

北東アジアの地域協力の歩みと 輸送回廊

2023年11月28日/赤坂区民センター

新潟県立大学北東アジア研究所 (ERINA-UNP)
新井洋史

内容

はじめに

1. 北東アジア地域協力の歩み

- i. 環日本海と北東アジア
- ii. 地域協力促進に向けた地方発の取組
- iii. 図們江地域開発プログラム (TRADP) と大図們江イニシアチブ (GTI)
- iv. 地域経済協力の評価

2. 輸送回廊整備・活用に向けた取組

- i. 北東アジア輸送回廊ビジョン
- ii. GTIによる輸送回廊整備
- iii. 「借港出海」と複合一貫輸送サービス

おわりに

NEANET 定款 第3条

我が国と北東アジア各国・地域の人々の平和と繁栄のため、日本を含む北東アジアの国や地域における人や物資の交流促進事業の調査・研究、並びに日本海横断航路開設事業及びエネルギー資源関連港湾改良支援事業に関する業務等を行うと共に、北東アジアの重要な輸送路である図們江(ともんこう)輸送回廊等、北東アジア輸送回廊の通行の円滑化や活性化への協力支援を通じて経済の発展と交流の促進を図る。

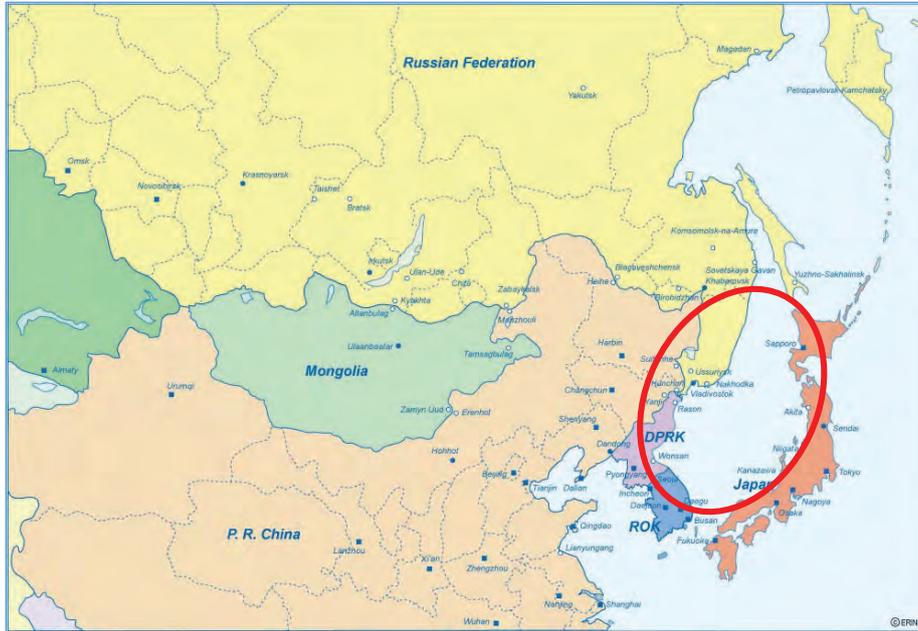
- i 環日本海と北東アジア
- ii 地域協力促進に向けた地方発の取組
- iii 図們江地域開発プログラム(TRADP)と大図們江イニシアチブ(GTI)
- iv 地域経済協力の評価

1. 北東アジア地域協力の歩み

「環日本海地域」と「北東アジア地域」

地理的範囲は曖昧だが、おおよそ以下のように理解されることが多い。

- 環日本海地域: 日本、韓国、北朝鮮、ロシア各国の日本海側 + 中国東北二省の東部
- 北東アジア地域: 日本、韓国、北朝鮮、中国、モンゴル、ロシア



環日本海経済圏構想（北東アジア経済圏構想）

- 1980年代に、主に日本の日本海側各地で「環日本海経済圏」構想が盛んに論じられた。中国の改革開放、ソ連(当時)のペレストロイカの進展などにより、冷戦の最前線であった日本海における相互交流の可能性が開けたことを踏まえた動きであった。
- 経済学の立場からは、地域内の生産要素の相互補完性を根拠として、経済圏形成を肯定、あるいは当然視する議論が多くみられた。(その際、環日本海と北東アジアの区別はあまり明確ではなかった。)
- 「環日本海経済圏」には地方振興への期待が重なっていた。

「東西冷戦構造の終結は、(中略)環日本海地域に、一つの期待感を与えてきた。長い間、中心の繁栄から取り残されていた故に、開発から取り残された資源を豊富に有するこの地域の開発に伴う地域繁栄の夢がかき立てられたことは否めない」(渋谷, 1995)

【設立経緯】

- 1991年6月 新潟県長期計画「にいがた21戦略プロジェクト」にて「環日本海シンクタンク整備」を提示
- 1992年2月 シンクタンク設立検討委員会(委員長:金森久雄)が提言書を新潟県に提出
- 1993年3月 新潟県が環日本海シンクタンク整備基本計画策定
- 1993年10月 財団法人環日本海経済研究所設立((2010年9月1日公益財団法人移行)

【設立目的】

北東アジア地域の経済に関する情報の収集及び提供、調査及び研究等をおこなうことにより、わが国と同地域との経済交流を促進し、**北東アジア経済圏の形成と発展に寄与するとともに、国際社会に貢献する。**

【事業内容】

1. 北東アジア地域の経済に関する調査研究
2. 国際会議、セミナー、シンポジウム等の開催
3. 北東アジア地域における国際研究交流
4. 企業国際交流の促進
5. 研究成果の出版及び情報の収集・提供 など



北東アジア地域自治体連合

The Association of North East Asia Regional Governments: NEAR

以下、http://www.neargov.org/jp/page.jsp?mnu_uid=2690&より引用

北東アジア地域自治体連合(NEAR)とは

北東アジア地域の共同発展や交流協力のため6カ国の広域自治体(州、省、道、県)により構成された北東アジアの独立的な地方協力機関である。

1996年9月に設立後、中国、日本、韓国、モンゴル、北朝鮮、ロシアの**6カ国79自治体**に拡大し、7億人口を擁する。3つの国際機関(AER、R20、ICLEI)や地域の専門機関などとパートナーシップを結び交流、協力している。

背景・目的

ヨーロッパ、北米と共に世界3大経済圏を形成し、「世界の中心」として浮上しつつある北東アジアでは、様々な分野における活発な相互交流・協力により、北東アジア地域の共同発展の可能性が増大している。

連合は、北東アジア地域の自治体が**互恵・平等の精神に基づき**、全ての自治体間の**交流と協力ネットワークを形成することによって**、**相互理解に即した信頼関係を構築し**、**北東アジア域全体の共同発展を目指すとともに世界平和に寄与すること**を目的とする。- 連合憲章第1章第2条

役割

1. 北東アジア地域における交流活性化及び結束強化

- ・北東アジア全地域における成長パートナーとしての北東アジア地域の発展促進
- ・北東アジア地域における知識や経験の共有・交流の促進及び支援
- ・未来のための青年活動の促進及び支援

2. 北東アジア共同発展に向けた実質的な解決策の検討

- ・北東アジア地域における地域間格差のない成長戦略を促進
- ・会員自治体への諮問、専門知識、情報、活動プログラムを提供し、会員自治体が直面している社会、文化、経済、環境問題等の対策を支援

3. 国際協力ネットワークを通じた国際競争力強化に寄与

- ・NEARに賛同する他の関連機関、公共機関、民間企業とのパートナーシップを活用
- ・NEARイメージアップのため、関連ネットワーク団体、地域の経済活動家及び政治家が参画

図們江地域開発プログラム(TRADP)

Tumen River Area Development Programme: TRADP

発端は、図們江下流域に中国、北朝鮮及びロシアにまたがる形で国際都市を建設しようとの構想(1990年前後)。→数年で断念。

図們江下流域の地方振興を国際協力を通じて促進するとの方向へと転換。

⇒「図們江地域開発プログラム」発足(1995年)

参加国: 中国、北朝鮮、モンゴル、韓国、ロシア

国連開発計画(UNDP)が支援



大図們江イニシアチブ(GTI)

Greater Tumen Initiative: GTI

TRADP発足から10年後、**地理的対象範囲を拡大**してGTIへと改組(2005年「長春合意」)

大図們江地域(Greater Tumen Region: GTR)

中国: 東北三省及び内モンゴル自治区

北朝鮮: 羅先経済貿易区

モンゴル: 東部の複数の県

韓国: 東岸の複数の港湾都市

ロシア: 沿海地方の一部

※北朝鮮は2009年に脱退



「どこが図們江？」となってしまったが、**地方振興を目的**としていることは変わらず

地域経済協力の評価(30年の振り返り)

30年前の「生産要素の相互補完性」議論

- (イ)シベリア・極東地域、中国東北部の食料・農産物及び資源・エネルギー、(ロ)中国東北部、北朝鮮の労働力、(ハ)韓国、日本の資金・資本、技術等の生産要素間分業(蛸名、1993、p21)
- 日本・韓国は資本および技術、中国東北部および北朝鮮は労働力および天然資源、旧ソ連極東部は資源がそれぞれ豊富であり、相互に補完性が高く、かつ地理的に近接しているため、潜在的な分業の利益が大きい(嶋倉、1992、p.70)

近年の否定的な論調

- 北東アジアでは90年代に日本が描いた古典的な経済的補完関係に基礎を置く局地経済圏の形成という構想はすでに過去のもの(坂田、2017)

⇒ データでとらえてみるとどうなるか？

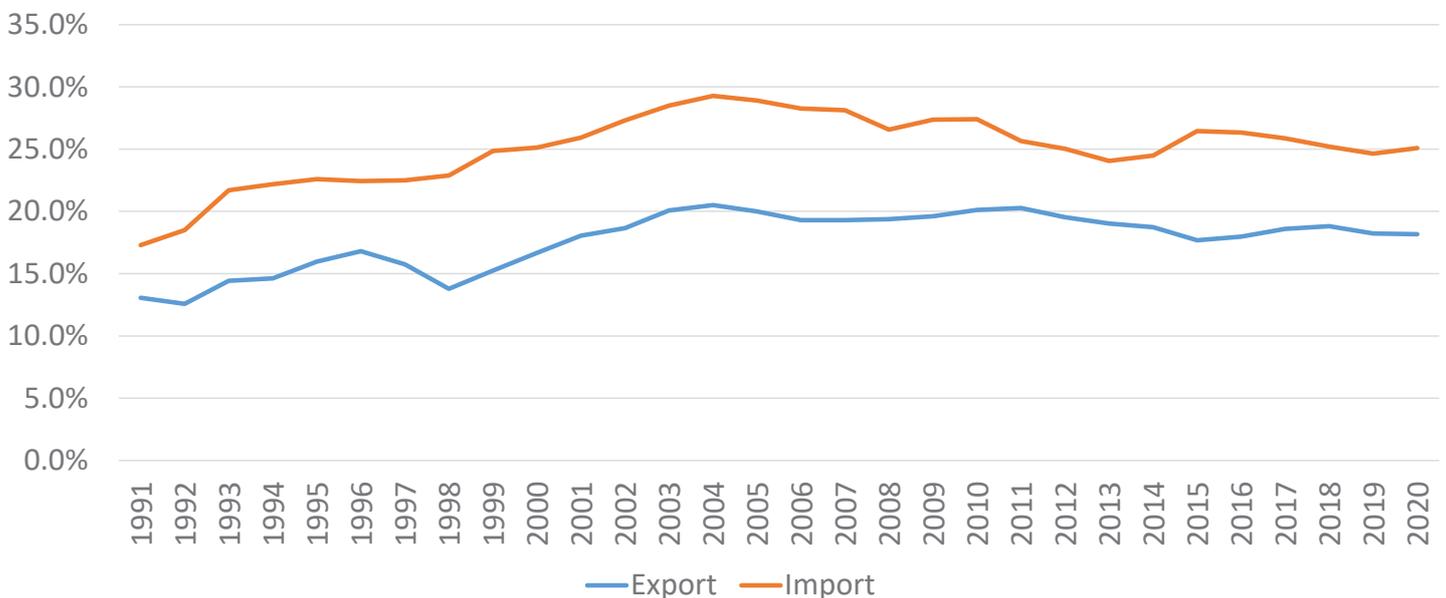
北東アジア6か国全体の域内貿易依存度

1990年代、2000年代、2010年代の各10年間の平均値の変化

輸出:14.9% → 19.5% → 18.7%

輸入:22.0% → 27.8% → 25.3%

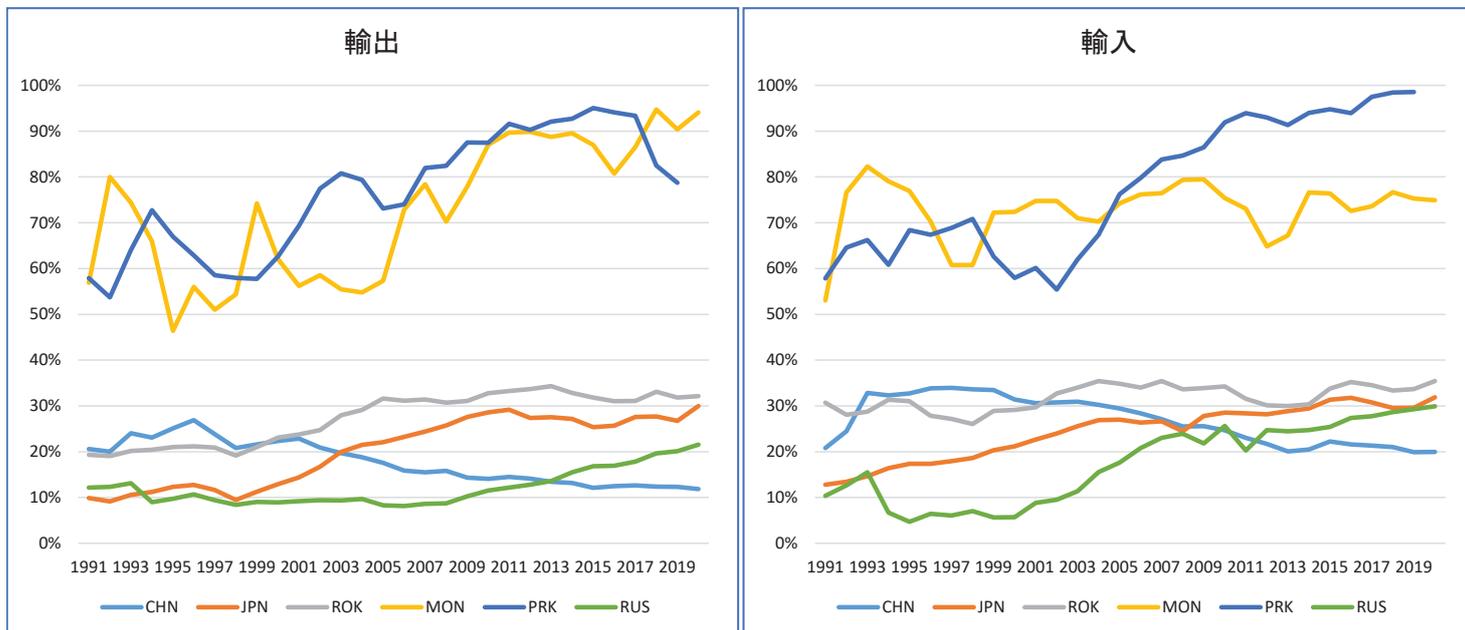
※ 2000年代がピーク



出所: IMF Direction of Trade Statistics及び『北東アジア経済データブック』より筆者作成。

北東アジア諸国貿易の域内依存度

- モンゴル、北朝鮮は、依存度の水準が高い。
- 日本、韓国、ロシアは上昇傾向。
- 中国は90年代初めに域内依存度が上昇したが、その後は低下傾向。

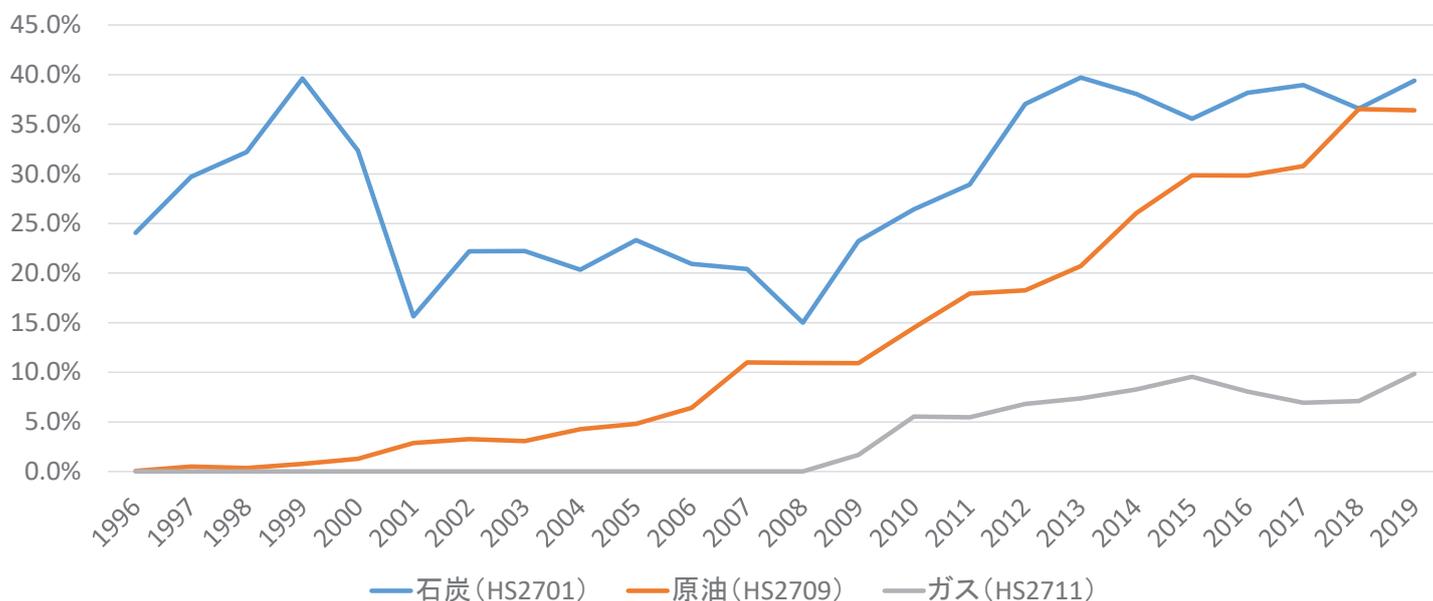


出所: IMF Direction of Trade Statistics及び『北東アジア経済データブック』より筆者作成。

ロシアのエネルギー資源輸出に占める北東アジア

石炭、原油、ガスのいずれも、特に今世紀以降、北東アジア地域のシェアが増加。

- 「東方シフト政策」の一環として、北東アジア(アジア太平洋)向け輸出拡大を推進
- 具体的には、「パイプライン、港湾、鉄道等のインフラ整備」 + 「マーケティング活動」



エネルギー資源貿易の有効性の検証

ロシアから北東アジア諸国へのエネルギー資源輸出が途絶した場合に失われる経済厚生の大きさを一般応用均衡モデルの一つであるGTAPモデル(2014年データ)を用いて推計。

北東アジア各国が、ロシアからの石炭・石油・天然ガスに、一律1000%の輸入関税を導入するシナリオでは輸入量が約9割減少。これに伴い、

- モンゴルを除く北東アジア各国、さらには北東アジア外の多くの地域で生産(実質GDP)が減少
- 輸出減の影響を直接受けるロシアよりも韓国や日本の方がGDP押し下げ効果が大きい
- 経済厚生は、韓国とモンゴルを除く北東アジア諸国で減少し、全世界でも減少

国・地域	GDP成長率変化	国・地域	厚生変化 (等価変分: EV)	うち、 分配効率によ る厚生変化	交易条件によ る厚生変化	ISバランスに よる厚生変化
ロシア	-0.87	ロシア	-78871	-18988	-78593	18710
中国	-0.42	中国	-27943	-43462	24455	-8937
日本	-1.64	日本	-20422	-69253	48493	338
韓国	-1.84	韓国	7829	-23381	33716	-2506
モンゴル	0.32	モンゴル	132	46	88	-2
その他東アジア	-0.17	その他東アジア	-3178	-1776	-148	-1253
東南アジア・南アジア	-0.02	東南アジア・南アジア	-12940	-1128	-11864	53
北米	-0.01	北米	-17951	-1852	-15687	-413
南米	-0.01	南米	-4146	-822	-2979	-345
EU及び英国	0.06	EU及び英国	1509	11661	-9570	-582
その他	0.00	その他	3819	-26	5242	-1397
		全世界	-152162	-148981	-6848	3667

出所:筆者作成

域内貿易動向の検討

利用データ:各国の貿易統計(通関統計)

期間:最長で80年代末~20年代初の30年超(データ制約あり)

分析対象の貿易:「環日本海地域」と「対岸国」との貿易=「日本海貿易」(下表)

指標:「環日本海地域」の「日本海貿易特化係数」(及びその動向指数)

- (特化係数) = (環日本海地域の貿易総額に占める対岸国貿易) / (全国の貿易総額に占める対岸国貿易)
- (動向指数) = (当該年の特化係数) / (基準年=2000年の特化係数)

分析対象国	環日本海地域	対岸国	データ期間
日本	北海道、青森、秋田、山形、新潟、富山、石川、福井、京都、兵庫、鳥取、島根、山口、福岡、佐賀、長崎	韓国、北朝鮮、中国、ロシア	1988-2020
中国	黒龍江省、吉林省	日本、韓国	1999-2018
ロシア	沿海地方、ハバロフスク地方、サハリン州	日本、韓国	1992-2018
韓国	釜山広域市、蔚山広域市、江原道、慶尚北道、慶尚南道	日本、ロシア	2011-2020

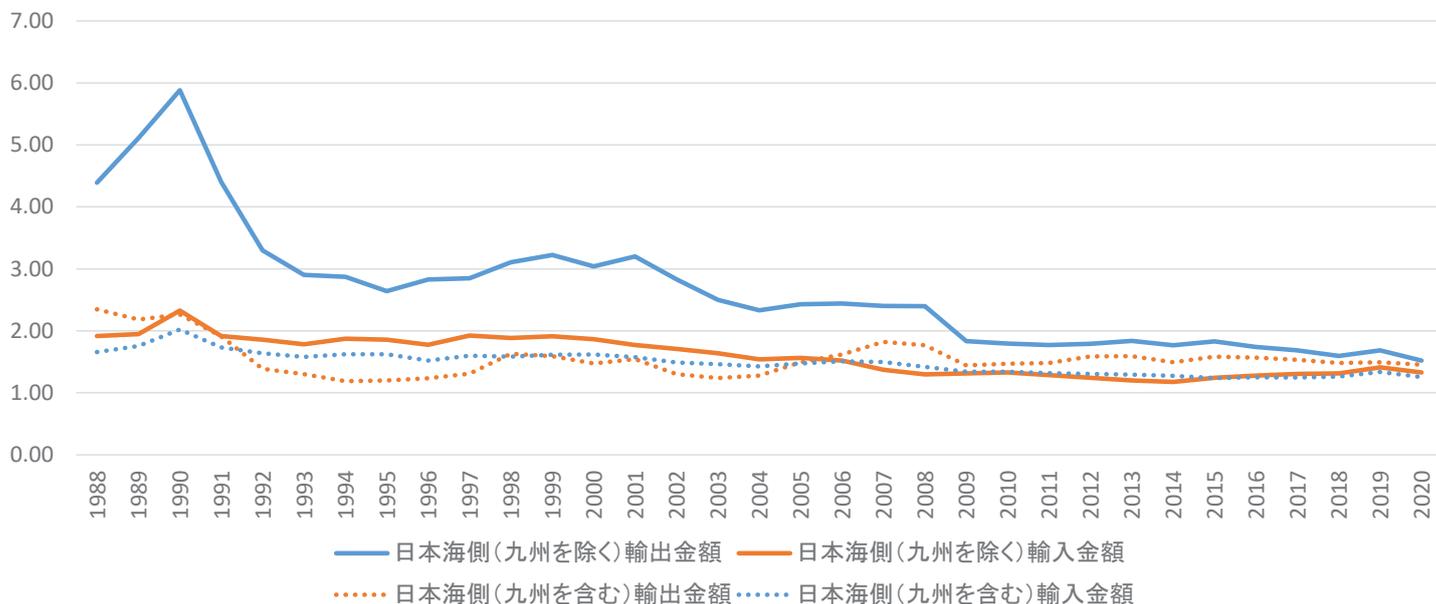
出所:筆者作成

日本海側地域の「日本海貿易」特化係数

特化係数は、長期低下傾向にある。

その傾向は、北海道・本州の日本海側(狭義の日本海側)で顕著。

とはいえ、依然として1を上回っており、相対的に大きな役割。



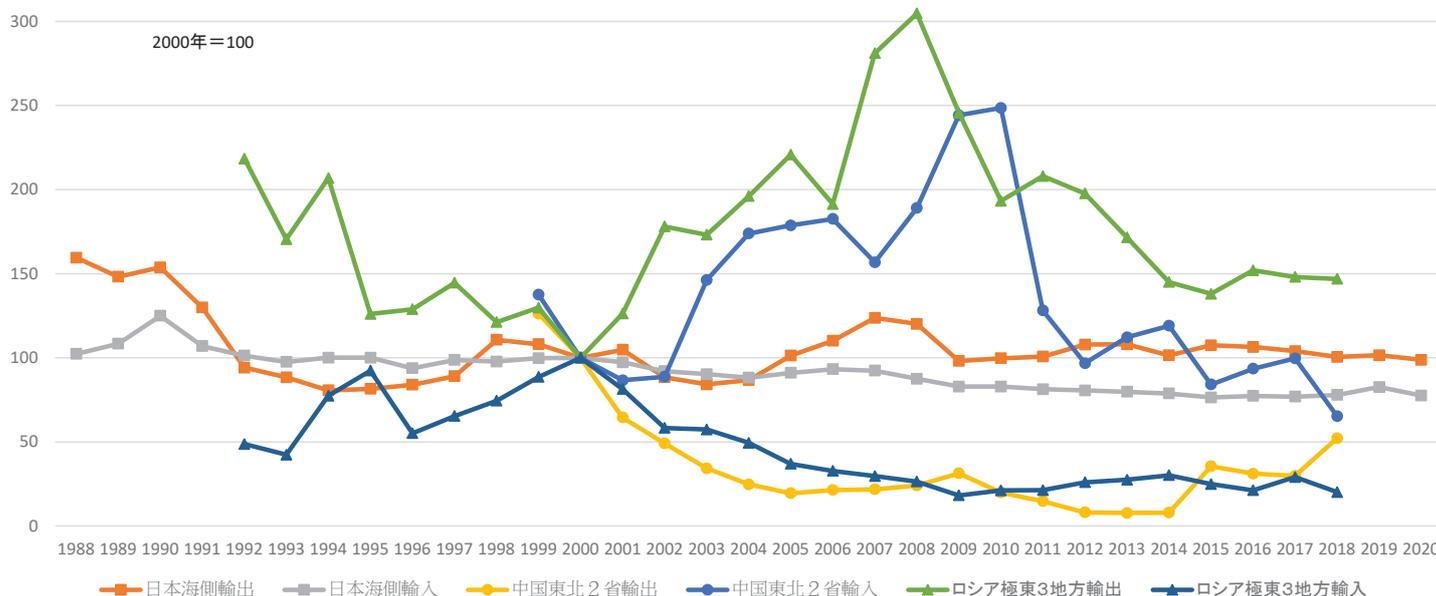
出所: 財務省貿易統計より筆者作成

特化係数の動向指数

日中口の環日本海地域では、総じて特化係数が低下傾向を示してきた。

- 一部の地域では、一時的に特化係数が上昇する時期もあった。

「環日本海地域」は「北東アジア地域」ほどには、貿易関係を深化できなかった。



30年の地域経済協力評価のまとめ

結論

- 1990年代以降の約30年間で、北東アジア各国間での貿易面での相互依存関係は、総じて深まった。北東アジア地域内に存在した「生産要素の相互補完関係」のうち、エネルギー資源に関しては、約30年間の経済関係深化の中で、一定程度活用され、域内国の経済成長などに寄与した。⇒北東アジア経済圏構想は相当程度実現した。
- 環日本海地域は、北東アジア地域内での経済関係深化をリードすることはできなかった。⇒環日本海経済圏構想は実現できていない。
- 生産要素の相互補完関係を活用した経済成長モデルは、北東アジア全域では成立し得ても、環日本海地域限定では成立しなかった。両者を混同したことが、実現しない「環日本海経済圏構想」に対する落胆につながった。

⇒ 2023年3月 ERINA解散

その背景

「環日本海時代のブームが去ったとの地元認識や、北東アジアの国際情勢に明るい展望がみられないこと、期待されたほどの経済交流の進展が見られない」(若月、2021)

- i 北東アジア輸送回廊ビジョン
- ii GTIIによる輸送回廊整備
- iii 「借港出海」と複合一貫輸送サービス

2. 輸送回廊整備・活用に向けた取組

北東アジア輸送回廊ビジョン(2002年)



GTIIによる輸送回廊整備

2013年輸送回廊調査報告書 → 6本の輸送回廊提示

- さらに2015年までに計4件の調査実施（陸海複合一貫輸送に関する調査など）



Figure 1: Trans-GTR transport corridors.

GTIプロジェクト(2007年選定)

10件のうち5件が運輸部門

- うち4件は、図們江地域におけるプロジェクト
- 残る1件は、モンゴル東部から図們江地域へのアクセス
※この時点では、「図們江地域の物流改善」を特に重視

I. Transport	<ol style="list-style-type: none"> 1. NEA Ferry Route Border Infrastructure Framework 2. Modernization of Zarubino Port 3. Mongolia-China Railway Construction 4. Resuming Hunchun-Mahalino railway 5. China Road, Harbor Project in the border between China and DPRK
II. Energy	1. Capacity Building on GTI Energy at regional level
III. Tourism	1. Capacity Building on GTI Tourism at regional level
IV. Investment	1. Training Program for Officials from GTI Member countries
V. Environment	<ol style="list-style-type: none"> 1. GTI Environmental Cooperation: focusing on Trans-boundary Environmental Impact Assessment (TEIA) in GTR and Environmental Standardization in the Northeast Asia 2. Feasibility Study on Tumen River Water Protection

「4. 琿春-マハリノ鉄道再開」が2013年に実現した以外は未実現

「借港出海」と複合一貫輸送サービス

海への出口を持たない黒龍江省、吉林省の視点からの発想

TRADPや輸送回廊構想の下敷き
後にロシア側も「国際輸送回廊プリモーリエ-1、2」として推進

必須要素は「陸上インフラ」+「港湾インフラ」+「海上航路」

このうち、最も苦戦したのは海上航路(≒複合一貫輸送サービス)

整備したインフラを活用するため、日本海横断航路の「集貨」、「創貨」が特に重要

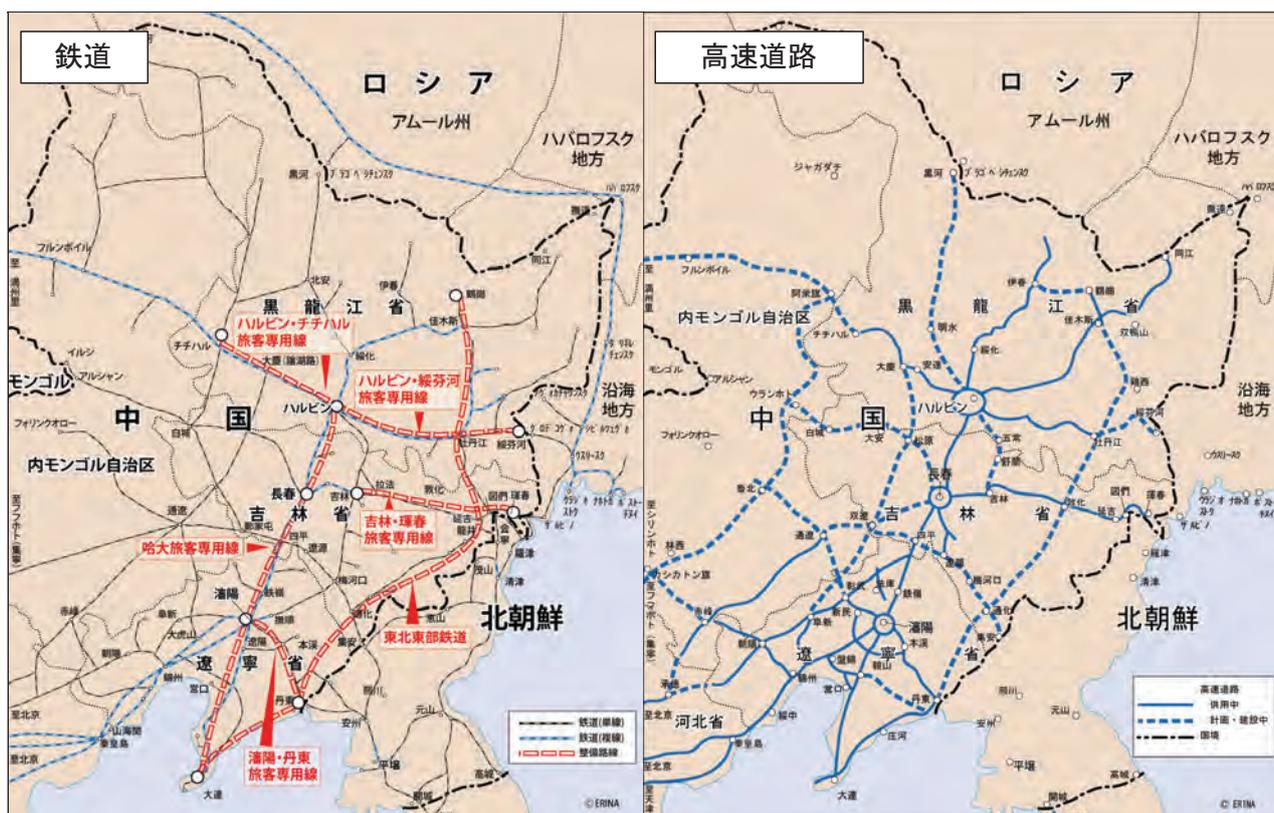


過去の日本海横断航路、複合一貫輸送サービス

開始年～終了年	ルート	事業主体	実績
1995年10月～(2000年代?)	延辺州～羅津～釜山の複合一貫コンテナ輸送サービス	東龍海運(韓国) (韓国特殊船(韓国)と延辺現通海運集団(中国)の合弁)	コンテナ5225TEU, バルク貨物約1.6万トン(1999年)
2011年1月～2012年末?	琿春～羅津～上海	琿春創力海運物流有限公司(中国)(大連創力集団(中国)の一員)	石炭10万トン(2011年12月～12年4月)など
1999年8月～2003年5月	延辺州～ポシェット～秋田	延辺現通海運集団(中国)	909TEU(4年間合計)
2000年4月～2010年10月	琿春～ザルビノ～東草	東春航運(韓国)	旅客6.5万人, 貨物9000TEU(2006年)相当
2009年6月～2009年9月	琿春～ザルビノ～新潟	北東アジアフェリー(韓国)	
2011年8月～2013年3月	琿春～ザルビノ～新潟	飯野港運(日本)	
2015年5月～現在(?)	琿春～ザルビノ～釜山	吉林省東北亜海上シルクロード国際海運(中国)	730TEU(2016年)
2016年4月～現在(?)	(ハルビン)～綏芬河～ウラジオストク～上海他	海鉄聯捷運輸集団(中国)	7250TEU(2017年)

出所: 各種資料より筆者作成

2012年時点での中国東北部インフラ状況・計画



(出所) 環日本海経済研究所 (ERINA) 作成。

中口国境までの高速鉄道整備



2014年6月23日、新井撮影



2016年8月9日、新井撮影



2019年8月24日、新井撮影

コジミノ石油積出港

2009年 第1期完成(1500万トン/年)
2019年 第2期完成(5000万トン/年)



2014年2月6日、新井撮影

ウラジオストクの新規コンテナターミナル

ウラジオストク漁港がウラジオストク海洋コンテナターミナル設立(2005年)

ソレルス社が自動車生産開始にあたり隣接地にパシフィック・ロジスティクス設立(2014年)

※いずれもガントリークレーンを持たない小規模ターミナル

ウラジオストク海洋コンテナターミナル



2012年1月17日、新井撮影

パシフィック・ロジスティクス(建設中当時)



2014年2月7日、新井撮影

図們江地域



ハサン～羅津鉄道＋羅津港

露朝合併事業として実施

2010年 着工

2013年夏 鉄道改修完了

2014年夏 港湾改修完了



年	取扱量
2014	12.9万トン
2015	116.7万トン
2016	152.2万トン
2017	205.4万トン

面積	21ha
岸壁延長	477m
水深	12m
年間取扱能力	426万トン

出典：ロシア鉄道提供資料、ほか

供用開始記念式典



2014年7月18日、新井撮影

琿春～マハリノ鉄道(27km)

建設: 90年代に「金環鉄道」として建設
(2000年完成、2004年運行停止)
運行再開: 2013年12月
(ロシア鉄道への移管を経て)



2013年8月2日、新井撮影

ザルビノ港整備

- 1990年代半ばに、日本が協力してF/S実施
- 2010年代半ばには、ロシアの大手企業「Summa Group」による開発構想
- GTIも、重点プロジェクトに掲げ、メンバー国の輸銀による協調融資を模索



2012年7月26日、新井撮影



2018年4月12日、新井撮影

鳥取県によるGTIの戦略的活用

GTIにおける地方間協力の枠組み

地方協力委員会 (LCC)

同ロジスティクス小委員会 (LSC)

※次ページ参照

LCCは2013年に第1回会合開催

→ 2014年の第2回会合でLSC設置決定
= 地方政府はロジスティクス問題を重視

鳥取県は主導的な役割

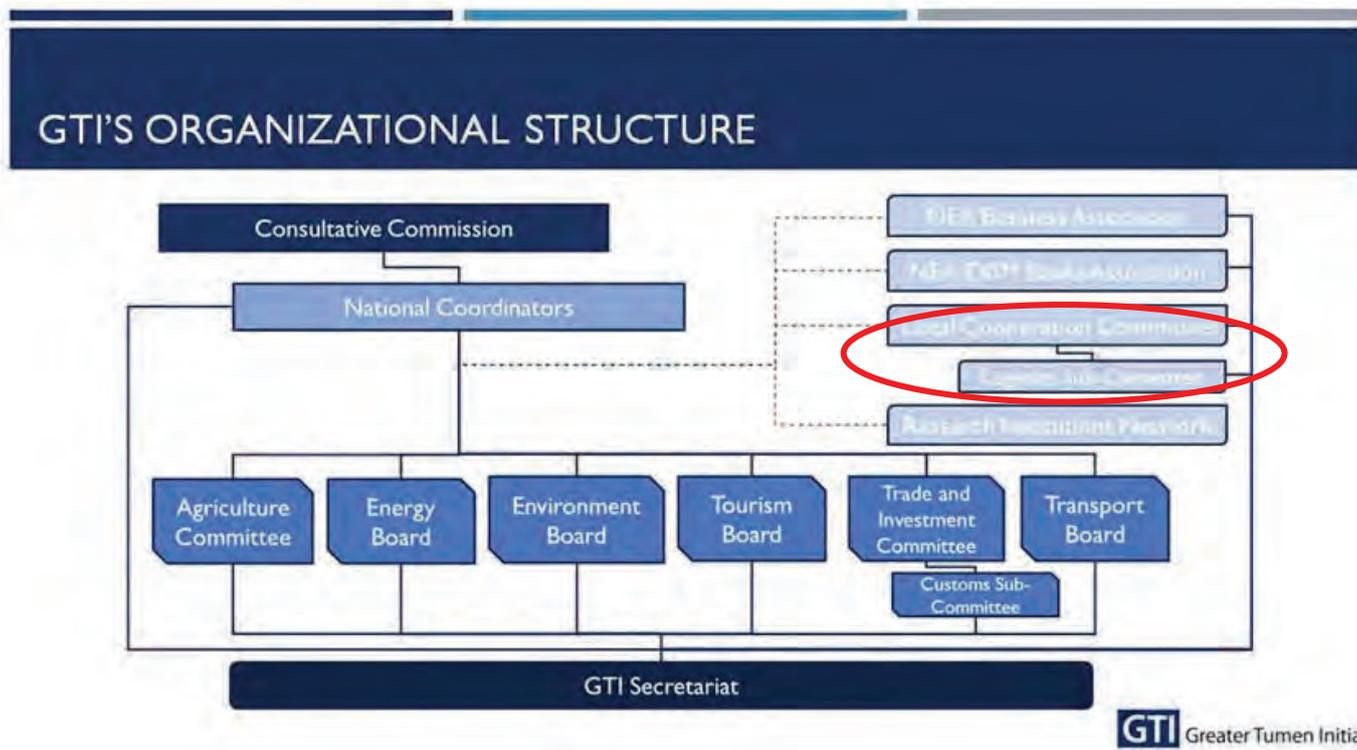
第2回、第6回LCCをホスト

DBSフェリーを使った日中間試験輸送を3回実施
うち1回は、GTIの手配により、ロシアの極東税関
等との事前調整の機会あり(右写真)

外国政府機関への直接の接点確保



GTIの組織体制



ERINAが実施した輸送実験(2014年)



おわりに

1990年代初めの冷戦終結時に世界を覆っていた明るい未来への希望は雲散霧消
「北東アジア輸送回廊の活用を通じた経済発展や交流促進を目指す」=「夢想家の戯言」?

この陰鬱な世界は永遠に続くのか? ⇒ 否

明るい光が差し込むときのための準備を怠るな
同じ轍を踏まぬよう

自尊心を大きくしても、
隣人に分け与えることはできない
パンを大きくすれば、
隣人に分け与えることができる

(最近、ある韓国人に聞いた言葉)

「北東アジア協力」への希望があったころ。。。。



2008年7月新井撮影

参考文献

- 新井洋史、2016、北東アジア地域経済協力の新たな国際機関設立へー第16回GTI諮問委員会の議論から、『ERINA REPORT (PLUS)』、No.130、p. 46-47
- 新井洋史、2022、「環日本海圏再考：北東アジアにおける経済関係深化の中で」『北東アジア地域研究』28号、pp.115-130
- 蛭名保彦、1993、『環日本海経済圏 —脱冷戦時代の北東アジア協力を目指して』、明石書店
- 坂田幹男、本多健吉、凌星光、2000、『北東アジア経済入門』、クレイン
- 坂田幹男、2017、「塗り替えられた北東アジアの経済地図 —「北東アジア(環日本海)経済圏」構想挫折の背景—」『地域と社会』、20、pp.97-117
- 洪谷武、1995、「会長挨拶」『環日本海研究』、第1号、pp.3-4
- 嶋倉民生編、1992、『東北アジア経済圏の胎動—東西接近の新フロンティア』、アジア経済研究所
- 伴金美、大坪滋、川崎研一、小野稔、松谷萬太郎、堤雅彦、木滝秀彰、小野博、1998、『応用一般均衡モデルによる貿易・投資自由化と環境政策の評価』、経済企画庁経済研究所
- 本多健吉、韓義泳、凌星光、坂田幹男、1995、『北東アジア経済圏の形成』、新評論
- 李燦雨、2003、『図們江地域開発10年—その評価と課題』、ERINA booklet vol, 2、環日本海経済研究所
- 若月章、2021、「第26回北東アジア学会学術研究大会報告」『北東アジア地域研究』、27号、pp.111-114