

北東アジアの経済統合への流れ

2004年9月17日

於：Seoul

花田 麿 公

1. アジア経済統合AUへの二つの流れー前言ー

1-1 世界は地域統合の流れ

世界は地域統合の流れの中にある。特徴的なのは政治、或いは、民族、宗教によらず、経済が中心となって統合が図られ、このことによってある種の政治勢力となり得ており、或いはなり得るとの期待がある。市場経済化を是として、グローバリゼーションの拡大放散の力学が働いている一方で地域統合という収斂力学が働いている。

他方、今世紀においては、米国一極集中という構造形成をもって権力が収斂する中で、テロリズムという拡大放散の力学が働いており、さらに宗教のベクトルを加味して考えなければならない状況が現出しており、二極化に対処していればよかった前世紀とは異なる困難性が増している。人々は経済を武器に、政治的な直接対峙を避けて通れるかも知れないとの期

待を抱くようになり、これが経済統合を促進しているように観察される。

1-2 北東アジア域内は統合の方向にある

地域として、北東アジア地域の統合が言われるとともに、東アジア地域の統合が言われる。さらにその先の地平にはアジア連合AUが見えはじめている。

南アジアを考慮に入れない段階で地域統合を考えるとすれば、東アジアの地域統合のエンジンは中国、韓国、日本とならざるを得ない。つまりASEAN+3にはそれなりの合理性があろう。

しかしながら、日本、韓国、北朝鮮としてはASEANとは別に自国のよってたつ地域から統合を開始するのが合理的であるとする考え方があり、今回の会議にもこのような考えの人々が参加しているものと思われる。北朝鮮問題という政治問題があるために日本はあまり北東アジアを言わないが、政治問題を捨象し、純粹に地政学的発想をするならば、日本は韓国とともに北東アジアである方が自然であろう。

中国は大国であり、広範な領土を有するので、北東アジアに含まれる東北三省+内蒙古が北東アジア地域に参加することが地政学上の合理性を有し、かつ適切であろう。

また、地政学上も、またエネルギー問題、輸送問題ひとつをとってもロシア極東部と東部シベリアの一部が北東アジアの地域統合に参加すること

は欠くべからざるものであると考えられる。

1-3 収斂させるために全体像の策定

グローバル化の放散に対してどのように収斂させて経済統合を実現させるか。最近の動きの中で注目すべきものが現れてきている。

そのひとつは形式的なもので、経済連携協定EPA（Economic Partnership Agreement）からスタートしFTA（Free Trade Agreement）への展望を切り開くものであり、もう一つの側面は、2国間のFTAを多国間へもっていくとの考え方である。いわば線から面への動きである。

もう一つは地域の統合を拡大していく方法である。北東アジア地域は非常に厳しい政治問題を抱えているものの、中国、ロシア、韓国、日本が含まれることによりいわば将来のより大きなAUを組織する際の核を形成することができよう。方向としては、北東アジアの統合を優先し、これを核にASEAN+北東アジアに高め、さらにAUなる方向で収斂させていくという考え方である。この二つの流れ、側面から統合を進めていくのが現実的と考える。

1-4 生活水準の平準化

地域経済統合に向けて収斂化させる上で極めて重要なターゲットは貧困の削減であるが、貧困の削減と言うようなネガティブなターゲットの設定

ではなく、私は生活水準の平準化をこれまで提言してきた。EUの成功には独仏の第二次世界大戦後における生活水準の平準化が大きく役立ったことは言をまたないし、均一社会が経済的にも発展することはEUのみならず米国を見ても理解できるところである。貧富の格差が大になると経済的に統合することは困難である。

このような展望を描いて本論に入りたい。

2. 北東アジア地域統合の範囲と規模

2-1 地域統合の範囲

北東アジア地域として、私は、中国、ロシア、韓国、北朝鮮、モンゴル、日本の6カ国を考えているが、中国とロシアについてはその一部が北東アジアとカウントできると主張している（例えば、2003年10月珲春会議）。北東アジア地域にカウントしてもよい中国の地域として、東北3省と内蒙古自治区、北東アジアとカウントしてもよいロシアの地域として、日本海（東海）および中国東北3省、北朝鮮、モンゴルに隣接する極東地域、すなわち沿海地方、サハリン州、ユダヤ自治州、ハバロフスク州、アムール州、さらに東シベリア地域よりチタ州、アガ・ブリヤート自治管区、ブリヤート共和国、イルクーツク州、ウラジ＝オルダ・ブリヤート自治管区、トヴァ共和国を含めて考えている。しかし、極東全体は含めるべきと

の考えもあろう。そうであれば、カムチャッカ州、コリヤーク自治管区、マガダン州、サハ共和国、チュコト自治管区を含めるべきかも知れない。

2-2 地域統合の規模

北東アジア地域をひとつのまとまった経済統合地域として把握した場合、その人口は約3億4300人で、NAFTAの4.1億人、新EUの4億5441万人に比して規模は若干小さいが、決して遜色のない規模を有しており、それ自体自立した経済圏を構成する要件を備えている。

注. 1 北東アジア地域の人口

日本 127,649 千人、韓国 47,700 千人、北朝鮮 22,664 千人、
モンゴル 2,594 千人、中国東北三省+内蒙古 130,834 千人、
ア極東+東シベリア 11,853 千人(極東を一部地域に限定
した場合 10,308 千人)、計 343,294 千人となる。

(数字は2003年、中国、ロシアは2002年のものである。ただし、中国黒龍江省、吉林省は2001年)

注. 2 要件

人口・資源・エネルギー・通信・輸送・金融・労働・
資本・産業等質量ともに必要な規模を備えている。

3. 経済分野の統合を先行

3-1 政治問題が複雑な地域

北東アジア地域には複雑な政治問題が存在し、他の地域ほど容易に統合が実現すると言うような状況にはない。特に朝鮮半島の分断国家問題、日本と域内諸国の過去の歴史問題、中国と台湾問題、北朝鮮の核問題等々である。しかしわれわれの世代においてこれらの諸問題を解決し、明日この地域が政治的、経済的、文化的、社会的に棲みよい地域となるよう、そしてでき得れば自然環境的にも棲みよい地域になるよう、地域の住民、為政者は努力しなければならない。そうでなければ子供たちの未来はない。

3-2 経済的インセンティブに基づくネットワークの構築

しかしながら、そのような努力を外交的に、或いは他国間の枠組みで、例えば6カ国協議の枠組みのような努力が必要とされる一方で、われわれは経済的な事実関係の構築の積み重ねを手段に問題を解決する、との賢明な方策を持ち合わせている。

先に述べた北東アジアの地域枠組みにおいて、通信、輸送、エネルギーのネットワークをこの地域に構築することにより、この地域に経済的インセンティブを与えるインフラが確立するとともに、運命共同体を構築することが可能である。運命共同体を成立せしめるネットワークの構築こそが、21世紀に地域の住民が相互に信頼して生きていくことのできる環境を提

供できるのである。隣人とのネットワークの断絶は己の破滅を意味するからである。

従ってわれわれは、粛々とひたすらネットワークの構築に邁進し、やがては政治が吸収されるレベルまでに育てていくことを目指すべきである。

3-3 第一段階で統合を目指す分野

それでは如何なる分野から手がけるべきであろうか、それには先ず、通信であり、次に輸送、そしてエネルギーのネットワークを構築することが順序であり必要なステップであると考ええる。

(1) 通信

地域の通信ネットワーク構築は早急に必要とされる分野である。今日通信分野において、コンピュータという武器が開発され発展してきているので、大規模なインフラは必要とはしないが、少なくとも主要回線は光ファイバーでなければならない。幸い、域内には中国の優れた光ファイバー資材、韓国の高度な技術があるので、域内の経済力に応じた資金分担で通信ネットワークを構築できるのではないかと考える。

域内でこの通信ネットワークを構築するためにはそれぞれの国がそれぞれ努力すると言うような目標の設定では、その実現が困難であろう。

中央政府、地方自治体、民間が共同して委員会乃至組織体を設置し、目

的意識をもって通信ネットワークを構築する必要があるろう。

またネットワークの構築には二つの性格の異なるラインがある。ひとつは
域内国家間、或いは地域間のラインで、他のひとつは内国ラインである。
例えば、モンゴル、北朝鮮は域内他国の支援を得て内国ラインを構築する
必要があるかも知れない。

これこそが北東アジア地域の明日を担うホットラインである。

(2) 輸送

次に必要とされるのが輸送ネットワークである。通信インフラがあり、
輸送インフラがあるところに物流が発生する。そこに経済活動が発生して
相互にリンクされる。経済のリンクがネットワークとなるとき、経済統合
の基盤が構築される。北東アジア地域においては9本の輸送ネットワーク
が構想されているが、モンゴルから図們江地域を経て日本、或いは韓国へ
と続く図們江ルートが今、他のルートに先んじて構築されようとしている。
後段でその現状について若干触れたい。

特に強調したいのは、EUは現在肯定的に発展しつつあるが、その発展
には北海、バルト海沿岸諸国の連携、統合が大きな役割を果たした。北海
バルト海の海運の隆盛はEUの発展のひとつの象徴である。翻って北東ア
ジア地域において黄海は別として、日本海（東海）の現状は全く物流の海

と呼ぶにはほど遠い現状である。われわれは図們江ルートの外港として、トロイツァ港（ザルビノ港）を活用しようとの計画である。現在韓国の東春フェリーが韓国の束草との間で運行されているが、われわれはさらにトロイツァ港と日本を結ぶ船舶輸送ルートを開拓しようとしている。

それには、先ず貨物量がどのくらいあり、同ルートにどのくらい確保できるかが問題である。

(3) エネルギー

地域のエネルギー確保は最大の問題である。石油エネルギーに関しては中国も輸入国に変化したのであり、今後ますます重要な問題となっていく。地域のエネルギー源はロシアのシベリア連邦管区であり、極東連邦管区である。北東アジア地域はロシアのエネルギーを活用できるユーザーであり、その見返りにロシアのシベリア、極東地域の開発に協力できる潜在力を有している。つまり相互に利益があるのである。

ロシアからの天然パイプ・ラインを日本向けに引くのか、中国向けに引くのかの問題は根本的には競争問題ではなく、問題の本質の一部である。この分野はEUに大きく立ち後れている分野で日本ラインか中国ラインかではなく、日本ラインも中国ラインもと言うのが問題の本質である。

すなわち、エネルギーのネット・ワーク、言い換えれば天然ガス、石油パイプラインのネットワークをこの地域に構築する必要がある。極めて莫

大な投資を伴う分野である。現在日本も中国も韓国もエネルギーのネットワーク対策は立ち後れており、例えばLPG（液化石油ガス Liquefied Petroleum Gas）をスポットで輸入している。ネットワークを構築し、相互に融通することにより地域の需給を安定化させることが大事であり、それが完成した暁には、地域紛争は考えにくくなる。ネットの切断が国家、地域の死活問題になるからである。

3-4 第二段階で統合を目指す分野

第二段階で北東アジア地域が共同で取り組むべきターゲットは、食糧、労働、金融、環境と市場経済に基づきつつも地域全体の問題として需給をネット化することが可能な分野であり、地域経済統合へ向けて解決すべき重要な分野である。

(1) 食料

まず重要なのは食糧を地域共同で手当することである。もちろん原則は市場経済に委ねるとしても、地域全体の需要をにらんだ地域としての共同対策が地域の経済、民生の安定につながる。これも第一段階に見習い食糧ネットの構築が望ましい。また、地域全体の需給バランスをにらんだ生産、輸出入計画が必要である。

(2) 労働力市場

次に地域で重要かつ政治問題にも発展しかねない分野として労働市場がある。生活水準の平準化と労働市場問題は微妙にからんでくる。労働市場の域内自由化を段階を追って進める必要があり、就労分野に関してある程度思い切った政策を域内各国がとる必要がある。その意味でこの問題は各国、地域に経済構造の変革を迫る一面を有する。どう展開するにせよこの問題は避けて通れない問題と覚悟する必要がある。地域統合に向けて超えるべき山脈が視野に入ってきているということである。

(3) 金融

第二段階で解決すべき問題の第3は金融問題である。統合に向けて金融の自由化と金融の安定性が不可欠であり、また統合に向けて大きな資金量が必要とされ、域内開発資金の調達にも金融問題の解決が必須である。その意味で域内で北東アジア協力銀行を設立するのもひとつの解決策であろう。

(4) 環境

環境問題は地域を越えた分野に現代ではなりつつあり、例えば黄砂の問題で中国、韓国、日本の三国の協力が開始されている。大気汚染、水質汚染、砂漠化防止などは域内共通問題として共同化とともに監視ネットワー

ク化が可能な分野である。

3-5 経済外分野の統合

以上がクリアされると同時に、或いはその後で経済外分野の統合がターゲットになってくる。その手始めとして医療、教育の分野の自由化、ネットワーク化が必要となってくる。これが第3段階で、この二つの分野以外にもかなり社会の基本的サービスの分野がこの段階でネットワーク化の対象になってくる。医療と教育がその代表的なテーマなのである。

(1) 医療

高度医療を求めて富裕階級の者が他国へ行く現象が見られる。生活水準の平準化は医療と教育の分野での平準化を求める。また、この両分野は社会生活の基層であり、最も重要な社会サービスであるが、比較的平準化がイメージし易く平準化が可能な分野である。ただし、平準化には少なからぬ資金を要する。このような問題があることを前提に先にある問題は2点で、高度医療機材の平準化と医療従事者の技術的水準の平準化である。医療知識の平準化は域内相互にあるとともに国内、地域内という内国問題としてもある。

(2) 教育

教育分野はある程度医療と問題の性質が似ている。教育も平準化が比較的可能な分野である。教育分野においては現在においても留学生の相互派遣という形で、平準化に向けてある程度の交流が行われている。しかし、この段階におけるものは域内の例えば高等教育において大学同士、単位を認め合うネットワークとか、医学部卒業生の国家試験の共通化或いは相互免除とか、入学選抜試験の域内共通一次試験の実施とかのネットワーク化を行うことにより、やはり高度な教育を求めて他国に行く現象に質的变化をもたらし、平準化を進めることが可能であろう。特に域内経済統合を担う人材確保は極めて重要な問題である。

4. 地域統合を進めるために提言したい2点

4-1 北東アジア地域各国間で実現すべき共通目標を定める

統合を進める上で、各国、各地域が共通目標をたて、その実現に関して一定の期間ごとに評価するシステムを構築する。行動目標のメニューには例えば輸送分野について次のようなものを例示的に考えることができる。域内諸国貨物に対する国境における通関サービス、関税率の緩和、第三国への輸送貨物の無検査或いは検査率の低下、通過貨物手数料の料率の引き下げ、輸送業者に対する無査証期間の設定等々である。例えばA B C 3段階に分けて進捗状況を表記して評価するシステムの構築を提案したい。

4-2 北東アジア地域統合のための国際組織の設立

域内統合問題に関して連絡、共通問題の解決、共通行動目標の策定等のために国際組織の設立が一定の段階で必ず必要になってくる。後述するよう
に輸送分野ではすでにその需要がでてきており、われわれは日本国内に
「北東アジア輸送ネットワーク」の名称で民間の国内NPO (Non-Profit
Organization) を設立した。各国内にこのような組織を設立して連絡会議を
設けるのもひとつのやりかたであるが、その意味でこのフォーラムや日本
の新潟県がやっている北東アジア経済フォーラムを活用するのもいいし、
さる2月に日本の新潟で実施されたような合同フォーラムに収斂してもよ
い。何らかの国際組織の設立が必要となろう。

5 北東アジア輸送ネットワーク統合のためのケース・スタディ

日本の環日本海研究所 (ERINA) が主宰して図們江輸送回廊の活性化
が鋭意進められており、北東アジア統合に向けたひとつの努力として評
価できるのでその現状をケーススタディとして報告したい。

5-1 トロイツァ港を活用する図們江輸送回廊

ERINAが考えている図們江輸送回廊は、ロシア沿海地方のトロイツ

ア港を活用するもので、中国との国境地域スカルキノを経て中国琿春市を通り、長春市を経て内蒙古を横断しイルシ伊爾施においてモンゴル領に入り、チョイバルサン市経由再び既存の鉄道を利用してロシア領に入り、ボルジャ駅でシベリア鉄道に接続する案である。このルートは中国の吉林省の新たな外港を作ること、大連ルートの代替ルートとなること、東部内蒙古、東部モンゴルの外海へのルートとなること、シベリア鉄道への第二の接続線となるなどの意義がある。

5-2 モンゴルにとってこのルートの意義

私自身モンゴルの専門家として長年モンゴルの輸送問題に腐心してきた関係から、このルートに関心をもち、ERINAと協力して開発につとめてきた。しかし、モンゴルに関しては東端をかすめるだけのルート設定なので、モンゴル経済にインパクトを与える路線とはなり得ない。

やはりチョイバルサン市と首都ウランバートル市との間に鉄道を敷設してはじめてこのルートはモンゴルにとって有用となろう。その投資資金が莫大なので、今のところこのルートにモンゴルの関心はあっても、資金面で実現性が乏しいため、無力感が先にたち、それほどの関心を引かないのは止むを得ない。

しかし、このルートは鉄道敷設、道路建設が今後の課題とは言、現存の天津新港ルートとともに、モンゴルにとって計り知れな開発潜在力を秘め

たルートと言よう。

5-3 極東ロシアへ通過貨物手数料収入

さらにこのルートのロシアにとっての意義は港湾施設の利用による手数料収入、関税収入、通過貨物の手数料収入、観光客誘致等計り知れない利益が見込まれる。それには今後、このルートの鉄道、道路整備、中国との国境通過手続きの簡素化と迅速化が重要な役割を果たす。

5-4 中国東北二省・内蒙古自治区の輸送

このルート開発の直接の恩恵はやはり、中国東北の黒龍江省、吉林省の2省と内蒙古東部が受けることとなる。黒龍江省は綏芬河市経由ウラジオストクルートがあるので、特には吉林省にとって重要なルートとなろう。

5-5 図們江ルート開発

(1) ルート調査

図們江ルート開発のため、われわれは2003年3月に現地調査を実施し、ある程度の貨物量が見込まれるとの結論に達し、日本海（東海）に日本とザルビノ間の貨物輸送のための新航路開設を計画した。

(2) 琿春フォーラム

第13回北東アジア経済フォーラム

ついで同年10月琿春市において琿春フォーラムを開催し、琿春宣言を採択した。同宣言において同回廊が機能するためには、次のことが必要であると宣言した。

- 1) 琿春～マハリノ間鉄道輸送の正常化
- 2) 陸上輸送において国境を越える輸送に関する国際的なルール作り
- 3) この回廊が日本、韓国、さらに世界各国と結ばれるための海上航路の充実
- 4) この回廊がより順調に運行するための国際機関を作ることが必要

なお、同宣言後11月には琿春～マハリノ鉄道（金鎖鉄道）の運行が正常化したとの報告がある。また、琿春会議の際、国境関係の人材不足に言及され、共同の人材養成学校の設立乃至既存の学校におけるコースの設置につき琿春市より提案され、北東アジア統合が具体的な案件をもって動きだした。

(3)新潟フォーラム

本年2月2日～3日新潟において北東アジア経済会議と北東アジア経済フォーラムイン新潟が合同で開催された。これには国連、日本、ロシア、中国、モンゴル、大韓民国、朝鮮民主主義人民共和国が参加した。

その際、同4日第2回図們江輸送回廊・新潟フォーラムが開催された。

第13回北東アジア経済フォーラム

同フォーラムで新潟宣言が採択され、珲春宣言を再確認するとともに、回廊活性化のために、共同作業、信頼醸成、議論から実践へと謳われたが、例えば、円滑な国境輸送の確保、航路の開設、回廊通過貨物増大の実現に向けて、共同作業を行う段階に至ったことが認識された。

(4) ウラジオストク・ワーキンググループ会議

本年7月12日ー14日ウラジオストクにおいてワーキング・グループ会合が開催された。ロシアから26名、中国から11名、日本から13名が出席したが、韓国より東春航運の白社長が特別出席した。

各国の認識が共通して、情報交換、共同作業、信頼醸成、議論から実践へがこの会議でかなりのレベルで実現されたと評価されている。具体的問題で協議されたことは北東アジア統合に向けてさらに一步踏み込んだものと考えられる。主な概要次の通り。

(1) ロシア

ロシアは図們江ルート of 活性化プロジェクトをプリモリエ2と称し、回廊の貿易港をトロイツァ港と定め、同港関係の道路整備、鉄道整備に沿海地方政府がつとめている。同港は民営化したが、中国との共同開発を視野に、同港関連の開発問題は連邦政府運輸省の所轄となった。国境税関、港湾設備、道路、鉄道施設の改善投資は貨物量を見て決定するので中国側より、

トロイツァ港を利用する貨物量を明示して欲しいとしている。

(2) 中国

中国吉林省は政府間協定を締結して、吉林省、沿海地方間で協定を締結してこのルートを開発したいとしている。ザルビノ港開発事業に吉林省として大きな投資も考えている。港湾は外国貿易の他内国輸送、例えば中国中国南部との間に石炭100万トンを送りたいと考えている。それにはクラスキノ国境でのスムーズな税関手続き、クラスキノ・ザルビノ間の道路輸送、琿春マハリノ間の鉄道輸送の改善が必要としている。また、琿春市より日本より提案したEGB (Eurasian Gate Bazar) のサイトを工業開発区に設けてはとの提案があった。

(3) 日本

日本側よりはトロイツァ・日本間の新航路開設につき述べた。

5-6 日本海（東海）貿易の拡大

北東アジア統合の目安は日本（東海）貿易の拡大であるとする。日本海（東海）が船舶でにぎわうとき、北東アジア統合の要件がかなり熟してきていると評価できる。地域の多角決済に便利な共通通貨が必要とされるかも知れない。域内でのフェアな競争も大事であるが、共通の利益のために、このあまりにもかけ離れた隣人同士が協力して、信頼醸成をしていくこと

第13回北東アジア経済フォーラム

はもっと大事であると痛感している。

(最後に本日は、私の出席のためにご努力いただいたハワイ東西センター、受け入れ側の韓国および渡航費を負担された日本のNIRAの方々に感謝する。)