

「日本海を平和の海に」は夢で終わるのか？

環日本海経済研究所(ERINA) 新井洋史

公益財団法人 環日本海経済研究所 (ERINA)

英語名: **E**conomic **R**esearch **I**nstitute for **N**ortheast **A**sia

1993年10月1日設立 (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

〒950-0078 新潟市中央区万代島5-1 万代島ビル13階

Tel. 025-290-5545

<http://www.erinna.or.jp>



今から約30年前

1985年	ソ連・ゴルバチョフ書記長就任
1987年	大韓航空機爆破事件
1988年	ソ連「ペレストロイカ」開始 ソウルオリンピック開催
1989年	昭和から平成へ 天安門事件発生 ベルリンの壁崩壊
1990年	韓国・ソ連が国交樹立 東西ドイツ統一
1991年	コメコン、ワルシャワ条約機構解体 ソ連崩壊
1992年	鄧小平の「南巡講話」 中国・韓国が国交樹立
1993年	EU発足 ERINA設立



日本海を対立の海
から平和の海に

100年スパンで考えると？

- 東西冷戦は44年間しか(1945～1989年)続いていなかった
 - 第二次世界大戦中は、米口は連合国として協調(思惑の違いはありつつも)
- 冷戦終結後30年間に「平和の海」は実現せず
 - 北朝鮮は国際社会の一員とはならず
 - ロシア、中国は、グローバルルールを受け入れつつも、独自の安全保障戦略
 - 経済関係強化は平和構築には直結せず
- 今後30年で「平和の海」になるのか
 - 北朝鮮は変わるのか？
 - 中国(と米国)は新たな冷戦構造を作る方向に進むのか？

国際政治の不連続な変化は予測不可能

- 冷戦中に「冷戦終結」は予測できなかった
- 冷戦終結時にその後の、北朝鮮の行動も、中国の変容も、米国の劣化も。。。。

【参考】19世紀後半～20世紀前半の興亡

1860	北京条約	「沿海地方」がロシアの領土に
1894	日清戦争(～1895)	下関条約で李氏朝鮮が「独立」
1904	日露戦争(～1905)	ポーツマス条約でロシアが南満州鉄道を日本へ移管
1910	日韓併合	
1912	清滅亡・中華民国成立	
1917	ロシア革命・ソ連成立	
1920	極東共和国成立(～1922)	日本等のシベリア出兵により一時的に成立
1932	満州国成立(～1945)	事実上の日本の植民地
1937	日中戦争(～1945)	
1941	太平洋戦争(～1945)	
1945	東西冷戦(～1989)	
1948	韓国・北朝鮮政府成立	今に至る分断国家の開始
1949	中華人民共和国成立	
1950	朝鮮戦争(～1953休戦)	
1951	サンフランシスコ講和条約	日本が正式に海外領土を放棄

地域のありようから考えてみる

- 「平和の海」 ≡ 「環日本海(経済)圏の成立」
- 環日本海圏で望まれる地域のありよう(地域住民の生き方)
 - 両岸の住民が、連帯感を持って、交流しながら生きる圏域
 - そうした生き方に共感した人々が集まる圏域
- 地域のありようを考えるのは「国土政策」の役割
 - 国土形成計画における「2面活用型国土の形成」(下図)とも合致する方向性

グローバルな活躍の拡大

- 海外から投資を呼び込む事業環境の整備
- アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込む
ゲートウェイ機能の強化
- リニア中央新幹線による
「スーパー・メガリージョン」形成の構想づくり
- 日本海・太平洋2面活用型国土の形成
- 2020年以後を見通し、
観光立国に対応した国土づくり



出所: 国土交通省資料

キーマッセージ:「北東アジア国土政策対話」を!

国土政策対話に向けて、知っておきたいこと

- 環日本海交流の歴史
- 北東アジア地域の特徴(非同質性、言語障壁)
- 日本海側地方の問題
- 中国・東北地方の振興政策
- ロシア・極東地域の発展政策
- 韓国の北東アジア協力戦略
- 北朝鮮の「開放政策」
- 地域協力のプラットフォーム:「大図們江イニシアチブ(GTI)」

以下、順をおって

渤海国と日本との交流



727～919年に相互使節派遣

- 渤海使(渤海→日本) 34回

- 北回り航路 9回

- 日本海横断航路 22回

- 朝鮮半島東岸航路 3回

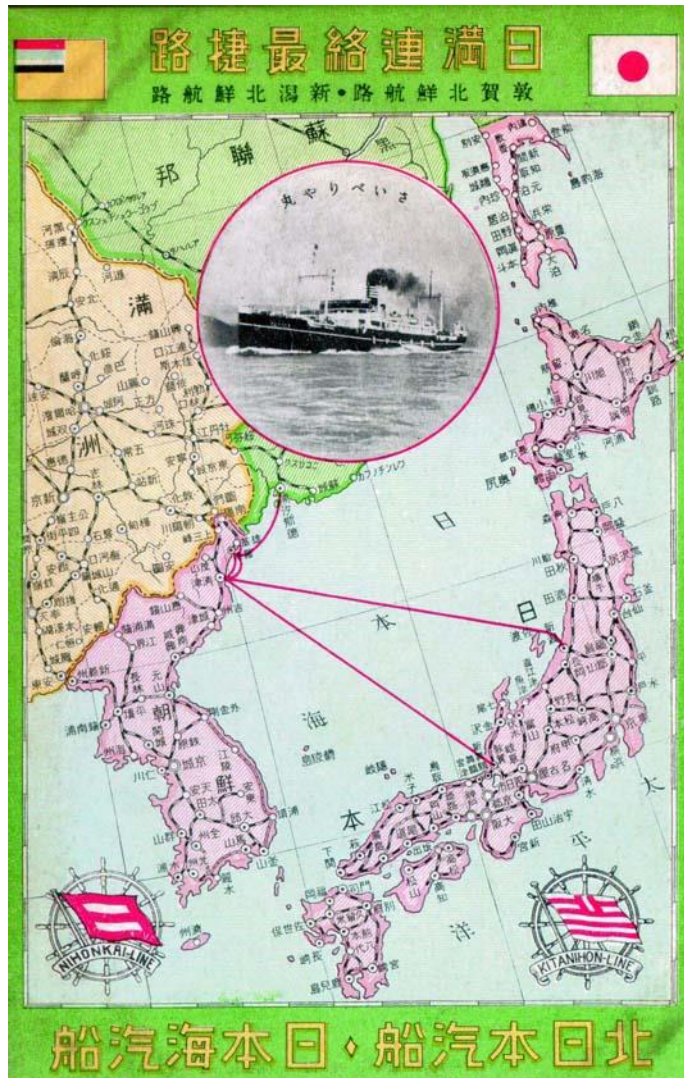
- 不明 1回

(非正式派遣1回を含む)

- 遣渤海使(日本→渤海) 13回

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Largest_Area_of_Balhe.jpeg

第二次世界大戦前の日満航路



1928年 敦賀～清津航路
(北日本汽船)

1929年 新潟～元山～清津航路
(嶋谷汽船)

1931年 上越線全通、満州事変

1935年 新潟～清津～羅津航路
(日本海汽船)

など、1935年時点で9航路

1941年の新潟港の積出貨物は
1932年の8.2倍に

http://travel-100years.com/kitanihon_kisen_map150.jpg

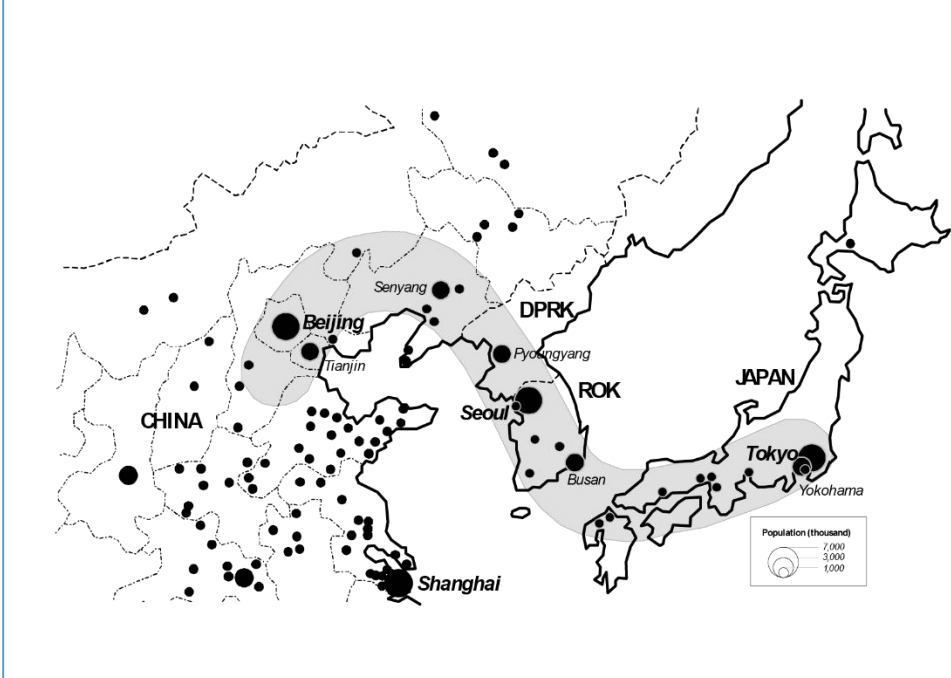
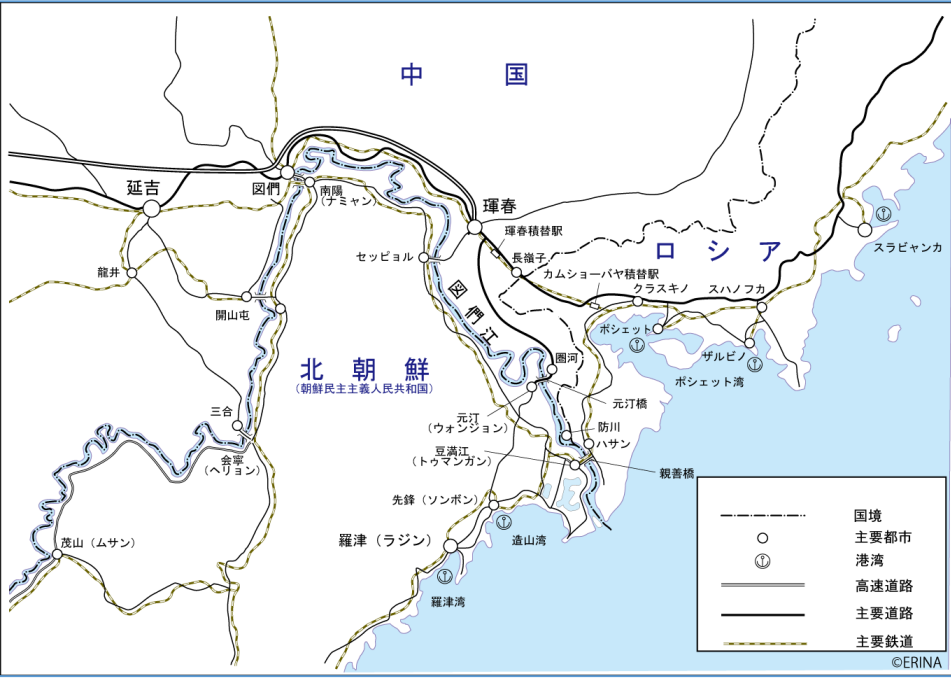
「環日本海圏構想」 (1980～90年代)

国際・国内の3視点が重なった構想

- 冷戦終結がもたらす「配当」としての「平和の海」を希求する理念
- 「日韓の技術・資金」、「中朝の労働力」、「露蒙の天然資源」の結合という経済性
- 陽の当たらない地域を、(再び)交流の窓口にしたいという地域の思い

起爆剤と期待された「図們江開発」は不発

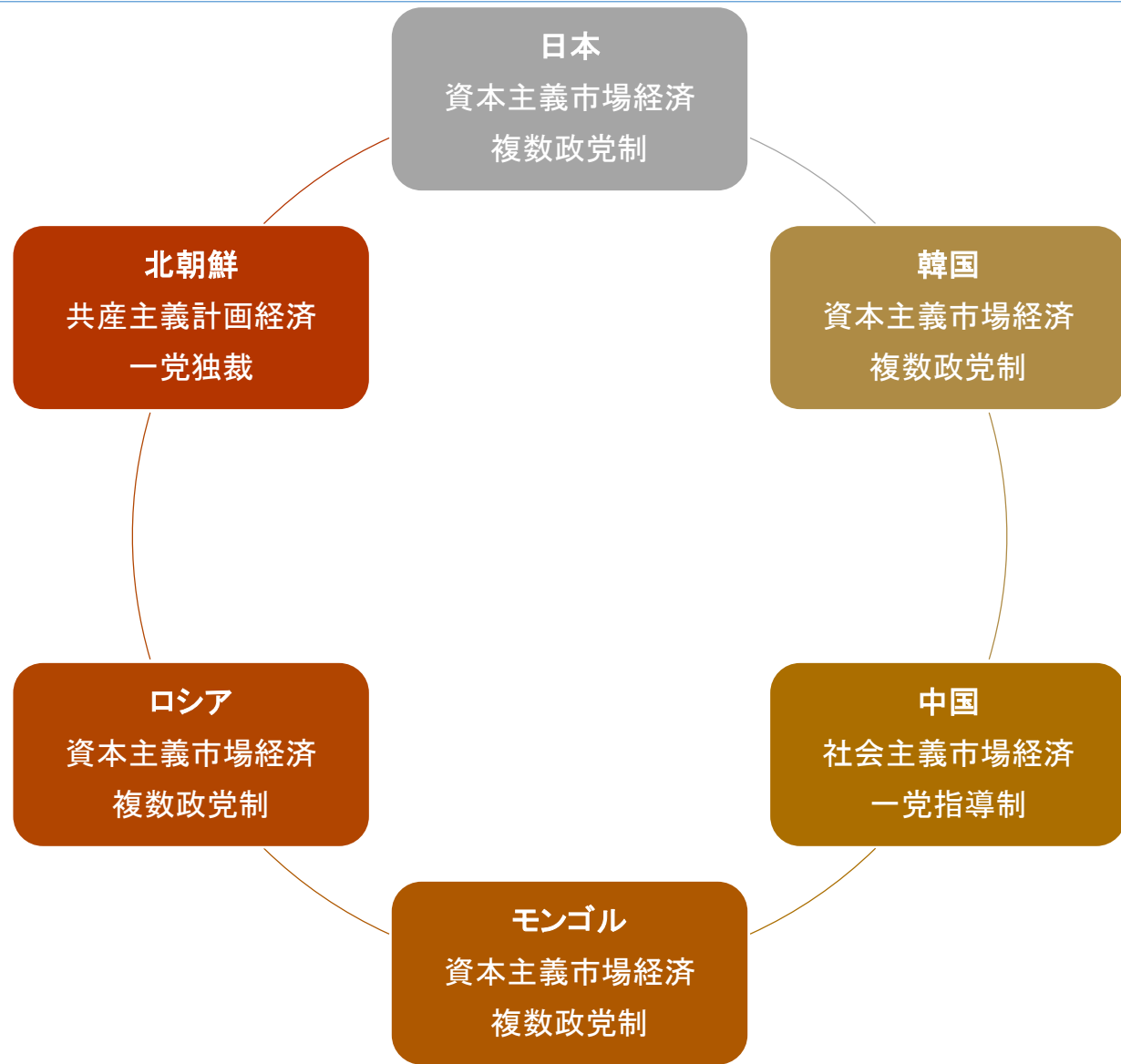
徐々に、「環日本海<北東アジア」へ



出所: ERINA作成

出所: 『BESETO(ベセト)回廊構想の実体化促進に関する提言』、2007年

北東アジア各国の経済・政治制度



各国の基礎経済データ(2016年)

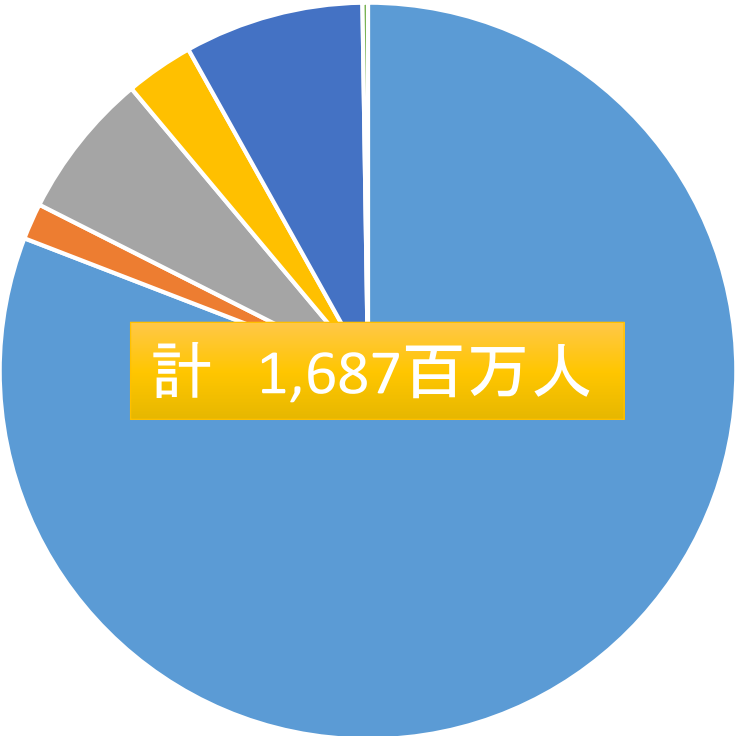
	面積	人口	人口密度	GDP	一人当たり GDP	輸出額	輸入額
	千km2	千人	人/km2	十億ドル	ドル/人	十億ドル	十億ドル
日本	378	126,995	336.0	4,940	38,901	797	746
中国	9,388	1,382,710	147.3	11,203	8,102	2,098	1,587
ロシア	16,377	146,545	8.9	1,283	8,755	286	182
モンゴル	1,564	3,120	2.0	11	3,558	5	3
韓国	98	51,246	522.9	1,411	27,534	495	406
北朝鮮	121	24,897	205.8	-	-	3	4

	面積	人口	人口密度	GDP/GRP	一人当たり GDP/GRP	輸出額	輸入額
	千km2	千人	人/km2	十億ドル	ドル/人	十億ドル	十億ドル
日本	378	126,995	336.0	4,940	38,901	797	746
中国東北三省	788	109,100	138.5	788	7,218	52	69
ロシア極東	6,216	6,195	1.0	58	9,409	19	6
モンゴル	1,564	3,120	2.0	11	3,558	5	3
韓国	98	51,246	522.9	1,411	27,534	495	406
北朝鮮	121	24,897	205.8	-	-	3	4

(出所) World Bank "World Development Indicators"、環日本海経済研究所『北東アジアデータブック2017』(ロシア極東のGRPは2015年)。

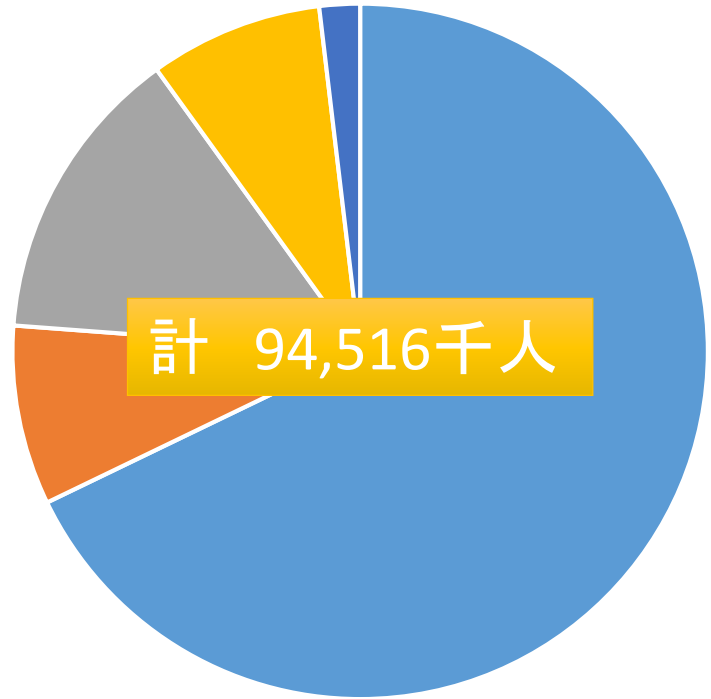
2050年の人口推計

北東アジア6カ国



- 中国 ■ 北朝鮮 ■ 日本 ■ 韓国 ■ ロシア ■ モンゴル

環日本海地域



- 中国(黒龍江省、吉林省)
- 北朝鮮(咸鏡南道、咸鏡北道、江原道)
- 日本(秋田～島根、10府県)
- 韓国(釜山市、慶尚北道、江原道)
- ロシア(沿海地方)

注: 全国推計は国連推計(2017年版)。日本の地域人口推計は国立社会保障・人口問題研究所による2045年時点の推計人口。北朝鮮の地域人口は2008年時点の対全国比を、その他3カ国の地域人口は2015年の対全国比を2050年の全国人口推計値に乗じて算定。

環日本海地域の主要都市

中国(黒龍江省、吉林省)

都市	所在省	人口(千人)
ハルビン市	黒龍江省	9,621
長春市	吉林省	7,534
チチハル市	黒龍江省	5,445
綏化市	黒龍江省	5,434
吉林市	吉林省	4,225
四平市	吉林省	3,245
松原市	吉林省	2,784
大慶市	黒龍江省	2,778
牡丹江市	黒龍江省	2,521
佳木斯市	黒龍江省	2,291
通化市	吉林省	2,199
延辺朝鮮族自治州	吉林省	2,120

日本、韓国、北朝鮮、ロシア

都市	所在国	人口(千人)
プサン(釜山)市	韓国	3,440
神戸市	日本	1,548
京都市	日本	1,420
新潟市	日本	803
ハムフン(咸興)市	北朝鮮	669
チョンジン(清津)市	北朝鮮	668
ウラジオストク市	ロシア	633
姫路市	日本	541
ポハン(浦項)市	韓国	510
西宮市	日本	485
尼崎市	日本	464
金沢市	日本	454
グミ(亀尾)市	韓国	422
富山市	日本	419
ウォンサン(元山)市	北朝鮮	363
タンチョン(端川)市	北朝鮮	346

注) 北朝鮮は2008年、その他は2016年時点の人口
データ出所) 各国統計

言語の壁 ⇒ 2050年までにはなくなる(？)

各国が(事実上の)統一言語政策

- 第二公用語(英語など)を採用していない
- 例外的に、少数民族言語を使用 ex. 朝鮮語、モンゴル語

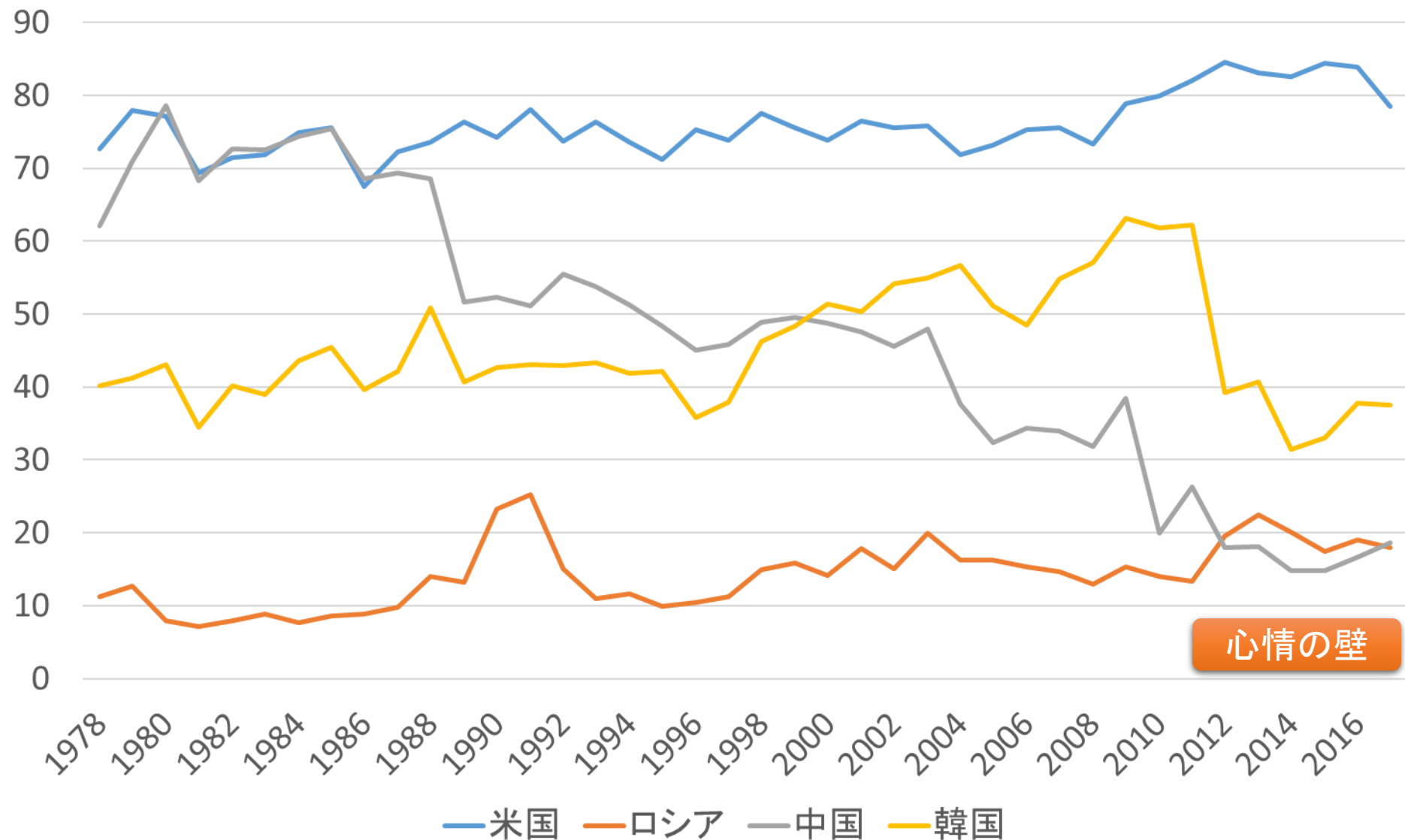
英語が苦手な人々(EF EPIによるランキング、2017年版)

- 30位 韓国
- 36位 中国
- 37位 日本
- 38位 ロシア
- 71位 モンゴル

AI自動翻訳による根本的解決への期待

- 特に地方部において英語話者が少ない問題を解決
- ただし、言語に組み込まれた文化の違いは依然として残る

日本人が親しみを感ずる割合(%)



心情の壁

データ出所: 外交に関する世論調査

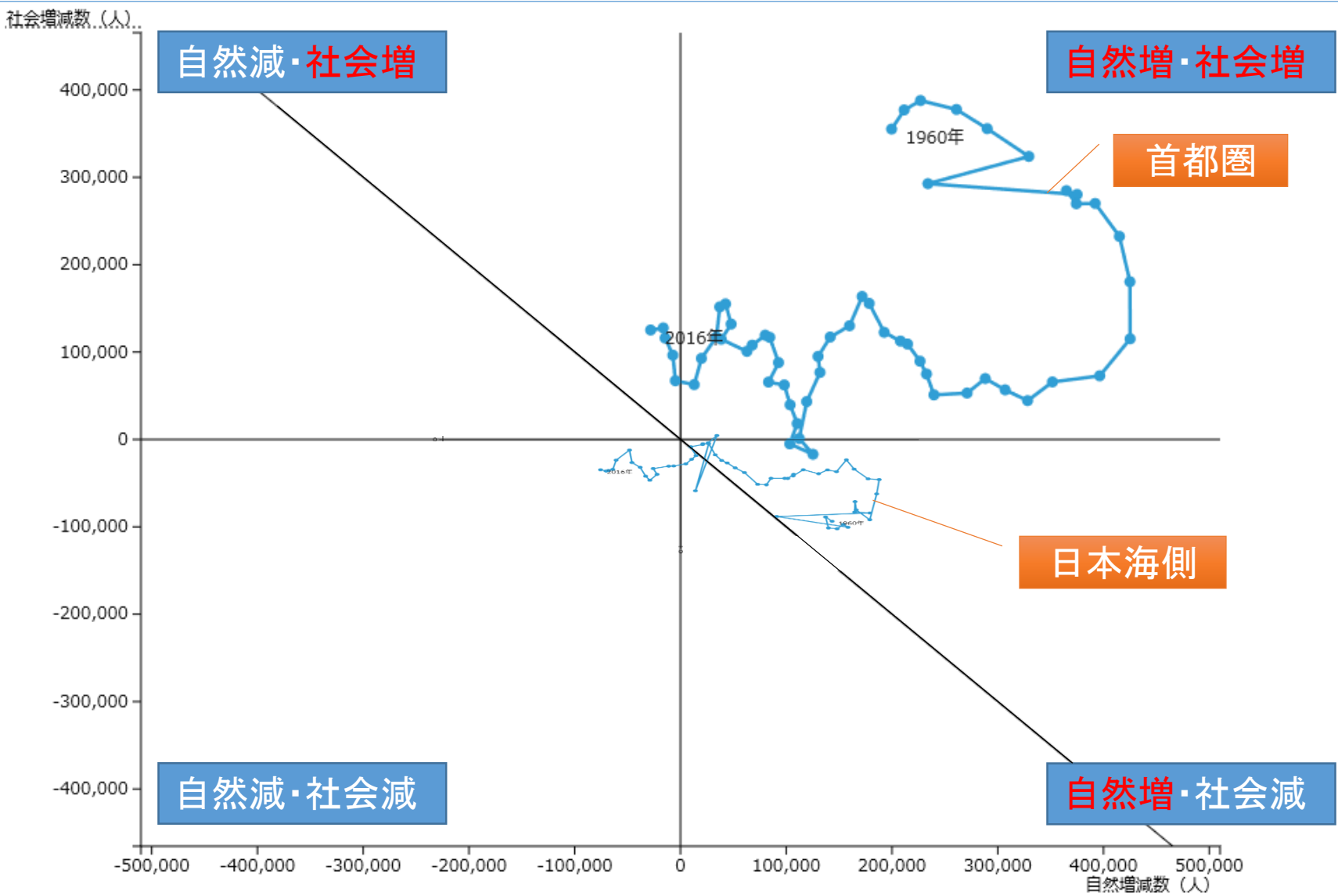
「日本海国土軸」

• 「日本海国土軸」

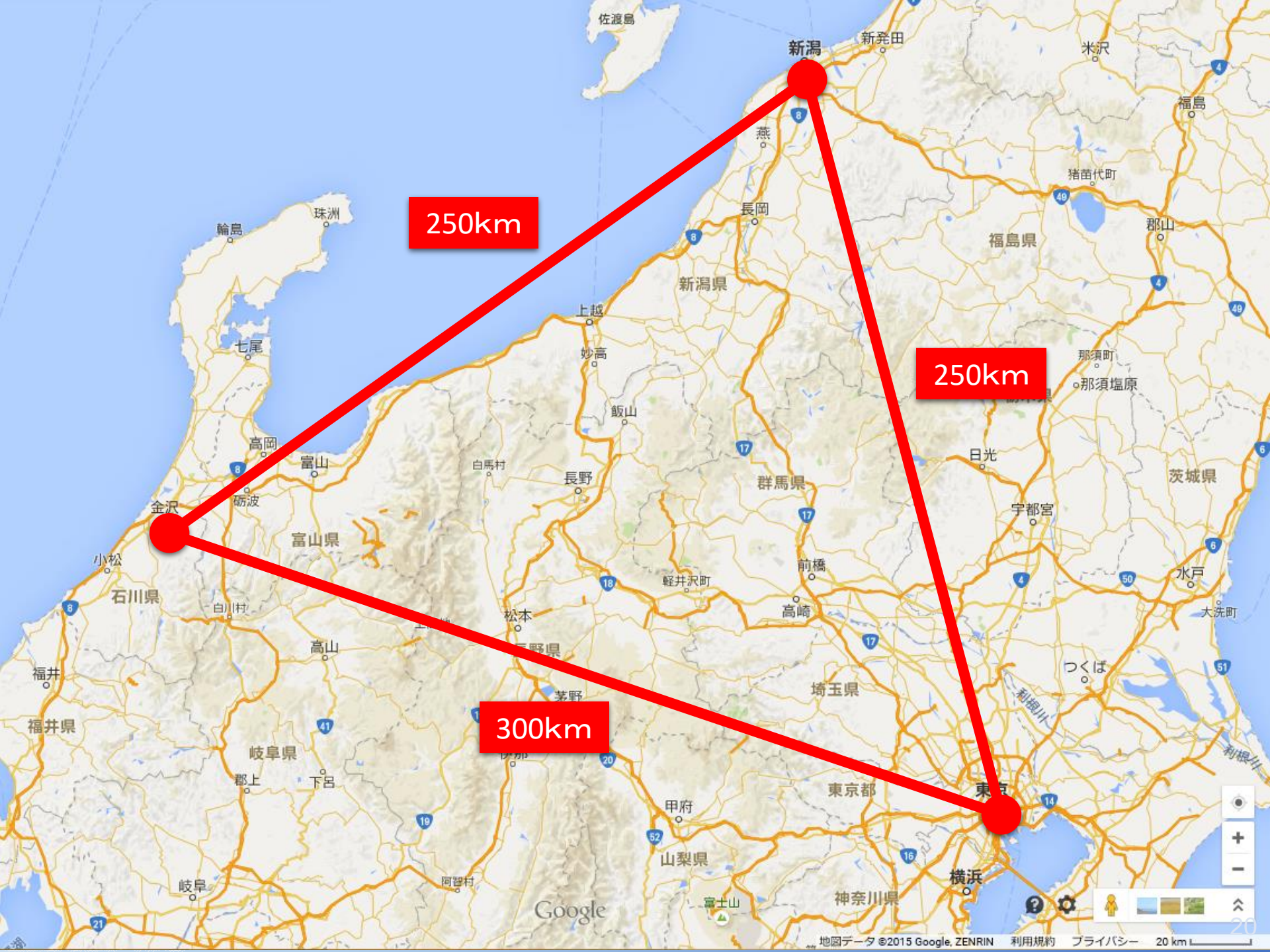
「日本海国土軸」には、歴史と伝統に富んだ都市のネットワークと降雪量が多い山地や河川、沿岸に連なる中小平野等からなる自然のネットワークが重層的に形成されていく。また、日本海を取り巻く朝鮮半島、中国北東部、ロシア沿海州との間で、日本海的环境保全のための国際協力を進めるとともに、経済面、文化面での交流を深めることを通じて環日本海交流を推進する地域となっていく。(五全総、1998年)

- 現実には、「東京一極集中」の中で横の連携は足踏み
 - 「自然増 > 社会減」から「自然増 < 社会減」を経て、「自然減 + 社会減」へ
 - 東京へのアクセスは着実に改善
 - 国内だけを対象に「東京対地方」で考えることの限界
- 国際協力により、「日本海」の求心力を高める戦略を考えるべき
 - 国土軸というコンセプトの限界(少なくとも日本海沿岸地域に適用するのは不適切)

首都圏と日本海側地域の人口動態 (1960~2016年)



出所: 地域経済分析システム (RESAS) を用いて筆者作成



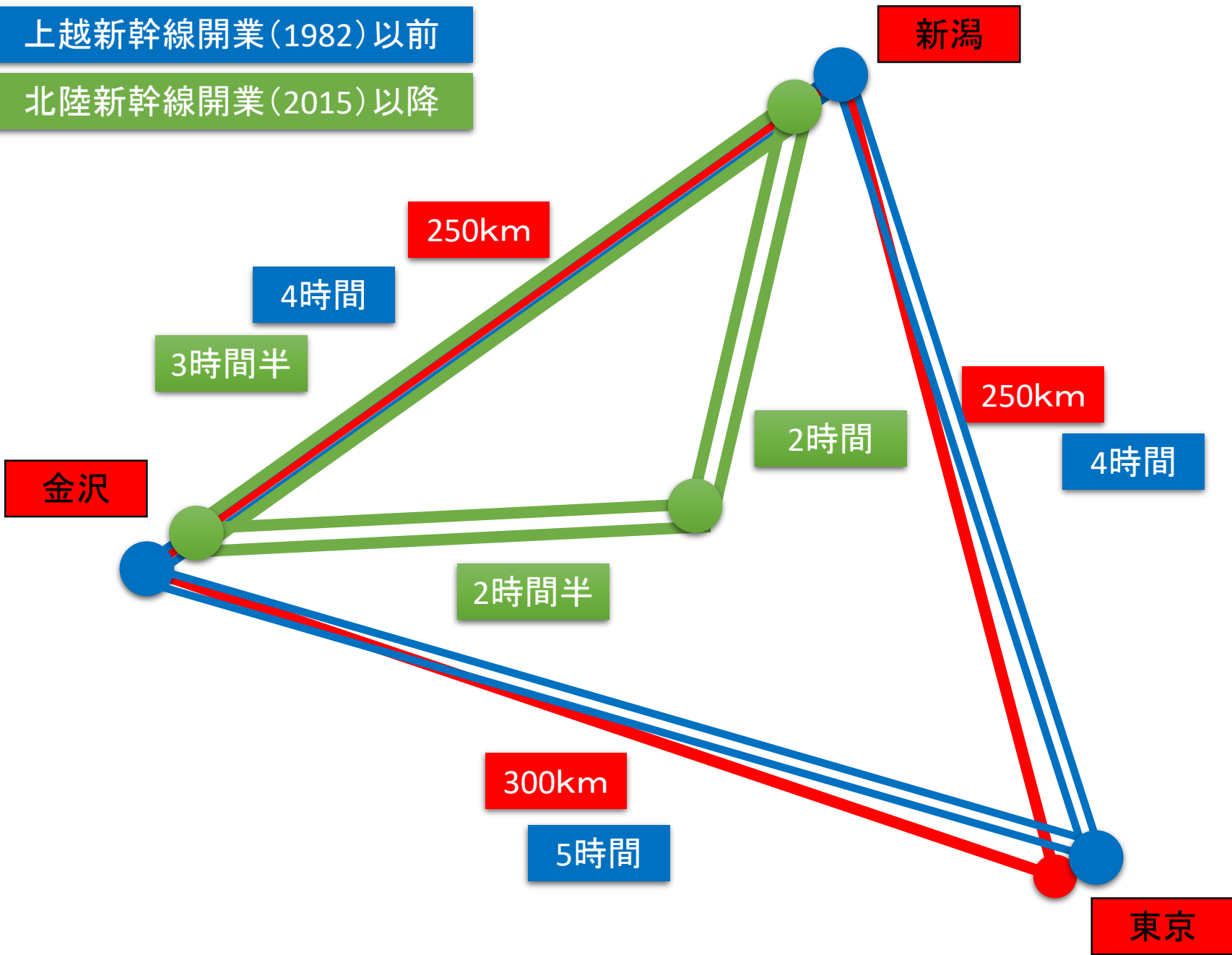
250km

250km

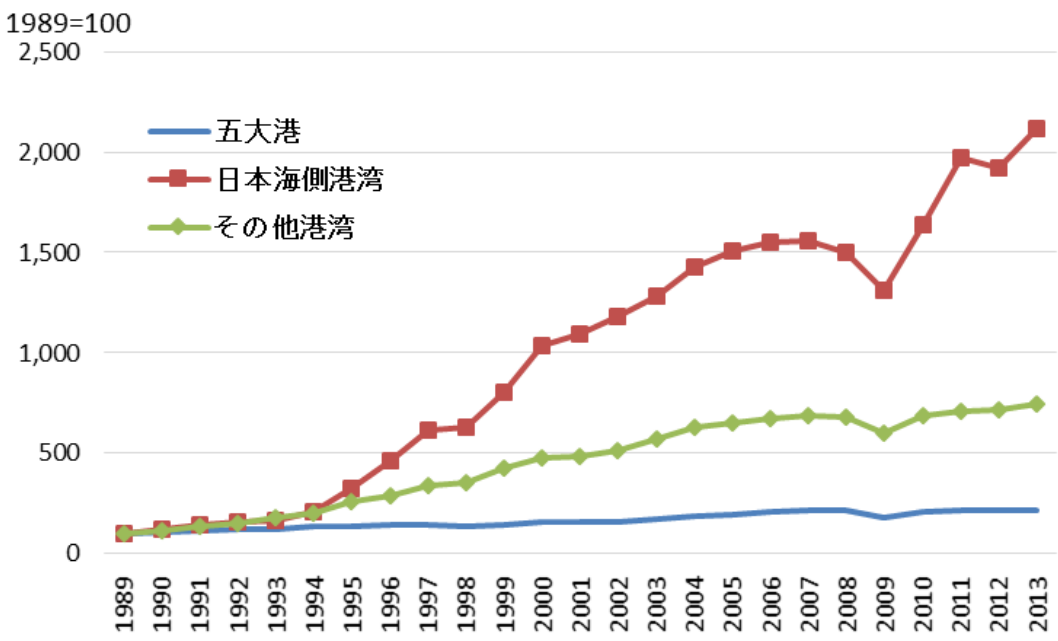
300km

上越新幹線開業(1982)以前

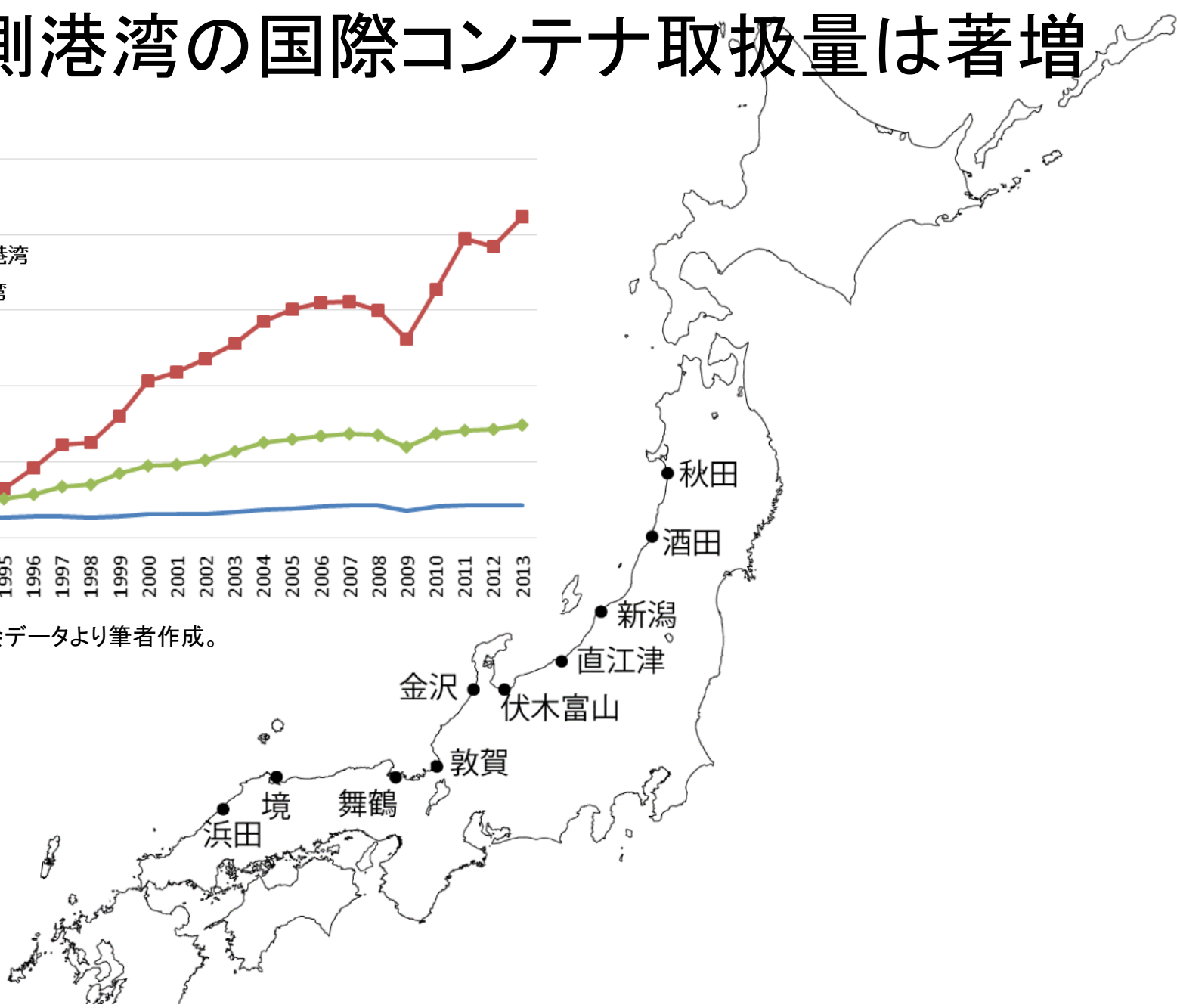
北陸新幹線開業(2015)以降



日本海側港湾の国際コンテナ取扱量は著増



出所：港湾近代化協議会データより筆者作成。



その背景では、韓国船社が「横の連携」を実現

船会社(代理店名)略称	韓国	中国	秋田	酒田	新潟	直江津	富山	金沢	敦賀	舞鶴	境	浜田
CK Line(CKM)/KMTC	●	●			●	●	●					
Heung-A(San Ei)	●							●	●	●	●	
Heung-A(San Ei)	●		●		●		●					
Heung-A(San Ei)/KMTC	●	●	●		●							
KMTC	●		●		●			●				
KMTC	●			●			●	●			●	
KMTC	●			●		●		●			●	
Nam Sung	●		●		●		●					
Nam Sung	●	●			●							
Nam Sung	●											●
NYK	●					●						
NYK	●				●		●					
PanCon(Asia Cargo)	●	●			●		●	●	●			
Panstar(Sanstar)	●							●	●			
Sanstar	●							●	●			
Sinokor	●		●		●	●	●					
Sinokor	●							●	●	●	●	
Kambara Kisen		●			●	●	●	●			●	
Kambara Kisen		●			●		●	●		●		

北東アジア輸送回廊ビジョン(2002年)



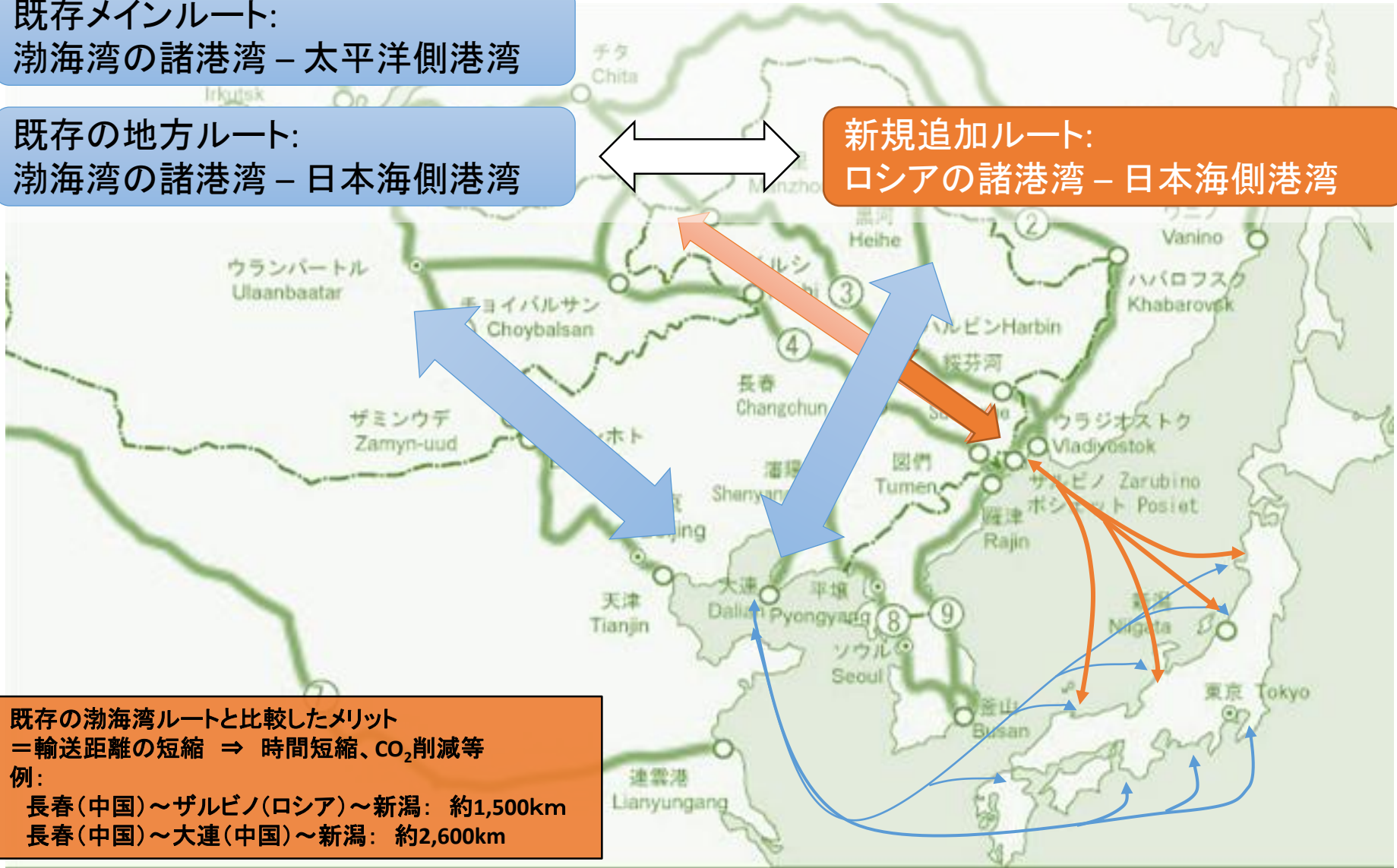
© ERINA

日本海側の各都市から見ると

既存メインルート：
渤海湾の諸港湾 – 太平洋側港湾

既存の地方ルート：
渤海湾の諸港湾 – 日本海側港湾

新規追加ルート：
ロシアの諸港湾 – 日本海側港湾



既存の渤海湾ルートと比較したメリット
= 輸送距離の短縮 ⇒ 時間短縮、CO₂削減等
例：

長春(中国)～ザルビノ(ロシア)～新潟：約1,500km
長春(中国)～大連(中国)～新潟：約2,600km

中国東北地方の振興政策

- 「東北現象」

- かつて重化学工業中心に経済をリードした東北地域は改革開放に乗り遅れ

- 2002年、「東北振興」政策開始

- 国有企業改革、社会保障体制整備、技術開発促進、対外開放など

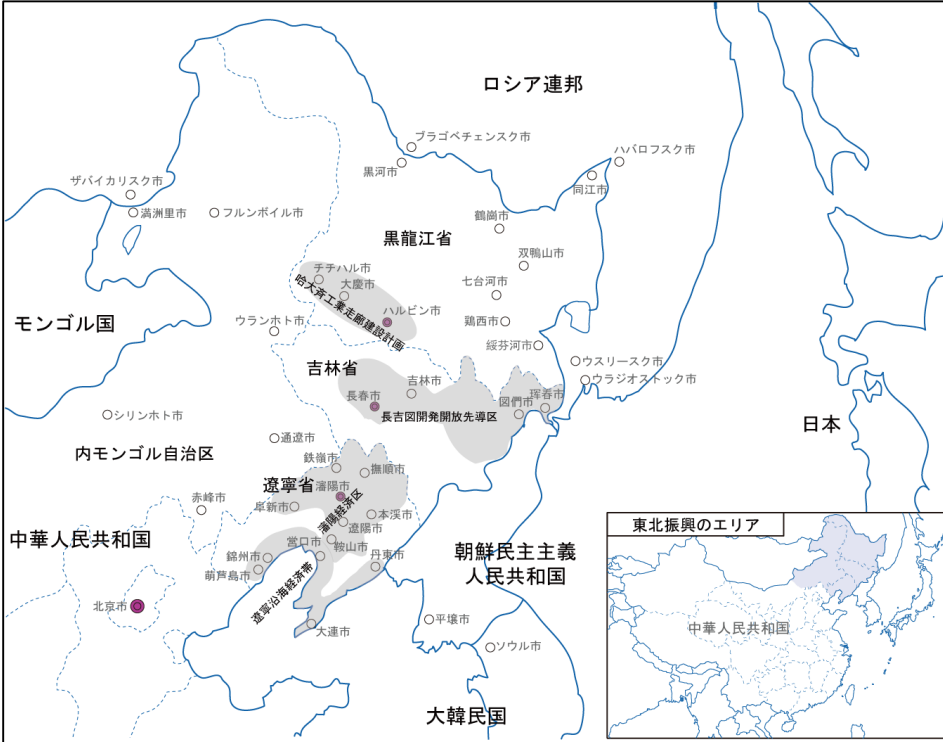
- 各省レベルでも、地域発展戦略を策定（右図）

- 2010年代には息切れ

- 2014年から成長率が全国を下回る

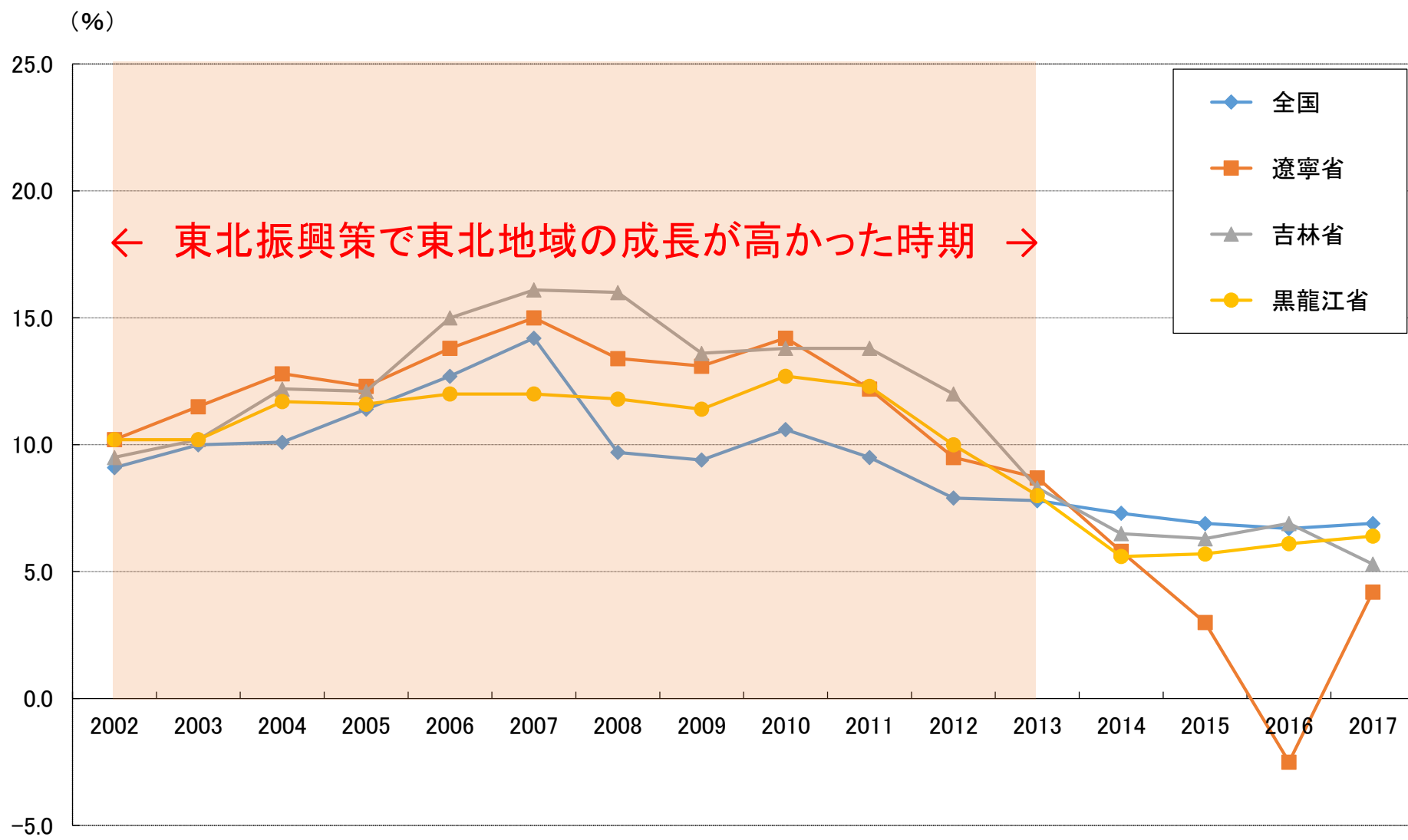
- 「一帯一路」における位置？

- 「龍江シルクロード経済帯」など



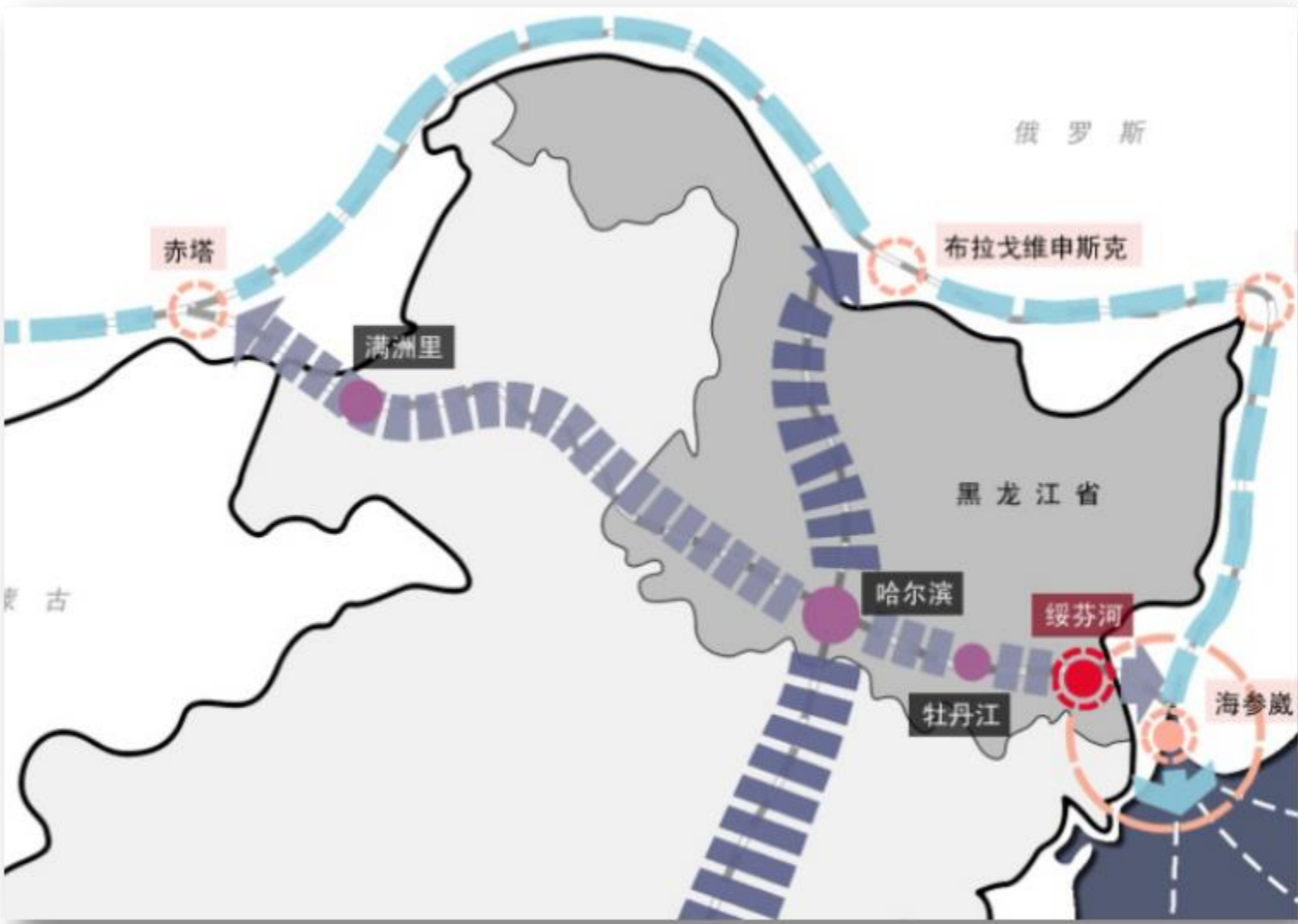
出所: 朱永浩『中国東北経済の展開』161頁

中国(東北三省)の成長率



(出所) 環日本海経済研究所『北東アジアデータブック2018』

龍江シルクロード経済帯



出所: 绥芬河市政府サイト <http://www.suifenhe.gov.cn/channels/60.html>

ロシア・極東地域の発展政策

「シベリア及び極東の開発は21世紀を通じての国家の優先課題」

(2013年12月13日、連邦議会における大統領教書演説)

「天然資源」と「アジア太平洋」を活用する戦略

2014年のウクライナ問題以降の「東方シフト」の中で特に重視



投資誘致型地域開発

- 2013年秋の極東開発担当大臣交代に伴い新たに注力
- 税制優遇や行政手続簡素化などを通じて投資誘致を図る新制度を次々に導入

インフラ整備型地域開発

- 旧来からの伝統的地域開発政策手段
- 交通・電力・通信インフラの不足が発展を制約しているため、その解消を目指す

韓国の北東アジア協力戦略

- 「朝鮮半島統一」が国家の最優先課題
- 歴代政権は、周辺国との協力強化を主眼とした「構想」を発表
 - 朝鮮半島情勢とニワトリとタマゴの関係のため、成果に結びつかず

盧武鉉(ノムヒョン)政権

「北東アジア経済ハブ」

李明博(イミョンバク)政権

ロシア～北朝鮮～韓国の鉄道、ガスパイプライン整備構想

朴槿恵(パククネ)政権

「北東アジア平和協力構想」、「韓半島信頼プロセス」、「ユーラシアイニシアチブ」

文在寅(ムンジェイン)政権

「平和と繁栄の朝鮮半島」、「朝鮮半島新経済地図」(右図)、「北東アジアプラス責任共同体」

「朝鮮半島新経済地図」概念図



出所: 「100 Policy Tasks: Five-year Plan of the Moon Jae-in Administration」

北朝鮮の「開放政策」

- 東西冷戦終結で世界に「放り出された」北朝鮮
- 対外経済協力を模索するも、核問題で孤立を深める
- 中国式の「改革開放」路線は取らず

羅先経済貿易地帯(右図①)

1991年設置(当初は「羅津・先鋒自由経済貿易地帯」と呼称)

羅津港は、1930年代に満鉄が整備。2010年代にロシアとの協力で改修

開城工業団地(右図②⑥)

1998年南北合意、2003年着工、2005年以降順次稼働
2016年、核・ミサイル問題を受けて閉鎖

黄金坪・威化島経済地帯(右図②)

2011年設置

中朝共同開発、共同管理を行う方針

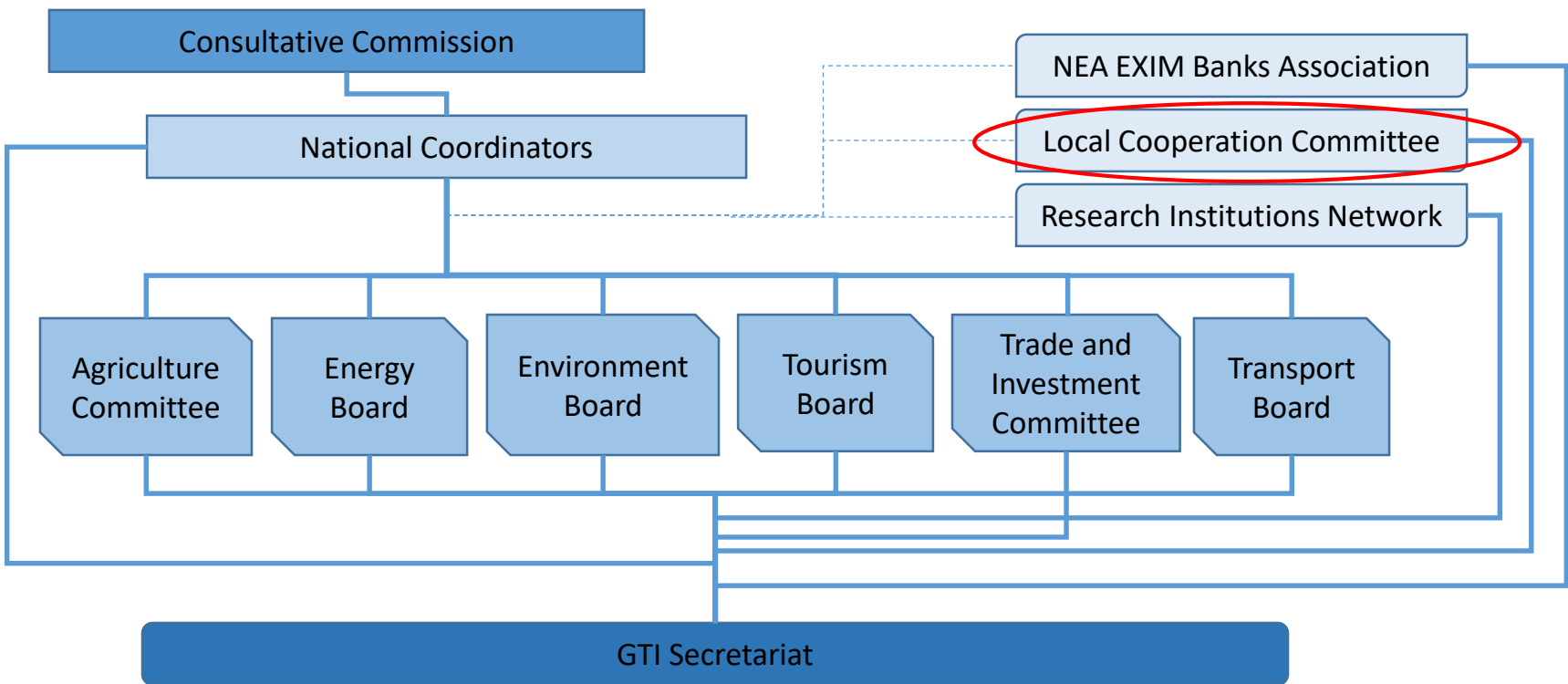
これまでのところ、開発は行われていない

北朝鮮の特殊経済地帯の位置



大図們江イニシアチブ (GTI) の概要

- 中国、モンゴル、韓国、ロシアによる政府間の「地域開発」面での協力の枠組み
 - 源流は「図們江下流域開発プロジェクト」だが、現在はそれより広い協力
- 鳥取県はGTI LCCのメンバー
 - 輸送実験はGTI事業として実施。ロシア税関との調整もGTIが仲介。



出所: 図們江事務局

「大図們江イニシアチブ(GTI)」の対象地域



Figure 1: Trans-GTR transport corridors.

最後に

ヒトはこれからも「土地」から離れられないのか？

- 交通手段や情報通信手段の発達と低廉化によって、
 - 短期移動(旅行)性向は、上昇？低下？
 - 長期移動(転居)性向は、上昇？低下？

国土政策は「発展の波に乗り遅れた地域」にどう対応するか？

- 健康で文化的な最低限度の生活を保障するため
 - オプション1: 人口(定住・交流)や産業を域内へ誘導
 - オプション2: 住民をより条件がよい地域へ誘導(ミクロレベルでは不可欠な対応?)
- 環日本海諸国が共同してオプション1を選択すれば相乗効果が得られる(ハズ)
- ただし、人口減少下では、長期移動性向上昇が無ければ困難
- 偏狭な愛国主義を超える「地域の連帯感」の醸成が不可欠

参考文献

- 赤羽目匡由「渤海使の太宰府航路(朝鮮半島東岸航路)をめぐって」『人文学報』第505号、2015年
- 新井洋史「極東開発政策の進展」『アジア太平洋地域における経済連携とロシアの東方シフトの検討』、日本国際問題研究所、2017年
- 新井洋史「日本海対岸地域の構造変化と日本海側地域の地域開発」『地域開発』通巻621号、2017年
- 大宮誠「日中全面戦争期の日本海航路」『環東アジア研究センター年報』vol.7、2012年
- 朱永浩『中国東北経済の展開:北東アジアの新時代』(ERINA北東アジア研究叢書-2)、日本評論社、2013年
- 総合研究開発機構(NIRA)『北東アジアグランドデザイン2005』、(NIRA研究報告書0601)、2006年
- 三村光弘『現代朝鮮経済:挫折と再生への歩み』(ERINA北東アジア研究叢書-6)、日本評論社、2017年
- 吉井研一『環日本海地域社会の変容』、青木書店、2000年
- 李鍾元「韓国朴槿恵政権の北東アジア平和協力構想(NAPCI)」『アジア太平洋討究』No. 28、2017年
- 李燦雨『図們江地域開発10年—その評価と課題—』(ERINA booklet vol.2)、2003年

ご清聴ありがとうございました。

<http://www.erin.or.jp>