の協議を重ねる。標準化分野における協力を一層深める、と。このように、『2020中日韓協力展望』から、中日韓3カ国が強調する持続可能な経済協力とは、全方位・多分野・重層的という立体的、かつ総合的な経済協力であることが分かる。

第3回中日韓首脳会議の後、3ヵ月を経た2010年8月28日に、第3回中日ハイレベル経済対話が北京で行われ、この会議において7つの協力文書に調印した。また、中国側が、引き続き中日ハイレベル経済対話の重要な役割を発揮し、中日の戦略的互恵関係をますます発展させていくことを表明した。一衣帯水の隣国であり、かつ世界第二、第三の経済大

国として、中日経済協力の内生的動力はますます強力になり、相互依存関係も徐々に深化し、両国の経済が互いに離れられない関係へと発展する勢いを見せている。今回の対話において、「循環経済」、「綠色経済」が双方の次の段階の経済協力の新しい分野となった。また、ハイエンド製造、省エネルギー・環境保護、情報通信、物流・流通、食品安全が両国の関心を寄せる新しい焦点となった。そして中日双方は、実際の行動で技術譲渡や農産品貿易などの面での障壁を取り除き、操作可能かつ評価可能な具体的協力措置の実施について合意した。

経済のグローバル化と地域経済一体化発展の傾向に応じて、東北アジア経済協力を積極的に参与するのが、現在の中国の対外開放の重点と「注目点」である。山東省は黄海と渤海に隣接し、日本・韓国とは海を挟んで向かい合っており、中国の他の沿岸省に比べて、韓国との直線距離が最も近い。また、地域について言えば、山東省は日本との距離も一番近く、中国が日韓と協力する際の玄関口となり、汎黄海経済圏と東北アジア経済圏のサブ地域協力において重要な位置を占めている。1978年に中国が改革開放を実施して以来、山東省の日韓との経済貿易は大幅な発展を遂げており、中日韓の経済貿易の協力において重要な位置を占めるようになってきている。これが山東省の対外開放の大きな優位性である。統計によれば、2009年、山東省と日韓との輸出入額は395.98億米ドルであり、全省の輸出入総額（1,386.04億米ドル）の28.6%を占めている。そのうち、韓国が山東省の第一の貿易相手となっており、山東省と韓国との輸出入額は中韓両国の輸出入総額の15%を占めている。日本は山東省の第四の貿易相手である。2009年の日韓による山東省への実際の投資額は50.7億米ドルであり、山東省が実際に利用した外資総額の50.8%を占めている。そのうち、韓国が山東省の最大の投資国である¹。このほか、山東省は、韓国側の山東省との近隣地域である京畿道と友好省道に、日本側の山東省との近隣地域である山口県とも友好省県になっており、省-道と省-県の間では既に協力関係を形成している。また、中日韓の「汎黄海経済技術交流会議」の中国側事務所は山東省に設置されている。つまり、既に山東省は日韓との間で地域協力を展開するための多くの条件を備えているということである。

山東省と日韓の地域経済の協力を強めるにあたっては、山東省の立場からすれば、現在、次の幾つかの面で進めるべきであると考ええる。

1. 山東半島に中日韓自由貿易区の先行実験区を構築する

世界経済のグローバル化が加速して発展するにつれて、地域経済の一体化の傾向もますます著しくなっている。1993年にECの12カ国が発起国となり欧州関税同盟を設立し、

1 データは、山東省商務庁のホームページによる。

今や世界で経済一体化が最も深く、経済協力が最も緊密であり、規模が最も大きい地域貿易組織を形成している。1994年にはアメリカ、カナダ、メキシコ3カ国が北アメリカ自由貿易区を組織し、それが世界で初めての先進国と発展途上国が共同で作りに上げた地域貿易組織となったのである。

東アジアでは、各国の開放の歩調がますます加速するにしたいが、地域の総合経済力も猛スピードで発展している。特に、中日韓3カ国を主とする東北アジア地域の経済規模は東アジア全体の経済規模の約90%を占めるようになっている。中日韓の民間研究グループが各自独立してモデル計算を行った結果、以下の基本的に一致する結論を得た。すなわち、もし中日韓の貿易自由度を高めた場合、中日韓の経済は一層スピードアップし、そのうち韓国の受益が最も顕著であり、そして中国・日本・韓国のどの二国間自由貿易区の経済収益もみな中日韓3カ国の自由貿易区の効果より小さくなるというものである²。

地域経済一体化のプロセスにおいて、ヨーロッパやアメリカに比べると、アジアはかつて相対的に遅れていた。1997年にアジア金融危機が発生してから、東アジアの経済一体化がようやく正式に政府の議事日程に上がるようになる。2002年に中日韓自由貿易区といった構想が初めて提示され、中日韓3カ国の首脳が当該問題に関して民間研究を行うことに同意した。それから7年間にわたって、中国・日本・韓国の研究機関が、中日韓自由貿易区の形成の可能性について多くの分析・研究を行い、積極的な結論を暫定的に得た。2009年10月に行われた第2回中日韓首脳会議において、3カ国の首脳は、なるべく早い段階で中日韓自由貿易区に関する政府・企業・学界による合同研究をスタートさせるという共通認識に達した。そして、2010年5月30日、第3回中日韓首脳会議において、2012年までに中日韓自由貿易区に関する政府・企業・学界の合同研究を完成させるよう努めるとの意見を示した。WTOの枠組みの中で、中日韓3カ国が本国や当地域の経済利益を保護し、2カ国間または多国間の貿易協定を合理的に運用する方式を通じて、最終的に中日韓自由貿易区を形成することは、地域経済発展を実現する道筋であると言えよう。

中日韓の間での政治経済関係は非常に複雑なため、中日韓自由貿易区の形成は漸進的な過程となるので、中日韓3カ国間の隣接地区でサブ地域協力を展開することによって、中日韓の自由貿易区を形成するという事は、重要な戦略的選択の一つとなる。

山東半島は汎黄海経済圏と東北アジア経済圏に位置する重要地帯であり、地域の優位性が著しく、経済の外向度は比較的高く、人力資源も豊富である。物流環境は優れており、日韓との経済往来の歴史も長く、かつ顕著な効果を上げてきており、中国と日韓との間で自由貿易区を形成する上では優勢な地域である。特に言及すべきは、2008年9月7日に、国務院が許可し設立した青島前湾保税港区は、国家の“機能統合、政策の積み重ね”の要求に依拠し、保税区、保税物流区と近隣港湾を統合し転換・昇級させて形成したわが国唯

2 <http://baike.baidu.com/view/3745070.htm>

一の保税港区である。これが目下わが国で、開放のレベルが最も高く、政策面で最も優遇され、機能が最も揃った特殊地域の一つであり、“境内関外（国境内税関外：関税自治）”の自由貿易区の機能を実現し、中日韓自由貿易区先行区へ転換する基礎を定めたのである。山東半島は中日韓が自由貿易区を樹立する歴史的チャンスを掴んで、国際自由貿易区建設の成功経験を手本とし、中日韓の「汎黄海経済技術交流会議」の事務所が山東省に設置されているという有利な条件を十分に利用し、中日韓の投資協定と3ヵ国自由貿易区の共同研究での山東省の積極的な役割を發揮し、青島前湾保税港区を拠点とし、かつ青島、煙台、威海、日照などの経済技術開発区と関連輸出加工区を統合して、「境内関外、全面開放・物流主導、総合整合（総合配套）・区港結合、協調発展・統一指導、属地管理」という目標モデルに基づき、青島、煙台、威海、日照など地域における中日韓自由貿易区先行区の創成に積極的に取り組むべきである。区域規制、区域機能、行政管理、地域発展、政策法規など五つの方面での新突破を実現に努め、貨物流通の自由、資金流通の自由、人員出入りの自由を実現させる。まず、物流・貿易・金融の面での緊密な協力を展開し、物流を主導とした中日韓自由貿易区の雛形を形成し、中日韓自由貿易区の速やかな建設のために堅実な基盤を築くのである。

2. 山東省と日韓との産業協力強化

山東省は中国の経済大省である。2009年、山東省内の国民総生産（GDP）は33805.3億人民元であり、全国で第3位である。現在、山東省は産業構造の最適化・高度化を促進し、経済発展方式の転換を加速している。山東省の産業の高度化の目標は、経済発展方式の転換を基本方針とし、山東半島の地域的優位性と産業基盤の優位性を十分に發揮し、自主的イノベーションと改革開放を原動力として、海陸の統一的な計画を根本的道筋とし、陸域産業と海洋産業が連動する発展を促し、産業の先端化・集群化・ブランド化、生態化の方向に向かっての発展を推進する。そして、科学技術含有量が高く、付加価値が高く、発展潜在力が大きく、成長性が強い現代産業体系を構築する。山東省と日韓との産業協力が強まれば、優位性の相互補完をすることができ、WIN-WINの関係を實現できるのである。つまり、一方では、山東省が日韓の資金と先端技術を吸収することを通じて、産業構造の高度化・レベルアップを促進し、他方では、日韓が世界経済の復活が鈍化している間に、中国の強大な需要を借りて本国の経済発展を進めることができるのである。

（1）製造業分野の協力強化

山東半島はわが国の重要な製造業の基地であり、かつ日韓の産業との相補性が高いので、日韓と優位性の相互補完をする産業協力区を形成するには有利である。日韓との協力において、次の幾つかの点について重要視すべきである。一つめは、先端技術産業分野での協

力を強めることである。日韓の情報技術、バイオテクノロジー、新材料、新エネルギー及び海洋資源開発など先端技術分野での発展は、世界的にも重要な地位にあるという事実に基づき、日韓の関連企業の誘致に力を入れて、資本、技術、販売、管理の分野において全面的な協力を実現する。済南、青島、煙台、威海、濰坊、淄博、東營、日照などの先端技術産業開発区と日韓の科学技術工業団地（園区）との連結を推進し、日韓の先端技術産業と協力し合う場を築く。二つめは、先進的な製造業の協力を強化することである。山東省が日韓との自動車、電子、造船、機械装備、化学工業などの産業での協力を積極的に推進し、中日韓の製造業協力における模範的な工業園区を構築し、日韓との製造業協力のプラットフォームを形成する。三つめは、省エネ・環境保護産業の協力を強化することである。中日韓が今後5年にわたって省エネ・環境保護産業の協力を強めるという有利な条件を契機として、日韓と循環型の都市の建設を積極的に展開し、環境保護の模範的園区と、再生可能エネルギー、新エネルギー（主に太陽エネルギー、風力、生物質エネルギー、地熱）などにおける協力を推進する。同時に、日韓の環境保護部局や研究機構との技術交流と協力を強化し、新工程・新技術・新設備を導入し、日韓との環境保護産業における協力の場を構築する。

（2）現代サービス業の協力強化

現代サービス業も、現在、山東省が重点的に築いている産業である。次の段階では、山東省が日韓とアウトソーシングサービス、現代物流、金融サービス、旅行など分野での協力を強化する。具体的には、ソフトウェア・アウトソーシング、ビジネス・プロセス・アウトソーシング、アニメ製品の製作などの面での協力を強化し、共同で日本語・韓国語のアウトソーシングの場を形成する。日韓との海港や空港における物流の発展、大型物流企業の設立、物流園区の建設、国際物流体系の改善、物流情報システムの構築などでの協力を強化する。日韓の銀行・保険・証券などの金融機関との協力や交流を強化し、日韓の銀行・保険・証券などの金融機関が山東半島に支社・支店を設立するよう誘致し、現代金融サービスシステムと金融イノベーション基地を建設する。また、日韓との間で観光業における協力も強化し、観光資源の開発、サービス施設の建設、観光ブランドの育成に重点を置いて、汎黄海経済圏における観光ビッグルートと観光ネットワークを形成し、観光における共同経営機制的構築の面で協力を行う。これによって、日韓との現代サービス業における協力の場を形成する。

（3）現代農業の協力強化

山東半島に中日韓有機農産物の栽培・加工の模範園区を設立することに重点を置いて、質の高い農業産業の協力ベルト、「藍色産業（海洋産業）」と「綠色産業（エコ産業）」の協力ベルトなどを建設し、日韓との農業における協力の場を形成する。

3. 山東半島と日韓との陸海の交通ネットワークの構築

第3回中日韓首脳会議が発表した『2020中日韓協力展望』は、「中日韓が協調的・効率的な運輸・物流システムを建設するのは、中日韓の製品コスト削減と国際競争力の向上に役に立つ」と提起している。そこで、「中日韓運送物流部部長会議」のシステムと双方の政策対話を引き続き充分に利用し、東アジア諸国の運送物流ネットワークの構築を促進し、シームレスな物流体系を実現する。

山東半島と日韓との陸海空交通ネットワークの建設を加速させることは、中日韓の地域経済協力促進の加速化に対して、非常に重要な役割を果たすのである。

(1) 山東省と日韓との空中通路の建設と改善

山東省の済南、青島、煙台、威海、濰坊、東營などの空港は既存の計画建設の基盤において、各種サービスの関連施設を改善し、さらに山東半島の空港システムを形成する。より多くの日韓との航路開設、特に日本の東京、大阪、名古屋、福岡、韓国のソウル、釜山などとの間での直行航路の開設に努め、航空便の密度を増加する。また、日韓の航空会社との協力や交流を強化し、日韓の航空会社の山東半島での支社・支店設立を誘致する。

(2) 中韓陸海一貫自動車貨物輸送の拡大

山東半島の恵まれた地理的位置、優良な港湾インフラ、中韓間のRO-RO式旅客・貨物混載定期船運行の豊富な経験など有利な条件を利用し、中韓両国が締結した『中韓物流分野提携諒解覚書』の要求に基づき、青島、煙台、威海、日照などの港と、韓国の仁川、釜山、平澤などの港との間で、中韓の陸海一貫輸送の自動車貨物輸送を開設し、山東半島と韓国との物流協力のプラットフォームを構築する。2010年9月7日、『中華人民共和国政府と大韓民国政府との陸海連携輸送による自動車貨物輸送協定』および同協定実施の第一段階としての『実施議定書』が正式に調印された。いわゆる陸海連携輸送による自動車貨物輸送とは、貨物輸送車両が連絡船を利用して相手方の域内に到達した後、貨物の積み替えや車両の乗り換えなしに、そのまま直接目的地まで貨物を運べる輸送方式である。協議に基づき、山東省の青島、煙台、威海、竜眼、石島、日照など6つの税関が先立って陸海連携輸送実施に開放された。韓国側の開放された税関は仁川港、平澤港、群山港であった。中韓の間で陸海連携輸送を実施してから、両国間の税関通過時間は以前のコンテナ運送に比べて8～14時間短縮され、運送コストも車毎に50～80米ドル削減されたのである。

(3) 中韓海上列車フェリーの建設

わが国と韓国の研究機関および専門家が提起した中韓海上列車フェリー建設構想はすでに中韓両国の関連部局に重視されている。山東省は、威海と韓国の仁川とが中韓海上列車

フェリー建設の理想的な土地であるという優位性を発揮すべきであり、韓国の仁川との協力を一層強化させ、なるべく早めに威海と韓国の仁川との列車フェリーを開通させ、韓国との敏速な物流ルートを実現させるべきである。

(4) 中韓海底トンネル建設の積極的検討

韓国の専門家が指摘した韓国の西海岸と山東半島を結ぶ「中韓海底トンネル三方案」(仁川-威海トンネル、平沢-威海トンネル、群山-威海トンネルの三つ。韓国側の専門家によれば、平沢-威海トンネルが最も有力であるという)に関して、その研究論証には関連部局と専門家を積極的に組織して参加させて、中韓海底トンネルのプロジェクト実施を推進し、山東半島と韓国との海陸の大通路を逐次に形成する。

(5) 山東半島と日韓の港湾との戦略的同盟構築

港湾の戦略的同盟とは、港湾間の交流と協力を促進する一つの有効な方式であり、港湾の国際競争力の向上に有利である。青島、煙台、威海、日照など港湾は、韓国の仁川、釜山、平沢と、日本の大阪、下関、福岡、横浜などの港湾との協力をいっそう強化し、港湾と海運体系を共同で企画し、国際航路を共同で開発し、港湾と物流の情報システムを共同で構築するべきである。

4. 山東省と日韓の金融との協力強化

中日韓は東北アジアの三つの重要な国家として、その金融面での協力は、国際金融危機の防備と、金融リスクの解消に重要な役割を果たすのである。中国が経済大国として、経済の高速かつ持続的な成長と国際金融危機の際に見せた強い防御力は、世界経済の安定的成長にとって重要な意義をもつ。現在、中国が実施する比較的緩やかな金融政策と資本市場を逐次開放するやり方は、検証の結果、本国経済の安定的成長だけでなく、世界経済の安定に対しても重要な影響を及ぼすのである。

日本は世界経済大国として巨大な外貨準備を有し、かつ金融債権大国でもあり、日本円の為替レートの変動は自国の経済に影響するだけでなく、アジアの経済、特に中韓の貿易投資にも大きな影響をもたらす。韓国は外向型経済発展のモデルとして、その経済と金融の面で外部世界の影響を受ける一方、また外部世界、特に周辺諸国には重要な影響をもたらすのである。中日韓3カ国が金融面での協力を強化することは、東北アジア地域経済の安定的発展に必要なことであり、アジアと世界経済の安定的発展にも必要なことである。

ここ十年来、中日韓金融領域の協力は絶えずに深化してきた。

アジア金融危機の勃発後、東アジアの多くの国家は、いかなる国家と地域も自らの力のみで危機の深化と蔓延を防ぐのが困難であることを認識した。そこで、地域的な金融協力

を強化することは、金融市場の安定を保持し、金融危機の再発を防止する有効な道筋なのである。2000年5月4日、ASEAN加盟国と中日韓の「10+3」の財務相が、タイのチェンマイで地域の通貨間スワップ取極のネットワーク構築の協定、すなわち「チェンマイ・イニシアティブ」を締結した。「チェンマイ・イニシアティブ」は主に二つの内容を含んでいる。まずは、ASEANスワップ協定（ASA）の数量と金額の拡大である。次に、中日韓とASEAN諸国の2国間スワップ取極の協定締結である。その後、ASEAN「10+3」の外貨間スワップ取極システムが実質的な進展を見せ、2003年12月末までには、中・日・韓がASEAN加盟の10カ国と16の2国間スワップ取極の協定を締結し、累積金額は440億米ドルに達した³。今までのところは、「チェンマイ・イニシアティブ」がアジア通貨金融協力で得られた最も重要な制度的成果であり、それが金融危機の防備と、地域の通貨協力の更なる推進にとって深い意味を有するのである。2009年5月3日、第9回中日韓3カ国財務相会議がインドネシアのバリで開催され、3カ国が設立準備を進めている自主管理の地域的外貨準備基金への出資比率について合意に達した。中国は基金の32%に相当する384億米ドル、日本は同32%の384億米ドル、韓国は同16%の192億米ドルを出資した⁴。金融危機が生じた場合、準備基金は借金の形で流動性の困難に陥った加盟国メンバーに対して資金援助を行う。2010年5月29日、第3回中日韓首脳会議が発表した『2020中日韓協力展望』では、金融主管部門の協調をいっそう強化し、3カ国の金融機構が互いに相手の市場に進出することによって金融協力の強化に努め、国際金融市場の変化に応じるように提起した。

中日韓金融協力が絶えず深化する状況において、山東省は東北アジアにおける日韓貿易と外国資金を受け入れる仲介とプラットフォームとして、更に日韓向けの金融協力システムを構築し、山東省を全国で最も重要な日韓経済貿易と投資の中心地にさせるべきである。山東省と日韓との金融協力を強化するには、今の段階で、次の二つの方面から着手すべきであろう。その一は、日韓外資系金融機構の誘致を更に強めることである。山東省が日韓の銀行、保険、証券など金融機構との協力と交流を強化し、更に多くの優遇政策を採りながら、日韓の銀行、保険、証券など金融機構が山東半島に支社・支店を設けるよう誘致する。その二は、中日韓の間の通貨清算支払方法を積極的に模索することである。中日韓の金融協力を推進するには、経済貿易の一体化を基礎や前提とする必要があり、清算支払システムの構築は金融協力の重要な内容であるだけでなく、また経済協力を強める基礎となる。現代化された清算支払システムは、3カ国間の貿易の非米ドルによる清算のスムーズな実現を保証し、中日韓間の貿易と投資規模の拡大に対して便利なサービスを提供する。また3カ国の通貨の国際金融市場での利用率を高め、この地域の通貨の国際化の実現を加

3 <http://baike.baidu.com/view/456107.html>

4 <http://finance.ifeng.com/roll/20090503/612035.shtml>

速させ、将来の東北アジア地域の通貨一体化のための条件を整えるのである。現在、まず山東省と日韓との間で、人民元による輸出の決済と税金還付の業務を積極的に模索しており、日韓との通貨互換の規模を絶えず拡大させ、適切な時期に一定の範囲で日本円、韓国ウォンとの取引区を形成することを試みる。

キーワード 山東半島 中日韓自由貿易圏 地域経済 提言

(ZHANG Wen)

(Tr. by Mōngkedalai)