

図們江地域開発計画の動向

富山県貿易・投資アドバイザー 野村 允

はじめに

9月2日から6日まで、吉林省長春市において「第1回北東アジア投資貿易博覧会」が開催され、海外から11カ国、国内から15省の参加があった。期間中の対外成約額は約3億ドル、国内成約額が約8億人民元と発表されている。

9月2日、同博覧会の開催中、「第8回図們江地域開発諮問委員会」が開催された。また、3日、4日には、民間企業中心に、エネルギー、貿易、投資、運輸などの分科会が開かれた。

本稿は、図們江地域開発諮問委員会の参加者からのヒアリングおよび関連資料を中心に、同委員会の模様、図們江地域の新しい動きを紹介したものである。

1. 新段階を迎えた図們江地域開発

(1) 第8回図們江地域開発諮問委員会

9月2日開かれた同委員会には、呉儀副総理が基調講演、薄熙来商務部長も出席するなど中国中央政府の同プロジェクトに対する関心の深さが窺われた。さらに、同委員会参加の5カ国代表はいずれも次官級であったということである。

今回の委員会で決定された事項は、①参加5カ国が、同計画を2015年まで延長し、実施することが公式調印されたこと、②UNDPの調整役としての役割が終わり、参加国が主体的に多国間協力を行うことが確認されたこと、③同開発計画の対象エリア拡大が確定したこと、④今後、民間企業の投資を優先し、交通、エネルギー、投資・貿易、観光の分野を中心に国際協力事業を展開すること——などが挙げられている。

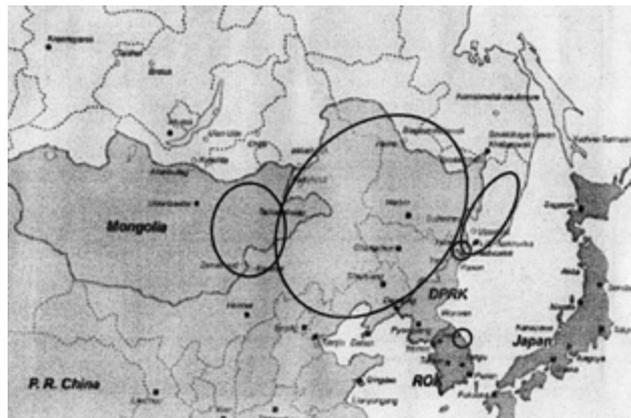
(2) 同開発計画の方向

15年前にUNDPの提案を受けてスタートした図們江地域開発計画には、多国間の枠組みが構築されたものの、そのプロセスで、①多国間での意見合意の難しさ、②参加国の国際協力経験の不足、③制度的基礎の欠如、④リーダーシップを取る国の不在、⑤開発資金調達限界、⑥参加国間の情報交流不足——などの諸問題が噴出し、ほぼ10数年間足踏み状態が続いたと評価されている。

今回の会議決定事項から見て、同計画の運営面におけるUNDPの役割の終焉、政府間レベルでの協力から民間レベルへのシフトが強まることが予想される中で「図們江地域開発計画」は新しい段階を迎えたと言える。中でも、同計画の対象エリアの拡大に伴う参加国の同計画に対する姿勢、行動が注目される。

従来の対象エリアは、図們江下流地域（中国・吉林省延辺朝鮮族自治州、北朝鮮・羅先市、ロシア・沿海地方）であったが、今回の決定によって、中国・東北3省・内モンゴル自治区、ロシア・沿海地方の一部地区（ハサン地区など）、北朝鮮・羅先経済貿易区、モンゴル東部地域、韓国・東部沿海都市（束草市）が対象エリアとなり、「大図們江地域合作計画」と命名されたということである（図1）。特に、中国は中央政府の同地域への関心の高まりが見られるが、その背景には、目下着実に推進されている国家プロジェクト「東北振興」戦略との連携、あるいは「東北振興」の中での一地域開発計画として位置づけようとする狙いがあるものと推測されている。他の参加国のスタンスは、ロシアの場合、当初、極東地域全域に拡大するものと予想されていたが、従来通り沿海地方（ウ

図1 「大図們江地域」の範囲



ラジオストック、ハサン地区)に、また北朝鮮も全地域を対象エリアという事前情報もあったが、ロシアと同じく従来通り羅先経済貿易区となった。新しく加わった韓国の場合、これまでの図們江地域への積極的な運営行動から見てかなり広い地域を対象エリアとするものと見られていたが、現在同地域と海上輸送ルートのある東部海岸都市(東草市)に限ったことになる。

ちなみに、同開発計画に関連する運営資金等はこれまで韓国に負うところが大きかった(約300万ドル)が、今回の会議では、年間運営費約65万ドルのうち、中国が31%、韓国が28%、ロシアが23%、(3国で8割強)を占め、残りをモンゴル、北朝鮮、UNDPが負担することになったということである。

2. 図們江地域の現状と新しい動き

北東アジア地域における多国間経済協力のモデルとして注目されてきた「図們江地域開発計画」は、これまで、諮問委員会の開催とともにここ2、3年、各国に設置された「図們江地域投資サービスセンター」間で、貿易、投資、輸送など5分野の地域協力の進め方について話し合いが続けられてきた。こうした話し合いの中で、最も積極的な姿勢を示してきたのが吉林省であり、また地域協力の分野として具体的動きを見せているのが輸送面であろう。

(1) 吉林省の図們江地域開発計画

吉林省政府は、開発のメリットを最も多く享受出来る地域として延辺朝鮮族自治州——特に琿春

市を中心とした開発計画を立て、隣接国・地域との交流を着実に進めている。

第1段階(1995年～2005年) - 交通インフラの整備 -

①道路整備(琿春～圖河間など) ②通商税関機能の国際化、③海上輸送ルートの開設、④边境貿易の拡大など。

第2段階(2005年～2010年) - 貿易回廊の開設 -

①琿春市中心に中朝口交通網の形成、②物流、人流(観光など)、情報交流の促進、③中朝口3国間に協力事業推進機関の設置など。

第3段階(2010年～2015年) - 琿春市を中心とした地域経済圏の形成 -

(2) 輸送面での協力活動

上記の計画に組み込まれているように、図們江地域開発の協力活動の中で、具体的に動き始めたのが交通インフラの整備、輸送分野であろう。地方政府レベル間では、中口間のように「運輸研究会」が些やかながら定期的に開催されているようである。最近、民間主導の事例として、日本がリーダーシップをとる活動(北東アジア輸送回廊形成に関するフォーラムの開催など)が注目されている。2003年10月の第1回琿春フォーラムからこれまで4回の会議を重ねてきたが、そのプロセスで参加国からは輸送面での問題点の指摘、改善策などが浮き彫りにされてきている。ちなみに、図們江地域における交通インフラ、輸送面での現状および計画の一部は表1、図2の通りである。

本年7月、NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク主催の「北東アジア輸送回廊の活性化と日本海横断航路実現に向けた取組み」に関する第1回会議が琿春市で開かれた。席上、参加者(琿春市人民政府、韓国交通開発研究院、モンゴル交通旅行社、延吉市に進出している日本企業など)からは、国境貿易、輸送ルートなどに関連するいくつかの問題点が提起された。以下、簡単にまとめてみた。

①中口間では、ロシア側の対応レベルの低さを指摘(通関手続きの複雑性、ロシア国境の民営鉄道 - 金環鉄道 - の欠陥による運行休止状態、陸上

輸送におけるロシア側の独占体勢など)され、両国間における輸送面での不均衡が提起された。

②中朝間では、両政府間での「交通・運輸協定」がないため、例えば観光客は国境でバスの乗り換えを余儀なくされることや、輸送貨物に対する保障がないことなどの点についての指摘があり、現在稼働している輸送ルート運用の難しさがクロー

ズアップされた。

③参加者(官民ともに)からは、同地域の現状では企業活動(貿易、投資など)は難しいという声が多く、まず(中・ロ・朝+韓・日)による共通の運輸協定等の締結が望まれるとの提案が多くあった。

(3) 琿春市の外資企業の動き

本年9月、上海市で発行された経済誌「SUPER CITY」は“琿春特集号”である。以下、琿春市の外資企業の動向を紹介しよう。

A 現状と新しい動き

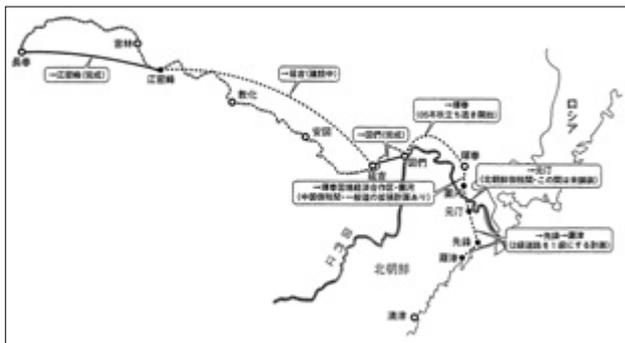
現在、琿春市には「琿春辺境合作区(1992年9月)」「琿春輸出加工区(2000年4月)」「中ロ互市貿易区(2001年2月)」があり、外資企業44社が進出している(表2)。このうち韓国企業が70%強を占め、日本企業は5、6社と推測されている(表3)。業種的には、紡織・アパレル加工、木材加工、水産加工などの輸出加工業が主体である。2002年、

表1 図們江地域の交通インフラ状況

		概要
道路	(1)中国国内 (2)琿春~トロイツア港 (3)琿春~羅津	長春(完工)吉林~敦化~延吉(完工)図們~琿春間 高速道路(2007/9完工予定) 全線アスファルト道路開通済み 琿春~圖河-新しい2級道路開通済み 圖河~羅津-新舗装道路の整備計画
鉄道	琿春~カミシヨバヤ	中国標準軌道とロシア広規軌道と連結済み(現在運行停止)
港湾	トロイツア港(旧ザルビノ)	ロシア運輸会社“トランスグループ”が新株主として、パース基盤強化と荷役機器を導入。新パースを中ロ合弁で建設、運営する計画。
海上輸送	東春フェリー 東龍海運	韓国・束草港~トロイツア港間、貨客フェリー 週/3便 “東春号” 旅客416人、コンテナ136TEU、車輦70台 2004年-旅客約5万3,000人、貨物約7,000TEU 羅津~釜山間、コンテナ専用船 週/3便 “楚興号” 100TEU

資料:「NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク」資料から

図2 長春-琿春高速道路計画(08年に完成予定)



資料:「SUPER CITY」2005年9月号

表2 琿春市3区の概要

	琿春辺境経済合作区	琿春輸出加工区	琿春中ロ自由貿易区
設立年	1992年	2000年	2001年
所在地	琿春市南部 (市の中心から約3キロ)	琿春辺境経済合作区内	琿春辺境経済合作区内
計画面積	24平方キロ	2.44平方キロ	0.096平方キロ
概要	全国14カ所の辺境経済合作区の1つ。紡織、アパレル、電子、新型建材、木材加工関連の国内外メーカーが進出。企業所得税等の面で優遇政策が享受できる。	全国38カ所の輸出加工区の1つ。日韓露朝向けのアパレル、木製品、食品、電子、新型建材、農副産品、特産品の輸出加工メーカー等が進出。企業所得税、輸出入貨物、関税等の面で優遇政策が享受できる。	区内に業務区、中国商品交易区、ロシア商品交易区、倉庫区、飲食・娯楽区があり、投資者は区内で貿易、飲食・娯楽、倉庫運輸、商店等の経営が可能。企業所得税、関税等の面で優遇政策が享受できる。

資料:「日中経済ジャーナル」2005年10月号

表3 琿春市の進出日本企業

	琿春美郷食品加工有限公司	三和石業有限公司	琿春青松水産品加工有限公司	琿春信通電子有限公司	琿春瑣民制衣有限公司
進出時期	2003年	2003年	1997年	2002年10月	1996年
投資金額	100万人民币	130万人民币 (日方59%、中方41%)	40万ドル	500万人民币	200万ドル
生産品目	業務用水煮大豆	墓石(琿春で採石、福建省で加工、境港へ輸出)	ズワイガニ、生ガニなどのボイル加工	カーステレオ内蔵チューナー(委託加工)	男性用ジャケット
従業員	10人		130人	60人	350人
輸送ルート	琿春~大連~酒田港、所要日数約10日間	琿春~福州(福建省)~境港(鳥取県)	琿春~羅津又は大連~境港	琿春~大連(日本アルパインの中国工場)	琿春~大連~大阪

資料:「SUPER CITY」2005年9月号

日本語を巧く駆使する朝鮮族に期待し、日本向けのデータ入力の拠点として琿春市に立地した北陸企業（ソフトウェア関連）は、日中韓のマニュアル・ローカライズ業務を行っている。

最近、華南地域に進出している日本企業の中で、琿春市への生産シフトを計画している動きが見られる。同誌の現地取材調査によると、シフトの理由として、①華南地域における賃金高騰に伴う労働者不足、②琿春市における日本語教育を受けた人材（朝鮮族）の存在、③同市には、辺境合作区の中に、開発区、輸出加工区、中口自由貿易区が設置され、3区一体化した新型経済区を形成し、さらに税務関連機関も合作区内に置き“ワンストップ”で手続きが可能である、④「西部大開発戦略」や「少数民族辺境地区補助」、「東北振興政策」の名目による優遇措置が適用される、⑤合作区内に日本企業向けの工業団地建設の計画がある、⑥近い将来、交通インフラの整備が進むに伴って、同市が日本とのアクセスを最短化できる地域になる可能性がある——などが挙げられている。

B 問題点と課題

既進出の日本企業の多くは縫製、食品加工業であるが、メーカーの場合、製品の7割は大連港経由で日本へ輸出され、残りは羅津、トロイツア両港が利用されているということである。しかし、日本までは、大連港経由でも5日間を要し、さらに羅津、トロイツア両港の場合には、不定期性とコスト高が加わることになり、日本との直航ルートの開設（日本海横断航路）を望む声強い。

現在、琿春市への進出を検討しているアパレルメーカーのA社（華南地域に5工場を有する）は、「我々縫製工場は、納期短縮が課題であり、中国最東部に位置する琿春市は日本海に航路を求めることが出来る最後の地である」と述べ、日本への直航ルートの開設とともに実績のある琿春～トロイツア～東草ルート、釜山への延伸、羅津～釜山の国際港ルートの開設など図們江地域の港湾をめぐって漸く将来展望が開けつつある一連の動きに期待している。ただ、A社は「トロイツアと羅津のどちらかに依存するのではなく、2つの港を競

合せながら良い条件を見出し度い」と慎重な姿勢を示している。

既進出の日本企業の声からもわかるように航路経営の採算性は貨物量如何であるが、図們江地域の場合、ERINAが実施した2002年、2003年の調査によれば、航路に載ると思われる貨物はACW（遺棄化学兵器処理事業：総事業費約2,000億円以上）輸送機器のほか約1万5,000TEUを超えると試算されている。

2006年2月には、第2回の琿春会議が開催されることが決定し、また2006年11月に稼働予定の前述のA社の琿春工場を背景に、現在、トロイツア～新潟港間ルートのコンテナ船実験航行計画が進められている。

(4) 図們江地域における対外関係

A 中朝関係の動き

9月3日、長春市において、琿春市金相鎮市長と北朝鮮羅先市人民委員会金秀悦委員長との間で、以下のような内容の共同プロジェクトの調印が行われた。

①中国企業と羅先市傘下の企業の合併によるプロジェクトの総投資額は約7億人民元であり、②元汀～羅津港間（72km）の新道路建設（図們江河沿いから海岸沿いの新道路）、③羅津港に新コンテナバースの建設、④羅津港から3km離れた地に輸出加工団地（中国の輸出加工団地としてリースし、製品を羅津港から輸出する）の建設——などを盛り込んだ「中朝臨港一体化プロジェクト」である。

中でも、新道路の完工によって、現在建設中の長春～琿春間の高速道路（2007年完工予定）とつながり、長春～羅津港間の陸上輸送ルートが完成するとともに、羅津港を出口とする北東アジア地域の海陸一貫東西物流ルートの形成がようやく間近に見えてくることになる。

なお、中国側は、羅津港を拠点として中国国内向けの輸送ルート（例えば羅津港と華南地域の港湾とを結び穀物を主体とした航路の開設など）の確保の狙いから、本調印の代償として、新道路の運営権、羅津港バースの50年間使用権の確保を求めているものと推測される。

B 中口関係の動き

これまで中口間では、道路、港湾、通関、陸上輸送、コスト面などハード、ソフト両面にわたり、多くの問題点の提起が行われ、その解決のための話し合いが継続的に開かれてきた。

本年10月、ロシア沿海地方ラキエフ副議長（トロイツア港の株主）と琿春市蔡副市長が来日、新潟市において「新潟港～トロイツア港との輸送ルート開設の可能性について」の会議が行われた。席上、永年の課題であった貨物の陸上輸送におけるロシア側の独占体勢に対する解消のため、中国企業とロシア企業との運輸合併会社の設立が実現し、中口間陸上（トラック）一貫輸送が可能となった。また、ロシア側のトラック不足、運賃高についてもほぼ解消されたということである。

目下、中口間で継続中の課題としては、ロシア側から提案されたトロイツア港への経営参加要請に対し、中国側では目下検討中である。また中国側から要請のあったロシア国境鉄道（金環鉄道）の再開および運賃引き下げ交渉等については、本年中解決の見込みということである。

おわりに

①中国は、「珠江デルタ」、「長江デルタ」から「環渤海」から「東北振興」へと経済振興戦略の北進化を目指し、またロシアはエネルギー問題を主体に極東地域への重視を深め、朝鮮半島では韓国が南北交流の推進、北朝鮮に対する世界の目の高まりなど、近年、北東アジア地域は大きく鳴動している。

②こうした大きな潮流の中で、図們江地域開発計画は、15年の眠りから覚め、新しい段階を迎えようとしている。この15年間、参加国の調整役であったUNDPを中心に、“同床異夢”の関係にあると言われてきた参加国間では細々ながら経済協力に向けての話し合いを続けてきたことは高く評価出来よう。

③新しい段階を迎えた図們江地域開発計画の将来的方向を予想した時、既述したように参加国の同計画に対する現状での複雑なスタンスから見て

前途多難と言わざるを得ない。すなわち、①今後、中国は、図們江地域を北東アジア地域におけるひとつの玄関口として、また国内物流の一拠点として重要視してくることが予想される中で、トロイツア港と羅津港の動きをにらみながら同地域開発計画に対する中国のリーダーシップは逐次強まるものと思われる、②ロシアにとっては、同計画はあくまでもローカルプロジェクトとしての位置づけであろう。ただ、同地域における港湾、一部鉄道などの民営化に伴い、ロシア側は同地域開発に向けての経済協力によって生ずるビジネスチャンスには前向きな行動を示すものと思われる、③韓国の場合、南北との交流を深める中で、引続き西海岸地域（開城、南浦など）を重視し、同計画に対しては中国の動きを注視しながら現状維持のスタンスを保持し、④北朝鮮は、今後中国の同地域開発計画に対する関与が一段と強まる中で、これまでの独自開発に基づいた国際経済協力の姿勢を固持することが出来るかどうかであろう。

図們江地域開発計画はアジア開発銀行が主導してきたメコン川デルタの多国間経済協力の具体的動きと比較し、参加国の同計画に対するスタンスが未だに複雑であるだけに、着実に歩み出すにはまだ相当の年数を要しよう。加えて、今後、民間レベルでの経済協力が主体となるだけに、日本を含めた関係国間で、相互利益を享受できる分野（貿易、投資、輸送・情報など）および協力を必要とする分野（エネルギーなど）を中心に、まず、関係国の共通課題についての話し合いを続けていくことが求められよう。特に、日本、中でも図們江地域との地方レベルでの経済交流は重要なものとなる。

以上

資料・ヒアリング先

「日中経済ジャーナル」2005年10月、11月号

「AJEC REPORT」2005年8月号

「SUPER CITY」2005年9月号

NPO法人「北東アジア輸送回廊ネットワーク」資料

日中東北開発協会など