

中国東北地域と北朝鮮の経済関係および日本の対応 (その1)

Economic Relations between Northern China and North Korea, and the Response of Japan

I. 中国東北地域振興戦略の動向

宇山 博^{*1} 権 哲男^{*2} 花房 征夫^{*3}
Hiroshi Uyama^{*1} Quan Zhenan^{*2} Masao Hanafusa^{*3}

はじめに

1. 目的

本報告書の目的は、北朝鮮経済にとって死活的役割を担う中国東北地域の経済状況と対北朝鮮経済関係の実態の把握とともに、同地域に進出している日系企業の実態と投資環境の調査である。

2. 調査日程

- 2007/9/1 (土) 関西国際空港発 - ハルビン着
2007/9/2 (日) ハルビン革命烈士記念館、黒龍江省博物館、黒竜江大學等訪問
2007/9/3 (月) 黒竜江大學経済・工商管理學院国際経済貿易系 宋成華副教授面談
黒竜江大學 伊思特軟件有限公司洪海総経理面談、B S E アイネット
(株：日系企業) 安部尊部長面談
2007/9/4 (火) ハルビン - 牡丹江市移動
牡丹江市富士日本語学校訪問
2007/9/5 (水) 牡丹江市人民政府副秘書長 馬春芳面談
牡丹江市人民政府外事僑務弁公室 尹敬絃面談
牡丹江欧地溶接機有限公司 (OTC：日系企業) 金田究明総経理面談
東部韓農化工有限公司 (韓国企業) 南大絃総経理面談
2007/9/6 (木) 寧安市招商局経済合作主任 関和成面談、
穆稜市委員会 張国君書記面談、
穆稜市招商局 許崇欣副局長面談、
穆稜市人民政府 王剣雄秘書長面談、
穆稜市経済開發区視察 (統武企業：台湾系企業、竹内木材：日系企業)

*1 うやま ひろし：大阪国際大学国際コミュニケーション学部教授 (2008.9.28受理)

*2 こうおん ちよるなむ：延辺大学経済管理学院教授

*3 はなふさ まさお：東北アジア資料センター代表

- 綜芥河市視察（ロシア国境貿易都市）
- 2007/9/7（金） 牡丹江－延吉移動
延辺大科学技術大学 李承律副総長面談
延辺大學日本学研究所 李東哲院長面談
延辺大學人文社会科学学院 妻龍範院長面談
延辺朝鮮族自治州政治協商会 李明淑委員面談
- 2007/9/8（土） 延辺大學經濟管理学院 権哲男教授面談
延辺大洋国際經濟技術合作公司 李偉故郷副經理面談
小島衣料（琿春市）服装有限公司 小島正憲代表取締役面談
延辺日中文化交流センター 吉田豊氏面談
- 2007/9/9（日） 延辺大學經濟管理学院 権哲男教授面談
- 2007/9/10（月） 延辺－瀋陽移動
在瀋陽日本総領事館 阿部孝哉総領事面談
読売新聞社瀋陽支局 末次哲也支局長面談
- 2007/9/11（火） 瀋陽発－関西国際空港着

3. 報告書概要

本報告書は、日系企業のインタビュー調査と2論文で構成されている。ここではインタビュー調査の要約だけを述べる。本号では「中国東北地域振興戦略の動向」のみ掲載し、次号紀要に「最近の中朝経済関係と北朝鮮羅津港のインフレ整備状況について」を掲載する。

(1) インタビュー調査の要約

中国東北地域の日系企業におけるインタビュー調査は大変興味深いものであった。牡丹江のOTCは順調に営業成績を伸ばし、拡張工事を実施中であった。琿春の小島衣料も高級衣料にシフトし、将来的には現在の3倍以上の生産能力に拡大する計画であった。一方、両社の問題点は日本への中国人従業員のVISA申請が困難になり、生産活動に影響がでる可能性が強いと非常に懸念し、打開策を検討している。また日系企業をはじめ現地企業、研究者、地方政府も大連港以外に国際港がなく、1,300 kmも離れていることによる輸送コストがきわめて経営上の重要な問題点と指摘し、もし日本海への直接航路が運行されるなら、東北地域はもちろん日本でも大きな利益なると確信し、この航路の開拓が急務であると強調していた。日本側では新潟県がこれに積極的に対応しているとのことであった。

大学では、研究状況、現況などの説明を受けた。北朝鮮に関しては予想以上に、北朝鮮の置かれている状況の影響を受け、研究に支障をきたしていることを強調していた。当然、関係資料なども入手困難であるとのことであった。

地方政府など行政機関では、牡丹江市を含めきわめて外国資本、技術（特に日本から）の導入に積極的であり、われわれに日本からの直接投資などの導入方法に質問が多く寄せられた。

（2）「中国東北地域振興戦略の動向」

東北地域の経済発展過程史を概観し、次に近年本格化した「東北地域振興戦略」について詳細に内容、進捗状況などを説明している。特に同戦略の成否を握る交通インフラに関して、鉄道、高速道路、港湾などを具体的に言及した。

（3）「最近の中朝経済関係と北朝鮮羅津港のインフラ整備状況について」

最近の中朝の経済関係を実証的に詳細に解説している。北朝鮮にとって中国は死活的な存在であることを、両国間の最近の貿易、投資の側面から緻密に説明している。中国は北朝鮮から地下資源を輸入し、貿易黒字の状態である。対北朝鮮投資では鉱物資源を中心に行われているのが特徴であると指摘している。

北朝鮮羅津港のインフラ整備状況についても、北朝鮮経済のネックである交通インフラの重要性を明確に指摘し、同港にリンクする高速道路、鉄道、港湾などの整備状況などを具体的に動向分析し、北朝鮮経済に及ぼす影響について言及している。

4. 今後の課題

最近の6者会談の先行き不透明化に加え、北朝鮮指導部の不安定性が、同地域の安全保障に大きな影響を与えている。韓国では10年ぶりに親北政権から保守の政権に代わり、朝鮮半島にも変化が現れ、日本にとってもますます重要な地域として浮上し、これに対処する必要があり、今回では調査ができなかった韓国、ロシアからのアプローチが今後の最優先課題と登場してきたといえる。

（なお、本研究は平成19年度大阪国際大学特別研究に基づくものである。）

I 東北地域振興戦略の動向

1. 東北地域の概況

東北地域は中国の東北部に位置し、南部は渤海と華北省に面し、東南部は北朝鮮、東北部と北部はロシア、西部はモンゴル人民共和国と国境を接している。行政区域は南から北へと遼寧省、吉林省、黒龍江省の順になっており、西部が内モンゴルの一部になっている。

地形は主に山地と平原であるが、北部には小興安嶺山脈、西部には大興安嶺山脈、東部には長白山脈があり、中部は北から三江平原、松嫩平原、遼河平原など広大な東北平原が広がっている。主な河川は、黒龍江、松花江と図們江が日本海に、遼河と鴨緑江が渤海に流れ込んでいる。大陸性季節風気候帯に属しており、四つの季節がはっきりし、高温と多雨の季節が重なっている。

表1 東北地域の概況

		全国	遼寧省		吉林省		黒龍江省		東北三省	
		実数	実数	割合	実数	割合	実数	割合	実数	割合
面積	万平方km	960	14.75	1.5	18.7	1.9	45.4	4.7	79	8.2
耕地面積	万ha	13,004	418	3.2	558	4.3	1,177	9.1	2,153	16.6
森林面積	万ha	17,491	481	2.7	720	4.1	1,798	10.3	2,998	17.1
人口	万人	129,988	4,217	3.2	2,709	2.1	3,817	2.9	10,743	8.3
鉄道	km	74,408	4,174	5.6	3,562	4.8	5,565	7.5	13,301	17.9
道路	km	1,870,661	52,415	2.8	46,796	2.5	66,821	3.6	166,032	8.9
高速道路	km	34,288	1,637	4.8	542	1.6	722	2.1	2,901	8.5
食糧生産量	万トン	46,947	1,720	3.7	2,510	5.3	3,001	6.4	7,231	15.4
GDP	億元	136,876	6,873	5.0	2,958	2.2	5,303	3.9	15,134	11.1
一人当たりGDP	元	10,530	16,298	-	10,920	-	13,893	-	14,087	-

(出所)『中国統計年鑑 2005』。

(注) 1)割合は全国に占める割合。

2)GDPと一人当たりGDPは当年価格表示。

表1から分かるように、東北地域（以下、東北地域という場合には遼寧省、吉林省、黒龍江省を指す）の総面積は78.85万平方キロメートルと全国の8.2%をしめ、そのうち遼寧省が14.75万平方キロメートル、吉林省が18.7万平方キロメートル、黒龍江省が45.4万平方キロメートルである。2004年の総人口は10,743万人と全国の8.3%をしめ、そのうち遼寧省が4,217万人、吉林省が2,709万人、黒龍江省が3,817万人である。一人当たりGDPは、遼寧省1.63万元、吉林省1.09万元、黒龍江省1.39万元と吉林省が全国平均（1.05万元）とほぼ同じレベルであるものの、黒龍江省と遼寧省はより高い。民族は漢民族が主で、ほかに満州族、朝鮮族、モンゴル族、回族など少数民族がいる。

資源の宝庫として、中国の重要な木材、鉱物生産基地であり、野生動植物資源も非常に豊富である。森林面積は2,998万ヘクタールと全国の17.1%をしめており、林野率は遼寧省33.0%、吉林省38.1%、黒龍江省39.5%と全国の林野率18.2%よりはるかに高い¹。また石油、オイルシェール、鉄、硼素、炭酸マグネシウム鉱石、ダイヤモンド、滑石など鉱物埋蔵量は全国首位で、その他にも石炭などの鉱物資源も豊富である。

鉄道、港湾、空港、通信などインフラも比較的整備されている。鉄道総延長は13,301kmで全国の17.9%をしめ、道路総延長は166,032kmで全国の8.9%をしめており、鉄道と道路を通じてロシアと北朝鮮とつながっている。遼寧省の大連、丹東、營口、錦州、葫芦島など五つの海港は世界の140カ国（地域）と通航し、大連、瀋陽、長春、ハルビンなどの空港も多くの国内線と国際線をもっている。光ファイバー、数字マイクロウェブ、衛星通信、移動通信など通信業も非常に発達している。

東北平原は土地層が厚く肥沃で、中国のもっとも重要な穀倉地域であり、2004年の食料生産量は7,231万トンと全国の食料生産量の約15.4%を占めている。鉄鋼、エネルギー、化学、機械、自動車、造船、飛行機、軍事産業など重化学工業も比較的発達している。また、東北大学、吉林大学、ハルビン工業大学、大連理工大学、東北師範大学、遼寧大学、延辺

大学など高等教育が発達し、多くの人材を輩出している。

2. 東北地域工業化の歴史的進捗過程と「東北現象」の出現

東北地域は歴史的に中国の外延的な社会として、「関内」（現在の中国山海関以南）と政治、経済、文化などで深い係りを持ちながら発展してきた。だが、その社会経済は全般的には低い自然生産力と人口増加率及び高い人口流動性に特徴付けられた遊牧・狩猟的経済の性格が強く、「関内」のような持続的な発展はなかった。すなわち、民族の盛衰（王朝の盛衰）は社会経済の興廃を伴っており、経済発展の連続性がなかった。

このような東北地域で、1640年代から始まった「関内」漢民族移民により東南北部地域を中心に農耕体制が確立、拡大したが、1740年代から約150年間続いた清朝の封禁政策（移民と土地開墾の禁止）によって、中北部地域での農業開発は著しく阻害された。だが、19世紀末から1920年代にかけて農業開発は急速な発展を遂げた。これは主に内的インパクトとして清朝の封禁政策の放棄による漢民族移民と耕地開発の急増、外的インパクトとして外資による鉄道・港湾などインフラの整備と大豆及びその製品の世界商品化などによるものであった²。もちろん第一次世界大戦をきっかけに、東北地域で民族企業と官営企業など近代工業が発展し始めていたが、本格的な工業化は「満州国」期における「産業開発5ヵ年計画」の推進による。

（1）20世紀30～40年代の工業化

1931年の「満州事変」を契機に成立した「満州国」が、1937年から実施した「産業開発5ヵ年計画」により、奉天（瀋陽）、撫順、鞍山などを中核とした南満州地域で鉄工業を中心に産業開発が急速に進んだ。「満州国」の産業生産指数を示した表2をみると³、鉄工業生産は1937年から成長を始め、第一回5ヵ年計画の終了年次である1941年には1936年と比べて2倍、ピークであった1942年には2.2倍に増加したが、1943年からは減少に転じ、1944年には急激に減少した。産業別にみると、1936年と比べて、製造業は1941年に約2.3倍、ピークであった1942年には2.5倍に増加し、鉄業は1941年に1.7倍、1942年に1.8倍に増加しており、製造業の増加率が鉄業より高い。だが、1943年から製造業が減少に転じ、1944年には急激に減少したが、鉄業は依然としてほぼ横ばいであった。また、消費財生産部門と生産財生産部門を部門別にみると、1936年と比べ、消費財はピークであった1941年にその1.3倍に、生産財生産はピークであった1943年にその2.8倍に増加しているが、生産財の増加率が消費財より倍以上高く、成長期間も長い。さらにピーク後の減少率も消費財生産が大きかった。

その結果、「満州国」の農工業総生産額に占める鉄工業生産額と農業生産額の割合は、それぞれ1931年の29%、71%から1943年の59%、41%と、鉄工業が農業を逆転し⁴、中国最大の鉄工業基地が南満州（現在の遼寧省）を中心に形成された。

表2 「満州国」産業生産指数 (1936~38年の平均=100、加重幾何平均)

	ウエイト	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944 (6月)	1944 (12月)
産業生産指数	100	71	98	112	129	142	150	158	153	113	112
A. 消費財	21	81	104	107	100	102	109	105	91	33	61
食料品	10	87	109	100	85	90	93	84	66	19	43
製紙	1	28	42	98	105	103	101	186	185	148	130
繊維	6	77	100	121	128	114	130	148	155	153	172
煙草マッチ	5	78	102	120	129	128	140	140	132	60	71
B. 生産財	79	68	96	114	141	162	170	184	191	178	142
化学	4	23	35	107	138	103	148	174	147	100	72
窯業	3	54	102	133	185	168	158	202	233	184	106
金属	5	33	86	140	160	168	175	193	218	223	61
機械器具	2	60	86	145	254	252	282	398	360	437	292
電気ガス	5	82	96	122	153	171	217	260	298	300	337
鉱業	36	92	101	107	122	133	153	166	166	148	172
林業	24	71	121	103	139	249	185	157	166	178	128
1. 製造業	40	61	92	118	131	131	142	153	147	88	85
2. 鉱業	36	92	101	107	122	133	153	166	166	148	172
3. 林業	24	71	121	103	139	249	185	157	166	178	128

(出所) 山本有造『満洲国』経済史研究』名古屋大学出版会、2003年、80ページ。

(2) 20世紀50~60年代の工業化

南満州地域の産業施設は、1945年8月の日本の敗戦に伴って、同年11月から国民党政府により接収されたが、1948年11月に中国共産党の東北人民解放軍が「遼瀋戦役」で勝利し、東北全域を制圧した後に再び共産党政府に接収され、国営企業に改められた。だが、この鉱工業施設は、旧ソ連占領軍による組織的な産業施設の略奪（機械設備、交通機材、原材料などをソ連へ持ち帰る）、さらに戦火、破壊などにより、生産どころではない状態にあったが、共産党政府の指導の下で、労働者たちの努力により、1951年ごろにはほぼ生産が回復された。

さらに中国政府が1953年からスタートした「第一次5ヵ年計画」及びそれに継ぐ「第二次5ヵ年計画」では、重工業を優先的に発展させる方針が立てられ、東北地域はもっとも重要な投資先となった。これは東北地域ですでに中国最大の鉱工業基地と食料生産基地が形成され（中国建国当時の重工業の7割が東北地域に集中）、鉄道、道路、港湾、電力など社会的間接資本も比較的整備されており、さらに北は旧ソ連、西はモンゴル人民共和国、東は北朝鮮と社会主義国家に囲まれた中国の戦略的な大後方となっただけでなく、旧ソ連と鉄道でつながったために経済提携にも非常に有利であったからである。

「第一次5ヵ年計画」では、旧ソ連の支援の下で実施された156件の重点プロジェクトのうち、機械、石油、化学、金属などを中心とした58件が東北地域に立地した。中国政府による東北地域への固定資産投資額は124.3億元に達し、全国の固定資産投資額の20.3%をしめた。「第二次5ヵ年計画」では、固定資産投資額が183.7億元に増え、「第一次5ヵ年

中国東北地域と北朝鮮の経済関係および日本の対応（その1）

計画」より42.5%増加した。さらにこの2回の5ヵ年計画時期に建設した重点プロジェクトにかかわる基盤整備に316.6億元が投資され、国有企業が5,683社設立された。その結果、東北地域の産業構造において、第二次産業の割合が非常に高くなった。

表3 各省（市）のGDPに占める第二次産業の割合

	1952	1965	1978	1990	2000	2001	2002	2003	2004
全 国	20.9	35.1	48.2	41.6	50.2	50.1	50.4	52.2	52.9
遼 寧	48.3	60.7	71.1	50.9	50.2	48.5	47.8	48.3	47.7
吉 林	27.4	48.2	52.4	42.8	42.9	43.3	43.6	45.3	46.6
黒龍江	30.0	50.8	61.0	50.7	57.4	56.1	55.9	57.2	59.5
合 計	38.5	54.8	64.3	49.3	51.2	50.1	49.7	50.7	51.6
北 京	38.7	59.1	71.1	52.4	38.1	36.2	34.8	35.8	37.6
山 東	18.1	33.6	52.9	42.1	49.7	49.3	50.3	53.5	56.3
江 蘇	17.6	31.8	52.6	48.9	51.7	51.6	52.7	54.5	56.5
上 海	52.4	73.0	77.4	63.8	47.5	47.6	47.4	50.1	50.8
浙 江	11.3	30.4	43.3	45.5	52.7	51.7	51.1	52.6	53.8
福 建	19.0	28.8	42.5	33.4	43.7	44.8	46.1	47.6	48.7
広 東	22.7	32.0	46.6	39.5	50.4	50.2	50.6	53.6	55.4

（出所）『新中国五十五年統計資料匯編』。

東北三省と沿海各省（市）のGDPに占める第二次産業の割合を示した表3をみると、1978年に遼寧省が71.1%、黒龍江省が61.0%、吉林省が52.4%と直轄都市である上海と北京を除いたほかの沿海各省に比べて非常に高い。すなわち、沿海各省で割合が一番高い山東省（52.9%）と江蘇（52.6%）も東北三省で割合が最低の吉林省と同レベルに過ぎず、ほかの沿海各省はさらに吉林省よりも6～10ポイント低い。

すなわち、東北地域には、大中型国有企業を中核とした鉄鋼、化学、重型機械、自動車、造船、飛行機、軍需工業、エネルギーなどの重化学工業と採掘業基地が形成され、中国经济の牽引役を果たしてきた。ただ、大中型国有企業は、「単位社会」として学校、病院、福利厚生施設、公安（警察）、消防、熱供給、住宅など労働者の生活にかかわるあらゆる施設を抱えており、また退職者の年金、医療費、福利などの責任も負っていた。この本業以外の諸負担が改革開放時期にはいつから東北地域の国有企業を押しつぶした「歴史的重荷」となった。さらに資源枯渇の進展に伴い、資源に依存した工業構造における成長の限界もますます表面化した。

（3）中国の改革開放政策への転換と東北地域経済の立ち遅れ

中国政府は、1978年12月からの改革開放政策をきっかけに東南部沿海地域を優先的に発展させる戦略に転じた。すなわち、1979年7月に広東省の深圳、汕頭（香港を対象）、珠海（マカオを対象）と福建省の厦門（台湾を対象）の四つの経済特区を設置し、計画経済から市場経済メカニズムへの転換と税制などの優遇政策による外資の導入を図った。また1984年5月には、大連、天津、秦皇島、煙台、青島、連雲港、上海、寧波、福州、広州な

ど14個の沿海港湾都市が対外開放され、対外経済活動の自主権の拡大、外資の投資と技術提供への優遇政策の実施、経済技術開発区の設置など経済特区で実施された一部の特殊政策が適用された。1985年2月には、長江デルタ、珠江デルタ、九龍江デルタ（厦門・漳州・泉州）地域を沿海経済開放区として対外開放し、1988年にはさらに遼東半島、山東半島、広西壮族自治区の沿海市県に拡大された。したがって、南から北にいたる沿海10省の沿海地域が対外開放され、経済特区-14の開放都市-経済開放区の三段階からなる対外開放の構図が形成された。さらに1990年4月には、長江デルタ地域ひいては内陸部の長江沿岸地域の経済発展にとって戦略的な意義がある上海浦東地域の開発が決定され、積極的に推し進められた。このように、改革開放政策の恩恵を受けた東南部沿海地域では、外資導入と市場経済メカニズムの確立を挺子に国際分業への編入に成功し、労働集約型産業が繁榮し、「世界の工場」と呼ばれるまでに急成長した。

逆にかつて中国経済の中樞を担ってきた東北地域（大連を除く）は、中国の改革開放政策の恩恵をあまり受けることが出来ず、さらに中国経済の計画経済から市場経済への移行期における双軌制（計画経済と市場経済の二種構造の存在）の下で、依然として国家計画によるエネルギー（石油、石炭）、鉄鋼、原材料、木材、食料などの安価な供給基地としての役割を余儀なくされた。したがって、大中型国有企業のシェアが支配的であった東北地域は依然として計画経済体制の影響から抜けきれず、市場経済化の波に完全に乗り切れなかった。資本・技術の蓄積と産業再編のチャンスを逃して、産業施設の老朽化、資源の枯渇、技術の立ち遅れ、企業の過剰労働力と企業管理の硬直化による低効率、計画経済体制に慣れきった人々の意識などさまざまな問題により沿海地域の経済発展はますます立ち遅れ、経済格差が広がった。

中国のGDPにしめる東北三省と沿海各省（市）のシェアをしめした表4から東北地域の割合の推移をみると、1952年の12.4%から1978年の13.4%に増加したが、1990年には11.9%、2000~03年には11.0%に低下した。

中国の第二次産業GDPにしめる東北三省と沿海各省（市）の割合の推移を示した表5をみると、東北地域の割合は、1950年に22.8%、1978年に17.9%と緩慢な低下傾向にあるものの依然として非常に高かったが、1990年に14.1%、2000年に11.2%と低下のテンポが速まった。そのうち、東北地域で鉱工業基盤が一番強かった遼寧省をみると、1952年に14.1%で第一位、1978年にも9.3%で上海に続いて第二位であったが、1990年には7.0%で江蘇（9.0%）、山東（8.2%）と広東（8.0%）に抜かれ、2000年には5.2%、2003年には4.7%まで低下して、江蘇、山東、広東、浙江など沿海各省との格差が拡大した。

表4 中国のGDPに占める各省（市）の割合

	1952	1965	1978	1990	2000	2001	2002	2003
全 国	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
遼 寧	6.1	6.0	6.3	5.7	5.2	5.2	5.2	5.1
吉 林	2.4	2.5	2.3	2.3	2.1	2.1	2.1	2.1
黒龍江	3.8	4.6	4.8	3.9	3.6	3.7	3.7	3.8
合 計	12.4	13.1	13.4	11.9	10.9	10.9	11.0	11.0
北 京	1.2	2.3	3.0	2.7	2.8	2.9	3.1	3.1
山 東	6.4	5.0	6.2	8.1	9.5	9.7	10.0	10.6
江 蘇	7.1	5.5	6.9	7.6	9.6	9.8	10.1	10.6
上 海	5.4	6.6	7.5	4.1	5.1	5.1	5.1	5.3
浙 江	3.6	3.2	3.4	4.8	6.7	6.9	7.4	8.0
福 建	1.9	1.7	1.8	2.8	4.4	4.4	4.5	4.4
広 東	4.3	5.1	5.1	8.4	10.8	10.9	11.2	11.6

（出所）『新中国五十五年統計資料匯編』。

表5 中国の二次産業GDPに占める各省（市）の割合

	1952	1965	1978	1990	2000	2001	2002	2003
全 国	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
遼 寧	14.1	10.4	9.3	7.0	5.2	5.0	4.9	4.7
吉 林	3.2	3.4	2.5	2.4	1.8	1.8	1.8	1.9
黒龍江	5.5	6.7	6.1	4.7	4.2	4.1	4.1	4.1
合 計	22.8	20.5	17.9	14.1	11.2	10.9	10.9	10.7
北 京	2.2	3.9	4.4	3.4	2.1	2.1	2.1	2.1
山 東	5.6	4.8	6.8	8.2	9.4	9.5	10.0	10.9
江 蘇	6.0	5.0	7.5	9.0	9.9	10.1	10.6	11.1
上 海	13.6	13.8	12.1	6.3	4.8	4.8	4.8	5.1
浙 江	2.0	2.8	3.1	5.3	7.1	7.2	7.5	8.1
福 建	1.7	1.4	1.6	2.3	3.8	3.9	4.1	4.1
広 東	4.7	4.6	5.0	8.0	10.8	11.0	11.2	11.9

（出所）『新中国五十五年統計資料匯編』。

（4）「東北現象」の出現

前述のように中国が改革開放政策へ転換した後、東南沿海地域は外資の導入と市場経済メカニズムの確立を通じて、三資企業（合併、提携、独資の外資系企業）と郷鎮企業および私営企業が大きく発展し、急速な経済発展を成し遂げた。だが、大中型国有企業が圧倒的なシェアを占めていた東北地域は、経済成長から立ち遅れただけでなく、1990年代には長期にわたる計画経済体制の下で累積された構造的体制的諸問題も顕著化し、経済体制移行と市場化の過程に適応できず、企業管理制度の硬直化、企業経営の困窮と巨額債務の累積、大量の国営企業の操業停止あるいは稼働率の激減、一部資源開発型都市における鉱山

資源と木材資源の枯渇、労働者への賃金未払いと大量の失業者の発生およびそれにたいする労働者の抗議デモの頻発による社会不安定など諸問題が噴出し、経済成長の活力が徐々に失われた。これがいわゆる「東北現象」である。

東北地域の工業が困窮に陥ったと、特に中国のWTO加盟時の前後には、かつて中国の穀倉であった東北地域の農業生産も厳しい状況に立たされた。すなわち、中国の農村改革の実施に伴う農業生産の増加により、1990年代末には食料生産が過剰になった。中国政府の長期にわたる食料生産重視の政策の下で、東北地域ではトウモロコシを中心とした単一の食糧生産中心の農業構造が形成されたが、WTO加盟により東北地域の主な農産物であるトウモロコシなどは安価で質のよい輸入品との厳しい競争にさらされるようになっただけでなく、東北地域における農産物加工業と畜産業などの未発達により過剰農産物が吸収されず、農産物の在庫が大量に発生し、農民の収入増加の緩慢、農業経済効率の低下、農業再生産の困窮など一連の問題が発生した。これがいわゆる「新東北現象」である。

3. 東北地域旧工業基地振興戦略の提起

中国政府の東北振興政策の方針は、2002年11月の中国共産党第十六回全国代表大会の報告の中で、「東北地区など老工業基地（旧工業基地）の調整と改造を急ピッチで進めることを支持する、資源採掘型都市と地区の接続産業の発展を支持する」と初めて明確に提起された。

また、2003年3月の第十回全国人民代表大会一次会議の「政府活動報告」の中でも、「強力な措置を講じて、東北地区など老工業基地の調整と改造を急ピッチで進めることを支持する、資源採掘型都市と地区の接続産業の発展を支持する」と再強調され、東北振興政策の実施に向けた機運が高まった。さらに同年10月の中国共産党第十六回三中全会で、東北地域など老工業基地振興を沿海地域開放、西部大開発に並ぶ現代化戦略とすると明らかにし、『東北地区等老工業基地振興戦略の実施に関する若干の意見』を公布した。

そして2003年12月には、温家宝総理を組長とした「国務院東北地区など老工業基地振興指導グループ」が設立され、2004年4月には「国務院東北地区など老工業基地振興指導グループ弁公室」が設立されて、第一に、老工業基地振興戦略および重要問題、重大政策に関する提案の研究と立案、第二に、優位産業の発展、資源枯渇型都市の転換、重大プロジェクトの配置に関する提案と実施、第三に、改革の深化と開放の拡大、国内外資金と技術、人材の導入にかんする政策提言、重点基盤施設の整備、生態環境保護などに当たった。

4. 東北地域旧工業基地振興戦略の主な内容

(1) 東北振興政策

東北振興政策の重点課題は大きく以下の4点にまとめられる⁵。

第一、新たな経済体制と経済メカニズムの形成。国有資産管理体制と国有企業改革を深化させ、非公有企業を発展させる。

第二、産業構造の高度化。比較優位を持つ産業、主導産業を引き続き発展させる同時に、

資源枯渇型産業に代わる産業として、都市部のサービス業などを発展させる。

第三、対内、対外開放の促進。既存産業の高度化に外資を積極的に利用し、周辺国との経済協力の推進と国内他地域との提携を強化する。

第四、就職対策と社会保障制度の整備。レイオフ労働者に新たな職場を提供する取り組みを着実に進める同時に、遼寧省で実施した社会保障制度試行を吉林省と黒龍江省に拡大する。

（2）主な内容

1）「東北地区等老工業基地振興戦略の実施に関する若干の意見」

中国共産党中央委員会と国務院が発布した「東北地区等老工業基地振興戦略の実施に関する若干の意見」（中発〔2003〕11号）（以下、11号文件と称する）は、東北振興戦略の実施の重要性と切迫性を当年の沿海地域経済特区の建設、上海浦東新区の開発、西部大開発戦略の実施と並べて強調し、東北振興政策に関する戦略的意義、指導思想、基本方針、具体的な内容などをしめした。

①原則

第一、改革の深化と開放の拡大を堅持し、改革開放により調整・改造を促進する。

第二、市場メカニズムに基づき、正確に政府の役割を果たす。

第三、比較優位を十分に発揮する。

第四、統一企画と各方面への配慮を維持し、バランスの取れた発展を促す。

第五、自力更生を主とし、国家は必要な支援を行う。

第六、実情に立脚して、実効性を追求する。

②体制刷新とメカニズム刷新の推進

第一、国有経済の戦略的調整を急ぎ、国有資本の合理的な移動メカニズムを完備させて、国有資本を国民経済の根幹にかかわる重要業界や優位産業に集中させ、それ以外の国有企業は市場競争の中で優勝劣敗させる。積極的に投資主体の多元化を推進し、混合所有制と非公有制経済を発展させる。鉄鋼、自動車、石油化学、大型設備製造など重点分野の戦略的再編を推進する。国有資産管理体制を改革し、国有資本の効率を高める。

第二、国有企業の改革を引き続き深化させる。コーポレートガバナンスを確立し、企業経営・企業管理面での改革を強化し、優秀な経営人材を育成・活用し、国際競争力のある大企業や企業グループを育成し、国有企業と国際資本との合併や資本提携を奨励する。

第三、非公有制経済発展のための良好な環境を作る。非公有資本の参入業界と領域を拡大し、積極的に中小企業の発展を支援し、実力ある大型民営企業を育成する。民営企業の融資に対する保障メカニズムを確立する。個人の創業を励まし、失業者の創業に対して税制、銀行貸付などの面での支援政策を着実に実行する。

第四、政府職能の転換をさらに押し進める。「政企分離」を徹底し、政府主導の構造調整と政府が経済運営に直接関与しすぎる状況を改め、政府職能の中心を市場主体に対するサービスの提供や市場経済に必要な体制、政策と法律などの環境整備に転換すると同時に、政府の経済調整、市場の監督管理、社会管理と公共サービスなどの職能を一層完備し、行

動の規範化や透明性、高効率の行政管理体制を確立する。

③工業構造の調整と高度化の推進

第一、新型工業化の道を歩む。技術レベルが高く、経済効率が良く、資源消費と環境汚染が少なく、人力資源の優位が十分に利用できるなどの要求に沿って、主導産業や優位産業を育成し、単純な生産規模拡大や重複建設を防ぐ。重点業界や企業の技術革新を押し進め、資本再編などを通じて、分業体制の確立した生産システムを作る。

第二、既存の工業基盤の優勢を発揮し、企業の革新能力や技術レベルを高め、産業構造の最適化を進め、競争力ある産業基地を形成する。すなわち、石炭、石油化学、鋼材、設備、船舶、自動車、農産物加工などの生産基地の確立とハイテク、航空、医薬などの産業の育成を中心に発展させる。

④現代農業の発展

第一、都市と農村、工業と農業の補完的な発展を実現する。

第二、食料生産への支援を強化し、農業インフラを改善して、食料生産基地を固める。農業産業化を引っ張る企業を育成し、畜産業を大いに発展させ、農産物市場を完備し、農業の市場化レベルを高め、現代農業を発展させる。

第三、比較的良好な生態環境を保護する。

⑤第三次産業の発展

第一、国有企業が抱えてきた社会サービス機能（単位社会）の切り離しをきっかけに、サービス業の社会化、市場化と産業化を推進し、伝統的なサービス業と現代物流、現代サービス業、観光業を積極的に発展させる。

第二、大型農産物の流通システムの確立する。

⑥資源型都市の経済転換の推進

第一、資源が比較的豊富なところは資源の総合利用と加工業を強化し、近い将来資源枯渇に向かうところは接続産業発展問題を研究し、資源が枯渇したところは接続産業の発展を押し進める。

第二、石油、石炭、森林など資源型都市は単一類型の産業構造を調整し、資源加工業と新しい接続産業を発展させる。

第三、資源開発補償メカニズムと衰退産業支援メカニズムを研究確立し、資源型都市の経済転換と持続的な発展を促進する。遼寧省阜新市（石炭開発型都市）の経済転換試行の取り組みを進め、その経験を総括してほかの地域に適用する。

第四、資源採掘による陥没地区の住民の移転などに早期に対応する。

⑦インフラ整備の強化

第一、華北地域との交通・電力網連携を強化する。

第二、現代化港を企画建設し、既存鉄道の電氣化によるスピードアップ改造を進め、東北東部地域を貫く鉄道を建設して新たに海へいたるルートを形成する。対口貿易鉄道ルートと国境通商施設を改善する。大型水利施設を建設し、水資源供給と総合利用能力を高める。

第三、老工業基地都市のインフラ整備を強化し、都市の汚水とごみ処理の産業化を推進

し、総合的な環境保護施設を建設する。

⑧対外対内開放の一層の拡大

第一、金融、保険、商業貿易、観光などサービス分野の対外開放を拡大する。

第二、外資導入の質とレベルを高め、老工業基地の調整と改造および国有企業の体制の改革や不良債権処理への参加を促し、国際産業移転の受け皿を目指す。

第三、ロシア、日本、韓国、北朝鮮などの国と隣接した地域優位を活用し、近隣諸国との協力を強化する。大連を北東アジアの重要な国際海運センターにする。

第四、“走出去（海外進出）戦略”を積極的に実施し、実力ある企業の海外投資と経営を激励し、海外でエネルギー、原材料と生産基地を建設して、商品、技術と労務輸出を引っ張る。

第五、対内開放を推し進め、市場分割を打破し、国内他地域の生産要素を吸引する。

⑨科学技術・教育文化事業の発展

第一、高等教育機構が集中し、科学技術力も高いという優位を利用し、“産学研”の提携を強化して、自主開発能力を育成し、独自の知的所有権を有する技術やブランド製品を形成する。

第二、外国の先進技術を積極的に導入し、消化吸収能力を高め、市場競争力を強化する。

第三、優秀人材が活躍できる体制と環境を作る。

第四、多様な形式とレベルの職業訓練を発展させ、必要な複合型人才と実用型人才を育成する。高いレベルの技術労働者の育成を重視し、労働者の素質と技能を全面的に高める。

⑩関連政策の策定

第一、雇用拡大に有利な環境をつくり、都市の社会保障システムを完備する。遼寧省の社会保障システム改革試行の経験をもとに、2004年から試行範囲を吉林省と黒龍江省に拡大し、適時に普及する。

第二、国有企業が抱えていた社会サービス機能の切り離し試行を実施し、段階的に重点大型企業の社会サービス機能を切り離す。中央管轄企業における必要な費用は中央財政が適当に補償を行う。破産条件を満たす企業は、優先的に全国企業の合併破産計画に含まれる。

第三、財政税制面で適当に支援する。すなわち歴史的に形成された一部企業の未納税額の免除、資源税税額基準の切り下げ、新設備購入時の増値税の控除、固定資産の減価償却率の引き上げ、企業研究開発費に対する優遇政策適用範囲の拡大などである。

第四、調整改造プロジェクトに対する審査手続きを簡略化する。

⑪組織指導の強化

第一、国務院老工業基地調整改造指導グループを設立し、その事務機構は国家発展改革委員会に置いて関連政策の策定と実施を担う。

第二、各地区は調整、改造、振興企画を制定する。

第三、改革に鋭く、大胆に新しい物を創造する徳と才能を兼備した優秀な人材を選抜し

て、政府の指導者層を強化する。

2) 「東北老工業基地の対外開放の更なる拡大を促進することに関する実施意見」

2005年6月、國務院弁公庁は11号文件に基づき、國務院の同意を経て、5分野29項目からなる「東北老工業基地の対外開放の更なる拡大を促進することに関する実施意見」を公布して、東北振興政策における対外開放の方針を明らかにした。その主な内容は以下のとおりである。

①外資による国有企業の再編と改造の奨励

第一、外資がM&Aや資本参加などを通じて国有企業の改造に参加するのを奨励する。この際に、当該国有企業の歴史的に形成された未納税金は國務院の許可を経れば免除できる。

第二、外資による金融資産管理会社の不良債権と株式の購入を許可する。

第三、東北地域における資産権交易システムを確立する。

②重点業種と企業の技術進歩の推進

第一、外資が許可済みの国債重点プロジェクトに投資する場合、利子補填、補助と資本金補助額などは引き続き有効とする。

第二、「中西部地区外商投資優勢産業目録」の対象に遼寧省を追加する（吉林省と黒龍江省はすでに含まれている）。この目録における優勢産業に投資した外資は、輸入税優遇政策が適応できる。

第三、外資によるハイテク産業と資源枯渇型都市の接続・代替産業および研究開発センターへの投資を奨励する。

③サービス業の発展

第一、現代サービス業を中心に、サービス貿易分野の対外開放を推進する。

第二、外資による都市インフラ整備への投資を奨励する。外資による都市ガス、熱供給、上下水道などプロジェクトへの投資比率規制を緩和し、外資によるコントロールを認める。

第三、外資系銀行と保険会社の東北進出を優先的に許可し、都市商業銀行と農村信用会社の再編への参入を奨励する。

第四、外資による交通運輸業への投資を奨励する。

第五、外資系物流企業の試行範囲に東北三省を追加する（当初の対象地域は北京、天津、上海、重慶、浙江、江蘇、広東であった）。

④地域経済協力の促進

第一、周辺諸国とのエネルギー、原材料、鉱山資源の開発協力を一層強化する。

第二、国境貿易の発展を促進する。

第三、国境地域の開発と対外開放の新しいモデルを積極的に模索する。大図們江地域国際協力開発を引き続き拡大する。黒河、綏芬河、琿春、丹東など国境地域に物流センター、輸出入加工と国際商業、貿易、観光などの機能を形成させる。大連の北東アジア国際航空センターへの発展を促進する。

第四、海外開発と援助プロジェクトに対して政策サポートを供与する。

⑤ 対外開放の促進のための保障措置

第一、外国の優遇貸し付けによるインフラ整備や公共サービス機能の向上を強化する。

第二、中央政府および省政府認可の既存の開発区の自主開発能力の向上、開発区規模の拡大、新型工業区と現代製造業基地の建設など発展レベルを高める。

第三、インフラ整備を強化する。国は対外援助を実施する際、東北地域の国境通商口を結ぶ交通、港、空港などインフラ整備プロジェクトを優先する。

第四、外資の職業教育訓練施設への投資を奨励する。海外からの人材の導入と留学プロジェクトを利用した人材育成を奨励する。

第五、中小企業の外資導入に対する支援体制を整える。外資が合併方式で担保機構を設立し、中小企業に対して融資保証、法律支援、情報提供などのサービス提供を奨励する。

5. 東北地域旧工業基地振興戦略の進捗状況

(1) 振興プロジェクトの実施

2003年10月に、総投資額が610億元にのぼる「東北老工業基地国債プロジェクト（第一期）」100件（遼寧省52件、吉林省11件、黒龍江省37件）が打ち出され、2004年から実施された。また総投資額が56億元の「科学技術部のハイテク技術開発支援プロジェクト（第一期）」60件も実施された。

2004年8月に、総額が470億元にのぼる「東北老工業基地国債プロジェクト（第二期）」197件（遼寧省92件、吉林省68件、黒龍江省37件）が実施された。

2005年初、国家發展改革委員会は総投資額が69億元、63件のプロジェクトからなる「2005年東北等老工業基地調整改造と重点業界構造調整専項（第一期）国家予算内専項資金（国債）投資計画」を通達した。そのうち、総投資額の約64%をしめる44億元が東北地域に投資され、63件のプロジェクトのうち、遼寧省22件、吉林省8件、黒龍江省10件と東北地域に40件が配分された⁶。さらに総投資額が558億元にのぼる194件のプロジェクトも実施された。2006年には、総投資額が144億元の29件のプロジェクトが実施された⁷。

(2) 税制優遇政策、金融開放と社会保障制度改革

2004年7月1日から、設備製造業、石油化学、冶金、船舶、自動車、農産物加工などの業種に対し、固定資産購入と輸送費など仕入れ税額からの当年新設の増値税の控除をみとめた⁸。同時に、固定資産（建物除外）と無形資産の減価償却期間は、現行の償却期間を基礎に最大40%割合の短縮をみとめ、課税前の給与控除額の基準額を一人1,200元/月に引上げた⁹。衰退期の鉱山と埋蔵量の少ない油田の資源税は、省政府の許可を得て、30%以内で税額基準が引き下げられる¹⁰。さらに黒龍江省と吉林省で率先的に農業税の減免措置を実施し（現在は全国で農業税を免除）、食糧生産補助範囲と規模を拡大した。

また、WTO加盟に伴う外資系銀行支店による人民元業務の取り扱いの開放、外資系銀行の拠点設立や人民元業務の取り扱いに対する審査条件の緩和など金融の対外開放、「失

業保険制度」と「最低生活保障制度」および「医療保険制度」の整備を柱とした社会保障制度改革も着実に進んでいる。

(3) 国有企業改革の深化

2004年、中国石油、中国石化、東風自動車など国有企業三社の社会サービス機能の切り離し試行事業を開始し、中小学校729校と公安・検察・法廷機構512個（在職70,069人、退職23,717人）を切り離した。そのうち、中国石油グループは大慶地域の4つの企業が抱えていた137個の中小学校と警察機構を地方政府に移管したが、かかわった人は15,000人にのぼった。2005年には74社の中央企業（中央政府直属の国有企業）の社会サービス機能の切り離し事業を開始し、中小学校と公安・検察・法廷機構1560個（在職・退職計8万人）を地方政府に移管した。

また、2004年から、國務院は4つの国有商業銀行と3つの政策銀行による貸付不良債権に対する減免条件、標準、時限、権限および企業の返済方式の自主決定を認めた。そして2004年末までに、中国銀行、中国建設銀行、交通銀行の3行は、国有企業の株式制の改造過程で、不良債権（損失類資産）340億元を処理し、中国人民銀行も東北地域で600億元の不良債権（資産）を処理し、レイオフ失業者に対する小額保証貸付けも強化した¹¹。

2006年末までに、遼寧省の85%以上の国有大型工業企業は株式制改造を実現し、国有中小工業企業の財産権改革も基本的に完成した。吉林省は計画の816社の国有工業企業の改造・改革を完成し、さらに商業、建築業などにおける国有企業の改造・改革を推進している。黒龍江省は国有企業の96%をしめる3,302社の改造・改正を完成した¹²。

(4) 資源型都市の経済転換の進展

東北地域には30の資源型都市があるが、その内、12は資源枯渇型都市で、全国における25の資源枯渇型都市の48%をしめた。阜新市（石炭採掘型）は農産物加工業を中心とした産業が基本的に形成され、大慶市（石油採掘型）は石油産業を発展させると同時に、非石油産業の発展を積極的に推進し、産業構造の調整を推し進めた。撫順市（石炭採掘型）など石炭採掘による陥没地域の整備も進んでいる¹³。伊春市（木材采伐型）は林業労働者への林地請負責任制を普及し、労働者の植林積極性を引き起こし、再び森林を造成すると同時に、森林関連産業の育成も図って成果をあげている。

6. 東北地域旧工業基地振興戦略の効果

東北地域振興戦略の実施により、東北地域の経済は活気を取り戻しつつある。

東北地域の2004～06年のGDP成長率は、それぞれ12.3%、12.0%、13.5%と当該年度の全国平均増加率より2.2ポイント、1.8ポイント、2.8ポイント高い。また、2004～06の平均GDP成長率も12.6%と東北振興戦略実施前の2001～03年の平均GDP成長率より2.6ポイント高い。

食料生産量は、それぞれ7,231万トン、7,927万トン、8,225万トンで、成長率は15.3%、9.6%、3.8%に達し、全国の食料生産量に占める割合も15.4%、16.4%、16.5%と増え続け

ている。

固定資産投資額は、それぞれ4,959億元、6,904億元、9,384億元で、成長率は33.5%、39.3%、37.4%に達し、当該年度の全国の固定資産投資額の成長率より5.9ポイント、12.1ポイント、12.9ポイント高い。全国の固定資産投資額に占める東北地域の割合も2003年の7.6%から2004年に8.4%、2005年に9.2%、2006年には10.0%まで増加した。

外国直接投資額は、それぞれ59.4億ドル、57.0億ドル（商務部の新統計基準より計算）、84.6億ドルで、成長率は51.7%、89.5%、48.3%に達し、当該年度の全国の平均成長率より37.6ポイント、90.0ポイント、52.4ポイント高い。

輸出入総額は、それぞれ480.2億ドル、571.1億ドル、691.6億ドルで、成長率は26.2%、18.9%、21.3%と比較的高い。貿易収支は黒字基調で、それぞれ6.1億ドル、68.4億ドル、103.4億ドルとその規模が増加している¹⁴。

II 物流ルートの整備

ここでは、紙幅の制約から主に東北地域東部鉄道とハルビン－大連客運専用鉄道の建設、長春－琿春高速道路建設、大連と營口を始めとする遼寧省の港群と図們江出海物流ルートの現状を中心に東北地域の物流ルートの現状と整備動向を概観する。

1. 鉄道

(1) 東北地域東部鉄道建設

東北地域東部鉄道（東辺道鉄道）は、和龍～白河鉄道（103km、吉林省境内）、新通化～灌水鉄道（186km、吉林省境内45km、遼寧省境内141km）、前陽～庄河鉄道（122km、遼寧省境内）等3本の新規鉄道建設を通じ、既存の13本の鉄道を繋いで、中国とロシア、北朝鮮国境線を沿って形成される鉄道大動脈である。具体的には、黒龍江省の牡丹江市から始めて、吉林省の図們市、延吉市、和龍市、二道白河鎮と通化市、遼寧省の灌水鎮、風城市、丹東市、庄河市を経て大連に至る鉄道大動脈である。

東辺道鉄道の総延長は1,389km、その内新規建設の3本の鉄道の長さは411km、新規建設の連結線の長さは2.1km、改造する既存の鉄道の長さは957kmである。計画総投資額は127.4億元、その内新規建設鉄道の投資額は68.6億元である¹⁵。この鉄道は、2004年に国务院の審査をパスし、鉄道部の『中長期鉄道網企画』と『第11次5ヵ年計画』の重点建設プロジェクトに含まれており、鉄道部が建設と経営管理を、地方政府が土地の徴収と整理を引き受ける。3本の新規鉄道中、計画投資額が18.8億元の和龍～白河鉄道は、すでに2006年4月から建設が始まっており、建設期間は3年となっていた¹⁶。

東辺道鉄道が開通すると、丹東港と大連港を通じた海外進出の新しい物流ルートが形成され、東北東部地域の経済開発と対外開放に大きな役割を果たす。

(2) ハルビンー大連客運専用鉄道建設

黒龍江省のハルビン市から遼寧省の大連市に至るハルビンー大連客運専用鉄道の建設が2007年8月23日に開始された。この鉄道は、国务院の許可を得た『中長期鉄路網企画』と『鉄道“十一五”企画』の重点プロジェクトで、鉄道部と遼寧省、吉林省、黒龍江省の三省政府が共同で建設する。計画総投資額は923億元、総延長は904km（その内、遼寧省境内533km、吉林省境内270km、黒龍江省境内81km）、建設期間は66ヶ月（試運行期6ヶ月を含む）の複線電化鉄道で、開通時の時速は200km、基礎施設が完備された時の時速は350kmである。開通すれば、ハルビンから大連まで3時間足らずで済む。ハルビン、長春西、瀋陽北、新大連、大連など23箇所の駅を設置しており、瀋陽市で瀋陽～北京客運専用鉄道と繋がる¹⁷。この鉄道は、東北地域の経済中心地域を縦断する高速、高率、大輸送量の客運専用鉄道として、東北地域の鉄道網構造の改善と総合輸送能力のアップにも大きな役割を果たす。

2. 長春ー琿春高速道路建設

吉林省の長春市は、ハルビン～長春～瀋陽～大連を結ぶ東北地域縦断高速道路の長春～瀋陽高速道路（315km、設計通過能力1日当たり2.5～5.5万台）と瀋陽～大連高速道路（375km、設計通過能力1日当たり13～15万台）を通じて、大連港と繋がっている。

長春～琿春高速道路は、長さが490km、設計通過能力が一日当たり2.5～5.5万台、設計時速が80～120kmである。長春～吉林～江密峰を結ぶ112km区間と延吉～図們を結ぶ29km区間は開通した。江密峰～延吉区間の建設は、すでに2006年5月30日から始まっており、2008年に開通の予定である。図們～琿春区間は2009年までに開通の予定である¹⁸。この高速道路は『国家高速道路網企画』と『東北地域主要道路網企画』に含まれるプロジェクトで、完成すると長春ー吉林地域から延辺地域ひいてはロシアと北朝鮮の港を通じて日本海へ出る新しい輸送大動脈が形成される大きな可能性を潜んでいる。

3. 港湾

遼寧省の沿海港群は、大連と営口を主力港、丹東と錦州を地域レベルの港、盤錦と葫芦島を補充的な港として形成された。2004年遼寧省の各港の貨物輸送量は24,160万トン、そのうち、大連港と営口港の貨物輸送量がそれぞれ60%と25%を占めた。また、吉林省延辺地域も北朝鮮とロシアの港を利用して日本海への進出を果たした。

(1) 大連と営口を始めとする遼寧省の港群

大連港は東北地域の最も重要な港として、ずっと東北地域の海運貨物の輸送を担ってきた。現在黒龍江省、吉林省、内モンゴル東部の海運貨物の約95%、67%、70%が大連港を通じて輸送され、遼寧省の海運貨物も基本的には大連港を通じて輸送される。

東北内陸部から大連港を通じて移出入される主な貨物種類は、石油、穀物、雑貨（コンテナ貨物も含む）で、それぞれ総輸送量の47.4%、16.1%、16.0%を占める。大連港は北東アジア地域の油類輸送の中継センター、アジア最先進のバルク液体化学工業製品の海運

基地、北東アジア地域における最大のバルク穀物の中継港となった。金属鉱石、鋼鉄、石炭、非金属鉱石などの毎年輸送量は、それぞれ100～250万トンで、主にカナダ、アメリカ、日本、ロシアなどに輸出される¹⁹。

長年の市場育成を通じて、大連港の海運輸送網は次第に成熟した。現在、日本、韓国など多くの国々との海運業務を展開し、中国東南部諸港との海運および天津、錦州、煙台、威海、龍口、營口などの環渤海地域の中継輸送も展開している。また、大連港は瀋陽、長春、長春南、ハルビン、延吉に至る五つのコンテナ輸送ルートを持ち、海陸連運網は東北地域の主な都市に及んだ。

營口港は、遼寧省の中部都市群と最短の距離にある。すなわち、中部都市群はすべて半径250km以内に位置しており、輸送距離が最も合理的である。したがって、陸路輸送からすると輸送コストが一番安い。また、營口港は東北内陸地域と内モンゴル東部地域からも最短の距離にある海港で、大連港に比べ180kmほど近い。營口港 鱈魚圏港区は瀋陽－大連高速道路、ハルビン－大連国道、長春－大連鉄道と連結され、北の瀋陽までは210km、南の大連までは180kmと交通が非常に便利で、比較的高い貨物集散能力を備えている。特に、陸路輸送コスト差異の影響は、海運距離が短い貨物ほど顕著にあらわれる。

現在營口港には、生産性バース25個、1万トン級以上のバース17個があり、各種のばら積み貨物の荷役が可能であるだけでなく、コンテナ、加工油、液体化学工業製品、自動車などの専門バースも備えるなど、港湾施設が完備され、機能も万全である²⁰。東北地域からの非金属鉱石の移出は、ほぼ營口港を通じて行われる。また、東北地域における毎年100万トンの化学肥料輸送の大部分も營口港を通じて輸送され、鉄鉱粉、鋁（アルミニウム）粉も主に營口港を通じて輸出される。

（2）図們江地域の物流ルート

延辺朝鮮族自治州（以下、延辺地域と称する）は、中国吉林省の東部に位置し、東部はロシアの沿海州（国境線は232km）、南部は図們江（豆満江）を挟んで朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮と称する）の咸鏡北道、両江道（国境線は522km）と隣接し（延辺地域の防川から日本海までの15km区間は、図們江を挟んでロシアと北朝鮮の国境となっている）、西部は吉林省の吉林市、白山市、北部は黒龍江省の牡丹江市と隣接している「近海内陸地域」である。延辺地域には首府延吉市をはじめ、図們、琿春、龍井、敦化、和龍、汪清の7市と安図県が含まれている。

延辺地域は、現在北朝鮮、ロシアと道路、鉄道で結ばれており、対北朝鮮通商口7箇所、対ロシア通商口2箇所がある。1995年に「借港出海」（港を借りて海に出る）の歴史的な第一歩を踏み出し、延吉－琿春－圏河－羅津（北朝鮮）－釜山（韓国）のコンテナ陸海連運ルートが開通した。さらに1996年には琿春－ザルビノ港（ロシア）－伊予三島（日本）の陸海連運ルート、1999年には琿春－ボシエツト（ロシア）－秋田（日本）のコンテナ陸海連運ルート、2000年には琿春－ザルビノ（ロシア）－束草（韓国）の貨客陸海連運ルートが開通した。図們－南陽（北朝鮮）－清津鉄道を通じて、清津港も利用できる。

図們江地域物流ルートは、輸送距離において優位に立っている。琿春の長嶺子通商口か

らロシアのポシエツ港を通じて、日本の秋田に至るルートの輸送距離は、道路54km、海上500海里と、大連からのルートより約674海里近く、輸送時間も47時間短縮できる。また延辺地域からザルビノ港を経由して、新潟、横浜、バンクーバー、サンフランシスコまで至る航路は、大連港経由の航路より1000海里以上短縮できる。

現在、図們江地域物流ルートは、国境をまたがる交通インフラの未成熟などさまざまな問題により順調に機能していないが、その問題の解決に向けた努力はずっと続いている。もしこの図們江地域物流ルートがうまく機能できれば、北東アジア地域における経済協力の進展の起爆剤になる可能性が大きい。

終わりに

2007年8月20日、「国家発展と改革委員会」と「国務院東北地区等老工業基地振興指導グループ弁工室」は、『東北地区振興企画』を発表した。この企画は国家の戦略意図、政府作業重点の明確化、市場主体の経済行為の誘導、振興総体思路および主要目標と発展任務の確定、地域発展の協調、政策措置の完備などに重点を置いている。この企画の実行に伴って、東北地域の経済がさらなる発展を遂げることは疑う余地がない。

-
- 1 『中国統計年鑑 2005』。
 - 2 権哲男 「『満州国』農業経済分析序説」(東京経済大学経済学会『東京経大会誌-経済学』、No233、2003年)、126ページ。
 - 3 産業指数の作成経過と推計方法、及びその問題点などに関しては、山本有造 『『満洲国』経済史研究』名古屋大学出版会、78～83ページを参照。なお著者は、生産財生産部門と鉱工業の指数が1936～38年を基準点とし、各部門のウェイトも固定されたため、軽金属と非金属工業及び軍需関連産業が欠けており、新興会社の生産増加、従って生産構造の変化も確実に把握されていなかったため、実態より過少評価されていたことを勘案すれば、1937～43年における製造業と鉱業の成長率はずっと高くなると思われると指摘した。
 - 4 東北財経委員会調査統計処編 『偽満時期 東北経済資料1931～1945年』、1949年、(復刻版『旧満州経済統計資料「偽満時期 東北経済資料1931～1945年」』、柏書房、1991年)、5ページ。
 - 5 『中国東北振興政策の動向と今後のポテンシャル』、ERINA booklet vol.6、2007.3、9ページ(原資料は2004年3月23日付新華網記事)。
 - 6 王洛林・魏后凱 「東北老工業基地振興の主要政策措置」、<http://news.xinhuanet.com>
 - 7 国務院振興東北办綜合組 「東北振興三年評価報告」、www.chinaneast.gov.cn。
 - 8 「東北地区の増値税控除範囲の若干の問題の規定」(財税 [2004] 156号)。
 - 9 「東北老工業基地振興に関する企業所得税優遇政策を実行することについての通知」(財税 [2004] 153号)。
 - 10 「東北老工業基地の一部鉱山と油田企業の資源税の税額を調整することに関する通知」(財税 [2004] 146号)。
 - 11 王洛林・魏后凱 《東北地区経済振興戦略と政策研究》、<http://www.xinhuanet.com/report/2005-07/18>。
 - 12 国務院振興東北办綜合組 「東北振興三年評価報告」、www.chinaneast.gov.cn。
 - 13 曹晓峰 《東北老工業基地振興政策が成果をあげ始めた》、http://www.cnwnews.com/Html/info_market/2006-11/14。

中国東北地域と北朝鮮の経済関係および日本の対応（その1）

- 14 国务院振兴东北办综合组「東北振興三年評価報告」、www.chinaneast.gov.cn。
- 15 「東北謀画新添两鉄道干綫」、<http://cache.baidu.com/>。
- 16 「東辺道鉄道白河至和龍区間開工」、<http://cache.baidu.com/c>。
- 17 「ハルビン－大連鉄道客運専綫開工建設」<http://www.sina.com.cn> 2007年08月23日。
- 18 <http://cache.baidu.com/>。
- 19 王志新『2005年港航物流市場開發報告』、遼寧省航海学会。
- 20 『營口港務股份有限公司投資價值分析報告』、上海証券報、2004年5月18日。