

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と。

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、極東開発省だけではなく、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。目標は年間で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繋がったからである。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っているが、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。つまり資金調達が難しくなったのだ。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。中国の長春には中口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。