

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2)

宇山 博^{*1} 権 哲男^{*2} 花房 征夫^{*3}

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

II. 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

Hiroshi Uyama^{*1} Quan Zhenam^{*2} Masao Hanafusa^{*3}

1. 中朝貿易の拡大基調

1) 国家関係が経済関係を主導

中国と北朝鮮が結ぶ経済関係は貿易、投資、中国の援助、朝鮮族の親族訪問、密輸取引など様々な分野に分かれるが、この中で最も重要な部門は貿易である。

この中朝貿易関係は冷戦崩壊後、相当の起伏を繰り返してきた。この関係を示すものが表1掲載の中朝貿易統計で、90年代の両国貿易は1993年の8億9000万ドルをピークにしてその後は減少トレンドを続け、99年の貿易実績は93年段階の40%に相当する3億7036万ドルに低下している。

こうした90年代中朝貿易の停滞要因を検討してみると、この時期の中、朝国家関係の悪化を挙げることが出来る。そうした両国の摩擦となった事件は1992年8月に締結された中韓国交の樹立で、このとき中国は北朝鮮の「敵対国」である韓国と国交正常化に踏み切って、北朝鮮の国是である「北朝鮮は朝鮮半島唯一の正当政権」に対して大きな打撃を与えることになった。

加えて中国はこの時期に、貿易決済手段として新たにハードカレンシー実施を通告し、北朝鮮は中国との物資導入でドルなどの外貨使用が不可欠になった。こうして戦後、半世紀近く維持されてきた友好価格の取引とバーター決済方式の社会主義型貿易は終了した。ドルでの決済は北朝鮮を支えてきたもう一つの友好国ソ連にもこの時期、導入されたので、北朝鮮経済は2重、3重の打撃をうけることになった。そこで北朝鮮は中韓国交を機に中国への不満を爆発させ、中朝関係は以降、厳しい緊張関係を継続した。前述した93年の9億ドルもの空前の中朝貿易額は相当部分、両国の緊張を緩和させるための中国による食糧贈与などであった。

冷戦崩壊の中で引き起こされた中国、ソ連の新外交政策と貿易トラブルなどは北朝鮮政治体制の硬直化を招来し、北朝鮮をして瀬戸際外交に踏み出す契機となった。93年、94年の北朝鮮は体制維持の決めてとして核開発を推進し、これを問題にした米国と激しい対立を引き起こして、北朝鮮は核拡散条約(NPT)から脱退した。それだけに核開発で威嚇

*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〈2008.12.15受理〉

*2 くうおん 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

される日、米、韓などの諸国は激しく反発し、一時は北朝鮮の核開発問題は「戦争前夜」の様相を呈することになったが、その危機最中の94年夏、建国の父・金日成主席が突然、他界した。そのため後継者の子息金正日書記は最高権力者に登って最高権力を掌握し、その後の金正日は宿敵米国とで核武器廃棄交渉をスタートさせ、緊張緩和に動き出した。そして金正日は核凍結を約束し、その証として「米朝枠組み合意」を米国と結んで体制危機収拾に成功した。以降、金正日は「3年服喪」など異例な政治儀礼を継続しながら軍事体制の強化に奔走し、それらの政策はやがて先軍政治として具体化された。

金正日の権力掌握過程で大きく注目された事態は、北朝鮮にとって最も重要な隣国中国との関係正常化に乗りださずに、放任状態を繰り返したことである。金正日書記は最高指導者に就任しても北京を訪問せずに静観して、中国経済の開放改革の父・鄧小平の弔問にも参加しない異例の行動を継続した。こうして中朝両国は関係改善となる最高首脳の間談を行うことが出来ず、中朝両国は10年間も実務レベルでの国家関係を繰り返したに過ぎなかった。したがって経済関係でも悪影響は免れる事が出来ず、両国貿易は絶対的減少まで至ったのであった。

硬直した中朝関係は21世紀に入って急進展した。改善に動いたのは北朝鮮側で、99年6月に金永南最高人民会議常任委員会委員長が訪中して関係修復を果たした。そして翌年2000年5月には金正日総書記が北朝鮮最高指導者として北京を初訪問して、公式肩書きを国防委員長と紹介して、北朝鮮が軍事国家体制であることを内外に宣言した。

こうして両国は最高指導者交流が復活し、国家関係は正常化された。2001年9月には江沢民主席が10年振りにピョンヤンを訪問し、北朝鮮は特別関係の国家であることを披瀝した。このとき江沢民は中朝両国を「血で結ばれた特別の友誼関係」などと述べて、特別な友好国であることを強調し、食糧20万トン、重油3万トンを手土産にした。そのため金正日も最大限の儀式で江沢民を歓迎し、宴会などでは「発展著しい中国」などと再三言及して中国共産党の偉業、指導力を称えたのであった。

中朝関係の修復、改善は、中朝の貿易関係に好影響をもたらした。2001年の中朝貿易は前年比65%増もの7億3745万ドルに達し、02年の踊り場的な局面を経て、03年は10億2000万ドルの史上最大規模になった。その後も中朝貿易は伸長基調を継続して04年は13億8000万ドル、05年は15億8000万ドルと推移して、21世紀での中朝貿易の伸びは15~35%のテンポで増加している(表1「中朝貿易推移」参照)。

中朝貿易はいまや、90年代の縮小貿易とは一変する拡大基調へ転換した。

2) 06年中朝貿易は鈍化

拡大基調の中朝貿易は2006年、足踏み局面にある。その大きな要因は中朝両国で起きた深刻な政治摩擦で、北朝鮮が06年半ば強行した中距離ミサイルの連続発射事件と10月の核実験が、両国関係を一挙に緊張させた。このため北朝鮮は06年後半、中国との対立を引き起こして、一時は石油供給までも止められるほど経済関係に悪影響を与えた。北朝鮮の核実験強行は日、米など国際社会からも反発を引き起こし、国連安保理は経済制裁(1718)を議決して北朝鮮を締めあげた。中国はこの対北朝鮮経済制裁案に対して史上初めて賛成票を投じたので中朝関係はさらに悪化した。

こうした06年の中朝貿易は、韓国貿易協会作成の中朝貿易統計で把握できる^(注1)。その貿易統計によると、06年の中朝貿易額は16億9960万ドルで、対前年比で7.5%増を記録したが、2000年以降の貿易伸び率が35%~15%であることに比べると相当、落ち込んだ数字である。加えて06年の中朝貿易では、日本政府の経済制裁を回避するための迂回貿易部分が相当含まれているので、中朝貿易は統計数字よりも数字よりも低くなる可能性が高い。

次に中朝貿易の輸出入内訳を検討すると、中国の対北輸出、つまり北朝鮮の輸入は12億

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2）

3189万ドルで前年比13.6%増加した。他方、北朝鮮からの対中輸出は4億6772ドルに停滞し、前年比で5.8%ほど減少した。この結果、北朝鮮の対中貿易赤字は7億6417万ドルに拡大し、前年05年の赤字よりも30%ほど増えて、北朝鮮の対中赤字額は戦後最大規模になった。

なお、北朝鮮貿易の国家別構成だが、40億ドル程度の06年北朝鮮貿易の中で、中国はナンバーワンの貿易相手国で、北朝鮮全貿易の40%程度を占めている。ちなみに北朝鮮と中国物資の取引では貿易方式に留まらない。取引ルートは援助、朝鮮族の親族訪問、密輸などに拡がっていて貿易は一部にすぎない。したがって北朝鮮庶民にとって不可欠な存在になったチャンマダン（農民市場）での消費販売物資などは80%程度が中国製品で占められ、貿易以外の取引によって北朝鮮に入っていく中国製品が極めて多量であることを示している。

ちなみに北朝鮮第2の貿易相手国は韓国で、中国と同様、韓国製品の輸入が南北貿易の3分の2以上を占めている。したがって韓国の対北朝鮮貿易は恒常的に韓国側の大幅黒字である。しかし黒字部分は韓国政府の太陽政策によって供与された物資が多く、返済を求められるものではない。

一方、日朝貿易は90年代のトップを走った状況とは様変わりし、06年貿易は1億2千万ドル程度まで激減して、全体では5%程度で昔日の面影はない。ロシアも体制転換の中で北朝鮮貿易を減らして構成比は数パーセントになり、北朝鮮経済に対するインパクトを落としていく^(注2)。

表1 北朝鮮対外貿易と主要国との構成

(単位：100万ドル)

国/年		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
総計	輸出	910	1100	650	640	720	830	1010	1030	1280	1340
	輸入	1500	1580	1010	1180	1680	1850	1890	1960	2280	2720
	貿易収支	▲890	▲480	▲360	▲540	▲960	▲1020	▲880	▲930	▲1000	▲1380
	貿易総額	2410	2680	1660	1810	2400	2670	2900	2980	3550	4060
	貿易依存度	11.3	15.1	13.2	11.5	14.3	17	17.1	16.2	17.1	N.A.
中国	輸出	69	122	58	42	37	167	271	395	586	499
	輸入	497	535	356	329	451	573	467	628	800	1081
	貿易収支	▲428	413	▲298	▲287	▲414	▲406	▲197	▲232	▲214	▲582
	貿易総額	566	656	413	370	488	740	738	1023	1385	1580
ロシア	輸出	29	17	8	2	3	5	4	3	7	8
	輸入	36	67	57	49	43	64	77	116	206	213
	貿易収支	▲7	▲50	▲48	▲47	▲39	▲59	▲73	▲113	▲199	▲206
	貿易総額	65	84	65	50	46	68	81	118	213	221
日本	輸出	291	310	219	203	257	226	234	174	163	131
	輸入	227	179	175	148	207	249	135	92	89	63
	貿易収支	64	132	44	55	50	▲23	99	82	74	69
	貿易総額	518	489	395	350	464	475	370	265	253	194
韓国	輸出	182	193	92	122	152	176	272	289	258	340
	輸入	70	115	130	212	273	227	370	435	439	716
	貿易収支	133	78	▲37	▲90	▲120	▲51	▲99	▲146	▲181	▲375
	貿易総額	252	308	222	333	425	403	642	724	697	1056
累積対外債務 (億ドル)		120	119	121	123	125	125	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

出所: <http://www.erina.or.jp/> (環日本海経済研究所) の「北東アジアの基礎経済統計」より作成。

3) 中朝貿易一北の対中輸出品は一次産品

前にも述べたが、北朝鮮の対中輸出(06年)は4億1881万ドルを記録した。品目別では鉄鉱石、非鉄などの鉱物資源(1億820万ドル)、無煙炭(8940万ドル)、水産資源(3993万ドル)、鉄鋼製品(3130万ドル)、木材品(2369万ドル)などが中心的な輸出品で、06年には保税加工用の繊維取引(674万ドル)が頭を出している。もっとも北朝鮮の対中輸出品は以上の特定6品目に集中し、これらの製品輸出で対中輸出額の83%を占めている^(注3)。

ちなみに04年までの対中輸出トップ品は水産物で、この年には2億6000万ドルもの水産物を中国に輸出したが、最近は動力源の石油不足などが深刻で漁獲高が減少している。加えて北朝鮮はより付加価値を期待できる対韓国、日本向けに水産物を販売しているため、中国向けの水産物輸出が大きく減少している。

こうした中で2004年頃から中国では資源の逼迫現象が顕在化し、北朝鮮産の鉄鉱石、非鉄、無煙炭などの需要が目立った。無煙炭輸出は火力発電所が集中する山東省、遼寧省、浙江省などへ運ばれ、鉄鉱石、亜鉛、銅、レアメタルなどの鉱産物は中国東北の民間企業などに供給されている、と言われる。

中国からの輸入品は、食糧、機械類、石油などのエネルギー製品、それに保税加工の繊維製品などが中心である。その中で06年は中国産穀物の大幅減が注目され、金額では4800万ドルに低迷した。この輸入額は前年8100万ドルの40%程度の実績で、小麦粉、コメ、トウモロコシ、コーリヤンなどの輸入減が顕著(-69.82%)になった。

食糧の輸入減問題に対しては大韓貿易振興会(KOTRA)が、国内の穀物生産増加などの影響と分析したが、06年の北朝鮮は穀倉地帯である黄海南道、黄海北道などで大水害が発生し、東海岸側の咸鏡南道、北道でも天候不順の悪影響が指摘されたので、中国の対北食糧減問題はさらなる検討が求められる。一方、豚肉輸入は06年に急伸し、1億ドル規模を越えた。中国が北朝鮮に対する蛋白質肉類の主要供給国になったこと他に、外国産肉類を恒常的に購入できる「新富裕層」が北朝鮮経済の市場化で誕生したことが窺える。

国連の経済制裁との関連で注目された中国産石油の輸入は06年、2億4900万ドルを記録した。前年比の25%増で、韓国貿易協会などでは物量増よりも価格上昇の結果などと分析している。06年輸入では人造フィラメントなどの繊維製品(9018万ドル)、電器製品や一般機械製品(1億6379万ドル)などの輸入が増え、中国は主要輸入国に浮上した(注2資料など参考)。

中朝貿易の第2の特徴は中国が恒常的な黒字国である。90年代以降であるが、北朝鮮は毎年2~5億ドルもの貿易赤字を中国に計上している。具体的にいえば、北朝鮮の対中貿易赤字は02年:1億9640万ドル、03年:2億3256万ドル、04年:2億1233万ドル、05年:5億6621万ドル、06年:7億6417万ドルと推移し、06年は対中貿易で空前の貿易赤字を記録した。こうした北朝鮮の貿易赤字は国内経済で不可欠な食糧、エネルギー、機械設備、生活必需品などを殆ど中国から輸入している結果である。

4) 中期貿易は東北3省が中心

総額17億ドルの06年中朝貿易は、隣接する遼寧省、吉林省、黒竜江省などの東北3省が主要な仕向地である。06年貿易で中国東北3省との取引割合は中朝貿易の70%を超えて、輸出64%、輸入71%の内訳になっている。その中でも遼寧省貿易は多く、50%ラインを超え、中朝貿易の半分は遼寧省企業で取引されている。このことの例証にもなるものが貿易港別の取引内訳で、鴨緑江河口の新義州~丹東貿易ルートは中朝貿易の60~70%を占めて、中朝貿易の大物流動脈となっている。ちなみに残りの3、40%の取引は琿春、図們、長白などを拠点とする吉林省の取引ルートである。

中朝貿易では同一民族・朝鮮族の多い延辺朝鮮族自治州との取引が奨励されてきた。少

少数民族地域は辺境貿易の特恵があって貿易手続が簡単で、先述した最大70%とも言われる東北3省の取引では30%程度が国境貿易（辺境貿易）で担われているようだ。もっとも国境貿易はポッター・チャンサ（風呂敷商売）などの個人別取引が多く、最近では取引商品の多様化だけでなく、取引規模も大型化しているため、個人方式のポッター・チャンサから商社取引に移っているようである。

ちなみに中国で北朝鮮ビジネスの関連商社は130社程度である。このうち丹東に所在する商社は100社ほどで、この他に個人形態の辺境貿易業者が120社ほど丹東で営業中と言われる^(注4)。

東北3省以外の地域では山東省、江蘇省、四川省などの企業が多い。中でも山東省は北朝鮮との取引に熱心である。山東ビジネスマンは対北投資にも熱心で、1万人とも3万人とも言われる山東省出身の華僑らが情報収集、現地案内に協力して対北投資の促進役を果たしている^(注5)。

2. 中国の対北朝鮮投資と特徴

1) 02年の「経済改善措置」が対北投資のスタート台

北朝鮮が中国企業の投資を受け入れるのは、1984年の合営法（合弁法）制定以降である。しかしこの時期の対北朝鮮投資は殆どが在日商工人で、中国投資は90年代末までは小規模食堂、商店、水産養殖業などの一部にすぎず、投資額は全体で200万ドルを越えなかったと言われている。

この時期の中国投資を代表するのは「延辺現通集団」で、同社は北朝鮮東北郡の主要港・羅津港でコンテナビジネスを行っていた中国の物流企業である。その関係で「延辺現通」の対北朝鮮投資はわが国の一部関係者の間で関心事になったが、北朝鮮の閉鎖政策が足枷になって、結局失敗している。難しい経営状況は食堂投資なども大同小異で、現在まで活動している中国企業はないようだ。

こうした中で対北朝鮮投資のスプリングボード役を果たした政策は「7・1経済改善措置（以下7・1措置）」である。7・1措置は2002年7月1日実施されたが、北朝鮮が戦後行った最も重要な経済改革で、それまで事実上、放任されてきた各種消費物資や人件費などの価格を市場の実勢に合わせて大幅調整すると同時に、企業経営には独立採算性を導入して企業の自主権を促進した。この結果、基礎物資などの価格は革命的に引き上げられ、販売用米価は550倍ほど引き上げられて、基準賃金額も平均18倍ほどアップされた。

7・1措置では為替の大幅切り下げが断行され、対米ドルレートは従来の1ドル2ウォンから7・1措置で1ドル147ウォンへと70分の1に切り下げられた。加えてこの02年には、北朝鮮当局が経済危機の中で広がったヤミ市場のチャンマダン（農民市場）を公認化したので、不十分ながらも価格機能が北朝鮮経済に普及し、庶民に不可欠な生活物資は市場から調達されることになった^(注6)。

2002年は経済特区構想が提唱された時期である。この年9月には「新義州経済特区」構想が大々的に発表され、鴨緑江丹東の対岸都市新義州が「香港」式の経済自由都市に変貌するなどの観測が世界に拡まった。大胆な北朝鮮の対外経済構想は同一民族の韓国にも呼びかけられて高麗時代旧都の開城経済特区が韓国に開放され、以降、南北経済交流のシンボルと成っていく。

北朝鮮の対外経済施策は日本にも発せられて、2002年の小泉訪朝が実現した。この年9月には小泉首相が日本の現職総理として戦後初めてピョンヤンを訪問した。そして日朝最高首脳は歴史問題などを協議しながら「ピョンヤン宣言」をまとめ、コミュニケを発表した。このとき小泉総理は国交正常化交渉を急ぐばかりでなく、国交樹立後に日本は膨大な

無償、有償資金を提供し、様々な人道支援をおこなうことを金正日総書記に約束した。

しかし周知のように、その後の日朝関係は金正日の意図と正反対に展開した。

日本では拉致問題によって世論が硬化して日朝交渉は頓挫し、中国企業の本格進出を期待した新義州経済特区構想も、金正日が初代行政長官に任命した中国人実業家・楊斌を中国政府が犯罪人として逮捕したので、新義州経済特区構想は瓦解した。こうして北朝鮮の大胆な対外開放戦略は韓国との経済交流を除いては失敗し、実を結ぶ事はなかった。

2) 北朝鮮、中国企業の誘致に本腰

こうした状況の中で、北朝鮮政府は中国企業の個別的な本格誘致に動き出した。04年4月には金正日総書記が北京に訪問したことを利用して、金正日がじきじき温家宝中国総理に対して、中国政府が北朝鮮投資の奨励をおこなうことを要請した。そして北朝鮮当局は北京に「北京経済交流事務所」を設立し、北朝鮮投資情報を組織的に提供する一方、黒竜江省、四川省、福建省などの中国企業をピョンヤンに招請して、対北朝鮮投資説明会を実施した。北朝鮮当局はこの時期、外国企業にインセンティブとなる賃金水準の引き下げに乗りだし、基準賃金をそれまでの月100ドルから30ドルに引き下げて、北朝鮮労働力の魅力を中国企業にアピールした。このときは中国企業への租税減免策も同時に発表して、北の所得税率はA S E A N並に引き下げられた。

この時期は対北朝鮮投資の関心が中国企業によっても増大した。中国経済は持続的な高度成長から各種資源の需給が逼迫し、鉄鉱石、石炭、セメント、木材、レアメタルなどの安定的確保が企業の緊急課題になった。このため中国企業は全世界に資源調査団を派遣して地下資源の確保に奔走し、隣国北朝鮮でも冬眠状態を続ける地下資源の開発に関して調査活動を開始し、現地などを視察した。

北朝鮮は長白山(朝鮮名白頭山)を主峰とする長白火山帯の地域で、世界的な鉱山国である。北朝鮮で発見された地下鉱産物の種類は360種以上にも達し、200種程度の金属は採算可能などの分析もある。中でも耐火レンガや携帯電話の材料となるマグネシアクリンカーが豊富で、埋蔵量は36億トンで全世界埋蔵量の半分程度が北朝鮮1国に存している。それから鉄鉱、銅、ボーキサイト、亜鉛などの基礎資源類も豊富で、北朝鮮は世界の10大鉱物生産国として評価されてきた。

ところで、北朝鮮はこうした国内地下資源の活用、生産では非常に立ち後れている。その理由は非現実的な偏狭イデオロギーに拘る「主体経済」の存在にあるが、同時に生産に不可欠な採掘機械や運搬手段などは極限的な使用で老朽化が進行して、現在、まともな設備などは殆ど存在していない事が判明している。加えて電力が絶対的に不足しているため、わずかな機械も動かすことが出来ず、そこに石油不足などでさらに鉱物輸送が制約されるので、四面楚歌の状態になってから久しい。

この点で中国企業の対北資源投資はメリットが多い。投資企業は問題になっている採炭設備や電力、さらにはトラック、石油なども持ち込むので、北朝鮮企業は基本的に中国投資は歓迎である。そこで中国企業は北朝鮮と同じ民族の朝鮮族を道案内にして、北朝鮮各地や企業を視察し、投資条件や法律問題などを検討した。こうして04年から中国企業の怒濤のような対北進出が始まった。

3) 中国企業、04年から本格投資

大韓貿易振興機構(KOTRA)の調査によると、中国企業の対北投資は以下のように進化した。中国の投資額(契約基準)と件数は、02年:150万ドル(4件)、03年:352万ドル(5件)、04年:5000万ドルなどと展開し、05年の総投資額は1億ドル以上に拡大した、という。中国の対北投資のスタート台は02年であるが、中国の対北投資は以降の3年

間で100倍近くの規模に激増したことになる。

中国企業の対北投資は06年も継続したと報じられて、核実験直前の06年1～9月までの中国投資は1億ドル程度にのぼるとの推計も行われたが、同年10月の核実験強行で進行中の対北投資はいっきょに停滞して、06年後半の中国投資は「皆無」とも報じられている（『連合』06年2月2日）。しかし国際関係は北核問題の解決を探る6カ国協議団が2・13合意を成立させ、根元的な対立にあった米、朝は一転、国交樹立も視野に入れた核廃棄交渉を開始するなど新段階に移行している。このため中国企業の対北投資は再び活発化の傾向との報道も出てきた^(注7)。

前にも指摘したが、中国の対北投資額は05年、1億ドル規模に激増した。中国投資の件数や業種などの情報は北朝鮮政府は発表していないので不明だが、たまたま05年2月に朝鮮対外経済協力促進委員会・金ヨンミン副会長が北京で投資状況コメントを行っているので参考になる。金副会長が言及した場所は北京投資説明会で、彼は「04年末現在、北朝鮮の誘致投資件数は300ほどで、その中で40%の120社が中国企業」と報告した。そして中国企業の対北投資は約5000万ドルで、北朝鮮投資額の80%は中国投資であると説明した。この種の実情は04年末の実績であるから、05年、06年の投資実績まで含めると、中国の投資総額は間違いなく1億ドル以上になろう。

ちなみに中国の対北投資企業を列举すると、杭州娃哈哈集団、吉林省紡織品進出口公司、長春利達工業貿易公司、長春萬達製薬、延辺天地工業貿易公司、山東招金集団、大慶富華国際貿易公司、通化鉄鋼などが浮かび上がってくる。投資企業の多くは東北3省と華中の民間企業である。東北3省の企業投資が多いのは、北朝鮮と東北3省が隣接地なこと以外では、中国朝鮮族の往来などで北朝鮮の経済事情などを詳しく掌握できたことなどが挙げられる。他方、上海、温州などの華中系企業の対北進出は、彼らの多くがグローバル企業のメンバーで、外国投資に習熟していることが挙げられよう^(注8)。

4) 中国は地下資源投資に集中

中国投資の多くは地下資源開発分野に集中している。その種の代表的企業は、北朝鮮最大の鉄山企業・茂山鉄鉱に投資した通化鉄鋼である。通化鉄鋼は従業員が5万人を越える吉林省最大の国有企業で、国営企業改革が遅れて経営問題に直面し、鉄鉱原料の安定的な確保が何よりも重要になっている。通化鉄鋼は北朝鮮の茂山鉄鉱投資に際して、中国最大の鉄鉱石輸出入商社・中鉄グループと提携し、選鉱、精鉱工程などを受け持つ地元の延辺天地を共同投資企業に選んで、情報収集などを強化している。そして同社は茂山鉄鉱で独占的な採掘権を50年間も確保したので、茂山で本格的な鉄鉱石生産が可能となった。通化鉄鋼の投資総額は70億人民元（約9億ドル）で、中国企業の対北投資としては空前の規模である。通化鉄鋼は投資額50億元を茂山鉄鉱の生産設備、工場建設、輸送自動車などの確保に充当し、残り20億元を茂山鉄山から製鉄工場が操業する通化に至る鉄鉱石専用鉄道の建設に投入するとしている。通化鉄鋼の対茂山鉄山投資が本格化すると年間1000万トンもの鉄鉱石が中国側に搬出されるので、中朝経済関係に与えるインパクトは極めて甚大なことになろう。

この他の中国企業投資では、平安北道の龍登炭鉄投資が知られる。中国企業は05年10月、呉儀副総理詰朝に随行した非鉄メーカーの五鉄集団で、彼らは北朝鮮の石炭会社と合弁会社設立で同意した。投資額は未詳だが、生産規模は年産100万トンというから大型の鉄山投資である。ちなみに北朝鮮炭鉄で外資が進出した事例は今回の龍登炭鉄が初めてである。

北朝鮮の石炭開発では福建省企業が先行した。中国経済は04年頃から石炭需給が逼迫したので、電力業界などから北朝鮮産の石炭需要を増大させた。このため福建省傘下の民間企業がこの年、採炭機械、トラックなどを北朝鮮に提供すると申し出て、石炭の対中輸出

契約を取り決めている。

非鉄資源の投資では、両江道都・恵山の銅鉱開発が注目される。投資者は山東省の山東招金集団で、2400万ドルの投資で恵山銅鉱の開発権を確保した。このように中国企業の地下資源投資は多くが中朝国境地帯に集中して、豆満江^(註9)対岸の会寧金鉱、高句麗旧都・集安の満浦亜鉛鉱山なども中国資本進出と報じられている^(註10)。中朝国境沿いの地下資源に中国投資が集中しているのは、北朝鮮が絶対的に不足している電力を中国側から持ち込める他に、短距離である故に深刻な輸送問題も処理可能なことが挙げられる。

製造業以外の中国投資では、首都ピョンヤンの商業施設投資が注目される。北朝鮮商業施設投資の代表格はピョンヤン第1百貨店の投資で、05年、瀋陽の中旭集団によって10年間の営業権が取得された。投資額は5千萬元（約600万ドル）と大きくはない。中旭集団は浙江省温州資本で、彼らはピョンヤン第2百貨店、ピョンヤン駅前の地下商店などにも触手を伸ばし、最終的な狙いは北朝鮮が開放・改革政策に転じたときに生れる不動産利得などとの観測もある。ちなみにピョンヤン第1百貨店の営業権を取得した中旭グループは06年初めに、浙江省の別資本に権利を転売し、営業権の切り売を始めている^(註11)。

3. 羅津先鋒経済特区の高速道路建設と東北の交通インフラ構想

1) 中国、羅津港を50年間専有化、民間形式で事業推進

吉林省琿春の東林経貿公司是2005年7月、北朝鮮羅先人民委員会と「羅先国際物流合弁会社」を設立し、羅津先鋒経済特区の羅津港を本格整備することと、中国国境・圈河から羅津港に至る67キロの道路を高速道路化することで合意した。そしてこの羅先国際物流合弁会社の社長には中国人である範応生琿春東林理事長が就任し、企業経営の最終責任を担うことになった。

羅先国際物流会社の業務は大別して以下の5項目に区分できる。

第1は、中国の東林経貿が羅津港の第三、第四埠頭を本格的に整備し、今後50年間、羅津港の使用権を確保する。そして東林経貿はハイウエーを運行する中国企業などからBOT方式で通行料金を徴収できること。

第2は、東林経貿が海外運送に必要な保税倉庫などを建設、管理すること。

第3は、東林経貿が中国琿春の圈河税関から北朝鮮羅津港に至る新規高速道路の利用権を50年間確保できること。

第4は、中国資本の東林経貿が以上の諸権利確保の代価として、67キロもの在来道路を高速道路として整備、建設し、大型トラックの安全運行に資すること。

第5は、そのため中国琿春に本社を置く東林経貿は中朝合弁の羅先国際物流会社に対して3000万ユーロ（約40億円）を出資する。他方、北朝鮮側は道路や港などの現物形態で3000万ユーロを負担する、等々である。^(註12)

こうして中国東林経貿は羅津港整備と新規の高速道路建設などに必要な資金、建設機械、道路舗装材などを調達して、06年から一部道路の整備事業などを開始した。しかし建設最初から資金不足の問題が露呈し、外部から追加の資金支援が必要になった。そのため2005年11月には地元延辺の建設企業「吉林天宇建設公司」が道路建設協力会社として追加された。そして吉林天宇には20年間もの道路使用権、ドライブインなどの営業サービス権などが与えられたが、その後も資金問題は継続して、新たな資金確保策が課題になっている^(註13)。

2) 「羅津～元汀里」間に高速道路建設

ちなみに東林経貿が構想した新規高速道路は、道幅6、7メートル程度の羅津～元汀里間の現行道路幅を12メートル程度に拡幅し、その中で9メートルほどを舗装化して、大型トラックの安全運行を図る計画である。

ちなみに圈河～羅津港を結ぶ在来幹線道路は、日本収拾時代の建造物で老朽化が激しく、トレーラーなどの大型トラックの運行は困難さを増している。多くのカーブ道もトラック運行を制約して、路面が凍結する冬季でのトラック運送の危険性も指摘されている。また大小20以上の橋梁なども老朽化が進んで、20トン級のトラック輸送を難しくしている。このように中国国境から羅津港までの67キロもの在来道路は問題点が多く、山岳道路の本格的拡充や整備は避けられない課題と認識され、新規高速道路を建設することが中朝関係者で合意された。

この新規高速道路建設は2つの工事区間で行われる。すなわち、第1工事区間は羅津港から山岳道路に至るサハリまでの52.9キロ部分で、この区間では拡幅整備の79%が完成し、残った工事は3個の橋梁の補修などと言われている。

第2の工事区間は、平地の終点サハリから中朝国境の元汀里に至る山岳道路13.8キロで、この区間は完全な新規道路で建設するので、多大な鋼材やセメントなどを要する難工事である。この工事区の最大問題である大型橋建設には、難しい山岳トンネルの開削や石山部分の掘削などの難工事が控えている。このため新規道路の建設には相当の資金規模が必要だが、北朝鮮は06年秋、核実験を強行したのが禍になって、海外からの追加的資金確保は困難になっている。したがって現在、この区間の高速道路建設は資金不足などで中断状態にあると言われている。

なお羅津港から元汀里までの高速道路は、当初は現在の在来道路整備コースとは異なる豆満江岸辺に建設し、観光道路も兼ねて資金回収を急ぐ計画になっていた。しかしこの新規道路建設は在来道路の拡幅よりも資金規模が多く、投資企業の東林経貿は図們江を下る新規高速道路の建設を断念し、先述した在来道路拡幅を行う工事方式に戻った^(註14)。

3) ソ連、羅津港を租借

ここで日本海に向き合った大陸の主要積み出し港としての役割を果たした羅津港の過去と現在に触れる。まず羅津港は1938年、日本本土と朝鮮半島、満州国を結ぶ主要港として戦略的に開発された港湾都市で、以降、この羅津港は隣接する清津港とともに新潟、敦賀などと満州国の吉林省、黒竜江省を結びつける「日本海ルート」の拠点港として発展してきた。したがって、この時期の羅津港は関東軍の管轄下に置かれて、港湾管理などは軍部と満鉄などが行った。

戦後、この羅津港は極東ソ連の主要輸送港として再発展した。1965年、ソ連は冬季でも結氷しない天然良港羅津港に着眼して租借した。そしてソ連は国境駅豆満江駅から羅津港、清津港に至る80キロの鉄道にロシア式の大陸型レールを敷設し、ロシアの港湾都市の役割に切り替えた。こうして1967年にはシベリア鉄道の貨物物資がそのまま北朝鮮羅津港などに到着し、様々な物資が海外に搬出された。羅津港は70年代、80年代にはソ連極東の主要港としてソ連の肥料、石炭の対外積出港となった。そしてベトナム戦争時代は、ソ連からの様々な軍事物資を北ベトナムに運ぶ軍港の役割を果たした。こうして70年代の羅津港取扱高は戦前最盛期の300万トン以上の数字を記録したが、90年代初めにソ連の体制崩壊で政治、経済体制が混乱したため、羅津港の極東ロシアの積出港時代は終了した。

以降、北朝鮮は羅津港の役割を後背地である東北地方の物資の中継貿易地として期待した。折しも国連開発計画（UNDP）は90年代初から、中、朝、露3国が接する図們江流域一帯を国際的な総合開発地域とする図們江総合開発構想を世界に大々的にPRし、北朝鮮も羅津先鋒経済特区構想を発表して羅津港を中国東北の中継物流機能に育成することを発表した。そのため北朝鮮は90年代初めだが、吉林省の膨大なトウモロコシの保存と適切な航路運行を想定して100万トン級のトウモロコシ格納倉庫を羅津港内に自力建設までした。しかし肝心の東北農産物は羅津港には到着せず、殆ど全

量が大连港に荷揚げされ、羅津港に建設したトウモロコシ倉庫は無用の長物になった。

こうした事態の大きな要因は、羅津港入港料の法外な料金設定にあった。その上、中国産トウモロコシの運搬では中国鉄道省保有の貨車が使われたが、その貨車が北朝鮮で多数、行方不明や未回収となるトラブルを引き起こし、中朝政府の外交問題にまで至った。このため東北吉林省の国境都市図們駅と北朝鮮の南陽駅を繋ぐ中朝鉄道の相互乗り入れは90年代前半に途絶し、現在も中朝鉄道の相互乗り入れは復活していない^(註15)。

4) 韓国海運会社、羅津港と定期船運航

こうした中で1995年、韓国の大韓海運が中国琿春、北朝鮮羅津、韓国の釜山、東草 とを結ぶ中・朝・韓の3カ国新航路を運航させた。主たる狙いは羅津港の活性化、再活用で、中国の延辺朝鮮族自治州、北朝鮮、それに韓国との間の物流を強化するとともに、戦前の日本海の定期船航路を復活させることにあった。しかしこの韓国海運会社コースは取扱物量が少規模で所期の効果は上っていない。したがって羅津港の荷揚げ取扱量は05年で25.4万トンのラインに低迷、戦前期の10%程度に落ち込み、荷物の不足状況は現在も変わっていない。

羅津港の大きな問題は割高な物流コストの縮小である。具体的に数字で言うと、延辺からの20フィートコンテナ料金は大連～釜山間の場合では280～340ドル程度である。しかし日本海コースをとる中国琿春～羅津～東草（韓国東海岸）の航海では、800ドル前後の価格に跳ね上がり、大連経由料金の2倍以上になる。したがって陸上輸送のコストまで含めると、延辺～羅津港～釜山港のコンテナ料金は1000ドル前後になって、羅津港ルートは大連港とは競争にならない。大連港の後塵を拝さざるを得ないのである。^(註16)

羅津港が今後「日本海の大連港」を目指すとするれば、北朝鮮が本格的な開放、改革政策を推進することが何よりも重要である。北朝鮮は主要物流関係国の日本、韓国、中国、ロシア、米国などの政府関係者、海運企業などを招請し、羅津港を日本海の大連港として位置づける本格的な開放政策と開港のための本格整備が必要である。また輸送インフラではこれまで再三、言及した中国琿春の圏河から羅津港に至る高速道路建設を急ぎ、円滑な陸上トラックの安全運送を保障することが絶対条件である。不透明さの塊とも言うべき北朝鮮港湾制度の改善が重要で、物流システム国際ルールとともに、入港料金を国際水準まで引き下げることが羅津港発展の条件である。

5) 発展可能性に富む羅津港

この点で、国際貿易港としての羅津港の能力は潜在的にきわめて大きい。北東アジア物流問題の研究家・朴承憲延辺大学教授の調査によると、現在、建設中の中国圏河から羅津港までの新高速道路が完成すると、羅津港経由の物資は日本や韓国などにスピーディに移送可能になって、後背地の東北内陸部をもつ羅津港とアジア太平洋諸国の物流は大きく高まる可能性が高い。

羅津港の物流は、中国国内の東北部と華中、華南地方との相互依存、拡大を大きく促進する可能性が高い。この点で浙江省の某商社の分析予測は興味深く、自己の物流会社だけで「吉林省、黒竜江省にある石炭、食糧などを毎年200万トン程度、羅津港を経由して華中地方に運搬する」などと吉林省政府などに申し出ている。それだけに羅津港の貿易港化構想は吉林省政府も熱心のように、大連経由の100万トンの農産物を羅津港に切り替える方策などを検討中であることが判明している。

注目すべきことは、07年にもスタートすると見られた韓国東春号のロシアのトロイツァ（旧ザルビノ）港と新潟を結びつける日露定期船の就航構想である。この日本海横断定期航路は現在、運航中の羅津～東草便の船舶を新潟、ロシアのザルビノまで延長するもので、

実現すると中国東北、極東ロシアと日本海沿いの地域、韓国の東部地方などの物流交流は一挙に促進される。

日本海で日露定期船が動き出すと、物流日数は顕著に改善できる。前出の朴承憲教授の調査では、延辺—大連—釜山—新潟の大連コースの輸送日数は10日以上になるが、日本海横断航路の開設により、延吉—琿春—トロイツァ（旧ザルビノ）—新潟間の運航日数は2、3日以内に大きく短縮される。間もなく誕生するとみられるロシアのトロイツァ—新潟間の定期航路の行方に注目していきたい^(注17)。

6) 中朝国境では新鉄道（東辺道）建設の植音

羅津港の後背地として期待される中国東北郡で現在、中口、中朝国境などを往来する一大東部鉄道「東辺道鉄道」建設が始まっている。この東部大鉄道の起点駅は黒竜江省東部の中心地牡丹江駅で、列車路線は中口国境に沿って南下しながら、延辺自治州図們駅で大きく右傾して中朝国境に転換し、その後列車は長白山麓を通過して鴨緑江河川沿いを下って、遼寧省丹東駅に到着する。そしてこの東部大鉄道は渤海湾海岸をさらに南下して終着駅大連に到着する鉄道で、全長1389キロの一大新規鉄道である。この東部大鉄道は第11次5ヵ年計画最終年の2010年までに建設を完了して、開発の遅れている黒竜江省、吉林省、遼寧省内陸などで経済発展を促進し、物流の大動脈に成長することが期待されている。

東北内陸部では新規鉄道の建設に加えて、縦横を結ぶ高速道路網構想が進行中で、我々が注目している延辺族自治州で吉林省に与える物流インパクトは非常に大きいものと推測されている。吉林省の横断高速道路建設は第11次5ヵ年計画の最終年の2009年までに完成させる予定で、延吉～図們間の高速道路は既に完成している。こうして延辺地域では近未来に、長春、吉林などの主要都市や吉林省の西部、南部地域の主要都市などと高速道路網で結び付けられて、高速道路の最終港となる北朝鮮羅津港との連結圧力を高めている^(注18)。

それだけに、北朝鮮が現在のような国際社会との対立や不透明な経済改革、閉鎖政策などを継続して固執し続けると、羅津港は吉林省や黒竜江省と日本、韓国などの物流を結びつける、日本海の基本的港湾機能を失う可能性が高い。先述のように東北内陸部で産する石炭、穀物、さらには各種製造物資などを華中、華南に運び出すことは中国経済にとって緊喫の課題であり、羅津港が果たすべき国際的な責務である。

それだけに北朝鮮が中国など関係国の物流事情を無視して閉鎖体制を続けると、日本海における海外積み出しの機能は渤海湾の丹東港などに奪われる可能性が高くなった。ロシアもザルビノ港を拡大して日本海航路でのリーダーシップ掌握を意図しているので、北朝鮮羅津港の開港時間はあまり残っていないことを強調したい。

(注1) 『NK Chosun』07年3月13日

(注2) 『NK Chosun』07年1月12日

(注3) ペイジュンヨル「北・中経済関係の特性と変化展望」『輸銀北韓経済（韓国輸出入銀行）』06年冬季号 p.49-52

(注4) 前掲記事 p.52-55参照

(注5) 大韓貿易振興協会『北中経済関係の現況と展望』05年 p.18

(注6) 06年夏の延辺現地取材での現地説明

(注7) 『NK Chosun』07年2月2日

(注8) 前掲のペイ論文 p.55-62

(注9) 韓国、北朝鮮での呼称は豆満（江）、中国では図們（江）であるが、文中ではあえて表記を統

一していない。

- (注10) 『朝鮮日報』05年7月14日、同年12月27日など
- (注11) 拙稿「東北第4省となった北朝鮮」『現代コリア』06年7・8号
- (注12) 『新華社』05.9.22付け配信記事
- (注13) 延辺での現地調査による。
- (注14) 羅津港の道路事情は、朴承憲「韓・中・北協力のための図們江地域交通インフラ開見方案（内部資料）」06年、p.3～5など。
- (注15) 日中開発協会『朝鮮北部港湾視察団報告書』p.81-85
- (注16) 運賃条件は延辺での対北ビジネスマンとのヒアリングによる
- (注17) *確認中
- (注18) 「東部鉄道通路年内建設開始」『延辺日報』2005年2月5日