

環日本海経済圏：回顧と展望

張 忠 任

(岡山大学大学院文化科学研究科博士課程)

1. 環日本海経済圏の提起とその可能性

まず、環日本海経済圏の範囲については、日本の西部沿海地域（青森、秋田、山形、新潟、富山、石川、福井、京都、兵庫、鳥取、島根、山口）¹、中国の東北地域（遼寧省、吉林省、黒龍江省）、ロシアの極東地域（アムル州、ハバロフスク地方、沿海地方、サハリン州、サハ共和国、マガダン州、カムチャッカ州）²及び朝鮮、韓国を指すことが普通である。近来、中国の内モンゴル自治区や、モンゴル国も考えられている。

環日本海経済圏の構想の始まりは、1960年代前半に遡ることができる。そのとき、日本海対岸諸国の中で日本と国交を樹立していたのが旧ソ連一ヶ国しかなかった1963年において、「ソヴェト社会主義共和国連邦極東地方との消費物資等の貿易に関する交換公文」が日ソ両国政府間で取り交わされ、いわゆる「日ソ沿岸貿易」が開始された。同年「新産業都市」に指定された新潟地域をはじめ、日本海沿岸各地が、シベリア・極東を当面の相手方として、日本海を挟む対岸との経済交流に取り込みだしたのである³。

最初に「環日本海経済圏」を言いだしたのは、大平総理大臣のブレーンであった福島正光氏である。彼が、1968年に日本海沿岸地区の経済衰退に対する対策を提起する目的で言いだしたものであるという⁴（1986年ごろ中国で最初に「環日本海経済圏」という言葉を使い、日本での研究状況を紹介したのは恐らく当時中国社会科学院世界経済研究所主任研究員であった凌星光氏である）。「環日本海経済圏」という発想が日本で初めて公式に取り上げられたのは、1988年に新潟で開かれた「日本海シンポジウム」で金森久雄氏が「日本海経済圏に注目せよ」という報告をしたときからではないかという⁵。特に、1990年7月中国吉林省長春市で開かれた「北東アジア経済発展国際会議」において、当時吉林省科学技術委员会主任（現吉林省図們江地区開発弁公室主任）丁士晟氏が提案した図們江開発構想により、環日本海経済圏の問題が世界で大きな注目を浴びられ始めた。

勿論、環日本海経済圏が話題となったのは、冷戦の終焉と世界的なリージョナリズム（Regionalism）の影響を受けるところが大きいと言える。ポスト冷戦から、大国関係の緊張緩和、欧米の貿易保護主義の強化などにより、地域経済への集団化は激しく進展する傾向がある。さまざま

〔キーワード〕

環日本海経済圏、図們江開発、相互補完性、交通、焦点

の経済圏が続々と新設したり、元の経済圏が拡張したりする傾向が見られる。ECとNAFTAはいうまでもない。ほかに、例えば、中欧イニシアチヴ（Central European Initiative）、黒海経済協力圏（Black Sea Economic Cooperation Zone）、西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）、アフリカ経済共同体（AEC）アラブ・マグレブ連合（AMU）、南部アフリカ開発共同体（SADC）、中米経済統合（American Economic Integration）、アンデス自由貿易圏（Andean Free Trade Area）、などがある。アジアには、環日本海経済圏のほかに、ASEAN自由貿易地域、中央アジア経済圏、環渤、黄海経済圏（YSP）、拡大インドシナ経済圏、南アジア地域協力連合（SAARC）、などがある。現在は、経済圏の世界になるであろうか、換言すれば、塊状構造への時代に変化しているであろう。

東アジアに、EC、NAFTAと相対抗する「第三極」を形成できるかという話題（いわゆる三極化=Tri-polarization）は世界で注目されたが、東アジア各国間の複雑な政治背景と、協調しにくい経済関係によって、短期的には密接的な経済集団を形成しにくそうに見える。東アジアの「四つの輪」（日本、中国、NIEs及びASEANを指す）は歩調が揃わなくて、東アジア経済圏はおろか、拘束力の弱いEAECのようなものも進めにくい。こうして、東アジアに近い将来出現しうるのは、全ての国が加入する必要がない、様々な経済制度に適応しうる、隣接した一部地域のみに関わる、排他的性質のない、緩やかな経済関係に限られるものであろう。その一般的なモデルは「局地経済圏」（Local Economic Zones）と呼ばれるものである⁶。このようなものは、東南アジアのほうが早く進んでいる。シンガポールを軸に、隣接するジョホール州（マレーシア最南端）、バタム島（インドネシア・リアウ省を具体的な共同開発地域とする三国間の地域協力計画は、いわゆる「成長トライアングル」を発端してから、東南アジアに多くの成長トライアングルが相次いで誕生した。中国が急速に市場経済化へ移行するとともに、このような局地経済化は南から北へ推進し、いわゆる「華南経済圏」、「環黄海経済圏」などが形成されている。

環日本海経済圏はどうなるか。

2. 環日本海経済圏の経済条件

環日本海経済圏には高い経済的相互補完性（ロシアの豊富な天然資源、中国と朝鮮の豊富な人力、日本と韓国の豊富な資本と技術）があると想定している。ロシアの極東地域の面積は西日本

表1 環日本海経済圏の経済条件

	西日本	ロシア極東	中国東北	韓国	北朝鮮	モンゴル
人口（百万人）	125	14	60	44	23	2
面積(千平方キロ)	38	622	79	10	12	157
GDP（億ドル）	4,591	14	60	381	21	1

出所：『日本の統計』（1995）、『中国統計年鑑』（1995）、環日本海経済研究所『北東アジア 21世紀のアロ
ンティア』（1997）7ページ。

の16倍にあたり、1994年には西日本の県内総生産額は中国東北地方、北朝鮮、韓国、ロシアの極東地域及びモンゴルのGNPの総和の10.6倍にあたり、中国東北地方の総人口はロシアの極東地域の14倍にあたるが見られている。

図1 環日本海経済圏諸国（地域）の相互補完性（1994）

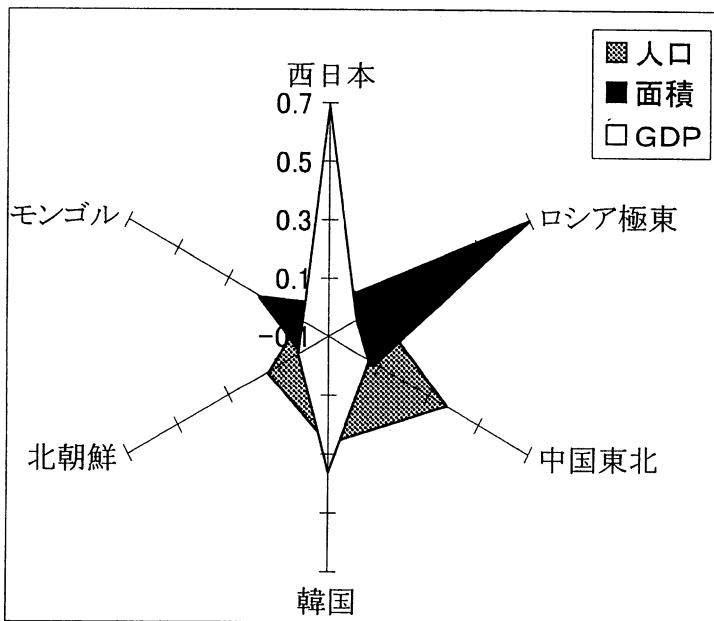
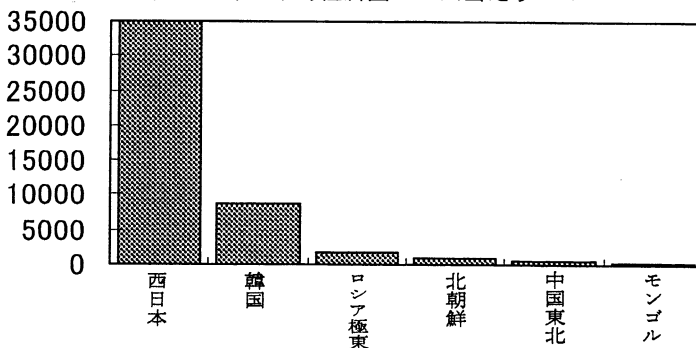


図2 環日本海経済圏の1人当たりGDP



環日本海経済圏地域の天然資源の分布は次のようである。サハ共和国では、約9,000億立方メートルの天然ガスと12,000万トンの石油の埋蔵量があり、サハリンでは、約6,000億立方メートルの天然ガス（このうち、5,300億立方メートルは大陸棚）と約12,000万トンの石油の埋蔵量があるようである。中国東北の石油と油母頁岩（Oil Shale）の埋蔵量も豊富で、石油の埋蔵量は全国の半数以上を占め、油母頁岩は211.4億トンである。石炭は、極東の埋蔵量は200億トンで、中国東北の保有貯蔵量は669.1億トン（予測貯蔵量は910億トン）である。さらに、モンゴルは165億トン、朝鮮は190億トンである。

鉱産なら、ロシアには、マガダン州とサハ共和国の金鉱と錫鉱、サハ共和国南部のミールネイ鉱床のダイヤモンド、アムール州の燐酸塩鉱、沿海の燐灰石資源などがあり、モンゴルには、ハンガイ山の大型の銅Mo (Molybdenum) 鉱、東部の鉄鉱、南部の大型の沈積Mo 鉱など、さらに中国の東北地域には、南部の鉄鉱、Mg 鉱、Mn 鉱、吉林大黒山のMo 鉱などがある。極東の森林資源が19億立方メートル、針葉樹林と広葉樹林が豊富である。カラマツは約125億立方メートルで、その半分はサハ共和国に集中しており、広葉樹の主力は白樺であり、ハバロフスク、沿海地方、アムール州に集中しているとされる。中国の東北地域の森林資源は2,929億立方メートルである。極東の水産資源も豊富で、年間漁獲高は480万トンぐらい、オホーツク海は最重要の漁場である。朝鮮の漁業資源が360万トンである⁷。

さらに、上述した天然資源の分布は大体東から西へ、南から北へ遡増する趨勢があり、このことが地域経済発展程度と相対称しているので、開発の秩序性に有利であろう。

産業について、旧ソ連時代の極東は、原料・資源の供給先とアジア・太平洋に対する軍事的前進基地という二つの機能に特化され、産業構造は資源産業（林業、漁業、鉱業）と軍需産業に特化されてきたということである。さらに、資源採掘産業が発展しているのに、その加工産業が育っていないこと、機械工業は軍需にほぼ特化され、地元で利用される採掘用や運送用の機械設備などの生産資本機材がほとんど生産されないことである。また、食糧の域内の自給率は5割程度で、消費財の自給率は30%にすぎない。中国の東北地域では、建国以来重化学工業優先政策がとられた結果、軽工業や消費財産業は立ち遅れた⁸。1993年の中国の東北地域の工業生産高をみれば、石油は7,349万トン（全国総額の50.6%を占めるもの）、木材は1875万トン（29%）である。アルカリ性の土壌や泥炭地域などは広いが、重要な農業区である。四国の2倍程度の面積をもつ湿原の三江平原を開拓する計画などもある。1993年東北地域の食糧総生産高は5,988万トン（全国総額の13%を占めるもの）、黒龍江省の麻（Hemp）は17万トン（全国総額の18%を占めるもの）とのことである。

このような事情は、発達した日本、新興工業国の韓国（勿論、ロシアの極東地域、中国の東北地域、そして江原道などの韓国の東部、さらに新潟県や富山県など日本海沿海の府県に共通点がある。即ち、これらの地方はいずれも中央から疎外され、相対的に発展が遅れているということである）にとって、極めて重要な意義があるであろう。

表2 環日本海経済圏の資源と産業の相互補完性

需要側\優位側	西日本	韓国	ロシア極東地域	中国東北地域	北朝鮮	モンゴル
西日本		軽工業品	エネルギー 鉱産	労働力 軽工業品 生鮮農畜製品 エネルギー 鉱産 食糧	労働力 エネルギー 鉱産 衣類 水産加工品	エネルギー 鉱産 畜産品
韓国	部分ハイテク		エネルギー 鉱産 部分ハイテク	労働力 部分ハイテク 食糧 生鮮農畜製品 エネルギー 鉱産	労働力 エネルギー 鉱産	エネルギー 鉱産 畜産品
ロシア極東地域	資金 部分ハイテク	資金 部分ハイテク		労働力 軽工業品 生鮮農畜製品 食糧 部分ハイテク	労働力 軽工業品	畜産品
中国東北地域	資金 ハイテク 自動車 精密機械 電子製品 特殊鋼材	資金 ハイテク 自動車 精密機械 電子製品 特殊鋼材	部分鉱産 自動車 建築材料 鋼材 木材 水産品		部分鉱産	部分鉱産
北朝鮮	資金 ハイテク 電気機器 機械 運送機械	資金 ハイテク	ハイテク	資金 ハイテク 軽工業品 畜産品 食糧		畜産品
モンゴル	資金 ハイテク	資金 ハイテク	ハイテク	資金 労働力 ハイテク 食糧 軽工業品		

3. 環日本海経済圏の交通

さらに、環日本海経済圏の形成と発展にとって、一番重要なのは交通問題であろう。

日本海には、今も多くの航路がある。日本西部沿海の富山、新潟からロシアのナホトカ、ポストチャーニ、ダカストリ及びラザレフへの5つの主要な航路があると見られる。具体的に、例えば、金沢―釜山（週2便）、敦賀―釜山（週1便）、敦賀―ワニノ（週1便）、舞鶴―釜山（週1便）、舞鶴―ナホトカ（月2便）、舞鶴―ワニノ（月2～3便）、舞鶴―大連（不定期）、新潟―釜山（週2便）、新潟―ナホトカ（月2便）、新潟―舞鶴―清津（随時）、富山―釜山（週2便）、富山―ワ

ニノ（月4～6便）、富山ーナホトカ（月6～8便）、下関ー釜山（週1便）、などがある⁹。ほかに、酒田から、間宮海峡に貫けて、松花江、ロシアのアムール川を通り、ハバロフスク港・同江港・ジャムス港経由、中国のハルビンまでの航路は、1993年に開通し、不定期で年5千トンから9千トンの実績を持っている。酒田ー釜山コンテナ港路（週一便）も1995年に開設された¹⁰。さらに、日本8大港の一つとしての横浜港はナホトカへの航路もある。このルートは、日本の飯野、NAVIX船社、ロシアのFESCO船社の経営によって、1995年コンテナ貨物の輸入量は70千トン、輸出量は92千トンである¹¹。

1989年からの韓・ロ関係の改善とともに、両国間にコンテナ航路も合意し、1991年7月ウラジオストクー釜山間の航路を開通した¹²。

1995年11月には、中国の延辺航運会社が運営する朝鮮の羅津と韓国の釜山を結ぶ定期航路を正式開通した¹³。ただし、これは朝鮮ー韓国間の貿易ではなくて、中国の延吉や琿春からのコンテナ貨物を羅津経由、そのまま釜山に送り、朝鮮のほうで港の使用料を稼ぐだけということである。

1993年4月からの琿マ（琿春ーマハリノ）鉄道は完成したら、ポシェット港を旅客専用の港として、ザルビノ港を貨物専用の港として利用する計画が実行できる。東草ー琿春の観光ルートは本来の構想がザルビノ経由であるが、中国側はポシェットに変更した。これに対して、ハサン商業港側が不満の意を表したという。ポシェット港はザルビノ港より、水深が低いため結氷など冬の港の使い勝手の上での障害が若干強い。ザルビノ港は、ハサン地区（人口は4.6万人）ポシェット湾の一部トロイツァ湾に位置する自然の良港である。1985年に漁港として開港している。1991年にハサン商業港株式会社が設立され1992年3月民営化、同年4月商業港・国際港として開放された。水深は9～9.5m、波高は1.0～1.4m、最大2,500トン級船舶の入港が可能であるとしている。極東唯一の完全不凍港であり、年間を通じ砕氷船を必要とすることはない。

今は岸壁北東奥から金属・木材埠頭、木材埠頭、穀物埠頭、穀物埠頭という4埠頭であり、その総延長は650mである。今の取扱い貨物量は年間120万トンであり、自走式の大型ガトリークレーンを導入するなどにより荷役能力を年間280万トンを達成したいとしている。現有の4埠頭に加えて新たに6～8埠頭を建設しようという構想がある。このうち最大規模のものは穀物埠頭で荷役能力は年間800万トンを予定し、さらにコンテナ埠頭、非鉄金属埠頭などの建設により、将来の取扱い貨物量は年間1,400万トンを達成したいとしている¹⁴。

羅津、清津航路及びザルビノ航路の開通は、第4の欧亞ランドブリッジの成立する可能性が見られる。1930年代に、旧ソ連はシベリア鉄道を完成し、日本海側のウラジオストクを大西洋沿岸諸国の鉄道と連結し、いわゆる「第1の欧亞ランドブリッジ」を開通した。しかし、このランドブリッジには致命的弱点がある。即ち、それはシベリア経由の陸上運輸距離が比較的長いことである。こういうことは、シベリアのエネルギー運輸に対しては合理的だが、大量の国際国境通過貨物に対しては不経済的である。図們江下流地域の羅津、ポシェットなど港から、中国の琿春・図們・長春・白城・アル山、モンゴルのチョイバルサン経由、ロシアのウランウデ（或いはチタ）へシベリア鉄道と連結して、第4の欧亞ランドブリッジ（第2の欧亞ランドブリッジは渤海

に向け、天津を起点として、第3の欧亞ランドブリッジは黄海に向け、連雲港を起点として。この二つのルートは多忙で、大量の国際貨物の余裕がない)を形成できる。第4の欧亞ランドブリッジは第1の欧亞ランドブリッジより距離を大いに短縮できる。ほかに、市場経済移行を行ってから、シベリア鉄道を利用した輸送のコストはインフレの影響もあって著しく高騰した。極東地方は穀物をロシア西部からの供給に依存しているが、鉄道運賃の高騰のため、むしろ輸入したほうが安くつく。極東地方にとっては、鉄道運送で西部シベリアのチュメニからの原油は1トンあたり150ドル(1994年末)にもなり、世界市場価格よりも割高になった。もし、ペルシャ湾の原油を輸入すれば、タンカーでナホトカ港やワニノ港まで運搬し、それから、200-300kmの鉄道運送しても、原油は1トンあたり120ドルに過ぎないという試算もあるという¹⁵。

韓国側はランドブリッジの利用、特に北朝鮮の鉄道と連結することに関心を持っている。こうしたら、海運より距離を40%短縮して、運輸コストも低く運輸時間も短くなる。

第4の欧亞ランドブリッジの開通は、韓国の国際運輸に最も有利であろう。

中国の吉林省側は図們江下流を經由して海に出ることに一番関心を持っている。採算性の面では、長春の貨物が新潟に運ぶという前提でザルビノ經由と大連經由とを比較するなら、経済的内部収益率が10%であるという見解がある¹⁶。

中国の東北地域には約60の鉄道ルートがあり、主体の「T」字のような仕組みのもとで、東西方向の平行的な4つの鉄道ルート(1. 伊図里河-加格達奇-富裕-ジャムス-雙鴨山線、2. 伊爾施-白城-長春-図們線、3. 通遼-四平-梅河-通化線、4. 赤峰-阜新-沈陽-丹東

表3 韓国の運輸ルート比較

	ル ー ト	釜 山	仁 川
距 離 %	T K R	106	98
	T S R	100	100
	海 運	164	155
運 送 料	T K R	82	75
	T S R	100	100
	海 運	109	104
時 間	T K R	89	83
	T S R	100	100
	海 運	100	97

出所)『東北亞論壇』1994年第1号、87ページ。

注：

1. T K Rとは、朝鮮半島-シベリア-ロッテルダムというルート。
2. T S Rとは、ウラジオストク-シベリア-ロッテルダムというルート。
3. T S Rのデータを100%として比較すること。

表4 長春の運輸ルート比較

所要日数（日）	経由港／目的地		距離（km）	
	函 館	新 潟	函 館	新 潟
ザ ル ビ ノ	1,510	1,580	11.5	11.7
防 川	1,490	1,580	10.6	10.7
清 津	1,510	1,630	11.8	11.9
大 連	3,100	2,700	15.8	14.5

出所) 環日本海経済研究所『ERINA REPORT』1994Vol.4、24ページ。

注：積算の条件について。中国国内鉄道運送：400km／日、海上運送：300km／日、列車の積込み：1日、列車の国境通過：1日、列車、船の積替：1日。

線)と南北方向の平行的な4つの鉄道ルート(1. 齊齊哈爾—通遼—錦州線、2. 大慶—通遼—赤峰線、3. 沈陽—吉林—ハルビン線、4. 図們—ジャムス線)から、鉄道網になった。

中・朝間には、図們—南陽鉄道橋3km鉄橋2本のうち1本を使用し、残り1本は橋桁のみあり、レールを取り付ければ使用可能である。開山屯—三峰鉄道橋2km橋桁のみあり、レールがない¹⁷。琿春—訓戎間未使用の道路橋と鉄道用の橋桁も確認できる。朝鮮の訓戎—南陽間が、将来鉄道橋を整備し、図們—琿春—朝鮮北部循環鉄道(清津—会寧—南陽—鶴松—羅津—清津、全405km)を結ぶ計画も具体化している¹⁸。

さて、中国側は標準軌鉄道、ロシア、モンゴル側は広軌と線路幅が異なる。例えば、琿春—琿春国際駅間は標準軌、そこから、ザルビノまでは広軌となる。この問題に対して、これを裏付け、車輪の交換操作によって両軌道走行可能な車両の存在ということが確認されたという。

航空路については、西日本から中国東北地域の瀋陽、長春、ハルビンに向けた航空路はまだであるが、新潟、富山、青森などのソウル便やウラジオストク便などは、現在9ルートに及んだ¹⁹。

4. 環日本海経済圏構想の目玉としての図們江開発計画

実に、環日本海経済圏構想は図們江開発計画の提出により世界で注目を浴びたのである。この計画は環日本海諸国の貿易圏の建設ではなくて、巨額の投資で多国経済協力の中心地を開発する計画である。

図們江(朝鮮語では豆満江)とは長白山を源として日本海へ注ぐ全長516kmの大河で、その河口地域は中・ロ・朝三国の国境を接している。

1938年閉鎖された図們江河口航行権の回復をめざして研究をしたのは、中国の吉林省の研究者や実務家によって1984年から始まった。1988年、この問題は公式に外交協議に付され、ソ連との交渉に入った。1990年5月、22名の専門家、技術者からなる考察隊が図們江の試験的航行を行った²⁰。

1990年7月の「北東アジア経済発展国際会議」で、吉林省は図們江開発構想を提案した。国連

開発計画署（UNDP）に重視された。1991年10月、UNDPが、15年から20年ぐらいの時間で、300億米ドルを調達して、3億人の人々が利益を受ける図們江下流地域を多国間協力により開発するという計画を正式に発表した。

1991年7月UNDPはモンゴルのウランバートルで図們江開発の第一回会議を開き、10月には朝鮮の平壤で関係各国の参加する図們江下流開発計画管理委員会が組織された。同委員会は1992年2月に韓国のソウルで第一回会議を開き、段取り、法律、投資環境、資金源等の問題について検討、取り決めを行った。1993年に中・ロ・朝の3国が図們江地区開発株式会社を設立して開発する構想が浮かび上がったが、ロシア政府が同意せず、実行は見送りとなった。1995年5月に図們江地域開発調整委員会（中・ロ・朝の3国）と諮問委員会（中・ロ・朝・韓・モの5国）の設置が決まった。

図們江の開発の対象は中国の琿春、朝鮮の羅津及びロシアのポシュットを頂点とする、面積約1,000平方kmの小デルタ（小三角地帯）と、中国の延吉、朝鮮の清津及びロシアのウラジオストックを頂点とする、面積約10,000平方kmの大デルタ（大三角地帯）である。

中国側の開発構想を見れば、敬信・先鋒・ハサンが核となる国際都市、琿春・ポシュット・羅津（小デルタの頂点）が中核となる衛星都市、延吉・清津・ウラジオストック（大デルタの頂点）が中核となる基地都市、ということを含める。国際都市の人口は1.1万人（1990年）から300万人（2020年）に達し、小デルタの人口は30万人（1990年）から480万人（2020年）に達し、大デルタの人口は303万人（1990年）から1,000万人（2020年）に達する。

大デルタの開発の所要総投資額は、①住宅や宿舎、文化・教育・医療施設、電気・ガス公共施設など都市建設費634億ドル、②港湾・空港・陸上交通など基盤施設建設費170億ドル、③工場など生産的投資965億ドルで、合計するなら1,769億ドルとなる。他の計算方法により、世界銀行の公表した基準（先進国または地域での一人の労働就業の増加に8万ドルの投資が必要とする）に応じて、この所要総投資額は30年間1,716億ドルとなる。上の両者の平均値をとると、1,742億ドル（生産的投資は938億ドル、非生産的投資は840億ドル）である²¹。

大デルタの陸路集散運輸システムの通過能力は2000年には1.5億トン、2010年には2.5億トン、2020年には3.5億トンに達する。そのうち、鉄道運送は70-75%、道路運送は25-30%を占める。

図們江下流地域の開発モデルについて、UNDPの専門家グループは各国の意見を三つの試案にまとめた。A試案：関係各国が各々開発し、各々管理する。一種の縮まりのない構成モデルである。B試案：同じ地域で関係各国が協調して開発する。そのもっとも基本的な方法は二カ国間協定を結ぶことである。C試案：共同開発し、統一的に管理する。最終的に国際自由貿易地区とする事を期待する。C試案はUNDPの目標モデルで、学者に広く推賞されているが、目下まだ実施の条件を備えていない。A試案は程度の差こそあれ、実際に関係国がそれぞれ取りかかっている。B試案はまず中・ロの間で、次に中・朝の間で合意した。

図們江下流開発の鍵はいわゆる海に出る水路という問題である。図們江から海に出る水路を開

表5 大デルタの交通運送比率予測表

(単位：万トン)

地 区	2000年		2010年		2020年		運 送 形 式
	陸 上	海 上	陸 上	海 上	陸 上	海 上	
大 デ ル タ	1,000		2,000		3,000		鉄道運送
ロ シ ア	3,000		5,000		6,000		
中 国	2,500		5,000		6,000		
朝 鮮	500		1,000		2,000		
モ ン ゴ ル	1,000		2,000		3,000		
ヨ ー ロ ッ パ	500		2,500		4,000		
合 計	8,500		17,500		24,000		
日 本		5,000		9,000		12,000	海上運送
韓 国		1,000		2,000		3,000	
ア メ リ カ		1,500		3,000		6,000	
中 ・ ロ ・ 朝		1,000		2,000		3,000	
そ の 他		1,500		4,000		6,000	
合 計		10,000		20,000		30,000	
道 路 運 送	1,500		2,500		6,000		
総 計	10,000	10,000	20,000	20,000	30,000	30,000	

資料：「日中東北」、1993年9月1日号、14ページ。

くには三つの方法がある。

第一は、中国吉林省琿春敬信郷の防川で港湾を造ることである。ところが、図們江の河口付近は流れが浅くて狭い。それに流砂が堆積し、結氷期も約四ヵ月ある。港湾建設にとっての経済的技術的困難を克服しても、中・ロ間の国境問題を解決するまで、港の建設は可能とならない²⁾。それ故、この方法は実施されていない。

他の二つの方法は朝鮮の港とロシアの港を借りて海に通じるやり方である。これは前に述べた二カ国間協定を結ぶB試案に属する。

1987年に胡耀邦と金日成が会談した際、北朝鮮側から清津港使用を提案してきて、中国側はそれに同意し、港湾使用料は政府ベースの振替相殺決済方式となった。ところが、北朝鮮側が突然現金決済を要求し、運送に使った中国側車両をさんざん使用した後一年経てやっと返却し、使用料も国際水準よりはかるに高く、サービスもよくないのために、契約終了に伴い1990年末で使用中止となった。こうして、中・ロ会談は先に合意し、ザルビノの利用が決まった。その後、北朝鮮側が再契約を申し入れ、1993年に、5ヵ所の交易拠点、三つの港の利用について話がまとまった。1994年6月、中国吉林省と北朝鮮対外運輸省との間で新たに北朝鮮経由のトウモロコシ輸出に関する契約書が調印され、9月、日本向けの輸出トウモロコシを満載した貨物列車が図們から

国境を越えた。清津港の利用が回復した²³。翌年10月中国からの貨物のコンテナ船の第1便も羅津を出発し釜山へ運航した。つまり、琿マ（琿春－マハリノ）鉄道の建設は今まで完成しなかったもので、中・朝ルートが先に開通した。

5. 焦点と展望

環日本海経済圏の成立は、図們江下流成長トライアングルの建設によって決まるようである。その鍵は、現在何よりも資金である。

中国側からみれば、1995年10月吉林省延吉市で開かれ、24カ国家・地域からの550人が参加した図們江流域外商投資貿易商談会で、45件、3億米ドル余りの商談が成立した。成約状況を国別にみると、韓国が7,400万ドルと最も多かった²⁴。韓国は従来、環黄海経済圏を熱心に行っているが、山東省・遼寧省に投資が一番多くの反対に、図們江計画に投資が比較的少ない。1993年韓国は対吉林省投資総額は8,672万ドルしかなく、その当年対中投資総額の5.4%を占めたにすぎない。ここ2年来、中・ロの国境貿易が激減した（中国製品は品質が粗悪で、ロシア人に魅力がなくなった。日本製品は品質がよいが、値段が高すぎるので、品質もよく値段も手頃な韓国製品が浮上した）ため、韓国はロシアとの貿易は急増した。そして、延辺・琿春には朝鮮系の住民が約半数を占め、韓国の投資は吸引されている。1994年末、韓国の具正謨准教授は環日本海経済協力について、「ゴールデン・ペンタゴン」（黄金の五角形）というプランを提唱した。五角形の頂点としての拠点都市は次のようである。韓国（東海、浦項）、北朝鮮（羅津、先鋒）、中国（琿春）、ロシア（ウラジオストク、ハバロフスク）、日本（新潟、富山）。そして、これらの国々の地方政府を結ぶ多国間の姉妹関係を通じて行政的に支援し、様々な交流を行い、拠点都市を中心に自由貿易地帯と観光地帯を作りだす。具氏は、将来、「東海（日本海）」はアジアの「地中海」になると、韓国の江原道はナポリのような観光の中心、ロッテルダムのような貿易中心になるだろう、といった²⁵。ここで、韓国が環日本海経済圏に興味があるということが見られるばかりでなく、環日本海経済圏にはもう一つの中心地を形成する可能性も指摘されている。

朝鮮側は図們江下流にある621平方キロメートルのゴールデン・トライアングル＝羅津、先鋒自由貿易地区をつくった。外国の投資者はここで50年の土地使用権と14%の特恵税率を得られる。この計画は1991年にはすでにUNDPに認められた。1994年にはUNDPがそのために300万米ドル繰り出すことを決めた。関係各国が賛成するなら、さらに320万米ドルの特別予算を支給する。1995年初まで、約10カ外国会社が保証をつくりだし、そこへ2億ドルを投資するという。しかし、この自由貿易地区のインフラとエネルギーの建設に対して、24億ドルの必要があることと予測された。この金額は朝鮮の外債総額に近いという²⁶。

図們江開発計画に、従来熱意のないロシアも1995年5月から劇的な変化をしている。本気になると力は強く、軍隊を投入して琿マ鉄道の建設を始めた²⁷。この鉄道は開通したら、中国の貨物はザルビノ経由、日本海に出る姿を現すことになるであろう。

現在は、図們江開発計画に一番熱心でないのは日本国である。日本西部沿海地域でも、日本海

表6 環日本海経済諸国・地域貿易マトリックス（1993年）

単位：百万ドル

輸 出	輸 入								
	ロシア		モンゴル	中 国		北朝鮮	韓 国	日 本	
		極 東			東 北				西沿岸
ロシア			216	3,300	1,377	385	975	2,000	1,251
極 東			6	607		10	97	869	
モンゴル	135	0.1@		112		1	4	17	0.3
中 国	4,100	582	61			663	3,929	15,780	1,575
東 北	1,590					612	704	718	
北 朝 鮮	73	2@	1	270	359		162	229	102
韓 国	601	69	4	5,150	403	9		11,564	3,560
日 本	1,501	223	19	17,273	1,178	242	19,116		
西沿岸	337		0.3	1,101		40	2,427		

出所) 環日本海経済研究所『ERINA REPORT』1994 Vol.3、『中国対外経済貿易年鑑』1994版による作成。

注：1. ここで、日本海沿岸は北海道、青森、秋田、山形、新潟、富山、石川、福井、京都、鳥取、島根、山口、福岡を含んでいること。

2. @の極東の範囲はユダヤ自治州とチュトコ自治管区を含めている（財団法人日本国際フォーラム『ロシア極東経済における民間セクター形成の実態』平成7年8月）。

対岸への貿易の依存度が低く見られる。

環日本海経済圏において、区域内貿易額が比較的少ないばかりでなく、政治的要素の制限は経済的要素の制限を上回る。例えば、まだ未解決な朝鮮半島の南北対立や、日露間、日中間中ロ間の領土問題等である。歴史が原因で、環日本海という呼称も非難されている²⁸。こうして、諸国間の経済協力も行いにくくなった。

多賀秀敏氏は、次のように指摘した。環日本海経済圏という発想が、日本海の両方に強い。なぜいけないか。全人類の21世紀的課題である環境と人権の問題をクリアできないからである。21世紀に向けてスタートする環日本海圏は、この地球上に新しい社会単位を持ち込むものであることが望まれる。しかもそれを世界全体に向けて発信することが肝要である。その一つの回答が、地域からなる国際広域の創出であろう²⁹。

金森久雄氏は、図們江開発計画のUNDP構想では、20年計画で社会資本投資の必要額は300億ドルとしていたが、これは過小で、30年の年月と千億ドルの投資が必要であると、よく指摘した。同氏も、日本が傍観しては図們江の開発は進まないことを強調した³⁰。

それでは、環日本海経済圏の形成にとってきわめて重要な図們江開発計画に対して、日本政府はどのようにして熱意に欠けるか。もし、北東アジアが繁栄になったら、まさか日本に巨大な利益をもたらさないことはなからう。現在低迷する日本経済にとっては、内需を拡大する景気浮揚策よりも、むしろ日本国内にある遊休資本 (Idle capital) を図們江開発へ投入して、外需を拡大する方がよいであろう。これで、続いている景気停滞状況を打開するかもしれない。

図們江開発計画の魅力は、何よりもその奥地に存在している巨大な潜在力にある。このような巨大な潜在力を呼び覚ますことは、巨大の供給能力の形成を意味する。これに対して、この地域への開発も巨大な市場を形成できると予測できる。したがって、この地域には、巨額の資金が投入されなくても遅かれ早かれ、EC、NAFTAに匹敵できる経済圏が形成される可能であろうと思われる。

注

- 1 この点については、種々の意見がある。例えば、京都府と山口県を除き、北海道、宮城県及び福島県を含む考え方もある。(北海道東北開発文庫「環日本海産業連携の可能性に関する調査」1993年3月)。
- 2 この点についても、種々の意見がある。例えば、ユダヤ自治州とチュトコ自治管区を含める見方もある。(財団法人 日本国際フォーラム『ロシア極東経済における民間セクター形成の実態』平成7年8月)。
- 3 市岡政夫「環日本海経済圏の将来像」『世界経済評論』1995年4月号。
- 4 朱 心坤「引人注目的環日本海経済圏」『亚太経済』1991年3期。
- 5 中藤康俊「環日本海経済圏 形成の意義と課題」『経済地理学年報』第39巻第1号(1993)。
- 6 張 忠任 「東アジア経済圏の構造と日本の選択」、「北東アジアの「局地経済圏」——図們江デルタ・環黄海経済圏を中心として——」『中国と東アジア』第36、33号参照。
- 7 袁 樹人・宋 徳清「論図們江増長三角的区位与资源配置」第3回北東アジア経済発展戦略国際学術研究討論会論文 中国長春(1994.8)。蛭名保彦『環日本海地域の経済と社会』明石書店(1995.2)。嶋倉民生『東北アジア経済圏の胎動』アジア経済研究所(1992.5)。以上参照。
- 8 中国東北地区産業現状の形成には、様々な要因があるが、その主要な要因は建国から改革開放まで重化学傾斜政策が実行されていたことである。
- 9 日本船主協会『日本の海運』(1994)、14ページの地図。蛭名保彦『環日本海地域の経済と社会』明石書店(1995.2)、293ページの地図。
- 10 酒田港開港500年の歴史の節目に、中国黒龍江省と山形県酒田市を結ぶ貿易航路が誕生した。このルートは中国黒龍江省のハルビンから酒田までを繋ぐ約2,800kmのシーレーンで「東方水上シルクロード」と命名されている。平成4年5月、黒龍江省より年間6,000トンの飼料用トウモロコシを輸入する契約が締結され、同年8月には、このルートを通して2,000トンのトウモロコシを積んだ第一船が酒田港に入港した。その後、さらには、輸入品目の拡大も図られよう

- とした。平成5年には、黒龍江省では、この航路の専用船として河海両用船「木蘭号」（2,000トン）を建造し、同年11月には、酒田港に初入港した。黒龍江海運公司是、西暦2000年までには、26隻10万トンの船腹水準を達成する計画をも打ち出した（田澤宏之「東方水上シルクロード乗船記」環日本海経済研究所『ERINA REPORT』1994 Vol.4 参照）。最近の進展については、山形県土木部空港港湾課「酒田港の整備と振興」『港湾』1997年5月号参照。
- 10 横浜市港湾局企画振興部情報調査課 『データで見る国際貿易横浜』（1995年版）、31ページによる。
 - 11 崔 章和「東北アジア地域経済圏構想と運輸体系の発展への展望」『北東アジア開発戦略研究国際討論会文集(一)』吉林人民出版社1993年1月。
 - 12 『朝鮮時報』1995年12月21日。
 - 13 市岡政夫「ザルビノ港」環日本海経済研究所『ERINA REPORT』1995 Vol.1.5。
 - 14 小山洋司「環日本海経済圏形成への新たな動き」『ロシア・ユーラシア経済調査資料』1995年12月号。
 - 15 恩田久雄「環日本海経済圏構想をめぐって」『世界経済評論』1993年6月号。
 - 16 環日本海経済研究所『ERINA REPORT』1994 Vol.4、24ページ。
 - 17 朴 廣「北部朝中国境地帯を訪ねて」『朝鮮時報』1995年12月21日。
 - 18 本多健吉他『北東アジア経済圏の形成——環日本海経済交流』新評論1995年3月、84～85ページ。
 - 19 花房征夫「環日本海経済圏の現状と今後」『調査と情報』1997.5。
 - 20 劉 家仁「図們江地区開発的宏観効果評価」『東北亜論壇』1993年第2号。
 - 21 図們江河口付近のハサン地区における係争面積自体は360ヘクタールにすぎないが、ここを広げなければ、図們江の中国領は事実上分断状態になる。中国はこれを得れば、日本海に通じる港の建設が可能となることである。ロシア側は91年段階では図們江河口は航行不可能と判断し、中国側へ引渡を決意したが、現在の中国の技術能力からすれば、航行は時間の問題でしかないとの技術評価もある。そうなれば、ロシア側は、ポシュットやザルビノの港湾施設は利用されなくなる恐れがある。そして、ハサン湖が汚染され、さらに、ハサン湖の西岸地区は、1938年の張鼓峰事件で戦死した赤軍兵士の墓があるなど「神聖なる」土地である。このような理由から、ハサン地区に関して1991年協定を破棄すべきだとする声が強い。この問題の解決は困難である（秋野 豊「中ロ関係の岐路：極東国境を解決すれば〈準同盟〉の可能性」『世界週報』1995.7.11-18-25参照。追記：本論を校正している間、秋野豊氏がダジキスタンで犠牲となったという訃報が入る。御冥福を御祈り致します）。
 - 22 「中国新航路活用セミナー」『ERINA REPORT』1994 Vol.4、及び本多健吉他前掲書93、103ページ参照。
 - 23 『世界週報』1995.11.7、65ページ。
 - 24 小山洋司、前掲。

- 25 韓国の江原道は日本海に面し、北朝鮮と国境を接している。面積は約1万7千平方kmで、山地が多く、耕地が少ない。人口は155万人である。ここが日本海沿岸拠点として考えられているのは東海である。主力港の東海港は日対韓借款によるプロジェクトとして1980年に完成した。年間100万トンを超える荷役処理能力をもち、全国埋蔵量の87%を占める石灰岩を使ったセメントをはじめ石炭、鉄などの積み出し港として機能している。江陵と東草には空港がある。東草-ポシェット-琿春の観光ルートも計画している。(小山洋司、前掲)
- 26 フランス通信 (AFP) 1995.4.28。
- 27 金森久雄「動き始めた〈豆満江〉開発」『日本経済新聞』1995年12月8日。
- 28 張 忠任「環日本海経済圏における諸問題とその対策」、『中国と東アジア』第35号参照。
- 29 多賀秀敏「四、おわりに：環日本海圏発展の課題と展望」『中国と東アジア』第34号(1994年12月)、75ページ。
- 30 金森久雄、前掲。

The Economic Zone of Japan Sea Rim : Review and Prospect

ZHANG Zhong Ren

The economic zone of Japan Sea Rim was advanced at 1960. It attracted attention all over the world by the Tumen river project, since 1990. But, it is not yet formed that the economic zone of Japan Sea Rim, because of it is beyond the economical interests that the political condition is too intricate. The subject of this paper is complementarities of natural resources and industry in the economic zone of Japan Sea Rim, and condition of communications, and trends of the Tumen river project. It is possible that The economic zone of Japan Sea Rim forms quickly, if it is developed that great potentialities in the hinterland of the Tumen river.