

第6章 新たな段階に入りつつある極東開発*

伏田 寛範

はじめに

2015年は極東開発にとって新たな転機の年であった。経済・政治・外交の「東方シフト」を掲げるプーチン政権の強力なイニシアティブの下、新政策が矢継ぎ早に繰り出された。まず注目されるのは、3月30日に「先進発展区域（TOR）」と呼ばれる新型の経済特区を設置する法律が発効したことである。これは、アジア太平洋地域を主なターゲットとした製品の生産拠点となる地区を極東地域に創出しようというものである。

10月に始動した「ウラジオストク自由港」もまた、TORと並び注目されている。ウラジオストク市とその周辺地区を領域とするこの経済特区は、「輸送網を整備し、天然資源以外の輸出産業育成を目指す」¹のものであり、関税・検疫・出入国管理などに関する規制が大幅に緩和される他、入居者に対しては諸税の減免やインフラの無償提供などといった優遇措置が与えられることになっている。

投資家の誘致という点で注目されるのは、9月にウラジオストクで開催された第1回東方経済フォーラムであろう。ロシア国内外から32か国約4000名（そのうち外国人は約1500名）もの参加申込があったこの会議には、プーチン大統領をはじめ閣僚や政府高官が参加し、大統領自ら極東地域のトップセールスを行なった²。

こうして矢継ぎ早に出された一連の新政策に目が奪われがちであるが、現場の極東地域においても着実に変化が生じている。本稿では極東開発を担う経済主体の変化に注目し、新たな局面に入りつつある極東地域の姿を描きたい。

1. 新型経済特区「先進発展区域」と「ウラジオストク自由港」

新型経済特区「先進発展区域（以下、TORと表記する）」と「ウラジオストク自由港」は、極東地域開発に新たな転機をもたらす新政策として注目されている。これらの新政策はいずれも、従来極東開発の中心となっていたエネルギーや資源分野だけでなく、農業、輸送、ハイテク産業など新たな分野においても国内外の投資家を呼び込むための条件作りを目指したものである³。

極東地域に製造業をはじめとする様々な産業を興し、地域の発展につなげようという考え方は新しいものではない。2009年にロシア政府の策定した「2025年までの極東及び

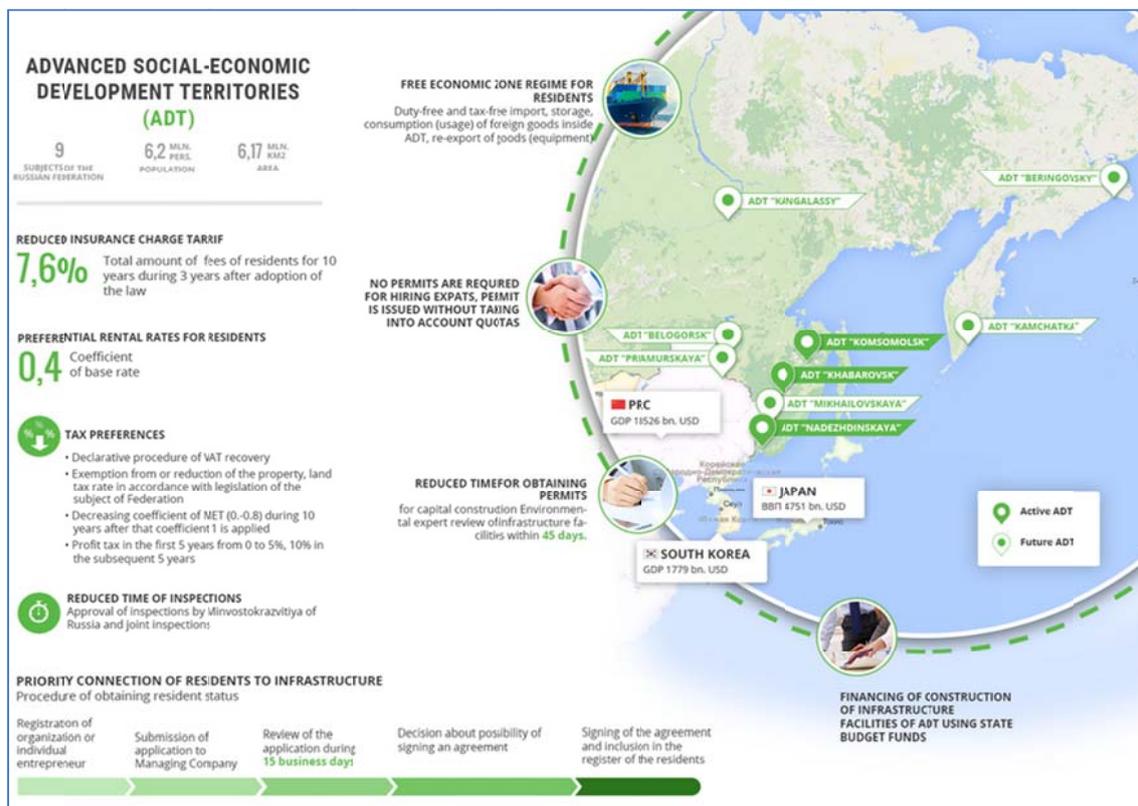
バイカル地域の社会経済発展戦略」や国家プログラム「極東及びバイカル地域の社会・経済発展」（2013年策定、2014年改訂）、連邦特別プログラム「2018年までの極東及びバイカル地域の経済・社会発展」（2013年策定）といった一連の政策文書⁴に一貫する考え方である。

では、TOR と「自由港」の政策コンセプトの新しさはどこにあるのだろうか。それは、①外資を含む民間投資の誘致・官民パートナーシップの推進（連邦財政からの資金拠出は限定的とすることを意味する）、②新たに設置される経済特区どうしのネットワークの形成、③アジア太平洋諸国との貿易・投資等を通じた経済関係の深化（その際、天然資源輸出への依存からの脱却と製造業を中心とした輸出産業の振興を目指す）、といった点に見出すことができるだろう。また、連邦財政による巨額の支出を頼りに極東地域全体の大規模インフラ開発を進める従来の政策からの転換を図っているところも注目される。

2015年2月、政府小委員会はTORの設置区域として、ハバロフスク市、コムソモールスク・ナ・アムール市、ナデジュジンスカヤ（沿海地方）を選定した。TOR「ハバロフスク」では物流・金属加工業を中心とした産業パーク、TOR「コムソモールスク」では航空機産業を中核とした産業クラスター、ウラジオストクに近いTOR「ナデジュジンスカヤ」では物流・製造業の拠点となることが想定されている。また、同年4月に開催された政府小委員会では、新たに「プリアムールスカヤ」（アムール州、製造業・物流）、「ペロゴルスク」（アムール州、農業・食品工業）、「カムチャッカ」（カムチャッカ州、観光）、「ミハイロフスカヤ」（沿海地方、農業・畜産業）、「ベリリングフスキー」（チュコト自治管区、鉱業）、「カンガラッスイ」（サハ共和国、建設材）の6箇所をTORに選定した（それぞれの位置については図1を参照）。さらに、2015年12月には「ポリショイ・カメニ」（沿海地方）、「ユージナヤ」（サハリン州）、「ゴールヌイ・ヴォズドゥフ」（サハリン州）をTOR設置地区に内定した。これらのTORでのプロジェクトはいずれも、多額の民間投資の流入と地域経済の活性化に貢献することが見込まれるものに絞り込まれているのが特長である⁵。

2014年12月の大統領教書演説のなかでプーチンは、ロシア極東地域最大の産業集積地の一つであり、物流拠点であるウラジオストクに「自由港」と呼ばれる新たな経済特区を設置する構想を披露した。2015年6月～7月にかけて一連の法律が整備され、10月に新型経済特区「ウラジオストク自由港」が始動した。「ウラジオストク自由港」では、ウラジオストク近隣の港湾、空港、周辺地域からなる広範囲の地区が対象とされ、物流インフラの整備、先進的な技術を利用した製品の生産拠点の設置が目的とされている。「ウラジオストク自由港」の優遇制度は、TORと同様の入居者に対する諸税の減免やインフラの無償提供に加え、関税や検疫・出入国管理等についての特別措置が導入されることになっている⁶。

図 1 先進発展区域



(出所) <http://www.forumvostok.ru/en/mesto-provedeniya/about-pdas.html>

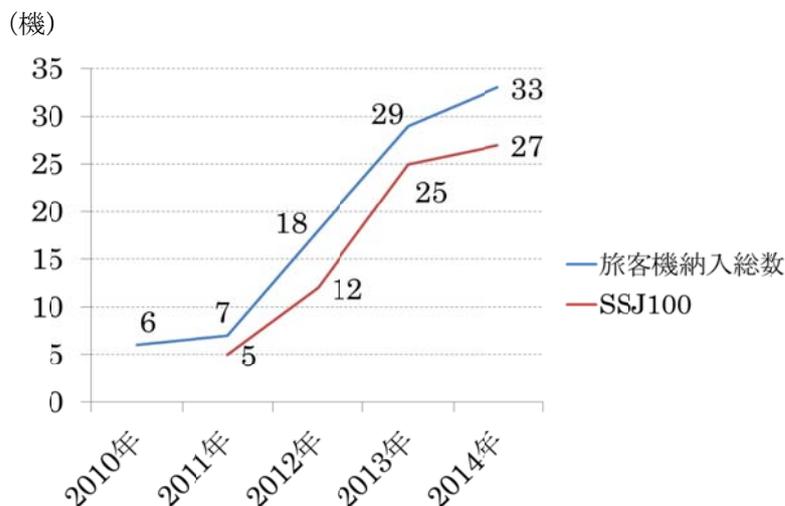
以下、第 II 節では新型経済特区 TOR が設置されることとなったコムソモーリスク・ナ・アムール市の現場でどのような変化が起きつつあるのかを概観し、第 III 節では TOR がロシア極東地域にもたらす影響について検討しよう。

2. スピンオフの進むコムソモーリスク・ナ・アムール市の産業

コムソモーリスク・ナ・アムール市はハバロフスク市の北東約 360km のアムール川左岸に位置する極東第 3 の工業都市である。同市は、ソ連時代に極東地域における機械製造業・軍需産業の拠点として建設され、スホーイ・ブランドの航空機を製造するコムソモーリスク・ナ・アムール航空機工場 (KnAAZ) や、タンカーや貨物船、潜水艦などを建造するアムール造船場 (ASZ) などが立地する。

TOR 「コムソモーリスク」は、同市の経済を支える KnAAZ を中心とした航空機産業関連のハイテク産業クラスターを創設することを目的としているが、すでにこうしたクラスターの形成の兆しは現れている。ここでは KnAAZ とコムソモーリスク・ナ・アムール国

図2 SSJ100の納入機数



(出所) Годовой отчет публичного акционерного общества «Объединенная Авиационная Корпорация» за 2014 год, М. 2015, стр. 5.

(<http://www.uacrussia.ru/ru/investors/financial-information/annual-reports/14874/>)

立工科大学 (KnASTU) を例に、クラスター形成の鍵となるスピノフが進展していることを紹介しよう。

長年、主に軍用機の生産に携わってきた KnAAZ は、1990年代から生産の多角化に取り組むようになり、2003年からは新型旅客機スホーイ・スーパージェット100 (SSJ100) の開發生産に参加するようになった。KnAAZにはSSJ100の一部コンポーネントの生産と最終組み立てのラインが設置され、さらに、この新型旅客機を開発した「スホーイ民間航空機」社 (本社モスクワ) のコムソモーリスク・ナ・アムーレ支社も置かれた。KnAAZによると、今後、SSJ100の生産により同工場の生産の50%は民需品になると見込まれている⁷。だが、現状ではこの計画は非常に野心的なものと言わざるを得ない。図2はSSJ100の納入機数を示したものである。2011年の量産開始以来、SSJ100の生産は着実に伸びてはいるが、直近の2014年でも年間27機の引き渡しにすぎず、当初の目標の70機程度⁸には程遠い。本格的な航空機産業クラスターを形成・維持するためにはさらなる生産・販売の拡大が不可欠である。とはいえ、昨今のルーブルの大幅な減価は、大半が輸入部品からなるSSJ100の生産と販売拡大に悪影響を及ぼしかねないところが懸念される。

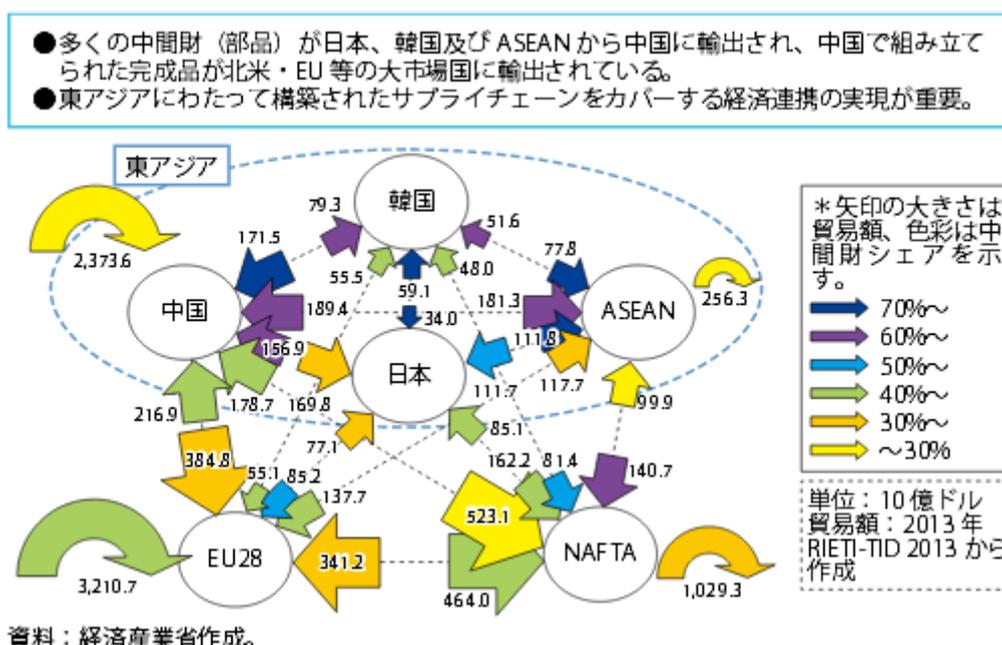
KnAAZと並んでコムソモーリスク・ナ・アムーレ市の産業の中核となりうるのが、コムソモーリスク・ナ・アムーレ国立工科大学 (KnASTU) である。同大学は1955年の創立以来、コムソモーリスク・ナ・アムーレ市の地元経済を支える企業で働く技術者の養成に携わってきたが、近年は地元企業との共同研究・開発活動にも力を入れている。2010年に

設立された KnASTU 付属の技術移転センター（テクノパーク）では、石油精製の触媒や複合素材、特殊金属によるメッキ加工技術、レーザー測定技術などの新技術が開発され、実際に KnAAZ や ASZ、石油会社ロスネフチなどで採用されるに至っている。テクノパーク以外にも、KnASTU からスピノフする形で、若手研究者らによる小規模イノベーション企業が多数設立され、新技術の事業化が取り組まれている⁹。こうした企業群が KnAAZ 等の中核企業の周辺に集積することでクラスターを形成し、さらには新産業の創出や多角化に寄与することが期待されている。

3. 極東発のバリューチェーンは形成できるのか？ - 新型経済特区の展望

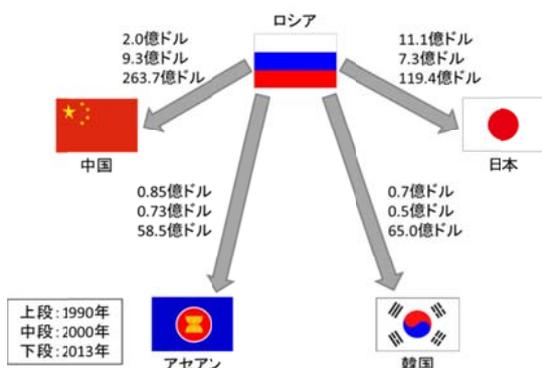
新型経済特区 TOR の成否は、何を極東地域で生み出し、アジア太平洋地域で売ってゆくのか、という点にかかっている。ロシア政府首脳はたびたび「TOR や自由港は外国の『最良の実践』を取り入れたものであり、アジア太平洋地域において最も恵まれた条件を提供するものだ」といった内容の発言¹⁰を繰り返しているが、そうしたビジネス環境を整えることは必要条件にすぎない。むしろ課題は、TOR や「自由港」の枠組みを活用して、アジア太平洋地域にみられる高度なバリューチェーンやサプライチェーン（図3を参照）のなかに極東地域をいかに統合してゆくのか、あるいはロシア極東地域を軸とした新たなバリ

図3 アジア太平洋地域におけるサプライチェーン



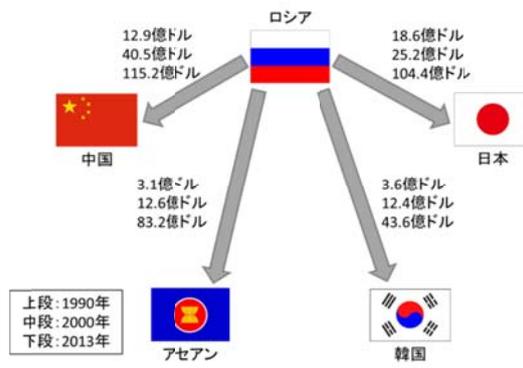
(出所) 経済産業省『通商白書 2015』経済産業省、2015年7月、288頁。

図4 ロシアのアジア諸国への原材料輸出



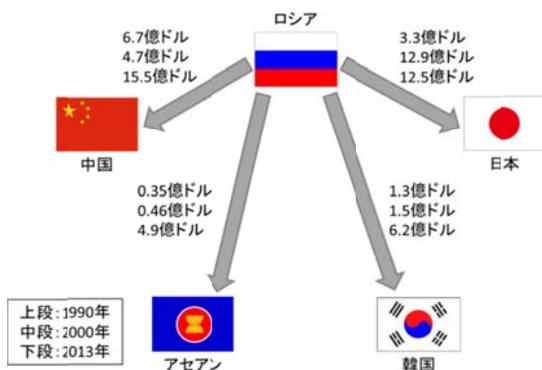
(出所) RIETI-TID 2013 より筆者作成。

図5 ロシアのアジア諸国への中間財輸出



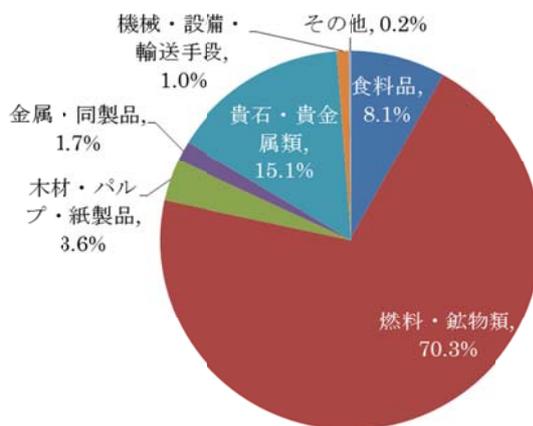
(出所) 図4に同じ。

図6 ロシアのアジア諸国への最終財輸出



(出所) 図4に同じ。

図7 ロシア極東地域からの輸出品目構成比 (2014年)



(出所) 環日本海経済研究所『北東アジア経済データブック 2015』環日本海経済研究所、2015年12月、33頁。

ューチェーンを形成することができるのか、といったことにある。

図4~6は、ロシアからアジア太平洋地域への輸出について示したものである。ここからも明らかなように、ソ連崩壊後の20数年でロシアはアジア太平洋地域との経済関係を著しく拡大させてきた。だが、その内実を見ると、ロシアのアジア太平洋地域への経済統合は限定的と言わざるをえない。図4で示した通り、ロシアから日本・中国・韓国への輸出のうち、原材料の占める割合は約5割~6割と非常に高い。殊に極東地域に関して言えば、同地域からの輸出の大部分が日本・中国・韓国向けであるが(合計シェアは78.5%¹¹⁾、その品目の7割が燃料・鉱物類となっている(図7)。上図3と見比べてみても、現状、ロシア(とりわけ極東地域)はアジア太平洋地域で形成されているバリューチェーンのなかに

十分に組み込まれているとは言い難い。あるいは、この地域における国際分業体制の最も低い階層に位置づけられている、とすることができるだろう。

TOR や「自由港」は、ロシア（とりわけ極東地域）の置かれたこうした状況を打破することを目指している。また、ロシア極東地域発の新たなバリューチェーンをアジア太平洋地域に形成することも可能となるかもしれない。現に、TOR「コムソモーリスク」の中核企業 KnAAZ は、旅客機（SSJ100）の国際共同開発・生産のプロジェクトを通じて極東地域発のバリューチェーンを築き、ロシア国内だけでなくアジア太平洋地域にも製品を販売している¹²が、こうした成功例を積み重ねてゆくことが必要なのである。

また、新たなバリューチェーンの形成という意味では、極東地域に眠っているビジネスの種^{シズ}をいかに花開かせるのかといった視点も重要となる。前節で紹介したように、すでにコムソモーリスク・ナ・アムールでは大学発のベンチャー企業が多数設立されており、こうした独自技術を持った企業がロシア国内外の企業と協力することで新たなビジネスを生み出すことが期待されている。TOR や「自由港」が提供する様々な優遇条件は、そうした新ビジネスを育ててゆくための養分となるだろう。

むすびにかえて—新たな段階に入りつつある日ロ経済協力

これまでロシア極東地域はその狭隘な市場ゆえに十分な関心が払われてこなかった。だが、極東地域の背後には1億人の規模を誇る中国東北部や中央アジア諸国市場が控えている。こうした新たな市場を確保するための橋頭堡としても極東地域の重要性はますます高まっている。2015年9月に開催された東方経済フォーラムにロシア国内外から多数の参加者があったことは、彼らが極東地域のポテンシャルを高く評価していることの証左であろう。極東開発に参加する主体の多様化・多国籍化が急速に進んでおり、極東地域は文字通り開かれた地域へと変貌しつつある。昨今のルーブルの大幅な下落が外国企業の進出を促すようになることもあろう。

極東地域を舞台とした日ロの経済関係や経済協力もまた、新たな転機を迎えつつある。ソ連時代から続く日ロの経済協力の歴史を紐解くと、従来は大企業による資源分野での協力が主であったが、近年では経済協力の分野も主体も共に多様化していることに気がつく。ウラジオストクでの自動車工場建設やハバロフスクでの温室農業事業などはその好例であろう。中小企業もまた極東地域への進出を検討するようになり、一部の事業ではすでに成果をあげているものもある¹³。今後はさらに上に紹介したような現地のスピンオフ企業との合弁事業なども見込まれるだろう。

これからの日ロの経済協力は、一巡した感のある資源開発のような巨大プロジェクトではなく、一つ一つのプロジェクトの規模は小さいかもしれないが、日ロ両国で多様なニーズとシーズを掘り起こし、新たな産業を興してゆくことが中心課題となるだろう。

—注—

- * 本稿は、MUFG BizBuddy（2015年12月28日付）に掲載された拙稿「新段階に入る極東開発」を加筆修正したものである。
- ¹ 安木新一郎「ウラジオストク自由港—国際ビジネス拠点への変貌にも期待」ユーラシア研究所レポートサイト（<http://yuken-jp.com/report/2015/11/16/vladivostok/>）
- ² <http://www.rg.ru/2015/09/07/forum.html>
- ³ TOR や「自由港」によってもたらされる具体的な措置については、堀内賢志「トルトネフとガルシカが主導する極東地域開発政策」『ロシア・ユーラシアの経済と社会』ユーラシア研究所、2015年8月号（No.966）を参照されたい。
- ⁴ それぞれの文書の関係性については、新井洋史「極東・バイカル地域開発の現状と課題」『ロシア極東・シベリア地域開発と日本の経済安全保障』日本国際問題研究所、2015年3月を参照されたい。
- ⁵ 堀内、前掲書、36～39頁。
- ⁶ 優遇措置の詳細については、本書第5章を参照されたい。
- ⁷ http://www.knaapo.ru/about/history/etapes/civil_project/
- ⁸ Стратегический план устойчивого развития города Комсомольска-на-Амуре до 2025 года, -Хабаровск: издательство «Приамурское географическое общество», 2011, стр.180.
- ⁹ <https://www.knastu.ru/page/259>
- ¹⁰ たとえば、プーチン大統領の東方経済フォーラムでの演説（<http://jp.sputniknews.com/business/20150904/849898.html>）やガルシカ極東開発大臣へのインタビュー（<http://jp.sputniknews.com/business/20150904/846167.html>）にこうした趣旨を見いだせる。
- ¹¹ 環日本海経済研究所（ERINA）『北東アジア経済データブック 2015年』2015年12月、33頁。
- ¹² たとえば、メキシコの Interjet は SSJ100 を 17 機運用しており、さらに 10 機導入する計画があると報じられた。また、中国やベトナムにも SSJ100 の販路を拡大する計画があると報じられている。（<http://ria.ru/analytics/20150826/1208834341.html>）。
- ¹³ 日本企業のロシア進出事例については、菅原伸夫「ロシアへの進出形態を考える」MUFG BizBuddy ユーラシア研究所レポートやインターネットサイト『ロシア NOW』の「露日ビジネス新潮流」コーナー（http://jp.rbth.com/ronichi_business）を参照されたい。