

中国の図們江地域開発の新しい動きと今後の課題

中国延辺大学経済管理学院教授 権哲男
同 中国少数民族経済修士課程 翟舒毅

東アジア地域において、1990年代末から世界的な地域主義の高揚と東アジア通貨危機、EUにおける共通通貨「ユーロ」の始動などに刺激され、「東アジア共同体」が地域共通の課題として登場するようになった。しかし、議論されている東アジア共同体の内容をみるとまだその枠組みさえ明確ではなく、漠然としたイメージしか描かれていない。しかし、経済統合の深化を目指す方向としての「東アジア共同体」へ至る最初のプロセスは、東アジア諸国間での経済協力の実現と信頼関係の構築であることは間違いない¹。

東アジア共同体を論じる場合に、中国、日本、韓国、ASEANは絶対に欠かせない存在であるが、その内、中国、日本、韓国は北東アジア地域におけるもっとも重要な国でもある。したがって、東アジアでの地域統合を語る場合、サブリージョンとしての北東アジア地域協力の問題を避けて通ることは空論のそしりを免れないであろう。

北東アジア地域における多国間経済協力の推進においては、朝鮮の閉鎖的な政治経済体制、朝鮮半島問題、歴史認識問題、領土領海紛争、冷戦の遺産、さらにこれらの問題に起因するナショナリズムの高揚などの問題が多い。したがって、地域全体を巻き込んだ多国間協力の枠組みの確立までには、依然として時間を要すると思われる。

このような現状の下で、北東アジア地域における多国間の経済協力を実現するためには、まずビジネス・チャンスの拡大、貿易と投資の促進、地域開発協力、人的交流と異文化交流の拡大など個別具体的な分野での協力の活性化を通じた実績の積み重ねによる相互信頼関係の構築を行いながら、経済協力を推進していくのが最善の選択であると思われる。したがって、国際協力による図們江地域開発の推進は、北東アジア地域における多国間経済協力の活性化につながる一つの突破口になりうる。

1992年、国連開発計画（UNDP）が図們江地域国際協力開発を提唱してから、すでに18年の歳月が流れたにもかかわらず、北東アジア地域における複雑な国際政治問題と各国の政治経済体制の相違および関連各国の思惑の違いなどのさまざまな問題により、大きな進展はなかった。

このような中で、2009年11月、中国国務院は、「中国図們江地域協力開発企画綱要—長吉図を開発開放先導区に」（以下、企画綱要と称す）の実施を正式に許可した。この企画の特徴は、図們江地域協力開発を国家発展戦略として提起すると同時に、長吉図開発開放先導区（吉林省の長春市と吉林市の一部および延辺朝鮮族自治州を含む地域）の建設と一体化を図って、図們江地域協力開発を推進することにある。中国政府は、すでに1992年と99年の二回にわたって図們江地域開発プロジェクトを企画し、実施したが、その企画の対象地域は、92年の延辺朝鮮族自治州の琿春市から99年の延辺朝鮮族自治州全体、そして今回の長吉図開発開放先導区へと徐々に拡大されてきた。

中国政府が企画綱要を実施したことにより、今までの図們江地域開発が抱えてきた諸問題、すなわち産業基盤の脆弱さと強力な推進主体の欠如および資本誘致、調達困難さなどの問題が大いにクリアできる²。また延龍図（延吉市、龍井市、図們市の一体化）と琿春を大都市に発展させることにより、中心都市（発展拠点）が未形成である問題も漸進的に解決しうる。図們江地域開発が大きく動き出す可能性が出てきた。

本論では、中国の延辺朝鮮族自治州を中心に、企画綱要発表以降の図們江地域開発の新しい動きを概観し、今後の課題を提示する。

1. 図們江地域開発の新しい動向

図們江デルタ地域に位置している延辺朝鮮族自治州は、中国政府による企画綱要の実施というチャンスを十分に活用して、地元の経済発展を成し遂げるために、地域発展、産業育成、交通インフラ整備、現代物流基地と経済協力区の建設などに関する専門的企画の立案と重点的建設プロジェクトの推進、および環日本海物流ルートの開拓と活性化などに力を入れて、図們江地域協力開発を推進している。

(1) 重点的建設プロジェクトの推進

延辺朝鮮族自治州政府は、すでに策定した地域発展企画、現代産業育成企画と基礎保障企画などに基づいて、物流

¹ 坂田幹男「東アジアの地域統合と日本の役割」（延辺大学主催『図們江学術論壇2010』、2010年11月、359～360ページ）。

² 企画綱要では、交通インフラ整備と通商口建設などの専用資金を重点的に支援すると明記するなど、開発資金の調達方法を具体的に提示している。図們江地域協力開発が国家プロジェクトに昇格されたことにより、関連する開発プロジェクトに必要な投資資金の中央財政からの支出と国内外金融機関などからの融資も容易となり、開発に必要な資金調達に目処が付くようになった。

図1 図們江地域概略図



(出所) ERINA

ルートの構築、中核都市の建設、インフラ整備、産業育成と発展、国境周辺地域開放、生態経済区建設などの6大プロジェクトを中心に、総投資額が3,189億人民元に上る156個の重点的に建設するプロジェクトを選定し、推進している³。

(2)国内交通インフラ整備

長春－琿春高速道路は、2010年9月27日に図們－琿春区間が開通したことにより全線開通し、長春と琿春が5時間で行きわたるようになった。

吉林－琿春高速鉄道旅客専用線は、2010年10月30日から建設が始まった。この鉄道は、すでに長春市との高速鉄道が開通した吉林市と蛟河、敦化、安図、延吉、図們、琿春など7個の県市を結び、吉林、蛟河西、威虎嶺北、敦化、大石頭南、安図西、延吉西、図們北、琿春など9箇所に駅が設置される。鉄道全長は359km、設計時速は250km、予定投資額は416億人民元で、建設期間は4年である⁴。この鉄道が開通すると、琿春は長春と2時間半で行きわたる。さらにハルビン－大連と瀋陽－北京など東北地域高速鉄道網ともつながる。これにより既存の図們－長春鉄道の貨物輸送能

力も強化できる。

琿春－東寧（黒龍江省）鉄道は、鉄道部鑑定センターの審査を終え、中国国家發展改革委員会の許可を待っており、2011年から工事を始めて、4年間で完成する計画である。この鉄道は、東北東部鉄道（東辺道鉄道）の一環となすもので、全長199.8km（そのうち琿春市域内が122.4km）、予定投資額は82.6億人民元（そのうち琿春市域内の予定投資額が49.8億元）、設計時速は120kmで、沿道に18箇所の駅が設置される予定である⁵。この鉄道が完成すると、すでに開通した吉林省域内の東辺道鉄道とあわせ⁶、集安、図們、琿春、東寧、綏芬河など吉林省と黒龍江省東部地域の重要な国境通商口の都市を結び、琿春と黒龍江省の東部地域を結ぶ直接輸送ルートが完成する。

これ以外にも延吉国際空港の移転拡張、琿春－綏芬河高速道路の建設、図們江沿いの圈河、南坪、三合など対朝鮮通商口を結ぶ高速道路の建設なども計画されている。

さらに東北地域における“一横三縦”の総合交通網の整備も推進している。具体的には、“一横”とは、長春－松原－白城－石頭井子を結ぶ高速道路を建設して、既存の琿

³「開発開放氣勢如虹-延辺州実施“長吉図企画綱要”大掃描」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年11月19日。

⁴「吉琿鐵路客運專線開工」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年11月1日。

⁵「琿春至東寧鐵路計画明年開工」延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年11月29日。

⁶東北地域東部鉄道（東辺道鉄道）は、和龍～白河鉄道（103 km、吉林省境内）、新通化～灌水鉄道（186km、吉林省境内45km、遼寧省境内141km）、前陽～庄河鉄道（122km、遼寧省境内）等3本の新規鉄道建設を通じ、既存の13本の鉄道を繋いで、中国とロシア、朝鮮との国境線に沿って形成される鉄道大動脈である。その内、和龍～白河鉄道は、2008年12月に開通された。

図2 東北地域交通インフラの現状



(出所) ERINA

春－長春高速道路とあわせ、琿春市と内モンゴルを結ぶ高速道路を完成する。“三従”とは、第一に、ハルビン－大連高速鉄道旅客専用線の建設と五里坡－拉林河高速道路の拡張を通じて、ハルビン－長春－瀋陽－大連を結ぶ総合交通ルートを形成する。第二に、瀋陽－吉林鉄道複線化と荒崗－草市高速道路の建設を通じて、瀋陽－吉林－ハルビンを結ぶ総合輸送ルートの形成する。第三に、東北東部鉄道と小溝嶺－新開嶺高速道路を建設して、東北東部国境沿いの総合輸送ルートを形成する⁷。

これらの交通インフラ整備が完成できると、延辺地域と後背地である長春と吉林、ひいては東北地域を結ぶ交通が非常に便利となり、長吉図開発開放先導区の建設および図們江地域国際物流ルートの開発と図們江地域国際観光業の発展などにも大きな役割を果たすことができる。また琿春と図們的東北地域における新しい対外経済交流と協力の窓口としての機能も強化できる。

(3) エネルギー開発

琿春火力発電所の第三期建設プロジェクトがまもなく始まる。このプロジェクトは、投資額が50億人民元で、2012年を目処に2台の60万キロワット発電機を建設する。琿春発電所は、琿春の石炭資源を利用している。現在、琿春炭鉱の確定埋蔵量は、4.5億トンにのぼる。2010年末には、

年採掘量が800万トンに達する予定で、拡張後の琿春火力発電所の石炭年需要量700万トンを十分にカバーできる⁸。このプロジェクトが完成すると、延辺地域だけでなく、吉林省電力網の安定的な運用にも大きく寄与する。

(4) 国境を跨る物流ルートの建設

琿春から羅津港を経由して中国東南沿海地域に至る国内貿易貨物の越境輸送プロジェクトは、2010年3月16日に中国税関総署および国家関連部所の許可をえた。これにより国内貿易貨物は、中国の圏河通商口から、朝鮮の元汀通商口と羅津港を経て上海港および寧波港との間で輸送できる。同年12月には琿春から上海への2万トンの石炭輸送が始まり、東南部沿海地域を結ぶ新しい輸送ルートが動き出した。

図們－清津(鉄道輸送)－長江デルタを結ぶ国内貿易貨物の越境輸送プロジェクトも中国税関総署に申請中である⁹。

圏河－元汀国境橋の補修工事は、2010年6月14日に完了した。この橋は、1938年に建設され、老朽化が進んで貨物輸送のネックになっていたが、今回の補修により大きく改善された。新規建設予定の圏河－元汀国境橋に関しては、設計と資金調達などの準備作業が進められている。元汀－羅津港道路建設は、すでに朝鮮の許可を得た。朝鮮は羅先市人民委員会、朝鮮強盛貿易会社、琿春創力公司からなるプロジェクト指揮部を組織して、道路設計案を完成し、早期の建設開始を目指している¹⁰。また羅津港1号埠頭の改造も完了した。

琿春－カムショーバヤ鉄道の運行回復に関しては、吉林東北亜鉄道集団(グループ)とロシア極東鉄道会社が琿春－カムショーバヤ鉄道の国際連係輸送回復などに関する協定を結び、2010年中の運行回復を目指している。吉林東北亜鉄道集団は、琿春鉄道積み替え駅の改造を行い、積み替え能力を現在の年80万トンから200万トンに引き上げ、最終的には650万トンまで引き上げる。また、吉林省政府の方針により、ザルビノ港の改造投資も吉林東北亜鉄道集団が行うことにしている¹¹。

環日本海物流ルートに関しては、ザルビノ港を経由して日本の敦賀および新潟を結ぶ海運ルートの開発を目指している。

図們市政府は、朝鮮の鉄道省、陸海運省との間で、「中国図們－朝鮮南陽－清津陸海連運協定」を結んで、図們－

⁷ 「中国図們江地域協力開発企画綱要－長吉図を開発開放先導区に」。

⁸ 「琿春電場三期工程或年内開工」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年8月9日。

⁹ 「借港出海 揚帆遠航」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年11月30日。

¹⁰ 「先行先試 琿春市“借港出海”」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年9月30日。

¹¹ 「先行先試 琿春市“借港出海”」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年9月30日。

清津（鉄道輸送）－釜山コンテナ輸送ルートと図們－清津（鉄道輸送）－中国東南部地域を結ぶ陸海連係輸送ルートの開発を推進している。すでに中国側の延辺海華公司是、1000万人民币を投じて、上海で清津港で使用予定のクレーンを製作した¹²。

それ以外にも図們－清津鉄道の改造、三合－清津高速道路の建設、および延吉とロシア、延吉と日本を結ぶ航空ルートの開設なども検討されている。

(5)中朝と中ロ互市貿易区の設定

図們中朝互市貿易区は、図們市通商口の東側に位置し、面積が1万平方メートルで、2010年10月から運営が始まった。だが、北朝鮮側における深刻な品物不足などによりいまだ正常な運用ができていない。

琿春中ロ互市貿易区は、再び活気を取り戻している。2010年1月から6月にかけて、琿春中ロ互市貿易区を訪れたロシア人は延べ35,813人に達し、前年同期と比べ28%増加した。取引額も前年同期と比べ38%増加して8.1億人民币に達しており、そのうち、輸出が7.2億人民币であった¹³。

ロシア税関は、2010年7月1日から、入国者の携帯荷物に関する検査制度を見直して、旅客が入国する際の持ち込める荷物の重量と価格の基準を大幅に引き上げた。すなわち、荷物の重量は従来の一人当たり35kgから50kgへ、荷物の価格も従来の一人当たり1,500人民币から13,000人民币に引き上げた。同時に、従来の一人の旅客が1ヶ月内に携帯荷物の免税優遇を一回しかうけることができないという制限も取り消しされた¹⁴。

(6)中朝3ヶ国を跨る観光コースの開発

琿春を起点とした中国、ロシア、朝鮮を跨る観光コースは、琿春市三疆国際旅行社、ロシア極東運輸聯合体旅行部と羅先市観光会社の3社が共同運営するもので、2010年3月から数回に渡って試験的な考察活動が行われ、そろそろ正式に運営される見通しとなった。

観光コースは、琿春市からバスでロシアのスラビヤンカに行き、そこで船に乗り換えてウラジオストクに着く。ウラジオストクを観光した後は再びスラビヤンカに戻って、列車に乗り換えてハサンに向かう。そして毎週火曜日と金曜日の午前9時30分に列車で口朝鉄橋を渡って、北朝鮮の豆満江駅に着き、さらに車に乗り換えて羅先市に向か

う。羅先市を観光した後は、圈河通商口を經由して琿春市に帰ってくる¹⁵。この観光コースの開発は、中国国内旅行社から大きな反響を呼んでおり、図們江地域における国境を跨いだ人的移動の活性化に大きな役割を果たす可能性がある。

2. 図們江地域協力開発の課題

以上に述べたように、中国政府が企画綱要を実施してから、中国側の図們江地域開発は大きく動き出し始めた。朝鮮は羅先市を特別市に昇格させて、一連の外資優遇政策を再整備しており、ロシアもハサン区を対外協力区に指定するなど前向きな対応を見せている。しかし、国際協力が不可欠である国境を跨るインフラ整備と環日本海物流ルートの開発、および環日本海地域間の産業協力の推進などの動きは、非常に鈍い。国際協力による図們江地域開発を推し進めるためには、北東アジア地域諸国の中央政府と地方政府および民間の相互協力が必要不可欠である。

(1)効率的な二国間ひいては多国間の協力枠組の確立

国際協力による国境を跨る地域開発を推進するためには、必ず二つの基本的な条件が満たさなければならない。一つは、潜在的な経済的補完関係の存在であり、もう一つは効率的な国際協力枠組の確立である。北東アジア地域には、資源賦存と経済発展レベルの相違から生じた土地、労働力、資本、技術、市場などで強い潜在的な補完関係が存在しており、地域経済協力の活性化にとって非常に有利である。

しかし、1990年代初期から始まった図們江地域開発の歴史が教えているように、1995年に中国、朝鮮、ロシア、韓国、モンゴルなど5カ国が締結した図們江地域開発関連の三つの協定により確立された多国間協力枠組は¹⁶、殆ど実質的な役割を果たせなかった。言い換えれば、図們江地域協力開発において、効率的な国際協力枠組が確立できなかったことが、図們江地域開発の進展を阻害した重要な要因となっている。

現在北東アジア地域を取り巻く国際政治関係と関連諸国の国内政治経済体制からみると、地域全体を巻き込んだ多国間協力枠組の確立は、依然として時期尚早であると思われる。したがって、如何にして効率的な二国間、ひいては多国間協力枠組を確立させるかが、図們江地域協力開発を

¹²「図們“六抓好”推進延龍図一体化進程」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年7月6日。

¹³「琿春中俄互市貿易呈現良好發展勢頭」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年7月6日。

¹⁴「俄税関調整旅客行李物品監管政策」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年7月22日。

¹⁵「中朝跨境遊將于“十一”前實現運行」、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年7月13日。

¹⁶三つの協定とは、1995年12月にひらかれた「第6回計画管理委員会」で締結した中・朝・ロ3ヶ国間の「図們江地域開発調整委員会」と中・朝・ロ・韓・蒙5カ国間の「図們江地域開発と北東アジア地域開発協力委員会」の設立、及び「環境管理準則の諒解備忘録」である。

推進する際に避けては通れない課題となる。

この課題をクリアするためには、関連諸国に直接経済利益をもたらすことができる物流、観光、エネルギーなどの分野から始めて、二国間、ひいては多国間協力を積極的に推し進め、実績の積み上げを通じて相互信頼関係を構築し、協力分野を漸次拡大させて図們江地域開発を推し進めるのがもっとも現実的であると思われる。特に、先に中朝と中ロの間に各国中央政府が主導する二国間協力枠組を確立させて、国境を跨ぐ経済活動にとって必要不可欠である交通と通信などインフラ整備、関税と通関など法制の整備、および産業間協力などを推進させることが望ましい。中ロと中朝間の二国間協力枠組が確立できれば、その延長線の上での多国間協力枠組の確立も容易となる。

(2)環日本海国際物流ルートの構築

図們江地域は、歴史的に中国、ロシア、日本と朝鮮など諸国間の政治的・軍事的対立の焦点地域であったし、冷戦時代にも矛盾と対立がもっとも集中した地域であった。同時にそれぞれの国の周辺地域として経済発展から遅れ、産業基盤が非常に弱く、相互の人的、経済的交流も殆ど途絶えていた地域であった。したがって、図們江地域協力開発を推進するためには、国境を跨ぐ人的、経済的交流の活性化に必要な不可欠な物流ルートの構築が前提条件となる。

国際物流ルートを構築するためには、以下のような三つの基本的な条件が満たさなければならない。一つは、道路、鉄道、通商口、港湾、空港、通関、通信網と物流センター、などの国境を跨ぐインフラ整備である。二つは、現代物流企業と物流産業の育成である。三つは、相応の物流量を確保して、規模の経済効果を実現し、コストの引き下げと総合競争力の向上である。その内、国境を跨ぐインフラ整備は、国際物流ルートを構築する際の基礎的な条件となる。

しかし、朝鮮の閉鎖的な政治経済体制およびそれに起因した国内投資能力の欠如と外資導入の失敗、ロシア政府の図們江地域開発に対する思惑の違い、および効率的な二国間あるいは多国間協力枠組の未整備などにより、図們江地域における国境を跨ぐインフラ整備は非常に遅れている。具体的に言えば、琿春－圈河－元汀－羅津港を結ぶ輸送ルートは、元汀－羅津道路の未整備と羅津港のインフラ整備の遅れなどにより予期した効果をあげていない。琿春－クラスキノ－ザルビノ港を結ぶ輸送ルートは、ロシア側における通関能力の制約、出入国検査制度の遅れと通関効率の悪さ、およびザルビノ港のインフラ整備の遅れなどにより、さらなる発展が妨げられている。またコモディティの

大規模輸送にとって不可欠な鉄道輸送ルートを見ると、吉林省とロシア極東地域を直接結ぶ唯一の鉄道である琿春－カムショーバヤ鉄道は、カムショーバヤ駅における出入国検査施設および照明、通信などの鉄道施設の不備により、2004年8月から運行が止まっている。図們－清津港鉄道も1990年代半ばから朝鮮の経済危機の表面化による輸送量の激減と鉄道施設の老朽化などにより、あまり活用されていない。

国境を跨ぐインフラ整備には、国家の主権問題が直接絡んでくるため、各国の中央政府の参加が必要となる。さらにインフラ整備は、一般的に投資規模が大きく、投資の回収期間も長いと、政府の役割が特に重要となる。また物流ルートの効率とサービスを向上させるには、企業化運営が望ましい。したがって、いかにして各国の中央政府と地方政府および民間資本が協力しあって、図們江地域における国境を跨ぐインフラ整備を推し進め、環日本海地域をむすぶ国際物流ルートを構築するかが大きな課題となる。

(3)産業間協力の推進

図們江地域開発を推進するためには、産業間協力の進展が不可欠である。現在、長吉図開開発先導区の窓口である琿春市は、日本産業団地、韓国産業団地、ロシア産業団地と香港産業団地などを建設して、これらの国々からの資本誘致に努めている。同時に中国の東南部沿海地域からの資本誘致も積極的に行って、産業の育成と産業構造の高度化を図っている。その進捗状況を見ると、国内資本の誘致においては、総投資額が56億人民元にのぼる109個の投資プロジェクトの誘致に成功し、100億人民元の固定資産投資を実行するなど大きな進展を見せているが¹⁷、外資誘致においては、目立った進展が見られていない。

琿春市、ひいては延辺地域における投資環境の優位は、主にその地政学的な優位にある。すなわち、中国、ロシア、朝鮮の3カ国が国境を接した地域に位置し、中国における唯一の環日本海地域として、琿春を起点とする環日本海国際物流ルートの円滑な運営に成功すれば、中国から日本海沿岸地域に通じる最短の物流ルートを確保することができ、北東アジア地域諸国との貿易と投資の活性化など経済交流と協力の拠点として活躍できることにある。

図們江地域開発における産業間協力の潜在力をみると、ロシア極東地域の弱い産業基盤および軍需産業と資源開発産業を中心とした産業構造、朝鮮の深刻な経済危機などから、ロシア極東地域と朝鮮からの資本誘致の潜在力はあまり大きくはない。それに対して、日本と韓国との間には、

¹⁷ “今日看琿春 当惊世界殊”、延辺州政府ホームページ <http://www.yanbian.gov.cn/>、2010年12月6日。

経済発展段階の差異と資源賦存の相違から生じる資源、資本、技術、市場などでの強い潜在的補完関係が存在しているが、これを基にした産業間協力を推進するためには、珲春から日本と韓国に通じる環日本海国際物流ルートの順調な運営が前提となる。だが、前述のように珲春を起点とした環日本海国際物流ルートはいまだ順調な運営ができておらず、外資誘致と産業間協力の推進を妨げる要因となっている。

環日本海地域国際物流ルートの開拓と円滑な運営を実現するためには、相応の物流量の確保が必要となる。また、物流量の確保のためには、産業間協力の推進による地域国際分業体制の確立が不可欠となるが、これはまた国際物流ルートの円滑な運営を前提となる。この罫を解決するためには、各国中央政府の積極的な関与と協力が必要であることは間違いない。

また、中国政府は、2011～15年の経済・社会の発展戦略の指針となる「第12次5カ年計画」の草案で、国内総生産（GDP）の伸び率にあわせて国民の所得を増やすことと労働争議を処理するメカニズムの整備を目標に盛り込み、社会保障制度も充実させる方針を示しており、合理的な範囲で賃金の引き上げを容認する姿勢が明確になった。従来型の中国の低廉な賃金だけを目当てにした対中投資戦略が見直しに迫られることは確実である。また、ロシア、中国、朝鮮、モンゴルなどは、資源の単純な開発輸出よりは、地域の経済発展につながる資源の総合開発利用を望んでいる。

したがって、図們江地域の地理的な優位を活用した世界的な物流基地への建設、ロシア、中国、朝鮮、モンゴルの資源の合理的かつ総合的な開発利用、日本と韓国の技術と

資本の優位の活用、日本、中国、韓国など地域市場の活用、などを総合的に考慮して、産業間協力ができる分野、方法と方策などの探求が必要となる。

北東アジア地域経済協力の縮図とも言われていた国際協力による図們江地域開発は、中国による企画綱要の実施により再び大きく動き出す可能性が出てきた。中国が漸進的な戦略で、2国間協力を基に図們江地域を跨ぐ環日本海物流ルートの円滑な運行に成功すれば、北東アジア地域経済協力を推進する突破口になりうる。ただ、これには北東アジア地域における融和的な国際関係と関連諸国の協力が必要となる。しかし、2010年に起きた韓国軍の哨戒艦「天安」沈没事件と延坪島砲撃事件などによる南北関係の更なる緊張化およびアメリカと日本の対朝鮮態度の硬化、釣魚島（尖閣諸島）での中国漁船衝突事件を巡る中日の対立、朝鮮の先行きの不透明など、北東アジア地域における国際政治関係はさらに混沌化している。これは、図們江地域開発にとっ

て望ましくない。北東アジア地域諸国間の対立の激化は、相互の利益にならない。北東アジア地域で融和的な国際関係を造るためには、先に如何にして朝鮮を改革開放へ導き、核問題を円満に解決するかが最重要な課題となる。また朝鮮の経済実態からみても、朝鮮が深刻な国内経済危機から脱出できる唯一の方法は積極的な外資導入しかない。朝鮮も核問題で国際社会の願いに応じることで、経済再建の道を拓く必要に迫られている。関連諸国間の積極的な協力による問題解決を願う。これが図們江地域協力開発だけでなく、北東アジア地域における経済協力の推進および平和と安定の維持にも役立つ。