

# 大図們江地域開発における延辺と 北朝鮮北東部の経済発展の展望

西 重 信

## 要 旨

2005年以降、中国が主導する大図們江地域開発は着実に進んでおり、東北振興と北朝鮮開発を一体化して推進する中国の北東アジア開発戦略が具体化し始めている。北朝鮮は、東北三省での中国との経済協力を軸として、ロシア、モンゴル、韓国との直接、間接の連携によって経済の開放と自由化を進めている。大国の中央政府主導による広域、多国経済開発の最も重要な課題は、開発地域内の諸国、地域住民とりわけ辺境の少数民族の主体的積極性を引き出すことである。この視点は中国の辺境開放政策の意図とも基本的に合致している。

大図們江地域の要である図們江地域は、国境に抗して持続している自然経済圏である。延辺朝鮮族と北朝鮮北東部の住民は、互いの困難、危機を自然経済圏を手段として生き抜いてきた。図們江地域の開発には、この自然的一体性に根差した考え方が最も大切である。開発の展望は、1930年代に日本で体系化された北朝鮮ルート論の主体的活用にかかっている。北朝鮮の先峰、羅津、清津の三港と中国東北の鉄道を結び付けた中継貿易輸送は、内陸の吉林省、黒龍江省だけでなくモンゴルをも日本に直結する。朝鮮族人口が急速に減少している延辺の民族経済の振興には、跨境民族の特性と中継貿易を活用した朝鮮族の地元での起業が何よりも必要である。そこでは十数万人とされる在外朝鮮族の主体的積極性に大いに期待できる。図們江地域を中心とした大図們江地域の経済、社会の発展に必ず貢献できるだろう。

キーワード：大図們江地域開発、図們江地域開発、跨境民族、自然経済圏、北朝鮮ルート論

経済学文献季報分類番号：05-20；05-21；07-21；07-22；08-63

## 1. 大図們江地域開発の動向と課題

2005年9月、UNDP（国連開発計画）、中国、北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）、ロシア、モンゴルで構成する図們江（豆満江）地域開発諮問委員会は、長春での第8回会議で「大図

「図們江地域開発」として開発地域の拡大と2015年までの開発期間の延長を決定した。対象地域は中国東北三省と北朝鮮の羅先経済貿易地帯、モンゴル東部、韓国東部沿海地方、ロシア沿海州の一部に拡大された。UNDPの調整役としての役割は終了し、参加国が主体的な多国間協力を行うことになった。特に中国は、2000年に開始した「東北振興（東北老工業基地振興工程）」を図們江地域開発と結び付け、突出した大規模開発に乗り出した。このための調査研究が、2003年に中国社会科学院が東北三省とともに5年計画で始めた「東北工程（東北辺疆歴史与現状系列研究工程）」である。発足時の図們江地域開発と今日の大図們江地域開発では、規模や地域の拡大だけでなく重要な質的变化がある<sup>1)</sup>。中国の図們江地域開発は、地方への権限委譲が行われ、少数民族の主体性を重視して権利・自治を尊重しなければならないという国内機運の中で始まった。大図們江地域開発は、地方政府の権限によるものから中央政府によって強力に推進されるものになったのである。2009年11月、日本海との直接の出入り口のない吉林省には、延辺朝鮮族自治州、吉林市、長春市を含む73,000km<sup>2</sup>に辺境地域初の国家級「開発開放先導区」が設けられた<sup>2)</sup>。北朝鮮、ロシア、韓国、日本との連結物流を想定した2020年までの基礎設備の整備、製造業や高度技術産業への外資導入政策である。2010年2月、中、朝は、単線鉄道、一車線道路の中朝友誼橋の数km下流に総工費18億人民元（約230億円）とされる「鴨緑江界河公路大橋」の建設・管理協定に調印した<sup>3)</sup>。2010年12月31日に丹東で着工式が催され、建設費用は中国が負担する<sup>4)</sup>。全長約12km、片側二車線の新道路橋は、大連・丹東高速道路と新義州・平壤幹線道路を繋ぐ。「五点一線」（錦州、營口、長興島、庄河、丹東を結ぶ沿海地域開発）と50年間の使用権を取得した新義州市の威化島、黄金坪島の開発<sup>5)</sup>、2005年12月に調印した黄海海底油田の中、朝共同開発<sup>6)</sup>を見越した陸接国境輸送基礎設備の増強である。2010年1月に大連創力集団が10年間の使用権を取得して2,600万人民元（約3億4,000万円）を投じた羅津港第1埠頭の整備<sup>7)</sup>、琿春と羅先経済貿易地帯を繋ぐ元汀橋の無償改修<sup>8)</sup>と合わせ、東北振興と北朝鮮開発を一体化して推進する北東アジア開発戦略が具体化し始めたのである。

1) 鶴嶋雪嶺「北東アジア経済圏の要・図們江地域開発」、中国朝鮮族研究会・編『朝鮮族のグローバルな移動と国際ネットワーク』（アジア経済文化研究所、2006年）pp.103～111。

2) 『朝日新聞』（2009年11月21日）。

3) 同上（2009年10月6日、12月10日、2010年2月28日）。

4) 同上（2011年1月1日）。

5) 同上（2010年12月16日）。

6) 朴在勲「対外経済政策の変化と貿易および投資の現況」、中川雅彦・編『朝鮮社会主義経済の現在』（日本貿易振興機構アジア経済研究所、2009年）p.63。小牧輝夫「北朝鮮エネルギー問題の現状と課題」、小牧輝夫、環日本海経済研究所・編『経済から見た北朝鮮』（明石書店、2010年）p.85。

7) 『日本経済新聞』（2011年1月16日）。

8) 『朝日新聞』（2010年9月4日）。

北朝鮮は、1998年に羅津先峰自由経済貿易地帯を「羅先経済貿易地帯」として韓国の投資を禁止し、1999年には外資導入などの経済貿易地帯の独自運営権を中央政府に移管していた。だが2009年12月、韓国の農水産物加工企業の中国現地法人との資本金750万ドルの南北合弁企業の設立を承認した<sup>9)</sup>。2010年1月、羅先市を平壤と並ぶ政府直轄特別市として特に奨励する部門の企業所得税を引き下げ、国外同胞の経済貿易活動を認めた。他地域での企業所得税は25%だが、羅先では14%からさらに10%に引き下げ、当初3年間は免除し、人件費も開城工業団地より安い<sup>10)</sup>。2010年8月の長春での中、朝首脳会談に続く9月の「第6回中国吉林・北東アジア投資貿易博覧会」で北朝鮮貿易省の具本泰次官は、羅先を国際的な加工、中継貿易区とする長期計画による開発の加速と国際化への積極姿勢を強調した<sup>11)</sup>。内閣直属省級機関の対外経済協力推進委員会が担当していた合弁・合作事業は、2007年頃に貿易省傘下に新設された「対外経済協調局」に移管され、業務機能が一本化されている<sup>12)</sup>。2010年12月に琿春から陸路輸送された石炭約2万トンが、2011年1月11日に羅津港第1埠頭から船積みされて出航、1月14日に上海に到着した<sup>13)</sup>。吉林省による2005年の「借港出海」（港を借りて海に出る）の実現である。他の諸国との連携もある。2007年12月の図們での朝、中、口の鉄道当局による貨物輸送料、輸送条件に関する協議の合意後、2008年10月に着工した朝、口国境から羅津港まで52kmの鉄道改修と羅津港の近代化第一期工事では、ロシアの投資予定額の4割を韓国鉄道公社と韓国企業5社が負担する<sup>14)</sup>。羅津港の一部埠頭の使用がロシアにも認められたと云われる<sup>15)</sup>。2010年4月、訪朝したモンゴルのザンダンシャタル外相が、羅先市との経済貿易協力と発展に関する覚書に調印した<sup>16)</sup>。北東アジアで唯一の内陸国モンゴルは、北京の海港として混雑する天津港を使用しており、それを補完する出海港を得た。特に輸送基礎設備が未整備のモンゴル東部にとっては、内モンゴル自治区と東北を横断する最短の対日中継港になるだろう。羅先市は、中、口の他に中継貿易、投資顧客を獲得した。北朝鮮は、北東アジア諸国の中で最も親近感をもつモンゴルとは政府間定例協議をもち続け、協調関係を築いてきた。対日交流による経済発展を目指す両国の協

---

9) 同上（2010年1月20日、3月14日、16日）。

10) 韓国の食品加工企業「メリー」の鄭漢基社長の新聞会見による。同上（2010年3月14日、2011年2月6日）。

11) 同上（2010年9月3日）。

12) 朴在勲、前掲論文（6）p.52。

13) 『日本経済新聞』（2011年1月16日）、『朝日新聞』（2011年1月16日）。元汀橋から羅津港までの新道路の無償建設も予定されている。

14) 当時1億4,000万ユーロ（約220億円）とされていた。『朝日新聞』（2008年1月26日、5月11日、10月1日、6日）。

15) 同上（2010年3月14日）。

16) 同上（2010年4月23日、10月3日）。

力が、目に見えて具体化したのである。大図們江地域開発は着実に進んでおり、開発の要が図們江地域であることを一層鮮明にしている。

大国の中央政府による広域、多国経済開発の最も重要な課題は、各地域と諸国それぞれの特性を生かし、住民、少数民族とりわけ跨境民族<sup>17)</sup>の主体的積極性を引き出すことである。本小論は、このような視点で延辺と北朝鮮北東部との自然的一体性に根差した経済発展の展望を考える試みである。まず中国の沿辺開放と辺境貿易政策をみてみたい。

## 2. 中国の沿辺（国境地域）開放と辺境貿易（国境貿易）政策

22,000 マイル、15 の国に接している中国の陸地国境には、143 の辺境県がある<sup>18)</sup>。その78%が民族自治地方で20の少数民族が同民族と国境で分断された跨境民族である。これらの跨境民族は、国境の向こう側の同民族と生産生活上長期に渡って相互補完関係を維持し、友好的往来によって密接な家族、親戚関係を継続している。現在対外開放を実施している沿辺地区の多くは、歴史的に辺境貿易の中心地であり、交通の要衝だった。辺境貿易は、沿辺開放を促進して外向型経済を発展させる。少数民族地区は、対外開放の末端から先端に躍進して沿海、沿河開放に呼応する。1980年代の改革開放の進展によって、雲南、内モンゴなどの辺境地区では伝統的な辺境少額貿易（民間国境貿易）と辺民互市（国境地域住民の対外通商）が次第に復活し、発展して地域の経済発展に貢献し、国の関係部門に注意を喚起した。1984年に国務院の批准を経て対外経済貿易部が「辺境少額貿易暫行管理弁法」を發布し、「五自方針（自採貨源、自探銷路、自行談判、自求平衡、自負満欠）」を明示した。1992年1月の中央民族工作会議は、対外開放促進の契機になった。国務院は、13の辺境都市を追加開放するとともに内陸省都の昆明、貴陽、銀川、南寧、ウルムチ、呼和浩特にも沿辺開放都市特惠政策を施行した。だが1996年4月の国務院2号文件は、アジア金融危機の影響と周辺国の貿易政策の変化に対応して辺境貿易の管理を強化した。金融危機に巻き込まれたビルマ（ミャンマー）通貨の対人民元相場は、10:1.5から10:0.3に下落して中国の輸出が困難になった。ルーブルの下落も中国の輸出に打撃を与えた。中国は、162品目に対する免税優遇措置を廃止して辺境貿易を調整、規制したため、辺境貿易企業の競争は激しくなった。1999

17) 以下の拙稿を参照されたい。「自然経済圏（NET）」、環日本海学会・編『北東アジア事典』（国際書院、2006年）pp.114～116。「豆満江“NET”の形成と破壊」、『関西大学経済論集』第47巻第1号（関西大学経済学会、1997年4月）。「豆満江（図們江）地域開発における“NET（Natural Economic Territory・自然経済圏）”論の意義」、『環日本海研究』第7号（環日本海学会、2001年12月）。「中朝国境についての一考察」、『北東アジア地域研究』第14号（北東アジア学会、2008年10月）。

18) 杜發春「辺境貿易与辺境民族地区的經濟發展」、『民族研究』（1999年第1期）。

年1月、民族地区の沿辺開放と辺境貿易の一層の発展を促進するため、対外経済貿易合作部と海関（税関）総署は共同で補充規定844号文件を作成し、新しい辺境貿易政策を実施した。辺民が互市貿易によって輸入する生活用品に限って3,000人民元/人/日以下の商品には輸入税と輸入増値税を免除し、3,000人民元を越えるものには超過分に課税する。辺境少額貿易企業が指定された口岸（対外通商地）から輸入する隣国原産商品のうち煙草、酒、化粧品と徴税規定商品を除き、2000年末まで輸入税と輸入増値税を減免する。零細な物々交換取引だった辺境貿易は、現在では規模、影響力の拡大とともに、貿易が工業や技術と結合して隣国の工程や基礎設備整備での合作に進んでいる。辺境地区対外経済合作技術によって製造された製品の輸出には、引き続き辺境少額貿易輸出税課税政策を執行するが、國務院2号文件が規定した全国统一輸出税を半減課税する。補充規定844号文件は、輸出免許、輸出許可の発給制限を緩和し、辺境地区の対外経済貿易業務の管理権限を拡大した。

それでは、辺境貿易は少数民族経済を振興させるうえにどのように役立つのだろうか。

### 3. 辺境貿易の有効性と有利性

辺境民族経済の発展の停滞原因は、長期の閉鎖状態、交通と通信の基礎設備整備の遅れ、住民の保守的思想、市場意識の欠如、自給自足的小生産への慣れ、豊富な天然資源の未開拓、隣国に接しているという条件の不活用である<sup>19)</sup>。辺境民族地区が周辺国の開放に対応して辺境貿易を発展させることは、民族地区経済振興への有効な路線であり、民族社会の発展に積極的な推進作用を及ぼす。辺境貿易は、一般貿易とは比較にならない数々の優越性をもっている。第一に、一般貿易では輸出できない多くの商品と国内需要が急増している資源、製品とを交換して国内市場を有効に調整する。第二に、長期に渡って国家の財政補助に依存してきた辺境の市、県は、辺境貿易の発展を通して財源を開拓し、地方経済力を増大させた。第三に、辺境貿易は流通産業だが農工業と密接な関係をもっており、国外市場を開拓する。辺境貿易は発展過程で周辺諸国内部に関係を浸透させ、伝統的、地理的国境を越えて商品の販売を拡大させ、生産を拡大させる。辺境貿易で活発になった人々の往来は、沿辺地区の商業、交通、通信、不動産、金融、観光などの第三次産業を直接発展させて多くの就業機会を創出し、民族産業の発展を促進している。第四に、辺境貿易のもつ相互補完性は辺境地区の貿易と産業構造を調整し、中国工業製品の輸出需要を増大させて国内経済を刺激し、工業原材料を輸入している。辺境地区の少数民族幹部と住民は、辺境貿易活動への参加を通じて視野を広め、閉鎖性を破り、商品意識、市場意識、競争意識を高め、一部の者は現代的経営管理能

---

19) 同上。

力を備えた人材に成長したとされている。

中国の輸出は公式には中央政府によって厳しく管理、統制されているが、実際には地方企業や民間業者の活動が活発化し、貿易、投資が地方分権化する割合が増加している。国家貿易より辺境貿易の比重が大きいのである。地方、民間の対外経済関係の深化によって中央政府による貿易の管理、統制が困難となり、少なくともそのための費用が増大すると見込まれている<sup>20)</sup>。このような辺境貿易の有効性と有利性は、典型的な跨境民族である延辺朝鮮族にとって民族的、経済的発展の展望に道筋を提示している。

現在の朝鮮族が直面し、自ら解決すべき課題だとして次のように云われている<sup>21)</sup>。第一に、中国国民としての主体性を明確にして感情的同胞観に執着せず、祖先の開拓地を守る覚悟をもって主体民族としての素質の向上に努力しなくてはならない。跨境民族の特性を利用した朝鮮半島との交流と協力が民族の文化と経済の発展に役立つ方法を探さなくてはならない。第二に、改革開放後の朝鮮族社会の一連の問題は、地元民族経済の脆弱性に起因した人口流出から始まったことである。伝統的集居地の経済基盤を堅実にすることが、民族性を保って生きていく唯一の方法である。第三に、民族集居地は民族と民族性を保持していくための実体である。朝鮮族社会では人口流出によって集居地が縮小し、民族教育が危機に直面し、民族性の弱化が露出している。元来の集居地を保持しながら新たな集居地を建設しなくてはならない。第四に、模範民族として他民族の尊敬と羨望を受けてきた朝鮮族は、改革開放の成果を享受する一方で問題も露出した。懐疑と不信の眼を向けられ、韓国との交流でも萎縮感を覚えている。民族の自負心を回復し、自信を育む事業を推進しなくてはならない。第五に、力強い適応力と連帯性を活用して北東アジアのコリアン・ネットワークの形成に貢献しなくてはならない。朝鮮族には同胞国家の韓国と北朝鮮があり、在日朝鮮人、在ロシア高麗人、在米韓国人などの海外集居同胞がいる。このため対外開放後に最も早くこれらの国々に進出し、相互に交流することができた。そして跨境民族の特性によって南北朝鮮の交流と和合に重要な役割を果たすことができた。

問題の核心は、跨境民族の特性を活用して延辺の民族経済を振興させ、朝鮮族の豊かな生活を地元で保障することである。延辺朝鮮族と北朝鮮北東部住民との近年の関係をみてみよう。

---

20) ステファン・ハガート、マーカス・ノーランド（杉山ひろみ、丸本美加・訳）『北朝鮮・飢餓の政治経済学』（中央公論新社、2009年）p.238。

21) 鄭信哲「中国朝鮮族社会の現状と未来」、前掲（1）pp.81～83。拙稿「間島（延辺）社会主義前史としての1910年代朝鮮民族主義教育」、許寿童『近代中国東北教育の研究』（明石書店、2009年）書評、『アジア教育史研究』（アジア教育史学会、2010年3月）をも参照されたい。

#### 4. 北朝鮮北東部の食糧危機と市場の台頭

1990年代の北朝鮮の食糧危機は、国民の主な食糧確保手段であるPDS（Public Distribution System・公共配給制度）の崩壊によって生じたとされ、四つの要因が指摘されている<sup>22)</sup>。第一は、遅れた農法によって衰退する生産、劣悪な経済的刺激、肥料や農薬の減産、1995年から続いた深刻な自然災害である。第二の関連要因は、ソ連と中国からの食糧援助の急激な減少である。この二要因はよく知られているが、小規模で地域的な飢饉を東から西へと移動させて全国的大災害に変貌させた要因は二つある。第三は、1994年と1995年に東海岸平野部への食糧供給を停止させ、優先順位によって北東部を切り捨てるという中央政府の決定である。第四は、1995年の大凶作後、農民1人当たりの年間食糧配給量を167kgから107kgに減らすという決定である。これによって農民が余剰食糧を都市部や鉸山地区に供給しようとする自発的協力は終わったとされている。

各要因を検討してみよう。第一は、主要因ではない。特に北東部の食糧生産力は歴史的にみても乏しく、解放後もトウモロコシ栽培と他地域からの供給に依存してきた。第二は、関連要因というより食糧危機の引き金である。北朝鮮は1987年には食糧の純輸入国になっていたが、1990年にソ連から実質的な追加援助である「友好価格」による輸入から国際価格輸入への転換、さらに外貨決済を求められた。食糧の商業輸入の継続が極めて困難となり、1991年に「一日二食運動」が始められた。ソ連に代わって石油、食糧の主供給国になった中国からも1993年に現金輸入を要求され、1994年に食糧、トウモロコシの対中輸入が激減した。飢餓に陥る外的特定要因、飢餓の始まりと云われている<sup>23)</sup>。第三が、北東部の局地的食糧危機の直接要因である。対ソ友好貿易の破綻によって1991年の対ソ輸入の減少額は、北朝鮮の総輸入額の40%に相当した。東海岸平野部は鉄鋼、造船、石油精製、化学肥料などの重化学工業の中核地帯だが、原油、設備機械、原料などの生産投入財の対ソ輸入の激減によって生産活動が停止し、対価としての食糧の国内供給も停止された。第四が、食糧危機の全国への波及要因である。1960年代から1970年代初頭には年間200kgだった配給量が次第に減らされ、凶作と対中輸入の激減によって大幅に削減された。政府による過去の数度の穀物接収を記憶している農民とりわけトウモロコシ栽培農民は、生存のために1996年の収穫を隠匿し、将来の危機に備えて以後の収穫を退蔵した。農民は集団農場で働く時間を減ら

22) アンドリュー・S・ナチオス（古森義久・監訳、坂田和則・訳）『北朝鮮・飢餓の真実』（扶桑社、2002年）p.168。前掲（20）pp.43～45、p.58、98、99。

23) 前掲（20）p.50、51、96、232。なお鶴嶋雪嶺『豆満江地域開発』（関西大学出版部、2000年）pp.67～70、pp.113～122を参照されたい。

し、集団農業制管理外の私的農地、秘密・闇農地で精を出した。集団農場内の自留地の生産高は、集団農場の同面積の30～40%増だった。供給の減少と地場生産の衰退で二重の打撃を受けていたPDSの備蓄食糧は急激に減少し、首都、朝鮮労働党、朝鮮人民軍、戦略的重要産業部門への配給が一層優先された。この三要因によって、北東部の重化学工業品と引き換えに南西部の穀物を供給するという北朝鮮の社会主義工業化経済の仕組みは大混乱に陥った。

PDSに代わって、1969年に認可はされていたが1958年から1980年まで厳しい制限下で機能していた私営の市場（農民市場・自由市場・闇市場）が台頭した。だが価格は暴騰した。市場での米の価格は集団農場からの政府買い取り価格の17倍、トウモロコシは26倍だった<sup>24)</sup>。農民の関心は、より多くの食糧を生産することから市場でより高い価格で売ることになった。隠匿食糧だけでなく、PDS食糧、中国からの輸入食糧、無償支援食糧までも市場に流れた。PDSが混乱すればするほど多くの食糧が市場に流れ込むという悪循環が生じ、中国の「大躍進」期での食糧危機と同じような経済活動が蔓延した。1990年代半ばから急増した市場のうち、各都市で3～5ヶ所、各郡で1～2ヶ所で稼働する市場が穀物需要の60%、日用品の70%を扱った。市場は横流し食糧と中国製品で動いていると云われた<sup>25)</sup>。1994年以前には人口の60%がPDS食糧に依存し、40%が農村あるいはPDSの範疇外で生活していたが、1996年には同じ農村人口でPDS食糧だけの依存人口は6%だった<sup>26)</sup>。しかし食糧確保手段をPDSから市場に転換できない都市労働者、都市住民、鉱山労働者にとっては死活の危機となった。1996年12月の金日成総合大学での演説で金正日は、問題を隠蔽して非社会主義的無秩序を招いた党指導部の欺瞞行為を「得点稼ぎ主義」と呼んで厳しく批判した<sup>27)</sup>。

## 5. 北東部住民の生存手段としての自然経済圏(Natural Economic Territory・NET)

国際支援食糧が不十分ながらも清津に直送されたのは1997年7月、WFP（国連食糧計画）が咸鏡北道でPDSが機能していないことを認識したのは1999年の収穫後だった<sup>28)</sup>。そ

24) 前掲 (22) p.173、174

25) 同上 p.184。

26) 同上 p.176。

27) 同上 p.227、228。前掲 (20) p.64、256、257。

28) 前掲 (20) pp.98～100。前掲 (22) p.175。本小論の第5、6節は、環日本海学会第12回学術研究大会（金沢星稜大学、2006年9月）での筆者の研究報告「豆満（図們）江地域開発におけるNET（Natural Economic Territory・自然経済圏）論の意義」を骨子にした。報告要旨は、『環日本海研究』第13号（環日本海学会、2007年10月）に掲載。



れまでこの地域は国際支援からも、WFPからも全く無視されてきた。中国側国境地域で1997年9月から1年間以上に渡って行われた北朝鮮住民越境者1,694人への聞き取り調査では、回答者の出身居住地の内訳は咸鏡北道が約60%と突出しており、咸鏡南道20%、その他の道20%だった<sup>29)</sup>。どの地域が食糧危機の打撃を最も受けたと思うかという質問では、咸鏡南道が62%と突出し、咸鏡北道23%、その他の道22%、全ての道同等9%の回答だった。回答者の家族の死亡率は、平均28.7%、平壤が最も低く16.7%、咸鏡南道と慈江道が最も高く、それぞれ32.1%、32.9%だった。ただ調査対象者は無作為ではなく、地理的に近い北東部の概して最も脆弱な階層の者が多く選ばれたとされている<sup>30)</sup>。

だが調査結果は必ずしも作為的な偏りではなく、一定の合理性と重要な意味を含んでいる。咸鏡南、北道の東海岸平野部の重化学工業生産が停止し、食糧の供給も停止された。ほぼ全面的にPDSの配給食糧に依存していた咸興・興南（1993年人口は約701,000）、清津（520,000）、金策（179,000）、新浦（158,000）、端川（284,000）などの工業都市の労働者、住民は窮迫した。食糧を求めて居住地を離れ、越境した人々も多かっただろう。そして最も重要なことは、越境者の大半を占める咸鏡北道住民の被害の認識が意外にも比較的希薄なことである。家族死亡率も咸鏡南道や慈江道より低かったに違いない。

咸鏡北道には、食糧危機に対処できる有利な条件が三つあると云われている<sup>31)</sup>。第一に、中国の朝鮮語圏に接しており、窮した人々は食糧や金を中国の親戚に頼ったり出稼ぎ就労した。平安北道からの越境者によると、半数以上の村人が食糧を求めて村を離れ、その大多数が国境を越えた経験を持つ、彼らは通常2～3ヶ月、長くて半年間滞在して家族が待っていれば戻って来る、そうやって村は今まで生き残ってきたのだと云う。咸鏡北道住民の場合は云うまでもないだろう。第二に、咸鏡北道には中国側の食糧と取引できる自然資源があった。かつて豊かだった森は、中国の製材所や家具店、住宅建設計画を活気づける材料になって伐採された。第三に、米国国際開発局海外災害支援室の農業生産地図によると、豆満江沿いの集団農場は伝統的に他の山岳道（両江道、慈江道）よりも多くの余剰農産物を生産していた。つまり農民による隠匿、退蔵量が比較的豊富なのである。

概ね妥当な分析だが、歴史的考察が不十分である。豆満江地域は、跨境民族の相互依存関係が国境に抗して持続している自然経済圏である。この地域の住民は、豆満江の越江・越境と物々交換取引によって互いの困難、危機を生き抜くという伝統的手段を継承しており、この時も実行したのである。

29) 前掲 (20) p.107、108。類似の調査は、前掲 (22) p.175、176。

30) 前掲 (20) p.98、107。

31) 同上 p.108。前掲 (22) p.328、329。

## 6. 咸鏡道・間島（延辺）自然経済圏の強靭性

現在の行政区域である咸鏡北道、咸鏡南道、両江道は、もともと李朝時代の咸鏡道である。平安北道、平安南道、慈江道は、平安道である。つまり中国側国境地域での調査による越境者の80%以上の出身居住地は咸鏡道である。豆満江と鴨緑江の国境機能の違いは、川幅と水深、冬季結氷の有無という自然条件<sup>32)</sup>よりも、豆満江国境を挟む跨境民族の繋がりによるものである。越江者の一部は、延辺からさらに吉林省、東北、中国各地の労働市場に参入した。大躍進期の経済危機では、延辺朝鮮族が相対的に豊かだった北朝鮮の親戚に助けを求めて越江し、危機の終息とともに再度越江して帰国した。

北朝鮮の経済政策は極めて中央集権的だとされているが、1990年代後半に中央政府は、PDSの崩壊と市場の台頭を食い止めようとして全国の211郡の行政官に自力で住民を養うための権限を与えた<sup>33)</sup>。中央政府の社会主義的責任の転嫁だが、結果として住民の食糧供給は地元原料の有無と郡行政官の手腕に依存した。延辺との間では、合法、非合法にかかわらず海産物、伐採木材、野生薬草、家具、骨董品などの地元原料の他、日本製中古乗用車が取引された。海産物1kgとトウモロコシ2kg、シジミ貝1トンと小麦粉2.5トンが交換された<sup>34)</sup>。WFPの一報告は、郡行政官が中国の実業家との直接交渉によって地元原料を低品質の米やトウモロコシと交換する現場を目撃し、報告している<sup>35)</sup>。原料の枯渇後は、工場経営者と協力して機械設備を接收、解体して金属廃材として取引に流用した。彼らの行為は、土壌の侵食を進め、既に劣悪化していた灌漑設備の崩壊を早め、産業基礎設備を破壊するという弊害を生じさせたが、自分たちが責任を負っている住民の今日の生存に対する純粋な義務感による行動だと受け取られた。さらに彼らは、中央政府の妨害を避けて食糧配給を行った。精力的な行政官の下では危機の影響はある程度限られたが、官僚的で無気力な行政官の場合にはより厳しい影響を被った。食糧危機は高度な分権化と地方自治を生んだと云われた<sup>36)</sup>。だが咸鏡北道では、中央政権による歴史的差別待遇に抗して持続する伝統的な地域主体性に根差したものである。

解放後においても金日成政権は、この地の「咸北（咸鏡北道）第一主義」<sup>37)</sup>を特別に警戒

32) 文浩一「人口統計からみる地域偏差」、前掲(6)『朝鮮社会主義経済の現在』p.40。

33) 前掲(22) pp.194~196。

34) 同上 p.156、195。

35) 同上 p.195。

36) 同上。

37) 『金日成著作集・13』（平壤・外国文出版社、1983年）pp.146~151、p.175、183、187。

していた。第1次5ヶ年計画の繰り上げ達成年の1959年3月、咸鏡北道党委員会と会寧郡党委員会での演説で金日成は、党中央の政策が浸透せず、解放直後の状態がそのままだと厳しく批判している。建国前年の1947年の現地指導である「家族主義、地方主義」克服が黙殺されてきたこと、1954年の戦後復興3ヶ年計画以来の重工業化、農業合作化過程での党の「半農半畜、半農半漁」方針が無視され、穀物の生産が重視されてきたことである。崔昌益、尹公欽、張順明などの幹部を名指しして党への忠誠心の欠如を激しく非難した<sup>38)</sup>。特に咸鏡北道穩城郡生まれで日本留学経験をもつ「延安派」指導者の崔昌益は、1942年設立の「華北朝鮮独立同盟」中央執行委員当時から朝鮮と東北との結び付きを重視していた。1990年1月の党中央委員会発行の機関紙『労働新聞』は、1959年の金日成演説を引用して党の方針や政策の実現を妨げる「地元優先主義」に対する闘争を強化させる必要性を強調した<sup>39)</sup>。PDSの食糧配給を削減し、やがて停止させるための理由付け、正当化による警告だったのである。しかし中央政権に抗って生き抜いたこの地の住民の自負は、1980年代から活発化した延辺との辺境貿易、国際小包、「探親」（家族、親戚の相互訪問）、「数日朝鮮観光」（探親が発展して手荷物交易と一体化した観光）によって浸透した商品経済活動と結び付き、北朝鮮の社会、経済に重大な変化をもたらした。現在、北朝鮮側国境地域で比較的大規模商業を営む人達の大部分は当時の経験者だと云われる<sup>40)</sup>。中国政府と自治州政府は、この新しい社会階層との辺境貿易の必要性、それが及ぼす作用の戦略的重要性を極めて重視している。

## 7. 対北朝鮮辺境貿易の重要性

1982年に正式に復活した辺境貿易は、改革開放後の中国の軽工業の発展、辺境地区の商品経済の活発化、北朝鮮での軽工業品の不足が相俟って非常に活発になった<sup>41)</sup>。1990年代はじめの延辺の対北朝鮮辺境貿易の活況は、中継貿易と三角貿易によるものだった。中継貿易

38) 同上 p.183,187,198。林隠『北朝鮮王朝成立秘史』（自由社、1982年）p.134,135,209。徐大肅（林茂・訳）『金日成』（御茶の水書房、1992年）p.170,188,426。アンドレイ・ランコフ（下斗米伸雄、石井知章・訳）『スターリンから金日成へ』（法政大学出版局、2011年）p.177,194,200,201。1958年2月の朝鮮人民軍第324部隊将兵への金日成の演説「朝鮮人民軍は抗日武装闘争の継承者である」では、咸鏡北道吉州、明川出身者に総政治局で「地方主義分派活動」を煽ったとして金乙圭が批判されている。『金日成著作集・第1巻』（未来社、1970年）p.277。なお李朝時代の咸鏡道と中央政権との関係については、李重煥（平木實・訳）『択里史』（平凡社東洋文庫、2006年）pp.35~48を参照のこと。

39) アレクサンドル・ジェービン（川合渙一・訳）『私が見た金王朝』（文芸春秋、1992年）p.189。

40) 林今淑「中朝辺境の現状及其対辺境社会経済的影響」、吉林大学『東北亞論壇』2004年第5期、（金向東・訳、夏剛・校閲）「中朝国境貿易の現状及び国境地域の社会・経済に対する影響」、松野周治、徐勝、夏剛・編著『東北アジア共同体への道』（文真堂、2006年）p.57。

41) 同上 p.49,50,56。

では、延辺対外貿易会社が北朝鮮の取引先を通して食品缶詰をキューバに輸出し、ブリキを輸入して中国の鋼材需要に応えた。同様にしてチェコ製乗用車“スコダ”7,000台を輸入して国内で販売した。三角貿易は、延辺～北朝鮮～ロシア貿易、延辺～北朝鮮～韓国・日本貿易だった。前者は、1980年代からのソ連極東への15,000人の北朝鮮森林労働者の派遣によるもので、賃金として収益の三分の一を鋼材、木材の現物で受け取り、延辺でトウモロコシなどの食糧と交換した。後者は、北朝鮮がマグネサイトなどの鉱産物を韓国、日本に輸出して中古車や鋼材を輸入し、延辺でトウモロコシ、衣服などの軽工業品と交換した。二つの三角貿易によって、1993年の延辺の対北朝鮮辺境貿易額は3億2,732万ドルに達し、同年の中朝貿易総額の50%近くを占めた。だが北朝鮮の食糧、電力不足による1995年以降の鉱業生産の大幅減産、鉱産物の国際価格の下落、為替の円高によって延辺～北朝鮮～韓国・日本貿易が停止した。さらに1995年以降、ロシアは2001年返済期限の30億ルーブルの債務をたてに北朝鮮森林労働者の賃金を強引に差し押さえ、延辺～北朝鮮～ロシア貿易が停止した。そのうえ中国の国内金融引き締め政策で中継貿易も停止された。1999年の延辺の対北朝鮮辺境貿易額は5,072万ドルで1993年の6分の1に激減した。中継貿易と三角貿易の破綻によって、延辺の辺境貿易企業が大量に倒産した。2001年になって自治州政府は外向型経済発展のために辺境貿易を強化し、企業体力を強化した大型民営貿易企業がこれに呼応して辺境貿易は大幅に増大した。2004年の延辺の対北朝鮮辺境貿易額は、前年比85%増、2億1,582万ドルに達して中朝貿易総額13億ドルの16.6%に相当し、丹東の1億8,000万ドル、13.8%を上回った。中国海関統計では1990年代の中朝辺境貿易での輸出品目は、食糧、コークス、軽工業品などだったが、2000年以降は食糧、軽工業品の他に各種機械、中古エンジン、アルミ・サッシやペンキなどの建築資材が著増し、北朝鮮経済の回復だとされている。

しかし、辺境貿易を含む貿易全体における対中依存度の急上昇に注目すべきである。2000年の輸出入、輸入の対中依存度は、それぞれ20%、27%だったが、2008年には50%、57%に上昇し、どちらも中国が一貫して最大相手国である。輸出の対中依存度は、2000年の5%が2004年に46%に最も上昇した後、2006年以降は韓国に次いで2位である。開城工業団地の稼働による対韓輸出の増大による。2008年は韓国45%、中国37%である。中、朝、韓の経済・貿易の三角構造が機能している<sup>42)</sup>。2010年の開城工業団地の生産、交易額は前年比50%以上増加し、54%減の南北一般貿易と61%減の韓国政府の対北朝鮮支援を補い、南北全交易額を13.9%増加させている<sup>43)</sup>。2010年8月以降の北朝鮮による無煙炭の対中輸出の急増と併せ

42) 権哲男「中朝貿易の現状と『中朝韓トライアングル構造』の形成」、福井県立大学・編『東アジアと地域経済・2010』（京都大学学術出版会、2010年）p.235、236、pp.245～248。

43) 『朝日新聞』（2011年1月20日、2月6日）。北朝鮮は2007年に鉱物資源の輸出規制を導入し、中国海関統計によると2008年の無煙炭の対中輸出は前年比32%減だった。だが2010年3月の韓国哨戒艦沈

て経済・貿易三角構造の機能は、政治的、軍事的緊張動向とは別に持続されている。

## 8. 元汀里辺民互市の意義

辺境貿易には辺境少額貿易の他に辺民互市貿易があり、多国自由経済地域の胚胎形態として図們江自由経済地域の建設に重要な戦略的意義をもつと云われている<sup>44)</sup>。地方政府は北朝鮮との積極的交渉によっていち早く元汀里互市を再開させ、三合、図們、開山屯、和龍の各対岸にも辺民互市を創設して北朝鮮の民間貿易を發展させ、大規模化、制度化、市場化に導き、図們江地域の二国間、多国間貿易の發展を促進すべきである。長白朝鮮族自治州と向き合う恵山、鴨緑江岸の集安、丹東それぞれの対岸満浦、新義州にも辺民互市を創設し、辺境貿易の重要な構成部分にすべきだとしている。

1990年代末からの「走出去」（国民、企業の国外進出を政府が積極的に後押しする）戦略による外向型経済發展志向がよく表れている。中国の今日の図們江地域開発は、北朝鮮の市場経済化による自国商品、資本市場化と一体である。

辺民互市貿易は、辺境住民が国境から20km以内の政府が許可した取引所で行う生活用品の物々交換取引である。3,000 人民元／人／日以下の取引には関税が免除される。対外経済貿易合作部と海関総署による1999年の補充規定844号文件によるとされるが、元汀里互市はそれより早く1997年6月に琿春市敬信鎮圈河の対岸咸鏡北道恩徳郡（旧慶興郡）元汀里に創設された。この地は、歴史的に琿春、沿海州と朝鮮半島北東部との交通、交易の要衝だった。3万㎡の市場では週4日の営業が行われ、取引に来訪する両国住民は当初の50人／日から150人／日に増え、査証なし入国が認められていた中国人は最多時には500人／日が来訪し、取引額は40万～60万人民元／日に達したと云われる<sup>45)</sup>。中国の輸出品は米、小麦粉、食用油、家庭用品、北朝鮮の輸出品は漢方薬材、薬品、鉄廢材、海産物だった。元汀里互市は住民に一時期相当の利益をもたらしたが、自然に消滅してしまった。外貨の流出を懸念していた北朝鮮政府が1995年5月に外貨使用を制限していたうえ、北朝鮮側の商品不足が重なって取引来訪者が次第に減ったためだとされている。そこで元汀里互市の開設から消滅までの経緯をみてみよう。

1993年9月の「朝鮮労働党中央委員会決定315号」は、恩徳郡の一部を先峰郡（旧雄基郡）

---

没事件後の南北貿易の原則中斷以降回復、急増中とされる。『朝日新聞』（2011年2月9日、3月26日）。因に元汀橋と羅津を結ぶ街道沿いの恩徳郡鶴松里（旧阿吾地）をはじめとする咸鏡北道は、有数の石炭産地である。今後、その対中輸出にも羅津港が使用される可能性がある。

44) 前掲(40) p.59。

45) 同上 p.54、55。

に組み入れ、羅津先峰市に改編して政府直轄とした<sup>46)</sup>。周辺国との円滑な交通輸送網の形成を目的にした一連の措置によって、自由経済貿易地帯は621km<sup>2</sup>から746km<sup>2</sup>へと約20%拡張され、中国とも直接接するようになった。中国の圈河海関は、琿春市と42km、羅津港と51km、恩徳郡とは元汀橋（旧慶興橋）で繋がっている。海関は満州国期の1937年の創設である。1995年に自由経済貿易地帯との円滑な輸送路確保のために再建、拡張し、1995年9月に正式に通関を開始した。自由経済貿易地帯を中継貿易輸送の要にしたい両国の合意による。元汀里互市は、延辺朝鮮族自治州對外経済貿易委員会と北朝鮮對外経済協力推進委員会との協定によって、元汀橋付近の自由経済貿易地帯の拡張地域内に立地した。穀物と海産物の取引という間島と咸鏡道との歴史的経済補完関係を基盤にした合法的な国際自由市場の創設は、地域の住民生活を円滑にするとともに北朝鮮の国際化への契機となる期待を抱かせた。ところが元汀里互市の開設前後に各地の闇市場の非公式為替相場が激しく変動した<sup>47)</sup>。1990年代はじめの北朝鮮ウォンの対ドル相場は90ウォン=1ドルだったが、1996年晩秋の国境付近の闇市場では250～280ウォン=1ドルに下落した。米の闇価格は4倍以上の80～90ウォン/kg、1996年10月には150ウォン/kgに高騰した。国民の平均月収は100～350ウォンだった。互市が開設された1997年6月の実勢相場は220ウォン超=1ドルだったのに対して、1997年の公式相場は2.2ウォン=1ドルだった。実勢相場は100分の1以下である。政府による過去の通貨改革、貨幣交換を記憶したり伝聞した人達とりわけ交易従事者は、取引決済を外貨に変換した。購入できる商品がなくなり実質的に使用価値を失ったウォンは、労働者の非自発的貯蓄となって退蔵された。これらのウォンが互市を利用して外貨に交換され、制限以上に使用された。外貨とウォンの二重決済の波及は、外貨所持者と非所持者との新たな経済力格差を発生させ、既存の統治基盤を脅かすと警戒された。そのうえ1992年に国家級辺境経済開放都市に指定されていた琿春市の辺境経済合作区には韓国企業が進出し、延吉空港の近代化には韓国政府借款が導入されていた。元汀里互市、自由経済貿易地帯を利用した政治的活動も行われたのだろう。1998年に北朝鮮政府は互市を閉鎖し、「自由経済貿易地帯」の公式名称から「自由」を削除した<sup>48)</sup>。この時の元汀里互市は、北朝鮮の市場経済化、国際化の一過程だったが、直接の契機とはならなかった。

46) 拙稿「北朝鮮の自由経済貿易地帯開発についての一考察」、『関西大学経済論集』第48巻第1号（1998年6月）。王勝今、藤田暁男、龍世祥・著『現代北朝鮮経済研究へのアプローチ』（金沢大学経済学部、1997年3月）pp.189～192。環日本海経済研究所『北東アジア経済白書・2003年』（新潟日報事業社、2003年）p.224、225。

47) 前掲（20）p.260、261、272、273。

48) 前掲（46）『北東アジア経済白書・2003年』p.225。

## 9. 中継貿易の決定的重要性と北朝鮮ルート論

元汀里互市の閉鎖、「自由」削除という北朝鮮の対応とは対照的に中国は、1998年12月に国務院の批准によって圈河海関を国家一級に昇格させ、有効旅券を持つ第三人の通行を認めた<sup>49)</sup>。1999年11月から海関施設の建設を開始して2000年12月に竣工し、使用が開始された。総面積2,913.86㎡、年間貨物取扱能力60万トン、旅客通関能力60万人の設計である。延辺現通集団は、この中継貿易輸送路を使用して延吉～羅津～釜山を結ぶコンテナ定期輸送、運航を始めた。延辺経済の振興には、辺境貿易とともに羅先経済貿易地帯を利用する中継貿易が鍵を握っている。

中継貿易の展望は、1909年の「間島に関する日清協約」（間島協約・図們江中韓界務條款）第6条に法的端を発して1930年代に日本で体系化された北朝鮮ルート論の主体的活用にかかっている。中国でも北朝鮮ルート論の帝国主義的意図に対する理論的検討は済まされており、そのうえで東北の経済発展にはその経済合理性を活用しなくてはならないことが明確にされている<sup>50)</sup>。今日の課題は、その合理性の具体的運用である。第一に、1980年代の「小陸橋貿易」（咸鏡北道の鉄道、清津西港1号埠頭の専用設備を用いた吉林省、黒龍江省産トウモロコシの対日中継輸出）のように、日本海への最短出海ルートという決定的に優位な競争力の対日活用である。吉林省政府の中国南部嘉興港との羅津港中継の穀物の海陸輸送計画に対する2005年5月の中央政府交通部の批准<sup>51)</sup>、2011年1月の羅津港中継の上海向け石炭輸送は、国内輸送だが重要な契機である。鉄道、港ともに慢性的過負荷状態にある大連ルートの負担の軽減でもある。それには返り荷となる商品、貨物を選定し、大図們江地域での需要と販路を開拓し発展させることによって現在割高な往路輸送費を下げなくてはならない。第

49) 前掲 (40) p.53、54。

50) 孫春日「論日本帝国主義修築京図鉄路的経済構思」、延辺大学、国際地域中心・合編『東北亜地域開発研究論文集』（延辺大学出版社、1991年）pp.43～61。（周建中・訳）「日本帝国主義の京図鉄道敷設の経済的構想について」、『東北アジア文化研究』第7号（鳥取女子短期大学北東アジア文化総合研究所、1998年3月）pp.77～95。日本での研究は前掲 (23) 『豆満江地域開発』pp.141～150 および以下の拙稿がある。「内藤湖南と『北朝鮮ルート』論」、『書評』第77号（関西大学生協同組合、1986年4月）。「間島協約と『北朝鮮ルート論』」、季刊『三千里』第47号（1986年8月）。「『北朝鮮ルート論』と朝鮮人の間島移住」、『関西大学経済論集』第37巻第4号（1987年11月）。「北朝鮮ルート論の系譜（1）」、同第45巻第4号（1995年11月）。「北朝鮮ルート論の系譜（2）」、同第45巻第5号（1995年12月）。「北朝鮮の中継貿易輸送計画についての一考察」、同第46巻第1号（1996年4月）。「再考・北朝鮮の中継貿易輸送計画についての一考察」、同第46巻第37号（1996年9月）。田中良和『朝鮮半島』危機の構図』（ミネルヴァ書房、2006年）pp.169～183をも参照されたい。

51) 李燦雨「中国東北地域と朝鮮半島の経済関係の現状と展望」、前掲 (40) p.38。

二に、三角貿易は、モンゴル・中国東北～延辺・羅先～韓国・日本貿易が主流になる。2001年に投資促進保護協定を結んでいた日本とモンゴルは、鉱物資源開発を中心にした経済交流に極めて意欲的である。2010年10月、11月にそれぞれ来日したボトバルド首相、エルバグドルジ大統領は、2011年4月に日本との経済連携協定（EPA）締結の正式交渉開始に合意した<sup>52)</sup>。モンゴルにとって北朝鮮ルートは、中国の辺境貿易を利用できるとともに内モンゴル自治区を中継することで跨境民族の特性を活用できる。韓国の「物流国家」戦略の要である釜山は、北東アジアの国際中継港として日本の主要港、地方港との広範な航路をもっている。各地の在日モンゴル人、中国朝鮮族、韓国・朝鮮人実業家の参入を促進し、貿易と人の交流は多様化する。第三に、東北では高速道路網の整備によって鉄道から道路輸送への振替が急速に進んでいる。長距離、大量、大重量貨物輸送での鉄道の役割は揺るがないが、琿春～スラビヤンカ～羅先に限られている貨物自動車の相互乗り入れ制の再構築が必要である。ロシアと中、朝の鉄道軌道の不連続を補うだけでなく、貨物の種類と仕向け先による適切な輸送分担によって途中積み替え機会を減らし、貨物の安全性、輸送の正確性と迅速性が求められている。コンテナ輸送をさらに普及させ、20、40フィートの中、大型だけでなく、韓国で流通しているJR貨物5トン型が最適である。鉄道での専用貨車、道路での大型トレーラーを必ずしも必要とせず、小型、軽量輸送によって幹線輸送路から外れた地域、住民にも物流サービスを提供できる。そのためにはモンゴルを加えた関係国の通関実務の改善がまず必要である。多重、重複検査、煩雑な手続きの簡素化や撤廃、手数料基準の明確化、共通化だけで効果は大きい。通過貨物関税免除、通関手数料撤廃が徹底されればもっとよい。

だが北朝鮮ルートの経済合理性の実現には、先峰（旧雄基）、羅津、清津の三港と咸鏡北道の鉄道を円滑に利用できることが決定的に重要な条件である。三港は、環日本海の小、中規模輸送のハブ港としての地理的条件と基本的設備を備えている。金策（旧城津）を加えて四港を近代化すれば、北東部の港湾を基点とする物流は恵山から長白朝鮮族自治州に達するとともに、環日本海経済圏を環黄海経済圏に陸路で結び付ける端緒になる。鉄道は、南陽で図們に繋がっており、解放前は三峰、訓戎でもそれぞれ開山屯、琿春に繋がっていた。1962年に羅津と清津間80kmを敷設して全長405kmの環状鉄道を実現させたこと、1967年に朝口親善橋から標準軌道と広軌道の4線軌道を羅津まで敷設して沿海州と直結させたこと、1988年に4線軌道を清津まで延伸させたことは、称賛すべき画期的事業である。1995年に全線電化したが、一部の複線区間を除いて大半は単線である。しかし同一軌道の利点を生かし、咸鏡北道と延辺を一元的に管理、運行すれば、準複線機能を発揮できる。それには何よりも環状輸送機能を回復させることが必要である。輸送需要に応じて必要とされる区間、設備分

---

52) 『朝日新聞』（2010年10月3日、10日、11月20日、2011年1月6日）。



野に限りながら改修、近代化を逐次進めることが望ましい。課題は費用の負担だが、東北振興と北朝鮮開発を一体化した中国の熱心な取り組み、シベリア鉄道と朝鮮半島との連結輸送計画を進めているロシアには一定の期待をもてる。まず図們と南陽を結ぶ鉄道橋、南陽から北廻り洪儀までの区間を着手すべきである。図們と羅先経済貿易地帯、三港との輸送力を増強させるとともに、訓戎で琿春への鉄道復旧に道を開く。洪儀は、朝口親善橋と羅先経済貿易地帯、三港を結ぶ路線との接続点である。ロシアは、2010年までに8,000万ドル（約65億円）を投資したと云われる<sup>53)</sup>。

## 10. 延辺、北朝鮮北東部の経済発展の契機

2010年10月、丹東市、図們市による北朝鮮労働者の初めての合法的、組織的受け入れ<sup>54)</sup>、図們での「中朝辺民互市貿易市場」の創設<sup>55)</sup>は、北朝鮮が中国との経済協力によって国際化、自由化を着実に進めていることを表している。丹東では約1,000人の受け入れが既に始まっている。図們では対北朝鮮辺境貿易企業が集中立地する「北朝鮮工業園」のプラスチック加工工場などが、国境往来による集団通勤で第一次の約100人を受け入れる。製品は北朝鮮に輸出するほか、清津から韓国、日本への輸出計画がある。中国企業が清津港に大型クレーンを提供し、釜山への試験運航を開始すると云われている。

まず北朝鮮労働者の中国での合法的就業の意義を考えてみよう。羅先経済貿易地帯の南北合弁企業で働く北朝鮮労働者の職業訓練は、中国国内の同じ韓国企業で行われる<sup>56)</sup>。丹東での受け入れの中に含まれているのか、威化島と黄金坪島の二島住民1,000戸との入れ替えなのかは不明である。だが北朝鮮にとっては、就業機会の確保、市場経済下での現代的職業研修、技能実習とともに外貨収入である。これによって軽工業品を中国の辺境貿易企業から輸入できるうえ、中継貿易の顧客と商品貨物にもなる。ロシア極東での森林伐採、野菜栽培、建設現場での1万人以上の出稼ぎ就業<sup>57)</sup>、国内立地の開城工業団地の約45,000人の就業<sup>58)</sup>と比べれば小規模だが、国際化、自由化に向けて遥かに堅実で建設的な意義をもつ。中国とりわけ延辺にとっては、朝鮮族の流出による深刻な労働力不足を良質、廉価に補完し、人件費の高

53) 同上（2010年11月28日）。具体的な投資分野、区間は不祥。

54) 同上（2010年10月18日）。

55) 同上（2010年10月20日）。『毎日新聞』（2010年10月20日）。

56) 『朝日新聞』（2010年3月14日）。

57) アンドレイ・ランコフ（鳥居英晴・訳）『民衆の北朝鮮』（花伝社、2009年）pp.277～281。

58) 『朝日新聞』（2010年11月25日）。前掲（42）では、2008年11月で約36,000人とされている（p.246）。

短期間での就業者数の増加が顕著であり、生産規模の急速な拡大を裏付けている。

い南部沿海地域の労働集約型企業を誘致することができる。需給に応じた一定の労働力移動が、両国の経済協力と管理、統制下を実現し始めたのである。その一方、既に中国労働市場に参入している多数の非合法越境者の処遇、帰属問題が今後の焦点である。

図們での辺民互市の創設は、2005年に吉林省政府が承認していた事業の実現である。約1万㎡の市場には簡易店舗や倉庫があり、週2日の営業だが将来は毎日の見通しである。渡江許可を取得した図們市住民が対岸の南陽市に行き、特定地区で北朝鮮産品を購入して日帰りする。特定地区には互市市場が創設されているのかも知れない。8,000人民元(約96,000円)／日まで関税が免除され、図們的自由市場で売買できる。初日には約150人の住民、貿易業者が参加し、中国産より格段に安い冷凍イカが主に売買されたと云われている。羅先の南北合弁企業が2010年4月から予定していた試験生産、或いは本格生産による水産加工品だろう。北朝鮮工業園の軽工業品が返り荷になる。北朝鮮北東部と延辺との歴史的経済補完構図そのものだが、元汀里互市と比較すると画期的な違いが明らかになる。

第一に、図們互市は延辺に立地し、免税額が大幅に優遇されている。より大規模な免税取引が可能になり、企業の大口取引が重視されている。第二に、国境両側の二つの互市市場を併せて利用すれば、北朝鮮ウォン＝人民元為替相場の格差と変動の影響を吸収し、調整できるだろう。延辺の辺境貿易企業の商取引を保護し、北朝鮮国内への外貨経済の直接、急速な影響を和らげることができる。第三に、東北と朝鮮半島北東部との鉄道連結点に立地したことである。南陽は、環状鉄道の南、北両廻りで羅先経済貿易地帯と三港に繋がっている。図們は、東北の南部横貫線である長図線（長春～図們）、北東部の二つの縦貫線である図佳線（図們～牡丹江～佳木斯・チャムス）と拉濱線（長図線拉法～哈爾濱・ハルビン）の起点である。図佳線は牡丹江で濱綏線（哈爾濱～牡丹江～綏芬河）と交差している。さらに図們からは、東へ図琿線（図們～琿春）、南へ朝開線（長図線朝陽川～龍井～開山屯）が出ている。朝開線の龍井が、和龍、二道白河、長白山（白頭山）西側山麓を通過して丹東に繋がれば、沿海州、北朝鮮との国境に沿った東北の東部縦貫鉄道が完成し、「五点一線」と連結する。未開通区間は、和龍と二道白河間約100km、吉林省通化と遼寧省灌水間約180kmだけである<sup>59)</sup>。東部縦貫鉄道には、日本海との分岐出入り口として図們と綏芬河がある。とりわけ図們は、東部経済圏の鉄道の要として大連一港基点の現在の東北の物流を変革する大きな可能性をもっている。

59) 東部縦貫鉄道の北端は綏芬河、南端は大連。丹東と大連間の前陽～莊河間約120kmが未開通である。同上（2006年11月11日）、『中華人民共和國省級行政単位系列図・吉林省地図』（中国地図出版社、2002年）。図們的重要性については、拙稿「金泰彦『図們海関簡史』についての若干の考察」、『関西大学経済論集』第44巻第6号（1995年3月）で取り上げた。なお中国政府は遼東半島旅順口と山東半島蓬萊とを結ぶ渤海海峡海底道路106kmの建設計画を承認しており、実現すれば東北および「五点一線」は陸路最短で関内と繋がる。『朝日新聞』（2011年2月17日）。

## 11. 在外朝鮮族の貢献

2010年1月、北朝鮮国防委員会が設立を決定した「国家開発銀行」への外資誘致、資金提供を行う「朝鮮大豊国際投資グループ」総裁の朴哲洙は、中国国籍の朝鮮族事業家と云われる<sup>60)</sup>。同グループは威化島と黄金坪島の100億ドル(約9,400億円)規模の開発計画を立て、中国企業を対象にした投資誘致を進めているとされる<sup>61)</sup>。2010年10月10日の平壤での朝鮮労働党創建65周年記念式典への中国訪朝団には、吉林省党委員会の孫政才書記はじめ東北三省の党書記、副書記が加わり、新たに経済技術協力協定を締結した<sup>62)</sup>。2010年11月、北朝鮮の崔永林首相が長春、ハルビンを訪れ、黒龍江省では製薬会社や農業研究施設などを視察した<sup>63)</sup>。2010年11月30日、中国の呉邦国全国人民代表大会常務委員長の招きで訪中した朝鮮労働党の崔泰福書記は、北京から吉林省に向かった<sup>64)</sup>。両国の経済協力の動きは、遼寧省の「五点一線」、吉林省の開発開放先導区をはじめとする東北各地に広がるだろう。

だが延辺の民族経済の振興には、辺民互市、中継貿易、三角貿易を契機にした朝鮮族の起業が何よりも必要である。外国政府の援助や外資は、地元の民族起業家が創り出す就業機会と社会的利益には決してかなわない。改革開放後の対ソ連・ロシア辺境貿易での地元中小企業の活動によって、1992年までの琿春では朝鮮族、漢族ともに穏やかに増加し、堅実な経済発展が裏付けられている<sup>65)</sup>。ところが1992年の国家級辺境経済開放都市指定後の中央政府主導の韓国政府借款の導入と韓国企業の進出は、開発事業に関わる多数の漢族を急速に呼び込み、朝鮮族の流出を進め、自治州での朝鮮族人口優位地区をまた一つ減らしてしまった。在韓朝鮮族は約14万人、在日朝鮮族は3万～5万人<sup>66)</sup>、少なくとも推定5万人<sup>67)</sup>と云われており、しかも数多くの実業家が活躍している。韓国を主とした国外から延辺への2003年の送金額は、自治州財政収入の2.5倍に相当する6億5,000万ドルと云われる<sup>68)</sup>。この私的資金を民族資本に転化させ、跨境民族の特性を活用した起業によって地元での就業機会を創り出

60) 李相哲『金正日と金正恩の正体』(文春新書、2011年)p.210。理事長は朝鮮労働党統一戦線部長の金養建。『朝日新聞』(2010年1月21日夕刊)。

61) 『朝日新聞』(2010年2月23日、5月5日)。

62) 同上(2010年10月20日)、『毎日新聞』(2010年10月20日)。

63) 『朝日新聞』(2010年11月4日)。

64) 2010年12月4日帰国。同上(2010年12月1日、8日)。

65) 拙稿「中国の延辺開発と朝鮮族社会の行政的変化の考察」、『北東アジア地域研究』第16号(北東アジア学会、2010年10月)を参照されたい。

66) 朴鮮花「海外移動先における社会ネットワーク形成とその問題点に関する一考察」、前掲(1)p.240。

67) 権香淑『移動する朝鮮族』(彩流社、2011年)p.335。

68) 前掲(40)p.40。

すことが早急に求められている。伝統的集居地を離れて行った朝鮮族を呼び戻し、国外で生活している北朝鮮住民を呼び寄せることができる。民族、国家を国際的に体験学習し、現代的な企業経営や職業技能を実地習得して戻って来る朝鮮族は、図們江地域を中心とする大図們江地域の経済、社会の発展に必ず貢献できるだろう。