

## 朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

### 南北経済協力の現状と展望

#### (1) 韓国の対北朝鮮投資

2000年8月末現在、韓国企業が政府から対北朝鮮投資承認を受けた18件のうち投資実行中あるいは推進中のものは11件（軽水炉関連事業4件を除く）である。投資実行額は合計約1.54億ドル程度で、このうち現代グループの金剛山観光開発事業が約1.35億ドルと圧倒的である。（表参照）

#### (2) 委託加工貿易

南北間の委託加工貿易は韓国企業が原資材を北朝鮮側に送り加工した上、半製品または完成品の形態で輸入する貿易である。一部企業の場合、生産設備を北朝鮮側に提供し委託加工を行っているが、これは投資ではなく韓国企業は提供した設備を加工費から控除するか費用として処理している。北朝鮮国内では原資材の供給や完成品の販売が難しいため、このような委託加工方式が現在の南北経済協力の主な方式になっている。2000年上半期の南北間委託加工貿易の実績は前年同期比25.1%増加した約4,764万ドル（材料搬出2,268万ドル、加工搬入2,496万ドル）として商業的貿易額（1.1億ドル）の43.4%を占めた<sup>1</sup>。現在の委託加工から北朝鮮側が得る利益は材料費の約10%程度であるので、2000年中の委託加工貿易規模が1億ドルになると仮定すれば北朝鮮は約1千万ドル程度の利益を受取るだろう。委託加工貿易の主な品目は衣類分野であり2000年上半期の実績は全体の69.4%を占めている。その他には農林水産品（13.8%）、電気・電子（7.7%）などがある。

#### (3) 南北経済協力活性化のための課題

##### ① 投資関連制度整備

韓国企業には、北朝鮮側の投資に関する制度が不備であることを理由に対北朝鮮投資をためらっている傾向がある。韓国政府としても早期に北側と清算決済・投資保障・二重過税防止・紛争調整手続きなど諸般制度の協議に着手して合意を導くという方針である。

##### ② 道路・鉄道連結

道路は、韓国側が板門店までの舗装工事を終えた状態である。したがって北朝鮮側の断絶区間の工事が迅速に進行されれば、南北間道路連結はすぐできるようになっている。板門店～開城間の道路補修には1～2億ドルが必要であると推定されている<sup>2</sup>。

鉄道は、ソウルと平壤を結ぶ京義線の連結が優先の課題になっている。現在、結ばれていない区間は20km程度で約1.5億ドルの工事費が掛かると推定されている。このルートが結ばれれば、釜山から新義州を經由して中国に陸路で連結できることになる。しかし、北朝鮮側の区間は単線で老朽化しているため、輸送能力に限界がある。本格的な南北輸送を実現するためには北朝鮮側鉄道の改良と複線化が必要であろう。これには約30億ドル以上の投資が必要であると推定されている。

##### ③ 財源調達

道路・鉄道・電力など北朝鮮の主要インフラの改善に所要される資金は約100億ドルほどであると推定されている<sup>3</sup>。現在調達可能な財源は、南北協力基金、対外経済協力基金などを合わせ、約10億ドルにとどまっており、今後財源調達が急がれる。現在の条件上、韓国政府の資金調達には限界があるだけに、国際社会から資金調達を行うしかないだろう。しかし、朝鮮半島関連の利害当事国や、国連開発計画(UNDP)・非政府機構(NGO)などでコンソーシアムを構成する方法が財源調達に有利という見方があるが、これに関する具体案はまだない状態である。また、企業の対北朝鮮投資を誘致する方式が望ましいという意見も多いが、短期実益が少ない状況では投資誘致に困難が予想される<sup>4</sup>。

韓国政府が日本、アメリカなどの周辺国や国際金融機関からの資金調達に向かう場合、北朝鮮と確実な「緊張緩和」の枠組を作らない限り、大規模の資金調達は難しい可能性もある。

（ERINA調査研究部客員研究員 李燦雨）

<sup>1</sup> 2000年上半期南北間の総貿易額は2.03億ドルであったが、支援物資などの非商業的貿易が9,304万ドルを除いた商業的貿易は1.1億ドルで総貿易額の54.1%を占めている。

<sup>2</sup> しかし、金正日総書記は板門店経由ではない新しい道路を開城～ソウル間に建設したいという意見を明らかにした。（韓国マスコミ代表訪朝団との会談、2000.8.12）

<sup>3</sup> 韓国の三星経済研究所の推定値

<sup>4</sup> 韓国の「全経聯」（日本の経団連に当る）など経済団体は「北朝鮮でのインフラ事業は政府が推進しなければならない。民間企業の対北投資は一般的な商業投資にする」という意見を発表した。（韓国経済5団体長会議、2000.6.22）