

## 縮小する中朝貿易と拡大する中朝の経済格差

ERINA調査研究部研究主任 三村光弘

2006年6月25日～29日、中国・遼寧省の瀋陽と大連、丹東を訪問した。今回の訪問は、遼寧社会科学院および大連大学との学术交流および丹東での中朝貿易の現状を調査するためであった。ここでは、丹東での中朝貿易の現状について報告したい。

### 閑散とした中朝友誼橋

6月28日、中国の丹東と北朝鮮の丹東を結ぶ中朝友誼橋を見学した。この橋は、鉄道と道路の両方を利用できるようになっている。2004～05年には、この橋は中朝間を結ぶトラックやライトバンがひっきりなしに往来していた。しかし、今回の訪問時には双方で通関を行っている時間帯にもかかわらず、車はまばらであった。

丹東の貿易関係者へのインタビューを通じて分かったことだが、昨年（2005年）は中朝貿易が盛んで、丹東と新義州を結ぶ13トン車トラックの運賃は規定では1台当たり600元であったが、貨物の量に比して車が少なかったため、実際の相場は1台当たり1,500～1,600元程度であったそう。それが今年（2006年）の2月から、貨物量が減少し、現在は運賃が1台当たり400元程度にまで下落しているそう。その理由について、丹東の貿易関係者は、北朝鮮に駐在していた各国の援助団体が業務を停止したため、北朝鮮の購買力が低下したためだという見方を示した。



写真 1 中朝友誼橋を通過するライトバン

### 貿易額も減少

丹東市対外経済合作庁のある幹部によると、昨年の中朝貿易は上半期（1～6月）で約2億ドルを記録していたが、

今年は6月下旬現在で6,000～7,000万ドル程度に止まっているとのことであった。その原因としては、北朝鮮に駐在していた海外の援助組織が20～30あったが、それらが撤退したためだとしていた。それらの団体は年間約1億ドル程度の物資を中国から買い付けていたという。また、丹東から新義州への観光も、昨年は1日約500人、半年で約2～3万人が訪問していたが、今年はまだ開始されていないとのことであった。昨年までは北朝鮮から中国に石炭を輸入し、中国から北朝鮮に肥料を輸出する取引が多かったが、北朝鮮が石炭の輸出を禁止したため、そのような取引が行えなくなったようだ。また、中国が投資した炭坑でとれた石炭は、投資の償還用として輸入されていたが、それもストップしたとのことであった。このような変化の原因について、同幹部は、北朝鮮が外国人の入国を規制するために、



写真 2 丹東市内から見た鴨緑江と対岸の街、新義州

投資希望者が入国できず、投資が集まらない現状を引き合いに出して、「米国の制裁も効いているが、(北朝鮮の)体制の問題が大きい」、「このように政策の変化が激しく、投資が保障されないと投資家も集まらない」と残念がっていた。

#### 進む丹東の開発

同幹部はまた、遼寧省は遼東半島をひとまわりする形で錦州、營口、長興島(大連市)、庄河、丹東を結ぶ地域に対するインフラ投資を強化中であると紹介してくれた。この一環として、丹東から大東港までの約30キロを鴨緑江沿いに進む道路が約15億元(約225億円)の予算をかけて工事中であるとのことであった。この道路の建設にあわせて、丹東市から大東港にかけて、50万平方キロメートルの工業団地である丹東産業団地を5～10年かけて3段階に分けて行う構想があるとのことだった。

今回の出張で感じたことは、北朝鮮が今年の初め頃から経済の引き締めを行っているのではないかということであった。北朝鮮の経済好転の要因の一つが、中国との貿易・投資関係の拡大であったため、引き締め政策は北朝鮮経済の成長を阻害する可能性が高い。それでも引き締めを行うとすれば、対外経済関係を拡大することにより北朝鮮経済を成長させる政策に何らかの変化があった可能性がある。現在のところ、そこまでの政策転換が行われたかどうかは分からないが、引き続き事態の推移を見守る必要がある。