

クロージングリマーク(総括)

北東アジア経済発展国際会議実行委員会実行委員長
ERINA 代表理事
河合正弘



今回の北東アジア経済発展国際会議(NICE)は、多くの重要な問題を多面的な観点から取り組んだもので、極めて有用な内容だった。スピーカーとパネリストの方々にお礼を申し上げたい。また、会場の参加者の方々からもすばらしい質問やコメントをしていただき、多くの問題点が明らかになった。

歓迎・来賓の挨拶

会議の第一日目には、米山隆一・新潟県知事と篠田昭・新潟市長による歓迎の挨拶があり、次いで相木俊宏・外務省欧州局審議官と田村暁彦・経済産業省通商政策局通商交渉官から来賓の挨拶があった。相木審議官は、作年から活発になってきた日ロ経済協力の進捗状況について、「8項目の経済協力」を中心に説明された。田村交渉官は、北東アジア諸国に焦点を当て、日中韓自由貿易協定(FTA)や東アジア地域包括的経済連携(RCEP)などの進捗状況について説明があった。

基調講演

それに続き二つの基調講演があった。まずバリー・ボズワース・ブルッキングス研究所シニアフェローが、トランプ新政権下のアメリカ経済政策の展望と課題についての基調講演を行った。ボズワース氏によると、トランプ政権はアメリカ第一主義という観点からさまざまな政策を打ち出しているが、その中でも個人所得税や法人税の減税、あるいはインフラ投資の拡大を通じてアメリカの成長を促そうとしている。しかし、その組み合わせは金利をさらに上昇させてドル高を生むはずだ。また、アメリカの中央銀行である連邦準備銀行は金融引き締めに向かっていて、これも金利の引き上げとドル高を生み出し、アメリカの貿易赤字を増

やす可能性がある。

トランプ政権は貿易について、重商主義的な観点から2国間の貿易赤字を是正しようとしており、環太平洋パートナーシップ(TPP)からの離脱や、北米自由貿易協定(NAFTA)を再考する立場を取っている。アメリカが大きな貿易赤字を抱えているアジア諸国、特に中国との間での貿易紛争が深刻なものになっていく可能性があるという指摘があった。

続いて、黒田東彦・日本銀行総裁は「アジア経済の成長モデル:世界の工場を超えて」という基調講演をされた。アジアでは韓国、香港、シンガポールなどが高所得経済になり、1990年代以降アジアの中でグローバル・バリュー・チェーンが広がるとともに、中国はWTOに加盟して経済発展を進め、貿易と対内直接投資を拡大する中で「世界の工場」の地位を占めるようになった。

世界貿易は世界金融危機を経て一時的に回復したものの、2010年以降、世界所得の伸びに比べて貿易数量の伸びが鈍化している。黒田総裁によれば、将来的には財貿易の伸びは高まらない可能性が高く、今後はサービス貿易の重要性が高まるものと考えられる。

サービス貿易の拡大のためにはサービス産業の競争力が高まる必要があるが、アジアのサービス産業、特に近代的なサービス産業(医療・介護サービスや企業向けの専門サービスなど)の生産性は低い。黒田総裁は、こうした観点から、アジアは今後とも自由貿易制度を維持していくとともに、サービス産業により焦点を当て、その生産性や国際競争力を高め、サービス貿易を拡大させていくことが必要だと主張された。

セッション A

セッション A「北東アジア各国の発展戦

略・構造改革と国際協力」では、各パネリストは北東アジア各国が直面している経済構造問題と必要な構造改革について分析を行い、構造改革や問題の解決をサポートする方向での北東アジア経済協力の可能性を探った。このセッション A での問題意識は、後のセッション B、セッション C でも一貫してつながったものだった。

まず、張宇燕・中国社会科学院世界経済・政治研究所長は、中国経済のいくつかの構造的な問題を指摘し、必要な構造改革について見解を示した。張所長によれば、中国経済はL字型の経済成長の局面に入っており、これがニューノーマルになっている。その中で中国では多くの供給サイドの構造改革が必要とされている。具体的には労働市場の改革、教育制度の改革、技術革新を促すための改革、市場の力を高めるための改革、国有企業改革、企業の過剰生産能力や過剰債務の削減のための改革、税制改革などが挙げられた。そして北東アジアにおける地域協力はこれらの改革を支持し、後押しすることにつながるのとことだった。

李鍾和・高麗大学アジア問題研究所長は、韓国でも日本同様に経済成長率が鈍化しており、潜在成長率の引き上げが課題になっていることを主張した。特にサービス産業の生産性が低く、労働市場の改革、中小企業の強化、出生率の向上といった構造改革が必要であるとした。そして、地域経済協力、とくに日中韓 FTA や RCEP が必要であり、それは韓国経済の改革を支え、南北朝鮮の統合の課題についても説明した。

N. バトナサン・モンゴル国立大学経営大学院教授は、モンゴルでは旧ソ連が崩壊した後、経済的な困難に立ち入り、その過程で製造業が大きく縮小し、その結果、鉱業と農業が重要な産業になっていったことを指摘した。モンゴルの問題は、海に面していない陸の国であることからそれを取

り囲む中国やロシアと協調することが必要不可欠なこと、市場規模が小さいこと、輸送コストが高いこと、インフラが不十分なこと、財政赤字が極めて大きいことなどであるとした。モンゴルは貿易面で中国への依存が非常に大きいことから（輸出の90%、輸入の30%を中国に依存）、中国経済の減速により自身の経済成長率も大幅に低下し、実際、今モンゴルは国際通貨基金（IMF）と融資の交渉をしている状況にある。モンゴルの課題は、鉱物原料・鉱業資源を日本、韓国、他のアジア太平洋諸国に輸出するなど、輸出先を多様化することだが、そのためには外資をさらに導入して資源開発を行い資源生産の供給力を高める必要があること、中国・ロシアと輸送部門での協力を行って国際的な連結性を強める必要があるということだった。

パーベルミナキル・ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所会長は、ロシアの東方転換について説明した。ロシアの貿易は、かつてはヨーロッパとの比率が高かったが、近年アジア太平洋諸国との貿易比率が高まっている。ミナキル氏は、ロシアの構造問題として、強い製造業がない、金融部門が弱い、インフラの質が低い、経済全体での管理能力が低いということを指摘した。極東地域では、人口減少を逆転させて人口を増やすこと、天然資源の開発を集中的に行って輸出すること、あるいは天然資源を利用した加工産業を發展させることが必要である。また、日ロ政府間では昨年来、共同プロジェクトが進められているが、それらのすべてがうまくいくわけではないとした。

セッション A の Q&A では、地域経済統合によるメリットは大きいものの、政治経済的な理由によって十分な経済協力が進んでこなかったことが指摘された。例えば、日中韓 FTA の利益は長い間認識されながらも交渉は進んでこなかった。張氏と李氏は、日中韓 FTA が進まなかった理由として、日本が TPP に集中しすぎていたこと、日中・日韓の政治的な関係が良好なものでなかったこと、日中ではそれぞれ農業分野の自由化が難しいこと、韓国にとっては対日赤字の問題が懸念されていること、中国から日本への直接投資が非常に大きい中で中国の製造業部門が自由化を進める余

裕がなくなってきたことなどを挙げた。

セッション B

第二日目のセッション B「交通インフラの連結性—その意義と課題」では、北東アジアの内陸部で国境を超える貨物輸送の強化に向けた各国の取り組みが紹介され、日本にとっての意義も探られた。

李玉偉・国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）交通部長は、北東アジア各国の輸送連結性の重要性を指摘した。その中で、中国の「一帯一路」戦略だけではなく、韓国の「ユーラシア構想」、ロシアの「トランスシベリア経済回廊」構想、モンゴルの「草原の道」構想も唱えられており、それらを統合した形で輸送連結性を強化していくことが必要だとした。特に、ロシアやモンゴルでは輸送コストが高く、交通インフラへの投資で輸送コストを削減する必要があるが、その具体的なやり方として、陸路の輸送インフラ網を構築する、マルチモーダル輸送の連結性を高める、通関手続きあるいは越境手続きをもっと円滑化させることなどが必要だということだった。

次に、セルゲイヒジロフ・UNDP 大図們江イニシアチブ（GTI）事務局プログラムオフィサーは、事務局が推進する大図們江構想の取り組みを紹介した。その中で、6つの横断輸送回廊が計画されており、マルチモーダルで陸路と海路を含んで連結することが重要性だとした。興味深かったことは、中国の牡丹江を出発点としてロシアのウラジオストク、韓国の東海を経由して鳥取県の境港に貨物を輸送するパイロットプロジェクトを行い、実際の貨物輸送がどこで何日かかり、どのような障害があるのかを具体的に調べ、国際貨物輸送の問題点を洗い出して、改善していくことに取り組んだことだ。このようなパイロットプロジェクトは、様々な形でやってみると多くの問題を認識することができ、興味深い結果が得られ、有用な政策提言にもつながる可能性がある。

宋志勇・中国商務部国際貿易経済合作研究院アジア研究所長は、「一帯一路」構想は中国国内のニーズに基づき進めることで、国内経済発展の違いを平均化させ、より均衡ある国内経済発展をもたら

しうること、国際的な連結性を高めることで、中国と他の沿線諸国との間の経済的な結びつきを強化できることを指摘した。韓国、ロシア、モンゴルもそれぞれのイニシアチブを打ち出しているの、それらと「一帯一路」戦略との連携がうまく進むはずだとし、エネルギー輸送のルートや情報ハイウェイの意義についても説明した。

D. ゲレルニヤム・モンゴル道路交通開発省政策企画部シニアオフィサーは、モンゴル国内・国際的な輸送の連結性について説明し、モンゴル独自の構想である「草原の道」構想を紹介した。「草原の道」は、自動車道（アジアハイウェイなど）、鉄道、送電線、ガスパイプライン、石油パイプラインの5つを含む。そして、モンゴル、中国、ロシアを結ぶ経済回廊プログラムを利用して、モンゴルから中国の天津港やロシアの港にアクセスしていく考え方を示した。

セッション B の Q&A で、宋氏は「一帯一路」の参加資格はオープンなので、韓国や日本もメンバーになれることを指摘した。李氏は中国、韓国、ロシア、モンゴルなど各国のイニシアチブ全体を調和させていくことの重要性を再度強調した。

セッション C

最後に、セッション C「中国東北地方経済と貿易・投資の展望」では、大きな転換点にある中国の東北地方（遼寧省、吉林省、黒龍江省）の経済に焦点が当てられ、中国におけるこの地域の位置と北東アジア経済協力の可能性が展望された。

東北三省で見られる経済的な困難は実は中国全体で見られており、それが東北三省で凝縮した形で起きている。中国経済はリバランスの途上にある。第一に、製造業（特に重厚長大型の製造業）から技術集約的な製造業やサービス業への移行の途上にある。日本は1970年代の第一次オイルショック後、「重厚長大」型の製造業から「軽薄短小」型の製造業に転換していった。中国も重厚長大型の製造業から軽薄短小型の製造業あるいはサービス業に移ることが課題になっている。第二に、中国経済は投資主導から消費主導にシフトしつつある。企業の過剰生産設備や過剰債務を削減させる、ゾンビ企業を整

理・淘汰する、といった課題は中国全体の課題だが、実はこれらを凝縮した形での問題が東北三省に見られる。その意味で東北三省に焦点を当てることは、中国全体にとっても大きな意味を持ちうる。

沈銘輝・中国社会科学院 APEC・東アジア協力研究センター副主任は、中国は WTO 加入後、貿易の自由化に努め、かついくつかの諸国と FTA を結んできたが、FTA による貿易の全体の貿易に占めるカバレッジ比率はまだ低く、もっと多くの FTA を結んでいくことが望ましいとした。北東アジア協力の一環として進める項目としては、以下の指摘があった。第1点は、北東アジア地域インフラ協力を進めること。第2点は、貿易投資関係を強化させること、特に日中韓の投資協定(これは既に存在する)をさらに強化させていくこと。第3は、北東アジア全体の協力プラットフォームを作ること。

梁啓東・遼寧社会科学院副院長は、東北地方経済の多くの問題を指摘した。特に中央レベルの国有企業(SOEs)のプレゼンスが極めて大きく、地方企業・地方産業の規模が小さいことを挙げた。また、産業構造が「老・重・剰」(古い重工業が過剰になっている)であり、民間企業のプレゼンスが低いことも指摘した。改革の方向としては、SOEs 改革、民間企業の促進、市場重視の政策である。製造業は依然重要であり、重化学工業から軽工業へ転換させること、過剰生産能力を除去すること、イノベーションを進めること、低所得者向けの住宅建設を進めること、良好なビジネス環境を作ることの重要性が挙げられる。この中でも良好なビジネス環境を作ることが決定的に重要だ。ただしそのためには、体制的な問題を解決していくことが重要だ。

趙哲学・延辺朝鮮族自治州企業連合

会執行副会長は、大図們江開発を中国の東北三省の観点から説明した。長春、吉林、図們を開発開放の先導区としつつ、東北三省を発展させていき、その中で中国と北朝鮮の関係、中国とロシアの関係、中国とモンゴルの関係など、2国間協力を発展させる考え方を示した。

筵志剛・黒龍江省社会科学院東北アジア研究所長は、東北地方経済の発展を「一帯一路」の協力の観点から述べ、東北三省は積極的に「一帯一路」に参加して、隣接諸国と連携して貿易投資を拡大していくべきことを強調した。「一帯一路」構想と韓国、モンゴル、ロシアの構想をドッキングさせ、その中で東北三省を発展させていくべきだということだった。

最後に、松野周治・立命館大学社会システム研究所上席研究員は、日本の観点も踏まえて東北地方経済の発展を展望した。構造改革の方向としては、東北地方経済では大型の SOEs を変えていくこと、産業構造自体を変えていくこと、対外開放をもっと進めていくことが必要だとした。日本経済はこれまで貿易黒字を享受してきたが、近年貿易黒字が減り、むしろ赤字になるような年もある中で、直接投資の投資収益が着実に拡大しつつある。投資収益が日本経済を支えるようになっており、特に中国での投資の収益率が高い。日本企業(例えば東芝や日産自動車など)は中国の東北地方経済の高度化に寄与しており、東北三省はより対外的に開放して、日本企業などと連携して構造改革を進めていくべきで、そのことによりウィンウィンの関係が築けるはずだということだった。

Q&A では、過剰生産設備の削減、たとえば鉄鋼業などの生産設備の廃棄現状はどうかとの質問に対し、梁氏からは徐々に進んでいる旨の回答を得た。日本の対

中国投資は減っているが、これからどうなるのか、日中間の政治的な難しさの問題がある中で、東北三省が日本からの投資を受け入れ、拡大させていくためには何が必要なのかということも、もう少し、議論する必要があるとされた。

まとめ

本年の NICE では、北東アジア各国の経済構造の問題と構造改革の必要性について取り上げられた。北東アジア地域で各国が共同して貨物輸送の交通網やエネルギー輸送のインフラなど連結性の強化、貿易・投資の連携など各種の経済協力を行うことに利益があるという考え方は、共有されたと思う。その中で、中国の「一帯一路」構想、韓国の「ユーラシア構想」、ロシアの「トランスシベリア経済回廊」、モンゴルの「草原の道」、GTI による「大図們江開発」など各国・地域の構想をバラバラのものとして捉えるのではなく、一体的なものとして捉えていく必要があるという点が指摘された。これは極めて新鮮な見方だった。全体的にも、多くの新たな知見が示された。

このように北東アジア地域の経済構造や域内経済協力について多くの点が明らかになったが、いくつかの課題も残された。これらの課題については、今後のセミナーや会議でも積極的に取り上げていきたい。

今回の NICE の成果に基づき、ERINA は今後も北東アジア地域の経済発展・協力・統合のために、そしてそれが北東アジアの平和と安定につながるはずだという強い確信のもとに、調査研究活動を続けていく所存だ。皆様には今後ともご支援をお願いしたい。