

セッションD 開発金融協力



趣旨説明

ERINA調査研究部長
三村光弘

このセッションは、セッションA、B、Cで話し合われたようなプロジェクトに必要な資金をどうするのか、というものである。北東アジアはこれまで、国際金融協力が実行できない地域であった。この地域の発展を促進するためには国際金融協力を行わなければならないが、それを現状の中でどのように実現していくのか、そのなかで必要なことは何か、この地域の人々が開発金融協りにどういう考えを持っているのか、新潟にとって開発金融協りがどのような意味を持つのか、などについて専門家の皆さんと議論していきたい。



国際金融協力学スキームの構築に向けたケーススタディ： ASEANインフラファンド

アジア開発銀行（ADB）首席エコノミスト
ジン・シン

私からは、ケーススタディを用いながらASEAN Infrastructure Fund（AIF）が実際にどのような形で運用されるのかについて話したい。

インフラというのは常に必要とされるものである。この地域は現在、経済的に大きく発展し、相互の結びつきが強くなっている。明らかなことは、物理的にこの地域を連結するために、インフラを開発する資金が必要となることである。AIFは、資金調達制度を担う一つのオプションとして提案される。

本日はまず、アジア開発銀行（ADB）について触れる。日本はADBの創立メンバーの一員であり、60カ国以上のメンバー国の中で、アメリカと並んで出資比率が最も大きい国である。次に、この地域におけるインフラの資金需要、その規模の大きさについて触れる。三番目にきょうのプレゼンの主要なテーマであるAIFについて話す。過去3年、私はAIFを実行するためにすべての時間をささげてきた。特にこの12カ月は、私にとってもAIFにとっても非常に重要な1年間であった。その進捗状況について報告する。さらに、今回の会議でテーマとなっている経済協力に対して、

このような資金協力がどのような影響を与えるか、どのような改善点があるかについて話すこととする。

ADBは1966年に設立され、メンバー国は86カ国、アメリカと日本が最大の出資国となっている。59カ国からの2,800人の職員を抱える。アジア太平洋地域において、さまざまな貸付や支援を行う。

インフラについて、地域別にその需要を見てみよう（図1）。年間ベースで見るのは少し無理があるが、ASEAN、

図1 地域別インフラ需要（2008年）

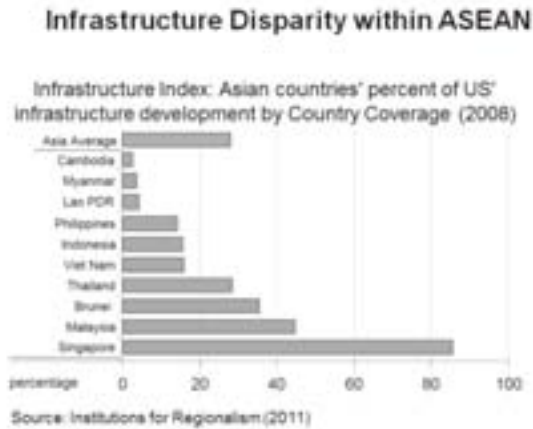
Region's Infrastructure Demand

Global Comparison in Infrastructure Coverage (2008)

| Item | Roads (km) (number) | Rail (km) (in 1,000 people) | Phone | Electricity | Clean Water (Percentage) |
|---------------|------------------------|--------------------------------|-------|-------------|-----------------------------|
| ASEAN | 10.51 | 0.27 | 3.53 | 71.68 | 86.39 |
| Asia | 12.83 | 0.53 | 3.47 | 77.71 | 87.72 |
| OECD | 211.88 | 3.21 | 13.87 | 99.80 | 99.43 |
| Latin America | 14.32 | 2.48 | 6.11 | 92.70 | 91.37 |
| Africa | n.a. | 0.05 | 1.42 | 29.50 | 58.36 |

ASEAN = Association of Southeast Asian Nations, km = kilometer, OECD = Organisation for Economic Co-operation and Development.
Source: Asian Development Bank (ADB), United Nations Development Programme (UNDP), and the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), 2010. Path to 2015: MDG Priorities in Asia and the Pacific, New York and Bangkok.

図2 ASEAN域内のインフラ格差



アジア太平洋地域、OECD、ラテンアメリカを並べると、この地域の遅れが見て取れる。アジアがこの先、世界の主要な経済地域になっていくということは、インフラの拡大がもっと大きなものになっていくことを意味している。それに対するファイナンスも、劇的に伸びていくことになることが考えられる。

AIFの話をする上で重要なのは、インフラの質と量の欠如だけではない。さらに重要なのは、その格差である。ASEAN諸国内でも、国ごとに格差がある。シンガポールやマレーシアが比較的良い立場にある一方、カンボジア、ミャンマー、ラオスなど大きく遅れた国々もある（図2）。だからこそ、インフラ・ファイナンスではASEAN地域の貧困国に対して特に注意を払わなければならない。

公共セクター（ADB、世界銀行、JBICなど）がファイナンスの需要を満たすことができない場合、民間セクターがその残りの需要を満たすことができないだろうかと考えがちであるが、過去10年間、アジアにおける民間投資はこの地域の需要を満たすに至っていない（図3）。アジア太平洋地域における民間投資先のトップ2は中国とインドであり、その約半分を占めている。貧しい国々、発展が遅れている国々は、インフラの在庫という面だけでなく、民間セクターの投資を誘致する上でも、困難を極めているのである。

さて、ADBは東南アジアに対してどのようなインフラ・ファイナンスを行っているだろうか。Project finance capacityは、東南アジア全体3年間で約100億ドル、年間30億ドルになる。その内、3分の2（年間20億ドル）がインフラに使われている。それでも需要に追いついてはいない。アジア開発銀行研究所（ADB I）によると、東南アジアでは年間約600億ドルのインフラ投資が今後10年間にわたり必要だという。ADBや民間セクターの資金提供では

図3 民間投資の世界比較

| (2000-2010) | Number of Projects | Financing Amounts (\$ Billions) |
|------------------------|--------------------|---------------------------------|
| East Asia & Pacific | 908 | \$209 |
| ME & North Africa | 102 | \$63 |
| Europe & C. Asia | 289 | \$240 |
| South Asia | 501 | \$267 |
| L. America & Caribbean | 688 | \$400 |
| Sub-Sah. Africa | 249 | \$106 |

Source: World Bank FPI Index

かなり不十分であり、だからこそAIFが構想された。

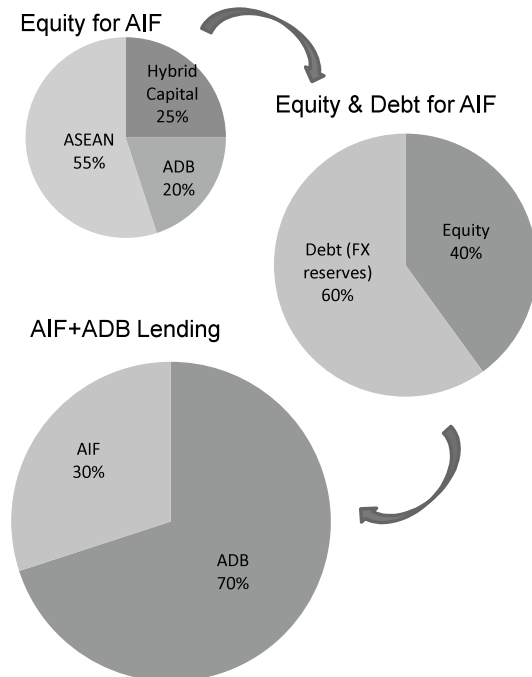
AIF設立の背景を述べると、まず2006年からこの動きが始まった。この年、ローレンス・サマーズ氏（元米国財務長官）がインドで次のように述べた。アジア太平洋地域では、インフラ開発が必要、そのためのファイナンスが必要、ADBや世銀の援助が必要といわれるが、この地域には何兆ドルもの外貨準備金がある。これが中央銀行の管理下にあるが、効果的に使われていないのではないかと。外貨準備金は国債、とくにアメリカのインフラに役立つ債権を買うために使われ、自分たちのインフラのために使われていない、と彼は指摘したわけである。これがAIF設立の大きな理由となった。

2006年、ASEAN地域の財務大臣会合において開発融資のための組織作りが提案され、マレーシアの音頭でタスクフォースチームが立ち上がった。しかしそのメカニズムの設計作業は技術的に非常に難しく、2009年、ADBに対して協力要請がなされた。これがAIFとなり、2011年9月、株主合意書がASEANの各財務大臣やADB総裁の間で締結された。

ADBにはAIFの管理者として、株主として、共同資金提供者として、という3つの役割がある。AIFはファンディングメカニズムとしてつくられ、この地域に必要なインフラ開発はAIFで賄う。まず、AIFの資金はADBとASEAN各国が株式で出資し、さらにハイブリッド・キャピタルあるいはパベチュアルボンドと呼ばれる証券で構成される。AIFはこれを基に債権を発行し、この地域の中央銀行が買い付け、そこで外貨準備金が入ってくる。およそ40%がADBや加盟国の資金、60%が加盟国の外貨準備金による債権となる。さらにADBは共同資金提供者として常にAIFに協力し、ADB70%、AIF30%の比率で資金提供している（図4）。AIFは、真の意味で必要な資源を利用し、主要なインフラプロジェクトに着手することができるようになっていく。もちろん、共同資金提供はAIFとADBの

図4 AIFのメカニズム

Background: ASEAN Infrastructure Fund (3/4)



Equity Structure for the AIF

| Item | Tranche 1 | Tranche 2 | Tranche 3 | Subtotal |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| ASEAN | 111.8 | 111.6 | 111.6 | 335.2 |
| Brunei | 3.4 | 3.3 | 3.3 | 10.0 |
| Cambodia | Unit | | | 0.1 |
| Indonesia | 40.0 | 40.0 | 40.0 | 120.0 |
| Lao PDR | Unit | | | 0.1 |
| Malaysia | 50.0 | 50.0 | 50.0 | 150.0 |
| Philippines | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 15.0 |
| Singapore | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 15.0 |
| Thailand | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 15.0 |
| Viet Nam | 3.4 | 3.3 | 3.3 | 10.0 |
| ADB | 50.0 | 50.0 | 50.0 | 150.0 |
| Subtotal | 161.8 | 161.6 | 161.6 | 485.2 |
| Hybrid Capital | | | | 162.0 |
| Total | 161.8 | 161.6 | 161.6 | 647.2 |

Notes: (1) In US \$ Dollars
 (2) "Units" = \$100,000
 (3) Tranche 1 = 2012

間だけでなく、それ以外のパートナーも常に求めている。

昨年来、AIFには大きな進歩があった。2012年4月に正式発足し、5月に最初の理事会が開かれた。明日（3月20日）には第2回の理事会があり、私はこの後すぐに新潟を発たなければならない。

実際の運用面でもAIFは順調に進んでいる。AIFはマレーシアにおける法人と設立されたが、マレーシア政府はAIFを免税対象とし、為替管理対象外とするなど、特恵待遇を与えている。このような中で、2013年から正式に貸付行為が始まる。

AIFは年間3億～3億5千万ドルのインフラ・ファイナンスを考え、最終的には10億規模を予定している（図5）。ADBは共同資金提供者として20億～25億ドルを提供することになっている。

今後、われわれがなすべきことは何か。まず、ミャンマーをAIFの11カ国目の最終メンバーとすることである。この会議でも、金融協力が必要な国の名前がいわれ、その国が国際金融機関のメンバーでない場合どうするのが問われている。このときに、ミャンマーが思い浮かんでくる。ミャンマーは国際社会に参加し、国際ルールを守り、国際社会の期待に応えることが比較的短い時間でできる、と私は考えている。正規なプロセスはまだ始まっていないが、もし私が来年のこの会議に戻ってくるのであれば、11番目のAIFメンバーとしてのミャンマーを発表できるのではない

図5 AIFの暫定プロジェクト（国／分野別）

AIF: Tentative Project Pipeline

Table 1: Country Exposures

| Country | Amount (\$ million) | Exposure |
|--------------|---------------------|---------------|
| Cambodia | \$ - | 0.0% |
| Indonesia | \$ 280.00 | 27.5% |
| Laos | \$ 65.00 | 6.4% |
| Malaysia | \$ - | 0.0% |
| Philippines | \$ 325.00 | 31.9% |
| Thailand | \$ - | 0.0% |
| Viet Nam | \$ 350.00 | 34.2% |
| Total | \$ 1,020.00 | 100.0% |

Table 2: Sector Exposures

| Country | Amount (\$ million) | Exposure |
|---------------|---------------------|---------------|
| Transport | \$ 425.00 | 41.7% |
| Energy | \$ 340.00 | 33.3% |
| Water/Air/Sea | \$ 225.00 | 22.1% |
| Others | \$ 50.00 | 4.9% |
| Total | \$ 1,020.00 | 100.0% |

かと思っている。

第二に、AIFは真の意味での投資ツールとして、加盟国の外貨準備金を債権として有効に使えるようになっていなければならない。今年からフル稼働する中で、今後は開発パートナーとともに、具体的なプロジェクト、具体的なアイデア、具体的な作業分野についてもこの会議で発表ができれば、と考えている。

第三に、われわれは、AIFを官民パートナーシップ（Public-private partnership, PPP）とできるだけ関連付けていきたいと考えている。そうすれば、民間投資をこの

地域に呼び込むことができる。冒頭、民間投資が進んでいないという話をしたが、AIFやADBが保障することによって、民間投資のリスクを緩和することができる。初めから大規模なプロジェクトを始めることはできないが、ある程度のメカニズムをつくりたいと考えている。

インフラ・ファイナンスは今後、この地域の開発にとっ

て大きな課題となっていく。開発のパートナーとして、われわれは関係国と互いに協力し合わなければならない。その中で考えるべきことは、わざわざ新しい組織をつくるのではなく、既存の組織を最大限に使いこなし、加盟国に対して最大限のメリットを提供できる、そのようなものを考えるべきである。



日本の国際金融協力のケーススタディ

国際協力銀行（JBIC）執行役員、インフラ・ファイナンス部門長
前田 匡史

私からは三つのポイントに触れていきたい。第1に、国際協力銀行（JBIC）として、アジア通貨危機やリーマンショックなどの危機に対応するどのような支援ができるのか。第2に、ASEANも含め広域のインフラ開発支援をどのように行い、どのような役割や機能を提供していけるのか。第3に、新しいアプローチとして、サブリージョナルおよび二国間での金融協力をいかに打ち立てていくか。北東アジアの状況変化に伴って、このようなスキームが必要になってくるのである。

まず1990年以降の危機対応支援の状況を述べる。JBICを通じた日本の危機対応支援実績は1998年、2009年に倍増している（図1）。

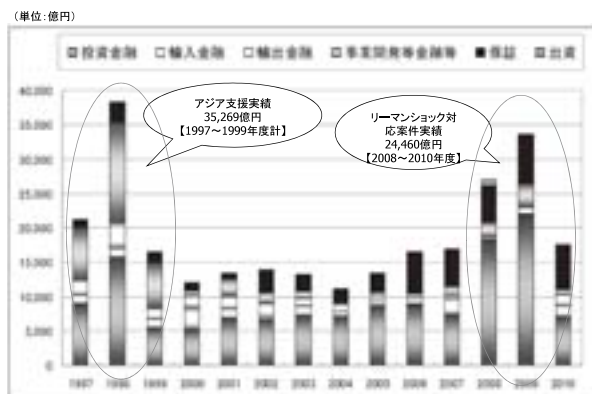
98年はアジア通貨危機緩和のために支援を行い、09年はリーマンショック対応支援を反映している。アジア通貨危機の際には、タイを最大に、アジア各国に対してJBICを通じたアンタイドローン（日本からの輸出・投資に紐づか

ない資金供与）、および日本企業の海外投資支援ツールである投資金融を積極的に供与することで危機対応支援を行った。

リーマンショックの際には、直接的な投資金融から離れ、アジア各国に対してJBICを通じたサムライ債発行への保証供与、および地場金融機関への流動性供給等の貿易金融支援を積極的に行った。

最近では、金融危機が起こる前に、さまざまな手を打っておこうという取り組みを行っている。たとえば2012年7月、インドネシア政府との間で、国際金融市場の混乱に対する同国政府の危機対応能力を強化するための予防的措置として、世界銀行、アジア開発銀行、豪州政府と協調する形で、総額1,200億円限度（JBIC分）の融資枠を設定する貸付契約に調印した。直近では2013年1月、ミャンマー政府に対し、同国のアジア開発銀行（ADB）および国際開発協会（IDA）に対する延滞債務解消のためのブリッジローンを供与した。ブリッジローンにより、ミャンマーは国際金融市場へ復帰できるようになる。

図1 国際協力銀行（JBIC）を通じた日本の危機対応支援実績



次に、ASEANの連結性の向上など日本の広域インフラ開発支援について述べる。2010年10月のASEAN首脳会議において、ASEAN地域内の連結性強化に向け15の優先プロジェクトを提案した「ASEAN連結性マスタープラン」が採択された。ASEAN連結性強化の一環として、メコン地域では、ベトナムからミャンマーを結ぶ東西回廊、ベトナムから中国を介してタイ・バンコクに至る南北回廊の整備が計画されている（図2）。東西回廊は、インド洋への物流経路となり、日本にとっても中東からの重要資源等の

輸送に際してマラッカ海峡等の通行を迂回する手段にもなる。

連結性強化の研究事例として、ERIA（東アジア・アセアン経済研究センター）の活用がある。2009年6月の東アジア・サミット共同声明で、各国首脳はERIAに対し、地域の経済成長の促進及び地域統合深化のための政策提言の提出を依頼した。これを受け、ERIAは各経済回廊等の経済効果に関する分析（GSM: Geographical Simulation Model）を行い、その成果である「アジア総合開発計画」を2010年10月の東アジア首脳会議にて提出し、同会議で採択された。これにより、東西回廊の南北回廊に対する経済効果面での優位性が明らかになった。

その東西回廊において、ダウエイ経済特区開発プロジェクトという大規模な経済特区プロジェクトが展開されている。ミャンマー南部に商工業地区（20,500ha）とタイ国境

までの160kmのアクセス道路を建設するもので、メコン南部経済回廊（ベトナム～カンボジア～タイ～ミャンマー）の西端にあたり、マラッカ海峡を経由しないインド洋への運輸ルートのゲートウェイの役割を果たすことになる。2012年、タイ・ミャンマーで合意され、日本の協力も求められている。

このような大規模プロジェクトは、どのように実現されるだろうか。デリー・ムンバイ産業大動脈構想（インド）を例に見てみよう。プロジェクトの規模は90億ドル以上といわれている。デリー・ムンバイ開発会社（DMICDC）を使いながら資金拠出を行い、大規模なプロジェクトを展開していこうとしている（図3）。

AIFとの連携についてはシン氏の報告に譲るが、日本としてもAIFと緊密な連携を築いていきたいと考えている。特にPPP関連のプロジェクトには積極的に関与していきたい。

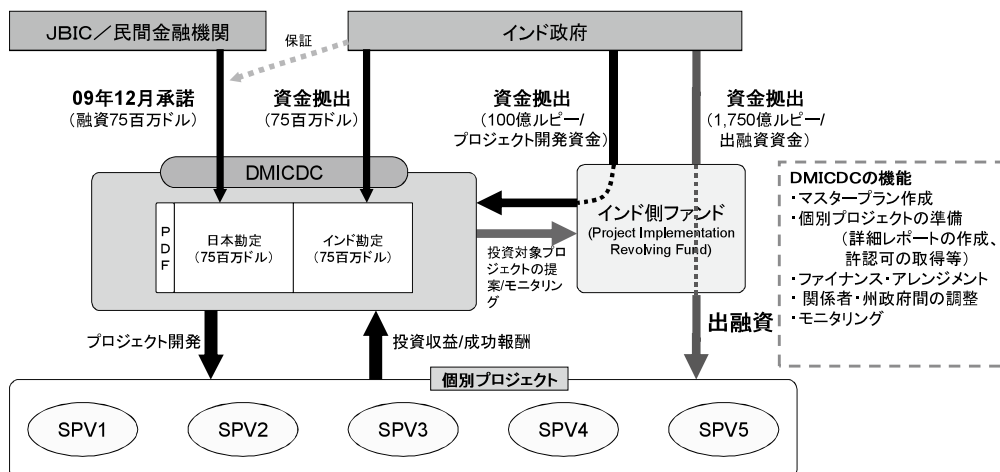
もう一つ、Credit Guarantee and Investment Facility（CGIF）を紹介する。ASEAN+3域内の企業等の発行する債券に保証を供与する信託基金（CGIF）に、JBICは日本を代表して2億ドルを注入した。その他の投資額は、中国＝2億ドル、ADB＝1.3億ドル、韓国＝1億ドル、ASEAN加盟10カ国＝0.7億ドルとなっている。

では、幅広い地域でのインフラをどのように達成していくのか。北東アジアでは、パズルのミッシングパーツのように、インフラが欠けている部分がある。また、日本・中国・韓国・モンゴルはADBのメンバー、日本・韓国・モンゴル・ロシアはEBRDのメンバーであり、これに対し北朝鮮はそのいずれにも加盟していない。そこで、新しいメカニズムを構築していこうという考え方があ。例えば、

図2 ASEAN連結性強化



図3 デリー・ムンバイ産業大動脈構想



地域を網羅する銀行である。

北東アジアでは、たとえば中国経済が発展しても、その中には貧しい地域がある。ロシア、モンゴル、朝鮮半島の一部も同様である。この地域では、地方政府・地方自治体を巻き込むことが必要になってくる。このような北東アジアにおける国境を超えたプロジェクトの一つに、中国・連運港開発プロジェクトがある。カザフスタン、ロシアにつながる江蘇省・連運港は、日韓ともつながる物流基地であり、その連運港を開発するとともに、スマートシティ化しようというプロジェクトである。われわれはグリーン技術など、日本の最先端の技術を導入する支援を行っている。将来の協力の一つの形ではないかと考えている。

ロシア極東・シベリアについては、プーチン大統領がこの地域の開発に強い意欲を示している。われわれはロシア当局とさまざまな会合もち、共同で投資を行うプラットフォーム、投資ファンドを構築することができないか、検討を行っている。具体的には、ロシア政府が2011年に設立

したロシア直接投資基金（RDIF）との投資協力を模索している。

最後に、既存のアプローチから新アプローチに移行していく考えを示したい。これまでを振り返ると、この地域では日本と韓国のみがドナーとなりえた。しかし10年後はどうか。いまや中国がGDPの観点で日本の経済力を超えている。この地域には複雑性があり、ADBやEBRDなど国際金融組織の重複がある。しかし、真の意味の開発、真の意味での協力にはまだまだ不足している余地がある。このことへの対応として、地域を網羅する銀行がカギになるかどうかはわからないが、現実を注視していくことが必要である。仮に各国政府や地方政府を巻き込むことができれば、これまでと異なった形でのアプローチができるのではないか。新しいアプローチを強化することによって、この地域の安定と繁栄に貢献できると、個人的には確信している。



ロシア東部における金融協力の可能性

外国貿易銀行（VTB）ハバロフスク支店長
エフゲニー・オルロフ

ロシアの銀行がこの会議に参加させていただくのは初めてのことと思う。私からはまずVTBグループについて、そしてその極東での活動について数字を挙げながら紹介したい。次に、極東での貿易促進のために政府レベルや地方レベルでどのような組織があるのか、アジアにおけるファイナンスの事例について述べていきたい。

VTBグループはロシア初の国際的銀行グループであり、現在30の銀行・金融機関が20カ国で活動している。アジア太平洋地域では、上海、ニューデリー、シンガポール、香港に支店がある。ロシアの銀行市場のあらゆる指標で上位にあり、その資産は2,340億ドル（7兆2,000億ルーブル）である。極東において中核となっているのがハバロフスク支店で、すでに20年以上、活動している。ほかにウラジオストク、ブラゴベシチェンスク、ペドロパロフスク・カムチャツキー、マガダン、ヤクーツク、ユジノサハリンスクなど極東全域にまたがってオフィスがあり、地域の銀行市場においてローン・ポートフォリオで14%、リソースで15%、対外経済活動融資では39%を占めている。

極東における対外貿易額は365億ドルにのぼり、うちAPEC諸国が307億ドルを占めている（2012年）。おもな取引相手国は韓国（103億ドル）、中国（100億ドル）である。2012年の極東の対外貿易額は、前年より6.8%増加した。

極東からの輸出を促進する組織をいくつか挙げる。まず、ハバロフスク地方その他の行政府のもとでつくられている地域レベルの支援機関があり、中小企業がその製品を外国市場に出せるように、国際見本市への参加、情報・コンサルティング提供、利息補填などの支援を行う。

極東レベルでは、2012年に「極東バイカル地域発展基金」の活動が始まった。これはこの地域の各自自治体の発展に資することを目的としており、150億ルーブルの基金を開発し、今後は1,000億ルーブルまで拡大する目標がある。

連邦レベルでは、まず輸出信用・投資保険庁（EXIAR）があり、プロジェクトやビジネス・コンセプトの評価、対外経済銀行（VEB）や民間銀行の融資のための審査などを行っている。さらに、直接投資のための基金も設置されている。前田氏が言及したロシア直接投資基金（RDIF）

のことであり、VEBの100%子会社である。準備資金は100億ドルで、世界的な投資基金や大手投資企業とともにさまざまなプロジェクトで共同出資することになっている。JBICとともに共同基金の検討をしていることも前田氏が言及した通りである。中国との投資基金についても合意している。

各国通貨との決済も可能になっている。ルーブルと中国元では中国農業銀行黒龍江支店、中国工商銀行モスクワ支店、中国銀行上海支店、香港上海銀行（HSBC）モスクワとの間で、ルーブルと日本円では東京三菱UFJ銀行、北海道銀行と、韓国ウォンでは韓国外換銀行、ハナ銀行、新韓銀行と決済を行っている。VTBはこの地域の中国元決済の半分を担っており、日本円との決済の準備を進めている。

これまで行われたプロジェクトの実績を紹介する。まず2003年、ロシアの木材加工会社向けの設備輸入のために、JBICの3年融資スキームを構築した（図）。JBICはシェレメーチエヴォ国際空港（モスクワ）の改修にも2億ルーブ

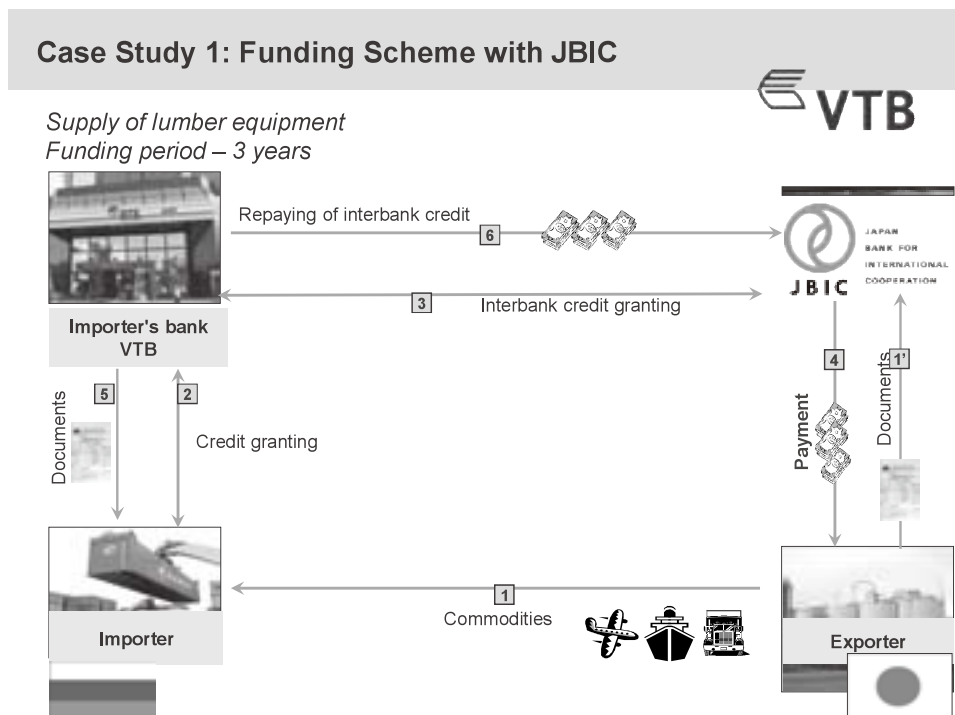
ルの融資をしている。

次に2004年、通信機器を中国からロシア大手企業に輸入するため、中国輸出信用保険公司（SINOSURE）と協力し、7年間の資金供与を取り付けた。韓国とは2年前、VTBが銀行保険を供与し、ハバロフスク空港などの改修に仁川国際空港が参加するスキームをつくった。

ロシア・ルーブルは2008年から2012年にかけて下落が続く、輸出拡大につながったが、その後はルーブルが強くなってきている。アジア・太平洋地域からの輸出促進につながるものと思っている。

これからのロシア極東とアジア・太平洋地域では、さまざまな通貨を使い、外貨リスクのヘッジングを行いながら、決済をしていくことになる。また、ロシアとしては今後、大型のインフラ整備を極東で進めていくことが重要になる。この地域では5兆ルーブルを超える大型プロジェクトが見込まれている。国際的な金融機関の協力が望まれる。

図 JBICとの融資スキーム





インフラ開発のダイナミクス

韓国国際金融センター理事長
ハン・テクス

このような会議には昨年はじめて参加し、言葉は悪いがずいぶんバカなことをやっているな、という感じがした。実務家として直感的に思うことは、北東アジアは資源を持っている国と持っていない国とに分かれていることである。たとえばOPEC諸国とOECD諸国とでいったい何ができるというのか。経済協力といっても、正直に言って、この地域の問題は政治主導でやらないと難しい、と思っていた。昨年、私が提案したのは、北東アジアでインフラストラクチャーファンドをつくらう、ということであった。きょうはASEANインフラファンドの話、JBICのインフラ投資の説明があった。私の結論は、北東アジアの開発を専門にするインフラストラクチャーファンドをつくる必要がある、ということである。

インフラストラクチャーとはどういう意味を持っているのか。グローバルな観点から、地域的な観点から、どういう意味があるか。インフラ投資は経済にとって「Driver of Engine」である。2年前、アジア開発銀行が2050年までの長期経済見通しを発表した。楽観的な見方では、300年前になくなったアジアの時代を再び取り戻せる、というものであった。その予測の中でも「Engine of Growth」がインフラ投資であることが指摘されている。今後、どのくらいの規模でインフラ投資が行われていくであろうか。2012年の世界のインフラ投資は2.6兆ドルであった。その中で、銀行の役割はどのくらいか。世界銀行が貸し出しできる金額は年間300億ドル程度、昨年は200億ドルぐらいに過ぎなかった。われわれが頼りにできる銀行は、実はほとんどないのが実際である。マッキンゼー研究所の予測によると、過去18年間はインフラ投資が多かったが、今後18年間はさらに60%増のインフラ投資が必要で、その総額は57兆ドルと見積もられている。その中で世界銀行であれ、アジア開発銀行であれ、出来ることは限られている。

では、なぜ「北東アジア・インフラストラクチャーファンド」が必要なのか。それは経済的な問題というより、これから北東アジアで起こりうる政治的緊張、軍事衝突の可能性、米中の対峙などを考慮したうえで、われわれはいま出来ることを行わなければならないからである。アジア開発銀行の2050年までの長期経済見通しには2つのシナリオ

がある。一つはベースラインシナリオとして、アジアは欧州並みの生活に到達するというもの。もう一つのシナリオは、中国が「Middle Income Trap（中所得の罠）」に陥るとアジア経済も悪化する、というものである。ここでは政治的な側面が考慮されていない。しかし、いまは政治的な緊張関係が現実的に近づきつつある。たとえ北東アジアで政治的・軍事的な衝突が起こるとしても、経済に限っては協力と対話を続けなければならない。そういう認識を共にするためにも、「北東アジア・インフラストラクチャーファンド」は必要なものなのである。

ここで北東アジアの規模を見てみたい。モンゴルは、2011年の経済成長率が17.3%と北東アジアの中でも顕著である。ロシアは、国の負債がGDPの10%を下回っており、余力がある。北朝鮮には、若い層を中心とする2,500万の人口がある。また北朝鮮のレアアース埋蔵量は、数字の信ぴょう性に留保する余地はあるものの、中国に次いで世界2位にある。中国で注目すべきは、世界1位、世界の23%を占める貯蓄額である。日本には先端技術がある。それは、もしロシアが日本のエネルギー効率技術を生かせば、世界の原油価格にも影響を及ぼすほどのものである。韓国は隣国と協力しようという意思を持っている。これらのものを一つにする必要がある。一つにするためには、アジア開発銀行の他に銀行をつくるより、ファンドをつくるべきであると考えます。

ファンドとは、お金というより、国際結婚の仲人の役割をするものである。しかも、単純に国際結婚すればいいというものではない。効果的、効率的なインフラストラクチャーを選び、つくるという大きなテーマがある。そのためには日本の先端技術や総合的なノウハウを入れ、さまざまな資金を組織することが求められる。

特に、ここ新潟は、北との関連で経済を活気づけることも考えられる。中国から見て、もし海上が封鎖されれば、大陸ルートが重要になる。北朝鮮から出発し、ロシア、モンゴルを通り西へ向かう。これが中国の考えるもっとも現実的なルートの一つである。北朝鮮との国境を超えた交通インフラをつくることは、新潟県にとっても意義がある。

中国と日本を客観的に見ると、これから10年で、中国は

自分なりの地域開発銀行をつくるであろう。米国の情報委員会でも、総合的な国力で2030年には中国がアメリカを追い抜くという予測があった。中国はお金を持っている。中

国のイニシアチブでこのような銀行ができることを、日本は考えなければならない。

ディスカッション

(三村) シンさんへの質問。資料には資金協力だけが重要なのではないという記述がある。AIFの立役者として、地域協力において金融以外に重要なものとは何だと考えるか、お聞きしたい。

前田さんへの質問。やはり資料には、地方政府・自治体も受益者となるようなサブリージョナルな金融協力のスキームが有効とある。これまで資金協力は国家単位のもの、と考えられていた。地方が国境を超えた金融協力に参加し、あるいはそれを推進することができる条件とはどのようなものか。

オルロフさんへの質問。極東の開発プロジェクトが5兆ルーブルあるということだが、それはどのような分野・内容なのか、その実現可能性も含めてお話しいただきたい。

ハンさんへの質問。北朝鮮と韓国は対立していると一般的に考えられているが、北朝鮮のポテンシャルと、それを協力の枠組みに入れていくべきだという話があった。韓国の人が北朝鮮に対してどういう心情を持っているか、日本の北朝鮮政策に対してどのような心情を抱いているのか、お聞かせ願いたい。

その後、フロアの質問を受ける。

(シン) インフラファンドで最初に心配になるのは、十分な資金が手に入るかどうかである。2番目であるがより重要な心配は、十分な資金が出ていくかどうかである。インフラプロジェクトは長期間に及び、遅れることもあれば、障害も生じる。プライベートファンド、パブリックファンドがたくさんあるが、それらは十分には利用されていない。既存の金融資源を効果的に使えるかどうか、これがいちばん大きな懸念なのである。

プロジェクトは健全なデザインに基づき、環境への配慮も確保しなければならない。経済的メリットが厳しく確保されなければならない。貧困の緩和につながらなければならない。このようにすべての金融資産が効果的に使われることは大変難しく、われわれが提供するファイナンスは、政府・民間の能力、知識レベルをしっかり確保しなければならない。AIFはADBとともに、すべての利害関係者がインフラのニーズとは何かを理解できるようにし、ファイナ

ンスが効果的に活用されるように努めている。

(前田) 日本の特に政府が考えていたこの地域の構図は、日本だけが地域の先進国でドナーであるというもので、アジア通貨危機の頃まではその考えが続いていた。その後、日本は中国へのODAをやめるに至ったが、ロシア極東は資源・化石燃料を出すだけの存在であった。また、日本の地方は東京ばかりを見ていた。

そうした状況がいま、大きく様変わりをしている。この地域全体がさらなる発展の原動力となるポテンシャルを持っていて、中国もロシアも富の偏在があるが、そうしたポテンシャルの高い地域に向けて日本の地方として何ができるか、というように考えていくべきである。日本の地方はプロジェクトに深くかかると同時に、プロジェクトから得られる利益を享受することができる。

具体的に言えば、欧州に比べ日本を含む北東アジアに足りないのは、インフラを共有していないことである。一つはロジスティクス・交通であり、もう一つは電力グリッドである。インフラを共有することは信頼関係を築き、互いが同じレベルに立つことになる。ロシアと日本でいえば、エネルギーの供給者と需要者ということだけでは共通の基盤に立つことにならない。

この文脈で見ると、新潟は環日本海の中で要の位置にあり、自分たちが本来持つポテンシャルを考えながら、新しい事態に対応できるような役割を自覚することが大切である。インフラを共有するために必要な金融機関に、東京を通じてではなく自発的に参加する、そうしたプロジェクトをつくる、という意識が求められる。先に挙げたデリー・ムンバイ産業大動脈構想も、中央政府だけでなく、インドのさまざまな州政府が入っている。

(オルロフ) 昨年12月、極東バイカル地域発展基金からロシア政府に対して50件以上のプロジェクトを提出した。これが5兆円ルーブルになるものである。これらのプロジェクトは「プログラム」の形で形成されていくことになるが、イシャエフ極東開発大臣の下で現在、モスクワで検討されている。その中でプライオリティの高いものは、インフラ

関係プロジェクトである。第2バイカル・アムール鉄道の建設、港湾整備などである。さらに北氷洋ルートの開発、石油・ガス・炭田の開発、レアメタルの開発などのインフラ開発を含む。これらを推進することにより、極東に対する国、民間、国外からの投資誘致も進むであろう。

(ハン) 韓国内でも北朝鮮に対する気持ちは分かれている。誰が正しいかも分からない。個人的な考えだが、南の人間が北にどういう気持ちを持っているかは、あまり大きなことではない。北朝鮮の問題は、たとえば10年後にならないと決着がつかないことであり、中国とアメリカで決着をつける可能性も大きくなるだろうと思う。ただ、韓国人の気持ちの中では、現実的ではないかもしれないが、時間がかかってもいいから平和的な解決を望んでいる。そして、北の政権を握っている一握りの人間たちと一般の国民とを区別して考えている。

日本と中国の問題、韓国と北朝鮮の問題、それらに対応するためには、アジアの指導者、特に日韓中の指導者が、何があっても経済の関係は続けるという意味が大切である。アメリカ主導の経済制裁は、問題を棚上げしているに過ぎないと思う。平和的解決に、私は希望を持っている。

(フロア：NEANET吉田) 前田氏に質問したい。まず直接投資基金への協力について、中国の場合、ロシアの投資基金を中心に別枠で40億ドルの基金をつくっているが、日本にそのような可能性はあるか。次に自治体の協力について、県などの受益者の単位で具体的な提案を出し、プロジェクトの具体化を図る、という理解でよいか。

(前田) 昨年、私はモスクワでロシア直接投資基金 (RDIF) のキリル・ドミトリエフ会長、その親会社である対外経済銀行 (VEB)、中央銀行などと話をした。RDIFはco-investorを必要とする建前になっているので、中国のChina Investment Corporation (CIC、中国投資有限責任

公司)、クウェートのKuwait Investment Authority (KIA、クウェート投資庁) とそれぞれJoint Investment Fundを立ち上げている。われわれも、そのようなものを立ち上げようといま交渉をしているところである。ただ、ファンドという言葉は誤解を与えがちだ。ファンドは通常、収益を上げなければならない、そのためのポートフォリオマネジメントを行う。われわれも、プロジェクトの形成段階から、それをファイナンスしうるようなものにしていかないと難しくなるし、同時に、すでにキャッシュフローがあるような既存のインフラも取り入れもする。Fund というよりJoint Investment Platformとして考えている。

2番目の質問について、北東アジアにインフラ投資するためには銀行なりファンドが必要なのはその通りであるが、ADBやEBRDなど既存のものとのオーバーラップしては、そもそも資金が出てこない。そこで、特徴を考えなければならない。そのポイントは二つある。一つはクロスボーダー、国境を超えるものに限定すること。二つ目に、サブソブリン、地方自治体という考え方である。地方自治体としてはドナーだけの立場はありえず、便益を受けるようにデザインする必要がある。仮に釜山と福岡の間に橋を架けたりパイプラインをつくったりするようなときに、既存の金融スキームを入れながら、足りない部分にサブリージョナルなものを埋め込んでいく、というようなアプローチをしていくべきである。先に銀行やファンドありきではなく、まずプロジェクトを形成し、その上でファイナンスの構成を考えるべきである。

(三村) 北東アジアにおいては、開発金融の具体的事例が語られる地域もあれば、まだスタートラインに付いていない所もある。しかし、どの地域も新潟から2～3時間で行ける。われわれにとっては、きょう話し合われた現状が他人事ではなく、自分たち自身の問題であることを心に置いて、今後の活動に生かしていく必要がある。講師各位にあらためて感謝申し上げる。