

Inner Mongolia in the Positioning of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor

晓敏 (内蒙古大学)

Xiao Min (Inner Mongolia University)

蒋湧 (愛知大学)

Yong Jiang (Aichi University)

管毓淑 (内蒙古大学)

Yushu Guan (Inner Mongolia University)

要旨： 本稿においては、中国政府が推進する「一带一路」プロジェクトの一環である「中国・モンゴル・ロシアの経済回廊」建設を背景に、内モンゴル自治区を中心とする貿易や産業経済の現状などを確認し、その中での内モンゴル自治区の位置づけについて議論し、最終的に政策実施などの問題点を整理し、そのあり方について提言する。

キーワード： 一带一路、中国・モンゴル・ロシアの経済回廊、ゲートウェイ、バイパス効果、地域連携

1. 研究目的

中国の内モンゴル自治区は、地形的に中国北部において東西に長く伸びており、周辺8つの省と隣接している。

このような地形的な特徴から、内モンゴル自治区は、東・中・西部と分かれて、中国国内の多くの越境的な地域開発計画あるいは越境的な経済連携組織に参加している。しかし、これらの越境的な経済連携の現状や実施状況などを確認すると、実体のない連携などが存在し、それぞれの実施内容などを見ても、重複している場合が多いことが確認できる。また、行政的な縦割り関係が存在し、多くの計画と実施項目などが重なり合っている。

このように、さまざまな問題と課題が山積しているにもかかわらず、内モンゴル自治区全体の地域連携の方針などが定まっておらず、同地域の地形や地理的特殊性に考慮した地域計画の策定の必要性が高まっている。

また、近年においては、中国政府は全方位的な対外開放の構想として「一带一路」を提唱している。内モンゴル自治区は対モンゴル・ロシアの重要な国境地域であるため、対内・対外的な地域連携軸の策定が必要とされている。その中で、一带一路プロジェクトの重要な一環である「中国・モンゴル・

ロシア経済回廊建設計画」の「綱要」が2016年に締結され、推進されるようになった。

本稿においては、上記のような背景を踏まえ、まず、「中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設計画綱要」の内容を確認する。次に、同計画における内モンゴル自治区の位置づけを検討し、最終的には内モンゴル自治区と周辺近隣地域との越境的な経済連携に焦点をあて、内モンゴル自治区を中心とする越境的な経済連携の政策実施や問題点を整理する。

2. 中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設計画について

「一带一路」とは、「シルクロード経済ベルト（一帯）」と「21世紀海上シルクロード（一路）」の総称であり、2013年に習近平国家主席により発表された構想である。その後、同プロジェクトの重要な一環である「中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設計画」の「綱要」が2016年に締結され、具体化に向けて推進されるようになった。

同綱要は、6つの大きなテーマによって構成され、第2テーマの「協力分野」に具体的な内容が組み込まれている。

「協力分野」は、(一) 交通インフラの開通と利便性向上の促進、(二) ゲートウェイの建設および税関・検疫の強化、(三) 生産能力と投資の強化、(四)

貿易協力の強化、(五) 人文交流の開拓、(六) 生態環境保全の協力の強化、(七) 地方間の辺境（国境）地域の地域間協力の推進、などの内容から成る。

その中で、本稿で注目したのは下記の諸内容である（一部抜粋、筆者日本語訳）。

（一）交通インフラの開通と利便性向上の促進

「道路・鉄道・空路・港湾・ゲートウェイなどインフラ施設の国際輸送通路・国境インフラの越境的輸送組織などの協力を強化し、長期にわたるその体制を形成し、中国とロシア・アジア・ヨーロッパの越境的輸送を推進する」

（三）生産能力と投資の強化

「エネルギー・鉱物資源・ハイテク産業・製造業および農林牧などの分野の協力、生産能力と投資協力の協力集積地域を建設し、産業の協調的な発展を実現し、緊密な地域的な生産ネットワークを形成する。具体的な提言が形成した状況下で、モンゴル国を通過する中国・ロシア原油および天然ガスパイプラインの合理性について協議する」

（四）貿易協力の強化

「農産品・エネルギー鉱産物・建築材料・繊維品などの貿易を拡大させると同時に、製造業とハイテク産業の産業水準を上げる。越境的な経済協力区を建設する。国境貿易の加工・投資などの貿易の一体化を目指す」

（七）地方間の辺境（国境）地域の地域間協力の推進

「三国間の地方の経済連携を推進する。モンゴル国東部地域を中心とする中国・ロシアの関連地域の地方間の越境的連携を推進する」

これらの内容の要点を整理すると、貿易、ゲートウェイ、生産ネットワーク（産業集積）、越境協力区、地方の越境的な連携などがキーワードとなる。以下においては、これらのキーワードを中心に内モンゴル自治区の産業経済の特徴を確認したい。

3. 内モンゴル自治区の産業経済の特徴

まず、貿易面から見ると、表1は、2015年における内モンゴル自治区の主な貿易相手国の輸出入総額を表したものである。表1からは、内モンゴル自

治区の主な相手国はモンゴルとロシアであることが確認できる。内モンゴル自治区は、食品・靴などの生活用品を輸出し、モンゴルとロシアから鉱産物・エネルギーを輸入する構造となっている。全体的には、労働集約型産業の商品を輸出していることが特徴的である。

図1は、2015年における内モンゴル自治区の商品別国際競争力指数を計算したもので、1に近いほど競争力が高く、-1に近いほど競争力が低いことを表している。全体では、「靴、帽子、傘など生活用品」や「食品、飲料、タバコ、酒」の競争力が高く、「木材および関連製品」および「鉱産物」の競争力が低いことが分かる。

次に、ゲートウェイの面から見ると、内モンゴル自治区は対モンゴル・ロシアの重要な国境地域であるために、国境沿いに対モンゴルとロシアに対する貿易窓口として、11のゲートウェイを設けている。これらのゲートウェイは、内モンゴル自治区の商品だけではなく、中国内地あるいは沿岸部の商品を輸出する拠点となり、モンゴルとロシアからの商品の輸入拠点ともなっている。

表1 2015年における内モンゴル自治区の主な貿易相手国との貿易総額

| 主要貿易相手国・地域 | 貿易額（万ドル） |
|------------|----------|
| モンゴル | 72937 |
| ロシア | 60610 |
| アメリカ | 51889 |
| 韓国 | 31923 |
| ベトナム | 22239 |
| 日本 | 19432 |
| インド | 18056 |
| タイ | 14114 |
| 中国香港 | 13644 |
| インドネシア | 12616 |
| イギリス | 12387 |
| イタリア | 10739 |
| ドイツ | 8236 |

出所：『内モンゴル自治区統計年鑑』

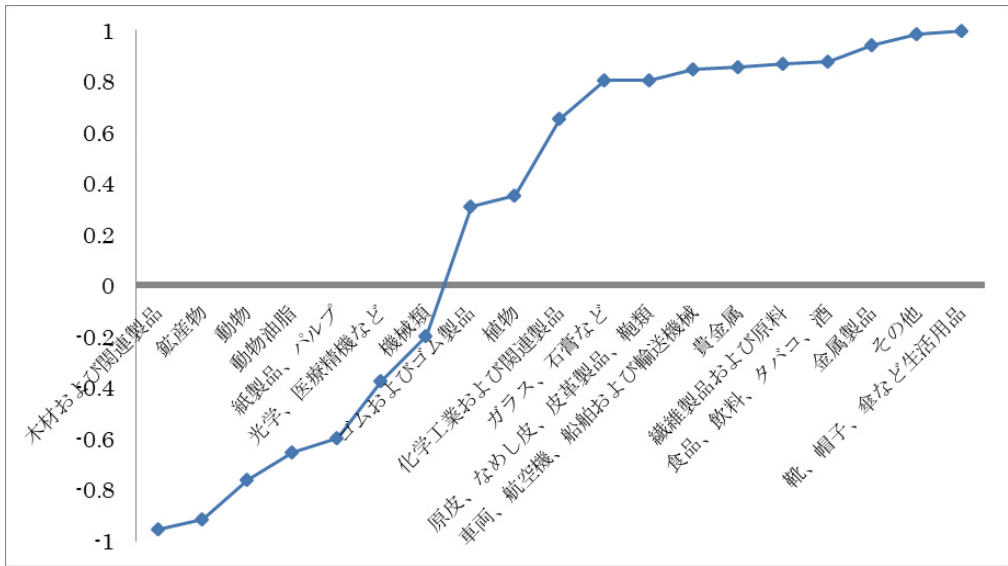


図1 2015年における内モンゴル自治区の商品別国際競争力指数

それに関連し、上記の国際競争力指数の高い「靴、帽子、傘など生活用品」の商品を確認してみたい。ただし、そこで注意しなければならないのは、これらの商品は、内モンゴル自治区で製造されているのかどうかという問題である。図2は、ESRI中国の2013年のポイントデータから「靴・カバン・衣類」の製造企業を抽出し、図示したものである。同図からは、その製造の分布は主に中国の沿岸部に集中していることが確認できる。



図2 中国における靴・カバン・衣類の製造企業の分布図

中国の製造業は沿岸部に集積していることから、その商品は内モンゴル自治区のゲートウェイを通じて、モンゴルとロシアの市場に輸出されている。また、モンゴルとロシアの木材や鉱産物などの資源が同様に内モンゴル自治区から輸入され、中国沿岸部の製造業の原材料などに使用される構造となっている。

さらに、生産ネットワーク（産業集積）から見ると、中国の製造業の最大の集積地域は、東部沿岸地域である。それによって、東部沿岸地域においては生産ネットワークが形成され、集積することによって規模の経済を実現し、競争力を高めている。しかし、こうした貿易の構造は、内モンゴル自治区での付加価値の増加につながっておらず、多くの商品が内モンゴル自治区を通過するだけで、「ヒト・モノ・カネ」の流れが現地に経済的な効果をもたらしていないのが現状である。

4. ゲートウェイの役割と変化

前述したように、内モンゴル自治区は中国北部において東西に長く伸び、対モンゴル・ロシアの重要な国境地域でありながら、約4200kmの国境線を有している。その国境線沿いに、計11のゲートウェイを設けており、その中の満洲里が中国最大の陸路ゲート

ウェイとなっている。このような、地理・地形的な特徴が内モンゴル自治区の立地の優位性を呈し、対モンゴル・ロシアの貿易拠点の役割を担ってきた。

そもそも、ゲートウェイは、税関などが設置される対外貿易の窓口であった。中国政府は、貿易政策の必要性と地理的立地から、改革解放後、沿海のみならず内陸の国境地域にもゲートウェイを設置するようになり、港湾ゲートウェイ、鉄道ゲートウェイ、空港ゲートウェイ、陸路ゲートウェイなどが設置された。もともと沿岸部の港湾および国境地域の国境沿いに設置し、これらのゲートウェイが国際複合的物流の拠点となってきたのである。

しかし、近年においては、中国の経済発展や貿易拡大により、さらに前述したような「一带一路」の構想のもと、ゲートウェイの役割と設置が変化しつつある。通常、ゲートウェイは、沿岸部の港湾および国境地域の国境沿いに設置されることが地理的条件であった。しかし、近年国境から離れた、あるいは国境をもたない地域にも設置されるようになった。江蘇省蘇州市および重慶市でのゲートウェイの設置が、その典型的な例である。

これらの都市は、中国の製造業を担っており、周辺地域も中国製造業の最大の集積地となっている。蘇州市と重慶市は、国境と港湾を持たないものの、ゲートウェイを設置することによって、鉄道と空港を利用し、商品を直接海外に輸出することができるようになったのである。その意味で、ゲートウェイは、地理的な制限を受けず、必ずしも国境沿いに設置しなくても、設けることができるようになった。荷物と税関検査などが揃えば、現地において手続きを済ませ、商品を直接目的地に輸送できるようになっている。

また、現在運行中の「蘇・満・欧（蘇州—満洲里—ヨーロッパ）」、「渝・新・欧（重慶—新疆—ヨーロッパ）」、「粵・満・欧（広州—満洲里—ヨーロッパ）」などの貨物専用鉄道は、税関などの手続きを簡略化したことで、輸送時間が大きく短縮されるようになった。

ここで、「蘇・満・欧」の例を見ておきたい（以下、「蘇・満・欧」に関する記述については、主に曉敏が実施した現地調査に基づく）。「蘇・満・欧」とは、蘇州—満洲里—ヨーロッパを結ぶ貨物列車の線路で

あり、中国江蘇省の蘇州市から出発し、北上して内モンゴル自治区の満洲里を經由してロシアに入り、ロシアを横断してベラルーシを通り、最終的に終点のポーランドのワルシャワに到着するルートである。

同列車は、蘇州市での荷積み・通関・検査などの手続きを済ませ、手続きの簡略化と時間の短縮化を実現した。こうした手続きの簡略化によって、蘇州周辺の電子製品、自動車部品、生活用品などの商品をスムーズにヨーロッパへ輸送することができるようになった。

その意味で、ゲートウェイの役割などが大きく変化し、内モンゴル自治区に設置したいくつかのゲートウェイの役割も、その変化によって薄れてきている。また、国境地域である内モンゴル自治区の地理的な優位性も失われつつある。

図3は、内モンゴル自治区のゲートウェイ・主要企業・道路交通網の分布図である。同図からわかるように、道路交通網が内モンゴル自治区の各ゲートウェイまで整備されているのに対して、国境沿いの地域には企業の集積がなく、空白の状態であるのが特徴的である。

この、内モンゴル自治区の企業の集積地は、主に3つのブロックからなる。それは、それぞれ西部のフフホト・パウトウ、東部の赤峰・通遼、東北部のフロンボイル地域である。

これらの地域は、ゲートウェイと対照的に内モンゴル自治区と周辺隣接地域との省境地域でもある。

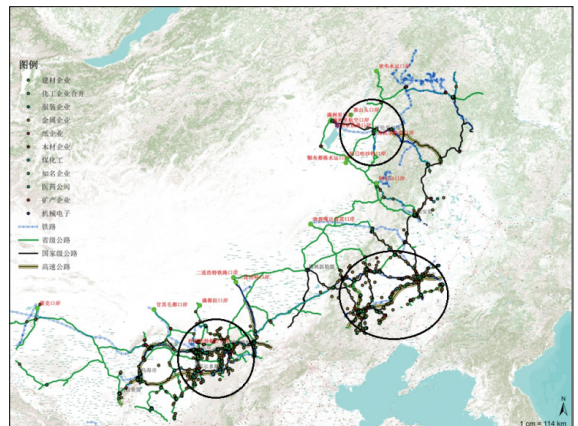


図3 内モンゴル自治区のゲートウェイ・企業・道路交通網の分布図

そういった関係で、内モンゴル自治区では、地形や地理的特殊性に考慮した内外との地域連携を図るべき地域計画策定の必要性が出てくる。

5. まとめ

内モンゴル自治区は、その独特な地形と地理的な位置から、中国国内の多くの越境的な地域開発計画に組み込まれている。

具体的には、「東北地区振興計画（内モンゴル自治区東部・黒龍江省・吉林省・遼寧省）」、「京津冀一体化計画（北京市・天津市・河北省・内モンゴル自治区中部）」、「黄河流域経済ベルト計画（内モンゴル自治区西部・山西省・陝西省・寧夏回族自治区・甘肅省）」などの省を中心とする国家的な地域開発計画があり、地級市レベルでは、「遼西蒙東経済区連合体（遼寧省西部と内モンゴル自治区東部の12の都市の連合体）」、「九市一盟連携組織（内モンゴル自治区・河北省・遼寧省の省境地域の10の都市）」、「呼包鄂榆経済区（内モンゴル自治区フフホト（呼和浩特）市・パウトウ（包頭）市・オルドス（鄂爾多斯）市と陝西省榆林市）」、「烏大張（内モンゴル自治区ウランチャブ（烏蘭察布）市・山西省大同市・河北省張家口市）」などの越境的な経済連携組織が存在する。

上記から見ると、内モンゴル自治区は、東・中・西部と分かれて、中国国内の多くの越境的な地域開発計画あるいは越境的な経済連携組織に参加していることが分かる。しかし、これらの越境的な経済連携の現状や実施状況などを確認すると、実体のない連携などが存在し、それぞれの実施内容などを見ても、重複している場合が多い。

また、前述したように、「中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設計画綱要」の中では「越境的な経済協力区を建設する。国境貿易の加工・投資などの貿易の一体化を目指す」、「地方間の辺境（国境）地域の地域間協力を推進する。三国間の地方の経済連携を推進する。モンゴル国東部地域を中心とする中国・ロシアの関連地域の地方間の越境的連携を推進する」などの内容が重点分野となっている。内モンゴル自治区にとっては、ゲートウェイにおいて、いかに貿易の一体化を進める国境貿易の加工・投資を促進し、三国間の地方の経済連携を推進するかが喫緊の課題である。

なお、ゲートウェイ経済においては、「点・線・面」の要素が含まれ、「点」はゲートウェイを中心とするプラットフォーム、「線」は「点」への接合するルートで、「面」は経済ベルトである。重要なのは「線」から周辺への波及効果であり、「点・線・面」の複合体を形成し、相互作用によってゲートウェイ経済が成り立つ。

しかし、内モンゴル自治区の産業集積を見る限り、ゲートウェイとの相互作用が形成されておらず、そこから離れた三大集積地である西部のフフホト・パウトウ、東部の赤峰・通遼、東北部のフルンボイル地域に集中している。今後、一連の国内連携と中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設計画にあわせて、問題点を整理しながら、これらの地域を中心に対内・対外的な地域連携軸を策定する必要がある。

それから、もう一つの重要な問題は、内モンゴル自治区を通過するバイパス効果をどう緩和するのか、あるいは避けるのかである。内モンゴル自治区の産業経済の特徴とゲートウェイの役割の変化からみて、もともと産業基盤とネットワークが脆弱である内モンゴル自治区にとっては、「ヒト・モノ・カネ」が通過するだけのバイパス効果がより深刻化することが予想される。

こうした現状を踏まえると、今後、内モンゴル自治区の産業の三大集積地域を中心に、産業集積と産業バリューチェーンの整備を推進しなければならない。近年の動向としては、中国政府の産業移転政策が注目されている。中国沿海部の賃金上昇によって、製造業とりわけ労働集約型産業の競争力が失われつつあり、これを考慮し、中国政府が製造業の中西部の内陸部への移転を推進している。その中で、内モンゴル自治区は、沿岸部の製造業の企業を誘致し、その受け皿を担うことで、立地の優位性を発揮し、モンゴル・ロシアの市場に対して貿易拠点としての役割を果たすことが重要である。

ゲートウェイと三大集積地との間のシナジー効果を重視し、相乗効果として利益を生み出すことで、対モンゴル・ロシアの貿易の拠点、対国内地域間経済連携の拠点を担いながら、内モンゴル自治区での付加価値の増進や産業の完備を図っていくことが今後求められる方向性となるであろう。

謝辞

本研究は、文部科学省共同利用・共同研究拠点「越境地域政策研究拠点」愛知大学三遠南信地域連携研究センターの助成を受けて実施した。ここに記して謝意を表する。

参考文献

- 娜琳（2007）：中蒙経貿関係現状及前景.東北亜論壇,2007年第2期, pp.15-20.
- 内蒙古自治区統計局（2017）：『内蒙古自治区統計年鑑』
- 萬紅先・李莉（2011）：中俄貿易商品結構及其影響因素研究.国際商務—対外経済貿易大学学报,2011年第5期, pp. 25-34.
- 姚海華（2010）：東北亜一体化視角下的中蒙貿易関係演進分析.国際貿易問題,2010年第8期, pp.47-52.
- 「中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設計画綱要」（全文）中国人民ネット；
<http://world.people.com.cn/n1/2017/0309/c411452-29134333.html>（アクセス日：2018.3.30）
- 朱曉俊・邪智倉（2016）：内蒙古参与中蒙俄經濟走廊建設中的定位与路径.北方經濟,2016年第09期, pp. 25-27.