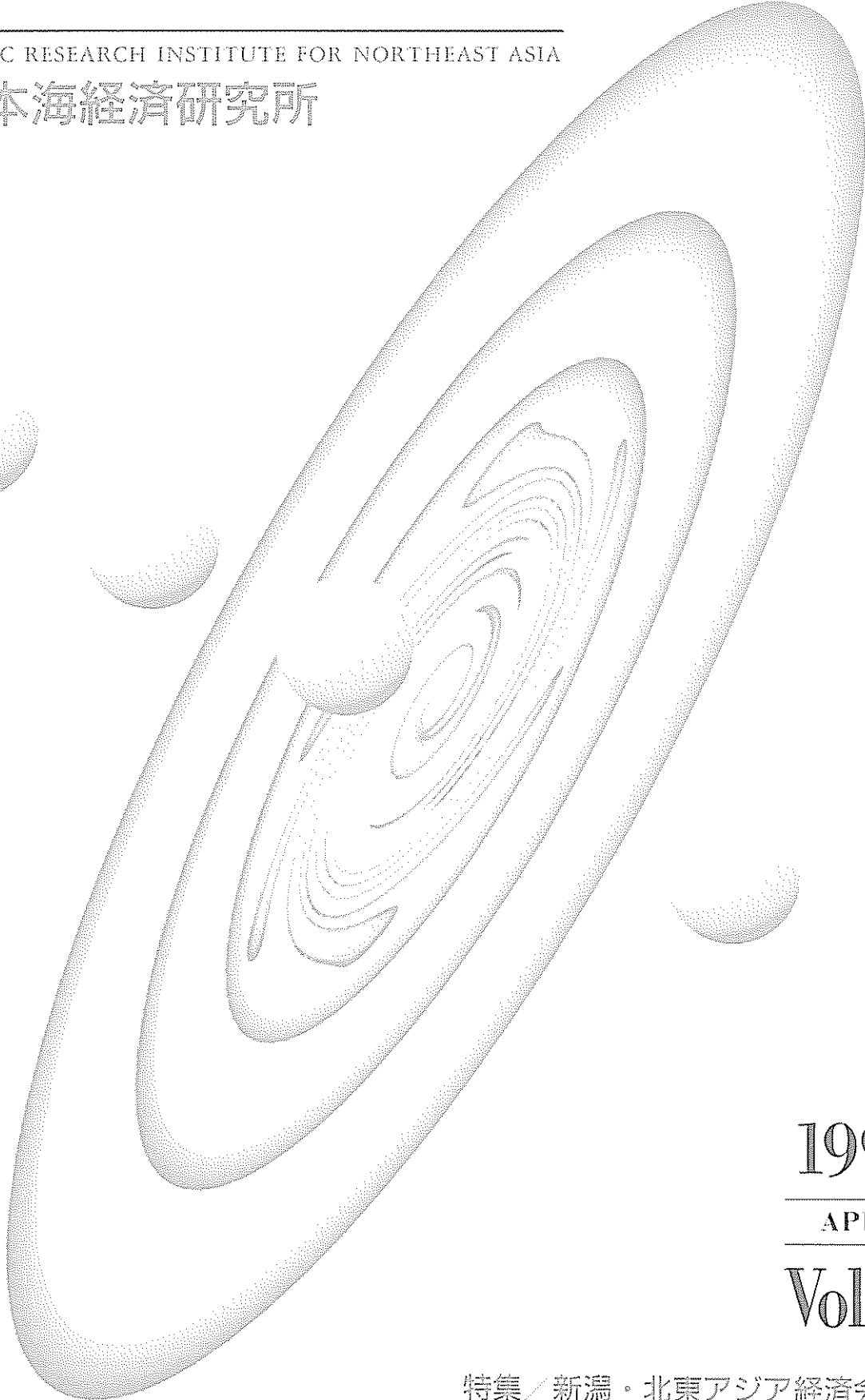


ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

環日本海経済研究所



1998

APRIL

Vol.22

特集 / 新潟・北東アジア経済会議'98

目 次

特集 新潟・北東アジア経済会議 '98

● プログラム	1
● 基調講演 「北東アジアにおける経済協力の拡大に向けて」 Toward Greater Economic Cooperation in Northeast Asia 韓国中央大学校国際大学院特任教授、元副総理 羅 雄 培 Rha Woong-Bae, Distinguished Visiting Professor, Chu-Ann University Former Deputy Prime Minister	3
● 基調講演 「北東アジアの経済発展」 Economic Development in Northeast Asia 日本輸出入銀行副総裁 南原 晃 Nambara Akira, Vice Governor, The Export-Import Bank of Japan	9
● 第1セッション「北東アジアと東南アジア」	15
● 第2セッション「北東アジアの輸送ネットワーク」	26
● 第3セッション「北東アジアにおける経済発展と環境問題」	37
● 分科会 「日本海沿岸地域の強化と連携」	46
● 総括セッション（パネルディスカッション）	52
● 北東アジアにおける地域経済協力：東南アジアにおける経験からの教訓 Regional Economic Cooperation in Northeast Asia: Lessons from Experience in Southeast Asia UNDP（国連開発計画）図們江開発事務局代表 デヴィッド・ハズバンド David Husband, Acting Director, UNDP Tumen Secretariat	61
■ 新潟・北東アジア経済会議'98 ERINA理事長 金森 久雄	74
■ 北東アジア経済会議'98の宿題 Following up The Northeast Asia Economic Conference in Niigata '98 ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子 Hisako Tsuji, Senior Researcher, Research Division, ERINA	75
■ 北東アジア経済交流地域連絡会が発足 ERINA経済交流部 駒形 正明	78
■ 中口国境通過の実態に係る三カ国会議の開催結果について 新潟県港湾空港局振興課	79
■ 研究所だより	81

特集 新潟・北東アジア経済会議 '98

去る2月17日から19日まで、「新潟・北東アジア経済会議'98」がERINA、新潟県、新潟市、新潟県商工会議所連合会、新潟経済同友会の主催、国際連合の共催で、新潟市で開催された。

本号では、会議の特集として、初日の基調講演、第1セッションから、最終日の総括セッションまでの各パネリストからの報告、討論、フロアからの質疑応答などを整理し、まとめた上で紹介する。

なお、本特集においては、中華人民共和国を中国、朝鮮民主主義人民共和国を北朝鮮、モンゴル国をモンゴル、大韓民国を韓国、ロシア連邦をロシア、アメリカ合衆国を米国とそれぞれ表記した。

(文責 ERINA編集部)

◇◇◇ プログラム ◇◇◇

2月17日 (火)

■ 主催者挨拶

- 新潟県知事
- 新潟市長

平山 征夫
長谷川 義明

■ 基調講演

- 韓国中央大学校国際大学院特任教授、元副総理
- 日本輸出入銀行副総裁

羅 雄 培
南原 晃

■ 第1セッション「北東アジアと東南アジア」

☆コーディネーター

- 朝日大学経営学部大学院教授

福地 崇生

☆パネリスト

- アジア開発銀行プログラム東局上級エコノミスト
- UNDP図們江開発事務局代表
- 韓国対外経済政策研究院アジア経済室長
- ロックスレー社筆頭副社長
- 住友商事(株)専務取締役

デヴィッド・グリーン
デヴィッド・ハズバンド
李 昌 在
ジンジャイ・ハンチャンラッシュ
西田 達雄

2月18日 (水)

■ 第2セッション「北東アジアの輸送ネットワーク」

☆コーディネーター

- 日商岩井(株)顧問役

吉田 進

☆パネリスト

- 中国吉林省人民政府図們江地区開発弁公室主任
- 金日成総合大学教授
- モンゴルインフラ開発省大臣顧問
- 韓国交通開発研究院副院長
- ロシア沿海地方政府副知事

戴 錫 堯
金 秀 勇
バザラグチャ・サラントンガラグ
田 一 秀
イーゴリ・ベリチュク

■ 第3セッション「北東アジアにおける経済発展と環境問題」

☆コーディネーター

○国立環境研究所総合研究官 森田 恒幸

☆パネリスト

○国連環境計画国際環境技術センター上級審議官 佐々木 肇
 ○中国国家計画委員会エネルギー研究所長 周 鳳 起
 ○前韓国通商産業部産業環境課長 徐 錫 崇
 ○ロシアサハリン州政府副知事 ヴィクトル・ローギノフ
 ○(株)荏原製作所ゼロエミッション推進室ZE技術部長 中村 均

■ 分科会「日本海沿岸地域の強化と連携」

☆コーディネーター

○総合研究開発機構理事長 星野 進保

☆パネリスト

○(社)日本自動車工業会常務理事 香川 勉
 ○東亜大学法学部教授
 (財)国際東アジア研究センター客員研究員 勝原 健
 ○武蔵工業大学環境情報学部教授
 (財)運輸経済研究センター運輸政策研究所長 中村 英夫
 ○国土庁計画・調整局計画課長 浜野 潤
 ○ERINA副理事長 宍戸 駿太郎

■ 関連行事「北東アジアの観光資源紹介」

2月19日 (木)

■ 総括セッション：パネルディスカッション

☆コーディネーター

○国際連合経済社会局社会経済政策開発管理部チーフ 頼 尚 龍

☆パネリスト

○中国国务院発展研究センター高級研究員 呉 敬 蓮
 ○北朝鮮対外経済協力推進委員会副委員長 金 應 烈
 ○駐日本韓国大使館財経官 李 哲 徹
 ○ロシア科学アカデミー東洋研究所日本研究センター所長
 法政大学客員教授 コンスタンチン・サルキツフ
 ○駐日本米国大使館経済担当公使参事官 ローレンス・グリーンウッド
 ○外務省経済局国際経済第一課長 小寺 次郎
 ○通商産業省通商政策局北西アジア課長 佐々木 伸彦



基調講演

北東アジアにおける経済協力の拡大に向けて

韓国中央大学校国際大学院特任教授
元副総理 羅 雄 培

本日の基調講演では、皆さんの多くが関心を持っておられるアジアにおける経済協力の拡大をテーマにお話ししたい。特に、アジアが現在経済危機に陥っていることを考えると、このテーマは一層の注目を集めるのではないかと思う。

現在の経済危機が生起するにつれて巻き起こったアジア経済モデルに対する全般的な批判に関して複雑な感情を抱いているのは私一人ではあるまい。アジア経済に存する「血縁資本主義的」諸要素は除去されなければならないというアジアモデルに関する批判に私は大いに賛同するものであるが、反面、こういった批判者の多くは、急速な発展を共有することを可能としたアジアモデルの真の力を看過しているのではないかと思われる。さらに、今回の経済混乱は、アジア地域が経済的リーダーシップと政府レベルでの政策調整がいかに欠如しているかを明示しているものと確信している。他地域の国々が古き相違点を克服し、協力の拡大に向けて進みつつあるのに対して、アジアは旧来の疑念と新たな敵対意識の創出にまみれていると言える。

本日私は、この講演において、アジアの将来は地域内諸国が共通の政治、経済その他の課題に取り組むためにどの程度まで協力できるかに決定的に依存していることを強調しておきたい。現在の制約要因の中では、本格的な形での「アジア連合」は数十年先のこととなるだろうが、アジアの国々は互いに協力し、政治的和解に達し、経済協力を促進することが妥当である。今が行動のときである。

この目的のために、北東アジア経済協力委員会の設立を提唱したい。この委員会は、当初は日本、中国、ロシア、韓国そして北朝鮮の5カ国の政府代表に準じた人々により構成され、経済協力に関連する様々な問題を討議するものである。地域内の政治的、軍事的緊張が緩和された折には、この委員会を正式な政府代表会合に昇格させることもできよう。このような委員会が、各国の指導者がアジア地域に共通した構想を練る手助けとなり、また地域の平和と繁栄に貢献することを期待するものである。

まず、今日の世界経済で最も広く使われている用語の一つであるグローバル化について議論することから始めたいと思う。通信、情報革命によって推し進められたグローバル化は、今日の世界経済において圧倒的な牽引力となって

いる。1980年代末に冷戦体制が崩壊したことにより、旧社会主義圏の国々は市場経済に組み入れられて行き、また、世界貿易機関（WTO）設立へとつながる一連の世界的な貿易協定は、「国境のない」世界形成に向けての趨勢を加速させた。世界経済の統合が一層勢いを持ってくることに伴い、21世紀においては各国の経済的相互依存は深まり、国家間の緊密な協力は世界の繁栄のためにより以上に重要になるであろう。真にグローバルな経済へのスムーズな移行を確保するために、各国は自国内の様々な保護主義的基調を克服し、国際資本市場の不安定を和らげるために協調しなければならない。

グローバル化には、補完的かつ時には競合する地域化に向けた傾向が伴ってきた。あらゆる地域化に向けた枠組みが、非加盟国をどの程度差別化するかは議論の対象であったが、国家が「開かれた地域主義」の原則に忠実である限りにおいては、様々な地域経済ブロックや局地経済圏は自由貿易の妨げにはならないであろう。

地域化の枠組みの2つの主要な形態のうち、地域経済ブロックは製品と生産要素の自由な移動に立脚した経済統合の深化を推進するために形成されるのが典型的である。ヨーロッパ連合（EU）及び北米自由貿易協定（NAFTA）の2つがおそらくは最もよく知られている例であろう。特にEUは、通貨統合の段階まで近づき、共通通貨単位であるユーロを提示するところまで来ているが、この通貨は、国際市場において米ドルに代替する準備通貨になろうとしている。

地域経済ブロックと比較すれば、局地経済圏は地理的に一層狭い範囲を包含するため、国家レベルよりもむしろ地方政府レベルでの協力を進めるものである。東南アジアにおいては、都市国家であるシンガポールが、その「成長の三角形」戦略を通じて局地経済圏形成の最前線に立ってきた。シンガポール、マレーシアのジョホール川及びインドネシアのリアウ島を結ぶSIJORIが局地経済圏の最も有名な例であろう。

北東アジアにおいては、図們江地域開発計画（TRADP）で局地経済圏の発展が試みられてきた。しかし、この地域では経済協力の大きな可能性を秘めていたにもかかわらず、現在までのところは期待はずれの結果に終わっている。

さらに、北東アジアには、EUは言うに及ばず、東南アジア諸国連合（ASEAN）に比べられるような地域機構も存在しない。

北東アジアにおいて経済協力が高まってこないのには幾つかの要因がある。過去1世紀半において、この地域はしばしば大国間の戦場となってきた。中国と日本、そして日本とロシアはこの期間において2度も大きな戦争を繰り返したのである。1894年の日清戦争での中国の敗北により、この地域における中国を中心とした秩序は終わりを告げた。1905年にロシア艦隊が日本海軍の前に敗れ去ったことは、ロシア帝国にとって屈辱的な経験であった。もちろん、中国とロシアは、第二次世界大戦において日本側を同じ立場にさせたわけではある。しかし、第二次世界大戦の終結は敵対関係の終了をもたらさなかった。終戦がこの地域にもたらしたのは、「冷戦」という形での不安定な平和に過ぎなかった。冷戦体制崩壊後においてすら、旧来の敵対関係がこの地域には残っているように思われる。

朝鮮半島の分断、日中間の領土問題、米国を中にはさんでの日中のライバル関係その他この地域の緊張要因が経済協力を阻んできた。実際、政治問題を先に解決することが経済協力の前提条件であると提示されたこともしばしばあったが、関係改善を遅らせる結果となったに過ぎなかった。

このような政治的要因に加えて、北東アジア諸国の経済体制に大きな違いがあることが経済協力を妨げてきた。とりわけ中国とロシアは市場経済への移行を完了していないし、北朝鮮は移行過程に入ったばかりである。政府の強力な支援がなければ、私有企業は北東アジアの低開発地域において企業活動を行うことへのあまりに大きなリスクに直面することになるであろう。

世界の他の地域が21世紀に向けて様々な経済協力スキームを用意しているのに対して、北東アジア地域が未だ旧来の疑念と対立に陥っているのは不幸なことである。既に述べたように、アジアにおける現在の経済危機は、地域内での政策調整の拡大の必要性を極めてはっきりと示している。1994年に中国が人民元切り下げの決定を行ったこと及び日本が不良債権処理に十分対処せず、また、成長への牽引車となり得なかったことがアジア経済の深刻な問題を引き起こしたのである。このことは、欧米の投資家がこの地域の台頭する市場からの資本の引き揚げを決定する以前に行われるべきであった。日本は、確かにアジア通貨基金の創設を昨年夏に提案したが、それはごく僅かなことでありかつ遅すぎたのである。地域の経済的病弊を外国の陰謀であると責める前に、アジア諸国は将来同じ間違いを犯す

ことを避けるつもりであるなら、地域内の経済協力を促進する方策を考えるべきである。

この点において、ヨーロッパ統合に向けた動きをその始まりから主導したフランスとドイツは、常に良好な関係にあったわけではないことを思い起こすことは示唆的である。実際、17世紀以来両国は少なくとも4度の大きな戦争を行っており、第二次世界大戦終了時の両国の歴史に根ざす敵意の強さは、現在の北東アジアにおけるもの勝るとも劣らなかったであろう。

しかし、第二次世界大戦後、両国の指導者は世界が前に向かっていくのに、自分たちだけが過去の対立から争い続けることはできないと悟った。現在のヨーロッパ連合の起源である1950年のシューマン宣言は、ヨーロッパにおけるこの新思考の産物であった。この宣言を行うことにより、ロベール・シューマンとジャン・モネはヨーロッパの地域的相対的低下を食い止め、ヨーロッパ特に独仏間の再度の競争勃発を食い止めようとしたのである。「ヨーロッパ連合に向けた最初の一步」として、シューマンは石炭と鉄鋼生産の共同体化を呼びかけ、「軍需品生産に長く専心してきた地域の運命を変える」ことを追求したのである。ヨーロッパはそれ以来長い道のりを辿ってきたのである。

ヨーロッパの例に倣い、北東アジア諸国も地域の緊張を和らげ、現在の行き詰まりを打開するために協調するべきである。経済協力の前提条件として相手方に政治的譲歩を迫るのは感情的には訴える力があるだろうが、問題の解決にはならない。政治問題と経済問題を完全に分離することは不可能であるが、来るべき政治的和解に向けて言葉のトーンを下げ、互いに利益のある経済協力を利用することは、関係改善のためには一層効果的であろう。

北東アジアは経済協力の大きな可能性があり、様々な障害にもかかわらず、この10年間経済的相互依存が高まってきた。韓国、中国、日本及びロシア相互の1980年における貿易額は、当該各国の貿易総額のわずか8%に過ぎなかったが、1990年には14%に急増し、1995年には17%に達した。

北東アジア各国は、資源の賦存の補完性を利用することで多くを得ることができる。ロシア極東は膨大な天然資源があり、北朝鮮と中国東北地方は天然資源の他労働力が豊富である。韓国と日本は資本と技術ノウハウを提供できる。最近の金融不安で、韓国が資本を提供することは困難かもしれないが、技術面ではノウハウを提供できる。これらの国々が協力してその資源を持ち寄れば、北東アジア地域は世界経済において主要な成長の中心になることができよう。この地域には、持続的な成長を維持するための大きな

市場が存在する。

北東アジアにおける経済協力には、様々な形態とアプローチがあり得る。主として地方政府を包含する局地経済圏は、地域における経済協力の拡大のための導火線となるかもしれない。中央政府により形成される地域経済ブロックは目標として追求されるべき価値があるかもしれないが、旧来の敵対関係と域内諸国の経済発展段階の著しい相違から、実現には長期間を要するであろう。また、ハード面での計画や投資などのプロジェクトの実施に当たっては、二国間の協議に委ねた方が適切であるが、他方、意見調整のような案件に関しては、多国間によるアプローチがより適当であろう。

北東アジアの経済協力に関する問題に対しては、以上の点を考慮した上で折衷型の解決を求める必要がある。低開発地域の諸問題を解決するための局地経済圏設置に当たっては、国家レベルでの合意と地方政府レベルで実行に移すことが求められるが、ハード面での計画や投資に直接関係していない他国からの助力はほとんど必要ない。これに対して、地域経済ブロックの形成には多国間アプローチが必要であり、調和のとれた行動をとるための意見調整が必要な問題に的を絞るべきである。

したがって、この地域の経済協力はおそらくは次の2つの方策により進められなければならないであろう。すなわち、国家レベルでの合意と地方政府レベルでの実施が必要である二国間のプロジェクト単位での協力（例：工業団地の建設）と、国の政府による多国間の協力（例：輸送インフラの建設や国境を越えた環境問題への取り組み）である。

この地域における経済協力を促進するために、私は、政府間協議に準じた「北東アジア経済協力委員会」を設立し定期的に会合を持つことを提案したい。同委員会は、北東アジア地域の経済協力に関する諸問題を協議する場であり、この地域の政治的軍事的緊張が緩和された折には、正式な政府代表会合に昇格させることもできよう。

同委員会の構成については、TRADPを悩ませてきた諸問題を回避することが望まれる。もともと同計画は、成長の三角形の考え方を借りて、図們江流域の低開発地域に「中核都市」を創ろうとした。しかし、この地域は、民間ビジネス活動を行うためのインフラその他の必要な要素が欠けており、企業が工場を建設するための市場経済の誘因が存在しなかった。国の政府ですら、図們江開発計画に投資することに消極的であったのである。必要なインフラ施設が整備されるまでは、誰もが傍観者を決め込んだのである。「作ってさえくれれば、皆来てくれる」という待ちの

姿勢であった。それ以来、TRADPは中核都市構想を断念し、現在では「3プラス2」アプローチに基づくより緩やかな結合体となっている。すなわち、北朝鮮、中国、ロシアからなる調整委員会が、この3カ国に韓国とモンゴルを加えた諮問委員会に優先する、という考え方である。日本は未だオブザーバーの地位に留まっている。

TRADPと同じ誤りを犯さないためには、北東アジア経済協力委員会は市場の力を尊重し、経済活動を促進するためのインフラを提供することに焦点を絞るべきである。多国間ベースでの単一の中核都市あるいは開発の中心の建設を目指すよりも、まず、各国は二国間での投資プロジェクトを議論し、次いで二国間プロジェクトを連結させる方策を考えるべきである。つまり、経済活動を集中させる単一地点の建設を当初から追求するのではなく、経済的見地から数多くの重要地点を選択し、これを交通、通信ネットワークで結合すべきである。例えば、北朝鮮、中国そしてロシアは、羅津・先鋒、琿春、ウラジオストクの開発を独自に進め、様々な国からの投資を誘致することができよう。そして、経済活動のレベルが十分に高まった時点で、これらの開発の中心地を囲んで交通インフラを建設することができるであろう。いずれは、輸送インフラをヨーロッパまで伸長することも可能である。

北東アジア経済協力委員会は、各国の代表が投資を促進し、インフラネットワークの形成に必要なことがらを議論するためのフォーラムとなるべきである。また、情報を交換し、共同研究を行うための場も提供すべきである。

こういったハード面での計画や投資に関連する問題に加えて、マクロ経済政策の調整に関する問題もこの委員会で討議されるべきである。慎重なマクロ政策は、今後も爆発的な資本流動に対する最も強力な防波堤であり続けるであろうが、通貨の買い戻し協定その他のメカニズムを通じた地域的金融協力は、資本市場の安定を一層促進することができるであろう。また、経済活動の変動が、景気循環と同じように国家を越えて同時進行していくに伴い、先進経済地域は、地域を越えたマクロ経済の安定を確保するためのより一層大きな役割を担わなければならない。今回の経済危機は、地域における政策協調を軽視したが故に起こった悪しき結果を示しており、アジア諸国は将来において同じ過ちを繰り返してはならない。

既に述べたとおり、アジアが現在置かれている経済危機が明示するように、この地域の将来はどの程度まで我々が過去の相違を乗り越え、将来に向けての共通のビジョンを打ち出すことができるかに決定的にかかっている。行く手には厳しい課題が控えているが、現在の危機が浮かび上が

らせた協力の必要性により、我々が経済政策を調整し、この地域の中で光の当たらない場所を開発するための効果的な方策を見つけだすことができるものと確信している。こ

の経済会議が、アジアにおける経済協力の促進のために多大な貢献をすることを期待して止まない。

(翻訳 ERINA)

KEYNOTE ADDRESS

Toward Greater Economic Cooperation in Northeast Asia

Rha Woong-Bae

Distinguished Visiting Professor, Graduate School of International
Studies, Chu Ang University

Former Deputy Prime Minister of the ROK

Today, I would like to speak on a subject that concerns many of us: the need for greater economic cooperation in Asia. I feel this subject should receive more attention, especially in the wake of the current economic crisis in this region.

I am sure I am not the only person in this room to have mixed emotions about the wholesale condemnation of the Asian economic model following the outbreak of the current crisis. Certainly, I cannot agree more with the critics of the Asian model that the elements of "crony capitalism" have to be removed from Asian economies; at the same time, however, I feel that many of these critics overlook the real strengths of the Asian model which have made rapid "shared growth" possible. In addition, I believe that the current economic turmoil all too clearly shows how much this region has suffered from a lack of economic leadership and policy coordination at the inter-governmental level. While nations in other regions of the world are patching up their old differences and moving toward greater cooperation, Asia seems to be mired in old suspicions and intent on creating new rivalries.

In my speech today, I would like to emphasize that the future of Asia critically depends on the degree to which Asian nations work together to address common political, economic, and other issues. Given the present constraints, a full-fledged "Asian Union" may be decades away, but I believe that it is all the more reason that Asian nations should start working together to reach political reconciliation and promote economic cooperation. The time to act is now.

Toward this end, I would like to propose that a Council for Northeast Asia Economic Cooperation be created. The Council will, initially consist of quasi-governmental representatives from five countries, namely, Japan, China, Russia, and North and South Korea, and discuss various issues associated with economic cooperation. Once political and military tension in the region is reduced, the Council can be elevated to an official forum for government representatives. I hope that such a council will help national leaders to craft a common vision for Asia and contribute to peace and prosperity in the region.

Let me start by discussing one of the most overly used phrases in the world economy today: globalization. Facilitated by communications and the information revolution, globalization is a dominant driving force in the

world economy today. The collapse of the Cold War system in the late 1980s has led to the integration of former Socialist Bloc countries into the world market economy, and a series of global trade agreements culminating in the establishment of the World Trade Organization (WTO) have accelerated the trend toward a "borderless" world. As the integration of the world economy gathers momentum, the economic interdependence of nations will increase in the 21st century, and close cooperation among nations will become even more important for global prosperity. In order to ensure a smooth transition to a truly global economy, nations must overcome various protectionist sentiments at home and work together to reduce the volatility of the international capital market.

Globalization has been accompanied by a complementary and, at times, competing trend toward regionalization. The degree to which various regionalization schemes discriminate against nonmember nations has been a matter of debate, but as long as nations remain faithful to the principle of "open regionalism," the formation of various regional economic blocs and localized subregional economic zones will not be a menace to free trade.

Of the two primary types of regionalization schemes, regional economic blocs are typically formed to promote deep economic integration based on the free flow of goods and factors of production. The European Union (EU) and the North American Free Trade Agreement (NAFTA) are perhaps two of the best-known examples. The EU, in particular, is close to reaching the stage of currency union and offering the Euro, its common monetary unit, as an alternative reserve currency to the US dollar in the international market.

Compared with regional economic blocs, localized economic zones typically involve much smaller geographical areas and entail cooperation more at the local, rather than national, government level. In Southeast Asia, the city state of Singapore has been at the forefront of building localized economic zones through its "growth triangle" strategy. SIJORI, connecting Singapore with Malaysia's Johore Province and Indonesia's Riau Islands, maybe the best known example.

In Northeast Asia, some effort has been made to develop a localized economic zone through the Tumen River Area Development Project (TRADP); however,

compared with the enormous potential for economic cooperation in the region, the actual results so far have been rather disappointing. Moreover, there is no regional organization comparable to the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) in Northeast Asia- to say nothing of the EU.

The insignificant level of economic cooperation in this region owes to several factors. For the past century and a half, Northeast Asia has often been a battle ground for great powers. China and Japan fought two major wars during this period, and so did Japan and Russia. The defeat of China in the Sino-Japanese War of 1894 marked the end of the Sinocentric order in this region, and the defeat of the Russian Fleet at the hands of the Japanese Navy in 1905 was a humiliating experience for the Russian Empire. Of course, in a way, China and Russia returned the favor to Japan in World War II. The end of World War II, however, did not mark the end of hostilities. It only brought precarious peace to this region in the form of "the Cold War." And even after the collapse of the Cold War system, old rivalries seem to remain in this region.

The division of the Korean Peninsula, the territorial dispute between Japan and Russia, Sino-Japanese rivalry (with the US in-between), and other sources of tension in this region have impeded economic cooperation. As a matter of fact, prior resolution of political issues has often been issued as a pre-condition for economic cooperation, only to delay improvement of relations.

In addition to these political factors, significant differences in national economic systems have impeded economic cooperation. After all, China and Russia have yet to complete a full transition to a market economy, and North Korea has barely begun the transition process. Without strong governmental support, private firms may face too much risk in venturing into the underdeveloped region of Northeast Asia.

It is unfortunate that Northeast Asia is still mired in old suspicions and rivalries while the rest of the world is preparing for the 21st century with various economic cooperation schemes. As I have already mentioned, the current economic crisis in Asia all too clearly demonstrates the need for greater policy coordination in the region. China's decision to devalue the yuan in 1994 and Japan's reluctance to deal with nonperforming loans and to serve as a growth locomotive created serious problems for Asian economies, well before Western investors decided to pull the plug on the emerging markets in this region. Although Japan did make a proposal to create an Asian Monetary Fund last summer, it was too little, too late. Before blaming the economic ills of the region on some kind of foreign conspiracy, Asian nations should think of ways to enhance economic cooperation in the region, if they are to avoid making the same mistake in the future. The time to act is now.

In this regard, it may be instructive to remember that France and Germany, who have led the European Union movement since its inception, were not always on good terms. In fact, they had fought at least four major wars since the 17th century, and the historical enmity between France and Germany at the end of World War II could not have been less than that between the nations in

Northeast Asia today.

After World War II, however, the leaders of the two countries realized that they could no longer afford to fight over their past differences while the rest of the world was moving forward. The Schuman Declaration of 1950, which became the origin of the European Union, was a product of this new way of thinking in Europe. In making this declaration, Robert Schuman and Jean Monnet sought to arrest the relative decline of Europe and to prevent the outbreak of another war, especially between France and Germany. As "a first step in the federation of Europe," Schuman called for the pooling of coal and steel production and sought to "change the destinies of those regions which [had] long been devoted to the manufacture of munitions of war." Europe has come a long way since then.

Following Europe's example, nations in Northeast Asia should work together to reduce tension in the region and break the present impasse. Demanding political concessions by the other side as a pre-condition for economic cooperation may be emotionally appealing, but it is no way to resolve the problem. Political and economic issues cannot be completely delinked, but toning down rhetoric and using mutually beneficial economic cooperation to create a positive atmosphere for political reconciliation may be more conducive to improving relations.

Northeast Asia has an enormous potential for economic cooperation, and in spite of various obstacles, economic interdependence in this region has been increasing over the past decade. Trade among Korea, China, Japan, and Russia accounted for only 8% of their total trade volume in 1980, but the proportion of this regional trade jumped to 14% in 1990 and reached 17% in 1995.

Northeast Asian countries have much to gain from exploiting complementarities in their endowment. The Russian Far East has enormous natural resources. In addition to possessing natural resources of their own, North Korea and Northeast China have abundant labor. Korea and Japan can supply capital and technical know-how. South Korea may not be able to supply capital given the current economic crisis, but it certainly has technical know-how to share. When these nations learn to work together to combine their resources, this region can become a major growth center in the global economy. This region boasts a large enough market to sustain growth.

Economic cooperation in Northeast Asia can take various forms and approaches. A localized economic zone primarily involving local governments may act as a spark for greater economic cooperation in the region. A regional economic bloc created by national governments may be a worthy goal to pursue, but given the old rivalries and significant disparities in the level of economic development among nations, it may take a long time to materialize. In addition, a bilateral approach may be more appropriate for projects involving physical planning and investment; whereas, a multilateral approach may be more suited to harmonization.

Given these considerations, it may be necessary to seek an eclectic approach to the problem of economic cooperation in Northeast Asia. The creation of a localized economic zone to address the problems of underde-

veloped areas calls for an agreement at the national government level and actual implementation at the local government level, and needs little help from other nations not directly involved with physical planning and investment. In contrast, the formation of a regional economic bloc requires a multilateral approach and should focus on harmonization issues.

Therefore, economic cooperation in the region will probably have to proceed in two ways: (1) bilateral, project-based cooperation requiring an agreement at the national government level and implementation at the local government level (e.g., building an industrial complex); (2) multilateral cooperation involving national governments (e.g., building transportation infrastructure, dealing with trans-boundary environmental problems, etc.) In order to facilitate economic cooperation in this region, I would like to put forward a proposal for the creation of a Council for Northeast Asia Economic Cooperation, which will involve quasigovernmental representatives meeting on a regular basis. The Council for Northeast Asia Economic Cooperation will discuss various issues associated with economic cooperation in this region, and can be elevated to an official forum for governmental representatives once political and military tension in the region is reduced.

The Council should be designed so as to avoid the problems that have plagued the Tumen River Area Development Project. Initially, borrowing from the growth triangle approach, TRADP sought to create a "core city" in the underdeveloped region of the Tumen River Area. As this region lacked infrastructure and other essentials for conducting private business, there was no market incentive for private firms to build plants here. Even national governments were reluctant to throw their money on this project. Until necessary infrastructure was in place, they were all too happy to stand on the sidelines, so called, "if you build it, they will corner syndrome." TRADP has since given up on the core city plan, and is now a rather loosely knit organization based on a 3+2 approach: the Coordination Committee consisting of North Korea, China, and Russia takes precedence over the Consultative Commission consisting of the three Committee members plus South Korea and Mongolia. Japan is simply participating as an observer.

In order to avoid making the same mistakes as TRADP, the Council for Northeast Asia Economic Cooperation should respect market forces and focus on providing infrastructure to facilitate economic activities.

Instead of trying to build a single core city, or a development center, on a multilateral basis, nations should first discuss investment projects on a bilateral basis and then devise ways to connect these bilateral projects. That is, instead of trying to build one single point of concentrated economic activity from scratch, nations should select a number of focal points based on economic considerations and connect these points through transportation and communications networks. For example, North Korea, China, and Russia can separately promote Rajin-Sonbong, Hunchun, and Vladivostok, and attract investment capital of various nationalities. When there is enough economic activity, transportation infrastructure can be built around these centers. Some day such transportation infrastructure can be stretched as far as Europe.

The Council for Northeast Asia Economic Cooperation should become a forum for national representatives to promote their investment projects and to discuss building what may be called networking infrastructure. The Council can also provide a venue for exchanging information and conducting joint research.

In addition to these issues having to do with physical planning and investment, macroeconomic policy coordination issues should be discussed at the council. Although prudent macroeconomic policies will continue to provide the best protection against volatile capital flows, regional monetary cooperation through currency repurchase arrangements and other mechanisms will be able to further enhance stability in the capital market. Also, as fluctuations in economic activities like business cycles are likely to become more synchronized across nations, advanced economies should take a more prominent role in ensuring macroeconomic stability across the region. The current economic crisis shows the disastrous consequences of neglecting regional policy coordination, and Asian nations should avoid repeating the same mistake in the future.

In closing, as I have emphasized, Asia's current crisis clearly demonstrates that the future of this region depends critically on the extent to which we can overcome our past differences and craft a common vision for the future. Tough challenges lie ahead of us, but I believe that, with the need for cooperation highlighted by the current crisis, we can come up with effective ways to coordinate economic policy and develop the neglected areas of this region. I hope that this meeting will make a significant contribution to the promotion of economic cooperation in Asia.



基調講演 北東アジアの経済発展

日本輸出入銀行副総裁

南原 晃

本日は、議論の一つの材料としてなるべくprovocativeに私の意見を述べてみたいと思う。具体的には、先ず北東アジアの経済発展のための基本的な視点を提示したい。次に、私自身も予想していなかったアジアの通貨危機がなぜ起こったのか、そして北東アジアに与える影響について触れてみたいと思う。続いて、北東アジアの資源エネルギー開発に関し具体例も紹介しながら述べる。最後に、最近報道でもよく取り上げられている日本とロシアの関係について、日本輸出入銀行の対応にも触れながら述べたい。

北東アジアの経済発展のための基本的視点であるが、北東アジア6カ国、中華人民共和国、大韓民国、朝鮮民主主義人民共和国、ロシア連邦、モンゴル、日本、この6カ国は、経済構造、天然資源、文化など国により千差万別、極めて多様である。人口について見れば、中国の人口が12億人を越えるのに対し、モンゴルの人口は230万人。ロシアの国土面積が1,707万km²もあるのに対し、韓国の国土面積は10万km²。逆に人口密度は韓国が最大で、1km²当たりの人口は455人。これに対しモンゴルの1km²当たりの人口はわずか148人。一人当たりのGDPを見ると、為替レートにもよるが日本の37万ドルに対し、モンゴルは320ドル。GDPに占める農林水産業の比率を見ると、日本が2%、韓国が6.5%、ロシアが9%、中国が20.6%、北朝鮮が27.6%、モンゴルが34.3%。輸出と輸入を足した貿易額は、日本の7,630億ドルに対し、モンゴルはわずか9億ドル。地理的にも、北東アジアにすっぽり入る国もあれば、ロシアのように北東アジアに属する部分は国全体のほんの一部という国もある。日本のような島国、韓国、北朝鮮のように半島国家が海に囲まれた国であるのに対し、モンゴルのように海への出口をもたない国もある。こうした北東アジアの多様性は、経済圏を構成する上での阻害要因との見方もあるが、私は北東アジアはその多様性の故に、貿易・投資を通じた相互補完のメリットがむしろ大きいと考える。

北東アジアの多様性はEU（欧州連合）と対比すると非常に明白である。EU諸国も国により経済、文化が違っているのであるが、国の規模、キリスト教という共通の文化基盤、経済体制、経済状況、所得水準などの点で、北東アジアに比べ、はるかに均質性が高いと言える。EUはこの高い均質性に支えられながら、1957年のローマ条約、1986年のシ

ングルヨーロッパアクト、1992年のマーストリヒト条約と加盟国間の結びつきを強めてきたが、これは各国が国家主権の一部を放棄し、それをEUに委ねる動きでもあった。現在、EUは欧州議会、欧州裁判所、欧州理事会などの機構を有する一種の国家になりつつある。EUの法律の解釈にかかる最終権限は欧州裁判所にある。来年1月1日からは、単一通貨「ユーロ」が導入される予定である。

北東アジア諸国も、こうしたEUの動きに倣うべきであろうか。私の答えはノーである。何故ならば、文化基盤、経済体制、経済状況、所得水準などの点での均質性の低い北東アジアにあっては、EUの様な新国家、超国家の創設にかかるコストは非常に大きいものとなり、メリットよりもコストが大きくなると予想されるからである。それでは、北東アジア地域の経済関係を強化しようという動きは否定されるべきであろうか。私はそうは思わない。超国家を作らずとも、北東アジアの主権国家が貿易・投資を行いやすい環境を作ることにより、域内各国の経済発展を促進することが可能であり、また貿易・投資を通じた相互依存関係の構築は、地域の政治的な安定にも役立つからである。

今述べた自由に貿易・投資ができる「北東アジア経済圏」は、決して域外国に閉ざされた保護主義的な経済ブロックであってはならない。保護主義的経済ブロックは、比較優位に基づく効率的なモノや資金の移動を歪めることとなる。これは、域外国のみならず域内各国の経済厚生も低下させる。従って、保護主義的・排他的な経済圏ではなく、開かれた経済圏を目指すべきである。

北東アジアの経済発展を進める上で、各国中央政府、地方政府、政府機関、国際機関など政府部門の役割は重要である。しかし、政府は決してオールマイティーではない。北東アジアが長期的な発展を遂げるためには、民間のイニシアチブが必要である。経済的に合理的でない活動を、公権力や公的資金を用いて政府が民間に強制しても、望ましい結果は得られないであろう。政府の役割は、民間の経済活動の阻害要因を取り除き、民間が自由に経済活動ができる環境を整えることである。

環境整備が政府の役割と述べたのであるが、例えば直接投資について考えたとき、外国からの直接投資に魅力ある環境を作るために、投資受入国政府は何をすべきであろう

か。具体的な役割としては、①道路・港湾・鉄道・電力・水道などハード面でのインフラ整備、②法制整備や簡素・透明・迅速・公平な行政サービスといったソフト面でのインフラ整備、③税制面でのインセンティブの付与、④現地の銀行制度・資本市場の整備、⑤良質な労働力を生むための教育の充実、⑥安定的な為替を維持し、インフレを抑えるような優れたマクロ経済政策、の6点が挙げられる。

昨年、タイで発生したアジアの通貨危機は、他のASEAN（東南アジア諸国連合）諸国のみならず韓国にまで波及した。IMF（国際通貨基金）と言えどもこのような事態を予想していなかった状況である。今回の通貨危機については、インフレ率、財政収支、貯蓄率等いわゆるファンダメンタルズが比較的良好な国で生じたため、様々な要因が指摘されている。しかし、共通して指摘されていることはただ一つで、それはここ2～3年の金融自由化で大量の短期資本が流入し、これが各国政府の成長への過信をもたらし、そうした中で各国の政治や金融システムに対する信認が低下し、巨額の短期資本が急に引き揚げてしまったという点である。米国のローラ・タイソンの言葉を借りると、今回の通貨危機は経済学で古典的な「市場の熱狂が市場のパニックにつながったケース」ということになるのである。

いずれにしても、特に韓国のように通貨危機の直撃を受けた国の経済運営は今後厳しいものとなるであろうが、その他の北東アジアの国々にとっても、通貨危機の影響が皆無とは言えない。通貨危機に陥った国は、当面引き締め政策を取っている訳であり、これにより需要が減るのであるから、これらの地域への輸出を行っていた国は、輸出の減少という打撃を受ける。また、第三国市場において競合する輸出品を生産している国は、通貨危機に陥り為替が下落した国に比べて、相対的に輸出競争力を短期的には失う場合もあるだろう。

ただ、ここで私が強調したいのは、「アジアの成長は終わった」という悲観論に陥る必要はないことである。東南アジア各国の経常赤字は、かつての中南米のように貯蓄率の低さが原因なのではなく、海外からの直接投資に刺戟された企業家精神による貯蓄を越える高い投資を行い、それが行き過ぎた結果として生じたものであるという点で決定的に違う。IMFが出している「World Economic Outlook」によると、1996年のアジア全体の貯蓄率（対GDP比）は34.0%、投資率（対GDP比）は35.6%である。もちろん、投資の中にはキャピタルゲインを狙った不動産部門への融資や、政府の関与や情実に基づく融資などが含まれていたことは残念であり、投資率が高ければ良いということでは

ない。また、国によっては、日本が四苦八苦しているように、金融セクターの不良債権問題の処理に時間がかかるところもあるだろう。しかし、貯蓄率の高さは、国内に動員できる資金があるということで、アジア経済の長期的な発展を可能にする要素として、今後共評価できることである。また、旺盛な企業家精神と勤勉な労働者というアジアの特徴も無くなってしまった訳ではない。通貨危機に陥った国は、為替相場は現状パニックの様相を呈し、IMFも夢想だにしなかったオーバーシュート、いわゆる行き過ぎを生じている訳であるが、幸い各国ともIMFと協調して対策を講じており、日本輸出入銀行も援助している。信認の回復には多少の時間はかかるが、ひとたび信認さえ回復すれば、為替相場も正常化し、中長期的には若干の成長率低下はあっても、他地域よりも高い成長率が期待できる。従って、高い成長を遂げる東南アジアに近接している北東アジア諸国のメリットは、長期的には今後も継続すると言える。

また、これまでは東南アジアばかりが高成長地域として注目を浴び、北東アジアは蚊帳の外に置かれていたが、今回のアジア通貨危機は、北東アジアがその潜在力に相應しい注目・関心を受けるきっかけとなる可能性がある、と言うよりも、そのようなきっかけにしないといけないと思う。何故ならば、北東アジアは豊富なポテンシャルを持っているからである。

先ず、北東アジアは豊富な地下資源を有している。環日本海経済研究所（ERINA）から出されている「北東アジア経済白書」によると、中国、ロシアの2カ国を合わせた石油の確認埋蔵量は104億トンである。北東アジアに限定しても21億トンである。石炭は、中国、ロシア、モンゴル、韓国、北朝鮮で採れるが、各国の可採埋蔵量を合計すると3,164億トンで、これは世界全体の30%に当たる。95年の生産量は16億トンで、これは現在世界生産量の45%に当たる。そして、今クリーンな天然ガスについて見ると、ロシアの確認埋蔵量は48兆 m^3 で、世界の34%を占め、世界第1位である。エネルギー資源に加え、ダイヤモンド、銅、金など非鉄金属もロシア極東やモンゴルに大量に埋蔵していると推定されている。銅はモンゴルの重要な産業で、モンゴルには年間40万トンの精錬能力を有するエルデネット銅鉱山が存在する。北朝鮮も鉄鉱石、マグネサイトなどの鉱物資源を有しており、鉄鉱石の埋蔵量は20～40億トン、マグネサイトの埋蔵量は36億トンで世界の半分を占めると推定されている。

このように、北東アジア各国は資源・エネルギー開発の点で大きなポテンシャルがあるが、資金的な制約もあり必ずしも十分な開発は行われていない。このような状況を打

開するために、北東アジアの国々が技術・資金などの面で相互に補い合いながら、資源・エネルギーの共同開発を行うことは大変意味のあることであると思う。資源・エネルギーの共同開発は、地域のエネルギー供給の安定化に役立つだけでなく、各国の相互依存関係を強めることにより、何よりも地域の政治的安定にも繋がる。

北東アジア地域におけるエネルギーの国際協調開発の例として、サハリンⅡプロジェクトについて触れてみたいと思う。サハリンⅡプロジェクトとは、ご存じのとおりサハリン北東部沖合のビルトン／アストスコエ、ルンスコエの二つの鉱区を対象に、総額100億ドルに上る資金を投じて石油、天然ガスを開発するプロジェクトである。この内、アストスコエ鉱区において簡易洋上生産設備を利用して原油生産を行うのが、いわゆるサハリンⅡプロジェクト・フェーズ1である。プロジェクトの実施主体はサハリンエナジー社で、これは米国のマラソンオイル、欧州のシェル、日本の三井物産、三菱商事が出資してこのプロジェクトのために設立した会社である。

フェーズ1では、オホーツク海の厳しい自然条件の中で油田開発を進めるための方策が検討され、最終的に北極海に面するカナダのボーフォート湾沖の油田開発で活躍した可動式のリグが使用されることになった。リグは16km沖合の地点に固定され、14本の井戸が掘削されることになっている。生産された原油は、2km離れた係留貯蔵タンカーに輸送、貯蔵され、そこから搬出用タンカーで洋上出荷される。生産量は2000～2001年のピーク時で日産約9万バレル。操業は、解氷期のみなので年間180日。従い年平均の生産量はピーク時で4.5万バレルとなる。石油の生産は1999年7月から、液化天然ガス（LNG）の生産は2005年からを予定している。

日本輸出入銀行は、このサハリンⅡプロジェクト・フェーズ1に対し、総額1億1,600万ドルをプロジェクトファイナンスで融資することを決定した。ここで特筆すべきは、日本輸出入銀行以外に、欧州復興開発銀行（EBRD）、米国の政府機関である海外民間投資公社（OPIC）もそれぞれ1億1,600万ドルづつ融資をする予定である。

このプロジェクトは生産分与（PS）契約に基づき、ロシアで実施される最初のエネルギー資源開発プロジェクトで、これに対してプロジェクトファイナンスでの融資が行われるという点で、今後のロシアにおけるエネルギー資源開発プロジェクトのモデルケースになると期待している。

このプロジェクトを進めるに当たっては、収用・国有化、許認可の取り消し、法制変更、外貨管理の強化など、ロシアのポリティカルリスクが最大の懸念となっていたため

に、時間がかかっていた。このため、事業実施主体であるサハリンエナジー社は生産分与（PS）契約をロシア連邦政府、サハリン州政府と詳細にわたって取り決めを行った。生産分与（PS）契約の中には、ライセンス期間、生産物の分与方式、税金などの取り決めに加え、「将来、生産分与（PS）契約に反するような法制変更がなされても、このプロジェクトにはそうした変更が適用されないようロシア側が努力し、最後は補償まで行う」ことなども規定し、サハリンエナジー社が安定した法的枠組の中で事業が行えるよう工夫されている。

この例から分かることは、長期間にわたり巨額の資金を必要とするエネルギー開発において外資を呼び込むためには、出資者あるいはファイナンスが安心して資金を投入できるような、法的環境を整えることが何よりも重要である。法的環境を整え、投資者が安心して事業できるようにするという事は、何も資源・エネルギーの分野に限った話ではない。しかし、期間の長さ、資金の大きさ、および資源ナショナリズムに基づく収用の虞などを考えると、資源・エネルギー分野では、より一層の環境整備、投資者への配慮が必要であることを強調しておきたい。

ところで、天然ガスの輸送方法には、液化（LNG化）した上での海上輸送とパイプライン輸送の2つの方法がある。どちらの輸送方法が経済的であるかは、輸送距離、埋蔵量、供給期間などにより異なるが、東シベリアや中央アジア内陸部の天然ガス開発にあっては、パイプラインによる輸送のメリットが大きいと考えられる。多国間のパイプライン網は、域内のエネルギー供給を安定化させると共に、関係各国の経済的結びつきを強めるものであり、北東アジアの安全保障にも役立つものと考えられる。欧州も第二次世界大戦が終わるまでは、あまりパイプラインは敷かれていなかったが、その後EUの発展による平和により、今や欧州は75万kmのパイプラインが敷かれている。アメリカ大陸ももちろん同様なパイプラインが敷かれており、アジアは殆どパイプラインがないのである。これは平和と関係があると思う。

実際に天然ガスパイプラインを敷設するに当たっては、①パイプラインを敷設する場所をどう決めるか、②既存のLNGの海上輸送との関係の調整、③パイプラインのオーナーシップをどうするか、④オペレーションを誰がするのか、といった問題を解決しなければならず、当事者の利害が対立する場面も出てくることであろう。しかし、クリーンエネルギーとしての天然ガスの需要が長期的に増大することが見込まれ、また、地域の相互依存関係をより深めるという観点も考えるならば、北東アジア地域における天然

ガスパイプライン網の敷設・整備は今後の重要な課題と言えるであろう。

さて、最後に日本とロシアの関係について簡単に触れたいと思う。日本の橋本首相は、1997年7月24日に経済同友会の懇談会で、「信頼」、「相互利益」、「長期的な視点」という対外交3原則を提示し、「ユーラシア外交」を積極的に展開することを表明した。これを受け、昨年11月にロシアのクラスノヤルスクで行われた日ロ首脳会談において、「橋本・エリツインプラン」が発表され、東京宣言に基づき2000年までに平和条約を締結するよう全力を尽くすことが合意され、また、投資協力等二国間の経済関係を着実に発展させることの重要性が合意された。日本輸出入銀行も融資することを決定しているサハリンⅡプロジェクトは、橋本・エリツインプランにおいて具体的な経済協力案件として位置づけられているものである。

1991年末にソビエト連邦が崩壊した後、新生ロシア連邦はエリツイン大統領の下で計画経済から市場経済への移行を目指した改革を始めたが、わが国はこうした努力を支援すべく1990年から93年にかけて、総額45億ドルにおよぶ対ロ

支援を表明した。日本輸出入銀行もその一翼を担い、輸出信用につき総額12億ドルの対ロ支援枠を表明し、この第一号は、最近非常に良く使われているトランスサイベリアの通信網である。これまで日本輸出入銀行は、この枠の中でロシア政府の保証を取りつつ融資を行ってきたが、今後はそうした枠を設けることなく、案件を一件毎に判断していく方針である。また、大規模でロシア政府のプライオリティーの高い案件については、これまで同様ロシア政府の保証を求めていくつもりである。しかし、それ以外の場合、案件が優良でかつ信用力ある銀行や企業が借入人あるいは保証人になる場合は、ロシア政府の保証がない場合であっても、融資の可能性を検討していきたい、と考えている。

北東アジアは、東南アジア経済の高度成長の陰で、遅れた地域、取り残された地域との印象を持たれていることは否定できない。しかし、民間のイニシアチブを大切にし、法制整備やインフラ整備など、ビジネスを行いやすい環境を作ることに努め、さらに資源エネルギーの分野での協調を通じて地域の平和と安定を強めるならば、北東アジアの将来は多いに期待できると思う。

KEYNOTE ADDRESS

The Economic Development of Northeast Asia

Akira Nambara

Deputy Governor, The Export-Import Bank of Japan

In this keynote speech I do not intend to give you a conclusion. I would like to state some provocative views so as to provide topics for discussions. Specifically, I would like to provide a viewpoint for the economic development of Northeast Asia. I would also like to talk about something that I myself had not expected, the Asian currency crisis and its effect in Northeast Asia. I would also like to talk about the energy resources development in Northeast Asia along with some specific examples. And lastly, I wish to talk about an issue that is much reported on in the mass media these days, the relationship between Japan and Russia, in particular, touching upon the response of the Export-Import Bank of Japan.

First, regarding the economic development of this region. The six Northeast Asian countries, consisting of Japan, China, ROK, DPRK, Russia and Mongolia, are diverse in terms of economic structure, natural resource endowment, and culture. The population of China exceeds 1.2 billion, whereas Mongolia has a population of only 2.3 million. Russia has an area of 17 million squared kilometers, but the ROK has only 100,000 squared kilometers. Conversely the ROK has the highest population density, 455 persons per square kilometers, whereas in Mongolia the population density is only 1.48

persons per square kilometers. The per capita GDP (depending on the exchange rate) of Japan is 37,000 dollars, of Mongolia 320 dollars. The percentage of agriculture, fishery and forestry in GDP is 2% in Japan, 6.5% in the ROK, 9% in Russia, 20.6% in China, 27.6% in the DPRK, and 34.3% in Mongolia. Japan has a trade value (exports and imports) of 763 billion dollars, Mongolia of 900 million. Some of the countries of the Northeast Asia are geographically wholly contained in the region, while others such as Russia have only part of their territory stretching into the region. There are island nations like Japan and peninsular nations like the ROK and the DPRK which are surrounded by the sea, and there are also countries like Mongolia that do not have an outlet to the sea. One may look on such diversity as a barrier to creating an economic sphere. But I think this diversity is rather a major advantage for Northeast Asia in terms of mutual complementarity through trade and investment.

If we compare Northeast Asia to the EU, it is clear that the EU nations are diverse in terms of economies and culture, but there is a similarity in terms of the size of the countries and also the basic common culture and religion, Christianity. There is also a similarity in economic systems and income levels. There is a higher homogeneity compared to Northeast Asia. Based on this high homo-

geneity the EU strengthened its linkage through The treaty of Rome in 1957, the Single European Act in 1986, and the Maastricht Treaty in 1992. This can be seen as a move in which sovereign nations gave up part of their sovereignty and entrusted it to the EU. Currently, the EU is a kind of nation, with a parliament, a court of justice, and a council. The court of justice of the European community has the final authority in terms of interpretation of EC law. And from January 1st of next year, a common currency, the Euro, will be introduced.

Should the Northeast Asian nations follow the European model? My answer to that question is "No." The reason for this is that in terms of the cultural foundation, economic systems, economic situation, and income level in Northeast Asia there is low homogeneity. Therefore, the cost of creating a new state or a suprastate like the EU would be very high indeed. In other words, the cost will outweigh the benefits. Then should we discourage moves to strengthen economic links in Northeast Asia? Of course not. We do not need to create a suprastate, rather by creating an environment conducive to trade and investment by the sovereign nations of Northeast Asia we can promote economic development of the countries in the region, and through a relationship of mutual interdependence we can contribute to the political stability of the region.

What we have to avoid is allowing the "Northeast Asian Economic Sphere" to drift into a protectionist economic bloc. For this would distort efficient trade and international investment flows such as those based on comparative advantage. It also would decrease the economic welfare of the countries in this region and beyond. Thus we have to set our sights on an open economic sphere rather than a protectionist, exclusive economic sphere.

The role of government is important in developing the economies in the region. Government here includes central and regional governments, governmental bodies and multilateral institutions. Having said that, we also have to keep in mind that government is not almighty. If Northeast Asia is to achieve sustained development, private initiatives are equally important. If it happens that the government employs its power and public money to force the private sector into activities that, in fact, lack economic rationale, it will never achieve a desirable effect. The role of government is to eliminate barriers to private economic activities, thereby creating an environment for free economic transactions in the private sector.

For example, if we would like to encourage foreign direct investment (FDI), the role of the recipient country is to create an attractive environment for FDI. Specifically it should: (1) develop physical infrastructure including roads, ports, railroads, power and water supply; (2) develop so called software infrastructure including a sophisticated legal system, and simple, transparent, speedy, and fair administrative services; (3) provide tax incentives; (4) develop the local banking system and capital markets; (5) improve education to supply a good quality labor force; and (6) adopt an appropriate macro-economic policy that stabilizes the exchange rate and prevents inflation.

The currency turmoil which started last year in

Thailand has spread across the ASEAN countries and even to the ROK. The IMF probably did not foresee the crisis. Because the currency turmoil happened in countries that had relatively good economic fundamentals such as a low inflation rate, small budget deficit, and high savings rate, many reasons for the turmoil are discussed. However, the only reason pointed out that is common to all the countries is a massive flight of short-term capital that was triggered by a sharp fall in the credibility of political and financial systems in these economies. In these last two to three years, much short-term capital flowed to these countries due to financial liberalization; this made them overconfident about their growth. Laura Tyson of the US has referred to the currency crisis, in terms of economics, as a classical example of market exuberance or market mania followed by a market panic.

The ROK which was directly hit by the currency crisis, will experience a difficult economic situation into the future. Other Northeast Asian countries that have not been hit by the currency crisis, are not immune or unaffected from the impact. The countries whose currencies plunged had no alternative but to resort to financial and fiscal tightening in order to (1) bolster their currencies and (2) reduce the current account deficits. This tighter economic policy will decrease demand and thus the output of the countries exporting to this region will be affected. In addition, the countries whose products are competing in third country markets with exports from these countries in currency crisis may lose their relative competitiveness over the short term.

However, we do not have to sink into pessimism and declare that Asian growth has come to an end. The current account deficit of Southeast Asian nations was not caused by a low savings rate as it was in Latin America. Rather there was a high level of investment by entrepreneurs stimulated by foreign direct investment which exceeded the savings. If you look at the savings rate of Asia as a whole in 1996 compared to GDP it was 34%; the investment rate was 35.6%. Of course in investment there is lending to the real estate sector for capital gains. And there was lending based on personal ties, the so called "crony capitalism." Thus just a high investment rate is not always good. Japan is also experiencing economic problems. There is the issue of dealing with the non-performing loans of the financial sector. This will take some time to resolve. However, a high savings rate means that there are funds that can be mobilized domestically, a factor that is favorable to the long-term development of the Asian economy. Also favorable are the Asian characteristics of vigorous entrepreneurship and the diligence of workers. Those countries facing a currency crisis are seeing a currency exchange market in panic, and their exchange rates are overshoot. However, each country is cooperating with the IMF and taking measures to overcome the economic turmoil. When confidence is restored the currency market will be normalized and in the medium and long term, we can expect higher growth rates in Asia than in other areas. That is why their proximity to fast-growing Southeast Asia will continue to work in favor of Northeast Asian countries.

Another point is that thus far the focus has predominantly been on Southeast Asia, with Northeast Asia seen

as backwater. But the current currency turmoil in Asia may bring more attention and interest to Northeast Asia in a way that matches its economic potential. Northeast Asia has vast natural resources, this is well documented in the economic whitepaper for Northeast Asia prepared by ERINA. In China and Russia the proven reserves of oil are 10.4 billion tons. In terms of the Northeast Asia region, reserves are 2.1 billion tons of coal and the recoverable reserves total 316.4 billion tons, 30% of the world's. Production in 1995 was 1.6 billion tons, 45% of the world's. Russia's proven reserves of natural gas amount to 48 trillion cubic meters, 34% of the world's. In addition to energy resources there are diamonds, copper, and gold as well as nonferrous metals in the Russian Far East and Mongolia. The Erdenet copper mine in Mongolia has a capacity of 400,000 tons a year. The DPRK has iron ore, magnesite and other mineral reserves; there are 2-4 billion tons of iron ore reserves and 3.6 billion tons of magnesite reserves, which is about half the world's reserves. Many of the nations in Northeast Asia have great potential for resources development.

Despite a bounty of natural resources, they have not been developed adequately due to financial constraints. This can be overcome through cooperation, including cooperation in technology and research. Collaboration in the development of energy resources is particularly important not only to contribute to a stable energy supplies in this region, but also to promote regional economic cooperation and interdependence, which can lead to regional political stability.

As an example of this I would like to touch upon the Sakhalin energy resource projects. The Sakhalin II Project is designed to develop oil and natural gas in two offshore areas, Piltun-Astokhskoye and Lunskeye, in northeastern Sakhalin Island. The total amount of investment is expected to reach \$10 billion. The project is being implemented by Sakhalin Energy, Inc., a joint venture between Marathon Oil of the US, Shell of Europe, and Mitsui and Mitsubishi of Japan. Oil production is scheduled to start from July 1999, and LNG production will start from 2005. The Japan Export-Import Bank (JEXIM) decided to extend a project finance loan totaling \$116 million to Phase I of this project. The loan agreement was signed on December 18, 1997. In addition the EBRD and the OPIC of the US have decided to invest \$160 million each. It is worth noting that this is the first energy development project in Russia based on a production sharing contract. We hope this will become a model for future energy resources development projects.

In proceeding with this project the major concerns were the Russian political risks, such as expropriation, nationalization, cancellation of grants, changes in laws, and currency controls. For a long time these factors impeding proceeding with the project. However, Sakhalin energy cooperation based on the production sharing contracts have detailed arrangements with the federal government and the Sakhalin government. The production sharing agreements also include the licensing period, production sharing scheme, and tax arrangements. If future legal changes arise, the Russian side will make its utmost not to apply them to this project. Within this

framework, Sakhalin Energy, Inc. was able to proceed with business. Because energy development projects require a huge investment and much time, it is necessary to have a good legal environment.

Regarding the transportation of energy resources, there are two ways to transport natural gas: first, by sea using LNG (liquefied natural gas) tankers; second, by pipelines. Which method has the higher economic return may depend on distance, amount of reserves, operational life of the field and other factors. However, pipelines have a definite advantage for natural gas produced in inland fields of Eastern Siberia and Central Asia. Pipeline networks that link many countries will stabilize regional energy supplies and strengthen the economic linkages of these countries. They will also be helpful for East Asian security.

Finally, I would like to briefly touch upon the relationship between Japan and Russia. In July 24, 1997, in a meeting of corporate executives Prime Minister Hashimoto proclaimed the three principles of "trust," "mutual interest," and a "long-term viewpoint" for Eurasian diplomacy as the basis for Japan's efforts to improve relations with Russia. Subsequently, the "Hashimoto-Yeltsin Plan" was announced at the Japan-Russian summit meeting held in the Siberian city of Krasnoyarsk in November 1997. The plan declares that both countries agree to "make maximum efforts to conclude a peace treaty by the year 2000" on the basis of the Tokyo Declaration of 1993. Also agreed to was the importance of steady advancement of bilateral economic relations, including cooperation in investment projects. The Sakhalin II Project is the embodiment of the economic cooperation proposed in the "Hashimoto-Yeltsin Plan." On February 21, 1998, a meeting between ministers of foreign affairs will be held in Moscow.

After the collapse of the Soviet Union in 1991, Russia, under the leadership of Yeltsin began its transition from a centrally planned to a market economy. From 1990 to 1993 Japan extended \$4.5 billion in assistance for Russia. The JEXIM has been a part of this, it has extended an export credit line of \$1.2 billion. To date, the modality JEXIM employed for loans to Russia has been to set export credit lines and provide loans with guarantees from the Russian government. In the future, however, our policy will be to evaluate each project on a case-by-case basis without setting prior credit lines (with the exception of large-scale priority projects of the Russian government, in that case, government guarantees will be sought). If a particular project that comes up is superior and if a bank or a firm with a high credit rating becomes a borrower or a guarantor, we intend to review the project for a possible loan even without guarantees from the Russian government.

Northeast Asia, overshadowed by the high-growth in Southeast Asia, tends to be regarded as a marginal area. However, through the initiative of the private sector, which can help facilitate the establishment of an environment conducive to an adequate legal system and infrastructure, I am sure that the future of Northeast Asia will be bright.

(Translated by ERINA)

第1セッション

北東アジアと東南アジア：東南アジアから何を学ぶべきか

■コーディネーター

○朝日大学経営学部大学院教授

福地 崇生

■パネリスト

○住友商事(株)専務取締役

西田 達雄

○ロックスレー社筆頭副社長

ジンジャイ・ハンチャンラッシュ

○アジア開発銀行プログラム東局上級エコノミスト

デヴィッド・グリーン

○UNDP閩門江開発事務局代表

デヴィッド・ハズバンド

○韓国対外経済政策研究院アジア経済室長

李 昌 在



福地 崇生 (朝日大学経営学部大学院教授)

1997年7月にタイから始まった通貨危機を念頭に置いて、東南アジアと北東アジアの比較を、①冷戦時代、②冷戦後昨年の混乱期まで、③昨年の混乱後、と3区分して考えてみたい。

過去の冷戦時代には、「東南アジアは開放的市場経済の旗手であるが、中国・ソ連・北朝鮮等社会主義諸国からなる北東アジアは中央計画経済を固守している」というのが大方の日本人にとっての2つのアジアのイメージであった。1960年代までは社会主義経済は驚異的な成長を見せ、基礎的な工業製品の普及に貢献し、この国作り路線に追随する国も多かった。

しかし、所得水準・消費水準が徐々に上がり、少量多品種生産が時代の波となると、多量少品種生産に有利な中央計画経済体制は歴史的な使命を果たし、むしろ硬直化が目立ってきた。経済成長競争における社会主義対資本主義の対立の構図は崩れ、各国の国作り競争はイデオロギーではなく、自由競争市場の土俵での経済的なアチーブメントで競われる時代となった。

冷戦後は、民間活力に基づくソフト工業化時代に相応しい国作り・体制作りが時代の要請となった。この際世界の注目を集めたのは、アジア新興工業国の躍進ぶりであり、「アジアの奇跡(Asian Miracle)」として賞賛された。特に「四つの小竜(Four Dragons)」と呼ばれる新興工業国、すなわち韓国、香港、台湾、シンガポールは1人当たり所得が約1万ドルに達し、先進国の仲間入りをした。高い教育水準・勤勉な労働力・高い貯蓄率・輸出依存型の開放成長

路線が高く評価され、これらのファンダメンタルズに基づく国作りが成功の鍵と考えられた。中国もロシアも漸次開放路線に転換するようになった。

このアジアの黄金時代の地理的な発展パターンをみると、現在は日本、韓国、中国沿海地方、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシアと点在する工業地域が1つの線に繋がり、河川流域の総合開発を経て内陸部に波及し、最終的には環太平洋アジア工業ベルトへ繋がっていくものと考えられていた。この構図から見て1つの穴は北朝鮮や北東アジアであり、全体の調和のとれた発展のためにも当地域の政治的緊張の緩和と経済的発展が望まれていた。

1997年7月にタイから始まった通貨危機は、インドネシア、フィリピン、マレーシア、韓国を次々に直撃し、波紋は全世界にも拡がっている。その主因は、これら諸国の国内金融市場が未成熟なままで企業が外資導入を急いだこと、また外資側もこれら諸国の成長期待を高く評価して積極的に応じた事である。膨大な資本流入は国内的な不動産ブームを起こす一方で為替レートを割高にした。

産油国において石油価格の上昇による膨大な資本流入から為替レートを割高となったことに伴い、製造業が不振となり、不動産業等に資源が流れることを「オランダ病」というが、東南アジア諸国では石油資源の代わりに「成長期待」という財産が同じ現象を起こしたと考えられる。しかし石油資源にしても「成長期待」にしても無限に持続するはずはない。一部投資家が過熱を心配して手を引くとドル負債の償還のためのドル買いがさらに通貨不安を招き、雪だるま式にショックが拡がった。

インド、中国のように対外開放度が低いと、過度の外資流入や「成長期待病」は起こる余地がなく、また政府介入

の少ない台湾、シンガポール、香港等はあまり歪みが無く、「成長期待病」も軽度であったと思われる。このように病状に差はあるが、東南アジア諸国は数年は入院治療が必要な状態であり、6~8パーセントとみられていた成長率も2~3パーセントと大幅な調整を強いられている。

こうしたことから得られる第1の教訓は、各国毎に基礎的体力をつける努力が重要であることはもちろんだが、輸出を急ぐあまり特定業種が突出するような形でなく、国内資金市場を含めバランスのとれた形で工業化・産業構造高度化を進めねばならないという点である。健全なマクロ政策・工業政策は東南アジア・北東アジアを問わず日本も含めて全ての国の課題である。

国内の地域的なバランスも重要である。最近出た世界銀行の中国2020年報告書（1997年）によると、中国内の地域間格差は社会主義時代には工業の内陸立地のため低かったが、開放路線と共に増加し、将来はさらに拡大すると予想されている。これは一方で沿海部経済が好調な事の反映だが、他方では内陸部国営企業再生とも絡み、地域的にも調和のとれた発展が中国の重要課題である事を示しており、この意味でも中国東北部の発展が望まれるところである。

第2は企業・産業・投資に国際的に開かれた秩序のある行動が要請されるという点である。資本主義が金融資本主義段階に入り、先進国における膨大な投資資金が蓄積されたという世界的な時代の波を背景に、1992~3年にはEU、1994~5年にはラテンアメリカ、さらには1997~8年にはアジアと18か月に1回の割合で通貨危機が頻発するようになった。1国だけについてみても安定した為替レートの維持は必要と思われるが、全世界的にも為替レート安定のための環境作りが重要視される時代となっているのである。

韓国もインドネシアも次々とIMF路線の協調融資を受け入れている。これで民間企業もますます国際的な規範に従って行動する必要が高まった。また、金融・財政政策面でも常時緊密な協調が必要であり、もはや1国だけの規範だけで国作りをする世の中ではなくなった。協調連携した発展こそが自国も周辺国も豊かになる唯一の道である。



西田 達雄 (住友商事(株)専務取締役)

北東アジアの経済発展の進め方を検討するに当たり、東南アジアでこれまで実際に自分自身で手掛けてきた仕事を通じて体験したことの中から、参考となる事例を紹介したい。

第1に、工業団地についてである。私はこれまで東南アジアの中でもとりわけインドネシアとの関わりが深く、民

間として初めてジャカルタ郊外に工業団地を造るプロジェクトを推進した。

発展途上国の産業構造をより付加価値の高いものに転換するには、先進工業国の資本と技術を誘致し、それを梃子にして輸出加工型産業を育成する事が早道ではないかと考えた。電気、通信、工業用水等のインフラが整った工業団地があれば、インドネシアの安く豊富な労働力を活用した輸出加工型産業への外資の誘致は可能と判断し、インドネシア政府に働きかけ工業団地プロジェクト実現に努めた。

インドネシアでの経験、実績を基に、その後フィリピン、ベトナム、中国、ウズベキスタンで同様の取り組みを行っている。「東南アジアから何を学ぶべきか」という当セッションのテーマへの回答として、「工業団地が地域の経済発展の有効な手法である」と自信を持って申し上げたい。

北東アジア地域においても、既に中国では各地に工業団地があり、羅津・先鋒自由経済貿易地帯、ナホトカ工業団地が推進されている。しかし、これらの工業団地に、日本をはじめ他のアジア諸国から企業を誘致するには、外国企業が進出しようとする気になるような魅力、優位性があるかどうかが問われよう。インフラや法整備などの投資環境の整備が企業誘致、工業団地成功の必要条件だが、この分野は本来的に国や自治体など公的機関の仕事である。

インフラの整備には多額の資金がかかり、その実現には各国とも苦勞しているのが実情である。ロシアの1人当たりGDPはODA供与対象国の水準を超えているため、日本政府は援助に消極的である。しかし、極東ロシアに限定すれば話が変わってくるので、何とかソフトな貸付条件の資金が供与できないか関係機関との協議に努めていきたい。

工業団地の成功においては、前述の投資環境の整備に加え、企業誘致すなわちマーケティングの力が不可欠である。インドネシアの工業団地も開発当初はなかなか売れずに苦勞したが、当社が主導的にインドネシア政府に投資環境の改善、規制緩和を働きかけ、インドネシア政府が真摯に耳を傾けてくれたことと、当社が行ったマーケティングが相乗効果を発揮したことが成功の要因となったと思う。

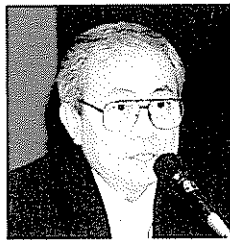
ナホトカは、気候、地理的条件等で東南アジアと比べハンディがあり、企業誘致には相当な努力が必要と思う。当社がアジア各国で培った経験がお役にたてば幸いである。

第2に、工業団地と並んで経済発展の有効な手段は物流である。いくら資源があってもそれを運ぶ手段がなければ活用できないことは自明の理である。経済発展にとって物流の重要性は、改めて指摘するまでもないと思う。

住友商事では、極東ロシアからモスクワ、さらにはヨーロッパを結ぶシベリア鉄道の復興に協力している。資源の

室庫である極東シベリアの活用の第一歩は物流の整備である。北東アジアの港湾、鉄道などの物流の整備に対する低利の長期貸付資金の供与を日本・ロシア両政府に働きかけていきたいと考えている。

また、住友商事では、北東アジアと東南アジアを結ぶ物流網の整備を進めている。これら物流の高度化・効率化にはハードの整備に加え、コンピューター・ネットワークを駆使した通関手続きの簡素化等、各国政府の協力も不可欠であり、乗り越えなければならない障害も多いが、アジア環太平洋地域全体の発展を願い、鋭意取り組んでいる。



ジンジャイ・ハンチャン
ラッシュ（ロックスレー社筆
頭副社長）

最初に、東南アジアにおける経済的な地域主義について触れることとする。

オープンな経済的地域主義という概念は、当地域では比較的新しいものである。そして、当初これはグローバル化に反するものではないかとも考えられたが、必ずしもそうではない。地域主義というものが原動力となってグローバル化が進むとも考えられる。以下東南アジアにおけるオープン経済的地域主義の事例をいくつか紹介するが、「経済的」という点を特に強調したい。

ASEANは東南アジアにおける初めての経済グループであり、1967年に発足した。当初ASEANの焦点はどちらかと言うと政治的な問題であったが、徐々に地域的な経済協力グループとして発展していった。現在は真に経済的な協力、そして社会的・文化的協力へと進化してきている。

ASEANの最大の転換点は1992年のAFTA（ASEAN自由貿易地域）の締結であり、これによりASEANの地域連合体としての希望が現実となったのである。

ASEANは公式的な構造を有している。経済協力を促進するためのさまざまな委員会があり、事務局はインドネシアのジャカルタにある。さらに、官・民のさまざまな組織がASEANの枠組みの中から生まれてきており、毎年100以上のASEANに関連する会議が組織されている。

第2の事例は「成長の三角形」である。「成長の三角形」の組織は経済協力グループとしてはASEANほど公式的なものではなく、規模も小さいが、主に民間部門の商業活動に焦点を当てている。現在「成長の三角形」は、シンガポール・ジョホール（マレーシア）・バタン（インドネシア）の三角形と、ベナン（マレーシア）・タイ南部・バンダアチェ（インドネシア）の三角形の2つが存在する。

第3の事例としては、北東アジアではまだ知名度が低い

が、EAECがあげられる。EAECは1990年代初期にマレーシアのマハティール首相が提唱したものであり、APECが設立されて間もなくのことであった。インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ブルネイ、ベトナム、韓国、そして日本の間の経済的な繋がりを強化しようというマハティール首相の努力の賜物である。これは、APEC内、さらにはAPECを超えての統合とも言える。

第4の事例はメコン川流域開発計画（以下GMS開発計画）である。これはアジア開発銀行（以下ADB）の主導により、メコン川流域の6か国、すなわち中国雲南省、ミャンマー、ラオス、ベトナム、タイ、カンボジアにおける経済協力を促進しようというものである。

次に、ロックスレー社の北朝鮮における投資プロジェクトについて述べることにする。

当プロジェクトは1995年に開始された。当社は、北朝鮮より認可を受けた羅津・先鋒自由経済貿易地帯内の通信事業を運営するため、当社の子会社であるロックスレー・パシフィック社（以下Loxpac）と朝鮮通信公社（以下KPTC）との間で27年間契約の合弁会社「北東アジア電話通信会社」（以下NEA&T）を設立した。出資比率はLoxpac70%、KPTC30%である。

この通信事業は、羅津・先鋒自由経済貿易地帯における全ての周波数、通信回線、メディア形態について認可を受けている。契約上では、認可期間が終了した時点、ないしはLoxpacが放棄することを決定した場合には、全固定資産の所有権が北朝鮮へ帰属することとなっている。

契約は北朝鮮の法令に準拠したものである。個別の案件について北朝鮮の法令では対応できない場合にはタイの法令を適用することとなる。利益配分に関しては、投下資本回収後に最初の利益を計上した年度から15年間は配当の70%がLoxpacへ、16年目以降はその60%がKPTCへ配分される。Loxpacは契約に定められている総額2,800万ドルの設備投資計画を遂行していくほか、資金や施設の提供についても全面的に責任を負うこととなっている。

NEA&Tの理事はKPTC、Loxpac双方が7名ずつであり、Loxpac側の理事が理事長を務め、社長はKPTC側の理事から選出されている。全ての意思決定においては少なくともKPTC、Loxpac双方1名ずつの賛否表明が必要である。

NEA&Tが1998年までに実施する予定の業務は、①顧客用回線15,000本敷設、②国際回線との相互接続装置設置、③移動電話サービス開始、④中国・ロシアとの回線接続、⑤清津／平壤経由の国内長距離電話サービス開始、⑥本部ビルおよび管理・サービス施設建設、であり、いずれも当事業を商業ベースに乗せることを目的としたものである。

これまで、①電話回線5,000本敷設、②カード式公衆電話80基設置、③移動電話500基準備、④中国との回線相互接続協定締結（1997年12月）、⑤通信センタービルの用地確保、⑥管理・サービス施設完成、⑦平壤のカード式公衆電話システムテスト、⑧ロシアとの通信回線接続のフィージビリティスタディ、を実施し、現地スタッフ訓練（英国GPTシステムの訓練）を近々英国で実施する予定である。

また、Loxpacは平壤に駐在員事務所を1997年10月に開設して貿易業務に乗り出しており、順調に進捗している。大豆油、砂糖、タバコを北朝鮮へ出荷しているが、格別の問題は発生していない。

これまで事業を進めてきた中で直面した問題点としては、①特定の技術機器に対する輸出禁止（これは必ずしも北朝鮮側だけの問題ではなく、UNDPのような組織に問題解決の援助をお願いしたい）、②羅津～バンコク間の移動が非常に困難であること、③タイ技術者に対して羅津勤務の延長を命ずることが難しいこと、④国際的な銀行業務の欠如、⑤電力供給・燃料の不足、があげられる。

一方、評価できる点は、北朝鮮政府がコミットしているという点である。当社はいろいろな国において投資しているが、当プロジェクトは政府のコミットを受けているという点で評価し得るものである。また、対外経済協力推進委員会（CPEEC）も最大限の便宜を図ってくれている。

さまざまな問題はあがあるが、当社は羅津・先鋒自由経済貿易地帯に止まり、プロジェクトを完遂する所存である。また、羅津・先鋒自由経済貿易地帯においてもっと関係を拡げていきたいとも考えている。東南アジアと北東アジアとの間で密接な関係が確立されればメコン川と閩門江は「世界最長の川」となるものと期待している。



デヴィッド・グリーン
（アジア開発銀行プログラム東
局上級エコノミスト）

ADBは加盟国間の経済協力を促進することが憲章により義務づけられており、アジア各地で国際経済協力を支援する活動を続けてきた。その中でも最大のプロジェクトがGMS開発計画である。

メコン川流域は、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムおよび中国雲南省により構成され、面積は230万km²、人口約2億3,700万人（1996年）を有している。また、この地域は森林資源、農地、石油・天然ガス、水力発電開発に適した河川に恵まれ、参加6か国には豊富で旺盛な労働力もあるほか、メコン川は流域各国に隣接もしくは流入している。このため、当地域に存在する天然資源、

労働力、資本が効果的に補完されれば、活発かつ持続的な成長が期待できる自然経済圏であると考えられている。

かつてのメコン川流域における経済交流は、限定的で非公式なものであり、当事国間の限られた範囲で行われていた。近年の域内・域外における経済成長および政治情勢の進展に伴い、経済協力も強まっていった。この地域の大部分に平和が訪れ、また中国、ラオス、ベトナムにおける市場経済への改革が本格化したことも、より広範囲で包括的な協力を促進することとなった。

GMS開発計画は1992年にADBの支援の下で開始された。同計画は当地域における持続可能な経済成長の促進と生活水準の向上を最終的な目標としており、①メコン川流域諸国間の貿易・投資の促進、②開発機会の実現・拡大、③国境を越えた各国共通の問題の解決・緩和、④開発資金調達および政策上のニーズに応えること、に重点が置かれた実践的かつ事業・プロジェクト主導型のものである。

GMS開発計画は、ASEANやAPECのように段階的に参加国が貿易ブロックを形成していくことを想定しているわけではない。各国は現在の関係の枠内で特定の活動を共同で行っている。

ADBは、各国が協調可能なプログラム・プロジェクトの特定、開発対象地域における協議プロセスの強化、民間企業を含む国際的な出資者・投資家からの資金導入を目的とした技術支援を行ってきた。ADBの技術支援の下で行われた交通、エネルギー、通信、環境、人材開発、貿易・投資、観光の7優先分野別調査に基づき、約100もの地域プロジェクト・政策についての勧告も行われている。

効果的なプロジェクト実施と、協力関係維持のため、関係6か国はGMS開発計画の一環として制度的な枠組みを構築した。プロジェクトを実施する上での「ハードウエア」（具体的なプロジェクト投資）・「ソフトウエア」（政策環境の実現またはプロジェクト投資があるべき姿で利用されること）両面に影響を与える問題への対応を討議・提言するワーキンググループと分科会を設けた。さらに、閣僚クラスの会議は開発対象地域における協力関係を調整し、全体的な政策上の指針を提起し、助言を行う。各国の調整委員会はGMS開発計画への各国の参加を調整している。ADBは補佐的な立場から、ワーキンググループや分科会に対する技術・管理・運営面での支援を行ってきた。

GMS開発計画が抱えている重要な課題は、優先度の高いプロジェクトに関する資金調達である。プロジェクト遂行のために必要な資金の規模は、各国政府の財政能力および期待しうる公的開発援助額をはるかに上回っている。一例をあげると、優先度の高い地域交通プロジェクトに必要

な資金は100億ドル以上にも上る。こうしたことから、民間企業による投資の誘致がGMS開発計画における最優先課題となっているのである。

ADBは、加盟発展途上国間の地域協力と開発の促進を使命とする開発金融機関として、GMS開発計画における「触媒」の役割を果たしてきた。協力が実行段階に入った現在、この役割は極めて重要である。ADBは、関係支援国・機関と協力して、ルール・手順の調整、最優先プロジェクトへのフィービリティ・スタディとエンジニアリングデザイン・スタディの実施、優先度の高いプロジェクトの資金調達、他の支援国・機関や民間企業からの資金導入を支援し続ける所存である。

これまでに、ADBは交通・エネルギー分野の優先的地域プロジェクトへ3億6,600万ドルの融資を実行し、開発対象地域の活動支援のための技術援助に関して2,000万ドルの資金贈与を行ってきた。さらに、約3億ドルの資金援助を行うことも検討されている。ADBは多国間・二国間による資金援助を促進する点についても力を入れてきた。現在の地域協力活動は、各国政府、国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）、国連環境計画（UNEP）による資金贈与の恩恵を大きく披っている。

インフラプロジェクトには多額の投資が必要なため、メコン川流域各国はプロジェクトを実施・運営する上で必要な資金・技術の潜在的な調達先である民間企業の参加の重要性を認識し、奨励している。インフラ開発への民間企業の参加を促すため、ADBは民間企業による投資のための環境作りを支援し、参加各国の社会的・経済的發展の点で優先度の高いプロジェクトへの協調融資を行っている。

GMS開発計画において民間企業による投資を誘致すべき部門は、①収益性のあるプロジェクト、②優先度の高い地域プロジェクトの実施に関連した商業投資や生産・流通活動、③当地域の豊富な資源を利用した農業、観光、その他サービスに関連する事業、の3部門である。

優先度の高いプロジェクトに対する民間企業からの資金導入の形態としては、国営企業との合弁企業を含む直接投資、民間部門の資金の活用、設備の譲渡または運営（ないしその両方）といったものが考えられる。アジアのインフラプロジェクトに対する民間企業からの資金導入スキームの成功事例としては、①商業銀行からの長期借入、②デベロッパー・オペレーター・政府の間でのコスト分担、③資本市場での設備所有権の販売、④「Build-Operate-Transfer (BOT)」、「Build-Operate-Own (BOO)」等の方式、があげられる。これまでに採られてきた方法の中では、BOT方式、BOO方式が最も一般的であった。ADBは、個々の優先イ

ンフラプロジェクトについて最適なスキームを決めていく上で、これまでメコン川流域6か国に対して助言を行ってきたし、また今後も続けていくつもりである。

一方、ADBは、中央アジアにおける地域経済協力も支援している。すなわち、カザフスタン、キルギスタン、ウズベキスタン、中国新疆ウイグル自治区の中央アジア諸国を対象とし、地域協力を重点を置いた技術支援活動が行われており、ADBが資金援助を行っている。

カザフスタン、キルギスタン、ウズベキスタンの3共和国は歴史的な共通点が多い。3共和国は計画経済から市場経済へ移行する過程において同様の問題に直面している。また、各国ともさまざまな資源・市場の面で中国新疆ウイグル自治区との相互補完性が強い。当地域は大部分が陸地に囲まれ、国際市場からは遠く離れている。そのため、多国間または二国間ベースでの地域協力を促進する政策から潜在的に得られるものは多い。インフラ整備等の個別案件を進めるに当たっては、地域協力がとりわけ重要となる。

こういった事情を反映して、ADBは1997年初頭からプロジェクトを開始した。目下進行中の調査の目的は中央アジア諸国間の地域協力の促進であり、エネルギー、対外貿易、交通および通信の3分野でのインフラ整備または政策改革を行うプロジェクトの可能性に重点を置いている。

すなわち、エネルギーに関しては、当地域は天然資源、発電用の水資源に恵まれており、資源保有の面で各国間の相互補完性が強く、当地域の全ての国々に利益をもたらす貿易拡大の基盤を作ることが可能である。

対外貿易に関しては、旧ソ連が崩壊し、貿易関係の再構築が求められている下で、参加諸国に開放的な貿易振興政策がもたらす利益を明確に認識させ、保護主義や地域内に限定された貿易体制を指向しないようにする必要がある。

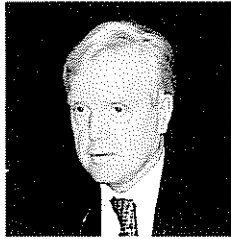
交通および通信に関しては、国境を越えた貿易・交通を促進するための基盤インフラは存在しており、新規設備により機能を強化する必要があるが、既存設備の修復・維持に力を入れていくことが重要である。

このプロジェクトは、①法的・経済的枠組みといった「ソフト・インフラ」（人的資源の開発も含まれる）、②物理的インフラ（特に、既存設備を修復し、今後も有効に機能するようにすることが必要）、の2つの観点から必要となる公共投資、公共政策を特定することに重点を置いてきた。

こうして検討されている投資案件としては、アンジヤン（ウズベキスタン）～キルギスタン～カシュガル（中国新疆ウイグル自治区）間の鉄道・道路プロジェクト（ヨーロッパおよび中東市場を中央アジア経由で東アジア市場と

結びつける第3のランドブリッジの構築が目的)、ウズベキスタン～ビシケク(キルギスタン)ノアルマトウイ(カザフスタン)間の天然ガスパイプラインの修復プロジェクト(当地域の各国に相互補完的に存在するエネルギー資源マーケットの再構築が目的)があげられる。

こうした調査の結果は今後マニラのADB本部および中央アジアで開催される一連のワークショップにおいて検証され、プロジェクトの実行段階においてADBが果たすべき役割についても検討されることとなっている。



デヴィッド・ハズバンド
(UNDP図們江開発事務局代表)

GMS開発計画における過去5年間の経験に基づく教訓および図們江地域開発計画における経験について述べることにしたい。

最初に、両計画の類似点と相違点についてみてみよう。

類似点としては、両計画とも1992年に開始され、共通したプロジェクトの選択基準を有し、持続可能な成長と生活水準の向上を全体的な計画目標としている。地域経済協力は参加各国の相互利益のために全般的な貿易・投資・開発条件の強化を促進することを企図しているほか、平和的な関係構築にも貢献していることがあげられる。

しかしながら、両計画の間の相違点は類似点よりもはるかに多い。まず、GMS開発計画は国家規模で進められているのに対し、図們江地域開発計画は参加各国における限られた地域しか対象としていない。メコン川流域の人口は約2億4,000万人であるのに対して、図們江地域の人口はわずか500万人である。さらに、メコン川流域は1992～6年の間に急速に成長したのに対し、図們江地域においては主要拠点のうち3、4拠点は生産が急激に減少している。GMS開発計画は順調に進捗してきたが、図們江地域開発計画は悪条件の下で小さな規模から新しい成長地域と貿易のゲートウェイを構築しようと努力を続けてきたのである。

GMS開発計画においては、まず最初にメコン川流域の参加6か国をつなぐ輸送、通信、エネルギーのインフラ整備プロジェクトに重点が置かれ、政府間での交渉を最低限に止めるため制度や政策に関する課題は後回しとした。モノ・サービスの国境通過に関する非物理的障壁に重点が置かれるようになったのは、つい最近のことである。制度的枠組みは非公式的なものであり、一連の関係会議が開発計画を統括している。分野毎の分科会あるいはワーク・ショップが最低限年1回開催されるだけで、正式な事務局は存在しない。また、ADBは協調融資と併せて、多額の技術支援と支援融資を実施してきた。

一方、図們江地域開発計画においては、最初に一連のマスタープランと「図們江地域開発公社」設立の検討に重点が置かれた。さらに、図們江地域開発諮問委員会と図們江地域開発調整委員会の設立および「環境の相互理解に関する覚え書き」の調印にかなりの精力が割かれた。ここ12～15か月の間に、特に海外からの投資誘致、国境通過の制限撤廃と調整、人的資源の開発といった点において実績を積み上げていくことを重視するようになっていく。しかし地域内におけるインフラ整備が不十分である点は殆ど重視されてこなかったのである。

こうした両計画の違いは、支援機関の性質の違いを反映したものである。GMS開発計画では、特に輸送やエネルギーの分野において、ADBが技術・資金面でかなりの支援を行ってきた。図們江地域開発計画ではこうした技術面および資金面での支援が受けられないため、開発のソフト面に属する小規模な活動を積み重ねてきたのである。

次に、図們江地域開発計画に対する教訓としては以下の8点があげられる。

第1の教訓は、計画の重点目標を絞り込むことが重要であるという点である。GMS開発計画の場合においては局地的な協力を重点置いてきたが、図們江地域開発計画においては、図們江地域全般に互る地域協力と経済開発といった2つの目標を設定している。このため、特定の地域に対してのみ便益をもたらすプロジェクトであっても、地域全体の開発計画の下で実施されることとなるが、一方で開発作業の焦点が不明確となり、各国共通の目的が失われるといったことにもなる。

第2の教訓は、計画の重点目標を絞り込むことは重要であるが、これを固守することは難しいという点である。GMS開発計画ないしメコン川流域に関連する開発計画においては、参加国が共通のニーズを認識し、計画の中からその支援を求めるといったことが往々にしてあった。結局のところ、所謂共通のニーズというのは、地域開発計画ないし局地開発計画からよりも各国の開発計画から提起された方がより効果的かつ効率的なのかもしれない。この点については、言語や文化の違いを反映する人材開発がもっとも典型的な事例である。

第3の教訓は、開発の初期段階においては開発資金の調達極めて重要であるという点である。今やGMS開発計画にとって最も深刻な課題は、タイへ深刻な影響を及ぼした通貨危機と開発資金の調達であり、これは図們江地域開発計画にとっても同様である。UNDPはインフラ整備の資金援助は行えないし、またADB、世銀といった国際金融機関も図們江地域については今まで殆ど関与してこなかつ

た。北朝鮮はどの国際金融機関にも加盟しておらず、ロシアはADBに加盟していない。こうしたことから、一部の専門家は「北東アジア開発銀行」の新設を主張している。

第4に、開発資金の調達に関する教訓をさらに掘げると、民間部門による投資を早い段階から誘致していくことも必要である。GMS開発計画、図們江地域開発計画のいずれにおいても、水力・火力発電、通信システム、輸送といったインフラ投資に対する民間資金導入の事例はあまりない。もちろん、開発途上国における公共インフラ整備案件の大部分は成功の可能性のあるもの、すなわち民間部門の投資を呼び込めるほど高い収益性をあげ得るものとは言い難い。しかし、ストラクチャード・ファイナンスのスキームを活用すれば、民間部門でも投資が可能となる。この点については、両計画とも公共インフラ整備プロジェクトに対する民間資金導入を促進するための地域金融上の措置を講ずることが必要とされてきた。

第5の教訓は、局地ないし地域のハード・インフラ整備投資と併せて、所謂「ソフト・インフラ」、すなわち円滑な物流・人流に対する制度・政策的制約の改善も行っていくことが重要である、という点である。特に典型的なのは輸送分野であり、非物理的な障壁、例えば車輛・運転手の国境通過に対する制約が地域の連携強化を著しく妨げている。制度・政策の調整は二国間ベースで行うことも可能であるが、国際的な会議が指導していくことが肝要である。

第6の教訓は、地域プロジェクトの費用・便益の算定および配分の必要性である。プロジェクトの費用・便益の国家間での配分がインフラの物理的な位置とは一致しないことが往々にしてよくあるからである。これは図們江地域をゲートウェイとして発展させる構想の鍵でもある輸送インフラの整備が遅々として進まない理由の1つでもある。

第7の教訓は、地域経済協力計画は地域内におけるより広範な連携のための「触媒」として捉えるべきであるということである。図們、元江の中・朝国境開放が、中国東北地方の吉林省による長春～国境間的高速道路建設のきっかけとなったのは典型的な事例である。

第8の教訓は「KISS」の原則、すなわち「できるだけ単純に」ということである。所謂マスター・プランは確たる実績を上げているわけではない。段階的なアプローチを採り、資源の効率的・効果的な配分は市場メカニズムに任せるのが最良の策である。「KISS」の原則はプロジェクト毎に投資誘致を行うことに対する警告ともなっている。特定の融資案件やプロジェクトを誘致しようとするよりも、まず投資基盤の整備に重点を置く方が望ましい。また、「KISS」の原則は組織的な調整はできるだけ形にはまった

ものとならないようにすべきこと、あるいは少なくとも官僚的なものとならないようにすべきことも示唆している。

以上の8つの教訓に加え、両計画にとって重要なことはアジアの通貨危機の影響である。タイや他のメコン川流域諸国は地域協力よりも自国の経済運営に重点を置かざるを得なくなっていることから、1997年から1998年初頭にかけてGMS開発計画の勢いは減退している。こうした経済発展に関する障害に加え、カンボジア、ミャンマーにおける政治情勢も不安定なままである。

GMS開発計画が地域における政治的・経済的な情勢の悪化に伴って停滞したことに比べると、図們江地域開発計画は良い方向へ向かいつつあるように考えられる。当地域に対する海外からの直接投資は、延辺朝鮮族自治州をはじめとして活発化してきた。国境通過に関する制約は緩和されつつあり、当地域をゲートウェイとするための主要インフラの整備も進行しつつある。

もちろん、これまで韓国と当該計画に関連する地域との間の貿易・投資が急速に伸びてきたことを考慮すると、韓国が経済危機に直面していることは図們江地域開発にとって障害となりうる。しかし、韓国土地公社は羅津・先鋒自由経済貿易地帯内の新工業団地へ大規模な投資を実施する交渉を進めている。韓国の新政権は南北関係についてより建設的なアプローチを採るものと期待されており、韓国・東草～北朝鮮・羅津間のフェリー航路開設について北朝鮮と全面的な協力を行うことを表明した点は注目される。

朝鮮半島情勢の好転に加え、中国が着実な経済成長を続けている点は中国東北地方にとって有力な支援材料であり、同時にゲートウェイとしての整備を進めていく必要性も高まっている。図們江地域において現在進められている物流の改善は、国境通過をより円滑化し、海外からの関心を高め、今後良好な成果を収めていくものと期待される。

ただし、最近の経済混乱に関して、最後に1点だけ注意を喚起しておきたい。アジアの経済の先行きは未だ不安定である。東アジアおよび中国が経済危機を乗り切ることができなければ、タイの通貨危機がGMS開発計画の活力を奪っていったのと同様に、図們江地域開発計画についても活力が失われることとなりかねない。いずれの開発計画においても、海外の投資家からの信用を維持することが必要不可欠である。図們江地域開発計画については、当地域の各国政府が行う投資環境整備に対する支援を含めて、ADBおよび世銀がより積極的に関与できるようになることが必要である。また、参加各国の中央政府がより積極的に支援することも求められる。

国際社会は北東アジアの地域協力を強い関心を持ってい

る。地域協力は当地域の住民の経済状態の改善を促進するばかりでなく、平和と安全保障にも寄与する。日本、韓国および図門江地域開発計画における主要参加4か国は、北東アジアにおける地域協力を確実に成功させていくといった面で大きな期待をかけられているのである。



李 昌 在 (韓国対外経済政策研究院アジア経済室長)

最近、多くの東南アジア諸国が非常に深刻な金融危機に直面していることは周知のとおりである。しかし、東南アジア諸国が比較的小さい規模でありながら、経済を発展させ、国際社会において主役としての地位を築いてきたことも確かである。経済協力に関して、北東アジアが東南アジアから得られる教訓を検証するに当たっては、まず両地域の違いを慎重に考慮する必要があり、また違いを念頭に置きながらこの教訓を解釈する必要がある。

ASEANは当時の政治的・戦略的状況を背景にして1967年に設立された。ASEANにおける経済協力の枠組みは、1977年の「ASEAN貿易特惠取決 (PTA)」が締結されることにより確立され、1992年、つまりASEAN結成後25年を経て、最終的に「ASEAN自由貿易地域 (AFTA)」を形成することで合意がみられた。そして、1996年には、初期の産業協力のスキームの改良を試みた結果、「ASEAN産業協力構想 (AICO)」が採択された。

また、ASEANは局地経済協力スキーム、所謂「成長の三角形」の形成も実施しており、中でも有名な事例がSJORI (シンガポール、マレーシアのジョホール州、インドネシアのバタン島・リアウ州) である。

さらに、ASEANの2020年構想においては、2010年までに「ASEAN投資地域 (AIA)」を形成し、2020年までに無関税で資本とサービスの移動を可能にする「統合ASEAN地域」を形成することにより地域協力をさらに進展させようとしている。

このように経済協力を促進させるため様々な方策がとられてきたが、必ずしもプラスの成果が上がってきたわけではない。例えば、ASEANの貿易・投資を見ると、未だに域外とのつながりが域内よりも重要な位置付けを占めている。PTA、AFTAが実行されたにも拘わらず、ASEAN域内の貿易は限定的なものにとどまっており、ASEAN全体の1995年の貿易額の僅か20.5%であった。また、域内の投資も、域外からの投資に比べれば少額にとどまっている。これらの傾向はASEANが相対的には小規模で、また各国間の経済的な補完性もあまりないことに起因している。

続いて北東アジアに目を向けると、経済協力の進展を妨げている2つの要因を指摘することができる。第1に、この地域には軍事的・政治的な緊張が未だに残っている点である。第2に、ASEANが設立されてから30年以上を経た今日においても、北東アジアにおいては経済協力を促進させるための地域組織がないことである。ましてや、平和と安全保障を促進する機構も存在しない。

軍事的・政治的緊張が残っている最も顕著な例は朝鮮半島にみることができる。残念ながら、未だにこの半島は北と南に分断され対立しているのは周知のとおりである。中国と台湾もまたその対立を解消するにはほど遠い状態である。また、韓国と日本のように友好関係にある国家間でも過去の歴史に根ざした悪感情が残っている。

地域経済協力組織がないことに関して、日本、中国、韓国の多くの学識経験者が北東アジアの経済協力についていろいろ議論してきた。しかし、各国の中央政府レベルでの協力は、域外諸国、特にアメリカを刺激することを恐れて未だ着手されていない。

東南アジアの経験から得られる教訓は、第1に地域組織の重要性であり、第2に、「ASEAN方式」による各国間の関係の調整である。特に強調したいのが「ASEAN方式」という点である。

政治・経済の状況が各国で非常に多様であり、共通性をあまり見出せない中で、ASEAN各国は漸進的で適応的なアプローチを選択してきた。当初5か国でスタートして、専ら安全保障上の問題を扱っていた。その後、加盟国と対象分野を徐々に広げ、協力関係の性格を深めてきた。そうしながらASEANは公的な枠組みではなく非公式的な枠組みという色彩を強めていったのである。またASEANの参加国は、調停と合意に基づく意思決定と、内政不干渉といった原則を受け容れてきた。さらに、ASEANの参加国は、頻繁に会議を開催することが、相互の不信を和らげ理解を深めることに役立ったという事を認識している。

それでは北東アジアではどうするべきであろうか。本日の午前および午後の多くの発言者の方々と私は同じ気持ちである。いまや地域的組織、地域的な経済組織を形成する時期が熟しているという事である。ASEANの場合は、当初は地域の平和と安全保障のための組織として発足し、経済的な組織へと発展していった。しかしながら、北東アジアは経済協力の促進から出発すべきであろう。

これは、北東アジア諸国間における経済的補完性が東南アジアのそれをはるかに凌駕するものであるからである。実際、組織的な努力がなくとも、北東アジアの域内貿易が占めるシェアは、日本、韓国、中国、香港、台湾を例にと

れば、1990年が29.5%であったが、1996年には36.0%にまで上昇している。また北朝鮮とロシア極東も含めると、域内貿易の数値はさらに高くなるであろう。なぜなら、これらの地域は特に日本、中国、韓国といった北東アジア諸国との貿易が中心になっているからである。

北東アジアにおける経済協力を促進すれば、この地域の政治的・軍事的な緊張の緩和につながる。とりわけ、北東アジアにおける経済協力は北朝鮮を国際社会へ引き入れる手段にもなり得るだろう。

北東アジアの国家間の関係、またこれら諸国の域外各国との安全保障上の問題および経済的利益が非常に微妙であることを考えると、北東アジアにおける地域組織のあり方はASEANあるいはAPECよりもさらに柔軟かつ非公式的なものであるべきだと考えられる。自由貿易地域を指向するのではなく、地域内の各国が経済発展・協力を促進する方策について議論する会議といった形態が適当である。この地域経済会議の主たる目的は、経済・政治・文化的な摩擦を緩和することを通じて域内の経済協力を促進し、人的交流を強化することによりビジネスの機会を創出することにある。さらに、最終的な目標としては、域外を含む海外からの投資家にとって良好な投資環境を提供することも含まれるべきである。

北東アジア地域会議が実現するためには、まず域内の少なくともいくつかの政府にその必要性について認識してもらうことが必要である。そのためには、何よりもこの域内・域外の政府に対し、会議がオープンで排他的なものではないことを認識させる必要がある。今回の会議等の役割はまさにそこにあるのである。

(ディスカッション)

福地 崇生

私から各パネリストの方々に質問をしたい。まず、西田氏には、工業団地成功のための条件あるいは失敗の重要な要因は何か、また住友商事の工業団地はジャカルタという大都市に近いということであるが、大都市に隣接していることも必須条件であるのかについて伺いたい。

ハンチャンラッシュ氏には、プロジェクトを商業ベースに乗せるために、電力供給不足をはじめとする不確定要因に対してどのように対処していくのかについて伺いたい。

グリーン氏とハズバンド氏に対しては、民間資本を誘致するための非常に重要な手段であるBOT方式への評価について質問したい。すなわち、グリーン氏はアジアには成功例が多々あるとの非常に前向きな評価をされている一方で、ハズバンド氏はBOTに関する成功例は少ないと述べられており、ハズバンド氏の方が控えめな評価であるように

思う。その差異が何に起因するのか伺いたい。

李氏に対しては、北東アジアの国際協力組織に関してはソフトなもの、例えばASEANやAPECのような公式的なものよりも少し非公式的なものが適切であると述べられたが、基調講演の中で羅氏は「北東アジア経済協力委員会」を準政府間のフォーラム、公式的なものとして提案しておられる。こうした国際協力のコンセプトの差異についての考え方を伺いたい。

西田 達雄

まず、工業団地については、相手国政府の「外資を呼ぶ」という意欲が一番重要であり、ハードおよびソフトのインフラ整備に努めてもらう必要がある。ハードのインフラはご存じの通りだが、ソフトのインフラとしては、法律・税制といったところを整備していただく必要がある。一方、オペレーターである我々の方としては、何よりもマーケティングに力を注がなければならない。さらに、土地代もしくは土地のリース料を極力安くする必要がある。

そして、入居した企業に対しては、細かいお世話から周辺のセキュリティーまで責任を負って、安全に操業していただくように我々が環境を整備していく必要がある。こうした実績を積み重ねることにより、工業団地の評価が高まり、新たな企業の誘致につながっていくものと思う。

また、相手国政府の意欲について言えば、ASEAN諸国は、協力と競争を行っており、これを背景として政府当局者がより良い条件を提供した、あるいは規制緩和を一段と早めたといった背景もあったと思う。

ジンジャイ・ハンチャンラッシュ

当社のプロジェクトはまだ不確実な部分も残されていないが、2年を経過して明るい兆しが見えてきたのではないかと考えている。前回平壤を訪問した時にCPEECの委員長と話をする機会があった。話の内容の多くはインフラプロジェクトに関するものであり、例えば、ヨーロッパ企業が発電プロジェクトに投資をするといったことがとりあげられた。こういったことを検討していけば、電力供給問題の解決もできるのではないかと。そして、同時に発表の中でも申し上げたが、追加的に投資を行い、羅津での活動の活性化も図っている。

東南アジアは今や通貨危機に直面しており、我が国企業ももちろん苦しんでいる。しかし、我々の事業について申し上げれば、追加的な資金が確保できるのではないかと考えている。例えば、今までのパートナーないしは他の所から資金を調達して、このプロジェクトを続行し、タイの金融危機も克服できると思う。そして、羅津・先鋒の電力不足も克服可能であろう。

なお、李氏の発表における北東アジアの経済協力スキームに関して、南アジアにはSAARC（南アジア地域協力連合）という組織があり、インド、パキスタンが参加し、両国間の緊張緩和に役立っている。スリランカ、バングラデシュ等も関わっているが、このSAARCはASEANとは別の方法を提示していると思うので、SAARCのやり方も北東アジアに適用できるのではないだろうか。

デヴィッド・グリーン

私の発言とハズバンド氏の発言の差異は、BOTプロジェクトで成功したものもあるが、成功しなかったものもあり、そのどちらに注目するかという点に帰するものであろう。

私の経験から申し上げます、ADBの本部があるフィリピンのマニラでは、5、6年前まで毎日電力不足に直面しており、1日8時間しか電力が供給されないこともあった。しかし、現在のマニラでは、平均的に言えば電力不足に悩むことはそれほどない。比較的短期間に発電能力が改善されたからであり、それは主にBOT方式で行われたものである。ADBも関与し、融資を行ったことによってBOTが成功したことも確かであるが、重要なのはフィリピン政府が大変積極的に政策環境を整え、電力供給について民間部門の投資を誘致・奨励したことだと思う。

開発に関する政策環境は融資・資金調達と同様に重要である。それではこの政策環境をどのようにして整備するのか、そして地域協力の役割は何であろうか。ADBの経験から言えば、地域協力に関しては具体的な活動に焦点を当てるべきであり、それが触媒となって政策環境が改善するのである。修復プロジェクトを例にとると、道路が2国間に通じている場合、これを修復することが1つの強力なツールとなり、両国政府は政策環境を整備しようという気になるのである。道路が修復されれば、負債ではなく両国にとっての資産になり、また1つの奨励策ともなるわけである。具体的な活動に焦点を当てることにより、適切な政策環境を整備できるだけでなく、投資行動そのものを促し、ハード・インフラも整備できるのである。

デヴィッド・ハズバンド

グリーン氏に比べ私は悲観的であり、特にアジアにおけるBOTを悲観的に見ている。フィリピンの事例は特殊事例である。もともとフィリピンの電力事情は非常に厳しい状況にあり、ジェットエンジンを導入して発電を行うこととなった。コストは非常に高くついたが、一応電力の安定供給は実現した。しかし、今後フィリピンでは石油価格が急騰し、エネルギー利用者に価格が転嫁されることになる。もう既に価格の引き上げに反対する暴動が起こっている。そのような社会不安につながるのではないかと。

経済協力というのは自然のプロセスでなければならない。GMS開発計画が成功した理由の1つもそこにあるのではないかと。東南アジア諸国は農業経済から経済の多角化を進め、同時に計画経済から市場経済へも移行するという二重の転換を遂げており、抜本的な改革が行われていた。その意味で、経済協力に対する非常に前向きな環境があったのである。GMS開発計画は単にその波に乗り、道路を提供したことで貿易が促進されることになった。

北東アジアで具体的に実践できることはたくさんある。図們江地域をいろいろ見てきたが、多くの機会が存在すると思うし、いろいろな動きもみられ始めている。興味深い例をあげると、先鋒の発電所は修復、建て替えが必要である。これはBOT型投資の最高の機会である。現在は年間24万トンもの石油を使用する一方で、100メガワット程度しか発電できない。ある民間の投資家はこの発電所の建て直しに参加し、発電容量をかなり上げる一方で、原油消費量を半減させることができると考えている。そういった機会が数多くあるのである。しかし、これは北朝鮮政府と協力し、政府に対して説明をしなければならない。提案内容について説明し、他の様々な組織とも協力する必要がある。現在朝鮮半島エネルギー開発機構（KEDO）の協定の下、先鋒に無料で原油を提供している仕組みがある。こうした機関とも協議しなければならず、微妙な問題も多い。

北東アジアの経済協力の促進を求める皆さんには是非とも訴えたいのは、実践的なアプローチということである。もちろん、国あるいは国際的な機関の役割も重要である。しかし、図們江地域開発の例でもそうだが、各国政府はあまり真剣に取り組んでいないのではなかろうか。だから何も実現していないのである。各国政府がなすべきことをしっかりと実行しなければ、各国間の国際協力は進まないのである。GMS開発計画においては、中国、ベトナムは意見の違いもあったが、2国間を結ぶ道路を開放した。また、GMS開発計画ではエネルギー発電網を作るといった協力体制があり、興味深い展開が見られる。政治的な相違点はともかく、共同で開発していくことが北東アジアでも必要であろう。

李 昌 在

私は北東アジアの地域組織として非公式的なものを強調し、羅氏は「北東アジア経済協力委員会」を準公式的な組織と述べられたが、それほど大きな違いはないと思われる。「非公式的」という言葉を使ったのは、NAFTAやEUのような1つの経済統合ということを念頭に置いてのことであり、法制度を全て整えたアプローチというものは、北東アジアでは少々難しいという考えによるものである。

基本的には、北東アジアの経済協力の主体はビジネス界であるべきであり、市場経済原理に基づくべきである。ただし、国家の役割というものが明らかにある。私が問題視したいのは、これまで北東アジアの経済協力について学識経験者、ビジネス界、あるいは地方政府のレベルで、非常に活発な議論が重ねられてきたが、中央政府つまり国家レベルではどの国もリーダーとしての役割をまだまだ果たしていないのではないか、という点である。どのような形であれ、中央政府も北東アジアの経済協力に関する事項に参加すべきではないか。

北東アジアにおける地域経済会議は、オリンピックに例えることが出来る。これには「開放的な構造」と「重層的な構造」という2つの重要な概念を有している。

「開放的な構造」というのは、「北東アジアの経済協力」と言っても、それは北東アジアという「場所」を提供するにすぎないということを指している。これは、長野オリンピックが、長野という「場所」で開かれていることと同じであり、全ての国家が北東アジア経済協力に参加し、「北東アジアだけの経済協議」ではなく「アジア全体の経済協議」を行うこととなる。

また、「重層的な構造」については、北東アジアの経済協力の場合には、FTA（自由貿易地域）を形成するだけでなく、少なくとも現段階ではもう少しいろいろな形の経

済協力を同時に追求できる形が望ましい。1つの競技だけについて開催される「サッカー・ワールドカップ型」ではなく、全ての競技が開かれる「オリンピック型」というのが北東アジアの経済協力にとって相応しい形態なのではないかと思う。

福地 崇生

投資、貿易、ODAを3本柱にした国際間協力推進は多国間、政府間、プロジェクトの3層に亘って必要である。

東南アジアの場合、多国間のレベルでは、メコン河流域開発のようなサクセスストーリーが進んでいるし、政府間の調整の場としてはASEANがある。ミクロの個々のプロジェクトレベルでもジャカルタの住友の工業団地等、非常に成功した事例がある。

一方、北東アジアの場合、多国間協議の場では図們江プロジェクト、ミクロのプロジェクトレベルでも羅津・先鋒自由経済貿易地帯の工業団地育成といったことが着々と進んでいる。その中間の政府間協議レベルでは、将来に向けて「北東アジア経済協力委員会」のようなものを模索している段階である。

東南アジアと北東アジアを比べてみると、3層の各々において国際協力の面で東南アジアが著しく先行しており、北東アジアについては課題は山積していると言えよう。

【ERINAコメント】

第1セッションにおいては、これまで目覚ましい発展を遂げてきた東南アジアの事例を、貿易・投資環境の整備、望ましい地域開発計画や開発資金導入のあり方、包括的な国際協力関係の構築といった観点から検証し、北東アジアへの教訓を導き出すことに焦点が置かれた。

一連の議論の中で、北東アジアの経済開発上の課題（中には東南アジアと共通の課題も含まれる）は、主として以下の3点に集約された。

- ①開発計画の目標をより実践的なものに絞り込み、優先度の高いハード・インフラ整備から進めていくべきこと。
- ②ハード・インフラ整備にはADB、世銀といった国際金融機関の支援を得ると同時に、民間資金の導入のための基盤整備が重要であること。
- ③民間部門の参加を促進するための基盤整備には中央政府の積極的なコミットメントが不可欠であること。

上記の3点は過去何回となく指摘されてきた課題ではあるが、北東アジアとは経済・政治・社会的環境が異なり、かつ経済開発において一定の成果をあげてきた東南アジアとの比較を行ったことにより、これらが経済開発を成功させるための重要な鍵であることが改めて浮き彫りとなったように思われる。

特に、中央政府の積極的なコミットメントについては、成功事例、失敗事例のいずれにおいても重要なポイントとなっている。北東アジアの経済開発が実践の局面に移行しつつある中、日本をはじめとする関係国家の中央政府が一層前向きな姿勢をみせていくことが望まれるところである。

(影山)

第2セッション

北東アジアの輸送ネットワーク：より自由で活発な往来を目指して

■コーディネーター

○日商岩井(株)顧問役

吉田 進

■パネリスト

○中国吉林省人民政府図們江地区開発弁公室主任

戴 錫 堯

○ロシア沿海地方政府副知事

イーゴリ・ペリチュク

○金日成総合大学教授

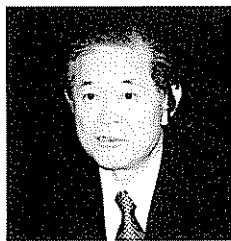
金 秀 勇

○モンゴルインフラ開発省大臣顧問

バザルラグチャ サラントングラグ

○韓国交通開発研究院副院長

田 一 秀



吉田 進 (日商岩井(株)顧問役)

この地域の輸送システムは、北東アジアの経済圏の動脈である。「経済開発が先か、インフラ整備が先か」という論争があるが、今後伸びる地域ではインフラ整備を常に優先させるべきである。それは需要喚起につながり、投資家は常にインフラが整っている所に行くことを常に念頭に置くべきである。また、一国だけではなく、数カ国が協力した一貫システムの構築が必要であり、ハードと並行してソフトのインフラ整備が急務である。

交通ネットワークの現状については、まず陸上輸送ルートでは、中国とロシア、北朝鮮の自由往来を確立することが大切である。そのための当面の重要ルートとして次のルートがある。ロシアから中国、これはナホトカ港、あるいはポストーチヌイ港からウスリースク～グロデコボ～綏芬河～牡丹江～ハルビンの黒龍江省ルートである。その次が、ザルビノ～クラスキノ～琿春～図們～吉林～長春の吉林省ルートである。中国から北朝鮮へは、閔河～元汀、図們～南陽のルートである。またモンゴルから中国へは、チョイバルサン～タムサクブラグ～伊爾施～白城市というルートがある。さらにこの地域には、琿春経済開発区、羅津・先鋒自由経済貿易地帯、ナホトカ自由経済区があり、日本、韓国、その他アジア太平洋諸国の資本と技術の進出を歓迎している。

海上輸送ルートについては、ザルビノ港は吉林省につながり、ナホトカ港は黒龍江省との協力を進めている。羅津・先鋒、清津から日本、韓国の港へのルート、北海道、

サハリン州、ハバロフスク州のルートなどがある。その中でも、羅津港から釜山へのコンテナ輸送ラインは、これまで順調に運営されており、我々自身が学ぶべき一つの先例を作ってくれた。最近韓国で発表された国政100大課題では、東草～羅津のフェリールートが提案されている。

航空路の分野では、ロシアと韓国の航空会社の努力に負うところが多い。今後、空港施設の改造・増設、ビザ・コントロールと通関手続きの簡素化、ホテル施設の充実、便数の増加などが大きな課題となろう。

今後の課題としては、第一に貨物通過の効率的な輸送ネットワークを構築し、それを進めていくことが必要である。特に21世紀に向かって、海上、多国間に跨る陸上の一貫輸送システムの確立が急務となる。トランジット貨物の関税、中継サービス料金、鉄道料金の取り決めを急ぎ、国境におけるビザ・コントロールと通関実務の簡素化を図ること、また国境警備隊、税関、銀行、鉄道局間の緊密な作業体制を作ることが大切である。各国間の協定に基づき、一貫システムの円滑な運営を実現すべきであろう。現在ロシアにて行われているSLB(トランスシベリア・ランド・ブリッジ)の再構築は、当地域が抱えている諸問題の解決に、良き前例を示してくれるだろうと大いに期待している。

二点目は観光事業の開発である。現存する空路は、残念ながらビジネスマン・ルートであり、観光ルートに必ずしもなっていない。この地域に対する理解を深め、親近感を持ってもらうためには、観光事業の拡大と多国間に跨る新しい観光事業の開発が不可欠である。観光対象としては、例えば、カムチャッカの活火山、オットセイ、ラッコ、熊の生息地、アムール川巡り、バイカル湖巡り、渤海王国、鏡泊湖観光、白頭山、天池、さらに韓国の雪嶽山、北朝鮮

の金剛山ルート等の地域とその組み合わせが考えられる。このためには、観光インフラを整える努力が必要である。最低条件として、安全と交通の便利さ、両国間に跨るビザ・通関コントロールの簡易化を図り、サービスを向上させ、早急に事業を拡大させることが必要である。また国境通過地点での観光ビザ発行の便宜、両替所の設置も必要となろう。それぞれの国で観光を外貨獲得の重要手段として再評価すべきである。インフラ条件が整わないと観光を進められない、という考え方は克服すべきである。

以上のような問題を解決するために、それぞれの通過ポイントを管理する両国政府が中心となり、その両国の民間と関心のある第三国の政府、民間代表に呼びかけ、協議体を作っていくてはどうか。

最後にロシア経由中国、北朝鮮経由中国のそれぞれのルートは、お互いに競合関係にあると同時に協力関係にある。この二つの矛盾した関係をお互いに認知し合い、大局的な見地に立ち、情報交換を通じて、経済圏全体の運輸事業の向上を図るべきである。輸送数量が増大した段階では、それぞれのルートの分業化、専門化を図れるであろう。



戴 錫 堯 (中国吉林省人民政府図們江地区開発弁公室主任)

1995年12月6日、ニューヨークの国連本部において二つの合意書と一つの覚書が調印された。これ

は図們江地域の国際協力開発計画が極めて重要な新しい時期に入り、大きな変化が起きていることを示している。そこには次のような六つの特徴がある。

- ① それぞれの国がこの地域の開発に対する政治姿勢を表明し、それが各国政府の方針に組み込まれていること。
- ② 当初の検討段階から実施段階へ移行したこと。
- ③ 締約国が図們江地域開発に参加する上で国際条約に基づく法的根拠ができたことで、この地域の協力開発に共通の準則が制定されたこと。
- ④ 二つの委員会ができ、この地域の協力開発について一つの国際的な組織が形成され、組織的な保証が生まれたこと。
- ⑤ 締約国がこの地域の開発に参加し、連携を持って一斉に对外开放を開始したこと。
- ⑥ 環境保護協定の覚書への調印により、始動時からこの地域の国際開発は一つの基礎ができ、高いレベルのスタート地点に立っていること。

図們江地域の国際協力開発は、中長期的なプロジェクトであり、UNDPによると少なくとも20年を要する。私は、

この地域の開発は段階毎に実施する必要があると考えている。1996年から実施段階に入ったが、2000年までの5年間は実施段階の初期段階あるいは準備段階である。それは中国、ロシア、北朝鮮は長期間において独自に開発を行ってきたためであり、それから国際協力開発へ移行するには、ある程度の時間が必要となる。

1996年に図們江地域の国際協力開発が実施段階に入ってから中国の進展については、吉林省は「迅速な通関、海へのアクセス、外資導入、技術育成」を主な目標とし、インフラ整備等を重点に置いて当地域の開発、整備を推進してきたが、幾つか進展を示す具体例を取りあげてみる。

まず第一に、琿春における対ロシア、対北朝鮮の三つの税関の運営状況が年々改善されていることである。対ロシア、対北朝鮮の通路となる1997年の琿春税関の旅客・貨物通過量は前年と比べ大幅に増加している。特に北朝鮮の元汀との通路となる圈河税関における貨物通過量、旅客及び車両通過数も増えており、それぞれ琿春税関全体の87%、83%、79%を占めている。

二点目は鉄道であるが、図們から琿春の56.35kmの区間は1996年6月に開通した。現在は順調に運行されており、1996年の貨物輸送量は38万トンで、1997年は75万トンとなっている。今年の6月30日には琿春からマハリノまでの鉄道の中国国内部分が完成する。建物、信号機、通信・電力等の整備も進めており、完成の折には国際鉄道の開通条件を満たすことが出来る。

延吉空港の改造工事も実施され、1997年5月18日にオープンした。既に国内便も十数本開設され、輸送能力は137万人に達している。昨年の利用客数は37万人であった。

琿春から圈河までの38kmの二つのトンネル(1kmと400m)を含む道路を2年間の工期で建設し1998年末には完成する見込みである。琿春から敦化までの220kmの高級自動車道は、昨年より着工され2年程で完成する見込みである。その建設資金については、延辺朝鮮族自治州政府が国内で株式を発行し、資金調達を行っている。

三点目は、ロシア、北朝鮮の港湾を利用した陸海一貫輸送が順調なことである。ロシアのザルビノ港で建設されていたチップヤードも完成し、昨年2回チップが輸送された。また北朝鮮の羅津港から韓国釜山へ向けてチップを12万トン輸送している。延辺現通集団が開設した釜山～羅津～琿春のコンテナ陸海一貫輸送ルートで輸送された貨物量は少しずつ増加し、長春地区、吉林市地区及び黒龍江省牡丹江地区の潜在的な貨物を発掘している。

四点目は、中国と北朝鮮との間で国境貿易が展開されていることである。1997年6月17日に北朝鮮の元汀に自由交

易市場が開設されたが、現在は毎週4回開かれており、1日当たりの取引高は60～80万円に達している。

観光業の発展も順調であり、1996年の観光客は142万人で、翌1997年は152万人に達している。そのうち国外からの観光客は12万人であった。また中国の図們から北朝鮮の羅津までの旅客列車の運行が開始された。

五点目は琿春の外資導入について、経済規模が絶えず増加していることである。100%韓国資本の双鈴グループが投資した工場が昨年オープンし、生産額は4～5億人民元となった。今世紀末には琿春経済合作区を生産額は2億5,000万ドルに達する予定である。

六点目は、図們江地域の経済発展に関する調査が行われていることである。これは国家計画委員会が中国国際工程諮詢会社に調査を委託し、今年7月には完成する見込みである。当調査は、この地域のインフラ開発、産業政策の選択と国際物流ルートなどに調査の重点を置いている。

続いてこの地域での国際協力の新たな特徴についてである。この地域の開発の進捗に伴い、関係各国が独自開発の動きを絶えず推し進め、相互の促進と制約的要因への働きかけが顕著となり、そして透明性を高め、協力開発を促進する願望が益々強くなってきている。

私個人の意見であるが、この地域の開発には三つの特徴がある。まず一つ目は、開放を拡大する足取りは明らかに加速している、ということである。補完的な協力関係だけでなく、競争も存在している。

二つ目は、この地域の開発は緊密な協力体制が形成されておらず、2国間協力が主流となっていることである。図們江地域の周辺諸国間には社会制度、イデオロギー、経済体制と技術水準等に大きな違いが存在するため、いかにこの地域に適合する協力体制を見いだすかという点が大きな課題となっている。やはり、初級から上級へ、部分から全体へ、非緊密型から緊密型へ、容易なことから難しいことへとといった順序で漸次進めていく必要がある。この地域の協力は未だ検討段階に止まっており、大規模な、広範囲な協力環境というメカニズムが欠けており、既に開始しているプロジェクトも、小規模で、投資額が少ないものとなっている。

三つ目は、UNDP図們江開発事務局の活動が時期に応じて変化し、国際機関による協調、推進の働きかけが明らかに強化されていることである。同事務局の役割は非常に重要であり、その調整を通じて、この地域の国際協力において強力な推進メカニズムづくりを進めていく必要がある。

次にこの地域の新たな趨勢について触れると、1997年11月17、18日の両日、北京で第3回「図們江地域開発調整委

員会」と第3回「図們江経済開発地域及び北東アジアの開発のための諮問委員会」が開催された。会議終了後、5カ国の政府代表により「図們江地域第2期事業計画の合意文書」が調印されたが、これは図們江地域の国際協力開発が、また一歩前進したことを示している。

現在この地域で最も重要なことは、1日も早く旅客・貨物の陸海一貫輸送ルートを開設し、対外貿易、中継貿易、市場交易を促進することである。陸海一貫輸送ルートを開設し、様々なプロジェクトを推進していき、そしてできるだけ早く人流と物流を中心とする北東アジアの交通拠点が形成できるよう取り組みを行う必要がある。

1998年は、各国独自の開発が一層進み、UNDP図們江開発事務局の機能がさらに強化されること、中朝間の協力関係がさらに強化、前進すること、中朝間の協力関係に大きな進展があること、図們江地域開発機構の創設の計画がスケジュールに登載されること、中国、ロシア、北朝鮮3カ国の外資導入がブームになること、国際機関の協力のもと実行可能な図們江地域多國間協力、連携開発の総合計画を策定することが重視されるものと思われる。

今年には次のような幾つかの進展が見られるであろう。

- ① 図們江地域開発機構の設立に着手し、この地域の開発計画が各国から重視され、具体的なプロジェクトが進められていくことになる。UNDP図們江開発事務局には現在、この地域の開発基金を作ろうという動きがある。それにはまず、この地域のルートを開拓すること。資金調達問題も非常に重要となる。
- ② 観光業は地域協力プロジェクトの中で最も早く、大きな収益をもたらすものであり、今年には新しい進展が見られるであろう。
- ③ 環境保護の面でも商業的視点から図們江地域の主要汚染源の解決に着手される。
- ④ 中国、北朝鮮、ロシアにおいて国際投資フォーラムが相次いで開かれ、外資導入ブームが起こる。
- ⑤ 今年、UNDP図們江開発事務局は、図們江地域開発における関係各国の政府要人が参加する会議の開催準備を進めており、これにより図們江地域開発の協力レベルが高まるであろう。
- ⑥ 今年、中国とロシアの2国間協力においても大きな進展が期待されている。相互に対外貿易を促進し、交易市場を開き、全てに新しい局面を見せるであろう。
- ⑦ 東草～羅津～琿春間の旅客・貨物ルート開通に向けた3カ国協力プロジェクトが着実に進められ、実務的段階に入るであろう。

この地域の国際協力は実施段階に入ったが、中国では昔

から「良い始まりは成功の半分を決める」という古い諺がある。各国が各々の仕事を順調に行うことで、この地域の開発は新たな進展を見ることができるのである。



イーゴリ・ベリチュク
(ロシア沿海地方政府副知事)

交通・輸送インフラの整備は、地域経済に大きな影響を及ぼす。沿海地方は交通・輸送分野においては極東地域の他の地方・州よりも

も発展している。シベリア鉄道の終点は沿海地方にあり、沿線には鉄道駅や産業地帯がある。同鉄道は、国内外の貨物を取り扱うウラジオストク港、ナホトカ港、ポストーチヌイ港、ポシエツト港、ザルビノ港といった輸送拠点が位置する地域へアクセスしている。また、中国や北朝鮮への国境横断鉄道もある。さらに国際自動車貨物輸送が盛んで、中国とは現在5つの国境横断自動車道で結ばれている。

沿海地方の輸送分野の特徴は、輸出入貨物の積み替えや極北地域への貨物輸送といったトランジット機能の要素が強いことである。輸送物資のほとんどは、マガダン州、カムチャッカ州、チュコト自治管区、そして輸出向けである。極東地域経由の輸出貨物の50～55%が沿海地方を経由している。1997年上半年は69カ国と貿易が行われ、貿易高も前年同期と比べ10%増加している。

ロシア経済の悪化は、設備投資や新しい車両の購入など維持費の高む輸送分野にも悪影響を及ぼした。生産低下と輸送運賃の高騰により、1991年から現在に至るまでに貨物量が62%、乗客数が27%減少した。また複雑な関税法により、取引先へのタイムリーかつ安全な貨物輸送を確保出来ず、ここ数年の間にシベリア鉄道によるコンテナ貨物輸送量は減少した。しかしながら、中央政府や地方政府の粘り強い努力により、1997年になってようやく状況が好転し始めた。

沿海地方における輸送分野発展のための主要課題は、鉄道と海上交通の相互連携による開発、国際自動車道と航空路の発展に関わっている。主たる発展の方向性は、アジア太平洋地域への参入、アジア太平洋地域～ヨーロッパ間、アジア太平洋地域～中近東地域間、アジア太平洋地域～アメリカ間ルートにおけるトランジット機能の構築にある。

極東地域の輸送部門の活動が低迷している原因は次の通りである。工業生産の低下、ロシア中心部が極東地域から遠く離れていることを考慮していない輸送運賃体系、複雑な関税法、国内の政治・経済の不安定、そして前述の要因による貨物量の減少である。今後、輸送部門における発展政策の中心となるのは、貨物の誘致、貨物情報追跡システ

ムの構築、国際レベルの内外の輸送会社の誘致、輸送インフラ開発への外国からの投資の誘致である。

沿海地方の港湾の輸送能力は年間3,600万トンであるが、現在では同地方の港湾の貨物取扱量は年間約2,400万トンに落ち着いている。ここで特徴的なことは、輸出貨物の割合が益々増加し現時点で86%に達する一方、輸入貨物の割合が3%にまで減少していることである。また、国内輸送貨物も減少し続けている。1997年の海上輸送による貨物取扱量は1990年水準の約80%であり、港湾や貨物の品目により10～40%の余剰能力がある。

ウラジオストク港やナホトカ港を改修する際、既存の積替施設の機能を更に専門化させることに重点を置かなくてはならない。コンテナ貨物や損傷し易い貨物用のターミナルの建設も必要である。ザルビノ港を基盤とするトランジット貨物輸送拠点建設に関するロシア連邦政府令に伴い、沿海地方政府はザルビノ港開発に関するF/S（事業化調査）の発注者の役割を担っている。中国、アメリカ、日本向けのトランジット貨物の取扱能力は、将来的には年間300万トンから500万トンになると見込まれている。ここでは貨物の誘致という課題があるが、それは60バース、年間2,500万トンの貨物取扱量を持っているポストーチヌイ港にとっても同様で緊急の課題である。ザルビノ港開発問題については1997年10月14日、ロシア連邦運輸省第一次官出席のもとで会議が開催され、作成中のマスタープランの枠内でロシアや外国企業の資金による開発の必要性を訴える決議が採択された。

沿海地方の取扱貨物の80%を占めているバラ積み貨物の輸送は、ほとんどが鉄道で行われている。グロテコボ（沿海地方）～綏芬河（中国黒龍江省）間には横断鉄道があり、綏芬河駅の貨物取扱量は年間160万トンで、貨物取扱能力300万トンの荷役施設の建設工事も完了した。綏芬河駅は、1998年1月からコンテナ、石炭、木材、鋼材を取り扱う年間貨物取扱能力460万トンの荷役ターミナルとして稼働している。中国吉林省との国境では、琿春～クラスキノ横断鉄道の建設工事も完成しつつある。このルートで年間300万トンの貨物輸送が可能となる。短距離輸送については、横断自動車道路と横断鉄道の利用が考えられるが、現時点ではザルビノ港までは自動車道路による輸送が可能である。今後の琿春・ザルビノ地域の輸送開発の進展は、琿春～クラスキノ間の鉄道の早期開通とザルビノ港の拡充にかかっている。

沿海地方の港湾の取扱貨物の90%はトランジット貨物であることから、今後海上ルートと鉄道ルートのアクセスの強化が一層重要になってくる。特に重視されるべきは、駅

の開発、駅構内の線路の延長、輸送能力が低い鉄道区間の改修・整備である。ポストーチスイ港の改修は資金不足のため完了しておらず、ナホトカ～ポストーチスイ間、バルハットナヤ～アスタフイエバ岬間の鉄道改修工事が必要とされている。これら改修費用には約1,000億ドルが必要となる。ウラジオストク管区では、ウスリースク湾周辺とウーゴリナヤ～チュールキン岬間の鉄道路線の工事が必要とされている。輸送能力増強のため、キパリストネルの拡張工事も進められている。またシベリア鉄道のウスリースク～ビギン間の電化工事も緊急の課題となっている。

アジア～ヨーロッパ間の貨物輸送量は毎年7～8%増加していくものと考えられる。しかしながら、シベリア鉄道による1976年のコンテナ輸送量は、ロシア極東～西ヨーロッパ間の海上貨物輸送量の13%の水準であったが、1986年には5%にまで落ちた。1995年にはさらに1%にまで低下したのである。

そこでロシア側は、シベリア鉄道によるコンテナ貨物の取扱量を年間20万トンの水準にまで回復させる意向を示している。設備面の能力、コンテナ積替作業における熟練した港湾スタッフ、全ての輸送機関との相互アクセスなど条件は整っているが、1997年の同地方のシベリア鉄道区間の貨物輸送量は1992年水準の38.7%にまで落ち込んだ。このため、国際水準の鉄道輸送運行効率が確保出来なくなり、トランジット貨物に利用出来る輸送能力の余剰を生み出した。こうした状況を受け、トランジット貨物によるシベリア鉄道利用の貨物輸送量を増大させる目的で、ネムツォフ第一副首相は1997年6月に「シベリア鉄道トランジット輸送国家支援政策コンセプト作成実行実務委員会」を設置した。また、関係省庁はネムツォフ氏の承認により「シベリア鉄道トランジット貨物輸送発展共同協力プラン」を作成し、同プランに基づき、鉄道トランジット貨物輸送料金の10%引き下げ、同じく海上輸送料金を10%引き下げ、トランジット貨物に対するポストーチスイ港の港湾料金の50%引き下げを実施した。また沿海地方政府や沿海地方下院議会は、1997年10月1日から1998年10月1日までの間トランジット輸送の関連業者に対して財産税を50%引き下げる政令を採択した。

沿海地方政府は琿春～マハリノ間の国境横断鉄道建設工事の継続を管理しており、1998年第2四半期中には年間100万トンの営業運行を開始する予定である。2000年以降の貨物輸送能力は年間300万トンとなる見込みである。また、ハルビン～ナホトカ間輸送ルートの構築に関する覚書が1996年6月に調印されたが、これはトランジット貨物輸送の発展に向け大きなステップとなる。覚書には、中口商

国が、ハルビン～ナホトカ間の鉄道ルート、航空ルート及び自動車ルートによる中国側からの貨物の輸送問題の早期解決に向けた準備作業が盛り込まれている。これを受けて、中国側からの貨物量の見込みは年間200～300万トンとなっている。

沿海地方には中国に通じるクラスキノ～琿春、バグラニーチスイ～綏芬河、ポルタフカ～東寧、トゥリイログ～密山、マルコボ～虎林の5つの国際横断自動車道がある。自動車の相手国への乗り入れ区間の延長に関し1997年10月6日、沿海地方と黒龍江省との間で牡丹江～ウスリースク間の貨物自動車道の常設便に関する協定が調印された。現在定期便及び観光バスとしての旅客便を開設する作業が進められている。

沿海地方では国際観光開発の一環として、韓国や日本から中国吉林省への旅客の輸送について、次の4つの構想が練られている。①鉄道・バス路線で、カムショーバヤ～ポシェット港間、②バス路線でポシェット～琿春間、③鉄道路線、④航空路で韓国からウラジオストク経由で長春へ通じるルートである。その他、以下の建設計画が検討されている。ポシェット港もしくはザルビノ港の旅客用埠頭の建設、税関や国境警備施設付帯の船着場の建設、ホテルや管理機関人員用住宅の建設、上下水道、電力供給設備、暖房設備、通信設備の整備である。

北東アジア諸国間のグローバルな経済的相互依存は、同地域の国際航空輸送貨物の増大につながると言える。沿海地方あるいはウラジオストクは地政学的に、多様なインフラ条件を備えており、アジア太平洋地域諸国と航空ルートで結ばれているため、今後の航空輸送の発展に大いに期待をつなぐことが出来る。沿海地方の将来の発展は、航空輸送の発展と常に関わっている。航空輸送の発展は北東アジア諸国におけるビジネス・観光旅行を拡大し、友好関係を深める上で大きな役割を果たすものである。

航空輸送の発展は乗員・乗客の安全の確保なしにはあり得ない。我々は航空管理における安全性の問題を共同で解決する準備を行っている。現在、日口間で沿海地方の航空管理システムを最新鋭化する作業が進められている。

沿海地方の港湾の能力の拡大は、シベリア及び極東地域の開発を可能にする。沿海地方は、極北地域の豊かな資源を開発することを重視している。そのためには既存のトランジット機能を維持し、拡充することが必要である。



金 秀 勇 (金日成総合大学
教授)

我が国の羅津・先鋒地域が、北東アジア地域の各国間をつなぐ輸送ネットワーク形成と発展の中で占める位置付けについては、既に多くの国際会議、そして専門家の評価を通じて広く知れ渡っている。北東アジア諸国は地理的に見ても陸地と海を通じて結ばれており、このような特性から、地域内の輸送システムについてはランドブリッジを通じた輸送ネットワークの形成が必要である。羅津・先鋒地域は海と陸地を通じて地域内の諸国、そして諸地域をつないでおり、北東アジアのランドブリッジ輸送ネットワークの中で一種のゲートウェイ、重要拠点の役割を果たしていると思われる。このような現存の陸上輸送ルートを補強・近代化し、海上では日本の港と各地域の港をつなげれば、大規模の投資を行うことなく、地域内の基幹的な輸送ネットワークが形成できると考えられる。

共和国政府は、羅津・先鋒地域が北東アジアの諸国間の経済協力と交流関係の発展に対して、より効果的に貢献するため、この地域を国際的な中継輸送基地として構築することに力を入れている。現在、羅津港を近代化しつつコンテナ専門取扱港として機能させるための事業を行っており、また羅津～中国間の道路、鉄道を通じたコンテナ輸送を円滑に行うための事業も行っている。さらに羅津～ロシア間の鉄道貨物輸送を活性化するための事業が活発に行われている。

1997年には羅津港のクレーン引揚能力を10トンから30トンに増強した。海外からの投資により新たにガントリークレーンを設置するなど、コンテナの荷役設備を改善し、年間3万個のコンテナ処理能力を備えるに至った。このように羅津港は今後、コンテナ専門取扱港として発展していくと思われる。コンテナ取扱能力が増え、コンテナ輸送が活性化されたことと併せ、道路と鉄道によるコンテナ輸送システムもさらに完備されつつある。

現在、羅津～元汀間の道路拡張工事が本格化している。これと同時に、コンテナを始めとする貨物の輸送を道路にだけ依存していた弱点を克服する目的から、1997年末より羅津～南陽間の直通貨物列車を運行し、年間6千個のコンテナを運搬できる新たな輸送ルートを開設した。1997年には、羅津～図們間の鉄道と羅津～琿春間の道路を通じて3千個のコンテナが中継輸送されている。

羅津港と鉄道、道路を通じたコンテナ輸送能力が増強されたことを受けて、現在羅津～釜山間を往復しているコン

テナ定期船運航を拡大する一方、新たに羅津～東草間、羅津～釜山～福岡間の貨客船航路を開設する案件についても検討を開始した。北東アジア各国間の協力と交流が拡大・発展し、モノとヒトの移動が活発化するのに従って、羅津と新潟を始めとする日本海沿岸の都市をつなぐ新航路の開拓にも積極的に努力していきたいと考えている。

また、羅津とロシア間の鉄道貨物輸送を活性化するためにも努力している。既にロシアからの鉄道は、年間600万トンの貨物を羅津・先鋒地域へ輸送する能力を備えている。去年は能力が落ちているが、今後は多少上がるであろう。羅津～ロシア間の鉄道輸送を活性化するためには、当面羅津港に既に建設されている年100万トン能力の肥料中継倉庫を活用して肥料の中継輸送量を拡大するほか、雄尚港を通じたロシア産原木の中継輸送を再開することが重要である。現在、この案件に関する交渉が活発に行われている。

共和国政府は、羅津・先鋒地域により多くの外国投資家と観光客を迎えるために昨年8月から羅津～図們間の専用観光列車を運行し始めた。また、それと合わせてホテルの収容能力も1,000余名に増やし、またノービザ入出国制度をさらに整備することで行政サービスシステムの改善にも努力している。また外国人のアクセスルートが多様になっており、地域内のサービス構造が改善された。この地域を訪問した外国人数は1996年の9,800人から1997年には約4万人に急増した。

現在、羅津・先鋒地域の輸送ルートの中で航空輸送ネットワークの構築が重要な懸案事項となっている。この問題を解決するために、近代的な空港を開発するまでの間は、ヘリコプターによる輸送ネットワークを構築することを計画している。既に羅津市内にヘリポートの建設が完了しており、羅津～延吉間、羅津～平壤間のヘリコプター航路の開設準備を行っている。

今は羅津・先鋒地域を自由経済貿易地帯として活発化させ、北東アジア各国 各地域間の協力と取引を拡大発展させようとする共和国政府の確固たる意思と立場を雄弁に物語っている。このような努力により、羅津・先鋒地域の輸送ネットワークがより早く完備され、北東アジアの輸送ネットワークの発展に積極的に貢献できるものと確信している。



バザルラグチャ・サラン
トンガラグ (モンゴルインフラ開発省大臣顧問)

経済開発のニーズに遥かに遅れをとっているのが、我が国の輸送開発の現状である。それは国の規模が広大で、人口が少なく、国内の財源が限られて

いることによるが、その意味で国外から多額の援助を必要としている。但し、既存のインフラ設備を改修し、鉄道や道路を整備し、海への信頼性のあるアクセスを開発しなければならない。

現在モンゴルは南北に3つの海への経路を有している。そのうち最も距離が長いのは、海まで6,450kmとなる北部へのルートである。次に長いのはロシア太平洋側港湾へアクセスするルートで、この距離は4,650kmである。モンゴルから最も近いのは中国の天津港へのルートで、ウランバートルからは1,600km程である。

ヨーロッパ、アメリカ向けのモンゴルの輸出入に関しては、ほとんどコンテナ利用であり、ナホトカ、ポストーチヌイ、サンクトペテルブルグ経由である。バルク貨物、非コンテナ化学品についてはワニノ港経由である。

日本、韓国、そして東南アジア諸国とアメリカとの輸出入に関しては中国の天津港を利用する。コンテナ輸送ではヨーロッパ向けのコンテナも天津港を利用している。1991年8月にモンゴル・中国間でトランジット条項及びモンゴルの天津港利用に関する協定が締結された。現在モンゴルは定期的に天津港を利用している。しかし、中国の鉄道と天津港は常に混雑しており、中国の石炭輸送の主要ルートでもあるため、同ルートで輸送されるモンゴルの貨物は年間200万トン程度である。

チョイバルサン～長春～吉林ルートを通じて海への出口を確保するルートも選択肢の一つであるが、モンゴルの貨物がこのルートを利用することで、ウラジオストク、ナホトカ、ポストーチヌイといったロシア太平洋側の港湾へのルートと比べ1,700km短縮できる。

また、港とヨーロッパへ向かう鉄道ルートには、中国の琿春、吉林、長春、伊爾施を通過する既存のルートを利用する。タムサクブラグとチョイバルサンを経由してモンゴル国内へ延長するには、新たな路線を建設する必要がある。

チョイバルサン～長春～吉林ルートは距離にして1,750km程度であるが、シベリア横断鉄道よりは1,950km短く、輸送日数の点では、シベリア横断鉄道より2～3日、中国鉄道より1～2日短縮できる。中国国内の新たなルートの総延長は1,116kmである。モンゴル側では470kmの未整備区間が残っており、中国側の鉄道はモンゴル国境まであと20kmのところまで来ている。

新しい路線は平坦な地形の所を通過し、気候も鉄道運行に適したものとなっている。既存のウランバートル～バガノール線とチョイバルサン～タムサクブラグ間の残存する路盤は、この新しい路線の一部として利用することが可能

である。

貨物輸送量は石炭、石油等の鉱物資源を中心に2000年までに300万トン、2010年までに600万トンに達する。トランジット貨物は2010年には約400万トンとなる。

計画中の鉄道ルートに沿った、モンゴルから海洋港へのより短いルートができることにより、計画路線の沿線におけるモンゴルの鉱物資源の開発に弾みがつくであろう。

モンゴルには鉄道路線が二つあり、その二つはつながっていない。いずれも単線のディーゼル路線であるが、ロシアと同じ軌道幅1520mmの広軌が採用されている。総延長は約1,800kmである。

中心となるモンゴル縦断鉄道は、主にロシア国境からウランバートルを通過し南の中国国境までの延長1,110kmのルートである。これは貨物輸送の約50%、乗客輸送の30%以上に利用され、トランジット貨物の輸送能力は年間300万トンである。現在は年間150～200万トンを輸送している。北部における通過能力は1日22両で、南部地域の通過能力が1日6～7両であることに注目するべきである。この路線はロシア・中国間のトランジット輸送及び両国とその他の諸国へのモンゴルの輸出入に利用されていた。

チョイバルサンとロシアの路線網を結ぶモンゴル東部の鉄道は、1938年に我が国で初めて建設された。ロシアからモンゴルへの物資輸送に主に利用され、延長は238kmである。翌年、この路線は軍事目的のためにタムサクブラグまでの約300kmの区間が狭軌により延伸されたが、その仕様は不十分なもので、現在軌道は撤去され、後には路盤部分が残っている。

次に航空であるが、内陸国として国内外の輸送に重要な役割を果たしている。特に市場経済への転換において、トランジット輸送はますます重要性が高まっている。安全で信頼できる海外との航空リンクが、モンゴルの経済発展と国民の福祉に大きく貢献するであろう。

道路については、国内輸送では重要であり、国内貨物の70%が道路輸送である。インフラ不足が隣国との関係においてもマイナスの影響を及ぼしており、外資がなかなか入ってこない。従って信頼できる道路網の開発が喫緊の課題となっている。そのためには資金が必要であり、国際的な金融機関、例えばADB（アジア開発銀行）などと協力し、この地域の経済協力に参加しなければならない。1991年我が国はESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）が行っているこの地域のプロジェクトとして、アジア・ハイウェイ・ネットワークへの参加を表明した。

道路網の形成は将来に向けての課題であり、モンゴル政府が今日最も優先しているのは、モンゴル東部における鉱

床区へのアクセスが容易となる、国を横断する連絡道路を整備することである。この地域は鉱物資源が極めて豊富であり、石炭、金、石油、錫、亜鉛、ウラン、鉄鉱石など莫大な埋蔵量を誇っている。

モンゴル国内は5つの経済区域に分かれている。東部経済区域はその一つであるが、この区域はロシア、中国と北東アジアに接する戦略的に重要な地点に位置している。連絡道路はロシアや中国に加えて、日本や韓国との経済協力を促進させることは間違いないであろう。バガノール～オンドルハーン～バルーンウルト～マタド～スンベル間の路線は東部の重要路線に決定され、建設が行われている。次の優先事項はアジア・ハイウェイ・ネットワークで、ロシア国境から中国の国境、ウランバートル、ザミナールを経由するルートであるが、その一部を構成するのが、このバガノール～オンドルハーン～バルーンウルト～マタド～スンベル間の路線である。

モンゴル政府は既に東部の連絡道路の調査と設計業務に着手しており、道路の総延長は1,052kmとなる。この道路の起点は日本からの無償援助により、ロック・アスファルトを使って建設された。この道路建設は、これだけ長距離であるため膨大な投資を必要とする。建設には巨額な投資が必要であり、モンゴル政府としては資金調達の方法について検討しなければならない。

内陸港は、貨物が通関を必要とせず海洋港から輸送される国際交通の拠点である。従ってモンゴル政府は内陸港のあり方について検討を行っている。首都ウランバートルにおいて既存の荷役施設を利用し、設置する可能性を検討している。



田 一 秀 (韓国交通開発研究院副院長)

1992年のマーストリヒト条約は、交通インフラのような社会間接資本はヨーロッパ経済の競争力を向上させるだけでなく、ヨーロッパの統合を促すであろうと強調した。同様に北東アジアにおける交通インフラの量的、質的整備は、結局安い輸送コストにより北東アジア地域内の産業の競争力を高め、開発が遅れている地域と地理的に阻害された地域に対する空間的な接近性を向上させ、北東アジア地域の経済協力が加速することとなる。

まず航空交通の面であるが、北東アジアの航空市場はこの20年間で急速に増加し、航空需要は北米地域よりは約2倍、ヨーロッパ地域よりも速い速度で成長を続けた。航空交通は経済成長の速度よりも急ピッチで成長を遂げたた

め、北東アジアの持続的な成長下における空港施設の不足は当然予測されていた。金浦空港、成田空港、北京空港では、それぞれ深刻な受容能力不足が生じている。従って、北東アジアの域内諸国は、空港施設の能力を拡大するために活発な空港施設開発を推進しており、その建設費は約700億ドルになる見込みである。こうした努力にもかかわらず施設不足の現象は当分続くであろう。なぜなら、空港施設の拡張には土地の取得や資金調達、環境当局、また地域社会の同意、政治的な問題解決などかなりの時間が必要なたためである。

この地域では、都市間の航空ネットワークもかなり発達している。特に東京～ソウル間は太平洋航空路でのエンタープライズ・ハブ、ゲートウェイ・ハブの役割を果たしている。また地域内での地方都市間の航空ネットワークもかなり発達しており、大部分の地域では航空サービスが可能となる。しかし国際民間航空サービスの面では、両者間、多者間の協定に基づき様々な制約を受けている。つまり、海上輸送は海運の自由に基づき自由に運行されているが、国際民間航空サービスの面では両者間、多者間でかなりの制約を受けているのである。従って、北東アジアの航空交通における施設の拡大以上に重要な問題は、この地域の航空開放のための関連国家間の協力体制の構築である。

次に地域間輸送の主役としての海上輸送であるが、北東アジア地域は地理的に、貨物輸送は海上輸送に頼らざる得ないのが実状である。従って、域内の国々の間では国交正常化以前から、海上輸送経路を開設し、域内交易が行われてきた。北東アジア地域では最近、域内経済協力関係を強化し、貿易転換効果を通じての域内交易が急速に増えている。その結果、地域内の輸送部門も大きく変貌しつつある。特に海上輸送のパターンを変えて北アメリカ、オーストラリアのような地域の遠洋輸送よりは、周辺国家のショートシー・ SHIPPINGを増やしている。以前は北アメリカ、又はオーストラリアからの石炭輸入等には10万トン以上の船舶を利用してしたが、中国やロシアからそれより遥かに少ない4～6万トンクラスの船を持ってきて、経済性が高く、約2分の1以下の船舶を利用するため港湾での様々な制約条件を解消することができる。

交通インフラの効率性、適正な規模とともにネットワークの効率性により決定されるため、域内港湾間におけるネットワークの効率的な連結経済性が求められている。また経済圏の形成に関する海上輸送の環境変化により、以前は香港、高雄、釜山、神戸、横浜、東京を経て北アメリカへ行く航路が主流であったが、今後はこの地域の経済協力が進むと高雄から釜山経由で神戸に行くのではなく、新潟や

図們江地域經由で津軽海峡を通過して北アメリカへ行くという以前より遙かに短いルートとなるため、十分可能性のあるルートとなるように思われる。このような北東アジアの経済協力の進展により、今後予想される海上輸送の環境に変化が生じるものと思われる。

しかしながら北東アジア沿岸地域経済の結合を促し、中心となる港湾とフィーダー港湾などにおける質の高いサービスを提供するためには、地域内の経済主体の相互間に効率的な情報・通信システム、特にEDI（電子データ交換）システムの構築が欠かすことができない。日本で開発中のテクノスーパーライナー等の未来型船舶の発展に伴い、北東アジア域内交易のための海上輸送の領域は、貨物の物理的な流れが情報と書類の流れより先立っている、という面で域内共同のEDIによる情報書類システムの構築が一層必要となる。因みにヨーロッパ大西洋の港湾では、110の港湾の共同体を建設するためにアクアテラ・プロジェクトを推進している。そして港湾間にEDIネットワークを構築した後、複合輸送ネットワークまで作り出そうとしている。従って、北東アジア地域の港湾間でも、海上輸送及び複合輸送で使用可能なEDIシステムの共同開発が必要であると思われる。

次に、北東アジアの域内輸送ネットワークの中で一番脆弱な部分は、鉄道、道路網などの陸上輸送網である。特に韓国と北朝鮮間の分断された鉄道網により、韓国から北朝鮮、中国、ロシアへとつながる鉄道の一貫輸送が行われていない。北東アジア地域の陸上輸送網は、今後環黄海経済圏と環日本海経済圏が形成された場合、両経済圏が交わるポイントである朝鮮半島のミキシング・リンクが大きな阻害要因となる見込みである。韓国、北朝鮮の鉄道網が連結されると韓国の鉄道は既存のシベリア横断鉄道と中国横断鉄道につながり、北東アジア全体、中央アジア、中東、ヨーロッパまでが陸上で結ばれることになる。つまり、北東アジアの荷主達は、多様な競争力を有する輸送路を確保することができるのである。

92年韓国と北朝鮮は断絶された鉄道と道路を連結し、海路と航路を開設することで合意に達した。これらの誠実な履行のために、韓国と北朝鮮の未連結区間、即ち京義線は20km、京元線は約31kmのミキシング・リンクがあり、韓国側区間の実施設計と用地の買収は既に終了している。韓国と北朝鮮の鉄道が連結され、朝鮮半島に高速鉄道網が構築されると、極東からヨーロッパまでの画期的な陸上輸送ネットワークの確立が可能となると考えられる。つまり韓国の南端から、下関、青函トンネル、宗谷トンネル、サハリン、極東ロシアを鉄道で結び、ここから大連から山東半島

に向かい、北朝鮮の黄海道から中国の山東半島をつなぐ。このような大構造が実現すると海上輸送に依存し、分断されている北東アジアの輸送圏を、EUのような単一輸送圏で結ぶことが可能となり、超地域的で革新的な複合輸送ネットワークの確立が可能となる。

この地域の国家は、長い間政治的、理念的に対立していたために日本以外全ての国は道路、鉄道、空港、港湾などの統合的な連携を可能とする輸送基盤施設の整備が、大幅に遅れていたのが実状である。従って、西欧諸国のようなレベルと密度の高い輸送ネットワークを構築することが、北東アジアにおける協力問題と関連して最優先課題となっている。これは各国等の投資費用の軽減はもちろん、相互補完性を高め、北東アジア経済の成長潜在力をさらに高めることができる。しかし、各国、各地域の経済的要素を考慮すると、該当諸国が独自に輸送基盤施設の連携を推進することには限界がある。北東アジアの人的交流と経済交流の増大は域内市場の統合化を加速させるが、これは域内の様々な輸送基盤施設の拡充と合理的な輸送体制の構築を前提としているのである。

私は北東アジアで効率的な輸送体制を確立するためには、EUが目標としている単一輸送システム（Unified Single Transportation System）が確立されなくてはならないと思う。単一輸送システムの確立のためには、域内諸国の貨物と人の自由な移動を制限する物理的、技術的、財政的な阻害要素を取り除かなければならない。このような構想を実現するためには域内各国が地域内輸送協力機構を構成し、共通の交通政策を推進し、域内陸上輸送、そして航空輸送などの自由化を図ることによって、単一輸送システムが推進できるよう協力すべきである。このようなことを実現するためには、大変な資金が必要となる。しかし、これも克服しなければならない。

最後に、北東アジアにおける変化の度合いと特徴は、域内諸国の統制の範囲を既に超えている。従って、各国はこの地域に与えられた機会を十分に生かすために、緊密な国際協力を進めるべきである。これが他ならぬ21世紀の北東アジア経済圏の主な課題である。特に地方自治体の相互的、直接的な協力増進は地域内の経済統合の架け橋となるであろう。新潟のイニシアチブはこのような面で大きく貢献するであろう。

吉田 進

発言者の追加コメントと他の発言者に対するコメント、質問があれば伺いたい。

金 秀 勇

今後の北東アジアの輸送体制の最終目標は、南北鉄道の

連結である。御存知のように朝鮮半島の安定、平和統一は私たちの願いであり、鉄道がつながるといことは統一であり、統一すれば鉄道はつながるのである。鉄道の問題は長い間、我が国の首領が亡くなる前日まで、基本合意を話し合った問題である。鉄道が敷設されていないことは、祖国統一を望む全ての人民にとって誠に残念なことである。我々人民は祖国を統一させ、南北鉄道をつないでいきたいと考えている。これは首脳会談を通じても実現できなかった問題である。我が国にとっては鉄道＝統一であり、これがまさに北東アジア単一ネットワークの形成に貢献すると信じている。

田 一 秀

北東アジアの経済協力によって期待されているもう一つの分野は、北東アジア海域における観光市場である。北東アジア海域は、季節的な要素も大きな原因であるが、多様な観光ルートが可能であり、既存のクルーズ市場では見られなかった独特で豊富な資源を持っている。カリブ海や地中海と同じく大遊覧船海域として発達する可能性を持っている。世界では観光クルーズ市場は、カリブ海域、そして地中海からも撤収しつつあり、北東アジアに移りつつある趨勢にあるので、そのような機会を十分活用できよう。

北東アジアの黄金海域には魅力的な遊覧地域がたくさんある。快速クルーズ船を利用して、韓国の慶州、北朝鮮の金剛山、日本の沿岸都市、中国の古代遺跡、ロシアのバイカル湖へのアクセスの能力を増強するならば、北東アジア地域は観光遊覧船地域として、さらに爆発的な人気を得ると思われる。このような方面についても、我々は一度深く話し合うべきであろう。

バザルラグチャ・サラントンガラグ

最短ルートで海へつなげることが望ましいが、モンゴル政府としては、現在天津ルートは非常に混雑しているため第二の代替的ルート、例えば長春～吉林ルートを通じて日本海へつなげることが必要となってくる。また経済的な面でも長春～吉林ルートを重視している。鉄道に沿って道路も建設することになっているが、鉄道建設にはかなりの投資が必要であるのはご承知の通りである。これに沿って沿線に道路建設をという提案も出されており、モンゴル政府は土木工事を始めている。

イーゴリ・ベリチュク

沿海地方における現在の重要な課題は、SLBを通じてトランジットコンテナの西ヨーロッパへの輸送を復活させることである。このことについて州政府と鉄道省、運輸省などはその他の省庁と連携して、この問題に関わっている。1998年には良い結果が出ると期待している。

戴 錫 堯

国際協力開発について、その進展状況を見ると各地域でまだまだギャップがある。中国、北朝鮮、ロシアの開発が不均一な点が問題である。中国の開発にかける力はロシアよりも大きいと思う。昨年状況を見てもロシアでは大きな成果は上がっていないようである。港湾も国際的なリンクがなされていない。

北東アジアの開発には、まず輸送ルートの開発が非常に重要である。そのためにそれぞれの国が努力をしなければならぬ。この輸送ルートが開通すれば、次は北東アジア全体の開発に取り組める。もちろん、資金調達も必要であるが、この地域全体の開発が進めば国際市場に大きくリンクしていくことが可能となる。ハード面、ソフト面いずれの開発も重要であるが、まずハード面での開発を進め、その後ソフト面での開発を進めなければならない。

また観光資源についても開発の可能性はあると思われる。人流、物流がもっと活発になれば、北東アジア地域の開発はさらに進むであろう。鉄道、港湾などのハード面の開発が進めば、より多くの観光客、実業家、ビジネスマンを迎え入れることができると思う。

吉田 進

最後に私の方から一言申し上げたい。北東アジア経済圏の各国の経済をさらに立ち上がらせる上で、輸送ネットワークは非常に重要な役割を果たすと思われる。今日の各パネラーの報告の中で、それぞれの国が自国で努力し、その段階はかなり進んでいることがはっきりした。この次に必要なことは域内の単一輸送ネットワークの確立であり、これは航空路、海路、陸路それぞれの結合が必要になるかと思われる。そのためには国際間での、相互間の対話、互いの理解、行動が必要になってくると強調された。また、資金問題を何らかの形で解決しなければならない。その中には基金を作るという構想もあるし、ADB（アジア開発銀行）の参加国では、協調融資を行うという案も出されている。また、この点では第1セッションでハズバンド氏から指摘のあったようにメコン河プロジェクトとこの地域のプロジェクトの違いは、ADBが参加しているか、していないかである。現在ロシアと北朝鮮がADBへの参加を申請しているが、これが実現できれば、資金面での問題解決も進むのではないかと思う。特にこのような形で情報交換が行われ、それぞれの国の状況がどうなっているか、またどこに問題点があるか、という点が全体の中で明らかにされていくプロセスは大変重要である。

このような会合が単なるインフォメーションの交換の場ではなく、そこから相互理解が深まり、意思の統一が出来、

次の行動のための糧となることを私は強くこの会合を通じて感じた。

【ERINAコメント】

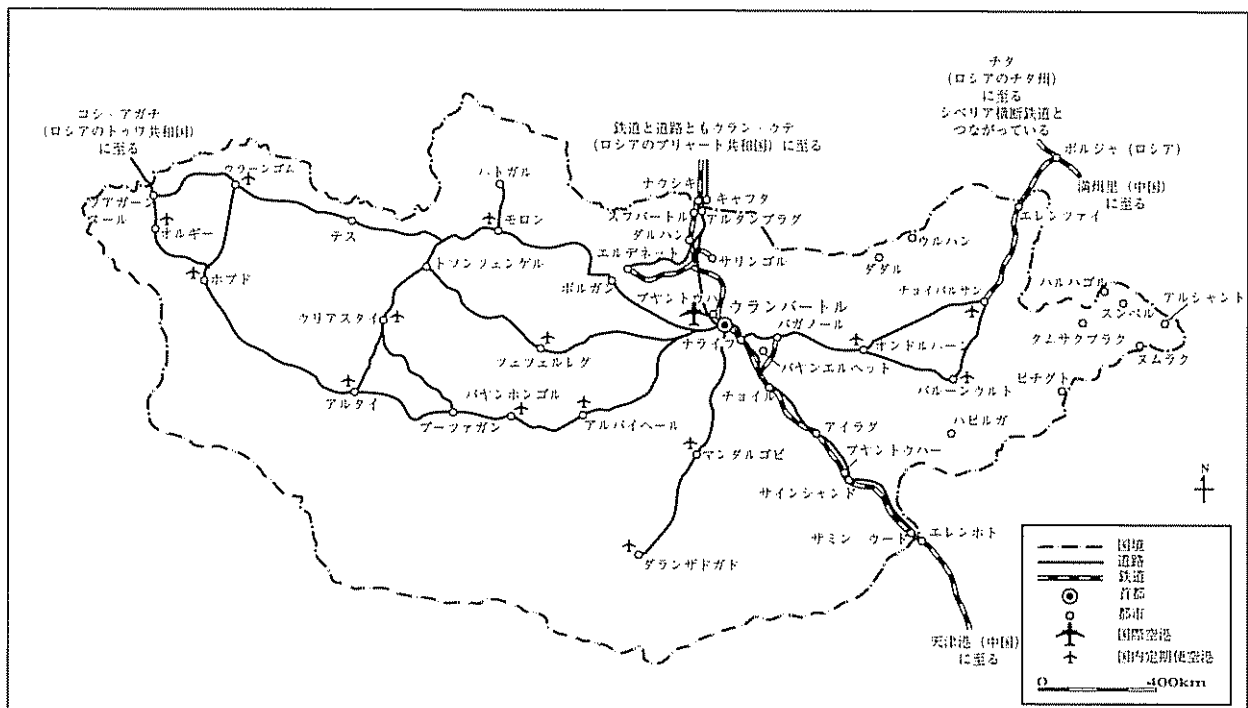
第2セッションでは、北東アジアにおける輸送ネットワークの現状や課題、今後の可能性が討論された。各パネリストからは自国の輸送インフラ状況について報告があったが、各国、地域によって開発の速度は異なるものの、関係者の努力によりインフラ整備は全体として着実な進展を見せているように感じられた。しかし、その発展のペースは非常にスローであり、しかも足並みが揃っていない。これには中国吉林省の戴主任の指摘にあったように開発に対する各国の取り組み方にギャップがあり、不均一なものとなっていることが背景にある。例えば図們江地域開発では、最重要プロジェクトの一つであるザルビノ鉄道の開業は延び延びとなっており、また中口間の国境通過の困難さも一向に改善されていない。

これら輸送インフラの開発を進めていくためには、ハード・ソフト両面で問題が存在するが、第一関門として開発のための資金調達をどのように行うかという課題がある。さらに、国境を通過する際に生じる諸問題等一国では解決できない問題について、関係各国間の協議を粘り強く継続していく必要がある。そしてこのように条件整備を行いながら当地域の各ルートに競争原理を持ち込むことによって、コストを含めたサービスを向上させ、貨客を取り込んでいく必要がある。

輸送インフラの確立なしには地域開発は進まない。今後は先に指摘した課題をどのように具体化し、実践していくのかという点に議論の争点を移行していく必要があると思われる。

(池田)

(参考) モンゴルの鉄道と道路



(ERINA作成)

第3セッション

北東アジアにおける経済発展と環境問題： 環境に配慮した持続可能な発展に向けて

■コーディネーター

○国立環境研究所総合研究官

森田 恒幸

■パネリスト

○中国国家計画委員会エネルギー研究所長

周 鳳 起

○ロシアサハリン州政府副知事

ヴィクトル・ローギノフ

○前韓国通商産業部産業環境課長

徐 錫 崇

○柳荏原製作所ゼロエミッション推進室ZE技術部長

中村 均

○国連環境計画国際環境技術センター上級審議官

佐々木 肇



森田 恒幸（国立環境研究所
総合研究官）

このセッションでは、北東アジアにおいて経済発展と環境保全をどう両立させるかということについて議論する。まず、この地域の環境問題をどのように認識していくかということについて、私から問題提起をさせていただきたい。

二酸化硫黄の地域別、量別の排出、分布の予測結果によると、日本、中国、ロシア、韓国などの地域は、2025年までに経済規模が3倍ないしそれ以上になることに伴って、硫酸化物の排出量が約2倍から2.5倍程度になる見込みである。硫酸化物の排出による酸性雨は、地表の土壌からカリウム、カルシウム等を流す。その後、土中からアルミニウムがイオンになって溶け出す。これが植物の栄養分の吸収に悪影響を与え、地域の生態系が大きなダメージを受けることになる。北東アジア地域がいつ頃からこういったダメージを受け始めるかについては、非常に大きな不確実性がある。幾つかの不確実性から平均的な姿を取り出してみると、2010年から2030年あたりに土壌が大きく劣化する見込みである。地域の自然生態系が大きく被害を受けるおそれがあるため、その前に何とかこの問題を解決すべきであることも認識されてきた。

アジア太平洋地域における2025年の二酸化炭素排出量の予測によれば、北東アジアを中心とした国々の排出量は、対策を行わない場合には急激に増え、世界の4分の1近くを占めるということさえも予想される。その結果、地球の

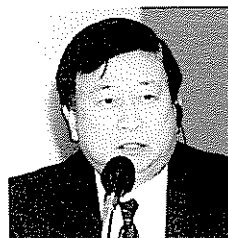
温暖化は止まりそうにない。

温暖化が進んだ場合にはいろいろな影響が出てくるが、その一つは降水量の減少による渇水の被害である。更に気温の変化に伴い、中国の北部、ロシアとの国境、その他の地域で小麦の生産量が極端に落ち込むとみられる。

大陸の植生、森林は温暖化を緩和する働きをしているが、中国、韓国、ロシアからシベリアにかけての森林が非常に重要な役割を果たしている。

このように、北東アジアは今後の地球温暖化、あるいは酸性雨の問題に対して大きな影響を及ぼすことになるため、この地域の環境問題は地球全体の環境を守るためには極めて重要である。環境を守りながら経済発展をしていくことが、今一番重要な課題になってきているのである。

各パネリストには、この地域における環境問題、その経済的背景、あるいは環境問題克服のための試みについてご説明をお願いしたい。



周 鳳 起（中国国家計画委
員会エネルギー研究所長）

中国の経済の発展の速度は非常に速く、それに伴い、エネルギーの生産と消費も急速に伸び、1996年では13億標準炭トンを超えている。その特徴は、省エネルギー重視を背景に、エネルギー生産の年平均成長率が低下していることである。

次に、消費の構造であるが、石炭が75%、水力発電が59%、天然ガスが2%、石油が17.5%となっている。部門別のエネルギーの消費構造では、工業が最も多く70%を超え

ている。次いで民間、生活用であり、その他の分野は非常に少ない。石炭の末端利用者の利用状態をみると、多くの石炭は直接燃焼により消費されており、48%を占めている。その他は2次エネルギーとして使われている。したがって、大気汚染が極めて深刻である。農村の生活用エネルギーの利用状況では、石炭が最も多く、次いで電気、石油、トウモロコシなどの莖等、更に薪である。エネルギーと電力消費の比較をみると、その弾性係数は下がっており、1990年代に入ると0.5%くらいになっている。

SO₂の1993年における排出量は約1,800万トンで、うち90%以上が石炭によるものである。CO₂は同年で約6億トンであったが、うち85%以上が石炭による排出である。煤塵は1993年は約1,400万トンで、うち70%以上が石炭によるものである。総浮遊粒子状物質（TSP）は、現在WHOの基準の4～6倍程度になっている。これには、農村や個人企業の排出量は含まれていないが、それを含めると世界で第1位になると思われる。もし、中国がこれから有効な措置を取らなければ将来アメリカを超えることになる。

中国の持続可能なエネルギー発展戦略の第1点目は、エネルギーの効率を向上することである。中長期にわたってバランスのとれたエネルギー供給を保障する重要な条件であるため、中国はエネルギーの燃焼効率を重視している。GNP1,000ドル当たりのエネルギーの消費量は世界的にも非常に高い。単位当たり生産に対する消費エネルギーを先進国と比較すると、セメントは1.8倍、ガラスは2.1倍、アンモニアは2.3倍、鉄鋼は1.6倍、電力は1.3倍、製紙は1.8倍、設備は1.6倍になっている。

第2の戦略はエネルギー構造の最適化である。中国は石炭を主なエネルギー源にしている世界でも非常に少ない国の一つである。石炭が75%を占めており、天然ガスと石油を合わせても20%程度である。このような構造は世界のエネルギーの発展方向とは逆である。ちなみに世界のエネルギーの構造は、中国を除いて石炭が27%であり、石油が40%、天然ガスが23%で合わせて60%以上になっている。中国では、そのエネルギー構造を変えていくために、水力発電と天然ガスを増加させる措置を取りたいと考えている。現在天然ガスの開発を重視しており、その埋蔵量も非常に多いことから、近い将来その生産も消費も増えていくと思われる。

第3の措置は石炭のクリーン利用である。中国は石炭の埋蔵量が非常に多く、鉍石物の90%以上を占めている。そのため、石炭の使用を止めて、現在の消費構造を変えることは極めて困難であり、また、もし他のエネルギーに切り替えることは世界市場に大きな影響を与える。したがって、

石炭のクリーン利用に力を入れ、それを国民経済の中に組み入れて進めていきたいと考えている。例えば、石炭の精炭技術や洗浄、選別、脱硫技術の開発、更には統合ガス化サイクル（IGCC）等優れた技術を開発し、石炭のガス化技術も開発していきたいと考えている。

再生可能なエネルギーは極めてクリーンであるが、中国は1993年までその開発に力を入れてこなかった。水力発電は11.8%、風力発電は0.002%、地熱は0.01%であった。将来は再生可能なエネルギーの開発に力を入れていきたい。その発展目標であるが、2020年にはバイオマスを利用する発電量は20倍程度、風力発電は60倍程度、太陽エネルギーは2020年には1996年の100倍程度にしたいと思っている。



ヴィクトル・ローギノフ
（ロシアサハリン州政府副知事）

環境保護は各地域が経済発展計画を作成する上で、また隣接国家、地域との緊密な関係を進めるための共同行動をとる上で、極めて重要な要素である。ロシアにおいても日本においても環境問題の重要性が十分に認識されている。また、各国との密接な関係を築き、環境問題について共同歩調を取ることの重要性も認識されていると考える。当州における環境保護の問題は州の地理的条件、産業構造と深く結びついている。この点では、当州と日本は多くの問題を共有しており、その解決のためには、情報と経験の交換、協力が必要である。

第1の共通点は、地震地帯に両国が位置し、破壊的な地震に見舞われる危険にいつもさらされていること、および毎年台風に見舞われることである。これらの自然災害は人的被害、経済的損失、環境の破壊をもたらす、生産施設や通信システムを破壊する。

もう一つの避けて通ることのできない問題は、有毒化学物質の有効利用、埋蔵処理及び無害化の問題である。サハリン州では、重金属汚染に関しては今のところ問題はなく、管理もしっかりと行われている。しかし、有毒廃棄物の管理体制を急ぐ必要がある。この有毒廃棄物管理問題は国家間の問題だと考えている。日本では、有毒化学物質の埋蔵場所とそれらの物質のパラメータをデータベース化するという決定が、1995年に環境庁によって打ち出されたと聞いている。この方法は是非周辺諸国も見習うべきものではないかと考えている。

国家間の問題としてもう一つ取り上げられなければならないのは、石油及び石油製品による海洋汚染の問題である。サハリンでは、石油・ガス産業が島の北東部に集中してい

る。今後は、サハリンの北東大陸棚の有力ガス田の操業に期待が掛けられており、石油とガスコンデンセートの炭坑採掘輸送が今後盛んになっていった場合、わが地域の気候条件や地震地帯であることを加味すると、何らかの事故の際に石油等が海を汚染する危険性への対処を考えなければならない。近年、外国の船舶の事故が原因となって日本の領海域で油が流出したことがあった。あのような事故に対し、迅速に対処することができた日本政府及び環境保護機関に対し心から敬意を表したい。但し、地方によっては常に事故処理体制が取れるとは限らず、その場合環境に与える被害は相当なものになってしまう。大量の油が流出した場合、かなりの技術力と専門家の知識、特殊な設備、大量の機械と薬品が必要になってくる。この点に関して「北方圏フォーラム」のメンバーの立場から私たちは、石油による海洋汚染に関する情報の収集と交換のための共通のデータベースを作ることを何回も提唱してきた。汚染の被害、処理方法、近隣地域が有する組織、専門家および特殊船舶、取用機材、バイオ薬品、最近の研究成果等をデータベース化するべきだと考える。また、大気と海洋環境のモニタリングも共同で行う必要がある。

サハリン州の漁業は全産業生産の約2/3～半分を占めており、海洋での漁獲が主体である。このため、重要な海洋資源を保護する特別措置を取ることや、漁業と他の産業との利害調整を行う必要がある。国の環境保護機関が河川・海洋汚染、そして産卵場所での森林伐採、繁殖地に影響を与えるような活動、あるいは密漁を懸念しているのはこのためである。食用魚や無脊椎動物の個体数の共同監視、保護もまた、国際的かつ地域間にまたがる課題になると言える。

環太平洋地域各国は、多様な生態系を保全する上で共通の利益を有している。季節によって国境を越えて移動する動植物の希少種で絶滅に瀕しているものがあり、これらを保護するためには、環太平洋地域の国々の共同の活動と協力が是非必要である。また、ロシア極東に存在する手つかずの多様な自然を、工業活動などの影響によって破壊することなく次の世代に引き継ぐことが重要であると考えている。そのためにも環境保護区域を指定し、強化していくことが必要である。現在、サハリン州の保護区域は全島の9%を占めている。私たちは、今後こうした区域を増やし、保護制度を強化することを検討している。

日本を始めとした各国は、経済を発展させながら幾多の環境問題を処理し、その過程で環境問題を解決する上での貴重な経験を蓄積してきた。これは行政措置や最新技術のおかげだけではなく、これらの国々の人々が環境保護の必

要性を認識していたからである。私たちの目標は、それらの経験を学んでいくことにあると思う。



徐 錫 崇 (前韓国通商産業部産業環境課長)

環境問題が、全世界的な関心事となってきたのはごく最近のことである。人口が増え産業活動が活発になるにつれて、地球上に存在しなかった物質が生じ、その処理にはこれまで想像もつかなかったような時間、努力、費用がかかることになった。人口が多く産業活動が活発であり、都市に人が住めば住むほどこういった環境問題が深刻になるのは当然である。

不幸なことに韓国はこうした悪条件を全て揃えている。国土が他国より狭く、河川も短いので水を浄化する能力がない。また、人口は都市に集中しており、世界的にも例のないくらい経済的にも急成長を続けた国である。鉄鋼、石油化学、セメントといった重工業を中心として発展してきたことも環境を汚染した原因と言える。排出物質のより効果的かつ短期間処理の問題は新たな危機でもあったが、市場を作るための機会にもなり得たため汚染物質の処理技術は急速に発展した。しかし、排出物質の処理には限界があるため排出前に汚染物質を減らし、できるだけ排出しないように努力することが新たな関心と呼んだ。事後的な問題から予防的な問題に移すのが終末処理技術の中心課題であり、生産工程段階からエネルギー使用量、汚染物質排出量を減らす技術をクリーナープロダクション技術と呼んでいる。韓国ではこの技術の発達が重要視されているが、それには政府の支援が必須であるため最近ばかり力を入れている。

環境と開発という2つが衝突するとき、持続可能な開発という概念がグローバルな問題として共有される。しかし現実問題としては、環境保護に必要な費用を誰が、どうやって、どのくらい捻出するのか、あるいはその価値に見合うようにうまく使われているのかについての疑問が提示される。韓国のように環境問題がどの国よりも深刻であり、その対処への努力も続けられている国では、実際の問題として環境政策と貿易政策、エネルギー政策などのその他の国家の重要政策とが衝突し、また補完し合う課題となる。それだけに慎重に対処していくことが必要である。



中村 均 (株)荏原製作所ゼロエミッション推進室ZE技術部長)

日本は、SOx、NOx、カドミウムや水銀、あるいはダストや煤塵といった直接的な公害、環境汚

染に対して非常に苦しんだ時期もあったが、現在は法律面、技術面、実際の設備面でもほぼ解決している。今日の問題は、ダイオキシン、飛灰から溶出する重金属による環境汚染、あるいは最終処分地の不足といった二次公害に進んでいる。

二酸化炭素に関して地球温暖化防止京都会議（COP3）でまとめたのは、2008年から2012年までの5年間で日本が6%、米国が7%、EUが8%を削減しなければならないことである。狭い日本の国内で様々な試みを行っていても無理があるので、COP3で共同達成、排出権取引、共同実施、クリーンメカニズム等で各地域が連携し、取引あるいは技術移転を認めることが決められている。これらの面でも北東アジア全体が共同して発展していく道を探せるのではないかと思われる。

エンド・オブ・パイプ・アプローチは日本でも今まで一生懸命取り組んできたことで、例えば、排ガス、石炭焼き火力ではダストやSOxなど公害源を除去しようと強力で押し進めてきた。しかし、21世紀においては、もう一歩進める必要があるのではないかということから、ゼロエミッション・アプローチを国連大学が提唱し、弊社も協賛して考えている。ゼロエミッションアプローチとは、廃棄物を封じ込めてしまうのではなく、次の産業の資源に利用しようというものである。例えば、石炭火力発電所が排出するSOx、NOxをあるテクニックを使って肥料として、これを農業に利用しようとするものである。このゼロエミッション・アプローチを弊社が広く提唱し、一部は実現されている。

ゼロエミッションを実現する技術として、ダイオキシンの除去、灰の無害化というテーマで、次世代のごみ処理技術であるガス化溶融炉というものを開発している。底に砂がある流動床焼却炉にごみを投入し、空気比が理論燃焼量の20%程度で、空気を不足気味で運転し、600℃くらいで蒸し焼きにする。すると未燃ガスと灰が一緒になって飛んできて、ここで更に空気を入れて1,200~1,300℃で燃焼させる。これにより溶けた灰が溶融スラグとして出される。ガス化炉は還元燃焼であり、鉄、銅、アルミニウムなどの金属が酸化されず、価値の高い状態で回収できる。溶融スラグは急冷されてガラス質の水砕スラグになるが、水砕スラグの場合水銀、カドミウム、鉛という各種重金属がガラス質になるので、土壤環境基準以下でほとんど溶け出さないように抑えられる。排ガスは、NOx、SOx、HCL、ダストともそれぞれ目標値をはるかに下回る。現在注目されているダイオキシンについては、政府規制目標（0.1）の半分の0.05ナノグラムである。

大気汚染に関しては、中国四川省成都にガス量が30万nm³、SOxが1,800PPMで石炭火力排ガス処理設備を建設した。電子ビーム排ガス処理装置（EBA）で石炭排ガスをクリーンにして肥料を作る装置であり、昨年10月に完成して現在試験運転を行っている。排ガスは70℃に冷やされてアンモニアを添加し、電子ビームを加えてSOx、NOxを硫酸、硝酸に変える。EBAでは30万m³の排ガスを処理して1時間に25トンの硫酸、硝酸肥料ができる。分析結果では、25トンの肥料の中に窒素分は20%程度である。中国の肥料の消費量は年間1,600万窒素トンである。1時間25トンは年間では4,000窒素トンであり、今の中国の生産量に比べると本当に微々たるものにしかない。

ごみの焼却灰からセメントを製造する技術については、2001年に東京都で実施が予定されている。廃棄物サイロの中で従来型ロータリーキルンによって加熱焼成してエコセメントを作るものである。若干塩素を含んでいるため強度や耐食性、鉄筋を腐食するという欠点はあるが、工業原料としての利用が可能である。

石炭火力発電所では燃焼石炭の10~20%の割合でフライアッシュ、クリンカーアッシュが出てくる。日本ではこれを滑りがよいという理由でセメントに投入する。概ね20%重量でセメントに投入し、フライアッシュセメントという名で売られている。

次は水処理装置であるが、マクベストフィルタ（膜ろ過装置）という商品も弊社では作っており、比較的安価で浄水を作れる小型の装置である。浄水場は広大な敷地と投資が必要であるが、この装置により小型の浄水場ができる。また、塩素滅菌ではなかなか除去できないクリプトスポリジウム原虫のろ過が可能である点でも、次世代の浄水処理技術として期待されている。



佐々木 肇（国連環境計画国際環境技術センター上級審議官）

国連環境計画（UNEP）は、世界的な環境問題について注意を喚起し、世界が取り組むべき問題を明確にする。環境問題は極めて多岐にわたるが、UNEPはほぼ全ての環境問題に関与し、国連の諸機関の活動を調整する。

このUNEPの一機関として設置されているのが、国際環境技術センター（International Environmental Technology Center=IETC）であり、持続可能な開発のために必要な環境上適正な技術を、開発途上国および経済が移行期にある諸国に移転することを目的としている。その活動は、都市

部の環境問題および水の問題に焦点を絞っている。第1の理由は都市化の進展と人口の急増である。現在世界の人口は約58億人と推定されているが、あと30年も経たない2025年には84億人になると予想されている。その6割に当たる50億人は都市部に居住することになる。現下の都市化に伴う環境問題がほとんど手が付けられていないことからして、都市の環境問題が今後ますます大きくなっていくと考えられるからである。第2は膨張する人口に対して淡水を供給することがいかに重要になるかということである。手の届くところにある川、湖、溜池等にある水は全体のわずか1%弱になっており、この限られた水で84億の人口を養っていかなければならないからである。

この都市部の環境問題および水の問題という枠組みの中で、具体的には環境上適正な技術に関する情報へのアクセスの向上、技術協力、能力開発という3つの活動を行っている。今一番力を入れていることは、環境上適正な技術(EST: Environmentally Sound Technology)に関する情報へのアクセスを向上することである。IETCは、1996年2月にホームページを開設し、情報を提供している。その他ニュースレター、技術刊行物などいろいろなツールを使って情報の伝達に努めているが、ここで紹介したいのは、「maESTro」という新しいソフトウェアを開発したことである。現在はインターネットの時代といわれているが、世界にはインターネットにアクセスすることが非常に難しい地域が多々ある。こういう地域に最新の情報を提供するために、ディスクの形になっている「maESTro」を送ると、受けた機関は、コンピューターにインストールするだけで最新の情報にアクセスすることができる。今年の夏頃までに2,000くらいESTに関する情報が集まってくる見込みである。

特に急激な経済成長に伴う都市の環境問題、酸性雨、海洋汚染、有害廃棄物の管理、PCBやダイオキシンなどの残存性のある有害物質が、この地域でも大きな問題になっている。したがって、地域協力、各国間の緊密な協力がますます重要になってくる。この地域においてUNEPは、北西太平洋地域海行動計画を推進し、閉鎖性水域の海洋汚染の管理と海洋および沿岸域の資源管理に協力している。また、中国雲南省のLake Erhaiの環境調査も行っている。他方IETCは、中国の持続可能な都市計画の一環として、武漢、瀋陽に対して様々な協力を行っている。具体的には、「環境技術および環境リスク評価に関するワークショップ」を開催したほか、「環境プロフィール」という両市の環境に関する資料集を作成している。こういった活動は今後も継続されていくものと考えている。

この地域の経済開発と環境問題あるいは地域協力を考えるに当たっての留意点であるが、まず第1に、やはりこの地域でも水の問題が重要になる。この地域は比較的水に恵まれているが、中国の一部地域では砂漠化の問題も生じており、渇水の可能性もある。また、水の問題は量の問題だけではなく、質の問題もある。既に地下水の汚染を含め水質管理の問題が表面化している地域もある。産業廃棄物、酸性雨、有害廃棄物等によって汚染された河川は、海洋の汚染、海産物の汚染につながり、その結果私たちの健康にも影響を及ぼす。また、この地域は豊かな自然を背景とした動植物の楽園とご指摘があったが、水の問題はこれら動植物の保護にも直接関連してくる。最も重要なことは、食糧安全保障の問題に直結していることである。したがって、水の問題に最大限の配慮を行う必要がある。

2点目は、住民の参加と市民の意識の高揚である。地域住民が参加して一体となって働くことが極めて重要になってくる。先程も話のあった環境問題について意識を持つことは環境教育も含めて極めて重要な課題になってくる。

最後に国連職員の見解を離れて、個人的な見解として申し上げたい点は、この地域における協力を考えるに当たって最も重要なことは、関係諸国間の信頼醸成である。不幸にしてこの地域には第二次世界大戦後の未処理の問題が残っている。この現状を考えると、今一番重要なことは相互理解の促進である。

森田 恒幸

経済発展と環境保全をどのように両立させていくかに関して、日本の公害防止の経験の中で経済と環境を両立し得た幾つかの要因を紹介しながら、技術開発と環境投資の2つのポイントに絞って議論を進めたい。

日本が経済の活力を落とさないうで、大気汚染や水質汚濁の公害を乗り越えてきた背景、要因は大きく分けて4つある。第1は、技術開発によって環境対策を行うためのコストを下げてきたことである。第2は、競争的なマーケットの刺激によって技術開発が大きく進んだことである。第3は、環境技術開発に対する投資が国内の環境関係の産業を活性化させたことである。第4は、こういった環境投資が長期的には製品の品質向上に貢献したのみならず、工場の生産、リサイクルのプロセスも改善したことである。

したがって、経済と環境の両立を考えた時にまず最初に議論しておかなければならないのは、技術開発あるいは普及をどのように行うかということである。

次に、技術の開発あるいは環境対策への投資をいかに経済が落ち込まないように、あるいは経済発展に結びつけるようにしていくかということである。

まず、中村さんは現場で環境技術を開発されているが、技術開発は果たしてマーケットだけに任せて可能なものなのか、あるいは、もしマーケットだけではできないとすれば、どのような支援が必要なのかについてご発言いただきたい。

中村 均

まず、政府による規制が大事である。四日市喘息、水俣病などの公害が非常に盛んになった頃、排煙脱硫について政府が強力に規制に乗り出した際の措置は環境汚染防止金であった。公害の垂れ流しを行った企業は、自動的にSOxの汚染負荷金を政府に徴収されるので経営が成り立たなくなり、経済的にうまくいくシステムを作ったと言える。さらに、それを監視する行政、機器、公害を防止する技術の確立などが一体となって環境産業を育成してきたのではないかと考える。

もう一つは、政府目標の設定である。例えばダイオキシンも政府が新しく立てた0.1という目標に向かって、日本の各社がダイオキシンを発生しない炉を開発し、あるいは除去技術を開発し、実際に競争が開始されている。環境対策を市場でやるためには、経済という重石がある以上、政府の規制、目標設定が重要である。

森田 恒幸

韓国でもマーケットでの企業の実質的な取り組みと、政府の介入のバランスが重要だと思うが、徐さんから技術開発という点に絞ってご発言をお願いしたい。

徐 錫 崇

環境産業は政府の規制によってもたらされる、あるいは生まれてくるマーケットである。政府の規制が厳しければ、特別な技術や設備を必要とする対策を取らなければならないため、これらの技術、設備が開発される。また、政府の規制は罰則を伴うため、この技術、設備は実用性を持たなければならない。したがって技術を開発するに当たって、その技術が果たして技術的に成り立つかだけでなく、経済性はあるのかということまで考えなければならない。他方、技術の開発に係る法規制については、産業のレベル等を総合的に勘案して措置が取られなければならない。

次に、様々な主体による競争的な技術開発を確保しなければならない。市場での独占を放置すると、独占企業にとっては得になるが、国のレベルでは重複投資というリスクをもたらす。技術開発の余力のない企業は政府が支援しなければならない。独力では政府が求めるレベルにまで達し得ない中小企業は開発をあきらめてしまうからである。

また、一度開発された技術は国内のみならず地域あるいは世界で共有されるべきものである。技術移転を受ける方

は、技術を開発するまでのコストと時間を考慮し、正当な代償を払わなければならない。一方、技術を移転する方は、自らの利益だけにとらわれず、相手の立場、彼らが進むべき未来など諸々のことを考慮しなければならない。そこで初めて信頼し合える関係が作られ、この信頼を土台にしてみんなが勝利する、福祉を享受する世界がもたらされるのである。

森田 恒幸

様々な企業が共有できる技術開発という原則を守ると、なかなか新しい技術が開発されにくい。日本の今までの技術開発の実態をみると、革新的なトップランナーの技術が一気にマーケットに入ることにより新技術が一步進むということを経験してきた。他方、産業全体にとっては、ある企業の独占という難しい問題が出てくる。この2つをどのようにバランスを取っていくかについてお伺いしたい。

徐 錫 崇

技術には今すぐ必要とされる技術と将来競争力を持つ技術があり、前者に目を向けると未来のビジョンが欠けてしまう。韓国の場合、こうした点に留意しつつ政策を執行している。独占的なトップランナーの技術でない限り、世界の最高峰に立つことはできない。このような技術については制度的にバックアップできるようなシステムを作る必要がある。しかし、そのような未来型の技術はリスクを伴うので、投資の価値が高く、見返りの大きい技術については民間に開発を委ねる。他方、国民全てが共有しなければならない技術の開発は政府がこれを賄う。つまり、国民の税金で行うものは現実に即した技術開発ということになる。

森田 恒幸

技術の開発政策について大変面白く感じた。日本の場合は、政府が一方でトップランナーの技術開発競争を刺激し、もう一方で競争に負けた企業をある形で救っていったという2つのバランスがあったと思う。韓国と少し事情が異なっているような感じがする。ロギーノフさんからロシアにおける技術の開発、普及に対して幾つかの政策の紹介をお願いしたい。

ヴィクトル・ローギノフ

ロシアもサハリンも市場経済は未だその形成の初期段階にあり、市場原理に沿っての新しい技術の開発という経験はほとんどない。現在新しい技術がどのように導入されているか、および、それに対してどのような投資がなされているかについてお話ししたい。

ロシアには、現在連邦環境委員会があり、環境基準の設定とその遵守のための罰金制度の採用が行われている。徴収された罰金を基金として、新しい環境対策のための技術

開発の投資に向けられている。これは学術面への投資であるが、最近ではより現実的な企業レベルでの開発にも向けられるようになった。

サハリンI、サハリンIIという石油・天然ガスプロジェクトの実施においては、大陸棚の開発に対して環境への安全性の確保、環境破壊の防止のための大変厳しい環境アセスメントが作られている。石油の生産過程においては、環境への一定の負荷がかかるので、それに対する支払というものも決められている。

森田 恒幸

環境への研究の投資、あるいは技術開発への投資には資金が必要であり、それをどこから調達してくるかについても興味がある。中国では、独自の技術開発と海外からの技術移転をどのように調和させて、中国の将来の経済発展に結びつけるかというところを周さんにお伺いしたい。

周 鳳 起

中国の環境汚染問題は工業化、産業化の進展に伴い現在顕著になってきている。徐々に私たちも環境汚染を管理する必要性を認識してきている。例えば、淮河に深刻な汚染を与えた企業を数多く閉鎖した。もちろん経済的な損失もあるが、いろいろな経験を学ぶことができた。

経済の発展にも環境保護にも有益である環境技術の例は数多くあると思うが、全部両立できる技術であるとは限らない。環境にはよくても経済に悪影響を与える技術もある。

また、発展途上国では実用的な環境技術が必要である。中国でも、SO₂の排出量を削減できるような技術や安価に入手できる技術を必要としている。もちろん、そのような技術の導入は経済にも多少の影響を与えるが、受け入れることはできる。

国家計画委員会は1998年の計画を作る際に会議を開き、席上、陳錦華主任が1998年には環境保護産業を中国の新しい経済の成長点にできないかと述べた。これは、中国が環境保護を重視していることの表れである。外国の先進技術をいかにして導入し、それを中国の国情に合ったものにして消化していくかということが課題である。したがって、中日間、あるいは中韓間で合作、合併企業を設立して現地の労働力を使って生産を行えば、中国の環境産業の発展にも有益である。

資金の問題では、先進国からの支援を期待している。工業化によって地球の温室効果がもたらされたことからして、先進国がもっと責任を持って発展途上国に資金援助や技術援助などを行う必要があるのではないかと考える。もちろん国際的な支援以外に中国独自の努力も行っている

なければならない。環境面での投資はGNPの0.7%を占めているが、第9次5カ年計画ではこの数字を1.3%にしたいと思っている。

森田 恒幸

各国での環境産業の育成が経済と環境を両立させる大きなポイントになる。そこで環境産業の育成あるいは先進国の支援ということの面で技術移転を扱うIETCの役割は、ますます重要になり期待も大きくなっていくと思われる。技術移転への取り組みをお聞きしたい。

佐々木 肇

技術の移転といっても、環境上適正な技術とはどのように考えるべきかという問題がある。IETCでは、環境を改善する余地のあるハードとソフトの技術という捉え方をしている。一方、アジェンダ21などを見ると、単なる技術情報の伝達だけではなく、人間開発、能力開発にも関係する全体的なトータルシステムという考え方をしている。

開発途上国にとって環境上適正な技術はどこにあるのかとの関係で、IETCはパリのオフィス、UNEP・国際環境情報源照会制度とも協力し、昨年CSDに世界中のインフォメーションシステムに関する調査を行い、その最終報告を提出した。IETCが現在収集しているのは主として先進国からの技術であるが、周さんが先程言及された開発途上国のニーズに適合した技術の移転も極めて重要である。同時に、開発途上国で持っている土着の技術も大切にしていかなければならない。このような観点からIETCも情報の収集に努力している。

先程、全ての人たちの幸せを考えて技術移転の促進をという話があったが、技術移転の問題は、現実問題として知的財産権保護の関係が出てくる。このような事情を踏まえて、では公的資金で開発された技術の移転はどうかという問題が、現在関係機関間で検討されている。この議論との関連において、例えばある技術の国際的な共同開発という案もあり得ると思うが、どういう技術を対象とするのか、資金を誰が出すのか、地域特性はどうかといった問題が多くあり得るので、今後なお検討すべき問題であろう。

森田 恒幸

環境と経済を両立させていく際には、環境への投資をそれぞれの国の経済の発展にうまく結びつけることができるかどうかのポイントであるが複雑で難しい問題がある。例えば、中国での環境対策を考えると、日本企業は自らの環境技術の中国への売り込みを望むが、中国側にとっては、国内の環境産業から調達しなければ、環境投資が経済の足を引っ張るということになってしまう。

韓国でも国内の産業の育成の問題と環境政策の問題があ

と思うが、自動車の排ガス規制の問題と貿易政策というところまで含めて問題提起をお願いしたい。

徐 錫 崇

自動車の排ガスによる大気汚染を防ぐためには、新技術の開発とその技術が応用された装置を定着させることが必要である。しかし、その装置の価格が高過ぎるか、または国内では求められないため海外から輸入しなければならないとすると、その政策が正当なものなのか合理的でかつ費用効果的なものなのかを考える必要がある。二酸化炭素の排出量が一番多いのは化石燃料の使用であるが、現在75%に達する中国を始めとする多くの国がそのエネルギー源を風力、水力、原子力に突然変えることが果たして可能であろうか。資源配分が環境政策という側面だけで扱われるとしたら、他国とのバランスは崩れてしまう。環境政策の実施に当たっては様々な点を比較検討する必要がある。

環境に対する投資を怠っては生産活動そのものが危機に直面することは、産業界が理解すべき大切な問題ではあるが、環境にばかりこだわってはならず、環境に配慮した産業政策、貿易政策を追求すべきである。産業が直面する現実、現在持ち得る資産、未来に負担を及ぼす事項など様々な要素を考慮に入れず、無分別に画一的な政策を描的に導入することは避けるべきである。公害を減らすために努力を行い、技術を開発し、その産業が長期的にどのような姿になるべきかというビジョンをもって政策を立てることが何よりも重要である。環境に関わっている方も、二酸化炭素の排出がグローバルな問題であると認識し、自動車の使用を止めるとか、電気を節約するという身近なことから環境保護を行った結果、多くの失業者が出るかもしれないことなどを念頭に置いてこそ始めて、産業開発や経済開発のための環境への投資が、いかに深刻に考慮されるべき問題であるかが理解できると思う。

森田 恒幸

日本において環境技術や環境対策が企業で一番活発に行われ、大変進んだのは、オイルショックの時期である。それは各企業が生産と環境をそれぞれ別個のものではなく、一緒に考え、産業政策と環境政策を何とか統合しようとしたためである。

中国での環境問題とエネルギー問題の同時解決、あるいは地球規模の問題と国内問題の解決について周さんからご紹介をお願いしたい。

周 鳳 起

中国は環境問題を重視し、2つの基本的な国策の1つにしている。環境問題の解決と生活の質の改善があるが、生活の質の改善は人類の最終的な追求目標であるため、経済

の発展と生活の改善を統一して考えるということが私たちの目標である。しかし、中国はまだ低い発展段階にあり、経済の実力にも限界がある。したがって、先進国の歩んだ道、つまり発生してから環境問題を解決する方策を取りたくないが、しかしまだどうしてもそこから脱しきれないという面がある。しかし、もし経済がもっと発展すれば余力ができて、中国のみならずアジア太平洋地域の環境に貢献できると思う。

ヴィクトル・ローギノフ

環境問題も同時に解決されなければならないという前提で、経済成長のための国の政策が採られている。まず第1点として、地球規模の問題の解決のためには、中央政府が決定を行い政策を採らなければならないという考えである。一定の地域が汚染されている、あるいは環境保護という意味で危機的状況にあるということであれば国の政策が問題になる。しかしながら地域レベルでの政策も行う必要がある。そのため、わが国でも地域的政策と措置が取られている。しかし、地域レベルの政策、対策には、中央政府が連邦の予算を投入し支援しなければならない。経済成長を達成するためには、経済成長と平行する形で環境を保護するための設備、技術が投入されなければならない。ロシア極東においては解決には少し長く時間がかかると思う。日本の経験、あるいは韓国の経験というものを私たちは十分考慮し参考にしたいと思う。

地域同士の連絡については、閉ざされた体制であってはならない。例えば津波予知といった外国の予知、予測、あるいはその防止策、施設というものと十分連携した行動を取らなければならないと考える。自然保護のための他の政策も同様である。他国との連絡も十分に緊密に取っていかなければならない。

森田 恒幸

民間企業の立場で、こういった他国の環境産業育成策に対してどのような支援ができるかについて伺いたい。

中村 均

日本は技術面ではかなり進んでいると思うが、必ずしも中国、韓国、ロシアにスムーズに技術が移転されているとは言えない現実がある。一般的なことであるが、一番必要なのは安全が確保されることである。身体の安全は言うに及ばず、投資された財産の保全あるいは利益の確保の面で、政策的な協力が必要ではないかという気がする。

もう一つは、障壁をなくすことである。国境という問題は厳然として存在するが、交通、通信、あるいは金融に関して、お互いに信頼関係をもって、スムーズに経済活動が行えるようなシステムを作る必要があるのではないかと

う。図們江の経済特区などもそういったものの一環であるが、北東アジア諸国で信頼関係に基づいて障害をなくすことも必要ではないかと考える。

また各国の自治、すなわちある程度地方のことは地方に任せることが、公害、環境にかかわらず、一般的な経済活動に対しても必要ではないかと思う。

環境問題に関しては、その対策が当初は経済面での利益をなかなか生まない側面があり、政策面で公害防止規制法などの法律を作り、行政面での整備を行うことが必要で、政府も強力に推進して国民の環境を守る、緑豊かな大地を守るという方向に進むことが肝要であろう。

森田 恒幸

環境の国際協力における利害対立を今後どのように調整していくのかについて伺いたい。

佐々木 肇

先程、水の問題の重要性を私が指摘した。水問題の難しさは、水はあるところにはあるがないところには極端にな

い点である。先程、58億から84億に人口が増えると言ったが、増えるのはアフリカと西アジアでありそこに一番水がない。したがって、来世紀の初めには環境難民ではないが、水難民が出てくるとみられるが、国連としてはまずUNHCR、更に世界食糧計画やWHOも動くであろう。そうした場合において、その費用は私たちの負担となって返ってくる。この意味で、開発途上国の問題はそのまま私たちに跳ね返ってくる問題であるという観点から物事を考えていくべきだと思う。

森田 恒幸

環境と経済を両立させるということは本当に難しいが、多分それは可能であろうと私は信じている。むしろ、環境問題を解決しない限り経済発展は持続しないという認識を私は持っているし、そういう認識が次第に広まってきた。こういう会議をきっかけに環境と経済をいかに今後両立させていくかについて真剣な議論が続けられることを期待している。

【ERINAコメント】

第3セッションでは、日本の公害経験を踏まえ、環境問題を解決しながら経済発展することを目標に、①環境技術の開発における企業、政府、国際機関の役割、②経済発展を阻害しない環境対策の推進、という観点から議論が行われた。

議論の中心は経済発展と環境保全の両立のための戦略であった。その実現に向けての要は、環境技術開発の推進が重要であり、各国において環境産業を育成していくことである。そのため、政府の規制、投資、助成、先進国からの技術移転などの様々な方策を組み合わせ、環境政策と産業政策の統合が必要である。しかしながら、その政策の内容によっては、外国企業の参入障壁、貿易問題といった国際問題に発展し、技術移転が進まない可能性も含んでいる。したがって、国際面と国内面のバランスを保ちながら調整を行っていく必要がある。

本会議では初めて環境問題を取り上げたが、地理的条件、産業構造、経済の発展段階の違いから、各国における環境対策の進捗には差がみられた。しかし、環境に関する情報交換、共同監視などの必要性については共通認識が得られた。環境問題には国境がなく、離れた地域の問題も自らの問題として主体的に取り組むことが求められる。このため、地域の環境問題の解決に向けて先進国の積極的な対応と努力の継続が必要であると思われる。この意味で、2000年に新潟県に設置が予定されている「東アジア酸性雨モニタリングネットワークセンター」などを通じて地域内協力がさらに進展することが期待される。

(浜田)

分科会

日本海沿岸地域の強化と連携

■コーディネーター

○総合研究開発機構理事長

星野 進保

■パネリスト

○国土庁計画・調整局計画課長

浜野 潤

○武蔵工業大学環境情報学部教授

(財)運輸経済研究センター運輸政策研究所長

中村 英夫

○(社)日本自動車工業会常務理事

香川 勉

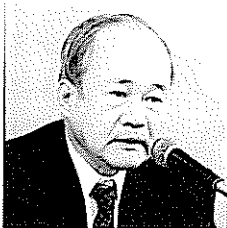
○東亜大学法学部教授

(財)国際東アジア研究センター客員研究員

勝原 健

○ERINA副理事長

宍戸 駿太郎



星野 進保 (総合研究開発機構理事長)

本日は、国土庁で新しい全国総合開発計画（以下、全総）を作成している浜野さん、国土審議会の委員であり国と学者の両方を代表する中村さん、研究機関の方である勝原さんと宍戸さん、そして企業の方である香川さんにお集まり頂き、日本海沿岸地域と対岸について率直に話して頂きたい。



浜野 潤 (国土庁計画・調整局計画課長)

新しい全総は、これまでの4回の全総とは違い、世界特にアジアの中で日本をどう考えるかという発想の下に作業を行ってきた。

本日のテーマである日本海沿岸地域の強化と連携について次期全総では、一極一軸型の現在の国土の構造を多軸型に変えていくことを提唱している。国土開発計画は10年15年先を考えた計画であるが、今後の50年をにらんだ長期構想として、日本海国土軸を含む多軸型の国土構造を作っていくとしているのである。20世紀をかけて形成されてきた一極一軸を、時間をかけて新しい国土軸に作り替えることを意味している。道路網や高度通信情報体系などの長期構想が完成すると、インフラが日本を格子の目状に覆うであろう。その結果、日本列島を縦貫する方向での交流が定

着し充実していくのではないかと。インフラが整備された上で、昔からある伝統的な文化・自然の繋がりや地理的な特性をベースに新しい国土軸による交流が生まれるものと考えている。ただ日本海沿岸地域を考えた場合、直ちに環日本海方向での取り組みが出てくるわけではないだろう。次期全総は2010年から2015年を目標年次としているが、総合的戦略的に考えた上で取り組むという考え方である。そこで出てくるのが地域連携の考え方であり、自然や文化に恵まれた地域を住みやすい環境と都市的な利便性の両方を楽しめる地域として作り上げるという、多自然居住地域の創造という戦略的な施策を組み合わせる必要がある。

グローバル化という観点から考えた場合、日本海沿岸地域は、環日本海交流の日本側の受け皿という性格が徐々に高まるものと考えられる。その場合に、日本だけではなくアジア・太平洋そして世界を視野に入れて考えることによって様々なテーマが生まれてくるのではないかと。日本海沿岸地域の強化を戦略的に進めていく上では、地域連携軸が重要になるものと思われるが、現在の地域連携軸は、主として日本を横断する形で取り組みが行われている。2010年ないし2015年を考えた場合に、日本海側を引っ張っていく中心的・拠点的な都市を作ることが、国土軸形成に向けての段階的な接近法となっていくのではないかと。新しい国土軸の究極の姿は多極多軸であり、そのための段階的・戦略的なアプローチが必要であると考えている。



中村 英夫 (武蔵工業大学環境情報学部教授、(財)運輸経済研究センター運輸政策研究所長)

従来の4回の全総に比べて次期全総の大きな特徴は、プロジェクトよりもコンセプトに主眼を置いていることである。この中には日本海を始め様々な軸構想がある。ただ、軸はひとつのコンセプトだが、それ以上に大きな意味を持つコンセプトがこの計画にはいくつか盛り込まれている。それらのコンセプトは軸と矛盾するものではなく、コンセプトを長期に亘って推進していくことによって、おのずと軸が形成されていくものとする。それらのコンセプトについて述べたい。

第1は地域連携である。日本の地方には人口が減少もしくは停滞している地域が多いが、そのような状況下でも大変元気があり人口も伸びている地域がある。それは中核・中核都市と呼ばれる地域で人口は数十万から百万である。それらの都市が持っている様々な社会的・文化的・経済的魅力的のために人々は定住するのである。小さな都市をそういう百万都市に育てることは不可能であるが、それに代わる方法はある。それが地域連携である。

今の日本の中小都市はコンビニエンスストア型の都市になっている。そこには何でも揃っており必要最低限のことは何でも賄えるが、便利ではあっても魅力はない。そのため人口が減少するのである。従ってコンビニエンスストア的なものから専門店的なものへ特化させていくことを考えねばならない。高度なものを揃えた専門店であれば速くとも人は訪ねていくのである。例えば、ある都市には心臓病の高度な技術を持った病院がある、その近くの都市にはガン手術に関しては最高級レベルの病院があるというように、専門的な魅力としては医療、文化、教育、消費など様々なことが考えられる。そしてその都市間を可能な限り便利な交通路で繋ぎ互いに補完しあうのである。人口10万、20万の都市であってもそのような関係を保つことによって、地域としては数十万人、百万人の都市に匹敵する魅力を持つことができる。一方で人口5万、10万の都市には小さな都市としての優しさがあり自然環境がある。そういう小さな都市の魅力と大都市の都市的魅力を確保するものとして地域連携を考えるのである。その際大切なことは連携するための交通路である。我が国は比較的距離的に近くとも交流が少ないところが多かった。その障害は山脈、細い海峡、県境という行政的な境界などであった。そうした障

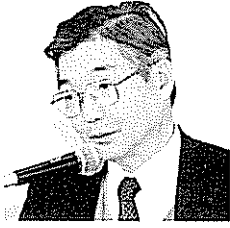
害を今後戦略的に整備し、それぞれの地域や都市が補完しあい交流を深めることで魅力を高めようというのである。

第2は国際広域交流圏である。今までの全総は一国だけの考えであったが、次期全総では他国と国内の地域を繋いで考えている。ヨーロッパを例にとれば、イギリス南部のウェールズのカーディフを中心とした地域、スペインのバルセロナを中心としたカタロニアの地域、あるいはドイツのシュツットガルトを中心とした地域などは、面積にして2万km²から3万km²程度、人口にして数百万人から一千万人程度であるが、経済交流や文化交流をして連携している。互いに工場の立地も行い青少年の留学を含めた文化交流も行っている。そのような連携は日本ではほとんど行われていない。それぞれの地域は県単位で動くわけであるが、日本の県の規模あるいは能力からすると、他国との地域間の交流に際して大きな仕事をするのは容易ではない。例えば相手の国に企業誘致や観光客誘致の事務所を設け、直接投資や観光客を呼び込むということをしている県はない。ところが一つの県という枠を越えて複数の県が一緒になって考えれば様々なことができるのである。現在は同じ様な空港や港や国際会議場などを各県や地域の中に作っているが、それを止めないと過当競争に陥り、そのサービスを利用する相手から足を見透かされることになる。

第3は都市のリノベーションである。

第4は美しい誇りの持てる国土である。我が国の国土は大変美しい。どこの国でもこれほど美しい海と山があり、温泉があり、湖があるところはないが、我々は大変粗末に扱ってきたといえよう。自然環境が美しいだけでなく、そこには長い間にできた伝統文化などもある。この日本海沿岸地域は特に豊かな地域であるにも拘わらず、みすぼらしい町を作り、醜い建築物や広告などを作って、この何十年かの間に大変魅力のない地域にしてしまった。そういう自然環境や伝統文化を取り戻し、この地域こそわが故郷だという誇りを持ち、海外を始め他の地域から観光客を誘致してくる、そして地域産業の振興にも役立てようというのである。

こういったコンセプトを実現していく中で、同種の社会経済あるいは自然環境を共有している地域が集まって情報交換をする意義は大きいと考える。日本海圏というものは同種の条件を共有している地域であると言えよう。国土軸は長期的にみれば繋がれていくだろうが、それ以上に秋田・山形あるいは鳥取・島根という近い県が互いに情報交換をし、経験や知識を共有していくところに大きな意義があるのではないかと。



香川 勉 ((社)日本自動車工業会常務理事)

自動車産業はグローバル産業とされているが、日本国内のみでと極めてローカルな産業である。また、国土軸というものも自動車産業から見ると何もない白い軸になってしまう。

日本全体の自動車産業の立地を見ると日本海沿岸地域への立地はない。自動車組立メーカーの工場は全国で82カ所あるが日本海側にはない。主要部品メーカー355社についても新潟・富山には若干あるが他にはない。全国の1,111ある部品工場の内、218は愛知県、以下神奈川県96、静岡県91、埼玉県の66、群馬県・広島県の60というように極めて地域が特定されている。新潟県は13で富山県は7である。従ってローカル産業だと感じたのである。立地については、バブル期には労働力を求めて九州などに進出して分散化の傾向があったが、その後はグローバル化の中で世界に出るほうが多くなり、国内はむしろ空洞化と言われるようになった。立地の際に重要なのはマーケットである。供給側からみた立地の決定要因は、自動車産業は最適最小規模が極めて大きいため、まず規模が勝負となるのである。内需だけでは満足できず外にまで出て行かねばならず、そのため保護主義や円高などの問題を引き起こしてきた。次に集積の利益である。自動車産業では、生産コストを切りつめるために輸送面でも時間的・経済的コストを切りつめようとしている。さらに自動車産業が立地する際の大きな要因は政策である。日本の自動車産業は欧米に比べて後発産業であるため、政府の援助がなければ育たなかった。

現在自動車産業の抱えている課題は以下の通りである。まず、世界経済が地域化（ブロック化）する中で日本はグローバル化を進めてきたが、今後は輸出より現地生産へのシフトを進める必要があろう。その状況下ではグローバル且つ重層的企業間ネットワークの形成、つまり国際的に部品メーカーやアSEMBラーの企業が結びつかねばならず、優秀な物を作る地域ならどこからでも買うという傾向に変わってきている。今までは自分の系列の下請けを作るというピラミッド型だったが、今後はグローバルかつアウトソーシングが必要である。次に、国内市場が循環的変動を示してきているので様々な問題が起きている。例えば環境問題では、従来は公害つまりSO₂、NO_xなどが問題とされたが、今はむしろCO₂やフロン、そして省エネについて厳しく対応していかなければ生き残れない状況である。また、マーケット自身も最近では流動的になってきており、新車を出しても長続きせずすぐ飽きられてしまう。従って開発期間を

短縮しなければならず、従来が4年サイクルならば今や十数ヶ月で次の車を考えねばならない。そのために部品の共通化やモジュール化などを行っている。

以上のことを踏まえて、自動車産業からみた日本海沿岸地域の意義を3つ挙げる。①今後はアジアの時代と言われ、中国、韓国、ロシアを含めたこのアジア地域がマーケットの中心になっていくと思われる。その意味ではこの日本海側地域は、輸出基地よりも情報センターとしての役割を果たすのではないかと。②完成車ではなく部品自身が動くという状況になっており、しかもグローバルネットワークが形成されていく勢いである。自動車産業の集積の利益をカバーするための輸送コストのメリット面から考えると、日本海沿岸地域との分業ネットワークが組めるのではないかと。日本は今盛んに中国へ進出しているが、中国は日本の技術をロシアへ持っていきこうと考えている。その意味ではこの地域の連携が強まるのではないかと。③日本海沿岸地域は既に自動車の普及率が比較的高い地域であり、保有台数はそう多くはないものの世帯当たりの普及率はかなり高い地域である。従って使った車の処理を考えるにはいい地域ではないかと。自動車産業はリサイクルに悩んでおり、自動車メーカーは車を作るだけでなく、後始末もしなければならぬと社会的にも言われている。現在自動車工業会も4年間で40億円をかけて技術開発を行っている。解体はどうすれば最も効果的にできるか、その後のシュレッダーダストを溶融などの技術でどう処理するかということ、プラントに何億円もかけて処理しようとしている。従って汚いものを日本海沿岸に持ちこむのではなく、むしろリサイクルの面で発展していく道もあるのではないかと考えている。

勝原 健 (東亜大学法学部教授、(財)国際東アジア研究センター客員研究員)



九州も新国土軸連携に関しては、九経連が2020年に向けた九州地域の戦略構想を出しており、アジア、新しい国土軸、地域連携軸がキーワードとして入っている。その中では域内循環型交流ネットワークを作ることも考えている。今日の議題を踏まえ九州でどのような事例があったかを話したい。

まず、九州の地域連携軸を考えた場合に何をキーワードとして動いているのかということである。4つの事例を挙げたい。第1は歴史・文化を機軸とした地域の連携軸である。一昨年佐賀県の有田で炎の博覧会が開催された。ここは有田焼の産地であり、昔ドイツのマイセンに向けて伊万里焼が積み出された港がある。その佐賀県の有田市をメイ

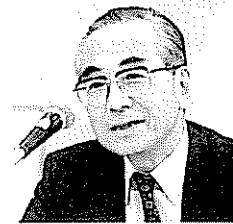
ンとして、文化遺産である吉野ヶ里遺跡、福岡県、長崎県のハウステンボスなどにサテライト会場を設置した。そこで焼き物をキーワードとして3県の業者の会合が行われたのである。これは民間レベルによる福岡、佐賀、長崎3県が連携・協力した例であり、182の団体が実行委員会を作った。第2は観光・リゾートである。毎年福岡、佐賀、長崎3県の知事サミットが開かれるが、その成果のひとつとして観光業者の観光物産展を香港など海外でPRしたり観光ミッションを出したりした。これは九州地方観光協議会などの民間NGOレベルで具体的な話が進められている。第3は広域学術交流であり、第4はテクノポリスである。テクノポリスについては久留米と鳥栖が指定されており福岡県と佐賀県に跨っている。全国でも2つの県に跨るテクノポリスは珍しいのではないか。学術研究都市のネットワーク構想については、福岡県、佐賀県を中心とする北部九州に様々な学術研究基地がある。これは環境・人間・アジアを基本的なコンセプトとしており、例えば北九州地区では、北九州テクノパークや北九州学術研究都市整備事業などによって、通産省のエコタウンのコンプレックスを興そうという野心的な計画が動き出している。福岡地区では、九州大学の移転、シーサイドももち整備、香椎パークポート整備、アイランドシティ整備などを相互に連携させながら取り組んでいる。飯塚地区は従来炭坑地帯だったが、今はソフトウェアで蘇っており、ファジーコンピューターなどのレベルの高いリサーチパークやソフトウェアセンターができています。お互いにソフト指向が強まっているのでそれが連携の軸になるし、学園構想においても持っている物を補完し合おうとしている。

次に東九州軸活性化構想について話したい。日本海側では青森から富山までの道路整備が問題になっているが、同様の話が九州では東九州軸で問題になっている。日産自動車が進出している北九州の荏田地区と、IC関係のテキサスインストゥルメントが進出している大分などの地域は、以前は日豊線が単線で不便であり道路も繋がってはず連携は希薄だった。現在は、北九州では滑走路2500mの国際空港として新北九州空港を建設しており2005年に開港する。またFAZの基地に下関と北九州が指定されている。このような新しい活性化の軸ができるということについて、福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県そしてこれに関連する業界が応援している。構想の概要には日豊本線の高速化があるが、これによって別府温泉へ行くのが便利になった。また別府の内陸に日田市があるが以前は山の中で辺鄙だった。それが現在では道路ができたために福岡へ行くのが便利になり福岡の経済圏になった。日豊本線の高速化と東九州自動車

道によってこの地域が全部繋がると、相当の集積効果が出てくるだろう。海上では福岡と直江津の間にカーフェリーが運航されており、北九州からは関西地区に2本オーシャンフェリーなどが運航されている。テクノスーパーライナー構想が実現すれば、中国の連雲港、青島、上海などの九州から1000km圏内への物流が可能となる。釜山はさらに近い。このテクノスーパーライナーを走らせることで、次世代の高速交通輸送手段を輸送体系の中に取り込もうとしているのである。これはまだ構想段階だが熱い思いで見られている。

最後にアジアとのシンクタンクの連携について述べたい。これは情報ネットワークという言葉に置き換えてもいい。例を挙げれば、先ほどの県知事サミットから出た発想のひとつとして共同研究を行っており、釜山発展研究院、慶南開発研究院、光州・全南発展研究院などの戦略的な研究を行っているシンクタンクと連携している。済州大の地域社会発展研究院は、地場産業をどうすれば発展させられるかを調査しており、済州島の人たちが農産物売りたいというのでマーケット調査のために九州に来たこともある。

宍戸 駿太郎 (ERINA副理事長)



次期全総の中で提唱されている日本海国土軸が幻の国土軸なのか、重要な効果を持つのかということについてERINA内でも議論を行った。日本海国土軸については、九州、福岡は活力のある独立の経済圏であると考えているため除外し、太平洋ベルト地帯の発展の陰に隠れている北海道から鳥取・島根までの10の道県を想定している。これらの県を貫く高速交通体系の整備については賛成論と反対論があり、むしろ縦軸の横断の軸を強化すべきであるという考えもある。この横断を重視するという点については関越道や磐越道、そして北陸から関西に繋がる動脈のように最も近いところを繋げていき、最後に日本海国土軸が繋がればいいという議論もあった。

日本海国土軸の状況は、太平洋側の国土軸のように全体を貫いて走っているわけではなく、現在のところは幻の構想である。日本列島を梯子を横倒しにした形で見ると、日本海側は櫛の刃こぼれの状態で弱いが太平洋側は強固である。太平洋側はまず青森、仙台、いわきを通り、東京、名古屋、大阪、高知へと続き、その後は下関・福岡に至っている。いわきへは昨年新潟との間に磐越道ができたが、これは日本海側と太平洋側を繋ぐ画期的な出来事であり縦軸

の動脈となっていくものと思われる。また高知は瀬戸内を
通って鳥取の境港までのルートが完成した。太平洋側の軸
と日本海側の軸を結ぶ縦軸はそれなりに関越道や新幹線な
どが整備され、東京から富山に行くにしても新幹線が整備
されつつあるため点線というよりかなり現実性がある。今
までは縦軸に関する国土形成が行われたが、その基礎には
太平洋ベルトの軸があったわけである。

現在の軸の状況は自然発生的に形成されてきたのである
が、日本列島のネットワークを考えるとバランスがとれて
いない。これを北東アジアから眺めると、日本列島の動脈
は全て太平洋ベルトの方を走っており、日本海側にはほと
んどなく大変奇妙に映る。将来北東アジアにおいて、高速
道路、新幹線、空港などの人と物の動きを結ぶ高速交通の
ネットワークが、シベリア鉄道やアジアハイウェイなどによ
って蘇ると、日本列島の北側の軸がないとおかしいとい
うことになる。同時に日本列島の軸を考える面でも、列島
環状高速道路のようなものを廻りに走らせてもいい。北東
アジア交流の受け皿という言葉があったが、日本海を巡る
ひとつの日本海回廊というものがあるのもいいのではない
か。それは北海道から日本海沿岸の府県を貫いて九州まで
行き、朝鮮半島にフェリーで渡り、そこから羅津・先鋒を
通ってザルビノへ行き、ウラジオストク・ナホトカに至る
ものである。この日本海回廊を21世紀の近未来に完成させ
ることができれば、北東アジアに大きな活力を与えること
になろう。近未来には青森から下関までの太平洋ベルトの
時間距離は、リニアモーターカーや空港の整備などによ
って今後ますます短縮するものと思われるが、日本海側の軸
が今まで通りの歯抜けの状況では、日本列島のネットワ
ーク化が非常に遅れることになる。北東アジアとの関係で
見た場合に、日本海域そのものは自由自在な航路の設定によ
ってネットワーク化の対象となりうる。その後ユーラシア
大陸に繋げるネットワークとしては、シベリア・ランド・
ブリッジやアジアハイウェイなどによってヨーロッパへ行
くルートや中近東に行くルートと接続できるのではない
か。以上のことを考えると、日本海国土軸の整備は、日本
の国土づくりと高速交通のネットワーク化、そして対岸諸
国へ繋げる日本海回廊の基盤として非常に大切であり、優
先度も高いと思われる。

次に輸送に関する投資効果について述べたい。これは通
常言われている以上に強い効果がある。インフラ整備が先
か民間資本の導入が先かということが議論されているが、
交通インフラをまず先行すべきである。これをモデル分析
すると、通常の公共投資の中では非常に投資効果が高く時
間的にも長続きするのである。新潟県では、関越道と上越

新幹線という2つの高速交通体系が整備されたために、5
年から10年後にその効果が現れている。ERINAでは総合
研究開発機構(NIRA)の助成を得て新潟県の様々な投資効
果の測定を行っている。10年程度の射程で公共投資の効果
を計算した場合、農業投資、産業基盤投資、運輸・通信基
盤投資を比較すると、交通インフラ投資がGDP誘発額も大
きいし10年後にもその効果が衰えないことがわかる。

人口増加の影響についても述べたい。自治体はとこも人
口対策に懸命になっているが、人口が少なれば外国の留
学生を招くとか、国際村のようなものを作るとか、国際的
な大学を作るなどの様々な対策が考えられる。新潟県の将
来予測において毎年1000人の人口増加のモデル分析をした
が、10年後に1万人増加すると4万人から5万人の人口集積
効果があるという結果が得られ、地域経済には非常に大き
な効果を及ぼすことがわかった。

地域開発計画は様々な面で交通インフラが基本ではない
か。そのためにも日本海国土軸が幻の構想ではなく、関係
する道府県で議論をし煮詰めていく時期が来ているのでは
ないだろうか。

星野 進保

香川さん、対岸が育って経済交流が盛んになると、対岸
における自動車産業の立地は考えられるのか。

香川 勉

マーケットがあれば進出するだろうが、今のところは中
国の大陸方面や東北部へ進出しており中国にウエイトがか
かっている。

現在電気自動車が注目されているが、むしろ天然ガス自
動車の方が有望ではないかとの見方もある。天然ガス自動
車の次は、電気自動車ではなく燃料電池自動車に進むので
はないかとも言われているが、今後は天然ガスは非常に重
要な燃料になるだろう。

星野 進保

勝原さん、現在の通貨危機が一段落すると世界の関心は
北東アジアに向かうだろう。その場合には日米中口という
4大国の安定関係が重要になるだろうし、朝鮮半島を含め
てその位置づけをどうするのかも問題である。現在の九州
と韓国との濃密な関係についてご報告頂きたい。

勝原 健

中国、韓国のナショナルレベルで有名なシンクタンクは
東京のシンクタンクも既に提携をしている。しかし地方の
シンクタンクは案外知られておらず提携しているところも
少ない。私たちはそういう地方のシンクタンクとも提携し
ている。例えば中国では山東省の経済研究所や天津の南開
大学とも提携している。またビジネス面では、南開大学は

数学のレベルが高いことを知っていたので、地元の企業を紹介してほしいと言われた時にソフトウェアの会社を紹介し、その後中国におけるソフトウェアビジネスに繋がったという事例もあった。韓国はシンクタンクブームであり、釜山や慶尚南道から慶尚北道の大邱にもシンクタンクができ、各州がいかに戦略的なプランを作るかを競っている。その大邱のシンクタンクや慶北大学とも密接な関係にある。

星野 進保

浜野さん、今までの全総を考えると、三全総では定住を、四全総では交流を謳っている。次期全総では参加と連携を言っているが、これまでの繋がりでどのような位置づけなのか。

浜野 潤

参加と連携は四全総でも言及している。今回の一番大きな変化は、日本の経済力なり財政余力が必ずしも右肩上がりではなく、また人口が減少に向かうという環境の変化である。それを今まで通りのやり方で国土づくり、地域づくりをしていくには無理があるため、地域間の連携を提唱し、民間の技術力、経営力、資金力を生かし、市民やNGOの創造性を生かしたりするという趣旨での参加を提唱している。国は政策として全体の継続性は考えているが、環境変化の中で参加と連携を考えている。

星野 進保

中村さん、日本の都市がコンビニエンス型の都市になり魅力がないと言われた。新潟市はゲートウェイとして新潟空港や新潟港を持っており50万都市になるところだが、新

しい意味のリノベーションされた広域100万都市になるかもしれない。一方で上越市や長岡市のように特色のある町とどう連携していけばいいのか。

中村 英夫

日本海沿岸地域全体を繋ぐ場合に、最も必然性そして必要性が高く実現可能性もあるのは天然ガスのパイプラインであろう。天然ガスは単純な構造の燃料でありクリーンである。それが周辺の国に大量に存在しており、しかも今の時代でも一番近接性が要求されるものである。対岸の国と地理的に近いというが、航空機を使う現代では日本海側にあるのが太平洋側にあるのが現実にはほとんど差はない。しかしバルキーな燃料を運ぶ場合は距離の近さは圧倒的な意味を持っている。従って、日本のエネルギーの多様性を保つという意味からも環境上の意味からも、天然ガスは必然性が高いのではないかと。特に新潟は様々な意味で天然ガスの実績がありインフラが整った土地もある。日本海の国土軸あるいはエネルギー軸の中心だけでなく日本の中心にもなれようし、最も先進的な地域であろう。

連携をもって魅力のある都市や地域を作っていくという意味では、他の地域にも新潟に匹敵する都市的な魅力確保していくことが大切であろう。ここでいう都市的な魅力とは、賑やかであるとか買い物がたくさんできるだけでなく、そこに住むことによって福祉あるいは医療・文化などが大都市並みに供給され享受できるという意味である。そういう意味では新潟は満たすべきひとつのレベルを示しているのである。

【ERINAコメント】

今回の分科会のテーマは日本海沿岸地域の強化と連携であったが、議論の際に底流として認識されていたものは、次期全総と其中で検討されている地域連携、そして日本海側地域にとっての日本海国土軸であった。

議論の過程で明らかになったことは以下の2点であると考えられる。

第1に日本海沿岸地域にとっては、連携よりもその前提として拠点都市を形成し、そこを中心とした経済基盤を強化することが先決であるということである。九州北部地域における広域連携は、高速交通体系が整備された結果として地域連携が行われたという好事例である以上に、連携の前提となる北九州・福岡といった拠点都市の必要性を認識させるものだったと言えよう。他方、自動車産業からは対岸諸国との分業化あるいは情報センターとしての存在意義などが提案された。言い換えると日本海側地域の現在の経済基盤ではそれが限界であり、それらの提案に取り組む前に経済基盤を強化しなければ、日本海側地域は日本と対岸との経済交流の通過点にしかならず、太平洋側との格差が一層開くおそれさえあるのである。

第2に地域連携と日本海国土軸の認識については、全総を作成する国側と日本海国土軸を切望する地方側の間で際違った違いがあったことである。国はまず地域としての魅力と実力を備えた上で地域連携を行い、国土軸はその延長線上で捉えようとしている。一方地方は、国土のバランスのとれた基盤整備のためにも、まずインフラ整備を中心とした日本海国土軸の実現を訴えている。両者では実現のための方策だけではなく、国土軸の捉え方が違っていたため終始議論がかみ合わなかった。

経済会議の期間中に北東アジア経済交流地域連絡会が発会された。今後はそれぞれの地域の拠点性を高める努力をすると同時に、連絡会などでは日本海沿岸地域全体にかかわる課題について継続的に議論を行うことが望まれる。

(田中)

総括セッション

パネルディスカッション

■コーディネーター

○国際連合経済社会局社会経済政策開発管理部チーフ

頼 尚 龍

■パネリスト

○中国国務院発展研究センター高級研究員

呉 敬 瑾

○ロシア科学アカデミー東洋研究所日本研究センター所長

法政大学客員教授

コンスタンチン・サルキソフ

○北朝鮮対外経済協力推進委員会副委員長

金 應 烈

○駐日本韓国大使館財経官

李 哲 徽

○駐日本米国大使館経済担当公使参事官

ローレンス・グリーンウッド

○外務省経済局国際経済第一課長

小寺 次郎

○通商産業省通商政策局北西アジア課長

佐々木 伸彦



頼 尚 龍（国際連合経済社会局社会経済政策開発管理部チーフ）

総括セッションでは会議の締めくくりとして、各パネリストからそれぞれの視点から様々な問題を取り上げていただきたい。



呉 敬 瑾（中国国務院発展研究センター高級研究員）

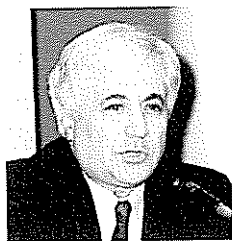
今回の会議では、各国がいかに関国の天然資源の比較優位を發揮して発展を促すかについて討論されたが、それら以外の2つの点について話したい。

まず第一に、いかにして市場経済の基盤を構築するかということである。この地域の各国間の補完性を發揮するために重要な条件は、各国が更に開放を進め、自国の市場経済の基礎を作ることである。

ここには2つの障害がある。第一に、この地域は6つの国があるが、4カ国は以前は計画経済の国であり、残りの2カ国は政府主導下の市場経済にあった。したがって行政的な関与や貿易面での様々な制約や規制が、この地域の経済協力を影響を与えている。もう一つの障害は、過去の歴史や、特に第二次世界大戦後の冷戦の影響があって、国家間に多くのわだかまりが存在していることである。このような障害をできるだけ早く取り除くことが重要である。

中国は改革・開放を実施して19年になり、市場経済の基礎の面で大きな進歩を遂げているが、まだ十分ではない。経済体制や法律体系の面で多くの問題が存在している。国有企業の改革はまだ解決されていないし、行政機構の官僚主義や腐敗、不完全な法制度などの問題が、中国と他の国々とは経済交流を行う上で大きな障害となっている。現在この面において努力を傾けており、昨年9月の共産党第15回党大会で更に改革・開放を促進し、法制の整備、法の支配の強化を行うことが決定され、そのための様々な措置が講じられている。

もう一点は、いかにしてこの地域の経済の安定を保つかということである。この地域の国々の間には歴史的なわだかまりがあるため、更に交流を進め理解を深めていく必要がある。現在の東アジアの金融危機の中で、各国がいかに関努力してこの地域の安定を維持するかが非常に大切である。これは、この地域での協力を誠意があるかどうかの指標でもある。昨年7月以来の金融危機の中で、通貨は40～70%も下落しており、その結果中国製品の競争力も大幅に下がっている。そのため、国内企業から人民元切り下げの要求が出されている。しかし、中国政府は香港地域の安定、またアジア諸国の困難への配慮、更には各国による通貨切り下げ競争の防止などを慎重に考慮し、人民元の切り下げをしないことを決定した。中国政府のこの決定は多くの国々の評価を受けている。このような精神を持ってお互いに理解し、協力し合えば、この地域の経済も必ず早いうちに回復するに違いないと考える。



コンスタンチン・サルキソフ（ロシア科学アカデミー東洋研究所日本研究センター所長、法政大学客員教授）

この2日間、非常に興味深い討論がなされた。この中で強調された問題の一つは、例えば交通インフラであり、あるいは経済インフラといった種々のインフラ整備の問題である。しかし、まず最初に申し上げたいのは、政治的な信頼が必要だということである。政治的な信頼は経済の発展について特に重要なことである。即ち、経済的つながりを深めるプロセス、政治的な信頼基盤を作るためのプロセスにおいて協力し合うことが必要である。

昨年、非常に重要な国際的変化が北東アジアに起こったと思う。即ち、中国の首相の訪米とエリツィン・橋本会談である。その後エリツィン大統領が訪中し、国境に関する協定が締結された。また、中国の首相が訪日した。これら一連の動きによって、政治的つながりという新しい基盤が構築された。

以前は二国間の問題が多かったが、その後三角形の関係、そしてロシア、米国、日本、中国の4カ国相互の首脳級のつながりが取り上げられるようになった。実際この4カ国は四角形を形成しており、深刻な政治問題に関してお互いに歩み寄って、新しい21世紀を迎えようとしている。この四角形に含まれている日本政府の非常に積極的な提唱と、橋本首相が最近国会で述べられたこととも関連している。つまり、この地域において政治的なつながりが経済協力にとって非常に有効であるということだ。

次にアジアにおける経済危機である。それによってアジア経済の評価の見直しが行われた。この危機はアジアの弱点を示すものとして悲観的に見るだけでなく、ここからの復興が可能であることを強調したい。この危機は経済協力に対するインパクトを与えるものとして考えたい。つまり、否定的な現象としてではなく、新しい関係を構築するスタートとして見るべきものであろう。

3点目として政治的な信頼という基盤を作ることによって変化が起こり、ロシアと日本の経済関係も活発になるであろう。もちろん困難はあるので、楽観視し過ぎたり、過大評価することはできないが、再評価することはできる。

この2日間の討論で明らかになったことは、北東アジアは既に新しい、より高い次元の経済対話に移る時期にあるということであり、私はある種の組織を作る時期にきたと考えている。独立的なものとするかどうかなど様々な問題は残ると思うが、いずれにせよ種々の問題を検討する特別

な組織を作ることができると思う。今回の会議の資料を見ても、既にこのような機動的なものを作る時期が来たと思われる。この機関が定期的に協力の問題に携わるべきだと考える。

また、政治的な信頼の醸成により、経済問題と政治的問題を結びつけることができる。この政治的な信頼によって政府と政治のエリートに呼び掛けて、経済問題にもっと取り組むように促したい。モスクワはまだ完全に極東に顔を向けていないが、他国の政府にも同様のことが言える。

喜ばしいことに、朝鮮半島には新しい可能性が生まれている。韓国と北朝鮮の関係が問題になっていたが、韓国には新しい可能性が生まれてきているので、それを活用すべきだと思う。例えば南北を結ぶ鉄道を作るというようなこともある。これは具体的な問題であるが、我々が行っていることのシンボルとなり得る。新しい橋を架ける、新しいコミュニケーションをつくるのが心理的、経済的、そして政治的な架け橋となり得る。あらゆる面において、北朝鮮には新しい時代が開けつつある。この現れつつある新しい方向をよりダイナミックになるように、また過去に戻らないように議論していきたいと考えている。



金 應 烈（北朝鮮対外経済協力推進委員会副委員長）

今日北東アジア諸国は、地域の経済協力と交流を拡大、発展させ、また域内諸国の経済を活性化することにより、21世紀に榮榮する新しいアジアを建設しなければならないという課題を抱えている。北東アジア地域における経済協力や交流の必要性は、既に共通の認識となっている。域内の全ての国々が二国間または多国間の協力と交流を目指している。こうした中、今やこれまでの協力と交流を更に発展させ、実践的かつ効果的な方策を模索し、ひとつひとつ着実に実現することが求められている。この地域の特性を踏まえ、北東アジア諸国の協力と交流を発展させるための合理的で実践可能な方策を見つけていかなければならない。

この会議で議論されたように、北東アジアは社会制度やイデオロギー、経済発展の段階やモデル、国土の広さや人口などにおいて格差の大きい国々から構成されており、これが世界の他の経済ブロックまたは協力ブロックとは異なる。北東アジアの特性となっている。こうした特性に鑑みて、北東アジアでの経済協力は、いわゆる各国の経済政策を共通化しなければならない地域共通のマーケットという形にはならない。幾つかの協力可能な分野を選択し、それを拡大していく形で推し進めるのが現実的と言えよう。

この経済会議における北東アジア輸送ネットワークの構想、あるいは北東アジアの経済開発と環境問題に関する議論などは、域内の協力を実現する上で現実的かつ実践可能なものであったと思う。

現在北東アジアにとって最も現実的かつ実践可能な協力分野は、他ならぬ図們江地域の開発である。地域開発を通じた協力は、貿易、資本、金融取引、輸送、環境保全、観光など異なる分野の交流を包括的に実現するものである。したがって、域内の経済協力を短期間のうちに拡大発展させ得る優れた方策となる。実際に図們江地域の国々は、北東アジア域内の余剰資金を十分に吸収し得る開発の対象を有している。また、制度やイデオロギーの違いを越えて、協力と交流を実現させ得る法的措置も講じてある。図們江地域の開発を拠点にして地域の協力を強化することは、北東アジア諸国の共通の利益につながり、地域協力を最も包括的、効率的に拡大、発展させ得る方策となる。

黄金のデルタ地域と呼ばれる図們江地域の開発は、当事国はもちろん投資国にとっても大きな経済的メリットをもたらすであろう。図們江地域の開発を通じて投資、貿易、金融、輸送、観光、環境保全、通信などの多岐にわたって多角的な地域協力が可能になると思う。わが国政府は羅津・先鋒地域を自由経済貿易地帯に定め、その開発を急いでいる。それは北東アジア地域の経済協力と交流を拡大発展させる上で大きな意義を持つと考えるからである。

羅津・先鋒地域は北東アジアの中心部に位置する。また海路や陸路を利用する場合、ヨーロッパや米国へのアクセスも容易になる。現在羅津・先鋒地域には3つの港湾があり、年間の貨物取扱能力は600万トン以上である。周辺の自由貿易港である清津港を含めると年間貨物取扱能力は1,200万トン以上に達する。こうした能力は大規模な投資をせずに、輸送分野における域内諸国の協力と交流を短期間のうちに盛んにする潜在力となり得る。

わが国政府は、トランジット輸送を羅津・先鋒地域の重要な機能の一つと位置付けている。羅津・先鋒地域を域内のトランジット輸送の拠点とするためには、まず現存の輸送能力を最大限活用できるよう新しい航路を開拓しなくてはならない。羅津、清津港と新潟を始めとする日本海沿岸の各港との間で、最初は不定期便を運航する。そして漸次、貨物や輸送のニーズの増大に合わせて定期便に切り替えていけば、域内の物流の活性化につながるであろう。

羅津・先鋒地域は、北東アジア域内の余剰資金を吸収し得る大きな資本市場となる。大雑把に計算しても、開発の初期段階でおよそ100億ドル以上の資本を吸収できる市場の大きさがある。これは投資を通じて域内の互恵的経済交

流を拡大するという点で好条件と言えよう。わが国政府の地道な努力により、これまで当地域には100社ほどの外資系企業が設立された。このうち北東アジアからの投資は件数にして約70件、つまり全体のおよそ7割を占めている。北東アジア諸国からの投資が増えるにつれて、経済協力や交流に向けたムードも一層改善されるであろう。

羅津・先鋒自由経済貿易地帯を通じて域内諸国間の物流も盛んになる。現在羅津・先鋒地域と中国の琿春を結ぶ要所である元汀には「元汀朝中共同市場」が作られ、民間レベルでの交易が非常に活発である。こうした共同市場を図們江流域のロシアとの国境地域にも作るができる。また港の周辺に国際卸売市場のようなものを作ってもうまく運営すれば、域内諸国の貿易交流を促進する上でも少なからぬ貢献をすると思う。輸送、資本の投資、貿易分野における協力や交流が拡大すれば、金融部門でも自ずから交流、協調が盛んになる。金融部門については北東アジア銀行の創設などが議論されている。我々はこうした方策が現実に見合っており、かつ必要であると考え積極的に支持している。わが国政府は、これまでと同様今後も着実に羅津・先鋒自由経済貿易地帯の開発を進め、北東アジア地域の経済協力と交流を拡大発展させるべく、積極的な役割を果たしていく考えである。



李 哲 徽 (駐日本韓国大使館財経官)

北東アジアの関係者が、この地域の発展のために議論を行うことは大変有意義であると思う。この2日間に異なるテーマに関して様々な論議がなされ、前向きな意見も多く出された。この地域の国々は体制、経済水準、インフラの差異など大きな違いがある。また二国間の領土問題など、様々な問題が山積している。しかしこのような違いを相互発展の原動力とし、努力すれば地域の発展に大きく寄与するであろう。

またアジアの金融危機についても論議された。私は東京に駐在しているが、昨年10月末から現在まで、韓国の通貨危機を解消するために忙しく過ごしてきた。しかし、日本を始め先進国のおかげでこの危機も克服しつつある。問題は、この金融危機が北東アジアを含むアジアの経済発展にどのような影響を及ぼすかということだ。多くの人はアジアがこれまでの成長の過程から完全に脱落し、今後立ち直ることが難しいと言っている。しかし、金融危機によって、過去20~30年間の世界の経済成長の中心だったアジアが成長から落ちこぼれていくのではなく、構造調整、総合経済問題を解決して行くなれば、アジアは世界経済発展の中心地

となると確信している。

このような観点から、今日北東アジア経済地域の大きな発展を頭に置き、具体的な課題を一つずつ着実に進めていけば、世界の歴史上見ることがなかった優れた発展モデルを成し遂げることができると思う。その意味で今回の会議は非常に有意義であった。具体的な方策が成果を得ていくことを期待している。



ローレンス・グリーンウッド（駐日本米国大使館経済担当公使参事官）

討論を伺っていると、北東アジアの発展に対する楽観的な考えや期待が理解できる。様々な問題があるかもしれないし、現在難しい停滞した状況になってもいる。困難な状況にある国もある。しかし、あまり悲観的になっては、結果として十分に問題の解決につながらない。現実的な楽観主義がこの場にあることは建設的である。

昨年半ばから発生しているアジアの金融危機は、確かに難しくかつダイナミックな動きを見せており、国際的な資本を誘致することに関して様々な変動が起こっている。国際資本、技術を誘致し維持していくということが、それぞれの地域が発展していくためには重要であるが、同時に難しい課題も抱えていることを認識しなければならない。

アジアにおいて投資を誘致することは、様々なプロジェクト成功への鍵となるという点がある。様々な発表の中で、特に圏門江地域開発プロジェクトに関しての投資環境整備の話には感銘を受けた。法制度や安定した経済政策を持ち、市場指向型の政策を進め、投資を誘致することは大切であるが、言うは易し行うは難しである。地域にとっては今後とも努力していくことが重要である。

貿易政策も重要である。地域貿易の取り決め、例えば北米自由貿易協定（NAFTA）、欧州連合（EU）といったものが成功しているが、類似した生産要素と資源を持つ国々の間で、このような地域貿易圏を実施するのは難しいと考える。この点がASEAN自由貿易地域（AFTA）の問題点であり、私は20年来AFTAの協力体制の構築に積極的に支援しているが、似たような比較優位性を持つところでは、このような貿易的枠組みはある種の限界があると思う。このことについて北東アジア地域の注意を喚起したい。むしろ、主要市場と強いつながりを持つこと、すなわち最終製品を購入する市場である米国、欧州、日本に近接していることにメリットがある。特に日本は北東アジアと近いので、先進国の市場とのリンクを持っていくことが、発展途上国にとってはその貿易において魅力的になってくるし、経済性

も出てくるであろう。

また、北東アジア地域が開放市場で提供できる天然資源や木材、製品は、先進工業国、例えば日本にとって重要であり、当然輸入も行われる。米国も同様である。米国市場は開放されている。近くにある市場が開放されていることが重要である。日本には関税があり、その分野においては更に進捗がなされなければならない。

アジア太平洋経済協力会議（APEC）も大きな重要性を持っていくであろう。APECは、世界中に適用し得るモデルという意味あいでも十分に検討し、そのイニシアチブを分析していくことが重要である。

また貿易・投資環境、資本を誘致する環境という点に関して、中国とロシアはグローバルな機関である世界貿易機関（WTO）に加盟しようとしているが、私は加盟を支持している。こういったことにより、資本を更に誘致できるような投資環境に向かうのではないかとと思う。



小寺 次郎（外務省経済局国際経済第一課長）

ASEAN諸国の一部を含む北太平洋地域全体では経済的なつながりが密になってきている。しかし、当会議の議論の中でもあったように、政治的な緊張関係、政治的な問題が、経済協力の発展を妨げてきている面がある。したがって政治分野、政府の分野としては、これをできるだけ取り除くように努力していく必要がある。ある程度進んでいるが問題があるので、政府はそれらの問題を除去するために最大限の努力をして行くべきである。

2点目はロシアとの関係である。日ロ間の経済協力関係は昨年の夏以来驚くほど進展している。この勢いを維持し、活かしていきたい。

3点目はロシアとの経済協力関係において、少なくとも日本政府は極東地域を非常に重視している。これを発展させていくためには、新潟を中心とした日本海側の地域の知識や経験と協力が必要である。

若干補足的に説明するが、第1点目は、確かにこれらの地域の経済的つながりはかなり進んでいる。例えば、中国、韓国、あるいはシンガポールやフィリピンといった国々の貿易をみると、日本との貿易がいずれも20%かそれ以上で、かなり密になっている。約60%であるEU諸国間の貿易レベルには到達してはいないが、かなり域内貿易が進んでいるのが現状である。

他方政治面については、まだ統合といったことではなく、幾つかの地域における領土の問題、異なる経済体制の混在、

経済的格差の存在などいろいろな問題を抱えている。そのような中で、経済を更に進展させていくためには政治の安定がどうしても必要であり、相互の信頼、各国間の信頼が必要だと考えている。信頼の構築によって、政治から由来する経済的な協力の発展への妨げを取り除いていく必要があると考える。ちなみに、日本政府としてはいろいろな形のフォーラムを利用して、今述べたような観点から政治の発展を図ろうと思っている。日米口の対話、日米中の対話、あるいは北東アジア6カ国全てを含む対話のフォーラムについても進展させていきたいと考え、努力をしている。

次に、ロシアとの関係はこの数カ月の間に一番動いている。ご承知の通り、昨年7月に橋本総理がスピーチで相互理解、互惠、長期的視野という3つの新しい原則を掲げ、その後クラスノヤルスクでのエリツィン・橋本会談があり、政治的な進展が相当図られている。4月にはエリツィン大統領が訪日する。うまくいけば秋には橋本総理の訪日日程が上がっている。日本の総理大臣が正式に会談のために訪日するのは1973年以来なかったことである。

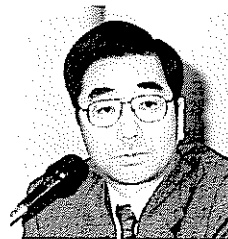
経済関係に関しても驚くほど進んでいる。橋本・エリツィンでどういったことが行われているかの一端を紹介する。一つは投資協力という柱である。これはロシア国内の投資をどのように喚起していったらいいか、あるいは中央から国内でどのように投資をすればいいかに関して、日本の専門家をロシア経済省に派遣して技術的な協力を行っている。同じく投資協力の中で、日本の投資を誘致するあるいは促進するという観点から、日口の投資保護協定を結ぶ交渉を始めており、第一回目の交渉が先日モスクワで開催された。

3番目に、東京にロシアの投資促進センターが開設されることが合意されている。日本においてロシアの投資環境がどうなっているかをよりよく知ってもらうために非常に重要であると思う。極東との関係では、極東の中小企業に対する投資を促進することもやっている。昨年7月に新潟においてERINAと共催で「ロシア極東貿易投資促進セミナー」を開催しており、これも今の流れの一環と言える。

大きい柱の2番目は、ロシアの国際経済体制への統合に関しての協力である。APECとWTOへの加盟等である。APECに関しては日本が積極的に支持をして、ロシアが加盟することは決まっている。実際に加盟してどのように仕事をしたらいいかということで、最近外務省から担当者を派遣してロシア側と打ち合わせをしている。WTOに関してもロシアの参加を支持しており、できれば3月中旬にでもロシアとの二国間交渉をし、関税の引き下げなどの議論をしていきたいと考えている。

それ以外にも企業経営者の養成計画がある。ロシアの企業家が市場経済になじんでやり方を学びたいと希望すれば、日本も協力するプログラムを持っており、つい先日52名のロシア企業経営者が3週間の予定で日本に来て、金融とか銀行、またマーケティングなどに関して研修することになっている。4月までの間にこれを200名に拡大していきたいと考えている。また、橋本・エリツィンとは別だが、ハバロフスク、ウラジオストク、ユジノサハリンスクに「日本センター」を開設し、日本語や市場経済に関するセミナーを開催している。

3点目は、特に極東を重視しているということである。数字を幾つか紹介すると、ロシア全体のAPEC諸国との貿易額はロシア全体の貿易額の17%前後である。これに対して極東は73.4%であり、圧倒的にAPEC諸国との貿易が多い。日本との貿易額は、ロシア全体は4.8%だが極東は32.6%という数字になっている。極東がいかに日本を含む太平洋側を向いているかということがわかる。



佐々木 伸彦（通商産業省
通商政策局北西アジア課長）

日本政府は、北東アジア地域の開発、発展、交流はこの地域のみならず世界経済全体のバランスのとれた発展に大変重要であると認識している。これは日本政府のみならず日本海側各県とも共通の認識であると考えている。ERINAの会議が年を遡うごとに充実して開催されてきている。さらに新潟だけでなく日本各県からこういった会議を催したい、あるいは北東アジア地域の交流を発展、拡大していきたいという声も寄せられている。この地域の発展の重要性の認識や熱意が共有されているにもかかわらず、実際には地域全体の交流がはかばかしく進捗してきていないのはなぜか。この地域のひとつひとつを見ると、それぞれが抱える問題点が未だに強く残っている。特にこの数年、私が直接携わっている日本と中国との関係、日本と韓国との関係を見ていくと、基本的に交流が活発化しているが、まだ安定的に伸びていけない要素をたくさん抱えているように思う。

まず中国東北部であるが、元々外国投資が非常に少ないところである。GDPが中国全体の1割を占めているにもかかわらず、外国投資は大連も含めて中国全体の7%程度である。大連を除いて「環日本海」に限った中国東北部を見ると非常に少ない。外国との貿易も大連を含んで6%に過ぎない。中国全体に対する外国投資は、圧倒的に多いのは香港で、その次に台湾、米国、日本が競っている。中国東北部に限ると、香港、台湾、米国、更にドイツ、韓国の後

に日本が来ており、日本にとっては非常に低い投資対象になっている。この地域全体は重工業中心の国有企業で経済が大きく占められていることもあり、この国有企業改革をうまく乗り切って地域全体が発展していかないと、日本や世界からの投資を呼び込めないのではないかと考える。

次に韓国であるが、一人当たりのGNPが世界銀行の基準でも3年連続で先進国の仲間入りをしそうになっていたが、不幸なことに昨年11月来の経済危機の中で98年の成長は大きく落ち込むのではないかと予測されている。日本あるいは世界からの投資に対しても抑制的な政策が採られてきたこともあって、日韓間の経済関係は基本的には貿易や部品単品ごとの技術提携が中心となっており、大きな投資をしてその投資につながる技術移転という形では関係が作られてこなかったのが現実である。

モンゴルや極東ロシアとの経済関係も、大きな投資によって作られてきたとは言えない状況である。更に北朝鮮については日本とは国交さえなく、僅かな貿易と投資によって交流がcaろうじて支えられているという状態である。そういった全体のリンケージ、あるいは共同して発展するという以前に、それぞれの地域が抱える経済的な問題がまだ解決できていない以上、先に進むことが難しいのではないかと。ここを重点的に押さえていくべきではないかと思う。

通産省としては、96年10月に中国東北部に対して投資考察団を組織し、ハルビン、長春を中心として、民間企業の投資を誘発するような行動を続けているが、この考察団をフォローアップする意味で、引き続き中国の国家計画委員会、更に各省の計画委員会とともに、中国東北部への投資を活発化させようという活動をしている。韓国については、今年5月に投資環境調査団を派遣し、現在危機に見舞われている韓国と今後いかにして経済交流を図っていくかを考えていく予定である。

強調したい最後の点は、市場経済の中での経済交流は民間企業の活動が中心であるということだ。政府は民間企業の活動がうまく運ぶように、これを補完するような役割を十全に果たしていきたいと考えているので、投資環境やインフラの改善には今後も力を合わせていきたいと考えている。

(ディスカッション)

ジンジャイ・ハンチャンラッシュ（ロックスレー社筆頭副社長）

まず、東南アジアで発生した金融危機の中国に対する影響について、呉氏からもう少し詳しく説明していただきたい。次に、新しい経済自由貿易地帯を羅津・先鋒以外に作

る計画はあるのかどうかを金氏にお伺いしたい。3番目に、APECの将来の方向がどうなるのか、ASEANのようなしっかりした仕組みになるのか、またAPECはこういった金融危機に際して資金導入をするような積極的な役割を果たすべきなのかについて、グリーンウッド氏にお尋ねしたい。

呉敬璉

東南アジアの金融危機の影響を受けている国々は40～70%の値を下げているが、それによって中国の輸出力が低下してきた。中国は自ら人民元の切り下げを行ってもいいし、また中国企業も切り下げを要求している。しかし、中国政府は、香港経済の安定、周辺諸国並びに米国への影響などの要素を慎重に考慮し、現在外貨収入などが良好な状態にあるので切り下げをしないこととした。現在中国は国有企業の改革を行っているが、この改革の過程において失業者が増加している。このような状況の下で人民元を切り下げないことは、中国にとっても非常に大きな負担になる。しかし世界のことを考えてこの負担を負うことにした。

中国政府は、昨年10月以来様々な措置を採って自国の経済状況の改善に努めている。改革を促進し、管理を強化して改善を行っている。このような措置が成果を上げることが期待している。そしてこの地域が世界経済にとって有益であることを望んでいる。中国政府のこの決定に対して、北東アジアや世界各国の理解と支援を得たい。

金應烈

まず、羅津・先鋒自由経済貿易地帯の通信問題を解決したのはタイの会社であり、ここに感謝の意を表したい。ロックスレー社の通信の設備への投資によって、それまで大変悪かった通信事情が、今年の初めから移動通信まで可能になった。現在羅津・先鋒では通信面では何ら問題がない。

羅津・先鋒以外の自由経済貿易地帯の計画があるのかという質問であるが、自由経済貿易地帯を作るとするのは複雑な課題を持っており、難しい問題なので即答できない。しかし、羅津・先鋒自由経済貿易地帯が成功したら次にどこを開放するかという議論が始まるのではないかと思う。

ローレンス・グリーンウッド

APECは現在も、また今後も市場における経済の信認を回復する役割を果たす。昨年バンクーバーでの閣僚・首脳会議で、アジアの金融危機は当然各首脳の念頭にあった大きな問題であり、貿易や投資の自由化を促進し、また9つの部門別に各国が自発的に自由化を行うことになった。また、経済協力に関しても議論がなされ、技術面での専門能力を提供することによってAPECの投資環境をより魅力あるものにする事となった。更に、APECの継続的作業と

して、大型のインフラプロジェクトにいかん資金を導入するかという議論が進んでおり、努力がなされている。

資金源を直接APECが調達し投入するかという問題だが、為替や通貨の問題はIMFが直接的に主導し、また各国の当局が独自に努力すべき問題だと思う。その努力次第で各国がどの程度現在の状況を転換し、脱却していくかが決まっていくわけだが、そういった努力のおかげで韓国も台湾も現在改善が見られており、果敢な政策を導入したこれらの国々に敬意を払いたい。

平木 俊一（新潟大学経済学部教授）

韓国はこれまで外資について抑制的、選別的、かつ個別対応というような政策をとってきたが、このたびの通貨の切り下げ、経済危機に際したIMFの融資の条件とWTOの貿易関連投資措置についても韓国は十分に配慮する立場にある。今回の通貨危機以降これまでの外資導入政策の大幅な変更には迫られていると推察するが、具体的にはどのような動きをとっているのか聞かせて欲しい。

李 哲 徽

韓国が高い経済成長率を達成した過程で、外国資本を国内に導入し外国企業の進出を奨励する政策よりも、外国の金融機関や外国投資を韓国の金融機関が借入れするような状況であった。

ご質問の趣旨については、今後かなりの議論が必要だが、根本的には外貨の不足、危機の克服のためには、かなり構造的な改革が必要である。その中で最も大事なものはIMFの融資条件である。それには外資導入を積極的に推進することが織り込まれている。韓国の経済水準を踏まえて、借入政策のみならず外国資本が自由に投資や事業ができるような環境や、国際社会の中で先進国に向かうというのは難しいのではないかと考えている。

昨年11月からの韓国の経済危機以降、外国投資の誘致に関しては、まず、株式投資の問題についてはほとんど障害を克服している。外国の資本が証券市場に導入され、競争的なM&Aができる水準にまで制度を変えていこうと考えている。また、韓国政府は企業に対する直接投資導入のために努力してきた。一部残っている阻害要素も解決する予定である。為替管理法も検討中である。

金森 久雄（ERINA理事長）

今回の会議の特色は、北東アジアに経済協力組織を作る段階に入ったという意見が多くあったことである。小寺氏、佐々木氏に質問したいが、北東アジアについて太平洋経済協力会議（PECC）あるいはAPECのような組織の設立について日本政府は積極的な気持ちを持っているのか。

もう一点は、現在北東アジアにある国際組織は図們江に

係るロシア、中国、北朝鮮、モンゴル、韓国の5カ国が参加する諮問委員会であり、日本も参加すべきだという招請が以前から来ている。まだ日本の外務省は正式に答えていないと思うが、どう考えているのか。

小寺 次郎

私自身は具体的な細かい点まで承知していないので、日本政府の現在の立場如何ということになると、正確に答えることができない。しかし、私自身の感じ方、また私自身がロシア関係者や北東アジア担当者と意見交換をした際に得た印象を全くのご参考までということ述べてみたい。

基本的に組織を作る段階に入ったということに関して、ダメだということはないだろうと思う。やっていくべきこととは思っている。しかし、具体的に集まって話をしておくこと自体には問題はないが、すぐにプロジェクトが見つかって実施できるかということ、参加国や参加者の合意がすぐに得られるのか疑問を若干感じる。信頼醸成ということでは会合を重ねて初期段階としてやっていくことには何ら問題はないが、すぐに具体的な成果は出にくいのではないかと感じている。同様のことが5カ国諮問委員会に関しても言えるのではないかと考える。

佐々木 伸彦

個人的な意見だということを断っておくが、率直に言うと、北東アジア地域で核になるのは北朝鮮が自由な貿易、投資の相手方としてきちんと確立するかどうかに大きく関わっているのではないかと考える。未だに貿易、投資、経済交流等様々な面で緒についたばかりである。この地域が開放政策をとって周辺地域との間で経済的な交流が十分に高まってきたときに具体的なプロジェクトが進展していく一つの契機となるのではないかと考える。

APECはASEAN、オーストラリアに日本が加わり核となって発展してきた組織であり、東南アジアのための組織ではない。既に韓国、中国は加わっておりロシアも今回加盟することになった。ここに北朝鮮も加わり、南アジア、太平洋の向こう側も含んで大きな組織としてこの地域もすっほり入るよう将来発展的になっていけばいいと思う。

吉田 進（日商岩井(株)顧問役）

第1点は、地域内の経済協力組織が必要ではないかという問題提起があったが、どのような組織であり、誰がイニシアチブをとるのかといったことについて、回答をいただきたい。また、図們江投資に関連する質問であり、日本政府並びに民間が中国の東北地方に対して昨年からの作業を進めてきているが、もう少し詳しくお聞きしたい。

コンスタンチン・サルキソフ

この会議と同じ名称、つまり北東アジア経済会議という

名前にしたらどうだろうか。組織を作るに当たったの初期段階では、この組織そのものがかなり柔軟性を持つ必要があり、それによって政治的なまた複雑な問題を一部回避することができるであろう。つまり第3セクターとも言える半官半民の組織となるべきであろう。官を代表する人々が個人の資格で参加するべきである。

しかし、更に慎重に進めるべきである。この会議の枠内においてあるグループを組織し、問題を今後討議し、組織の形態について提案を行うべきであろう。しかし、私が強調したいのは今すぐにも組織作りの準備をするということだ。具体的な行動を取るべきである。

佐々木 伸彦

96年10月に通産省が日中経済協会、日中東北開発協会およびJETROの協力を得て中国東北部への投資促進のための考察団を派遣し、黒龍江省、吉林省の省政府、またハルビン、長春の市政府との投資環境に関する意見交換や現地視察を行っている。引き続き、中国東北部に対する投資促進のための問題点を洗って、どのような方向で投資促進を働きかけていくか、官民合わせて考えていくために組織作りをしているところである。東北部に対する投資は農業が一つの鍵になるであろう。更には、輸送、物流を中心としたインフラをどのように解決していくかといった点を中心に議論していくことになる。

現在日本企業の対中投資全体には逆風が吹いている。原因の一つは日本経済自身が縮まっていることがある。加えて中国の投資環境として増値税の還付問題、輸入設備免税に係る制度の変更や知的所有権の問題などがある。また92年以降投資ブームが終わり、これから沿岸部から内陸部に投資の主眼が移動していく端境期にある。このような様々な理由が重なって日本から中国への投資には逆風が吹いているが、これまでなじみがあまり深くなかった東北部に対して積極的に投資関与していきたいと政府は考えている。

呉 敬 璉

日本は、アジアの金融危機の緩和と克服のためにどのようなことをしようとしているかについて小寺氏と佐々木氏にお尋ねしたい。米國は既に自分の努力をしており、中国は改革を行っており、再度人民元の切り下げはしないと決定した。この地域の主導的な地位にある日本経済は、非常に重要な使命を持っている。この点について何か具体的な措置があるかお聞きしたい。

小寺 次郎

最初に、人民元の切り下げをしないという決定が困難であることは十分認識しており、中国政府の決定には感謝している。日本としてはこれを歓迎するし、國有企業の改革

等その他の部門で中国が困難を抱えているならば、日本政府として最大限の協力をしたいと考えている。

アジアの通貨危機に対する日本政府の具体的方策に関しては、国際協力の支援の枠内で資金協力は相当行っている。國別で見れば、総額としては日本が最大である。

次に、アジアの経済において日本がリードをしなければならない、特に中国が困難にもかかわらず人民元の切り下げをしないという決定をしている時に、日本もそれなりに責任を持った対応をとるべきではないかという議論が多くあるが、個人的には大賛成である。景気の浮揚策、金融システムの安定、規制緩和の実施の3点をきちんと行い、調子の悪くなっている日本経済を立て直すことだ。

次にそれをうまくやり、更に日本の市場を保護主義的、あるいは閉鎖的にするのではなく、アジア諸國が通貨危機から脱出するためには輸出に頼らざるを得ない面も配慮する必要がある。具体的な政策はなされていないが、通貨金融、貿易などいろいろな面でどういった貢献ができるかということについては政府内で議論されつつある。

佐々木 伸彦

アジア通貨危機に対する日本の貢献については、日本は十分役割を認識し果たしてきたと考えるが、残念ながらプレゼンテーションが若干うまくなかったことは反省しなければならないと思う。しかし先程小寺氏が言われた金融支援の他に、東南アジアについては中小企業育成や人材育成といった観点からの協力も進めていることを付け加えたい。

中国政府が人民元の切り下げをしないことを明言したことで世界経済に貢献したということについては、認識を共有するし、感謝している。しかし現実には人民元高の方向で動いており、当分心配はないということだと思うが、中国政府の管理された相場とはいえ、基本的には輸出入のマーケットが左右する相場なので、今後だんだん輸出競争力が失われていくことによって自然に市場で切り下がっていく方向も、否定し切るものではない。

羅 雄 培 (韓国中央大学校国際大学院特任教授、元副総理)

基調講演の中で、今後北東アジアの経済協力による協議機構が必要だということを提案した。日韓関係の急速な改善、南北朝鮮関係の改善の兆し、改善されつつある中韓関係からみて、これからは北東アジア各國が協力していけるいい時期に来たと思う。

もちろん、政府が直接出てくるのは非常に大きな困難があると思う。そこで、準政府機関、例えばJETRO、KOIRA、あるいは研究機関などが代表になって会議を始

めるという形で、この協議会を開くというのはどうだろうか。そうした中で少しずつ中央政府や地方政府の代表が参加していくという形で構成していきたいと考える。

しかし、日本はこれまでかなり消極的だったように思う。これには米国との関係もあるだろう。その様な面でこのような会議が必ず構成されなければならないと考え提案した。より積極的に日本やその他の国々もともに考えなければいけない時期だと思う。米国側も北東アジアの経済機構を作るということに対して理解しなければいけない。

米川 佳伸（国際連合経済社会政策開発管理部計画調整官）

日本海沿岸地域の研究所や経済団体が、今後北東アジアの経済開発また社会開発をどのように進めていくか協議するために、北東アジア経済交流地域連絡会が発足したと聞いている。日本国内のことではあるが重要な点であると思うので、事務局をやっているERINAからこれから先の方角性を聞かせて欲しい。

金森 久雄

日本国内の日本海側諸県で協力機構を作ろうという案は随分前からあったが、現実には足並みが揃わなかった。しかし、ようやく昨日発会式を行い、当面事務局はERINAが担当し、協力体制を進めていこうということだ。

日本側としては、競争的な協調という段階ではないかと考える。各県が競争していくのは大切と思うが、その間に無駄もあるし情報の交換が非常に悪い。情報交換の場を作ることがこの連絡会の重要な目的である。今対岸諸国では、ロシアも中国も大変発展しており、それに対応する日本側の組織ができたので今後一層進めていきたいと考える。

頼 尚 龍

積極的な参加に感謝する。優れたパネリストによって多数の問題が議論された。大きな背景的な話や北東アジアの経済協力、あるいは移行経済における課題といった議論もあった。また新しい政治経済の秩序が北東アジアに生まれているという議論があり、非常に心強く思った。

どういふ協力が可能かなどの背景がよく理解できたと考えている。現在アジアには金融危機があるが、パネリストの話の聞くと自信を持っていいのではないかと感じる。“Far Eastern Economist”誌にアジア型の経済開発モデルの批判論があったが、話を伺ってみて楽観視してよい、自信を持ってよいと感じた。アジア型のモデルは引き続きそれなりに価値があると思う。同誌が述べているように、これがもう破綻したということではないと思う。私は自信を持っている。

【ERINAコメント】

北東アジアの経済交流が極めてゆっくりとしか進まない要因として、一つにはそれぞれの地域が抱える経済的な問題がまだ解決できていないというファンダメンタルな問題があり、もっと根深い問題として、過去の不幸な歴史や冷戦の残滓に起因する政治的緊張関係が存在する。いずれも簡単には改善されにくい国家的難題である。だから北東アジアの経済交流は難しいと言って冷ややかな眼でとらえるのか、それとも、部分的にはあるが動いている改善点を見つけて希望を抱き、できるところからやっていくというアプローチを取るかでトーンは全く異なったものになる。各国政府代表のスタンスは微妙に違っており、難題を抱える地域の主人公ほど積極的な姿勢がうかがわれる一方、持てる国日本の代表の終始クールな姿勢が目についた。

いま各国政府に望まれるのは、問題点を冷徹に分析した上で温かな眼で解決の道を探ることであろう。中央政府の役割は、多国間にまたがる金融危機を解決したり、日ロ関係のような二国間関係の改善を進めたり、朝鮮半島の緊張緩和を推進するといった地域全般の環境整備である。それが行われてこそ地方政府レベルの経済交流促進政策も活き、民間レベルの活動も勢いがつく。このセッションでは、この地域において、この国家的レベルの環境整備が遅れていることをあらためて思い知らされた。

(注)

北東アジアにおける経済協力：東南アジアにおける経験からの教訓*

UNDP(国連開発計画)図們江開発事務局 代表 デヴィッド・ハズバンド

私はアジア開発銀行（以下ADB）の支援によるメコン川流域の6か国間の経済協力計画に長年関与してきたほか、最近ではUNDPの支援による、図們江地域において何がしかの利害関係を有する5か国間の経済協力計画にも関与している。以下では、こうした経験に基づいて見解を述べることにしたい。

メコン川流域（以下GMS）開発計画においてはカンボジア、ラオス、ミャンマー、中国雲南省が参加している。

図們江地域開発計画においては、朝鮮民主主義人民共和国（以下北朝鮮）の東北部に位置する羅津・先鋒自由経済貿易地帯、モンゴル東部、中国東北地方の延辺朝鮮族自治州、ロシア極東の沿海地方の4か国ないし地域が関与している。さらに、韓国は、当地域において活発に投資を行い、資金面での支援を行っている点で、開発計画の5番目の参加国として位置付けられている。

1. 類似点

両計画を比較するといくつかの類似点がある一方で、異なる点も数多くみられる。まず類似点からみることにしよう。両計画のいずれにおいても、国際的な支援組織が中央政府の要請に応じて対象地域における国家間の協力を支援する役割を果たしてきた。参加各国は、プロジェクトに関する一般的なガイドラインとして次のような選択基準を受け入れてきている。

- (1) 地域内および地域外との貿易・投資の促進に寄与するプロジェクト（例えば、貨物・旅客の自由な国境通過に対する制約の改善、輸送手段の改善、通信網の強化、等）
- (2) 開発の機会の実現ないし拡大に寄与するプロジェクト（例えば、エネルギー資源や観光資源の開発等）
- (3) 国境を越えた各国共通の問題の解決に寄与するプロジェクト（例えば、国際航路の水質汚染やその他環境面における「外部不経済性」の軽減等）
- (4) 開発資金調達や政策上のニーズに寄与するプロジェクト（例えば、インフラ整備への民間企業の参加促進等）

両計画とも1992年に開始され、様々な段階を踏んできた。GMS開発計画は準備段階を経て開始され、1993年には2～3年間の計画・実現可能性調査の段階に進み、現在は実

行段階にある。図們江地域開発計画も準備・計画段階を経て開始されたが、プロジェクトの進め方よりも成長センターの概念や協力組織のあり方の検討に重点が置かれた。両計画とも持続的な経済発展を促進し、当該地域の生活水準を向上させるといった点を目標としている。

参加諸国の殆どは市場経済システムへの移行期および自給農業経済からより多様化した経済への移行期にある。

中国は両方の計画に参加しているが、開発地域に含まれている雲南省、延辺朝鮮族自治州のいずれも辺境であり、沿海部の急成長に比べれば立ち遅れてきた地域である。

GMS開発計画と図們江地域開発計画が対象としている地域は過去戦争ないし政治的に緊張した状態を経験してきた。両地域の平和－カンボジアやミャンマー、朝鮮半島の場合には限定的ではあるが－は地域協力のための環境を作り出してきた。

両計画とも参加各国間の関係改善を目指してきており、事実、両計画の国家間の対話と関係正常化に対する貢献は非常に重要なものと認識されてきた。この点に関しては、韓国・東草～北朝鮮・羅津間にフェリー航路を開設し、陸路を通じて中国・琿春や長白山（白頭山）－朝鮮文化における聖山－までのルートを構築することが計画されているが、これは南北朝鮮の関係が大きな改善をみたことを象徴する事例と言えよう。また、GMS計画については、ミャンマー、ベトナム、ラオスのASEAN新規加盟が東南アジアにおける国際関係をさらに安定化させることに繋がっている。

2. 主たる相違点

しかしながら、両計画は類似点よりも相違点の方がはるかに多い。

最も明らかな違いは、GMS開発計画においては中国雲南省以外は国家の利害を反映しうる中央政府が主として参加しているという点である。これに対して、図們江地域開発計画は中央政府と地方政府の両方が参加しており、地方政府は主要参加国における限られた地域を代表しているに過ぎない。

*本稿は、新潟・北東アジア経済会議 98 第1セッション（「北東アジアと東南アジア」）における参考資料として作成されたものを、筆者の了解を得てERINAが翻訳・掲載したものです。

これに加えて、図們江地域は未開発の辺境地域である点がおそらく最も大きな違いであろう。同地域は天然資源に富んだ広大な奥地であるが人口は少ない。メコン川流域の人口は約2億4,000万人であるのに対して、図們江地域の人口はわずか500万人である。さらに、1996年におけるメコン川流域全体のGDP推計値が約2,400億ドルであることに比べれば、図們江地域のGDPは極く僅かにすぎない。1997年6月以降タイバーツの対ドル相場が25バーツから50バーツへ急落したことを反映して、メコン川流域のドルベースでの産出額は激減した。メコン川流域の産出額中、タイは80%を占めている。このような東南アジアの躰きにも拘わらず、タイはベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオスの過渡期にある経済にとって強力な牽引力として機能してきたし、今後も同様である。さらに、ASEAN諸国との貿易も急速に拡大してきた。

中国経済は独特の勢いで発展を遂げており、延辺朝鮮族自治州の拠点都市である長春、延吉、図們、琿春はその典型例である。それでもなお、こうした拠点都市の規模はバンコク、ホーチミン市、ハノイやその他のメコン川流域の他の大都市に比べれば格段の差がある。

北朝鮮の羅津・先鋒地域（人口12万人）は、1991年に自由経済貿易地帯として指定され、1995～96年にかけての投資計画が順調に進み、また最近では経済自由化政策を施行したことにより、ようやく投資拠点としての体裁が整いつつあるところである。

ロシアの沿海地方については、管理・政策上の問題点を諸方面から指摘されている。ウラジオストク港、ナホトカ港、ポストーチヌイ港は、市場経済への移行初期に鉄道運賃が高騰したため、有効に利用されていない。鉄道運賃は競争力回復のため引き下げられてきたが、以前のような貨物輸送量を回復するまでは時間を要するであろう。港湾の運営も比較的弱体であり、貨物輸送が羅津港へシフトしつつある一因ともなっている。さらに、中国東北地方への鉄道が接続されておらず、効率的な輸送ができない点もロシアの港湾にとっては不利な要因であったが、1998年7月に琿春～クラスキノ間の鉄道が営業運転を開始すればこの問題は解決される見込みである。

モンゴルは1996年以降経済改革に注力してきており、経済は強化されつつある。しかし、モンゴル東部が力強い成長を示すまでは今少し時間がかかる見込みである。モンゴルにおいて新たに制定された採鋳法は天然資源輸出における海外からの投資を促進しつつあり、モンゴル東部と図們江地域を結ぶ鉄道が注目を集めている。

以上のような点を考慮すると、GMS開発計画は図們江

地域開発計画に比べて当初から条件に恵まれていたものと考えられる。GMS開発計画においては、豊富な労働力を背景として、農業依存型経済からの脱却、計画経済から市場・開放型経済への転換といった2つの経済改革が順調に進み、これにつれて貿易も拡大していったのである。

一方、図們江地域開発計画は、当初から経済規模が小さい中で地域を新規に開発し、貿易のゲートウェイを構築してきた。しかも、開発地域の3、4拠点は深刻な経済調整問題を抱え、生産が急激に減少している状況の下で開発を進めていかなければならないのである。

GMS開発計画は資源の共有（例えばエネルギー資源開発）や人流・物流の往來を円滑化するための基盤インフラに重点を置くといった極めて限定的な形で開始された。当計画においては、まず手始めに物理的なインフラ投資に重点を置くといった漸進的な進め方を取り、政府間での合意を含む法的な課題は後回しとするように配慮されてきた。当計画におけるインフラ整備プロジェクトは殆どが国毎に投資を行い、それを繋いでいくといった性質の案件であることから、政府間での交渉も最低限で済んでいる。特に、高速道路プロジェクトの場合においてはこうした傾向が顕著であった。所謂ソフト・インフラ、特にモノ・ヒトの国境通過に関する非物理的障壁に重点が置かれるようになったのは、計画のかなり後の段階である。

GMS開発計画においては機動的な調整も最低限に止めるように配慮されてきた。主な組織的な調整は、副首相あるいは閣僚レベルによる会議と計画の7分野（輸送、エネルギー、通信、貿易・投資、観光、人材開発、環境）毎に設けられた分科会あるいはワーキング・グループによって行われている。プロジェクトが全参加国に関するものか、6か国の一部に関するものかに関わらず、意思決定は「アジア型の合意」により行われる。当計画には正式ないし拘束力のある合意書は存在せず、また正式な事務局もない。

1992年以降、ADBは協調融資と併せて、GMS開発計画に対する技術支援として約3,300万ドル、地域インフラ整備プロジェクトへの支援融資として3億6,600万ドルの資金を供与してきた。地域インフラ整備プロジェクトに対してさらに3億ドルを供与する案件も具体化しつつある。

このように実践的な形で計画を開始したこと、そして大規模な資金供与と技術支援を行い得る機関の支援を背景として、優先順位の高いプロジェクトに重点を置いて進めていったことが、GMS開発計画が比較的早く成功を収めていった要因である。また、参加各国は、1992年以來7回開催されてきた閣僚会議の席上において、開発計画への支援に対する強い意思表明を行ってきている。

図們江地域開発計画は、UNDPおよびUNIDOが当地域をアジアにおける新たな投資の中心地としてアピールすることから始まった面が強い。さらに、この計画を進めることにより、世界の中でも特に微妙な問題を抱えている当地域の国家間の関係正常化にも役立つとの期待もあった。

しかしながら、計画の最初の4年間は一連のマスタープランの調査と、当地域におけるインフラを「合理的」なものとし、その他投資の資金調達を行うことを目的とした「図們江地域開発公社」設立の検討に費やされた。また、図們江地域開発諮問委員会（開発計画に参加している5か国全てにより構成）および図們江地域開発調整委員会（国境を接する3か国ないし地域により構成）の設立に向けての正式な機関合意にかなりの時間が割かれた。こうした正式な協定を締結した事例としては、「環境の相互理解に関する覚え書き」の調印もあげられる。

最近では、特に海外からの投資誘致、国境通過の制限撤廃と調整、人的資源の開発といった点において実績を積み上げていくことを重視するようになってきている。開発資金の調達の手段がないため、地域内の連携を強化していくために必要なインフラ整備は殆ど重視されていない。また、現在進行中の計画の中で着手されつつはあるが、投資促進のために関係5か国が共同行動をとるといった制度・政策もこれまでのところ実行に移されたことはない。

GMS開発計画と図們江地域開発計画はかなり対照的なものである。第1は主にインフラ整備プロジェクトに関する点であり、第2は（過去12~15か月までは）地域開発計画における制度的な枠組み作りの点である。おそらくこれは支援機関の違いを単純に反映したものと思われる。

GMS開発計画では、特に輸送やエネルギーの分野においてADBの分野別専門家の支援を受けていた。図們江地域開発では、こうしたADBの技術・資金面での援助が受けられないため、UNDPは開発のソフト面に属する小規模な事業への支援を行う方針を採ってきたのである。

図們江地域開発計画においては環境問題に重点を置いているが、GMS開発計画においてはいくつかのNGOから環境問題への配慮が十分ではない（特に水力発電プロジェクト）との批判を受けてきた。

GMS開発計画は、少なくとも初期の段階においては、インフラ整備プロジェクトにかなりの重点を置いていたのに対し、図們江地域開発計画においては、投資誘致や地域内の連携の重要な前提条件となるインフラ整備に本格的に取り組むまでには至っていない。

この点については中国・琿春~北朝鮮・羅津間の道路が最も典型的な事例である。トヨタのランドクルーザーのよ

うな車で走る分にはエキサイティングで見晴らしの良い道路かも知れないが、トラックに大量の貨物を積んで、急勾配でカーブの多い道路を通行するのはかなりの緊張を強いられるに違いない。

北朝鮮と中国の双方とも道路網の再構築に取り組みつつあり、中国側では通行の障害となる主要な山にトンネルを建設することも計画している。しかし、こうした問題を解決するのに時間を要するということは、図們江地域開発計画が如何に遅いペースで進んでいるかを証明していることに他ならない。

中国・ロシアの国境、すなわち琿春とクラスキノの国境の通過についても同様であり、同国境はかつて東ベルリンにあった「チャーリー検問所(“Checkpoint Charlie”）」を彷彿とさせる。両国の中央政府は図們江地域の開発を円滑に行うことについてはあまり重要視してこなかったように見受けられる。

この点については、ベトナムと中国が過去の緊張関係を解消するための解決策をより速やかに提示したことは対照的である。鉄道の国境であるベトナム北部のラオカイは約2年前に通過が可能となり、雲南省から港湾までの所要時間が短縮化されている。このように、参加各国の相互信頼を高めることにより、過去の緊張関係を解消していった点がGMS開発計画の最も重要な特徴である。これが、地域のエネルギー資源の共同開発と共有に関して参加各国の足並みが揃っていることの背景の一つである。

3. 地域開発計画に関する教訓

事後的に開発計画の短所をあれこれ指摘するのは比較的天やすい。しかし、経済・社会・政治的な要素の違いを念頭に置きつつ、ある地域開発計画から他地域へも通用する建設的な教訓を導き出すというのははるかに難しい。以下では、いくつかの提言を試みることにしたい。

(1) 技術面や資金面における地域外からの援助が期待できなくなっている状況下においては、計画の重点目標を絞り込むことが非常に重要である。

GMS開発計画の場合においては局地的な協力に重点を置いてきた。すなわち、複数の参加国に対して利益をもたらすか否かといった点がプロジェクトの選定基準の一つとなっているわけである。

一方、図們江地域開発計画では、図們江地域全般に互る地域協力と経済開発といった2つの目標を設定している。このため、特定の地域に対してのみ便益をもたらすプロジェクトであっても地域全体の開発計画の下で実施されることとなるが、一方で開発作業の焦点が不明確となり、各国

共通の目的が失われるといったことにもなる。実際、図們江地域開発に関与している政府・民間企業の代表は、それぞれが代表している地域の開発に関して責任を持つ点については合意しているが、地域全体の開発促進や地域内の連携強化に向けての協調に関しては必ずしも明確ではない。

過去15か月の間にUNDP図們江事務局が主催した一連のワークショップは参加各国の対話と潜在的な課題に対する理解をより一層深めるための基盤として機能してきた。しかし、こうした課題を解決するためには関係政府が主体性を発揮することが求められている。また、図們江地域のゲートウェイとしての潜在能力を実現していくためには、中央、地方、地区の政府および民間企業からより高レベルの代表の参加を求めることも必要である。

計画の目標が絞り込まれていないことに伴い、プロジェクトが小規模化する傾向がみられるほか、開発を遂行していく上で余計な費用がかかるといった弊害が生じる恐れもある。自動車、コンピュータ、調査のための出張やその他個人的な案件までも開発計画に盛り込まれているように考えられる。

(2) 第1の教訓は計画の重点目標を絞り込むことが重要であるということであったが、これを固守することは難しい、というのが第2の教訓である。

GMS開発計画ないしメコン川流域に関連する開発計画においては、(例えば国境を越えた外部効果や経済効果が期待できない場合においても)参加国が共通のニーズを認識し、計画の中からその支援を求めるといったことが往々にしてあった。結局のところ、所謂共通のニーズというのは、地域開発計画ないし局地開発計画からよりも各国の開発計画から提起された方がより効果的かつ効率的なのかもしれない。

この点については、言語や文化の違いを反映する人材開発がもっとも典型的な事例である。GMS開発計画では、人材開発について何回も努力を重ねた結果、HIV/AIDS防止・管理における地域協力や労働市場に関する国境を越えた課題(例えば、職業訓練の基準、検定・認定)、メコン川流域の複数国にまたがって在住する少数民族への支援などに関する有用なプロジェクトに着手するに至った。

貿易と投資に関する分野については、GMS開発計画はどちらかというとASEAN、WTO、APEC等の他の組織に任せてきた。

環境問題については、今後GMS開発計画においては他の重要な分野、特にエネルギー分野と連携させていく必要がある。国境をまたがった環境問題は、水力発電プロジェクトにおける累積的な貯水効果の事例が示しているよう

に、極めて重要である。こうした水力発電問題のほか、国境をまたがる諸問題(例えば、森林伐採、酸性雨、国際水路の汚染、稀少生物の保護)については、より金般的な環境問題としての目標や組織的・制度的な基準を設定するよりも、地域開発計画において重点を絞り込んで取り扱われるべきである。さらに、個々の活動においてはNGOとも連携を密にとり、双方が敵対的というよりは協力的な過程を経て実施されるようにすべきであろう。

(3) 次の教訓は、開発の初期段階においては開発資金の調達に極めて重要であるという点である。

GMS開発計画はADBにより多額の開発資金の支援を受けているが、それでもなお参加6か国間の連携を強化していくためのインフラやその他必要物資を賄うのにはとても足りない。結局、他の機関へも支援を要請することとなり、いくつかは実際に支援を得ることも成功しているが、なお不足している。今や、GMS開発計画にとって最も深刻な課題は、タイへ深刻な影響を及ぼした通貨危機と、開発資金の調達なのである。

これは図們江地域開発計画にとっても最も深刻な課題である。必要資金の規模ははるかに小さいが、UNDPはインフラ整備の資金援助は行えないし、またADB、世銀といった国際金融機関も図們江地域については今まで殆ど関与してこなかった。北朝鮮はどの国際金融機関にも加盟しておらず、ロシアはADBに加盟していない。こうしたことから、一部の専門家は「北東アジア開発銀行」の新設を主張している。

図們江地域開発計画においては、これまで韓国やUNIDO、および2国間での相互協力計画などから開発資金の支援をなんとか得ることができたが、金額は少ない。こうした出資サイドは地域経済協力計画に対して元々関心を持っており、出資サイドの意向に沿うように開発計画を調整することが求められているのである。

(4) 開発資金の調達に関する教訓をさらに掘げると、民間部門による投資を早い段階から誘致していくことも必要である。

GMS開発計画、図們江地域開発計画のいずれにおいても、インフラ投資に対する民間資金導入の成功事例はあまりない。両計画とも数多くのフィージビリティ・スタディが実施されたが、民間投資家によるインフラ投資といった点は考慮されていない。その結果、フィージビリティ・スタディに関心を寄せる投資家もおらず、また民間部門のためのフォローアップの準備すら行われていない。

国際的な支援計画はどちらかという公的な資金に重点を置く傾向がみられており、民間資金を導入するためには

かなりの労力が必要とされる。実際、GMS開発計画における民間資金の導入事例としてはラオスのトゥン・ヒンブン水力発電プロジェクトであるが、ラオス政府がタイや北欧の民間企業と共同企業体を組成するに当たってはADBが支援を行っている。その他にも水力・火力発電所、通信網、あるいは特定の輸送設備等に関して民間部門による投資事例は（図們江地域開発計画を含めて）存在するが、アジア全体を見渡してみれば、所謂「BOT（“Build, Operate, and Transfer”）方式」による投資の事例はあまりない。

もちろん、開発途上国における公共インフラ整備案件の大部分は成功の可能性のあるもの、すなわち民間企業の投資を呼び込めるほど高い収益性をあげ得るものとは言いがたい。しかし、ストラクチャード・ファイナンスのスキームを活用すれば、民間部門でも投資が可能となるケースも多く、たとえ公的資金が極端に少ない、あるいは事実上期待できないような場合でもプロジェクトを進めることができるはずである。

国内・海外の民間部門が地域インフラ整備プロジェクトを長期的に収益をあげ得るものとして認識し、投資に踏み切るようにするためには、公的部門による保証が不可欠である。この点については、両計画とも公共インフラ整備プロジェクトに対する民間資金導入を促進するための地域金融上の措置を講ずることが必要とされてきた。こうした措置が採られていないことが、経済発展の遅れの深刻な原因ともなっているのである。

(5) 第5の教訓は、局地ないし地域のハード・インフラ整備投資と併せて、所謂ソフト・インフラ、すなわち輸送、エネルギー、通信、その他重要分野における制度的・政策的制約の改善も行っていくことが重要である、という点である。これは、物流・人流を円滑化し、それによってインフラ整備投資の収益率を向上させる上でも必要である。

しかし、地域開発計画においてソフト・インフラに重点を置くということは、各国の制度・政策にも影響を及ぼす可能性があるといった点で困難を伴うものとなる。かつてASEANでもそうであったように、隣接する当事国間での調整を図るためには長期間に亘る討議が必要となる。

GMS開発計画においては、こうした問題については極力外交問題にまで発展させないようにして慎重に避けて通り、問題が発生した場合には当事国の担当部署間で相対交渉させることにより対処してきた。

しかし、地域協力を進めていくためには、いくつかの点において制度・政策的枠組みに対して目を向けざるを得ないのである。特に典型的なのは輸送分野であり、非物理的な障壁、例えば車輛およびその運転手の国境通過に対する

制約が地域の連携強化を著しく妨げている。

ただし、地域全体について制度・政策を調整する必要はない点は念頭に置くべきである。殆どのケースにおいては2国間での合意ないし協定で十分である。また、こうした合意については、地域開発の共通の目的に沿ったものとなるように国際的な会議が指導していくことも肝要である。

(6) 第6の教訓は、地域プロジェクトの費用・便益の算定および配分の必要性である。もちろん、複数国の関与を想定した費用・便益分析は非常に困難なものとなる。しかし、ごく一般的な費用・便益分析を1国のケースから多国ケースへ拡充していくことは可能であろう。

こうした分析に関する研究成果は限られており、その実例となるとさらに少ない。現在、ADBでは地域プロジェクトの費用・便益を配分する手法の開発に取り組みつつあるところである。

こうした分析がなぜ必要かという点、プロジェクトの費用・便益の国家間での配分がインフラの物理的な位置とは一致しないことが往々にしてよくあるからである。例えば、タイ、ラオス、ベトナムを繋ぐ「東西輸送回廊」プロジェクトのケースにおいては、ラオスにおいてかなりの規模の設備投資が必要となるのに対し、その便益を主に享受するのはタイである。資金調達スキームにおいてはこうした便益の配分は考慮されていないが、通行料金の徴求体系により調整することは可能であると思われる。

この種の問題は明確にしておかないと、当事国が自国の利益にはまったくならないことから地域開発プロジェクトへの参加に消極的となる事態を生じかねない。さらに、費用・便益の配分問題を解決することは民間部門の参加を誘致する上でも不可欠である。この問題は図們江地域をゲートウェイとして発展させる構想の鍵でもある輸送インフラの整備が遅々として進まない理由の一つでもある。

(7) 第7の教訓は、地域開発計画は経済協力を進める上での「触媒」として捉えるべきであり、計画から直接的に得られる結果のみで評価を下すのは避けるべきであるということである。この点は、支援機関としての視点といった意味でも重要である。あまりに近視眼的な視点を持つと、地域的な開発計画よりも個々の国の開発計画の方の利益を優先させかねないからである。

GMS開発計画の場合においては、ADBの分野別専門家はプロジェクトを成功させることを重要視してきた。しかし、地域開発計画は個々の国の開発計画を完遂するよりもはるかに困難である。分野別専門家の職務実績は、融資契約をどれだけまとめたかによって少なくとも部分的には評価されることとなっているだけに、支援機関においては専

門家が全体としての地域開発計画にどれだけ時間を費やしたかをむしろ評価するような管理が求められる。さもないと、地域開発計画に対する専門家のインセンティブが減退し、これが地域開発計画の足枷ともなりかねない。

さらに、一般的には開発計画を数値的に評価しようとする傾向がみられ、その一方で将来的には開発計画の「触媒」の効果へ繋がっていくかも知れない地域の動きを見落としがちである。一例をあげると、世銀では、正式な開発計画とは別に、メコン川流域の電力開発に関する興味深くかつ重要な調査を実施している。同調査では、開発計画から生じ得る様々な機会を指摘し、適切な結論を示している。

中国東北地方の吉林省が長春から北朝鮮との国境である図們、元汀までの間を繋ぐ高速道路を中央政府の支援の下で計画し、建設している事例をみてもわかるとおり、各国政府が自己の責任において基幹インフラを整備することは可能なのである。元汀の中・朝国境の開放のように、地域協力への意思が明確に示されれば、投資の誘致も可能となってくるのである。

(8) 地域経済協力に関する第8、そして最後の教訓は「KISS (“Keep it simple & stupid”の略)」の原則、すなわち「できるだけ単純に」ということである。

開発計画の参加国の中には、インフラ投資をできるだけ合理的に行い、重複投資やその他の無駄な投資による生産能力過剰を極力少なくするために、マスター・プランを作成すべきと主張する先もみられる。しかし、こうしたマスター・プランも確たる実績を上げているわけではなく、図們江地域開発計画のように既存のインフラの多くが有効活用されていない場合においてすら大規模プロジェクトを取り入れようとする傾向がみられる。図們江地域の港湾の事例のようにインフラの合理化を図ること自体は良いのだが、段階的なアプローチを採り、資源の効率的・効果的な配分は市場メカニズムに任せた方が適切と考えられる。

この点に関しては、鉄道事業に対する助成など価格体系を歪める政策は最適な資源配分を大きく妨げる恐れがある。中国東北地方は図們江地域周辺の輸送インフラの整備に強い関心を持っているが、鉄道事業に対する国家からの助成やその他の政策を行っているが故に、かえって中国沿海部の大連経由の航路のような時間とコストのかかる輸送ルートを使用せざるを得なくなっている。

「KISS」の原則はプロジェクト毎に投資誘致を行うことに対する警告ともなっている。最近では、民間部門は最も重要な条件である熟練した労働力さえ調達できれば、それに相応しい分野を開拓するようになりつつある。ここでは比較優位性に関する議論は殆ど意味をなさないと思われ

る。なぜならばそれは政府による地域開発におけるスキームであるからである。

特定の融資案件やプロジェクトを誘致しようとするよりも、まず投資基盤の整備に重点を置く方が望ましい。ひいては潜在的な投資家に対して当地域の存在をアピールするといったメリットも考えられる。グローバル化を指向することによって地域は初めて単なる寄せ集め以上の存在たり得るのである。GMS計画においては、タイ、日本、韓国、ドイツ、フランス、ベルギー、オランダにおいてメコン川流域のインフラ整備投資に重点を置いた一連の投資フォーラムを開催してきた。一方、図們江地域開発計画においては参加地域の全体を対象とした投資フォーラムはこれまでのところ開催されていない。

最後に「KISS」の原則は組織的な調整はできるだけ形にはまったものとならないようにすべきこと、あるいは少なくとも官僚的なものとならないようにすべきことも示唆している。これまでASEANはあまりにも複雑な組織と意思決定過程の弊害を被ってきたように思われる。そして、図們江地域開発計画は、GMS開発計画よりもさらに形にはまったものとなっている。

4. 結 論

上記の8点は主としてGMS開発計画における1992年以降の経験に、図們江地域開発計画におけるここ数か月間の経験を織り込んで導き出したものである。

残念なことに、タイ、そして（多少は程度は軽い）他のメコン川流域諸国は地域協力よりも自国の経済運営に重点を置かざるを得なくなっていることから、1997年から1998年初頭にかけてGMS開発計画の勢いは減退している。IMF、世銀と同様、ADBはアジアの経済危機の解決に注力してきたが、タイ、韓国、インドネシア等の主要国は金融破綻に伴う深刻な影響を被っている。メコン川流域についてみると、タイの景気は後退しつつあり、中国を除く全地域も大幅な通貨下落、信用不安、企業倒産、失業者の増加、インフレといった深刻な後遺症を被っている。東南アジアの何百万人もの出稼ぎ労働者は帰国せざるを得なくなり、これが労働力の有効活用、ひいては地域協力に対して大打撃を与えている。海外からの投資が減少したり、棚上げとなったりする事例もみられている。

こうした経済発展に関する障害に加え、カンボジア、ミャンマーにおける政治情勢も不安定なままである。ここ数年間で多くの出資者がカンボジア国内の混乱を理由として国際的な援助を保留または減少させてきた。ミャンマーについては、1997年にASEANへの正式加盟が認められたに

も拘わらず、OECDの殆どの国やその他国際支援機関からの支援対象から除外されたままである。その他にGMS開発計画の喫緊の課題としては開発資金調達もあげられる。

GMS開発計画にはなお残された課題が多いが、当初の勢いを盛り返すためには、斬新な進取の気性と、優先度の高いプロジェクトの遂行への確固たる意思が求められる。

幸いなことに、「東西輸送回廊」プロジェクトに対する資金調達面での調整はこの2~3か月のうちに結論が出る見込みであり、1999年初には建設に着手する予定である。当プロジェクトの規模は総額1億7,600万ドルであり、ラオスにおける高速道路延長および同じくベトナムにおける小規模な延長工事、メコン川を跨いでタイとラオスを繋ぐ架橋の新設、ベトナムにおける港湾整備などが計画されている。ベトナム、ラオス付近の「友好橋」開放時に発生したような問題を回避するため、規制面での問題についても十分な配慮が求められている。

「東西輸送回廊」プロジェクトは、メコン川流域における経済協力の好事例の一つであり、例えばインフラ整備プロジェクトが実現するまで4~5年を要するにしても、必ず結論が出ることの証左の一つでもある。当プロジェクトは協調融資の可能性の事例でもあり、日本は当プロジェクトにおける主たる貢献国としての役割を期待されている。こうした規模の成功を積み重ねていくことにより、「何も進捗していない」との誤った批判も収まってくると思われる。

GMS開発計画が地域内の政治・経済的な情勢の悪化に伴い著しく停滞したことに比べると、図們江地域開発計画は良い方向へ向かいつつあるように考えられる。

当地域に対する海外からの直接投資は、延辺朝鮮族自治州をはじめとして、羅津・先鋒自由経済貿易地帯やロシア沿海地方の一部、モンゴル東部において活発化してきた。国境通過に関する制約は緩和されつつあり、当地域をゲートウェイとするための主要インフラ整備も進行している。

もちろん、これまで韓国と当計画に関連する地域との間の貿易・投資が急速に伸びてきたことを考慮すると、韓国が経済危機に直面していることは図們江地域開発にとって障害となりうる。事実、韓国・北朝鮮間の交易をみると、1990年にはわずか1,300万ドルに過ぎなかったのが1997年には約3億ドルにまで増加している。また、約50もの韓国企業が北朝鮮との貿易企業との間で「委託加工」取引を行っている。

これまでのところ、羅津・先鋒自由経済貿易地帯への韓国の関与の度合いは極めて限定的であるが、同地帯が中国との間の単なる貨物中継輸送拠点以上の存在に発展すれば

状況は必ず変わってくるはずである。韓国土地公社は同地帯内での新工業団地の大規模な造成の交渉を進める件について政府の承認を得ることに成功しており、1998年1月には高レベルの代表団を交渉のため平壤へ派遣している。

1998年2月25日に正式に発足した韓国の新政権は南北関係についてより建設的なアプローチを採るものと期待されている。一方、北朝鮮側も日本を含めて徐々に関係改善に努めている姿勢が窺われる。

朝鮮半島の情勢変化に加え、中国が着実な経済成長を続けている点は中国東北地方にとって有力な支援材料であり、同時にゲートウェイとしての整備を進めていく必要性も高まっている。図們江地域において現在進められている物流の改善は、国境通過をより円滑化し、海外からの関心を高め、今後良好な成果を収めていくものと期待される。

ただし、最近の経済混乱に関して、最後に一点だけ注意を喚起しておきたい。

日本と韓国の経済情勢は未だ不安定である。さらに、現在のアジアの経済混乱が中国や香港にまで波及する恐れもある。また、中国東北地方の重工業や国営企業の合理化も深刻な問題である。東アジアおよび中国が経済危機を乗り越えることができなければ、タイの通貨危機がGMS開発計画の活力を奪っていったのと同様に、図們江地域開発計画についても活力が失われることとなりかねない。

いずれの開発計画においても、海外の投資家からの信用を維持することが必要不可欠である。GMS開発計画および図們江地域開発計画に関与している各国の政府は、健全な投資環境の基盤となる経済・社会・政治的な要素に対して十分な注意を払っていくことが求められているのである。図們江開発計画については、当地域の各国政府が行う投資環境整備に対する支援を含めて、ADBおよび世銀がより積極的に関与できるようになることが必要である。また、参加各国の中央政府がより積極的に支援することも求められる。結局、地域協力が成功するか否かは、全参加者の積極的な関与如何にかかっているのである。

国際社会は北東アジアの地域協力を強い関心を持っている。地域協力は当地域の住民の経済状態の改善を促進するばかりでなく、平和と安全保障にも寄与する。UNDPが支援している図們江地域開発計画は、GMS開発計画と同様、こうした副次的な目標も目指して進められている。特に、日本と韓国は北東アジアにおける地域協力を確実に成功させるための支援を行うという点で大きな期待をかけられているのである。

Regional Economic Cooperation in Northeast Asia: Lessons from Experience in Southeast Asia

David Husband

Acting Director, UNDP-Tumen Secretariat

My remarks draw from a lengthy association with the ADB-sponsored program of regional economic cooperation among the six countries that share the Mekong river basin, and a recent association with the UNDP-sponsored program of regional economic cooperation among five countries that either share or have vital interests in the Tumen river area. In the case of the Greater Mekong Subregional Program, or GMS Program for short, the countries involved include Cambodia, Lao PDR, Myanmar, Yunnan Province of the People's Republic of China, Thailand, and Viet Nam. In the case of the Tumen Region Program, the four countries or areas directly involved are the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone in the northeast tip of the Democratic People's Republic of Korea, Eastern Mongolia, the Yanbian Korean Autonomous Prefecture in Northeast China, and the Primorsky Territory in the far east of the Russian Federation. The Republic of Korea is a fifth member of the Tumen Program, providing vital investment and donor support.

The Similarities

There are some similarities and many differences between the two programs. Let me begin with some of the similarities. In both cases, a major international aid organization has undertaken - at the request of the national governments - to assist inter-country cooperation in the targeted region. The participating countries have adopted general guidelines concerning projects, including the following selection criteria:

- (i) the project contributes to encouraging trade and investment in and among the participating countries (e.g., removing border barriers to the free flow of cargo and passengers, improving transportation facilities generally, and strengthening telecommunications links);
- (ii) the project contributes to realizing or enhancing development opportunities (e.g., development of the energy and tourism sectors);
- (iii) the project contributes to mitigating cross-border problems (reducing pollution of international water-ways and other environmental "externalities"); and
- (iv) the project contributes to meeting some common resource or policy needs (e.g., the need to encourage private sector participation in infrastructure projects).

Both programs commenced in 1992, and both programs have gone through various phases. The GMS Program began with a preparatory stage, progressed in 1993 to a 2-3 year planning and feasibility assessment stage, and now is in the implementation stage. The Tumen Program also commenced with preparatory and planning stages, but more with respect to concepts of

growth centers and institutional mechanisms rather than project delivery. Both Programs seek to promote sustainable economic development and to improve the standard of living of the people in the respective regions.

Most of the countries involved have been in transition to more market-based economic systems, and transition from subsistence farming to more diversified economies. Most areas of the two regions exhibit per capita incomes much less than US \$1,000. PRC is common to both Programs and, although at opposite ends of the country, the areas involved, Yunnan Province and the Yanbian Korean Autonomous Prefecture, have similarly lagged behind the extraordinary growth of China's coastal area. The two regions embraced by the GMS and Tumen Programs have experienced hostilities or severely strained political relations; peace in both regions, albeit qualified in the case of Cambodia, Myanmar and the Korean peninsula, has provided the setting for regional cooperation. Both Programs have sought to improve relations among the participating countries; indeed, their contribution to dialogue and normalization of relations is perceived to be of great importance. In this context, the expected opening of a ferry service between Sokcho/ROK and Rajin/DPRK, with a land route to Hunchun, PRC and Mt. Changbaishan (or Mt. Paekdu) - a holy mountain in Korean culture - would symbolize an important advance in relations between the two Koreas. Relevant to the GMS Program, expansion of ASEAN to include Myanmar, Viet Nam, and Lao PDR underscores the improved stability of relations in Southeast Asia.

The Major Differences

The differences between the Programs, however, are more striking than the similarities. The most obvious is that the GMS Program principally involves central governments reflecting national interests, with the exception of Yunnan Province for the PRC. In contrast, the Tumen Program involves a blend of central and local governments, with the latter representing only small areas of the core participating countries. Aside from this, perhaps the most striking difference is the frontier or greenfield nature of the Tumen project. The Tumen Region is a large hinterland, rich in natural resources but sparsely populated. While approximately 240 million people live in the Greater Mekong Subregion, only 5 million live in the Tumen Region. Further, gross domestic product of the Tumen Region is only a fraction of the estimated \$240 billion GDP of the Greater Mekong Subregion in 1996. In US dollar terms, economic output in the Mekong subregion fell dramatically in 1997, reflecting the sharp depreciation of the Thai baht since June 1997, from 25 baht to the dollar to over 50 baht to the dollar.

currently. Previously, Thailand accounted for 80 percent of output in the GMS. Despite the setbacks in Southeast Asia, Thailand has provided and continues to provide a strong pull for the transition economies of Viet Nam, Myanmar, Cambodia and Lao PDR. More generally, trade with ASEAN countries has expanded rapidly.

The PRC has its own momentum, and this is well manifested in centers in Yanbian Prefecture such as Changchun, Yanji, Tumen City and Hunchun. Still, the scale of these centers is vastly different from Bangkok, Ho Chi Minh City, Hanoi or some other major centers in the Greater Mekong Subregion. The Rajin-Sonbong area in DPRK, with an urban population of 120,000, is only now beginning to experience nodes of investment following establishment of the Free Economic and Trade Zone in 1991, a successful investment program in 1995-96, and recent economic policy liberalization measures. The Primorsky Territory in the Russian Federation continues, according to various reports, to suffer problems of governance and policy direction. The ports of Vladivostok, Nakhodka and Vostochny remain considerably underutilized, reflecting the impact of unrealistically high rail tariffs introduced early in the transition to market prices; these tariffs have been modified to be more competitive, but it will take time to reestablish former traffic loads. Also, port management was relatively inefficient, encouraging some diversion of traffic to Rajin port. A further factor affecting usage of Russian ports has been lack of an efficient rail link to Northeast China. This deficiency will be rectified in July 1998 when the Hunchun-Kraskino railway is scheduled to begin commercial operation. Mongolia has accelerated its reform process since 1996 and the economy is beginning to strengthen. Still, it will take time before Eastern Mongolia shows strong growth. A new mining law introduced recently by Mongolia is encouraging foreign investment in natural resource exports, raising interest in a railway link between Eastern Mongolia and the Tumen river area.

On reflection, the GMS Program began with a lot more going for it than the Tumen Program. Whereas the GMS Program was largely responding to the natural growth of trade as large pools of labor made a generally successful double transition from subsistence farming to more diversified economies, and from command to market-based, outward-oriented economic systems, the Tumen Program has been endeavoring to create a new growth area and trade gateway from a very small base. And it has endeavored to do this when three of the four core development areas have suffered severe economic adjustment problems, accompanied by significant declines in output.

The GMS Program began modestly, focused on key infrastructure initiatives for either sharing resources (e.g., energy development) or enabling the flow of goods and people. Deliberately, the Program addressed at the outset only the physical component of infrastructure investments, leaving aside regulatory issues involving formal intergovernmental agreements. In this manner, the need for intergovernmental negotiation was minimized, as the

infrastructure projects were - for the most part - a series of country-by-country related investments. This was most obviously the case with highway projects. Only much later in the Program have so-called soft infrastructure concerns been addressed notably, non physical barriers to the cross-border movement of goods and people. Deliberately, the GMS Program has minimized the institutional arrangements. Deputy Prime Minister/Ministerial level conferences together with forums or working groups for each of the seven sectors included in the Program (transportation, energy, telecommunications, trade and investment, tourism, human resource development, and the environment) constitute the main arrangements. Decisions are by Asian-style consensus, whether the projects involve all countries or only subsets of the six countries. There are no formal or binding agreements associated with the Program, nor is there a formal secretariat.

Since 1992, ADB has provided, together with co-financing, approximately \$33 million in technical assistance to the GMS Program and \$366 million in loan support for subregional infrastructure projects. Another \$300 million for subregional infrastructure projects is in the pipeline. Perhaps because it began with such a practical orientation, and addressed such obvious needs backed by an organization capable of making loan financing and technical assistance available on a large scale, the GMS Program was quickly perceived as a "winner". The participating countries have signaled their strong support for the Program by their senior level representation at the seven Ministerial Conferences that have been held since 1992.

The Tumen Program began with a good deal of UNDP/UNIDO promotion about the region being Asia's new hot spot for investment. Further, there were expectations that the Program would help normalize relations in an extremely sensitive part of the world. Much of the first four years of the Program, however, concerned a series of master plan studies and consideration of a Tumen Development Corporation, designed to "rationalize" infrastructure in the region and to finance other investments. A good deal of time was also given to formal institutional agreements leading to the establishment of the Tumen Consultative Commission (consisting of all five countries in the Program) and the Tumen Coordinating Committee (consisting of the three countries/areas with contiguous borders). As yet another illustration of the formal approach, a Memorandum of Understanding on the Environment has been signed. More recently, the Program has become more results oriented, with special emphasis on foreign investment promotion, cross-border openings and harmonization, and capacity building. Due to lack of access to loan financing, very little attention has been given to infrastructure deficiencies that must be overcome if the region is to be better integrated. Nor has the regulatory and policy climate for investment been a subject for cooperative action among the five countries, although some initiatives in this regard are in the program pipeline.

The contrasts between the GMS and Tumen

Programs are striking: the first has been largely preoccupied with infrastructure projects while the second - until the past 12-15 months - has been largely preoccupied with institutional arrangements and attempts at regional planning. Perhaps this is simply a reflection of the sponsoring agencies. The GMS Program has had ADB sector experts to draw on, notably in the transportation and energy sectors. Lacking the technical and financial resources of the ADB, the UNDP has tended to fund small-scale activities in the Tumen Region that could be categorized as the soft side of development. Environmental concerns are prominent in the Tumen Program, whereas the GMS Program has been criticized by some NGOs for insufficient attention to such concerns especially - with regards to hydro power projects. While the GMS Program may have been overly preoccupied with infrastructure projects, at least in its initial stages, the Tumen Program has yet to come to grips realistically with this critical precondition for attracting investment and linking the region.

This is most graphically illustrated by the road linking Hunchun, PRC to Rajin, DPRK. While the road is exciting and scenic for a visitor traveling in a Toyota Land Cruiser or the like, it must register high on the stress scale for truckers tasked to navigate the steep grades and switch-backs with large loads. Both the DPRK and the PRC are now undertaking reconstruction of the road link, including a tunnel by the Chinese through the main mountain barrier, but the fact that it has taken this long to deal with the problem is testimony to the slower pace of the Tumen Program. Equally telling is the border crossing between the PRC and Russia, linking Hunchun and Kraskino: it reminds one of Check-Point Charlie in the former East Berlin. The national governments do not appear to have given sufficient priority attention to making things happen in the Tumen Region. In contrast, Viet Nam and the PRC have demonstrated a much quicker resolve to put past tensions aside; the rail link at Lao Cai in Northern Viet Nam was opened almost two years ago, enabling Yunnan Province much shorter access to port facilities. A striking feature of the GMS Program has been the manner in which growing trust among the countries has replaced past national security concerns. This is evidenced by the degree to which the participating countries have endorsed joint development and sharing of energy resources.

Lessons to be Drawn

With the benefit of hindsight, it is relatively easy to draw attention to the weak points of a program. More difficult is the task of offering constructive lessons to be drawn from one program which might be applicable in another arena - while recognizing differing economic, social and political realities. Following are some suggestions:

(i) Focus is important, especially since technical and financial resources for external assistance are declining. In the case of the GMS Program, the focus has been decidedly subregional. One of the selection criterion for projects is that they benefit two or more of the countries participating in the Program. In contrast, the Tumen

Program has a dual objective: regional cooperation and economic development more generally of the Tumen Region. This means that projects of only local benefit may also be supported under the Program. One consequence of this is diffusion of effort and loss of common purpose. Indeed, government and business representatives in the Tumen Region agree that while they have been pursuing development initiatives in their respective localities, there has been relatively little in the way of coordinated joint actions to promote or integrate the Region. A series of workshops sponsored by the Tumen Secretariat over the past 15 months have provided a basis for dialogue and greater understanding of the issues involved, but commitment to resolving them needs to be demonstrated by the governments concerned. Senior level participation by national, provincial and local governments, and senior business representatives, is needed to generate momentum for realizing the "gateway" potential of the Tumen Region. Another consequence of lack of focus is the tendency to mini-projects and associated rent-seeking. Vehicles, computer equipment, study tours and other forms of individual benefit seem inevitably to find their way into a highly localized but general international assistance program.

(ii) While the first lesson is that focus is important, a second lesson is that this is hard to adhere to. Very often, participants in the GMS Program or in other Mekong-based regional programs have identified common needs and have sought assistance for them under the programs - even though there may not be much in the way of cross-border externalities or economies involved. All said and done, the so-called common needs might be addressed more effectively and efficiently through national programs rather than regional or subregional programs. This is largely the case with regards to human resource development, reflecting language and cultural factors. The GMS Program struggled with human resource development for some time, before engaging in some useful initiatives concerning subregional dimensions of the HIV/AIDS pandemic, cross-border labor market issues (e.g., training standards and certification/accreditation), and assistance to minority groups spanning two or more of the Mekong countries. In the case of trade and investment, the GMS Program has opted to leave the field mostly to other forums, namely ASEAN, WTO, APEC and others. In the case of the environment, the GMS Program has yet to integrate this sector in a fully satisfactory manner with other key sectors - especially the energy sector. Cross-border environmental issues are extremely important, as illustrated by the cumulative basin effects of hydro power projects. These and other types of cross-border concerns (e.g., deforestation, acid rain, pollution of international water ways, and bio-diversity loss) should be the focus - under a regional program - rather than more general environmental goals and institutional and regulatory measures. Further, every effort should be made to work closely with NGOs, so as to encourage a cooperative rather than an adversarial process.

(iii) Another lesson is that resource mobilization at an early stage is vital. The GMS Program is backed by

the considerable resources of the ADB but even these cannot begin to meet the infrastructure and other requirements needed to integrate the six participating countries. Consequently, the Program has endeavored to reach out to other donor agencies - with some success but much more support is needed. The most serious challenge for the GMS Program at this juncture, aside from the financial crisis that has severely affected Thailand, is resource mobilization. This is also the most serious challenge for the Tumen Program. The scale is much more modest, but the UNDP cannot finance infrastructure projects and to date the ADB, World Bank and other multilateral financial institutions have had little if any involvement in the Tumen Region. DPRK is not a member of any of the multilateral financial organizations and the Russian Federation is not a member of the ADB, encouraging some experts to call for the establishment of a Northeast Asian Development Bank. The Tumen Program has managed to attract some donor support, notably from the ROK, UNIDO and some bilateral programs, but the amounts are small. The donor community seems to have genuine interest in regional economic cooperation programs; the task is to profile projects suitable for tailored co-financing.

(iv) Extending the lesson concerning the need for resource mobilization is the need for early involvement of the private sector. In both cases, the GMS and Tumen Programs have had relatively little success in mobilizing private sector financing for infrastructure investments. The many feasibility studies undertaken for the GMS Program, and those for the Tumen Program, lacked involvement by potential investors. Consequently, there was no stakeholder interest in the studies and little if any provision for private sector follow-up. The aid process tends to nurture public funding and special efforts are needed to involve private sector financing. Indeed, one of the successes of the GMS Program is the Theun Hinboun hydropower project in Lao PDR, whereby the ADB assisted the Lao Government in forming a joint venture investment with private investors in Thailand and the Nordic countries. There have been some other examples - including in the Tumen Region - of private sector involvement in hydro and thermal power plants, telecommunications systems, and selective transportation facilities. Throughout Asia, however, there have been relatively few BOT-type investments. Of course, a good deal of public infrastructure in developing countries is non-bankable, that is, it is incapable of generating reliable revenues sufficient to attract private sector involvement. Through structured financing, though, many projects can be made attractive to private investment, enabling the projects to proceed even though public funds are extremely scarce or virtually non-existent. Unless domestic and foreign private sector capital is harnessed and combined with public sector commitments, it is unlikely that the regional infrastructure projects identified as priorities will be realized anytime soon. In this connection, both Programs have considered establishment of a regional financing facility designed primarily to help structure private sector financing of public infrastructure projects. The lack of such facilities is a serious gap in the development process.

(v) A fifth lesson is the need for investments in sub-regional or regional infrastructure to be accompanied by so-called soft infrastructure - that is, the regulatory and policy provisions governing the transportation, energy, telecommunications and other key sectors. This is necessary to facilitate the free flow of goods and people and, thereby, to improve the rate of return on infrastructure investments. However, attention to soft infrastructure under a regional program is difficult as national regulations and policies will likely be affected. Harmonization with neighboring countries can entail protracted discussions - as illustrated by ASEAN. The GMS Program deliberately stayed clear of this area, so as to minimize involvement of foreign affairs ministries and the complications this can lead to vis-à-vis line departments. Nonetheless, at some point regional cooperation must include attention to the regulatory and policy framework. This is especially the case concerning the transportation sector, as non-physical barriers - such as restrictions on the cross-border movements of vehicles and drivers - can seriously hamper regional integration. It should be noted, though, that the harmonization of regulations and policies need not be on a regional basis. In most cases, bilateral agreements or accords will be sufficient. The agreements should be guided by international conventions, to ensure that they progress in a common direction.

(vi) A sixth lesson is the desirability of assessing and distributing the costs and benefits from regional projects. Of course, cost-benefit analysis is difficult when two or more countries are involved. It is possible, though, to extend conventional cost-benefit analysis from a single country to multicountry situations. The literature on this is limited, and practice even more so. The ADB currently is endeavoring to develop a methodology for allocating the costs and benefits of regional projects. The need to do so derives from the fact that often the country distribution of the benefits and costs of a project are very different from the physical location. For instance, in the case of the proposed East-West Road Corridor linking Thailand, Lao PDR and Viet Nam, the major beneficiary will be Thailand while a considerable investment requirement concerns Lao PDR. Failing a financing scheme that explicitly takes account of this distribution, partial correction may be possible through a system of tolls. These types of issues must be sorted out, otherwise a link country may decline to participate in a regional project at the expense of the interests of neighboring countries. Also, resolution of the distribution of costs and benefits is necessary for attracting private sector participation. This question may explain in part why the transportation facilities key to the Tumen Region gateway concept have been slow in developing.

(vii) A seventh lesson is the need to view regional development programs as a catalyst for regional cooperation, and to avoid casting judgement about success according to results directly attributable to the program. This is important from the point of view of the sponsoring agencies, for too narrow a perspective may favor country programs over regional programs. In the case of the GMS Program, ADB sector experts have been vital to

success. However, regional projects are more difficult to conclude than country projects. Since the performance of sector experts is at least partially determined by their record in concluding loan agreements, senior management of the sponsoring agencies must reward staff-time devoted to regional projects. Otherwise the wrong incentives will prevail, undermining the regional program. More generally, critics tend to assess regional cooperation programs according to measured results, overlooking the regional momentum that might well be attributable to the catalytic effects of the programs. To illustrate, the World Bank undertook a very interesting and important power development study for the Greater Mekong Region, even though the study was not part of the formal Program. The Bank saw an opportunity derivative of the Program and responded appropriately. Governments may act on their own initiative to put in place key infrastructure, as Jilin Province in Northeast China is doing - with assistance from the National Government - in planning and constructing a major highway linking Changchun to the DPRK border at Tumen City and Wonjong. If the incentives for regional cooperation are clear, as illustrated by opening of the PRC/DPRK border at Wonjong, investments will follow.

(viii) Perhaps an eighth and final lesson concerning regional economic cooperation programs is to follow the Kiss Principle: that is, keep it simple. Some participants would like to create master plans for regional development, hopefully rationalizing thereby infrastructure investment and minimizing excess capacity that could result from duplication or other misdirected resources. However, master plans have a doubtful record and tend to suggest megaprojects, even though - as in the case of the Tumen Region - much of the existing infrastructure is underutilized. While rationalization of infrastructure - such as port facilities in the Tumen Region - is a fine concept, it is probably best to apply a step-by-step approach, allowing market forces to indicate the most efficient and effective allocation of resources. In this connection, railway subsidies and other forms of price distortion can seriously detract from the goal of optimal resource usage. Although Northeast China has a strong interest in promoting Tumen-related transportation facilities, national rail subsidies and other policies have the effect of perpetuating the use of longer, less economic routes - such as the shipment of goods through Dalian on the coast of China. The KISS Principle also cautions against project-specific investment promotion. Increasingly, the private sector appears to be engineering niche opportunities, with the availability of skilled labor being the most important determinant. Comparative advantage studies may be of little value, as may be government development schemes. Rather than endeavoring to promote specific investment opportunities or projects, it may be preferable to address the fundamentals of the investment climate. Further, there is merit to regional presentations to potential investors. Given the dictates of globalization, the region is much more than the sum of its parts. The GMS Program has included a series of investment forums in Thailand, Japan, the Republic of Korea, Germany, France, Belgium, and the Netherlands, focused on infra-

structure projects in the Mekong Region. So far, the Tumen Program has not had an investment forum involving all of the participating areas.

Finally, the KISS principle suggests keeping the institutional arrangements as informal as possible, or at least guarding against bureaucratic structures. ASEAN may have suffered in the past from an overly complex institutional and decision-making system. The Tumen Program is more formal in structure than the GMS program.

Concluding Remarks

The above eight points are drawn mainly from experience with the GMS Program since 1992, interlaced with experience over the past few months with the Tumen Program. Of concern, the momentum of GMS Program decelerated in 1997 and early 1998, as Thailand and - to a lesser degree - other Mekong countries were compelled to focus on national management rather than regional cooperation. The ADB - like the IMF and the World Bank - has been preoccupied with dealing with the Asian contagion; key member countries - including Thailand, the Republic of Korea and Indonesia - have been severely affected by the financial collapse. Within the Greater Mekong Subregion, Thailand is in recession and - with the exception of China - the whole subregion has been shell-shocked by the depth of the currency depreciations, upheaval of the financial sector, closures of firms, mounting unemployment and inflation. Literally millions of migrant workers in Southeast Asia are being sent home, dealing a setback to resource sharing and regional cooperation more generally. In several instances, foreign investment has declined or is in limbo. In addition to these adverse economic developments, political developments in Cambodia and Myanmar have been unsettling. Over the past year many donor organizations suspended or reduced their external assistance to Cambodia as a result of the internal conflict. Despite being accepted in 1997 as a full member of ASEAN, Myanmar continues to be excluded from assistance by most OECD countries and multilateral aid organizations. Other factors impeding the GMS Program include resource mobilization.

There is still much to be accomplished by the GMS Program, but it will take imaginative new initiatives and solid determination concerning priority projects to regain the earlier momentum. Encouragingly, financial arrangements for the East-West Corridor Project are expected to be concluded in the next 2-3 months and construction will commence in early 1999. The US \$176 million project includes extensive highway construction in Lao PDR and to a lesser extent in Viet Nam, a new bridge over the Mekong linking Thailand and Lao PDR, and port facilities in Viet Nam. It also entails close attention to regulatory issues, so as to avoid the problems experienced on opening of the Friendship bridge near Vientiane, Lao PDR. The East-West Corridor project is one of the best illustrations of economic cooperation in the Greater Mekong Subregion, and testimony that while infrastructure projects may take 4-5 years to realize, they do have a

conclusion. The project also illustrates the potential for co-financing; Japan is expected to be a major contributor to the project. More successes of this scale will quiet critics who claim - wrongly - that little has happened

While the GMS Program has inevitably slowed due to adverse political and economic developments in the subregion, the Tumen Program may be progressing to a more positive stage. Foreign direct investment in the region has been accelerating, most notably in the Yanbian Korean Autonomous Prefecture but also in the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone and selectively in the Primorsky Territory and Eastern Mongolia. Border crossings are being opened and major infrastructure investments are underway relevant to realizing the gateway concept. Of course, ROK's severe difficulties are a serious setback for the Tumen Region, as trade and investment between ROK and the Region have been increasing rapidly. In 1990, north-south/south-north trade in the Korean peninsula totaled only \$13 million; in 1997 it was approximately \$300 million. Some 50 ROK companies are involved in "processing on commission" with DPRK trading companies. To date, ROK involvement in the Rajin-Sonbong Zone has been extremely limited; this must change if the Zone is to develop as anything more than a transshipment point for goods to and from China. The ROK Korea Land Corporation has won approval to take the next step in negotiating a major investment in a new industrial estate in the Zone and the Corporation had a senior level mission to Pyongyang in January 1998 for this purpose. ROK's new government, which takes power on February 25, is expected to adopt a more constructive approach to relations with DPRK. In turn, DPRK appears to be endeavoring to forge better international relations - including with Japan. Aside from developments on the Korean peninsula, China's slower but continued solid growth is providing a strong stimulus for Northeast China, in turn adding pressure for gateway facilities. Transportation improvements underway in the

Tumen Region, together with more open borders and growing foreign interest, presage good prospects

In these turbulent times, however, it is prudent to end on a note of caution. The economic situation in Japan and the ROK is still uncertain. Further, there is considerable concern about the possibility of the Asian contagion extending to China and Hong Kong. Also, there are serious problems associated with rationalizing heavy industry, state-owned enterprises in Northeast China. Unless East Asia and China are able to weather the economic storm, the momentum could go out of the Tumen Program in the same manner that Thailand's financial crisis has slowed the momentum of the GMS Program. What is badly needed in both cases is international investor confidence. The national governments of the countries involved in the GMS and Tumen Programs must pay greater attention to the economic, social and governance factors fundamental to a sound investment climate. In the case of the Tumen Program, it would be most helpful if the ADB and the World Bank could play a more active role - including in helping the governments in the region to address these factors. Also in the case of the Tumen Program, it would be most helpful if the national governments of the participating countries played a more active and supportive role. Regional cooperation is ultimately dependent upon the commitment of all involved to make it work.

The international community has a strong interest in regional cooperation in Northeast Asia. In addition to helping to improve the economic conditions of people living in the region, regional cooperation contributes to peace and security. The UNDP-supported Tumen Program - as in the case of the GMS Program - is motivated by these complementary goals. Japan and the ROK, in particular, have a lot at stake in helping to ensure regional cooperation in Northeast Asia is successful.

新潟・北東アジア経済会議'98

ERINA理事長 金森 久雄

今年の2月17日から19日にかけて行われた、新潟・北東アジア経済会議'98は大成功であった。

基調講演で、韓国中央大学校国際大学院特任教授の羅雄培氏と南原晃氏が、北東アジアにおける経済協力の可能性等について述べた後、第1セッションで北東アジアと東南アジア、第2セッションで北東アジアの輸送ネットワーク、第3セッションで北東アジアにおける経済発展と環境問題を取り上げた。

まず各セッションの内容について述べよう。第1セッションの北東アジアと東南アジアの比較では、東南アジアから何を学ぶべきかが主題であった。東南アジアのメコン河流域と北東アジアの図們江とは条件が大きく違う。メコン河流域には2億3千万人が住んでいる。またGDPは約2千億ドルである。これに対し図們江では人口が500万人であり、GDPもはるかに少ない。比較に意味があるかは問題であったが、幸い、2つのプロジェクトに経験を持つデヴィッド・ハズバンド氏の参加を得て有意義なものとなった。ADBの支援がメコン河の開発については行われている。これは図們江にはない利点であるが、最近の図們江開発では直接投資が動き出すなど新しい動きもみられるという元気づけられる話もあった。

第2セッションでは、北東アジアにおける交通ネットワークという具体的テーマを取り上げた。これについては、中国吉林省人民政府図們江地区開発弁公室の戴錫堯氏とロシア沿海地方政府副知事イーゴリ・ベリチュク氏から詳細な報告があった。北東アジアにおいて交通ネットワークは非常に大事である。こうした具体的な問題を取り上げたことはよかったと思う。両氏の説明によって、この地域においてかなり交通の発展が進んでいることがわかった。

また、北朝鮮の金秀勇氏、モンゴルのバザルラグチャ・サラントンガラグ氏もそれぞれの国における鉄道、道路、港等の開発の状況を説明した。韓国の田一秀氏は北東アジアにおける単一輸送圏形成の可能性の検討を提案した。

コーディネーターの吉田進氏は、北東アジアにおける交通ネットワークの現状を簡単に説明し、その改善の必要性を強調した。特に、多国間にまたがる陸上の一貫貨物輸送システムの確立や観光事業の開発が重要であり、通過ポイントを管理する各国政府の協力が大切であると述べた。このセッションは非常に充実し、有益であった。

第3セッションは「北東アジアにおける経済発展と環境問題」で、中国、韓国、ロシア等からのパネリストが出席した。経済発展における環境問題を取り上げたのは、この会議では初めてのことである。

環境問題では、中国国家計画委員会エネルギー研究所の周鳳起氏が、エネルギー消費による大気汚染をどう防ぐかという問題を取り上げた。また、ロシア・サハリン州副知事のヴィクトル・ローギノフ氏が自然災害、有毒廃棄物、石油による海洋環境汚染等を取り上げた。しかし、どちらも問題点の指摘に留まって、解決の方向をはっきり示すには至っていないようであった。環境問題は、これを取り上げたことに意味があり、解決はこれからの課題であるという印象を受けた。

以上が正式なセッションの議題であるが、全般について私の気づいた点をいくつか述べよう。

第1は具体的な問題が多かったことである。それは特に交通問題について感じられたが、図們江開発が大分煮詰まってきたことを示すものだろう。

第2は、経済協力の組織化を必要とする意見が多かったことである。これは従来からも言われていたことであるが、基調講演で羅雄培氏が、政府間協議に準じた「北東アジア経済協力委員会」を設立することを提案した。これに同調する意見が多かった。

第3は、北朝鮮の参加が得られたことである。昨年は北朝鮮の代表は参加しなかった。今回は金日成総合大学の金秀勇教授が参加し、羅津～釜山の定期航路について説明したほか、新潟を始めとする日本海沿岸の都市をつなぐ新航路の開拓を考えていることを明らかにした。日本の北朝鮮に対する理解はややバイアスがある。北朝鮮の経済開発に対する努力を過小評価してはならない。

第4は、日本政府の態度の積極化である。日本政府のこの地域に対する関心は高くない。今回の会議でも折に触れてこの点の指摘がなされた。しかし、最近の日ロ関係の改善に伴って、日本の態度も変化している。また図們江開発についても日本はやや積極化しているようである。

第5に、新潟の役割が、沿岸諸国に広く認識されるようになったことが挙げられる。これには、長期間にわたってこの会議を後ろから支えてきた事務局の役割も大きい。

第6に、この会議とは直接関係がないが、会議をチャン

スとして「北東アジア経済交流地域連絡会」が発足した。これは環日本海経済交流を推進している経済団体や研究機関が集まり、情報交換等を進めるための団体である。どの

ような活動をするかは今後の課題であるが、従来必要が唱えられながらも実現しなかった日本側の協力機構が発足した意義は大きい。

北東アジア経済会議'98の宿題

ERINA調査研究部 主任研究員 辻 久子

北東アジアの経済発展或いは経済交流を考えると、年々進んでいると見るのか、それとも遅々として進まずと見るのかはひとえに基準をどこに置くかによるであろう。第3回を迎えた（前身となったものを含めると第9回）今年の経済会議では、従来の北東アジアの域内だけに照準を合わせる見方を少々変えて、隣接地域である東南アジアのケースを比較の対象として取り上げることに、北東アジアをより客観的に眺めることを試みた。その結果として北東アジアの代表的開発プロジェクトである図們江開発の問題点や各国政府の取り組み方、或いはこの地域に特有の問題が鮮明になってきたのは収穫であった。次に、例年取り上げてきた具体的テーマについて、重点的プロジェクトの進展の状況を時系列的観点からフォローし、また環境問題のような新しい分野を取り上げることにより、経済協力の新たな可能性があることが示されたと思う。

まず勇気づけられたのは幾つかの分野で経済開発のための地域協力が成果を上げてきていることである。例えば、図們江地域では二国間に跨るトランジット貨物輸送路が開拓され、実際に貨物が動いている様子が紹介された。また、今回海外からの参加グループとしてひととき目立ったのはサハリン州代表の一行であったが、日米が参加しているサハリンにおけるエネルギー開発は地域に活力を呼び起こしているようであった。昨年夏以来、驚くほどの進展を見せている日ロ経済協力関係の改善がさらに進むならば、サハリンで起きているような現象がロシアの他の地域にも広がり、北東アジアは大いに活気づくかもしれない。

しかしながら、北東アジアの経済発展がまだまだスローであり、その環境整備のためにやるべきことが多々あるという事実は従来と基本的に変わっていない。むしろその要因が東南アジアとの対比で鮮明になったことによりフラストレーションが募り、何人かの出席者をして「組織」の必要性の提案となったのではないと思われる。多くの人に指摘された北東アジアの発展を妨げている要

因を整理すると次のようになろう。

- ① 各国、各地域が抱える経済的な問題がまだ解決できてない。特にこの地域には市場経済への移行期にある国が多く、対外開放度や法制度の整備に問題があり、民間資本による投資を誘致するには不十分である地域が多い。
- ② 中央政府の取り組み方が充分でない地域があり、中央と地方との温度差を生じている。
- ③ 域内の二国間関係に問題が多い。特に北朝鮮をめぐる政治的関係が極めて不安定で、南北朝鮮の緊張が地域全体のイメージを傷つけている。また、日朝・米朝間に国交がないことが民間の経済活動の支障となっている。
- ④ グローバルな経済コミュニティーへの参加が不十分。北朝鮮とロシアはADBに非加盟。北朝鮮はAPEC、世界銀行、IMFに非加盟。東南アジアのメコン河流域開発プロジェクトにおいてはこれらの国際機関の技術的、財政的支援を受けて開発が進められたが図們江開発においてはそれが得られていないため未だインフラ整備が進んでいない。

北東アジアの飛躍的経済発展を真剣に望むならば、これらの国家的大問題に取り組まないと前へは進まない。私達が推進すべきことは、この不安定な地域に取敢て投資しようという勇氣ある企業を探し出すことではなく、標準的企業が投資したくなるような投資環境の整備を促進するように働きかけることである。勿論広い意味での投資環境にはリスクという概念が含まれる。何人かの方が述べられたように、北朝鮮が自由な貿易・投資の相手国となり、国際的コミュニティーに加盟できるようになることがこの地域の発展の鍵である。

今回もまた何らかの多国間組織を作るべきだと発言された方が多かった。もし何らかの組織を作り、それを有効に機能させようとするなら、先ずその目的を明確にする必要があるが、その点については例年のことだが、まだ着詰まっていないように見受けられた。

第1セッションの中でハズバンド氏が述べられた“KISS”の原則によると、大きな組織作りは話を複雑にし

てしまう傾向があり、問題の解決はできるだけ実務的にシンプルに行った方がよい。従って実務レベルの話はできるだけ現場の当事者同士で進めた方が効率的だし、二国間の問題は当事国間で解決したらよいとのことであった。現実問題として、日ロ経済協力に見られるように、二国間の話し合いで進展している例が多い。またこの地域の代表的多国間プロジェクトである図們江開発に関しては5ヶ国の諮問委員会が既に存在する。そうなると、新規に多国間組織を作るとしたら、残された使命は限られてくる。即ち、既存の組織、民間や地方政府といった実務者レベル、或いは政府レベルの話し合いでも進まないような問題の解決ということになる。つまり北東アジアの発展を阻害するような国家間に横たわる難題の解決こそが新しい委員会ないしは組織の存在意義ということになる。そこでイメージされる

のは、各国中央政府や国際社会に対し強力な影響力を持ちうる賢人会議のようなものではないだろうか。その委員会のメンバーに求められるのは国際社会における強い影響力と、問題に対する真摯な情熱であろう。この地域に対する愛情をクールな戦略の中に包み込むことのできるような人である。願わくば無報酬で奔走していただけるようなネットワークの持ち主をお願いしたいと思う。この件に関しては多方面からのご意見をいただきたい。

新潟・北東アジア経済会議は来年も開催される予定である。次回の会議ではより大きな具体的な発展の成果が開けるのを楽しみにしている。

Following up The Northeast Asia Economic Conference in Niigata 98

Hisako Tsuji

Senior Researcher, Research Division, ERINA

The answer to the question of whether Northeast Asia is developing year by year or is stagnating, may depend on where the region is compared with. In the third meeting of The Northeast Asia Economic Conference in Niigata, we tried to look at cases in neighboring Southeast Asia as a benchmark, rather than solely looking at Northeast Asia. As a result, we were able to get an objective and clear view of Northeast Asia through a comparison of multilateral projects (Tumen vs. Mekong), and attitudes of governments and other areas. We also reviewed the progress in major projects to assure continued improvement, and looked at environmental issues as a new opportunity for regional cooperation.

It was encouraging to find that regional cooperation is successful in several areas in Northeast Asia. A good example is the development of a transit cargo route in the Tumen region, which is already active. Another example is Sakhalin energy development, led by Japanese and American investment. In fact Sakhalin region sent the largest foreign delegation to the conference. Russo-Japanese economic cooperation has been improving rapidly since last summer. If this trend continues, the Sakhalin phenomenon could expand to the Far East Russian region as a whole and may revitalize the Northeast Asian economy.

However, the economic development of Northeast Asia is still very slow and there are many things to be done to further facilitate economic exchanges. The comparison with Southeast Asia has revealed a certain level of stagnation and clarified the reasons for it. I feel that the proposals for creating a new organization for Northeast Asia may partly reflect frustration over the slow movement in the region. The obstacle to the devel-

opment of Northeast Asia can be summarized as follows:

1. Each country and each region still has its own economic problems. Especially those countries undergoing a transition process to a market economy, they continue to have problems with openness, legal frameworks etc. Therefore, they are not competitive in attracting private investment.

2. Central governments do not always fully support the development of the remote region. There is some difference in energy between the central and local governments.

3. Bilateral governmental relations are not always positive. Political relations with the DPRK are especially unstable, as a result political tension in the Korean peninsula creates a negative image of the Northeast Asian region as a whole. A lack of diplomatic relations between Japan, US, and the DPRK is the major barrier in promoting private economic exchanges.

4. The region is not fully involved in the global economic community. The DPRK and Russia are not members of the ADB, nor is the DPRK a member of APEC, IBRD or IMF. In the Mekong project, technical and financial assistance from these financial institutions, especially the ADB, played an important role. However, the Tumen project is far behind in constructing infrastructure due to the lack of support from such institutions.

If we seek a big leap in economic development these major national problems must be solved. What we should do is not search for brave enterprises that may make investments under a risky environment, rather should promote the improvement of the investment environment to world standards, so we can attract ordinary

investors. It is important to include the concept of risk in the investment environment. As was mentioned by many panelists, the key element is that the DPRK is liberalized to allow ordinary trade and investment, and that it becomes a member of the international economic community.

As in previous conferences, several panelists proposed the creation of a new multilateral organization. When we seriously consider the creation of an effective organization we may have to identify clear objectives for it. I was left with the impression that the proposals were not solid enough to define an objective.

In the first session, Mr. David Husband mentioned a useful lesson from his experiences in Southeast Asia, the "KISS" principle. He said that the creation of large institutions is not always effective in problem shooting, he suggested instead a practical and simple way. In that sense bilateral problems should be solved by two coun-

tries. In fact, as demonstrated in Russo-Japanese economic cooperation, bilateral talks are productive in Northeast Asia. We can also utilize the existing multilateral organizations regarding Tumen development. Then what is left for a possible new multilateral organization? The only needed area is high level political /economic issues which can't be solved within existing frameworks, or the private sector, local government or through bilateral dialogue. The task will be a high and difficult one. My image of such an institution or conference will be a kind of wise mens meeting which can influence national governments and international organizations. The members must be influential, and enthusiastic, the meeting should allow voluntary work at light footwork. We would like to hear more comments about this.

The next Northeast Asia Economic Conference in Niigata will be held in 1999. I hope more and more productive stories can be shared in the next conference.



北東アジア経済交流地域連絡会が発足 ～日本海側の連携推進に向けて～

ERINA経済交流部 駒形 正明

北東アジア地域での経済交流に関心を持っている、日本海側各地の経済団体や研究機関などの連携を目指す「北東アジア経済交流地域連絡会」が発足した。発会式は2月18日新潟市で行われ14団体26人が出席した。席上、ERINAの金森理事長が「対岸交流が具体化するにつれ、各地の機関の協力の重要性が高まっている」と挨拶し、来賓として日商岩井株顧問役の吉田進氏が期待を込めて挨拶した。そして、各地の取り組みや紹介が行われ、今後、連携を強めていくことを確認した。後刻交流会も開催され、来日中の中国黒龍江省と吉林省の代表団も交え意見交換や懇親がなされた。

連絡会発足の背景には、日本海側の各地で対岸を始めとした東アジアの各地との積極的な経済交流の取り組みが動き出していることがあげられる。例えば、青森県は人口1万4千人の鮎ヶ沢町に新しい港湾を建設し、将来、対岸との貿易に取り組みたいと熱意を見せている。秋田港では釜山航路のコンテナの集荷が好調で、新たに中国航路も開設された。岩手県へと伸びる高速交通体系が隣県との連携を強めている。山形県の酒田港も東方水上シルクロードという中国黒龍江省との先駆的な交易ルートを開拓しただけでなく、ハルビンへの事務所開設や合弁企業の設立による積極的な展開を進めている。新潟空港には今年から2本の中国定期航空路が開設される。上海経由の西安便とハルビン便である。また、磐越高速道路の全通により福島県との交流が容易になった。富山空港にも念願の中国大連への定期航空路が就航する。環日本海貿易交流センターではアドバイザー制度や講座を開設して、経済交流を支援している。石川県は小松空港のエアーカーゴが順調で、日本海を飛び越えヨーロッパへの物流調査団を派遣したほか、金沢港の活性化に取り組む。福井県は中国浙江省との交流に積極的に、県の経済開発区を設置し、商工会議所が現地に駐在員を派遣している。敦賀港の開港100周年を控え、港の活性化にも一層力を入れ始めた。京都府も地域の活性化を目指し舞鶴港の振興に力を入れている。港に隣接するFAZ施設

の整備も進んでいる。鳥取県は境港のFAZ整備を推進しているほか、境港市が日本で唯一北朝鮮の元山市と友好都市関係を結んでいることを活用し魚介類などを輸入している。また、釜山港とのフェリー航路の開設を模索している。島根県の出雲空港では韓国の釜山空港にコミューター機を使った国際チャーターフライトを行うなど、限定された条件の中で工夫を凝らした取り組みに挑戦している。このように、全般的に港湾の活性化を中心に、物流の流れを日本海に引き戻そうという動きが活発になっている。

様々な取り組みが行われているにもかかわらず、日本海側の情報交流は十分とは言えず、過剰な競争意識だけが先に立ち、それぞれの経験や情報が他の地域で活用されていない。交通路も東京や大阪など大都市圏への移動は便利だが、日本海側の移動は、鉄道の高速化も不十分で不便な場合が多い。これではいけないという考えが、各地で奮闘する人々の気持ちの中に膨らんできた。そこで発足したのがこの「北東アジア経済交流地域連絡会」である。

同会は任意の連絡会であり、規約や拘束力をもった組織ではない。主に日本海側の経済団体やシンクタンクなどが緩やかに連携して、自由な立場で情報交換を行って、お互いの経験の交換や取り組みを理解し、顔の分かる付き合いを増やしていこうというものである。シンクタンクは主に実務者を中心に交流を深め、経済団体は傘下の中小企業などに役に立つ経済情報を提供していきたいというのが主な目的である。年に2回ほどの連絡会を開催し、協議を進める中で、将来、共同して取り組める事業を検討していきたいと考えている。当面は、「ERINAビジネスニュース」の中に連絡会のページを設定し情報交換の手段とするほか、各地で開催されるセミナーや会議、実施されるミッションの情報などを伝えていきたい。

今後、この連絡会がきっかけとなり北東アジアの交流を進める実務者の輪が広がり、日本海側の連携の強化と経済交流の一層の推進が図られるものと期待している。

中口国境通過の実態に係る三カ国会議の開催結果について

新潟県港湾空港局振興課

去る2月16日、新潟県主催により中国東北部における物流ルートである中国吉林省とロシアのザルビノ港を結ぶ『ザルビノルート』及び中国黒龍江省とロシア沿海地方の諸港湾を結ぶ『綏芬河ルート』における中口国境通過の実態に係る3カ国会議を日本（総合商社、県内荷主企業等の関係者等）、中国（黒龍江省、吉林省）、ロシアの関係者を新潟に招き開催した。

新潟県は、今までに、環日本海経済圏における物流拠点の形成を図るために、来るべき21世紀において飛躍的な経済発展が見込まれる中国東北部との間のルートの拡充に向けて、様々な取組みを行ってきた。

黒龍江省との間では、大豆の輸入促進に向けての荷主懇談会の開催、綏芬河ルートの促進に向けた黒龍江省関係者との懇談会の実施、中国吉林省との間では、ザルビノ港整備に向けての初期版FS（フィージビリティ・スタディ）の実施、経団連とともに実施した詳細FS等の事業を実施してきた。

特に、1995年8月に平山新潟県知事がロシアへの経済ミッションとして訪問した際に、ナズドラチェンコ・ロシア沿海地方政府知事から経団連と新潟県にFSの実施要請があり、この要請を受けてザルビノ港の整備に向けてのFSを経団連及び他の日本海側諸県とともに実施したところであるが、今年度は、FS実施の後を受けて、中国東北部における重要なルートである『ザルビノルート』と『綏芬河ルート』について、「中口国境通過に関する実態調査」を(財)環日本海経済研究所に委託した。

今回、この調査結果を日中ロ3カ国の関係者に提示し、『ザルビノルート』、『綏芬河ルート』の拡充に向けた諸課題について、日本側ユーザーの要望も交えながら種々の検討を行い、解決策を探るために会議を開催した。

1 主な会議出席者

○日本

- ・新潟県：新潟県副知事 小川 和雄
- ・ 〃 港湾空港局長 江頭 和彦
- ・日商岩井(株)顧問役 吉田 進
- 他 総合商社の担当者及び県内の貿易関係企業の物流担当者

○ロシア

- ・沿海地方政府副知事 イーゴリ・ベリチュク
- ・ザルビノ海洋港社長 セルゲイ・ピヤンコフ
- ・極東海洋研究所長 ヤロスラフ・セメニヒン

○中国

- ・黒龍江省関係者 劉貴傑 計画委員会交通郵電處處長 他6名
- ・吉林省関係者 戴錫堯 図們江開発弁公室主任 他3名

2 会議内容

東北部ルートの現状について

一各国代表団からの報告（ロシア沿海地方、中国黒龍江省、中国吉林省）一

(1)ロシア代表団からの報告（ロシア沿海地方：イーゴリ・ベリチュク副知事）

1997年にロシア中央政府からの委託によりトランス・シベリアコンテナ航路の実態調査を行った。この航路の潜在能力の発掘と社会的影響力について調査を実施したところであるが、調査結果は下記のとおりである。

〈ザルビノルート〉

- ・琿春～マハリノスク（クラスキノ）間の鉄道を完成させることが最大の懸案である。沿海地方政府としては、鉄道を今年中に完成させるべく全力を挙げているところである。
- ・道路についてもアスファルト化を進めており、ザルビノ港、ポシエツ港への整備を進めている。
- ・ポシエツ港は、コンテナ輸送が可能な港となっている。

〈綏芬河ルート〉

- ・グロデコボ駅については、グロデコボから綏芬河への貨物は安定的に動いている。
- ・1997年に綏芬河からグロデコボへ48万トンの石炭を日本に輸送した実績がある。98年には100万トンの貨物を動かす計画を持っている。
- ・ロシア側もグロデコボ駅を改造する計画があり、年間取扱能力を400万トンに向上させ綏芬河側と同じ能力にまで高める予定にしている。
- ・ロシア中央政府も沿海地方を通過する貨物についての優遇措置をとっており、具体的には手続きの簡素化を進め

ている。

- ・税関の稼働時間については、昨年、吉林省と黒龍江省の間で協議を行ったところであり、今年も引き続き会議を持つ予定にしている。
- ・ロシア沿海地方政府としても様々な徴収金の徴収については、現在、改善に取り組んでいるところであり、今年の第一四半期に結論を出す予定にしている。
- ・中国黒龍江省、吉林省との間で、国境開放に向けた検討会議を3月下旬に開催する方向で検討しているところである。

(2)中国黒龍江省からの報告（劉貴傑・黒龍江省計画委員会交通郵電処長）

- ・綏芬河ルート経由のハルビン～新潟間の輸送距離が非常に短いにもかかわらず、このルートが利用されていない問題について分析をしてきたところである。
- ・綏芬河駅の改装工事は既に進んでいる。当駅の積替能力は330万トンに達している。
- ・コスト体系が非常に複雑であり、ロシア側のトランジット貨物の通関手数料の引き下げの恩恵を受けていない。
- ・ウラジオストク港、ポストチヌイ港から石炭、穀物を輸出しているが、これからは、色々な貨物を輸送できるようにロシア側をお願いしたい。

(3)中国吉林省からの報告（戴錫堯・吉林省図們江開発弁公室主任）

- ・図們江開発プロジェクトでは、中口朝間の開放レベルは不均等である。
- ・中朝間において北朝鮮側は積極的に事業を進めている。図河（中国）～元汀（北朝鮮）ルートでは、元汀側は一級レベルの税関であるのに対して図河側は単なる通路であるが、この点は今年中に解決される見込みである。
- ・中口間の開放レベルは均一ではない。ハサン地区は開放地区ではない。ウラジオストクから入るのに4つの手続きが必要である。
- ・手続きの簡素化やコストを引き下げるよりも、第三国人を通過させることをまず検討すべきである。
- ・図們江地区では相互の競争も存在する。ザルビノルートよりも羅津ルートの方が貨物量が多い。

3 「中口国境の通過の実態に関する調査」における輸送ルートの振興に向けた7つの提言策

(1)ザルビノ鉄道の早期開業及びザルビノ港の整備

- ・現在、同鉄道の完成は大幅に遅れており、中口両国間の連絡を密にし、ハード面・ソフト面の整備の促進を図ら

なければならぬ。

(2)価格競争力の向上

- ・ロシア側における徴収項目の多さと徴収金額の高さが、中口間の輸送ルートの競争力を損なっている。

(3)通関手続きの簡素化

- ・共通フォーマットの作成などにより一層の通関手続きの簡素化、通関時間の短縮を図る。
- ・通関手数料の撤廃などトランジット貨物に対する優遇措置を実施し、更に通関時における不明瞭な徴収の撤廃・是正を徹底する。

(4)国境における業務時間の調整

- ・業務時間の調整を進め通過可能時間の延長を図る。

(5)多重検査の廃止

- ・ロシア側の国境地域における税関、国境警備隊による多重検査が迅速な輸送の妨げとなっており、検査手続きを簡素化し、迅速な通関を確保する。

(6)第三国人通過の許容

- ・琿春～ザルビノルートでは、ロシア側国境にあるハサン地区の対外開放がなされていないため第三国人の通過が正式に認められていない。両国の経済交流の促進に向けて両国間の協議の一層の促進を図るべきである。

(7)国境駅の整備促進

- ・綏芬河～グロデコボルートにおけるグロデコボ駅の能力不足が、当ルートにおける鉄道輸送のボトルネックになっており、これらの施設の改善を要する。

4 今後の新潟県の取組みについて

今回、この会議を通して、これらの2つのルート拡充に向けては様々な問題点、課題が存在することが明らかになったが、どの問題一つをとってもそれぞれの国の固有の事情に基づくものであり、簡単に解決できるものではないと考えている。

しかしながら、ロシア、中国側にはこれらの2つのルートの拡充が自国の利益につながるものであることを強く意識していただき、これらのルートの拡充に向けて一層の努力をお願いしたい。新潟県としても、日本海大交流時代における新潟港、直江津港等の物流の拠点化に向けて、このような会議の開催を通して、中国東北部ルートの拡充に向けての一層の努力をしていく所存である。今回、この会議にご出席をいただいた日本の総合商社、荷主企業の皆様からも、これらのルートの優位性を充分にご理解いただき、これらのルートの活用に取り組んでいただければ、この会議を開催した目的が達成されるものである。

研究所だより

セミナー・シンポジウムの開催

▽第8回賛助会セミナー▽

平成10年2月27日（金）新潟グランドホテル（新潟市）において、「中央アジアの概観」をテーマに開催。

講師：アジア開発銀行プログラム・オフィサー
本村 和子氏

▽韓国セミナー▽

平成10年3月19日（木）新潟グランドホテル（新潟市）において、「韓国経済の現状と展望」、「韓国の投資環境」などをテーマに新潟県商工労働部国際経済課、日本貿易振興会新潟貿易情報センターとの共催で開催。

講師：

あさひ銀行総合研究所国際業務部
上席主任コンサルタント 赤松 秀夫氏
大韓貿易投資振興公社韓国貿易センター（東京）
亜洲地域本部長 金 斗煥氏
日本貿易振興会貿易開発部協力事業課長 町田 克己氏
新潟県ソウル事務所長 志賀 博氏

編集後記

本号では、2月に開催された「新潟・北東アジア経済会議'98」の特集として、基調講演、各セッションの発言の要約を掲載しました。「構想から実践へ」をテーマに、1996年から装いを新たにスタートしたこの経済会議も今回で3回目となりました。北東アジアの経済開発の専門家が一堂に会して実務的な議論を行う場として定着したと感じられます。

今回は、東南アジアとの比較や「持続可能な成長」という観点からの環境問題への取り組みという新たなテーマを取り上げ、北東アジアの経済開発を多角的に検証することとしました。東南アジアとの比較に関しては、デヴィッド・ハズバンド氏の詳細な論文も掲載しましたので、合わせてお読みいただきたいと思います。また、「北東アジア経済協力委員会」の設立が提案されるなど具体的な協力の枠組みの関しても議論が行われ、次回以降の宿題となったように感じられました。こうした問題点、課題の設定→解決策の検討→その実施状況の検証というステップを踏んで北東アジアの経済開発の進展を目指す

という役割を十分に認識して、この経済会議を大切に育てていきたいと考えています。

本号が皆様のお手元に届く頃には、ERINAもメンバーの異動を経て新たなスタートを切っていると思います。メンバーは変わっても、北東アジアに対する情熱はそのまま、むしろより強い気持ちで取り組んでいきたいと思っています。

(N)

編集・発行 財団法人 環日本海経済研究所©
The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)
〒951-8068 新潟市上大川前通6番町1178番地1
日本生命榎谷小路ビル6階
Nihonseimei Masayakoji Bldg 6F.
6-1178-1 Kamiokawamae-dori,
Niigata 951-8068, JAPAN
TEL 025-222-3141 (代表)
025-222-3636 (調査研究部)
025-222-3150 (経済交流部)
FAX 025-222-9505
E-MAIL
webmaster@po.erina.or.jp
ホームページアドレス (URL)
<http://www.erina.or.jp>

発行日 1998年4月15日

(お願い)

ERINA REPORT 送付先の住所、氏名などが変更になりましたら、上記までご連絡下さい。

禁無断転載