



研究レポート：図們江流域総合開発と北東アジア地域協力の進展及び課題について

客員研究員 王 勝 今

(中国吉林大学教授・鳥取大学工学部外国人教官)

はじめに

1990年代に入ってから、北東アジア政治経済情勢の変化及び相互補完関係の作用によって、各国間の経済技術交流、人的往来と共に、地域内各国間の貿易額も年々増大している。統計によると、1993年の中日貿易は400億米ドル、中韓貿易は200億米ドル、中ロ貿易は77億米ドルに達した。今後も引き続き上昇すると予想される。これらの数字はある程度この地域における経済貿易の相互補完度がますます高まっていることを物語っている。

1. 図們江流域開発と北東アジア地域協力

北東アジア地域協力を考える場合、図們江流域総合開発はその大きな焦点の一つである。図們江開発は、その河口での開発だけではなく、流域における総合的な開発である。この地域の開発によって、各国の経済と技術合作がさらに進み、沿岸地域の経済発展も大いに促進されることになる。

図們江流域開発については、これまで議論されたことによって、その認識がほぼ一致されてきた。この開発構想は、1990年7月に提起されてからわずか6年間のうちに実は大きな進展が見られた。その開発は既に世界的に注目されている。

上述したように、1990年代に入ってから、北東アジア各国間は政治、経済、外交等の面で著しい変化が見られた。韓・ロまたは中・韓の国々はいっしょに国交を樹立し、朝鮮半島の南北間も対話が実現されるに至った。また、中国は改革開放と市場経済体制の確立によって急速な経済成長が実現された。これらの動きは地域経済圏の生成に有利な国際的、国内的な環境を創出したのである。

図們江流域開発に関する研究は、中国では1984

年から始まっていたが、1990年7月長春で開かれた「北東アジア経済発展国際会議」において、その開発構想を初めて提出した。この構想の提出はUNDP及び周辺諸国に広く注目されていた。UNDP1991年10月24日に国連本部で正式発表によって、「図們江流域開発計画を北東アジア開発の優先選択プロジェクト」として決定した。この図們江流域開発計画の提出は、北東アジア地域協力及び周辺諸国の交流にとって、積極的な影響を与えるものとなった。金森久雄先生は「環日本海経済圏構想の焦点は図們江流域の開発にある」と両者の関係について述べられた。

図們江流域開発の各国に与える積極的な影響についてみると、中国の場合、図們江流域の開発によって、東北地域の経済発展及び周辺諸国との協力を促進することができる。中国は図們江開発を東北地域の産業開発と地域総合開発の重要な一環として位置付けている。

ロシア極東地方及び北朝鮮の場合、図們江流域の開発に伴って、この両国(地域)の対外開放、さらにそれぞれの港湾の開発、北朝鮮東海岸地域の経済力の向上及び市場経済化を促進することになる。また、韓国にとっても、東海地域の経済発展を促進し、資本、技術の輸出が増大することになると考えられる。

日本についてみると、昔から環日本海地域は対岸諸国と交流の「玄関口」で繁栄の時代もあったが、第2次大戦中に図們江が封鎖され、さらに戦後の冷戦構造によって、日本海が完全に閉ざされてしまった。その結果、戦後50年の期間において、日本海地域と太平洋ベルトの間、著しい経済的格差が見られるに至った。

(勿論、それは日本の産業政策にも原因がある)その意味で、日本海航路の開通は、沿岸各地域の経済的再生を加速化すると共に、太平洋ベルト地帯との地域格差の縮小も促進されるのであろう。

1. 近年周辺諸国及び地域における対外開放と地域協力の進展

近年、北東アジア諸国（地域）では、対外開放、地域開発及び国際協力の面で5つの著しい変化が見られた。

(1) 中国琿春市は、1992年3月国務院によって対外開放の辺境都市として許可された。1993年国家計画委員会では「図們江下流域総合開発計画」が認可された。これに基づいて、琿春市は「開発区計画」、「道路、港湾、鉄道開発計画」、「インフラ事業計画」、「漁業、農業、観光業計画」等一連の開発計画を実施している。1992年に対外開放が始まってからわずか3年の間、道路、住宅、通信、税関等が整備されつつあり、国境貿易額も大幅に増大している。この開発達成の速度は、10年前に開放された深圳の最初の2年間の速度よりも速いものであると認められる。なぜなら、中国はこの15年間の市場経済の実験に成功し、既に市場経済の中へ大胆に飛び込んでいるからである。加えてこの地域の冷戦構造も崩壊した。時期的には、非常にタイミングの良い時期に琿春が開放されたのである。琿春市の対外開放は図們江開発計画の実施または北東アジア経済協力にとって大きな意味を持っていることである。

(2) ロシア極東地方は、市場経済の中で「極東経済特区」を設立して、あいついでウラジオストク港、ザルビノ港、ポシェット港等を開放した。そして、中国吉林省とロシア極東地方は、港湾及び鉄道の協力において、良好な進展が見られた。

(3) 北朝鮮は、1980年代後半以来、対外開放及び地域開発において大きな進展が現れてきた。1984年に合弁法を公表したが、合弁企業は1986年の4件から1989年の98件、1992年の110件、1994年6月まで130件へと増大した。筆者は、1990年から国連の専門家として毎年北朝鮮を訪問し、仕事をしてきた。その中で経済政策の転換と対外開放の進展等をこの目で観察してきた。その対外開放の重要な一環としては、1991年から1992年にかけて、羅津と先峰が自由経済貿易地帯として指定され、さらに清津、羅津港も開放された。それ以来、関連の法律も公表されたのである。北朝鮮においては、

港湾開発政策については、既に「独自開発」から「共同開発」へと転換していた。また、対外経済協力及び地域開発政策は、既に「合弁企業」から「経済特区」へと進展してきて、さらに経済体制はいよいよ「全面的計画経済」から「部分的市場経済」という「二重経済管理体制」へ転換されている。これにより、1980年代前半における中国の沿海地方の「市場経済モデル」と内陸諸省（計画経済モデル）に類似した局面がこれから表れてくるであろう。

(4) 日本の場合、1980年代後半に入って、「環日本海経済圏」の研究が最も活発になってきた。各地域において環日本海国際シンポジウムが開催され、各種の研究機構及び研究会の発足によって地域交流が促進された。そして、対岸諸国への調査団も数多く派遣された。例えば、1994年6～8月において、鳥取県・島根県は吉林省訪問団を派遣し、図們江流域現地調査も行われた。と同時に吉林省と経済技術交流協定が結ばれた。これによって、地域間経済協力及び定期航路の開通のために良い条件が創出され、重要な進展が見られるに至った。他方、1994年6月に、鳥取・島根・新潟三県によって「対吉林省交流協議会」が発足したが、これは地域間の交流と協力にとって重要な意義を持っていることであると考えられる。

(5) 韓国についてみると、中・韓間の経済貿易交流は1980年代から始まった。1992年8月24日中・韓国交樹立以来、人的交流は日増しに頻繁となり、経済・貿易交流も拡大された。吉林省延辺朝鮮族自治州は、中国朝鮮族人口の最も集中している地域である。近年、韓国との合弁企業は急激に増加している。延吉市の例を挙げると、1993年226件の合弁企業のうち、韓国との合弁は119件、そして、協力分野もますます広がり、工業のほか、農業、林業、水産業、商業、不動産、文化教育、総合サービス業もある。

以上の事実から明らかにされるように、近年、北東アジア諸国、各地方自治体、民間組織及び学者の努力によって、地域間の経済・技術交流と協力は、既に着実に進められているのである。これは、今後の地域経済協力に良好な基礎を作り上げたと考えられる。

2. 港湾開発を中心とする地域協力

吉林省は、隣国の港湾を利用し、トウモロコシを輸出するために、1983年から北朝鮮との交渉によって清津港を経由して輸出が行われた。1986年～1991年清津港経由して年間十数万トンを輸出した。1992年から2年間中止した後、1994年9月から再開された。北朝鮮の港湾と同時に、ロシアの港湾と協力するために、吉林省とロシア沿海州は、琿春とクラスキノ間の鉄道の接続で合意した。それによって1993年3月から工事が始まり、1994年前半に開通する予定であったが、資金の不足によって、予定より延期されていた。1994年末、中国側は長嶺子税関までの鉄道工事が基本的に完成されていたが、ロシア側は、インフレによって、これまで予算された金額は、工事費用の半分しか保証できなかった。

さらに、1994年3月から中国、韓国、ロシアの間で、琿春からポシエトを経由して韓国の東草港というルートも検討され、これまで6回会談を行っていた。1994年11月に韓国で開かれた「北東アジア四国地方首脳会議」において、航路の開通についても協議されていた。

図們江流域総合開発と共に、既存の北朝鮮の清津・羅津港、ロシアのザルピノ・ポシエト港、韓国の東草港、さらに日本の日本海沿岸の各港湾の間で、定期航路が開通されることによって、北東アジア地域協力にとって大きな意味を持っていることと考えられる。

これに先だって、中国の大連と鳥取県境港・新潟港を結ぶ貨物船の定期航路は既に開設されていた。運行するコンテナ船は総トン数1,800トンで、15トンコンテナ、118個を積み込める。第1便は1995年5月9日に境港に入港した。これは、1940年（昭和15年）以来55年間ぶりのことである。このコンテナ船航路の寄港地に上海も加える。中国最大の経済都市である上海をルートに組み込むことで、中国の東北と経済発展の進んだ沿海部を結ぶ航路として大きく注目されている。中国からは主に木製品を輸入し、日本からは電子部品などを輸出している。新しいルートは、大連―上海―境港―新潟を約14日かけて一周するもので、6月7日からスタートした。紡績や鉱物など原料供給地である中国東北部と巨大消費地である上海を短時間で結ぶため、中国国内の物流を活性化す

るだけでなく、日本企業の上海向けの輸出や上海からの輸入ルートとしても活用できる。

また、上海からの貨物を神原汽船が運行している鹿児島県志布志港、山口県徳山港、広島県福山港、神戸港などに寄港する瀬戸内海航路と結んで国内に運べる。このため、これまで利用が少なかった山陽側や瀬戸内地域の企業にとっても有利性が高まり、単独では採算ラインに乗りにくい大連―境港間の航路の利用率も高まると期待される。

さらに図們江流域を出発して、日本海定期航路が開通されれば、ロシアと北朝鮮の日本海（東海）側における港湾が発展し、北朝鮮の東海沿岸地方及びロシア沿海地域の経済発展も促進される。また、韓国にとっては、東海沿岸地域の経済発展を加速し、技術と資本の移転、商品の輸出も有利になる。また、日本にとっては、日本海ルートを開通することによって、沿岸地域の経済の再生を促し、太平洋沿岸地域との地域経済格差を縮小し、産業構造の調整にも役立つであろうと考えられる。

3. 日本海航路の開設と地域協力

日本海航路の開設は地域協力にとって大きな意味を持っている。近年、地域協力に伴って、一部の港湾の間でコンテナ船、あるいは貨物船のルートが開設されたが、定期便は非常に少ない。そこで、日本海定期航路の開設は地域協力における重要なポイントになっている。

航路開設に関する三つのルート

図們江流域開発と関連して、吉林省と黒竜江省は日本海に入る場合、三つのルートが考えられる。そして、いずれもこの両省から日本への最短距離である。

(1) 図們江ルートである。つまり防川港の開発によって日本海に入る。防川から図們江河口までは17キロある。現在はその航行権も完全に回復されていないのである。中国とロシアの間では合意されたが、北朝鮮との間で協議する必要がある。そこで、図們江ルートを利用する場合、少なくとも以下の五つの問題を解決しなければならない。

①航行権に関する中・朝間の協議達成

②中・ロ・朝三国による図們江航行協議の締結

③防川港の開発

④防川から河口までの川の浚渫

⑤琿春から防川港までの鉄道と道路の建設

現状から見れば、上述した問題の解決はまだ時間がかかると予想される。

(2) ロシアのポシェット・ザルビノルートである。つまり琿春からポシェット港あるいはザルビノ港を利用して日本海に入る。これによって日本と韓国の間で定期貨物船または貨客船の航路を開通することである。ザルビノ港は非常に将来性のある良港である。ロシア側は1,000万トンの取扱能力の拡張計画を立てたのである。そして、中口間の鉄道接続工事も行われている。ポシェット港は、琿春に一番近いロシアの港湾であり、長嶺子税関までわずか42 km にすぎない。ロシア側は1995年にその道路をアスファルト化する計画である。ロシア中央政府もこの両港湾の対外開放を正式に批准して、ポシェット港を貨客両用港として開発する方針である。これまでは、この両港湾の開発及び定期航路の開通について数多く議論されてきたが、この両港湾と周辺国の港湾の間、定期航路を結ぶためには、次の四つの問題を解決しなければならない。

a) 旅客はロシア港及び何十キロのロシア境内における通関(ビザ)問題の解決、b) 貨物通関問題の解決、c) 寄港価格(費用)問題の解決、d) 旅客ターミナルの建設。

(3) 北朝鮮の清津・羅津港ルートである。つまり延辺地区から北朝鮮の清津あるいは羅津港を利用して日本海に入る。これによって日本と韓国との間で定期航路を開通することである。清津港を利用してトウモロコシと雑貨の輸出については、中国と北朝鮮政府の間で既に協議が結ばれていた。北朝鮮は、中国が清津・羅津港を利用することを歓迎しているのである。このルートを開通するためには以下の問題を解決しなければならない。

a) 旅客は北朝鮮境内における通関(ビザ)問題の解決、b) 園汀・圈河税関を開通する。圈河税関は中朝の古い税関であって、これまで十年もの閉ざされていた。1995年には圈河税関が再開された。

近年、周辺諸国の専門家たちは定期航路の開通に関して各種の案を提出した。経済界も大いに関心をして、

周辺国地方政府の間も一連の会談を行っていた。これまでの研究結果によっては、次のルートが考えられる。貨物船ルートの場合

- ①新潟ーザルビノー琿春
- ②新潟ー清津ー延吉
- ③釜山ーザルビノー琿春
- ④釜山ー清津ー延吉

貨客船ルートの場合

- ①東草ー金沢ーポシェットー琿春
- ②東草ー羅津ー琿春
- ③境港ーポシェットー琿春
- ④境港ー羅津ー琿春(図們)

これらの定期航路の開通は、地域観光資源の開発、貿易の拡大と共に地域協力も大いに促進されると予想される。この図們江流域の共同開発を推進するために、中国、ロシア、韓国、北朝鮮、モンゴルの五カ国は投資促進策などを策定する合同委員会を創設した。そして、五カ国の代表は、1995年5月30日に北京で合意し、調印した。これによって定期航路も含めた図們江流域総合開発は構想の段階から実施の段階に入ってきたのである。合同委員会では、開発を促す環境を整えるために、a) 外資投入、b) 貿易の促進、c) 国境の往来の規制緩和などで各国がお互いの政策を調整する。二年をメドに政策の策定作業を終えたい計画である。

II. 北東アジアにおける地域協力の新たな進展

1. 中国船籍で韓国と北朝鮮間に定期航路

韓国・釜山と北朝鮮・羅津の間に、両国間の初めての定期海運航路は6月28日に試運航が開始され、1995年1月4日に既に正式に開通された。南北朝鮮間の定期海運便の事業運営は、延辺航運会社と韓国の韓国特殊船のオーナーが50%ずつ出資して、ソウルに設立した東竜海運が当たる。この東竜海運は、延辺航運会社に中国船籍での航路運航を委託する形を取るようになるのである。

北朝鮮と韓国の間には、これまでもバラ積みのみ不定期船の行き来はあったが、定期航運はなかった。今回できるのは、月二回運航予定のコンテナ貨物定期便で

ある。羅津港と図們江地域との間は、当面はトラック、将来はコンテナ貨物列車でつなぐ計画である。

新しいルートの開設で、図們江地域から釜山への輸送日数が大幅に短縮されることになる。また、輸送費も大連経由の場合の20フィートコンテナ当たり1,500～2,000ドルに比べ、1,050～1,200ドルと30～40%が下がることになる。この定期航路の開通は、図們江流域開発の起爆剤になると期待されている。

2. 図們江地域共同開発に関する北東アジア五カ国仮調印及び本調印

中国、北朝鮮、ロシア、韓国、モンゴル政府は、1995年5月30日に北京で、「図們江地域共同開発」に関する二つの国際協定と一つの覚書の仮調印を行った。

この三つの合意文書は次の如くである。

(1) 中国、北朝鮮、ロシア政府による図們江地域開発調整委員会設立の協定

(2) 中国、北朝鮮、ロシア、韓国、モンゴル政府による東北アジアと図們江地域開発諮問委員会設立の協定

(3) 地域開発における遵守すべき環境問題に関する覚書

この協定では、五カ国が国と国の関係を指導する国際法準則、各国の主権と独立の尊重、互利平等、近隣友好の基礎の上で、国際協力を推進し、国際合作の協調と調商機構を設立するという原則を明確した。これらの基本原則は、今後この地域における国際協力のために、法律上の基礎と組織的枠組みを確定したのである。

UNDPと上述した五カ国の代表は、調印式の後の記者会見の中で、「この協定の調印は、図們江地域における国際共同開発協力の新たな段階のスタートである」と表明した。

この協定の締結は、これまで五カ国が過去3年間のうちに、5回の交渉にわたって達成したものであり、国際地域協力の「歴史的ファイル」であると評価されている。さらに1995年12月6日に、国連本部で正式調印を行ったのである。

3. 図們江地区国際投資フォーラムの開催及びその成果

1995年10月16日に閉幕された「中国図們江地区国際投資・貿易商談会」は、大きな成果が見られた。僅か4日間の商談会は誘致（招商）の契約金額が8億ドルを超えた。

統計によると、招商会期間において、契約または契約意向のプロジェクト数は118件、総投資額は8億4,350万ドル、契約及び協議利用外資は6億1,100万ドルに達している。また、商談会期間において、輸出入貿易は6,364万ドル、その内輸出額は4,517万ドルにたっていた。国連工業発展組織アジア太平洋地域投資促進署の責任者（クレオン先生）、またはUNDPの（アンダーダウン先生）方々は、「今回の商談会は、予想以上の成果が上げられ、これは図們江地区国際協力開発にとって、積極的、効率的な役割を果たしている」と評価した。

統計によると、今回の商談会は、併せて総投資額42億ドルの278件のプロジェクトを提供したが、選択・審議の結果、116件を確定したのである。29の国家及び地域の350人がこの商談会に出席した。1996年からこのような図們江地区国際投資・貿易商談会は、さらに北朝鮮、ロシアで行われる予定である。

4. 「琿春・圈河税関」の開設から見た地域協力

圈河税関は中・朝両国の古い税関である。北朝鮮は、1992年自由貿易地帯を設立したときには、琿春の圈河までに接しなかった。その後、北朝鮮は「今後、この地域において、中国（吉林省）は、その主な後背地である」と意識して、その自由貿易区の面積を中国と国境接壤の圈河までに拡大されたのである。これによって、北朝鮮の貿易区は琿春市の圈河と接続したのである。この両国の貿易区と開放都市の接続は大きな意味を持っている。実は1995年11月4日に、中国・吉林省の第一回目のコンテナ貨物は、「琿春圈河税関」を通じて、北朝鮮の羅津港を経由して、韓国の釜山港に入港した。これは羅津―釜山間が結ばれていることを物語っている。

Ⅲ. 北東アジア地域協力の課題

近年、周辺各国政府、地方自治体及び経済界等の事業推進によって、北東アジアにおける地域間交流と協力は、既に歴史的な一步を踏み出した。他方においては、なお数多くの課題に直面している。

1. 日本海航路の開設と維持について

日本海航路が開設されると共に、如何に維持していくかは大きな課題となる。貿易及び貨物量の拡大、さらに観光資源の開発によって、観光業「環日本海観光事業」を発展させるのである。航路モデルとしては、「直行航路モデル」と「環状航路モデル」を設定すべきである。特に「環状航路」の設定によって、貨物不足の問題を解決する。

2. 経済と貿易について

経済・技術の交流の展開に伴って、検討すべき課題としては、

- (1) 地域間における具体的な補完性は何であるか。
- (2) 短期（5年）、中期（10年）に協力可能な内容は何か。
- (3) 多数の経済・技術交流のうち、優先項目は何であるか。
- (4) 対岸貿易構造の分析と評価。
- (5) 各港湾の年間取扱い能力及び貨物構成の事前調査。
- (6) 観光資源開発計画。
- (7) 航路開通後の各種コストの試算。
- (8) 管理及び運営機構の設立。

等である。

3. 総合研究について

北東アジアの交流と協力は、経済だけではなく、総合的な交流及び協力を目指すものである。残念ながら、現在周辺諸国、地域間の経済協力、貿易往来だけについても実証的な研究は非常に不足している状態である。さらに歴史、文化、政治などを含めた総合的研究はもっと乏しい状態にある。北東アジア地域は悠久な歴史文化と多数の民族があり、さらにそれぞれの国は、皆

自分独自の言葉を持っている。これは欧米諸国に比べて大きな特徴の一つである。その意味で北東アジアの研究は、産業、貿易、交通、海洋を研究すると共に、各国の歴史、文化、政治、民族、言語等の研究も行わなければならない。

4. 地方自治体間の交流強化について

北東アジア地域協力の中で、地域間の交流に影響し、阻害するさまざまな要素も依然として存在していると認めなくてはならない。しかし、地域全体の傾向としては、地域間の関係は既に対話や緩和の方向に発展しつつある。今日、北東アジアはEUのような「超国家的経済組織」を形成する条件が、まだ整っていない段階において、「地域経済圏」を基礎にして地域間の国際協力を求めることは十分に可能である。つまり、国境を越えた地域的自然経済圏を創出することである。この場合、対岸国の全体を包含することではなく、その部分の地域であることを指すものである。

このような各国地域間、地方自治体間における交流の強化及び貿易往来の拡大は、ある程度国家関係を緩和させ、国家間の紛争も減少させ、地域発展を促進する役割を持っていると認められる。