

# クロージングリマーク (第1日目)

NICE 実行委員長・ERINA 代表理事  
河合正弘

本日のNICE(第1日目)では、「北東アジア地域経済協力—今、そしてこれから」というタイトルの下で、特別講演者やパネリストの方々に活発な議論を行って頂き、フロアからの興味深い質問にも丁寧に答えて頂いた。

## 特別講演

日本総合研究所国際戦略研究所の田中均理事長から「北東アジア情勢—米中対立をどう展望するか」と題する講演を頂いた。外交官としての現場体験を踏まえた、米中対立や日朝・日韓関係の状況認識と展望についての深い洞察を提供して頂いた。

一番強調されたのは、米中対立の中で「4つのC」を考えつつそれらのバランスを取ることが重要であり、また日本の役割が大きいということだった。「4つのC」とは、軍事的な対立 (Conflict)、政治的な競争 (Competition)、経済的な共存 (Coexistence)、地球規模の協力 (Cooperation) を指す。米中は軍事・政治・外交面で大きく対立しているが、それが過度な対立や悪い競争の拡大になると5つ目のCである衝突 (Crash) に向かう可能性があるため、共存と協力を深めて衝突にならないよう二国間関係を管理することが重要であると指摘された。

日本は、中国を含む15カ国の間でRCEPを結び、本年1月に10カ国がこの協定を発効させ、東アジア域内での貿易・投資協力を進めてきた。中国はCPTPPへの加盟を申請しているが、日本はこの加盟申請を受け止めて中国を巻き込んでいく必要があると述べられた。CPTPPは非常にレベルの高い経済連携協定だが、中国のために基準を低くすることはあってはならず、中国が高い基準に向かうよう議論を持っていくべきだとされた。

そして、日本は北朝鮮や韓国との間で対話を始めるべきであり、両国と相互理解を深め信頼関係を醸成させることが欠か

せない。政府間で信頼関係を構築して、一方で日朝関係を前に動かし、他方で日韓関係を改善させていくことが重要だと話された。

## 北東アジア経済セッション 「北東アジア諸国の対東南アジア接近戦略」

このセッションでは、日本、中国、韓国、ロシア、モンゴルの5カ国の専門家のパネリストの方々に、それぞれの国の立場から対ASEAN戦略・政策を議論して頂いた。ASEANは経済的にも政治的にも重要な地域として、世界からの注目を集めており、北東アジア諸国もASEANとの関係を深めようとしている。

日本については、国土大学助川成也教授が指摘されたように、日本の企業はASEANに大量の投資を行ってきた。日本の対新興国地域への直接投資残高では、一国としては対中国が最多だが、地域としては対ASEANが最も多く、中国への投資を上回っている。日本の企業にとってASEANは生産基地であり、また拡大する中間層が支える消費市場でもあることから、日本経済にとって極めて重要な地域である。日本の企業はASEANとの間で、サプライチェーンの強靱化や事業拡大を図っていく必要があり、そのための枠組みとして、RCEPが重要であると強調された。

中国社会科学院 (CASS) アジア太平洋・全球戦略研究院の李天国副研究員からは「一帯一路」を念頭に、中国と韓国が取り組む第三国協力を説明して頂いた。RCEPの枠組みを通じて、日中、日韓、中韓の企業が協力することで多様な事業の可能性が生まれると述べられた。

韓国対外経済政策研究院 (KIEP) の曹承辰 (チョ・スンジン) 副研究員からは、韓国が文在寅 (ムン・ジェイン) 政権の打ち出した「新南方政策」の下でASEAN

との関係を深めていることが示された。韓国は日本や中国より遅れて対ASEAN協力を強化しつつあるが、「選択と集中」を実行しつつASEANとの関係を深めているとのことだった。

またロシアのモスクワ国際関係大学ASEANセンターのエカテリーナ・コルドゥノワ所長代理とモンゴルのエルデネツォグト・サラントゴス外務省アジア大洋州局長からは、それぞれの国の対ASEANアプローチが説明された。いずれの国もASEANから地理的に離れていることから、これまで長い間、経済的な関係は必ずしも強くなかったが、近年ASEANとの関係を深めようとしていることが示された。特にモンゴルはASEANの対話パートナーになるための準備をしているとのことだった。

## 経済交流セッション 「北東アジア物流の現状と展望—日本の地方港の利活用」

このセッションでは、パネリストの方々から北東アジアの航路と日本の地方港の現状と将来について説明があり、非常に刺激的な内容だったと思う。

東北学院大学の柳井雅也教授からは、新たな北陸港湾ビジョンを解説していただき、北前船の考え方を広域的なネットワークに広げ、日本海側の港湾をITやインフラで繋げ、それをさらに東南アジアなどへの直行航路という形で実現していきたいという強い期待が伝わってきた。

北越コーポレーション株式会社の大塚裕之取締役からは、北越コーポレーションが新潟港 (東港) を利用することのメリットとデメリットについて指摘して頂いた。メリットとしては、会社と港が地理的に近いため輸送コストを抑えられること (首都圏の京浜港湾を利用する場合の5分の1)、デメリットとしては、海外の特定地域向けの直行航路が少なく積み替えのため所要日数が長くなりコストが高くなること、新潟港と

鉄道輸送が繋がっていないこと、新潟港のコンテナヤードのキャパ不足のためコンテナの前搬入ができないことなどを挙げられた。

株式会社新潟国際貿易ターミナルの青山正裕代表取締役社長からは、新潟東港の紹介をして頂き、使いやすい港作りをハード面・ソフト面から行い、環日本海経済圏や環黄海経済圏を繋ぎ、それをさらに中国の南方(華南)、東南アジア、南アジアに繋ぐという構想をお話頂いた。新潟県や新潟市は民間部門に質の高いインセンティブを提供しているとの評価をされた。

FESCO 統合輸送社ウラジオストク支社のドミトリー・ミハイロフ航路部長は、日本海側で日本と極東ロシアの港を繋ぐ新たな航路を開発したいという期待を表明された。シベリア・ランド・ブリッジを使うと欧州に安価で行け、時間的にも優位であるとして、新潟など日本とロシアを航路で繋ぐことのメリットについて説明された。

釜山港湾公社の李應赫(イ・ウンヒョク)マーケティング部長は、海上輸送の中継拠点として釜山港を利用することのメリット・優位性について説明された。釜山は路線便(定期航路)が充実しており、貨物の積み替えなど北東アジア地域の多くの航路を

引き寄せる力があり、とくに日本の65の港のうち62が釜山と繋がっているとのことだった。釜山港は海上物流(保管、分類、配送)のハブとして、北米航路や東南アジア航路を持つ利点があることが強調された。

これに対して柳井教授からは、日本にとって釜山港を使うことのメリットは大きいもののデメリットもある(最終目的地への直行航路と比較して積み替えに時間とコストがかかる)とのコメントが出された。釜山港のような国際競争力のある港湾が日本の近隣にある現状で、日本の港湾も海運会社や貨物輸送業者に魅力的なサービスを提供すべく競争力をつけていく方策を考えるべきだと主張された。日本にとっての釜山港の意義、とくにその利用の得失については、今後も議論を継続したいと感じた。

## 総括

日本は国レベルで安全保障・政治面で中国と対立するところはあるが、地方レベルや経済面から見ると、中国は巨大かつ成長し続ける国内市場を持っていることから、中国との良好な関係を維持することは重要だ。日本の企業だけでなく米国の企業でさえ中国との経済的な関係を維持したいと考えている。中国に進出している米

国企業で中国から撤退したい、とくに政治的な理由で撤退したいとする企業もほとんどないのが現状である。

経済的な関係は国と国より強く結びつけるものであり、田中理事長が指摘された「4つのC」のうち共存と協力は重要なCである。ERINAは、経済関係を緊密にさせていくことが究極的には国と国の間の決定的な対立を回避することにつながる、北東アジア地域の平和・安定・繁栄に寄与すると考えている。

日本をはじめとする北東アジア諸国は、東南アジアとの関係を緊密化しつつある。近隣の北東アジア諸国とだけでなく東南アジア諸国との海運を通じた連結性をさらに強化することが、各国経済の活性化につながる。日本にとっては、日本海側の物流・運輸ネットワークを改善し地方港の利用を拡大することで、地方創生を促すことができる。こうした問題に関してERINAは今後も議論を続けていきたいと考えている。

次回(第2日目)も会場に来て頂くか、オンラインで視聴して頂きたい。本日の特別講演者、パネリストの方々、会場参加者、オンライン視聴者の方々に深くお礼を申し上げます。