

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 96

■ International Transportation Corridors in Northeast Asia: Multilateral Efforts and the Greater Tumen Initiative's Role GULIDOV, Ruslan

北東アジアにおける国際輸送回廊：多国間の取組と「大図們江イニシアチブ」の役割
ルスラン・グリドフ

■ 北東アジアにおける日中韓の戦略的相互信頼 魏志江

Japan-China-ROK Mutual Strategic Trust in Northeast Asia (Summary)

WEI, Zhijiang

■ 長吉図開発開放先導区と中国国境地域開発開放モデルの革新 呉昊、應雋

The Changchun-Jilin-Tumen Opening-Up Pilot Area and the Renovation of the Model for the Opening-Up of China's Border Areas (Summary) WU, Hao,

YING, Jun

■ Recent Trends in Mongolian Foreign Trade with the Countries of Northeast Asia ENKHBAYAR, Sh.

北東アジア諸国とのモンゴルの外国貿易の動向（要旨） Sh. エンクバヤル

■ 北東アジア動向分析

2010年上半期における中国東北三省の経済動向分析 張可云、張文彬

ウラジオストク開発と金融危機の中におけるダリキン知事とプシカリョフ市長の命運
堀内賢志

2010
NOVEMBER
vol.96

目 次

■International Transportation Corridors in Northeast Asia:Multilateral Efforts and the Greater Tumen Initiative's Role	1
GULIDOV, Ruslan, Senior Programme Officer, Tumen Secretariat/UNDP	
北東アジアにおける国際輸送回廊：多国間の取組と「大図們江イニシアチブ」の役割.....	13
UNDP図們江事務局シニアプログラムオフィサー ルスラン・グリドフ	
■北東アジアにおける日中韓の戦略的相互信頼.....	26
中山大學アジア太平洋研究院教授、韓国研究所所長 魏志江	
Japan-China-ROK Mutual Strategic Trust in Northeast Asia (Summary)	32
WEI, Zhijiang, Professor, School of Asia-Pacific Studies, and Director, Korean Study Institute, Sun Yat-sen University, China	
■長吉図開発開放先導区と中国国境地域開発開放モデルの革新.....	33
吉林大学東北アジア研究院教授 吳昊	
新潟大学非常勤講師 應雋	
The Changchun-Jilin-Tumen Opening-Up Pilot Area and the Renovation of the Model for the Opening-Up of China's Border Areas (Summary)	40
WU, Hao, Professor, Northeast Asian Studies Academy of Jilin University	
YING, Jun, Part-Time Lecturer, Niigata University	
■Recent Trends in Mongolian Foreign Trade with the Countries of Northeast Asia.....	41
ENKHBAYAR, Sh. Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA	
北東アジア諸国とのモンゴルの外国貿易の動向（要旨）.....	52
ERINA調査研究部研究主任 Sh. エンクバヤル	
■会議・視察報告	
◎羅先出張記.....	53
ERINA調査研究部研究主任 三村光弘	
◎東北アジア貿易発展フォーラム.....	55
ERINA調査研究部研究員 穆堯芋	
◎2010東北アジア発展フォーラム.....	57
ERINA調査研究部研究員 穆堯芋	
◎大図們江イニシアチブ諮問委員会.....	57
ERINA調査研究部研究主任 新井洋史	
◎2010北東アジア物流協力発展フォーラム.....	58
ERINA調査研究部研究員 朱永浩	
◎東北アジア・シンクタンクフォーラム.....	59
ERINA調査研究部長 中村俊彦	
■北東アジア動向分析	
◎2010年上半期における中国東北三省の経済動向分析.....	61
中国人民大学地域都市経済研究所教授、国家計画専門家委員会委員 張可云	
北京大学光華管理学院ポストドクター 張文彬	
◎ウラジオストク開発と金融危機の中におけるダリキン知事とプシカリョフ市長の命運.....	65
早稲田大学アジア太平洋研究センター客員助教 堀内賢志	
◎モンゴル、韓国、北朝鮮	
■研究所だより.....	69

International Transportation Corridors in Northeast Asia: Multilateral Efforts and the Greater Tumen Initiative's Role¹

GULIDOV, Ruslan

Senior Programme Officer, Tumen Secretariat/UNDP

Summary

The corridor-based approach to the development of a region-wide transport network in NEA has gained increased attention since the early 2000s, when the vision of nine regional transportation corridors was unveiled by the Transport Subcommittee of NEA Conference Organizing Committee and ERINA. Since then, the UNESCAP Secretariat has been involved in the transport corridors' formulation and operationalization in NEA by implementing three corridor-focused projects. While the first project promoted a regional integrated transport and logistics system through the identification of six selected transport corridors, two other projects, including that being conducted at present, focus on prioritization and further development of NEA-Europe and NEA-Central Asia inter-regional transport linkages. Consequently, only a few corridors from the original vision have currently been given priority from the multilateral perspective. The other international transport corridors in NEA have not been provided with sufficient support at the regional level, although they are of region-wide significance and conform with national policies and bilateral priorities. At the same time, these corridors pass through the economic core of NEA - the *Greater Tumen Region* (GTR), a territory covered by the mandate of *Greater Tumen Initiative* (GTI), the intergovernmental cooperation mechanism in NEA. Given that the GTI member governments have committed to support transport development and cooperation in the region through the recently established Transport Board, the GTI could be an ideal framework under which these trans-GTR transport corridors could be fostered.

Introduction

Rapid and smooth movement of goods and people within regional blocs is a driving factor of and rationale for promoting regional collaboration and integration. Unlike the EU, the Northeast Asian (NEA) region can not currently harness benefits from formal regional grouping. Nonetheless, in recent years, the political, economic and social environment of the region increasingly demonstrates the need for NEA countries to intensify regional collaboration in order to facilitate intraregional trade, investment and tourist flows and thereby sustain and accelerate economic growth and raise living standards. Under this context, a well-functioning region-wide international transport and logistics network is a key element in the region's move to closer economic ties and increased global competitiveness.

Although NEA is one of the most economically vibrant regions of the world, its regional transport and logistics network is not well developed and properly integrated at the international level, burdened with both physical barriers (missing links, gauge differences,

inadequate facilities of some roads, rails and seaports, etc.) and non-physical barriers (cumbersome border crossing formalities, limitations on the entry of vehicles, restrictive visa requirements, incompatible working hours at border crossings, etc.). As a result of the numerous bottlenecks, the current performance of the transportation system in NEA in terms of costs, speed, safety and quality of service provided is lagging far behind the involved countries' aspirations for strengthening regional economic cooperation. The identification and development of international intermodal transport corridors in NEA could contribute greatly into the broader aim of pursuing integrated regional transport and logistics network and enhancing interregional connectivity.

International transport corridor as a concept

An integrated (intermodal) transport network can be considered "a network where coordinated transport service is provided by multiple operators using one or multiple modes that allow efficient transfer between modes and charge a single tariff (i.e., the network show physical, service, scheduling and tariff integration)".² This network is composed of a variety of different routes that should

¹ This article is based on a reference paper prepared for the Inaugural Meeting of the Greater Tumen Initiative Transport Board held in Busan, Republic of Korea, on 25 June 2010. The author gratefully acknowledges the valuable contributions to this paper from by *Nataliya Yacheistova*, Director of the Tumen Secretariat/UNDP, *Mikhail Kholosha*, Director of the Transport Development Department, Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute (Russia), *Hirofumi Arai*, Associate Senior Research Fellow, ERINA (Japan), and *Anne Johnson*, Programme Assistant, Tumen Secretariat/UNDP.

² *Toward an Asian Integrated Transport Network*. UNESCAP, Asian Institute for Transport Development, New York, 2007. P.21. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2399-2/pub_2399-2_fulltext.pdf

be well-integrated and equipped with high-capacity and high-quality transport and logistics facilities. As such, the implementation strategy for developing this type of network should mainly concentrate upon specific paths through networks and thus provide priorities for practical activities and tangible implementation.³ The strategy that involves selecting a number of trunk routes in the region and then channeling political, institutional, financial and human resources to develop them is regarded as a *corridor-based approach*. This approach has proven useful for gradual fostering transport network operationalization in terms of quality, capacity, interconnectivity and interoperability within and between global regions.⁴

In broad sense, a transport corridor can be defined as a tract of land in which at least one main line for transport, road, rail or canal has been built.⁵ Corridors may include only one path/route (e.g., when network density is very low) or many alternative paths/routes, sometimes even including small distribution networks.⁶ At the same time, the term *international transport corridor* (ITC) currently in use is more specific and refers to a specified, ideally intermodal, route connecting key points in neighboring countries and aiming to expedite the movements of goods and people across international borders.^{7, 8} An effective functioning of an ITC is intended to:

- increase cross-border and transit traffic across the counties of the respective region,
- upgrade the connectivity and functionality of the regional transport system,
- facilitate the coordination of transport policies and regulations as well as simplified and standardized cross-border procedures in the neighboring countries,
- stimulate accession to and compliance with relevant legal agreements and conventions, etc.

Three major stages of development of an ITC are defined as follows:⁹ (1) identification through studies,

formulation, prioritization and subsequent selection of priority multimodal routes, (2) formalization through official agreements and mutual commitment of the parties involved and (3) operationalization through implementation of policy, investment, management and technology measures to enrich the traffic conditions along the corridor. Institutional bodies such as a steering committee or executive agency which would plan, manage, assess and monitor activities on the ITC operationalization should be established.

The ITC concept is complex and combines *two major components*, infrastructure and services, or "hard" and "soft" infrastructures¹⁰. "Hard" infrastructure encompasses railways, roads, seaports, custom checkpoints, transshipment terminals, warehouses, dry ports/inland container depots, etc. "Soft" issues include a wide range of services provided for shippers during the movement along corridor, such as border crossing procedures (border inspection, customs clearance, quarantine and immigration control), transportation itself, stevedoring, transshipment, storage, distribution and other logistic services.

Principal factors that determine the demand for and a competitiveness of a ITC are total *speed* and *costs* required to deliver cargo from the point of origination to a destination, security of freight, *quality of services* rendered along the corridor, and *stability* of these characteristics.¹¹ To achieve the high rates of usage of an ITC, it is essential for all the parties involved - freight forwarders, logistics service providers and relevant government agencies - to work closely to improve the aforementioned characteristics of the corridor.

Conceptualization of the NEA transport corridors

From mid-90's, Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA) in Niigata, Japan, had steered one of the most well-known regional expert forums on

³ *Ibid.* P.110.

⁴ The corridor-related activities are pursued through supranational frameworks, international and regional organizations or programmes, such as European Commission/Trans-European Transport Network (TEN-T) Executive Agency, ASEAN, South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC), UNESCAP, UNECE, Initiative for the Integration of Regional South American Infrastructure (IIRSA), Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA), ADB's Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC), South Asia Subregional Economic Cooperation (SASEC) and Greater Mekong Sub-region (GMS) Programmes, Organization for Railway Cooperation (OSJD), etc. For more information, see *Infrastructure for a Seamless Asia*. Asian Development Bank Institute, Asian Development Bank. Tokyo. 2009. P. 124-149. Available at <http://www.adbi.org/files/2009.08.31.book.infrastructure.seamless.asia.pdf>.

⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_corridor

⁶ Toward an Asian Integrated Transport Network. *Op cit.* P. 38.

⁷ *UNESCAP Transport Sector Activities and Introduction to the corridor project*. Proceedings of the Policy-level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia. Transport Division, UNESCAP. 4-5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. Available at http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_files/1-ESCAP_Intro.pdf

⁸ Although, there are other interpretations of the international transport corridor term. See, e.g.: Rimmer Peter. *Evolving Logistics Networks in Northeast Asia: Gateways and Corridors*. Paper presented at 2010 PCRD International Conference "Transborder Regional Development and Policy Agenda in NEA". 7-9 July 2010. Jeju, Republic of Korea. Available at http://www.region.go.kr/jeju_conference/SESSION2_2.pdf

⁹ UNESCAP Transport Sector Activities and Introduction to the corridor project. *Op cit.*

¹⁰ Tsuji Hisako. Key Transportation Corridors in Northeast Asia: Overcoming Physical and Regulatory Impediments. *ERINA Report*. Vol.41. 2001. Available at <http://www.erin.or.jp/en/Research/db/pdf2001/01030e.pdf>

¹¹ Kholosha Mikhail. *Development of the Tumen River transportation corridor*. Paper presented at the GTI Transport Workshop. Hunchun, China. 18 December 2009. Available in Russian at http://www.tumenprogram.org/data/upload/download/Kholosha_rus.Speech&PPT_Wp5EOb.pdf

NEA development and cooperation - the *Northeast Asia Economic Conference*. To facilitate the involvement of all the interested parties into the conference-related activities throughout the year, ERINA established the *Conference Organizing Committee* in 2000.¹² Later, it was supplemented by the Transport Subcommittee composed of experts and officials from NEA countries as well as Tumen Secretariat/UNDP representative. Based on reports at conferences and surveys conducted by ERINA, the Transport Subcommittee put forward a *Vision on Northeast Asian Transportation Corridors* (NATC),¹³ wherein nine such corridors were identified as major transportation routes of international significance in the region, listed below (Fig.1):

1. *BAM Railway*: Vanino - Taishet - SLB.
2. *Siberian Land Bridge (SLB)*: ports in Primorsky Territory, Russia - Europe/Central Asia.
3. *Suifenhe Transport Corridor*: ports in Primorsky Territory, Russia - Grodekovo - Suifenhe - Harbin - Manzhouli - Zabaikalsk - SLB.
4. *Tumen River Transport Corridor*: Russia's and

- DPRK's ports in the Tumen River Area (Zarubino/Posiet/RaSon) - Changchun - East Mongolia - SLB.
5. *Dalian Transport Corridor*: Dalian - Shenyang - Harbin - Heihe - Blagoveshensk - SLB.
6. *Tianjin - Mongolia Transport Corridor*: Tianjin - Beijing - Ulaanbaatar - SLB.
7. *China Land Bridge (CLB) Corridor*: Lianyungang Port - Kazakhstan - Europe.
8. *Korean Peninsula West Corridor*: Busan - Seoul - Pyongyang - Sinuiju - Shenyang - Harbin - SLB.
9. *Korean Peninsula East Corridor*: Busan - RaSon - Tumangang - Khasan - SLB.

In this vision and related ERINA's papers, the current status of these transport corridors, its significance, key issues to be addressed, including so-called "discontinuous points", as well as major projects for the corridor's development were summarized.¹⁴ The main points of the NATC vision were stated as follows:

— The transport corridors identified form an overall region-wide transport network within which alternative

Fig.1 The vision of the International Transport Corridors in NEA



Source: Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. Op cit. P.4.

¹² <http://www.erina.or.jp/en/Ec/ecoc-e.htm>

¹³ *Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors*. Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee, Transportation Subcommittee. *ERINA booklet*. 2002. Available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2001/01010e.pdf>

¹⁴ See *ibid*; Tsuji Hisako. *Op. cit.*; Tsuji Hisako. *An international Logistics Network in Northeast Asia*. ERINA Discussion Paper # 0307e. November 2003. Available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2003/03032e.pdf>; Mitsuhashi Ikuo. *Vision for the North-East Asia Transportation Corridors*. Paper presented at the Policy-Level Workshop on the Development of an Integrated Shipping and Ports System in North-East Asia. Tianjin, China. 10-11 October 2002. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TFS_pubs/pub_2354/pub_2354_ann4.pdf.

routes are available and multiple corridors can be used in a single trip.

— This network is ultimately aimed at enabling goods and people to move across the countries of the region as smoothly as within a single country.

— NATC provides the region with effective connections to transportation networks outside NEA and provides inland regions of NEA with an outlet to the Pacific Ocean. Whereas the concept covers only the land sections of the routes, maritime segments were reported to be added to promote the actual development of NATC.

— The corridors support the future development of Heilongjiang and Jilin Provinces, taking into consideration the fact that these provinces are located in the geographical centre of North-East Asia and are home to the greatest concentration of the region's population.

— Three stage of maturity of NATC were identified accordingly the level of development of the corridors:

- *basic formation period*: the corridor is at the stage of basic infrastructure development (Suifenhe, Tumen River and both Korean Peninsula corridors);
- *propagation period*: the corridor is attracting users requiring transportation services (Vanino - Taishet and Tianjin - Mongolia corridors);
- *active period*: the corridor is promoting further utilization and expanding the quantity of freight carried (SLB, Dalian and CLB corridors).

While the original version seems the most broadly cited, there is a revised version involving eight corridors and five "candidate routes": two new lines and three lines related to previously identified corridors:¹⁵

- *Russia Northern Route* stretching from Heihe along the Russia-China border to Khabarovsk and then to the port of Nikolaevsk-on-Amur,
- *East-line of Northeast China*, or Dongbiandao Railway, running alongside of China-DPRK border through Mudanjiang - Tumen - Tonghua - Dandong - Dalian,
- *Harbin - Amur Route*, formerly part of Dalian Transport Corridor connecting China and Russia in the original vision,

- *Mongolia Eastern Route*, formerly part of Tumen River Transport Corridor linking China and Mongolia in the original vision,
- *Korean Peninsula Route*, formerly Korean Peninsula East Corridor.

Later, the main focus of the Transport Subcommittee and ERINA was directed towards the promotion of the *Tumen River Transportation Corridor*¹⁶ which was highlighted as unique due to the involvement of all six countries of NEA when the marine route departing from the Tumen area ports is taken into account and thus most meaningful for the development of NEA regional cooperation. To activate this corridor through pursuing bottom-up approach, several possible transport lines were being explored for feasibility since the mid-2000s and, finally, the *NEA Ferry Route project* involving the sea-land line through Sokcho (Republic of Korea) - Niigata - Zarubino (Russia) - Hunchun (China) was launched in July 2009.¹⁷

UNESCAP's corridor-related activities

In order to stimulate coordinated actions by governments across the Asia-Pacific region to improve conditions and procedures for international trade and transportation, the Transport Division of the UNESCAP Secretariat, under the framework of the *Asian Land Transport Infrastructure Development* project,¹⁸ formulated the *Asian Highway (AH)* and *Trans-Asian Railways (TAR)* networks over the years 2002-2007 and 2004-2009, respectively. After that, these networks were formalized through the *Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network*¹⁹ and the *Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network*²⁰. The Agreements have provided the member countries with a platform to discuss technical and institutional issues to improve the quality of the networks. The main obligation of the contracting parties of the Agreements is to adopt the AH and TAR networks as a coordinated plans for the development of highway and railway routes of international importance.

The eight routes of the original nine transportation corridors of the *NATC vision* were adopted into the AH and

¹⁵ *Progress on Trade Corridors in Northeast Asia*. Background Materials for *Hunchun Forum on the Tumen River Transportation Corridor*. Organized by ERINA, Tumen Secretariat/ UNDP, JETRO. Hunchun, China. 22 October, 2003.

¹⁶ Forum on the Tumen River Transportation Corridor. Hunchun, China. 22 October, 2003; 2nd Forum on Breathing life into Tumen River Transportation Corridor. Niigata, Japan . February 2004; Working group meeting on Breathing Life into Tumen River Transportation Corridor. Vladivostok-Posiet-Zarubino, Russia. 12-14 July 2004.

¹⁷ Mitsuhashi Ikuo, Kawamura Kazumi. The Northeast Asian International Ferry Project. *ERINA Report*. Vol.53. 2003. Summary in English available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2003/03010e.pdf> ; Special Issue: Northeast Asia International Conference for Economic Development in Niigata. Session A-1: The Tumen River Transport Corridor - The Development of the Yanbian Area and a Northeast Asia Ferry Route (Summary). *ERINA Report*. Vol.75. May 2007. P. 11-24; Mitsuhashi Ikuo. *History and Current Issues regarding Northeast Asia Ferry*. Paper presented at the GTI Transport Workshop. Hunchun, China. 18 December 2009. Available at http://www.tumenprogramme.org/data/upload/download/MitsuhashiIkuo_speech_Eng_hoQW3q.pdf

¹⁸ Endorsed by the ESCAP Commission at its 48th session in April 1992.

¹⁹ This Agreement was adopted at the Intergovernmental meeting on Asian Highways in Bangkok on 18 November 2003 and entered into force on 4 July 2005. To date, the Agreement has been signed by 28 member states, including five of six NEA countries (except DPRK).

²⁰ This Agreement was adopted by the 62nd session of UNESCAP in Jakarta, Indonesia, in April 2006 and came into force on 11 June 2009. To date, the Agreement has been signed by 22 member states, including four of six NEA countries (except DPRK and Japan).

TAR networks. The *BAM railway* has not been included. The short-cut versions of the two corridors, *Dalian Transport Corridor* and *Tumen River Transport Corridor*, were adopted in the TAR network where rails already exist. In addition, only the *North Korean route* of the *Tumen River Transport Corridor* was reflected in both networks. The NEA sections of the AH and TAR network's maps, identified routes and their correspondence with the *NATC vision* are provided in Annex 1.

In parallel with network-oriented activities, the UNESCAP Secretariat has taken the lead in assisting member countries with the identification, formalization and operationalization of priority transport corridors within adopted networks. In doing so, the Secretariat has been undertaking the following projects:

- *Integrated international transport and logistics system for North-East Asia (2002-2006)*,
- *Developing Euro-Asian Transport Linkages (2002-2007)*,
- *Operationalization of international intermodal transport corridors in North-East and Central Asia (2008 - present)*.

Integrated international transport and logistics system for North-East Asia (2002-2006)

In 2002, the UNESCAP Secretariat jointly with the Tumen Secretariat/UNDP and in collaboration with the Korea Transport Institute (KOTI) initiated a study project entitled *Integrated International Transport and Logistics System for North-East Asia*. The overarching objective of the project was to assist the member countries in the NEA region to promote the development of an integrated transport and logistics system in the region by selecting a number of priority international transport corridors. As a result of the study, six international transport corridors in NEA were selected. For each corridor, feasible unimodal and intermodal routes were analyzed, infrastructure and institutional bottlenecks were identified and an action plan on the operationalization of the NEA transport and logistics network was developed.²¹

The six priority corridors were formulated precisely in accordance with the AH and TAR networks (subsequently, the *BAM railway* was not included). In addition, the *Korean Peninsula East Corridor* and *Siberian Land Bridge* were combined into a single corridor as well as the *China Land Bridge* was excluded. The map of selected international transport corridors in NEA, their specific routes and correspondence with the *NATC vision* are provided in Annex 2.

Developing Euro-Asian Transport Linkages (2002-2007)

The *Euro-Asia Transport Linkages* is a joint project of the UNESCAP and United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) initiated in 2002. The main objective of this project was to integrate Europe and Asia through transport corridors. Under this project, four main Euro-Asian road and rail routes for priority development and cooperation were identified. In addition, a large number of projects along these routes were evaluated and prioritized, and the preliminary analysis of transit obstacles and recommendations for reducing them were also provided.²²

Although at the early stage of the project, *Korean Peninsula East Corridor* and *Tianjin - Mongolia Transport Corridor* were taken into consideration, only two of previously formulated corridors, *Siberian Land Bridge* and *China Land Bridge*, were selected as priority Europe - Asia transport linkages. The maps of selected priority road and railway routes within the NEA region, their itineraries and correspondence with the *NATC vision* are provided in Annex 3.

Operationalization of international intermodal transport corridors in North-East and Central Asia (2008 - present)

In 2008, as a follow-up to the completed corridor-focused projects, the UNESCAP Secretariat has launched a project entitled *Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia*. The main objectives of this project are to assist countries in identifying priority intermodal transport corridors which link countries in NEA and Central Asia as well as to establish cooperative mechanisms for the development and operationalization of the selected corridors. The project is being implemented in two phases.

Under the Phase I of the project, six intermodal transport corridors connecting NEA and Central Asia have been identified based on existing routes of the AH and the TAR networks and potential trade flows.²³ Only three of them involve the NEA countries and therefore correspond with the following corridors identified by the *NATC vision*: *Tianjin - Mongolia Transport Corridor*, *China Land Bridge*, *Korean Peninsula East Corridor* and *Siberian Land Bridge*. These corridors, the countries they traverse and their correspondence with the *NATC vision* are shown in Annex 4.

As an inception step of Phase II, the status of the six international intermodal transport corridors was reviewed and three of them were prioritized for further in-depth study and operationalization.²⁴ There are only two corridors which involve NEA namely those being coincident with *Tianjin -*

²¹ *Integrated International Transport and Logistics System for North-East Asia*. UNESCAP, Korea Transport Institute. New-York, 2006. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2434/integrated_2434_full.pdf

²² *Joint Study on Developing Euro-Asia Transport Linkages*. UNESCAP-UNECE, New York and Geneva, 2008. Available at http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf

²³ Most of these corridors (except SLB) are in line with those prioritized under the framework of the CAREC Program, initiated by the Asian Development Bank (ADB), and endorsed by the Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation (November 2007, Dushanbe, Tajikistan). See the *CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy*. Available at <http://www.carecinstitute.org/uploads/docs/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy.pdf>

Mongolia Transport Corridor and China Land Bridge from the NATC vision.

In December 2009, a memorandum of understanding (MoU) was signed by the ten participating countries to cooperate in coordinating the development and operation of the three priority corridors. According to the MoU, the countries have agreed to establish steering committees that will guide, plan, coordinate and implement the work to be performed, with ESCAP acting as the secretariat of the steering committees.²⁵

Role for the Greater Tumen Initiative

To date, the NEA countries driven by UNESCAP's proactive engagement have made a substantial step ahead in the coordination of their transport policies, formalization of the integrated transport networks and promotion of certain intermodal transport corridors. Nevertheless, only the first UNESCAP's corridor project of three aforementioned dealt with the integrated transport and logistics system within NEA. The two others, those carried out jointly with UNECE and one being conducted at present, focus on establishing and further developing inter-regional linkages by promoting the NEA-Europe and NEA-Central Asia transport corridors. Consequently, only some of the corridors running through NEA and reflected in the Vision for NATC, namely the *Siberian Land Bridge* (Trans-Siberian Railway), *Tianjin - Mongolia Transport Corridor and China Land Bridge*, are currently being given attention from the multilateral perspective. The operationalization of these corridors is promoted under the framework of not only UNESCAP but also CAREC, Organization for Railway Cooperation (OSJD) and other international public and non-governmental organizations and programs.

Notwithstanding the fact that other international transport corridors in NEA are of region-wide significance and consistent with national policies and bilateral priorities, cooperation on their promotion has not been provided with sufficient support at the regional level. Meanwhile, the infrastructure of these routes is being actively developed by individual countries. Major developments include the following²⁶:

- *Tumen River Transport Corridor*: In Aug. 2009, the *Chang-Ji-Tu Pilot Zone* was established. The Changchun - Tumen highway has been completed and its further extension to Hunchun is underway, a high-speed railway from Changchun to Tumen is also under construction. The modernization of the Russian section of the Hunchun-Kraskino motor border crossing is about to be initiated. In Aug. 2010, Zarubino port (Trinity Bay port) in Russia launched upgrading of its handling facilities.
- *Suifenhe Transport Corridor*: In Apr. 2009, the Suifenhe Comprehensive Bonded Area (one of six in China and the only one in Northeast China) was approved. In 2008, an inland container depot/dry port was constructed in Zabaikalsk (500 thousand TEU annually). Reconstruction of the Pogranichny - Ussurisk - Vladivostok highway with the motor border crossing between at Pogranichny is underway. Ports of Vostochny, Nakhodka and Vladivostok in Russia are currently expanding their handling capacities.
- *Korean Peninsula West Corridor*: Construction works to build additional bridge linking Dandong (China) and Sinuiju (DPRK) across the Yalu River are scheduled for commencement in Oct. 2010.
- *Korean Peninsula East Corridor*: The bridge between Hunchun (China) and Quanhe (DPRK) across the Tumen River is now under renovation, works on expanding and paving the road to Rajin Port is scheduled following the completion of the bridge renovation. The Port of Rajin and the Rajin - Tumangang railway are also under reconstruction.

While bilateral endeavors to activate these transport corridors are also on the track between China and Russia²⁷ as well as China and the DPRK, the practical development of the region-wide transport network in NEA, which would greatly enrich transport operations' efficiency and regional connectivity, still requires additional efforts of all the countries involved to strengthen policy coordination and reinforce concerted actions.

As an intergovernmental cooperation mechanism in NEA, the Greater Tumen Initiative - GTI (formerly the

²⁴ *Report of the Policy-level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia*, 4-5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. P. 9, 11. Available at http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_files/EGM_Tashkent_FinalReportV2.pdf

²⁵ *Review of the Developments in Transport in Asia and the Pacific 2009*, UNESCAP, New-York, 2010. P. 245-246. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2392/pub_2392_fulltext.pdf

²⁶ Information of the Tumen Secretariat/UNDP; Arai Hirofumi. Developments in the Upgrading of the Transportation Corridors Supporting Intra-regional Northeast Asia Distribution and Examination concerning the Policy Responses. *ERINA Report*. Vol. 89. Sept. 2009. P. 63-70. (in Japanese, summary in English); Wu Hao. *Plan for Chang-Ji-Tu Pilot Zone and its Interaction with Greater Tumen River Area Cooperation and Development*. Paper presented at the 4th NAPA Annual Conference titled "Greater Tumen Initiative and Local Economic Cooperation in Northeast Asia." May 17-18, 2010. Chuncheon, Republic of Korea. Available at www.napa21.org; Shan Juan, Wu Yong. Another bridge to link DPRK. *China Daily*. 2010. March 8. Available at http://shandong.chinadaily.com.cn/china/2010-03/08/content_9551067.htm; China gains Sea of Japan trade access. *Global Times*. 2010. March 10. Available at <http://china.globaltimes.cn/diplomacy/2010-03/511351.html>; Kim So-hyun. China to invest in North Korea road. *The Korea Herald*. 2010. March 22. Available at <http://www.asianewsnet.net/news.php?id=10879&sec=1>.

²⁷ Issues of transport cooperation and transit are regularly under discussion at the annual meetings of the *Subcommittee on Transport Cooperation under the Commission on Preparing Regular Meetings of the Heads of the Russian and Chinese Governments*. Measures for tackling infrastructural development and facilitating border crossing have been also highlighted in the *Cooperation Program between the Regions of the Far East and Eastern Siberia of Russia and Northeast China over 2009-2018* (adopted in Oct. 2009).

Tumen River Area Development Programme - TRADP)²⁸ is best positioned for acting as a regional platform for coordinating and facilitating the formalization and implementation of these transport corridors.²⁹ The mandate of the GTI geographically covers so-called the Greater Tumen Region (GTR) which includes China's three Northeast provinces and Inner Mongolia, three eastern provinces (aimags) of Mongolia, the eastern ports of the Republic of Korea and the Primorsky Territory of Russia and thus forms the economic heart of NEA.³⁰ Since all these corridors, entirely or partially, pass through this region, it would be beneficial for all involved to cooperate closer under the framework of the GTI, recognizing the region-wide value of these trans-GTR transport corridors and fostering their operationalization on a multilateral basis.

The GTI's legal and institutional background provides an ample foundation for the trans-GTR corridor related activities:

- Basic intergovernmental agreements governing the GTI activities consider the transport sector as one of the primary areas for developing economic cooperation in the region.³¹
- In the *GTI Strategic Action Plan for the Period 2006 to 2015*, member governments identified the strategic actions in the transport sector as follows:³²
 - infrastructure development to link national road and/or rail networks,
 - development of port facilities,
 - elimination of bottlenecks,
 - shipping development,
 - harmonization of cross-border regulations.
- In 2007, "a number of concrete projects in key sectors were identified as "GTI projects" for further marketing and attracting additional funding".³³ The "GTI Projects" in the transport sector were earmarked as follows: NEA Ferry Route, Modernization of Zarubino Port, China - Mongolia Railway Feasibility Study, Resumption of the Hunchun - Makhhalino Railway, China-DPRK Road and Harbor Project. All of them are related to the Tumen River Transport Corridor.
- In 2009, the GTI Transport Board was established with the aim of supporting transport development and cooperation in NEA. Accordingly, "the participant governments agreed to hold more concrete discussions at the GTI Transport Board meetings regarding the transport issues of common interest... The Board shall be composed of one senior and two other officials from each GTI member country and meet once a year."³⁴ It was stressed that the Transport Board is aimed at creating an extensive transportation system and ensuring stable cargo and passenger flows by connecting the whole NEA with the international transport corridors as well as providing landlocked Mongolia and the Chinese North-East with an access to Pacific ports.³⁵
- On 25 June 2010, in Busan, Republic of Korea, the Inaugural Meeting of the GTI Transport Board was held.³⁶ At the meeting, participants reaffirmed the need to work collectively to promote the NEA transport corridors and enhance regional connectivity. To map out Board's activities in the coming term, the *GTI Transport Cooperation Program 2010-2012*, with the list of selected transport projects to be undertaken in pursuit of the program, was adopted. Priority was placed on the project entitled *Integrated Transport and Facilitating Infrastructures Development Plan for the Trans-GTR Transport Corridors*.

Given that the GTI member governments have committed to support transport development and cooperation in the region through the Transport Board, the GTI could be an ideal framework under which the promotion of the trans-GTR transport corridors could be proceeded in the multilateral format. The planned GTI flagship corridor project can be seen as a stepping stone in regional cooperative activities to promote international transport corridors in NEA under the GTI framework. The need for elaboration of the Integrated Development Plan for the transport corridors in the GTR was emphasized at the 11th CC meeting held in Changchun, China.³⁷

²⁸ At the moment, the GTI member countries are China, the Republic of Korea, Mongolia and Russia, the DPRK withdrew from the GTI on 5 November 2009. The member governments are striving to re-engage the DPRK back to the programme.

²⁹ Arai Hirofumi. *Development of International Transportation Corridors in Northeast Asia*. Paper presented at the 3rd Pacific Economic Congress. Vladivostok, Russia. August 19, 2009.

³⁰ The geographical coverage of the program was expanded at the 8th meeting of the TRADP Consultative Commission (CC) in 2005. In addition, at this landmark meeting, the member governments agreed to revitalize and promote TRADP as GTI, extend the TRADP agreements of 1995 for another successive period and ensure full national ownership of the programme as well as adopted the *GTI Strategic Action Plan for the Period 2006 - 2015*. See *Changchun Agreement of the Member Countries of the Greater Tumen Initiative*. 2 September 2005, Changchun, China. Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=500>

³¹ *Agreement on the Establishment of the Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia*. New York. 6 December 1995. Para 2.4; Annex 3 to the *Agreement on the Understanding Concerning the Greater Tumen Initiative (GTI)* in the form of exchange of letters (came into force on 5 November 2009 with retroactive effect from 1 May 2006).

³² Endorsed at the 8th CC meeting, Changchun, China, Sept 2005). Available at <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=502>

³³ *Vladivostok Declaration* (adopted at the 9th CC meeting, 15 Nov. 2007). Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=503>

³⁴ *Ulaanbaatar Declaration* (adopted at the 10th CC meeting, 24 March 2009). Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=721>

³⁵ *Terms of References (ToR) for the GTI Transport Board* (endorsed at the 10th CC meeting, 24 March 2009. Ulaanbaatar)

³⁶ Presentations and the Minutes of the Inaugural meeting of the GTI Transport Board are available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=833>

³⁷ Changchun Declaration (adopted at the 11th CC Meeting, 1 Sept. 2010). Available at <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=905>

The section of the Asian Highway Network (AH) that covers NEA



Source: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/ah_map_latest.jpg

No.	Asian Highway routes	Countries of NEA covered	Correspondence with the <i>Vision for NATC</i>
AH3	Ulan-Ude - Kyahta - Altanbulag - Darkhan - Ulaanbaatar - Nalayh - Choir - Saynshand - Zamin-Uud - Erenhot - Beijing - Tanggu	China, Mongolia, Russia	<i>Tianjin - Mongolia Transport Corridor</i>
AH30	Ussuriysk - Khabarovsk - Belogorsk - Chita	Russia	<i>Siberian Land Bridge</i>
AH31	Belogorsk - Blagoveshchensk - Heihe - Harbin - Changchun - Shenyang - Dalian	China, Russia	<i>Dalian Transport Corridor</i>
AH32	Sonbong - Wonjong - Quanhe - Hunchun - Changchun - Arshan - Numrug - Sumber - Choybalsan - Ondorhaan - Nalayh - Ulaanbaatar - Uliastay - Hovd	DPRK, China, Mongolia	<i>Tumen River Transport Corridor (North Korean Route)</i>
AH34	Lianyungang - Zhengzhou - Xi'an	China	<i>China Land Bridge Corridor</i>
AH5	Xi'an - Lanzhou - Tulfan - Urumqi - Kuitun - Jinghe - Horgos - Almaty		
AH6	Pusan - Kyongju - Kangnung - Kansong - Kosong - Wonsan (- Pyongyang) - Chongjin - Sonbong - Khasan - Hasan - Razdolnoe (- Vladivostok - Nahodka) - Ussuriysk - Pogradichny - Suifenhe - Harbin - Qiqihar - Manzhouli - Zabaykalsk - Chita - Ulan-Ude ...	Republic of Korea, DPRK, China, Russia	<i>Korean Peninsula East Corridor + Suifenhe Transport Corridor + Siberian Land Bridge</i>
AH1	... Pusan - Kyongju - Taegu - Taejon - Seoul - Munsan - Gaesung - Pyongyang - Sinuiju - Dandong - Shenyang - Beijing ...	Republic of Korea, DPRK, China	<i>Korean Peninsula West Corridor</i>

Sources: Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. *Op cit.*; Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network. Available at <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH-Agreement-E.pdf>

The section of the Trans-Asian Railway Network (TAR) that covers NEA

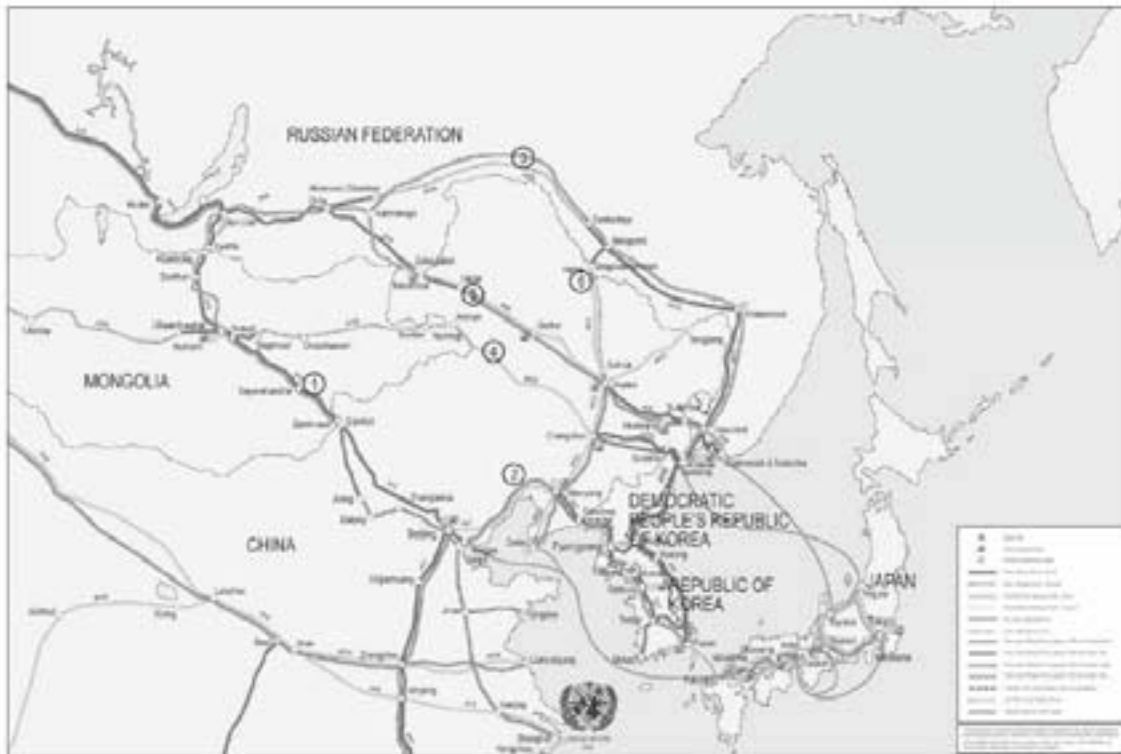


Source: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg

Lines of the TAR network across the NEA countries	Correspondence with the <i>Vision for NATC</i>
<p>DPRK Sinuiju - Kaesong Tumangang - Kumgangsán with a branch to Namyang - (Tumen)</p>	<p><i>Korean Peninsula West Corridor</i> <i>Korean Peninsula East Corridor + Tumen River Transport Corridor/ North Korean Route (partially)</i></p>
<p>China Alashankou - Lianyungang Erenhot - Dandong Manzhouli - Dalian with branches to Suifene - (Grodekovo) and Tumen - (Namyang)</p>	<p><i>China Land Bridge Corridor</i> <i>Tianjin-Mongolia Transport Corridor</i> <i>Suifene Transport Corridor + Dalian Transport Corridor (partially) + Tumen River Transport Corridor (North Korean Route) (partially)</i></p>
<p>Mongolia Sukhbaatar - Zamyn Uud</p>	<p><i>Tianjin - Mongolia Transport Corridor</i></p>
<p>Republic of Korea Dorasan - Busan</p>	<p><i>Korean Peninsula West Corridor</i></p>
<p>Russia Krasnoe - Nakhodka with a branch to Grodekovo - (Suifene)</p>	<p><i>Siberian Land Bridge + Suifene Transport Corridor</i></p>

Sources: Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. *Op cit.*; Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network. Available at http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/tar_agreement_e.pdf

Selected International Transport Corridors in NEA (UNESCAP, 2006)



Source: Integrated International Transport and Logistics System for North-East Asia. *Op. cit.* P.20.

No.	Corridor itinerary	Countries covered	Correspondence with the <i>Vision for NATC</i>
1.	Tanggu-Tianjin-Beijing-Eranhot-Zamin Uud-Ulaanbaatar-Sukhabaatar-Ulan Ude	China, Mongolia, Russia	<i>Tianjin - Mongolia Transport Corridor</i>
2.	Beijing-Shenyang-Dandong-Pyongyang-Seoul-Busan	China, DPRK, Republic of Korea	<i>Korean Peninsula West Corridor</i>
3.	Busan-Pohang-Kosong-Wonsan-Kimchaek-Sonbong-Khasan-Ussurisk-Khabarovsk-Chita-Ulan Ude	Republic of Korea, DPRK, Russia	<i>Korean Peninsula East Corridor + Siberian Land Bridge</i>
4.	Rajin/Sonbong-Jilin-Changchun-Ulanhot-Yirshi (Arxan)-Sumber-Ulaanbaatar	DPRK, China, Mongolia	<i>Tumen River Transport Corridor (North Korean Route)</i>
5.	Nakhodka/Vladivostok-Ussurisk-Pogranichny-Harbin-Manzhouli-Chita-Ulan Ude	China, Russia	<i>Suifenhé Transport Corridor</i>
6.	Dalian-Shenyang-Changchun-Harbin-Heihe-Blagoveshchensk-Belogorsk	China, Russia	<i>Dalian Transport Corridor</i>

Sources: *Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors Op cit.*; Integrated International Transport and Logistics System for North-East Asia. *Op. cit.* P.21.

Priority Euro-Asian Linkages (UNECE-UNESCAP, 2007)

Fig 1. Railway Routes in NEA.



Fig 2. Road Routes in NEA.

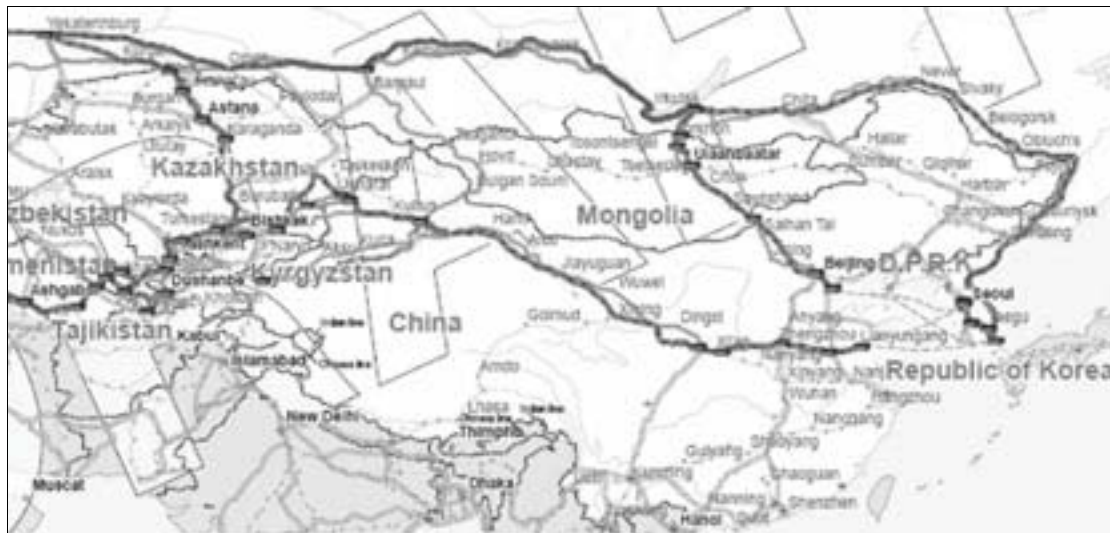


Sources: http://www.unece.org/trans/main/eatl/maps/EATL_rail_A3_schematically_many_colors.pdf
http://www.unece.org/trans/main/eatl/maps/Eatl_road_A3_schematically_many_colors.pdf

No.	Corridor title	Corridor itinerary and countries covered	Correspondence with the <i>Vision for NATC</i>
1.	Transsiberian Corridor	Europe - Russia - Japan, with branches to: Kazakhstan - China and the Korean Peninsula; Mongolia - China	<i>Siberian Land Bridge + Korean + China Land Bridge + Korean Peninsula East Corridor + Tianjin - Mongolia Transport Corridor</i>
2.	TRACECA	Eastern Europe - across Black Sea -Caucasus - across Caspian Sea-Central Asia	<i>Not Applicable</i>
3.	Southern	South-eastern Europe - Turkey - Islamic Republic of Iran, with branches from Iran to: Central Asia - China; South Asia - South-East Asia/Southern China	<i>China Land Bridge + Not Applicable</i>
4.	North-South	North Europe - Russia, with branches to: Caucasus - Persian Gulf; Central Asia - Persian Gulf; Across the Caspian Sea - Islamic Republic of Iran (Persian Gulf)	<i>Not Applicable</i>

Sources: *Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors Op cit.*; Final Report of the 1st Expert Group Meeting in Developing Euro - Asian Transport Linkages. UNECE-UNESCAP. 9-11 March 2004, Almaty, Kazakhstan. P. 21-22. Available at http://www.unece.org/trans/main/eatl/docs/Final_report_of_the_1st_EGM_Euro-Asian_Transport_Linkages.pdf

Selected International Transport Corridors in NEA and Central Asia*
(UNESCAP, 2008)



Source: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/Corridor_maps/All_corridors.pdf

No.	Corridor itinerary	Countries covered	Correspondence with the <i>Vision for NATC</i>
1.	Busan/Incheon-Tianjin-Beijing-Eranhot-Zamin Uud-Ulaanbaatar-Darkhan-Sukhabaatar-Ulan Ude-Irkutsk-Novosibirsk-Petropavlovsk-Yekaterinburg	Republic of Korea, China, Mongolia, Kazakhstan, Russian Federation	<i>Tianjin - Mongolia Transport Corridor</i>
2.	Kaesong/Incheon/Busan-Lianyungang-Zhenzhou-Xi'an-Lanzhou-Turpan-Urumqi-Alashankou-Dostyk-Aktogai-Ushtobe-Almaty (-Bishkek)-Tashkent (-Dushanbe)-Samarkhand-Novoi-Bukhara-Turkmenabad-Mary-Ashgabat-Turkmenbashi (Bukhara-Karshi-Sariosiyo-Dushanbe-Yangi Bazar)	DPRK, Republic of Korea, China, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan, Tajikistan, Turkmenistan Uzbekistan + Tajikistan	<i>China Land Bridge Corridor and further to Central Asia</i> Not Applicable
3.	Busan-Rajin/Busan-Pohang-Kosong-Wonsan-Chongjin-Rajin-Khasan-Ussurisk-Khabarovsk-Chita-Ulan Ude-Martsevo	Republic of Korea, DPRK, Russian Federation	<i>Korean Peninsula East Corridor + Siberian Land Bridge</i>
4.	Yekaterinburg-Petropavlovsk-Astana-Karaganda-Chu (-Almaty)-Bishkek-Tashkent-Dushanbe	Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan, Tajikistan	Not Applicable
5.	Urumqi-Kashi-Irkeshtam-Sary-Tash-Jirgatal-Dushanbe-Sariosiyo-Termez	China, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan	Not Applicable
6.	Barnaul-Tashanta-Ulaanbaishint-Hovd-Yarant-(Urumqi)	Russia, China, Mongolia	Not Applicable

Sources : Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors *Op cit.*: Report of the Policy-level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia, 4-5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. *Op cit.* P. 9, 11.

* Corridors No. 1, 2 and 5 were selected for subsequent activities on corridor operationalization under the Phase II of the Project.

北東アジアにおける国際輸送回廊： 多国間の取組と「大図們江イニシアチブ」の役割¹

UNDP 図們江事務局シニアプログラムオフィサー ルスラン・グリドフ

要約

北東アジア地域の輸送網の整備にあたり、回廊を基礎にしようとの考え方が、2000年代初頭から関心を集めてきた。当時、北東アジア経済会議組織委員会の運輸・物流分科会及びERINAが9本の輸送回廊からなるビジョンを発表した。その後、国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）は、北東アジアにおける輸送回廊の形成と実用化に取り組み、現実に回廊に焦点を合わせた3つのプロジェクトを実施してきた。最初のプロジェクトは6本の回廊を取り上げて、統合された地域輸送・物流システムを推進するものであった。これに対して、現行プロジェクトを含む残りの2つのプロジェクトは、北東アジア～ヨーロッパ間及び北東アジア～中央アジア間の地域間を結ぶ輸送ルートに注目して、整備を進めようとするものである。したがって、最初のビジョンにあった回廊のうち、多国間の場において優先的扱いを受けているのは2、3本でしかない。北東アジアにおけるその他の国際輸送回廊は、地域のレベルでは十分な支援を受けていない。これらの回廊は地域レベルの意義を持ち、国内政策や二国間での優先事項になっているにも関わらずである。同時に、これらの回廊は、北東アジアにおける経済的な核である「大図們江地域（GTR）」、すなわち北東アジアの政府間協力メカニズムである「大図們江イニシアチブ（GTI）」の対象となっている地域を通過している。GTIメンバー国政府は、最近設置した運輸部会を通じて、この地域の運輸部門の発展と協力を進めようとしており、GTRにまたがる回廊の推進のためには理想的な枠組みとなりうる。

はじめに

地域圏内における貨物や人の迅速かつスムーズな移動は、地域の協力と統合を促進する要素である。EUとは異なり、北東アジア地域は今のところ公式の地域的なまとまりから得られる便益を享受することはできていない。とはいえ、近年のこの地域の政治、経済、社会の状況は、北東アジア諸国が地域協力を強化することの必要性が高まっていることを示しており、それは地域内の相互貿易、投資、観光客を増加させ、ひいては経済成長を維持、加速して生活水準を高めることにつながる。こうした文脈の下、地域全体の国際輸送・ロジスティクスネットワークは、地域の経済的結びつきを緊密にし、グローバルな競争力を高めていくためのカギを握る要素である。

北東アジアは、世界でも最も経済的な活気にあふれた地域の一つでありながら、地域の輸送・ロジスティクスネットワークは十分に発達し、国際的に適切に統合されているとは言えない。物理的な障害（未接続の区間、レール幅の違い、道路、鉄道、港湾などにおける不十分な設備など）及び非物理的な障害（煩雑な国境通過手続き、自動車の乗り入れ制限、制限的なビザ、国境の稼働時間の不整合など）

の両方が影響している。多くのボトルネックがあるため、北東アジアにおける輸送システムのパフォーマンスの現状は、費用、速さ、安全性及びサービスの質の面において、地域経済協力の強化に向けた関係国の期待をはるかに下回っている。北東アジアにおいて国際複合輸送回廊を特定して、発展させることは、統合された地域の輸送・ロジスティクスネットワークを目指し、地域間の接続性を高めていくという、より広い目標に大きく寄与しうるものである。

国際輸送回廊とは

統合された（複合的）輸送ネットワークとは、「複数の事業者により一つまたは複数の輸送機関を利用して、輸送機関の間の積替えが効率的に行われ、通し運賃が適用されるように調整された輸送サービスが提供されるネットワーク（つまり、ネットワークは設備、サービス、スケジュール、運賃の統合体となる）」である²。このネットワークは様々なルートから構成されるが、それぞれのルートは容量が大きく質の高い輸送・ロジスティクス施設・設備を備えていなければならない。そこで、このようなネットワークを実際に整備する場合の戦略としては、ネットワークの中

¹ 本稿は、2010年6月25日に韓国・釜山で開催された「大図們江イニシアチブ運輸部会設立会議」のために準備された資料をベースとしている。筆者は、本稿への貴重な貢献をしたUNDP図們江事務局局長のナタリア・ヤチェイストワ氏、極東海運研究所（ロシア）の輸送発展部長のミハイル・ホロシャ氏、ERINA研究主任の新井洋史氏及びUNDP図們江事務局プログラムアシスタントのアン・ジョンソン氏に謝意を表すものである。

² *Toward an Asian Integrated Transport Network*. UNESCAP, Asian Institute for Transport Development, New York, 2007. P.21. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2399-2/pub_2399-2_fulltext.pdf

の特定の経路に集中して取り組み、そのことによって具体的な事業に優先度を設定するという方法が主にとられる³。当該地域において多数の幹線ルートを選択し、その上で政治的、制度的、資金的及び人的資源を投入するという戦略は、「回廊ベースのアプローチ」と言われる。このようなアプローチは、質や量、接続性、さらには世界各地域の域内及び地域間での相互連携といった面で、輸送ネットワークの実用度を徐々に向上させていくために有効なアプローチであることが確認されている⁴。

広義には、「輸送回廊」とは、少なくとも一つ以上の主要な輸送経路、道路、鉄道または水路が建設された一定の広がりを持つ地域であると定義される⁵。回廊は、一つの経路・ルートだけを持つ（ネットワークの密度が小さい）こともあるし、多数の代替経路・ルートを持つこともあり、時には小規模な配送ネットワークを含むこともある⁶。同時に、最近使われる「国際輸送回廊（ITC）」という用語は、より特定のである。理想的には複数の輸送機関によって、隣接する国家の主要地点を結んで、国境を越えた貨物及び旅客を輸送することを目的とする特定のルートを目指す^{7,8}。ITCを効率的に機能させることを通じて意図されていることは、次のとおりである。

- 当該地域における越境・トランジット交通が増加する。
- 地域の輸送システムの接続性及び機能を向上させる。
- 運輸政策及び規制、ならびに隣接国における越境手続きの簡素化と標準化といった面での調整を推進する。
- 法的効力を持つ協定や条約への参加や整合を推進する。

ITC整備の主要な3段階は次のとおりである⁹。(1)調査、構成、優先付け作業を行って、優先的な複合輸送ルートを選定することを通じて「特定」する。(2)関係者間の正式な

合意及び相互のコミットメントを通じて「公式認定」する。(3)回廊に沿った交通を充実させるための政策、投資、管理、技術面の取組を進めることを通じて「実用化」する。運営委員会や実施機関などの体制を設立して、ITC実用化に関する活動を計画、運営、評価、モニターすることが必要である。

ITCの考え方は、複合的であり2つの大きな構成要素、インフラとサービス、言い換えれば「ハードインフラ」と「ソフトインフラ」からなる¹⁰。ハードインフラには、鉄道、道路、港湾、国境通過施設、積替えターミナル、倉庫、内陸コンテナターミナルなどが含まれる。ソフトインフラには、回廊に沿って荷主に対して提供される幅広いサービスが含まれる。例えば、国境通過手続き（国境検査、通関、検疫、入国管理）、輸送、積替え、保管、配送、その他ロジスティクスサービスである。

あるITCに対する需要及びITCの競争力を左右する最も決定的要素は、発地から着地までのトータルの時間とコスト、貨物の安全性、提供されるサービスの質、そしてこれらの項目の安定性である¹¹。あるITCが高い利用度を達成するためには、すべての関係者、すなわちフォワード、ロジスティクスサービス提供者、関連する政府機関が、緊密に協力して上述の各項目の改善を図ることが不可欠である。

北東アジア輸送回廊という概念の提示

90年代半ばから、ERINAは、北東アジアの発展と協力に関する専門家のフォーラムとして最も有名なもののひとつ「北東アジア経済会議」を運営してきた。2000年には、すべての関心を持つ人々がこの会議に関連した活動に年間を通じて関わっていけるように、ERINAは北東アジア経

³ *Ibid.* P.110.

⁴ 回廊に関連した活動は、国家を超えた枠組み、国際・地域機関や国際・地域事業として進められている。例えば、欧州委員会の汎欧州輸送ネットワーク（TEN-T）実施機関、ASEAN、南アジア地域協力連合（SAARC）、UNESCAP、UNECE、南米地域インフラ統合イニシアチブ（IIRSA）、欧州・コーカサス・アジア輸送回廊（TRACECA）、アジア開発銀行（ADB）の中央アジア地域経済協力（CAREC）、南アジアサブリージョン経済協力（SASEC）、大メコン河流域圏（GMS）の協力プログラム、さらには鉄道国際協力機構（OSJD）などがある。詳細は、*Infrastructure for a Seamless Asia*, Asian Development Bank Institute, Asian Development Bank, Tokyo, 2009, P. 124-149. Available at http://www.adbi.org/files/2009.08.31_book_infrastructure_seamless_asia.pdf.

⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_corridor

⁶ *Toward an Asian Integrated Transport Network*. *Op cit.* P. 38.

⁷ *UNESCAP Transport Sector Activities and Introduction to the corridor project*. Proceedings of the Policy-level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia. Transport Division, UNESCAP, 4-5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. Available at http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_files/1-ESCAP_Intro.pdf

⁸ ただし、国際輸送回廊という用語にはほかにも様々な解釈がある。例えば、以下を参照。Rimmer Peter. *Evolving Logistics Networks in Northeast Asia: Gateways and Corridors*. Paper presented at 2010 PCRD International Conference "Transborder Regional Development and Policy Agenda in NEA", 7-9 July 2010, Jeju, Republic of Korea. Available at http://www.region.go.kr/jeju_conference/SESSION2_2.pdf

⁹ *UNESCAP Transport Sector Activities and Introduction to the corridor project*. *Op cit.*

¹⁰ Tsuji Hisako. Key Transportation Corridors in Northeast Asia: Overcoming Physical and Regulatory Impediments. *ERINA Report*. Vol.41. 2001. Available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2001/01030e.pdf>

¹¹ Kholosha Mikhail. *Development of the Tumen River transportation corridor*. Paper presented at the GTI Transport Workshop, Hunchun, China, 18 December 2009. Available in Russian at http://www.tumenprogram.org/data/upload/download/Kholosha_rus_Speech&PPT_Wp5EOb.pdf

¹² <http://www.erina.or.jp/en/Ec/ecoc-e.htm>

図1. 北東アジアの国際輸送回廊ビジョン



出所: Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. Op cit. P.4.

済会議組織委員会を設置した¹²。後に、これを補完するものとして、北東アジア各国の専門家、官僚及びUNDP図們江事務局職員からなる運輸・物流分科会も設置された。会議における各報告やERINAが実施した調査に基づき、運輸・物流分科会は「北東アジア輸送回廊ビジョン¹³」を提示した。そこでは、9本の回廊がこの地域において国際的な意義を持つ主要ルートとして特定された。(図1)

1. バム鉄道：ワニノ～タイシュット～SLB
2. シベリアランドブリッジ (SLB) 輸送回廊：ロシア沿海地方港湾～欧州、中央アジア
3. 綏芬河輸送回廊：ロシア沿海地方港湾～グロデコボ～綏芬河～ハルビン～満洲里～ザバイカリスク～SLB
4. 図們江輸送回廊：ロシア、北朝鮮図們江地域港湾（ザルビノ、ポシエット、羅先）～長春～モンゴル東部～SLB
5. 大連輸送回廊：大連～瀋陽～ハルビン～黒河～ブラゴベシチェンスク～SLB

6. 天津・モンゴル輸送回廊：天津～北京～ウランバートル～SLB
7. チャイナランドブリッジ (CLB)：連雲港～カザフスタン～欧州
8. 朝鮮半島西部輸送回廊：釜山～ソウル～平壤～新義州～瀋陽～ハルビン～SLB
9. 朝鮮半島東部輸送回廊：釜山～羅先～豆満江～ハサン～SLB

このビジョン及び関連したERINAの論文等において、これらの輸送回廊の現状、その意義、鍵となる課題について述べられている。その中には、いわゆる「不連続点」や輸送回廊整備のための主要プロジェクトを概括したものなどがある¹⁴。北東アジア輸送回廊ビジョンの要点は次のとおり。

- 特定された輸送回廊は、地域全域にわたる輸送ネットワークを形成しており、代替ルートを利用することも可能であり、一回の輸送で複数の回廊を通過すること

¹³ *Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors*, Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee, Transportation Subcommittee. ERINA Booklet, 2002. Available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2001/01010e.pdf>

¹⁴ See *ibid*; Tsuji Hisako. Op.cit.; Tsuji Hisako. *An international Logistics Network in Northeast Asia*. ERINA Discussion Paper # 0307e. November 2003. Available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2003/03032e.pdf>; Mitsuhashi Ikuo. *Vision for the North-East Asia Transportation Corridors*. Paper presented at the Policy-Level Workshop on the Development of an Integrated Shipping and Ports System in North-East Asia. Tianjin, China. 10-11 October 2002. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TFS_pubs/pub_2354/pub_2354_ann4.pdf.

もある。

- このネットワークは、究極的には、国内輸送と同じようにスムーズにモノとヒトの国際輸送が可能になることを目指している。
- 北東アジア輸送回廊は、北東アジア地域と域外との効率的な輸送ネットワークを提供するものであり、内陸国に対して太平洋への出口を提供するものである。ここでは、ルートの陸上部分だけが示されているが、実際に北東アジア輸送回廊を整備するにあたり、海上輸送部分も併せて促進することとされている。
- 輸送回廊は、吉林省及び黒龍江省の将来の発展を支えるものである。その際考慮されるのは、これらの省が北東アジアの中心に位置しており、地域の人口の最大の集積地域であることである。
- 回廊の整備度合いに応じて、北東アジア輸送回廊には3段階の発展段階が想定されている。

基礎形成期：回廊の基礎インフラの整備段階（綏芬河輸送回廊、図們江輸送回廊、朝鮮半島西部輸送回廊、朝鮮半島東部輸送回廊）

普及期：回廊の輸送サービスの利用者を誘導する段階（ワニノ・タイシエツト輸送回廊、天津・モンゴル輸送回廊）

活動期：回廊の利用をさらに促進し、輸送貨物量を拡大していく段階（SLB輸送回廊、大連輸送回廊、CLB輸送回廊）

オリジナルの「ビジョン」が最も広く用いられているが、そのうちの8本の回廊とともに、2本の新ルートと3本の既発表回廊関連ルートの合計5本の「候補ルート」からなる修正版も存在する¹⁵。

- 「ロシア北方ルート」：黒河から露中国境に沿ってハバロフスクまで、さらにニコラエフスク・ナ・アムーレ

まで伸びるルート

- 「中国東北東部線」：東辺道鉄道とも言われ、中朝国境に沿う形で牡丹江～図們～通化～丹東～大連を結ぶルート
- 「ハルビン～アムールルート」：当初のビジョンでは中国とロシアを結ぶ大連輸送回廊の一部であったルート
- 「モンゴル東部ルート」：当初のビジョンでは中国とモンゴルを結ぶ図們江輸送回廊の一部であったルート
- 「朝鮮半島ルート」：当初の朝鮮半島東部輸送回廊のこと

その後、運輸・物流分科会とERINAは、図們江輸送回廊の促進に焦点を向けるようになった¹⁶。この回廊は、図們江地域の港湾からの海上ルートも含めて考えれば、北東アジアの全6カ国が係わるという点で独特であり、北東アジア地域協力の発展に最も大きな意味を持つ。この回廊の実現に向けたボトムアップの取組として、2000年代半ばからいくつかの可能性調査が行われ、最終的には2009年7月に東草（韓国）～新潟～ザルビノ（ロシア）～琿春を結ぶ海陸ルートとして「北東アジアフェリー航路」が開設された¹⁷。

国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）の回廊に関する活動

アジア太平洋地域の政府が協調的な行動をとって、国際貿易や輸送の条件や手続きを改善することを目的として、UNESCAP事務局運輸部は、「アジア陸上交通インフラ開発プロジェクト¹⁸」の枠組みの下、「アジアハイウェイ（AH）」、「アジア横断鉄道（TAR）」のネットワークについて、それぞれ2002年～2007年及び2004年～2009年の事業として立ち上げた。その後、これらのネットワークは、「アジアハイウェイネットワークに関する政府間協定¹⁹」及び

¹⁵ *Progress on Trade Corridors in Northeast Asia*. Background Materials for Hunchun Forum on the Tumen River Transportation Corridor. Organized by ERINA, Tumen Secretariat/ UNDP, JETRO. Hunchun, China. 22 October, 2003.

¹⁶ Forum on the Tumen River Transportation Corridor. Hunchun, China. 22 October, 2003; 2nd Forum on Breathing life into Tumen River Transportation Corridor. Niigata, Japan. February 2004; Working group meeting on Breathing Life into Tumen River Transportation Corridor. Vladivostok-Posiet-Zarubino, Russia. 12-14 July 2004.

¹⁷ Mitsuhashi Ikuo, Kawamura Kazumi. The Northeast Asian International Ferry Project. *ERINA Report*. Vol.53. 2003. Summary in English available at <http://www.erina.or.jp/en/Research/db/pdf2003/03010e.pdf>; Special Issue: Northeast Asia International Conference for Economic Development in Niigata. Session A-1: The Tumen River Transport Corridor - The Development of the Yanbian Area and a Northeast Asia Ferry Route (Summary). *ERINA Report*. Vol.75. May 2007. P. 11-24; Mitsuhashi Ikuo. *History and Current Issues regarding Northeast Asia Ferry*. Paper presented at the GTI Transport Workshop. Hunchun, China. 18 December 2009. Available at http://www.tumenprogramme.org/data/upload/download/MitsuhashiIkuo_speech_Eng_hoQW3q.pdf

¹⁸ 第48回UNESCAP総会（1992年4月）において承認。

¹⁹ 本協定は、アジアハイウェイに関する政府会議（2003年11月18日、バンコク）で採択され、2005年7月4日に発効した。現在までに、北朝鮮を除く北東アジア5カ国を含む28のメンバー国がこの協定に署名している。

²⁰ 本協定は、第62回UNESCAP総会（2006年4月、インドネシア・ジャカルタ）で採択され、2009年6月11日に発効した。現在までに、北朝鮮及び日本を除く北東アジア4カ国を含む22のメンバー国がこの協定に署名している。

「アジア横断鉄道に関する政府間協定²⁰」として公式に認定された。これらの協定により、ネットワークの改善のために技術的課題、制度的課題についてメンバー各国が討議する場が用意された。これらの協定の参加国は、AHネットワーク及びTARネットワークを、国際的に重要な高速道路あるいは鉄道のルートの整備に向けた調整計画として受け入れることが義務付けられる。

北東アジア輸送回廊として当初示された9本の回廊のうち8本は、AHネットワーク及びTARネットワークの中に採択された。バイカルアムール鉄道（BAM）のみが、含まれなかった。大連輸送回廊及び図們江輸送回廊の2つの回廊は、すでに鉄道が整備済みとなっている区間がTARネットワークに採択された。また、図們江輸送回廊では北朝鮮ルートのみが双方のネットワークに反映されている。AHネットワーク及びTARネットワークの地図のうちの北東アジア部分、個別のルート及び北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応を付録1に示した。

ネットワーク指向の活動と並行して、UNESCAP事務局は採択されたネットワークの中で優先される輸送回廊を特定し、公式認定し、さらに実用化するにあたり、メンバー国に対する支援と行っている。その際、事務局は次のようなプロジェクトを実施している。

- 「北東アジアにおける統合的国際輸送・ロジスティクスシステム」(2002～2006)
- 「欧州-アジア輸送連結路の整備」(2002～2007)
- 「北東アジア、中央アジアにおける国際複合輸送回廊の実用化」(2008～現在)

北東アジアにおける統合的国際輸送・ロジスティクスシステム」(2002～2006)

2002年にUNESCAP事務局は、UNDP図們江事務局と共に、また韓国交通研究院（KOTI）とも協働して、「北東アジアにおける統合的国際輸送・ロジスティクスシステム」と称する調査プロジェクトを開始した。本プロジェクトの全体的な目的は、複数の優先的国際輸送回廊を選択することにより、北東アジア地域のメンバー国が統合的輸送・ロジスティクスシステムの整備を進めることを支援しようとするものである。本調査の結果、北東アジアにおいて6本の国際輸送回廊が選択された。それぞれの回廊ごとに、単一あるいは複合輸送機関による実現性のあるルートの分析

が行われ、インフラ及び制度上のボトルネックを特定した。さらに、北東アジアの輸送・ロジスティクスネットワークの実用化に関する行動計画を策定した²¹。

6本の優先回廊は、AHネットワーク及びTARネットワークに沿って構成された（したがって、バム鉄道は含まれていない）。さらに、朝鮮半島東岸輸送回廊とSLB輸送回廊は結合されて一本の回廊とされた。また、CLB輸送回廊は除外された。選択された国際輸送回廊の地図、具体的なルート及び北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応を付録2に示した。

「欧州-アジア輸送連結路の整備」(2002-2007)

「欧州-アジア輸送連結路」は、UNESCAPと国連欧州経済委員会（UNECE）との共同プロジェクトで、2002年に立ち上げられた。このプロジェクトの主な目的は、欧州とアジアを輸送回廊によって統合することである。このプロジェクトでは、4本の欧亜間の道路、鉄道ルートを優先的に整備するよう協力するものとして特定した。さらに、これらのルート上の多くのプロジェクトの評価を行い、優先付けを行った。また、輸送の際の障害について予備的な分析を行い、その軽減に向けた提言を行った²²。

このプロジェクトの初期段階では朝鮮半島東部輸送回廊及び天津・モンゴル輸送回廊も検討対象とされたが、結局、以前に提案されていた輸送回廊のうちではSLB輸送回廊及びCLB輸送回廊の2本のみが、優先的な欧州-アジア輸送連結路に選ばれた。北東アジア地域において選択された優先的な道路、鉄道ルートの地図、地名及び北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応を付録3に示した。

「北東アジア、中央アジアにおける国際複合輸送回廊の実用化」(2008～現在)

2008年、それ以前の回廊関連プロジェクトのフォローアップとして、UNESCAP事務局は「北東アジア、中央アジアにおける国際複合輸送回廊の実用化」というプロジェクトを立ち上げた。本プロジェクトの主な目的は、北東アジア、中央アジアの国々を結ぶ複合輸送回廊の優先度を各国が判断できるよう支援すること、及び選択された回廊の整備及び実用化のための協力機構を設立することである。本プロジェクトは、2段階に分けて実施される。

本プロジェクトの第1期において、AH及びTARネット

²¹ *Integrated International Transport and Logistics System for North-East Asia*. UNESCAP, Korea Transport Institute. New-York, 2006. Available at http://www.unescap.org/tdw/Publications/TIS_pubs/pub_2434/integrated_2434_full.pdf

²² *Joint Study on Developing Euro-Asia Transport Linkages*. UNESCAP-UNECE, New York and Geneva, 2008. Available at http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf

ワークのルート及び潜在的な貨物輸送量に基づき、北東アジア、中央アジアを結ぶ6本の輸送回廊が選定された²³。このうち3本のみが北東アジアに係わるものである。「北東アジア輸送回廊ビジョン」が取り上げた回廊のうち、「天津・モンゴル輸送回廊」、「CLB輸送回廊」、「朝鮮半島東部輸送回廊」及び「SLB輸送回廊」がこれらに対応する。これらの回廊、その通過国及び「北東アジア輸送回廊ビジョン」との対応を付録4に示した。

第2期の最初のステップとして、6本の国際複合輸送回廊の現状整理を行い、そのうちの3本について優先的に一層詳細な検討を行って実用化を図ることとされた²⁴。このうち北東アジアに係るものは2本、すなわち「北東アジア輸送回廊ビジョン」のうちの「天津・モンゴル輸送回廊」及び「CLB輸送回廊」である。

2009年12月、関係10カ国は覚書(MOU)に調印し、3本の優先回廊の整備と実用化を調整しながら進めるために協力することになった。この覚書によれば、なすべき作業の方向を示し、計画を策定し、調整を行い、実行に移していくために運営委員会を設立することについて、各国が合意したことになっている。その際、ESCAPは運営委員会の事務局を務める²⁵。

大図們江イニシアチブの役割

UNESCAPの積極的関与もあり、今日までに北東アジア諸国は運輸政策の相互調整、統合輸送ネットワークの公式認定及び一部の複合輸送回廊の推進といった面で実質的な前進を図ることができた。しかしながら、上述の3つのUNESCAPプロジェクトのうち最初のプロジェクトのみが、北東アジアにおける統合的な輸送、ロジスティクスシステムを取り扱っている。それ以外の2つ(1つは現在進行中)は、UNECEと共同で実施されたもので、北東アジアと欧州、北東アジアと中央アジアを結ぶ輸送回廊を推進

することにより、地域間の連結路を確立し、発展させることに焦点を合わせている。したがって、北東アジアを走る回廊のうち何本か、具体的には「SLB輸送回廊」(シベリア鉄道)、「天津・モンゴル輸送回廊」及び「CLB輸送回廊」のみが、多国間の場において関心を集めているのが現状である。これらの回廊の実用化は、UNESCAPの枠組みのみならず、中央アジア地域経済協力(CAREC)、鉄道国際協力機構(OSJD)やその他の国際的な公的あるいは非政府の機関やプログラムの枠組みの下でも推進されている。

北東アジアにおけるその他の国際輸送回廊が地域全体にとって意義を持ち、各国の政策や二国間での優先課題とも整合しているという現実があるにもかかわらず、これらの回廊の推進についての協力は地域レベルでの十分な支持を得ていない。この間、これらのルートの整備は、各国が個別に進めてきている。主な動きを整理すると次のとおり²⁶。

- 「図們江輸送回廊」: 2009年8月、長吉図関開発開放先導区が批准された。長春～図們高速道路は完成し、さらに琿春まで延長する工事が進められている。また、長春～図們高速鉄道も建設中である。琿春～クラスキノ国境のロシア側施設の改修が間もなく実施される予定である。2010年8月、ロシアのザルピノ港(トロイツァ湾港)では、荷役機械の増強事業が開始された。
- 「綏芬河輸送回廊」: 2009年4月、綏芬河総合保税区(中国全土で6か所あるうちの1つ。東北では唯一)が批准された。2008年には、ザバイカリスクにおいて、年間50万TEUの能力を持つ内陸コンテナデポ(ICD)が建設された。ボグラニチヌイ～ウスリースク～ウラジオストク国道改修及びボグラニチヌイ道路国境の整備が進んでいる。ロシアのポストーチヌイ、ナホトカ、ウラジオストクの各港は、取り扱い能力の拡大を図っている。
- 「朝鮮半島西部輸送回廊」: 鴨緑江を跨ぎ丹東(中国)

²³ これらの回廊の大部分(SLBを除く)は、ADBが主導する中央アジア地域経済協力(CAREC)プログラムの下で優先付けされ、CAREC閣僚会合(2007年11月、タジキスタン、ドゥシャンベ)で承認されたものと整合している。以下を参照。*CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy*. Available at <http://www.carecinstitute.org/uploads/docs/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy.pdf>

²⁴ Report of the Policy-level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia, 4-5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. P. 9, 11. Available at http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_files/EGM_Tashkent_FinalReportV2.pdf

²⁵ Review of the Developments in Transport in Asia and the Pacific 2009, UNESCAP, New-York, 2010. P. 245-246. Available at http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2392/pub_2392_fulltext.pdf

²⁶ Information of the Tumen Secretariat/UNDP; Arai Hirofumi. Developments in the Upgrading of the Transportation Corridors Supporting Intra-regional Northeast Asia Distribution and Examination concerning the Policy Responses. ERINA Report. Vol. 89. Sept. 2009. P. 63-70. (in Japanese, summary in English); Wu Hao. Plan for Chang-Ji-Tu Pilot Zone and its Interaction with Greater Tumen River Area Cooperation and Development. Paper presented at the 4th NAPA Annual Conference titled "Greater Tumen Initiative and Local Economic Cooperation in Northeast Asia." May 17-18, 2010. Chuncheon, Republic of Korea. Available at www.napa21.org; Shan Juan, Wu Yong. Another bridge to link DPRK. China Daily. 2010. March 8. Available at http://shandong.chinadaily.com.cn/china/2010-03/08/content_9551067.htm; China gains Sea of Japan trade access. Global Times. 2010. March 10. Available at <http://china.globaltimes.cn/diplomacy/2010-03/511351.html>; Kim So-hyun. China to invest in North Korea road. The Korea Herald. 2010. March 22. Available at <http://www.asianewsnet.net/news.php?id=10879&sec=1>.

と新義州（北朝鮮）を結ぶ新たな橋梁の建設が2010年10月に開始される予定である。

- 「朝鮮半島東部輸送回廊」：図們江を跨ぎ琿春（中国）と元汀（北朝鮮）を結ぶ橋梁の改修が進んでおり、この橋梁改修の完了後には、羅津港までの道路の拡幅・舗装工事が予定されている。羅津港及び羅津～豆満江の鉄道の改修工事も進んでいる。

中ロ²⁷及び中朝の間には、それぞれ二国間でこれらの輸送回廊を活性化させようという意思があるものの、北東アジア全体での輸送ネットワーク整備を実質的に進展させ、輸送事業者の効率性と地域の結合度を高めるためには、すべての関係国が政策協調を強化し、協調的行動をとるようになる努力が、なお一層必要である。

北東アジアにおける政府間協力のメカニズムである大図們江イニシアチブ＝GTI（かつての図們江地域開発プログラム＝TRADP）²⁸は、これらの輸送回廊の公式認定と実現に向けた調整や支援の地域的プラットフォームとして機能しうる最良の位置にある²⁹。GTIの対象地域は、いわゆる「大図們江地域（GTR）」であり、中国の東北三省及び内モンゴル自治区、モンゴルの東部三県（アイマク）、韓国の東部諸港及びロシア沿海地方を含む地域であり、北東アジア地域の経済的中心を成す³⁰。これらのすべての回廊がGTRの域内にあるか、その一部を通過することから、これらのGTRにまたがる輸送回廊の地域的価値を認識し、多国間でこれらの実用化を進めつつ、GTIの枠組みの下で緊密な協力を行うことはすべての関係国にとって有益であろう。

GTIは、北東アジアにおける政府間協力の一機構であり、GTIの法的及び制度的背景は、回廊関連のいくつかの活動を支える基礎となる。

- GTI活動を規定する基本的な政府間合意において、運輸分野はこの地域における経済協力を発展させるための優先分野の一つとされている³¹。
- 「2006～2015年のGTI戦略行動計画」において、メンバー国政府は以下の項目を運輸分野の戦略行動とした³²。
 - ・ 国道及び鉄道を接続するインフラ整備
 - ・ 港湾施設整備
 - ・ ボトルネックの解消
 - ・ 航路の整備
 - ・ 国境通過に関する諸規制の調和
- 2007年、「中核的分野のいくつかの具体的プロジェクトが、さらなるマーケティングと資金調達を目指す『GTIプロジェクト』とされ」た³³。運輸分野の「GTIプロジェクト」は次のとおり。「北東アジアフェリー航路」、「琿春～マハリノ鉄道の再開」、「ザルビノ港の改修」、「中国～モンゴル鉄道の実現可能性調査」、及び「中朝道路・港湾プロジェクト」である。いずれのプロジェクトも「図們江輸送回廊」に関連するものである。
- 2009年、GTI運輸部会が設立され、北東アジアにおける運輸部門の発展と協力に対する支援を行うこととなった。それによれば、「参加国政府は、共通の利益にかかる運輸関連の課題に関して運輸部会の場で具体的な議論を行うこと……に合意した。本部会は、各GTIメンバー国からそれぞれ1名の高級事務レベル政府職員及び2名の政府職員をもって構成され、毎年1回開催される³⁴。」その際に強調されたことは、運輸部会が目的としているのは、広がりのある輸送システムを形成することや北東アジア全体を国際複合輸送回廊で結ぶことにより安定的な貨物及び旅客の流れを実現すること、さらに内陸に位置するモンゴル及び中国

²⁷ 運輸協力及びトランジットに関わる問題は、中ロ定期首脳会合委員会の下にある運輸協力小委員会の年次会合において常に議論されている。インフラ整備及び国境通過の円滑化は、2009～2018年におけるロシア極東及び東シベリアと中国東北の地方間協力プログラム（2009年10月採択）においても強調されている。

²⁸ 現時点でのGTIメンバー国は、中国、韓国、モンゴル、ロシアであり、北朝鮮は2009年11月5日に脱退した。メンバー国政府は、北朝鮮が復帰するよう働きかけている。

²⁹ Arai Hirofumi. Development of International Transportation Corridors in Northeast Asia. Paper presented at the 3rd Pacific Economic Congress. Vladivostok, Russia. August 19, 2009.

³⁰ 図們江地域開発プログラムの地理的範囲は、2005年の第8回諮問委員会で拡大された。この画期的な会合で、メンバー国政府はTRADPを再活性化してこのプログラムを大図們江イニシアチブとして推進すること、1995年のTRADPに関する協定をさらに延長すること、このプログラムが各国に属していることを確認することに合意し、同時に、2006～2015年におけるGTI戦略行動計画を採択した。See Changchun Agreement of the Member Countries of the Greater Tumen Initiative. 2 September 2005, Changchun, China. Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=500>

³¹ Agreement on the Establishment of the Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia. New York. 6 December 1995. Para 2.4; Annex 3 to the Agreement on the Understanding Concerning the Greater Tumen Initiative (GTI) in the form of exchange of letters (came into force on 5 November 2009 with retroactive effect from 1 May 2006).

³² 第8回諮問委員会（2005年9月、長春・中国）で承認。Available at <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=502>

³³ Vladivostok Declaration (adopted at the 9th CC meeting. 15 Nov. 2007). Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=503>

³⁴ Ulaanbaatar Declaration (adopted at the 10th CC meeting. 24 March 2009). Available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=721>

東北に対して太平洋に通じる港湾への出口を用意することなどであるという点である³⁵。

- GTI運輸部会の設立会議は、2010年6月25日、韓国の釜山で開催された³⁶。会議では、北東アジア輸送回廊を推進し地域の結合度を高めるために、共同作業を行うことの必要性が再確認された。当面の間の部会の活動を示すものとして、「GTI運輸協力プログラム2010～2012」が採択された。このプログラムに沿って実施されるプロジェクトのリストも承認された。優先的に進めることとされたのは、「GTR横断輸送回廊に向けた輸送及びインフラ整備促進統合計画（調査）」と名

付けられたプロジェクトである。

GTIメンバー国政府が運輸部会を通じて地域の運輸の発展と協力を支援することを約していることから、GTRにまたがる輸送回廊を多国間で推進していくための枠組みとしてGTIは理想的であろう。計画されているGTIの旗艦プロジェクトは、GTIの枠組みの下で北東アジアの国際輸送回廊を推進する地域協力活動の踏み石の一つと見ることができる。GTR輸送回廊のための統合的な整備計画策定の必要性は、中国・長春で開催された第11回諮問会議においても強調された³⁷。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

³⁵ *Terms of References (ToR) for the GTI Transport Board* (endorsed at the 10th CC meeting, 24 March 2009, Ulaanbaatar)

³⁶ Presentations and the Minutes of the Inaugural meeting of the GTI Transport Board are available at <http://www.tumenprogram.org/news.php?id=833>

³⁷ Changchun Declaration (adopted at the 11th CC Meeting, 1 Sept. 2010). Available at <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=905>

付録 1

アジアハイウェイ（AH）ネットワークのうち北東アジア部分



出所： http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/ah_map_latest.jpg

番号	アジアハイウェイ経路	北東アジアの通過国名	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
AH3	ウラン・ウデ～キャフタ～アルタンブラク～ダルハン～ウランバートル～ナライハ～チョイル～サインシャンド～ザミン・ウド～二連浩特～北京～塘沽（天津）	中国、モンゴル、ロシア	天津・モンゴル輸送回廊
AH30	ウスリースク～ハバロフスク～ペロゴルスク～チタ	ロシア	SLB輸送回廊
AH31	ペロゴルスク～ブラゴベシチェンスク～黒河～ハルビン～長春～瀋陽～大連	中国、ロシア	大連輸送回廊
AH32	先鋒～元汀～圏河～琿春～長春～アルシャン～ヌムルグ～スンベル～チョイバルサン～オンドルハーン～ナライハ～ウランバートル～オリアスタイ～ホブド	北朝鮮、中国、モンゴル	図們江輸送回廊（北朝鮮ルート）
AH34	連雲港～鄭州～西安		
AH5	西安～蘭州～トルファン～ウルムチ～クイトゥン～精河～霍城（コルガス）～アルマティ	中国	CLB輸送回廊
AH6	釜山～慶州～江陵～杆城～高城～元山（～平壤）～清津～先鋒～ハサン～ラズドリノエ（～ウラジオストク～ナホトカ）～ウスリースク～ポグラニチヌイ～綏芬河～ハルビン～チチハル～満洲里～ザバイカリスク～チタ～ウラン・ウデ…	韓国、北朝鮮、中国、ロシア	朝鮮半島東部輸送回廊 + 綏芬河輸送回廊 + SLB輸送回廊
AH1	… 釜山～慶州～大邱～大田～ソウル～汶山～開城～平壤～新義州～丹東～瀋陽～北京…	韓国、中国	朝鮮半島西部輸送回廊

出所： Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. Op cit.; Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network. Available at <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH~Agreement~E.pdf>

アジア横断鉄道（TAR）ネットワークのうち北東アジア部分



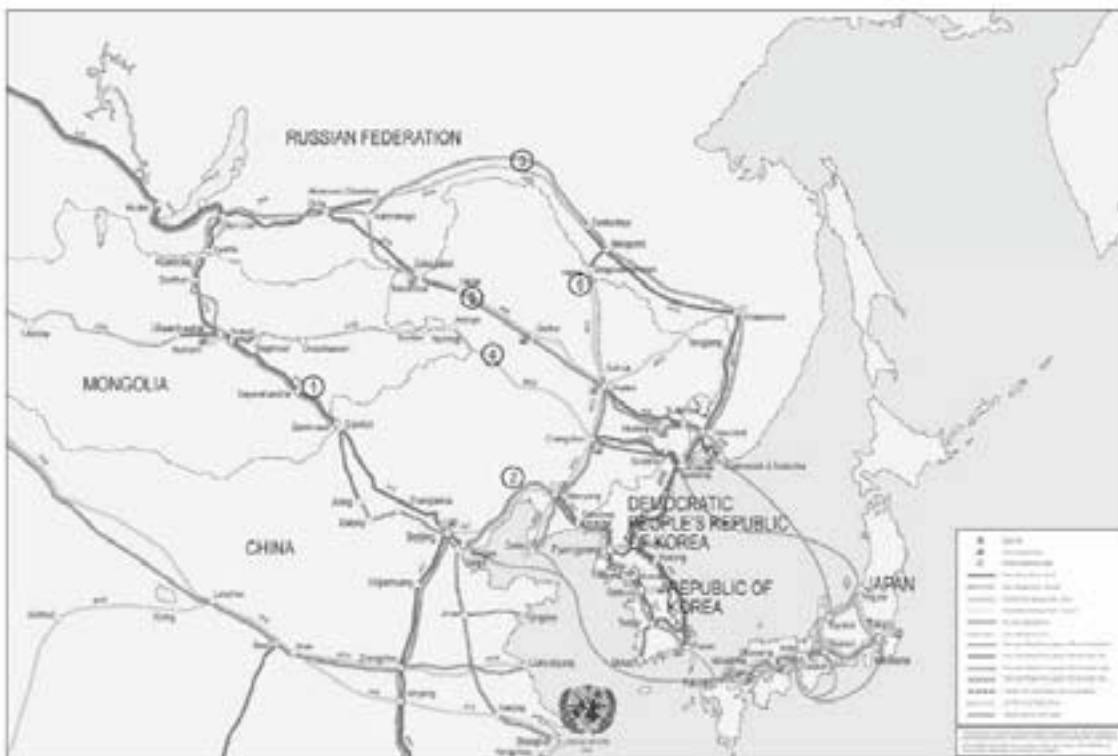
出所： http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg

北東アジア諸国を通過するTARの路線	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
北朝鮮 新義州～開城 豆満江～金剛山、及び南陽～（図們）への支線	朝鮮半島西部輸送回廊 朝鮮半島東部輸送回廊+ 図們江輸送回廊の北朝鮮ルート（一部）
中国 阿拉山口～連雲港 二連浩特～丹東 満洲里～大連、及び綏芬河～（グロデコボ）、図們江～（南陽）への各支線	CLB輸送回廊 天津・モンゴル輸送回廊 綏芬河輸送回廊+ 大連輸送回廊（一部）+ 図們江輸送回廊の北朝鮮ルート（一部）
モンゴル スフバートル～ザミン・ウド	天津・モンゴル輸送回廊
韓国 都羅山～釜山	朝鮮半島西部輸送回廊
ロシア クラスノエ～ナホトカ、及びグロデコボ～（綏芬河）への支線	SLB輸送回廊 + 綏芬河輸送回廊

出所： Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors. Op cit.; Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network. Available at <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH~Agreement~E.pdf>

付録 2

北東アジアにおいて選定された国際輸送回廊（UNESCAP、2006）



出所：Integrated International Transport and Logistics System for North ~ East Asia. Op. cit. P.20.

番号	回廊の経路	通過国	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
1.	塘沽～天津～北京～二連浩特～ザミン・ウド～ウランバートル～スフバートル～ウラン・ウデ	中国、モンゴル、ロシア	天津・モンゴル輸送回廊
2.	北京～瀋陽～丹東～平壤～ソウル～釜山	中国、北朝鮮、韓国	朝鮮半島西部輸送回廊
3.	釜山～浦項～高城～元山～金策～先鋒～ハサン～ウスリースク～ハバロフスク～チタ～ウラン・ウデ	韓国、北朝鮮、ロシア	朝鮮半島東部輸送回廊 + SLB輸送回廊
4.	羅津/先鋒～吉林～長春～ウランホト～イルシ（アルシャン）～スンベル～ウランバートル	北朝鮮、中国、モンゴル	図們江輸送回廊（北朝鮮ルート）
5.	ナホトカ/ウラジオストク～ウスリースク～ポグラニチヌイ～ハルビン～満洲里～チタ～ウラン・ウデ	中国、ロシア	綏芬河輸送回廊
6.	大連～瀋陽～長春～ハルビン～黒河～ブラゴベシチェンスク～ペロゴルスク	中国、ロシア	大連輸送回廊

出所：Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors Op cit; Integrated International Transport and Logistics System for North ~ East Asia. Op. cit. P.21.

付録 3

優先的な欧州～アジア連結路 (UNECE ～ UNESCAP, 2007)

図1 北東アジアにおける鉄道ルート



図2 北東アジアにおける道路ルート



出所：http://www.unece.org/trans/main/eatl/maps/EATL_rail_A3_schematically_many_colors.pdf
http://www.unece.org/trans/main/eatl/maps/Eatl_road_A3_schematically_many_colors.pdf

番号	回廊名	回廊の経路及び通過国	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
1.	シベリア横断回廊	欧州～ロシア～日本、及びカザフスタン～中国、朝鮮半島、モンゴル～中国への各支線	SLB輸送回廊+ CLB輸送回廊+ 朝鮮半島東部輸送回廊+天津・モンゴル輸送回廊
2.	TRACECA (欧州・コ～カサス・アジア輸送回廊)	東欧～黒海横断～コーカサス～カスピ海横断～中央アジア	対応なし
3.	南方	東南ヨーロッパ～トルコ～イランイスラム共和国、及びイランから、中央アジア～中国、南アジア～東南アジア/中国南部への各支線	CLB輸送回廊+ 対応なし
4.	南北	北欧～ロシア、及びコーカサス～ペルシャ湾、中央アジア～ペルシャ湾、カスピ海横断～イランイスラム共和国 (ペルシャ湾) への各支線	対応なし

出所：Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors Op cit; Final Report of the 1st Expert Group Meeting in Developing Euro～Asian Transport Linkages. UNECE～UNECCAP. 9～11 March 2004, Almaty, Kazakhstan. P. 21～22. Available at http://www.unece.org/trans/main/eatl/docs/Final_report_of_the_1st_EGM_Euro～Asian_Transport_Linkages.pdf

付録 4

北東アジア及び中央アジアで選定された国際輸送回廊 (UNESCAP, 2008)



出所: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/Corridor_maps/All_corridors.pdf

番号	回廊の経路	通過国	北東アジア輸送回廊ビジョンとの対応
1.	釜山/仁川～天津～北京～二連浩特～ザミン・ウド～ウランバートル～ダルハン～スフバートル～ウラン・ウデ～イルケーツク～ノボシビルスク～パトロパブロフスク～エカテリンブルク	韓国、中国、モンゴル、カザフスタン、ロシア連邦	天津・モンゴル輸送回廊
2.	開城/仁川/釜山～連雲港～鄭州～西安～蘭州～トルファン～ウルムチ～阿拉山口～ドスティク～アクトガイ～ウシュトベ～アルマティ (～ビシュケク)～タシケント (～ドゥシャンベ)～サマルカンド～ナヴァーイー～プハラ～トルクメナバート～マル～アシガバート～トルクメンバシ (プハラ～カルシ～サリアシア～ドゥシャンベ～ヤンギ・バザル)	北朝鮮、韓国、中国、カザフスタン、キルギス、ウズベキスタン、 タジキスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン	CLB輸送回廊からさらに中央アジアへ 対応なし
3.	釜山～羅津/釜山～浦項～高城～元山～清津～羅津～ハサン～ウスリースク～ハバロフスク～チタ～ウラン・ウデ～マルツェボ	韓国、北朝鮮、ロシア	朝鮮半島東部輸送回廊+ SLB輸送回廊
4.	エカテリンブルク～パトロパブロフスク～アスタナ～カラガンダ～シュ (～アルマティ)～ビシュケク～タシケント～ドゥシャンベ	カザフスタン、キルギス、ウズベキスタン、タジキスタン	対応なし
5.	ウルムチ～カシュガル～イルケシュタム～サリタシュ～ジルガタル～ドゥシャンベ～サリアシア～テルメズ	中国、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタン	対応なし
6.	バルナウル～タシヤンタ～ウランバイシント～ホブド～ヤラント～ (ウルムチ)	ロシア、モンゴル、中国	対応なし

出所: Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors Op cit.; Report of the Policy ~ level Expert Group Meeting on Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North ~ East and Central Asia, 4~5 March 2009, Tashkent, Uzbekistan. Op cit. P. 9, 11.Asia. Op. cit. P.21.

*回廊1、2、5は、プロジェクトの第2期において、引き続き回廊の実用化に向けた作業を行う対象として選択された。

北東アジアにおける日中韓の戦略的相互信頼¹

中山大學アジア太平洋研究院教授、韓国研究所所長 魏志江

リアリズム、リベラリズム、コンストラクティビズムなどの国際関係理論における「信頼」に関する理論²によれば、「戦略的相互信頼」とは、行為主体である国家による相手の戦略的意図、戦略的能力、重要な行動に対する国益に有利な判断であり、相互関係に対する積極的な期待であり、伝統的・非伝統的な安全保障利益を追求する行動の不確定性とリスクを減らす認識である³。そして、「戦略的相互信頼の度合い」とは、「戦略的相互信頼」の程度である。日本、中国、韓国（以下、日中韓）は、北東アジアの重要な国家として、ある程度の戦略的相互信頼関係を形成しているものの、歴史問題、海洋権益、領土紛争、アメリカとの関係、政治制度・価値観の差異などの影響で、相互信頼関係は依然として脆弱なものである。

本稿では、日中韓の戦略的相互信頼の度合いのモデルを用いて、日中韓の戦略的相互信頼関係に影響を及ぼす主因を分析する。その上で、安定した日中韓の戦略的相互信頼関係を構築することが、北東アジア安全保障メカニズムの核心部分およびその基盤であることを指摘したい。

1. 戦略的相互信頼の理論

グローバル化時代において、国際関係と国際的相互信頼には密接な関連性がある。戦略的相互信頼の内容を明確し、相互信頼と国際協力との関係を把握することは、日中韓の戦略的相互信頼と安全保障協力にとって重要である。さらに、北東アジアの安全保障にも大きな影響を及ぼす。

戦略的相互信頼の特徴として、次の5点が挙げられる。第一に、戦略的相互信頼は特定の領域に限定されるものではなく、政治、軍事、経済、文化、科学技術などが含まれる。第二に、戦略的相互信頼は安定的なものである。行為主体同士に突発の事件（または衝突、リスク）などによって容易に崩されるものではない。第三に、戦略的相互信頼は長期性を持つ。すなわち、長期的な発展を重視し、短期的な目標（または暫定的な利益）に影響されるものではなく、国家関係の悪化によって消されるものではない。第四に、戦略的相互信頼は国家の総合的实力から生まれ、維持

されている。第五に、戦略的相互信頼は「具体性」という要素がある。個人、行政、首脳同士の友好関係によって積み上げられている⁴。

戦略的相互信頼と安全保障協力は、互いに影響し合い、相補的に存在する。まず、前者と後者には正の相関関係がある。戦略的相互信頼の度合いが高ければ高いほど、安全保障協力は有利にはたらく。逆にそれが低くなれば、安全保障協力は不利になる。相手の長期的な戦略意図を理解することによって、戦略的相互信頼が構築されることになる。さらに、相手の意図を認識し、共同利益を見つけることも可能である。たとえ片方が今までの対応と異なる行動を取ったとしても、行為主体同士が信頼をもって国益に有利な判断を行い、衝突を回避することができる。そうすることで単独行動が無力化され、つまり、協力が単独行動よりも有利になる。行為主体同士にとって協力の意図が生じやすくなり、初期的な政治協力が実現でき、さらにハイレベルの政治協力を展開させる可能性も生じてくる。逆に、相手の長期戦略意図が不確実な場合、政策の方向性を把握することが不可能となり、相手の行動から疑い（または恐怖）が芽生える。その際、自分を守るために最悪の状況を想定する。つまり、相手は自分に不利をもたらすと判断し、相手を敵とみなす。

また、安全保障協力は戦略的相互信頼に影響を及ぼす。相互信頼が欠ける場合、一時的な施策でも一部の分野で協力が実現できれば、相互理解を深めることができる。そして、長期的な交流と相互依存の深化によって、相互信頼関係を高めることができる。信頼関係と協力関係の相互深化によって、最終的には戦略的相互信頼関係が形成される。逆に、協力の過程で生じる摩擦がうまく処理できなければ、信頼関係が損なわれるおそれがある。

2. 日中韓の戦略的立場とその特徴

日中韓の戦略的相互信頼と北東アジア安全保障協力への影響を理解するためには、まず、日中韓の戦略的位置づけおよびその特徴を分析する必要がある。一般的に、中国が

¹ 本稿は、2009年度日本国際交流基金会の助成による研究成果の一部である。

² Andrew H. Kydd (2005), *Trust and Mistrust in International Relations*, Princeton University Press, p.6.

³ Paul R. Brewer, Kimberly Gross, Sean Aday and Lar Willnat (2004), International Trust and Public Opinion about World Affairs, *American Journal of Political Science*, 48(1), pp.96-97.

⁴ 劉慶「『戦略互信』概念辨析」『国際論壇』2008年第1期、42ページ。

外国と結ぶパートナー関係のなかで、「戦略的パートナー関係」は最高レベルである⁵。日中韓における二国間または三国間の関係には、すでに戦略的パートナー関係が結ばれている。

2008年5月、韓国の李明博大統領が訪中して胡錦濤中国国家主席と会談を行い、中韓首脳による共同声明が発表され、中韓関係をこれまでの「全面的協力パートナー関係」から「戦略的協力パートナー関係」に格上げすることに合意した⁶。さらに、中韓の外務次官級の戦略対話と両国首脳の定期相互訪問が制度化された。この他、日中韓FTA交渉の早期開始、朝鮮半島および北東アジアの平和と安定のための協力深化、貿易・投資拡大などで合意した。そして、2008年8月に胡錦濤主席が訪韓し、中韓戦略的協力パートナー関係の具体的な協力内容が充実され、新たなステップへと踏み出した。

中韓の戦略的協力パートナー関係は、1992年国交樹立以降の「友好協力関係」から、金大中政権の「協力パートナー関係」を経て、さらに盧武鉉政権になってから「全面的協力パートナー関係」に「戦略的」が加えられ、経済・貿易分野に集中していた中韓関係を外交、国家安全保障などの領域へと広がった。つまり、中韓戦略的協力パートナー関係は両国関係の枠を超え、地域安全保障協力が重視され、安定性をもった。中韓両国は「政治や、外交、安全保障、経済、社会、文化などの領域において、全面的な戦略的パートナー関係を確立した。また、中韓は両国協力関係の範疇を超え、北東アジア安全保障メカニズムの構築における戦略的協力を行い、さらにその協力を地域的・世界的な視野、たとえば国際テロリズム対策、国連改革および世界気候変化などの領域へと広げていく」⁷。

中韓戦略的協力パートナー関係の主な内容は、次の通りである。第一に、政治において友好交流を深め、政治相互信頼を深化させる。そして、北東アジアの平和と安定の促進や、サブリージョンおよび国連改革、気候異変の対応などの重要問題の協力関係を強化する。この点は中韓戦略的協力パートナー関係の基盤となる⁸。第二に、経済・貿易やエネルギー安全保障の面における交流と協力を深め、金融市場の改革・開放を促進し、金融分野の協力を深める。中韓は非伝統安全保障の分野、とりわけ共に直面する自然災害（たとえば地震、津波、台風）への対応における協力

関係を強化する。第三に、中韓FTAの早期交渉開始を目指す。第四に、中韓の民間文化交流を深める。たとえば、青少年交流を行ったり、民間学術フォーラムを開催したりして、人文領域における理解と交流を深化させ、科学技術、司法と教育領域の協力関係を強化する。

中韓戦略的協力パートナー関係の確立は、中韓関係を戦略的に見直し、新たな段階に導く象徴でもある。それは21世紀の中韓関係に影響するだけでなく、朝鮮半島と北東アジア情勢の変化への対応として、外交戦略調整における賢明な選択でもある。朝鮮半島非核化の原則を維持し、北東アジアの平和と安定を守るという戦略的需要は、中韓戦略的協力パートナー関係の基盤である。この関係は、朝鮮半島と北東アジアの平和と安定に貢献するだけでなく、米韓関係、日韓関係、中朝関係および北東アジア地域協力にも積極的な影響を及ぼす。

中韓戦略的協力パートナー関係の確立は、韓国の対米・対日関係を調和し、北朝鮮の「通米封南（米国を利用して韓国を封じる）」の外交政策を牽制する効果もある。これは、李明博政権の実用主義外交理念に基づき、いわゆる中国、米国、日本、ロシアの「バランス」になるという「バランス外交」の現れである。ただし、中韓戦略的協力パートナー関係の確立と発展は、韓国の外交戦略の基軸である米韓同盟関係を弱体化させ、あるいはその代替になることはできない。

日中関係については、日本の安倍晋三首相（当時）が2006年10月に訪中し、小泉時代の靖国神社参拝によって悪化した日中関係が大きく改善された。日中は「戦略的互惠関係」を結び、国際社会において共同利益を追求することで合意した。2008年5月に胡錦濤主席が訪日した際、『「戦略的互惠関係」の包括的推進に関する日中共同声明』が発表され、日中の戦略的互惠関係が新たな段階に入った。これまで、中国側は1972年の「日中共同声明」、1978年の「日中平和友好条約」、1998年の「日中共同宣言」を日中関係の「礎」と称していた。日中の戦略的互惠関係の構築は、日中関係が新たな歴史の出発点に立ったことを意味する。また、経済グローバル化と地域主義が進むなかで、日中戦略的互惠関係は今までなかった戦略性とグローバルな意味を有している⁹。

「戦略的互惠関係」は日中関係発展の政治的な基盤を提

⁵ 魏志江「論中韓战略合作伙伴关系の建立及其影響」『当代亚太』2008年第4期、64ページ。

⁶ 「中韓発表聯合声明 確定両国戦略対話機制」(URL: http://news.china.com/zh_cn/domestic/945/20080528/14874351_1.html)、2010年8月10日アクセス。

⁷ 魏志江、前掲論文(注5)、63ページ。

⁸ 「胡錦濤同韓国総統李明博会談」(URL: <http://news.cctv.com/china/20080528/100077.shtml>)、2010年8月10日アクセス。

⁹ 姜躍春「論中日『戦略互惠』関係」『国際問題研究』2008年第3期、7ページ。

供しただけでなく、「相手国を仲間として認知し、脅威とせず、歴史を正視し、未来に向かう」との表明にもなっている。そして、日中は今後「アジア太平洋地域の発展を重視し、グローバルな課題に対応する」など、地域的さらに世界的な視野で協力を切り開いていく¹⁰。しかし、日中戦略的互恵関係は経済・貿易を重視しており、政治や、安全保障、軍事などの戦略的相互信頼はまだ形成されていない。

日韓関係については、韓国の金大中大統領（当時）が1998年10月に訪日し、「21世紀の新しい韓日パートナーシップ共同宣言」が発表された。また、李明博政権になってから韓国がシャトル外交を通して、盧武鉉時代に冷え込んだ日韓関係を回復させ、日米韓における朝鮮半島の安全保障協力システムを構築した。そして、2010年の哨戒艦沈没事件で、日韓は北朝鮮の脅威に対応する安全保障戦略で協調性を示している。

日中韓三カ国関係については、2008年12月、日本の福岡において第一回日中韓サミットが開催され、「三国間パートナーシップに関する共同声明」が発表された。日中韓パートナーシップは三カ国関係を推進し、また、平和的な手段で北東アジアおよびグローバルな問題を解決し、北東アジアの平和と安定を維持するために、積極的な影響を及ぼしている¹¹。2010年5月、韓国の済州島で第三回日中韓サミットが開かれ、「日中韓協力ビジョン2020」が採択された。協力の制度化や、パートナー関係の深化、日中韓のハイレベル交流の強化、国民の友好感情の増進、安定的な戦略的相互信頼の構築などで合意した。その他、2011年に日中韓首脳会談の常設事務局を韓国に設置すること、防衛対話設立の可能性を追求すること、口蹄疫や鳥インフルエンザ根絶へ協力を強化すること、安全保障対話を深めること、地方政府レベルの交流を促進することなどで合意した。したがって、日中韓関係の戦略的位置づけは、経済・貿易領域を超え、政治や、外交、軍事、安全保障、社会・文化などの分野にも及んでいる¹²。

しかし、日中韓三カ国は戦略的協力の基盤を構築しているが、戦略的相互信頼は依然として形成されておらず、安全保障協力の深化させる余地がある。また、日中韓関係および中韓、日中、日韓の二カ国関係の発展にはバランスが十分には取れていない。現状では、中韓の戦略的協力パートナー関係は、日中の戦略的互恵関係よりレベルが高い。

そして、日韓の21世紀の新しい韓日パートナーシップ関係は、戦略的意図に曖昧さが残る。また、日中韓のパートナーシップ関係は、成熟した戦略的協力メカニズムになっていない。

3. 日中韓戦略的相互信頼の影響要因

伝統的・非伝統的安全保障を求める行動には不確定性とリスクが生ずることに対して、戦略的相互信頼は一種の認識である。戦略的相互信頼は、行動と意図の「予期」に関わり、その予期は以下の要因に影響される。

第一に、予期は行為主体の歴史特性の認識に基づいている。歴史行為は、行為主体が相手国への信頼を判断する根拠の一つである。行為主体が過激な軍事拡張をしたかどうか、信義に背いたかどうかなどの歴史記録は、この予期に影響している。

第二に、予期は現有政策と行動への理解に基づいている。信頼は伝統社会に特有のものではない。近代社会の発展につれて、信頼の重要性は高まり、近代において不可欠なものとなっている。信頼は近代社会で拡大しつつある複雑さ、不確定性とリスクといった特徴に深く絡んでいる¹³。複雑な現実世界のなかで、一国の社会・文化や、国家制度、外交政策、重大国際事件への反応なども、信頼するかどうかの重要な判断材料となっている¹⁴。

第三に、予期は義務履行と約束順守に基づいている。「責任意識」とは、行為主体が約束、規則などを尊重し、遵守する願望と行動のことである。言い換えれば、二つまたは複数の行為主体が一つの問題に対して共同声明、協定あるいは条約のかたちで行動準則が決まった場合、たとえその準則の権威性が低くても履行状況の監視機能が欠如しても、約束順守の自覚を持っているかどうかは、行為主体の国際責任性を判断する根拠となる。

日中韓の戦略的相互信頼の影響要因を分析する際、下記の三つの視点から見る必要があると考えられる。

まず、歴史要素という視点である。日中韓は3,000年以上の経済文化交流の歴史があるため、東アジア伝統歴史文化とアイデンティティの共通認識が生まれやすいといえる。しかし、20世紀の日本軍国主義による中韓への侵略は、三カ国の戦略的相互信頼の「壁」となっている。中国と韓国に対する侵略拡張政策が行われたため、中韓は日本の戦

¹⁰ 「中日関於全面推進戰略互恵關係的聯合聲明」(URL:http://www.gov.cn/jrzg/2008-05/07/content_964157.htm)、2010年8月10日アクセス。

¹¹ 「日中韓領導人正式簽署『三国伙伴關係聯合聲明』」(URL:http://www.gov.cn/ldhd/2008-12/13/content_1177284.htm)、2010年8月10日アクセス。

¹² 「2020日中韓合作展望」(URL:<http://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/ziliao/zt/dnzt/wjbdhrmzsfwbxczrczrhhy/t705958.htm>)、2010年8月10日アクセス。

¹³ Piotr Sztompka 『信頼—一種社会学理論』中華書局、2005年、20ページ。

¹⁴ 李淑雲 「信頼機制：構建東北亞区域安全的保障」『世界經濟与政治』2007年第2期、35ページ。

略的意図、戦略的能力と重要な行為を判断する際、国益に有利な判断を行う傾向は強まっている。そのため、中韓と日本の戦略的相互信頼度が大きく影響されるほか、日本の軍事安全保障政策にも不確定性とリスクが生じている。

しかし、日中韓は長い交流の歴史を共有しており、歴史的な共通文化形態と東アジア価値観が形成されている。これは日中韓の戦略的意図とアイデンティティ認識を構築することに有利にはたらく、共通安全保障利益にもつながる。したがって、非伝統的安全保障分野の日中韓協力を促し、その過程で歴史問題を解決し、共通利益を拡大させ、21世紀の新しい戦略協力関係を確立させることが重要である。

次に、日中韓の外交政策に対する理解という視点である。その要因は主に日中韓の政治制度、価値観、イデオロギー、政治、外交、経済利益、国際行動などを含む国家利益である。中国の政治制度およびイデオロギーは、日韓と明らかに異なり、民主主義、人権といった価値観においても、日中韓の差が大きい。さらに、領域、海洋権益および島の領有権をめぐる、日中韓の国家利益が衝突している。国際行動においても、中国が異なる国家政治制度をとっているため、日韓の軍事安全保障政策の透明度とは差があると、よく指摘されている。

日中は互いの戦略意図と安全保障行動について、消極的な判断を下しやすい。日韓の竹島（韓国名・独島）の領有権について、日本側は韓国側の安全保障防衛措置を強める行動に抗議する一方で、韓国側は日本側の竹島（韓国名・独島）主権主張に対して強く非難している。そのため、日韓は民主主義および人権の価値観を共有しているにもかかわらず、戦略的相互信頼関係への影響に関して、イデオロギーの要因が国家利益の次になっている。この他、中国の海洋発展戦略は、近海防衛戦略型から遠洋戦略防衛型に転換しているが、日中は戦略的な交流が行われず、戦略不信が解消されないため、日中の戦略的相互信頼関係が損なわれるだけでなく、安全危機に陥る恐れもある。

改革・開放開始以来、中国の経済高成長が続いている。日韓にとって、中国は最大の貿易相手国と投資対象国となっている。また、中国は韓国の主な貿易黒字相手国となっている。つまり、日中韓は政治制度と価値観が異なるものの、経済相互依存が深まっている。そして、チェンマイ・

イニシアティブに基づき、日中韓の通貨スワップ模様が拡大している。また、2010年5月、温家宝総理が訪韓した際、中韓FTAの早期交渉開始について言及し、第三回日中韓サミットでは、日中韓FTAの共同研究が決定された。

最後に、国際責任の視点も重要である。北東アジア地域では、アメリカ主導の日米同盟と米韓同盟が日韓の安全保障の中心となっている。二つの同盟関係は、北朝鮮の武力脅威と挑発を抑制すると同時に、中国の軍事力増強を抑えようとしている。そのため、北東アジア安全保障メカニズムの再構築で、日中韓が共通認識に辿り着くことは困難である。鳩山政府は発足後、普天間基地移設問題をきっかけに、アメリカとより「平等的」な日米関係を構築し、東アジア共同体戦略を提唱した。しかし、韓国の哨戒艦事件および中国の東海実弾演習があって、鳩山政権は安全保障における日米同盟の戦略的価値を見直して、アメリカ主導の日米同盟に回帰せざるをえなかった¹⁵。2010年に出版された「日本青書（2010）」では、「日米同盟は『日本外交の基軸』と再び強調された¹⁶。アメリカに制約・抑制されたため、北東アジア安全保障協力における日本は、国際規則と国際協定を履行する主体性が欠けている。また、北東アジア安全保障秩序の認識はアメリカに導かれているため、日本は北東アジア安全保障メカニズムを構築する戦略的行動能力が欠けている。

盧武鉉時代の韓国は、「平和繁栄政策」と「北東アジアのバランス戦略」を推し進めたため、米韓同盟は一時的に弱まった¹⁷。しかし、李明博政権が発足してから、「平和繁栄政策」を改め、北朝鮮に対する強硬政策の遂行と21世紀米韓戦略同盟を構築しようとしている¹⁸。とりわけ、天安艦事件が発生してから、アメリカ主導の米韓同盟および日米同盟が全面的に強化されている¹⁹。中国は既存の地域安全秩序に挑戦するつもりはないとはいえ、日米同盟および米韓同盟によって規制されるアジア太平洋安全保障構造に対して、その認識は消極的である。中国の平和的台頭は必ずしも北東アジア安全保障構造に影響し、あるいはそれを変える未知数の力になるとは限らず、北東アジア安全利益を日米と合わせて調整することも考えられる。そのため、北東アジアにおいては、中国、ロシアおよび米日韓安全保障構造による多極的な安全保障構造ができるだろう。

¹⁵ 「共同発表 日米安全保障協議委員会」(URL:http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/usa/hosho/joint_1005.html)、2010年8月10日アクセス。

¹⁶ 日本外務省『外交青書（要旨）』2010年4月、8ページ。

¹⁷ 2005年3月22日に行われた韓国大統領盧武鉉（当時）の演説では、「今後の韓国は朝鮮半島、あるいは北東アジア地域の平和と繁盛のために、北東アジアのバランスの役目を果たす」と発言した。「東北亜格局中的韓国：現代民族国家的重構」(URL:<http://www.nanfangdaily.com.cn/jj/20050519/zh/200505180001.asp>)、2010年8月10日アクセス。

¹⁸ 魏志江「李明博政府对朝政策調整及其影響」『現代国際関係』、2008年第8期。

¹⁹ 魏志江「天安艦事件影響朝鮮半島地縁戦略格局」『中国社会科学報』2010年6月3日。

4. 日中韓戦略的相互信頼度の変化と北東アジア安全保障協力の影響

日中韓の戦略的相互信頼度に影響する要因が異なるため、要因が異なるたびにその戦略的相互信頼度も異なる変化を呈している。日中韓の安全保障協力は、戦略的相互信頼から大きな影響を受けている。以下では、筆者が日中韓の戦略的相互信頼度に影響する要因を相対的な参考値に設定し、度合いのモデルを用いて測定した相互信頼の度合いの結果を示した。

なお、このモデルについて下記の説明を参照されたい。

(1)各影響要因はA、B、C、D、E、F、G、H、I、J、Kと表示される。

- A. 伝統的な交流歴史と東アジアにおけるアイデンティティ認識
- B. 近代日本の対中韓侵略歴史
- C. 政治制度
- D. イデオロギーと価値観
- E. 領土、海洋権益と島の領有権紛争
- F. 経済貿易関係と市場経済
- G. 国家政策の透明度
- H. 国際規則への認識度および遵守状態
- I. 日米同盟
- J. 米韓同盟
- K. 中国の発展

(2)日中韓の戦略的相互信頼の度合いを座標軸に表示した。

(3)「0」を基準とし、戦略相互信頼度をパーセンテージに表示した。

(4)戦略相互信頼度の影響要因のパーセンテージの設定は相対値であるが、統一の基数を参照値にした。

(5)中韓、日中、日韓の戦略的相互信頼度を総合的に分析したうえで、三カ国の戦略的相互信頼度を評価した。

第一に、図1に示したように、中韓戦略的協力パートナー関係の信頼度の度合いは56%で、二国間および三カ国の戦略的相互信頼のなかで比率が一番高い。それは中韓経済貿易の依存度に関わっており、共通の歴史文化伝統と積極的な東アジアのアイデンティティ認識にも関連している。

盧武鉉大統領（当時）が2005年に訪中した際、韓国が中国を市場経済国と認定した。対中貿易額が1,000億ドルを越える国のなかで、初めて中国を市場経済国に承認したのは韓国である²⁰。中韓国交樹立以来、中国はすでに韓国の

最大貿易相手国と投資対象国となっている。その他、中韓は3,000年余りの交流歴史のなかで、宗藩体制²¹を中心とした東アジアの基本的な国際秩序が形成され、東アジアのアイデンティティ認識を共有しているため、戦略的相互信頼の基盤が比較的強い。ただし、中韓戦略的相互信頼度は依然として米韓同盟に影響されることも事実である。

第二に、図2に示したように、日中戦略的互惠関係の戦略的相互信頼の度合いは40%で、中韓戦略相互信頼度より明らかに低い。日本は東アジア文化圏の一員として、歴史上中韓とも友好な経済・文化交流関係を持っていたが、中国主導の東アジア宗藩体制から離れていた。また、対唐・新羅連合軍の白村江の戦い（663年）、朝鮮半島に侵攻する文祿・慶長の役（1592～1598年）のように、当時の東アジア国際秩序を挑発していた。そのため、日本と中韓の歴史的交流の相互信頼の度合いは、中韓のそれよりやや低いことも当然である。近代に入って以来、日本は「脱亜入欧」を目指し、アジアで殖民支配と拡張路線を推進した。その影響で、中韓は日本に対する戦略的相互信頼関係を積極的に期待することはできない。そのため、日本と中韓の二カ国関係における戦略的相互信頼の度合いは、負の影響にしか受けていない。その他、日中には尖閣群島（中国名・釣魚島）の領有権紛争と東海ガス田開発の問題が残っている。中国海軍の遠洋戦略の転換に対しても、西太平洋における日米の海洋権益に挑戦しているとする、いわゆる「中国脅威論」が根強く残っている。そのため、日米同盟は中国の「脅威」に対する安全保障基礎として重要視されている。

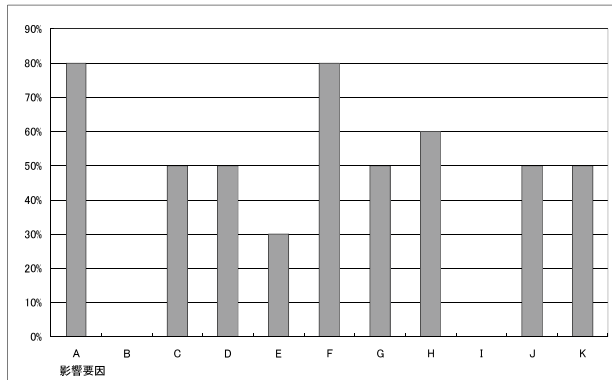
このように、日中の戦略的相互信頼に影響する要因として、伝統的安全利益において、積極的な認識と共通する戦略利益を見出すことが困難である。そのため、戦略的相互信頼は深刻な状態にある。他方、積極的な要因は日中経済関係である。日中の経済構造補完性おと経済相互依存が深まっており、日中韓FTA産官学共同研究の開始および東アジア経済共同体への積極的な期待も加えて、戦略的相互信頼関係に積極的な影響を及ぼしている。しかし、日本は依然として中国を市場経済国に認定しておらず、中韓経済関係に比べてその積極的な要因は明らかに重要度が低い。

第三に、図3に示したように、21世紀の新しい韓日パートナーシップ関係の戦略的相互信頼度の度合いは46%で、日中関係よりやや高い。日韓の戦略的相互信頼に影響する積極的な要因は、主として政治制度と市場経済制度であり、さらに民主主義、人権を中心とした価値観、イデオロギー

²⁰ 「韓国承認中国市場経済地位 日欧盟有示範作用」(URL: <http://news.sohu.com/20051121/n227553017.shtml>)、2010年8月10日アクセス。

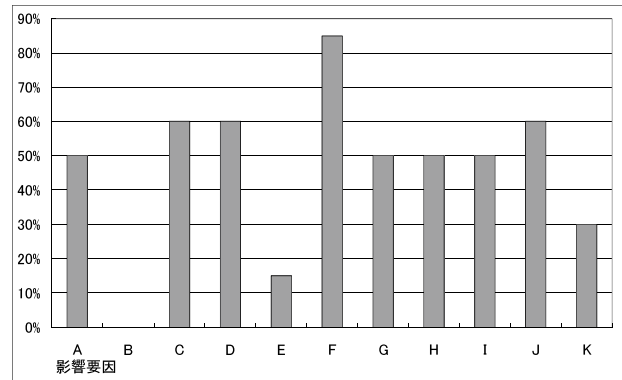
²¹ 宗藩体制とは、宗主国側の「冊封」によって作られる中国を中心とした国際関係秩序のことである。

図1 中韓の戦略的協力パートナー関係の戦略的相互信頼の度合い



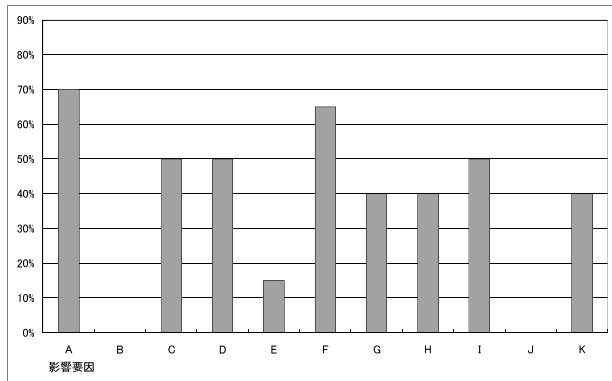
(出所) 筆者作成

図3 21世紀の新しい韓日パートナーシップ関係の戦略的相互信頼度の度合い



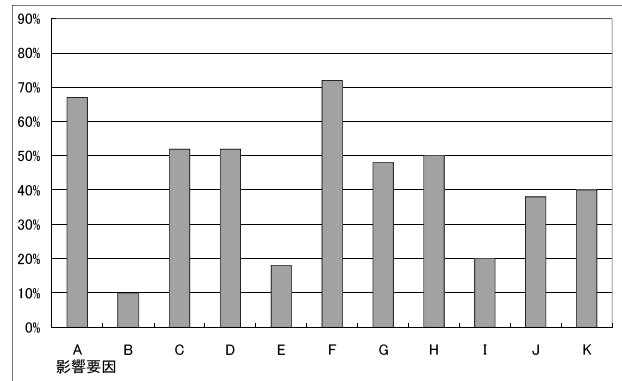
(出所) 筆者作成

図2 日中戦略的互惠関係の戦略的相互信頼の度合い



(出所) 筆者作成

図4 日中韓パートナーシップ関係の戦略的相互信頼



(出所) 筆者作成

を共有しているからである。その他、アメリカ主導の日米同盟と米韓同盟を中心とした米日韓安全保障協力メカニズムも、日韓の共同安全保障利益と協力に有利にはたらく。

しかし、農産品と部品市場といった分野では、競争構造が存在しているため、日韓の戦略的相互信頼度も影響されている。また、日本による植民地支配という歴史、竹島（韓国名・独島）の領土問題紛争は、日韓の戦略的相互信頼関係に影響する最大の消極的要因となっている。そのため、歴史問題をいかに解消するか、21世紀の新しい韓日パートナーシップ関係をいかに構築するかは、日韓の戦略的相互信頼関係の政治要因となる。

第四に、図4に示したように、日中韓パートナーシップ関係の戦略的相互信頼の度合いは42%で、低レベルの戦略的相互信頼関係となっている。その影響要因は歴史問題、領土問題、海洋権益と島嶼有権紛争などである。この他、米韓同盟と日米同盟も日中および中韓の戦略的相互信頼度に

消極的な影響を与えている。

他方、日中韓の戦略的相互信頼に影響する積極的な要因として、親密な経済関係が挙げられる。とりわけ、日中韓FTAの産官学共同研究が開始され、日中韓自由貿易圏を形成することが「日中韓協力ビジョン2020」に入ったことは、今後の戦略的相互信頼関係の経済的な基礎となる。また、北朝鮮の核開発およびミサイル開発といった伝統的安全保障領域に対して、日中韓は積極的に協力することで合意した。そして、金融、エネルギー安全保障、環境問題、公衆衛生、食品安全、反テロリズム、越境犯罪、海賊対策、海上援助、気候変動といった非伝統的安全保障分野にも積極的に協力し、二国間または三国間の協力枠組みを作ることと合意した。いうまでもなく、日中韓の戦略的相互信頼関係を発展させていくことが、北東アジアにおける多国間安全保障メカニズムの構築の核心と基礎である。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

Japan-China-ROK Mutual Strategic Trust in Northeast Asia

WEI, Zhijiang

Professor, School of Asia-Pacific Studies, and
Director, Korean Study Institute,
Sun Yat-sen University, China

Summary

In this paper, grounded on the concept of "mutual strategic trust", I have considered the strategic positioning of Japan, China and the ROK, which are located in Northeast Asia. More specifically, in addition to giving a broad overview of the current state of affairs and challenges for mutual strategic trust among Japan, China and the ROK, I have systematically undertaken analysis of the factors affecting Japan, China and the ROK's relationships of mutual strategic trust.

Via the above analysis, I have indicated that the building and continued developing of mutual strategic trust among Japan, China and the ROK is the core and foundation for the construction of multilateral security mechanisms in Northeast Asia. In addition, it is also important that the three nations deepen cooperative relations on security, and with the expectation of a "spillover" effect in nonconventional security cooperation, that Japan, China and the ROK deepen the strategic exchange and mutual trust among them.

Keywords: Japan, China and the ROK; mutual strategic trust; Northeast Asian security

[Translated by ERINA]

長吉図開発開放先導区と中国国境地域開発開放モデルの革新¹

吉林大学東北アジア研究院教授 吳昊
新潟大学非常勤講師 應雋

はじめに

2009年8月30日、中国政府は「中国図們江地域協力開発計画要綱－長吉図を開発開放先導区にする」（以下、「計画要綱」）を国家戦略として正式に承認した。「計画要綱」によると、長吉図開発開放先導区（以下、「長吉図先導区」）の主な範囲は、中国図們江地域の中心区域、すなわち吉林省中東部の二大都市である長春市と吉林市それぞれの一部地域²および延辺朝鮮族自治州全域を含む帯状の地域である（図1）。長吉図先導区の総面積は7.3万平方キロメートルであり、人口は1,090万人に達し、面積、人口のいずれも吉林省全体のおよそ三分の一を占める。

中国政府による長吉図先導区の承認は、北東アジア地域

諸国からも大きく注目されており、長吉図先導区の設立目的や、中国政府および吉林省政府による長吉図先導区建設の推進策などに関する議論が盛んに行われた。なお、設立目的や関連諸政策を検討する際には、次の点に注意を払うべきである。すなわち、「計画要綱」そのものだけでなく、①近年、中国は国境地域の開発開放をますます重要視するようになってきたという背景、②長吉図先導区の設立は、中国国境地域の発展を推進させるための戦略体系の重要な構成部分となっている、ということに留意しなければならない。

1990年代初め、中国政府が14の国境都市の対外開放および国境貿易の開始を許可してから、国境地域の開発は数多

図1 長吉図先導区の地理的位置



(注) ①長吉図先導区、②中国モンゴル間大通路、③東北経済圏、④大図們江経済圏、⑤北東アジア地域。
(出所)「人民日報」2009年11月25日付、19ページより作成。

¹ 本稿は、2010年7月20日中国吉林省長春市で開催された「吉林大学・北京大学 北東アジアフォーラム2010－北東アジア地域協力および長吉図開発開放国際学術研究会」において発表された「長吉図先導区与中国沿辺地区開発開放模式創新」と題する吳昊の研究報告を基に、共同で加筆・再構成したものである。

² 長春市の一部地域とは、市街地および市の管轄下にある徳恵市、九台市、農安県を指す。吉林市の一部地域とは、市街地および市の管轄下にある蛟河市、永吉県を指す。

くの領域において大きく進展してきた。しかし、東南沿海地域の状況と比べても、また当初社会各界が予測した水準と比べても、国境地域における開発開放のレベルはまだ低いといわざるをえない。したがって、国境地域に適する開発開放の新たなモデルを模索して、国境地域の発展を加速することは、依然として中国の経済建設が直面している緊急かつ重要な課題となっている。

2009年に入ってから、中国政府は、国境地域の開発開放の新たなモデルを模索するための一連の地域発展戦略を公表してきた。「計画要綱」が批准されたほか、たとえば、①2009年4月21日、綏芬河総合保税区の設立への承認、②同年9月23日、中国・ロシアの首脳が「中国東北地域とロシア極東・シベリア地域の協力に関する計画要綱」を批准したこと、③2010年5月、中国政府による喀什経済特区の設立への批准などが挙げられる。これらの中から、本稿は、長吉図先導区の設立・運営と中国国境地域開発開放モデルの革新に焦点を当て、①開発パターンの革新、②地域協力モデルの革新、③国際協調メカニズムの革新を中心に分析を行うものである。

1. 開発パターンの革新

長吉図先導区の設立と運営は、近年中国が取り上げてきた国境地域開発開放政策の重要な構成部分となっており、その特徴の一つは、従来の国境都市を中心とする拠点式開発から、国境地域と内陸奥地との連動式開発へと、開発パターンの転換が図られた点である。本節では、まず拠点式開発の確立を検討した上で、拠点式から連動式への開発パターンの転換について論じていきたい。

1-1. 国境都市を中心とする拠点式開発パターンの確立

1990年代初頭、中国政府は、黒龍江省（黒河、綏芬河）、吉林省（琿春）、内モンゴル自治区（滿洲里、エレンホト）、新疆ウイグル自治区（伊寧、博楽、塔城）、広西チワン族自治区（凭祥、東興）、雲南省（河口、畹町、瑞麗）、遼寧省（丹東）の合計14の国境都市を、国境地域の対外開放国境都市として承認した。中国政府は、それらの都市に省レベルと同等の外国貿易管理権を付与し、各都市内での国境経済協力区の設立と運営を許可した。国境経済協力区の中で行われるインフラ整備や経営活動などは、借款の利息補助、税収の特恵、財政の定額返還など、多数の優遇政策を

享受することができる。それゆえ、中国において、主要な国境都市およびその各都市内に設けられた国境経済協力区を重点とする国境地域開発開放モデルが次第に形成された。

20年近くの前を経て、このような国境都市を重点とする拠点式開発開放は、国境地域の開発開放において大きく進展してきたと同時に、国境地域の社会的安定性を維持・保護する面においても重要な役割を果たしてきたと考えられる。具体的には、主に次の三つを挙げることができる。

第一に、国境都市におけるインフラ整備が一層加速され、都市の様相を著しく変貌させることができた。

国境地域開放戦略が実施される前には、国境都市のほとんどで建設に必要な資材・資金の投入が不足しており、インフラを整備することができなかった。国境地域開放戦略が実施された以降、各国境都市におけるインフラを整えるための投資額は増額され続けている。たとえば、琿春市の場合、1992～2006年には、固定資産投資額は累計で129億元にのぼり、交通施設や給水、給電施設などは根本的に改善された。それゆえ、国境地域に位置する同市は、経済的に立ち遅れていた小さな町から新興国境都市への変貌を成し遂げた³。

第二に、国境貿易を主とする対外経済貿易活動の発展が比較的速く、隣国との経済関係が日増しに密接になってきている。

中国の国境地域に位置する省や自治区の対外貿易において、国境貿易は特別重要な地位を占めている。たとえば、新疆ウイグル自治区、内モンゴル自治区、黒龍江省の対外貿易に占める国境貿易の比率は相対的に高く、それぞれ70%、40%、30%となっている。同時に、国境貿易の大半は、開発開放の重要地域と位置づけられる国境都市において行われている。綏芬河市の場合、2008年における対ロシアの輸出入総額は35.4億ドルに達し、うち国境貿易額は21.3億ドルとなっており、黒龍江省全体の対ロシア貿易総額と国境貿易額に占める比率はそれぞれ32%、62.4%となっていることが明らかにされている⁴。

第三に、国境地域の経済発展は、国境地域の社会的安定性を維持するための最も重要な前提条件となっている。

1990年代初頭に設けられた14の対外開放国境都市のうち、11都市は少数民族の集中居住地域である。これらの地域は、自然条件、経済発展の基盤や周辺の国際環境などの要素によって大きく制約され、長期にわたって地域経済が

³ 朱顕平・廉曉梅「図們江開放開發及琿春邊境經濟合作区建設經驗教訓」『長吉図開放帶動先導区專題研究報告』吉林省發展改革委員会、2007年10月、172～189ページ。

⁴ 陸南泉「中俄区域經貿合作發展趨勢分析」『俄羅斯中亞東歐市場』2009年9月、7～22ページ。

立ち遅れ、住民たちの生活水準は低かった。開発開放戦略が実施されたことによって、多くの国境都市が急速な経済発展を実現できた。国境地域全体の民族団結および社会安定の維持において、経済の急成長を遂げたこれらの国境都市は極めて大きな役割を担うと考えられる。

1-2. 拠点式から運動式への開発パターンへの転換

近年、主に次の三つを中心に、上述の国境都市を中心とする拠点式開発パターンの限界が現われてきている。すなわち、①国境都市のほとんどは、その規模が小さいため、経済資源を効果的に集めて強い牽引力を持つ国境地域の経済中心地にまで発展することが困難である。②産業基盤が相対的に脆弱であり、産業の移転を引き受ける能力が不足している。さらに、一部の国境地域では工業化に逆行する現象さえ起こっている⁵。③一部の国境都市および国境経済協力区は、奥地から助力を得ることができず、隣国との連携も効率的に推し進められなかったため、「孤島経済」の状態に陥っている⁶。

したがって、上述の限界が強く表れるようになった今日では、主要な国境都市および国境経済協力区の建設を中心とする拠点式開発によって、国境地域の開発開放を一層効果的に導いていくことは極めて困難である。それゆえ、国境地域が直面している多くの課題を解決し、当該地域の開発開放モデルを革新する必要性があり、それに応じて、中国政府は長吉図先導区の設立・運営を正式に承認したのである。

上述の「計画要綱」が示す発展の基本方向に基づき、長春、吉林という二大都市の経済・社会の発展の加速化および対外輻射能力の増強によって、図們江全域の発展に内陸地域から更なる強い助力が提供され、そのうえ、国境地域全体の開発開放も効果的に促進されると考えられる。そして、図們江地域の開発開放、とりわけ、国際輸送ルート整備の推進は、中国東北地方および北東アジア地域に占める長春・吉林経済区の地理的優位性を高め、経済発展を促進することができる。一方、長春・吉林経済区と図們江地域との連動的開発に関しては、長春、吉林、図們江地域の一体化を推し進めること、それらの地域が統一体として国際的地域経済協力に参加することが最も重要である。そうすることによって、図們江地域開発を延辺朝鮮族自治州、さらに琿春市だけに限定するという従来の方策を抜本的に変え、地域全体の発展に重点をおき、国境地域の開発開放を

一層加速化することが実現できる。

2. 地域協力モデルの革新

2-1. 国際協力を重点をおく地域協力モデルの形成

中国は、国境地域における対外開放拡大の戦略を取るようになってから、隣国との地域協力を積極的に参加し、かつ推し進めていくことを対外開放の中心としてきた。たとえば、黒龍江省の黒河市、綏芬河市、東寧市などはロシア国内の関連地域との協力活動の展開を対外開放の中心としてきた。同様に、図們江地域の開発開放も国際地域協力への参加と推進を重点としてきた。とりわけ、ロシアや北朝鮮と近接している地区間におけるインフラ整備の協力、中国～モンゴル間の輸送ルート整備の協力、両国・多国間経済区建設の協力などは、吉林省および延辺朝鮮族自治州、琿春市が長年にわたって積極的に取り組んできた国際協力活動の一部であった。

このように、中国は、国境地域の開発開放を図る過程において、隣国との地域協力を重視し、かつ積極的に推進してきたのに対して、国内地域間の協力活動の展開に関心を払うことはあまりなかった。その実態について次の三つを指摘しておきたい。

第一に、前述の国境都市および国境経済協力区を中心とする拠点式開発開放の場合、国境都市と内陸奥地との分業・協力に対してはほとんど無関心であったため、国内地域との連携も視野に入れて国境地域の開発開放を全面的に推し進めていくことはできなかった。

第二に、国際地域協力の展開において、国境地域に位置する省や自治区の多くは、国内の隣接地域をパートナーでなく競争相手とみなす傾向が非常に強いため、隣国の地域と協力関係を結ぶ際に、それらの省や自治区の間で相互排斥や悪性の競争が生じてしまうケースさえあった。

たとえば、黒龍江省、吉林省がそれぞれ展開しているロシアとの経済協力や国際輸送ルート建設の協力はどちらも大図們江地域協力の重要な構成部分となっていることから、本来なら、両省および関連地域が力を出し合い、諸事業を共同で推進していくべきである。しかし、実際のところ、両省の間でも、また関連地域である綏芬河市と琿春市との間でも、北東アジア地域協力や図們江地域開発などの問題について互いに検討しあうことは極めて少なく、これらの問題を議題とする国際シンポジウムなどへの共同参加もほとんどなかった。

⁵ 李紅『「兩廊一圈」的困境与出路』『創新』2007年2月、17～22ページ。

⁶ 朴承憲『図們江開發所面臨的新形勢与新課題』『延辺大学学报（社会科学版）』2006年1月、58～63ページ。

第三に、中国内陸に位置する省や自治区において、行政区域による相互分断の問題が未だに深刻であり、地域一体化の進展はまだ緩慢である。

近年、地域間の市場分断を解消し、国内地域経済の一体化を推進しようという呼びかけが多くなってきている。長江デルタ、珠江デルタ、京津冀（北京・天津・河北）などの東部沿海地域ではすでに地域一体化の推進措置を採り始めている。しかし、国境地域にある省や自治区、またその下にある各級の行政区では、類似の措置を講じているケースは稀である。インフラが接合できていないことや、経済や社会政策のつりあいが取れていないこと、資本誘致において悪性の競争が生じていることなどの問題は依然として残っている。

2-2. 国内協力と国際協力の両方を重視する地域協力モデルへの転換

確かに、国境地域に位置する省や自治区が地理的優位性を活かして、隣国との地域協力を拡大し続けていくことは、開発開放および経済発展を加速するための重要な方策である。これまでは、地理的優位性に頼って、それらの省や自治区は、国際協力の面において多かれ少なかれ一定の成果を挙げてきた。しかし、国際協力ばかりに目を向け、国内地域間の協力・連携を軽視するというような政策方針にはマイナスの効果があることにも注意を払うべきである。具体的には、以下の三つのマイナス効果が生じる恐れがある。

第一に、国境に位置する各地域の一体化した競争優位の形成に対してマイナスの効果を生じかねない。

地域競争優位について検討を行う際に、次のような研究方法を採る傾向がよく見られる。すなわち、各地域をそれぞれ一つの独立した点とみなし、各地域が独自に保有している経済資源およびそのポテンシャルを比較するという方法である。しかし、実状からいうと、いかなる地域も一つの独立した点にはなれず、また各地域がそれぞれに持っている経済的空間の分布構造は、その地域の競争優位性に対して大きな影響を与えている。たとえば、1990年代以降、長江デルタ地域が急速な発展と競争優位性の向上を成し遂げたのは、上海市と江蘇省、浙江省との間で形成された相互依存の産業分業関係から大いに受益できたからである。

第二に、国境地域の省や自治区と中国国内の比較的高い経済水準を有する省や自治区とのより密接な協力関係の形成に対してマイナスの効果を生じかねない。

一部の研究者は、長江デルタ、珠江デルタと中西部地域の地理的特徴、産業基盤や資源保有率などについての比較研究を通して、次の意見を提起した。すなわち、西部地域の産業発展を輸出産業と位置づけることはその地域の実態に相応しないため、資源利用型の外国投資業者や他地域の企業を対象に資本誘致活動を積極的に行い、最終的に西部地域を東部地域のビジネス・バリューチェーンに参入させ、最適化させていく必要があるという⁷。また、実証研究の結果を踏まえて、次のように指摘する研究者もいる。すなわち、西部の省や自治区が示す経済発展のスピードは、これらの地域内部の交通インフラの建設状況との関連性よりも、これらの省や自治区と東部にある主要経済集積地域と連結するインフラの整備状況との関連性の方がはるかに高いことが強調されている⁸。したがって、国境地域の省や自治区は、国内の経済的発展が比較的進んでいる地域との間で効果的な協力・連携関係を作り出さなければ、それら自身の経済発展に深刻な悪影響を及ぼす可能性が高いと結論付けられる。

第三に、国際地域協力の推進に対してマイナスの効果を生じかねない。

改革開放政策が実施されてから、国境地域に位置する省や自治区、とりわけ国境都市は、隣国との地域協力を積極的に推し進めてきた。しかし、全体からみると、その効果はまだ不十分である。それらの省や自治区、また国境都市が相互連携を強化し、力を出しあい、共同で隣国およびその地方政府と地域協力の問題について検討しあえるようになれば、地域協力の方案はより合理的なものになれると同時に、各国の中央政府からの支持もより容易に得られる。

したがって、国境地域の開発開放を一層推進していくためには、隣国との国際協力活動の展開だけでなく、国内地域との多層的な協力活動の展開も重要視すべきである。「計画要綱」は、図們江地域開発を延辺朝鮮族自治区（あるいは琿春市）だけに限定するという従来の方策を根本的に変え、長春市、吉林市と延辺朝鮮族自治区を一体化して、開発開放の基本方向性と主要内容を確定した。同時に、「計画要綱」では、次の三つのレベルにおける国内地域協力の展開が強調された。

第一に、長吉図先導区は吉林省内の他地域と有機的に連動していく必要がある。

「計画要綱」は、長吉図先導区の建設過程とは、長吉図先導区および吉林省南部、北部、西部の産業の分業と配置

⁷ Markus Taube「中国区域發展中的外国投資：沿海地帯の経験和对西部地区的政策挑戰」『發展經濟學論壇』2003年1月、86～115ページ。

⁸ 駱許倍・朱農「中国西部落後地区發展与目標性交通運輸基礎設施」（沙安文・潘春麗・邹恒甫主編『中国地区差異的經濟分析』人民出版社、2006年）、206～243ページ。

を一層適正化し、国際輸送ルートとインフラ整備を合理的に推進する過程であるとしている。そのため、①長吉図先導区の内部集積能力と対外的先導能力を増強してから、省内の他の地域を率いて共に発展していくこと、②松花江流域の総合的整備、長白山生態環境の保護・整備を強化し、吉林省全域にわたって、合理的かつ整然とした秩序および良好な生態環境を保った開発構造を築き上げていくことが重要であると指摘しておきたい。

第二に、長吉図先導区は東北地域に位置するその他の省・自治区と協同的に連動していく必要がある。

「計画要綱」は、遼寧省、黒龍江省、内モンゴル自治区との連携強化の重要性を十分に認識したうえで、東北地域においてインフラの相互接合、産業の発展と分業の合理性、地域一体化の向上、互惠・ウィンウィンを得られる開発開放の新たな枠組みの構築を積極的に求めた。そのため、「計画要綱」は、東北地域における総合的交通輸送ネットワークの整備、沿海港と内陸港との連携、エネルギーの開発・利用に関する協力、水利インフラの整備、産業の分業・提携等の問題に重点をおき、建設プロジェクトを指定し、複数の省・自治区を跨ぐ協力・連携活動の基本内容を明確に定めた。

第三に、長吉図先導区は中国東部沿海地域と密接な経済協力関係を形成・強化していく必要がある。

東部沿海地域は、中国の中心的な経済集積地であり、資金、技術、人材などの優位性を有し、特に経済的に長吉図先導区と強い相互補完性を持っている。東部沿海地域との経済協力の強化、各省間の協力区建設の加速化、投資誘致への取り組みなどによって、長吉図先導区は東部沿海地域を中心とするビジネス・バリューチェーンのなかへと効果的に参入し、吉林省全体の経済発展および図們江地域の開発開放はより一層推進されるだろう。そのため、「計画要綱」は、長春市と吉林市の開発区や琿春国境経済協力区などが東部沿海地域と協力・連携を試みるべき主要な領域に関して、幾つかの具体的な方案が出された。

上述のように、長吉図先導区は、北東アジア地域協力と図們江地域協力開発のための先導地域だけでなく、中国国内の多層的な地域協力を促進するための先行模範地域でもある。長吉図先導区建設の効果的な推進は、中国の内陸国境地域にあるその他の省・自治区に対して、国内および国際地域協力を統一的かつ全面的に計画する新たなモデルの模索に関する重要な経験を提供することができる。

3. 国際協調メカニズムの革新

3-1. 地方政府間協力が主となる国際協調メカニズムの定着

中国と周辺諸国の地域開発協力における協調メカニズムの建設において、大きなアンバランスが生じていることは明らかである。つまり、比較的速い進展を果たし、効果的な協力メカニズムを形成できたものもあれば、進展が緩慢で効果的なメカニズムの形成に至らなかったものもある。たとえば、瀾滄江～メコン川流域の地域協力開発の場合は、比較的健全なメカニズムを有し、各国の中央・地方政府および関連国際組織による共同参加を含んだ多層的な協調プラットフォームの形成を果たした事例である。また、中国と中央アジア諸国とは、「新ユーラシア・ランドブリッジ」プロジェクトを中心とする地域開発協力メカニズムの構築において大きな成果を獲得し、上海協力機構を主とする多国間協調メカニズムも高く評価されている。このような成功事例がある一方、多くの地域協力はなお有効な協調メカニズムを作り上げられておらず、図們江地域協力開発もその一つである。

1995年12月、国連開発計画（UNDP）による積極的な推進の下で、中国・ロシア・北朝鮮の3カ国政府は「図們江地域開発調整委員会の設置に関する協定」を、また中国・ロシア・北朝鮮・モンゴル・韓国の5カ国政府は「図們江地域開発および北東アジア開発諮問委員会の設置に関する協定」および「図們江地域開発および北東アジア地区環境基準に関するメモランダム」に調印した。このような協定やメモランダムの公表は次のことを示した。すなわち、図們江地域開発はすでに研究論証の段階から正式な実施段階へと移ることになった。同時に、中国・ロシア・北朝鮮の3カ国「調整委員会」および中国・ロシア・北朝鮮・モンゴル・韓国の5カ国「諮問委員会」という二つのレベルの協力枠組みが形成された。その後二つの委員会は図們江地域協力開発の推進に対して積極的な役割を果たしたものの、大きな欠点を持っていることも明らかになった。

二つの委員会はともに国連で登録を行った国際組織であり、その組織構造、基本職責や運営方法などについては関係協定によって定められている。しかし、現状からいうと、二つの委員会は国際フォーラムに近似する役割しか果たしておらず、効果的に運営されている国際協力組織とは到底言えない。その主な理由として次の二つが挙げられる。すなわち、①これまで二つの委員会は、図們江地域協力開発に関して法的拘束力を有する規定や条例を設けたことが一度もなく、当初の期待に反して多国間協議機構に成長することはできなかった。②二つの委員会は、図們江地域協力

開発の実務的な側面においても実質的に協調作用を発揮したことがなく、国際組織が持つべき協議・協調の機能すら備えられなかった。そのため、図們江地域協力開発は、二国間または多国間で協動的に行動できる段階にまだ進んでおらず、今なお各国による自主的な開発を主とする状態にある。

このような状況の下で、図們江地域の協力開発は地方政府間の協力・連携によって進められてきた。たとえば、かつて中国・吉林省、日本・鳥取県、韓国・江原道、ロシア沿海地方は「環日本海地方政府首脳会議」制度を設けて、毎年地方政府首脳会議を開催し、地域の協力と発展について議論してきた。2000年、モンゴルの中央県もこの会議に参加した⁹。各国の地方政府のうち、中国吉林省、延辺朝鮮族自治州、琿春市は図們江地域協力開発の促進に対してより一層積極的な態度を示してきた。具体的には、国際輸送ルートの整備と国境を跨ぐ経済協力開発の加速化を図るため、吉林省は、①ロシアとの間で、「陸港関」プロジェクトの展開および中国・琿春～ロシア・ハサン越境経済協力区の設立、②北朝鮮との間で、「陸港区」の建設および中国琿春～北朝鮮羅先越境経済協力区の設立に関して協議を続けてきた。

3-2. 多層的な協力プラットフォーム構築への転換

上述のように、各国の地方政府が行った交流や協力が図們江地域協力開発の推進において重要な役割を発揮してきた。しかし、地方政府が行使できる権限の範囲はかなり限定されているため、積み重ねてきた努力とは裏腹に予期した効果を達成できなかったことも明らかになった。通関制度、商品の検査・検疫制度、越境経済協力区とインフラ整備などに関する制度上の協議は全て中央政府の職権範囲内に帰属しているため、中央政府の参与または明確な権限の付与が見られない限り、地方政府において決定・施策のできる範囲は大きく制限されるのが現状である。たとえば、中国側が提出した「陸港区」の建設プロジェクトに関して、かつて北朝鮮の羅先市は強い興味を示したものの、最終的に中央政府から明確な支持を得られなかったため、実行できなかった。これに限らず、協力メカニズムの不健全さに起因して、図們江地域における国際輸送ルートの円滑化問題も有効な解決策が提出できないままになっている。

また、ロシアにおける法整備の不備、市場独占問題の深刻化、通関効率の低下、中央鉄道と私営鉄道との矛盾などの問題に影響され、実態は次のようになっている。すなわ

ち、中国琿春～ロシア・カムショーバヤの国際鉄道が開通されてから10年余りが経ったが、累計貨物輸送量はわずか5,486トンにとどまっており、2005年以降は運行が全面停止状態になっている。

一方、北朝鮮の対外開放もまだ初期段階にあり、通関手続き、費用徴収、プロジェクトの提携などに関する諸制度は未だ国際的に通用できるようなものとして確立されてはいない。その上、羅先地区では道路などのインフラ整備が立ち遅れている、物流コストが高くて貨物の輸送が円滑ではないという問題が顕著に現われている。この現状では、地方政府（とりわけ、吉林省、延辺朝鮮族自治州、琿春市）からの推進力だけを頼りに、図們江地域協力開発が実質的な進展を得ることは極めて困難である。

地域協力開発の国際協調メカニズムの革新が求められ、関係諸国の地方政府が主役を務めるのではなく、中央政府と地方政府が共同参加する多層的な協力プラットフォームの構築を図るための新たな模索が必要となってくる。それを通して、図們江地域協力開発の実現が保障され、遅滞する北東アジア地域協力にも新たな動力が与えられる。

中国政府は図們江地域協力開発を国家戦略に格上げして、地域開発の国際協調メカニズムの革新に新たな契機を与えた。「計画要綱」は、図們江地域の国際協力メカニズム革新の基本的な方向を、次のように明確に提起している。すなわち、①「大図們江」を提唱する関係諸国の政府首脳（または副首相）による定期会合の実現を図ること、②既存の大図們江イニシアティブの枠組みに基づいて、北東アジアフォーラムや図們江地域都市フォーラムなどを定期的に開催し、地域協力について調整・協議を行うこと、③相互に連動する情報交流や人員往来のプラットフォームを構築すること、④地方政府が図們江地域協力開発に参加する権限を適宜拡大することである。

なお、北東アジア情勢の複雑性、国際協調メカニズムの向上を実現する際の困難を考慮すると、短期間で効果的な多国間協力メカニズムを確立することは比較的難しい。そのため、中国はまず二国間協力の積極的推進に着手し、それから図們江地域協力開発における多国間協調メカニズムの形成を漸進的に推し進めていくべきである。

具体的には、ロシアとの協力開発に関しては、ロシアが東部大開発戦略の実行に取り組んでいることを良い契機とみなし、①中国・琿春～ロシア・カムショーバヤの国際鉄道輸送の復旧、②ロシア側口岸インフラ整備、③ロシア側通関効率の向上、などの問題を中口首脳会議の議題とし、

⁹ 王勝今・於瀟『図們江跨國經濟合作研究』吉林人民出版社、2006年、98ページ。

力を合わせて解決策の早期提出に努めなければならない。また、北朝鮮との協力開発に関しては、中朝首脳会議や中朝経済貿易科学技術連合委員会会議を開催して、①元汀里～羅津道路整備、②圈河口岸の再建、③羅津港、清津港の港湾整備と使用をめぐって、中国・北朝鮮両国の中央政府が直接、協議を行うことが最も重要である。さらに、モンゴルとの協力開発に関しては、中国・アルシャン～モンゴル・チョイバルサンの「両山鉄道」の敷設を中国・モンゴルの首脳会議の主要議題として提出し、実現に向けて議論しあう必要がある。二国間協力の実現を図りながら、図們江地域協力開発を一層有効に促進するための協調機構の設置に力を注いで、国際協力協調メカニズムの役割を果し、地域協力開発に効果的な制度保障を提供すると同時に、中国にある他の国境地域と周辺国家との間で地域協力開発を展開していくために新たな経験を蓄積することは、中国にとって一つの緊要な課題となっている。

おわりに

前述のように、中国政府による長吉図先導区の承認は、中国が北東アジア地域の協力・連携に参加し、中国東北旧工業基地の振興を一層推し進めていくための新たな方策である。同時に、国境地域開発開放モデルを革新するための新たな模索でもある。本稿は、長吉図先導区の設立・運営と中国国境地域開発開放モデルの革新に重点をおき、次の三つの特徴を中心に検討してきた。すなわち、①開発のパターンに関しては、従来の国境都市を中心とする拠点式開発から、国境地域と内陸奥地との連動式開発に転換される。②地域の協力・連携に関しては、従来の国際協力の参与・推進を重視することから、国内、国際協力の両方を全面的かつ統一的に計画することに転換される。③国際協調メカニズムに関しては、従来の地方協力を主とするものから、

多層的な協力プラットフォームの構築に転換される。

長吉図先導区は、近代的な産業システムの形成、科学技術の革新、体制構造の再構築、政策体系の整備などに取り組み、吉林省全域の経済発展、さらに中国国境地域全体の発展に大きく貢献していこう。その上、長吉図先導区の設立・運営は、国際協力開発水準の向上、国際輸送ルートの整備などの領域における調整能力のレベルアップを果し、北東アジア地域の繁栄を実現するための不可欠な促進力となる。

参考文献

- 1) 李紅「『両廊一圈』的困境与出路」『創新』2007年2月、17～22ページ。
- 2) 陸南泉「中俄区域経貿合作發展趨勢分析」『俄羅斯中東市場』2009年9月、7～22ページ。
- 3) Markus Taube「中国区域發展中的外国投資：沿海地帯的經驗和对西部地区政策挑戰」『發展經濟學論壇』2003年1月、86～115ページ。
- 4) 朴承憲「図們江開發所面臨的新形勢与新課題」『延邊大學學報（社会科学版）』2006年1月、58～63ページ。
- 5) 沙安文・潘春麗・邹恒甫主編『中国地区差異的經濟分析』人民出版社、2006年。
- 6) 王勝今・於瀟『図們江跨國經濟合作研究』吉林人民出版社、2006年。
- 7) 吳昊・劉丹「中国東北地区与周边国家的貿易和投資關係」『東北亞論壇』2005年6月、46～50ページ。
- 8) 朱玲「新疆印象之一：活躍的口岸貿易」『經濟學家茶座』2007年5月、45～50ページ。
- 9) 朱顯平・廉曉梅「図們江開放開發及琿春邊境經濟合作区建設經驗教訓」『長吉図開放帶動先導区專題研究報告』吉林省發展改革委員会、2007年10月、172～189ページ。

The Changchun-Jilin-Tumen Opening-Up Pilot Area and the Renovation of the Model for the Opening-Up of China's Border Areas

WU, Hao

Professor, Northeast Asian Studies Academy of Jilin University

YING, Jun

Part-Time Lecturer, Niigata University

Summary

With the approval of the Changchun-Jilin-Tumen Opening-Up Pilot Area by the State Council, China will participate in Northeast Asian regional cooperation and collaboration, and at the same time as it being a new strategy to continue to further move forward the revitalization of China's Northeast old industrial base, it is also a new investigation and probing for the purpose of renovating the model for the opening-up of China's border areas.

The setting-up of the Changchun-Jilin-Tumen Opening-Up Pilot Area has become one of the key components of the strategy for opening up the border areas which China has taken up in recent years, and the following three points can be raised as characteristic features thereof. That is: 1) as regards the pattern of development, it will be transformed from the existing hub-style development centered on the border cities to development of a style interlocking the border and the interior areas; 2) as regards regional cooperation and collaboration, they will be transformed from the existing emphasizing of participation in and promotion of regional cooperation to planning and arranging both domestic and international cooperation in a comprehensive and unified fashion; and 3) as regards international coordination mechanisms they will be transformed from the existing focus on local cooperation to the building of multitier cooperation platforms.

[Translated by ERINA]

Recent Trends in Mongolian Foreign Trade with the Countries of Northeast Asia

ENKHBAYAR, Sh.

Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

I. Introduction

Foreign trade plays a crucial role in the Mongolian economy, with the value of foreign trade turnover almost equaling the country's GDP. Mongolia is a landlocked country located in Northeast Asia, covering 1,564,100 square kilometers, the eighteenth largest country in the world by area. The population is relatively small and young, amounting to 2.74 million people in 2009, with almost two thirds of the total under the age of 35. More than 60% of the total population lives in urban areas, whereas 40% of the total is registered as living in the capital city, Ulaanbaatar.

After 70 years of power being concentrated in the hands of one political party, Mongolia embarked upon an irreversible path toward a market economy in 1990. Its first free elections were held in 1990 and the first democratic constitution was approved in 1992. The Constitution declared the people's ultimate goal to be the building of a democratic civil society with a free-market economy. These democratic changes in the political environment were crucial turning points in Mongolia's recent history. Mongolia became a member of the IMF, the World Bank and the ADB in 1991, and joined the World Trade Organization (WTO) in 1997.

At the beginning of the economic reforms, the country's immediate priority was to establish the basis of a market economy, and the government adopted a policy of neo-liberal "shock therapy" which quickly removed many regulations and controls while attempting to hand as many activities over to the private sector as possible. The initial transformation contained a number of policy sets to be implemented simultaneously, including privatization, financial liberalization and the liberalization of trade aimed at integration with international trade.

Mongolia has bilateral trade, economic cooperation and investment promotion agreements with more than 30 countries, including Russia, China, the ROK and Japan. In addition, Mongolia is included in the GSP (Generalized System of Preferences) schemes of Japan, the United States and Canada, under which duty-free entry is provided for goods and products originating from a developing country, with the aim of assisting its economic development based on an agreement reached at UNCTAD. In addition, Mongolia is a beneficiary country of the EU's scheme of generalized tariff preferences, under the category of the special arrangement for sustainable development and good governance, which suspends the Common Customs Tariff *ad valorem* duties on

all products listed in Annex II thereof (EU, 2005).

The Northeast Asian countries have a large presence in Mongolia's foreign trade activities. This paper investigates developments in Mongolia's foreign trade with these countries in terms of its overall trends, structure, and main export and import commodities. It should be noted that the term "foreign trade" as used in this paper refers to merchandise trading if not otherwise indicated. Therefore, trade in services was not included in the analysis due to lack of data. The periods examined vary by sector, depending on the availability of the data.

II. Trade Liberalization and Foreign Trade Regulations

Liberalization of trade aimed at integration with international trade was an important part of the Mongolian government's initial economic transformation policy.

Mongolia's foreign trade prior to 1990 was characterized by a state monopoly on trade, a centrally-planned pricing system, and limited export markets in the form of CMEA countries, in which the FSU¹ held the predominant share. During that time, only seven state-run foreign trade corporations were allowed to engage in foreign trade transactions under the state order system. Each of these corporations specialized in a particular form of foreign trade transaction and category of products². However, the country lost its traditional trading partners with the collapse of the CMEA, along with the discontinuation of the flow of finance from the Soviet Union due to its internal difficulties and its subsequent collapse beginning in 1990. The financial flow from the Soviet Union was equal to 35% of the country's GDP (Amarjargal, 2002). Moreover, trade transactions began to be made in hard currency, thus ending the transactions in transferable rubles that had been used among CMEA countries.

At that time, many enterprises had to halt production due to such difficulties as power cuts and shortages of spare parts, raw materials and fuel. Under these conditions, it was necessary to undertake trade reforms aimed at integration with international trade. Consequently, along with removing the state monopoly, the government abolished all quantitative restrictions on exports and imports, along with the export/import state order system. According to the Law of Mongolia on Economic Entities passed in May 1991, all forms of economic entity, including sole proprietorships, and individuals were allowed to engage freely in independent foreign trade activities. As a result, Mongolia's

¹ Former Soviet Union

² Namely, Mongolexport (all exports); Technikimport (machinery and equipment imports); Materialimpex (trade in construction materials); Avtonefimport (all imports of vehicles and petroleum products); Raznoimport (consumer goods imports); Compleximport (imports and exports of goods associated with turn-key projects from the FSU); and Mongolimpex (all trade made in convertible currencies).

trade has diversified in terms of export destinations and the sources of its imports, and Mongolia currently trades with almost 120 countries throughout the world.

Another step toward its goal of integrating with international trade was Mongolia's accession to the World Trade Organization (WTO) in January 1997. Subsequently, on 1 May 1997, the government unilaterally abolished the uniform customs duty of 15% and excise taxes on all imported goods, apart from those levied on a few items, such as alcohol, tobacco, petroleum products and motor vehicles. However, due to a growing need to increase budget revenues, the government increased value-added tax (VAT) from 10% to 13% in September 1998. The following year, in 1999, a 5% uniform import tariff was reintroduced, and an excise tax on beer followed soon after. From November 2000, the customs tariff underwent a further hike from 5% to 7%, with VAT rising to 15%. The customs duty was reduced back to 5%, however, and VAT to 10% in January 2003—with a few exceptions—and has remained unchanged to date. Pedigree animals (cattle, horses, pigs, sheep and goats), computers and their parts, and medical and veterinary equipment have zero-rate customs duties, whereas imported wheat flour and some domestically produced vegetables, such as potato, onions, cabbage, carrot and turnip, have seasonal tariff rates of 15%. Also, an excise tax was imposed on the following imported items, in addition to the import duty and VAT:

- Alcoholic beverages (ranging from \$0.20 per liter on beer to \$6 per liter on vodka with an alcohol content above 40% and wine with an alcohol content above 35%);
- Cigarettes and tobacco (\$0.60 per 100 cigarettes and \$0.30 per kilogram of tobacco);
- Petroleum, diesel fuel and petroleum products, depending on the port of entry;
- Automobiles, depending on the cylinder capacity and years of use.

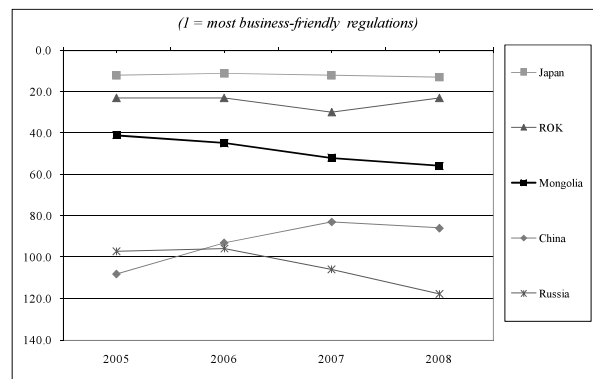
Tax is not imposed on all merchandise exports, with the exception of gold and a few other items.

A further step taken by the Mongolian government, with the aim of enhancing international trade and attracting foreign direct investment into the country, was the enacting of the Mongolian Law on Free Zones in June 2002. Currently, three locations in the north, south and western border areas—Altanbulag, Zamyn-Uud³ and Tsagaan Nuur, respectively—have been designated as free trade zones (FTZ); preparations for their becoming fully operational are currently underway.

Furthermore, with the aim of supporting small and medium-sized enterprises, machinery, equipment and the spare parts thereof—classified in most of Chapter 84 and part of Chapter 90 of the Harmonized Commodity Description and Coding System (HS) of tariff nomenclature—have been exempted from customs duty and VAT since 2009. Mongolia began to use the HS as the basis for customs tariffs when the country joined the WTO.

Mongolia's regulations are considered more business-friendly than those of China and Russia, but still well below

Figure 1 Ease of Doing Business Index



Source: World Development Indicators (WDI), 2008 and 2009

those of Japan and ROK. According to the World Bank (2009), "Mongolia has one of the least restrictive trade regimes in Asia, and a relatively liberal foreign investment regime" (Figure 1).

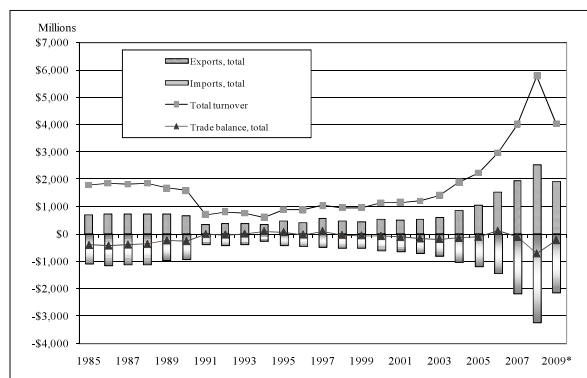
III. Overall Trends in Mongolia's Foreign Trade

Foreign trade has a large presence in Mongolia's economy, especially after the country's transition toward a market economy and opening-up to world markets. Mongolia's foreign trade turnover was stable during the late 1980s, but it deteriorated sharply during the initial period of the economic transition. Although it began to recover steadily after 1995, its pace was slow and it took a decade for its full recovery. At the same time, the country's foreign trade has been suffering from chronic deficits since the pre-transitional period, with the balance of trade remaining negative throughout the period 1985-2009, with the exception of a small number of years. Therefore, Mongolia has always had to rely on financial inflows from abroad to finance her imports. In 2008 the trade balance witnessed its worst historic deficit of \$710 million, amounting to 14% of GDP, due to the massive falls in the international market prices of the country's major export commodities, such as copper and zinc, resulting from the global financial and economic crises (Figure 2).

The value of merchandise trading almost equals the country's GDP, with merchandise exports and merchandise imports exceeding 40% and 50% of GDP, respectively. In addition, trade in services began to grow steadily from the beginning of the 1990s and accounted for 46.4% of GDP in 2004, and was almost equal to the value of merchandise exports. Owing to Mongolia's convenient geographical location connecting Asia and Europe, transport (transit by rail and air) and travel service exports grew rapidly as the country opened up to the world. For example, tourism sector income accounted for approximately 12% of the country's GDP and 24% of exports during the period 1998-2004 (Enkhbayar, Sh., 2006; Figure 3).

Although the Mongolian government has consistently promoted an export-led growth policy for more than a decade of transition, the dominance of raw and low-value-added products within its exports means that the country is

³ The designated location in Zamyn-Uud has FEZ (Free Economic Zone) status.

Figure 2 Foreign Trade of Mongolia (1985-2009)

Note: Imports are shown as negative values

Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues

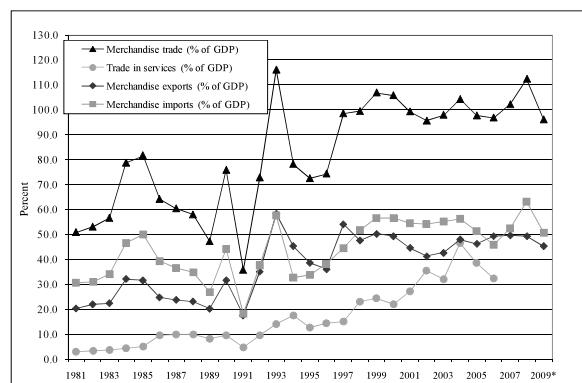
unable to escape from the prolonged foreign trade deficit that is undermining the potential of foreign trade to act as the country's growth engine. The overall structure of Mongolia's foreign trade did not change much over the period 1990-2009. Exports remain dominated by low-value-added mineral products and products of livestock origin, whereas imports comprise a wide range of higher-value-added manufacturing, food and industrial products. According to the competitive industrial performance (CIP)⁴ index of UNIDO (2009), in 2005 Mongolia was positioned 108th among the 122 countries ranked, slightly improving on its position of 115th in 2000. This suggests that Mongolia needs to improve its export performance by seeking opportunities for exports of higher-value-added products.

IV. Mongolia's Trade with Northeast Asia

4.1 Overall Trade Flows

Mongolia's trade with Northeast Asia⁵ plays an important role in the country's foreign trade activities, with the trade turnover values accounting for more than two thirds of the total. In 2009, Mongolia's trade turnover with Northeast Asian countries accounted for 75.1% of the total, whereas exports and imports accounted for 77.5% and 72.9% of the country's total exports and imports, respectively. These figures did not change much over the period 1990-2009, except for the latter half of the 1990s, which was associated with a substantial downsizing of trade with Russia. However, trade dominance shifted from Russia to China from the latter half of the 1990s. At the same time, Mongolia's trade with Northeast Asian countries had continuous trade deficits during the period, with the exception of a small number of years: there were trade surpluses of US\$30-35 million in 1991, 1994 and 2006 only (Figure 4).

Mongolia is a landlocked country and has a limited international transportation network, and consequently

Figure 3 Role of Foreign Trade in Mongolia's Economy, 1981-2009

Sources: 1. Data for the period 1981-2007: WDI, 2009

2. Data for 2008-2009: National Statistical Office of Mongolia (NSO) (2010)

Mongolia's two sole neighbors—China and Russia—have the largest presences in Mongolia's foreign trade activities. In 2009, Mongolia's trade turnover with China and Russia accounted for 47.75% and 20.7% of the total, respectively. As mentioned earlier, Mongolia's trade turnover with Russia accounted for 77.9% of total, whereas that with China accounted for 2.1%. Although the ROK and Japan have emerged as new destinations for Mongolia's foreign trade since 1990, the trade volumes remain rather limited. Trade turnover with these countries increased to 4.2% and 2.5%, respectively, in 2009 from 0.1% and 1.1% in 1990, respectively (Figure 5).

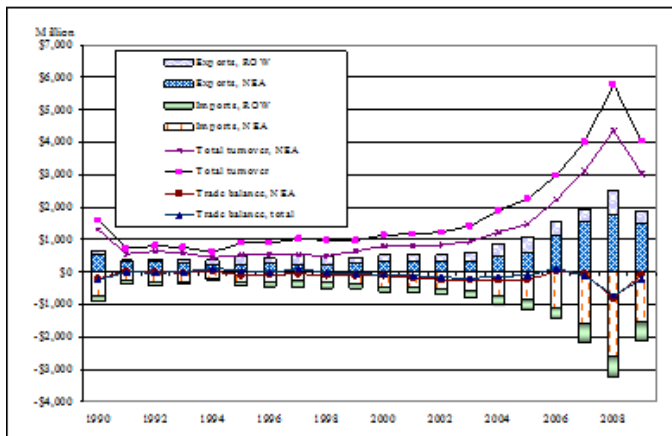
Mongolia currently exports to approximately 70 countries. Exports to Russia were predominant in Mongolia's exports until the early 1990s, but began to diminish thereafter. It accounted for 78.3% of total exports in 1990, but this decreased to 3.4% in 2009. At the same time, China emerged as a new major destination for Mongolia's exports, with its share of exports increasing to 73.1% in 2009 from 1.7% in 1990. The ROK and Japan emerged as new export destinations from the early 1990s; their values remain rather limited despite there being bilateral intergovernmental trade agreements from the beginning of the 1990s, and with Japan granting Mongolia preferential tariff treatment under its GSP scheme. In 2009, exports to these countries accounted for 0.8% and 0.2% of total exports, respectively (Figure 6).

Mongolia imports from more than 100 countries. As with exports, Russia was the major country of origin for Mongolia's imports until the early 1990s. Although its share of total imports has decreased, imports from Russia still account for the largest share of Mongolia's imports. Imports from Russia accounted for 77.5% of the total in 1990 and for 36.1% of the total in 2009. Imports from

⁴ The CIP index combines four major dimensions of industrial competitiveness: industrial capacity, manufactured export capacity, industrialization intensity, and export quality, using six quantitative indicators: manufacturing value-added (MVA) per capita, manufactured exports per capita, and simple averages of (i) the share of manufacturing in GDP, and the share of medium- and high-technology activities in MVA, and (ii) the share of manufactured exports in total exports, and the share of medium- and high-technology products in total exports (UNIDO, 2009, p. 117).

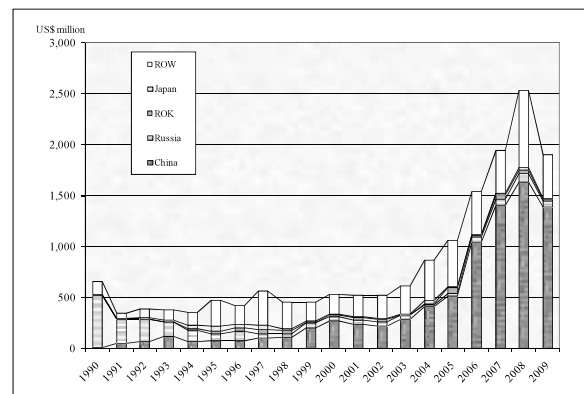
⁵ According to ERINA, the region consists of the People's Republic of China (China), the Democratic People's Republic of Korea (DPRK), Japan, Mongolia, the Republic of Korea (ROK) and the Russian Federation (Russia).

Figure 4 Mongolia's Foreign Trade with Northeast Asia (1990-2009)



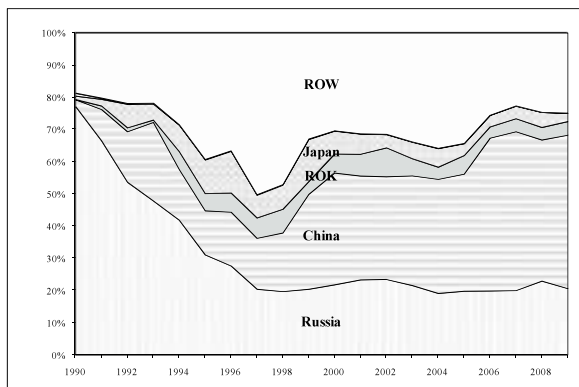
Note: Imports are shown as negative values
 Source: Compiled from the Mongolian Statistical Yearbook, NSO, various issues

Figure 6 Mongolia's Exports to Northeast Asian Countries (1990-2009)



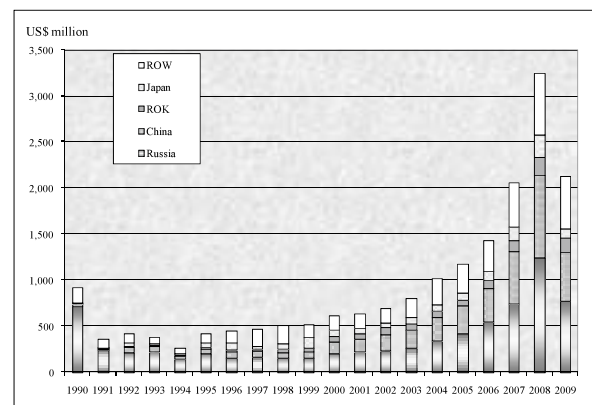
Source: Mongolian Statistical Yearbook, NSO, various issues

Figure 5 Mongolia's Foreign Trade Turnover with Northeast Asia (Percentage share of total, 1990-2009)



Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues

Figure 7 Mongolia's Imports from Northeast Asian Countries, 1990-2009



Source: Mongolian Statistical Yearbook, NSO, various issues

China also began to increase during this period and its share of total imports increased to 25% in 2009 from 2.4% in 1990, becoming the second largest country of origin for Mongolia's imports. Imports from the ROK and Japan also began to surge from the early 1990s and their respective shares have increased to 7.3% and 4.6% of total imports from 0.1% and 1.1% in 1990. Imports from the DPRK accounted for 0.6% of the total in 1990, but decreased to 0.2% in 1993, and became almost negligible thereafter (Figure 7).

Despite increasing imports from China, Mongolia's trade with China continued to experience surpluses over the entire period—with the exception of 1990—owing to exports of mineral products and livestock-originated raw materials, the country's major export commodities. However, Mongolia's trade with all the other Northeast Asian countries continued to have deficits over the period, with the largest trade deficit being in trade with Russia. According to an index calculated as the share of net exports to total trade between countries (i.e. similar to TSI⁶), Mongolia's economy tended to be import-led

over the period, especially in the case of the Northeast Asian countries. The TSI⁶ values were close to -1 in trade with Japan, Russia and the ROK, meaning that Mongolia tends to be highly "import-specialized" in trade with these countries (Figure 8).

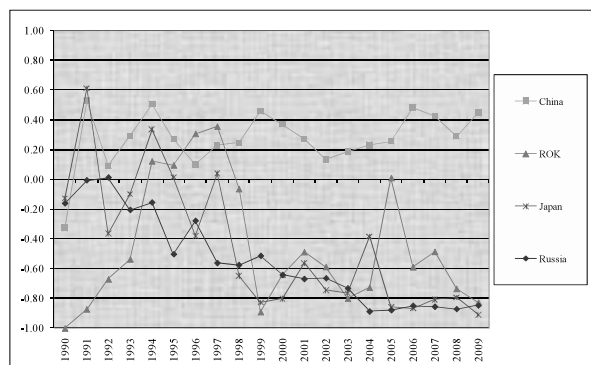
4.2 Trade Structure

Analysis of Mongolia's trade structure with Northeast Asian countries is based on a database developed by the former Ministry of Industry and Trade (MIT) of Mongolia. According to Mongolia's HS classification, traded commodities are classified into the 21 sections of the Harmonized Commodity Description and Coding System (HS) of tariff nomenclature. Data was available for the period 1995-2005 (Table 1).

Mineral products (HS 25-27) were the major export commodity of Mongolia to Northeast Asian countries. The share of this item increased to approximately 70% of the total exports to Northeast Asian countries in 2005 from 40% in 1995. The share of mineral exports during the period 1995-2005 accounted for 59.6% of total

⁶ TSI⁶ is calculated as a ratio of net exports to total trade between countries. It takes values between -1 and 1, where approaching a value of 1 indicates high export "specialization", while close to -1 means high import "specialization". However, the values were calculated using intra-country aggregated trade-flow data instead of intra-industry trade data between the countries. Therefore, this index can show the direction of trade between countries.

Figure 8 Mongolia's Intra-Country Direction of Trade Index Dynamics of Bilateral Trade with Northeast Asian Countries (1990–2009)



Source: Estimates from Mongolian Statistical Yearbook, NSO, various issues

cumulative exports to the region. Textiles (HS 50-63) and raw hides, skins, leather, and furs (HS 41-43) were the next main export commodities until the early 2000s, but textile exports began to shrink after the WTO Agreement on Textiles and Clothing terminated in 2004. Exports of these items accounted for 12.5% and 10.2% of the total cumulative exports during the same period. Exports of non-monetary gold (HS 71) became another main export item and accounted for 5.3% of total cumulative exports during the same period. Exports of animals and animal products (HS 01-05) and metals (HS 72-83) were the next largest group of export items to Northeast Asian countries with their shares accounting for 4.2% and 3.6%, respectively, of the cumulative total during the period in question. The combined exports of these six sections of HS commodities accounted for 95.5% of total cumulative merchandise exports to Northeast Asian countries during this period (Figure 9).

In terms of imports, mineral products (HS 25-27) held the largest share of total imports from Northeast Asian countries, followed by machinery/electrical (HS 84-85) commodities. Imports of these items accounted for 29.1% and 17.1% of total cumulative imports during the period 1995-2005, respectively. Transportation (HS 86-89) and textile (HS 50-63) imports were the other major import items from Northeast Asian countries with their shares accounting for 12.2% and 10.3%, respectively, of total cumulative imports during the period. Metals (HS 72-83), vegetable products (HS 06-14), foodstuffs (HS 16-24), chemicals and allied industries (HS 28-38), plastics/rubbers (HS 39-40), paper board/printed books (HS 47-49) and stone/glass (HS 68-70) were the other groups of key import commodities from Northeast Asian countries. Their shares ranged between 1.9% and 6.4% of total cumulative imports from Northeast Asian countries during the period. The combined imports of these 11 sections of HS commodities accounted for 95.8% of total imports from Northeast Asian countries during the period (Figure 10).

4.3 Bilateral Trade Structures

a The Structure of Mongolia-China Trade

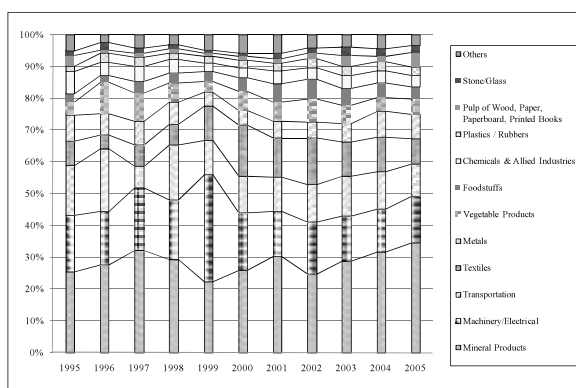
Mongolia's exports to China are dominated by mineral

Figure 9 Structure of Mongolia's Exports to Northeast Asia, 1995–2005



Source: Estimates from MIT (2005)

Figure 10 Structure of Mongolia's Imports from Northeast Asian Countries, 1995–2005



Source: Estimates from MIT (2005)

product (HS 25-27) exports. Cumulative exports of this category accounted for 63.8% of total exports to China during the period 1995-2005. Raw hides, skins, leather and furs (HS 41-43) and textiles (HS 50-63) were the next major export commodities to China with their shares accounting for 13.7% and 12.5% of the total during the period, respectively. The next largest groups of export commodities to China were metals (HS 72-83) and wood & wood products (HS 44-46) which accounted for 3.7% and 2.9%, respectively, of total exports to China during the period. The combined share of these five sections of HS commodities accounted for 96.6% of total exports to China during the period (Figure 11).

Textile (HS 50-63) imports were the major commodity within Mongolia's imports from China, accounting for 28.5% of total cumulative imports from China during the period 1995-2005. In particular, the share of textile imports from China amounted to more than one third of the total imports from China per annum during the period 1999-2004. These were mainly textile fabrics and auxiliary materials supplied by the foreign customers of CMT (*cut-make-trim*) operations-based clothing businesses. A number of foreign-invested factories had been established in Mongolia during this period to take advantage of Mongolia's excess quota available for textile exports to the

Table 1 Mongolia's HS Classification

Section	HS Chapter(s)	HS 4-digit codes	Description	Main export commodities	Main import commodities
1	01-05	0101-0511	Animals & Animal Products	Fresh and frozen meat (beef, horse, mutton) and edible offal, intestines, horse manes and tails	Dry milk and milk products, butter, eggs
2	06-14	0601-1404	Vegetable Products	<i>None</i>	Vegetables, fruit, rice, pressed green tea, packaged tea
3	15	1501-1522	Animal or Vegetable Fats, Oils & Waxes	<i>None</i>	Vegetable oil, margarine
4	16-24	1601-2403	Foodstuffs	Dog or cat food	Sugar, candy, biscuits and bakers' wares, canned vegetable products, soft drinks, beer, cigarettes, tobacco
5	25-27	2501-2716, 2841.69.00	Mineral Products	Copper concentrate, molybdenum concentrate, fluorspar concentrate, zinc concentrate, coal, crude oil	Petroleum, diesel fuel, electricity, salt, natural gas
6	28-38	2801-3825	Chemicals & Allied Industries		
7	39-40	3901-4017	Plastics / Rubbers		
8	41-43	4101-4304	Raw Hides, Skins, Leather, & Furs	Raw and processed cattle and horse hides, sheep and goat skins, furs	Leather garments and leather goods, artificial leather
9	44-46	4401-4602	Wood & Wood Products	Timber, sawn wood	Particle board, oriented strand board (OSB), builders' joinery and carpentry of wood (windows, doors, etc.)
10	47-49	4701-4911	Pulp of Wood, Paper, Paperboard, Printed Books		
11	50-63	5001-6310	Textiles	Sheep and camel wool, de-haired cashmere, cashmere yarn, cashmere garments, camel woolen blankets	

12	64-67	6401-6704	Footwear/ Headgear		
13	68-70	6801-7020	Stone/Glass		
14	71	7101-7118	Pearls, Stones, Precious Metals, Imitation Jewelry, Coins	Non-monetary gold	
15	72-83	7201-8311	Metals		
16	84-85	8401-8548	Machinery/ Electrical	<i>None</i>	Central heating boilers, steam turbines, pumps, electricity generators, refrigerating and freezing equipment, lifting, loading and unloading machinery, machinery for the textile industry, agricultural machinery, information processing equipment and home electrical appliances
17	86-89	8601-8908	Transportation	Automobiles, trucks (imported)	Automobiles, trucks, public transport, tractors
18	90-92	9001-9209	Optical, Photographic, Measuring, Checking, Medical Instruments, Clocks & Watches, Musical Instruments & Parts Thereof	<i>None</i>	Various
19	93	9301-9307	Arms & Ammunition, Parts & Accessories		
20	94-96	9401-9618	Miscellaneous Manufactured Articles		
21	97	9701-9706	Works of Art, Collectors' Pieces, Antiques		

Source: Mongolia's HS Classification

US and European markets.

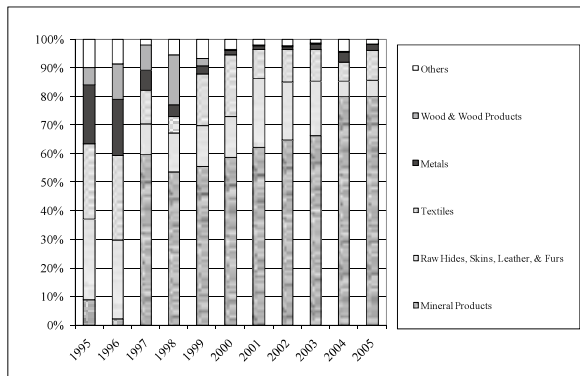
Vegetable products (HS 06-14) and machinery/electrical (HS 84-85) were the next largest import commodities accounting for 13.7% and 12.7% of total imports from China during the period, respectively. Mineral products (HS 25-27), metals (HS 72-83), and chemicals and allied industries (HS 28-38) were the other major import items from China, and each group accounted for approximately 7% of total imports from China during the period. Pulp of wood, paper, paper board, and printed books (HS 47-49), foodstuffs (HS 16-24) and stone/glass (HS 68-70) were the other main import commodities from China with each group accounting for approximately 5% of the total (Figure 12).

b The Structure of Mongolia-Russia Trade

Mineral products (HS 25-27) were the major commodity of Mongolia's exports to Russia, accounting for 65.3% of total cumulative exports to Russia during the period 1995-2005. Animals and animal products (HS 01-05) was the next largest export commodity which accounted for 21.4% of the total cumulative exports to Russia during the period. Transportation (HS 86-89) and textiles (HS 50-63) were the other main export commodities, accounting for 1.9% and 1.4% of the total during the period, respectively (Figure 13).

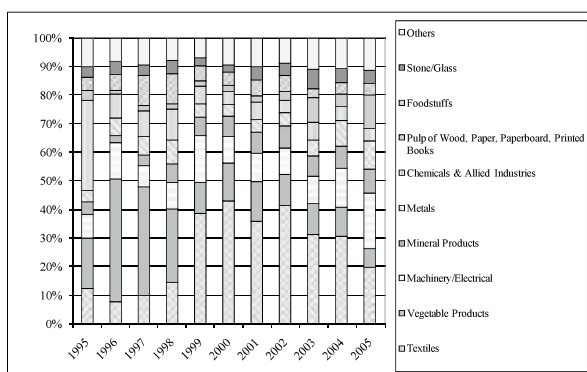
Mongolia imports from Russia almost all of its

Figure 11 Structure of Mongolia's Exports to China, 1995-2005



Source: Estimates from MIT (2005)

Figure 12 Structure of Mongolia's Imports from China, 1995-2005



Source: Estimates from MIT (2005)

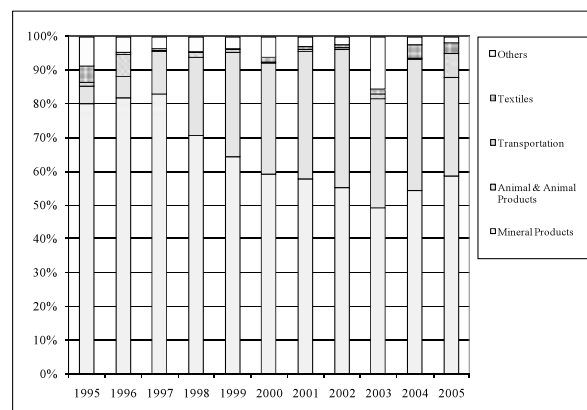
petroleum and petroleum products, which account for a large share of its total imports. Imports for this section (mineral products: HS 25-27) accounted for 55% of the total cumulative imports from Russia during the period 1995-2005. Machinery/electrical (HS 84-85) commodities is the next largest imported category from Russia, which accounted for 10.9% of the total. Transportation (HS 86-89) and metals (HS 72-83) imports each accounted for approximately 8% of the total, whereas the shares of the imports of vegetable products (HS 06-14), foodstuffs (HS 16-24), chemicals and allied industries (HS 28-38) ranged between 3.2% and 3.6% of Mongolia's total imports during the period (Figure 14).

c The Structure of Mongolia-ROK Trade

The structure of Mongolia's exports to the ROK demonstrated a random-walk pattern over the period 1995-2005. Exports of mineral products (HS 25-27) were predominant at the beginning of the period, whereas exports of non-monetary gold (HS 71) were the major export commodity to the ROK during the latter period. The cumulative shares of these commodities accounted for 27.3% and 47.3%, respectively, of the total exports to the ROK during the period. Metals (HS 72-83) and textiles (HS 50-63) were the other main export commodities to the ROK, with their shares accounting for 9.5% and 9.2% of the total, respectively. For the same period, the cumulative exports of animals and products of animal origin (HS 01-05) accounted for 3.8% of total exports to the ROK (Figure 15).

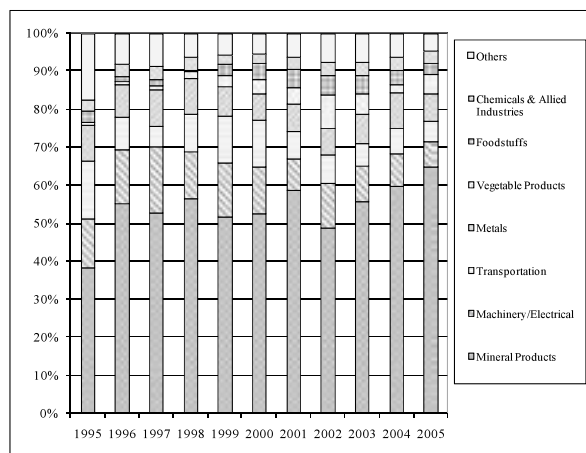
However, the structure of Mongolia's imports from the ROK was relatively stable during the period 1995-2005, with the majority of imports being in the transportation (HS 86-89) and machinery/electrical (HS 84-85) categories. The shares of these groups were 25.8% and 20.6% of the total imports from the ROK during the period, respectively. Textiles (HS 50-63) and foodstuffs (HS 16-24) were the other main imported items from the ROK during the period, accounting for 18% and 12.5% of the total, respectively. In particular, more than 30% of Mongolia's imports from the ROK were, in the main, the textile fabrics and auxiliary materials supplied by the foreign customers of CMT (*cut-make-trim*) operations-based clothing businesses during

Figure 13 Structure of Mongolia's Exports to Russia, 1995-2005



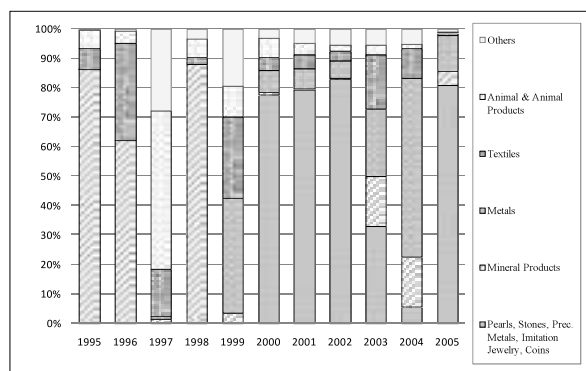
Source: Estimates from MIT (2005)

Figure 14 Structure of Mongolia's Imports from Russia, 1995-2005



Source: Estimates from MIT (2005)

Figure 15 Structure of Mongolia's Exports to the ROK, 1995-2005



Source: Estimates from MIT (2005)

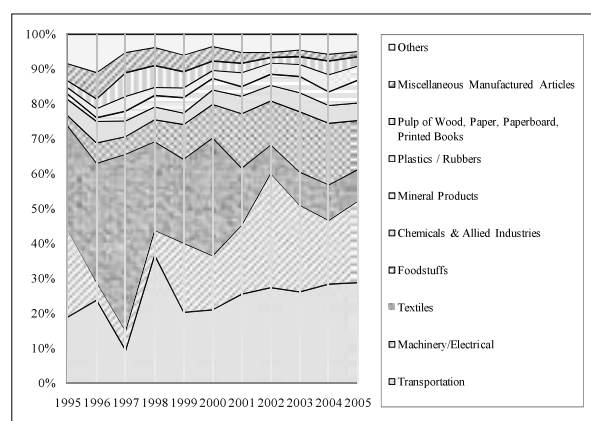
the period 1995-2000. For the same period, imports of chemicals and allied industries (HS 28-38), mineral products (HS 25-27), plastics/rubbers (HS 39-40), pulp of wood, paper, paperboard, and printed books (HS 47-49) and miscellaneous manufactured articles (HS 94-96) accounted for approximately 3% to 5% of the total (Figure 16).

d The Structure of Mongolia-Japan Trade

Mongolia's exports to Japan were dominated by fewer categories than the other major trading partners of Mongolia in the Northeast Asian region, despite Japan granting Mongolia preferential tariff treatment under its GSP scheme, which reduces or waives customs duties on imports from certain countries. Mongolian exports to Japan mainly consisted of textiles (HS 50-63)—specifically, semi-processed cashmere, cashmere garments and camel wool blankets—accounting for 40.5% of the total cumulative exports during the period 1995-2005. As with exports to the ROK, exports of non-monetary gold (HS 71) and mineral products (HS 25-27) to Japan had a random-walk pattern during the period. Shares of these commodities accounted for 29.5% and 21.7% of total exports to Japan, respectively (Figure 17).

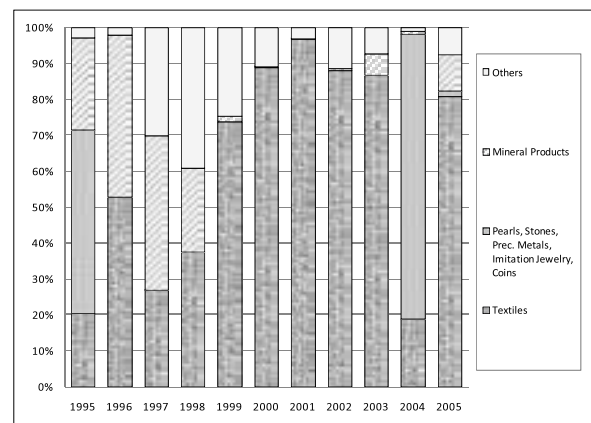
The structure of Mongolia's imports from Japan also had a limited number of commodity groups, with

Figure 16 Structure of Mongolia's Imports from the ROK, 1995-2005



Source: Estimates from MIT (2005)

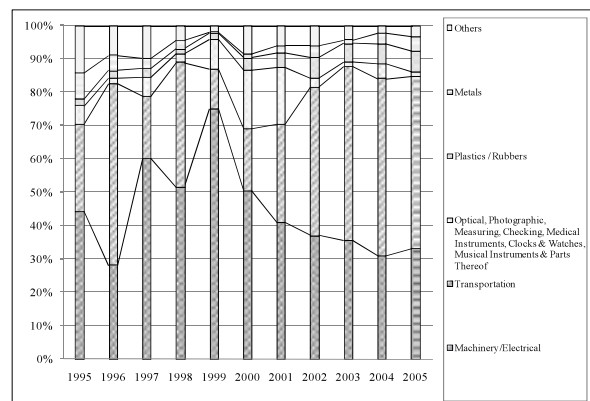
Figure 17 Structure of Mongolia's Exports to Japan, 1995-2005



Source: Estimates from MIT (2005)

the predominance of machinery/electrical (HS 84-85) and transportation (HS 86-89). The shares of these items accounted for 45.5% and 35.8% of total imports from Japan during the period, respectively. For the same period, imports of optical, photographic, measuring, checking, medical instruments, clocks and watches, musical instruments and parts thereof (HS 90-92) accounted for 6.4% of total imports from Japan, whereas those of plastics/rubbers (HS 39-40) and metals (HS 72-83) accounted for 3.7% and 2.8%, respectively (Figure 18).

It should be noted here, however, that Mongolia's import commodities from Japan were dominated by commodities supplied via Japanese governmental loans and grant aid. The cumulative shares of commodities imported on grant aid and loans accounted for 34% and 21.3%, respectively, of the total imports from Japan during the period 1995-2005, whereas imports on a commercial basis accounted for 36.5% of the total. The shares of commodity imports supplied on government loans and grant aid were higher until the early 2000s, but entered a declining trend after 2004. For example, commodity imports supplied on government loans and grant aid accounted for 60% and 22%, respectively, of total imports from Japan in 1999, whereas those in the form of commercial imports accounted for 12.5% of the total. Additionally, goods imported

Figure 18 Structure of Mongolia's Imports from Japan, 1995-2005

Source: Estimates from MIT (2005)

via FDI (Foreign Direct Investment) accounted for approximately 6% annually of the total imports from Japan during the period 1995-2005. At the same time, almost all of Mongolia's exports to Japan were those made on a commercial basis, with the exception of 1997 when goods exported as repayment of government loans accounted for 34% of total exports to Japan.

e The Structure of Mongolia-DPRK Trade

The structure of Mongolia's trade with the DPRK has a random-walk pattern in both exports and imports, along with a limited value for bilateral trade during the period 1995-2005. There was no trade between the two countries in 1996 and 1998. Mongolia's exports to the DPRK in 1995 were dominated by textiles (HS 50-63), specifically sheep's wool (90% of the section total) and sewn goods (10% of the section total), whereas the export of machinery/electrical (HS 84-85)—in particular used printing machinery (55% of the total)—was predominant in 1999. Foodstuffs (HS 16-24) (sausages, canned vegetables and biscuits) were the main exported items to the DPRK during the period 2002-2004 (Figure 19).

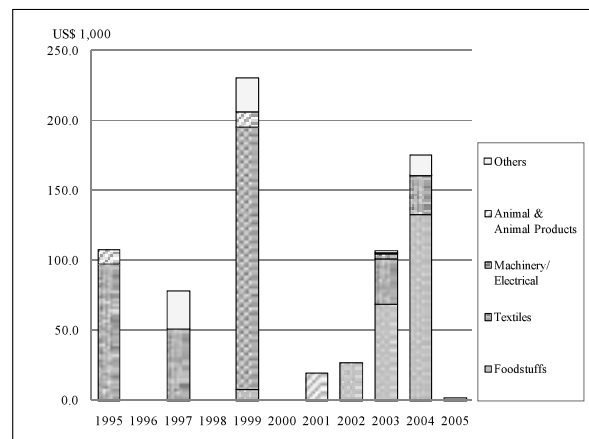
In terms of imports, textiles (HS 50-63), in particular synthetic woven fabrics, were the major imported commodity from the DPRK in 1995. Imports in the following years were very limited and their composition is shown in Figure 20.

V. Conclusion

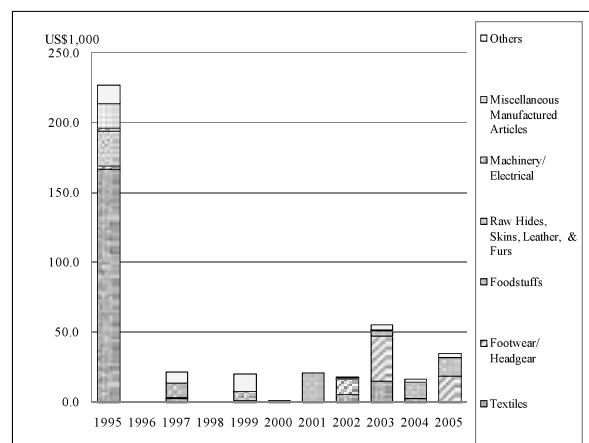
Foreign trade plays a crucial role for the Mongolian economy, and the Northeast Asian countries have large presences in Mongolia's foreign trade activities, accounting for more than three quarters of the country's total merchandise foreign-trade turnover.

Because Mongolia is a landlocked country with a limited transportation network, both domestically and in terms of international links, Mongolia's two sole neighbors—China and Russia—have the largest presences in its foreign trade activities.

China became Mongolia's largest export destination in the late 1990s. The majority of Mongolian exports to China consists of mineral products and raw materials of livestock origin. Mongolia's trade with China continued to

Figure 19 Structure of Mongolia's Exports to the DPRK, 1995-2005

Source: Estimates from MIT (2005)

Figure 20 Structure of Mongolia's Imports from the DPRK, 1995-2005

Source: Estimates from MIT (2005)

experience surpluses over the entire period, owing to these major export commodities.

At the same time, exports to Russia diminished, yet Russia remained the major source of imports to Mongolia, despite having lost its leading share in total trade turnover. Therefore, Mongolia continues to have large trade deficits with Russia. In fact, Mongolia imports from Russia almost all of its petroleum and petroleum products, which account for the largest share of Mongolia's total imports.

Although Japan and the ROK have emerged as export destinations for Mongolia, the volumes still remain limited. Mongolian exports to Japan have mainly consisted of semi-processed and finished cashmere goods, while exports to the ROK have had a random structure made up of a variety of mining products. However, imports from these countries show an increasing trend; imports from the ROK consist of transportation, machinery/electrical, and various manufactured and industrial goods, and foodstuffs, and those from Japan are dominated by machinery/electrical and transportation goods.

Although the Mongolian government has persistently been promoting an export-led growth policy for more than a decade of transition, the dominance of raw and low-

value-added products in its exports makes the country unable to escape from the prolonged foreign trade deficit that is undermining the potential of foreign trade to act as the country's growth engine. The overall structure of Mongolia's foreign trade with the Northeast Asian region did not change much over the period 1995-2005. Exports were dominated by mineral products and those of livestock origin, whereas imports comprised a wide range of consumer products and industrial goods. Apart from gold and sewn goods, no major new commodity has been added to the list of exported goods during this period. Consequently, Mongolia needs to improve its export performance by diversifying its markets and seeking opportunities for exports of higher value-added products. Accordingly, effective policies and actions on the part of both the government and businesses need to be intensified.

References

- AKITA, T. and ENKHBAYAR, Sh. (2002), Regional Income Inequality in Mongolia; 1989-1999, *The Journal of Econometric Study of Northeast Asia (JESNA)*, Vol. 3, No. 2, pp. 51-73, 2002
- AMARJARGAL, R. (2002), Mongolia: *The Early Stage of Transition*, a background paper presented at the JIIA International Forum, 26 November 2002
- ENKHBAYAR, Sh. (2002). The Mongolian Livestock Sector: Vital for the Economy and the People, but Vulnerable to Natural Phenomena [in English and Japanese], *ERINA Report*, Vol. 47, pp. 4-26, August 2002
- ENKHBAYAR, Sh. (2003a), Unemployment and Impoverishment in Mongolia: A Close Look at the Reality [in English; summary in Japanese], *ERINA Report*, Vol. 51, pp. 41-47, April 2003.
- ENKHBAYAR, Sh. (2003b), Proceedings and Outcomes of the Neo-liberal Policy During the Mongolian Economic Transition, *ERINA Report*, Vol. 54, pp. 35-42, October 2003
- ENKHBAYAR, Sh. (2005), Mongolia's Foreign Trade in 1985-2003 [in English; summary in Japanese], *ERINA Report*, Vol. 62, pp. 29-36, March 2005
- ENKHBAYAR, Sh. (2006), Mongolian Foreign Economic Relations with the Northeast Asian Countries [in Japanese], *SGRA Report*, No. 0031, pp. 51-57
- ENKHBAYAR, Sh. (2007a). *Neo-Liberal "Shock Therapy" Policy during the Mongolian Economic Transition*, ERINA Discussion Paper No. 0703e, 16 pages, available online: <http://www.erin.or.jp/en/Research/dp/pdf/0703e.pdf> (8 April 2010)
- ENKHBAYAR, Sh. (2007b), Explaining Mongolian Economic Performance in Transition: The Results of a Capital-Investment Analysis [in English; summary in Japanese], *ERINA Report*, Vol. 76, pp. 43-53, July 2007
- ENKHBAYAR, Sh. (2008), Institutional Aspects of the Mongolian Economic Transition [in Japanese; summary in English], *ERINA Report*, Vol. 80, pp. 33-39, March 2008
- EU (2005), Council Regulation (EC) No 980/2005 of 27 June 2005 applying a scheme of generalised tariff preferences, *Official Journal of the European Union*, L 169/1, 30.6.2005
- ITC (2005), *International Trade Statistics: Copper Concentrate Exports 1999-2003*, available online: <http://www.intracen.org/tradstat/site3-3d/ep283.htm> (14 January 2005)
- MIT (2005), Foreign Trade Statistics Database of the Ministry of Industry and Trade, Mongolia (personnel communication)
- NSO (2004a), *"Mongolia in a Market System" Statistical Yearbook*, Ulaanbaatar, National Statistical Office of Mongolia
- NSO (2004b), *Mongolian Statistical Yearbook 2004*, Ulaanbaatar, National Statistical Office of Mongolia
- NSO (2006), *Mongolian Statistical Yearbook 2005*, Ulaanbaatar, National Statistical Office of Mongolia
- NSO (2007), *Mongolian Statistical Yearbook 2006*, Ulaanbaatar, National Statistical Office of Mongolia
- NSO (2008), *Mongolian Statistical Yearbook 2007*, Ulaanbaatar, National Statistical Office of Mongolia
- NSO (2009), *Mongolian Statistical Yearbook 2008*, Ulaanbaatar, National Statistical Office of Mongolia
- NSO (2010), *Mongolian Statistical Yearbook 2009*, Ulaanbaatar, National Statistical Office of Mongolia
- PORTER, M. (2008), *Competitiveness: Creating a Mongolian Economic Strategy* (presentation), available online at: www.isc.hbs.edu
- State Great Khural (1991), *Law of Mongolia on Economic Entities*, Law Database of the Parliament of Mongolia
- State Great Khural (2002a), *Law of Mongolia on Free Zones*, Law Database of the Parliament of Mongolia
- State Great Khural (2002b), *Law of Mongolia on the Legal Status of "Altanbulag" Free Trade Zone*, Law Database of the Parliament of Mongolia
- State Great Khural (2003), *Law of Mongolia on the Legal Status of "Zamyn-Uud" Free Economic Zone*
- State Great Khural (2004), *Law of Mongolia on the Legal Status of "Tsagaan Nuur" Free Trade Zone*
- UNIDO (2009), *Industrial Development Report 2009*, United Nations Industrial Development Organization, 2009
- UTKULU, U. & SEYMEN, D. (2004), *Revealed Comparative Advantage and Competitiveness: Evidence for Turkey vis-à-vis the EU/15*, 26 pages, available online: <http://www.etsg.org/ETSG2004/Papers/seymen.pdf> (19 March 2010)
- WDI (2008), *World Development Indicators CD-ROM 08*, The World Bank
- WDI (2009), *World Development Indicators CD-ROM 09*, The World Bank
- World Bank (2009), *Interim Strategy Note for Mongolia CY 2009-10*, draft document of the World Bank, 25 pages, available online: http://siteresources.worldbank.org/INTMONGOLIA/Resources/Mongolia_ISN_2009_2010.pdf (8 April 2010)
- WTO (2004b), *The WTO Agreement on Textiles and Clothing (ATC) 1995-2004*, available online: [http://www.wto.int/english/tratop_e/texti_e/textintro_e.htm#\(ATC\)](http://www.wto.int/english/tratop_e/texti_e/textintro_e.htm#(ATC))

北東アジア諸国とのモンゴルの外国貿易の動向

ERINA 調査研究部研究主任
Sh. エンクバヤル

(要旨)

モンゴルは権力が一つの政党に集中していた70年間を経て、1990年、市場経済への後戻りできない道に乗り出した。1990年に最初の自由選挙が行われ、1992年に最初の民主憲法が承認された。1991年にIMF、世界銀行、ADBのメンバー国となり、1997年にはWTOに加盟した。モンゴル経済において、外国貿易額はGDPの20%を超える重要な役割を果たしている。1990年以前のモンゴルの外国貿易の相手国はもっぱらCMEA（経済相互援助会議、西側で言うコマコン）その他の社会主義国であり、旧ソ連邦が圧倒的であった。しかし1990年初頭から、モンゴルの貿易はその輸出先、輸入元の面で多様化し、国は中央計画経済から市場経済へ移行する過程で貿易の改革と自由化を導入してきた。

こうして新しい貿易相手国が現れ、モンゴルは現在、世界80カ国以上の国々と貿易を行っている。なかでも北東アジア諸国は、モンゴルの外国貿易活動に大きな位置を占めている。2005年には、北東アジア諸国との貿易額が全貿易額の65.9%を占め、輸出と輸入はそれぞれ57.3%、73.8%だった。モンゴルは陸に閉ざされた国であり、国内・国際交通ネットワークにも限りがあるため、ただ二つの隣国である中国とロシアの外国貿易活動における存在は大きい。2005年のモンゴルの対中国貿易額は全体の35.5%、対ロシア貿易額は19.2%に上った。

日本と韓国はモンゴルの輸出先として浮上してきたが、まだそれほど大きな量ではない。2005年の両国への輸出は全体の0.6%、6.2%にとどまった。日本への輸出の多くはカシミアの半製品・完成品で、2004年の対日輸出の87%を占めた。日本からの輸入は、自動車その他輸送機器、電気・工業機械、設備・部品が中心である。GSPスキーム（一般特惠関税制度）の下で、日本はモンゴルに特惠税率を適用しているが、モンゴルの対日輸出は1990年～2005年の間、低迷を続けた。

モンゴル政府は経済移行期の10年以上にわたって輸出主導型の成長政策を一貫して推進してきたが、未加工あるいは付加価値の低い製品が優勢の輸出では、長期の対外貿易赤字から逃れることができず、対外貿易が国の成長エンジンとなる可能性を損なうばかりである。1990年～2005年の間、モンゴルの対外貿易の全体的な構造はほとんど変わっていない。広範囲の消費財や工業製品で輸入が構成されているのに対し、輸出は鉱物製品と家畜由来製品に占められてきた。この間、金や縫製品のほか、輸出品に加えられる主要な新商品はなかった。したがって、モンゴルでは輸出市場を多様化し、より付加価値の高い製品の輸出機会を探りながら、輸出パフォーマンスを向上させる必要がある。政府と経済界の両方で、効果的な政策と活動をいっそう強めることが求められる。

[英文原稿をERINAにて翻訳]

会議・視察報告

羅先出張記

ERINA 調査研究部研究主任 三村光弘

2010年8月9日～11日、2005年11月以来約5年ぶりに（ERINA REPORT vol. 68の成実客員研究員の訪問記を参照されたい）北朝鮮の羅先特別市を訪問し、羅津港や市内の市場等を訪問した。

図1 羅先経済貿易地帯周辺地図



（出所）ERINA作成

今回の訪問では、日本からソウル経由で中国・吉林省の延吉に入り、その後延吉から琿春市を通り、圈河税関で中国を出国し、図們江（朝鮮側では豆満江）にかかる圈河橋（朝鮮側では元汀橋）を渡り、元汀税関で北朝鮮に入り、先鋒を通して羅津に向かうルートをとった。

延吉から圈河税関までは、約130キロ。途中、図們までは高速道路が開通しており（2010年9月、図們から琿春までも開通）、約2時間の道のりであった。圈河の税関にある売店で、中国で使う携帯電話を預け（手数料1台あたり5元）、出国手続をする。中国側の手続は至って効率的で、30秒ほどしかかからない。税関手続も申告するものがなければ荷物をX線検査機に通すだけの簡単なものであった。

中朝間にかかる圈河橋（元汀橋）は、徒歩での横断が禁じられているので、自分の車をもたない人は、北朝鮮の元汀税関との間（約700メートル先）を結んでいるバスに乗る必要がある。バスはワンマンカーで5元（約70円）で、距離にしては相当高いが、一応「国際線」なので仕方がない。ちなみに、琿春と羅津の間には一日に2往復（1往復との情報もある）の国際定期バスが運行している。

この橋は、今年の春、中国側の資金で全区間の路面のコンクリートの打ち直しと橋体の補修やボルトの締め直し、

橋脚の補強などを行った。写真1のとおり、路面はしっかりと整備され、橋を渡る時に揺れなどはなかった。中国側の道路標識では、通過できる最大重量は25トンとなっていた。しかし、幅員はそれほど広くなく、大型車のすれ違いができないため、今後通行量が増加する場合には、もう1本、橋を架ける必要が出てくるだろう。

写真1 修復後の元汀橋（圈河橋）の路面



（出所）筆者撮影（以下同じ）

写真2 圈河橋（元汀橋）の全景



元汀税関到着後、北朝鮮の入国手続に入る。まず検疫の体温測定から始まって、出入国審査、税関と手続が進んでいく。羅先経済貿易地帯の居住権を持っている外国人は自分で手続をするが、観光客や一般の訪問客は、迎えに来た案内人が手続を代行する。今回は、税関に予想よりも早く到着したために、1時間ほど案内人を待つことになった。税関検査では、携帯電話やコンピュータなどの情報機器と、書籍類に神経を使っているようであった。携帯電話は税関

に預けることになっており、搬入は不可である。コンピュータの持ち込みはケースバイケースで判断されるようであった。

税関検査を終え、四輪駆動車で羅津に向かう。元汀から先鋒までの40キロの区間は、非舗装道路であるため、羅津まで54キロの距離を1時間半ほどで行くことになる。非舗装道路と言っても、砂利を混ぜた道で、よく整備されているので、天候さえよければ通行に問題はない。ただし、降雨、降雪時に重量のある大型車が通行する場合には、道路を著しく損傷させるし、スリップ等の危険もあるので、道路の舗装と、峠を含む一部区間の整備の必要性が1990年代から指摘されている。

中国・大連にある「創力」という会社が、琿春でとれた褐炭を中国の江南地方の火力発電所の燃料として、羅津港から海路で需要地まで輸送するプロジェクトを準備中である。石炭を積んだダンプが安全にすれ違いできるように、峠道の幅員が狭いところを広げる作業（崖を発破）を行っていた。

写真3 元汀から先鋒へ向かう道



先鋒からは、片側1車線の舗装道路となる。左手に勝利化学工場を見ながら、車は快調に走る。勝利化学工場は、原料となる原油がロシアから供給されないため、稼働していないとのことであった。

到着した夜は、羅先市人民委員会の人々と会食をした。羅津の名物だというウニ（日本に輸出していた規格で加工したもの）、カニ（中国には日本が買ってくれたほどの値段では売れないとのこと）などの海産物と、にがりではなく海水を使って固めた通称「羅津豆腐」、下漬けをするときに同じく海水を使って作ったキムチなど、自然豊かな地域ならではの特産品を賞味した。今後観光が盛んになれば、鮮度もよく、加工技術も高いこれらの海産物は日本人の口にも合い、名物になると感じた。

写真4 羅津の名物



羅先市で外国投資誘致を担当するある職員は、今年1月に羅先市が特別市になり、「羅先経済貿易地帯法」が改正され、これまでよりも積極的に外国からの投資を誘致するようになったと説明しながら、日本からの投資の受け入れに積極的な様子を見せていた。現在の日朝関係や国連制裁、日本独自の制裁措置の内容を説明しながら、日本企業が北朝鮮と取引できる環境をつくるには、両国間の懸案問題や核問題の前進がなければならないと言うと、担当者は非常に残念な表情で話を聞いていた。これらの問題は、基本的に中央政府が管轄する問題であり、羅先市当局がどんなに努力しても変えられる問題ではないだけに、こちらも非常に残念な気持ちになった。

翌10日は、羅津港を見学した。羅津港では、中国企業「創力」が石炭積み換えのために利用すると言われている第1埠頭をまず見学した。第1埠頭には、1980年代に在日朝鮮人系の企業が投資して建設したと言われている上屋がある。もともとは旧ソ連から鉄道輸送されてきた化学肥料を羅津港から積み出すために使われていた。この上屋は、きれいに清掃されており、いつでも使用可能な状態であった。

写真5 羅津港第1埠頭の上屋の内部



次に第2埠頭、第3埠頭の順番で見学をした。第2埠頭

には、羅津～釜山航路に投入されていたコンテナ船「麝香山（サヒャンサン）」が、南北経済交流の中断に伴い係留されたまま、荷役も行われていない姿を見た。前回の訪問の際には、第2埠頭にコンテナが積まれていたが、今回はコンテナの姿を見ることはなかった。

写真6 羅津港に係留されているコンテナ船「麝香山」



その後、観光地である琵琶島や市内を視察した。琵琶島には、中国の江蘇省から来た団体がバスを乗り付けて訪れていた。新鮮な海産物に興味があるようだったが、ナマコの刺身（1匹60元）があるにもかかわらず、食べたことがないので遠巻きに見ているだけだった。ガイドがナマコの薬効などをしっかりと説明できれば、売り上げが伸びるはずだが、客の出身地や食習慣に応じて、セールストークを

するほど、ガイドの教育ができていないのかもしれない。

港の見学後、市場を見学した。羅津の市場は、前回の訪問時よりも建材売場が増設され、少し大きくなっていった。ここではコメが売られており、中国米は1キロ900ウォン、朝鮮米は1キロ1,100ウォンで取引されていた。販売されている商品は平壤の統一通り市場と大差なかったが、海産物の鮮度は非常によく、匂いのするものはほとんどなかった。海辺の街なので、人々の海産物に対する要求度が相当高いのだろう。副食品コーナーも充実しており、ジャガイモデンプンで皮を作った餃子（中身は豚肉と野菜、春雨）やイカの腹の中にコメをつめたスデ（イカめし）など、スナック代わりに食べられるものも多かった。値段は前者が3つで300ウォン、後者は600ウォンであった。中国元1元が実勢レートで200ウォン程度であったので、中国と比較すると前者は同じくらい、後者は割合安めの感じであった。

最終日は、往路と同じルートで羅津から先鋒経由で元汀に行き、元汀橋（圈河橋）を渡り、中国の圈河税関から中国に入った。出国手続では、税関でデジタルカメラの内容を一通り見るほかはこれと言った検査はなく、スムーズに出国することができた。中国の入国に際しても、X線で手荷物を検査する以外は特に開披検査もなく、入国審査も効率的であった。

東北アジア貿易発展フォーラム

ERINA 調査研究部研究員 穆堯芋

8月28日、中国吉林省延吉市で「東北アジア貿易発展フォーラム（Northeast Asia Trade Development Forum）」が開催された。北東アジア諸国の専門家が一堂に会し、貿易、投資、物流、政策動向などについて活発な議論が行われた（写真）。



このフォーラムは第六回中国延吉・図們江国際投資貿易

商談会と並行して行われたもので、主催者は商務部対外貿易発展事務局、商務部研究院、吉林省商務庁と延辺州人民政府であった。中国、日本、韓国、ロシアなどの専門家が約150名出席し、「北東アジアの国際協力を拡大し、現代物流システムを構築する」とのテーマで議論を交わした。ERINAは日本側の代表として参加し、伊藤幸一専務理事が報告を行った。

フォーラムは2部構成で行われた。第1部では中国経済体制改革研究会長・高尚全氏の基調講演、延辺州書記・鄧凱氏の挨拶、中央政策研究室国際局巡視員・于培偉氏と吉林省商務庁副庁長・韓英珍氏の発言があった。高尚全会長は世界的に見て地域経済の連携が緊密している中、北東アジアでは経済協力を促進するための組織的・制度的設計が行われていないことを指摘し、北東アジアの国際協力を進める必要性と緊迫性を訴えた。鄧凱書記は参加者の来訪を歓迎し、北東アジア各国の協力を得ながら経済交流を促進する決意を表明した。于培偉巡視員は中国の国際協力戦略

における北東アジアの重要性を強調し、北東アジアとして特色のある発展モデルを構築すべきだと主張した。北東アジアの国際協力は国家戦略の「長吉図開発開放先導区」とリンクして進める必要があると指摘した。韓英珍副庁長は北東アジアにおける図們江地域の地理的優位を強調した上で、物流の発展が重要であると述べた。

第2部は各国の専門家による報告であった。商務部研究院の李光輝研究員、吉林大学東北アジア研究院の于瀟副院長、吉林省東北アジア鉄道グループ株式会社の張海濤副総裁、琿春中聯海運株式会社の金光日社長、ERINAの伊藤幸一専務理事、韓国釜山港湾公社中国代表部の朴明哲代表、ロシア・トロイツァ港株式会社のピボパロフ社長が発表した。

李光輝研究員は経済のグローバル化と地域経済協力の深化が浸透し、2010年3月までにWTOに申請且つ実施中の地域貿易協定は202件に上っていることを明らかにした。北東アジアの地域経済協力は新たな発展のチャンスに恵まれ、国際産業移転の受け皿として経済協力をより一層進めるべきだと主張した。具体的には「琿春国際経済協力モデル区」、「地域国際物流センター」、「延(吉)龍(井)図(門)商品貿易サービスセンター」の設立を提案した。

于瀟副院長は大図們江国際輸送回廊の経緯を詳しく紹介し、国別で輸送ルートの現状と課題を指摘した。中口間の琿春-カムショーバヤ鉄道は、ロシアの国鉄と私鉄のトラブルを原因に2004年から止まっており、中口貿易と物流の発展を阻害していると指摘した。中朝に関しては、北朝鮮側の道路状況が悪く、幅も狭いため、コンテナ専用車両の通行は困難であると説明した。モンゴル中央政府の鉄道発展戦略からみれば、政府として資源輸送関連の物流ルートの整備に力を入れてはいるが、「両山鉄道」(モンゴル・チョイバルサンと内蒙古・阿爾山の間の鉄道)の建設に積極的ではないと指摘した。

張海濤副総裁は鉄道会社の立場からみた日本海航路の課題を報告した。報告は輸送距離の最短化、輸送量の最大化、物流サービスの改善という3つのポイントを提示した。まず輸送距離の最短化について、長春-大連-釜山-新潟ルートは片道で13日間かかり、それに対して長春-吉林-図們-琿春-カムショーバヤ-新潟ルートの所要時間はわずか1.5日間であるにもかかわらず、日本海航路が利用されていないと指摘した。その理由として琿春-カムショーバヤ間の鉄道輸送の不調を挙げた。つぎに輸送量の最大化について、琿春やザルピノなどの輸送連結ポイントにおける積み替え能力に問題があると指摘し、通関の簡便化措置、各国の輸送業者による輸送協会の設立が必要だと訴えた。物流サービスの改善については、国際輸送協力が重要であ

ると強調した。初期段階では鉄道会社・船会社の協力を促進し、中期段階では輸送会社の連携を強化し、最終段階では高度な情報処理システムと物流プランの最適化を実現する構想を打ち出した。

金光日社長は北朝鮮・羅先市が特別市となった経緯を詳しく紹介し、設置の目的は貿易拡大・外資誘致・外貨獲得のほか、北朝鮮の内陸部に必要な物資を供給し、経済制度を改善して国際社会における北朝鮮のイメージを向上させることにあると指摘した。北朝鮮は積極的な外資誘致政策を打ち出したが、期待した効果が得られなかったため、外資誘致より国際物流の中継地として発展すべきだという認識を持っていることを明らかにした。羅津港を開発し、中国東北3省、モンゴル、ロシアの資源・エネルギー市場としての機能を整備することは、TMR(中国国内鉄道)、TCR(中国横断鉄道)、TMGR(モンゴル横断鉄道)、TSR(シベリア横断鉄道)、TKR(朝鮮半島横断鉄道)を連結する北東アジアの総合的物流ネットワークを形成させる狙いがあると指摘した。

伊藤幸一専務理事は「北東アジアにおける越境経済交流-中国東北と日本を中心に」とのタイトルで講演した。延辺州の地理的優位を強調した上で、地域間の経済交流を促進するためには地域の産業構造、資源の分布、市場などの要素を綿密に組み合わせて設計する必要があると指摘した。さらに、北東アジア諸国はメコン地域のように、包括的な経済交流プログラムに調印し、国際協力を推進すべきだと述べた。具体的には通関、検疫、検査、出入国などの手続きを簡素化し、越境旅客交通制度や国際通過貨物の取扱制度を改善し、国境交通に資する道路車両基準、インフラ基準を統一するなど総合的な取り組みが必要であると指摘した。

朴明哲代表は釜山港の概要と最近の動きを紹介した。釜山市は380万人の人口を有する韓国最大の港湾都市であり、釜山港のコンテナ取扱量は世界5位であると強調した。最近の動きとして、ナホトカ港の改造プロジェクトと綏芬河物流基地の建設事業に釜山港湾公社が参加していることを報告した。ナホトカ港の改造プロジェクトはロシア(DVTG)、中国(牡丹江市城市投資集団)、韓国(韓進海運、韓星海運、国際通運、大宇GTL、釜山港湾公社)3カ国が出資し、2009年9月に合弁会社を設立した。綏芬河物流基地の建設事業についても、釜山港湾公社は2009年12月に綏芬河市政府と投資促進協定を結び、具体的な整備プロジェクトを検討していると述べた。

ピボパロフ社長はトロイツァ(ザルピノ)港の現状を紹介し、金融危機の影響で荷物の取扱量が大幅に減少したこ

とを明らかにした。ザルビノ港は当初、漁港として設計されたため、コンテナを取り扱うために全面的な改修工事が必要であると強調した。東草-ザルビノ-琿春航路を10年間にわたり運営してきた実績があり、それをベースにして中国・日本・韓国から更なる協力を求めていきたいと述べた。今後はクラスキノ税関の整備事業に力を入れることも報告した。

東北アジア貿易発展フォーラムで、各国の専門家は表面上の議論にとどまらず、かなり具体的な報告を行った。また、日中韓のみならず、北朝鮮とロシアの報告もあり、各国から新鮮な情報が入った。会議終了後、主催者である商務部研究院の専門家も「今回の延吉のフォーラムは良かった」と評価した。

2010東北アジア発展フォーラム

ERINA 調査研究部研究員 穆堯芋

8月29日～9月1日、中国民間組織国際交流促進会、中国人民対外友好協会、中国人民外交学会、中国国際問題研究基金会、遼寧省人民政府主催の「2010東北アジア発展フォーラム」が瀋陽市で開催された(写真)。中国、日本、韓国、ロシア、モンゴルなどから地方行政の担当者が参加し、瀋陽市の経済発展と環境保護について専門家による活発な議論が行われた。

「2010東北アジア発展フォーラム」はトップフォーラム、新興産業の発展と投資促進分科会、生態系重視の都市建設と投資協力分科会の3部で構成された。関連行事として企業視察も行われた。

トップフォーラムでは遼寧省長の陳政高氏、日本の自民党元幹事長武部勤氏などの挨拶があった。その後、日本の札幌市、長崎市、佐世保市、韓国の亀尾市、光陽市、ロシ



アのイルクーツク市、地元遼寧省、瀋陽市の行政トップが講演した。講演者は各都市の状況や北東アジア諸国との経済関係について紹介した。

新興産業の発展と投資促進分科会では、行政、企業とシンクタンクの専門家が産業、技術、交通、金融、ITサービス、開発計画、国際協力など幅広いテーマについて議論を行った。米国系企業のIBM(中国)、J.P.モルガン(中国)、日本の北海道銀行、浜松市、韓国の知識経済部、産業研究院、中国の遼寧社会科学院などが報告した。

生態系重視の都市建設と投資協力分科会では、日本の環境省、川崎市、鹿島建設、ドイツ系企業のシーメンス(中国)、米国系企業のGE(中国)、韓国の環境政策評価研究院、仁川発展研究院、中国の瀋陽市環境保護局などの専門家による発表が行われた。自然生態系重視の都市建設が議論され、特に環境保護をめぐる日本の自治体の先進的な取り組みと優れた環境技術に関心が集まった。

全体の感想として、瀋陽市で開催された今回のフォーラムは北東アジアの発展と国際協力を議論したというより、世界的な知識を取り入れながら瀋陽市の発展を検討したように見える。そういう意味で、フォーラムの参加は「北東アジアの中の瀋陽」ではなく、「世界の中の瀋陽」について考えることができたと言えよう。北東アジアの発展には世界的な視野が必要であろう。今後は、北東アジアとの関連についていっそう議論が深まるように期待する。

大図們江イニシアチブ諮問委員会

ERINA 調査研究部研究主任 新井洋史

2010年9月1日、吉林省長春市で第11回大図們江イニシアチブ(GTI)諮問委員会(the 11th Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative)が開催された。この会議は政府間会合であるので、本来的にはメンバー国

の政府関係者のみが参加可能なのであるが、午後の部はビジネス評議会(Business Advisory Council, BAC)との合同セッションとなっており、傍聴することができた。

合同セッションは、民間と政府関係者が現状認識を共有

する場と位置づけられた。この中で、BAC議長のジェームス・ジンマーマン氏は、BACが実施した「大図們江地域」のビジネス環境調査の結果として、政府に対する要望事項を述べた。例えば、保護主義的な動きを抑えるように政府間対話を続けること、ルールに基づいた開放的な貿易を推進すること、法制度の統一かつ安定的な運用を進めること、制度制定や許認可手続きにおいて透明性を高めること、内外企業が同じ土俵で活動できるようにすること、自由な人の移動を可能にするビザ政策をとることなどを提言している。今回の調査は、BACメンバーの意見を取りまとめたただけのものであり、来年はより詳細な調査を行いたいとのことであった。このほか、メンバー企業の代表者から、活動状況の紹介や今後の抱負等についての発表があった。

前述のとおり、合同セッション以外は参加が認められなかったが、諮問委員会の成果をまとめた「長春宣言」がGTIのホームページに掲載されており、これにより会議の主な内容を把握することができる。それによれば、今回の会議においては「貿易円滑化委員会」を設置することが決まった。また、事務局の独立に向けた作業を継続すること

も謳われている。現在、図們江事務局はUNDPに属する機関となっており、契約行為等はUNDPの名において行われている。より機動性を持った対応ができるよう、事務局に法人格をもたせようというのが今回の取組である。なお、独立事務局となったのちも、UNDPは支援を継続することを約束している。このほか、資金確保やメンバー国の支援（参画）拡大に向けて努力していくことも明記されている。次回の諮問委員会は来年、韓国の江原道で開催することが決まった。2005年に「大図們江イニシアチブ（GTI）」へと衣替えしてから、2007年、2009年と隔年開催が続いていたが、今回、次回と毎年開催の流れができつつあるようだ。

GTIになってからBACや分野ごとの部会設置などの機構の整備、事務局体制の充実が図られてきている。必ずしもそれが具体的成果に直結するとは限らないが、キャパシティが拡大していることは肯定的に評価すべきである。複数省庁がGTIに関わりを持つ形ができつつあるということは、メンバー国政府がGTIに一定の期待を持っていることの証左であるともいえ、このモメンタムをいかに活用するかが重要だといえよう。

2010北東アジア物流協力発展フォーラム

ERINA 調査研究部研究員 朱永浩

9月2～3日、中国吉林省長春市にて開催された「2010北東アジア物流協力発展フォーラム（2010 Northeast Asia Logistics Cooperative Development Forum）」に参加した。「情報交流を強化し、協力内容と方式を検討し、北東アジア物流の発展と調和を促していこう」というスローガンを掲げた今回のフォーラムには、中国側の国家発展改革委員会、鉄道部等関係省庁、東北三省（遼寧省、吉林省、黒龍江省）・内モンゴル自治区の地方行政、企業、業界団体代表に加え、日本、韓国、ロシア、モンゴル、国連開発計画（UNDP）図們江事務局の政府関係者、専門家、企業代表が出席した（写真）。2日間延べにして約380名の



参加があった。

フォーラムの初日は、総合司会の王樹年・国家発展改革委員会東北振興司巡視員の進行により、崔傑・長春市長の開会宣言と挨拶で始まった。引き続き、解振華・国家発展改革委員会副主任、王儒林・中国吉林省長による「東北振興と物流産業の発展」、「北東アジア物流業の発展促進に向けた国際交流・協力の強化」と題する基調講演が行われた。

今後の中国東北部の物流業発展に向けて、解振華氏は物流ネットワークの形成や、国際輸送ルートと通関施設関連のインフラ整備、保税物流の推進、物流分野の情報化の促進、重点産業の物流システムの構築等の重要性を強調した。王儒林氏の講演の中では、「モンゴル～中国東北部～ロシア・北朝鮮～（日本海経由）～東南アジア」のような高効率な国際輸送ルートのインフラ整備を進めること、中日韓における物流分野の標準化と情報化を推進すること、物流政策、保税物流等の問題を協議するための多国間協力メカニズムを構築することが提唱された。

基調講演に続いて、日本の井出敬二・外務省大臣官房審議官（当時。現在ロシア日本国大使館公使）、韓国の金光在・国土海洋部物流政策官、ロシアのEvgenii Vishnyakov・ザバイカル地方副知事が「北東アジアでの物流の発展のた

めに、「韓国における物流産業の発展」、「ロシア極東・ザバイカル地域における物流産業の発展」をテーマに、それぞれの立場から各国・地域の物流現状、今後の方向性と課題等について講演を行った。

その後、北東アジア各国およびUNDPの物流分野の専門家による講演が行われた。最初に、UNDPのルスラン・グリドフ図們江事務局シニアプログラムオフィサーが「大図們江開発 (GTI) 枠組下の地域輸送協力」と題し、GTI枠組みの中で物流インフラ整備や輸送回廊、関連プロジェクト等の推進計画および取り組み状況について報告した。次に、中国の賀登才・物流購入連合会副会長、日本の根岸宏和・中国物流研究会総代表、韓国の安秉珉・交通研究院東北アジア研究センター主任（代読）、中国の汪鳴・国家発展改革委員会総合運送研究所副所長、日本の新井洋史・ERINA調査研究部研究主任、中国の王彦慶・ハルビン工業大学物流工程研究所長、韓国の権容蔣・鉄道技術研究院物流標準化研究団長、韓国の林栽国・大韓商工会議所研究委員が、それぞれ「中国物流産業の発展趨勢と北東アジアの物流協力」、「輸送から物流へ」、「北東アジア交通物流プラットフォーム協力システムの構築」、「北東アジア国際物流協力の検討」、「北東アジア経済と中国東北物流」、「中国東北地域の物流産業発展について」、「国際物流標準システムの発展について」、「韓中日における物流情報化の発展と国際基準の確立について」と題し、報告を行った。続いて、大連港と丹東港の整備状況および北東アジア地域の物流協力への取り組みをめぐって、中国の蘆建民・大連港集団副総経理、張竑江・丹東港集団有限公司副総裁から、「二つの中心建設の加速化、北東アジア物流の協力推進」「北東アジアの国際物流ルート問題について」と題する報告が行われた。

フォーラム2日目は、耿書海・国家発展改革委員会経済貿易司副司長の司会で進行した。まずは、韓国の金学韶・海洋水産開発院長が「北東アジア物流協力発展の考え方」について報告を行った。金学韶氏は発言の中で、北東アジア物流協力の阻害要因として、「中口間の通関効率の低さ」、「コンテナ・ブロックトレインサービスの不足」、「割高な

輸送コスト」、「貨物車両の通関と標準化問題」、「貨物輸送、通関等諸手続きの煩雑さ」、「多国間協力メカニズムの不備」を指摘した。そのうえで、統合された北東アジア物流ネットワークの構築、北東アジア諸国の物流企業によるジョイントベンチャー（共同企業体）の設立を提言した。

次いで、各国の企業代表から港湾整備、物流サービス業務に関する取組みの現況と今後の計画についての報告が続いた。日本企業からは、今村昌昭・日本通運東北アジア総部中国室長、野口洋和・日本郵船中国有限公司総経理、森脇一郎・石川島自動化設備有限公司総経理が「日本通運の概要と中国物流業務の展開について」、「中国における自動車物流の解決方策について」、「中国における物流自動化事業のご紹介－食品冷凍物流センターの機能とメリットを中心に」と題し、韓国企業からは、朴明哲・釜山港公社上海代表部首席代表、李相根・三宮物流総裁が、「釜山港における極東地域での発展」、「物流環境の変化と企業の戦略選択」と題し、中国企業からは、戚峰・長春海吉星農産品物流有限公司総裁、于航・牡丹江華晟国運物流有限公司総経理、常法勝・農墾北大荒物流有限公司総裁が、「長春に立脚、東北を輻射、北東アジア最大な農産品物流センターを建設」、「地域優位性を発揮、地域協力を強化、長期的・安定的な中口陸海一貫輸を展開」、「誠実に手を携え、共同発展を追求」と題し、報告が行われた。

この他、張煥秋・長春経済開発区管理委員会主任、裴国成・大連保税区管理委員会副主任が「長春興隆綜合保税区について」、「大連保税区における物流産業発展の現状と展望」をテーマに、それぞれ長春、大連の保税区について報告を行った。

今回のフォーラムは、各国・地域の物流業の現状と特徴、物流施設と交通インフラの整備（ハード・ソフト）、行政の支援制度と政策の推進体制、物流情報の標準化、通関・貿易手続問題等、多岐に亘る内容であり、フロア全体の反応から察しても、参加各国の考え方と具体的な取り組みを確認・理解し合ったうえで、北東アジアにおける物流分野の協力の重要性を参加者が共有できたことに大きな意義があると感じた。

東北アジア・シンクタンクフォーラム

ERINA 調査研究部長 中村俊彦

展示商談会を主要なイベントとしてスタートした「中国吉林・東北アジア投資貿易博覧会」は、回を重ねるごとに内容を広め、第6回の今回は主催者提供の資料で数えるべしと全部で86件の会議やイベントが行われた。

その中で、4回目となる「東北アジア経済協力ハイレベルフォーラム」の一環として、「東北アジア・シンクタンクフォーラム」が初めて開催された。開催日時は2010年9月3日(金)9:00~16:00、主幹は吉林省社会科学院、会場

は長春市・南湖賓館の国際会議場であった。

まず特筆すべきは、参加者の顔ぶれである。北京から中国社会科学院国際関係学部主任で「2009北東アジア経済発展国際会議」でも基調講演者を務めた張蘊嶺氏、モスクワからロシア科学アカデミー極東研究所長のミハイル・チタレンコ氏、ソウルからソウル大学国際問題研究所長で韓国外交通商部長を務めた尹永寛(ユン・ヨンカン)氏、ウランバートルからモンゴル科学アカデミー副院長のT. ドルジ氏など22名の発表が用意され、吉林省の陳暁光副省長が開会のあいさつを行った。日本からは小川雄平氏(北東アジア学会副会長、西南大学教授)、坂下明彦氏(日本農業学会副会長、北海道大学教授)、そして筆者の3名が発表した。

このフォーラムは実は、張蘊嶺・中国社会科学院国際関係学部主任の発案で行われたようである。張氏の発言によれば、商務が中心の東北アジア投資貿易博覧会ウィークの中に「知的投入が必要だ」というのがその趣旨である。張氏はフォーラムの冒頭、「中日韓協力の深化と北東アジア協力プラットフォームの構築」について、次のように述べた。

深まる中日韓協力のなかで、3国はFTA締結に向けて引き続き努力を続けていかなければならない。しかし全面的な合意に至るには時間が必要であり、物流、食品安全など分野別の協力を進めていくことが求められる。また、金融分野での協力を進めるとともに、エネルギー・環境などの分野で新しい協力発展の構築を目指すべきである。こうした北東アジア協力を実現するため、中日韓の3カ国にロ・モ・朝の3カ国を加えた「3+3」(あるいはまず「3+2」)の国家間の対話の場を持ち、貿易投資の簡便化、インフラ整備などから重点的に進め、シームレスな「北東アジア・インフラ網計画」を「3+3」部会で定め、資金提供を図っていくことを提言したい。

その後は、10分程度の各種発表が続いた。筆者は「北東アジアの新潮流と日中"東北"協力」と題し、次のような発表を行った。

北東アジア各国の経済バランスが変化し、新しい協

力理念が求められている。最近の中国を見るときに注目したいのは、中国元の弾力化、労働人口割合の減少、社会の高度化をどのように進めるか、の3点である。中国がより高度な社会を実現していく過程で、第1に持続可能な発展に向けた「環境社会」、第2に高齢化社会に向けた「ユニバーサルデザイン社会」、第3に食料の安全を保障する「田園社会」の構築の各分野において、これからの日中協力が展開されていくであろう。今後の日中"東北"交流でも、こうした社会改良に向けた協力に取り組んでいくことを望みたい。

フォーラムは多士済々の顔ぶれでさまざまな発表が行われたが、そのぶん時間に追われ、テーマも散漫で、意見交換の時間も持てなかった。しかし、今後のフォーラムのあり方については、最後の30分を使って意見交換が行われた。なかでも、このフォーラムの発案者でもある張蘊嶺氏の示唆は、これからのフォーラムのあり方を決定づけるものであろう。すなわち、①関係5カ国で理事会的なものを開き事務局を長春に置く、②フォーラムの魅力を高めるためテーマを絞る、③各国・地域で散在する開発計画を結び付けて議論する、-などである。

筆者も意見を求められ、シンクタンクフォーラムとして政策研究を行うことが重要-という張氏の考え方に賛同の意を表し、事前にテーマを絞り込めれば共同研究なども可能になると、今後のフォーラムの充実に対する期待を述べた。

左からM. チタレンコ、陳暁光、張蘊嶺の各氏



北東アジア動向分析

中国

2010年上半期における中国東北三省の経済動向分析

中国人民大学地域都市経済研究所教授、国家計画専門家委員会委員 張可云
 北京大学光華管理学院ポストドクター 張文彬

はじめに

東北振興政策が実施されて以来、東北三省の経済発展には新たな機運が高まっている。世界金融危機以降、東北三省の経済成長率は全国平均水準を上回っている。2010年第1四半期における遼寧省、吉林省、黒龍江省の前年同期比実質GRP成長率は、いずれも2005年以來の記録を刷新し、それぞれ15.9%、19.2%、13.2%に達し、全国平均水準(12.4%)を上回った¹。うち、吉林省の実質経済成長率が特に高かった(図1)。

マルコフ・スイッチング・モデル(Markov-Switching Model)のTurning Pointsの分析結果によれば、中国経済は2008年第4四半期から「収縮期」に入っていたが、東北三省は沿海部に比べて外需依存度が低いため、全国平均より1四半期遅れて「収縮期」に入った。2009年第1四半期における吉林省と遼寧省の対前年比実質経済成長率は、それぞれ10.2%、9.5%となった。他方、黒龍江省は全国平均を下回った。「収縮期」を経て、2010年第1四半期の中国経済は「拡張期」に入った。さらに、全国平均に比べて東

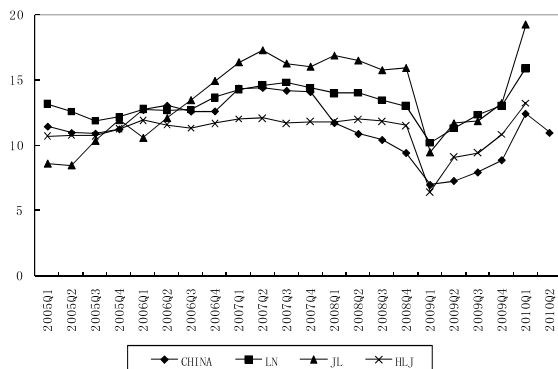
北三省経済の回復テンポが速く、V字型回復を呈している。

2010年第2四半期における中国の実質GDP成長率は前年同期比11%増だった。この時期における消費者物価指数(CPI)の上昇および中国政府による不動産引締め政策の実施に伴い、2009年以來続いてきた金融緩和政策は、2010年3月に「適度な金融緩和」に転換された。マネーサプライ(M2)の月平均上昇率は、2009年の26.5%から2010年6月、7月の17.9%、17.2%へ低下し、2007年と2008年の水準に戻っている。金融引締めによるマネーサプライ(M2)の伸び率の推移を表したのが図2である。東北三省GRPの第2四半期成長率はまだ公表されていないため、マクロコントロールによる東北三省経済への影響について、以下では、月別指標に基づいて分析していきたい。

1. 投資と消費

2010年1～7月における遼寧省、吉林省、黒龍江省の固定資産投資額は、それぞれ7,240.7億元、3,742.2億元、2,075.7億元だったが、季節調整前の伸び率(前年同期比)は

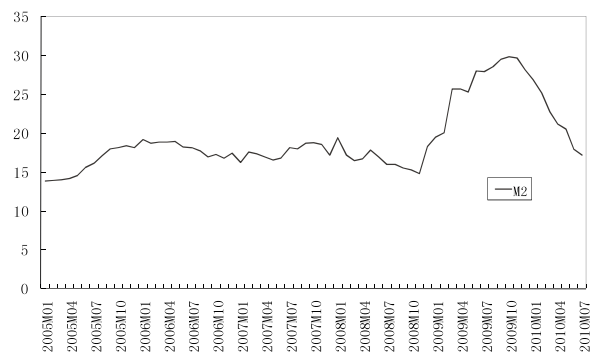
図1 中国および東北三省のGDP・GRP実質経済成長率(四半期ベース、%)



(注) データはX12季節調整法による。全国=CHINA、遼寧省=LN、吉林省=JL、黒龍江省=HLJ。

(出所) 中国経済情報網データベースより作成。

図2 マネーサプライ(M2)の伸び率(月別額の前年同期比、%)



(注) データはX12季節調整法による。

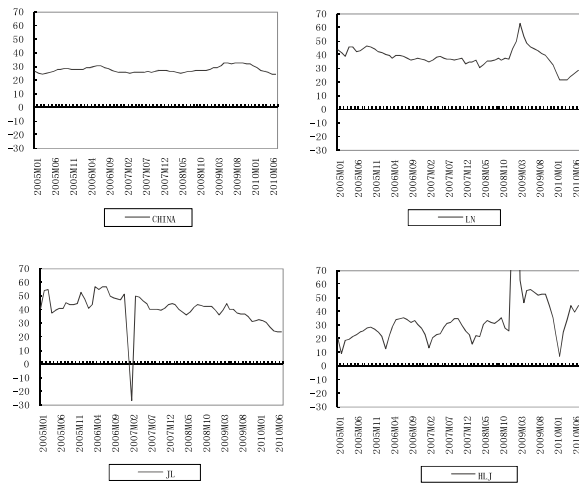
(出所) 図1に同じ。

¹ 遼寧省、吉林省、黒龍江省の2010年第1四半期のGRP成長率が、季節調整前ではそれぞれ15.3%、18.9%、12.8%となり、季節調整前の中国平均水準(11.9%)より高かった。

29.8%、26.3%、35.2%となり、いずれも全国平均水準の24.9%より高かった。図3に示したように、近年の固定資産投資額の伸び率をみると、2009年の約30%だった伸び率が、2010年1月以降鈍化している。

遼寧省の場合、固定資産投資額の伸び率が2009年3月をピークに下落している。2010年1～5月の伸び率は全国平均水準より低かったが、2010年5月から小幅の回復が見られる。吉林省の場合、固定資産投資額の伸び率は全国平均と全く異なる様相を呈し、30%強の伸び率を維持しているが、2009年7月から低下傾向が見られ、2010年に入ってもその傾向が変わっていない。黒龍江省の場合、伸び率が2009年第1四半期をピークに低下したが、2010年3月以降

図3 固定資産投資額の伸び率（前年同期比、%）



(注) データはX12季節調整法による。全国=CHINA、遼寧省=LN、吉林省=JL、黒龍江省=HLJ。
(出所) 図1に同じ。

図4 社会消費財小売総額の伸び率（前年同期比、%）



(注) データはX12季節調整法による。全国=CHINA、遼寧省=LN、吉林省=JL、黒龍江省=HLJ。
(出所) 図1に同じ。

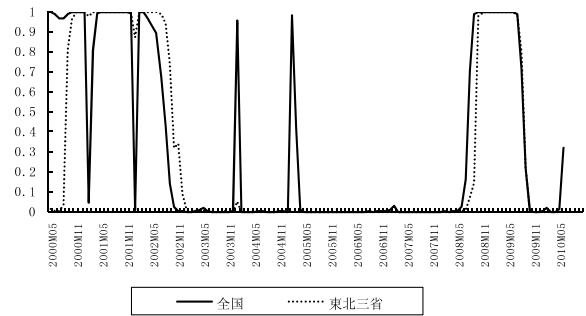
は回復傾向にある。

消費動向をみると、2010年6月における遼寧省、吉林省、黒龍江省の社会消費財小売額の季節調整前の伸び率（前年同期比）は、それぞれ18.8%、19%、19.3%となっており、いずれも全国平均の16.8%を上回った。固定資産投資額の伸び率とは異なり、東北三省の社会消費財小売額の伸び率は、全国平均とほぼ同じ傾向で推移しており、その相関係数は0.8以上となっている。図4に示したように、遼寧省、吉林省、黒龍江省の社会消費財小売額の伸び率は、いずれも2010年2月以降、小幅な落ち込みを見せている。

2. 工業

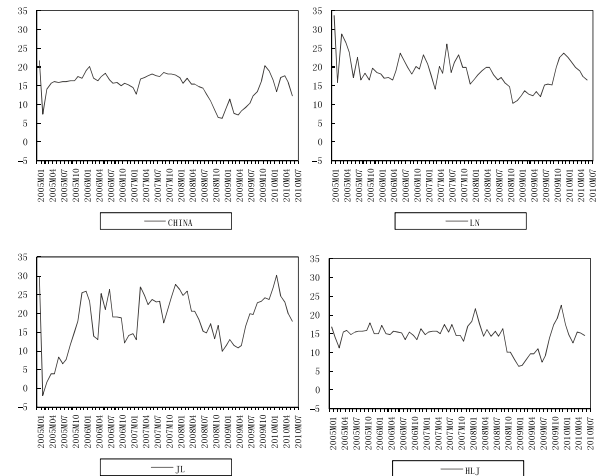
一定規模以上の工業企業（国有企業および年間売上高500万元以上の非国有企業）の付加価値額は、重要な月別指標である。2010年7月における遼寧省、吉林省、黒龍江省の工業企業の付加価値額の伸び率（前年同期比）は、季節調整前でそれぞれ16.4%、11.1%、16.4%だった。うち、吉林省は全国平均の13.4%を下回っている。図5に示した

図5 Markov-Switching Modelによる工業サイクルの転換点



(出所) 図1に同じ。

図6 工業企業の付加価値額の伸び率（前年同期比、%）



(注) データはX12季節調整法による。全国=CHINA、遼寧省=LN、吉林省=JL、黒龍江省=HLJ。
(出所) 図1に同じ。

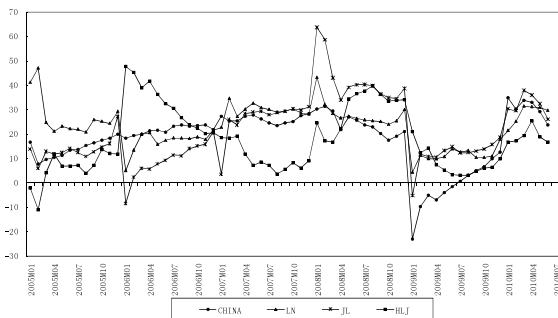
ように、Dynamic Factor Modelで東北三省における工業生産の付加価値額のCommon Cycleを抽出し、マルコフ・スウィッチング・モデルを利用して東北三省および中国全国の工業生産サイクルの転換点（Turning Points）を図った結果、東北三省の工業生産サイクルの変動は全国平均より遅れているが、その幅は徐々に縮小していることが分かる。2008年10月に東北三省の工業生産サイクルは「収縮期」に入り、全国平均より2カ月遅れていた。そして、2009年9月には東北三省の工業生産サイクルが「拡張期」に入っている。図6に示したように、2010年以降も「拡張期」は続いているが、2010年上半期における工業企業の付加価値額は低下している。うち、吉林省の状況は最も厳しく、2008年の最低時点の基準に戻っている。また、黒龍江省の場合、2010年3月には低下傾向がストップし、ある程度の回復が見え始めている。

3. 財政、所得と消費者物価指数

2010年6月における遼寧省、吉林省、黒龍江省の財政収入が、季節調整前でそれぞれ1,010億元、295億元、386億元に達し、前年同期比30.6%増、24.6%増、16.2%増となった。うち、吉林省と黒龍江省の伸び率は全国平均の24.7%を下回った。図7に示したように、世界金融危機以降の東北三省財政収入の下落幅は、全国平均より小さいが、回復は比較的テンポが遅い。2010年上半期における東北三省の財政収入の伸び率は、第1四半期をピークに低下傾向にある。うち、吉林省の低下幅は最も大きい。

2010年第2四半期における遼寧省、吉林省、黒龍江省の都市部住民の1人当たり可処分所得は、季節調整前でそれぞれ9,804元、8,250元、7,340元となり、全国平均の10,699元を下回った。東北三省の前年同期比の伸び率はそれぞれ12.1%増、10.3%増、7.8%増だったが、うち吉林省、黒龍江省の伸び率が全国平均（10.7%）を下回った。

図7 財政収入の伸び率（前年同期比、%）

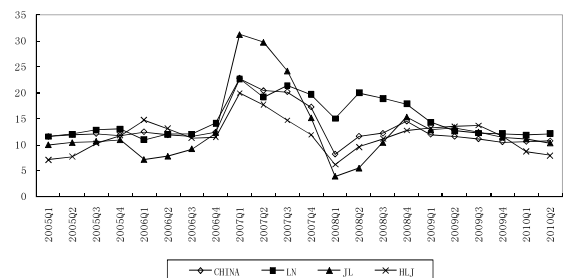


(注) データはX12季節調整法による。全国=CHINA、遼寧省=LN、吉林省=JL、黒龍江省=HLJ。
(出所) 図1に同じ。

図8に示したように、都市部住民の1人当たり可処分所得の伸び率は、他の指標の変動と連動しておらず、2007年第4四半期以来の低下傾向が、2008年以降若干回復したものの、2010年上半期に入ってから低下傾向が続いている。うち、黒龍江省の伸び率が比較的低く、2010年上半期の減少幅がさらに大きい。

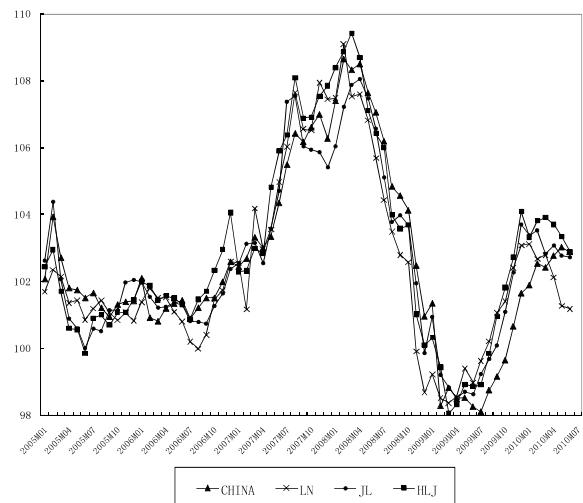
消費者物価指数（CPI）については、2010年6月における遼寧省、吉林省、黒龍江省のCPIはそれぞれ1.4%増、3.0%増と3.0%増、全国平均の3.3%増を下回った。図9に示したように、全国平均のCPIは2009年7月から上昇傾向にあり、2010年7月には3.3%増を記録した。他方、東北三省のCPIは2009年3月から全国平均を上回っており、2010年第1四半期にはピークに達した。うち、遼寧省のCPIは2010年1月に3.1%となり、その後は全国平均を下回ってきている。吉林省のCPIは2010年2月に3.6%増だったが、5月には全国平均を下回った。黒龍江省のCPIは2010年4

図8 都市部住民の1人当たり可処分所得の伸び率（前年同期比、%）



(注) データはX12季節調整法による。全国=CHINA、遼寧省=LN、吉林省=JL、黒龍江省=HLJ。
(出所) 図1に同じ。

図9 消費者物価指数（CPI）の推移



(注) データはX12季節調整法による。全国=CHINA、遼寧省=LN、吉林省=JL、黒龍江省=HLJ。
(出所) 図1に同じ。

月をピークに低下している。2010年上半期における東北三省のCPIは全国の変動とはほぼ一致しており、全国平均を上回っていたインフレーションの圧力はやや緩和されたと考えられる。

以上、主に月別・四半期の経済指標を分析した結果、次のことが帰結できる。2010年上半期における東北三省のマクロ経済情勢は、全国平均と比して総じて良い。2010年下半期の東北三省の経済成長率は、全国的な低下傾向に伴って下がっていくと予想されるが、減少幅が全国平均より小さいと考えられる。

2010年第1四半期における黒龍江省の経済成長率は、吉林省と遼寧省に及ばないが、第2四半期の関連指標から見ると、第2四半期と下半期には吉林省を上回る可能性が高い。その他、東北三省経済のミクロレベルでは依然として厳しい状況にある。今後、1人当たり所得が向上できなければ、消費拡大が制約されると考えられる。

4. 政策動向

近年、東北三省の経済成長率は全国水準を上回る高い伸びを続けており、外資受入額も増えている。これは中央政府の有力な政策支援によるもの大きいと考えられる。世

界金融危機の悪影響を防ぐために、2009年には中央政府が投資、貿易、農業、産業構造調整、民間経済などの分野において東北三省を重点的に支援した。そのため、2010年上半期における東北三省のマクロ経済状況は、総じて全国平均を上回った。

中央政府の戦略目標によれば、今後の東北三省経済の課題は次の通りである。①経済発展方式の転換を加速させること、②改革開放を一層推進すること、③東北三省農業の優位性を一層強化すること、④資源依存型都市の持続的な発展を図ること、⑤大興安嶺・小興安嶺林業区の生態保護と経済構造の転換を推進すること、⑥社会保障を改善すること、⑦社会事業および民生事業を強化すること、⑧旧工業基地の調整・改造計画を推進することである。

最後に、今後の東北三省経済を考える上で、次の3点を念頭に置いておく必要がある。①工作機械、原材料、農産品加工などの既存産業のレベルアップを図ること、②ハイテク、新エネルギー、省エネ・環境保護、新素材、バイオ製薬、バイオエンジニアリングなどの戦略的新興産業の発展に力を入れること、③金融、物流、観光、文化などのサービス産業を発展させることである。

ロシア

ウラジオストク開発と金融危機の中におけるダリキン知事とプシカリョフ市長の命運

早稲田大学アジア太平洋研究センター客員助教 堀内賢志

周知のように、ウラジオストクでは2012年のAPEC開催に向け、「2013年までの極東ザバイカル地域経済社会発展プログラム」のサブプログラムである「アジア太平洋地域における国際協力のセンターとしてのウラジオストク市開発」が進められている。このサブプログラムの予算額は2008年8月のプログラム改訂によって倍増され、その直後に発生した金融危機にもかかわらず基本的に維持された。その直後の金融危機を経て、2009年11月にサブプログラムは再度大幅に改訂されたが、連邦予算からの支出額はおおよそ維持され、「サハリン-ハバロフスク-ウラジオストク」天然ガスパイプラインの建設をはじめとするプロジェクトが含まれたことにより全体の予算額は当初の4倍近くにまで膨れ上がっている。ウラジオストクには金融危機の中でもこうした大規模投資が流入し続け、中古自動車ビジネスの壊滅によって生じた社会不安も2009年を通じて安定に向かった。

こうした状況に助けられたのが、沿海地方知事のダリキンである。2010年2月の任期切れを前に、ダリキンの再任はないという声は強くあった。しかし、上記のような経済・社会の安定と大規模インフラプロジェクトの現実的な進展、また、給料遅配によりハンガーストライキが起こったスヴェトログリエの採掘選鉱コンビナートの問題を解決するなど金融危機の中でのリーダーシップも評価され、「極東コンサルティングセンター」による住民の世論調査では、2009年を通じてダリキンへの支持は上昇した。2012年のAPEC開催に間に合わせるべく関連施設の建設を急ピッチで進めなければならない中で、知事を交代させるリスクを避けたいという判断もあり、結局今年1月、ダリキンの再任が大統領によって提案され、沿海地方議会の多数によって承認されるに至った。特にダリキン再任の理由として、極東コンサルティングセンター所長のハナスが強調したのは、諸利害の調整者・仲介者としてのダリキンの重要性である。大規模投資が進む中で様々な経済グループ間の利害を取り持ち、金融危機の中で労働組合との協調関係を築き、プーチン、メドベージェフをはじめとするモスクワの人物たちとも良好な関係を築くなど、諸利害の調整や開発プロジェクトの実施において彼が重要な位置を占めるに至っていたということである。

対照的であるのが、ウラジオストク市長のプシカリョフである。2008年の市長選で、ソ連崩壊後の沿海地方・ウラジオストク市の歴史において初めて連邦中央が推す候補として当選し、またスキャンダルと裁判沙汰続きであったウラジオストク市政において、清新で有能な人物として彼に期待する向きは多かった。しかしその後、彼の統治能力には疑問符が付けられることとなる。とりわけ、除雪作業の滞りによってウラジオストクの交通を麻痺させたことは、住民からも連邦中央からも強い批判を受けた。1000万ルーブルをかけて中央広場に飾られた巨大な新年のツリーが一昼夜もしないうちに倒壊したことは、すでに語り草となった。外国自動車輸入関税引き上げに反対する住民の大規模抗議行動に対し、「ソロス財団に支援されている」などと決めつけ、OMONによる鎮圧を正当化する発言をしたことなどは、住民の怒りと失望を買った。ダリキンとは逆に、プシカリョフへの支持は急激に低下していった。APECに向けた開発の進展においても、市政府の貢献を評価する声はきわめて少ない。共産党ウラジオストク支部とロシア自動車所有者連盟沿海地方支部は、プシカリョフの辞任を求める約2万人の署名を集め、市議会と大統領府に提出している。

プシカリョフが当選した2年前の市長選の時、一方のダリキンは詐欺容疑で拘留中だった前第一副知事の事件に関連して自宅と執務室の捜査を受け、その辞任が時間の問題だとも言われていた。それを思えば、両者に対するクレムリンとウラジオストク住民の評価がこのように逆転していることは、きわめて皮肉な展開と言わざるを得ない。

プシカリョフが統治に失敗している主要因の一つとして、市政府に有能かつ忠実な幹部スタッフを揃えることができなかったことが指摘されている。2年間の間に副市長がめまぐるしく交代し、また、かつてのダリキンの部下であり職権乱用の嫌疑で辞職した元沿海地方副知事を市政府の幹部に登用せざるを得なかったなどことは、「外様」としてのプシカリョフの弱みを露呈したものと言える。両者の命運は、ウラジオストクのように諸々の利害が複雑に絡み合いぶつかり合う地において、現地の権力構造と無縁な外部の人物を送り込み統治させることがいかに困難であるかを示しているのかもしれない。

モンゴル

2010年上半年、特に第2四半期において、モンゴル経済には、世界経済金融危機の衝撃からの確かな回復の動きが見られた。GDPと鉱工業生産額は増加し、貿易収支及び財政収支の赤字は縮小し、通貨トゥグルグは増価している。

新たな鉱山の大規模開発プロジェクトは進行中である。オユ・トルゴイの銅・金鉱の全面的な建設はスケジュールどおりに進展しており、2012年第4四半期の操業開始を予定している。

しかし一方、インフレーションと失業者数は同時に拡大しており、経済はスタグフレーションの傾向を見せている。さらに厳冬による家畜の大量死亡は、貧困の拡大や人々の都市部への移住などの社会問題の深刻化を招き、力強い経済回復の見通しを妨げる可能性がある。

マクロ経済指標

2010年上半年の実質GDPは前年同期比5%の成長を記録した。また第1四半期は同7.6%、第2四半期は同3.4%であった。産業別では鉱工業とサービス業の伸びが、農業の減少を補って成長を支えた。厳冬による家畜の大量死亡により、農業部門の付加価値額は前年同期比30.7%減となっている。

消費者物価指数(CPI)を基準としたインフレ率は、2010年3月は前年同期比8.5%、6月は同11.4%であった。上半期においてCPIは全ての品目で上昇しており、最も上昇率が高かったのは、物価指数のウェイトの39.7%を占める食料で、前年同期比14.9%であった。

6月末の通貨トゥグルグの対米ドル為替レートは1ドル=1,380トゥグルグで、前年同期比3.4%の増価となった。また、6月末においてトゥグルグは、中国人民元に対しては前年同期比3.2%増価したが、ロシアルーブルに対しては同3.8%減価した。

製造業及び建設業の停滞により失業者数は引き続き高い水準にあり、6月末の登録失業者数は39,900人で、前年末の38,100人から増加している。また失業者の51.7%が女性であった。

財政収支は上半期に1,680億トゥグルグの赤字を記録した。これは前年同期を36%下回っている。主要輸出品目の価格の回復によって、財政収入は前年同期を50%上回ったが、財政支出も前年同期を29.4%上回った。支出の増加は

主に、補助金・給付金、財・サービスの購入などの増大によるものである。一方、投資支出は上半期に前年同期比57%増で、このうち国内の財源によるものは同71.4%の増加であったが、海外からの財源によるものは同87.4%の減少となっている。

6月末の外貨準備額は12億ドルで、前年同期を5.8億ドル上回った。これはモンゴルの輸入の5.9か月分に相当している。

産業部門と外国貿易

2010年上半年の鉱工業生産額は前年同期比12.4%増であった。このうち、鉱業は前年同期比9.5%増、製造業は同22%増、エネルギー・水供給部門は同5.9%増であった。

上半期のモンゴルの貿易総額は引き続き回復し27億ドルとなり、前年同期を61%上回った。輸出は前年同期比71.5%増、輸入は同51.9%増となった。輸出の伸びが輸入を上回ったため、上半期の貿易収支の赤字額は4,800万ドルで、前年同期の1億3,000万ドルから縮小した。上半期の輸出先は53か国、輸入先は109か国であった。中国への輸出は全体の84.3%を占めた。一方、ロシアからの輸入は全体の37.5%、中国からの輸入は同じく26.8%を占めた。

活発な輸出入に支えられて、上半期には鉄道貨物輸送量は前年同期比17.8%増加した。一方で通過貨物の輸送量は前年同期から2.2%減少している。これはモンゴルの鉄道の輸送能力の限界を示している可能性がある。

農業部門

厳冬によって牧畜業は大きな打撃を受けた。上半期の成畜死亡頭数は970万頭で、これは年初の登録数の22.1%にあたる。モンゴルの歴史上、最悪の被害となった。いくつかの地域では被害頭数は全家畜の45.4%に達した。死亡した家畜の約半分はヤギで、被害は480万頭となった。上半期に1,020万頭のメスが出産した。仔の生存率は71.1%で、頭数は730万頭であった。これは前年同期を46.6%下回る数である。

7月1日時点の耕作面積は31万ヘクタールで、前年同期よりも11.4%拡大している。特に、飼料作物の作付は前年同期の4倍となっており、この他では、野菜は前年同期比7.3%増、穀物は同2.8%増、ジャガイモは同0.8%増となった。

(ERINA調査研究部研究主任 Sh. エンクバヤル)

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年1-6月	2010年1Q	2Q	2010年4月	5月	6月
実質GDP成長率(対前年同期比:%)	7.3	8.6	10.2	8.9	▲1.6	5.0	7.6	3.4	-	-	-
鉱工業生産額(対前年同期比:%)	▲4.2	9.1	9.7	2.8	▲3.3	12.4	13.4	15.0	15.7	13.0	16.4
消費者物価上昇率(対前年同期比:%)	9.5	6.0	15.1	22.1	4.2	11.4	8.5	11.4	8.3	11.6	11.4
登録失業者(千人)	32.9	32.9	29.9	29.8	38.1	39.9	37.1	39.9	38.1	38.7	39.9
対ドル為替レート(トゥグルグ)	1,221	1,165	1,170	1,268	1,443	1,411	1,437	1,384	1,384	1,387	1,380
貿易収支(百万USDドル)	▲113	107	▲114	▲710	▲229	▲48	▲78	31	▲15	33	13
輸出(百万USDドル)	1,064	1,542	1,948	2,535	1,903	1,309	499	810	230	262	319
輸入(百万USDドル)	1,177	1,435	2,062	3,245	2,131	1,356	577	779	245	227	306
国家財政収支(十億トゥグルグ)	73	123	133	▲306	▲329	▲168	▲109	▲58	▲81	20	2
国内貨物輸送(百万トンキロ)	10,268	9,693	9,030	9,051	8,981	4,932	2,952	2,734	-	-	-
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	9,948	9,226	8,361	8,261	7,817	4,385	2,056	2,329	743	817	769
成畜死亡数(千頭)	677	476	294	1,641	1,733	9,727	6,311	3,416	1,832	679	906

(注) 消費者物価上昇率、登録失業者数、為替レートは期末値。

(出所) モンゴル国家統計局『モンゴル統計年鑑』、『モンゴル統計月報』各号ほか

韓国

マクロ経済動向

韓国銀行（中央銀行）が、9月3日に公表した第2四半期のGDP（改定値）によると、同期の実質成長率は季節調整値で前期比1.4%増（年率換算6.1%）となり、前期の同2.1%は下回ったものの、高水準を維持している。景気の回復傾向はかなり確かなものとなった。

需要項目別に見ると、内需では最終消費支出は前期比0.9%増となった。固定資本形成は同0.5%増で、その内の設備投資は同9.1%と高い伸びを記録したが、建設投資は同3.4%減で、マイナスとなった。外需の財・サービスの輸出は同7.2%増で、前期の同2.9%増から大きく拡大した。

第2四半期の鉱工業生産指数（季節調整値）は、前期比5.0%増で、前期の同5.1%増に続いて高い伸びを記録している。また7月の鉱工業生産指数（季節調整値）は前月比1.1%増であった。

失業率（季節調整値）は5月の3.2%から、6月には3.5%、7月には3.7%と上昇している。

第2四半期の貿易収支（IMF方式）は157億ドルの黒字となり、前期を大きく上回った。為替レートは若干ウォン安の傾向を示しており、7月には1ドル=1,205ウォンとなっている。

物価の動向は消費者物価上昇率が7月に前年同月比3.4%、生産者物価上昇率が3前年同月比2.6%となっている。

首相・閣僚の辞任に揺れる政権

前号で報じたように、新行政都市への中央省庁の移転を中止する法案が否決されたことを受けて、7月3日に鄭雲燦首相が辞意を表明した。これは当然、李明博政権にとって大きなマイナスとなると見られていた。しかしその後、7月28日に行われた国会議員補選において、李大統領の側

近が当選するなど、与党ハンナラ党は議席を伸ばし、政権にとって情勢は好転を見せた。この勢いを活かし、政権への求心力を高めるため、新首相の指名を含め内閣改造が計画された。

ところが8月29日、次期首相候補に指名されていた金台鎬前慶尚南道知事が、自身に対する不正資金疑惑から、指名を辞退すると表明した。さらに同日には文化体育相候補の申載旻氏、知識経済相候補の李載勲氏も、不正疑惑から指名を辞退する意向を表明した。李大統領は40歳代の金前知事を、後継者として育てることも考慮していたとされ、大きな打撃となった。

さらにこれに加え9月4日、政権発足当初からの主要閣僚で、大統領の信任も厚かった柳明桓外交通商相が、長女が外交通商省の契約職員として不正に縁故採用されたとする疑惑の責任を取り、辞意を表明した。周知のように哨戒艦沈没事件以降、南北関係は緊張が続いている。さらに11月にソウルで開催が予定されている、金融・経済問題を話し合う主要20カ国・地域首脳会合（G20）など、韓国は多くの重要な外交案件を抱えており、外交トップの突然の辞任は政権にとって大きな痛手となる。一部ではG20までの外相の留任の可能性も示唆されているが、今後については不透明である。柳氏は駐日大使を経験した知日派でもあり、日韓併合100年の節目の年に、日韓関係の改善に努めてきた。氏の辞職は両国関係にとってもマイナスといえる。

こうした一連の出来事は言うまでもなく、人心一新による政権の浮揚を構想していた李大統領にとって大きな誤算である。世界金融危機から順調な経済の回復にも関わらず、李政権の支持率は低迷している。任期の半ばを超えた現時点で、早くもレイムダック化が言われ始めている。今回の危機を乗り切れるか否かに、政権の今後がかかっているといえよう。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	09年7-9月	10-12月	10年1-3月	4-6月	10年5月	6月	7月
実質国内総生産 (%)	4.0	5.2	5.1	2.3	0.2	3.2	0.2	2.1	1.4	-	-	-
最終消費支出 (%)	4.6	5.1	5.1	2.0	1.3	1.3	▲ 0.2	1.8	0.7	-	-	-
固定資本形成 (%)	1.9	3.4	4.2	▲ 1.9	▲ 0.2	2.5	1.6	1.5	0.9	-	-	-
鉱工業生産指数 (%)	6.4	8.4	6.9	3.4	▲ 0.7	7.2	1.3	5.1	5.0	2.7	1.6	1.1
失業率 (%)	3.7	3.5	3.2	3.2	3.6	3.7	3.5	4.3	3.5	3.2	3.5	3.7
貿易収支 (百万USドル)	32,683	27,905	28,168	5,669	56,128	14,703	15,540	7,435	15,710	4,171	6,415	7,382
輸出 (百万USドル)	284,419	325,465	371,489	422,007	363,534	94,781	103,971	101,093	120,253	38,994	41,949	40,949
輸入 (百万USドル)	261,238	309,383	356,846	435,275	323,085	84,845	92,852	98,113	105,897	34,917	35,461	35,443
為替レート (ウォン/USドル)	1,024	955	929	1,103	1,276	1,239	1,168	1,143	1,165	1,168	1,214	1,205
生産者物価 (%)	2.1	0.9	1.4	8.6	▲ 0.2	▲ 3.2	▲ 0.5	2.6	4.2	4.6	4.6	3.4
消費者物価 (%)	2.8	2.2	2.5	4.7	2.8	2.0	2.4	2.7	2.6	2.7	2.6	2.6
株価指数 (1980.1.4 : 100)	1,379	1,434	1,897	1,124	1,683	1,673	1,683	1,693	1,698	1,641	1,698	1,759

(注) 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、株価指数は期末値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数、失業率は季節調整値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価、消費者物価は2005年基準

貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

(出所) 韓国銀行、統計庁他

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

大溪島干拓地が完成

『朝鮮新報』によれば、北朝鮮の干拓地開墾史上最大となる大溪島干拓地が完成し、6月30日に竣工式が行われた。同干拓地は、平安北道の塩州郡と鉄山郡を結ぶ海岸に浮かぶ多獅島から大多獅島、加次島、ソヨンドン島、大溪島、小溪島、鉄山半島まで防潮堤を築き、作られた。この干拓地の誕生により、8,800haの農地が近く生まれることが見込まれている。防潮堤は、Google Earth™でも北緯39度47分、東経24度30分付近を中心とした範囲で確認することができる。7月15日付『朝鮮中央通信』は、金正日総書記が大溪島干拓地（平安北道）を現地指導したと報じた。

内閣拡大総会開催

7月17日発の『朝鮮中央通信』によると、同日、内閣拡大総会が行われた。崔永林総理をはじめ内閣のメンバーが参加し、内閣直属機関の管理者と管理局長、道、市、郡の各人民委員会委員長（それぞれ、県知事、市長などに相当）、道農業経営委員会と市、郡の各共同農場経営委員会委員長と主な工場、企業所の支配人（社長）がオブザーバーとして参加した。

同会議の議案は、第1議案が「今年の共同社説に示された戦闘的課題を貫徹するための上半期人民経済計画遂行状況の総括と第3四半期人民経済計画実行対策について」、第2議案が「2010年上半年国家予算執行状況の総括と対策について」であった。上半期の工業総生産額が去年同期比

で11%増となり、鉄鉱石生産が2.3倍に、銑鉄生産が4.1倍になったことなどが確認された。

礼成江青年2号発電所、金野江発電所ダム堰体が完成

『朝鮮新報』によれば、8月5日、黄海北道に建設された礼成江青年2号発電所の竣工式が行われた。同1号発電所は2008年10月にすでに稼動を始めている。

7月29日付『朝鮮中央通信』によれば、咸鏡南道に建設中の金野江発電所のダムの堰体が完成した。『朝鮮新報』によれば金野江発電所の建設は現在も急ピッチで進められているとのことである。

マスゲーム「アリラン」上演開始

『朝鮮新報』によれば、8月2日から大マスゲームと芸術公演「アリラン」が平壤のメーデースタジアムで上演を開始した。2010年度版「アリラン」公演には、主要な外国人観客である中国人向けに、今年から「永遠なる朝中友好」描いた章が取り入れられたとのことである。

金正日総書記が中国を非公式訪問

『朝鮮新報』および『人民網』によれば、金正日総書記が8月26日～30日、中国を非公式訪問した。金正日総書記は吉林省集安市から中国に入り、同省吉林市を訪問した後、27日に省都の長春市で胡錦涛国家主席と首脳会談を行った。その後、黒龍江省のハルビン市、牡丹江市を訪問して、図們から北朝鮮に帰国した。

（ERINA調査研究部研究主任 三村光弘）

研究所だより

公益財団法人への移行

平成22年 9月1日

公益財団法人環日本海経済研究所の評議員・役員

平成22年 9月1日付

〈評議員〉

栢原英郎（社団法人日本港湾協会会長）

塩谷隆英（財団法人経済調査会会長）

鈴木聖二（株式会社新潟日報社編集委員室長）

中山輝也（特定非営利活動法人新潟県対外科学技術交流協会理事長）

永山庸男（国立大学法人新潟大学副学長）

松澤伸介（社団法人東北経済連合会副会長）

宮崎敏春（新潟市副市長）

森 邦雄（新潟県副知事）

〈理事〉

代表理事

西村可明（公益財団法人環日本海経済研究所所長）

業務執行理事

伊藤幸一（公益財団法人環日本海経済研究所事務局長）

理事

矢萩保雄（東北電力株式会社上席執行役員新潟支店長）

〈監事〉

水間秀一（新潟経済同友会専務理事・事務局長）

南 英雄（前新潟県商工会議所連合会専務理事）

平成22年 9月30日付

〈理事〉

菅原修孝（株式会社日本政策投資銀行新潟支店長）

田畑伸一郎（北海道大学スラブ研究センター教授）

野崎 茂（三菱商事株式会社顧問）

若月 章（公立大学法人新潟県立大学国際地域学部教授兼国際交流センター長）

職員の異動

平成22年 9月30日付

〈退職〉

調査研究部研究主任 伊藤庄一

平成22年10月1日付

〈異動〉

副所長 杉本 侃（特別研究員）

評議員会・理事会の開催

平成22年 9月29日(水) 臨時評議員会

第16回運営協議会

平成22年 8月25日(水) 朱鷺メッセ

編集後記

尖閣諸島（中国名：釣魚島）沖での中国漁船衝突事件が起きた9月は、専門家だけでなく多くの市民の関心が日中関係に注がれた月でした。時をほぼ同じくして、偶然にも、ERINA REPORT編集部が魏志江論文「北東アジアにおける日中韓の戦略的相互信頼」が寄せられ、今号で、読者に“日中韓相互信頼”を考える手がかりを与えることになりました。執筆時点で衝突事件は起きていません。アジア太平洋の国際関係を専門とする中国人研究者の一論文として、どうぞご参考ください。

その9月から、ERINAは「公益財団法人」という少しあたらしい衣装に身を包むことになりました。これまでも公益法人として行ってきたERINAの事業は、基本的に変わることはありません。これからもERINAの活動にご協力いただきますよう、よろしく申し上げます。(N)

発行人	西村可明
編集委員長	中村俊彦
編集委員	新井洋史 中島朋義 三村光弘 Sh. エンクバヤル 朱永浩
発行	公益財団法人環日本海経済研究所© The Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA) 〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階 13F Bandaijima Bldg., 5-1 Bandaijima, Chuo-ku, Niigata City, 950-0078, JAPAN Tel: 025-290-5545 (代表) Fax: 025-249-7550 E-mail: webmaster@erina.or.jp/ URL: http://www.erina.or.jp/
発行日	2010年10月15日 (お願い) ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、 お知らせください。

禁無断転載