

## 第111回GSDMプラットフォームセミナー

# 「北東アジアにおける経済見通しと経済協力の可能性」

月 日：2018年9月7日(金) 14:15~17:00  
 場 所：東京大学本郷キャンパス ダイワハウス石橋信夫記念ホール  
 主 催：東京大学博士課程教育リーディングプログラム  
 「社会構想マネジメントを先導するグローバルリーダー養成プログラム」(GSDM)  
 ERINA  
 使用言語：日英同時通訳

### 開会挨拶

東京大学GSDMプログラムコーディネーター  
 東京大学公共政策大学院教授  
 東京大学大学院法学政治学研究科教授  
 東京大学政策ビジョン研究センター副センター長

### 城山英明

「北東アジアの経済統合に向けて」というトピックを取り上げる。ERINAとの共催セミナーは2度目となり、昨年は北東アジアの各国の開発を取り上げた。今年は、様々な分野について横断的なシナリオを取り上げていきたい。

GSDMは、学際的なプログラムで、研究間、専攻を超えた社会的な問題を取り上げている。技術的な解決策と政策・制度的な解決策を組み合わせることで社会課題への解決策を見出すことを目指している。私は、公共政策大学院の教員だが、土木工学、エネルギー、医学など様々な分野が関わっている。地政学の問題や経済の問題、そして技術・イノベーションに関する問題のインターフェースに注目している。今年のGSDMのシンポジウムでは、開発の潜在性、エネルギー、輸送インフラ、金融開発などについて取り上げ、北東アジアにおいてどのように実施していくのかを取り上げる予定である。学術的な討論に限らず、実務的な面での話もしたい。現場で仕事をしている人たちの話を伺えることを大変に嬉しく思う。

本セミナーでは北東アジアを取り上げているが、北東アジアはいくつかの側面を持っている。北東アジアは日中韓を含み、ロシアやモンゴル、北朝鮮も含む。また、中国東北地域、ロシア極東地域、

ERINAが所在する新潟など日本の日本海側にも注目している。中国の東北地域は中国の中で特徴を持ち、急速に発展してきた地域であるが、固有の問題を抱えている。ロシアの極東地域も特有の問題がある。それぞれの地域の問題にどのように国際的に共同で対応していくかという事は、政策の観点や学術的観点から興味深い課題といえる。本セミナーで取り上げるいくつかの分野は極めて重要な課題だ。それと合わせて、社会的な側面も重要であり、潜在的な課題だと思う。

昨年は各国の発展について取り上げたが、今年は横断的な切り口で議論を深めていきたい。地域レベルのシナリオを取り上げ、この地域では何ができるのかということを検討していきたい。様々な知識や研究を基に、有益な議論をしていきたいと思う。

### 基調講演

#### 「北東アジアの経済統合のための新しいインセンティブ」

米ブランダイス大学教授

#### ピーター・ペトリ

北東アジアがどのように統合できるかにより、北東アジア地域の発展だけでなく、地域の安定、世界経済に変化をもたらす。この地域は、世界経済にとって非常に重要だ。この地域がうまくいけば、世界経済に大きな影響を及ぼし得る。

なぜ重要かというと、この地域自体が、地政学的に世界全体に影響を及ぼすほど大きな経済規模を持つからだ。この地域の統合のレベルは、本来もっと高くしなくてはならず、ヨーロッパ、北米、東南ア

ジアと比較して、統合しても不思議ではなかった。では、この統合が急がれる理由は何か。それは脅威があるからだ。地域統合が進めば、この地域の脅威を解決できる可能性がある。この脅威は域内の脅威も含む。国と国の間、あるいは地域の中で政策の問題がある。一方、外部からの脅威もある。残念ながら、米国が脅威となっている。だからこそ、議論することに重大な意義があると思う。

第1に、経済統合の性質は今のようなものであり、この先どうなるのか。第2に、経済統合の上で乗り越えなければならない課題がある。第3に、政策的な意味で、この地域で可能なことは何か。さまざまな課題の解決に、この地域がどのように貢献できるかについて話す。

まず、この地域には世界の中でも重要な国家が存在している。経済強国である中国があり、ハイテク先進国である日本がある。日本はアジアの中で初めて欧米国家と同様の豊かな国となり、世界のトップの国々に入った。ロシア、北朝鮮は、潜在的に安全保障上の脅威がある。他国に対してさまざまな連携の壁となっていて、安定化のために重要であり、経済的にも重要だと考える。

域内関係は本来、もっと深くあつてしかるべきだが、深まっていない。部分的に、政治的な緊張関係が歴史的に長く存在しているからだ。近隣であることが歴史的な緊張関係を厳しくしている。この地域の歴史上の問題は、過去のものではなく、今でも現実だ。以前に緊張関係があった地域、例えばヨーロッパや南米に比べても、この地域の歴史問題は今の問題だ。域内関係改善の努力が必要だ。

一方で、この地域の国は大国であり、経済力やハイテク分野で発展し、地理的に広い、などの理由から、域内だけでなく、域外の多くの国々との連携が存在している。本来ならもっと深い統合があつてしかるべきだったが、突然重要な脅威が現れ、基本的な経済戦略が脅威にさらされている。米国が1つの原因となっており、米国での市場アクセス、他の地域での市場アクセスが危険にさらされるかもしれない、貿易戦争が進みつつある。米中の貿易戦争があり、日本も同じ状況になるかもしれない。日米関係はこれまで順調だったが、この先どうなるかは全くわからない。非常に難しい問題だ。

重要なのは、世界の貿易制度に対する脅威だ。過去70年間、世界の貿易体制は豊かさに大きな影響を及ぼした。アジアだけではなく、全世界で世界の貿易体制自体が繁栄を維持してきた。しかし、誰もがそれを認めているわけではない。念頭にあるのは言うまでもなくトランプ大統領だ。ポピュリズムは、米国だけの現象ではなく、ヨーロッパでもフィリピンでも南米でもあり、特定の国だけではなく今の政治的な動きであり、マイナスの影響が世界の貿易体制に及びかねない。

もう1つ、グローバルサプライチェーンがとて重要だ。これにより過去20年、世界経済が発展してきた。そのサプライチェーンが脅威にさらされている。フォードが部品をメキシコ、カナダ、日本、韓国、中国から調達ができなくなれば、サプライチェーンに制約をかけるしかない。米国で作る必要があり、必要ならコストを引き上げなければならない。このようなトレンドはすでに始まり、観測されている。サプライチェーンは短くなっている。世界の中で最も悪い影響を受けるのはアジアだ。アジアの経済は、効率的で利益率の高いグローバルな生産システムを持っている。このような状況は2年前には想定できなかったが、現実となっている。1つだけいいニュースがあるとすれば、この事態に各国が反応していることだ。とりわけ北東アジアのビッグ3、日本、中国、韓国は緊張の緩和ともいえる変化が起こっているように見える。この点は、後に詳細を述べる。

北東アジア域内の相互依存はどのよう

な状況か。輸出についての域内依存について述べる。2016年、北東アジア全体の20%の輸出先が域内だった。中国は輸出の大きな割合を域外にしているが、20年前前はそうではなかった。モンゴルは、ほとんどこの地域に輸出している。ここで、3つの特徴に注目したい。中国とロシアは、相対的に域内に依存しておらず、域外への依存が高い。韓国と日本は、多くの製品を域内にも輸出し、域外にも輸出する。域内で重要な存在であり、域内のサプライチェーンの重要な位置にあり、先端製品・機械を中国に輸出している。第3に、モンゴルと北朝鮮は、ほぼ完全に域内に依存している。

エレクトロニクス中間財の依存度の例を紹介する。日本と韓国からエレクトロニクス機器の部品などを中国に輸出し、日韓間では少額の輸出になっている。これは非常に効率的なサプライチェーンだ。ハイテク部品は日本に依存し、高度な生産は韓国に依存し、最終の製造は中国のサプライシステムに依存するという、非常にうまく統合されたシステムで、これに類するシステムは世界に類がない。中国の輸出がなくなるとすれば、このシステム自体が脅威にさらされることであり、域内すべての国々が同じ脅威にさらされていることを意味している。トランプ大統領の通商政策は、この域内の脅威でもある。

また、比較的最近の政策変更も脅威だ。中国のこの5年、10年ほどで、より攻撃的な態度を取り始めている。例えば、南シナ海の島々の領有権についてであり、民営化を進めるのではなく国有企業をもっと強くしようとしていることなどだ。もっとアグレッシブであるのは、例えば米国や日本からハイテク技術を手しよう、指導部の安定化を図って政策の方向をキープしようとする態度だ。これらが、世界の中国に対する反応、域内の中国に対する反応に影響を及ぼしている。

米国も重要な不確実性の要因であり、域内経済関係を混沌に陥れた理由の1つだ。米国には、複数の貿易戦争があると見える。最も良好な同盟であった北米貿易協定 (NAFTA) は、再交渉によりメキシコと米国は合意をしたが、カナダはまだという状況になっている。メキシコとの交

渉で、基本的に自動車を北米で生産することが難しくなった。生産コストが高くなり、北米の自動車価格は上がる。GM、フォード、クライスラー等、あるいはトヨタのような外資でも、米国で生産している企業はコストが上がる。米国の生産者の競争力が全世界で落ちる。貿易相手国は、メキシコのように NAFTA にやむを得ず合意する。複数の悪い選択肢の中で、少しでも悪くないものにと、やむを得ず合意する。これから数年たって振り返ると、すべての選択肢が悪かったとわかるだろうし、これは素晴らしい取引だったと正当化することは難しいだろう。メキシコがいま合意をしたとか、米国の自動車業界が受け入れたといっても、彼らにとって良いわけではない。

北東アジアに対する影響については、米国市場は保護されるかもしれないし、あるいは保護されずに何か合意に達したとしても、将来保護主義に走る可能性は残る。サプライチェーンは小さくなり、北米の企業は北米のサプライヤーに依存する。政治リスクを避け、誰もが有利になるよう大統領、政治家、官僚に陳情をする。時には、腐敗、汚職が絡むこともあるだろう。市場ルールが脇に押しやられ、陳情によって政府に行動を起こしてほしいと考えるようになる。

トランプ政権下の貿易交渉モデルを説明する。10年後、誰も考える必要がなくなっていることを期待するが、これが現状である。まず政府職員、あるいは官僚の間で交渉する。次がツイッターとなる。ツイッターでトランプ大統領のメッセージをほぼ毎日読むことができる。例えばカナダは、米国に大いに依存しているので、あらゆるアグリーメントを受け入れる可能性が高い。つまり、貿易相手国に対して激しい要求をして、受け入れなければ米国市場から除け者にすると威嚇する。交渉のテーブルについても、交渉の余地はない。米国は何も提供するものではなく、相手国から取るだけを考えている。間違いなく NAFTA はそうだった。韓国と米国の FTA (KORUS) もそうだ。対 EU も同様だ。大統領が威嚇し、最終的には政府職員等が交渉のテーブルについて合意する。誰もが、決している方向ではなく、どちらかといえば悪くなると思っているが、素晴らしい結果だったと言う。こういうパター

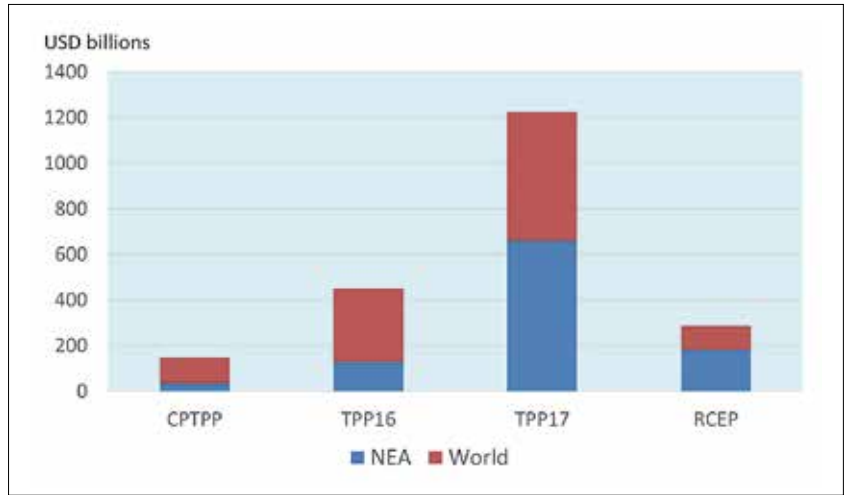
ンになった。政府職員による交渉は、大統領がツイッターで発表することに比べると、はるかにまともだ。日本は可能な限りこれに巻き込まれないようにしていると思うが、間もなく引きずり込まれるのではないかと思う。

北東アジアとして対処することが必要であり、できればアジア全体での対応が必要だ。1つの国ごとに単独で米国との貿易戦争に反応しても意味がない。北東アジアには共通の利害関係がある。サプライチェーンの話をしたが、この地域はとても効率的にできている。手を組めば、製造はとても強い。農業も重要で特別な存在だ。新しい技術を開発することは日中韓で共通であり、公共政策については政府が欧米に比べてより積極的だ。この地域には共通政策アプローチの可能性があるが、まだ完全に発揮されていない。新たな連携、新しいパターンで協力して、貿易ルールを再構築しなければならない。

現在進行中、もしくは間もなく立ち上がるとみられている通商協定、貿易協定がある。「環太平洋パートナーシップに関する包括的および先進的な協定 (CPTPP)」いわゆる TPP11だ。米国以外の11カ国は前進した。米国が抜けたにもかかわらず、このCPTPPは優れたルールが入っているのだから、合意されれば、世界をルールに基づいた貿易制度に引き戻してくれるかもしれない。TPP16はTPP11にインドネシア、韓国、フィリピン、台湾、タイが入った場合で、これらの国はCPTPPに関心があると表明しており、もし入った場合にはCPTPPはもっと強くなる。中国を含めたTPP17は極めて難しいだろう。もう一つのアプローチが、東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) だ。日中韓入る。これは、貿易ルールをもう少し堅牢にし、以前よりも広範囲の地域をカバーする。これら4つのプロジェクトがあり、CPTPPは進展し、RCEPもTPP16やTPP17より一定程度進んでいる。

私は同僚とともに、地域連携が北東アジア地域あるいはその他の地域にどのくらい影響するか、経済的メリットがあるかを予測した (図1)。かなり複雑な経済モデルのシミュレーションで一定程度信頼できる結果だ。今のTPP11はあまり大きな

図1 地域連携による北東アジア地域とその他の地域の所得収益 (2030年)



い。11カ国だけだし、最大国の米国が離脱したからだ。ただし、TPP16になった場合は経済的な便益はかなり大きくなり、1年間に4000億ドルの上乗せになる。もし中国が入ってTPP17になれば1.2兆ドル年間上乗せになる。RCEPは何とか中国を引き入れようとする試みで、日中韓がすべて入り、これらの国々が合意できる緩いレベルにする内容だ。

域内の国々が難しいゴールに対して連携して歩まなければならない目的は2つある。第1は、何らかの形で地域の政治緊張を乗り越えることだ。その政治緊張があったので連携が阻害されていた。もう1つは、このような広い国際経済交流の規範を受け入れることだ。これはすなわち、中国がよりオープンに知的財産に対して、あるいは中国での投資に臨むことである。究極的には、中国の民営化ということになる。

3つのことに私は関心を持っている。1つは日本航空と中国東方航空がJV (共同企業体) を作り、割引サービスをアジアで提供することだ。JVをつくることは珍しくないが、日中間で、国に関連する航空会社が共同でアジアマーケットをターゲットとすることは深い意味がある。第2に、日本の新幹線メーカーと中国の高速鉄道メーカーが緊密に交渉していることだ。共通基準について日中で話し合っている。日中という強力な高速鉄道産業が実質的にグローバルスタンダードをつくることによって、日中でグローバルマーケットへのアクセスを強化できる。3点目は、中国国家発展改革

委員会エネルギー研究所の高世憲副所長がERINA主催のワークショップで発言されたエネルギー協力だ。エネルギー協力を日中間で行う意味はとても大きい。日中はともに新エネルギーのための技術開発を行っている。共同で市場を開発し、共同で技術を開発することは当然行うべき経済協力の可能性であり、政治的にもこれを後押しする雰囲気になっている。

## パネルディスカッション

### パネリスト

- ・アジア開発銀行 (ADB) 経済調査協力部長 **パク・シンヨン**
- ・国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP) ICT 開発部長 **奥田敦子**
- ・大岡門江仁シアチブ (GTI) 事務局長 **トゥグルドル・バーギーフ**
- ・ERINA 調査研究部長・主任研究員 **新井洋史**
- ・中国国家発展改革委員エネルギー研究所副所長 **高世憲**
- ・ERINA 調査研究部主任研究員 **三村光弘**
- ・米ブランダイス大学教授 **ピーター・ペトリ**

### モデレーター

- ・東京大学公共政策大学院特任教授 ERINA 代表理事・所長 **河合正弘**

## パク・シンヨン

### 「アジア太平洋地域協力と統合」

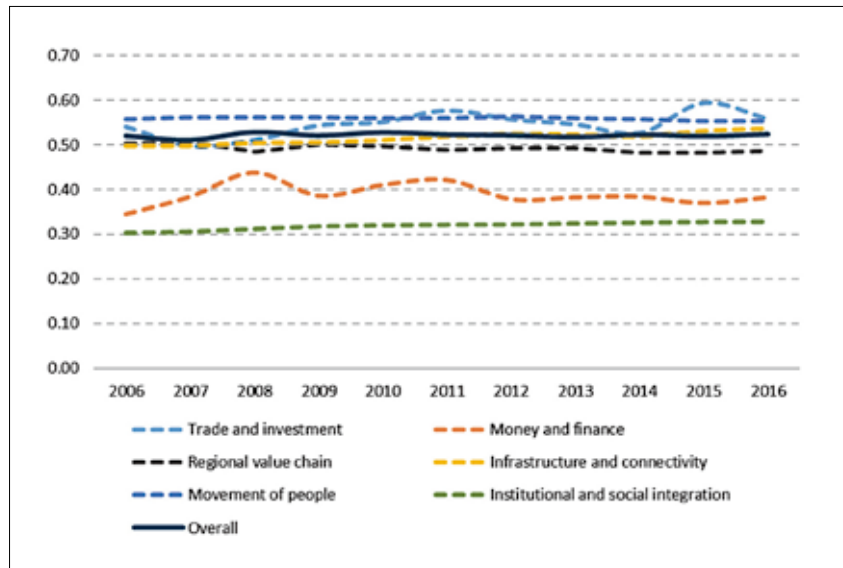
地域経済統合を測定する試みについて報告する。経済理論によれば、地域統合によって経済的なメリットが得られる。まず、地域経済統合は、より大きな市場をつくる。参加国にとって、市場はより大きくなる。さらに、インプットに関する市場も統合される。投入物をより大きな市場に売ることができるだけでなく、資本や労働人材を効率的に配分できる可能性がある。このように地域経済統合を考えると、よりクリエイティブな考え方ができるだろう。

何が原動力となって地域を統合するか。人がより自由に国と国の間を移動することも1つの統合であり、経済統合されていけば、国境を越えたところから物を買いやすくなる。北東アジアで考えてみれば、日本で韓国や中国のものを注文することが容易になる。日本の製品は世界中で売られているが、中国製でないものを見つけることは難しいかもしれない。製造する時の投入物を他の国から輸入した場合も、統合の一部だ。何によって経済統合が進んでいくかは、複数の側面から考えることができる。そこで、貿易・投資、資金・金融、地域のバリューチェーン、インフラと連結性、人の移動、制度的・社会的統合という6つの分野で地域統合を考察した。物とサービスの自由な移動、人の自由な移動が可能になり、このようなことを統合の側面と考えた。

アジア太平洋における地域統合の指標（Asia-Pacific Regional Cooperation and Integration Index; ARCII）をこの6つの側面に基づいて計算した（図2）。全体としての地域の統合が50パーセント進んでいるとき、一方でそれより上にある分野については、他の側面よりも重要であり、貿易・投資、人の移動の影響が大きい。他方、制度的・社会的統合や資金・金融は原動力としては強くない。アジア太平洋全体を考えると、貿易・投資が地域統合の重要な原動力だった。制度的・社会的な統合がそれを法的に可能とし、あるいは規制の基盤を整備することによって人・物・金の移動を自由にするには、地域統合にとっての原動力として、影響は弱かった。

このような指標を使うことによって、地域

図2 地域統合の側面別指標



統合がサブリージョンでどれだけ進んでいるかを見ることができる。アジアの中では、東南アジア（ASEAN）地域が最も統合が進んでおり、次が北東アジアとなっている。最も進んでいないのは、中央アジアだ。カザフスタン、ウズベキスタン、アゼルバイジャンなど等は旧ソ連でもあり、アジアの中で進んでいない。

統合という意味で、アジアは世界の他の地域と比較してどうか。EUは圧倒的に他の地域よりも統合のレベルが高い。アジアは2番目に統合が進んでいる。世界の平均に近く、南米やアフリカよりも統合は進んでいる。

全体として、データあるいは複合指数の中身についてはまだ改善の余地はあるし、議論の余地はある。この指標は、新しい包括的な統合を測るツールになる。さらにサブリージョンごとに、あるいは側面ごとに、どこが強いのか、弱いのかを見ることができる。この指標を活用して、他の研究に役立てていただきたい。地域統合のレベルを測る研究、どのような効果があるのか、どのように統合が進んでいるのかの研究に活用していただきたい。

### 「国境を超えた国際労働移動とアジア太平洋地域の経済統合」

統合にとっての重要な側面の話をした。人が自由に国境を越えて域内で移動できると、統合が進む。相手の文化をより理

解できるし、他の国で働いたり、知識の移転に貢献したり、経済効率もよくなる。今研究をしているのは、移民や国境を越えた労働の流動性もアジア太平洋における地域統合と関連があるということだ。

言うまでもなくアジアは人口が多く、主な国際移民の送り出し地域だ。アジアから世界各地に人が移民している。アジアから他の国に行く人たちが、他の地域からアジアに移動してくる人を比較すると、アジアは出ていく人の方が、入ってくる人より多い。アジアに来る人の3倍がアジアから出てく。政策がオープンであるか、文化的にオープンであるかどうかによっても決まる。アジアはあまり移民に対してオープンではない。例外的なのは数カ国だけで、オーストラリア、香港、シンガポール、ニュージーランドは一定程度受け入れている。この4カ国以外は、移民に対して比較的オープンではない。

移民は経済効率を高めることに役立つかどうか、何がプラスになるのか、何があるとよその国に行こうと移民は決めるのかを研究した。実証研究である。まず人口動態、出身国と受入国両方で、年齢の構造がどうなっているのかが重要な意味がある。特に、高齢者の従属人口比率が高い受入国、例えば日本で高齢化が進んで、労働年齢人口が縮小していくと、若い働き手が必要となる。その場合には、よりオープンにして、あるいは、やむを得ず

オープンになって移民を受け入れざるを得ない。

ある個人が移民を決意するときの重要なファクターは、所得だ。将来、自分がどれだけ稼ぐことができるか。受入国と出身国との間では所得ギャップがある。国が近ければ近いほど、両国間の移民は促進される。近ければ引き付け合い、経済相互依存も強く、移民を促す。興味深いことに、貿易や地域バリューチェーンはあまり移民を促さない。労働人口の交流がなかったとしても、すでに物品の行き来があるので、工場を移転することができるし、他国で生産することができる。労働力を輸入して、自分の国の工場で生産しなくても済んでしまう。

まとめると、受け入れ国の高齢化は、おそらく重要なブルファクターとなる。それによって移民を促す。また、技能の相互補完性があると、さらに国境を越えた労働の流動性が域内で進む。貿易と生産チェーンによる経済の統合は、労働流動性の代替になるが、他方でオープンであるかどうか、実効性がある移民政策、地域全体での技能認証スキームがあるとプラスになって、移民の決意をしやすくなる。

**奥田敦子**

**「アジア太平洋情報スーパーハイウェイ (AP-IS) と北東アジアにおけるブロードバンド接続の拡大」**

国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) では、地域協力を通じてSDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) の達成に取り組んでいる。ここでは、ICT (情報技術・通信の技術) の分野について説明する。これは効果的かつ効率的な社会、経済的な発展を達成するためのツールだ。どうしてこの技術が重要なのかというと、遠隔地や地方部への即時での到達を可能とするし、デジタルの形で情報サービスを提供できるユニークな能力があるからだ。費用対効果も高く、他の伝統的なメカニズムと比べるとコストが安い。したがって、多くのアプリケーションで健康、教育、農業、ビジネス等にサービスを提供している重要なツールであり、社会経済的な発展のために重要な役割を果たしている。

ICT はメタインフラと呼ばれている。これ

は他のインフラもサポートしているという意味だ。例えば、電力網、ITS (Intelligent Transport System: 高度道路交通システム)、単一窓口の貿易などもサポートしている。高度な技術である AI やブロックチェーンが発展し、この技術の背景が急速に変わりつつある。特に北東アジアでは顕著で、日中韓がこの分野における新技術の原動力になっている。学術的な分野においても、過去10~20年にその効果が特定されてきた。ICT によるポジティブな影響があり、障壁を取り除くことができている。通信技術はマーケットアクセスを改善し、経済に対してプラスの影響をもたらしている。このようなポジティブな影響があるので、各国政府は優先課題として取り組んでいる。

ICT の発展の北東アジアにおける特徴は、いくつかの言葉でまとめることができる。まず、2種類の国があると言える。グローバルなリーダー国、日中韓はICTのリーダー国だ。しかし、普及しているわけではない。インフラは沿岸部に集中し、他の地域よりも先行している。先進国とその他の国の間で格差ができた。62カ国で構成するESCAPにおいては、アジア太平洋情報スーパーハイウェイ (Asia-Pacific Information Superhighway; AP-IS) という取り組みをスタートし、4つの柱のもとに、包括的に取り組んでいる。光ファイバーだけでなく、政策による取り組みだ。インターネットトラフィックをどのように管理するか。自然災害の悪影

響を軽減すること。そして、すべての人たちにベネフィットを提供する取り組みだ。4つの柱でAP-ISを推進し、研究の枠組としても取り組んでいる。

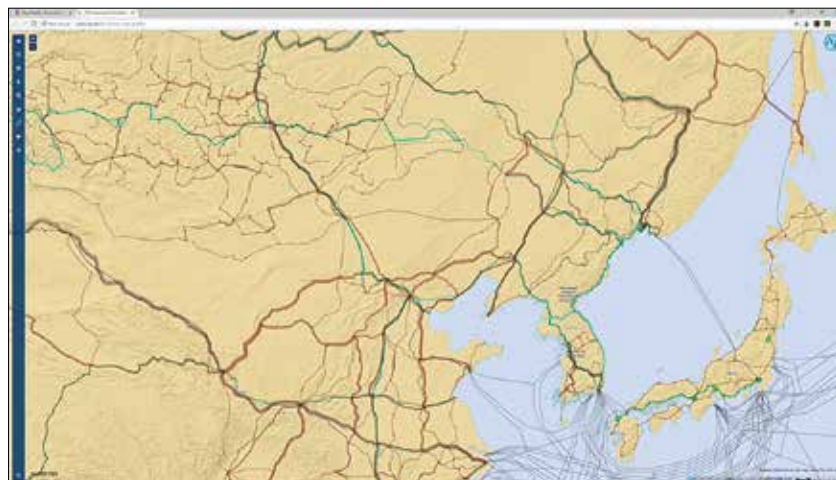
いくつかの研究結果を紹介する。まず、ESCAP地域の現状を世界と比較する。モバイルに関しても同じようなデータを提供できるが、まず固定ブロードバンドが重要なインフラであると考えている。アジア太平洋地域は世界のリーダーといわれているが、まだ北米やヨーロッパに遅れを取っている。中南米地域に追いつこうという状況だ。

ESCAP はアジア太平洋地域62カ国の地理的な広さがあるが、ブロードバンドの70%が北東アジアに集中している。いくつかの要因があり、それがブロードバンドの拡大に影響している。1つは速度。アジア太平洋地域における多くの国は、接続が遅い国が多いという特徴がある。もう1つは値ごろ感だ。多くの国では、接続が非常に高く、入手しにくい。リーダー国は接続が安く入手しやすい。

北東アジアでは、中国とモンゴルがブロードバンドに多くの投資をしている。日本はモバイルもブロードバンドも価格が比較的高い。韓国はブロードバンドも同様だ。アクセスは拡大しており、ブロードバンドの利用が進化している。

ESCAPは国際電気通信連合 (International Telecommunication Union) とともにAP-ISの状況を示すマップを更新している (図3)。海底ケーブルと陸

図3 北東アジアの光ファイバーシステム



(出所) AP-IS Transmission Map at [www.itu.int/itu-d/tnd-map-public/](http://www.itu.int/itu-d/tnd-map-public/) (accessed on 21/08/2018). Blue line indicates Asian Highway routes; green dots are IXPs; barbed line indicates Trans-Asian railway routes; dark red is the transmission links.

上の光ファイバーをアジアの鉄道や高速道路の上にマッピングしたものだ。海底ケーブルが日本や韓国、中国に上陸していることが見て取れる。アジア太平洋地域のブロードバンドシステムが川のようにあり、メッシュではないということがわかると思う。河川のように上陸する場所は点であり、そこから展開するわけだが、このモデルの問題は、災害が起きた場合に寸断されてしまうことだ。全体が影響を受ける。だからこそ、レジリエンスが大事であり、この概念はICTのインフラを保護する。災害リスクを考慮して、整備していくという取り組みだ。

北東アジアにおけるブロードバンドの接続の特徴は、経済開発に対してポジティブだが、そのキャパシティ、加入率はまだ沿岸部に集中している。海底ケーブルが中心になっていることが理由だ。そして、内陸部や内陸国においては十分に統合されていない。光ファイバーを内陸で整備することは、コストが高くなるからだ。また、自然災害に対するリスクも非常に高くなっている。光ファイバーを寸断させるような地震があり、停電が起きる。太平洋において起きる現象なので、重要な要素だと考えている。ブロードバンドの今後の展開において重要な要素だ。

人工知能やブロックチェーンなど、さまざまな新しい技術が出てきた。これらの技術は、信頼性の高いブロードバンドの接続を必要としている。そのような能力のある国は、より先行することになる。アジア太平洋地域では、さらに格差が拡大するのではないかと懸念されている。後進国の場合、効果的な政策や規制の整備、投資の増強などを戦略的に行っていかなければならない。研究や分析を通じて、さまざまな国々に対するサポートを行っていく。

## トゥグルドル・バジーフー

### 「GTIの枠組みの下での地域統合：地域協力のためのGTIプラットフォーム」

大図們江イニシアチブ(GTI)は、基本的には政府間の連携プラットフォームで、複数の分野をカバーしている。4加盟国(ロシア、モンゴル、中国、韓国)のプラットフォームだ。国連開発計画(UNDP)における図們江地域開発プログラムとしてスタートした。

地域統合としてこれまで、各国が障壁を取り除き、貿易を自由化し、人・物・労働・資本が自由に国境を超えることができるようにすること、各国の経済基準、環境、移民、気候について共通スタンダードをつくる、ということに取り組んできた。GTIは、加盟国が諮問委員会を構成し、農業、エネルギー、環境、交通・運輸、観光、貿易・投資の6セクターをカバーしている。

各国の担当省庁の代表者が各委員会のメンバーになっている。諮問委員は閣僚級メンバーで構成され、事務局は北京にあり、専門職が数人いて政策対話・会議等のサポートをしている。複数の分野をカバーする役割があり、加盟国をサポートして、地域統合を支援している唯一のプラットフォームだ。北東アジアは6カ国あるが、GTIはそのうちの4カ国が加盟し、UNDPのプログラムからスタートして、加盟メンバー主導のGTIに変わった。北朝鮮はメンバーだったが、国連制裁のために抜けた。日本は、オブザーバーの地位だったが、北朝鮮が抜けてから、日本もオブザーバー国を離脱した。GTIは潜在的に中心的なプラットフォーム、中心的なメカニズムとして、統合を推し進めるポテンシャルを持っている。

交通・運輸では、連結性、基本的には地域を統合する交通ネットワークを考えている。地理的な特徴を考慮し、陸上、海上のリソースを確保し、ソフト、ハードの両方を駆使して連結性を確保したい。

貿易・投資は、基本的にはシステムの調和だ。技術的・法的なキャパシティビルディングに力を入れている。合理化をし、円滑にやり取りができるように、政府間合意やその他のメカニズムでサポートする。情報共有を4カ国の担当省庁で活発に行っており、さらにプラットフォームを強化し、ビジネス交流を促進し、新しいコミュニティに向かいたい。

エネルギーは、あまり活発に取り上げなかった時もあったが、最近では再活性化し、統合されたスーパーグリッドなどを考えている。「アジアスーパーグリッド」はよく使われる表現で、議論が進んでいる。GTIは国連やESCAPとも協議をし、政府間プラットフォームをつくり、進めていきたいと思っている。

観光は地理的に近い国境を超える観光の促進をしたい。マーケットのブランニングを行い、域内外で目的地を設定し、旅行者がパッケージプログラムを購入すれば国境を越えながら複数の目的地を享受できる。

環境は、多くの課題があるが、最も重要で急がれるのは、国境を超える大気汚染だ。問題解決には、資金が必要だ。各国とも、真剣に取り組むことや、大規模で包括的な努力が足りなかったかもしれないが、学術的な論拠が乏しく、政策立案や意思決定で効果がなかった。プラットフォームのメカニズムとして検討し、集中的に取り組みたい。

農業は、いくつかの一次産品、ある特定の農産物を選んで、そこからサプライチェーンをつくり、拡大して域内の農業バリューチェーンをつくりたいと考えている。

## 新井洋史

### 「北東アジアにおける輸送接続性の主な課題」

今日は、輸送・物流分野での連結性について話をします。北東アジアの輸送の連結性についてどういう視点で考えればいいのか、私の視点を紹介し、最後に若干の問題提起をしたいと思う。

2002年に、ERINAが提案した「北東アジア輸送回廊ビジョン」がある。北東アジアにおける経済交流、人的交流を活発化させていくために、9本の回廊を各国が協力して整備していくべきだと提案した。これらのルートは大きく2つに分けることができる。1つは大陸間の輸送をいかに円滑に行っていくかという視点だ。そしてもう1つは、北東アジアの地域内での物の輸送、人の輸送を円滑化していくような回廊整備を進めていくということだ。大陸間の輸送と地域内での輸送を円滑化させるべきである。

最近の現状を紹介する。大陸間の輸送としては、北側の方を通りシベリア鉄道を使うシベリアランドブリッジ(SLB)、そして、チャイナランドブリッジ(CLB)と呼ばれる中国を通り中央アジアを経由して輸送していくルートの2つがある。

現状で、北東アジアあるいは東アジアとヨーロッパの間の貨物輸送は、主にインド

洋経由で輸送されている。このルートに比べて、SLB や CLB は距離が短く、輸送時間も短いというメリットがある。

アジアとヨーロッパの間の貨物輸送市場の構造は、航空輸送、海上輸送、ユーラシア大陸をトランジットしていくランドブリッジ輸送の3つに分けられる。航空輸送は速いが高い。海上輸送は安いがかかる。その真ん中に、陸上で運んでいく輸送サービスのマーケット、ニッチなマーケットがある。マーケットのおおよその規模は、海上輸送が年間約2200万個のコンテナ運ばれている。鉄道は、100万個に達していない。それを例えば、2020年までにカザフスタンを通過する輸送量を200万個まで増す戦略を進めている。輸送全体のマーケットの1割以下位のところが、市場規模ということになる。

大陸間の輸送ルートが、中国が進めている「一帯一路」の関係で非常に注目を集めている。現実に貨物の取扱量、列車の運行本数はここ数年で倍々と増えてきている。現状、数十万個というところだ。日本も無関係ではなく、日本通運が2015年から実際に輸送サービスを手掛けている。

次に地域内の輸送を紹介したい。実は、一帯一路は西にだけに向かっているわけではなく、東へも向かっている。中国の北部に黒龍江省、吉林省があるが、それらの地域はロシアの港を通して、南の方へ運ぶ物流ルートを推進している。まったく同じコンセプトで、ロシア側も中国の荷物をロシアの港に輸送するルートの開発を進めている。

こうした動きがある中で、そのうち何が重要なのか、何が問題になるのか、私の問題意識を紹介する。基本は物理的なインフラだが、それを生かすには制度上の問題があり、物流企業があり、それらを統合するような輸送サービス企業があって、さらに利用者や消費者がいる構造となっている。連結性という、インフラをつなぐとは意識をされており、鉄道を建設する、道路を建設するという話になるが、重要なのは制度上の問題、物流業者、輸送サービス業者である。中国とロシアの国境では鉄道は建設したが、レールがさびている。インフラは作ったが、そのオペレーションがうまくいかない。そういう意味で、ソフトのイ

ンフラが重要だと考えている。

## 高世憲

### 「北東アジアのエネルギー協力」

北東アジア地域は、世界で1番エネルギー消費量が大きい地域である。そして、エネルギー生産もしている。さらに、北東アジアは、積極的に世界でエネルギー取引をしていて、LNG・原油売買が盛んに行われている。また、北東アジアでは石炭が多く使われている。中国の一次エネルギーの60%を石炭が占めているが、石炭は気候変動の原因にもなるし、環境への影響もある。省エネ、エネルギー効率を高めることが重要であり、中国政府は、一次エネルギーに占める石炭の割合を減らそうとしている。

次に、世界におけるエネルギー開発のトレンドについて、3点話す。まず、グローバルなエネルギーの需要は一定の速度で増え続けている。ただし、少し減速している。需要の増え方は、この10年は高かったが、パリ協定により各国が決定する自国の貢献（INDC）等について、交渉が進行中だ。第2に、クリーンな化石エネルギーと再生可能エネルギーは、比較的速く成長を続けている。再生可能エネルギー、ゼロカーボンのエネルギー源が中心になるだろうし、天然ガスも役割が大きくなるだろう。3つ目として、エネルギー調達競争がさらに厳しくなるだろう。国と国との調達競争、地域間の調達競争が1つで、LNG はアジアでも競争がある。非在来型と在来型の間での競合、つまり伝統的なものと非伝統的なものとの競合が2つ目、そして、再生可能な電力と伝統的な電力・電源との間の競争の3つがある。

次に、この地域におけるエネルギー協力の重要性和役割について話す。まず、信頼を高めることが大切だ。エネルギーと政治の関係、経済開発を進め、共通のエネルギー安全保障を構築する。需給バランスをとり、アジアプレミアムとよばれる料金を解消することが必要だ。また、マラッカ海峡などリスクがあるルートについて、協働する。これらのためには3つの分野で課題がある。1つは、政治的な信頼関係を強化する必要がある。そして、実効性があるエネルギー協力メカニズムをつくらな

ければならない。さらに、地域エネルギー協力に関する予備調査が十分に行われていない。コスト、技術、環境評価、オペレーションのメカニズムが、まだ十分に進んでいない。

北東アジアにおけるエネルギー協力のゴールとして、短期的なゴールは、貿易・投資を自由化し、統一エネルギー市場をつくることだ。また、長期的なゴールは、北東アジアエネルギー共同体憲章をつくることだろう。エネルギー協力の重要分野は、まず、エネルギー協力メカニズムをつくること、第2は共通のエネルギーマーケットをつくること、第3は協働でエネルギー資源を開発すること、第4は北東アジアなどの地域で省エネ環境保護技術について協力すること。最後にグローバルにエネルギー改革を行い、エネルギーガバナンス、統治システムをつくることだ。エネルギー協力を北東アジアでこのように進めたいと考えている。

## 三村光弘

### 「北東アジアの経済統合における北朝鮮の位置」

北朝鮮は、その基本になるデータを出しておらず、統合に向かうには非常に道のりが遠い。北東アジアの経済統合において、北朝鮮は今のところ、非常に残念なことに、阻害要因になっているといえる。

6月12日の米朝首脳会談以降、少し状況が変化しているが、しかしまだ難しい問題がたくさんあるといえる。朝鮮戦争が終わることによって、在韓米軍を撤収させたといとトランプ大統領は言っていた。しかし実際のところ、朝鮮戦争の終結を米韓ともに今望んでいるとは言えない状況が続いている。韓国の人は、米朝首脳会談で1つ成果があったとすれば、1950年から1953年の朝鮮戦争が現在休戦状態だということを世界の人たちに分かったもらったことだと言っている。それは一つの冗談だが、それくらい韓国ではこれは極めて大きな社会問題であり、2年間の兵役に行きたくないから無くなることを望む世代もいれば、簡単に朝鮮戦争を終えることができない理由もある。

米国は、朝鮮戦争に国連軍として参加した後、米韓同盟に基づいて韓国に駐

留している。これが在韓米軍だ。朝鮮戦争が終結するという事は、朝鮮国連軍がなくなるということだ。韓国にある国連軍司令部もなくなり、横田基地にある出先の日本の司令部もなくなる。これは、在韓米軍の存立基盤を揺るがすことにつながり、米国のアジアにおけるプレゼンスを縮小させるという恐れがある。日本もおそらく、在韓米軍の撤退だけで済むのかどうか、在日米軍の縮小ないしは撤退につながるのではないかという恐れを持っている。韓国が在韓米軍なしに自国を防衛する覚悟をもてない限り、北朝鮮を非核化に誘導する道の入り口がふさがれている。

この9月に南北首脳会談を平壤で行うことになったが、そこで非核化への道筋をつけることができるかは、非常に大きな問題だ。北朝鮮は、非核化プロセスをゆっくりやろうとしている。米国は、すべての協力を始める前に、北朝鮮がある程度本格的な非核化を行わなければならないと言っている。北朝鮮側は、そうではなく、朝鮮戦争を終結したり、自分たちが安心して鎧を脱ぐ環境を作ってくれと言っている。北朝鮮への制裁には、米国の独自制裁、国連安保理の制裁、日本や韓国の独自制裁というレベルがあるが、やはり米国の独自制裁は多く、それが解除され、日本を含めた周辺国、北東アジアの国々の支援があつて初めて、北朝鮮は米国の敵から普通の発展途上国になることができると言える。

北朝鮮が普通の発展途上国になるとはどういうことかという、北朝鮮に経済の時代が到来するという事だ。今は政治の時代、あるいは軍事の時代と言えと思うが、これが経済の時代になる。当然、経済を進行させるためにはある程度の自由化が必要になるが、それに耐えられるかどうかという体制の危機の問題がある。

米朝首脳会談では、新たな米朝関係の確立と、朝鮮半島における持続的で強固な平和体制の構築に関連する諸問題について、包括的で詳細かつ誠実な意見交換をした。トランプ大統領は北朝鮮に安全の保証を与えることを約束し、金委員長は朝鮮半島の完全非核化への確固で揺るぎのない約束を再確認した。新しい環境をつくるということを6月に確認した。米朝首

脳会談の意義としては、これまでの低位の当局者同士の約束とは異なり、最高指導者の約束であるということだ。米国にとっては、大統領は変わるし時代が変わるので関係ないが、北朝鮮にとっては、トップがそういう話をしたことは非常に重要で、体制としても核を捨てる方向に大きな舵を切ったと言っている。米国が北朝鮮を体制崩壊させる相手ではなく、交渉ができる相手として認めたことが、大きいと思う。

8月15日、韓国のムン・ジェイン大統領は光復節（日本からの解放記念日）の演説で、今後30年間の南北の経済協力によってもたらされる経済効果は少なくとも170兆ウォン（約17兆円）に達すると予想されると話した。開城工業団地と金剛山観光を再開し、鉄道、道路を連結し、一部の地下資源の開発事業を合わせた効果だと思う。4月27日の第3回目の首脳会談の板門店宣言では、鉄道・道路の連結は今年中に着工式を行うことになっている。6月に道路も鉄道も実務者会談を行い、準備を始めている。

今後の課題として、北朝鮮問題は何らかの緩和ないし解決なしに、全面的な経済統合を進めるのは難しい。問題は、米朝が合意事項をどのように具体化させていくかということになる。これは、米国からすれば、アジアにおけるプレゼンスをどうするかという問題、韓国や日本といった同盟国の不安をどのように解消し、軍事バランスをどのように考えるかという問題もあり、簡単な問題ではない。北朝鮮としては、米国の敵ではない普通の発展途上国になったときに、その体制がもつかどうか。経済を発展させ、対外開放を進めつつ、体制を維持するという統治技術をもつ自信があるかどうか。自信はあると思うが、速度調節をすると思う。それほど簡単に急速な市場経済への移行はできない。

まず国際社会の仲間になるということに時間がかかると思う。しかし、その過程は、今後の北東アジア経済の統合の過程に当てはまると思うので、時間はかかるけれども楽観的に考えていいのではないかと考えている。30年後、50年後には朝鮮半島に鉄道が通り、道路が通り、高速道路・高速鉄道が通っている可能性はそれほど低くないと思う。

## <河合正弘>

各パネリストに質問をさせていただく。

ペトリ氏には、米中の貿易戦争が最も深刻化すると、2000億ドルの制裁がかけられる可能性が高いと思うが、米中の貿易戦争を終息させるためには何が必要か。

パク氏には、経済統合の指標を作ってアジアの中での経済統合の程度を評価していくということだが、この経済統合の指標はそれだけの目的で有用なのか。それ以外の目的でも有用になるのか。それはなぜ有用なのか。

奥田氏には、国と国の間でケーブルを引くときに、本当に重要になるのはどういうところなのか。国と国との信頼関係がどういう意味で重要になるのか、あるいは何が一番重要なのか。

トゥグドゥル氏には、GTIの活動の中で最も進んでいるもの、その目標が最も達成されているものはどの分野で、達成されていないものはどの分野なのか。達成されていないとすれば、それはどういう理由によるものか。

新井氏には、中国とロシアの鉄道を敷いたけれども使われていないのは、具体的には何ができていないからなのか。どうしたら動くのか。

高氏には、パイプラインは非常に重要だし、スーパーグリッドの話もあったが、国と国との信頼感がなくてもできるのか。ロシアとドイツが Nord Stream 2でパイプラインをつなぐという話がある。ロシアとドイツの間には十分な信頼感はないと思うが、パイプラインができていく。Nord Stream 1はあるし、2をつくるということで、どの程度の信頼感があればできるのか。今の日本と中国の間の信頼感の程度でできるのか。もっと進んだ信頼感が必要になるのか。

三村氏には、北朝鮮は東アジアの中で地理的に中心的なところにあつて、北朝鮮が国際社会に復帰してこない、韓国とそれ以外の北東アジアに連結することができないという問題がある。30年、50年というのは相当遠い将来で、今の時代はもっと加速度的に物事が進展する時代だと思うが、北朝鮮が意思決定できないと経済発展はできないだろうし、ますます周辺国のギャップが出てくると思う。30年という時間あれば、北朝鮮の国民の問題意



識、外からの情報をはるかに進んでいくのではないかと思うが、どのように考えるか。楽観的と言われたが、30年、50年というのは悲観的に思えた。

### <ベトリ>

難しい質問をいただいた。どのようにすれば貿易戦争が終わるのか。誰にも分からない、というのが答えだ。分かっていることは、米国大統領は政治的に色々あるので勝ちたい。習近平主席も政治的に勝たないと困る。トランプ大統領は、中程度の合意で終わっても大勝利を宣言する。本人も相手側もそれで納得し、とりあえず関係を続けていく。そのような終結を望む。それが可能となるのは、トランプ大統領と習国家主席がどこかで会い、例えばAPEC会議で首脳会談を行うなど、何らかの形で交渉を再開させる。中国は米国のものをたくさん買う。エネルギーを輸入し、農産物を輸入すると何度か言っている。何らかの合意は可能かもしれない。ただ、どうなるか誰もわからない。

5月にスティーブン・ムニューシン財務長官が中国側と交渉した。中国はそこで譲歩し、米国の天然ガスや大豆などを買うことを約束し、知的財産権の法律を改正すると約束した。しかし、中国は「中国製造2025 (Made in China 2025)」のプログラムは見直しをしないと、ムニューシン財務長官はそれでいいと言ったが、その後、トランプ大統領がそれではだめだと言った。中国側としては合理的な譲歩をしたにもかかわらず、トランプ大統領はもっと要求するという状況だった。

ヨーロッパ、タイ、カナダ、メキシコ相手には、大統領は激しく威嚇し、その後交渉があつて一定程度の譲歩が行われ、大統領は納得し、勝ったぞと宣言する、という経過だった。中国は、違った。トランプ大統領はおそらく中国をライバルとしてみている。確実なことは、ムニューシン長官を見ているとわかるように、米国の産業界はこの喧嘩をしてほしくないということだ。中国に対する批判は、知的財産の問題や国有企業の位置づけなど、正当なものもある。しかし大統領はこれまでのところ、交渉というアプローチをとっていない。政治的な勝利だけを考えている。長期的に

は、米中の関係は、何としてでも友好的でなければならない。競争関係にあつても、よいビジネス関係でなければならない。

### <バク>

開発したARCIIの有用性は、地域統合のような抽象的なものについて、その中身である6つの側面をより数字で定量化ができることである。地域統合を数量化すると、より実際に地域統合の意味が見えてくる。経済活動、社会福祉厚生、所得上昇、格差縮小など、指標を使って地域統合の影響を見積もることができる。経済成長に対する影響、所得格差に対する影響、貧困に対する影響の見積りに使っている。定量化可能な指標として、使い方は他にもたくさんあると思う。それによって地域統合の関係が数字で目に見えるようになる。

### <奥田>

光ファイバーシステムを国々の間で整備するには、ハードとソフト両方の側面が必要だと思う。国によっては、領土の問題を解決しなければインフラの取り組みはできない懸念がある。すなわち政治的な問題の解決が必要である。例えば、中国とネパールの間で今年中に整備される。光ファイバーがヒマラヤ山脈を越えて引かれるということは、南アジアにおける新たな関係のきっかけとなることを意味している。

領土権の問題がない国においては、政策、規制、立法上の問題、リスクの管理方法などが共通点となっている。例えば、サイバーセキュリティの脅威にどのように対処するか。収入の分配やケーブルの管理について意見の不一致が起こりうるが、これは通常よくあるインフラに関しての問題であり、対応しやすい問題で、対応するためのツールもある。

### <トゥグルドゥル>

最終的には、参加国にとっての効率的な制度、地域協力組織を作っていきたいと思う。最も議論ができているところは、貿易・投資分野だ。多くの活動があり、メンバーが熱心に取り組んでいる。参加国、国際機関、パートナーのサポートを受けながら認知度を高め、国境を越える取引を

拡大する「シングルウィンドウ」を実現したい。クロスボーダーの円滑化にフォーカスを当て、いろいろな方向に活動が進んでいる。もう一つ加速しているのは観光だ。あまり政治が関係しないので議論しやすい。規模が小さいので、短期プロジェクトでも成果が上がる。地方自治体の支援を受け観光分野のキャパシティビルディングを行うなど活発になりつつある。メインテーマは、クロスボーダーの多目的地ツーリズムだ。

あまり進んでいないセクターは、交通・運輸だ。交通・運輸というと大規模で困難なプロジェクトを考える。多国間で経済回廊を結ぶことなど今は進んでいない。GTIでは、戦略を見直しフォーカスする国を決めたいと考えている。特定の分野、横断エリアにフォーカスを絞ることができれば、提案やプロジェクトを考えることができ、その後プログラム化する。環境・エネルギー、農業はいずれも同じレベルで、あまり活発ではない。いずれの分野も再検討が必要かもしれない。調査・研究を行ったが5年以上経過しているので、もう1回調査が必要で、戦略を考え直す必要がある。

### <新井>

質問は中口鉄道が建設されたが利用されていないのはなぜかということだった。全く使われていないわけではなく、建設して通ることができる容量より圧倒的に利用が少ないというのが現状だ。その理由は、制度の問題や輸送業者の能力、ノウハウにある。トゥグルドゥル氏から成功している事例として貿易の円滑化というような話があった。例えば「シングルウィンドウ」の制度を国境において中国側とロシア側で同じように作るか、どちらかの国境でチェックをすれば国境を渡った先ではチェックしなくていいという制度をつくることは考えられると思う。

2015年に、中国の黒龍江省から中口国境を通過してロシアの港を使い、日本まで運ぶという実験をした。中国からコンテナ貨物をロシア側に出すときに、コンテナ2つを輸送したが、割りばしが入っていたコンテナはすぐに通過できた。もう1つ、集成材を入れたものを同じ様に

運ぼうとしたが、そちらは必要な書類がないということで止められた。その原料が本当に合法的に伐採された木材であるかを証明する書類がないと、中国から外に出せないということだった。誰もそんなルールがあることを税関に持っていくまで知らなかった。実はその原料はロシアから輸入したものだったので、ロシアから輸入したときに付いていた証明書をコピーして出したら、翌日には手続きができた。細かいいろいろなルールがあり、経験を積み、ノウハウを蓄積していかなければならない。非常に多くの問題がソフトという中には含まれていて、ハードのインフラに払うのと同じぐらいの注意をソフトの部分にも払う必要があると思う。

### <高>

国際関係や国際政治は専門ではないので、個人的な経験で言うと、政治信頼はエネルギー分野でとても重要だ。10年前、中国と日本の新エネルギー産業技術総合開発機構(NEDO)が協力して、再生可能エネルギーの推進プロジェクトについて議論した。経産省も協力した。外交関係が少し冷たい関係だと、投資家の意思決定が難しくなるかもしれない。国際的、地域的なエネルギープロジェクトには、大量の資金が必要なので、多くの省庁、多くのセクターの連携が必要だ。

ロシアの天然ガスパイプラインは典型的な事例だと思う。ロシアとウクライナは、以前は近隣諸国がガスを勝手にとっていたところから価格交渉をした。数量調整は難しい問題だ。コストが高いなどの理由で協力ができないということは、供給側、消費側両方にとってダメージになると考えられる。パイプラインに関してよい関係を構築するために資源は重要だ。ロシアはヨーロッパラインと北東アジアラインの2つの天然ガスパイプラインがある。資源が十分であれば、ロシアは成果が限定的でもこれらのバランスをとることができる。ロシアは、どちらにどれだけの資源を配分するか、不確実性がある。一般的に、エネルギー協力は大きなインフラプロジェクトなので、よい関係を維持し、政治信頼を後押しするのではないと思う。

### <三村>

50年というのは控えめすぎたかもしれないが、結構時間はかかると思う。というのは、例えば、北朝鮮が今後対外的に開放していくと考えた時に、まず統計を出せるようにならないといけな。それは技術的な問題と国家機密の問題があって、統計を出すことを反対する部署と統計を出さないといけな部署の駆け引きが数年はかかる。統計を出して、国際通貨基金(IMF)や、世界貿易機関(WTO)に加盟し、アジア開発銀行(ADB)や世界銀行、アジアインフラ投資銀行(AIIB)に入る。例えば、世銀やADBに入るときには米国の独自制裁が解除されていなければ、米国はそういう加盟に反対しなければならないという法律がある。韓国と日本はよく似ていて、米国の顔色を見て、米国の嫌がることはなかなかできないというのが現状だと思う。そういう状況が続いている限りは、北朝鮮が安心して核を放棄できるような協力体制をつくるのは難しいということで、30年、50年と言った。

韓国が、鉄道と道路の整備協力の開通を今年中にすると言ったが、これは米国や国連軍司令部が反対している。これは国連制裁で禁止されている経済協力にあたる。協力が進んでいくことが北朝鮮を安心させるためには極めて重要だが、韓国が米国の反対を押し切ってまで南北の融和のために必要だからやり、場合によっては終戦宣言をして国連軍は不要ということまで出来るかという、これはかなり難しい。これによって米国から貿易戦争の対象にされ、ひどい目に合うことまで覚悟することはかなり難しいと思うので30年と言ったが、少なくとも北朝鮮が普通の発展途上で、普通に発展できるスタートラインにつくまでには、少なくとも5年、普通に考えて10年かかると思う。

鉄道や道路が連結されるのは、多分早いと思う。来年とか再来年には、鉄道や道路は連結されるが、輸送量は極めて少なく、象徴的なものにとどまる。その後、鉄道が複線化、電化し、大量の荷物を運べるインフラを作り、道路も高規格道路を中国の国境まで造り、高速道路、高速鉄道までとなると、かなり時間がかかる。高速鉄道が開通すればソウルから北京まで

6時間で行けるようになるが、10年は絶対かかるというのが私の感覚で、15年、20年でできたらいい、30年ぐらいしたらできるのではないと思う。東南アジアやヨーロッパも時間がかかった。変わる時には速いが、変わり始めるまでの時間が北東アジアでは時間がかかると思う。

## 質疑応答

### <フロアからの質問>

Q1: 経済活動での金融アクティビティについて、ADBのバク氏へ質問したい。ADBでは単一通貨の議論はされていないと思う。しかし、ARCIIの信頼性が確立され、金融市場で信頼を得ると、最近のフィンテックによってさまざまなコーディネーションが地域の間で可能になると思うがどうか。

Q2: 北東アジア経済統合というテーマを考えた際に、中国、日本、韓国の3カ国を足せばGDPも米国と近いレベルだし、TPP15、16やRCEP、あるいは日中韓FTA考えると、この3カ国を中心に発展することは間違いない。北東アジアは難しい北朝鮮を含み、日本では日本海地域、中国では東北地域、ロシアも東シベリアを発展させたいなど、難しい地域を含む。これらを発展させることは相当インテンショナルに各国が理解をもって臨む必要があり、そこに多分GTIのイニシアチブがキーになってくると思うが、それだけの難しいチャレンジを本当に各国が意欲をもってやることのできるのか、これを進めるモチベーションをどう考えているか。

Q3: 統合の必要性というのは非常によくわかる。しかし、どう推進していくのかについて具体的な話がなかった。資金的なものを組み合わせていくことが大事だと思うが、統合自体に対して資金を供与するということは、官であっても民であってもないと思う。具体的にどの資金でどう推進するかを考えた場合、統合が進んでいるのが貿易・投資だという話だったが、その資金は民間の商業ベースの資金が中心になっている。商業ベースの資金が出るようにす

るのが、おそらく公的部門の役割ではないだろうか。例えば、ODA や貿易振興、投資振興など公的ファイナンスをどのように用いたら推進できるのか、ということを知りたがっている。考えていただきたい。

私はモンゴルに10年以上、中小企業育成のファイナンスをしてきたが、その結果は貿易の促進だった。輸出以上に輸入代替だ。輸入代替に中小企業が働いていた。もう1点、非常に貢献しているのが、観光だ。中小企業を育成することによる経済統合に向けた貢献は非常に大きなものがある。インフラに関して言えば、モンゴルの ODA では、空港の建設が非常に大きかった。これは明らかに統合を促進するものだ。総合的に評価しながら、統合をどのように推進していくかということ、アカデミックな視点を加えて、検討していくこと必要だと思う。

#### <バク>

ARCII では、資金と金融の統合の側面があった。そこには域内の資金の流れ、ポートフォリオ投資を中心としたキャピタルフロー、物価が近づいているかどうか、金融市場における物価の収束などのインディケーターが入っている。資金と金融のアジアにおける統合は、投資・貿易、地域バリューチェーンという他の側面に比べるとまだ遅れている。特にヨーロッパと比べると、単一通貨はプラス・マイナスがあるが、資金と金融の統合のメリットはどのようなものなのか。例えば所得の格差に貢献するのか、貧困削減にどれだけ効果があるのかといった、実証的な疑問はまだ残る。

#### <ベトリ>

各国が、正しいことをするように動機づけができるか。つまり、政治的な違いについて共通理解に達するとか、投資家に対して統合に投資を促すなども同じ方向だと考える。国際システムは、うまくいっていない。米国の産業界は今の事態がうまくいっていないことを分かっている。中国でさえ、多くの人は過去数年間あまりにも強硬でアグレッシブな態度をとってきて、中国の発展に長期的には役に立たなかったこと

を自覚しつつある。ここからもっと理解が深まって、ERINA のような研究機関、あるいは WTO、地域の通商協定、さまざまな TPP など出来上がってくるものが大きな役割を果たすのではないかと思う。産業界・民間は、ここで重要な役割を果たすことができる。貿易を可能とする、各国が未来に投資ができる環境を民間がサポートしなければならない。各国が動機づけになり、もっと協力をすると思う。

#### <河合>

GTI は対話を促進し、政策交流を促進する。統合を推進するときに一番大事なのは何か。お金の、政治的なコミットメントか。他に一番重要なことは何か。

#### <トゥグルドゥル>

それら全部だ。複数の面を考えなくてはならず、いずれにしてもお金は必要だ。経済効率は高めたい。資金をどこから調達するか。GTI の視点からは、対話を続けることが重要だと思う。数年間話が止まってしまった分野もある。それは GTI が経済的なインパクトを起こすことができなかつたからであり、資金の動員ができなかつた。今や GTI の存続がかかっている、そもそもこうしたシステムが必要なのか、促進するのか、もうやめるのか、哲学や理念として自らの存在意義を示さなければならない。GTI としてはユニークな点を発揮したい。実際のプロジェクトが必要であり、資金を探さなければいけない。投資プロジェクトを円滑化しなければいけない。キャパシティビルディングが必要で、お金を見つけたる能力も必要だ。

#### <新井>

統合を進めるために必要な資金をどう調達するかは、ERINA ではあまり正面からとらえてやってきたことない。例えば、輸送インフラをどうやってつなげていくか。日本の ODA を使える部分はモンゴルしかない、輸送回廊の整備をどう考えるかという、それぞれ各国の予算なり、各国国内の資金を使うということが想定されている。ロシア極東に鉄道や港湾をつくるのは、ロシア政府がそのお金を出す。中国国内の鉄道は、中国政府が出す。ロシア

では、プーチン大統領になってから極東開発に力を入れ、ロシア政府がインフラ投資を進めてきた。中国でも東北振興策で、そこに力を入れた地域振興策を進めている。各国で、国内の地域開発をどう進めていくか。進めていきたい政策をできれば国家間で調整しながら進めていければ、より有効に統合が進むのではないかと、というのが我々の基本的なスタンスだ。その意味では、GTI がやっていることは、我々が考えていることにかなり近いと私は理解している。

もう一点 ERINA がやってきたことを紹介すると、ERINA の中には経済交流部がある。非常に小さい組織ではあるが、地方の中小企業同士、例えば新潟の中小企業とロシアの企業、あるいは中国の企業、韓国の企業、モンゴルの企業との間で、ビジネスマッチングや情報提供をしている。

#### <三村>

北朝鮮、中国東北、ロシアのシベリア極東は、今のところ市場経済の力が非常に弱い。私は、北朝鮮、中国東北、シベリアの順で市場経済が強くなっていく可能性が強いと思っていて、そういう意味で朝鮮半島は経済ブームが来る可能性は高い。その経済ブームが中国東北に飛び火をしていけば、中国東北には重厚長大型の産業が多くあり、中小企業が盛んに活動する中国南方、上海周辺や広東省とは違ったメンタリティがあると思う。市場経済の流れに火をつけることができれば、大きな変化になるのではないかと期待している。ロシア東部は人口が少ないし、シベリアや極東に住んでいる人たちは、金儲けするよりもんびりしたい人が多いという気がするが、非常に面積が大きいので、人がやってくるような地域になれば変わっていく。そういう意味で、朝鮮半島問題を解決していくことによって、北東アジア全体に新しい経済ブームを来る、そういうチャンスがあると思っている。

ERINA は、新潟にあってそのような活動をしているが、東京でも北東アジアに対していろいろなことを考えてもらう機会をもっと作っていくことが重要だと思う。それに成功して日本も北東アジアとの関係が強

化されていけば、例えば、パロアルト（米カリフォルニア州）にスタンフォードがあるようになる。新潟には ERINA があるということになる。北東アジアのことなら新潟に行く、というような研究機関に成長していけば、新潟県のためにも、日本のためにも、北東アジア全体のためにもなると思っている。

#### <河合>

ERINA は「環日本海経済研究所」と

いう名前だが、英語では北東アジア経済研究所となる。非常に難しい地域だが、非常にチャレンジングなことをやっていきたいと考えている。日本と中国の関係をどううまくマネージし、どう協調的にやって行くかという問題もあるし、日本とロシアがエネルギーを通じた補完関係をどううまくやっているのかという問題もあり、北朝鮮の問題もある。お金があればできるかというと、それだけでは多分できない。各国が北東ア

ジアの経済統合にコミットしていきたいと言いたい、いろいろなニーズが出てきて、お金が動いていくのだと思う。そういう観点から、私たちは、交通の問題、エネルギーの問題、ICT の問題を取り上げ、GTI と同じような観点からさまざまな分野について協力を進めている。各国間に信頼を育てていくことなしには経済統合は進まないと思うので、これからも継続していきたい。