

ISSN 1343-4225

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 78

特集 朝鮮民主主義人民共和国の経済

朝鮮民主主義人民共和国の経済の現状 三村光弘

Current Status of the Economy in the Democratic People's Republic of
Korea MIMURA Mitsuhiro

米国の対朝鮮経済制裁 李幸浩

経済強国建設において科学技術の発展を重視している朝鮮 張進宇

四大先行部門に力を入れている朝鮮民主主義人民共和国 李永玉

北朝鮮の金融改革の動向 商業銀行制度の導入を中心に 柳承鎬

“シベリア・ランドブリッジ”の第2幕が始まる 辻久子

The Curtain Rises on Act Two of the "Siberian Land Bridge" Hisako Tsuji

2007
NOVEMBER
vol.78

目 次

特集：朝鮮民主主義人民共和国の経済

朝鮮民主主義人民共和国の経済の現状	
Current Status of the Economy in the Democratic People's Republic of Korea (Abstract)	
ERINA調査研究部研究主任 三村光弘	1
MIMURA Mitsuhiro, Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA	12
米国の対朝鮮経済制裁	
朝鮮社会科学院経済研究所所長 李幸浩 (リ・ヘンホ)	15
経済強国建設において科学技術の発展を重視している朝鮮	
朝鮮社会学者協会研究員・修士 張進宇 (チャン・ジンウ)	18
四大先行部門に力を入れている朝鮮民主主義人民共和国	
朝鮮社会学者協会研究員・修士 李永玉 (リ・ヨンオク)	22
北朝鮮の金融改革の動向 - 商業銀行制度の導入を中心に -	
韓国輸出入銀行南北協力本部副部長 柳承鎬.....	25
“シベリア・ランドブリッジ”の第2幕が始まる	
ERINA調査研究部研究員 辻久子	31
The Curtain Rises on Act Two of the "Siberian Land Bridge" (Abstract)	
Hisako Tsuji, Researcher, Research Division, ERINA	39
会議・視察報告	
延辺朝鮮族自治州訪問記 - 延吉・図們・琿春	
ERINA調査研究部研究主任 三村光弘	42
北朝鮮出張記	
ERINA調査研究部研究主任 三村光弘	44
北東アジア動向分析	
研究所だより	

朝鮮民主主義人民共和国の経済の現状

ERINA 調査研究部研究主任 三村光弘

はじめに

朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮とする）の経済の現状については、本国からの詳細な統計の報告がないため、GDPや産業別の生産額といった基礎的な経済指標でさえ、乏しいのが現状である。そのため、韓国銀行による北朝鮮のGDP推計をはじめとして、大韓民国（以下、韓国とする）の資料が引用されることが多いが、これらの資料のうち多くは、「作られた数値」であり、その数値を絶対値として利用することには無理がある。

本稿では、このような資料的な制約を自覚しつつ、筆者が1996年以来11回の訪朝で見聞きした北朝鮮の姿¹の紹介を交えながら、最近の統計資料や研究成果を利用しつつ、北朝鮮経済がどのような現状にあるのかについて紹介してみたいと思う。

・筆者の目から見た北朝鮮経済のこの10年

筆者が北朝鮮を初めて訪れたのは、1996年の夏であった。初めての平壤は「暗い」というのが印象だった。街路灯はほとんどなく、ホテルのロビーや部屋の電灯も日本と比べると暗かった。団体旅行だったこともあり、食事にはバリエーションがないように感じられた。平壤市内のどこに行っても、出される食材は同じものであった。夏であったためか、キムチも白菜ではなく、キャベツのそれであった。一度だけ食べたアヒルの焼肉がごちそうに思えた。後述するが、1996年は北朝鮮経済が苦難にあえいでいた時期であった。大変なところに来たという思いとともに、この国も人間の住む世界なのだということを実感する体験もたくさんあった²。

2002年9月、小泉総理の訪朝の2日後に訪朝した時には、市内で中秋節の休みを楽しんでいる平壤市民のお弁当の内容を見る機会があった。白飯や牛肉、魚、焼酎にビールな

ど、ハレの日のごちそうがそろっており、1990年代後半に比べれば、経済がよくなってきていることを実感した。

その後、03年秋には羅先、04年夏には平壤を訪問した。この時には、中口国境に隣接する羅先市内と首都の平壤市内で地域市場（自由市場）を見学したが、その繁盛ぶりと中国製品の多さにびっくりした。羅先では（すでに閉鎖されたが）外国人（そのほとんどが中国人である）対象のカジノを訪問し、中国人観光客が熱中する様を見ることができた。

2005年9月には、夜22時過ぎに空港から平壤市内に入ったが、これまで暗かった市内のアパートの窓に電灯が灯っているのが新鮮であった。06年3月には、市内のあちこちに非国営の食堂³ができていた。地元のお客さんもたくさん来ているのが印象的だった。同年9月には開城工業地区（開城工業団地）をはじめ視察した。まだ造成工事の最中であったが、南北共同で運営している開城工業地区管理委員会で働く北側のスタッフの洗練された立ち振る舞いやソウル言葉に近い発音に驚いた⁴。

今年（07年）の3月に訪朝した時には、地方都市や農村であふれる自転車を目にした。日本製の中古自転車が多く、「ミヤタ」と「ブリヂストン」が人気で、1台の値段は50米ドルほどであった。一般の勤労者の月給が実質レートで1～2ドルのはずなのに、大量の自転車が街を行き交っているのは不思議な風景であった。この風景は、7月末に訪問した元山でも同じであった。

筆者はこの11年間に11回の訪朝をしたが、その過程は北朝鮮の経済回復と経済改革の進展過程と軌を一にしている。

・旧ソ連・東欧の崩壊に起因する困難と「苦難の行軍」
北朝鮮は、朝鮮戦争後、自力更生で工業化を行ってきた。

¹ 実際に見聞きしたとはいえ、外国人が訪れることができる地方は非常に限られている。そのため、自らが体験した経験が、北朝鮮全土を代表するものではないかもしれないという制約を意識する必要があることはもちろんである。

² 例えば、散歩をしながら聞いた北朝鮮の人々が話す言葉は、テレビやラジオで伝えられているとはずいぶん異なるものであった。若い女性が3人組で冗談を言い合いながら歩いている姿は、案外おしゃれであった。

³ 非国営といっても、ここでは食堂をはじめとする「社会給養」事業を専門に行っている国営企業以外の経営による程度の意味である。国営の貿易会社やその他の事業所が副業として行っている食堂も、所有形態から見れば国営であることに違いはない。しかし、食堂の経営目的が本業への利益補填であったり、従業員の福利厚生であるといった、食堂事業における利益追求が目的の食堂は、従来の国営食堂とはずいぶん雰囲気異なるのである。

⁴ このときは、同じ言語を使う人々同士と一緒に仕事をするという環境の影響力の大きさを感じるとともに、北朝鮮が韓国文化の流入に対し、神経を尖らせる理由がわかったような気がした。

しかし、旧ソ連・東欧を中心とした社会主義陣営との貿易やその援助に大きく依存してきたのも事実である。社会主義市場の喪失という激変を受けて、経済は危機に陥った。それに加えて、1995年と97年には大規模な水害、96年には干ばつが発生した。

北朝鮮では、1995～2000年を1930年代の抗日闘争における最も困難な時期にたとえ、「苦難の行軍」と表現している。国家財政規模は、94年から98年の4年間で半以下に減少した。特に、96～97年が苦しかった。軍隊の経済建設現場への投入も行われた。

未曾有の経済危機のさなか、北朝鮮は、抜本的な経済管理の見直し、すなわち経済改革に踏み切った。朴在勲(2005) p. 30では、経済再建への転機は1998年だとしている。当時、朝鮮労働党機関紙と同理論誌の共同論説に掲載された経済運営の原則では、自力更生とともに、経済事業における「実質的な利益」が強調された。国営企業のリストラが1999年から2001年の間に進められ、99年には国家予算が5年ぶりに発表された。北朝鮮経済は97年を底にして、98年からは回復を遂げるようになる。国家財政規模も97年を底にして増加した。貿易総額も中国や韓国との経済関係の強化で、98年の16.6億ドルを底に、2001年には26.7億ドルにまで回復した。

・北朝鮮式の経済改革と経済回復

北朝鮮の経済改革は、前述したように1998年に本格的に始まった。中川雅彦(2005)によれば、「経済改革の開始を经济管理システムの大幅な改編のための措置がとられたときとするならば、それは1998年9月5日の憲法改正であったといえる。この憲法改正では中央および地方の政治・行政機関が簡素化されたが、これと同時に、国営企業の管理に関する権限が中央の経済指導機関に集中された。」としている。

2001年10月には、金正日が社会主義经济管理の改善・強化に関する談話を行った(『世界』2004年11月号参照)⁵。この談話は、勤労意欲を高めるための、生産性の高い勤労者に対するプラスのインセンティブだけでなく、「働かざる者食うべからず」というマイナスのインセンティブの導入にも言及している。談話は工場や協同農場での賃金制度における質的な指標の反映という形で現実に反映されるとともに、2002年7月1日の賃金と価格の大規模な調整(こ

れが経済改革の始まりではなく、経済改革の過程で行われた措置である)へとつながっていった。

2003年6月には、これまで農民が自ら生産した作物を販売するための「農民市場」(しかし、実際には闇市場化しており、工業製品も販売されるようになっていた)を、消費財全般を取引する「総合市場」(最近では「地域市場」という)に改編して、市場内での個人の商行為を許容した。国営経済の補助という位置付けではあるが、需給関係による価格形成が公認された。04年夏に行った時には恥ずかしそうにしていた販売員のおばさんたちが⁶、07年春には大きな声で堂々と呼び込みをしていた。商売が「恥ずかしいこと」ではなくなってきていることを実感した。同時に「下からの市場経済」とも言える変化や、所得格差の拡大も起こっている。

前述したように、実勢レートでは、人々の給料は1～2ドル程度である。もちろん、固定価格による食糧の販売など、人々の生活を支える社会的施策は存在する。しかし、1台50ドルする日本製の中古自転車が農村や地方都市、平壤市の郊外で多く見られる。また、平壤市内には何千ドルもする日本製の電化製品を販売する展示場もある。このようなものが買える人々がいる一方で、日々の暮らしを立てるのに汲々としている人々もいるのが今日の北朝鮮の現状である。経済改革は、このような変化や格差を呑み込みながら、さらに前へと進もうとしているように思える。

・現在の経済政策

現在、北朝鮮の経済政策はどのようになっているのだろうか。李基成(2006)は、北朝鮮では「社会主義は歴史が短く、经济管理の経験も不足しているため、社会主義经济管理方法には未熟な点が多く、完成されたものとは見ることができない」として、社会主義経済の管理における改善の余地を認めている。北朝鮮の経済改革は、現在のところ、社会主義を堅持するという大前提の下で、経済運営を現実に即したものに變更し、実利を生み出そうとするところにその特徴がある。例えば、国営企業の経営については、「計画経済の枠の中で、国家の統一的な指導の下に工場、企業所の経営上の権限を一定範囲で拡大」することや、「生産手段の流通領域において、生産および建設に必要な原料、資材を国が細部に至るまですべてを供給することができないという現実的な条件の下で、工場、企業所が互いに融通

⁵ この談話は、北朝鮮本国からは発表されず、韓国の『中央日報』ホームページ上に全文と言われる文書が掲載された。

⁶ 平壤の統一通り市場では、食品や繊維製品の売り場で働くのはほとんどが女性である。電気・電子や建材の売り場には男性もいるが、女性も多い。市場内の管理スタッフも女性である。ざっと見て7割以上が女性ではないかと思う。

し合って、両者が抱えている問題を解決しようとする物資交流」の実施であるとか、「収入中心の財政管理体系を樹立するなど一連の経済的措置をとっている」などが指摘されている。

経済を回復させるために必要とされているのは、張進宇(2007a)が「科学技術重視路線を社会主義強盛大国建設の戦略的の路線として提示し、思想重視、銃身重視と共に、科学技術重視を強盛大国建設の3大支柱のひとつとしている」「情報技術、ナノ技術、生物工学」と指摘するように、科学技術、とりわけ情報技術、ナノ技術、バイオテクノロジーの重視とその生産への応用である。情報技術については、李錦華(2007)が「朝鮮では情報技術を利用して、人民経済の技術化以前と近代化を急いでいる。経済全般で情報技術手段を大々的に導入して、すべての生産工程と経済活動において情報設備が人々の労働を代行するようにしている。製品の設計、生産、販売、財政管理など、一般的な体系において自動化、近代化を成し遂げている」と指摘している。ここ数年、北朝鮮では各生産現場にコンピュータが大量に導入されるようになってきている。実際に2007年の平壤では、ホテルの売店や商店、食堂などにおいて、在庫管理や出納管理をコンピュータが行っている。

また、李幸浩(2007a)が「すでに長らく提議されていた国際通貨基金、世界銀行、アジア開発銀行に朝鮮が加入することに米国が「核とミサイル」、「拉致」、「テロ支援」、「人権」などの口実をつけてかたくなに反対しているのである。」と指摘しているように、北朝鮮は国際通貨基金や世界銀行、アジア開発銀行に参加する意思を表明してきた。米国との関係が改善するにつれて、これまでは単なるポーズと捉えられてきた北朝鮮のこのような希望が、現実のものとなる可能性が高い。

2007年1月1日に発表した『労働新聞』、『朝鮮人民軍』、『青年前衛』3紙共同社説では、1990年代以降はじめて、経済建設を政策の第1位に置き、「農業を天下の大本として人民の食の問題解決において画期的な前進をもたらさなければならない」と農業と食糧問題の解決をあげている。次に「軽工業革命の炎を勢いよく起こし人民消費生産を決定的に高めなければならない。」として副食品や生活必需品の増産を呼びかけている。経済建設における重要部門としては、従来通り電力工業、石炭工業、金属工業、鉄道運輸の「四大先行部門」があげられている。この内容につい

ては、今号に掲載した李永玉(2007)を参照されたい。

・北朝鮮のマクロ経済動向

ここでは韓国銀行の推計、各国の貿易統計などを併用して北朝鮮のマクロ経済を概観する。なお、韓国銀行は2005年には北朝鮮の経済に関する推計結果を出さなかった。その理由としては、北朝鮮経済の規模が過大評価されているという内部での論争などが伝えられているが、正式のアナウンスはない。この例を見てもわかるように、韓国銀行の推計資料は、推計として人工的に作り出された数値であるため、トレンドを見るためには有用ではあるが、人口や国民総所得(GNI)の総額、一人あたりGNIなどの絶対値についてはそれほど信頼が置けない数値であることを理解した上で利用する必要がある⁷。今後、北朝鮮の公的機関から統計資料が継続的に出るようになれば、そちらを利用するのが、資料の正確性という意味でも望ましいことは言うまでもない。

経済は中期的には回復基調だが核実験の影響が見られる

韓国銀行の推定によると、北朝鮮経済は1990年以来9年連続してマイナス成長を記録してきた。その結果、一人当たりの国民所得も1992年の1,013ドルから1998年には573ドルに下落したと推定された。しかし、1999年からはプラス成長と転じ、実質GDPは2005年まで毎年6.2%、1.3%、3.7%、1.2%、1.8%、2.2%、3.8%の成長があったと推定されている(表1参照)。しかし、2006年にはマイナス1.1%と成長が鈍化していると推定されている。これは、2006年7月のミサイル発射、10月の核実験など、北朝鮮の対外関係が緊張したために、マイナス成長の推計がなされている。

1998年以降、経済が回復基調に入ったのは、農業においては1998年以降作柄のよい年が続いたことや2000年6月の南北首脳会談以降、南北関係が好転して韓国が肥料などを支援しはじめたこと、自然流下式灌漑水路の建設など、経済の実情に合わせたインフラ整備、農業に注力する政策の採用⁸などがあげられる。特に2005年以降、農業を人民経済発展の中心に据え、大規模な国家的投資と労働力の動員を行ったことが生産増加を支えた。工業においては経済改革の進行により、現実に即した企業運営が可能になったことや、経済的苦境により更新が遅れていた工場の生産設備

⁷ 例えば、中川雅彦(2005)p.1では、この種の韓国から出される推計類は「推定した人々がその対象に対して抱くイメージを数値化したもの」であり、「その推定値を使って導き出される分析結果は結局のところ推定した人々のイメージに帰結してしまうことになる。したがって、現地から発表される数値を分析しなければその国の経済現状は把握できない。」としている。

⁸ 詳しくは李幸浩(2007)を参照されたい。

表1 韓国銀行による北朝鮮のGDP推計

区 分	単位	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
総人口	千人	21,543	21,684	21,810	21,942	22,082	22,175	22,253	22,369	22,522	22,709	22,928	23,079
GDP(名目)	億ドル	223	214	177	126	158	168	157	170	184	208	242	256
1人当たり国民所得	ドル	1,034	989	811	573	714	757	706	762	818	914	1,056	1,108
実質GDP成長率	%	4.1	3.6	6.3	1.1	6.2	1.3	3.7	1.2	1.8	2.2	3.8	1.1

(注) 韓国銀行は1999年に北朝鮮の人口推定を見直し、1999年と2005年に北朝鮮の一人当たり国民所得の時系列を修正。

(出所) 韓国銀行『北朝鮮経済成長率推定結果』各年度版(ただし、2006年には韓国銀行はこの種の数値を発表していない)

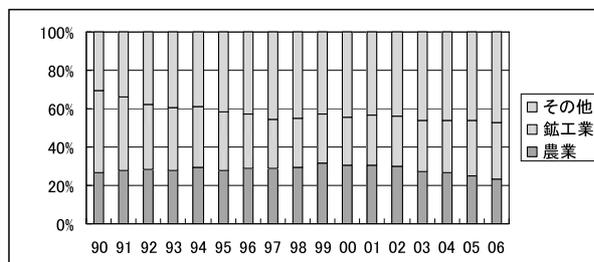
の更新や中・大型水力発電所の建設など、生産インフラの整備の効果が上がってきたことがあげられる。また、南北経済交流や対外経済関係の拡大により、不十分ではあるが、エネルギーや原材料の供給が輸入を含めて増加したことが考えられる。

産業構造の変化

韓国銀行の推定によると、ソ連・東欧の崩壊による影響により鉱工業が産業全体に占める割合は1990年代に入り急減し、1990年の42.8%から1997年の25.5%まで17ポイント程度減少した。1997年からは緩やかに増加し、2006年には29.6%に達した。農業の割合は、1990年から2006年までを通して、23.3%～31.4%の間を推移している。穀物生産量は増加し、特にここ数年間は農業振興政策が実施されているにもかかわらず、韓国銀行の推定では、農業生産の相対的位置は低下し続けている。

この推定結果から見ると、1997年以降の北朝鮮経済は、急激な経済成長はないが、伝統的に大きな割合を占めていた鉱工業が若干ながらも増加している。農業は穀物生産自体は増加しつつあるが、相対的な位置は低下しつつある。これは、建設業やサービス業などの部門の成長が農業の成長を上回っているためである。このような推計結果が出るのは、北朝鮮経済が回復基調に入っているからであると考えてよいであろう⁹。

図1 GDPベースの産業構造



(出所) 韓国銀行『北韓のGDP推定』各年版よりERINA作成

財政

北朝鮮の最高人民会議(議会)は1998年から財政指標の公表を再開しており、1999年からは歳出が少しではあるが、対前年比で増加を示している。2005年4月11日に開かれた最高人民会議第11期第3回会議から予算・決算の実数が再び発表されるようになった¹⁰。それによると2006年の歳出は表2のように、4,017億6,882万ウォンであった。執行された予算の内訳を見ると、国防費が16%、人民経済費が40.8%であった。2006年の歳入は4,057億5,555万ウォンで、39億8673万ウォンの黒字となった。

食糧

北朝鮮は1990年代後半以降、食糧問題の解決のために、適地適作、適期適作、二毛作、大豆の耕作、ジャガイモ耕作の推進、優良品種の導入、灌漑設備の改善など農業部門での改善策を講じている。特に2005年以降は農業生産を伸ばすことを国家的な課題として推進してきた。

韓国農村振興庁の推計資料によると、2006年の北朝鮮の穀物生産は448万トンと推計されている。2006年夏に発生した水害により、前年よりも生産量が減少している。

貿易・投資

貿易規模の推移

貿易総額(南北交易含む)もGDPが増勢に転じた1999年から連続で増加し、2006年には43.5億ドル(対前年比7.1%増)に達した。ただし、完全回復には至っておらず、ピーク時(1988年52.4億ドル)の8割強の水準である。2006年の輸出は14.7億ドル(前年比9.54%増)、輸入は28.8億ドル(前年比5.90%増)であった。貿易収支は14.1億ドルの赤字となった。貿易収支については、建国以来一貫して赤字となっている。

⁹ 北朝鮮はもともと工業国であり、現在は、朝鮮半島をとりまく国際的な環境から国内での食糧生産に力を入れているものの、将来的には日本や韓国と同じく、工業やサービス部門で外貨を獲得して、不足する食糧を輸入する方向へと移行していくものと思われる。

¹⁰ 最高人民会議の報告では相対値で発表されたが、その後の朝鮮中央テレビのニュースで実数が報道された。

表2 北朝鮮の国家財政総額

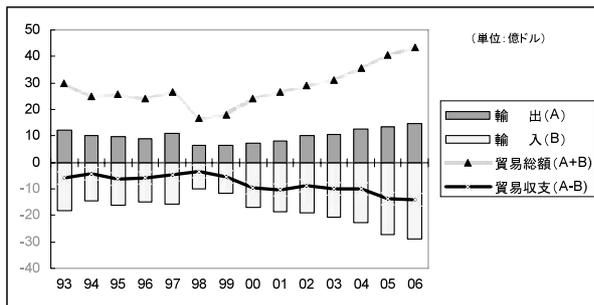
(単位：1万朝鮮ウォン、%)

年	歳入	前年比	歳出	前年比	収支
2004 (実績)	33,754,600	101.6	34,880,700	107.8	1,126,100
2005 (予算)	38,857,100	115.1	38,857,100	111.4	0
2005 (実績)	39,167,957	100.8	40,566,812	104.4	1,398,855
2006 (予算)	41,615,954	107.1	40,217,099	103.5	1,398,855
2006 (実績)	40,575,555	103.6	40,176,882	99.0	398,673
2007 (予算)	44,071,295	105.9	41,544,263	103.3	2,527,032

(注) 2007年8月現在の公定レートは1ドル=139ウォン程度、実勢レートは1ドル=2,860ウォン程度である。

(出所) 2004年の実績と2005年の予算は文浩一「朝鮮民主主義人民共和国における経済改革と人口飢饉の克服」『東北アジア地域における経済の構造変化と人口変動』(明石書店、2006)37頁の表から。2005年の実績以降は各種報道を元にERINAで計算

図2 貿易・貿易収支の推移(南北交易込み)



(注) KOTRA推計による北朝鮮の対世界貿易額には韓国向けが含まれていないため、統一省作成による北朝鮮・韓国間の交易金額をERINAにて加算。

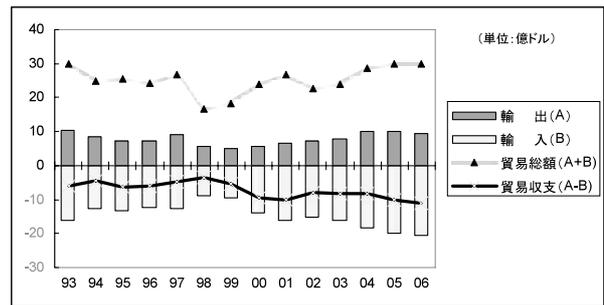
(出所) 大韓貿易投資振興公社(KOTRA)『北朝鮮の対外貿易動向』各号、韓国統一省『月刊南北交流協力動向』各号より作成。

一方、南北交易を抜きにした、純粋な貿易総額を見ると、図3のように、1998年から2001年前で増加し、2002年に一度減少した後、2003年から2005年まで増加し、2006年には-0.2%ではあるが減少している。この動きを見ると、国際関係の変動により、対外貿易が影響を受けることと、後述する南北交易の増加が北朝鮮経済に占める割合が継続的に大きくなってきていることがわかる。

輸出

2006年の輸出は鉱物性生産物(石炭、鉱石など)、非鉄金属類、衣類、機械類・電気電子機器、化学・プラスチック製品が主要な品目である。2000年以降増加し、2004年まで連続で輸出が最も多かった動物性産品(魚介類が主)は、中国市場での価格下落や日本の経済制裁により大幅に減少した。そのため、南北交易を除いた対外貿易だけを見ると、2005~06年の輸出は減少している。

図3 貿易・貿易収支の推移(南北交易抜き)



(出所) 大韓貿易投資振興公社(KOTRA)『北朝鮮の対外貿易動向』各号、韓国統一省『月刊南北交流協力動向』各号より作成。

鉱物性生産物(鉱石など)の輸出は、2004年に前年比3倍弱増加し、2005年も大幅に増加した。2006年も前年とほぼ同額の輸出をしている。非鉄金属の輸出は前年に比べて約3割減少した。化学・プラスチック製品の輸出も増加しているが、これはプラスチック製品の委託加工貿易が盛んになってきたためであると考えられる。

輸入

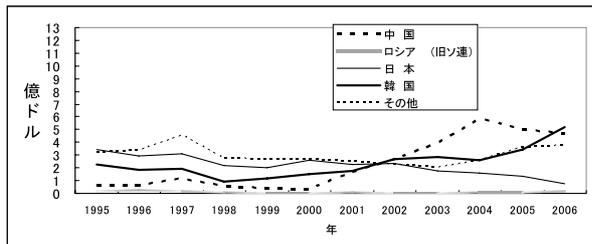
輸入は、中国からの鉱物性生産物(石油など)、機械・電気電子機器、化学工業製品、プラスチックなどが増加しており、繊維、非鉄金属なども比較的多く輸入されている。国際的な石油価格の上昇によって、石油の輸入量の伸びよりも、金額ベースでの伸びの方が大きい状況がここ数年見られている。機械・電気電子機器の輸入増加は、主に国内産業の改造・現代化のための投資や、中国などからの投資増加によるものである。繊維類の輸入増加は、輸出でも繊維が増えていることから、委託加工が活発化していることを表している。

表3 2006年の北朝鮮の穀物生産量推計

区分	計	コム	トウモロコシ	麦類	豆類	雑穀	芋類
栽培面積(千ha)	1,610	586	526	137	135	25	201
数量(kg/10a)	-	323	333	153	114	74	314
2006年生産量(万トン)	448	189	175	21	16	2	45
2005年生産量(万トン)	454	202	163	23	17	2	47

(出所) 韓国農村振興庁資料(http://www.rda.go.kr/user.tdf?a=user.board.BoardApp&c=2002&board_id=rda_issue&seq=1053)

図4 主要国別輸出額の推移



(注) KOTRA推計による北朝鮮の対世界貿易額には韓国向けが含まれていないため、別途南北間の取引金額をERINAにて加算。
(出所) 大韓貿易投資振興公社(KOTRA)『北韓の対外貿易動向』各号、韓国統一省『月刊南北交流協力動向』各号より作成。

2000年以降は委託加工用の繊維、電気機器部品の輸入や生産財としての産業機械、鉱山機械、精密機械など機械類の輸入が急増している。このような品目の輸入増加は、北朝鮮経済が回復基調に入ってきていることを示している。

貿易相手国

北朝鮮の貿易相手国としては、1993年以降、北東アジア地域の中国、日本、韓国、ロシアの4カ国が全体の60%以上を占め(2006年; 輸出の74.0%、輸入の79.8%、全体の77.8%)、特定国に偏った貿易が続いている。しかし、最近ではタイなど、新たな主要貿易相手国が誕生している。また、国交のない韓国にも貿易面で大きく依存している。

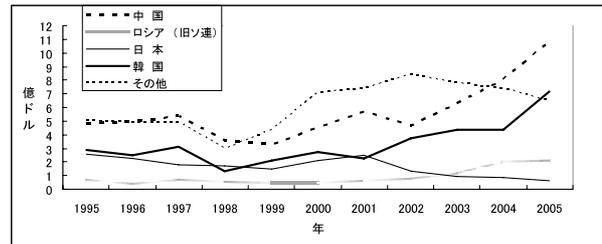
2001年から2006年までの状況を概観すると、中国との貿易のシェアが多いが、特に2004年に入ってから伸びが急である。韓国との貿易は年々その額が増えてきており、2002年には日本の貿易額を抜き、第3位となった。最近、タイが貿易相手として浮上してきており、2004年には日本を抜いて第3位の貿易相手国となった。2005年は、ロシアの貿易額が日本の貿易額を抜き、第4位となり、日本は第5位となった。

・南北間の経済交流・協力の現状

南北交易の現状

2000年6月15日の南北首脳会談以降、南北の経済関係は民間を中心とした関係から、南北政府間の合意による事業の実行へと大きな変化を遂げてきた。韓国において南北経済関係は、「国と国との関係ではない、民族内部の取引」という原則に基づいて運営されている。そのため、南北間の取引に関しては、外国貿易とは異なった形での取り扱い

図5 主要国別輸入額の推移



(注) KOTRA推計による北朝鮮の対世界貿易額には韓国向けが含まれていないため、別途南北間の取引金額をERINAにて加算。
(出所) 大韓貿易投資振興公社(KOTRA)『北韓の対外貿易動向』各号、韓国統一省『月刊南北交流協力動向』各号より作成。

がなされている。

表4のように、南北経済関係の統計は、一般的な貿易や委託加工貿易以外の援助についても一括して「交易」という用語が使われている。韓国の「南北交易」の統計には、一般の貿易以外にも、開城工業団地や金剛山観光事業に使われる物資の搬出や、民間・政府をあわせた支援も含めて発表されている。南北間の取引は、国際貿易とは異なるため、貿易統計には掲載されていない。その代わりとして、ある程度詳細な品目別の統計が、韓国・統一省の定期刊行物に掲載されている。

2006年の数値を見ると、南北交易全体に占める商業性の取引は約69%、支援を主とした非商業性取引は、約31%である。商業性の取引には、一般貿易と委託加工貿易、それに経済協力事業(開城工業団地や金剛山観光)が含まれている。また、非商業性の取引には、支援や社会文化協力事業、朝鮮半島エネルギー機構(KEDO)の事業などが含まれている¹¹⁾。これらをあわせた非商業性取引が南北交易に占める割合は、2006年の場合、約31%である。

1) 一般貿易

それでは、一般貿易では、どのようなものが取引されているのであろうか。

まず韓国の輸出にあたる「搬出」の状況を見てみよう。

表5は2006年の搬出トップ5品目である。韓国貿易協会(2007a)によれば、このうち順位1番と2番は共に日本の業者が北朝鮮で委託加工をするための材料であるとされている。日本の業者の委託加工用原料が南北交易の搬出トップを占めているは、すべての搬出に占める、一般貿易の割合が搬出全体の3%しかないためである¹²⁾。すなわち、韓

¹¹⁾ 表4を見てわかるように、現在はKEDO事業は稼働していないために、金額はゼロとなっている。

¹²⁾ 韓国貿易協会(2007a)7頁の「搬出内容分析」のグラフおよび表を参照。

表4 2006年の南北交易類型別一覧

(単位:千米ドル)

大区分	中区分	小区分	2006年1月～12月				
			搬出	搬入	合計	比率	
商業性取引	貿易	一般貿易	22,178 (6.3)	281,952 (49.2)	304,130 (44.9)	22.53%	
		委託加工貿易	93,571 (19.1)	159,387 (21.4)	252,958 (20.6)	18.74%	
		小計	115,750 (16.4)	441,339 (37.8)	557,089 (32.7)	41.27%	
	経済協力事業	開城工団事業	222,853 (41.9)	75,943 (283.6)	298,796 (69.0)	22.14%	
		金剛山観光事業	56,568 (34.9)	86 (72.0)	56,654 (34.9)	4.20%	
		その他の経済協力事業	14,511 (133.9)	1,019 (3187.0)	15,530 (149.1)	1.15%	
		小計	293,932 (17.4)	77,048 (287.6)	370,980 (37.3)	27.49%	
	合計		409,682 (17.2)	518,387 (52.4)	928,069 (34.5)	68.76%	
	非商業性取引	対北支援	民間支援	407,528 (67.9)	32 (23.8)	407,560 (67.8)	30.20%
			政府支援	11,696 (90.4)	0 (100.0)	11,696 (90.4)	0.87%
小計			419,224 (14.8)	32 (46.6)	419,256 (14.8)	31.06%	
社会文化協力事業		社会文化協力事業	1,294 (124.2)	1,120 (449.0)	2,414 (209.0)	0.18%	
軽水炉事業		軽水炉建設	0 (100.0)	0 (0.0)	0 (100.0)	0.00%	
		KEDO重油	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	-	
		小計	0 (100.0)	0 (0.0)	0 (100.0)	0.00%	
合計		420,518 (14.9)	1,152 (334.7)	421,670 (15.1)	31.24%		
総計		830,200 (16.0)	519,539 (52.6)	1,349,739 (27.8)	100.00%		

(注) 括弧内の数値は前年比の増減を示す。

(出所) 韓国貿易協会(2007)。比率は筆者が計算。

国から朝鮮に一般的な貿易として売られていく物品はごく限られるということになる。

次に、韓国の輸入にあたる「搬入」の状況を見てみよう。

表6は、2006年の搬入トップ10品目である。亜鉛などの非鉄金属の鉱物と魚介類、農産品で90%弱を占めている。北朝鮮から韓国への一般貿易での輸出は、このように一次産品に偏重した商品構造となっている¹³。

2) 委託加工貿易

委託加工貿易は、2006年の南北交易の約19%を占めている。搬出額が9,357万ドル、搬入額が1億5938万ドルなので、

単純に言って5,000万ドルほどが北朝鮮で創造される付加価値ということになる¹⁴。

表7は2006年の委託加工貿易の搬入のトップ10品目である。品目を見ると、ほとんどが繊維製品の加工であることがわかる。韓国からの北朝鮮への委託加工(開城工業団地を除く)が、繊維製品に集中していることがよくわかる。

3) 開城工業地区(開城工業団地)

次に、韓国が北朝鮮の内部に建設を進めている、開城工業地区(開城工業団地)のモノの流れを見てみよう。

表8と表9は、2006年の開城工業団地事業に関連する搬

¹³ このことは、北朝鮮の経済発展のためには、今後このような一次産品を加工し、付加価値を高めることや、経済が正常化するまでの間は、委託加工貿易に代表される労働集約型の産業を誘致する必要性があることを示している。

¹⁴ 中国など第3国からの原材料や製造機器の輸入もあることから、搬出と搬入の差額が単純に北朝鮮の外貨収入になるわけではないが、かなりの収入になっていることはたしかである。

表5 2006年1～12月の一般交易搬出5大品目
(単位：千米ドル、%)

順位	品目	金額	増加率	構成比
1	銅製巻線用電線	3,265	76.2	14.7
2	変圧器部品	2,357	9.0	10.6
3	機械類	1,829	237.4	8.2
4	船舶	1,809	65.9	8.2
5	軽油	1,445	507.1	6.5
合計		10,705		48.2

(注) 品目はHSコード6桁、増加率は前年比
(出所) 韓国貿易協会(2007)7ページの表

表6 2006年1～12月の一般交易搬入10大品目
(単位：千米ドル、%)

順位	品目	金額	増加率	構成比
1	亜鉛塊	81,264	93.9	28.8
2	非鉄金属鉱物	54,672	133.1	19.4
3	貝類	35,127	12.7	12.5
4	乾燥水産物	16,901	3.6	6.0
5	水産加工品	14,998	67.4	5.3
6	軟体動物	12,445	6.9	4.4
7	シイタケ	10,711	42.0	3.8
8	ワラビ	7,797	41.4	2.8
9	タコ	7,747	42.1	2.7
10	エビ	4,462	137.2	1.6
合計		246,124		87.3

(注) 品目はHSコード6桁、増加率は前年比
(出所) 韓国貿易協会(2007)8ページの表

出と搬入のそれぞれトップ10品目である。これを見ると、開城工業団地に関連する交易統計には、工業団地自体や工場の建設に必要な資材の搬出入が多く含まれていることがわかる。生産に必要な原材料は4位と5位くらいで、残りは工業団地自体や工場への投資にあたる品目が多い¹⁵。しかも、鉄製構造物や建設中の装備など、同じ品目が搬出入で重複しているものも多いのが特徴である¹⁶。搬入の品目を見ると、順位2、4、5、6、8、9、10など開城工業

表7 2006年1～12月の委託加工交易搬入10大品目
(単位：千米ドル、%)

順位	品目	金額	増加率	構成比
1	運動服	34,371	2.4	21.6
2	男性ズボン	25,035	43.4	15.7
3	コートおよびジャケット	19,494	6.4	12.2
4	紳士スーツ上着	18,856	39.0	11.8
5	女性用ズボン・スカート	9,441	7.1	5.9
6	CRT TV(デジタルのもの)	5,714	56.5	3.6
7	ブラウス	4,807	96.4	3.0
8	アンダーシャツ	4,794	103.3	3.0
9	下着室内着	4,124	32.5	2.6
10	女性スーツ上着	3,417	13.3	2.1
合計		130,053		81.5

(注) 品目はHSコード6桁、増加率は前年比
(出所) 韓国貿易協会(2007)9ページの表

団地で生産されている製品が多くリストアップされていることがわかる。繊維製品が多い委託加工交易に比べて、開城工業地区での生産には、機械部品などの工業製品が多く含まれていることが特徴である¹⁷。

開城工業団地に関連する搬出入は、第1段階の造成工事や工場の建設が現在進行中であることから、建設に関連する資材や機材の搬出入の多さが、統計の金額を大きく膨らませている。これは、インフラ整備を韓国土地公社が全面的に担当しているという、開城工業団地の特徴によるものである¹⁸。このような状況は、少なくとも第1段階の分譲が一段落する2008～2009年ころまで継続するであろう。

4) 対北支援

非商業性の取引のうちのほとんどを占めるのが対北支援である。これは、文字通り援助である。援助の額は南北交易全体の約31%を占める。

援助額全体に占める民間援助の割合は2006年の場合、約97%、政府援助は約3%に過ぎない。表10と表11は、それぞれ2006年の民間支援搬出10大品目と政府支援搬出5大

¹⁵ 原材料や加工された製品以外の搬入や搬出が多いが、これは開城工業地区が建設途上であり、工業団地建設のための機材・資材や工場建設のための資材・機器(これは正確には投資である)の搬出入が多いためである。

¹⁶ 韓国政府や韓国貿易協会、韓国輸出入銀行の関係者の話を総合すると、表8や表9にある、鉄製構造物や建設中の装備などは、工場を建設するときに使用する仮設の足場などの搬入、搬出もカウントされている。開城工業団地の建設は、ほぼ100%、韓国側からの搬入によって事業が行われており、トラックや重機などの修理や仮設資材のレンタルなどの機材が開城工業団地と韓国を行き来(開城工業団地はソウルから70キロしか離れておらず、事実上ソウル郊外と言っても過言ではない)するたびに、搬入、搬出が繰り返されるため、実際に開城工業団地に存在するもの以上に搬出入統計が膨らむ、ということになるようだ。

¹⁷ 開城工業団地で生産されている機械部品は、手で加工を要する部品など、労働集約的な生産によって産出されているものが多い。表9の順位6、8、9は、ワイヤーハーネスを生産する企業の製品が多いと考えられる。筆者が2007年3月に当該企業を見学したときに、見学先の企業の担当者より、ワイヤーハーネスの組み立て工程は機械化することができず、すべて手で生産しているという説明があり、実際に生産ラインでは北朝鮮の労働者が、手作業で組立、検品をしていた。

¹⁸ 一般的に、輸出指向型の工業団地は、インフラ整備を当該国が行うのが一般的である。北朝鮮の場合は、慢性的な外貨不足から、1993年に開設された羅先経済貿易地帯をはじめとして、経済特区のインフラ整備は投資者任せであるのが現状である。

表8 2006年1～12月の開城工団事業搬出10大品目
(単位：千米ドル、%)

順位	品目	金額	増加率	構成比
1	鉄製構造物	50,719	102.5	22.8
2	軽油	12,396	17.2	5.6
3	連結部品	9,002	932.3	4.0
4	腕時計	8,581	550.5	3.9
5	靴の部品	7,564	372.7	3.4
6	鉄筋	5,984	50.7	2.7
7	建設中の装備	5,110	50.9	2.3
8	手工具	4,753	41.3	2.1
9	ミシン	4,048	233.9	1.8
10	無煙炭	4,044	242.4	1.8
合計		112,201		50.4

(注) 品目はHSコード6桁、増加率は前年比
(出所) 韓国貿易協会(2007)10ページの表

表9 2006年1～12月の開城工団事業搬入10大品目
(単位：千米ドル、%)

順位	品目	金額	増加率	構成比
1	鉄製構造物	25,867	3,986.4	34.1
2	靴の部品	8,580	445.8	11.3
3	建設中の装備	5,803	217.7	7.6
4	プラスチック製品	3,592	185.3	4.7
5	腕時計	1,638	357.5	2.2
6	電線	1,613	9,388.2	2.1
7	その他の手工具	1,398	8.2	1.8
8	自動車部品	1,256	1,720.2	1.7
9	冷蔵庫部品	1,033	522.2	1.4
10	靴	988	-	1.3
合計		51,768		68.2

(注) 品目はHSコード6桁、増加率は前年比
(出所) 韓国貿易協会(2007)10ページの表

品目であるが、南北政府間で合意されて実行されているコメ支援や肥料支援が民間支援に分類されていることがわかる。これは、これらの支援が形式上は無償援助ではなく、韓国輸出入銀行と朝鮮貿易銀行が契約当事者となっている借款契約によるものとなっているからである¹⁹。そのため、政府援助とはコメ支援や肥料支援の輸送手段の保障など、きわめて限られたものになっている²⁰。

表10 2006年1～12月の民間支援搬出10大品目
(単位：千米ドル、%)

順位	品目	金額	増加率	構成比
1	コメ	187,545	93,672.5	46.0
2	磷酸肥料	59,172	320.3	14.5
3	複合肥料	47,595	56.2	11.7
4	窒素肥料	21,434	0.7	5.3
5	医薬品	11,720	36.8	2.9
6	ポルトランドセメント	7,858	21,137.8	1.9
7	建設中の装備	7,625	4,577.9	1.9
8	アンダーシャツ	5,470	50.3	1.3
9	貨物自動車	3,353	227.4	0.8
10	小麦粉	2,953	175.9	0.7
合計		354,725		87.0

(注) 品目はHSコード6桁、増加率は前年比
(出所) 韓国貿易協会(2007)12ページの表

表11 2006年1～12月の政府支援搬出5大品目
(単位：千米ドル、%)

順位	品目	金額	増加率	構成比
1	石油製品	3,819	-	32.7
2	建設中の装備の部品	2,044	269.6	17.5
3	ポルトランドセメント	1,491	46.0	12.7
4	塗料	553	9,116.6	4.7
5	アルミニウム管	360	380.0	3.1
合計		8,267		70.7

(注) 品目はHSコード6桁、増加率は前年比
(出所) 韓国貿易協会(2007)13ページの表

南北の人的交流の増大

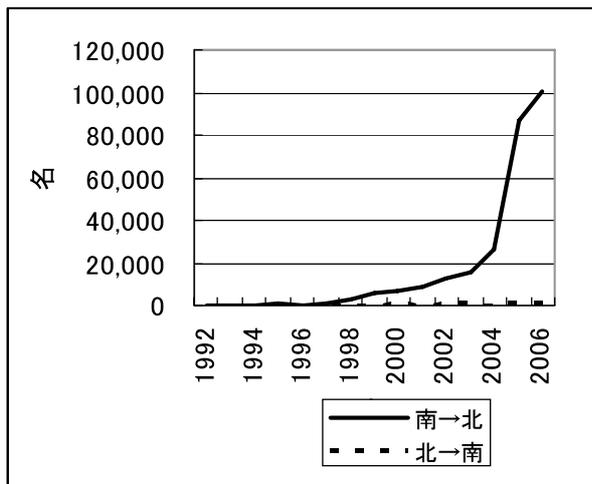
南北の人的交流は、図6のように、2000年6月の南北首脳会談以降の南北交流の活発化を受けて増加し、2006年には、10万名を突破した。特に、開城工業団地での生産が本格化した2005年以降の伸びが非常に大きいのが特徴である。南北間の往来には、南から北への訪問がほとんどであり、北から南への訪問はごく少数であるという特徴もある²¹。南から北への往来者の急速な増加、特に開城工業団地への往来の増加に伴い、南北政府間では、往来手続の簡素化など、さまざまな対策を講じている。

¹⁹ コメと肥料だけではなく、京義線と東海線の鉄道連結のために必要な資材も同様に借款形式で提供されている。一般的な借款の条件は、10年据え置き、残りの20年間で返済、利率は年1%といったものである。実際にこの借款が返済されるかどうかは、韓国の国会でもよく問題にされる。

²⁰ このような借款形式でのコメや肥料の提供を純粋な民間援助と言うことはできないだろう。なぜなら、これらの支援の提供は、南北政府間の対話により合意されて決定され、その資金も公的資金である南北協力基金から支出されるからである。

²¹ 北側から南側への往来人員数は、2005年には史上最高の1313名を記録した。が、南北間の人的交流における北側から南側への往来人員数が占める割合は、2000年以降、最高の年でも8.8%であり、ここ数年間は1%前後である。

図6 南北間の往来人数（金剛山観光を除く）



（出所）1998年～2004年は『統一白書2005』109頁のグラフより作成。
2005～2006年は韓国・統一省ホームページ。

図7は、金剛山観光の参加者数である。金剛山観光は、東海岸の東海線鉄道に並行する道路が開通し、2003年秋から陸路観光が可能になったことにより、2004年から大幅に増加した。

2006年は核実験に伴う情勢緊迫と、冬期に多い体験型学習などへの政府補助金の中断により、前年よりも20%程度減少した。

開城工業地区（開城工業団地）

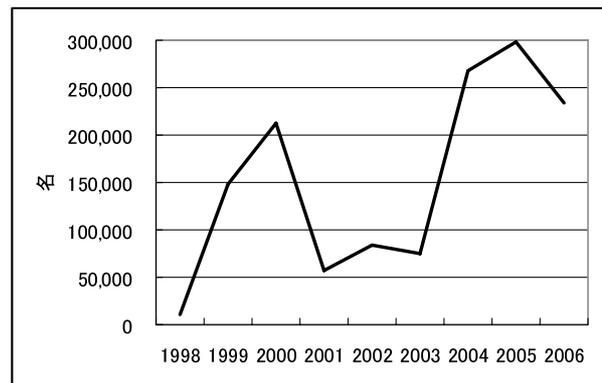
開城工業地区は第1段階100万坪（3.285km²）のうち、まず28,000坪について、15の企業を入居させるパイロットプラン（モデル団地）が完成し、15の企業すべてが操業を行っている。

第1段階の本団地については、2006年5月末に敷地の造成工事が完了し、道路や上下水道、緑地等の団地内の施設については、2007年5月の完工を目指して建設工事が進められている。2006年12月末現在の工事進捗率は86%である。

第1段階の本団地のうち、5万坪（17万m²）について、分譲が行われている。2006年12月末現在で3社が操業開始（試験操業段階）、9社が工場建設中である。

開城工業団地で働く北側の労働者は、2006年6月には7,871人だった。それが、2006年9月には8,879人、2007年1月には11,342人、7月には15,958人（内、工場労働者13,330人、支援・行政人員487人、建設労働者2,141人）である。また工業団地の生産累計額も、2006年6月に、

図7 金剛山観光の参加者数



（出所）韓国・統一省ホームページ

（出所）1998年～2004年は『統一白書2005』109頁のグラフより作成。
2005～2006年は韓国・統一省ホームページ。

4,230万ドル、2006年9月には8,225万ドル、2007年1月には1億0,081万ドルと急速に伸びている²²。

開城工業団地は現在、事業主体が韓国の政府系企業である韓国土地公社である。もともとこの事業をはじめた現代牙山は、施工者として韓国土地公社からの発注を受けて工業団地の建設を行うという形になっている。

以上のように、南北間の関係は、2000年6月の南北首脳会談以降、急速に発展している。それ以前の民間の南北経済交流を中心とした関係から、南北の鉄道・道路の連結や南北直行航空路・航路開設、金剛山観光や開城工業地区建設など、政府間の対話を必要とする事業が増加してきている。そのため、政治分野、経済分野、軍事分野で政府間の対話が活発に行われるようになってきている。

おわりに

これまで、国内経済、対外経済、南北関係の3つの側面を中心に、北朝鮮経済の現状を見てきた。北朝鮮の経済危機は1990年代初めの旧ソ連・東欧の崩壊を契機に始まり、1995～97年に最悪の状態を迎え、1998年から回復に向かってきている。そして、最悪の事態が発生していたまさにその時に、経済改革のための準備が行われていたことがわかる。1998年にはさまざまな形での経済改革措置の萌芽が見られはじめ、それが2002年7月1日の「経済管理改善措置」という名の給与と価格の改訂によって外部にも知られるようになった。

2000年6月15日の南北首脳会談によって、南北関係は南

²² 今後、第1段階の分譲が本格化すると、開城工業団地で働く労働者は10万人に達すると予想されている。そうなると労働者を開城市（人口約30万人）以外の地域からも集めなければならない。また、現状でも1万人を超える労働者の通勤の足を確保するためにバスが運行されているが、円滑な通勤を保证することは現状でも実務上、頭の痛い問題となっている。

北政府間の合意による大規模な事業を行うようになってきた。それにともない、南北間の取引は増大し、開城工業地区や金剛山観光地区などでの南北経済交流は活発に行われている。これは、北朝鮮経済全体に占める南北交易の増大、という形で現れてきている。

北朝鮮は、社会主義計画経済を堅持しつつも、国内経済政策においては以前と比較してかなり柔軟な政策をとるようになりつつある。また、相対的に国民生活を重視する政策が採られている。同時に、外国からの投資受け入れや国際金融機関への加入など、対外経済交流の強化についても動きも、国際関係の改善とともに現実のものになっていこうとしている。

参考文献

[日本語文献]

アジア経済研究所編『アジア動向年報』各年号

張進宇 (2007a) 「経済強国建設において科学技術の発展を重視している朝鮮」『ERINA REPORT』VOL. 78(2007.11) pp. 18~21

張進宇 (2007) 「朝鮮における実利重視の経済管理の改善」、『ERINA REPORT』vol. 76 (2007.7) pp. 54-57

中川雅彦 (2005) 「経済現状と経済改革」、中川雅彦編『金正日の経済改革』、アジア経済研究所、2005年2月、pp. 1-14

朴慶哲 (2007) 「北東アジア地域における朝鮮民主主義人民共和国の経済交流と展望」『ERINA REPORT』vol. 77 (2007.9) pp. 58-60

朴在勲 (2005) 「工業部門と国家予算に見る経済再建の動き」、中川雅彦編『金正日の経済改革』、アジア経済研究所、

2005年2月、pp. 29-52

尹載昌 (2007) 「朝鮮における社会主義経済強国建設」、『ERINA REPORT』vol. 77 (2007.9) pp. 55-57

李基成 (2006) 「21世紀初頭の朝鮮の経済建設環境」、『ERINA REPORT』vol. 72 (2006.11) pp. 18-22

李幸浩 (2007a) 「米国の対朝鮮経済制裁」、『ERINA REPORT』vol. 78 (2007.11) pp. 15~17

李幸浩 (2007) 「朝鮮農業の当面する諸課題」、『ERINA REPORT』vol. 73 (2007. 1) pp. 63-67

李錦華 (2007) 「朝鮮における情報技術の発展とその利用」、『ERINA REPORT』vol. 74 (2007.3) pp. 10-12

李永玉 (2007) 「四大先行部門に力を入れている朝鮮民主主義人民共和国」、『ERINA REPORT』VOL. 78 (2007.11) pp. 22~24

柳承鎬 (2007) 「北朝鮮の金融改革の動向 - 商業銀行制度の導入を中心に」、『ERINA REPORT』vol. 78 (2007.11) pp. 25~30

[朝鮮語文献]

韓国・統一省 (2007) 『2007統一白書』、韓国・統一省

韓国・統一省 『(月刊) 南北交流協力動向』、各号

韓国・統一省、韓国貿易協会 (2006) 『2005年度南北交易動向』、韓国・統一省

韓国貿易協会 (2007) 『2006年1~12月南北交易動向』、韓国貿易協会

韓国貿易協会 (2007a) 『南北交易2006年評価・2007年展望および隘路事項』、韓国貿易協会

チェ・ジョンクオン 「工場、企業所を改造・現代化する上で提起されるいくつかの問題」『金日成総合大学学報(哲学・経済学)』2007年第2号、pp. 55-58

Current Status of the Economy in the Democratic People's Republic of Korea (Abstract)

Mimura Mitsuhiro

Associate Senior Researcher, Research Division, ERINA

Regarding the current status of the economy in the Democratic People's Republic of Korea (henceforth referred to as the DPRK), owing to the absence of detailed statistical reports from the country itself, the situation is one of scarcity even for the basic economic indicators such as GDP and production totals by industry. Therefore data from the Republic of Korea (henceforth referred to as the ROK)

including the Bank of Korea's estimates for the GDP of the DPRK are often quoted, yet within that data are many "constructed values" and it is not possible to use those values as absolutes.

The Last Ten Years for the DPRK Economy as Personally Seen by the Author.

The author's first visit to the DPRK was in the summer of 1996. For my first time in Pyongyang I had the impression "It's dark." Wherever I went within Pyongyang, the food served was the same. As will be mentioned later, 1996 was the time the DPRK's economy was struggling through its worst hardship.

In September 2002, when I visited the DPRK two days after Prime Minister Koizumi's visit there, I had the opportunity to have a look at the contents of the packed lunches of Pyongyang residents who were enjoying the Mid-Autumn Festival in the city. Compared to the latter half of the 1990s, I sensed that the economy had got better.

Subsequently, I visited Rason in autumn 2003, and Pyongyang in summer 2004. At the time, I looked round the local markets (free market) in Rason, which abuts the Chinese and Russian borders, and in the capital Pyongyang, and I was surprised by the thriving scenes there and the great number of Chinese goods.

In September 2005, I went from the airport into Pyongyang after ten in the evening, and lights were shining from the windows of apartments which had hitherto been dark. In March 2006, here and there non-state owned eateries had been established. In September of that same year I visited the Kaesong Industrial District (Kaesong Industrial Park) for the first time. Although the site was still being prepared, I was taken aback by the refined demeanor and the pronunciation approaching that of Seoul of the staff from the DPRK-side working in the Kaesong Industrial District Management Committee.

When I visited the DPRK in March this year (2007), I noticed the cars that were swarming provincial cities and farming villages. There were many used Japanese cars, with "Miyata" and "Bridgestone" being popular, and the going rate for one was 50 US dollars. With ordinary workers' monthly salary at a supposed 1-2 dollars in real terms, that a great volume of cars are circulating on the streets is a curious sight. This was also the same scene in Wonsan, which I visited at the end of July.

The author has visited the DPRK 11 times in the last

11 years, and through that process has been in step with the unfolding process of the DPRK's economic recovery and of its economic reforms.

The Difficulties Stemming from the Collapse of the former-Soviet Union and Eastern Europe, and the "March of Hardship"

After the Korean War, the DPRK industrialized through its own efforts. At the same time it became heavily dependent on trade with and assistance from the socialist camp centered on the former-Soviet Union and Eastern Europe. The socialist market came to an end and the economy was pitched into crisis. In addition, in 1995 and 1997 there was widespread disastrous flooding, and drought in 1996.

In the midst of an unprecedented economic crisis, the DPRK drastically reviewed its management of the economy in other words it embarked on economic reform. At that time, in the principles for economic management which appeared in joint editorials in the Korean Workers' Party Organ newspaper and in its theoretical journal, "practical gain" in economic enterprises was stressed along with self-reliance. The restructuring of state-owned enterprises was pursued from 1999 to 2001, and in 1999 a national budget was issued for the first time in five years. In 1997 the DPRK economy found bottom, and from 1998 has been on the road to economic recovery. The scale of national government finances also found bottom in 1997 and has increased. Total trade too, with the strengthening of economic ties with China and the ROK, was at its lowest in 1998 at 1.66 billion dollars, and recovered to 2.67 billion dollars in 2001.

DPRK-style Economic Reform and Economic Recovery

As mentioned earlier, the DPRK's economic reforms began in earnest in 1998. In October 2001 Kim Jong-il gave a discourse on the improvement and strengthening of socialist economic management. That discourse touched on in order to raise the incentive to work not only positive incentives for highly-productive workers, but also the introduction of the negative incentive "If you don't work, you don't eat."

A large-scale adjustment of wages and prices took place on 1 July 2002, and in June 2003 the "Farmers' Markets", which up to that point had allowed farmers to sell crops they produced themselves (these had actually turned to black-market trading, however, and manufactured goods were also on sale), were reorganized as "General Markets" (recently called "Local Markets") dealing in all kinds of consumer goods, and commercial transactions by individuals were permitted within the market. Although classed as economic subsidies from the state, price

formation via the relationship of supply and demand was given the green light. At the same time there has arisen change which could be called a “market economy from below” and an increase in the gap in incomes.

Current Economic Policies

The current DPRK economic policies are characterized by altering economic management to something which accords with reality, under the basic premise of upholding socialism, and trying to create material gain. On the subject of management of state-owned enterprises, within a framework of the planned economy, and under the nation’s unified leadership, changes have been undertaken such as; expanding within a definite range the powers for the management of factories and businesses; a system for factories and businesses to mutually circulate the means of production at market prices; and establishing financial management systems focused on income.

What is held as necessary for the DPRK to effect economic recovery is an emphasis on science and technology, including information technology, nanotechnology and biotechnology, and its practical use for production. In the last few years, computers have been introduced on a large scale at every production site in the DPRK. Indeed in Pyongyang in 2007, in the concessions and shops in hotels and in eateries, stock control and accounts are done by computer.

In the joint editorial of three newspapers, the “Workers’ News”, the “People’s Army of Korea” and the “Youth Vanguard” published on 1 January 2007, with the policy of economic construction having been given top position starting in the 1990s and thereafter, the solution to the agriculture and food problem was given thus: “with agriculture being the foundation for the world, a groundbreaking advance must be brought about for the solution of the people’s food problem.” Then it called for the increased production of supplementary foodstuffs and daily essential items thus: “We must vigorously maintain the revolutionary flame of light industry and decisively raise the production of the people’s consumer products.” The conventional “Four Priority Sectors” of the electrical industry, the coal industry, the metal industry and rail transport were given as the important sectors for economic construction.

Macroeconomic Developments in the DPRK

I will give an overview of DPRK macroeconomics combining the Bank of Korea estimates and the trade statistics of individual countries.

The economy is on the upturn in the medium-term, but the repercussions of the nuclear test can be seen.

According to the Bank of Korea estimates, the DPRK economy recorded negative growth for nine years in a row since 1990. From 1999, however, this changed to positive growth, and to 2005 the growth in actual GDP for each year has been estimated as 6.2%, 1.3%, 3.7%, 1.2%, 1.8%, 2.2%, and 3.8%, respectively, though with the test-firing of missiles in July 2006 and the October nuclear test, because the DPRK’s relations with the outside world have become tense a negative growth (of -1.1%) has been estimated.

From 1998 on, the economy has been on an upturn,

and the following can be noted; in agriculture, that there were successive good harvests from 1998 on, and that following the North-South presidential summit of June 2000, North-South relations changed for the better and the ROK began providing fertilizer; and in industry, via the progress in economic reform, that it became a possibility for the management of enterprises to match reality, and that the effectiveness of the putting in place of infrastructure for production has increased.

In the industrial structure, agriculture has slipped in position

According to the Bank of Korea estimates, the share of mining and manufacturing in total production fell dramatically in the 1990s with the fallout from the collapse of the Soviet Union and Eastern Europe, and dropped 17 percentage points from 42.8% in 1990 to 25.5% in 1997. From 1997 it increased slowly and reached 29.6% in 2006. Agriculture’s share of total production from 1990 to 2006 inclusive has moved between 23.3% and 31.4%. The volume of crops produced has increased, and particularly within the last few years, in spite of the implementation of an agricultural promotion policy, agricultural production’s relative position is continuing to slip in the Bank of Korea estimates.

Government finances are on the upturn

The Supreme People’s Assembly (parliament) of the DPRK restarted the issuing of indices for government finances in 1998, and from 1999, annual expenditure, albeit small, has shown an increase on previous years.

Fall in food production from the previous year

According to the estimates of the ROK Rural Development Administration, the crop production for the DPRK in 2006 was estimated at 4.48 million tons. The production volume has decreased from the previous year, from the flood damage which occurred in summer 2006.

Trade and Investment

From 1999 with its increasing upward trend, total trade (including North-South trade) as well as GDP increased year on year, and reached 4.35 billion dollars in 2006 (an increase of 7.1% on the previous year). A complete recovery, however, has not been achieved, and is at a level of over eighty percent of the peak (5.24 billion dollars in 1988). Exports in 2006 were 1.47 billion dollars (an increase of 9.54% on the previous year) and imports 2.88 billion dollars (an increase of 5.90% on the previous year). The balance of trade was 1.41 billion dollars in the red. The trade balance has been permanently in the red since the establishment of the DPRK.

On the other hand, taking away the North-South trade, and looking at the genuine trade total, we see that the increase in the share of North-South trade in the DPRK economy has been continually growing.

The Current Status of North-South Economic Interchange and Cooperation

The Current Status of North-South Trade

Since the North-South presidential summit of 15

June 2000, great changes have been achieved, from the relationship centered on the private sector in North-South economic relations, to the commencement of operations of enterprises via agreement between the two governments.

If we take a look at the figures for 2006, commercial dealings make up approximately 69% of total North-South trade, and non-commercial dealings, being assistance in the main, make up approximately 31%.

Increase in North-South personal exchanges

North-South personal exchanges have increased, receiving a boost from the North-South interchange since the North-South presidential summit of June 2000, and in 2006 broke the 100,000 barrier. In particular, it has been characterized by the enormous growth since the getting under way of production in the Kaesong Industrial Park in 2005. Furthermore, the visitors on tours to Mount Kumgang not included in the above figures have exceeded the 200,000-level from 2004 on. North-South traffic is mostly of visitors from the ROK to the DPRK, and from the DPRK to the ROK the numbers are miniscule.

Kaesong Industrial District (Gaesong Industrial Complex)

Within the 1,000,000 pyong (3.285km²) initial stage of the Kaesong Industrial District, a pilot project (model district) has been completed for 28,000 pyong with 15 enterprises moved in, all of which are in operation.

For the “real” section of the initial stage of the park, some of the supporting facilities are under construction, but are practically complete.

In June 2006 there were 7,871 workers from the DPRK-side in the Kaesong Industrial Park then in September 2006, 8,879; in January 2007, 11,342; and in July, 15,958 (of which 13,330 were factory workers, 487 were ancillary and administrative personnel, and 2,141 were construction workers). In addition the cumulative

total production of the Kaesong Industrial District has also grown rapidly: 42.30 million dollars in June 2006; 82.25 million dollars in September 2006; and 100.81 million dollars in January 2007.

The DPRK economic crisis gained its initial momentum from the collapse of the former-Soviet Union and Eastern Europe in the early 1990s, weathered the worst period of 1995-97, and from 1998 has been moving toward recovery. The preparation for economic reform was carried out at the very bleakest of times. In 1998 the first buds could be seen from the economic reform measures in their various forms, and through the revision of salaries and prices of 1 July 2002, named the “Measures for the Improvement of Economic Management”, this came to be known to the outside world as well.

Resulting from the North-South presidential summit of 15 June 2000, in the area of North-South relations the undertaking of large-scale projects became possible with agreement between the two governments. As a result North-South commerce has increased, and North-South economic interchange has been actively carried out in the Kaesong Industrial District, the Kumgangsan Tourist Region, and elsewhere. This has shown itself in the increase in the share occupied by North-South trade within the DPRK economy as a whole.

The DPRK, even as it is continuing to uphold a socialist planned economy, is, in the area of domestic economic policies, continuing to make possible the adoption of policies which are rather more flexible compared to those in the past. Furthermore, policies have been adopted which place relatively more importance on the daily lives of the people. At the same time, it is striving to make a reality its moves to get investment from overseas, to enter world financial organizations and to strengthen economic interchange with the outside world, along with the improvement of its international relations.

米国の対朝鮮経済制裁

朝鮮社会科学院経済研究所所長 李幸浩（リ・ヘンホ）

すべての国々が平等と互恵の原則で経済関係を結ぶことは、全世界の平和愛護諸国や人民らの一途な念願である。過去、米国は朝鮮をはじめ自分たちの要求に従わない諸国に対しては、軍事的政策とともに経済制裁を行ってきた。米国は経済制裁だ何だといいながら他国を脅したが、覇権主義を追求すれば追求するほど、ますます厳しい状況に追い込まれていった。

1. 米国の対朝鮮経済制裁は、朝鮮式社会主義制度を崩壊させようとする前代未聞の長期的でかつ持続的な制裁

経済制裁は元々制裁を加える国々が制裁をうける国々に対し、経済的混乱と難関を作り出し、甚大な経済的打撃を与えることに目的がある。経済制裁を加える国は、国家権力と経済力を発動し、対象国の自由な経済活動を拘束・制限して経済的連係と協力を妨害・遮断し、ひいては経済的に孤立化させようとするが、その国の社会制度を崩壊させるにまではいたらないだろう。輸出入を禁止することを始め、様々な経済的手段を動員して行われる経済制裁は、制裁を加える国々の意思や要求が通らなかつたり、無視されたことへの報復の性格が濃い。制裁を加える国が意図した目的が一旦達成されるか、もしくは制裁の期間が終われば解除されるのが普通である。経済制裁をうける国々では、制裁を通じて経済的には相当な打撃をうけることとなるが、自国の社会制度の崩壊のような極端な事態にまでは至らないのである。

これとは異なり、反共和国敵対視政策に基づいた朝鮮に対する米国の経済制裁は、どのようにしても朝鮮の計画経済を崩壊させ、資本主義市場経済に移行させようとする過酷な制裁である。

米国は、朝鮮戦争を契機に、「対敵通商法」の「国家緊急事態条項」を適用し、朝鮮に貿易および金融取引の全面的な禁止措置をとった後、今日まで55年余りにわたって経済制裁を変わることなく強要している。米国の朝鮮への経済制裁のように、半世紀を越える長期間で持続的に続いている経済制裁は、過去の世界史上存在しない。今まで米国の経済制裁をうけた国の中で、長いといわれるベトナムへの制裁は、1964年から約30年間続いたが、1994年には完全解除され、キューバに対する経済制裁もまた1962年に始まって約45年間続いたが、まだ半世紀を越えてはいない。

朝鮮に対する米国の経済制裁が執拗に継続されているの

は、今日まで朝鮮がこれに屈することなく、朝鮮式社会主義を確固として守っていることと関連している。1950年に侵略戦争を起こした米国は、軍事攻撃とともに経済的な圧力をかけて朝鮮を征服しようと試みたが、それは達成できなかった。

停戦の後、米国は今日まで朝鮮を敵対国として取り扱いつつながら、1950年に強要した経済制裁をそのまま適用しているだけでなく、その後様々な口実をつけて制裁の度合いを強めている。しかし、経済制裁を通じて社会主義制度を崩壊させようとする米国の野望は今も達成されていない。米国は武力で恐喝して屈服させようとしている。思想文化的浸透を巧妙に敢行して朝鮮の社会主義制度を崩壊させようとする一方で、経済的な圧力と攻勢を強めて朝鮮を倒そうと様々な策動を行っている。しかし、社会主義の旗を変わることなく保っている朝鮮には、米国の経済制裁は効力を発揮することなく、朝鮮の社会主義制度はますます発展している。

2. アメリカの対朝鮮経済制裁は、制裁の様々な形で同時に行う全面的な制裁

米国は、すでに実施中にある制裁が終わった後、新たな制裁を加えるのではなく、まだ解除されていない制裁に別の制裁を付け加えて補充する方式で、初期には主に貿易と金融分野で進めていたものを徐々に送金と保険、不動産、財産の相続、旅行等の社会生活関連分野へ拡大する形で制裁を強めてきた。

米国は、「対敵通商法」(1950年に制定)において、国務省や財務省外国資産管理局の承認なしにすべての商品とサービスを直接または第3国を通じて朝鮮に輸出入することはできず、輸出入商品と関連して朝鮮を手助けすることも一切禁止し、米国にいる朝鮮国民の全財産を例外なく凍結させるとともに、朝鮮が他国の銀行とドル決済をする場合、米国銀行はそれを凍結させることを規制している。

米国は、「貿易協定延長法」(1951年に制定)により、朝鮮を最恵国対象から除外しており、財務省の許可なしには米国のすべての人々が、朝鮮の親戚らに1ドルとも送金できないようになっている。

「輸出管理法」(1950年制定された後、1975年、1988年、1992年に改定)と「対外援助法」(1962年に制定)により、米国は朝鮮への信用貸出と対外援助、個別企業家の投資取

引も一切禁止し、米国に登録された船舶、飛行機の朝鮮への運行をとりやめ、朝鮮の飛行機、船舶の米国飛行場や港の利用を禁止している。さらに米国は、自国民が朝鮮を訪問する際、宿泊費と食事代、個人消費品の購入のほかに一銭たりとも使うことはできず、朝鮮の商品を購入する場合は100ドル以上使うことができないと規定している。万が一この法をやぶって朝鮮と貿易および金融取引をした米国人および機関、団体には、取引額の大きさによって50万ドルまでの罰金と12年までの懲役刑が課せられる。

米国は初めから制裁の順次的な段階を越えて、いくつかの経済制裁を混ぜて実施している。経済制裁は一般的にその影響力が低い順から高い順へと4つの段階を経て実施される。第1段階では、相手国の輸出商品や投資企業の製品を買えないように圧力をかけて排除する。第2段階では、商品の輸出入が禁止される。第3段階では投資が中断され、経済人の交流が切られ、定期の航空路もが閉鎖される。第4段階では海外資産が凍結され、送金が停止される。

周知のとおり、経済制裁は大体において商品排除から始まり、貿易、投資、経済人の交流、輸送を経て、最後に金融にいたるという順次的な段階を経るのが慣例である。朝鮮に対する米国の経済制裁は、制裁をうける国に与える影響が少ないものから広げていく、一般的な制裁慣例とは異なっており、最初から最後まで適用される資産凍結、送金禁止のような金融関係の制裁が含まれるなど非正常的な制裁形態がとられ、より大きな打撃が加わる過酷な制裁である。

3. 米国の対朝鮮経済制裁は、可能な限りの手段と方法を用いた強度の高い制裁

米国は、「経済制裁法」のような法的テコを通じてだけでなく、朝鮮の対内外的経済関係に乱暴に干渉する方法で、経済的な圧力をかけて朝鮮を窒息させようとしている。朝鮮民族がともに力をあわせ、朝鮮人民が主人となって進める我が民族内部事業である北南経済協力事業に彼らが介入するいかなる名分もないのに、米国は「一方的な支援」、「戦略物資の流出」、「軍事転用」など様々な口実をつけて経済協力を中断させようと策動している。米国は「観光代価が軍事費に転用される」とし、金剛山観光事業中止への圧力をかけてきた。

北南間の鉄道および道路連結や開城工業地区建設事業に関しても、初めから米国は国連軍司令部の「承認」と「許可」を云々しながら、開城工業地区に対する生産設備および資材の搬入を統制しようとする高慢な意図から、「テロ支援国」に戦略物資を輸出できないように規定した関連法規を、開城工業地区に進出する韓国企業らにも適用すると

脅してきた。北南間の肥料提供や電力、農業、水産、軽工業、海運、資源開発などの協力事業も、米国がうまく進まないよう妨害しながら、すべて中止しると圧力をかけている。

これらの事実は、米国が一銭、一袋、一キロワット・時の資金とコメ、肥料、電気を受けさせないように、どれほど多くの策をめぐらせているのかを明確に見せているといえる。

米国の経済制裁は、朝鮮の国際経済機構への加入をかたくなに阻止する方法としても利用されている。国際経済機構に加入して、様々な国々と経済交流や協調を進めていくのは、主権国家の権利であり、国連メンバーである朝鮮が国際機構に加入して活動するのはごく当たり前のことである。しかし、すでに長らく提議されていた国際通貨基金、世界銀行、アジア開発銀行に朝鮮が加入することに米国が「核とミサイル」、「拉致」、「テロ支援」、「人権」などの口実をつけてかたくなに反対しているのである。これは米国が日本と組んで、朝鮮が加入したことで得られ得る経済的利益を遮り、国際経済交流と協調の舞台から朝鮮を排除し、経済的に孤立させようとする企みである。

米国の経済制裁策動は、かれらの追従勢力を動員し、朝鮮と経済および交通上の取引や関係に対し、力を行行使して制限または断絶するとの経済封鎖を実施するところまでできている。

米国による朝鮮への経済封鎖で典型的なのは海上封鎖である。すでに航海上では、航海中であった「ソサン号」をはじめ朝鮮の貿易貨物船を強権で封鎖し、白昼に侵略して拉致したことのある米国が今年に入ってから海上輸送路を早急にとめられる能力をもっていることの見せしめに、「B-52」爆撃機を出動させ、機雷空中投下の訓練まで行ったのである。

4. 米国の対朝鮮経済制裁は、国連を始めとする国際機構までを発動して、国際社会が認める共同制裁で合理化させようとする集団的な性格を持った制裁

米国の経済制裁は、そのスタートから集団的な性格を標榜していた。米国は朝鮮戦争を挑発した時すでに、「集団的安全保障」という名目の下に、国連の名で経済制裁を強め、国際的に合法的な制裁に飾ろうとした。

最近の2年間だけでも「偽造貨幣」、「マネーロンダリング」、禁止された「軍事技術の拡散」そして核実験などを掲げて、米国は再び国連を発動させ、金融制裁を行う方法で経済制裁に国際的、集団的な性格を付与しようとしている。

米国は、国連機構らの合法的な協調活動を行わせ、いい

がかりをかけて遮断し、朝鮮をより困窮に陥れ、朝鮮の対外的な立場を弱めようとしている。今年に入って米国は、国連開発計画（UNDP）が朝鮮に提供する協力資金を、朝鮮が本来の目的ではなく、「政権維持のために流用」としていると、荒唐無稽な謀略までやっている。朝鮮ではUNDPを始めとする国連機構による協力活動は、徹底的に国連規定にしたがって進められている。

米国が聞いたことのないような嘘偽りまで持ち出して誹謗するのは、国連機構が朝鮮で行っている人道主義的支援事業をやめさせようとする、うさん臭い政治的意図を実現することのほか何もない。米国は国連だけでなく一時、「対共産圏輸出統制委員会（ココム）」という社会主義諸国に対し、「戦略物資」輸出統制機構を操作し、数十年の間、朝鮮への「戦略物資」輸出を統制するためのより強度の高い集団的制裁を加えてきたのである。以前のソ連と東ヨーロッパで社会主義が挫折した後の1990年代半ばには、第2

の「ココム」と呼ばれる「ワッセナー協定」という「戦略物資」輸出管理機構をつくり、朝鮮をその重点的な「規制対象」国と選定し、経済的圧力と制裁を引き続き強化している。

今日地球上にはキューバ、イランを始め米国の経済制裁をうけている国が多いが、朝鮮と異なって長い間、これほど悪質で執拗な制裁と封鎖を受けた国はないだろう。

米国の経済制裁は、朝鮮の社会経済発展と人民の生活に影響を及ぼしたが、朝鮮社会主義は崩壊されたのではなく、むしろより固められ、社会主義経済強国としての力ある前進を図ろうとしている。米国のどんな経済制裁も朝鮮人民を驚かせたり、屈服させたりすることはできないだろう。

米国はその不当性が明らかな経済制裁を早急にとりやめ、朝鮮人民に及ぼした被害を補償し、過ちに対し謝罪しなければならない。

[朝鮮語原稿をERINAにて翻訳]

経済強国建設において科学技術の発展を重視している朝鮮

朝鮮社会学者協会研究員・修士 張進宇（チャン・ジンウ）

はじめに

朝鮮民主主義人民共和国は今日、経済強国建設において科学技術分野に特別な意義を付与し、そこに力を注いでいる。もちろん共和国は過去長い間、社会建設で科学技術の果たす役割を強調し、時期ごと、段階ごとに正しい科学技術発展政策を樹立し、貫徹してきた。

そういう意味では、今日の科学技術重視は過去の科学技術重視思想の継承となる。同時に、今日の科学技術重視は長い間築かれた科学技術の土台と力量を以て、時代の要求に応じて科学技術を飛躍的に発展させようとする、より発展的な政策路線である。

経済強国建設の戦略的路线、科学技術重視の路线

共和国では、現時点と経済強国建設の実践的要求からスタートし、科学技術重視路线を社会主義強盛大国建設の戦略的路线として提示し、思想重視、銃身重視と共に、科学技術重視を強盛大国建設の3大支柱のひとつとしている。

今日、科学技術は国と民族の興亡盛衰を左右する主要因になっている。国際的に激しい科学技術競争が展開され、欧米諸国では「ハイテク武器」と「物質技術的優勢」で彼らの支配主義を実現しようと策動する状況の下で、科学技術を発展させなければ国と民族の自主権は守り切れないのである。科学技術発展が進めば強者となり、それに遅れをとれば弱者となるのが今日の現実である。

科学技術を早急に発展させることは、朝鮮の経済強国建設にとって実践的要求でもある。

今日、朝鮮の経済建設は人民経済の主体性と自立性を一層強化し、その現代化や情報化の水準を向上させるための新たな段階に入ってきている。すでに築かれた自立的民族経済の潜在力を高めるべく、人民経済の技術改進黨業、エネルギー、原料問題を解決するための事業、技術経済的指標を更新するための事業、新しい設備と生産工程等を補強し、人民経済の均衡を達成するための事業、新世紀の見本となるような工場、企業を創設するための事業など多くの事業が本格化している。そしてこれらの事業は、いずれも科学技術的問題の解決を求めており、科学技術の発展によってその実現が図られるのである。

国の経済状況がまだ困難で、工場、企業の生産経営活動に多くの難問があった2000年には、国の科学技術発展の中心地である国家科学院に最先端の研究設備が整えられ、国

家科学院への国家的な投資も引き続き増え、科学研究の物質技術的土台がかなり出来上がってきている。また、厳しい状況が続くなか、全国発明および新技術展覧会が国家事業として着実に実施され、2000年の第6次全国発明および新技術展示会では3,500余種、11,000余点の新たな科学技術研究成果が展示され、1,200余名の優秀な科学者、技術者への表彰が行われた。特に、2006年4月に行われた朝鮮民主主義人民共和国最高人民会議第11期第4次会議では、「科学技術の発展を促し、強盛大国建設を力強く推進することについて」を討議議定とし、国の科学技術発展の事業を定型化し、国の科学技術発展で飛躍を起こすための展望目標と、段階別の計画を立てて徹底的に執行する点につき、討論を行った。

共和国の科学技術重視路线の基本的な要求は、短期間に先端の科学技術を早急に発展させ、国の科学技術を高水準に高め、社会主義強盛大国建設を科学技術的に保障することである。

朝鮮での経済強国建設は、国家社会建設の全面的課題となっている。これは換言すれば、社会発展の最も切実な要求であり、社会主義強盛大国の面貌を全面的に備えられる歴史的な偉業として登場したのである。前例のないほど、広さと深さをもって展開される経済強国の建設の新たな高い段階において、その成果の如何はもっぱら科学技術をどれだけ早いスピードで発展させるかにかかっている。

短い歴史的期間に、科学技術を高い水準に上げようとする歴史的な課題は、共和国の科学技術発展政策によって力強く推進されている。

科学技術発展の主な方向提示

科学技術を早急に発展させるには、科学技術発展の主な方向をきちんと定めて、そこに力を注ぐことが重要である。国の科学技術水準と現実的な条件を考慮し、共和国では国の科学技術発展で中心をなす科学技術分野と、経済強国建設で切実な科学技術分野を主な方向とし、そこに傾注して突破口を開き、その成果に基づいて国の科学技術を発展させるための政策を提示した。

共和国の方向提示で重要なポイントは、何より情報技術、ナノ技術、生物学を発展させるための政策である。

最新の科学技術の急速な発展や社会経済生活での科学技術的な革新は、すべて情報技術とナノ技術、生物学の発

展に基づいてなされている。情報技術、ナノ技術、生物工学を発展させることで新材料、新エネルギー、宇宙技術、核技術等の先端の科学技術分野や機械、金属、採取工業、軽工業、農業を始めとする応用技術分野を画的に発展させることができるし、また時代の趨勢に応じて経済を現代化、情報化し、国の経済構造を改変できる。共和国は情報技術、ナノ技術、生物工学を発展させることに優先的に力を注いでおり、なかでも特に投資費用が小さく、その成果が人々の知能水準に大いに頼る情報技術、いわばプログラムの技術分野に注力し、短期間で高水準に到達するための政策を提示している。

次に、共和国の主な方向提示で重要なのは、先端科学技術の発展に基づき、機械工学、金属工学、熱工学といった技術工学分野を積極的に発展させる方針である。ここで特に、経済建設で中心をなす電力工業と石炭工業、金属工業、鉄道運輸等を引き立て、かつ農業部門では食糧問題、食べる問題を解決するのに必要な技術工学発展に傾注すべきだと強調している。

共和国の主な方向提示でさらに重要なのは、数学、物理学、化学、生物学等の基礎科学の発展に常に関心をよせている点である。今後、引き続き基礎科学研究の深化・発展なしには、先端科学技術を研究・導入することができないし、新たな高水準の科学技術の研究・開発もできない。こうしたことから、共和国は基礎科学研究を引き続き推進するとともに、先端科学技術や科学技術発展の原理的・方法的な基礎をしっかりと整えるための方針を示している。

科学技術発展の方向が明確に提示され、ここに国の力量が集中された結果、科学技術分野において、ここ数年間で大きな成果を上げている。

2006年の朝鮮民主主義人民共和国最高人民会議第11期第4回会議では、現科学技術発展5カ年計画を徹底的に執行し、2012年までの次期科学技術発展5カ年計画を画定、そのための準備作業を着実に進めながら、国を科学技術強国の地位に引上げるため2022年までの科学技術発展戦略を備える点について討議決定した。これにより、朝鮮では科学技術発展の主な方向を堅持しながら、科学技術全般を発展させるための諸事業がより明確な目標のもとで進められることになった。

科学技術重視の经济管理方法の適用

こんにち朝鮮では、科学技術重視路線の要求に応え、国の経済発展を促すために、すべての部門、すべての単位で科学技術を重視し、その成果に基づいて経済を管理・運営しようとする事業が積極的に推進されている。言い換えれば、

科学技術と生産の一体化を実現することを经济管理・改善での重要問題とし、それを実現させようとしている。

まず、経済と科学技術をひとつに結合させ、科学技術を発展させ、その成果に基づいて生産を行い、またその管理も行う経済管理体系を確立させている。内閣は、国家科学院を自己の科学技術傘下に入れ、省は該当部門の研究所を自己の科学技術傘下とし、科学技術研究事業と経済指導管理事業とを密接に融合して運営しており、また工場や企業と農場では技師長を責任者とし、傘下部署と技術の力量をしっかりと整えた上で、その役割を決定的に高め、科学技術事業と生産活動を徹底的に融合させている。なお、すべての経済単位では、科学技術の発展を掲げ、すべての経済事業に対して綿密な科学技術的打算のもとで設計・実行する事業体系と秩序を確固に打ち立てている。

次に、生産と建設を科学技術的要求に合わせるため、強い規律を課している。すべての工場、企業においては、科学技術的要求に応じて、技術の規定と標準操作法、工法などを具体的に制定し、それを厳格に守るようにすることや、農業部門では地帯的特性や農作物の生物学的な要求に合うよう、すべての農事日を科学技術的に行うようにしている。工場、企業と共同農場では技術学習体系をしっかりと立て、その運営を正常化し、労働者らは自己部門の科学技術を学び、技術規定、標準操作法、営農技術と営農方法等をしっかりと習得した上で働くよう、強い秩序を確立させている。特に労働者から、最新の科学技術と自己部門の科学技術の成果に精通し、科学技術的に自己の部門事業で指導できるようにするとの原則を立ててそれを貫徹している。その過程で、労働者のなかには経済学科出身で技術工学分野の学位所有者の隊列が急速に増えている。

また、科学者、技術者突撃大運動、技術革新突撃大運動を力強く進め、生産と科学技術の一体化を実現させている。科学者、技術者突撃大運動と技術革新突撃大運動は、科学者、技術者、生産者大衆の団結した力で科学技術を発展させ、生産にも導入しようとする朝鮮特有の大衆運動であり、今日の科学技術重視路線を貫徹するにあたって、大きな影響力を発揮している。科学者、技術者突撃隊は、人民経済の重要な部門に派遣され、それぞれの該当部門で提議される科学技術的問題の解決に大きな成果をあげており、すべての工場、企業で技術革新突撃隊が組織され、活発な活動が行われている。2001年だけでも、技術革新突撃隊員らは、23,000余件にあたる技術革新案と新たな技術創意考案を生産に導入していたのである。

さらに、科学研究基地と生産基地とを密着させるための事業も活発に進められている。朝鮮では、科学技術の力量

が集中している科学地区と科学研究機関等に生産基地を立てることを、科学技術と生産をひとつに結合させるための効果的な方法とし、その実現に向けて取り組んでいる。今後科学技術の力量が集まった地区に人材養成、研究開発、生産などが密接に結合された先端の技術製品生産基地が形成され、それを発展していけば、国の経済も徐々に先端産業中心の構造に急変し、拠点としての役割を果たすことになるだろう。

科学技術研究開発での2者結合；科学技術人材の育成事業の改善

科学技術の急速な発展のために、共和国がとるべき重要な措置のひとつは、科学技術研究開発での2者結合、つまり科学技術の発展には、自体で新科学技術を研究開発する事業と外国から先進の科学技術を受け入れる事業とを積極的に融合させることである。

まず、国の科学技術を早急に高い水準に引上げるため、外国から先進科学技術を受け入れる事業を決定的に強化させている。

ここで共和国が原則としているのは、新科学技術を最初から自体で研究開発しなければならないことが国の方針に適合的で、外国から先進科学技術を受け入れるのは国の方針にあわないと考えるのは、主体的立場に対する卑属化であり、外国から先進科学技術を社会建設実践の要求と自国の実情にあわせて導入すれば、それもまた主体的立場で科学技術を発展させることができる。本来、先進科学技術は、国家間の交流を通じて広く普及され、より高い段階へと発展していくのが世界の科学技術発展の一般的法則である。

今日、共和国はどんな最先端の科学技術であれ、それを自分のものにし、研究・導入できるという信念をもち、先進の科学技術を受け入れるための努力を大胆に推し進めている。

先進諸国からの科学技術の書籍と資料の受け入れや科学者、技術者を留学、実習、見学の形で外国に送り、あるいは外国から有能な学者および技術者を招いて、科学技術分野での共同研究および先進技術を取り入れるための合併・合作も行われている。各分野の最新科学技術の資料を幅広く集め、普及する事業も力強く進めている。

また引き続き、自体で新科学技術を研究・開発する事業を強化している。自らの力と知恵で新たなことに探求しながら、創造する自力更生の革命精神と闘争意欲を高く発揮し、奇抜な着想で革新的な発明も生み出されるし、特色ある科学技術分野も開拓できるだろう。また、外国の先進科学技術も自国の利益にあわせて導入すれば、自らのものに

することができ、発展させることも可能である。共和国では、世界のいくつかの国と科学技術交流を積極的に行うとともに、共和国自体の科学技術の土台と力量をもち、社会主義強盛大国建設において提議されている科学技術的問題を解決することに傾注し、また引き続き自体の科学技術発展も強力に推し進めている。

科学技術の急速な発展のために、共和国がとるべき重要な措置のひとつは、科学技術人材の養成事業を現実の要求に即して改善・強化することであろう。

共和国は有能な科学技術人材であってこそ、何よりも変えがたい国と民族の貴重な財宝という確固たる立場を堅持し、科学技術人材の養成事業に強い関心を持ちつつ、特に教育事業に国家的な力を集中させている。

まず、科学技術教育を画期的に強化させ、情報産業化時代が求める優秀な科学者、技術者を体系的に育てることに力を入れている。すべての教育機関では、学習第一主義、実力第一主義のスローガンを基本の枠として、基礎教育と先端の科学技術教育を強化していく方向で、教育内容と質、方法を革新するための動きが活発化し、それにあわせて教育単位の物質技術的土台を革新するための事業も強力に進められている。それゆえに、大卒者のなかで優秀な人材を科学研究機関などに優先的に配置させ、科学者、技術者の隊列を質的にしっかり整えるための対策も講じられている。

全社会に科学技術重視傾向を確立

今日、朝鮮ではすべての人々が、現代的な科学技術を学び、科学技術の要求どおり働くことが、わが時代、わが社会の風潮になっている。だれもが新科学技術を学ばないと、時代に遅れてしまうという観念をもって、すべての人々が自己部門の科学技術を熱心に学び、何事にも科学技術的要求にしたがうことを生活化するようにしている。新聞や雑誌、テレビ、放送、科学映画などの出版報道物を通じて、科学技術を宣伝、普及する事業もさらに強化している。

また、国の科学技術の発展に大きく寄与した科学者、技術者らを社会的に尊敬・優遇し、彼らの事業条件および生活条件を保障することにも力を入れている。共和国はこれまでの間、多くの努力を重ねて科学者、技術者の大群を育ててきたが、そのなかには経済強国建設の様々な分野で、国の科学技術発展と経済発展に大きく寄与している科学者、技術者らが多いのである。共和国ではすべての人々が、彼らを国の宝として愛し、彼らの功労を高く評価し、社会的に広く紹介宣伝する事業、彼らを象徴した文学芸術作品の創作事業も活発になっている。なお、国の科学技術の発

展に功勞のあった科学者、技術者らには、科学技術賞を授与する国家的措置がとられ、学位学職所有者に対する国家的な優遇措置も設けられている。

今日、共和国では科学技術重視の路線を貫徹するための闘争を力強く展開している中で、科学技術の新たな成果が開発され、経済強国建設の実践に向けて積極的に導入され、人民経済の全般的な面貌が一新されつつある。むろん共和国の科学技術は、いまだ飛躍的な速度で進む経済強国建設に満足できるほどの答えを出せず、その水準が世界的レベル

に達するまでには多くの試練と難問が待ち受けている。しかし、朝鮮人民にはそのような厳しい情勢の中でも、一心団結した威力で宇宙技術や核技術、コンピュータ技術など一連の先端科学技術を画期的に発展させ、高いレベルの現代的工場を数多く立ち上げた貴重な経験がある。朝鮮人民は、科学技術発展の正しい道しるべになる共和国の路線と政策を指針に試練と難問を乗り越えながら、国の科学技術を引き続き発展させていくことであろう。

[朝鮮語原稿をERINAにて翻訳]

四大先行部門に力を入れている朝鮮民主主義人民共和国

朝鮮社会科学者協会研究員・修士 李永玉（リ・ヨンオク）

今日、朝鮮民主主義人民共和国の経済は、全般的に上昇の軌道に乗っている。基幹工業部門と重要工業部門の多数の工場、企業所で生産的な昂揚が起きている。昨年度だけで、電力生産は11%増加し、石炭生産は10%増加したのをはじめ、重要な経済指標における生産が増加した。

これとともに、共和国の経済強国建設と人民生活向上において、重要な意義を持つ数多くの対象が改造・近代化され、生産能力が大きく増えた。このような、経済の要求に合わせ共和国政府は、2007年1月1日に発表した『労働新聞』、『朝鮮人民軍』、『青年前衛』3紙共同社説で四大先行部門に力を入れることを、今年の共和国が実現していかなければならない基本経済政策の一つとして掲げ、その実現のために努力している。

1. 四大先行部門の意味

経済のすべての部門が、共に有機的に連関している社会主義経済では、人民経済全般の発展に大きな影響を与えうる重要な部門がある。このような部門をどのような位置において発展させるかによって、社会主義経済建設の成果が大きく左右される。共和国では、電力工業、石炭工業、金属工業、鉄道運輸を経済建設の先行部門として見ている。それは、この部門が占めている位置と役割の重要性に基づいている。

近代産業の基本動力である電力は、国の全般的経済発展の中でもっとも基礎的であり、核心的な位置にある。社会的生産の第一段階をなす電力生産を先に立たせ、工場、企業所を運用して生産を増やすことができるし、人民経済のすべての部門を活力あるように発展させることができる。

石炭は、共和国での燃料、動力の基本源泉である。したがって石炭生産は工業生産の第一工程で主導的部門である。石炭があってこそ電力問題を円満に解決することができるし、工場、企業所に燃料と原料を円満に与えて、その生産を活性化することができる。

金属工業や鉄道運輸も同じである。鉄は工業の王であり、経済発展の基礎である。金属工業部門では、人民経済の需要に合うさまざまな品種と規格の鉄鋼材と2次金属加工製品をさらに多く生産してこそ経済全般の発展を力強く促進していくことができる。

社会主義経済発展においては、鉄道輸送手段と鉄道運輸を現代化してこそ生産と輸送間の均衡をとって人民経済の

すべての部門において増加する輸送需要を円満に保障することができる。

このような四大先行部門の重要性から、共和国では、この部門に対する国家的投資を決定的に増やして設備と労力、資材をはじめとする生産条件を優先的に保障する規律と秩序、対策を講じている。

共和国政府は、2007年4月に行われた最高人民会議第11期第4回会議で、経済強国建設の現実的要求に合うように電力、石炭、金属工業と鉄道運輸部門に対する支出を昨年より9.6%増やすことを決めた。これとともに、この部門の生産正常化と拡大に必要な設備と資材などの生産条件を優先的に保障するようにさまざまな対策を立てている。

2. 電力問題の解決のための努力

以前の共和国では、自前で電力を円満に解決して、経済建設と人民生活に利用してきた。しかし、1990年代後半から共和国では、アメリカの執拗な経済制裁策動と何年間も続いた自然災害によって、経済建設のための電力需要を円満に充足させることができなかつたし、切迫した電力問題によって工場、企業所の生産と鉄道運行において支障をきたしていただけだけではなく、勤労者が生活上に不便を感じていた。さらに、アメリカの対朝鮮敵対視政策によって、電力問題を解決するための朝鮮人民の闘争では大きな難関が作り出された。

朝・米基本合意文により、アメリカは共和国が核施設を凍結する代わりに2003年まで軽水炉発電所を提供することになったが、軽水炉建設は基礎を掘るだけで終わってしまった。そのため、朝鮮民主主義人民共和国は莫大な電力損失を生むことになった。電力事情がもっとも切実な中で、朝鮮労働党と共和国政府は、電力問題を自前で解決するためにさまざまな対策を講じてきている。

何よりも大規模水力発電所を多く建設している。水力資源は、共和国の基本的な動力資源の一つである。共和国には、鴨緑江、大同江、豆満江をはじめとして、多様な河川が数百個余りもある。このような条件で、切迫した電力問題を解決するためには、水力資源による電力生産を進めることが合理的である。共和国では、大規模水力発電所を建設する場所に優先順位をつけて、一つか二つずつ並行して発電所を建設しながら、発電所の位置と水資源がどこから得られるか、建設規模と電力生産方法をはじめとするすべ

ての問題を綿密に計算して、最大の実利を得られるように建設することを原則に掲げている。

これと共に、発電所の管理運営で最大の電力を得ながら、生産された電力を効果的に利用するようにしている。安辺青年発電所、泰川3号発電所、4号発電所、興州青年2号発電所などは、経済建設と人民生活で実質的にその効果が出ている大規模水力発電所である。

金津江6号発電所では、数万キロワットの電気が生産され、定平郡内の数千世帯の照明を保障し、数十の工場、企業所を運用するために利用されている。虚川江発電所と赴戦江発電所、江界青年発電所の水力構造物工事は成功裡に終了した。現在、漁郎川発電所、礼成江発電所、寧遠発電所などのさまざまな大規模水力発電所建設が促されており、良い展望が期待されている。

共和国では、次に中小型発電所を大々的に建設して、地方自体で電力問題を解決するために努力している。中小型発電所は、水資源があるところならばどこでも国家的な投資を大きく投入しなくても短期間に建設することができる有利な条件を持っている。共和国では、中小型発電所を至るところに階段式に建設して、地方産業工場と協同農場に要求される電気を自体で充足させる原則掲げている。

例えば、咸鏡南道・徳城郡に建設した南川1号、3号、5号発電所は、数千キロワットから数百キロワット能力までの電力で、数多くの世帯の住居に照明を保障し、テレビも見られるだけでなく、電気炊飯器を動作させたり、暖房用の電力も保障している。咸鏡南道・高原郡では、中小型発電所を実利が出るように建設して、四季を通じて大量の電力を生産し、郡内の勤労者の生活を向上させることに尽くしている。最近だけでも、全国いたる所に29ヶ所の中小型発電所が建設された。ここで生産された電気で数多くの地方産業工場の生産が保障され、数万世帯の住居照明と電気暖房化を実現している。

共和国では、次に火力発電所の電力生産を最大限で増やすために努力している。火力発電所の改造・近代化を積極的に推進することが電力生産を増やすための条件であると見て、この事業に力を集中している。平壤火力発電連合企業所、北倉火力発電連合企業所をはじめとする火力発電所では、現存設備の発電能力を最大限で利用できるようにボイラーとタービン、発電機を補修し、現代化するための闘争を力強く広げている。

火力発電所の生産正常化に必要な石炭を優先的に保障するための国家的対策も立てており、優れた科学技術を積極的に受け入れて、火力発電所で最大限の電力を生産するように努力している。火力発電所の大型ボイラーに循環流動

層燃焼技術を実現させることによって、石炭の微粉化システムをなくして、多くの石炭を節約しながらも、電力生産を増やしつつ公害を防ぐことができる道を開いた。この他にも、共和国では電力問題を解決するために風力発電所建設にも力を入れている。

3. 石炭生産を増やすための国家的な経済技術的対策

共和国では、現行の石炭生産を早期に増加させるための経済技術的対策を掲げている。まず掘進と坑道建設を優先する。さらに多くの予備採炭場を十分に用意する。現在、生産において掘進と坑道建設を優先するのは、共和国が一貫して堅持してきた方針である。また、石炭運搬能力を増やし、先進採炭方法を積極的に受け入れて、生産性と採取率を高め、すべての設備の稼働率を高めるようにしている。

すべての炭鉱では、掘進と坑道建設を大胆に繰り広げて、電撃戦を行い、基本掘進による炭量確保と準備掘進による炭量確保を優先している。国家的な力が、集中されることに合わせて、埋蔵量が多く、採掘条件が良い北倉、徳川、得場、順川地区の炭鉱では、探査に力を入れて、2006年の一年だけでも千数百万トンの石炭埋蔵量を確保した。

龍山炭鉱では、圧縮機を採掘場にびたりと接近させ、以前より掘進速度を1.3倍に伸ばしており、岩質に合う穿孔爆破方法を積極的に受け入れ、その効率を高めることによって、短期間にさまざまな予備採炭場を作ることができた。

さまざまな郡の地方産業工場では、自体で炭鉱を開発し、石炭生産を正常化して、燃料問題を自体で解決している。

採掘した石炭を適時に坑の外に引き出すことも石炭生産を増やすための重要な鍵である。すべての炭鉱では、運搬システムを全般的に整備補強して、運搬能力を最大に高めている。これと共に、貯炭場と石炭運搬施設をうまく設けて、ベルトコンベア運搬、炭車運搬、索道運搬をはじめとして、運搬システムの通過能力を高めることにすべての力をつくしている。

共和国では、石炭生産を増やすための国家的対策も積極的に取っている。すべての工場、企業所で石炭生産用資材、設備を無条件で最優先で供給する規律を掲げている。林業部門では、まず坑木を生産して、出荷する秩序をたてるようにしており、金属工業、機械工業、化学工業をはじめとする関連部門では、石炭生産に必要な資材、設備などを適時に送っている。鉄道運輸部門では、輸送体制を組織するにあたって、採掘した石炭を適時に積み出しながら、坑木と設備、資材を優先的に保障している。

4. 金属工業発展のための対策

共和国では、国の経済状況が苦しいが、すでに築かれた

金属工業土台の生産潜在力を最大限に高めて、発揚させることを、鉄鋼材生産を増やすための重要な鍵として掲げている。ここで、特に金策製鉄連合企業所をまず活性化することに力を入れている。この企業所は、共和国の鉄鋼材生産で大きい役割を占めている、大冶金基地であり、鉄石が無尽蔵に埋蔵されている茂山鉱山連合企業所に近接しているので、発展展望も非常に良い。アジアではもちろん、世界的にもこの企業所のように大きな鉄鉱山に隣接している鉄鋼材生産基地は珍しい。

金策製鉄連合企業所では、当面は現存設備で鉄鋼材をさらに多く生産して、共和国の自立的民族経済に貢献することを目標としている。焼結炉とコークス炉から改造・現代化することにまず力を入れつつ、酸素転炉と連続鑄造機、加熱炉も新技術を受け入れて、現代化する事業を進行している。

共和国では、鉄鋼材生産を高い水準で、正常化するための原料と資材を円満に生産、保障するようにするのに力を入れている。茂山鉱山連合企業所では、金策製鉄連合企業所の鉄鋼材生産に必要な鉄精鉱生産を増やすために、選鉱場改造事業を力強く展開している。国のくず鉄資源を最大限に動員・利用すれば、工業に対する投資を増やさなくとも多くの鉄鋼材を生産することができる。世界的にもくず鉄加工技術を発展させ、鋼鉄生産に利用しているのが、今日一つの趨勢になっている。こうしたことから、共和国ではくず鉄収集事業を全群众的な運動として広げている。

共和国では、金属工業の主体性と自立性を強化することも、鉄鋼材生産を増やすための重要な問題の一つとして取り上げている。過去、共和国では酸素熱法による製鉄方法を完成させた。酸素熱法による製鉄方法というのは、鉄鉱石と無煙炭を炉に入れて、酸素を吹き込む方法で鉄を溶解する、主体的な製鉄方法として共和国の実情に最も適したものであった。

最近の成果だけを見ても、城津製鋼連合企業所の労働者と技術者らは、新たな生産工程を主体的に完成させた。この企業所では、大型酸素分離機を生産に導入した結果、電気炉の鉄溶解時間が以前よりはるかに減り、燃料を節約できる土台ができたのである。

共和国では、金属工業の発展にとって切実な耐火物の生産にも転換を求めている。1997年8月23日、高質マグネシアクリンカー工場が操業を開始した。この工場はマグネシアクリンカーだけでなく、耐火煉瓦まで生産する基地として利用されている。現在、高質マグネシアクリンカーの生産にかかる設備、資材、輸送問題に力を注ぎ、経済事業の組織をしっかりと進めている。

5. 鉄道輸送手段と鉄道運輸の現代化

共和国の主な輸送形態は、鉄道輸送である。共和国政府は、鉄道運輸部門事業を進めるために、金鐘泰電気機関車工場と元山鉄道車両工場など、関連部門間の生産能力を最大限に発揮させ、鉄道輸送手段の現代化の水準を高めるための積極的な措置をとっている。

なによりも世界経済発展の趨勢にあわせて、新型の交流電気機関車の開発に力を入れている。現在、共和国で使っている電気機関車は、すべて直流式電気機関車である。この直流式電気機関車は、交流電気を直流電気に変える必要があるため、電動機の容積が大きく複雑で、またそれを生産するのにコストがかかりすぎ、牽引力も低く、多くの問題点を抱えていた。よって、交流式電気機関車の開発のための事業に強力な科学技術の力量を動員し、その科学技術的問題を成果的に解いていこうとしている。それとともに、金鐘泰電気機関車工場と、元山鉄道車両工場では、現代的な客車・貨車を大量生産し、鉄道輸送部門に送っている。これらの工場では生産工程に対する科学技術的指導を強化し、製品検査を徹底的に行い、生産されるすべての客車の質を高水準で保つための対策が講じられている。

共和国では、鉄道運輸を推進するためすべての鉄道に重量レールを敷設し、ロングレールを受け入れるという事業を推し進めている。資料によると、ロングレールは、一般的な規格レールを敷いた線路に比べて、列車の運行抵抗が10～15%、線路の維持費用は30～40%低くなり、レールの寿命は1.8倍も長くなるとされる。線路にある木製枕木をコンクリート枕木に全面的に取り替えるには現在あるコンクリート枕木工場の設備を現代化し、原料、資材を適時に確保しながらコンクリート枕木生産を正常化するようにしている。

共和国では、鉄道運輸の事業を全国的、全社会的な仕事として進めている。すべての機関や該当する単位で、客車生産に必要な資材を指標別、規格別、月別に無条件で保証するようにしている。共和国では、『鉄道支援の日』を設け、全党、全国、全民がこの事業に動員され、鉄道事業に積極的に参加するようにしている。

人民経済の4大先行部門に力を入れ、発展させていくには、多くの隘路と難関が待ち構えている。しかし、朝鮮人民は信心高く、四大先行部門を人民経済の主攻戦線として打ち出し、社会主義経済強国建設の突破口を開いていくことになるだろう。

[朝鮮語原稿をERINAにて翻訳]

北朝鮮の金融改革の動向 商業銀行制度の導入を中心に

韓国輸出入銀行南北協力本部副部長 柳承鎬

はじめに

北朝鮮が2002年に経済管理改善措置（7・1措置）を発表した後、次の段階で金融改革、すなわち商業銀行制度の導入が期待された。これは、中国の場合、北朝鮮の7・1措置と類似する価格および賃金の現実化措置を1978年に行った後、1979年から金融改革に取り掛かったためである。

最近公開されている北朝鮮の中央銀行法、商業銀行法などの法律が立法されたのは、中国と同じく北朝鮮でも金融改革が始まったという証である。まだ、法令以外に具体的な状況は知られていないが、金融改革の開始は、今後の経済システムに多くの変化が起こるであろうことを意味している。

本稿では、北朝鮮の金融改革関連法令分析などを通じて、北朝鮮の金融改革現況と方向について述べることにする。

・北朝鮮の社会主義金融制度の特徴

1. 唯一の資金供給体系

社会主義国家では、生産手段が原則的に国家所有であり、企業の生産、投資などを含むすべての経済活動が国家計画を中心に構成される。企業などの経済活動に必要な資金も、国家計画によって中央銀行で統一的に供給される。このような社会主義計画経済の特徴は、北朝鮮にも適用される。

北朝鮮は、1964年から中央銀行が責任を負って国家資金を統一的に供給する体系を構築した¹。

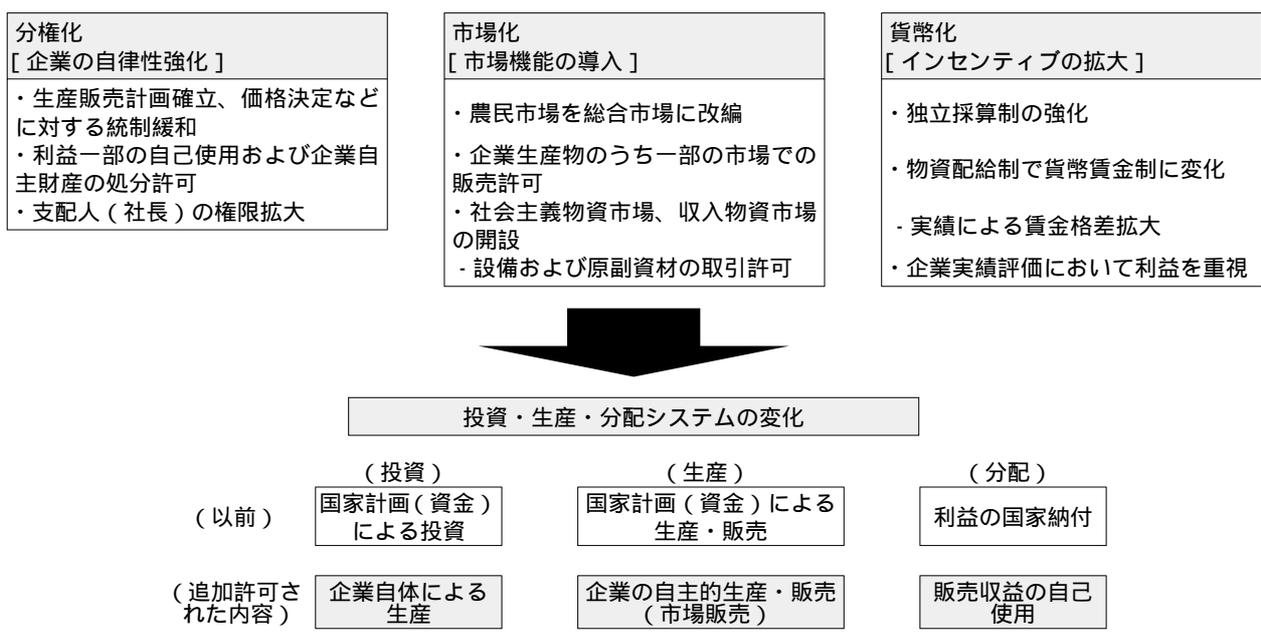
北朝鮮では、国家計画による資金動員および分配は主に財政が担当するので、金融は独立的な資金仲介機能を遂行することができなかった。金融は、住民の遊休資金の動員、企業などの一時的な資金過不足処理など極めて制限された機能のみを遂行するだけである。金融が財政を補う受動的な機能のみを遂行するので、市場経済に比べて金融の役割が微弱である。

2. 単一銀行制度（mono-banking system）

社会主義計画経済では、資金調達および管理の効率性を向上するため、一つの国家銀行（中央銀行）が、国家計画により資金を独占管理するソ連式単一銀行制度を採択した。北朝鮮も1945年、銀行を国有化して単一銀行制度を導入して1964年に完了した。

その後、北朝鮮の通貨および国内金融は朝鮮中央銀行が、外国為替および対外取引は朝鮮貿易銀行が管理する体制が商業銀行法の制定以前まで持続した。朝鮮中央銀行は、通貨発行、通貨量調節、国庫業務など中央銀行の固有の機能だけではなく、預金および貸出など商業銀行の役割も独占的に行った。朝鮮貿易銀行も同じく、国家外貨収入および

【7・1措置と经济管理システムの変化】



¹ 『財政金融辞典』社会科学出版社（平壤）、1995、p. 847

支出管理、為替決定、外貨預金および貸付など対外取引と外国為替業務において、朝鮮中央銀行と類似する機能を遂行した。それ以外に、大成銀行、金剛銀行など対外取引専門銀行が、1978年以後設立されたが、これらは労働党、軍など特定部門の外貨管理業務のみを遂行しただけである。

3. 貨幣（ウォン）による統制

北朝鮮銀行の主要機能のうちの一つは、企業などに供給される資金が、国家計画にしたがって合法的に利用されているかを監視することである。銀行は、経済のすべての部門に対して財政的統制する国家機関²であり、国家資金を統一的に供給する事業を通じて、機関・企業所の全般的な生産過程に対して、ウォン（北朝鮮通貨）によって、統制しなければならない³ということを規定した。このように、資金流れの統制を通して、実物経済を監視する機能を「ウォンによる統制」と呼んでいるし、銀行の主要機能であることを強調している。

「ウォンによる統制」は、二つの原則によって実効性が確保される。まず、「すべての機関・企業所・団体は、銀行に1個の口座のみを保有しなければならないし、すべての収入と支出は、この口座を通して決済」しなければならないという唯一口座原則である。次は、企業などの固定財産登録である。北朝鮮の機関・企業などは、すべての固定財産を銀行に登録して定期的に点検を受けなければならない。これらを通じて、企業のすべての取引は実質的に銀行の監視に置かれるようになる。

・ 経済管理の改善措置と金融改革

1. 商業銀行制度の導入の背景

ア) 非計画部門の登場と経済管理システムの変化

社会主義計画経済では、原則的に企業などの投資、生産が国家計画によって行われ、これによって発生する収益も国家により再分配される。北朝鮮もこのような社会主義計画経済を導入し、党が経済全般を管理、統制してきた。しかし、東欧社会主義国家の崩壊などにより1990年代以降、北朝鮮経済が沈滞し、党が資源を動員、分配する能力が弱体化し、計画経済以外の部門、非計画部門が急速に増加しはじめた。このような状況で経済を立て直すためには、す

に非公式的にかなり進んでいた市場経済的要素を制度内に受け入れ、経済を活性化する必要がある。「国家計画・価格によって生産と流通が行われる計画経済部分以外に企業間の契約と合意により、経済の取引が行われる部分が新しく生まれ、これを計画経済とどのように結合させるかが重要な課題」⁴となった。

このような認識に基づき、計画部門と非計画部門の共存、むしろ非計画部門を経済活性化に活用するためには経済管理システムを改善する必要がある。「すべての経済事業を統一的指導を通して行おうとする偏向を克服し、価格と生産、流通分野で国内外市場を積極的に利用」するためには「計画的経済管理と商品貨幣関係の利用を正しく結合することが重要」⁵だと認識するようになった。これによって分権化、市場化、貨幣化を基調に経済管理システムの改善に取り掛かることになったのである。

イ) 財政機能の弱化と企業の自律性の引き上げ

このような経済管理システムの改善は、企業等の資金調達および使用にも現れた。企業などに対する財政支援を縮小するかわりに企業の自己資金による投資や生産および収益の一部を使用することを許可したのである。「国家予算収入法」は企業の資産を国家投資を受けた資産と自己資金で用意した資金とを区分し、後者については国家予算の納付金の減免、減価償却金の納付の免除、販売収益金の自体使用の許可⁶など、自己資金による生産、投資活動を奨励している。特に、「国家が生産に必要とする全てを円満に保障できない条件で工場、企業が生産を正常化し、拡大するためには自主的に使える元手」である「自己資金」の造成を強調しながら、「該当工場、企業だけが利用することができ、どのような人も他のところに使えない」という自己資金の利用に対する侵害を制限している。

ウ) 遊休資金の産業資金化

一方、北朝鮮からの脱出者のアンケート調査によって推定した研究結果によれば、北朝鮮には約13億ドル規模の現金が住民の間に保有、流通されているという。金融機関に貯蓄されないのは、北朝鮮のウォン貨と金融機関が信頼を失っているからである。今までのインフレーションで、北

² 金日成「銀行事業体系を直すことに対して」『金日成著作集』17巻（朝鮮語版）、p. 501

³ 『財政金融辞書』、p848

⁴ 尹載昌、「現時期の経済管理をわれわれ式で解いて行くためにしっかりと行わなければならないいくつかの問題」『社会科学院学報』、2007年1号、p. 16

⁵ 『我が党の先軍時代経済思想解説』、朝鮮労働党出版社、2005（『民族21』、2007年6月号、p. 173より再引用）

⁶ 「国家予算収入法」（2005.7.6 制定）第27条、第30条、第45条

金融関連の調査研究動向

時期	北朝鮮機関	場所/海外機関	内容
'01.2	朝鮮中央銀行など5名	ワシントン/ワシントン大学	経済、金融関連研修
'01.4	社会科学院など10名	上海/アジア財団	租税、会計、金融研修
'02.8	朝鮮中央銀行10名	北京/中国国営銀行など	中国の銀行制度調査
'04.3	北朝鮮研究所、学者など	平壤/ドイツナウマン財団	市場経済会計制度セミナー
'04.6	朝鮮中央銀行など	平壤/ドイツハンスザイデル財団	国際金融セミナー
'04.9	中央銀行、貿易銀行など	イタリア開発協力総局	金融分野研修
'04.10	朝鮮貿易銀行など	平壤/ドイツナウマン財団	市場経済金融制度セミナー
'05.9	経済、財政専門家10名	ドイツ/ドイツナウマン財団	市場経済財政、金融研修
'06.3	財政省など	ドイツ	政府会計と銀行機能など

(出所) 各種資料を基に筆者作成

朝鮮の通貨の価値が下落しているし、銀行に貯蓄したお金も自由に引き出すことができないために、住民は預金を避けている。その結果、貨幣が銀行に集まった産業資金として再投資されず、住民の間だけで流通している。そのため、住民が保有している貨幣を金融制度内に取り込み、企業の投資および生産資金として活用するために商業銀行の設立を推進しているように見える。

2. 金融改革関連の動向

ア) 市場経済金融制度の調査研究

北朝鮮は、2000年代に入り金融改革の必要性を認識して、本格的な内部準備作業を始めたように見える。北朝鮮は、1997年から研修生派遣、産業視察、ワークショップなどさまざまな方式の市場経済研修を本格化した。2001年以後、財政、金融、会計などで研修分野を拡大して、金融システム改善に必要な調査研究を始めた。朝鮮中央銀行など金融担当者を中国の国営銀行に派遣して、中国の金融改革事例を調査⁷し、ドイツのフリードリヒ・ナウマン財団などと市場経済金融制度のセミナーを実施するなど、金融改革に

必要な知識と経験を習得して、金融改革を準備して来た。

イ) 金融関連法・制度改革

北朝鮮は、2000年以後、市場経済金融制度と中国などの金融改革事例に対する調査研究を土台として、財政金融関連法制度整備を始めた。2001年、SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication) に加入し、2003年に会計法を制定して複式簿記原理を導入する一方、2005年には、国家予算収入法を制定し、企業の自己資金による生産設備の取得と処分を許可した。同時に2004年には、中央銀行法、2006年には商業銀行法、対外決済銀行口座規定などを制定し、金融改革を本格化した。

. 商業銀行制度導入と金融機関の役割変化

1. 朝鮮中央銀行と朝鮮貿易銀行

ア) 朝鮮中央銀行

中央銀行法、商業銀行法などの法律制定の核心は、中央銀行が担当してきた企業金融業務を商業銀行が担当するようになったことである。これまでの中央銀行の主要機能の

財政・金融制度改革動向

主要措置	年度	内容
SWIFT加入	2001	・現在、18個銀行加入
金融電算化	2001	・金融電算網の構築開始
7・1措置	2002	・価格および賃金現実化、為替評価切下げ(1ドル当たり2ウォン→150ウォン)、外貨引替券(兌換券)廃止
「会計法」制定	2003	・「簿記」に代わり「会計」という用語を使用、複式簿記導入
公債発行	2003	・解放以後最初の発行(財政赤字解消目的)
外貨交換所設置	2003	・個人保有外貨を市場為替で交換
「中央銀行法」制定	2004	・中央銀行の組織、機能などを法制化
「国家予算収入法」制定	2005	・企業の自己取得設備に対する処分権認定の許可 ・販売収入の自己使用、減価償却費徴収の免除 * 合作企業の場合、利益配当金の25%だけ国へ納付
「商業銀行法」制定	2006	・商業銀行の設立、業務、監督などを法制化
「対外決済銀行口座規定」制定	2006	・貿易銀行以外の対外決済銀行にも外貨口座開設を許可 ・貿易銀行は、すべての外貨口座登録および監督統制

(出所) 各種資料を基に、筆者作成

⁷ 中央日報、2004.3.16

ひとつであった機関・企業所対象預金および貸出業務が中央銀行法ではなく、商業銀行法に規定された。そのかわりに、中央銀行は金融機関を対象に与・受信を担当するように規定し、以前の中央銀行による直接金融提供のかわりに、商業銀行を通して資金を供給する方式に変化を予告している。

中央銀行は、以前と同じく毎年、貨幣発行規模と貨幣流通計画を国家承認を受け、通貨量を管理し、内閣に対して責任を負うが、通貨量は、金融機関の支払備金積立、金融機関に対する貸付、金融機関との貴金属・証券などの売買を通して、調節する方式に変わった。利率も中央銀行が基準利率と変動幅を決めて、その範囲内で商業銀行が与・受信利率を決めるように規定するようにし、商業銀行に制限的ではあるが自律性を与えた。同時に、以前の単一銀行制度では必要なかった金融監督機能が、商業銀行制度導入にともない、中央銀行法に新たに規定された。中央銀行は、金融機関設立承認、金融事業に対する監督・統制、金融情報交換などの業務を新規に行うことになった。

イ) 朝鮮貿易銀行

朝鮮中央銀行とともに朝鮮貿易銀行の機能も変化があることが予想される。朝鮮貿易銀行の機能変化を反映した朝鮮貿易銀行法も新たに制定されたことが推定されるが、まだ公開されていない。ただし、2006年11月に制定された「対外決済銀行口座規定」は貿易銀行機能変化の一面を見

せている。

過去、外貨管理法は、企業などの外貨口座は原則的に貿易銀行に開設するが、その他の対外決済銀行に開設する場合は、別途承認を受けるように規定した。しかし、「対外決済銀行口座規定」では、貿易銀行以外の対外決済銀行にも事前承認なしで外貨口座を開設することを許可⁸している。その代わりに、対外決済銀行に開設するすべての外貨口座は、朝鮮貿易銀行に登録⁹するようにした。中央銀行の役割の変化に応じて、貿易銀行機能も企業などの外貨口座を直接開設・管理するかわりに「対外決済銀行指導機関」としての役割に焦点をおく方向に変化した。

2. 商業銀行

ア) 商業銀行の機能

商業銀行法は、北朝鮮領域内に設立・運営する商業銀行が適用対象になる。特殊経済地帯での銀行設立と外国投資銀行の設立および運営は、商業銀行法ではなく、該当法規に従うように規定¹⁰して、商業銀行法制定が内部用であることを示している。商業銀行は、経営活動で独自性を持って独立採算制で運営するが、内閣の指導下で中央銀行の指導・統制を受ける。商業銀行を設立できる主体は、北朝鮮の機関・企業所・団体で、中央銀行の承認を受けて、商業銀行を設立¹¹することができるし、統合や解散の場合も中央銀行の承認が必要とする。

商業銀行の主要業務は、企業などの口座開設および管

商業銀行制度の導入後、朝鮮中央銀行の機能変化

以前（単一銀行制度）	変更（商業銀行制導入の後）
[一般中央銀行機能] ・ 通貨発行 ・ 通貨量調節	・ 以前と同一 - 但し、通貨量調節が中央銀行の直接調節から通貨政策を通して間接調節に変更
[国家財産管理機能] ・ 国庫出納 ・ 機関・企業所の固定財産登録管理	・ 商業銀行担当 - 但し、通貨量調節が中央銀行の直接調節から通貨政策を通して間接調節に変更
[商業銀行機能] ・ 機関・企業所を対象に与受信	・ 商業銀行担当 - 中央銀行は支給準備金・基準利息率調整、商業銀行貸付などを通じて管理
[金融監督機能] ・ 単一銀行制度上では不必要	・ 新たに規定化 - 金融機関設立承認、金融事業監督統制、債券発行登録管理、金融情報・統計分析

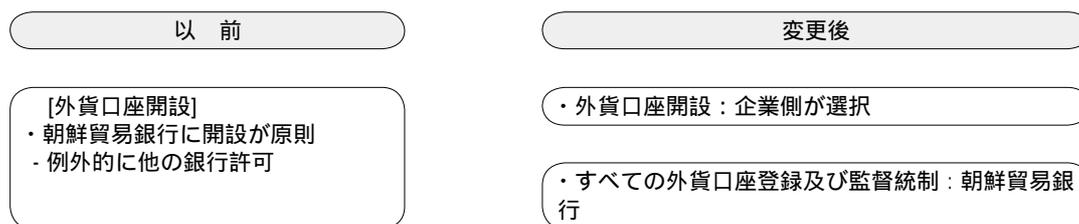
⁸ 「対外取引銀行口座規定」(2006.11.2 ?制定) 第6条

⁹ 「対外取引銀行口座規定」 第14条

¹⁰ 「商業銀行法」 第7条

¹¹ 「商業銀行法」 第9条、第10条

商業銀行制度の導入後、朝鮮貿易銀行の機能変化



理、与・受信および保証、対内外決済、外貨交換および売買、金融債発行および売買など¹²が規定されている。商業銀行の貸付資金の源泉は、自己資金、預金、

中央銀行借入金で、これらの金額の合計範囲内で貸出が可能である。したがって、理論上では、預金および支払準備金を活用して金融機関が信用を創出することもでき、これまでよりも金融機能の活性化が行われる余地が多くなった。

商業銀行の貸出は、担保または保証貸出を原則にする¹³。貸出時に提供することができる担保は、借主が自己資金で用意した動産または不動産であり、担保がない場合には、借主の上級機関および支払能力がある第三者の書面保証を要求している。これは、商業銀行の設立目的が企業らの自己資金による投資および生産活動の促進にあることを示している。ただ、上級機関保証を認めた条項は政策的な考慮による貸出を可能にし、商業銀行の不良債権の増加を招くこともありうるので、憂慮される。

その他、商業銀行は、取引者の信用確認および保証業務も取扱うことができる。取引者から経営状況の資料の提出を受けて信用を確認し、または保証することもできる。また、金融債券を発行して資金を募集し、または各種債券および外貨を売買することもできる。このような商業銀行法に現れた銀行の機能は制限的ではあっても市場経済体制の商業銀行の業務を受容しているといえる。

イ) 商業銀行の設立展望

現在、北朝鮮で商業銀行の設立の有無および中央銀行が取扱った与受信業務の商業銀行移管がどのくらい進んでいるかは具体的に知られていない。中国の場合、中央銀行である中国人民銀行と中国銀行、農業銀行など部門別の専門銀行との分離作業が先に行われて、その後部門別の銀行が商業銀行に転換される手順で商業銀行の制度が導入され

た。北朝鮮もこのような経路を経るのかは明らかではないが、中国よりは金融改革の条件は悪いのが現実である。

中国は、一貫した改革・開放の意志表明、改革・開放で蓄積された民間資本、外国人および海外華僑たちの活発な投資、高い経済成長率によって比較的順調に商業銀行制度が導入された。しかし、北朝鮮の場合、対外関係の悪化による外国人投資の不振、経済沈滞の長期間の継続、資本蓄積の微弱さなど諸般の経済条件が悪い。また住民たちの北朝鮮通貨および金融機関に対する信頼が失われており、計画部門と非計画部門間の為替と利率の格差、銀行の不良債権など金融環境も中国に比べて不利である。

このような、不利な条件にもかかわらず商業銀行法などの制定は、経済効率性向上のために经济管理方式を改善しようとする北朝鮮政府の意志が反映されたことなので、持続的に推進される可能性が高い。ただし、劣悪な金融改革の条件を勘案すると、商業銀行の本格的な設立が多少遅れたり、可能な部門から段階的に推進されることが予想される。商業銀行設立が、段階的に行われる場合、労働党など少数の権力機関以外に新規資本の形成は容易ではないので、これらの機関がすでに設立した対外取引専門銀行を中心に商業銀行が設立される可能性が高い。商業銀行や対外取引銀行が、北朝鮮通貨だけでなく外貨も取扱うように規定したことはこのような可能性を示している。

・北朝鮮金融改革の評価と課題

北朝鮮で、金融は经济管理と統制において核心的な役割を担っており、これによって金融は 唯一的な資金供給体系、単一銀行制度、ウォンによる統制を特徴としている。このような北朝鮮金融の特徴のうち、唯一的資金供給体系と単一銀行制度は商業銀行制度の導入によって、変化が不可避である。これは、社会主義計画経済の核心である

¹²「商業銀行法」第18条

¹³「商業銀行法」第26条

中央集権的資金管理システムの緩和、さらには財政から金融の分離、貨幣中心の経済体制への移行が始まったことを意味する。また商業銀行は、ウォン貨と外貨を同じく取扱うことができ、以前に厳格に区分されたウォン貨金融と外貨金融、対外経済と国内経済の厳格な分離が緩和された。これは、今後は対外経済の変化に対して、北朝鮮の銀行や企業が敏感な反応を見せるようになる可能性があることを示している。

商業銀行制度の導入は、北朝鮮の経済改革において、画期的進展であると思われるが、商業銀行法などには「ウォンによる統制」に必要な社会主義金融の要素が多く残っている。機関・企業所・団体がウォン貨および外貨のそれぞれ一つの口座だけ保有しなければならないという唯一口座保有義務や企業などの固定財産を銀行に登録しなければならない生産手段の登録義務などがそれである。

このような社会主義要素は、北朝鮮の中央銀行法および商業銀行法と中国の「中国人民銀行法」および「商業銀行法」を比べると明らかに現れる。中国の場合、1979年から中国銀行、農業銀行など国営銀行分離作業を始めて、1995年に商業銀行法などを制定した一方、北朝鮮の場合、商業銀行法を制定し、その後商業銀行の設立を始めることから

も言える。

北朝鮮で、商業銀行制度が導入、定着されるには多くの課題が残っている。まず経済全般で物価を安定させて、北朝鮮通貨に対する信頼度を高めなければならない。そして、商業銀行法に規定されたとおり金融情報保護および預貯金償還の確実性保障を通して、金融機関の信頼を回復しなければならない。また為替および利率の現実化を通して預金インセンティブが付与されて、適切でない貸出が発生しないように金融機関の独立性が確固として保障されなければならない。

これと共に、北朝鮮内部の資本蓄積が不足して、古い金融慣行から脱することができなかったことなどを勘案して、外国金融機関の誘致を通して金融改革にモメンタム（momentum）をいかす必要もある。そうではなければ、国家銀行の形式的な商業銀行化にとどまる可能性が高い。このような要件が充足されてはじめて商業銀行制度の導入が成功し、北朝鮮の経済発展の加速化に役立ちうるであろう。

[朝鮮語原稿をERINAにて翻訳]

“シベリア・ランドブリッジ”の第2幕が始まる

ERINA 調査研究部研究員 辻久子

1. はじめに

シベリア横断鉄道（TSR：Trans-Siberian Railway）と海上輸送を利用して、東アジアとロシア・欧州・中央アジア間でコンテナを輸送するTSRルートが日本でも最近脚光を浴びている。2007年春ごろから、物流専門紙や経済紙のみならず総合紙でも特集記事が目につくようになった。日本企業のロシア進出ブームで、現地生産用部品輸送が増大しつつあることが背景にある。

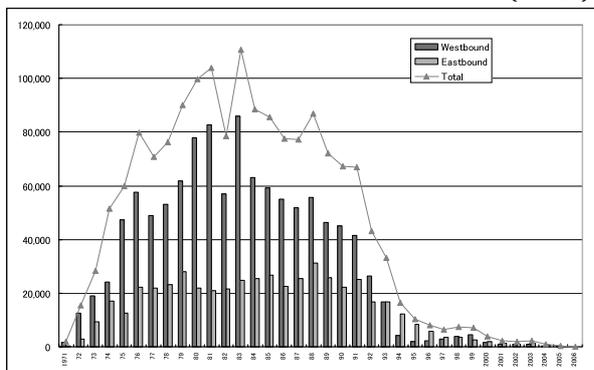
同ルートは1970-80年代に日本と欧州・イランなどを結ぶ最短トランジットルートとして広く利用された。例えば、日本-ロッテルダム間の距離を比べると、スエズ運河経由の海上ルートが約20,700kmであるのに対し、シベリア鉄道経由は約13,000kmに短縮される。当時の輸送はソビエト連邦を飛び越えて欧州へ架かる橋というイメージから、日本では“シベリア・ランドブリッジ（SLB）”とも呼ばれてきた。

SLBは1971年の開始以後、外貨獲得を目的としてソ連が設定した格安運賃を武器に、不安定な中東情勢や港湾ストといった追い風を受け、輸送量を急速に伸ばしていった。1982年9月には累計輸送量が100万TEUを超え、83年には年間輸送量110,683TEUを記録する。しかし、競合する海上輸送ルートの運賃低下やソ連崩壊に伴うロシア国内の混乱などの影響でTSRルートは経済競争力を失い、90年代は低迷を続けた。日本では殆ど忘れられる存在となっていた。

（図1）

ところが、2000年以降ロシアが政治的安定を取り戻し、経済が活況を呈するに従って韓国・中国発着貨物主導でこ

（図1）日本発着トランジット貨物の推移
（TEU）



出所：日本トランスシベリア輸送業者協会（TSIOAJ）
注）実入りコンテナのみ。

の輸送路が復活してくる。さらに、ここ数年は伝統的トランジット輸送に代わってロシアの輸出入（バイラテラル）貨物が主役に躍り出るという構造変化が起こっている。しかし、韓国・中国における活況を横目に、日本の出遅れが再三指摘されてきた。

TSRルートの歴史の変遷については本誌でも度々発表してきたが、本稿では最近の動向を紹介し、今まさに始まろうとしている日本貨物の同ルートへの復帰について展望する。

2. ルートの概要

TSRルートは東アジア港湾とロシア極東港湾（主にポストーチヌイ）をフィーダー船で結び、コンテナ貨物を揚港後、ロシア鉄道及び接続する各国鉄道を利用して目的地へ輸送される。1971年にスタートした“シベリア・ランドブリッジ”の第1幕の時代には、ソ連の西端、欧州各国との国境駅が港湾まで行き、さらに鉄道（トランスレール方式）、船舶（トランスシー方式）、トラック（トラコンス方式）などに積替えられて欧州各国及び中東諸国へと運ばれていた。しかし競合する海上輸送ルートとの競争の結果、ユーラシア大陸を網羅するような壮大な輸送網は、徐々に縮小を余儀なくされ、2000年以降利用されているのは次の3ルートである。

ロシア国内：文字通りロシア国内各地へ鉄道輸送される。ブロックトレイン（専用列車）によるスピード輸送が武器となっている。現代自動車組立工場のあるタガンログ、KIA自動車工場のあるイジェフスク、及びモスクワ方面などへブロックトレインが運行されている。いずれもポストーチヌイを発車後10～15日で目的地へ到着する。ロシア西部への競合ルートは欧州経由海上ルート（Deep Sea）であるが、途中積替えを余儀なくされるため、通常40日以上要する。

中央アジア：シベリア鉄道本線のノヴォシビルスクから南へ分岐し、カザフスタン及びウズベキスタンへ向かう。ポストーチヌイからウズベキスタンのGM大宇自動車工場まで、トランスコンテナ社によりブロックトレインが運行されている。中央アジアへの競合ルートは中国港湾（連雲港、青島、天津）から中国鉄道で阿拉山口まで行き、西部国境を越えてカザフスタンへ

至る中国ルート(TCR:Trans-China Railway)である。日本からアルマトイまで、TCRで20～25日、TSRで25～30日を要する。

欧州・トランジット：ポストーチヌイとフィンランド国境をブロックトレインで結び(約11日間)ロシア鉄道と同じ広軌のフィンランド鉄道に引き継がれ、殆どの貨物はフィンランドの保税倉庫に一時保管された後、最終仕向地のロシアヘトラック輸送される。海上ルートに比べて速い輸送サービスが武器となってきた。しかし、2006年1月にトランジット料金が大幅に値上げされて以降経済競争力を失い、フィンランドまでの輸送は競合する海上ルートに移行した。以来、充分な量の貨物が集まらないため、ブロックトレインの運行も中止されている。なお、フィンランド以外の欧州諸国向け輸送において、TSRルートの場合は軌間の違いによる積替えを要し経済的にも競争力を持たないため、久しく休眠状態が続いている。

このうち、はロシアを通過するだけなのでトランジット扱いとなり、運賃や通関面で特典が与えられてきた。もロシアを通過するだけだが、中央アジアが旧ソ連であったことから、伝統的にロシア国内向けと同じバイラテラル扱いとなっている。

東アジア港湾とロシア極東港湾を結ぶ海上輸送は、主に400 - 1,000TEUのフィーダータイプの小型船が使用されており、配船数、寄港地は需要に応じて月々変化している。2007年8月現在のポストーチヌイ港向け配船状況を見ると、8社(グループ)が参入し、月に約40船が運航されている。日本港湾とポストーチヌイを結ぶ航路はFESCOと商船三井(ナビックストランスポート)が共同運航する「ブリモリエ丸」(搭載能力：423TEU)が月に2便往復している。日本ルート以外は釜山が実質的なハブ港となっており、韓国貨物のみならず、中国や日本からの貨物も釜山トランジットが利用されている。(表1)

なお、最近ポストーチヌイ港が混雑していることから、ナホトカ港やウラジオストク港も利用されている。

3. 韓国発復活のストーリー：2000年～

90年代を通じて低迷したTSRルートは1998 - 99年に底を打ち、2000年以降上昇に転じた。プーチン大統領が登場して政治的落ち着きを取り戻し、ロシア経済が回復の波に乗った時期と一致する。ロシア経済のマクロ指標を振り返ると、GDPは1990 - 96年の間マイナス成長を記録し、この間に国民経済規模は半減したと言われている。1998年には金融危機にも見舞われた。しかし石油価格高騰の追い風を受けて1999年ごろからプラス成長に転じ、現在に至るまで好景気を持続している。好景気は消費需要を生み、家電製品、乗用車や衣料品の輸入増大に結びつく。日本製や韓国製家電製品、中国製消費財がロシア市場になだれこんだ。

一方、ソ連崩壊から10年を経て、2000年頃には鉄道の運行面でも安全性・定時性を回復してきた。90年代初頭に多発した輸送中の盗難事故も姿を消し、貨物のトレース情報システムも整備された。

TSR利用にいち早く取り組んだのは韓国であった。1990年代に、東アジアからロシアへの輸出ルートとして、フィンランドの保税倉庫を活用する“フィンランド・ルート”が開拓されたが、東アジアからフィンランドまでの輸送に二つのルートが利用された。日本企業がフィンランドまでの輸送に主に海上ルートを利用したのに対し、スピード重視の韓国企業はTSRルートに注目し、鉄道でフィンランドの保税倉庫に輸送し、その後ロシアへ戻るという“フィンランド・トランジット”を発展させた。この方法だと釜山～フィンランドは速ければ17 - 18日、遅くても21 - 22日に到着する。これに比べ海上ルートでは30 - 35日を要した。運賃に関してはTSRの方がやや高かったが韓国の荷主の多くはスピードを優先した。

韓国貨物のTSR利用を後押しする工夫もあった。例え

(表1) ポストーチヌイ港向け配船状況

(2007年8月現在)

船社	寄港地	配船/週	配船/月
Chao Yang (CYSL-Kor)	釜山	1	4
Magistral (MCL)	釜山、上海、寧波	2	8
Dongnama (DNAL)	釜山	1	4
FESCO & Hyundai (KSDL)	釜山、蔚山	2	8
FESCO China Direct (FCDL)	香港、上海、寧波	1	4
SINOKOR	釜山	1	4
CKL, PCL, KMTC	釜山	1	4
FESCO & Mitsui O.S.K. (JTSL)	富山、門司、神戸、名古屋、横浜	1/2	2

出所：www.vics.ru

ば、トランジット輸送の場合、荷主側でコンテナを手配しなければならないが、韓国のフォワーダーは自前のコンテナを大量に保有し荷主に貸し出した。また、2001年ごろから韓国～ポストーチヌイ間の海上輸送部分が自由化され、新たに船社が参入したため運賃が下がった。さらに、2003年頃から海上ルートの料金が上昇し、TSRの割高感が解消される時期もあった。こうしてありとあらゆる韓国製白物家電製品がシベリア鉄道に載ってロシアへ向かった。

一方、2000年には中国港湾からロシア港湾への直航便が運航を開始し、中国の輸出貨物が直接、ないしはフィンランド経由でロシアに輸送されるルートが整備された。中国からの貨物は中国で生産する韓国の家電メーカーの輸出品や、衣類、靴、鞆、おもちゃなどの中国製消費財であった。

4. トランジットから輸出入へ

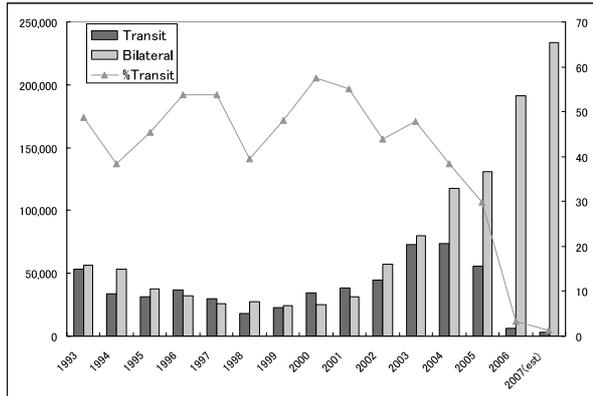
TSRルートの東の終点であるポストーチヌイ港取扱のトランジットと輸出入の合計貨物量は、最低となった1998年をベースにとると、2002年に2.2倍、2004年には4.2倍へと急成長した¹。2006年のVICs・VSCの国際コンテナ取扱量（実入り）は197,952TEU、空コンテナを含めると284,295TEUとなった²。

貨物量の推移をトランジットと輸出入³に分けると最近の傾向がより鮮明に読み取れる（図2、3）。

まず、輸出入貨物は2000年以降一貫して伸びている。2006年の実績は、ロシアの輸入が138,258TEU、輸出が32,159TEU、中央アジア向けが20,882TEUで、各々98年実績の12.1倍、5.2倍、2.1倍に増加している。輸出入貨物拡大の要因は、好調なロシアの貿易、韓国企業を中心とした対口直接投資の拡大、ブロックトレイン運行サービスの向上、サンクトペテルブルク港やフィンランド国境越えなど代替ルートの混雑などが挙げられる。

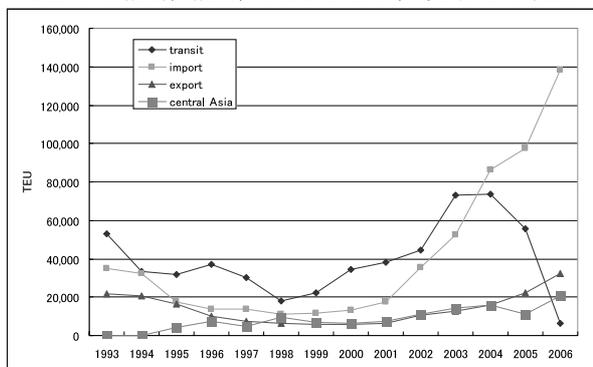
一方、トランジット貨物は変動が激しく、1999年から2003年にかけて急上昇したが、その後は激減している。変動の要因としては代替ルートとの競争が挙げられよう。フィンランド向けトランジット輸送の競合ルートは海上ルートであるが、欧州向けコンテナ運賃は変動が激しく、相対的経済競争力が目まぐるしく変わる。例えば、2003～

（図2）ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移



注：2005年までは旧VICs取り扱いの実入り国際コンテナのみ。2006年はVICs+VSCの実績値。2007年は上半期の数字を元に筆者が推定。

（図3）ポストーチヌイ港取扱コンテナ貨物量の推移 - ロシアの輸出、輸入、トランジット、中央アジア向け -



注：2005年まではVICsのみ。2006年はVICs+VSC取扱いの実入り国際コンテナ。

2004年に海上ルートの運賃が高騰した時期にはTSRの利用が増加した。しかし2005年後半から海上運賃が下落し、一方でTSRではコンテナ貨車供給不足からポストーチヌイにおいて滞貨による遅れが発生するといった事態に陥り、フィンランド向け貨物は海上ルートへとシフトした。

さらに、2006年1月にトランジット料金が大幅に引き上げられた結果、釜山からフィンランドへのコストはTSRが海上ルートに比べ太刀打ちできない水準となり、韓国・中国発着のフィンランド向け家電製品などは殆どが海上ルートにシフトしてしまった。その結果、2006年のトランジット貨物量は6,292TEU（対前年比90.2%減）に激減した。

¹ポストーチヌイ港のコンテナ荷揚げサービス会社として、VICs（Vostochny International Container Services）とVSC（Vostochny Stevedoring Company）があったが、2006年2月に両社が合併し、VICs・VSCとなった。入手可能なデータは、2005年まではVICsのみ、2006年はVICs・VSCとなっており、2005年までと2006年データの比較においては注意が必要である。ただし、国際貨物取扱量についてはVICsが圧倒的シェアを誇ってきた。2005年の場合、VICsとVSCの比率は86：14であった。

²このほか、ナホトカ港、ウラジオストク港などを經由するもの、満洲里、綏芬河などの中国国境を經由して陸路ロシアへ輸送される貨物があるが、実態の把握は困難である。

³「輸出入」は「バイラテラル」とも言われ、ロシアの輸出入及び、ロシアを經由して中央アジアなどのCIS諸国へ輸送されるものも含む。

実入り貨物全体に占めるトランジットの割合は僅か3.2%に縮小した。これにより欧州向け貨物が姿を消し、かつての“ランドブリッジ”という俗称も実態にそぐわなくなった。

2007年上半期の荷動きを見ると、対前年比で総量が20.6%増、そのうち輸出入が22.8%増、トランジットが47.5%減とトランジット消滅の流れが一段と進んでいることが分かる。

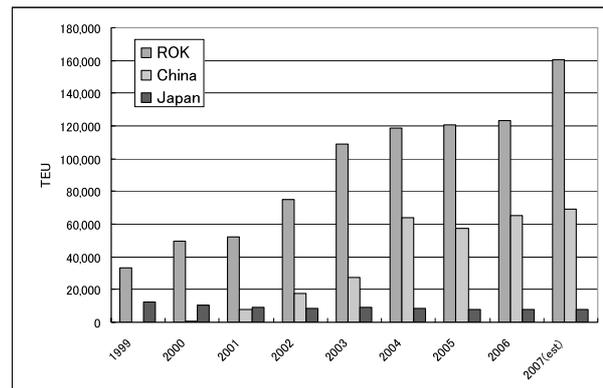
トランジット貨物が再びTSRに戻ってくる可能性はあるのだろうか。まず、ロシア側は従来のフィンランド・トランジットが最終仕向地をロシアとする「偽トランジット」であるとの否定的認識に立っており、補助金を出してまで奨励しようという考えは無くなった。ソ連時代と違って、通過料で外貨を稼ぐ必要も現在のロシアには無い。したがってトランジット料金を元の低水準へ戻す可能性は低い。2007年1月にトランジット料金のうち空コンテナ返却費などが若干引き下げられたが、適用される制約条件が厳しく、実質的値下げには繋がらなかった。欧州トランジットについては、今後海上運賃が大幅に上昇するような事態になれば、急を要する貨物が海上ルートからTSRへと戻る可能性は否定できないだろうが、各国の輸送業者は復活に懐疑的である。

貨物を方向別に見ると、東アジアからロシア・中央アジア向け輸出が多いため、2006年のW/B：E/Bの比率は82：18と偏りが激しい。そのためE/Bで空コンテナを返却せざるを得ず、全体の約30%が空コンテナ輸送となっている。

発着国別に見ると、2006年の場合、韓国63%、中国33%、日本4%と相変わらず韓国主導で日本の影は薄い。2007年上半期は韓国貨物が対前年比29.8%と顕著な伸びを見せた(図4)。

ただし、発着国別貨物量については二つの注意点がある。第一に、中国貨物の一部は、満洲里、綏芬河、二連浩特、阿拉山口などの鉄道国境を経て陸路シベリア鉄道に合流している。これらを加えると中国貨物は韓国貨物を上回っていると見られる⁴。第二に、一部の日本・中国貨物は釜山で積替えられ、韓国貨物と混載されてポストーチヌイへ輸送されており、明確な分類は不可能との見方もある。

(図4) ポストーチヌイ港取扱コンテナ貨物量の推移：発着国別



注：2005年まではVICSのみ。2006年はVICS+VSC。2007年は上半期の数字を元に筆者が推定。

5. 輸出入貨物飛躍の要因

輸出入貨物のTSR利用が急成長を続けている要因は何か。

好調なロシア経済：資源価格の高騰に支えられてロシア経済が活況を呈し、消費財、家電製品、自動車などに対する旺盛な輸入需要をもたらした。

直接投資：ロシア国内の投資環境も改善されつつあり、ロシア政府が外資優遇策を打ち出したこともあって、韓国企業の直接投資が活発になった⁵。現代自動車(タガンログ)、起亜自動車(イジェフスク)、双龍自動車(ナベレジヌイ・チェルヌイ)、LG電子(ルザ)などがロシア国内で現地生産を開始した。サムスン電子もカルーガ州への進出を発表した⁶。さらに、ウズベキスタンではGM大宇自動車現地生産を行っている。これらの生産工場の多くはノックダウン生産で、大量の生産部品を韓国から輸送するに当たってTSRが利用されている。

競合ルートの混雑と料金高騰：輸出入において代替ルートであるサンクトペテルブルク港が能力不足のため、増大する輸出入貨物に対応できない状態である⁷。フィンランド経由でロシアに入るルートもトラックが長蛇の列を成していると聞く。サンクトペテルブルク近郊にウスチ・ルガ新港が建設中であるが、完成の予定が立っていない。

⁴ロシア鉄道の資料によると、2006年の貨物量(空コンテナを含む)は、韓国発着が128,720TEU、中国発着が159,039TEUで、初めて中国が韓国を上回った。

⁵ロシア政府は外国の大手自動車メーカーを誘致するために、輸入部品の輸入税免税、「インダストリアル・アSEMBリー」という特別枠にリンクされた特恵待遇の適用、経済特区での登録に伴う風以上の優遇と特権、を打ち出した。(V・シュヴィトコ「ロシアの外国投資誘致政策 - 自動車部門を中心に - 」、ロシアNIS調査月報2006年11月号)

⁶朝鮮日報電子版、2007年8月20日付け。

⁷2007年4月現在、サンクトペテルブルク港荷揚げに課される追加料金は、\$400/20'、\$800/40'に跳ね上がる異常事態となっている。

(表2) 定期運行中のブロックトレイン (2007年7月)

目的地	出発地	列車数/週	所要日数	オペレーター	主な荷主
タガンログ	ポストーチヌイ	3	11	ロシアン・トロイカ社	現代自動車/ "TagAZ"
イジェフスク	ポストーチヌイ/ ナホトカ	7 - 8	9	ロシアン・トロイカ社 F.E.トランス社	起亜自動車/JSC "IzhAvto"
モスクワ	ポストーチヌイ	1	11 - 12	ロシアン・トロイカ社	不特定
サラガチ (ウズベキスタン)	ポストーチヌイ	2	14	トランスコンテナ社 /Unico Logistics	GM大宇自動車
ナベレジヌイ・ チェルヌイ	ポストーチヌイ/ ナホトカ	3	9-10	F.E.トランス社	双龍自動車/JSC "ZMA"

出所：関係者へのインタビューをもとに、筆者作成

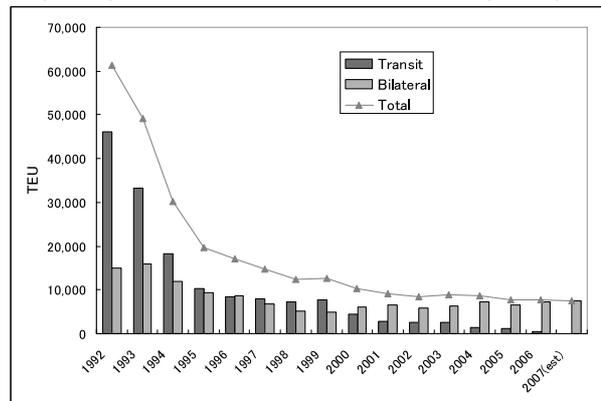
フィンランド・トランジットの消滅：2005年ごろまでフィンランド・トランジットでロシアに輸入されていた韓国製家電製品が、2006年のトランジット料金引き上げを受けて大部分が海上ルートへシフトしたが、一部は直接輸入されている。

ブロックトレイン運行サービスの向上：ロシアン・トロイカ社とトランスコンテナ社が設立され、ブロックトレイン運行サービスが向上した。ロシアン・トロイカ社はロシア鉄道と極東海運（FESCO）の対等出資により創設され、2005年3月に営業開始した。2006年の輸送実績は51,230TEUに達した。一方のトランスコンテナ社はロシア鉄道のコンテナ運行部門が独立した子会社で、2006年3月に設立された。さらに、F.E.トランス社も自動車工場向けにブロックトレインを運行している。特定の工場向けにブロックトレインを定期運行する方式は、「プロジェクト・カーゴ」と呼ばれている。

このほかにも、オペレーター各社は、ブロックトレインの新規ルート開設を検討し、試験運行を行っている。最近では、モスクワ西方のルザに工場を稼働したLG電子向けや、サンクトペテルブルクに工場建設中のGM工場向けブロックトレインが釜山発で試験運行された。

このように韓国系企業のロシアにおける現地生産ブームがTSRの利用を加速している。今後、TSRルートの競争力に影響すると考えられるのは、鉄道料金の値上げで価格競争力が弱まるケース、コンテナ貨車の供給不足などによる遅延が起こる時、あるいはサンクトペテルブルク港などの代替ルートが整備される場合であろう。

(図5) 日本港湾発着TSR貨物量の推移 (TEU)



出所：ナビックストラנסポート

注：日口間直航路を利用した実入り貨物のみ。2007年は上半期の実績を元に筆者が推定。

6. 出遅れた日本の利用

前述のように、TSRの輸出入貨物拡大を支えているのは韓国と中国であって、日本の影は薄い。日本発着貨物は低水準が続いており、2006年は7,637TEU（対前年比2.6%減）で2007年も同程度の水準で推移している（図5）。TSR貨物全体に占める日本のシェアは1999年の27%、2000年の17%に対し、2006年は4%と低下し続けてきた。これとは別に韓国港湾経由の日本貨物もかなりあると推定されるが実態は把握できていない⁹。

なぜ、韓国・中国のTSR利用は伸び、かつて1970年代にこのルートを開拓した日本は眠ったままなのか。TSRルート利用における日本と韓国の間が生じた大きな差の要因として次のような点が考えられる。

TSRルートに対する信頼度（イメージ）の違い：日本の荷主は一般に、1990年代初めに出来上がった「不安

⁹2007年7月26日、モスクワで開催されたトランスコンテナと近鉄エクスプレスの提携に関する発表会において、ロシア側関係者が述べたところによると、日口間では直接・間接あわせて年間約2万TEUの荷動きがある。

定で信頼できないロシアの鉄道」というシベリア鉄道のネガティブなイメージが払拭できていない。他方、不幸な時代を知らない韓国ではTSRへの信頼度が高い。

スピードに対する評価の違い：韓国企業はTSRによる輸送時間の短縮を高く評価し、少々コスト高でもTSRを利用しようという姿勢が見られるのに対し、多くの日本企業はスピードの価値に目覚めていない。日本企業でも松下電器産業のように、最新の商品をいち早く市場に送り込みたいとの意向からTSRルートを利用してきたところもある。

企業のロシア進出：韓国企業は家電製品や自動車部門でロシア市場へ積極的に進出している。さらに、韓国企業は自動車や家電など製造業分野における対口直接投資で日本より一歩先んじている。製造業だけでなく、ホテルや流通などサービス業でも韓国企業はロシア進出に積極的である。しかし最近では自動車製造分野などで日本企業のロシア進出が相次いで発表されている。海上輸送料金(Deep Seaレート)の差：一般に日本～欧州間海上輸送料金は、韓国～欧州や中国～欧州に比べて安い。日本においてTSRルートは海上輸送に比べてより割高となる。フィンランド向け海上運賃の場合、日本発と韓国発では約15%の開きがあるとされる。

コンテナ供給サービス：パイラテラル輸送にはロシア鉄道(現在ではトランスコンテナ社)のコンテナが利用できることになっているが、今まで日本国内にロシア鉄道のコンテナは殆ど供給されてこなかった。従って、中央アジア向け輸送において、中国船社のコンテナが利用可能な中国ルート(TCR)を利用するという話が聞かれた。しかし2007年後半から、ロシア側も日本にコンテナデポを設け、空コンテナを供給する計画が動き始めた。事態が好転するきっかけになることを期待したい。

日口間海上輸送部分の配船頻度：日口間直行航路の運航は貨物量が少ないことから、2002年1月より月3便から2便に減便された。配船頻度の減少と貨物量は鶏と卵の関係に喩えられるが、荷主は少なくともウィークリー配船を望んでいる。日本から中央アジア向け輸送においてTSRよりもTCRが好まれる要因の一つは配船頻度の差にある。TCRの出発地である中国の連雲港、天津、青島などへは日本港湾から高頻度の配船サービスがある。

このように日韓の違いを生んでいる要因を挙げてみる

と、徐々に差が埋まりつつあることが分かる。日本企業のロシア進出は急ピッチで進んでいる。日本企業の間でもスピードに対する評価が高まりつつある。ロシアのオペレーターによるコンテナ供給も動き出した。日口間配船頻度の少なさは釜山経由で補われている。心理的イメージの問題などはトライアルの積み重ねで克服可能であろう。

貿易面に眼を向けると、近年、日本の対ロシア貿易は著しく増加しており、2006年の貿易総額は前年比28.4%増の137億2,318万ドルと過去最高を記録した。特に日本からの輸出が57.5%増加して初めて輸入を上回った。

また、日韓両国の対口輸出を比較すると、2002年までは韓国からロシアへの輸出が日本からロシアへの輸出を上回っていたが、2003年に日本が韓国を抜き、2006年には36%上回った。

日本からの主な輸出品目は自動車などの輸送機器(76%)、一般機械(10%)、電気機器(5%)と機械類が占める。輸入品目は金属(39%)、石油・石油製品(17%)、魚介(15%)、木材(13%)、石炭(11%)と資源産品が多い。拡大する貿易、特に日本からの輸出の一部がTSRルートを利用しても不思議ではない。

7. “シベリア・ランドブリッジ”の第2幕へ向けて

このような状況の変化を反映して、TSRルートに日本の貨物が戻ってくるのではないかと大きな期待が両国の関係者の間に沸き起こっている。

ロシア側が起爆剤として期待しているのはトヨタ自動車などロシアで現地生産を計画している日本の自動車メーカーの部品輸送である。その成功モデルとされているのが2002年に黒海沿岸のタガンログでノックダウン生産を開始した韓国・現代自動車である。現代自動車は年間5万台をタガンログで生産しているが、韓国からの部品輸送にTSRルートと海上ルートを併用しており、両ルートを競わせると同時にリスクにも対応している。

TSRルートは蔚山からポストーチヌイ経由でタガンログまで約23日で輸送している。海上部分をFESCO、鉄道部分をロシアン・トロイカ社が担当しており、FESCO所有のコンテナ及びトロイカのコンテナ貨車を優先的に供給している。また、通関面でもタガンログ向け列車全体を一括通関するなどの便宜が図られている。

海上ルートはCMA・CGM社が担当しており、釜山からコンスタンツァ経由、フィーダー船に積替えてタガンログまで輸送している。当初は40日を要したが、船社の努力で30日程度まで短縮された模様である。両ルートの競争の成果とみられる。

(表3) 近鉄エクスプレスとTC(トランスコンテナ)の日本市場開拓戦略

<p>1) 仕向地：ロシア、CIS、及び東欧の一部</p> <p>2) ターゲット：ロシア・CIS地域で現地生産を行うか製品を輸出する日系企業</p> <p>3) 輸送日数：25日前後</p> <p>4) コスト：海上ルートと同じ程度で競争力を有する</p> <p>5) サービス：定時輸送によるOn-time Delivery</p> <p><u>具体的施策</u></p> <p>1) 専従窓口の設置：東京・芝浦にTC(トランスコンテナ)センター</p> <p>2) TCセンターにTC社のロシア人社員を配置</p> <p>3) コンテナ手配：横浜、名古屋、神戸にTC社のコンテナを常備し、上組が管理を行う</p> <p>4) 海上サービス：ウィークリー・サービスを確保するため、当面は釜山経由を利用するが、貨物量が増加すればタッチダウン方式を進める方針</p>

輸送コストに関しては一定量の積荷を保証した上で長期契約の特別割引が適用されているため、海上ルートとTSRルートで殆ど差が無いと言われている。荷主側のTSRルートに対する評価は、目立った遅れやトラブルは無いとしながらも、過去の例から季節的遅れや値上げに対する不安があり、海上ルートとの併用は不可欠と考えている。

同じく現代自動車グループの起亜自動車も内陸のイジェフスクで生産を開始し、こちらは専らTSRルートで部品を輸送している。

2005年10月、ソウルで開催されたシベリア横断鉄道調整評議会(CCTT)年次総会において、ロシア側関係者は現代自動車プロジェクトの成功を誇らしげに紹介した⁹。タガンログ向けブロックトレインの運行においては、スピードアップ(120km/時)のために特殊なワゴンを利用し、赤信号を青信号に変え、通関を列車単位で行うなど簡素化に成功したという。

現代自動車向け部品輸送を軌道に乗せたロシア鉄道が、次の標的としているのが2007年末にサンクトペテルブルクで現地生産を予定しているトヨタ自動車である。2005年のソウルの会議では、トヨタ自動車のTSRルート誘致を、日政府間会議で通商問題として提起するつもりだと述べた。

さらに、ロシア側は、トヨタがTSRを利用するならば、ルートの信頼性が高まり、他の日本企業の利用にも弾みがつくのではないかとの大いなる期待を抱いている。事実、日産自動車、スズキ自動車も2009年にサンクトペテルブルクで乗用車生産を開始する計画である。

ロシア側の働きかけを受けて、日本の輸送業界も動き始めた。2007年7月26日、国際物流大手の近鉄エクスプレスはロシア鉄道の子会社トランスコンテナ社と日本のコンテナ輸送販売総代理店としての提携に調印した¹⁰。両社はトランスコンテナ社所有のコンテナ用デポを国内3港(横浜、名古屋、神戸)に設置し、日本の荷主に貸し出す。日本からポストチヌイ向け配船サービスとブロックトレインの運行を接続してロシア西部主要都市向けの複合一貫輸送サービスを行う予定だ。また、三井物産もロシアン・トロイカ社と同様の提携を進める方針である¹¹。

トヨタ自動車はサンクトペテルブルク工場で、ロシア市場での主力車種である「カムリ」を当面2万台生産する予定であるが、2009年夏には倍の4万台に拡大する計画である。既に2006年夏から数回のTSRを利用したトライアル輸送が行われている。2007年12月の生産開始時は海上ルートを利用し、サンクトペテルブルク港揚げで生産部品を輸送する予定だが、トライアルをさらに重ね、輸送品質面での確認が得られ、さらにコストなどの課題がクリアされれば、スピード面で有利なTSRルートの利用も考えるとしている。

日本からサンクトペテルブルクへの輸送を考えた場合、輸送日数に関してはTSRルート(約25日)が海上ルート(約40日)よりも短い。さらに、最近のテストでは更なるスピードアップの可能性が示されている。2007年4-5月、サンクトペテルブルクに進出を計画しているGMが、韓国フォワードの主導でGM大宇自動車の部品を詰めたコンテナを韓国からTSRルートで試験輸送した。このテストでは釜

⁹ 辻久子「シベリア横断鉄道調整評議会第14回年次総会報告」、ERINA REPORT Vol. 68、2006年3月

¹⁰ 『日本経済新聞』2007年7月23日、『日経産業新聞』2007年7月27日、『日本海時新聞』2007年7月27日、8月28日

¹¹ 『日本経済新聞』2007年7月20日

山からサンクトペテルブルクまで15日間で到着したと言われている。これは日本から釜山経由でも20日程度、直行航路ができればさらに数日短縮できる可能性があることを示している¹²。

8．TSRルートの課題と日本企業の戦略

日口の物流サービスの枠組みは整備され、貨物が集まるのを待つ状況になった。ロシア西部への輸送に日本企業がTSRルートを利用する場合、いくつかの中長期的課題が残されている。

価格競争力：日本からモスクワ・サンクトペテルブルクまでの料金を比較した場合、TSRルートの料金は今なお海上ルートよりも若干高いと言われている。さらに、過去にロシア鉄道は頻繁に値上げを行ってきたという悪名高い歴史がある。今後も値上げを繰り返すようだと日本の顧客を引き寄せることは困難となる。

技術的課題：試験輸送を行った企業から、鉄道輸送中の振動による貨物の破損が報告されている。防振輸送や梱包に関する技術の確立が必要である。この問題に関して、日口間技術協力も考えられる。

中小荷主向けサービス：韓国の自動車メーカーを対象として発展してきたプロジェクト・カーゴ方式には幾つかの問題がある。まず、自動車メーカーの部品輸送量は部品の国内調達比率が高まるのに伴い減少すると考えられる。二番目に1社でブロックトレインを編成するだけのボリュームを持たない中小荷主が対象から外されている。中小荷主の貨物を集めてブロックトレインを編成し、かつ効率的に通関を済ます工夫が求められる。その役目を担う日本のフォワーダーや商社への期待は大きい。

日口間航路の配船頻度：現行の月2便という配船頻度は荷主に受け入れられない。近鉄エクスプレスは韓国港湾経由を考えているようだが、スピードメリットを生かすためには日本からの直航船が少なくとも毎週、出来れば週2便配船されることが望まれる。

港湾の取扱能力：ロシアで一番近代的といわれるポストーチヌイ港も最近取扱能力の不足がささやかれている。既に新ターミナルの用地は手配済みとされているが、開発計画が具体化することが望まれよう。同様にTSRの競合ルートであるサンクトペテルブルク港の近代化・拡張も急がれるところだ。



¹²2007年9月7日、東京で開催された近鉄エクスプレス物流セミナーにおけるトランスコンテナの発表に基づく。

The Curtain Rises on Act Two of the “Siberian Land Bridge”

(Abstract)

Hisako Tsuji, Researcher

Research Division, Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA)

The Trans-Siberian Railway (TSR) route for transporting containers between East Asia and Russia, Europe and Central Asia, utilizing the TSR and marine transport routes, has recently been holding center stage in Japan. From the spring of 2007 onwards, special reports have proliferated, not only in specialist publications for logistics and in the economic press, but also in the press generally. Forming the backdrop is the ever-increasing transportation of components to local sites of production with the booming movement into the Russian market by Japanese enterprises.

In 2006 the volume of international container trade handled by VICS and VSC (loaded containers) was 197,952 TEU, and including empty containers was 284,295 TEU.

Import and export cargo has grown consistently since 2000. The figures for 2006 were: imports into Russia of 138,258 TEU, exports out of Russia of 32,159 TEU, and cargo to Central Asia of 20,882 TEU, which increased 12.1-fold, 5.2-fold, and 2.1-fold, respectively, on the figures for 1998. Factors in the increase in import and export cargo include: the strong trade with Russia; the expansion of direct investment into Russia with ROK companies forming the core; the improvement in block train services; and the congestion on alternative routes, such as via the Port of Saint Petersburg and the Finland cross-border route.

Meanwhile for transit freight the changes have been intense, and although sharply increasing from 1999 to 2003, it declined dramatically thereafter. The competition of alternative routes can be given as a contributing factor to this turn-about.

In January 2006 as a result of the sharp hike in transit fees, the TSR couldn't match the level for the cost of transport from Busan to Finland on the Deep Sea route, and the transport of household electrical appliances and the like to Finland from the ROK and China has for the most part shifted over to the Deep Sea route. As a result, the transit cargo volume for 2006 fell dramatically to 6,292 TEU (a decrease of 90.2% on the previous year). The proportion of

total cargo in loaded containers for which transit accounted shrank to a mere 3.2%. Consequently the cargo bound for Europe has vanished, and the former moniker of “Land Bridge” has fallen out of step with reality.

Taking a look at the movements in cargo for the first half of 2007, it can be seen that overall volume saw an increase of 20.6% on the previous year, and within that imports and exports increased by 22.8%, transit underwent a decrease of 47.5%, and the downward trend for transit has gone to a new level.

If we look at the country of origin and destination, for 2006 this was 63% for the ROK, 33% for China and 4% for Japan, with the ROK as ever in the lead and with Japan all but invisible. Cargo from the ROK for the first half of 2007 has shown a pronounced growth of 29.8% on the preceding year.

What are the factors behind the continuing rapid growth in TSR use for import and export cargo?

- 1) *The strong Russian economy*: The Russian economy is booming, and has brought a voracious demand for imports, such as consumer goods, household electrical appliances and cars.
- 2) *Direct investment*: Direct investment by ROK businesses is moving apace. The Hyundai Motor Company (in Taganrog), Kia Motors Corporation (in Izhevsk), the SsangYong Motor Company (in Naberezhnye Chelny) and LG Electronics (in Ruza), amongst others, have commenced local production. In addition, GM Daewoo is manufacturing locally in Uzbekistan. Most of these production plants use knock-down production, with the TSR being used for the delivery of mass-produced components from the ROK.
- 3) *Congestion on competing routes*: As the Port of Saint Petersburg, an alternative route for imports and exports, is lacking in facilities, it is unable to respond to the increasing demand for import and

Block Trains in Regular Operation (July 2007)

Destination	Origin	Trains per week	Days taken	Operator(s)	Major Consignor(s)
Taganrog	Vostochny	3	11	Russian Troika	Hyundai Motor Co. / “TagAZ”
Izhevsk	Vostochny / Nahkodka	7-8	9	Russian Troika F.E. Trans	Kia Motors Corp. / OJSC “IzhAvto”
Moscow	Vostochny	1	11-12	Russian Troika	not specified
Sarygash (for Uzbekistan)	Vostochny	2	14	TransContainer / Unico Logistics	GM Daewoo
Naberezhnye Chelny	Vostochny / Nahkodka	3	9-10	F.E. Trans	SsangYong Motor Co. / OJSC “ZMA”

export cargo. One hears that the route into Russia via Finland has long, snaking lines of trucks. A new port at Ust-Luga, in the environs of Saint Petersburg, is under construction, although its completion has not been scheduled.

4) *The reduction in Finland transit:* Of the ROK-manufactured household electrical appliances which entered Russia via Finland transit, most shifted to the Deep Sea route following the 2006 hike in transit fees, while the remaining portion was imported directly.

5) *The improvement in block train services:* The companies Russian Troika and TransContainer were established and the block train services improved.

The support for the expansion of the import and export cargo on the TSR is from the ROK and China, and Japan is all but invisible. The low level of cargo originating in or destined for Japan continues, and in 2006 was 7,637 TEU (a decrease of 2.6% on the previous year), and is set for a comparable level in 2007. Japan's share of the total TSR cargo was 27% in 1999, as against 17% in 2000, and has continued falling, down to 4% in 2006.

The advance into Russia by Japanese companies, however, is moving ahead at a frenzied pace. Even among Japanese companies the prizing of speed is continuing to gain ground. Moves are also underway for the provision of containers by Russian operators. The low-frequency of shipping services between Japan and Russia is being compensated for by services via Busan. The problems of negative perceptions, etc., could be overcome with repeated trial service-runs.

Reflecting these changes in the situation, a great expectation that Japanese cargo would return to the TSR surged up between the interested parties in both countries.

What the Russian side is hoping for is that the transport of components from Japanese car manufacturers to local production sites in Russia being planned by the likes of Toyota will act as a "priming charge". The successful model for this is the ROK's Hyundai Motor Company which commenced knock-down production in 2002 in Taganrog on the Black Sea coast. The Hyundai Motor Company produces 50,000 vehicles annually in its local production in Taganrog, but ships components from the ROK simultaneously on the TSR route and the Deep Sea route, and along with pitching the two routes into competition, is also helping it to offset its risks.

In a similar fashion to the Hyundai Motor Company, the Kia Motors Corporation has commenced local production in Izhevsk, situated in the Russian interior, and uses the TSR route alone for the transport of its components.

Russian Railways, which is on track with the transport of components to the Hyundai Motor Company, has as its next objective the Toyota Motor Corporation, which is planning local production in Saint Petersburg at the end of 2007.

Moreover, if Toyota utilizes the TSR, confidence in the route will grow and the Russian side has the great hope that use of the route by other Japanese companies will be boosted. In fact, the Nissan Motor Company and the Suzuki

Motor Corporation also have plans to start local production of passenger cars in Saint Petersburg in 2009.

Under the influence of the Russian side, the wheels of the Japanese transport industry too have begun to turn. On 26 July 2007, the major international distributor Kintetsu World Express inked a tie-up with the Russian Railways' subsidiary TransContainer as a Japanese container transport sales agency. Both companies will establish depots for containers owned by TransContainer in three Japanese ports (Yokohama, Nagoya and Kobe) and lease them to Japanese consignors. A multimodal transport service is planned, providing services to the major cities of western Russia via the linking of shipping services from Japan to Vostochny with block train services. Furthermore, Mitsui & Co. is also moving toward a similar tie-up with Russian Troika.

If one considers transport from Japan to Saint Petersburg, in terms of the number of days taken for transport the TSR route (approximately 25 days) is even shorter than the Deep Sea route (approximately 40 days). In addition, in recent tests the possibility of a further speeding up has been demonstrated. In April and May of 2007, GM, which is planning to set up shop in Saint Petersburg, at the initiative of an ROK forwarding company undertook the test transport from the ROK on the TSR route of containers loaded with GM Daewoo car components. The test transport is said to have taken 15 days to arrive in Saint Petersburg from Busan. This would be 20 days from Japan via Busan, and suggests that if there were a direct shipping service there is potential for shaving an additional number of days off that.

The framework for Japan-Russia distribution services has been put in place and the situation is now one of waiting for the cargo to come together. If Japanese businesses are to utilize the TSR route for transportation to western Russia, several medium- to long-term problems will remain.

1) *Price competitiveness:* If fees to Moscow and Saint Petersburg from Japan are compared, it is widely held that the fees for the TSR route are even now somewhat higher than those for the Deep Sea route. Moreover, Russian Railways has a notorious track-record of frequent hikes in fees in the past. In the future, if there are such repeated price rises, it will become difficult to attract Japanese clients.

2) *Technical problems:* There have been reports from the companies carrying out test transport runs of damage to cargo from vibration during TSR transport. There is a need to establish technology concerning vibration-dampening transport and packaging. There could be technical cooperation between Japan and Russia regarding this problem.

3) *Service for small and medium-sized consignors:* There are a number of problems with the Project Cargo formula developed with ROK automobile manufacturers in mind. Firstly, it is considered that the volume of car-makers' components transported decreases as the local supply of the components increases. Secondly, as single companies, small and medium-sized consignors have insufficient volume to make up their own

block trains and are left out in the cold. There is a requirement for the making up of block trains bringing together the cargo from small and medium-sized consignors and for devising a means for efficiently clearing customs. The expectation is high for Japanese forwarders and trading companies to take on that role.

4) *The frequency of shipping services between Japan and Russia:* The current frequency of two services per month is unacceptable to consignors. Kintetsu World Express is contemplating services via ROK ports, but it is hoped that in order to extract the fullest benefit out of the advantage of

speed the number of direct services from Japan would be two per week at the very least.

5) *The handling capacity of ports:* Recently murmurings can be heard about the lack of handling capacity at Vostochny, said to be Russia's most modern port. The site for the new terminal has already been arranged, but the concrete formulation of a development plan is hoped for. In a similarly fashion the modernization and expansion of the Port of Saint Petersburg—competing with the TSR route—are also at the point of being hastened.

会議・視察報告

延辺朝鮮族自治州訪問記

延吉・図們・琿春

ERINA調査研究部研究主任 三村光弘

2007年6月24日～6月30日、中国・吉林省の延辺朝鮮族自治州を訪れた。今回は、延辺大学との学术交流と図們市、琿春市の各政府（市役所）に対するインタビューが目的であった。

延辺大学訪問

延辺大学は、自治州政府の所在地、延吉市にある、吉林省南部随一の大学である。民族自治地方にある、民族語（延辺大学の場合は朝鮮語）や民族の歴史などを教える大学としても知られている。教職員の過半数が朝鮮族なので、大学の中では、朝鮮語を聞くことも珍しくない。また、朝鮮語を教えるコースには、韓国や北朝鮮との経済交流のために朝鮮語を習得しようとする漢族をはじめとする朝鮮族以外の学生も多いとのことであった。

今回は延辺大学の機構のうち、人文社会科学院、東北亜研究院、経済管理学院を訪問した。筆者の専門が朝鮮法や朝鮮経済、北東アジア経済協力であることもあり、話題の中心は北東アジアの経済交流における中国東北地方、特に延辺地方の発展可能性や中朝経済協力についてであった。

六カ国協議の進展などで、北東アジアの国際関係が激変しようとしている現在、その「現場」の一つである延辺では、自らの置かれた地理的環境をどのように地域の発展に生かすか、ということが重要な研究課題として浮上しているようであった。その点で、ERINAの活動は大変注目されており、今後の研究協力の強化についても期待が寄せられた。

鉄道の街 図們

次に訪れたのは、図們であった。図們では図們市商務局を訪問し、最近の図們市の外国投資の状況や貿易状況についてのヒアリングを行った。貿易に関しては、2004～06年は輸出入合わせて1億ドル以上に達しており、北朝鮮との貿易が比較的多いとのことであった。中朝貿易は中国の輸出が穀物、石炭、コークス、織物、輸入が鉄精鉱、銑鉄、水産物とのことであった。外資企業は47進出しており、その大多数が韓国、日本企業は2社、アメリカ企業が1社、北朝鮮企業が1社（食堂）とのことであった。

後述する琿春が、開発区の設置など経済開発が相対的に進んでいるのに対して、図們市は中朝国境にありながらも、現在はそれほど目立たない存在である。しかし、図們市としては、朝鮮半島の東海岸に接続する鉄道を持っているのは、図們だけであるので、今後大量の物流を必要とする経済交流が行われるときには、鉄道の街である図們的重要性が再浮上すると考えている、とのことであった。実際に、図們は旧満州時代には長春、牡丹江、羅津、清津方面の列車が行き交う大ジャンクションであった。現在でも都市面積に占める鉄道用地の比率は高く、鉄道輸送需要増加に対する期待は大きい。

北東アジアのアーヘン 琿春

次に訪れたのは、中国・北朝鮮・ロシアの3国国境に接する琿春市であった。琿春市は、延辺朝鮮族自治州唯一の国家級経済開発区を持つ都市であり、吉林省が推進している海への道（ロシアに対しては「路港関一体化」、北朝鮮に対しては「路港区一体化」という名前でプロジェクトを行っている）の出口にあたる街である。

琿春の街は、ここ数年で市街地の改修が進んでおり、今回の訪問中にも市内の道路に中央分離帯を作り、植林を行う作業が進んでいた。繊維産業の他に、最近では中密度繊維板（MDF）の生産や家具の製造などが急成長しているとのことであった。また、鉱業も成長しており、金や銅の鉱山、炭坑が好調で、現地とれる石炭で発電（大唐国際発電系列の発電所がある）を行っているとのことであった。

琿春は、北朝鮮とロシアに隣接しているという地理的条件から、写真1と写真2のように、市内のバスターミナルにもロシアのスラビヤンカ、ウスリースク、北朝鮮の羅先に向かう国際バスも発着している。1日に各2本ずつと本数は少ないが、今後北東アジアの経済交流が活発になれば、ヒトの動きも活発になり、オランダ、ベルギー国境に接するドイツのアーヘンのように国境を超えて日常生活が営まれる街になるのではないかと期待される。



写真1 琿春バスターミナルの国際バス切符売り場



写真4 防川の展望台からハサン駅を望む



写真2 琿春バスターミナルの時刻表

中・朝・ロシア三国国境地帯 防川

琿春市を訪れた後、中国、北朝鮮、ロシアの国境地帯である防川を訪れた。北東アジアのあちこちを訪問してきたが、防川を訪れたのはこれが初めてであった。

防川の展望台から、図們江河口を望む（写真3）。あいにくの天気で霧が出ており日本海は見えなかった。北朝鮮とロシアを結ぶ鉄道橋がすぐ目の前に見えた。左側には、ロシアの国境駅であるハサン駅が見える（写真4）。



写真3 右側が中朝国境の図們江、中央の建物の右下が中国

この風景を見て、吉林省がなぜロシアと北朝鮮との国境地帯の経済交流を強化し、日本海への出口を作ろうとしているのが再確認できた。このルートは新しい北東アジアの交流のための出口であるとともに、北朝鮮側の出口である羅津港は、旧満州時代に実際に経済交流が行われた場所である。羅津港へは、敦賀港と新潟港から客船が往来していた。

実際にこれらのルートが活発に動き出した場合、中国の南北を結ぶルートの他に重要なルートとなるのは日本と中国を結ぶルートとなる。現在は、日朝関係が緊張しているため、日本から北朝鮮経由での中国・東北地方への物流ルートについて真剣に論じられてはいないが、今後北東アジアをめぐる国際情勢が大きく変化した場合、この地域は日本にとって戦略上きわめて重要な地域となる。

今回、防川を訪問して、北東アジアにおける経済交流の活発化は、単なる夢物語ではなく、近い将来必ず起こりうる当然の動きであることを感じた。

北朝鮮出張記

ERINA調査研究部研究主任 三村光弘

2007年7月19日～8月4日の間、北朝鮮を訪問した。今回は、平壤と江原道の元山、侍中湖、安辺郡および白頭山を訪問した。

新潟発ウラジオストク経由平壤航路

7月19日、新潟からウラジオストク経由で平壤に向かう。このルートは、日本から北朝鮮に向かうルート（大きく分けて北京経由、瀋陽経由、ウラジオストク経由がある）の中で、所要時間が最も短いルートである。新潟を毎週木曜日の15時50分に出発すると、ウラジオストクに19時30分に到着し、1時間10分の待ち時間の後、20時40分にウラジオストクを出発し、平壤には20時20分（いずれも現地時間）に到着する。合計所要時間が4時間30分と、非常に楽なルートだ。北朝鮮のビザは、事前に朝鮮総連系の中外旅行社に申請すると、ナホトカ総領事館からのビザ配達サービスを受けられる。ただし現在のところ、日本国籍保持者のビザ配達サービスの利用は、書類の郵送時間などの事務的な都合により、出発のかなり前に申請が必要であるなど、かなり難しくなっている。

新潟空港には、出発の1時間10分前に到着した。チェックイン締切は出発の40分前なので、30分ほど余裕がある。チケットとパスポートを見せて、荷物のセキュリティチェックを受ける。普通はそのままチェックインカウンターでチェックインを行うのだが、毎週木曜日のウラジオストク行きチェックイン時には、税関職員が北朝鮮に向けて出国する乗客のみを抽出して荷物検査を行うことになっている。そのため、平壤まで行くと申告した旅客は、臨時に開設された税関検査台で荷物検査を受けることになる。この税関検査については、合法的なものなので、拒否すると荷物を国外に搬出できなくなる。なぜ北朝鮮に行く旅客に対してのみ、このような検査をするのか質問したところ「国策である」との返答があった。検査自体はそれほど時間がかかるわけでもなく（10分ほど）、段ボール箱の再梱包の手際もよく、係官の対応も親切であったが、あまり実効性のある検査でもない（税関検査の際が終わった後、2階に上がれば行動は監視されない。また、新潟～ウラジオストク～平壤、関西～瀋陽～平壤以外のルートではこのような検査を行わない）ので、北朝鮮に行く旅行者に対しての国の不快感を伝えるための手段であるという印象を与える結果となっていたのが残念であった。

税関検査を終えた後、チェックインを行う。平壤までスルーチェックインが可能である。チェックインを終えたら、もう出発の45分前であった。2階の出国検査場へと向かう。ここでの検査は通常通りである。出国の確認を受けて、3階の出国待合室へと向かうと、すぐに搭乗が始まった。

ウラジオストク行きの飛行機は、ウラジオストク航空のツポレフ154-M型機であった。以前は、新型機であるツポレフ204機が就航していたのだが、いつの間にか旧型機に戻っていた。この日乗った機体は、以前は中国の航空会社で使われていたようで、機内設備の説明に漢字が残っていた。出発までの間、冷気を送り込む装置が付いていないので、機内は蒸し風呂状態であった。

新潟からウラジオストクまでは1時間40分、空中にいるのは1時間20分ほどである。途中、簡単な機内食（といっても、ビールやワインのおつまみ程度）が出る。提供されるビールやワインは割合美味しい。このあたりはヨーロッパの航空会社だと思う。到着後、タラップで飛行機を降りる。到着しても乗客が通路に殺到しないところがロシアのいいところだ。韓国の市内バスの中古とおぼしきバスに乗り、ターミナルに向かう。ターミナルの1階から、2階のトランジットルームに上がる階段の踊り場で、乗り継ぎ手続を行う。この日、新潟から平壤へ向かう乗客は、私を含めて3人であった。

トランジットルーム（というか搭乗待合室）には、ウラジオストクから平壤に向かう乗客がすでに集まっていた。そのほとんどが北朝鮮の人々だ。出発時刻よりもずいぶん前に搭乗開始のアナウンスがあり、韓国製のバスで飛行機に向かう。ウラジオストクから先は、高麗航空のツポレフ134型機である。この飛行機も駐機中に冷風を送る機械が付いていないので暑い。ウラジオストクの気温はそれほど高くなかった。我慢できないほどではなかった。機内で北朝鮮のビザを受け取り、出発を待つ。結局、定刻よりも30分ほど早く出発した。

ウラジオストクから平壤までは、所要時間1時間40分、途中ハンバーガーの機内食が配られた。日の長い時期なので、夕暮れの中を飛行機は飛んでいく。日本海（東海）沿岸を咸興あたりまで飛び、内陸部へと入っていく。読書をしているうちに飛行機は、北倉の火力発電所を左に見て高度を下げていく。しばらくして、平壤の順安国際空港に着陸した。順安空港は、滑走路からターミナルが離れているので、着陸後10分ほど地上を走る。駐機場に到着後、タラップで飛行機を降りる。日本製のバスでターミナルに向かう。

元山、侍中湖、安辺郡泉三協同農場見学

今回の滞在中、1泊2日で江原道を訪問する機会があった。訪問したのは、元山市、侍中湖（通川郡）、安辺郡にある泉三協同農場であった。7月22日の朝、平壤のホテルを出発する。日曜日は一般車両の通行が制限されているので、道路は空いており、歩行者や自転車が車道にも出てきている。道路が空いているからといってスピードを出しすぎると危険である。平壤市内から、開城へ向かう高速道路を通り、元山へ向かう高速道路へと分岐する。東明王陵へ向かう道路が分岐するところまではアスファルト舗装だが、それ以降は元山までコンクリート舗装の道が続く。途中、新坪休憩所で休憩して、元山に向かう。元山の手前で、1つのトンネルが工事中であったため、トンネル手前で少し停車してから、工事中のトンネルを通行させてもらった。現場では、湧水が道路に落ちないように二重壁の工事をしていた。人民軍の若い兵士たちが整然と作業にあたっていた。軍が国民生活に直接サービスする北朝鮮の現状を見ることができた瞬間であった。



写真1 元山市内を走る自転車



写真2 元山市内の簡易売店（屋台）

昼食を取るために元山市内の松濤園ホテルに向かう。このホテルは万景峰 - 92号が着岸する元山港にほど近いところにある。市内では、写真1のように、他の地方都市と同じく日本製の中古自転車が多く見られた。舞鶴から積み出

されたものが多いのか、その多くは京都周辺の防犯登録のシールが貼られたものが多かった。市内には、写真2のような簡易売店も多く見られた。また、真新しい看板の食堂がいくつかできているのも見かけた。

昼食後、宿舎の侍中湖ホテルに向かう。侍中湖は元山と金剛山のほぼ中間に位置する名勝地である。湖と海水浴場があるリゾート地で、平壤の高麗ホテルの支店がある。ホテルにチェックイン後、海水浴に向かった。海水浴場には、写真3のように、日本で言えば海の家にあたるような食堂や脱衣室を備えた建物があり、設備は割合よかった。ただし、ここでの支払いはそれほど高くはないものの外貨であり、お金のある人でないと来れないのではないかと思った。お客は多かったが、中国人など外国人よりは国内の人々が多かった。



写真3 侍中湖海水浴場の海の家でくつろぐ人々



写真4 河原に植えられたトウモロコシ

翌朝、ホテルを出発し安辺郡泉三協同農場へと向かった。途中、農村地帯を通ったが、米作とトウモロコシ作が主体であった。畦道や水田の周辺には大豆が多く植えられていた。写真4はその途中で見た河原に植えられたトウモロコシである。

協同農場は、モデル農場とのことで、田畑は整然としており、協同農場の中心部はコンクリート舗装されていた。農場員の住宅を見せてもらったが、メタンガス発生装置が

あり、オンドルを使用する秋から春を除いては、炊事にメタンガスを利用しているとのことであった。自留地にはキュウリやナス、唐辛子が植えられており、家の横には家畜小屋があり、ウサギやイヌ、ブタを飼っていた。これらはすべて個人の収入になるとのことであった。協同農場では、粗放式養殖方法を用いた内水面養殖が実施されていた。用水路には、アヒルが数多く放流されており、タンパク源の確保に力が入れている様子であった。



写真5 泉三協同農場の一風景



写真6 泉三協同農場の用水路で見かけたアヒル

泉三協同農場を出発し、元山の松濤園ホテルで昼食を取った後、平壤に向かった。今回は工事中のトンネルを通らずに、峠道を通った。峠道は舗装されておらず、トンネルを通れば5分のところ、45分を所要した。非舗装道路ではあるが、それなりに手が入っていた。



写真7 平壤～元山高速道路に並行する国道の峠道



写真8 平壤326電線工場の捲取機（日本製）

平壤市内での工場見学 - 326電線工場と船橋編織工場

今回の滞在中、平壤市内で2つの工場を見学する機会があった。最初に訪問したのは、平川区域にある「326電線工場」である。この工場は北朝鮮随一の電線工場であり、各種電線および通信ケーブルを生産している。韓国からの経済考察団も訪問するなど、モデル工場の要素の強い工場である。

工場内の設備は、写真8のように古いもの（1970年代）は日本製、1980年代は台湾製、1990年代以降は中国製の設備が多かった。冷却器や捲き取り機など、日本製の機械が現役で使われているラインも多かった。被覆電線の被覆部分は、プラスチックを国内で生産していないためか、中国の会社の名前が書かれた袋に入れられていた。モデル工場のせいか、美術大学の学生が工場内で設備を写生していた。

平壤市内ではあまり自転車を見かけなかったが、工場内には、自転車置き場が設けられており、かなりの数の自転車が駐車されていた。案内人に聞くと、平壤市内では自転車の運転に関する規定が厳しく、特に市内中心部では押して歩かなければならない区間が多いので、乗らない人が多いとのことだった。

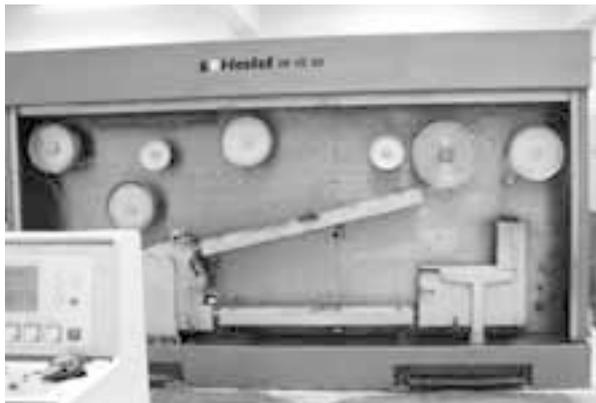


写真9 平壤326電線工場の設備



写真12 同織機の銘板（日本製）



写真10 平壤326電線工場の自転車置き場

この工場では、糸からメリヤス生地を織り、染色を施すものは施し、切断、縫製までを行っている。ランニングやアンダーシャツなどを生産している。工場内に掲げられていた日課表によると、この工場は、8時30分出勤、9時～12時30分まで午前中の作業、12時30分～13時30分まで昼食、13時30分～18時まで午後の作業、18時～18時30分まで一日の生産・財政総括、18時30分退勤というスケジュールであった。

次に訪問したのは、東平壤地区にある船橋編織工場であった。この工場は、平壤市民にメリヤス製の下着などを中心に供給するための軽工業工場として運営されているということであった。この工場の設備も古いもの（～1970年代後半）は日本製、それ以降のものは台湾製や中国製のものが多かった。メリヤスを織る織機は、日本製の設備が健在であった。



写真13 船橋編織工場の日課表



写真11 船橋編織工場の織機



写真14 同工場の国内向け縫製生産現場

実際に縫製の生産ラインを見せてもらった。国内向け生

産ラインも輸出向け生産ラインもともに整然と設備が並び、従業員がきびきびと縫製を行っていく。国内向け生産ラインは、何フロアかに分かれていた。従業員はフロアごとに同じシャツを着て作業をしている。輸出向け生産ラインが他と違うのは、生産を促すためか、音楽が流れていたことだった。



写真15 同工場の輸出向け委託加工縫製生産現場



写真16 同工場の職員表彰（労力革新者）

工場の中に、工場の歴史や生産品を展示している部屋があった。見学者に説明するための設備である。そこには、優秀職員（労力革新者）として各職場から選抜された人々が写真とともに紹介されていた。北朝鮮では、このような他の模範となる働きをした人々に対して、「政治道徳的刺激」を与え、それに必ず「物質的刺激」が伴うようにしているとの説明がなされている。1990年代に北朝鮮で流行した「口笛」という恋愛を歌った歌では、主人公の男性が「革新者」に選ばれ、その印の花束を好意を寄せる女性に見せれば、彼女の心をつかむことができるのではないか、という内容の歌詞があるが、各工場に掲示されている労力革新者の数は、それほど多くはなく、実際には、労力革新者になるためには相当の努力をしなければならないように感じた。その分、その名誉は大きく、各班やラインでの競争を通じて、努力を重ねているように感じた。

人民経済大学訪問

滞在中、平壤市にある人民経済大学を訪問する機会を得た。人民経済大学は、一般の大学とは異なり、国家機関に働く公務員の再教育を主に担当する教育機関である。教育を受けた人たちはすぐさま現場に投入されることとなる。そのため、実際の国家機関や企業の運営に即した教育を行っている。



写真17 人民経済大学の研究室の壁に掲げられた連合企業所管理運営の方法



写真18 同 計画機関体系と計画作成手続の方法

例えば、国営企業の支配人（社長）の研修であれば、教員が社長の席に座り、研修生が各部門の担当者の役を行い、経営のシミュレーションを行うような形での実習が行われるとのことであった。実際に、そのようなシミュレーションを行う教室があった。

また、企業運営のさまざまな内容についての研究室（教室）があり、そこで実践的な内容の講義が行われているとのことであったが、研究室の壁には、その研究室で教えられる内容を大まかに説明したパネルが設置されていた。写真17は、大型国営企業である連合企業所の運営方法についてのパネルであり、写真18は、国家計画を策定する上での関連機関と計画策定の手続について解説したものである。

改善しつつある平壤市民の生活

今回の訪問で、平壤市民の生活が改善しつつあることをいくつかの場面から感じることができた。

まず、写真19に見られるように、アイスクャンデーの種類が増え（値段は150～300ウォン。実勢レートで約6～12円）味も向上してきた。乳脂肪の強い味ではなく、脱脂粉乳と卵を混ぜたものにデンプンをいれた昔懐かしい味のミルク味やココア味、ミルク味のものにはたい粉を混ぜたようなもの、リンゴ味の氷菓などさまざまな味のものがある。市内の簡易売店でこれらのアイスクャンデーを味わうことができる。食べている人もかなりの数見ることができる。子どもだけでなく、大人も好きな人が多いようである。



写真19 種類が増えてきたアイスクャンデー



写真20 モランボン公園で踊る人々

写真20は、祝日にモランボン公園でピクニックに出かけ、仲間とともに踊っている人々である。豪華なお弁当を広げて宴会をしているグループもあれば、たき火をして、焼き肉パーティーをするグループもいる。デートのカップルもちらほらいたが、グループで来ている人たちが多かった。あるグループの宴会に入れてもらい、焼酎や天ぷら、海苔巻きなどをごちそうになった。会社の同僚たちが各家の自慢の料理を持ち寄ってピクニックをしているとのこと

であった。2002年9月に訪問した際も、旧盆の休日にピクニックに来ている人たちがいたが、その時と比べると料理の内容は格段に向上し、酒類もいろいろと飲まれていた。



写真21 アパートに配達されたプロパンガスボンベ



写真22 食堂の経理にもコンピュータが活躍

写真21はアパートに配達されたプロパンガスボンベである。最近、平壤市内の住宅地域には、プロパンガスの販売を受け付ける窓口が多く見られるようになった。北朝鮮ではプロパンガスを生産していないので、中国からの輸入品であると考えられる。モデル農場では、メタンガス発生装置からのガスを利用していましたが、都市ではそうはいかない。2004年に北朝鮮の人にインタビューしたときには、灯油コンロとガスが半々くらいで使われているとのことであったが、プロパンガスボンベをまとめて見たのは今回が初めてであった。

写真22は、筆者が今回の訪朝で泊まったホテルの食堂の受付兼レジである。コンピュータが置かれ、在庫管理や経理処理をコンピュータを利用して行っている。このホテルでは、売店の販売管理にもコンピュータを使っているようであった。このようにコンピュータが商店や食堂などで広く使われ出したのが、ここ3～4年の新たな動きである。これまでに『ERINA REPORT』誌上にも何度か科学技術や情報技術を重視する論文が掲載されているが、それが単

なるスローガンではなく、現場における実践がなされていることがわかる。

地方人民会議（道および郡レベル）選挙

7月29日は、4年に1度の地方人民会議（議会）の選挙であった。今回の選挙は道（直轄市）と郡（市・区域）の2つのレベルの選挙が同時に行われた。道は日本の都道府県に相当する北朝鮮の地方区分であり、平壤市は直轄市となっているので、道と同じレベルとなる。また、郡（市・直轄市の区域）は道の一級下の行政単位である。平壤市の場合、市内の各区域（区）が郡と同じレベルとなる。

選挙当日の朝、筆者は平川区域にある平壤326電線工場に設置されている投票所の見学に行った。投票所は市内各地に設置されていたが、外国人に見せる投票所は比較的大型の工場等に併設されていて、従業員のクラブ活動などにより華やかな雰囲気を出しているようであった。当日の朝鮮中央テレビのニュースでは、平壤326電線工場の他、人民経済大学などが紹介されていた。

北朝鮮の選挙は、党や社会の選考を経て立候補した候補に対して、信任投票を行うという形が普通である。もちろん、法的には複数の候補者を立てることができるようになっているが、複数の候補者が立っている選挙区は今回の地方人民会議の選挙では聞くことがなかった。党や社会の選考を経ているため、選挙権を持つ人は全員投票することが権利であるとともに、社会に対する責任であると考えられているようだ。そして、全員が賛成（信任）投票することが求められている。



写真23 選挙を祝う雰囲気を盛り上げる工場労働者たちのクラブ活動



写真24 地方人民会議代議員候補者の公告



写真25 地方人民会議選挙人の公告



写真26 地方人民会議の投票用紙（左が各区域、右が平壤市のもの）

投票方式は日本とは少し違う。日本では、投票用紙に票を投じたい候補者名を記入するが、北朝鮮では投票用紙に候補者の名前があらかじめ印刷されており、賛成（信任）する場合には、そのまま票を投票箱に入れればよい。法的

には、もし反対（不信任）の場合には、写真27の投票箱の横に置かれている鉛筆で候補者の名前に×をつけることになっている。しかし、当日の朝鮮中央テレビでは、投票した人々の全員が賛成したと報道されていた。



写真27 地方人民会議選挙の投票箱

このような選挙の方式は、日本の方式に慣れた我々から見れば、奇妙に見える。しかし、中国でも1979年の選挙法の改正までは、1つの議席に候補者が1名しかいない「等额選挙」であり、1つの議席に複数の候補者がいる「差額選挙」は比較的新しい制度である。国民の選択権を十分に保障する上では、複数候補者を立てる方式にすることが望ましいのが、北朝鮮の場合、米国との対立など厳しい国際情勢などから、社会の安定を確保することを重視するため、そこまで手が回らないのが現実なのであろう。

白頭山訪問

今回の訪問の後半、7月30日から8月1日まで、白頭山を訪問する機会があった。白頭山を訪問する場合、一般的には列車を利用するが、外国人の場合は時間短縮と列車ダイヤの不確実性から飛行機を利用するのが基本となっている。

7月30日の朝、順安飛行場からチャーター機に便乗して三池淵空港に向かう。飛行機はプロペラのアントノフ24型機のため、速度が遅く、1時間45分ほどかかった。三池淵空港は晴れ、平壤とは違い涼しく空気が澄んでいた。白頭山は天気が変わりやすいので、宿舎のペグボンホテルにチェックイン後食事をし、すぐに白頭山に向かう。ホテルから白頭山麓までは2時間弱であった。そこから、白頭山の頂上に向かって急な山道を登る。ケーブルカーが建設されているが、電力事情があまりよくないので、車で登るのが今は基本になっているそうだ。



写真28 三池淵空港着陸の前に見た地上。南向きの斜面は畑になっている



写真29 筆者が乗ったアントノフ24型機



写真30 白頭山天池

山麓から40分ほどでケーブルカーの頂上駅に着く。標高は2,500メートルを超えており、肌寒い。白頭山天池を望む丘の上だ。天池の中を中国と北朝鮮の国境線が通っている。写真30の奥の方が中国で、右上の方に流れていっているのが松花江だそうだ。

ケーブルカーの頂上駅から最高峰の將軍峰までは、車で行くことができないので、徒歩となる。標高差は150メートルほどだろうか。空気が少し薄い中を足場の悪い石の多い稜線づたいに歩いていく。30分ほどで將軍峰に到着した。南側の斜面を見ると、白頭山麓の原生林が見渡せた。

北東アジア動向分析

中国

高成長を続ける東北三省の経済

東北三省の今年上半期の経済指標は高い伸びを示し、GDP成長率は各省とも全国平均(11.5%)を上回っている。特に吉林省の成長率は17.3%増で突出している。個別にみると、全社会固定資産投資は、遼寧省が前年同期比36.4%増、黒龍江省が同25.5%増であり、依然として経済成長の原動力となっている。社会消費品小売額については、遼寧省が前年同期比16.1%増、吉林省が同18.6%増、黒龍江省が同15.6%増であり、いずれも全国伸び率の15.4%より高く、東北三省の消費水準が引き続き上昇傾向にあることが窺える。このほか、輸出の伸び率も、遼寧省が前年同期比35.3%増、吉林省が同48.0%増、黒龍江省が同36.0%増であり、高い水準で推移している。

遼寧省経済は、GDP成長率が2004年より3年連続12%以上と安定した「高成長」を維持してきたが、今年上半期はさらに1994年以来最高の14.8%を記録した。特に、同省の工業部門の成長がすさまじい。一定規模以上の工業企業(国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業)は、5年連続で20%前後の高い伸びを維持している。今年上半期、その生産額は、2,327.6億元(約3兆7,000億円)に達し、対前年比22%増となった。また、同利益額は前年同期の2.4倍に相当する374.9億元(約6,000億円)と急増した。

遼寧省の工業部門急成長の背景には、工業部門のトップ産業である設備製造セクターに対する多額の直接投資が寄与するところが大きい。今年上半期、新たに設立された外資系設備製造企業は227社に上り、外資導入額(実行ベース)は前年同期比52%増の13億4,600万ドルに達した。同省が推進する沿海部開発「五点一線」計画の一翼である「大連

長興島臨港工業区」には、韓国STXグループの造船プロジェクト(第1期投資額4億1,000万ドル)、シンガポール万邦グループの船舶修理・公共港湾エリアの建設プロジェクト(投資総額約7億ドル)など、設備製造業の大型投資が目立っている。

景気過熱を抑制 今年4度目の利上げ

中国人民銀行(中央銀行)は8月21日、金融機関の預金基準金利と貸出基準金利を引き上げると発表した。利上げ幅は預金基準金利、貸出基準金利とも0.27%(1年もの)で、8月22日より実施する。中国の利上げは、3月17日発表(3月18日実施)、5月18日発表(5月19日実施)、7月20日発表(7月21日実施)に続き、今年4回目となる。今回の利上げで、預金基準金利は3.6%(1年もの)、貸出基準金利は7.02%(同)となる。

金融引き締めが続く要因として、不動産への過剰な投資を抑制することや、膨張する株式市場のバブル破綻を回避することなどが挙げられる。さらに、穀物、肉類・家畜類などの食品を中心に、7月の消費者物価指数(CPI)は、対前年同期比で5.6%上昇し、10年ぶりの上げ幅となった。このようなインフレ率の急上昇を抑えることも利上げの狙いであろう。しかし、外貨準備高(07年6月末現在、1兆3,326億ドル)の激増によって過剰流動性という結果をもたらし、過剰流動性によって銀行貸出及び全社会固定資産投資が急増するなか、頻繁な利上げを含めた金融引き締め対策はどこまで有効なのか。銀行口座から不動産、株式市場への資金流入に歯止めがかかるか。いまの中国经济から目が離せない状況が続くようだ。

(ERINA調査研究部研究員 朱 永浩)

		2004年				2005年				2006年				2007年1-6月			
		中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江
GDP成長率	%	9.5	12.8	12.2	11.7	9.9	12.3	12.0	11.6	10.7	13.8	14.5	12.0	11.5	14.8	17.3	11.9
工業総生産伸び率(付加価値額)	%	16.7	23.4	18.6	13.0	16.4	20.1	11.0	15.3	12.5	20.0	18.5	15.2	18.5	22.0	24.4	16.0
固定資産投資伸び率	%	25.8	43.1	20.9	22.1	25.7	40.1	53.8	25.4	23.7	34.8	55.4	29.1	25.9	36.4	-	25.5
社会消費品小売額伸び率	%	13.3	13.4	12.8	13.0	12.9	13.5	13.5	13.0	13.7	14.5	14.7	13.5	15.4	16.1	18.6	15.6
輸出入収支	億ドル	320.0	34.0	33.6	5.7	1,019.0	58.7	15.9	25.7	1,774.7	82.5	19.2	40.2	1,125.2	56.9	11.1	18.3
輸出伸び率	%	35.4	29.8	21.4	28.1	28.4	23.9	43.9	64.9	27.2	20.8	21.5	38.9	27.6	35.3	48.0	36.0
輸入伸び率	%	36.0	30.1	28.0	26.7	17.6	13.4	20.0	12.6	20.0	14.2	21.1	26.3	18.2	22.1	20.8	8.7

(注) 前年同期比

鈍工業生産伸び率は国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業の合計のみ。

固定資産投資伸び率は中国における社会全体の数値。

(出所) 中国国家统计局、黒龍江省統計局、中国商務部、遼寧省商業庁、各種新聞報道より作成。

ロシア

極東ザバイカル地域の対外経済関係（2006年）¹

貿易

極東ザバイカル地域全体の総貿易高は180億7,300万ドル（前年比22%増）であった。そのうち輸入が88億5,100万ドルで前年比55%増と大きく伸びたのに対し、輸出は92億2,200万ドルで前年比わずか1%増に止まった。総貿易全体の80%を中国（31%）、日本（25%）、韓国（19%）、米国（5%）で占めた。

連邦構成主体別に見てみると（総貿易高）サハリン州52億8,300万ドル（29%）、ハバロフスク地方46億ドル（26%）、沿海地方45億8,960万ドル（25%）の順であった。

輸出に関しては、ハバロフスク地方36億8,000万ドル（39%）、サハ共和国15億4,100万ドル（17%）、沿海地方14億8,400万ドル（16%）、サハリン州12億9,200万ドル（14%）の順となった。輸出品目の内訳は、燃料・エネルギー製品が56%、木材（製品）が18%、金属（製品）が10%、水産物および食料品が各々5%、機械・設備品が4%、その他2%であった。

輸入については、サハリン州39億9,100万ドル（45%）、沿海地方31億600万ドル（35%）、ハバロフスク地方9億2,000万ドル（10%）の順であった。輸入品目の内訳は、機械・設備品が59%、食料品と繊維品が各々10%、金属（製品）が8%、鉱物および燃料・エネルギー製品、木材（製品）が各々1%、その他10%であった。

外国投資

ロシアに対する2006年の外国投資のうち12%が極東ザバイカル地域に向けられた。総額64億8,280万ドル（前年比8%増）となったが、2000年段階（5億4,940万ドル）に比べ約12倍増である。外国投資先としては、サハリン州が圧倒的位置（83%）を占めており、第2位のハバロフスク地方は3%でしかない。

国別にみると、オランダが36億3,830万ドル（57%）、バハマ諸島が6億2,360万ドル（10%）、インドが5億5,590万ドル（9%）、日本が5億4,090万ドル（8%）、英国が4億6,860万ドル（7%）、ルクセンブルクが2億7,880万ドル（4%）、中国が9,660万ドル（1%）、その他（4%）であった。外国投資の対象としては、サハリン2プロジェクト関係が圧倒的部分を占めている。

中ロエネルギー協力の実相

ロシア国営石油会社ロスネフチと中国石油天然ガス集団公司（CNPC）の合併企業Vostok Energyが、東シベリアの石油ガス鉱区の入札で2鉱区（ザパドノ・チョンスコエ

およびヴェルフネイチェルスコエ）の開発権を合計11億8,000万ルーブル（約4,170万ドル相当）で獲得した²。これらは小規模油ガス田であるが、今回の落札は、CNPCにとってロシアで取得する記念すべき第1号石油ガス開発プロジェクトである。

CNPCがロシアの東シベリアに賦存する石油ガスに注目し始めたのが1992年であった。当初、最有力ガス田コヴィクタの開発を狙って中ロ韓コンソーシアムが立ち上げられたが、対中ガス輸出の事業化については中ロ間でガス価格の乖離が大きいの理由で実現していない。

この間、中国経済は順調な伸びを見せ、エネルギー消費が増大し、1996年には原油の純輸入国になった。これを受けて、中国は石油資源の獲得を国内から海外へと軸足を移す戦略を明確にした。中国はエネルギー大需要国である自国と資源大供給国であるロシアとは「相互補完」、「互恵関係」にあるとの大キャンペーンを展開した。政治面では、4,000kmに及ぶ国境線の確定を行い、2001年には「中ロ善隣友好協力条約」を交わし、早急に国交を前進させた。他方、石油輸入に関しては2003年に300万トンの石油をロシアから輸入したのを手始めに年々拡大させ、中国側の権益の確保に努めてきた。背景にはユコス問題やパイプライン・ルート問題がある。さらに、中国は「協力維持・強化」の方針のもと、2008年工事完成を目指しているトランスネフチのタイシェット～スコヴォロディノ間太平洋石油パイプライン（ESPO）工事に3,000人の中国人工事関係者を就労させ急ピッチで工事が進められている。ロシア領内支線建設費は中国側が負担する。

中国はこの間、一貫してロシア石油ガス資源の自主開発を窺い、石油・ガス鉱区の入札を繰り返したが、2002年12月のスラブネフチ民営化の入札で敗退し、東シベリアのヴァンコール油田やヴェルフネチョンスコエ油田あるいはサハ共和国のタラカン油田の各鉱区でも対応が遅れ、開発権の取得は実現できなかった。

このような紆余曲折を経てVostok Energyが合併であるとはいえ、今回初めて石油ガス田の開発権を獲得できたことは、対ロ資源路線を一貫して進めてきた姿勢が結実したものであるが、裏返せば、上流部門での中ロ協力は進展していないのが実相である。ロシアが海外投資の抑制あるいは資源ナショナリズムに傾いている中で、Vostok Energyの成功は喜ばしいことであり、東シベリアへの石油資源開発が一層促進され、大規模な発展に繋がれば、ESPOの早期実現と波及的に世界の石油需給の緩和につながれば、日本にとっても好都合である。

（ERINA調査研究部研究主任 伊藤庄一、同客員研究員 横地明宏）

¹データは、極東ザバイカル協会対外経済関係局発表資料に基づく。極東ザバイカル協会には、極東連邦管区に含まれる連邦構成主体（沿海地方、ハバロフスク地方、ユダヤ自治州、サハ共和国、アムール州、カムチャツカ州、サハリン州、マガダン州、チュコト自治管区）の他、シベリア連邦管区のうちバイカル湖以東に位置するプリヤート共和国およびチタ州、アガ・プリヤート自治管区が含まれる。尚、チタ州とアガ・プリヤート自治管区は2008年3月1日から合併し、「ザバイカル地方」となる。

² 8月2日付、RIGZONE.com

モンゴル

2007年上半期のモンゴルの主要マクロ経済指標は、前年同期よりも良好であり、この傾向は7月も持続している。製造業の生産額が堅調なことから、産業生産額は増加傾向を7カ月間継続している。国家財政収支も上半期、7月ともに、黒字を継続している。インフレ率と為替レートは期間を通じ安定している。しかし貿易収支は1、2月を除いて、赤字を記録している。一方で、内外の市場における経済状況の改善と、主要輸出品の価格の上昇によって、モンゴルの外貨準備高は7月に初めて10億ドルに達した。外貨準備高は1992年においては、460万ドルに過ぎなかった。

国家財政

上半期の国家財政収支は979億トゥグルグ、7月は223億トゥグルグの黒字であった。国家財政収入は7,371億トゥグルグで、その内訳は租税収入が77.9%、非税収入が21.7%で、この他、資本収入が0.3%、海外からの援助が0.1%となっている。地方政府の財政収入は上半期に697億トゥグルグとなっており、当初の計画を6.2%上回っている。

上半期の国家財政支出は6,394億トゥグルグとなっており、経常支出が77.9%、資本支出が12.7%、融資の純増が4.9%となっている。支出を項目別に見ると、経済関連が26.7%、社会保障及び福祉が26.3%、公共サービスが19.4%、教育が17.3%、医療サービスが8.2%となっている。

全国で22ある地方政府（県）のうち、オロホン、ウムネゴビ、ウランバートル、ドロノド、ダルハンウール、セレンゲの6県を除く16県は、国家予算から補助金を受けている。上半期にこれらの16県が受け取った補助金は総額137億トゥグルグで、地方政府の収入全体の19.7%にあたる。また上半期における、上記の6県から国家予算への資金の移転は、113億トゥグルグであった。

失業及び平均雇用給与

7月末に、雇用サービス事務所に登録した失業者数は32,200人であった。そのうち55.9%が女性であり、55.9%は就労経験を持っていない新規の就労希望者である。また56.8%が16～34歳の若年層である。この数値はドロノド、

ウブルハンガイ、ドロノゴビ、ダルハンウール、ゴビスメル、ウムネゴビなどの県で高くなっている。また失業者の66.8%が中等以上の教育を受けている。

2007年の第2四半期に行われた無作為抽出調査によれば、この時点の全ての経済活動に携わる者の平均月給は166,200トゥグルグ(142.8ドル)で、前年同期から37,700トゥグルグ(32.4ドル)率にして29.3%上昇している。これは2000年の第4四半期に比べ、2.7倍の上昇となっている。一方で、同期間の消費者物価上昇率は57.4%にとどまっている。また雇用されている男性の平均給与は、女性の平均給与を14.4%上回っている。また、金融サービス、鉱業、教育、公務、防衛、社会保障、運輸・倉庫、通信の各部門の平均給与は、他の部門よりも高く、全体の平均を上回っている。さらに、国有企業及び株式会社の雇用者の平均給与は相対的に高く、平均を上回っている。それぞれの平均月給は第2四半期で190,100トゥグルグ(163.34ドル)、170,100トゥグルグ(146.15ドル)となっている。

法人登録によれば、モンゴル全体で上半期に52,200の法人が登録しており、このうち58.5%の30,867が実態的な活動を行っている。全体の68.1%がウランバートル登録しており、また活動実態のある法人の60.2%がウランバートルに所在している。

産業部門

上半期の産業生産額は前年同期比13.2%増となった。全ての主要部門の生産額が増加した。製造業の生産額が29.2%と最も高い成長を示し、鉱業が6.2%、エネルギー・水部門が1.9%の伸びとなった。製造業の成長は、前年同期の5.1倍を記録した皮革加工・履物、同じく2倍となったタバコ製造などの部門の高い伸びによるものである。

工業製品の販売額は1兆1,000億トゥグルグ(10億ドル)で、そのうちの64.8%が輸出向けであった。鉱業は引き続き主要な輸出部門で、輸出額は全体の61.7%を占めた。上半期の石油の生産高は313,000バーレルで、前年同期の2.4倍となった。さらに7月の生産高は63,800バーレルであった。

(ERINA調査研究部研究主任 エンクバヤル・シャグダル)

	2003年	2004年	2005年	2006年	07年1-6月	2007年1Q	2Q	6月	7月
GDP成長率(対前年比:%)	5.5	10.7	6.2	8.4	-	-	-	-	-
産業生産額(対前年同期比:%)	6.0	10.5	4.2	9.1	13.2	11.2	14.8	37.0	25.3
消費者物価上昇率(対前年同期末比:%)	4.7	11.0	9.5	6.0	6.3	2.2	6.3	6.3	7.1
登録失業者(千人)	33.3	35.6	32.9	32.9	31.8	32.2	31.8	31.8	32.2
対ドル為替レート(トゥグルグ)	1,168	1,209	1,221	1,165	1,164	1,165	1,164	1,164	1,165
貿易収支(百万USドル)	185.1	151.4	95.0	39.6	32.2	22.1	54.3	18.0	50.6
輸出(百万USドル)	616	870	1,054	1,529	836	371	465	173	141
輸入(百万USドル)	801	1,021	1,149	1,489	868	349	519	191	192
国家財政収支(十億トゥグルグ)	61.9	16.4	60.4	124.5	97.9	72.7	25.2	49.3	22.3
国内貨物輸送(百万トンキロ)	7,504	9,169	10,822	9,693	4,682	2,385	2,297	-	-
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	7,253	8,878	9,948	9,226	4,271	2,199	2,072	660	652
成畜死亡数(千頭)	1,324	292	677	476	181	47	134	52	-

(注) 為替レート、登録失業者数は期末値。

(出所) モンゴル国家統計局「モンゴル統計年鑑」、「モンゴル統計月報」各号ほか

韓国

マクロ経済動向

9月に発表された2007年第2四半期の実質GDP成長率(改定値)は、季節調整値で前期比1.8%増(年率7.4%)となり、前期の同0.9%を大きく上回った。これは市場予想などを上回る高い数字といえる。また7月に発表された一次速報値から0.1ポイントの上方改定となった。需要項目別に見ると最終消費支出は同1.1%、固定資本形成は同0.8%で、その内の機械設備投資が同3.4%と比較的高い伸びを持続した。一方、輸出はウォン高の進行にもかかわらず、同4.6%と前期を上回った。

直近の経済指標を見ると、産業生産指数は季節調整値で7月は前月比2.1%増となっている。失業率は季節調整値で7月に3.4%となっている。

為替レートは月中平均で、3月の1ドル=943ウォンから、7月には同918ウォンまでウォン高が進行している。しかしこうした為替の状況にも関わらず、輸出は概ね堅調な伸びを記録している。

大統領選に向けた与野党の動き

前号で紹介した、12月の大統領選挙に向けた政界の動きは、さらに激しさを増してきている。

まず盧武鉉政権の支持率低迷の中、優位に立っている保守野党・ハンナラ党陣営であるが、8月19日に行われた予備選挙の結果、李明博前ソウル市長が故朴正熙元大統領の長女の朴槿恵氏をおさえ、大統領候補に選出された。これは党員投票では優位に立った朴氏を、李氏が世論調査による党外の支持で、僅差で振り切ったものである。過去の韓国の大統領選では、党内予備選挙で敗れた候補者が結果を不服として党を割るという行動が多く見られた。しかし今回、朴氏は選挙直後から保守側の政権奪回に向けて、李氏に対する協力を表明し、世論調査の結果でも、朴氏の支持率がほぼ李氏の支持率に上乗せされる結果となっており、ハンナラ党の優位は持続している。

一方、大統領に近い与党系陣営であるが、統一候補選出に向け、混迷が続いている。既報のように6月には与党ウ

リ党から集団脱党したグループと、金大中前大統領の流れを汲む民主党が合流し、「中道統合民主党」が結成された。8月にはさらに、ウリ党に残っていた勢力がこれに合流し、「大統合民主新党(民主新党)」が結成された。この結果ウリ党は消滅し、新党は国会の議席数でハンナラ党を上回り、与党勢力は第一党の座を回復した。しかしこうした動きには当然、「単なる看板の架け替えに過ぎない」という批判が出ている。

新党は9月3、4日に一般有権者と党員を対象とする第一次予備選を行い、出馬表明をした9人の中から、ハンナラ党から移った孫鶴圭前京畿道知事、鄭東泳元統一相(元ウリ党代表)、盧武鉉政権の前首相の韓明叔氏、同じく元首相の李海瓚氏、盧大統領の側近の柳時敏前保健福祉相の5人を、最終予備選候補者に選定した。同党の予備選は、9月15日の済州道、蔚山市から10月14日のソウルまで各地で行われ、大統領候補が決定される。

しかし8月28日時点での世論調査では、ハンナラ党の李明博氏の支持率が58.4%に対し、与党系では1位の孫氏が6.3%、2位の鄭氏が3.5%にとどまっており、圧倒的な差がついている。また元々保守陣営出身の孫氏や、かつてはウリ党代表を務めながら現在は盧大統領と距離を置く鄭氏と、大統領に近い他の3氏の間には政治的なスタンスに大きな開きがあり、予備選挙後も波乱が予想される。

さらに旧民主党のグループは8月の大統領選に反発しており、民主党を再結成し、新党に対して「民主新党」の略称の使用中止を求める仮処分申請を行い、認められている。民主党は議席数こそ少ないが、金大中前大統領の地盤である全羅道では依然として根強い支持を集めており、こうした分裂は大統領選本選に向けた与党側のマイナス要因といえる。

一方で、ハンナラ党側でも予備選の中で行われた暴露合戦によって、李候補の不明朗な土地取引などのスキャンダルが表面化しており、本選挙まで現在の高支持率が維持できるかどうかは不透明といえる。いずれにせよ、12月に向け激しい駆け引きが予想される。

(ERINA調査研究部研究主任 中島朋義)

	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	06年7-9月	10-12月	07年1-3月	4-6月	5月	6月	7月
国内総生産(%)	7.0	3.1	4.6	4.0	5.0	1.2	0.9	0.9	1.8	-	-	-
最終消費支出(%)	7.6	0.3	0.2	3.4	4.5	1.1	1.1	1.3	1.1	-	-	-
固定資本形成(%)	6.6	1.9	1.9	2.3	3.2	2.8	1.2	2.0	0.8	-	-	-
産業生産指数(%)	8.0	5.1	10.4	6.3	10.1	0.5	2.7	0.7	4.4	1.0	1.9	2.1
失業率(%)	3.3	3.6	3.7	3.7	3.5	3.5	3.4	3.2	3.3	3.4	3.3	3.4
貿易収支(百万USDドル)	14,777	21,952	37,569	32,683	29,214	6,228	10,350	6,038	6,970	2,239	3,212	3,127
輸出(百万USDドル)	162,471	193,817	253,845	284,419	325,465	82,713	87,394	84,707	93,016	31,045	32,017	30,358
輸入(百万USDドル)	152,126	178,827	224,463	261,238	309,383	80,216	79,905	82,206	87,698	29,756	28,455	29,245
為替レート(ウォン/USDドル)	1,251	1,192	1,144	1,024	955	955	938	939	929	927	928	918
生産者物価(%)	0.3	2.2	6.1	2.1	2.3	3.1	2.0	1.8	2.6	2.5	2.7	2.4
消費者物価(%)	2.7	3.5	3.6	2.8	2.2	2.5	2.2	2.0	2.4	2.3	2.5	2.5
株価指数(1980.1.4:100)	-	-	896	1,379	1,434	1,371	1,434	1,453	1,744	1,701	1,744	1,933

(注) 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、株価指数は期末値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数、失業率は季節調整値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価は2000年基準、消費者物価は2005年基準

貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

(出所) 韓国銀行、統計庁他

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

米朝会談の開催

2007年7月17日第6回六カ国協議に関する首席代表者会合の開幕に先立ち米国と北朝鮮間の会談が中国・北京で行われた。米国のヒル国務次官補と北朝鮮の金桂官外務次官が会場を変えながら、3時間半以上にわたり会談を行った。

第6回六カ国協議に関する首席代表者会合開催

2007年7月18日～20日、北京で第6回六カ国協議に関する首席代表者会合が開催された。この会議では、「初期段階の措置」について、北朝鮮が寧辺の核施設の活動停止を行い、IAEAが北朝鮮で活動を開始したことを評価し、全ての核計画の「一覧表」に関して一般的に議論した。また、「次の段階」の措置に関連して、その早期実施の必要性については認識の一致が見られた。しかし、「次の段階」終了の時間的目途についてはコンセンサスを得られず、「次の段階」の措置の詳細（「完全な申告」に何を含めるか、「無能力化」の態様等）については、作業部会で議論を行い、次回の六カ国協議でロードマップの作成を目指すこととなった。

次回の六カ国協議については、8月末までに「日朝国交正常化のための作業部会」を含むすべての作業部会を開催し、9月初めに第6回六カ国協議第2セッションを開催することに合意した。その後、可能な限り早期に北京で六者閣僚会合を開催することとなった。

第2回「日朝国交正常化のための作業部会」開催

2007年9月5日～6日、モンゴル・ウランバートルで第2回「日朝国交正常化のための作業部会」が6カ月ぶりに開催された。今回の会議では、前回とは異なり、初日の午前中に冒頭発言を終えた後、午後には「不幸な過去」の清算を含む国交正常化問題について議論を行い、二日目の午前中に拉致問題を含む日朝間の懸案事項を、午後に締めくくり発言を行う形式で議論が行われた。

今回の作業部会の成果について、日本の外務省は「今回の作業部会においては、拉致問題を始めとする日朝間の諸

懸案の解決に向けた具体的な合意等は得られなかったものの、日朝双方は、本件作業部会においてお互いの関心事項について誠意を持って協議していくことを確認するとともに、今後、日朝平壤宣言に則り、日朝間の不幸な過去を清算し、懸案事項を解決して国交正常化を早期に実現するため、双方が誠実に努力することとした。また、今後、このための具体的な行動につき協議し、実施していくことで一致した。」と表現し、具体的な成果はなかったものの、前回と比較すると良い雰囲気での会談が行われたことを示唆した。一方、北朝鮮は、作業部会終了後の記者会見で、金哲虎外務省副局長が、過去清算問題の協議について、「互いの立場を十分に表明した。過去の協議よりも前進があった」、拉致問題に関して、「問題は解決したという朝鮮側の立場を伝えた。日本側はまだ疑問点が残っていると主張した。双方の立場には差があるが、今後これをいかにして縮めていくか日本側と協議を続けていく」と話すなど、実質的な議論が行われたことを示唆した。

開城工業地区（開城工業団地）の現状

韓国・統一省の統計資料によると2007年7月31日現在、開城工業地区で働く北朝鮮の労働者は、15,958人（内、工場労働者13,330人、支援・行政人員487人、建設労働者2,141人）である。また、7月の工業地区の生産額は1,490万ドル（前年同月比約2.7倍）であった。

北朝鮮で洪水被害

『朝鮮新報』によれば、2007年8月7日以降、連日降り続いた大雨により、江原道、平安南道、黄海北道、咸鏡南道をはじめとする各地で大きな被害が発生した。8月25日現在、被害地域は平壤市、平安南道、黄海北道、黄海南道、咸鏡南道、江原道である。8月7～14日までの地域別降水量は、平壤市580ミリ、平安南道・北倉郡796ミリ、徳川市760ミリ、平城市766ミリなどである。

人的被害は、北朝鮮側の集計をもとに、国連人道問題調整事務所が8月25日に発表した数値によれば、死亡者が454人、行方不明者が156人、負傷者が4,351人等である。

（ERINA調査研究部研究主任 三村光弘）

研究所だより

第14回運営協議会・合同意見交換会
平成19年9月12日 ホテル日航新潟

職員の異動

転入

平成19年8月1日付け
調査研究部客員研究員 横地明宏
(財団法人日本エネルギー経済研究所から)

平成19年8月7日付け
調査研究部客員研究員 禹 穎子(遼寧社会科学院から)

編集後記

今号の特集は、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の経済でした。文中で説明されているとおり、北朝鮮は1990年代の後半から国内経済の改革を行ってきています。同時に、国内経済を世界の趨勢にキャッチアップさせるべく、情報技術(IT)やバイオ、ナノ技術などの科学技術を重視する政策を打ち出しています。

日本では北朝鮮は、2002年の第1回日朝首脳会談以降、拉致事件を起こした悪い国、という視点から語られてきました。しかし、中国や韓国、ロシアといった北東アジアの周辺諸国は、北朝鮮の経済改革を本質的なものとして捉え、経済交流を強化する方向に出ています。

これまで北朝鮮との直接対話を拒否していたアメリカも、六カ国協議の枠内という位置づけで、直接対話を行うようになってきました。2007年9月末に北京で行われた第6回六カ国協議第2セッションでは、アメリカによる北朝鮮に対するテロ支援国家指定の解除が大きな議題になったようです。どうやら国際社会は、北朝鮮を「普通の国」として受け入れる用意を進めているように思えます。

このような流れの中、日本は拉致問題の解決を最優先事項として対北朝鮮政策を立案してきたわけですが、日頃は日本を支持してくれる周辺諸国、そしてアメリカまでもが、それほど親身になってくれない状況が続いています。なぜなのか、それを出張の際に中国や韓国で現地の人や各国から集まった研究者に聞いてみました。

彼らが異口同音に語るのは、日本を含む北東アジアにおいて、北朝鮮の核問題が解決し、朝鮮半島における冷戦構造が取り除かれることは、世界史的な意義を持つ時代の節目であり、経済面でも、安全保障上も願ってもない好機だし、拉致問題を発生させた冷戦構造自体がなくなろうとし

ているのに、なぜ一番恩恵をこうむるはずの日本が拉致問題だけに執着するのか、ということです。

拉致問題が重大な人権侵害にあたるということを否定する人はいませんでしたが、大きな枠組みが変われば、個々の問題は自然と解決していく、そんな小さいことに拘泥してどうするのか、という風にあしらわれることが多かったのです。どうも、日本は世界の流れからずいぶん離れたところにいるようです。

福田政権は、「圧力と対話」路線のうち、「対話」を重視するという方向性を示しています。日本が拉致問題を解決させると同時に、北東アジアで起こりつつある世界史的大変動の中で、その経済力に見合った位置を「新しい北東アジア」で手に入れ、適切なリーダーシップを発揮するためには、様々な工夫が必要とされるでしょう。本誌もその一助になるような貢献ができればと考えています。(M)

発行人 吉田進
編集委員長 中村俊彦
編集委員 中島朋義 筑波昌之 三村光弘
S.エンクバヤル 伊藤庄一
発行 財団法人 環日本海経済研究所
The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)
〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号
万代島ビル13階
13F Bandaijima Bldg.,
5-1 Bandaijima, Chuo-ku, Niigata City,
950-0078, JAPAN
Tel: 025-290-5545(代表)
Fax: 025-249-7550
E-mail: webmaster@erina.or.jp
Web site: http://www.erina.or.jp/
発行日 2007年10月15日
(お願い)
ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、お知らせください。

禁無断転載

