

遠に失われるような気がする。20世紀の日朝関係における加害の記憶は、日本人自身がしっかり記録して記憶にとどめておく義務がある。子々孫々悔い

を残すことがないように、ボタンの掛け違いは早めに改めるべきであろう。



金沢大学経済学部
教授
海野 八尋

図們江(豆満江、ともんこう、 Tumen River) 開発計画と「環日本海経済圏」

はじめに

2002年3月、ロシア政府は「1996-2005年及び2010年までの極東ザバイカル地域の経済・社会発展プログラム」を決定、公布した(極東ザバイカルとは、ロシアの沿海州、極東地区とイルクーツク州以東のシベリアを含む地域概念)。4月には、海南島でボアオ・アジアフォーラム(小泉首相出席)が、6月には中国政府主催で山東省威海市で「北東アジア経済サミット」が開催された(海部元首相が出席)。6月には「日本・モンゴル外交樹立記念30周年記念シンポジウム」がウランバートルで開催された。そして、同じく6月、ウラジオストクにおいて、ロシア政府及び国連開発計画(UNDP)共催の、「図們江開発計画政府間年次会合」が開かれた(中、露、韓、北朝鮮、モンゴル政府代表参加。日本はオブザーバー参加)。おそらく、9月の日・北朝鮮首脳会談も、こうした国際的な動きと無関係ではあるまい。ここ10年余、国際的に検討されてきた図們江開発問題を手がかりに、今日の「環日本海経済圏」につ

いて考えたい。

(1) 図們江開発計画の推移

1989年、在ハワイ「東西センター」が国際的に打ち出した北東アジア経済協力構想は、中国吉林省政府の強力な後押しを受け、91年、冷戦構造打開の計画としてUNDPがこれを取り上げて以降、何度かの国際会議が重ねられ、議論と検討が続けられてきた。旧日ソ国境であり、戦後の中国、ロシア、北朝鮮の国境近接地域である図們江河口周辺で輸送・港湾施設、エネルギー供給体制を整備し、国際的経済特区を建設しようというこの企画は資金、技術、市場の点から各国中央政府、とりわけ日本と韓国の深い関与を必要としていた。また国家社会主義と専制体制を敷く北朝鮮を含むことから、国際安全保障と切り離して進められないという制約を持ち、この点からも各国中央政府の関与無しでは進行する計画ではなかった。

この計画は、前例のない国際経済協力によって、対立関係を解消し、地域的経済発展を実現するという壮大な目的を持ちながらも、上述の制約を受けるべくして受け、依然具体化の展望はない。逆にいえば、この計画の制約条件を見ることによって、我々は現在の時点での北東アジアにおける国際経済関係の一側面を理解できるともいえる。

(2) 図們江開発計画を巡る関係諸国の事情

6月の図們江開発計画での大きな特徴は(一連の

国際会議を同時に考慮すると)、私見では三つある。一つは、ザバイカルの経済計画を打ち出したロシアが積極的に参加したことである。第二は、中国政府が、実質的には省政府レベルで進めてきた北東部の開発計画(山東省～東北地方)を中央レベルに移してきたこと。第三は、これはいつものことでもあるが、日本の関与つまりオブザーバー参加から正式参加を各国がこれまで以上に強く求めたことである。

元々、この計画に積極的であったのは相対的に経済力が低く、地理的に対外貿易がやりにくい中国吉林省政府であった。図們江に港湾、鉄道が整備されれば、大連経由の対外貿易、黒竜江省経由の対ロシア・モンゴル貿易が一転する。そのメリット故に、同省はこれまで、80年代に計画を立案し、以後もその実現に力を注いできた。しかし、他の二省は省内の開発に熱心であり、特に遼寧省は大連、瀋陽の特区開発を進め、図們江計画には関わってこなかった。しかし、その特区開発は外資が中心であり、従来の国営企業自体の革新は遅れていた。中国全体としては広州沿岸地区から次第に内陸部の開発が進み、相対的に重工業が主体の東北部(旧満州)の改革が遅れた。これが、中国政府が北東アジア経済計画を提起した理由であろう。しかし、中国の計画に図們江がどのくらいの意味を持つかは不明である。要するに、中国にとっては外資と技術が山東省以北により多く流入し、国内企業の投資がもっと進めばよいのであって、辺境の図們江地区でインフラ整備をする必要はとくにない。

ロシア経済は1999年以降、反転上昇しつつあり、それがプーチン政権の支柱となっている。他方、極東ザバイカル経済は改善されていない。そこで1996年に計画したものの、資金不足と地方政府の非協力でほとんど実行できなかった旧開発計画を破棄し、相対的に安定した政府が新しい計画を立案する必要がでてきた。しかし、上昇しつつあると言っ

ても生産規模は89年当時の半分まで低下した98年を底とするものであり、貧富の差は拡大し、4,400億ルーブルという資金規模を持つ新計画実行は不可能に近い。新計画は、資金の6割は外部調達となっており、その実現を自力で行うものではない。しかも計画の主力は経済性、必要性の高いサハリンや北部の資源開発(地下資源、漁業)、エネルギー開発・供給網整備と輸送インフラ整備であり、図們江への特区開発は意義を与えられていない。しかも、既に人口の多いナホトカ周辺に特区は設置している。

韓国は、1998年、中国の元安(1994)に起因する通貨危機におそわれたが、大幅なウオン安(円高)を武器に翌年には再生を果たした。しかし、元安と外資導入で獲得された中国の競争力の上昇に対応して、韓国企業は図們江地区に隣接する延辺の朝鮮族居住地域はじめ対外投資を全面的に進めており、特に特定の特区を必要としていない。企業の国内投資動向は回復後鈍化しており、対外投資の展開は韓国製造業の空洞化を招く大きな危険も含んでいる。したがって、公的資金まで必要とする外国特区計画に韓国政府が積極的になる理由は経済的にはない。

北朝鮮は、図們江特区の国際共同開発よりも、そこに隣接する清津、羅津を特区に指定する政策を優先させてきた。その成果はあがっていないが、政策転換もしていない。北朝鮮の経済は崩壊に向かいつつあり(2001年の公表対外債務残高が韓国政府による推測GDPの半分)、投資環境はさらに悪化しており、外資導入政策が成功する見込みはない。北朝鮮側が提供できるものは(約束と異なり)労働力しかないため、これまでの合併政策は進まず、外資導入は外国企業が労働力以外を全部持ち込む安易な委託加工方式に変わりつつある。それもエネルギー供給が途絶するため破綻の危険が高まっている。委託加工企業へのエネルギー供給の確保は国内経済と国民生活を圧迫する。北朝鮮高官の、外資企業経営

や市場経済についての無理解と賄賂要求もまた大きな障害である。中国が進めた合弁や100%外資企業受け入れは、対外債務なしの外資獲得と生産力増大という効果を挙げるが、同時に生産と経営の技術、情報の獲得をもたらしつつあり、これが自国企業の設立と成長に決定的に作用した。委託加工はいわば手間賃稼ぎだけで、その技術、情報の移転効果はきわめて小さく、国内生産力増加にもならない。図們江開発どころか、北朝鮮経済の現実には食料、エネルギーの直接援助、外資によるインフラ整備、外貨供与が緊急不可欠であり、それは民間資本が関与する国際協力の前提である。

図們江開発計画の目的は北朝鮮を含む国際経済協力とそれを通じた冷戦型国際関係の解消であった。しかし、現状には、各国が主体的にこの計画に積極的に参加する条件はない。加えて、解消目的であった冷戦型国際関係、特に北朝鮮と韓国、日本、アメリカの関係が国際協力の障害になっている。

2002年11月、日本政府は、シベリア横断鉄道と北朝鮮国内鉄道の連結計画（口朝鉄道計画）について、日朝国交正常化を先行させ、当面は参加協力しないという決定を行った。金正日書記は、拉致行為確認と謝罪を行ったが、この程度の対応は客観的には政策転換を意味しない。北朝鮮経済の現実にはあまりに厳しく、かつ政策的失敗の反省と新政策の提示がない。このような状況では、民間資本の流入も政府資金の投下も実現されない。問題を純粋に経済的側面に限定しても、北朝鮮自身がインフラ整備、エネルギー、食料供給に関わる国際協力実現の全体的計画を提示し、それを実行可能にする体制を整備しない限り、国際支援と外資流入はない。さらに拉致問題は支援・協力の政治的條件を危うくしている。北朝鮮政府が今後外交、軍事、対外経済政策として従来と異なる政策を打ち出さるかどうかが、注目される。

(3) 環日本海経済圏と日本

つまり、図們江開発計画は各国が主体的に必須とする状況にはなく、一口で言えば、日本の資金が投下されるならば、各国も対応するという構図である。したがって、今まで以上に各国が同計画への日本の正式参加を求めたのは当然であった。他方で、各国は共同開発より各国の独自の計画へ日本の関与を求めている。しかし、周知の通り、バブル崩壊以降、長期経済不況に悩む日本に、いくらアジア最大の「経済大国」といえど、この計画に参加する余裕はない。現実には、購買力平価（1ドル/160円前後）、賃金均等レート（1ドル/180円）を大きく上回る円高ドル安、さらにドルペッグ制をとる中国の元安政策（90年当時に比べ、元の対円レートは中国の急成長、日本の成長停止にもかかわらず1/3にまで低下している）は、計画立案以降の時期に日本経済のグローバル化を一気に推し進め、日本企業は中国はじめ海外に大きな生産拠点を既に建設してしまった。海外邦人製造業企業に雇用される外国人労働者は国内製造業雇用の14%に達しており（2000年）、その毎年の増加数は日本海沿岸諸県の1県あたりの製造業雇用量に匹敵する。為替レートで産出した中国人労働者の人件費コストはアフリカの飢餓国を下回る。したがって、あらたに非課税の貿易特区を図們江周辺に設けて、そこから（対日）輸出する必要は日本経済にも企業にもない。特に、遼寧省大連地区には既に多くの日本企業が進出しており、同地区はここ10年でその様相を一変させた。中国の提供する低為替レートに支えられた低賃金労働力とインフラは東北部でも全く不足していない。熟練労働と高い技術に支えられる重工業が中国に進出する条件も今はなく、中国政府は重工業部門を外資に支配させる政策は採っていない。

運輸の点で、確かに国境隣接地帯のポシェット、ザルビノ港や羅津、清津港が国際貿易港として整備

されれば（清津港は対日軍事工作の拠点であることが明確になった）、鉄道を利用した中国、モンゴル、ロシア、欧州のネットワークが出来る。しかし、現時点では距離があるとはいえ大連経由の輸送で問題はない。図們江に近接するのは日本海沿岸地域であり、太平洋側からすれば図們江を利用するメリットはない。口朝鉄道の整備は、対欧州貿易の輸送費を半減させると推計されているが、元安・ドル安政策が維持される限り、それは中国製品の今以上の欧州市場進出をも意味し、単純に日本経済の成長に作用すると結論することはできない。

ここ10年余の経過を総括すれば、図們江開発計画は、当初より後退したと見るのが妥当であろう。おそらく現実的な政策は、エネルギーの開発・供給と輸送インフラ整備の国際協力であろう。ロシアとモンゴルの資源開発、ロシアから韓国までの沿岸沿いの鉄道整備、韓国－北朝鮮－中国－ロシアの国際鉄道整備、中国とロシア沿岸の鉄道連結（これはほぼ完成）、各国国内自動車道路整備、港湾整備と環

日本海諸国沿岸を結ぶ航路開設、空港整備と航空路開設が、当該地域の自然環境保全を含め、必要かつ現実的な方向といえる。この方向での計画実現は、円高と不良債権に悩む日本でも特に厳しい環境にある日本海沿岸地域での投資の実現と結びついた場合は大きな意義を持つと言える。

日本、さらには韓国の製造業空洞化が進展する現状では、海外隣接地域の特区開設は国内経済発展に有益と安易に結論することはできない。冷戦構造解体と結びつけて「環日本海経済圏」を夢のように語る時期は終わった。それは旧ブレトンウッズ体制の維持を前提した構想であったともいえよう。計画の柱になる日本経済が、旧ブレトンウッズ体制と国家社会主義体制の崩壊とともに停滞した現在、我々は、グローバル化、空洞化、長期不況、アメリカ一極支配と大国（米、ロ、英、中）の保護主義という現実をどう打開するか、という文脈の中でも考えなければなるまい。



金沢大学
名誉教授
山村 勝郎

環日本海学术交流の回顧と展望

環日本海学术交流は、日本海をめぐる沿岸諸国間の国際的な交流であるという意味では、どんな時期にも、どこの国との間にも共通する国際交流の一分野である。しかし、1990年代から始まった日本海

をめぐる学术交流は、東西冷戦が解消し始めた国際環境の中で、日本海周辺地域が新たな目で見られるようになった事情を背景にして出発した交流である。日本海をめぐる国際的な学术交流は、日本海に面する各地でほぼ同時期に始められた。ここでは、筆者が関わった限りの経過を回想的にまとめ、今後の展望にもふれてみたい。

1. 環日本海学术交流が求めたもの

周知のように、日本海は冷戦体制の下で東西両陣営を隔てる境界線であった。こうした地理的位置づけが、日本列島の日本海に面する諸地域を国際緊張