

特集 2011北東アジア経済発展国際会議(NICE)イン新潟 プログラム

開催日 2011年2月15日(火)～16日(水)

会場 朱鷺メッセ2階スノーホール(新潟市中央区)

主催 北東アジア経済発展国際会議実行委員会(新潟県、新潟市、ERINA)

後援 外務省、経済産業省、国土交通省、環境省、新潟大学、駐日中華人民共和国大使館、駐日モンゴル国大使館、駐日大韓民国大使館、駐日ロシア連邦大使館、社団法人東北経済連合会、社団法人新潟県商工会議所連合会、新潟経済同友会、日本海沿岸地帯振興連盟、財団法人にいがた産業創造機構、社団法人新潟青年会議所、日本貿易振興機構(ジェトロ)、新潟日報社、毎日新聞社、産経新聞社、朝日新聞社、日本経済新聞社新潟支局、読売新聞社新潟支局、共同通信社、時事通信社、NHK新潟放送局、BSN新潟放送、NST、TeNYテレビ新潟、UX新潟テレビ21、NCV新潟センター、エフエムラジオ新潟、FM PORT 79.0、FM KENTO

参加者 約370名(うち国内参加者約310名、海外参加者約60名)

■オープニングセッション 北東アジアの新潮流

2月15日(火) 13:30～15:45

○歓迎あいさつ

新潟県知事

泉田裕彦

新潟市長

篠田昭

○来賓あいさつ

経済産業省通商政策局北東アジア課長

高木誠司

外務省欧州局ロシア課長補佐

石川亘

○基調報告

「ポスト京都議定書へのイニシアチブと北東アジア」

ロシア国立研究大学高等経済学校環境天然資源経済センター長

ゲオルギー・サフォノフ

○基調講演

「『第12次五カ年計画』と中国東北地域の新展開」

中国国家発展改革委員会マクロ経済研究院科学研究部主任

呉曉華

「モンゴルの北東アジア戦略」

モンゴル国首相外交補佐官

O. オチ

■セッションA 中国クリーンエネルギー市場の拡大と国際協調

2月15日(火) 16:00～18:00

○報告

中国北京大学国際関係学院教授

査道炯

長岡科学技術大学経営情報系教授

李志東

米国戦略国際問題研究所(CSIS)エネルギー・国家安全保障部主任研究員

ジェイン・ナカノ

(財)電力中央研究所社会経済研究所主任研究員／東京大学公共政策大学院客員研究員

上野貴弘

○モデレーター

(財)日本エネルギー経済研究所主任研究員／ERINA共同研究員

伊藤庄一

■セッションB 産業開発動向と交通インフラ

2月16日（水）9：00～11：30

○報告

モンゴル国家安全保障評議会インフラ担当官
黒龍江省口岸汽車運輸管理弁公室副主任
ロシア極東海運研究所長
韓国交通研究院北東アジア北朝鮮研究室長
新潟県交通政策局長
UNDP大岡們江イニシアチブ・シニアプログラムオフィサー

Y. ジャルガルサイハン
李文閣
ヤロ斯拉フ・セメニヒン
アン・ビョンミン
坂井康一
ルスラン・グリドフ

○コメンテーター

(社)日本港湾協会名誉会長／ERINA評議員

栢原英郎

○モデレーター

ERINA調査研究部研究主任

新井洋史

■セッションC ロシア・極東におけるビジネス環境の改善

2月16日（水）13：00～15：15

○報告

メトロポールグループ代表取締役社長
(社)ロシアNIS貿易会顧問／ロシアNIS経済研究所長
ロシア極東ザバイカル経済協力協会事務総長代理
ロシアハバロフスク地方経済発展対外関係省・投資政策担当副大臣
ロシア沿海地方議会議長

ミハイル・スリペンチュック
遠藤寿一
アナトリー・プーリィ
アレクサンダー・シャボフタ
ビクトル・ゴルチャコフ

○コメンテーター

外務省欧州局ロシア課長補佐
経済産業省通商政策局ロシア・中央アジア・コーカサス室長
新潟県知事政策局国際ビジネス担当参与／ERINA特別研究員

石川亘
原幸太郎
前田奉司

○コーディネーター

ERINA副所長

杉本侃

○モデレーター

ERINA経済交流部長

佐藤尚

■総括セッション 北東アジアの発展に向けた国際金融協力

2月16日（水）15：30～17：30

○パネリスト

アジア開発銀行研究所（ADB）所長
中国国家発展改革委員会対外経済研究所国際協力研究部主任
国際協力銀行（JBIC）国際経営企画部長／内閣官房参与

河合正弘
張建平
前田匡史

○コーディネーター

三菱商事(株)顧問／ERINA理事

野崎茂

○研究報告

ERINA調査研究部研究主任

中島朋義

■クロージングリマーク

2月16日（水）17：30～17：40

北東アジア経済発展国際会議実行委員長／ERINA代表理事

西村可明

本特集は、「2011北東アジア経済発展国際会議イン新潟」の内容を当日の録音及び資料をもとにまとめた。関係各国名は中華人民共和国を中国、朝鮮民主主義人民共和国を北朝鮮、モンゴル国をモンゴル、大韓民国を韓国、ロシア連邦をロシアとそれぞれ表記した。また、各人の発言における日本海／東海の呼称に関しては録音をもとに表記した。なお、北朝鮮・韓国では「日本海／Japan Sea」を「東海／East Sea」と表記している。



基調報告 ポスト京都議定書へのイニシアチブと 北東アジア

ロシア国立研究大学高等経済学校環境天然資源経済センター長
ゲオルギー・サフォノフ

地球規模の気候変動は21世紀の人類にとって最優先の課題となった。人為的発生源からの温室効果ガス（GHG）による大気汚染はその濃度を史上空前のものにし、地球の平均気温の上昇を招いた（1850年から0.7℃）。局地的にはより大きな変動もあり、たとえばロシア極東・東シベリアの冬期気温は3～5℃も上昇している。GHG排出のさらなる増加は必然的に世界経済にダメージを与えることになり、それは世界のGDPの5～20%、数百万人の死亡、生物多様性の損失などに相当する。

気候変動は一国だけで解決できる問題ではない。国際社会は、法的拘束力のある排出国のコミットメントを定めた国際合意を通じて、この課題に対する解決を求めてきた。気候変動に関する国際連合枠組条約（UNFCCC、1992年）と京都議定書（1997年）は、この点で大きな成功となった。2010年12月のカンクン会議では、新しい協定案などの成果は挙げられなかったが、途上国に対する気候ファンドの創設、技術移転に関する特別委員会の設置、森林減少に対するメカニズムなど、一部の成果はあった。世界は、京都議定書の約束期間が終わる2012年以降の気候変動の緩和および適応の努力に関する国際体制を決定する新しい協定を採択しなければならない。

ここでロシアの立場について申し上げたい。まず、京都議定書や枠組条約の交渉を続けることは重要である。しかし排出削減目標に同意した附属書B国が負う排出量は世界の30%に過ぎない。ロシアは2020年までに1990年レベルで15～25%の排出を削減する目標を持っており、そのための経済の現代化、エネルギー効率の改善などを行っていかなければならない。京都議定書の第2約束期間への参加に関して、ロシアはコミットメントしていない。京都議定書を延長するだけでは、気温の上昇を2℃未満に抑える目標を達成しえず、たとえば各国の自主削減目標などを盛り込んでいく必要があろう。また、ロシアの森林が貢献する役割も十分にカウントする必要があると考えている。

世界の気候変動問題を解決するために、北東アジア諸国は非常に重要である。今日、中国、ロシア、日本、韓国は、世界の排出国のトップ10に入る。この4カ国で世界の二酸化炭素（CO₂）排出量の33%以上（980億CO₂トン）を占め

ている。域内の炭素排出量はかなり増え続け、北東アジア諸国が参加しない国際協定が決して効果的でないことは疑いない。

全体として、気温の上昇を2℃以内に抑えるためには、世界のGHG排出量を2050年までに50%絶たなければならず、先進国の排出量を80%落とすことが望まれる。気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の科学者たちが出したこの結論は、気候変動が前例のない課題を突き付けていることを明らかにしている。すなわち、エネルギー部門、広くいえば世界経済は今後、持続可能で低炭素な発展を目指して再編成されなければならない。

多くの国々はすでにそれぞれ国家目標を約束している。たとえば、ロシアは2020年までに排出量を1990年レベルの75%以内に抑える、中国はエネルギー効率を20%改善する、日本は2020年までに排出量を25%削減する、などである。このような意欲的な目標には、エネルギー節約プロジェクトの実施から先進のハイテク研究開発まで、数多くの極めて実践的な取り組みが求められる。

北東アジアの国々はGHG排出削減に大きな可能性を有している。石炭を天然ガスに替える、バイオ燃料の利用、太陽光発電の開発、風力その他の再生可能エネルギー源、地域暖房などでのエネルギー効率向上や節約の取り組み、森林管理、その他多くの取り組みが考えられる。

ここでロシアの取り組みを紹介したい。ロシアの排出量は1990年以降、2008年までにすでに3分の1が削減された。将来の排出量予測についてはさまざまなシナリオがあり、排出量が増えるとするものから、2020年までに40%改善されるというものまである。IEAによる2030年までの試算によれば、気温上昇を2℃以内に抑えるためのGHG濃度450ppmシナリオを達成するために、ロシアのエネルギー部門で2,200億ドルの投資が必要とされている。

また、ロシアの「2030年までのエネルギー戦略」によれば、ロシアはエネルギー効率を45%向上し、年間4億2,000万石炭換算トン節約し、そこから数十億ドルの利益を生むことができる。そのためにはかなりの投資と最新技術の導入が必要であり、日本、中国、韓国、その他の国々が提供しうる技術・製品の需要が高まるであろう。

CO₂が金銭的価値（現在、10～15ユーロ/CO₂トン）を持つ世界の炭素市場にロシアが参加すれば、我々の経済モデルの試算は、ロシアがより徹底的かつ持続的に排出を削減しうることを示している。

ポスト京都の協定は重要である。しかしそれ以上に、気

候変動の緩和と適応策で実践的な協力を続けることが重要である。我々の努力を北東アジアに結び付ければ、グローバルでもローカルでも、人々や産業、エコシステムなどに対して利益をもたらすことになるだろう。

[文責：ERINA]



基調講演

「第12次五カ年計画」と中国東北地域の新展開

中国国家發展改革委員会マクロ経済研究院科学研究部主任
吳曉華

中国の第12次五カ年計画（2011年－2015年）と今後5年における中国の発展についてお話しできることを嬉しく思っている。本報告では第12次五カ年計画の性格、時代背景、テーマ、主な考え方、発展目標と主な課題について紹介したい。第12次五カ年計画期間中の東北地域における新しい展開も触れたい。

1. 五カ年計画の性格

中国に市場経済が導入されて30年が経過しているが、経済計画の手法を放棄したわけではない。1953年に旧ソ連の支援の下で初めて五カ年計画を策定し、現在は第12次五カ年計画を実施しようとしている。五カ年計画は欧米の言い方を引用すると政権の施政方針のようなものであるが、必ずしも一致しているわけではない。例えば中国の現在の政権は2013年3月に終了する予定だが、第12次五カ年計画は次の政権にも継承される。

五カ年計画は「国家の戦略的意図」、「政府の施政の重点」、「市場におけるルール作りの方向性」を示すものとして極めて重要視されている。経済、社会、政治、文化、環境保護など様々な面において計画が立てられる。今後5年間に於ける経済社会の発展の青写真を描き、全国民の経済行動を規範し、中国政府が経済調整・市場監督・社会管理・公共サービスを行うための重要な指針である。

2. 第12次五カ年計画の時代背景

第12次五カ年計画は発展的な時代背景に対応し、国民の意志を反映するものでなければならない。第12次五カ年計画期間中の中国の時代的特徴は次のようにまとめられよう。

- ①工業化が転換期を迎える。工業化は第12次五カ年計画期間中に依然として経済成長の重要な要素であり、工業付加価値の増加率はGDP成長率を上回ると予想される。しかしながら工業化における構造変化が生じ、重化学工業は規模の拡張から質の向上に転換していこう。また、製造業におけるサービス化とサービス業における知識化の進展も考えられる。
- ②都市化が推進期に入る。中国における都市化率は毎年1%ずつ上昇しているが、第12次五カ年計画期間中に50%

の大病を超え、都市中心型社会を迎える。農民工の市民化が進み、インフラ整備・住宅建設・市民消費などで大きな需要が生まれる。都市化は経済成長の原動力となる。

③市場化が難関突破期を迎える。これまでの市場化改革は改革しやすい分野から始まり、徐々に範囲を拡大する漸進型の改革であった。今後は全面的な改革を行い、特に戦略的にポイントとなる分野の改革を進めなければならない。経済のみならず政治・文化・社会面の改革も前進させる。

④国際化が昇格期に入る。米国発世界金融危機は国際金融市場の安定における中国の役割を強め、中国自身にとって国際化を推し進める歴史的チャンスとなった。今後は輸出拡大を奨励すると同時に輸入拡大を促し、外資誘致のみならず対外進出を推し進める。

第12次五カ年計画期間中には経済社会の発展の課題も山積している。具体的には次のとおりである。

- ①経済の成長方式の転換が難しさを増している。「3高1低」（高投入、高消耗、高排出、低効率）の粗放型成長を改めなければならない。
- ②需給構造の調整問題がある。中国はこれまで経済の生産・供給構造を調整してきたが、今後は国際市場依存から国内市場依存への転換に伴い、需要構造の調整を重視する必要がある。需要構造を調整するために、所得分配をはじめとする利益関係の調整を行わなければならない、極めて難しい。
- ③資源環境の制約がますます厳しくなる。
- ④社会における各種の矛盾が複雑化し、社会構造と利益集団の調整が難しくなる。
- ⑤労働人口の増加の減速と高齢化の問題がある。
- ⑥国際環境における不確実な要素が増大する。

第12次五カ年計画期間中に特に警戒しなければならないのは「中等収入のワナ」である。中等収入のワナとは、ある国の一人当たり国民所得が3,000ドルから10,000ドルに達した場合、所得格差の拡大、労働力人口の供給不足、都市化の進展の遅延、産業構造の改善の遅れ、金融システムの衰弱など様々な経済・社会問題が激化することである。社会の各種の矛盾が噴出し、経済成長の原動力を失い、長年にわたって停滞状態に陥ることになりかねない。中等収入のワナはこれまでラテンアメリカや東南アジアの一部の国

で見られた。2010年に中国の一人当たりGDPは4,000ドルを超えたが、中等収入のワナに入る可能性があり、最も警戒すべき問題として認識している。

3. 第12次五カ年計画のテーマ

第12次五カ年計画のテーマは「科学的発展」である。科学的発展が胡温新政のキーワードとして五カ年計画の主要なテーマに出されるのは初めてのことである。科学的発展の内容は次のとおりである。

- ①発展は中国にとって引き続き必要であることを明確にした。中国の一人当たりGDPはまだ日本の10分の1、世界ランキングでは100番目以降である。科学的発展においては、中国が引き続き経済の発展を中心とし、安定的で比較的速い経済成長を維持する必要がある。
- ②中国の発展は国民のための発展であることを強調した。発展のメリットは国民全体が分かち合う必要があり、国民のための発展を実現しなければならない。
- ③持続可能な発展の重要性を強調した。経済が成長し、国民生活が豊かで、生態環境が良好に保護されるという持続可能な発展を目指す。
- ④いかに発展するかの問題について、都市部と農村部、中央と地方、経済と社会、人間と自然、国内と海外などの関係をうまく対処する必要があることを指摘した。

4. 第12次五カ年計画の主な考え方

第12次五カ年計画の主な考え方は「経済発展方式の転換の加速」である。

- ①経済の構造調整を行い、需要構造における輸出依存を内需依存に転換し、消費・投資・輸出の協調的成長を実現する。
- ②科学技術の進歩とイノベーションを推し進める。中国の3大発展戦略として科学教育興国戦略、人材強国戦略、持続可能な発展戦略が挙げられるが、科学技術の進歩とイノベーションを重視している。
- ③国民生活の保障・改善を根本的な出発点及び基本的なスタンスとする。発展のための発展ではなく、国民のための発展を実現しなければならない。
- ④資源を節約して環境にやさしい社会を構築する。資源の節約、環境の保護、耕地の保護と計画生産は中国の4大国策である。
- ⑤改革開放を強い原動力とする。

5. 第12次五カ年計画の発展目標

第12次五カ年計画の発展目標を簡潔にまとめると、「国の総合力」、「国際競争力」、「危機対応能力」を顕著に増強

することである。それらを達成するために次の5つの具体的な目標が設定されている。

- ①経済の発展目標として、安定的で比較的速い経済成長を維持し、物価の安定、雇用の拡大、国際収支の均衡、経済成長の質の向上が挙げられる。中国の国際収支は不均衡で、膨大な外貨準備と多額の貿易黒字を抱えている。しかしながら発展途上の段階において国際収支の均衡が必ず達成されなければならないものなのかについて、我々も疑問である。アメリカも日本もドイツも国際収支の均衡を達成していない。しかし今後5年間、国際収支が均衡に向けて進むように取り組んでいく。
- ②経済構造の調整目標として、国民消費の拡大、サービス業の発展、都市化レベルの向上、都市部と農村部の協調的発展、技術進歩、単位GDP当たりエネルギー消費量と二酸化炭素排出量の削減が挙げられる。
- ③国民生活の発展目標として、国民所得の増加率と経済成長率との同調、労働報酬の増加と生産性向上との同調、所得分配における国民所得の割合の向上、第1次分配（税金・企業収益・労働者報酬の分配）における労働者報酬の割合の向上という2つの「同調」と2つの「向上」を目指す。
- ④社会構築の目標は、都市部と農村部をカバーする基本的公共サービスの改善、国民教育レベルの向上、法整備の推進、文化の繁栄と文化産業の発展、社会管理制度の改善である。
- ⑤改革開放の目標として、財政・金融制度、要素価格形成、独占産業など戦略的にポイントとなる分野の改革を推し進める。

6. 第12次五カ年計画の主な課題

- ①内需拡大。内需拡大が五カ年計画の主要な項目として出されたのは初めてのことである。内需拡大を実現するために、長期にわたり有効なメカニズムを構築し、投資構造を改善しなければならない。
- ②農業の現代化を推し進める。農民の経済力を増強し、農民が恩恵を受けられるような優遇政策を実施し、農業・農村の発展の基盤を固める。
- ③現代的産業システムを構築し、産業の核心競争力を増強する。製造業の30余の分野は、中国が世界一の生産規模を持つものが半数を超えているが、全体のレベルがまだ低いと言わざるを得ない。今後の中国の産業発展を簡潔にまとめると「弱い農業からたくましい農業へ、大きい製造業から強い製造業へ、発展の遅いサービス業から発展の速いサービス業へ」となる。製造業では省エネ・環境保護関連、次世代情報技術、バイオテクノロジー、先端レベルの設備

製造、新エネルギー、新素材、新エネ車の7大指定産業を重点的に支援する。また、北京・上海・広州・深圳など巨大都市におけるサービス業の成長も推し進める。

④地域間の協調発展を促し、地域発展の全体戦略と優先開発区戦略を実施する。西部大開発戦略、東北振興戦略、中部崛起戦略、東部の先導的発展戦略を総合的に推進する。また、優先開発区戦略を実施し、国土の利用効率を高め、人と自然が調和する地域発展を目指す。

⑤資源を節約して環境にやさしい社会の構築を実現し、生態環境を改善する。

⑥科学教育興国戦略と人材強国戦略を実施し、イノベーション型国家の建設を加速する。

⑦社会事業の建設を推進し、基本的公共サービスシステムを整備する。

⑧文化の大発展・大繁栄を推進し、国家の文化的ソフトパワーを向上させる。

⑨改革の歩みを加速させ、社会主義市場経済の体制を改善する。

⑩互恵・ウィンウィンの開放戦略を実施し、対外開放の水準を高める。輸出促進と輸入拡大を重視し、外資誘致と対外投資の両方を推し進め、国際協力と競争に参加するための新たな優位を作り出す。

7. 「第12次五カ年計画」時期における東北地域の新展開

①経済の構造を改善し、現代的産業システムを構築する。大型鑄造物、原子力発電設備、風力発電機、シールド掘削機、先端船舶と海洋工事、大型農業機械、高速鉄道、高効率機関車、ハイエンドマシニングセンターなどの産業を発

展させる。

②企業の技術革新を加速し、イノベーション能力を全面的に高める。装備製造に関する産業投資ファンドを設立する。

③近代的農業の発展を加速し、経済における農業の基礎的地位を固める。堅実な国家食糧戦略基地を形成する。

④インフラ建設を強化し、全面的な振興のための条件を整える。北京～瀋陽、瀋陽～丹東、ハルビン～チチハルの旅客専用鉄道を建設し、吉林～図們、大連～丹東、ハルビン～牡丹江、ハルビン～ジャムスなど鉄道を整備する。牡丹江～綏芬河など既存線路の改造を推し進め、イルシ（伊爾施）～アルハシャト（阿日哈沙特）、白音華～赤峰～錦州港石炭専用鉄道、同江鉄道橋、沿海ゲートアウト鉄道の建設を加速する。

⑤資源型都市のモデル転換を推し進め、持続可能な発展を促進する。遼寧省阜新市、盤錦市、撫順市、北票市など16の資源枯渇都市のモデル転換を支援する。

⑥生態環境を保護し、グリーン経済を発展させる。大・小興安嶺林区の生態保護と経済モデル転換計画を編成して実施する。

⑦国民生活の問題解決に取り組み、社会事業の建設を加速する。重点大学など高等教育のレベルを高める。

⑧各省・自治区の協力を深化し、地域経済一体化を推し進める。東北地域の3省・1自治区の行政首長による協議メカニズムを構築する。

⑨改革開放を深化し、経済・社会発展の活性化を図る。遼寧省沿海経済帯及び長吉図地域の開発開放の推進を加速する。

[文責：ERINA]



基調講演 モンゴルの北東アジア戦略

モンゴル国首相外交補佐官
O. オチ

まず本会議の20回を記念してお祝い申し上げたい。本会議は、北東アジアの意見交換の場として非常に重要な役割を果たしてきた。この20年は、モンゴルの改革の20年と軌を一にするものだ。

北東アジアは天然資源、人的資源、経済資源に恵まれ、台頭する活力ある国々が存在する。北東アジアはモンゴルの対外貿易の80%、外国直接投資の72%を占め、モンゴルにとって戦略的に重要な地域である。ロシアの近代化、中国の目覚ましい経済成長はいずれもモンゴルにとってチャンスであり、モンゴルの経済発展の基礎となるであろう。同時に、日本など第3の隣国も大切にしたい。

北東アジアの国々は多様であり、ダイナミックな経済成長国、経済弱小国、海へのアクセスを持たない国、経済閉鎖国など、基本的に政治体制が異なるだけでなく、経済の発展段階も異なる。地域統合に向けた努力がなされているが、大きなチャンスがあると同時に、大きな課題もある。

モンゴルは地理的に重要な位置にある。豊富な天然資源に恵まれ、経済発展の源泉となると考えている。地質学的にも豊かで、これからの地質探査に期待がかかる。近代的な鉱業開発が始まって20年に過ぎないが、国際級の埋蔵量を持つ鉱区がいくつか発見されている。他の資源国や途上国と異なる特長は、北東アジア諸国すべてと友好的な関係にあることであり、そのことがモンゴルの安全保障と経済発展に寄与し、この地域の信頼醸成にとっても重要な点となっている。北東アジアは世界的にも多大なポテンシャルを有し、域内の技術力、経済力が合わされば、世界でもっとも強力な地域となる。モンゴルとしてはそのための貢献をしていきたい。

北東アジアの国々の中では現在、ロシアと北朝鮮が世界貿易機関（WTO）のメンバーではない。我々は、ロシアがWTOに早急に加盟することが、この地域への投資をさらに引きつけ、この地域の経済発展を維持するために大きな意義を有するものと考えている。また、ロシアと中国はモンゴルの天然資源にとって、ウランなどの希少金属を含め、大きなマーケットともなっている。

中国が中部・西部に投資する状況においては、モンゴルにとって厳しい条件が出てくることもあろうが、モンゴル

経済は自由化されており、資本の流入に関していくらか制限はあるものの、5%という低い税率など、税体制はシンプルで競争力がある。また、新しい起業家が生まれ、変革を推し進めている。

モンゴルは、鉱業を基礎に、世界で最も早い経済成長を遂げるという高い目標を掲げている。鉱業先進国のカナダやオーストラリアのように、系統だった鉱業発展策が必要だと考えている。

ここで主要なインフラ投資プロジェクトについて紹介しよう。金、銀、銅、石炭、モリブデン、ウラン、亜鉛など、今日までに1,170の鉱床が確認されている。65億トンのコークス炭を持つタバントルゴイは現在、入札の過程にある。昨年、開発調印したオユトルゴイは豊富な銅と金を有する。また、ウランの埋蔵資源がいくつか確認され、共同探査・投資の提案が行われている。

GDPは2013年に年間20%もの成長が見込まれる。政府としては最も好ましい投資と経済の関係を整えようとしているが、重要なのは域内の貿易体制である。域内の経済大国がパートナーとなって協力してくれることを期待している。互惠精神と透明な投資環境の下で、投資を歓迎する。

経済協力分野としてさらに、世界33位の埋蔵量と言われる石油資源も有力な投資分野である。鉱業以外でも、農業の発展も従来から重要な経済分野である。畜産業の振興により、4,500万頭の家畜を育成し、クリーンな畜産品を世界市場に提供していきたい。

これからの10年、鉱業振興を通じて発展を期すとしても、内陸国のモンゴルとしては、鉄道網の発展がなければ宝の持ち腐れになる。中国、ロシアはモンゴルの鉱物資源の開発に着目し、鉄道アクセスの整備を実現しようとしている。

発展・開発の一方で、他の国々から学ばなくてはならない面もある。天然資源を基礎にした経済はこれまでいくつかの過ちを経験し、環境にも有害な影響があった。持続可能な開発、環境保護、グリーン経済の原則がモンゴルの政策でも重要視されている。外国投資家との間でも環境面が重要な条件となっている。我々は昨年、ゴビ砂漠の地で閣議を行い、政府の環境に対する強い決意を示し、世界からも注目された。この地域における政治的意思を結集するこ

とが重要である。

北東アジアの産業ポテンシャル、科学・技術の発展、金融の可能性などを適切に活用すれば、我々は地域の統合や経済発展および人々の生活レベルの向上という全体的な目標に到達しうるであろう。そのためモンゴルは、天然資源

の基地として、経済成長エンジンとして、北東アジアの重要なプレーヤーとならんとしている。

モンゴルは北東アジアと中央アジアの連携を求め、アジア市場全体にアクセスしていきたいと考えている。

[文責：ERINA]

セッションA

中国クリーンエネルギー市場の拡大と国際協調



モデレーターの問題提起

(財)日本エネルギー経済研究所主任研究員／ERINA共同研究員
伊藤庄一

このセッションでは大きく分けて3つの問題意識を共有したい。

まず、日中米3カ国でクリーンエネルギー協力を進める意義は何か？ 昨今、日米で中国に対する脅威論が報道されることが多いが、むしろ中国との協力の余地について考えてみたい。日米とも中国との経済依存は深まっていく一方であり、とくにクリーンエネルギー分野では、むしろ対立する要因を見つける方が難しい。また、日中間、米中間で別々に進展しつつある協力は双方で同じようなことがオーバーラップしている。日中米3カ国協力で相乗効果を上げることが可能であろう。

第二に、中国のクリーンエネルギー市場拡大をどう理解すべきか？ これまでのエネルギー安全保障は石油、天然ガスなど化石燃料の限られた資源をめぐるゼロサムの側面が注目されがちであったが、クリーンエネルギー市場拡大の立場に立てば、むしろポジティブサムの展開が可能であると考えられる。中国はエネルギー需要が急増し、IEAによれば昨年、世界最大のエネルギー消費国となった。同時に、世界で最もクリーンエネルギー開発に力を入れているのが中国である。こうした事実が、新しいエネルギー安全保障モデルへの導火線となるのではないだろうか。アメリカや中国がいまのところ温室効果ガスの削減義務を負っていないことが、ポスト京都議定書時代に向けた交渉に停滞感をもたらしていることは否めない。しかし、世界の温室効果ガスの4割以上、世界のエネルギーの4割以上を消費するアメリカと中国がクリーンエネルギー協力を加速すれば、国連気候変動枠組条約とは別の次元で新たな地球温暖化対策の将来像を描けるのではないだろうか。

第三に、3カ国がクリーンエネルギー協力を推進する上でのボトルネックは何か？ このテーマでいつも議論になるのが知的所有権の問題であり、この問題によって中国への技術移転が進まないというのが定説だが、それが本当なのか、本日はこの点も正面から取り上げたい。



日中関係の将来への教訓 ー中国のレアアース輸出政策の進展

中国北京大学国際関係学院教授
査道炯

ここ新潟の亀田郷の土地改良を果たし、その技術を中国に伝えた佐野藤三郎氏のことを思い出している。このような形で、日本は砂漠化の問題などにも貢献できると考える。

日中関係はいまもっとも話し難いことではあるが、どうしても対応していかなければならない問題でもある。ここでは特に、レアアースの中国から日本への輸出問題について触れる。

クリーンエネルギー貿易やクリーンエネルギー協力の問

題を考えると、市場優位性の点に着目しなければならない。それは政治・外交レベルにまで波及することがある。レアアースについて言えば、輸出側も輸入側も、それをレバレッジとして利用することはできない。それで利益を得るのは投機筋だけである。

レアアースは、その名の通り、希少なものである。地質学的入手可能性、生産量、貿易量が不足しているわけではないが、エンドユーザーまで届くだろうか、という懸念が

広がっている。しかるべき貿易協定がなければ、何らかの制限の対象になってしまうのではないかと懸念がある。

クリーンエネルギーの「クリーン」とは、一体なにをもってクリーンなのであろうか。生産プロセスだけでなく産業チェーン全体を包括的にみて判断しなくてはならないのだが、生産段階のところでもまだ問題がある。そこで起こる環境破壊はどこまで許容されるか。レアアースの場合でも、それは技術的な進歩とともに変わってくるのである。

次に、中国についての懸念について話したい。中国によるレアアースの生産独占が問題になってきたのは2008年ぐらいからのことである。その理由の一つは、中国政府が輸出量を削減しようとしていることであった。それは環境保護と業界再編のためであり、鉱石が対象であって、半製品や加工品は輸出削減の対象にはならないとしている。しかし、このことが影響を与えた。アメリカでは、政権交代後、議会で「RESTART法案(Rare Earths Supply-Chain Technology and Resources Transformation Act:レアアースサプライチェーン技術資源変革法)」が通過した。これはアメリカのレアアース依存体制を変えようというものだが、それ以来、レアアースの供給が絶たれたらどうなるだろう、という国際的な懸念が標準的になってしまった。しかし実は、レアアースは中国以外にも供給源はあり、中国は世界の37%を埋蔵しているにすぎない。

2009年、中国政府はノーベル化学賞に匹敵する賞を引退した科学者に提供した。その徐光憲氏はアメリカで学び、レアアースの加工能力を引き上げた人物である。そのアメリカで、中国がクリーンエネルギー産業を立ち上げようとしていることに対する警戒心が起こっているのである。

中国がレアアース産業を育成し始めたのは1950年代のことである。内モンゴルで最初の採掘がはじまり、山東、江西、広東などで、レアアース素材を使うチャンスが増えてきた。1996年に中国政府は研究プログラムを立ち上げ、抽出技術の改善、加工能力の改善を図ったが、2008年ごろまでは実績が上がらなかった。最近のある記事によると、レアアースは日本にも埋蔵されているらしいが、最初の中国におけるレアアースの輸出は1973年のことで、仕向け地は日本だった。

中国のレアアース産業界はいくつかの問題を抱えてい

る。一つの問題は密輸である。2008年には中国を出るレアアースの約3分の1が密輸によるものであった。第二に、環境への影響がある。第三に、政策上の懸念もある。現在のレアアースの消費を考えると、中国は2020年にはレアアースの輸入国になるであろう。レアアースの製造工程や利用の効率性向上を追求しなくてはならない。大切なのは、どのような措置が取られてきたかということである。輸出割り当て制がとられ、密輸に対して対策を講じるとともに、小規模鉱山を大規模化しようとした。厳しい環境規制を行い、通関時にも密輸策を講じた。こうした措置がとられたが、その成果に対する評価は分かれている。

こうした歴史を振り返ってみると、中国政府は決して日本を標的としてレアアースの策を打ったわけではないと言える。

日中間の資源貿易は、1952年に初めて民間取引があった時からスワップ的なものであって、日本が技術を提供し、中国が原材料を輸出した。レアアースの禁輸は、次第に「中国」対「その他諸国」という対立につながり、その意味では日本にとってはプラスとなった。しかし中国側の視点でいえば、それを否定し世界的懸念を鎮静化することができなかったことはプラスではなかった。メリットを受けたのは金融市場の仲介者であった。ウォールストリートジャーナルによれば、2010年のレアアースの対日輸出はジャンプアップしている。

日中間の資源取引は、基本的に変化していない。地質学的にも、産業の高度化でも、日中間はいまだ垂直関係にあり、日本がリードし、中国がそれをキャッチアップしようとしている。

中国であろうとモンゴルであろうと、資源を輸出する場合に、その付加価値を高め、技術を高度化し、環境への影響を軽減するなど産業界を再編するには、コストがかかる。

ビジネスの情報はあっても、必ずしも正しくはない。貿易問題の深刻さは過剰に報道されてきた。善意をもって賢明に対応し、効率的生産や環境保全を推進することが、生産国と消費国の双方にとってメリットとなる。相手国の意図を解釈するときには国内にも影響をもたらす。自らの主張も相手方の評価も、慎重に行わなければならない。



中国第12次五カ年計画における クリーンエネルギー政策の展望

長岡技術科学大学経営情報系教授
李志東

中国も低炭素社会に入った。従来の発展パターンは、化石エネルギーを消費して二酸化炭素（CO₂）を排出し、その結果として発展するものであった。低炭素社会を構築するためには、国際交渉において排出枠を確保することであり、国内では国際交渉に関わらず三つの柱を掲げた。一つは、経済発展の阻害要因となるエネルギーの安定供給問題を解決すること。第二に地球温暖化対策、CO₂の排出抑制。第三に、これらを支える技術・新産業を育成することである。この点で、クリーンエネルギーが非常に重要になる。

2010年までの第11次五カ年計画では、省エネ（5年間で20%）、非化石エネルギーの利用拡大（7.5%から10%）、植林があり、同時に低炭素技術の開発と産業育成（たとえばエコカー）の目標を掲げた。その展開策として、法規制、規制に関連する規準づくり、補助金や優遇措置などの低炭素システムを整備し、低炭素社会への取り組みを始めた。

クリーンエネルギーの代表が、クリーン電力、すなわち再生可能エネルギーによる発電である。欧州の経験に基づき、総量目標を立て、再生可能エネルギーによる電力の全量買い取り制度を2006年に導入した。

エコカーなどの産業育成は、2001年ごろから政策として力を入れ始めた。都市部では2009年から法人向けに補助金を付けてエコカーを販売し、2010年からは一般ユーザー向けに補助金を付けて販売を始めた。

こうした対策の結果、省エネは2009年までの4年間で約16%を実現し、目標をほぼ達成したものと考えられる。再生可能エネルギーの開発も顕著な成果を上げ、特に風力発電では2009年時点で五カ年計画の目標の5倍、原子力発電でも目標を上回っている。

2010年1月に中国は自主行動目標を国連に提出した。排出抑制目標として2020年までにCO₂のGDP原単位を2005年比で40～45%削減する。また、非化石エネルギーの利用については、2005年の7.5%から2020年には15%まで引き上げる目標を打ち出した。森林拡大の目標も掲げている。

技術開発についても注目される。中国はこれまでの需要大国から、技術強国、産業強国を目指している。中でも中国政府が特に戦略的に重視しているのは、第一に省エネルギー・環境産業であり、第二に再生可能エネルギー・原子力産業、第三にエコカーすなわち電気自動車を中心とする次世代環境対応自動車産業である。

具体的な低炭素対策で特に日本と比べて特徴的なことは、まず環境税の導入であり、もう一つが炭素排出量取引市場の整備である。この二つは日本でも温暖化対策の三本柱に含まれているが、中国は2015年までに確実に導入するであろう。

中国政府が現在策定している第12次五カ年計画は、国連に提出している2020年までの目標をいかに実現するかということに合せて考えられており、中国の自主行動計画の一つの担保になるものであらうと期待している。

環境対応自動車の育成について政府の投資で考えると、2011年から2020年までの中央政府の投資額で1,000億元ぐらいにはなるだろう。

従来の国際社会では、先進国は高品質のものをづくり、科学レベルも高く、市場は先進国内にあった。途上国は、品質も低いが値段も低く、市場は途上国内にあった。いまは低炭素競争時代にすでに入っている。コストが高いものは売れず、安いだけのものも売れなくなるだろう。性能が良く安いものをいかに作るか。それは先進国と途上国、たとえば日本と中国が、互いに自らの比較優位性を生かして協力するほかはない。

中国の強みは市場規模が大きいこと、価格競争力が高いことに加え、政府の戦略的な支援があることである。中国の弱みは、技術レベルが低いことと、基準や国際標準にノウハウがないことである。日本は技術開発で世界をリードしているが、国際競争力の面では価格性能比の指標で強くない。日中協力は、互いにメリットが大きいと考えている。



米国視点の米中クリーンエネルギー協力の展望と課題

米国戦略国際問題研究所（CSIS）エネルギー・国家安全保障部主任研究員
ジェイン・ナカノ

米中間には過去30年間にわたるエネルギー協力の歴史がある。カーター大統領と鄧小平国家主席が米中科学技術協力協定を締結したのは、1979年のことであった。米中関係の浮沈に関係なくエネルギー協力は発展し、今日の米中間のクリーンエネルギー協力は世界でも最も堅固な二国間関係の一つとなった。

その背景にはいくつかの要素がある。米国は原油の世界最大の消費国であり、中国が第2位にある。米国は原油の純輸入国として世界第1位であり、中国が第3位にある。米中はいずれも温室効果ガスの主要な排出国であり、2009年の中国の二酸化炭素（CO₂）排出量は世界の22.3%、米国が19.9%と、第1位、第2位であった。米中クリーンエネルギー協力が成功しているのは、エネルギーの効率的・生産的利用に結び付くだけでなく、輸入エネルギー源、特に気候変動に関係する化石燃料への依存度を減らすことができるからである。

オバマ政権になって、中国との協力はさらに脚光を浴びることとなった。2009年11月、オバマ大統領と胡錦濤国家主席は、クリーンエネルギーに関して次の取り決めに合意した。

- ① クリーンエネルギー技術開発のための米中クリーンエネルギー研究センターの設置。エネルギー効率建築、クリーンコール、クリーン車両の研究に5年間で1億5千万ドルを折半して支援する。
- ② 米中電気自動車イニシアチブ。技術的な共同開発から実証プロジェクト、啓蒙活動などを行っている。
- ③ エネルギー効率アクションプラン。エネルギー効率建築基準やレーティング制度を確立し、産業施設や建築物の監理の指針とする。またエネルギー効率のよい商品基準を設け、エコラベルを展開する。
- ④ 米中再生可能エネルギーパートナーシップ。両国のさまざまなレベルの政府やNGOが参加し、バイオ燃料、風力、太陽光、送電網などについて米中再生可能エネルギーフォーラムを開催し、再生エネルギー開発を支援するとともに、州や省、地方同士の経験を共有する。
- ⑤ 21世紀の石炭イニシアチブ。クリーンコールや炭素回

収・貯蔵（CCS）技術などの開発協力を行う。

- ⑥ シェールガス（泥岩に含まれる天然ガス）資源イニシアチブ。中国のシェールガスのポテンシャルを評価し、環境にやさしい形で開発する可能性を探索する。共同技術研究を行い、中国のシェールガス開発を加速化する。
- ⑦ 米中エネルギー協力プログラム。米中における再生可能エネルギー、スマートグリッド、クリーン輸送、グリーン建築、クリーンコール、コージェネ、エネルギー効率などのクリーンエネルギー・ソリューションを開発した米国企業の知識を活用する。米国企業の参加は当初24社だったが、2009年には39社になった。

2011年1月、オバマ大統領と胡錦濤国家主席はワシントンで、クリーンエネルギー協力のさらなる進展に合意し、次のような二国間イニシアチブを発表した。

- ① 米中クリーンエネルギー研究センターの5年間の共同研究が決定された。エネルギー効率建築では、そのモニタリングやシミュレーション、冷暖房や照明技術、効率基準などが含まれる。クリーンコールとCCSでは、コンバインドサイクル発電、二次燃焼CCS、地中貯留、海藻を使ったバイオミックスなどが含まれ、市場への技術導入コストも評価する。クリーン車両では、電気自動車、バイオ燃料、軽量素材を含み、バッテリー技術や電力網との相互関係なども検討し、ロードマップを作成する。
- ② 二つのエコパートナーシップが発表された。一つはノースカロライナ州シャーロット市のデュークエネルギー社が河北省廊坊市のENN新奥グループとエコパートナーシップを結び、政策交換、共同実証プロジェクト、クリーンエネルギー技術実験などを行う。また、オハイオ州のケース・ウェスタン・リザーブ大学は中国海洋石油総公司（CNOOC）と新しいエネルギー効率技術や新しい温室効果ガス低減手法について協力する。
- ③ 米国運輸省と中国国家発展改革委員会その他関連部局が次世代航空バイオ燃料、マルチモーダル輸送計画、住みやすい地域社会などについて協力する。
- ④ 米国エネルギー省と中国科学技術部が合意書に調印

し、ロサンゼルスと上海での電気自動車実証プロジェクトのデータを共有し、電気自動車の展開を加速する。

⑤ 米国エネルギー省と中国住宅・都市農村建設部との間で米中エコシティ・イニシアチブが発表された。エネルギー効率と再生可能エネルギーを都市計画に落とし込むためのガイドラインや政策を双方で検討する。

この首脳会談では、米中の企業間におけるさまざまなビジネス案件も進められることとなった。報道によれば、エネルギー案件は130億ドル相当と言われている。

それ以外でも多くの政府間イニシアチブや政策レベルの協議が行われている。二国間のクリーンエネルギー協力はますます確固たるものになってきている。

クリーンエネルギー協力には課題もある。競争や保護主義、知的財産権や補助金利用などの貿易問題もはらんでいる。競争問題は近年、各国のクリーンエネルギー産業が脚光を浴びるにつれ、特に重要になってきた。

オバマ政権は就任以来、クリーンエネルギーをもって雇用の重要な分野と考えてきた。また、経済的な面だけでなく、気候変動問題の課題としても推進し、アメリカ復興・再投資法の下で、クリーンエネルギーは660億ドルの支援を受けることになっている。グリーン技術についても、5年以内にアメリカの輸出の倍増を目指す2010国家輸出イニシアチブの中で強調されている。

中国もクリーンエネルギーによって付加価値の高いものを輸出しようと考えている。第11次五カ年計画でも水素、クリーンコール、再生可能エネルギーなどのR&Dにかなりの資金が提供された。また、2009年に発表された中国のグリーン経済刺激策では、300億ドルの支援が示されている。

中国香港上海銀行（HSBC）の推計によれば、鉄道や配電網に関する5,860億ドルの刺激策の3分の1が環境関係のものとなっている。アメリカでも景気刺激策のうち1,120億ドルが環境関係のものとなっている。

2004～2009年、中国におけるクリーンエネルギー関係の投資は年平均39%伸びてきた。2009年だけでも、中国企業の再生可能エネルギーに対する投資額は347億ドルであった。これに対し、アメリカの公共投資、民間投資は合わせて186億ドルであった。中国の風力と太陽光マーケットはこの10年間、毎年30%以上成長し、2008年には1,730億ドルの規模となった。今日、風力タービンの生産で中国は世界の39%を占め、アメリカは12%である。太陽電池では中国のシェアは43%、アメリカは9%に過ぎない。

両国の政治的・経済的体制の相違による課題もある。アメリカは行政府が立法府と同等の力を持ち、予算の決定権は議会にある。政府のプログラムは毎年、議会の審議にさらされ、政府は有権者の意思を反映した形でプログラムを実施する。資金が継続してつくかどうか不確実な面もあり、棚上げにされる協力イニシアチブもある。また、政府によって任命された関係者の任期は2～3年で、新しいアイデアが吹きこまれる一方、政策の一貫性や不確実性の問題も出てくる。

中国の政治体制はアメリカとかなり異なる。クリーンエネルギー関係では特に、中国で人材が十分に育成されていなかった問題があった。そこで、米中では人材面でも協力活動を行うこととなった。例えばエネルギー統計専門家、エネルギー効率監理専門家、原子力の安全規制専門家などの人材がいま急速に増えている。

クリーンエネルギー技術を世界市場で拡大する中で、協力は歓迎されるべきであり、競争もまた歓迎されるべきであろう。競争と協力は相反するものではない。中国は製造分野が得意で、コスト低減に優れている。アメリカの強みは革新にある。協力を通じて両者がクリーンエネルギー技術を進め、実用化を推進していくことができる。

米中エネルギー協力には、創造性と柔軟性も必要だ。人材育成にも同様のことが言える。2009年にエネルギー効率行動計画が発表され、その中には建築検査官やエネルギー効率監査官のトレーニングが含まれている。エネルギー省は2010年9月、20人の中国の市長を招き、研修を行った。プログラムには都市システム管理、グリーン建築技術、クリーンエネルギー政策開発などがあった。連邦政府に加え研究所、大学、州政府や市政府なども関わることによって、柔軟な取り組みが可能となる。

ワシントンでは、対中協力に関して保護主義に傾きがちな感情がある。他方、アジアやヨーロッパの先進国に対して行っているものと同じような産業政策を実施すべきだという声もある。こうした議論の中で、われわれは全体像を見失ってはならない。協力を通じて、両国はイノベーションや技術開発、実用化面での相乗効果を目指している。実りある協力がなければ、双方は化石燃料に頼らざるを得ないのだ。

クリーンエネルギー協力は、協力であると同時に、競争の場も提供する。競争への懸念が摩擦に発展してはならない。より良い環境、エネルギー安全保障、持続可能な経済発展という目標から目をそらしてはならない。



クリーンエネルギー分野における日中協力の可能性

財団法人電力中央研究所社会経済研究所主任研究員
上野 貴弘

これまでのクリーンエネルギー分野の日中協力でもっとも注目されたのは1990年代の「グリーンエイドプラン」であった。日本のエネルギー関係の予算を使って、日本のクリーンエネルギー技術や環境技術が中国でうまく行くのかを実証するプロジェクトを数多く行った。当時の中国国家発展改革委員会と日本の経済産業省がまず政策対話を行い、関係政府機関、民間企業が協力した。

プロジェクトは鉄鋼部門が9件、石油化学部門と節電・コージェネ部門が各3件など十数件あり、予算規模は年間4,000万～1億4,000万ドルに及んだ。結果として、中国の産業分野でも日本の省エネルギー技術が機能することが明らかになったが、実証された技術が中国で普及するところまではいかず、課題として残った。

それを埋めたのが、2000年代の民間レベルの技術移転である。中国がクリーンエネルギー大国になっていく過程では、民間レベルの技術移転が多数行われたことが特徴として挙げられる。風力発電の例をとれば、先進国と途上国の各々のプロセスの中で、先進国で生産したものを中国市場に輸出する、先進国で商品化されたものを中国で合弁し生産する、先進国で研究開発されたものを中国へライセンス供与し商品化する、というさまざまなチャネルが並存する。当初は輸出が多かったが、次第にライセンスが増えた。中国政府もローカルコンテンツ条件を定めるなど国産化政策をとり、これを後押しした。

こうした技術普及が成功した要因は、中国の産業が発展し、それによって先進国と中国との間で製造業の国際分業が成り立ったことが大きい。それを中国政府の国産化政策や国家計画がバックアップし、中国の国産化が進み、コストと価格が下がり、普及が加速化した。

現在は、先進国側から見ると中国に追い付かれてしまい、協力分野が見出しがなくなっている。石炭火力発電の中でも高効率なプラントの例だが、やはり2000年代に中国に技

術移転され、当初は基幹部品の輸出から始まり、次第に技術ライセンスの提供、国産化へと移行した。2000年代は中国の発電需要が急拡大したが、徐々に輸出市場にも出始めている。新興国のインフラ市場にいかにも輸出していくかが先進国の共通した産業戦略になっているが、中国も当然、同様の戦略をとってくる。ここで、協力から競合という関係が生まれてきた。

中でも難しい問題が知的財産権である。例えば、ヨーロッパからライセンスを受けた中国メーカーがインドに高効率石炭火力プラントを輸出しようとした。ヨーロッパ側は中国側の知的財産権の侵害をインド政府に主張し、中国側はライセンスに自主的な改良を加えた技術であると主張している。この点で国際ルールは確立されておらず、主張は食い違ったままとなっている。

しかし、難しいことではあるが、先進国と中国の相互のメリットを引き出すためにどんなことが可能かを考えるのは重要なことである。日中協力の可能性として、思いつきではあるが3点お話ししたい。

一つ目は、製造業の国際分業である。日本は高性能の部品をつくることに集中し、それを中国で完成品とする。

二つ目は、クリーンエネルギー市場のグローバルな拡大である。競合関係にあっても全体のパイが大きくなる。そのために地球温暖化防止の国際枠組をできるだけ強固なものにしていく点で、協力が進められるであろう。

最後に、リバーシノベーションと呼ばれるものがある。中国の産業は生産だけでなく、イノベーションでも高度化してきている。先進国から途上国へのイノベーションの一方通行だけではなく、逆回りも含め、互いのイノベーションを組み合わせしていく発想があってもよい。実例として、アメリカGE社のヘルスケア部門が、中国など新興国における研究開発の拠点を強化していることがある。クリーンエネルギー分野としても参考になる。

ディスカッション

(伊藤) アメリカも日本も最近まで、中国より自分たちの方が高性能な製品をつくることができるという見方があったと思う。しかし、中国はクリーンエネルギー分野で他のどの国よりも先に行き、低炭素社会の道を歩み、それを加速化していくのではないかと。これからは、中国でどういう製品が売れていくのかを考えないと、世界市場で競争力を維持していけないであろう。遠くない将来、世界のエネルギー市場を中国が牽引する時代が来るであろうことについて、どう考えるか。

(李) 同感である。需要のある所で、新しい技術が生まれる。現在のクリーンエネルギー市場がどこにあるのか、地球温暖化問題に本格的に取り組んでいるのはどこかといえば、中国だと思う。この市場を狙って先進国の技術も進出し、中国の地場産業や国内技術も開発されてくる。その結果、クリーンエネルギーにおける先進国と中国の技術格差が縮小し、場合によっては逆転現象も起きる。

2011年1月の胡錦濤国家主席の訪米で、クリーンエネルギー実務協力戦略フォーラムが開催され、米中間で数多くの協力プログラムが合意された。従来はアメリカが先端技術の中国向け輸出を制限していたが、たとえばガス火力発電技術や原子力発電燃料製造設備を中国に売り始めた。逆に、石炭の炭素回収技術など中国の技術をアメリカが受け入れるようになった。

これからは、クリーンエネルギー分野において新しい技術が中国に集まり、さらに新しい技術が中国で開発され、コストも安いという現象がかなり出てくるであろう。その市場はまず中国国内、そしてインド、アフリカへ、さらには先進国にも入っていくだろう。

(ナカノ) 私も同感である。たとえばWestinghouse AP1000（ウェスチングハウス社が開発した第3世代原子炉。中国浙江省で建設開始）はアメリカでなく中国で製造される。アメリカのクリーンエネルギー業界の話を聞くと、現実において米中の格差はどんどん縮小しており、どうしたら中国の前を走ることができるか真剣に考えなければならぬと感じている。技術が政府ではなく企業のものであるというアメリカのシステムの中で、いかにこのことを円滑に進められかも課題であろう。

(査) 中国はいまクリーンエネルギーのリーダーであると

いうのではなく、政治的な意志が他国より強く働いていると言えよう。アメリカや日本で、中国がやがてリーダーになるのではないかという考え方は、競争優位性を維持しようとする刺激策にもつながる。

中米や中日などで協力してクリーンエネルギー製品をつくり、アフリカや中南米に導入する可能性について指摘したい。世界銀行において、実際にそういうプログラムがあると思う。具体的に、Nokiaは中国企業と協力して特定のモデルを設計し、アフリカ市場の開拓に使おうとしている。知的財産権の問題に関連しても、技術と製品を二国間で共同開発し、特許も含めて共同で進めていくことが大切であろう。

(上野) 中国で研究開発が行われ、実証され、それがアメリカなど先進国に持ち込まれるというケースは実際に起きている。クリーンエネルギーで急成長する中国企業をみると、留学生在が中国に帰国し、ベンチャーを起業し、大成功するケースがある。先進国のイノベーション能力が人を通じて中国に根付いている。たとえば太陽光発電のサンテック社、リチウムイオン電池のBYD社などがある。レアアース開発も1950年代の中国人科学者の留学を通じて始まった。

他方、中国製品の安さには人件費の安さのほかに、競争が厳しすぎるという背景もある。中国で新しい分野が立ち上がると、数千、数万の企業が参入してくる。過当競争で研究開発にお金が回せなくなり、疲弊してしまうケースも見られる。競争で価格を安くするのは中国の競争力の源泉でもあるが、弱点にもなりかねない。

(伊藤) 昨日、2010年のGDPで中国が日本を超えたという日本政府の発表があった。日本人の心理的ショックはかなり大きいものであろう。しかし、中国の経済規模が拡大し、市場チャンスが増えるにつれて、協力の余地も大きくなる。確かに競争は激しいが、健全な競争をするかぎり、相乗効果が生まれてこよう。

日中間には非常にセンシティブな問題が起きており、米中間の問題も解消していない。ただし、経済的には相互依存は不可避であり、健全な友好関係を築く段階にある。お互いに言いたいことをぶつけ合い、妥協点を探り、協力の場を確保することは、健全な国家間関係の表れでもあると考える。

[文責：ERINA]

セッションB

産業開発動向と交通インフラ



趣旨説明

ERINA調査研究部研究主任
新井洋史

今回20回目を迎えたこの会議においては、早い時期から、円滑なヒトとモノの流れは経済協力の基本であるとの考えの下、交通インフラは会議の重要なテーマだった。当時から毎年の会議でこのテーマを取り上げていたが、年1回の会議での議論だけで終わらせないために、常設の国際共同研究グループを立ち上げた。その時のリーダーは本日のコメンテーターの栢原英郎氏であり、メンバーには本日の報告者であるヤロスラフ・セメニヒン氏、アン・ビョンミン氏などがいた。約2年間、合同での現地調査などの活動を行って、2002年に「北東アジア輸送回廊ビジョン」を取りまとめた。

その後、様々な形でフォローアップを続けてきたが、このセッションの議論もその一環だ。ただし、ネットワーク全体を取り上げるとあまりにも多くの問題が出てくるので、ポイントを絞る。

北東アジアは、大きく分けると「内陸の北東アジア」と「海の北東アジア」に分けられる。その間に、海と陸とを結ぶインターフェースの地域がある。北東アジアの経済交流の発展は、このインターフェースを通じた物流にかかっていると考えることが可能だ。今日は、こうした視点から議論するため、内陸から海に向かって順に報告をいただき、最後に全体をまとめたい。



モンゴルの産業及び交通インフラの発展動向

モンゴル国家安全保障評議会インフラ担当官
Y. ジャルガルサイハン

運輸部門でのモンゴルの国際協力

モンゴルは内陸国であり、海に出るためには中国もしくはロシアの港を利用する。首都ウランバートルから最も近い港である天津港までは1,800km、ロシアで最も近い港であるウラジオストク港までは3,800kmである。中国とは1991年に、ロシアとは1992年にトランジット輸送に関する協定を締結した。

モンゴルは、ロシア、中国、北朝鮮、ベラルーシ、トルコ及びカザフスタンとの間でそれぞれ国際道路輸送に関する協定を締結した。さらに、以下に挙げる国際協定や条約にも加盟している。①TIR条約、②道路による物品の国際輸送のための契約に関する条約（CMR条約）、③物品の国境管理の調和に関する国際条約、④道路交通に関する条約、

⑤道路標識及び信号に関する議定書、⑥鉄道国際協力機構の鉄道による国際貨物輸送に関する協定、⑦鉄道による旅客輸送に関する協定、⑧アジアハイウェイ協定、⑨アジア横断鉄道協定。

これらの協定や条約に加盟したことで、モンゴルの貿易貨物の60%及びほぼすべてのトランジット貨物が鉄道で輸送されている。道路輸送は、国境地域間における輸送に限られており、海港までの輸送には利用されていない。これらのトランジットに関する協定では、関税担保の差し入れの免除、簡略手続、港湾施設や交通インフラ利用の際の国内料金の適用が規定されているにもかかわらず、実際にこれらの措置が受けられるケースは限られている。ロシアとの国境では、厳格な国境管理や通関手続、官僚主義、トラ

ンジット貨物に対する担保や保証金の要求、予期せぬ遅延、拘留、貨物の一部あるいは完全な破損あるいは滅失、道路交通安全の措置の不備といった問題がある。中国との国境では、中国国内道路網を利用したトランジット輸送ができないといった問題がある。以上のことは、貿易及び輸送の円滑化に関する既存の法制度の見直しが必要であることを示している。

グローバル化が進む世界にあって、貿易や国際輸送は内陸国やトランジット国の経済発展にとって、死活的に重要な役割を持っている。残念ながら、国境通過時には、大幅な遅延、煩雑な検査や申告、重複検査、常に変更される書類や手続、不適切な法制度といった一連の障害が発生している。国境管理、税関、運輸監督、衛生、品質・基準管理など諸官署間の調整が不十分であることも問題を悪化させている。モンゴルにおける貿易、輸送分野でのITの活用は初歩的段階に留まっている。これらすべての障害がコストを引き上げ、モンゴルの競争力に影響している。モンゴル政府は、市場原理に沿って運輸部門の活動を拡大、発展させようとしており、隣接国との統合輸送ネットワークを整備して、この分野での協力メカニズムに積極的に参加しようとしている。

鉱業の発展と物流

モンゴル経済における鉱業部門の拡大に伴い、運輸部門に対する需要も増加している。初期においては、モンゴル経済の拡大は銅や金の国際市場価格の上昇にリンクしていたが、今日では石炭、原油、亜鉛、その他の鉱物の採掘及び輸出と結びついている。主要な炭鉱は、いずれも南ゴビ県（アイマグ）にあるタバン・トルゴイ（埋蔵量65億トン）、ナリイン・スハイト（埋蔵量1.25億トン）などである。2005年から2008年にかけて、これらの炭鉱から年間320万～520万トンの石炭が輸出された。2009年には710万トンになり、2010年には前年比倍増の1,400万～1,500万トン程度となった。

鉄鉱石の主産地はセレンゲ県のツムルテイ鉱山である。その輸出量は2007年の24.04万トンから2009年の157.61万トンへと、ほぼ6倍に増加した。また、亜鉛精錬工場「ツァイルト鉱業」社（スフバートル県）は、年間45万トンの亜鉛鉱の精錬を行い、中国に13万～15万トンの精鉱を輸出している。原油採掘は、2007年の81.23万バレルから2009年の191.94万バレルへと2.4倍増加した。主要な採掘事業者である「中国石油大慶タムサク・モンゴルLLC」社（ドルノド県）が2009年に140万バレルを採掘、「東勝石油モンゴル（株）」社（東ゴビ県）が同年50万バレルを採掘した。

南ゴビ県の石炭はタバン・トルゴイ～ガシュンスハイト道（260km）を通じて、またナリイン・スハイト～シベエフレン道（45km）を通じて中国に輸出される。「ツァイルト鉱業」の場合は、自社の亜鉛選鉱工場からバルーン・ウルト経由でサインシャンドまで350kmを道路輸送した後、中国まで鉄道輸送している。「中国石油大慶タムサク・モンゴルLLC」の場合は、ドルノド県マタド村の生産地点からビチグド国境通過点まで190kmを道路輸送している。セレンゲ県の「ツムルテイ鉱山」は鉱石輸送に鉄道を利用しており、東ゴビ県の「東勝石油モンゴル（株）」もズーンバヤン駅に近接していることから鉄道貨車に直接積み込んで中国へ輸出している。

現在、鉱物資源輸出用の大量積載トラックが通行できるような道路が無いまま地下資源利用を続けているため、環境へ大きな負荷がかかっている。ゴビ地域の表土の損壊や植物相の絶滅などである。さらに、このような状況は地域住民や家畜にとっても堪えがたいものである。トラックは、2～3倍程度の過積載状態で90～110tを超えることも多い。交通安全上問題であり、頻繁に交通事故が起こる素地となっている。

タバン・トルゴイ炭田からの石炭採掘量は4,000万～5,000万トンに、石油生産量は3～4倍に増加するものと期待している。また、フシュート炭鉱（ホブド県）から中国への石炭輸出用道路の建設が完成した。2009年にモンゴル政府と「アイバンホー・マインズLLC」社とがオユトルゴイ鉱山（銅埋蔵量3,000万トン、金埋蔵量1,000トン）の利用に関する合意に署名したことから、地下工事及び精錬工場建設工事が開始されている。工場は2013年に稼働する予定であり、毎年50万トンの銅精鉱を中国など各国に輸出する。鉱産品加工に関わる選鉱工場、発電所、産業団地などのインフラが、ゴビ地方のサインシャンド、ツォグトツェツイ及びハンボグドの近郊で整備されることになっている。

インフラ整備計画

モンゴル政府は、大規模鉱山につながる鉄道と併せて産業団地を整備すること、鉱産品の付加価値を高めること、国内産業の輸出支援によりGDP成長率を高めること、ロシアや中国の鉄道等の輸送ネットワークを利用しながら第三国市場へアクセスができるよう海洋港湾までの新たな輸送路を確保すること、といった政策を進めている。こうした目的のため、2010年6月、モンゴルの国会は「鉄道輸送に関する国家政策」を承認した。

この政策によれば、初期段階では1,100kmの鉄道を建設する計画である。

- ・ダランザグダド～タバントルゴイ～ツァガン・スブラ
ガ～ズーンバヤン（400km）
- ・サインシャンド～バルーン・ウルト（350km）
- ・バルーン・ウルト～フート（140km）
- ・フート～チョイバルサン（150km）

第2段階では、総計約900kmである。

- ・ナリイン・スハイト～シベエフレン（45.5km）
- ・ウフア・フダグ～ガシュンスハイト（267km）
- ・フート～タムサグブラク～ヌムルグ（380km）
- ・フート～ビチグト（200km）

「鉄道輸送に関する国家政策」と併せて、モンゴル国は都市計画、電力、土木インフラ、道路網体系に関する新たなプログラム「新規建設」を承認し、国際標準に近づこ

うとしている。このプログラムは、2010～2012年及び2013～2016年の2段階からなっている。

- ・ウランバートル市と各県の中心都市及び県の中心都市と国境通過点とを結ぶ総延長5,572kmの道路建設。
- ・アルタンブラグ～ウランバートル～ザミン・ウド間の990kmの高速道路の建設。

このプログラムの実施により、モンゴルには2012年時点で1,800kmの国際・国内道路が、2016年には3,752kmが整備される。結果として各地方での輸送コストが低減され、ロジスティクスセンターが整備され、2014年のアルタンブラグ～ウランバートル～ザミン・ウド高速道路の供用により輸出入及びトランジット輸送の輸送条件が大きく改善する。



中国黒龍江省と北東アジア国際輸送

黒龍江省口岸汽車運輸管理弁公室副主任
李文閣

黒龍江省の対口国際道路輸送と道路整備状況

中口国境線の中国側の7割（約3,000km）は黒龍江省内にあるが、同省はロシア側の5地方・州（沿海地方、ハバロフスク地方、ユダヤ自治州、アムール州、ザバイカル地方）と隣接し、ロシア側との間には47本の国際道路輸送路線（旅客輸送路線24本、貨物輸送路線23本）がある。現在、ハルビン～綏芬河～ボグラニチヌイ～ウスリースク～ウラジオストク、牡丹江～綏芬河～ボグラニチヌイ～ウスリースク、ジャムス～同江～ニジニレニンスコエ～ビロビジャン、鶴崗～蘿北～アムールゼト～ビロビジャン、鶏西～密山～トゥリー・ロク～ウスリースク、七台河～密山～トゥリー・ロク～ウスリースク、伊春～嘉蔭～バシコボ～ビロビジャン、穆稜～綏芬河～ボグラニチヌイ～ウスリースク等の輸送路線は既に開通している。

黒龍江省の対口国際道路輸送は、初期段階（1988～92年）、拡大段階（1993～99年）、成長段階（2000～06年）、全面発展段階（2007年～現在）という4段階をたどってきた。さらに、2009年に中口両国首脳が「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（2009～2018年）」に署名してから、中口国際道路輸送の発展に一段と弾みがついてきた。2010年には、中口国境を出入りした車両は延べ15万台を超え、旅客輸送人数は延べ183万人、貨物輸送

量は121万トンに達した。

なお、黒龍江省の道路整備状況については、2008年から道路建設の3年計画を実施しており、具体的には3年間合わせて1,100億元が投資され、35件の重点プロジェクトが実施される予定だ。この3年計画が予定通りに完了すれば、黒龍江省の高速道路延長は4,000kmに達する。

トランジット輸送の課題

第一に、中口間のトランジット輸送協定未締結の問題がある。貨物のトランジット輸送協定について、中口両国政府は2005年から協議を重ねてきたが、まだ締結に至っていない。ハルビン～ウラジオストクの国際輸送線路は既に開通され、日本、韓国の貨物も海運を通してウラジオストクに輸送することも可能である。しかし、中口間のトランジット輸送協定がないため、税関手続き、輸送時間、輸送コストに係る問題点が指摘されている。

第二に、一部の中口口岸（通関地点）では、税関・検疫部門の低効率という問題が存在する。通関の検査項目が多く、手作業による検査の場合もあって、トランジット輸送の実施を難しくする問題点が多い。

第三に、中口の輸送企業の多くはサービス水準が低い。大半の輸送企業は新しい輸送方式・設備を採用しておらず、

国際複合一貫輸送に十分に対応できない。

第四に、一部の口岸と港湾のインフラ施設が未だに不備である。現状では、黒龍江省の口岸のうち、貿易発展と人員往来のニーズに対応可能なインフラ施設を確保しているものは、ごく一部に限られている。

北東アジア物流協力の可能性

北東アジア諸国において、国際輸送の分野で協力の機運が高まっている。具体的には、モンゴル、日本、韓国、北米地域、中国の南部沿海港湾をつなぐ「中ロ中」（中国→ロシア→中国）、「中ロ外」（中国→ロシア→第三国）、「ロ中ロ」（ロシア→中国→ロシア）など、複数の輸送方式を利用した国際複合輸送ルート及びユーラシア大陸横断ルートを貫通させ、早期にシベリア横断鉄道（TSR）、通過貨物輸送及び通過旅客輸送を実現させ、国際輸送と貿易協力

における互惠・ウィンウィン関係で新たな局面を切り開くことが期待されている。

北東アジア関係諸国（地域）は、今後の物流協力関係の強化に向けて、次の4つの取組みを進める必要がある。第一に、国際競争力を有する大規模の口岸・港湾を積極的に整備する必要がある。黒龍江省としては、保税センター・倉庫、国際旅客輸送ステーション、国際物流パーク等のインフラ整備を行う予定である。第二に、国際複合輸送ルート及びユーラシア大陸横断ルートの建設の阻害要因を取り除くことが重要である。第三に、関係国が産業育成に取組み、伝統的な国際輸送業者を国際物流企業へ成長させ、トレーラー等を利用した輸送方式を積極的に取り入れるべきである。第四に、輸送関連の行政管理部門が業務効率改善を図ることが必須である。



沿海地方南部を経由するトランジット輸送の現状

極東海運研究所所長
ヤロスラフ・セメニヒン

沿海地方の国際輸送回廊

我々、ロシア極東の住民は、ロシア極東地域がまさに大陸と海洋の接点であるという認識を持っている。本日のような国際会議で、我々は何度も外国人投資家に対して、様々な問題の解決と互惠の利益につながるような形で極東の港湾や関連の交通インフラに対する投資を呼び掛けている。

現在、ロシア経済にとって最も重要な課題となっているのは自国のエネルギー資源の輸出であり、そのための交通インフラ整備に注力してきた。極東の港湾は、近隣国で需要が高まっている石炭、石油、天然ガスの輸出を担っている。

これに対して、「陸と海とを接続する機能」は、トランジット回廊が担うべき役割である。沿海地方には、「プリモリエ1」や「プリモリエ2」などいくつかの国際輸送回廊（ITC）がある。ITC「プリモリエ1」は緩芬河輸送回廊の一部であり、ハルビン～緩芬河～ウラジオストク・ナホトカ・ポストーチヌイを経て海上ルートにつながる。ITC「プリモリエ2」は図們江輸送回廊の一部であり、長春～吉林～琿春～ザルビノ（トロイツァ湾）を経て海上ルートにつながる。

2010年、これらの回廊においていくつかの試験輸送が行

われた。「プリモリエ1」では(株)ロシア鉄道の支社である「極東鉄道」が、80TEUのコンテナ貨物をグロデコボ駅からウラジオストクの港まで24時間以内で輸送した。ロシア鉄道は、緩芬河に持つ貨物受付窓口からの極東各港湾への通し輸送を開始する用意があるとしている。「プリモリエ2」については、新潟県及び(株)トロイツァ湾港によれば、2010年10月に実施した試験輸送によって、同港經由ルートの競争力が示されたとのことである。もちろん、いずれのルートにおいてもインフラ整備はいまだに十分ではない。そうした中、ボグラニチヌイ、グロデコボ及びクラスキノの国境通過施設の拡張が予定されているのは、期待される動きだ。

現状でのトランジット貨物量は小さく、トランジット輸送市場は十分には発達していない。それにもかかわらず、トロイツァ湾（ザルビノ）、ポストーチヌイ、ナホトカ、ウラジオストクの各コンテナターミナルなど、港湾整備プロジェクトが実施中あるいは計画中である。トロイツァ湾に関しては、大図們江イニシアチブ（GTI）が各国専門家の協力を得て行った調査により、年間最大9,000万トンの貨物を扱うようになるとの見通しが示された。ロシア政府、

沿海地方政府ではこの港の発展に大きな関心を持っている。

ロ中協力の状況

ロシア連邦税関庁によれば、2011年の優先課題の一つは、APEC諸国、中でも中国の税関当局との協力を強化することである。中国とロシアの税関当局間での協力は、情報交換、税関統計、税関価格や知的財産保護などの税関管理面などで進展している。運送業者は、現状の税関手続きに完全に満足しているわけではないが、改善作業は始まっており、それはいよいよ活発化しつつある。こうした作業の結果、国境を越えた貨物輸送における手続きにかかる負担は軽減されるであろう。

ロ中間の貿易経済関係は、近年急速に強化されている。2004年に、両国政府間で投資協力に関する常設の作業部会が設置された。2004～2009年に、ロ中投資フォーラムが5回開催され、総額45億ドルに上る計37のパイロットプロジェクトについて意向確認書が交わされた。中国商務部のデータによれば、2009年の中国からロシアへの直接投資額は、対前年比で約2倍になった。

2012年のAPEC首脳会議に向けて、7か所の国境通過点の改修・近代化が行われている。このうち2か所が露中の幹線道路国境通過点（ボグラニチヌイ、クラスキノ）である。ボグラニチヌイ国境通過点の設計通過能力は、1日当たり車両1,300台、旅客4,000人であり、完成後は極東・ザバイカル地域で最大級の自動車国境通過点となる。

近いうちに、近代的国境通過施設の設計・施工を管理する露中の地方（省）レベルでの委員会の設立が認められる見込みである。この委員会には、沿海地方行政の他、関連の各国家管理機関、貿易業者、観光業者の代表者などが参加することになっている。ウラジオストク～グロデコボ～緩芬河間の旅客列車運行に関しても同様に関係者間の調整が行われている。

国境インフラ整備を担当する連邦機関（ROSGRANITSA）によれば、極東連邦管区では2012年以降、33か所の国境通過点の近代化が計画されている。

港湾整備

運輸省及び沿海地方行政では、2015～2020年を目途に、ポストーチヌイ港の取扱能力を1億2,000万トンにまで拡張する計画を検討中である。ワニノ、ソビエツカヤ・ガワニでも、石炭ターミナル等の整備が進んでいる。既に1,800万トン/年の石炭ターミナルが整備済みであり、さらに2,000万トン/年の石炭ターミナル、800万トン/年の鉾石ターミナルが整備されることになっている。沿海地方でもモンゴル産の石炭を輸出するためのターミナルを建設する構想があり、当社で予備設計を行うことになっている。

以上のように、沿海地方やハバロフスク地方には明るい展望があり、アジア太平洋諸国との間の新たな輸送ルートの構築は、関係者全てにとって利益をもたらすものとなるだろう。



韓国における国際海上輸送回廊発展の現状

韓国交通研究院北東アジア北朝鮮研究室長
アン・ビョンミン

南北間の物流と貿易

朝鮮半島の東海岸地方のロジスティクス市場は、大きな経済的・政治的課題に直面している。軍事的緊張のため、南北間の旅客、貨物輸送がほぼストップしている。さらに、天安号沈没以降、北朝鮮の船舶は韓国領海への入域、航行が禁止されている。

2005年の南北海運合意書の発効以後、北朝鮮船舶の済州海峡通過が可能となり、通過距離は223マイルが短縮され、通行時間は24時間短縮された。しかし、南北関係悪化に伴う北朝鮮の海上交通路の封鎖（済州海峡の通行禁止）によっ

て、北朝鮮の経済損失は年間3,000万ドルに達すると推定される。

南北間の船舶輸送回数は、2007年の11,981回から2010年の1,432回へ減少した。貨物量も2007年の2,511万トンから2010年の106万トンに急減した。南北鉄道輸送は、2008年に中断され、2007～2008年の輸送回数は計148回で、貨物量は311トンだった。他方、南北間の道路輸送（韓国～開城工業団地）回数は、2007年の143,450回から2010年の166,181回に増え、その貨物量は2009年の22万トンから2010年の39万トンに拡大した。

韓国の新たな交通インフラ計画

韓国の首都圏と結ぶ複合輸送ネットワークが十分ではないため、東海岸地域の発展は遅れている。そこで、大規模な運輸プロジェクトが検討されてきており、近い将来に建設が開始される。これらのプロジェクトとしては、ソウルと中核都市・港湾とを結ぶ高速道路の新設、韓国東部と西部を結ぶ高速鉄道建設及び韓国東海地方における鉄道新設といったものがある。したがって、韓国首都圏とのネットワーク不足は間もなく解消されるだろう。さらに、釜山新港への鉄道乗り入れが完成したことから、35万TEUの貨物輸送が行われることになる。韓国は、東海圏における運輸・ロジスティクスの振興に向けて新たな取り組みを進めている。

また、江原道は、今年の政策として「大陸国家へまい進する基地になることができるように」との方針を打ち出し、「大図們江イニシアチブ（GTI）」の年次総会の開催を計画している。さらに、慶尚北道は、浦項市のヨンイル（迎日）湾港の完成を踏まえて新たな北東アジア航路を開設する予定であり、産業団地、複合物流基地を整備する計画を持っている。

中国の長吉図開発計画の新動向

中国は、長春、吉林、図們江地域を結ぶ長吉図開発計画を積極的に推進している。しかしながら、現状では、中国貨物を羅津や清津といった北朝鮮港湾を経由して韓国港湾へ輸送することができない。さらに、北東アジアフェリー社は、わずか16カ月の運航の後、運航ライセンスを返上した。同社は、東草（韓国）、新潟（日本）、ザルビノ（ロシア）及び琿春（中国）の間の輸送を行っていた。また、東草、ザルビノ、ウラジオストク間を結ぶ東春フェリーも運

航を停止している。

現在、中国は北朝鮮の羅津港と清津港を経由する輸送回廊の開発に関心を持っている。琿春から羅津港へのアクセスは道路輸送が中心で、図們から清津港へのアクセスは鉄道輸送が中心である。2010年の末に、中国は羅津港を経由し、吉林省の石炭の上海地域への輸送を開始しており、琿春→羅津港→大連を結ぶ非定期コンテナ輸送も開始された。長吉図開発計画が具体化するにつれ、中朝国境地域の高速度道路の整備や、国境橋の補強工事など、交通インフラの整備が一層進むと予想される。

物流分野における韓国とロシアの協力関係

2008年9月の韓口首脳会談では、イ・ミョンバク大統領は韓国企業によるロシア極東地域のための港湾、物流団地の開発を提案した。その後、議論を重ねた結果、2010年9月には、韓国・ロシア経済共同委員会において、ロシア極東地域の港湾の近代化開発に関する覚書が締結された。しかし、開発方法についての両国の考え方は異なっている。韓国側はザルビノ港及び物流団地の開発に意欲を示しているが、ロシア側は一括開発方式には非積極的で、ザルビノ港の埠頭拡張のみを希望している。2011年中にも今後の開発を巡る韓口政府の協議が開かれる予定である。

また、韓国は最近、ロシアのポシエツト、ザルビノ、ナホトカ各港を利用して、北朝鮮を迂回する新たな北東アジア輸送回廊を開発しようとしている。釜山港湾公社（BPA）は、中国黒龍江省の綏芬河総合保税區をロジスティクス基地として活用する計画を、改めて検討している。国際複合一貫輸送には、「速い」、「安い」、「安全」という3つの条件が求められているが、今後も北東アジア関係国が協力して共同利用、共同发展することが望ましい。



国際複合一貫輸送社会実験（日本海横断航路）について

新潟県交通政策局長
坂井康一

輸送実験の概要

日本海側の拠点港である新潟港と北東アジアとを結ぶ新たな物流ルートの構築を目指して、新潟県は昨年10月にコンテナ貨物の国際複合一貫輸送実験を実施した。

今回の輸送実験では、中国東北部を貨物の仕出地に選定

した。この地域は、世界の中でも特に経済成長が著しく、今後、一層貿易の拡大が見込まれている地域である。しかしながら、中国東北部は日本海に直接面していないため、現在、黒龍江省ハルビンから新潟港までは、大連港経由で約3,000kmの距離を輸送している。これに対して輸送実験

では、中国東北部から中口国境及びロシア・ザルビノ港を経て、新潟港を結ぶショートカットルートをとることで、国外輸送距離を4割、約1,300km短縮した。

なお、2009年に北東アジアフェリー(株)が日本海横断航路の運航を開始したが、集貨の不振等により現在運行休止となっている。今回の実験は、日本海横断航路の再開に向けた取組の一環である。

この輸送実験は、ザルビノ港を経由するルートについて、リードタイムや輸送コストなどを検証し、新たな物流ルートの実現方策を検討することを目的に実施した。生活雑貨及び衣料品を、20フィートコンテナ各1本を用いて輸送した。貨物は、仕出地のハルビン市及び吉林省琿春市を出発し、琿春市でコンテナ詰めの後、中国、ロシアの国境通関等を経て、ザルビノ港までトラック輸送を行った。ザルビノ港から新潟港へは、ナホトカ港に寄港している貨物船をチャーターして輸送した。新潟港から日本国内の仕向け地には鉄道等を利用して輸送された。

実験を通じた検証結果

まず、運送、荷役作業や検査等の実質のリードタイムは6日程度だった。10日以上かかる大連港経由ルートに対し、ザルビノ港経由ルートが優位性を持つことが明らかとなった。ザルビノ港の通関手続や日本の貨物鉄道ネットワークの利便性向上等により、一層のリードタイムの短縮が可能と考えている。さらに、現在、中口国境付近の道路インフラの整備や、ロシア側検問所の通関処理能力の強化に向けた施設や体制の整備が予定されていると聞いており、リードタイム短縮への寄与が期待されている。

次に、輸送コストについては、今回の実験ルートでは、複数事業者が参入する大連港経由に対し、主に国外陸送費の差から1TEU当たり、約10万円割高だった。このため、既

存の物流ルートの一部活用も含めた陸送費低減の取組を進め、貨物量を確保していくことで、大連港経由と同等以下のコストの実現を目指していくことが必要だと考えている。

次に、通関手続については、概ねスムーズに完了した。なお、ザルビノ港での通関審査、及び通常は名古屋港揚げであるところを新潟港揚げに変更した衣料品の関税暫定措置法の適用審査は、ともに初回審査のため10時間以上を要している。今後、継続的にこのルートが利用される場合は、時間短縮が見込まれる。

以上の他、本格的な物流ルート構築のためのいくつかの課題も明らかとなった。例えば、中口国境の車両通過時の許可証発行が年間6万枚に規制されていることがあげられる。また、現在10トン対応のザルビノ港のクレーンの荷役能力の向上やコンテナヤードの拡張、あるいは中口間の交通インフラの整備の推進が必要である。さらに、今回の実験では発生しなかったが、コンテナ詰め時の中国税関のシールがロシア税関で開封されるケースがあるとのことで、輸送事業者が最終目的地までの貨物の安全を保証する通しB/Lが発行できないことも課題だ。ただし、中国、ロシアの政府関係機関等から改善に向けた努力をするとの話もあり、早急に改善されることを期待している。

以上、今回の結果を踏まえ、中国東北部と日本とをショートカットで結ぶザルビノ港経由ルートは、新たな物流ルートとして有望なルートだと考えている。更に商業ベースのルート構築に向け、国内外の船社やフォワーダー等との連携体制づくりや、日本、中国、ロシア等の連携により貨物需要の掘り起こしが必要だ。新潟県として、この輸送ルートが1日も早く商業ベースとして確立されることを期待している。同時に、本格的な航路開設に向けて、吉林省など関係機関等とともに取り組んでいくので、協力願いたい。



大図們江イニシアチブ（GTI）の枠組みにおける 運輸部門の活動の進展

UNDP大図們江イニシアチブ・シニアプログラムオフィサー
ルスラン・グリドフ

GTIの運輸部門における協力の取組

大図們江イニシアチブ（GTI）は政府間の協力の枠組みであり、中国、モンゴル、韓国、ロシアの4カ国で構成されている。

運輸部門は、GTIの枠組みの下での協力を促進するために合意された5つの優先的経済部門のうちの1つである。2005年に採択された「戦略行動計画」では、運輸部門に関連して、図們江地域の物流を促進するためインフラの改修

整備を行うこと、大図們江地域における物流を拡大すること、及び旅客・貨物の国境通過手続きを簡素化することを目標に掲げた。2007年、この地域の運輸関連プロジェクトのいくつかは、メンバー国の協力によって促進されるべき「GTIプロジェクト」として特定された。2009年、適切な運輸インフラとロジスティクスネットワークの発展を通じて「大図們江地域（GTR）」の経済協力を支えることを目的として、GTI運輸部会が設立された。

GTRにおける主要な運輸関係者相互の協力を強化するため、2009年から2010年にかけて、GTIの枠組み内で以下の会議が開催された。

- ・「GTI運輸専門家ワークショップ」（2009年12月18日、中国・琿春）：東草～新潟～ザルビノ～琿春を結ぶ海陸輸送ルートである「北東アジアフェリー」プロジェクトの抱える課題や、「図們江輸送回廊」のインフラ整備などを取り上げた。
- ・「GTI運輸部会設立会議」及び「GTI運輸プロジェクト推進専門家セミナー」（2010年6月24-25日、韓国・釜山）：2010-2012年のGTI運輸協力プログラムを検討、採択した。
- ・「GTI運輸専門家会合」（2010年12月16日、米子）：「GTI運輸プロジェクト」をいかに推進していくかについて検討し、図們江事務局・UNDPに対して提案を行った。

昨年採択された「GTI運輸協力プログラム」には、①運輸政策・計画の調整、②運輸・ロジスティクスインフラ整備、③効率的、安全、安定的な運輸・ロジスティクスサービス及び④越境・トランジット円滑化という4つのサブプログラムが含まれる。GTIメンバー国政府は、これらの運輸部門の取組を一貫して支持している。

ザルビノ港の将来貨物量調査

GTI運輸プロジェクトの1つである「ザルビノ港の近代化」の推進の一環として、各国関係者によるザルビノ港の将来貨物量の予測値を収集する作業を行った。この取り組みは、ザルビノ港経由の長期的貨物取扱需要量（潜在貨物量）に対する関心を高め、関係者全員が同港の近代化を重視することや背後圏の国境通過手続きを簡素化することなどを目的としている。予測値の提供を依頼した先には、インフラ上の制約が無いと仮定すること、国境通過手続きが簡素化されて物流を阻害しないこと、世界経済が順調に成長することなどを前提条件として考えてもらった。

この作業は、2010年8月から10月にかけて行われた。図們江事務局から、各国の研究機関や地方政府など68か所に依頼状を送付したところ、15機関・団体から回答を得た。

この調査の結果、ザルビノ港は相当量の貨物を扱うこと、また、コンテナや一般雑貨、穀物、石炭、鉱石など各種の貨物を専門的に取り扱う港湾になる可能性を持つことが明らかとなった。ザルビノ港の潜在貨物量は、2020年までに年3,000万～4,000万トン、2030年までに年9,000万～1億トンになると推計される。ここで注意すべきは、これはあくまで潜在的な可能性であって、現実的な予測値ではないことだ。この取扱量が実現するかどうかは様々な要因に係ってくる。これらの要因の中には、政策的にコントロール可能なものもあれば、不可能なものもある。しかしながら、控え目の推計の場合であっても、長期的にはザルビノ港が年間2,000万～3,000万トンを取り扱うことはできるとされており、このことは港湾整備・近代化を加速するためのしっかりとした根拠となる。

北東アジアの国際輸送回廊

世界各地で、地域経済圏の発展のために、効率的な統合運輸ネットワークの整備に向けた取組が行われている。これは、北東アジアにとっても重要な課題である。現状では、北東アジア地域の輸送ネットワークはハード面、ソフト面の様々な課題を抱えており、十分に統合されているとは言えないからだ。「回廊」ベースの取組は世界各地の経済圏で進められており、有効な手法である。

北東アジアでは、セッション冒頭に紹介があったとおり「北東アジア輸送回廊ビジョン」が提案されている。ただし、このうち国際的に積極的に推進が図られているのは、北東アジアと他の地域を結ぶ3本のルートのみである。具体的には、「シベリア鉄道輸送回廊」と「朝鮮半島東部輸送回廊」をつないだルート、「天津・モンゴル輸送回廊」、「チャイナランドブリッジ輸送回廊」だ。それ以外の回廊は、地域レベルでの支持が得られておらず、様々な困難に直面している。

GTIはこれらの北東アジア輸送回廊を推進するプラットフォームとしての役割を果たすことができる。実際に、GTI運輸部会の設立会合で決定された「GTR横断輸送回廊の統合運輸・インフラ整備促進計画（調査）」を実施する準備を進めている。本プロジェクトの目的は、GTRの交通ネットワークの将来像を描くこと、「ビジョン」の具体化のための戦略を立案すること、及び主要なインフラ整備プロジェクトや輸送サービスプロジェクトの促進を図ることである。この調査により、過去の様々な調査や研究の成果をアップデートし、今後いかに輸送回廊の実用化を進めていくかの提案を行うこととしている。



新しい流れの「水みち」をつくる

(社)日本港湾協会名誉会長・ERINA評議員
栢原英郎

2002年に輸送回廊ビジョンをまとめた時は、ハードの問題が大きかった。例えば、国境で道路がつながっていない、鉄道のゲージが違うといった問題が円滑な輸送を妨げているという認識だった。もちろん、税関の運用時間の違いや申告書類の様式の違いなどのソフトの問題の存在も認識はしていたが、議論の中心はハードインフラだった。これに対して、今日の議論で明確になったのは、この10年間でハードインフラ整備が相当進んでいるということだ。そのことを受けて、今では、通関の円滑化や国際物流企業の育成といった課題が各ルートにおいて浮上するに至っている。10年間の変化に驚きを感じる。

そこで、「商習慣」と呼ばれる、古くからの貨物の流れとそれに付随して形成される取引の流れの存在を指摘したい。かつて我が国では、全国的に生糸(絹)の生産が盛んであった。その輸出については近くに港があっても横浜港で取り扱われることが専らであった。市場があり、商社、船社の集積があり、国の検査機関も立地していたからである。

北東アジア輸送回廊ビジョン発表から10年が経過し、これを推進していくためには、今や「商習慣」が重要な課題になった。黒龍江省や吉林省が新たなルートを推進しよう

としても、大連を経由して輸出するというルートから、新たなルートに貨物の流れを変えるには大きな困難が伴うだろう。新潟県が報告した事例のように、新しいルートは日数的には有利だが、コストや通関時間などで劣るという現実がある。大連ルートに対して、競争力を持つためには、貨物の太い流れができ、そこに新たな商習慣が生まれなければならない。

新たな商習慣形成の突破口となるのは、モンゴルの石炭、鉱物資源開発のプロジェクトだろう。大量のモノの流れが「水みち」を形成し、それが大きな流れとなって、新たなルートが形成されることを期待したい。

図們江プロジェクトが最初に立ちあがった時は図們江地域という小さい地域の開発計画だったが、GTIとなって変わった。これからは、地域協力を先導する動きになっていくと思う。しかし、日本は国としては参加していない。そこには様々な課題がある。まず、我が国と北朝鮮との間には国交が回復していない。拉致問題が解決しない限り、我が国がこの地域に国として積極的に乗り出すことは大変困難である。これらの課題が一日も早く解決され、わが国も積極的にこの動きに参加するようになることを期待したい。

フロア発言

中国交通運輸部国際合作司長 局成志

本セッションの各国の報告者から、「北東アジア地域の貿易・経済の拡充を行うために、国際複合一貫輸送の取組みが必要だ」という共通認識が見えてきた。協力の在り方については、本会議は既にそのプラットフォームを提供しており、今後の課題をめぐる認識についても、ハード及びソフトのインフラ整備に触れたことに大きな意義がある。

中国政府として、北東アジア地域の物流協力と国際複合一貫輸送の取組みを重視している。東北振興戦略(2003年始動)、山東半島の藍色経済区などの国家発展戦略においても、北東アジア物流協力がその内容の一つとなっている。

また、二カ国関係においては、中ロ両国首脳が2009年に合意した「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(2009～2018年)」の中に、交通輸送分野での協力強化の内容が含まれている。

さらに、2006年発足の中日韓物流大臣会合は、三カ国の海上輸送協力を強化するプラットフォームとして大きな役割を果たしてきた。具体的な成果として、まず、中韓の陸海複合輸送(トレーラーの相互乗入)が合意されたことが挙げられる。中国山東省と韓国の間では経済的な補完性が強く、特に生鮮魚介類、野菜、電子、ガラス等製品の貿易量が多い。トレーラーの相互乗入によって通関の効率が向上し、リードタイムも短縮される。次に、中日韓が北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)における協力に関する覚書(MOU)に署名し、三カ国の協力によって地域経済、運輸サービスや貿易発展を促進させ

るプラットフォームが確立されたことも大きな成果である。

中国東北三省に関わる北東アジア国際複合一貫輸送ルートについては、①「ザルビノ～琿春～長春」、②「ウラジオストク～綏芬河～ハルビン」という2つのルートがある。ルート①について試運航が既に行われ、輸送時間、コストなどの詳細なデータをさらに分析する必要がある。中国から見れば、長期的には①、②ルートを共に重視し、どちらも条件を整えば開通させる考え方である。

今後の課題として、本セッションで通関手続き、輸送コスト・時間等のボトルネックが挙げられたが、これらの問題点については、今こそ政府が率先してその解決策を考える時期だと思う。

中国は、既に日本、ロシアとの間に、副大臣級の二国間協力の枠組みが存在している。今後、これらの二国間協力関係をベースに、多国間での協力が望ましい。現時点では、

専門家による研究、地方政府による支援措置の条件は整ったが、これからは各国の中央政府が積極的に支援策を打ち出す必要がある。

駐新潟中国総領事 王華

新潟への赴任後、環日本海経済圏の形成に向けて様々な方と意見交換をしてきている。交通はそのための基礎であると考えている。大陸では相互につながっているが、日本は海を隔てて離れている。したがって、日本海を横断する航路について検討すべきである。来年はより具体的な議論を期待したい。

中国東北では、東北振興政策を進めている。これは、日本経済にとっても大きな意義があるはずだ。

[文責：ERINA]

セッションC

ロシア極東におけるビジネス環境の改善



趣旨説明

ERINA副所長
杉本侃

ロシア極東に対して地方企業が有する関心の所在についてアンケート調査を実施した。ERINAと関係の深い8県、2市のご協力をいただき、約550社にアンケートを発送し、約50社から回答を得た。JBIC（国際協力銀行）が全国の製造業に向けて海外進出に関するアンケートを定期的に実施しているが、この数字は、そのアンケート発送数900社、回答数75社に比較しても引けを取る数字ではない。JBICのアンケートの主要発送先は大企業であり、設問は特定の地域に限定されていない。一方、ERINAが今回実施した対象は地方の中小企業であり、対象地域はロシア極東に限定されている。しかしJBICのアンケート結果と、ERINAのアンケート結果には、類似の傾向が見てとれる。アンケート調査は今後も折を見て継続実施する予定だ。

ロシア極東においても、各地域の地方政府の協力をいただき、極東の企業が日本市場をどうとらえているかについて、同様な設問で調査を実施している。両方の結果を比較して分析していけば興味深い結果が出ると思われる。

アンケートの結果から言えることは、8割以上の企業が何らかのビジネス支援の機関の必要性を感じている点であり、具体的な機能として、次の点が挙げられた。

- ① 進出に先立つ有用情報の提供、いわゆる「転ばぬ先の杖」的機能
- ② 何か問題が発生した場合の「駆け込み寺」的機能
- ③ ビジネスマッチング機能
- ④ ビジネスを実施する際の未知の部分に対するヘルパー的な支援

このセッションでは、日ロの関係者が一堂に会しているが、時間の制約もあり、具体的な議論まで進展させることは難しい。但し、このセッションの議論は、今後一年程度、他の場所、他の機会でも取り上げ、何らかの形で支援組織を立ち上げることに繋がっていきたい。



メトロポールグループの極東における活動

メトロポールグループ代表取締役社長
ミハイル・スリペンチュック

メトロポールグループは1995年に設立された金融グループであり、ロシア経済の浮き沈みを企業として体験した。建設、鉱物資源開発、ベンチャービジネス支援、観光の4つの産業分野の支援を実施している。アジアは有望な市場になると考え、2002年以降、アジア地域に幾つか拠点を設置してきた。

日本との関係では、2004年に事務所を開設した。日本の

友人の助言に従い、最初の2年間は人脈形成のため関係機関、企業を精力的に訪問した。そして、友人の助言の中にもあったが、ビジネス上の成果はなかった。日本人は「石橋を叩いても」なかなか渡ろうとしない。ロシア人は細部には拘泥せず、前進してゆく。日ロ間にはビジネス文化上の差異、政治上の問題などが存在するが、これらがビジネスの進展を妨げるとは思われない。ロシアの豊富な資源と

日本の技術力は相互に補完しあうものであり、日本人の細部にまで神経を行きとどかせるやり方と、犠牲を惜しまずダイナミックに前進して行くロシア人のやり方は、この両者が協力した場合、1 + 1 以上のシナジー効果を生みだすものと信じている。

大型プロジェクトとしては、次のものがある。

- ① 「メトロポリア」と名付けたモスクワの一地域の総合開発を日本企業（日建設計）と一緒にに行っている。
- ② プリヤート共和国の鉱山開発権を取得し、日本企業と一緒に開発を実施したいと考えている。
- ③ バイカル湖畔にある観光特区についても日本企業と共同で開発を手掛けていきたい。



ロシア・極東におけるビジネス促進に向けた 日本側のこれまでの取り組み

（社）ロシアNIS貿易会顧問・ロシアNIS経済研究所長
遠藤寿一

1. 日ロ貿易投資促進機構

日ロ貿易投資促進機構の2010年の活動報告に関しては、2011年1月14日、外務省で開催された日ロ貿易投資促進機構本部調整会議で関係者から報告がなされ、意見交換も行われた。この会議の結果をもとに、極東・東シベリア地域に関連する部分を、簡単に報告する。

日ロ貿易投資促進機構は日本側事務局となっている日本貿易促進機構（ジェトロ）・ロシアNIS貿易会を中心に、またロシアでは現地で活動している6カ所の日本センターで運営されている。この他に日本側機構のパートナーとして、日ロ貿易投資促進機構を支えている自治体等があり、日ロ間交流の裾野が拡大している昨今、パートナーも年々増えている。1月現在、北海道から鹿児島に至る43団体がパートナーとして登録され、日ロ交流が益々盛んになっている。日ロ貿易投資促進機構の活動内容は次の通りである。

① 極東・東シベリア地域ビジネス案件事業化推進

ロシアNIS貿易会は、経済産業省の支援を受けると同時に、日本企業8社の協力も得て、現地を訪問し、事業化推進のための情報収集を実施してきた。この背景には、2009年のプーチン首相訪日時にロシア政府から日本政府に提示された膨大なプロジェクトリストに、多くの不備が見受けられたからである。今年度の作業は近々終了する予定である。

② 第4回日ロ投資フォーラム「極東・シベリア分科会」の開催

2010年11月12日、ホテル・ニューオータニで開催された「第4回日ロ投資フォーラム」で「極東・シベリア：地域発展の促進剤としてのAPEC2012」と題して分科会が開催され、同分科会では日本側から泉田新潟県知事、ロシア側からダリキン沿海地方知事、シボルトハバロフスク地方知

事が発表され、盛会であった。

③ その他

通常のビジネス情報提供・コンサルティング事業のほか、ロシア極東地域で開催された見本市や商談会には日本企業と共に積極的に参加し、他団体が主催するフォーラム、セミナーへは後援者として協力した。

2. ロシアとのビジネス促進のための問題点と提言

日本とロシア極東地域との取引は、石油・天然ガス・石炭・木材等々の資源開発プロジェクトに関連する設備・資機材の輸出および産出する資源の輸入、伝統的な水産物の輸入、日本の中古自動車を中心とした輸出ある。これを資金面から見ると、大型プロジェクトはロシア連邦政府が関与し、主としてモスクワと東京の大企業が握っているのが現実である。

① 中小プロジェクト育成のために何をすべきか

この数年間の現象として、日本の地方自治体ならびに企業の対外進出熱が高まっていることが注目される。日本から近いロシア極東地域との交流の機会が多くなり、中小規模の商談が増えてきている。そこで、地方企業の相談窓口としての日本側事務局の充実を図ることが求められている。前述のようにロシア政府から提示されたプロジェクトリストと、ロシアの地元自治体の思惑に相違が生じないために、ロシア側に関しては、例えば極東全権代表部に窓口を置くなどの工夫が欲しい。

② ロシア側全体を統括する事務局（経済発展省）の充実を要望する

日ロ貿易投資促進機構は、何とかスタートしたが、担当者が交代した後は、十分に機能していないように思われる。

日本政府にあっては、日ロ政府間委員会等で日本側の要望を的確に伝えて欲しい。

③ 情報の共有化のさらなる充実を図る

中小プロジェクトを視野に入れ、ビジネス分野を広げることにより、情報の共有化がいつそう求められてこよう。ここ数年は、地方自治体のロシア極東視察団・見本市等が増えて互いにバッチングしているケースが見られる。情報の共有と相互の調整が必要となる。



極東における対外ビジネス促進に向けた ロシア側の取り組み事例

極東ザバイカル経済協力協会事務総長代理
アナトリー・ブールィ

プーチン首相は、日ロ関係の現状に即した改善を示唆している。これまでの10年間で、ロシア極東では、アジア太平洋地域との連携強化のための仕組みが整ってきている。その中で、日ロ間の仕組みだけがまだ整備されていない。

この20年間、ロシア極東の経済分野における変化には著しいものがある。サハリンのエネルギー資源は周辺各国に輸出され、日本との関係では、北海道とサハリンの関係が強化されてきた。1997年、ユジノサハリンスクで日ロ双方の経済関係者が会し、「日ロ経済協力に関する極東委員会経済協力作業部会」が発足した。1998年のロシア金融危機、2000年代になってからの輸出エネルギー資源高騰にともなうロシア国家財政の健全化等、環境が激変してきた。90年代初頭、極東ロシアと周辺地域の貿易高は30億ドルに過ぎなかったが、2010年には250億ドルまで増大した。

しかし、エネルギー資源の取引を除いて、日ロ間の貿易は極東地域では停滞していた。2000年代に入り、次の日ロ地域間交流機関が活動を中止した。

- ・日ロ知事会議
- ・日ロ経済協力に関する極東委員会および日ロ経済協力に関する極東部会
- ・経団連日ロ経済委員会極東部会（日本）

また、日ロ政府間委員会極東分科会は日ロ政府間委員会地域間交流分科会に形を変えた。この様な状況を、一部の研究者たちは「失われた10年」と名付けている。

④ 地域間協力協定へ向けて

ロシア極東・東シベリア地域と中国東北部との地域間協力プログラム（2009～2018年）が順調に機能していると聞いている。安倍総理（当時）が2007年の日ロ首脳会談で提唱された「極東・東シベリア地域における日ロ関係強化に関するイニシアティブ」を地域間経済協力協定として具体化すれば、画期的な成果が期待できよう。日本政府に検討をお願いしたい。

2000年代初頭にロシア連邦と日本の経済界あるいは地方自治体の間で数多くの会合や協議が実施されたが、それらは往々にして、具体的な成果をもたらさなかった。1990年代に発足し、日ロ間の経済諸問題の解決に寄与してきた機関の崩壊と、新規の交流支援機関の創出の遅れが、「失われた10年」の原因の一つであると断言できる。

最近、新しい交流機関形成のプロセスが活発化し始めた。2007年にロシアのプーチン大統領と日本の安倍晋三首相がハイリゲンダムで会談した際、日本側から「極東・東シベリア・イニシアティブ」が提案された。「イニシアティブ」を実現するため二国間作業部会が設置され、併せて日ロ知事会議の復活も決まった。現在も経済交流の過程で諸問題は発生しているが、これらの諸問題の解決に向けた新たな交流形態、機能の創出が、日ロ間の経済界や地方自治体に求められている。

ERINAの提唱する「東シベリアおよびロシア極東における企業活動情報の有効利用スキーム」は、地域レベルでの二国間交流を阻害する問題の処理方法について、どのようにロシアと日本の専門機関を組み入れるかが明確でなく、改良を必要としている。

これらの問題については、2011年夏、ユジノサハリンスクで開催される「第4回日ロ極東地域間経済協力促進会議」の席上、詳しく論議をしていきたいと考えている。



ハバロフスク地方における対外ビジネス支援の現状

ハバロフスク地方経済発展対外関係省・投資政策問題担当副大臣
アレクサンドル・シャボフタ

ハバロフスク地方はこの10年、順調な経済成長を遂げている。10年の間に域内総生産は1.6倍、投資額は3.4倍、小売業は2.4倍に増大した。2009年のリーマンショックの影響を2010年には克服し、域内総生産は2008年の7%増を達成した。域内総生産額は2010年現在、113億ドルで、規模としてはそれほど大きくはない。経済成長のためには対外貿易の拡大、輸出指向型産業の育成が必要となる。

輸出及び域外取引はハバロフスク地方の域内総生産の35%を占める。ハバロフスク地方政府は投資誘致、貿易、国内取引の支援に重点を置いている。最近3年間は域内総生産の30%以上を投資に向け、経済発展を促している。

ビジネス環境改善のための新たな政策としては、次の点が挙げられる。

- ① ハバロフスク地方の潜在的投資能力の精査及び投資実現のための諸手続きの整備
- ② インフラ及び核となるプロジェクトに対する優先的な支援

①のため、域内投資環境改善に向けた特別プログラムが採択された。

最大の課題は、投資家がハバロフスク地方に投資する際のリスクの低減、各プロジェクトへの関与、域内投資家との接触を地方政府として保証することである。ハバロフス

ク地方では、域内を4つのゾーンに区分けし、投資する際の参考にしてもらうことにした。

① ハバロフスク総合開発地域

最も発展した地域で、政治経済の中心。今後の総合的發展が見込まれる最重要地域。中国との関係構築のための諸条件が整備されている。

② 上ブレヤ産業地域

ウルガル炭田とニマン河の水力発電所を核としている。

③ コムソモリスクーアムールスクーソルネチヌイ産業地域

現在でもハバロフスク地方の工業製品の50%以上が製造されている。インフラが整備されており、輸送の観点からも好条件を有している。

④ 開発特区地域／ワニノーソビエツカヤ・ガバニ運輸生産複合地域

バム鉄道の終点で、間宮海峡に面した沿岸部。この地域に、ロシアでは最初となるソビエツカヤ・ガバニ港湾経済特区が制定された。このゾーンでは、ロジステック及びターミナル業務、木工加工業、民生機器製造、ガス化学、高効率エネルギープロジェクト、観光、建材生産に関する協力を求めている。

ハバロフスク地方政府は新たな協力スキームへの支援の用意がある。



「極東・東シベリア地域ビジネス情報活用スキーム構想」の提案

ERINA経済交流部長
佐藤尚

これまでの諸発言を踏まえ、日本・ロシア極東間のビジネス活性化のために現状取りうる支援策・スキームとして、「極東・東シベリア地域ビジネス情報活用スキーム構想」を提案する。

この情報活用スキームは当初、日中間で実施することを念頭に考案したものである。日中間では2011年の4月に開

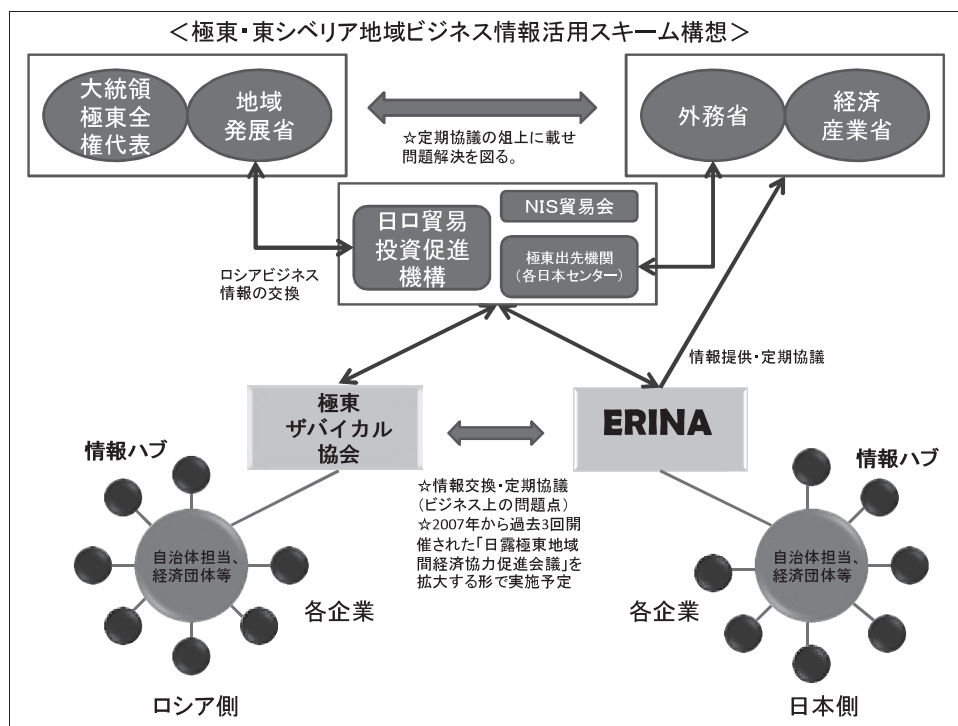
始することで両国の関係機関と協議を済ませ、最終調整しているところである。インターネットを利用したビジネス情報提供サイトは数多く存在しているが、情報が多過ぎたり、多岐に渡りすぎたりして、使い勝手が良いとは言えないと聞く。また、有益な情報が発信者から受信者に提供された後の取組状況が把握できない、といった状況も発生す

るようだ。

ERINAでは中国東北地方に関心を持つ諸県を中心とした自治体と、中国東北三省の省政府、省都政府等をインターネットで結び付けることにした。各県の対外経済部局は地元の企業と密接な関係を有しており、省政府及び省都政府の対外経済部局も同様に域内の企業と密接な関係を有する。これら日中間の部局をERINAが仲介してインターネットで結ぼうというのが今回の構想である。域内の投資環境、見本市、対外経済関係イベント、具体的な引き合い情報を交換し合うことを想定している。ERINAで日中双方の翻訳を実施し、情報の精査、まとめ、確認を行い、定期的に日中双方に発信する。更に有益な情報については、興味を示しそうな受信者に直接コンタクトし、発・受信者との間を積極的に取り持つことに努める。現状はまだ開始していないので、実施しながら方法の改善を行い、より効果の高いものにしていきたいと考えている。

日中間での試行錯誤を経て、より完成された形で日口間でも実施したいと考え、このスキームを考案した。但し、日口間ではビジネス情報の交換だけでは済まない。ビジネス上で発生する問題を公の議論の俎上にのせ、解決を図るメカニズムを考えなければならない。日口間では問題解決を託せるようなメカニズムはまだ構築されておらず、この問題への関与なしにビジネス情報の交換だけを実施することは、中長期的な日口経済交流支援には寄与しきれないであろう。但し、このスキームはまだ構想段階であり、今後一年程度の時間をかけて改善し、実施につなげたいと考えている。

議論の材料を提供する目的で、日口の地方企業にアンケートを実施した。8割以上の企業が「公的機関のビジネス支援が必要」と答えており、支援の内容として企業レベルでは解決できない問題の処理・改善を求めているものが多かった。





外務省からのコメント

外務省欧州局ロシア課長補佐
石川 亘

ロシア極東に対する現状認識を交えつつコメントをする。

ロシアは2007年以降、アジア太平洋地域への関与を高めてきており、2012年のウラジオストクでのAPEC開催を決定したのも2007年である。しかし、その後のリーマンショック、関税政策の変更等で、日ロ間の経済交流はエネルギー資源の分野を除いて余り進展が見られなかった。

APEC関連では、ウラジオストクの橋梁建設、会場となるルースキー島でのガスタービン発電所、送電線敷設など、いくつか日本の関与が見られる。ハバロフスクでもソフガバニにおける港湾特区のコンセプトづくりに日本側が応礼している。これら大型プロジェクトの裾野をより広げ、地方の地場産業が関与できるよう環境を整備していく必要がある。

2月11日、前原外相（当時）が訪ロし、いくつかのテーマでロシア側と意見交換を行った。その中で、今回のセッションと関係する項目もある。覚書の文章を引用すれば、「(2)案件実施を円滑化する措置の促進、案件の経済性に影響を与える制度の最適化と予見可能性の確保」という項目であり、ここでは、今回のセッションで議論されている「通関手続、規格取得手続きの簡素化」にも触れられている。

ビジネスマッチングについては、日本センターの努力によって少しずつ成果を上げているが、点としてだけではな

く、線として、面として、拡大させる必要がある。日ロ政府レベルで極東との経済交流活性化に向けた話し合いを今後とも実施するが、極東については4つのテーマが重要になる。

① 有益なビジネス情報提供の増加

ロシア極東地域も日本のニーズに合った情報提供に努めていただきたい。

② 日本側各自治体の横の連携の強化

オールジャパンとしてのプレゼンスを高めるためにも、連携が必要である。

③ 日ロ地域間交流の支援

ロシア各地方で、日本との交流実施に積極的な自治体の窓口担当リストを日本側関係者に提出してある。このリストを積極的に活用願いたい。

④ 日ロ貿易投資促進機構の充実

特にロシア側の対応が弱いため、この分野の強化を求めて行きたい。

ERINAが提案した情報活用スキームについては、さまざまなプレーヤーが重層的に関係してくることと考えられる。このようなプレーヤーとの円滑な連携、先行する日中間での運用経験をうまく日ロ間にも反映させて、思惑通りの運用成果を上げることを期待する。



経済産業省からのコメント

経済産業省通商政策局ロシア・中央アジア・コーカサス室長
原 幸太郎

2008年のリーマンショックに端を発した世界経済危機後、世界経済の持ち直しに伴って国際原油価格等の資源価格が安定したため、2010年のロシアの経済成長率は、2009年のマイナス7.9%から4.0%弱（3.8%）のプラス成長に転じる見込みである。

2000年以降、着実に拡大してきたロシアの対外貿易は、

2008年には7,346億ドルの貿易高を記録したが、2009年は4,692億ドルと約36%のマイナスとなった。2010年1月～10月の統計によれば、対前年約比で35%の伸び率を記録しており、2008年のレベルには及ばないまでも2007年の実績を上回ることにはほぼ確実となった。

日ロ貿易は2003年以降、拡大基調になり急速に記録を更

新してきた。しかし2008年秋のリーマンショックを機に、日ロ貿易を牽引してきた日本からロシアへの自動車輸出が激減。2009年の日ロ貿易高は、史上最大の貿易高を記録した2008年の297億ドルから約6割減少し、121億ドルまで落ち込んだ。2010年は、ロシア経済の回復に伴い、また極東からの原油、LNGの堅調な輸入に支えられ、輸入約143億ドル、輸出約72億ドル、輸出入計約215億ドルと、2007年のレベルを上回ることが確実となった。輸入額については、2008年の史上最高を更新した。

メドヴェージェフ政権は、経済近代化を至上命題とし、エネルギー効率、原子力、宇宙・通信、医療、ITを優先5分野に掲げている。ナビウリナ経済発展大臣は、昨年11月に東京で開催された日ロ投資フォーラムで近代化5分野に触れ、「これらの分野が効率のよい新しい設備に対する需要を喚起しながら、大規模な新市場を生み出すことを期待する」旨述べるとともに、特にエネルギー効率、原子力発電について日本の豊かな経験を活用したいと述べた。

特にエネルギー効率については、無資源国である我が国が長年を掛けて研鑽を重ねてきた分野である。同分野では、昨年3月に日ロの共同委員会を発足しており、日ロの官民協力スキームが存在している。今後は、リアル・ビジネスにどのように繋げていくかが課題となる。また、企業の規模に関わらず、日本側が関与できる産業分野と考えられる。

日ロ地域間交流については、日ロ政府間レベルの枠組として、貿易経済に関する日ロ政府間委員会の下に「地域間交流分科会」が設置されており、昨年9月に日ロ次官級による共同議長間会合が開催されたほか、1月、7月には副議長間会合が実施された。議長間会合では、地方レベルの案件を促進するためには、①大企業を中心とする日本企業によるロシア地方での案件成立支援、②地方の中小企業を

後押ししている地方自治体間の経済関係強化への取組支援が重要であることで一致し、これら2点を今後の活動の方向性とするについて共通認識を有するに至った。

昨年の地方自治体の交流については、伝統的に積極的な交流をしている北海道、新潟、富山をはじめ、山形、秋田、宮城、鳥取、島根も主にロシア極東地域との交流を指向しており、地域間交流の重要性は今後ますます増すものと考えられる。

なお、ロシアでは貿易・投資環境の整備が不十分であり、ビジネストラブルを自力で解決できる大手商社等を除いては、政府及び地方政府といった公的分野の一定の関与が求められることを指摘したい。

ERINAから「ロシア極東における日ロビジネスに大きな進展が見られない」という現状認識の下、「極東における日ロビジネスにおける諸問題を明確にし、今後のビジネスマッチングに役立てるための問題解決スキーム」として、「極東・東シベリアビジネス情報活用スキーム」を設置する旨の提案があった。また、新たなスキームは、2007年から過去3回実施されている「日ロ極東地域間経済協力促進会議」を拡大する形で運用されるという説明があった。経済産業省は、原則として、地方自治体のイニシアティブにより日ロ地域間交流が促進することを歓迎する。

他方、同スキームが有効に機能するためには、日ロ貿易投資促進機構の構成主体である外務省、経済産業省、ロシアNIS貿易会、日本センターとの連絡・調整はもちろんのこと、ロシア極東地域等との交流を指向する関係道府県間の更なる協調が不可欠であることを指摘したい。またロシア側の積極的な関与を引き込むことも必要になる。新スキームが有効に機能することを望むと同時に、必要な支援も実施したいと考えている。



新潟県からのコメント

新潟県知事政策局国際ビジネス担当参与
前田奉司

私は、ソ連時代、ソ連崩壊に伴う大混乱の時代、その後の発展の時代、ルーブル危機、その後の安定した発展の時代を通じ、現地及び日本においてロシアとのビジネスに直接携わってきた。特に最近の10年間は、ハバロフスク日本センター及び新潟において、極東ロシアと日本の企業(主に

中小企業)のビジネス交流拡大を目指している。この経験から日ロ経済交流のあり方、問題点についてコメントしたい。

日本側の問題

- 極東ロシアとの取引を目指しているのは、大手商社・

企業と地域の中小企業・商社であり、大手企業は小さなビジネスには手を出さない。日本各地にはすばらしい農水産物、加工食品が生産されており、中小企業による優秀な技術の集積もあるが、地方の中小企業は資本力がないために大きなリスクを取れない。正しいアプローチとリスクを取るという英断が必要である。

- 最近10年間のロシアとその周辺環境は大きな変化を遂げているが、日本側企業の多くはこの10年間のロシアの変化を十分には理解しておらず、10年前の混乱の時代の認識から抜けられていない。
- 日本の企業は極東ロシアに対する周辺国の動きを十分に理解していない。現地に駐在して、そのことを痛いほど感じた。最近の韓国や中国の企業の極東ロシアへの経済進出の勢いに比べて、日本企業のロシアとの経済交流に対する意欲のなさ、研究不足、準備不足が目立つ。努力次第で信頼できる有力なパートナーは見つかる。
- 極東ロシアの人々の日本に対する関心の強さを日本側は十分に理解していない。
- 日本側では地域同士の連携強化が必要。物流面で日本各地が協力し、共同積み付け等、安定した海上輸送便の確保に努める必要がある。
- ロシア人旅行者、ビジネスマンが日本を訪問するためのビザの取得に（身元保証のための）多額の費用がかかりすぎ、人的交流を阻害している。
- 極東では中古車関連ビジネスと木材輸入が大幅に減少している。
- 大手商社以外に中堅の力を持った商社が少ない。そのような商社の育成が必要になる。

ロシア側の問題

- 法律が頻繁に変更される。
- 通関システムの複雑さ。法律は同じでも税関吏によって解釈が異なる。
- 検疫システムの複雑。輸入許可を取得するためのシステムが極めて複雑である。
- 中小企業を支援する行政システムが少なく、大手企業の育成のみに目が向いている。
- 日本から進出した企業をサポートするシステムが少ない。
- 日本からの投資を呼び込む優遇措置が不足。
- 外国人に対する労働許可などのシステムの簡素化。
- ウラジオストク港、ポストーチスイ港の混雑による貨物の停滞。
- 極東では中古車関連ビジネスと木材取引が大幅に減少

している。

- 貿易投資促進機構のロシア側機構が機能していない。
- 航空運賃が高すぎるために人材交流を妨げている。

今後の対策

① 貿易投資促進機構の有効活用

- 東シベリア・極東本部を設けて権限を持たせる。
- 極東ザバイカル協会が中心となり各地の商工会議所、極東の日本センター等と連携する。

② ロシア企業が安心して銀行から融資を受けられるシステムづくり

- 日本の銀行とロシアの銀行との協力
- ルーブル・円決済の拡大
- 日本からの2ステップローンの受け入れ
- リースシステムの拡充
ロシア側行政の保障必要
日本側地銀が極東ロシアの中小企業向けFUNDを設立して日本政府がサポート

③ 日ロ間の木材取引

極東ロシアの木材の多くが中国で加工され、中国国内、日本に輸出されている。これに日本の大手企業も関わっている。現状では、原木に近い木材が中国に売られ、ロシアに木材加工技術が蓄積されない。現在、ハバロフスク地方森林資源省と日本の中小木材加工企業グループの協力により、極東ロシアに木材加工・研磨技者養成センターを設立して日ロ間の木材製品取引の拡大を目指す打ち合わせが行われている。政府レベルでも支援していただきたい。

④ ビザ問題

ロシアの有力なビジネスマンに対してはマルチビザ、長期滞在用ビザの発給システムが構築されている。一般のロシア人が家族づれで気軽に訪日できるように身元保証制度等を簡素化する必要がある。また、初めて来日を希望するビジネスマンを受け入れるための専門の組織づくりが必要。

⑤ 交通

積極的な人材交流を図るため、航空運賃の低減、フェリーなどの海上輸送便の整備を図る。

⑥ プロジェクト発掘

日ロ関係を支えるのは大型プロジェクトだけでなく、幅広い分野の経済交流である。日ロ間の地方行政と大手・中小企業が力を合わせ、プロジェクトを発掘する努力が必要である。食品・農産物加工、木材加工などの分野が有望と思われる。

⑦ 信頼できるパートナー

中小企業は、地方行政府、現地の日本センター等の協力を得て自ら積極的にロシア企業とのコンタクトを

とり、自社にとって必要な信頼出来るパートナーを見つけるべきである。その可能性は十分ある。



沿海地方経済における構造改革について

ロシア沿海地方議会議長
ビクトル・ゴルチャコフ

ロシア連邦指導部は、近年、シベリアおよび極東の集中的な経済社会発展とロシアのアジア太平洋地域への統合のために、2012年のAPECウラジオストク開催を契機に史上先例のない政策を実行している。2008年10月、沿海地方議会によって採択された「2025年までの沿海地方の社会経済発展戦略」の中には、アジア太平洋地域への統合のための6分野が特定されている。

今日、沿海地方では69の優先的投資プロジェクトが実施されている。その総額は600億ドル余りで、これは国家予算と沿海地方予算、ロシア大手国営企業予算や外国からの投資の総額である。炭化水素原料の輸送および高次加工のためのクラスターの創設が、沿海地方の経済成長の起点となり、地域の産業を特徴づけるものとなることが期待されている。

すでに、トランスネフチ、ロスネフチ、ガスプロムの大手3社が投資プロジェクトの実施に積極的に乗り出している。2009年10月、コジミノ石油積出港（年間1,500万トン）の第1期完成成分が稼動した。第2期完成成分の稼動とともに、その取扱能力は2倍となる。また、沿海地方では製油所建設の作業も始まった。2011年9月には、ガスがパイプラインを通じてルースキー島に届く。

アジア太平洋地域経済への統合のための方向性として定義されたのは、エネルギー資源を活用した生産複合体の創出である。現在すでに、沿海地方ではウスリースク熱併給発電所と500kWの高圧送電線が建設中である。2012年にはナホトカ熱併給発電所の建設が始まる。また、2010年代末までに、沿海原子力発電所（定格出力600MW）の着工が予定されている。

輸送・ロジスティクス・クラスターの創設は、統合のための3つ目の優先方針である。沿海地方南部の輸送システムは、日本、韓国、中国、モンゴル、その他アジア太平洋諸国の輸送システムの効果的パートナーとなりうる。沿

海地方の発展において有望な輸送分野は、陸上輸送と海上輸送である。発展が期待される拠点港湾は、ポストーチスイ・ナホトカ輸送拠点およびハサン輸送拠点の港とウラジオストク輸送拠点のターミナルである。沿海地方では、ポストーチスイ港における港湾型経済特区の創設構想が入念に検討されている。ここではすでに穀物ターミナルが建設中で、サハリン大陸棚の石油・ガス開発用の海洋掘削リグの建設が進められている。

1時間あたりの最大旅客取扱能力が1,700人規模のウラジオストク空港のターミナルビルが、2011年にも営業を開始する。旅客流動は2015年までに年間200万人余りになる見込みで、新しい滑走路はあらゆるタイプの航空機を受け入れることができる。また、ウラジオストクとウスリースク間には在来線利用の高速鉄道建設も計画されている。このことにより、沿海地方南部地域の可住面積の増大を図ることができる。さらに自動車道の新規建設・改修も進行中である。

ロシアがアジア太平洋地域との統合を実施する際、その統合参加を確約するものとして、沿海地方の産業パーク発展事業、イノベーション活動事業がある。ルースキー島では、極東連邦大学の第1期工事が終了しつつある。科学、産業、教育の連携をベースに建設される新しい最高学府のモデルは、沿海地方経済、ロシアおよびアジア太平洋諸国の経済に貢献する高度技能人材の育成を可能にする。ここには、ナノテクノロジーセンターと基礎医学センターも設立される。2009年、シンガポールと韓国の投資家が参加して、2つの超現代的な造船所を建設する作業が始まった。様々なタイプの船舶の契約金額は、現時点ですでに50億ドルになっている。総合加工を軸とした木材業の振興もまた、我が地方にとって軽視できないものである。日本と中国はこの分野での積極的なパートナーである。我々は原木の完全加工という目標を自らに課している。これは、年間200

万立方メートル以上である。

沿海地方の農業は、すでに3年以上、生産量（物理量）の安定的成長を示している。漁業クラスターの振興は、国内の魚の消費の拡大を目指している。冷蔵設備を備えた大型倉庫拠点、高次水産加工拠点、漁業の沿岸インフラが整備され、ロシア各地に水産物を鉄道コンテナで輸送するための新しい方法が導入されるであろう。

さらに、「アジア太平洋地域における国際協力拠点としてのウラジオストク市の発展」連邦プログラムの実施がある。ウラジオストク市内の道路とルースキー島の街路網、3本の独創的な橋梁という大規模な工事が進められている。ウラジオストク市の給水・下水システムの改修・整備

プロジェクトの実施、浄水・污水处理施設の改修によって、ウスリー湾やアムール湾、金角湾の水質汚染が軽減されるであろう。ウラジオストクでのAPECサミットの開催によって、観光およびレクリエーションの可能性が発揮されるであろう。すでに、自然景観を保存したレクリエーション地区としてのルースキー島の総合開発が進められている。以上のことはすべて、人々の生活の質を向上させ、広域政治センター、快適に働き生活できる21世紀の都市としてのウラジオストクの新しいイメージを形成するであろう。

実施中の沿海地方経済における構造改革は、アジア太平洋地域への完全なる経済統合のための必要条件の醸成を目的とした、ロシア連邦指導部の政策の具現化である。

問題点の列挙と今後の対応・取り組みについて

ERINA副所長
杉本侃

- 極東地域への貿易投資誘致のためには、貿易と経済に関するさまざまな組織の関与が両国で必要である。
- 日ロ両国政府間では「貿易と経済に関する日露政府間委員会」が存在し、その分科会として「貿易投資分科会」と「地域間交流分科会」が存在する。ロシア極東については極東大統領全権代表の元に「外国投資誘致評議会」が設置され、本セッションでも指摘されたような貿易・投資上の問題を論議している。ERINAも極東ザバイカル協会の協力のもと、3年前から「日ロ極東地域間経済協力促進会議」を開催し、種々の問題を論じてきた。
- 前原外相（当時）が2月訪ロした際、ロシアにおいて政府関係、企業幹部が参加する日ロ経済に関する円卓会議の開催がきめられた。これは大企業が関与する大型プロジェクト等が議題になると思われるが、その中で地方の企業がそれら大型プロジェクトにどう関与でき

るかについてもぜひ議論いただきたい。

- 日本側では日ロ貿易投資促進機構、ロシアNIS貿易会、日本センター、ジェトロ等それぞれが日ロ間のビジネス支援を実施している。ロシア側では恒常的に日ロ間のビジネスを支援する機構が日ロ貿易投資促進機構以外に見当たらないが、現状、機能しているとは言い難い。
- 日本の各地方は極東ロシアとの経済交流を望んでいるが、そこにはオールジャパンの視点が欠如しており、連携強化の必要性がある。
- 本セッションの議論の方向性を踏まえ、サハリンで開催される「第4回日ロ極東地域間経済協力促進会議」では、日ロ貿易投資促進機構の極東バージョンが必要なのか、両国関係機関の関与・調整をどう行うのか等の議論を深め、今後の具体的な機構・スキームの構築に結びつけていただきたい。

極東ザバイカル経済協力協会事務総長代理
アナトリー・ブールィ

- 本セッションでは政府レベル、地方レベル、企業レベルでの意見が提出され、日ロ間で問題意識が整理された。
- 日ロ政府間あるいは各レベルで解決できる問題もあるとは思われるが、やはり極東への貿易投資促進のためには、日ロ貿易投資促進機構の極東バージョンの創出

といったものが必要ではないかと考えられる。

- 具体的な問題について「第4回日ロ極東地域間経済協力促進会議」で論じていきたい。そして、何らかの成果を来年にでも披露できればと考えている。

[文責：ERINA]

総括セッション 北東アジアの発展に向けた国際金融協力



趣旨説明

三菱商事株顧問／ERINA理事
野崎茂

今回の会議は、飛躍的な発展が期待されている北東アジアをいかに迅速にかつ効率的に成長軌道に乗せていくかという観点から、極めて有益な議論であった。本セッションでは、議論された諸課題あるいはプロジェクトを実施していく上で必要不可欠な資金の供給、ファイナンスに当たっての関係国間の協力問題を取り上げる。

ここに、3名の経験豊富な専門家の方々から北東アジア金融協力のあり方について議論いただく機会を得たのは、たいへん幸いなことである。まず、ERINA中島研究主任から、ロシア、中国、モンゴルの銀行セクターの現状について簡潔に報告してもらい（『ERINA REPORT vol.97』参照）、次に各パネリストから発言していただく。



北東アジアの地域開発と国際金融協力

アジア開発銀行研究所（ADB）所長
河合正弘

1. はじめに

北東アジア（ことに日中韓）での経済的相互依存は高まっている。貿易・投資を通じた相互依存が高まり、マクロ経済面（GDP成長率、インフレ）でも相互依存が大きくなっている。

世界経済は金融危機から徐々に回復しつつあるが、欧米の経済金融情勢に大きなリスクがある中、世界の成長エンジンとしての北東アジア経済の役割が高まっている。北東

アジア経済の持続的な経済成長のためには、貿易、インフラ、環境、金融面での域内協調が不可欠になっている。

北東アジアにおけるマクロ経済運営と地域開発の重要性に焦点を当て、域内の国際金融協力のあり方について探ってみる。

2. 経済政策対話の促進

(1) マクロ経済運営の課題

北東アジア経済の成長を持続させるためには、まずもって健全なマクロ経済政策の運営が欠かせない。

世界経済においては、欧米経済の先行き不透明性、新興経済諸国（とくにアジア）のダイナミックな成長を反映して、前者では金融緩和政策が続く一方、後者ではインフレや資産価格の上昇を背景に金融引き締めへ転じている。欧米の低金利政策（量的緩和政策を含む）と新興経済諸国の高成長は、国際商品価格（食料、原材料、エネルギーなど）の高騰をもたらし、また新興経済諸国への資本流入を生み出し、為替レートの切り上げ圧力を生んでいる。

北東アジア地域（日本を除く）での第一の課題は、インフレや資産価格の行き過ぎた上昇を抑え、資本流入の急増に適切に対処していくことだ。そのためには、金融政策の引き締めと、ある程度の為替レートの切り上げ容認が必要であろう。

日本では、成長戦略を早急に実行に移して、高齢化社会に対応できる生産性の高い経済を再生することが課題だ。

資本流入（ことに短期性の資本流入）が急増する中、各国は資本流入がマクロ経済や金融システムに及ぼすマイナスのインパクトを最小化させることが必要になっている。

たとえば、一時的な短期資本流入に対しては、不胎化介入や資本流入規制を用いることが考えられるが、持続的な資本流入に対しては、為替レートの切り上げを許すというアプローチが必要である。

(2) マクロ政策対話と金融協力の重要性

こうした問題に対処していくためには、域内の政策対話が欠かせない。東アジアには、ASEAN+3の財務大臣を中心にした「経済レビュー・政策対話」のプロセスがあるが、北東アジアにおいても、日中韓が中心になり、モンゴル・ロシアも加わった財務大臣・中銀総裁による政策対話を進めるべきだ。

お互いがそれぞれのマクロ経済上の課題と政策の方向性を説明し、相互の立場を認識した上で、政策協調の可能性を探っていくのである。

たとえば、持続的な資本流入が起きているときに為替レートを切り上げることが最善の政策だとしても、一国だけで切り上げると国際競争力が低下するため各国に十分な誘因が存在しない可能性がある。そこで、中国を含む北東アジア全体が為替レートの切り上げを図れば、より対処しやすくなる（このプロセスにASEAN諸国を加えることも重要なので、これはASEAN+3の政策対話でも取り上げるべきだろう）。

より一般的には、域内では、円・ウォンレートの変動など、為替レートの相互変動が時として大きいことから、域内の為替レートの大幅な変動を小さくしていく努力が必要である。為替市場での相互介入の可能性を探るための第一歩として、外貨準備の相互持合いを拡大させていくべきだ。

また、大量の資本流入に続いて大量の資本流出が起これ、通貨・金融危機に見舞われる可能性もあることから、グローバル・地域的な金融セーフティーネットを拡充することが重要になる。IMFの流動性ファシリティについて柔軟性を高めるよう求めていくだけでなく、「多国間化されたチェンマイ・イニシャチブ」(CMIM)の強化を図ること、その中にモンゴルを含めていくことを考えていくべきだろう。

(3) より広範な政策対話と政策協力の推進

北東アジアにおいては、より広範な経済的な課題が存在する。それらを包括的に議論して、政策協力を進めていくことが望ましい。

第一の政策課題は貿易・投資の協力だ。とくに日中韓の間で経済連携協定(CJK EPA)を結んでいくことが望ましい。相互に関税率を引き下げただけでなく、投資、サービス、非関税障壁、知的財産権保護、競争政策、紛争解決

処理など国内政策にもおよぶ分野を含めた協力が必要である。日中韓のCJK EPAができると、東アジア広域的なFTAづくり(ASEAN+3+6)につながり、東アジア全体に便益が及ぼう。

第二の政策課題は北東アジア広域的なインフラ整備だろう。北東アジア域内の経済発展のためには、膨大な額に上るインフラ投資(運輸、通信、エネルギー、水資源など)が必要で、環境に配慮したかたちでのインフラ整備が望ましい。広域的なインフラ整備は、北東アジア域内の接続性を高めるだけでなく、域外諸国との接続性の強化を促そう。

第三の政策課題は、環境改善、省エネ促進、代替エネルギーの開発だ。とりわけ、中国におけるエネルギー消費が高まっており、CO₂排出だけでなく、各種の大気汚染や公害が広がっている。環境改善投資を行い、クリーンなエネルギーを確保していくことが必要である。

第四の政策課題は、域内の金融市場の深み・厚みを増すための努力を行うことだ。とくに、民間部門主導型の経済発展を進めていくためには、銀行部門のさらなる発展と長期債券市場の拡大・強化が必要である。

3. インフラ・環境投資のファイナンス協力

(1) シームレス・アジアの構築

北東アジア域内の持続的な経済発展のためには、膨大なインフラ投資が必要になっている。運輸(道路、鉄道、海運、水上)、通信、エネルギー、水資源、環境改善などが挙げられる。

アジア開発銀行とアジア開発銀行研究所が刊行した報告書Infrastructure for Seamless Asia(「シームレス・アジアに向けたインフラストラクチャ」)では、新興アジア地域全体の運輸・エネルギー関連のインフラ需要は2020年までに合計8.3兆ドル、年間7,500億ドルに上ると推計。アジア各地を接続する、こうしたインフラ投資により、2010年以降、アジア途上国の実質所得は13兆ドル増大するものと見込まれる。

ただし、公的な開発資金(各国政府資金、ODA資金、国際開発機関の融資)だけでこうした巨額の資金需要を満たすことはできないことから、公的部門が民間部門と協力して民間資金を呼び込む必要がある。

また、域内インフラのハード面、ソフト面の課題を分析し、様々な課題に対処する方策を整えるためにも、国際的に官民の資金を動員して収益性の高い域内インフラ・プロジェクトの優先付けを行う「アジアインフラ基金」(AIF)の創設が必要である。

実際ASEANでは、ASEAN加盟諸国とADBが出資して

「ASEANインフラ基金」をつくりつつある。こうした枠組みができれば、ソブリン・ウェルス・ファンド（SWF）や民間の機関投資家などをひきつけて資金調達を行いやすくなる。

(2)北東アジアにおけるインフラ・環境投資の枠組み

北東アジアにおいても、既存の国内インフラ計画に加えて、新たな国内・クロスボーダーのインフラ計画を策定し、それをサブリージョナルなインフラ開発に向けて調整・統合していくための「北東アジアインフラ・フォーラム」と、その資金動員を行うための「北東アジアインフラ基金」を設置することが望ましい。

インフラ開発とその管理を行うにあたっては、官民協調（PPP）を通じた民間部門の参加が重要な役割を果たす。効果的なPPPプロジェクトを形成していくためには、公的部門（北東アジアの各国政府）が透明性と柔軟性を高めていくが必要になる。

北東アジアの途上国では、長期のPPPプロジェクトに必要とされる多額の投資資金の調達は、通常可能ではない。そのため、PPPインフラ・プロジェクトを現地通貨でファイナンスする工夫が重要になる。例えば、現地通貨建ての長期債券市場を発展させることが重要だ。

「北東アジアインフラ・フォーラム」や「北東アジアインフラ基金」といった枠組みができれば、北東アジアで優先度の高いパンカブルなインフラ開発を行うことができ、それに向けて域内の膨大な民間貯蓄（年金基金の資産など）やSWFの長期資金を動員することができる。

4. アジアの地域開発に対するADBの戦略

(1)インフラ開発支援

アジア開発銀行（ADB）はアジア途上国のインフラ開発、環境保全、代替エネルギー開発、水資源開発、地域統合の分野で、様々な貢献を行っている。

2008年から2020年をカバーするADBの「長期戦略2020」（Strategy 2020）では、ADBの主要業務として3つの開発課題、すなわち、①包摂的な経済成長、②環境面で持続可能な成長、③地域統合に焦点を当てることとしている。その際、民間部門の開発、良い統治（good governance）の促進、女性差別の是正、途上国での知識普及、他の開発機関・民間部門・地域機関との協調強化などを重視していくとしている。

2012年までに、ADB融資の80%は、5つの中核業務分野、すなわち、①インフラ、②環境、③地域協力・統合、④金融部門開発、⑤教育に集中させることとしている。また、

2020年までに、業務の50%は民間部門開発もしくは民間部門業務に充て、30%は地域協力・統合に充てることとしている。

ADB融資のうちインフラ向けは、2007年から2009年の間には、年平均71億ドルに上り、融資総額の65%を占めていた。ADBでは、2010年に資本金を3倍に増大したことから、2011年から2013年にかけて更にインフラ融資を増やし、年平均93億ドル、融資総額の80%に拡大させる予定だ。うち、35%分が運輸部門に、21%分がエネルギー部門に、15%分が水資源関連に、8%分がその他の一般的なインフラに充てられる予定だ。

民間部門の開発支援にあたっては、「民間部門開発戦略」（PSD Strategy）を通じて、経済成長・貧困削減を支援しつつある。たとえば、民間部門業務局（PSOD）を通じて、開発効果は明確だが資金不足の民間プロジェクトを直接支援している。また、地域持続可能開発局（RSDD）では、①優先分野と統合的な企業を支援するため、戦略研究や中期ビジネスプランを作成し、②イノベーションや事業の効率化を促進するため、新規分野・テーマ・事業慣行を選択的に採用し、③知識開発を促進するため、重要部門・テーマについての内部での知識共有、外部とのネットワーキング強化を図る一などの活動を行っている。

(3)サブ地域協力・統合

地域協力・統合の分野では、大メコン河流域開発（GMS）計画や中央アジア地域経済協力（CAREC）計画などサブ地域の経済統合を支援している。GMSは、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国南部をメンバーとするもので、経済成長を促進するために、主として農業、貿易、エネルギー、陸上輸送、通信、観光、環境保護、人材育成の8分野に焦点をあて、インフラ整備の域内協力を促している。CARECは、アフガニスタン、アゼルバイジャン、カザクスタン、キリギスタン、モンゴル、タジキスタン、ウズベキスタン、中国新疆・ウイグル自治区をメンバーとし、交通（とくに道路）、エネルギー（水資源とエネルギーの関連を含む）、貿易政策、貿易円滑化の焦点をあて、インフラ開発支援を行うものだ。このいずれにおいてもADBは全体を調整するかたちで支援を行っている。

一例として、ADBが関わっている、民間部門を呼びこむ地域協力のインフラ支援として、ラオスのナム・トゥン2（NT2）プロジェクトが挙げられる。これはラオス最大の水力発電プロジェクトで、全体の投資額12億ドルはラオスのGDPの約1／3に当たる。このプロジェクトは地域開発、貧困削減、再生可能かつクリーンなエネルギー源の

確保という複数の目的を持って始められた。事業主はナム・トゥン 2 発電会社 (Nam Theun 2 Power Company; NTPC) で、フランス電力 (Electricite de France)、ラオス政府、タイ発電公社 (Electricity Generating Public Company of Thailand)、イタリア・タイ開発 (Italia-Thai Development) の共同所有となっている。事業は25年契約で結ばれ、その間ラオス政府には特許料、配当、諸税として総額20億ドル以上の歳入が予定されており、その歳入は貧困削減プログラムに用いられることになっている。2010年3月に、NTPCはタイ発電庁 (Electricity Generating Authority of Thailand) に1,000メガワットに及ぶ電力供給を開始した。当然のことながら、ラオス電力公社 (Electricite de Laos) にも電力供給が行われている。



北東アジア協力開発銀行 (NEABCD) 設立の必要性和実現可能性

中国国家發展改革委員会對外經濟研究所國際協力研究部主任
張健平

1. NEABCD設立の必要性

現在、北東アジア地域の急速、持続的かつ均等な発展が必要とされており、そのために提案されているNEABCDは喫緊の課題である。

NEABCDの設立が必要とされる理由については、以下のような点があげられる。すなわち、北東アジア地域の経済統合の推進、北東アジア地域の持続的発展の要求の充足、北東アジアのインフラに関わる大規模な資金需要の充足、域内及び世界における金融発展の不均衡の是正、北東アジアの長期的な社会的・経済的発展の促進である。

具体的な重要な投資対象分野としては、エネルギーセキュリティ、グリーン・低炭素経済、環境保護、運輸物流ネットワークの構築などがあげられる。既存の多国間金融機関は、必ずしもこうした需要に応えることはできない。アジア開発銀行は東南アジアや中央アジアの貧困地域に焦点を当てており、北東アジアへの投資額は投資全体の4%に止まっている。世界銀行も、アフリカやラテンアメリカの貧困地域を主要な投資先としている。

2. NEABCD設立の実現可能性

NEABCD設立の実現可能性についていえば、基本的な信任は醸成されている。北東アジア地域は世界で最も経済

5. まとめ

ダイナミックな北東アジアの持続的な経済成長を支えていくためには、様々な域内協力が欠かせない。とりわけ、健全なマクロ経済の枠組みを維持し、貿易、インフラ、環境面での協力が必要である。頑健な金融システムを構築して、域内の民間貯蓄を長期的な域内の投資に振り向けていく努力も必要である。

とくにインフラ・環境投資に必要な民間資金を動員するための枠組みづくりをより真剣に考えるべきだろう。本稿で提起した「北東アジアインフラ・フォーラム」や「北東アジアインフラ基金」の創設が有効だと考える。

成長が急速な地域であり、その外貨準備高は世界一といえる。中国、日本、韓国はすでに世界の主要な資本輸出国である。

NEABCDに関する研究と組織的支援はすでに長い歴史を有している。北東アジア経済フォーラムは1991年に中国の長春、天津両市で開催された第1回会議以来、このテーマを取り上げてきた。1997年のウランバートル会議では主要議題とされ、1999年の天津における第9回会議ではさらに大きく取り上げられた。2008年にはNEABCD設立のための臨時委員会が、天津、ロスアンゼルス、ホノルルで開催されている。2009年には北東アジアにおける金融協力に関する研究センターが天津の南開大学に設置された。

NEABCD設立において最も重要なのは合意形成であり、それにいたる道筋はすでに示されている。この問題に関する合意形成は民間部門から開始された。その後、中国開発銀行、中国輸出入銀行、韓国輸出入銀行、日本の国際協力銀行などが、銀行設立に関する調査に加わっている。構想は現在、いくつかの北東アジア諸国の政府、国連開発計画 (UNDP)、欧州連合 (EU) の支持を受けている。中国の経済的台頭は構想にさらなる可能性を加えている。

3. 北東アジアの国境を越えるプロジェクトの運営と金融の必要性

特に現在、北東アジア地域において多くの国境を越える大規模プロジェクトが存在し、その資金需要は巨大である。しかし主要な国境を越えるプロジェクトに対し、既存の多国間開発銀行からは限られた額の投資しか期待できない。新たな多国間開発銀行、NEABCDはこうしたプロジェクトに資金を供給する最も効率的な手段である。NEABCDは北東アジアに焦点を当てた機関として設立される。それは既存の多国間金融機関と補完、協力関係を持つものとなる。

4. NEABCDの目的、性格及び原則

NEABCDの設立の目的は、北東アジアの持続可能な成

長を促進することにある。優先順位の高い分野としては、大規模な国境を越えるインフラ建設、エネルギー及び天然資源開発、省エネルギーと排出削減、低炭素経済、環境保護、域内貿易及び投資の促進などがあげられる。

NEABCDに対する出資は主に域内国によって担われるが、域外国、国際機関の参加も排除するものではない。銀行の総資本は域内のGDPの0.5%に相当する400億米ドルと想定する。域内国の出資割合に関するルールは、GDP、外貨準備高、貿易額、経済成長率などの経済的要素を考慮して定める。本部所在地は候補地の努力及び信任を考慮して選定される。これまでの経緯から天津は主要な候補と言えるが、日本、韓国を含め地域内のどの国からの立候補も歓迎される。



北東アジアの発展に向けた国際金融協力

国際協力銀行（JBIC）国際経営企画部長／内閣官房参与
前田 匡史

北東アジアは、経済主体としては、先進国である日本と韓国、新興国である中国・ロシア、後発発展途上国であるモンゴル、北朝鮮があり、経済規模・所得水準の格差は非常に大きい。その結果、北東アジアは地域としての経済連携の枠組みが国際的に最も遅れた地域である。一方でエネルギーや鉱物資源が豊富に存在し、潜在力の高い地域でもある。このような状況に鑑み、北東アジアで有効な国際金融協力の有り方としての条件は何かについて述べる。

第一に、中国の東北3省やロシアのシベリア、サハリンというsub-sovereignの経済主体をどのように位置づけるかである。例えば、日本政府は中国に対する円借款供与を止めたが、相対的に開発の遅れている東北3省に対する政府信用の供与を検討する可能性もあるのではないかと。

日本の政府部門は、従来は政府保証や、政府を借入主体とする借款を典型的な与信形態としてきたが、欧米の政府部門では、州や地方自治体などのsub-sovereignの経済主体に対するファイナンスの仕組みを開発してきた。

一例として、Bond Bankはアメリカやカナダで広く用いられている地方公共団体の資金調達手段である。多くの地方公共団体は、継続的に債券を発行することはなく、しかも金額が比較的小さいため、プレミアムが加算され、有利

な条件での資金調達が難しい。Bond Bankは、地方公共団体が発行する債券や、地方公共団体向けの貸付債権を裏付資産として、債券発行や借入を行う。Bond Bankが資金調達をまとめて行うことで、各地方公共団体が個別に債券発行／借入れを行うよりも有利な条件を獲得する仕組みとなっている。Bond Bankの返済の担保として、地方公共団体は債券/借入額の10%程度のDebt Service Reserveを求められることが通常である。中央政府が一部補助金を投入し、支援することも広く行われている。

State Revolving Fundもアメリカで一般的な地方公共団体の資金調達手段である。特に地方公共団体の下水道整備などに広く用いられている。アメリカでは各州で連邦及び州の補助金に基づき設立され、ファンドが地方公共団体に貸付を行う。ファンドになされた返済は、更に別のプロジェクトへの貸付に当てられる。SRFは債券の発行を行い市場からの資金調達もあわせて行う。

第二に、エネルギーや鉱物資源の開発に対しては、これら資源の鉱区や資源の引き取り権やキャッシュフローを担保にした新たなファイナンスのメカニズムを検討してはどうか。中東諸国向けの取組みなどを参照しながら、資産担保ファイナンスについて述べる。

JBICは、資源の安定的な確保を目的として、資源国の石油公社等に対し融資を実施している。資源国は長期引取契約に基づき資源輸出を行うとともに、当該販売代金にて融資を返済する。アブダビ国営石油会社（ADNOC）向け融資の例をとると、JBICはADNOCに対し、2007年12月及び2010年11月にそれぞれ協融総額30億米ドル（本行融資額21億米ドル）を融資。日本の石油元売企業はADNOCとの間で契約期間5年の原油引取契約を締結し、本件融資期間を通じた原油の長期引取を確保している。

第三に、国境をまたぐ大規模インフラの開発の問題である。大規模インフラの開発には、新たな地域金融機関を設立する案の検討が進められている。その代表例は、北東アジア経済フォーラムで検討されてきた北東アジア経済協力開発銀行構想（North East Asian Bank for Cooperation and Development：NEABCD）である。私はこの銀行の設立検討に関与してきたものであり、その検討状況と今後の課題について触れたい。

北東アジア経済協力開発銀行構想は北東アジア経済フォーラムにおいて検討されている北東アジア地域を対象とする開発金融機関である。2008年の天津会議以来、北東

アジア経済協力開発銀行の実現に向けた専門家会合が開催され、アジア開発銀行元副総裁のStanley Katz氏や、韓国輸銀副総裁のJungjun Kim氏、モンゴル財務省などが参加している。2010年の専門家会合では、中山太郎元外務大臣が参加した。専門家会合では、専ら中国と韓国が設立実現に向けた調査計画やイシューペーパーを提示しており、両国の積極的な姿勢が目立っている。

第四に、日本と韓国という先進国でエネルギー資源の消費国が連携して、消費国として、資源供給国に対するバーゲニング力を高めることを提案する。具体的には、ロシアのウラジオストクにLNG基地を作る際に、日韓での連携を提案したい。

現在世界のLNGの約半分を日本・韓国の両国が輸入・消費している。また両国においてロシア（サハリン2プロジェクト）からのLNG輸入も開始されている。なお、LNG基地構想に関連しては、2011年1月、資源エネルギー庁とガスプロムが、ロシア極東における協力発展に関する合意書に署名。署名文書に基づき、ウラジオストク周辺におけるLNG製造プラント建設に関するPre-FEED等を実施、2011年末までに完了予定である。

ディスカッション

（一般参加者） ADBIは2009年にアジアのインフラに関する報告書を出している。そこで提案された投資フォーラム、投資基金の進捗状況について説明願いたい。また、北東アジアインフラ投資基金については、各国政府との協議やADBIによる調査は行われているのか。

（河合） ASEAN各国及びADBなどが出資し、5億ドル規模のASEAN投資基金を設置することで合意がなされている。5億ドルは規模としては大きくないが、これを基に資本市場で資金調達を行いより大きな資金を動かすことができる。

北東アジアインフラ投資基金もこの例を参考に、具体化して行くことができると考える。ADBIでは現在のところこれに関する調査は行っていないが、必要とされれば調査をすることにやぶさかではない。

基金を設立するということは、単にお金を集めればよいということではない。まず法律的に制度を整える必要がある。十分な審査能力を備える必要もある。資本市場から資金調達をするために、十分に高い格付けを取得する必要がある。そして、こうした業務を担える人材を確保する必要がある。これら全てを含めて大変な事業なのである。

ご提案のようにNEABCDという銀行を新たに設立するというになれば、さらにこれを上回る困難が予想されるところである。

（野崎） ADBが今後、北東アジアに対する融資に、より力を入れていくことは考えられるか。

（河合） ADBの北東アジアに対する融資が相対的に少ないことは事実と考える。ロシア及び北朝鮮はアジア開発銀行のメンバー国ではないので、融資対象とならない。モンゴルはメンバー国であるが、経済規模が小さいので融資額も少なくなっている。中国の東三省は融資対象としては大きいですが、中国自体が既に自国の資金で大規模な投資を行っている。また国境を跨ぐ大規模プロジェクトについても、ADBの対象となるのは中国・モンゴル国境だけで、中ロ国境、中朝国境は対象とはならない。こうしたことから融資額が少なくなっている。

張氏はNEABCDの資本の規模を400億ドルと言われたが、これはとても大きい額である。ADBの資本金が最近まで550億ドルであり、この規模で北東アジア、東南アジア、南アジア、中央アジアのアジア全域を対象としていた。400億ドルのほとんどが中国の東三省を対象とすること

になると思われるが、これを実現するには公的資金だけではなく、民間からの資金を集めることも不可欠となろう。

また中国は既に十分な資金を持つ国であるから、自国の資金を投資に向けることが可能と考える。

関連して、先ほど張氏から日中両国は大きな外貨準備を持っているので、これを使うとの考えが出された。しかし、外貨準備は短期の流動性であり、これを直接、長期のインフラ投資に振り向けることはできない。中国はCICのようなソベリン・ウェルス・ファンドを持っている。一旦こうした仕組みを介して資金を調達し、それから長期の融資を行う必要がある。

(野崎) 中国国家開発銀行などの中国の政策金融機関が、国境を跨ぐ大規模プロジェクトに融資していくことは考えられるか。

(張) 中国では第12次五カ年計画の一環として、ロシアとの協力も前提に、東北地方の国境地域の開発計画を立てている。先ほどの河合氏の指摘の通り、外貨準備を直接インフラ投資に使うことはできない。中国国家開発銀行、中国輸出入銀行などの機関が債券を発行し、外貨資金を調達して、インフラ開発に融資をすることになる。中国では、銀

行の外貨取扱業務が段階的に進められているが、国境を跨ぐ大規模プロジェクトについては輸銀などの果たす役割も大きいと考える。

ロシア、モンゴルの方はご存じだと思うが、2010年下半期には、温家宝首相が上海協力機構のメンバーによる上海協力開発銀行の設立を提案し、関係各国に歓迎されている。NEABCDの構想は20年以上前に提案されたものである。北東アジアインフラ投資基金とNEABCDのそれぞれのアイデアは、対立するものではないと考える。各国は協力して、北東アジアの開発を進めていくべきである。

(前田) 河合氏の指摘されるように資金需要の中心は中国の東北三省となろう。しかし、それだけではなく、中国とロシア、中国とモンゴル、中国と朝鮮半島、さらには中国と日本といった結びつきが重要となる。スタンリー・カッツ氏の提案以来、20年にわたって議論されてきたNEABCDのアイデアは、単に資金調達のための手段を設けようというものに止まらない。北東アジアの発展のための新たな方法論を提案するものである。従って単なる基金ではなく、新たな銀行を設置することが必要と考える。

[文責：ERINA]



クロージングリマーク

北東アジア経済発展国際会議実行委員長／ERINA代表理事
西村可明

今回の会議には、北朝鮮を除く北東アジア各国および米国から著名な方々にご出席いただき、海外から約60名、内外の一般参加も含めて、延べ370名の方にご参加いただいた。厚くお礼申し上げたい。

1990年に「環日本海圏交流フォーラム」として始まった本会議は、今年20回目を迎えた。1990年といえば、歴史的な大転換の年で、冷戦の終結とともに、日本海が緊張の海から平和な海に変わり、環日本海が経済交流の場として繁栄することに、期待の胸を膨らませた年であった。それから20年、この会議も回を重ね、この地域の経済開発や経済交流発展のために、意見交換を行い、政策提言も行ってきた。しかし、こうした努力にもかかわらず、近年の北東アジアにおける国際的緊張をみると、「日本海波高し」の観があり、遅々とした歴史の歩みになにか歯がゆさを感じるこの頃である。しかしながら、我々を取り巻く状況を冷静に観察すると、そこには飛躍の前進があると私は思う。

第1に、ロシア、モンゴル、中国では、市場経済に向けた取り組みが本格的に推進され、「市場の質(quality)」には問題はあるが、とにかく市場経済が成立し、市場経済を共通のベースとした北東アジアの経済交流が可能になった。

第2に、各国は、程度の差はあれ、リーマンショックに端を発する国際金融危機の悪影響を受けたが、それを克服しダイナミックな経済成長を示しつつある。

第3に、民間レベルでの経済交流が進展し始め、目覚ましい成果が生まれているだけでなく、地方政府間の国際的な話し合いや協力、さらには国家間レベルの協力も行われてきている。

第4に、北東アジアの直面する様々な経済問題について、この北東アジア経済発展国際会議におけるように、産・官・学諸分野の人々が一堂に会して、議論を行い、解決策を模索する、そのような大きな人的ネットワークが形成されている。

以上の4点は、90年当時にはなかったことであり、ここには格段の歴史的進歩を見ることができる。この2日間の会議も、このような進歩を踏まえ、北東アジアの人々の協力と連携のさらなる発展に役立つ、有益なものであったと考えている。

昨日のオープニング・セッションにおけるサフォノフ氏の基調報告では、世界の二酸化炭素排出量の1／3を占める北東アジアでの環境・エネルギー問題に対する真剣な実践の具体的取り組みの必要と目標実現のための技術協力の必要が指摘された。次に、中国の第12次五カ年計画に関する呉氏の基調講演では、東北3省における経済発展の新展開とインフラ建設計画が明示され、そこには東北3省の対東方重視の戦略も示唆されていた。そして、オチ氏による基調講演でも、モンゴルがその豊富な資源の開発を太平洋地域との貿易および経済統合の一環として位置づけ、鉄道建設を推進していることが指摘されていた。基調報告や講演には含まれていなかったが、実はロシアも、APECウラジオストク首脳会議を開催し、アジア・太平洋地域の国家としてのロシアの地位向上を目指し、その一環として極東地域の経済発展を重視し始めている。モスクワを起点にロシア極東を通じて、アジア・太平洋へと向かう一本の新たな政治的バクトルが通ったという感じがする。総じて日本側から見ると、ロシア・モンゴル・中国東北部から日本にむけて、3本の矢文が飛んできており、その文には経済発展のための相互協力を求めるラブコールがしたためられていると言えようと思う。

中国のクリーンエネルギー市場と国際協力を論じたセッションAでは、米中間、日中間の協力の進展が紹介された。この問題が協力だけでなく競争の面ももっており、知的財産をめぐるコンフリクトなど新たな問題の発生も例示され、協力の発展のためには健全な競争が必要であることや、日本の技術力と中国のコスト競争力を結びつけた連携が望まれることが指摘され、取り組まれるべき具体的な提案も行われた。冒頭の基調報告で示されたように、21世紀のエネルギー・環境安全保障という全地球的な最重要問題を考慮すれば、日中米3カ国による協力が最優先されるべきだと考えられる。エネルギー問題ではないが、レアアースに関する状況分析は、大変興味深いものであった。

セッションBでは、各国の物流インフラの発展について検討された。特にモンゴルにおける資源開発の推進、中国東北部のダイナミックな経済発展に伴う各国内の道路、鉄道の建設状況が報告されたが、それだけでなく、それらを

結ぶ結節点、つまり国境や港湾におけるインフラ整備や商習慣や規則を含む制度の改善、トランジット貨物輸送網の整備、日本海横断航路の開設が求められていることが指摘され、そしてそのための具体的な計画、実験や問題解決の提言が述べられた。これらの提言の実現のためには、二国間政府協力の推進にとどまらず、必要な場合は3カ国の地方政府による新たな共同イニシアチブや、大図們江イニシアチブなどの既存の多国間プラットフォームを活用していくことが必要だと思われる。

セッションCでは、日本企業から見ても有望で魅力ある地域であるという観点から、ロシア極東のビジネス環境の改善について議論が行われた。特に過去に設けられた日ロ地域間交流機関が休眠もしくは停滞状態になっている現状が指摘され、日本の地方企業が既存の日ロ地域間ビジネス交流促進の枠組みを実際に利用できるようにするために、「第4回日本ロシア東部・地域間経済協力会議」(ERINAと極東ザバイカル協会(1991年エリツィン設置、知事・議長で構成、全国7カ所の一つ)の共同開催)において積極的に検討する事が約束され、また日ロ地方政府間の交流における日本側の横の連携に改善の余地のあることも指摘され、さらにビジネス情報ネットワーク構築の提案も行われた。全体としてビジネス環境改善の取り組みの機運が再び高まってきているように思われる。

総括セッションでは、北東アジアにおける国際金融協力

の問題が検討された。これは、北東アジアにおける資源開発、インフラ整備、環境問題への取り組み、いずれをとっても巨額の資金が必要である。しかしながら、各国国内銀行セクターはまだ弱体であり、これをファイナンスする国際的な金融機関が必要となるという問題意識から、総括セッションのテーマとしてとり上げたものだ。そのようなファイナンスの機関となり得るものとして、周知の通り、アジア開発銀行(ADB)、国際協力銀行(JBIC)など既存の金融機関が存在するが、過去にも議論された「北東アジア協力開発銀行」新設案が改めて主張された。また今回は、新たな視点から、北東アジアのインフラ・環境投資に民間資金を動員する枠組みとして「北東アジアインフラ基金」という新しいコンセプトが提出されており、議論の視野が広がり、内容的にも深まったと思える。

最後に、この会議で採り上げられた問題や提言は、この会議が終わればおしまいというものでは決してない。北東アジアのそれぞれの国でのフォローアップと取り組みが求められるものである。そうした協力と連携のネットワークの形成こそが、静かな日本海の展望につながるものだと確信する。環日本海経済研究所(ERINA)としても、北東アジアにおける経済社会問題の国際的共同研究をいっそう発展させるために、ERINAの中に国際共同研究センターを設置し、国際的共同研究のプラットフォームを提供する計画でいる。ぜひ、協力をお願いしたい。



Special Feature

2011 Northeast Asia International Conference for Economic Development (NICE) in Niigata

15-16 February 2011

Snow Hall, 2F, Toki Messe Niigata International Convention Center

Organizers

Northeast Asia International Conference for Economic Development Executive Committee
(Niigata Prefecture; City of Niigata; ERINA)

Participants

Approximately 370 persons

(of which there were approximately 310 participants from within Japan and 60 from overseas)

Program

■ Opening Session: *The New Trends in Northeast Asia*

15 February (Tuesday), 13:30 to 15:45

□ Welcome Addresses

IZUMIDA, Hirohiko	Governor of Niigata Prefecture
SHINODA, Akira	Mayor, City of Niigata

□ Guest's Opening Addresses

TAKAGI, Seiji	Director, Northeast Asia Division, Trade Policy Bureau, Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan
ISHIKAWA, Wataru	Deputy Director, Russian Division, European Affairs Bureau, Ministry of Foreign Affairs, Japan

□ Keynote Report

Northeast Asia and Initiatives toward the Post-Kyoto Protocol

SAFONOV, Georgy	Director, Center for Environmental and Natural Resource Economics, Higher School of Economics, National Research University, RF
-----------------	---

□ Keynote Addresses

China's 12th Five-Year Plan and New Developments in Northeast China

WU, Xiaohua	Director, Bureau of Research Administration, Academy of Macroeconomic Research, National Development and Reform Commission (NDRC), PRC
-------------	--

Mongolia's Northeast Asia Strategy

O. Och	Foreign Policy Advisor to the Prime Minister of Mongolia
--------	--

■ Session A: *The Expansion of China's Clean-Energy Market and International Coordination*

15 February (Tuesday), 16:00 to 18:00

□ Reports

ZHA, Daojiong	Professor, School of International Studies, Peking University, PRC
LI, Zhidong	Professor, Department of Management and Information System Science, Nagaoka University of Technology
NAKANO, Jane	Fellow, Energy and National Security Program, Center for Strategic and International Studies (CSIS), USA
UENO, Takahiro	Researcher, Central Research Institute of Electric Power Industry / Visiting Researcher, Graduate School of Public Policy, The University of Tokyo

□ Moderator

ITO, Shoichi	Senior Researcher, The Institute of Energy Economics, Japan (IEEJ) / Collaborative Researcher, ERINA
--------------	--

■ Session B: *Developmental Trends for Industry and Transport Infrastructure*

16 February (Wednesday), 9:00 to 11:30

- Reporta
 - Y. Jargalsaikhan Senior Officer, Office of the National Security Council of Mongolia
 - Li, Wenge Deputy Director, Port Motor Transport Management Office of Heilongjiang Province, PRC
 - SEMENIKHIN, Yaroslav Director General, Far-Eastern Marine Research Design and Technology Institute (FEMRI), RF
 - AHN, Byung-Min Director, Center for Northeast Asia & North Korea Transport Studies, Korea Transport Institute
 - SAKAI, Koichi Director General, Bureau of Transportation Policy, Niigata Prefectural Government
 - GULIDOV, Ruslan Senior Program Officer, Greater Tumen Initiative, Tumen Secretariat, UNDP
- Commentator
 - KAYAHARA, Hideo Honorary Chairman, Japan Port and Harbour Association / Member of the Board of Councilors, ERINA
- Moderator
 - ARAI, Hirofumi Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

■ Session C: *The Improvement of the Business Environment in Russia and the Russian Far East*

16 February (Wednesday), 13:00 to 15:15

- Reporta
 - SLIPENCHUK, Mikhail Chief Executive Director, Metropol Group, RF
 - ENDO, Toshikazu Senior Advisor, Japan Association for Trade with Russia & NIS / Director General, Institute for Russia & NIS Economic Studies
 - BURY, Anatoly Deputy General Manager, Interregional Association of Economic Interaction "Far East and Transbaikalia", RF
 - SHABOVTA, Alexander Deputy Minister, Investment Policy Affairs, Ministry for Economic Development and Foreign Relations of Khabarovsk Krai, RF
 - GORCHAKOV, Victor Chairman, Primorsky Territory Duma, RF
- Commentator
 - ISHIKAWA, Wataru Deputy Director, Russian Division, European Affairs Bureau, Ministry of Foreign Affairs, Japan
 - HARA, Kotaro Director, Russia, Central Asia and Caucasus Office, Trade Policy Bureau, Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan
 - MAEDA, Toshiiji Executive Director for International Business Promotion, Governor's Policy Bureau, Niigata Prefectural Office / Visiting Fellow, ERINA
- Coordinator
 - SUGIMOTO, Tadashi Deputy Director-General, ERINA
- Moderator
 - SATO, Hisashi Director, Business Support Division, ERINA

■ Summarizing Session : *International Financial Cooperation aimed at the Development of Northeast Asia*

16 February (Wednesday), 15:30 to 17:30

- Panel Members
 - KAWAI, Masahiro Dean and Chief Executive Officer, Asian Development Bank Institute (ADBI)
 - ZHANG, Jianping Director, Department of International Economic Cooperation, Institute for International Economic Research (NDRC), PRC
 - MAEDA, Tadashi Head, Corporate Planning Department, Japan Bank for International Cooperation (JBIC) / Special Assistant, Cabinet Secretariat
 - KONNO, Yugo Senior Economist, Mizuho Research Institute Ltd.
- Coordinator
 - NOZAKI, Shigeru Corporate Advisor, Mitsubishi Corporation / Member of the Board of Directors, ERINA
- Research Report
 - NAKAJIMA, Tomoyoshi Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

■ Closing Remarks

16 February (Wednesday), 17:30 to 17:40

- NISHIMURA, Yoshiaki Chairperson, Northeast Asia International Conference for Economic Development Executive Committee / Representative Director, ERINA

This feature has been compiled on the basis of recordings of the proceedings at the 2011 Northeast Asia International Conference for Economic Development in Niigata and various written materials. The People's Republic of China is referred to as China, the Democratic People's Republic of Korea as the DPRK, the Republic of Korea as the ROK, and the Russian Federation as Russia. The Japan Sea is known as the East Sea in the DPRK and the ROK; which name is used for it in this feature depends on the version used by the relevant speakers, as transcribed from recordings of the conference.

Closing Remarks

NISHIMURA, Yoshiaki

Chairperson,

Northeast Asia International Conference for Economic Development Executive Committee

Representative Director, ERINA

At the conference this time round, we were honored by the attendance of distinguished persons from each of the countries of Northeast Asia—with the exception of the DPRK—and from the United States, and a total of 370 persons took part, including approximately 60 from overseas, and members of the public within Japan.

This conference, which began as the International Forum on the Japan Sea Rim Region in 1990, has reached its 20th staging this year. Talking of 1990, it was a year of great historical change, and a year when hearts were filled with expectation for the Sea of Japan rim to flourish in the area of economic exchange, with the Sea of Japan changing from a sea of tension to one of peace with the end of the Cold War. Twenty years on this conference has been repeatedly staged, and exchanges of opinion have taken place, as have policy recommendations, for the economic development and development of economic exchange in this region. Notwithstanding such efforts, however, looking at the international tension in recent years in Northeast Asia, there is the view of the "high waves of the Sea of Japan", and this is a time where there is some frustration at the glacial pace of history. Observing dispassionately the situation surrounding us, however, I think that there has been dramatic progress.

First, in Russia, Mongolia and China, market-economy-oriented initiatives have been promoted in earnest, and while problems do exist in terms of "market quality", market economies have in any case come into existence, and Northeast Asian economic exchange with a common market-economy base has become possible.

Second, for all the countries certain disparities do exist, and they have suffered the negative impact of the international financial crisis which stemmed from the Lehman shock, yet overcoming this they are continuing to show dynamic economic growth.

Third, economic exchange at the private-sector level has begun to develop, and not only has marked growth come about, but international dialogue and cooperation between local governments, and also cooperation at the state level have been taking place.

Fourth, regarding various economic issues confronting Northeast Asia, as at this Northeast Asia International Conference for Economic Development, people from the worlds of industry, the private sector, and academia are rubbing shoulders, undertaking discussion, and seeking out solutions, and such a large human network is being formed.

The above four points did not exist in 1990, and it is possible here to see the marked historic progress. This two-day conference also, based on that progress, is useful for the further development of cooperation and collaboration by people of Northeast Asia, and I consider that it has been

beneficial.

In the keynote report of Georgy Safonov at yesterday's Opening Session, he pointed out the necessity of serious, practical and concrete initiatives aimed at the environmental and energy problems of Northeast Asia, which accounts for one third of global carbon dioxide emissions, and the necessity of technological cooperation for the realization of goals. Next, in the keynote address of Wu Xiaohua on "China's Twelfth Five-Year Plan", new developments in the economic development and plans for infrastructure construction in the three provinces of the Northeast were specified, and within that a strategy of the three provinces of the Northeast placing emphasis eastward was also suggested. Then in the keynote address by O. Och, it was pointed out that Mongolia has designated the development of its abundant resources as a part of trade with the Asia-Pacific region and economic integration, and is moving forward in its railway construction. Although not included in the keynote report and addresses, Russia too is actually staging the Vladivostok APEC summit and is aiming at improving the position of Russia as an Asian-Pacific country, and as part of that is beginning to place emphasis on the economic development of the Russian Far East. There is a sense that a new political vector heading to the Asia-Pacific has gone through, originating in Moscow and passing through the Russian Far East. Seen from Japan in overall terms, three arrows with messages attached are flying toward Japan from Russia, Mongolia, and northeastern China, and I think that it could be said that in those messages are written courting words asking for reciprocal cooperation for economic development.

In Session A, which discussed China's clean-energy market and international cooperation, developments in cooperation between the United States and China and Japan and China were introduced. This issue has an aspect of competition, and not just cooperation, and instances were also given of the emergence of new problems, including conflicts around intellectual property; it was pointed out that robust competition is necessary for cooperative development, and that coordination which ties Japan's technological strength with China's cost competitiveness is desirable; and concrete proposals as to what should be tackled were also made. As indicated in the initial keynote report, if considering the most important global problems of energy and environmental security for the 21st century, then it is thought that cooperation by the three nations of Japan, China, and the United States should be prioritized. Although not an energy problem, analysis of the situation for rare earths was also of very great interest.

In Session B the development of each country's physical distribution infrastructure was examined. In

particular, the promotion of resource development in Mongolia, the roads within each country accompanying the dynamic economic development of northeastern China, and the situation for railway construction were reported on, but not only that, it was indicated that the nodes connecting them were required-namely improvement of systems, including the putting in place and upgrading of infrastructure at borders and ports, business practices and regulations; the development of a transit cargo transportation network; and the establishing of trans-Japan Sea shipping routes-and to that end proposals were mentioned for concrete plans, experiments and resolution of problems. For the realization of these proposals, it is considered that, if required, new joint initiatives by local governments of the three countries and the continuing to utilize existing multilateral platforms, such as the Greater Tumen Initiative, are necessary, and not stopping at just the promotion of bilateral governmental cooperation.

In Session C discussion was undertaken regarding the improvement of the business environment in the Russian Far East from the point of view, even as seen by Japanese firms, of it being a promising and attractive region. In particular, the current situation was pointed out, in which Japan-Russia interregional exchange organizations set up in the past had become dormant or stagnated, and in order for Japan's regional firms to be able to actually utilize the existing frameworks for the promotion of interregional business exchange between Japan and Russia, the matters actively examined at the "Fourth Meeting of the Russian-Japanese Initiative Group for Regional Cooperation in the East of Russia" (jointly staged by ERINA and the Interregional Association of Economic Interaction "Far East and Transbaikalia" (established by Boris Yeltsin in 1991, composed of the executive and legislative heads of federal subjects, and one of seven nationwide) were pledged to; additionally it was pointed out that there was also room for improvement in the horizontal links with the Japanese side in the exchange between the regional governments of Japan and Russia, and furthermore proposals were also made for the construction of a business information network. It is thought that the momentum for initiatives on improvement

of the business environment as a whole has once more been rising.

At the Summarizing Session the problem for international financial cooperation in Northeast Asia was examined. This is that a huge amount of funding is necessary, whether for resource development, the putting in place of infrastructure or initiatives on environmental problems in Northeast Asia. The banking sectors in each nation, however, are still weak, and from the awareness of the issue that an international financial organization will be needed to finance this, it was taken up as a theme for the Summarizing Session. As we know, there are existing financial organizations that could become such a finance organization, including the Asian Development Bank (ADB) and the Japan Bank for International Cooperation (JBIC), but the proposal for the new establishment of a "Northeast Asian Bank for Cooperation and Development", which had been discussed in the past, was once again advocated. Additionally this time round, from a new viewpoint, the new concept of a "Northeast Asia Infrastructure Fund" as a framework to mobilize private-sector funding for infrastructure and environment investment in Northeast Asia was put forward; the outlook of the discussion broadened and it seems that it deepened in terms of content also.

On a final note, for the issues and proposals taken up at this conference it is definitely not the end with the closing of this conference. Follow-up and initiatives in the respective countries of Northeast Asia are matters that are required. I am convinced that the very formation of such a network of cooperation and coordination is something which is connected to the future prospect of a tranquil Sea of Japan. For the Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA) also, in order to further develop international collaborative research on economic and societal issues in Northeast Asia, there is a plan to create an international collaborative research center within ERINA and to provide a platform for such research. I should very much like to ask for your cooperation.

[Translated by ERINA]