

「第12回東アジア国際シンポジウム2011」参加報告 ～「豆満江(ともんこう)開発と北東アジア地域協力」～



財団法人運輸調査局 奥田恵子

1. はじめに

2011年8月20日(日) 吉林財経大学(中国吉林省・長春市)にて「第12回東アジア国際シンポジウム2011」(主催:東アジア総合研究所、吉林財経大学、帝京大学)が開催された。本年度のテーマは「豆満江(中国名:図們江)開発と北東アジア地域協力」であり、日中韓の関係者が集まり、豆満江地域におけるインフラ開発や各国間の産業開発協力に関する発表ならびに議論が行われた。筆者はパネリストとして参加する機会を得たので、本稿では、豆満江開発の動向と同シンポジウムの概要を報告する。

2. 豆満江開発発足の経緯

豆満江地域とは、中国、北朝鮮、ロシアの国境地帯を東に流れ日本海に注ぐ全長約500kmの国際河川である豆満江周辺の地域を指している。同地域は、中国とロシアの豊富な天然資源、中国と北朝鮮の安価な労働力、ロシアと北朝鮮の不凍港などの有利な立地的条件に恵まれている。そこで、日本や韓国の技術力と資金力を活かして多国間でこの地域を開発することを中国が提唱したことが豆満江開発構想の始まりである。

3. 中国主導で再び動き出した豆満江開発

中国が豆満江開発に着目したのは、経済発展の立ち遅れる吉林省の再開発に意欲的であったことが背景にある。中国では、1978年の改革開放政策により、海外資本、技術、経営ノウハウなどを積極的に活用する経済政策を導入した。この政策は海外市場とのアクセスのよい沿海部を中心に発展し、沿海部における経済成長は目覚ましいものとなった。一方、吉林省のような内陸部にある地域においては外資の投資が進まず、経済格差が拡大することとなった。

このような状況下で生まれた豆満江開発計画は、国連開発計画(UNDP)の中心プロジェクト(1992年～96年)として採用された。1990年代前半には「豆満江デルタ地帯が将来の香港、シンガポール、ロッテルダムになり、中継貿易と関連産業が発達した地域になる可能性がある」として、日本でも脚光を浴びた。しかし、歴史的、政治的、制度的にも大きく異なる各国が多国間で協調することに対する限界や、北朝鮮を巡る国際情勢の変化などに伴って計画の変更や縮小を余儀なくされ、構想発足から20年近く経過したが、計画の発展テンポは遅く、頓挫したかのように思われていた。

ところが、2003年の「東北振興政策」(中国政府による中国東北地方の旧工業基地の振興戦略)の発



シンポジウム様子1
日中韓3カ国が集まって開催された



シンポジウム様子2
シンポジウム中の筆者



長春道路
自動車と混雑する長春市内の道路。自転車専用道にも自動車が走行する。



高速道路
片道2車線に整備された高速道路。交通量はそれほど多くない。



高速鉄道建設状況
吉林～琿春の開業に向けて建設が進められている



長春駅
長春をハブとして南北、東西で高速鉄道がつながる計画

表に続き、2009年3月に中国の国務院（日本の内閣府に相当）が「長吉図要綱」を国家級プロジェクトとして承認したことにより、図們江地域開発は再び動き始めることとなった。「長吉図」とは、長春市、吉林市と豆満江地域である延辺朝鮮族自治州の延龍図（延吉市～龍井市～豆満（図們）市）を指している。中国政府は、吉林省の再開政策として長吉の経済圏と日本海への出口となる豆満江地域とを結びインフラ整備計画を次々と打ち出すこととなった。

4. 長吉図における交通インフラ整備の状況

交通インフラは、各国を結ぶルートとしては、ロシアのトロイツァ（旧ザルピノ）港を経由するルート（対日貿易が対象）、北朝鮮の羅津港・清津港を経由するルート（中国南部や韓国との貿易が対象）の整備を進めている。それぞれの港には中国資本が投入されており、トロイツァ港では、コンテナヤードの拡張やコンクリート舗装が進められているほか、今後、ガントリー・クレーンの設置が行われる予定である。羅津港・清津港については、中国が北朝鮮側の鉄道や道路などのインフラを建設するほか、埠頭建設の支援を行う対価として、羅津港については10年間、清津港については15年間の埠頭使用权を取得している。また、国内ルートについては、高速道路の整備が1996年から始まり、大連（遼寧省）ハルビン（黒龍江省）を結ぶ南北路線に加え、長春～琿春（豆満江地域の最東端）までの東西路線が2010年9月に開通している。現在、延伸工事が進められており、将来的にはモンゴルまでつながる計画である。高速鉄道については、南北路線であるハルビン～長春～大連間的高速鉄道建設が進められており2012年に開業を予定している。東西路線については、長春～吉林（2011年1月）が開業しており、琿春までの新規開業に向けて建設が進められている。長吉図の交通ネットワークが整備されると、日本海ルートを通じて海外とのアクセスがさらに便利になることとなる。

5. シンポジウムの概要と討論内容（概要）

シンポジウムは、4部構成で進められ、基調講演に続いて、第一セッションでは、「鉄道・道路・港湾などインフラ開発と物流の現状と課題」というテーマのもと、日中韓のパネリストが各国の立場から豆満江開発のインフラ整備の現状や今後の動きについて意見発表を行った。第二セッションでは、「吉林省における国際地域協力と産業開発協力」というテーマのもと、日韓の専門家が各国企業における吉林省への進出戦略や課題等について発表を行った後、中国からは吉林省におけるハイテク産業の競争力の現状と今後の課題について発表を行った。そして最終セッションにおいては、これらの発表から今後の日中韓における豆満江開発への係わり方等について討論が行われた。

第一、第二セッションを通じて明らかになったのは、日本が豆満江開発に依然として消極的である一方、とりわけ韓国は、同開発をアジア外交の重要な政策として位置づけ、政府や企業が「東北振興政策」や「長吉図要綱」以降、歴史的や民族的なつながり以上に経済的なメリットがあるとの認識のもと、その動向を見極めながら調査研究や直接投資を急速に拡大してきていることである。

吉林省は、自動車、化学などの工業基地が確立されているほか、豊かな資源などにおいても他省より優位性を有している。それにも係わらず、現在、同省に進出している日系企業は約30社（「中国における日系企業」による2009年度データ）であり（上海4,000社、江蘇省1,400社、同じ東北地方の遼寧省の700社などと比較すると重要な投資先ではない）、直接投資件数は11件、金額では632万ドルとなっている（吉林省経済技術合作局による2009年度データ。なお、数字は契約ベース）。他方、韓国の場合、直接投資件数は67件、金額は1,541万ドルと日本を大きく上回っており、「東北振興政策」が着実に進行されると吉林省は企業投資において非常に魅力的な投資先となるとの認識のもと、大企業を含めた企業各社による先行投資の動きが活発化している。討論では、今後とも日本政府における同地域開発に対す



長春駅2

高速鉄道の開業により駅舎内もきれいに整備された



長春ライトレール

地下鉄の整備も進められており、都市交通ネットワークが拡大している



韓国百貨店長春

市内のいたるところに韓国資本の影響を感じる



延吉市町並み

一昨年からクラクションの禁止時間帯制が導入されているが、通行量と比較して騒音が激しい



延吉バスターミナル

吉林省の主要都市とを結んでいる



延吉バスターミナル周辺

再開発中で立派な高層マンションと古い建物が混在する

る姿勢が大きく変わるとは考えにくい中で、日本における北東アジア政策のあり方をどうするのかということを実際に検討する必要があること、また、リーダーシップを誰がとるのかということもあわせて考える必要があるということが指摘された。さらに、各国の民間企業が経済的な観点から同地域開発政策にコミットしていくことが出来るように、吉林省が現実的な目線で「東北振興政策」を進めていくことが必要であるという議論などが展開された。

吉林省が発表した11次5ヵ年計画の成果によると、2005～2010年におけるGDP成長率は年平均14.8%と、全体平均より大きく上回る成長を遂げている。今後、「長吉図要綱」の進展等により同省に国際的な物流基地が整備されて国際都市が誕生すると、産

業集積が進み、日系企業にとって魅力的な投資先となる可能性も秘めている。2011年8月には、これまでも何度か試験運行が実施されていた新潟～トロイツァ航路が正式に就航する見通しが明らかになった。同ルートの開設は、日本に年間最大159億円の経済効果をもたらすと試算されており、とりわけ北陸や東北地方への波及効果は高いことから、地方経済への好影響が期待出来る（新潟港から遼寧省の大連港を経由して吉林省へ輸送する既存ルートから振り替えた場合。国土交通政策研究所による2008年時点での試算）。日本も、各国から取り残されることのないように、歴史的や政治的に複雑な状況を考慮しつつ、同地域開発との関わり方について再考する時が来ているのではないかと。

< 延辺の朝市 >

延吉市内の朝市に出かけた。市内を流れる川沿いの歩道2～300メートルほどに亘りびっしりと500店舗以上の露天が店を構えている。営業は4時頃から始まり、6時頃になると、客足は最大のピークを迎えることになる。どの店舗にも買い物客が常時3～5人が商品の見定めをしており、中国語と朝鮮語で値下げ交渉を繰り返すなど、かなりの賑わいをみせている。

並べられている商品は様々である。生鮮食品を始め、豆腐、杵と臼で作ったばかりの餅、漢方薬、CDや雑誌、日用品、旅行商品や保険商品を売るお店や、マ

ッサージ店なども入っている。朝鮮族が好む狗肉を売る店も何軒か並んでおり、値段を聞いたところ、1匹300元であった。

7時頃になるとお客も減り、店じまいの準備が始まる。延辺の人々は、値段の安い朝市で生鮮食品などを購入し、加工食品などは大型スーパーで購入するといった使い分けをしているとか。「鮮度が高いので北朝鮮産の魚介もよく購入するよ」と延辺なまりの朝鮮語で私に話しかけてきた女性客は、買い物袋をぶらぶらさせながら市場を去った。





延吉駅
延吉市に戻ってきた朝鮮族による延辺語が飛び交う



延吉犬
延辺の市場では朝鮮族が好む狗肉が売られている



延吉海鮮
北朝鮮産の海産物は鮮度が高いと人気がある



図門駅
閑散としている



図門街1
牛や荷台も道路を横断する。交通量は多くない。



図門街2
年々少なくなっているがペロタクシーが活躍している

<吉林省の概要>

吉林省（面積：18.7万平方キロ、人口：2,740万人、吉林省統計年鑑による2009年末データ）に居住する民族は65.7%が漢族であり、残りは他朝鮮族、満族、蒙古族など少数民族で構成されている。延辺朝鮮自治州を抱えていることから朝鮮族の割合が高く、百貨店やホテルはもちろんのこと、高速道路整備に至るまで韓国資本が投入されている。それゆえ、街中にはハングルがあふれ、韓国製品や韓国料理を好む文化が浸透するなど、中国の中でも特殊な地域で

ある。また、市場には、北朝鮮産の海鮮や野菜などが並び、鮮度の新しさから人気を集めるなど、国境地帯として北朝鮮との経済交流も盛んである。

経済水準は、GDP：7,203億元、1人当たりGDP：2万6,595元（吉林省統計年鑑による2009年末データ。なお、1元 12.3円、2011年11月現在）となっており、かつては中国内において高い水準にあったが、現在は、ほぼ全国平均に等しい。

シンポジウムプログラム

| 基調講演 | | | |
|---|----|--------------------------------|--|
| | 日本 | 吉田進(環日本海経済研究所 名誉理事長) | 豆満江地域開発と北東アジア地域協力 |
| | 中国 | 宋冬林(吉林財経大学 学長) | 北東アジア地域協力の深化に向けた機会と挑戦 |
| 第1セッション「鉄道・道路・港湾などインフラ開発と物流の現状と課題」 | | | |
| コーディネーター | | 平川均(東アジア総合研究所所長、名古屋大学教授) | |
| | | 陳岩(吉林財経大学外国語学院 副院長) | |
| パネリスト | 日本 | 奥田恵子(財団法人運輸調査局 主任研究員) | 日本における北東アジア物流の取り組みと課題 - 豆満江地域開発の発展に向けて - |
| | 韓国 | 崔治国(釜山発展研究院 広域基盤研究室長) | 中国環東海圏進出と多国間協立法案 |
| | 中国 | 張玉山(吉林省社会科学院 教授) | 北朝鮮の経済政策の変化が長春 - 吉林 - 図們ルート建設に及ぼす影響 |
| 第2セッション「吉林省における国際地域協力と産業開発協力」 | | | |
| コーディネーター | | 劉曙野(吉林財経大学外国語学院 院長) | |
| | | 加藤新一(帝京大学 准教授) | |
| パネリスト | 日本 | 和田正武(帝京大学 教授) | 吉林省の経済発展と日系企業にとっての経営戦略 |
| | 韓国 | 呉炳云(社団法人北東アジア共同体研究会中国担当国際理事) | 中国東北3省における韓国企業の進出現況と課題 |
| | 中国 | 林秀梅(吉林 財経大学 経済モデル研究所所長) | 吉林省ハイテク産業競争力の研究 |
| 第3セッション 総合討論 | | | |
| 司会 | | 姜英之、和田正武、劉曙野 | |

