

ISSN 1343-4225

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT
vol. 71

ERINA REPORT 71

キーパーソンインタビュー

「地球温暖化防止には真にグローバルな取組みが必要」

日本エネルギー経済研究所 地球環境ユニット統括 工藤拓毅氏に聞く
韓国の北東アジア構想と課題 東アジア経済共同体の実現に向けて
南北首脳会談以後の南北経済協力の評価および今後の課題 洪翼杓

金良姫

SEPTEMBER
2006

2006
SEPTEMBER
vol. 71

目 次

キーパーソンインタビュー（日）

「地球温暖化防止には真にグローバルな取組みが必要」

日本エネルギー経済研究所 地球環境ユニット統括 工藤拓毅氏に聞く.....	1
韓国の北東アジア構想と課題 東アジア経済共同体の実現に向けて（日/英抄）.....	6
An Evaluation of and Issues Concerning the ROK's Initiative for Northeast Asia : Towards the Realization of an East Asian Economic Community (Summary)	
対外経済政策研究院（KIEP）研究委員 金良姫	
Yang-Hee Kim, Research Fellow, Korea Institute for International Economic Policy (KIEP)	
南北首脳会談以後の南北経済協力の評価および今後の課題（日/英抄）	
An Evaluation of South-North Economic Cooperation Since the South-North Summit and Prospects for the Future (Summary)	
対外経済政策研究院（KIEP）専門研究員 洪翼杓	17
Ihk-pyo Hong, Senior Researcher, Korea Institute for International Economic Policy(KIEP)	

会議・視察報告

国際鉄道ビジネスフォーラム “1520 Strategic Partnership”

ERINA特別研究員 辻久子	26
発表原稿 Problems Concerning the Use of the TSR Route: The East Asian Perspective	
Hisako Tsuji, Senior Fellow, ERINA	
2006年日中経済協力会議 於吉林	
ERINA経済交流部部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之	33
「グローバル時代における中国对外投资及び多国籍企業」国際学術シンポジウム	
ERINA経済交流部部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之	37
縮小する中朝貿易と拡大する中朝の経済格差	
ERINA調査研究部研究主任 三村光弘	39
北東アジア動向分析	41
客員研究員の雑記帖	46
Book Review	
『日本のものづくりが中国を制す 旺旺集団と岩塚製菓が挑む「世界品質」への道』	47
研究所だより	48

(キーパーソンインタビュー)

「地球温暖化防止には真にグローバルな取組みが必要」

日本エネルギー経済研究所 地球環境ユニット統括 工藤拓毅氏に聞く

今夏も官製キャンペーン「クールビズ」が合言葉となり、国を挙げての省エネキャンペーンが展開されています。カジュアルな服装が公認されて楽になる一方で、事務所の室温も若干高めに設定されています。燃料価格上昇の折、コスト削減のためにも省エネは必要ですが、実は子孫のために地球環境を守る上でも、省エネを通じて温室効果ガスの排出を抑制することは人類総てに課されたノルマとなりつつあります。今回は地球温暖化対策や京都議定書をめぐる多国間協力の現状と今後の課題について、日本エネルギー経済研究所の工藤拓毅氏にお話をいただきます。とかく専門用語やアルファベットの略号が飛び交い、素人には理解しにくい地球環境の問題を分かりやすく解説していただくと同時に、北東アジアにおける地域協力の在り方についても示唆いただきました。なお、工藤氏は京都議定書の共同実施の監督を行う委員会（The Joint Implementation Supervisory Committee (JISC)）の委員代理を勤められています。

- まず、地球温暖化問題とは何か、またその防止への取り組みの経緯について教えてください。

(工藤) 石油、石炭、天然ガスといった化石燃料を燃焼させたときに必ず出てくる二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量が、経済・社会活動の拡大に伴って増加して大気中の濃度が高まり、その結果として地球全体の平均気温が上昇するといわれています。その影響を受けて、気候サイクルの変調や、自然災害の増加などが起こると懸念されているというのが地球温暖化問題です。専門家の意見では、2100年ごろまでに、現在に比べて最大で摂氏6度ぐらい気温が上昇すると見られています。ただ、これを単純に計算すると年間に0.06度の上昇となりますので、人々が毎年の気温上昇を実感するのは非常に難しいかもしれません。

地球温暖化問題の議論が高まって来たのは1980年代のことで、国際的枠組みとして具体的に合意したのが1994年に国連の下で発効した気候変動枠組条約です。これまでに、世界の180以上の国がこの条約を批准しています。しかし、そこでは皆でその問題意識を共有し自主的に取り組んでいくことを合意したのですが、それだけでは足りないので、先進国に関しては排出量そのものをコントロールする、す



なわち排出目標を設定して、目標に向かって行動しようという約束をしたのが、1997年の京都会議で採択された京都議定書です。

- 京都議定書には確か先進国の排出目標が掲げられていますね。

(工藤) 京都議定書では、2010年前後の温室効果ガス排出量の数値目標が先進国に関して設定されました。1990年を基準年として、2008年から2012年の年平均で、日本は6%削減、EUは8%削減など、先進国全体で少なくとも5%の削減を目指しています。しかし、先進国でも世界全体の排出量の4分の1を排出している米国は抜けていますし、途上国に対しては数値目標などの義務は導入されておりません。

- 京都議定書は政府の約束ですね。自由経済の国では個人、企業などの民間部門に経済活動の自由があるわけで、政府の呼びかけだけでは目標達成に限界があると思うのですが。

(工藤) 京都議定書の約束をしたのはあくまでも国です。その目標達成のためにどのような政策を採っていくのかは、各国の裁量に任されています。温室効果ガスの排出量はエネルギー消費と密接な関連があるので、特に化石燃料

の使用量をコントロールする必要があります。それができるかどうかは、省エネ政策やエネルギー代替政策の実効可能性が握っているといえます。しかし、経済状態なども影響しますし、数値目標をきちんと遂行するという難しさがあります。

そういった意味で、国内の排出量目標を達成するのは不確実性が高いわけで、それを調節するものとして「京都メカニズム」と呼ばれるシステムがあります。これは、他国に割り当てられた排出枠や海外での排出削減に関するクレジットを買ってくるというシステムです。これを利用すれば、国内で削減行動を行うより費用を安くしたり、より目標達成を確実にするといった調整が可能になります。「京都メカニズム」には先進国間で排出枠をやり取りする「排出量取引」、先進国間の共同プロジェクトで生じた削減量を当事国間でやり取りする「共同実施」、先進国と途上国間の共同プロジェクトで生じた削減量を当該先進国が獲得する「クリーン開発メカニズム」の3つの仕組みがあります。

実際に明日・明後日の電気の消費量は誰にも分からないわけですが、足らなそうだとすれば「京都メカニズム」を利用して海外との取引で調整することは可能です。また、国内対策との費用の比較ができますから、できるだけ国内で目標達成するのがいいのか、不足分を買ってくるのがいいのかということを検討の上、各国政府は経済政策的に最も効率的の方法を選択することができます。

この方法は、時として国内での取り組みを避けるものとの批判を受けることもありますが、あくまでも目標はグローバルな排出量削減ですので、どこで削減するのが効率的・確実かということを検討できる点で有効です。例えば、ある国のある分野で排出量を削減するためのコストが非常に高い場合、外でやれば安く削減できる場合があるならば、そちらを選ぶことができるわけです。それにより、経済へのインパクトを軽減することができる。一方で、より安いと見られる省エネ対策や燃料代替が可能な国ではエネルギーシステムの効率が悪いということですから、効率改善に結びつき、その国のエネルギー効率、ひいては経済の生産性が高まるということになる。このように海外の取り組みとリンクさせることで、いろいろな意味でグローバルな持続的成長を実現することのツールの一つとなるわけです。

現在途上国にとっては、省エネをいかに進めるかが大きな命題となっています。その際にインセンティブとなりうるのがこの「京都メカニズム」で、途上国と先進国を結びつけるツールとなりうると期待できます。皆ができるだけ

公平な経済的負担でもって削減するのが望ましいわけですが、それは非常に難しいので、次善の策としてできるだけ費用負担の公平性を維持しつつグローバルな排出削減を実施するために考えられたシステムです。

- 京都議定書で約束した目標の達成に向けて、日本や欧州諸国の進展状況はどのようなのでしょうか。

(工藤) 日本の目標は基準年の94%の割当(通常は6%削減と表記される)ですが、これは日本にとってはとてもチャレンジングな数字です。日本はさまざまな政策を採り、この数値目標に近づこうとしていますが、これまでに大幅な省エネの実績を上げてきたものですから追加的な余地は少なく、経済動向に関しても不確定要素がありますし、予断を許さない状況で、今後も努力を続ける必要があります。そのため、より効率的・確実に目標を達成するために「京都メカニズム」活用も、有効な手段のひとつとして考えられます。

一方欧州(旧EU15ヶ国)でも、多くの国で、現状のままでは目標達成が難しいのではないかと懸念が出ています。各国とも積極的な政策に取り組んでいるものの、目標達成という点ではまだまだ予断を許さない状況かと思えます。

- 日本国内で達成の余地がある分野はどこに集中しているのでしょうか。

(工藤) 温暖化対策のメインになるのはエネルギー政策です。基本的には省エネと燃料代替です。これらの取り組みは各国とも石油危機時に実行に移され、その中でも日本は早くから積極的に省エネに取り組んできましたし、原子力発電導入等の燃料代替の成果も同様です。これまで、省エネルギーの成果が特に上がったのは産業部門で、その結果は二酸化炭素の排出量削減に貢献してきたといえます。しかし、1990年以後は省エネ努力が一段落して、産業部門の排出量はほぼ横ばいの状況です。その一方で増えているのは、民生(家庭、オフィス)運輸といった分野です。民生・運輸分野では、1990年度に比べて20-30%程度増えています。民生・運輸部門のエネルギー消費量はそれぞれ産業部門の半分程度ですが、継続的に伸びているために日本全体の排出量を押し上げています。そのため、実際に増えている分野に対策を施すというのであれば、その対象は民生・運輸部門となります。しかし、これら生活関連のエネルギー消費をコントロールするのは非常に難しく、どの程度削減できるかどうかは議論のあるところです。

実際のところ、欧米に比べると日本人の家庭生活におけ

るエネルギー消費はまだ低いといえます。住宅の広さ一つを取ってみても全然違いますし、欧米ではセントラルヒーティングに対して日本ではまだスポットヒーティング中心など、ライフスタイルの違いがエネルギー消費に反映されることを考えますと、先々の排出量がどうなるのか判断が難しいところです。

一方で、産業部門に関しては他の先進国に比べても早い時点、1980年代半ばまでに省エネを行ってきたため、1990年を基準として省エネを推進しようという京都議定書の目標はとても厳しいものなのです。産業部門でこれからさらに省エネを進めるといのは経済効率性が悪く、産業の負担感が大きい。その結果、経済の国際競争力に影響することになりますので、色々な意味で政策判断が必要となります。事実、産業分野のエネルギー消費の効率性を示す指標を見ると、欧米は現在も下がっている。彼等は元々エネルギー消費規模が大きかった上に、日本のように急速な省エネを進めなかったということが背景として考えられます。しかし、日本はそれを早めに行ってしまったため、過去の取り組みの方の違いと現在の京都議定書のフレームワーク（基準年）がミスマッチになっているのです。

- ということは日本でやってきたことを外国に売り込むことができるということですね。

（工藤）日本国内だけの閉じた世界にいると見えてきませんが、グローバルな視点で考えると、日本がこれまで省エネルギー等に関して経験・蓄積してきたノウハウとか技術を巧く対外的に使えるようにしたらいいという話ですね。やり方も、開発途上国に向けた場合に、今までのように支援一辺倒ではなく、協力方法にも工夫が必要になっている段階だと思います。

- 地球温暖化防止をめぐる国際協調を進める上で困難なことは何でしょうか。

（工藤）環境問題というのは総じて総論賛成、各論反対の傾向があり、気候変動の問題についても同様です。特に温暖化の話は実際に目の前で起こっているかどうかよく解らず、取り組まなければならないということを感じ難いという面があります。加えて、私達の生活と気候変動の因果関係も、詳細には解らないわけです。科学的にも色々な議論があって、不確実性がある中で将来後悔しないように具体的取組を行わなければならない。もう一つの問題は、原因物質がエネルギー由来であるということです。エネルギーは先進国・発展途上国を問わず、すべての国のすべての人の生活に関わっていますから、環境に悪いから使うのを止

めましょうということがすんなりできる性格のものではありません。自分達がエネルギー消費を制限することは、自分達の経済活動を制限することと関係があります。従って、世界全体でこの問題に取り組もうという考えは、世界の180以上の国が気候変動枠組条約を批准している様に共有しているわけですが、それを自分達がどう取り組むかという個別の問題になってきますと、先進国のみに目標が設定されるとか、途上国から様々な要求がでるといった色々な問題がでてくる。先進国の立場で見れば、途上国が対策を打たないで先進国だけ取り組むというのでは経済的ギャップが生まれ、公平性の面から納得できないということになる。例えば、米国はそういった理由で取り組んでいないように、途上国も入った公平な枠組みが望ましいということになる。そういった意味では、京都議定書は良くそこまできたとみることもできます。

しかしこの先、30年、もしくは100年先にどのような方向に向かって進むのかという話になると、総論賛成、各論反対ということになっている。世界全体で今後どこの国の排出量が増えるかを検討すると、やはり途上国からが増えることはわかっている。そのような中で、先進国だけで気候変動の問題に対処できるかということになると難しい。一方で、最近の研究では今後50年 - 100年にわたって、現在の排出量をさらに半減させるような大幅な削減方向に移行していかないと気候変動への影響は回避できないと言われています。従って、改めて、世界全体で排出量を減らしていくような議論を進めていかないといけないという状況になっています。

一応、京都議定書が発効して、2010年ごろまでの温室効果ガス削減目標が米国、オーストラリアを除く先進国に関しては設定され、目標達成に向けての取り組みが始まっています。そして、その先の目標をどうするかという議論も既に始まっています。各国にさまざまな思惑がある中で、議論は大きく分けて二つの流れがあります。一つは世界全体の排出量の四分の一を出しているアメリカが抜けた京都議定書をさらに延長するのかという議論です。二つ目は途上国もアメリカも参加可能な、本当の意味でのグローバルな取り組みはどのようなものなのかということです。

京都議定書を発効している国々は、2013年以降の目標をどうするかという議論をしていくわけですが、そこにアメリカはいないわけです。そこでは途上国・欧州等の意向もあって、2012年まで今定めている目標をそのまま延長するような方向も含めて、先進国の取り組みをさらに強化するような議論を始めようという意見が出てきています。しかし、アメリカも途上国も抜けているという効果が限定的な

状況で、さらに環境対策費を払うということは、負担を課せられる国々にとっては経済的影響が大きく、そう簡単にはイエスといいたいところがある。

一方で、気候変動枠組条約の方は180カ国以上が支持しているわけで、その中で先進国・途上国を含め、全員で今後どうするか考えませんかという動きがあります。そこでは、今後どのように合意形成を進めていくかに関してそれぞれの国が考えていることを「Dialogue」という形で定期的に議論を続けることが決まっています。ただし、国連の枠組みの中で、いかなるコミットメントをするわけではないという前提のDialogueです。従って、途上国は従来どおり、自ら責任を負わないというスタンスを変えていません。先進国は途上国の責任が必要と言うでしょう。米国も同様でしょう。本当の意味での有効な枠組条約に発展していくのかどうか、専門家の間でも今後の展開がどうなるかは分かっていない状況です。

- 京都議定書は実効性において多くの問題を抱えているようですが、それを補うような取組みはなされているのでしょうか。

(工藤) 既にいくつかの取組みが始まっています。一つは、昨年のG8 グレンイーグルスサミットで取り上げられ、行動計画として採択し検討が進んでいるものがあります。気候変動の危機意識と長期的取組の必要性を先進国で共有した上で、エネルギー安全保障問題も視野に入れながら、省エネに関して客観的指標を確認しあうといった現状確認作業が含まれています。こういう動きがある背景には、京都議定書に欠けているものを何らかの取組みで補完するために、まずは現状の把握をしようという問題意識がある。

もう一つは、アジア太平洋パートナーシップ (APP) といわれるものです。昨年7月に米国が中心となり、オーストラリア、韓国、中国、インド、日本の6カ国による気候変動、エネルギー安全保障、及び地域的環境問題を解決するような自主的な協力を進めるものです。具体的には、対象となる8分野でタスクフォースを作り、それぞれが現状(効率)のレビューを行う予定となっています。その結果、各国の分野ごとの実情(例:鉄鋼のエネルギー効率はどうなっているか)と背景が明確になり、省エネを進めるための問題点分かるはずで、そして、そうした状況を勘案して、具体的にどういった取組み(プロジェクト実施)が可能かについての検討が行なわれる予定です。このパートナーシップ参加6カ国を合計すると、GDP、エネルギー消費量、温室効果ガス排出規模で世界全体の半分ぐらゐを占めることとなります。従ってこの6カ国の取組

みは、うまくいけば世界全体の中で量的にインパクトが大きいものとなります。APPには京都議定書のような数値目的は課されず、各国の問題点を持ち寄って検討するというスタンスとなっています。その前提の下で、米国、中国、インドといった大規模な排出国が参加しているのです。

このように、気候変動に関するさまざまな枠組みが存在し、それぞれが役割を果たしながら、連携・補完しあう関係を模索し始めている段階です。

- 地球温暖化問題はグローバルな問題です。北東アジア、東アジアといったリジョナルなレベルで有効な取組みが可能でしょうか。

(工藤) グローバルな問題解決が第一目標であることに変わりはありませんが、世界全体には200以上の国がある。その国々が一同にコンセンサスを形成することは大変なことです。そこで地域なり国連なり様々な場で、実行可能なことをやっていくことが大事です。

北東アジアにおいて中国はエネルギーの大需要国、ロシアは資源供給国といった対称的な国があります。日本という軸を組み込んでいくのなら、技術・省エネでしょう。ロシアも冷戦後の経済困窮化の中で資源部門を含めて設備インフラの老朽化が進み、必ずしも効率の生産システムになっていない。裏を返せば、省エネすることで資源部門等の利益を上げていくことができるわけで、生産性上昇は国益に繋がる。彼等がキャッシュはあっても技術・設備が欠如しているのならば、日本の経験や技術を結びつけていくことができるのではないのでしょうか。これは、中国も同じでしょう。中国では省エネ対策への問題意識が高まってきている。高い経済成長が続き、所得が上昇して自動車が普及するなどエネルギー需要の増加が見込まれている中で、エネルギー価格の上昇は経済成長の足かせになる可能性がある。そのため、できるだけエネルギーを無駄に使わないようにという意識が出てくるのも当然です。例えば、最近中国で発表された第11次5ヵ年計画においては、マクロの省エネ目標を立てて効率化すると宣言している。そこに先進国とどう協力し合っていくかというニーズがあるわけで、日本としても省エネに関する協力関係等を打ち出していくのが効果的だと思います。

そういった意味で、北東アジアにも、将来的にはAPPに似たような枠組みを作れるかもしれない。テーマは省エネを進めるようなメカニズムです。

- 地球温暖化防止には温室効果ガス排出量をドラスティックに減少させる必要があるようですが、長期的問題解決の

道はあるのでしょうか。

(工藤) 長期的には、今よりも大幅に(半減とか)排出量を減らさないといけないといわれているわけです。しかし、現状技術の活用による省エネルギーだけでは対応しきれません。キーワードは「技術」です。将来に向けては、技術の貢献度が大きい。どうやって技術を開発して皆で共有できるか。そのためのインセンティブとしては、例えば知的所有権を保証し、開発した人が利益を得る環境を整備し、それを国際社会で広く共有できるようなシステムが必要です。自動車など多くの分野で、技術革新の可能性がありません。

- 最後に地球温暖化問題解決のためのキーワードは何でしょうか。

(工藤) キーワードは危機意識の共有でしょうか。ビジネスの世界ではリスクとして捉えられた瞬間に行動に移されますし、生活者も身の回りのリスクとして捉えるならばお金をかけるなど選択行動を起こすと思います。そして生活者が変われば、更に事業者の対応も進むでしょう。しかしリスクが認識できるようになった段階では、既に影響が出ているかもしれませんね。そういった意味で、どの時点で

No regretのためにより積極的な行動を起こすような社会になるかが課題ですね。

- 本日はどうもありがとうございました。

(2006年7月4日、東京にて)

聞き手：ERINA特別研究員 辻久子

プロフィール

工藤拓毅(くどう・ひろき)

1961年8月27日生

1991年3月 筑波大学大学院環境科学研究科修了(学術修士)

1991年4月 日本エネルギー経済研究所入所

1997年7月～1999年6月 Resource for the Future(米国)、
客員研究員

1999年7月 日本エネルギー経済研究所、総合研究部環境
グループ・グループマネージャー

2005年4月 同研究所、地球環境ユニット総括兼地球温暖化
政策グループマネージャー

2006年4月～ 同研究所、現職

専門分野：エネルギー需給分析・予測、地球温暖化政策、新・
再生可能エネルギー政策

韓国の北東アジア構想と課題 - 東アジア経済共同体の実現に向けて -

対外経済政策研究院 (KIEP) 研究委員 金良姫

1. 地域貿易協定 (RTA) の再解釈
2. 北東アジア経済協力の現在と未来
3. 韓国政府の北東アジア構想の評価
4. 東アジア経済共同体の実現に向けて
5. 結論に代えて

はじめに

2003年に発足した韓国の盧武鉉政権は、三大国政目標の一つに「平和と繁栄の北東アジア時代」建設を提示し、究極的にはそれを体現する「平和と繁栄の北東アジア共同体」の実現を追求する「平和と繁栄の北東アジア時代の構想」（以下、北東アジア構想）という新たな国家アジェンダを掲げた。これは韓国の政策史では珍しく「北東アジア」という外生変数が持っている時空間的な意味に着目し、国の未来を自発的に準備しようとする野心に満ち溢れた国家ビジョンと戦略を具体化したものとして、内外で注目を浴びた。しかしながらその推進過程においては、構想の核心概念や推進戦略および課題設定をめくり、少なからず批判が提議されたのも事実である。

本稿は、韓国政府の北東アジア構想の推進が3年を過ぎた現時点において、まず、全世界的に蔓延している地域貿易協定 (Regional Trade Agreement、RTA) を地域経済共同体の実現のための一つ的手段として再認識する視点を提示した。こうした視点に基づいて域内経済協力の制度化の現況を概括する。それをもとに、盧武鉉政権による国家アジェンダとして提示された北東アジア構想とFTA政策の過去3年間の実績を、地域経済共同体形成の視点から振り返ってみる。最後に、筆者なりの地域経済共同体実現に向けた重点課題を導き出すことにする。

1. 地域貿易協定 (RTA) の再解釈

拡散の一途にあるRTA、しかしその内容は千差万別、全世界的に地域貿易協定の締結が急速に広がっている。WTOによると、2006年3月現在、193件のRTAが締結され、そのなかの大半はFTA (表1参照) である。授權条項 (Enabling Clause) に基づいた途上国間の協定とサービス協定が、それぞれ36件と22件、関税同盟は11件で最も好まれない地域経済統合の形態となっている。

しかし、193という数値すべてを有意義な個別の経済統合体として捉えることには多少無理があると思われる。ま

ず、サービス協定はすべて商品貿易協定と同時に結ぶものであり、それ自体別個に存在する場合はない。また、EUの場合、ローマ条約によるECの成立、各国の加入による拡大、さらにEUへの発展過程もすべて個別のRTAとして扱っている。

にもかかわらず、1990年代後半のWTO出現後、RTAが流行のように広がっていることは否定し難い。その流行に遅れをとれば、世界経済の流れの中で淘汰されるのではないかという危機感が漂っているのではないか。

1990年代以前の6倍ものRTAが、1990年代から2006年3月までに締結された。このようにRTAは事実上、多国間主義に優先する通商政策手段として登場している。

RTAの急増に対してBaldwinは、他国のRTA締結に伴い、そのネットワークで阻害された場合の不利益を防ごうとして未締結国が競い合ってRTA締結に走る現象が加わったためであると、ドミノ理論 (Domino Theory) で説明している。World Bankによると、アフリカの場合、1国当たり平均4件、中南米の場合は7件のRTAを締結している。このように各国・地域が競い合うように締結するRTAは、それぞれの原産地規則と譲許日程および期間設定により、締結国にスパゲティ・ボウル現象 (spaghetti bowl effects) を発生させ、全体の国際貿易の円滑な流れに過大な費用をもたらす、国際貿易の透明性と予測可能性が阻害されかねない。

表1 WTO/GATTによるRTA現況(2006年3月現在)

類 型	件 数
GATT第24条 (FTA)	124
GATT第24条 (関税同盟)	11
授權条項 (Enabling Clause)	36
GATS第5条	22
計	193

資料：WTO, Notification to the WTO/GATT, 2006. 3.

RTAは、地理的に近接した域内国家間でそれぞれの比較優位が存在する貿易関係下で形成される「自然な経済ブロック (natural economic bloc)」が好ましいものとして理解されたが (Krein and Plummer, 1994)、最近ではEC-

MERCOSUR、EC-GCC、EFTA-SACUなど域内国家間ではない大陸別に締結される場合も徐々に現れてきている。もはや‘RTA=地域主義’という等式が成立しなくなっている。

RTAはWTOでの多国間主義に基づいた協定とは異なり、その内容は千差万別である点に留意を要する。つまり、RTAに必ずこうすべきだという定型はない。関税の切り下げおよび撤廃を通じて、貿易上の排他的な特惠を追求する低水準のRTAから、サービス、投資、競争政策、貿易の円滑化、政府調達などに対する多国間の規範制定（いわゆる、1996年の‘シンガポールイシュー’）も含む‘包括的FTA（Comprehensive FTA）’に至るまで、厳格な分類が難しい面がある。

RTAは経済共同体実現の一手段

締結国の経済厚生を阻害するスパゲティ・ボウル現象の発生にもかかわらず、各国が競い合って二国間のRTAを締結している様相、1990年代後半、WTO体制の導入後にむしろより多くのRTAが登場し、RTAがもはや域内協定ではなくなっている背景について、経済学的にどこまで説明できるのか。こうしたRTAの蔓延現象について、だからこそ韓国も早急に取り組まなければならないとする以前に、なぜこうした現象が生じているのかを、より冷静に判断する姿勢が要求される。筆者はその背景に、下記のような経済的な側面以外の存在を強調しておきたい。

第一に、1990年代に入り、RTA締結の動きが顕著になった背景には、WTOが標榜する多国間主義の盲点がある。1990年代以降WTOの加盟国が急増したことで、協議参加国間の見解の差を埋めることが難しく、合意結果に対する無賃乗車の問題が生じ、多国間主義に基づいた自由化協議が膠着状態に陥った。それゆえに、サービス、投資、競争政策、知的財産権、環境および労働分野での新たな国際貿易の規範が確立されにくくなり、二国間RTAの締結を通じ、多国間の論議・議題を先取りしようとする意図が働いた。

第二に、RTA締結の背景には、複雑多岐な国際力学の構図のなかで、経済的同盟関係を確保しようとする動機も強く働いた。EUによる持続的な拡大過程はアメリカの一国主義に対する牽制の意図を表すもので、アメリカの対・域外FTAが今まで多分に安保戦略的な次元で推進されてきたのは周知の事実である。近くは中国と日本のFTA推進戦略も、域内の主導権確保という経済以外の目的を重視

する傾向が強い。日本が、経済厚生を増大だけを図ろうとするのであれば、自国の財界が要望する韓・中・日FTAや、日中FTAを躊躇する理由はないだろう。

第三に、RTAの中の一部は、国際関係の側面でグローバル・ガバナンスの脆弱性に対する反作用であり、経済のグローバル化に対する一国を超えた地域次元での共同対応の一環として理解することができる。筆者はこの点に注目する。グローバル化の持つ根源的な不安定性、特に、グローバルな金融システムの変動性の増大に対する個々の国の対応力の限界が明らかになってきた。

しかし、IMFやWTO、国連等の国際機構は、国際的な利害調整の強制力を持たないまま、国際社会の公正な調整者としての役割を遂行することに限界を呈していた。こうした現実においてRTAを活用した地域次元での協力と統合という代案が登場してきた（Boyer, 2003）。最も代表的なのはEUであろう。

このようにみたと、韓国はRTAを狭く通商政策または外圧による国内改革手段として理解するよりは、包括的な対外戦略手段として再び明らかにする必要がある。他方では、グローバル化に対する地域次元での共同対応方策であるとともに、域内共通課題の解消に向けて協力する利益共同体の形成手段としてみることもできる。さらに重要なのは、RTAに定型はなく、自らの必要に応じて、創意的に作り出せる点である。

2. 北東アジア経済協力の現在と未来

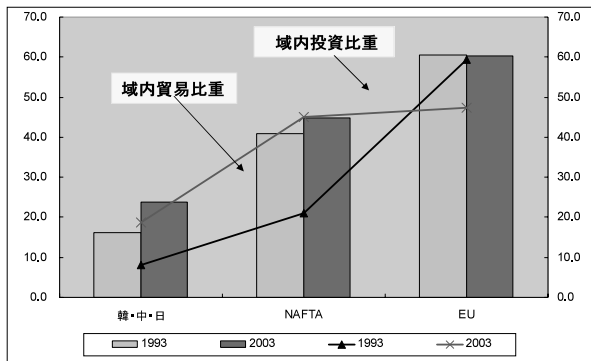
北東アジアで足踏み状態にある制度的な統合

韓国での北東アジア構想出現の経済的背景になった北東アジアという空間を理解するため、北東アジアの市場主導的な統合現況を簡単にみてみよう。

韓・日・中3国の域内取引の比重は、1993年の16.1%から2003年には23.7%へと増大した。同期間EUでは60.5%から60.4%へ、NAFTAは41%から44.9%へ変化したことを勘案すると、北東アジアでは急速に相互依存度が高まったことがわかる。その結果、韓・日・中3国は互いに1～3位の交易対象国になっている。

また、投資の面でも3国間の相互依存度を確認することができる。域内投資の比重は、1993年の8.1%から2003年には18.7%へと急増した。同期間、EUでは59.3%からむしろ47.4%へ減少した。これにより、2004年現在、韓国と日本は中国において第1位と第2位の投資国となり、日本は韓国において第2位の投資国の地位を占めている。

図1 北東アジア3国間の域内貿易投資の比重推移



こうした相互依存度の増大は、中国の高度成長と韓・日・中間の相互補完的な分業構造に起因すると考えられる。中国はすでに世界第4位の経済大国として浮上している。日本は韓国に、韓国は中国に、部品および素材などの中間財を供給する重要な生産拠点となっており、中国は韓国と日本に中・低価格の完成財を供給する役割を果たしている。したがって、3国間には相互依存度の増大の帰結として、濃密な生産ネットワークが構築されている。

世界的なRTA締結の趨勢と北東アジア3国間の相互依存度の増大にもかかわらず、3国間経済協力の制度化は、未だ初歩段階にとどまっている。無論、3国間ではエネルギー、環境、科学技術、ITなど分野別協力のための多数の協議体を運営している。たとえば、1999年のASEAN+3会議以降、定例化された韓・中・日首脳会談と、経済・外交・通商・環境・IT・エネルギー・科学技術・特許・水産分野での長官、局長、実務者レベルの協議体などが運営されている。しかしこれまで実質的な成果はあまり得られなかった。北東アジア3国間での市場の実質的な統合が急速に進んでいることを考慮すると、政府間での協力と制度的な統合は相対的に遅れをとっている。

その理由の一つに、以下で論じるように、北東アジアよりは東アジアにおける相互依存度が深化されている点がある。しかし、東アジアにおけるFTAさえその期待効果が著しい東アジア全体を包括する広域FTA(EAFTA)ではなく、二国間FTAが先行している理由はどのように説明できるのだろうか。これは結局のところ、北東アジアの制度的な統合が顕く主な障害要因は、ほかならぬ日中との主導権競争であることを示唆するものである。日本は下手をすれば中国に主導権を取られるかもしれない韓・中・日FTAに消極的であるようにみえる。中国は日本に比べて韓・中・日FTAに積極的ではあるが、現在は日本牽制のため、中・ASEAN間のFTAにより傾注しており、東アジアサミット(EAS)では日本と熾烈な主導権競争を展開している。

FTA 展開の主舞台となった東アジア

東アジア各国は、経済危機を契機に、域内次元での協力と政策協調なしには自国の経済政策を運営することに限界がある点を自覚するようになった。ここに、全世界的なRTA締結の趨勢も追い風となっただろう。

近年になって東アジア域内国間でのマクロ経済の連動性と同調性が、アメリカとのそれよりさらに顕著となり、景気変動の同調化と同時性が強化されている(Kawai and Motonishi (2005))。

東アジア各国間でのこうした景気同調化は、域内経済の相互依存度の増大によるもので、これは域内での為替レートの安定メカニズムの導入が必要な時点にきているのを裏付けるものであろう。

こうした状況をもとに、東アジアの主要国は域内での二国間FTA締結が究極的にはEAFTAを志向すべきだという点に異議を提示していない。このことは、すでにEAVG(East Asian Vision Group)とEASG(East Asian Study Group)において東アジア各国が共有している。東アジア各国は、2006年8月ASEAN+3経済関係会議でEAFTAを形成するためのEAFTA報告書を提出する予定である。おおまかに、韓・中・日3国がASEANと個別に進行しているいわゆる‘ASEAN+1’協議が完了される2010年頃にEAFTA協議の開始を目標としている。

しかし日中間の覇権競争の帰結として、東アジアでも‘ASEAN+1’の形で二国間のFTAのみが拡大され、両国の葛藤が渦巻く中でASEANはEAFTAを事実上主導しており、また彼らの主導権維持への意欲もかなり強くなっている。

日本は、中国主導の東アジアFTAを牽制するためにインド、オーストラリア、ニュージーランドを含む16カ国間の‘東アジア経済連携協定(EPA)’の2020年締結を提議したことがある。当初、‘東アジアサミット(EAS)’の開催意義は北東アジアが‘ASEAN+3’における‘ASEAN域外の3者’という資格からASEANと同等な‘東アジアの域内者’の資格を得て初めて参加することにあつたが、ここになお東アジア域外の3国が加わったことで、彼らを東アジアの会員として認めるかどうかをめぐる論議の余地が残った。さらに、日本の経済産業省は、2006年4月に彼らを含む‘広域東アジアFTA’の締結を主張するに至るなど混迷の状況が続いている。

もし、今のような状態が持続すれば、北東アジアの未来はどのような姿をなすのだろうか。中国の高度成長、日本の経済回復などで経済的な活力は持続され、相互依存度はますます増大するだろう。後発国である中国と韓国の躍進

に伴う先発工業国の日本との競争関係の深化は、通商摩擦の拡大などの火種になる可能性が濃厚である。アメリカの過剰投資と東アジアの過剰貯蓄がもたらすグローバル的な不均衡はさらに深化し、かつ国際金融システムの急激な変動性に誰もが手の施すところがないという状況が続くことは明らかである。

しかし、北東アジアの経済統合が未だ不透明な状態であることを考慮に入れると、当分の間、東アジアでは二国間FTAが拡大し、これがEAFTAへ収斂されるまでには相当時間がかかるだろう。その間、北東アジアFTAが締結される可能性は、今のところ高くないと思われる。

ただし、個別の経済協力事業の持続的推進と制度化への進展はある程度期待できるだろう。このような個別の経済協力を通じた協力の利益への共有と、信頼の確保は、東アジア内で拡散一路にある二国間FTAを、EAFTAへと収斂させていく土台になるだろう。

3. 韓国政府の北東アジア構想の評価

北東アジア構想の展開過程と意義

現政権の発足当時、大統領職引受委員会で樹立した北東アジア構想は、大陸と海洋を結ぶ韓国の地政学的な位置がもつ潜在力を極大化しつつ、平和と繁栄の北東アジア時代を開くことに積極的に寄与することを目標に掲げていた。哲学的には、相互依存度を高めることを通じて、武力挑発の可能性を最小化するというカントの平和思想に基づいている。このように北東アジア構想の基底には、政治関係の改善と経済協力の拡大との間で好循環構造を作り出す一方で、開放的かつダイナミックな北東アジア統合市場を構築し、世界の主要企業が意欲的に活動できるようにし、北東アジアを世界経済成長の中心軸として発展させるという発想があった。

しかしながらこの構想は、実際現政権の任期が始まり、政策化される過程で、中国と日本との間に挟まれた韓国の国内競争力の強化が至急だとする点に焦点があてられ、'経済中心推進構想'だけに縮小・変形されたのである。それをもとに'北東アジア経済中心推進委員会'が設立された。結局のところ、北東アジア構想は、北東アジアで韓国がもつ地経学的な長所を活かし、韓国を北東アジアの金融ハブ・物流中心となるビジネス・ハブとして構築するという北東アジア経済中心構想に取って代わり、対外協力は、そのための安定的な外的環境づくりという脈絡にはまる形となった。この政策のために設立された大統領諮問委員会の名称も北東アジア経済中心推進委員会となった。

2004年6月からこの構想は二期目を迎え、第一に、国内

競争力の強化よりは北東アジア協力を重視する方向へと変わり、第二に、対外協力分野では経済協力だけでなく、外交安保および社会文化協力が追加された。なお委員会の名称も'北東アジア時代委員会'に変わった。これらの変化は切羽詰った北朝鮮の核問題が長引き、'外交安保協力'の支えなしに'経済協力'だけを推し進めることの限界が顕著になってきたからと思われる。

この際に、重点課題としては、中長期の戦略企画：変化する北東アジアの安保・経済地形から韓国の中長期対外戦略を企画、平和構築：朝鮮半島の平和体制の構築、周辺4カ国の協力外交の強化、多国間の安保協力の強化、繁栄の実現：物流ハブおよび金融ハブ、外国人投資の誘致、共同体の建設：経済統合および金融通貨協力の推進、エネルギーおよび環境協力、物流網との関係などが提示された。

表2 北東アジア構想の推進課題と推進体系の変化過程

区分	1期	2期	3期
時期	2003.3 ~ 2004.5	2004.6 ~ 2005.1	2005.2 ~
委員会の名称	北東アジア経済中心推進委員会	北東アジア時代委員会	
基本方向	平和と繁栄の北東アジア時代の建設		
重点課題	競争力強化	競争力強化・対外協力	対外協力
重点協力分野	経済	経済・外交安保・社会文化	

資料：金（2005）

2005年2月、北東アジア時代委員会が担ってきた、国内競争力の強化にかかわる課題、すなわち金融ハブの構築、物流ハブの構築、経済自由区域の造成、外国人投資の誘致等の課題は、大統領諮問機構である国民経済諮問会議に移管される形で、再編された。こうして北東アジア時代委員会は、北東アジア共同体形成のために対外協力を主な目標として掲げていた。しかし対外協力の焦点は、経済協力よりは外交安保協力と社会文化協力、特に前者に焦点が合わせられることとなった。

このような変遷過程を辿ってきた北東アジア構想に関してどのような評価ができるのだろうか。

第一に、北東アジア構想は、冷戦以降北東アジアの急変する状況の中で、北東アジアの平和と繁栄を通じて、韓国の未来を設計しようとする新たな視点を提示しつつ、その実践課題を備えている点で重要な意味をもつ。さらに韓国が北東アジアの大陸勢力と海洋勢力との間に位置しているという'地理的な事実'は、過去において不運な'地政学的な弱点'として認識されていたが、冷戦崩壊後の今はむしろ'地経学的な長点'として活用できる点に注目したのである。つまり、北東アジア構想は北東アジアをめぐる環境変化に対して、韓国の発展方向を新たな視点で再解釈し

ようとする発想から出発しているところで、政策的視野の拡大の意味をもつ。

第二に、北東アジア構想は、‘競争’と‘協力’あるいは‘内部繁栄’と‘共同繁栄’との二分法的な志向を止揚し、二国間の共存または相互作用の可能性を模索している点で新たな座標を提示している。無限な発展への潜在力をもつ北東アジアでの多様な協力事業を通じて、共同繁栄の基盤を整え、域内の公共財を構築し、域内ネットワークを強化させることで転換期を迎えている韓国経済の活路を模索する一方で、共同繁栄の基盤を構築しようとするものである。

こうした視点でみると、FTAとは、異なる国家間の市場統合および域内の公共財構築とネットワーク形成を目的とする国家間の包括的な協力であるが、その結果は各国間の競争促進と、それを通じた国内競争力の強化に基づく共同繁栄の追求として解釈することができる。そして競争と協力とのダイナミックな相互作用を通じて、内部繁栄と共同繁栄をともに成し遂げようとするのが、FTAである。

第三に、北東アジア構想は、北東アジアが抱える懸念の複合性に注目し、‘平和’と‘繁栄’との間で、好循環構造の創出の可能性を模索しようとする点で、韓国政策史においては異色の国家戦略である。北東アジア地域は、政治、経済、安保などのすべての側面で画期的変化を迎えており、それに対処するための能動的な対応策の備えが至急な実情である。過去の朝鮮半島問題は、多分に南北間または北・米間との両者問題として認識されてきたのに対し、北東アジア構想はそれを北東アジアの共通懸念として浮上させ、朝鮮半島問題の解決を北東アジアの公共財構築という視点で、利害当事者らにそれを認識させようとしている点で、肯定的に評価できる。

しかし、政策目標の方向設定の肯定性と、その推進過程に対する評価は別個の問題であろう。以下では、韓国のFTA推進政策を考察し、両者を含めて、韓国政府の北東アジア構想の問題点を探ってみる。

韓国のFTA推進政策

韓国最初のFTAであるチリとのFTA締結後、韓国が域内国の中でいち早くFTA協議に入ったのは日本である。両国は、2003年12月の協議を開始し、当初2005年末までに締結することに合意した。しかし6次協議（2004年11月）を最後に協議の突破口を見つけようとする両側の努力も見えないまま、長期間棚上げ状態になっている。

韓中FTAは、両国の研究機関間で共同研究を進めているが、政府次元での公式的な立場は明らかにされていない。

しかし韓米FTAの協議開始を前後にして、中国は韓国政府に公式・非公式のチャンネルを通じて、韓中FTAの協議開始の意志を表明してきた。その反面、韓国政府は韓中FTAが経済および外交安保にもたらし得る大きな波紋を憂慮し、未だ公式的な立場表明を控えている。

韓・中・日FTAの民間共同研究は2005年に終了し、共同研究チームは2006年から‘産官学共同研究’の開始を提案したことがある。これに対し、韓国と中国は支持したが、日本は反対した。その結果、3国が産学共同研究の形で引き続き推進していくことに折衷した。

表3 韓国の主なFTA推進現況

	協議国	協議回数	協議期間	備考
締結	チリ	事前会議：2回 公式協議：6回	協議開始：1999.9 協議受結：2002.10	発効：2004.4
	シンガポール	共同研究会：3回 公式協議：5回	協議開始：2003.10 協議受結：2004.11	発効：2006.3
	EFTA	共同研究会：2回 公式協議：4回	協議開始：2004.12 協議受結：2005.7	発効予定：2006.7
協議中	日本	産・官・学の共同研究会：8回 公式協議：6回	協議開始：2003.10	2004.11（6次協議）以後中断
	ASEAN	専門家グループ会議：5回 通商（経済）長官会議：4回 公式協議：11回（商品分野受結）	協議開始：2004.11	2006年末、協議受結目標
	メキシコ	専門家グループ会議：6回 公式協議：1回	協議開始：2005.9	戦略的な経済補完協定（SECA）
	カナダ	予備協議：2回 公式協議：4回	協議開始：2005.7	2006年上半年、協議受結目標
	インド	共同研究グループ会議：4回 公式協議：1回	協議開始：2006.2	包括的な経済協力協定（CEPA）
	アメリカ	実務検討会議：3回 公式協議：5回予定	協議開始：2006.2 2005.5～2006.11（6回の通商長官会議）	2006年末または2007年上半年（3月末）協議受結目標
検討中	MERCOSUR	共同研究グループ会議：3回	共同研究合意：2004.11	2006.3：第三次共同研究会議
	中国	2005～2007年末：DRC（國務院発展研究中心）とKIEP共同研究進行	民間共同研究合意：2004.11	2005.6：中国の民・官共同研究の提案
長期検討	中・日	2003.1～2005.12：3国の研究機関共同研究の遂行		2002.11：フノンベン3国首脳会議で、中国の失錫基総理が提案
	EFTA（東アジア）			2000：EAVGで提議 2001：EASGで提議

資料：金（2006）

韓・シンガポールFTAは、2006年3月2日に発効した。ASEANとは、2006年4月の11次協議（23～28日）において、商品譲歩案と原産地規定を含む商品貿易協定を締結し、サービスおよび投資協定を2006年末までに終わらせる予定である。韓・インドFTAは、12月に共同研究を開始、8月に3次共同研究を終え、2006年に協議に入る予定である。

アジア地域以外では、韓・EFTAのFTAの場合、2005年1月から協議を開始し、同年7月に協議受結を得て2006年上半年中、国会で批准を受けるための手続きを進行中である。NAFTA市場への橋頭堡を確保し、アメリカと類似したカナダとのFTAを通じて、長期的には韓米FTAに備えた学習効果をあげるという意義で始まったカナダとのFTA協議は、5次協議を終えた状態である。

韓国政府は、2006年2月にアメリカとFTAの協議開始を宣言した。韓・米FTAは、アメリカが韓国内部の与件（ス

クリーンカー、自動車の廃棄ガス規制、牛肉の輸入規制の再開、薬価再評価推進保留問題など)が整えば、正式な議論に入るかどうかを決めるとの方針を表明し、韓国政府は2005年11月から2月までアメリカのこれらの要求を受け入れ、2006年2月FTA協議開始を宣言した。

政府によるFTA政策推進の4つの特徴には、まず第一に、巨大・先進経済圏とのFTAを志向する点である。原則的にはFTAの経済的・政治的効果を極大化するために、巨大・先進経済圏とFTAを優先的に結ぼうとするが、現実的な与件を考慮し、中長期的に推進するという方針である。短期的には、経済的な妥当性、政治的な含意、相手国の意志、巨大・先進経済圏とのFTAを推進するのに役立つ‘橋頭堡の確保’等をもとに、その対象国を選定している。

第二に、内容的には、包括的かつ高水準のFTAを追求しようとする点を強調する。つまり、市場接近だけでなく、政府調達、相互認証の認定、知的財産権、紛争解決、競争政策など、その他の貿易規範および制度の調律までを含む包括的なFTAを志向する。また、商品分野ではサービス、投資に至るまですべての分野でWTO関連規定に整合的な高水準のFTAを追求する。

第三に、政府によるFTA推進戦略の核心部分は、同時多発的なFTA推進戦略として、‘今まで足踏み状態であったFTAの締結実績を短期間に積み上げ韓国企業の機会費用を減らし、各FTA別の否定的な効果を相殺させ、全体の利益を極大化しつつ、貿易収支の均衡を実現’するためであるといわれる。

最後に、手続きの面では、国民的な同意のもとで透明に推進することを明示している。

結局のところ、韓国政府のFTA戦略の核心は、巨大先進経済圏と同時多発的に包括的かつ高水準のFTAを推進することとして要約できる。

韓国の北東アジア構想の問題点

以下では、韓国政府の北東アジア構想が、究極的には北東アジア共同体の実現を志向している点に基づき、それと密接に絡み合っている韓国のもうひとつの重要政策であるFTA政策と結び付け、韓国の地域経済共同体形成の政策について、簡略に評価を行ってみる。

第一に、北東アジア構想では、安保共同体と経済共同体を北東アジア共同体構築の両軸として提示したにもかかわらず、経済協力の重要性の認識が不十分であった。北東アジア経済中心推進委員会の時期には、経済協力を多分にビジネス・ハブ実現の手段として狭く捉え、相対的に経済協

力を含んだ対外協力への関心が低かった。なお、北東アジア時代委員会の時期には、対外協力の重要性が強調されたものの、その中心軸が外交安保協力に設定され、経済協力の推進力が相対的に弱まった。このように、経済協力が国内競争力の強化と対外安保協力との間で漂流するなか、北朝鮮の核問題が長引き、経済協力のモメンタムが急速に弱まった。

したがって、長期的な眼目で経済協力を一貫して推進することが難しく、その結果、周辺国らの関心を引き寄せるような現実的かつ魅力のある協力事業の発掘が進まなかった。北東アジア構想は‘競争(内部繁栄)’と‘協力(共同繁栄)’の連係を模索している点が斬新なところである。しかしながら競争と協力の相互間ダイナミズムを導き出し、内的力量の強化に基礎した共同繁栄の枠組みを作り出せるような具体的なプログラムが進まなかったのである。

ある者は、周辺国が北東アジア協力構想に共感し難かった理由として、韓国が協力を強調しながら、その一方で自国の競争力強化を同時追求する二律背反の態度をとったからであるという。しかし、筆者はこれよりはむしろ、韓国が周辺国に互恵主義に立脚した魅力的かつ現実的な協力議題の提示するのが不十分であったのが問題であるといいたい。

第二に、北東アジア経済協力の空間的な対象に対する概念規定の論議も持続的に混乱を招いた。北東アジア構想に批判的な向きは、北東アジアという概念が、中国や日本ですんなりと受け入れにくく、韓・中・日3国間で共有できる明確な概念の北東アジアは存在せず、従って、地域的なアイデンティティも曖昧である点に批判の矢を放っている。また北東アジアにこだわるのが、域内分業構造下において無視できぬ重要なパートナーであるASEANを排除させてしまうという点を指摘する。

第三に、二国間FTAを域内経済統合へ収斂させる戦略が不十分なまま、韓国もまた日中と二国間FTA競争を繰り広げていくことに焦りを持っていた。その間、北東アジア構想とFTA推進とは、相互に密接な連関があるにもかかわらず、事実上は別個に進められてきた。韓国のFTA戦略は巨大先進経済圏を重視する立場であり、域内国を優先するものではない点から、東アジアを優先視する日本の立場とはとても対照的である。よって、韓国内では韓日FTA、韓・ASEANのFTAを、北東アジア経済共同体実現の視点から活用しようとする努力が足りなかった。これは韓国政府がFTAを通商懸案として狭く認識している傾向に起因するものと考えられる。しかし、韓国が属する北東アジアでの地政学的な特性により、アメリカを始めとす

る巨大先進経済圏とのFTAは韓国をめぐる外交安保の状況に変化を与えるものである。したがって、外交安保を含む包括的な対外戦略の大きな枠組みのなかで、FTAの役割と効果について思考すべきであったが、その点が不十分であった。

こうした脈絡から、アメリカが北東アジアでもつ密接な利害関係を考慮する際、韓国政府は韓米FTAが北東アジア構想と地域経済共同体の構築に及ぼす影響を勘案し、より慎重な姿勢を堅持すべきである。韓国政府は、韓米FTAが域内国が韓国にFTA協議を要請するモメンタムを作り、むしろ域内FTAの締結を加速化すると楽観的な見通しを示した。とはいえ、韓国では域内FTAの推進に対する国内の議論が不十分であり、韓米FTAの内容も未だ具体化されていない状態である。それゆえに、韓米FTAが北東アジア構想の実現に寄与するためには、次のような点に留意すべきであると強調したい。

第一に、アメリカをハブとするいわゆる‘hub-spoke FTA’締結の競争、つまりドミノ効果を誘発させることができる。これは二つの方向で進む可能性がある。まず、すでに中国とEUなどの主要国および地域が、韓国に積極的にFTA締結の意志を見せ始めており、確かに韓米FTAが韓国と域内国とのFTA締結を促進させる側面もある。しかしそれだけでなく、米国と域内国それぞれのFTA締結も誘発させることも考えられる。ASEANのなかでタイとマレーシアがすでにアメリカとの交渉を始まっており、韓米FTAはそれをスピード・アップさせるだろう。日本国内でもごく一部は、日米FTAの締結を急ぐべきだとの見解を述べている。そうなった場合、韓米FTAは、本意とは別に、域内国間のFTA締結のモメンタムを弱める結果を招いてしまうことになる。

第二に、韓国政府が韓米FTAに傾倒し、韓日FTAも押し進め、過度に中国を刺激する場合、これは北東アジアで中国・ロシア・北朝鮮間の北方の三角同盟と、米国・日本・韓国間の南方の三角同盟間の新たな冷戦構図を招くことになる。韓米FTAにより、冷戦体制崩壊後形成されてきた北東アジアの協力と和解の雰囲気にも亀裂が生じた場合、これまた地域経済共同体の形成を阻害する主要因になりうる。もし、韓国がこのような状況を避けるために、韓米FTAと同時に韓日FTAでなく韓中FTA開始に傾けば、韓日FTAはなおさら遠ざかることとなる。

4. 地域経済共同体の実現に向けて

FTAから経済共同体へ - 視点の転換 -

政治経済学的視点から経済統合を考察する代表的な経済

学者であるMyrdalは、経済統合を‘機会均等の西欧的な理想実現のための一つの課題’として捉える。つまり、利益共同体としての複数の国家が、一定の規範により、互いを調和・統合させることで、共同体全体の最適な目標達成を追及していく動的な過程として経済統合を捉える。従って、Myrdalは、経済統合が国境の除去というよりは利益共同体の領域の拡張という肯定的な概念で理解すべきだと強調する。またErbesも経済統合を個別主体の相互結合を通じて、社会経済的な最適状態である一つの共同体へ接近していく、動的な過程として定義している。

近代経済学的な視点から、経済統合を捉える代表的な学者である Balassaは、経済統合を‘各国民経済に属する経済単位間の差別を取り除くための’一つの過程(a process)であると同時に、‘各国民経済で相互間の様々な差別が存在しない’一つの状態(a state)であるとしている。

すでに、世界的なRTAの趨勢は地域主義を超え、RTAネットワークを形成する段階にまで進んでおり、筆者はここで更にRozmanの地域主義(regionalism)に対する理解に注目したい。Rozman(2003)は、地域主義を以下の五つの次元で捉えている。

第一に、地域主義は、経済統合のための構成員間の共同戦略によって支えられる経済関係の増進、経済統合である。第二に、地域主義は共同の行動を取るために構想された各国の制度などを通じた政治的関係の進展、すなわち、制度的な統合の次元である。第三に、地域主義には、労働市場の自由化と企業ネットワークまたは多様な懸案に対する共通議題の設定などを通じての域内国間の社会的統合という次元が存在する。第四に、共通の文化を通じて形成される地域的なアイデンティティの共有、つまりアイデンティティの形成である。最後に、域内国間の緊張緩和と安保的安定の増大に向けた安保議題への拡散という安保的な統合の次元である。

このように地域統合は、経済的統合から出発し、徐々に安保分野での統合へ進行する側面をもっている。Rozmanの見解は、筆者がFTAに注目する理由を明確に示してくれる。つまり、経済的な相互依存度の増大は、自然に外交安保的な緊張緩和および統合に寄与する点である。

RTAに対するRozmanの政治経済学的な視点は、東アジア経済共同体の実現の脈絡から有用な理論的基礎を提供してくれる。世界各国は、韓国とは対照的にFTAを単なる通商政策手段としてだけでなく、平和と地域安保のための複合的な外交政策の手段として見なしている。韓国もFTAを新たな国際秩序と環境に対応するのに活用する必

要がある。特に『平和と共同繁栄の北東アジア時代の実現』を最上位の外交目標として掲げ、その一貫として東（北）アジア共同体の建設を進めているがゆえに、経済共同体形成の有用な手段としてFTAを活用すべきである。

では、経済共同体の究極的な目標は何なのか。それは第一に、域内国間の成長の潜在力を高め、第二に、域内国間の政策共調を通じて、グローバル化の弊害を最小限にし、地域ガバナンスを構築する、第三に、最も重要であるが、経済協力と統合への利益配分の際に、勝者独占ではなく共同繁栄を追求し、それを通じて域内の外交安定的な安定性を高めることに寄与することである。

上記の三つは、相互密接に関わっており、相互間の好循環構造を創出する場合、東アジアの無限の発展可能性が現実となり、真の経済共同体が作られるだろう。しかし残念ながら、韓国のみならず、域内国の大半、特に域内の経済大国である日本さえ経済共同体という用語を頻りに使っているが、共同体的な視点で経済統合をみる見解は、まだ少ないと思われる。

北東アジアの様々な制約条件を考慮に入れると、当分の間は東アジアを主空間とする東アジア経済共同体を想定すべきである。これを段階的には低水準のFTA（EAFTA）から出発し、名実ともに経済共同体（Economic Community）へ発展させていくことが望ましい。これに関しては現時点から域内国間に合意が導出されなければならない。

東アジア経済共同体の期待利益と重点課題

東アジア経済共同体は、域内国に下記のような期待利益を与えるだろう。

第一に、市場統合は域内次元の競争力の強化に寄与する。それを通じた市場拡大により、規模の経済性が作用するわけで、域内国は取引費用の節約や生産要素の円滑な移動を通じてのシナジー効果を高められる。それを極大化させるには、何よりも東アジア標準の原産地規定の制定が急務である。また、不透明でかつ恣意的な非関税障壁などの貿易障壁の除去を通じて、貿易の円滑化に更なる努力を傾注すべきである。域内での公正な取引秩序の構築と、各種の排他的な非関税障壁の解消に向け、貿易規範および競争政策での協力は最も重要な課題である。日々鋭敏になっていく競争による貿易・投資紛争への事前予防と、事後的な利害調整が地域次元で円滑に行われるよう合理的な紛争解決のシステムを構築することも最も重要な公共財の構築になるだろう。IT・科学技術関連の北東アジアの実際の標準（de facto standard）を備えることもまた大きな利益につながる

るだろう。

第二に、Kawai and Motonishi（2005）は、日本、韓国、台湾、シンガポール、マレーシア、タイでは、Mundelが主張した『最適通貨地域（Optimal Currency Areas）』の条件が満たされていると指摘している。東アジア経済危機という共通の経験は、域内の国々に、政策協調による域内の為替レート安定化と、マクロ経済の健全性を高めることによる経済危機の再発防止と、究極的にはアジア共通通貨の形成が、持続的な経済発展に不可欠である点を悟らせてくれた。特に、東アジアはBoyer（2003）が言ったように、『チェンマイ・イニシアティブ（CMI）』の進展、アジア債権基金（ABF）の設立を中心軸とする東アジア金融通貨協力の制度化を、実物部門の統合に先立って実現させる可能性も少なくはない。域内の通貨協力が可視的な成果をあげる場合、これはアメリカの基軸通貨国としての確固たる地位を相当脅かすことにもなるだろう。

第三に、地域の共同の課題に対する解決の枠組みを作ることができる。各国政府は、EAFTAの枠組みのなかで、またはそれに並行させながら、漸進的にエネルギー、環境、低開発地域の開発など途上国の次元で解決できない問題らに対して、共同で対応するよう部門別の協議の場を設ける必要がある。これは究極的には東アジア経済共同体へ収斂していくことになるだろう。この問題に接近する際は、長期的にはグローバル化への共同対応の次元で東アジアの国だけでなく、企業と消費者、市民社会がともに作っていく、水平的でかつ開放的な地域ガバナンス構築の土台を築くという視点を保つことが大事である。

東アジアの共通懸案のなかで、見逃してはいけないのが地域格差である。今のように、域内国が事実上FTAを、多分に自国の国内競争力強化への対外与件造成の手段として認識しているかぎり、EAFTAさえも締結が困難であろう。また、たとえそれが実現されたとしても、それは一国次元での両極化を、地域次元で拡大再生産するか、グローバル化の弊害を地域次元でそっくりそのまま縮小再生産する方向へ働く可能性が濃厚である。

一例として、現在東アジアでの莫大な外貨保有高および貯蓄は、域内での適切な運用先を見つけれず、域外に還流されている実情である。東アジアでの金融通貨協力を通じて、これらの資金を域内の低開発地域の開発に活用できれば、これは域内の開発需要を満たし、同時に域外に流出していた過剰な資本が域内循環へ補填される結果となり、さらには東アジアの金融産業発展にも役立つだろう。なお、EAFTA締結による産業構造の調整および社会統合の促進のために協議体を構成し、EUの『構造基金（Structural

Fund)’を援用した‘東アジア構造基金(仮称)’の設立を構想するならば、東アジア経済共同体の結束と統合の理念を具体化させる証しにもなる。

第四に、東アジア経済共同体は、結果的には世界経済秩序に対する発言権の強化に大きく寄与する。むろん統合の形態が関税同盟ではない限り、EUのように明示的に共同で対外政策を駆逐することは難しいが、制度化を枠組みとして、適切に活用できる余地はあると思われる。現在のアメリカ主導のグローバル化と国際機構でのアメリカの強力な影響力に対する、適切な牽制と相互均衡が必要であると指摘されるが、未だこうした対抗力をもっているのはEUだけである。

もし、WTO/DDAやIMFなどの多国間舞台において、集団的な協議力の発揮が可能であれば、多国間主義に立脚した国際貿易システムで相互牽制と均衡がなされることに寄与するだろう。そのためには、域内サービスと投資、知的財産権など、未だドーハ・ラウンドで合意に至っていない分野への合理的な規範づくりが最も重要な意味をもつことになる。

最後に、東アジア経済共同体は、とりわけ朝鮮半島と北東アジアの和解に貢献する。北東アジア3国は、歴史教科書問題、領土問題など、近現代史において累積された葛藤を解消できないまま対立している。この時に経済共同体の形成を通じた地域内の相互依存度の増大は、こうした経済外的な葛藤と対立を解消するきっかけを提供してくれる。多様な経済協力の結果、相互依存度の増大時に、‘安保の外部効果(Security Externalities)’が生まれるのは、すでにカントが主張したとおりである。こうした効果は、南北・大陸鉄道網の連結、エネルギー協力、基盤ネットワーク・インフラ整備を骨子とするIT・科学技術協力、域内の大多数農業国の競争力を高める農業協力など、域内の社会間接資本のネットワーク構築分野で集中的に生じるだろう。

上記の四つの期待利益は、現在進行中である様々な協力課題を通じて、複合的に同時に達成可能なもので、個別課題が必ずしも一つの期待利益だけを充足させるものではない点を明確にしておきたい。つまり、各協力課題への様々な取り組みが絡み合い、総じて四つの期待利益の実現に寄与することのできる相互緊密な連関をもっている。

5. 結論に代えて

今までの韓国は多分に韓国的な視点で、地域経済共同体を描いてきたところが少なくはない。しかしこれからはより客観的な視点で、域内の構成員が共感することのできる

経済共同体の明確な目標と期待利益の提示、そしてそのための具体的かつ現実的な協力課題の提示により、周辺国の参加を誘導していかなばならない。

北東アジアがもつ地理的なアイデンティティの曖昧さは、それ自体北東アジアの歴史のなかで刻まれてきた固有の特性ともいえる。理念と体制間の極端な対立、その過程でこの地域の求心力と、アイデンティティを絶えず阻害してきた域外国の介入、多大な所得・技術格差は、北東アジアの歴史的産物である。従って我々が注目する‘北東アジア’とは、協力の対象を閉鎖的に限定する空間ではなく、我々の共通懸案が実在する空間であり、だからこそその解決に向けては北東アジアに限定せず、利害関係をもつ誰とも協力しようとするのである。

しかし、東アジアで進行中のどのような経済協力においても、北東アジアが相互協力のもとで、経済力に見合った責任のある主導権の発揮に努力していくことが要請される。ASEANは未だに結束力が緩く、見解を統一することが難しく、依然として途上国が多い。彼らがEFTAを主導するには限界がある。言い換えれば、地域経済共同体の単位が北東アジアであれ、東アジアであれ、肝心なのは、東アジアのGDPの約85%を占める韓・中・日3国間の和解と協力であり、信頼の回復である。特に日中関係が改善されない限り、経済統合の最も低い段階であるFTAさえも成立し難くなるだろう。

では、日中関係の改善のために、韓国に求められる役割は何なのか。それは何よりも、外交安保的な葛藤が渦巻くなかで日本と中国が経済協力に乗り出せる与件を造成することである。韓国は自らしかできない役割が、北東アジアの‘架橋国家・拠点国家・協力国家’である点を熟考しなければならない。

参考文献

- 金良姫「北東アジア協力構想の方向と主な推進課題」、『東北アジアの地域協力と安全保障 - 朝鮮半島を中心に -』国際セミナー発表論文(2004.6.11日、京都)
- 金良姫「北東アジア経済共同体の形成のための試論 - 韓国の視角からみた政治経済学的な主な論点」、朝鮮半島平和フォーラム国際会議『北東アジアの社会・文化及び経済共同体の構築案』提出論文(2004.10.21)
- 金良姫「北東アジア経済共同体の推進方向に対する一考察 - 共同繁栄のメカニズムづくりを中心に」、『国際経済学会の冬季学術大会』発表論文(2004.12)
- 金良姫「韓国経済の未来と北東アジア構想 - FTA戦略の再照明」、『参与政府2年間の評価と3年目の展望シ

- ンポジウム』発表論文 (2005. 3. 8)
- 金良姫「韓国のFTA政策の批判的検討と対案模索」、『動向と展望』夏号 (2006. 6. 1)
- 北東アジア時代委員会「平和と繁栄の北東アジア時代の構想 - ビジョンと戦略」(2004)
- 孫ピョンヘ『経済統合の理解』法文社 (2003)
- 李ジェミン、チャ・チャンフン『東アジアガバナンス - 地域・国家・地方に対する多層的なアプローチ』オルム (2004)
- 林ソンハク「東アジアガバナンスの模索：ガバナンスの収斂と分化」Center For International Studies (2006)
- 青木保、浦田秀次郎、白井早由里、福島安紀子、神保謙『東アジア共同体と日本の針路』NHK出版
- 小原雅博『東アジア共同体』日本経済新聞社 (2005)
- 谷口誠『東アジア共同体-経済統合のゆくえと日本』岩波新書 (2004)
- 平塚大祐『東アジアの挑戦』IDE-JETRO研究双書No.551 (2006)
- Balassa, B., The Theory of Economic Integration. Geoge Allen & Unwin. London, 1969
- Baldwin, Richard E., The Spoke Trap: Hub and Spoke Bilateralism in East Asia. CNAEC Research Series 04-02, KIEP, 2004.
- Boyer, Robert, 'European and Asian Integration Processes Compared' European Community Studies Association 2001 EUSA Review Forum: The Commission White Paper and European Governance, 2003
- Kawai, Masahiro and Taizo Motonishi. 'Is East Asia an Optimal Currency Area?', a paper presented to the Conference "Financial Inter-dependence and Exchange Rate Regimes in East Asia", Korea Institute for International Economic Policy, Korea/Policy Research Institute Ministry of Finance, Japan, 2005
- Kreinin, Mordechai E. and Michael G. Plummer, "Natural" Economic Blocs: An Alternative Formulation. 'The International Trade Journal, Vol. 8 No. 2, pp. 193 ~ 205.
- Rozman, Giibert. Northeast Asian Regionalism: Good Prospects, Slow Start. Center for East Asian Studies, Monterey Institute of International Studies, 2004
- Scollay, Robert, Visions of East Asian and Asia-Pacific Regionalism: Competing or Complementary? Occasional Paper Series 05-08, Institute for Global Economics/Korea International Trade Association, 2005
- Wolf, Martin, Globalization and Global Economic Governance, Oxford Review of Economic Policy, Vol.20, No. 1, 2004
- World Bank, Global Economic Prospects: Trade, Regionalism and Development, 2005

[韓国語原稿をERINAにて翻訳]

*An Evaluation of and Issues Concerning the
ROK's Initiative for Northeast Asia:
Towards the Realization of an East Asian Economic Community
(Summary)*

Yang-Hee Kim
Research Fellow

Korea Institute for International Economic Policy (KIEP)

The Roh Moo-hyun administration of the ROK, which came to power in 2003, has set forth a new state agenda in the form of the "Initiative for the Era of Northeast Asian Peace and Prosperity", which pursues the realization of a "peaceful and prosperous East Asian community". The following looks back at the trajectory of the ROK's initiative for Northeast Asia and free trade agreement (FTA) policy over the last three years, and identifies priority issues relating to the realization of the East Asian community.

In the ROK government's vision for Northeast Asia, firstly, the importance of economic cooperation in shifting the focus of this initiative from strengthening competitiveness (primarily promoting the economy) to security cooperation (external cooperation) has been overlooked, so it has been difficult to promote consistent economic cooperation from a long-term perspective. As a result, proposals for practical, attractive projects that will be of interest to neighboring countries have been inadequate. Secondly, there has been confusion about whether to make Northeast Asia or East Asia the main space for economic cooperation. Thirdly, the strategy for ensuring that bilateral FTAs ultimately become something that promotes intra-regional economic integration has also been inadequate.

The biggest requirement for the ROK to contribute to the realization of a regional economic community is a shift in its perspective, from thinking mainly in terms of FTAs to thinking in terms of an economic community. In other words, if the government of the ROK sees the "formation of an era of Northeast Asian peace and common prosperity" as a diplomatic objective of the utmost priority and will promote the formation of a regional community as part of

this, it should develop a new awareness of FTAs as a useful means of achieving this and be proactive in making use of them.

In view of the various constraints in Northeast Asia, the ROK should envisage an East Asian economic community that takes East Asia, rather than Northeast Asia, as the main stage for cooperation, for the time being. It would be more practical if this began with an FTA at a low level of integration (East Asian FTA) and was then developed into an economic community both in name and reality; with regard to this direction, it will be necessary to secure agreements between the countries of the region from this point onwards.

Until now, the ROK has tended to paint a picture of a regional economic community that revolves around itself. In the future, it will have to take a more objective viewpoint and induce neighboring countries to participate by presenting clear targets for an economic community with which all members of the region can empathize, as well as clarifying the prospective benefits and specific, practical cooperative tasks.

However, no matter what the space for economic cooperation, there can be no doubt that Northeast Asian cooperation is critical and that it must demonstrate the initiative appropriate to its economic scale. In particular, it will be difficult for an FTA to succeed unless relations between Japan and China improve. What is required is for the ROK to faithfully take on the role of a bridge in Northeast Asia, in order to ensure that Japan and China work towards economic cooperation.

(Translated by ERINA)

南北首脳会談以後の南北経済協力の評価および今後の課題

対外経済政策研究院 (KIEP) 専門研究員 洪翼杓

1. 問題提起：南北首脳会談と南北経済協力

2000年6月の南北首脳会談までの南北経済協力は、様々な制約要因によって期待されていたほどには活性化されなかった¹。南北経済協力活性化の制約要因としては北側の要因、南側の要因および南北関係の要因で分けられる。

まず、北側要因としては経済協力が体制に及ぼす否定的な影響を憂慮した北朝鮮当局の消極的な態度、電力・輸送・通信など劣悪な社会間接資本、市場購買力の不足、市場経済体系に対する理解不足などを指摘することができる。次に、南側要因としては、対北事業のリスクと短期的収益性の不足、IMF経済危機後の企業の資金余力不足、対北経済協力に対する南側での一部の否定的な認識、およびそれによる社会葛藤などが経済協力の拡大の障害要因として作用して来た。これらに加えて、南北間には投資保障などの制度的な装置の欠如、過大な物流費負担、適切な協力の相手方を確保することが難しいこと、経済協力に対する相互認識差、そして朝鮮半島をめぐる根本的な政治・軍事的な不安定などが経済協力発展の制約要因として作用した。

しかしながら南北経済協力には2000年の南北首脳会談を機に、新たな跳躍の機会が用意された。首脳会談以後、南北経済協力において最も大きな変化として現れたのは、個別企業レベルで進行して来た南北経済協力が、当局間レベルへと格上げされたという点である。南北首脳が「経済協力を通じて民族経済を均衡的に発展させる」ということを共同宣言を通じて合意することによって、政府・民間レベルの経済協力事業が拡大されるための政治的な基盤が用意された。経済協力が政府レベルへと格上げされたことによって、南北経済協力の安定性が大きく高まった。これ以前は、南北経済協力は制度的安定措置や枠組みが十分に用意されず、個別企業レベルで大きなリスクを抱えて事業を推進して来た。首脳会談以後は特に、官僚級会談と経済協力推進委員会等の様々な形の南北当局間の会談が定期的な開催されることによって経済協力の安定性を高め、経済協

力に関する制度的合意においても相当な成果をあげた。

また、首脳会談以後、南北経済協力と関連した重要な変化の中の一つとして南北間の対話が行われるようになったことによる朝鮮半島内の平和的な環境作りがあげられる。政治・軍事的緊張緩和および南北和解協力基調の定着は、南北経済協力活性化において有利な環境を提供したと評価される。

一方、南北首脳会談は南北経済協力が持つ意味とその性格にも多くの変化をもたらした。まず、南北経済協力²は本質的に経済事業であり、経済的実益が保障されなければ持続的な拡大と発展を期待することは難しい。従って、南北経済協力は朝鮮半島の平和政策と統一基盤作りといった根本的な目標を元に、お互いの経済的利益を高める、より現実的かつ直接的な目標を追求することが望ましい。これは南北経済協力が一部から指摘されているように、北朝鮮に対する一方的な支援に止まったり、経済協力事業に参加する企業が続けて赤字を出したりするのであれば、南北経済協力の基盤が弱体化し、持続的な拡大再生産が限界に迫ってしまうからである。民族経済の均衡発展は南北が相互利益を元に両側の経済格差を解消し、均衡的發展を通じて南北経済共同体形成の土台を拡大していくことである。従って、南北経済協力の拡大は北朝鮮側の理解だけではなく、韓国側にも相当な経済的価値と重要性を持っていると考えられる。このような観点から南北経済協力拡大の当為性を探ってみると以下の通りである。

第1に、韓国内の産業構造改編が差し迫っていることがあげられる。産業構造の高度化と市場環境の変化によって、経済力が弱まった一部斜陽産業と労働集約的産業の北朝鮮への移転によって新たな利益創出の機会を作ることができる。これにより韓国国内の産業構造改編による負担を最小化できる。

第2に、内需市場の拡大と南北の産業不均衡構造の解消である。対北支援および投資によって北朝鮮経済が再生さ

¹ 実際に首脳会談が行われるまでの南北経済協力は10年あまりの歴史にも関わらず様々な制約要因によって期待に答えることができなかった。1999年度南北貿易実績は3億3,000万ドルに過ぎない。非商業性の物資貿易(対朝支援、KEDO重油、軽水炉、金剛山観光事業など)を除いた実質的な貿易(商業性貿易)は1億8,900万ドルに過ぎない。投資事業も現代の金剛山開発事業を除くとほぼ足踏み状態であった(韓国統一部交流協力局、「1999年度南北貿易現況」、2000年1月26日付報道資料参照)。

² 南北経済協力は1990年に制定された「南北交流協力事業に関する法律」によって法的、制度的基礎が用意された。南北経済協力は単純物資貿易、委託加工貿易などの貿易事業と北朝鮮現地に対する投資協力事業に大きく分けることができる。

れ、北朝鮮住民の所得水準が高まるのであれば、中長期的に内需市場の拡大による規模の経済が実現可能になるだろう。また、短期的には一部労働集約的産業や斜陽産業の北朝鮮への移転から、中長期的には電気・電子、石油化学、自動車など重化学工業や先端産業の対朝移転および投資拡大を通じて、南北間に合理的な産業構造が形成されると、国際競争力を高める上で大きな力になると展望される。

第3に、韓国は地理的制約から脱皮できる。現在韓国は北朝鮮との陸上交通路の断絶から、事実上日本と同様に島国になっているが、これは中国・中央アジア・ロシアおよびヨーロッパなどの地域と貿易をするにあたって物流費の増加をもたらし、韓国の商品の競争力にも否定的な影響を及ぼしている。従って、北朝鮮との鉄道・道路連結事業は北朝鮮経済に対しては勿論、韓国経済にも肯定的な影響を及ぼすであろう³。

第4に、北東アジア地域における物流・交通の中心地になる契機となるだろう。朝鮮半島は地理的特性上、中国の東北地域と極東ロシア、そして日本をつなぐ物流・交通の中心地の役割を果たすことができる。従って、南北が陸路をはじめ、海路、空路など多様な物流・交通網連携に協力するのであれば、北東アジア地域における経済的な地位を高めることは勿論、輸送・中継による経済的実益をあげることができ、長期的には北東アジア経済協力のハブ機能を担当できるようになるだろう。

第5に、統一費用を減少させることができる。現在南北間の経済力格差は過去、統一当時の東・西ドイツの場合とは比べ物にならないくらい大きい。最近、韓国銀行が発表した統計によると、2004年現在の北朝鮮の経済規模は韓国の33分の1、一人当たりGNIは15分の1に過ぎない。このような格差は時間の経過と共に拡大している⁴。南北統一のためには北朝鮮経済を一定水準以上に引上げなければならないという点を考えると、現在の北朝鮮経済を再建するための支援と投資拡大は長期的には統一のための費用を前倒

しで負担することと同じであり、統一費用の減少効果も得られる。

一方、南北経済協力はこのような経済的意味以外にも朝鮮半島の緊張緩和と平和体系の定着に実質的に寄与できるという点から大変重要な地位を占めている。朝鮮半島地域は20世紀に日本に植民地支配され、解放と共に冷戦構造の下で民族分断と戦争を経験した。南北の分断と軍事的対峙は60年あまり続いているし、全世界的に見ても軍勢力集中度が最も高く、戦争が起こる可能性も最も高い地域として評価されて来た。従って、政治・軍事的に対峙状態にある南北が経済分野から交流と協力を推進・拡大して行くことは、中長期的に政治・軍事的緊張緩和と平和定着にも肯定的な影響を及ぼすと考えられる⁵。

勿論、南北は戦争を経験し、北朝鮮とアメリカの敵対関係が続いている点を考えると、経済協力が政治・軍事的信頼醸成や平和定着をもたらす作用には限界があるかも知れない。しかしながら、南北関係の改善および統一を究極的な目標とするならば、南北間の交流・協力を、容易に相互の実益をもたらしてくれる経済部門から始めることが望ましい。南北経済協力が北朝鮮指導部の体系維持と軍勢力強化ばかり助けているのではないかという指摘が一部で提起されているが、現在北朝鮮が直面している経済難を考慮したとき、民族的・人道的なレベルからの支援と経済協力を維持、拡大して行くことは不可避である⁶。

2. 南北経済協力の現況

貿易

1988年、韓国政府の「7・7宣言⁷」と「対北経済開放措置」によって始まった南北貿易は、「南北交流協力に関する指針(1989.9)」、「南北交流協力に関する法律(1990.8)」等の関連法令が制定されて比較的順調に出発した。しかしながら、その後南北貿易は朝鮮半島の対外環境と南北関係のなどの変化によって浮沈が繰り返された。

³ 特に北朝鮮内の鉄道、道路などをはじめとする社会間接資本(SOC)構築が本格化されると、最近厳しい状況である国内建設会社にも新たな跳躍の機会を提供できるだろう。

⁴ 韓国銀行、「2004年北朝鮮経済成長率推定結果」(2005.6.1)を参照

⁵ 分断国家の経済交流、協力が相互の信頼回復と全般的な関係発展に寄与した事例は統一前の東・西ドイツと現在の中国・台湾関係から見られる。東・西ドイツの場合、持続的な経済交流と協力がお互いの信頼構築と相互依存度の深化をもたらしたと評価される。中国・台湾間にも相変わらず政治的には対立状態が維持されているが、経済的相互依存度が深化されることによって政治、軍事部門において緊張水準が持続的に減少している。一般国民も分断による「最小限の不便」以外には統一と類似した水準の交流・協力が維持されている。

⁶ 南北間の経済協力事業は短期的な効果よりも中長期的に北朝鮮体制の変化を誘導し、経済的相互依存度の深化によってその波及効果が漸進的に政治・軍事部門にまで拡大されて行く展望をもつ。特に、経済協力と関連した多様な形の南北当局間の会話は自ずと軍事部門の会談へと繋がり、このような可能性を一層高める見込みである。

⁷ 日本語翻訳版を<http://www.ioc.u-tokyo.ac.jp/worldjpn/documents/texts/JPKR/19880707.O1J.html>で見ることができる。

まず、1990年代初め、全般的な南北関係を改善しようとする動きの影響で1991年と1992年に南北貿易は急激な拡大傾向を見せ始めた。国連への南北同時加盟（1991. 9.17）と南北閣僚級会談進行、そして「南北基本合意書」採択（1991.12.13）などにより、南北貿易は1990年の2,000万ドルから1991年には1億1,127万ドル、1992年にも1億7,342万ドルへと急成長した。

しかしながら、南北貿易の急激な成長の勢いは1992年中頃、北朝鮮の核問題が提起されたことから南北関係が冷却し、鈍化し始め、1993～94年の南北貿易はそれぞれ2億ドルに達しない水準で停滞した。これは1992年末から南北閣僚級会談が中断され、北朝鮮のNPT脱退宣言（1993. 3）と北朝鮮核問題によって南北関係が急激に梗塞状態になったためである⁸。

以来、北朝鮮とアメリカの間の核問題がジュネーブ合意（1994.10）によって解決局面に入ったことから、韓国政府は「南北経済協力活性化措置」（1994.11. 8）を発表、1995年には企業人訪朝および経済協力事業（者）承認などの措置で梗塞状態だった南北関係を戻し、南北経済協力を活性化するために積極的な措置を取って行った。その結果、1995年の南北貿易は南北関係が進展と梗塞が交差する中でも、委託加工貿易の増加とKEDO重油支援などによって1994年に比べて47.7%増加し、2億8,729万ドルを記録した。

しかしながら、このような南北貿易の増加趨勢は長続きせず、金泳三政権の末期に南北間の敏感な事件が相次いで起き、再び沈滞期に入った。対北コメ支援過程にて発生した人共旗（北朝鮮の国旗）の掲揚や船員抑留事件、1996年羅津・先鋒投資フォーラムへの韓国関係者参加が霧散したこと、江陵市潜水艦武装工作員侵入事件などが南北関係を大きく悪化させ、1996年には南北貿易が始まって以来初めて減少を記録した。それに加えて、1997年には韓国経済が迎えた金融危機は南北経済協力に対する企業の関心と投資余力を大きく萎縮させ、南北経済協力に参加している既存の企業体らにとっても南北経済協力事業は相当な負担になった⁹。

1998年2月、金大中政権に入ってから、沈滞した南北経済協力を活性化させるために再び「南北経済協力活性化

措置」（1998. 4.30）を取る一方、金剛山観光事業の推進と対北経済支援の拡大措置などが発表された。このような韓国政府の措置によって、IMF経済状況の下で減少していた南北貿易は韓国国内景気の回復と共に再び急成長の勢いを回復し、その結果1999年の南北貿易は3億3,344万ドルまで増加した。北朝鮮産農林水産物搬入（輸入）が増加し、委託加工貿易が拡大するなど商業性貿易が多少回復すると同時に対北肥料支援、金剛山観光開発等の経済協力事業推進による非商業性対北物資の搬出（輸出）も大幅に増加した。

このような南北貿易の増加は2000年6月の首脳会談をきっかけに一層高まった。特に、2000年には委託加工貿易が拡大され、北朝鮮農林水産品の搬入が増加するなど商業性貿易が大幅増加し、食料・肥料などの対北支援、軽水炉事業をはじめとする対北経済協力推進による非商業性物資搬出の増加などによって、南北貿易が始まって以来最高額である4億2,515万ドルを記録した。しかしながら、2001年に入って、韓国国内景気の全般的な沈滞による投資や需要の萎縮、南北間の輸送条件や制度的装置の未整備、南北関係の小康局面、アメリカの対テロ戦争など、国内外的な情勢の影響によって南北貿易は前年度に比べて5.2%減少し、4億300万ドルに止まった。

南北首脳会談の成果が実質的に現れ始めたのは2002年以後であると言える。金大中政権の発足した1998年から2001年まで、南北貿易が拡大したのは食料・肥料などの対北支援、軽水炉事業、金剛山観光事業の関連物資、重油支援などの非商業性貿易に負ったものである。一方、商業的取引や委託加工貿易などの商業性貿易は2億～2億5,000万ドルの水準で停滞状態である¹⁰。しかし、2002年以後の南北貿易は、商業性貿易を中心に伸びる傾向が現れ始めた¹¹。2002年の南北貿易は6億4,173万ドルで前年度に比べて59.3%も増加し、年間総額で史上初めて6億ドルを上回った。商業的売買取引や委託加工貿易等の商業性貿易は2002年に3億4,296万ドルで48.3%増加し、全体貿易額の53.4%を占めた。軽水炉物資、食料支援、鉄道・道路資材や装備などの非商業性貿易も2億9,877万ドルで79.3%増加し、全体貿易額の46.6%を占めた。即ち、2002年に南北貿易規模

⁸ 当時、韓国政府は第11回統一関係長官会議（1993. 6）で北朝鮮核問題が解決されるまで南北経済協力を暫定的に留保する措置を取り、北朝鮮も対韓および対米の対立を激化させながら全ての南北関係を全面的に中断させる方向へと政策を転換することによって、南北経済協力はしばらくの間沈滞期に入った（対外経済政策研究院『2002年度北朝鮮経済白書』（2002.12）pp.534-535）。

⁹ 韓国の金融危機が南北貿易に与えた影響は貿易実績にも現れているが、IMFの管理体系に入った翌年である1998年の南北貿易実績は2億2,194万ドルへと落ちたし、特に搬入は前年度に比べて52.2%も減少した。

¹⁰ 梁文秀、「南北韓経済関係の今日と明日」、慶南大学北朝鮮学部『南北韓関係論』（ハンウル、2005）p. 280

¹¹ 商業貿易の増加は北朝鮮経済の部分的な好転、北朝鮮当局の積極的な対南経済協力姿勢などに起因したと解釈できる（梁文秀、前掲書、p. 280）。

が大幅増加した要因は、商業性貿易である商業的取引と繊維類委託加工貿易などが増加しただけでなく、非商業性貿易である対北食料借款をはじめとして、鉄道・道路連結事業と関連した資材装備などの支援が活発に行われたことによって南北貿易規模が例年に比べて大幅増加したためである。

表1 南北貿易の状況 (単位：千ドル)

年 度	搬 入		搬 出		合 計	
	金 額	委託加工	金 額	委託加工	金 額	委託加工
1989	18,655	0	69	0	18,724	0
1990	12,278	0	1,188	0	13,466	0
1991	105,863	0	5,547	0	111,266	0
1992	162,863	638	10,563	200	173,426	839
1993	178,167	2,985	8,425	4,023	186,592	7,008
1994	176,298	14,321	18,249	11,343	194,547	25,663
1995	222,855	21,174	64,436	24,718	287,291	45,892
1996	182,400	36,238	69,639	38,164	252,039	74,402
1997	193,069	42,894	115,270	36,175	308,339	79,069
1998	92,264	41,371	129,679	29,617	221,943	70,988
1999	121,604	53,736	211,832	45,883	333,437	99,620
2000	152,373	71,966	272,775	57,224	425,148	129,190
2001	176,170	72,579	226,787	52,345	402,957	124,924
2002	271,575	102,789	370,155	68,388	641,730	171,782
2003	289,252	111,639	434,965	73,370	724,217	185,009
2004	258,039	107,791	439,001	68,218	697,040	176,008
2005	340,281	131,226	715,472	78,503	1,055,754	209,729

資料：統一部、「月間交流協力動向」、各号。

2003年も、南北貿易は北朝鮮核問題という悪材料にもかかわらず、前年に比べて12.9%増加し、7億2,422万ドルを記録し、年間総額で史上初めて7億ドルを上回った。商業的売買取引や委託加工貿易等の商業性貿易は4億868万ドルと19.2%増加して全体的な貿易増加を主導し、貿易全体において占める商業性貿易の比重も2002年(53.4%)を上回る56.4%を占めた¹²。一方、軽水炉物資をはじめとする人道的支援、鉄道・道路資材や装備提供などの非商業性貿易は5.6%増加した3億1,554万ドルを記録し、全体貿易額の43.6%(2002年度46.6%)となった¹³。

しかし、南北貿易は2004年に再び減少した。2004年の南北貿易は開城工業団地の本格的な開発と観光事業の活性化、龍川災害支援など人道的な対北支援の拡大によって非商業性貿易が増加した一方、商業性貿易の不振で前年に比べて3.8%減少し、6億9,704万ドルに止まった¹⁴。このうち商業性貿易は3億4,780万ドルで14.9%も減少したが、これ

は韓国国内景気の沈滞と南北関係が梗塞状態になったことなどが主な原因として作用した。

2005年には南北関係が梗塞局面から抜け出し、開城工業団地事業が本格化し、南北貿易も前年に比べて51.5%も急増した。これによって1989年に南北貿易が始まって以来、初めて年間貿易規模が10億ドルを超えた¹⁵。このように南北貿易が急増したのは開城工業団地の本格建設やモデル団地の稼働による商業的取引の増加と共に金剛山観光施設の拡充や対北支援増加などによるものである。特に、2005年の商業的取引は6億8,954万ドルで58%も増加して全体貿易額の65.3%を占め、南北貿易を主導する形となった。

結局、南北貿易は今まで18年以上経過して、南北相互の経済性や利益を追求する実利主義的な傾向を見せていると評価できる。これは南北貿易規模が以前に比べて大幅に増加し、参加企業や取引品目も大幅に拡大し、商業的取引や委託加工貿易などの商業性貿易が全体的な南北貿易の成長を主導している点から分かる。しかしながら、政治的脆弱性は南北首脳会談によって多少改善されたが、南北貿易は依然として国内外の情勢や南北関係の変化などに敏感に反応している。

投資

対北投資は1994年11月「第1回南北経済協力活性化措置」直後、1995年から表だって行われるようになり、最も代表的な投資事業が1998年に現代峨山が1億4,481万ドルを投資した南北経済協力史上最大規模である金剛山観光事業である。しかしながら、対北投資事業は2005年末現在、事業承認件数が合わせて85件に過ぎず、南北貿易に比べて依然として活性化されていない。

開城工業団地の稼働以前に事業承認を受けた協力事業の中では、現代峨山の金剛山観光事業、緑十字のウロキナーゼ製造事業、平和自動車の自動車修理及び組み立て事業、国陽海運の南北海運事業等6～7件のみが実行されている。他の事業は、韓国側企業の内部事情または北朝鮮側との協議過程での意見相違などによって事業推進が中断・遅延されている実情である。また、運営されている事業の場合さえも現代峨山の金剛山観光事業は公企業である韓国

¹² 商業性貿易の中で商業的売買取引は前年比30.2%増の2億2,367万ドルであり、委託加工貿易は8.1%増加の1億8,501万ドルを記録した。

¹³ 非商業性貿易の中で協力事業用物資貿易は4,489万ドルで前年に比べ46.3%も減少したが、これは北朝鮮核問題によって韓・米・日3国がKEDO事業を中断したことが最も大きな原因と指摘されている。一方、対北支援物品の搬出は2億7,065万ドルで前年と比較して27.0%増加して非商業性貿易全体の85.8%を占めた。対北支援の具体的な内容を探てみると、肥料支援など純粋な人道支援物資が1億3,497万ドル、食料借款提供が1億264万ドル、南北鉄道・道路連結工事の資材や装備関連借款提供が3,304万ドルを記録した。

¹⁴ 韓国統一部『2005統一白書』(2005. 2) p.86

¹⁵ 韓国統一部『2006統一白書』(2006. 3) p.105。

観光公社の関与と政府の観光経費補助などを考えると事実上官民共同事業とみなせるし、韓国電気の軽水炉建設事業やそれに関わった通信業・銀行業等も単純な意味の民間部門の経済協力事業であるとは考えにくい。

表2 年度別協力事業者及び協力事業承認現況(単位:件)

区分	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	計
協力事業者		1			6	4	16	13	2 (4)	1	6	3	4	28 (1)	29	113 (5)
協力事業					1		5	9	1	2	5	2	2	26 (1)	32	85 (1)

注:()内の数字は経済分野協力事業者及び協力事業中取り消された件数。これまでに協力事業者は5件('99.12.23、シンイル皮革、セウォンコミュニケーション、ソンファ国際グループ、IMシステム、'04.1.19(株)フンネット)協力事業は1件の取り消し措置('04.1.19(株)フンネット)があった。
資料:韓国統一部

対北投資事業が不振な理由は第1に、南北関係や朝米関係の不安定と不十分な投資保障措置のために投資リスクが大きい点があげられる。第2に、電力、鉄道など北朝鮮の基本インフラが大変脆弱である点があげられる。電力不足が深刻で停電が予告なしで高い頻度で発生している。それだけでなく電圧も不安定であるし、貨物輸送の90%以上を担当する鉄道の場合には単線で設備老朽化、電力不足などによって効率性が大きく低下している。第3に、企業人の通行や通信上の制約があげられる。企業人の北朝鮮への渡航が依然として制限されていることから、作業指示、品質管理がファックスを通じて行われるなど、すみやかに問題を解決するのが難しいことが指摘されている。第4に、企業経営上の制限があげられる。投資企業が北朝鮮労働力を直接募集することは認められず、北朝鮮労働行政機関を通じて雇用する。また、投資企業が海外で物資を購入することと生産品を北朝鮮国内に販売することが制限されている。そして合併事業の場合には、韓国の企業人の経営が制限されたりもする¹⁶。

このような要因から対北投資事業は依然として期待どおり進んでいない状況ではあるが、2000年の南北首脳会談は対北投資事業において重要な意味を持っている。首脳会談以前の対北投資事業は南北当局間の協議や支援方案等に対する合意がない中、個別企業レベルで推進されたといえる。即ち、投資保障のための制度的な装置と南北当局間の協議

基盤が脆弱な状況での対北投資は非常に危険性が高い事業だった。これが個別企業の投資を制約する根本的な要因として作用した。

このため、首脳会談以後、当局間会談が定例化され、投資関連の制度的装置が合意・発効された。2003年以後が対北投資事業の実質的な推進の時期という見解があるが、これは無理からぬことである。これは協力事業承認を受けた85件の中で60件が2003年以後に承認されたことからわかる。そのなかで27件が開城地域の投資事業である。これは開城工業団地の成否が今後の対北投資事業の重要な指標になる可能性が高いという点と、平壤など北朝鮮全域に対する投資も次第に拡散されていることを示唆している。

特に、2005年7月の第10回南北経済協力推進委員会の合意を元に、南北経済協力は一方的な形の経済協力から「有無相通」¹⁷の双方向的・補完的な形の経済協力へ、また単純物資の貿易から対北投資協力の時代へと転換してきていると言える。特に当時の会議で南北は軽工業や資源開発における協力事業の拡大に合意したことから、今後南北経済協力の中心は地域的には開城工業団地、事業分野は軽工業や資源共同開発分野を中心に投資協力事業が拡大されていくと展望される。しかしながら、対北投資事業は今まで多くの障害と制約要素などによって苦勞してきたことを考えると、より戦略的で、中長期的なアプローチが必要とされる。

3. 南北経済協力の評価と「新南北経済協力事業」の推進方向

南北首脳会談以後、南北経済協力は様々な制約にも関わらず、多くの成果が得られた。首脳会談以後、南北経済協力から得られた成果を整理すると、第1に、経済協力関連の制度的な改善において相当な進展があったことを指摘できる。南北当局は2000年12月に合意して以来、今まで実質的に稼働されぬままあった「経済協力関連の4つの合意書」(投資保障、二重課税防止、商事紛争、清算決済)の発効通知文を2003年8月交換して、南北経済協力の制度化や法的安定性を高めた。また、南北経済協力推進委員会を通じて、原産地規定、海運協定、3大経済協力事業(金剛山観

¹⁶ 韓国銀行「南北経済協力の現況および今後の課題」(2004) pp.15-16

¹⁷ 北朝鮮の『経済辞典』は「有無相通の原則は自立的民族経済建設のための必需的要求である...社会主義の対外貿易の基本目的は社会主義の経済建設の早い発展のために媒介、国にないか足りない機械、設備、原料や資材と人民消費品など使用価値そのものを保障することにあるし、利益追求や価値が前面に提起できない。有無相通の原則は社会主義国家の対外貿易の基本目的を実現するにあたって重要な意義を持つ。社会主義国の対外貿易において有無相通の原則は不等価交換を排除し、お互い助け合うことを重要な要求とする。有無相通の原則に基礎する対外貿易においてはより発展した国が発展していない国に自分の商品を高く売ったり、その国の製品を安く買ったりすることがなく、貿易取引過程がお互い公定に利得を得てお互いの国と助け合うことである。対外貿易にて有無相通の原則が貫く時に、民族経済の自立的発展はより促進され、人民生活はより早く向上できる」と説明している(社会科学出版社、「経済辞書」2巻(1985) p.657)。

光事業、開城工業団地建設事業、鉄道・道路連結事業)に関する細部事項などにも意味のある合意を引き出して、南北経済協力が一層高いところに跳躍できる環境を作り出した。特に、このような制度的装置を用意して行く過程で南北当局間の多様な会談が開催された点も、南北経済協力の安定性を高める重要な役割を果たした。

第2に、商業性貿易を中心とした南北貿易の持続的な拡大である。特に、2000年以来、商業的取引と繊維類の委託加工貿易などの商業性貿易を中心に増加し続けてきた。非商業性貿易も勿論、軽水炉事業の中断にもかかわらず、対北食料借款をはじめとする人道的支援と鉄道・道路連結事業に関連した資材装備などの活発な支援によって増加してきた。また、日朝関係が北朝鮮核問題と日本人拉致問題などから悪化し、両国間の貿易も大幅に減少したことも、南北貿易の増加へと繋がった。

第3に、対北投資事業が開城工業団地開発をきっかけに活性化されている点である。南北貿易に比べて投資事業が不振であることは、北朝鮮の核問題による政治・軍事的状況の不確実性と投資保障関連の法制の未整備が主な原因として指摘されている。しかしながら、最近の南北間に経済関連法制の整備が相当な水準まで進展しただけでなく、2004年12月から開城モデル団地の入居及び稼働が始まったことから、投資事業も次第に活性化されている。

第4に、金剛山観光事業、開城工業団地開発事業、南北鉄道・道路連結事業などいわゆる「南北経済協力3大事業」が正常に動き出した点を指摘できる。金剛山観光事業は陸路観光が始まって、観光客が月1万5千名を上回っており¹⁸、事業の収益性も大きく改善された。開城工業団地は2004年4月から工業団地開発の本工事が進行しているなかで、開城工業地区管理委員会の入居式が2004年10月に開催され、同年12月からモデル団地の入居、稼働が始まった。鉄道・道路連結事業は比較的無理なく推進され、現在は鉄道のモデル運行だけを残している。

このように南北首脳会談をきっかけに一段階跳躍した南北経済協力は、これからは首脳会談から6年間の成果を元に新たな段階への進入を準備して行かなければならない。今後予想される「新南北経済協力事業」の推進方向を探ってみると次の通りである。

第1に、既存の一方的・資源的経済協力事業から双方向的・相互利益追求型経済協力事業へと転換していく見込みである。南北当局は既に有無相通と相互協力の新たな方式

の経済協力事業の推進に合意した。これは既存の一方的経済協力から双方向的経済協力へと発展していくきっかけとなる。すなわち、南北が保有している資源と資本・技術を結合させて民族の共同利益を追求して行くというスタイルである。そのために早期に北朝鮮の消費財産業と地下資源開発のための本格的協力が行われると予想される。それに関連して北朝鮮側は住民生活と直結する衣服・靴・石炭など軽工業製品の生産用原資材を韓国側に要請し、これに対して韓国は北朝鮮側の住民生活水準を高め、かつ経済の相互補完性を高めるために2006年から要請品目を北朝鮮に提供することにした。また、北朝鮮側は韓国側に対して、相対的に豊富な亜鉛・マグネサイト・燐灰石精鉱など地下資源の開発に対する投資保障や生産物提供を提議した。韓国側が安定的でかつ安い値段の原資材供給地を確保できることから意味のある合意と言える。このような合意が履行されれば、韓国側は軽工業関連原資材を提供する一方、北朝鮮側の鉱物資源の開発への参加及び鉱物資源の搬入拡大などによって南北経済協力を一層高い位置に発展させる効果が得られるであろう。北朝鮮側の生活必需品や消費財関連の軽工業の生産活動を支援することにしたことは、北朝鮮住民の福祉向上に肯定的な影響を与える可能性が高く、今まで制約が多かった北朝鮮地下資源開発投資や生産物の提供保障などの協力も可能になった。

第2に、新しい中長期経済協力プロジェクトの推進である。既存の3大経済協力事業が完成段階に入ったことから、南北関係の新たな推進力を提供し、南北間の経済協力水準を高められる新しい事業を必要性とする声が高まってきた。政府は、南北間の5大新経済協力事業によって南北経済協力の外延の拡大を狙っている。現在発表した5大新経済協力事業の主要内容をみると、農業協力：一部北朝鮮協同農場を対象に営農技術を支援、林業協力：養苗場造成・病害虫防除などモデル事業の正確な履行、水産業協力：西海共同漁業事業に力点、東海共同漁業も並行、水産業分野の生産・加工・流通分野の協力を通じた互恵的水産協力基盤を構築、軽工業協力：衣服・靴・石炭原資材を商業的取引の形で支援、工業協力：軽工業協力で連携、北朝鮮地下資源の投資開発と協力推進など。5大新経済協力事業の推進によって北朝鮮経済難の緩和と韓国経済の新しい市場開拓の機会などの効果が得られると考えられる。

第3に、大規模な社会間投資資本(SOC)事業の推進である。既存の経済協力拠点を活用し、物流・通信やエネルギー

¹⁸ 金剛山観光客は2005年6月に累計100万名を超えた。

部門の大規模経済協力事業を推進していかなければならない。それに関連して、まず、2006年内に京義線・東海線鉄道の開通、鉄道・道路を用いる陸上輸送の活性化を推進しなければならない。また、経済協力事業の資源のために開城・金剛山地域を中心に通信協力を拡大すると共に、北朝鮮のエネルギー不足を解消するために対北送電及び発電所建設などを積極的に模索しなければならない。

第4に、南北間経済協力から多国間または国際的協力事業への転換である。今までの南北経済協力が民族内部の取引や南北関係レベルで行われたとすれば、新南北経済協力事業は多国間または国際的な形で行われていくと予想される。既に中国の対朝投資が拡大されていて、開城工業団地の生産品の原産地規定や輸出市場開拓問題は韓国対外経済政策の主な課題となった。また、既存の南北経済協りに比べて規模面で大幅に拡大され、韓国側の企業は勿論、外国系企業も連携できるならば、南北経済協力は世界経済の流れの中でその性格と位相を考えざるを得ない。そのためには、北朝鮮が国際社会の一員になれるように自ら体制の透明性と開放性を高めなければならないといった主張が提起されている。しかしながら、このような北朝鮮の変化のためにはまず、体制保障と経済制裁の解除のような国際社会の義務も同時に行われるであろう。

4. まとめ

南北経済協力は首脳会談をきっかけに新しい発展段階に入り、南北経済の深化・発展は民族経済共同体の形成、南北緊張緩和と平和的な雰囲気醸成、民族同質性の回復などに大きく寄与した。また、北朝鮮の経済問題の解消と住民生活改善に寄与し、韓国の企業に新しい経済活動の機会として活用されている。南北経済協力は首脳会談の成果をもとに新たな段階に入りつつあると言える。

今後、新南北経済協力事業を実質的に推進して行くための政策課題としては、第1に、直面した北朝鮮核問題の解決による経済協力拡大の外的条件を作り出すことに注力しなければならない。北朝鮮核問題の平和的解決と朝米関係の改善は南北経済協力活性化に必須であり、このような国際環境の下で政府レベルの経済協力プロジェクトの推進が円滑に行われる。従って、核問題の平和的解決のために、

北朝鮮と米国に対する説得、北・米間の対話仲裁の努力、中国・ロシア・日本・EUや国連などに対する外交的支持の獲得などに力を入れなければならない。

第2に、南北経済協力の法的・制度的基盤の構築を持続

的に推進して行くべきである。2000年12月に南北当局が署名した「経済協力に関する4つの合意書」が2003年8月に発効されたことを考えると、すでに合意された経済協力関連制度がいち早く発効し、作動できるように当局間の協議で集中的に論議しなければならない。特に4つの合意書が円滑に稼動するためには、関連する試行細則や追加的な補完措置がすばやく取られなければならない。

第3に、新経済協力事業の発掘のために南北当局間の合意を具体化することが必要である。首脳会談以来、南北当局間に合意した「3大経済協力事業」は事業の規模、性格などから民族経済の発展と南北関係の改善に大きく寄与した。しかし、その後北朝鮮核問題が提起され、現政権の出発による対北政策の変化や南北関係の梗塞状態を解消のための追加的な事業創出ができなかった。従って、既存3大事業以外に韓国側政府が提示した農業、漁業、環境、観光およびSOC開発事業などの分野から中長期プロジェクトを発掘するためには、北朝鮮側当局との緊密な協議が不可避である。

第4に、南北経済協力に参加する企業に対する税の減免や金融支援を拡大するべきである。南北協力基金の貸し出し制度を大幅に改善し、民間企業が低利で協力基金の貸し出しを受けることができるようにすべきである。また、銀行で企業が経済協力資金の貸し出しを申し込む時、政府が信用保証基金などに企業の信用を保証するようにし、その後、損失部分に対して基金で支援するセーフティネットも検討していくべきことだ。

第5に、南北経済協力及び北朝鮮経済発展のためのロードマップの作成や財源拡充である。長期的・マクロ的観点から南北経済協力と北朝鮮経済発展のためのロードマップが提示されるべきである。南北当局間の協議機構を通じて共同発展のための青写真を用意し、インフラ構築、産業の再配置、中心プロジェクトなどを推進し、国内企業に同事業への優先的な参加の資格を付与するべきである。一方、国民的合意によって経済協力事業および対北支援事業などに必要な財源確保のために、毎年韓国の国家予算およびGDPの一定比率を対北経済協力基金として割り当てることも積極的に考慮すべきである。最近、南北関係の発展及び経済協力拡大によって南北協力基金の需要が大きくなっている。特に北朝鮮核問題が解決された後は、大規模な経済協力財源が必要だという点を考えると焦眉の急であると言える。

[韓国語原稿をERINAにて翻訳]

An Evaluation of South-North Economic Cooperation Since the South-North Summit and Prospects for the Future (Summary)

Ihk-pyo Hong

Senior Researcher, Korea Institute for International Economic Policy (KIEP)

Due to various constraints, economic cooperation between the ROK and the DPRK was not activated to the degree that had been anticipated until the summit between the two Koreas in June 2000. After that summit, South-North economic cooperation, which had been progressing at the level of individual companies, was upgraded to the status of inter-authority cooperation. The alleviation of political and military tension and the increased tendency towards South-North conciliation and cooperation provided a favorable environment for realizing more intensive economic cooperation between the two Koreas.

South-North economic cooperation is essentially focused on business. It is difficult to expect sustained expansion and economic development if practical benefits are not guaranteed. Consequently, in undertaking such cooperation, it would be preferable to pursue more practical, direct targets that improve mutual economic benefits, based on the fundamental objectives of creating policies for peace on the Korean Peninsula and building the foundations for unification.

Economically speaking, South-North economic cooperation would minimize the burden of industrial restructuring in the ROK, bring about an expansion in the domestic market and redress the imbalanced industrial structure in the two Koreas. Moreover, it would enable the costs of unification to be decreased. Projects focused on reconnecting rail and road links with the DPRK would result in the ROK being connected to the rest of the continent. The Korean Peninsula would become a hub for distribution and transport in Northeast Asia. This would provide an opportunity for the two Koreas to secure practical benefits from transport and transit business. South-North economic cooperation is also extremely important in that it can contribute to alleviating tension and ensuring that a peaceful system becomes established on the Korean Peninsula.

South-North economic cooperation has two aspects: trade and investment. Trade began in 1988, with the ROK government's "July 7 Declaration" and "Measures to open up economic relationships with northern countries (i.e. socialist countries)". However, South-North trade underwent repeated ups and downs, due to the international political environment on the Korean Peninsula and changes in the South-North relationship. South-North trade underwent a rapid expansion after the simultaneous accession of the two Koreas to the United Nations on September 17, 1991, and the inter-Korean ministerial talks in 1991 and 1992. However, the rapid pace of the growth of South-North trade slackened off in mid-1992, due to the emergence of the DPRK nuclear issue, and trade between the two Koreas stagnated in 1993 and 1994. Once the nuclear issue entered the resolution phase with the Geneva

Agreement (October 1994), the government of the ROK actively promoted South-North economic cooperation. In 1995, the government of the ROK implemented proactive measures to activate South-North economic cooperation, such as permitting businesspeople to visit the DPRK and granting permission to people to conduct economic cooperation projects. In 1996, South-North relations deteriorated considerably and it was in this year that South-North trade recorded a decline for the first time since it began. In addition, the financial crisis that beset the economy of the ROK in 1997 resulted in companies' investment capacity and interest in South-North economic cooperation becoming significantly atrophied. In February 1998, after the Kim Dae Jung administration took power, the government adopted a more proactive stance with regard to South-North economic cooperation, announcing measures aimed at promoting tourism at Mt. Kumgang and expanding economic support for the North.

The growth in South-North trade increased further, triggered by the summit in June 2000. In particular, in 2000, commercial trade grew significantly, including trade focused on contract manufacturing and imports of agricultural, forestry and fisheries products from the DPRK. Moreover, due to aid and the increase in exports of non-commercial commodities under the KEDO project, South-North trade reached its highest level up to that point. Nevertheless, it was only from 2002 that the substantive results of the South-North summit began to emerge. Total annual South-North trade in fiscal 2002 exceeded \$600 million. Commercial trade grew to account for 53.4% of the total value of trade. In 2003 as well, total annual South-North trade exceeded \$700 million, despite the adverse factor of the DPRK nuclear issue. However, South-North trade declined again in fiscal 2004, due to a slump in commercial trade. With regard to South-North trade in fiscal 2004, although non-commercial trade increased due to such factors as the full-scale development of the Kaesong Industrial Zone, the activation of tourism projects and the expansion of humanitarian support for the North, including the provision of support in the aftermath of the Ryongchon disaster, commercial trade declined by 14.9% due to the recession in the ROK and the fact that South-North relations were deadlocked. In 2005, South-North relations recovered, the Kaesong Industrial Zone project got underway in earnest and there was a surge in South-North trade. As a result, annual trade exceeded \$1 billion. South-North trade can be said to adopt a utilitarian approach, pursuing mutual benefit and economic efficiency for both parties, but it is still highly sensitive to the domestic and international political situation.

Investment in the North began to take place openly from 1995 and the leading example of such an investment

project is the Mt. Kungang tourism project, which was initiated in 1998 by Hyundai Asan. However, as of the end of 2005, only 85 investment projects in the North had been approved. Of these, only six or seven are actually underway. Most of these are effectively joint public-private sector projects or projects relating to these.

The reasons for the stagnation of investment projects in the North are as follows: 1) the investment risks are very high; 2) basic infrastructure in the DPRK, such as electricity and railways, is decrepit; 3) there are constraints on communications and travel by businesspeople; and 4) there are restrictions relating to corporate management, including the employment of workers and domestic sales. Since the summit, talks between the authorities have become a regular event and the period since 2003, when institutional measures relating to investment were agreed and took effect, has been one in which investment projects aimed at the North have been substantively promoted.

The outcomes of South-North economic cooperation since the summit can be summarized as follows: 1) there has been substantial progress in institutional improvements relating to economic cooperation; 2) South-North trade has undergone sustained expansion, focused mainly on commercial trade; 3) investment projects in the North have been revitalized by the development of the Kaesong Industrial Zone; and 4) the so-called "three major South-North economic cooperation projects", i.e. the Mt. Kungang tourism project, the Kaesong Industrial Zone development project, and the South-North road and rail reconnection project, got properly underway.

Based on the agreement at the 10th South-North Economic Cooperation Promotion Committee Meeting

in July 2005, South-North economic cooperation is shifting from one-way economic cooperation to economic cooperation in a two-way, complementary form that fills each other's needs, and from trade in simple commodities to the age of investment cooperation aimed at the North. It is anticipated that the direction of the "new South-North economic cooperation projects" will be as follows.

Firstly, there will be a shift from the existing one-way, resource-focused economic cooperation projects to two-way economic cooperation projects that pursue mutual benefit. Secondly, new medium- and long-term economic cooperation projects will be promoted in the agricultural sector, forestry sector, fisheries sector, light industry sector and other sectors. Thirdly, large-scale social overhead capital (SOC) projects will be promoted. Fourthly, there will be a shift from South-North economic cooperation to multilateral or international cooperative projects. The political issues that must be tackled in order to promote these projects in the future are as follows: 1) creating the external conditions for the expansion of economic cooperation by resolving the DPRK nuclear issue; 2) continuously promoting the construction of the legal and institutional foundations for South-North economic cooperation; 3) translating agreements between the North and South authorities into reality, in order to discover new economic cooperation projects; 4) granting tax reductions and waivers and expanding financial support to companies participating in South-North economic cooperation; and 5) preparing a roadmap and enhancing financial resources for South-North economic cooperation and the economic development of the DPRK.

(Translated by ERINA)

会議・視察報告 ■ Conference Reports・Inspection Visits

国際鉄道ビジネスフォーラム - “1520 Strategic Partnership”

ERINA特別研究員 辻久子

ロシア鉄道主催の国際鉄道フォーラム“1520 Strategic Partnership”が2006年5月18 - 20日の3日間、ロシア南部黒海沿岸の保養地ソチにおいて開催された。今回は第1回の開催で、27カ国から450名以上の参加があった。日本からの参加は私一人であった。

なお、“1520”とはロシア/CIS、フィンランド、モンゴルなどで使用されている広軌鉄道の軌間“1,520mm”を意味し、これらの広軌鉄道敷設地域の連携がこのフォーラムの主要テーマとなっている¹。

フォーラムの意義・目的

本フォーラムの意義・目的について、ロシア鉄道のVladimir Yakunin社長は冒頭で次のように述べている。

“1520地域”の主たる構成国である旧ソ連諸国の鉄道は共通の課題に直面している。各国は老朽化したインフラ、技術革新の遅れ、共通の法整備の欠如といった問題を抱えている。ソ連解体以後、バラバラになっていたこの地域の経済的再統合と発展を推進する上で、統合的鉄道システムの再構築と輸送サービスにおける競争力強化が求められている。具体的には、通関手続の簡素化、W.B.の統一、課税方式の統一、競争力のある通し料金の実現などにより、スムーズな国際輸送サービスを確立する必要がある。さらに、この地域では最新の情報システムや自動化技術を積極的に導入する必要性に迫られている。そのためには巨額の投資が必要となる。各国鉄道各社は国際資本市場からの資金調達や、民間と政府の協力により投資リスクを軽減しつつ投資を行うことが可能となる。現在、最も投資が必要な領域は新規車両の導入である。共通規格で最新の技術を導入する機会でもある。

要約すると、本フォーラムの目的は“1520地域”の各国

鉄道が鉄道運営やインフラ整備について協力し、輸送サービスの競争力強化に結びつけようとの狙いである。ロシア経済発展・貿易省のAndrey Sharonov次官の言葉を借りれば、“鉄道のダボス会議”を目指している。

Yakunin社長は“1520地域”外との協力も重要であり、域外の鉄道関係者のフォーラムへの参加を歓迎すると付け加えた。考えてみると、導入すべき最新技術の多くは欧米など域外のものだ。そして、“1520地域”の広軌鉄道は軌間の異なる鉄道と各国の国境で繋がっており、積み替えなどによる国際輸送が行われている。さらに、強化すべき輸送競争力の対象となる顧客（荷主）は東アジア、欧州など域外に多く、利用者の声に耳を傾ける必要がある。“1520地域”以外の鉄道との協力を推進するため、ロシア鉄道はパリに本拠を置く国際鉄道連合（UIC²：International Union of Railways）に加盟申請を行っているとの発表があった³。冷戦時代に世界の鉄道連合は自由主義圏のUICと旧社会主義陣営のOSJD（Organization for Cooperation of Railways、ワルシャワに本部⁴）に二分されてきた。しかし、1990年以降両陣営の融和が進み、既に中国は両連合に加盟している。また、UICのメンバーである韓国は、北朝鮮が加盟しているOSJDへの加盟も目指している。ロシアも両連合への加盟を目指しているものと思われる。

参加者名簿は公開されていないが、私の推察ではフォーラムの参加者は3つのカテゴリーに分けられる。第一に“1520地域”及び周辺国の各国鉄道代表。周辺国では韓国鉄道公社とポーランド鉄道の幹部が参加した。第二に“1520地域”及び諸外国の鉄道関連サプライヤー。欧米企業ではSiemens、Bombardier Transportation、ALSTOM Transport、General Electricといった車両・機関車メーカーの幹部が列席した。関連分野ではXEROX、金融サービス、法律事務所、コンサルタント会社なども存在感を示した。三番目は輸送サービス企業で、Industrial Investors（FESCO、Russian Troykaの親会社）、TransContainer、InterRail（スイス）、モスクワのフォワードナーなどの姿が

¹ フォーラムの資料によると、世界で最も広範に用いられているのは標準軌（1,435mm）で延長が72万km、二番目が広軌（1,520mm）で22.8万km、三番目が狭軌（1,067mm）で11.2万kmとなっている。広軌を採用している国を軌道延長の長い順に見ると、ロシア（158,100km）、ウクライナ（23,350km）、カザフスタン（14,450km）、フィンランド（5,924km）、ベラルーシ（5,488km）などとなっている。

² www.uic.asso.fr

³ 本フォーラムに続いて6月6 - 9日にカナダのモントリオールで開催されたUIC総会において、ロシアの正式加盟が承認された。2007年夏には正式加盟の運びとなる予定である。

⁴ www.osjd.org

あった。しかし、荷主や各国のフォワーダーなど、鉄道輸送サービスの「顧客」の姿は殆ど見られなかった。

プログラム

3日間のうち、初日と3日目が全体会議、2日目は会場をいくつかに仕切って分科会が行われた。いずれの会議も分科会を含めて、ロシア語と英語の同時通訳が用意された。

Day 1 (全体会議)

Yakuninロシア鉄道社長の冒頭挨拶に続いて、来賓として招かれたロシア政府関係者、OSJD会長、韓国鉄道公社(KORAIL)代表、ポーランド鉄道代表、さらにSiemens、XEROXなどのスポンサー企業代表が挨拶に立った。

韓国鉄道公社のChoi Yeon-Hye副社長は翌週、5月25日に予定されていた南北鉄道(TKR)連結試験運行に向けての大きな期待を述べた。将来TKRとシベリア鉄道(TSR)を連結する壮大な計画がある。当初の予定では、Choi副社長自身が試験列車に乗って、北朝鮮の金剛山から東海岸の東海線を南下することになっていた。しかし、よく知られているように、この試験運行は直前になって北側の反対により中止された。

午後、二つのパネルディスカッションが持たれた。パネルディスカッションの形態として最近各地の国際会議で流行しているのが、壇上にソファなどの応接セットを配置してリラックスした雰囲気を演出するもので、ここでもそのスタイルが取り入れられていた。

最初のパネルでは「“1520地域”内から輸送サービスの世界市場への参加」と題して、フィンランド、カザフスタン、ベラルーシ、ラトビアの鉄道会社代表がそれぞれの経験や抱負を語った。続いてコンサルタント会社のMcKinseyで世界の鉄道システムについて調査しているChristoph Wolff氏が他地域の鉄道の現状について説明を行った。

次のパネルでは「新世代車両導入の可能性と連携」と題して、ALSTOM Transport、Bombardier Transportation、Siemens、General Electric、ATSFといった欧米の鉄道車両メーカーの代表が壇上で車両売り込みへの期待を表明した。彼等の経験によると欧米の技術は“1520地域”でもすぐ使えるので世界最新の技術を導入すべきである。また、製造においては現地の人材を起用して現地企業との合併を行うのが好ましい。既にウクライナではSiemensとの協力で現地生産を行っている。また、GEは広軌で10年の実績があり、カザフスタン、エストニア、モンゴルなどに機関車を輸出している。さらに、Siemensは高速旅客鉄道を口

シヤ鉄道に売り込んでいる他、ALSTOMはモスクワのメトロに参入しているとのこと。欧州の車両メーカーが欧州市場での実績をベースに“1520地域”へ攻勢を掛けているのが鮮明だ。

Day 2 (分科会)

午前4、午後4、計8つの分科会が組まれた。同時に4つの分科会が並行して行われたために、聞きたい話を断念せざるを得ないケースもあったが、少人数での討議は本音を聞くよい機会となった。

午前の分科会：

鉄道事業への投資アピール - 国際資本市場における成功の条件

鉄道システムにおけるオートメーション、ITの導入

鉄道の構造改革 - 成功例、問題点、見通し

荷主を満足させる輸送サービス

午後の分科会：

“1520地域”における鉄道の法整備

“1520地域”の域外からの接続

新世代型車両の導入

料金政策

このうち、私は域外の顧客への対応に焦点を合わせた分科会とに参加し、では東アジアの利用者の要望をまとめて発表を行った。私の発表の要点は、最近のロシア鉄道の運賃値上げにより、TSRルートへの不満が日韓の荷主の間で高まっていることに関するもので、討議内容については別途まとめた。

Day 3 (全体会議)

最終日は鉄道経営に関する議論が行われた。主なテーマは、人事管理、給与政策、人材育成といった人事の問題で、「ロシアでは酒を飲んで出社してくる労働者がいる」とのYakunin社長の話には苦笑した。“1520地域”の鉄道に共通の課題として、貨物輸送では利益が上がっても旅客輸送では儲からないとの現状認識があり、旅客部門の利益向上に関する質問が出された。米国の鉄道専門家であるエストニア鉄道の経営者でもあるHenry Posner III氏によると、日本は旅客輸送で利益を上げている数少ない国だが、高い運賃と高い乗客密度(混雑)の恩恵を受けているためだとのこと。インドでは高い乗客密度だが低運賃のため利益が生じていないとの意見だった。

会議終了にあわせてシャンペングラスが満載された大きな盆が会場に運ばれ、全員の乾杯で第1回フォーラムの成

功を祝った。

シベリア鉄道ルートのコテナ輸送に関する議論

私が出席した上記分科会 と で討議された内容をまとめる。私の発言の要旨は以下のとおり。

「日本・韓国の輸送関係者はTSRルートの運賃は高すぎると指摘する。TSRルートのスピードメリットを評価するとしても、プレミアム料金を正当化できるほどではない。特に2006年1月に導入された大幅値上げは悪評である。2006年1月から、何の前触れも無く、フィンランド向けトランジット料金が一挙に倍に値上げされた。パイラテラル料金も18%のVAT、護衛費の引き上げなどで合計33%の値上げとなった。その結果、釜山 ハミナの場合TSRルートはDeep Seaに比べて40%も割高となった。これを受けて韓国発フィンランド向けトランジット貨物は一斉にDeep Seaへとシフトした。パイラテラルの場合も、日本 サクトペテルブルグの例をみるとTSRルートはDeep Seaの倍以上かかる。従って日本からロシア欧州部へ輸送される貨物はほぼ全量がDeep Seaを利用している。運賃以外ではワゴン・コンテナ供給量の不足や通関に関するトラブルなども日本や韓国の利用者の不満となっている。」

2006年1月の値上げに関して、ロシア鉄道のSalman Babaev副社長より次のような見解が述べられた。「フィンランド向けトランジット料金は従来極めて安く抑えられてきた。例えば、ナホトカ～モスクワ間が\$1,200なのに、ナホトカ～フィンランド間は\$600というおかしな料金体系であった。これはソ連時代からの外貨獲得の目的を引きずってきたものである。しかし、このトランジット料金ではコストをカバーできない。その上、現行のフィンランドトランジットの最終目的地はロシアであって、真のトランジットとは言えない。欧州向けの本物のトランジット貨物ならば大いに奨励したいところだが、ロシア向け貨物は輸入貨物として扱われるべきだ。我々はこの問題を10年以上議論してきたが、ここに来て遂に適正化に踏み切った。輸送費用に見合う料金を徴収するのは理にかなっている。」

これに対して私は次のような意見を述べた。「トランジット優遇料金を廃止するのは長期的方向としては正しいだろう。しかしなぜ突然倍に値上げするなど利用者をおどかさような発表をしたのか。一方的に大幅値上げの通知を出すのではなく、昨年10月にソウルで開催されたCCTST⁵年次総会で提案するとか、長期計画を示して段階的に値上げす

るとか、もっと受け入れられやすい値上げの方法があったのではないか。また、値上げの時期がDeep Sea料金の下落時期と重なったため、TSRの割高な料金が目立つ結果となったことは否めない。」

これに対して、Babaev副社長は、「値上げ発表に関しては3月にウラジオストクで開催したCCTSTの会議で説明した」と後手に回ったことを認めた。

私の発言に対して、フィンランド鉄道のHenri Kuitunen社長から同意が表明された。「フィンランドトランジット貨物が今年に入って激減したために、フィンランド鉄道は大きな打撃を受けている。従来、韓国/中国発 - ロシア鉄道 - フィンランド鉄道と輸送してフィンランドの保税倉庫に入ってきたロシア向け貨物は、今やDeep Seaでフィンランドの港湾へ揚げられ、保税倉庫に納められている。保税倉庫からロシアまではトラックで輸送されるためにフィンランド鉄道は何の儲けにもならない」と述べた。

意見の交換で明らかになったのは、ロシア鉄道がソ連時代からの慣行であった国際トランジット割引を撤廃したいという明確な方針である。ソ連時代には外貨獲得のために外国貨物を安く運ぶという政策が採られたが、今のロシアは鉄道輸送で外貨を獲得する必要など無い。統計を見ると、好調なロシア経済を反映して輸出入貨物（パイラテラル扱い）が順調に伸びている。出血サービスとなっているトランジット貨物は激減しても総量が大幅に減少することはないだろうとの読みがあったのではないか。また、この問題の背景には、フィンランドトランジットがフィンランド - ロシア国境で長年行われてきた「グレー通関」といわれる違法な通関慣行と結びついている事実もあるとみられる。WTO加盟を目指すロシアは「グレー通関」を一掃したいと考えていると聞く。

そうは言っても、現実問題として、年初の値上げ発表以後続いているトランジット貨物の枯渇状態にロシア鉄道はいつまで耐えられるだろうか。値上げの結果、競合ルートであるDeep Sea料金の再上昇が起らないかぎり、トランジット貨物がTSRルートに戻ってくることは当然ないだろうと言われている。貨物量の大幅減少が長期間続くようなことになると、関連港湾業者や船社の経営にも影響が出よう。さらに、ロシア鉄道関係者の間には1980年代に繁栄した東アジア・欧州間「ランドブリッジ」の復活を夢見る傾向が根強く、トランジット切り捨て方針が批判の対象となることも考えられる。その場合、方針を撤回して再び

⁵ シベリア横断鉄道調整評議会

値下げを打ち出すのかどうか、トランジットの未来は不透明である。

プレスリリース

Yakunin社長によると、本フォーラム期間中に3つの契約が成立した。また、フォーラムの成功については同期間中ソチに滞在していたプーチン大統領にも報告された。3つの契約とは以下のとおり。

- 1) ロシア鉄道とSiemens社は高速旅客列車の納入契約を締結した。Siemens社はロシア鉄道に高速列車8編成を納入する。購入価格は2億7,600万ユーロとなる。さらに、現在これらの列車のメンテナンス契約草案について最終的な詰め交渉が行われており、近い将来契約が締結される見込みである。メンテナンス契約額は3億ユーロに達すると見られる。列車の納入は2008年に開始され、2009-2010年には完了する予定である。列車はモスクワ～サンクトペテルブルグ間、モスクワ～ニジニノブゴロド間、及びモスクワ～サマラ間で運行される。
- 2) コンテナ鉄道輸送会社Russian Troyka社は車両メーカー Azovmash社（ウクライナ）及びArmavir重機械製造工場と長軸コンテナ用貨車（13-1796型）171両の購入契約を結んだ。Azovmash社が設計し、Armavir重機械製造工場が製造する予定である。契約には、2006年中にさらに152両の同型貨車を追加納入する可能性が明記されている。同社は2005年9月に20両を試験的に導入し、試験運行を行ってきた。このコンテナ用貨車には40fコンテナが2本搭載される⁶。
- 3) TransContainer社とウクライナの輸送サービス会社“Liski”との間で協力協定が結ばれた。具体的には車両やコンテナの相互利用、ロシア・ウクライナの両国鉄道を利用する国際コンテナ貨物の輸送における協力が謳われている。

日本の役割

初めに述べたように、日本からの参加者は私一人であった。これに対し、韓国は韓国鉄道公社から2名、関連研究

機関からロシア語の専門家2名、計4名が参加した。韓国代表は会議に参加して発言するだけでなく、2日目にはロシア鉄道首脳と個別会談を行うなど、積極的に動いていた。それに比べて日本の存在は小さかったことを認めざるを得ない。今後、日本の参加、ロシア鉄道とのかわりほどのように進めるべきか。

第一に、TSRルートの利用を積極的に進めることだ。パーティーでYakunin社長は私に向かって開口一番に「日本はいつ貨物をもってくるのか。まだ研究中か」と聞いてきた。彼等は韓国に比べて遅れを取ってきた日本の利用を待っている。高い鉄道料金が日本企業のTSRルート利用の障害になってきたことは事実だが、日本の自動車メーカーのロシア進出が相次いで発表され、TSR利用に前向きに取り組んでいるとき。今回同席したRussian TroykaのVladimir Chisnakov社長、TransContainerのPeter Baskakov社長はともに日本の自動車メーカーの製造部品の輸送に意欲的なところを見せている。既にRussian Troykaは韓国の現代自動車のタガンログ工場への輸送で実績を上げている。日本の荷主も交渉によって有利な条件を引き出し、TSR利用にこぎつけることは不可能ではなからう。

第二に、日本の鉄道車両・機械メーカー、通信などの関連分野の企業は積極的に“1520地域”の鉄道会社に売り込みを図るべきである。欧米の車両メーカーの幹部が壇上に並んで売り込みを図っている光景を見て、韓国の友人が「日本には鉄道車両メーカーは無いのか」と問いかけてきた。日本企業の国際競争力は鉄道分野でも十分あるはずだ。是非この地域での積極的売込みを期待したい。可能性のある分野として、Siemensが積極的に売り込んでいる高速列車、都市部の通勤電車、地下鉄が挙げられる。さらに通信、IT、信号といった関連部門も考えられる。今回大きなプレゼンスを見せたXEROXのロシア担当の話では、「ロシア市場で競合する日本企業は出遅れている。卸売り業者に依存しているようではダメだ」とのこと。“1520地域”を一つの市場としてとらえると、ロシアへの売込みが成功すれば、他のCIS諸国へも浸透できる可能性が高まるのではないか。

第三に、JRグループは鉄道運営における先進的経営の

⁶ Russian TroykaのVladimir Chisnakov社長の発表によると、80fコンテナ用貨車は米国では1973年から使用され定着しているが、ロシアでは2005年にRussian Troyka社が最初に導入した。この貨車は空重量が24.9トン、長さ25.7m、積載重量69トン、寿命32年とされている。現在使用されているロシア鉄道のコンテナ用貨車の多くは80年代に導入されたもので、32年の寿命を考慮すると2012年には更新期を迎え、多量の新規発注が必要となる見込みである。現在使用されている貨車のサイズは60fワゴンが70%、40fワゴンが27%と推定されているが、40fコンテナの普及から今後は効率の良い80fワゴンが主流となると見られている。

例を示すことで、この産業分野でリードすることができる。
 “1520地域”の課題の一つは自動化・IT化であり、自動改札、自動発券システム、運行コントロールシステムなどの最新の自動化システムをこの地域で売り込む機会がある。今年3月に上海で開催されたアジア鉄道関連の会議では、JRがSuicaなどの自動システムを紹介したと聞く。また、前述したようにこの地域では旅客部門の経営赤字が問題となっており、日本の成功例は多くの国で参考になるかも知れない。いずれにしても日本の鉄道企業はロシア鉄道などの“1520地域”で存在をアピールする余地があるのではないか。

来年の第2回のフォーラムでは複数の日本企業が参加し、その存在をアピールできるようになることを期待する。

ロシアのカリフォルニア - ソチ

今回、私にとって初めてのソチ訪問となった。成田からモスクワへ飛び、シェレメチェボ空港の国際線ターミナルから国内線ターミナルへと移動し、さらに2時間半の飛行でソチに到着する。新潟を早朝の新幹線で出発し、ソチ到着は深夜という長い一日となった。

モスクワのシェレメチェボ空港は、広大な敷地の両端に国際線ターミナルと国内線ターミナルが遠く離れて設置されているが、両ターミナルを結ぶアクセスが非常に悪い。両ターミナル間を直接結ぶ空港内鉄道や連絡バスのようなものはないため、一旦外へ出て、周囲をぐるりと回る道路を利用することを余儀なくされる。まず、航空会社が特定の乗り継ぎ客に提供する無料バンがあるが本数が少なくて不便。一般の乗り合いバスは15ルーブルだが、大回りをする上に停留所も多いために30分近く要する。手荷物を持ってバス乗り場へ行こうとするとタクシーの客引きが追っかけてくるが、振り向くと50ドルの言い値で吹っかけてくる。それにしても、同一空港の国際線と国内線のターミナルがこれほど離れている例も珍しい。世界各国からモスクワ経由でサンクトペテルブルグなどの国内都市へ移動するビジネスマンはまず空港内移動で不便を強いられることになる。シェレメチェボ国際空港は1980年のモスクワ五輪用に建設されたものだが、設備も古く使い勝手が悪い。日本の中部国際空港のように、国際線と国内線が一体となった近

代的首都空港が必要な時期が来ているのではないかと。

ソチは黒海の北東沿岸に位置し、年間を通じて温暖な気候のため、ロシアでも屈指の保養地として人気がある。人口35万人ほどの静かな町で、これといった産業は無いが、夏季はビーチリゾートを求める観光客で賑う。数キロに及ぶ海岸通りにはホテル、休憩所、レストラン、土産物屋などが軒を連ね、劇場、映画館、サーカス場、水族館、といったロシアでは定番のエンターテインメント施設も揃っている。港のそばには大きな一戸建てのマクドナルドが鎮座し、さながらランドマークのようだ。マクドナルドはモスクワでは多店舗展開しているが中小地方都市にまで進出しているのか。

黒海を見下ろす傾斜地には守衛付きの荘厳なゲートと柵に囲まれた広大な屋敷が並び、政府高官の別荘も多いらしく、今回の会議中もプーチン大統領がソチ滞在中とのことだった。

ソチは伝統的ロシアのイメージとは違い、街全体が明るく開放的な雰囲気にも包まれている。米国カリフォルニアの海沿いの町、たとえばサンタバーバラ、マリブ、モントレイなどに似ていると思った。

ソチの近郊には山岳地帯があり、冬季はスキーも可能で、2014年の冬季五輪開催候補地に名乗り挙げている。最近の報道によるとオーストリアのザルツブルグ、韓国の平昌とともに最終候補地に残っているとのことだ。国際観光地としての発展に期待しよう。



写真 1 フォーラム会場



写真 2 ソチの海辺



写真 4 ゲートのある屋敷



写真 3 黒海への栈橋

発表原稿

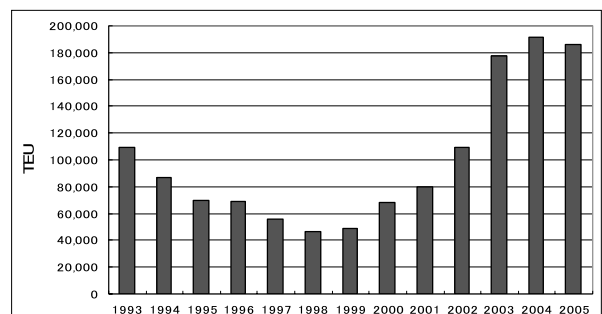
Problems Concerning the Use of the TSR Route: The East Asian Perspective

Hisako Tsuji
Senior Fellow, ERINA

The international multimodal transport system known as the TSR Route, which links East Asia (Japan, the ROK and China) with Russia, Europe (mainly Finland) and Central Asia via ports in Far Eastern Russia by means of marine transport and the Trans-Siberian Railway, has a history dating back almost 30 years. Supported by the booming Russian economy and its advantage in terms of speed, as well as its relative price competitiveness, use of the route grew steadily from 2000, and in 2004 the quantity of cargo handled at Vostochny Port exceeded 190,000 TEU. However, this figure fell by about 3% in 2005 and shows no sign of making any progress beyond the figure of 186,000 TEU (Fig. 1).

There has been a particularly pronounced decline in transit cargo. In 2005, transit cargo decreased by about 24%. In the case of westbound cargo, the fall was 33%. As a result, the share of bilateral to transit cargo shifted to 70:30. The decline in transit cargo was caused by such factors as weakened comparative price competitiveness

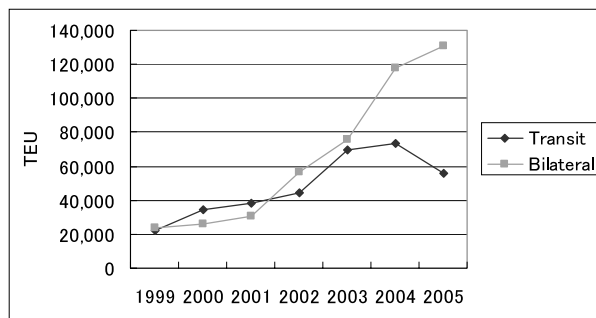
Fig. 1 International containers handled at Vostochny Port



resulting from tariff reductions on the competing Deep Sea route, which will be described in further detail below, and deteriorating service, including delays (Fig. 2).

Given the price hike announced at the beginning of the year, it is presumed that transit cargo movements in the first quarter of 2006 will turn out to have been even poorer,

Fig. 2 Bilateral vs. Transit



with a pronounced decline in customers. The following is a report on dissatisfaction with the TSR route among carriers and shippers in Japan and the ROK.

Dissatisfaction with the TSR Route

1. High Fares

Those involved with the transport industry in Japan and the ROK are unanimous in pointing out that fares on the TSR route are too high. Even though the advantage of the TSR route in terms of speed is valued, this advantage is not so great as to be able to justify charging premium rates. The substantial price rises introduced in January 2006 have been particularly poorly received.

In January 2006, transit charges for Finland-bound cargo were instantly doubled. The cost of transporting a 40ft container has increased by \$300 in the westbound direction and \$900 in the eastbound direction, making an increase of \$1,200 overall on the round trip. With regard to bilateral charges as well, there has been an increase of 33% in total, including an 18% rise in VAT and the convoy charge.

As a result, in the case of a 40ft container being sent from Busan to Hamina, the TSR rate is \$4,500, whereas the rate on the Deep Sea route is \$3,200, making the TSR 40% more expensive (in the case of transit cargo). In response to this, cargo being sent from the ROK to Finland all shifted to the Deep Sea route and it is said that the quantity amounts to 50,000 TEU.

In the case of a 40ft container being shipped from Japan to St Petersburg, the TSR rate is now about \$6,500, more than double the Deep Sea rate of \$2,600-2,900. Consequently, almost all cargo transported from Japan to destinations in European Russia, such as Moscow, uses the Deep Sea route. As far as transport from Japan is concerned, the destinations to which the TSR route could be competitive are now limited to those east of the Urals and those in Siberia and Central Asia. Even in the case of Central Asia, the competitiveness of the China route (TCR: Trans-China Railway) is increasing and it is robbing the TSR route of cargo.

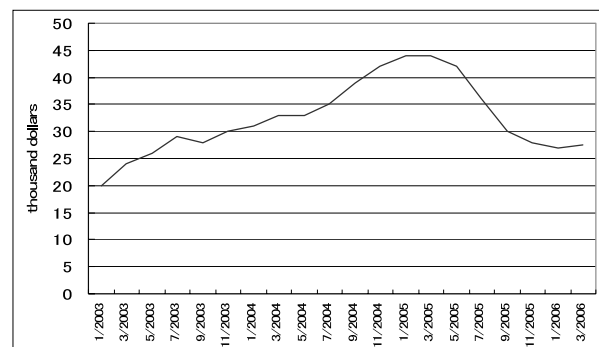
Industry insiders in Japan and the ROK are utterly cheesed off with the successive price rises on the TSR route and have pointed out the following problems with regard to pricing.

- i) There are suspicions that the VAT (18%) that has been newly imposed on domestic rail charges for imported cargo amounts to double taxation.
- ii) The convoy charge is unnecessary and should be

abolished. We believe that Russian Railways is sufficiently safe without this service.

- iii) While preferential measures such as discounts and the provision of wagons or containers are applied to some large-scale users, small and medium-sized shippers are given the cold shoulder.
- iv) Most forwarders in the ROK have their own containers for transit transport to Finland and empty containers are returned in the eastbound direction, so the massive price hike in eastbound transit charges was a huge blow.
- v) The January 2006 price rise was excessively badly timed. Charges on the Deep Sea route have been falling since the latter half of 2005 (Fig. 3). Did RZD (Russian Railways) actually carry out any research into its competitors or make any calculations concerning price elasticity?

Fig. 3 Trends in Deep Sea Container Ship Charges (Jan 2003 - March 2006)



- vi) The January 2006 price rise was too rapid and too steep. It is a fact that transit charges to Finland have been kept very low compared with bilateral charges. With regard to this point, it is certain that there were those of the viewpoint that some kind of adjustment on the part of the users would take place. Consequently, I believe that if Russian Railways had taken such opportunities as the CCTST meetings to present its long-term tariff policy and had implemented the price rises gradually, it would have been able to secure users' understanding.

2. Lack of Wagons and Containers

Between 2003 and 2005, due to the lack of wagons, delays at Vostochny Port became chronic, such as during the winter when the volume of cargo increases. In some cases, delays can be several weeks. Consequently, the route's selling point of speed has been eroded and many shippers have switched to using the Deep Sea route. Such delays are just not acceptable to companies practicing knockdown production, such as those in the car industry.

The TSR is losing customers due to the lack of containers. In particular, there is a chronic lack of RZD containers in Japan, so many shippers use the TCR to Central Asia. On the TCR, Chinese shipping companies provide an adequate supply of containers.

3. Frequent Problems Concerning Customs Clearance

Russian customs regulations are complex and their operations and inspections are excessively strict, so cargo is often confiscated at Vostochny or the Finnish border. In order to avoid this problem, it is necessary to simplify the regulations so that they conform to the international regulations used on the Deep Sea route.

Advice to Russia

- i) Enhancing international market research. Market prices and the content of services on competing routes change on a daily basis. In order to maintain international competitiveness amidst this situation, it is necessary to ensure a constant grasp of trends on competing routes and changes in market prices, and to reflect these in one's own pricing policy. In conducting market surveys, use should be made of domestic and overseas carriers, CCTST members and international research institutions.

- ii) Emphasizing customer satisfaction. This means that the company must place stronger emphasis on the perspective of "The customer is God" and regularly ask what customers (shippers) feel and want. Large global companies constantly devote a great deal of effort to gathering such information.
- iii) Disclosing the long-term strategy to customers. Users and other industry insiders would like the long-term strategy for international use of the TSR to be disclosed to them. Specifically, they would like clarification concerning the following issues: i) Will the habitual practice with regard to customs clearance, which has supported Finland transit, be maintained?; ii) What is the vision for the rail pricing policy for bilateral transport compared with that for transit transport?; and iii) Will RZD maintain the financial structure under which profits from its cargo division are used to compensate for deficits in its passenger division?

2006年日中経済協力会議 - 於吉林

ERINA経済交流部部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之

2006年5月22日、23日の2日間、中国吉林省において「2006年日中経済協力会議 - 於吉林」(日本側主催者:日中東北開発協会、中国側主催者:吉林省、遼寧省、黒龍江省、内蒙古の各人民政府)が開催された。2000年に瀋陽市で最初に開催されてから、長春市、ハルビン市、仙台市、瀋陽市と場所を移して行われてきた本会議も6回目を迎えた。会議参加者は延べで日本側136名、中国側302名(吉林省150名、中央政府5名、遼寧省48名、黒龍江省50名、内蒙古自治区49名)である。

中国の国家戦略である東北振興政策(旧工業基地振興戦略)とUNDPの提唱による「大図們江」地域開発計画が推進される中で、長春市で開催された本会議は例年と比べても日本側、とりわけ企業サイドの関心が比較的高いものであった印象がある。

開会日の22日、日本側主催者として挨拶した日中東北開発協会の千速晃会長(新日本製鐵(株)代表取締役会長)は日本の経済界が東北振興政策の発動による中国東北地区の新たな発展に注目しており、また吉林省の推進する図們江地域開発をはじめとする北東アジア経済協力を重視し、同協会が日中経済協会とともに瀋陽事務所を開設したことで、中国東北地方全体と日本とのかけ橋の役割を果たすことを目指したいと述べた。

日本の東北地方からは東北経済連合会のほか、村井義浩宮城県知事、増田寛也岩手県知事が出席した。基調報告を

行った村井宮城県知事からは、産業経済の振興を県政の最重要課題と位置づけているなか、友好関係を有する吉林省との間で、東北大学等学術機関と連携した技術開発やトヨタ自動車の進出を契機とした自動車産業の相互連携について期待が述べられ、増田岩手県知事からは、経済・技術・観光交流などの取組みを通じ、今後農林水産物などの食品関係を中心とした経済交流や人材育成等に対する重要性が強調された。両県は2005年4月に共同事務所を大連市に設置し、東北との交流に向けた活動拠点としている。

中国側からは王珉吉林省長、商務部アジア司の宋耀明司長などにより、この会議を契機に吉林省と日本との交流協力が促進されることを期待する等の挨拶が述べられた。



エグゼクティブ・ラウンドテーブル

午後開催されたエグゼクティブ・ラウンドテーブルにおいて、日中双方の有力経営者等による東北振興と日中経

済協力に関するパネルディスカッションが開催された。日本側から吉田進ERINA理事長・日中東北開発協会副会長、中国側から劉実長春市副市長の司会により行われた。まず、日本側からメーカー、輸送サービス、金融機関の代表企業トップによるプレゼンテーションが行われた。主な内容は次のとおり。

・東芝

1991年に遼寧省大連市で最初の中国法人を設立して以来、エレクトロニクス製品から家電製品、重電機器までの幅広い分野で事業を行っている。東北振興により、農業税免税の施行、特定産業における新型増値税の試験的適用、160の重点プロジェクトなど各分野における推進体制の構築による成果が期待できる。同地域は日本語教育が盛んなうえ地理的に近いため、国際関係の好転によって多くの企業立地が可能となり、世界に対する生産・物流基地となることが期待できる。

・日立グループ

東北地区では自動車部品、鉄道用架線、重電補機設備、儀器装置の製造販売会社を4社設立している。東北地区に関しては、2005年のGDPは3省ともに11%を超える経済成長を遂げ、各種制約の中でしっかりとした工業基盤があるという優位性を生かして実績を上げており、発展の継続のためには、一層の産業構造の転換や市場経済に合致した経営の導入が重要である。また、合併形態で投資を行う際のパートナー候補となる企業情報の開示が不足しがちなため、国有企業を管理する政府部門から外資企業への企業情報の開示も必要である。

・トヨタ自動車

2006年には日本を抜き世界第2位の市場規模となることが確実視されている中国市場を重視し、国交回復当時以来、相互訪問、技術交流を行ってきた第一汽車集団との関係が、現在の四川省から天津、北京、長春と展開される広範なアライアンスの原点となった。

・商船三井

東北振興に向けた対日経済協力において、農業及び農産品加工分野における日本市場の特性研究に努めること、高級品志向に合わせた対日輸出戦略を見直し、日本の中小企業が協力可能な分野である基礎的な家電、繊維製品、普及型モーターバイクなどの軽工業部門の産業を育成すること、図們江地域開発計画に対する中国中央政府による支援と特区建設などが考えられる。

・日本郵船

「大連港を東北アジアにおける重要な国際航運センターにする」という中央政府方針に沿い、コンテナターミナル、

自動車専用ターミナル、大型鉄鉱石・客船専用ターミナル建設など広範な協力を視野に入れ、2004年9月に大連港との間に包括的な戦略的協力関係を締結し、具体的なプロジェクトとして大遼湾の自動車ターミナルを設計・建設した。コンテナ取扱において大連港は天津港の伸び率を上回っており、大きな将来性が期待できる。

・日本通運

東北地区の物流の発展には基礎インフラの整備のみならず、他部門との協調やソフト面での柔軟性が必要である。誘致側地域が進出企業に対して柔軟な対応を取るか否かによって地域の発展に優劣が生じる。企業内物流の「自家物流」をアウトソーシング化すること、環境に有効な社会への貢献を果たすための取組みも必要である。

・三菱商事

東北振興における最大課題である国有企業改革と産業構造の変革に向けた参考として、日本の産業再生機構を紹介。

・三菱東京UFJ銀行

日系企業にとっての東北地区の優位性は、東北地区がすでに重化学工業拠点としての産業基盤を有し、工作機械、造船、プラント、発電設備、製鉄、石油化学などのインフラを整えていること、大連港経由の航路や航空路線の充実で日本との距離が近くなったこと、優秀な人材が豊富で日本語人材などの採用においてメリットがあること、当地の政府等が外資誘致に極めて積極的に対応していることである。

・みずほコーポレート銀行

東北地区の特徴は、重工業や食糧生産の全国シェアが高い、石油、石炭、鉄鋼、化学、造船、機関車といった採掘業や装置産業の構造転換コストが高いにも係らず、雇用吸収効果が弱い、豊かな自然資源や人的資源を持っているが、中核都市の存在が過少、地域的分散や都市間格差が大きいことであり、資源開発保証と斜陽産業支援の仕組みづくりが今後の課題である。

これに対して、中国側からは東北地域で台頭しつつある企業のプレゼンテーションがあった。以下に主なものについてまとめる。

・長春第一汽車集団輸出入公司

一汽グループは1994年、日系企業との合弁会社・ゼクセル自動車空調会社を設立し、2002年にはトヨタグループとの包括アライアンス提携を実施、マツダとの協力も進め、ランドクルーザー、プリウス、マツダ6、红旗などの生産・開発を行っている。またエンジン、ステアリング、ショックアブソーバーなどの部品関連企業も開発区に進出し、様々なアライアンスを組んでいる。2004年から自動車生産

台数が100万台を突破し、2010年までにはグループ全体の生産台数200万台、東北地域の生産基地による生産台数110万台を見込んでいる。

・長春大成集団

吉林省は年間2,000万トンを超えるとうもろこしの生産基地である。石油代替資源として、とうもろこしからエタノール、グリコール、グリセリンなどを生産しており、日本とは三井物産との間で合弁協力を進め、現在世界第3位、アジア最大の加工メーカーとして成長している。第11次5ヵ年計画期間には年産で工業用アルコール150万トン、生物繊維ポリ50万トン、不飽和エステル30万トンなど生産を目標としており、東北地区の穀物生産と重化学工業の利点を兼ね合わせ、将来的には地球資源の有効活用にも貢献する。

・吉林徳大公司

肉類加工メーカーとして、吉林省の国有企業とタイ企業との合弁で設立された。日本の食品関係企業との関係の下で、冷凍鶏肉及び加工済製品を主として年間4,500トンを目安に日本向けに輸出している。鶏の年間飼育量を7,000万羽から1億羽へと拡大する計画だ。

・赤峰市草原興発有限公司

内蒙古自治区で、牛、羊などの草原で飼育される家禽の食肉生産に携わっている。

分科会 - 東北地区におけるM&A可能性を中心に

翌23日には、投資・貿易、IT、運輸、地域協力の4分科会が行われた。運輸分科会は「北東アジア全体からみた吉林省輸送ルートの意義と図們江輸送回廊の整備状況」と題して、ERINAの三橋郁雄特別研究員と吉林省図們江開発弁公室の祝業輝主任が主査を担当して進められた。席上、三橋特別研究員から、「吉林省の今後の発展方向と日本海横断航路」をテーマとする報告が行われた。図們江輸送回廊の海への出口事業は大幅に遅れている現状にあるが、ERINAを中心としたNPO北東アジア輸送回廊ネットワークの設立とその活動により、関係諸国（日本、中国、ロシア、韓国）間及び荷主と船社間の意思疎通が急速に進展し、現在は日口（新潟 - ザルピノ）間の航路開設の近傍まで来ていること、さらに開設後の貨物量の安定確保のため、関係諸国当事者の協力関係の下で仕組みを形成する必要性が訴えられた。

本件に関して、筆者が日系企業等から聞いた感想としては、現状ではザルピノ港整備は従来からの進展が見られず遅れた状況にはあるものの、物流経路としては画期的なものであり注目しているとのことであった。



投資・貿易分科会は「東北地区における外資のM&A方式による可能性について」と題し、日本貿易振興機構（ジェトロ）企画部の江原規由事業推進主幹と吉林省商務庁の李鉄副庁長を主査として進められた。

冒頭に江原主幹から問題提起が述べられた。その要旨は以下の通り。

中国の経済成長は南方による外資の大胆な導入で支えられてきたが、これからは東北地方、重化学工業、外資企業の新三位一体が中国経済を牽引、その中でもM&A方式による経済交流に大きな可能性があると考えられる。

北京センター所長在任中の2005年に天津市の責任者を招き、北京市でM&A案件説明会を開催、当地の当事者との意見交換によって今後はM&Aなき対中投資はないと確信した。東北地区では国務院弁公庁〔2005〕36号文件で国有企業のM&Aによる不良債権の処理、株式購入が認められたことで制度改革が行われ、外資企業による東北地区への投資の増加や全国平均を上回る高い成長率がM&A投資を加速し、東北にもM&Aの波が押し寄せようとしている。ただし、投資環境にはまだ不透明、未知の部分がある。

中国企業による外国企業へのM&Aも増えつつある。中国企業の海外展開は2002年から2005年の間に36%増加したが、半分がM&A方式。現在は累計額で500億ドル超、全体で1万余社となっている。

以上の問題提起に対して、中国側から吉林省国有資産監督管理委員会・馬明副主任より、まず国有企業の財産権改革の基本状況について、国の改革に比べ吉林省では経済構造上の原因で遅れているが、昨年末では2,700社の改革任務を完成、国有企業から衣替えした企業は中央政府の直轄企業、民営企業、合弁・合作等外資系企業の3類型に分かれていること、また省所属企業や関連産業においてM&Aの可能性のあるものについては、自動車及びその部品、穀物加工、林業、ケミカル、交通、商業、貿易などであるとの説明があった。

参加した企業代表からは、東北地区でも民営方式で拡大成長し、新規製品の開拓をしている事例があり、大きな変化がこの2～3年に起こりつつあるが、外国企業の投資における国有企業へのM&Aで根本的問題となるのは、企業改革が経済の問題のみならず、東北地区では社会・政治問題となり、企業の力では解決できないとの指摘があった。

また、上海で業務を展開している国際法律事務所の弁護士から、開放改革以後の外資による対中投資の流れ及び中国におけるM&Aの現状と課題として以下の紹介があった。

80年代は外資の対中投資のほとんどが合併であった。外資規制が厳しかったこと、外資側も中国の事情に精通していなかったことなどが理由である。92年以降の発展の過程で独資設立、過半数の資本比率を超える合併が認められ、外資への制限が緩やかになり、外資も中国事情の詳細を理解するようになった。そして、2002年以降、法律の整備が進み、すぐに経営に参画できるスピーディーな投資が求められるようになったため、M&Aによる参入ケースも増加した。

最近では2005年からの株式改革により、A株上場企業の株を外資が直接購入できるように変った。低い投資比率によりビジネスパートナーとして、ともに発展しようとする方式が増えるであろう。

M&Aの業種別では製造業が多く、最近数年は欧米・日本の金融機関でも関心が高まっている。また、最近では製薬、小売業チェーンなどがM&Aによって一気に小売店を増やせるメリットを求めて投資を展開している。

M&Aの方式は資産譲渡と株式持分の譲渡に分かれる。資産譲渡のメリットは対象会社の隠れた債務を引き継がないことで、特に中国では隠れた債務があるケースが非常に多く中国側が資産譲渡を選ぶ理由となっている。デメリットは新規に会社を設立し、資産を移す作業があるので設立作業に時間手間がかかる。

株式持分譲渡のメリットは元の会社から株式を移すので手間はかからないが、隠れた債務を引き継いでしまうデメリットがある。

手続的には、中国のM&Aだからといって特殊な部分はそれほどないが、個別企業の情報について、企業の良い面、悪い面の両方の情報開示が欲しい。問題点を率直に日本側に教えることが信頼感の向上につながる。

中国の特殊な点として、M&Aを行う際に対象会社の法律調査をすると例えば土地の使用権について、集団企業の内部の資本関係が非常に複雑なことが多い。

国有企業の場合には、資産評価制度がある。これは対象

企業の価値を評価するもので、M&Aの買収価格の基準となる。中国側からすると国有資産流出を防ぐ重要な制度と思われるが、外資からすると企業との合意価格と比べ非常に高い評価価格が出たときに困ることとなる。

もう一つの点として、中国の産権交易所では公開・競売・入札を行うが、外資ではこの前の段階で企業と折衝をする。ところが、最後の段階で突然第三者が入ってきて落札するケースがある。このような理由から多くの外資系企業から見ると中国側に外資に対する警戒感があるのではないかと思われ、中国でのM&Aを控える傾向がある。国有企業のM&Aを行う際にはこの競売や入札を回避するためにいろいろ努力が必要となる。

以上の説明に対して、在席していた長春市の産権取引所の担当者から、国有企業財産権は交易によってより多くの企業にM&Aの機会を提供する必要があり、最後には競売で2億6千万円まで上昇し、落札された例が昨年にあったこと、また、公益市場制度は国家が国家資産の流失を防ぐ重要な制度であり、交易は透明度が高いとの反論があった。

参加した日中経済交流団体からは、次のような意見や提案があった。

M&A方式は中国側にとって非常に難しく、社会問題、政治問題が発生する可能性があるが、方向性として外国との経済交流でM&A方式が増えていくであろう。そのためには中国側の企業、政府の水準を国際水準まで上げることが必要となる。また、外資にとって魅力ある企業でなければだめであり、オンリーワンの魅力があること、目標を掲げることが求められる。今まで東北地区においては華僑、中国企業がM&Aの中心であったが、改革によってようやく中国企業同士の合併が終わった段階で、外資の合併を促進していこうとしている。社会問題、政治問題については、東北の事情に合わせた明確な情報発信が必要である。優良な企業情報の提供と購買の手続き、実際の成功事例を発表することがM&Aの促進に繋がるため、積極的な日中双方の情報開示が大切であり、それによって初めて双方の信頼が生まれる。

東北地区の代表として分科会に参加した黒龍江省ハルビン市商務局の趙偉処長からは、日本がハルビン市にとって最大の輸入相手、第2の輸出相手であり、対日輸出製品はプロイラー、石炭、大豆、材木、割り箸など、輸入は電気、機械製品などであること、機械製造業、製薬業において日本企業の投資が増えていることが報告された。さらに、2005年に新潟で開催された新潟国際ビジネスメッセに参加して大きな成果があり、対日ビジネスの可能性は非常に大きいとの期待が述べられた。

また、遼寧省国有資産管理委員会の周栄強助理巡視員からは、2005年末までに省直属大手企業40社のうち25社が企業財産権改革を完成し、2006年の省政府目標として、大型企業改革を年内に完成する予定であること、東北振興による国際的な産業移転の機会を利用し、外資導入を図り、今の企業資産を基盤として技術資金管理方面で先進技術を導入することの報告があった。さらに、実力があり市場をもつ信頼性の高い企業が外資との合併相手を探しているとの紹介があった

会議終了後の企業視察では、長春市の第一汽車との合併による自動車部品関連の日系企業を2社訪問し、短時間ではあったが市内を俯瞰することもできた。長春市には国家級の経済開発区として、「長春高新技术産業開発区（長春ハイテク産業開発区）」と「長春経済技術開発区」がある。トヨタの進出により活気付く自動車産業をはじめ、IT、光学、食糧加工、化学工業、新型建材、製薬などの企業が市の南部を中心に展開されており、祝業精市長によると、2,700余社の外資系企業、351社の日系企業が投資をしている。大消費地である市街地や高速道路に近く立地条件としては東北地区の中でも好適地ではないかと思われる。十数年前の現地の様子を知るものとしては隔世の感を覚えた訪問だった。



第一汽車集団の本社ビル

「グローバル時代における中国対外投資及び多国籍企業」国際学術シンポジウム

ERINA経済交流部部長代理・調査研究部研究主任 筑波昌之

中国は第10次5ヵ年計画（2001年～2005年）で対外進出政策「走出去」戦略を提唱したことで、従来海外からの投資導入を主としていた一方向のベクトルに対外進出の促進を加えるという双方向のベクトルにシフトを移しつつある。

対外直接投資額は年々増加の一途をたどっており、中国側の統計によれば2005年の投資額（以下、金融業を除く）は62.9億米ドル（対前年比25.8%増）となっている。1,000万米ドル以上の投資が行われた国・地域は30、そのうち香港、韓国、米国などは投資額において1億米ドルを突破している。

このような時期に中国の対外投資と多国籍企業について検討するシンポジウムが6月21日 - 22日、中国山東省済南市において開催された。山東財政学院の主催で、シンポジウムには中国商務部研究所、山東省政府ほか政府関係者、各国の専門家など約50名が出席、また学院の本科生、院生などを中心とする聴衆100名以上が集まった。

山東財政学院は中国国家財政部と山東省政府との共同設立による大学で1986年に創設され、経済学院、財政・公共管理学院、金融学院など14の専門教育機関を持ち、学生数は大学院、全日制普通科、専門科、成人教育課程の合計で約23,000人、教員数は581人である。

また、欧米、ロシア、韓国等10数カ国の大学等と交流協定を結んでおり、国際交流活動にも力を入れて高いレベルの人材育成と研究活動を推進しようとしている。

シンポジウムにおいて、同学院の国際投資研究センター招請教授である楊徳新氏が企画・運営を行い、済南大学副学長の袁一堂氏、アントワープ大学マネジメントスクール



シンポジウム開会式

欧中センターの張海晏プログラムディレクター、エジンバラ大学マネジメントスクールの劉玲講師などが司会進行に關った。

初日の21日午前は開会式と基調講演、午後は一般講演、夜には分科会が行われ、翌22日は一般講演が終日続き、夕方の閉会式で締めくくられる構成であった。講演者は38名で、内外から招請された大学・研究機関関係者が殆どを占め、ほかに行政・企業関係者が一部参加していた。国・地域別としては英国6名、日本3名、ベルギー2名、米国1名、フィンランド1名、ニュージーランド1名、マカオ1名、他は中国からの出席者という内訳だった。日本のうち、2名はERINA客員研究員（黒龍江省社会科学院経済研究所主任）の笠志剛と筆者による参加である。

基調講演は国際投資と多国籍企業研究における世界的権威であるJohn H. Dunning氏（レディング大学名誉教授、中国国家商務部投資促進局高級顧問）によって行われた。

Dunning氏は1950年代から対外直接投資の研究を行ってきた同分野の草分け的存在であり、*Globalization at Bay*（苦境にあるグローバル化）、*Making Globalization Good*（グローバル化の改善）などの著作がある。

また、氏の提唱した無形資産（技術・経営能力など）の保有による所有の優位性（Ownership advantages）、海外の資源利用による立地の優位性（Location advantages）、無形資産の外部への供与よりも自らの海外進出による利用を有利とする内部化の優位性（Internalization advantages）といったOLIパラダイムに集約された「折衷理論」は企業による対外進出決定条件を論ずる上での重要な分析論となっており、講演においても同パラダイムの展開を軸に国際投資の新たな主体と動機について述べられた。



対外投資の世界的権威John H. Dunning氏

紙面の都合で一般講演及び分科会における全ての詳細な

内容はここでは割愛するが、海外の視点から中国の対外進出を分析したものとしてアントワープ大学のDaniel Van Den Blucke教授による「中国対外直接投資：欧州の角度からの研究」、フィンランド・トゥルク経済・経営大学のValtteri Kaartemo研究員の「バルト海地域における中国の投資動向の研究」、ニュージーランド・ビクトリア大学のJoanna Scott-kennel講師の「転換型経済国家による対外直接投資の決定要素：中国を例にして」などの報告があった。

中国側からの報告の中で特に印象的だったものとしては、重慶大学貿易行政学院の周慶行教授らによる「中国の対外直接投資規模の国際比較分析」がある。ここでは対外直接投資の流量データを基に、中国の対外直接投資規模を米国、日本、英国、韓国等の国との比較で分析し、投資の現状と発展方向に対して客観的な評価を試み、行政と企業に対して具体的な提言を行う内容となっている。

また、周教授と同大学修士研究生である徐妹氏の共同研究による「中国の多国籍企業成長のモデル分析」では、1990年代に飛躍的に発展した中国の多国籍企業がどのようにして多くの業種・地域に跨るグローバルリーディングカンパニーに成長してきているかを伝統的な国際投資理論と西側の多国籍企業成長モデルとの比較により検証し、さらに中国の多国籍企業が比較優位上欠けているブランド・技術・経営資源の獲得、企業買収と合併などの部分において国際市場で成長するための課題や方向性などを分析した。

中南財経政法大学新華金融保険学院の顧露露講師の「中国の製造業における国際合併の業種選択の研究」では、中国の国民経済産業の支柱となる製造業のうち、主要な業種にスポットをあて、市場規模、産業集積度、国際化に対して実証分析と比較を行った。ここでは、分析の結果として電子・通信設備産業において中国には比較優位性が認められ、M&Aによる対外投資に適しており、また貿易摩擦の解消や産業のレベルアップ実現のためにアパレル、靴、帽子など製造業の展開に向けて発展途上国に産業移転を行うことも効果的であると述べている。

地域経済特性に関してユニークな提言を行ったのは山東財政学院国際経貿学院の王蔚副院長による「経済グローバル化を背景とする新たな魯商文化」で、儒教の発祥地である山東省で発展した山東商人（魯商）とその商習慣など商業文化の特徴を歴史性、時代性、地域性、国際性の4つの視点から分析し、魯商文化を中国の商業文化の中において経済のグローバル化に対応できる代表であると紹介するものであった。

ERINAから参加した笠志剛客員研究員は午後の一般講演で、「中国企業の対日投資及び日本の地方による積極的な施策についての考察」と題する報告を行った。ここでは経済の相互補完性が高まる傾向にある中日の投資ステージにおいて、日本による対中投資の現状や中国企業の対日投資の増加、類型分析を行うとともに、日本の地方自治体による積極的な誘致施策について、3つの都市群のカテゴリーによるそれぞれの特徴の紹介、並びに新潟市における具体的な中国企業誘致の取り組みとその効果に関するケーススタディーを行った。

筆者は「日本の対内直接投資推進政策と中国による対日投資」をテーマに、中国の対外進出政策によって「走出去」対外投資戦略を打ち出している中国と内閣府など日本政府が推進する「対日投資促進プログラム」(INVEST JAPAN)についての考察と1950年の外資法施行から漸進的に自由化が進められてきた日本の対日直接投資の経験を紹介し、対日直接投資の意義及び課題、その全体像を探り、中国企業による対日投資の経緯と展望について報告し、結びとして日中の連携による促進に向けた提言を行った。

また、日本人として参加された日本貿易振興機構(ジェトロ)上海事務所の松原哲郎投資交流部長からは、ジェトロとその対日投資支援サービスの紹介と日本市場に投資する中国企業のビジネス展開の動向について豊富なデータを駆使した解説がなされ、中国企業が日本市場に投資をする際の登記・設立や査証取得のための手続きの流れ、本年5月に施行された新会社法の解説などに加え、日本において中国企業が投資経営を行う上での注意事項に関する報告が行われた。

日本側講演者の報告に対して、質疑応答時には会場から多くの質問が寄せられるとともに、海外参加者から「非常にアクティブな報告だった」とのコメントや中国側参加者、院生らから更に詳しい内容を聞きたいとの要望が寄せられ、高い評価をいただいた。

中国の対外投資・多国籍企業について内外の関係学者、専門家が一堂に会する機会には中国国内でも多くないものと思われ、数々の報告が発表され国際学術交流が行われたことは有意義であった。ただし、ロジ面(開催運営)では会議参加費における外国人と中国人の不合理な価格差別や通訳体制の不備、受付の不適切な対応、講演資料等の不統一や一部不配布、さらには前述の楊徳新氏の進行において報告中の海外講演者に対し若干の時間超過を理由とした強行的な降壇措置があったなど同種のシンポジウムではおよそ考えにくい不手際が目立ち、その意味では些か残念な会議であったことは否めなかった。

縮小する中朝貿易と拡大する中朝の経済格差

ERINA調査研究部研究主任 三村光弘

2006年6月25日～29日、中国・遼寧省の瀋陽と大連、丹東を訪問した。今回の訪問は、遼寧社会科学院および大連大学との学術交流および丹東での中朝貿易の現状を調査するためであった。ここでは、丹東での中朝貿易の現状について報告したい。

閑散とした中朝友誼橋

6月28日、中国の丹東と北朝鮮の丹東を結ぶ中朝友誼橋を見学した。この橋は、鉄道と道路の両方を利用できるようになっている。2004～05年には、この橋は中朝間を結ぶトラックやライトバンがひっきりなしに往来していた。しかし、今回の訪問時には双方で通関を行っている時間帯にもかかわらず、車はまばらであった。

丹東の貿易関係者へのインタビューを通じて分かったことだが、昨年(2005年)は中朝貿易が盛んで、丹東と新義州を結ぶ13トン車トラックの運賃は規定では1台当たり600元であったが、貨物の量に比して車が少なかったため、実際の相場は1台当たり1,500～1,600元程度であったようだ。それが今年(2006年)の2月から、貨物量が減少し、現在は運賃が1台当たり400元程度にまで下落しているようだ。その理由について、丹東の貿易関係者は、北朝鮮に駐在していた各国の援助団体が業務を停止したため、北朝鮮の購買力が低下したためだという見方を示した。



写真 1 中朝友誼橋を通過するライトバン

貿易額も減少

丹東市対外経済合作庁のある幹部によると、昨年の中朝貿易は上半期(1～6月)で約2億ドルを記録していたが、

今年は6月下旬現在で6,000～7,000万ドル程度に止まっているとのことであった。その原因としては、北朝鮮に駐在していた海外の援助組織が20～30あったが、それらが撤退したためだとしていた。それらの団体は年間約1億ドル程度の物資を中国から買い付けていたという。また、丹東から新義州への観光も、昨年は1日約500人、半年で約2～3万人が訪問していたが、今年はまだ開始されていないとのことであった。昨年までは北朝鮮から中国に石炭を輸入し、中国から北朝鮮に肥料を輸出する取引が多かったが、北朝鮮が石炭の輸出を禁止したため、そのような取引が行えなくなったようだ。また、中国が投資した炭坑でとれた石炭は、投資の償還用として輸入されていたが、それもストップしたとのことであった。このような変化の原因について、同幹部は、北朝鮮が外国人の入国を規制するために、



写真 2 丹東市内から見た鴨緑江と対岸の街、新義州

投資希望者が入国できず、投資が集まらない現状を引き合いに出して、「米国の制裁も効いているが、(北朝鮮の)体制の問題が大きい」、「このように政策の変化が激しく、投資が保障されないと投資家も集まらない」と残念がっていた。

進む丹東の開発

同幹部はまた、遼寧省は遼東半島をひとまわりする形で錦州、營口、長興島(大連市)、庄河、丹東を結ぶ地域に対するインフラ投資を強化中であると紹介してくれた。この一環として、丹東から大東港までの約30キロを鴨緑江沿いに進む道路が約15億元(約225億円)の予算をかけて工事中であるとのことであった。この道路の建設にあわせて、丹東市から大東港にかけて、50万平方キロメートルの工業団地である丹東産業団地を5～10年かけて3段階に分けて行う構想があるとのことだった。

今回の出張で感じたことは、北朝鮮が今年の初め頃から経済の引き締めを行っているのではないかということであった。北朝鮮の経済好転の要因の一つが、中国との貿易・投資関係の拡大であったため、引き締め政策は北朝鮮経済の成長を阻害する可能性が高い。それでも引き締めを行うとすれば、対外経済関係を拡大することにより北朝鮮経済を成長させる政策に何らかの変化があった可能性がある。現在のところ、そこまでの政策転換が行われたかどうかは分からないが、引き続き事態の推移を見守る必要がある。

北東アジア動向分析

中国

経済の加熱傾向を伴う「第11次5ヵ年計画」の開始

2005年の成長による蓄積と第11次5ヵ年計画(11・5計画)の実施スタートという好条件の下、2006年1-3月期における中国経済は全体的に良好な局面を迎えた。国家統計局の資料によると、GDP総額では43,313億元で前年同期の成長率である9.9%を上回り、10.3%の好調な成長となった。産業別の生産額は、第一次産業が3,242億元(前年同期比4.5%増)、第二次産業が21,614億元(同12.5%増)、第三次産業が18,534億元(同8.9%増)である。対外貿易と固定資産投資のウェイトが全体の7割を占め、成長の核心要素となっている。

2006年1-3月期の工業総生産額(付加価値額)は17,822億元(同16.7%増)、工業収益額は3,363億元(同21.3%増)であった。その中で、重工業が17.6%増、計算機、通信製品、自動車それぞれ40.1%、57.1%、36.3%の成長率となった。自動車のうち、乗用車が70.5%の増加となっている。

固定資産投資は一層加速化を呈し、2006年1-5月期では投資総額が25,443億元(同30.3%増)となった。そのうち、国有及び国有持ち株会社の投資が12,015億元(同20.4%増)である。不動産投資が5,658億元(同21.8%増)、固定資産投資全体の中では不動産の比重が依然大きく、投資全体の伸び率が35%を超える省は16あり、投資が過度に増加することで成長もたらされているという加熱傾向が現われている。

対外貿易と外資利用は継続的に増加している。1-3月期の輸出入総額は3,713億ドル(前年同期比25.8%増)。そのうち、輸出1,973億ドル、輸入1,740億ドル、黒字額は233億ドルとなった。対外貿易の構成のなかで、国有企業による輸出割合が引き続き下落しているのに対し、外資・民営企業による輸出割合は急テンポで増加し、それぞれ2,191.7億ドル(同28.3%増)と600.9億ドル(同35%増)となった。

中国の貿易相手のトップ3はEU、米国、日本となっており、日中間の貿易額は2006年1-5月期では791.3億ドルである。1-3月期の外国直接投資額は142億ドル(同6.4%増)、同期の外貨準備高は8,751億ドルで前年年末より562億ドル増加した。

上述のとおり、2006年1-3月期における中国経済は依

然堅調であり安定と協調の下で、急速な発展、財政と農業の好調、民生の改善などの特徴を備えつつ、固定資産投資の過熱、農業インフラの脆弱性、大雑把な成長方式、対外貿易への過大な依存など構造的な問題も見逃してはならない。不動産が牽引する投資の新たな過熱傾向が11・5計画のスタート年である2006年経済の安定成長と調和の取れた社会構築にリスクを内在していると言わざるを得ない。

持続的発展のキーポイント 省エネとエネルギー資源の多様化

2006年に入り、11・5計画の始動及び石油、ガス等のエネルギー資源消費の拡大に従って、エネルギー問題による経済発展への制約が目立って来つつある。「国内に立脚、資源確保の多元化と省エネ、開発重視、妥当な提携」という4つの方針を提唱することで、国際社会の懸念を解消し、エネルギー自給率94%の数値を維持しながら、1,000億元の投資により4ヵ所の石油備蓄基地を作る計画を発表した。また、2006年3月の全人代では11・5計画の採択の中で、省エネや節約型社会など包括的なエネルギー戦略転換を打ち出した。中国海洋石油有限公司(CNOOC Ltd.)、中国石油天然ガス集团公司(CNPC)、中国石油化学集团公司(Sinochem)の海外進出を中心とする国際協力・M&Aなどエネルギー資源確保の試みもさらに加速するものと想定される。

外貨準備高大幅増加のリスク

2006年1-3月期は貿易の大幅増により、外貨準備高が史上記録を更新し、3月末には8,751億ドルと日本を抜いて世界一となり、4、5月もそれぞれ8,950億ドル、9,250億ドルと伸びた。5月だけで300億ドルも増加しており、外貨準備高の大幅増加は中央政府のマクロ調整機能を困難にするだけでなく元高のリスクも高めている。その圧力を緩和するために、国民の海外旅行時における外貨持ち出し制限を大幅に緩和すると同時に、実力のある国有・民営企業に対して更なる外貨割り当てを行い、海外投資を奨励することも期待される。2005年は中国企業の海外投資額が69.2億ドル、2006年1-3月期は26.8億ドルに達し、外貨準備高の大幅増加によるリスクを和らげるためにも海外投資が今後さらに増えることは間違いない。

(ERINA調査研究部客員研究員 笹志剛)

		1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年 1-3月	2006年 1-4月	2006年 1-5月
GDP成長率	%	7.8	7.1	8.0	7.3	8.0	9.1	9.5	9.9	10.3	-	-
鉱工業生産伸び率	%	10.8	8.9	9.9	8.9	10.2	12.6	16.7	11.4	-	-	-
固定資産投資伸び率	%	13.9	6.3	9.3	12.1	16.1	26.7	25.8	25.7	27.7	29.6	30.3
社会消費品小売総額伸び率	%	6.8	6.8	9.7	10.1	8.8	9.1	13.3	12.9	12.8	13.0	13.2
消費価格上昇率	%	0.8	1.4	0.4	0.7	0.8	1.2	3.9	1.8	1.2	1.2	1.2
輸出入収支	億ドル	436	291	241	226	304	255	320	1,019	233	337.5	468.0
輸出伸び率	%	0.6	6.1	27.8	6.8	22.3	34.6	35.4	28.4	26.6	25.8	25.7
輸入伸び率	%	1.5	18.2	35.8	8.2	21.2	39.9	36.0	17.6	24.8	22.1	22.0
直接投資額伸び率(契約ベース)	%	30.4	18.9	50.8	10.4	19.6	39.0	33.4	23.2	-	-	-
(実行ベース)	%	0.5	9.7	0.9	14.9	12.5	1.4	13.3	0.5	6.4	-	2.8
外貨準備高	億ドル	1,450	1,547	1,656	2,122	2,864	4,033	6,099	8,189	8,751	8,950	9,250

(注) 前年同期比

外貨準備高は各月末の数値。

(出所) 中国国家统计局、中国商務部、海關統計、中国外匯管理局資料、各種報道等より作成

ロシア

2006年第1四半期のロシア経済

2006年第1四半期のGDP成長率は前年同期比5.5%となり、前年第1四半期の成長率(5.0%)を若干上回った。鉱工業生産の成長率は逆に2005年第1四半期の3.2%から3.0%に低下した。固定資本投資は5.1%の増加が記録され、前年同期の8.0%より低い成長率を見せた。政府は2006年のインフレ率を8~9%のレベルに抑えることを目指しているが、第1四半期だけでも5.0%に達しており、その実現性が疑問視され始めている。

実質可処分所得は前年同期比で8.3%増(2005年第1四半期は3.5%)、小売売上高は10.2%増(同10.5%増)となった。対外貿易高は順調に増大しつつあり、総額9,150万ドル(前年同期は6,860万ドル)のうち、輸出が6,700万ドル(同4,980万ドル)、輸入が2,450万ドル(同1,880万ドル)に達した。

OECDのロシア経済評価

7月5日、OECD(経済協力開発機構)がロシアに関する投資政策の最新レポートを発表した。同レポートによれば、ロシアへの外国直接投資は2005年時点で146億ドルに

達したが、GDPの3%未満でしかなく、外国投資家にとり他の新興市場(例えば、ポーランドは4.9%)と比べた場合、現時点でロシアの魅力が相対的に高まっているとは言えない。外国からの直接投資の大部分は、純粋に外国からというよりも、一旦国外に逃避(キャピタルフライト)したロシア資本が「外国資本」として自国に戻ってきているものだ。2005年、ロシアへの外国投資の28%は、ロシア資本の隠れ蓑として有名なキプロスからであった。

同レポートは、ロシアが天然資源、巨大な国内市場、相対的低賃金という潜在的好条件を活かしきっておらず、さらに投資を惹き付けるためには、特にエネルギー部門や輸送部門、保険業における外資に対する規制が軽減される必要がある旨指摘している。

ロシアでは汚職が相変わらず大きな問題となっており、政策の透明性にも課題が残されている。2005年にOECDがロシア国内の外国企業に対して行った調査によれば、ロシアでは就労許可証の取得や土地・財産の登記に時間がかかり過ぎるだけでなく、新たな規制がしばしば事前予告なしに導入されるなど、政策の予測可能性に欠けている。

(ERINA調査研究部研究員 ドミトリー・セルガチョフ、

同 伊藤庄一

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年1Q
実質GDP(%)	10.0	5.1	4.7	7.3	7.2	6.4	5.5
鉱工業生産(%)	11.9	4.9	3.7	7.0	6.1	4.0	3.0
農業生産(%)	7.0	6.8	1.7	1.5	3.1	2.0	1.3
固定資本投資(%)	17.4	8.7	2.6	12.5	10.9	10.7	5.1
小売売上高(%)	8.7	10.8	9.2	8.4	12.5	13.0	10.2
消費者物価(%)	20.2	18.6	15.1	12.0	12.7	10.9	5.0
実質可処分所得(%)	9.3	5.8	9.9	13.7	9.9	9.0	8.3
貿易収支(十億USドル)**	69.2	58.1	60.5	76.3	106.1	142.7	42.5

(注) 前年(同期)比。ただし、消費者物価上昇率は対前年12月比。

(出所) ロシア連邦国家統計庁『ロシアの社会経済状況』(2000~2006年各年版)、同庁のHP。

モンゴル

経済の概況

2006年第1四半期に続き、4-5月のモンゴル経済は好調といえる。概観すれば、産業生産額は増加を続け、消費者物価上昇率は低下、貿易収支の赤字幅は縮小している。また、国家財政収支は4カ月連続して黒字を記録している。

1-5月の産業生産額は前年同期比1.0%の増加となった。これは主に前年同期比3.8%増の製造業と、同1.7%増のエネルギー部門によるものである。一方、鉱業の生産額は金と石炭の生産の減少により、前年同期比0.1%減となっている。こうした中で、原油の生産量は102,300バレルで、前年同期比40.6%増となった。産業部門の総売上額は6,398億トグリグで、その63.3%が輸出向けである。鉱業が産業生産額の72.0%を占めており、製造業が14.2%、エネルギー部門が13.5%となっている。鉱業の売上額の82.8%、製造業の売上額の25.6%がそれぞれ輸出向けとなっている。

5月時点で51,991人が産業部門で雇用されており、これは前年同月比で3.9%の減少となっている。これは前年同月比11.6%となった製造業の雇用の減少によるものである。既報のように、先進国の繊維製品の対中国輸入割当措置の撤廃により、中国を代替する製造拠点としてモンゴルに進出していた外国アパレル業者の撤退が続いている。工場の閉鎖により、被服製造部門の雇用は前年同月比で27.4%の減少となっている。

5月の消費者物価上昇率は前年同月比3.2%で、前年同月の同15.6%から低下している。2006年4月から消費者物価のバスケットに含まれる品目数が239から287に増えた。5月にはこれらのうち22.3%の品目の価格が前月比で上昇し、12.5%が低下、65.2%が横ばいとなった。食料品の物価指数は最も上昇しており、前月比3.5%となっている。

5月末の為替レートは1ドル=1,175トグリグで、前年同月比で1.2%の増価となっている。

1-5月の国家財政収支は、税収の増加により926億ト

グリグの黒字となった。総税収額は前年同期比50.7%増、税目別では所得税が同40.3%増、関税が同19.2%増、付加価値税が同30.4%増、免許税が同31.4%増であった。

5月末の登録失業者数は34,000人となっている。これは前年同月末を10.0%下回っている。このうちの約半数、50.8%はこれまでに被雇用経験のない人である。これは、モンゴルにおいて、新規に労働市場に参入する人々が職を見つけることが非常に困難な状況であることを示している。

対外貿易の概況

1-5月の貿易総額は9.37億ドルで、前年同期比40.6%増となっている。このうち輸出は4.59億ドルで同57.0%増、輸入は4.78億ドルで同27.9%増であった。モンゴルの主要輸出品である銅、金の国際価格の持続的な上昇は輸出収入を拡大した。銅精鉱の輸出額は前年同期比66.0%増、非貨幣用金は同32.1%増となった。一方で、銅の輸出量は前年同期比7.7%増に止まり、金の輸出量は同2.7%減となっている。これらの輸出増により、貿易収支の赤字は前年同期の8,170万ドルから、1,950万ドルに縮小した。輸出品目別シェアは、銅精鉱42.0%、非貨幣用金が15.4%、縫製品が3.8%、カシミアが3.9%となっている。

1-5月のモンゴルの輸出相手国のうち、中国が66.2%を占め第一位であり、カナダ12.9%、米国8.6%、イタリア1.8%、韓国0.9%がこれに次いでいる。これらの上位5カ国で輸出全体の93.4%を占めている。

一方、1-5月のモンゴルの輸入相手国はロシア、中国がそれぞれ35.6%、27.3%であった。この他の主な輸入先は日本(6.2%)、ドイツ(3.0%)、フランス(1.6%)で、これらの上位5カ国で輸入全体の73.7%を占めている。なお、石油の輸入額は全体の24.5%を占め、その93.4%はロシアからの輸入となっている。

(ERINA調査研究部研究員 エンクバヤル・シャグダル)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年1Q	2006年3月	4月	5月	1-5月
GDP成長率(対前年比:%)	1.1	1.1	4.0	5.5	10.7	6.2	-	-	-	-	-
産業生産額(対前年同期比:%)	2.4	7.4	3.8	6.0	10.5	4.2	2.5	3	1	1	1
消費者物価上昇率(対前年同期末比:%)	8.1	11.2	1.6	4.7	11.0	9.5	5.8	6	5	3	3
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	4,283	5,288	6,461	7,253	8,878	9,948	2,304	843	899	850	4,052
登録失業者(千人)	38.6	40.3	30.9	33.3	35.6	32.9	33.8	34	34	34	34
対ドル為替レート(トグリグ、期末)	1,097	1,102	1,125	1,168	1,209	1,221	1,174	1,174	1,192	1,175	1,175
貿易収支(百万USドル)	78.7	116.2	166.8	185.1	151.4	95.0	3.2	7	13	3	20
輸出(百万USドル)	536	522	524	616	870	1,054	230	102	101	128	459
輸入(百万USドル)	615	638	691	801	1,021	1,149	233	96	114	131	478
国家財政収支(十億トグリグ)	78.6	50.4	71.6	61.9	16.4	60.4	35.3	13	8	49	93
家畜頭数(百万頭)	30.2	26.1	23.9	25.4	28.0	30.4	-	-	-	-	-
成畜死亡数(千頭)	3,491	4,759	2,918	1,324	292	677	62	35	57	71	190

(注) 登録失業者数、家畜頭数は期末値。

(出所) モンゴル国家統計局「モンゴル統計年鑑」、「モンゴル統計月報」各号ほか

韓国

マクロ経済動向

6月に公表された2006年第一四半期のGDPの改定値は、季節調整値で前期比1.2%（年率換算5.3%）の伸びとなり、4月の速報値の同1.3%を若干下回った。需要項目別に見ると内需では最終消費支出が同1.4%で速報値を上回り、固定資本形成も同0.3%と速報値のマイナスからプラスに転じた。しかし財・サービスの輸入の伸びが速報値を上回ったため、外需の寄与が減少し、全体の成長率が低下したものである。

直近の経済指標を見ると、産業生産指数は季節調整値で4月に前月比1.4%となったが、5月には同1.7%に回復している。失業率は季節調整値で3月に3.5%、4月に同3.5%、5月に同3.4%と安定している。

為替レートは、3月に月間平均で1ドル=984ウォンを記録した後、4月に953ウォン、5月に941ウォンとウォン高が進展している。5月の水準は、昨年の年間平均1,024ウォンと比較して9%近くウォン高となっており、輸出企業の価格競争力に大きな影響を与えている。

統一地方選の結果と次期大統領選への展望

韓国の統一地方選挙が5月31日に行われた。韓国の自治体首長及び議員の選挙は軍政時代に長く凍結された後、金泳三政権下の1995年に復活した。今回はそれから数えて4回目の選挙となる。地方自治体の選挙ではあるが、日本の都道府県知事に相当する16の広域団体（1特別市、6広域市、9道）の首長が一齐に改選されるなど、その影響は大きく、韓国では大統領選挙、国会議員選挙に次ぐ重要選挙といえる。また来年12月に大統領選挙が予定されているため、今回の地方選は盧武鉉政権下の最後の選挙でもあり、その結果は大統領選の行方を占う上でも重要と見られた。

選挙結果は国政与党であるウリ党の記録的大敗となった。16の広域団体の首長選では、ウリ党が勝利したのは全羅北道の1カ所だけにとどまり、一方、野党第一党で保守のハンナラ党は12カ所で勝利した。また日本の市町村に相当する一般市・区・郡の首長選においてもハンナラ党の候補者が7割近くを占め、ウリ党は8%程度に止まった。

今回の選挙でさらに特徴的なことは、元来リベラル派が強いと言われていたソウル首都圏において、与党ウリ党が全く勝てなかった点である。ソウル特別市、仁川広域市、

京畿道の3広域団体の首長選で一つも勝てなかったのに加え、ソウル、仁川両市内の区長選、京畿道内の一般市長選においても、勝ったのは66カ所中一つだけという惨敗ぶりであった。また首都奪還を目指したソウル市長選では、国民的な人気があるとされた女性弁護士康錦実氏が擁立したにも関わらず、ウリ党候補に2倍以上の大差をつけられるなど、首都圏におけるウリ党の凋落は激しいものとなった。

選挙戦中の5月20日、野党ハンナラ党の党首として陣頭に立っていた朴槿恵代表（故朴正熙大統領の長女）が、遊説中に暴漢にナイフで襲われるという事件が起こった。60針以上も縫う重傷であったにもかかわらず、手術後直ちに選挙戦の現場に復帰した朴氏の行動は、多くの国民に暗殺された彼女の両親の悲劇的最期を思い起こさせ、人気を喚起し同党の圧勝に大きく貢献した。朴氏は今回の選挙戦を勝ち抜いたことにより、党内でも陰では“公主（王女）”と呼ばれていたイメージを払拭し、大統領候補として李明博ソウル前市長などの他の政治家を、一歩リードする立場に立ったといえる。なお、ハンナラ党の規定により代表は大統領候補を兼ねることはできないため、朴氏は選挙後の6月16日には代表を辞職。大統領選出馬の意思を明確に示した。

一方大敗を喫したウリ党では、次期大統領候補との目されていた鄭東泳議長が引責辞任する事態となった。一方で盧大統領は、税制改革を公約に掲げて総選挙に敗れたカナダの保守党の事例を引き、選挙結果は重要ではないとの発言をするなど、責任感の欠如とも見られる言動があり、ウリ党内からも強い反発が出ている。また6月の調査では大統領支持率も18.2%と過去最低に低下した。求心力を失いつつある与党陣営では、盧武鉉政権初期の首相で無党派の高健氏を大統領候補に擁立し、金大中元大統領系の野党第二党の民主党などと大同団結をはかるなどの動きも見られる。

盧大統領は米韓FTAの締結、南北首脳会談の開催などを主要課題に掲げ、残りの任期を乗り切る構えであり、7月に入って二人の副首相（一名は経済政策担当）を青瓦台（大統領府）の新旧スタッフと交代させる人事を明らかにした。しかし、政権のレイム・ダック化は明瞭であり、経済政策の運営も大きく制約されるものと見られる。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	05年4・6月	7・9月	10-12月	06年1-3月	2006年3月	4月	5月
国内総生産（%）	3.8	7.0	3.1	4.6	4.0	1.4	1.6	1.6	1.2	-	-	-
最終消費支出（%）	4.9	7.6	0.3	0.2	3.3	1.5	1.1	1.0	1.4	-	-	-
固定資本形成（%）	0.2	6.6	1.9	1.9	2.1	3.9	1.4	1.8	0.3	-	-	-
産業生産指数（%）	0.7	8.0	5.1	10.4	6.4	0.5	3.2	5.5	3.1	0.9	1.4	1.7
失業率（%）	4.0	3.3	3.6	3.7	3.7	3.7	3.8	3.6	3.5	3.5	3.5	3.4
貿易収支（百万USドル）	13,488	14,777	21,952	37,569	33,473	8,641	7,583	8,094	5,223	2,907	1,884	2,728
輸出（百万USドル）	150,439	162,471	193,817	253,845	284,419	69,703	71,098	76,811	73,890	26,855	25,554	27,822
輸入（百万USドル）	141,098	152,126	178,827	224,463	261,238	63,695	66,228	70,688	72,132	25,754	24,172	26,026
為替レート（ウォン/USドル）	1,291	1,251	1,192	1,144	1,024	1,008	1,029	1,037	976	975	953	941
生産者物価（%）	0.5	0.3	2.2	6.1	2.1	2.2	1.7	1.5	1.7	1.4	1.5	2.6
消費者物価（%）	4.1	2.7	3.6	3.6	2.7	3.0	2.4	2.5	2.4	2.0	2.0	2.4
株価指数（1980.1.4：100）	573	757	680	833	1,074	961	1,111	1,261	1,351	1,332	1,416	1,389

（注）国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数、失業率は季節調整値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価、消費者物価は2000年基準

貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

（出所）韓国銀行、統計庁他

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

第18回南北閣僚級会談開催

2006年4月21日～24日、第18回南北閣僚級会談が平壤で開催された。会談では8つの事項に対してコミニケが発表された。

1. 南北は「6.15共同宣言」(2000年6月15日の南北共同宣言)の基本精神に沿って、相手側の思想と体制を認め尊重する実践的措置を講じることで、民族の和解と信頼を増進する。
2. 南北は朝鮮半島で軍事的緊張を緩和し、平和を保障するための実践的対策を講じるべきだという点で認識を共にし、その実現のために協力する。
3. 南北は朝鮮半島非核化のための努力を続け、「9.19共同声明」(2005年9月19日の第4回六カ国協議の共同声明)が速やかに履行され、核問題が民族共同の利益と安全に合致すべく平和的に解決されるよう積極的に協力する。
4. 南北は民族の団結のために努力し、当面、「6.15共同宣言」発表6周年を迎え南側地域で開催される民族統一大祝典に双方の当局代表団が積極的に参加し、民族行事を意義深く行うようにする。
5. 南北は経済分野で民族共同の繁栄に実質的に貢献する協力を実現する。

双方は北南経済協力事業が民族内部の協力事業であり、共同の繁栄のための事業であるとの確固たる認識のもと、相互利益となるよう地域と業種、規模において投資と協力を積極的に拡大させる実践的措置を講じる。

当面、北南経済協力推進委員会第12回会議を5月中旬に開催し、臨津江河口砂採掘問題、民族共同資源開発問題を検討することとし、これと共に列車試運転及び鉄道、道路開通問題、開城工業地区建設問題、軽工業及び地下資源協力問題などを協議する。

6. 南北は戦争時とそれ以後に消息の途絶えた人々の問題を実質的に解決するために協力する。
7. 南北は自然災害防止、保健医療、文化遺跡保存などの各分野における協力事業を推進する。
8. 南北は第19回北南閣僚級会談を2006年7月11日から14日まで釜山で開催する。

この中で実質的な意味を持つのは第4項以下の項目である。第4項は後述する「6.15共同宣言発表6周年民族統一大祝典」の開催で結実した。第5項は、経済協力問題であるが、これまでよりも一歩踏み込んで「相互利益」というキーワードが入っている。これまで韓国から北朝鮮への一方的な「援助」の意味合いが強かった南北経済協力を互恵的にするという考えが盛り込まれている。これは後述す

る南北経済協力推進委員会第12回会議のところで詳しく述べる。第6項は朝鮮戦争時に北朝鮮の捕虜となった「国軍捕虜」やその後北朝鮮に拉致された「拉北者」などの問題を解決することを念頭に置いた合意事項である。この合意に基づいて、6月28日金剛山で金英男氏と母親の崔桂月氏との面会が実現した。

南北鉄道連結試験運行の発表と取り消し

南北は5月11～12日、開城工業地区内の南北経済協力協議事務所です務接触を開き、5月25日に京義線、東海線で列車試験運行を実施することを含む第12回南北鉄道、道路連結実務接触合意書を採択した。しかし、試運転前日の5月24日、北側が「双方軍事当局の軍事的保障措置がまだ取られていないこと、南側で親米右翼保守勢力が6.15勢力に反撃を加えるなど、情勢を対決と戦争へと向かわせて列車試験運行に不安定な事態をもたらしている状況下では、試験運行を予定どおり行うことができなくなった」と通知して一方的に試験運行を取り消した。

南北経済協力推進委員会第12回会議開催

6月3日～6日、済州にて南北経済協力推進委員会第12回会議が開かれた。この会議では、第18回南北閣僚級会談を受けて、経済協力分野での具体的な方法が議論された。この会議では「南北軽工業および地下資源開発、協力に関する合意書」が採択され、条件が醸成され次第、早急に発効させることで合意がなされた。この条件とは、前述した6月24日に突然取り消された南北鉄道の試運転のことを指している。

この合意書では、南側が2006年に衣類、靴、石炭などの軽工業原材料8,000万ドル分を北側に提供し、北側はその代価の3%を亜鉛塊、マグネシアクリンカーなどで償還する内容が含まれている。残額は5年間据え置きの後、10年間年利1%の元利均等返済となっており、債務不履行の際の違約金は年利4%となっている。このほか合意書には、南北が共同で鉱山に投資することも明記されている。

6.15共同宣言発表6周年民族統一大祝典開催

6月14日～16日、「6.15共同宣言発表6周年記念民族統一大祝典」が韓国南西部の光州広域市で行われた。南北および海外の民間代表団だけでなく、南北の政府代表団も参加した。北側の民間参加団長として参加した祖国平和統一委員会の安京浩書記局長は、6月10日に「ハンナラ党が与党になると全国的に戦争が勃発し、炎に包まれる」と発言した直後の訪問で、韓国内では政府の「弱腰」姿勢を非難する報道が行われるなど、政治的な問題が交流に影響した行事であった。

(ERINA調査研究部研究主任 三村光弘)

客員研究員の雑記帖

節約型社会の構築は日本から学ぼう

5月31日、日本の経済産業省は「新国家エネルギー戦略」を打ち出した。2030年までに日本はエネルギー利用効率をさらに30%改善し、石油依存度を現在の50%から40%以下にし、発電量に占める原子力発電の比率を30~40%程度以上にし、自主開発石油の輸入を現在の15%から40%程度に上げるなど、5つの数値目標を戦略の中核としてまとめた。国際石油価格の高騰が長期化する中で、エネルギーの安全保障と環境保護・節約型社会との一体化の兆しがうかがえる。実現すれば、日本自身だけでなく世界のエネルギー問題への貢献が期待できる。同時に、エネルギー需要の急増に伴う中国の資源有効利用への不安がよぎった。

中国経済の著しい発展は世界的な注目を浴びている。一方、経済発展を制限する資源の減少やエネルギーの浪費による効率低下などの問題も目立ち始め、2002年からの南部地域の電力危機、全国的な石炭・石油供給の逼迫など、経済発展と資源確保の両立が迫られている。日本市場で9割を占める中国産の割り箸を例にとると、中国の割り箸の年間消費量450億膳だけで、2,500万本もの大木が伐採された数に相当する。資源が減少し、その有効利用が求められる中国において、環境に優しい資源節約型社会の構築が中国新五年計画の重要な柱となり、資源を狙った対外投資が急増し始めるのは、こうした背景があると考えられる。

エネルギー資源の節約型社会を目指し、中国では中央から地方まで、省エネを始めグリーンエネルギーやエコ関連の強制標準及び節約条例を準備し、続々登場させる動きが出始めた。その効果が現れるまでにはまだ時間の検証が必要だが、現段階では、強制的な条例より日常生活から節約の意識を喚起し、節約の潜在力を引き出す方がより効果的であろう。

この点で、われわれの手本になりうる日本での経験について触れたい。燃えるゴミと燃えないゴミなど、系列的なゴミの分別処理とリサイクルはもちろんだが、われわれには奇妙にも映るエネルギー節約の発想が、小池百合子環境大臣の発案で昨年始まった「クールビズ」と「ウォームビズ」だ。夏の軽装と冬の厚着の断行で、公務員やサラリーマンの士気や業務効率が上がっただけでなく、天文学的数字に上る冷暖房エネルギーを官公庁、会社、各家庭で節約

し、環境にやさしい省エネに繋がった。こうしたプラス面の反面、礼儀至上主義の一部の日本人には、ノーネクタイ・ノースーツは失礼に当たると思われがちだ。「地球温暖化防止通勤中、軽装で失礼します」、「地球温暖化対策実践中、ノーネクタイ・ノースーツで失礼します」のようなクールビズ奨励バッジが彼らの気持ちを和らげ、新しいビジネスとしても期待されている。

調査によると、70%以上の国民が軽装の「クールビズ」と厚着の「ウォームビズ」の継続実施に賛成し、固定化させようという声も出ている。また最近では、韓国の経験を参考に、使い捨てコップの代わりにマグやガラスコップを使えば20円引きというコーヒーショップも日本に現れ、資源節約と環境保護を一体化する意識がスモールビジネスにも浸透してきていると感じさせる。このように節約の発想を日常生活に浸透させ、国の政策にも影響するほど広く認識させた結果、世界的な流行語「もったいない/Mottainai」に変貌していく。節約型社会の構築に関して、東の隣人はわれわれにすばらしい手本を作ってくれた。

新潟県は建設業の企業数・従業者数の占める割合が高い県の一つだが、その背景には克雪・克寒のための建築技術の要請があり、その中で自然エネルギーを利用したり、資源を有効利用したりするための工夫も重ねている。外壁、屋根、床、窓の断熱、自然採光と通風、水資源有効利用、照明エネルギーの最小限利用などの技術は、中国で最も寒く、エネルギー消費の多い黒龍江省との相互補完も可能で、提携すれば何らかのビジネスチャンスに繋がるとも予想される。

5月29日、東京で開催された「日中省エネルギー・環境総合フォーラム」には、打開策がなく低迷している中日関係の中で大きな期待が寄せられた。その成果を踏まえ、凍結解除された2005年度の対中ODAを大気汚染と省エネに集中して行うことができれば、機運が高まる中日省エネ協力、さらには地方経済の相互補完と活性化に貢献することができよう。このことが双方の国民感情を回復し、友好を深め、中日地方間の協力プロジェクトとして市民の間にも恩恵が及ぶ試みになるであろうと、本コラムを通じて大いにPRしたい。

(ERINA客員研究員 笹志剛)

BOOK REVIEW

『日本のものづくりが中国を制す
- 旺旺集団と岩塚製菓が挑む「世界品質」への道』

監修：蔡衍明
著者：辻中俊樹
出版：PHP研究所

本書は台湾資本の旺旺集団と越後の米菓メーカー岩塚製菓のコラボレーションにより、日本生まれの米菓（煎餅・霰）ビジネスを中国大陸で開花させた物語である。日本の技術と華人の商才が見事に結びついて、Win-Win関係に発展した成功例は、独自の技術を持ち、海外展開の機会を求めている企業にとって参考になるのではないかと。

1981年、台湾の経営者蔡衍明は父親から譲り受けた食品加工の家業がうまく行かず悩んでいた。弱冠24歳の蔡は日本で食べた岩塚製菓の米菓「サンフレンド」が気に入り、横計作社長宛て、技術指導を求める手紙を送る。しかし、過去に外国での品質管理の難しさを知っていた横は返答をためらった。横が蔡の熱心な誘いに動かされ、技術指導を承諾したのは1983年のことだった。横は蔡よりも40歳年上で父子のような関係が形成されていった。以後、台湾からの研修生を新潟に受け入れ、台湾工場へは岩塚製菓から常駐の技術指導員を送り、技術移転を進める上で厳しい品質管理を貫いた。

台湾の米菓市場で80%以上のシェアを確保すると蔡は中国本土進出に熱意を燃やす。蔡の祖父が福建省の出身で、大陸へいつか帰ろうと考えていたという。90年代前半の中国大陸には米菓を食べる習慣がほとんど無いという空白市場であった。旺旺集団は92年に湖南省長沙市に1千万ドルを投下して工場を建設する。内陸部へ投資する企業が無い状態であったために省・市から破格の優遇策を得た。長沙工場における生産が軌道に乗り、中国市場で米菓が売れると分かったと、蔡は一気呵成に攻めていった。96年までに杭州、広州、北京、成都にも工場を建設した。工場進出投資に関しては、省や市政府が熱心な時が優遇策を得るチャンスと捉えた。同時期、96年にはシンガポール証券取引所で株式上場を果たしている。

中国進出に当たって、旺旺集団は多くの問題に直面したが臨機応変に解決していったという。同じ華人とはいえ台湾と中国では商習慣も異なる。契約に関するトラブルに巻き込まれたこともある。また、中国に信用という仕組みが無いことに悩まされ、前金制を取り入れた。流通面では主力問

屋を抑えるとともに急成長する大型スーパーにも柔軟に対応するなどの工夫をしてきた。各層の消費者ニーズに対

応して商品群のラインアップも充実させてきた。実際、中国の市場を歩いてみると、北京のイトーヨーカドーから琿春の小さな食料品店に至るまで旺旺ブランドの商品を見かける。

2005年までに中国全土で93の工場を稼働させた。全土展開に伴い、生産設備や機械類の内製化や放送資材メーカーをグループ内に持つことでコストダウンに勤めて来た。中国で生産した機械設備を岩塚製菓が逆輸入したというケースもある。旺旺集団の総売上は2000年が3億2千万ドルに対し、2005年は6億8,800万ドル（粗利益39.2%）と高成長を続けている。しかし、いかに拡大しても岩塚製菓からの技術指導員を工場に常駐させて品質水準を上げる努力は怠っていない。2006年に岩塚製菓は新潟に研究所を設立し、製品開発力を高める努力を続けている。

旺旺集団は地元への配慮も忘れない。中国に最初に進出した長沙では地元産の原材料を使用する努力をし、2005年には長沙に旺旺病院を建設して地元への還元を行っている。

旺旺集団の中国における成功の背景にあったのは蔡衍明の「世界米龍」（「米」を通じて世界を股にかけた食品王国を築く）という夢である。その実現を可能にしたのが越後に育った岩塚製菓のものづくりの技術であった。両社の性格は対照的で、黙々とモノ作りに専心し暗黙の共感で動いている岩塚製菓と、お祭り経営のようにワッショイワッショイと熱く動いている旺旺集団であったという。岩塚製菓の横計作は「ぼちぼち」進めようと考え、旺旺集団の蔡衍明は「一気呵成」に事業展開しようとした。両者の補完的性質がコラボレーションを可能にしたと見ることもできる。

岩塚製菓と旺旺集団の共同作業による成功話に対して、「良きパートナーを得てラッキーだった」と出会いの運で片付ける人がいる。しかし、ビジネスの成功を縁や運で片付けるのは科学的でない。日本企業が持てる技術を中国で活用するために、日本企業と華人企業のマッチングをアレンジするような試みももっとあっていいように思う。また、本書で紹介されているような中国進出における旺旺集団の手法は日本企業にとっても参考になるのではないかと。

ERINA特別研究員 辻久子



研究所だより

理事会・評議員会の開催

平成18年6月12日 ホテル日航新潟

役員等の異動

< 辞任 >

平成18年6月12日付け

評議員 大久雅之(前 北海道東北自治協議会事務局長)

佐藤博之(前 株式会社商船三井代表取締役執行役員)

高橋助七(前 新潟県中小企業団体中央会会長)

平成18年6月30日付け

監事 三島直樹(前 新潟県商工会議所連合会専務理事)

< 新任 >

平成18年6月12日付け

専務理事 佐藤 衛(財団法人環日本海経済研究所事務局長)

平成18年6月13日付け

評議員 佐藤 功(新潟県中小企業団体中央会会長)

関根洋祐(新潟県副知事)

西村公男(北海道東北自治協議会事務局長)

薬師寺正和(株式会社商船三井専務執行役員)

平成18年7月11日付け

監事 南 英雄(新潟県商工会議所連合会専務理事)

セミナー等の開催

平成18年度第2回賛助会セミナー

平成18年6月20日 万代島ビル会議室

テーマ: 北東アジアにおける国境問題

講師: 北海道大学スラブ研究センター教授 岩下明裕氏

講演会「エネルギー獲得競争の拡大 BRICs経済の台頭と経済安全保障」

平成18年6月23日 東京アメリカンセンターホール

主催: ERINA、東京アメリカンセンター

講師: 米議会調査局外交・国防・通商部アジア問題担当分析官 エマ・チャンレット=エーバリー氏

司会: ERINA調査研究部研究員 伊藤庄一

平成18年度第3回賛助会セミナー

平成18年7月28日 万代島ビル11階NICO会議室

共催: にいがた産業創造機構(NICO)

テーマ: 最近の日露経済関係及び極東ロシアと新潟

講師: 駐新潟ロシア連邦総領事 クラコフ・ワシーリー氏

内閣府経済社会総合研究所総括政策研究官

丸尾眞氏

編集後記

ERINAは北東アジアの経済発展という目標に向けて、内外の多くの研究機関と協力し、調査研究活動を展開している。そのうちのいくつかの機関とは、公式な研究交流協定を締結し、継続的な協力関係にある。韓国の対外経済政策研究院(KIEP)はその一つである。同研究院は国際経済関係の分野に多数のスタッフを擁し、韓国政府の政策形成にも直接的に寄与している。本号では二人の同研究院のスタッフに、北東アジア経済のホットイシューについて、寄稿をいただいた。アカデミズムと政策形成の高いレベルでの結びつきの一端をご覧いただきたい。(N)

発行人	吉田進
編集長	辻久子
編集委員	新井洋史 中村俊彦 中島朋義
発行	財団法人 環日本海経済研究所 The Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA) 〒950-0078 新潟市万代島5番1号 万代島ビル12階 12F Bandaijima Bldg. 5-1 Bandaijima, Niigata-City, 950-0078, JAPAN tel 025-290-5545(代表) fax 025-249-7550 E-mail webmaster@erina.or.jp ホームページhttp://www.erina.or.jp/
発行日	2006年8月15日

(お願い)

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、上記までご連絡ください。

禁無断転載