

パネルディスカッション

「北東アジアを展望する」

パネリスト
 早稲田大学政治経済学術院教授 **深川由起子**
 日揮株式会社取締役 **鈴木正徳**
 一般社団法人東北経済連合会専務理事 **小林正明**
 新潟国際情報大学学長 **野崎茂**
 ERINA代表理事・所長 **河合正弘**

コーディネーター
 公益社団法人日本経済研究センター首席研究員 **伊集院敦**

伊集院:このディスカッションのテーマは「北東アジアを展望する」となっている。各分野からパネリス



トとして参加いただき、まず、今の北東アジアの状況をどのようにみるかというところから入っていきたい。ERINA設立の1993年という、ベルリンの壁崩壊からすでに4年が経ち、中国は鄧小平の号令で社会開放政策にさらに拍車をかけていった時期だ。ロシアやモンゴルもそれを追って、市場経済化の道を歩み始めた。長く対立していた中国と韓国、中国とロシアも国交を結び、南北対話や朝鮮半島情勢にも大きな変化が訪れた。日本国内でも、自民党、社会党を中心とする55年体制が終わり、内外ともに東西冷戦の終結というものが実感されていた時代だった。その後の歩みを考えると、北東アジアには当初の期待通りだった部分と、思ったことと違う部分もあると思う。まず第1ラウンドでは、今の北東アジアの状況を、少し長いサイクルも含めて、どのようにご覧になるか、パネリストそれぞれの立場から、お話しいただきたい。

深川:最近、いろいろな構造変化が起きている。全体として、しばらくの間、グローバリゼーションが急激



に発達していく時期があったが、今は大きな転換期に来ているのではないかと。まさしく地政学が表面化していく時代に入ってきたのではないかと、ということをお話したい。

グローバリゼーションが非常に進み、1990年代ぐらいまで、ものが動き回る時代、貿易の自由化が非常に進んだ。その後1990年代から2015年ぐらいまでの25年、まさにERINAの歴史だが、今度はコミュニケーションのコストがすごく下がっていった。それによってサービス業の形態も変わったし、貿易のリンク、貿易体系が変わった。昔は産業間貿易ということがよくいわれていたが、コミュニケーションのコストが下がると同時に、サプライチェーンの効率化、機能的な国際分業が進んでいったのではないかと、という議論がある。最終的に、通信が安くなっただけでなく、人間の移動が簡単にできるようになったことによっても、分業体系が変わってきた。今、スタートアップとか、人と人を繋ぐビジネス、プラットフォームとしてビッグデータを使ったものなどがたくさん出てきているが、やはり、人が移動できて、かつ自由に意見を戦わせることが簡単にできるようになった時代に則して、「変わってきている」という議論があるかと思う。

しかし残念ながら、人が動くということは、コミュニケーションだけでなくリアルに目の前に人が来てしまうので、それを巡るいろいろな軋轢も生じているのが現実かと思う。トランプ大統領がこの前の国連総会で、自分はグローバリゼーションと決別する、という話をした。選挙対策を割り引いたとしても、おそらく本当にそう思っているのだろう。そうすると、今までアメリカがリードし、かなりの程度ルール設定してきたものが、相対的にかなり小さくなってきている。しかし、だからといって、中国にルールセッターになれるだけのソフトパワーと法治力があるかということ、それはない。新興国とアメリカの関係からすると、新興国の多くは、かつてワシントン・

コンセンサスと呼ばれる過激な自由主義的改革をやらされて酷い目に遭ったと思っている。アメリカの力が落ちると、相対的にそういう人たちのパワーが上がってきて、非常に複雑な、予想不可能な時期に来ていると思う。

あとは、欧州が特にそうだと思うが、移民がもたらすさまざまな軋轢の問題が生じている。少なくとも民主主義、法の前の平等、法治主義という価値観が同じなら、一緒にやっていけると考えてきたヨーロッパでさえも、Brexit、「嫌なもの嫌」という時代になってしまっている。グローバルにラップアップしてくれる構造が無くなってしまえば、いちばん近くの身近なところにフォーカスが当たり、地政学の時代がやってきつつあるのではないかと。

ここ北東アジアは、「北東アジアの時代」という掛け声はいつもあるものの、なかなか難しい地域だった。資源やエネルギーがあるからポテンシャルがあるといっても、あればいいというものではなく、なまじ資源があるために実力に比して非常に高い為替レートに設定されてしまうと、製造業の輸出は難しいし、その資源利権をめぐって非常に不透明な構造ができやすいとか、国営企業ばかりがそれを運営しているとか、いろいろな問題があったように思う。

第二に、もともと陸で繋がっている地域なのだから、ランドブリッジで物流をつくってあげれば、欧州ともアフリカともつながる。まさしく中国の「一带一路」のような話があるが、北の方は結構難しいところがある。寒いし、山も多いし、海のルートに比べると、物流コストはそう簡単には下がらない。しかも国境線を通り、中国に対する反発は今でもある。また、北東アジアは全体として高齢

化が進んでいく地域なので、人間が扱って集積するサービスやものの需要はどちらかというと南の方が大きく、製造業の比重も圧倒的にASEANやインドの方が強くなっている。インフラを作ったとしても、必ずしもその通りにはいかないのではないかと、という議論がある。

三番目として、人的資源があるのは結構なことだが、中国もロシアも2030年以降は高齢化していくし、韓国も2030年以降は人口が減る局面に入る。ということで、どうしても南の方に比重が降りていく感じがあると思う。

ただ、今まで北朝鮮が世界から孤立していたために空白地帯になって、ランドブリッジと言っても繋がらない部分があったと思う。個人的には決して容易ではないと思っているが、もし北朝鮮が本当に国際社会に復帰した場合、北東アジアの地政学で結構変わる点があることを提起したい。

一つは、韓国と中国は非常に空気の汚染に苦しんでいて、エネルギーを天然ガスに一斉に切り替え、ロシアから北朝鮮を通して天然ガスを引いてエネルギー回廊のようなものをつくることを、ずっと言っている。北さえ国際社会に復帰してくれば実現性はある。

ランドブリッジについても、韓国と北朝鮮は考えていることが似ているものがある。「我々はロシア、中国、かつては日本という列強に囲まれているので、絶対に誰かに与することなくやっていきたい」という発想だ。韓国と北朝鮮に大きな物流ハブを通してやっていけばいい。「一帯一路」は中国が一生懸命やっているが、日本と朝鮮半島の部分は空白になっている。ここが繋がれば、物流コストを落としていろんなことができる韓国ではよく言われている。韓国は内心、中国と最近もめごとが多く、できれば自分一人でやるよりも日中韓の枠組でやっていきたい。北朝鮮も、日本がいずれは支援してくれるだろうから巻き込んでいきたい、ということはあると思う。

最後に人的資源だが、当座は北朝鮮の人的資源の回復は非常に大変だと思う。ベトナムの時もそうだったが、長い間の栄養失調から人間資源を回復させなければならない。北朝鮮の人口は2500万。韓国の人口は1960年代に2500万だったの

が、今は5500万だ。もし北が5500万になってくれば、韓国の人口が減っていくものの、1億を少し切るくらいの大きな経済圏になっていく。当座は大変だが、長期的に見れば、新しい展開が出てくる。北朝鮮には資源が一部あるが、基本はおそらく韓国モデルで労働集約型製造業をやると思われている。そうすると、そこにもう一つの新しい製造業ブロックができてくるので、多少なりとも、明るい展望が出てくるのではないかと。

鈴木: 当社は各国に計1万名の社員がいる。仕事の7、8割は外国で、横浜の本社ビルだけで40



カ国の人がいる。ご飯を食べるときに注意をしながら食べなければいけない、ということを味わっている。

今日は北東アジアといってもロシア中心になってしまうが、私どもがロシアで行っている主な3つのプロジェクト、ヤマルプロジェクト、ハバロフスクの野菜工場、ウラジオストクのリハビリセンターを中心に説明をし、私なりに感じたことをお話ししたい、

まず、ヤマルのLNGプロジェクトだ。ヤマルという言葉は、現地語で「最果ての地」という意味があるそうだ。北極海に面しており、気候条件は非常に厳しく、冬の最低気温はマイナス50～60℃にもなる。しかし、資源は非常に豊富だ。世界の天然ガス埋蔵量の20%はこの地域にあるといわれている。資源はあるが、資源を活用するためのプラントの建設ができないと言われている。それを可能にしたのが、このプロジェクトだ。

年間1系列で500万～550万トンのLNGを生産するようなプラントをヤマルの場合3系列つくっている。2017年12月からLNGの出荷を始め、19年には1650万トン、世界の今の需要の5%強を供給するようなプロジェクトになる。

冬は海が凍っているが、港のところを原子力砕氷船がずっと動いている。それで氷を砕かないと固まって動きづらくなるからだ。冬場の建設が困難なので、夏場に建設すればいいだろうと思う方がいらっしゃるだろうが、夏場はもっと大変になる。凍土が

溶けてしまい、いくらパイルを地面に打ち込もうとしても打ち込むことができず、建設はむしろ冬場に行っている。

私たちは新しいモジュール工法という建設方法を開発した。重さ40万トンのプラントをつくる時、通常はパイプや鉄骨を現地に持って行ってつくるのだが、中国や韓国などのヤードでプラントをまずつくってしまい、それを一度切断し、切断したものを船で運んでいく。ただし、船で運ぶときに揺れがあるので、関東大震災並みの強度を付けなければいけない。このモジュール工法を私どもが開発し、中国、フィリピン、インドネシア、韓国のヤードで事前に組み立て、159のモジュールに分けて運んで行った。大きなものだと、モジュールの重さは約7000トンになる。私どもは次にカナダでプロジェクトを行うが、その場合には約1万トンになると思う。

このような工法を開発し、併せて、私たちは北極海航路を利用した。北極海航路を全体の3分の1、70数回の輸送に使った。北極海航路を商業的に本格的に使ったのは、おそらくこのプロジェクトが初めてだと思う。建設時に北極海航路を使っただけでなく、LNGの輸出の際にこの北極海航路を使ってアジアにLNGを運ぶ。アジア向けも結構ある。日本の商船会社が北極海向けのLNG輸送船を3隻持っていて、それらを使って運んでいく。

ハバロフスクでは野菜工場を行っている。先日の選挙で負けてしまったが、当時のハバロフスク地方知事から「ぜひとも安全な野菜を供給してほしい」と頼まれて始めた。年間1300トンの野菜を生産している。値段は高いが、飛ぶように売れている。ハバロフスクで冬に売られている野菜で、いちばん安いのは中国産、その次がモスクワから持ってきたもの、私どもの工場のものはかなり高い。それでも、飛ぶように売れている。

ロシアの人に一生懸命作ってもらい、それをパッキングし、販売している。ただし、生産技術は日本のもので、北海道の方から指導してもらっている。温室内はほとんど自動化されているが、収穫には人間の力が必要だ。作っているのは、トマトやキュウリ、パプリカだ。次はぜひイチゴを作りたいと思っている。ただ、イチゴの場合、日本か

ら苗を持って行くときに、ロシアの許可の取得に5年かかるといわれており、それが難点となっている。

ウラジオストクではリハビリセンターを始めた。ロシアの医療状況を調べてみると、モスクワにはすでにヨーロッパの企業がいる入ってきており、ビジネスとして成り立たない。ウラジオストクではリハビリが行なわれておらず、例えば足の手術をして2年経つと、また手術しなければいけないという状況だ。北海道帯広市の北斗病院の方がロシア人を指導して、リハビリを行っている。非常に需要が高いが、ロシア人の月給からすると1回当たりの治療代はかなり高い。最低でも10回やってもらうので、多分、2~3カ月分の給料が飛んでしまうだろう。それでも満員で、予約が2カ月前でなければ取れないという状況だ。先般も沿海地方政府から呼び出され、何とかしろと言われた。今はリハビリをやってくれるロシア人の先生方を増やそうとしている。

日本の技術やサービスは非常に信頼が高く、優れているものがある。これを上手くロシアの人たちと行えば、ビジネスとしても成り立って行くと思う。前述のヤマルでは、生産用プラントは日本の技術で、中国や韓国のヤードでつくったものを持って行き、ロシアで建設し、そこで出たLNGをアジアが使っていくという循環が十分可能だと考えている。

小林: 人との流れの活性化の面から、今、東北経済連合会(東経連)が取り組んでいる二つの取



り組みを紹介したい。一つ目は、東北・新潟地域へのインバウンド観光の促進についてだ。観光庁策定のビジョンでは2020年、2030年の訪日外国人の旅行客数、あるいはその旅行客が消費する消費額などについて目標を設定しているが、それと並んで、地方での外国人の延べ宿泊日数という目標も設定されている。ちなみに、2020年の訪日外国人旅行者の目標は4000万人だが、2017年の実績は2869万人、このうち北東アジアを含む東アジアからの旅行者が10分の3を占めている。日本の東北地域

は、国内でも人口減少、高齢化が最も進んでおり、地方再生、地域活性化の面から、国内外からの交流人口を積極的に取り込んで、少しでもこの状況を補う必要がある。

東北・新潟県への訪日外国人旅行者の延べ宿泊数は、2011年の震災で大きく落ち込んだ後、2015年に震災前のレベルを上回り、それ以降も順調に伸びてきているが、残念ながら東北だけを見ると、全国のシェアは1.6%。新潟県も含めても2.1%にとどまっている。この現状を改善するためにさまざまな取り組みが必要だが、直接、東北・新潟に来てもらう足の確保もその一つだと考えている。

東北・新潟の各空港の国際旅客定期便の就航状況は、東経連でも各県や東北観光推進機構と連携して海外からの観光客の誘致に取り組んでいるが、残念ながら国際定期空路は青森、仙台、新潟、花巻の4空港で週38便。このうち、北東アジアに限ると4路線、週16便にとどまっている。このため、観光のコンテンツの開発、磨きかけを図る必要があるが、外国人の旅行客を直接呼込む「東北イン」に加えて、東北からアウト、出国していただく人の流れも拡大させることで、定期便の就航の拡大を図っていく必要がある。しかし、たいへん残念だが、2017年12月現在の東北6県のパスポート保有率は12.2%にとどまっている。全国平均が23.5%なので、その半分にも満たない。インバウンドに頼るだけでなく、アウトバウンドの相互往来ができてこそ、長期に安定した国際交流に結び付くと考えている。

もう一つ、東経連がインバウンドで力を入れているのが、外航クルーズ船の誘致だ。2017年、日本全国のクルーズ船の寄港回数は、外国、日本の船会社を合わせて前年比37%増の2764回だった。全国130の港にクルーズ船が寄港したが、寄港数の全国第1位が博多港の326回、第2位が長崎港の267回、第3位が沖縄・那覇港の224回となっている。一方、東北・新潟を見ると、いちばん多かった青森港でも22回、28位にとどまっている。その次に秋田港、仙台・塩釜港と続いて、ここ新潟は入港数8回で47位にとどまっている。クルーズ船の寄港数は明らかに西高東低の状況になっている。ただ、クルーズ船の誘致で後れを取ってきた東北・新潟だが、ここにきて、二

つの理由から誘致拡大のチャンスが到来している。

一つは、クルーズ船のお客にはリピーターが多くなってきていて、船会社がこれまで寄港回数の少なかった東北の観光資源に目を向け始めている。もう一つは、クルーズ船の大型化が進んでいて、船会社が10万トン以上の船が入港できる港を探す中で、東北には、新潟の東港も含めて8港が存在する。せっかくのこのチャンスを生かして、クルーズ船の誘致拡大につなげるためにも、ハード面では二次交通も含めた港湾機能の充実、ソフト面では魅力ある観光資源、コンテンツの発掘・開発、また、地元の受け入れ態勢の強化が求められている。東経連としても今後、そういったソフト面の充実のお手伝いをしていきたいと考えている。

東経連では2016年の春以降、海外のクルーズ船社のキーパーソンを東北や新潟の港湾や観光地に招請するなど、積極的な誘致活動を行ってきた。こうした取り組みが実を結びつつあり、3000人規模の乗客を乗せる新たな大型クルーズ船の寄港が次々と実現してきている。2019年には新潟東港に11万トン級の「ダイヤモンドプリンセス」が初入港も含めて2回、入港することになっている。

北東アジアの関係では、日本を周遊する外国クルーズ船は、必ず途中で一度、海外の港に寄港する必要がある。これまでは釜山が中心だったが、今後、東日本、東北への寄港が増加してくると、ウラジオストクやサハリン・コルサコフへの入港も増えて来るものと思う。そうした意味では、ロシア側の入国手続きの短時間化や地元の受け入れ態勢の強化に大いに期待している。

野崎: 来年1月1日、新潟開港150周年というめでたいタイミングを迎える。私が今いる新潟国際情報大学も、ERINA設立の半年後ぐらいに創立され、25周年になる。



皆さんよく御存じの、イザベラ・バードというイギリス人の旅行家があった。彼女は、新潟開港の10年ほど後に来日し、1878年7月

に1週間ほど新潟に留まり、あちこち見て歩いている。その旅行記によると、「新潟は人口5万人の大都市で、越後という広くて人口の大きい地方の主都である。日本の日本海側にある唯一の開港場で…」というのだが、「開港場ですが、海外交易はなく外国人居住者もほとんどいません。昨年も今年も、この港を訪れた外国船は一隻もないのです…」というたいへん手厳しいコメントを出している。これはひとえに、新潟港が信濃川、阿賀野川という両大河が運んでくる土砂のおかげで水深が大変浅く、あるいは冬場は波が荒れて積み下ろしが大変不便だということで、せっかくの重要な港でありながら、使われないまま終わってきている、というコメントが出されている。

他方、新潟の印象については、「新潟の純日本式街区は見たこともないほどきちんとしていて清潔で、とても居心地良さそうな町で…」。「運河は事実上の道路です。そして運河の縁には木が植えてあり、多くはしだれ柳です。運河は新潟のとても魅力的な特徴となっています」と大変持ち上げた書き方になっている。

しかし「新潟は風紀の乱れているこの地」「道徳観が堕落している」「子供に嘘を教えることである」と大変手厳しい。彼女は日本人について、「日本人ほど子供をかわいがる民族はいない」という一般的なコメントを出している。なぜ、新潟に来てそういう厳しいコメントを出したのだろうか。新潟には寺町という通りがあり、その片側にはほぼその全長にわたり仏教寺院や僧侶の住まいがある。ところが道路を挟んで反対側には女郎屋がある。おそらく、そんなところから厳しいコメントを出したのではないかと考えている。

新潟港を中心に発展した新潟の街に関連した思い出話をしたい。私の小学校時代、北朝鮮の帰還船が出ていた。1959年に第一船が出て、私たちは旗を振って見送りにいった記憶がある。あるいは、昭和30年代の終わりから40年代初めかと思うが、当時、ソ連船がよく木材を積んで入港していた。その船員たちが、新潟市の古町、本町市場で買い物をし、大きな手提げ袋に物を詰め込んで、港へ帰っていく。その港へ行くバスの停留所には、ロシア文字で行き先が書かれていた。

そんな思い出がたくさんある新潟港だが、今一つ、使われ方が少ない。交易・通商上も利用度が控え目か。港というよく異国情緒あふれる観光資源になっているが、新潟港ははたして観光資源として有効な役割を果たしているのだろうか。信濃川、阿賀野川の沖積エリアにできた港で、港を一望の下に俯瞰できる場所がないことも観光資源として新潟港がいまひとつ働いていない理由の一つなのではないか。日航ホテルの最上階に行くと、新潟市を一望できる素晴らしい展望台がある。ようやく観光資源らしいものが一つここにできたという気がしている。

この新潟港を中心として、北東アジアの開港にどう取り組んでいったらいいのか、1990年代の初め、当時の平山知事から話を伺ったことがある。その時、知事がおっしゃっていたのは、日本海や地中海は内海として同じような役割を担っている。内海を利用して隣国との交易を盛んにしていく。まさに環日本海経済圏を立ち上げて、経済振興につなげていくべきだ、ということだった。面積でいうと、日本海は100万平方キロ、地中海は250万平方キロ、当時の平山知事の話なるほどと思って聞いた。

新潟には総領事館が韓国、ロシア、中国の3つ、名誉領事館もモンゴルとフランスがある。それぞれ、管轄区域は多数に渡っている。これは、とりもおおざ、新潟の利便性を考え、この地に公館を置こうという各国の配慮、考えが実ったものだと思う。新潟県、新潟市としては、こうした配慮をうまく生かして、今後の発展につなげていくべきだろう。

河合: ERINA 設立以来25年が経った。この25年の間に、北東アジア地域は非常に大きく変容してきた。6つの点で変容してきたのではないかとと思う。



第一に、日本経済は25年前、北東アジア最大規模の経済だったが、「失われた20年」という長期の経済停滞に陥ってしまった。そして、少子高齢化、あるいは政府債務の累積といった問題があり、地方経済の

活性化が喫緊の課題になっている。

第二の変容は、それと対を成して、中国が目覚ましい経済発展を遂げた。2010年には日本経済を抜いて、世界第2の経済大国になっている。アジアインフラ投資銀行(AIIB)を設立し、交易経済圏構想「一帯一路」の構築を進めており、アジア、世界でのプレゼンスを高めている。

第三に、韓国は1997~1998年の金融危機に際して、かなりの程度の構造改革に取り組んで成長を回復した。特にハイテク部門を中心に成長を拡大したが、格差の拡大、少子高齢化では比較的日本と似た問題に面するようになってきている。

第四は、ロシアとモンゴルが資源を大きく活用するようになってきた。両国とも資源価格の上昇によって、相当な成長を遂げたが、逆に資源依存による経済の不安定性も目立つようになってきている。ロシアは、それに加え、クリミア半島の併合、ウクライナ東部の紛争介入を行うことで、欧米による経済制裁に面している。

第五の変容として、北朝鮮は1990年代後半、非常に苦しい時期があったが、2000年代に入って核実験やミサイル開発を行うことで、北東アジアの安全と平和を脅かすようになった。ただ、今年6月に歴史的な米朝首脳会談が行われ、事態は好転するかもしれないといった状況だ。

第六に、これはつい最近の変容だが、米国トランプ大統領の下で米中貿易戦争が始まる。そしてそれが、北東アジアを取り巻く貿易、経済の不確実性を高めている。北東アジア地域は今後も着実な成長と発展を遂げていくものと思われるが、私がいま述べたような地域内外の変容は、この地域におけるダウンサイドのリスクが非常に大きいのではないかと示唆している。例えば、中国では金融不安の兆候、所得格差、地方格差の問題が現れている。環境問題も深刻になっている上に、米中貿易戦争によって成長率が大幅に低下するリスクに面している。あるいは、中国の一帯一路の建設が、いわゆる沿線国の債務問題を引き起こす問題があることも指摘されるようになってきている。北朝鮮と米国の間の軍事的緊張は、一時期と比べれば緩和しているが、非核化を巡っては米朝間の認識の違いがあるように思われ、朝鮮半島で

の軍事紛争の可能性がまったく無くなったというわけでもない。また、ロシアと欧米との緊張関係がさらに高まる可能性もある。

以上のようなダウンサイドリスクがあると同時に、北東アジア地域はアップサイドの可能性にも面している。中国が着実に自らの経済構造的な課題を解決していく。例えば、供給側の構造改革を進め、国内金融問題をなんとか解決し、格差問題、環境問題に対処し、米国との貿易戦争を協調的な形で終わらせていくのであれば、持続的な成長・発展が望めるのではないかと。また、「一帯一路」構想が参加する沿線国の経済的な面を真に高めるものであるならば、北東アジア地域にもプラスの影響を持つものと思われる。北朝鮮が非核化を遂げ、経済の改革・開放路線をとり、国際社会の一員として北東アジアの地域経済協力に加わるようになれば、この地域全体がダイナミックに動き出し、経済統合が大きく進む可能性がある。あるいは、ロシアが国際協調路線に復帰し、日ロ経済協力も十分に進むことになれば、日本とロシアだけでなく、中国、韓国も含めて、経済的相互依存関係がもっと大きく前進する可能性があると思う。

明石先生からもご紹介いただいたが、数カ月前にERINAから『北東アジアの経済成長』という北東アジア研究叢書の第7巻を出版した。その中で、北東アジア地域の経済協力のビジョンを述べている。国際観光、貿易・投資、インフラの連結性という三つの面で、経済協力が前に進むのであれば、アップサイドの成長可能性をもっと後押しすることができるのではないかと考えている。

伊集院: これまで北東アジアの現状について、それぞれの立場から話を伺ったが、第2ラウンドではそれも踏まえて、「この先どうしていくのか」、今後の地域の国際連携の展望や期待について語っていただきたい。展望と言っても、単なる願望ではなく、現実に根差して着実な前進を図っていくにはどうしたらよいか、課題の克服には何が必要か、そうした改革の提言や要望も含め、国のすべきこと、企業や地域社会がやれること、やること、各々の立場からお話をいただきたい。

深川: 私の前半の話は、環境がとても変わってきているので、いろいろなことが小さな単位でできるようになった、ということが一つのポイントだった。以前は国が前面に出て、自由貿易協定を結んだ。もちろん、それはそれで良いのだが、今は個人や企業や地方、あるいは市民団体等、小さい交流の単位が密接にできるような環境になってきた。これはある意味で地政学復活の中心か、と思っている。

例えば、インバウンドで人が来ると、それだけでは終わらない。日本でお土産を買っていき、それがとても喜ばれて今後も欲しい場合、eコマースで簡単に購入したい、という勢いが大きく広がってきている。そういう意味で、個人で交流できる範囲がとても広がってきている。

ただ、そのようにマーケットが反応していく世界と、他方で、安全性に問題があるから、検疫があるから等、国に交渉していたくしかない面がある。

地政学的に北東アジアを見た場合、やはり国の壁が高い。日本とロシアも長く関係が悪かった。中国・韓国とは常に歴史問題等があって国と国とは仲が悪いが、個人や企業がやっている分には進むところがたくさんある。

大きな流れでは、地政学で上手くいく時期がきているように思える。先ほど河合代表理事からも、この四半世紀で相対的に日本の力が落ち、中国が浮揚し、韓国は北を抱えてこれからどうするか、という局面だという話もあった。

そこで、一つは、個人単位でできることをいろいろ進めていってほしいと思う。北朝鮮は時間がかかる。核は止めてほしいのだが、完全に止めてもらうまでには長い時間がかかる。日本もアベノミクスの出口をどうにか探さなくてはならない。それぞれダウンリスクを抱える中での一つの方策は、個人と個人の繋がりは簡単に壊れるものではないので、そうしたものをやっていくことだ。

もう一つは、これまでインフラ輸出の号令でハードインフラ輸出をやってきたが、やはり単位を小さくしていくことの大事さから考えると、人材の育成や技術の協力等が日本の役割としてはとても大きく、感謝されるところかと思う。

北朝鮮が復帰してきた場合、道路を作る、橋を繋げる、電力供給する等のハードインフラは韓国や中国でも十分できる。ある意味、日本よりもっと早くできる。しかし、旧ソ連型社会主義だった時期に環境を劣化させた可能性もある。そんな中で、OECDの環境調和コード等に関係なく、とにかくやりますというやり方では困るので、日本と韓国が組んで環境調和的な援助を展開するなど、ソフトパワーをしっかりとやっていく必要があると思う。しかし、残念ながら韓国もまたナショナリスティックなところがある。

経済援助や経済協力において、北東アジアには共通する特徴があり、それは飢えたことがあることだ。日本の戦後、韓国の朝鮮戦争の直後、北朝鮮のつい最近まで、ロシアのソ連の崩壊など、民生生活の崩壊というものをほぼ経験したことがある。それを絶対に避けなければいけないというところから、単位を小さく出発するということはあると思う。自分の国がこうやって良くなってきたから、今困っている国はこういうことが優先するのではないかと考える。そういう意味で、日本と韓国はほぼ同様なパターンがきているので、とても良いドナーコーディネーションが本来はできるはずだ。

しかし、残念ながら成功していない。韓国はたくさんFTAを結んでいるが、韓国が北朝鮮につくった開城工業団地というのがあり、そこには韓国企業は多いわけだが、そこで作ったものの原産地を「Made in North Korea」ではなく「Made in South Korea」として認めてくれ、という話を経済協力条項として全部のFTAを結んだ相手に言っている。長期的に見て北朝鮮に自立してもらわないと困るので、周辺国を巻き込み、バッファとして活用してこうという発想でやってきている。しかし、このFTA一つさえできない関係では、単位をいかに小さくしても、できることには限界がある。

これは北朝鮮の話だけでなく、例えばミャンマーがある。私も先週行って見たが、北朝鮮と似た地政学を持っている。一方に中国、他方にインドと国境を接し、長い国境線を守らなくてはならないので、だいぶ縮こまってきた。国際社会に復帰したので、両方の国境線のバランスを取ってやってい

きたい、どちらかだけにべったりになりたくない。そういう国を巡って、日本や韓国が行っている援助の方式は実はとても似ている。しかし、残念ながら情報共有もコンサルタントの人材共用もできていない。

北が核を止めてくれるかという目の前の問題を解決するのも、とても時間がかかる先の長い話だが、中国もまた自分がこうやって貧乏から脱出してきたから、やはりインフラがなければ途上国は駄目だという、かなり確立された概念がある。それはヨーロッパ人の考える「施し」のような病院や教育が先というものとは違い、日本や韓国にも共通するもので、やはりインフラがなければという、「魚ばかりあげ続けるわけにはいかないから、釣り竿がなければだめだ」という発想と同じだ。

だからこそ、そういうソフトパワーでリーダーシップを取っていくことが大事である。見栄えするハードは、政治家にとっては良いのだろうが、そのうちそういうものは皆忘れる。しかし、あの時学んですごく良かったという記憶は子供に語り継がれていく。日本の今の立ち位置は、国力から見ても、その辺をバランスよくやっていくのが北東アジアでポジションを取れる道かなと思っている。

私は北朝鮮の専門家ではないが、農業や農村が中心だった中国の改革・解放と違い、北には違う条件がある。それは都市化率がとても高く、国が小さく、軍人がとても多いということだ。軍産体制を止めたときに、この軍人たちを食わせていくという問題に直面してしまう。むしろ小さい東欧や旧ソ連型の初期条件を持っているので、その意味でも人材、人間に対する支援が大事なのではないか。日本の役割はまだあると思う。

鈴木:私も深川先生のご意見に賛成するところが多い。インフラも必要だが、ソフト面の貢献ということで融合が図れるのではないかと考えている。今、実際にビジネスをやる中で、技術、そして日本人に対する信頼が非常に大きいということを実感している。

先ほど申し上げた北極海航路は、商業的に使うことは無理と言われていたが、これを可能にしたのはウェザーニューズ社が衛星画像で氷の厚さを解析できたこと、

さらに、飛沫が凍って船のバランスが崩れてしまう着氷リスクをウェザーニューズ社が分析できたこと、そして、トータルのコントロールシステムを私共が行なった。こうした技術で、北極海航路が使えるようになった。

今はロシアと中国、韓国を結んでいるが、日本からニューヨークに行くときにも、パナマ運河経由よりも北極海航路を使った方が25%ほど期間を短できる。コスト的にも、例えばアメリカのメキシコ湾でシェールガスからLNGにし、パナマ運河を通して日本に持ってくる場合と、先程申し上げたヤマルから日本に持ってくる場合とでは、ヤマルから北極海航路で持ってくる方が安い。

ただ、1つ課題がある。この北極海航路を徹底的に使おうとすると、北東アジアで巨大な物流基地が必要となる。北極海仕様様の船は燃費が悪く、長く走れば走るほど、コストがかかってしまう。もちろん、カタール等からLNGを持ってきた方が輸送料は安い。しかし、船長出身の当社の人間曰く、「コストだけではない。北極海航路は、氷はあるけれども海賊はいない」。氷は技術で対応できるが、海賊は技術では対応できないとも言っていた。

また、日本人に対する信頼が非常に高い。数千トンのモジュールを中国や韓国で作っているが、その現場に日本人は必ず必要だ。これは技術面でも必要だが、不思議なこと、日本人がいると現場の人が聞いてくれる。これは、中国や韓国だけではない。例えばある中東の現場だと、今、2万人の人が働いていて、そこにいる日本人は10名だ。ところが日本人から伝えたと、聞いてくれる。なぜならば、日本人は上から目線ではないからだ。相手のことを理解しようという気持ちがあるので日本人は必要だな、ということ現場で感じている。

もう一つ、日本人に対する信頼で話したい。ウラジオストクやハバロフスクに行く飛行機の中では、子どもを連れた若い家族が非常に多い。8割位もいることもある。7月にウラジオストクに行った時に、小学生の団がウラジオストクの空港にいた。どこに行くのかと聞いたところ、日本に修学旅行に行くと言う。日本が猛暑の時だったので、気の毒に思ったものだ。

とにかく日本のブランド、野菜工場の野菜は、高くても売れる。日本に対する信頼、

日本人に対する信頼が強い。北東アジアはエネルギーもあるし、生産現場も中国、韓国、日本、さまざまところにある。これに加えて日本の技術と日本に対する信頼、これを上手く融合させていくことが大事なのではないかと思う。

ただ、懸念が一つある。それは、やはり政治が安定するかどうかだ。ガラリと制度が変わってしまうと、企業としては予測可能性が低くなるので、そこに対する投資を切り替えてしまう。政治が安定すれば、この地域は日本が核となって融合していくことが可能だと企業としては感じている。

小林:私からは、生産拠点と販売拠点の視点から話したい。ご存知のように、かつては安い労働力に期待して、東北・新潟からも、中国東北三省に多くの生産工場が進出した。しかし、現在は中国の労働賃金も上昇し、今や日本の2分の1の所得水準になっているとも聞いている。そのため、せっかく進出した工場も今となっては撤退し、あるいは、より人件費の安い東アジアの国に移転する事例が出てきている。

8月下旬に大連にある日系企業の工場を4つほど見学する機会があった。そこでは、中国国内の既存の工場を含め、人件費削減という意味で生産工程の自動化が不可避な時代にきていると感じた。

一方で、現地における所得水準の上昇は、住民の購買意欲や消費意欲を高めることに繋がるので、莫大なマーケットが北東アジア、東アジアに存在していることを意味する。したがって、魅力ある商品やサービスを上手にPRしながら提供することで、人、物の交流がさらに活発化していけるのではないかと考えている。

そこで、東経連では今年度から九州経済連合会と連携して、香港向けに地域産品の輸出に取り組み始めた。九経連では自ら立ち上げた地域商社を通じて、すでに香港の大手スーパー「Dairy Farm Group」と農産物等の取引を行っている。多種多様な農産物への需要があることから、九州と東北という気候や風土が異なる地域が連携し、地域による産品の違いや、収穫時期の違い等、お互いを補完し合って販路を広げていこうという試みだ。

東経連としては今後、この香港向けの

商流に東北の複数の地域産品を一緒に乗せられるような取り組みを実現したい。そこで、各自治体と連携しながら、輸出に関する窓口の機能を図っていきたく考えている。将来的には、東北・新潟における広域的な輸出体制の構築、地域独自の物流・商流機能の強化に努め、できれば北東アジアの輸出ルートを確認していきたい。

そうした中で、課題も見えてきた。その一つとして、豊富な品ぞろえが欠かせない中で、生産意欲のある生産者の情報が乏しいことが挙げられる。これについては、各県の産業労働観光部やJAの協力を仰ぐしかないと考えている。また、単県だけでは商品のロット数が不十分で、それを解決するためには、複数の県をまたいだ混載等を引き受ける地域商社の発掘が当面の課題だ。そうした中で新潟には、いしがた産業創造機構(NICO)という組織もあり、ぜひ連携していきたいと思っている。

また、国際物流の日本海側の戦略拠点として、新潟への期待もますます高まってきていると確信している。ERINA設立から25年ということだが、言い換えれば、四半世紀前から、北東アジアの国際経済協力の重要性を分っていないながら、現状はまだ不十分と言わざるを得ない。この間、政治的、社会的、制度的なハードルも高く、国と国との関係が厳しい時期も多かったのではと思う。ただ、外国の領事館を見てみると、東北6県には仙台に韓国領事館が一つあるだけだが、新潟は韓国、ロシア、中国の3カ国の領事館がそろっているし、モンゴルとフランスの名誉総領事もいらっしゃる。新潟にはぜひ、そうしたメリットを活かし、環日本海の経済交流の日本海側の代表としてリーダーシップを如何なく発揮してほしい。また、ERINAの研究・提言にも非常に期待している。

野崎:1990年代に一時、環日本海ブームが巻き起こり、それがアジア経済危機、あるいはリーマンショックというようなこともあって下火になったままになっている。

しかし、2000年代に入り、ガス・石油を産出するのがロシア東部であり、再び日本海を使って、何とかできないかという機運が出てきた。やはり、日本の命運を握るのはエネルギー問題である。LNGで持ってくるの

か、あるいは、場合によってはパイプラインを通すのか、という議論も起きている。

日本海側にあるLNG 受け入れ基地は、新潟東港、直江津港、今年からの富山新港と、大変貴重な存在になっている。いったん何か問題が起きたとき、この基地をどうやって使っていくか。あるいは、物流についても、一帯一路というような新しいコンセプトとともにいろいろな話が出ている。

ERINAはもともと、シベリアランドブリッジなど、日本からヨーロッパに向けての輸送ルートについての研究を一生懸命にやっておられた。シベリアランドブリッジや、北極海航路というような新しいルート、あるいは中国を中心にチャイナランドブリッジ北回り、南回り等いろいろな構想があり、物流について日本もこれから食い込んでいける可能性が出てきている。これをいかに上手く活かしていくかを考えていくことが必要だ。

私は新潟出身ということで、新潟寄りの話の進め方になっているのではと戒めているが、ERINAは青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、東北6県、群馬、富山、石川、長野という近隣諸県、日本海側諸県の出捐を頂いて活動している団体である。こうした、各地方自治体と手を組んで、この日本海という大変な資産を上手く活用していく、そういう視点が必要なのではないか。そして、横の連携のみならず、それぞれの自治体においても、県や市、さまざまなレベルでの協力が必要になってくるのだと思う。

例えば、観光キャンペーン、クルーズ船の立ち寄りも1カ所だけでは非常に魅力の乏しいものになってしまう。これを上手く組み合わせながら、進めていくためには、横の連携、縦の連携、いろいろな連携が必要なのではないかと考えている。日本海を取り巻くご列席の皆様との今後の連携を期待している。

河合:深川先生は、国と国との関係がどうなっても、人と人との関係が重要だと言われた。同じことは、ビジネスとビジネスの関係でも言えるのであろう。そして、小林様や野崎様が言われたような地方と地方の関係は、国レベルとは違うわけだから、国の政策変更に対してより頑健性を持つものであろうと思った。

ビジネスとビジネスの関係性では、鈴木

様が日口間のビジネス協力は日本のブランドに対する信頼感が非常に強いとおっしゃったが、私自身も日本人の考え方、相手の立場になってベストなものは何かを考えていくことが非常に重要だろうと思う。インバウンドというのは、インバウンドに限ることではないが、人と人との接触が重要なところだ。

学生交流が明石先生の話にも出てきたが、いろいろな形で人と人との交流があり得ると思う。ビジネスとビジネスもそうだろうし、インバウンドの場合は、とりわけ中小企業にとって非常に大きなインパクトがある分野だと思う。地方に行くと、いろいろなものを買うといったときには、中小企業が非常に重要になる。

深川先生がeコマースの話もされた。海外から日本に来て、いいものを見つけて買ってくれる、しかしもう来る必要もない。新たなデジタル経済への対応も相当重要なものになってくるのではないかと思った。地方間の協力についても、やはりいろいろなことをやっていかないと、相対的に立ち遅れるだろう。

一帯一路の話が出たが、第三国での日本と中国の企業における共同事業が日本と中国の間で協議されており、企業間でもいくつかの話が進んでいるところだ。その場合、日本と中国のインフラに対する哲学は相当似ているところが実はあると思う。経済支援を行う、そしてインフラを強化する、そのことで貿易や投資を活性化して、相手の国の経済発展を促す。そしてこちら側も利益を得る。こういうアプローチはまさに日本が取ってきたアプローチであり、1970年代から80年代、とりわけ対ASEAN、対中国に対する日本の経済支援がまさにそうであった。基本的な哲学として、かなり重なるところがある。

今の中国の一帯一路に対してさまざまな批判が出ている。例えば、相手の国の債務の返済可能性を考えないで過大に貸し付けるというような問題や、案件の経済合理性をあまり考えないでやってしまうというような問題があった。しかしその点、日本は相手にきちんと返してもらおうと思って支援をする。有償支援の場合は、相手に返してもらうことが大前提なので、相手の債務の返済可能性をいつも考えながら行う。案件に

についても、経済合理的なものでなければお金は返ってこない。安倍政権が「質の高いインフラ」という言い方をしているが、中国のやり方と、日本のやり方のいいところを一緒にして、相手の目線に立ってインフラ支援をやることは良い方向だと思う。

ハードインフラで、もう一つ頭の中に入れておきたいことは、インフラは建設すればそれでいいというのではなく、それをうまく使えるようにしてはならない。維持・修繕のためのコストが、インフラを作ると必ず伴う。インフラを作る側は、将来の維持・修繕のコストを念頭に置きながら、インフラの建設の決定をしなければならない。最初に高いコストで良いインフラを作れば、後で修繕費が節約される、ということもある。それをトータルに考えてインフラを建設していくことにより、インフラの相手国にとっての総合的な負担を減らしていくということが、とりわけ日中のインフラ協力においては重要なのではないか。こうした案件はこれからいろいろな日中間で出てくると思う。

伊集院: これからの課題として、ソフトパワーの重要性、ネットワーキング、維持コスト、日本の質の高い協力、こうしたものをどう活かしていくのか、といったようなさまざまな課題が見えてきたと思う。

残りの時間は、フロアをオープンにして、皆様からのご質問もお受けしたいと思う。

Q. 最近、北東アジア地域においては地政学的なものも含めて一連のプラスの変化が見られ、二国間、多国間の協力の機運が高まっていくと思う。もちろん、日本と中国の役割は大きいと思う。しかし、私が聞きたいのは、北東アジア地域における中日協力の役割だ。この地域においては、中日両国の協力を抜いてはできないし、インバウンドや人的支援も含め、必ず相互理解に繋がると思うが、さらに詳しい示唆をいただきたい。

また、北東アジア地域の戦後の歴史を考えると、アメリカからの影響が強い。アメリカを抜きに北東アジアの将来を展望できるのか、あるいはどうアメリカに向きあっていけばいいのだろうか。

A. (河合) 北東アジア地域での日中間の経済協力、特に日本と中国の東北三省との間の協力で一番弱いのがビジネス協力ではないか。ビジネスとビジネスの協力、人と人との協力、そして地方政府間の協力、この3つを取りあげてみると、やはりビジネスの協力が一番弱いところかと思う。日本企業がどこまで出て行って、地場の企業の方たちと一緒にビジネス活動を行っていくか、これをもっと促進していくことが非常に重要ではないか。人と人の交流、学生間の交流もそうだと思う。

地方間の協力では、例えばクルーズ船あるいは定期便を作っていくことがある。だが、東北三省の場合は、大連はすでにあるが、黒龍江省、吉林省とつなげていくためには、ロシアを経由することになるので、これはもっと複雑になってくる。また、国際航空便での連結性をもっと高めていくようなことも、地方政府がしっかりと協力していくことが必要なのではないか。

アメリカからの影響は、ある意味で不可避的なところがある。日本とアメリカは安全保障の面で一番緊密な関係を持っているので、安全保障面での考慮をせざるを得ない場合が出てくる。国と国との間で問題が生じたときには特にそうなので、ビジネス、人、地方政府の結びつきをもっと強化していくことがより安定的な関係を維持していく上で重要ではないかと思う。

A. (深川) 中国にとっての東北、ロシアにとっての極東は、やはり中央との距離という問題があると思う。なまじ資源があるだけに、極東が好き勝手なことをしては駄目だ、きちんとモスクワからグリップしていかなくては駄目だ、ということがずっとあった。中国では一時期、東北に何とか豊かになってほしい一心で辺境貿易等をやっていた頃は東北の側に結構自由度があり、いろいろなことができていたと思う。しかし、やはり資源を持つ国とのエネルギー安定供給に協力するというような、国レベルの話が出てきてしまう。つまりところ、中央政府と地方との関係は微妙なところがある。小さい単位のレベルについて相当の規制緩和をし、自立を認めてもらうことが、第一歩かと思う。

日本も少し前までは、中央の顔色を見ながら、という雰囲気があったかと思う。今は

だいぶ緩んできていると思うが、例えばインフラ整備をする場合、近隣同士で整備が進めばよいと思う一方、日本でいえば東京圏、ロシアでいえばモスクワその他の大都市圏、中国であれば沿岸の大都市があり、どちらを優先するかという問いはある。その点では、地方の自治権、自立の拡大が中央レベルでもあったほうがよいかと思う。中央は全体しか見ずに、地方間の細かい結びつきのことは知らないし、知ろうとも思わないので、せっかくのチャンスがなくなってしまう可能性がある。だからこそ、ある程度の地方の自由度は大事である。

もう一つ、基本的に日中間の政治はとても難しく、ハイポリティクスの問題がたくさんあるので、困ったことに対しては一緒に対処していくという経験が大事だ。

例えば東北の人たちも、つい最近まで大豆はアメリカから安いものを買えるからもう作らなくていいと言われて、止めたらいきなり関税がかかってしまい、今度は大増産しろと言われ困っていると思う。アメリカはいざとなったら何でも自分で賄える国だが、日本も中国も韓国もロシアも食料自給率が低い。しかも、どんどん贅沢になっている。それに対する共通の答は、ある程度生産性のある農業が必要だということだ。中国でいえば、大豆の生産性を上げることはまだできると思う。日本は残念ながら大規模農業はできないので、とにかく質を上げていくしかない。農業の生産性の改善や、作ったものを需要のあるところにどれだけ効率よく持っていけるかという物流システム等で協力することはいくらでもできるだろう。物流は民間のノウハウの塊なので、規制の部分はあがるが、物流ノウハウと情報のシェアリングを日中間でやっていくということが一つの道かと思う。

Q. 私は大学人として、国と国の関係にもっとも影響を受けないのは教育ではないかと思っている。特に高等教育は、国と国の関係が悪い時でも共同研究や学生交流等が続いている。そういう教育を受けた人材は、その国と関係が悪い時でも友達ができ、比較的近い将来に社会で働く人間であるため、高等教育や大学教育、ひいては人と人の関係、ビジネスの関係、地方との関係にもつながっていくのではないかと思

うがいかがか。

A. (河合)おっしゃる通りだ。日本の教育産業で外国人留学生を受け入れるというのは、日本の教育サービスの提供という意味もあり、日本政府としてはトランプ政権のように容易にそれを否定することにはならないだろう。良い学生に来てもらい、学生に付加価値をつけ、学生を社会に送り出すというのは、大学の重要な使命だと思う。さらに、その学生を、日本あるいは地域全体として取り込むという方向性が非常に重要だと思う。ビジネスとビジネス、人と人、地方と地方に加え、大学は非常に重要だと思うので、ぜひ頑張ってください。

伊集院: 今日にはERINAの創立25周年ということで、「北東アジアを展望するという」というタイトルで、この地域のチャンスとリスクについて活発な議論をおこなった。今の状

況と25年前の状況は大きな違いがあるが、やはりこの地域には可能性・潜在力がある。地域連携をさらに進めていくための課題もずいぶん指摘されたが、チャレンジしていくに値する可能性・潜在力があると改めて感じた方も多いのではないと思う。

北東アジアの経済と政治の両面で大きく変わる可能性が出てきている。その新しい秩序作りに日本がどのように関与していくのか、ということがこれから非常に重要になってくるのではないか。その時に日本が、新しい秩序作りについて具体的にどのようなプロセスやプランを持っているか、ソフトウェアを活かしていくビジョンがあるか、というようなことが大きなポイントになってくるのではないか。そういったものがないと、出来上がっていく新しい秩序を追認するだけになってしまい、下手をするとツケを払わされるだけという状況も懸念される。

その点、ERINAはこれまでの活動の

中で、北東アジアの問題を包括的に、しかも地域に根差した現場主義で研究と交流を進めてこられたというイメージがある。「ERINAの25年」という今日の配布資料でも、これまで対岸との交流にかけてきた地域社会の息づかいを感じる。もちろん、今のハイポリティックス、世界の潮流は無視できないが、その潮流に身を委ねているだけでは企業や人や地域が浮かばれないところもある。実際の地域間協力の積み重ねや現場主義の調査研究には、こうした時代だけに逆に説得力があるところがある。地域からの情報発信、地域間交流の取り組みが、国の政策や国際関係にも影響を与えることもあり得ると思う。

25周年を迎えたERINAとこの地域の関係者の皆様の今後の活動に大いに期待し、このセッションの締め言葉にさせていただきます。