

ERINA booklet

エリナブックレット vol.2 2003.2

図們江地域開発10年 - その評価と課題 - ERINA調査研究部客員研究員 李燦雨

図們江地域開発10年 - その評価と課題 - ERINA booklet vol. 2



本書では、中華人民共和国を中国、朝鮮民主主義人民共和国を北朝鮮、モンゴル国をモンゴル、大韓民国を韓国、ロシア連邦をロシアとそれぞれ表記した。
北朝鮮と韓国では、日本海を東海と表記している。

はじめに

北東アジアの多国間協力といえば、日本の関係者のほとんどが図們江地域開発を真っ先に挙げる。90年代、日本海沿岸の自治体や民間団体を中心に地域活性化策の一つとして打ち出された環日本海交流も、同開発構想を契機として、弾みをつけた経緯がある。北東アジア経済圏の形成、発展に寄与することを目的に発足したERINAも、多国間協力を中心テーマとしてとらえ、その象徴的事例として図們江地域開発に強い関心を示してきた。

世界はいま経済の地域統合化の動きを加速させている。北東アジアにも、その動向は影響を与えずにはいない。ASEAN、EU、NAFTAがクロスする位置に北東アジアはあり、北東アジアの構成国がクロスするところに図們江地域が位置する。1990年、中国吉林省長春市で開かれた第1回「北東アジア経済発展国際会議」において、中国が「図們江 - 黄金の三角地帯開発構想」を発表したことは、まさに歴史的な出来事だったと言えるのではないだろうか。

ERINA bookletの第2号は、図們江地域開発10年間の歩みと成果、評価と課題を集約し、関係者の参考に資することとした。図們江地域開発に最も熱心だとされる中国ではすでに克明な文献が集大成されており、民族的に強い動機を持っている韓国でも整理が進んでいると聞いている。北東アジア関係諸国の中で同開発にもっとも消極的だとされる日本だが、構想から10年を経たこの時期に、客観的な視点で同開発の全容をまとめ上げ、あらためて関係者の関心を引き起こす一助となれば幸いである。

本編は、図們江地域開発の構想から現在までの経過と成果、それに対する評価と課題を順にまとめた。まとめるに当たっては、当事国（中国、北朝鮮、ロシア）、関係国（モンゴル、韓国）および多国間協力に立脚するUNDP、それぞれの立場から述べるとともに、項目別（交通、投資誘致、観光、環境など）にも見られるようにした。そのため記述が重複する部分もあるが、関心のある部分から読み進めていただいても良いと思う。また、広範囲の関係者に供するために集約した冊子であるため、克明なりサーチペーパーを期待される向きには物足りなさが残るかもしれないが、他の調査・研究ペーパーに委ねることでお許しいただきたい。書棚の上よりも、カバンの中にいつも入れていただければ、bookletシリーズの本望である。

図們江地域開発10年 - その評価と課題 -

目次

第1章	図們江地域開発計画の経過	...1
1.1	開発計画始動の背景	...1
1.1.1	北東アジアにおける多国間経済協力の胎動	...1
1.1.2	図們江地域の立地的特性	...2
1.2	開発計画推進の動き	...6
1.2.1	関係各国の戦略・施策	...6
	1) 中国	
	2) 北朝鮮	
	3) ロシア	
	4) 韓国	
	5) モンゴル	
1.2.2	UNDPの開発協力	...20
	1) 準備期：1991年3月～1993年8月	
	2) 第1期(Phase)：1993年9月～1995年12月(国際共同経済特区 計画の挫折)	
	3) 第2期(Phase)：1996年1月～2000年12月(国際協力枠組みの 育成)	
	4) 第3期(Phase)：2001年1月～(新しい発展模索：地域拡大、参 加国の役割強化)	
1.2.3	国際協力開発としての制度的整備	...25
1.2.4	金融協力	...26
	1)「北東アジア開発銀行」(NEADB)設立案	
	2)「北東アジア開発基金」設置案	
	3)「図們江地域開発基金」(TRDF)設立案	
	4)「北東アジア/図們江投資会社」(NEATIC)設立案	
1.2.5	日本の不参加(オブザーバー参加)	...30
第2章	図們江地域開発計画の成果と評価	...31
2.1	UNDPの成果と評価	...31
2.2	関係各国の成果と評価	...32
2.2.1	中国の吉林省延边朝鮮族自治州	...32
	1) 経済成長	
	2) 産業動向	
	3) 工業生産および構造	
	4) 国有経済と非公有経済	
	5) 貿易	
	6) インフラ投資、外資投資誘致、観光、制度改善など	
	7) 小結	

2.2.2	北朝鮮の羅津・先鋒経済貿易地帯	...36
2.2.3	ロシアの沿海地方	...39
2.3	項目別成果と評価	...41
2.3.1	交通インフラ	...41
	1) 延辺～羅津港ルート	
	2) 延辺～ハサン・ルート	
	3) 羅津・先鋒～ハサン・ルート	
	4) モンゴル東部～図們江地域ルート	
	5) 航空ルート	
	6) 交通インフラ整備における問題点	
2.3.2	投資誘致（経済特区）	...46
	1) 直接投資の誘致	
	2) 経済特区の運営	
	3) 投資誘致（経済特区）における評価	
2.3.3	観光	...54
2.3.4	環境保護	...56
	1) 水質汚染	
	2) 大気汚染	
2.3.5	制度整備	...58
	1) 経済特区に関する法・制度整備	
	2) 国境通過の非物理的障壁の緩和	

第3章	図們江地域開発計画の課題	...62
3.1	発展への課題	...62
3.1.1	各国別の課題	...62
	1) 中国	
	2) 北朝鮮	
	3) ロシア	
	4) 韓国	
	5) モンゴル	
3.1.2	多国間協力の課題	...65
3.1.3	項目別課題	...65
	1) 交通インフラ：2国間或いは多国間協定の締結	
	2) 投資誘致：多国間協力開発の原則を堅持	
	3) 観光：迅速なアクセスと観光ネットワークの形成	
	4) 環境保護：情報の共有と政策実施	
	5) 金融協力：国際的資金調達の実現	
3.2	日本の役割と参加への期待： 地方間国際協力のモデルとしての図們江地域開発	...68

第1章 図們江地域開発計画の経過

1.1 開発計画始動の背景

1.1.1 北東アジアにおける多国間経済協力の胎動

東西対峙の冷戦時代に日本、朝鮮半島、中国、ロシア、モンゴルを含む北東アジア地域では、政治体制の相違、経済発展の格差、民族・言語・文化の多様性などにより、地域内レベルでの多国間経済協力が行われず、2国間の経済協力が殆どであった。北東アジア地域の経済構造はGDP規模と貿易額を見ても分かるように（図表1-1）日本、韓国、中国の三極体制となっていた。しかしながら日・韓・中3国の北東アジア地域内の貿易は各国の貿易全体の10～25％に過ぎず、域内の経済的結びつきが強いことが現状であった。

図表1-1 北東アジア諸国のマクロ経済指標（1990年）（単位：億ドル）

国別	人口 百万人	GDP 名目	一人 当たり GDP 名目、ドル	貿易額		北東アジア 地域内貿易 の割合 (%)	FDI		外貨 準備高	対外債務 残高
				輸 出	輸 入		海外投資	誘 致		
日本	123.6	29,700	24,029	2,876.8	2,353.1	10.3	504.9	17.8	785	-
韓国	42.9	2,540	5,921	632.3	713.6	25.3	10.5	7.9	147.9	317
中国	1,135.0	3,880	342	717.5	602.2	19.9	8.3	34.9	295.9	525.5
ロシア極東	8	153	1,955	15.4	11.9	80.3	n.a	n.a	n.a	n.a
北朝鮮	20.2	231	1,146	19.7	27.6	78	n.a	n.a	n.a	78.6
モンゴル	2.1	22	1,080	6.6	9.2	81.1	n.a	0.01	n.a	0.15

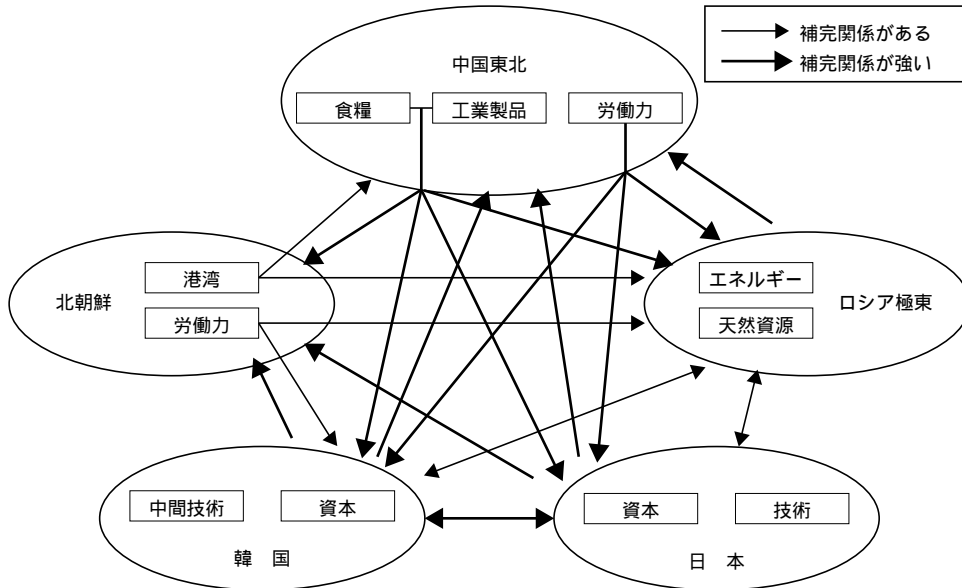
（注）ロシア極東地域は1992年の統計による。

（出所）経済企画庁『アジア経済2001年』、IMF、Direction of Trade Statistics (yearbook)、北朝鮮については韓国統計庁『北韓人口推計の結果』（1999.8）、韓国銀行『北韓のGDP推定結果』、KOTRA『北韓貿易動向』、統一省『南北交易動向』、ロシア極東地域については、ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所『極東経済：改革と危機』その他は各国の『統計年鑑』

しかし、中・ソ関係の正常化（89年）、モンゴルの体制転換（90年）、韓・ソ国交正常化（90年9月）、韓国・北朝鮮の国連同時加盟（91年）、日・朝国交交渉（91～92年）、中・韓国交正常化（92年8月）など、1990年を前後とした一連の国際情勢の地殻変動は、ポスト冷戦の到来という新しい時代を生み出した。特に、ロシアと中国の市場経済化は北東アジア地域内の多国間経済協力を実現させる基盤となった。これにより、北東アジアにも地域性を持つ「地域経済圏」の可能性を検討する論議が急速に台頭した。すなわち、ロシア極東地域の多くの天然資源（山林、エネルギー、鉱物、海洋資源）と中国の豊富な労働力、北朝鮮の天然の良港、韓国と日本の資本・技術など、北東アジアには経済発展に必要な条件が揃っており、インフラの整備さえ進めば地域内の経済的補完関係を顕在化させることが可能であるという考えである。

北東アジア地域内の経済的補完性を顕在化させるために、日本や韓国の資本をロシア、中国東北地域、北朝鮮などに投入させる開発プロジェクトが検討されることになった。そのプロジェクトとしては、ロシア極東のサハリン沖の石油・天然ガス開発、ヤクートとイルクーツク地域の天然ガス開発、中国黒龍江省の三江平原開発などが対象となった。中でも最も重視されたのは中国、ロシア、北朝鮮3国の接境地域を国際的に開発しようとする「図們江地域開発計画」

図表1-2 北東アジア諸国間の経済的補完関係図



出所：マクロエンジニアリング調査研究グループ編『マクロエンジニアリングと環日本海経済圏開発構想』創知社、1994年、p95より修正

であった。

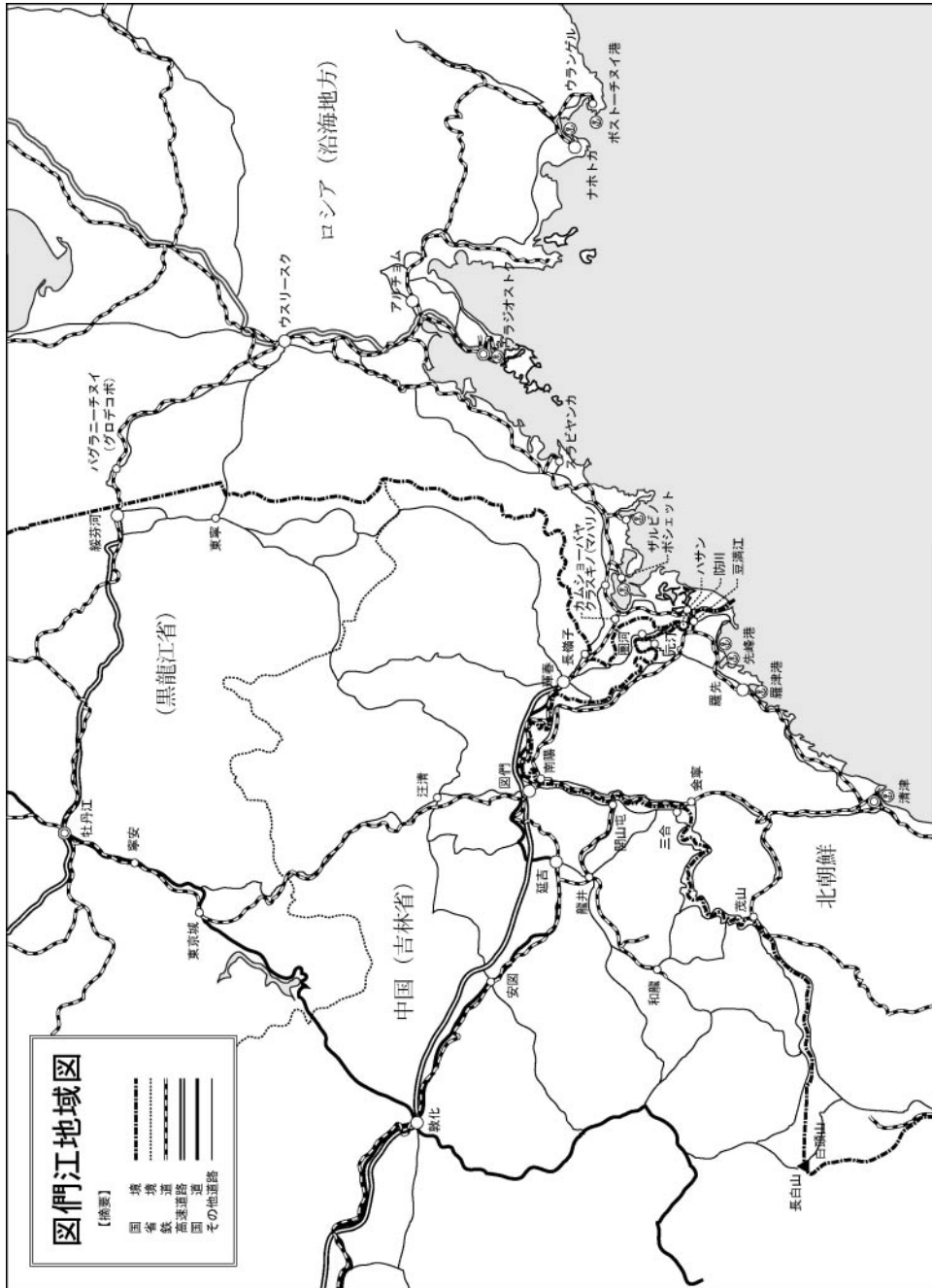
1.1.2 図們江地域の立地的特性

図們江（約500km、朝鮮名：豆満江）は、朝鮮半島東北部と中国吉林省との国境を、東に流れて日本海に入る国際河川である。その河口から約15kmの最下流域ではロシアと北朝鮮の国境を形成している。

歴史的に図們江は中国の日本海への出口であった。紀元727年から始まった日本への渤海使節出航点が、図們江下流域であったと考えられている。1862年の「中口通商協定」により図們江下流の中・口境界地域である琿春で中・口自由貿易が行われ、国際的自由市場として発展した。しかし、1913年にロシアの「中口通商協定」破棄と国境閉鎖により、図們江だけが貿易ルートとして利用された。1932年の満州国成立以降、図們江下流域は閉鎖され、新中国の登場以降は中ソ紛争により1990年まで図們江を利用する中国の「出海」は閉鎖されたままであった。

図們江地域に含まれる対象地域は中国吉林省の延辺朝鮮族自治州、ロシアの沿海地方、北朝鮮の羅津・先鋒地域（現：羅先市）などであるが、広く見ると北朝鮮の清津市、モンゴルの東部地域も図們江地域と輸送ルートの面で含まれている。

図表1-3 図們江地域地図



図們江地域が再び国際的に注目されるようになったのは、1990年前後の冷戦構造の解体が背景にあったことはいうまでもない。新しいポスト冷戦時代での北東アジア地域での多国間協力のモデルとして中国・ロシア・北朝鮮の国境が接する図們江地域を多国間の協力によって開発することが浮上したのである。この地域の概況は次の通りである。

図表1-4 図們江地域の概況

国家	地方	総人口(千人)	主要都市(人口)	面積(km ²)	主要産業
中国	延辺朝鮮族自治州	2,138	延吉(30万) 図們(14万) 琿春(18万)	42,700	軽工業、林産物、農業、食料品加工、製薬、観光
北朝鮮	清津市 羅先市	670 130	清津(67万) 羅津・先鋒(13万)	746	軽工業、農業、水産物加工、観光、輸送
ロシア	沿海地方	2,287	ウラジオストク(67万) ナホトカ(19万) ハサン(4万)	165,900	農業、食料品加工、鉱業、エンジニアリング、林産物、観光
モンゴル	東部地域	223	チョイバルサン	287,600	鉱業、農業、畜産加工、観光

注)人口は1993年基準である。

図們江地域は、中国とロシアの木材、鉱物などの豊富な天然資源、中国と北朝鮮の安価な労働力、北朝鮮とロシアの不凍港など有利な立地的条件が整っている。海運と鉄道網により日本、韓国、更にヨーロッパなどの巨大な市場にも連結ができる。しかし、大消費地から遠距離に位置しており、インフラの整備が劣悪している点などは不利な立地的条件となっている。図們江地域各国の立地的条件をまとめたのが図表1-5である。

図表1-5 図們江地域各国の立地的条件

	長 所	短 所
(中国) 延辺朝鮮族自治州	<p>1. ロシア、朝鮮半島、日本への隣接性：延辺からロシア、朝鮮半島、日本への距離が中国の他の地域より短い。</p> <p>2. 朝鮮族の存在（1990年地域総人口の40.5%）：朝鮮半島との友好関係を維持している。</p> <p>3. 低廉な労働力：熟練した技術力と70-80ドル/月程度の給料水準の一方、中国南部沿岸地域と等しい生産力を備えている。</p> <p>4. 豊富な自然資源：水、木材、漢方薬原料などが豊富である。</p> <p>5. 観光資源：朝鮮族の霊山である長白山があり、琿春市の防川は3カ国が交わる観光地として開発できる。</p>	<p>1. 中国国内の主要市場及び東北3省の主要港との距離が遠い</p> <p>2. 内陸地であるために日本海沿岸の港への効率的アクセスが未発達である。</p> <p>3. 裾野産業などが未発達である。</p> <p>4. 国境地域都市の住居・観光サービス施設が整備されていない。</p> <p>5. 延辺への国際通路が不十分である。</p>
(北朝鮮) 羅津・先鋒	<p>1. 羅津港：一般的に良好である。年間貨物処理能力は400万トンである。ロシアのザルピノ港やボシェット港に比べ優位である。港湾面積の余裕もある。鉄道はロシアのハサンに連結されている。</p> <p>2. 観光資源：海岸の砂浜は潜在的な観光資源で、海水浴・釣り・海産物料理を楽しめる。景色の美しい七宝山は羅津港から145キロのところにある。</p> <p>3. 低廉な労働力：全ての労働者は11年間の義務教育を有している。</p> <p>4. 自然資源：海産物と林業製品（キノコ、漢方薬材など）の潜在性である。</p>	<p>1. インフラの未整備：道路条件が悪く、鉄道は改善が必要である。用水と電力は将来の産業開発と住民に充分でない。医療・住宅などの社会インフラが遅れている。</p> <p>2. 国内市場から離れた地理的不利：国内資源は離れており、需要も未発達で羅津・先鋒での製造業発展に不利である。</p> <p>3. 観光地へのアクセスと観光資源開発が遅れている。</p> <p>4. 裾野産業と事業インフラが不十分である。</p>
(ロシア) 沿海地方	<p>1. 国際的な輸送ネットワーク：港湾（ポストーチヌイ、ナホトカ、ウラジオストク）と鉄道網、国際空港により、立派な国際輸送基地となっている。ヨーロッパ、中央アジア、中国東北地域、アジア太平洋地域、北アメリカ地域との連結が効果的である。</p> <p>2. 豊富な自然資源：水産物、木材、石炭、鉱物などが豊富である。</p> <p>3. 観光資源：ウラジオストクのような歴史的都市と自然が保存された地域が人気を集めている。</p>	<p>1. 国内の主要市場から離れている。</p> <p>2. 生活インフラ条件（医療、水、廃棄物処理など）が良くない。</p> <p>3. 税金、法律などのソフトインフラが比較的弱い。</p>

1.2 開発計画推進の動き

1.2.1 関係各国の戦略・施策

1) 中国：「走出去、引進來」

中国の対外開放政策は「走出去、引進來」（外に出る、中に入れる）という6字にまとめられる。1980年代から対外開放の通路を開拓し、外国資本を受け入れて経済発展を成し遂げてきた。1980年代後半からは北東アジア経済協力に関する論議が活発になった。冷戦体制の崩壊とともに世界的に経済統合の動きが加速しているため、北東アジア地域での多国間経済協力の枠組みを作ることを対外開放政策の重要な課題として位置付けた。

中国における北東アジア経済協力は国内地域では東北3省地域の開発となる。1990年基準で東北3省は面積では中国全体の8.2%を占め、人口は9,900万人で全国の8.7%、経済力では1,993億元（GDP）で全国の11.3%であった。即ち、色々な面で中国のほぼ10分の1の実力を有する地域と言える。東北3省は石油・石炭などの豊富な天然資源と農業資源に恵まれ、重化学工業と農業の基地として位置付けられてきた。しかし、1980年代の10年間のうち、7年間は東北3省のGDP成長率が全国の成長率を1～4%程度下回った。

このような東北3省の開発遅滞の状況の中で、東北地域の発展のために、吉林省延辺朝鮮族自治州の図們江地域を国際協力により開発しようとする構想が出た。図們江地域開発構想とは、吉林省が図們江を通して日本海への出口を模索する過程で生まれた多国間の経済協力構想であり、中国側が最初に国際的な世論を喚起した。即ち、1990年7月に吉林省・長春で開催された「第1回北東アジア経済発展国際会議」で、中国代表が「図們江河口 - 黄金の三角地帯構想」を発表したのが最初の国際的提案であった。

こうした動きを受けて、UNDP（国連開発計画）では、1991年3月に図們江地域開発をUNDPの第5次事業計画（1992～1996）の重点事業として取り上げることを決め、1991年10月には、調査報告書をまとめて、UNDPの「図們江地域開発構想」を発表した。

同構想がUNDPのプロジェクトとして取り上げられた後、中国中央政府は図們江地域開発を促進させるために、1992年3月に國務院が琿春市を対外開放の国境都市に指定し、さらに琿春辺境経済合作区の設立を認可し、優遇政策を付与することにした。また、国家計画委員会は同年「図們江下流および琿春地域総合開発計画要綱」を批准し、道路、鉄道などの整備に着手した。中国の図們江地域開発の戦略・施策は次のような3つの案により推進された。

a) 防川開発（最初の案）

図們江河口から約15kmさかのぼった地点にある国境村の防川に港をつくり、河口までを浚渫して利用し、日本海に出ようという計画である。しかし、この計画は以下の問題点により頓挫した。

中国の航行権について、中国、北朝鮮、ロシアの3国の合意が出来ていない。

図們江河口流域は、水深が浅く、浚渫したとしても河川によって運ばれる土砂が堆積し、数年毎の浚渫費用が膨大である。

b) 借港出海

ロシア、北朝鮮の日本海沿いの港を使って日本海に出る（借港出海）という計画である。ロシア、北朝鮮の両側のルートを進めた意図としては、両国の港を競合させ自国に有利な条件を引き出すこと、双方を各々の代替港として確保することがあると思われる。

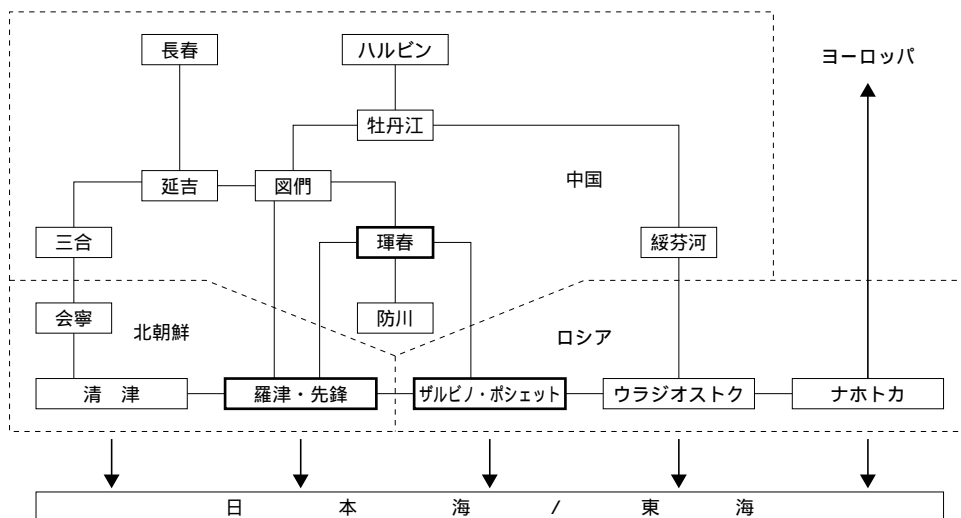
ロシア・ルート

ザルピノ・ルート：吉林省の琿春～ロシアのザルピノ港間62kmに鉄道を敷設し、ザルピノ港を大連港に替えて中国東北地域の出口にしようという計画である。鉄道敷設は中・口間の合意を得、工事が行われ、1996年10月にレールが繋がって、1999年5月に琿春～クラスキノ間が公式開通し、貨物運送は2000年2月に開始した。ザルピノ港を利用した航路は琿春～ザルピノ～韓国・束草間の貨客船航路が2000年4月に開設された。

ポシェット・ルート：ロシアのポシェット港を利用し、日本と韓国などへ到る計画である。日本の境港、秋田港などへの航路連結が推進され、結局1999年8月からポシェット～秋田航路が開設された。

北朝鮮ルート：清津港と羅津港を利用し、日本と韓国などに至る計画である。清津港を利用した航路開設の動きは失敗したが、羅津～釜山間のコンテナ航路は1995年10月に開設され、羅津～新潟航路も1999年8月に開設された。

図表1-6 図們江地域輸送ルート



c) 琿春市開発：「経済特区」政策実施

1992年3月に、中国中央政府はロシアと北朝鮮と国境を接している琿春市を開放し、国家級の「辺境経済合作区」を設置し、海外投資誘致を本格化した。1995年6月に、江沢民国家主席は琿春市を視察し、「琿春を開発し、図們江を開発し、北東アジア各国との友好協力関係を発展させよ」という題辞を贈った。これは、中国政府が琿春市を、図們江地域を中心とした北東アジア経済協力の焦点地域として開発する方針を採っていることを意味する。2000年4月には、「琿春輸出加工区」、2001年2月に「琿春中口互市貿易区」が中央政府の批准を得て

設置された。

中国政府は以上のような3つの図們江地域開発戦略・施策を推進してきた上で、1999年6月に図們江地域開発をさらに推進するため、20省庁で構成される図們江地域開発の省庁間調整委員会を設立した。2001年4月に中国政府は吉林省延辺朝鮮族自治州に西部開発の優遇政策を付与すると発表した。

地方レベルでの主体である吉林省政府は、琿春を中心とする次のような3段階の目標に分けて図們江地域開発を実施している¹。

第1段階（1995～2005年）：インフラなど輸送回廊の建設

長春～琿春間の高速道路建設

琿春～圈河間の道路開通・整備

通商税関機能の国際化

国際航空路の開設

国際海運航路の開設

辺境貿易拡大

琿春保税區設置

第2段階（2005～2010年）：経済貿易回廊の建設

琿春中心の中・朝・口交通網形成、鉄道連結、中・蒙間鉄道に連結

物流、人流、情報流通の強化

中・朝・口3国間に投資、貿易、観光、運送、銀行、二重課税防止など協調事務機構設立

中・朝・口・韓・日・蒙の関連委員会設立

第3段階（2010～2015年）：経済成長拠点育成

図們江地域開発において琿春を中心に新しい地域経済圏を形成

図們江開発地域に位置している延辺朝鮮族自治州政府は外資投資を促進するために、外資に対する中国の一般的な優遇政策に加え次のような特別な優遇措置を与えている。

延辺地域に投資する企業は2001年から2010年までに西部開発に与える優遇政策を受ける（企業所得税15%）。

払った所得税は投資額の規模により利潤発生後6年から9年間延辺州政府の財政から返還される²。2002年から増値税、営業税が100万元以上の場合、地方所得分の10%を返還する。琿春では10年以上経営する全ての外資投資企業の所得税が、利潤発生後3年間（他の地域は2年間）免除される。

琿春輸出加工区、中口互市貿易区に対する特別な税務優遇措置（増値税、関税の免除など）
土地使用料は製造業用の場合50年間17～20US\$/m²で他の国より低く、一括払いの場合は投資規模により20～70%を返還する。

1 2001年8月23日、吉林省図們江開発弁公室・戴錫堯主任（当時）インタビュー

2 総投資額が2～5百万元の場合6年間、5～10百万元の場合7年間、10～50百万元の場合8年間、50百万元以上の場合は9年間に渡って所得税を返還する。

さらに、外国投資企業の不満が高かった各種の行政的料金徴収は1998年5月以降、改善されつつある。即ち、各項目の統合・簡素化が行われており、料金基準も透明になり一部の料金は半分に削減された。琿春市は2001年に発電所、水利施設、都市水道、汚水処理、ごみ処理、道路工事など32項目のプロジェクトを西部大開発重点プロジェクトとして選定し、更なる投資環境整備に踏み込んでいるとされている³。

図們江地域開発のための指導組織として、中国中央政府は1999年6月28日に国家発展計画委員会や対外貿易経済合作部、鉄道部、交通部、海関総局、科学技術部など20の部の代表による「国务院図們江開発協調領導小組」を設立した。2001年6月19日に第2回全体会議では、インフラ建設の完備、琿春を50万人口の中級都市に育成、輸出加工区と中口互市貿易区の建設、貿易・観光の活性化するなどの計画が協議された。また、図們江地域開発の具体策として、琿春～マハリノ間の鉄道完全開通、延吉国際空港設立、中口合弁銀行の設立、琿春を韓国への観光業務の地点として許可、国際大動脈の構築などが提案された。2002年7月には、吉林省図們江地区開発弁公室、延辺朝鮮族自治州図們江地区開発弁公室、琿春市政府、吉林大学東北亜研究院の4者が協定を結び、「図們江国際開発研究所」を設立することを決定し、同年9月には第3回「国务院図們江開発協調領導小組」全体会議が開かれ、同協定に正式に加わった。この研究所は、図們江開発に関する調査研究、中朝、中口、中蒙間の経済合作区の設立（企画）に関する研究、北東アジア各国の経済状況に関する研究などを行う。

吉林省政府と延辺朝鮮族自治州政府は工業部門に外国投資の誘致を活性化させるために、UNDP図們江事務局、UNIDOなどの協力を得、1995年10月に延吉市で第1回図們江地域国際投資貿易フォーラムを開催し、1998年9月に琿春市で第2回目、2002年9月に延吉市で第3回目の国際投資貿易フォーラムを開いた。このフォーラムは中国地域だけでなく、ロシアの沿海地方や北朝鮮の羅津・先鋒経済貿易地帯を視野に入れた図們江地域の国際共同開発のための商談会として位置付けられている。

図們江地域開発の10年間、中央政府・省政府・延辺朝鮮族自治州政府は道路、鉄道、空港、通信などインフラ整備に合わせて約50億元（約6億ドル）を投資した。その基盤の上で工業分野での外資誘致を推進してきた。中国政府が採ってきた戦略・施策は、中国政府の先行インフラ投資と国際協力を通じて中国東北地域に对外开放窓口を建設する狙いがあったと言える。中国政府は図們江地域開発を持続的に推進する強い意志をもっている。

2) 北朝鮮：「経済特区」政策実施

北朝鮮は韓国との朝鮮半島における分断国として、北東アジア地域で特殊な地位を持っている。特に、北朝鮮は「社会主義計画経済」建設路線を堅持してきたため、朝鮮半島では社会主義と資本主義が対立してきた。北朝鮮がもう一つの経済基本路線として堅持している「自立的民族経済」建設路線は、朝鮮半島の停戦状態や米国の経済制裁という外的状況の下で、国内資

3 (出所)『琿春報』2001年12月5日

源と技術、人民の力に依拠して自立的経済を建設することであった。このような条件は北朝鮮と資本主義圏との交流、特に韓国、日本、そして米国との交流に大きなネックとなってきた。

1990年前後からの国際情勢の変化、特に社会主義経済圏の崩壊は北朝鮮において大きな試練となり、北朝鮮は北東アジア地域での経済協力を通じた安全保障を指向するようになった。これは金日成総合大学の金秀勇教授が1995年10月、東京での講演で次のように北朝鮮の対外経済政策を説明したことによく現れている⁴。

「1990年代に冷戦構造の緩和によって理念を越えた経済交流が世界的な趨勢になっており、また、北朝鮮の対外経済交流の70%を占めてきた社会主義圏の崩壊が北朝鮮の自立的経済建設路線の政策変化を要求するようになった。国内経済発展の必要性和交流協力という世界経済の推移に伴う主・客観的条件で、1991年12月、「羅津・先鋒自由経済貿易地帯」が創設されたのである。1993年12月の党中央委員会第6期21回総会で第3次7か年計画の総括を通じて、新技術の導入、外貨収支の均衡、地域協力の強化を通じた北東アジアの平和安全保障、貿易第一主義の貫徹、などを目標とした新しい経済開放政策を持ち出すようになった。」

従来、北朝鮮は「中国での経済特区の設定は中国の実情に適ったものである。わが国は経済特区の設定を見越していない」として⁵、経済特区を設置する考えはないと声明してきた。しかし、北朝鮮は1990年代以降、経済特区政策を通じて経済発展と「北東アジアの平和安全保障」を実現させようとしたと考えられる。

北朝鮮の資料によると、1989年2月に金日成主席が先鋒地域に自由経済貿易地帯を創設する構想を出したという⁶。実際、北朝鮮政府は図們江開発計画に初期から積極的に参加し、1991年7月にモンゴルのウランバートルで開かれた「UNDP第1回北東アジア小地域開発調整者会議」で、「羅津・先鋒」(現：羅先市)地域に「自由経済貿易地帯(FETZ)」を創設する計画を発表した。UNDPの第2回北東アジア小地域開発調整者会議(1991.10.16)は北朝鮮の平壤で開かれた。この会議の結果、UNDPは「特別プログラム；図們江地域開発計画」を発表(1991.10.24、ニューヨーク)した。北朝鮮はその後、同年12月28日、政務院決定第74号で「羅津・先鋒自由経済貿易地帯」を宣布し、羅津港、先鋒港および清津港を自由貿易港とし、同地域への外国投資企業に対して企業所得税の減免、関税の免税など、優遇措置を取ることを正式に決定した。

その内容は、羅津・先鋒地域を「特惠的な貿易及び中継輸送と輸出加工、金融、サービス地域」(自由経済貿易地帯法第2条)として開発することであった。

北朝鮮の外資企業に対する優遇制度は税金面では中国やロシアよりも優れている。

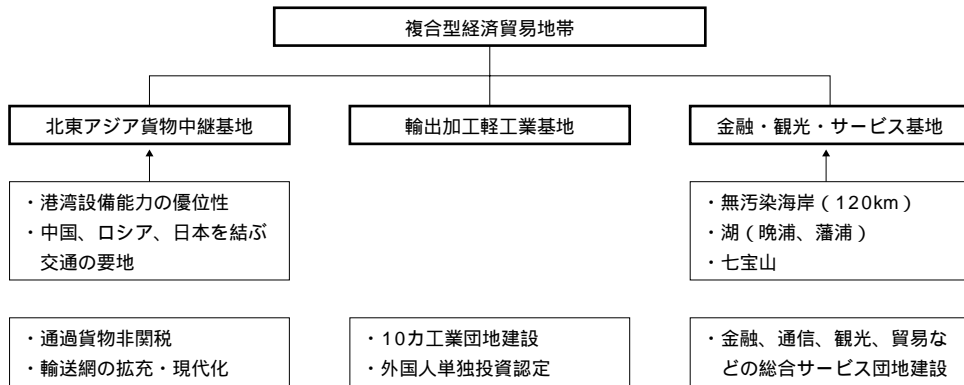
企業所得税が14%(先端技術・インフラ・資源開発部門に対しては10%)であり、所得発生年度から3年間免除とその後2年間50%減免する。

4 「朝・日輸出入商社」主催の講演会(1995.10.25)で、金秀勇教授は「朝鮮民主主義人民共和国の対外経済政策と羅津・先鋒自由経済貿易地帯の展望」の主題で講演した。

5 (出所)中央人民委員会経済政策委員会・尹基福副委員長、「合営(合弁)はわが国の実情に合うよう作成された我々の方式の法」(『朝鮮中央通信』1984年10月15日)

6 (出所)朝鮮社会科学院世界経済および南南協調研究所、「羅津・先鋒経済貿易地帯投資編覧」、1998年5月、p7

図表1-7 北朝鮮の羅津・先鋒（自由⁷）経済貿易地帯の開発構想



関税も 加工輸出のための輸入、生産・経営に必要とする物資、中継輸送貨物、羅津・先鋒経済貿易地帯建設のための物資、羅津・先鋒からの輸出品などに対しては免除となっている。

輸入商品の関税率も最高18%（タバコ、酒、自動車など）で中国やロシアより低い水準である。営業税も3～9%の範囲内であり中国の増値税（17%）より低い。

北朝鮮政府は、同地域に関連した国土総合開発計画の樹立（1993年）投資関連法律の整備（1992～現在）FETZの拡張（1993年；621km² 746km²）など、一連の開発を推進した。しかし、北朝鮮において国際協力の枠組みは、多国間の協力枠組みより自国の自主権を重視する形で、自国中心の国際協力を優先することとなった。すなわち、UNDPの図們江地域開発計画に対し支持をしながらも、具体的な内容については、国際共同管理による共同開発案を拒否し、各国が独自で経済特区を設置し、各国が必要に応じて協力開発などをする立場を取ったのである。

しかし、羅津・先鋒の「経済特区」政策は、1993年3月、北朝鮮の核拡散防止条約（NPT）脱退宣言から始まったいわゆる「核兵器開発疑惑」による米朝間の対立などにより1994年末までは本格的な前進がなかった。1994年10月の「ジュネーブ枠組み」合意により核開発問題が決着され、羅津・先鋒の開発にも国際協力の兆しが見えたが、1995年からは洪水・干ばつなどの自然災害による深刻な食糧危機の発生、エネルギー・原資材不足による工場稼働率の低下などにより北朝鮮は経済危機に陥ることになった。

このような経済危機の状況のなかで、開発資金は国内調達ではなく海外調達に依存するしかなかった。1995年9月、北京で初めての「国際投資説明会」において図表1-8のようなインフラ建設計画が発表され、数十億ドルの資金需要が言及された。

鉄道、道路、港湾、通信、電力などのインフラを外資投入により整備しようとした北朝鮮政府の戦略は1996年以降も続いた。1996年9月には羅津・先鋒地域内で初めての「国際投資

7 「羅津・先鋒自由経済貿易地帯」は1998年4月ごろから名称が「羅津・先鋒経済貿易地帯」と変わり、「自由」という表現が無くなった。

図表1-8 羅津・先鋒地域のインフラ建設計画

		第1段階(～2000)	第2段階(2001～2010)
鉄道建設		<ul style="list-style-type: none"> ・南陽～鶴松間(92km)電鉄化(1995年完了)(北部環状線の電化率100%となる) ・豆満江駅～ハサン間(580m)に混合線の鉄道橋新設 ・三峰～開山屯間(4km)鉄道連結 ・造山里駅建設(豆満江駅隣接) ・羅津～造山里(豆満江近郊)間(49.5km)広軌鉄路新設 ・会寧～鶴松間の軽量レール交替、直線化 ・訓戎～琿春間に鉄道橋建設(中・朝共同) 羅津～豆満江間の輸送能力3百万トンとする 	<ul style="list-style-type: none"> ・羅津～訓戎間(122.5km)に複線鉄道建設 ・羅津～造山里間(49.5km)に広軌複線鉄路建設 ・清津～会寧～南陽～羅津間の駅施設自動化 <p>輸送能力を6千万トンに高める</p>
道路建設		<ul style="list-style-type: none"> ・元汀橋税関建設(1995年完了) ・道路拡張(6～7m 9～12m) 清津～会寧間(80km) 清津～羅津間(90km) 羅津～セッピョル間(110km) 先鋒～豆満江間(9km) ・高速道路建設 恩徳～元汀間(7km) 年間輸送量を700万トンに高める 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路建設 清津～羅津～豆満江間(114km) 清津～会寧間(75km) 羅津～セッピョル～南陽間 <p>年間輸送量を2,840万トンに高める</p>
港 湾	羅津港 年300万トン	<ul style="list-style-type: none"> ・4号埠頭、5号埠頭新設 貨物通過能力を1,700万トンに拡張 	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ専用の6、7号埠頭新設 貨物通過能力1億トンに拡張
	先鋒港 年260万トン	<ul style="list-style-type: none"> 原油取扱能力を400万トン以上にする 	<ul style="list-style-type: none"> 1,500万トンに拡張
	清津西港 年700万トン	<ul style="list-style-type: none"> 1,000万トンに拡張 	
	清津東港 年100万トン		<ul style="list-style-type: none"> 1,000万トンに拡張
空 港		<ul style="list-style-type: none"> ・先鋒の耐浦里に国際空港建設(2,500m) 旅客(年1,200万人) 貨物(年100万トン) 	<ul style="list-style-type: none"> ・空港拡張(4,000m×2) 旅客(年2,000万人) 貨物(年150万トン)
電 力		<ul style="list-style-type: none"> ・先鋒火力発電所(20万kW)を40万kWに拡張 ・羅津火力発電所(30万kW、石炭)建設 	
通 信		<ul style="list-style-type: none"> ・4万回線規模の通信センター建設 ・12万回線規模の衛星通信支局・分局建設 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動通信分局建設 ・羅津～ボシエツト間に、光ファイバケーブル建設
用 水		<ul style="list-style-type: none"> ・貯水池建設 茂昌貯水池(12百万m³) 祿野貯水池(93百万m³) 	<ul style="list-style-type: none"> ・貯水池建設 金松、榮生貯水池(260百万m³)
観 光		<ul style="list-style-type: none"> ・羅津ホテル建設 ・安州(大草島)～新海(琵琶島)開発 ・牛岩～屈浦(瀟浦)開発 ・羅津・先鋒国際ホテル建設 	<ul style="list-style-type: none"> ・雄尚、豆満江国際ホテル建設

(出所)北朝鮮対外経済協力推進委員会、『羅津・先鋒自由経済貿易地帯：投資環境』、1995年9月

フォーラム」を開催し、約10億ドルのインフラ（鉄道、道路、港湾）整備、101項目の工業部門での外資誘致の希望を伝えた。

1997年6月に北朝鮮政府は、羅津・先鋒地域の投資環境を改善するため、投資関連の権限を羅津・先鋒地帯当局へ大幅に委任（one-stop-system）、市場価格システムの導入（配給制度を廃止し、独立採算制を全面的に実施）、為替レート的一本化（200ウォン/ドル）、自営業の認定および自由市場の開設、鉄道管理システムの一元化、市場経済システムの教育（人材育成）などを実施した。一方、羅津・先鋒地域のインフラ整備のために、1996年から1997年半ばの間に2億ウォン（羅先の為替レートでは約100万ドル）の国家資金が道路、鉄道、ホテルなどのインフラ整備に投入された⁸。羅津・先鋒地域は、北朝鮮において市場経済方式が導入された唯一の地域として位置付けられることとなった。

しかし、北朝鮮が経済危機を経験している間、1997年に発生したアジア通貨危機により、北朝鮮は世界市場経済に対する否定的な立場を強化することになった。1998年以降、羅津・先鋒地域は公式名称が「自由経済貿易地帯」から「経済貿易地帯」に変わり「自由」という表現が削除された。また、北朝鮮政府は1998～2000年の間に重工業優先の従来の経済政策を強化した。しかし、一方で1998年9月に開かれた最高人民会議第10期第1回会議では、憲法が改正され、経済分野に実用的な改善条項が作られた。新憲法では、個人所有の制限緩和、経済運営における原価・価格・収益性などの概念の重視、「特別経済地区」（経済特区）の明記などがそれぞれである。1998年9月、羅津・先鋒で開かれた「国際投資説明会」では総計116件、約9.6億ドルの工業部門投資誘致希望が伝えられた。また、1998年秋に開場した「羅津市場」が商人約1,000人規模の大きな自由市場として定着した。

1990年代半ばからの経済危機のなかで、北朝鮮政府は羅津・先鋒地域が含まれている図們江地域の開発が、北朝鮮と北東アジア諸国および世界各国との経済技術的交流と協力・貿易を進展させることを期待したといえる⁹。経済特区政策を通じて経済発展と体制安全保障を図るという戦略・施策は一貫性があったといえる。これに対しては、1999年10月に天津で開かれた「第9回北東アジア経済フォーラム」（事務局：ハワイ東西センター内）に参加した朝鮮対外経済協力推進委員会の金時真副委員長（当時）が次のように確認した。「我々は国の経済成長のために最大限に努力し、図們江開発関連国との協力を拡大発展させ、北東アジアの繁栄と経済的発展に寄与する」¹⁰。

羅津・先鋒地域関連の法律整備の状況を見ると、1994年までに「外国人投資法」、「合作法」、「外国人企業法」など基本的な各種法規を制定した後、50余りの関連法規が整備された。1999年2月の最高人民会議常任委員会政令（1999.2.26）で、9つの関連法律が改正され、その後5月までに、内閣の決定で5つの規定が改正された。外国人投資の対象地域を基本的に羅津・先鋒地域に制限し、そして中央政府の管理機能を強化した。また、2000年以降にも新

8（出所）金成俊、孟鉄虎、「羅津・先鋒自由経済貿易地帯の開発に関する政策と現在の状況」ERINA REPORT Vol20、1997年12月

9（出所）朝鮮社会科学院世界経済および南南協調研究所、『羅津・先鋒経済貿易地帯投資編覧』、1998年5月、p6

10（出所）<http://www.tradp.org/textonly/dprkspeech.htm>

図表1-9 北朝鮮の外国人投資関連法の体系（羅津・先鋒地域）（2002年7月現在）



しい外国投資関連法を制定している。「羅先経済貿易地帯外国人投資企業財政管理規定」（2000.5.13、内閣決定第35号）「加工貿易法」（2000.12.26、最高人民会議常任委員会政令第1978号）「外国人投資企業破産法」（2001.4.19、最高人民会議常任委員会政令第

1504号)、「外国人投資企業最新技術導入規定」(2001.8.24、内閣決定第44号)、「国土計画法」(2002.3.27、最高人民会議第10期第5回会議で採択)などがそれである。これらの法規は外国との経済協力関係を強化しようとする北朝鮮政府の方針を表している。特に、「羅先経済貿易地帯外国人投資企業財政管理規定」は第24条で、「外国人投資企業の資本は国有化するとか地帯内で没収することはしない」と規定し、外国人投資に対する投資保障を明らかにしている。「外国人投資企業最新技術導入規定」は外国人投資企業が最新技術を導入する場合、これを奨励するために企業所得税を10%に、また3年間免除後2年間50%減免する優遇措置を与えている¹¹。

北朝鮮政府が現在採っている羅津・先鋒地域政策をまとめてみると、外資に対する優遇措置の実施、インフラ整備(道路、鉄道、通信、電力など)での外資誘致、水産物加工などの協力可能な分野での外資誘致である。外資誘致を通じたインフラ及び工業・サービス産業開発が中心であるが、投資の優先順位は中継貿易、観光産業の開発である。北朝鮮の羅先市当局は最重点項目として交通整備のための資金調達を急いでいる。市当局が提示している最低限のインフラ開発所要資金は、道路(先鋒～元汀里)2,400万ドル、鉄道(羅津～南陽)4,600万ドル、羅津港整備2,000万ドルなど約1億ドルである¹²。

また、北朝鮮はロシアとの間に鉄道を改善し韓国まで伸ばす計画を立てている。2001年7月に北朝鮮とロシアの間に合意した鉄道連結の計画によると、ロシアの鉄道が羅津・先鋒を経由して韓国までに繋がることとなっている。羅津・先鋒はロシアと中国発着の貨物中継基地として期待されている。

3) ロシア

ソ連の崩壊と共に社会主義経済に対する急進的な市場改革を実施したロシアは、米国とヨーロッパ重視の「大西洋主義」に傾いた。極東地域は、ロシアの太平洋進出の基地ではなく、人口が減少しインフラが遅れ、加工産業が退廃した最も立ち後れた地域となってしまった。

1990年の半ばに極東地域の経済沈滞が深刻化した中、極東ザバイカル地域間経済協力協会が「1996～2005年における極東ザバイカル地域の経済社会発展連邦特別プログラム」の策定を提案し、1996年にロシア連邦政府がこれを認証した。しかしながら、プログラムに定められた地域開発の目標と実際の連邦・地方予算の能力との調整が十分でなく、また、1998年に金融危機が起り、結局、同プログラムの目標を達成できなかった。その後、2000年7月にプーチン大統領が同プログラムの全面的な修正を指示し、「1996-2005年及び2010年までの極東ザバイカル地域の経済・社会発展連邦特別プログラム」が作成され、2002年3月19日にロシア連邦政府令により承認された。このプログラムの目標は、地域の持続可能な発展のための経済条件を整え、優先的な経済部門の発展及び多国間協力のプロジェクトを促進するために必要なインフラ及び有利な投資環境を整備し、地域の特殊性を踏まえた社会的基準を達成することである。優先的な部門としては、燃料エネルギー産業、漁業、非鉄金属工業、林業及び製

11 この優遇措置は「羅先(羅津・先鋒)経済貿易地帯」に適用する優遇措置と同じである。

12 (出所)「北東アジア経済フォーラム日本委員会(金森委員会)」の訪朝時のヒアリング(2000年7月)

材業、輸送、鉱業、社会的インフラ部門の整備が挙げられている。具体的なプロジェクトには、輸送回廊システム及び石油・天然ガス幹線パイプライン網の整備、水産物の保護、上記の優先部門の構造近代化、中小企業発展のための条件整備などが含まれている。総費用は4,412億ルーブルであり、そのうちの約85%は民間の資金が予定されている。前のプログラムと比べて、全般的な開発ではなく、優先分野に集中的に資金を投入することとなっている。

このようなロシアの戦略・施策をみると、ロシア政府において図們江地域を特別の開発対象地域としてはなく、極東ザバイカル地域という広範囲地域の開発を優先する立場を採っていることが分かる。図們江地域開発構想に対する当初からのロシア政府の関心は、所管する沿海地方政府、中央政府とも、関係する中国や北朝鮮に比べて薄いものであった。沿海地方政府はウラジオストク市がUNIDOに調査を依頼した「大ウラジオストク自由経済地帯」構想（1991年）を支持していたが、この構想が図們江地域開発計画と競合するものであったことがその理由の一つと考えられる。しかし開発に必要な膨大な資金確保の難しさや計画そのものの非現実性などから「大ウラジオストク自由経済地帯」構想は後退し、「ナホトカ自由経済地帯」内のナホトカ港、ポストーチヌイ港やウラジオストク港といった既存の港を整備して開発につなげるという現実的な計画に変わった。「ナホトカ自由経済地帯」は、1990年10月24日、ロシア共和国最高会議が「極東の港湾都市ナホトカとその周辺を経済特区とする決定」を採択したことにより設立されたが、インフラ整備の資金調達問題にぶつかっている。経済特区の面積は4,611 km²であり、人口は23.3万人である。

一方、図們江河口に接するハサン地区では、中国がこの地域での海への出口を希求しているとの思惑に沿う形で、1992年、中国とザルビノ港の共同開発・管理についての合意書を締結した。続いて同年12月には中口間で琿春～長嶺子（国境）～マハリノ～スハノフカ～ザルビノを結ぶ鉄道整備に関する合意書を調印、翌1993年3月には中口間鉄道整備のための合弁会社（金環鉄道）が設立された。

ロシア側には中国のトランジット貨物輸送需要を取り込もうとの意図もあったものと思われるが、その後の動きは鈍く、ロシアの経済沈滞、中口双方の資金問題、ロシア政府側のウラジオストク港、ナホトカ港開発を優先させたいという内部事情などのため計画は停滞した。鉄道については1996年10月に軌道が接続され、1999年5月に公式開通した。

沿海地方がハサン地区中心の図們江地域開発に本格的に取り込んだのは、1995年以降である。1995年7月17日にロシア連邦政府は政府令第732号「UNDP図們江地域開発計画実施へのロシア連邦の参加」と、第990号「ハサン海洋商業港通過交通拠点について」を制定し、次のように決定した。

沿海地方ハサン地区社会経済発展促進の保証に関する各省庁間小委員会を創設する。

1998年1月末までの期限で以下の提案がなされる。

クラスキノ～琿春間に貨物・旅客国際通過施設建設および、鉄道線「金環鉄道」の建設促進、ポシエツト・ザルビノ港の改修、地域の電話通信網の整備

クラスキノ～ポシエツト間、クラスキノ～ザルビノ間、クラスキノ～ラズドーリ工間道路の修復

ハサン地区の電力安定供給

地域漁業、毛皮、農業の振興

地域観光インフラ整備

海洋生物資源を含めた生物資源保全に配慮した自然開発など

以上のような準備の結果、1998年2月12日にナズドラチェンコ沿海地方知事（当時）が「沿海地方ハサン地区発展促進のための方策について」という指示書を出した。その主な内容は、まず中小漁業船団の発展と水産加工育成のための財政確保と設備近代化、労働力の確保（中国、北朝鮮労働力利用）であり、農業と畜産の育成、石炭の採掘・輸出、ザルビノ港・ポシエツ港の整備などである。この発展計画の成功のために日本との協力を積極的に推進し、日本側もERINA、経団連などを中心に、ハサン地区開発・ザルビノ港整備支援の活動を行った。

ロシア沿海地方の図們江地域開発政策を後押ししたのがロシア連邦政府の1998年からの対北東アジア政策転換であった。「ロシア連邦の対外政策構想」（1998年）、「ロシア連邦の軍事ドクトリン」（2000年）、「2010年に向けた主要発展方針」（2000年）などで見えるロシアの対北東アジア政策以下の通りである。

地政学面での政策は地域安定の維持である。このために北東アジア地域での関係発展が重視される。

経済面での政策は、シベリアと極東地域での経済発展である。そのために、近隣諸国との経済関係の拡大、インフラ整備の促進、住民の生活水準の向上などが必要である。

以上のような政策を果たすためにロシア政府は、北東アジアでの2国間的な政治関係の利用（中国、北朝鮮、韓国、日本との関係）、北東アジア安全保障・経済協力システムへの参加、北東アジアでの国際分業におけるロシアの役割の模索（エネルギー供給、シベリア横断鉄道（TSR）の活性化）などを実現しようとしている。特に、TSRと朝鮮半島鉄道を一体化し、中国東北3省への通過貨物を吸収する計画を推進している。

一方、ロシア沿海地方政府は沿海地方への外資誘致を促進させるために、1997年11月に「沿海地方での投資活動に関する法律」を制定した。この内容は、基本的に外国企業と国内企業とが等しい処遇を受けることになっている。しかし、外国企業が負担する税金は他国に比べ非常に税率が高く、変更も激しく、形式も複雑である。一方、投資株比率30%以上の外国企業に対する優遇措置は次のようになっている。

製造、食品加工、消費生産、医薬品、住宅建設関連の企業の所得税は2年間免除し、3年目に75%、4年目に50%減免する。しかし、このためには上記"核心部門"の販売比率が最初の2年までに70%、その後は90%に達することが条件である。

投資金額の回収期間中には所得税の内、沿海地方割り当て分の50%を3年間減免する。

リース産業分野に対しては最初の2年間に所得税の90%を減免し、次の3年間は50%を減免する。

主要資本財に対する関税と付加価値税は減免し、加工輸出目的で輸入した原資材に賦課された関税は沿海地方の財政から返還される。

ロシア沿海地方政府が現在採っている図們江地域開発政策をまとめてみると、ウラジオス

トク、ナホトカ、ポストーチヌイなど三大港の整備と国際中継貿易増大、ハサン地区のザルビノ港などの整備による中国貨物の中継貿易拡大、ハサン地区の漁業・農業・牧畜産業育成と沿海地方の産業育成のための国際協力などである。ロシア政府は財政能力が不十分のため日本、韓国などからの投資を期待している。

4) 韓国

1990年前後における東ヨーロッパと旧ソ連の体制転換をきっかけに、韓国政府はいわゆる「北方政策」を実施し、社会主義圏との交流・協力を積極的となった。ハンガリーとの国交正常化（1989）をスタートとして、殆どの東欧諸国と国交を結び、旧ソ連とは1990年、中国とは1992年に国交を正常化した。北朝鮮との間でも1991～1992年に閣僚級の政治対話を開いた。1991年12月には北朝鮮との間で「南北間の和解と不可侵および交流協力に関する合意書」が採択された。

このようなポスト冷戦の動きと共に提案された図們江地域開発計画に、韓国は最初の段階から積極的に参加した。UNDPの主導で図們江地域開発計画への参加国（中国、ロシア、北朝鮮、韓国、モンゴル）により組織された「図們江開発計画管理委員会（PMC）」第1回会議（1992年2月）が韓国のソウルで開かれた。韓国が図們江地域の多国間経済協力に関心を見せた理由としては、図們江地域が中・ロ・朝3国の接境地域でありながら朝鮮民族が多く住んでいることに対する政策的配慮と、北朝鮮との関係改善追求などが挙げられる。

しかし、1993年から北朝鮮の核兵器開発疑惑を巡る米朝間の緊張が北東アジア地域の国際情勢を悪化させ、朝鮮半島を中心とする北東アジア地域における冷戦構造の解体がそれほど簡単ではないことを認識させた。北東アジア冷戦構造の核心は朝鮮半島の分断状態であり、北東アジア地域の国際協力のためには北朝鮮を巡る安全保障上の問題が共に解決されなければならないことが明らかになった。

1993年以降、北朝鮮を巡る国際情勢が緊張化したにもかかわらず、韓国による図們江地域への投資活動は本格的に行われた。特に中国延辺朝鮮族自治州への投資が急増した。その理由については、韓国経済が1980年代後半から賃金上昇や生産労働力の不足により、海外へ生産基地を移転する動きが始まり、生産基地移転型の投資対象として、中国が最大の投資対象国となったことが挙げられる。中国のなかでは物流の面で有利な山東省、天津、遼寧省などの環渤海地域が中心的な投資地域となったが、延辺朝鮮族自治州は、韓国と文化、言語の同じ朝鮮族が40%程度居住していること、低廉な労働力・土地費用などという利点から、韓国からの投資が本格化するようになった。その結果、延辺州は1996年に中国全地域に対する韓国投資の5.6%を占めた。

1997年末の通貨危機による経済沈滞に陥った韓国は、IMFの政策指導に従って経済開放政策と構造改革を推進した。また、対北朝鮮政策も南北関係の改善と「平和共存」を目標とした、いわゆる「包容政策（Engagement Policy）」に転換した。具体的には、北朝鮮の武力行使は認めない、吸収統一はしない、南北間の和解と協力を進める、などであった。朝鮮半島の緊張緩和のための韓国政府の積極性は、2000年6月の南北首脳会談（平壤）を実現させる

に至った。南北首脳による「6・15共同宣言」(2000.6.15)は朝鮮民族自らの力で「統一」と「経済・社会協力」を行うと合意した宣言である。これにより、韓国と北朝鮮が互いの政府を公式に認めたことになり、米朝、日朝関係など朝鮮半島を巡る国際政治も緊張緩和に向け動くようになった。

2001年以降、北朝鮮と米国の関係悪化により、北東アジアに再び緊張が形成されている中でも、韓国は北朝鮮との「平和共存」政策を根本的には変更していない。

図們江地域開発に対する韓国政府の協力は財政的支援部門にも現れている。1992年に韓国政府はUNDPに図們江開発計画に使用するよう500万ドルを支援すると決定し、2000年末まで406.3万ドルを納入した。この基金の使用は次のようである。

図表1-10 韓国政府の図們江開発計画支援金(2000年12月現在)(単位:万ドル)

	予算	事業	使用金額	残額
UNDP/ROK 国家事業	206.3	TRADP分野別評価	32.0	105.8
		TRADP商業銀行F/S	37.0	
		長白山観光開発F/S	29.0	
		事務局運営費	2.5	
信託基金 事業 ¹³	200.0	沿海地方投資促進事業	15.0	107.5
		琿春環境評価	10.0	
		TRADP投資サービスNetwork	67.5	
総計	406.3		193.0	213.3

(出所)韓国財政経済省

以上のような韓国政府の政策をみると、韓国は北東アジア地域の中での多国間経済協力を発展させながら、その過程で調整役を果たすことにより地域協力の枠組みを作り、朝鮮半島を中心とした北東アジア地域の平和安定と持続的な経済成長を成すことを戦略として考えているといえる。また、韓国政府の図們江地域開発への参加目的であった南北間の対話チャンネル維持という目的が、2000年6月の南北首脳会談により色が薄くなったが、将来ロシアのシベリア横断鉄道と韓国の連結が図們江地域を経由するという観点からも韓国政府の持続的な参加が予測される。

5) モンゴル

ロシアと中国に挟まっている内陸国としてのモンゴルにおいて、北東アジア地域の経済協力はモンゴルの経済成長と安全保障を導く非常に重要なテーマとなっている。現在、ロシア、中国、日本、韓国といった北東アジアの諸国がモンゴルへの外国投資の60%、貿易総額の70%を占めている状況で、モンゴルの経済発展は北東アジア地域と深く結びついている。従って、モンゴル政府は北東アジア地域の多国間経済協力の枠組み作りに対して関心が高く、北東アジアにおける協力の推進を目指して行われるすべての提案を支持する立場を採っている。その中でも、モンゴルはUNDPの図們江地域開発プログラムに重点を置き、多国間開発協力メカニズ

13 1996年4月、「韓・UNDP間信託基金諒解覚書」が締結され、100万ドルがUNDP/ROK国家事業口座から信託基金口座に振込まれた。その後2000年2月に第2回信託基金100万ドルが振込まれた。

ムを作るために同プログラムの初期段階から参加してきている。UNDP主催による図們江開発関連の最初の国際会議である第1回北東アジア小地域開発調整者会議は、1991年7月にモンゴルのウランバートルで開かれた。モンゴル政府は、図們江地域とモンゴル東部地域を結ぶ物流ルート構想を出した。これはモンゴルにおける新しい海への出口になるため、モンゴル政府はこの構想を重視している。モンゴルにおいてこのルートは、モンゴルの貿易および経済だけでなく、北東アジア全体の輸送網および貿易の発展に貢献すると期待されている。

モンゴル政府が北東アジア経済協力（図們江地域開発計画）の対象として重視しているプロジェクトは3つあり、政府は海外からの資金調達に取り組んでいる。3つのプロジェクトとは、モンゴル東部～中国鉄道の連結、国境通過地点開通に対する支援、モンゴル東部の草原観光開発である。

1.2.2 UNDPの開発協力

1) 準備期：1991年3月～1993年8月

UNDPは最初の準備段階から積極的に支援する役割を果たした。UNDPは1991年3月に図們江地域開発をUNDPの第5次事業計画（1992～1996）の重点事業として取り上げることを決めた。1991年7月にUNDP主催の「第1回北東アジア小地域開発調整者会議」（中国・ロシア・北朝鮮・韓国・モンゴル・米国代表参加）がモンゴルのウランバートルで開かれ、図們江地域開発計画が最初にUNDPが支持する北東アジア地域の開発項目として認められた。引き続き同年8～9月にUNDPの専門家3人が中国、北朝鮮、ロシアの図們江地域を視察し、10月には、「第2回北東アジア小地域開発調整者会議」が北朝鮮の平壤で開かれ、各国の調整を得た調査報告書が、同月24日にUNDPの「図們江地域開発構想」として発表された。

同報告書は、「北東アジアの資源と地域内諸国の補完性は、図們江地域が中継港貿易や地域内諸国で相互連携する工業発展にとって巨大な潜在能力があるが、（隣接する）3国間の協力が主要な条件である」と指摘した。開発対象地域としては、琿春～羅津・先鋒～ハサンのポシエット・ザルピノ港を結ぶ小三角地帯（1,000km²）を図們江経済地帯（TREZ; Tumen River Economic Zone）と、延吉～清津～ナホトカ港を結ぶ大三角地帯（1万km²）を図們江経済開発地域（TREDA; Tumen River Economic Development Area）とした案が提示された。

また、同報告書は、図們江地域の開発費用は約10の近代的埠頭と100万人が居住できる程度の都市建設を目標に、道路、港湾、鉄道、空港、電力などインフラ整備とそれに必要な人材育成を含め、全体として約300億ドルと試算し（図表1-11）、開発期間は研究調査に2年、建設事業に4～5年、工業地区の形成に7～12年など約20年と予測した。

上記の平壤会議では、「開発特別区」建設に関して次の3つの構想が提案された。

各国が自国の地域に独自に1つ以上の貿易特別区を設置する。そして貿易特区は政策、行政面で調整が図れる。（北朝鮮が支持）

隣接3カ国が、隣接する地帯に領土支配権をそれぞれもったままで特区を設置する。それは、3つの行政単位により政策、手続き面で調整が図れる。

3カ国が共同で経済特別区の地域を指定し、その開発と管理のために共同で行政上の調整を

図表1-11 図們江地域の開発費用見積り

(単位:億ドル)

地域社会インフラ	金額	輸送インフラ	金額	その他	金額	合計
都市開発	80	港整備	40	教育・人材育成	10	
エネルギー(電力)	20	河港整備	10	その他	20	
通信	10	内陸港整備	10			
飲料水	10	空港整備	20			
廃棄物処理	10	列車	20			
		鉄道整備	20			
		道路整備	20			
計	130		140		30	300

(資料) UNDPレポート『図們江地域開発調査報告書』1991年10月

行う。(中国、UNDPが支持)

また、上記の平壤会議で、UNDPは図們江地域開発のための多国間協力実現のため、開発の進め方に関する関係各国間の意見調整の場として、中国、北朝鮮、ロシア、韓国、モンゴルの5カ国メンバー(政府代表・次官級)から成る「図們江開発計画管理委員会」(Programme Management Committee:PMC)を設置した。

PMCの第1回全体会議は1992年2月に韓国のソウルで開催された。会議では、開発対象地域の選定および財源の調達方法の問題が重点的に議論された。開発地域の選定にあたって、ロシアはウラジオストクと図們江地域を連動させることを希望し、中国も延吉市を入れた大三角地帯の開発を要望した。

第2回PMC全体会議は1992年10月に北京で開かれた。関係5カ国とUNDPの専門家の他に、世界銀行、アジア開発銀行、日本及びフィンランドの代表がオブザーバーとして参加した。会議では、まず、ロシアがPMCに正式に参加することが確認された。また、3つ機構を設立する問題がはじめて話し合われた。

関係5カ国で構成される政府間の協力・諮問委員会

図們江流域3カ国で構成される協力・調整委員会

図們江開発を担う株式会社の設立

第3回PMC会議は1993年5月に北朝鮮の平壤で開かれた。会議には、関係5カ国に加えて日本及びフィンランドがオブザーバーとして参加した。会議では主に、機構設立問題、協定草案、金融問題、などが議論された。北朝鮮の核不拡散条約(NPT)からの脱退問題が重大局面に入った時期にも関わらず、北朝鮮のUNDPプロジェクトに対する姿勢には変化がなかった。この会議によって、図們江開発プロジェクトは公式の第1期(Phase)踏み込んだ。

2)第1期(Phase) : 1993年9月～1995年12月(国際共同経済特区計画の挫折)

1993年9月からUNDPが主導した図們江地域開発計画の第1期が始まった。その主要な課題は隣接三カ国(中国、北朝鮮、ロシア)から土地を賃貸し国際共同管理の経済特区を建設するというUNDPの案を実現する問題であった。約300億ドルの開発費用はこの国際共同経済特区の開発に必要な金額であった。しかし、北朝鮮とロシアが土地の賃貸に反対し、関係各国も膨大な開発費用の調達問題に疑問を出した。

1994年7月にモスクワで開かれた第4回PMC会議で、UNDPの当初の提案は大きく修正されることになった。その後はUNDPの主導ではなく、関係各国が主導し、UNDPが支援をする形へと変化した。

1995年5月の第5回PMC会議（北京）では、政府間ベースの多国間協力枠組みを定める「3つの協定」、すなわち、中国・ロシア・北朝鮮3カ国による『図們江地域開発調整委員会の設立に関する協定』、上記の3カ国に韓国とモンゴルを加えた5カ国間による『図們江経済開発区の設立、及び北東アジア開発のための諮問委員会の設立に関する協定』、そして上記の5カ国による『図們江経済開発及び北東アジア環境基準に関する覚書』が仮調印された。

その後、1995年12月に第6回PMC会議（ニューヨーク）において、PMCに代わる新たな政府間協議の場として「図們江地域開発調整委員会」（Tumen River Area Development Coordination Committee）と「図們江経済開発地域及び北東アジアの開発のための諮問委員会」（Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia）を設置することが正式調印された。そして、環境協力に関して「図們江経済開発地域および北東アジアの開発における環境問題に関する覚書」が締結された。この「3つの協定」を実現させるために両委員会の事務局として「図們江地域開発事務局」（Tumen Secretariat）が設けられた。さらに、図們江地域及び北東アジアの経済、社会の持続可能な発展に向けての技術支援などを行う目的で、「図們江信託基金」（Tumen Trust Fund）の設置が決定された。第6回PMC会議では諮問委員会が日本政府に対して同委員会への加盟要請を決議したが、日本政府はオブザーバーとしての参加に留まり慎重な態度を堅持した。

この「3つの協定」の締結により、図們江地域開発計画は第2期（Phase Ⅱ）、つまり実践段階に移行した。

3）第2期（Phase Ⅱ）：1996年1月～2000年12月（国際協力枠組みの育成）

第2期は第1期でUNDPが提案した共同管理経済特区方式の計画が失敗し、関係国政府の主導性に任された図們江地域開発を再び地域協力の枠組みに戻したという意義を持っている。

2000年末までに計4回の諮問委員会・調整委員会が開かれた。1997年11月に合意され2000年までの第2期の3年間に実行された計画プログラムは次の通りである。

諮問委員会・調整委員会の定期的開催、図們江地域開発事務局の運営と関係国組織の設立
投資戦略の模索

環境保護プログラムの実施

国境通過問題の改善、道路・鉄道の建設、制度的問題の改善などによる貿易と輸送の増加、北朝鮮やロシアを経由した中国と韓国、日本との定期的海運の確保

図們江地域の観光振興

第2期の図們江地域開発段階でUNDP図們江地域開発事務局は数多くの触媒としての役割を果たした。図們江地域3国の投資フォーラムを支援し、1998年からは図們江地域投資サービス（TRIS;Tumen Region Investor Service）事業を行い、その関連事業として1999年9月には世銀、ERINAなどの協力を得て図們江地域投資環境調査を実施した。また、小規模の投資と

図表1-12 第2期の諮問委員会・調整委員会の開催状況

	時期	場所	主な協議内容など
第1回	1996年4月	北京	・北京に両委員会の事務局である「図們江地域開発事務局」(Tumen Secretariat)を設立
第2回	1996年10月	北京	・日本の正式加盟の招請を決議
第3回	1997年11月	北京	・1999年までの第2期開発計画に合意 ・主要議題は貿易障壁・投資促進、観光、環境、物流問題など
第4回	1999年6月	ウランバートル	・北朝鮮が不参加、賢人会議を並行 ・韓国が、さらに100万ドルの出資を発表 ・UNDPは輸送と環境保護を重視 ・UNDPが開発のために「投資会社」の設立を提案 ・2カ国以上の協力プロジェクト推進

図表1-13 第2期の図們江地域開発事務局の主な活動

活動	時期	場所
図們江開発地域投資環境説明会	1996年2月	新潟
羅津・先鋒投資フォーラム	1996年9月	羅津
投資促進ワークショップ	1997年1月	北京
環境ワークショップ	1997年5月	ウラジオストク
モンゴル外国投資促進会議	1997年6月	ウランバートル
交通インフラワークショップ	1997年11月	北京
投資環境改善方策に関するワークショップ	1998年2月	ウラジオストク
沿海地方国際投資ビジネスフォーラム	1998年5月	ウラジオストク
図們江投資促進会議	1998年7月	米子
観光ワークショップ	1998年7月	延吉
環境ワークショップ	1998年9月	ウラジオストク
琿春投資フォーラム、羅津・先鋒投資ミニフォーラム	1998年9月	琿春、羅津・先鋒
交通ワークショップ	1998年12月	延吉
観光ワークショップ	1999年1月	長春
東西輸送回廊会議	1999年6月	ウラジオストク
観光ワークショップ	1999年8月	琿春
世銀等による投資環境調査	1999年9月	図們江地域
図們江地域貿易・投資促進ワークショップ	2000年3月	北京
観光開発調査	2000年4月	図們江地域
観光ワークショップ	2000年5月	ウラジオストク
図們江地域開発計画の再構成ワークショップ	2000年12月	北京

出入国関連制度の改善だけで外貨獲得ができる観光分野に対する協力が1998年から本格化した。そして、環境分野については1995年12月に締結された「環境問題に関する覚書」に基づいて、開発と環境の調和を通じた経済の持続可能性維持、国際基準に合う環境影響評価の実施および国内法規の整備を支援した。

4) 第3期(Phase) : 2001年1月~(新しい発展模索: 地域拡大、参加国の役割強化)

第1期、第2期の図們江地域開発計画で様々な調査、投資誘致、インフラ、環境、観光などの分野に対する政策実施があったが、まだ地域内統合性に障害要因が存在し、地域開発の速度も鈍く投資目標も実現できなかった。このような状況に対する問題意識から、2000年10月に開かれたUNDP図們江地域開発政府調整者会議で各国代表は次のように合意した。

図們江地域が国際的関心を引くには狭小であるので北東アジアのより広い開発項目を探す。日本政府を同計画に参加させる方法を探す。

UNDPが継続的に同計画に関与するが、その役割は参加国がより多くの主導性を持つようになる。図們江地域開発計画とUNDP支援の間には明確な区別が必要である。

ワーキンググループ（WG）は存続し、通信分野WGを新設する。会員国がWGの事業を主導し、UNDP図們江事務局はこれを支援する。

以上のような合意に基づき、2000年12月に北京で開かれた図們江地域開発計画の再構成ワークショップでは、図們江地域開発計画の新しい段階の計画が議論され、第3期（Phase Ⅲ）が2001年からスタートした。第3期には次の2つが主要課題として取り上げられた。

安定した国家間協力枠組みの強化と主導性の変化（図們江地域開発事務局から参加国へ）

5つの分野（貿易・投資、輸送・通信、環境、観光、エネルギー）での具体的活動を通じた地域の経済開発への貢献。

会員国は協力枠組みの安定性を強化するため、各国の財政的負担で専門家をUNDP図們江地域開発事務局に派遣することとなった。UNDPの役割は、日本と韓国を含む北東アジア地域の持続的発展のための政策枠組みを作る手段として、国家間障壁を除去し、参加国の政策を支援することと定められた。2001年4月に香港で開かれた第5回図們江地域開発計画諮問委員会では2001～2003年の中期事業計画が署名されたが、予算が確保された事業は219万ドルであり、そのうちUNDPの寄与額は181万ドル（1997～99年間は309万ドル）で、UNDPの財政的支援が縮小した。2002年6月にウラジオストクで開かれた第6回図們江地域開発諮問委員会では、日本を正式な成員国として受け入れるためにUNDPが5カ国を代表し日本政府と交渉する、投融資と関連し、メコン川開発の経験からADBの参与が重要であるので、ADB非加盟国であるロシアと北朝鮮のADB加盟を希望する、工商企業とNGOの図們江地域開発への寄与に注目し、参加国政府がNGOなどの役割により大きな注目をする、と合意された。

図表1-14 第3期の諮問委員会・調整委員会の開催状況

	時期	場所	主な協議内容など
第5回	2001年4月	香港	<ul style="list-style-type: none"> ・日本の正式加盟が必要 ・プロジェクト対象地域の拡大 （図們江地域から北東アジア地域へ） ・UNDPの役割縮小、会員国の役割強化 ・2001～2003年間計画画定・署名
第6回	2002年6月	ウラジオストク	<ul style="list-style-type: none"> ・第3の発展期の課題 プロジェクトの具体化と資金調達 日本の正式参加 ・ロシアのエネルギー開発プロジェクト重視

第3期のUNDP支援事業の主な活動は貿易・投資の促進である。このために図們江地域投資サービス（TRIS）センターが図們江地域の各国に設立されることとなった。このセンターには民間有識者の参加を含む「監督委員会」を構成し、海外からの潜在的民間投資を支援することとなっている。2001年8月に延吉、同年10月にウランバートルにTRISセンターが設立されており、2002年12月現在、ロシア沿海地方と北朝鮮の羅津・先鋒地域のためのTRISセンター設立が推進中である。

1.2.3 国際協力開発としての制度的整備

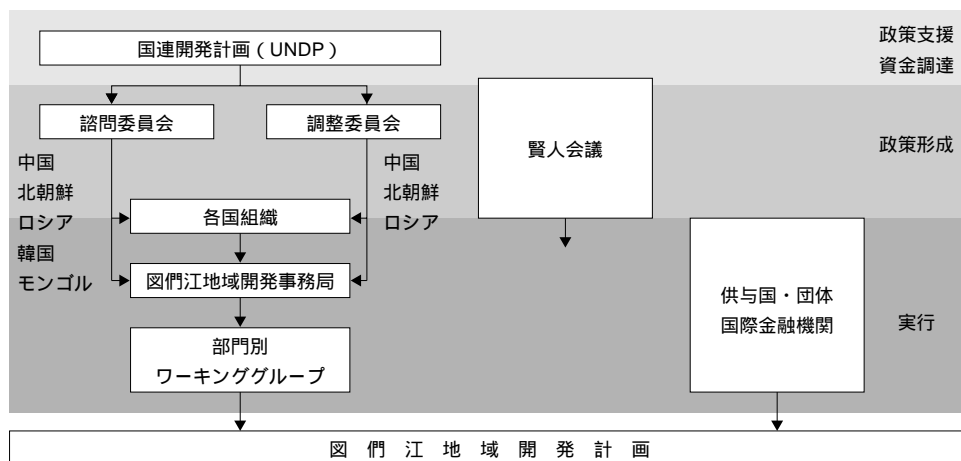
図們江地域開発のための制度的枠組みは1995年12月の第6回PMC会議（ニューヨーク）において、「図們江地域開発調整委員会」と「図們江経済開発地域及び北東アジアの開発のための諮問委員会」を設置し、両委員会の事務局として「図們江地域開発事務局」を設けたことにより整備された。

「諮問委員会」は会員5カ国の次官級代表で構成され、毎年会合する。「調整委員会」は図們江地域3カ国（中国、ロシア、北朝鮮）の次官級代表で構成され、貿易・投資促進、環境問題、国境通過輸送など関連事項の協力問題を調整する。

図們江地域開発計画に参加している5カ国は各国の関連組織を作り、事業分野別のワーキンググループ（WG）を組織している。現在のワーキンググループは、地域協力の具体化のために会員国の技術専門家と政策決定者で構成された6つのグループとなっている。ワーキンググループは毎年定期会合を行い、経済協力政策を議論し、実行計画を準備することとなっている。

分野	指導国
貿易・投資	中国
輸送	北朝鮮
環境	ロシア
エネルギー	ロシア
観光	韓国
通信	モンゴル

図表1-15 図們江地域開発計画の国際協力枠組み



（出所）図們江地域開発事務局（<http://www.tumenprogramme.org>）

「図們江地域開発事務局」は北京に設置され、諮問・調整委員会の管理役を務めており、開発プロジェクトの実行問題で各国組織を支援し、ワーキンググループと共同で毎年の図們江地域開発の事業計画を進行している。

また、2001年4月の第5回諮問委員会で、図們江地域開発計画のために日本を含めた北東アジア諸国の専門家たちで構成された「賢人会議」を正式に設置した。

図們江地域開発計画の進行のために会員国は毎年25,000ドルを供与している。特に、韓国政府は「図們江信託基金」に総計200万ドルを供与した。中国政府は1996年から図們江地域開発事務局の事務室を提供している。1991年から図們江地域開発計画は2,000万ドル以上の寄付を受けたが、主な供与団体はUNDPと地球環境ファシリティ（GEF; Global Environment Facility）であった。

1.2.4 金融協力

図們江地域開発資金の調達問題は、図們江地域開発計画が提起された時期から重視されていた課題である。

図們江地域3国の状況を見ると、まず、中国延辺州は国家の財政支援、国営商業銀行の融資、株式制による資金調達など国内資金調達が殆どであり、外資系の銀行は延辺州に進出していない状態である。インフラ整備などへの投資需要は多いが、国内調達だけでは不充分である。

北朝鮮の場合、海外資金を利用した開発政策として1993年に「外国投資銀行法」を制定し、外資系銀行の設立を推進した。その結果、オランダのING銀行と香港のペレグリン銀行が羅津・先鋒地域に合弁銀行を設立（1996年）したが、1998年までに両銀行は経営不振を理由に撤退した。

ロシア沿海地方では外資系の金融機関としてはING銀行がウラジオストクに事務所を設置しているが、融資などの銀行業務は行われていない。

このような図們江地域の状況から、多国間金融協力の必要性が図們江開発計画の初期段階から提起された。1993年からの第1期でUNDPは「多国間開発会社」を設立し共同開発する案を出したが、北朝鮮などの反対で、各国独自の開発に依存し、その上での多国間協力を推進してきた。実際には、インフラ開発資金の調達が深刻な問題となっていたが、UNDPはローンを出したり、出資したりする機関ではなく、その支援は技術コンサルティングに限られた。資金調達のための金融協力については現在まで、北東アジア開発銀行、北東アジア開発基金、図們江地域開発基金、北東アジア/図們江投資会社の創設など多様な提案が出されてきたが、まだ成立には至っていない。

1) 「北東アジア開発銀行」(NEADB) 設立案：「北東アジア経済フォーラム」の主導

最初に提案されたのは「北東アジア開発銀行 (NEADB)」の創設であった。1991年の第1回北東アジア経済フォーラム「長春・天津会議」(事務局：ハワイ東西センター内)で韓国産学協同財団理事長・南惠祐(元韓国総理)氏が「北東アジア開発銀行」設立を提唱したのが初めてである。

その後、各種の議論を経て1997年8月に東西センター上級客員研究員S.カツツ(Stanley Katz、元ADB副総裁)氏が、第7回北東アジア経済フォーラム(ウランバートル)で「北東アジア・インフラストラクチャー整備への資金需要 - NEADBの必要性」という題の設立案を発

表した。同氏は、北東アジア地域で今後20年間に、インフラ整備に毎年少なくとも75億ドルが必要されるが、現行の国際金融機関、2国間、民間で調達できる資金は25億ドルで50億ドルが毎年不足すると指摘し、その資金需要を解決するために「北東アジア開発銀行」の設立が必要であると主張した。

これを受け、1998年3月に、北東アジア経済フォーラム第1回開発金融専門家会議（米子）が開催され、NEADB構想の論議が国際的に交わされた。1999年10月、第9回北東アジア経済フォーラム（天津）が開催され、天津市政府はNEADB本部の誘致を提案した。2000年5月には天津で北東アジア経済フォーラム第2回開発金融専門家会議が、2001年6月には北東アジア経済フォーラムの「北東アジア開発銀行設立に関する円卓会議」が大阪で開かれ、インフラ整備における資金需要の再確認、そのためのNEADB設立の必要性が強調された。2002年3月の第11回北東アジア経済フォーラム（アンカレッジ）では、S.カッツ氏が報告し、再びNEADB設立の重要性を主張した。

しかし、NEADB設立構想に対し否定的な主張も出ている。その反対主張は、開発資金需要とする年間75億ドルは机上の数字に過ぎないという批判と共に、現存国際開発銀行の活用論、国際機関の合理化論、民間資金によるインフラ投資の増大論などの立場から、新しい国際金融機関の設立に慎重な立場である。

以上のような議論を経て、2002年7月に東京財団が「北東アジア開発銀行の創設と日本の対外協力政策」という研究調査報告書を出した。同報告書は、関係国・機関に対する現地調査を踏まえ、インフラに対する融資及び保証、民間企業に対する投融資及び保証、市場経済指向型国有企業に対する融資及び保証、北東アジア諸国の貿易を促進させるための貿易金融などを業務範囲とする北東アジア開発銀行を2006年までに設立することを提案した。初期段階の資本規模は、授權資本60億ドル、払込資本30億ドル程度の小規模であり、応募資本シェアは北東アジア諸国が過半数の56%（日本18%、中国16%、韓国12%、ロシア8%、北朝鮮1%、モンゴル1%）、東アジア・オセアニア諸国14%、アメリカ10%、カナダ2%、EU諸国12%、ADB3%、民間基金3%などと提案された。

同報告書が提案したNEADBの投融資対象地域としては、中国の東北3省と内モンゴル自治区、北朝鮮、モンゴルの縦断鉄道の東側地域、ロシアの東シベリアのザバイカル地域と極東地域が優先された。

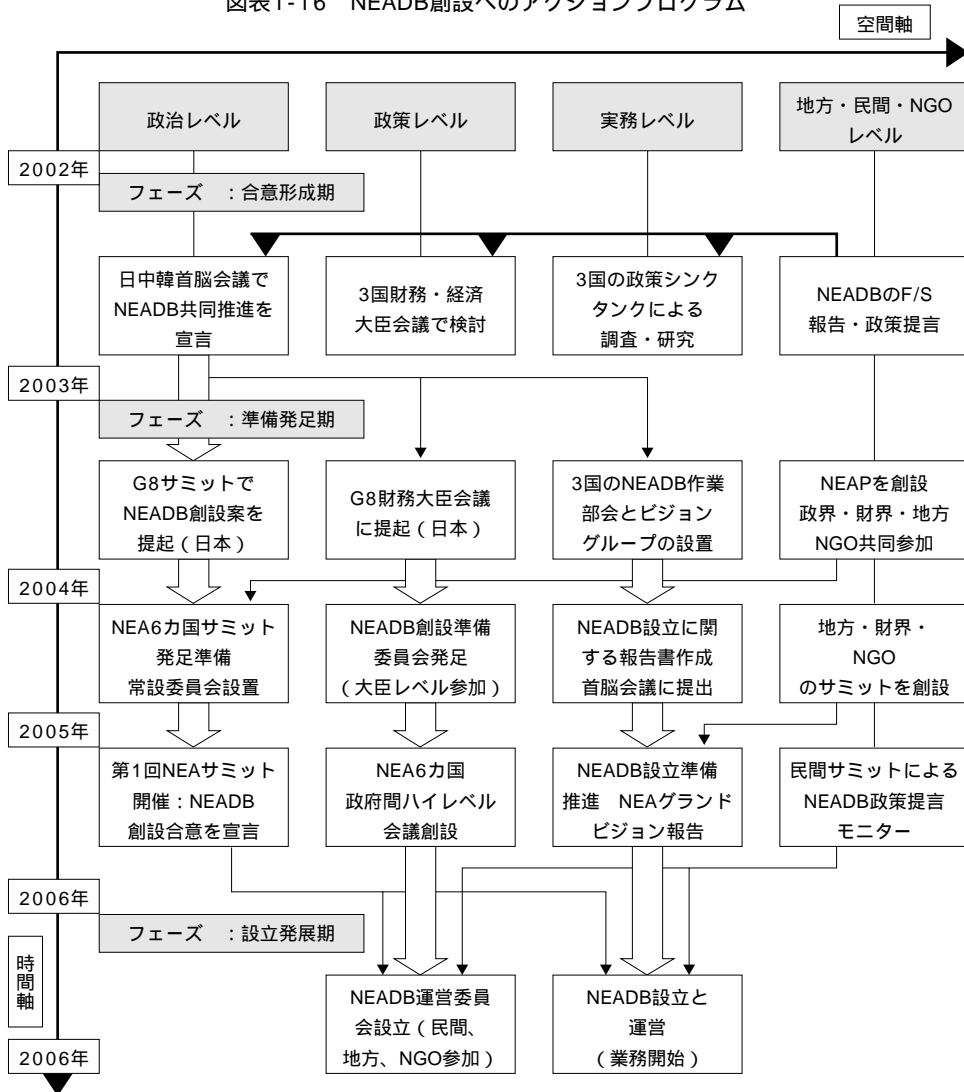
NEADB創設構想に対して韓国の場合、2000年7月にハンナラ党の李会昌総裁が国会代表演説で「対北朝鮮支援に必要な財源調達のために北東アジア開発銀行の設立を検討する必要がある」と主張したこともあり、新しい金融機関の設立に肯定的な雰囲気がある。

しかし、NEADB創設の難点として、日・米の対北朝鮮政策が不透明であること、ADBの存在、北朝鮮、ロシアなど主な資金需要国のリスク問題が挙げられており、現在も議論が続いている。

2) 「北東アジア開発基金」設置案

この案は、「北東アジア開発銀行」設立案が新たな国際機関を作ることによる多大な時間と

図表1-16 NEADB創設へのアクションプログラム



(出所) 東京財団『北東アジア開発銀行の創設と日本の対外協力政策』2002年7月

コストの発生というデメリットがあるから、むしろ既存の開発銀行であるADBの中に北東アジアを対象とする特別基金 (Special Fund) を設置しようとするものである。因みに、ADBには、すでに以下の3つの特別基金がある。

アジア開発基金 (ADF; Asian Development Fund)

技術援助特別基金 (TASF; Technical Assistance special Fund)

日本特別基金 (JSF; Japan Special Fund)

この案はメリットとして、設立にかかるコストが相対的に小さく、また早期立ち上げが可能、ADBは既にインフラ開発のための融資などについてのノウハウを有しており、それをそ

のまま活用できる、国際機関の重複問題を回避できるなど利点がある。しかし、デメリットとしては、ADBの既存の機能の範囲内での活動に留まる、資金供与の規模が狭小である、ADB加盟国ではない北朝鮮とロシアの取扱いが問題となる。

ADBは北東アジア地域のための特別基金を設置することについて前向きであり、北朝鮮とロシアへの対応も柔軟に対応できると考えられ、国際情勢の変化次第では「北東アジア開発基金」の創設は無理ではないと見られる。

3) 「図們江地域開発基金」(TRDF) 設立案

この案は、1997年11月の第3回諮問委員会でUNDP図們江地域開発事務局が提案した。北東アジア開発のために新しい開発銀行を設立することは難しいので、主要なインフラ開発のために公的、民間部門の資金参加を促進するためには開発基金を担当する「図們江地域開発基金」(TRDF; Tumen River Development Facility) を設立することが必要だという提案であった。これは1年に0.5～1億ドルを融資し、図們江地域のインフラ開発(輸送、通信、エネルギー、水道、資源開発)などに使用するという構想であった。

この構想について会員国は賛同を表明した。北朝鮮対外経済協力推進委員会・林太徳委員長代理(当時)は1998年7月の第8回北東アジア経済フォーラム(米子)で次のように支持を表明した。

「わが国は図們江地域のインフラ開発に必要な資金を解決するために、自らの努力と関連国との協力を強化している。...1997年の図們江地域開発の第3回調整委員会と諮問委員会で、「図們江地域開発基金」を創設することを現実性のある案と認め、そのための準備と研究を具体化している。共和国政府は、今後も地帯開発を積極的に推進し、北東アジア地域での経済的協力と交流をより発展させるに寄与する」。

しかし、1997～99年の東アジアでの通貨危機と経済危機のなかで、同構想は会員国から資金を誘致する可能性を失い、図們江地域開発事務局の位相変化とともに頓挫した。

4) 「北東アジア/図們江投資会社」(NEATIC) 設立案

この案は、1999年6月の第6回諮問委員会でUNDP図們江地域開発事務局が提案した。東アジア通貨危機が鎮定した状況で、北東アジア地域と図們江地域のインフラ開発に民間資金の投入を活性化する案として提案された。すなわち、投資環境と投資機会の改善、投資項目の準備、公的部門と民間部門の間での商業的関係の促進、投融資項目に対する融資と保証などを主な目的とする「北東アジア/図們江投資会社」(NEATIC; Northeast Asia/Tumen Investment Corporation) を設立する提案であった。具体的には、民間会社、寄付団体、各国政府がともに会員となり、5百万ドル以下の払込資本金で投資局、企業局、技術協力局などの部署を通じて投資、中小企業育成、政策および技術支援などを行う構想である。

この構想は現在も図們江開発計画の貿易・投資ワーキンググループのプロジェクトとなっている。

1.2.5 日本の不参加（オブザーバー参加）

図們江地域開発において、日本政府は1992年に設置された「図們江開発計画管理委員会」（PMC）にオブザーバー参加した。1996年からの「図們江地域開発諮問委員会」は再三にわたって日本政府の正式参加と加盟要請を議決しているが、日本政府は北朝鮮との国交がないことを理由に拒否している。北東アジア地域に対する日本の政策は、日米関係を優先した従来の立場から、米国抜きが多国間協力の枠組みに参加することを懸念したと見られる。また、北朝鮮に対する経済協力は、国交正常化の妥結が前提となる方針を日本政府が堅持していることも背景にある。

このような日本の不参加によって図們江地域開発は投資誘致や資金調達面で活性化されず、不振な開発経過を辿ってきたといえる。

しかし、日本の日本海沿岸地方自治体や経済団体は図們江地域開発に関して積極性を表してきた。ロシアとは沿海地方ザルピノ港開発に対して妥当性調査（ザルピノFS実施協議会、1996年）と協力案を共同推進している。また、北朝鮮対外経済協力推進委員会の依頼を受け、新和物産などが「羅津・先鋒自由経済貿易地帯投資ガイドブック」を発刊（1996年）した。中国との間では数多くの協力が行われてきたが、中国国家計画委員会と（財）国際開発センターが共同で「中国吉林省地域総合開発計画調査（長春～琿春）」を作成（1997年）し、延辺朝鮮族自治州には日本の日本海沿岸地方自治体や経済界から輸送・投資促進のための協力が行われている。すなわち、日本は地方と非政府のレベルでは図們江地域開発計画の推進をきっかけに、日ロ、日中、日朝間の経済関係拡大を目指す「環日本海経済圏」構想が本格化したといえる。

日本国内の背景としては1980年代後半以降、日本海沿岸の地方自治体や経済団体、大学を中心に広がった「環日本海圏」という構想があった。図們江地域開発計画の構想とともに日本海沿岸の地方で中国東北地方、ロシア極東地域、北朝鮮と日本を囲む環日本海圏に対する経済的関心が盛り上がった。図們江地域の開発計画は「環日本海圏」の経済協力の目玉として認識されるようになった。図們江地域開発は、日本において北東アジア諸国との経済関係を「2国間主義的」観点だけでなく「多国間主義的」観点も取り入れる重要なきっかけを提供したといえる。

新潟県を中心に1993年10月ERINAが新潟市に設立され、ロシア極東地域、中国東北地方、北朝鮮、韓国、モンゴルなど北東アジア地域の経済分析や経済交流促進の活動を続けており、毎年開催している「北東アジア経済会議」は地方発の北東アジア地域協力促進活動の代表的な存在である。また、1998年7月に発足した「北東アジア経済協力に関する金森委員会」（略称：金森委員会）は、民間レベルで北東アジア経済協力を推進する任意団体として、図們江地域の国際協力に日本を参加させるために積極的な役割を果たしている。

第2章 図們江地域開発計画の成果と評価

2.1 UNDPの成果と評価

UNDPは図們江地域開発の準備段階から積極的な役割を果たした。中国側により最初提案された図們江下流地域国際開発案をUNDPは第5次事業計画（1992～1996）の重点事業として取り上げたのである。その後1995年12月に関連5カ国の「諮問委員会」と図們江3カ国の「調整委員会」を設立させ本格的な実践段階に入ってから、UNDPは図們江地域開発の中心的役割を果たした。1991年、UNDPが琿春～羅津・先鋒～ザルビノ港を結ぶ小三角地帯の国際共同開発に20年間にわたって300億ドルの投資が必要であると提案したことは、その多額な投資規模の整合性の問題とは別に、北東アジア地域に初めて多国間経済協力の枠組みが実現できるというビジョンを与えたといえる。

そのUNDPの国際共同開発の提案が実効性の問題にぶつかり、各国の独自開発の上での国際協力という方向になってからも、また北朝鮮の「核開発疑惑」問題を巡る北東アジアの緊張激化というネガティブ的な情勢の中でも、UNDPは貿易・投資活性化、インフラ、環境、観光などの分野に対する政策調査とプロモーション活動を持続的に実施し、図們江地域に対する国際社会の関心呼び戻した。1996年9月に北朝鮮の羅津・先鋒でUNDPと北朝鮮との共催で開かれた「国際投資フォーラム」には日本からも大勢の参加者が関心を注ぎ、日朝間の民間レベルの関係促進にも良い影響を与えた。

しかし、図們江地域開発のための最重要な課題であった開発資金調達の問題は、UNDPとしては解決できない課題であった。UNDP図們江地域開発事務局が1997年11月の第3回諮問委員会で提案した「図們江地域開発基金」設立案は、当時会員国の支持があったにもかかわらず実現できなかった。これには東アジアでの通貨危機発生という情勢変化が主な理由ではあるが、北東アジア地域での事実上唯一の資金供与可能国であった日本からの協力を得られなかったことが最大の理由であろう。

1999年12月にUNDPの内部で図們江地域開発計画に対する全面的な再評価がなされ、非現実的な展望に基づいた初期の目標提示が過度であったと評価され、さらに次のような問題点が指摘された。

地域内多国間協力の枠組みを安定化し、参加国の主導性を高めるための活動が不十分であった。

図們江地域の小地域の開発に集中し、北東アジア地域として必要性な協力項目の開発を推進できなかった。

北東アジア地域の潜在性に関する現実的評価のための妥当性調査が不十分であった。

以上のような評価に基づいて、UNDPの役割を縮小して会員国の役割を高めること、図們江地域開発の対象を北東アジア地域に広げること、日本の参加を積極的に求めることなどが推進された。

総括すれば、UNDPは北東アジアでの最初の多国間経済協力を実現させる上で母体的な役割を果たし、現在は北東アジア各国の主體的な多国間協力を支援する協力者となっている。

2.2 関係各国の成果と評価

2.2.1 中国の吉林省延辺朝鮮族自治州

図們江地域開発に最も力を入れてきた国は中国である。1992年3月に琿春市を対外開放の国境都市に指定し、国家級の琿春辺境経済合作区を設立してから10年を経た。図們江地域である吉林省延辺朝鮮族自治州の10年間のマクロ経済の変化を調べてみる。

1) 経済成長

延辺州の経済成長率は93年に11.1%、94年12.5%と急速な成長を達成した。これは1992年からの全国的な開発ブームの影響と、琿春の開放に伴う国境貿易の増加などによるものであった。しかし、1995年には中央政府が経済のマクロコントロールを強化して緊縮政策を実施したうえに、農業生産の不振、貿易の急減などもあり、景気は後退した。

1996年以降は、海外投資の増減が経済動向の新しい要因となった。1996年には海外投資とインフラ投資の増加などにより景気が回復に向かった。しかし、1997～98年にはアジア通貨危機による経済不振、特に韓国の経済沈滞が延辺州の経済に悪い影響を与えた。さらに、国有企業の経営不振、農業生産の減少が重なり景気が低迷した。1999年からは景気が回復し、全国平均より高い経済成長を実現した。

以上により、延辺州の一人当たりGDPは1991年の2,186元から2000年の5,830元（705ドル）に2.7倍増加した。同期間の全国平均が1,879元から7,078元（855ドル）に3.8倍増加したことと比べると、延辺州の成長には、1995～98年の間に低かった影響が出ている。これは、同時期における北朝鮮とロシアの経済沈滞とも関係がある。また、この時期はUNDPが主導・支援した図們江地域開発計画の推進が国際的に注視された時期でもあるが、国際協力が延辺州の経済に実際にはすぐ反映されていなかったともいえる。しかし1999年以降は全国平均より高い成長を見せ、延辺州がようやく高成長の段階に入ったのではないかと考えられる¹⁴。

図表2-1 延辺州のGDP成長率の推移（1990年不変価格基準）（単位：%）

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
延辺州	2.8	8.0	11.1	12.5	3.9	6.9	5.1	4.4	8.5	8.8
吉林省	5.9	12.2	12.8	14.3	9.7	13.7	9.2	9.0	8.1	9.2
全国平均	9.2	14.2	13.5	12.6	10.5	9.6	8.8	7.8	7.1	8.0

（出所）『延辺統計年鑑2001』、『中国統計年鑑2001』、『吉林統計年鑑2001』

2) 産業動向

1990年代の延辺州の産業別成長率を見ると、第1次産業のGDPに占める割合が1991年の19.6%から2000年14.0%まで減少し、延辺州が農業生産中心の地域ではないことが分かる。第2次産業は1991年48.6%から2000年50.8%と50%程度の横波であるが、第3次産業は

14 2001年の延辺州のGDPは経常価格で140.95億元、前年比9.5%として全国平均の前年比7.3%増より高い成長を達成した。（出所）『延辺日報』2002年1月9日

同期間中に31.8%から35.2%に増加した。商業サービス部門が1990年代前半期に北朝鮮、ロシア、韓国などとの貿易増加により12～23%の高成長を見せ、対GDP割合も30%以上を占めたが、後半期になってからは政府の緊縮政策の影響と北朝鮮、ロシアの経済沈滞、韓国の通貨危機などもあって成長率が急落した。一方、交通・運輸部門は1995年以降、図們江地域開発のための延辺州政府のインフラ投資増加も反映して高い成長を示した。工業分野は1990年代半ばまでは成長率が低かったが、1997年以降本格的な高成長を続けている。

図表2-2 延辺州の産業構造の推移（1990年不変価格基準）（単位：百万元）

		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
国内総生産	金額	4,379	4,504	4,862	5,403	6,079	6,314	6,752	7,095	7,437	8,071	8,785	
第1次産業	金額	925	882	860	594	954	903	1,123	1,044	1,002	1,277	1,233	
	増加率		-4.6%	-2.6%	-30.9%	60.6%	-5.3%	24.3%	-7.0%	-4.0%	27.4%	-3.4%	
	比重	21.1%	19.6%	17.7%	11.0%	15.7%	14.3%	16.6%	14.7%	13.5%	15.8%	14.0%	
第2次産業	金額	2,269	2,190	2,357	2,821	2,911	3,034	3,099	3,410	3,689	3,943	4,462	
	増加率		-3.5%	7.6%	19.7%	3.2%	4.2%	2.2%	10.0%	8.2%	6.9%	13.2%	
	比重	51.8%	48.6%	48.5%	52.2%	47.9%	48.1%	45.9%	48.1%	49.6%	48.9%	50.8%	
第3次産業	金額	1,185	1,431	1,646	1,989	2,215	2,377	2,530	2,641	2,746	2,852	3,089	
	交通・運輸	金額	274	295	328	357	384	475	532	599	669	728	776
		増加率		7.7%	11.3%	8.9%	7.4%	23.8%	12.0%	12.5%	11.8%	8.8%	6.6%
		比重	6.3%	6.6%	6.8%	6.6%	6.3%	7.5%	7.9%	8.4%	9.0%	9.0%	8.8%
	商業・その他サービス	金額	911	1,136	1,317	1,632	1,831	1,902	1,998	2,042	2,077	2,124	2,313
		増加率		24.7%	15.9%	23.8%	12.2%	3.8%	5.1%	2.2%	1.7%	2.3%	8.9%
		比重	20.8%	25.2%	27.1%	30.2%	30.1%	30.1%	29.6%	28.8%	27.9%	26.3%	26.3%

（出所）「延辺統計年鑑2001」

3) 工業生産および構造

工業部門は延辺州における最大の産業部門（2000年産業総生産の47.1%、90年不変価格基準）である。工業部門のなかでは木材伐採業の割合が約16.5%、製造業は約75%、電気ガス・水道供給業が8.5%を占めている。主要な製造業部門は木材加工、食品、繊維、製薬、化学製品などであり、石油化学、機械、電子などのウェートが低いのが特徴である。このような工業構造の特徴は1990年代に変化がなかった。製造業に対する外国資本の投資も木材加工、食品、繊維などの伝統的分野に集中した。

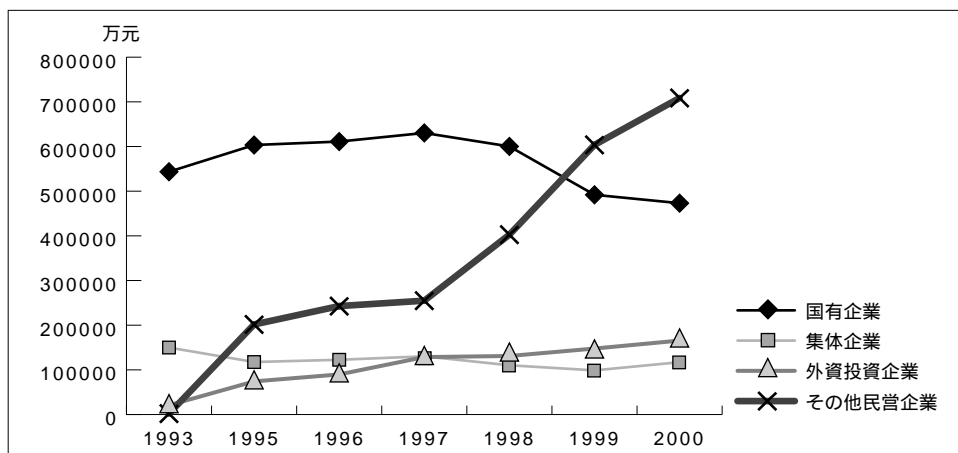
4) 国有経済と非公有経済

1990年代後半から、延辺州では国有企業の民营化改革が進み、工業部門の国有企業数は1993年の425社から2000年には180社に減少し、その労働者数も24万人から16万人に減った。国有企業の工業総生産額に占める割合は1993年の75.9%から2000年32.3%に減少した。一方、外資を含む民营企業の工業生産額に占める割合は1993年の3.2%から2000年59.7%まで上昇した。韓国など外国からの投資企業の場合は、その割合が1993年の2.9%から増加し1997年以降11%台を維持している。延辺州の場合、株式会社などの民营企業の急成長が外資企業の成長より目立っている。

図表2-3 延辺州の各所有形態企業の工業総生産額

(単位：万元)

	1993		1995		1996		1997		1998		1999		2000	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重
総計	716,377	100.0	996,731	100.0	1,066,244	100.0	1,144,181	100.0	1,244,198	100.0	1,342,109	100.0	1,464,494	100.0
国有企業	543,507	75.9	603,360	60.5	611,080	57.3	630,359	55.1	600,177	48.2	491,879	36.6	473,133	32.3
集体企業	149,987	20.9	117,542	11.8	122,569	11.5	130,302	11.4	110,321	8.9	98,851	7.4	117,159	8.0
民営企業	22,882	3.2	275,829	27.7	332,595	31.2	383,520	33.5	533,700	42.9	751,379	56.0	874,202	59.7
外資投資企業	20,807	2.9	74,169	7.4	89,784	8.4	128,616	11.2	131,071	10.5	147,733	11.0	165,577	11.3
その他企業	2,075	0.3	201,660	20.2	242,811	22.8	254,904	22.3	402,629	32.4	603,646	45.0	708,625	48.4



(出所)「延辺統計年鑑」各年度版

5) 貿易

1990年代に延辺州の貿易は大きな変動を見せた。貿易総額は1990年の0.6億ドルから1993年の4.7億ドルをピークとして1995～98年間は貿易が沈滞したが、その後回復し2000年は3.1億ドル(前年比10.2%増)となった。2001年も3.2億ドル、前年比4.2%増加した¹⁵。貿易収支は全般的に黒字である。

貿易の相手国をみると、1991～94年間は北朝鮮とロシアとの国境貿易が総貿易額の94.6%(1993年)までを占めた。これは中央政府(国務院)が92年に「国境貿易交易管理緩和措置」を施行したことにより、国境地域が事実上沿海開放都市に次ぐ自治権を持ち、国境貿易を一気に増加したからである。主な貿易形態は穀物、生活用品と鉄鋼、非鉄金属、海産物などのバーター取引であった。しかし、1994年から北朝鮮とロシア極東地域の経済が悪化したことにより国境貿易も急減し、1995年には1993年の7分の1の水準まで減少した。

このような状況で延辺州は1995年に貿易政策を多角化政策、即ち貿易相手国を韓国、日本、東南アジア、米国などに広げる政策へと変更した。

15 (出所)『延辺日報』2002年2月22日

図表2-4 延辺州の貿易相手国の割合

(単位：%)

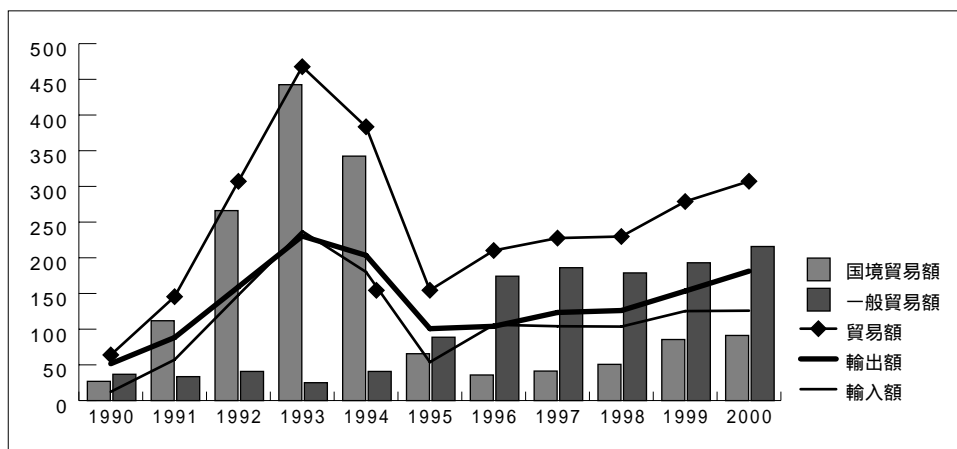
	北朝鮮	ロシア	韓国	日本
1992	47.5	39.2	2.1	1.0
1993	65.7	28.9	1.3	0.9
1994	58.9	30.4	9.7	5.6
1995	35.0	7.4	38.2	16.3
1996	35.0	7.4	38.2	13.4
1997	15.5	2.6	32.6	20.4
1998	13.7	8.3	8.3	13.8
1999	16.3	17.8	17.8	17.2

(出所) 延辺対外経済貿易合作局

図表2-5 延辺州の貿易推移

(単位：百万ドル)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
貿易額	63.9	145.5	307.1	467.7	383.5	154.5	210.2	227.6	229.8	278.8	307.2
輸出額	51.6	88.3	159.3	230.4	203.4	100.7	104.0	123.4	126.1	153.4	181.3
輸入額	12.3	57.2	147.9	237.3	180.1	53.8	106.2	104.1	103.6	125.3	125.9
貿易収支	39.3	31.2	11.4	-6.9	23.4	46.9	-2.2	19.3	22.5	28.1	55.4
国境貿易額	27.0	111.9	266.2	442.6	342.5	65.7	35.9	41.4	50.8	85.6	91.3
一般貿易額	36.9	33.6	40.9	25.1	40.9	88.8	174.3	186.2	178.9	193.1	215.9
貿易依存率	7.0%	17.4%	36.4%	50.2%	53.3%	20.4%	25.8%	26.7%	25.7%	28.7%	29.0%



(出所) 「延辺統計年鑑」各年度版

韓国や日本との貿易が増加したことにより国境貿易以外の一般貿易は1995年の0.9億ドルから1997年には1.9億ドルまで増加し、総貿易額の81.8%を占めるに至った。実際に貿易相手国の変化を牽引したのは、1992年から進出し始めた外資系企業の輸出増加であった。総輸出額のうち外資系企業の輸出ウェイトは93年の3.0%から1999年57.7%まで上昇した。

一方、延辺州と北朝鮮およびロシアとの国境貿易は1995～97年の間は沈滞したが、1998年に前年比22.8%増加し、貿易総額での相手国割合も96年の17.1%から2000年に29.7%となった。各国との貿易割合も1999年には北朝鮮、ロシア、韓国、日本が同等な水準となった。

このような状況から、図們江地域開発と延辺州の貿易増加の相関関係をみると、図們江地域

開発初期の1992～94年までは中国政府の貿易活性化措置による国境貿易の急増の影響を多く受けたが、その後1997年まで図們江地域開発計画が本格的に推進された時期においては、北朝鮮とロシアの経済悪化により国境貿易の急減、韓国などとの一般貿易の増加という現状が現れ、延辺州の経済と韓国経済の関連性が高まった。その後韓国の通貨危機に伴い一般貿易も沈滞したが、1999年からは韓国、北朝鮮、ロシアなどの経済回復とともに一般貿易と国境貿易が増加するパターンを見せている。したがって、図們江地域開発の延辺州貿易に対する肯定的な影響は今後本格的に現れる可能性が高いと考えられる。

6) インフラ投資、外資投資誘致、観光、制度改善など

中国中央政府・省政府・延辺朝鮮族自治州政府は道路、鉄道、空港、通信などインフラ整備にこれまでの10年間で約50億元（約6億ドル）を投資した。また、外資を誘致し民営企業を活性化し、観光での国際協力を推進した。2001年からは政府の西部開発優遇政策を受けることとなり、2001年に中央政府から13.1億元の補助金を受け、水道施設、廃棄物処理施設、道路工事など各種投資の財政基盤となった¹⁶。

7) 小結

以上で分析したように、中国延辺朝鮮族自治州のマクロ経済は、1995～98年間に沈滞を経験し、図們江地域開発計画の好影響がすぐには反映されなかった。これには北朝鮮とロシアの経済沈滞、東アジア地域の通貨危機が悪影響を与えたといえる。1999年以降マクロ経済の高成長を見せ始めたのも国際経済環境の変化と無縁ではない。したがって、延辺州と多国間図們江地域開発とは密接な関係にあり、今後もその連携発展が注目される。

総括すれば延辺州での成果としては次の5点にまとめられる

インフラ整備：政府の財政投資により鉄道、道路、空港、通信などの基礎インフラが整備された。

輸送回廊の確保：北朝鮮とロシアの港湾を利用した陸海輸送ルートを確保した。

外資誘致の進展：韓国を中心とした延辺州への投資が増加し、工業発展に寄与した。

観光の活性化：韓国人の長白山観光などが成された。ホテルなどの整備も進展した。

法・制度の整備：国際輸送の進展のための国境通過手続きの改善、外資企業関連法律の改善などが進展した。

2.2.2 北朝鮮の羅津・先鋒経済貿易地帯

羅津・先鋒地域のマクロ経済状況を示す統計は発表されていないため、成果を分析することは難しい。北朝鮮の1990年代の経済状況を見ることで羅津・先鋒地域の経済状況を間接的に把握する。

16 (出所)『吉林新聞』2002年5月30日

1990年代の北朝鮮経済は危機に陥った時期であった。韓国銀行の推計によると、北朝鮮の経済は1990年代に入り、1998年まで9年連続のマイナス成長となった。1999年からようやくプラス成長に反転した。貿易規模も、1991年の29.4億ドルから1998年に16.6億ドルまで減少したが、1999年から増加し2001年には26.7億ドルまで回復した。

北朝鮮政府の公表によると、財政規模は1994年まで増加を続けていたが、その後経済危機に襲われ産業活動が縮小し、財政規模も急速に縮小することとなった。北朝鮮政府がIMFに提出した資料によると、1995年から財政規模は急減し、1996年の歳出額は1994年の半分の96億ドル、1998年には91億ドルまで落ち込んだ。1999年からは経済の回復と共に財政も増加し、2001年に98億ドルまでに回復したが、財政は依然として厳しい状況の下にある。

図表2-6 北朝鮮の主要経済指標

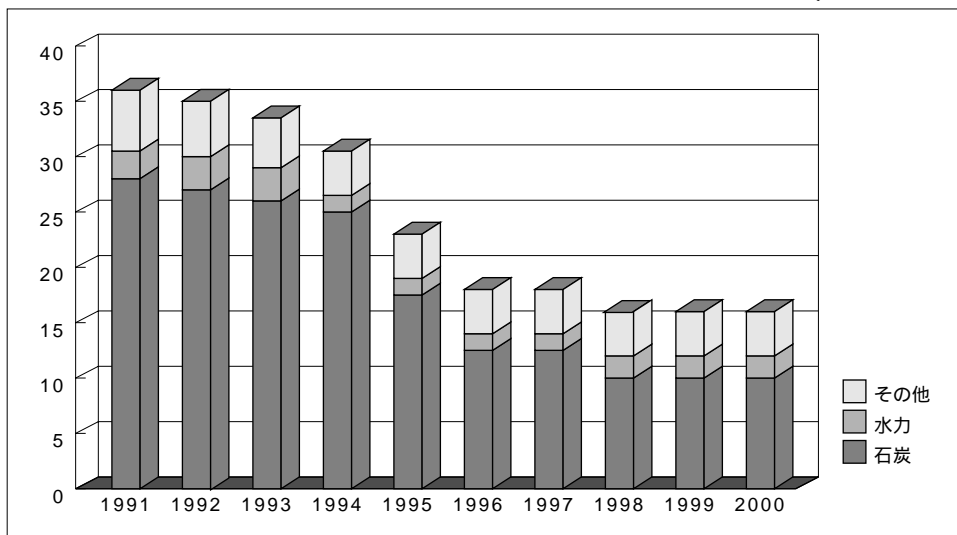
区分		単位	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
総人口		千人	20,495	20,798	21,123	21,353	21,543	21,684	21,810	21,942	22,082	22,175	22,253	
GDP(名目)		億ドル	229	211	205	212	223	214	177	126	158	168	157	
1人当たり国民所得		ドル	1,115	1,013	969	992	1,034	989	811	573	714	757	706	
実質GDP成長率		%	5.2	7.6	4.3	1.7	4.5	3.7	6.8	1.1	6.2	1.3	3.7	
国家予算		億ドル	173.0	175.0	185.3	192.7	118.5	94.9	91.3	90.0	91.2	95.4	97.9	
	歳入	億ドル	173.0	175.0	185.3	192.7	118.5	94.9	91.3	90.0	91.2	95.4	97.9	
	歳出	億ドル	171.7	173.9	183.8	191.9	118	96.3	91.3	91.0	92.2	95.7	98.1	
貿易	輸出(A)	億ドル	11.2	11.9	12.0	10.2	9.6	9.1	11.0	6.5	6.4	7.2	8.3	
	輸入(B)	億ドル	18.2	18.0	18.1	14.6	16.0	15.0	15.8	10.1	11.8	16.8	18.5	
	貿易総額(A+B)	億ドル	29.4	29.9	30.1	24.8	25.6	24.1	26.8	16.6	18.1	24.0	26.7	
	貿易収支(A-B)	億ドル	6.0	6.1	6.1	4.4	6.4	5.9	4.8	3.6	5.4	9.6	10.2	
	貿易/GNP	%	12.4	14.2	14.7	11.7	11.5	11.3	15.1	13.2	11.5	14.3	17.0	
(主要国別)	中国	輸出	百万ドル	86	156	297	199	64	69	122	57	42	37	167
		輸入	百万ドル	525	541	602	425	486	497	535	356	329	451	573
		貿易総額	百万ドル	611	697	900	624	550	566	656	413	370	488	740
		貿易収支	百万ドル	439	386	305	225	423	428	413	298	287	414	406
	ロシア	輸出	百万ドル	171	65	40	40	16	29	17	8	2	3	5
		輸入	百万ドル	194	227	188	100	68	36	67	57	49	43	64
		貿易総額	百万ドル	365	292	227	140	83	65	84	65	50	46	68
		貿易収支	百万ドル	23	162	148	60	52	7	50	48	47	39	59
	日本	輸出	百万ドル	284	257	252	323	340	291	310	219	203	257	226
		輸入	百万ドル	224	223	220	171	255	227	179	175	148	207	249
		貿易総額	百万ドル	508	480	472	494	595	518	489	395	350	464	475
		貿易収支	百万ドル	60	34	33	152	85	64	132	44	55	50	23
韓国	輸出	百万ドル	106	163	178	176	223	182	193	92	122	152	176	
	輸入	百万ドル	6	11	8	18	64	70	115	130	212	273	227	
	貿易総額	百万ドル	111	174	187	195	287	252	308	222	333	425	403	
	貿易収支	百万ドル	100	152	170	158	159	113	78	37	90	120	51	
累積対外債務	金額	億ドル	93	97	103	107	118	120	119	121	123	125	125	

(出所) 韓国銀行、「北朝鮮のGDP推定結果」各年度
 朝鮮民主主義人民共和国最高人民会議、「予決算報告書」、各年度
 大韓貿易投資振興公社(KOTRA)「北朝鮮の対外貿易動向」
 韓国統一省、「南北交流協力動向」

北朝鮮の経済が1990年代半ばに急激に落ち込んだ理由としては、社会主義圏の崩壊に伴うエネルギー輸入の激減、石炭生産の激減、外貨不足による原料・資本財の供給不足、自然災害による穀物生産の激減などが挙げられるが、その中でもエネルギー供給不足は産業生産を麻痺させる深刻な問題であった。羅津・先鋒地域にあった北朝鮮唯一の重油火力発電所(先鋒火力、20万kW級)はロシアからの原油供給が中断され1996年になって稼働中止になったこともあ

り、その後はKEDOの50万トン重油支援などで稼動を再開した。北朝鮮政府が国連アジア・大平洋経済社会委員会（ESCAP）に提供した資料によると、1次エネルギー供給は1991年の約3,600万 TOE（石油換算トン）から2000年に1,600万TOEにまで落ち込んでいる。

図表2-7 北朝鮮の一次エネルギー供給推移（1991～2000）（単位：百万TOE）



（出所）北朝鮮政府の資料；Nguyen Xuan Luong, Ralph Wahnschafft (2002) から再引用

以上のような経済状況からみて、北朝鮮において羅津・先鋒地域開発は経済的には効果的ではなかったといえる。羅津・先鋒地域を経済特区として開発する北朝鮮政府の戦略・施策には変わりがなかったとはいえ、国家財政からのインフラ投資などの基盤整備は資金不足で行われない状況であった。したがって、外資導入によるインフラ整備と工業成長を狙い、羅津・先鋒地域を市場経済が通用される地域にする措置まで採ったが、外資が活発に入って投資できる環境には至らなかった。この理由としては米朝、日朝間の関係が正常化されていなかったこと、東アジア通貨危機の教訓から北朝鮮政府が外資に対し慎重な懸念を持つ原則に戻ったことなどが挙げられる。

さらに、最も重要な理由としては、図們江地域開発に対する北朝鮮政府の「独自開発論」に見られるように、多国間協力に対する北朝鮮の懸念であると考えられる。これによって図們江地域開発は最初の案であった国境を接する3国の共同開発・共同管理方式論から、各国の独自開発に基づいた漸進的協力方式に変わった。しかし、北朝鮮は国際社会からの協力を受けるための政治・経済の安定性が確実ではなかったため、国際民間資本が入り難く、国際金融機関も北朝鮮の未加盟と米国の反対を理由に投融資を実施しなかったため、外資導入による羅津・先鋒開発はうまく行かなかったといえる。

北朝鮮は羅津・先鋒経済貿易地帯を開発させる方針には変わらないが、2002年9月、中国遼寧省の丹東市に面する新義州を特別行政区とする「新義州特別行政区基本法」を公表した。

新義州は総面積132km²の北朝鮮第2の経済特区となるが、香港の制度と同じく、特別行政区が立法権、行政権、司法権を50年間変更なしで持ち、北朝鮮政府は外交・国防以外には関与しないという大胆な開放措置である。開発の分野は国際金融、貿易、商業、工業、先端科学、娯楽、観光分野となっている。これからみて、北朝鮮は地域の特徴に合わせて、羅津・先鋒地域を物流と観光地域として、新義州を貿易、工業、観光の中心地として開発する戦略を採ったのではないかと考えられる。

総括すれば、羅津・先鋒地域開発の成果としては次の3点にまとめられる。

羅津港の整備と海運航路の確保：中国の物流ルートの1つとして羅津ルートが開設され、羅津～釜山、羅津～新潟の航路ができ、また羅津港の埠頭整備が推進された。

観光地としての開発：海岸線の海水浴場へ中国人観光の増加と、香港「Emperor Group」のカジノホテル投資による娯楽観光が増加した。

基本的インフラ整備の進展：道路、鉄道などのインフラ整備は外資導入の失敗により進展が難しいが、通信分野はタイ「Loxley Pacific Co.,Ltd」の投資（契約額2,800万ドル）が進んでいる。

2.2.3 ロシアの沿海地方

図們江地域開発の影響が経済成長にあまり現れていない地域がロシアの沿海地方である。この地域は総人口が1991年の230.9万人から1999年の222.5万人に減少したことが象徴するように、1990年代の沿海地方の経済は沈滞状態であった。旧ソ連時代の中央計画経済、中央政府からの財政支援に基づいて発展した国有の製造業、鉱山などの産業分野は、1991年から政府支援と国営市場が無くなり、企業は市場経済で生存するしかなく、その結果、産業生産は1990年から1997年の間に52%減少した。企業の民営化は順調ではなく、工場や設備の老朽化が激しくなった。資本不足、高い銀行貸出金利、給料・物資供給・税金支払いなどの遅延、企業家精神の不足などが経済発展にネックとなっている。

1990年代に産業構造も変わり、旧ソ連時代からの中心産業であった食品加工（1998年工業生産の46.4%）、石炭、セメントなどの鉱工業部門が地域GDPに占める割合は1998年に30%に減り、その反面、建設、輸送、通信、観光、民間サービス、公共施設、政府サービスなどのサービス部門は、1991年の40%から1998年の54%に増加した。農林産業分野は沿海地方労働人口の8%、7万人を雇用しており、地域GDPの15%を占めている。

1998年の通貨危機の影響も重なり、経済危機の状態まで陥った沿海地方経済は、1999年以降、鉱工業生産が1999年に前年比10.7%、2000年は前年比2.0%増加した。しかし、2001年は15.2%と減少し、地域経済の安定生がまだ問われている。

輸送分野においても、1990年代は貨物量が激減した。これには、日本発着のSLB（シベリア横断鉄道）利用貨物量が1992年の6万TEU以上から1998年には1.2万TEUに減少し、2001年には1万TEUを割ったことにも関係がある。

図表2-8 沿海地方の貨物発送量の推移

(単位：百万トン)

鉄道			道路			海運		
1990	1995	1998	1990	1995	1998	1990	1995	1998
34.5	13.4	9.3	29.7	58.2	6.2	29.7	12.5	8.3

(出所)『ロシアの輸送と通信』(1996,1999)

一方、対外貿易は輸出増加が現れ、貿易額は1992年の7.1億ドルから1997年に20.2億ドルまで増加した。1998年の通貨危機以降、国際原油価格引上げなどの影響により1999～2000年の貿易は回復された。1998～2000年に、ポストーチヌイ港を利用した中国黒龍江省の石炭の中継貿易が開始され、琿春～クラスキノ間の鉄道、道路の開通により吉林省と日本、韓国間の中継貿易も開始された。

1997年基準で沿海地方の主な輸出品は木材(23%)、水産物加工品(11%)、非鉄金属(11%)、鉄鋼・石炭・石油化学・軍需品(41%)などとなっており、輸入品は食品(51%)、産業機械(24%)、石油・LPG(8%)などである。貿易相手国は日本(20%)、米国(18%)、韓国(18%)、中国(16%)で殆どアジア・太平洋地域となっている。特に、中国との貿易は1992年に58%を占めたがその後減少しつつあった。これは中国政府が肥料、木材、鉄鋼、自動車などに対し輸入制限措置を取ったことと、ロシアがこれに対抗し中国産の消費財輸入を制限したことによる。1998年のルーブル切り下げ以降、ロシアの購買力減少で国境の担ぎ屋貿易にも大きな打撃を与えた。しかし、1999年9月に中国政府が黒龍江省・綏芬河市のほぼ全地域をロシアとの自由貿易区と指定してから中口貿易が急速に増加し、綏芬河税関の通過量(綏芬河～クロデコボ)は図表2-9の通り急増した。

図表2-9 綏芬河税関通過量

(単位：万トン)

	1998	1999	2000	2001
輸出	42	56		
輸入	125	160		
計	167	216	316	420

(出所)中国黒龍江省計画委員会

以上で見たように図們江地域開発プログラムの成果は、沿海地方の経済成長の側面では評価できない。しかし、1999年に登場したプーチン政権が極東ロシアを重視する政策を採っており、沿海地方が持っている輸送インフラの優位性(鉄道、道路、港湾、空港、通信など)を基に、ロシア側の図們江地域における中国、韓国、日本など北東アジア諸国との連携が強化されたことは成果として挙げられる。

総括すると、沿海地方の成果としては次の3点にまとめられる。

中口間の国境貿易が中国の自由貿易区設置により沈滞から回復しつつある。

図們江地域のザルピノ港、ポシエツト港が韓国、日本と新しい航路を結んだ。

ザルピノ港を経由した韓国～ロシア～中国の陸海輸送、貨客輸送が実現し、3国間の経済交流、観光交流などを促進した。

2.3 項目別成果と評価

2.3.1 交通インフラ

図們江地域開発計画が推進されてきた10年間で最も重要な課題は交通インフラの整備であり、それは中国、北朝鮮、ロシアの輸送網を一つの国際輸送回廊として開発することであった。この交通インフラ整備は中国東北部の海への出口として起案されたのがきっかけであったが、北東アジア地域の経済補完性を利用した貿易活性化と観光開発にも繋がるものとして、各国の関心と支持を受けた。その実現のためには3カ国に跨る鉄道、道路、港湾、国境通過などに関連する機能の統合が必要であった。図們江地域開発10年はこの輸送回廊の成立とその整備であったと言っても過言ではない。

この地域での輸送インフラの整備の成果は次の通りである。

琿春とロシア沿海地方、羅津・先鋒間の国境を通過する貨物輸送および旅客輸送は、1999年以降急増している。特に、琿春～ザルピノ～韓国・束草間の貨客船航路が2000年4月に開設されてから、中口間の国境通過が活性化し、2001年に琿春の税関通過客は40万人に上った。

図表2-10 琿春税関の通過量、通過旅客

区分	相手国	税関名	1996		1997		1998		1999		2000		2001	
			通過量	比重(%)	通過量	比重(%)	通過量	比重(%)	通過量	比重(%)	通過量	比重(%)	通過量	比重(%)
貨物通過量 (トン)	北朝鮮	圏河	23,772	66.3	70,021	77.0	41,387	67.2	116,784	84.3	159,845	78.9	162,393	74.3
		沙陀子	4,961	13.8	5,575	6.1	5,575	9.1	932	0.7	2,915	1.4	5,863	2.7
	ロシア	長嶺子	7,143	19.9	15,358	16.9	14,604	23.7	20,754	15.0	39,787	19.6	50,171	23.0
	総計	35,876	100	90,954	100	61,566	100	138,470	100	202,547	100	218,427	100	
旅客通過 (往復人)	北朝鮮	圏河	11,992	50.1	71,364	83.1	99,436	85.0	143,301	76.2	127,349	45.5	162,089	40.5
		沙陀子	7,645	32.0	9,657	11.2	4,995	4.3	3,568	1.9	6,573	2.3	22,362	5.6
	ロシア	長嶺子	4,278	17.9	4,834	5.6	12,571	10.7	41,291	21.9	146,181	52.2	215,999	53.9
	総計	23,915	100	85,855	100	117,002	100	188,160	100	280,103	100	400,450	100	

(出所) 琿春市口岸管理委員会

図們江地域と韓国、日本を結ぶ4航路(羅津～釜山、羅津～新潟、ポシエット～秋田、ザルピノ～束草)が開通しており、琿春～クラスキノ鉄道が商業運航し始めた。

交通インフラ部門の整備は図表2-11の通りである。

この中で、中国側の新高速道路建設が注目される。中国は2000年に長春～延吉間、2001年9月に8.5億元の工事費を投入した延吉～図們間(28.7km)の高速道路を開通した。また、琿春～圏河間の新しい一般道路(39km)を2000年12月に開通した。2003年までに図們～琿春間が完成されれば、長春から圏河までの600kmの道路の高速交通が整備されることになる。

図們江地域の交通インフラ整備の成果をルート別に評価してみよう。

図表2-11 図們江地域交通インフラ部門の整備

区分		内容
完成	鉄道	琿春～クラスキノ間（1999年開通）
	道路	長春～琿春間高速道新設（2003年完了予定）
		琿春～圏河間道路整備（2000年）
	港湾	羅津港整備：40ftコンテナ処理可能（1998年）
		ポシェット港、ザルビノ港基礎的整備（旅客ターミナル）（2000年）
	国境通過	圏河～元汀、琿春～クラスキノに第三人通過許容（1997、1998年）
	空港	羅津ヘリポート建設（1997年）
延吉空港整備（1997年）		
進行中	空港	延吉空港拡大
	国境通過	マハリノ鉄道駅国境通過施設の建設
	道路	クラスキノ～スラビヤンカ間道路整備
		元汀～先鋒間道路整備

1) 延辺～羅津港ルート



羅津港・釜山コンテナ航路

北朝鮮の羅津・先鋒地域の羅津港を拠点ゲートウェイ（Gateway）として活用する輸送ルートとしては、図們～南陽～羅津の鉄道ルート（約165km）と、琿春～圏河～元汀～羅津の道路ルート（約116km）がある。

の鉄道ルートは既存の中朝間の貿易ルートおよびトランジット用として利用されてきた。の道路ルートは1995年9月に開通し、1997年2月に第三人に開放されて以来、旅行客の数が急増している。

このルートの利点は羅津港のインフラが比較的良いことにある。年間貨物処理能力は約400万トンであり、コンテナ貨物、バラ積み貨物共に十分な処理能力を持っている。羅津港は1938年に建設され、1965年からはロシアの化学肥料輸出の専用港として利用されてきた。2万トン級の船舶が接岸できる3つの埠頭（岸壁10個）があり、1995年、1号埠頭に年間100万トン処理規模の肥料中継倉庫が建設され（総連系企業の投資）、3号埠頭がガントリークレーン設置などコンテナ専用として整備された（中国現通集団の投資）。羅津港は1995年10月、羅津～釜山間定期コンテナ航路が韓国企業と延辺州企業との合弁会社である東龍海運（株）により開設され、1999年8月には新潟が寄港地として加わった。羅津～釜山間のコンテナ貨物量は1996年の2,475TEUから1999年に5,225TEUまで増加したが、その後中古自動車の輸出が無くなった経緯もあり2001年には約3,600TEU水準まで減少した。原資材が殆どの釜山から羅津向けが40%、釜山向けは農水産物、木材製品、紡績、繊維、紙製品などの生産品となっている。1995年10月から2002年3月までの200回の運航の実績はコンテナ2万2,257TEU、バラ積み貨物5万1,925m³であった¹⁷。

17 （出所）『延辺日報』2002年3月22日

延辺～羅津港ルートの成果と問題点は次のようにまとめられる。

図們～南陽～羅津の鉄道ルート

北朝鮮政府は1996年に南陽～羅津間鉄道（158.8km）を電化させ、1997年1月に南陽～羅津間鉄道を清津鉄道局から羅津鉄道局に分離させ一括管理システムを作り、図們～南陽～羅津間の直通鉄道輸送を1997年11月に開始した。南陽駅にはコンテナクレーンも設置され、年間6,000TEUのコンテナ輸送が可能となったが、鉄道施設が1930年代に建設されたもので、軌道やトンネルの深刻な老朽化、貨車や機関車の不足などもあって、あまり利用されなくなった。南陽～羅津区間の近代化のため、1997年に中国の協力で改善調査を行い、約4,600万ドルの投資が必要であると試算されたが、資金調達ができないため進んでいない。

琿春～圈河～元汀～羅津の道路ルート

図們江地域開発計画において中朝間協力の最大の産物がこの道路ルートの開設であった。1995年9月に開通したが、羅津・先鋒地域内区間が1,000m級の山々が連なっているという不利な条件にある。中国側の琿春～圈河間の道路は最初は悪路（62km）であったが、新たに2つのトンネルを含む新道（39km）が2000年12月に開通し、琿春～圈河間の所要時間は従来の1時間30分から30分に短縮された。2001年6月からは中国の琿春と羅津の間の定期バス運行が開始された（1日2回）。しかし、北朝鮮側の元汀～羅津間の道路（54km）は、元汀～先鋒間が未舗装山岳道路で、所要時間が1時間30分程度かかり、その道路の未整備がネックとなっている。元汀～羅津間の道路整備のために既存の山岳道路ではなく、図們江沿いの比較的平坦な新しい迂回道路（67km）の建設が1996年に計画され、香港の企業が投資をしたが、資金不足により1998年に中断された。その後、この道路ルートの整備のためにUNDPが支援した事前妥当性調査が2001年末に完了した。これに基づいて中朝両国は2002年2月に延辺州政府・羅先市人民委員会間の会議を羅津で開き、元汀～羅津間の新道路整備を最優先課題とし、7,000万ドルと推定された建設費調達に協力することに合意した。北朝鮮としては資金がないため、道路整備に国際資金援助を求めている。

2) 延辺～ハサン・ルート



ザルビノ港・東草フェリー航路



ボシエツト港・コンテナクレーン

ロシアのハサン地区のザルビノ港、ボシエツト港を拠点ゲートウェイ（Gateway）として活用する輸送ルートである。このルートの利点は、羅津ルートに比べて距離が短く（琿春～クラ

スキノ間45km) 地形的に平坦で、道路、鉄道とも直線に近く、道路は舗装済みで、鉄道も新しく建設された点である。しかし、ザルビノ港とポシェット港は羅津港に比べてインフラ条件と処理能力が低い点が短所である。年間貨物処理能力はザルビノ港120万トン、ポシェット港150万トンと小規模である。ポシェット港は1999年初頭にコンテナクレーンを導入し施設整備を行ったが敷地が狭いことが弱点である。ザルビノ港は荷役施設が貧弱である。1996年にザルビノ港近代化のF/Sが日本の協力(ザルビノFS実施協議会、ERINA)により行われ、その実現のため日口間にワーキンググループが設けられている。2000年4月に開設された東草～ザルビノ間貨客船航路の利用のためにクレーンを導入しコンテナ処理をしており、旅客用ターミナルを建設した。

延辺～ハサン・ルートの成果と問題点は次のようにまとめられる。

琿春～クラスキノ間の鉄道連結

1992年12月の中・口間合意により1994年から琿春～クラスキノ間(38km)の鉄道新設工事が開始され、両国の資金不足などの理由で工事が遅れながら1996年10月にレールが繋がり、1999年5月ようやく公式開通した。実際の貨物輸送は2000年2月から始まり、ロシアからの木材輸入が非定期的に行われている。両国の鉄道レールの幅が異なる(中国側は標準軌、ロシアは広軌)ため、国境の両側に積替駅の建設を計画し、両駅間に標準軌・広軌の4軌道を敷設した。積替方式はいわゆる台車交換方式を採用し両駅で積替えを行う計画であるが、ロシア側の積替駅建設が実現されず現在は琿春積替駅にて貨物の積み替えがなされている。琿春積替駅の貨物取扱能力は年間50万トンであるが2005年に100万トン、2010年には250万トンと段階的に整備を進めていく予定となっている。

琿春～クラスキノ間の道路整備

琿春市内から国境までコンクリート舗装がされており、ロシア側の国境～クラスキノ(30km)まではアスファルト舗装された。ザルビノ港とポシェット港までの道路は平坦であり、トラック輸送に支障はない。

琿春～ザルビノ・ルート開設

ザルビノ港を利用した航路として、琿春～ザルビノ～韓国・東草間の貨客船航路が2000年4月に開設された。週3便のフェリーが運航しているため、韓国～延辺間のコンテナ、旅客運送の中心航路として浮上している。琿春市と韓国との合弁会社である「東春航運」により運航され、総トン数12,023トンの東春号(136TEU、旅客定員:519人)が投入されている。韓国人旅客のロシアの出入国審査が簡素化され、韓国人旅客はザルビノ港の税関で入国・出国検査を同時に完了し、中口間国境をバスで無停車・無検査の通関を実施(Non-stop by-pass)している。また、2001年12月18日に、中国旅客のロシア通過ビザの問題が解決され、中国人がザルビノ港を経由して日本海を利用して韓国に出ることが実現された。

2000年4月の開設から2002年3月18日までの248回の運航実績は、約10万人の旅客とコンテナ3,000TEUの輸送であった¹⁸⁾。中国の農産物もこのルートを利用して輸出されている。この琿春～ザルビノ～東草ルートは、出航便数と貨物運賃の面で羅津～釜山ルートに比べて競争

18 (出所)『琿春報』2002年3月27日

力を持っており、羅津・先鋒地域の道路整備が遅れている現状では、コンテナ輸送も羅津港よりザルピノ港を利用するようになる可能性が大きい。

琿春～ポシエット・ルート開設

日本の境港、秋田港などへの航路連結が推進され、1999年8月からポシエット～秋田間のコンテナ航路が開設された。貨物量の不足により不振であるが、航路維持のため自治体協力が図られている。

3) 羅津・先鋒～ハサン・ルート

旧ソ連時代に化学肥料の中継輸出港として羅津港が利用されるようになり、ハサンから羅津港までに標準軌道(1,453mm)と広軌道(1,524mm)の混合軌道が敷設された。1990年代初めまでは年間500万トン程度の輸送量があったが、1990年代10年間に急減し1998年には6,000トンに過ぎない状態となっている。

4) モンゴル東部～図們江地域ルート

モンゴルが図們江地域に参加している理由は図們江地域を通じた輸送ルートの確保、これに伴う貿易、観光などの活性化にある。2001年6月にADBはモンゴル東部地域と中国・内モンゴル間の協力妥当性調査のために31万ドルの技術援助を行った。今後、このルートの可能性が検討される。

5) 航空ルート

図們江地域への航空アクセスは中国の延吉空港が中心となっている。延吉空港は1997年に国際基準に準じた新庁舎が完工され、滑走路も2,600mに延長されており、年間乗客通過能力は140万人である。延吉は中国国内航空路で北京、長春、瀋陽、ハルビン、大連、青島、威海、広州、上海などと連結されている。2001年6月からはソウル～延吉間の国際チャーター機が夏季の旅行期間中に週4便就航し、韓国から延辺州へのアクセスが良くなった。2002年には、ソウル～延吉間のチャーター機が4～12月まで運航され、延吉～ウラジオストク間の国際チャーター機も夏季2ヶ月間運航された。しかし、延吉空港は2002年12月現在、国際空港としての正式な認可はなく、國務院に申請中である。

北朝鮮の羅津・先鋒地域への国際航空アクセスは実現されていない。1997年に延吉～羅津とウラジオストク～羅津のヘリコプター就航を目的に羅津にヘリポートと税関ビルを建設したが、ヘリコプターの導入が実現されず、税関設備も整備されていない状態である。羅津・先鋒地域に近い国内空港は清津市の漁朗飛行場(1,200m滑走路)であるが、国内チャーター便のみ運航されている。

ロシア沿海地方への国際航空アクセスはウラジオストク空港である。3,500mと2,500mの2つの滑走路を持っているので、すべての航空機の離着陸が可能である。2002年現在、ハルビン(週4便)、上海、ソウル、釜山、平壤、新潟、富山(それぞれ週2便)、大阪(関空)(週1便)との国際便が就航している。ウラジオストクから琿春まで1日以内に陸路で到着でき

るので、ウラジオストク空港も図們江地域への重要な航空アクセスルートとなっている。

6) 交通インフラ整備における問題点

このように各ルートとも動き出し、国境通過に大きな改善がなされたが、これらのルートには経済力に比例して貨物量が少ないという問題点以外にも、以下のような様々な障害が存在する。

ザルビノ、羅津ルートとも、大連ルートと比べて、相対的に価格競争力が弱い。また、関係国間に国境通過時の費用徴収に明確な基準の合意がないため、輸送費用の算出が困難である。貨物や旅客の通関手続きが煩雑である。中口、中朝の国境通過とも必要書類や申請内容が複雑で通関に時間を要する。特に中口間には国境における税関、国境警備隊などの多重検査などの問題がある。

車両の相互乗り入れ可能地域が制限されている。中口間は琿春とスラビヤンカ、中朝間は琿春と羅津・先鋒地域までとなっている。

2.3.2 投資誘致（経済特区）

1) 直接投資の誘致

図們江地域は地域の特長である中継貿易の有利性、低廉な労働力の存在、天然資源の保有、外資への優遇措置などによって、外国からの直接投資（FDI）が行われた。

UNDP図們江地域開発事務局の資料によると、モンゴルを除く図們江地域の投資誘致実績は2001年までに累計で約12.8億ドルであり、延辺州と沿海地方が各々5.5億ドル、6.4億ドル、羅津・先鋒地域は1億ドル未満（1998年までの合計）である。

図表2-12 図們江地域の外国人直接投資誘致（実行基準）（単位：百万ドル）

	1985-1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	合計
延辺州	42	61	78	134	95	47	33	29	32	551
羅津・先鋒	1	1	4	31	26	25	NA	NA	NA	88
沿海地方	141	2	53	97	95	56	54	78	66	642
モンゴル	10	29	46	41	42	45	72	107	125	517

（出所）UNDP図們江地域開発事務局

最大の投資国は韓国であり、日本がその次である。特に韓国の場合、延辺州に投資が集中しているが、それは韓国と文化、言語の同じ朝鮮族が同地域に40%程度居住していること、低廉な労働力・土地費用などの利点による。さらに、延辺州政府の交通インフラ整備が進み、1995年10月に北朝鮮の羅津港と韓国の釜山港を結ぶ航路が出来たことも有利であった。

主な投資対象は木材、食料品加工、繊維・衣類、鉱業などの資源加工である。また、ホテル、観光分野の開発にも直接投資が行われており、羅津・先鋒地域と沿海地方にはそのゲートウェイ的な機能を重視した輸送、通信分野に投資が行われた。

a) 中国の延辺朝鮮族自治州

1992年に琿春市が「辺境開放市」として開放され、「琿春辺境経済合作区」が建設されるなど、延辺州は本格的な経済開放時代を迎えた。延辺州政府は外資誘致活動として1995年10月に第1回図們江地域国際投資貿易フォーラムを延吉で開き、総計118件で8億4,350万ドル（外資は6億1,178万ドル）の投資契約及び協議書が締結され、1996～97年の間に実際には2.3億ドルの外資が投資された。また、投資規模も大型化し、同年間に1,000万ドル以上の投資が5件、計1.2億ドルで、繊維、木材加工、ホテル、水力発電などの分野に行われた。

しかし、1998年からはアジア通貨危機、特に韓国の経済沈滞の影響で投資が大幅に減少し、1998年の投資実行額は1997年の半分に留まった。1998年9月に琿春市で第2回国際投資フォーラムが開かれ、総計141件で11億8,500万ドル（外資は4億7,400万ドル）の投資契約及び協議書が締結されたが、実際に投資が行われたのは少ない。2001年末現在、延辺州の直接投資誘致は累計で675件、8億5,471万ドルの契約に5億6,025万ドルが実行された¹⁹。

図表2-13 延辺州の投資誘致推移

(単位：百万ドル)

	1994年まで	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	累計
投資契約額	125.4	167.1	110.3	87.3	64.1	82.9	106.6	111.1	854.7
投資実行額	103.8	78.3	133.9	94.5	46.3	33.1	38.3	32.1	560.3

(出所)

1. 投資契約額

1994年まで：UNIDO, 「Yanbian ; A special guide on the conditions for foreign investment 95」

1995年以降：「吉林統計年鑑」「延辺統計年鑑」、延辺州対外貿易経済合作局

2. 投資実行額

1997年まで：UNIDO, 「China's Tumen River Area Investment Guide 98」

1998年以降：「延辺統計年鑑」、延辺州対外貿易経済合作局

主な投資国は韓国、香港、日本などであり、その中でも韓国が圧倒的な割合を占めている(図表2-14)。

外資の主な投資分野は木材加工、繊維・衣服、食品、牧畜、サービス部門などの延辺州の中心産業部門に集中している。2000年9月までの投資契約累計額のうち製造業分野が69.3%を占めている。これは外資の主な投資動機が延辺地域の自然資源や安い賃金・土地費用を利用し加工輸出することにあつたからである。飲食・娯楽サービス分野の割合は総投資の15.1%、農林牧畜分野は0.8%を占めている。UNDPの資料によると、2001年に外国人直接投資の77%が製造業分野に集中しており、特に琿春市が製造業分野の主要投資地域となっている。琿春市の投資誘致地区は殆ど辺境経済合作区であり、繊維、建築資材、食料品などの輸出加工が中心となっている。投資規模が1,000万ドルを越える主要投資項目としては韓国の双鈴(Ssangbangwool)の紡織工場、甲乙(Kabool)の紡織工場、大宇(Daewoo)のホテル、マレーシアと日本の安利木材加工工場、香港の吉林福敦木材加工工場、日本の亀万食品工場などがある。

19 UNDPの統計では2001年末までに580件、5.51億ドルの直接投資が実行された。(出所) UNDP Tumen Secretariat <http://www.tumenprogramme.org/tumen/sectors/Investment/fdi/view>

図表2-14 延辺州への国家別投資の推移（2000年9月基準）（単位：件、万ドル）

国家・地域	企業数(件)		投資契約額	投資実行額	平均投資額
総計	618	100%	62,954	50,513	101
韓国	409	66.0%	36,832	31,341	90
日本	59	9.5%	8,306	8,063	140
香港	55	8.8%	8,532	6,650	155
米国	26	4.2%	1,426	1,410	54
台湾	21	3.3%	2,285	1,375	108
タイ	1		2,993		
スイス	2		470		
北朝鮮	15		327		
カナダ	6		124		
ロシア	3		20		
マレーシア	5		80		

（出所）延辺州対外貿易経済合作局

2002年9月に延吉市で第3回図們江地域国際投資貿易フォーラムが開かれ、延辺州政府の発表によると、15国・地域から3,195人（海外は2,270人）が参加し、合計186件7.57億ドル（国内3.41億ドル、海外3.02億ドル）の投資契約が結ばれた。合意書締結は68件4.08億ドル（国内2.46億ドル、海外1.23億ドル）であった。分野別の投資誘致（契約＋合意）の内容は次のとおりである。

図表2-15 2002年第3回投資商談会で延辺州の分野別投資誘致実績（単位：件、億ドル）

合計		農業		工業		サービス		インフラ		所有権交易	
件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
254	11.65	39	1.34	176	7.59	16	1.03	16	1.58	7	0.11

（出所）延辺州図們江地域開発弁公室

これをみると、過去には契約締結より協議書締結が多く、実際に契約実行に繋がらなかったケースが多かったが、2002年の場合は契約締結が多くなり、実行に繋がる可能性が高くなった。また、海外からの投資より中国国内の他地域からの投資が多くなり、これは中国の全般的経済力上昇の反映であり、延辺州が中国国内で投資有望地域となっていることを意味する。

延辺州に投資している外資企業はこの地域について次のような問題点を指摘している。

法律と制度の変更が頻繁に行われている。

エネルギー価格が比較的高く、前払い制度になっている。

排水・廃棄物処理システムが不十分である。

b) 北朝鮮の羅津・先鋒地域

羅津・先鋒への外国投資は1998年までに実績ベースで8,800万ドルとなっている。外資の主な投資分野はインフラ分野と、通信、ホテル、運輸、建設、観光などのサービス分野となっている。金融部門では北朝鮮の「外国投資銀行法」（1993年制定）に基づきオランダのING銀行と香港のペレグリン銀行が合併銀行を設立（1996年）したが、1998年までに経営不振を理由に羅津・先鋒から撤退した。製造業部門は外資総投資額のうち非常に低い割合（4%未満）を示している。

図表2-16 羅津・先鋒の業種別外資誘致（1997年末累計）（単位：万ドル）

部門	農林水産業			製造業					
	農業	林業	水産業	食品加工	窯業	石油加工	繊維加工	輸送機器	その他製造
投資実行額	6.3	65.1	198.6	11.5	61.2	74.5	0	2.0	50.5
割合 (%)	0.1	1.1	3.4	0.2	1.1	1.3	0	0	0.9
	4.7			3.4					

部門	建設・サービス業									合計
	通信	ホテル	建設・不動産	金融	運輸	観光・サービス	流通・小売	貿易	その他	
投資実行額	1,000.0	819.4	815.0	760.0	654.3	441.7	112.6	69.3	650.0	5,792.0
割合 (%)	17.3	14.1	14.1	13.1	11.3	7.6	1.9	1.2	11.2	100
	91.9									

（出所）北朝鮮、対外経済協力推進委員会発表、1998.8

しかし、1998年に入り、上半期に新しく登録した外資企業38社のうち32社が中小規模の製造関連企業であるなど、外資の製造業部門への関心も高くなってきた。製造業のなかでも水産物、漢方薬剤、木材、繊維などの加工分野が注目されている。



Emperorホテル（2000.7）

投資国家をみると1998年中盤までに、中国企業が63社で全体外資企業113社の56%を占めているが、小規模の商業分野への投資が多く、投資額は全体の20%前後にすぎない。香港企業数は少ない（全外資企業の10%未満）が、投資額は全体の35%を占めている。これには、香港「Emperor Group」のカジノホテル投資（Seaview Casino Hotel：第一段階の1997～2000年間に総計

6,000万ドル投資計画）などが大きな役割を果たした。このホテルのカジノ営業は2000年10月にオープンした。タイのLoxley Pacific Co., Ltdは1997年から通信分野へ投資（契約額2,800万ドル）し、2001年8月に通信センター（工事費450万ドル）が操業を始めた。

日本企業は在日朝鮮商工人の投資が殆どで1998年までに約20社が観光ホテル、飲食、水産物加工、木材加工などの分野に約1,000万ドルを投資した。韓国企業は羅津・先鋒に対する関心が高いが投資企業として登録されたのはまだ1件も無い状態である。

1999年からの投資誘致実績は公表されていないが、2000年7月現在、羅津・先鋒経済貿易地帯の投資契約額は5億2,000万ドル、実行額は約2億2,000万ドルと言われている²⁰。2002年現在、羅津・先鋒には130の外国投資企業が稼働中であり、そのうち90%が中国企業で、またその内80%が延辺企業である²¹。羅津・先鋒に投資した現通集団、龍興貿易集団以外の大部分の延辺企業は塗料、芝麻油、黒木耳などの生産、旅館、ホテル、商店、薬店などの経営をしている。

20 「金森委員会」の訪朝時のヒアリング（2000.7月）

21 （出所）『延辺日報』2002年7月10日、羅津・先鋒延吉代表事務所・金希鶴代表（音訳）とのインタビュー

羅津・先鋒に投資している外資企業は、この地域について次のような問題点を指摘している。中央政府の許可が出るまでに相当な時間を要する。

外資企業は羅津・先鋒地域当局の労働力斡旋機関を通じて労働力雇用をしなければならない。

羅津・先鋒への訪問が難しい。特に潜在的に重要な投資家である韓国人に対して許可が下りない。

北朝鮮政府の開発戦略は現実的に中継貿易、観光の開発を中心としている。羅津・先鋒地帯当局は最重点項目として道路整備のための資金調達を急いでいる。2000年からの南北関係の改善により羅津・先鋒地域も韓国投資企業を受け入れる可能性が高くなっているが、まだ実現されてはいない。今後、北朝鮮が羅津・先鋒地域に韓国企業の投資を導入することになると、韓国企業は「物流」、「輸出指向型の加工業」分野に進出する可能性が高い。これは図們江地域の発展に大きな影響を与えるだろう。

c) ロシアの沿海地方

UNDPの資料によると、1985年から2001年までに沿海地方が誘致した外国人投資は6.4億ドルに達している。この数値は外国企業によるルーブル建ての再投資、輸出金融、商業融資などを含んだものであり、1990年に外国人投資が開始されてから1999年までの外貨建ての外国人直接投資(FDI)は2.3億ドル程度である²²。1996～97年の2年間に外資導入が集中した。

投資国別には、1994年から2000年までの投資累計では、韓国(40%)、日本(21%)、米国(13%)、シンガポール(8%)、スイス(5%)、イギリス(4%)の順であった²³。

主な投資分野は輸送、通信、ホテル、食品加工、木材加工などである²⁴。輸送分野はポストーチヌイのVICSコンテナターミナルに投資され、通信分野には日本のKDI、香港のCable and Wireless、韓国のKorea Telecom、米国のUS West and Global Telesystemsなどが投資した。1994～2000年間の投資分野は製造業(36%)、施設(35%)、輸送・通信(18%)であり、2000年の投資分野は食品加工(24%)、林業(17%)、通信(16%)であった。主要投資項目は韓国現代グループのホテル、日本住友商事の合板工場、米国コカコーラのビン工場などである。件数としては中国からの投資が最大であるが、殆どが小規模の販売分野である。

外資投資の対象地域を見ると、1999年までにウラジオストクが全体の半分(ホテル、オフィスビル、貿易、食料品加工、水産加工など)を占めており、ナホトカ自由経済地帯が1/4を占めた。

22 (出所) UNIDO, UNDP, *Russia Primorsky Territory, an Investment & Business Guide*, Sep. 2000, P7
ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所の資料によると、1992年に沿海地方で初めての外資企業の登録が行われてから2000年末までの直接投資は累計2.2億ドルで、360件が稼動中である。(出所) 株式会社ロシア東欧貿易会、『ロシア東欧貿易調査月報』2001年10月号

23 (出所) UNDP Tumen Secretariat <http://www.tumenprogramme.org/tumen/sectors/Investment/fdi/view>

24 北海道新聞情報研究所、「沿海地方の外国企業進出状況調査」1999年9月、p13

図表2-17 沿海地方の業種別外資誘致（1997年末累計）（単位：百万ドル）

区分		金額	割合（％）
投資実績額		383.9	100
鉱業		19.9	5.2
製造業	小計	100.7	26.2
	食品加工	72.0	18.8
	木材加工	23.3	6.1
サービス業	小計	263.0	68.5
	公共施設・サービス	98.9	25.8
	通信	56.6	14.8
	商業	52.4	13.6
	運輸	33.7	8.8
	貿易	9.1	2.4

（出所）Statistical Committee of Russian Federation, Social and Economic Situation of Russia in 1997

1999年の外資企業の固定資本投資は、沿海地方全体の固定資本投資の5%に過ぎないが、食品工業（22%）と通信部門（35%）のように比率が高い部門もある。1999年における稼働中の外資企業の生産高は38億ルーブルで、沿海地方総生産高の2.3%に過ぎない状態である。このような状況からみて、沿海地方では運輸、通信、サービス産業への外資投資が集中しているが、生産における役割はまだ弱いと言える。

沿海地方に投資している外資企業は次のような問題点を指摘している。

投資環境が不安定である。法律が頻繁に変更されており、優遇措置も差別的に適用されることが多い。

銀行システムが遅れている。

税率が高く（所得税30%、付加価値税20%）、不安定である。

人件費に複雑な経費がかかる。（連邦年金基金：総給料の28%、医療保険：同3.6%、社会保険：同5.4%、交通税：同1%、国家雇用基金：同1.5%、教育基金：同1%など）

2) 経済特区の運営

図們江地域開発の構想の1つは中国、北朝鮮、ロシアが経済特区を設立し、協力（共同管理案、独自開発案）することであった。実際に、中国は「琿春边境経済合作区」、北朝鮮は「羅津・先鋒経済貿易地帯」、ロシアは「ナホトカ自由経済地帯」を設立し、運営した。しかし、その3つの経済特区は独自の開発に留まり、相互連携した協力はできなかったといえる。

a) 琿春

琿春市は中国において北朝鮮およびロシアと国境を接している边境都市である。琿春市には北朝鮮との2つの道路税関、ロシアとの1つの鉄道税関と1つの道路税関がある。琿春は中国、北朝鮮、ロシアが接する図們江地域の中心的な立地優位を持っている。中国政府は1992年9月に国家レベルの边境経済合作区を琿春市に設置した。工業、商業地域として24km²の計画面積を持っている。この経済特区の開発のために琿春市政府は「琿春边境経済合作区管理委員会」を設立し、1992年11月から開発を始め2000年までに3.5億元を投資し2.28km²を整備した。2001年には集中的な投資が行われ5億573万元、2002年上半期に3,710万元を投資し、総

計9億円を投資した。外資の直接投資誘致を活性化させるために「重点項目責任制」「海外事務所」「外国投資促進センター」などが作られた。2000年までに外資誘致は52件、1.3億ドルが契約され、8,240万ドルが実行された。主要な業種は資源利用型、労働集約型、輸出加工型などで木材加工と繊維・衣類分野が2大業種である。



琿春輸出加工区

また、2000年4月27日に中国政府は琿春
 辺境経済合作区の構内2.44km²に国家レベル
 の「輸出加工区」を設置し、そのうち0.6 km²
 が整備された。琿春輸出加工区は経済特区へ
 の優遇措置と輸出加工区への優遇措置をとも
 に受ける利点を持つ。輸出加工区内では国内
 であっても外国と同じ扱いが受けられ、増値
 税は免除され、外国からの原料・設備の輸入
 は保税扱いとなり、生産品に輸出関税を免除

するなどの優遇政策が受けられる。2002年9月現在、韓国や日本および中国国内から9社が進出し、投資計画額4.6億円の内、約8,000万元が投資された。紡績関連会社や水産加工会社が多く、これらの製品は韓国、日本、ロシア向けに輸出されている。

さらに、2001年2月1日に辺境経済合作区内に9.6ha規模の中口互市貿易区（相互自由貿易区）が設置された。この自由貿易区へのロシア人の貿易区入国はノービザとなり、持ち帰る品物の数量や金額にも制限がなくなる上、ロシア商品を持ち込み、商売することが自由となる。設立後9ヶ月間、中口間に6,000人以上の往来と3,000万元以上の取引が行われた。

b) 羅津・先鋒経済貿易地帯

北朝鮮の図們江地域は羅津・先鋒経済貿易地帯であり、地域全体が経済特区となっている。羅津・先鋒地域の経済特区としての運営は1991年12月の設立から中央政府の管理の下に行われたが、1997年6月の改革により、地帯当局の独自の管理運営（独立採算制）が実施され、羅津・先鋒地域内で国境自由市場の開設、為替レートの一歩化（兌換券の廃止）、物価と賃金の引上げが行われた。しかし、1998年以降、「自由経済貿易地帯」が「経済貿易地帯」となり、韓国企業の投資が禁止されるなど、外資誘致の管理権を含む羅津・先鋒地域の独自運営が1999年の法律改正で中央政府に移管された。その後、羅津・先鋒地域はカジノホテルや通信センター建設、水産物加工分野で外資の投資があったものの活気のある経済特区の姿は冷えた。

2002年7月から、羅津・先鋒地域ですでに実施していた物価と賃金の引上げ、兌換券の廃止などが全国的に実施され、羅津・先鋒地域の国内での差別性が外資誘致関連の部門以外ではほぼ無くなった。2002年9月に新義州行政特別区が設立されたことが羅津・先鋒地域の発展に追い風になるかは不透明である。今後、韓国を含む北東アジア地域における経済協力の対象地として羅津・先鋒地域が位置付けられるためには、経済特区として中央政府からの独自性と国際協力性を強化しなければならない。

c) ナホトカ自由経済地帯

「ナホトカ自由経済地帯」は、1990年10月24日、ロシア共和国最高会議が「極東の港湾

都市ナホトカとその周辺を経済特区とする決定」を採択したことにより設立されたが、インフラ整備の資金調達問題にぶつかっている。経済特区の面積は4,611km²であり、人口は23.3万人である。ナホトカ自由経済地帯は免税、関税面での優遇措置、特別入国手続き、簡易企業登録などの措置が決められた。しかし、この最高会議令と政府令は宣言に過ぎなく、法律としては成立しなかった。1993～94年の間に経済特区に関する法律が立案され、ロシア下院に上げられたが、成立に至らなかった。2000年にはプーチン大統領に拒否され、2002年現在も非合法的な状態となっている。

韓国の土地公社がナホトカ自由経済地帯に韓国専用工業団地を建設することを検討し、ナホトカ自由経済地帯行政委員会とロシア・韓国工業団地（RKIC）の建設に合意したが、法律で保護されていないため、1999年5月にロシア・韓国間の国際条約という形で締結された。この条約は、経済特区開発に必要なとされる以下の主要な前提条件を含んでいる

RKIC内の企業のための免税措置

簡素化された事務手続き

インフラ整備と韓国および将来的な利用者の投資保護に関してロシア政府が責任を持つこと。

しかし、現在まで韓国専用工業団地の設立は行われていない状態である。

ナホトカ自由経済地帯には1999年までに350社以上の外国企業が立地している²⁵。主な投資分野は通信、木材、建築、貿易、漁業分野などであり沿海地方での外資企業の総生産額の45%を占めている。主要投資国は米国、日本、イギリス、韓国、中国などである。

ナホトカ自由経済地帯は法律の基に整備されることが何より重要な課題である。

d) 琿春と羅津・先鋒地域間の経済協力

この2つの地域間の協力は1994年4月羅津・先鋒市代表団の琿春訪問から始まった。1995年から現在まで両市政府の対外事業担当副市長を代表とする「協議委員会」が月に1回集まり協力問題を議論している。1999年には両市間の親善都市関係合意書が締結された。琿春～羅津を繋ぐ道路の整備が両市政府の協力で進んできており、琿春～羅津間の光ファイバーが連結された。両地域間の国境貿易の活性化のために1997年6月に元汀で、中朝共同貿易市場が開設されたが、1999年以降、羅津・先鋒市当局が集団的な卸売りだけを認めることによって閉鎖された。代って、羅津市内に1998年秋「羅津市場」が開設され、中国人も商売が出来るようになってきている。2001年6月に琿春と羅津の間の定期バス運行が開始された（1日2回）。今後も琿春と羅津・先鋒は中・朝の地方間交流のモデルとして発展することとなるであろう。

3) 投資誘致（経済特区）における評価

図們江地域は延辺州を除いては外資の投資が活発ではない。これは北朝鮮とロシアの経済不安、インフラ未整備、制度整備の不十分などの問題によるものではあるが、図們江地域開発が多国間協力開発の性格を持つ限り、各国の個別的な投資誘致政策は共同協力の側面から見ても問題点となる。総括的な評価を次のようにまとめる。

25 （出所）UNIDO, UNDP, Russia Primorsky Territory Investment & Business Guide, 2000

北朝鮮のインフラ未整備：中国はインフラ整備のために政府の投資が積極的に行われており、ロシアも道路・鉄道インフラの新設や既存インフラを利用した投資環境整備があったが、北朝鮮はインフラ整備を外資に依存しており、外資の誘致が遅れた。

国際協力開発の遅滞：多国間国際協力の枠組みは成立されたが、その具体的な実践内容として経済特区の開発協力は遅れた。

投資保障協定の未締結：投資家の利益を保障する協定が締結されていない。

国際金融協力の遅滞：投資環境を整備するための資金調達として国際金融協力が必要であったが、実践できなかった。

直接投資への限定：外資誘致として直接投資以外のBOT、借款、基金、証券投資などの多様な方法が推進されなかった。

2.3.3 観光

図們江地域の3国とモンゴルはすべて美しい自然観光資源を持っており、図們江地域開発計画も1996年からの第2期（実践段階）で観光分野を重要な開発戦略として取り上げワーキンググループを設置した。

図們江地域は長らく乱伐な開発から取り残されたが故に、長白山等の天然の観光資源が溢れている。特に長白山は朝鮮族の聖地となっており、韓国からの観光客が大勢訪問している。また、吉林省は海への出口がなく、海へのあこがれから羅津への観光客が増加している。図們江地域への国際観光をみると、全訪問外国人数は1998年に約26万人で、主に韓国、中国、日本などからそれぞれ5.5万人、19.3万人、5,000人となっている。中国人の商売を兼ねた沿海地方への旅行と羅津・先鋒地域旅行が全体の73%を占め、次に韓国人の延辺州（長白山）観光で全体の21%を占めた²⁶。

その後、国際観光機構の資料によると、図們江地域への訪問客は1999年に42.7万人、2000年は59.3万人となり、急激な増加を見せている。特に延辺州訪問が急増したが、これは、韓国経済の回復の影響と、ザルピノ～束草間のフェリーが2000年4月に就航し、韓国～長白山の旅行費が安くなったためと見られる。さらに、2001年6月からはソウル～延吉間のチャーター機が夏季の旅行期間中に週4便就航し、韓国から延辺州へのアクセスが良くなった。その結果、延辺州への国際旅行者は1999年の7.9万人から2000年15.1万人、2001年16.7万人と急増した。また、延吉空港は1997年に国際基準に準じた新庁舎が完工され、滑走路も2,600mに延長されており、年間乗客通過能力は140万人になっている。延吉は中国国内航空路で北京、長春、瀋陽、ハルビン、大連、青島、威海、広州などと連結されている。特に、2001年10月に中国がWTOに加入したことにより、中国の観光分野の対外開放が進行し、観光企業の国際化が促進されている。

26 （出所）梁春香「北東アジアにおける国際観光圏の形成過程」『観光学研究』第1号、2002年3月31日

図表2-18 1998年の図們江地域主要国際観光市場

(単位:人)

	延辺州	羅津・先鋒	沿海地方	モンゴル東部	合計	比率(%)	増加率(1994-98)
日本	958	53	3,100	1,041	5,152	1.97	7.2
韓国	54,600	0	1,000	312	55,912	21.37	3.8
中国		80,904	109,400	3,048	193,352	73.89	26.6
ロシア	86	21		813	920	0.35	-27.4
モンゴル	-	-	260		260	0.1	-
台湾	97	-	-	-	97	0.04	-7.9
香港	97	30	-	-	127	0.05	-1.5
北米	160	60	1,600	471	2,291	0.88	1.0
西欧	513	20	-	1,087	1,620	0.62	1.2
オーストラリア	17	-	140	91	248	0.09	31.5
東南アジア	97	10	-	152	259	0.1	-10.0
その他	375	77	400	585	1,437	0.55	1.0
合計	57,000	81,175	115,900	7,600	261,675	100	17.7
比率(%)	21.78	21.02	44.29	2.9	100		

(出所) 図們江地域観光管理事務所

図表2-19 図們江地域の国際旅行者

(単位:人)

	1999	2000	2001	観光分野従事者
延辺州	79,120	150,899	167,000	10,500
羅津・先鋒	102,082	121,120	N.A	750
沿海地方	86,840	162,400	173,000	2,500
モンゴル	158,743	158,205	192,000	8,000
合計	426,790	592,624	N.A	21,750

(出所) 国際観光機構

羅津・先鋒地域には延吉、ウラジオストクとの航空路としてヘリポートが1997年に建設されたが、実際には運行のためのヘリ投入が出来なく、空路は実現されていない。現在は陸路だけで中国とロシアに繋がっていて、羅津～琿春間に1日2回の定期バスが運行している。

沿海地方はウラジオストクが新潟、ソウル、釜山、モスクワ、ハルビン、長春、平壤、バンコク、シアトルなどと空路が連結されており、陸路で琿春・延辺州に入れる。琿春～ハサンの間に1日2本の定期バスが運行され、不規則の観光バスが1日平均7～8台、その他の車が50台程度行きかっている。

2002年8月31日には、琿春とハサン地区、羅津・先鋒の3代表(市長)が集まり、3地域をまわる観光について話し合いを行い、共同で「観光協議会」を設立した。今後、ビザなし交流を目指して、まずは3地域の観光担当者が集まって観光コースと日程を決め、試験的な旅行を行う予定とのことである。

このように10年間、図們江地域の観光活性化に繋がるルートが多様化した。

UNDPが支援している図們江地域開発計画の観光分野をみると、まず、観光ワーキンググループが設立され、観光分野の育成のために次のような活動が行われた。

観光資源の選定と連携観光計画開発

観光分野への投資プロモーション

連携観光市場開発

観光商品開発促進

旅行促進

技術訓練

同ワーキンググループは1999年に観光資源目録を整備し、各国に提示した。また、国際観光機構は図們江地域観光育成のために2000～01の間に6つの分野（市場役割、調査研究、市場分析、分類方法、計画、対話）に関する教育訓練を行った。

図們江地域の観光開発対象は次の通りである。

延辺州

長白山自然観光

朝鮮族民俗村

防川地区（中国、北朝鮮、ロシアの接境地区）

羅津・先鋒

海水浴場

七宝山観光

カジノ娯楽

沿海地方

ハサン地区自然観光

ウラジオストク歴史観光

モンゴル東部地域

草原観光

今後、観光分野の整備が進めば、図們江地域に経済的にも強い影響を与えることになる。そのためにはホテルなど旅客の収容施設の整備や国境通過の制度整備を更に改善する必要がある。

2.3.4 環境保護

図們江地域は天然資源が残っているため、経済開発と環境保護を両立させながら発展する方向性を取っている。図們江地域の環境保護は持続的な成長を支えるものであり、1995年12月の第6回のPMC会議において、環境協力に関して「図們江経済開発地域および北東アジアの開発における環境問題に関する覚書」が締結された。その後、図們江地域開発計画の傘下に環境ワーキンググループが設置され、1997年、1998年、2002年に3回の会議を行った。1997年の会議では図們江の水質汚染問題が、1998年会議では短中期の汚染対策と国境通過汚染問題の共有が、2002年の会議では大気汚染問題が主要なテーマであった。

図們江地域の環境問題は次のような現状となっている。

1) 水質汚染

図們江の水質は国際基準に準じていない汚染河川となっている。主な原因は北朝鮮の茂山鉄鉱山の廃棄物、阿吾地化学工場の廃水、中国延辺州の開山屯パルプ工場、石硯製紙工場の廃水、

生活廃水などによるものである。2000年の水質調査によると²⁷、図們、圈河地域の生物学的酸素要求量（BOD）は22.2～130.1ppmで、工業用5級水の基準（10ppm以下）を大きく越えている。2000年1年間に中国側が図們江流域に10.5万トンのCODcr（クロムの化学的酸素要求量）汚水を排出したが、そのうち92.2%が開山屯パルプ工場（年間3,000万トンの廃水排出）と石硯製紙工場からであった。このCODcr数値は1983年の19.2万トンのCODcr汚水排出からは45.3%減少したもので、中国側のパルプ工場の廃水処理施設整備などの効果があったといえる。しかし、現在の図們江水質が工業用水にも合わない汚染水準にあることは変わりなく、水産資源にも大きな悪影響を与える図們江の水質改善問題は、1国の問題ではなく国際協力によって解決されなければならない。

2) 大気汚染

大気汚染問題は延辺州の延吉など工業・商業・生活の中心地で深刻である。中国は生活熱源に石炭の使用が多く、自動車の普及による大気汚染問題も近隣国の懸念の対象となっている。羅津・先鋒地域も老朽化した火力発電所からのSOxの排出問題が提起されている。

図們江地域の環境保護のための国際協力は2000年から実際に本格化した。即ち、2000年7月にUNDPがGEF（Global Environment Facility; 地球環境ファシリティ）から500万ドルの支援を受け、中、朝、口、韓、蒙の5カ国と共に「図們江流域生物多様性および国際水域保存のための戦略行動プログラム（TumenNET）」を開始したのである（総予算1,017万ドル）。このプログラムは2001～02年の2年間に亘って次の5つの分野で実行された。

環境保護戦略の実践計画樹立（統括：韓国環境省）

国境間環境汚染診断分析（主管：ロシア科学アカデミー極東支部）

水系汚染実態調査（主管：北朝鮮）

環境情報システム構築（主管：中国吉林省環境保護研究所）

環境認識向上（主管：モンゴルの環境団体「モンゴル自然連合」）

この戦略行動プログラムの一環として、2001～2002年にUNDPは韓国政府から寄託された「図們江信託基金」、「UNDP/ROK国家事業基金」を利用し、茂山鉄鉱山の現代化FSと図們江河口生物圏保護地域設立FSなどを実施した。図們江河口生物圏保護地域設立FSはUNESCO韓国委員会と共同で実施された。UNESCOは図們江地域を「接境生物圏保全地域（Transboundary Biosphere Reserve）」に適用させることを提案している。

2年間の戦略行動プログラムの総括物として中長期戦略行動計画（SAP; Strategic Action Program）が「図們江流域環境保全事業」として2002年10月にまとめられた²⁸。この計画の内容は、汚染実態調査、生物多様性保護、廃水処理施設整備など46項目で総計1.6億ドルの資金が必要となる。この計画に含まれている図們江3国の環境保護計画の主な内容な次の通りである。

27 延辺朝鮮族自治州環境検測所、「図們江水質現状と展望」<http://www.ecotest.co.kr/dumangang/condition.asp>
28 （出所）『朝鮮日報』インターネット版、2002年10月16日

中国：延吉市の汚水処理、産業廃水処理

北朝鮮：会寧市・羅先市の汚水処理、茂山鉄鉱山の廃棄物処理、会寧製紙工場・阿吾地化学工場廃水処理

ロシア：図們江河口水質調査

この計画は2002年12月現在、関係国の署名を待っている状況である。

2.3.5 制度整備

1) 経済特区に関する法・制度整備

経済特区に関しては、前述のように中国と北朝鮮はその設立と関連した様々な法・制度の整備を行ってきた。北朝鮮は法律の問題ではなく、羅津・先鋒地域を国際協力による開発に提供するかどうかの政策的な問題が掛かっている。北朝鮮政府は原則としては図們江地域開発としての羅津・先鋒地域開発を進めているが、実質的には国家支援のない状況で、羅津・先鋒市当局だけの力では開発が無理となっている。

経済特区に関する法・制度整備の面での問題はロシア側にある。ナホトカ自由経済地帯の法律化は未だに見通しが不明な状態である。経済特区や外資誘致に対するロシア側の懸念もあり進んでいない。図們江地域の経済特区の開発のための多国間協力が必要であるならば、ロシア側の法・制度整備は必須である。

2) 国境通過の非物理的障壁の緩和

図們江地域開発の10年間、国境通過の緩和は積極的に推進されてきた。その成果は次の通りである。

中国～北朝鮮間（圈河～元汀）の道路国境通過



圈河税関



元汀税関

税関の開通および整備：1995年9月に開通した後、1997年2月に第3国人に開放された。両税関とも1999年から税関施設の改築を開始し、2001年に完了した。圈河～元汀の間では北朝鮮の招待状があれば、ビザなしで北朝鮮に入国できる取扱いになっている。

税関審査の改善：通関有効時間帯の一致、通関有効時間帯の延長などが推進された。1998年からは出入国手続き審査が30分程で終了するほど改善された。コンテナの内容検査は基本的に行っていない。

中国～ロシア間（琿春～クラスキノ）の鉄道・道路国境通過



長嶺子税関

中国側の琿春道路税関（長嶺子）は1990年に建設され、その後道路や施設の整備を行い、1998年5月からは第三人の通過が実現された。税関施設の全面改築が行われ、1999年から新庁舎がオープンした。ロシア側の道路税関は施設が十分に整備されていない状態である。2002年に琿春市がロシア側に資金協力をを行い、クラスキノ税関庁舎を建設中で、2002年末にオープン

する予定である。

琿春駅～クラスキノ（マハリノ駅）間の鉄道税関は1999年5月に公式開通し、2002年2月から貨物運送の商業運行を始めている。鉄道税関は基本的に24時間審査の体制である。

以上のように、これまで中朝、中朝の間の迅速な国境通過のための「ハード」、「ソフト」面での改善が行われた。図們江地域の国家間貨物輸送・旅客輸送を活性化させるためには特に国境通過の非物理的障壁を緩和させることが重要である。まだ改善余地がある問題点は次の通りである。

国境通過手続き：出入国管理と税関問題

中・ロ・朝の3国間の国境通過は、税関審査の遅滞などにより時間を要している。特にロシアの多重検査が問題であり、中でもハサン地区では特に厳しく、通常2段階パスポート検査、厳しい税関審査などで普通1時間30分以上要することに加え、道路国境での国境警備隊のチェックが2カ所で行われている。

国境開放時間の制約

琿春～クラスキノ

中国とロシアは時差などの問題があり、国境開放時間に制約がある。また、日曜日と祝日は休みである。

時差：夏季（4月末から10月末まで）：3時間

冬季（10月末から4月末まで）：2時間

a) 中国側国境開放時間（中国時間）

平日：08:00から16:00まで

土曜日：08:00から15:00まで

b) ロシア側国境開放時間（ロシア時間）

夏季

平日：11:00から19:00まで

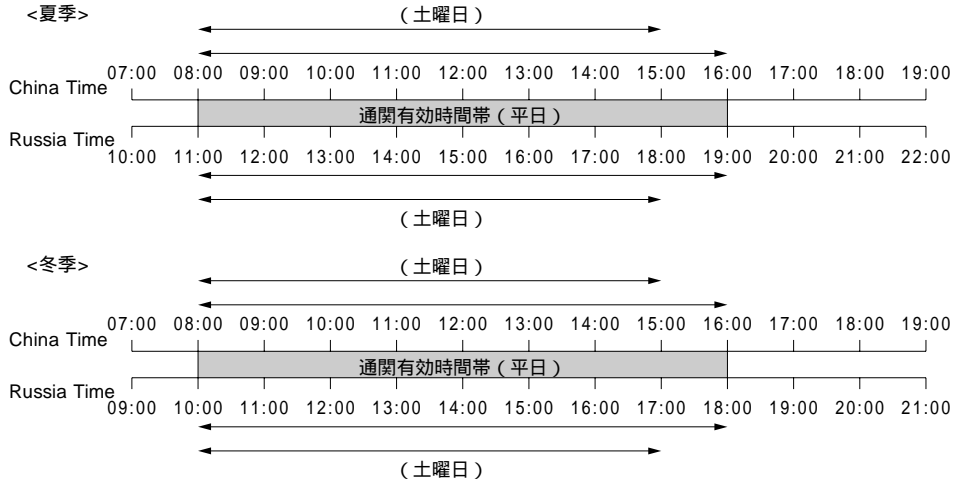
土曜日：11:00から18:00まで

冬季

平日：10:00から18:00まで

土曜日：10:00から17:00まで

図表2-20 琿春税関とクラスキノ税関の開放時間（平日・土曜日）



このような1日8時間（平日）の国境開放時間は、昼の休み時間のない運営に改善されたものであるが、更なる開放時間延長が必要である。

圈河～元汀

中国と北朝鮮の間では1時間の時差があり、また夏季（4月～9月）と冬季（10月～3月）の国境開放時間が異なっている。日曜日と祝日は休みである。

a) 中国側国境開放時間（中国時間）

夏季

平日・土曜日：08:00 から12:00まで、14:00 から18:00まで

冬季

平日・土曜日：08:00 から11:30まで、13:30 から17:00まで

b) 北朝鮮側国境開放時間（北朝鮮時間）

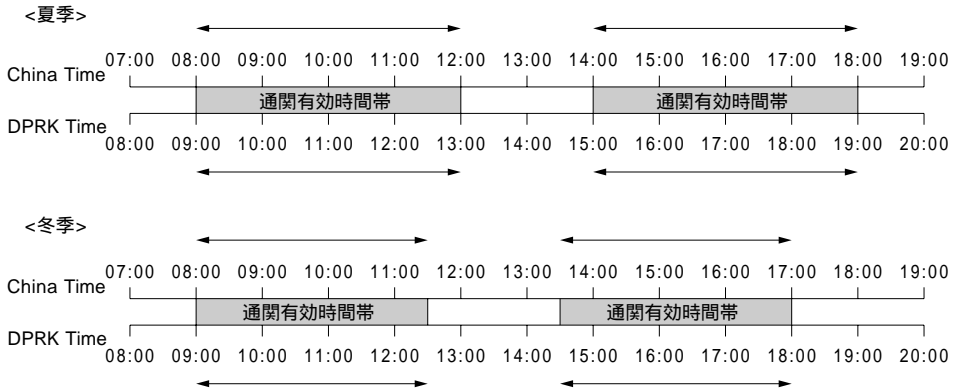
夏季

平日・土曜日：09:00から 13:00まで、15:00から 19:00まで

冬季

平日・土曜日：09:00 から 12:30まで、14:30 から18:00まで

図表2-21 圈河税関と元汀税関の開放時間（平日・土曜日）



このような中朝間の国境開放時間（夏季は1日8時間、冬季は1日7時間）は土曜日も平日と同じ開放時間に改善されたものであるが、昼の休み時間があり、更なる開放時間延長が必要である。

現在、中朝、朝口間では、双方1日12時間開放を目指して調整を行っているが、通年開放を目指すべきである。一方、中口間の鉄道国境は24時間通年開放されている。

車両乗り入れの制限

中口間では琿春～スラビヤンカまでの双方の車両が乗り入れできるようになっている。これを少なくとも延吉およびウラジオストクまで延長することが必要である。

韓国人の羅津・先鋒地域への入国許可問題

1997年までには韓国人の羅津・先鋒地域への入国が許可されていたが、1998年から韓国人の入国は厳しく制限されている。韓国からの投資企業登録も拒否されている。韓国人を排除した結果、羅津・先鋒はビジネスチャンスを失ってきたことは否定できない。羅津・先鋒地域の長期的な発展のためには、韓国からの投資や韓国人観光客の羅津・先鋒入りが不可欠であろう。

第3章 図們江地域開発計画の課題

図們江地域開発10年を経て、21世紀に入った北東アジアは政治経済的にも大きな変化が起こり、同地域の国際的経済協力で新しい機会が訪れている。2000年6月15日の朝鮮半島南北首脳による「南北共同宣言」、2000年7月16日の「中ロ善隣友好条約」締結、2000年7月ロシア・プーチン大統領の訪朝と2001年8月の朝ロ首脳による「モスクワ宣言」、2002年9月17日の日朝首脳による「平壤共同宣言」など、北東アジア地域の国際情勢は平和と協力を重視する方向を明確にしている。

中国は2001年10月のWTO加入をきっかけに経済情勢の大きな転換を迎えている。国内市場の開放がもたらす内需拡大と市場競争、貿易の急増、外資誘致の拡大など経済全体が持続的成長に向いている。

北朝鮮も1990～98年間の9年連続マイナス成長からプラス成長に転じ、2001年まで経済回復が進められてきた。2002年7月からの経済改革措置により配給システムが改革され、通貨で食料と消費財を購入することとなり、物価が大幅に値上がり、賃金も約15～20倍上げられた。企業の自律権を拡大し、価格決定も基準価格として変動が可能となった。まだ初期段階の改革措置ではあるが、北朝鮮の経済改革は国際協力を求める方向にあり、北東アジア地域の経済協力で北朝鮮がネックとならないことが期待される。

ロシア経済も2000年のGDPが前年比7.6%増加するなど経済回復が加速し、2001年以降も強い上昇の傾向を見せている。ロシアは北東アジアでの経済協力で更に積極的になる状況でもある。しかし、沿海地方の経済は回復の兆しが鮮明ではなく、北東アジア経済協力で一つの懸念材料となっている。

韓国は1997年末の通貨危機、1998年の経済危機を経験したが、1999年から迅速に回復し、さらに成長を続けている。

モンゴル経済は1997年以降、成長率は低いものの5年連続のプラス成長を続けている（1997年4.0%成長、2001年1.1%成長）。

日本経済は10年間の長い不景気を経験しているが、2002年から回復の兆しを見せている。

以上のような北東アジア諸国の経済情勢は総じて、新しい発展に向けて好転していると言え、北東アジア地域内の更なる経済協力の追い風となろう。

3.1 発展への課題

3.1.1 各国別の課題

1) 中国

図們江地域開発計画の発案者でもある中国は、10年間に琿春市を中心として大きな開発プロジェクトを推進してきた。今後の更なる発展のためにはつぎのような課題が提議される。

法・制度の更なる整備

外資誘致のために数多くの法・制度が整備されてきたが、その実行の面で変化が多く効率性が問題となっている。今後、投資関連の保護措置、清算、紛争解決など具体的な側面での安定的な法律環境を作ることが重要である。

開発資金調達の拡大

中国政府は図們江地域開発のために10年間で約6億ドルをインフラ投資などに投入したが、今後も道路、空港、社会生活基盤施設などの整備に資金需要が大きい。中央政府の西部開発計画の優遇措置を延辺州が受けることになり、中央政府からの援助も行われるが、資金調達における多様な方法を工夫しなければならない。国内だけでなく国際的にも資金調達が出来る施策を考えるべきである。

琿春市の重点的開発

琿春市は図們江地域の中心である。今までは中・朝・口間の輸送回廊の開設と海路の連結が中心的な課題であったが、今後は琿春を経済回廊の中心地として育成する必要がある。すでに設置されている「边境経済合作区」、「輸出加工区」、「中口互市貿易区」の「3区」を中心に、特色のある経済地域として育成することが課題である。琿春は自然資源が豊富で農産品、特に無農薬食品を生産し、加工後直接輸出することができる。日本海への航路をすでに持っているため韓国、日本へ輸出することができる。また、木材加工、稲ワラ輸出、泥炭輸出などを中心とした貿易の活性化が必要であろう。

2) 北朝鮮

羅津・先鋒の経済特区としての発展が問われている。北朝鮮政府は10年前に取り上げられた図們江地域開発計画に積極的に参加したと同じ積極性を、今後も発揮すべきである。今後の発展のためには次のような課題が提起される。

羅津・先鋒地域開発の新たな青写真の提示

北朝鮮政府が新義州を香港のような特別行政区に指定したことは、北朝鮮の対外経済協力政策が以前より更に積極的になることを意味する。過去10年間、北朝鮮唯一の経済特区であった羅津・先鋒地域はその唯一性が無くなった。北朝鮮の国土開発計画の上で、羅津・先鋒地域の新しい位置付けを提示する必要がある。羅津・先鋒地域が持っている輸送関門としての役割は今後も続くことになる。これに基づいた新しい青写真が必要である。

開発資金の調達

国内からの開発資金調達が無理であり、海外からの借款調達も不可能であったため、北朝鮮政府はインフラ整備に対しても外国企業の直接投資に依存してきた。インフラ整備に投資できる外国民間資本が多くなく、結果的に道路などのインフラ整備が遅れた。今後、北朝鮮は米国、日本との関係正常化を成し遂げ、国際開発金融機関からの援助、借款導入、2国間ODAの導入など、様々な方法で開発資金を調達することが課題である。

国境通過の物理的・非物理的障壁の除去

羅津港を利用した中朝間の琿春～羅津ルートは元汀～先鋒間の道路が劣悪であり、コンテナ輸送ルートとして問題がある。2002年から琿春市政府が同道路整備において羅津・先鋒市当局との協力を進めてはいるが、早期に整備されることが最優先の課題である。また、国境通過における税関審査の時間を縮め、開放時間を延長させることが必要である。現在、拒否されている韓国人の入国問題は早期に解決すべきである。

3) ロシア

ロシアの体制転換以降、連邦政府からの財政支援から取り残された沿海地方の経済は沈滞に陥った。プーチン大統領の極東ロシアに対する政策が、物流を中心に展開することとなり、シベリア横断鉄道（TSR）の活性化、エネルギー資源の開発・輸出が最大の関心対象となっている。国際物流に対して、沿海地方政府は、ポストーチヌイなど3大港の国際中継貿易増大、ザルビノ港などの中国貨物の中継貿易拡大を重視している。今後の発展のためには次のような課題が提起される。

開発資金の調達

北朝鮮と同じく、沿海地方はインフラ整備のための開発資金調達に苦慮している。しかし、1999年以降、ロシアの経済回復は沿海地方への財政支援の余地を広げている。沿海地方は連邦政府からの財政支援を求め、また外国からの資金調達を考慮すべきである。現在、ロシアはEBRDに加盟しておりADBには加盟していないが、極東ロシアの開発のためにはADBに重複加盟することも考えられる。

法・制度の整備

ロシアに対する投資のリスク要因として、法・制度の不安定が上げられている。投資に対する保護や税金問題で外資は保障されていない。法・制度の整備は最優先の課題となる。

輸送インフラの整備

TSRと朝鮮半島鉄道を一体化し、韓国からシベリア経由でヨーロッパに陸路で輸送する構想が進展している。この実現のためには、レールなど「ハード」の連結だけでなく、ロ・朝・韓3国間の鉄道協力協定、通信システムの確保など「ソフト」の整備も課題となる。琿春～ハサン・ルートは2000年以降急激に利用が増えているが、ロシア側の港整備が課題である。

国境通過の物理的・非物理的障壁の除去

琿春～ハサン・ルートの活性化のためには、国境税関建物の改築と通過時間の短縮が課題である。

4) 韓国

図們江地域に対する関心が10年前より減少しているのは事実である。特に、2000年6月の「南北共同宣言」以降、南北間の経済協力のための直接対話が進展しており、図們江地域開発を南北対話のきっかけとして利用してきた価値は落ちたといえる。しかし、図們江地域開発は北東アジア地域初めての多国間経済協力の枠組みであり、地理的に北東アジアの中心位置にある朝鮮半島は、TSRとの鉄道連結などからみても南北の2国間関係だけでなく多国間協力を必要とする地域である。そのために韓国としては引き続き多国間協力を重視し、図們江地域開発に参加すべきである。

5) モンゴル

モンゴルは中国とロシアを結ぶ縦断輸送ルートと航空ルートだけに依存してきた対外経済関係の多様化を進めることが課題である。したがって、図們江地域との輸送インフラ連結、観光

の活性化のための空港の整備が課題となる。

3.1.2 多国間協力の課題

図們江地域開発は多国間枠組みを通じて進められてきた。多国間枠組みは構築されたが、その推進過程では様々な問題点があった。すなわち、意見合意の困難、参加国の国際協力経験の不足、制度的基盤の欠如、リーダーシップを取る国の不在、開発資金調達の限界、参加国間の情報交流の不足などである。これらの問題点の背景としては、図們江地域開発計画が本格的に推進される段階であった1997～98年の東アジア経済沈滞による投資減少、1998年以降の北朝鮮政府の消極的な羅津・先鋒地域開発政策、日本政府の不参加などが挙げられる。図們江地域開発は多国間協力の枠組みでありながらも、実際には図們江地域3国がそれぞれ2国間協力を中心に開発を推進してきた。

しかし、今後の図們江地域開発は北東アジア地域内で多国間協力のモデルとして再び再構築されることが必要である。北朝鮮が国内の経済改革と北東アジア地域での国際経済協力を推進することが、同地域の平和と安全保障に繋がると考えれば、多国間経済協力の必要性は更に明確となる。

多国間協力として課題となる分野としては、国境通過物流網（鉄道、道路、港湾、空港など）の整備、図們江地域での電力、石油などエネルギー共同利用のための協力、貿易・投資・観光促進のための共同制度整備、国際資金調達の枠組み形成、大気・水質汚染防止のための環境協力などが挙げられる。

3.1.3 項目別課題

1) 交通インフラ：2国間或いは多国間協定の締結

図們江地域を北東アジアの重要な国際輸送回廊として発展させるためには、前章で言及した輸送インフラの問題点を解決しなければならない。そのためには国境通過（交通、運輸および貿易）の障害を少なくするための2国間或いは多国間協定の締結が課題となる。このために、UNDPが支援する交通・通信ワーキンググループは次のような活動を行っている。

費用、税関業務、国境通過協力、貿易交通関係法、諸手続、諸規則、諸文書などに関する交通・通信障害の再評価と提案準備

障害の削減、重点協力区域、行動計画・年度計画の協定などに関する討議

旅客・貨物の運送・通過、税関・国境通過協力、関税・通過費用、相互手数料免除、査証処理に関する2国間、多国間の合意に向けたワーキンググループ会合の定期的開催

当該税関、輸送・貿易機関とその職員のための能力開発プログラムの開発・実行

早期に解決しなければならない課題としては、琿春～羅津港ルートの間でネックとなっている元汀～羅津間の道路整備が挙げられる。中朝間の協力に国際的支援が必要であろう。また、延吉空港の国際空港化、ザルピノ港の整備が急務である。中長期的にはシベリア横断鉄道（TSR）と朝鮮半島の釜山港を鉄道で連結することが、その通過地点として図們江地域の発展に繋がることになる。

2) 投資誘致：多国間協力開発の原則を堅持

図們江地域開発を進める出発点は北東アジアでの多国間経済協力の実施であった。これには交通インフラの多国間協力とともに、投資（経済特区の開発・管理）の面でも多国間協力が課題となってきた。しかし、現実には中国、北朝鮮、ロシア3国の独自開発の上での共同協力であったので、多国間枠組みを設置しても効果が出なかった。

また、羅津・先鋒地域とハサン地区が中国の物流を挟んで競争していることが、投資における多国間協力が弱くなる原因となっている。したがって、北朝鮮とロシアが、交通インフラと投資誘致の面で競争関係ではなく共同協力関係になることが、図們江地域の多国間協力の重要な課題となる。

このために「国際自由貿易地帯」を3国の国境を越えた地域に共同で設置することにより、多国間協力開発を促進させることが課題となる。その対象地域は、中国の琿春を中心として、北朝鮮の羅津・先鋒、ロシアのハサン地区（ザルビノ港）が望ましい。北朝鮮としては羅津・先鋒を新義州と同じく「行政特別区」と指定し、中央政府から管理権を現地政府に任せることも一つの案として考えられる。

3) 観光：迅速なアクセスと観光ネットワークの形成

図們江地域の開発は物の流れと共に人の流れを活性化することにより北東アジア地域の平和と繁栄を追求することである。この意味で、観光分野の今後の発展は重要であり、現在の問題点を除去しなければならない。その課題は次の通りである。

国境通過の時間短縮

図們江地域への多様なアクセス（空路、海路、陸路）

北朝鮮地域への自由なアクセス（韓国人、日本人などが中国やロシア経由を經由しノービザで羅津・先鋒に入境できること）、空路の開設（延吉～羅津、ウラジオストク～羅津間のヘリコプターサービス）および航路の開設（ザルビノ港～羅津港）

観光ネットワークの形成（多国観光プログラムの形成）

観光投資機会の拡大（観光分野の対外開放）

観光サービスの改善：中国、北朝鮮、ロシアの観光産業分野従事者に対する教育

4) 環境保護：情報の共有と政策実施

図們江地域の環境保護のため、2001～2002年の2年間、「戦略行動プログラム（TumenNET）」が実施された。2002年10月に中長期戦略行動計画が画定され、図們江地域開発計画会員5カ国の署名を待つこととなった。1.6億ドルの事業予算のうち、韓国政府は4,000万ドルの廃水処理剤を2009年まで無償援助する計画である。この計画の実現が課題となる。

また、大気汚染を食い止める政策決定を国際共同制定することが課題である。UNDPは図們江地域の大気汚染防止のため次のような課題を設定している。

大気汚染に対する各国の取り組みの見直し（データ、監視方法、基準、原因）、地域の天然

資源リストの準備、情報誌の交換

各国の大気汚染政策とデータの検討や共通する天然資源データベース合意のための会合開催

北東アジアの大気汚染に関する統一地域データベース開発

各国の大気汚染数値モデルの評価、越境大気汚染の地域モデル開発、北東アジア共通データベースへのモデルの換算

越境大気汚染の地域モデルを使用した影響・政策分析

優先的活動など、地域データベースやモデル結果の検討会開催

北東アジア地域の越境大気汚染軽減戦略開発のための外部資金への提案準備

5) 金融協力：国際的資金調達の実現

図們江地域開発の本格的な推進が遅れた最大の原因は、開発資金の不足であった。開発資金調達のために様々な提案が出されたが、未だに実現されていない。2002年現在、図們江地域内での国家間金融協力の動きとしては、中国吉林省とロシア沿海地方との間で中口合弁銀行の設立が推進されている。また、琿春市がロシア側クラスキノ税関庁舎の建設に資金協力を行っており、延辺州政府は北朝鮮の羅津・先鋒地域の元汀～羅津間の道路整備に資金協力を検討しているなど、2国間の金融協力の動きが見える。しかし、より本格的な国際金融協力を促進させるためには、第1章で言及した金融協力の多国間枠組みについて、北東アジア諸国間の本格的な協議と合意が必要である。

3.2 日本の役割と参加への期待：地方間国際協力のモデルとしての図們江地域開発

日本政府が図們江地域開発に正式参加を拒否した最大の理由は、北朝鮮との国交が無いことであった。図們江地域開発に米国が関与していないことも不参加の背景にあると考えられる。

しかしながら、日本の日本海沿岸の地方自治体などは、図們江地域開発に大きな関心を注いできた。新潟県、秋田県、鳥取県などが積極的に図們江地域との交流に先行している。

秋田県は1999年8月にポシット～秋田航路を開設し、2001年に経済交流の覚書に調印するなど、中国延辺州との交流に積極的である。2002年には経済視察団と代表団が琿春・延吉を訪問し、投資環境を調査した。

鳥取県は境港を西日本の貿易拠点港として、図們江地域の港を介して中国東北地方の市場を結ぶ中継基地とする計画で、境港と図們江地域港の間の定期航路開設を推進してきた。2000年に鳥取県の合板メーカーが琿春市において、ロシアと黒龍江省の針葉樹を利用して合板を製造し境港に輸入する計画を立て、UNIDOの支援制度を利用しF/Sを行ったが、実現までは行かなかった。また、緑化工事用資材である泥炭の開発輸入、吉林省産稲わら輸入事業について交渉を開始している。境港から羅津港に原料を供給し、住宅用部材を加工し、境港に輸入する賃加工事業も計画している。

新潟県では1999年8月に羅津～新潟定期コンテナ航路が開設された。上越市も1996年に琿春市と「国際経済・文化交流共同宣言」を調印し、研修生の受け入れ、経済ミッションや市民訪問団の派遣など各分野での交流を継続して行っている。また、ERINAは図們江地域経済協力において様々なプロモーション活動を行っている。

このような日本の協力と関連して特筆すべきことは、1998年7月に発足した「北東アジア経済協力に関する金森委員会」代表団が2000年7月に訪朝し、羅津・先鋒地域など現地視察を行った結果を「日朝国交促進ならびに経済交流の活性化についての提言」としてまとめ、日本の政界、経済界の関係機関に申し入れたことである。この中で、次のような課題が提言された。

日朝2国間貿易への貿易保険適用を弾力的に運用すること。また、多国間貿易による日朝貿易の活性化を検討すること。

インフラ整備に向けてNGO活動やBOT方式など多様な資金調達に協力すること。

民間企業による総合的な投資調査団の派遣、企業化調査の実施、暫定的な投資保護のあり方などについて政府、民間ともに検討を急ぐこと。

専門家による日韓協定などに関する日朝共同の検討を援助すること。

日本は羅津・先鋒経済貿易地帯の開発協力を積極的に支援すること。

農業の構造や食糧問題の抜本的改革に繋がる多国間の国際援助方式を検討すること。

日本はアジア開発銀行（ADB）、世界銀行、アジア太平洋経済協力会議（APEC）などアジアの地域組織への北朝鮮の加盟を支持し、推進すること。

北朝鮮が世界貿易機関（WTO）、国際通貨基金（IMF）に加盟することを支持し、その前提となる経済、社会統計の整備などについて全面的に協力すること。

北東アジア地域のインフラ整備のための「北東アジア開発銀行」の設立について積極的に対応すること。

北東アジア地域のエネルギーの安定的確保のため、東シベリア、サハリンからの天然ガスパイプラインの敷設、特に朝鮮半島を縦断し、日本海を環状に回る天然ガスパイプライン網の建設について全面的に協力すること。

日朝間の学術交流、研究機関の共同研究などの相互協力を活性化するために積極的に支援すること。²⁹

このような日本側の動きはまだ政府の戦略に反映されていないが、今後日本の図們江地域に対する協力を考える時、重要な点を示唆している。それは図們江地域の国際協力が地方間の国際協力であり、日本と韓国はその観点から環日本海／東海沿岸地方の国際協力を活性化すべきであることである。

日朝関係に改善があれば日本は図們江地域の開発に参加することが望ましい。北東アジア地域での唯一の多国間協力の枠組みに日本が参加し、リーダーシップを取ることは日本の北東アジア政策において協調安全保障に繋がるだろう。

29 北東アジア経済協力に関する金森委員会、「日朝国交促進ならびに経済交流の活性化についての申し入れ」
2000年7月31日

付表 / 図們江地域開発計画関連年表

1990/7	中国吉林省長春市で第1回「北東アジア経済発展国際会議」が開かれ、中国側が「図們江 黄金の三角地帯開発構想」を発表。
1990/10	ロシア共和国最高会議で、ナホトカ自由経済地帯の創設を承認。
1991/3	UNDPが第5次事業計画（1992-96年）として図們江地域開発を北東アジア協力事業の一環として推進することを決定。
1991/7	UNDP第1回「北東アジア準地域調整者会議」がウランバートルで開催。図們江地域開発を最優先課題とし取り組むこととし、調査団派遣を決定。
1991/10	UNDP第2回「北東アジア準地域調整者会議」が平壤で開催。調査団が「図們江地域開発調査報告書」を発表、計画管理委員会（PMC）が設立される。
1991/12	北朝鮮が「羅津・先鋒自由経済貿易地帯」設置に関する政務院の決定を発表。
1992/2	PMC第1回会議（ソウル）開催。法律・金融、貿易、インフラ部門のワーキンググループの設置を決定。
1992/3	中国国務院が琿春を「辺境開放市」と指定し、「辺境経済合作区」を設置。
1992/10	PMC第2回会議（北京）
1993/5	PMC第3回会議（平壤）
1993/9	日本経団連主催の「図們江開発セミナー」が東京で開催。
1994/7	PMC第4回会議（モスクワ）
1995/5	PMC第5回会議（北京）。3つの合意文書に仮調印。
1995/9	圈河（中国）～元汀（北朝鮮）間の税関開通。
1995/10	国際投資フォーラム（延吉） 羅津～釜山間の定期コンテナ航路開通、琿春～羅津ルートと連結。
1995/12	PMC第6回会議（ニューヨーク）。「3つの協定」に正式調印し、「調整委員会」（中・朝・ロ）と「諮問委員会」（中・朝・ロ・韓・蒙）が発足。UNDP図們江地域開発事務局が設立される。
1996/4	第1回諮問委員会・調整委員会（北京） 経団連「日ロ経済委員会」にザルピノF/S調査実施協議会を設置。
1996/9	北朝鮮、UNDP、UNIDO主催により、羅津・先鋒で初の国際投資フォーラム開催。
1996/10	第2回諮問委員会・調整委員会（北京）。日本を正式メンバーに招請することを決議。
1997/1	投資促進ワークショップ（北京）
1997/5	第1回環境ワークショップ（ウラジオストク）
1997/6	観光ワークショップ（延吉）
1997/11	第3回諮問委員会・調整委員会（北京）。1997～99年間の開発計画書に署名。
1998/2	投資環境改善方策に関するワークショップ（ウラジオストク）

1998/5	沿海地方ビジネスフォーラム（ウラジオストク）
1998/7	第1回観光ワーキンググループ会議（延吉）
1998/9	国際投資フォーラム（琿春）、羅津・先鋒ミニ・フォーラム
1998/12	交通ワークショップ（延吉）
1999/1	観光ワークショップ（長春） 図們江地域開発ウェブサイト開設（www.tradp.org）
1999/5	琿春～クラスキノ間鉄道定式開通
1999/6	第4回諮問委員会・調整委員会（ウラジオストク） 東西輸送回廊会議（ウラジオストク） 富山県で「北東アジア自治体連合実務委員会」開催。環日本海地域の5カ国、34自治体参加。
1999/8	観光ワークショップ（琿春） ボシェット～秋田間の定期コンテナ航路開通 羅津～新潟間の定期コンテナ航路開通
2000/3	貿易・投資ワークショップ（北京）
2000/4	ザルピノ～束草間の定期貨客船航路開通、琿春～ザルピノ・ルートと連結。
2000/10	輸送ワークショップ（長春） 図們江地域開発の政府間調整者会議
2001/4	第5回諮問委員会及び地域フォーラム（香港）図們江開発に関する賢人会議
2002/6	第6回諮問委員会・調整委員会、賢人会議（ウラジオストク）
2002/9	国際投資フォーラム（延吉）

図們江地域関連参考文献 (Bibliography)

1 . 図們江地域 (TREDA)

Asia-Pacific Institute, UNDP, *Study of the Commercial and Investment Banking Needs in the Tumen River Economic Development Area*, July 1997

ERINA, *Development in Tumen River Area*, ERINA REPORT Vol. 38, February 2001

Svetlana J. Vikhoreva, *The Development of Free Economic Zones in Russia*
(English/Japanese)

Roger Barrett, *The Foreign Business Development Association (for the DPRK)*
(English/Japanese)

Tsogtsaikhan Gombo, *TRADP Transport Working Group Meeting Summary Report*
(English/Japanese)

Li Mao Xiang, *The Basic Issues of the Development of the Lower Reaches of the Tumen River* (Japanese/English Summary)

Hisako Tsuji, *UNDP-led Tumen Region Development at the Crossroads*
(Japanese/English)

ERINA, *Progress of the Tumen River Area Development*, ERINA REPORT Vol. 34, June 2000 (in Japanese with an English)

Carl Aaron, *What Sort of a Future for the Tumen Region, and How will It be Financed?* (English/Japanese)

Hisako Tsuji, *Transportation Corridor Development in the Tumen River Region*
(Japanese/English)

Chan-Woo Lee, *FDI in the Tumen Region and Potential Priorities* (Japanese/English)

Hiroshi Ikeda, Kazuyoshi Nishikata, *Current Situation and Issues of Border-Crossing Between China and Russia - Opening New Sea Route in the Sea of Japan*, ERINA REPORT Vol. 23, June 1998 (Japanese/English summary)

Jong-Kew Park, *Report on the Opening of the New Sea Route to Northeast China Seminar*, ERINA REPORT Vol. 29, August 1999 (Japanese/English summary)

Korea Institute for International Economic Policy (KIEP), *Evaluation and Prospect for the Tumen Programme last decade*, December 2001 (Korean)

Korea Institute for International Economic Policy (KIEP), *Study for Tumen River Area Development Programme (TRADP)*, prepared for UNDP, May 1994 (Korean)

Li Mao Xiang, *The basic Issue of the Development of the Lower Reaches of Tumen River*, ERINA REPORT Vol. 38, January 2001 (Japanese/English summary)

Northeast Asia Economic Conference in Niigata 2002, *Reports, Development Finance Panel: Northeast Asian Development Finance Provision Scheme and Japanese Cooperation Therein*, ERINA REPORT Vol45, April 2002 (Japanese/English summary)

Northeast Asia Economic Conference in Niigata 2001, *Reports*, February 2001 (ERINA REPORT Vol39, April 2001)

Session 1: Transportation Network in Northeast Asia: Towards the Dissolution of its Discontinuous Points (Japanese/English Summary)

Session 2: Promotion of the Environmental Industry in Northeast Asia: Towards Integration between Economic Growth and Climate Change Mitigation (Japanese/English Summary)

Session 3: The Promotion of Trade and the Reduction of Investment Risks in a Period of Transition for Northeast Asia (Japanese/English Summary)

Northeast Asia Economic Conference in Niigata 2000, *Summary of Reports, Session 1: the Corridor from Northeast Asia to the World: the Expansion of the International Transport Network*, January 2000 (Japanese)

Northeast Asia Economic Conference in Niigata '99, *Summary of Reports, Session 3: Attracting Direct Investment in Northeast Asia*, February 1999 (Japanese)

Northeast Asia Research Center (NARC) of Northeast Normal University, *TREDA: Transport Forecast Study*, July 1999 (English)

PADECO Co. Ltd., *Study of Non-Physical Impediments at Border Crossings Between TRADP member Counties, Phase Report*, prepared for Tumen Secretariat, May 1999 (English)

The Port and Airport Bureau of the Niigata Prefectural Government, *A Report on the Border-Crossing Transportation Conditions between China and Russia*, March 1998 (Japanese/English)

Tokyo Foundation, *The Establishment of a Northeast Asian Development Bank (NEADB) and Japan's Cooperation Policies*, July 2002 (Japanese/English)

TRADP Tumen Secretariat, *Tumen Update*, Issues 1~5, May 1998~May 2002 (English)

TRADP Tumen Secretariat, *2002 Project profiles for the Tumen River Area Development Programme*, May 2002 (English)

TRADP Tumen Secretariat, *Workshop background papers for the Tumen River Investor Services (TRIS) Network*, March 2000 (English/Chinese/Korean/Russian)

TRADP Tumen Secretariat, *Financing Closer Economic Ties in Northeast Asia: the Case for a New Financing Facility*, October 1999 (English)

TRADP Trade and Industry Sub-Group, UNDP, *Northeast Asia's Tumen River Economic Development Area: Collective papers*, 1994 (English)

Report A: A Regional Development Strategy for the Tumen River Economic Development Area and North East Asia

Report B: Introductory Investment Profile

Report C: Conceptual Infrastructure Master Plan

Report D: Masterplan for Telecommunications Development in TRED A

Report E: Promotion of Industry in the Tumen River Economic Development Area (TRED A)

Report F: Project Development and Environmental Strategy for the Forest Sector

Report G: Preliminary Environmental Study

Report H: Water Resources Definitional Tasks

Report I: Tourism Study

UNIDO, *Assistance to the Tumen River Economic Development Area Governments in Prioritizing Industrial Investment Opportunities*, Vol.I (Technical Reports and Recommendations) and Vol.II (Enterprise Survey and Statistical Data), prepared for the Government of China, the DPRK, and the Russian Federation, December 1996 (English)

UNIDO, *Promotion of Industry in the Tumen River Economic Development Area (TRED A): Industry Sector Profile, Development Opportunities and constraints*, prepared for the Government of China, the DPRK, and the Russian Federation, June 1994 (English)

UNDP and CICETE(China International Center for Economic and Technical Exchange), *Process of the Opening and Development in Tumen River Area*, September 2001(Chinese)

Vladimir I. Ivanov, *Northeast Asia in the Year 2020: Environment, Energy, and China's Future*, presented at the Fourth Tumen River Area Development Programme Consultative Commission Meeting and the Conference on Economic Cooperation in Northeast Asia, hosted by the Mongolian Government, June 1999 (English)

Wang Rongcheng, *A Transport Forecast Study of Tumen River Economic and Development Area (TREDA)* ERINA REPORT Vol. 32, February 2000 (Japanese/English)

Yanbian University, *Study of Situation and Prospect for Tumen River Area*, January 2002 (Chinese)

Yoichi Kageyama, Kazuyoshi Nishikata, *Has the Development of the Tumen River Economic Development Area Progressed?*, ERINA REPORT Vol. 21, February 1998 (Japanese/English summary)

<http://www.tumenprogramme.org>

<http://www.tumennet.org>

2 . 中国延边朝鮮族自治州 (Yanbian-China)

Chan-Woo Lee, *The Role of the ROK's Investment in the Economic Development of the Yanbian Prefecture*, ERINA REPORT Vol.31, December 1999 (Japanese/English summary)

Export-Import Bank of Japan (JEXIM), *Series of Chinese Investment Climate: Lyoning and Jilin Provinces*, September 1999 (Japanese)

Japan International Cooperation Agency (JICA), *Regional Comprehensive Development Plan on Jilin Province (Changchun-Hunchun)*, Vol.1-8, March 1998 (Japanese)

Vol.1: General Development

Vol.2: Agriculture, Water Sources

Vol.3: Industry (including Energy Sector)

Vol.4: Tourism

Vol.5: Transportation

Vol.6: Telecommunication

Vol.7: City/Land Development

Vol.8: Environment

JETRO, *China: Development Zone and Investment Climate (Northeast China)*, July 1998 (Japanese)

Sang-Don Han, *Current Legal Problems of ROK Investors in Yanbian Area and Suggested Measures*, November 1999 (Korean/English)

Statistics Bureau of Yanbian Prefecture, *Statistics of Economic and Social Development in Yanbian Prefecture*, March 1999 (Korean)

The People's Government of Yanbian Korean Autonomous Prefecture, *Guide to Investment in Tumen River Area, China*, September 2002 (Chinese/Korean/English)

The People's Government of Yanbian Korean Autonomous Prefecture, *Reference Materials for the Delegation from the Small and Medium Business Administration of the ROK*, July 1999 (Korean)

The People's Government of Yanji City, *Yanji Economic Development Zone Investment Guide*, September 1999 (Chinese/English)

The People's Government of Hunchun City, *Investment Guide for Hunchun City*, September 1999 (Chinese/English)

UNIDO, *China's Tumen River Area Investment Guide ; Yanbian/Hunchun '98*, 1998 (English)

Yanbian Statistical Bureau, *Yanbian Statistical Yearbook 1993 to 2001* (Chinese)

3 . 北朝鮮 羅津・先鋒 (Rajin-Sonbong - DPRK)

Academy of Social Sciences of the DPRK, *Investment Guide of Rajin-Sonbong Economic Trade Zone*, May 1998 (Korean)

Chan-Woo Lee, *The History of Foreign Capital Introduction in the DPRK*, ERINA REPORT Vol. 41, August 2001 (Japanese/English Summary)

Chan-Woo Lee, *Investment Climate of Rajin-Sonbong and Attentiveness for Investment*, prepared for Rajin-Sonbong Investment Forum hosted by Korea foreign Trade Association (KFTA), September 1998 (Korean)

CPEEC of the DPRK, *Collection of Laws and Regulations (for Foreign Investment)*, Vol1 and Vol2, 2001 (Korean/English)

CPEEC of the DPRK, *Collection of Laws and Regulations (for Foreign Investment)*, 1999 (Korean/English)

CPEEC of the DPRK, *Golden Triangle, Rajin-Sonbong: Collection of Laws and Regulations*, Vol.1-8. 1996 and 1997 (Korean/English)

CPEEC of the DPRK, *Questions and Answers for Investment in the Rajin-Sonbong Free Economic And Trade Zone*, June 1996 (Korean/English/Japanese)

CPEEC of the DPRK, *Investment Climate of Rajin-sonbong Free Economic and Trade Zone; Preferential Investment, Trade and Services*, September 1995 (Korean/English)

CPEEC of the DPRK, *Golden Triangle; Rajin-Sonbong*, May 1995 (Korean/English)

Haeng-Ho Li, *The Development of the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone and Special Features*, ERINA REPORT Vol. 24, August 1998 (Japanese)

Hisako Tsuji, *New Trends of Rajin-Sonbong*, ERINA REPORT Vol. 30, October 1999 (Japanese)

KOTRA, *Handbook for Rajin-Sonbong TETZ*, November 1996 (Korean)

KOTRA, *North Korea Newsletter*, Jan-Dec 1999 (Korean)

Nguyen Xuan Luong, Ralph Wahnschafft, *North-East Asia: Perspectives for Inter-Country Cooperation in Energy Sector Development*, prepared for International Workshop in Seoul on energy Security and Sustainable Development in Northeast Asia, March 2002 (English)

Shinwa Bussan Kaisha Ltd., Toyo Engineering Corporation, *The Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone: Guide for Investors*, September 1996 (Japanese/Korean/English)

Song-Jun Kim, Chol-Ho Maeng, *Current Status and Policy on the Development of the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone: Summary of the R-S FETZ Business Seminars*, ERINA REPORT Vol. 20, December 1997 (Japanese)

UNIDO, *DPRK Rajin-Sonbong Economic & Trade Zone: Investment & Business Guide 1998*, June 1999 (English)

Yoichi Kageyama, *Recent Developments in the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone*, ERINA REPORT Vol. 20, December 1997 (Japanese/English summary)

4 . ロシア沿海地方 (Primorsky - Russia)

Commercial Port Posiyet, *Commercial Port Posiyet*, 1999 (Russian/ English)

Dmitriy mulutin, *Economic and political Results for 2001 and prospects for Strengthening Economic Growth Russia*, 2002 (English/Japanese)

Elena I. Devaeva, *Joint Ventures in Far Eastern Russia*, ERINA REPORT Vol.20, December 1997 (Japanese/English summary)

ERINA, *Feasibility Study for the Revival of the SLB (Siberian Land Bridge) Route*, March 1999 (Japanese)

ERINA, *Feasibility Study of Zarubino Port Development Project*, November 1996, (Japanese/English/Russian/Chinese)

ERINA, *A Guidebook for Transportation Environment of Primorsky Territory*, March 1995 (Japanese)

Goscomstat, *Regions of Russia*, 1999 (Russian)

Goscomstat, *Statistical Yearbook of Russian Federation*, 1998 (Russian)

Government of the Primorsky Territory, *Economic and Geography of the Primorsky Territory and its Resources*, May 1998 (English)

Hisako Tsuji, *International Cooperation for Revitalizing the Trans-Siberian Railway*, ERINA REPORT Vol.28, June 1999 (Japanese/English summary)

International Development Ireland/Pacific Consultants, *Nakhodka FEZ*, 1998 (English)

International Development Ireland Ltd., *Development Potential Opportunities in Nakhodka FEZ; NFEZ Feasibility Study*, October 1998 (English)

Institutions for International Trade and Investment, *Economic Situation and Investment Climate of the Far East Russia*, March 1999 (English)

Institute for Russian & East European Economic Studies, *Today's Russian Trade and Investment System*, Monthly Bulletin of Trade with Russia & East Europe, April-June 1998 (Japanese)

JETRO, Government of Toyama Prefecture, *Current Status of Forest and Timber Industry in the Far East Russia*, March 1997 (Japanese)

KOTRA, *Investment Guide to Far East Russia*, December 1998 (Korean)

Nakhodka Free Economic Zone Administrative Committee, *A Business Guide of Nakhodka and the Free Economic Zone*, 1998-1999 Edition (English)

Nakhodka Free Economic Zone Administrative Committee, *Nakhodka in 1998 (Social and Economic Situation)*, June 1999 (English)

Oreg M. Renjin, *Russian Tax System*, ERINA REPORT Vol.17, June 1997 (Japanese/English)

summary)

Pavel A. Minakir, *Far Eastern Russia: Market Promises and Reality*, ERINA REPORT Vol.21, February 1998 (Japanese/English summary)

State Committee of the Russia Federation on Statistics, *Regions of Russia; Statistical Yearbook* (Russian)

The First Port Construction Bureau, Ministry of Transport, *Feasibility Study of the Ports in the Primorsky Territory*, December 1997 (Japanese)

The Information Institute of the Hokkaido Shimbun, *Current Foreign Investment in the Primorsky Territory*, September 1999 (Japanese)

The State Committee of the Russian Federation, *The Social and Economic Situation of Russia in 1997, 1998* (English)

UNIDO, UNDP, *Russia: Primorsky Territory, an Investment and Business Guide*, September 2000 (English)

UNIDO, *Draft Primorsky Territory Investment Guide*, 1998, (English)

Victor D. Kalashnikov, Institute for Russian & East European Economic Studies, *The Cinditiontions of electric Power in Russian Far East*, Monthly Bulletin of Trade with Russia & East Europe, September 1999 (Japanese)

Viktor I. Ishaev, *Far Eastern Russia and Japan: Prospects for a Good Neighborhood*, ERINA REPORT Vol. 24, August 1998 (Japanese/English summary)

Vladimir I. Ivanov, *Russian Natural Gas Resources and Northeast Asia: the Deposits-Development-Delivery Trilemma*, ERINA REPORT Vol.30, October 1999 (English/Japanese summary)

Vladimir I. Ivanov, Dmitriy Sergachev, Kazuto Furuta, *The Far Eastern Provinces of Russia: Economic Developments in 1996-1997*, ERINA REPORT Vol.23, June 1998 (Japanese/English summary)

5 . Mongolia

National Statistical Office of Mongolia, *Mongolian Statistical Yearbook* (English)

SwedeRail, Sweden, *Pre-feasibility Study for Mongolia China Railway Project*, Final Report prepared for UNDP/Tumen Secretariat, September 1998 (English)

National Council for Sustainable Development of Mongolia, *The Mongolian Action Programme for the 21th Century; MAP 21*, 1998 (English)

National Development Board of Mongolia, *Annual Economic Development Report 1995*, February 1996 (English)

ERINA booklet Vol.2

図們江地域開発10年 - その評価と課題 - ERINA調査研究部客員研究員 李燦雨

発行日 平成15年2月10日

発行 財団法人 環日本海経済研究所 (ERINA) 広報・企画室

〒951-8068 新潟市上大川前通6-1178-1 日本生命笹谷小路ビル6F

TEL : 025-222-3141 (代表)

FAX : 025-222-9505

E-mail : webmaster@erina.or.jp

禁無断転載

© ERINA