

「東アジア地中海経済圏」と域内協力の課題

小 川 雄 平

(西南学院大学)

はじめに

「環日本海経済圏」構想に触発されて、筆者が「環黄海経済圏」を提唱したのは1988年7月、北九州市の財国際東アジア研究センターの設立が決まり、研究テーマを決定する検討委員会の席上であった¹⁾。中国の東北地域及び環黄・渤海地域と韓国との経済交流の進展に関心を寄せていた筆者は、こうした中・韓の経済交流に参画することによって、地盤沈下に喘ぐ北部九州が活性化への糸口を掴むことが出来るのではないかと考えたからであった。幸い提案は受け容れられ、以降、財国際東アジア研究センターは環黄海経済圏に関する共同研究を精力的に展開するようになり、「環黄海経済圏」の呼称も市民権を得るようになった。

しかし、筆者は当初から、黄海（渤海も含む）の周辺地域による経済交流（貿易取引、投資、借款供与、技術移転、労務提供、観光・旅行等によるモノ・カネ・ヒトの往来）の頻繁化が局地的経済圏として環黄海経済圏を形成するも、この経済圏域内の相互補完関係は余り大きくはないことに気付いていた。中国東北地域、ロシア極東地域、モンゴル、朝鮮半島東海岸地域と日本の日本海沿岸地域から成る環日本海経済圏も、潜在的な相互補完関係は大きいと考えられるが、日本側から見る限りでは、現実の経済補完関係はそれほど大きくはない。しかし、両者を包括すれば、経済補完関係は飛躍的に大きくなる。したがって環日本海経済圏と環黄海経済圏とを統合し、「環黄海・日本海経済圏」という枠組みで捉えた方が現実的だと思ったからである²⁾。

また筆者は、南部九州・沖縄についても、自身の活性化のために、東中国（東シナ）海と南中国（南シナ）海を隔てて対峙する中国華南地域・台湾・フィリピン北部といった北回帰線付近の諸地方との交流に積極的に参画すべきことを説き、その結果形成される経済圏を「北回帰線経済圏」と呼称したことがある³⁾。この北回帰線経済圏も、環黄海経済圏や環日本海経済圏との融合によって、その補完関係を著しく高め得るのである。

このように、環黄海経済圏を環日本海経済圏や北回帰線経済圏と融合させて捉え直すことは、「持続可能な発展」という命題を考慮したとき、いよいよ不可欠となり、筆者は、地中海沿岸諸国に倣って黄海・日本海・東中国海の汚染防除に取り組むべきだとの警告の意味も込めて、三つ

〔キーワード〕

環黄海経済圏、環日本海経済圏、東アジア地中海経済圏、都市間連携、九州方式

の経済圏の融合体を「東アジア地中海経済圏」と名付けるに至ったのである。とはいえ、この東アジア地中海経済圏も地方レベルの頻繁な経済交流の結果形成されるものであり、何らかの制度的な枠組みが存在するわけではない。むしろ、関係諸国の政府レベルによる条約や協定の締結が政治的理由もあって期待できず、したがって関係各地の連帯感と自発的交流意欲が経済圏形成の原動力となっているのである。

本論では、筆者が環黄海経済圏や環日本海経済圏あるいは北回帰線経済圏ではなく、東アジア地中海経済圏を提唱する所以を明らかにするとともに、東アジア地中海域内経済交流の課題にも触れておきたい。

1. 「東アジア地中海経済圏」の呼称

筆者は、環黄海経済圏・環日本海経済圏及び北回帰線経済圏を統合し、「東アジア地中海経済圏」を提唱している。その理由は後述するとして、先に「東アジア地中海」という呼称について関説しておきたい。

「東アジア地中海経済圏」という呼称は、「九州経済の将来展望調査委員会」における筆者と野間重光九州経済調査協会調査研究部長（現熊本学園大学教授）との議論の中から出てきたアイデアである⁴⁾。もちろん、日本海・黄海・東中国海あるいは南中国海を地中海になぞらえるという発想は我々が最初ではない。著名な考古・民俗学者である国分直一氏は、東中国海を「東亜地中海（東アジア地中海）」とよんだ台湾の研究者凌純声氏に共鳴し、オホーツク海・日本海・東中国海・南中国海を各々地中海に見立てている⁵⁾。地中海農耕文化がこれらの海を経て中国から日本に伝播したとの想定が四つの海を地中海に見立てるという発想を生み出すことになったものと思われる。古代に、文化交流圏として東アジア地中海圏が存在したとの指摘は興味深い。

さらに筆者は、日本海・黄海・東中国海の位置・面積・形状が地中海と酷似しているという事実にも興味をもつ。実際、地図を広げてみると、地中海は北緯30～45度に位置しているが、それはそのまま日本海・黄海・渤海・東中国海の位置する緯度となっている。また面積を比べてみると、地中海の面積251万平方キロメートルに対して、日本海の面積100.8万平方キロメートル、黄海の面積38万平方キロメートル、渤海の面積7.7万平方キロメートル、東中国海の面積77万平方キロメートルであるからその合計は223.5万平方キロメートルとなり、ほぼ同じ大きさである。

両者の類似点はもう一つある。形状である。日本海・渤海・黄海ともに地中海と同じく、三方が陸地に囲まれて出口は一方にしかない。こうした形状の海は内海とよばれ、汚染の進行が速いことで知られている。事実、地中海は、既に70年代に、沿岸諸国によって汚染防止条約が締結されたという。翻って、日本海・渤海・黄海の汚染防除はどうであろうか。ロンドン条約（有害廃棄物の海洋投棄規制条約）によって産業廃棄物の海洋投棄は原則禁止されているものの、完全とは言いがたい。条約締結国であっても、例えばロシアは、放射性廃棄物の海洋投棄全面禁止に異議を申し立て、低レベルの放射性廃棄物の日本海への投棄を続けてきたからである⁶⁾。汚染防止条

約の締結はおろか、汚染防除のための関係国による話し合いさえも行われてはいないのである。

「東アジア地中海」という呼称に、早く地中海に見習って汚染防除に取り組んで欲しいという筆者の願いが込められていることはいうまでもない。

いま一つ付言しておきたいことがある。それは、日本海や東中国海・南中国海といった特定国の国名の付いた呼称に関してである。とくに日本海の呼称については、韓国から強い異論が出されている。海洋に特定国の国名を冠するのは、その国の領有権があるようでよくないというのである。したがって、韓国は日本海を「東海」と表現している。しかし、東海というのは、黄海を「西海」とよぶのと同様、韓国を中心とした見方に過ぎない。日本から見れば、韓国の「東海」は、逆に「西海」となるからである。したがって、韓国内で日本海を「東海」、黄海を「西海」とよぶのは問題はないが、国際的な場面でも「東海」や「西海」の呼称に固執するのは自己中心的だといわざるを得ない。しかし筆者は、海洋に特定国の国名を冠すべきではないという韓国の問題提起には応えるべきだと考えている。そうして、そのためにも、日本海・東中国海・南中国海の呼称を「東アジア地中海」に改めた方がよいと思うのである。

2. 「東アジア地中海経済圏」提唱の理由

(1) 海洋汚染の防除

つぎに、筆者が環黄海経済圏や環日本海経済圏、あるいは北回帰線経済圏ではなく、これらを統合した東アジア地中海経済圏を提唱する理由を明らかにしておこう。第一は、海洋汚染防除の観点からの要請である。日本海と黄・渤海、東中国海、南中国海は繋がっている。とくに日本海と黄・渤海とは三方を陸地に囲まれ、出口が一方にしかないという、汚染が進行しやすい形状になっているので、何れの一方の汚染も容易に他方に伝播する。したがって、一方だけで汚染防除に取り組んでも大きな成果は期待できない。日本海、黄・渤海、東中国海は一つであり、沿岸地域に生活する人々の共有財産であるから、連携・協力して汚染から守るという連帯意識を醸成しなければならない。こうした連帯意識に支えられて、東アジア地中海の沿岸地域が一斉に汚染防除に取り組む必要がある。汚染防除の観点からは、環黄海経済圏・環日本海経済圏あるいは北回帰線経済圏ではなく、東アジア地中海経済圏でなければならないのである。

様々な恵みをもたらしてくれる東アジア地中海は我々の共有財産であるという連帯意識はまた域内の経済交流を活発化させる。そうしてまた経済交流の活発化が連帯意識を一層強固なものにするのである。そうしたなかで、事業所単位や地域の異業種間で取り組まれているゼロ・エミッション（廃棄物ゼロ）の試みも、東アジア地中海経済圏域内の「広域ゼロ・エミッション」の追求という形になり、その実現可能性は大きくなる⁷⁾。現在は廃棄物の再利用先を地域内に見いだせず、ゼロ・エミッションを断念している事業所・企業にあっても、東アジア地中海域内といった広域であれば、廃棄物の再利用先を見出すことが出来るかも知れないのである。「広域ゼロ・エミッション」に真剣に取り組めば、「持続可能な発展」も夢ではなくなる。

(2) 経済補完関係の現実化

とはいえ、東アジア地中海域内の経済交流が連帯意識だけで活発化するものではない。何らかの経済的補完関係がなければ、経済交流は持続し得ないからである。環日本海経済圏については、日本・韓国の資本・技術・ハイテク製品と重化学工業品、中国東北・ロシア極東のエネルギー資源、中国東北の農産物と労働力、ロシア極東の森林資源、朝鮮の鉱物資源・水産資源と労働力のように、容易に各地域の持つ経済的メリットを指摘することができる。経済補完関係はきわめて大きいのである。事実、中国東北地域とロシア極東沿海地域・アムール州や朝鮮咸鏡北道・平安北道との間では活発な貿易取引が行われている。ちなみに、これら国境地域の地場企業が民間取引の形で行っている「辺境小額貿易（国境貿易小額取引）」を見ておくと、例えば、中国黒竜江省とロシア極東アムール州との97年の国境貿易小額取引総額は10億128万ドルに達したし、また、中国遼寧省丹東市と朝鮮平安北道新義州市との97年の国境貿易小額取引総額は1億5041万ドル、98年は1億7036万ドルを記録した⁸⁾。丹東市は中国最大の国境都市であるが、農村部を含めても人口240万人の地方都市である。経済の破綻がいわれる朝鮮の、しかも地方都市との取引が2億ドル近いというのは、驚異的ですからある。以上のように、中国東北地域は、ロシア・朝鮮の国境地域との間で、経済補完関係を現実化し得ているといつてよい。

これに対して、環日本海経済圏構想を打ち出し、対岸経済交流を叫んでいる日本の日本海沿岸地域の場合は、経済圏域内各地域との間で経済補完関係を現実化しているとはいい難い。貿易取引が小規模なものに留まっているからである。近年、対中国取引を急増させている北陸3県（富山・石川・福井）にあっても、97年の輸出入金額は3億6094万ドルに過ぎない⁹⁾。この金額は中国全体との取引金額であるから、環日本海経済圏に属する中国東北地域に限定すれば、ごく僅かな

表1 環黄海・環日本海地域の中国・韓国貿易（1996年）

単位：億円

	中国貿易 (%)	韓国貿易 (%)
環日本海地域	1,727(31.3)	1,763(19.8)
北陸4県	741(13.4)	805(9.0)
その他	986(17.8)	958(10.7)
環黄海地域	3,779(68.4)	7,157(80.2)
山口県	598(10.8)	4,182(46.9)
福岡県	3,181(57.6)	2,975(33.4)
合計	5,526(100.0)	8,920(100.0)

注：北陸4県は新潟・富山・石川・福井県。

出所：『通商弘報』1997年8月29日及び門司税関統計。

ものになる。というのは、中国と貿易取引を行っている北陸3県の企業82社のうち、東北3省と取引関係を有する企業は13社、16%に過ぎないからである¹⁰。このように取引が小規模なのは、北陸3県の経済規模が小さいからである。そうして、そのことは北陸3県と中国との定期航路の運休に繋がり、荷主の不満→集荷の減少→中国航路の縮小という悪循環をもたらし、北陸3県の対中国貿易、したがってまた環日本海経済圏域内経済交流を停滞させることにもなるのである¹¹。

他方、環黄海経済圏を構成している北部九州・山口地域の対中国貿易を見てみよう。同じく97年の対中国輸出入金額は、山口県だけでも5億7145万ドルと、北陸3県を大きく凌駕しているし、福岡県に至っては30億4736万ドルと、北陸3県の実に8.4倍である¹²。

いま一つ比較をしておこう。北海道から福岡県までの日本海沿岸の1道1府11県による環日本海諸国（ロシア・中国・韓国・朝鮮）との貿易額（96年）は総額1兆6694億円で、相手国別の内訳は韓国8920億円（シェア53.4%）、中国5526億円（33.1%）、ロシア2049億円（12.3%）、朝鮮198億円（1.2%）であった。環日本海諸国との貿易といっても、韓国・中国との貿易が圧倒的である。そこで、日本海沿岸地域から山口県と福岡県とを除いて、これを環黄海地域とし、他の1道1府9県を環日本海地域として、両地域の比較をしてみたのが表1である。中国貿易・韓国貿易ともに環黄海地域2県の貿易額が圧倒的に大きい。最近の通関統計（1998年）を見ても、山口県と福岡県の韓国貿易額は各々3429億円と2408億円、中国貿易額は各々911億円と3652億円に上っている。ロシア貿易額も山口県が78億円、福岡県が412億円である。両県の3ヶ国との貿易額が全国の韓国・中国・ロシア貿易総額に占める割合は各々16.3%、6.1%、9.7%である¹³。福岡・山口両県は中国・韓国・ロシアとの経済補完関係を十分に現実化し得ているといつてよからう。

こうした事実は、環黄海経済圏を構成する北部九州・山口地域が環日本海経済圏の有力な構成地域でもあることを示唆している。したがって北陸地域は、北部九州・山口地域との連携を強めることで、環日本海経済圏域内の諸地域との経済補完関係を現実化することが可能となる。

ところで、輸送コストの削減を図って最寄りの地方港湾を利用する荷主企業が増えたことから、94年以降、釜山との間に定期航路を開設する地方港湾は飛躍的に増加している。最近も、韓国の高麗海運と興亜海運が釜山港と長崎・熊本・八代（熊本県）港を結ぶ定期コンテナ航路と、釜山港と伊万里（佐賀県）・八代港を結ぶ定期コンテナ航路を、各々就航させた¹⁴。中韓両国の協議により、99年から中国船による日韓間の、いわゆる第三国間輸送が可能になったという。中国船による日－中－韓の定期航路が、それも日中韓の地方港湾を相互に結び付ける定期航路が開設される可能性も大きい。東アジアの域内貿易（輸出）は、80年から96年までに9.5倍という急激な拡大を見せている（同時期の世界輸出の伸びは2.9倍であった）。北陸地域の九州・山口地域との連携の途は、例えば、北九州港・博多港・下関港等の中国・韓国航路を新潟港・伏木富山港・金沢港・敦賀港にまで延長させ、北陸経済の活性化を招来することになるかも知れないのである。

(3) エネルギー共同体の形成

理由の三つ目はエネルギー問題である。現在、我々は石油・石炭に依存しているが、石油は後

40数年で枯渇するといわれている。燃焼してもH₂Oしか出さないクリーンな水素は究極のエネルギーであるが、安全に燃焼させる技術が確立していない現状では、繋ぎとして天然ガスの利用が考えられている。というのは、天然ガス資源は比較的豊富であり、かつまた石油・石炭に比べて硫黄酸化物・窒素酸化物・二酸化炭素ともに発生量がきわめて少なく、環境負荷の小さいクリーンなエネルギーだと考えられているからである。ただし問題になるのは、タンカーで輸送する際、体積を600分の1にするために零下162度Cに冷却・液化しなければならず、この液化・貯蔵・再ガス化の設備や輸送用特殊タンカーの建造に多額のコストがかかるという点である。そこで、パイプラインを利用して輸送するという考えが出てくる。ロシアのサハリン州・イルクーツク州やヤクート（サハ共和国）には埋蔵量の豊富な天然ガス田があるが、日本からは比較的距離も近く、パイプライン建設の可能性が考えられるというわけである。

サハリンの天然ガス資源についてはPS（生産分与）方式による二つの開発プロジェクトがある。日米ロによる「サハリンⅠ」及び日米英蘭による「サハリンⅡ」である¹⁹。「サハリンⅠ」プロジェクトでは、最近、石油資源開発・丸紅・伊藤忠商事と米石油メジャーのエクソンとの間で、天然ガスの対日供給のためのパイプライン建設に向けた事業化調査の実施が決まった。「サハリンⅠ」のガスを北海道稚内沖を經由して日本海側を新潟まで輸送するルート（1300キロメートル）と太平洋側を回って北関東まで輸送するルート（1500キロメートル）とについて、海底の地形や潮流を考慮して建設資金や採算性を調査することになる¹⁸。

これに対して、シベリア・極東最大のガス田（埋蔵量8500億立方メートル）であるイルクーツクのコビチンスコエ鉱床の天然ガス資源に関しても、石油公団・東京ガス・住友商事等日本企業が開発プロジェクトに参加することになっている。このガス田は中国に近いこともあって、中国・韓国が購入の意思を表明しており、当面はモンゴルを經由して中国の北京までパイプラインを敷設する。余剰が出れば、さらに山東省から海底パイプラインを韓国・日本まで延長し、供給する計画である¹⁹。将来、コビチンスコエの北東部にあるヤクートの天然ガス資源（埋蔵量1兆立方メートル）との一体開発が進めば、対日供給量も増大しよう。加えて、豊富な石炭資源を有する中国が、西部の砂漠で太陽光発電を行い、その電力で水を電気分解して取りだした水素を添加して石炭のガス化を大々的に推進するようになれば、中国もガスの供給国になり得るかも知れない。無煙炭の埋蔵量の多い朝鮮も同様である。こうして、ロシア・中国・朝鮮がガスの供給国、韓国・日本が需要国として各々パイプラインで結ばれるエネルギー共同体が成立することになる。こうしたエネルギー共同体の成立は関係各国の相互依存関係を決定的なものとし、東北アジア地域の平和と安定に大きく寄与することになるだろう。そうして、こうしたエネルギー共同体の成立は、少なくとも環日本海経済圏と環黄海経済圏との統合を余儀なくさせるのである。

(4) モーダルシフトの進展

モーダルシフトの進展も、1日圏の拡大を通じて、環日本海経済圏・環黄海経済圏・北回帰線経済圏の統合を進め、東アジア地中海経済圏の成立を促すことになる。というのは、運輸省がト

74 「東アジア地中海経済圏」と域内協力の課題

トラック輸送から内航海運や鉄道へのモーダルシフトの必要性を主張するようになったからである。運輸省による物流政策の変更は、過度のトラック輸送への依存が、①交通渋滞と輸送速度の低下、②排気ガス中の窒素酸化物による大気汚染、③発ガン性物質ダイオキシンの発生、④運転手の不足、等を招いているとの現状認識によるものである。そうして運輸省がモーダルシフトの一環として開発したのがテクノスーパーライナー（TSL）とよばれる超高速貨物船である。TSLの能力は1000トンの貨物を積載して時速50ノット（93キロメートル）で500海里（930キロメートル）以上、荒天でも安全航行を維持できるというものである。運輸省は、首都圏と北海道、首都圏と九州との間の物流をトラック輸送からTSLに切り替えるべく、TSLの開発を急いできた。二分の一の実験船「飛翔」（全長75メートル、2785トン、16,000馬力ガスタービン2基搭載）を建造し、実際に走行させて貨物の積み卸し作業の実験も行った。しかし、TSLの建造費が100億～150億円と巨額に達し、実用化の目途は立っていない¹⁸⁾。

ところで、最近、フェリー最大手のブルーハイウェイラインと内航海運大手の川崎近海汽船が東京－苫小牧航路に世界最速の超高速貨物フェリーを各1隻ずつ就航させることになった。通常の貨物フェリーの1.5倍の30ノット（55キロメートル）の速力で航行できるために東京－苫小牧間は現在の30時間から20時間に短縮され、JR貨物列車より速くなるという。ともに総トン数は1万2500トン（8.5メートルトラック200台と乗用車46台搭載）で建造費は60億円である¹⁹⁾。TSLに比べると速度で後れをとるが、積載量は格段に多く、船価は半分で済む。ブルーハイ・川崎近海両社による超高速貨物フェリーの就航が決まって、TSLよりもはるかに経済的で、したがって現実的な超高速貨物船に関心が集まり、内航海運各社は一斉に超高速貨物フェリーの就航を計画し始めた。表にも見られるように、今後2～3年以内に、トラック輸送から、TSLではなく超高速貨物フェリー輸送へとモーダルシフトが進むことは確実となった。こうした超高速貨物フェリーが近海外航航路にも就航するようになれば、我々の1日圏は拡大し、東アジア地中海経済圏も現実味を帯びてくることになるだろう。

3. 域内経済協力の課題

東アジア地中海経済圏域内の連携・協力を進めて行く上で解決しなければならない課題がある。

表2 2～3年以内に就航予定の超高速貨物フェリー

航 路	総トン数
八戸－室蘭	6,200
大阪－新居浜	9,900
東京－苫小牧（2隻）	12,500
東京－釧路（2隻）	8,400
東京－苫小牧	11,000
東京－苫小牧	9,900
日立－苫小牧	5,800
東京－大阪－那覇	6,000
横浜－苫小牧－室蘭	500
神戸－西条－大分	500

注：建造計画の集計である。

出所：『日本経済新聞』1999年3月30日。

ここでは、そのうち重大だと思われる二つの課題について関説しておくことにしたい。

一つは、域内協力における都市間連携・協力の必要性である。その所以は、東アジア地中海における汚染の進行である。海の汚染は廃棄物の海洋投棄によって引き起こされると考えられがちであるが、それだけではない。すべての河川は最終的に海に流れ込んでいるのであるから、河川の汚染は必然的に海洋を汚染する。先述したように、ロンドン条約によって産業廃棄物の海洋投棄は原則的に禁止されるようになったのであるから、河川の汚染こそが海洋汚染の元凶となる。最近でも、人体への発癌性が指摘され、日本では71年に、中国でも83年に製造・使用が禁止されたはずの有機塩素系農薬ヘキサクロロシクロヘキサン（HCH、商品名BHC）類が長江（揚子江）の河川水に含まれて東中国海に流入していることが調査の結果判明し、漁業への影響が懸念されているという²⁰。沿岸諸国による汚染防止条約の締結は焦眉の急である。環境ホルモン（内分泌攪乱物質）の一種で、船底塗料に使われてきた有機スズが90年に規制された結果、最近になって巻き貝の生殖器異常が急減したことからも窺われるように、早期の適切な規制は不可欠である²¹。

にもかかわらず、南北朝鮮の対立や日朝の国交断絶といった政治環境の下では、政府レベルの汚染防止条約の締結は望むべくもない。したがって、沿岸諸都市が連携・協力して河川の汚染防除に取り組む以外に途はない。具体的には、都市相互の協議機関、例えば「東アジア都市会議²²」や「東北アジア都市間協議体²³」が、加盟諸都市の間で河川の汚染防除のための話し合いを行い、情報交換・経験交流を深めることが望まれる。加えて、こうした諸協議機関が閉鎖性を打破し、少なくとも汚染防除のためには相互に連携・協力を進めて行くことも重要である。さらにはまた、都市間の連携・協力の輪に未加盟の都市の参加を促して行くこと、そうしてそのためには、姉妹都市関係を利用することはもちろん、姉妹都市関係を持たない朝鮮の諸都市にも積極的に働きかけて行くことが重要である。

もう一つの課題は、地方と中央政府（または政府機関）との連携・協力である。環黄海経済圏も環日本海経済圏も、各々を構成しているのは基本的に地方である。しかし、それらが統合されて東アジア地中海経済圏になると朝鮮半島は全体がその範囲に含まれ、したがって韓国と朝鮮は、地方ではなく国全体が構成要素となる。その結果、地方相互の経済交流に加えて地方と中央政府（あるいは政府機関）との連携・協力も必要となる。そこで、連携・協力のために協議や協定の締結という段取りになるが、ここで問題が生じる。地方と中央との間、具体的には地方機関と中央政府機関との間では対等な協議・協定の締結は難しいからである。

例えば、図們江開発プロジェクトにおいても、資金不足を別にすれば、プロジェクトの進捗を妨げているのは、国によって開発プロジェクトの推進主体が異なり、対等な協力関係が構築できないことにある。事実、図們江から日本海へ出ようとする吉林省の当初の構想は、その実現のために朝鮮の中央政府相手に出海権の承認を得る交渉が不可欠であり、断念せざるを得なかったのであった。ことは外交問題であり、地方政府では交渉のテーブルに着くことすら叶わないからである。

もう一つ別の事例を示しておこう。内陸国家モンゴルも海への出口を確保したいと思っている。

東アジア諸国とは中国の天津港やロシアのポスートチヌイ港を窓口に貿易取引を行っているが、もっと短いルートで日本海への出口を確保したいところである。そこで、吉林省がザルビノ港・羅津港・清津港と、日本海に三つの出口を確保したことでもあり、内蒙古自治区との国境地域の鉄道を修復し、内蒙古・吉林省を経てこれらの港を窓口に日本や韓国との取引を増やしたいと願っている。吉林省も新たなユーラシア・ランドブリッジの完成を意味するモンゴルのこの構想に関心を寄せているが、共同開発構想として具体化しているわけではない。日本や韓国でも同構想には関心が高い。にもかかわらず、モンゴルと中国の共同開発、韓国と日本の協力という形を採れないでいるのは、モンゴルは中央政府、中国は吉林省、韓国は中央政府、日本は地方自治体というように、推進主体や協力機関がバラバラで対等な協力関係が構築できないからである。

これに対して、中国吉林省によるロシア連邦ザルビノ港賃借及び鉄道敷設プロジェクトは、吉林省人民政府及び吉林省鉄路港口指揮部とロシア沿海地方行政公署及び極東鉄路局との間で協議され、協定が結ばれて、進行している。資金不足で工期は予定より大幅に遅れたが、96年10月末には線路の敷設は完了した。ともに地方機関であるから、協議・協定に形式上の問題はなく、容易に対等な協力関係が構築されたのである。

それでは、中央政府機関と地方機関との協力関係の構築は全く不可能なのであろうか。実は、そうでもないのである。筆者が「九州方式」と称して注目している方式、すなわち中央官庁の地方出先機関が繋ぎ役を果たすことで、外国の中央政府機関と日本の地方機関との間で対等な協力関係が構築されているのである。いま少し、敷衍しておこう。

九州は、面積4万4400平方キロメートル、人口1470万人、GDP4854億ドル（1995年）と、ほぼオランダ1国に匹敵する経済規模を備えている。したがって、九州独立を求める動きもある。独立は無理にしても、自分達の将来は自分達で決めたいという考えを持つ人はきわめて多い。というのは、九州北部はエネルギー・重化学工業基地、九州南部は食糧基地として日本経済に貢献してきたにもかかわらず、中央政府にはいつも裏切られてきたという思いが強いからである。こうして、アジアに近いという地理的条件を活かし、比較的整った空港・港湾設備を利用して、近隣アジア地域との交流をバネに地域の活性化を図るようになったのである。

ここで特筆すべきは、地方自治体に加えて、通産省の出先機関である九州通産局が「アジアとの共生」を標榜し、地域の国際化に取り組み始めたことである。具体的には、九州の自治体（7県・2政令市）や経済諸団体を糾合し、韓国・中国を相手に、両国の政府機関を含む諸機関との間で産業・技術交流を推進しているのである。日本では初めて、一地方が外国の政府を相手に対等な交流・協力関係を締結したというわけである。「九州方式」である。

関係者の話では、中国との関係樹立は比較的容易で、90年にミッションを派遣して中国国家科学技術委員会との間で定期協議の開催に合意、翌91年に「九州・中国産業技術協議会」を設立した。これに対して、韓国との交渉は、韓国産業資源部が地方機関との交流を拒否したために難航したが、92年にコリアフェスタ（韓国優良製品見本市）を北九州市で開催し、入場者・契約額ともに同年開催の東京会場を大きく上回る成果を上げたことから流れが変わったという。韓国の九

州への関心が高まったからである。こうして、93年に九州通産局・北九州市・経済諸団体が訪韓した際に「九州・韓国経済交流会議」の設置について合意をみたのである²⁴⁾。

上に見たように、一地方が外国の政府機関と対等な交流・協力関係を樹立できたのは、地方機関であるとはいえ、通産省の出先機関である九州通産局が繋ぎ役を果たしたからである。同じ地方機関でも、地方自治体では不可能であったことは容易に想像されよう。中央官庁の地方出先機関が繋ぎ役を果たすことで、地方諸機関と外国の中央政府機関との間に対等な交流・協力関係を構築するという「九州方式」を応用することで、東アジア地中海経済圏域内の経済交流・協力も大きく前進するのではないかというのが、筆者の考えである。さらにはまた、この「九州方式」にODA（政府開発援助）の使用が認められるようになれば、経済協力推進のネックになっている資金不足問題にも解決の糸口が見出されることになるだろう。

注

- 1) 詳しくは、『朝日新聞』（西部版）1989年3月15日の「黄海経済交流圏2」を参照されたい。
- 2) 環黄海経済圏に関する筆者の最初の論文の表題は『『環黄海・日本海経済圏』形成の可能性』である（『経済評論』37巻12号（1988年12月）所収）。
- 3) 拙稿「NIEs・ASEAN・中国の成長戦略と九州経済」（財九州経済調査協会『アジア時代と地域経済—1988年度九州経済白書』1989年2月）を参照されたい。
- 4) 研究の成果は、財九州経済調査協会『2010年の九州経済—東アジア地中海地域との共生—』（1994年8月）として刊行された。
- 5) 国分直一『環シナ海民族文化考』（考古民俗叢書15）慶友社、1976年。
- 6) ロシアは96年4月の原子力安全サミットで、これまで続けてきた放射性廃棄物の日本海への投棄を97年以降禁止すると公約した（『朝日新聞』1996年3月9日）。しかし、原子力潜水艦から出る放射性廃棄物が相当量溜まっているといわれ、放射性廃棄物の貯蔵・処理施設の建設が遅れれば、97年以降も海洋投棄は続行されることになるかもしれない。
- 7) ゼロ・エミッションについては、三橋規宏『ゼロエミッションと日本経済』岩波新書、1997年を参照されたい。なお、事業所が単独でゼロ・エミッションを目指す事例は最近増えつつあるが、工業団地全体が計画段階から取り組む試みも始まったという（『日本経済新聞』1999年3月31日を参照）。
- 8) 黒竜江省の国境貿易統計数字は『中国対外経済貿易年鑑』1998～99年版、丹東市の国境貿易統計数字は筆者の聞き取り調査による。
- 9) 税関統計、ただし円表示を平均為替レート（1ドル＝120.99円）でドル換算した。
- 10) 北陸環日本海経済交流促進協議会『北東アジア地域における物流の現状・展望と北陸の対応』同会、1999年。
- 11) 伏木富山港の中国航路が98年10月から天津寄港を中止、金沢港・敦賀港の大連航路が97年7月か

78 「東アジア地中海経済圏」と域内協力の課題

ら休止、同上海航路が98年9月から休止している。また、98年10月の荷主企業へのアンケート調査によれば、寄港頻度が少ないことや利用航路がないことを北陸港湾の問題点としている。詳しくは、北陸環日本海経済交流促進協議会の同上書を参照されたい。

- 12) 税関統計、ただし円表示を平均為替レート（1ドル＝120.99円）でドル換算した。
- 13) 門司税関統計及び『通商白書』（平成11年版）より算出。
- 14) 『日本経済新聞』1999年6月18日。
- 15) 詳しくは、ビクターD.カラシニコフ「極東における石油・天然ガス開発プロジェクトとPS法」（環日本海経済研究所『ERINA REPORT』1996年12月号）を参照。
- 16) 『日本経済新聞』1999年5月14日。
- 17) 『日本経済新聞』1997年6月24日、同28日、同7月28日、同10月21日、同11月18日、『朝日新聞』1998年3月2日等を参照。
- 18) TSL導入の諸条件に関しては、(財)シップ・アンド・オーシャン財団『超高速船の導入の円滑化に関する調査報告書』1996年を参照されたい。なお、TSLの実験船「飛翔」は、静岡県に防災船として購入され、フェリーに改造されて清水港と下田港を結ぶ定期航路に就航している。
- 19) 『日本経済新聞』1999年3月30日。
- 20) 『日本経済新聞』1999年6月5日付け夕刊を参照。
- 21) 『日本経済新聞』1998年4月4日。
- 22) 北九州市と下関市が各々の中国・韓国の姉妹都市との間で設立した都市会議。当初は、大連・青島・釜山・仁川と黄海沿岸の都市で構成されたから「環黄海6都市会議」と称したが、その後加盟都市が増えて「東アジア都市会議」と改称。現在は、原加盟6都市に天津・煙台・蔚山を加えた日中韓9都市が構成メンバーである。
- 23) 韓国蔚山市が人口100万人の広域市に昇格したことを記念して、96年に姉妹都市である中国長春市・ロシアのウラジオストク市・日本の山口県萩市と北九州市との間で組織した協議機関である。
- 24) 筆者の聞き取り調査。

The “East Asian Mediterranean Economic Sphere” and the Issues of Inter-regional Cooperation

OGAWA Yuhei

(Seinan Gakuin University)

The author calls the unification of the local economic sphere of the Yellow Sea-rim, Sea of Japan-rim and Tropic of Cancer the “East Asian Mediterranean Economic Sphere”, because of the similarity of latitude and size, and the close resemblance of form, between the area containing the Yellow Sea, the Sea of Japan and the East China Sea, and the Mediterranean Sea in Europe.

Why the local economic sphere of the Yellow Sea-rim and Sea of Japan-rim should be unified? Because we must protect these two seas together against pollution due to their close connection.

The issues of cooperation in the East Asian Mediterranean Economic Sphere are as follows. ① Given the present situation of antagonism between North Korea and South Korea, and no diplomatic relations between Japan and North Korea, it would be impossible to expect a pollution prevention treaty on the government level. ② It is not likely to establish corresponding relation between countries in respect that the different department operating the development project in each country.