

## 全体会議：パネルディスカッション

コーディネーター	
ERINA名誉理事長	金森久雄
パネリスト	
中国人民政治協商会議黒龍江省委員会副主席	梁栄欣
モンゴル国家大会議議員	ドルジ・オドバヤル
韓国元副総理	ラ・ウンベ
ロシア極東海運研究所所長	ヤロスラフ・セメニヒン
外務省欧州局審議官	篠田研次
経済産業省通商政策局大臣官房審議官（二国間協力担当）	桑原哲
新潟県知事	泉田裕彦



金森久雄（北東アジア経済会議組織委員会委員長、ERINA名誉理事長）

まず、パネリストの皆さんに、この4日間の議論の中から、北東アジア経済圏、北東アジア地域における多国間の経済協力を進めるにあたって、重要であると思われるポイントや、各国が今後進めていかれるテーマや課題などについてご自由に述べてもらうこととしたい。



梁栄欣（中国人民政治協商会議黒龍江省委員会副主席）

黒龍江省の工業は特色があり、潜在的な発展能力がある。まずは資源が豊かなこと。原油の生産量は全国の半分を占め、確認された埋蔵量は220億トン以上にのぼる。森林面積は13.7億m<sup>2</sup>あり、電力の平均価格は中国南方地域の半分である。

また、石炭産地でもあり、今年の生産量は1億トンに達する見込みだ。土地も強みになっており、総面積は中国で6番目の大きさだが、有効利用率で見るとトップである。

ロシアとの間には3,045kmにも及ぶ国境線があり、鉄道で綏芬河を経てシベリアなどにも直接連絡する。建設中の黒河・黒龍江大橋は中口両国にとって新しいルートになる。また、海と川を通る航路も日本への直通路線として開設されている。

また、国内、海外との多くの航空路を持っており、直行便としては韓国のソウル、日本の新潟、ロシアなどと結ばれている。

人的資源も豊かで、3,800万の人口を有し、都市及び農

村の人口がそれぞれ半分を占める。59の大学、831の研究機関があり、専門的な技術者が120万人近くいる。社会科学院や工程院にはアカデミーのメンバーも多く、省外からも専門家がたくさん集まっている。

科学技術でも全国で高い位置にランクしている。工業ロボットや連続圧延機械などの分野では全国トップで、世界的なレベルに達しているものもある。

国が古い工業基地の振興のために、多くの政策を行っており、例えば黒龍江省を含む東北地域において増徴税での優遇政策や農業における農業税の減額措置などを行っている。

食糧の生産などに補助金を支給し、商業銀行における不良債権処理で対策を講じている。また、中央政府は社会保障を整備するためのさまざまな資金的援助を行なっている。

黒龍江省の経済構造を調整するため、工業プロジェクト、ハイテクプロジェクトを含め、全体で250のプロジェクトを立ち上げようとしている。このほか外国の投資家に対して土地使用料を安くし、水・電気などの生産コストについての優遇措置や補助などを考えている。

このようなチャンスを活かして、黒龍江省では独自の工業促進政策を作り、基本的な考え方も整理している。中でも安全な食品、医薬品や林業の生産加工などに力を入れ、産業の特色を活かそうとしている。

また、ハルビン、大慶、チチハルの工業回廊を結び、これを考えており、石油化学、エネルギー、食品、医薬、森林など6大生産基地を強化していこうとしている。項目数700以上、金額3,500億元以上の投資を行なう考えである。回廊の建設への投資のほか、資源の有効利用や効率的な土

地の使用についての政策が取られている。

今の基礎をもとに将来を発展させたい。ハイテクにおける民営化などを進めていこうとしており、関連するさまざまな工業の発展を図ろうとしている。ハルビン、大慶、チチハルには科学技術が集中し、大学などが30カ所、全省の70%が集中している。

対外貿易やさまざまな行政手続きにおいても従来以上の便宜を図ろうとしており、また、国内外の企業がこの回廊の建設に参加できるように考えている。国有企業財産権の改革も行っており、国有企業の買収や株式会社化などを進め、国有企業を改革するつもりである。経営状況が良い国有企業にも外資導入で経営をさらに良くしていこうとしている。市場メカニズムに基づき実行することを考えている。

近代的な農業への投資も考えている。黒龍江省において安全と認められた食品数は中国でトップである。また、農産、林業などの製品の高いレベルの加工基地があり、その分野では農業に必要な土地を提供できる条件を持っている。

サービス業についての投資も強化しようとしており、観光業では多雪地帯の利点を活かした観光の名所を作りさまざまなイベントを考えている。また、世界の火山の博物館などもある。東部の鏡泊湖は非常にすばらしい観光地である。

ロシアとの市場を開拓しようと考えている。黒龍江省はロシア貿易の最大基地であり、ロシアと経済貿易や科学技術分野における協力の歴史的背景がある。沿海地方との間に共通する市場を持っており、日本企業はこのような市場において中国の企業と提携し、参入することができると思う。黒龍江省を足掛かりにしたロシアへの進出が考えられる。中口日3カ国間の貿易を進める上で、ロシアの資源を活かし、黒龍江省で加工し、その半加工製品を海外に輸出していくという協力関係が構築できる。新しいシステムや考え方でこのように古い工業基地の振興を図ろうとしている。この数年で黒龍江省の投資環境はすばらしく改善した。古い工業基地の改造に外資が参入できる施策も改善した。

また、土地や税収などで優遇施策をとっている。ハード面では都市の全体的な機能を向上し、中国とロシアの間の国境にある川に橋を建設することを考えている。そして航空路や通信などのルートを開き、投資者に便利な経営環境を提供したい。

市場経済というルールの中で、投資者の合法的な利益を守り、手続きを簡素化し、優遇措置などで投資者に有利な便宜を図っていききたい。



ドルジ・オドバヤル（モンゴル国家大会議議員）

モンゴルの政府がどのような計画を今持っており、どのような約束をしているのかを話したい。

基本的にモンゴル政府としては、輸送回廊を重要視しており、この会議の中でも話されてきた。昨年はモンゴルの首相が中国と首脳会議を開き、両国がモンゴルの東部と中国の阿爾山、イルシ地区とをつなげていく構想に合意した。ドルノド県においてはすでにフィージビリティスタディが行われ、実際の建設にも着手しようとしている。

そして、現在政府の高官レベルで近隣諸国と話し合いを進めている。この会議の中で、特に日本の皆様には鉄道の建設における中国のイルシとモンゴルのチョイバルサンとの間を結ぶプロジェクトへの協力に感謝したい。

モンゴルは外国からの投資を歓迎する。インフラ、観光、情報技術、建設、住宅、環境保護の多岐にわたる分野に活動は広がっている。こうした外国の投資については十分に検討し、法体制の整備も行っており、隣国との対話も進めている。北東アジアの中で、モンゴルの位置を考える時に、その中でモンゴルが最大限できることをしていくのは国民の望むところである。また、二国間の関係についても重要視している。近隣国はもちろん、地方政府レベルでも地域協力をしていきたい。そうした意味でも新潟県の行政の皆様が私たちからのリクエストを検討され、ドルノド県と新潟県の間で関係をさらに深めていく見通しがついてきた。

この地域の開発のために中央政府がもっと関与するように働きかけていきたい。日本、韓国、そして中国に加え北朝鮮もモンゴルにとっては大切なパートナーである。

いままでの発表の中でも説明したが、モンゴル政府は最善を尽くす。北東アジアの経済発展のために力を尽くしていきたい。



ラ・ウンベ（韓国元副総理）

韓国は、地理的に今の東北アジアの中心に位置しており、その上に韓国経済が東北アジアの経済、とくに中国、日本、ロシア、モンゴルとの協力の上で発展しなければ

ならないという認識が国内でも十分にあるので、どうしたら韓国が地理的優位性を利用して東北アジアの物流のハブ、金融のハブとなれるかという課題に対して、計画を立て政策を行なっている。特にノ・ムヒョン大統領の就任後は、大統領の下に「東北亜時代委員会」を設置し、東北ア

アジアの経済協力を進めていくための政策をどのように整備していくかについて研究している。

今、韓国にとり東北アジア経済協力において一番重要なのは北朝鮮の核開発問題である。韓国が東北アジアの中心部にいるということで、経済協力を本格的に進めるには、この問題の解決について、北朝鮮と北東アジア諸国とが本格的に話し合うことができない限り、韓国としては難しいのが今の実情である。

北朝鮮の核問題は6者協議を通じて平和的に解決していくということである。そのほか韓国としては北朝鮮との話し合いのチャンネルを持って、話し合いながらできる限り北朝鮮との経済協力を進めていきたいという考えである。金剛山の観光はよく進んでいるし、またソウルの北に位置する北朝鮮側の開城に韓国のイニシアティブで工業団地を作り、韓国の企業家による投資で工場を建て、製品を生産して持って来たり、電気も韓国から送ったりしているが、このような経済協力を通じて平和の目的を達成したいと努力している。もし、この北朝鮮の核問題を6者協議と南北の話し合いで解決できれば、韓半島の発展はもちろん、北東アジアさらに世界の経済協力の発展にも大きく貢献すると考えている。

日韓関係、日中関係が昔ほどスムーズでないということ、北東アジア経済協力にもいろいろな問題を起すのではないかということで、これについても経済協力を先に立て、スムーズに政治的な問題が解決できたらよいと思う。



ヤロ斯拉フ・セメニヒン（ロシア極東海運研究所所長）

今後の協力という観点から話したい。エネルギー、輸送、観光分野の協力だけでなく、国境交易やその他の相互関係における協力

などあるが、極東の輸送という観点から今の状況を話す。どの方向で協力を伸ばせるかについて触れてみたい。

まず、理論的には3つのモデルとして輸送発展の図式が考えられる。第一段階のモデルとして、国内輸送の発展プラス長期的な戦略として燃料、原料などの輸出を加えていくというもの。第二段階のモデルとしては国際輸送回廊への参加ということ。第三段階のモデルは、国際輸送網をロシア自身で形成し、その中で輸送拠点、ビジネスセンターを形成していくという方針である。

現在、我が国の貿易貨物の流れを見ると、極東の港湾を経由する貿易貨物はロシア全体の16%であるが、極東のシェアはどんどん下がっている。絶対量では極東もロシア全体でも貨物量は増えているのにも関わらずである。しか

し、現在ロシアの西部地域、バルト地域やウクライナ、黒海経由の港の輸送システムは成長の限界に近づきつつあるため、極東の重要性が増してくる。極東における貿易の動向として、2004年にはソ連時代の同じ指標の1.5倍に増えているが、現在、主に輸送されているのは石油、石油製品、ガス、石炭である。積み替え施設、コンテナ貨物施設の能力が輸送量を増やすための抑制要因となっている。

コンテナ貨物については、残念ながら極東においてライバルの中国に遅れている。コンテナ貨物輸送を増やすという課題の下で努力しているところだ。

沿海地方の港の発展について、3,200万トンという数字が2000年で出ているが、2010年では1億7,200万トンという予測をしている。もちろん仮の数字だが5倍に伸ばすということである。ポストーチヌイ港では、2000年と2004年を比べるとコンテナ輸送は約4倍に増えている。ソ連時代にもこのような数字は達成していなかった。

今回の議論でマステパノフ氏がエネルギー分野について非常に詳しく話をした。3,000トンの石油積み出しが行なえる近代的なターミナルの建設に向けて努力を行っているところである。



篠田研次（外務省欧州局審議官）

北東アジア或いは環日本海地域における国際協力の問題について、個人的な見解として、若干の考え方を述べたい。現在グローバル化が非常に進んでおり、国家間或いは地域間の相互影響関係が否応なしに増大しているが、21世紀において北東アジア諸国にとって、共通の海である日本海を文字通り平和と協力の海にするために国際協力を進め、共通の課題の解決に努め、発展繁栄のプロセスを最適化していくということが共通の利益になるということについては、ほとんど疑問のないコンセンサスであろう。

世界を見渡すと、このような問題意識に立って地域統合或いは地域協力の気運が高まっている。欧州憲法条約の発効に向けてつまずきを見せてはいるが、高度に発達した形態を誇っているEUは別格としても世界各地で同じようなベクトルの努力が現れているということで、北東アジアにおいてこのような傾向を少しでも助長し、成功させていくために、いくつかの条件を満たしていく必要があるように思われる。

必要条件は何かということをごここで考えてみたいわけだが、アジアにおいては近年、ASEAN+3、日中間3国間協力といった協力の枠組み、或いは東アジア共同体創設に向けての動きなど、地域協力のダイナミズムというもの

見られる。首脳レベル、閣僚レベル、専門家レベルなどレベルでさまざまな分野の問題について国際協力の試みが進展しているが、しかしながら、このようなダイナミックな動きが北東アジア、環日本海経済圏と呼ばれる地域においては未だ、目立ったものになっていないし、また、あるとしても初期段階ではないかと考えられる。

その背景を考えると、このようなダイナミックな流れにロシアの参画が未だに希薄ではないかということに気が付く。ロシアはユーラシアに跨る大国で、欧州の顔とアジアの顔の双方を持っているが、従来からロシアの関心はどちらかという西に向きがちだ。ロシアにはもっと、アジアにも目を向けていただき、アジアにおいてより大きな役割を持つように、さらに意識的に努力をしていただければありがたいわけで、日本としてはそういったロシアの努力を断固支持をしたいと考える。

次に北東アジアの安全保障環境を見ると、欧州と異なり依然非常に複雑である。グローバル化の進展とともに国際社会はテロ、国際犯罪或いは海賊、環境汚染、感染症等々いわゆる新たなタイプの安全保障上の脅威に直面しているが、北東アジアにおいては、すでにポスト冷戦の第二フェーズに入っていると思われる。欧州と異なり、いわゆる伝統的な安全保障上の脅威も依然存在している。すなわち国家、地域間の緊張など不安定な要素が存在しているし、いくつかの政治安全保障上の課題も残っている。

朝鮮半島や台湾の問題は引き続き困難であることは周知のところ。こういった状況を改善するために、関係国が信頼醸成と紛争の予防解決のために地域的なアプローチをより意識的に進めていく必要がある。

アジア太平洋地域においては、ASEAN地域フォーラムという唯一の政府間のフォーラムがあって安全保障問題を取り扱ってきているが、やはり北東アジアにおいても、同じようなフォーラムを今後目指していく必要があるのではないかと。

日本は90年代後半から北東アジアの安全保障を議論する場所として、6カ国会合構想を提唱してきている。ロシアも従来から同様の構想の提案をしている。今、喫緊の問題である北朝鮮の核開発問題で6カ国協議が実現しているが、なかなか思うように進展していない現実がある。この6カ国協議が一番難しい問題から取り組んでしまっているということではないか。

安全保障の中核的な問題にただちに取り組むということではなく、なかなか難しいという場合であっても、テロとか国際犯罪、伝染病、海洋汚染、海洋資源の枯渇等々といった問題への対応であるとか、或いは経済協力といった比較的立場

を一致させやすい分野から協力を模索していくアプローチもあるのではないかと考える。

環日本海経済圏の発展の牽引車になり得るものとして、エネルギー分野での多国間の協力の進展がある。この点については、すでに多くの方が述べたが、サハリンプロジェクト或いは太平洋パイプラインプロジェクトといったような重要な意義を有するプロジェクトが俎上に上っている。

一つでも大型の経済協力プロジェクトを実現することが起爆剤としてどうしても必要である。そういった観点から、図們江輸送回廊プロジェクトは中国、ロシア、北朝鮮の国境地域に跨るだけにさまざまな制約を克服していく必要があると思うが、これが実現すれば環日本海地域における輸送環境が革命的に改善するというので、北東アジアにおける多国間経済協力を推し進めていく起爆剤的な役割を果たすのではないかと考える。

このような努力をERINAを中心に続けていることに敬意を表したいと思う。

一言でまとめると、この地域に地域協力のダイナミズムが沸き起こってくるための環境づくりとして、一つは大国ロシアから本格的にアジアに顔を向けてもらいたいということ、二つ目に冷戦後の新たな秩序づくりに向けての政治的努力が続けられることが必要ということ。第三に安全保障に対する伝統的な脅威或いは新たな脅威に対処するために多国間の協力メカニズムを創設していくための努力が引き続き払われることが必要である。第四に大きな経済効果を持つ起爆剤的なプロジェクトの実現に今後とも努力していくことが必要ではないかというふうに思う。



桑原 哲（経済産業省通商政策局長官房審議官）

北東アジア経済圏の形成と発達はいろいろな問題があって、そう迅速には進んでいないが、それでも関係国、関係地方政府は大変熱

心に議論していることを改めて実感した。ただ、簡単ではないさまざまな問題があるわけで、これまでの会議の中でも再三にわたって指摘をされてきた。

私は経済産業省の中で、中国、韓国、インドとの二国間の経済関係を担当しており、そういう経験を踏まえて今後取り組むべき或いは議論を深めていくべき点についてコメントしたい。

まず、第一に私はこの北東アジア経済圏というものが、どういう成長メカニズムで将来発展をしていくのかという具体的なイメージについてもう少し議論を深めていく必要があると思う。

総括セッションの分科会報告の中で、ビジョンの方向に関連して、北東アジアの成長というのは条約でルールを決めるとかいうのではなく、もう少し機能的に発達をしていくというものだろうという指摘があった。東アジアの成長というのは大体そのように進んでいる。ただその成長パターンのイメージというものをもう少し明確にすることが、この地域が将来どんな姿になるかということについてのビジネス或いは政府に対する方向性を示唆することになるのではと考える。

もう少し分かりやすくするために、東アジアの成長パターンということについて言うと、東アジアでいわゆる成長センターというものは1980年代半ば以降、ASEAN、中国の華南地域それから華東地域と推移してきた。

これら地域の成長センターのメカニズムには非常に共通した要素がある。情報技術の進歩に伴う生産プロセスの国際的な分散、こういった生産工程を特定の地域が引き入れ、短期間に大規模な産業集積を形成するといった顕著な特徴を持っている。ある意味では1980年代半ば以降の東アジアの成長パターンは、生産工程のフラグメンテーション（細分化）と産業セクターのアグラマレーション（集積化）と、この二つがキーワードであると言っても間違いではない。

こういったメカニズムの中で東アジアにおいて提案されたさまざまな地域経済圏構想がある。地域経済圏の有機的なリンケージを作って、その地域全体の投資環境を向上させていく、さらにその地域の中の構成要因たる都市や地方の投資環境もその地域が連携をしているということで上昇していくというメカニズムであったと思う。

これは裏側から見ると大変競争的な構造であり、産業集積の周辺と中心を巡る激しい競争というものが、経済圏の中と外に両方存在している。華南を中心とした国際的な経済圏構想というのは華東地域の経済圏構想と競争しているわけだ。

また、華南地域の中の主要な都市や地域は相互に周辺と中心の環境を巡る競争を激しくやっており、こういう重層的な競争構造が成長メカニズムをダイナミックに刺激していくエネルギーであったと言える。

翻って北東アジア経済圏がどういうメカニズムで将来成長していくのか、こういった点についてまだいろいろ議論すべき点が残されている。東アジアの成長パターンと同じようなパターンを考えているのか、それとも全く違う、オセアニアや東南アジアの一部でトゥーリズムを中心にした発展パターンというものがあるが、もう少し小さな異なった成長メカニズムというものを指向し、目指していくのかという点についての議論を深めていく必要がある。そうい

う点から見ると今回ビジョンが取り上げられて議論が進められていくというのは大変意義のあることと思っており、ビジョンの検討の中で東アジア経済圏の考えられる成長パターンといったものについても議論や検討がされることを期待する。

二番目に、この地域におけるビジネス展開についてのニーズ調査を充実させていく必要があると考える。経済圏構想と言うのは多くの場合、インフラの建設とリンクしているわけであり、北東アジア経済圏構想も、インフラ建設は非常に重要な要素の一つである。しかし、端的に言えばインフラというのはあくまで経済活動を円滑にする器で、手段であり、それが自己目的的な経済活動そのものではないわけで、そういった器や手段を使ってどういう経済活動が将来展開していくかということについての調査を充実していくことは大変重要と思う。こういった点を調査することが、潜在的ニーズというものを掘り起こしていくという望ましいパイプロダクトを満たすわけで、こういった点を今後拡充していくことは意味があるのではないかと。

最後に、経済圏というのはそれを推進する中核的な力というのが大変重要だ。今日のコメントで梁副主席から黒龍江省は大変投資誘致に熱心に取り組んでいる、まさにこの地域の経済発展を担う地域であるという、元気のある発表があったが、大変いいことである。ラ・ウンベ元副総理からもこの地域の中心に韓国はなっていくのだというコメントがあった。この地域の中核的な存在として発展を担っていくのだということがたくさん出てくるのが大切である。

職掌上、こうした多国間のリージョナルフォーラムというものに時々出席をしている。去年の秋口には天津と無錫で日中韓のリージョナルフォーラムがありスピーカーとして出席した。出席をして感じたことは、日本の地方公共団体からの出席者以外のほぼ全ての出席者はまさに自分たちがこの地域を担う存在なのだということを、人によってはあからさまに、また控えめに、皆さん主張されるわけであり、そういうものが発展の大変なエネルギーになると思う。こういう「我々が担い手である」という方がどんどん出てくることがこの地域の発展を支えていく上で大変重要である。



泉田裕彦（新潟県知事）

まず、日本から見てこの北東アジア経済圏がどのように見えるのかと言うと、東南アジアを含む環太平洋諸国との経済・人的交流と比べると、やはり疎遠だというこ

とが正直なところと思う。この一つの原因には心理的距離があるのかなと、例えば海外旅行でもアメリカ、カナダ、東南アジア諸国に行く人は多いわけだがなぜかロシア、中国というところは相対的に行く人が少ないということのかなと思う。

その一つの要因としては戦後生じた冷戦構造の名残が残っているのではないかという感想を持っている。すなわち日本から見た時に日本海から北側に国があるという意識が日本国民の中に薄いのではないかと思う。

今日は新潟県知事という地方政府の代表という立場でこの状況をいかに脱していくかという、いくつかの芽出しの提案をしたい。

まず、新潟の位置関係だが、北東アジア経済圏の中で見れば、特に物流が中心になると思うが、船で物を運んできた時に、首都圏に一番近い港はやはり新潟、直江津港になる。従ってここで物流を中心としたビジネスが立ち上がっていく可能性があれば、新潟も日本のゲートウェイとして発展する可能性が大きく開けてくるのだと思う。

そういった時にこの地域全体で大きなプロジェクトがあるかと言うとなかなか共通課題がなく、国ごとにこれもあってもいい、あれもあるかもしれないということになっていかに得ないというのが若干寂しいところではあるが、あえて順番に上げさせていきたい。

まず、中国東北部との関係で、黒龍江省と新潟県は友好姉妹都市の関係にあるということで大変関心を持っている。その中でも特に従来型の国営企業の改革を進められているということだが、新潟県は機械産業がGDPの中で一番大きな割合を占めている。新潟鉄工という鉄道車輛を作る会社があった。これが解体をして再生するという事になった。つまり国営企業の再生に関して新潟は大きな企業の再生に経験を持っているわけだ。

それから関連する大学や中小の機械産業を持っているので黒龍江省の経済発展の中に新潟の企業が参画する機会を、お互いウィンウィンという形で、黒龍江省の方からみれば投資の受入れということになる可能性があり、日本側からみればビジネスの発展と拡大となる可能性があるもので、地域間で相互協力をしながら発展していく。その中でチャイナリスクということを経営者は皆どうしても意識する。

例えば進出して本当に資金回収ができるのかという不安もあるので、そこはローカルガバメント同士で投資回収を保証するような仕組み、特に中小企業の皆さんからお聞きすると、日本には貿易保険という制度はあるが、中小は対象にならないといって十分使い勝手の良い制度がないの

で、日本企業からみた不安の除去という形で今後大きく発展が見込まれる中国東北部との関係を強化していくという可能性があるのではないかと思う。

次に極東ロシアとの関係で、一つは安全保障をエネルギー面で考える余地がある。LNGを中心とした環境負荷の低い産業の受入れ基地になればよいと思う。天然ガスについてはパイプラインが首都圏まで敷設されている。従って新潟でLNGを受入れることができ、備蓄ができるということになれば、新潟にとってもメリットがあるし、日本にとってもエネルギー安全保障という観点で一助になるという方が考えられる。

それから原油パイプラインが実現した折に、ぜひ精油所をロシア側に作っていただくという可能性はないか。新潟はもともと精製所があったが、石油産業の競争激化の中で、2社あった石油製油所が両方とも撤退してしまい、タンクが残っている。

これは付加価値を付けるという意味では製品備蓄という形で、原油備蓄とはならないが、若干酸化の問題もあってうまく回していかないといけないという問題もあるが、製品備蓄ということができればロシア側にとっても付加価値を上げる形でマーケットを一つ確保するということが可能になるし、日本海側に備蓄基地が全くない状況を見れば日本のエネルギー安全保障という観点で製品備蓄を考えてもらう余地が政府にあれば大変ありがたいと思う。

次にモンゴル経済との関係であるが、観光開発をできないか。特に夏のモンゴル、草原の中でチングスハーンが活躍したという地を訪れるという相当魅力的な観光開発が可能ではないかと考えているところである。また産業的にもカシミアという大変いい素材をお持ちなので、新潟県の中にも産地があるから、ここの相互交流が進められないかというふうに考えている。

それから、韓半島については特に新潟県は釜山にお世話になっている。新潟港はフィーダー港という位置付けになるが、新潟港の取扱い貨物はずっと増えてきており、韓国との関係強化をする中で、首都圏への入り口の役割を果たしたい。できれば日本政府が持っている規制関係、これは現場の声として届ける中で、ビジネスをしやすい環境を北東アジア経済圏の皆様の方々に代弁者として政府に伝えていくような役割を果たしていければ新潟はゲートウェイとしての可能性が大いに広がってくるのではないかと考えるので今後とも皆さんとの対話を進めていきたい。

金森久雄

以上でひととおり発言をいただいた。私にとって非常に興味があったのが、韓国のラさんの言われた北朝鮮との関

係。この会議も15回を重ねたが、その間には北朝鮮も日本との関係が良く、代表を送って参加をしたこともあった。それが近年途絶をしているわけで、北朝鮮関係の信頼の問題について指摘があったが、それについて韓国では北朝鮮問題をどのように考えておられるかもう少し詳しくお話を伺いたい。それからセメニヒンさんによるロシア極東の発展の問題においては、設備のストックで遅れているというお話があった。5倍に能力を増やすというお話もあったが、どういう具合にうまく発展するのかというような問題もあると思う。梁さんの説明で、黒龍江省は大変優れている条件は多いが、中国では東北3省について発展の問題があると聞いている。どのような問題があるかお伺いしたい。また、オドバヤルさんからモンゴルは図們江開発に熱心であると伺った。今の知事の話にもあった観光の問題がどういう具合になっているか伺いたい。このようないろいろな点に触れながら2回目のご発言をお願いしたい。

梁栄欣

個人的な意見として、中国の発展は世界において大変注目を集めているが、地域的にはアンバランスな状況である。つまり幾つかの地域ブロックによって違うわけだが、一番早く発展したのは珠江デルタ地域だった。あとは中国の東部、すなわち北京、天津地域の発展ということになる。

東北3省については、計画経済の時代においては重工業地域ということが言われていた。特に50年代では当時のソ連の援助が中国全体の発展にとって大きな役割を果たした。

中国では改革開放が実施されてから、東北地方の国有企业における計画経済のメカニズムの問題があり、発展が遅れていた。中央政府は東北3省の経済発展に刺激を与える優遇政策を出そうとしている。中央政府から優遇政策を与えられているほか、黒龍江省自身もいろいろな政策を作っている。黒龍江省は遼寧省と比べると遅れているが、隣国ロシア、北朝鮮や韓国、日本、モンゴルなどの諸国との交流は近年頻繁に行なわれている。北東アジア諸国からは東北地方、特に黒龍江省の発展に対して貢献していただきたいと思う。

来年1月、黒龍江省ハルビン市で組織委員会が開かれるが、大勢の方に来ていただき、ご自身から体験してもらいたいと思う。黒龍江省に対する投資に対するリターンは必ずあると思う。中国は大きく前進している国であり、北東アジアの発展に貢献できる地域である。

ドルジ・オドバヤル

モンゴルは小さく、人口は250万人と少ない。ロシアと中国が国境を接している。日本、韓国、北朝鮮も人口で見

るとモンゴルよりも大きな国である。人的資源は大きな経済力を生み出す。モンゴルの今後の経済発展は、隣国との協力があって進めていけると思う。モンゴルにとって必要なのは北東アジアという地域に対して何ができるかということである。2004年の選挙でモンゴルとして最初の連立政権が発足した。政治的安定は当然モンゴルにとって重要であり、信頼できるパートナーとしてこの地域で生きていくために必要なことである。将来の発展のために、政府としても努力を続けていきたい。経済を発展させ、国民の生活水準を向上させていきたい。

アジア横断回廊については準備が進んでいる。ミレニアムロードは首都から東に伸びており、今年には新しい建設としておよそ200km東に延伸し2008年には完成の予定である。このような全アジアを網羅するような回廊を作っていききたいと思う。さまざまな輸送に関する会議が行われ、モンゴルも積極的に参加しており、将来的には更なる合意をしていくことになる。こういった会議の中からモンゴルは非常に緊密な経済的なパートナーシップを求めていきたい。

ラ・ウンベ

私が引退してから8年経った。残念ながら北朝鮮問題に対して私が持っているインフォメーションは皆様がマスコミを通じて知る以上のものはない。韓国国民の一人として北の核の問題が早く平和的に解決され、北朝鮮が国際社会の責任あるメンバーとなる時期が来ることを希望するだけである。

北東アジアの経済協力で輸送回廊、環境、エネルギーなどいろいろな話をしているが、これらは多くの費用と時間を要する問題であり、パイプラインであればどこを通じてどう建設するかは、国々の信頼関係がなければ進めることはできない。日本と韓国の関係も国交正常化40年になるが、まだ信頼関係が十分とは言えない。

特にこの地域で二つの大きな国である中国と日本の間も信頼関係の協力よりも競争関係の方が先に出ているという懸念を持つ。この二つの国が誠実に協力しようとする信頼関係がない限り、輸送回廊やエネルギーの問題が多国間の問題として解決できないだろう。日本とロシア、中国とロシア、韓国とロシア、韓国と中国の話はできるが、5カ国が全部入ってこのようなプロジェクトを成功に向けて推進するには今よりもずっと信頼関係がなければできない。そのために多国間交渉よりも、エネルギーに関しては日本もロシアと対話しており、中国も別にロシアと話している。それが今の責任ある人の考えである。そのためこのような会議を通じ、持っている問題を相互に理解し信頼関係を積

み上げる努力を一緒にしていく必要があるものと考えている。

#### ヤロスラフ・セメニヒン

国際舞台における輸送の問題について、私たちが言えることは非常に強力な官僚主義が現在存在していることである。それは国家が自己保存を実現していくために必要としているものであるが、この官僚主義の壁をどのように打開していくのかという問題が非常に重要だ。大統領の年次教書の中にも語られていたとおり、官僚主義は断固として打開していかなければならず、それは輸送分野においても同様である。この問題は重要で政府としても大変大きな関心を持っている。

9月末に全ロシアの輸送問題会議がロシア首相の主催で開かれる。その会議でもいろいろな問題が提起され審議されると思う。ロシアはペレストロイカの時代にロシアの海運船団を失った。今は4%のみがロシア国旗の下に貨物を運搬している状況である。ここでは約100億ドルの資産を失ったものと捉えている。

もう一つの問題は課税システムがうまくいっていないことである。それは外国船籍船による運送に対してどのように課税を掛けていくかという問題でもあり、これは私たちの相互の関係においても重要な問題である。

ザルピノ港（トロイツァ港）については、すでに20年間にわたりこの場で議論してきて、共同プロジェクトの話もあったが前進していない。今なおザルピノ港は発展を遂げていない。極東の港の発展のスキームの中でもザルピノは落ちこぼれている。その理由は荷役の観点からみてうまく使えない港であるからだ。港湾施設、人的資源など、輸出の流れにおいてサービスするのに十分なものを持っていない。

ザルピノ港を発展させるということは、この地域に存在する全ての国々がこの発展に関心を持っていることから重要である。羅津港などが地理的にも経済的にも非常に重要な意義を持っていることと同様にザルピノ港も重要であるが、20年間来いろいろな優遇策を持って融資を招致しようとしていた。ロシアの経済は以前より安定しある程度の資金もある。私たちは現在総合的な互惠関係の上に立ってプロジェクトを推進していく用意がある。ザルピノ港の発展についてロシアに対する援助を望むというものではない。この港を発展させていくことがこの地域の全ての国にとって利益をもたらすものであるという観点から、この協力を推進していきたいと考える。

#### 篠田研次

二つのことを追加的に話したい。一つは北東アジアにお

いて国際協力を進めていくためのメカニズムをどのように作るかということについて、山澤先生ほかの方々から言われたように制度面の整備を進めることについて国家間の信頼感の醸成が未だ十分でないということに鑑みても、なかなか難しい面があるので、いわゆる機動的なアプローチをすべきではないか、つまり実現可能なところからのアプローチが現実的ではないかという指摘が多く出されたと思う。

私もそのとおりだと思うが、このような観点から見ると例えば政府間レベルにおいても好ましい動きが少しずつ見られるようになってきている。例えば、日本海も対象だが、海洋汚染対策に取り組む国際的な枠組みである北西太平洋行動計画という協力がある。また、日中韓の諸国にアメリカ、カナダを加えて海上警備当局、日本で言えば海上保安庁だが、こういう6カ国の協力の枠組みがすでに機能し始めている。

二国間ベースでも例えば日本の海上保安庁とロシアの国境警備隊の協力関係は非常に進んでおり、連携して不審船を追跡するといったような、かつてでは考えられなかった協力関係もできている。海産物の密漁や密輸の問題についての取り締まり面での協力も日口間で進んでいるがこういった協力を実効的なものにするためには、やはり日本海周辺諸国の多国間のメカニズムに発展させていくことは必要である。

急にはできないが、一步一步進めていく必要がある。この関連で北東アジアの中心に位置している北朝鮮をどうするかということは非常に重要で深刻な問題だが、協力を進めていくためにはどうしても北朝鮮をこうした枠組みに組み込んでいくことが必要である。なかなか現状においては信頼感の欠如や核問題、日本との関係では拉致問題もあるわけで厳しいのは現実ではあるが、地域の安定を損なうことがないような形で漸進的に取り組むことが必要である。

二点目は、大国ロシアがアジアにおける関わりを本格的に果たされることに期待したいと言ったが、日本としては従来からロシアとの互恵的な貿易経済関係の増進、とりわけ極東との関係を重視する政策を取ってきているが、近年日口間では貿易も投資も拡大傾向にある。昨年は90億ドルという貿易額でありこれは史上最高だが、日本から見て例えば中国との貿易額は1,700億ドル、日韓も700億ドルなので日中貿易の20分の1、日韓の8分の1ということだ。これは国家関係やバランスの問題としても本来あるべき姿ではないと思う。極東の関係を含めて、日口の間関係を太くしていくことが、ひいては環日本海経済圏の活性化にもつながっていくと思っている。



桑原 哲

私から二点補足させていただく。一つは篠田審議官からもお話があったが、日中韓の3カ国相互に国家間で深い信頼関係が必ずしもできていないというご指摘が再三に行なわれた。それはそうだとは思いますが、これが解決しないと経済関係が進まないという考え方は必ずしも正しくはないのではないかと思う。

日本と中国は今年の4月にも、反日運動が起きて大変な暴動があったが、では日中間の貿易関係が進まなかったかという恐ろしいほど進んでいる。1998年の日本から東アジア向けの投資は5年後の2003年までほぼ横這いであるが、対中投資は3倍になっている。これは6分の1であった対中投資がその地域全体の半分にまで拡大し、ほかの地域は減っているということが起きている。日本のビジネスは選択と集中の時代の中で中国に対して、見ようによっては危険なほどに傾斜しているわけである。そういうビジネスチャンスのあるところはある程度リスク、或いは政治的なものを乗り越えて出て行くということがあり、我々はこういった現実を直視して対応することが必要である。安全保障をあまりにも過大に評価するのはどうかというのが私のコメントである。

もうひとつは、成長メカニズムがはっきりしないという話をしたが、経済には一種の心理学の面があると思う。将来の方向やメカニズムが明示的に示されるという自己実現的な面がある。ASEANでもそういう時があったが、バブルなど全体的に非常に楽観的な見通しが立った時には将来の絵が示されると本当にそうなるのではないかというふうに、投資が伸び、それが自己実現化されるところがある。

バブルの時代ほどなまやさしいものではないが、それにして将来の展望を示すということは投資家の心理に大変大きなプラスになるわけであり、そういう意味からこういうことをやっていくのは重要である。

泉田 裕彦

3点について先ほどの時間で言えなかったことの補足をしたい。まず、地球規模での資源というものを考えてみたいが、先進国に加えてBRICs諸国が経済成長を続けていくということになるとエネルギー制約をどこかで考えていかなければならないだろうと思う。

これは出口のない行き止まりの問題ではなく、日本、そ

して新潟の企業は中国を含めてかなりビジネス的に協力できる余地があると思う。エネルギー源単位で見ればやはり日本が一番効率的にエネルギーを使っており、中国と比べると同じGDPを弾き出すのに10分の1くらいのエネルギーで経済効果を上げている。新潟県は地理的にも日本海に面しておりエネルギー問題に加え、酸性雨といったものも含めて考えると環境ビジネスという観点でかなり中国にビジネスチャンスがあるのではないかと考えている。

新潟県自身も自然エネルギー、リサイクル可能なエネルギーは風力やバイオマスを含めて先進的に取り組むことを考えているので、是非中国の企業の皆さんとエネルギー制約をなるべく下げるような方向で一緒にコラボレーションできる道がないかと考えている。

二点目の輸送について、シベリア鉄道が結構面白いのではないかと思う。日本から見るとまだコスト的に高く、さらに一度港を通過してシベリア鉄道に揚げることになると、港運コストも高くなるのでトータルコストでヨーロッパまで物資を運ぶ時に、本当に安くなるかという疑問な部分はあるが、時間との競争で考えるとメリットがあるかもしれない。

これを船でスエズ運河を経由して運べば30日かかるがシベリア鉄道を使うと11日で到着することが可能である。サプライチェーンマネジメントの厳しい自動車、特にトヨタが今度ロシアに出るといことなのでチャンスはあるかなと、マツダもそうかもしれないと思っているが、飛行機で運ぶというケースもあると思うが、コスト的には中間である。飛行機よりははるかに安い、船よりは高い、しかし時間は短いというところで、ものによってはマーケットが見出せるのではないかという可能性を感じているので、実際そういうニーズの掘り起こしということを是非やってまいりたいと考えている。

最後にビジョンだが、桑原審議官が言われたとおり、やはり一定の方向性、将来的にこの北東アジア経済圏がどうなっていくのかということの有識者の間でコンセンサスを作ることができれば、それに向かって走っていくことが可能ではないかと思うので新潟県としても、政府間の政治的な問題はあっても、ローカルトゥローカルということでビジョンを作ることに全力を尽くして皆さんと一緒にウィンウィンの関係で発展してまいりたいと考えている。

## 全体会議パネルディスカッション要旨

このパネルディスカッションにおいては、金森久雄北東アジア経済会議組織委員会委員長、ERINA名誉理事長をコーディネーターとしてパネリスト7名の参加の下に進められた。

まず、パネリストより今次会議の議論の中から、北東アジア地域における多国間の経済協力を進めるにあたり、重要であると思われるポイントや各国が今後進めるテーマ、課題などについて順次発言を求め、2回目に他のパネリストの発言内容に関するコメント、或いは最初の発言の補足など、議論を一層深める形でディスカッションが進められた。ディスカッションの終了後は今次会議の総括として、宣言文が採択された。

梁栄欣中国人民政治協商会議黒龍江省委員会副主席からは、黒龍江省における資源が豊かであること、ロシアとの長い国境線を有し、鉄道、航路、航空路などによる各国との直接的往来が可能となっていること、また、専門的な技術者など人的資源の強みと科学技術における高いレベルについての紹介があった。また、中国の中央政府が黒龍江省を含む東北地域の振興政策を推進していること、それを受け黒龍江省としても独自の工業地域政策を策定し、石油化学、エネルギー、食品、医薬など6大生産基地の強化、項目数700以上、金額3,500億元以上の投資を行なっていくことについて説明があった。科学技術の発達しているハルビン、大慶、チチハルにおいて、産業振興計画が行なわれていること、国有企業の改革を図ること、また、近代的な農業への投資や観光面での振興、ロシア貿易の最大基地である強みを生かした中ロ日3カ国間の協力関係の可能性などについても述べられた。

ドルジ・オドバヤル モンゴル国家大会議議員からは、モンゴル政府が輸送回廊の実現を重要視しており、昨年行なわれたモンゴルと中国の首脳会議を通じて、両国を結ぶ回廊の構想に合意が至ったこと、また、外国からの投資について多岐にわたる分野に期待が集まり、法制度など投資環境の整備も進められていること、外国との関係についても近隣諸国はもちろん、地方政府レベルでも地域協力をしていきたいとの発言があった。

ラ・ウンベ韓国元副総理からは、韓国が地理的に今の北東アジアの中心に位置するため、今後韓国が同地域の物流ハブ、金融ハブとなるための課題に対して政策を進めており、また、現大統領が「東北亜時代委員会」を設置し、北東アジアの経済協力を進めていくための政策整備について

研究を進めていることの説明があった。北東アジア経済協力における最重要課題が北朝鮮の核開発問題であり、韓国としては6者協議による平和的解決の模索とともに、北朝鮮との対話による南北間の経済協力を通じて進めていくことで政治的解決が望まれることについて言及があった。

ヤロスラフ・セメニヒン ロシア・極東海運研究所所長からは、極東の輸送の観点からの状況説明として3つのモデルについての説明があった。第一段階のモデルは、国内輸送の発展と長期的な戦略として燃料、原料などの輸出を加えていくというもの。第二段階は国際輸送回廊への参加。第三段階は、国際輸送網をロシア自身で形成し、その中で輸送拠点、ビジネスセンターを形成していくという方針である。現在ロシア西部、パルト地域、ウクライナ、黒海経由の港の輸送システムが成長の限界に近づきつつあり、極東の重要性が増大していること、しかし極東の港湾における各種施設の能力不足があり、現在努力が続けられていること、石油積み出しのための近代的なターミナル建設などについて述べられた。

篠田研次外務省欧州局審議官からは、北東アジア地域に地域協力のダイナミズムが沸き起こってくるための環境づくりとして、大国ロシアが本格的にアジアに関心を向ける努力を求め、また、冷戦後の新たな秩序づくりに向けての政治的努力が続けられることが必要であること、安全保障に対する伝統的な脅威或いは新たな脅威に対処するために多国間の協力メカニズムというものを創設していくための努力が引き続き払われることの必要性和大きな経済効果を持つ起爆剤的なプロジェクトの実現に今後とも努力していくことが必要ではないかという問題提議が行なわれた。

桑原哲経済産業省通商政策局大臣官房審議官からは、まず北東アジア経済圏が将来発展をするための成長メカニズムに関する具体的イメージについて議論を深める必要性が提起され、ビジョンの検討の中で経済圏の成長パターンについても議論や検討がなされることの期待が述べられた。二点目に、この地域におけるビジネス展開に関する調査を充実させていくことが潜在的ニーズを掘り起こし、望ましいパイプロダクトを満たすため、この点を今後拡充することについての提案があった。また、経済圏には推進のための中核的な力が大変重要であるため、黒龍江省や韓国からのコメントに対して自らが担い手であるという地域が多く出てくることの必要性が協調された。

泉田裕彦新潟県知事からは、日本において北東アジア経済圏に対する心理的距離が往来を阻害し、その要因として冷戦構造の名残が存在することの問題提起があった。この問題からの脱却として北東アジアにおいて首都圏に一番近い新潟、直江津港における物流ビジネスの立ち上げがゲートウェーとしての発展につながるという見解が述べられた。また、中国東北部との関係では、黒龍江省と新潟県が友好姉妹都市であることで大変関心があり、黒龍江省で進められている国営企業の再生に関して新潟は大企業の再生に経験を有していること、黒龍江省の経済発展の中に機械産業など新潟の企業が参画をする機会を増やし、チャイナリスクの払拭のために投資回収保証の仕組み作りにより東北部との関係を強化していこうという提案があった。

極東ロシアとの関係では、安全保障に対するエネルギー面からの考察として、LNG産業の受入れ基地に新潟がなること、原油パイプラインが実現した際のリファイナリーを建設することがロシア側にとってマーケットの確保につながり日本のエネルギー安全保障においてもメリットとなるという意見が述べられた。

また、モンゴル経済との関係では、魅力的な観光開発やカシミアなど素材における相互交流について、韓国については釜山から首都圏への入り口の役割などゲートウェーとしての可能性を拡大するための対話促進について発言があった。

パネリストによる2回目の発言として、梁栄欣氏から、中国の発展は地域的にはアンバランスな状況で、珠江デルタ地域などに比べて発展が遅れた東北地方には国有企業における計画経済のメカニズムの問題があり、その遅れを取り戻すために中国政府が経済発展に刺激を与える優遇政策を行い、工業地域の再生復活を推進していることなどについて補足説明があった。

ドルジ・オドバヤル氏からは、アジア横断回廊については準備が進んでおり、国内のミレニアムロードが2008年には完成の予定であること、そしてこのような全アジアを網羅するような回廊を作りたいということなどが述べられた。

ラ・ウンベ氏からは、北東アジアの経済協力に必要なことは国々の信頼関係であり、日本と韓国も国交正常化40年になるが、まだ信頼関係が十分とは言えないこと、中国と日本についても競争関係の方が先に出ている懸念があり、経済会議を通じた相互理解と信頼関係の積み上げが必要であることなどが述べられた。

ヤロスラフ・セメニヒン氏からは、輸送の問題について、非常に強力な官僚主義が存在しており、この壁の打開が重要であること、輸送問題会議が9月に予定されており、多くの問題が審議されるであろうこと、課税システムの問題、立ち遅れたザルピノ港の発展との多国間協力の重要性などについて提議された。

篠田研次氏からは、北東アジアにおける国際協力推進のメカニズム構築について、現実的なアプローチとして、海洋汚染対策に関する国際的な枠組みの始まりや日本の海上保安庁とロシアの国境警備隊による協力など実効的な取り組みの推進の重要性について指摘があった。また、北朝鮮問題への取り組みや日ロ両国における貿易面での拡大など、関係強化が北東アジア経済圏の活性化に寄与することなどについて述べられた。

桑原哲氏からは、中国において今年起こった反日運動とそれに関わらず拡大基調を続ける対中投資を例に、信頼関係の欠如の解決がなければ経済関係が発展しないという考え方は必ずしも正しくはないということ、北東アジア経済圏においても将来の方向やメカニズムが明示されることが投資家心理に有効に働くことなどについて言及された。

泉田裕彦氏からは、将来直面するエネルギー制約の問題に対して新潟県と中国が自然エネルギー、リサイクル可能エネルギーなどの面において協力の可能性があることが語られた。また、シベリア鉄道の利用が輸送時間短縮にメリットが高く、ニーズ掘り起こしが期待できること、ビジョンについて一定の方向性についてのコンセンサス作りが必要でありローカルトゥローカルの立場から作成していくことなどについて述べられた。

[ ERINA調査研究部研究主任 筑波昌之 ]

## *Summary of the Plenary Meeting Panel Discussion*

Seven panelists participated in this panel discussion, which was moderated by Hisao Kanamori, Chairman of the Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee and Honorary Chairman of ERINA.

First of all, panelists spoke in turn about points that had arisen in discussions during the conference that they felt to be important in promoting multilateral economic cooperation in Northeast Asia, as well as themes and issues that each country should pursue in the future. In the second part of the discussion, they spoke in further depth about remarks by other panelists and elaborated upon their initial comments. Following the discussion, the conference declaration - summarizing the outcomes of the conference - was adopted.

Rongxin Liang, Vice-Chairman of the Heilongjiang Committee of the Chinese People's Political Consultative Conference, reminded those present that Heilongjiang Province has abundant natural resources and that it is possible to travel directly by rail, sea and air to the countries of the region, including Russia, with which China shares long borders. In addition, he highlighted the region's strengths in terms of human resources, including specialist technical personnel, and the high levels of achievement that it has reached in the field of science and technology. In addition, he explained that China's central government is promoting a development policy in the northeast of the country, which includes Heilongjiang Province, based on which the government of Heilongjiang Province has formulated its own policy on industrial regions, aiming to strengthen six major production fields, such as petrochemicals, energy, foodstuffs, and pharmaceuticals; in addition, more than 700 investment projects worth in excess of RMB350 billion in total are due to be implemented. He also noted that an industrial promotion plan is being implemented in Harbin, Daqing and Qiqihar, where science and technology are highly developed, as well as speaking about the pursuit of reforms of state-owned companies, the promotion of investment in modern agriculture and the development of tourism, and the potential for a tripartite cooperative relationship between China, Russia and Japan that makes use of the province's strength as the largest base for trade with Russia.

Dorj Odbayar, Member of the Mongolian State Great Hural, informed the audience that the Mongolian government is attaching importance to the realization of transport corridors and that an agreement concerning the concept of the corridor linking Mongolia and China was reached as a result of a summit between the leaders of the two countries last year. Moreover, he noted that hopes for foreign investment in a wide range of sectors were rising and that progress was being made in upgrading the investment environment, including the legal system; in addition, with regard to relationships with other countries, he asserted that Mongolia would like to promote cooperation with neighboring countries not only at the national level, but also at the level of regional government.

Woong-Bae Rha, former Deputy Prime Minister

of the ROK, explained that, as the ROK is located at the geographical heart of Northeast Asia, as it stands at present, the government of the ROK is promoting policies aimed at turning the country into the transport and financial hub of the subregion. Moreover, President Roh has established the Northeast Asian Cooperation Initiative in order to promote research into policy improvements aimed at facilitating economic cooperation in Northeast Asia. He referred to the fact that the paramount issue in Northeast Asian economic cooperation is the problem of the DPRK's nuclear development program, stating the ROK sincerely desires the pursuit of a peaceful solution through the six-party talks, as well as the achievement of a political solution by promoting North-South economic cooperation through dialogue with the DPRK.

Yaroslav Semenikhin, Director-General of Russia's Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute, informed the audience that there are three models to explain the situation with regard to transport in Russia's Far Eastern region. In the first stage model, the export of fuels and raw materials as a long-term strategy is added to the development of domestic transport. The second stage involves participation in international transport corridors. The third stage involves a strategy in which Russia itself shapes international transport networks, as well as the transport hubs and business centers within them. The transport systems of Western Russia, the Baltic region, Ukraine and ports on the Black Sea route are reaching the limits of their growth, so the Far Eastern region is increasing in importance. However, there is a lack of capacity with regard to facilities at ports in the Far East; nevertheless, efforts are continuing and modern terminals for the shipment of oil are being constructed.

Kenji Shinoda, Deputy Director-General of the European Affairs Bureau at the Ministry of Foreign Affairs, expressed a number of concerns. Firstly, he opined that the great power Russia must try to turn its attention in earnest to the matter of Asia if an environment is to be created in which dynamism can be generated in regional cooperation in Northeast Asia. Moreover, the continuation of political efforts to create a new post-Cold War order is required. In addition, he highlighted the need to sustain endeavors aimed at creating a multilateral cooperative mechanism in order to respond to both traditional and emerging threats to security, and suggested that it may be necessary to continue to strive for the realization of pump-priming projects with a considerable economic effect.

Satoshi Kuwabara, Deputy Director-General of the Trade Policy Bureau at the Ministry of Economy, Trade and Industry, highlighted the necessity of holding more meaningful discussions on the subject of the concrete vision for the growth mechanism for the future development of the Northeast Asia Economic Subregion and expressed his hopes that growth patterns in the economic subregion would be examined and discussed in considerations of the Vision. Furthermore, he suggested that potential needs could be identified by upgrading studies of business development

within the region, proposing improvements in this area in order to generate desirable by-products. In addition, in response to the comments from Heilongjiang Province and the ROK, he emphasized that, as a core force is extremely important in promoting an economic subregion, it is necessary for a number of regions to come forward and state that they are leaders.

Hirohiko Izumida, Governor of Niigata Prefecture, expressed his concern that psychological distance in Japan is impeding progress with regard to the Northeast Asia Economic Subregion and that the remaining legacy of the Cold War structure is a factor in this. He stated his view that, as a means of achieving a breakthrough with regard to this problem, the launch of transport business at Niigata and Naoetsu ports - the nearest in Northeast Asia to the Tokyo metropolitan region - would lead to their development as gateway ports. In addition, with regard to relations with Northeastern China, he affirmed that he was greatly interested in the fact that Heilongjiang Province and Niigata Prefecture are sister provinces. Concerning the rejuvenation of state-owned businesses, which is taking place in Heilongjiang, he mentioned that Niigata has experience in the renewal of large companies. Moreover, he proposed that opportunities for Niigata companies to participate in the economic development of Heilongjiang, such as in the machine industry, be enhanced and that the prefecture's relationship with Northeastern China be strengthened through the creation of an investment pay-back and guarantee mechanism in order to cast aside the image of "China risk".

With regard to relations with Far Eastern Russia, the Governor expressed his opinion that, considering security in terms of its energy aspects, establishing Niigata as a base for the LNG industry and building a refinery once the crude oil pipeline is established would lead to the Russian side being able to secure a market, while also having benefits for Japan in terms of energy security.

Finally, he spoke about Niigata's interaction with Mongolia in the field of materials such as cashmere and the development of attractive tourism resources, as well as mentioning the promotion of dialogue aimed at extending Niigata's potential as a gateway, such as its role as the entry point for cargo being shipped from Busan to the Tokyo metropolitan region.

In the second round of comments by panelists, Rongxin Liang gave a supplementary explanation, noting that China suffers from a regional imbalance in development, with problems with the planned economy mechanism in state-owned companies in the northeast of the country, where development is lagging behind that in the Pearl River delta. In order to recover lost ground, the Chinese government has implemented a policy of preferential measures aimed at stimulating economic development and is promoting the regeneration of industrial areas.

Dorj Odbayar proclaimed that preparations for establishing the Trans-Asian Railway are progressing, while the domestic Millennium Road is due to be completed in

2008. In addition, he expressed his wish to create a similar corridor that encompasses the whole of Asia.

Woong-Bae Rha asserted that trusting relationships between countries in order to achieve economic cooperation in Northeast Asia. Although 40 years have passed since diplomatic relations between Japan and the ROK were normalized, feelings of trust between the two countries cannot yet be described as adequate; in addition, there are fears that the competitive relationship between China and Japan is the main focus, ahead of cooperation. He emphasized that it is necessary to build mutual understanding and trusting relationships through the economic conference.

With regard to transport problems, Yaroslav Semenikhin noted that there is an extremely powerful bureaucracy surrounding transport and that it is vital to break through this wall. He informed the audience that a conference on transport problems is scheduled for September, at which many problems will be discussed. In addition, he mentioned problems with the taxation system and highlighted the importance of multilateral cooperation in the development of Zarubino Port, which is well behind the times in terms of its facilities.

With regard to the construction of a mechanism for promoting international cooperation in Northeast Asia, Kenji Shinoda pointed out the importance of promoting effective initiatives, mentioning such practical approaches as the founding of an international framework for countering marine pollution and cooperation between the Japan Coast Guard and Russia's border police. Moreover, he talked of how the strengthening of relationships, such as initiatives relating to the DPRK issue and the expansion of trade between Japan and Russia, can contribute to jump-starting the Northeast Asia Economic Subregion.

Taking as an example the anti-Japanese movement that arose in China this year and the fact that investment in China maintained a general tendency to increase, Satoshi Kuwabara stated that it is not necessarily the case that economic relations will not develop unless the absence of trusting relations is resolved. In addition, he mentioned that the clarification of the future direction and mechanisms of the Northeast Asia Economic Subregion will have a positive effect on investor psychology.

With regard to the problem of energy constraints that will have to be confronted in the future, Hirohiko Izumida stated that there is potential for cooperation between Niigata Prefecture and China in such areas as environmentally friendly energy sources and renewable energy. Furthermore, he said that use of the Trans-Siberian Railway has a distinct advantage in terms of reducing transport times, so it is expected that new needs will be discovered. In addition, consensus-building with regard to the direction of the Vision is required, so its formulation from a local-to-local perspective should be pursued.

[Masayuki Tsukuba, Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA]