

運輸事情調査 中国東北地方（遼寧省、吉林省、黒龍江省）

（出展：中国統計年鑑2009、遼寧統計年鑑2009、吉林統計年鑑2009、黒龍江統計年鑑2009）

《基本情報》



図1. 中国東北三省地図



図2. 中国東北地方と日本の位置関係

表1. 東北三省の基本情報(2008)

	面積 (万 km ²)	人口 (万人)	GDP (億元)
遼寧省	14.8 (1.5%)	4,315 (3.2%)	13,462 (4.5%)
吉林省	18.7 (1.9%)	2,734 (2.1%)	6,424 (2.1%)
黒龍江省	45.4 (4.7%)	3,825 (2.9%)	8,310 (2.8%)
東北三省計	78.9 (8.2%)	10,883 (8.2%)	28,196 (9.3%)

※ () 内は全国シェア

※ 1元=約13.7円 (2010.4 現在)

表2. 東北三省の道路延長(2008)

	道路総延長 (km)		高速道路延長 /道路総延長
		高速道路延長 (km)	
遼寧省	101,144 (2.7%)	2,747 (4.6%)	2.72%
吉林省	87,099 (2.3%)	925 (1.5%)	1.06%
黒龍江省	150,845 (4.0%)	1,044 (1.7%)	0.69%
東北三省計	339,088 (9.1%)	4,715 (7.8%)	1.39%

※ () 内は全国シェア

表3. 東北三省の鉄道延長(2008)

遼寧省	4,194.7 (5.3%)
吉林省	3,828.6 (4.8%)
黒龍江省	5,755.2 (7.2%)
東北三省計	13,778.5 (17.3%)

※ () 内は全国シェア

1. 行政機構

(1) 行政機構全体の概観

中央政府に道路・水運・航空行政を所管する「交通運輸部」と鉄道行政を所管する「鐵路部」があり、地方政府には各省に「交通運輸庁」(*)（航空部門含む）および東北三省の航空行政を所管する「中国民用航空局東北地区管理局」、鉄道部門は遼寧省・吉林省および内モンゴ・黒龍江省・河北省の一部を所管する「瀋陽鐵路局」と黒龍江省および内モンゴの一部を所管する「ハルビン鐵路局」が存在する。

交通運輸部の内局としての「中国民用航空局」傘下に全国7地区の地区管理局があり、「鐵路部」傘下の「鐵路局」は全国に17ある。

(2) 運輸関係行政機関の幹部

・遼寧省交通運輸庁(*)

書記、庁長 鄭玉焯

・吉林省交通運輸庁(*)

書記 歷王強

庁長 王樹森

・黒龍江省交通運輸庁(*)

書記、庁長 高志傑

・瀋陽鐵路局

書記 武汎

局長 王占柱

・ハルビン鐵路局

不明

(3) 組織の沿革、最近の組織改正等

「国家交通部」（道路・水運行政を所管）と「国家民用航空総局」（航空行政を所管）が2009年に統合されて「国家交通運輸部」が誕生したことにより、地方政府においても、それまでの「交通庁」に航空部門が加わって「交通運輸庁」(*)となった。

交通運輸部の内局としての「中国民用航空局」傘下に全国7地区の地区管理局があり、そのひとつが「中国民用航空局東北地区管理局」である。

(*)各省政府では組織の統合が完全ではない模様で、「交通庁」または「交通運輸庁」と記載された資料が両方とも散見されるため、現状でどちらの呼称が正確か定かではないが、少なくとも内部組織としては道路・水運部門と航空部門は統合されており、将来的にはすべて「交通運輸庁」に改称されるものと思われる。

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績

表4. 各省の旅客輸送機関別輸送量(2008) (万人)

	鉄道	道路	水運	航空
遼寧省	11,958(13.2%)	77,510(85.4%)	597(0.7%)	664(0.7%)
吉林省	5,320(9.5%)	50,511(89.8%)	198(0.4%)	196(0.3%)
黒龍江省	9,872(23.5%)	31,379(74.8%)	176(0.4%)	542(1.3%)
全 国	146,193(5.1%)	2,682,114(93.5%)	20,334(0.7%)	19,251(0.7%)

※ () 内は輸送機関別シェア

表5. 各省の貨物輸送機関別輸送量(2008) (万トン)

	鉄道	道路	水運	航空	パイプライン
遼寧省	17,400(13.7%)	92,938(73.2%)	9,267(7.3%)	10(0.0%)	7,323(5.8%)
吉林省	7,118(20.7%)	23,558(68.5%)	125(0.4%)	2(0.0%)	3,570(10.4%)
黒龍江省	17,511(30.8%)	35,424(62.4%)	757(1.3%)	6(0.0%)	3,107(5.5%)
全 国	330,354(12.8%)	1,916,759(74.1%)	294,510(11.4%)	407.6(0.0%)	45,382(1.8%)

※ () 内は輸送機関別シェア

表6. 各省の旅客周転量機関別輸送量(2008) (億人・km)

	鉄道	道路	水運	航空
遼寧省	11,958(52.2%)	77,510(36.2%)	597(0.9%)	664(10.7%)
吉林省	5,320(44.2%)	50,511(49.2%)	198(0.1%)	196(6.4%)
黒龍江省	9,872(42.1%)	31,379(40.8%)	176(0.1%)	542(17.1%)
全 国	7,778.6(33.5%)	12,476.1(53.8%)	59.2(0.3%)	2,882.8(12.4%)

※ () 内は輸送機関別シェア

表7. 各省の貨物周転量機関別輸送量(2008) (億トン・km)

	鉄道	道路	水運	航空	パイプライン
遼寧省	1,342.5(19.0%)	1,354.2(19.1%)	4,333(61.2%)	1.8(0.0%)	45.3(0.6%)
吉林省	592.3(46.8%)	563.6(44.6%)	1.2(0.1%)	0.4(0.0%)	106.7(8.4%)
黒龍江省	1,006.5(60.3%)	653.2(39.1%)	8.5(0.5%)	1.2(0.1%)	34.9(2.1%)
全 国	25106.3(22.8%)	32868.2(29.8%)	50262.7(45.6%)	119.6(0.1%)	1944(1.8%)

※ () 内は輸送機関別シェア

【近年（2000年以降）の各省の輸送量変化】

《遼寧省》

図3-1. 旅客輸送量の変化(遼寧省)

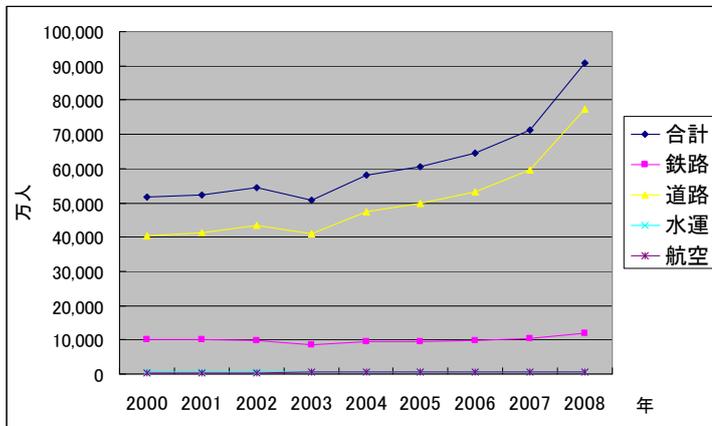


図3-2 貨物輸送量の変化(遼寧省)

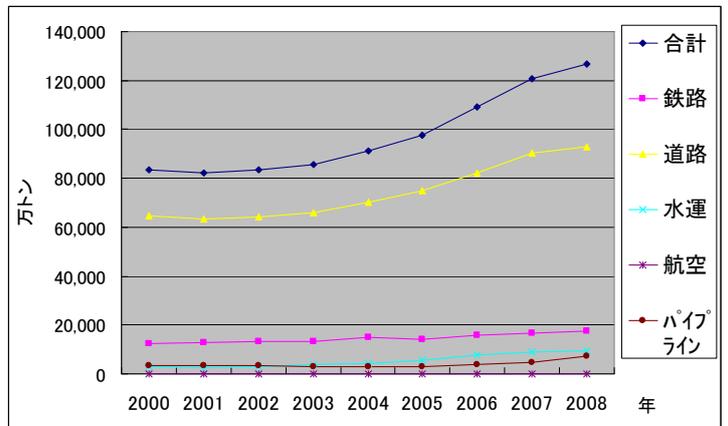


図3-3. 旅客周転量の変化(遼寧省)

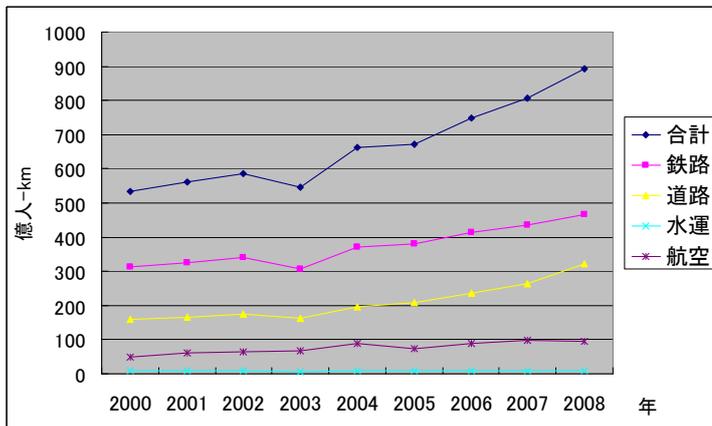
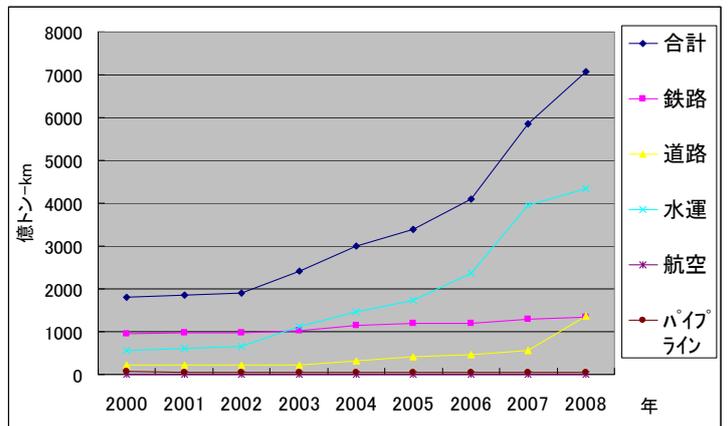


図3-4. 貨物周転量の変化(遼寧省)



《吉林省》

図4-1. 旅客輸送量の変化(吉林省)

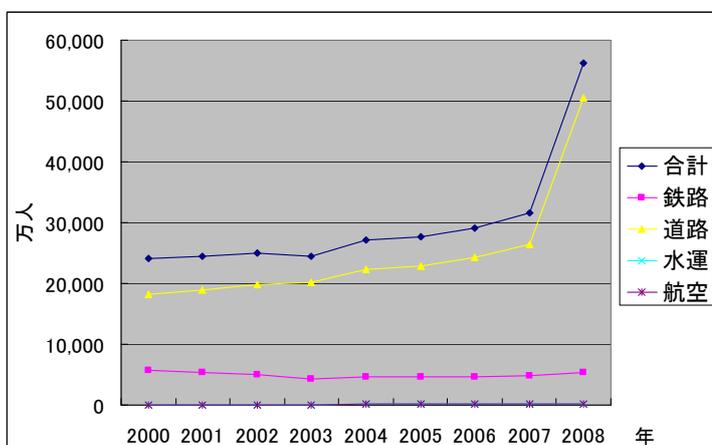


図4-2 貨物輸送量の変化(吉林省)

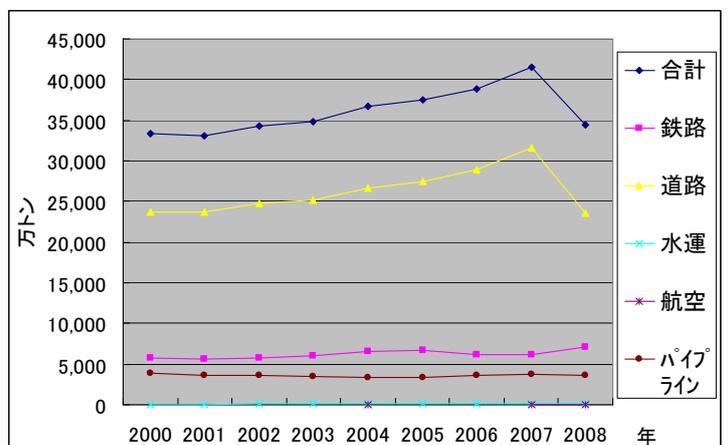


図4-3. 旅客周転量の変化(吉林省)

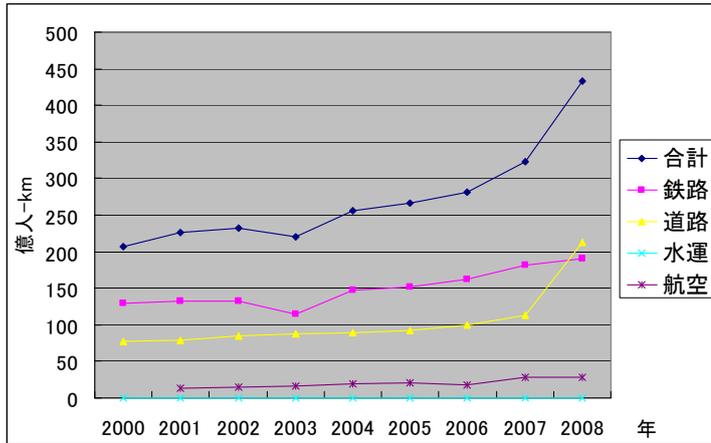
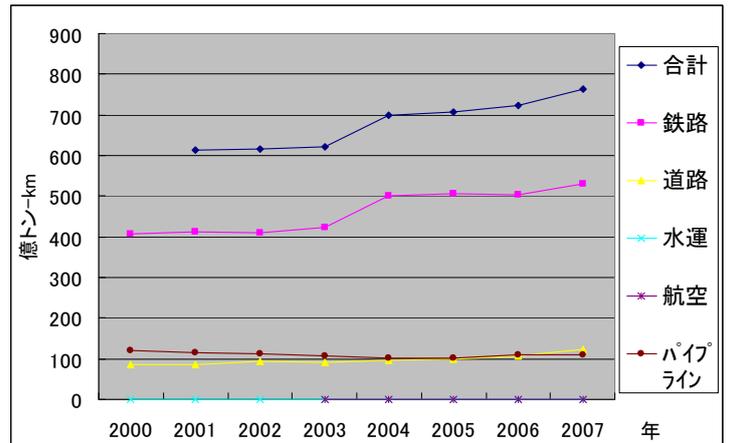


図4-4. 貨物周転量の変化(吉林省)



《黒龍江省》

図5-1. 旅客輸送量の変化(黒龍江省)

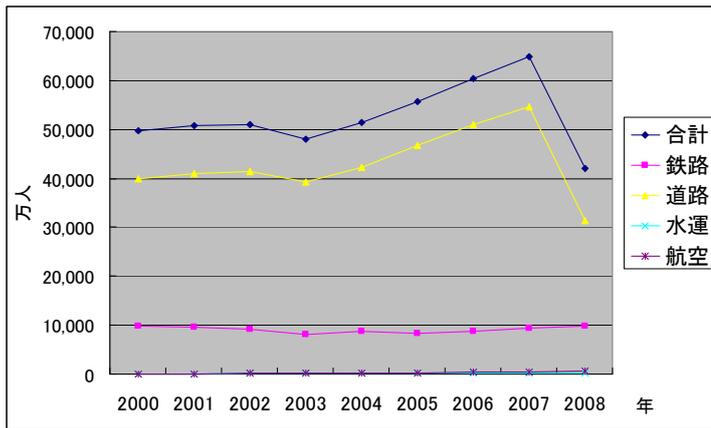


図5-2 貨物輸送量の変化(黒龍江省)

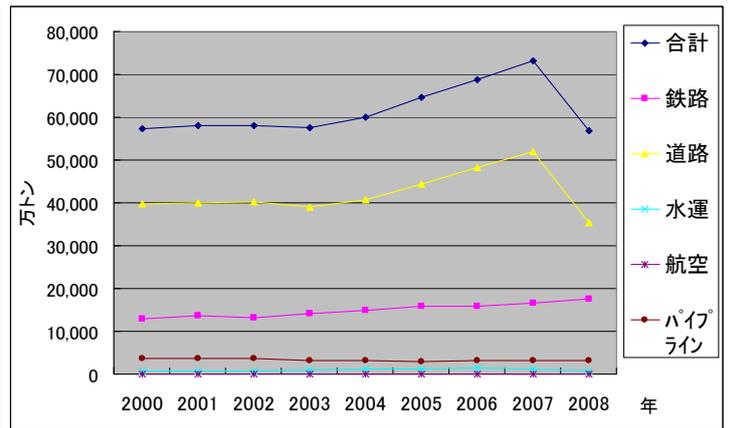


図5-3. 旅客周転量の変化(黒龍江省)

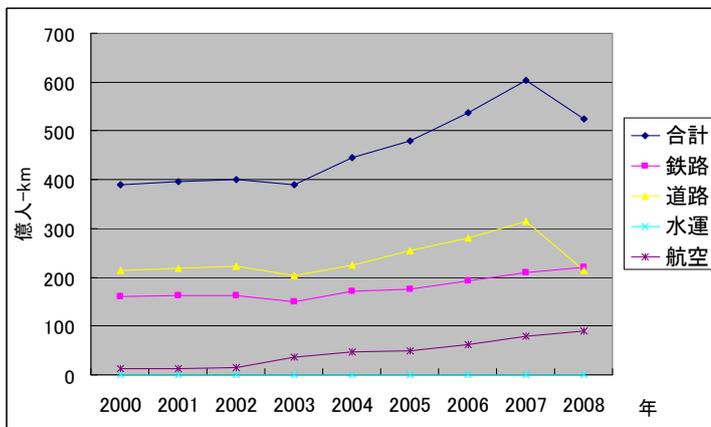
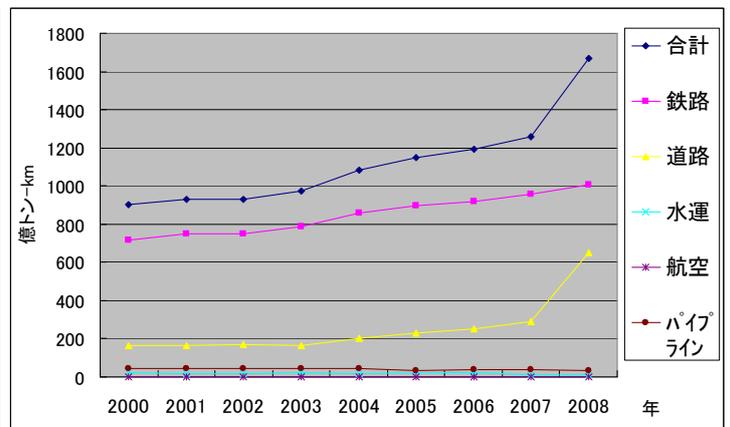


図5-4. 貨物周転量の変化(黒龍江省)



．．． 考 察 ．．．

2007年から2008年にかけて道路を利用した貨物運輸の平均距離が三省ともにいずれも劇的に伸びている。これは、同時期に遼寧省及び吉林省において高速道路が大幅に延伸した（表10. 参照）ことの影響が考えられるが、全国平均値も同様の傾向を示しているため、東北地方特有の現象であるとは言えず、統計の算出方法が変わった可能性も考えられる。

しかしながら、それらを差し引いたとしても、吉林省の貨物運輸平均距離は前年比約6倍と、他の2省や全国平均と比べても非常に大きな伸びを見せている。これは、東北三省の中で最も短かった同省の高速道路延長が、07年から08年にかけて倍近くに延伸し、運輸事情を取り巻く環境が大きく変わったことが予想される。

また、同じ道路利用でも旅客運輸の平均距離は三省ともにほとんど変化が見られない。

表8. 各省の貨物運輸平均距離(道路) (km)

	2007	2008
遼寧省	62.85	145.71
吉林省	39.27	239.24
黒龍江省	55.75	184.39
全 国	69.26	171.48

表9. 各省の旅客運輸平均距離(道路) (km)

	2007	2008
遼寧省	44.24	41.67
吉林省	42.44	42.15
黒龍江省	57.50	68.07
全 国	56.11	46.52

表10. 各省の高速道路延長(2000年以降)

(km)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
遼寧省	1,068	1,068	1,637	1,637	1,637	1,773	1,849	1,975	2,747
吉林省	354	354	381	543	543	543	543	543	924
黒龍江省	285	414	413	413	722	958	958	1,044	1,044

唯一海岸線を持っている遼寧省では、その他の省に比べて水運（統計データは内河含む）の比重が大きいですが、水運を利用した貨物輸送では、2000年以降一貫して輸送量に対して周転量の伸びが大きく上回っており、すなわち水運を利用した貨物輸送の平均距離が伸びていることを表している（表11. 参照）。

ところが、輸送量のおよそ半分をしめている沿海部の港湾の吞吐量に目を向けてみると、外貿よりもむしろ内貿の方が大きな伸びを示している（表12. 参照）。このことから、遼寧省の水運を利用した貨物運輸の平均距離の伸びは、輸出入の増加よりもむしろ、国内貿易の変化により、南方地域との交易が盛んになったことが要因ではないかと推察される。

表11. 遼寧省貨物運輸平均距離(水運)

(km)

年	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
平均距離	1,852	2,230	2,152	3,098	3,286	3,031	3,141	4,507	4,675

表12. 沿海部港湾吞吐量

(万トン)

年	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
外貿	5,043	4,735	5,691	7,297	7,697	9,642	9,985	11,825	12,058
内貿	8,623	10,107	10,874	12,068	17,260	20,566	25,681	29,788	36,710

※2000年→2008年の比較で、外貿は2.4倍、内貿は4.3倍の伸び

(2) インフラ投資額

表13. 各省のインフラ投資額(2008)

(万元)

	鉄道	道路	都市内交通	水上	航空	パイプライン
遼寧省	1,545,922	2,493,268	601,362	1,369,824	226,560	653,819
吉林省	282,227	1,612,682	110,750	3,168	34,015	2,295
黒龍江省	498,846	3,024,193	60,492	35,106	77,602	2,300

(3) 主な特徴

中国東北地方では、全国平均と比べて、旅客・貨物ともに鉄道の占める割合が高くなっており、特に内陸部の省ほどその傾向が強い(表4. ~7. 参照)。

これは、東北地方では古くから鉄道網が非常に発達している((4), (5)参照)ことに起因していると思われ、さらには、沿海部と内陸部での高速道路網の整備状況の格差も影響していると考えられる。

(4) 全国規模の交通計画、主要な都市における都市交通計画の概要と課題

【東北3省全体の交通計画】

○経緯と現状

鉄道・道路共に哈爾濱(ハルビン)~長春~瀋陽~大連と縦貫する「哈大線」が東北3省内の交通の大動脈となっている。北京方面へは瀋陽から路線が延びている(京哈線)。

東北地方は、従来から鉄道網が非常に発達しており、1960年台には総延長シェアで実に全国の40%以上を占めていた。これは、戦前までに整備された「南満州鉄道」(いわゆる「満鉄」)や「東清鉄道」、さらには建国(1949年)以降の中国経済において東北地方が非常に大きな役割を果たしていた((5)参照)ことに起因する。

現状では総延長の全国シェアで17.3%、鉄道密度では東北3省は1.7km/100km²で、全国平均(0.8km/100km²)の約2倍であり、今日にあっても中国国内で鉄道の整備が進んでいる地域と言えるが、(5)で述べているように、需要に対する輸送能力は十分ではなく、また高速鉄道は在来線軌道を利用して一部で営業しているのみであり、未だ整備途上である(4. 参照)。

一方、道路網の整備は、総延長(全国シェア9.1%)では面積比・人口比(いずれも同8%強)からすると平均的な数値であるが、高速道路整備は遼東北三省全体で見ると比較的遅れていた(2007年全国シェア6.6%)。しかしながら2008年に遼寧省で772km(前年比

39%増)、吉林省で481km(同89%増)が新たに供用したことで一気に全国平均に迫るレベルとなり(全国シェア7.8%)、今後さらに整備が進められる計画である。

海路は東北3省で唯一海岸線を持つ遼寧省に限られ、大連港が最大の貿易港となっているが、近年、ロシア・トロイツァ(旧ザルビノ)港をトランジットする日本海横断航路での貿易が始まっている。

我が国の日本海沿岸地域にとっては「最も近い中国」となる吉林省東部の三国(中朝露)国境地帯は朝鮮族が多く住む地域でもあり、古くから貿易が盛んでロシア、韓国、北朝鮮との交易を行い、それらの製品をここから中国全土へ向けて送り出していたが、今後はこの交易ルートに日本製品を乗せて送るビジネスチャンスへの期待もよせられている。



図. 6 日本海横断航路

○整備計画

鉄道部が2004年に発表した「中長期鉄路ネットワーク計画」(2008年に改訂版を公表)では「哈大旅客輸送専用線」(ハルビンー大連間904km, 複線)の建設が盛り込まれ、2007年に着工した。工期は5年の予定で完成後には200km/hでの運行、将来的には350km/hでの運行を予定し、ハルビンー大連間が約3時間で結ばれることになる。またこれにより、在来線を貨物輸送専用とすることで、輸送力アップを図り、物流の需要に対応する。

交通部が2005年に公表した、2030年までの完成を目指す「国家高速道路ネットワーク計画」には、東北3省内では新たに6,000kmの高速道路整備が盛り込まれている。これには主要都市を中心とした放射状のルート他、放射状ルートを横方向に接続するルート、現状では整備が進んでいない省境を跨ぐルートも含まれている。

国際線は、空路・海路ともに大連が最大の玄関口となっている他、国境を接しているロシアと北朝鮮とは陸路によっても結ばれている。

また、2003年に策定された「東北振興政策」の中では、遼寧省（東北地方で唯一海岸線を持つ省）の5つの沿海工業地域（葫路島・錦州、営口、大連長興島、大連莊河市花園口、丹東）を高速道路等でひとつに結び、沿海経済ベルト地帯と内陸後背地の相互発展を推進する「五点一線計画」が掲げられ、港湾整備と高速道路整備、そして工業基地の振興が一体となって進められている。

【主要都市の交通計画】

東北三省の各都市では、都市内軌道交通（地下鉄等）の整備が非常に遅れている。長春市と大連市で軽軌道が各1路線のみ運行している他、瀋陽市とハルビン市で地下鉄が建設中であり、未だ開通していない。

現状では都市内の主な交通機関は路線バスとタクシーであり、全体として道路偏重の感がある。各都市では環状線状の高速道路が整備済みであり、都市による格差は見られるものの主要都市の都市内幹線道路は概ね整備済みであると思われる。

軌道交通の整備計画は、各都市とも掲げている地下鉄や軽軌道の全体計画は遠大なものであるが、整備は始まったばかりと言える。

ただし、中国では一度始まった交通インフラ整備は驚くべきスピードで進み、かつ中央からの求めに地方政府は是が非でも応じようとし、方針変更が無ければ計画通りに完成する可能性はある。

《各都市の軌道交通の整備状況・計画》

○瀋陽市

現在、地下鉄が建設中。現在東西方向の1号線と南北方向の2号線で建設が進められ（第1期施工分計50km、図7. 中のグレーの路線）、2010年10月に1号線の一部が開業予定。

全計画では7系統（10路線）210kmで、2020年の完成を目指している。

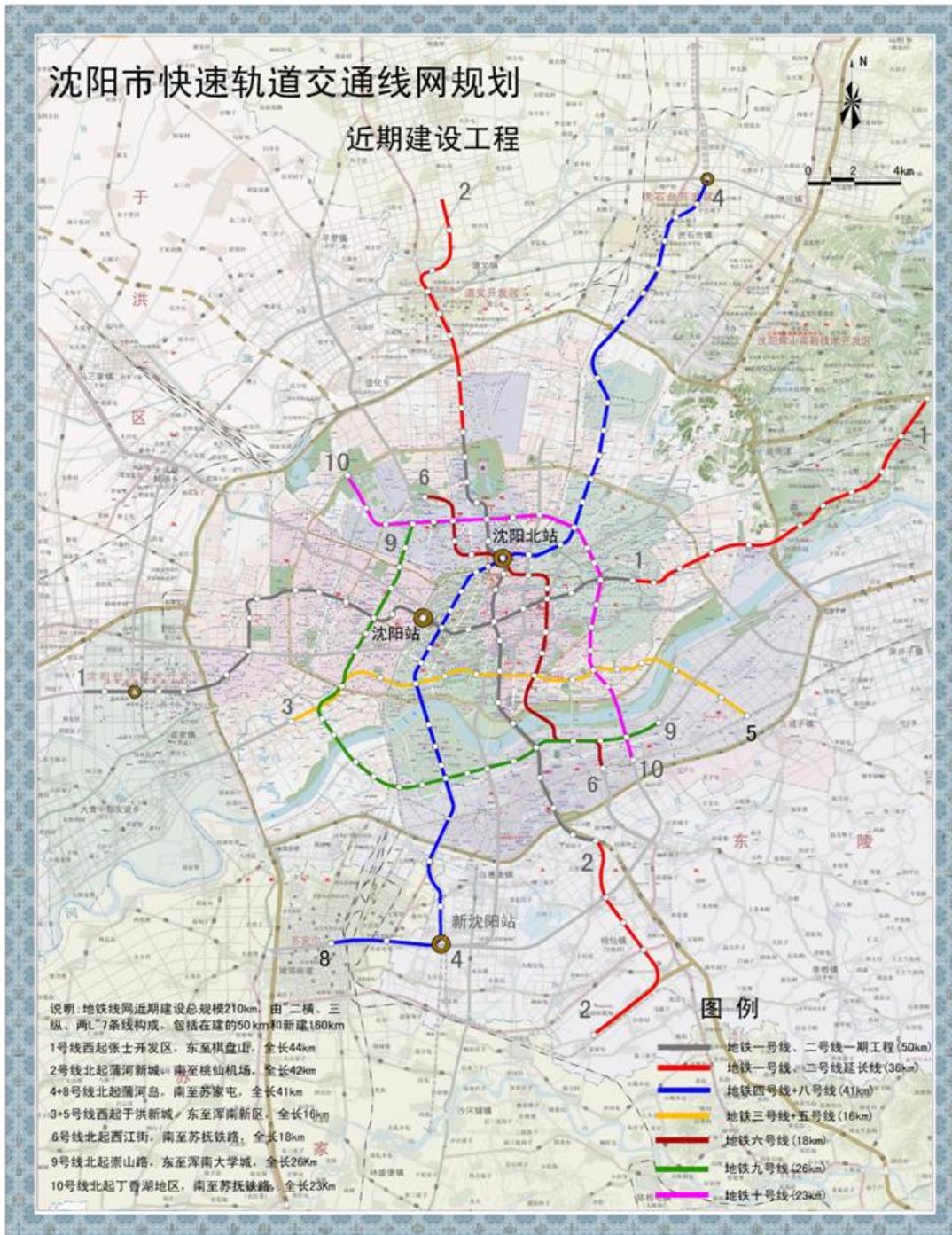


図7. 瀋陽市快速軌道交通網計画

○大連市

市中心部（大連駅）と市街地北方の郊外にある開発区等との間に軽軌道（3号線 L=14.6km）が整備されている。この路線は都市内交通というよりも、北方地区を大連市のベッドタウンとするための政策によるものである。

全計画では123kmが計画され、1999年に着工し「15～20年で都市公共交通の骨幹部を形成する」としている。

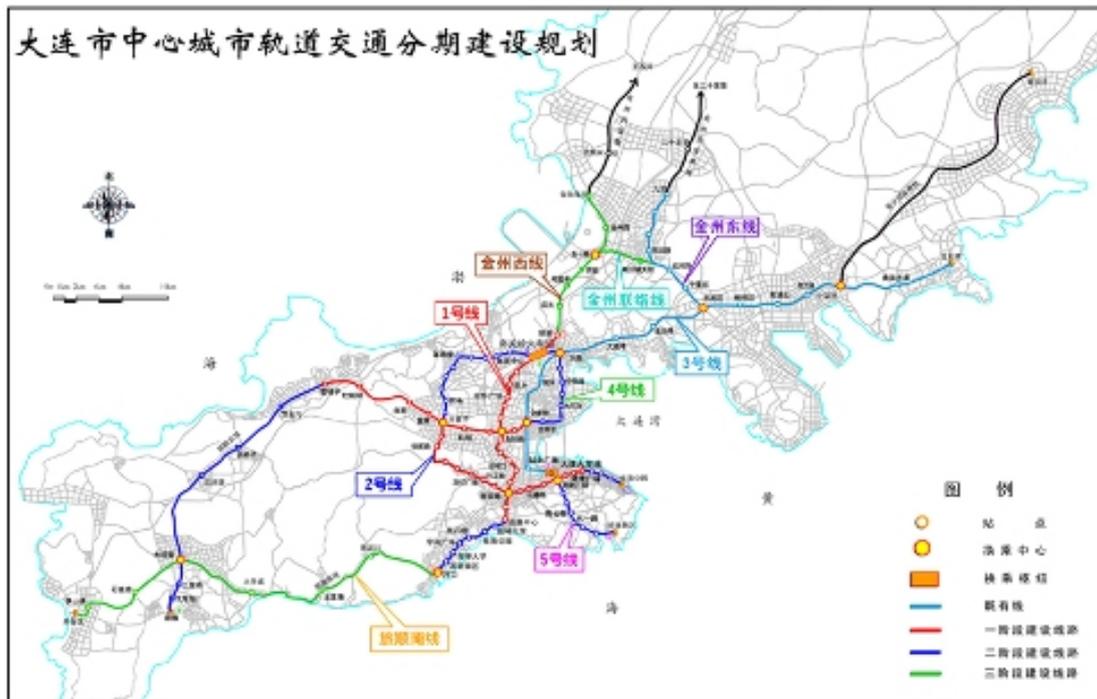


図8. 大連市中心都市軌道交通分期計画

○長春市（吉林省）

市街地外縁を沿う路線(図9. 中の薄紫色の路線 L=14.6km)で軽軌道が整備されている。計画は全5路線、総延長179kmであり、2020年の完成を目指している。またこの中には長春龍嘉国際空港までアクセスするルート(同、黄土色の路線 L=km)も含まれている。

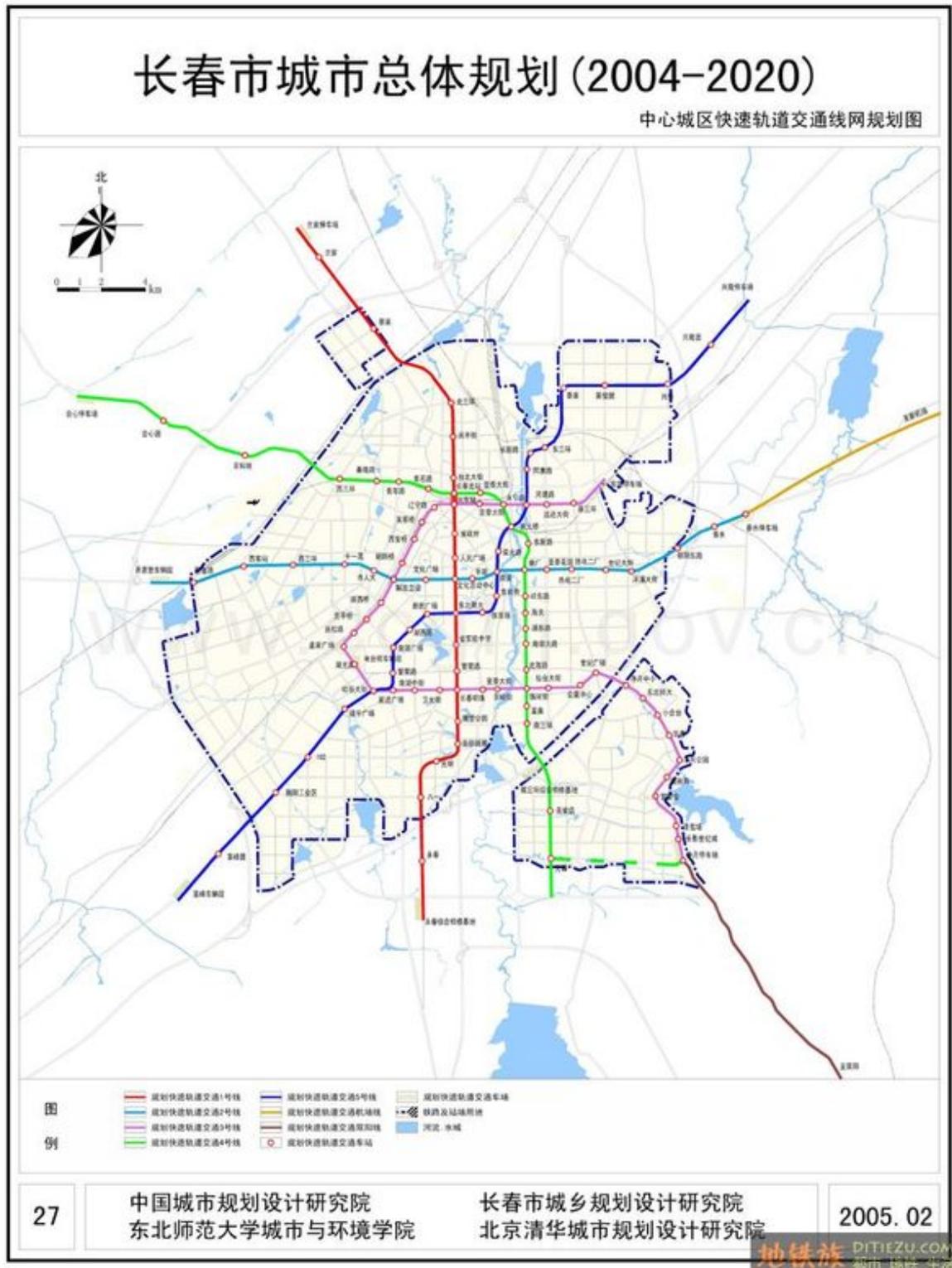


図9. 長春市都市総合計画 中心都市快速軌道交通網計画図

長春は戦前「満洲国の首都“新京”」であったことの影響もあり、市街部の区画はきれいな碁盤の目になっており、街路樹も立派で街並みは整然と整備されている。

1939年当時「大“新京”都市計画」に環状線の地下鉄建設計画が盛り込まれており、長春は中国で初めて地下鉄計画を持った都市である。（無論実現はしなかった）

○哈爾濱（ハルビン）市

現在、地下鉄が建設中。計画は全5路線、総延長143kmで、1号線が2008年に着工、2012年に開業予定。全計画では工期は20年を予定している。



图10. 哈尔滨市地下鉄交通ネットワーク計画

(5) 主な政策課題

中国東北地方は、歴史的経緯にも起因する重工業基盤があり、1949年の中華人民共和國建国以後、中国経済の発展を強力に牽引する原動力となっていた。また豊かな土地と豊富な自然資源に恵まれ、現在に至るまで中国における食糧および原油・石炭等の自然資源の一大供給地帯となっている。

しかしながら、国営企業主体の旧態然とした体制からの脱却が進まず、市場経済への移行が進められた「改革開放」(1978年～)以降の国際市場、国際競争への対応に遅れたことにより、外資の導入によって飛躍的経済発展を遂げた南方の沿海部地域に比べて経済発展が立ち後れる結果となった。

中国政府はこのような東北地方の旧工業基地を新しい工業化モデルに転換し、東北地方全体の経済発展を促すことで各地方の協調的発展を目指し、また東北地方が持つ高いポテンシャル(重工業基地、自動車産業基地、自然資源(原油、石炭、鉄鉱石など)基地、食糧生産基地など)を以て中国全体の発展に貢献すべく、2003年に策定された「東北振興政策」を初めとする各種の国家プロジェクトが推進されている。

金融危機以降、2008年の中国のGDP成長率が9.0%(2002年以来の一桁、中国では雇用と社会の安定を保つ最低ラインが8%と言われている)にとどまる中、東北三省は遼寧省13.1%、吉林省16.0%、黒龍江省11.8%といずれも全国平均を上回り、引き続き高いポテンシャルを発揮している。

しかしながら、東北地方が持つ生産基地、供給基地としてのポテンシャルを十分に発揮するためには、物流システムの整備が必須条件である中、輸送量が増加する秋・冬季を中心に鉄道輸送力が不足する場合があります、製品の出荷滞留や在庫増が発生するなど、「経済の成長度合いに物流インフラの整備が追いついていない」状況と言える。また哈大(ハルビンー大連)線への貨物の集中や、非効率な片荷問題(南方地域向けへの貨物が多い一方、逆方向の貨物量が確保できない)も存在する。

このため東北地方では、経済発展を支えるため、引き続き鉄道の輸送力アップや体系的な高速道路網の整備が実施される。

高速道路整備は、今後は3省の各中心地である瀋陽、長春、ハルビンから放射状に伸びた高速道路を横方向に繋ぐ路線の整備も進められることで、哈大線への過度の集中の分散が図られるものと思われる。また、省境区間の未整備という課題が残っている。

(6) その他(交通分野における環境面での政策・法制度等)

中国の大都市に見られるナンバーによる通行規制(偶数・奇数等)は東北地方の各都市では実施されていない。2008年の北京五輪開催時(瀋陽ではサッカーが開催)には、競技場へ通じる幹線道路においてナンバーによる規制が行われたが、これは混雑緩和のためと思われる。

2. 航空

○輸送量

表14. 遼寧省の輸送量(国内・国際別、貨物・旅客別)(2008)

旅客(万人)		貨物(トン)	
国内	国際	国内	国際
573.3	87.1	89,909.4	14,101.7

※吉林省、黒龍江省は国内・国際別データなし

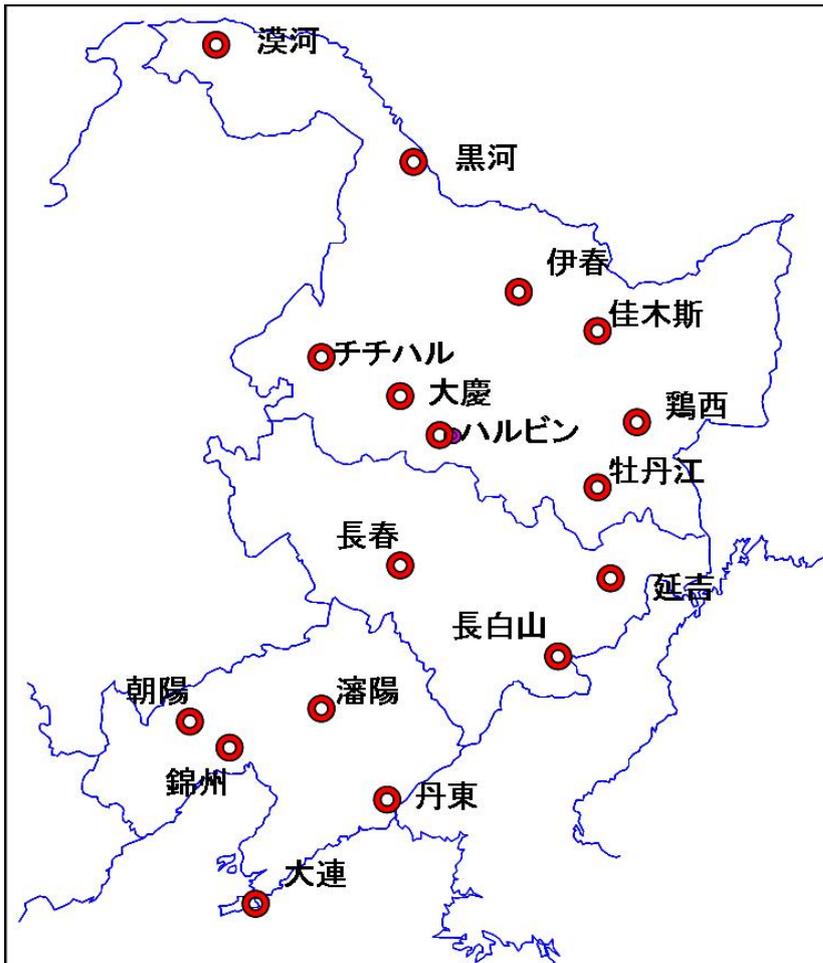


図11. 主な空港位置図

表15. 主要空港の諸元(2008)

	ターミナル面積 (万m ²)	滑走路 (m)	離発着数 (回)	取扱い貨物 量(トン)	利用客数 (人)	都心からの 距離(km)
瀋陽桃仙空港	7	3,200	67,027	112,444.6	7,504,828	20
大連周水子空港	6.5	3,300	85,390	125,832.0	9,550,365	10
長春龍嘉空港	4	3,200	35,909	48,085.3	3,878,416	28
ハルビン太平空港	6	3,200	57,440	66,152.0	6,558,796	33

4. 鉄道

○高速鉄道の整備計画等（列車最高速度）

東北地方においては2007年に高速鉄道「和諧号」が開業した。

整備計画は、東北地方を南北に貫く哈大線と瀋陽市から北京へ延びる京哈線があり、現在、瀋陽－北京間（703km, 約4時間, 10往復/日）と瀋陽－ハルビン間（546km, 約4時間, 4往復/日）で運行している。

「和諧号」の最高速度は250km/hとされているが、路線の大部分が在来線軌道の利用であるため、現状の最高速度は瀋陽－ハルビン間が約160km/h、瀋陽－北京間が約200km/hで運行されている。現在、専用軌道の建設が進められ、当局発表によると最高速度は350km/hとされており、完成すれば瀋陽－北京間は2時間あまりで結ばれることになる。

瀋陽－大連間は現在旅客専用線の建設が進められ、竣工は2013年の予定。設計速度は200km/h以上とされ、当面は200km/hでの運行を予定している。施設は350km/hの条件下で建設されており、350km/hでの運行予定は公式にアナウンスされていないものの、条件が揃った場合にはハルビン－大連間が約3時間で結ばれることになる。

また、瀋陽－丹東間、長春－吉林間、ハルビン－牡丹江間など、各省の中心都市から一部の周辺都市への路線についても旅客専用線の整備計画がある。



図12. 中国東北地方の高速鉄道整備状況



図13. 東北三省の鉄道路線図

5. 自動車

○自動車旅客・貨物輸送産業の状況

(1) 自動車旅客

都市間高速バスの路線は非常に多く、主要都市間の路線の他、中心都市へはあらゆる周辺都市からのバス路線がある。小規模な会社が運行しているバスも多い。

また日本と違い、一般的に都市間高速バスの運賃は鉄道よりも高い。それぞれの関係は安い順に、鉄道（在来線）＜都市間バス＜高速鉄道の順になる。ただし、都市間バスで往復料金が設定されている路線では、往復だと鉄道並みである。

【運賃の例】瀋陽－長春間（L=300km）

- ・ 鉄道（在来線特急） 硬席44元、軟席67元・・・所要時間約3時間
- ・ 高速鉄道 2等席93元、1等席111元・・・所要時間約2時間
- ・ 都市間高速バス 83元（往復133.5元）・・・所要時間約4時間

(2) 自動車貨物輸送

民間の運送会社は多数存在している。しかしながら、日本の大手運送会社のように全国を網羅する運送ネットワークを持っている会社は存在しない。東北地方においては配達所要日数や保険の対応、配達時間指定などのサービス水準はいずれも低いレベルにある。

また中国には日系の大手運送会社も進出しているが、東北地方で営業所が設置されているのは大連のみ（ヤマト運輸、日本通運）である。営業所の無い地域への配達の場合は、現地の運送会社が請け負っている模様。

6. 港湾整備・運送

遼寧省の港湾の貨物吞吐量は大連港がおよそ半分を占めており、大連港と営口港の2港でおよそ8割となる。

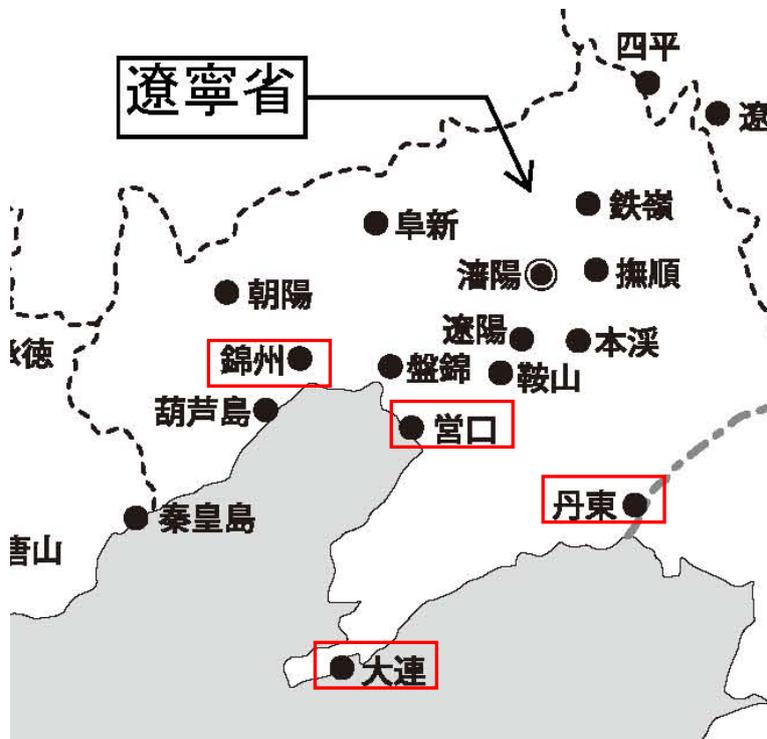


図14. 主要な港湾の配置図

表16. 遼寧省沿岸港湾貨物吞吐量 (万トン)

	2005	2006	2007	2008
大連港	17,085	20,046	22,286	24,588
営口港	7,537	9,477	12,207	15,085
遼寧省計	30,208	35,666	41,613	48,768

7. 観光

表17. 各省の入境者数(2008年・上位3か国) (人)

遼寧省		吉林省		黒龍江省	
日本	708,085	韓国	219,533	ロシア	1,713,821
ロシア	132,801	ロシア	176,044	韓国	76,944
アメリカ	63,346	日本	69,598	日本	49,208
合計	2,418,707	合計	617,303	合計	2,006,116

※合計には香港、マカオ及台湾からの入境者を含む

表18. 各省の観光外貨収入 (万米ドル)

	2005	2006	2007	2008
遼寧省	73,777	93,430	122,786	152,618
吉林省	11,953	14,244	17,931	21,144
黒龍江省	34,043	49,233	64,270	86,995

8. 国際協力 (ODA対象国)

(1) ODA受入官庁組織

各省では外事弁公室(対外国の事務一般を担当する部署)が窓口となり、対外貿易経済合作庁が実務を行う。

(2) 国際協力に関する政府の政策、最近の動向及び今後の課題と注目すべきプロジェクトの概要等

東北地方では2008年度末までに無償資金協力22件・148.9億円、文化無償援助5件・1.9億円、技術協力事業76件、円借款(有償資金協力)35件・3,119.4億円、草の根・人間の安全保障無償資金協力(以下“草の根無償資金協力”)206件・1,496万ドルの対中国経済協力を行ってきている。

日本国政府の対中国経済協力は2001年に制定された「対中国経済協力計画」によって、従来の沿海部中心のインフラ整備から、環境保全、内陸部の民政向上、社会開発、人材育成、制度作り、技術移転などを中心とする分野へと重点をシフトしてきている。

また、日本政府は2008年度までで対中国の新規の円借款事業を終えており、東北地方においては、今後、草の根無償資金協力を中心として対中国経済協力を進めていくことになる。

草の根無償資金協力では、学校、上水道、医療設備、老人ホーム、福祉施設、職業訓練センター、農業訓練センター、環境関連設備などの整備が行われる。