

# 特集:2018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 2018年1月30日(火)～31日(水)

会場 朱鷺メッセ(新潟市中央区)4階 マリンホール

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、新潟大学、中華人民共和国駐日本国大使館、駐日モンゴル国大使館、在日ロシア連邦大使館、一般社団法人東北経済連合会、一般社団法人新潟県商工会議所連合会、一般社団法人新潟県経営者協会、新潟経済同友会、日本海沿岸地帯振興連盟、公益財団法人にいがた産業創造機構、一般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、毎日新聞新潟支局、朝日新聞新潟総局、日本経済新聞社新潟支局、読売新聞新潟支局、産経新聞新潟支局、共同通信社新潟支局、時事通信社新潟支局、NHK新潟放送局、BSN新潟放送、N S T、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 のべ300名

## ■オープニングセッション

1月30日(火) 13:00～15:30

### ○歓迎あいさつ

NICE実行委員長・ERINA代表理事

河合正弘

新潟県知事

米山隆一

新潟市長

篠田昭

### ○来賓あいさつ

経済産業省通商政策局韓国室長

桐部仁志

外務省欧州局日露経済室首席事務官

林直樹

### ○基調講演

「北東アジアの経済統合に向けての金融協力」

公益財団法人国際通貨研究所理事長

渡辺博史

「北東アジア地域統合の新たな地政学」

米ブランドイス大学教授

ピーター・ベトリ

「経済の強靭性を高める強いアジアの域内協力と投資」

アジア開発銀行(ADB)チーフエコノミスト

澤田康幸

## ■セッション A: 人と物とサービスの自由な移動

1月30日(火) 15:45～18:00

### ○報告

北京交通大学交通輸送学部教授

董春嬌

ロシア科学アカデミーシベリア支部エネルギーシステム研究所副所長

ボリス・サネーエフ

国連アジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP) ICT 開発部長

奥田敦子

アジア開発銀行(ADB)経済調査・協力部エコノミスト

竹中愛子

大阪観光大学名誉教授

鈴木勝

### ○コーディネーター

NICE実行委員長・ERINA代表理事

河合正弘

## ■セッションB：地域開発戦略の現状と課題

1月31日(水) 10:00～12:15

### ○報告

大図們江イニシアチブ(GTI)事務局長  
 吉林大学東北アジア研究院副院長  
 極東連邦大学教授  
 江原大学校教授  
 モンゴル国家開発庁開発政策調整部  
 国土交通省国土政策局総合計画課長

トゥグドル・バージーフ  
 吳昊  
 タギル・フジヤートフ  
 具正謨(クー・チョンモ)  
 エンフトヤ・テムチグジャブ  
 木村実

### ○コーディネーター

ERINA調査研究部長

新井洋史

## ■セッションC：ビジネス交流と自治体協力

1月31日(水) 13:30～15:45

### ○報告

中国共産党綏芬河市委員会書記  
 中国共産党琿春市委員会副書記  
 境港管理組合港湾管理委員会事務局長  
 北海道銀行国際部ロシア室長  
 北陸AJEC業務課長

王興柱  
 彭樹海  
 吉川寿明  
 三上訓人  
 平陽一郎

### ○コーディネーター

ERINA経済交流部部長代理

安達祐司

## ■クロージングリマーク

1月31日(水) 15:45～16:10

NICE実行委員長・ERINA代表理事

河合正弘

本特集は、「2018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もので、文責はERINAにある。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」(Japan Sea / East Sea)などは講師の表現をもとに表記した。

## 基調講演

# 北東アジアの経済統合に向けての 金融協力

公益財団法人国際通貨研究所理事長  
渡辺博史



今日は金融協力について、平たく言えば物事を進めるに当たってどのようにお金を調達するか、関係国がどういった形で協調できるかについて話したい。

いま、アジアはおよそ40億人の大きな所帯になっているが、全体で抱えている問題は8つほどある。例えばエネルギーの安定的な供給、交通及び物流の整備、水と食料の確保、サプライチェーンや生産ネットワークの維持、そして成長が凸凹になってもいけないし時間的に途中で遮断があってもいけないという意味で、非常につなぎのいい発展をしていく必要がある。

また「インクルーシブ・グロース (Inclusive Growth)」という言葉が最近よく使われるが、特定の人たちだけが良くなるのではなく、その成果が均霑 (きんてん) しなければいけないという考え方が流行っている。アジアの中で非常に豊かな国がある一方、そうでない国があるという意味で、国の間の格差がある。あるいは、その国の中で伸びていく人たちと、必ずしも恵まれない人たちが出てくる。こういうことをなるべく起こさないようにするために何ができるかが課題になっている。また、さまざまな制度あるいは制約が似たようなものになっていないと互いの協力が難しい、ということがある。

そして最後に極めて肝心なことに、環境を無視した工業発展の時代が数十年前まであり、あるいは最近でもあるわけだが、これをどうやって克服していくかが課題になっている。これはアジア全体の課題であり、北東アジアでも同様のことが起こっている。

世界の金融を簡単に言えば、どちらかというとお金が足りないという過去の状況から、お金が余っているという状況になっている。お金が余っていることも反映して、金利が非常に低くなっているのが一般的な問

題である。ただ、その中で考慮しなければいけないのは、短いお金と長いお金があることである。

明日まで貸してくださいとか、1年以内に返しますというのは短いお金だが、例えばインフラの整備とか環境プロジェクトを行う時は、借りたお金を返していくのに15年あるいは20年かかる。この長い方のお金が必要でも潤沢に流れているわけではないという状況が見えている。

同時に、銀行を通じてお金を流す間接金融、インダイレクト・ファイナンス・システム (Indirect Financing System) という仕組みの中で、銀行はかなり傷んでおり、これ以上銀行を傷ませないためには、銀行の業務内容を少し制約しなければいけないという議論が出てきている。これまでは銀行に行ってお金を借りようというのが一般的なパターンだったが、それが必ずしも通用しないような状況になっている。

加えて、日本で最近トラブルが起こっているAIを使った金融あるいはブロックチェーンを使った仮想通貨の問題も、金融の世界に波乱要因として出てきている。これをどのようにうまく咀嚼していくかがこれからの課題になっていくように思う。

これからの金融あるいは今の金融は必ずしも明快な状態ではない。よくわからない状態の中にこれから飛び込んでいくというのが金融人一般の認識だ。同時に、短いお金は結構たくさんあるので、皆さんが仕事やプロジェクトを進める時に、それなりの計画がきちんと立っていれば借りられないという状態ではない。逆にいうと、そういうものにどんどん依存して借金を積み重ねてきている状態が起こっている。家計では教育ローンや住宅ローンがあり、会社の場合は設備投資があり、国もさまざまな理由で国

債を出して自国の国民や他国の投資家からお金を借りる状況が続いており、やや過大に借金が積み重なっている状態である。

これがこの先どうなるか。何となく積み重なっているものがガタガタと崩れていかないようにするにはどうしたらいいかを、我々が自分の国の中であるいは地域で、あるいは全世界で考えていく。そういうことが必要な状態になっている。

世界全体としてお金が足りないわけではないが、その理由を分析してみると、基本的にはアジアの中国あるいはそれを追っているインド、そしてその先を行っている東南アジアというような国が発展していく中で、所得がどんどん上がっている。最初のうちは貯金できずに全部使っていたところから、貯金ができるようになっていくと、そこから後は所得の伸びよりも貯蓄の伸びの方が高くなるという状態になる。

また、ある国においては社会保障制度が必ずしも完備していない。例えば、病院に担ぎ込まれた時に、日本だとそのままベッドに運ばれていくのだが、まずお金を持っているかを聞かれる国もある。そういう国の場合、無理して貯蓄をすることも起こってくる。そういうことも含め、全体として貯蓄水準が上がってきている。

それに対して、それなりの発展をしてきても、例えばマラソンを見ている、途中までは非常に勢いがよくても、ある程度のところに行くと高原状態になって必ずしも進まない。それをうまく乗り越えていけば次の世界に入るのだが、進めないままの状態になりかかっている国が増えている。成長のための資金需要が必ずしも大きくないところがある。

環境問題は重要なことだが、その対策をするためにはコストがかかる。必要な資

金は増えるが、ある程度の儲けしかないという時に、コストが増えるならば止めてしまおうというために必ずしも資金需要が伸びない。そのようなことが全体として起こっており、結果としてややカネ余りの状態になっている。

そういう中で、リーマンブラザースのショックが2008年9月に起こり、2009年には先進国のほとんど、途上国のかなりの部分がマイナス成長に落ち込んだ。その後、それを支えるために財政政策と金融政策が行われたが、すでに各国がかなり借金をしていたため必ずしも財政政策を行う余地が大きくなり、金融政策にかなりウエイトをかけてきた。

今でもアメリカの連邦準備委員会、ヨーロッパ中央銀行、日本銀行等がかなりの流動性をもって、現金をマーケットにつき込むことによってお金を回しやすくし、金利を下げることによって経済を支えてきている。しかし、先に述べたように短いお金は出てくるが、長いお金が出てこない。結果として中央銀行が流したお金が短い運用になり、その向かう先が一つは株式市場、もう一つは不動産市場となり、本来我々が考えていたようなところにお金がうまく流れていない状況が起こっている。

いつまでもこのような低金利あるいは潤沢な金融政策を続けるのか。この向かう先が変わった時には、先進国側の資金需要が下がっていくこともありうるし、金融政策しての結果の債券金利と株式市場の価格の間でのトレードオフも起こってくる。

このような一般的な状況を踏まえ、これからお金をどういう形で持ってくるか。あるいはお金を調達するためにはどのようなことをしなければならないのか。まさに本題に入っていくときに、何をやるかというプロジェクト・デザインが非常に必要になってくる。アジア開発銀行によると、アジア全体で毎年1兆7000億ドルのインフラの需要がある。数年前までは年8000億ドルと言っていたが、一気に2倍にも増えてしまっている。その中で、必要ではあるがお金を借りてまでやってきちんと返せるものなのかどうか、という意味でのデザインの必要性が高まっていく。

グッドデザインングとして望まれることとして、一つは、やるべきことがはっきりしてい

るかどうかである。道路網を例にすれば、ここにもあった方がいい、あそこにもあった方がいいというのは事実だが、例えば港湾につなげることによって運送コストをトータルで下げる、あるいは山を越えて病院に行くことによって山間の人たちが病院に行く時間を短縮できる、そうした中で何が一番必要かという優先順位を付け、目的を明確にすることが大切になってくる。それを踏まえた上で、港湾に近くなる、あるいは病院に行く時間が短くなることに、これだけのお金をかけていいかどうかについて議論する。それを負担する地元の人たちとさまざまな意見の交換をする。まああった方がいいよね、という程度のプランではなかなかお金は調達できない。

それを全体としてまとめたのがバンカビリティ (Bankability) という言葉であり、銀行が貸せるかどうかということだけではなく、きちんと返すことができるかどうかについての議論をきちんとやっていくことが求められる。プロジェクトによってお金の調達の仕方、あるいは何年のお金を借りたらいいかなどが変わってくるので、それも併せて議論していくことが必要になる。

その中で、国や地方公共団体がどういう責任を持ってやるべきかが次の課題になってくる。民間のプロジェクトで工場を造るような話であれば比較的簡単だが、道路や港湾を造ったり高速鉄道を引いたりするインフラプロジェクトになると、それだけの大きなお金を動かせるのはどうしても国の単位になってくる。そこにお金を出そうという投資家や資金の出し手にとって一番重要なのは、その国や地方公共団体のやっていることが予見可能かどうか、そして安定的かどうかということである。

お金を出す時には、今の状態を前提に出すわけだが、毎年法律が変わったり、最近アメリカでトランプさんが大統領令を頻発しているような形で向きが変わったりすることが頻繁に起こってくると、1年ぐらいの短いお金であれば対応できても、長い期間お金を出す人にとっては足を引っ張る形になる。そういう意味で、予見可能性と安定性をいかに政府が保証できるか、あるいは制度の変更はやむを得ないとしても、すでに始まっているものには遡及させないと政府がコミットすることが必要になってくる。

投資家の方も、実施する国なり地方公共団体に最初にお金があればいいとか、あるいは調子が悪い時には最後は保険や保証の形で国や地方公共団体が面倒を見てくれるとありがたいとは思いますが、次第にそういう体力のある国、地方公共団体が減ってきている中では、最後は自分たちのお金の計算でやらなければならず、制度の安定性、予見可能性が必要になってくる。

北東アジアではまだ社会主義や共産主義の体制があるが、これらの国は法律を長く維持するよりも、必要に応じてさまざまに制度を変えていく。意図としては改善していくわけだが、そういうことが時々行われると、やはり足を引っ張る形になるので、そこをどう考えていくかを検討していく必要がある。

さらに、今日の重要な点にもなるが、特定の国の中だけでプロジェクトが終わる状態では次第になくなっていく。国境をまたがり、しかもその国境が一つではなく二つ、三つまたがるプロジェクトが必要になってくる。Inclusive Growthとして、特定のところだけが豊かになるのではなく、みんなが豊かになる。そのために相互の関連性をうまく結びつけていく必要があることから、クロスボーダープロジェクト (Cross-border Project) が必要になってくる。

例えば、国境を一つまたぐと二つの国が対象になってくるが、仮に外からお金を引いてきた時にどういう分担でお金を返すかについてきちんと議論していく必要がある。一つの川に橋を架けると、兩岸の国が折半するのが普通だが、その橋の存在がどういう効果をもたらすかに大きな違いがあれば、実際に払うべき金額で差がついてもいいはずだ。今まではそういう議論をしないまま折半してきたわけだが、そうすると体力のない国、あるいは橋の例で言えば、橋が架かったことによる利益が相対的に少ない方の国がその分担に乗らないと、結局全部が進まないということになってくる。そういう意味での分担について簡単なルールがないとすれば、事前の議論を進めなければならぬ。

北東アジアの対象範囲としては6カ国があるが、その中でどういう形で分担をするのか。すべての国が同じ体力であれば単に受益の程度だけで決めてもいいわけだが、国の経済力に格差があった時に、豊かな

国の方がたくさん持つことも併せて考えていく必要がある。世界190の国の中ではそういうルールは作りにくい、6カ国であればそういう議論も進められていく必要があるのではないか。

お金の出所として、公的なものと民間のものがある。経済発展の遅れている国の場合は先進国からの公的開発援助 (ODA) によって支えられている面が多いが、北東アジアではそういう国は少なく、ある程度民間資金が出てくる。あるいは、民間資金が多少はリスクを取ってもこの地域に資金を投下することによって、投下された国にとってもいいことだし投下する側にとってもいいことだ、という判断ができるような状態になってきている。まず、我々の地域をそういうふう認識する必要がある。ただ、その中でも国の体力の格差はあり、それをどう織り込んでいくかが次のステップになるが、とりあえず全体として見れば、民間の資金が投下される地域に我々はいると思う。

ODAはこれまでかなりの影響を持ってきたが、それを出してきた先進国側が財政的に苦しくなっている。特にヨーロッパでは、リーマンブラザースのショックの後、ギリシャの粉飾決算によるさまざまなトラブル等があったりかなり体力が落ち、それぞれの国が海外の開発支援のために資金を出すことが難しくなっている。公的資金のウエイトが徐々に落ち、民間資金のウエイトが大きくなる中で、民間資金をいかに魅力的なものとして我々が引っ張ってくるかということを考える必要がある。これからの課題は、民間資金を我々の開発、あるいはさまざまなプロジェクトの実行のために引いてくる体力作りをしていくことである。

二国間のODAでは難しいところを、アジア開発銀行や世界銀行といった多国間機関が補完をしている部分もあるが、そういう国際機関の資金の源泉や保証のバックアップも先進国政府がやっており、そうは伸びていかない状況になっている。そういう中で民間の資金は割合潤沢に流れているが、これも必ずしも思ったほどうまく流れていくわけではない。これから述べるさまざまな理由によって、短いお金の方は結構流れてくるが、インフラや環境プロジェクトに必要な長いお金がなかなか出にくくなっている。

一つの問題は、銀行が2009年以降、

かなり傷んできていることである。これまで銀行が貯金を集め、それを自分の目利きによって大丈夫だというプロジェクトにお金を貸していたわけだが、そういう目利きの能力がなかったのか、少しいい加減なプロセスを踏んだのか、さまざまに焦げ付きが起こり、日本でも数十年前は全国的に活動している銀行が22もあったものがいまは5つに減っているほどに統合あるいは破たんが起こっている。ヨーロッパでも、実はアメリカでも、似たようなことが起こっている。

銀行が潰れそうになった時には、政府が支援し、株式の形でお金を投入して銀行を支えてきた。しかしそのお金の源泉は税金なので、国民からしてみれば、我々のお金を使って銀行は何とか生き延びて仕事を続けているのだから、まず我々に直接還元するような仕事に使ってほしい、他国で使うなんてお金の余裕があってからやるべきだ、というプレッシャーがかかる。豊かな国でもこうしたことが起こってくると、ODAでもあったように豊かな国からお金が出てこないということが民間でも起こりうる。

民間のお金の場合にはある程度リスクを取ることが許容されるわけだが、もし国民の方から我々の税金で支えられているのだからリスクを取ってはいけないという圧力が高まると、やはり仕事ができにくくなる。こういう形の金融愛国主義 (Financial Patriotism) が強くなってくると、国内にお金が留まるだけで外に出ていかない。逆に言うと、国内でお金を借りる人がいない時には、銀行自体もお金の貸し手がなくて困ってくる。国民の意識と、それが合理的な判断であるかどうか併せて考えていく必要がある。

現在のマーケットのコンディションをまとめると、資金の需要と供給の関係で言えば、供給の方が過大になっている。経済状況を支えるために中央銀行が大量にお金を入れていることによって、一般的には低金利が長く続いている。いま皆さん方が100万円のお金を預けておいても、それをATMで1回出すとその利用手数料で利子が全部飛んでしまうくらいになっている。そういうことが日本だけではなく、世界的に起こってきている。同時に、これまで述べたように銀行自体にさまざまな制約がかかってくることによって長いお金が少ない。一方、中央

銀行がどんどんお金を配っているの、短いお金があふれている状況になっている。

2008年のリーマンブラザースのショックから、アメリカはおおよそ2年間で克服したが、ヨーロッパはその克服に時間が長くかかり、それに加えてギリシャの国家的粉飾決算によるトラブルが起こって、ヨーロッパの銀行の体力がかなり落ちている。ヨーロッパの中央銀行はどんどんお金を流してはいるが、それが長いお金として使える形で出て行くかという、かなり限定的にしか出て行かない状況になっている。

以上が今までの状況であったが、少しずつ金融政策の方向が変わりつつある。2014年ぐらいからアメリカがまず、危機的状況は終わったということで、非常にゆっくりではあるが向きを変えてきている。最近ではヨーロッパ中央銀行もそれをフォローする状況になってきており、2019年ぐらいからはこれまでの政策を変える方向に向いてきている。日本はヨーロッパに比べて少し遅れているので、その後になると思うが、基本的な方向が変わっていくことを我々としては、今、見ている。

その時に一番大きいのはアメリカの動きである。アメリカは金融市場の中心であり、ドルはそれだけの強さを持っている。アメリカがどういう形で金融の方向を変えるかは、アメリカの景気に影響を与えるだけではなく、それ以外の先進国、新興国、途上国にも影響を与える。しかし、アメリカの中央銀行である連邦準備理事会が突っ込んでいく黒雲の中には、リーダーシップが欠けているかもしれないし、インフレについての予測も難しくなっており、同理事会のイエレン議長もインフレの動きについてはミステリーであると言っている。

同時に、銀行の動きを制約している要因として、かなり傷んでいる銀行にみんなが預金をしているわけで、その銀行が健全性を保つためにはさまざまな制約をかけた方がいいという議論がある。もともと銀行というのはお金があつてうらやましいと思うほどなのだが、いまや日本でも世界の中でも、ある意味でもっとも危機にさらされている業種が金融業になってきており、その中で銀行がどういうものを維持するかが重要になってくる。

製造業や流通の人たちが破たんするのは決していいことではないが、金融の場合にはその金融機関から借りている他の健全な企業もあり、あるいはその銀行にお金を預けている善意の預金者もあり、破たんはなるべく避けていかなければならない。銀行が健全になるためには大きなことをしなければいい、と行動を制約する動きがどうしても出てくる。制約し過ぎだと言うトランプ大統領は、金融規制を少し緩和しようという提案をしているが、具体的に何をやったらいいかというところがまだ見えてきていない。

銀行自体も今のままでは仕事ができない状況になってくる中で、北東アジア6カ国の金融制度、あるいは銀行の健全性を維持するための制度が違ってくことになると、なかなか一緒に仕事をするわけにはいなくなる。お金の出し手がアメリカだけだとしても、それを受け取ったプロジェクトの実行者がどういう形で資金を配分し、どういう形でそれを回収していくかについて、ある程度の合意がなければならぬ。一つの国が受けるのであれば、その一つの国の制度だけでいいわけだが、クロスボーダーで仕事をする時に、何らかの形で分担をし、責任を果たすことになると、その責任の果たし方に差が出て、かなりギクシャクもしてくる。

北東アジア6カ国は社会制度も違い、金融の仕組みについてかなり差があり、ただちに全部同じには出来ないことは明白である。しかし、何が一番問題を起こすかについて協議をすることによって徐々に調整を図っていくような調和化 (Harmonization) が、これからの北東アジアにとって最大の課題になってくる。

それと同時に、これから銀行自体にもし体力がなくなるのであれば、銀行ではないところに資金源を求める必要があるのではないか、ということも考える必要がある。アメリカではすでに、企業が仕事をする時に銀行に頼らずに株式を発行して資金調達する、あるいは自らが債券を発行して借金をする、という形での直接金融スタイルが大きくなっている。ヨーロッパと日本の場合は、銀行が産業やそれ以外の金融に占めるウエイトが高くなっているが、銀行の体力がなくなってくるようであれば、直接的な金融が必要になってくる。

そういう意味で、まず債券市場を活性化させることが考えられる。今までは銀行あるいは郵便局に貯金し、そこがまとめて何らかの仕事をしてきたが、ある会社がこういう仕事をしたいからお金を貸してくださいと言った時に、その会社に直接お金を貸すという形での債券市場を作っていくことが必要になる。

同時に、お金を持っている人の中でも長いお金を持っている人がいる。典型的には年金の運用をしている人であり、今、直ちに資金が必要ではないが20年後、30年後には必要だという人たちは長く資金を運用することが必要であり、そういう人たちに直接働きかけていくことも考えていかなければならない。

またAIの発展、インターネットの発展の中で、銀行に行かなくてもお金が借りられる状況が起こってきている。すでにアメリカの中西部とか中国では、例えば100万円ほしい、借りたいと言うと、貸してあげるといふ応えがネットで出てきて、それをマッチングさせるということが起こっている。そこには銀行はもう介在していない。仲間から仲間へ (Peer to Peer) というような動きが徐々に大きくなっていくことも考える必要がある。

銀行を経由しないでお金が流れることになれば、仮にトラブルが起こった時に傷の付き方が小さくなるということがある。我々が銀行に預金し、それをまとめて銀行が貸した先が壊れてしまうと、その銀行自体がボキッと折れてしまうわけだが、それぞれの人が個別に貸していたプロジェクトがうまくいって回収できなくなっても、それはそれぞれの投資家が少しずつ痛むという話であり、ボキッと倒れて命がなくなるまでには至らないという意味でリスクの分散にもなる。そういうものを金融の世界に許すかどうか、特に政府がある程度コントロールしているような経済体制の国においてそれを認めるかどうかは一つの決断になってくる。

アジアではヨーロッパやアメリカに比べて債券市場の発展が遅れているが、これをうまく活用することによって、お金を持っている人も銀行預金という狭い選択だけではなく、すこし長い運用ができる。長い運用は普通、より高い利回りがオファーされるので、そういうものに向かっていくことができるような状態にこれからなっていくわけである。

さまざまな債券市場を作るためにはいろいろな手続きが必要だ。例えば、仮に債券がデフォルトした時にそれを誰が補償するのかという手続きを考えなければならぬし、それを既存の機関がやるのか新しい機関がやるのかを考えることも必要だ。それから、債券を発行する以上は、その会社がやろうとしているプロジェクトが、あるいは会社の体力そのものが大丈夫かについての格付けが必要になり、それを誰がやるかも併せて考えなければいけない。全体としての制度整備として、破産法、税法などについても検討していくことになる。

これは東南アジアですでに起こっており、中国、韓国、日本の経験を生かして北東アジアでもできるようになっていくであろう。そういう中でなるべく長い資金を得るため、特に年金などについて興味を持ってお金を出してくださいということを、これから我々は言っていかなければならない。現状では、年金資金は先進国でやっていて、例えば水道や発電の事業についてお金を出しているが、これまでやっていないような国はあまり乗り気ではない。これは当然のことではあるが、それを乗り越えるために何をやっていくかが重要になってくる。

インフラでも、新しく造るということと、今あるものをいかに長く使いつつ途中で補修をしていくかということが必要になってくる。その資金も大きく、先に述べた1兆7000億ドルの中にも、新設だけではなく、すでに造った道路に穴が開いたらどうするか、橋がグラグラしているからどうするか、ということについてもお金を使わなければならぬ。そういう既存のものを「茶色の世界 (Brown Field)」、新しく造るものを「緑の世界 (Green Field)」と言い、ブラウンフィールドにもお金を流すことについても資金の出し手と協議することが必要だ。

政治の世界において、新しいものを作ることにについてはかなりの政治家が一生懸命やってくれるが、いっぺん出来たものを維持補修することにはあまり熱意を示してくれない。ブラウンフィールドの方に年金資金を引っ張っていくことを考えていく必要があると思っているが、そう簡単ではない。先進国の既存のものには出すが、新しいものにはなかなか貸せないという動きが出てきている。それを北東アジア全体としていかに魅

力あるものにするかを考えていく必要があると思っている。

最後に、外部から資金を受け入れ、あるいは中国や日本などすでに資金がたくさんあるところからそれを受け入れ、仮にそれがうまく返せなくなるような国が出てきた時にどうやって保護し支えるか、ということが必要になってくる。すでに東南アジアではチェンマイ・イニシアティブということで、ASEANの10カ国と日中韓の計13カ国でシステムを作り、さまざまなトラブルが起こった時に救済するというをやっている。

幸いなことに、1997年のアジア通貨危機の後にはそれほどの危機は起こらず、まだそのシステムは発動されていない。ヨーロッパ

の場合、ギリシャでその問題が起こり、ワシントンにある国際通貨基金 (IMF)、ブリュッセルにある欧州連合、そしてフランクフルトにあるヨーロッパ中央銀行の三者が同時に貸すという仕組みをとっている。

銀行の体力が次第になくなってくると、どういう形でこうしたシステムを安定的なものにするかについても、我々としては議論をしていく必要がある。もしそれが出来ないということになると、発展に支障をきたすだけでなく、借金のためにお金を返さなければならず、その分だけ食物の輸入とかエネルギーの輸入ができなくなるようなことが起こってくるので、それについての協力体制を作っていく必要がある。

そういう形での協力をする時、もし北東アジア6カ国で何かしらの形でシステムを作るのであれば、お互いがお互いをきちんとチェックできる体制にしていく必要がある。一緒に仕事をする仲間たちに対して正確な情報をなるべく早いタイミングで教えることによって、相互の協力体制ができてくるであろう。

これから先、さまざまな問題が起こってくるであろうが、北東アジア全体としては体力があると思っている。いま述べたような形の金融協力を進めることによって、地域全体の開発が可能になると考えていきたい。

## 北東アジア地域統合の新たな地政学

米ブランダイス大学教授  
ピーター・ベトリ



この重要な地域において、このような重要な会議に参加できることを大変光栄に思う。現在、アメリカではどのようなことが起きているか、そしてそれがこの地域にどのような影響を与えているのか、それに対する反応がどのような形で起こりうるかという点について話したい。

北東アジアは、現在も、そしてこの先数十年に亘っても、世界の生産とイノベーションにおいて重要な地域であることは疑いようがない。もし北東アジアがうまく機能し、経済圏が緊密になれば、生産性の高い地域になり、国家間の関係も平和的なものとなって、世界の他の地域との関係における交渉力も高まる。北東アジアの経済統合に関するこの会議は、本当に重要である。

私は、日米の貿易問題に関する博士論文を書き上げた1976年から北東アジアの成長をずっと追っている。この42年間で世界は大きく変わった。今日、この地域の経済は、日本はもちろんのこと、韓国、中国、そしてロシアにおいて、ますます強くなっている。貿易と投資が進み、時々緊張はあるものの比較的平和である。サブラ

イチェーンはこれらの国々の間だけではなく、世界中に広がっている。さらに、この地域経済の中で組織間を繋ごうという試みも徐々に始まっている。その中で、先ほど桐部氏が言われたアジア諸国と太平洋を挟んだ向こう側の国々を繋ぐ TPP 並びに東アジアと南アジアを繋ぐ RCEP という2つの重要な貿易合意を取り上げたい。私は、ここ数年、アメリカ並びに日本の政府と共に、TPP が与える影響と恩恵について調査・研究を行っている。

この地域において、この1年は、この地域の経済について研究を重ねてきた誰もが予想もしなかったような劇的な変化がいくつも起きている。変化のほとんどは、貿易全体と、とりわけこの地域の国々との間の貿易関係において、アメリカの立場が突然変わってしまったことに起因している。アメリカは8年間も交渉を続けてきた TPP から撤退した。それによって日本、中国、韓国製品に対する関税が上がった。保護主義に主眼を置くことが公言された。過去70年間、世界的な協力が重要だと言ってきたにも関わらず、アメリカファーストが国際関係よりもより重要としたのである。この

大きな逆転が、どのような影響をこの地域にもたらすか。

今、私たちはトランプ時代に生きている。この突然の、思いもしなかったことが、どういうことを意味するか。まずは、諸外国だけでなく、国内の政策決定者を含めたアメリカ自身にも、大いなる混乱をもたらした。例えば、大統領は自身の発言を直後に撤回したり、大統領が言ったことと正反対のことを長官が言ったりしている。先日、財務長官が、弱いドルはアメリカにとって都合が良いと言ったことに対し、2日後にはトランプ大統領がドルは強くなければならないと発言している。金融と投資には予見性が不可欠であるが、現在の政策ではこれが大変難しい。実際に政府がどのような行動を起こしているかについては、後ほど詳しく例を挙げてお話するが、実際の行動は発言そのものほど混乱や不安定な状態ではない。

現在の状況はそう簡単には終わらない。大統領は大統領としてあと数年は居続けるわけで、恐らく彼の行動も変わることはないだろう。

2点目に、例えば民主党が現在の共和

党を制したとしても、実際に国際関係、特に貿易が大きく変わるかどうかは不明である。現在、アメリカは、完全に二手に分かれている。今の大統領に代表される国家主義の右翼勢力と、前回の大統領選で影響力を発揮したバーニー・サンダースのような国家主義の左翼勢力である。そして、ほとんどの経済学者が該当するような中道派の数は減っている。現在進んでいる混沌とした、本質的に国家主義的なアメリカの政策は、この先、数年間は続く可能性が高く、早急な解決法はない。経済学者として言うならば、長い目で見れば、根底にある経済が最終的には機能し、政策をけん引するものになると思うが、そこに戻るまでには、まだしばらく時間がかかると思われる。

ご存知のように、アメリカ経済は非常に堅調である。失業率は極めて低水準で、株式市場は堅調、インフレ率は少しだけ上昇し、これは金融政策にとって歓迎すべき動きである。アメリカは極めて運が良い国である。その理由の1つとして、資源に恵まれている。石油が潤沢にあり、世界の油価は再び上昇している。いくつかの異なる視点からみても、アメリカは極めて堅調な回復の時期にあり、この先も極めて順調に回復するであろう。

現在のような状況は、北東アジアにどのような影響を与えるのか。アメリカの不確実性と予測しづらさは、恐らくアメリカ自身よりも世界の他国にとって大きなマイナスになると思う。しかし、長期的には、このような混乱した過程は収まってくることを期待したい。

このことは、北東アジアにとってどういう意味をもつのか。私たちは、こうした不確実性の結果、比較的難しい時期を迎えている。経済環境が危うくなれば、私の頭で考える当然の反応としては、地域内の各国の利益を追求していくために多様化し、単一のパートナーや一つの戦略に依拠するのではなく、複数の方策で将来を構築していくことである。それにはどんな意味があるのか。この地域として地域の統合に優先順位を与えていくべきだと思う。地域の統合は極めて良い戦略であり、この地域の成長と統合から、多くの経済的な利益が得られる。

2つ目の戦略は、地域における国際関係を多様化していく、つまりアメリカを越えたところに目を向けることである。アメリカとの関係は継続し、さらに強まるかも知れない。しかし、リスクを最小限にするために、例えば、この地域に関心を向けている堅調なヨーロッパとの関係を強化する。

そして最後に、強いグローバルリーダーシップを発揮していくことが大切である。WTOは小国にとって、国際社会で優位に立つ大国に対抗する重要な手段である。韓国や、小国ではないもののアメリカ、ヨーロッパ、あるいは中国と比べたら小さい日本など中小規模の国は、WTOのルールベースの制度を世界の貿易制度としてうまく運用していくことが重要である。具体的には、世界の貿易制度におけるルールを維持する新しい貿易イニシアチブに目を向けてほしい。日本が包括的・先進的なTPPを前に進めていることは、その一例である。また、より強い地域的な制度を作るに当たって、同じく重要なのは、北東アジア各国の経済を分断している政治的緊張関係を軽減していくことである。これは確かに難しい問題で、信頼がなければ難しいものの、アメリカが撤退することによってこの地域の政府にイニシアチブが生まれ、中国と韓国、日本と中国の間で試みられている緊張緩和は関係強化につながるものと思う。

以上のようなことを背景に、より具体的な点を論じてみたい。トランプ大統領の下で、アメリカでは、実際にどんなことが起きているのか。どのような行動が取られ、それらがどのような動きに繋がっているのか。そして、最後にそれらに対して北東アジア地域がどう対応できるのかという話を進めたい。

まず、大統領は、東アジア、南米、そしてアメリカ、カナダ、メキシコといった北米から12カ国が参加する協定であるTPPから撤退した。この協定は、約20年ぶりに国際的な貿易ルールを見直し、この間に起きたデジタルコマース、知的財産などの大きな変化を組み入れようとする重要な合意であり、地域諸国から強く支持されている。2017年1月23日、大統領が就任後に最初に行ったのは、この合意からの撤

退表明であった。それからちょうど1年後の2018年1月23日に、日本は残る11カ国を先導して3月8日に調印することで合意した。アメリカ政府はTPPからの撤退以外に、関税引き上げのために、いくつかの古い規制・法律を見直した。今日では、サイバー脅威や原子力脅威、航空機を使った大量の安全保障脅威もある中において、鉄鋼やアルミニウムの生産は重要であり、これらの輸入が国家安全保障を脅かすというのは難しいのだが、鉄鋼・アルミニウムの関税引き上げと、国家安全保障に脅威を与えるものに対する措置を講じるために、一連の古い法律を適用した。

また、主に中国からの太陽パネルと韓国からの洗濯機に対して中程度の関税を課し、ここでも古い法律を適用して、アメリカ国内で低迷している産業を保護措置で救済しようとしている。こういった20~50%の関税は恒久的ではなく4年で徐々に廃止されなければならない。そうでなければ、その間に、かなりのダメージを与えるだろう。ただし、この2つがアメリカの輸入全体に占める割合は、それほど大きくはない。

また、政府は反補助金関税措置をカナダのボンバルディアの航空機に対して適用しているが、300%という高関税であり、実質的にはカナダの航空機のアメリカへの輸入を禁止していることになる。興味深いことに、アメリカ国際貿易委員会(USITC)は2日前に、これを不当措置であると発言している。大統領はアメリカの法律に従わなければならないため、アメリカITCの手続きを踏まねばならず、これが効力を発揮することはない。このように、アメリカ政府のシステムが、大統領の意図する極端な言動を抑制しているところもあるが、それでも、政府のいくつかの動きは関税を引き上げようとしており、全体を通して政府は対米輸入に対してかなり広範囲な形で攻撃を仕掛けているところである。

では、どういった脅威が今なお残っているのか。基本的には貿易協定というすでに締結済みのものを再交渉しようとする動きである。すでに言及したTPPはテーブルから外したと言えるが、4日ほど前には、アメリカにとってより有利な交渉ができるなら、もしかするとTPPへの加入を再検討するかもしれないと大統領が発言してい

る。そういう発言を鵜呑みにしないでいただきたい。実際どういった意図があるかはわからない。多くの諸国は、戦略や政策の多様化については、正しくもっと保守的に進めている。

NAFTA では、アメリカは国内で製造する自動車の比率を上げなければ関税を上げるなどのいくつもの厳しい要請を出して、メキシコやカナダとの交渉で反対にあっている。また、アメリカ政府の調達及びサービスに関しても様々な制約を課し、サンセット条項を交渉にも持ち込むとも言っていて、それは、NAFTA 貿易協定が再交渉されて締結をしたとしても、5年後にはもう一度再交渉をしなければならなくなるということである。5年後にアメリカ議会を通らなければ失効することになる。現在、交渉については、ほとんどの協定はアメリカの交渉相手国にとって受け入れ難いものであり、最終的には調印されることにはならないと思う。歴史を振り返ってみると、協定をやめるのか、それとも締結するのかという状況になると、何らかの解決策が出てくるので、恐らくうまくいこうと楽観的に見ている。しかしながら、現時点では未解決のままである。

米韓の自由貿易協定について細かくは申し上げないが、同様に、アメリカ側から出された多くの要請に韓国側は当初大いに抵抗したものの、すべての再交渉ではなく修正分だけの交渉という形になってきているところに妥協が見える。

アメリカは WTO から撤退するとこれまでも何回か言ってきたが、まだ撤退はしていない。しかし、紛争解決機関の委員の指名を阻止し、WTO の機能そのものを減速させている。

これらはすべて、見通しの立たない状況を示している。では、アメリカがいらないという状況でどんなことができるかという話をしてみたい。アメリカは、将来的には多少、態度を変えるかもしれないが、その間、アメリカ以外の各国は過去7年余りで構築したシステムを維持するために何をしたらいいのだろうか。重要なことは、アメリカの経済力を全部集めたとしても、世界の貿易全体の11%ぐらいにしかならないということである。つまり、世界貿易の89%はアメリカに関係なく行われており、アメリカがいな

くても残りの地域は十分に生産性を保ちながら経済を維持できることになる。この中でもアジアは、その規模、ダイナミックさ、生産拠点の役割という意味において、世界の商業では非常に重要な役割を果たす。

アジアがアメリカ抜きで進む場合、何ができるか。最も重要なのは、国境を超えたデジタル経済、IP、生産拠点において現代の貿易要求が反映された新しい協定を作ることである。これが TPP の目指すところであり、これからのアジア・北東アジアにとっては非常に重要になる。

2番目に、継続的に貿易自由化を進めていくことがアジアに大きな利益をもたらす。アメリカが止めたからといって、他があきらめる必要はない。反対に、非常に強力な国境を超えた生産拠点が貿易関係に影響を与えている。

そして最後に、新しい規制システムを作ることによって、アジア地域はアメリカや他の地域貿易システムを牛耳ろうとしている国々に対して、自分たちの交渉力を強化することができる。現在、それに向けていくつかの交渉が継続中である。中国にとって、北東アジアとアメリカとの貿易はほぼ同じぐらいであるが、日本と韓国ではアメリカよりも北東アジアの方がはるかに重要である。この3カ国にとっては、アメリカ以外の地域の方が貿易相手として、より重要である。北東アジアはアメリカに大きく依存しているものの、域内、そして第三諸国との貿易関係も大きい。

そのようなことを背景に、具体的にどのようなイニシアチブが行われているかを話したい。1つ目は、日本がつい最近イニシアチブをとって1月23日に合意にこぎつけた包括的かつ先進的な環太平洋パートナーシップ (CPTPP) である。これは必ずしも北東アジアに集中しているわけではなく、中国や韓国が入っていない。しかし、韓国はしばしば、ひとたび CPTPP が結ばれれば参加する可能性はあると言っているので、韓国が入ってくる時期に来ている。カナダやメキシコが NAFTA における交渉力を高めるために入ったと同じように、米韓の自由貿易協定が難しくなった場合には、韓国も同じようにアメリカに交渉力を見せつけるという意味で参加することはあり得る。もし、この11カ国に東アジアから

の参加を加えたら、本来のアメリカを入れた TPP が実行されたのと同じぐらいの利益が得られよう。

2つ目のイニシアチブは、多くの交渉者が2018年には調印できるだろうと言っている東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) である。これは中国、日本、韓国を中心とする北東アジアを含む16カ国で構成される。最初に提唱された時には、まず日中韓が合意し、それを他の国々に拡大させると考えられていた。そのようにはなっていないものの、日中韓3カ国が最低限の基準に合意することができれば、貿易を促進し、緊張感を弱めて、将来的にはさらに強い合意を得ることができると思われる。

3つ目に、この地域において非常に興味深い内容の「一帯一路イニシアチブ」が、韓国や日本を含むこの地域のすべてのメンバー国に拡大するのだろうか。これは中国とヨーロッパ、より直接的には中央アジアとの間に貿易ルートを結ぼうというもので、野心的でビジョンのある興味深いイニシアチブではあるが、必ずしも北東アジアに必要ではなく、今後が注目される。一帯一路には財政課題があるが、これらに対して合意が得られるかもしれない。あるいは北東アジアの経済統合と一貫性のあるものが実現できるかもしれない。例えば、一帯一路プロジェクトの一部がもう少し広く北東アジア諸国の企業によって建設されたならば、長期的には地域の統合と東とヨーロッパをつなげるという一帯一路のより大きな目的に叶うことになると思う。

最後に、CPTPP の締結にどんなメリットがあるのか。この数年間、日本と中国のエコノミスト、ヨーロッパの同僚、そして私を含めたグループで、TPP 及び新しい CPTPP に対して慎重に研究を重ねてきた。CPTPP では、一般的な収入は、アメリカ抜きでも大きく、アメリカが入った場合の約3分の1に相当する。さらに、韓国を含む合意に関心を表明しているあと5カ国が参加するならば、メリットは大幅に大きくなり、TPP でアメリカが入った12カ国と同じぐらいの規模のメリットを享受できる。

なぜこの協定が魅力的なのかといえれば、全く新しい生産拠点が北東アジアと南アジアを繋いで作られることにある。ハ

イテクノロジーをもつ日本と韓国、生産と労働コストの低いベトナム、また中間サービスプロバイダーのシンガポールなどの16カ国が繋がれば、世界の生産システムにとっても非常に大きなメリットとなり、技術から労働力まで一貫している中国以外でも生産拠点ができ、選択肢が広がることになる。さらに、中国自身も参加するということにな

ると、この協定の価値は2倍、3倍に高まる。アメリカなしでも、より大きな、より良いCPTPPで確実な経済的メリットが得られることになる。

この道のりのどこかで、アメリカはこの地域経済の協定に、再び参加することが重要である。急速に進む世界の新技术に後れをとらないで、ルールに基づいたより強

い世界の貿易体制を確立するという、数年前に我々が目指していた地点まで戻るためには、北東アジア、そして広くアジア太平洋においてルールに基づく貿易ルートを作ることが確実な道であろう。

[ERINAにて翻訳]

## 経済の強靱性を高める 強いアジアの域内貿易と投資

アジア開発銀行 (ADB) チーフエコノミスト  
澤田康幸



私どもの『アジア経済統合報告書 (The Asian Economic Integration Report)』という年次報告書の内容をまとめながら、北東アジアの課題をいくつか例示する形で話したい。

その中身に入る前に、基本的な5つのポイントを示す。第1のポイントは、世界経済全体の経済成長の60%以上がアジアの成長によって説明され、アジア太平洋地域は間違いなく世界経済の機関車と言える。アジアの貿易成長はここ1、2年力強く底堅く、世界経済の成長を支えている。アジアの貿易関係はアジア域内の国々のつながりが非常に強いという特徴がある。

第2点として、アジア太平洋地域の国境を超えた金融取引は、アジア域内での取引が活発というより、アジア外、特に先進国との金融取引が多く、グローバルな部分が多い。

我々は、こうした域内の経済統合や非経済的な統合の状況について、多くのデータを集めて組織的に指標を作っている。これをアジア経済統合指標と呼んでいるが、第3のポイントとして、このようなシスマティックなデータからも上述の2つのポイントがバックアップされる。

昨年はアジア通貨危機から20年ということで、我々の報告書ではこの20年間にアジアの金融の強靱性 (レジリエンス) がどうなったかを見ているが、第4のポイントとし

て浮かび上がってきたのは、金融面での課題がアジア地域全体でいまだにいくつかあるということである。

アジアには短期的な金融問題、経済成長の変動、貿易の変動などをどうしていくかという短期的な課題があるが、もう少し中長期的に見ると、アジアには非常に膨大なインフラ投資需要がある。そのインフラ投資需要に応えなければ成長が減速してしまうという問題があり、いかにインフラ需要に応えていくかという課題がある。ここでPPP (Public-Private Partnership、官民連携) によってインフラ需要に応えていくことが非常に重要になってくるという第5のポイントがある。

以上の5点のポイントを3つのパートで報告したい。

最初のパートでは、アジア太平洋地域全体あるいは北東アジアの地域統合の現状と展望をデータで見ていきたい。ベトリ教授の講演の中で、地域統合が内向き志向あるいは保護主義的な傾向を克服する戦略として重要になってくるという話があった。そういう意味で、アジア太平洋地域や北東アジアの地域統合の現状と展望を見ていくことが重要だと思う。

2番目のパートは、アジア通貨危機後の20年を振り返り、アジア太平洋地域の金融的な取引関係、金融面での強靱性がどのように変化しているのか、現状の課題は何

かを述べる。

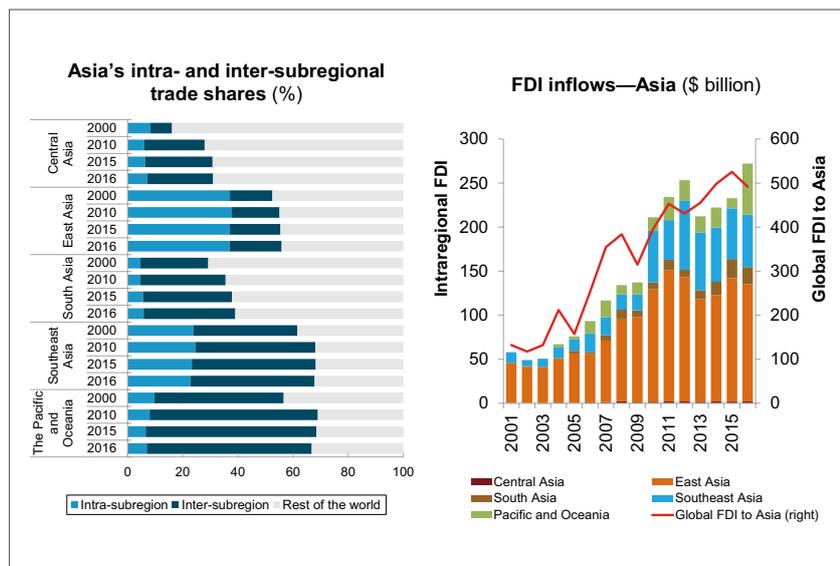
3番目のパートは、中長期的な課題として、アジアの成長を続けていくためには膨大なインフラ投資に応えていく必要があり、そのためにはPPPが非常に重要になってくるという話をしたい。

まず経済統合に焦点を当て、2001年と2016年のアジア域内の数字を比較する。例えば、アジアからアジアへの財・サービスの貿易関係は、2001年で53%だったものが2016年には57%にやや増えている。直接投資は47%から55%に高まっている。域内の比重が非常に高いことがわかる。金融面での域内比率を見ると、株式は12%から19%、債権投資も8%から15%と増えてはいるが、レベルとしては低い。大半の金融取引はアジアと域外との間で行われている。移民と送金はある程度、域内の比率が高いが低下しており、アジア外に移民したり、送金がアジア外から来たりする傾向になっている。

アジアの貿易は過去1、2年、非常に増えている。この背景には、先進国の経済パフォーマンスがかなりよくなっていることがある。特にユーロ圏、日本、アメリカの景気が堅調で、そのことを反映してアジアからの貿易も増え、アジアが世界経済を支える要因になっている。

図1の左側はアジアの貿易全体のうち域

図1 深まる域内貿易・投資関係



出所: Asian Economic Integration Report 2017

内、域外の比率を示している。中央アジア、東アジアなどのサブリージョンで見ても、域内の貿易比率が増えている。逆に、域外との貿易はどのサブリージョンも減る傾向にある。

図1の右側は、アジアに流入してくる直接投資 (FDI) のフローを示している。世界全体からアジアに流入してくる FDI、つまりアジアが企業の直接投資を引き付けている傾向がずっと続いている。また、アジアの中から他のアジアの国に対する FDI も増えている傾向もわかる。

他方、アジアからアジア外への債権投資が非常に増え、アジアで生み出された資金あるいは貯蓄が、アジアの内部で投資されるよりアジア外に出ていく傾向がある。株式投資についても同様の傾向があり、投資全体に占めるアジア内の投資比率が近年は減る傾向にある。

アジアの経済成長の活力は、どちらかという貿易関係が特に域内で進化していることにある。こうした域内貿易をいっそう推進していくには、2つのステップが必要になる。一つは、各国が貿易をよりオープンにしていくプロセスが必要で、その上にさらに域内の経済統合、貿易関係を進化していくということが必要になってくる。前者については、貿易投資の障壁を下げていくことが重要になってくる。後者については、域内でさまざまな制度のすり合わせをする、あるいは制度的な地域統合の関係を深めて

いくことが重要になってくる。

次に、アジア太平洋経済統合指標によって、アジア太平洋地域全体、北東アジアを含むサブリージョンそれぞれの統合指標を示す。

経済統合や地域統合は、いろいろな側面面でその姿を捉えることができるが、今回は6つの側面で地域統合を捉えた。第1は貿易と直接投資。第2の側面は金融と貨幣。第3はリージョナルバリューチェーン。例えばスマートフォンのいろいろな部品がいろいろな国で作られ、その部品を組み合わせる中で、貿易関係が一つの産業の川上から川下まで、一つの

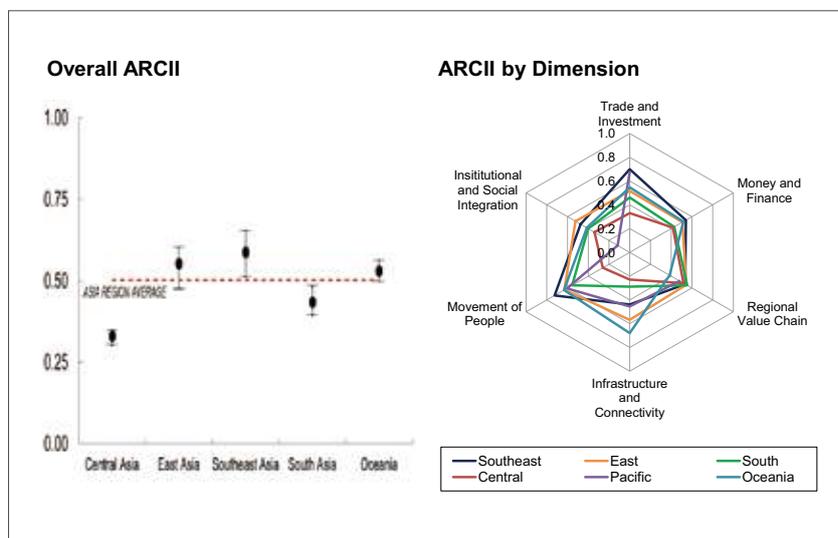
国で貫徹するのではなく、非常に複雑なサプライチェーンネットワークと呼ばれる関係によって網の目のように貿易関係が進化することがある。そうしたバリューチェーンが域内統合でどれくらい進んでいるか。

第4は国を超えたインフラがどれくらい進んでいるか。第5は人々の移動という側面での地域統合がどれくらい進んでいるか。第6に制度的あるいは社会的な地域統合がどれくらい進んでいるか。この6つの側面をさまざまなデータを組み合わせることによって数量化し、地域統合の姿をデータで示す (図2)。

左側は、6つの側面と26のデータを組み合わせることで構築された総合的な地域統合指標を各サブリージョンで示した。東南アジアが全体として地域統合が進み、2番目が東アジアとなっている。その次にオセアニア、南アジアが続く。最も地域統合が遅れているのが中央アジアとなっている。右側の6つの側面で見ると、東南アジアは貿易投資と人々の移動でかなり統合が進んでいる。東アジアは全体としてバランスはいいが、統合度は比較的遅いとどまっている。東アジアには中国、香港、日本、韓国、モンゴルという国・地域が入っているが、これにロシアを加えて若干修正したものを見ても、結果は同じ順になっている。

次に、サブカテゴリーごとに見るとどうか (図3)。貿易・投資では東南アジアで非常に地域統合が進み、北東アジアはそれに比べると遅れている。バリューチェーン

図2 アジア太平洋地域の協力・統合指標



出所: Asian Economic Integration Report 2017

も東南アジアが比較的高く、北東アジアも比較的良好だが、レベルとしてあまり高くない。人々の移動も東南アジアは高く、北東アジアは若干遅れている。金融の統合を見ると、北東アジアが一番高く、東南アジアがその次になっているが、アジア全体の統合度は低い。逆に言うと、北東アジアでも生み出された富が域内で投資されるのではなく、域外に流出していると言える。インフラのコネクティビティ（連結性）は、オセアニア、ニュージーランド、オーストラリアが進んでおり、その次が北東アジアとなっている。それからインスティテューションとソーシャルインテグレーション（貿易協定や投資協定があるか、大使館があるか、言語等の相似性があるかなど）では、北東アジアは比較的結びつきが強いことがわかる。

もう少し客観的に、アジア全体としての統合度を判断するために、アジアと他の地域を比較すると、全体の統合指標ではEUが断然高く、アジアはその次、それからラテンアメリカ、アフリカが続く。部門別に見ると、EUはほぼ全ての側面で統合度が高いが、貿易と直接投資の側面についてはアジアがEUよりも若干高くなっている。しかし、アジアはその他の側面で遅れをとって

おり、特にインフラのコネクティビティはラテンアメリカよりも若干遅れ、金融ではアフリカより若干遅れている。

パート2として、アジア通貨危機後の20年について、3つのポイントで話したい。まずアジア全体として、金融面での構造的な弱さや新しい課題が浮き彫りになっている。第2のポイントは、いろいろな制度上の政策のギャップがあり、それが金融的な脆弱性につながっている可能性がある。それを踏まえて第3のポイントは、アジアの政策担当者は強い警戒心を持った立場で金融改革をやっていく必要がある。

第1の構造的な弱さについて、アジアの新興国全体で企業の投資がどういう形で資金調達されているかを見ると、銀行融資が最も大きく、次に株式、債権の順になっている。もう一つの側面は、アジアにおけるドル建ての借入比率がかなり高く、それがアジア通貨危機の一つの問題だったという議論があるが、その状況が20年経っても変わっていない。ドル建てで借りていること、銀行借入で借りていること、この2つのミスマッチの問題がまだアジアで広範にみられる。

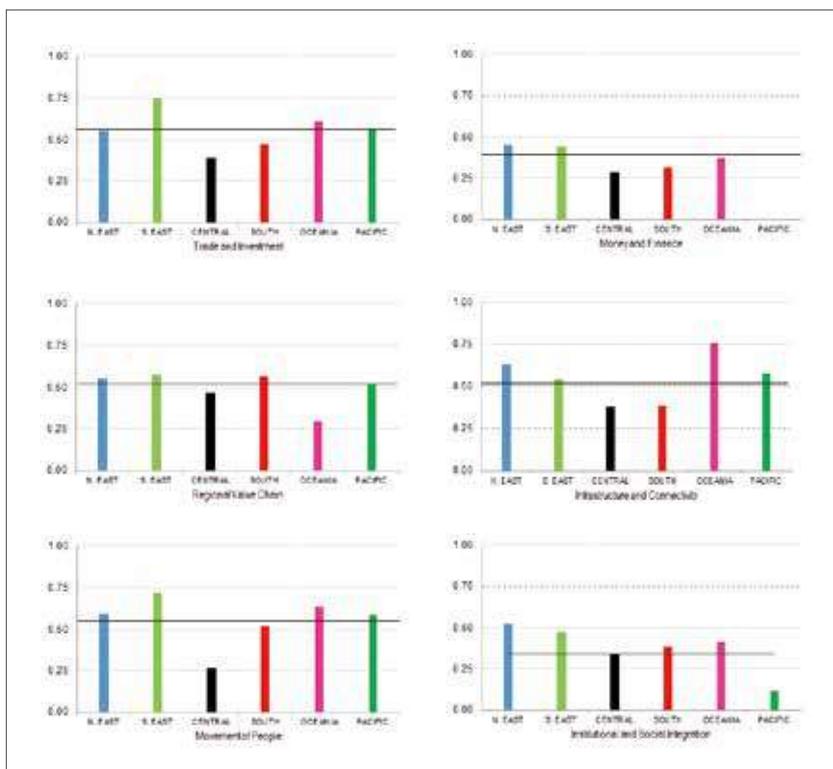
また、新しい課題として浮き彫りになっていることがある。アジアの民間セクターの債務（企業債務と家計債務）をGDP比で見ると、中国では企業債務の比率が非常に高く、それが増える傾向にある。韓国を見ると、民間世帯の債務が非常に大きくなっている。直近で、中国の企業債務のGDP比率が166%、韓国の世帯債務は90%を超えている。マレーシアやタイも韓国のようなパターンをたどっている。お金を借りること自体は問題ではないが、問題になるのは借りたお金が返済不能になることだ。不良債権の額を総融資額で割った不良債権比率が、アジア通貨危機以降は下がる傾向にあったが、直近の数字を見ると、中国、インド、バングラデシュ、インドネシア、モンゴルなどで増える傾向が見受けられる。

このようなことから3つの課題が考えられる。一つは、アジア域内の金融の結びつきが弱いまグローバルな方に結びついていき、域内での金融統合があまり進んでいない。過去20年間そうした状況なのではないか。2つ目は、先進国の金融とリンクすることは、実は先進国発のさまざまなリスクがアジアの新興国に波及する部分が増えている可能性がある。3つ目に、不良債権比率が増える傾向がやや見られ、マクロ政策もそうしたリスクを考えて慎重な政策を取っていく必要がある。

この3つの課題について、もう少し詳細なデータから何がみられるかを紹介したい。1番目のアジアの金融と域外との結びつきが増えている様子を、金融市場で見たネットワーク図がある（図4）。いろいろな国・地域の間でどれぐらい金融取引が深まっているかを実際のデータから図示したもので、6つの期間に区切っている。左上のアジア通貨危機前はあまり密ではなかったが、上中央のアジア通貨危機の間に各国・地域の間で金融取引が深まっている。下中央の世界金融危機の間も同様で、危機が起こると国境を超えた金融取引が活発になることがわかる。全体として、過去20年間に域外との金融取引が非常に深まっている。

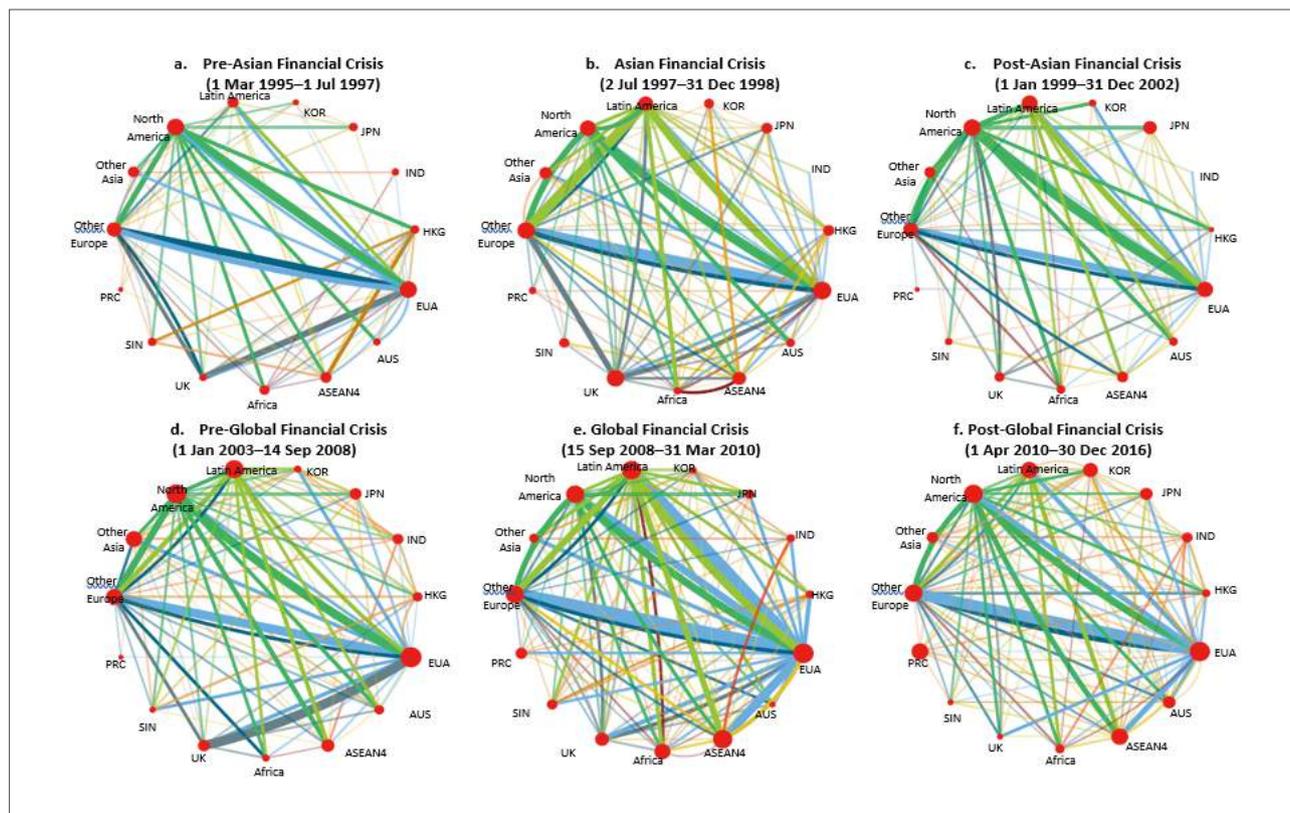
2つ目の先進国発のリスクが途上国に波及するのではないかとということについても、2008年の世界金融危機の時期に国外の銀行から借りている新興国ほど、その国からの資本流出が進むことが分析されている。

図3 部門別の統合状況



出所: Asian Economic Integration Report 2017

図4 アジア金融市場と世界との結びつき



出所: Asian Economic Integration Report 2017

3つ目の不良債権比率がマクロ全体にどのような影響を及ぼすかについても、データで分析されている。不良債権が3.5%ポイント増えると、信用の伸びが4%ぐら下がると、銀行は体力が弱まるので貸せないことになり、マクロ経済にも悪影響を与える。不良債権比率が3.5%ポイント増えると、失業率が0.2%ポイント増え、GDPが0.4%ポイント下がる。金融市場を超えて実体経済に悪影響を及ぼすことも確認できる。

このようなことから、いくつかの政策示唆が得られる。まず、マクロプルーデンス（金融システム全体のリスク把握を重視して安定性を確保する）政策がより重要になってくる。第2に、銀行からドル建てで借りるダブルミスマッチの問題を克服するために、自国通貨建てで債権市場の取引を増やすことが中長期的に重要になる。第3に、域内・域外との金融的な結びつきが増えることで国外からの金融リスクが波及してくることに對して、頑健な金融規制を考えていく必要がある。第4に、アジア域内ではチェンマイニシアチブがあるが、そうした域内全体としての金融セーフティネットをきちんと考えていく必要がある。

第3のパートは、中長期的な課題としてTPPを推進することが鍵になってくることについてである。アジアは順調に成長を遂げており、2017年4月に我々は成長率5.7%というアジアの経済見通しを出したが、その後、当初の予測よりもパフォーマンスが良く、6.0%まで引き上げた。この成長を続けていくためには、非常に膨大なインフラ投資が必要になってくる。アジアの成長のモメンタムを続け、貧困削減のトレンドを維持し、さらに気候変動の緩和策・適応策などパリ協定のグローバルなコミットメントに対応するためにも、インフラ投資は非常に重要になる。我々は昨年、これからの15年間で26兆ドルの投資が必要という推計値を出した。1年に直すと1.7兆ドルとなる。アジア太平洋地域全体で1.7兆ドルのインフラ投資をしていかないと成長は減速し、気候変動に対しても有効に対応できなくなってしまう。アジア太平洋地域全体で1.7兆ドルだが、ロシアを含まない東アジア全体では1年間に大体1兆ドルの投資が必要だということになる。この1.7兆ドルを現在の実際の投資額と比較すると、およそ5000億ドルから8000億ドルぐらいの投資が足りていない。これを

どうやって増やしていくか、その資金調達をどうするかが課題になる。その穴埋めをしないと、アジアの成長は減速し、世界全体の成長も減速し、気候変動にも対応できない。1.7兆ドルのうちエネルギーセクターが約1兆ドル、運輸セクターが約6000億ドル、その他がICTセクター、ウォーターセクターで、エネルギーと運輸部門に膨大なインフラ投資が必要になってくる。

現状の投資から足りない5000億ドルから8000億ドルを調達する方法は、大きく分けると2つしかない。一つは公的なインフラ投資を増やすこと、2つ目は民間のインフラ投資を増やすことである。公的なインフラ投資を増やすためにはどうしたらいいか。それには各国が財政改革あるいは税制改革をやることだ。歳出を圧縮し、歳入を増やすことで財政のスペースを拡大し、増えたスペースをインフラ公共投資として使っていく。しかし我々の試算によると財政スペースの拡大には限りがあり、足りない部分の4割ぐらしか調達できない。残りの6割は民間の資金を何とかして引き付けることが必要になってくる。

このように、毎年3000億ドルから6000億

ドルぐらいの民間投資がアジアのインフラに向かわなければならぬ。そこで組上に上がってくるのがPPPになる。実際のPPPプロジェクトの数を見ると、アジア地域ではこの四半世紀で非常に増えている。特に東アジアのPPPが多く、ここ10年ぐらひは南アジアが増えている。他方、東南アジアはあまり増えてなく、逆に言うと、東南アジアではPPPの伸びしろがあると思われる。分野別ではやはりエネルギー・セクター、運輸セクターでPPPが実際に行われてきた。

アジアは非常に成長率が高く、収益性の高いインフラプロジェクト、渡辺理事長の講演にもあったバンプルなプロジェクトを発掘できる可能性がある。そこに民間の資金をどうやって持ってくるかといえば、年金基金等の機関投資資産が先進国に膨大にある。いろいろな数字があるが、70兆ドルから100兆ドルぐらいの資産があるという。先進国はゼロ金利、あるいはマイナス金利であり、収益性の高い投資機会を探している状況だ。この状況を考えると、収益率が高くなる潜在性を備えているアジアのインフラにグローバルな資産を持っていくことが、アジアのインフラギャップを埋めることの大きな鍵になると言える。

アジアのインフラプロジェクトは潜在的に収益率が高いが、同時にリスクも高い。リスクが高いことで、実際には資金が流れてこない。資金が流れてこないリスクをどうやって軽減するか。信用補完あるいは信用保証といったスキームをうまくインフラプロジェクトの中に組み込み、それによって先進国の資金、民間の資金を引き付けることが重要

になってくる。

ADBや世界銀行などの国際金融機関も直接、途上国や新興国のインフラプロジェクトに長期低金利の融資をしている。ただし絶対的な額で見ると、国際金融機関のインフラ融資はアジア太平洋全域の2.5%ぐらひしかない。もちろん直接的に融資することも重要だが、国際金融機関の重要な役割は、信用補完のような制度的な枠組みを提供することによって、民間の資金がアジアのインフラに回りやすくなることだと考えられる。

PPPは民間の資金を引き付けるための有効な手法であるが、万能薬ではない。これまでのPPPプロジェクトのデータにより、どのような要因でPPPが成功し、あるいは失敗するのかを統計的に解析することができる。過去25年間で、アジアでは416億ドルのPPPが、一度はコミットはされたが最終的にプロジェクトとしてキャンセルされた。これはPPP全体の6.3%に相当する。6.3%の失敗したプロジェクトと93%の成功したプロジェクトは何が違うのか。それを統計解析した結果、大きく分けると4つの要因がある。

第1は、プロジェクト自体の質に関わる要因である。特に到達の透明性がPPPの成功に大きな役割を果たしている。また、リスクを削減する仕組みが入っているか、特に国際機関が関与して信用補完のようなスキームが入っているかどうか成功の鍵になっている。第2は、PPPを実施するに当たって制度的な環境が整っているか、特に受入国の側で独立したPPPのユニットがあ

るかどうかがPPPの成功に強く関わっている。第3は、マクロ経済環境において、その国の成長率が高い、その国全体の債務のGDP比率が低く抑えられていることなどがPPPの成功につながっている。第4は、より広い環境において、法制度が整っているか、統治がきちんとなされているか、汚職が抑えられているかなどもPPPの成功の鍵になっている。

最後に3つのポイントを申し上げたい。

第1に、アジアは貿易・直接投資では非常に統合が進んでいるが、金融の統合、特に北東アジアについて言えばインフラの統合、制度的・社会的な統合に改善の余地がある。

第2点に、アジア通貨危機後の20年間で金融的な強靱性が増しているかどうかについては、いまだにドル建ての銀行借入が非常に大きく、いわゆるダブルミスマッチの問題が潜在的に存在する。域内と域外との金融取引が多く、特に先進国発の金融ショックが波及するリスクも増えているように思われる。そうしたものを未然に防ぐ仕組みが今後も重要になってくる。

第3に、中長期的な視点として、アジアの成長や気候変動への対応を考えると、インフラ投資が非常に重要になってくる。しかし現状ではインフラ投資が十分に調達できていない。今後も民間の資金を引き付けるようなさまざまな仕組みが必要になってくる。PPPもそうだし、国際機関も民間資金をアジアに引き付ける重要な役割を果たす。

## セッションA 人と物とサービスの自由な移動

# 一帯一路構想の下での中欧間貨物鉄道 —相互に連結されたユーラシアの姿

北京交通大学交通輸送学部教授  
董春嬌

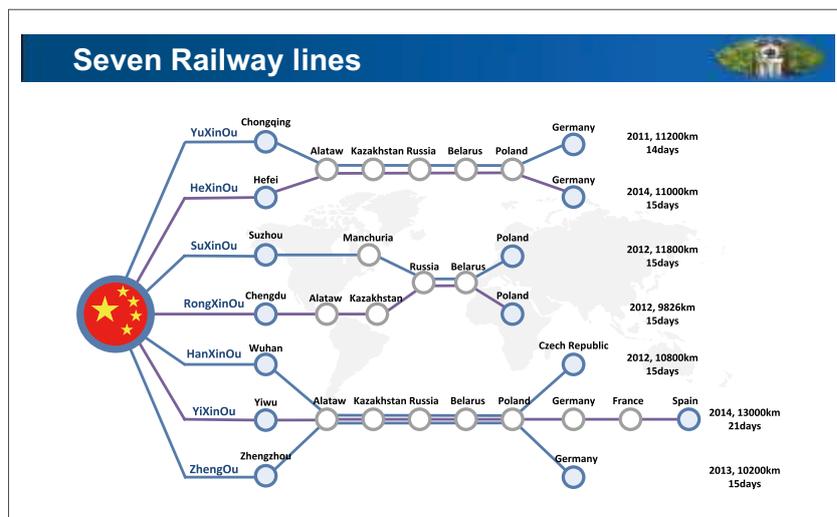


今日は一帯一路構想 (Belt and Road Initiatives: BRI) の下での中国と欧州との間を結ぶ貨物列車のプログラムについて話す。この報告を通じて相互に連結されたユーラシアの姿を示したい。内容は3つに分かれており、まず簡単に我々の一帯一路のイニシアティブについて説明する。次に中国とヨーロッパを現在つなぐ列車輸送のプログラムについて話をする。最後にまとめとする。

まず一帯一路プログラムは、基になっているのがいわゆる古代のシルクロード、ローマと古代中国をつないだものである。絹、ウール、金、スパイスといったものが2000年にわたって交易されてきた。そして新しいシルクロードは2013年に習近平氏によって発表された。これは中国、欧州、アジアの間の経済協力を進めていくためのものである。現在このBRIの下、非常に大きなイニシアティブが進んでおり、その中でここでは鉄道のネットワークについて話をする。これは単に物流のネットワークというだけでなく、経済協力、それから社会・文化的な協力なども含む。中国を進展させるといっただけでなく、経済回廊を使うことによって、その周りの都市も発展することができる。約44億人、65カ国以上の人たちが、これにより貿易に関わることができる。そして10年間で2兆5000億ドル規模に達すると考えられている。

続いて中国、欧州間の主要な回廊とルートの特徴、それに関係する価格ルール、コスト、貨物の管理、開発計画について話をしていく。大まかに3つの経済回廊が提案されている。エネルギー、産業クラスターを有している地域がこれによりつながることになる。まず東の回廊は、満洲里とロシアを通りながら、欧州につながる道、そ

図1 7つの鉄道



して真ん中のルートは、エレノホト、ロシアを使って欧州に行く道、そして西のルートは、連雲港とアラ山口を通して欧州へとつなぐ。他の回廊を含め7つの鉄道の回廊がある (図1)。2011年に最初の線が開通した。渝新欧 (YuXinOu) とよばれるこの線は重慶からドイツまでつながっているが、2012年にはさらに3つの線が開通し、2013年にもう1つ、2014年にさらにもう2つ開通した。最近開通した線は、義烏からスペインまでの線で、これが最も長い距離1万3000キロ以上を結ぶ。つまり合計で3つの線がドイツに、2つがポーランド、1つがチェコ共和国、1つがスペインに向かう。現在では7本の線を基調とする52の線にまで発展し、32の中国の町と欧州の12の国々における32の町をつないでいる。

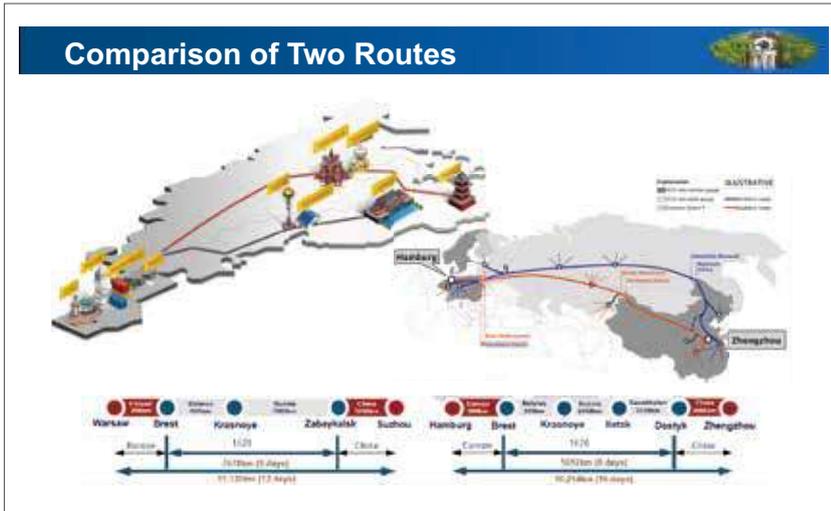
図2は2つのルートの比較で、理解を助けるために7つの線を2つのカテゴリーに分類した。1つは満洲里を通っているもの、もう一つがアラ山口を通っているものである。蘇滿欧 (SuManOu、蘇州—満洲里—欧

州) は満洲里を通るタイプのもので、鄭欧 (ZhengOu、鄭州—欧州) はアラ山口を通るものだ。蘇滿欧は1万1000キロメートル程度で、鄭欧の1万キロメートルよりも長い路線であるが、蘇滿欧は欧州まで行くのに13日しかかからないが、鄭欧は欧州まで16日かかる。その理由は、アラ山口駅が現代のシルクロードにおいて最も混雑している駅の一つであり、一方で満洲里はさほど混雑していないという特徴がある。

これに関しては、欧州と中国との間に二つの課題がある。一つは、いくつかの課税区域を通っていかなければならないという点、もう一つは、鉄道の軌道幅が異なるという点、それをどのように克服していくかはこれからの課題である。

ここで2つの路線を例として挙げる。一つは渝新欧とよばれる路線で、重慶とドイツを結ぶ路線である。今や32の線が、渝新欧を基に伸びている。これらの線は、中国の28の町を通り、欧州12カ国の22の町を通して欧州に至る。2017年10月までに、合計

図2 2つのルートの比較



で5000本以上もの列車が中国、欧州間を行き来し、これは14.5万 TEU 以上のコンテナ量に相当する。このコンテナ輸送量というのは、コンテナによる海洋輸送の0.7%、航空貨物輸送の1.2倍、鉄道によるコンテナ輸送の32.8%に相当する量である。

最も長い線は義新欧 (YiXinOu、義烏—新疆—欧州) で、義烏からスペインをつなぐ。渝新欧と比較して、義新欧はより多くの国を結ぶもので、中国の6つの省と欧州の8つの国をつなぎ、3回の軌道の変更を要する。また、義新欧は県級市から出発する最初の路線である。

中国の主要なターミナルは重慶、成都、鄭州、武漢、長沙、西安など中国南部の都市が多いが、その他にも蘇州、大連、営口、烏魯木齊などが含まれる (図3)。

こうした路線には「12235 (6) N」とよ

ばれる共通した特徴がある。「1」は交通サービスをつかさどるのが1つのエージェン特であることを示している。「2」は2つの国際運行機関が関わっていることを示している。2つ目の「2」は、軌道幅の違いを理由としたコンテナの積み替えが2回あることを意味している。「3」は3つの課税ゾーンを通ることを意味し、「5」は、時に「6」になることもあるが、5つの国を通ることを意味している。最後のNは、輸送会社のタイプの数を表している。

それ以外の特徴として加速的發展というものがある。中国では、内陸から沿岸に向けての開発が進んでおり、ヨーロッパではドイツからスペインにかけての開発の速度が速い。よい側面としては、中国と欧州の間で荷物のやり取りが増えている点と、運用が独立したものから統合に向かっている

点である。他方、往路と復路の不均衡という悪い側面もある。これは、中国から欧州へはより多くの荷が運ばれているものの、欧州から中国への荷は十分ではないことを意味している。

それに関連する数字をここでいくつか示す。2011年には中国から欧州へ向け17の列車が運行していたが、2016年には中国から欧州に向けて1500以上の列車が運行し、逆に600の列車が欧州から中国へ向け運行している。最初の3年間で500の列車が増加し、さらに僅か1年後の2015年には800以上の列車が中欧間を運行し、2016年には2000以上の列車が中欧間を運行している。

さらに中欧間の貨物量を見ても、急速にその量が拡大している。2013年から2016年の間に中欧間の貨物輸送は4倍にもなった。2016年には30万トンの貨物が中国から欧州へ輸送された。この量は海路を通る貨物量5200万トンと比べて多いとは言えないが、空路による輸送の70万トンを見ると、一定の量である。近い将来、空路による輸送が鉄道に切り替えられていくことも考えられる。

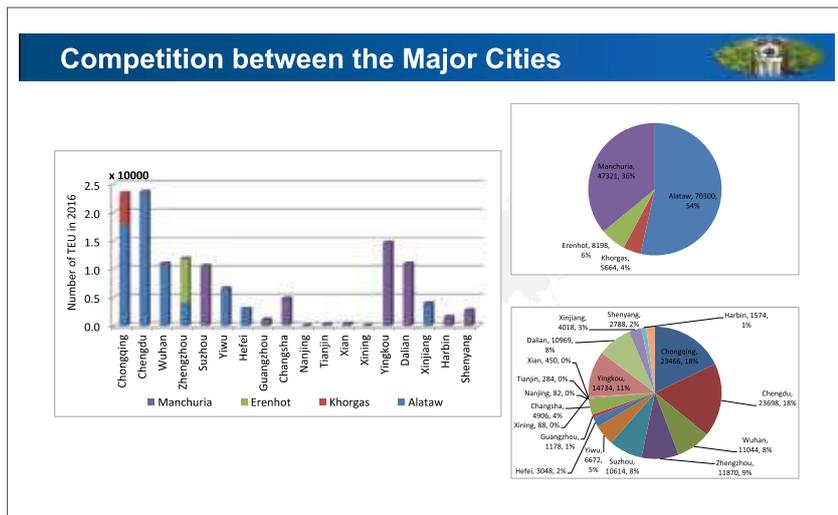
中欧間の輸送では、経済成長に伴う中国の主要都市間の競争もみられる。2016年には四川省成都からの輸送で、最多となる289本が運行した。重慶が2番目に多い地域となり、278本が欧州に向かっている。その50%近くは阿拉山口を経由して欧州に向かっており、約40%が滿洲里を、その他10%がエレンホトとコルガスを通っている。2016年のTEUベースの輸送量も、中欧取引のほとんどが成都・重慶から運ばれている (図4)。

次に輸送の価格ルールについて紹介する。鉄道による輸送の価格ルールは海路の輸送と同じか若干高めである。これは中国政府が補助金の政策をとっていることが理由であり、鉄道による輸送の価格が海路による輸送ほどに安くなっていることを意味している。中欧、この欧州はポーランド、ドイツを含むが、その間の多くの40フィートコンテナの価格は、キロ当たり65セントから70セントの価格が設定されている。またバイカル湖を経由して欧州に向かうコンテナについては55セントの価格が、阿拉山口を通りモスクワに向かうコンテナは若干高く、キロ

図3 主要なターミナル



図4 主要都市のコンテナ輸送量



辺り60から65セントの価格が設定されている。満洲里を経由して、モスクワに向かうコンテナは低い価格が設定されており、45セントから55セントとなっている。阿拉山口経由でポーランドに向かうコンテナの対価の合計を推定すると、3800ドルから4300ドルとなり、満洲里を経由した方が安い。

ここからは、中中間を移動する貨物について紹介する。路線が異なれば、取引される貨物も異なる。渝新欧の路線では、ローカルサービスに重点を置いている。ここには6つのコンピュータ企業があり、高品質の輸送が要求されるためである。渝新欧では高品質のローカルサービスの提供を重視している。営（営口）満欧は複合輸送を重視しており、低価格の海路輸送と鉄道輸送を組み合わせる輸送を重視している。連（大連）新亜は、トランジットの割合を

高めることを試みており、鄭欧は物流ハブとして発展してきている。新疆地域は、地域間協力を進めている。

図5 発展計画における貨物の経路



2016年に「推進『一帯一路』建設工作領導小組」が中中間の輸送プログラム発展のための計画（2016～2020）を発表した。回廊を基調とした中中間輸送の発展は完了される見込みであり、輸送する荷物は集まり、1年間に5000本の列車が行き来する。また復路についても明らかな改善がみられる。図5は、貨物が集まる範囲を示したものである。計画は43の主要なハブ、ターミナルを指定しており、それぞれが異なる特徴をもつ。

最後に結論として、将来的に考慮されるべき点としては、まずよりよい輸送の管理を挙げる。そこには補助金政策が必要であるし、質と量の間でよりよいバランスが求められる。また対象地域間における協力が求められるし、国境に所在する駅の運用と協力が求められる。

## ロシアと北東アジア各国間におけるエネルギー協力のパラダイムシフト：エネルギー取引主体からイノベーションと技術協力主体への移行

ロシア科学アカデミーシベリア支部エネルギーシステム研究所副所長  
ボリス・サナーエフ



本報告では、ロシアと北東アジア諸国のエネルギー協力の重要なポイント、拡大路

線をいくつか指摘したい。まずロシアの東方エネルギー政策の基本原則を簡単にまと

めたい。次に、ロシア東部におけるエネルギー事業発展の優先分野を挙げる。これ





てもらいたい。つまり、我々は、ロシア極東における再生可能エネルギー電源の建設と、技術革新分野への外国企業の積極的な参加に、大いに期待している。

目下、小出力の再生可能エネルギー源の役割は、ロシアでは比較的小さい。2035年までのロシアエネルギー戦略は、小出力の再生可能エネルギー電源の占める割合を、0.5%から3~5%に拡大する必要性を強調している。これは重要だが、難しい課題だ。なぜかという、ロシア極東の発電の状況を見ると、広大な地域を非常にハイコストの分散型電源でまかなっている。しかし、ロシアの極東や北部地域は再生可能エネルギーが非常に豊かだ。これは、小規模風力発電所や地熱発電所のことである。もちろん、これらのエネルギー源の活用は莫大な可能性を秘め、経済面でも環境面でも社会経済面等でも、大きな効果をもたらすであろう。図5に、様々な出力の再生可能エネルギー電源の活用効果が期待される地域が示されている。

日本に近いロシア極東は、この種の資源が豊かだ。そして、我々はこのポテンシャルの活用で協力できることを期待している。我々の試算では、ロシア東部の再生可能エネルギー電源の出力は130MWから、2050年までに1000~1400MWに拡大しう。我々は、金融経済分野での外国企業との提携を期待している。最も重要なのは、貴国のこの分野の知識、技術、ノ

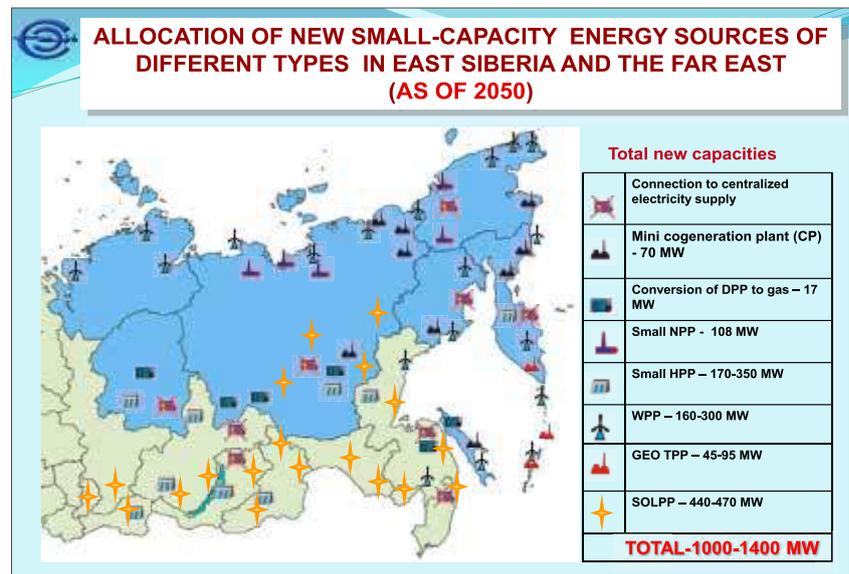
ウハウを活用できることを期待している。例えば、北極圏仕様の再生可能エネルギー施設として、石炭とガスのコジェネレーションシステム（3~6MW）、単位出力50~100MWのミニ原子力発電所、風力発電機（50~100kW）、太陽光発電モジュールが図5に示されている。

現在、北東アジア諸国との革新的技術協力のコンセプト、戦略、ロードマップを策定する必要性が生まれている。このような戦略は、行政機関、企業、調査研究機関が緊密に連携して策定しなければならない。私が副所長を務めるエネルギーシス

テム研究所は、ロシア東部におけるエネルギー分野の研究拠点の一つであり、当研究所は、この連携に積極的に関わっていく方針だ。

例えば25年前、可能性や規模、有用性で類を見ない「北東アジア諸国市場進出を踏まえた東シベリア・極東エネルギー開発マスタープラン」が、日ロの研究者の尽力で策定された。それは、「東方ガスパログラム」に先んじ、その本質は、現在実行中あるいは実質的検討段階にあるプロジェクトを予言するものであった。

図5 活用効果が期待される再生可能エネルギーの立地



## 北東アジア経済統合に向けての ICT 開発の現状と将来に向けての動き

国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) ICT 部長  
奥田敦子



まず私が所属する国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) という団体について紹介する。ESCAPは1947年に設立され、タイのバンコクに本部がある。地域の社会経済協力、あるいは開発を担当するものだが、国連の事務局の中では地域事務所と認識され、トルコから太平洋の

キリバスまで53カ国と9カ国のアソシエイトメンバーを含めた62カ国の加盟国で成り立っている。世界人口の3分の2をカバーしており、国連の中でも地域的幅広い協力している団体である。

ここでは情報通信技術 (ICT) について報告するが、その詳細を話す前に背景と

してどのような変化があり、それにより情報通信のインフラ整備に影響があったかについて話す。2017年にESCAPで調査研究した人工知能とブロードバンドの格差というレポートでは、いま人工知能 (AI) がさまざまなセクターで活用されている中で、それをうまく開発に使うために何が必要で、どう



進んでいる持続可能な開発（SDG）をサポートするためのイニシアティブで、田舎にいる人、あるいは今までICTの利益を受けられなかった人に、教育、保険、医療のサポートができるような体制を作ることを主な目的としている。そのためにインフラの整備をしなくてはならないが、その時に地上・海底ケーブルの整備や、インフラ以外にも、協力以外の方法でコストを低減させる手段についても研究が進められている。また多国間、二国間でケーブルを引くときの協議がしやすい環境をESCAPで作っている。さらに課題を共有し、調査研究を行うことで、これまでの課題や機会を定義するとい

うことを行っている。

Information Super-Highwayには4つの柱がある。一つはインフラ整備、つまりケーブルをどこにひくか。さらにその上にインターネットのトラフィック管理、これはIT関係者でなければ新しいトピックかもしれないが、ケーブルがあるからといってそれを使って効果的にEメールが送られているわけではない。ESCAPのテストによると、例えばカンボジアからベトナムにEメールを送るとアメリカ経由でベトナムに届くという場合もあるなど、うまくインターネットのデータが運用されていない問題がある。さらに防災をICTでうまく普及できないか、あるいはICTのイン

フラ自体の防災効果や、災害に強いインフラ建設の協力も行っている。最後にブロードバンドをもっと幅広く経済社会開発のために使えるような協力も行っている。

これらの情報を周知することは重要であり、Asia Pacific ICT & DRR Gatewayというサイトを立ち上げ、最新の情報と各国の取り組みについてアクセスすることが可能だ。また、社会開発とファイナンシャルな調査研究も行っており、どういう形のファンディングをしていくことがブロードバンドの普及に役立つかということ調査している。

## 北東アジアの移民と労働力移動

アジア開発銀行（ADB）経済調査協力部エコノミスト  
竹中愛子



私はアジア統合のレポート等を担当する部署におり、国際的な国境を超える労働移動、そこから派生する労働者の送金について担当している。本報告では、大まかにアジア・北東アジアでどのような人が移民をしており、労働者となっているかのトレンドを話すとともに、人の動きが他の経済連携、貿易・投資など経済統合と呼ばれる分野とどのような関連を示すのかを紹介する。

まず、2001年と2016年で各指標を見る

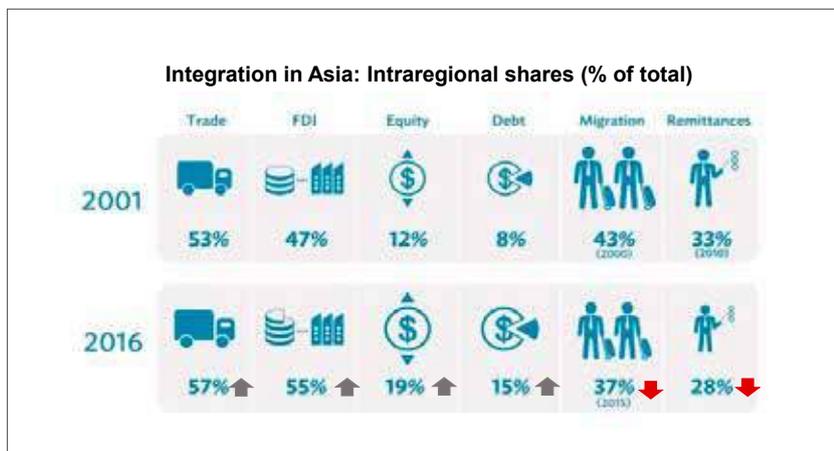
と（図1）、モノやサービス、金融面でアジアの統合が緩やかではあるが進み、貿易・投資は非常に高いレベルで統合が進んでいる。その中で、人の流れ及び人の流れに派生する労働者送金、これは出稼ぎに行った労働者が母国に送る送金を指すが、その流れが下降傾向にあることがわかる。これは何を示唆しているのだろうか。モノや金が動けば生産要素の調整が進み、人は動かなくていいのか。それともモノや金が動くときには人も調整のために動

かなければならないのではないか。逆に、人の動きは経済ではとらえられない政治や政策に大きく起因する部分があるので、そちらで説明する方がよいのではないかと。

人の動きのアジア内のシェアは、1990年から下落している。アジアから出る移民、労働者の総数が減っているわけではなく、総数で8600万人という非常に多くの数の労働者及び移民が外に出ている（図2）。この数字は国連の統計を利用しており、国連統計では自国ではない国に1年以上滞在している者を移民と呼び、その統計を2年ごとに出している。この統計は国連のサイトで簡単に入手することができる。つまり移民はすべてが労働者ではないが、国際労働機関（ILO）の統計によると、この中で65%が労働市場に参加しており、この移民の推移から労働者の動きを捉えることができると仮定し、報告を行う。

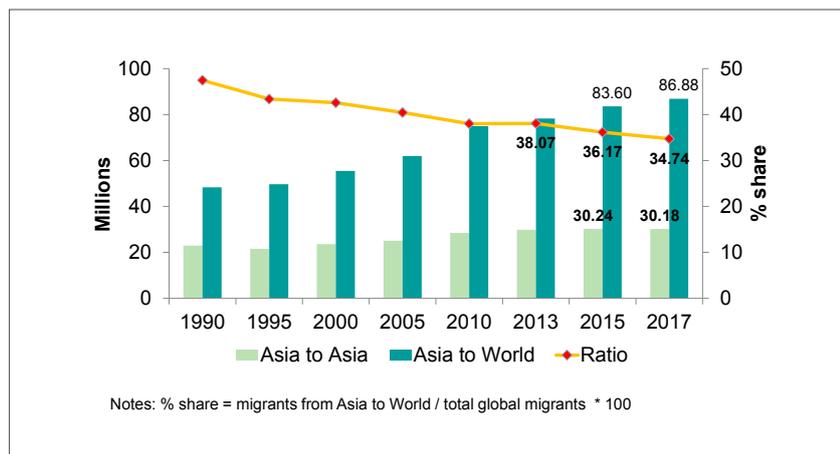
アジアからの移民は増えているが、そのシェアが下落している。アジアの中で動く人は2015年までは増加していたが、ここ2年ほどは下降している。つまり、絶対数でもアジアの中での人的移動は減少している。この数字を北東アジアで計算すると、若干（10%）上昇傾向である。では、

図1 人的移動に関する各指標の変化



出所: ADB Asian Economic Integration Report 2017.

図2 アジアの移民数の概況



出所: ADB calculations using data from "Trends in International Migrant Stock: The 2017 Revision", United Nations Population Division.

アジアではなくどこに向かっているかという  
と、中東に出稼ぎに出ている南アジア、東  
南アジアからの出稼ぎ労働者が多い。次  
に多い受入国は、アメリカやヨーロッパ、こ  
ちらに行く労働者は、往々にして自国や受  
け入れ国の労働者よりも高学歴あるいは  
スキルが高いことが研究によって示されて  
いる。つまり、アジア全体から頭脳流出が  
起こっていることを示している。この頭脳  
流出は止められるものではないが、できる  
こととしては、流出した頭脳をどのように還  
流させるかである。例えばインドや台湾の  
IT セクターでは、アメリカのシリコンバレー  
で働いたかなりの労働者が、そのコネクシ  
ョンを利用して投資に結びつけて発展して  
きたという歴史があり、すべてが悪いわけ  
ではない。しかし、実際として頭脳流出が起  
こっていて、それをどのように発展に結び  
つけていくかは、多くのアジアの国によっ  
ても日本にとっても重要な課題である。

北東アジアからの移民が多い上位2カ  
国はロシアと中国となっている。中国の行  
き先トップはアメリカ、2番目は香港、3番目  
が日本である。

ロシアは、旧ソ連の中での動きが、ソビ  
エト崩壊に伴って国内移動が国際移動に  
転換したという背景があるため、かなり多く  
のロシア移民が国外で働いている。また、  
中央アジアから多くの労働者がロシアで就  
労しているという現状がある。ただ、すべ  
てがソビエトからの引継ぎの移民であるわ  
けではなく、例えばキルギスタン、カザフス  
タン、ウズベキスタン、タジキスタンの移民

の多くは、季節労働者としてロシアで働き、  
シーズンが終わると自宅に戻る。

ここで、地域経済を支える重要な様相と  
なるのが送金である。統計をみると、タジ  
キスタン、キルギスタンに送られる送金は、  
その国の GDP 比の約3割から5割に上り、  
その地域経済、家計に重要な貢献を果たし、  
消費や波及効果が生まれる。送金とい  
う重要なエレメントがロシアの移民システ  
ムには存在するといえる。またモンゴルに  
ついては、国連統計を見ると、ここ10年ほ  
どでモンゴルに就労に向かう、あるいはモ  
ンゴルから外に就労に出る数が急速に増  
えている傾向がみられる。

将来の展望として、図3は北東アジア及  
びアジアからどれぐらいの移民が外に出て  
いるかの増加率を示したもので、総数とし  
て移民は増えているが、その増えるスピー  
ドは少し失速している。その一つの大きな

理由は、少子高齢化であると考えられる。  
中国はここ2、3年でいわゆる人口ボーナス  
が終わり、労働者が10年ごとに1割とい  
う非常に速いペースで労働者が減ってい  
く。これは日本も経験済みのことであり、ロ  
シア、韓国という北東アジアの国がそのよ  
うな状況を現在、あるいはこれから数10  
年にわたって経験していくことになる。これ  
は、移民になるパイが減っていくことを示し  
ている。

ただここで一つ指摘したいのは、他のア  
ジアの地域では労働者は増加傾向にある  
国も多く、アジア全体ではここ5年で労働  
者が減少していくと推測されているが、バ  
リエーションがあることがアジアの強みであ  
る。つまり、ベトナム、フィリピン、インドネ  
シアという国々では、20年、30年にわたり労働  
者が増えていく。これは注目されている  
点であり、モノや金だけでなく労働市場も  
統合できるのか、ということがアジアの挑  
戦であると考えられる。

また労働人口が減ることだけでなく、労働  
者の年齢が高齢化することも移民のプレ  
ッシャーが減ることにつながる。海外に  
出稼ぎに出る年齢層は20～30歳代で、  
最初の移民の経験は独身の時が多いとい  
う研究があることでも指摘されている。図  
4は、少子化の影響を示唆する日本の在  
留外国人統計の値である。ここ4、5年で  
4～5%と高い率で伸びているのはフィリ  
ピン、ベトナムであり、ネパールも増えている。

これが北東アジア全体で何を示唆する  
かという、中国からの移民が続くとしても、  
将来的には、中国が人を入れていく地域  
になるのではないかと考えられる。私はマ

図3 アジアと北東アジアにおける移民数の成長率

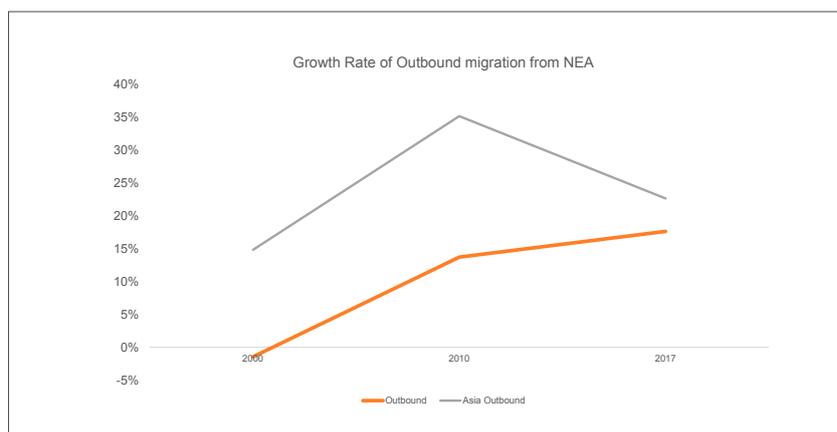
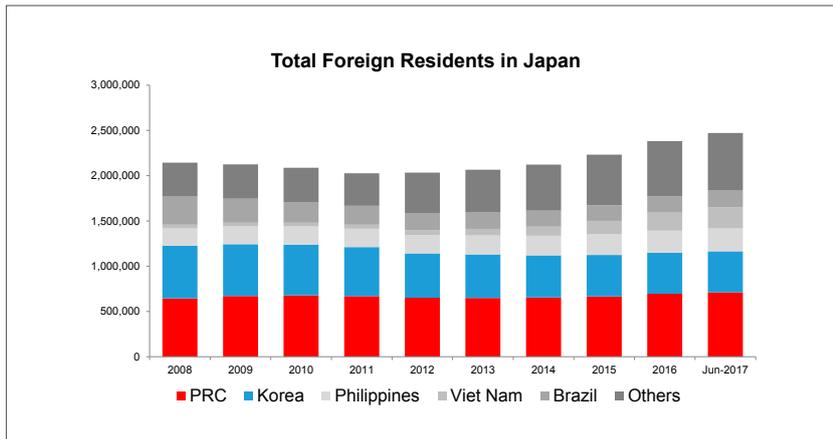


図4 日本の在留外国人割合の推移



出所: ADB calculation using data from the Ministry of Justice, Japan

ニラで仕事をしているが、フィリピンの大統領が中国高官と話をした際の注目の関心は、そろそろ中国もフィリピンの労働力を入れてはどうか、現状でも教師や看護師はすでに入っている、フレームワークをつくってはどうかという点だったという。

どのような理由で労働者が動くかについて、既存の研究では、賃金差が第一の要因として指摘されている。それだけでなく、文化的、言語的な類似性がさらに移動を誘発する。北東アジアでは、地理的近接性が移民を誘発する。これはコストが低く抑えられることに関連する。また、移民のネットワークが既に存在しているという要因もある。移民のネットワークは雪だるま式に移民を誘発するという研究もある。ただしこうした要因単独で人が動くわけではなく、他の要因がそろって初めて人が移動する。この地域では文化的、言語的のバリアーを取り除くことや、人的移動のフレームワークを構築するという取り組みが必要であると考えられる。

最後に労働市場の統合について、現状の紹介を行う。現在、開発途上国、特に人口が増えている国において労働市場の変化を経験している。労働者が農業か

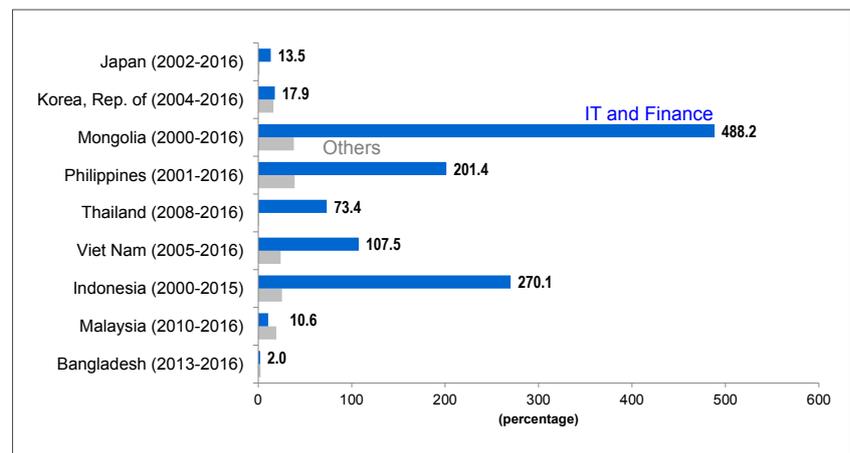
らサービス、製造業、より付加価値の高いITなどの新しい産業にも移ってきていることが数字から見て取れる。重要なのは、学歴やスキルの高い人材が途上国でも増えてきているという点である。例えば、図5はIT産業に従事している人がどれくらい増えているかを示したもので、モンゴルやインドネシアでは高い伸び率を示している。現在の入国管理、外国人労働政策を見ていると、高度人材に対しては非常に寛容なフレームワークをもっており、日本でもポ

イントシステムなどを導入し、促進を考えているので、労働者の補完が進めばさらに人の流れが増えるのではないかと予想される。これは北東アジアの中でグローバル化が進む一助となる。

モンゴルではここ5年ほどで大学卒の資格を持つ労働者が2割から3割に増えている。タイやマレーシアでもそのような労働者が増えている。こういう分野で補完性が進むと、さらに人材の交流が進む。高度人材の割合は少ないので、大きな数値としては現れないだろうが、小さな数値でも実際に人材の交流が進むと考えられる。

まとめると、北東アジアからの移民流出のプレッシャーは若干おさまるだろう。その主な理由は高齢化である。逆に、北東アジア以外のアジア、それ以外の地域から北東アジアに人が入ってくる可能性も示唆されている。アジア各国の労働市場は変化しており、高度人材に関しては還流の余地がある。ロシアの移民システムは他の移民システムと分断が見られるので、文化交流、学術交流によって、この二つの異なる移民システムを融合させるような活動があれば、人的移動の流れが変わるのではないかと考えている。

図5 IT産業の従事者の成長率



出所: ADB calculations using data from ADB SDBS.

# 北東アジア地域と我が国の観光交流・インバウンド振興策

大阪観光大学名誉教授

鈴木勝



本報告は、北東アジア地域と我が国の観光交流、そしてインバウンド振興策についてのものである。北東アジア観光圏の現況を他の地域と比較して実態を見ていき、将来における活性化の方策を考えたい。また出遅れ状況にあった日本の国際観光が、近年急速に伸びており、その状況と課題、観光立国に向かう日本が北東アジア観光圏にどのような役割を果たすことができるかについても考えたい。なお本報告では、北東アジア観光圏は日本、中国、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシアとするため、国連世界観光機関 (UNWTO) が定義する北東アジア統計地域とはやや異なる。

世界観光客到着数は、国連世界観光機関の発表によれば、経済環境の変化やインフルエンザ、津波、テロなどの事故や事件が世界で発生した際に多少の落ち込みはあるが、総じてコンスタントに増加しつつある。まさしく世界はグローバル大交流時代といえる。中でもアジア太平洋は、極めて高い伸び率を示す地域であり、特に日本、中国、韓国の3か国を中心とする北東アジアの観光交流はこの10年、世界の年平均伸び率が3.8%の中で、5.7%と目覚ましい状況である。次の10年も引き続き世界平均を上回ることが予想されている。

日本の現況を見ると、小泉元首相が2003年の施政方針演説で観光立国の道を表明し、2007年に観光立国推進基本法が策定・施行、2008年には観光庁が設置され、2010年に1000万人の訪日外国

人誘致プランが発表された。ビジットジャパンキャンペーン (VJC) が2003年にスタートし、前半は官民による活発な活動と円安が追い風となり、順調な伸びを示した。しかし後半は、世界的な経済不況に加え、円高が影響を及ぼし、目標の1000万には到達しなかった。その後、2011年に東日本大震災で落ち込みを見せたが、2013年に1036万人となり、さらに2015年、2016年と順調に推移し、昨年2017年には2869万人という記録的な数字に達した。これは、政府はもちろん地方自治体、民間企業、国民全体の協力の賜物である。特に、継続的な観光プロモーション、種々の渡航緩和政策の効果が顕著であると考えられる。

急増した訪日外国人客ではあるが、中国人や韓国人のように少数の国々に依存する体質に課題がないわけではない。また、2000人、3000人を擁する大型のクルーズが相次いで訪問しているが、この形態には解決すべき多くの問題がある。

他方、アウトバウンドの日本人海外旅行者は、この10年近く1700万から1800万前後で推移しているが、これは経済不況、テロ問題、若者の海外旅行離れなどに加え、日本と中国、日本と韓国の間政治的緊張があることも、伸び悩みの要因の一つである。このようにみると飛躍のインバウンド、足踏みのアウトバウンドといえる。

日本は2020年に首都・東京でオリンピックやパラリンピックのホスト国としての機会を得ている。このビッグイベントを活かして、

2020年までに4000万人、2030年に6000万人の訪日外国人を迎える目標を設定し、勢いよく進んでいる。表1は、先ごろ発表されたもので、2017年のインバウンド数が2869万人で19.3%伸び、さらにJTBの予測では18年に3200万人、10%を超える伸び率を見込んでいる。

では、北東アジア観光圏の特性とはどのようなものか。今後の観光活性化をどのように進めていけばいいのか。特性として、「変動が激しくいびつな国際交流」が挙げられる。また、「隣国でありながら、極めて少ない国際交流」というものもある。前者の不均衡をあらわす事例として、「訪中日本人旅行者」対「訪日中国人旅行者」の割合が259万人対637万人といういびつな国際交流がある。2017年は、さらに拡大傾向にあるとみられる。また、隣国同士の日ロ交流は、「訪日ロシア人旅行者」対「訪日日本人旅行者」が8万4600人対5万4800人と極めて少ない。しかし、昨年の数字をみると改善されているようにも見受けられる。

次に、「シーズン波動が大きく価格が高い」。平準化されつつある地域もあるが、ピーク時とオフ時の差が激しい。底上げのないイベントづくりが重要であり、マーケティング戦略に則った旅行費用の引き下げが重要である。この中で特に、航空便の増加に加えて、航空運賃の低廉下が望まれる。現地受入態勢が弱く、観光プロフェッショナルが少ない。外国旅行者受入のための

表1 日本の国際観光量

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
日本人海外旅行	15,446	16,637	16,994	18,491	17,473	16,903	16,214	17,116	17,900 (+4.5%)	18,000
訪日外国人	6,790	8,611	6,219	8,358	10,364	13,413	19,737	24,040	28,690 (+19.3%)	32,000

出所: UNWTO/JNTO, 2018はJTB見直し

開発、ガイド・通訳・旅行担当者らのサービス向上が重要であり、人材養成により注力すべきである。例えば、鉄道ツアーや国境ツアーなどの分野に、より多くの観光プロフェッショナルが求められる。

それ以外にも重要と考えられるのは、観光に関する情報や統計の発信が少なく、観光プロモーションが弱い。これは一國一地域だけではかなり困難がある。北東アジア観光圏、広域ネットワークの構築が必要であり、関係諸国による共同プロモーションが効果的だと考える。例として、日本海を軸とした共同クルーズ誘致戦略などが挙げられる。

ここからは、日本の国際観光の活性化を図ると同時に、北東アジア観光圏に貢献する手段を考える。まず、渡航の制限緩和、ビザなし制度の推進である。日本にとって、無査証の推進こそインバウンド活性化の最短コースである。特に、現在の

緩和の手法に工夫を凝らすべきである。例えば柔軟な数次ビザ導入や、マーケット別無査証、教育・修学旅行の学生は査証なしのような方法が考えられる。

また、日本では現在インバウンドが強力に推進されているが、これだけに偏らないツーウェイ・ツーリズムを推進することを強く提案したい。すなわちアウトバウンドの推進である。特に教育旅行や、FIT (Foreign Independent Tour) と呼ぶ女性などの個人旅行などを推進してはどうか。また、若者の海外旅行離れの対策が必要である。インバウンドでは格安航空会社 (LCC) が活用されているが、日本の若者にもっと活用させる取り組みが必要である。現在の日本人の出国率は12.8%で、JTBレポート2017で報告されているが、このままでは近い将来に膠着状態になることが考えられる。世界の観光先進国とよばれる国々と比較すると、この出国率は極めて低い (表2)。日

本人の出国率が30~40%であれば、政府が目指す訪日客4000万人や6000万人とバランスがとれ、均衡ある観光立国を実現できる。このことは同時に、北東アジア観光圏の活性化に大いに貢献すると考える。

最後に、北東アジア観光圏の活発な観光振興により、最も期待できる価値ある効果として、共同で観光プロモーションを行ったり共同で外国人受入を行ったりする協力的体制の中で、北東アジア観光圏内の国際理解や国際協力の精神がさらに醸成されるのではないかと考える。北東アジア観光フォーラム (IFNAT) というものがあり、毎年各国持ち回りで開催されている。メンバーの一人として大学生とともに参加した際に、大学生の国際理解や国際協力の精神が会員メンバー以上に抜きんでて高まっていることをもって本報告の補足とする。

表2 各国の出国率の概況

	日本	韓国	台湾	中国	香港	タイ	マレーシア	シンガポール	インド	インドネシア	オーストラリア	アメリカ	カナダ	イギリス	ドイツ	フランス	ロシア
出国率	12.8	38.1	56.1	8.5	142.8	9.4	145.9	164.9	1.4	3.4	37.9	10.2	29.3	101.0	101.4	43.8	31.4

出所：日本政府観光局「主要訪日旅行資料の基礎データ」よりJTB総合研究所作成

## ディスカッション

### コーディネーター(河合正弘 :ERINA)

まず私から、それぞれの方に短い質問をしたい。最初の報告者・董先生からは、中国にはたくさんの中国・欧州間の鉄道があり、政府が補助金を払っているという説明だった。7つの鉄道路線についてその収益性はどうなっているのか、補助金がなくなったらどうなるのか、補助金は今後長期的に続くと考えてよいのか。

次にサネーエフ先生に、ロシアの東方エネルギー政策で、ロシアの石炭、石油、ガスを北東アジア諸国に輸出し、北東アジア諸国がそれを買うことのウィンウインの関係にみえるが、果たしてロシアにそれだけ安定的に供給する能力があるのか、日本のビジネス界ではこうした疑問が多く持たれていると思う。特に極東の港から遠いところ

で原油や天然ガスが生産された場合に、港の近くに持ってくるためのコストが高いと考えられる。また、原油や天然ガスを買うときに、長期契約ではなくスポットで買うようになると価格が変動することが見込まれるが、ロシアはそうしたことに対して投資を行い、供給力を上げるインセンティブはあるのか。

奥田さんへは、固定ブロードバンドを国と国で接続する場合、二国間の協力が必要なのは当然のことと考えられるが、具体的にはどのような協力が必要になるのか、協力の中身について伺いたい。

竹中さんへは、アジアから世界に人が動くときに、労働移動がかなり多いのは、中東、北米、ヨーロッパという話であった。アジアから中東へは、建設労働者など頭脳流出ではない形の労働者が多いのではないかと考える。北米やヨーロッパへの労働移動における頭脳流出は、全体のどの程

度の割合であるのか。また、中国からの労働移動は大半が頭脳流出と考えてよいのか、国によって労働流出の内容が違うのではないかと。

鈴木先生からは、いびつな国際交流という言葉で近年の状況が紹介された。日中間はなぜ観光交流が少ないのか、日本人がより中国を訪れるようになるためには何が必要なのか。

### 董春嬌

多くの人がこの点を懸念している。当初はこのプロジェクトをサポートするために相当な助成金が出された。近年でも政府は助成金を提供している。正確なデータは持っていないが、政府はこの助成金を下げようとしているのではないかと考える。鉄道プログラムが海運コストや航空貨物に対して競争力を持つように助成金を出しているものとする。

## ボリス・サナーエフ

多くの専門家が、ロシア東部地域の石油・ガスの資源量は非常に大きいことを知っている。つまり、要求された資源を確実に供給することができる。問題は価格だ。この問題は非常に大事だ。

長期的プログラムやプロジェクト等があるが、学術研究界を代表している私にとって大事なのは、まず二国間あるいは多国間ベースでエネルギー・経済協力戦略を策定し、それに基づき優先的事業のセットをつくることだ。残念ながら、いまだに企業間で決めたプロジェクトが話題になる。そして、国・地域の観点からの効率性の評価をするとき、我々は問題に突き当たる。ご臨席の皆様は再度注目してもらいたいのは、経済、エネルギー、その他の協力には、長期的コンセプト、戦略、ロードマップが欠かさないということだ。もしそのような戦略がつけられれば、私たちの名は歴史に刻まれるだろう。

## 奥田敦子

二国間協力でどのような協力が実際に行われるのかについて、まず技術面では、ファイバーは容量によって異なるテクノロジーが使われることなどがあるので、そこで合意がなければならない。現在南アジアで行われている協議では、電線を使ってブロードバンドを展開するというアイデアもあり、そのような背景の下で法整備や規制が各国できてきているか、という問題が発生する。法整備も含まれることになる。また、どこかのポイントとポイントをつなぐかというロケーション、コストとベネフィットのシェアリング、メンテナンスと管理は誰かどのように行うのか、などが話し合いの対象となる。

## 竹中愛子

指摘の通り中東行きの出稼ぎ労働者は、国によって異なるものの、多くの割合が建設、家事労働に従事しているという場合が多い。しかし例えばフィリピンでは、最近500ドル以上の賃金でなければその国に出るはいけないという規制ができ、中東への家事サービスの労働者は減っている。つまり、中東では実際に、多くの金融機関や高付加価値のサービス部門でも就労している。高付加価値サービスは例えば

コック、観光産業でのプロフェッショナルなどがあり、アメリカ、ヨーロッパへの出稼ぎ労働者に占める高スキルの労働者の割合は多く、中東に向かう労働者においても比較的高スキルの労働者の割合が上昇している。

また、アジアからアメリカやヨーロッパに渡る出稼ぎ、移民の学歴は、OECDの統計によると、国ごとに3割から5割ほどが大学以上の学歴を有する移民、労働者であることが示されており、明らかに母国の労働者よりも学歴が高いことになる。ただし、彼らの働いている職業がそれに見合ったものであるかについては、まだそうではない問題もある。

## 鈴木勝

日本と中国の交流がいびつであるという点について、15～20年ほど前には、いびつさが逆であった。最近のいびつさは、中国人が増えて日本人が減り、かつては日本人が390万人ぐらいたったものが、最近では250万人ぐらいになっている。こうした点については、中国側の努力が必要である。環境問題、中国のサービス向上に伴う価格上昇があり、中国の観光地が次々と世界遺産に認定されているが、プロモーションが今一つの面もある。教育旅行、修学旅行も大きく人数が減った。

日口間については両方を通じて少なく、両方を足しても15万、16万人ほどしかない。これはビザの問題で徐々に緩和されているが、なお難しいものがある。ビザをもっと簡単に取れる、数次ビザを簡単に取れるような形に変えていく必要がある。さらに航空運賃が高いという問題もある。ウラジオストクまで日本から行くと、シンガポールやマレーシア回りまで行ける値段が設定されている。また宣伝が不足している問題があり、日本側もロシア側も十分ではない状況だ。しかし、一昨年あたりから両国が相当な宣伝を行い、昨年のロシア人の訪日数はかなり増えている。

## フロア発言 (ラトキン：ウラジオストク 国立大学教授)

すべての報告を興味深く聞いた。近年、我々がより複雑な問題をどんどん話し合っているのは、非常に喜ばしい。サナーエフ

氏は、経済協力について革新的な協力に向かわなければならないと述べた。この革新的な協力は、調査研究プロジェクトから始めるべきだと思う。残念ながら、我々には共同調査研究プロジェクトが少なくなった。

董氏の報告に注意深く耳を傾けた。アジアから欧州への貨物輸送にさまざまなバリエーションがあることについて、たくさんの情報が提供された。概して、3つの重要なルートがある。それは南回り航路、現在整備が進められているシルクロード、そしてロシアのシベリア横断鉄道である。さらに北極海航路も現実的な話題になっている。選択肢が出来て良いことだと思う。良くないのは、この輸送ルートの当事者である日本、韓国、中国、ロシアの経済界が経済効率、価格、時間などの制限要素、荷主が負うリスクについて、客観的な評価をしていないことだ。そこで、この輸送ルートの問題の難しさを踏まえ、我々は現代的なブロックチェーンを利用すべきであり、それについては基調報告で渡辺氏が積極的に語っていた。

我々はウラジオストクで、アジアから欧州への貨物輸送のさまざまなバリエーションの効率を比較するためのブロックチェーン活用プログラムを開発した。このプログラムはロシア政府の支持も得た。そこで我々は大学を代表して、この問題に関心のあるすべての研究者に、プログラムへの参加を呼び掛けるものである。

## フロア質問 (加藤政)

董先生と鈴木先生に質問したい。中国の一路という政策について、1本か2本程度の線を想定していたが、7本の線が今回提示されたということに驚いている。そこには空港や港のようなハブステーションのようなものができるのか。日本は土地を手放すことは難しい国だが、中国では鉄道開発を進めていく中で不都合なことなどがなかったのだろうか。また、日本と同様若者が不足しているのではないかと、さまざまな国の若者を労働力として投入しているのか。

日本の自然観光資源は、ロシアの広大な川などとは比較にならないし、中国もロシアも街並みがきれいになってきたりしている。日本の持ち味は、やさしさ、親切さでは

ないか。そのような方向の啓発活動や、言葉のハードルの解消に力を入れるような活動について、鈴木先生にお願いしたい。

#### 鈴木勝

個人的にも旅行会社で4年間、北京支店長をやっていた経験があり、中国への旅行を伸ばしたことがある。中国の素晴らしさはまだ日本に伝わっていないし、政治的な問題がある。政治的な問題以外にも、環境問題なども修学旅行が委縮する理由になる。また、中国にはもっと宣伝を強化してほしいということも感じている。中国はアウトバウンドが強気に発信されているが、インバウンドにも力を入れてほしいと考えている。ロシアへもここ10年ほど毎年出かけ、各季節の素晴らしいところを認識している。大

学や講演などでロシアの宣伝を行っており、昨年はロシアから日本への渡航もかなり増えているが、まだまだ宣伝がかなり足りないと感じている。また、日本のもてなし、そして日本の地域をもっと宣伝していく必要があると考えている。

#### 董春嬌

一帯一路は経済協力を推進するための取り組みである。この取り組みの中でパイラインの敷設、高速道路の敷設などさまざまなプロジェクトが提案されている。今日は鉄道の話に限定したが、それ以外にも多くのプロジェクトが検討されている。400億ドルという新シルクロード基金をもって、中国はインフラの構築を目指していくことになる。これは大変大きく、複雑な取り組

みになることが予想される。鉄道網、駅などはすでに建設されている。

土地利用の点においては、複雑な問題をはらんでいる。一党支配の国であることから、政府が鉄道を敷設することを決定すれば、通常は土地を活用することに困難はない。しかし土地所有者との交渉は必要となる。鉄道を敷設する際の対立も生じているが、中国政府は何らかの形でその解決をみている。複雑な問題ではあるが、中国政府は必ずその問題を解決している。

鉄道プロジェクトの評価に関しては、6年前に始まった若いプログラムであるが、中国も懸命な取り組みによりプロジェクトの評価を行っている。将来的により多くのことを話せるだろうし、近隣の住民についても説明することができるのではないかと考える。

## セッションB 地域開発戦略の現状と課題

# 北東アジアの地域経済発展とGTI: 交通の連結性

大図們江イニシアチブ (GTI) 事務局長  
トゥグルドル・バージューフ



GTI (図們江イニシアチブ) の立場から将来的に図們江地域がどのように発展するのかについて、特に交通の接続を中心に話していきたい。まずGTIの概略を説明する。GTIは中国・韓国・ロシア・モンゴルの4カ国の政府間で協力しているプラットフォームで、独立した組織である。各国の副大臣が諮問委員会を構成し、全体を監督している。関係省庁の代表は農業・エネルギー・環境・観光・貿易・投資・交通の各部局に所属し、話し合いを通じてプロジェクトを進めている。GTIにはさまざまな関連組織がある。「北東アジア輸出入銀行協会」は、優先プロジェクトを特定すべく関係者が議論する場である。「地方協力委員会 (LCC)」は、地域レベルでのプロジェクトの課題解決と実践について議論する。さらに、シンクタンクの専門家による「GTI研究機関ネットワーク」がある。北京にある事務局はこれらの委員会活動等、全体を統括している。

過去5年間を振り返ると、GTIはUNDP、各国省庁、地方政府、GIZ (ドイツ国際協力公社) などの協力を得て、24の調査研究、能力開発、開発計画、貿易促進プ

ロジェクトを実施してきた。投入資金は156万ドルであり、情報や資源を交換するプラットフォームとなっている。特に、貿易促進・交通分野のプロジェクトが多い。政策はそれぞれのテーマごとに立案され、4カ国の話し合いのもとに協力スキームが構築されている。

注目すべきプロジェクトとしては次のようなものがある。一つは、統一穀物会社というロシア企業が進める穀物ターミナル建設プロジェクトを、GTIの協力案件として進めることにした。もう一つは、地方協力委員会による陸海一貫輸送に係るプロジェクトである。これは、貨物があるルートで試験的に輸送するというプロジェクトであり、これを通じて輸送効率や課題を検討しながら輸送ルートを整備している。

6年前にGTIに運輸部会が設置され、2013年に運輸分野での戦略と行動計画が策定された。GTI横断輸送回廊を中心とした内容であるが、インフラ整備での金融協力にも関連がある。最近では陸海一貫輸送ルートの開発が研究されている。これには日本の参加は非常に重要であり、LCCのロジスティック小委員会で日本は大きな役

割を果たしている。

輸送回廊の拡充を目指す中で、5つの戦略的目標が提示されている。連結性の向上、輸送インフラの改善、輸送回廊機能のためのソフト支援、輸送回廊の運用、民間セクターの関与である。これらの目標を見ると、ボトルネックがおのずと明らかになる。第一に物理的な課題として、東モンゴル地域での鉄道の未接続、図們江やアムール川の橋梁の欠如などが挙げられる。第二に、法的な枠組の不備、第三に効率的な管理の不足である。こうした課題を解決するためには、各国・地域によるさまざまなイニシアチブや政策の整理、合理化が必要である。現状では、これらの数が非常に多く、複雑化し、重複する部分も多い。GTIはそうした整理のために調整役としての役割を果たしていくことが重要である。具体的には、個々の輸送ルートの開発、将来的には複合一貫輸送ネットワークの構築、金融的な支援を目指して情報を共有してプロジェクトを立ち上げ、プラットフォームを構築していくといった役割となろう。日本の物流面での協力を期待したい。

# 中国の新しい東北振興戦略 —政策の背景、内容と未来展望

吉林大学東北アジア研究院副院長  
吳昊



北東アジアを平和的な発展で繁栄した地域にすることが、我々の共通の使命であ

る。ここでは中国東北地域の新しい振興戦略について、その経緯、内容、展望に

ついて述べたい。

まず、何が「新しい」のかについて紹

介する。2003年10月、中国共産党と国務院は「東北地域等旧工業基地を振興することに関する若干の意見」を出しており、これが最初の東北振興である。2016年、中国共産党と国務院さらに国家発展改革委員会が3つの文書を相次いで発表した。これが「新しい」東北振興策の実施である。その背景には、東北地域の経済の不振があった。特に2011年以降、成長率の落ち込みは全国の平均を上回った。

2003年の振興戦略は東北を長江デルタ・珠江デルタ・京津冀経済圏に次ぐ4つ目の成長の極にしようという目的があった。東北は自動車産業があるからだ。戦略が出された当初は急成長を遂げたが、2006年ごろから遼寧省が3%の成長率で中国全国31省市中31位となり、低成長に突入した。吉林省は28位であった。現在、遼寧省の成長率は9位、吉林省12位、黒龍江省21位で、全国における東北の順位は下位にある。

2016年の3つの文書のうち、最初に出されたものは、「中共中央国務院の東北地域等旧工業基地を全面的に振興することに関する若干の意見」だ。その重点的な任務をみると、第一に、仕組みの整備がある。政府機能そのものを改革する。これまでは政府主導ですべてなされていたが、経済がうまくいくように行政サービスで支えていくという立場に変え、対外開放を拡大していく。東北地域の対外開放はまだ不十分である。また、東北地域に中日・中韓経

済産業区を作るということも構想に盛り込まれている。ロシアとの協力はあるが、今後は日本や韓国とも協力強化し、民間企業の育成を図っていく狙いである。これは東北地域では国有企業が中心で、民間企業の発展が十分ではないためである。第二に、産業構造の調整である。東北地域は機械設備産業が発展しているが、さらに新しい産業も必要である。特に東北地域は農業を発展させるための好条件が整っているため、農業やサービス業を、インフラを含めて発展させていくことを目指している。第三に、イノベーション、すなわち起業の奨励である。第四に人々の生活レベルの向上である。GDPだけでなく、実際の暮らし面の改善も必要である。

二番目の文書は「東北地域旧工業基地の振興を推進する三年間の拡大連続プラン（2016-2018年）」である。国家発展改革委員会が公布したもので、一番目の意見書を具体化したものである。137の重点的な任務を明確化しており、このうち2016年は85項目、2017年は36項目、2018年は16項目となっている。さらに、この3年間で127の重要な建設プロジェクトを進めることが定められ、総投資額は1兆2815億元となっている。中国の2017年のGDPが80兆元であったので、その1.6%が東北の振興に充てられることになる。1年間の財政収入の6%の資金にも相当する。この建設プロジェクトはほとんどがインフラ事業であり、高速鉄道、普通鉄道、高速道路、空港、

港湾、都市部の地下鉄、電力施設、水利施設などである。観光や物流施設の建設もあるが少ない。

三つ目の文書は「国務院の新しい東北振興の実施を推進し、東北地域の経済好転を加速化するための若干の重要な措置に関する意見」で、東北振興と経済好転の加速化を目的としている。2016年の東北経済はさらに落ち込み、遼寧省のGRP成長率はマイナス1.3%、黒龍江や吉林も悪い数字ではなかった。これを受けて中央政府は経済構造の転換、改革開放の推進を目指したのだと思われる。

最後に、振興戦略が出されて2年たつ現在の状況について述べたい。現在、東北経済は少し良い兆しはあるが、全国的に見ると厳しい地域である。貧しいわけではないが、困難は多い。遼寧省は2016年、2017年のマイナス成長からは脱し、4.2%の成長率である。吉林省は5.3%、黒龍江省は5.4%の成長率だが全国の値に比べると低いレベルである。東北の振興には長い時間がかかり、課題も多い。しかし、希望に満ちている地域であることも申し上げたい。東北地域は北東アジアの中心で天然資源も豊かで、産業や科学技術の基盤があり、潜在力がある。北朝鮮の核問題が解決するなど北東アジアの情勢が好転すれば、中日・中韓・日韓の関係も友好ムードになり、北東アジアの協力も進み、中国東北地域の発展も新たな段階に入るのではないか。

## ロシア極東における 地域発展戦略の現状と課題

極東連邦大学教授  
タギル・フジャートフ



極東地域でいま何が起きているのか、その問題点とともに申し上げたい。2013年12月、プーチン大統領は連邦議会の年次演説のなかで、21世紀のロシアの最優先課題は極東の発展の加速化であると宣言した。その後の4年間の成果をみると、極東

の社会経済開発に特化した連邦法22件、政府決議77件が採択された。注目されるのは、先行発展区（TOR）制度、ウラジオストク自由港制度の創設である。先行発展区は極東のみで18カ所設置され、200社以上の企業が入居（登録）している。

ウラジオストク自由港についてみると、沿海地方の約半分の地域、およびそれ以外の一部の行政区などが含まれ、400社以上の企業が入居（登録）している。

また、新しいメカニズムのもとで、起業もしやすくなっている。2017年末、極東では

89社の企業が設立された。企業にはさまざまな規模がある。さまざまな段階の投資プロジェクトが1000件以上あり、極東はロシアの中で最も建設が活発な地域だとも言える。例示すると、アムール州ガス化学基地、東方石油化学コンビナート、ナホカ無機肥料工場、ズベズダ造船基地などがある。また、アムール州ニジニレンスコエと黒龍江省同江を結ぶ鉄道橋、アムール州ブラゴヴェンチェンスクと黒龍江省黒河を結ぶ道路と鉄道橋の建設もある。

2017年8月からは、ウラジオストク自由港地域を訪問する際の電子ビザ発給が実施されている。すでに約7000件のビザを18カ国の人々が受給した。2018年初めから、ウラジオストク自由港への入国個所として、従来の空港や港湾に加え、沿海地方の7つの国境通過地点、さらにコルサコフ港(サハリ州)、ベトロバプロフスク・カムチャツカ港(カムチャツカ地方)が指定された。さらに、大統領の指示を受けて、今年中に、極東のいずれの国際(空)港経由でもウラジオストク自由港に入域でき、また極東地域内を自由に行き来できるようにする予定である。

2017年、ロシア極東開発省は同年の目標と課題について公式発表を行った。この事実そのものが高く評価でき、その宣言をみてもきわめて野心的な取り組みをしている。当然、目標の実現には、極東開発省だけでなく、そのほかの省庁や企業の参加が必要である。全体的に、結果は良好と評価できる。先行発展区とウラジオストク自由港の登録企業数は、計画目標値を上回っている。資金供給でも新しい方法が生まれ、例えば極東バイカル地域開発基金などが中小企業を優遇して融資している。融資の規模は計画の内容とは程遠いが、9カ月間で基金では382件、総額約100億ルーブルの融資を実行した。目標は年間700

件だった。新企業の設立数も目標値があり、達成率が高く、投資と雇用創出の面で成果がでている。極東に移住したロシア人に無料で土地を1ヘクタール提供する「極東の1ヘクタール」プロジェクトもある。これは若干遅れが出ており、12万5000件の目標だったが、申請数は10万8000件となっている。目標達成の遅れはさほど問題ではなく、申請の速やかな処理ができていくかという点が課題だ。実際に引き渡された土地は3万4000カ所にとどまっている。

そのほか、27本の国家プログラムにおいて極東発展のための特別な章が設けられている。これらは、極東地域だけでなく国家のレベルで推進されているもので、その中に極東地域に特化した項目があるということは大きな意義がある。重要なのは実際にどれくらいの予算が極東の社会経済問題解決に投入されるかである。以上から、現在すでに計画から具体的な実施の段階に入ったということがわかる。

実施過程をみると、ロシアでは行政手続きが複雑だという問題がある。ただ同時に、ロシアでは介在する人により手続きが簡素化・加速化する場合がある。例えば、トルネフ極東管区大統領全権代表が副首相も兼ねていることにより、さまざまな問題解決がかなり簡素化されたといえる。また新しい組織の役割もある。最近、ウラジオストク自由港入居企業支援協会が設置され、ここには進出企業が任意に参加して活動している。

成果については、投資の初期段階なので、今後の経済成長にどのように貢献するのかわからない。ただ興味深いのは、2017年上半期で投資増加率が20%に達し、全国水準の約4倍になっている。したがって近いうちにその成果が期待できるだろう。外国投資(FDI)をみると、全国の外国投資総額に極東地域の占める割合

は25%となっており、極東地域の経済的比重を考えれば大きな数字とはいえない。中国企業は28件、韓国企業は9件、日本企業は6件のプロジェクトに参加している。特筆すべきは中口の協力で、国際輸送回廊を整備する動きがある。具体的にはプリモリーエ1(黒龍江省から沿海地方へのルート)、プリモリーエ2(吉林省から沿海地方へのルート)で、近く中口による管理会社が設置される予定だ。関係者が他の国々にもまたがることを考えれば、国際調整評議会を設置する必要があるだろう。

以上のように成果もあるが、解決を要する問題もある。第一に、インフラの整備で、これには特区進出企業が多く苦情を寄せている。第二に、先行発展区やウラジオストク自由港で保税制度がほとんど活用されていないことである。当初は、これを目当てに多くの企業が進出すると考えられていた。現実には、この適用を受ける手続きが煩雑でコストがかかる点がネックとなっている。第三に、法律が十分に機能していない。例えば中国、韓国、日本の医療機関は、当地に拠点を設けることを希望しているが、外国人医師に医療行為を認めるといった条文が活かされたケースはまだない。

こうした個別の課題を解決することと並行して、マクロ経済的な課題にも取り組むことが重要である。大きく二つある。一つ目は、個別企業の成果を全体の成果に結びつけていくことである。そのため、個別投資プロジェクトを先行発展区の枠を超えて連携させること、先行発展区とウラジオストク自由港の制度を総合的に推進すること、投資プロジェクトが実施されている地域の総合的な開発を行っていくことが必要である。もう一つの課題は、極東地域の住民の生活レベルを向上させ、魅力的な街づくりを進めることである。

## 韓国・東海岸における 地域開発戦略の現状と課題

江原大学校教授  
具正謨(クー・チョンモ)



過去20年間、韓国の東海岸と近隣諸国には多くの協力関係があったが、具体的に実現された例はない。そこで今、韓国の東海岸の地域開発について見直し、対外的な問題と国内問題の二つの面から考えていきたい。

まず、対外的な変化をみると、中国の「一帯一路」イニシアチブが発表された。これが東北地域や長吉図(長春・吉林・図們江)地域を含む各地域の戦略とつながってさまざまなプロジェクトが長期的に実施されている。また、ロシアも新しい東方政策を打ち出し、周辺諸国と協力して極東地域を開発していこうとしている。極東地域における先行発展区、ウラジオストク自由港といった政策もある。韓国で、2017年5月に新政権が発足してから発表された新政策は新しい時代におけるアジア太平洋地域の政策であり、そのなかに「北東アジアプラス=責任あるコミュニティ」という方針がある。新しい北方政策、南方政策、韓半島の方針もこの中に含まれている。

「北東アジアプラス=責任あるコミュニ

ティ」は、経済の新しいエンジンであり、平和で繁栄した韓半島を実現することを目標としている。その課題は次のように示されている。第一に、北東アジア平和協力プラットフォームを構築する。第二に、新南方政策を実行してASEAN諸国やインドとの協力関係を強化する。第三に、新北方政策によりユーラシア諸国との接続性を向上させる。このほかに、新しい経済地理を描くことも挙げられる。経済だけでなく、韓半島の統一も視野に入れている。

新北方政策は2017年9月にウラジオストクで発表されたものだが、もともとは1988年盧泰愚(ノ・テウ)大統領の北方政策という言葉に由来している。これは北方諸国、ユーラシア諸国と協力していくという内容だが、北朝鮮の核問題で暗礁に乗り上げている。ロシアの新東方政策との関係を見ると、ロシアの東方政策において韓国は重要な役割を果たすと思われ、アジア太平洋地域や東アジアとの協力があるので、韓国と目的を共有している。「一帯一路」との関係を見ると、2017年6月、文在寅(ムン・

ジェイン)大統領が北京を訪問し、習近平主席とどのような協力ができるのか具体的な内容を会談した。

こうしたことから、韓国の東海岸については新しく戦略をつくりなおす必要がでてきた。釜山について言えば、韓国最大の港湾でインフラ・地理上で有利な条件があり、2000年には世界第3位のコンテナ港となっている。北東アジアの物流ハブであり、ユーラシアのシルクロードでは東側の入口としての役割を果たしている。越境経済コミュニティを北東アジアで実現し、物流ハブとしての役割を強化していくべきである。同様に東海岸に位置する江原道についていえば、国内の交通インフラが改善している。新幹線・高速道路の拡充が、2018年の平昌(ピョンチャン)五輪の開催で進んでいる。北京・ソウル・平昌・東海岸地域・東京を結ぶオリンピックルートで、境港や新潟を經由して相互接続性が高まることが期待される。長期的かつ明確なビジョンと目標を設定し、民間企業の参加を促して、地域間の協力を拡充していく必要がある。

## モンゴルの地域開発戦略の現状と課題

モンゴル国家開発庁開発政策調整部  
エンフトヤ・テムチグジャブ



モンゴルの行政区画は21のアイマク(県)と330のソム(村)から構成されており、産業構造は農業が11.5%、工業が32.1%、サービス業が56.4%を占めている。

2015年11月にモンゴルの開発政策の枠組が決定された。その目的は統一的な計画を立案することで、長期(15~20年)・中期(8~10年)・短期(1年)の目標を

設定して開発政策を策定するというものだった。2016年2月、国家大会議で「モンゴルの持続可能な開発ビジョン2030」が承認され、これが開発政策の指針となっている。このビジョンのもとで中期の包括的な地域開発政策が策定され、国家開発庁により実施されている。

モンゴルの最初の開発ビジョンは1996年

に出され、各地域の経済的な自立、地域とその他の国内・国外市場への接続などが目指された。その後2001年に「地域開発ビジョン」が出されたが、そこでは地方と都市の関係改善、すなわち都市と地方の開発格差の縮小や地域間格差の是正などがうたわれた。また国民の生活水準を上げ、より良い国内および対外的な環境を

作ることによって経済社会発展を目指すというものであった。これは環境にも配慮するもので、土地・資源利用の最適化を図ることとした。そして、地域開発政策は統一的なものをつくることが必要とされた。

1961年、モンゴルとロシア（当時：ソ連）の科学者が共同調査を行い、モンゴルを3つの経済地域（東部・中部・西部）に区分し、開発の見通しと経済特性などを明らかにした。しかし、法律面・制度面でのメカニズムがまだ確立されておらず、資金問題が解決できなかった。2001年には、5つの地域（東部・ハンガイ・中部・西部・ウランバートル）に区分し直し、それぞれの開発の見通しと位置づけが定められた。現在、東部・ハンガイ・中部・西部はすべて農業が特徴で、ウランバートルだけが工業とサービスの集中地域となっている。人口・工場・サービス業がウランバートルのほか、ハンガイ地方のエルデネットなどに集まっ

ている。これらの地域は鉄道沿線にある。

ウランバートルには、商業・サービス部門の88%、輸送部門・情報技術の86%、金融・ビジネスの83%、工場・建設部門の62%が集中している。さらには、人口の46%と企業数の約62.5%もウランバートルにある。ウランバートルの1人あたりの工業およびサービスの指数は最も高く、その他の地域は農業の指数が高い。西部地域は1人あたりの工業生産が最も低い。

総合的な競争力評価指数では、ウランバートルが0.78と最も高く、東部地域が0.25と最も低い。要素別には、資源利用効率ではウランバートルでは0.60と最も高く、西部地域が0.11と最も低い。生活水準評価ではウランバートルが最高の0.80で、東部が0.34で最も低い。投資の魅力では、ウランバートルが1.0、東部が0.3である。こうした指標をみるとウランバートルにすべてが集中していることがわかる。これは地域開発

が必ずしも適切に実施されたとはいえないことを示している。

こうした課題に直面し、「持続可能な開発ビジョン2030」やその下に定められた地域開発政策が打ち出された。特に空間利用の最適化を促す産業政策を実行するにあたり、5つの地域をさらに27の地域に区分して開発指針を定めた。農業部門は各地の特性に依拠して投資される傾向が強い。国内外の研究者はモンゴルの工業化にあたり、グリーン開発を水平方向（東西）に、工業回廊を垂直方向（南北）に位置づけることを提言した。国家開発庁はこうした提言に基づき、「持続可能な開発ビジョン2030」を実行している。開発の課題としては、政策やシステムはまだ強固ではなく、プログラムの実行スピードも緩慢であることが挙げられる。都市の過密問題も改善しなければならない。

## 国土計画の現状と地域の発展を牽引する 広域プロジェクトについて

国土交通省国土政策局総合計画課長  
木村実



日本の国土計画について説明すると、長期計画、施策の相互性、空間計画の3つの特徴がある。法律の基礎はもともと1950年に制定された「国土総合開発法」であったが、2005年に大改正が行われ「国土形成計画法」となった。国土形成計画は全国計画と広域地方計画の二層の体系になっている。これは閣議で決定される。

国土計画は国土交通省が原案を作成するが、盛り込まれる政策内容は経済産業省・農林水産省などにも関わっているため、計画の規範性、統一性を担保する観点が必要で、総理大臣をはじめとする全閣僚がメンバーとなって検討し、閣議で決定する。広域地方計画は、8つの広域ブロックごとに作られる。その計画のなかに広域連携プロジェクトが位置づけられ、具体

的な施策となっている。

現在の日本の国土を取り巻く課題についていえば、日本の人口は2008年にピークアウトしており、今後100年で半減するという推計で、世界的にも前例のない人口減少に直面している。しかも、人口構成の高齢化を伴って進行しており、65歳以上の高齢者が人口の約4割となる社会に向かっている。さらにいえば、人口減少は地域的に偏在した形で進行する。日本の大部分の地域が2010～2050年の40年間で人口が半分以上になることが分かっている。新潟市近辺は半減までにはいかないが、減少するエリアである。人口増減割合別にみると、全国のうち19%の地点が無居住化し、44%の地点が半分以上になる。合わせて6割以上の地点で人口が半分以上になるという計算である。人口が増加する地点は

大都市圏のみで、わずか2%である。

高度成長期から現在にかけて、日本の高速交通ネットワークの整備は進展してきている。こうした進展がヒトやモノの移動に大きな影響を与え、地域のインフラとして産業開発、生活環境、防災対策に大きな貢献をしている。言い換えれば、インフラをいかにして地域に活用していくか、そうした戦略を立案していくことが問われている。交通インフラの役割や特性は産業構造の変化とともに変化している。1960年代の高度経済成長期は重化学コンビナートの時代であったため、一括大量輸送が求められていたが、70～80年代になると半導体・液晶・自動車製品の輸送のため、製造工程を支えるジャストインタイム輸送、90年代になると、ITの時代になり、少量多品種輸送が求められるようになった。現在はさらにIoTやAI

が社会に浸透しはじめ、超スマート社会(Society5.0)のコミュニケーションやインバウンドの観光、「コト」への消費などに対応した高速多頻度の旅客輸送、すなわちヒトの移動の自由度や容易性、速達性をかなえる高速交通インフラが求められている。

2015年に決定した国土形成計画の基本コンセプトは「対流促進型国土」の形成であり、これが目標として掲げられている。対流とは地域の多様なヒト・モノ・カネ・情報の双方向の動きを指し、これを促進することで地域に活力をもたらし、イノベーション創出につながると考えている。対流を促進するため、重層のかつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」の国土構図を目指すことも目標に掲げられている。すなわち、多様な都市機能をコンパクトにし、それを充実したネットワークでつなぐという概念である。

次に日本海・太平洋2面活用型国土の

プロジェクトについて説明したい。これが立案されたきっかけは、2011年3月の東日本大震災でインフラが使用不可能になったことである。この時に、救援物資の輸送ルートの代替性・多重性、日本海側と太平洋側の連携をインフラベースで行うことの必要性が認識された。これは災害時だけでなく、平時も含めて必要なことで、港湾・空港・高速道路のネットワークにより、日本海側・太平洋側の国際物流の効率化を進めていかなければならない。こうした災害時の事業継続計画(Business continuity planning, BCP)も考慮した新しい物流戦略を通じて企業立地、産業集積が進んでいくはずだ。新潟県は東北圏の計画の対象エリアではあるが、日本海・太平洋2面活用型国土を広域連携プロジェクトとして具体化していくためには、東北圏という枠組みだけでなく、北陸圏・中部圏・首都

圏・九州圏なども連携して、インターロックプロジェクトの意識をもたなければならぬ。

高速交通ネットワークの整備状況を見ると、ミッシングリングの早期解消を目指せば、ネットワークが大きな効果を発揮することは明らかだ。新潟県についていえば、日本海沿岸自動車道の早期開通、福島県をつなぐ磐越道の4車線化などが重要であろう。

最後に、リニア中央新幹線について触れると、これは500キロを超える超高速鉄道で、既に着工済である。2027年に東京と名古屋間が40分でつながる予定だ。さらにその10年後に大阪まで約1時間で結ぶようになる。この超高速大量旅客輸送モードの開業は国土の構造に大きなインパクトを与えられ、これを最大限発揮させなければならない。三大都市圏だけでなく、日本全国がこのリニアを活用すべきだという問題意識をもっている。

## ディスカッション

### ボリス・サネーエフ

(呉氏へ) 以前、ロシアのメドヴェージェフ大統領(当時)と中国の首脳のあいだで中国東北部とロシア極東の国境地域での協力に関する文書が調印された。そこでは数百におよぶプロジェクトがあり、実現されれば地域の発展につながり、住民の生活水準の上昇につながるとされていた。このプロジェクトは2009年から2018年のあいだに実行されていたと思うが、中国ではどのように実現されたのか。実施状況について伺いたい。

### フロア質問(ラトキン:ウラジオストク国立大学教授)

(具氏へ) ブロックチェーン技術は考慮されているのか。私の大学で研究を始めている同技術を活用してもらうことを提案したい。

### フロア質問(シハレフ:ハバロフスク太平洋国立大学)

北東アジア各国の関係者間で調印されている契約の実施過程でどのような問題があるのかを議論してほしい。ブロックチェー

ン技術が役立つのではないかと考えるが、そういった形も含めて、裁判によらない紛争解決の方法が知りたい。

### フロア質問(ドルジスレン:モンゴル北東アジア安全保障・戦略研究所)

(具氏へ) 新北方政策にモンゴルは含まれているのか。もし含まれるのなら、モンゴルに何を期待しているのか。

### フロア質問

(木村氏へ) 日本では半世紀ぶりとなる航空機MRJを三菱重工が開発している。実質的には国家プロジェクトだと考える。これはリージョナルジェットなので、東京や上海やソウルといった巨大空港ではなく、新潟空港などのような地方空港が実際の活躍の場になると思うが、コメントを頂きたい。

### コーディネーター(新井洋史:ERINA)

各パネリストには、これらの質問に答えると同時に、各国の地域開発戦略の実現において北東アジア各国相互の協力の可能性や課題についても提案やコメントを頂きたい。

### 木村実

国土交通省もMRJの型式認定など航

空部局では関係していると思うが、開発段階なので経済産業省などの関与のほうが大きいのと思う。この関連では、MRJをベースに中部圏に新しい航空産業エリアをつくるプロジェクトが起きている。中部圏はもととトヨタを中心とする自動車産業のエリアだが、それに加えMRJを基軸として航空・宇宙分野を手掛ける地域を作ろうという取り組みが進んでいる。リニア新幹線にもつながるので注目される。

もう一点、これからはインフラを賢く使うことを考えていかなければならない。適切な例ではないかもしれないが、約20年前、金沢市の地方行政に勤務した際、金沢港は100億円の釣り堀だと言われていた。それが今はクルーズ船の大拠点になっている。これは金沢港が整備を進めてきたこと、北陸新幹線が開業したのでネットワークがつながったからである。東京に来た観光客が北陸新幹線に乗り金沢に行って、クルーズ船に乗って北東アジアを巡回して観光するという新しいニーズが生まれた。つまり、インフラそのものをつくるのが重要ではなく、いかにうまく賢く使っていくかを考える必要がある。

### エンフトヤ・テムチグジャブ

呉氏は、戦略決定、制度の整備に関し

て、それによって地域開発の促進を行うべきだというご報告で非常に興味深かった。中国が北東アジアで経済問題を解決できればよいと考える。フジヤート氏は、ロシアにもモンゴルと同様の問題があることを示唆した。電力と金融の問題で、解決のための協力ができればと考えている。具氏は、韓国の北東アジアに関する政策を紹介され、興味深かった。木村氏は、国土計画には地域の戦略が必要で、地域の特色を活用すべきだと報告された。皆様の開発政策に関する情報を拝聴し、協力を深めることで開発政策を進めていきたい。

### 具正謨

ブロックチェーン技術は使っていないが関心はある。ウラジオストクでの研究について興味がある。

モンゴルの役割について質問があった。韓国の北東アジアに対する政策はまだ打ち出されたばかりであり、大統領委員会が明らかにしたのが12月中旬であり、これから一連の政策を打ち出すだろう。基本的には、ロシア、モンゴル、中国、そして中央アジアなどの諸国との協力を行うことになっている。

地域協力についての私からの提案は、包括的なグランドデザインをつくることである。「東海」あるいは「日本海」のグランドデザインである。北海では、ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、イギリスなどが策定したグランドデザインがあり、EUによって実行され、地域開発基金によって資金が供給されている。「環東海」あるいは「環日本海」では、それぞれ自国の計画があり、地域でも計画があるので、類似点もあり、補完しあえるのではないかと同時に競争もでてくるので、GTIなどの政府間組織が調整していくべきであろう。GTIには北朝鮮と日本は加盟していないが、これは別の問題で、別途取り上げる必要がある。しかし、そろそろグランドデザインを打ち出す時期が来ているのではないかと。グランドデザインを通じて北東アジアの繁栄のための地域協力を実行する必要がある。

### タギル・フジヤートフ

現状では、北東アジア地域の開発、発展のための多国間協力のメカニズムがな

い。GTIを中心とするというのは一つのアイデアだ。さまざまな地方自治体が地域発展の計画をつくらせているが、近隣の地域や諸国との協力や調整が全くなされていないし、情報交換もない。それが問題だ。

### 吳昊

中国は確かにこれまで東北振興を重視し、ロシアや諸外国との協力を重視してきた。2008年、ロシアのメドヴェージェフ大統領（当時）と中国の胡錦濤国家主席（当時）の間で、ロシアの東部地域、つまり極東地域の振興と中国の東北地域の戦略の結びつきを持たせようという協定を結んだが、実施の状況は目標までまだ距離がある。理由はいろいろあるが、2008年に金融危機が発生し、ロシアが経済的に苦境に陥ったということがある。つまり資金調達が悪くなったのだ。さらに西側諸国がロシアに制裁を加え、プロジェクト進行の上で大きな障害となった。ただ、中国は諦めたわけではなく、推進しており、特に越境交通プロジェクトである国際橋の計画は長年進められてきた。建設プロジェクトは一部竣工し、中国側では急速に建設が進んでいる。また、綏芬河や琿春、ウラジオストクなどでは双方の指導者が建設において関係性を強化することに合意している。中国の長春には中ロ科学技術パークがあり、ハイテク企業が協力し、300以上のプロジェクトが進んでおり、うまくいっているところもある。

他方、北東アジア協力全体では多くの課題がある。具氏が述べたように、GTIがその解決に役割を果たせるのではないかと。北東アジアには協力の潜在力があるが、それを強力に推進するメカニズムを欠いている。また、組織化を促し、プロジェクトの経済性が担保されなければ難しい。中国には「一带一路」の計画があるが、中国とヨーロッパを結ぶ沿線を含めて大々的に推進しており、政府からの補助金がある。ただ、長期的に推進していくためには経済的な持続可能性が重要だ。

喜ばしいことに、遼寧省の営口、吉林省の長春から満洲里を経てドイツに至るという列車が開通している。これはすでに利益をあげており、展望がある。これらの列車には、韓国や日本からの電子製品などの貨物も運ばれている。韓国や日本の企業が製

品をヨーロッパに速く運び、中国やヨーロッパの鉄道は利益を得ることができており、中国・日本・韓国の参加のもとでうまくいっている典型的なプロジェクトである。「一带一路」、中国の東北開発戦略は、北東アジアの協力が不可欠だ。中日関係は改善の兆しがあり、中韓関係も健全な方向に進んでいる。情勢としてはよい方向なので、協力はこれからも発展するだろう。

### トゥグルドル・バーギーフ

輸送連結性と貿易の分野が重要であると考え。GTIはその期待に応えるため、限りある資金と機制的制約の下で改革を推進している。改革を通じてアプローチの仕方を変え、テーマ別のプロジェクト組成、ワーキンググループ制にしようとしている。プロジェクトチームやワーキンググループをつくり、それぞれが個別課題をとりあげ、問題を分析し、注力すべき分野を特定して、政策提言を行うという流れである。これによりハイレベルな調整ができると思われる。

また、GTIの資源やネットワークを使い、インフォメーションハウスになりたいと考えている。知識やデータを集積してその都度更新し、国レベル、地方レベルの政府、企業にも情報を提供して貢献したい。ハバロフスクの太平洋大学の方が指摘したとおり、貿易における紛争を友好的に解決していく必要があるが、前提として相手国が多くの情報を得れば、問題を回避することができる。こうしたテーマでワーキンググループを作って、インフォメーションハウスとして、さまざまな試みも行なっていきたい。それが基礎となり、GTIの組織の発展につながり、調整メカニズムの強化となる。

具氏は、グランドデザインの関連で、協力のプラットフォームはGTIだと言われた。GTIの組織そのものは小さいが、将来的には地域の調整役をすべて担う組織になりたいというビジョンはある。

### 新井洋史

議論の場面では非常に重要な提案、問題点の指摘があった。GTIの役割の重要性は言うまでもないが、ERINAとしても小さい組織ながら議論の場を提供する形でこれからも協力したい。最後に紹介をすると、木村氏は新潟県のご出身で、トゥグルドル

氏は新潟県費留学生として新潟大学に留学され、呉氏はERINAで半年間客員研究員を務められた。具氏とフジヤートフ氏もこれまで何度も新潟に来られている。エンフ

トヤさんは初めてだが、その他のパネリストは新潟と縁がある。今日のような形で、各地域の発展戦略の中心になっている専門家が、新潟を中心に、あるいは新潟以外

の場所でも議論を頻繁に深くできるようになることを強く期待する。

## セッションC ビジネス交流と自治体協力

# 綏芬河から北東アジア地域経済 発展協力をウィンウィンを

中国共産党綏芬河市委員会書記  
王興柱



綏芬河市は日本の民間企業と良好な協力基盤を有しており、ERINA、伊藤忠商事などの研究機関や企業と緊密に協力して、陸海複合一貫輸送ルートの建設、綏芬河国際口岸貿易博覧会などの分野で実利的で友好的な協力関係を築いている。

まず、綏芬河市の概況について簡単に紹介する。綏芬河市は中国黒龍江省の南東部、北東アジア経済圏の中心的地域に位置する。黒龍江省の対外開放の窓口、「一帯一路」の東側の起点として、道路・鉄道2つの国家一級口岸（通関ポイント）を有し、その鉄道口岸は全国で第3位に数えられる。また、中国東北振興策、国境開発開放、西部開発などの国家級優遇政策が適用される地域でもある。

1903年、中東鉄道の開通後、ロシア・日本・イギリスなど多くの国の商人が集まり、当時は「国境商都」と呼ばれていた。1992年、初の国境拡大開放都市として国に承認され、2016年には国務院により綏芬河—東寧重点開発開放試験区の設立が承認された。前後して「全国文明都市」、「中国優秀観光都市」、「中国木業の都」などの荣誉ある称号を獲得している。

現在、「一帯一路」イニシアチブが推進され、日中国交正常化も46年目に入り、北東アジアにおける平和と協力は着実に進んでいる。綏芬河市が北東アジアにおけるビジネスセンター、物流センター、加工センター、観光センターを構築する中で、その潜在的な優位性を十分発揮し、さらに連携を広げて発展を成し遂げたい。以下、その具体策を紹介する。

第一、地理的な優位性を発揮し、複合一貫輸送ルートの建設で協力する。

綏芬河市は、西は黒龍江省ハルビン市まで460キロ、東はロシア極東最大の港湾

都市であるウラジオストク市まで190キロの地点にあり、中国東北地域が国際分業に参加するためのブリッジとして、北東アジアとアジア太平洋地域を結ぶ「黄金通路」と言われている。綏満（綏芬河—満洲里）鉄道を軸に、東はロシア極東港を利用して日本や韓国まで、西はロシア全境やヨーロッパまで繋がっている。

近年、綏芬河市は陸海複合一貫輸送ルートの建設を加速化させ、ハルビンからロシアのウラジオストク港を経由して韓国、日本、さらに中国南部までの「ハルビン—綏芬河—ロシア—アジア」陸海複合一貫輸送のサービスを開始した。2017年には64回列車を運行し、コンテナ7250個を運び、その内5ロットが日本向けのものであり、安定的な定期輸送が実現できた。

現在、「ハルビン—綏芬河—ロシア—アジア」陸海複合一貫輸送ルートは黒龍江省と日本を繋ぐ重要な貿易ルートになっている。計算によれば、当ルートによる新潟からハルビンまでの距離は、大連ルートよりも1390km短縮できる。また、現時点で新潟からハルビンまでの輸送時間は約7日間であるが、今後、通関手続きの簡略化や、全体の運営プロセスの最適化によりさらに輸送時間が短縮される。我々は日本企業が積極的に陸海複合一貫輸送ルートの建設に参画し、「ハルビン—綏芬河—ロシア—アジア」ルートで越境輸送を行い、国際物流園区、国境倉庫、海外倉庫などの物流施設を建設して、最先端のロジスティクスを構築することを奨励する。

第二、口岸の優位性を発揮し、貿易振興で協力する。

綏芬河市は中国で最も重要な対ロシア貿易口岸の一つである。2017年、綏芬河口岸を通過した旅客は106万人、貨物量

は1140万トンで、過去最多を記録した。この10年間で、木材の輸入は合計6000万立方メートルに上り、中国最大のロシア産輸入木材の集積地となっている。

近年、新たな段階の口岸の改造が基本的に完成し、道路口岸の年間旅客通過能力は100万人から600万人まで向上し、貨物通過能力も550万トンまで引き上げられた。今年度中に貨物検査区の増築も完成の予定で、一日当たり自動車1300台の通関能力を持つようになる。

鉄道口岸の年間国際国内旅客輸送能力は2000万人に達し、積替能力も3300万トンまで拡大した。ハルビン—牡丹江までの高速鉄道は2018年内に開通される予定で、ハルビン市から綏芬河市まで約2時間半で移動可能となり、綏芬河市はハルビン2時間経済圏の仲間入りを果たす。

綏芬河空港は2020年に完成する予定で、ロシア・日本・韓国および国内の北京・上海・広州・大連などへの路線を開通する計画である。これにより立体的な交通ネットワークが構築される。

綏芬河市は良好なインフラ基盤を有しており、日本企業との連携を強化して、口岸の潜在力を十分発揮し、木材製品、農産品、繊維製品の輸出と、機械、電子機器、自動車、化学製品などの日本の優れた製品の輸入を拡大していくとともに、日本製品の展示、体験、販売の施設も作りたい。特に2017年、綏芬河口岸は自動車（完成車）輸入指定口岸の資格が承認され、自動車検査施設の建設も完了し、その影響範囲は黒龍江省のほか、吉林省や内モンゴル東部地域まで広がると見込まれる。日本の自動車産業は世界をリードする存在で、中国市場は9年連続で世界最大の規模を維持している。我々はトヨタ、ホン

ダ、日産などの自動車を販売する企業・代理店が綏芬河市を拠点にして、自動車輸入事業に参画し、中国東北部の消費者に新たな体験をもたらすことを期待している。

第三、産業の優位性を発揮し、実体経済への転換で協力する。

綏芬河市は開放型経済を主流とする口岸都市として、木材、米、海産物、農産物などの輸入による供給優位性と、国家級国境経済合作区・総合保税区・互市貿易区などの産業団地プラットフォームを活用して、木材加工の深化、ロシア産食糧加工のハイエンド化、水産物加工業の大規模化、食品加工のブランド化を図り、産業全体がローエンドからハイエンドへの発展を成し遂げることを願っている。

日本の加工業の実力は世界トップレベルであり、我々は日本企業と連携を強化して、日本から最先端技術および管理ノウハウを取り入れ、綏芬河市を支える人材を育成する。技能教育や企業の技術革新などの分野で協力し、相互優位性を補完し、ウインウインの関係を築いていく。

第四、環境の優位性を活用し、観光商品の開発で協力する。

観光産業は、その発展が大きな可能性を秘めている。綏芬河市は良好な環境

に恵まれており、観光資源も豊富で中国・ロシア風情が濃厚な地域である。市全体の森林率は80.9%、夏季平均気温は22.5度で、空気良好日数は年間348日に達し、「天然酸素バー」とも呼ばれている。

綏芬河市は「中国優秀観光都市」にも選ばれており、周辺のハンカ湖、鏡泊湖、渤海国、林海雪原などの観光資源は知名度が高く、観光産業を発展させるに当たって独自の優位性を持っている。現段階の目標は、都市全体のブランド力を高めるため100年の歴史を有する文化資源を発掘し、観光地の建設を加速化させて、3~5年で観光客を年間200万人規模まで増やしたい。我々も日本の観光業者と観光商品の開発、相互の集客、越境観光ルートの開発、旅行商品の宣伝やマーケティングなどの分野で連携したい。

近年、中国政府は「対外開放の拡大および積極的な外資利用における若干の措置」、「外資拡大の促進における若干の措置」などの政策を導入し、新たな状況下で積極的な外資誘致の政策を明確にし、40もの具体的な措置を実施し、国内外から幅広い評価を受けた。2017年7月に公開された新しい「外資企業投資産業指導目録」では、外資企業に対する制限事

項を約3分の1に減らし、全国範囲でのネガティブリストを作成して、外資企業による市場参入のハードルを下げた。

黒龍江省は、綏芬河口岸の支援に重点を置き、綏芬河一東寧実験区建設のための35の優遇政策を公表した。これは綏芬河市にとって、他所との差別化を図り、新たな競争で主導権が取れることを意味する。また、綏芬河市も「経済発展の促進を支援する方法」を策定し、新たな産業プロジェクトのインフラ整備、固定資産の投資、経済発展への貢献、貿易の促進、本社機能経済の拡大などについて、企業向けの支援を実施する。

綏芬河市のシステムのかつ差別化された政策体制が形成されるにつれ、日々投資と発展における効果が表れている。我々は綏芬河市への投資を心から歓迎し、自分の目を大切にするように企業を大切に、投資家が安心して投資できる環境を作るために努力している。

最後に、「一带一路」が提唱される中、北東アジア地域は未曾有の発展機会に直面している。我々は連携方法を革新し、協力の糸口を探り、ウインウインの関係を構築し、日中両国経済のさらなる発展を実現する。

## 吉林省最大の口岸都市—琿春

中国共産党琿春市委員会副書記  
彭樹海



琿春市は図們江下流の中国・ロシア・北朝鮮三国の国境が交差する地点に位置し、面積は5149平方キロメートル、国境都市、民族都市および口岸都市であり、特徴のある「五大優位」を有している。

第一、地理的な優位

琿春市は、防川風景名勝区から図們江に沿って日本海までわずか15km、中国の北東アジアへの窓口であり、ユーラシアランドブリッジの出発点の一つである。また、鉄道と海運の複合一貫輸送を通じて、海運ではロシア・北朝鮮・韓国の東海岸、日本の西海岸および北米、北欧まで最も近

い場所でもある。4カ所の国家レベルの道路口岸と鉄道口岸を有し、琿春市を中心とする200kmの範囲には、ロシア・北朝鮮などの十数個の良好な港が分布している。

現在、中口琿馬（琿春—マハリノ）鉄道が双方向輸送の常時運行を実現し、年間貨物通過量が爆発的に増加した。また、ロシア・ザルビノ港を経て韓国・釜山までの「鉄道・海運一貫輸送」航路と北朝鮮の羅津港を経由して上海・寧波に至る「内貿外運（国内貿易を国外輸送する）」航路が開通され、琿春は中国の「一带一路」の重要なハブ都市および中国・

モンゴル・ロシア経済回廊の北へ向けた開放の新しい起点となった。

第二、生態における優位

琿春の森林率は86%で、空気の質は全国で上位に入る。国家レベルの防川風景名勝区とアムール自然保護区を有し、全国で唯一の虎と豹の里があり、現存域内には70頭の野生のアムールトラや多くの野生動物が生息している。琿春市はまた名実ともに渡り鳥の天国でもあり、毎年春と秋、数十万羽の渡り鳥がここで休息する。その中にはタンチョウヅル、オジロワシ、オオワシなど8種の国家一級保護鳥類やマ



流・協力地方政府サミット」を開催している。昨年4月に鳥取県倉吉市で開催した第22回地方政府サミットでは、定期貨客船航路、あるいは貨物船等を利用した新たな交通網の構築促進、平昌（ピョンチャン）五輪開催などを契機とした各地域間の観光情報の相互発信などについて、共同宣言文として合意された。

このサミットとしての大きな成果の一つが、日韓口定期フェリー航路の開設である。境港、東海、ウラジオストクを結ぶ日韓口国際定期フェリー航路は、韓国船社 DBSクルーズ(株)の運航により2009年6月29日に開設された。今年就航10年目を迎える。境港、東海、ウラジオストクを週1往復し、境港から東海までは一晩で、ウラジオストクまでは2日間で人と貨物を同時に輸送する。日韓口定期フェリー航路開設の端緒は、2007年10月に境港市で開催された地方政府サミットで、境港に寄港する新たな航路の開設について参加地域が合意したことである。時をほぼ同じくして韓国船社による開設に向けた具体的な動きが始まり、法人設立、航路開設免許の取得、試験運行など、1年半以上の歳月を経て航路開設に至った。

その間、境港に国際旅客ターミナルを先行整備するなど、行政も航路開設を伴走支援してきた。日本側では鳥取県及び境港市などで構成する中海市長会、そして韓国側では江原道及び東海市が協調して運行船社に対する初動支援を行うとともに、港費の減免や航路の利用促進策を展開することとした。韓国船社の起業精神

と、日韓地方政府の信頼関係に基づく具体的な協力支援により実現に向けて環境が整い、2009年6月29日、ついに就航の日を迎えた。

日韓口定期フェリー航路の就航による効果としては、まず、訪日外国人客の増加が上げられる。2017年には約1万6000人の外国人が来港し、経済波及効果は約7億円と試算される。就航以来、世界64カ国の延べ22万人以上が境港を利用した。

また、2017年は約100社が境港を発着地として貨物輸送を行い、日韓口を結ぶ唯一の定期フェリー航路の存在は境港のプレゼンスの向上に大きく貢献しているほか、県内企業の海外取引の後押しもしている。

日韓口定期フェリー航路の旅客及び貨物の推移を見ると(図1)、まず旅客数については、境港—東海間の旅客は9割以上が韓国人である。2011年の東日本大震災、2014年の韓国でのセウォル号事故、2016年の鳥取県中部地震など、さまざまな外的要因による旅客数の落ち込みもあったが、そのつど克服し実績を伸ばしてきた。2017年4月には境港の乗降客数が就航以来20万人を超え、旅客数は順調に推移している。

貨物量については、2012年のウラジオストク APEC 会議にかけて順調に実績を伸ばしたが、2015年にはピークの3分の1程度まで落ち込んだ。このため船社が舞鶴港への追加寄港による貨物取扱を開始するなど、新たな集荷対策を講じた。その結果、2015年を底に、近年は徐々に回復傾向にある。境港の航路の安定化のためにはさら

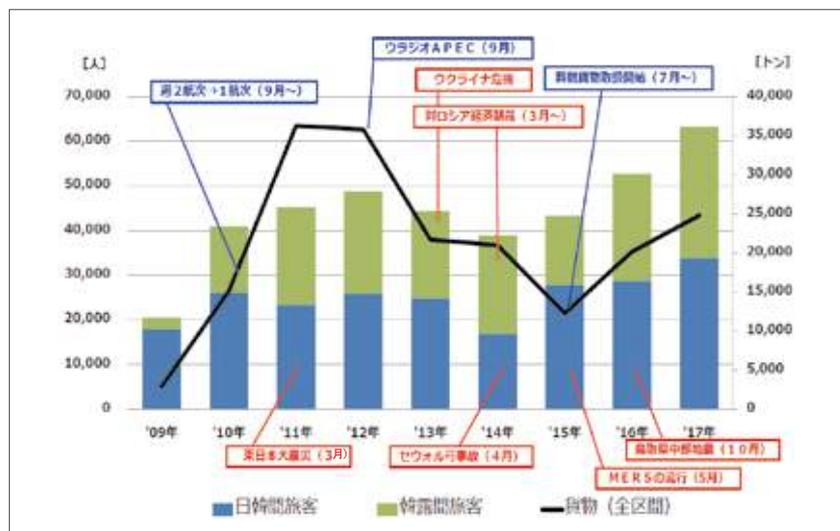
なる貨物量の積み増しが必要であり、鳥取県では航路を活用した日ロビジネスの推進や中ロ国境を越える輸送ルートの開発などに取り組んでいる。

鳥取県とロシア沿海地方の交流は1991年10月の友好交流の覚書締結に遡る。2010年5月には交流協定を締結、同年11月にはハバロフスク地方とも友好交流を開始した。また、2011年5月にはウラジオストク市内に日ロビジネス支援などの業務を行う鳥取県ウラジオストクビジネスセンターを開設した。昨年4月からは北海道総合商事に運営を委託している。鳥取県とロシア沿海地方は環境分野を有望分野としてビジネス案件の推進に努めている。2017年4月には廃棄物処理をはじめ4件について民間レベルでの覚書を締結した。特にウラジオストク市の廃棄物処理施設の改善については、境港の(株)三光が2017年9月に覚書を締結し、具体的な協議に入っている。鳥取県は関西広域連合の構成団体の一つであり、ロシアとの経済交流に積極的に取り組んできたことから、関西とロシアとの経済交流の窓口として関西のさまざまな団体と連携し、ロシアビジネスの案件創出にも取り組んでいるところである。

次に、鳥取県は大図們江イニシアチブ(GTI)による域内の輸送回廊の円滑化と発展を目指す取り組みに注目した。GTI北東アジア地方協力委員会(LCC)に参画し、日韓口定期フェリー航路を活用した北東アジア輸送ルートの確立を目指している。2014年8月に第2回GTI地方協力委員会を鳥取県米子市において開催した。海陸交通ルートの開発協力の強化や、ロジスティクス委員会の設立を盛り込んだ鳥取宣言を採択した。

2016年8月の第3回GTI地方協力委員会では、鳥取県が委員長として第1回ロジスティクス委員会を開催した。委員会では日韓口定期フェリー航路を利用した中ロ国境パイロット輸送の実施を決定した。パイロット輸送はGTIの全面的な協力のもとで実施し、輸送ルートに存在する課題はGTIの枠組みの中で解決を図っていくことが確認された。2016年10月、牡丹江—綏芬河—ウラジオストク—境港のルートで、20フィートコンテナ2本の木製品が日韓口定期フェリー航路を利用して輸送された。第6回目

図1 日韓口定期フェリー航路の旅客及び貨物の推移



の地方協力委員会は今年の夏に鳥取県で開催をする予定である。中ロ国境を越える輸送はリードタイム、コスト、通関手続きの簡素化など、まだまだ課題は多くあるが、日本海側の物流を太くすることが将来の北東アジア地域の競争力を高めることにつながると考えている。

次に、境港のクルーズ客船誘致の取り組みについて紹介する。境港の特徴としては、まず中国、韓国に近いこと、それから後背地に魅力ある豊富な観光資源を有すること、そして大型船もスムーズに入出港できる天然の良港であることなどが挙げられる。

誘致ターゲットは小型ラグジュアリー船から超大型カジュアル船まで幅広く対象とし、多様なクルーズ客船のニーズに機動的かつ柔軟に対応するよう心掛けている。受け入れ態勢では官民で構成する境港クルーズ客船環境づくり会議をプラットフォームとして、岸壁対応、当日の観光案内、物販などの業務を周辺地域の官民が一体となって推進しているところである。大山、松江城など、境港周辺の観光資源は質量ともに世界から観光客を呼び込めるポテンシャルを有している。今まで陸や空からのアクセスが難しかったこのエリアも境港へのクルーズ客船の寄港により、国内外から多数の観光客が訪れるようになった。

境港のクルーズ客船の寄港誘致に当たっては、国内外の港湾と連携した情報収集や誘致活動を展開している。中でも2011年11月に、アジア地域の国際クルーズ

市場の掘り起こしや加入港への誘致等を推進するACTA（アジアクルーズターミナル協会）の立ち上げに合わせ、国際クルーズ誘致に関する情報や活動が質量ともに向上し、他港とのネットワークの構築にも大いに役立った。金沢港、青森港、神戸港、北九州港との5港連携では欧米船社や旅行関係者への共同PRを実施している。これまでロンドン、マイアミ、ハンブルグ等で共同PRを実施し、今年の秋にはシアトルでの開催を予定している。

2017年の境港へのクルーズ客船の寄港数は61回、乗客数は6万6500人となり、いずれも前年を大きく上回り、過去最高を更新した（図2）。

2017年は欧米人を中心とする小型ラグジュアリー船から、定員4000人を超える超大型カジュアル船まで、14隻のクルーズ客船が境港に寄港した。境港における寄港地ツアーへは、小型ラグジュアリー船や中国人観光客の大型カジュアル船ではほぼ全員が参加する。一方、日本人や多国籍の旅客が乗船する大型船ではシャトルバスを利用した近隣観光や、レンタカー、タクシーなどでの自由旅行の割合が高くなっている。全体では55%の乗客が寄港地ツアーに参加した。乗客数の37%が日本人、63%が外国人であった。クルーズ客船で来港した旅行者の個人消費額の総計を推計すると、約8億8500万円となる。

境港ではクルーズ客船を4カ所の岸壁で受け入れている。いずれの岸壁もクルーズ

客船専用岸壁でないため、既存の貨物船の利用企業と岸壁調整をやりくりしながら、可能な限り受け入れをしているところである。

クルーズ船の寄港事例を挙げる。「ケンタム・オブ・ザ・シーズ」（168,666トン）は4000人規模の中国人を対象としたツアーである。コスタクルーズ社は2016年から境港、舞鶴港、金沢港、境港及び釜山港に寄港する日本海周遊クルーズを運航しており、2017年には「コスタ・ネオロマンチカ」（56,769トン）を投入し、4月～10月の間、境港に24回寄港した。5港連携による取り組みはクルーズオブザイヤー2016特別賞を受賞した。小型ラグジュアリー船の「ロストラル」（10,700トン）は、2017年に7回寄港した。この船は乗客定員264名で、ゆったりと贅沢なバカンスを楽しむ欧米人に人気となっている。「ノルウェー・ジャン・ジョイ」（167,725トン）は、中国発着クルーズとして昨年初めて寄港した。

境港におけるクルーズ客船の受入れ機能の強化として、外港中野地区に国際物流ターミナルの岸壁の延長線上にドルフィン3基を追加整備し、11万トン級のクルーズ客船が着岸できるような工事を現在実施している。また、竹内南地区では2020年3月の完成を目指して複合一貫輸送ターミナルの建設事業に着手している。

北東アジアのビジネス交流と自治体協力について、私の意見を次の4点にまとめる。

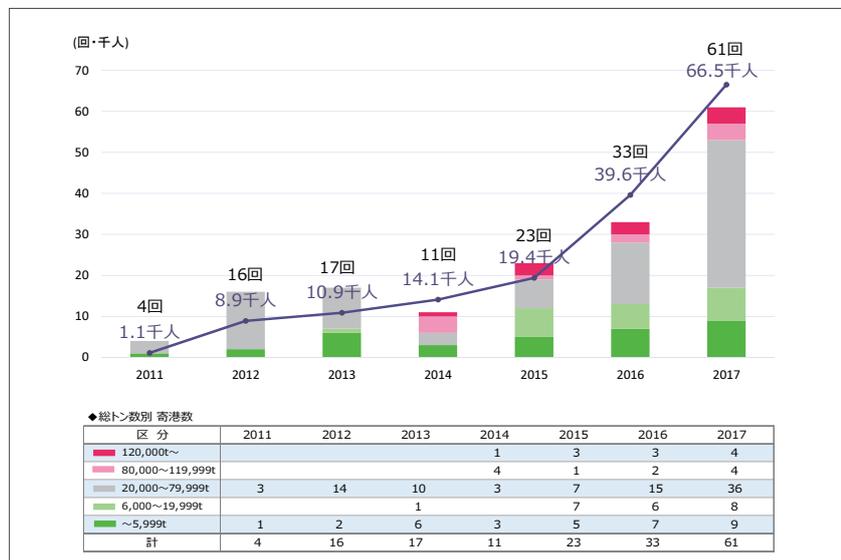
まず、北東アジアのビジネス促進のためには地域間の相互理解と信頼関係を築き、地域の産業、資源、企業及び人材を活かした連携・協力により、国内外を問わず相互補完しながら各々の強みを出していくことが重要と考える。

視点を海に向け、共通の財産である海を活用することが、人やモノの流れをダイナミックに変化させる可能性があると思う。

航路を海のインフラストラクチャーとして、官が定期航路を支え、民のビジネスや観光を興し、発展させる基盤を作るという考え方も必要かと思う。

航空機が目的地に直行する形とすれば、船舶は多地域経由型ともいえる。多様な連携のネットワークを拡大、深化させることにより、各々の地域がウィンウィンの関係になることができる。そこに自治体協力の意義があるのではないかと考える。

図2 クルーズ客船の寄港数及び乗客数の推移



# ロシア極東における 北海道銀行の活動について

北海道銀行国際部ロシア室長  
三上訓人



北海道銀行がロシアに進出して概ね10年になる。この経験を基に、そして私も2年前まで4年半、ユジノサハリンスクの駐在員事務所に籍を置いた経験も踏まえて、現在のロシアビジネスの課題と、その課題を解決するために北海道銀行がどのように活動しているのかを紹介しながら、解決策として5つほど報告する。

北海道銀行は、北海道に一番近いロシア極東を活動エリアにしている。面積は全ロシアの約3分の1、人口は約5%（600万人）で、非常にマーケットが小さい。しかし、エネルギーが非常に豊富なので、大手商社を含めて日本企業が進出してきている。

但し、北海道銀行はエネルギービジネスを対象としておらず、ユジノサハリンスクとウラジオストクを拠点に、ロシア極東の中小企業と北海道の中小企業、ひいては日本の中小企業とのビジネスマッチングを中心に活動している。農業、建設、土木などの分野で北海道の寒冷地技術をPRしてビジネス活動をしているほか、ロシアの水産加工分野での支援も行っている。

ロシア極東でビジネスを行う上で、銀行ができない分野・課題がある。北海道庁や札幌市などの地方公共団体の力ではなく、地方銀行が主体となり民間ベースで地元密着の地域商社「北海道総合商事」を創設したところ、全国的にも話題になった。第四銀行、鳥取銀行、福岡銀行などからこの地域商社について北海道銀行に照会が来ている。現在、それぞれコンセプトは違っても、地方銀行が地方創生という立場からこうした地方商社を作る動きが活発化している。

商社は貿易だけで黒字経営を維持するのは非常に難しい。北海道総合商事はウラジオストクでコンサルティング、店の内装のほか、ロシア人スタッフを札幌に招聘し、日本の食文化、居酒屋文化を教育しながら、

2017年4月に「炎」という居酒屋をオープンした。現在、日本人ばかりでなく、ロシア人の客も増え賑わっている。また、農林水産省が日本の食文化をロシアに紹介する委託事業の一環である「ラーメンキッチン」も、北海道総合商事が中心となり受託した。ロシアにはボルシチをはじめさまざまなスープの食文化があるので、ラーメンもウラジオストクでは非常に好評である。北海道総合商事はこのような事業も貿易とは別に手掛けている。

次に、北海道銀行が行っている農業のサポートについて説明する。北海道銀行も一部出資して日揮と共にハバロフスクで現地法人を設立し、温室栽培事業に取り組んでいる。日本の技術で温室という農業拠点を作ることによって、そこで生産されたトマトやキュウリが地元のスーパー、しかも高級スーパーで販売される。北海道からロシア極東に農産物を持っていく時に一番のポイントは、現地でいかに販売ルートを拡大するかということである。日本の技術で操業する温室施設という拠点を持つことによって、その農産物が現地のスーパーに流通するルートをうまく利用し、北海道からタマネギやニンジン、カボチャ、新鮮な果物を流通させるような現地の物流ネットワークを構築するという観点で、農業ビジネスは重要なプロジェクトであると北海道銀行では位置付けている。農業プロジェクトは、単に日本の技術をロシアで活用するということだけではなく、北海道や日本各地からの農産物を受け入れるための現地販売網の拡大にも大きく寄与していることを強調したい。

マイナス50度の極寒の地、サハ共和国でも温室事業が果たしてできるのかどうかということで、1000平方メートルの温室を建設した。この技術はおそらく世界で初めてのことで、ロシア人に対して、どうやって野菜を育成するか、害虫が発生しないためにはどのようにしたらいいかを毎日のように日本と

テレビ会議を行いながら指導し、現在は成功している。

この成功事例がロシア全域に広がり、カムチャツカやマガダン、あるいはモスクワなどから、ぜひ北海道銀行とこのような通年型の温室栽培事業をやりたいという要望が来ている。モンゴルからも同様の照会が来ている。

もう一つ物流の解決策として、柱となるものを何か持たなければならぬという事例が、北海道が日本一を誇るタマネギである。これを何とかロシアに輸出できないだろうか、2~3年がかりでプロモーションをした結果、昨年11月、40フィートコンテナ1本、24トンを送ることができた。この24トンのタマネギは、スーパーですぐ売り切れになり、早速40フィートコンテナ2本の追加注文を受けたところ、その2本分もすぐ売れた。現在までに計5本の40フィートコンテナの注文を受けている。このようにコンテナでまとまった量を出せるものが物流の柱を作っていく。物流の一番の課題は量を集めることであると思う。

日本で貿易関係のセミナーを開催すると、参加者からロシア人はどのようなものが欲しいのか必ず聞かれる。これは全く間違った判断で、ロシア人が何を欲しいのかではなく、日本人がロシアに向けて何を売りたいのかが一番のポイントになってくると思う。自分の商品がロシアのスーパーで売れないという大きなリスクもある。北海道の中小企業がこうしたリスクを取れないということであれば、北海道総合商事がリスクを取る形で、ウラジオストクにアンテナショップを作った。ただ、アンテナショップに北海道の中小企業の商品を置くだけでは売れることはなく、やはりロシア人を呼んでプロモーションをする必要がある。例えば豚丼であれば、試食してもらって、その時にこのタレを使ってくれというような形でプロモーションをする。そこまでやって結果を教える。結果がよければ

れば、一度ウラジオストクに来てスーパーと交渉してもらおうというようなサポートをする。アンテナショップは、これから何かをロシアに向けて売りたいという場合に、あまりコストもかからずテスト的、サンプル的にプロモーションできるので、輸出できる商品を増やしていくためのツールとして使ってほしい。

もう一つ、物流の観点では、一方的な輸出・進出ばかりではなく、ロシアからも来てもらい、双方が絡み合うことで物流の量が増えていくと思う。サハリンで70%のシェアを誇る窓枠サッシ企業が3年前に札幌に現地法人を作り進出してきた。3年前はルールも安かったので、ロシアの技術が北海道、日本においても十分対応でき、価格競争にも勝てるということで、現地法人の設立から銀行取引、取引先の紹介等を含めて北海道銀行が協力している。

毎年秋にサハリンで、北海道庁や旭川市など道北の自治体を中心になって道北物産展を開催している。この物産展は10年近く毎年開催していることから、現地では秋の風物詩となっており、毎年ほとんど集客は変わらない。自治体が現地のバイヤーを呼んで商談会を実施することは難しいことから、北海道銀行がバイヤーを呼び、出展した企業の商品説明やビジネスマッチング面でサポートしている。10月の物産展に向けて、6月に事前にロシア人と商談会を行い、そこで売れそうなものを10月の物産展に持っていくという支援も行った。

しかし、このような物産展を何回行って、継続的な民間のビジネスにはつながっていない。おそらく新潟の企業もロシア沿海地方等で同種の物産展を開催していると思うが、実際に継続的なビジネスにつな

がっているものがあるだろうか。なぜビジネスにつながらないのかを考えた時に、物流の問題あるいはやり方の問題があると思う。

今、日口間では8項目の経済協力プランというフォローの風が吹いている。北海道銀行はロシア極東で双方の中小企業をベースに活動してきた。この8項目のプランのうち3番目のプランとして中小企業交流協力の抜本的拡大が提案されており、そして唯一、プランの中で産業ではなくエリアとして名前が出ているのが極東である。政府がやろうとしていることと、我々が今まで進めてきたことが同じ方向を向いているのかなと思う。北海道銀行が力を入れているロシア極東で、政府が示している8項目の経済協力プランに貢献する形で、北海道の技術ならびにクオリティを活かした活動を継続して進めていきたい。

## 韓国との経済交流— 北陸(日本)・韓国経済交流会議について

北陸AJEC 業務課長  
平陽一郎



まず、私が所属している北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸AJEC)について説明する。当会は北陸経済連合会の関連組織であり、主に国際分野について調査研究、情報の収集・提供、交流活動を行っている。設立当初は対岸諸国、すなわちロシア極東・シベリア地域、中国東北地域、朝鮮半島及びその周辺地域を対象としていたが、ASEAN地域の発展により、現在は東アジア全域を対象としている。

次に、北陸と韓国の関係性について説明する。日本列島を大陸側から見ると韓国、北朝鮮、中国、ロシアと海を挟んで非常に密接な位置に日本が存在している。北陸と韓国の輸出入の通関実績は、輸出通関統計では韓国が1位、輸入通関統計上では韓国が2位と、輸出入でも強いつながりが伺える。ただし、この数字はあくまでも税関を通過した貨物の実績になるので、北陸3県の商品とは限らないし、最終

的な輸出相手国に関しても韓国経由で別の国である可能性はある。

当会が中心となって開催している北陸・韓国経済交流会議について説明する。本会議の開催の経緯であるが、21世紀に向けた日韓パートナーシップをさらに確固たるものとしていくため、1999年3月、当時の小渕恵三総理と金大中大統領との間で日韓経済アジェンダ21が合意された。こうした日韓経済関係の強化についての取り組みの一環として、1999年12月、第2回日韓官民合同投資促進協議会が当時の深谷隆司通商産業大臣及び鄭徳亀(チョン・ドク)産業資源部長官の主宰のもとで開催された。この協議会の成果として通商産業省(現・経済産業省)と産業資源部(現・産業通商資源部)との協調のもと、日本の北陸地方と韓国の江原道、慶尚北道、大邱広域市、蔚山広域市、いわゆる日本海側4地域において経済交流会議を開催

するという合意がなされた。この合意を受けて中部産業局は日韓経済の一層の緊密化及び北陸地域の産業の活性化等を図る観点から、北陸地域の関係機関に呼びかけを行い、これら機関の協力を得て、運営実施のため北陸・韓国経済交流会議実行委員会を設置し、その年から北陸・韓国経済交流会議を毎年開催してきた。

2010年の第11回会議より、さらに北陸地域のニーズに根差した新展開を図る観点から、北陸地域の産学官で構成される北陸AJECが事務局となり、本会議を開催している。日韓関係の一層の緊密化と北陸地域の産業の活性化を図るという本会議の目的に沿い、メインテーマを決め、それに対する提言や取り組みの発表を行う全体会議や、その他各種テーマに沿って発表を行う分科会及び産業観光視察を行っている。

直近で開催された第18回会議の概要について説明する。2017年8月27日～30日に

かけて、韓国慶尚北道安東市アンドングランドホテルにおいて、第18回会議を開催した。日本側52名、企業24社、韓国側120名、企業26社の計172名が参加した。会議全体のテーマは「共通課題解決に向けた日韓地方間の協力」とした。これは少子高齢化や中央都市一極集中といった諸問題が日韓共通のものであるとの認識のもと、両国の地方間の課題や、その課題の解決に向けた取り組みなどを話し合う内容であった。

また、併せて3つの分科会を開催した。自治体分科会では地域の活性化について、富山、石川、福井、慶尚北道、江原道、大邱広域市、蔚山広域市の地方自治体より海外進出支援の施策や次世代産業創出、観光振興、医療の分野等における地域の活性化施策についての発表及びディスカッションを行った。イノベーション分科会では、日韓のイノベーション推進事例の発表が行われた。日本からは金沢工業大学が国際高等専門学校の開校、イノベーションハブの展開、日本ユニシスからはIT活用、北陸経済連合会からは経団連と連携したイノベーション推進支援活動について発表を行った。

ビジネス分科会においては、日韓ビジネスマッチングも同時開催し、日本側6社、韓国側16社で商談件数が32件となった。ビジネスマッチングは、韓国側の要望により第17回に初めて開催し、昨年度の会議で2度目の開催となった。ビジネスマッチングはすぐに成果は出て来ないが、よりよい具体的な成果を目指し、業種やマッチング目的で絞り込みをかけて開催した。

併せて開催された産業視察では大邱にある東レ先端素材(株)（不織布工場）や慶尚北道庁を訪問したほか、韓国の新幹線であるKTXにも乗車した。特に韓国の新幹線KTXは日本の新幹線とは違い、駅に全く改札がない等、参加者から非常に新鮮だということで好評を得た。観光地の視察では、世界文化遺産である朝鮮時代初期の農村の生活様式をそのまま残す安東河回村（ハフェマウル）を訪問した。会議全体を通し、両国の課題共有、具体的な成果を目指したものとなったと考えている。

余談だが、この会議の期間である8月27日～30日に、2度ほど北朝鮮からミサイルが発射され、特に8月29日は日本上空を通過

したので、日本では非常に大きく報道されていた。ただ、韓国国内はそれほど大きな報道はなく、ニュースや新聞等でもNHKではこのように報道されたという程度で、日本と韓国の北朝鮮に対するスタンスの違いを感じた。

北陸・韓国経済交流会議の開催により、いくつかの成果が報告されている。最初に、福井県にある(有)ホトリハビリスシステムズはリハビリテーションを中心とした介護事業を行う会社であるが、2013年、韓国大邱広域市で開催された第14回会議に参加し、それを機に韓国からの視察の受け入れ等を行い、2017年10月11日にソウルに現地法人を立ち上げた。同社は日本の次に高齢化が進む韓国において、日韓合同で高品質な介護事業を運営できる仕組みを構築し、安心して暮らせる高齢化社会の支援を行うことを目指している。

金沢工業大学では、第14回会議での機械ロボット産業専門分科会で大学におけるロボット分野の人材育成について発表し、それを機に韓国の大学、工学設計やロボテクス分野との連携を行い、金沢工業大学でワークショップを開催し、昨年末には同分野の関係者が数十名訪問している。

さらに、当会は福岡で人材紹介業を行っている(株)ホスピタブル、KOTRA名古屋や韓日経済協会と連携し、韓国人材の北陸企業への紹介を行っている。北陸の人材不足と韓国の若手就職難に対する解決の糸口となることを期待している。

その他、この会議をきっかけにして韓国交通研究院との意見交換会、特に北陸における新幹線の効果の説明や、光陽湾圏自由経済区域庁との会議を金沢で開催している。KOTRA名古屋とは「韓国との共創セミナー」を本年まで4回開催するに至っている。また、北陸経済連合会、北陸AJECでは留学生の活用促進や交流の推進にも取り組んでおり、韓国人留学生を会議に招待する等している。

今年は、8月末ごろに福井県で第19回北陸・韓国経済交流会議を開催する予定である。福井県は繊維やメガネ、機械などの産業が非常に盛んであり、世界や国内シェアがトップクラスの製造企業が数多く存在する、いわゆるモノづくり県である。繊維はポリエステル等の世界有数の産地であ

り、衣料はもとよりカーシートやエアバック、家電といった産業資材に至るまで幅広い分野で使用されている。福井県のメガネは非常に有名で、メガネ枠の95%以上が同県で生産されており、国内外で多くの人々に愛用されている。

さらに近年は企業がこれらの分野で培ってきた高い技術力を活用し、今後の成長が見込まれる医療機器、介護ロボットなどの新規分野へ参入する新たな挑戦も始まっている。福井県の伝統工芸である越前打ち刃物については、その技術が医療用ハサミやメス等にも生かされている。

ここで北陸・韓国経済交流会議とは直接の関わりはないが、日韓企業の連携について理想的な取り組み事例を紹介する。石川県の小松精練と韓国のコーロン・ファッションマテリアルが事業提携を行い、さまざまな面で相互作用的な取り組みが行われている。提携については両社間の出資ではなく、相互の信頼がベースになっている。共同開発した人工スエード素材をファッションや自動車産業分野へ投入するほか、炭素繊維や複合材料など、次世代素材での協業の検討、両社間の人材交流なども行われる予定となっている。また、小松精練は欧州ブランドに強く、コーロン社はアメリカのブランドに強いという特徴があるので、展開の際の協力や、また色味の違いを生かすための布地の相互使用、さらには小松精練の中国蘇州の工場にてコーロン社製品の生産受託等を行っている。この両社は数年前までは相互にライバル的な存在であったが、その2社が提携を結ぶことにより、ウインウインの関係に変化させることができてきた。相互の信頼関係を築くことで両社にとってプラスになるという日韓経済交流の成功事例となっている。

最後に、今後の経済交流について意見を述べる。昨今は日韓政府間関係の問題や隣国北朝鮮の問題等、日本と韓国の間にはさまざまな問題がある。しかしながら、両国の類似性、文化面や直面している課題等、貿易相手国、企業の海外進出先としては非常に重要な関係性があることは間違いない。ウインウインの関係が構築できるように、日韓経済交流の架け橋となるように、今後も両国地域間経済交流の発展に取り組んでいく。

## ディスカッション

### コーディネーター (安達祐司:ERINA)

まず、綏芬河市の王書記に伺う。ロシアのウラジオストクを経由した日本や韓国などの第三国の中国との輸出入貨物を増やすことは、商業都市・綏芬河市の発展にとって重要だと考えるが、綏芬河市としてそのような貨物に対するソフト面の具体的な優遇策があれば教えていただきたい。

### 王興柱

綏芬河口岸の設備改造はかなり進み、道路口岸・鉄道口岸の改革への投資額は約20億元に到達する勢いとなっている。新空港の投資額も約13億元に到達する勢いで、新しく建設中の高速鉄道への投資額も約150億元かそれ以上となっている。2020年までに、綏芬河口岸の通関環境とインフラ建設は一新すると思われる。

ソフト面では、第一に、綏芬河市には国家からの優遇政策が多くある。例えば、国家から穀物口岸、豚肉の輸出口岸、ロシアの水産品・水生動物の輸入口岸として指定されているほか、観光客への税還付口岸として試験的に承認された。現在、綏芬河市は牛肉、家禽類、漢方薬、牧草などの指定輸入口岸の承認獲得に全力を挙げており、今年おそらく承認されるだろう。しかも今年は、中口越境経済協力区の建設が始動する可能性がある。これは20年前に中口両政府で調印された綏芬河—ポグラニチヌイ越境経済総合体に関する合意によるもので、綏芬河市の発展にとっては非常によい情報である。

そのほか、綏芬河市には総合保税区があり、関税などの免除政策があって、「両頭在外（原材料を輸入し、国内で生産し、国外で販売する）」の加工貿易企業の発展にとって有利である。企業の生産コストを下げる互市貿易区もある。また、企業に価値ある支援、実体経済や産業発展を支援する政策も公布している。

第二に、綏芬河には迅速で効率よい通関環境があり、税関における申告・検査・受け取りの三段階を一括で行う「三・一の通関政策」を推進している。そのほか、中口税関における検査結果の相互認証、

鉄道口岸における積荷明細書の統一、審査の自動化などの利便化改革を推進している。これは中口税関、中国の検査検疫機関、中口両政府の長年の協議と調整の結果である。すなわち、「中外中（中国→外国→中国）」あるいは「中外外（中国→外国→外国）」の貨物でロシアを経由する場合、ロシア国内で開梱して検査する必要はなく、中国税関の検査結果を承認することができる。通関の利便化により、輸出する貨物がロシアで滞留することなく港に直接運ばれ、日本や韓国、中国の南方の港に運ばれる。

そのほか、地方政府のサービスという点で、ここ数年規範化に努め、業務の簡素化と権限の委譲を進め、権限のリストを策定し、企業のためによりよいサービスを提供している。ここで改めて、私は日本の企業と協力を進めていきたいということを日本の経済の専門家と企業の方々に伝えたい。ロシアの豊富な農産物、木材、水産物資源、日本や韓国、中国の大きな消費市場、そして日本と韓国の先進的な食品製造、機械加工、水産物の加工技術や管理ノウハウなどに基づき、中国東北地域、黒龍江省綏芬河地域で高いレベルでの協力を展開していくことが重要である。産業における投資、技術、管理の面での協力である。綏芬河総合保税区、国境地域協力区を利用して、付加価値加工を実施し、中国の土地や人的資源を含む相対的に優れた政策を利用して、製品を加工・生産した後、日本や韓国、その他の地域に輸出してもらいたい。

### 安達祐司

琿春市の彭副書記に伺う。琿春市が有する5つの優位点を踏まえると、日本、特に日本海側の企業が進出する場合にどのような分野でよりビジネスチャンスが大きいかと考えるか。また、琿春市として力を入れて誘致に取り組んでいる生産分野、産業分野があれば併せて教えていただきたい。このことは境港のDBSクルーズフェリー航路にとっても、貨物を増やすという点で重要かと思う。

### 彭樹海

日本海の沿岸都市は琿春市と海を隔て

て向かい合っているため、近年、協力が進められている。境港市とは友好都市の締結も行われた。小島衣料などの企業も琿春市に駐在し、順調に発展している。

琿春市の産業発展と投資の方向性について簡単に紹介すると、近年、琿春市は対外協力を強化し、2つ（国外と国内）の市場、資源を利用して外国貿易を強化すると同時に、加工産業に力を入れることを重視している。積極的に進めているのはエネルギー・化学工業、非鉄金属、海産物、木製品、紡織・アパレル、観光文化、商業貿易・物流、現代サービス業という8つの100億（元）級規模の産業である。そのうち、いくつかの産業については既に100億元レベル、あるいはそれに近い水準に到達している。

例えば、エネルギー・化学工業では年間1000万トンの生産規模を有する琿春鋁務局と琿春大唐発電の2社がある。非鉄金属では、年間およそ3億元の利益を出している琿春紫金（紫磨金）鋁業と多種類の金属リサイクル加工企業がある。海産物分野では、加工企業が48社、貿易企業112社がある。また、琿春口岸は中国の海産物輸出入で第3位である。海産物加工総額は2016年に87億元に達し、中国東北地方における海産物製品の重要な集散地となっている。紡織・アパレル分野では12の企業があり、その中には中国では有名なブランドである「雅戈爾（Youngor）」の工場がある。物流業では、韓国ポスコ（POSCO）、現代物流、天道物流など一流の物流企業が集まっている。木材業も発展し始めている。以上の産業において努力を積み重ねることにより、一定の成果を上げたと言える。

日本海の沿岸都市の農業、農産品加工、水産物加工、木材加工、観光業、物流業においては伝統と技術、ブランド力がある。これらの分野で4つの面から協力を展開していきたい。

第一に、高効率な農業と農産品の加工である。両地域は距離が近く、気候や環境、資源も似ているので、この分野での協力は将来性がある。第二に、日本海の沿岸都市は海産物加工と紡織・アパレル分野で先進的な技術がある。琿春市には豊富な資源と市場があり、新興の加工区

もある。第三に、国際物流にも将来性がある。珲春市から新潟市まで直線距離でわずか500海里（900キロ）、境港市までは430海里である。近年、試験的に珲春市からザルビノ港経由で新潟市を含む日本海沿岸都市との海陸複合一貫輸送を実施している。第四に、観光文化産業にも将来性がある。日本は「観光立国」を掲げ、中国の延辺朝鮮族自治州も「観光興州（観光で自治州を振興する）」の戦略を提起した。両地域の戦略を接合して、中国・日本・ロシアの海・陸上観光を実施することができる。この航路は将来的に観光業における黄金ルートになると信じている。

両国の企業は優位性を相互補完し、ウィンウィンの関係の実現を目指してもらいたい。ビジネス界の人々が珲春市に視察・観光に来て、投資して産業振興することを歓迎し、あらゆる面で支援していく。

#### 安達祐司

境港管理組の吉川事務局長に伺う。DBSクルーズフェリー航路の航路維持に向けた関係自治体、日本、韓国、ロシア極東の協力や支援の内容についてもう少し具体的に教えていただきたい。また、航路維持の課題やその問題点について、自治体、地方政府、船会社、関係企業が共通の認識を持ち、有効な対策を打っていくための情報共有・情報交換のあり方について教えていただきたい。

#### 吉川寿明

定期フェリー航路は、境港にとってはなくてはならない、一つのアイデンティティとして位置づけられると考えている。多くのクルーズ客船が寄港していることを報告したが、港を通じて人が出入りするという流れを作ったのも、この環日本海の定期フェリー航路であったのではないかと考えている。

そのような前提に立ち、航路をインフラと考え、道路であれば維持管理費がいるように、この航路を安定的に運航するために行政としても必要な支援をしていくということが一つある。具体的には、鳥取県と地元で、運航会社に対し1航路当たり100万円を限度にして運航経費の10分の1を支援する制度を継続している。若干制度は異なるが、韓国側でも約4年間支援を続けてき

ており、このような支援が船社の航路開設のインセンティブにもなっていると考えている。

そのほかの支援としては、まず貨物を掘り起こしていくことがある。これについては、鳥取県、江原道、沿海地方で航路活性化会議を設置し、この航路で取り扱える貨物の有無について情報共有してきた。また、ウラジオストクでの通関の円滑化、冷凍コンテナの電源といった基本的な基盤作りなど各港の課題について話し合い、具体的な対策を講じてきた。主に日本と韓国で情報を共有しながら、潜在的な荷主企業を訪問し、貨物情報を運航会社につなぐなど行政としてもポートセールス活動を行った。東海市でも物流センターを作り、具体的にこの航路の貨物誘致をする機関を設置したと承知している。

また、中ロ国境を経由して中国東北部と境港・日本をつなぐというルート作りがある。いわゆるプリモーリエ1（綏芬河ルート）、プリモーリエ2（珲春ルート）に境港のこの航路をつなげることができないかと、GTI、吉林省、黒龍江省の協力も得ながら、何回かトライアル輸送を実施している。

そして最後に、ビジネスを作っていくということがある。鳥取県で産官学金の集まるプラットフォームを作り、日ロ間の8項目の経済協力プランなどの国の動きに鳥取県の企業が少しでも関与する方法はないかと取り組んだり、江原道と医療機器分野でのビジネスマッチングをしたり、吉林省からは先般、省政府と自動車メーカーと一緒に来県し、自動車部品メーカーと協議を行った。鳥取県ではセンサーやEVに関連する重要な自動車部品を作っている企業が結構ある。そのような企業に関連するビジネスを作っていく。このような政府間の動きの中でDBS航路の利用も念頭に入れ、具体的な貨物の掘り起こし、ビジネスマッチングに取り組んでいる。

情報共有・情報交換のあり方については、これまで地方政府サミットを積み重ねてきた中で、関係する地方政府との間で人的ネットワークや信頼関係ができており、さまざまな課題解決に向けた話し合いを行うことができています。また、具体的な国際交流サミットの場合やGTIの場合を活用しながら、双方の取り組みについて情報交換を行い、いっそう効果の高まるような取り組みにして

いくための意見交換を行っている。

#### 安達祐司

北海道銀行の三上室長に伺う。北海道独自の地方商社を立ち上げて、そこを拠点にロシア極東とのビジネスを推進しているということだが、北海道庁や市町村などの日本側の自治体、それから相手側のハバロフスク地方政府、沿海地方政府、あるいはそれぞれの市政府からはどのような協力・支援が得られているのか、また今後さらにどのような協力・支援が望ましいのか付け加えていただきたい。

#### 三上訓人

自治体との関係が今回のテーマになっているので、自治体に対する要望、提案について補足したい。先程、物産展を長年開催していても、具体的に民間ベースで貿易につながっていないことを話した。要は自治体ができることは自治体がやれればいいし、民間が出来ないことをぜひ自治体にやらせてもらうということで、例えば物産展などを自治体が継続してやるということについては、我々も納得し、賛成している。ただ、何故それが民間ベースで継続的なビジネスにつながっていないのかをきっちり分析して、同じことを何回も繰り返すのではなく、自治体は自治体なりに考えてやっていただければなお結構である。

物産展というのは現地でもやるショーということで、人も集まりモノも売れるが、その後何も成果がないのは何故か。一つは北海道から持ってきている商品を欲しいバイヤーがいても、バイヤーの店先まで持ってきてくれるロシア側のインポート会社がない。もう一つは、北海道の商品をコンテナ単位でまとまった量で取引を望んでいるロシアのバイヤーがいた場合に、北海道の中小企業が対応できない。このような大きな2つの理由があって、なかなか次のビジネスにつながっていかないのではないかと思う。

従って、物産展とセットで少量でも引き受けてくれるようなロシア側の信頼できるインポート会社を見つけ、バイヤーも呼んで商談会をやるような形にセットすることによって、次の注文が来るというような北見のタマネギと同様の努力が必要である。北見のタマネギも2年間のプロモーション活動の結果、コ

ンテナ単位の発注につながっている。

北海道総合商事は本店が札幌にあり、それだけではあまりロシア側からも注目を浴びなかったと思うが、同社が100%出資した現地法人をウラジオストクに持っている。これがインポート会社となっている。北海道総合商事が輸出したいものを現地法人に送れば、そこが現地で販売する。逆に現地法人はロシアが日本に売りたいものの情報を取って、これを集めて北海道総合商事が対応するというように、現地法人を作ることがビジネスの幅が広がることにつながる。ウラジオストクにはインポート会社があるが、サハリンにはないので、サハリンにも信頼できるインポート会社があれば、少量でもサハリンのバイヤーが欲しいものを輸出できるのではないか。

自治体は、物産展以外でもロシア側のニーズを吸い上げ、民間ではなく自治体がやった方がいいものをもっと明確にし、いっそうレベルアップした物産展にしてほしい。

ロシア極東では地方政府から多大な協力が得られている。例えば日揮とのプロジェクトでも、ハバロフスク地方知事の協力の下、現地の歓迎を受けながら進めており、ロシア側のサポートは非常にありがたい。ただ物流については、ウラジオストクをはじめ港のエリアに保冷庫などの保管場所があり、それを我々が自由に使えるような仕組みやインフラが貿易には不可欠であり、早く整備してもらいたい。

もう一つ、基本的に何故ロシアで温室栽培が成り立つかという点、ロシアでは冬場のエネルギー代が北海道の10分の1でできるからである。サハ共和国では1立方メートル当たり北海道の15分の1の天然ガスの料金でできる。温室事業は非常にインシヤルコストがかかるので、日本側が一番懸念しているのは、それに対する資金回収が果たして出来るのかどうかである。従って、政府の補助金や発展協力基金などからスムーズに資金が事業に流れるようなバックアップを地元の政府にはお願いしたい。10億円、20億円というさらに大型のプロジェクトもあるので、補助金も含めて、現地のロシア企業が安いコスト・金利で資金を調達できる仕組みについてサポートが得られればよいと思う。

## 安達祐司

最後に北陸AJECの平課長に伺う。北陸AJECが実施している韓国人材の北陸企業への紹介について、その実績も含め補足してもらいたい。また、地元自治体の支援や協力の現状、今後期待したいことがあれば付け加えてもらいたい。

## 平陽一郎

人材紹介については、北陸AJECは任意団体のため、あくまでも関係機関への協力という形で行っている。日本は人材不足、有効求人倍率の高止まりという状況であり、特に北陸地方は人材不足である。福井県は有効求人倍率が確か日本で一番高い県であり、北陸地方の人材流出、人口減が強く影響していると考えている。逆に韓国の若者の失業率は、最近のデータによれば10%程度と非常に高くなっている。こうしたところで若手人材のニーズは双方で合致していると考えている。

日本では高度人材が特に必要となっており、韓国の若手人材は日本語のみならず、英語も話せて言語能力が高い人が多く、そういう人材を海外に進出している北陸の企業に対して紹介している。韓国にもサムスン電子など大企業があるが、すべての若手人材が就職できるわけではない。韓国の中小企業は日本の中小企業に比べて福利厚生がよくないと感じている若者が多く、韓国の若者は日本への就職も選択肢に入っているということである。

具体的に我々の組織では人材紹介業を行えないので、啓発・啓蒙活動としてセミナー等を開催し、マッチングの基盤作りを行っている。

北陸の自治体でも人材の定着を進めている。特に地方の大学に來ている留学生の定着について、地方自治体は積極的に取り組んでいる。石川県では北陸AJECも参加している留學生活用促進ワーキンググループを通じて、留學生と企業のマッチングや海外人材雇用に係る問題等を話し合う啓発活動を進めている。北陸には韓国、中国、ベトナム等アジアからの留學生が非常に多く、自治体と協力して当会も留學生が日本で定着するよう取り組んでいる。

自治体に求めることについては、北陸3県で分かれているので、縦割りになってしま

うところがある。人の流れは一つの県に止まらず、広域で協力して人材活用はやっていくべきだと考えているので、北陸3県連携した取り組みを進めてもらいたい。

もう一つ、人材活用についてはビザの問題があり、留學生は留學生としてのビザで来日しているので、就業ビザへの切り替え等がかなり中小企業にとっては負担になってくる。また、留學生の定着率の問題もある。日本は今でも終身雇用が一般的と思うが、海外では定着率が日本とは考え方が若干異なることから、定着率の低さも問題である。これらの課題を解決していくためにも自治体と協力し、留學生、もしくは韓国、もしくはASEAN諸国と情報共有し、さまざまな対策を練っていくべきだと考えている。

## フロア質問 (新井:ERINA)

王書記と彭副書記に質問したい。両市はともにロシアと国境を接し、ロシアの港を使って日本、韓国との物流ルートを開く窓口として似たような立場にあると思う。隣同士の自治体がいかに協力するかというのは実はなかなか難しい問題だが、それぞれの立場から隣の市とどのような形の協力をしていくか考えがあるか。

## 王興柱

協力しなければウィンウィンの関係になることはできないと思う。実際に全体をみると、中国東北地域の経済発展はあまり活発ではなく、近年は楽観できない状況である。こうした環境の下、「小我（自分のことだけを考える）」の意識をなくし、大局を見すえなければならない。

日本海航路の主な問題は、帰路の貨物、東北地域の加工製造業と実体経済、商業貿易、観光その他の物流産業が組み合わさって発展していないということであり、これは現在、発展の途上にある。私と彭副書記がこの会議に参加したのは、綏芬河市、琿春市、東北地域を宣伝するためである。当然、競争はあるが、競争は悪い事ではない。競争があつて初めて、市場経済のメカニズムが限界まで発揮され、双方の潜在能力が最大限引き出され、精力と時間をすべて北東アジア経済圏全体の発展の中に注ぎ込むことができる。

このことは将来にとって有益である。琿

春市はこの航路を通して、吉林省に貢献する。綏芬河市は黒龍江省に貢献する。東北内陸地域の経済規模と将来性はこの航路と物流ルートの運用を支えるのに十分である。例えば、綏芬河市の木材加工業はロシアの原木あるいは板材を輸入し、床板、環境に配慮した家具、木造の別荘などに加工され、韓国の釜山港を経て、ソウルに輸出されている。綏芬河市の企業が加工した床板は新潟港にも輸出され、日本全国に流通しているとも聞いている。木材産業は単なる始まりで、将来的には食品

産業、その他の産業も発展する余地が大きい。なぜなら、各国の経済発展の隔たりがあればあるほど、将来の発展の余地は大きくなるからである。

### 彭樹海

王書記が述べたように、協力しなければウインウインができない。協力こそが大局であり、ウインウインであり、必然である。

琿春市と綏芬河市は車でわずか2時間の距離にある。近年、双方の協力はますます緊密になり、産業の分業も明確になっ

てきた。例えば、海産物加工業はもともと競争関係にあったが、今は琿春市の方に集中している一方、木材産業は綏芬河市に集中している。それぞれ重点が異なる。王書記は秩序ある競争に言及した。競争こそが発展と向上につながる。しかも競争はますます秩序立って行われており、「前進の中の競争」とも言える。

最後に、両地域のそれぞれの重点対象が異なっている。黒龍江省が重視しているのはロシアであり、私たちは朝鮮半島や日本海を重視している。

# 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会委員長・ERINA 代表理事  
河合正弘



この2日間、北東アジア地域に焦点を当て、その経済的な結びつき、地域間の様々な経済協力、そしてビジネス交流のあり方などについて活発かつ精力的な議論を行った。

## 来賓挨拶

経済産業省通商政策局の桐部仁志韓国室長と外務省欧州局日露経済室の林直樹首席事務官のお二方から来賓挨拶があった。

桐部室長からは、日本と北東アジア諸国との間で今進められている、中央政府間の様々な協力の現状を説明していただいた。TPP11やRCEP、日中省エネ環境協力、日露間の8項目の「協力プラン」、日本モンゴル間の官民合同協議会、平昌五輪を機に行われる予定の安倍首相と文大統領の日韓の首脳会談について話があった。

林首席事務官からは、日露の8項目の「協力プラン」について様々な形での具体化が進んでいる点について説明を頂いた。

## 基調講演

それに続き3人の基調講演者の方々ー国際通貨研究所の渡辺博史理事長、プランダイス大学ピーター・ベトリ教授、アジア開発銀行 (ADB) 澤田康幸チーフエコノミストーから基調講演を頂いた。

まず、渡辺理事長からは、アジアにおけるインフラ投資が極めて重要であるというお話があった。今、世界では短期的な資金はたくさん余っているが、インフラに必要な長期資本、長期資金の供給は必ずしも十分ではない。インフラ資金を引き付けた国は投資家に対して予測可能性をしっかり示すこと、安定性を確保することが重要である。

その中でも国境をまたがるインフラプロジェクトに関しては、複数の国が関わるので、その受益国がその利益に応じてコストを分担する必要がある。インフラ資金として

公的資金は依然として重要だが、内外の民間資金をどう引き付けていくかがカギである。

ただし、国によっては海外の資金に依存しすぎると返済できなくなる可能性もある。そういう中ではお互いに情報を共有し、お互いの立場をはっきりさせ、それに基づいて意思決定を行っていくことが重要だと主張された。

次いでベトリ教授からは、主にアメリカの観点から北東アジアの問題について話が合った。北東アジアは依然として世界にとって重要な地域である。アメリカでは、トランプ政権のもとで政策上の大きな変化が起きている。TPPからの離脱、NAFTAの再交渉、米韓自由貿易協定の再交渉や、セーフガード等の発動による保護主義的な動きが出ていて混乱を招いている。このようなアメリカの比較的内向きの政策はしばらく続くだろう。

そのような状況のもとでは、北東アジア諸国としては以下のようないくつかの対応をしていくことが望ましいと指摘した。第1には、地域経済統合を進めていくということ。第2は、米国への依存を高めていくのではなく、ほかの地域、例えばヨーロッパなどに経済的な関係を多様化させていくこと。第3は、世界の中でリーダーシップを取って自由貿易を進め、WTOを重視する立場を取っていくこと。第4は、域内諸国の間での緊張関係を少なくし、経済協力の基盤を強化していくこと。

最後に澤田チーフエコノミストからは、アジアの域内の経済統合の問題やアジアのインフラ・ファイナンスの問題について話があった。

ADBが開発してきた、経済統合の程度をどのように押さえるかを判断するための、域内経済統合の指標によれば、アジア域内では貿易と投資の上での域内取引が非常に大きい、金融取引面ではまだ十分でない。

アジア域内をいくつかのサブ地域に分けると、北東アジア地域の場合は、貿易・投資や人の動きなどの面で見ると他の地域例えば東南アジアほど高いわけではないが、総じていえば比較的高い経済統合を示しているということだった。

ADBのデータによると2016年から30年の間は毎年1.7兆ドルのインフラ需要があり、中長期的な観点からアジア域内におけるインフラ需要は極めて大きい。その中で、アジア全体では年間5000億ドルから8000億ドルほど資金が足りない。公的な資金だけではなく民間部門によるインフラ投資が必要で、民間部門と公的部門が一緒になって官民連携 (PPP) でインフラ投資を行っていくということが極めて重要だと主張され、渡辺理事長の主張と重なる点だった。

## セッション A

セッション A「人と物とサービスの自由な移動」では、物流やエネルギー、情報通信、労働移動の観点から、北東アジアにおける人、物、サービス、情報の国際移動の現状と将来の展望が示された。

まず、北京交通大学の董春嬌教授からは、「一带一路」の枠組みの中で中欧間の貨物鉄道の現状について説明があり、中国とヨーロッパの間では現在7つの鉄道路線が走っているが、非常に多くの問題に面しているということだった。

「12235N」とは、中国には中欧間の鉄道を管理する機関は1つだが、国際的な交通機関は2つある。そして2つの異なった鉄道の軌道があり、少なくとも3つの異なった税関システムを通らなくてはならず、5カ国が関わる。そして非常に多くの運送会社が業務に関わっている。これらをまとめていくことは簡単なことではなく、国際的な協力が極めて重要だと指摘された。

続いて、ロシア科学アカデミーシベリア支部エネルギーシステム研究所のボリス・サ

ネーエフ副所長は、ロシアの東方エネルギー政策について説明された。ロシアは、北東アジア諸国に対して石炭、石油、ガスのエネルギーを供給していく戦略を立ており、そのための国内の態勢固めを行っているとの見方を示された。

イノベーション、技術政策が非常に重要で、北東アジア諸国とロシアの石油、ガスを中心とした化学産業のクラスターを共同で作ることが重要、国境をまたぐ送電線を建設することも重要、そして北東アジア諸国との経済協力によってグリーンエネルギーを開発することも重要であると話された。

国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)の奥田敦子 ICT 開発部長からは、人工知能を中心としたブロードバンドの建設、ブロードバンドを巡る地域内協力の話があった。その中で ESCAP が進めているアジア太平洋情報スーパーハイウェイというプロジェクトを説明された。固定ブロードバンドを国と国の間にどのようにつなげていくか、つなげたそのケーブルをどのように管理していくか、そして、それを例えば災害リスクの軽減等どのように使っていくか、経済社会開発にどのように役立っていくかについて展望を示された。

ADB 経済調査・協力部の竹中愛子エコノミストからは、北東アジアの移民と労働移動についての説明があった。アジア域内での人の動きのパターンとしては、アジアから世界全体への労働移動・労働流出は増えているが、アジアからアジアへの労働移動・流出は増えておらず、むしろ減っている傾向にあるということだった。ロシアを含めた北東アジアの場合は、ロシア、中国からの労働流出が非常に大きい。アジア域内の労働移動の問題を考えるにあたっては、高齢化の進展など人口学的な要因を考慮する必要があること、つまり高齢化が進む国は次第に労働流入を必要とするようになり、若年労働者が多くいる国にとっては労働流出の誘因が非常に高いということを指摘された。

セッション A の最後として、大阪観光大学の鈴木名誉教授から観光交流の話があった。北東アジアの中では、いびつな国際交流が起きているということを確認された。その例として、中国から日本への観光客の数は非常に大きく伸び高い数字に

なっているが、日本から中国への観光客の動きは非常に少ない点を挙げられた。あるいは日本とロシアの間では観光客の流れが非常に小さいことも指摘された。観光交流を活性化し観光客の動きを伸ばすための方策としては、ビザなしの制度を広げる(特に日ロ間)こと、ツーウェイツーリズムでお互いが自国に観光客が多く来るような努力をすること、共同で観光プロモーションを行うことの重要性を指摘された。

## セッション B

セッション B「地域開発戦略の現状と課題」では、北東アジア各国における地域開発の戦略の現状と課題について焦点を当て、地域間の協力をどう進めるかについて議論された。

まず、大図們江イニシアチブ(GTI)のトゥグドル・バーギーフ GTI 事務局長から GTI の活動について説明があった。特に交通分野ではハード面でもソフト面でも課題があることが強調された。ソフト面では多国間のトランジットの合意が非常に重要であるにも関わらず、税関の手続き等が必ずしも調和されておらず、制度的な調和をもっと進めていくことの重要性を主張された。

次に、吉林大学東北アジア研究院の呉昊副院長から、中国の東北地域の振興戦略について話があった。東北地域では経済減速が起き、中国の中でも特に低成長に陥っていることから、東北振興戦略が非常に重要であることが指摘された。東北地域の基本構想や発展目標等について説明があり、これから数年間に向けて行うべき重点事業の説明もあった。インフラ整備が非常に重要であり、北朝鮮が国際社会に復帰してくるならば、中国の東北地域もさらに発展するきっかけになるだろうと展望された。

続いて、極東連邦大学のタギル・フジヤートフ教授からは、ロシア極東における地域開発戦略について、その中心となる、ウラジオストク自由港などを含めた先行発展区にかなり焦点を当てて説明があった。特に先行発展区に進出した企業から見ていくつかの課題があることを指摘された。すなわち、行政手続きは簡素化しつつあるものの依然として複雑であること、ロシアの

極東地域でのインフラ整備が遅れていること、保税区域の利用が十分でないこと、外国企業を呼ぶためには外国人のための病院や医師が重要だがそうした誘致が遅れていることなど、の課題に応える努力が必要とされることを指摘された。

江原大学の具正謨教授は、韓国の地域開発戦略の説明をされた。韓国では、北東アジアプラス共同体という基本的な政策があるということだった。第1は、北東アジアの平和と協調のプラットフォームを作ること。第2は、韓国の「新北方政策」によってユーラシア地域との連結性を高めることで、これは中国の「一带一路」やロシアの「新東方政策」との連携を深めること。第3は、「新南方政策」によって ASEAN やインドとの関係を強化すること。韓国は地域開発戦略としてこれらを目指しており、その中で釜山や江原道が地方政府として国際的な連結性を強めていこうとしていると説明された。

地域開発戦略をうまく進めていくには、韓国にだけでなく、おそらく全ての国に当てはまることとして、以下の3つの点が重要であると指摘された。第1は長期的なビジョン・目標を持つこと。第2は、ビジネス部門・民間部門の視点を入れること。第3は、地方政府間の協力を進めていくこと。

モンゴル国家開発庁開発政策調整部のエンフヤ・テムチグジャブ氏はモンゴルの地域開発戦略について説明された。モンゴルの場合は全国と5つの地域に分けて地域開発を行っているが、この開発計画はあまりうまくいっていない。その理由として4点挙げられた。第1に、地域開発のための政策ツールが明確でないこと。第2に都市と農村の間の格差が依然として拡大を続けていること。ウランバートルが最も競争的・効率的な地域で、ほかの地域と格差が拡大している。第3に、地域開発の中核となる都市の市長や県の知事の機能が明確でないこと。第4に、地域開発政策が中央の国レベルでうまく統合されていないこと。

セッション B の最後は、日本の国土交通省国土政策局の木村実総合計画課長から、日本の国土開発の現状と地域開発についての説明があった。日本の場合、国土開発は全国計画と広域地方計画の2つが

あり、前者の全国計画では日本の人口減少の問題に正面から取り組む形で計画を立てる一方、後者の広域地方計画では全国を8つの広域ブロックに分けた上で地域戦略や広域プロジェクトを立てていくということだった。広域地方計画は、太平洋岸と日本海岸の両者の活用を目指すという観点から進めていると説明された。

このセッションでは、Q&A で非常に活発な議論が行われた。木村課長からは、既存のインフラを賢く使っていくことが重要で、それを梃子に地域開発を図り、国際的な協力を強化することが望ましいとの指摘があった。具教授からは、環日本海を巡る経済協力のグランドデザインが必要で、そのためにはGTIの役割が極めて重要だと話された。フジヤートフ教授からは、各国の地域開発戦略を地域としてコーディネートしていく枠組みがないので、そのようなメカニズムが必要ではないかという指摘があった。GTIのトゥグドル事務局長からは、GTIとしては情報ハウスとして機能していきたい、グランドデザインを作り、どのような調整が必要なのか探り、地域間の対話を図っていききたいとの発言があった。

## セッションC

セッションC「ビジネス交流と自治体協力」では、北東アジア地域におけるビジネス交流の活発化と、そのための地方自治体や地方政府の支援のあり方について議論された。

中国共産党綏芬河市委員会の王興柱書記からは、綏芬河の観点から地域経済協力をどのように進めていくかという話があった。綏芬河は北東アジア圏の中心地である立場から、ハルビン、綏芬河、ロシ

ア、アジアを結ぶ物流複合一貫輸送体制を既に構築している。高速鉄道も近いうちに整備される。綏芬河は北東アジアの他の国々の企業と積極的に協力していきたい、加工産業を育て、製品を生産し、日本や韓国などに輸出していきたいということだった。

次に、中国共産党琿春市委員会の彭樹海副書記からは、琿春市は中国、ロシア、北朝鮮が交差する場所に位置し、非常に重要な地理的な優位性があることが説明された。様々な優位性がある中で、物流の中心地、交通の中心地の役割を果たしていること、琿春市でも農業や海産物の加工部門を発展させ、物流や観光産業などでも日本などとの協力を進めたい、ということだった。

境港管理組合港湾管理委員会の吉川寿明事務局長からは、境港は日韓露の定期フェリー航路が既に就航し、クルーズ客船も多く寄港する実績を持っているとの話があった。GTIと連携して中ロ国境を経由する海陸複合のパイロット輸送の検証も行ってきており、長春、綏芬河、ウラジオストク、境港を結ぶ場合、どこにどのようなネックがあるか追及していることを説明された。域内協力を進め、北東アジアビジネスを促進していくためには地域間の相互信頼が必要であると指摘された。さらに、海路は共有の財産であり、航路を海のインフラとみなすべきであること、多くの地域を経由する船舶航路を開発することでウインウインの関係を作り出すことができ、すべての地域が利益を受けることが必要であると主張された。

北海道銀行国際部の三上訓人ロシア室長からは、北海道銀行のロシア極東地域

での活動やビジネスサポートについての説明があり、ロシアビジネスにおけるいくつかの課題を指摘された。物流インフラが最大の問題であると主張された。通関手続きの問題、現地での販売ルートの開発が難しいこと、物産展をやってもなかなかビジネスにつながらないことを受け、それに対応するために、地域密着型の商社である北海道総合商事を設立したとのこと。アグリビジネスのサポートを行い、アンテナショップでプロモーション等を実施されており、これは新潟県など日本の他の地域にとって役に立つ経験かもしれないということだった。融資は銀行の主なビジネスだが、融資に周辺するビジネスサポートをされているということで、私は非常に深い感銘を受けた。

北陸 AJEC の平陽一郎業務課長からは、北陸三県と韓国の日本海側の4地域との間の経済交流やビジネスマッチングについて説明された。

## まとめ

それぞれのセッションは、極めて密度の濃いセッションだった。基調講演からセッションA、セッションB、セッションCと進むに従って、非常に具体性のある北東アジア経済協力、ビジネスの分野での協力が進展していることが示されたと思う。同時に、多くの課題も残されているということが多くの方々から指摘された。

こうした多くの課題に対してどのように対応すべきかを考え、具体的な行動で乗り越えていく努力が必要だ。このような問題意識を持ち、また来年、NICEを催したいと思う。本日は大変ありがとうございました。

# Special Feature

## 2018 Northeast Asia International Conference for Economic Development (NICE) in Niigata

### Program

30–31 January 2018

Marine Hall, 4F, Toki Messe Niigata International Convention Center

#### Organizers

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

#### Participants

A total of 300 persons

### ■ Opening Session

*30 January (Tuesday), 13:00 to 15:30*

#### □ Welcome Addresses

KAWAI, Masahiro	Chairperson, NICE and Representative Director, ERINA
YONEYAMA, Ryuichi	Governor of Niigata Prefecture
SHINODA, Akira	Mayor, City of Niigata

#### □ Guests' Opening Addresses

KIRIBE Hitoshi	Director, Korea Office, Trade Policy Bureau, Ministry of Economy, Trade and Industry
HAYASHI Naoki	Principal Deputy Director, Japan-Russia Economic Affairs Division, European Affairs Bureau, Ministry of Foreign Affairs

#### □ Keynote Addresses

*Financial Cooperation toward Northeast Asian Economic Integration*

WATANABE Hiroshi	President, Institute for International Monetary Affairs
------------------	---

*The New Geopolitics of Northeast Asian Regional Integration*

PETRI Peter	Professor, Brandeis University, USA
-------------	-------------------------------------

*Strong Asian Intra-regional Trade and Investment Improve Economic Resilience*

SAWADA Yasuyuki	Chief Economist, Asian Development Bank (ADB)
-----------------	---

### ■ Session A: The Free Movement of People, Goods and Services

*30 January (Tuesday), 15:45 to 18:00*

#### □ Reports

DONG Chunjiao	Professor, School of Traffic and Transportation, Beijing Jiaotong University
SANEEV Boris	Deputy Director, Energy Systems Institute, Siberian Branch of Russian Academy of Sciences
OKUDA Atsuko	Chief, ICT and Development Section, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP)
TAKENAKA Aiko	Economist, Economic Research and Cooperation Department, Asia Development Bank (ADB)
SUZUKI Masaru	Professor Emeritus, Osaka University of Tourism

#### □ Coordinator

KAWAI Masahiro	Chairperson, NICE and Representative Director, ERINA
----------------	--

## ■ Session B: The Current Status of and Challenges for Regional Development Strategies

31 January (Wednesday), 10:00 to 12:15

### □ Reports

TUGULDUR Baajikhuu	Director, Greater Tumen Initiative (GTI) Secretariat
WU Hao	Assistant Director, Northeast Asian Studies College, Jilin University of China
KHUZIYATOV Tagir	Professor, Far Eastern Federal University
KOO Chung-Mo	Professor, Kangwon National University
ENKHTUYA Demchigjav	Sector Development Policy and Regulation Division, National Development Agency of Mongolia
KIMURA Minoru	Senior Director, National Planning Division, National Spatial Planning and Regional Policy Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### □ Coordinator

ARAI Hirofumi	Director, Research Division, ERINA
---------------	------------------------------------

## ■ Session C: Business Exchange and Local Government Cooperation

31 January (Wednesday), 13:30 to 15:45

### □ Reports

WANG Xingzhu	Party Secretary, Suifenhe City Committee of the Communist Party of China
PENG Shuhai	Deputy Secretary, Hunchun City Committee of the Communist Party of China
KIKKAWA Toshiaki	General Manager, Sakai Port Authority
MIKAMI Norihito	Deputy General Manager, International Division, The Hokkaido Bank, Ltd.
HIRA Yoichiro	Operating Manager, AJEC in Hokuriku

### □ Coordinator

ADACHI Yuji	Deputy Director, Business Support Division, ERINA
-------------	---

## ■ Closing Remarks

31 January (Wednesday), 15:45 to 16:10

KAWAI Masahiro	Chairperson, NICE and Representative Director, ERINA
----------------	--

This special feature has been compiled on the basis of recordings of the proceedings at the 2018 Northeast Asia International Conference for Economic Development in Niigata and various written materials, and the responsibility for the wording lies with ERINA. 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 terms "Japan Sea", "East Sea", and others in this special feature depend on the version used by the relevant speakers.

## Keynote Addresses

### **Financial Cooperation toward Northeast Asian Economic Integration**

**WATANABE Hiroshi**

*President, Institute for International Monetary Affairs*



Today I would like to speak on financial cooperation and, putting it in plain words, on how to procure money and in what form the related countries will be able to coordinate.

Asia has now become home to approximately four billion people, and overall has eight problems. For example, in the sense that there can't be any unevenness in the stable energy supply, the putting in place of transportation and logistics, the securing of water and food, the maintenance of supply chains and production networks, as well as growth, and there can't be any disruption in terms of time, it is necessary to continue development with extremely good links.

Moreover, the phrase "inclusive growth" has been used often recently, but it isn't about only certain people benefitting, and as a result the thinking is spreading that it must mean equal shares for all. In the sense of there being extremely wealthy as well as non-wealthy nations within Asia, there are disparities between nations. Other than that, in a given country there are people on the rise and people who will always be disadvantaged. What can be done in order for such a thing, whenever possible, not to occur has become an issue. In addition, mutual cooperation that doesn't come to resemble an assortment of systems or restrictions is difficult.

And lastly, it is crucial that the period of industrial development to date which disregarded the environment has been here for several decades, and also recently, and how to overcome it is an issue. This is an issue for Asia as a whole, and in Northeast Asia also something similar is occurring.

Putting today's global finance simply, from a past situation where money tended to be lacking, money has come to be in surplus. Mirroring the surplus of money, it is a general problem that interest rates have become extremely low. However, within that, what must be taken into consideration is that there is short-term money and long-term money.

Short-term money is that borrowed by tomorrow and paid back within a year, but when undertaking infrastructure development and environmental projects, for example, paying back borrowed money takes 15 or 20 years. It can now be seen that such long-term money is not necessarily circulating plentifully.

At the same time, within the initiative of the Indirect Financing System, where money circulates through banks, the banks have suffered considerable damage, and discussion has arisen that the business operations of banks will have to be restricted a little in order not to damage the banks any further. To date, going to the banks and borrowing money has been the general pattern, but now it is not necessarily the usual case.

In addition, recently trouble has occurred in Japan, and the problem of financing using artificial intelligence (AI) and virtual currency using block chains has also emerged as a turbulent factor in

the world of finance. I think that how to assimilate this skillfully will become an issue in the future.

Finance in the future and finance today are also not necessarily in a clear-cut state. It is generally recognized by finance people that in the future we will plunge into a not clearly understood situation. At the same time, as there is quite a lot of short-term money, when everyone proceeds with work or projects, if reasonable plans are properly made, they won't be unable to borrow. Conversely, increasingly depending on that will lead to amassing debt. In household economics there are education loans and mortgages, for companies there is investment in equipment, and for countries also the situation continues of borrowing money from their own citizens and investors from other countries, issuing government bonds for various reasons, and somewhat excessive debt builds up.

How will this turn out in the future? What can be done so that the accumulation doesn't come clattering down? In our own countries, or in the regions, or in the whole world, we will be thinking about this in the future. It has become necessary to do so.

For the world as a whole there isn't a shortage of money, and analyzing the reason, fundamentally incomes are increasing, amid Asian nations continuing to develop such as China, or India which is chasing it, or Southeast Asia preceding it. Savings aren't possible initially because everything is being used, but when savings become possible, then afterward the growth in savings becomes higher even than the growth in income.

Furthermore, in a given country, the social security system is not always complete. For example, when brought into a hospital, in Japan you are taken straight to a bed, but there are also countries where you are first asked if you have money. In such a country's case, you are forced to save. Including for that, the total savings level is now rising.

On the other hand, even if some development has taken place, as though for example in the middle of watching a marathon, even if the momentum is very good, at a certain point a plateau state will be reached, and the country won't necessarily move forward. If they can overcome that well, they will enter the next world, but the countries which are on the verge of stopping moving forward are increasing. There are places where the demand for funds for the sake of growth is not always large.

Environmental problems are an important matter, and there are costs in order to tackle them. The necessary funds will increase, but at the time when a certain degree of money has to be generated, if the costs increase, the demand for funds will not necessarily increase in order to check them. Such is happening overall, and as a result some amount of money will be left over.

Within that, the Lehman Brothers shock occurred in September

2008, and in 2009 most developed countries and a fair proportion of developing countries fell into minus growth. Subsequently, fiscal and monetary policies were carried out in order to support this, but as each country already had considerable debt, the leeway for undertaking fiscal policies was not always great and placed a considerable weight on monetary policies.

Even now the US Federal Reserve Committee, the European Central Bank, the Bank of Japan, etc., have considerable liquidity, make it easy to circulate money by injecting cash into the market, and have been supporting the economy by lowering interest rates. However, the previously mentioned short-term money has emerged, but long-term money hasn't. As a result, the money which the Central Bank has released has been for short-term operation, and with one of its targets being the stock market and another the real estate market, as we originally thought a situation where money doesn't circulate smoothly has arisen.

How long will they continue such low interest rates and plentiful financial policies? When the target changes, it is possible for the demand for funds of developed nations to fall, and trade-offs will occur between bond interest rates and stock market prices resulting from the monetary policies.

Based on this general situation, in what form will money be held in the future? And what must be done in order to procure money? Certainly, when entering into the main issue, project design of what to do will become highly important. According to the Asian Development Bank, for Asia as a whole there is annual infrastructure demand of US\$1.7 trillion. Up until several years ago they were saying US\$0.8 trillion, and this has more than doubled in one go. Within that, the necessity of design has heightened, in the sense of whether it involves the borrowing of the necessary money and its proper repayment.

As for things desired for good design, one is whether what should be done is clear. Giving road networks as an example, whether it is better to place them here or there is a fact, but it is important to make a priority ranking and make clear the aims for what is most necessary among, for example, lowering the total transportation costs by connecting ports, or being able to shorten the time for people living in the mountains to travel to hospital through going to hospital crossing the mountains. With that in mind, there will be discussion of whether to spend that money only on making ports closer or shortening the time to get to hospital. There will be an exchange of various opinions with the local people shouldering the projects. For a plan stating "it would be good to have it", procuring the money will be quite difficult.

The word bankability sums that up in its entirety, and closely undertaking discussion on not only whether banks are able to lend, but also on whether they are able to get repaid properly, is required. As the procurement method for money and how many years of borrowing vary by project, it is also necessary to discuss that in tandem.

Within that, how nations or local public bodies should take responsibility has become the next issue. It is relatively simple if factories are to be built in private-sector projects, but when it comes to infrastructure projects building roads, ports and high-speed railways, the ability to move that large an amount of money is at the

national level at any rate. The most important thing for investors and suppliers of finance thinking of putting money into that, is whether what nations and local public bodies are doing is predictable and whether it is stable.

When money is given out, it is meant to be given out on the premise of current conditions, but when it frequently happens that every year laws change, and the direction changes toward a form such as recently in the United States where Trump often issues executive orders, then even if it is possible to respond to short-term money of approximately one year, for people giving out money for long periods it acts as a drag. In that sense, how governments are able to guarantee predictability and stability and even if changes in systems are inevitable, it is necessary for governments to commit to having to make matters retroactive for what has already commenced.

Investors also are grateful that nations and local public bodies are in the end taking care of problems in the form of insurance and guarantees when nations and local public bodies implementing projects initially hope for money from them or when conditions are bad, but with strong nations and local public bodies gradually on the decrease, finally, in having to reckon their own money, the stability and predictability of systems become necessary.

In Northeast Asia, there are still socialist and communist regimes, but those countries, rather than maintaining laws for a long time, are altering their systems in different ways as necessary. These changes make improvements as intended, but as they take place occasionally they all the same become a drag, and it is necessary to examine how to consider that.

Furthermore, while they are important points today, projects only within certain nations are ending, and are gradually growing fewer. Projects will become necessary which straddle borders, and not just one border, but two or three. In inclusive growth, it is not just that certain places only become prosperous, but that all become prosperous. To that end, as it is necessary to forge mutual connectivity skillfully, cross-border projects will become necessary.

For example, two countries with one border are being targeted, but it is necessary to discuss properly the division of the burden for repaying money at the time money is supposedly drawn from outside. If building a bridge across a river, it is usual that the nations on the two banks go fifty-fifty, but if there is a great difference in what effects the existence of the bridge brings, then the amount that should actually be paid ought to reflect that same difference. To date, it is the case that splitting the cost fifty-fifty remains undiscussed, but by so doing, for weak countries and in the example of a bridge, if the country with relatively little advantage from the building of the bridge does not join in the burden, then in the end it won't proceed as a whole. In that sense, if simple rules are not made regarding the burden, then they will have to pursue discussions beforehand.

There are six nations in the target range for Northeast Asia, but in what form will they divide the burden among themselves? If all the countries had the same strength, it would be OK to decide simply on the degree of benefit received alone, but when there is a difference in the economic strengths of countries, it is necessary to consider at the same time that the prosperous country has a lot. It is difficult to make such a rule among the 190 countries in the world, but if there are six nations then wouldn't it be necessary for such discussion to be pursued?

Regarding the provenance of the money, there are both public- and private-sector sources. In the case of countries lagging behind in economic development, there are many areas being supported by official development assistance (ODA) from developed nations, but in Northeast Asia such countries are few, and to some extent private-sector finance is provided. Either that or, via devoting capital to the region with private-sector finance taking a measure of risk, a situation is arising of being able to make the judgement that it is good for both the recipient and the donor country. First it is necessary for our region to acknowledge matters in that way. Even within that, however, there are disparities in the strength of countries, and how to integrate that will be the next step, and I think that, looking at the total picture, for the time being we are in a region where private-sector capital is being provided.

ODA has had a considerable influence to date, but the developed nations providing it are suffering fiscally. In particular, in Europe after the Lehman Brothers shock, with the creative accounting of Greece there were various kinds of trouble and strength fell considerably, and it has become difficult for the respective countries to provide funds to overseas development aid. Amid the weight of public funds gradually falling and the weight of private-sector funds growing large, it is necessary to consider how we can draw out private-sector funds as something attractive. A future issue is building strength to draw out private-sector funds for the sake of our development and the execution of various projects.

In bilateral ODA, at times of difficulty there is also a supplementary portion from multilateral institutions, such as the Asian Development Bank and the World Bank, but the source of funds for those international institutions and the backup for guarantees are also undertaken by the governments of developed nations, and hasn't grown that much. Within this, private-sector funds are circulating relatively copiously, but it is not the case that they are circulating as well as thought. Due to a variety of reasons which will be mentioned later, short-term money is circulating well, but the long-term money necessary for infrastructure and environmental projects is not in easy supply.

One problem is that banks suffered considerable damage from 2009 on. To date, the banks put together deposits and lent them to projects which they thought OK in their own judgement, but whether they didn't have that judgement capacity or were a little sloppy in their processes, various defaults occurred, and there were 22 banks in operation nationwide several decades ago in Japan, but they have now decreased to 5 with mergers and failures occurring. In Europe, and actually in the United States also, similar things occurred.

When banks looked like they were going to go out of business, the government aided the banks, giving support and injecting money in the form of stocks. However, as the source of that money is taxes, and there is pressure because, in the people's view, "using our money, the banks are surviving somehow and continuing business; first we want you to use it for business that will give direct reductions to us, and because you're using it in other countries there ought to be money spare." When such a thing happens in affluent nations, money not being provided by affluent nations, as with ODA, can also occur in the private sector.

In the case of private-sector money, taking a degree of risk is permissible, but if the pressure increases from the people, saying

"you can't take risks because it is supported by our taxes," as expected business becomes difficult to do. If financial patriotism in this form grows strong, money will stay in the country and not leave. Conversely, when there aren't people borrowing money within the country, the banks themselves are also in trouble, with no borrowers for their money. It is necessary to consider the public consciousness and at the same time whether theirs is a rational judgement.

Summarizing the current market conditions, speaking of the relationship in the supply and demand of finance, the supply side has grown excessive. Via central banks injecting a large amount of money in order to support the economic situation, in general terms low interest rates have continued for a long time. Now, even when everyone deposits 1 million yen, if you withdraw it in one go from an ATM, then the interest it earns will disappear through the charges for using the ATM. This is occurring globally and not only in Japan. At the same time, as mentioned previously, due to various restrictions imposed on the banks themselves, there is little long-term money. On the other hand, as the central banks are increasingly distributing money, short-term money has come to abound.

After the 2008 Lehman Brothers shock, the United States overcame it in approximately two years, but overcoming it in Europe took a long time, and in addition trouble occurred due to Greece's national creative accounting, and the strength of European banks fell considerably. The European Central Bank has been rapidly circulating money, but as to whether it is provided in a form used as long-term money, it has come to be provided only quite limitedly.

The above was the situation to date, but the direction of financial policies is changing little by little. From around 2014, the United States first, with the crisis situation having ended, began changing direction extremely slowly. Recently, the European Central Bank has also begun to follow it, and from around 2019 will be oriented in the direction of changing the policy to date. As Japan is lagging a little behind in comparison with Europe, although I think it will be later, we are now seeing the basic direction changing.

At the time, the US moves were the largest. The United States is the center of the finance markets, and the US dollar has that much strength. In what form the United States will change its direction for finance not only impacts the US economic climate, but also impacts other developed nations, emerging economies and developing economies. However, amid the dark clouds which the Federal Reserve Board—the US central bank—is plunging into, there may be a lack of leadership, the prediction of inflation has grown difficult, and Janet Yellen, Chair of the Federal Reserve, has also said that the movement of inflation is a mystery.

At the same time, as factors restricting the moves of banks, for the reason that everyone is making deposits in banks which have been considerably damaged, there is discussion that for those banks to retain their health, it is better for them to impose a variety of restrictions. From the first a bank is taken as having an enviable amount of money, but now in both Japan and the world, in a sense the business line most exposed to a crisis has become financial business, and within that what banks maintain has become important.

People in manufacturing and distribution going bankrupt is never a good thing, but in the case of financing, there are also other healthy

firms borrowing from those financial institutions and there are also well-meaning depositors putting money into those banks, and bankruptcy must be avoided if possible. In order for banks to become healthy, it is better not to exaggerate, and moves to restrict activities will emerge anyway. President Trump, who talks of excessive restrictions, has proposed easing up a little on financial regulations, but points that specifically say what best to do have not yet come into view.

Regarding the banks themselves as they are now, in a situation of not being able to do business, if the systems for maintaining the financial systems of the six nations of Northeast Asia and the health of banks differ, it will not be easy for them to do business together. Even if the money provider is the United States only, there has to be some degree of agreement on in what form the implementer of the project receiving the money will allocate the capital, and in what form they recoup the money. If one country is in receipt, then that country's system will be OK, but when cross-border business is being done, when it comes to allocating the money in some form and fulfilling responsibilities, then differences will emerge in the method of fulfilling responsibilities, and it will be rather awkward.

The six nations of Northeast Asia also differ in social systems, and there are considerable differences regarding financial mechanisms, and it is obvious that they cannot immediately be completely the same. However, via discussion of what will cause the biggest problem, harmonization so as to seek gradual coordination will be the greatest issue for Northeast Asia in the future.

At the same time as that, for the banks themselves in the future, if their strength goes, it is necessary to consider whether it would be necessary to seek funding sources from places other than banks. Already in the United States, when firms do certain business they don't rely on the banks, but issue stocks themselves and procure funding, or issue bonds themselves and take on loans, and this style of direct finance has grown big. In the case of Europe and Japan, the weight of banks in industry and other finance has grown high, but if the banks' strength looks to be going, direct finance will become necessary.

In that sense, first the activation of bond markets is conceivable. Up to the present money was deposited in banks or the post office and was put together there and business done, but when a given company says it wants to borrow money because it wants to do some business, it will be necessary to create a bond market in the form of direct lending of money to the company.

At the same time, among people with money there are some with long-term money. Typically, they are people who manage pensions, and it is necessary to manage the capital for a long time for those who don't need the money right now, but in 20 or 30 years' time, and reaching out directly to such people must be considered.

What is more, amid the development of AI and the Internet, we have arrived at a situation where money can be borrowed without going to a bank. Already in the Midwestern United States and China, if you want to borrow say 1 million yen, the willing-to-lend responses come via the net, and matching occurs. The banks have made no mediation in that. It is necessary to consider that a peer-to-peer movement will gradually gain in size.

If money circulates without going through banks, should trouble occur the damage will be lessened. We deposit money in banks,

banks put that together and if the borrowers fold it is the case that the banks themselves will break, but if the projects to which various people have lent individually don't go well and the money cannot be recovered, then the respective investors each suffer a little pain, and in the sense that they don't end up collapsing and dying, the risks are spread. Whether they will permit that in the financial world, particularly in countries where the government has a degree of control over the economic system, whether to accept that or not will be one resulting decision.

In Asia, in comparison with Europe and the United States, the development of the bond market is lagging behind, but through skillfully activating this, people with money can not only have the narrow choice of bank deposits, but also be able to have a little longer operation. In a long operation, as a higher rate of return is usually offered, the fact is that a situation aiming toward that will be possible.

In order to create a variety of bond markets, different procedures are necessary. For example, supposing bonds are defaulted on, procedures must be considered as to who will compensate for that, and it is also necessary to consider whether that be done by existing or new institutions. In the future, once they issue bonds, an OK-rating for the project the company is attempting to do or the strength of the company will be necessary, and must be considered alongside who is going to do it. As overall institutional development, there will have to be examination of the bankruptcy and taxation laws, etc.

This has already happened in Southeast Asia, and this will probably be possible in Northeast Asia also, making use of the experience of China, the ROK, and Japan. Within that, in order to acquire capital which is as long-term as possible, in the future we must ask for money to be provided, with an interest in pensions in particular. In the current situation, pension funds give out money in developed countries to water and electricity projects, for example, but countries where this has not been done to date are not very willing to do so. While this will come as no surprise, it will be important to do something to overcome that.

In infrastructure also, it will be necessary to create anew, and somehow continue maintaining already existing infrastructure during long use. The funds for that are also large, and within the previously mentioned US\$1.7 trillion, they must use money not only for new construction, but also how to deal with holes appearing in already built roads and bridges that are unstable. Already existing infrastructure is called "brown field," and that to be newly built "green field", and it is necessary to consult with the providers of funds on putting money into the brown field also.

In the world of politics, while a great many politicians are wholeheartedly working on the creation of new infrastructure, they do not show much enthusiasm for maintaining and repairing that already built. I think that there is a need to consider drawing pension funds toward the brown field, but it is not that easy. Moves have arisen where they will provide money to the existing infrastructure of developed nations, but cannot easily lend for new infrastructure. I think it is necessary to consider how to make that attractive for Northeast Asia as a whole.

Lastly, in receiving money from outside, or receiving it from places already having a lot of capital such as China and Japan, when countries appear which would seem to become unable to repay

easily, it will be necessary to somehow protect against and support that. Already in Southeast Asia, with the Chiang Mai Initiative, they have created a system of 13 countries in total from the 10 ASEAN members together with Japan, China and the ROK, and when various kinds of trouble occur they take remedial action.

Fortunately, after the 1997 Asian financial crisis such a crisis has not occurred, and the system has not yet been invoked. In Europe's case, the problems arose in Greece, and the three parties of the International Monetary Fund (IMF) in Washington DC, the European Union in Brussels, and the European Central Bank in Frankfurt forged an initiative to lend money at the same time.

At a time when the strength of banks is gradually lessening, it is necessary for us to discuss in what form to make such a system stable. If that can't be done, not only will it interfere with

development, but because money must be repaid for the debt, that proportion of imports of food and energy will not be possible, and it will be necessary to create cooperation mechanisms regarding that.

When undertaking cooperation in that form, if they were to create some shape of system in the six nations of Northeast Asia, it is necessary to continuing making a structure to enable proper mutual checking with one another. Via the imparting of accurate information as quickly as possible to the partners working together on a project, mutual cooperation mechanisms will be possible.

From this time, various problems will probably occur, but I think there is strength for Northeast Asia as a whole. I would like to think that, via the pursuing of financial cooperation in the forms mentioned today, the development of the entire region will be possible.

[Translated by ERINA]

## The New Geopolitics of Northeast Asian Regional Integration

**PETRI Peter**

Professor, Brandeis University, USA



It's a great honor to be here. This is a very important region, and a very important conference on that region. I will try to provide a summary about how the events that are underway in the United States are affecting the region and what its responses might be to some of these trends.

Northeast Asia is very important. It is bound to become, over the next few decades—and already is in many ways—the world's most important zone of production and of innovation. If Northeast Asia works well, and if its economies are closely connected, they will be very productive. Relations among them will tend to be peaceful and they will have great bargaining power in their relationships with the rest of the world. Therefore, this conference about Northeast Asian economic integration is indeed very important.

I've been following the progress of Northeast Asia since 1976, which is when I completed my PhD thesis on trade between the United States and Japan. That was 42 years ago, and there has been a huge difference in how the world has since changed. We today have very strong economies in this region: not just Japan of course, but also the ROK, China, and increasingly Russia. There is high trade and investment, and by and large the relationships in the region have been peaceful, albeit from time to time tense. Supply chains have become ubiquitous. They connect industries across these countries, and many more. There has even been some slow progress toward building institutions to connect the economies of the region. I'm specifically thinking of the two important trade agreements that Mr. Kiribe mentioned a few minutes ago, the Trans-Pacific Partnership (TPP) and the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP). In the former case, the Trans-Pacific Partnership connects Asian countries as well as countries on the other side of the Pacific. In the case of RCEP, the focus is primarily on East Asia and South Asia. In fact, over the last few years, I've done a lot of research on the Trans-Pacific Partnership, actually working with the governments

in the United States, and to some extent in Japan, to try to understand what the implications of it might be, and how it might benefit all of the economies involved.

Over the last year, there has been more change, and more dramatic and unexpected change than I think any of us working on the economics of this region would have expected. Most of that change has to do with the sudden reversal of the position of the United States toward trade in general, and trade with the countries in this part of the world specifically. The United States has withdrawn from the Trans-Pacific Partnership which it had led for approximately eight years. It has threatened very high tariffs on Japanese, Chinese, and ROK products, and has essentially declared protectionism as its main objective. It has essentially said that America First takes priority over the international relationships which the United States had tried to build over the previous 70 years. That's what my talk is about: What is actually happening today after these big reversals in statements, and what are the implications for Northeast Asia?

We are living in the Trump era, suddenly and unexpectedly. What does that really mean? Well, first of all it means an enormous amount of confusion. And this is not just confusion for the rest of the world, this is confusion for Americans also, including those who have been very closely involved with policymaking in the United States in recent years. Confusion means that sometimes the President will say one thing only to reverse himself later. Sometimes the President will say one thing and his Secretary of State will say the opposite. Just last week, there was a remarkable event in which the Secretary of the Treasury said, "Well a weak dollar is very good for the United States," and then two days later the President said, "No, we want to make sure that the dollar remains strong." There's a great deal of confusion and, as we've heard, the importance of predictability is critical to financing and to investment, and essentially what we have now is policy which is very difficult to predict. Having said that, if

one looks at the actual actions that the government has taken—and I will give more examples of this later—the actual actions have been much less chaotic and uncertain than the statements about them.

The last point that I'd like to make about what is happening now is that the present situation is not likely to go away quickly. First of all, the President is president, and is likely to remain so for several more years, and he's not likely to change the way he behaves.

Second, even if the Democratic Party were to take over from the current Republican Party, it's not clear that the effects on international relations, and particularly trade, would be very different. The United States today is very divided. It has a nationalist-right power center, which is represented by the President. It has a nationalist-left power center, which is represented by people like Bernie Sanders, who was a very effective campaigner in the last election. Then there are the people in the middle—I think I would put most economists into that category, and there are some Republicans and some Democrats in that category—but that middle is shrinking. Therefore, I think the possibility is pretty high that the current kind of chaotic and essentially nationalist policies that the United States is pursuing will stay in effect for some years. There's no quick solution. As an economist, I believe that in the long run the underlying economics ultimately works, and ultimately drives policy, but the time that is required for those reversals to happen may be quite long.

In the meantime, as you know, the US economy is extremely strong. Unemployment is very low, stock markets are very strong, and inflation looks like it's beginning to tick up a little, but just a little, which is, in the minds of most monetary policymakers, just right, and we need a little more inflation than we have had. The United States is extremely lucky, and, for example, one reason we are so lucky is that we have very good resources. Oil is very plentiful, and oil prices in the world are going up. From a number of different perspectives the United States is riding the end of a very strong recovery, and the recovery continues extremely well.

My conclusion from this is that the uncertainty and unpredictability that the United States is generating right now is probably more harmful for the rest of the world than it is for the United States itself. But in the long run all of these chaotic processes ultimately have to give way to some kind of reasoned stability, and I'm hopeful that that will happen in the long run.

What are the implications of this for Northeast Asia? As a result of these uncertainties, we are living in relatively difficult times. Whenever the economic environment becomes risky, in my mind the natural reaction is to diversify, to find multiple ways of pursuing the national goals of the region, and not to rely on a single partner or a single strategy, but rather to have multiple ways of building the future. What does that mean right now? My sense is that it means the region ought to prioritize regional integration. Regional integration in fact is a very good strategy. For much of the region, many of the economic benefits can be derived from growth from regional integration itself.

A second strategy is to diversify the region's international relations, and that means looking beyond the United States. Relationships with the United States will continue, and they may even remain quite strong. But again, in order to minimize risks, for the time being other partners such as Europe look very good. And Europe, as you know, is very much interested in this region and in

building stronger relationships with it.

And last but not least, it's very important for the region to take stronger global leadership. The World Trade Organization is critical to smaller countries against the very large countries which increasingly dominate international commerce. Therefore for the ROK or for Japan—Japan is obviously not small, but it is small compared to the United States, or even Europe, or at this point China—it's very important for the mid-sized and smaller countries to make sure that the World Trade Organization remains a rules-based system that can manage the world trading system fairly. Specifically, I would like to see this region pay particular attention to these new trade initiatives which might sustain the role of rules in the global trading system, and to Japan's excellent results in moving the TPP forward. And in working on a stronger regional system, it is also important for the countries of Northeast Asia to reduce the tensions that now divide their economies. I realize this is a very difficult thing to do, and that a great deal of trust is lacking and needs to be restored, but there is some evidence that actually, as the United States withdraws, there is an effort by governments in the region—certainly some of the initiatives between China and the ROK and also between China and Japan—to reduce tensions, and these are worth supporting and strengthening.

With that as background, let me give you some more detail on the specific points of the argument that I have made. What has happened so far in the United States under President Trump? What, in fact, are the actions that he has taken? Then I'll move on to what the actions are which are currently underway, and finally I will cover the issues of what Northeast Asia and this region can do in response.

First, the President has withdrawn from the TPP. The TPP was a 12-country agreement, including several countries in East Asia, several countries also in Latin America, and our partners in North America: Canada and Mexico. It was an agreement that for the first time in approximately two decades had updated the rules of international trade to take into account some of the big changes that happened in areas such as digital commerce, intellectual property, and so on. In many respects, it was an important new agreement which had received strong support from countries around this region. On 23 January 2017, the President's first action was to withdraw from this agreement. Exactly one year to the day, on 23 January 2018, Japan led the remaining 11 countries in agreeing to continue to implement the agreement and specifically to sign it on 8 March. On the other side, the government had turned to a series of old regulations, to a series of old laws to increase tariffs. Specifically, they have taken action against steel and aluminum. In order to impose tariffs on steel and aluminum, they have used a very old piece of US legislation which said that we can increase tariffs on items that threaten national security. It's very difficult today—in the context of cyber threats, nuclear threats, and massive air-based security threats—that somehow steel production and aluminum are essential and their import threatens a country's security.

We have also taken action against solar panels and washing machines. We have heard about this recently. The solar panels are primarily from China, and the washing machines primarily from the ROK. Somewhat middle-level tariffs were applied, but they were also applied on the basis of an old regulation which allowed

industries that were shrinking in the United States to be essentially saved through the safeguard measures as applied through those tariffs. Those tariffs are in the 20–50% range, and they will have to be phased out over a period of four years and therefore they will not be permanent. Nevertheless, they can produce a lot of damage meantime. As a percentage of total US trade, however, these two items still amount to a relatively small share of US imports.

Also, the government has applied anti-subsidy tariffs on Canadian Bombardier aircraft. These were very high: 300% tariffs which would have more or less prohibited imports of these Canadian airplanes into the United States. Interestingly, two days ago the United States International Trade Commission (USITC) said that those tariffs were not justified. Given US law, the President will have to follow the procedures recommended by the USITC and that particular tariff will not take effect. You can see how this give-and-take of the US government system is constraining some of the more extreme actions which the President had been targeting. Nevertheless, on every level, the number of government actions is increasing and on the whole the government has mounted a pretty wide-ranging attack on imports into the United States.

Let me now turn to what threats are still remaining: essentially the renegotiation of trade agreements which the United States had already entered into. The TPP, as I mentioned, had already been taken off the table, but here too it was off the table until about four days ago, when the President in Davos said, “Well, maybe I might reconsider joining the TPP if we could really negotiate it to make it a much better deal.” I would urge people to not immediately take one statement as the sign of a big policy change. We just don’t know where this is headed yet, and many countries are rightly taking a more conservative path in diversifying their strategies or policy.

In NAFTA in particular, the United States has made a series of very serious requests to its partners, which include raising to a very high level the minimum degree automobiles must be produced in the United States in order to make zero tariffs applicable under NAFTA, much to the objection of the Mexican and Canadian negotiators. In addition, the government has asked to limit the access to US government contracts for services which the US government might buy from service providers. It has wanted to introduce a sunset clause into the negotiations, meaning that even if the NAFTA trade agreement is renegotiated and signed, it would again have to be renegotiated five years later. It would disappear unless it were once again passed by the United States Congress five years later. At this time, as we look at the agreement, most of these provisions are not acceptable to the US partners. Most of these provisions are probably not going to be in a final agreement. So far history shows that when a decision finally comes down to a point of either abandoning a smart economic policy from the past or giving into it, a solution is somehow found. Therefore, I’m still optimistic that these will work out properly, but at the moment it’s still very much up in the air.

I won’t go into details of the Korea–US Free Trade Agreement. There are some very similar characteristics with the very strong demands by the United States on the ROK, but the ROK initially had put up so much resistance to the United States’ wish to abandon the earlier agreement that the United States has now agreed to just negotiate amendments, and not to renegotiate the treaty as a whole. Here, too, you can see some kind of compromise emerging.

Finally, regarding the WTO, the United States has threatened at various times to withdraw from the WTO, but it has not done that. At the same time, however, it has slowed down the operations of the organization by blocking the appointment of judges who help to determine trade cases as they come before the WTO.

All of this leads to a very murky environment today, and what I’d like to now close with are some observations on what can be done without the United States, or at least without the United States as seen today. The United States might well change in the future, and in the meantime what can the rest of the world do to remain within the system that had been established over the last seventy or so years? First of all, I think it’s very important to note at the outset that for all of the economic power of the United States, it still amounts to only about 11% of world trade. Therefore, 89% of world trade has nothing to do with the United States, and it ought to be managed according to rules that the rest of the world finds productive and effective. Asia matters a lot in this, because its scale, dynamism and role in production chains makes it very important in world commerce.

So what can be done without the United States if Asia wants to move forward? The most important part is to create new agreements that reflect some of the changes in the digital economy, in intellectual property, and in production chains that cut across countries, and that reflect the contemporary need for trade. That’s what the TPP tried to do, and it’s an important priority for Asia and for Northeast Asia to exploit.

Second, Asia can exploit some of the very substantial gains that come from continuing to liberalize trade. Just because the United States is not doing so anymore doesn’t mean that all of the arguments for doing so have gone away. On the contrary, powerful production chains across this region argue more than ever for effective trading relationships.

Finally, and this is not trivial now, by creating these new systems of rules, Asia can strengthen its own bargaining relationships vis-à-vis the United States or other countries that might become mercantilist, or other countries that might try to dominate the regional trading system. Several agreements are in progress that can make this happen. For China, trade with Northeast Asia and with the United States is roughly equal, and if you look at Japan and the ROK, Northeast Asia is considerably more important than the United States. For all three Northeast Asian nations, the rest of the world is by far the most important element of their trade relationships. The region depends on the United States quite heavily, but not all that heavily. A very large majority of their trade is either with themselves or with third countries.

So with that as background, let me now talk very briefly about the specific initiatives that are underway. The first is the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), to which Japan has just led the agreement on 23 January. It’s a good agreement, but it is not quite Northeast Asia-focused. It doesn’t yet have either China or the ROK in it. However, the ROK has indicated on several occasions that it would be very interested in joining once the agreement was completed. So I think the timing is now quite right for the ROK to come into it. Just as Canada and Mexico ultimately joined the agreement in part to show the United States their strength in negotiations in NAFTA, so too I would think that the

ROK might have a strong incentive to join to show the United States that it has options if the negotiations on the Korea–US Free Trade Agreement become too difficult. If this agreement among the 11 countries left from the TPP were extended to include still additional countries from the East Asian region—and therefore not all Northeast Asian economies—very substantial gains could result, making the agreement just about as good as the original TPP would have been with the United States included.

The second avenue, which is underway and many negotiators say may be completed this year, is RCEP. RCEP is among 16 Asian economies and it has a very strong Northeast Asian core. It has China, Japan and the ROK as central members, and indeed when it was first proposed, people had envisioned that the China–Japan–ROK (CJK) agreement would be the first to be concluded, and then the other countries around it in the RCEP agreement would reflect some of the CJK provisions more broadly. That hasn't happened, but nevertheless the agreement represents a very good opportunity for these three countries—China, Japan and the ROK—to agree at least on a minimum set of standards that help to improve their trade and reduce tensions, and that might lead to even stronger agreements in the future.

Finally there is the Belt and Road initiative—also very interesting—in this region, although it is less easy to see how it might be extended to include all of the member economies of this region, such as the ROK and Japan, as well as China. It is now very much focused on eventually connecting China and its trade routes with Europe, but more immediately with Central Asia. It's a very interesting initiative: ambitious, visionary, but not quite what Northeast Asia needs to make this region itself better integrated and more focused. I think that some of the financing issues involved in the Belt and Road initiative might make the agreement more consistent with Northeast Asian economic integration. For example, if some of the Belt and Road projects were built by companies more widely distributed across Northeast Asian partners, that would go a long way toward integrating the region's own objectives with the Belt and Road's wider objectives of connecting East Asia with Europe.

What exactly might the benefits of these agreements be? The

gains—based on some very careful modeling work that a group of us which includes a Japanese economist, a Chinese economist, myself and a colleague from Europe, and that the group of us have been studying for several years—applied first to the TPP agreement, but now also to the new versions of agreements that are emerging in the region. The CPTPP, the new 11-member TPP agreement, would generate income gains that are significant even though the United States is no longer part of it. It's worth about one-third of what the agreement with the United States as part of the TPP would have been. Were 5 more countries—all of which have expressed interest in the agreement in the past, including the ROK—to be added to the 11, then the gains would grow very substantially, and in fact would be just about as large as under the TPP agreement including the United States.

The reason why this agreement would be so attractive is it would create altogether new production chains connecting Northeast and Southeast Asia. It would create production chains that involve the high technologies of Japan and the ROK with low-cost manufacture and labor in Vietnam, and some of the intermediate service providers, say in Singapore, and other members of the 16-country group. This would be a tremendous advance in terms of how the world production system works. No longer would China be the only economy within which you could find a complete production chain going from technology all the way to low-cost labor. There would be alternatives available as well. In addition, if China itself were included, the value of the agreement would further increase, probably doubling or tripling, above the level where it would have been just among the 16 economies. There is a route here, even without the United States, to bigger and better agreements that would generate very substantial economic benefits for the region.

And last but not least, along this road someplace it will be very important for the United States to rejoin this critical part of the world economy. Therefore, I would see the strategy of building a route to rules-based trade in Northeast Asia, and more generally the Asia-Pacific, as also a very solid route for getting closer back toward the point where we were a few years ago, and that is building a stronger rule-based trading system for the world that is up-to-date with the new technologies that are now emerging so rapidly around the world.

## ***Strong Asian Intraregional Trade and Investment Improve Economic Resilience***

***SAWADA Yasuyuki***

*Chief Economist, Asian Development Bank (ADB)*



I would like to speak on Northeast Asian issues by way of illustrating with examples and while summarizing the content of our annual report, the “Asian Economic Integration Report”.

Before I enter into that content, I shall highlight five basic points. The first is that it has been explained that through more than 60% of the economic growth for the global economy as a whole being growth in Asia, the Asia-Pacific region can undoubtedly be called the locomotive of the global economy. The growth in Asia's trade has

been strong and steady in the last year or two, and is supporting global economic growth. Asian trade relations have the characteristic of the linkages between countries within Asia being extremely strong.

For the second point, due to the activity in intraregional transactions in Asia, the cross-border financial transactions of the Asia-Pacific region with non-Asian, and in particular with developed nations, are numerous and their global share large.

We have gathered a lot of data and systematically created indexes regarding such intraregional economic and non-economic integration. We have called this the Asia-Pacific Regional Cooperation and Integration Index, and as the third point, the aforementioned two points are backed up by these systematic data.

Last year it was 20 years since the Asian financial crisis, and in our report we have looked at how Asia’s financial resilience has changed over the last 20 years, and as the fourth point, what stood out is that there are still a number of challenges in the area of finance in the Asian region as a whole.

In Asia there are the short-term challenges of how short-term financial problems, changes in economic growth, and changes in trade will develop, but taking a little more medium to long-term view, Asia has a massive demand for infrastructure investment. There is the problem that growth will slow down if that demand for infrastructure investment cannot be met, and there is the challenge of how to meet that infrastructure demand. Here we have the fifth point of the great necessity of meeting infrastructure demand via public-private partnerships (PPPs).

I would like to report on these five points in three sections.

In the first section, using the data I would like to look at the current situation and future prospects for the regional integration of the Asia-Pacific region as a whole and of Northeast Asia. In his address, Professor Petri said that regional integration will be important as a strategy to overcome an inward-looking orientation and protectionist tendencies. I believe it is important to look at the current situation and future prospects for the regional integration of the Asia-Pacific region and of Northeast Asia from that perspective.

The second section looks back at the 20 years after the Asian economic crisis, and mentions how the Asia-Pacific region’s financial transaction relations and resilience in financial terms have changed, and what challenges there are in the current situation.

In the third section, as medium to long-term challenges I would like to talk about the necessity of meeting the massive infrastructure investment in order to continue Asia’s growth, and the great

importance of PPPs to that end.

First, focusing on economic integration, I shall compare the figures within the Asian region for 2001 and 2016. For example, trade relations in goods and services from Asia to Asia increased somewhat from 53% in 2001 to 57% in 2016. Direct investment rose from 45% to 55%. It can be seen that the relative density within the region is extremely high. Looking at the relative density within the region in the area of finance, while equity investment has increased from 12% to 19% and bond investment from 8% to 15%, their levels are low. The majority of financial transactions are undertaken between Asia and areas outside the region. The relative densities within the region of migration and remittances are to some extent high, but have fallen, and there is a trend of migration out of Asia and of remittances coming from outside Asia.

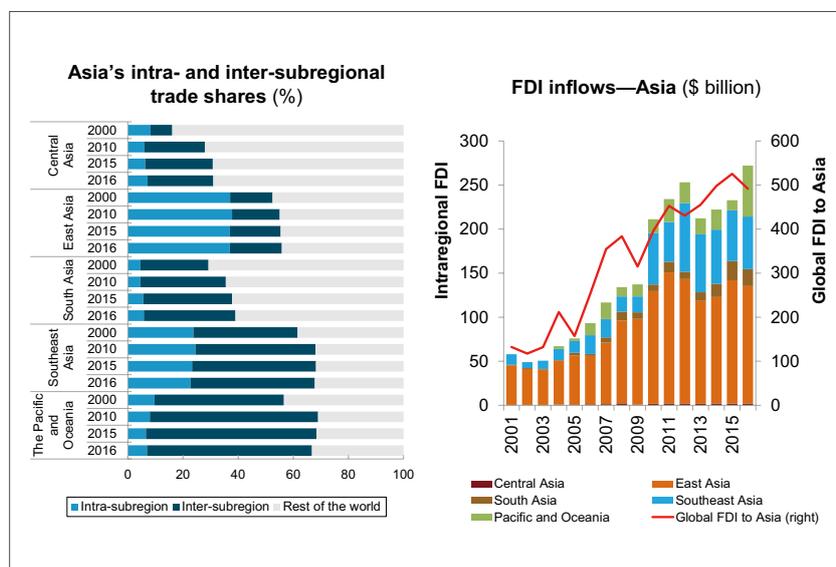
Asia’s trade has greatly increased in the last couple of years. As a backdrop to this, the economic performance of developed nations became rather good. In particular, with the strong economic climate in the Eurozone, Japan, and the United States, trade from Asia also increased in reflection of that, and Asia has become a factor supporting the global economy.

The left-hand side of Figure 1 shows the intraregional and extra-regional shares of Asia’s total trade. Even looking at subregions such as Central Asia and South Asia, intraregional trade shares have been rising. Conversely, the trade with areas outside the region has been on a falling trend regardless of the subregion.

The right-hand side of Figure 1 shows foreign direct investment (FDI) inflows into Asia. The trend has continued of FDI flowing into Asia from the world as a whole, or in other words, Asia is attracting the direct investment of firms. In addition, a trend of FDI also increasing from within Asia to other Asian countries can be seen.

Meanwhile, Asia’s outward debt investment has increased greatly, and, more than being invested within Asia, there is a trend for capital created within Asia and its savings to flow out of Asia. There is a similar trend for equity investment too, and the investment share

Figure 1 Intraregional Trade and Investment Linkages Deepen



Source : Asian Economic Integration Report 2017

within Asia of total investment has been on a decreasing trend in recent years.

The vitality of Asia’s economic growth lies if anything in its trade linkages evolving within the region in particular. In order to advance such intraregional trade all the more, two steps will be necessary. One is that, with a process for each country to make trade more open being necessary, the further development of intraregional economic integration and trade linkages beyond that will become necessary. Regarding the former, it will be important to lower obstacles to trade and investment. Regarding the latter, it will be important to approximate a variety of institutions within the region and to deepen institutional regional integration linkages.

Next, via the Asia-Pacific economic integration indexes, I will present the respective integration indexes for the Asia-Pacific region as a whole and the subregions, including Northeast Asia.

For economic integration and regional integration it is possible to capture their shape from a variety of dimensions, but here I have captured economic integration in six dimensions. First: trade and direct investment. The second dimension: money and finance. Third: regional value chains. For example, various components of smart phones are made in various countries, and with creating intermediate inputs in assembling those components, trade linkages do not pass through one industry from upstream to downstream and one country, but trade linkages evolve like a mesh via extremely complex linkages called supply-chain networks. How much are such value chains progressing in intraregional integration?

Fourth: how much infrastructure is progressing beyond a country’s borders. Fifth: how much regional integration is progressing in the dimension of the movement of people. Sixth: how much institutional and social regional integration is progressing. Through combining various data for these six dimensions, I quantify values and with the data show the shape of regional integration (Figure 2).

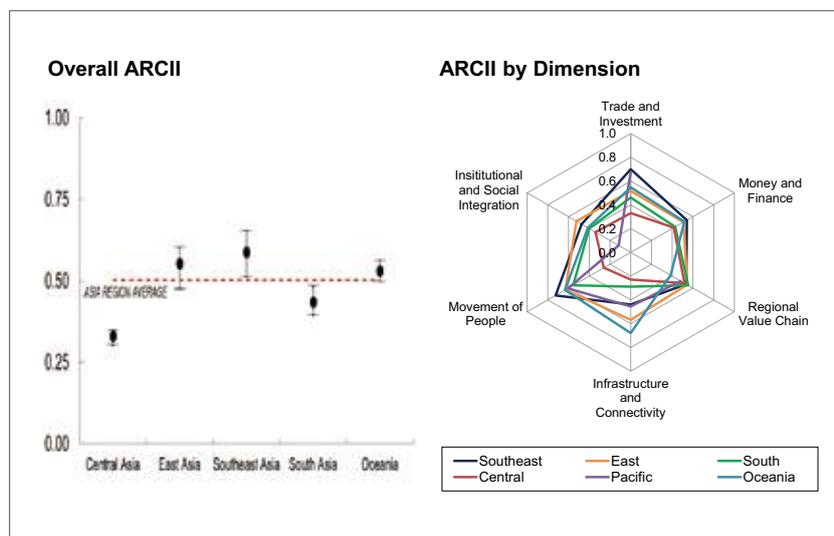
The left-hand side shows the overall regional integration index by subregion, constructed by combining 26 data points for the six dimensions. Regional integration is progressing for Southeast Asia as a whole, and in second place is East Asia. Following behind are

Oceania, then South Asia, and the most behind in regional integration is Central Asia. Looking at the six dimensions on the right-hand side, integration for Southeast Asia in trade and investment and the movement of people have advanced considerably. As a whole the balance for East Asia is good, but the degree of integration has stalled at a relatively low level. East Asia contains the nations and regions of China, Hong Kong, Japan, the ROK, and Mongolia, but making a slight adjustment by adding Russia in, the results are of the same order.

Next, how do things look in every sub-category (Figure 3)? For trade and investment, regional integration in Southeast Asia has advanced greatly, and in comparison Northeast Asia is lagging behind. For the value chain also Southeast Asia is relatively high, and Northeast Asia is also relatively good, but in terms of level is not very high. For the movement of people, Southeast Asia is high, and Northeast Asia is slightly lagging behind. Looking at financial integration, Northeast Asia is the highest, and Southeast Asia follows behind, but the degree of integration of Asia as a whole is low. Conversely, even in Northeast Asia, the wealth generated is not being invested within the region, and it can be said that it is flowing out of the region. In infrastructure connectivity, Oceania, New Zealand and Australia are moving ahead, and Northeast Asia comes next. Then in institutional and social integration (including whether there are trade agreements and investment agreements, embassies, and a similarity in language), it can be seen that Northeast Asia has relatively strong connections.

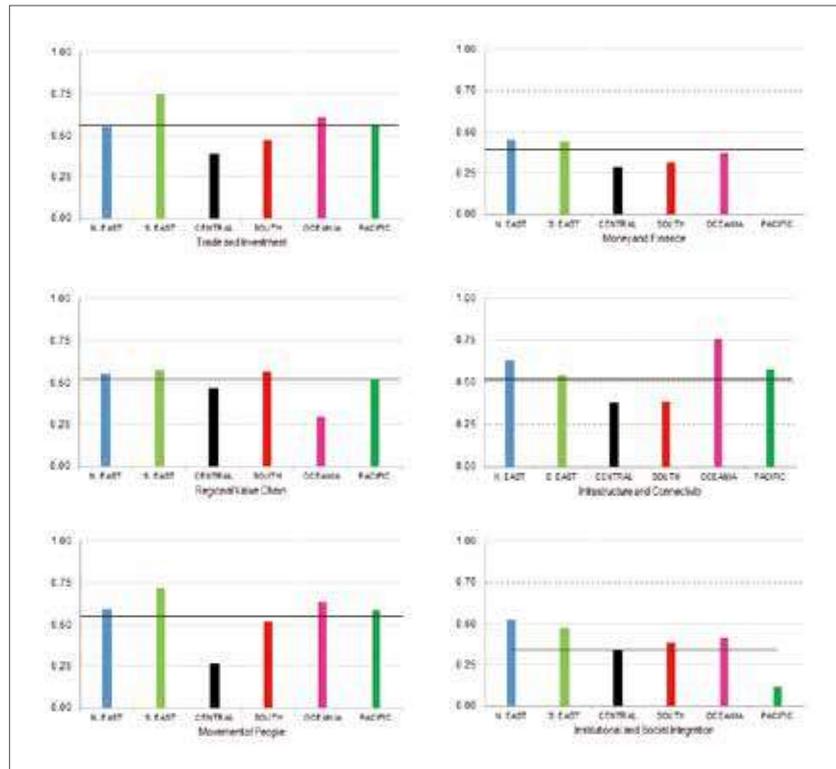
A little more objectively, in order to gauge the degree of integration for Asia as a whole, comparing Asia with other regions, in the overall integration indexes, the EU is highest by far, Asia follows it, and then Latin America and Africa. By dimension, the EU has the highest degree of integration for practically all dimensions, but for trade and investment Asia is slightly higher than the EU. However, Asia is lagging behind in the other dimensions, and in particular, is slightly behind Latin America in infrastructure connectivity and slightly behind Africa in finance.

Figure 2 Asia-Pacific Regional Cooperation and Integration Index (ARCII)



Source : Asian Economic Integration Report 2017

Figure 3 Integration by Subregion



Source : Asian Economic Integration Report 2017

For the second section, I would like to talk on three points regarding the twenty years after the Asian financial crisis. First, for Asia as a whole, in finance terms the structural weaknesses and new challenges stand out. The second point is that there are various institutional policy gaps, and there is the possibility of that leading to financial vulnerability. Based on those, the third point is that it is necessary for Asia's policymakers to conduct financial reforms from a strongly cautious standpoint.

Concerning the first structural weakness, looking at in what form corporate investment will be procured in Asia's emerging economies as a whole, bank finance is the largest, followed by equities, and then debt. Another dimension is that the share of dollar-denominated borrowing in Asia is considerably high, and there is discussion that it was one of the problems of the Asian financial crisis, but the situation hasn't changed even after twenty years. Borrowing in dollar terms and borrowing from banks are two mismatching problems which are still seen extensively in Asia.

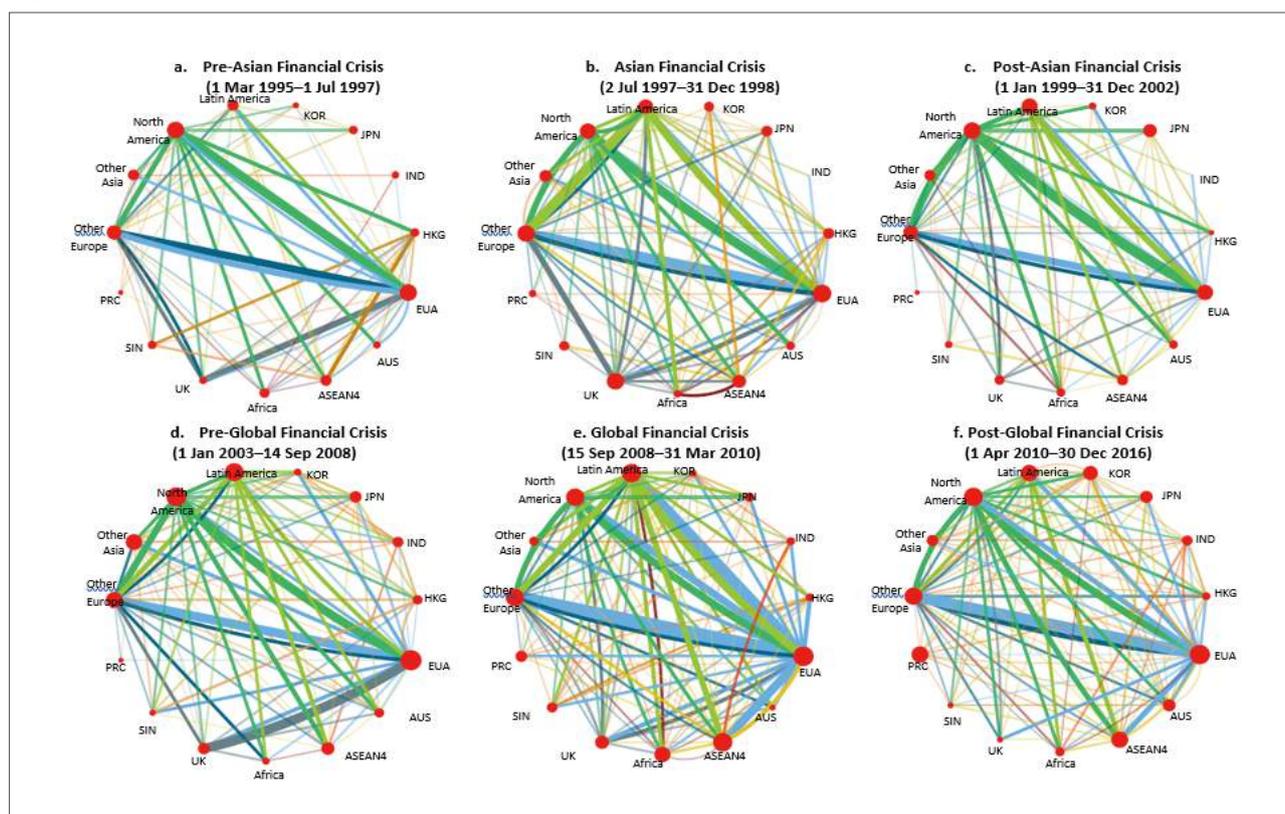
In addition, there has been the coming into sharp relief of new challenges. Looking at Asia's private-sector debt (corporate debt and household debt) as a proportion of GDP, in China the share of corporate debt is extremely high, and is on a rising trend. For the ROK, private household debt is extremely large. Very recently the share of China's corporate debt within GDP has been 166%, and the ROK's household debt has exceeded 90%. Malaysia and Thailand are following a pattern similar to the ROK. Borrowing money is not of itself a problem, but what becomes problematic is becoming unable to repay borrowed money. The non-performing loan rate, dividing the total for non-performing loans by the total amount of loans has tended to go down after the Asian financial crisis, and

looking at the most recent figures, an increasing tendency can be seen in such countries as China, India, Bangladesh, Indonesia, and Mongolia.

Three challenges are conceivable from such matters. The first is that Asia's intraregional financial connections, in a weak state, are connecting up globally, and intraregional financial integration is not advancing very much. Hasn't this been the situation for the past 20 years? The second is that linking up with the finance of developed countries actually has the potential for increasing parts of Asia's emerging economies feeling the repercussions of various risks in developed countries. The third is that a tendency for the non-performing loan rate to increase is slightly discernable, and it is necessary for macrofinancial policy to also consider such a risk, and to adopt prudent policies.

Regarding these three challenges, I would like to present what can be discerned from a little more detailed data. First are network diagrams (Figure 4) which looked, via financial markets, at the state of increasing links between Asian finance and areas outside the region. Using diagrams derived from observed data showing to what degree financial transactions are deepening among various countries and regions, I have divided them into six periods of time. The upper-left Pre-Asian Financial Crisis was not very dense, but during the upper-middle Asian Financial Crisis the financial transactions among nations and regions deepened. Likewise during the lower-middle Global Financial Crisis, it can be seen that when the crisis occurred, cross-border financial transactions became active. Overall, financial transactions with areas outside the region over the past 20 years deepened greatly.

Figure 4 Connections between Asian Financial Markets and the World



Source : Asian Economic Integration Report 2017

Regarding the second challenge of whether risks emerging in developed countries have repercussions for developing nations, at the time of the 2008 global financial crisis, it was analyzed that the outflow of capital from emerging economies progressed to the extent that those countries borrowed from overseas banks.

The third challenge of what impact the non-performing loan rate would have on macrofinance as a whole was also analyzed using the data. When non-performing loans increased 3.5 percentage points, credit decreased by approximately 4%. Naturally, with their strength weakening banks cannot lend money, and that has a negative impact on the macroeconomy. When the non-performing loan rate increases by 3.5 percentage points, the unemployment rate increases by 0.2 percentage points, and GDP falls by 0.4 percentage points. It can be confirmed that it has a negative impact on the real economy, surpassing the financial markets.

From such a situation several policy pointers can be obtained. First, macroprudential policy (securing stability emphasizing understanding of the risks for the financial system as a whole) will be more important. Second, in order to overcome the problem of a double mismatch in borrowing on a dollar basis from banks, it is necessary to increase bond market transactions in the local currency in the medium to long term. Third, with financial connections within and without the region increasing, it is necessary to consider robust financial regulations aimed at the spillover effects of financial risks from overseas. Fourth, there is the Chiang Mai Initiative within the Asian region, but it is necessary to properly consider a financial safety net for within the entire region.

The third section regards the promoting of the TPP becoming key as a medium to long-term challenge. Asia has achieved smooth growth, and in April 2017 we released an economic outlook for Asia with a 5.7% growth rate, but subsequently the performance was better than initially forecast, and we raised it to 6.0%. In order to sustain this growth, massive infrastructure investment will be necessary. In order to continue the momentum of Asia's growth, maintain the trend of the reduction of poverty, as well as meet the global commitments of the Paris Agreement, including climate change amelioration policies and adaptation methods, infrastructure investment is extremely important. Last year, we issued an estimated figure of US\$26 trillion of investment being necessary over the next 15 years. Adjusted annually, that makes US\$1.7 trillion. If infrastructure investment of US\$1.7 trillion is not made in the Asia-Pacific region as a whole, growth will slow, and it will become impossible to effectively tackle climate change. That is US\$1.7 trillion for the Asia-Pacific region as a whole, but for East Asia as a whole, not including Russia, nearly US\$1 trillion of investment will be necessary per year. Comparing this US\$1.7 trillion with the current actual amount of investment, then approximately US\$500–800 billion of investment is lacking. How to increase this and how to procure funding will be a challenge. If the gap isn't closed, Asia's growth will slow, global growth will also slow, and it will not be possible to tackle climate change. Within the US\$1.7 trillion, approximately US\$1 trillion will be necessary for the energy sector, US\$600 billion for the transportation sector, and for the remainder massive infrastructure investment in the energy and transportation areas of the information and communications technology (ICT)

sector and the water and sanitation sector.

The methods for procuring the US\$500–800 billion lacking in the current situation for investment, have to be divided broadly into two. One is to increase public-sector infrastructure investment, and the other is to increase private-sector infrastructure investment. How best to increase public-sector infrastructure investment? Each country must carry out fiscal and taxation reform. They broaden the fiscal leeway by constricting expenditure and increasing revenue, and utilize the increased room for public infrastructure investment. However, according to our estimations, the expansion of fiscal leeway has its limits, and can only procure approximately 40% of what is lacking. For the remaining 60%, it will be necessary to somehow attract private-sector funding.

In this way, approximately US\$300–600 billion of annual private-sector investment must be directed to Asian infrastructure. Consequently public–private partnerships (PPPs) come center stage. Looking at the number of actual PPP projects, they have greatly increased in the Asian region in the last quarter of a century. In particular there are many East Asian PPPs, and in the past decade or so those in South Asia have been increasing. On the other hand Southeast Asia has not increased much, and conversely, it is believed there is potential for PPPs in Southeast Asia. By sector, as expected, PPPs in the energy and transportation sectors have actually been taking place.

For Asia the growth rate is extremely high, and there is the potential to develop highly profitable infrastructure projects, and bankable projects which were also in Mr. Watanabe's address. Speaking of how to bring in private-sector finance, institutional investment assets, such as pension funds, are enormous in developed countries. There are all kinds of figures, but it is said there are some US\$70–100 trillion of assets. Developed countries have zero or minus interest rates, and are searching for highly profitable investment opportunities. Given this situation, it can be said that bringing global assets to Asian infrastructure endowed with the potential to be highly profitable will be a major key to filling Asia's infrastructure gap.

Asia's infrastructure projects are potentially highly profitable, but at the same time the risks are also high. With there being high risks, in actuality the funding won't flow in. How to alleviate the risk of funding not flowing in? It will be important to attract developed nation finance and private-sector finance by skillfully incorporating schemes such as credit enhancement and credit guarantees into infrastructure projects.

International financial institutions including the ADB and the World Bank are also directly providing long-term low-interest finance to infrastructure projects in developing nations and emerging economies. However, looking at the absolute amounts, international financial institutions' infrastructure finance is only around 2.5% of that for the entire Asia-Pacific region. Naturally, direct financing is

important, but the important role of international financial institutions is considered to be the easy circulation of private-sector funds to Asian infrastructure, via providing an institutional framework resembling credit enhancement.

PPPs are effective methods to attract private-sector funding but are not a panacea. From the data for PPP projects to date it is possible to analyze statistically for what reason PPPs have succeeded or failed. Over the last 25 years, PPPs in Asia of US\$41.6 billion were once committed to but were ultimately cancelled as projects. This is equivalent to 6.3% of all PPPs. What is different between the 6.3% failed projects and the 93% that succeeded? The results of the statistical analysis are divided into four main factors.

First is the factor concerning the quality of the projects themselves. In particular, the transparency in their attainment has played a major role in the success of PPPs. In addition, there are mechanisms for reducing risks, but in particular, whether there are schemes resembling credit enhancement in which international institutions are involved has been a key to success. Second, whether the institutional environment is in order, and in particular whether the recipient country has an independent PPP unit, when executing the PPPs, is strongly involved in the success of PPPs. Third, in the macroeconomic environment, such matters as the country having a high growth rate and the country's overall debt as a proportion of GDP being kept under control lead to the success of PPPs. Fourth, in a broader environment, such things as whether the legal system is in order, integration is being properly pursued, and corruption is being kept under control are also key to the success of PPPs.

Finally I would like to raise three points.

First, Asia's integration is advancing especially well in trade and direct investment, but there is room for improvement in financial integration, and in particular when talking about Northeast Asia the integration of infrastructure, and institutional and social integration.

Second, regarding whether financial resilience has increased 20 years after the Asian financial crisis, dollar-denominated bank loans are still extremely large and the so-called double mismatch problem potentially exists. There are many financial transactions between the region and areas outside, and in particular it appears that the risk is also increasing of spillover from financial shocks originating in developed countries. Mechanisms to nip such matters in the bud will also be needed in the future.

Third, in the medium to long-term perspective, considering Asia's growth and the tackling of climate change, infrastructure investment will be extremely important. However, in the current situation it has not been possible to procure infrastructure investment adequately. In the future also, a variety of mechanisms to attract private-sector financing will be necessary. PPPs are such, and international institutions will also play an important role in attracting private-sector funds to Asia.

[Translated by ERINA]

## Closing Remarks

### **KAWAI Masahiro**

*Chairperson, Northeast Asia International Conference for Economic Development (NICE)  
Executive Committee, and Representative Director, ERINA*



Over these two days we have focused on the Northeast Asian region, and we have undertaken lively and proactive discussions, including on its economic connections, various kinds of interregional economic cooperation, as well as approaches to business exchange.

### **Guest Welcoming Addresses**

There were guest welcoming addresses from two persons: Mr. Hitoshi Kiribe, Director, Korea Office, Trade Policy Bureau, Ministry of Economy, Trade and Industry, and Mr. Naoki Hayashi, Principal Deputy Director, Japan–Russia Economic Affairs Division, European Affairs Bureau, Ministry of Foreign Affairs.

Mr. Kiribe explained the current situation for the various forms of cooperation between central governments which are now being moved forward between Japan and the nations of Northeast Asia. He spoke about the TPP11 and RCEP, Japan–China energy-conservation and environmental cooperation, the eight-point “cooperation plan” between Japan and Russia, the Japan–Mongolia Government and Business Sector Joint Committee, and the Japan–ROK summit meeting between Prime Minister Shinzo Abe and President Moon Jae-in planned to take place on the occasion of the Pyeongchang Winter Olympics.

Mr. Hayashi explained the points where substantiation was proceeding in various forms regarding the Japan–Russia eight-point “cooperation plan”.

### **Keynote Addresses**

Following on from that, we heard three keynote addresses from: Mr. Hiroshi Watanabe, President, Institute for International Monetary Affairs; Mr. Peter Petri, Professor, Brandeis University; and Mr. Yasuyuki Sawada, Chief Economist, Asian Development Bank (ADB).

First, Mr. Watanabe said that infrastructure investment in Asia was extremely important. Today, while there is a great surplus of short-term funding globally, the necessary long-term capital for infrastructure and the supply of long-term capital is not always sufficient. For countries which want to attract infrastructure funding it is important to robustly demonstrate predictability to investors and to ensure stability.

Regarding the infrastructure projects among them which straddle borders, as countries in the plural are involved it is necessary for a recipient country to bear the cost dependent on what it will gain. While public-sector financing for infrastructure funding remains important, the key is how to continue attracting private-sector financing domestically and from abroad.

However, depending on the country there is also the possibility of not being able to repay if they are too dependent on

overseas capital. In such a situation the importance was asserted of sharing information with one another, making clear their positions to one another, and continuing to undertake decision making based thereupon.

Next, Prof. Petri spoke on Northeast Asian problems primarily from the US viewpoint. Northeast Asia remains a key region for the world. In the United States great changes are occurring in policy under the Trump administration. There have been protectionist moves via measures such as withdrawal from the TPP, renegotiation of NAFTA, renegotiation of the US–ROK Free Trade Agreement, and safeguards, and they are causing confusion. This comparatively inward-looking US policy will likely continue for some time.

In such circumstances, he pointed out that for the countries of Northeast Asia it is desirable to continue a number of coping methods such as the following. The first is to continue to further regional economic integration. The second is to not continue to increase dependency on the United States, but continue to diversify economic relations with other regions, for instance with Europe. The third is to further free trade by taking leadership within the world, and continue to take a stance emphasizing the WTO. The fourth is to lessen the tense relations among the countries within the region, and continue to strengthen the foundations for economic cooperation.

Lastly, Mr. Sawada, the chief economist, spoke on the problems of economic integration within the Asian region and the problems of infrastructure finance.

According to the Regional Cooperation and Integration Index, used for judging to what degree to press economic integration and which the ADB had developed, within the Asian region intraregional dealings in trade and investment are extremely large, but in terms of financial transactions are still lacking.

Dividing the Asian region into a number of subregions, in the case of the Northeast Asian region it is not as high as, for instance, Southeast Asia in terms of trade and investment and movement of people, but generally speaking it shows comparatively high economic integration.

According to ADB data, for the 30 years from 2016 there will be infrastructure demand of US\$1.7 trillion each year, and the infrastructure demand within the Asian region is extremely large from the medium- to long-term viewpoint. Within that, for Asia as a whole funding is lacking to the tune of US\$500–800 billion annually. Infrastructure financing is necessary from the private sector, not just public funding, and it was stressed that continuing to undertake infrastructure investment via public–private partnerships (PPPs), with the private and public sectors coming together, is extremely important and reiterated the assertion made by Mr. Watanabe.

## Session A

In Session A, “The Free Movement of People, Goods and Services”, from the viewpoint of logistics, energy, information and communications, and movement of labor, the current situation and future prospects were presented for the international movement of people, goods, services and information in Northeast Asia.

First, Ms. Dong Chunjiao, Professor, Beijing Jiaotong University, explained the current situation for freight trains between China and Europe within the framework of the “Belt and Road” initiative, and while there are currently seven rail routes in operation between China and Europe, they are facing a great many problems.

“12235N” denotes that in China there is one organization administering the railways between China and Europe, but there are two international transportation organizations. Then there are two different railway gauges, trains must go through at least three different customs systems, and five countries are involved. In addition extremely large transportation companies are involved in the business. Continuing to bring these together is not a simple matter, and it was pointed out that international coordination is extremely important.

Next, Mr. Boris Saneev, Deputy Director, Energy Systems Institute, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, explained the eastern vector of Russia’s energy policy. He indicated that Russia has created policy to continue supplying coal, oil and gas energy to the nations of Northeast Asia, and the viewpoint of consolidating its domestic stance to that end.

He also said that innovation and technology policy are highly important, and creating chemical industry clusters centered on Russian oil and gas jointly with the nations of Northeast Asia is important, as is construction of electricity transmission lines across its borders, as well as developing green energy via economic cooperation with the countries of Northeast Asia.

Ms. Atsuko Okuda, Chief, ICT and Development Section, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP), spoke on the building of broadband centered on artificial intelligence and intraregional cooperation on broadband. Within that she explained the project of the Asia-Pacific Information Superhighway being promoted by UNESCAP. She indicated the prospects for how fixed broadband will be connected among nations, how the connected cables will be managed, as well as how they will be used in, for example, disaster risk reduction, and what role they will play in socioeconomic development.

Ms. Aiko Takenaka, Economist, Economic Research and Development Department, Asia Development Bank (ADB), explained migration and labor mobility in Northeast Asia. In the pattern of movement of people within the Asian region, while the movement of labor and outflow of labor from Asia to the world as a whole has been increasing, the movement and outflow of labor from Asia to Asia has not increased and rather is on a decreasing trend. In the case of Northeast Asia including Russia, the labor outflow from Russia and China is very large. When considering the problem of labor mobility within the Asian region, she pointed out that it is necessary to take into account

demographic factors such as the progression of the aging of the population—namely that for the nations with aging populations a growing inflow of labor is becoming necessary—and that for countries with a large number of young workers the incentives for the outflow of labor are extremely high.

Rounding off Session A, Mr. Masaru Suzuki, Professor Emeritus, Osaka University of Tourism, spoke on tourism exchange. He emphasized that within Northeast Asia a distorted international exchange has arisen. He raised as an example that the number of tourists from China travelling to Japan has grown very high, whereas the movement of tourists from Japan to China is very low. Otherwise, he pointed out that the flow of tourists between Japan and Russia is very small. As measures to activate tourism exchange and increase the movement of tourists, he pointed out the importance of broadening visa-free regimes (particularly between Japan and Russia), cooperating so that large numbers of tourists visit each other’s country in two-way tourism, and jointly conduct promotion of tourism.

## Session B

In Session B, “The Current Status of and Challenges for Regional Development Strategies”, we focused on the current status of and issues for the regional development strategies in the countries of Northeast Asia, and discussed how to move forward intraregional cooperation.

First, Mr. Tuguldur Bajiikhuu, Director, Greater Tumen Initiative (GTI) Secretariat, explained the activities of the GTI. He emphasized that in the transportation sector in particular there are challenges in both hardware and software terms. Software-wise, even though multilateral transit agreements are extremely necessary, customs procedures and the like have still not necessarily been harmonized, and he asserted the importance of continuing to further advance systemic harmonization.

Next, Mr. Wu Hao, Assistant Director, Northeast Asian Studies Academy, Jilin University, spoke on China’s Northeast Revitalization Strategy. He pointed out that an economic slowdown has occurred in northeastern China, and because within China there has been a drop to low growth in particular, the Northeast Revitalization Strategy is extremely important. He also explained the fundamental concepts and development targets for northeastern China, and the key projects to undertake in the coming years. He took a future perspective of the development of infrastructure being highly important, and that if the DPRK returns to international society, it will also be a catalyst for northeastern China to develop further.

Following on, Mr. Tagir Khuziyatov, Professor, Far Eastern Federal University, explained the Regional Development Strategies in the Russian Far East, and within that largely focused on the Special Advanced Economic Development Zones, including the Vladivostok Free Port. In particular, he pointed out a number of issues from the viewpoint of firms that have expanded into the Special Advanced Economic Development Zones. That is, he indicated that efforts will be necessary for dealing with issues, including that: the administrative procedures being simplified are still complicated; infrastructure development in the Russian Far East is lagging;

the utilization of free customs zones is insufficient; and in order to appeal to overseas firms, hospitals and doctors catering to foreigners are important and that attraction is lagging behind.

Mr. Koo Chung Mo, Professor, Kangwon National University, explained the ROK's regional development strategies. In the ROK, he stated that there is a basic policy of the Northeast Asia Plus Community. First is to build a Northeast Asia Peace and Cooperation Platform. Second, through enhancing connectivity with Eurasia via the ROK's "New Northern Policy", is for that to deepen links with China's Belt and Road Initiative and Russia's New Eastern Policy. Third is to strengthen relations with ASEAN and India via the "New Southern Policy". He explained that the ROK takes these aims as regional development strategies, and among them Busan and Gangwon-do are attempting to strengthen international connectivity as local governments.

In order to continue smoothly furthering its regional development strategies, he pointed out that the following three points are important, holding true not only for the ROK, but probably for all nations. The first is having a long-term vision and targets. The second is adopting a business and private-sector perspective. The third is furthering cooperation among local governments.

Ms. Enkhtuya Demchigjav, Sector Development Policy and Regulation Division, National Development Agency of Mongolia, explained Mongolia's regional development strategies. In Mongolia's case, it is conducting regional development, dividing the whole country into five regions, but this development plan is not proceeding smoothly. She raised four points as reasons for that. The first is that the policy tools for regional development are undefined. The second is that urban and rural disparities are still increasing. With Ulaanbaatar being the most competitive and efficient region, the disparities with the other regions are increasing. The third is that the functions of the mayors of regional economic core cities and the aimag (provincial) governors are unclear. The fourth is that regional development policy is not well consolidated at the central national level.

Rounding off Session B, Mr. Minoru Kimura, Senior Director, National Planning Division, National Spatial Planning and Regional Policy Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan, explained the current situation for national land development and regional development. In Japan's case, for national land development there are two types of national and broad-regional planning: the former national planning is in a form tackling head-on Japan's problem of population decline, whereas the latter broad-regional planning is to continue regional strategies and broad-regional projects dividing the nation into eight broad-regional blocks. He explained that the broad-regional planning is proceeding from the perspective of aiming for the utilization of both the Pacific and Japan Sea coasts.

For this session a very lively discussion took place in the question-and-answer section. Mr. Kimura pointed out that it is important to continue using the existing infrastructure intelligently and that it is desirable to strive for regional

development with that as a driving force and to strengthen international cooperation. Prof. Koo said that a grand design for economic cooperation encircling the Sea of Japan is necessary and that the role of the GTI is important to that end. Prof. Khuziyatov pointed out that as there is no framework to coordinate each country's regional development strategies for the region, such a mechanism may be necessary. Mr. Tuguldur, GTI Secretariat Director, stated that the GTI would like to function as an information clearing-house, and to pursue interregional dialogue, creating a grand design and exploring what kind of coordination is necessary.

## Session C

In Session C, "Business Exchange and Local Government Cooperation", we discussed the activation of business exchange in the Northeast Asian region and how to support local governments and bodies to that end.

Mr. Wang Xingzhu, Party Secretary, Suifenhe City Committee of the Communist Party of China, spoke on how to further regional economic cooperation from Suifenhe's perspective. Suifenhe, from the standpoint of its central location in the Northeast Asian subregion, has already constructed logistical multimodal transportation systems linking Harbin, Suifenhe, Russia, and Asia. High-speed rail services will also be put in place in the very near future. He stated that Suifenhe would like to proactively cooperate with firms from the other countries of Northeast Asia, and that it would like to foster processing industries, to produce manufactured goods, and to export to Japan, the ROK, etc.

Next, Mr. Peng Shuhai, Deputy Secretary, Hunchun City Committee of the Communist Party of China, explained that Hunchun City is located where China, Russia and the DPRK intersect, and has an extremely important geographical advantage. He said that with there being a variety of advantages, it is fulfilling a role as a center for logistics and for transportation, and in Hunchun City also they would like to develop agriculture and the seafood processing sector, and further cooperation with the likes of Japan in logistics and the tourism industry as well.

Mr. Toshiaki Kikkawa, General Manager, Sakai Port Authority, spoke on Sakai Port already having a regular Japan-ROK-Russia ferry service in operation, and also having a track record of many passenger cruise ships making port calls. He explained that in collaboration with the GTI, test sea-land pilot transports passing through the Sino-Russian border have also taken place, and in the case linking Changchun, Suifenhe, Vladivostok, and Sakai Port, the seeking of where and what kind of bottlenecks there are. He pointed out that mutual interregional trust is necessary in order to further cooperation within the region and continue promoting Northeast Asian business. Furthermore, he asserted that the sea routes are joint assets and the shipping routes should be regarded as marine infrastructure, and that it is possible to create win-win relationships via developing shipping routes which pass through many regions, and that it is necessary for all regions to get the benefits.

Mr. Norihito Mikami, Deputy General Manager, International

Division, The Hokkaido Bank, Ltd., explained the activities and business support of the Hokkaido Bank in the Russian Far East, and pointed out several issues in business with Russia. He asserted that logistics infrastructure is the greatest problem. He said that customs clearance procedure problems and the development of local sales routes are difficult and that, after taking on board that even holding product fairs didn't lead very easily to business, they set up a community-based trading company, the Hokkaido Corporation, to tackle that. He stated that in undertaking support for agribusiness and executing promotions at antenna shops, this may be useful experience for other regions in Japan, including Niigata Prefecture. While financing is the bank's main business, I was deeply impressed by the fact that business support was made on the periphery of financing.

Mr. Yoichiro Hira, Operating Director, Hokuriku AJEC,

explained the economic exchange and business matching between the three prefectures of the Hokuriku region and the four Japan Sea coastal regions of the ROK.

## Conclusion

The respective sessions were all highly content-rich. In accordance with the keynote addresses and Sessions A, B, and C, I think that a highly substantive development of Northeast Asian economic cooperation and of cooperation in the business sphere was demonstrated. At the same time, many pointed out that a great many challenges also remain.

Considering how to tackle such a great number of challenges, efforts to overcome them with concrete actions are necessary. I would like to hold NICE again next year with an awareness of such problems. Thank you very much for today.

[Translated by ERINA]