

「第9回大図們江イニシアチブ (GTI) 北東アジア 地方協力委員会会議」参加報告

ERINA 調査研究部研究主任
李春霞

2021年9月28日、第9回大図們江イニシアチブ (GTI) 北東アジア (NEA) 地方協力委員会 (LCC)、第9回ロジスティクス小委員会 (LSC) 会議、第2回海洋協力小委員会 (MCSC) により3つのビデオ会議が開催された。この会議には、ERINA から新井調査研究部長・主任研究員と筆者が参加した。新井調査研究部長・主任研究員は過去数回 GTI 会議等のイベントに参加し、本誌で参加報告を行っている。

以下では、LCC 会議の概要について報告する。会議は、以下の通り5つのセッ

ションにわけて行われた。

第1セッション:

コロナ禍とコロナ後の課題と行動

第2セッション:

新プロジェクトの検討と承認

第3セッション:

産業部門間の連携に関する議論

第4セッション:

LCC 技術指針の更新

第5セッション:

国際機関と民間からの知見

ERINA による報告は、第5セッションに

おいて行われた。以下で各セッションの概要を簡単に紹介する。

この会議には、韓国からは釜山市、江原道、仁川市、済州特別自治島、中国からは黒龍江省、吉林省、遼寧省、内モンゴル自治区、モンゴルからはドルノド州、スフバートル州、ヘンティー州、日本からは鳥取県の地方政府の代表が参加し、LSC と MCSC の委員も参加した。また、ロシアの沿海地方と日本の新潟県の行政の代表者に加えて、国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP)、ドイ

ツ国際協力協会 (GIZ)、環日本海経済研究所 (ERINA)、アジアインフラ投資銀行 (AIIB)、長春国際陸港開発株式会社 (CCILP)、中国外運対外貿易 (瀋陽)、船通人和 (營口)、Swift 輸送国際物流 (緩芬河)、HAO 国際物流会社 (黒龍江省)をはじめとする民間部門、研究機関、国際機関からの代表者がオブザーバーとして参加した。

第1セッションにおいてLCCの各メンバーにより、2020年10月13日の第8回GTI北東アジア (NEA) 地方協力委員会 (LCC) 以降に実現された地域協力に関する進捗状況が報告された。COVID-19のパンデミックの中で、多くの協力アイデアが提案され、実際に協力活動が行われた。例えば、モンゴルのドルノド州とスフバートル州は、国境協力や畜産業における協力を強化するための計画に関して積極的に提案を行った。中国の遼寧省はパンデミック期間中に中欧班列への支援を強化し、中韓投資貿易博覧会、中韓起業家シンポジウム、2021年日中経済協力会議を開催した。韓国の釜山市は、計画通りに新しい釜山港と釜山空港を建設し、万国博覧会の準備に取り組んだ。

次に、LCCの各参加組織は、第7回ロジスティクス小委員会 (LSC) 会議の成果を高く評価するとともに、LSCとGTI事務局に対して、物流面における障害や貨物に関するデータを共有するための情報の更新と、2018年から2021年にかけて北東アジアで出来上がった海陸一貫複合輸送ルートと中欧班列のルート図の作成について確認した。このルート図の作成は、輸送とロジスティクスにおける障壁を解消し、北東アジアにおいて海陸ルートと中欧班列路線を接続するための計画を立案する上で極めて重要である。また、LCCは、第2回MCSC会議で提案された協力方針を承認し、MCSCに対して2021年11月に開催される第19回釜山国際水産博覧会 (BISFE) 2021に参加するように求めるとともに、第4次産業革命に対応して海洋産業を近代化するための措置を共有するように提案した。

地域協力の進捗状況に関するLCCの参加組織からの報告に続いて、コロナ禍とコロナ後の課題と行動について議論が行

われた。世界経済の緩慢な回復、国際貿易投資の縮小、保護貿易主義の高まりを背景として、北東アジア諸国の経済回復は依然として厳しい状況にある。LCCの各メンバーは、長期にわたるCOVID-19パンデミックの課題に対応するために団結し、より前向きに協力関係を深化させるという決意を改めて表明し、LCCの委員が北東アジア諸国の相互的な繁栄や平和への貢献のために調和のとれた開発と競争を行う上で主導的な役割を果たさなければならないということを確認した。

さらに、LCCの場で、投資、貿易、農業、運輸、観光の分野における地域協力の強化が重要であることが強く確認された。COVID-19は地域経済統合を加速させる必要性をより明確化した。そのため、LCCの参加組織それぞれが経済回復に向けて政策協調を行い、人的交流や物流のネットワークを構築し、産業連関やサプライチェーンが断絶しないように維持しながら、大型インフラ建設プロジェクトを推進していかなければならない、ということを確認した。

続いて、北東アジアにおける工業団地連合の設立、工業団地間における相互関係の強化、産業連関やサプライチェーンのより緊密な統合の推進、デジタル経済・スマート輸送・ハイテク・サービス貿易などの分野におけるイノベーションと発展をLCCのプラットフォームを通じて加速化させていくことが提案された。また、生態環境のモニタリング・保護・管理・回復の分野における環境協力の強化、カーボンピークアウトとカーボンニュートラルの加速、グリーン・低炭素の開発を新しいレベルで推進していくことが推奨された。さらに、LCCの各メンバーからは、バリューチェーン統合への加速的な移行の必要性を明確にし、事業、物流、資本、情報のフローを統合させることによって、国際的に共有できるエコロジスティクスシステムを構築することが提案された。

第2セッションでは、LCCメンバーは幾つかのプロジェクトを提案した。最初の提案は、ドルノド州による「大図們地域における国際労働移動の改善」プロジェクトである。この提案に関する議論の中で、労働データや関連する法規制情報をより多く

取得できるように、中国、韓国、ロシアの外務省、労働社会保障局、移民局の中央省庁や地方部局との間における調整を継続していく必要性が示された。

続いて、スフバートル州によって提起された「モンゴル東部地域の食肉生産者の輸出能力開発」に関するプロジェクト案が検討された。LCCのメンバーからこのプロジェクトへの支持が得られ、それを検討し承認するためにGTI農業委員会と貿易投資委員会にこのことを提案することについて合意がなされた。

第3セッションでは、国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP) により「運輸・貿易円滑化措置の影響に関する準地域調査研究」プロジェクトが提案された。LCCは分野横断的な連携の重要性を確認し、GTIの地域協力を支援してくれたUNESCAPに謝意を示し、プロジェクトを承認した。

第4セッションでは、LCC技術指針が検討され、定期的な更新の継続について合意がなされた。

第5セッションでは、国際機関や民間企業により報告が行われた。はじめに、長期的にGTIの外部リソースを拡大するためのアプローチとして、AIIBのプライオリティとGTI協力課題を結合させるための制度、方針、指令などに関して、AIIBから説明が行われた。

続いて、GIZからは「デジタルロジスティクスのエコシステムにおけるリスクレジリエンス」に関して説明が行われ、小規模農家の支配的構造、断片化されたサプライチェーン、規模の経済の欠如、貧弱な交通インフラ、低品質の道路による物理的なアクセス困難、農場における冷却設備などの不足や、アジアの食品・農業サプライチェーンが現在抱えている問題や将来直面すると考えられる課題が指摘された。

ERINAはUNESCAPによる提案への支持を表明し、地方協力プラットフォームがGTI協力の中核をなすこと、地方政府と中央政府は情報共有シートに示されたロジスティクスの障害について情報を交換できるようにしていただくことを提案した。

その他、中国の民間企業である長春国際陸港開発株式会社 (CCILP)、船通人和 (營口)、Swift 輸送国際物流 (緩

芬河)からは、物流・貿易分野における取組や協力プロジェクトが紹介された。日本通運は京都の舞鶴港から江原道東海市を経由してロシアのウラジオストクまで行くフェリーと、ウラジオストクからモスクワまでのシベリア横断鉄道を利用した海陸一貫

複合輸送ルートに関して書面で情報を共有した。

筆者にとってこのGTI会議への参加は今回が初めてのものであった。そのため、GTIのこれまでの活動の全体像に関する知識は十分ではないが、今回の会議へ

の参加を通して、GIT事業には公的部門にとどまらず民間部門からの参加も非常に活発であることが良く分かった。しかしながら、日本はGTIの参加国ではないことも背景となって、日本からの参加は活発ではないという印象を受けた。