

北東アジア開発の展望：要旨

第1章 北東アジア開発とアジア太平洋協力

山澤 逸平

- 北東アジア地域の経済開発は他より遅れて、1990年代になってようやく始まった。しかし最近政治的制約が緩和する兆しが見えて、北東アジア開発のための協力の議論を高める気運が加速している。
- かつては環日本海経済圏構想として語られたが、それは決して構想ではない。すでに20世紀初めに日本海でとれた鱈や満州の大豆を搾った魚油や大豆油がシベリヤ鉄道を経由して欧州へ送られ、絞り糟が肥料として日本内地に移入されて、日本海貿易が賑わったことの再現を望むことから生じた。今やそれは東北アジア全域をカバーする広域経済圏構想となった。
- 他方アジア太平洋地域でも経済協力の気運は、ヨーロッパ共同体の進展に刺激されて1960年代後半から高まり、1980年から太平洋経済協力会議(PECC)が、1989年からアジア太平洋経済協力会議(APEC)が組織された。それは制度化ではECやEUには遠く及ばないが、単なる定期的な会議に留まらず、貿易投資の自由化・円滑化と各種の経済技術協力を網羅する日常的な協力活動として定着している。
- 北東アジア開発に参加する6カ国は、北朝鮮を除いて、すべてAPECないしはPECCに参加している。しかしメコン河流域開発と並んで、アジア太平洋地域での未開発地域として取り残され、APEC、PECCのプログラムの中でも認知されていない。しかし北東アジア開発が抱える問題領域は本書の各章でも明らかにするように、アジア太平洋協力の自由化・円滑化・経済技術協力で扱われる問題が多い。北東アジア開発のための協力組織を新たに構築するより、既存の協力組織に組み込むことから始めるのが現実的である。それが話し合いのみで行動に移せぬ現状を乗り越える途であると信じる。そのためにはできるだけ多くの人々に北東アジア開発について理解していただく必要がある。これこそが本報告書を編纂した目的である。

第2章 北東アジア地域の開発の枠組みと課題

吉田 進

- 北東アジア経済圏構想の誕生とその歴史を振り返る。

- 北東アジア経済圏を目指す二つの流れ。それは、中国、ロシア、北朝鮮、モンゴル、韓国が取り組んでいる図們江(豆満江)地域開発プロジェクトと北東アジア経済会議、北東アジア経済フォーラムなど会議を軸にしたこの地域の経済協力を旨とする運動体である。前者は、政府間委員会を中心に地域開発をテーマとしており、後者は官、民、学、経済団体のトラック を中心にこの地域全般のエネルギー、輸送、環境、貿易・投資、金融などの部門における協力をテーマとして取り上げてきた。この二つはお互いに補完するものである。
- 北東アジア地域における多国間経済協力は、一定の成果をあげたが、当初予想された計画を達成するにはいたっていない。その主要な原因には過去の歴史的遺物や冷戦時代の残滓がある。
- 北東アジア地域発展のいっそうの展開のためには、これらの遺物や残滓の存在を正しく認識した上で、それらを賢明に処理しなければならない。組織間の調整、主要な分野の問題点、その解決方向、それらを総合的にとらえ、調整するためのグランドデザインの必要性などの分析が不可欠である。

第3章 北東アジアの現状と開発戦略

新井洋史

- 本章では北東アジア地域を構成する6カ国・地域の現状を展望する。日本、韓国、北朝鮮、中国(東北部)、モンゴル、ロシア(極東)からなる「北東アジア」は生産要素の相互補完性を持ち、経済協力による発展の可能性の高い地域である。
- 北東アジア地域は、政治・経済の体制が各国によって大きく異なる地域であるが、市場経済移行や経済構造改革と地域間経済格差の是正を同時に進める必要があるなど共通の課題も抱えている。
- これまでにも、北東アジア地域開発のため、各国独自の取組や多国間での取組がなされてきたが、それらは必ずしも十分な相互連携があるとは言えず、部分最適に留まっていたり、重複があったりした。
- 「北東アジアのグランドデザイン」の策定及びその実施は、北東アジア地域開発のための確固たるプラットフォームを提供するものと考えられる。

第4章 輸送インフラの現状と開発

栢原英郎

- 北東アジア地域における貨物輸送の手段は、鉄道が主力となっている。道路については、中国が急速にその整備水準を向上させているが、全体的には今後の整備がもっとも求められる分野である。

- 港湾については、コンテナの取り扱い能力の向上が、どの港でも課題となっている。
- 自由で効率的な人の移動、ものの輸送が、北東アジア地域の相互の連携と強調による発展のためにもっとも基礎的な要件である。
- そこで、この地域における代表的なルートを選定し、これの整備に財政的・人的資源を集中的に投入するため、次の9本の北東アジア輸送回廊の特定を行った。
ワニノ・タイシェット、 SLB(シベリアランドブリッジ)、 綏芬河、 図們江、
大連、 天津・モンゴル、 CLB(チャイナランドブリッジ)、 朝鮮半島西部、
朝鮮半島東部
である。
- この輸送回廊を実現するための主要なインフラ整備事業の投資額は、およそ190億ドルと想定される。

第5章 エネルギー協力

阿部 進

- アジア太平洋地域のエネルギー消費は全世界の 3 割を占め、なかでも北東アジアは EU15 ヶ国をこえる水準に達している。中国のエネルギー需要の急速な増加、石油輸入先の中東依存度の増大(日中韓三ヶ国合計で石油輸入の 3/4 を中東に依存)、石炭中心の中国では環境対策(排煙処理や燃料転換)の強化が必要とされるなど、北東アジア地域にはエネルギーに関する課題が多く、かつ、一国だけではその解決が難しい状態に置かれている。
- 今後の北東アジア地域のエネルギー問題は単なるエネルギー供給の解決だけでなくエネルギー生産や利用の分野を含め効率化を目指した「質の向上」を共通政策課題とし、各国協力してその解決に向かわなければならない。
- 北東アジア地域のエネルギー協力は、異なった課題を持つ各国のエネルギー供給が環境問題や、経済発展の「制約因子」になるのではなく、互惠かつ相互補完の国際協力を目指した「触媒の働き」になる様にその仕組みを考えねばならない。
- 現在石油と石炭に代わるものとして天然ガスが前面に出ている。その意味では、21 世紀の北東アジアの持続的成長の基礎的インフラとして国際パイプライン網の敷設が不可欠である。国際パイプライン網は生産者から消費者へ天然ガスを運ぶだけでなく、北東アジア地域の社会経済的連携とエネルギー安定確保を強化してくれるであろう。

第6章 環境問題と域内協力

鈴木克徳

- 北東アジア地域は人口密度が高く、天然資源の消費も多く、急激な経済成長・工業化が進んだために公害・環境問題が深刻化した。
- 北東アジア地域として取り組むべき主な問題には、地球温暖化による影響、酸性雨、黄砂、国際河川及び海洋汚染、森林減少、土地の劣化等がある。
- 北東アジア地域では 1980 年代後半までは環境分野での地域協力は不活発であったが、1990 年代に、環日本海環境協力会議 (NEAC)、北東アジア準地域環境協力プログラム (NEASPEC)、日中韓 3 カ国環境大臣会合 (TEMM) 等、数多くの地域協力の枠組みが設立された。
- しかしながら、それらの枠組みは対象とする国、地域が異なったり、相互の調整が十分に行われていない場合も多く、また、財政的基盤が脆弱なものも多いため、より総合的、包括的な枠組みへの統合が期待される。
- また、北東アジア地域の各種の環境問題間の相互関係を考慮した上で優先順位を明らかにするような総合的、包括的計画の策定が望まれる。
- なお、北東アジアの環境問題の進展は、北東アジア地域の政治情勢に大きく左右されるとともに、中国の環境政策の動向が鍵となることに留意する必要がある。

第7章 図們江開発地域の現状と直面する問題

李 燦雨

- 1990 年前後の冷戦構造の解体とともに、北東アジア地域での多国間協力のモデルとして中国・ロシア・朝鮮民主主義人民共和国 (以下、北朝鮮) の国境が接する図們江地域の開発が推進された。
- UNDP (国連開発計画) の役割は、北東アジア地域の持続的発展のための政策枠組みを作る手段として、図們江地域の国家間障壁を除去し、参加国の政策を支援することであった。
- 図們江地域開発計画が推進されてきた 10 年間で最も推進されたのは交通インフラの整備であった。
- 多国間国際協力の枠組みは成立したが、その具体的な実践内容として経済特区の開発協力は遅れている。
- 中国、北朝鮮、ロシアが、経済特区建設の面で競争関係ではなく協力関係になることが、図們江地域の多国間協力の重要な課題となる。

第8章 北東アジア観光交流圏の形成：現状と展望

梁 春香

- 日本、モンゴル、ロシア、韓国、朝鮮民主主義人民共和国(以下北朝鮮と略す)及び中国6ヶ国が位置する北東アジアは世界観光の中で観光開発の後進地域である。
- 最近になって、北東アジア地域の各国政府が観光を重要視する政策に転換して、観光のみならず経済効果と社会効果を求める機運が迎えられている。近い将来、この地域は新たな観光交流圏として形成される可能性が大きいとされるが、域内の各国社会発展の違いなどを反映して、観光の環境整備、受け入れ体制などには克服しなければならない多くの問題点が存在している。
- 北東アジア観光交流圏の構築には構成国の多国間協力と地方政府間の協力が必要不可欠である。いまはそのような協力と連携が弱く、今後観光における多国間協力体制の確立が急務である。
- 北東アジア観光圏構想の実現によって、域内の各国間の相互理解が深められると同時に、当該地域の世界観光における地位が向上し、平和発展のために寄与できると信じている。

第9章 北東アジア開発の金融協力

平木 俊一

- 北東アジアにおける持続可能な開発の対象となっている国及び地域は、韓国、モンゴル、中国東北三省、そして極東ロシア地域である。
- これらの国及び地域に必要な社会インフラのカテゴリーは、1) 運輸インフラ(空港、港湾、鉄道、高速道路)、2) エネルギー供給インフラ(発電所、石油・天然ガスパイプライン)、3) 環境保全インフラ(上下水道施設、廃棄物処理施設、公害防止設備)に分けられ、それぞれニーズの優先度合に従って査定される。表Iは、インフラ整備の現況に基づき、各国別・インフラ毎のニーズの査定を表している。
- 査定によれば、1人あたりGDP 8000ドルの韓国のインフラレベルに到達する為に、2011～2020年の10年間に必要な資金量は160億ドル(年間16億ドル)であるが、これは道路1千平方キロあたりのキロ数の1人あたりGDP比や、乗客数や貨物量のGDP比といった様々な基本指標と共に推計される。表IIは各国別・インフラ別の推計額を表している。
- 年間16億ドルの資金は、1) 各国政府の自主財源、2) 先進諸国からのODA、3) 多国間開発金融機関(MDFI)、4) 民間セクター資金(海外直接投資、民間

銀行融資)により調達され、うち4～5億ドル(25～30%)は世銀やIFC、アジア開発銀行や欧州復興開発銀行等により負担されるべきである。これら4機関は1999年事業年度において対アジア融資及び国債額を年間10～11億米ドル増額している。さらに、年間4～5億ドルは、効率的・競争的に運営されているMDFIの調達・支出の拡大により手当て可能である。

- 合理的な時間的枠組みの中で、北東アジア諸国のみをターゲットとした新しい開発金融機関が創設される場合、例えば融資対象を中規模のプロジェクトとするなど、既存の機関とは異なる機能が求められる。