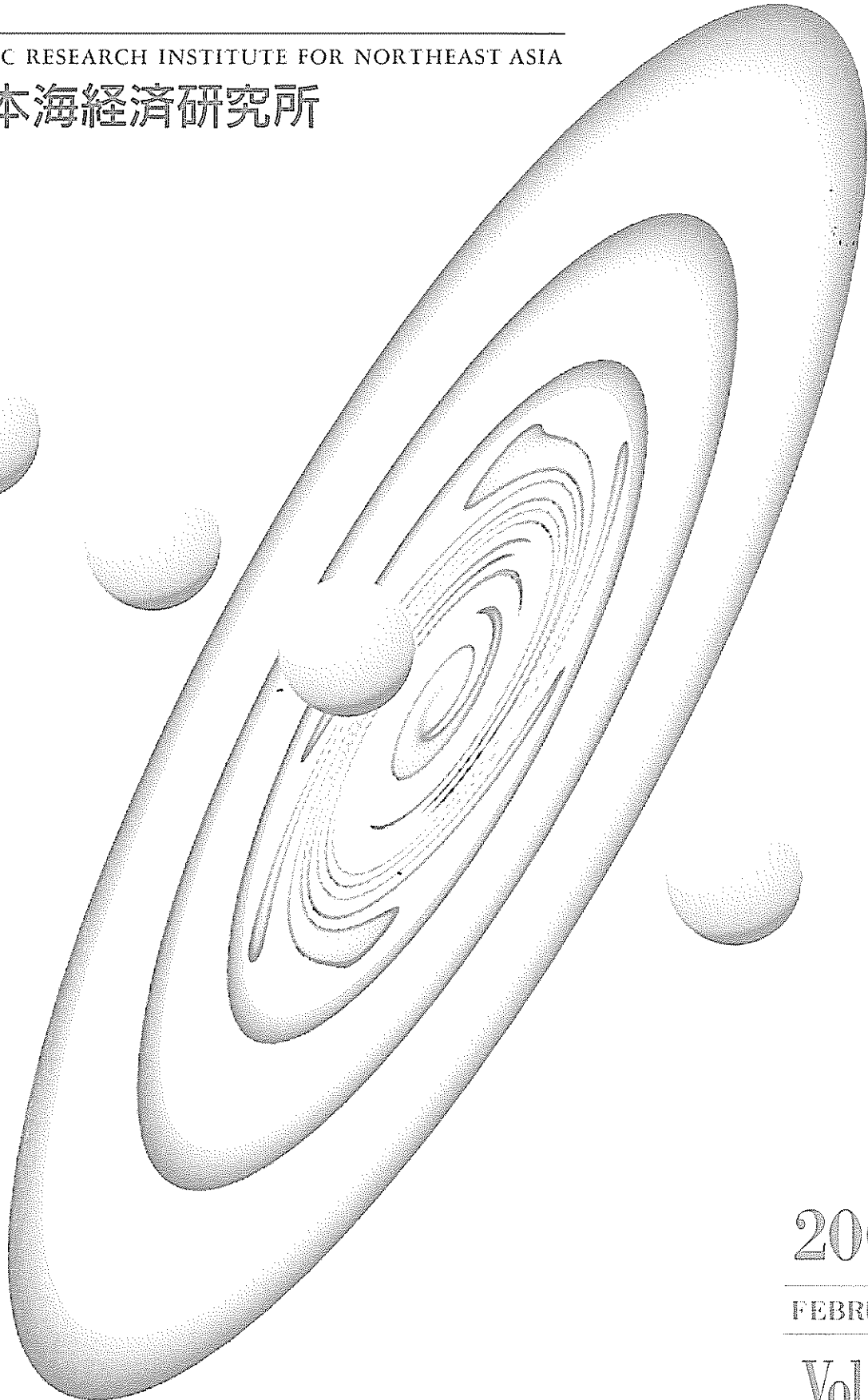


ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

環日本海經濟研究所



2000

FEBRUARY

Vol.32

目 次

■ The Political-Security Situation in Northeast Asia 北東アジアにおける政治安全保障の現状（英／日）Robert A. Scarapino, Robson Research Professor of Government Emeritus, Institute of East Asian Studies, The University of California at Berkeley カリフォルニア大学バークレー校 東アジア研究所 ロブソンリサーチ政府名誉教授 ロバート・スカラピーノ 1
■ キーパーソンインタビュー 「21世紀のエネルギー事情」株式会社東芝 顧問 阿部進氏に聞く（日）16
■ A Transport Forecast Study of Tumen River Economic and Development Area (TREDA) 図們江経済開発地域の輸送量予想（英／日）Dr Wang Rongcheng, Northeast Asia Research Center, Northeast Normal University 東北師範大学北東アジア研究センター 情報室 主任 王 榮成21
■ ロシア商業銀行の状況（日）ロシアウォッチャー 菅野 哲夫36
■ 2010年に向かって挑戦する天津（日）日商岩井株式会社 天津事務所所長 下釜 敬明45
■ 日本、韓国、中国、ロシアの海陸周遊記～国境個人貿易の実情に迫る～（日）ERIN調査研究部研究員 宮崎 博人48
■ 第9回北東アジア経済フォーラム・天津会議報告（日）ERINA所長 吉田 進 調査研究部研究員 田中 隆弘55
■ 北東アジア諸国（地域）の産業構造関連統計61
■ 「北東アジア経済白書」2000年版“21世紀のフロンティア”発行のお知らせ68
■ 研究所だより69

The Political-Security Situation in Northeast Asia

Robert A. Scalapino

Robson Research Professor of Government Emeritus

Institute of East Asian Studies

University of California at Berkeley

Northeast Asia represents the most diverse, hence complex region in the world. In economic, political, and cultural terms, the differences among the nations of the area are huge, and while virtually every state is dedicated to continued economic development with an emphasis upon a market economy, those differences are likely to remain significant.

In Russia, socialism has been abandoned, but the quest for a viable new economic order continues amidst recurrent crises. Mongolia, once a Soviet satellite, is also seeking a new economic system with great difficulty. China has been involved in the process of modifying socialism with considerable success. Yet its present efforts to operate a hybrid economy in which the state sector is still important are meeting with serious problems. Only North Korea clings to the old Stalinist economic strategy, and even here, the signs of cautious change are multiplying.

Meanwhile, Japan and South Korea are wrestling with the problems of effecting substantial changes in an economic order that was once highly successful, but now requires major reforms to advance in an interdependent world. Only the United States has thus far remained abreast of the times in economic terms, standing on the frontiers of science and technology, and with an economic order relatively open and highly competitive. Unparalleled prosperity up to date has been its reward.

The time of transition

In the political realm also, a wide range of systems is to be found. Once again, Marxism-Leninism in its classical form is undergoing significant alterations. The collapse of Communism in Russia signaled a global trend. However, those who predict the universal triumph of democracy are at least premature. Russia itself illustrates the hazards of instant democracy imposed on a highly authoritarian background. President Boris Yeltsin has been ailing both physically and politically, but under the 1993 Constitution, he still has the power to make and unmake governments. Parties are the products of individuals, singly or in coalition, and the post-Yeltsin leadership remains unclear. Morale at all levels of society remains low, with limited faith in the new institutions and uncertainty about future leaders. In the midst of a faltering economy, and with regions cut off from the old system of largess provided by the center, decentralization and separatism emerge, especially when factors of religion and ethnicity are present.

Under the circumstances, it is not surprising that nationalism, often flying anti-Western, and especially anti-American banners, has risen. The early economic failures are frequently ascribed to mistaken American advice. Then came the expansion of NATO, followed by Kosovo. Thus, "Westernizers" are generally in low repute

at present, and those who aim at rebuilding Russia as a global power by focusing upon relations with former USSR members and old partners like India and China are in vogue. As we shall note later, this fact is strongly influencing current Russian foreign policy.

The political scene in China is more stable, although here too, uncertainties regarding the future abound. China has moved from MLM (Marxism-Leninism-Maoism) to authoritarian pluralism. Politics remains authoritarian, but with greater flexibility than in the Maoist era. Freedom of speech has greatly expanded. Freedom to publish is more restricted, but criticism of certain conditions and policies, providing it is generally in line with government views, is permitted. One cannot challenge the Communist Party's political dominance, as those who sought to form a genuine Democratic Party discovered, but the role of both the National People's Assembly and the Chinese People's Political Consultative Conference has expanded somewhat. Moreover, increased emphasis is placed upon the rule of law, and supervised village elections are widespread.

Within this context, two political trends are especially noteworthy. First, at the center, China is moving from one-man supremacy toward collective leadership. Jiang Zemin is defined as the "core" of the party, but no one regards him as another Mao or Deng. He is the manager in the increasingly complex, diversified government, with authority allocated in accordance with the role assigned, and consultation among involved individuals and units regularly conducted.

Accompanying and abetting this trend, the nature of leadership has changed. The ideologues have given way to the technocrats. Most leaders of the present were trained in such fields as engineering, or sought to acquire knowledge in the economic realm. An ideological content is carefully preserved in policy speeches, with the correct words spoken, but pragmatism underlies the actions taken.

The pluralist aspects of the current order are most clearly revealed in the social and economic arena. Rapid development over two decades has resulted in extensive decentralization, and at the same time, a growing number of increasingly articulate interest groups. A civil society apart from the state is emerging. At some point, China will require a more formal federal system, with authority allocated legally among center, region, province and locality.

Up to date, the military have remained under the control of the party. However, top military leaders have a strong voice in policy matters that concern them, and in those parts of the country where security problems exist such as Xinjiang and Tibet, their authority is enhanced.

As noted, the private sector represents the truly dynamic portion of the economy, and further, the Chinese

economy is now irreversibly intertwined with the globalization process, both institutional and non-institutional

Is there a risk to stability in the current trends? Clearly, there are worries among current leaders. At present, unrest among peasants dissatisfied with agricultural prices, excessive taxes, and corrupt local officials and the mounting urban unemployment that has accompanied the downsizing of State Owned Enterprises concern officials far more than student unrest which has slackened.

And when Kosovo is mentioned, Tibet or Taiwan comes to mind. Thus, as the appeal of MLM ideology declines, nationalism is utilized to strengthen the loyalty of the citizenry. The appeal is to "patriotism," and hard work to make China "rich and strong"

Japan is another nation in transition, although the basic institutional structure remains unchallenged. After decades of rapid economic growth and a stable one-party dominant political system, there are clouds over both the economy and the government. Japan stands as testimony to the fact that fundamental economic reform requires cultural as well as economic alterations. Hence, it cannot be accomplished quickly or easily, especially when governments are short-lived. A transition is underway as Japan reluctantly adjusts to the new global order. However, to abandon the corporatist system for a truly competitive, open economic order is painful.

At present, unsteady coalitions, and leaders who maintain power precariously dominate Japanese politics, with rapid shifts in the degree of public support they hold. The effort to reduce the power of the bureaucracy and enhance the role of elected and appointed officials is making progress. Yet on the part of the Japanese people, there is greater self-doubt than has existed since World War II. Moreover, the advantage of being a highly homogeneous people in an island environment has its disadvantageous side. Can Japan become truly internationalist, shedding its propensity for introversion and exclusiveness, as its own needs and those of the world require?

The United States is the final major power with deep involvement in Northeast Asia, although it lies geographically outside the region. In comparative terms, the U.S. is perhaps the most stable of the four large nations at present. Its economy has adjusted to the new era relatively well. American politics, however, symbolize the fact that this is the most revolutionary society in the world in terms of the pace of change over recent decades. Hence, the issue paramount in the minds of many Americans is how to adjust to the changes that affect one's daily life and that of one's family: housing, transportation, communications, education for one's children, crime, pollution—the list is endless. What time and funds should be expended on these vital concerns in comparison with America's international commitments?

After decades of internationalism—with its costs and risks—a rise in neo-isolationism is taking place in the United States, ironically at a time when criticism regarding U.S. hegemony and arrogance is at high tide. This too represents a form of nationalism. The United States is not likely to retreat from the world, given its deep economic and political stake in international events, but issues relating to the extent and type of involvement are rising in importance for the average American, and are already

being translated into issues on the political front.

Meanwhile, there are no heroes on the American political stage at present. Indeed, all aspirants to political office in the U.S. must run the gauntlet of media exposes of their private as well as public lives. Scarcely anyone emerges unscathed. A totally free media plays a vital role in raising issues needing attention and exposing wrongdoers but it can also undermine public confidence in leaders and lead to cynicism regarding politics generally.

Turning to the smaller states of Northeast Asia, the two Koreas stand in stark contrast to each other. The DPRK has been mislabeled a revolutionary state. In truth, it is a highly traditional society. *Juche* ("self-reliance") is a slogan reflecting an effort at maximum isolation, reminiscent of the traditional "hermit kingdom." Moreover, a monarch has occupied the Korean throne in recent times, wielding absolute power, with dynastic succession in place. Yet tradition cannot succeed in the modern world. North Korea at present is a failing state, its economy obsolescent, its society out of touch with most contemporary events.

Imminent collapse seems unlikely. The regime is cemented at the top with a new Great Leader carefully integrated with the military, and military supremacy is a key slogan. The one aspect of modernity in the system, moreover, is the capacity to mobilize the masses in periodic pageantry and manifestations of patriotism. Here too, nationalism is everywhere in evidence.

The critical issue, however, is the pace and extent of change. Understandably, the worry of the top elite is the effect of economic change on the political order. Yet the DPRK must join the world if it is to survive, and that process has begun, ever so timidly. Will it be in time?

Meanwhile, to the south, the ROK has made the transition from authoritarian pluralism to democracy, and is now recovering from the recent economic crisis. Here too, past culture has been put under strain, but bold leadership has enabled a challenge to the old order, one that continues to meet resistance, but shows promise. South Korean democracy has its problems, among them intense regionalism, highly personalized and very bitter politics, and the uncertainties regarding the next generation of leaders as the era of the three Kims comes to a close. Yet on balance, the ROK is rising in prominence, prepared to play a more significant role in the region.

To the northeast of the Korean peninsula lies Mongolia, sandwiched between Russia and China. Democracy here has existed for only a decade, and the turnover in leadership has been extensive. Yet almost all of the new leaders have been young and post-Soviet, hence oriented toward a very different future. Change in this society will be highly uneven. Some forty percent of the population are still nomadic. But change will come.

In surveying any region of the world today, one must pay homage to one central fact. We live at a time when three somewhat conflictual forces are rising and forced to interact with each other: internationalism, nationalism and communalism. The latter refers to the quest of individuals troubled by the challenges to values and identity for a more meaningful community. This may come in the form of increased ethnic affiliation; a deeper commitment to religion, especially fundamentalist religion or cultism;

or stronger localist attachments. How these three forces interact in a given state or region will determine the balance between stability and turmoil, harmony and discord.

National strategies: The United States

With the foundations in place, let us now turn to the strategies of each Northeast Asian state as they are manifested in current foreign policies, commencing with the sole superpower of the present, the United States. American foreign policy has long rested on two pillars: perceived national interest and moral commitment. When these are in harmony, a policy generally has maximum support; when they clash or appear to clash, dissension often ensues. Thus, after Pearl Harbor, support for U.S. participation in World War II was massive. In contrast, after its initial stages, the Vietnam War produced increasing divisions. This highlights another fact: Americans are an impatient people. U.S. leaders have come to realize those actions in the international arena quickly taken and quickly over, and with minimal costs, represent the course most likely to win public approval.

In the period ahead, American strategy will probably be based upon two approaches, taken simultaneously: a concert of powers and a balance of power. The U.S. will strive to build coalitions of states having a common interest in a given issue, hence, willing to work together toward reaching a solution. Korea is one example, with the U.S., Japan and South Korea working in concert, and with substantial support from China. Many other issues, such as those in the environmental and resource fields, are susceptible to similar treatment.

At the same time, given the numerous unresolved problems in the region, the military modernization programs underway, and the fragility of the domestic order in many societies, a balance of power will be maintained, with existing military alliances kept largely intact.

The U.S.-Japan strategic alliance

Since bilateral relations will continue to be critically important, how should one evaluate U.S. relations at that level? The U.S.-Japan strategic alliance continues to be the centerpiece of the American commitment to a strategic balance, and both governments support it. The revised guidelines recently adopted are indicative both of the U.S. desire for a greater security contribution by Japan and Japan's desire for a more influential role in the international realm. If Japan is to be "a normal state," it must have a security policy less dependent upon the United States. As nationalism has reemerged in Japan, such issues as constitutional revision has assumed greater importance.

For its part, the United States has been uncertain of precisely what it wishes Japan to be and do on the international stage. It wants Japan to do more, especially in the realm of economic assistance, but it does not want a nuclear Japan or a nation pursuing a unilateral, high military posture. In Japan, meanwhile, the search will go on for a more independent position. The past patron-client relationship is coming to a close, and partnership is the goal. Yet the fear expressed in certain Asian quarters of the restoration of Japanese militarism is largely unwarranted. Only the emergence of two conditions would

strengthen that possibility: a greatly increased perception of external threat and the loss of American credibility as an ally. The latter at least is very unlikely. The American-Japanese security alliance will be adjusted in the years ahead to the revolution in military technology, with the number of on-shore bases and in-country American troops affected over time. However, until there is a credible multilateral security structure in place in Northeast Asia, this alliance will survive.

Other issues between the U.S. and Japan exist, many of them in the economic realm. The U.S. has been dissatisfied with the pace of Japanese economic reform, the difficulties in entering the Japanese market, and the huge trade deficit. Japan has resented American impatience and hectoring. Moreover, on occasion, Tokyo has feared Japan-passing as much as Japan-bashing. Is China receiving greater attention?

Yet while there will continue to be contentious issues in this relationship, and Japan will assume a more independent position in its foreign policies, especially in Asia, the U.S.-Japan ties will continue to be close, reflecting the common interests of the two societies despite their significant cultural differences. These two nations represent the two most advanced economies in the world, ripe for greater technological interaction; politically open societies with key issues debated extensively; and societies facing in common some of the problems of post-modernity. A broader network of formal and informal dialogues is now necessary to bring the two peoples closer together, cementing a relationship that has logic on its side.

The United States and China

A second critical bilateral relationship is that between the United States and China. Here a complex and volatile combination of cooperation and contention exists, with passionate outbursts on occasion. Leaders on both sides understand the importance of achieving a relation that is on balance positive. The nature of U.S.-China relations affects every issue and every nation in Asia, especially Northeast Asia. Further, the economic ties between these two countries continue to expand despite various problems.

Yet in recent times, a series of events have shaken the relationship, highlighting its negative aspects. On the American side, troublesome stories were presented to the American people: the Cox Report with its allegations of Chinese nuclear espionage; the charges of Chinese political funds being expended in U.S. elections; continued human rights issues, and concerns about the direction of Chinese nationalism. The "China Threat" thesis thus received increased attention.

On the Chinese side, the public has been continuously presented with charges of American hegemony in global affairs, and the U.S. effort to implant its system on others, interfering in their internal affairs—charges made more intense by Kosovo and the accidental bombing of the PRC Embassy in Belgrade. Over 80% of the Chinese people refused to believe that the bombing was accidental, seeing it as retribution for China's opposition to U.S. policies.

Thus, leaders on both sides must be careful in seek-

ing to improve relations at present, cognizant of a suspicious public, backed by powerful political forces in both governments. Yet every recent American President including Clinton has opted for a China policy that seeks engagement, gambling on the belief that with China's primary commitment is continued economic development. On the other hand, Beijing is facing a number of serious domestic problems that will not be solved quickly or easily. The government, therefore, must pursue policies that increase China's interaction with the region, contributing to regional peace. Further, there is a number of issues upon which the U.S. and China can cooperate. Yet at the same time, the U.S. retains a hedge against the possibility that it has miscalculated China's policies in Asia and that a militant nationalism will restore the Middle Kingdom complex, with its propensity for dominance. Hence, a balance of power will be maintained-or as Beijing would define it currently, an imbalance of power, with the U.S. the dominant force.

Clearly, the nature of the U.S.-China relationship will be critical in determining Asia's future. If economic ties remain important to both parties, a series of common interests can result in being a part of a concert of powers on various issues. Also, if military modernization can be kept within bounds, with transparency increased through dialogue on military matters so as to construct some degree of trust, this relation can serve to advance the cause of peace. But the future is still uncertain, and domestic trends in both societies will play a critical role in determining the course of events.

U.S.-Russia relations

U.S. relations with Russia also represent a complex picture at present. Up to date, Washington has favored economic support for the Yeltsin government because it has seen the preservation of this government as essential if democracy and some degree of social stability are to survive. However, recent allegations of massive corruption have caused various sources to challenge this policy. Further, the expansion of NATO and the Kosovo operation have deeply troubled the relationship despite Moscow's partial adjustment to both events. Most recently, the Russian military incursion into Chechnya has added to the tensions, as has the American interest in seeing the development of a Caucasian oil pipeline running outside Russian territory.

It is to be noted that the deep problems in U.S.-Russian relations relate to Europe and secondarily, to the Middle East rather than to East Asia. The expansion of NATO, not yet concluded, has appeared to many Russians to threaten Russia's security, and the NATO-Russia Founding Act has not assuaged those concerns. The military action against Kosovo, taken outside UN auspices, left Russia out of the critical decision-making process and raised the delicate issue of intervention in domestic ethnic matters.

On the broader strategic front, Russia has strongly opposed U.S. efforts to develop a missile defense system or alter the ABM Treaty. The ratification of START II has been set back, and START III negotiations have not yet been launched. There is also the issue of Russian sale of advanced military technology to Iran.

In Northeast Asia, Russia has thus far been able to participate in multilateral institutions and dialogues only minimally despite requests to take part in such activities as the talks on Korea. Nor has the United States shown much interest in economic investment in the Russian Far East, given the conditions there.

While there is no danger at this point of a U.S.-Russian conflict, Cold or Hot, the issues darkening the relationship are substantial, and much will depend upon domestic developments in both countries, and the means whereby Russia's aspirations to be treated again as a major power can be realized within the evolving international decision-making process. In this connection, Russia's economic recovery will be crucial. For example, the Russian Far East should eventually become a more active participant in the Natural Economic Territory (NET) that will center upon the Sea of Japan (East Sea). At some point also, Russia should be allowed to become a part of the concert of powers dealing with Korea, and other security issues relating to the region. In sum, U.S.-Russia relations must be encased in a greater degree of multilateralism, both in the western and eastern portions of the Eurasian continent.

The Perry Report and beyond

With the smaller nations of Northeast Asia, U.S. relations are more positive at present than at any time in the post-1945 era. The strategic alliance with South Korea is firmly supported by both nations, and overall relations with the Kim Dae-Jung government are good despite the shock of the Nogun-ri affair. The two governments are now on a common track with respect to North Korea, and the signs on balance are hopeful.

The Perry Report outlines in clear fashion the potential benefits of a more positive DPRK relation with the United States, including the progressive reduction of economic sanctions and moves toward diplomatic recognition. Meanwhile, KEDO despite difficulties is back on track. And the signs multiple that North Korea has elected a course of turning out for economic and scientific-technological growth, with improved relations with the U.S. a prime objective, despite its insistence that U.S. forces be removed from the ROK, a demand that will not be met under present circumstances. Nevertheless, while those who familiar with the past will remain cautious, the general scene appears more hopeful than in recent years.

U.S. relations with Mongolia are also favorable, although modest. Washington understands and approves of Mongolia's desire to maintain balanced and positive relations with its big neighbors, China and Russia, while adding Japan and the United States as nations involved in aid and support, seeking safety in numbers.

Japan and its Asian neighbors

Let us turn next to Japan's bilateral relations with its Asian neighbors. Japan-China relations remain hostages to a negative historical legacy to a considerable extent, despite recent efforts to move forward. Jiang Zemin's 1998 visit to Tokyo was a near catastrophe due to his continued insistence upon a more complete apology for past sins, alienating many Japanese. Prime Minister Obouchi's later trip to Beijing, with its emphasis upon economic

issues was more successful.

China, however, continues to signal its fears that Japanese militarism will be restored, and the periodic statements of key officials, like the recent suggestion that Japan should have nuclear weapons by a vice-minister, fortify these fears. Beijing's opposition to the revised U.S.-Japan security guidelines, particularly the concern that Taiwan may now be included in Japan's sphere of responsibility and the projected U.S.-Japan cooperation on TMD are additional problems.

Taiwan remains a sensitive issue because while Japan has been careful to avoid extensive involvement, this island is the one region of Asia where Japanese colonialism is remembered with considerable favor, a fact not lost upon Beijing. At one point, China did not object to the U.S.-Japan security pact, realizing that it served as a safeguard against unilateral Japanese military activities. Recently, this view has been muted.

Looking ahead, the most favorable scenario would be one in which Japan continued to play a vital role in China's economic development, verifiable agreements on arms controls encompassing these and other Asia-Pacific states were reached, and Japan and China played important roles in those concerts of powers established to contain or resolve the outstanding problems remaining from World War II. Whether that scenario can be realized, however, depends heavily upon the actions and attitudes of both states.

Meanwhile, Japan's relations with Russia are troubled by the relative lack of progress on the Northern Territories (Southern Kuriles) issue. Visitations are permitted, but no acceptable formula for handling the basic issue of sovereignty has been reached, and given the rising nationalism in both societies, agreement will be difficult.

In addition, Russia's troubled economic condition renders progress on this front slow, but vitally important. The two Sakhalin projects on oil and gas development signal the potentials. A Japanese-Russian Intergovernmental Commission on Trade and Economic Cooperation has thus far concentrated on energy issues. While these will undoubtedly be the most important aspects of economic cooperation in the near term, a vast array of products--minerals, timber and fish--can serve to bolster Japan-Russian trade. The Japanese capital and technology at some point could be serving to aid in the rebuilding of the Russian Far East industrial structure. In sum, the future of Japanese-Russian relations depends heavily upon economic factors.

Japan's relations with South Korea have taken a significant upward direction since the advent of the Kim Dae-Jung administration. Kim has made it one of his priorities to improve relations with all ROK neighbors including Japan, and his visit to Tokyo resulted in advances with respect to cultural relations and a fisheries agreement (although South Korean fishermen have not been happy with the accord). Military consultations are also taking place. Certain old issues remain, foremost among them the historical prejudices that still prevail among the people of both communities, and thus Korean worries about Japanese militarism akin to those of China are often voiced. But the picture is more promising that

any point since 1945.

Japan's relations with North Korea remain minimal, but if a North Korean policy of gradual opening comes to pass, Japan will undoubtedly play an increasing economic role in the North's development. At present, however, the DPRK negative propaganda directed at Japan remains intense. Yet at some point, the old issues on the Korean side involving comfort women and other legacies of the past, and on the Japanese side, the concerns about alleged kidnappings and incursions into Japanese waters by DPRK ships will be handled through negotiation. However, that day may not be imminent, and currently, many Japanese see North Korea as the greatest threat.

Japan has shown some interest in greater economic involvement in Mongolia, with the extent dependent upon the future economic climate there. Meanwhile, it accepts Mongolia's basic strategy as sound.

In the broadest sense, Japan is searching for a more active role in East Asia and in the world, one that will reestablish it as a truly major and independent power. Thus, it seeks a permanent seat on the UN Security Council, membership in all relevant multilateral bodies, and participation in certain newly formed triangular groups, while still maintaining its security ties with the United States. The nationalist manifestations to be seen in Japan at present are part of a global trend, but as noted, if the region moves toward serious dialogue on contentious issues and Japan's strategic isolation is avoided, the ultra-right will be contained.

China and the region

The broad trends in China's recent foreign policies are threefold. First, Beijing has reached out to all of its neighbors, seeking to improve bilateral ties, and thereby, to create a type of buffer zone around it, or to put it differently, to erect its own balance of power against the perceived threat of American hegemony.

Second, after a lengthy period of preferring bilateralism, China has shown an increasing desire to be actively involved in multilateral operations, starting with the United Nations, so as to underline its insistence that the actions of all parties should be in conformity with international covenants (attention, NATO!). Third, China has underscored as a central theme of its foreign policy the principle of the absolute sovereignty of the nation-state, demanding that there be no external interference in the internal affairs of another state. In insisting upon this principle, Beijing has yet to come to grips with the complex problem of humanitarian intervention or perhaps more importantly, the impossibility of drawing a firm line between "domestic" and "international" in this interdependent world.

Sino-American relations have already been discussed, but one must underline the fact that this relationship is currently marked by an understanding by both principal parties of its importance (underscored by the recent agreement on PRC WTO entry) and the recurrent incidents that produce negative images in both nations, rendering the atmosphere for cooperation more difficult.

Similarly, as we have seen, the Sino-Japanese relationship remains emotionally charged even as the economic ties become ever more important. What are the

implications of this emotionalism for the long-term relations between these two nations, particularly if the future witnesses the rise of China as the most powerful Asian nation militarily and one with growing regional economic impact. At the same time Japan is likely to move forward in the high tech and service fields to compensate for its aging population, with ever deeper international involvement, and a potential for rapid military modernization. This question highlights the imperative necessity of creating new mechanisms for effective dialogue and negotiation involving these two societies.

In the post-Cold War era, China's one bilateral relation that has undergone dramatic change has been that with the Russian Federation. A succession of top-level visitations has yielded the advent of "a strategic partnership." While a somewhat similar agreement between China and the U.S. exists on paper and it is proclaimed that the Sino-Russian partnership is not directed at any third party, the basis for this development is very transparent: mutual concern about the United States, and its perceived encirclement of the Eurasian continent: to the West, the enlargement of NATO, and its military operations initially outside UN auspices in Serbia; to the East, the strengthening of U.S. bilateral military ties, from the ROK and Japan to the Philippines and Thailand. Thus, it has been easy for China and Russia to stand for "multipolarism" in opposition to "unipolarism." In the United Nations, they have a powerful voice (and can thus block actions if they chose, as has taken place). Both nations can also agree on opposition to "separatism" within a nation-state--thus, support for China's claim to Taiwan and for Russia's struggle to keep the current Federation together.

In addition, the agreements with respect to most border issues and on a reduction of military forces in Central Asia, reached together with the three states of that region represent definite progress in reducing tensions.

Currently, the economic underpinnings of the relationship are weak due to Russia's economic problems, but exploration with respect to energy and other raw material exports to China is underway. At some point, the Sino-Russian economic ties will become much stronger, although China lacks the capital so urgently required for Russian rehabilitation.

However, there are reasons to doubt that the Sino-Russian relationship will become an all-encompassing alliance. The Russian Far East, once a part of the greater Chinese empire, has a population of only eight million, and its leaders have periodically expressed apprehensions about the huge population to the south, and the threat of inundation--a threat perhaps unwarranted, but deeply felt.

Beyond this, the cultural differences between these two societies are very great, and at present, there is no ideological glue to cement the relation. It exists in its current form primarily because of a commonly perceived threat. Yet both parties also recognize the importance of a relation with the United States that is on balance positive, and both strive for this achievement. The United States thus remains the central variable in the China-Russia relationship.

Meanwhile, China's relation with the Korean peninsula continues to be dedicated to maintaining a two-

Koreas policy despite the major strides in economic and political relations with the South in recent years. As noted earlier, China has cooperated with others in the Four Party Talks in seeking to encourage the North to move down an evolutionary path, akin to that taken by it. Publicly, it avows continued friendship with Pyongyang and avoids any open criticism. Privately, however, Beijing regards DPRK economic policies as antiquated and its political system as bizarre. Nevertheless, to have some leverage in the situation, it will continue its economic aid, and encourage the North to strengthen its ties with Beijing through high-level visits, as have recently taken place. China does not want a collapsed North, a nuclear North, or a conflict on the peninsula.

The two Koreas

It remains to discuss the relations between the two Koreas more closely at a time when changes and uncertainties go hand in hand. Kim Dae-Jung's Sunshine Policy has produced a mixed response in Pyongyang. On the one hand, it is frequently denounced as an effort to subvert the North, overthrowing its system by stealth. Further, demands are made for an abolition of the National Security Law and the removal of U.S. forces from the ROK. The South's efforts to couple fertilizer aid with a renewal of divided family visits have been resisted and the naval clash in mid-1999 predictably produced rage on the part of Pyongyang authorities. With respect to the ROK as with the regard to the United States, DPRK rhetoric is often torrid.

Yet, despite problems at times, the Hyundai tourist operation at Mt. Kumgang continues, and discussions are ongoing with respect to the development of an Hyundai sponsored economic zone, with its founder, Chung Juyung, having met with Kim Jong-Il twice. Equally important, the North has sent various signals that it intends to undertake economic changes. Under the new slogan, Kangsong Taekuk (militarily powerful, economically prosperous), new laws to promote foreign investment have been enacted, and some one hundred individuals were sent abroad in 1998 for short-term training and information gathering on energy, agriculture, legal studies, and similar matters. Further, technocrats are being placed in key economic positions. It is important to reiterate that change is coming slowly, with worries as to its consequences. But change is coming.

Cultural relations between North and South have also advanced, with joint sports, musical events, and religious meetings prominently reported. Plans for intellectual exchanges are under discussion. A middle-level official North-South dialogue periodically takes place in Beijing. The North's priority remains the establishment of relations with the U.S., and subsequently with Japan. Thus the strategy is to strengthen the overall DPRK diplomatic-economic position as Pak Jong-Hi did for the South through Nordpolitik but gradually it is being recognized that the South offers the greatest opportunity for prompt economic assistance in a developmental program.

Beyond bilateralism

Turning to a broader issue, what is the future for Northeast Asian international relations beyond bilateral-

ism? The signs are mixed. As bilateral relations in the region continue their complex course, multilateralism is also advancing in a variety of forms. Gradually, the nations of this region are becoming part of the global organizations now in existence, from the United Nations on the political front to the World Trade Organization and the International Monetary Fund in the economic sphere. Moreover, they are participating in such regional organizations as APEC, ARF, and at the non-official level, CSCAP.

In Northeast Asia itself, however, multilateralism has been slow to develop except with respect to environmental-resource matters. Consultation on the Tumen River project was an early effort, but one faltering because of varying priorities and financial issues. The first steps in the broader political-security field have been Track II in nature, with the Northeast Asia Cooperation Dialogue having operated since 1993. NEACD involves the four major nations and the two Koreas, but unfortunately, North Korea has not participated since the opening session despite repeated invitations. NEACD in reality has been a semi-official body, with one-half the delegation of each nation from the governmental sector. Its recommendations on policy issues have been forwarded to the governments concerned.

At the official level, the principal movement thus far has been from bilateralism to trilateralism, with various triangular consultations, most visibly, that among the U.S., Japan and the ROK. Proposals for an official Northeast Asia Cooperation Dialogue have recurrently been made, but it has been judged premature by most of the governments of the region.

If the agenda were kept limited, however, with those issues deemed "domestic" or impossible to resolve retained for a later point, and issues concerning which common interests in resolution exist—such as the full range of environmental issues, transparency in military budgets, and possibly arms limitations, such an organization might be feasible.

In any case, it is clear that in the first instance, the United States and Russia as the principal nuclear powers have a special responsibility for moving ahead with the START program, and that they together with others must give serious attention to missile proliferation, the truly critical issue that lies ahead in the military sphere.

Meanwhile, on the economic front, the rapid growth of interdependence in many forms, such as the massive flow of capital across national boundaries and the spread of NETs has vitally affected the Northeast Asian area as

well as other regions. Moreover, these developments are certain to advance more rapidly in the years ahead, raising the issue of how to live with economic globalization, an issue not yet fully resolved.

In truth, multilateralism—both global and regional—is at a crossroads. Only in the economic sphere via WTO are there partially effective enforcement mechanisms for the rules and procedures outlined in the charter. The UN, despite its vital services, is hobbled in many instances with respect to peace making and peacekeeping because its rules require unanimity on the part of permanent Security Council members, a condition often not possible. Moreover, it has no security or police force.

Given this situation, the issue of outside intervention in cases of failing states or instances of massive slaughter, refugee migrations across borders, or other domestic situations having dire regional consequences is certain to be a crucial issue in the early 21st Century. At present, no answers are available. The absolute injunction against involvement, whatever the situation, is not likely to be accepted by states that either feel a strong moral obligation or are being drastically affected by events. Are there effective rules that can be established: the scale of devastation; the regional consequences; extensive prior efforts at resolution by negotiations; maximum consensus among affected or concerned states; and efforts to obtain prior UN sanction? Whatever the answer, Northeast Asia is one of the regions likely to be affected by the way in which this issue is handled in the years ahead.

Conclusions

On balance, however, one can be cautiously optimistic about the political-security situation in this region. First, the hard authoritarianism of the past, making cross-national dialogue so difficult, has almost vanished. Second, the combination of priority given to economic development and the growing economic interdependence gives every state a stake in the peaceful resolution of disputes. Moreover, we are acquiring the international structures and mechanisms for dialogue and the handling of problems, albeit, thus far, in an incomplete fashion. Finally, the most troublesome legacies of World War II remaining in this region, divided Korea and China-Taiwan, while not en route to solution, seem less likely to erupt in conflict at present, with forms of accommodation being explored. The tasks ahead in the international realm, however, are major ones, and weariness cannot be accepted as an excuse for shunning responsibilities.

北東アジアにおける政治的安全保障の現状

カリフォルニア大学バークレー校
東アジア研究所
ロブソンリサーチ政府名誉教授
ロバート・スカラピーノ

北東アジアは世界で最も多様であり、それゆえに複雑な地域である。経済、政治、そして文化面で、域内国家間の違いは非常に大きく、実際それらの国々は市場経済を中心とした経済開発を続けようとしているが、その違いは根強く残っていきと考えられる。

ロシアでは社会主義は終焉したが、度重なる危機の中で実現可能な新しい経済秩序の追求が続いている。かつてはソビエトの衛星国であったモンゴルもまた、多くの困難を伴いながら、新しい経済体制を探求している。中国は社会主義の修正に取り組んでおり、かなりの成果を上げている。現在推し進められている混合経済体制では国営セクターが依然重要な役割を果たしており、深刻な問題も抱えている。朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）だけが、過去のスターリン主義の経済戦略に執着しているが、ここでも慎重ながら変化が進んでいる。

一方、日本と韓国は一度は大きな経済的な成功を取ったものの、その経済秩序に様々な変化が起こり、それらの問題と格闘している。しかし、相互依存関係にある国際舞台で成功するにはさらに大きな改革が必要である。唯一アメリカだけが経済面で時代に遅れを取らず、科学技術の先端に立ち、比較的開放的な経済体制が整っており、際立って繁栄を続けている。

変化の時代

政治面でも幅広い多様なシステムが存在する。古典的なマルクス・レーニン主義は大きく変化しており、ロシアにおける共産主義崩壊は世界的な流れの発端となった。しかしながら、民主主義が世界的勝者になるであろうと予測するには、まだ時機尚早だと思われる。

ロシアは極めて独裁的な背景の下に誕生した即席民主主義の弊害を示している。エリツィン大統領の体調は芳しくなく、政治的にも病んでいる。しかし1993年に制定された新ロシア憲法下で、エリツィン大統領は今も政治を左右する力を保持している。政党は個人や、集団の寄り合いであり、エリツィン後のリーダーは明確にはなっていない。社会のいかなるレベルでも士気は低く、新たな制度に対する信頼も低い。将来のリーダーに関しても

不明瞭な状態である。経済が衰え、地方が中央によって多額の補助金を与えられていた古い制度から切り捨てられていく中で、地方分散化と分離の動きが起こる。その傾向は宗教的要因や少数民族の問題がある場合は顕著となる。

こういった状況の下、しばしば反西側、特に反米を掲げるナショナリズムの台頭が見られることは驚くに値しない。初期の経済的な失敗はしばしばアメリカの誤った忠告によるものとみなされている。そして、NAO拡大があり、コソボ問題が起こった。従って、「西洋派」は現在では一般的に評判が悪い。また、旧ソ連邦国家や古いパートナーであるインドや中国などとの関係を重視して、世界的な権力を持つロシアを再建しようとするのが最近の流行である。後に述べるが、この事実はロシアの外交政策にも大きな影響を与えている。

中国では、将来に対する不透明さはあるものの、政治情勢は安定している。マルクス・レーニン・毛沢東主義から、権威主義的多元主義へと移行している。政治は未だ権威主義的ではあるが、毛沢東時代に比べると格段に柔軟になってきた。言論の自由は大きく拡大されてきた。出版の自由はまだ抑制されているが、政府の見解に近い場合に限り、政策への批評も許されている。共産党の政治的支配に反対することはできず、純粋な民主政党的結成を追求してきた人々もこれに気付いている。しかし、全国人民代表大会や中国人民政治協商会議の役割はいくらか大きくなっている。また、法律の遵守が強調され、監視下にある地方選挙も盛んに行われるようになってきた。

こういった流れの中で、中国には2つの新しい政治的傾向が見られる。第一に、中央政府では一人の政治的権威者から集合的なリーダーシップへと移行していることである。江沢民国家主席は確かに党の中心ではあるが、毛沢東や鄧小平の再来とは言えない。複雑で多様な機能を有する政府のマネージャー的な役割を果たしているのが江沢民だと言える。政府には様々な役割があるが、それぞれに主導権や権限が分散され、それぞれのグループや個人が定期的に協議を行っている。

この傾向に伴ってリーダーシップの性格も変わった。

理論指導者に代わりテクノクラートが台頭してきている。現在のリーダーたちは、工学等の分野の教育を受けた者や経済分野に詳しい者が多い。イデオロギーは、政策演説などには注意深い表現という形で残っているが、行動は実践的になっている。

現在の多元主義的な指向は、社会経済的分野で最も明確に現れている。この20年間に起こった急激な発展が地方分権化の拡大をもたらし、同時に様々な社会グループが台頭してきている。また、国家体制とは別に、様々な市民社会が生まれてきている。将来的に中国は、権限が中央、地域、省などに法的に分散された、より整備された連邦体制のようなものを必要とするのではないかと考えられる。

これまでのところ、軍部は党の支配下にある。しかし、軍の上層部は関連のある政策に対しても大きな力を保持しており、例えば新疆・チベット地区のように安全保障問題がある地域では、軍部はかなりの権力を有している。

民間部門も経済の中で実にダイナミックな役割を果たしており、中国経済は制度的にも非制度的にも後戻りすることのない国際化の道を進んでいる。

現在の傾向の安定性についてはどうであろうか。現在の指導者の間で懸念があるのは明らかである。農産物の価格に不満を持つ農民、重税、地方官僚の汚職・腐敗、国営企業のリストラによる都市の失業者増等、指導者を悩ませているのは不満を持ってさぼる学生の問題の比ではない。

コソボ問題を考える時、チベットや台湾問題も浮かび上がってくる。マルクス・レーニン 毛沢東主義のイデオロギーは後退しても、民衆の忠誠心を確保するためにナショナリズムが利用されている。強調されているのは豊かで強い中国を創造するための愛国心と勤勉さである。

日本も国の基本体制は変わらないが、過渡期にある。数十年にわたる急速な経済発展と一党支配の安定政治形態の後、経済的にも政治的にも暗雲たちこめる状況にある。日本は根本的な経済改革には、経済的のみならず文化的な変革も必要だという事実と直面していると言えよう。従って、迅速かつ簡単に改革を達成することはできない。特に政権が短命な場合はなおさらである。新しい世界秩序に仕方なく適応していくという移行過程にある。しかし、協調組合主義的な仕組みを真に競争力のある開放的な経済に変えることは、痛みを伴うものである。

現在、日本の政権は不安定な連立体制を組んでおり、国民の支持もめまぐるしく変わる中、不安定なリーダーたちが政権を維持している状態にある。官僚権力の縮小

や、選任された行政者の役割を強化する努力は順調に進んでいる。しかしながら、日本国民は戦後最大の自信喪失に陥っている。しかも、島国でほとんど単一民族であるという利点はまた短所でもある。日本が真に国際的になれるかは、内向的・排他的性質から脱皮できるかにかかっているであろう。

地理的には離れているが、アメリカは北東アジアに深く関わる最後の大国である。比較するなら、アメリカは四大国の中で最も安定している。アメリカ経済は新しい時代に比較的よく適応している。アメリカの政治は、アメリカ社会が過去数十年間の変化の速度を見ると、世界で最も変化の速い社会であることを象徴している。ゆえに、アメリカ国民の心を占めている問題は、住宅、交通、通信、教育、犯罪、公害など数え切れないほど多くの日々の生活や家庭に影響を与える急激な変化にいかに対応していくかということなのである。アメリカの国際的関与と比較して、これらの極めて重要な問題にどのくらいの時間と費用を費やすのか。

長年にわたる様々な出費と危険を伴った国際主義の後、アメリカでは新たな孤立主義が台頭してきているが、皮肉にも、アメリカの覇権主義や傲慢さに対する批判が大きくなっている時である。新しい孤立主義も、一種のナショナリズムの現われとも言える。政治・経済においてアメリカは国際舞台に深く関わってきており、これからも退くことはないが、アメリカ人はその関わりの度合いや内容について関心を深めており、この問題が政治の論議の場にも表れている。

一方、現在アメリカの政治舞台で活躍するヒーローはいない。アメリカの政治舞台を志す人間は、私的にも公的にもマスコミの挑戦に応じなければならず、無傷の者はいない。完全に自由なマスコミは、様々な問題で国民の注目を集め、不正を暴露する重要な役割が増しつつあるが、一方ではリーダーに対する国民の信頼を失墜させたり、政治を冷笑したりすることも在り得る。

北東アジア諸国に目を転じてみたい。朝鮮半島の二国は、非常に対称的な国である。北朝鮮は革命国と誤解されてきたが、本来は極めて伝統的な社会である。チュチェ(主体)思想は、究極の孤立を表現するスローガンであり、隠者王国の名残かもしれない。さらに近年は、独裁的統治者が政権を握っており、絶対的権力が世襲の形で受け継がれている。しかし近代世界では、伝統はいつまでも継続しえない。現在の北朝鮮は衰退しつつある国であり、その経済は古び、社会は世界の最新の出来事からも隔離されている。

しかし差し迫った北朝鮮の崩壊はないであろう。体制は固められており、政権トップの座には新しい「偉大な指導者」がおり、軍部と慎重かつ強い結びつきが見られるし、軍至上主義が主要なスローガンになっている。さらに、北朝鮮近代体制の一つの側面は、定期的に行われる壮麗な祭典に国民を大集結させる力、愛国心の示威行為であり、至るところでナショナリズムがはっきりと見て取れる。

非常に重要な問題は、北朝鮮の変革の程度とその速度にある。北朝鮮のトップエリートの懸念は、経済の変化が政治の秩序に及ぼす影響である。北朝鮮が生き残るためには、国際社会に参加しなければならない。そのプロセスはわずかながらも始まっているが、果たして間に合うであろうか。

韓国に目を向けてみよう。韓国は権威主義的多元主義から民主主義に移行し、最近の経済危機も回復に向かっている。ここでも過去の文化が負担になっているが、大胆なリーダーシップが古い秩序への挑戦を可能にしている。抵抗はあるが、見通しもある。韓国の民主主義にも問題がある。強い地域主義が見られ、政治も私物化されがちで厳しく、三人の金氏の時代を引き継ぐ次の世代のリーダーも不確定な状況にある。しかし、韓国が北東アジアにおける重要な役割を果たすことは明らかで、その準備は進んでいる。

朝鮮半島の北東には、ロシアと中国に挟まれたモンゴルがある。モンゴルが民主主義を採用してからわずか10年しかたっておらず、指導者の頻繁な交代が見られる。しかし、新しい指導者のほとんどすべてが若く、ソ連後の世代である。従って彼らは非常に異なる将来を志向している。社会の変化は平坦ではないものとなるだろう。人口の40%程度が遊牧民であるが、ここにも変化が訪れるだろう。

今、世界のどの地域を見ても、一つの中心となる事実に行きつく。それは、国際主義、ナショナリズム、地方自治主義といういわば対立しているような3つの力が浮かび上がり、また相互に関連付けられようとしている時代に我々が生きているという事実である。地方自治主義とは、より有意義な地域社会の価値観やアイデンティティーを求めて努力している個人の探求を意味している。これは民族運動の高まりやより深い宗教への関わり（特に原理主義的宗教やカルト宗教）、また地方主義などに強い執着を持つなどの形で現れるかもしれない。この3つの力がそれぞれの国や地域の中でどのように作用し合うかが、安定と不安定、調和と不調和のバランスを決定すること

になるだろう。

アメリカの外交政策

現在の外交政策に見られる北東アジア諸国の戦略について見てみよう。まず、現在唯一の超大国アメリカから始める。アメリカの外交政策は長い間2つの柱に基づいてすすめられてきた。一つは国益であり、もうひとつは倫理的、人道的な面の重視である。これらが調和している時の政策は国民から最大の支持を得るが、対立するか矛盾しそうな場合には意見の衝突が起こる。真珠湾攻撃後の第二次世界大戦へのアメリカ参戦には、非常に多くの国民の支持があった。反対に、ベトナム戦争においては、初期段階を過ぎると意見が2つに分かれた。これはまた別の事実を明らかにする。アメリカ人は我慢強くないということである。アメリカの指導者たちは、外交分野に対して国民の移ろい易い行動に気付いてきた。そして、最小のコストで、国民の承認が最も得られそうな選択をしてきたのである。

今後、アメリカの戦略はおそらく2つのアプローチに基づくことになるだろう。力を集結することとそのバランスを取ることである。アメリカの外交政策の中心は、共通の問題に関わる国々を結集し、共に問題を解決しようとする姿勢にある。朝鮮半島問題が一つの例で、米・日・韓が協力し、さらに中国の実際の支援を得て北朝鮮問題を解決したいという姿勢である。また環境や資源の問題も同様に三カ国、四カ国が協力して解決していこうという姿勢である。

同時に、北東アジア地域には、軍備近代化プログラムや各国の国内秩序の不安定など未解決の問題が数多くあり、既存の軍事同盟は現状のまま、力のバランスが保たれていくであろう。

日米関係

日米の二国間関係は非常に重要であり続けるであろう。アメリカにとって他のどの国がこの二国間関係と同様のレベルであり得るのか？ 日米の戦略的同盟は、アメリカの戦略的なバランスへのかかわりの中でも中心的なもので、両国政府の大きな支持もある。日米防衛協力のための新しいガイドラインが定められたが、これには、日本から安全保障面での協力を得たいというアメリカ側の希望、また国際舞台で大きな影響力を持ちたいという日本側の希望が示されている。もし日本が「普通の国」になるようとするなら、アメリカにあまり依存しない安全保障政策を持つに違いない。ナショナリズムが再び顔をの

ぞかせている日本では、憲法改正といった問題が重要性を増すと思われる。

日米関係では、アメリカは国際舞台で日本に何を期待していくのか明確に表明してこなかった。日本にはもっと行動してほしいと考えている、特に経済援助の面では。しかし、日本が核武装することや、軍国主義を追求するような国になることは欲していない。一方日本では、より独立的な立場を取るようになる。過去の「親分子分」といった関係は終わり、パートナーシップがそのゴールとなる。アジアの一部では、日本の軍国主義の復活ということが恐れられている。その可能性は、外からの脅威が強くなること、あるいは同盟国としてのアメリカの信頼性が失われることという2つの条件下においてのみありうる。しかし、このような条件が揃うこと、特に少なくとも後者はないと思われる。日米安全保障同盟は、将来的には軍事技術の進歩に伴い調整されていくであろうし、国内外の駐留アメリカ軍の数もその影響を受けるだろう。しかしながら、北東アジアで確固とした多国間相互安全保障構造ができるまで、日米安全保障同盟は存在すると思われる。

その他の日米関係の問題は、多くが経済的なものである。アメリカは日本の経済改革の速度や日本市場への参入障壁の問題、莫大な対日貿易赤字には満足していない。日本はアメリカの短気で高慢な態度に憤りを感じてきた。また、時にはジャパンバッシングのみならず、ジャパンバッシングを恐れてきた。中国はそれ程に注目されているのだろうか。様々な議論を経て、日本はアジアなどでの外交政策面ではより独立的立場をとるようになるだろうが、親密な関係が続いていくであろう。文化的違いがあるにも関わらず、共通の利害に支えられている面が強い。日米両国は世界で一番進んだ国であり、技術面での強い結びつきがある。また、政治的にもオープンで重要な事柄については幅広く議論でき、両社会は近代化以降の問題を共有している。今必要なのはより広いネットワークを公式・非公式に形成し、対話していくことである。それにより人々はより密に交流し関係を強固なものにしていけることができる。

米中関係

日米に次いで重要な二国間関係はアメリカと中国である。ここにも複雑で不安定な協力と対立が存在し、爆発の危険をはらんでいるが、米中のリーダーたちはバランスのとれた関係の必要性を理解している。米中関係はアジア、特に北東アジア諸国の様々な問題を左右するので

ある。様々な問題を抱えながらも米中の経済関係は拡大を続けるであろう。

しかし、最近の出来事は米中関係を揺さぶり、マイナス面を目立たせている。アメリカ側で言えば、コックス報告による中国人の核スパイ問題、アメリカ選挙資金における中国資金の流用、人権問題、中国のナショナリズムの行方などが報道されており、「中国の脅威」が注目を集めている。

また中国側からみると、アメリカの政治的支配力、内政干渉、すなわちソボ問題、ベオグラードの中国大使館誤爆事件などがあり、誤爆事件に対しては80%以上の中国人は誤爆とは信じておらず、アメリカ政策を批判する中国への報復措置と見ているようである。

従って、両国のリーダーは国民が懐疑的になっていることを認識し、両国政府の強力な政治力を背景に、関係向上には注意深くあらねばならない。クリントン大統領を始めとする最近のアメリカ大統領は、中国が経済開発を中心に進めていくということに賭けて、対中政策を選択してきた。一方、中国は簡単には解決できないような深刻な国内問題に直面しており、北東アジアの平和に寄与するようなこの地域との関係を深める政策をとらざるを得ない。米中が協力してできることも多くある。しかし、同時にアメリカは、アメリカが中国のアジア政策を見誤り、軍事的ナショナリズムによる中国王朝の復活につながる可能性に対する防御手段を保ちつつけている。ゆえに、力のバランスは保たれていくだろう。あるいは、中国政府に言わせれば、アメリカが優位性を持ったアンバランスな関係ということになるだろう。

明確なことは、米中関係の性質はアジアの将来を左右する非常に重要なものだということだ。両国にとって経済関係が重要であれば、共通の利益は様々な点において両国の協力という結果をもたらす。また、軍事問題に関する対話を通じて透明性を増し、その結果ある程度の信頼感を構築するなどの軍備の近代化が続けば、米中関係が平和への道を進めることに役立つ。しかし、先ことはまだはっきりせず、両国の国内情勢が今後大きな役割を果たすであろう。

米ロ関係

米ロ関係もまた現在複雑な様相を呈している。今までのところアメリカは、エリツィン政権が民主主義や社会的安定の存続に大切な政権であると見て、これを好意的に支持している。しかし、最近の汚職問題はこの政策に疑問を投げかける原因になっている。また、NATOの拡大、

コソボへの展開は、ロシア側の部分修正はあったものの、米ロ関係に大きな問題を投げかけた。特に最近のチェチェン侵攻により、米ロ間は緊張が高まっており、アメリカの利権に基づきコーカサスからロシア領土を通らずに石油を運ぶパイプライン開発が進められている。

米ロ間にある根深い問題は、東アジアよりも、第一にヨーロッパ、第二に中東に関係している。NATO拡大はまだ結論が出ていないが、多くのロシア人にとってはロシアの安全保障に対する脅威と受け取られ、NATO-ロシア基本協定もこれらの不安を緩和していない。国連とは無関係に行われたコソボに対する軍事行動は、重要な意思決定過程からロシアをはずし、国内の民族問題介入というデリケートな問題を提起した。

より広範な戦略的な面では、ロシアは、アメリカのミサイル防衛システム開発やABM（弾道弾迎撃ミサイル）条約の修正に反対しており、START（戦略兵器削減条約）の批准も遅れ、STARTの交渉もまだ始まっていない。ロシア先進軍事技術のイランへの売却問題もある。

北東アジアでは、ロシアはこれまで朝鮮半島問題などの活動に参加するよう要請されていたにも関わらず、多国間組織や対話にわずかに参加することができただけであった。こういった状態なので、アメリカも極東ロシアへの経済的な投資にはあまり関心を示していなかった。

現在は米ロ関係の対立に大きな危険はないが、関係を悪化させる問題は多い。そしてそれらの多くが両国の国内事情によるものである。また、ロシアが世界の大国として再び認識されたいという願望は、国際的な意志決定に関与していく中で実現されるであろう。この点で、ロシアの経済回復は重要である。例えば、極東ロシアが自然経済圏すなわち環日本海（東海）圏へ徐々に参加するようになるなどである。また、ロシアが朝鮮半島問題やその他の北東アジアの安全保障問題に参加することができるようになることだ。結局、米ロ関係はユーラシア大陸の東西を含む、多国間の相互交流関係に包括されねばならない。

ベリー報告とその後

その他の北東アジア諸国とアメリカの関係は、現在は1945年以降のどの時期より良好である。韓国との戦略的同盟を両国は支援しており、老斤里事件はあるものの、全般的に金大中政権とアメリカ政権の関係は良好である。北朝鮮に対しても、韓国とアメリカは同じ路線にあり、バランスについても希望が持てる。

ベリー報告には、より良好なアメリカと北朝鮮との関

係が潜在的な利益を持つとはっきり示されている。これは、経済制裁を徐々に削減することや国交正常化なども含む。また、困難は伴うが、KEDOも軌道にのってきた。北朝鮮がアメリカとの関係を改善しながら、経済や科学技術の発展に目を向けている兆候はたくさんある。韓国からのアメリカ軍撤退を強く主張してはいるが、現状では期待に添うことは難しそうだ。しかしながら、過去のことをよく知る人たちは未だに懐疑的であるが、全般的には米朝関係はここ数年に比べて明るいようだ。

アメリカとモンゴルの関係もまた、わずかではあるが好ましい方向に向かっている。アメリカ政府は、モンゴルが近隣諸国、つまり中国やロシアとの関係のバランスを保ち、また前向きなものにしようという希望をよく理解しており、日本とアメリカを支援国として考えている。

日本とアジア近隣諸国

日中関係には前進の努力が見られるものの、過去の不幸な歴史的事実が障害になっている。1998年の江沢民主席の東京訪問は、過去の罪についてのより完全な謝罪を強く主張し続けたために、多くの日本人の気持ちを遠ざけてしまい、ほとんど悲劇的な結果となった。その後の小淵首相の北京訪問は、経済問題を強調し、成果を上げたものと思われる。

しかし中国は日本の軍国主義復活に対する不安を表明し続けており、日本は核武装すべきであるといった最近の政務次官のほのめかしのような高級官僚の発言内容がその不安を助長している。日米の防衛に関する指針の修正に反対する中国政府にとって、特に台湾が日本の責任圏内に含まれているのではないかと、また戦域ミサイル防衛（TMD）構想で計画されている日米協力などが新たな問題となっている。

台湾は微妙な問題として残っている。日本は台湾問題についてはあまり深く関わらないようにしているが、台湾は日本の植民地時代を割合に好意的にとらえられている地域の一つだからである。この感情は中国ではないものである。中国は日米安全保障条約について反対しない時もあったが、それは条約が日本単独の軍事行動に対するセーフガードとなると考えたからである。最近はこの考え方は消えてしまったようだ。

将来もっとも好ましいシナリオとしては、日本が中国の経済開発に大きな役割を果たし続け、アジア太平洋諸国の軍事縮小協定を確立し、第二次世界大戦以来解決されていない問題を日中が協力して解決していこうとするものであろう。しかし、このシナリオが実現するかどうか

かは、中国と日本の姿勢によるところが非常に大きい。

一方、日中関係は、北方領土問題にあまり進展は見られず暗礁に乗り上げている。お互いの国を訪問することは許可されているが、所有権に関する基礎的な問題解決の手立てはできておらず、ナショナリズムが大きくなっている両国で合意に至るのは難しいだろう。

加えて、問題を抱えたロシアの経済が進展を遅れさせているが、この問題は非常に重要である。石油と天然ガス開発に関する2つのサハリンプロジェクトは、可能性を示している。貿易経済に関する日中政府間委員会は今まではエネルギー問題に焦点をしばってきた。エネルギー問題は短期的には最も重要な経済協力のポイントとなるのは間違いないが、より広範な生産物、つまり鉱物や木材および魚類などは日中貿易を支えるものとなろう。日本の資金や技術は、極東ロシアの産業構造再建に大きな役割を果たすこともできる。結論は、日中関係の将来は経済面に大きく依存しているということである。

日韓関係は、金大中政権発足以来、大きな進展を遂げている。金大統領は、日本を含む近隣諸国との関係を優先政策として重要視しており、金大統領の訪日では、文化交流や漁業協定の進展などの成果を生んだ。しかし、韓国の漁民はこの協定についてはあまり喜んではいないようだが、軍事問題に関する協議も行われている。しかし、古い問題も残っている。その最も大きなものは両国民の間に根強く残っている歴史的偏見であり、韓国は、中国と同じように、日本の軍国主義の復活を不安視している。しかし、1945年以降のどの時点より、現在は前途有望な状況にあるといえよう。

日本と北朝鮮の関係は相変わらず小さいが、北朝鮮が開放政策をすすめれば、日本が北朝鮮の経済開発で大きな役割をになうのは疑う余地がない。しかし現在は、北朝鮮の反日活動が緊張をもたらしている。従軍慰安婦やその他の過去の負の遺産などの北朝鮮側にとっての問題や、拉致問題や日本領海への侵入などの日本側にとっての問題は、交渉を通じて処理されていくだろう。しかし、それは即座にはできない。現在多くの日本人は北朝鮮を最大の脅威と見ているのである。

日本はモンゴル経済に関心を示しているが、コミットする度合いは将来の経済状況による。とりあえず、モンゴルの基本的戦略は受け入れている。

ある意味では日本は東アジアや世界において大きな役割を果たそうとしており、それは真に重要で独立した国家としての日本を再構築するものとなろう。日本は、国連安全保障理事会の常任理事国になること、すべての関

連国際組織に加盟すること、そして新たに設立される三国グループに参加することを目指しているが、アメリカとの安全保障の関係は残っている。現在日本で見られるナショナリストの示威行為は世界的な流れであるが、もしこの地域が争点に関して真剣に対話し、日本の戦略的孤立が避けられれば、極右派は抑えられるだろう。

中国と北東アジアとの関係

最近の中国の外交政策のおおまかな傾向は、3つの面を持っている。第一に、中国は近隣諸国のすべてに手を伸ばし、それぞれの国との二国間関係を向上させようとしている。これは中国の周囲に緩衝地帯を構築するため、あるいはアメリカの世界支配に対抗して力のバランスを取ろうとしているためと考えられる。

第二に、これまでの二国間関係重視から、多国間関係を望んでいること。まずは国連から始めて、すべての関連団体の行動は国際的な盟約の元に協調されて行うべきだという中国の主張を強調する（NATOに注目）。第三に、中国は絶対主権をその外交政策の中心として強調しており、内政干渉の排除を要望していることである。この原則を主張して、中国政府は複雑な人権問題に対する干渉に取り組んできた。あるいは、おそらくより重要なことは、現在の相互依存の世界では国内問題と国際問題にはっきりとした線を引くことが出来ないということだ。

米中関係については既に述べたが、この関係が現在両国の主要政党がその重要性を認識したことや（特に中国のWTO加盟による）、両国民の間に否定的なイメージを生み出す様々な事件によって注目されている。これらは協力へのムードをより難しいものとしている。

同様に、既に述べたように、日中関係は経済のつながりが一層重要になってきているにも関わらず、未だに感情的なものに支配されている。長い両国間の関係にわたってこの感情が意味するものは何か。特に、もし将来的に中国がアジアで最大の軍事国となり、また域内経済に与える影響が大きい国となった場合にどうなのか。日本では国民の高齢化に伴いハイテクおよびサービス分野へと向かって行く可能性が高く、より深く国際問題と関わるようになり、また急激な軍事力近代化の潜在力がある。この問題は、日中間の効果的な対話や交渉の機能を構築することが緊急に必要であることを示している。

冷戦終焉の後、中朝関係は劇的な変化を見た。トップレベルの高官訪問は「戦略的パートナーシップ」の出現をもたらした。米中間には似たような協定が書類上存在しているが、中朝間のパートナーシップは第三国に向け

たものではない。これまでに発展してきたものは基本的に非常に透明である。中口のアメリカに対する共通の問題とは、アメリカのユーラシア大陸封じ込めの認識である。つまり、西ではNATO拡大と、セルビアで行われた国連のお墨付きのない軍事行動であり、東では、韓国と日本からフィリピン、タイまでの、アメリカとの二国間軍事関係の強化である。従って、中国、ロシアにとっては「一極主義」ではなく「多極主義」を標榜することは容易であった。国連では中口は影響力を持っており、これまでもあったように、もし彼らがそうしようと思えば国連の行動を阻止することもできる。両国は国内の分離主義に反対する立場は共通で、中国の台湾に対する主張、ロシアの共和国維持を相互に支持している。

加えて、国境問題を考え、中央アジアにおける軍事力を削減する合意はできており、同時にその地域の三カ国が緊張緩和を促進している。

ロシアの経済問題のために、現在中口関係の経済的支援は弱いものであるが、エネルギー及びその他の天然資源の対中輸出などに関しては進展している。ロシア経済の回復のために早急に必要とされている資金を中国は持っていないが、中口経済関係はいずれ次第に強くなっていくだろう。

しかし、中口関係が包括的な同盟関係になるとは思われない。極東ロシアはかつて広大な中国王朝の一部であったが、現在の人口は800万人で、リーダーたちは南側の巨大な人口に対する憂慮や、南からの移民の殺到に対する脅威を繰り返し述べている。これはあまり根拠のない脅威であるが、人々が深く感じているものだ。

さらに、中口間の文化の違いは大きく、イデオロギーの結びつきも現在はない。共通の脅威によって、中口関係は存続している。中口ともアメリカとの良好なバランスが重要であることを認めており、その達成のために歩を進めている。アメリカは中口関係で中心となっているのである。

また、中国は近年韓国との経済的および政治的関係を深めているが、朝鮮半島の二国に対する政策は維持するつもりである。先に述べたように、中国は他の国々と協力して北朝鮮に対して以前中国が歩んだのと同じような改革への道を進めるための四者会談に参加している。公的には、北朝鮮との継続的な友好関係を認めており、はっきりとした批判は避けているが、実際には中国政府は北朝鮮の経済政策が時代遅れで、政治制度も奇妙なものであると考えている。しかし、北朝鮮との関係にある種の影響力をもつために、経済援助を続け、最近行ったよう

な高官の訪問を通じて、北朝鮮が中国との関係を強めることを促すであろう。中国は北朝鮮の崩壊や核武装、あるいは朝鮮半島内での紛争を望んではいない。

朝鮮半島

北朝鮮と韓国の関係は変化し、また不確定である。より密接な議論が必要である。金大中大統領の太陽政策は、北朝鮮で多様な反応を引き起こした。一方では、韓国は北朝鮮の倒壊をしばしば公然と表明し、密かに北のシステムを転覆させようとする。さらに、北朝鮮は韓国の国家安全保障法撤廃や米軍撤退を要求する。韓国は、肥料援助と引き裂かれた家族の訪問を同時に復活させようと努力しているが、北朝鮮からの抵抗を受けている。また、1999年半ばの海洋での衝突は北朝鮮側の激怒をかった。韓国に関しては、アメリカに対すると同様に北朝鮮の言葉はしばしば非常に痛烈である。

しかし、こういった問題があるにも関わらず、現代グループが行っている金剛山ツアーは継続し、現代グループが資金を提供している経済区域の開発に関する検討も続いている。現代グループの創設者である鄭周永氏は金正日には2回も会っているのである。同様に重要なことは、北朝鮮が経済的に変化しようとする意図を様々な方法で示していることであろう。強盛大国（強い軍部と豊かな経済）という新たなスローガンの下、外国投資を推進する新たな法律が発効し、1998年には約100人がエネルギー、農業、法律等についての短期訓練及び情報収集のために海外に派遣された。さらに、テクノクラートが経済関連の主要な地位に配置されている。ゆっくりではあるが変化はおこっている。その行先は不安視されている。しかし、変化はやってくる。

北朝鮮と韓国との文化面での関係も進展している。スポーツや音楽イベント、あるいは宗教関係の会合の共同開催が報道されており、知的交流の計画も検討されている。中級官僚の南北対話が北京で定期的に開催されている。北朝鮮の優先順位はアメリカと、続いて日本との関係構築にある。従って、朴正 が「北方政策」を通じて韓国で行ったように、北朝鮮の外交および経済的な地位を高める戦略をとることだが、開発計画においては韓国が即座に経済的支援ができることが、次第に認識されている。

二国間協力を超えて

より広い問題に目を向ける。二国間協力を超えた北東アジアの多国間協力はどのようなものになるのか。その

兆候は様々である。域内の二国間関係が複雑化しながら、一方で多国間協力も様々な形で進展している。域内諸国は、政治的には国連、経済的にはWTOやIMFなどの既存の国際機関に徐々に組み込まれつつある。さらに、APEC、ARF、また非公式な部分ではCSCAP（アジア太平洋安全保障協力会議）などの地域機関にも参加しつつある。

しかしながら、北東アジア自体では、環境資源以外は多国間協力の進展は遅々としている。図們江開発計画は初期段階の取り組みであるが、様々な優先順位の変化や資金問題のためにその速度は鈍っている。より広範な政治的安全保障の分野においては、1993年以来行われている北東アジア協力対話といったトラックIIが初期段階である。北東アジア協力対話には主要四カ国と南北朝鮮が関連しているが、何度も呼びかけられているにも関わらず、北朝鮮の参加は一度も実現していない。現実には北東アジア経済対話は半公式会合であり、出席者の半分が各国政府からの代表である。ここでの政策提言はそれぞれの政府に持ち帰ることになる。

公式には、これまでの主要な動きは二国間主義から三国間主義へとというもので、様々な三国間関係が見られる。最もわかりやすいものがアメリカ、日本、韓国の関係であろう。公式の北東アジア協力対話は最近提案されたが、域内諸国政府には時期尚早とされた。

しかし、対話の焦点が限られたものであり、国内問題、あるいは解決が不可能と思われる問題については保留され、解決することにより共通の利益が得られる問題について話し合う場合、こういった組織も実現可能となろう。共通の利益が得られる問題とは、環境問題、防衛予算の透明性、おそらく軍縮といったものである。

どちらにしろ、主要な核保有国であるアメリカとロシアがSTARTの進展に真剣に取り組むこと、そして、他の国々と共に軍事分野で将来考えなければならない真に重要な問題であるミサイル拡散を真剣に考えることが最初だということは明確である。

また、経済面では、莫大な資金が国境を超えて流れたり、電子マネーでの決済が広がるなど、様々な形態の相互依存が急激に進み、北東アジアやその他の地域に深刻な影響を与えている。その上、こういった発展がこの先さらに急速に進展することは明白で、未だ解決していない経済のグローバリゼーションとどのように折り合っていくかといった問題が大きくなっていく。

実際に、世界的および地域的な多国間主義は岐路に立っている。WTOを通じた経済面でのみ、WTO憲章に示されている規則や手続きのための効果的なメカニズムがある

ただだ。その重要な役割にもかかわらず、国連は平和構築や平和維持に関する多くの場面で苦境に立たされている。国連の規則が安全保障理事会の常任理事国の間で全員一致を必要としているからであり、それは不可能な場合が多いからだ。しかも、安全保障理事会は安全保障機関や警察力を持たない。

こういった状況で、政治の失墜や大量殺戮に対する外部からの介入問題、国外への難民移住、その他悲惨な国内情勢の結果は、21世紀初頭に大きな問題となることは明らかだ。今のところ、これらに対する答えはない。関わり合いを拒否する絶対的な命令は、たとえそれがどのような状況であろうと、道徳的な義務を強く感じているか、あるいはその出来事によって大きな影響を受けている国では受け入れられないだろう。確立し得る効果的な規則はあるのだろうか。荒廃の規模、域内の状況、交渉によって解決するための広範に渡る重要な取り組み、影響を受けている国や当事国間の最大限の合意、そして国連の裁決を受ける努力などについての規則である。これらに対する答えがどのようなものであれ、北東アジアは今後こうした問題がいかんにか処理されるかによって影響を受ける地域のひとつである。

結 論

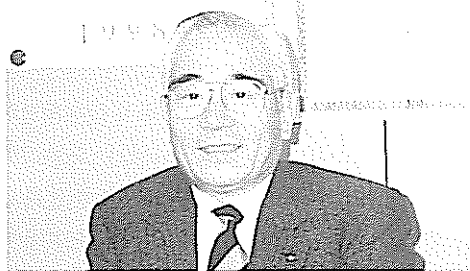
結局、北東アジアの政治的安全保障問題は、慎重ながらも楽観視できよう。第一に、過去の強力的な権力主義は二国間の対話を困難にしていたが、ほとんど消滅した。第二に、経済発展を優先させ、経済の相互依存を向上させること、この2つの組み合わせは、多くの国々の紛争解決に寄与できることである。さらには、今のところ完璧ではないものの、我々は対話と問題解決のための国際的な組織やメカニズムを手に入れようとしている。最後に、第二次世界大戦がこの地域に残した最大の負の遺産である南北朝鮮問題、中国と台湾の問題は、未解決ながら熾発もせず、調整の道が模索されている。世界は様々な課題を抱えているが、これに疲弊し、責任回避することは許されない。

[1999年12月20日に行われたセミナーをERINAで翻訳]

(キーパーソンインタビュー)

21世紀のエネルギー事情

株式会社東芝 顧問 阿部進氏に聞く



2000年を迎え、今後の北東アジアの経済発展を進めていくうえでエネルギー問題は切離すことができない問題です。21世紀の世界のエネルギー事情はどうなるのか、環境問題にどの様に対応していくか、原子力エネルギーと我々ほどの様につきあっていくのか、新技術は生まれるのか関心のあるところです。

今回インタビューをお願いした阿部進氏は東芝で長年に渡り原子力、エネルギー事業に携わってきた技術系の専門家です。また1999年12月17日～19日に新潟で行われたERINA主催のエネルギーワークショップへの参加をはじめ、各種エネルギー問題の会議へも参加されています。

～再生可能な究極のエネルギーまでの繋ぎの世紀

—21世紀のエネルギー事情について世界はどの様になっていくのでしょうか？

(阿部) 世界のエネルギー見直しには2つのキーワードがあります。1つはエネルギー需要の増大。もう1つは、地球温暖化問題への対応です。世界総人口のうち3分の1の人は現在、商業エネルギーを利用できていません。これは主に発展途上国の人達です。現在世界の人口は60億人ですが、2020年には80億人に到達すると言われています。この人口増加の90%は発展途上国に起因するものと言われています。発展途上国の経済的成長、世界の総人口増加によってエネルギー消費量は2020年には、現在の50%増にはなると言われています。

では、21世紀の中心的エネルギーは何かと申しますと、引き続き石炭・石油・天然ガスといった化石燃料です。現在一般的に言われている確認埋蔵量は石油約45年、天然

ガス約65年、石炭約200年です。しかし、例えば天然ガスの資源量は掘削技術の進歩により利用可能の埋蔵量が増加しています。天然ガスが石炭や石油の代替エネルギーとして使われ、かつ使用総量が増えても、推定埋蔵量としては、あと200年分はあるといわれています。つまり21世紀になっても化石燃料について資源量を心配する必要はないということです。ただし、その使用比率では天然ガスの増大が見込まれます。何故、天然ガスが化石燃料の中心になって行くかと申しますと、化石燃料の中ではクリーンな燃料であると共にその資源の分布状況からです。石油は埋蔵量の66%が中東に集中しています。一方、天然ガス埋蔵量は旧ソ連地域に40%、中東は30%と石油に比べ分散しています。日本から見ても近いところに資源があることになり、東シベリア、極東地域にはまだ未開発の天然ガスがあります。

それではもっと先の将来はどうするのかと言うと原子力を含めて「再生可能なエネルギー」が究極のエネルギーという事になります。21世紀、特にその前半はそこまでの繋ぎの世紀であると言えます。

—アジア、北東アジアについてはどういう構図が描けるのでしょうか？

(阿部) アジアについては特にインドと中国で人口増加と経済成長に伴うエネルギー消費量の増大が考えられます。そして、その中心的エネルギー源は石炭であると考えられています。北東アジアについては、ロシアは東シベリア・極東の天然資源を経済再建・経済開発の道具として活用するでしょう。中国ではその75%が石炭をエネルギー源としたエネルギー消費の急増が予想されます。石炭利用に関して中国は、上海など石炭を消費する地域では、石炭を産出する山西省などからの輸送の問題があります。この輸送も環境に悪影響を与えています。現在の石炭を中心としたエネルギー消費量の増大は今後一層の酸性雨問題を引き起こすことが懸念されます。そこで中国も環境問題について非常に強い関心を示しています。2001年から始まる第10次5ヵ年計画で環境問題を大きな問題と

して取り上げることを検討しています。また、自国内の資源開発と同時に、将来を見据え2010年をひとつの目処にロシアからの天然ガスパイプラインによる輸入も検討しています。

—日本についてはどのような状況が考えられますか。日本はアジアのトップランナーを自負して来たわけであり、エネルギーの政策面や環境への対策についても他国の模範とならねばなりませんね。

(阿部) エネルギー消費量の急増が予想されるアジア地区ですが、日本はアジアの一員であり、エネルギー問題を考える時に日本だけのエネルギー・セキュリティということは有得ません。アジアのエネルギー・セキュリティはオイルショックのような急激な変化が起こるわけではないですが、例えるならば、同じ船に乗り将来に対して危機が予測される「忍び寄る危機」の状態にあると言えます。アジアの一員としてのエネルギー・セキュリティの問題、また国内ではエネルギーの使用量を増やさずに、経済を展開させて行くことが今後の課題となります。環境問題については、CO₂の排出量を90年比マイナス6%にするという京都會議で採択された目標の達成、省エネルギーを目指すこと、例えば、家電業界では製品の使用電力を公表し業界間での協力関係より競争を重視したトップランナー方式の採用が始まっています。「省エネルギー」の意味は必要以上にエネルギー消費を節約するのではなく知的・効率的に使うということです。

日本は自国のみではなく、アジアの一員として「忍び寄る危機」をどのように理解し、どのように展開して行くか、このことは時間軸を長期・短期の問題に分けて対応していかないと課題もはっきりしません。昨年はY2Kの対応問題で騒然としましたが、この問題は突然起こったものではなく、かなり以前から分かっていたことでしたが、コストや開発速度といった短期的視野にたったの活動が事態を深刻にした例ではないでしょうか。短期的問題と次世代をどのようにするのかという長期的問題を分けて、双方について考えることがエネルギー問題を語る上で必要でしょう。

日本のような資源のない国は、エネルギーの選択の幅を拡大すべきです。常に選択肢拡大の可能性を追及して行くことです。エネルギーはCommodityではなく、お金だけを出せば入手できる問題ではありません。今、エネルギーには「3つのE」が必要と言われています。「ENERGY SECURITY, ENVIRONMENT, ECONOMY」です。資源のあるアメリカもエネルギーに関して戦略をもって

行動しています。まして、日本は資源のない国であり、きちんとしたエネルギー戦略を採って行くべきです。「あれか、これか」ではなく「あれも、これも」という選択の幅の拡大の可能性を検討していくべきです。日本はアジアの中でのモデル国として、また資源のない国としても、資源が有限でありいかにエネルギー効率を向上させるか他国に模範を示さねばなりません。

—私達はどのような生活態度で臨まねばならないのでしょうか？

(阿部) 情報化社会といわれ情報は氾濫していますが、反面自分で考える力が衰えているように思います。多くの情報の中から自分に必要な情報を選びそこから自分で考える力を身に付ける必要があります。すなわちエネルギー問題に対して「自己責任」を持つことが求められるでしょう。また21世紀は情報化社会といわれますが、情報の運び手は電気であり、電化率の上昇と電気の信頼性という面から考えて行かねばなりません。

～エネルギー利用の効率化

—エネルギー利用と地球環境の問題についてはどう解決して行くべきでしょうか？

(阿部) エネルギー利用と地球環境における問題として、現在の化石燃料中心のエネルギー利用の問題がありますが、これは資源量の制約より地球温暖化や大気汚染といった環境配慮からの制約を受ける時代が先に訪れることになるでしょう。地球温暖化については諸説ありますが、あとで後悔しないためにも、現在取れる対策は取るべきであります。京都會議以降先進国はCO₂の削減目標を掲げ取り組んでいます。先進国には一層のエネルギー利用の効率化が求められます。温暖化問題を考えるにあたり、今後は人口増加、経済成長に伴う使用エネルギー量の増加が控えている発展途上国の問題が非常に大きくなって来ると思われます。途上国は現在石炭中心のエネルギー利用ですがCO₂の問題等から制約を受けることになるでしょう。日本はエネルギーの安定供給・環境・経済の問題の同時達成を目指しています。このことはアジアに対する責務になると思います。日本は非常に重要な立場にあり自国のエネルギー問題だけを考えるのではなくアジアでのリーダーシップをとらねばなりません。

石炭・石油・天然ガス・原子力・水力・風力、等々各種エネルギーにはそれぞれの役割や技術的特徴があり、その上、資源量・分布・輸送問題・地域といった特色もあります。そこで資源のない国のエネルギー利用は将来に向

けて選択の幅を広げるよう対応すべきです。

～パイプラインは北東アジア協力の機関車

—近年北東アジアでも天然ガスが注目されてきていますが、天然ガスの利点についてお願いします。

(阿部) そもそも何故近年、天然ガスに焦点が当たっているかと申しますと、3点あると考えています。

まず1点目は環境問題です。化石燃料の中では天然ガスは優等生であり、石炭・石油に比べSOx、NOxの発生が殆どないこと、CO₂の発生は石炭の約半分であり石油の3分の2と比較的クリーンなことです。2点目は先程もお話しましたが、天然ガスは石油に比べ、世界各地に遍在していることです。3点目は需要の問題です。近年天然ガスを用いた技術開発が非常に進んできました。飛行機のエンジン開発から発達してきた非常に効率の高い基幹電源としてのガスタービンコンバインドサイクル(複合)発電、またマイクロガスタービンは小型・分散型発電源としても効率が良いです。現在最も注目されているのは次世代自動車の燃料として期待される燃料電池です。もはや技術的基盤は整備され自動車業界には2004年を目処にコスト面の改善段階にあります。中国がモータリゼーションの時代になる頃には燃料電池自動車の時代になっていると言われていました。自動車業界が開発している燃料電池がコスト面で見合うようになれば、発電量は家庭用電源としては充分であり、分散型の小型エネルギー供給源として大きな役割が期待されます。

そうすると天然ガスパイプライン網の整備が必須になります。

—今ほどパイプラインについてお話ができましたが、パイプラインについて今後の見通し等をお願いします。

(阿部) 欧米ではすでにパイプラインが縦横にあり天然ガスがCommodityとして成り立つインフラが整備されています。天然ガスは輸出入商品としてすでに確立しているのです。そこでこれからはそのパイプラインをどのように活用していくのか、あるいは今までは主として国有の物でしたが、いかに規制緩和していくのかということでも民営化による活用が課題になってきています。

日本は島国であり、現在LNGによる輸入です。LNGが主であるのはアジアとりわけ日本と韓国です。今後は、LNGはLNGの特徴を活かしつつ、パイプラインとの間での二者択一ではなく、双方の利点を考えながらいかに両立させ、エネルギーの選択の幅を広げていくかが課題になると思います。

現在話題となっている北東アジアのパイプライン構想網はその機軸は供給国としてのロシアと需要国としての中国であり、中国は主軸エネルギーの石炭から天然ガスへの移行を2010年までにはその基盤を完成させようというきちんとした戦略をもって取り組み始めています。「西気東送」を合言葉に西のタクラマカン砂漠で取れる天然ガスを4000kmのパイプラインを上海まで途中、古く宋の時代から天然ガスの産出があった四川を經由して通す計画があります。2010年までに西のタリム盆地の天然ガスを東の上海に送る計画はさらには西シベリアや中央アジアのトルクメニスタンにつなぐことも構想に入っています。南北にはロシアのイルクーツク、ヤクーツク、サハリンからパイプラインを引いて使う計画があります。

—ユーラシア大陸を一つで繋ぐような実に壮大な構想ですね。資金もかなり掛かるのでは?

(阿部) 何故このような構想が出てくるかと申しますと3つあり、既に述べたことでもあるのですが、1つは、アジア全体のエネルギーセキュリティの問題です。これは例えるならば危機をはらんだ船に乗っているような物です。ある国だけに有益になれば良いという問題ではありません。日本も各国も共にwin-win situationになればなりません。お互いがアジアの一員である。そのような視点での考え方が必要となります。2つ目は環境問題です。日本は環境問題のアジアの推進役となって地球温暖化、酸性雨、CO₂の削減に取り組むべきです。3点目は、マクロプロジェクト協力のきっかけです。現在の閉塞感に満ちた経済状況を打破する為にも、北東アジア自身もシュリンクしている経済の今後の発展へのきっかけになることが期待されています。日本にはODA等による資金協力や構想の推進役が期待されています。サハリンからのパイプラインが検討されていますが、北東アジアパイプライン構想は日本に天然ガスを運ぶという事ばかりではありません。北東アジアのパイプライン構想は、ただパイプラインを引けばよいという問題ではなく、北東アジア協力の機関車となるべきものなのです。このことがひいては、エネルギー全体の協力へと広がり、更には北東アジアの経済協力へと繋がって欲しいものなのです。

EUも元々はエネルギーシステムの協力から始まりました。

建設資金面は、具体的な検討が必要ですが、例えば中国のタリム盆地から上海までのパイプライン4000kmの建設で400～500億人民元(1人民元=約125円)とのこと。

—天然ガスはエネルギー源として以外に利用方法はないのでしょうか？

(阿部) 肥料などにも使われています。現在、石油化学という分野が有りますが、将来的には天然ガス化学という分野が確立され、化学工業や医薬の基幹原料として期待されます。

～資源のない国にとってエネルギー供給の軸

—原子力利用について世界の情勢、今後の見通し、問題点等があると思いますが。

(阿部) 現在、世界のエネルギー供給は年間、石油換算で84億トンです。そのうち発電用に使われているのは総量の37%、30億トンです。発電源の内訳は石炭43%、天然ガス19%、原子力17%、石油10%、水力7%です。発電に占める化石燃料の比率は73%です。この状況は21世紀も続いていくものと思われます。世界の電力化率は現在37%ですがこれは将来上昇していくことが容易に予想されます。現在、原子力は既に電力供給の17%を占めている現実があります。この部分を火力で発電することになれば、CO₂の発生はさらに増える事になります。原子力発電はCO₂の発生という面では非常に優等生です。技術的には、原子力は大きな電力量の供給、すなわちベース電源の供給に非常に適しております。また、一年間燃料供給しないでよいという面でのエネルギー貯蔵や、廃棄物も量的に減量されて少なく、その意味では管理は容易です。ただし、核的な安全性という面での国民合意の形成や、長期間に渡る放射性廃棄物の貯蔵の問題等があります。核不拡散の問題もあります。また、エネルギーコスト低減の今後の課題として初期投資の低減や建設期間の短縮があります。

原子力発電は現在既に不可欠のエネルギー供給源となっています。原子力だけを取り上げて議論することよりも、他の燃料と比べて原子力がどのような役割を果たすべきかという事をここで再認識する時期にあると思います。

—日本はどの様に対応して行くのでしょうか？

(阿部) 昨年東海村で起こったJCOの問題をきっかけに日本では原子力に対する懸念が再燃していますが、原子力の取扱は昭和30年に制定された原子力基本法の「民主・自主・公開」という基本方針に立返り、原子力の役割と位置付けの議論をもう一度確認する必要があるでしょう。

日本のように資源のない国は原子力をエネルギー供給のひとつの軸として展開して行く必要があると思います。原子力の位置付けを再度確認して、日本が原子力をどの

ように位置づけ展開していくかを世界に向けて再度発信していく事が必要と思います。

そして最後はやはり人材です。情熱を持ち、責任感を持って原子力エネルギーを国民生活に提供する人材を継続して育てる事が重要と思います。

—原子力分野での技術革新も期待されますね。

(阿部) そうですね。原子力分野での技術革新は安全性を前提にした地道な努力が続けられています。

原子力で先導された技術を原子力以外の分野へ展開していく事も大切な事だと思います。

かつて「21世紀の新潟県への提言」という講演で申し上げた事ですが、柏崎・刈羽地域に原子力発電所がやって来たという考え方もありましようが、見方を変えて、原子力技術の基盤となっている各分野の先端技術、例えば耐震技術、情報通信技術、廃棄物に対する減量技術、ロボット技術など先端技術が身近な所にやって来たという考えで地場産業や大学が活用することで地域に密着した技術革新が生まれまいだろうかと考えております。

～「持続と調和」のイノベーション

—最後にイノベーションの可能性として考えられる新規技術についてお願いします。

(阿部) 時間軸で異なりますが、短期的にはコストダウンです。これはこれで非常に重要で且つ努力が必要です。現在の技術体系の延長線上にある、コンバインドサイクル、燃料電池、石炭のガス化等があります。長期的には超電導技術、すなわち電気の貯蔵に関連する技術開発です。

20世紀は便利さや科学技術、すなわち文明に重点を置いた「開発と成長」の時代でした。21世紀は内に潜んでいる文化を重視した「持続と調和」の時代となるでしょう。イノベーションは技術屋だけが考えるのではなく、いろいろな専門分野の人と共に考えイノベーションをしていく時代となるでしょう。色々な専門分野の間での対話が益々必要な時代となるでしょう。

最後は人です。若い人の目が輝くような将来展望と仕組みを皆で共有し、社会に調和した科学技術に自信を持って取り組み日本独特の「科学技術の文化」を作り上げたいものです。

エネルギーの問題も、すべて市場経済に任せてよい問題とは思いません。市場経済にまかせてよい部分と先行き心配のある不確実性のある部分をどのように準備するかが問われていると思います。

21世紀は日本の目指す「究極のエネルギー戦略」を定

める重要な世紀と言えるのではないのでしょうか。

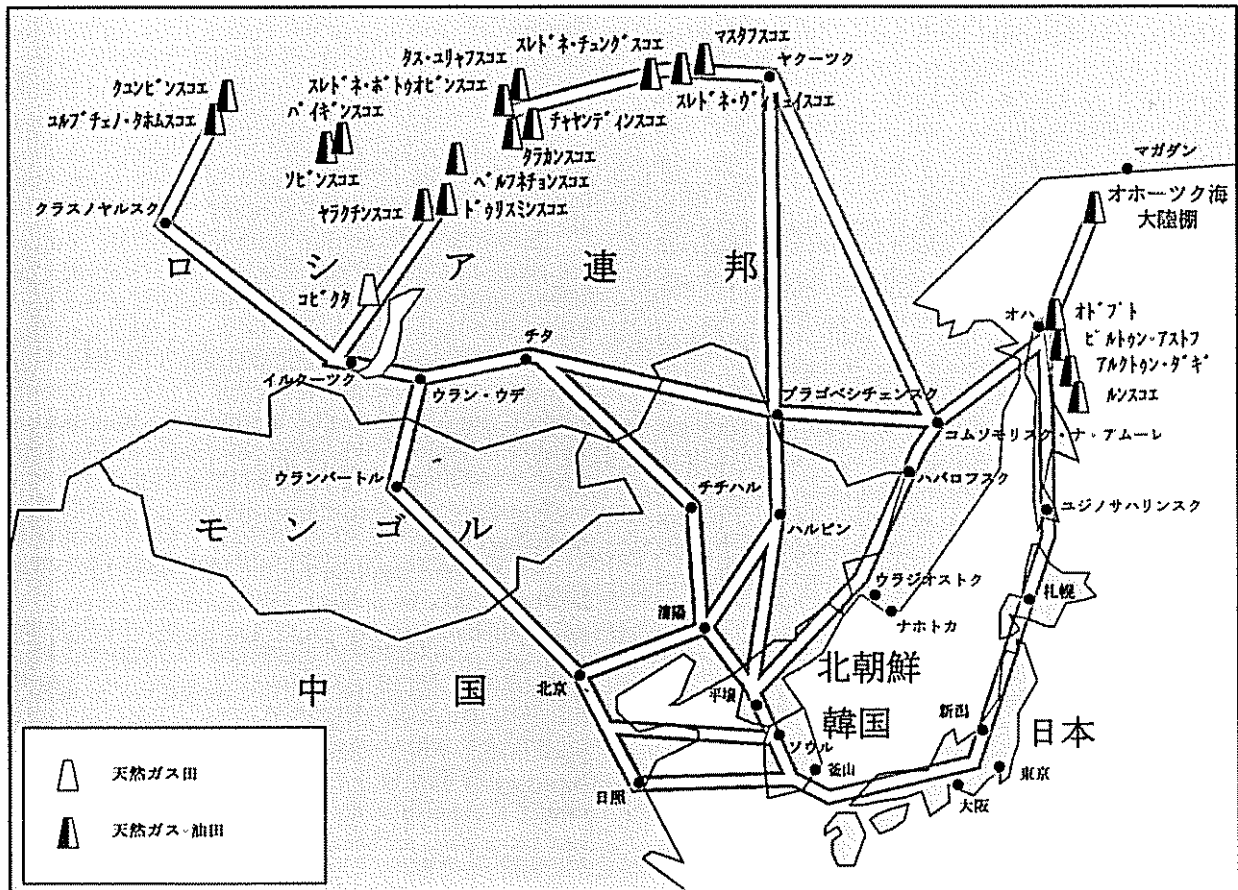
本日はたいへんありがとうございました。
(1999年12月21日ERINAにて)

プロフィール

1932年（昭和7年）9月27日 新潟市生まれ、1960年（昭和35年）早稲田大学大学院理工学研究科修士課程卒、1960年（昭和35年）東京芝浦電気株式会社（現株式会社東芝）入社。入社後、原子力・エネルギー事業部門に従事し、1993年（平成5年）常務取締役エネルギー事業本部長、1995年（平成7年）代表取締役専務（エネルギー・産業部門統括）を経て1997年（平成9年）6月より現職。

現在、ERINA評議員、新潟県産業立地アドバイザーも兼任しエネルギー関係の各種外部団体にて活動中

北東アジアにおける実施・計画中の石油・天然ガス開発プロジェクト及び国際パイプライン網の整備案



(出所)「北東アジア経済白書2000年版」より

A Transport Forecast Study of Tumen River Economic and Development Area (TREDA)

Dr. Wang Rongcheng

Director of Information Center

Northeast Asia Research Center, Northeast Normal University, China

1. Introduction

Forming a border between China, Russia and the DPRK, the Tumen River Area has a central location in Northeast Asia. With the gradual relaxation of political tensions in the 1990s, the region has become, day by day, a major center of transshipment, international trade, industrial production, and population growth with its potential resources, and a series of private and public initiatives have led to its growth and development. Given these developments, member Governments, the Secretariat, and the United Nations felt the need for more accurate forecasts of trade and cargo volumes through TREDA, which would both better inform private investors and assist member governments in their policy formulation. As a result, the United Nations Department for Development Support and management Services (UN/DDSMS, later UN/DESA) requested proposals for a Transport Forecast Study (TFS), and in May 1997 awarded the contract for the TFS to the Northeast Asia Research Center (NARC), which in turn subcontracted the Russian portion of its research to a Russian subcontractor.

The purpose of the TFS is to analyze the existing transport situation in Northeast Asia, including rail facilities and capabilities likely to service TREDA ports, and to forecast cargo flows of major products through these ports, both for the immediate period-up to the year 2005, and in the longer term up to the year 2020. The purpose of the short-term projection is to provide a clearer picture of current production and investment intentions by private and public sector agencies. This information in turn will provide both types of agencies with a clearer picture of the intentions of the others, which in turn should prove valuable in guiding private investment and public infrastructure decisions. The long-term projection is to assist in the prioritization of strategic transport investment options in the area, through the introduction and establishment of a computer based planning tool which will include a common regional transport database and a multi-modal transport planning model for analyzing possible development scenarios and developing forecasts

2. Forecasting Methodologies and Assumptions

2.1 Methodology for Route Analysis and Port Catchment Areas

The route analysis determines the routes and ports used from different locations. There are two types of analysis: (1) Analysis deriving catchment areas for different ports. Specifically, it defines the border between two catchment areas as the points where a firm is indifferent between one or another port, inside the catchment area all cargo goes to one port. (2) Analysis permitting cargo

from the same location to go to several ports, with the share attracted by different ports dependent on the port's attractiveness-typically, the attractiveness of a port is inversely related to its distance (in terms of time, cost, trip length or some combination of these) and directly related to its size and other positive port characteristics

2.2 Methodology for Short-Term Projection

The methodology for the short term projection is based on three observations: official statistics do not provide much detailed information about the cargo flows in the region, particularly as they relate to the smaller ports and border crossings in the Tumen Area. In addition, development of cargo flows through TREDA ports is very recent, and most statistics are too old to capture more recent trends. Second, the cargo flows are too small to be estimated and projected by quantitative methods and models. Third, the interest is in the short term, extending only several years forward.

Based on information from all possible sources, including customs and port data, published statistics, and other sources are augmented by guestimates where needed. Second, the projection methodology extrapolates from current plans and experience, augmented by plausibility arguments and economic reasoning. Third, a projection range is prepared, based on a probable, optimistic, and pessimistic outlook. Whenever possible, assumptions for each of the alternative projections are identified. The methodology therefore starts with the preparation of a micro-data base.

Results are reported for the base year 1996, year 2000 and 2005, by product, and aggregated by port, origin/destination, type of cargo, and transport mode. The only sensitivity analysis shown is a "conservative" and "optimistic" alternative. The "conservative" projection results assume that a large share of current expansion plans will not be realized as currently planned, either because they have been canceled or postponed. The "optimistic" alternative assumes that all of the public and private sector plans are being realized.

2.3 Methodologies for Long-Term Projection

It is necessary to understand the underlying structure of relationships, i.e. it is necessary to have a structural model of the variables that impact trade and cargo flows. So, the long-term model:

- Extrapolates from past trends to derive the future growth of the GDP for each of the major regions considered by the model, and on this basis derives the GDP for the Years 2000, 2010 and 2020
- Estimates the GDP elasticity of the trade (export and import), and applies them to the projected GDP to derive trade volumes.

- Estimates the ratio of trade volume to value, based on historical data and experience in other representative countries and applies these to trade value to derive the trade volume.
- Estimates the distribution of cargo by type (bulk, general, container), extrapolates the shares based on experience in representative countries, and derives cargo by type.
- Projects the distribution of cargo type by port, including inland ports (border stations) based on the gravity model, and based on assumptions about future changes in rail and road capacities, speeds and freight rates.
- Aggregates results by port, border station, and routes.

A sensitivity analysis determines the impact on TREDAs of five central policy concerns:

- Impact of tariffs: Russian freight rates are considered extremely high, limiting the use of the Trans-Siberian Railroad. The model considers that in the future Russian tariffs will decline. It also considers the possibility that Chinese freight rates will rise to adjust the financial cost to the economic cost.
- Impact of port capacity: Increased port capacity generates further demand for port use. The model examines the impact of greater — port throughput on port use.
- Impact of rail and road investments: The Chinese government aims to implement the Eastern Railroad, and the Eurasian land bridge between Northeast China and Mongolia may be completed and operational by 2020. This will reduce the cost of shipping through Dalian and increase the cargo flows through TREDAs from Eastern Mongolia and Northeast China.
- Impact of operating improvements: A major reason for the limited use of TREDAs is the limited quality and low speed of railroad services to TREDAs. Including long delays at the border and slow service at the port.
- Impact of macro-economic variables: Such as GDP growth rates and trade elasticity on cargo flows.

2.4 Assumptions

2.4.1 Economic Development Assumptions

- Northeast Asian economies will further develop: The growth rate in China's Northeast will be very modest in the short term; Russia, Mongolia and the DPRK's economies will recover from their negative growth rates of the recent past, as will Japan and the ROK.
- The industrial structure of Northeast China will change, with high value-added manufacturing industries gradually replacing low value-added production.
- Siberia and the Russian Far East will retain their current industry composition and focus on primary product industries.
- The DPRK will further open its FETZ, and its policies will cover other places of Namgyong-bukdo, such as Chongjin, so as to facilitate its international trade and transportation.
- Natural resources such as oil and coal will be developed in Eastern Mongolia.

2.4.2 Trade Assumptions

- China will become a WTO member sometime after

2000 and before 2010, and Russia will follow China. Trade constraints (tariffs and non-tariffs including border delays and obstacles) between China and Russia will decline.

- Northeast China will further open its market and its imports will increase rapidly.
- China and Russia will make joint efforts to raise their bilateral trade to US\$ 20 billion per year, so both sides will reduce restrictions on trade, and border crossing inspection procedures will be simplified.
- Russia will expand its trade with the Asian-Pacific region. Mongolia will shift trade from East Europe to Northeast Asia. The DPRK's major trade partners will continue to be located in Northeast Asia.

2.4.3 Transport Assumptions

- The Sino-Mongolia railway will be completed by 2020, the "East Border Railway" of Northeast China will be completed by 2005.
- The technical level of the DPRK's transport operations (speed) will be close to that of China and Russia by 2020.
- The TREDAs communications networks level (including transshipment capacities, road technical conditions, port functions, etc) will become consistent.
- Each port cluster, the roads and railways can transport all three cargo types (bulk, general and container).
- Freight rates of all the countries will tend to become similar.
- Shipping services from all TREDAs improve over time, resulting in freight rates similar to those of Dalian.
- In the short term, there are no cargo flows from Mongolia, Liaoning Province and Inner Mongolia through TREDAs.
- In the short term, both Russia and the DPRK will offer Northeast China preferential transport services.
- Cargo flows as a result of bi-lateral trade between China, Russia, the DPRK, and Mongolia will be by land (railroad) and never by sea, and TREDAs will not carry domestic Chinese trade.
- There is no competition for market share among ports in a port cluster, that is among Vladivostok, Nakhodka and Vostochny (Vladivostok cluster), between port Zarubino and Port Posiet (Zarubino cluster), or Rajin, Sonbong and Chongjin (Rajin cluster).

3. Route Analyses and Port Catchment Areas

3.1 Port Catchment Areas

3.1.1 Model Formulation

The model derives the optimum routing by simple enumeration of all feasible routes, computing for each the transport costs and choosing the least cost alternative. The transport cost includes freight charges and the cost of time.

$$C = \sum_i F_i + IV \sum_i T_i$$

F_i —charge along the route segment, I —daily interest rate, V —value of cargo, T —time of the route segment

The boundary of a port area is defined by locations where two optimal routes exist, both equally costly and

with a different port. Moving just a little away from this boundary, one route and port is preferred, and moving in the opposite direction, another route and port is preferred.

The model is implemented by choosing a sample of cargo origins in Northeast Asia and a sample of international destinations. For each origin-destination pair, a large number of routing alternatives are defined. Routes are identified by picking from this menu all segments required to send cargo from the origin to the destination. The model then determines the cost of all alternative routes and identifies the least cost route. The following comments further on aspects of the implementation and also for the long-term projection. It must be pointed out that the following parameters can be changed in the model according to every user's study.

- **Imports/Exports:** The analysis is assumed that the cost of an otherwise identical cargo flow is the same in either direction.
- **Locations of Origin:** There are 32 points of cargo origin, 15 in Northeast China, 2 elsewhere in China, 1 in the DPRK, 12 in Russian Siberia and the Far East and 2 in Mongolia.
- **Locations of Destinations:** There are 5 possible export destinations: Pusan (ROK), Niigata (western coast of Japan), Kobe/Osaka (eastern coast of Japan), Singapore (representative of cargo flows to Europe and Africa), and San Francisco (representative of North and South American destinations).
- **Cargo Types:** bulk, general and container.
- **Ports:** Three TREDAs port clusters (Vladivostok, Zarubino, and Rajin) and three non-TREDA alternatives (Dalian, Vanino and Tianjin)
- **Freight Rates:** Freight rates are differentiated by country (Russia, Mongolia, the DPRK and China), type of cargo (bulk, general and container), type of mode (rail, road and ship) and distance. They also include loading and unloading charges.
- **Border and Transfer Charges:** Including transshipment and inspection charges.
- **Travel time:** It is calculated based on average speed on each route segment by type of mode (rail, road, and ship). The model allows speeds to vary by route section.
- **Border Time:** Including the checking of papers and cargo and a gauge transfer for rail.
- **Port Transit Time:** average transit time depends on numerous factors, including the logistic system in place to reduce cargo waiting time, the size of port equipment, the size of ship and volume to be loaded and unloaded etc. Except for the very modern ports in Tianjin and the Dalian port cluster, most ports in the region suffer from serious operating and equipment deficiencies. Estimates used in the model are based on known equipment size for each port and an assumed

average size of ship carrying 2,700 TEU in the case of containers

- **Cargo Values:** They are based on historical statistics of export and import commodities of related countries (refer to Table 1)
- **Value of Time:** The interest rate is taken to be 10% and hence the cost per day of a \$1000 cargo is \$0.278

3.1.2 Results and Analyses

For example, those with origins in China, except for Erlianhot, Beijing, Chifeng and Tonliao, which can go to all destinations via Tianjin port except to Niigata (via Dalian has lower freight than via Tianjin to Niigata), belong to the catchment area of the Dalian cluster. The DPRK's Namyang belongs to the catchment area of the Rajin cluster. Of the Russian origins, Tynda and Komsomolsk belong to Vanino port; Kamysovaya belongs to the Zarubino cluster. As for Khabarovsk, if only to ports, it belongs to Vanino port, if other destinations are considered, it belongs to the Vladivostok cluster. All the other Russian origins belong to the Vladivostok cluster. It is possible for Taisiet, Bortiya and Blageveschensk to go to Singapore via the Zarubino cluster, because the charge via the Zarubino cluster is the same as that of via the Vladivostok cluster, as to which port is decided by maritime freight from every port to Singapore. The two Mongolian origins belong to Tianjin port of China.

The results are roughly as expected, but are largely disappointing for an advocate of TREDAs ports, suggesting that there are few advantages for any cross-border trade. Vladivostok is relatively unattractive as a shipping port because of the very high Russian freight rates compared to those of China. There is generally very little justification at this time for cross border routing. Rajin manages to attract cross-border cargo only from Tumen. The Zarubino's results are most disturbing because of not auguring well for the profitability of the new Hunchun-Kraskino railroad.

3.1.3 Projections

Routing decisions and catchment areas are apt to change in the future as a result of a number of developments, including changes in the relative cost of freight rates (reduction in Russian rates and a rise in Chinese rates), new rail linkages (Sino-Mongolian Railway, Eastern Border Railway), an expanded highway network, and operating improvements at ports and border crossing. For example, for 2005 the rise in Chinese freight rates will reduce the hinterland of Dalian and increase the competitiveness of Rajin, though Jilin and Changchun remain within Dalian's catchment area. There is virtually no effect on the hinterland of Vladivostok ports, which will not attract Chinese freight. By 2010, the additional rise in

Table 1. Trade/Cargo Conversion Factors (US\$/ton)

Country/Region	Bulk (US\$/ton)	General (US\$/ton)	Container (US\$/TEU)
NE China	150	550	20,000
Russia	100	550	20,000
DPRK	100	550	20,000
Mongolia	100	550	20,000

Chinese freight rates further reduces the hinterland of Dalian and increase the competitiveness of Rajin. By 2020, the results are again as much as for 2010.

3.2 Port Shares and Gravity Model

The gravity model determines routing shares based on the relative attractiveness of alternative route and generally assigns some traffic to all of the routes, not just the 'best' route. It means that its results remain indicative of relative attractiveness, and that the less favorable route may still attract some cargo, though not as much as the more favorable route.

The prerequisites of the model chosen here are that the attractiveness will increase when the capacities of the ports on these routes increase, and it will decrease when the transport costs (including time costs) increase:

$$A_i = S^a / C^b, \quad i = 1, 2, \dots, n$$

A_i means the attractiveness of the route; S refers to the size of the port, C refers to the transport cost, and a, b , are pending coefficients. The value a and b are a matter of experience, which is shown in the following formula:

$$G/G_i = A/A_i = (S_i^a / S^a) / (C_i^b / C^b), \quad (i=1, 2, \dots, n, G = \text{cargo shares})$$

The ratio of cargo share diversions from Changchun to Dalian, to Yingkou and to Qinhuangdao in 1996 were 7:2:1; the proportion of the capacities of the three ports were 6,000:1,500:188, and the ratio of their freights were 11.8:10.2:11.5. From the above it can be calculated that the value a is about 0.84 and value b is about 0.60. Obviously, these values reveal that the capacities of ports may be more influential than the freights in the route share distribution, and it conforms to the reality. Of course they are merely analyses of a group of data, otherwise, the route to the southern ports of Northeast China are kind of stable beaten tracks.

So the share of every route can be expressed as follows:

$$\text{Share}_i = A / \sum A_i, \quad i = 1, 2, \dots, n$$

Model predictions for the current situation are summarized in the table below.

4. Short-Term Projection

In the short term, most of the conditions that determine patterns of trade and cargo routes are both given and well known. Most changes are incremental and small, and often future changes are already under current discussion or anticipated by current actions. This includes changes in transport pricing, the structure of border tariffs, price supports for farmers and others, the capacity of ports, border crossings and railroad segments, and major development initiatives, such as FETZ of the DPRK, the short term projections therefore extrapolate from the sta-

tus quo, using all available information on current trends, likely policy changes, and declared intentions by governments and private sector individuals. This includes information on new export and import contracts currently being negotiated, information on the opening of various infrastructure works, and any other relevant information.

The database describes individual cargo flow events. Each such event is described by the product being shipped, by its region of origin or destination, and by its routing characteristics, including TREDAs used, port of origin (in case of imports) or destination (in case of exports), point of border crossings by land, and route segments.

The emphasis on cargo events allows for flexibility in data use. Hence, if a particular type of product is exported from Jilin Province to three different countries, and if each of the three flows uses two different routings, then a total of six cargo events will be recorded in the data base. Each of these events is recorded as a separate entry, and the different events may then be aggregated in different ways: by product, by port of import and export, by origin of imports or destination of export, or by specific routing segment.

An advantage of this approach is that it can be easily expanded over time, as new information becomes available. In addition, information collected from customs offices and shipping firms can easily fit into it.

Projections are based on assumptions about the transportation "hardware" and policy "software" of the countries involved. Assumptions vary somewhat by projection scenario. Specifically for the "probable" projections the following assumptions are made:

- Chinese rail tariffs will rise significantly, both to 2000 and 2005.
- By 1999, the railway between Hunchun and Makhilino will open to traffic. By 2000, a paved road from Hunchun to Rajin will have been completed, and regular shipping services from Hunchun to Port Sokcho (the ROK) via Rajin will have commenced.
- The Sino-Russian governmental agreement (Moscow, October 1997) to raise the value of barter trade to US\$ 5 billion annually (it was \$1.46 billion in 1995) will facilitate trade and transport-specifically, it will reduce excessive border tariffs and fees. Further, it will make possible container traffic by 2005.
- The DPRK will continue to provide its border inspections free of charge.
- The Asian crises will have a temporary impact on investment and growth that extends to 2000, but will have dissipated by 2005 with continuous growth for the economies of Russia and the Far East.
- Trade liberalization continues throughout the region. Russia will cease to restrict raw material exports. China will reform its grain policies and relax export restric-

Table 2. Indicative Port (cluster) Shares for the Northeast Asia Region (%)

Origin	Vladivostok	Zarubino	Rajin	Dalian	Vanino	Tianjin	Total
NE China	13	1	10	38	4	34	100
Russian Far East	28	2	7	31	7	25	100
DPRK FETZ	17	1	13	34	4	30	100
Mongolia	17	2	8	34	5	34	100

tions on grain from Northeast China, and it will raise its quotas of coal exports from Helongjiang province.

For the results of the projection refer to Table 3 and Table 4.

5. Long-Term Projection

The aim of the long-term projection is to provide a "tool" or an "analyzing process" which may be used by different specialists together with their own assumptions in their study on familiar contents. The tool may be used to analyze different influence factors of regional cargo flows (changeable or stable), and describe the changes of cargo flows with the changes of different influential factors.

Some of the key assumptions made in preparing the projection are:

- Regional growth continues without major economic or political disruptions in any of the countries under consideration
- Port capacity rises with demand by 50% between 2000 and 2010, and another 50% between 2010 and 2020.
- China raises railroad tariffs as part of its economic reform package aimed at price reform, privatization and general opening to the World; hence, railway charges will rise fivefold by 2005 and will remain constant thereafter, until 2020
- Fee structures will be rationalized, including border tariffs, which will decline by 50% from current levels by 2010, and will decline another 50% by 2020.
- The efficiency of the transport system will grow, this results in increased speed both for railways and roads, as well as reduced delays at borders and for intermodal transfers, such as at ports
- The share of roads in total transport will rise, in line with international experience, reduced rail subsidies, rising income levels throughout the region, and the growing road capacity in the region.
- In line with China Railway Bureau plans, new railroads will be in place. Specifically, the Eastern Border Railway will have been completed and operational by 2005, and the railroad for the Eurasian Land-bridge between Northeast China and Mongolia will be com-

pleted and operational by 2020

As for the gravity model used here, it is just as the principal of gravity model motioned in Route Analyses and Port Attachment Area. Only add the transport mode of road, then the gravity model will be:

$$A_i = S_i^c / C_i^b, \quad B_i = S_i^d / C_i^b, \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

A_i — attractiveness of the rail; B_i — attractiveness of the road. So the share of every route can be expressed as follows:

$$\text{Share}_i = A_i / \sum A_i, \quad (\text{for railway}), \quad \text{share}_i = B_i / \sum B_i \quad (\text{for road}), \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

The relation between the route share and the total transport volume is as follows:

$$F_i = F * (c * A_i / \sum A_i + d * B_i / \sum B_i), \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

F refers to the total trade volume in the region, which is classified in three varieties: bulk, general and container. The two coefficients, values c and d , are the shares of turnover weights of rail and road respectively.

The related tables refer to Tables 5-7, the results of the projection refer to Tables 8-9, and the results of the sensitive analyses refer to Tables 10-11 (only considering the changes of the port size)

The scope of work undertaken has been very wide. It involved a review of the area's human and natural resource base and relevant social and economic indicators, the analysis and assessment of railway, road and port infrastructures, as well as the analysis of trade flows by major commodities and origins and destinations, including transport costing. The complexity of the task, combined with logistical and institutional difficulties in obtaining reliable data and information has contributed to numerous problems that affected the implementation. Otherwise, it contributes to a better regional understanding of the nature of TREDAs that foreign investors will have to face when deciding on the expansion of the TREDAs ports in the future

図們江經濟開發地域の輸送量予測

中国東北師範大学北東アジア研究センター
情報室 主任 王 栄成

1. はじめに

中国、ロシア、北朝鮮の国境地帯に形成される図們江地域は北東アジアの中心に位置している。1990年代に政治的緊張状態が緩和するにつれて、この地域はその潜在資源を活かし、積替え、国際貿易、工業生産、人口成長における中心地となり、一連の官民主導による成長と発展が始まった。そうした発展を前提に関係国政府、図們江開発事務局、国連は、民間投資家への適切な情報提供と関係国の政策策定支援のため、図們江經濟開發地域(Tumen River Economic Development Area:以下TREDA)を経由した貿易、貨物量についてのより正確な予測の必要性を感じていた。その結果、国連開発支援管理事業局(UN/DDSMS後にUN/DESA経済社会局)から輸送量予測調査(TFS)の提案があり、1997年5月に北東アジア研究センター(NARC)が調査を受託した。この調査のロシア部分についてはロシア側に再委託した。

TFSの目的は、北東アジアにおける鉄道施設、地域内の港湾の業務能力を含む輸送の現況を分析し、2005年までの短期、2020年までの長期についてそれらの港を通過する主要な製品の荷動きを予測することである。短期予測の目的は官民による現在の生産と両部門の投資計画の明確な情報を提供することである。この情報は官民それぞれの部門に明確なイメージを提供し、民間投資や公共資本整備決定の際の指針として、価値のあるものになるはずである。長期予測は、可能な発展シナリオの分析・発展予測のため、共有の地域輸送データベース、複合輸送計画モデルを含むコンピューターベースの計画ツールの導入を通して行われたもので、地域内の戦略的な輸送設備投資の優先付けに役立つものである。

2. 予測の方法と仮定

2.1. 港湾集荷地域及びルート分析の手法

ルート分析は、様々な地域から利用される経路と港湾を決定するものである。

分析には次の2つのタイプがある。1つはそれぞれの港の集荷地域を導き出すタイプである。これは2つの集荷地域の境界を定めるもので、境界上では企業にとって2つの港は無差別であり、集荷地域内の全ての貨物は一

つの港に流れる。2つめの分析タイプは、同一地域から同時にいくつかの港湾への貨物輸送が起こることを想定するものである。港への貨物配分はそれぞれの港が持つ魅力によるものとする。一般的に、港の貨物誘引度はその距離(時間距離、費用、物理的距離あるいはそれらの組合せ)に反比例し、港の規模とその他のポジティブな港湾特性に比例している。

2.2. 短期予測の方法

短期予測の方法は、次の3つの観察の結果に基づいている。第一に、公式統計からは、地域内の荷動きについての詳細な情報を得られない。特にTREDAの小規模な港湾や国境通過に関する情報が無い。また、TREDA内の港湾を利用する荷動きが始まったのはつい最近のことであり、大部分の統計は、最近の荷動きの傾向を捉えるには古すぎる。第二に荷動きは定量的手法やモデルによる評価及び予測に用いるには少なすぎる。第三は、短期予測で要求されるのは、僅か数年先の展開である点である。

税関・港湾データ、統計書を含む参照可能な全ての資料からの情報を基にし、必要に応じて推量で増大させた。第二に予測方法は、現在の計画と経験から推測し、妥当な論議と経済的な理由づけにより増加させた。第三に予測範囲は中立的、楽観的、悲観的な見解に基づいて想定された。それぞれの予測のための仮定は、可能な限り一致させた。この方法はまず小規模なデータベースの準備から始めた。

結論は、基準年である1996年、及び2000年、2005年について、品目別、港湾別、出発地/目的地別、貨物の荷姿別、輸送モード別に導かれた。感度分析では「保守的」、「楽観的」なケースを示している。「保守的」予測では、現行の拡大計画の大部分は中止するか延期されるため実現しないと仮定している。「楽観的」予測では官民部門の全ての計画は実現していると仮定している。

2.3. 長期予測の方法

長期予測においては経済関係の根本的な構造を理解することが必要である。すなわち、貿易と荷動きに強い影響を与える変数を持つ構造モデルを作成することが必要

である。

長期モデルは、次のようになる。

- 過去の傾向からの推測に基づいて、2000年、2010年、2020年の主要な地域ごとのGDPの将来成長を導き出す。
- 貿易（輸出入）のGDP弾力性を推定し、それらを予測されたGDPに適用して貿易量を導き出す。
- 過去のデータと他国の例に基づいて、貿易額に対する貿易量の比率を推定し、それを貿易額に適用して貿易量を導き出す。
- 貨物の荷姿（バルク、一般、コンテナ）別の貨物の配分を推定するにあたっては、関係国の例を基にそのシェアを予測し、荷姿別に貨物量を導き出す。
- グラビティーモデルと、鉄道・道路輸送のキャパシティー、スピード、輸送料金の将来変化についての仮定に基づき内陸港（国境駅）を含む港湾別の貨物荷姿の配分を予測する。
- 港湾、国境駅、経路別に結果を合計する。

感度分析は、次の5つの主要な政策がTREDA内港湾に与える影響を規定する。

- 料金効果：ロシアの貨物輸送料金は特に高くシベリア横断鉄道の利用を妨げている。モデルでは、将来のロシアの貨物輸送料金が低下する可能性を考慮している。また、中国の貨物輸送料金で政策価格が調整されて経済価格まで上昇する可能性も考慮している。
- 港湾能力の効果：港湾能力の向上は将来の港湾需要を生み出す。モデルではより大きな効果、つまり港湾処理量が港湾利用に及ぼす効果を考慮した。
- 鉄道と道路整備の効果：中国政府は、東部鉄道の実現を目指している。中国東北部～モンゴル間のユーラシアランドブリッジは2020年までにはつながり、運行が開始される。これは大連港経由の貨物輸送料金を引き下げ、モンゴル東部と中国東北部からのTREDA内の港湾を経由する物流を増大させる。
- 運営改善効果：TREDA内の港湾の使用を制限している主な原因は港までの鉄道サービスの質の低さと速度の遅さである。これには国境における手続きや港湾内のサービスの遅延が含まれる。
- マクロ経済的変数の効果：例えば、GDP成長率や貿易の物流に対する弾力性などである。

2.4. 仮定

2.4.1. 経済発展に関する仮定

- 北東アジアの経済はさらに発展する。中国東北部の成

長率は短期的にはあまり高くない。ロシア、モンゴル、北朝鮮の経済は最近のマイナス成長から回復し、日本、韓国も同様に回復する。

- 中国東北部の産業構造は次第に低付加価値産業から、高付加価値産業へと代わる。
- シベリアとロシア極東では現在の産業構造を維持し、一次産品への関心が高まる。
- 北朝鮮は国際貿易と輸送の促進を図るために、自由経済貿易地帯をさらに開放し、その政策を清津のような咸鏡北道内の他の場所にも拡大する。
- 石油や石炭といった天然資源がモンゴル東部で開発される。

2.4.2. 貿易に関する仮定

- 中国は2000年から2010年の間にWTOに加盟し、ロシアもそれに続くであろう。中口間の関税・非関税障壁（国境通過時の遅れや障害）など貿易制約条件は次第に解消される。
- 中国東北部は市場を開放し、急速に輸入が拡大する。
- 中国とロシアは相互の努力によって、二国間貿易を年間200億ドルまで拡大する。貿易における相互の制約は減少し、国境通過の手続きは簡素化される。
- ロシアはアジア太平洋地域に対して貿易を拡大する。モンゴルは貿易相手国を東ヨーロッパから北東アジアへシフトする。北朝鮮の主要な貿易相手は引き続き北東アジア諸国である。

2.4.3. 輸送についての仮定

- 中国・モンゴル鉄道は、2020年までに完成し、中国東北部の東部国境鉄道は2005年までに完成する。
- 北朝鮮の輸送（速度）に関する技術水準は2020年までに中国やロシアのレベルに近づく。
- TREDA内の連絡網レベル（貨物積替え能力、道路状況、港湾機能などを含む）は安定する。
- 港湾、道路、鉄道のそれぞれがバルク、一般、コンテナといった3つのタイプの貨物を取り扱う事ができる。
- 貨物輸送料金は全ての国で同一になる傾向にある。
- TREDA内の全ての港湾の輸送サービスは徐々に改善され大連港のものと同様になる。
- 短期的にはモンゴル、遼寧省、内モンゴルから地域内の港湾を通じて輸送される貨物はない。
- 短期的にはロシアと北朝鮮は中国東北部に優先的輸送サービスを提供する。
- 中国、ロシア、北朝鮮、モンゴル間の二国間貿易における貨物は海上ではなく陸上（鉄道）輸送となる。また、TREDA内の港湾では中国の国内輸送貨物を扱わない。

3. ルート分析と港湾の集荷地域

3.1. 港湾の集荷地域

3.1.1. モデル式

このモデルでは、運行可能な全てのルートを一覧し、それぞれの輸送コストを計算し、最小コストのルートを選択することによって、最適な輸送経路を導き出している。輸送コストには貨物の輸送費及び時間コストが含まれる。

$$C = \sum_i F_i + IV \sum_i T_i$$

F_i : i ルートの輸送費用、 I : 1日当たりの利率、 V : 貨物量、 T_i : i ルートの輸送時間

港湾地域の境界は、2つの最適ルートが存在する位置で画定される。どちらのルートも同程度の費用がかかり、またそれぞれ港を有している。この境界から少しでも移動すれば、一方のルートと港が選択され、また逆方向に移動させれば他のルートと港が選ばれる。

このモデルは、北東アジアにおける貨物の発生地（起点）と国際的な目的地（終点）の選択によって実行される。それぞれの起・終点の組合せに対して、数多くのルート選択肢が定められる。ルートは、こうした選択肢の中から、貨物を起点から終点まで輸送するために必要なすべての部分を選び出すことによって区別される。モデルはすべての代替ルートのコストを算出し、最小コストのルートを導き出す。以下は、さらに先の実行面、また長期予測のための説明である。下記のパラメータはあらゆるユーザーの研究に応じて、モデル内で変化させることが可能である点を指摘しておく。

- 輸出入：分析においては、同一貨物の輸送コストはどちらの方向でも同様であると仮定する。
- 起点：貨物起点は32ヶ所あり、中国東北地方に15、その他中国に2つ、北朝鮮に1つ、ロシア極東及びシベリアに12、モンゴルに2つ設けている。
- 終点：輸出先は5ヶ所で、釜山（韓国）、新潟（日本西岸）、神戸／大阪（日本東岸）、シンガポール（ヨーロッパ及びアフリカへの貨物輸送を代表）、及びサンフランシスコ（南北アメリカ方面を代表）とした。
- 貨物の荷姿：バルク、一般貨物、コンテナ貨物
- 港湾群：TREDA内の3つの港湾群（ウラジオストク、ザルビノ、羅津）、及び域外の3港湾群（大連、ワニノ、天津）
- 貨物輸送コスト：輸送費用は、国（ロシア、モンゴル、北朝鮮、中国）によって、また貨物の荷姿（バルク、

一般、コンテナ）、モードの種類（鉄道、道路、海路）、距離によって異なる。輸送コストには積み込み、積み下ろし費用も含まれる。

- 国境通過及び積替え費用：積替え及び検査費用が含まれる。
- 輸送時間：各ルート区間の輸送モード（鉄道、道路、海路）別の平均速度に基づいて計算される。モデルではルート区間別に速度変更が可能である。
- 国境通過時間：書類及び貨物の検査、鉄道におけるゲージ変更時間を含む。
- 港湾通過時間：平均通過時間は、貨物の待ち時間を短縮するのに適当な管理システム、港湾設備の規模、船舶規模、貨物の積み込み・積み下ろし等の多くの要因によって左右される。天津港や大連港といった近代的な港湾群を除く、この地域のほとんどの港は深刻な運営難、設備不足に悩んでいる。このモデルにおける評価は各港の既知の設備の大きさに基づいており、コンテナ船の規模は平均2700TEUクラスと仮定している。
- 貨物価値：関連諸国の輸出入品目の過去の統計に基づいている（表1）。
- 時間価値：利率は10%で、1,000ドルの貨物1日当たりのコストは0.278ドルである。

3.1.2. 結果及び分析

中国のエレンホト、北京、赤峰、通遼を除いた大連港湾群の集荷地域に属する起点からは、天津経由で、新潟以外の全ての終点に到達することが可能である（大連は天津経由より低いコストで新潟まで輸送可能）。北朝鮮の南陽は羅津港湾群の集荷地域に属する。ロシア起点のティンダ、コムソモリスクはワニノ港、カムショーバヤはザルビノ港湾群に属する。また、ハバロフスクは港湾までであればワニノ港に属するが、その他の目的地までを考慮するとウラジオストク港湾群に属する。他の全ての起点はウラジオストク港湾群に所属する。タイシェット、ボルジャ、フラゴベシチェンスクは、ザルビノ港湾群経由でシンガポールへ行くことが可能である。これはザルビノ港湾群を経由する費用がウラジオストク港湾群経由の費用と同額であることによる。全ての港からシンガポールまでの海上輸送費用は同額と決められているのである。モンゴルの2つの

表1. 貿易額/貨物量変換係数

国/地域	バルク貨物 (US\$/ton)	一般貨物 (US\$/ton)	コンテナ貨物 (US\$/TEU)
中国東北部	150	550	20,000
ロシア	100	550	20,000
北朝鮮	100	550	20,000
モンゴル	100	550	20,000

起点は中国の天津港群の集荷地域に属する。

結果はほぼ予想通りであったが、どの越境貿易も優位性がないことが示され、TREDIA港湾の支持者を大きく失望させた。ウラジオストクは中国と比較して非常に高い輸送費のために、積み出し港としては相対的に魅力がない。既して、今回は国境通過ルート¹の正当性はほとんどなかった。羅津は図們からのみ、国境通過貨物を何とか誘引している。また、ザルビノは、琿春～クラスキノ間の新鉄道の収益性を十分に予測しえなかったため、最も困惑した結果となった。

3.1.3. 予測

将来、輸送関連コストの変化（ロシア費用の引き下げや中国費用の上昇）や新鉄道の開通（中国～モンゴル鉄道、東部国境鉄道）、道路網の拡充、港湾及び国境通過における運営の向上など、数多くの進展の結果、ルートの決定及び集荷地域は十分変化し得る。例えば、2005年までの中国の輸送費の上昇が大連の背後圏を縮小し、羅津の競争力を高めるだろう。ただし、吉林や長春は大連の集荷地域に留まる。また、中国の貨物輸送を誘引しないウラジオストク港の背後圏においてはこの影響をほとんど受けない。2010年までには中国の貨物輸送費が追加的に上昇し、さらに大連の背後圏が縮小して、羅津の競争力が高まり、2020年までに、結果はさらに2010年の倍になるだろう。

3.2. 港湾シェアとグラビティーモデル

グラビティーモデルは、代替ルートの相対的な魅力に基づいてルートのシェアを決定し、最善のルートだけではなく、広くルートのすべてに輸送量を割り当てる。その結果は、なお相対的な魅力を示し、それほど有利ではないルートでも有利なルートほど多くはないがいくつかの貨物を引きつけていることを意味している。

ここで選択したモデルの前提条件は、ルートの魅力はそのルートの港湾能力が増大した時及び、輸送時間の短縮を含む、輸送コストが低下した時に高まるというものである。

$$A_i = S_i^a / C_i^b, \quad i = 1, 2, \dots, n$$

A_i はルートの魅力度、 S は港湾規模、 C は輸送費、 a 、 b は未決定係数を表している。 a 、 b は経験値で以下の式で表される。

$$G/G_i = A/A_i = (S_i^a / S_i^a) / (C_i^b / C_i^b), \quad (i = 1, 2, \dots, n, G: \text{貨物のシェア})$$

1996年の長春から大連、營口、秦皇島への貨物輸送比は7:2:1であった。3つの港湾のキャパシティーの比率は6,000:1,500:188で、これらの貨物輸送費の比は11.8:10.2:11.5であった。上記から a は約0.84、 b は約0.6と計算される。これらの値は、それぞれのルートのシェア分析においては、港湾能力がコストよりも大きく影響していることを明かに示している。これは現実と一致する。もちろん、それらはデータの集合の分析に過ぎないが、中国東北部の南の港湾へのルートは安定した一般的な路線である。

すべてのルートのシェアは次のように表現される。

$$\text{Share}_i = A / \sum A, \quad i = 1, 2, \dots, n$$

モデルの現状予測は下記の表に要約される。

4. 短期予測

短期的には貿易パターンや貨物路線を決定するほとんどの条件は与えられ明白である。ほとんどの変化は漸増である。将来の変化は、現在既に検討中であるかあるいは最近の動きによって予測されるものである。この動向には、輸送価格の変更、国境税関の関税体系、輸送請負業者他への政府補助価格、港湾の能力、国境通過、鉄道区分や北朝鮮の自由経済貿易地帯のような主要な発展計画が含まれる。短期予測は、政策変更や官民それぞれにより明らかにされた計画など、利用できる全ての情報を用いて、現状から推測された。これは現在交渉中の新しい輸出入の契約情報、様々な社会基盤の開設情報、他の関連する情報を含む。

データベースは個々の荷動きのケースを記録している。それらは船積み貨物別、出発地、目的地別、路線の特徴〔地域内の港の利用、出発地の港（輸入の場合）あるいは目的地の港（輸出の場合）、陸上の国境通過地点、道路区分を含む〕別に記録されている。

表2. 北東アジア地域の港湾（群）シェア（%）

起点/港湾群	ウラジオストク	ザルビノ	羅津	大連	ワニノ	天津	合計
中国東北地方	13	1	10	38	4	34	100
ロシア極東	28	2	7	31	7	25	100
北朝鮮自由貿易区	17	1	13	34	4	30	100
モンゴル	17	2	8	34	5	34	100

重要なのは、データ使用に際して柔軟性を持たせることである。ある種の貨物が吉林省から別々の3カ国へ輸出され、それら3つの貨物がそれぞれ2つの別なルートを通った場合、合わせて6つの貨物の流れがデータベースに記録される。それらの荷動きは別のものとして入力され、それぞれ、品物、輸出入港、荷の発生地と目的地、特定の路線別に総合される。

このアプローチが優れているのは、新しい情報が明らかになるにしたがって、容易に拡張できることである。また、税関、海運会社からの情報を容易に反映することができる。

予測は関連国の輸送設備（ハードウェア）、政策（ソフトウェア）の仮定に基づいている。その仮定は予測シナリオによって少しずつ変わる。実現性のある予測における仮定は下記の通りである。

- 2000年、2005年に向けて中国の鉄道料金は著しく上昇する。
- 1999年までに琿春～マハリノ鉄道は運行が開始する。2000年までに琿春～羅津間の道路舗装が完了し、羅津港経由の琿春から東草港（韓国）へ定期航路の運航が始まる。
- 中ロバーター貿易を年間50億ドル（1995年は14.6億ドル）へと規模を拡大することに関する中ロ政府間合意（モスクワ、1997年10月）は、貿易と輸送を促進する。特に、国境通過料金と手数料を引き下げ、さらに、2005年にはコンテナ通過を可能にする。
- 北朝鮮は、国境検査料金の無料化を継続する。
- アジア通貨危機は、2000年まで投資と経済成長に一時的に影響を与えるが、その影響は2005年までにはなくなり、ロシアとロシア極東の経済成長がはかれる。
- 地域内の自由な貿易は続く。ロシアは原料輸出の制限をやめ、中国は食糧政策を見なおして中国東北部からの輸出制限を徐々に緩和し、黒龍江省からの石炭輸出割当を引き上げる。

短期予測の結果は表3及び表4を参照。

5. 長期予測

長期予測の目的は“ツール”あるいは“分析方法”を提供することである。専門家は、これをそれぞれの研究において独自の仮定を設けて利用することができる。この“ツール”は地域の荷動き（可変または不変）の種々の影響要因を分析するためや、影響要因の変更による荷動きの変化を表すために用いられる。

予測において想定したキーとなる仮定は次の通りである。

- 地域の成長はどの国においても経済・政治的に大きく混乱することなく続く。
- 港湾能力は2000年から2010年の間に50%高まり、2010年から2020年の間にさらに50%向上する。
- 中国は、価格改革、民営化、対外開放を目指した経済改革の一環として、鉄道料金を引き上げる。これによって鉄道輸送費は2005年までに5倍に引き上げられ、その後は2020年まで一定で推移する。
- 国境通過費用を含む料金体系が合理化され、2010年までに現在から50%、2020年までにさらに50%引き下げられる。
- 輸送システムの効率が上がる。つまり、国境及び複合輸送における業務遅延が港湾のように解消されるだけでなく、鉄道及び道路輸送の速度が向上する。
- 国際的経験に従って、また鉄道輸送の補助金の減少、地域の収入レベルの上昇、道路能力の向上によって、総輸送に占める道路輸送の比率が高まる。
- 中国鉄道省の計画に基づいて、この地域に新鉄道が建設される。東部国境鉄道は2005年までに完成し運行される。また北東アジアとモンゴルを結ぶユーラシアランドブリッジに関連する鉄道も2020年までに完成し運行される。

ここで用いたグラビティーモデルは、ルートの分析と港の集荷地域の分析において利用される。道路輸送モードを加えると、グラビティーモデルは下記ようになる。

$$A_i = S_i^2 / C_i^2, \quad B_i = S_i^2 / C_i^2, \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

A_i は鉄道の誘引度、 B_i は道路の誘引度である。よってすべてのルートのシェアは次のように表現される。

$$\text{Share}_i = A_i / \sum A_i \text{ (鉄道)}, \quad \text{share}_i = B_i / \sum B_i \text{ (道路)} \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

総輸送量とルートのシェアの関係は次の通りである。

$$F_i = F * (c * A_i / \sum A_i + d * B_i / \sum B_i), \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

F は地域の総貿易量を示す。これは、バルク、一般、コンテナ貨物といった3種類に分類されている。係数 c 、 d はそれぞれ鉄道対道路の輸送比率である。

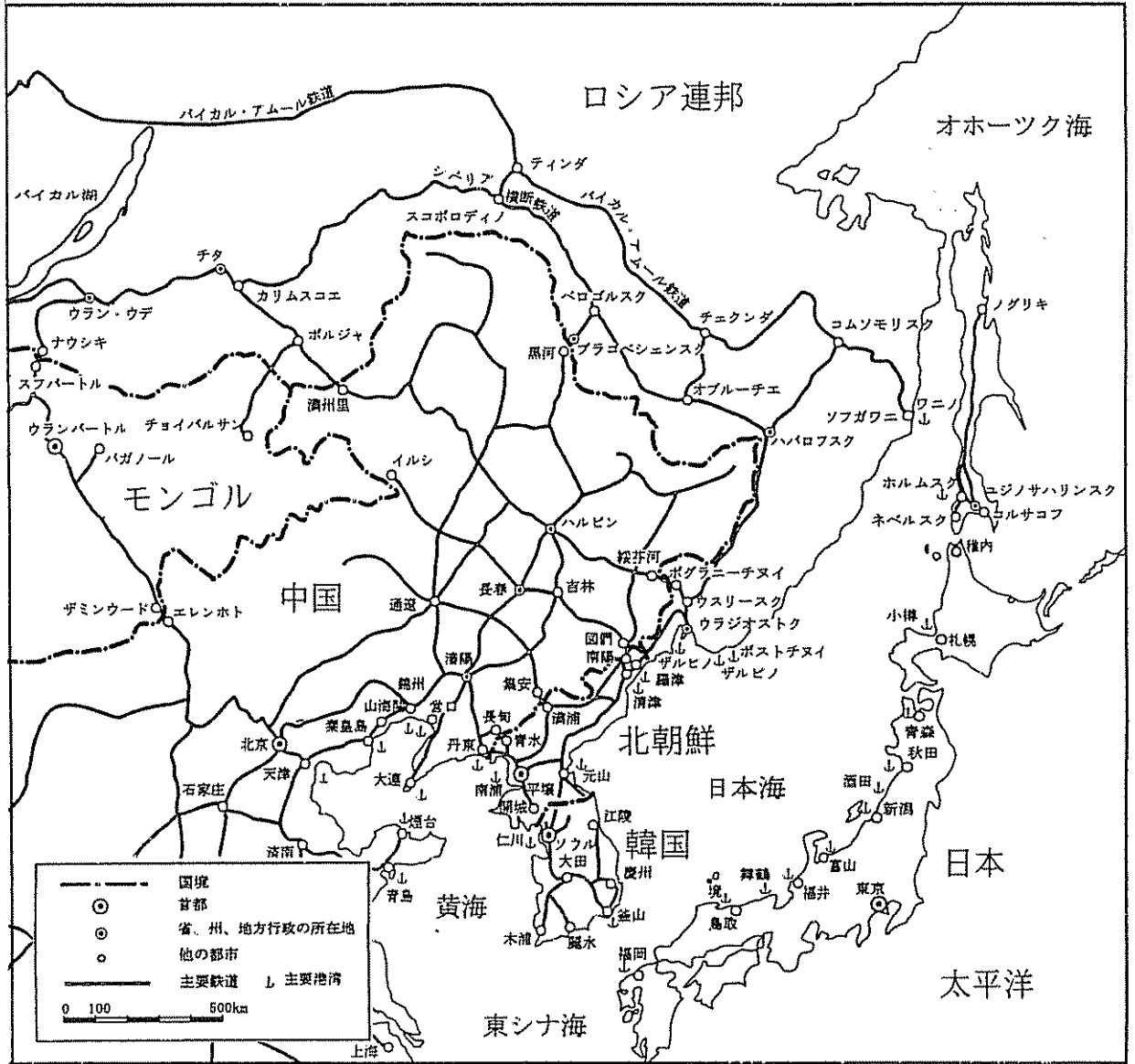
関連指標は表5～7、輸送量予測の結果は表8及び表9、感度分析の結果（港湾規模の変更のみ）は表10及び表11を参照。

今回行った研究は、主要品目や輸送費用を含む起・終点別の貿易の流れの分析だけでなく、この地域の人的及び自然資源や関連する社会・経済指標の再評価、鉄道、

道路、港湾インフラの分析及び評価を含み、広範囲にわたっていた。こうした作業の複雑さは、信頼できるデータ及び情報の入手における理論的なまた制度的な困難と合わせ、実行に影響を与える数多くの問題を提示した。

一方、将来、TREDA港湾の拡充を決定する際、外国の投資家たちが直面するこの地域の実態把握に対しても寄与するものである。

北東アジアの主要港湾・鉄道



(出所)「北東アジア経済白書2000年版」より

Table 3. Projected Cargo Flows by Cargo Type, Port Cluster and Border (ton, 2000)

表3. 各港湾と国境税関における貨物類型別荷動き予測(トン、2000年)

Product 産品	Port 港						Border 国境税関				
	Dalian 大連	Vladivostok ヲラジオストク	Zarubino ザルビノ	Rajin 羅津	Vanino ワニノ	Total 合計	Suifenhe 綏芬河	Tumen 図們	Quanhe 圈河	Chanlingzi 長嶺子	Total 合計
Bulk バルク	1252300	9865600	872080	267300	2473100	14730380	206400	188000	0	14280	408680
1 Liquid Bulk 液体貨物	0	3481600	307200	0	133100	3921900	0	0	0	0	0
2 Coal 石炭	428800	4672000	404480	96000	1747200	7348480	102400	96000	0	1280	199680
3 Cement セメント	0	408000	36000	0	156000	600000	0	0	0	0	0
4 Mineral 鉱物	0	122400	10800	0	46800	180000	0	0	0	0	0
5 Grain 穀物	382500	57600	10600	79300	0	530000	0	0	0	0	0
5.1 Maize トウモロコシ	137700	0	3400	28900	0	170000	0	28900	0	3400	32300
5.2 Soybean 大豆	244800	57600	7200	50400	0	360000	57600	50400	0	7200	115200
5.3 Other その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 Wood 木材	0	1020000	90000	0	390000	1500000	0	0	0	0	0
7 Paper 紙	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 Sand 砂	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Agricultural products 農産品	441000	104000	13000	92000	0	650000	104000	92000	0	13000	209000
9.1 Animal Feed 飼料	374000	88000	11000	77000	0	550000	88000	77000	0	11000	176000
9.2 Rice 米	67000	16000	2000	15000	0	100000	16000	15000	0	2000	33000
10 Chemical Fertilizer 化学肥料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
General 一般	0	4624000	408000	0	1768000	6800000	0	0	0	0	0
1 Metal 金属	0	4624000	408000	0	1768000	6800000	0	0	0	0	0
2 Vehicles 車輛	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Container コンテナ	939600	1981800	197200	197200	744200	4060000	0	197200	0	23200	220400
1 Meat	939600	0	23200	197200	0	1160000	0	197200	0	23200	220400
1.1 Meat 肉	858600	0	21200	180200	0	1060000	0	180200	0	21200	201400
1.2 Frozen Chicken 冷凍鶏	81000	0	2000	17000	0	100000	0	17000	0	2000	19000
2 Wild vegetables 野菜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Canned Food 缶詰食品	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 Wood Products 木工製品	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 Equipment 機械設備	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 Unspecified その他	0	450570	39180	0	163250	653000	0	0	0	0	0
7 Other Container その他コンテナ	0	1531230	134820	0	580950	2247000	0	0	0	0	0
Others その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total 合計	2191900	16471400	1477280	464500	4985300	25590380	206400	385200	0	37480	629080

Table 4. Projected Cargo Flows by Cargo Type, Port Cluster and Border (ton, 2005)

表4、各港湾と国境税関における貨物類型別荷動き予測（トン、2005年）

Product 産品	Port 港						Border 国境税関				
	Dalian 大連	Vladivostok ウラジオストク	Zarubino ザルビノ	Rajin 羅津	Vanino ワニノ	Total 合計	Suifenghe 綏芬河	Tumen 圖們	Quanhe 圈河	Chanlingzi 長嶺子	Total 合計
Bulk バルク	3013300	11048500	997060	724300	4040400	19823560	409300	310300	0	17460	737060
1 Liquid Bulk 液体貨物	0	3644800	321600	0	1393600	5360000	0	0	0	0	0
2 Coal 石炭	738000	4936700	415260	196800	1788800	8075560	258300	196800	0	2460	457560
3 Cement セメント	0	816000	72000	0	312000	1200000	0	0	0	0	0
4 Mineral 鉱物	0	408000	36000	0	156000	600000	0	0	0	0	0
5 Grain 穀物	1806800	72000	47200	414000	0	2340000	0	0	0	0	0
5.1 Maize トウモロコシ	1580000	0	40000	360000	0	1980000	0	360000	0	40000	400000
5.2 Soybean 大豆	226800	72000	7200	54000	0	360000	72000	54000	0	7200	133200
5.3 Other その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 Wood 木材	0	1020000	90000	0	390000	1500000	0	0	0	0	0
7 Paper 紙	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 Sand 砂	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Agricultural products 農産品	468500	151000	15000	113500	0	748000	151000	113500	0	15000	279500
9.1 Animal Feed 飼料	408500	130000	13000	97500	0	649000	130000	97500	0	13000	240500
9.2 Rice 米	60000	21000	2000	16000	0	99000	21000	16000	0	2000	39000
10 Chemical Fertilizer 化学肥料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
General 一般	0	4787200	422400	0	1830400	7040000	0	0	0	0	0
1 Metal 金属	0	4787200	422400	0	1830400	7040000	0	0	0	0	0
2 Vehicles 車輛	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Container コンテナ	1035393	3024710	297134	251046	1129150	5737433	1534	234000	17046	31994	284574
1 Meat	1027000	0	26000	234000	0	1287000	0	234000	0	26000	260000
1.1 Meat 肉	948000	0	24000	216000	0	1188000	0	216000	0	24000	240000
1.2 Frozen Chicken 冷凍鶏	79000	0	2000	18000	0	99000	0	18000	0	2000	20000
2 Wild vegetables 野菜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Canned Food 缶詰食品	8393	0	0	0	0	8393	1534	0	0	0	1534
4 Wood Products 木工製品	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 Equipment 機械設備	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 Unspecified その他	0	1136430	104814	17046	411750	1670040	0	0	17046	5994	23040
7 Other Container その他コンテナ	0	1888280	166320	0	717400	2772000	0	0	0	0	0
Others その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total 合計	4048693	18860410	1716594	975346	6999950	32600993	410834	544300	17046	49454	1021634

Table 5 Projection of GDP Average Annual Growth Rates (%)
表 5. 年平均GDP成長率の予測 (%)

Region/year 地域/年	1985-1996	1997-2000	2001-2010	2011-2020
Northeast China 中国東北部	8.3	7.7	6.7	5.7
Russian Far East ロシア極東	-3.6	2.7	4.7	4.7
DPRK 北朝鮮	-1.7	0.5	2.7	4.7
Mongolia モンゴル	0.6	5.7	4.7	4.7

Table 6. Trade Elasticity and Trade Average Annual Growth Rates (%)
表 6. 貿易弾力性と貿易の年平均伸び率 (%)

Region/Year 地域/年	Trade Elasticity 弾力性	1997- 2000	2001- 2010	2011- 2020
Heilongjiang 黒龍江省	2.53	20.2	17.7	15.2
Jilin 吉林省	2.11	16.9	14.8	12.7
Liaoning 遼寧省	0.74	5.9	5.2	9.4
Russian Far East ロシア極東	1.84	3.7	9.2	9.2
DPRK 北朝鮮	2.13	2.1	6.4	6.4
Mongolia モンゴル	1.42	8.5	7.1	7.1

Table 7 Projection of Throughput Capacity by Port Cluster (million tons)
表 7. 港湾群の通過能力の予測 (百万トン)

Port Cluster/Year 港湾群/年	1996	2000	2010	2020
Vanino ワニノ	12.5	12.5	15.2	22.8
Vladivostok ウラジオストク	42.4	42.4	52.6	78.9
Zarubino ザルビノ	2.1	2.1	10.4	20.0
Rajin 羅津	14.6	14.6	22.0	33.0
Dalian 大連	80.0	80.0	120.0	180.0
Total 合計	151.6	151.6	220.2	334.7

Table 8 Cargo Flows on Alternative Routes in TRED A by Mode (million tons)
表 8. 図們江経済開発地域のモード別各ルート貨物輸送量の予測 (百万トン)

Routes/Mode/Year ルート/モード/年	2000			2010			2020		
	Railway 鉄道	Road 道路	Total 合計	Railway 鉄道	Road 道路	Total 合計	Railway 鉄道	Road 道路	Total 合計
Baikal-Amur バイカル〜アムール	5.0-5.2	1.2-1.3	6.3-6.5	18.4-20.0	4.7-5.1	23.1-25.1	24-26	4.9-5.2	28.9-30.9
Khabarovsk-Vladivostok ハバロフスク〜ウラジオストク	13.7-14.2	3.3-3.5	17.0-17.7	36.3-39.5	8.6-9.4	44.9-48.8	89-95	23.4-25	112-120
Khabarovsk-Zarubino ハバロフスク〜ザルビノ	1.1-1.2	0.3	1.4-1.5	8.8-9.7	2.5-2.7	11.3-12.3	18.3-19.5	4.6-4.9	22.8-24.3
Suifenhe-Vladivostok 綏芬河〜ウラジオストク	1.6-1.7	0.5-0.6	2.1-2.3	2.4-2.5	1.0-1.1	3.4-3.6	1.9-2.0	1.6-1.7	3.5-3.8
Tumen-Rajin 図們〜羅津	2.9-3.0	1.0	3.9-4.0	6.6-7.0	1.6-1.7	8.1-8.7	11.1-11.8	3.0-3.1	14-14.9
Tumen-Zarubino 図們〜ザルビノ	0.4	0.1	0.5	1.7-1.8	0.6-0.7	2.4-2.6	1.8-1.9	1.1-1.2	2.9-3.1

Table 9. Distribution of Projected Cargo Flows by Port Cluster (million tons, %)
表9. 港湾群別の予測貨物輸送量の分布 (百万トン、%)

	1996		2000		2010		2020	
	Volume 輸送量	Share シェア	Volume 輸送量	Share シェア	Volume 輸送量	Share シェア	Volume 輸送量	Share シェア
Vladivostok ウラジオストク	17.08	20.6%	19.1-19.9	21.5%	45.9-49.8	22.2-22.5%	116-123	22.6%
Zarubino ザルビノ	0.90	1.1%	1.9-2.0	2.1-2.2%	15.5-16.7	8.9%	30.7-32.8	6.0%
Rajin 羅津	5.00	6.0%	5.4-5.8	6.1-6.2%	25.3-27.2	12.3%	50-53	9.7%
Dalian 大連	60.00	72.3%	62.7-64.9	70.3-70.1%	119.7-127.6	58-57.7%	316-337	61.7%
Total 合計	82.98	100%	89.1-92.6	100%	206.4-221.4	100%	512-547	100%

Table 10. Cargo Flows on Alternative Routes in TRED A by Mode (million tons)
表10. 図們江経済開発地域のモード別代替ルートでの貨物輸送量 (百万トン)

Alternative Routes/Mode/Year 代替ルート/モード/年	2000			2010			2020		
	Railway 鉄道	Road 道路	Total 合計	Railway 鉄道	Road 道路	Total 合計	Railway 鉄道	Road 道路	Total 合計
Baikal-Amur バイカル〜アムール	5.0-5.2	1.2-1.3	6.3-6.5	12.7-13.8	5.6-6.1	18.3-19.9	16.9-18.1	5.8-6.1	22.7-24.2
Khabarovsk-Vladivostok ハバロフスク〜ウラジオストク	13.7-14.2	3.3-3.5	17.0-17.7	34.5-37.5	14.1-15.3	48.6-52.8	63.2-67.4	27.7-29.6	90.9-97.1
Khabarovsk-Zarubino ハバロフスク〜ザルビノ	1.1-1.2	0.3	1.4-1.5	8.4-9.1	4.1-4.4	12.5-13.6	16.6-17.6	7.8-8.4	24.4-26.0
Suifenthe-Vladivostok 綏芬河〜ウラジオストク	1.6-1.7	0.5-0.6	2.1-2.3	3.6-3.9	1.6-1.7	5.2-5.6	6.0-6.4	2.6-2.7	8.6-9.2
Tumen-Rajin 図們〜羅津	2.9-3.0	1.0	3.9-4.0	7.4-7.9	2.4-2.5	9.7-10.4	18.3-19.5	4.8-5.1	23.1-24.6
Tumen-Zarubino 図們〜ザルビノ	0.4	0.1	0.5	2.7-2.9	1.0-1.1	3.8-4.0	5.5-5.9	1.9-2.0	7.4-7.9

Table 11. Distribution of Projected Cargo Flows by Port Cluster (million tons, %)
表11. 港湾群別予測貨物輸送量の分布 (百万トン、%)

Port Cluster/Year 港湾群/年	1996		2000		2010		2020	
	Volume 輸送量	Share シェア	Volume 輸送量	Share シェア	Volume 輸送量	Share シェア	Volume 輸送量	Share シェア
Vladivostok ウラジオストク	17.08	20.6%	19.1-19.9	21.5%	51.3-55.6	23.9-24.2%	99.5-106	19.4%
Zarubino ザルビノ	0.90	1.1%	1.9-2.0	2.1-2.2%	19.2-20.7	9.0%	39.9-42.6	7.8%
Rajin 羅津	5.00	6.0%	5.4-5.8	6.1-6.2%	26.4-28.4	12.3%	56.8-60.6	11.1%
Dalian 大連	60.00	72.3%	62.7-64.9	70.3-70.1%	117.7-125.5	54.8-54.5%	318-339	61.8%
Total 合計	82.98	100%	89.1-92.6	100%	214.6-230.3	100%	514-548	100%

ロシア商業銀行の状況

ロシアウォッチャー 菅野 哲夫

1. はじめに

1998年、ロシア経済は、前年の0.9%のプラス成長を軌道にのせ、引続き、浮揚の道を辿るものと期待されたが、過大な国家債務を管理し切れず、遂に、同8月17日、短期国債の利払いと償還の停止、民間の対外債務返済の90日のモラトリアム、対ドル・ルーブル相場的大幅な下方調整などを余儀なくされた。このため、これまで、比較的順調に育ってきたと見られたロシアの大手商業銀行は特に大きな打撃を受け、インコム・バンク、オネクシム・バンク、メテナップ、ロシスキー・クレジット、SBSアグロといったところが経営危機に陥った。これら銀行は、更正または破産の方途を模索しているが、国民の銀行不信の念は増幅され、「良い銀行探しは、良い嫁を探すより難しい」とか、「金を預けるか、預けないか、それが問題」といった冗談ともつかぬ記事が多く見られるに至っている¹。

1999年は、前年比4.6%減のマイナス成長を受けて、さらなる経済の減退が見込まれるなかでスタートしたが、ルーブルの切下げによる輸入代替産業の活性化などを背景に、鉱工業生産が前年比7%超の増加となり、結局、通年で前年比1.5%程度のプラス成長を示現する動きとなった。こうした流れの中で、前年の「金融危機の打撃」からの脱却のため、ロシア商業銀行の調整と正常化に向けての努力が続けられた。例えば、ズベル・バンクを除くロシア商業銀行全体の広義の資本金の総額を見ると、1998年8月1日の1,020億ルーブルから、1999年3月1日の412億ルーブルへと、実に59.6%の減少となったが、その後、1999年10月1日には、889億ルーブルと、約87.2%の増大を見せた。これは、銀行ライセンス剥奪に伴い、債務超過銀行の数字が除外されたこと（約111億ルーブル）や実際の増資の実行（約363億ルーブル）がその主因となっている。又、総資産は、1999年1～9月で、3,451億ルーブル増大したが、その大半（約2,567億ルーブル）はルーブル資産の増大であった。又、貸付金の動きをみると、1998年8月1日比1999年1月1日の伸び率は13.1%の減少

であったが、1999年1月1日比1999年10月1日の伸び率は86.1%の増加を記録した。このうち90.5%がルーブルによる貸し出しとなり、その結果、企業のドル建て借入比率は、1999年1月1日の71.1%から、1999年10月1日の53.1%へと減少した。以上の通り、銀行を取り巻く環境は、1998年8月17日の金融危機の痛手を癒しながら、調整正常化に向けて、多難ではあるものの、改善への確実な第一歩を踏み出している。本稿では、現下のロシア商業銀行の実態を大雑把に把握することを主目的に、まず、ロシアの商業銀行の数や規模などの全体像を概観し、次いで、これら商業銀行の資産ランキング、格付の状況、営業内容や収益源などの点について考察してみたい。そして、その上で、商業銀行の抱える問題を整理し、その再編の方向を含むロシアの商業銀行の将来像について述べてみることにしたい。

2. ロシアの商業銀行の数と規模

ロシア中央銀行報²によると、1999年10月31日現在で、ロシア中央銀行に登録されている金融機関数は2,407行（内銀行数2,373行）に上っているが、営業中の金融機関数は1,375行（内銀行数1,341行）であり、ゼネラル・ライセンス保有行が242行、外国資本100%の銀行が22行となっている。

ロシアの金融機関の1999年10月31日現在の定款資本金の総額は923億ルーブルとなっている。これら金融機関は3,884の支店を有するが、その内ズベル・バンクが1,691³、100%外国資本の銀行が4支店を保有している。又、ロシアの金融機関の駐在員事務所の数は178に上っており、ロシア内が124、CISが15、その他外国が39となっている。

ロシアの金融機関の内、法令違反や通達不遵守のかどで銀行ライセンスを剥奪された金融機関数は1,033行（内銀行数1,032行）となっている。内569行が連邦及びモスクワ市の登録から抹消されているが、その内訳は次の通りとなっている。

¹ インターファックス・ヴレーメニヤ紙、1999年11月4日、NO 45 (227)

² ロシア中央銀行報、1999年11月24日、NO 70-71 (414-415)

³ ズベル・バンクの支所等を含めると34,426店に上る

・銀行ライセンスの剥奪	228行
・再編(合併・吸収)	337行
・内、本店への吸収、又は、支店化	337行
・自主清算	4行
計	569行

ロシアの金融機関について、1999年10月31日現在営業中の1,375行の定款資本金の規模についてみてみると、ロシア中央銀行の行政指導もあり、小資本銀行が次第に淘汰されつつある。因みに、定款資本金が20百万ルーブル(1ドル27ルーブル換算で約74万ドル)未満である金融機関数を見ると、1998年12月31日現在で1,062行(全体の72%)であったものが、99年10月31日で、847行(全体の61.6%)へと減少している。従って、20百万ルーブル以上の金融機関数は、同期間で、414行(全体の28%)から528行(全体の38.4%)へと増加している。

さて、ここで、ロシアに進出している外国銀行の状況について整理してみると「表1 外資100%のロシア進出銀行」の通りである。外国資本100%の銀行は、中央銀行に22行が登録されているが、うちJPモルガンは未だ資本金を払込んでいない。又、バンク・オーストリア・クレジットンシタルト(ロシア)は、「バンク・オーストリア」の呼称で、外国資本100%行のように親しまれているが、実際は「50%超100%未満」の外国資本行のグループに属している。ロシアへ進出している外国銀行についての気付いた点を列挙してみると次の通りである。

- (1)登録済み定款資本金の額は、中銀通達により、各行とも、1,000万ユーロ相当のルーブルを払込んでいる筈であるが、その後のルーブル相場的大幅下落もあり、現在のルーブル相場で換算すると著しく見劣りする定款資本行が多く存在すること。
- (2)1999年9月30日現在の広義の資本金の額を見ると、まず、目につくのが、債務超過に陥っている2行(ソシエテ・ゼネラルとINGバンク)の存在である。又、ロシア中央銀行の定める、「外国銀行の最低資本金は1,000万ユーロ」を、現時点で充足していないとみられる銀行は次の通りとなっている(ドル価は1ドル当たり27ルーブルでの換算額)。

行名	広義の資本金金額	
	(百万ルーブル)	(百万ドル)
ソシエテ・ゼネラル	▲1,001.2	▲約37.0
バンク・オブ・チャイナ(エロス)	110.0	約4.1
INGバンク・ユーラシア	342.8	▲約12.7
ABNアムロ	261.9	約9.7
ウエスト・ドイツ・ランデス・バンク	140.9	約5.2
コメルツ・バンク	266.0	約9.9

なお表1のチョー・ホン・バンク(韓国)の広義の資本金額は「na」となっているが、中銀の増資要請に応えられず、1999年12月をもって、撤退することになっている。

- (3)ゼネラルライセンスを取得した銀行の中で、ロシア商業銀行と競争して実際に支店網の拡充を図っている外国銀行がバンク・オーストリアとラファイゼン・バンクの2行であり、いずれも、モスクワに、2支店ずつを開設済みである。上記2行を含む、個人の預金の募集が許される「ゼネラル・ライセンス」を取得済みの外国銀行数は12行に上っているが、1999年9月30日現在で、最大の個人預金保有行であるクレディ・スイスでも、個人預金最大手ズベル・バンクの0.26%の5億4,000万ルーブル(2,000万ドル)程度に過ぎない。
- (4)モスクワに進出している外国銀行の資本上位11行の合計額とズベル・バンクとを比較してみると、1999年9月30日現在で、ズベル・バンクの総資産の25.0%広義の資本金の21.2%、税引前利益の13.6%、個人預金の0.8%、貸付残高の53.2%程度の規模となっている。

なお、従来、外国銀行100%資本のロシアへの進出は、モスクワ市とサクト・ペテルブルグ市に限定されてきたが、最近になって、キューバのインヴェスツイオンヌイ・バンクが、クラスノダールスク州に進出する運びとなった。これら、100%外資として進出した外国銀行を含むロシアへの進出外国銀行の出資比率別・進出地域別の内訳をみると、表2の通りとなっている。いずれのグループをみても、モスクワが圧倒的であり、次いで、サクト・ペテルブルグとなっているが、これは、ロシア中央銀行のコントロールが行き届くためにも不可避の中央銀行の行政指導の結果とみられる。

3. ロシア商業銀行のランキングと格付

1998年8月17日の金融危機の打撃を受けたロシア商業銀行は、営業面で、どのような回復状況にあるのであろうか。1999年9月30日現在のロシア商業銀行の総資産ベースランキングにつき、インターファックス紙の記事に基づき、その上位10行までのロシアの商業銀行と、同紙に掲載されているロシアへの大手進出外銀の計21行を取りまとめたのが、「表3 大手ロシア商業銀行の営業概況」である。同表から気付いた点を列挙してみると、以下の通りである。

- (1)ロシア商業銀行の中で、他を断然引き離して、量

的に大きいのがズベル・バンクである。因みに、同紙掲載の資産規模で上位100行から倒産途上にあるSBSアグロとロシスキー・クレジット2行を除外した98行の合計額ベースで見ると、ズベル・バンクは単独で、総資産の35.0%、広義の資本金の24.8%、税引前利益の59.2%、個人預金の87.1%、国債保有額の26.8%、貸付残高の23.4%といった大きなシェアを占めている。しかし、このズベル・バンクといえど、バンカーズ誌ランキング⁴⁾によれば、資産ベースでヨーロッパの500大銀行中164位に過ぎない。

- (2) 1999年9月30日現在極めて順調な利益を享受しているのが、ドイチェ・バンク(約5,000万ドル)、シティーバンク(約3,550万ドル)、チェース・マンハッタン・バンク(約1,810万ドル)、オーストリア・バンク(約1,050万ドル)、クレディ・スイス(約730万ドル)、BNP・ドレズナー(約550万ドル)などである。
- (3) 1999年9月30日現在で、資本金を食い潰して、債務超過に陥っているのが、INGバンクと、ソシエテ・ゼネラルの2行である。また、税引前利益が1999年9月末現在で、赤字となっているが、ラファイゼン・バンク(約5,460万ドルの赤字)、クレディ・リヨネ(約1,920万ドルの赤字)、ソシエテ・ゼネラル(約1,320万ドルの赤字)などである。なお、他情報⁵⁾によると、同様に、リパブリック・ナショナル(約1,110万ドルの赤字)、コメルツ・バンク(約110万ドルの赤字)、バンク・オブ・チャイナ(約80万ドルの赤字)も赤字となっている。

なお、1998年のロシア金融危機の打撃がロシアに進出している外国銀行にどんな決算結果をもたらしたのであろうか。1999年5月29日付コメルサント紙が、その好例と思われるソシエテ・ゼネラル(正式名「バンク・ソシエテ・ゼネラール(ヴォストーク)」)の1998年決算報告を報じているのでこれを見てみたい。同行は、1993年4月定款資本金F FR S 1億500万で、設立されたが、1998年末現在で、それが400万ルーブルとなり、年間赤字が8億6,300万ルーブルに上ったことが分かる。因みに同行の貸借対照表の概要は次の通りである。

	百万ルーブル (百万ドル)	
国債	197	(8)
銀行への預け金	443	(8)
貸付金	3,179	(130)
資産計	4,653	(191)
銀行からの預金	4,678	(192)
顧客預金	595	(24)
定款資本	44	(2)
当年度損失	▲863	(▲35)
負債計	4,653	(191)

又、損益計算の概要は次の通りである。

	百万ルーブル (百万ドル)	
金利収入	258	(11)
(内) 対顧客貸付	208	(9)
金利支払	319	(13)
(内) 銀行への支払	251	(10)
その他収入	312	(13)
(内) 貴金属等	144	(6)
その他支出	1,001	(41)
(内) 外貨・国債等	96	(4)
税引前損失	▲863	(▲35)

1998年度における大きな損失は、3,000万ドル程度の国債保有とロシア商業銀行への預け金が焦げ付いた結果によるものと思われる。なお、上2表中のドル金額は、1ドルを25ルーブルとして換算した参考値である。ここで、国債格付機関で、特に、ロシア東欧諸国銀行の格付で実績をもつ、トムソン・ファイナンシャル・バンク・ウォッチの1999年12月8日現在の評価をみると、次の通りとなっている。いずれの銀行に対する評価も、あまり高いものとなっていない。

一方、1999年9月30日現在、ロシアの格付会社「モデル」社の評価によると、収益力と将来性の面で、平均点を上回り、相対的に「良い銀行」と評価されている銀行は次の通りである⁶⁾。

外国貿易銀行、ガス・プロム・バンク、アリファ・バンク、ナツイ・レゼル・バンク、エフロ・フィナンシ、グタバンク、ソビン・バンク

⁴⁾バンカーズ誌1999年9月号

⁵⁾イズベスチヤ紙、1999.12.7、NO.230 (25575)

⁶⁾エキスパート誌、1999.12.13、NO.47

	トランスファー・リスク (注①)	短期返済リスク (注②)
ズベル・バンク	C/D	2
外国貿易銀行	C/D	2
アバングルド	D/E	3
ヴェネシ・エコノム・バンク	D	3
ヴァス・ラジジャーニエ	D/E	4
MDM・バンク	D	3
国際モスクワ銀行	D	3
メジ・プロム・バンク	D	3

(注①) A/B, B, D/E, Eの順でリスクが大きくなる

(注②) 1がリスクの懸念なし, 4が大いにリスクあり, 2-3は中間評価

4. ロシア商業銀行の営業内容

ロシアの商業銀行の収益源とその収益構造につき、できるだけ現場の視点に立って、概観してみることにしたい。偶々、1999年10月14日付コメルサント紙が、「商業銀行」と題した特集記事を組んでいるので、これをできるだけ活用することとする。なお、特別の断り無き限り、金利や手数料率は、1999年9月30日現在のものである。参考までに、1999年9月30日現在のロシアの主要金融指標は次の通りである。

ロシア公定歩合	(年率)		
	30日	60日	90日
MIBID (銀行間ビット・レート)	22%	23%	24%
MIBOR (銀行間オフワード・レート)	38%	41%	41%

(1) 出納、決済業務

銀行の最も基本的機能である出納・決済業務は、1999年9月30日現在、次の如きシェアの下で、主要銀行によって、遂行されている。

実際の業務毎に、金利や手数料がどんな体系になっているのか、ズベル・バンクのケースで、整理してみると、次の通りである。

- ①まず、決済勘定残高は、99年6月30日現在で、443億2,980万ルーブルとなっている。
- ②これら決済口座開設手数料は、ルーブル口座の場合500ルーブル、ドル口座の場合50ドルとなっている。
- ③入出金案内の手数料は、四半期毎にルーブル口座の場合300ルーブル、ドル口座の場合50ドルとなっている。
- ④口座を閉鎖する場合は、ルーブル口座の場合1,000ルーブル、ドル口座の場合10ドルの手数料となっている。
- ⑤行内口座間の振替は、ルーブル口座の場合5ルーブル、ドル口座の場合10ドルの手数料となっている。
- ⑥他行口座への振込手数料は、ルーブル建ての場合5ルーブル、ドル建ての場合0.1% (ミニマム20ドル、マキシマム200ドル) となっている。

⑦ルーブル現金の入金については0.3%、ルーブル現金の払戻しは0.5%の手数料が必要となっている。また、ドル現金の入金には0.3%、ドル現金の払戻しには1~2%の手数料が必要である。

⑧決済勘定には原則金利を付さないが、100,000ルーブル以上なら年利2~6%程度、又、50,000ドル以上なら1~3%程度の金利を支払うことがある。

ズベル・バンク	16.04%
外国貿易銀行	7.75%
ガス・プロム・バンク	5.07%
シティ・バンク	3.04%
国際モスクワ銀行	2.10%
モスクワ銀行	1.99%
アリファ・バンク	1.53%
メジ・プロム・バンク	1.46%
プロム・ストロイ・バンク	1.46%
ロス・バンク	1.37%
その他	58.19%

(1) 貸付け業務

- ①ズベル・バンクの場合、1999年6月30日現在で、貸付残高は1,085億2,120万ルーブルに上っている。
- ②ルーブル建ての貸し出しであれば金利50~55%程度、ドル建ての貸し出しであれば年利10~15%程度の年利となっている。この場合、担保が不可欠であるが、現物商品、流通性のある有価証券、銀行保証、為替、不動産、流通性のある手形などの差入れが行われている。
- ③消費者ローンをみると、1999年6月30日現在、その残高は28億5,980万ルーブルに上っている。消費者ローンの対象は、家庭電器製品や車などであるが、ルーブル建ての場合、3カ月以上の期間で年利37~38%、ドル貸しの場合、3カ月以上で年利13~14%となっている。いずれの場合も、流通性のある有価証券、株式、国債、手形などが担保として徴求されている。

(2) 両替

両替は、銀行のみが許されている業務である。モスクワでは、至るところで、両替所が乱立しているが、全てが銀行の経営である。両替の仕組みは次の通りとなる。

- ①中銀レートが1ドル当たり26.78ルーブルとする。
- ②銀行間取引は上記中銀レートを目安として、例えば26.78ルーブルで調達する。
- ③調達コストの上下15%の範囲で対顧客売買レートが設定される。実際には、顧客からのドル現金の買レートは $26.78 \times 0.99 = 26.51$ ドル、同売レートは $26.78 \times 1.01 = 27.05$ ドルといった具合に設定する。
- ④この結果、顧客から買入れたドル現金を顧客に売り

渡すことができれば、2.0%程度の手数料に対する4%の利益税を支払っても、1.92%程度の手数料収入が期待できる。しかし、両替所の競争が激しく、ほとんど手数料なしでの営業競争が展開されている状況が見られる。

(3)輸出入業務

① 輸出の場合

物の輸出の場合は、銀行が作成するパスポートが不可欠であり、その作成手数料として、契約金額×0.1%が収入となる。そして、実際の輸出代金として、入金された金額の75%を銀行を通じて強制売却する必要がある。従って、銀行は、まず、顧客よりの手数料として、0.4%を徴求するが、実際に外為市場でドルを売却する委託先に対し0.175%の手数料を支払うので、結局、0.225%程度の手数料を享受することになる。

② 輸入の場合

物の輸入の場合は、輸出と同じく銀行がパスポートを作成するのでパスポート作成手数料として契約金額の0.1%が銀行の収入となる。又、支払いが、海外送金時の口座振り替えで行われる場合は、その手数料として0.1%。それに加え、スイフト手数料として1000ドルが1件毎に徴収される。

5. ロシア商業銀行の問題点

ロシア中央銀行報⁷によれば、ロシア商業銀行の保有債権の健全度は、次の通り判定されている。

	1999年1月1日現在	1999年10月1日現在
若干問題あり	7.2%	5.2%
疑わしい	6.0%	3.6%
絶望	11.3%	12.4%
健全	75.4%	78.8%
計	100.0%	100.0%
期間内未償還額	11.0%	8.2%

1999年のロシア商業銀行の動きを見る限り、上記の通り、その保有債権の健全度が良好化していることが分かる。ここで、視点を変えて、ロシア商業銀行の負債額のうち、外国の銀行への返済滞納額や国への納税滞納額がどれくらいに上っているかをみてみよう。例えば、ロシアの商業銀行は、国民から納税資金を預かりながら、流用するなどして、国庫に納めていない金額が、1999年4月で、200億ルーブル、同12月で、390億ルーブルに達している。又、ロシアの商業銀行の対外債務の要返済額をみ

ると、1998年8月17日の金融危機時における90日間のモラトリアムを経て、繰り延べ返済が続けられているが、ほとんど合意を見るには至っていない。実際、1999年11月が86億ルーブル、同12月が74億ルーブル、又、2000年1～9月には217億ルーブルの返済が予定されている。しかし、これら借入金は、その大部分がロシアの短期国債に投資されていたことから、その返済が繰り延べされ、返済が多年度にわたることになった今、多くのロシアの大手商業銀行は、返済資金源を絶たれたままの状態におかれている。実際、ロシア商業銀行は、1998年8月の金融危機の打撃からの脱却を目指し、努力を続けているが、個々の問題点を見ていくと、簡単に片付けられない多くの問題が存在している。しかし、そうした中であって、経営危機にさらされながらも、国内外に支援先を求め、再生に成功している例もある。そうした銀行としては外国貿易銀行や、国際モスクワ銀行といったところがある。しかし、その一方で、債権者と一向に話が進んでいない例もある。アリファ・バンク、ナツイ・レゼル・バンクといった銀行である。又、既に、破産手続きに入っているもの、債権者と話が一向に進んでいないのがロシスキー・クレジットや、プロム・ストロイ・バンクといったところで、外国債権者との話は一向に進んでいないのが現状である。SBSアグロについてもまさに同じ状況であるが、同行の場合、農民に与える影響の大きさもあり、中銀の参加のARKO（金融機関リストラ庁、後述）が同行の骨格を残しながらも、新しい農業銀行を発足せしめる方向で努力を続けている。さて、ARKO（金融機関リストラ庁）は、1999年7月8日ロシア連邦法NO 144-FZ「金融機関のリストラについて」の発効を待って、設立された。同法第2条第2項は、ARKOの設立目的を「金融機関のリストラ策を実行する」と定め、具体的には同法第29条で次の通り規定している。

- ・ リストラ案の策定
- ・ 金融機関の支配
- ・ 管理・同上経営陣への参画
- ・ リストラの実施
- ・ リストラに必要な資金の補給
- ・ その他リストラに必要な処置と対応

ところで、ロシアにおいては、例えば、銀行が倒産した場合、一体どんな預金者への救済措置が講じられているのであろうか。残念ながら、預金者の保護という面では、1993年以降、「連邦準備公社」を設立し、預金額が

⁷ロシア中央銀行報1999 12 9, NO 76 (420)

20MPOT^{*}以下の場合には全額返還、250MPOT以下の場合には90%の返還、1,000MPOT以下の場合には50%の返還を保護する構想が国会に上程されているが、大統領が署名するまでには至っていない。これが、成立すれば、中央銀行が20億ルーブルを拠出し、又、個人預金の取り扱い銀行も、広義の資本金の0.5%を拠出して「連邦準備公社」が設立されることになっている。そして、当該商業銀行は、四半期毎に個人預金の0.15%を準備金とし、積み立てる仕組みとなっている。

しかし、今のところ、預金保障機関がないので、例えば、ロシススキー・クレジットの場合は、管財人から次のような提案が預金者に出されている。

- (1)まず、銀行が清算される場合であれば、個人に対しては、15年後に全額の返還、予算・予算外ファンドに対しては、15年後に50%の返還、その他企業に対しては、流動性不足のため支払いなしとなっている。
- (2)次にリストラが断行される場合は、個人に対しては、10%を署名後7日経過後返還、残り90%を15年後に返還する。予算・予算外ファンドに対しては、6年間に分けて100%を返還する。その他、企業等に対しては、署名後7日間後に5%、3年後に15%、その後10年以内に80%を返済することとする。

それでは、ここで、銀行の倒産手続きについてもみておこう。銀行の倒産手続きは、まず、破産申し立てによってスタートするが、この申し立てにより裁判所が暫定管財人を任命する。暫定管財人は情報収集を図り、その上で、第1回債権者会議を開催する。こうした経路を経て、裁判所は、破産を認めるか、又は、極めて、異例ながら、仲裁裁判所に破産手続きをストップさせ、更正の手続きに入ることを命ずることができる。

裁判所の内容審査についてみると、最低でも3カ月が必要であり、必要に応じて、2カ月伸ばすことができるので、結局5カ月の余裕をみておく必要がある。審査の結果、破産が決まると、清算のための法的手続きがとられるが、その第1歩は、高等裁判所公報に「破産」の旨を2カ月間公示することである。しかし、例えば、夏期休暇期であれば3カ月の公示が必要（但し、6カ月を超えることはない）とされる。破産企業の清算は、原則、1年以内で完了すると決められている。しかし、必要に応じ、裁判所は6カ月の延長を認めることができる。因みに、1992年制定の旧法では、この規定がなかったため1996年～1997年の訴訟事例が、今もって、続けられてい

ており、100以上ものケースが今でも未決着の状態にある。しかし、1998年に倒産法が改訂されたことから、こうした面での改善がみられるようになっている。

6. ロシア商業銀行の再編

1998年8月17日、ロシアに金融危機が生じ、ライセンスを剥奪された銀行数は1,033行にも上っている。このため、ロシア中央銀行は、国内決済網維持のため、自己のネットワーク網の整備・拡充を急いでいる。ロシア中央銀行は、1998年11月時点のロシアの商業銀行の状態を次の通り分析し、対応する考えを示した。

- (1)中央銀行の救済を必要としない銀行が590～600行存在する。
- (2)安定はしているものの、中央銀行の若干の支援を必要とする190行に上る地方銀行が存在する。
- (3)ロシア経済に不可欠な大手銀行として、18行の存続・維持が望ましい。
- (4)相当の中央銀行の支援が必要な先として720行が存在する。

かかる分析結果に基づき、上記(4)の中央銀行の支援が必要な先については、原則、「倒産も己を得ない」とのスタンスで臨むことを明らかにした。

1999年3月、ロシア中央銀行は、「銀行システムのリストラ策について」を発表⁶⁾して、当面の銀行政策の綱領を明示したが、主要点を列挙すると次の通りである。

- (1)1999年2月現在、ロシアで活動している商業銀行は1,473行に上るが、1,032行（全体の70%）が健全な銀行と認められる。一方、問題銀行は、397行で、内147行は絶望である。その他、極めて厳しい状況下にある大手銀行が44行あり、内18行が大手商業銀行である。これら大手18行はロシア商業銀行全体の資産の50%、預金の45%を取り扱っている。
- (2)地方の銀行システムをみると、22地方においては問題はないが、26地方では中核銀行を育成していく必要がある。こうした銀行再編を推進するために、金融機関リストラ庁（ARKO）の資本金払い込みが不可欠である。金融機関の倒産については250億ルーブル程度の資金が必要と試算される。
- (3)その場合、中銀ネットを、中央銀行、ズベル・バンクに加え、プロム・ストロイ、アグロ・プロム、SBSアグロ、ロシススキー・クレジット、地方銀行といった銀行で構成する選択肢がある。もうひとつの選択

^{*}MPOTとは最低必要生活費のことで、1999年12月20日現在で83.94ルーブルと定められている

⁶⁾コメルサント紙、1999.3.19. NO.44

肢は、中央銀行、ズベル・バンク、地方銀行の構成である。中銀ネット網としては、前者の方が望ましいが、より複雑でもあり、結局、後者への依存となる。

- (4)銀行システムのリストラについては、経済・社会的側面からの必要性、地方の中核銀行の必要性、中央資金の効率的使用の必要性の3視点からモニターする必要がある。67地方にある79行の銀行が当該地方の中核銀行として認定されている。これら銀行のリストラのために約50億ルーブルが投入される。一方、その他地方においては、中核銀行を作る必要がある。それは、第一に経済的・社会的視点からみた必要性、第二に、銀行システムの地方ニーズの充足の必要性の視点から論じられるべきである。
- (5)金融機関の正常化を1999年7月1日までに達成する必要がある。また、金融機関の定款資本金の充足を99年8月1日までに達成する必要がある。
- (6)短期国債を使って、資本化するスキームを作成する必要がある。
- (7)地方の銀行を育成する必要性について審議した結果、次の中央銀行指導を強めることにする。

7. おわりに

1999年12月19日、比較的平穏に、ロシアの下院選挙が終了した。前回選挙時においては、大手商業銀行の多く

が、政党や政治家に献金を大々的に行い、その羽振りの良さを広くアピールした。そして、その余勢を借りて、1996～1997年には、外国銀行からの借入に走り、この2年間で、実に、65億ドルから175億ドルへと、約2.7倍もの借入増を記録した。しかし、その後、国全体としても、内外債務の管理力の欠如を露呈し、1998年8月17日、ロシアの金融危機が表面化した。その結果、大手商業銀行の外国からの借入金は一挙に減少し、現在では、44億ドル程度の残高にとどまっている。勿論、当該資金は、ロシアへ進出している外国銀行への親元からの預金や貸付金。又、大手商業銀行に対する外国銀行の焦げ付き債権を全て含む数字である。

ところで、こうした一方で、対外借入もせず、従って、当時利の厚かった短期国債にもほとんど投資もせず、堅実な銀行経営にのみ徹した新しいタイプの中堅・中小銀行の存在がクローズ・アップされている。そのような新しい銀行がロシア銀行界のリーダーに成長していくのか、あるいは、ロシア中央銀行の支援を得つつ、経営危機を克服した大手商業銀行が、銀行界をリードしていくのか、いずれの銀行も、生き残りをかけ、迎える時代に対応しようと、調整と正常化のための努力を行っているのが現状である。ところで、モスクワを金融市場としての視点から判断すると、当然、未成熟・未整備の点は否めないが、それでも

(1)金融市場としての、カネの流れがやはり大きいこと

A. 新たに中核銀行を作る必要のない地方							
1	アルハンゲリスク州	7	ムルマンスク州	13	ダゲスタン共和国	19	スタヴロポリ地方
2	ヴォルゴグラド州	8	ニジネゴロド州	14	カラチャヴォ・チャルケシヤ共和国	20	トゥール州
3	イヴァノフ州	9	ノヴォシビルスク州	15	北オセチヤ共和国	21	チェリャビンスク州
4	イルクーツク州	10	オルロフスク州	16	タタルスタン共和国	22	モスクワ市
5	カムチャッカ州	11	ベンゼン州	17	リャザン州		
6	クラスノダル州	12	アルタイ共和国	18	スモレンスク州		
B. 経営危機に直面している銀行を強化・育成し、中核銀行を作る必要がある地方							
1	アルタイ地方	9	レニングラド州	17	ブリヤート共和国	25	タンボフ州
2	アストラハン州	10	マガン州	18	イングーシェチャ共和国	26	ウリヤーンフスク州
3	ヴォロゴド州	11	ノヴォゴロド州	19	カレリヤ共和国	27	チチンスク州
4	カバルディ・バルカル共和国	12	オムスク州	20	マリ・エル共和国	28	チュバシ共和国
5	カルシスク州	13	オレンブルグ州	21	モルダヴィア共和国	29	ヤラスラフスク州
6	キロフ州	14	ヘルミ州	22	トウフ共和国		
7	コストロム州	15	ブスコフ州	23	ハカシヤ共和国		
8	クルガンスク州	16	カルムイキヤ共和国	24	サハリン州		
C. 健全な銀行を中核銀行として育成すべき地方							
1	アムール州	8	ケメロフ州	15	バシコルスタン共和国	22	トヴェリスク州
2	ベルゴロド州	9	クラスノヤールスク州	16	コミ共和国	23	トムスク州
3	ブリヤンスク州	10	クルスク州	17	サハ共和国	24	チュメニ州
4	ヴラジミル州	11	リベツク州	18	ロストフ州	25	ウドゥムル共和国
5	ヴォロネジ州	12	モスクワ州	19	サマル州	26	ハバロフスク地方
6	サンクトペテルブルグ市	13	沿海地方	20	サラトフ州		
7	カリニングラード州	14	アドウイゲイ共和国	21	スヴェルドロフスク州		

- (2)顧客基盤がそれなりに育ちつつあること
 (3)銀行員としての技倆、能力に問題ないこと
 (4)機械・装備の面では特段の懸念ないこと
 (5)自然災害のリスクは少なく、ヒト、モノ、カネの潜在力が大きいことなど、やはり、将来的にも有望な市場と判断して良いだろう。

しかし、ここで留意しておくべきことがある。それは、ロシアの国家権力に、残念ながら、「市場経済や金融市場を管理する」という経験が欠如している点である。

例えば、Aという会社が、合法的に、儲ける。それを透明度の高い財務諸表で公開する。財務諸表をみて、銀行はカネを貸す、A社は応分の税金を払い、蓄積した資本を使って、また、再生産に励む。こうしたごく当り前の経済のサイクルが、ロシアの現状ではなかなか成立しがたい現実が存在する。すなわち、Aという会社が、透明度の高い財務諸表を作り、儲けを公表したら、潰されてしま

うような徴税体系や行政が厳として存在しているという事実がある。こうした点をよく直視し、企業を育成しつつ、必要な税収をあげていくという極めて当り前の経済の流れを作る事が不可欠である。

さて、その一方で、ロシアの商業銀行のやるべきことも多い。特に、他力本願ではなく、自らの知恵と経験を生かし、本来の商業銀行としてのマネジメント能力を発揮し、堅実な銀行業務に徹することが大切である。このような銀行が必ず時代を作り、時代に生き残るものと思われる。

ロシアは、ベレストロイカという大きな流れの中で、多くのことを経験し、幻想の時代から幻滅の時代を経て、今や現実を直視できる時代へと着実に成長している。そうした学習効果を身につけた、たくましいロシアの中堅・中小銀行が確実に育ちつつあると見てよいように思われる。

表1 外資100%のロシア進出銀行（1999年9月30日現在）

（単位：100万ルーブル）

	銀行名	中銀登録日 同番号	登録済み 定款資本金	広義の 自己資本	備考欄	
1	クレディ・リヨネ・ルス・バンク	1991/12/24	1680	6.5	344.0	ゼネラル・ライセンス有
2	バンク・ソシエテ・ジェネラーリ・ヴォストーク	1993/4/13	2295	44.5	▲1001.2	〃
3	バンク・オブ・チャイナ（エロス）	1993/4/23	2309	1.0	110.0	〃
4	ペー・エヌ・ペー・ドレスナー・バンク	1993/8/9	2455	286.5	369.9	〃
5	バンク・クレディ・スイス・ファースト・ボストン	1993/9/13	2494	21.2	924.9	〃
6	アイ・エヌ・ジー・バンク・ユーラシア	1993/9/13	2495	19.9	▲342.8	〃
7	シティ・バンク	1993/11/1	2557	237.6	1304.9	〃
8	エー・ビー・エヌ・アムロ・バンク	1993/10/26	2594	127.5	261.9	〃
9	チェース・マンハッタン・バンク・インターナショナル	1993/10/26	2629	15.3	1285.8	〃
10	ウエスト・ドイツ・ランドス・バンク・ヴォストーク	1995/3/1	3224	90.0	140.9	〃
11	ガランチ・バンク・モスクワ	1995/11/10	3275	76.5	448.9	〃
12	リパブリック・ナショナル・バンク・オブ・ニューヨーク	1996/4/23	3290	225.2	303.9	個人預金募集不可
13	ラファイゼン・バンク・オーストリア	1996/6/10	3292	3516.3	649.5	ゼネラル・ライセンス有
14	フィナンス・バンク（モスクワ）	1997/5/23	3311	56.7	n.a.	個人預金募集不可
15	チャー・ホン・バンク（モスクワ）	1997/11/19	3320	80.9	n.a.	〃
16	ファバ	1994/2/11	2684	33.0	n.a.	〃
17	ドイッチェ・バンク	1998/4/17	3328	293.1	1269.9	〃
18	イクチサット・バンク（モスクワ）	1998/6/15	3330	54.0	n.a.	〃
19	コメルツ・バンク（ユーラシア）	1998/2/10	3333	305.6	266.8	〃
20	みちのく銀行（モスクワ）	1999/1/15	3337	183.0	n.a.	〃
21	ジェー・ビー・モルガン・バンク	1999/2/2	3338	310.0	—	〃
22	インヴェスツィオンヌイ・バンク	1999/4/12	3339	66.0	n.a.	〃

尚バンク・オーストリア・クレジタンシタルト（ロシア）は外資50%超100%未満の銀行に属し、97年3月3日登録
 NO.3310登録済み定款資本金1769.9百万ルーブルとなっている（1999年9月30日現在の広義の自己資本金は1,201.2百万ルーブル）

出典：ロシア中央銀行報 1999 12.8、NO.75（419）

表2 外国資本を有するロシア商業銀行の地域分布状況 (1999年9月30日)

	銀行数	外国銀行の出資比率				
		100%外資	50%以上100%未満	20%以上50%未満	1%以上20%未満	1%未満
ロシア全体	139	22	13	28	30	46
モスクワ市	93	19	12	20	23	19
サンクト・ペテルブルグ市	7	2	0	2	0	3
チュメニ州	7	0	0	0	0	7
トヴェリ州	2	0	0	0	0	2
タタルスタン共和国	2	0	0	1	1	0
サマル州	2	0	0	0	1	1
オレングルグ州	2	0	0	0	0	2
ウドウムル共和国	2	0	0	0	1	1
ケメロフ州	2	0	0	0	1	1
沿海地方	2	0	0	0	1	1
その他	18	クラスノダル州 1	モスクワ州 1	カルシスカヤ州 1 ダゲスタン共和国 1 バジルコルスタン共和国 1 チェリャビンスク州 1 カリニングラード州 1	ヴォルゴ・グラード州 1 ベルミ州 1	ブスコフ州 1 トゥリスク州 1 ヤラスラフ州 1 ニジネゴロツド州 1 クルスク州 1 アストラハン州 1 クルガン州 1 イルクーツク地方 1 カムチャッカ州 1

出典：ロシア中央銀行報 1999.12.8, NO 75 (419)

表3 大手ロシア商業銀行の営業概況 (1999年9月30日現在)

総資産 順位		総資産	広義の 自己資本	税引 前利益	個人 預金	国債 保有額	貸付 残高	資金 運用収入	資金調達 コスト	備考欄
1	ズベル・バンク	342.5	29.7	9.0	208.7	155.9	111.3	42.9	36.2	
2	ヴェネシ・トルク・バンク	58.2	11.5	0.05	2.8	5.4	30.7	2.7	1.7	
3	ガス・プロム・バンク	46.0	7.8	0.42	2.2	1.1	29.3	3.1	2.6	
4	国際モスクワ銀行	40.9	1.2	0.22	1.3	1.2	31.3	1.6	1.4	
5	アリファ・バンク	38.6	9.4	0.15	2.0	0.21	17.1	0.76	2.4	
6	メジ・プロム・バンク	35.5	10.2	0.00	0.14	0.02	28.0	0.26	0.61	
9	モスクワ銀行	23.1	1.5	0.16	1.9	0.33	18.7	2.2	1.5	
10	シティ・バンク	20.2	1.3	0.96	0.19	2.6	13.0	0.96	0.59	外銀
11	モスト・バンク	17.3	1.1	0.09	2.4	0.03	8.6	1.5	0.7	
12	ロス・バンク	10.7	1.3	0.4	1.3	0.69	10.5	1.3	1.2	
13	ナツ・レゼル・バンク	15.8	3.70	0.11	0.18	0.46	4.3	0.96	0.60	
16	ING・バンク	13.6	▲ 0.34	0.07	0.13	1.2	7.7	0.84	0.42	外銀
19	BNP・バンク	11.0	0.37	0.15	0.16	0.13	9.6	0.67	0.45	〃
22	ABN・アムロ	9.0	0.26	- 0.05	0.09	0.31	7.1	0.35	0.23	〃
28	ラファイゼン・バンク	7.0	0.65	▲ 1.5	0.10	0.55	5.2	0.20	0.20	〃
31	クレディ・スイス	5.4	0.92	0.20	0.54	0.25	2.5	0.83	0.48	〃
32	クレディ・リヨネ	5.1	0.34	▲ 0.52	0.02	0.53	3.7	0.35	0.37	〃
36	ドイッチェ・バンク	4.1	1.3	1.4	0	0	3.5	2.1	0.25	〃
37	バンク・オーストリア	4.0	1.2	0.28	0.36	0.61	2.8	0.22	0.07	〃
39	ソシエテ・ゼネラル	3.8	▲ 1.0	▲ 0.36	0.04	0.18	2.0	0.28	0.24	〃
53	チェース・マンハッタン	2.7	1.3	0.49	0.02	0.05	2.1	0.47	0.04	〃
	以上21行 計	720.2	78.66	97.5	224.5	396.3	349.1	64.7	52.3	
	上位100行 計	1030.2	98.1	▲ 4.4	248.3	188.4	511.4	88.1	68.6	
	同上よりSBSーアグロと	978.6	124.8	15.2	239.5	582.6	474.9	86.7	67.7	
	ロシスキー・クレジットを除く計									

出典：インターファックス・ヴレーメキ紙 1999.12.9-15, NO 50 (232)

2010年に向けて挑戦する天津

日商岩井株式会社 天津事務所
 所長 下釜 敬明

北洋軍閥の台頭と国際化

北京の東南東約130kmに位地する天津は、隋の煬帝が建設した大運河の北の終点として、唐代より軍事交通の要衝としてささやかにその存在を示し始めました。更に明の永楽帝により、首都北京の東側防衛基地として天津衛が設置されてはいたものの、付随する物流業、商業の他には特に見るべき産業も無く、わずかに明代から本格化されてきた製塩業が目立つ程度の、首都を取り巻く単なるローカル都市の一つでした。

その天津が突如世界史に登場したのは、アヘン戦争、アロー号事件と続く西欧列強による圧力を受けて、清朝が1860年北京条約により開港してからです。また清朝は西欧列強に対しても旧来同様の伝統的な対外政策を堅持した為、西欧列強を北京に入城させながら、その為、北は遼寧省から南は山東省をカバーする地域、所謂北洋地域の通商外交権を新設の北洋大臣に賦与し、その職を天津に常駐する北洋軍閥の頭目、直隸総督の兼任職としました。初代は李鴻章が、時代が下ると袁世凱がこの任に当たりました。通商外交の交渉と決定は北京ではなく、天津で行われることになったのです。これは袁世凱が北洋陸軍の力を背景に民国初代大統領として北京に移るまで続けました。つまり首都防衛軍が外交権も保有したわけであり、これが近代都市天津の将来を決定的なものにしました。

天津を特徴づけるもう一つの柱である外国支配の象徴たる租界建設史を見ると、この時期の様子がよく分かります。1860年の開港と同時に英米仏が租界を設置し始めました。日本は日清戦争後の1898年より、ドイツに続き5番目の租界を設けました。1900年の“北京の55日”で知られる義和団の乱に際しては、8カ国連合軍は砲撃戦の末現在の天津新港に程近い場所から上陸、運河沿いに50km遡上して天津城を、そして長駆130km先の北京を難なく陥れました。日清戦争で敗れ疲弊した北洋軍が一旦陥落すると、万里の長城に代表される北方に対する備えだけの首都北京には、もう打つ手は無かったからです。8カ国連合軍各国は義和団の乱が一段落すると、各々、天津での租界建設に再度注力し、更にはベルギー迄も、世界記録である計9カ国の租界が北京の喉元に出現したのです。租界経営には各種税収入という打ち出の小槌が

付き物です。次々と豪華な洋風建築が建ち並び、中国最初の路面電車が敷かれ、西洋文明が一挙に流入して来ました。民族資本による石炭、塩、金融を核とする産業振興と相俟って、開港時の人口19万人が1920年代初頭には早くも100万人突破の大都市へと急成長を遂げ、上海に次ぐ第二の貿易港、商工業都市としての地位を確立しました。

港湾を有し、北京に直結するという地理的条件が、租界存在の理由ともなり、またこの都市の発展に大きく作用しました。清朝という巨大帝国の末期、それに続く民国初期軍閥間の混乱期、国共対立期を通し、天津は北京の持つ首都機能を臨時代替出来るほどに急速に成長を遂げたのです。そして、強大な力に常に支配され続ける天津の歴史は、おとなしく受動的、極めて保守的、かつしたたかな土地柄を醸しだしました。

商業都市から工商業都市へ

1949年10月人民共和國が成立。この時点での天津市人口は400万人余り、市内人口は200万人にまで膨れ上がっていました。北京、上海と並ぶ建国時点での三大直轄市の一つとして、特にその接収企業を含む重化学工業、軽工業や港湾を核とする物流機能に対し経済面での大きな期待が寄せられました。

建国後、共産党の最大の功績の一つは、それまでの中国特有の商業資本に極端に重点を置く社会構造から、産業資本の飛躍的拡充に注力したことと言えます。とはいえ、毛沢東時代には冷戦構造、特に中ソ対立のため、国家防衛を生産性よりも重視するという基本方針が出され、エチレンセンターや軍需工場に代表される大型投資は内陸の山間部に位地するケースが多く、沿岸地域のインフラ拡充や新規大型投資は、米中握手の後、特に鄧小平時代に入ってからのはじまったものであります。天津も決して例外ではないものの、建国前の基盤蓄積があったため、建国直後から鄧小平復活の1978年迄の間に、工業総生産額は8倍に、特に重工業は23倍に拡大しました。これが為、鉄鋼電炉、トラクター、自転車、時計、白黒テレビ、化学工業、紡織機、ミシン、繊維といった各分野での国有企業が全国でも主導的地位を占めるに至りました。

新たな挑戦—外資の導入

さて、鄧小平による大改革の時代を経て、江沢民時代に入った現在、天津の街は毛沢東時代迄の遺産をほぼ食い尽くし、新たな挑戦を強いられる状況となりました。他の都市に比べ、民族系産業資本の拡充がこの20年間伸びていないのです。一例を挙げてみましょう。何れも1998年末の数字です。

人口は956万人で全国の0.8%（対上海比65%）

GDPは1,341億元で全国の1.7%（同 36%）

貿易額は111億ドルで全国の3.4%（同 36%）

この内、外資系企業による輸出入総額は82億ドル、74%に上ります。この比率は全国でもダントツの一番です。逆に言えば、毛沢東時代にトップグループを占めた国有企業群は、時代の流れに乗れず、その活力、競争力を殆ど失い、結果として市内潜在失業率の上昇と、生活困窮によるデモ隊予備軍として機能する形となりました。この停滞は、全社会固定資産投資総額の内、天津市の占める割合が1985年の2.6%から1997年の2.3%に下落しているという統計上の数字にもほぼ見合っていると言えます。

この民族系企業窮状打破の切札となったのが外資導入政策です。全国でも早い段階から開発区を設立したこともあり、現在フォーチュン誌トップ500社の内、天津に拠点を構える企業は200社を遥かに超えるというのが、天津市政府の謳い文句となっています。国別で見ると、1998年までの累計投資額（実行ベース）では、香港を別にすれば米国系が最大で、日本は肉薄しての第2位となっています。次いで韓国、英国、ドイツ、シンガポール、台湾と続き、アジア系を欧米系がほぼ拮抗する形となっています。企業数で見れば総数約12,500社の内、香港の4,750社を除けば米国系、台湾、日本、韓国となり、アジア系が欧米系の倍近くに達します。1998年時点で、就労人口では3%弱に過ぎないこれら外資系企業による企業所得税の支払が全市の77%を占めるに至っていることから判断しても、また合弁による民族系企業活性化の面からも、天津において外資系企業の果している役割をご想像いただければと思います。

この外資導入の本格的な流れの始祖とも言われているのがモトローラです。1989年6月の天安門事件は多くの外国人にも衝撃を与えましたが、その直後、経済分析面に主力を移しつつあったCIAがそのレポートの中で、アメリカ企業の進出先として天津の技術経済開発区を強く推奨したと言われており、モトローラはそれに応える形で子女教育施設の国際学校建設を含む大型投資を進めました。以来P&G、オーティス、カルテックス等米国系企業

の進出があいつぎ、一方天津政府も外資導入を更に加速すべく市内開発区を大小取り混ぜ11箇所を増加させ、命網確保に向け最大の努力を払っています。

日系企業も日本人会登録企業数だけでもメーカー系を中心に約200社、統計上では総数1,140社に上っています。常駐日本人数も留学生を入れれば1,000人を遥かに超える規模になりました。中国では4番目の文部省認可全日制日本人学校も1999年4月より開校。下述するトヨタの自動車組立合弁事業の推移次第では更なる大幅な進出企業増大が期待されています。

北京への従属型都市からの脱皮へ

この民族系企業沈滞、都市インフラ整備の遅れ等はあるながらも、一人当たりGDPは、上海、北京に次ぐ第3位。先般のGITIC、DITIC等一連の債務不履行の騒ぎの折にもTITIC（天津国際信託投資公司）は無事期限内に償還を済ませ、また大学数は20校にも上る、という優等生の街、天津ですが、実際の実力と重要度は年々下がってくる一方、というのが中国人外国人を問わず生活実感として広まってきています。ここ10年以上にわたり、天津市政府としての独自の政策を打ち出せないで来ていたこともその一因と見られています。

小さな政府化の流れを受けて国家予算による固定資産投資は90年代に入り激減しており、一般論としては権限の下放が進んでいるものの、その一方、天津市政府は北京へのお伺いをしないと自分では決められないことが多すぎる、と広く語られています。中央政府の安定と、北京からの高速道路整備により天津市の入口までは1時間、天津新港までは1時間半で結ばれたことに象徴される距離感の短縮は、逆に天津市を、言わば北京市天津区へと格下げすることに力を発揮しました。首都北京が凋落してこそ輝きを増したという皮肉な天津の発展史を考えれば、首都北京が強大な権力を回復した時代にあっては、分を弁えることが強要されるのかもしれませんが。

これは天津市政府人事でも同様の構造にあります。市政府人事を実質上取り仕切っているのは、党内序列第4位、元天津市長の李瑞環政治協商会議主席、と言われていています。自身は第三世代の天津出身者としては破格の出世を遂げましたが、その基盤が政治協商会議という言わば名誉職であるためか、党及び中央政府の要職に後継者を引き上げることはできておらず、所謂天津閥も目立つほどのものにはなっていません。TOP7名で構成される中央政治局常務委員には元天津市副市長の李嵐清も入っていますが、中央対外貿易経済合作部の中のローテーション

ンとして一時天津に来ただけで、天津人脈としては見られていない状況です。この裏番長と北京の意向に従順、即ち常に受身で新機軸を打ち出すことは殆ど期待できない、内弁慶の幹部ばかりが市党委及び市政府内で生き延び昇格して行くため、市政府に対しては市民にもあきらめムードが漂っているのが実状です。

北京への海の窓口、北方地区の広大な後背地を擁する天津新港も、お堅いことでは全国第一位との定評があり、別名紅旗税関と呼ばれています。天津税関も他の税関同様中央直轄で、地方政府が関与できる割合は少ない構造になっていますが、それでも他の港湾、特に南方の港湾に比べて融通が効きません。通関所要時間は長く、同一物品の税率も他の港よりも高いことがままあります。このサービスの悪さ故に南方に流れたスピード勝負の契約は決して少なくないと言われています。全国輸出入総額の内天津新港取扱額の比率は1985年の13.8%から1997年の6.6%へと激減しています。これは単に港湾管理体制によるものだけではありませんが、お膝元特有のハンディキャップと無縁ではなさそうです。

総合開発計画の実施——2010年に向けて

さて、このように沈滞ムードに包まれつつあるやにも感じられる天津市ですが、先般久し振りに迫力のある将来構想を発表しました。“天津市総合開発計画（1999年から2010年）”が中央國務院により批准されたのです。その骨子は概況下記の通りです。天津市の総面積は秋田県とほぼ同じ12万km²ですが、その中で市内（168km²、東京山手線内側の2.7倍）と港の周辺の2箇所が突出したダンベル型の発展形態であることに鑑みての構想と言えます。

- 1) 天津を環渤海経済圏の経済センターと位置づける。
特に港町として、港が栄えれば街が栄える、との方針に基づき近代的港湾建設への注力を図る。それにより環渤海都市群、とりわけ北京との関係を更に緊密化させることを通じ地域経済発展に貢献させる。またそれをさらに北東アジア経済圏の一部に位置づけようとしている。
- 2) 港に隣接し全市GDPの31%の生産を誇る技術経済開

発区の規模を、それを含む滨海新区として更に100km²拡大発展させる。また市内工場群をここに移転させ、同時に交通機関の拡充を通じ全体的発展、市内環境整備も図る。市内は金融、商業分野での発展に重点を置く。

- 3) 環境保護、耕地保全、水量確保/水質保全等に一層注力すると共に、汚染源の総量規制を推進し、大気/水/産業廃棄物を含む固形物等で多角的に環境保護に努める。
- 4) 港湾整備を軸に据えた都市インフラ整備を図り、鉄道/地下鉄/道路整備、空港拡張用地確保等、市内及び市内港湾間交通機関の拡充と共に、防災耐震を考慮する。
- 5) 歴史的文化施設の保護を図りつつ、伝統と近代化との融合を進める。

上記は1997年12月に國務院が天津市を環渤海地区の経済面での中心都市、現代的港湾を擁する物流基地と規定したことに若干肉付けをしたものです。これを推進するために、天津市は、今後の産業政策の重点を港湾物流機能の強化と共に、ハイテク産業への特化、金融業の強化、そして何よりも外資導入による更なる基盤整備と拡充に置いています。特にその意味から、今日天津で最も注目を集めているのは、トヨタ自動車と天津汽車との自動車組立合併プロジェクトが何時正式な認可を取得できるかという点です。一旦生産が始まれば、民族系であれ外資系であれ、その幅広い関連産業群の発展に一層のアクセラが掛かることを、天津市政府も強く期待しているからです。

北京との関係はここでも更に強化される絵が描かれています。街のシンボルの一つとしての海外直行便から見ると、旧来の香港、ソウル路線に加え、1998年の春先からは日本航空が名古屋、全日空が関空との直行便をそれぞれ開設、現在では黒字のドル箱路線に育ちつつあります。向こう10年間の大枠の方向性は決まりました。後は何処まで実現できるか、に掛かっていると云えましょう。

日本、韓国、中国、ロシアの海陸周遊記

～国境個人貿易の実状に迫る～

ERINA研究員 宮崎 博人

北東アジアの物流調査の一環として、1999年11月14日から24日の8日間、中国、韓国、極東ロシアを駆け足で周ってきた。

この調査の主要目的は、環日本海における新たなルートとして、国際フェリーネットワーク実現の可能性を考え、日中韓の国際フェリーの状況を調査することにあった。

現在、日本からの出国は、航空機による移動がほとんどである。しかし、海外に目を転じると航空機以外にも鉄道、自動車、船舶など、国境の越え方は様々である。我々は実際にその越境を体験することによって、その実状を知ろうと試みた。

日本出港、韓国入港

11月14日、最初の目的地、釜山へは下関発フェリーで移動した。現在、日本から韓国への国際航路としては、この航路以外に博多－釜山がある。この関釜フェリーは歴史が長く、1970年6月の就航から今年で30周年を迎える。利用客は年間約10万人、日本、韓国双方の会社で一隻ずつ保有している。運航については、下関と釜山間の直線距離約225kmを互いに毎夜出港、翌朝入港しており、下関発は所要時間14時間半、釜山発は12時間半で結んでいる。往復で時間が異なる訳は、両国の出入国管理局や税関などの業務時間の関係である。

利用客の7割は韓国人であり、その多くは「ほったり」と呼ばれる個人貿易を行う人々である。「ほったり」とは、韓国語で布で包むことを表す。

我々が利用したのは、日本船の「はまゆう」15,950トンで1998年就航の新造船であり、設備も充実している。航空機による移動と比較し、座席に固定されず自由に行動しながらの移動は快適であった。船による移動時間の感覚とは面白いもので、18:00の出港後4時間を経過し、日本からかなり離れたと感じているところへ、携帯電話に自宅から連絡が入ったことには驚いた。

この日の乗客数は、旅行のシーズンオフの為、定員500人のところ約300人で船内はゆとりを感じた。一般旅行者は少なく、乗客の多くは先に述べた「ほったり」さんであった。最近では若い男性も増加しているというが、「ほったり」さんの多くは年配の女性であり、驚くほど沢山の

荷物を運んでいる。みんな仲間同士なのか手馴れた様子で荷物置場を確保し、出港するやいなや寝巻き姿となっている人を多く見受けた。

何を運んでいるかということからは日本からは食料品の他、CDソフトやプレーヤー、カメラなどの小型電気製品である。韓国は1999年9月まで、日本の小型電気製品を輸入禁止品目としていた。ところが、「ほったり」さんは以前からこれらの多くを国内へ持ち込んでおり、開市場での人気商品として、彼らの収益の多くを占めていた。しかし、1999年の解禁により、正規輸入品が国内に大量に出回ることになり、彼らの収益へ打撃を与えたかと思われたが、正規輸入でなくとも日本製品の人気は高くその影響はあまりなかったようだ。韓国から持ち込まれている品目は、食料品、アパレル、焼酎などである。

このようにフェリーを利用した個人貿易が成り立つのは、港が身近なもので、船による交易が市民生活に密接に関係しているからであろう。運賃は関釜フェリーの2等船室で往復16,150円である。参考に福岡－釜山の航空券エコノミーは28,400円である。

その他、この航路の特徴としては、カーフェリーでもあるため自家用車搬送により、韓国内乗り入れが可能なことである。実際多くの水産会社の鮮魚トラックが乗りこんでおり、釜山市内でも日本ナンバーのトラックが走行する様子も確認できた。しかし、逆に韓国車の日本への乗り入れは車検などの制度上困難である。

「ほったり」さんによる貨物量の増減は統計がなく不明であるが、取扱貨物量は年々減少傾向にあり、代わって旅客は増加傾向にあるという。

この夜は揺れも無く、予定どおりに翌朝8:00釜山港に到着する。等室ごとに優先して下船させてくれる為、韓国入国は簡単に済ませることができた。

韓国出港、中国入港

釜山からソウルまで特急列車のセマウル号にて移動である。車内は座席も広く日本語による案内もあり快適であるが、時間的にやはり長く感じられた。このセマウル号(写真1)はソウル－釜山間の約400kmを4時間半で結んでいる。途中停車は大邱、大田のみであるが、電化さ

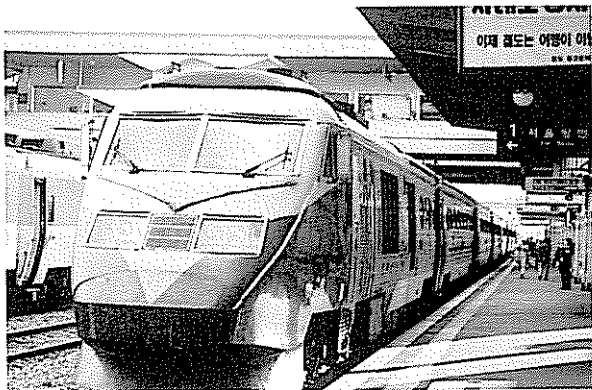


写真-1 セマウル号

れておらず、最高速度150km/hのディーゼル機関車である為に時間がかかるのである。2010年にはフランスの高速新幹線、IGVの導入によって約2時間で結ばれる予定である。

ソウルで一泊した後、翌16日は、仁川港から中国に向けての出国となる。仁川港は仁川広域市にあり、ソウルから約30kmに位置する韓国有数の国際貿易港である。貨物量はウルサン港に次いで韓国国内第2位の12,341万トンで、全体の15.9%（1997年）を取扱っている。特徴としては輸入の割合が大きく、輸出に対し3.4倍であり、品目の第1位は穀物である。これは北米からの輸入で韓国国内全体の68%を取扱い、次いで石油と材木となっている。地理的に中国との係わり合いが強く、コンテナの取扱が多いと仁川地方海洋水産庁から説明を受けた。輸出の特徴としては、仁川市周辺には自動車工場が多いことから自動車の輸出専用埠頭がある。輸出先は北米やアジア方面で、アジア経済危機時の影響なのか、輸出できず長らく放置されている自動車が相当数埠頭を埋めていた。

ソウル金浦国際空港に替わる新仁川国際空港が、この沖合いに2001年の第一期供用開始を目指して建設中である。

仁川からの国際旅客航路は、我々が向かう中国の威海の他に大連、青島、天津への3航路がある。旅客ターミナルは、およそ国際旅客ターミナルとは思えない小さなもので、ターミナル前も狭く車と人でごった返していた（写真2）。ここでもその旅客のほとんどは「ほったり」さんであり、ターミナルの中の混雑は相当なものであった。出港時間までには余裕があるにも関わらず、審査場への入り口に大量の荷物を抱えた人々が殺到していた。列になるのは無理な状態で、もみ合いのまま、ただその流れに身をまかせるだけであった。

無事に審査場へ入ると、我々は外国人用の審査台に並ぶことで混雑から離れ、横の韓国人用の審査台の方へ、ほとんどの人が移っていた。外国人はほとんどが



写真-2 仁川国際旅客ターミナル前

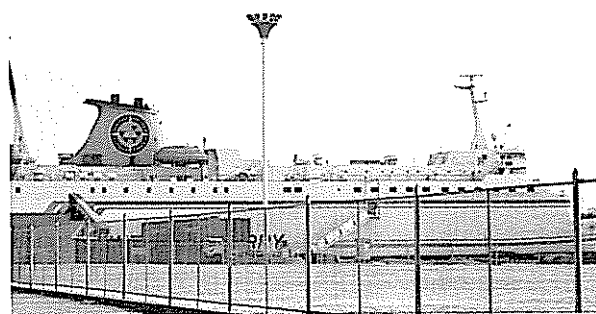


写真-3 新金橋号

アジア系であった。

乗船した「新金橋号」は韓国籍の威東海運(株)（15,000トン）で定員580名の船である（写真3）。いたる所に日本語の表示があることから日本船の中古であろう。この路線は、仁川-威海を週3便、所要時間14時間で結んでいる。料金は中国行きで1等室110米ドル、2等室80米ドル、韓国行きで同930元と680元であった。（訪問時1米ドル=103円、1元=12円）

乗船後、船内を探索してみると、閑釜フェリー同様に「ほったり」さんは大量の手荷物を運びだしやすいように場所を確保している。閑釜と異なるのは、男性の比率が多く半々位であり年齢層もやや低めである。意外なことに「ほったり」さんが貴賓室（150米ドル）を利用しており、大部屋との価格差を考えると不思議であったが、この船の切符は商売をする人達に人気が高く、入手困難な状況であることから、やむなく空いている個室を利用しているのではないと思われる。後に運航会社に問い合わせたところ、この路線の利用客の8割以上が固定客であるということであった。韓国から中国へ持ちこまれる品目は、アパレルや生地がほとんどであるが、なかには中国企業から注文される機械部品などを運ぶ場合もある。中国からは中国製品のサンプルや農水産物品などである。

食堂でのメニューは「カルビクッパ」と「焼そば定食（韓国風）」の2種類のみで4,000ウォン（1,000ウォン＝100円）。中国元や米ドルは使用できなかった。食事風景もグループで食べている人達が多く、個人貿易であっても仲間ごとに行動しているのであろう。乗務員の話では、中国人は海外渡航が規制されており、韓国人のような個人貿易目的での乗船者はおらず、往復の利用のほとんどが韓国人で日本人旅行者は珍しいとのことであった。

4日目、17日朝、現地時間8:30に中国山東省威海市威海港に入港する（写真4）。下船は個室の客からの順となり、案内に従い並んではいたが、下船開始と同時に割り込む者が続出し、韓国出国以上の大混雑が発生する。怪我人が出てもおかしくない状況であるが乗務員の様子からどうやら日常的な光景らしい。ターミナル内の入国審査では、彼らも我々と同じ外国人であるので一応は並んで待ってはいるが、前方に仲間がいるとそこに割り込むというありさまで、何故注意する者がいないのか不思議であった。しかし、警官の前ではさすがに皆従っていた。入国審査では日本人が珍しいのか、パスポートを丹念に調べられ韓国人の倍以上の時間をかけられてしまった。さぞかし私の後の人達はイライラしていたことであろうが、割り込まれたお返しである。

威海市は人口約340万人、海岸にそって幹線道路が通り沿道も非常によく整備され、自動車も上海などの大都市のように多くなく、渋滞もなかった。市街地も中心街がまとまっており住みやすそうな街である。郊外には日本の電機会社との合弁企業もあり、日本人の訪問者も少ないながらもいるということであった。港は到着した本港以外に新港が市内から約20kmの所にあり、1998年の取扱貨物量は480万トンである。そこではコンテナも取扱い、日本とは神戸、横浜、名古屋との航路を持ち、他に東南アジア、欧州とも結ばれている。地理的に山東半島の先端部に位置している為、仁川便を利用しての韓国との結

びつきが年々強まっており、1999年のコンテナ取扱量は38,000TEUの予定である。ここには中国国内の朝鮮族が、韓国との商売を求めて集まっており、まだ小規模ではあるがコリアタウンがつくられていた。

山東半島と遼東半島が互いに突き出した形で近く、国内線では大連便が1日5便運航しており、東北三省との結びつきが強い。実際にカーフェリーが貨物を満載したトラックを多く運搬していた（写真5）。話によると、この1ヶ月程前にこの路線のフェリーが火災事故を起こし、今回調査の翌週には近くの煙台から大連に向かうフェリーが火災事故により沈没し、300名以上の犠牲者を出すという、中国海難史上最悪の事故が発生した。同時期に同じような船を利用した者にとっては複雑な思いにさせられる事故であった。

威海の郊外からは青島や煙台へと高速道路で結ばれており、その途中には幾つかの高層ビルが立ち並んでいる。しかし、どれも建設途中で中断したものばかりで（香港、シンガポールなど東南アジアからの投資によるものであるが）、今後も再開の目途はないと地元ガイドの説明であった。海水浴場に隣接したりリゾートタウンもゴーストタウンとなっており、アジア経済危機の爪跡がここにも残っていた。

威海市港務局との会談では、日本からの投資を熱望しており、港湾事業の合弁先を求めている。

威海出港、大連入港

到着いたばかりの威海であるが、21:00には次の訪問地、大連に向けての船中泊移動である。この路線は中国国内移動である為、今まで常に存在した「ほったり」さんはここにはいない。この航路は山東省と東北三省方面とを結ぶ短縮ルートだけに、人や物流の重要なルートである。地形的に例えると三浦半島と房総半島の関係に似ており、東京湾フェリーのようなものであろうか。



写真-4 市中心街に隣接する威海港

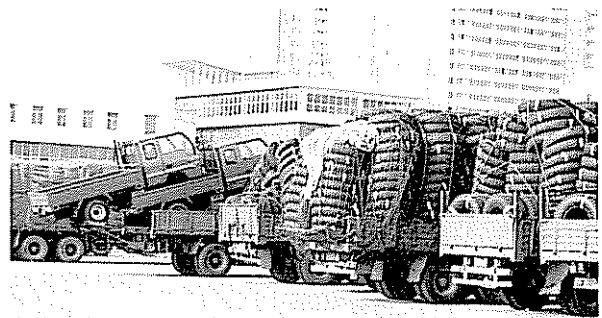


写真-5 大連行きのトラック

各出発便ごとに運航会社が異なり、我々の利用する便は、威海輪渡会社の「生生号」(8,075トン)で定員1,002名、所要時間は7時間であった。

利用者は皆大きな手荷物を持っているが、商売用というより単なる国内移動の旅行者が多いようである。客室は2タイプで大部屋と2人用の個室があり、個室の室内は2段ベッドにシャワーとトイレ付きで、決してリラックスして過ごせる清潔で快適な空間ではなく、寝だけの部屋である。乗船の混乱はなかったが、出港までの間、船内放送や周辺が騒がしく、移動の疲れもあり、この夜は船内観察を行う気力もなくすぐに就寝した。出港は遅れて10時すぎであった。

翌朝、18日4:00、賑やかな船内放送で目を覚ます。船はほとんど揺れなかったが、船内は冷え込み、あまりよく眠れなかった。大連港内と思われるが外は真っ暗で何もわからない。接岸前から多くの乗客たちは下船の為、出口付近にすでに集まっている。下船の混雑に懲っている我々は、最後に出ることに決めてゆっくりと準備を進めるが一向に下船は始まらない。準備してから1時間あまり経過してようやく下船する。降りたその場所は旅客ターミナルも何もないただの埠頭であった。船際にまで迎える車両が多く集まっており、早朝にも関わらず各方面行きのバスが待機している。バスとはいっても10人乗りくらいの小型マイクロバスがほとんどである。

大連ではコンテナターミナルのある新港を見学する。大連市内から約30kmにあり、道路もよく整備されており、車で40分ほどで到着した。新港は鉄道引き込み線もあるコンテナターミナルで24時間対応が可能である。1時間当たり108TEUの積荷記録を持つ迅速性を自慢としている。効率よく整備されており、今年中(2000年)に7番目のバースを完成させ、年間150万TEUを取扱う予定でさらなる拡張整備が進行中であった。

大連市街から新港への途中には経済技術開発区があり、新しいビルが立ち並び、工業地域には多くの日本の合弁会社が見られた。大連市内には、約3,000人の日本人が滞在している。市内には日系デパートもあり、住みやすそうな大都会である。しかし、ここでも建設中断のビルが幾つかみられ韓国の某財閥投資のビルもそのひとつであった。

大連発、ハルビン到着

大連港見学後、早めの夕食を済ませ、19:25大連駅発ハルビン行きの寝台列車に乗車する。この列車は大連-ハルビン間の約945kmを14時間半で結んでいる。

中国の寝台列車は2タイプの座席に分かれ、普通座席の硬座と2段ベッドが2つの4名利用で1室の軟座がある。軟座運賃は70元(日本円で約840円)であった。我々は軟座を利用した為、2名の中国人と同室となる。今回の同室者は仕事でハルビンに帰る中年男性2人であった。そのうち1人は橋梁などが専門の技師であり、筆談等で親交を深めることができた。このタイプの寝台は、上のベッド利用者が寝てくれない限り、下のベッドが共有座席となってしまう。つまり、自分の席でありながら自由に使えないというのは難点であった。

この夜間移動の目的は、対向列車の種類と頻度を夜通し確認することである。同室の2人が就寝した後、朝まで交代で真っ暗な中国大陸を見つづけることになった。対向列車は予想以上に多く、特に深夜になっても貨物はもちろんのこと旅客車も含めて、1時間当たり10~20列車の走行が確認できた。深夜に到着した長春でも多くの人が乗り降りする様子が見られた。我々の乗った車両はハルビンを目的地とする乗客がほとんどで、途中の乗降客はほとんどいなかった。

19日朝9:22、ハルビンに到着する。快晴であるが、ここに来ていきなり寒くなる。カメラを撮る手が寒く初めて手袋着用、今日は日中でもマイナス5~6℃である。現地の人にはこの時期にしては暖かい方らしい。このハルビンでは鉄道によるコンテナターミナル(ハルビン内陸港)を見学した。1997年に供用を開始したが、現在はまだ発展途中であるという。年間取扱能力は3万TEU、(提供資料によると1万TEU)1999年は約3,000TEUになる見込みであった。黒龍江省からの輸出入コンテナ量は1998年で輸出10万TEU、輸入約6~7万TEUであるから、多くのコンテナはトラックによる運送であることがわかる。

このターミナルは、鉄道専用であるがトラック輸送も取扱うことが可能であり、我々の次なる目的地である綏芬河を利用したハルビン-綏芬河-ウラジオストク-日本、北米ルートには期待しているという。この綏芬河ルートは1998年11月に開設したが、まだ実績は少ない。

ハルビンでは街を散策する時間もなく、車から観察するのみであったが、市内中心部の渋滞がひどかった。現地説明によると市内中心部では日常的に発生しているとの話であり、道路整備が遅れているのであろうか、道幅の狭い道路が多いように感じた。そのまま中口国境の町、綏芬河へ向けて車で移動する。

ハルビン発、綏芬河到着

ハルビン市街を抜けると、まずは牡丹江までの高速道



写真-6 高速道路入口の料金所

路を進んだ(写真6)。道路は対面2車線であるが路肩が広く道路幅にゆとりがある。通行車両は普通乗用車は少なく、過積載状態の貨物トラックやコンテナトラックが多い。12名が乗車できる程の小型マイクロによる郊外バスも多く、行き先はほとんど牡丹江でまれに綏芬河行きがあった。決まったバス停などはなく、適当に人が道端に立って待っている。運転手はどうやって客を見分けているのか不思議であった。夕暮れが迫った午後3時には、通行車も家路に向かうのか薪を満載したトラクターや、馬やロバによる運搬も増える。我々の乗る日本車は、その脇を120km/hほどで疾走する。

ハルビンを13:00頃に出発した我々は、4時間ほど経過して山間部に入った。山間部といってもさほど高い山々ではないのだが、路面の日陰部分は圧雪状態となっている。幾らか減速させているとはいえノーマルタイヤのまま100km/h近い速度で走行するという事は、雪国で生活し、雪道の怖さを知っている者にとっては恐怖であった。牡丹江の手前の虎峰という付近で積雪5cm位、路面は完全に凍結状態となる。

17:00頃、牡丹江を通過する。同時に日没となるが、ここは道路状況も良好な為、再び120km/hで疾走すること2時間ほどで無事綏芬河へ到着した。時刻は19:00、ノンストップで、所要時間は約6時間。ハルビンから綏芬河までの距離は約600kmで、トラックやバスでの移動であればもっと時間がかかることは確実である。

綏芬河市内は、宿泊したホテルが市内中心地でないのかホテル周辺はさびしく、歩いて5分位のところにレストランや商店が集まっている。看板のネオンは中国語とロシア語が半々くらいで、商店での客はロシア人がほとんどであった。商品は衣料品が中心で、毛皮製品も多かった。レストランでもメニューは中国語とロシア語で書かれてあり、日本語はもちろんのこと英語でさえもまったく通じなかったのであるが、日本人が珍しいのかサイン

を求められた。

食事後、先ほど覗いた商店には、まだロシア人の客が集まり幾らか賑わっていた。国境の街をもう少し観察したかったが商店以外はまったく人がなく、暗がりにまばらに人がいることで、むしろ不安を感じ、治安の程度まで身をもって調査したくないので、早々にホテルへ引き上げた。

中国出国、ロシア入国

翌朝の20日、いよいよこの調査最後の難関である列車による綏芬河発、グロデゴボ着の越境を行う。昨夜、周辺が静かで郊外にあると思われた宿泊ホテルであるが、綏芬河駅までは5分程で到着する。あまりにも近すぎて、車窓からの街並みを撮りそびれてしまった。

駅舎はさほど大きくはなく、入ってすぐに普通の改札のような出国審査場がある。その為、仁川の旅客ターミナル程ではないが、やはり混雑している。乗客はまたしても「ほったり」さんだけである。(ここは韓国でないので「ほったり」とは呼ばないが、特定の呼称がないのでそう呼ぶことにする。)中国人、ロシア人双方の「ほったり」さんばかりで一般旅行者などいない。無論、ここでも日本人は我々のみである。彼らの出国方法は、韓国とは大きく異なっている。中国人は今だ海外出国は自由ではなく、認められても個人旅行は難しい。そこで、ここでは団体旅行の形態をとっており、先頭には旗を持った添乗員が案内をしていた。ロシアの個人貿易も同様であり、ビザ等の手続きの簡略化ができる為、団体で行動していた。

わずかに残った中国元をここで両替しようとするが、駅舎に両替所は見当たらない。そこで我々を案内してくれた現地旅行社の方に尋ねると、外にいる間両替人を紹介された。140元が300ルーブルであった。調査時の公定レートは100ルーブル=400円(1元=12円)であるから、やはりレートは悪い。

中国側の「ほったり」さんは男女双方いるが、男性が8割で年齢層は幅広く、最も多いのは40才前後と思われる。中には赤ん坊連れや20代前半の女性まで見られた。

一方、ロシア側の「ほったり」さんは6割が女性で年齢層は40才後半のようだが、(外国女性の年齢当てには自信がないので実際とはかなり違うかもしれない。)全体では中国人7割、ロシア人3割というところである。中口男女双方、手荷物には大きなバックを1人当たり3個ほど運んでおり、その品物の外観から、昨夜の商店の品揃え同様に衣料品が主でありそうである。中国人はそれ以外

にもラジカセ等の小型電気製品を運んでいた。彼らに聞くと、ビザの有効期間をフルに活かすため、翌日にはロシアからの物資を中国に運びもどり、期間内にこれを繰り返すという話であった。

出国審査を済ませると警官の指示により列をつくった。中は待合室となっており、その脇には、なんと免税店があった。主な商品は洋酒とタバコ、香水等であるが意外と品揃えは豊富である。マイルドセブンが1カートン9ドル、茅台酒が安かったので購入しようとしたが、USドルしか使用できずカードも利用できない為、USドルを持たない私は断念した。ここではあまり購入する客はいないようであった。

この駅ではそれ程待つことなく乗車となった。車両は5両編成で一車両の定員は108名である。車内は指定席で、なぜかロシア人と中国人の車両は別れており、我々は中国人車両であった。この列車は座席等級がなく、すべて運賃は25円である。この車両の外国人旅行者は我々のみであるが、「ほったり」さん達は顔見知りらしく、トランプで賭けでもしているのか修学旅行の車内のような騒々しさには圧倒させられた。

列車は9:50に出発。線路は単線である。すぐに風景は山林ばかりとなり、車内灯がないためトンネル内では真っ暗となる。10分程するとロシアの貨物車と並ぶ形で停車するが、すれ違う訳でもなくそのままの状態が続く。10:53ようやく再出発となるが、何の為の停車であったのかわからない。しかし、周囲の人々は特に気にもしていない様子であった。11:10に遠く線路に沿って整備された道路と新しい国境検問所が見え、トラックが5、6台中国側より並んでいるのが確認できた。

11:15、単線が4車線となり、何か施設が見えてくるとまたしばらく停車となった。ここでロシア兵が乗り込んでくるが点検している様子もなく25分後出発する。なかなか前に進まない列車であるが12:05に2時間15分かけて、ようやくグロデゴボ駅に到着する。駅構内には材木などを積んだ貨物車両も多く停車していた。

いよいよ下車となりまずはロシア人から下車が始まる。駅舎の入口で列をつくっているが比較的スムーズに流れていく。次に中国人となるが、旅行社ごとに順番があるらしく、団体ごとに指示を受け、降りていく。駅舎の中の入国審査がどの様なものであるのか、車内からではまだ知ることが出来ないがロシア人に比べて時間がかかる。団体客が終了し、ようやくそれ以外にいた若干の中国人と外国人の下車となるが、あえて様子を見ることにして最後尾に並ぶ。

駅舎内は明るくきれいで入国審査は3ゲートであった。どの国でも思うことだが、何を審査しているのか、同じ仲間であっても止められて質問をうける者もあれば、すぐ済む者もあり、その判断基準がよく判らない。いよいよ私の番となり、審査台に向かうと審査官は全員女性であった。在新潟ロシア総領事館発行のれっきとした入国ビザであり、文句なしのはずであるが、珍しいのか怪しいのか私のパスポートを持ったまま、なぜか審査官は席を外してしまった。何か問題があるのではと不安となるが、審査官は戻ってくると無事にパスポートを返却してくれた。これで安心かと思うと次にまたチェックがあり、ロシア内での旅行手配書の検査を受ける。すると、ここで別の職員が私のパスポートを取り上げ、再度入国審査の方へ「付いて来い」と言うのではないか。いよいよ面倒なことになるのかと覚悟を決めるが、その理由はあきれたもので、先ほどの審査官がスタンプを押し忘れていたのだ。この職員が気付いてくれなければ、危なく最後のロシア出国審査の際に入国の確認がない、極めて怪しい日本人となってしまふところであった。

最後に税関検査となるが、ここでは多くの中国人「ほったり」さんが荷物の開示検査を受けており、その荷物の中身を見ることができた。やはり衣類がほとんどである。

私もスーツケースを開けさせられたが形式的なもので、品物の検査もなく、財布の中身を確認された後、ようやく入国することができた。この時点での時間はすでに13:35となっており、なんと、到着してから1時間30分も経過していた。綏芬河-グロデゴボ間の僅か26kmしかない鉄道距離区間を約4時間かけたのである。

ウラジオストクから日本帰国

グロデゴボからウラジオストクまでは乗用車で移動する。道路は2車線で舗装してあるが、中国側よりもコンディションは悪い(写真7)。時速110km/h平均で、ウラジオストク市内のホテルまで約4時間30分ほどで到着する。途中のウスリースク以外に大きな街はないが、往來する貨物トラックは多く、中国人が運転する黒龍江省のナンバーのコンテナトラックも確認された。

翌日、11月21日は、いよいよ日本帰国である。航空機の出発まで半日時間があるので市内を散策するが、約65万人の都市にしては日曜日にも関わらず、市内中心地の人出は少なく感じられた。これも中国を旅してきたからであろうか。自由市場では衣料などの物量は豊富で、これらが「ほったり」さんが持ちこんだものであるのかは



写真-7 ウラジオストックへ向かうコンテナトラック

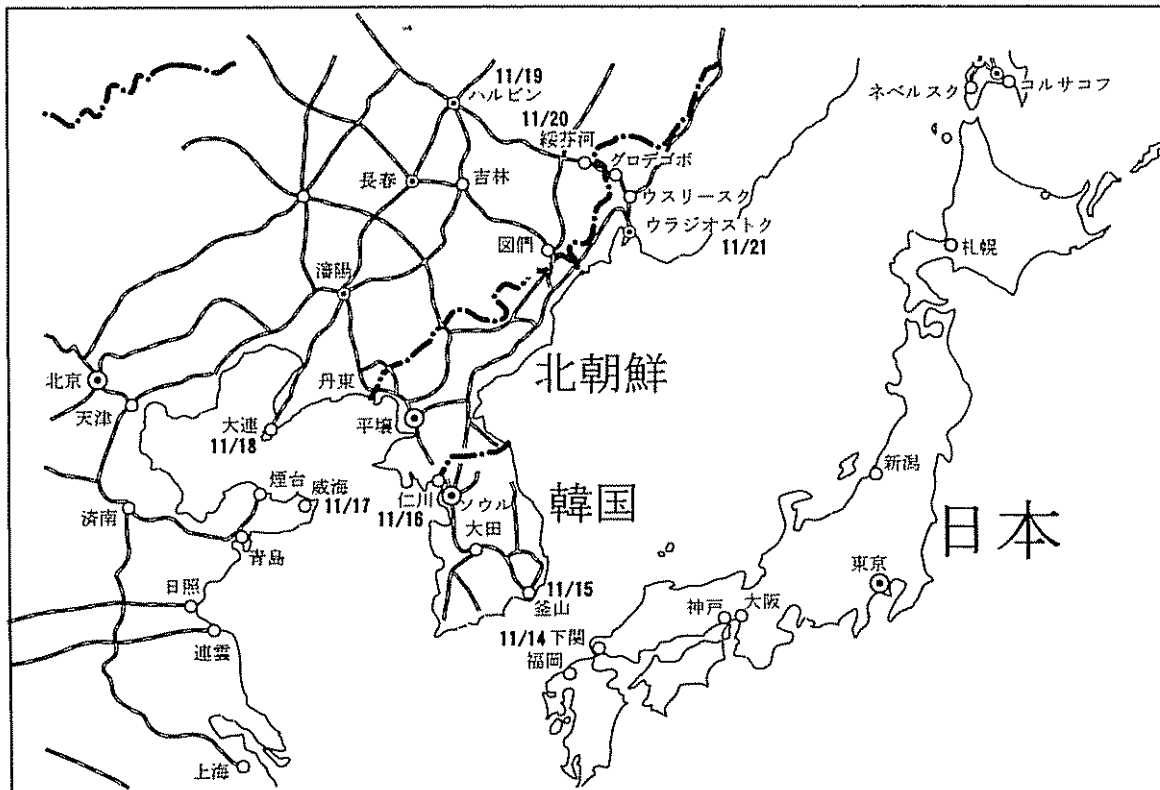
確認できない。他に市内で印象深かったものには、韓国財閥によるホテルが近代的であり、韓国のこの地域における意気込みが感じられた。

この調査において様々な交通機関を利用したが、最後はウラジオストック航空により新潟への帰国となる。以前からロシア機の搭乗を楽しみにしていた私は、他の乗客が感じているであろう機体の古さに、別の意味で感動していた。航空機というのはあまり知られていないが使用期間が長い。日本の航空会社では、20年くらい使用した後、売却される。しかし、ロシア機は1960年代に製造さ

れた機体が多く、新しい機体でも30年近く経過しているのである。30年間、毎日飛んでいるその丈夫さは驚きである。しかし、2001年に実施される騒音規制により日本への乗り入れは難しくなる。極東ロシアの航空会社の経営状況から、新型機に入れ替えることには困難であると思われ、日本とこの地域とを結ぶ重要な路線だけに今後の路線維持に心配が残る。

8日間の旅ではあったが、旅行日程が移動ばかりなせいか、私にはそれ以上に長く感じた旅であった。ウラジオストックの街から日本海を見たときには、ようやくたどり着いた感があった。振り返ると、どの国でも国内外の経済状況をうまく個人商売として成り立たせ、たくましく生きる人々のパワーに圧倒された調査であった。正直、今回の調査ルートは一部を除いて、観光旅行者の海外旅行ルートとしては、お勧めできるものではない。しかし、間違いなく、そのルートは地域間を結ぶ重要な経済交流のルートとして、成長している過程のものであり、その交通のハード、ソフト両面での整備が、北東アジア全体の経済活性化となり、この地域全体を潤すものであると考える。

8日間の移動経路図



(ERINAにて作成)

第9回北東アジア経済フォーラム・天津会議報告

ERINA所長 吉田 進
調査研究部研究員 田中 隆弘



<プログラム>

フォーラム第1日目

開会式

開会宣言、主催者挨拶、参加国代表挨拶

基調講演

中国共産党天津市委員会総書記 張立昌

環日本海経済研究所理事長 金森久雄

第1セッション「地域経済協力：技術移転、貿易、投資の自由化、産業基盤の相互交流」

議長 韓国対外経済政策研究院院長 李景台

環日本海経済研究所理事長 金森久雄

第2セッション「陸・海・空輸送ネットワーク」

議長 天津市副市長 王述祖

通信分野に関するワーキンググループ

議長 中国通達社社長 劉丹

フォーラム第2日目

第3セッション「図們江流域開発計画：北東アジア経済協力のモデルとして」

議長 北東アジア経済フォーラム議長 趙利済

第4セッション「北東アジアにおけるエネルギー資源の利用と供給」

議長 世界銀行アジア太平洋地域上級顧問

ブラッドレー・ボブソン

セッション基調講演

衆議院議員、元外務大臣 中山太郎

フォーラム第3日目

第5セッション「エネルギー分野における環境問題」

議長 環日本海経済研究所主任研究員

ウラジミール・イワノフ

1999年10月26-28日、中国天津市にて第9回北東アジア経済フォーラム・天津会議が開催された。開会セレモニー、基調講演の後、このフォーラムでは下記6つのセッション及び2つのワーキンググループにおいて、この地域が抱える問題がかなり広範囲にわたり取り上げられた。その取りまとめが「天津宣言」として採択された。

電力部門の協力に関するワーキンググループ

議長 電力中央研究所社会経済研究センター参事

内田光穂

第6セッション「インフラ開発の為の金融」

議長 元韓国国務総理大臣 南恵祐

閉会式

議長報告、天津宣言、閉会の辞、閉会宣言

フォーラム第4日目

天津港、米中合弁会社「モトローラ社」等視察

<会議の内容>

今回のフォーラムには、中国、ロシア、韓国、モンゴル、北朝鮮、アメリカと日本の7ヶ国の代表団が参加した。

北朝鮮代表団は、対外経済協力推進委員会の金時鎮副委員長以下5名から構成された。また、韓国からは南恵祐元総理、李承潤元副総理など40名が参加した。アメリカからも30名を越す代表団が参加し、積極的な発言を行った。

日本の代表団は、ERINAの金森久雄理事長を団長とし、中山太郎元外相、辻一彦、桑原豊両代議士を始め、政治家、官界、実業界、学者、研究者計64名が参加し、中国に次ぐ大型代表団となった。また地方色も豊かで、東京、新潟、富山、福井、石川、鳥取、広島、北九州の代表者から構成された。

国際機関からは、UNDP、UNIDO、世界銀行、アジア開発銀行、図們江地域開発事務局が参加した。

フォーラムの構成メンバーはこの地域の代表として相応しく、レベルも高かった。

会議の最後に「天津宣言」が採択された。

基調講演・各セッションの概要は以下の通り。

基調講演

中国共産党天津市委員会総書記 張立昌

環日本海経済研究所理事長 金森久雄

張氏は北東アジアは著しい発展を遂げ、また今後も大きな可能性を持った地域であることを強調し、各国は長期的視野を持ち、相互に補完し合いながら互いに発展を続けるべきと呼びかけた。金森氏は北東アジアには異なった政治・経済制度の国が共存し、各国間の経済格差も大きく、またそれ故にこの10年間の域内協力の歩みも緩やかなものであったことを指摘した。また、金森氏から、①開発を進める資金が域内には不足しており、北東アジア開発の専門銀行を設立する、②地域間問題を調整する常設専門組織を設立するという、この地域の問題解決に向けての2つの提案が出された。

第1セッション「地域経済協力：技術移転、貿易・投資の自由化、産業基盤の相互交流」

議長 韓国対外経済政策研究院院長 李景台

環日本海経済研究所理事長 金森久雄

域内協力推進のための技術移転、貿易及び投資の自由化、国内の金融組織の強化、地域内包括金融の必要性、また国家主権や経済構造および各国の文化を尊重した、域内の産業構造の相互補完が非常に重要である。またそのための人材育成と法律や規制等のソフトインフラ整備も重要な課題であると指摘した。

第2セッション「陸・海・空輸送ネットワーク」

議長 天津市副市長 王述祖

域内の海上、陸上及び航空交通網の発展が北東アジア経済発展及び域内協力への重要なカギであり、交通インフラ整備の更なる推進が要求される。輸送問題の解決には相互協力による効率化を重視し、その潜在的可能性を探る必要があると指摘された。

第3セッション「図們江流域開発計画：北東アジア経済協力のモデルとして」

議長 北東アジア経済フォーラム議長 趙利済

図們江計画が北東アジアの平和と発展に向けた地域協力のモデルであることを指摘し、UNDPが支援している図們江地域開発計画の今後の展開を強く支持した。図們江

で国境を接する三カ国の隣接地域は発展の方向へ一定の進展を見せているが、民間部門との協力を含み、開発資金の投入が緊急に必要である。技術移転や環境保護などを支援する、域外からの協力も緊急に必要であることが訴えられた。また、日本の図們江開発計画への積極的な参加が強く求められた。

第4セッション「北東アジアにおけるエネルギー資源の利用と供給」

議長 世界銀行アジア太平洋地域上級顧問

ブラッドレー・ボブソン

エネルギー部門における潜在的な協力の可能性について意見が交換された。この問題が持つ国内及び国際的な複雑さを前提として、政治対話に導くためのメカニズム構築が提案された。ガスパイプライン網の構築は北東アジアのエネルギーバランスを改善し、汚染の軽減を可能とするので、その具体的研究に取りかかることが提案された。北東アジアのエネルギー資源の開発と利用は、域内の経済協力と安全保障を促進するよきチャンスであると指摘された。

このセッションの冒頭では、中山太郎元外務大臣による基調講演が行われた。

第5セッション「エネルギー分野における環境問題」

議長 環日本海経済研究所主任研究員

ウラジミール・イワノフ

エネルギーと環境保全に関する意見が交換された。今後、代替エネルギーとして期待される天然ガスの環境汚染の緩和や環境保全に向けた2国間協力の具体的事例が提示された。また、各方面に受け入れられるコンセンサスの作成が必要であると指摘された。

第6セッション「インフラ開発の為の金融」

議長 元韓国国務総理大臣 南恵祐

インフラ開発のための資本の動きについて意見が交換された。政治、社会、経済構造に関しての前提条件を問わず、インフラ開発を目的とした北東アジア開発銀行(Northeast Asian Development Bank; NEADB)の設立が強く支持された。この新しい銀行の設立は資金調達問題など困難も多いが、実現に向けて動き出すために、NEADB特別委員会の設置が提案された。

通信分野に関するワーキング・グループ

議長 中國通達社社長 劉丹

引続きワーキング・グループの共同作業を促進し、通信政策と技術問題にアドバイスを与え、域内の関連ビジネスの活動を促進する、課題中心の多国間アプローチが推奨された。

電力部門の協力に関するワーキング・グループ

議長 電力中央研究所社会経済研究センター参事

内田光穂

各国の構造改革に関する見解と情報を交換し、また産業間の共通問題を取り上げ、協力の基礎を作るために、域内の電力産業の会合を持つ要望が出された。

第9回北東アジア経済フォーラム・天津会議に参加して

ERINA所長 吉田 進

○今回のフォーラムで注目すべきこと

(1)会議では、天然ガスの開発とパイプライン建設の問題が取り上げられ、日本から中山元外相、児嶋鳥取ガス社長等が参加した。また電力分野の協力問題では、北陸電力成田常務、電力中央研究所内田副所長などが参加した。

この事は、この地域の協力に関する討議が公益事業にも及んでいる事を物語っている。

(2)北朝鮮は、1998年8月の「ミサイル発射」以降初めて、この分野の国際会議に参加し注目された。代表団は、各国の代表団と積極的に接触し、羅津・先鋒経済貿易地帯の開発は続行されることを強調した。また金時鎮氏がこの地帯の開発の総責任者に任命されていることも明らかになった。

今回代表団が出席した背景として、次の点があげられよう。

- ①アメリカのペリー調整官の報告が出され、アメリカが対朝鮮制裁の一部緩和に踏み切り、政策転換を行った。
- ②北朝鮮も対米関係の緊張緩和に伴い、対外活動の再開に踏み出した。
- ③対外経済協力推進委員会の首脳人事が固まった。

(3)フォーラムでは、かなり多くの代表が、ここ数年間の北東アジアの多国間協力の成果がそれほど上がっていないと指摘した。例えば、宣言文の討議の中で、「図們江プロジェクトがかなり大きな成果を取めた」との原案に対し、吉林省延辺朝鮮自治州人民政府姜秘書長は、「かなり大きな」は不適当であり、「一定の」に変えるべしと発言した。

そこには、中国の琿春と比較して北朝鮮およびロシア

側の発展テンポが遅いので、調和的發展が図れないという苛立ちが見られる。またここ数年来アジア金融危機による日本、韓国、香港などの投資が減少したことも影響しているであろう。

(4)この地域の発展にとって、投資資金の欠如が最大の問題となっている。メコン・デルタの発展には、アジア開発銀行が大きく貢献している。しかしこの地域には国際的な開発投資を進める機構がない。UNDPの図們江開発事務局は、この問題を解決するためここ数年来努力してきた。その解決の一案として北東アジア投資銀行設立の問題が浮かび上がっている。その変形として、投資会社、投資基金の構想も提起されている。

○今後解決が求められている問題点

(1)ここ数年間多国間協力が大きく進んでいない原因の一つとして、多国間協力プロジェクトにおける調整機能、組織機能を果たすメカニズムが機能していない事があげられる。例えば、琿春からクラスキノまでの中口国境をまたぐ鉄道は、96年に両国のレールの敷設が完了したにもかかわらず、信号・通信システムの未完成、ロシア側の税関などのサービス用建物の不備のため、3年以上正常な運転に入っていない。

ザルビノ港改修プロジェクトの問題の一つは、吉林省を中心とする中国側貨物の通過量予測であるが、中口間で調整がつかない。日本側がかわりにその予測をするという状況である。

中国側は、北朝鮮との国境の図河まで高速道路を建設し、2000年6月に完成する予定であるが、北朝鮮側の元汀から羅津までの道路建設の見通しは立っていない。

ロシア側は琿春、羅津・先鋒の両地域に遅れ、98年2月からハサン地域の開発に入ったが、資金不足のため、国際的なF/Sさえできない状況である。

(2)投資資金の欠如が問題となっているが、長年にわたってこの問題が解決されない一つの鍵は日本にある。北朝鮮との関係が正常化していない事が理由となり、周辺各国からの呼びかけにもかかわらずこれまで日本政府は、図們江地域開発諮問委員会に正式参加していない。

しかし、国際情勢が大きく変わりつつある現在、日本のイニシアチブが求められておりこの地域に対する日本の新しい政策立案が要求されている。

(3)この地域では、それぞれの国の自治体の連携が大変重要である。文化・社会的交流、自治体運営の経験交流、青少年交流ではこれまで一定の経験が蓄積されているが、今後は経済・貿易交流の一層の発展が望まれる。

北東アジア地域のような局地経済圏の発展には、各国の中央政府の積極的な関与が重要である。日本の場合でも、地方自治体経由相手国の自治体へのODAの供与なども考案すべきであろう。

(4)UNDPは、これまで長期にわたる戦略的、マクロ的なア

プローチを進めてきたが、今後は短期的な、戦術的な、ミクロ的なアプローチにも力を注ぐべきではなからうか。当面する具体的な問題で、各国中央政府への問題提起、関係国の専門家会議による問題調整、ロシアと北朝鮮のアジア開発銀行への加盟促進、UNIDOとの緊密な連携、プロジェクトのF/S資金や小口のインフラ投資資金のアレンジなどが正に求められている。

○まとめ

以上いくつかの問題提起も含め、今回のフォーラムに触れてきたが、あと一つ述べておかなければならない事がある。それは天津市の今回のフォーラムの組織体制である。天津市政府とアジア・太平洋地域研究所が正面に立ち、組織委員会の方は天津市の経済・社会発展研究センターが担当した。中央と地方の協力関係も円滑のようであり、各国の参加者に対するサービスも行き届いていた。

今回のフォーラムでは、多くの問題が提起された。しかし、いつものように、それぞれの問題が、討議を通じて深く掘り下げられることはなかった。

継続性について論じるなら、来年の新潟・北東アジア経済会議ではそのうちの幾つかでもよいから、掘り下げて国際コンセンサスを得たいものである。

印象に残った環境問題セッション

ERINA調査研究部研究員 田中 隆弘

第5セッションについて私の感想を若干述べたい。このセッションではエネルギー問題の観点から環境問題について意見の交換が行われた。現状認識として、北東アジア地域は他の地域に比べ利用燃料源として石炭・石油等の化石燃料の占める比率が高い。これら化石燃料は環境に与える悪影響が大きい。天然ガスは同じ化石燃料の中では比較的環境への影響の少ないクリーンエネルギーであり、天然ガスの利用促進が望まれる。天然ガスについては、ロシアが豊富な埋蔵量を有しており、パイプラインを引いて北東アジア各国を結ぶことで、同地域の平和で協力的な関係の構築がなされるとの見解が述べられた。

中国やモンゴル等石炭利用の多い国からは、もちろん環境問題の重要性自体は認識しているが、環境問題対策

に充てる資金が不足していることが述べられた。環境は国をまたがる問題であり、発展途上国は経済成長に目が向きやすいので、先進国による環境保全に向けた様々な支援が必要であり、民衆の意識改革が必要との指摘もあった。

北九州市からは姉妹都市である中国大連市に環境問題対策で支援を行っている報告がなされたが、先進国の発展途上国への支援の方向性として、旧来型の交通インフラ等産業基盤確立の支援から新しい環境支援へ転換した一つのモデルケースとして注目された。

北東アジアの国々においても今、程度の差こそあれ経済的發展を目指して開発を進めている。しかし歴史の教訓からして、平行して環境整備にも取り組むべきではなからうか。

かつて熊本・新潟の水俣病、富山のイタイイタイ病、四日市ぜんそく等日本でも問題になった公害は被害地域も限定され、その原因も特定できた。

現在、地球温暖化、オゾン層の破壊、産業廃棄物等の環境問題は地球規模で発生し、全人類・全生命体に危機をもたらす。しかし誰か特定の加害者がいるわけではない。現在の先進国における生活のあり方、わずか2～3世代前では考えられない程の個人の物的欲求を満たしている生活スタイル自体が生み出している。限りある資源は必要以上に搾取され、地球の自浄能力をも上回る廃熱や排水を生じ、捨て場に困るほどに使えるものも不要なものとして捨てられていく…この点に加害者、被害者を特定できた公害と大きく違う。

どうすればこの全地球的問題である環境破壊を解決できるのだろうか？ 科学技術の進歩が決定的な環境破壊を迎える前に解決してくれるのだろうか？ 否、それは意識改革、すなわち物的豊さを至上の価値としない意識へ

の変革が最善の解決策と思う。

各国政府は長・短期的ビジョンをもってこの問題に取り組んでほしい。長期的には物的豊さを至上のものとしていない新たな価値観の形成を図る。資源は有限であること、地球の浄化作用には限界があることを前提に考えなければならぬ。短期的には現在進行形の環境破壊を鈍化させること。環境対策技術への一層の支援、発展途上国への環境保全に対する援助や利用エネルギーの見直し、国民の環境問題に対する取組姿勢を高める税金の優遇政策など直接的な動機づけの推進を図る。またこのような直接的な動機づけは、環境破壊に直接的にかかわる企業にも環境保全に目を向けさせる極めて有効な対策であろう。環境問題にコストを掛けても税金優遇により利潤が確保できれば、そして環境に対する認識が高い会社を評価すべきとの社会的気運が高まれば、企業は市場のニーズは環境問題にあると反応し、間違い無くこれまで以上に環境問題対策を視野に入れた経済活動を行うはずである。

天津宣言 於 中華人民共和国天津市

1999年10月28日

1988年に新潟で始められた国際会議を契機として、北東アジア経済フォーラムは、長春・天津、平壤、ウラジオストク、龍平、新潟、ホノルル、ウランバートル、米子、そして今回の天津と、毎年の会議の度にその活動を増しております。この動きは中国に始まりましたが、今回これを再活性化させるべく中国に戻って参りました。フォーラムの勢いを持続することは非常に重要であるため、フォーラムの組織構造を新たな段階に前進させることが強く望まれております。この関連において、「北東アジア経済フォーラム天津委員会」を創設するという天津市の決定は暖かく迎えられました。

今会議では、各国の主権・経済構造・文化を尊重しつつ、技術移転、貿易および投資の自由化、金融システム強化、および北東アジア地域における産業構造の相互補完性等が重要であることが確認されました。また、相互補完性の効果を最大化するために、フォーラムが人的資源開発および法制度等の「ソフトインフラ」の調和に格

別の注意を払うことが提案されました。

また、北東アジア地域における海上・陸上・航空運輸ネットワークを発達させることが推奨されました。その努力目標は段階的な効率性向上におくべきであり、さらに国際的交通ネットワークの効率向上を阻害する既存の制限を克服することにあると指摘されました。

このインフラ整備においては、公共セクターおよび民間セクターの参加に対するインセンティブが必要であると強調されました。

国連開発計画（UNDP）が支援している図們江流域開発計画に関連して、関係5ヶ国（中国、朝鮮民主主義共和国、モンゴル、大韓民国、ロシア連邦）の代表による、近隣諸国との地域経済協力は開発と平和的關係にとって重要であるという声明が強く支持されました。

今会議では、図們江開発計画が広く北東アジア全体における地域的協力のモデルであり先駆者的存在であるとい

う認識で一致しました。図們江地域は発展に向かって相当な進歩を遂げていますが、図們江交通ネットワークを完成させ各地域の経済拠点と連携できるように、インフラ投資のファイナンスを支援するための資源動員（特に民間セクターとの連携）

が急務であります。さらに、人的開発と環境保護を含む社会的問題を支援する上で国際的な参加が早急に求められています。今会議では、国際社会に対して、特に北東アジア諸国に対して、信頼と善意の精神を醸成することが求められました。この面において、日本が図們江開発計画に積極的に参加するように勧められました。さらに、各国の主権・経済構造・文化を尊重しつつ、全ての関係者が寛容な態度で地域的協力を支援するように求められました。

テレコミュニケーションに関するワーキンググループ会合においては協力を促進し、テレコミュニケーションの政策的・技術課題に関する助言を与え、関連するビジネス活動を促進するためには、多国間協力プロジェクトを導入することが推奨されました。

電力セクターでの協力に関するワーキンググループ会合も開催されました。産業の再編成および電力関連産業間の協力について情報交換を行うために、北東アジア地域の電力関連産業の会合（関連産業のリーダーの会合を含む）を設けることが提案されました。

会議では北東アジアにおけるエネルギー資源の供給と利用は地域の経済協力および環境への影響の軽減を進め

る上で優れた機会であるとして確認されました。特に、エネルギーセクターにおける協力を進めることにより相互的な利益が生まれることが確認されました。国家のレベルおよび国際関係のレベルにおける問題は複雑であり、相互理解を促進し政策対話を推進する為の機構を設けることが提案されました。天然ガスパイプラインのメリットは公害の軽減を含むことを認識しつつ、それを数量化するための調査を実施することが提案されました。

最終セッションでは、金融問題およびインフラ開発のための資本動員に焦点が当てられました。会議では北東アジア開発銀行の創設が強く訴えられました。北東アジア開発銀行は、原則としてインフラ開発のための銀行であるべきであり、それには政治的・社会的・経済的構造調整に関する強制的条件を課すべきでないということが強調されました。新しい銀行の設立に向けた準備を進めるために、北東アジア開発銀行特別委員会を創設することが求められました。この銀行は北東アジア地域に設置されることとなりますが、同行の本部を天津市に誘致する提案が出されていることを歓迎いたします。

今会議の開催にあたり、温かい歓迎と効率的な運営に関して、主催者の責任を果たした天津市政府に深く感謝いたします。

このフォーラムの第10回会議に関しては、米国の西海岸、特にシアトルで開催する可能性を探求することが事務局から提案されました。

北東アジア諸国（地域）の産業構造関連統計

1. 各国（地域）の産業構造統計

	GDPによる産業構成比					GDPによる産業部門別構成比										産業部門別成長率				
	1次産業	2次産業	3次産業	農林水産業	鉱工業	建設業	運輸業	通信業	商業	サービス業	その他	産業	農林水産業	鉱工業	建設業	運輸業	通信業	商業	サービス業	その他
中国	18.4	48.7	32.9	18.4	42.1	6.6	6.3	8.3	8.3	18.2	7.8	4.5	5.3	4.9	11.1	4.9	5.2	5.2	9.4	
黒龍江省	16.3	53.2	30.5	16.3	47.0	6.2	5.7	8.7	8.7	16.1	8.5	-4.5	2.1	21.0	11.8	6.7	6.7	6.7	14.1	
吉林省	27.6	38.3	34.1	27.6	32.4	6.0	7.0	8.4	8.4	18.7	9.0	16.7	1.8	16.0	-0.8	0.7	0.7	0.7	10.5	
遼寧省	13.7	47.8	38.5	13.7	42.9	4.9	7.0	13.7	13.7	17.8	8.3	9.5	6.2	8.4	21.4	21.6	21.6	21.6	15.3	
ロシア	7.3	37.5	55.2	8.1	28.1	8.6	10.8	1.7	15.8	13.0	-4.6	-12.3	-5.2	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
極東ロシア	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	-11.0	-5.0	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	
モンゴル	32.8	27.6	39.6	32.8	24.1	3.4	5.3	1.4	18.9	14.0	0.0	3.1	3.3	-5.3	4.1	8.1	4.5	4.8	0.0	
韓国	4.9	31.1	54.5	4.9	31.1	10.1	6.9	N.A.	N.A.	37.5	-5.8	-6.3	-7.4	-9.0	1.5	N.A.	N.A.	-3.0	-12.0	
北朝鮮	29.6	25.6	44.9	29.6	25.6	5.1	N.A.	N.A.	N.A.	35.6	-1.1	4.2	-28.53	-11.4	N.A.	N.A.	N.A.	-0.7	-9.3	
日本	1.7	31.7	66.7	1.7	22.8	8.9	6.3	N.A.	N.A.	49.9	-2.8	-2.7	-6.7	-8.3	-1.5	N.A.	N.A.	0.0	1.4	

(出所) 中国統計年鑑各年版

ロシア統計年報各年版ほか、国家統計委員会公表資料

モンゴル統計年報各年版より

「国民経済計算年報」各年版 経済企画庁

「貿易統計（通関ベース）」大蔵省

「各年経済統計年報」韓国銀行

韓国貿易協会公表資料

「北朝鮮のGDP推定結果」韓国銀行

中国の運輸業には通信業が、また商業にはサービス業が含まれる。

ロシアは産業部門別成長率は98年、その他の項目は97年のデータ、極東ロシアは97年のデータ、その他の各国（地域）は98年のデータ。

ロシアの農林水産業にはその他、生産分野を含む。

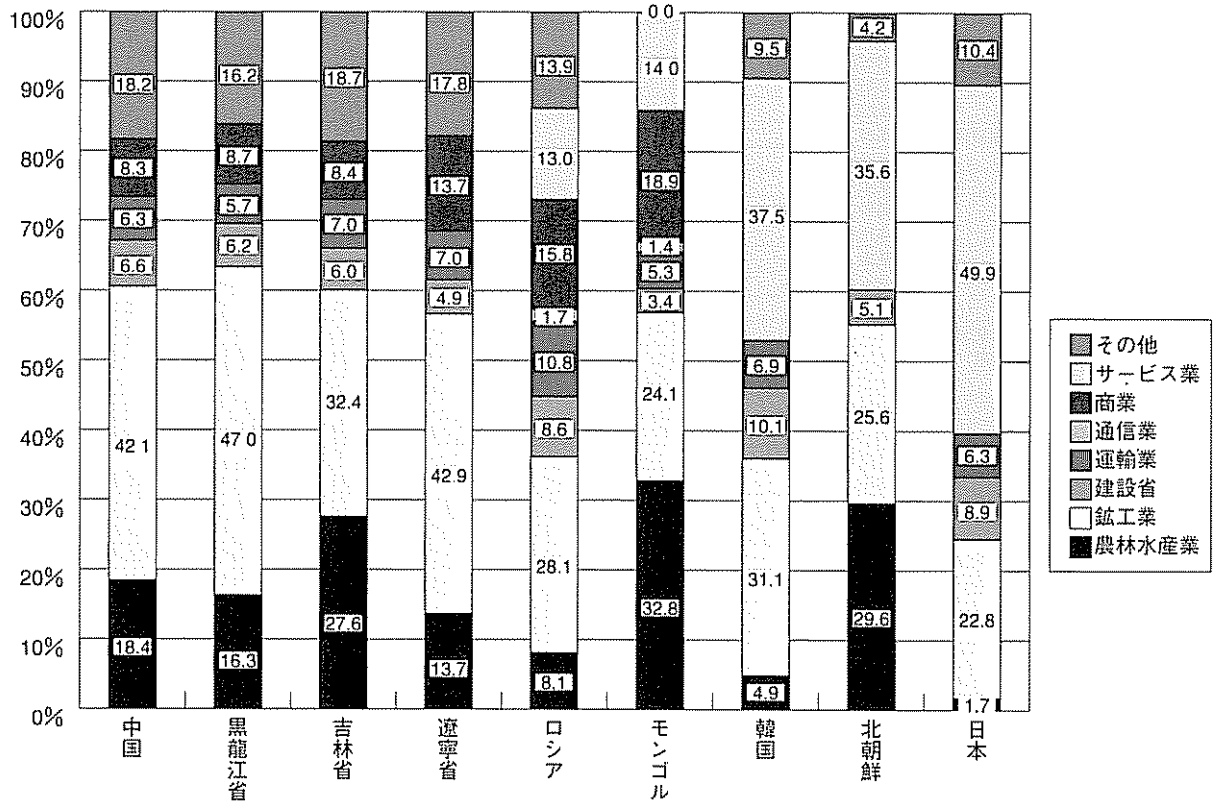
極東ロシアについてはGDPによる産業構成比、産業部門別構成比、主要産品のいずれも資料なし。

韓国の運輸業には通信業及び倉庫が含まれる。また商業に該当する項目はなし。

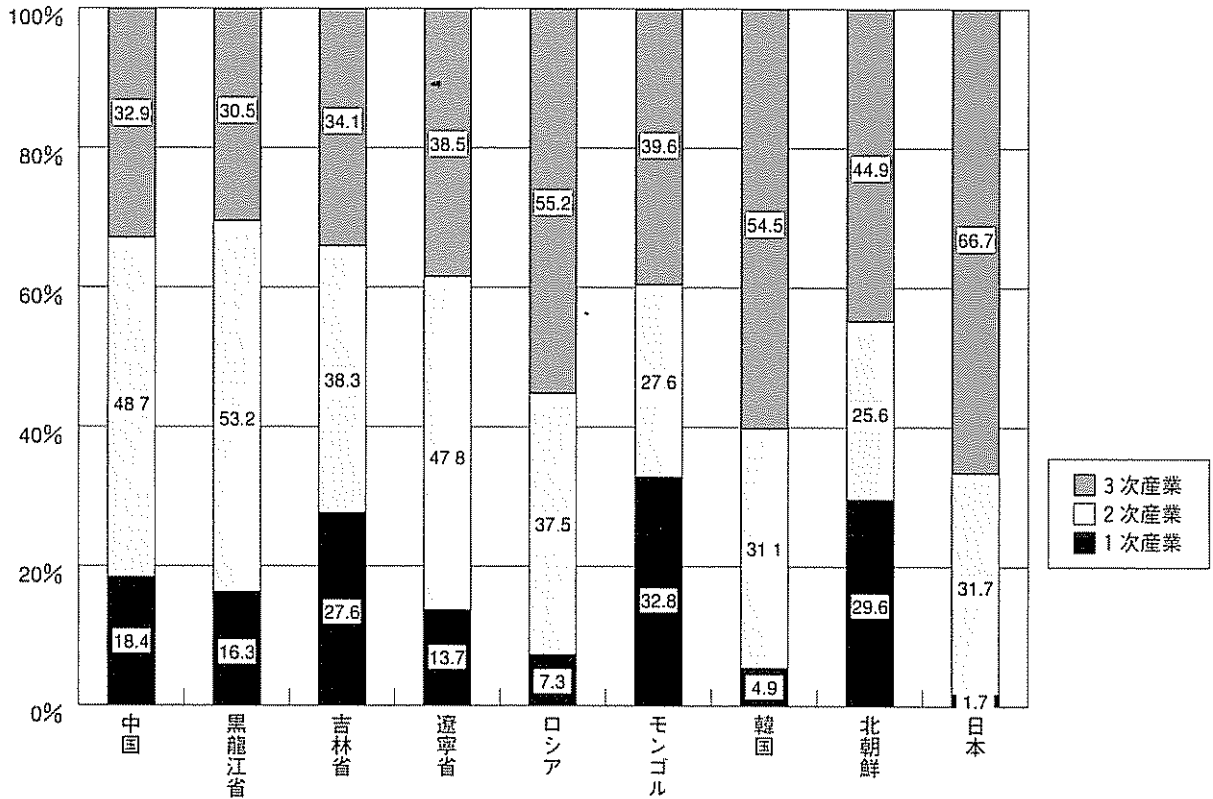
北朝鮮については3次産業には建設業、サービス業、その他を含む。また、運輸、通信、商業の該当項目なし。主要産品については全生産物に関する資料なし。

日本については商業に該当する項目なし。

GDPによる産業部門別構成比



GDPによる産業構成比



2. 各国（地域）別産業構造関連統計

中国

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	27.0	24.5	21.8	19.9	20.2	20.5	20.4	18.7	18.4
	2次産業	41.6	42.1	43.9	47.4	47.8	48.8	49.5	49.2	48.7
	3次産業	31.3	33.4	34.3	32.7	31.9	30.7	30.1	32.1	32.9
産業部門別GDP構成比	農林水産業	27.0	24.5	21.8	19.9	20.2	20.5	20.4	18.7	18.4
	鉱工業	37.0	37.4	38.6	40.8	41.4	42.3	42.8	42.5	42.1
	建設業	4.6	4.7	5.3	6.6	6.4	6.5	6.7	6.7	6.6
	運輸業	6.2	6.5	6.3	6.1	5.7	5.2	5.1	6.1	6.3
	通信業									
	商業	7.7	9.7	10.3	8.9	8.7	8.4	8.2	8.4	8.3
	サービス業									
	その他	17.5	17.3	17.7	13.5	12.5	17.0	16.8	17.7	18.2
産業部門別成長率 (対前年伸び率)	GDP	3.8	9.2	14.2	13.6	12.0	10.5	9.6	8.8	7.8
	農林水産業	18.7	5.4	9.7	18.7	37.4	26.8	15.4	0.9	4.5
	鉱工業	5.8	17.9	27.2	37.5	36.9	27.7	17.7	9.2	5.3
	建設業	8.2	18.1	39.4	61.5	31.9	26.8	18.6	10.8	4.9
	運輸業	46.0	22.8	19.3	26.2	26.5	13.7	14.4	29.5	11.1
	通信業									
	商業	40.3	47.0	31.0	13.0	31.1	21.8	12.7	13.0	5.2
	サービス業									
主要製品の動向 (対前年伸び率)	輸出全体	18.2	15.7	18.2	8.0	31.9	22.9	1.5	20.9	0.6
	野菜、穀物など	-0.8	23.3	-1.5	2.1	24.9	-26.0	1.2	19.9	0.5
	鉱産物	-14.1	19.5	-13.3	-13.2	2.9	34.0	9.7	16.6	-24.2
	化学工業品	16.5	2.4	8.0	6.7	31.2	46.0	0.0	11.5	2.7
	繊維製品	5.5	20.8	47.1	5.9	31.3	4.9	-2.5	23.5	-6.3
	機械及び電気製品	44.2	27.9	61.5	20.5	41.8	40.3	12.3	23.2	14.0
	その他	-30.7	14.9	26.6	29.4	34.1	21.6	14.2	16.3	9.4
主要製品の動向 (億ドル)	輸出総額	621	718	849	917	1,210	1,488	1,511	1,827	1,838
	野菜、穀物など	35.3	43.5	42.8	43.7	54.6	40.4	40.9	49.0	49.2
	鉱産物	54.2	64.8	56.2	48.7	50.1	67.2	73.8	86.0	65.2
	化学工業品	37.3	38.2	41.2	44.0	57.7	84.2	84.3	93.9	96.5
	繊維製品	138.5	167.3	246.2	260.6	342.2	358.8	349.7	432.0	404.9
	機械及び電気製品	55.9	71.5	115.4	139.1	197.2	276.7	310.7	382.7	436.3
	その他									

(出所)：「中国統計年鑑」各年版

(注)：運輸業には通信業含む。商業にはサービス業含む。

黒龍江省

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	25.2	20.4	20.0	16.9	19.5	19.3	19.4	17.9	16.3
	2次産業	54.2	56.3	57.6	54.0	52.7	52.4	53.3	53.5	53.2
	3次産業	20.6	23.3	22.4	29.1	27.8	28.4	27.3	28.6	30.5
産業部門別GDP構成比	農林水産業	25.2	20.4	20.0	16.9	19.5	19.3	19.4	17.9	16.3
	鉱工業	N.A.	50.3	51.4	48.2	47.2	47.1	48.3	48.2	47.0
	建設業	N.A.	6.0	6.2	5.8	5.5	5.2	5.0	5.3	6.2
	運輸業	N.A.	5.7	6.1	4.7	4.4	4.3	4.3	5.3	5.7
	通信業									
	商業	N.A.	3.4	3.3	9.4	8.9	8.7	8.2	8.5	8.7
	サービス業									
	その他	20.6	14.2	13.0	14.9	14.4	15.4	14.8	14.8	16.1
産業部門別成長率 (対前年伸び率)	GDP	5.8	6.9	6.8	7.6	8.7	9.6	10.5	10.0	8.5
	農林水産業	70.8	-6.3	14.0	18.7	55.6	22.7	20.0	4.1	-4.5
	鉱工業	N.A.	N.A.	19.1	31.9	31.7	24.2	22.2	12.5	2.1
	建設業	N.A.	N.A.	21.2	30.6	27.9	19.2	14.4	19.4	21.0
	運輸業	N.A.	N.A.	25.2	9.0	24.3	22.2	20.5	37.5	11.8
	通信業									
	商業	N.A.	N.A.	12.7	304.6	27.5	20.6	13.0	17.2	6.7
	サービス業									
主要製品の動向 (対前年伸び率)	輸出全体	5.8	26.8	32.9	2.9	-2.5	14.0	-13.6	10.5	N.A.
	野菜、穀物など	18.2	20.2	49.8	-22.9	24.6	-49.8	7.1	3.8	N.A.
	鉱産物	8.8	8.6	39.2	67.4	35.7	18.7	-28.8	11.9	N.A.
	化学工業品	55.6	23.3	38.8	-30.3	8.6	26.2	-1.9	-17.1	N.A.
	繊維製品	2.3	34.1	58.4	15.6	-33.3	-18.7	-17.5	77.6	N.A.
	機械製品	44.4	8.7	47.6	34.6	-56.7	-17.7	7.3	8.8	N.A.
	その他	-10.5	-20.4	6.4	61.6	30.1	32.8	14.1	12.9	14.1
主要製品の動向 (万ドル)	輸出総額	108,659	137,750	183,111	188,442	183,779	209,589	181,103	200,183	N.A.
	野菜、穀物など	20,096	24,154	36,174	27,878	34,730	17,445	18,688	19,406	N.A.
	鉱産物	1,973	2,143	2,984	4,994	6,777	8,045	5,728	6,412	N.A.
	化学工業品	4,824	5,949	8,259	5,753	6,249	7,886	7,734	6,408	N.A.
	繊維製品	16,161	21,675	34,329	39,682	26,457	21,501	17,744	31,518	N.A.
	機械製品	11,314	12,300	18,152	24,425	10,573	18,150	19,474	21,183	N.A.
その他										

(出所)：「中国統計年鑑」各年版

(注)：運輸業には通信業含む。商業にはサービス業含む。

吉林省

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	31.7	28.4	25.4	21.7	27.7	26.9	28.1	25.4	27.6
	2次産業	46.2	47.9	49.9	49.0	42.6	42.5	40.6	39.8	38.3
	3次産業	22.0	23.7	24.6	29.2	29.7	30.6	31.3	34.8	34.1
産業部門別GDP構成比	農林水産業	31.7	28.4	25.4	21.7	27.7	26.9	28.1	25.4	27.6
	鉱工業	N.A.	42.9	44.1	42.9	37.9	36.6	35.2	34.2	32.4
	建設業	N.A.	5.0	5.8	6.1	4.7	5.8	5.4	5.6	6.0
	運輸業	N.A.	6.0	6.1	5.6	5.8	6.2	6.5	7.6	7.0
	通信業									
	商業	N.A.	1.3	2.6	7.4	7.8	8.2	8.5	9.0	8.4
	サービス業									
	その他	22.0	16.4	15.9	16.3	16.2	16.2	10.9	18.2	18.7
産業部門別成長率 (対前年伸び率)	GDP	3.4	5.9	12.2	12.8	14.3	9.7	13.7	9.2	9.0
	農林水産業	55.2	-3.6	8.6	19.3	66.2	17.2	23.7	-2.1	16.7
	鉱工業	N.A.	N.A.	25.0	35.6	15.1	16.7	13.9	5.0	1.8
	建設業	N.A.	N.A.	40.0	47.1	0.5	48.7	9.5	11.8	16.0
	運輸業	N.A.	N.A.	23.4	27.1	36.2	28.6	23.1	27.9	-0.8
	通信業									
	商業	N.A.	N.A.	147.5	297.4	37.5	28.3	22.1	14.3	0.7
	サービス業									
主要製品の動向 (対前年伸び率)	輸出全体	9.8	36.6	27.2	23.7	25.1	-29.8	6.0	6.7	N.A.
	農産品	3.6	38.8	25.3	19.9	9.1	-70.2	19.3	30.7	N.A.
	軽工業品	18.4	42.1	35.9	37.3	40.0	-12.1	-29.6	48.7	N.A.
	重工業品	19.3	23.3	19.9	12.4	49.8	38.6	43.3	-30.2	N.A.
主要製品の動向 (万ドル)	輸出総額	75,172	102,707	130,678	161,649	202,247	141,932	150,440	160,467	N.A.
	農産品	41,062	56,997	71,442	85,693	93,499	27,858	33,235	43,437	N.A.
	軽工業品	19,461	27,647	37,570	51,594	72,254	63,492	44,705	66,458	N.A.
	重工業品	14,649	18,063	21,666	24,362	36,494	50,582	72,500	50,602	N.A.

(出所)：「中国統計年鑑」各年版

(注)：運輸業には通信業含む。商業にはサービス業含む。

遼寧省

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	17.5	16.8	15.0	13.0	13.0	14.0	15.0	13.9	13.7
	2次産業	56.0	55.0	57.2	51.7	51.1	49.8	48.7	50.0	47.8
	3次産業	26.5	28.2	27.8	35.3	35.9	36.2	36.3	36.1	38.5
産業部門別GDP構成比	農林水産業	17.5	16.8	15.0	13.0	13.0	14.0	15.0	13.9	13.7
	鉱工業	50.0	49.1	51.0	45.8	45.1	44.2	43.7	44.9	42.9
	建設業	6.0	5.9	6.2	5.9	6.1	5.6	5.0	5.1	4.9
	運輸業	N.A.	6.1	5.6	6.3	6.5	6.3	6.2	6.4	7.0
	通信業									
	商業	N.A.	6.1	5.4	11.8	11.7	12.2	12.4	12.6	13.7
	サービス業									
	その他	26.5	16.0	16.8	17.2	17.7	17.7	17.7	17.1	17.8
産業部門別成長率 (対前年伸び率)	GDP	0.9	6.1	12.1	14.9	11.2	7.1	8.6	8.9	8.3
	農林水産業	18.8	7.2	7.6	34.0	22.3	23.0	20.9	2.4	9.5
	鉱工業	-2.0	9.1	25.5	39.2	20.6	11.1	11.8	13.7	6.2
	建設業	10.3	9.3	27.5	47.1	25.6	5.0	1.3	11.2	8.4
	運輸業	N.A.	N.A.	10.9	74.6	25.7	10.4	10.0	15.1	21.4
	通信業									
	商業	N.A.	N.A.	7.9	238.1	21.2	18.1	15.2	12.0	21.6
	サービス業									
主要製品の動向 (対前年伸び率)	輸出全体	26.2	2.9	7.1	0.5	10.6	20.2	1.0	6.6	-9.5
	農産物	3.2	14.2	33.8	31.3	-27.4	-1.6	-0.1	11.9	7.4
	化学工業品	63.2	3.8	-9.6	-1.3	-21.0	5.7	-9.3	-7.7	-11.9
	繊維、鉄産物	56.4	-2.1	8.2	53.4	12.2	21.7	-1.9	17.7	-9.3
	機械設備など	26.1	50.0	-47.1	168.2	132.3	46.6	43.9	6.1	18.9
主要製品の動向 (万ドル)	輸出総額	561,000	577,000	618,000	621,000	687,000	826,000	834,000	889,000	805,000
	農産物	71,200	81,300	108,800	142,900	103,700	102,000	101,900	114,000	122,400
	化学工業品	99,900	103,700	93,700	92,500	73,100	77,300	70,100	64,700	57,000
	繊維、鉄産物	116,500	114,000	123,300	189,100	212,200	258,300	253,500	298,400	270,800
	機械設備など	19,800	29,700	15,700	42,100	97,800	143,400	206,400	219,000	260,300

(出所)：「中国統計年鑑」各年版

(注)：運輸業には通信業含む。商業にはサービス業含む。

ロシア

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	16.5	14.0	7.1	8.0	6.2	7.7	7.4	7.3	N.A.
	2次産業	48.6	48.8	41.3	42.9	42.4	40.2	38.9	37.5	N.A.
	3次産業	34.9	37.3	51.6	49.1	51.3	52.1	53.7	55.2	N.A.
産業部門別GDP構成比	農林水産業	17.8	15.2	8.4	8.6	6.8	8.4	8.3	8.1	N.A.
	鉱工業	37.8	38.2	33.8	34.4	32.8	30.7	29.8	28.1	N.A.
	建設業	9.5	9.4	6.3	7.9	9.1	8.8	8.2	8.6	N.A.
	運輸業	8.8	6.5	6.7	7.5	8.4	9.7	11.7	10.8	N.A.
	通信業	1.2	0.7	0.6	0.8	1.1	1.4	1.6	1.7	N.A.
	商業	5.6	11.9	28.8	18.7	18.1	18.4	15.7	15.8	N.A.
	サービス業	6.5	6.3	7.4	9.9	10.1	10.0	11.3	13.0	N.A.
	その他	12.8	11.9	8.1	12.3	13.6	12.5	13.4	13.9	N.A.
	GDP		-5.0	-14.5	-8.7	-12.7	-4.1	-3.5	0.8	-4.6
産業部門別成長率	農林水産業	N.A.	-4.5	-9.4	-4.4	-12.0	-8.0	-5.1	1.3	-12.3
	鉱工業	N.A.	-8.0	-18.0	-14.1	-20.9	-3.3	-4.0	2.0	-5.2
	建設業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	運輸業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	通信業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	商業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	サービス業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	その他	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	貨物輸送量	N.A.	-7.4	-13.9	-11.5	-14.2	-1.0	-4.6	-3.4	-3.5
	旅客輸送量	N.A.	-6.4	-12.9	-3.0	-9.8	-7.3	-6.8	-3.0	N.A.
	小売売上高	N.A.	-3.2	-3.5	1.9	0.1	-7.2	-3.7	2.3	-2.1
	対個人サービス	N.A.	-17.1	-18	-30.4	-38.1	-17.7	-5.8	3.0	N.A.
	主要製品の動向 (対前年伸び率)	輸出全体	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	13.3	20.1	9.2	-0.3
原油		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	10.5	12.6	35.1	-7.5	N.A.
天然ガス		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	6.7	22.9	10.5	-0.7	N.A.
鉄鋼		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	22.5	40.2	6.0	1.1	N.A.
石油製品		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	-2.9	33.5	58.9	-4.3	N.A.
アルミ		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	25.6	44.4	14.8	-3.4	N.A.
主要製品の動向 (百万ドル)	輸出総額	N.A.	N.A.	N.A.	59.6	67.5	81.1	88.6	88.3	74.8
	原油	N.A.	N.A.	N.A.	8,370	9,245	10,412	14,063	13,003	N.A.
	天然ガス	N.A.	N.A.	N.A.	7,443	7,942	9,760	10,784	10,707	N.A.
	鉄鋼	N.A.	N.A.	N.A.	3,950	4,840	6,784	7,189	7,266	N.A.
	石油製品	N.A.	N.A.	N.A.	3,471	3,370	4,498	7,146	6,840	N.A.
	アルミ	N.A.	N.A.	N.A.	1,885	2,367	3,419	3,926	3,793	N.A.

(出所)：「ロシア統計年報」各年版ほか、国家統計委員会公表資料より作成
(注)：ロシアの統計資料では分類不能であり、他と異なる項目がある

極東ロシア

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
産業部門別成長率	農林水産業	N.A.	N.A.	N.A.	-10	-19	-8	-9	-11	N.A.
	鉱工業	-2	-3	-15	-12	-23	-18	-8	-5	N.A.
	建設業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	運輸業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	通信業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	商業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	サービス業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	その他	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

(出所)：「ロシア統計年報」各年版ほか、国家統計委員会公表資料より作成
(注)：ロシア極東はGDPによる産業構成比、産業部門別GDP構成比、主要製品についていずれも資料なし

モンゴル

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	15.2	14.1	30.2	35.1	36.9	36.7	36.8	33.5	32.8
	2次産業	40.6	34.2	33.9	32.5	32.6	35.1	24.3	27.5	27.6
	3次産業	44.2	51.7	35.9	32.4	30.5	28.2	38.8	39.0	39.6
産業部門別GDP構成比	農林水産業	15.2	14.1	30.2	35.1	36.9	36.7	36.8	33.5	32.8
	鉱工業	35.6	30.2	32.0	30.9	30.5	32.4	20.6	24.1	24.1
	建設業	5.0	4.0	1.9	1.6	2.1	2.7	3.8	3.3	3.4
	運輸業	10.2	5.4	4.5	3.2	4.6	3.4	4.7	5.2	5.3
	通信業	1.8	1.3	1.0	1.4	1.2	1.2	1.1	1.4	1.4
	商業	19.4	27.0	15.4	16.0	11.7	12.3	18.3	18.4	18.9
	サービス業	11.5	17.1	12.9	9.5	10.5	11.2	14.7	13.9	14.0
	その他	1.2	0.9	2.1	2.3	2.4	0.1	0	0	0
	GDP	-2.5	-9.3	-9.5	-3.0	2.3	6.3	2.4	4.0	3.5
産業部門別成長率 (対前年伸び率)	農林水産業	-1.3	-4.4	-2.1	-2.7	2.7	9.5	4.7	4.8	3.1
	鉱工業	0.3	-12.5	-9.7	-6.4	1.7	17.4	-2.0	4.4	3.3
	建設業	-24.6	-16.5	-45.5	-16.2	10.5	10.6	5.0	-4.9	-5.3
	運輸業	-8.5	-43.2	-16.8	-9.5	0.1	-2.1	7.3	4.2	4.1
	通信業	7.0	-22.9	-20.6	8.6	-7.8	1.2	11.5	5.6	8.1
	商業	-1.4	-12.2	-22.7	5.3	-0.1	0.1	2.5	4.1	4.5
	サービス業	-5.5	32.0	3.2	-4.2	4.3	0.5	5.6	1.3	4.8
	その他	8.1	8.5	17.7	7.2	15.4	2.3	0	0	0
	GDP	660.7	348	388.4	382.6	356.1	473.3	424.3	451.5	316.8
主要製品の動向	輸出総額(百万ドル)	660.7	348	388.4	382.6	356.1	473.3	424.3	451.5	316.8
	銅(千トン)	354.1	257.4	300.2	334.3	343.3	346.4	351.5	357.9	358.4
	金(kg)	0	0	624.5	1,117.1	1,789.5	4,504.4	6,976.4	8,451.0	9,531.4
	螢石(千トン)	455.9	755.2	622.1	536.8	383.2	526.9	565.1	567.1	612.0
	梳毛カシミア(トン)	240.1	190.7	97.6	121.5	232.1	420.8	517.0	432.2	502.1
	家畜(千頭)	25,857	25,528	25,694	25,175	26,808	28,571	29,300	31,292	32,898

(出所)：「モンゴル統計年報」各年版

(注)：主要製品の輸出金額は資料なしのため数量表記とした

韓国

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	N.A.	7.7	7.4	6.7	6.5	6.2	5.8	5.4	4.9
	2次産業	N.A.	29	28.2	29.3	29.5	29.9	29.3	29.3	31.1
	3次産業	N.A.	53.8	55.1	54.9	54.9	55.0	55.7	55.8	54.5
産業部門別GDP構成比	農林水産業	N.A.	7.7	7.4	6.7	6.5	6.2	5.8	5.4	4.9
	鉱工業	N.A.	29.0	28.2	29.3	29.5	29.9	29.3	29.3	31.1
	建設業	N.A.	13.9	13.7	12.0	11.2	11.3	11.6	11.6	10.1
	運輸業	N.A.	6.7	6.8	6.6	6.6	6.6	6.6	6.6	6.9
	通信業									
	商業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	サービス業	N.A.	33.2	34.6	36.3	37.1	37.1	37.5	37.6	37.5
	その他	N.A.	9.5	9.3	9.1	9.1	8.9	9.2	9.5	9.5
	GDP	9.5	9.1	5.1	5.8	8.6	8.9	7.1	5.5	-5.0
産業部門別成長率 (対前年伸び率)	農林水産業	N.A.	N.A.	9.6	-4.5	0.2	6.6	3.3	4.6	-6.3
	鉱工業	N.A.	N.A.	5.0	5.3	10.8	11.0	6.7	6.5	-7.4
	建設業	N.A.	N.A.	-0.4	8.3	4.6	8.8	6.9	1.4	-9.0
	運輸業	N.A.	N.A.	7.4	4.4	9.9	11.1	10.6	13.4	1.5
	通信業									
	商業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	サービス業	N.A.	N.A.	7.9	7.8	9.7	9.9	7.5	6.5	-3.0
	その他	N.A.	N.A.	1.0	0.0	4.2	0.2	4.6	-3.7	-12.0
	GDP	4.2	10.5	6.6	7.3	16.8	30.3	3.7	5.0	-2.3
主要製品の動向 (対前年伸び率)	輸出全体	4.2	10.5	6.6	7.3	16.8	30.3	3.7	5.0	-2.3
	重化学工業製品	N.A.	N.A.	11.5	13.2	22.0	37.5	0.9	4.3	-2.2
	軽工業製品	N.A.	N.A.	-1.9	-3.0	6.9	14.0	7.5	3.5	-3.6
	繊維製品	N.A.	N.A.	1.9	0.8	8.0	5.6	-2.1	3.3	-9.3
	電子製品	N.A.	N.A.	10.1	5.4	34.9	44.3	-6.8	8.1	-2.7
	半導体	N.A.	N.A.	20.3	3.2	84.8	70.3	-19.3	-2.3	-2.4
主要製品の動向 (億ドル)	輸出総額	650	719	766	822	960	1251	1298	1363	1332
	重化学工業製品	N.A.	415	463	524	639	879	887	925	905
	軽工業製品	N.A.	253	248	241	257	293	316	327	315
	繊維製品	N.A.	147	150	151	163	173	169	175	158
	電子製品	N.A.	116	128	135	182	262	244	264	257
	半導体	N.A.	57	68	70	130	221	178	174	170

(出所)：「各年経済統計年報」韓国銀行

韓国貿易協会公表資料

(注)：運輸業に通信業及び倉庫含む。商業については該当項目なし。
1999年発表より1995年基準となり1991年からの数値のみ。

北朝鮮

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	26.8	28.0	28.5	27.9	29.5	27.6	29.0	28.9	29.6
	2次産業	42.8	38.0	33.8	32.9	31.4	30.5	28.0	25.5	25.6
	3次産業	30.4	34.1	37.7	39.2	39.0	41.9	43.0	45.6	44.9
産業部門別GDP構成比	農林水産業	26.8	28.0	28.5	27.9	29.5	27.6	29.0	28.9	29.6
	鉱工業	42.8	38.0	33.8	32.9	31.4	30.5	28.0	25.5	25.6
	建設業	N.A.	8.2	9.1	8.5	6.3	6.7	6.4	6.3	5.1
	運輸業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	通信業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	商業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	サービス業	30.4	20.9	23.5	25.9	27.9	30.3	32.3	35.0	35.6
	その他	N.A.	5.0	5.1	4.8	4.8	4.8	4.3	4.3	4.2
	GDP	-3.7	-5.2	-7.6	-4.3	-1.7	-4.5	-3.7	-6.8	-1.1
産業部門別成長率 (対前年伸び率)	農林水産業	N.A.	2.8	-2.7	-7.6	2.7	-10.5	1.0	-3.9	4.2
	鉱工業	N.A.	-11.9	-18.1	-5.4	-1.4	2.3	-11.9	-24.7	-28.5
	建設業	N.A.	-3.4	-2.1	-9.7	-26.9	-3.2	-11.8	-9.9	-11.4
	運輸業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	通信業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	商業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	サービス業	N.A.	2.5	0.8	1.2	2.2	1.5	0.8	1.1	-0.7
	その他	N.A.	-4.5	-5.7	-8.7	4.2	0.1	-7.8	-9.6	-9.3

(出所)：「北朝鮮のGDP推定結果」韓国銀行

(注)：3次産業には建設業、サービス業、その他を含む。

その他は電気、ガス、水道業。

運輸、通信、商業の該当項目なし。

主要産品については全生産物に関する資料なし。

日本

		90	91	92	93	94	95	96	97	98
GDPによる産業構成比	1次産業	2.4	2.3	2.2	2.0	2.1	1.9	1.8	1.6	1.7
	2次産業	36.7	36.7	36.0	35.1	34.0	33.8	33.6	33.1	31.7
	3次産業	60.9	61.0	61.9	63.0	63.9	64.3	64.6	65.3	66.7
産業部門別GDP構成比	農林水産業	2.4	2.2	2.2	2.0	2.1	1.9	1.8	1.6	1.7
	鉱工業	27.1	28.0	26.1	24.7	23.7	23.8	23.7	23.7	22.8
	建設業	9.6	9.5	9.9	10.3	10.4	10.0	9.9	9.4	8.9
	運輸業	6.3	6.0	6.1	6.1	6.1	6.2	6.4	6.3	6.3
	通信業									
	商業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	サービス業	45.5	45.2	46.6	47.4	48.0	48.2	48.4	49.0	49.9
	その他	9.1	9.1	9.1	9.5	9.7	9.9	9.8	10.0	10.4
	GDP	5.8	4.3	1.1	-0.7	0.8	2.0	4.5	1.6	-2.9
産業部門別成長率 (対前年伸び率)	農林水産業	0.5	-7.9	6.1	-12.1	8.2	-5.0	2.8	-4.0	-2.7
	鉱工業	6.9	5.2	-1.4	-4.0	-0.8	5.4	6.1	4.0	-6.7
	建設業	7.0	3.7	0.8	3.0	-0.1	-4.1	1.6	-5.7	-8.3
	運輸業	2.8	2.9	-0.6	0.3	1.2	1.0	7.0	1.2	-1.5
	通信業									
	商業	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	サービス業	5.6	4.7	2.6	0.8	1.6	1.9	3.9	1.9	0.0
	その他	0.5	-0.3	1.6	2.2	2.0	2.4	2.9	2.4	1.4
	主要産品の動向 (対前年伸び率)	輸出全体	N.A.	N.A.	8.0	6.3	9.6	12.0	-6.9	2.5
自動車		N.A.	N.A.	10.5	-3.5	-2.5	-6.7	-10.7	16.4	0.5
電子部品		N.A.	N.A.	17.6	26.1	32.9	39.1	-12.1	-5.8	-16.4
事務用機器		N.A.	N.A.	14.0	8.9	5.5	5.5	-4.4	8.1	-12.2
科学光学機器		N.A.	N.A.	4.4	5.6	11.5	16.7	-5.9	4.4	-11.0
自動車の部分品		N.A.	N.A.	10.7	18.7	18.2	8.3	-10.7	-12.5	-15.9
主要産品の動向 (億ドル)	輸出総額	N.A.	N.A.	3,396	3,609	3,956	4,429	4,124	4,229	3,863
	自動車	N.A.	N.A.	605	584	569	531	508	592	595
	電子部品	N.A.	N.A.	175	220	293	408	359	338	282
	事務用機器	N.A.	N.A.	254	276	291	307	294	318	279
	科学光学機器	N.A.	N.A.	135	143	159	186	175	184	163
自動車の部分品	N.A.	N.A.	125	149	176	190	170	149	125	

(出所)：経済企画庁「国民経済計算年報」各年版及び

大蔵省「貿易統計(通関ベース)」より作成

(注)：商業については該当項目なし。

北東アジア経済白書

2000年版

21世紀のフロンティア

発行のお知らせ



(財)環日本海経済研究所編著
毎日新聞社発行、B5、244頁
本体価格2,000円(税別)

ERINAでは1996年に『北東アジア—21世紀のフロンティア—北東アジア経済白書』を発行しました。2000年を迎えるにあたりこの度その内容を更新し各国の現況を捉え直し、新世紀に向けた課題と展望を提示することを目的として、新たに『北東アジア経済白書』2000年版“21世紀のフロンティア”として発行しました。

本白書においては、各国の現状分析をベースに、この地域の開発におけるキープロジェクトとして図們江開発、シベリア・ランドブリッジの再構築、ロシア極東のエネルギー資源開発、朝鮮半島の平和と安定、経済開発と環境問題などについても解説しています。北東アジアの隣国、地域について、本書を通してより多くの方々のご理解をいただくことができれば幸いです。

是非、お手元においてご利用いただきますようお願い申し上げます。

なお、お近くの書店にない場合はERINAまでお問い合わせください。

目 次

序論

第1部 北東アジア経済圏の発展

- A 経済指標で見る北東アジア
- B 域内国際貿易の動向
- C 北東アジアの交通インフラと輸送の実態

第2部 各国経済の動き

- A 中国
- B ロシア
- C モンゴル
- D 韓国
- E 北朝鮮

第3部 北東アジアの戦略プロジェクト

- A 図們江地域開発
- B 東ロシアのエネルギー資源開発
- C シベリア・ランドブリッジ (SLB) の再構築

第4部 21世紀の課題

- A 朝鮮半島の平和と安定
- B 経済開発と環境問題

結語

付録1 経済統計

付録2 北東アジア政治経済年表

研究所だより

1、ワークショップの開催

▽ERINA国際ワークショップ▽

平成11年12月18日(土)～19日(日)ホテルディアモント新潟(新潟市)において、「北東アジアにおけるエネルギーの安全保障と開発-政策協調への展望-」をテーマに開催。

プログラム

- 12/18 第1セッション エネルギーの安全保障：現在、将来の政策概観
 第2セッション 資源、地域市場、インフラ計画
 第3セッション 開発手法：国家的、地域的、国家的協力
- 12/19 第4セッション エネルギーと環境：地球的、地域的、経済的協力
 第5セッション 日本とロシア：目標への課題
 総括

主な出席者

〔日本〕

- 阿部 進 (株)東芝顧問
 前田 奉司 住友商事株式会社CIS市場担当部長
 南 正名 (株)東芝情報・社会システム社
 村上 隆 北海道大学スラブ研究所教授
 信国 真戴 名古屋大学経済研究所教授
 杉本 侃 経団連日本ロシア経済委員会事務局長
 鈴木達治郎 東京大学社会経済研究所客員研究員

〔ロシア〕

- ゲンナジー・グローバ
 駐日ロシア通商代表部副代表
 アレクサンドル・プラトフ
 駐日ロシア通商代表部投資協力部長
 バベル・ミナキル
 ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所所長
 アレクセイ・マステパノフ
 ロシア燃料エネルギー省戦略開発局長
 アレクサンダー・オグネフ
 RAO極東支部長期開発部長
 ナタリア・オニシェンコ
 サハリン州政府環境保護委員会議長
 アンドレイ・ロヂオノフ
 ロシア経済省顧問

ボリス・サニーエフ

ロシア科学アカデミー・イルクーツク支部
 エネルギーシステム研究所副所長

〔その他〕

- ロバート・スカラピーノ (米国)
 ロブソン・リサーチ政府名誉教授
 カーラ・スミス (米国)
 東西センター客員研究員
 ザ・ダオジョン (中国)
 国際大学関係学研究所助教授
 協賛：国際交流基金

2、セミナーの開催

▽平成11年度第7回賛助会セミナー▽

平成11年12月20日(月)新潟グランドホテル(新潟市)において、「北東アジアの安全保障」をテーマに開催。
 講師：ロブソン・リサーチ政府名誉教授

ロバートAスカラピーノ氏

新潟・北東アジア経済会議2000の開催

平成12年1月26日(水)～27日(木)ホテル新潟において開催。詳細は次号にて掲載予定。

3、職員の異動

〈転入〉

客員研究員 趙 儒煌
 (1月18日付・吉林大学、東北アジア研究院より)

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

日本生命笹谷小路ビル6階

Nihonseimei Masayakoji Bldg. 6F.

6-1178-1 Kamiokawamae-dori,

Niigata 951-8068, JAPAN

T E L 025-222-3141 (代表)

025-222-3636 (調査研究部)

025-222-3150 (経済交流部)

F A X 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 2000年2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