

## 豆満江（図們江）地域開発における “NET（Natural Economic Territory）”論の意義

西 重 信（関西大学）

### 1. 跨境民族と“NET”論

帝国主義時代に強国の利害が交錯した地域において、自らの意思とは無関係に画定された国境によって、歴史的に居住、活動してきた地域を分断された少数民族、すなわち跨境民族<sup>1)</sup>は世界に多く存在している。クルド人、アルバニア人、モンゴル人、朝鮮人などがよく知られている。そのうえ少数民族の民族主義の高揚による分離・独立運動、内戦で生みだされた多数の難民は、民族の跨境状態を次々につくり出している。イランのアフガニスタン難民は、1980年代以降に130万人あるいは200万人といわれている。中国朝鮮族が約192万人（1990年・第4回国勢調査）であることをみれば、近年の難民問題がいかに深刻なものが理解できる。

今日の環日本海地域ではけわしい緊張や紛争は生じていないが、ロシア極東の国境地域ではあらたな問題が指摘されている<sup>2)</sup>。ソ連邦の崩壊後、ロシア極東からは1991年の約800万人を頂点として1993年から1998年迄に年平均4.3%の人口が減少した。逆に流入したのは中国の経済移民と消費財および中央アジアからの朝鮮人帰還者である。1992年と翌年の中・ロの国境貿易ブームは短命に終り、中国人労働力と中国商品への依存がロシア極東への中国の拡大を招くのではないかとこの危惧に変わった。ソ連邦の朝鮮人に対する迫害の不法性を認めた1993年の法律によって復権した朝鮮人が、前住地の沿海地方で自治を要求するのではないかとこの危惧も生じた。中国移民の背後には中国北部の

数億の人口がひかえており、沿海州に帰還した朝鮮人は延辺朝鮮族自治州からの商人や朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）の建設労働者と同民族だとうけ取られた。1997年7月に、ハバロフスク地方知事は中国人と朝鮮人によるロシア極東への「平和的侵略」を警告したほどである。このような状況は、「ロシア東部国境の人口的時限爆弾」とさえ表現されている。ロシア極東では、帝政ロシアが領有して以来の黄色ロシア論と黄禍論という歴史的問題<sup>3)</sup>が、今日でも存続しているのである。

領域内に跨境民族が居住している場合のそれぞれの国の統治においては、二つの側面がある。それぞれの国の政治や軍事状況が跨境民族のつながりを通じて波及したり利用されたりする。互いの政治体制が異なっていたり非友好的である場合には、ことさら困難で厄介になる。国境の閉鎖や住民の追放が行われることもある。もう一つは、言語や習慣を同じくし血縁関係を有するという特性を活用して辺境の開発が可能なことである。それには人と物の国境往来に一定の保証を設ける必要がある。これによって国境の存在にかかわらず、経済補完関係を維持したり回復させるのである。それだけで一定の経済発展が実現できた。これが“NET”論である。

豆満江（図們江）地域は歴史的に朝鮮人が居住し活動した地域だが、3国国境が存在する。この地域の開発に向けた近年の当事国の取り組みは、国境障壁による発展の困難性が自然経済圏回復の必要性に転化した

#### [キーワード]

豆満江（図們江）地域開発、“NET（Natural Economic Territory・自然経済圏）”、跨境民族、間島に関する日清協約（間島協約）、延辺朝鮮族自治州

ものである。それぞれが自国の経済的利益に即して開発を進め隣国との協力によって地域全体の発展をめざしている。領土権と主権を尊重しながら経済のボーダレス化を進めれば、国境障壁は相対的に低くすることができる。そこでは少数民族や辺境の人々の自決権や主体性がこれまでよりも重視されるようになった。豆満江地域の開発を“NET”論で論じることの意義は、この地域が再び緊張や紛争を繰り返すことなく発展できるというだけではない。世界の跨境民族問題と辺境の経済開発にとって一つのモデルを提示しつつあるといえるだろう<sup>4)</sup>。

## 2. 間島に関する日清協約（間島協約）のボーダレス性

1909年の間島協約では、白頭山（長白山）頂の定界碑を起点として石乙水と豆満江を朝鮮と清国との国境とすることが定められた。朝鮮を保護国とした日本が、李朝ではなく清国の主張を受け入れた国境であった。この結果、間島（延辺）に居住していた朝鮮人は跨境民族になった。ところが、協約全体をみれば、国境はどちらかといえば形式的で、間島での清国の領土権と主権を認めるうえでの線引きに近い。清国は間島での朝鮮人の居住権、土地、家屋所有権の保護義務を負ったし、豆満江の渡船による国境往来が保証され、米穀の朝鮮人による販運が認められている。往来が禁じられたのは武器を携帯した者にかぎられ、凶年の防穀令の可能性が残されただけである。さらに鉄道の同規格での連結が定められ、豆満江国境はきわめて低い障壁であった。

国境と経済的ボーダレスという相反する内容が定められたのは、間島の領土権をめぐる日清両国の利害の取引とともに朝鮮人の跨境状態を無視できなかったことによる。日本側で間島協約に重大な影響を与えた内藤湖南は、数々の調査研究で歴史的・経済的に間島と朝鮮咸鏡道とは一体性と補完関係をもつことを明らかにしている<sup>5)</sup>。清国も、間島の農業が朝鮮人に担われていた状況を否定できなかった。

間島協約後も国境と経済的ボーダレスは共存した。

日本統治下の咸鏡道の豆満江岸には、104ヶ所もの渡船場に加えて朝鮮陸接国境関税令による会寧、新阿山、下汝坪など20数ヶ所の交易場が設けられて、非課税特例措置が実施された<sup>6)</sup>。旅客用品および職業用商品、国境2里（日本里程）以内の住民が収穫または生産した物品を輸出入する場合は非課税とされた。国境往来者が持ち運ぶ物品は、事実上非課税ということである。そのうえ結氷期には、到る所を牛馬車が自由に往来、渡江した。越境通学と巡回教育、咸鏡道の医師の巡回診療、相互訪問、婚姻もさかんに行われた。経済補完関係とともに文化的一体性も維持され、豆満江は国境をなしていないとさえいわれた<sup>7)</sup>。

国境を超える経済補完は、双方の経済を大きく発展させた。これを最もよく表しているのが豆満江岸の国境貿易<sup>8)</sup>と越江耕作<sup>9)</sup>である。1913年の豆満江と鴨緑江の国境貿易では、朝鮮の輸入の65%、輸出の79%、総額の71%は豆満江岸が占めている。鴨緑江岸での朝鮮の輸入品は、人蔘、高粱酒、粟、小豆、小麦粉、大豆油、金巾などだが、人蔘と高粱酒だけで43%である。朝鮮の輸出品は、大豆、玉蜀黍、生牛、粟、牛革、白米、魚類などで、豆油原料として大豆が19%を群を抜いている。対岸の搾油業の発展を表しており、大豆油を輸入するという貿易構造である。豆満江岸での朝鮮の輸入は粟であるといつてよく、実に63%を占めている。ついで木材・板が16%、焼酎が3%である。輸出では、対ロシア貿易で繁栄した慶興（元汀里）での生牛が約42%で、石油、巻煙草、魚類、布帛類の4品目で28%である。豆満江の国境貿易では、朝鮮の輸入の49%、輸出の43%は会寧での取引による。すなわち間島は咸鏡道に粟を輸出し、咸鏡道は間島に海産物と外国工業製品を輸出するという貿易構造である。1908年に開港された清津港では1910年から通過貨物関税免除制度が実施されていたが、1913年の会寧での通過貨物総額は、会寧での輸出額の約6倍、豆満江岸の総輸出額の2.5倍に達している<sup>10)</sup>。清津港と会寧の中継貿易での繁栄を表している。通過貨物の行先は、24%が龍井村（龍井）、4%が局子街（延吉）であった。

豆満江の越江耕作は、農業における補完関係を表し

ている。越江耕作は、主として咸鏡道の農民が間島の農地を耕作するもので、逆は少ない。つまり間島の農業労働力需要が咸鏡道の農村過剰人口を吸収するとともに、双方の労働力の流動性とみることができる。越江耕作者には日帰りと農繁期に住み込む者があり、前者が多数であった<sup>11)</sup>。1913年の越江耕作戸数は、自作723戸、小作1,170戸で、小作が62%である。耕作面積は、自作738町歩、小作1,256町歩で、小作面積が63%である。自作、小作戸数と耕作面積の割合が一致しているのは、労働力と耕作面積とが適合していたことを表している。栽培作物は、粟、大豆、大麦、玉蜀黍などであったが、茂山の対岸では、小豆、稗、小麦、馬鈴薯なども栽培された。1913年の主作物4種の収穫高は、合計15,255石で、粟51%、大豆28%、大麦15%、玉蜀黍6%の順である。越江耕作は食糧生産であった。

国境貿易と越江耕作は、さらに発展した。1910年には54万円だった清津港の通過貿易額は、1919年に453万円、1927年に977万円、1933年には1,374万円という増大である<sup>12)</sup>。綿織物、石油、煙草、靴類、マッチなどの外国工業製品が中継され、咸鏡道の海産物が輸出された。間島からは大豆と粟を主とする穀物が輸入され、木材が中継輸出された。1936年頃の越江耕作は、戸数2,046戸、耕作面積4,621町歩である<sup>13)</sup>。1913年に比較して耕作面積は2.3倍になっている。自作と小作の内訳は不明だが、1戸当りの平均耕作面積は約2倍に達している。越江耕作者に地主が生れたり、間島の地主が咸鏡道に居住した可能性がある。栽培作物は、粟、大豆、大麦、玉蜀黍、菜豆、馬鈴薯などで、食糧生産に変化はない。間島と咸鏡道との経済補完関係は、双方の経済を発展させながら1945年8月まで存続した。

### 3. 北京条約後の琿春と ポシエツト（ハサン）地方

1860年の北京条約による清国と帝政ロシアとの国境画定は、興凱湖（ハンカ湖）以南で複雑な経過を辿ったが、翌年6月に「興凱湖界約」といわれる北京条約追加條款の調印が行われた<sup>14)</sup>。これによってアムール河とウスリー河の合流点から豆満江口までの国境が画

定されて8ヶ所に国境碑がもうけられた。豆満江口から上流20清里（1清里は0.576km）の左岸にたてられた国境碑が土字碑で、これが3国国境の結合点である。興凱湖界約によって琿春は海港であったポシエツト湾を失うとともに、吉林省は日本海への出入口を失ってしまった。しかし、土字碑の清国側側面には居住や通行の自由を認めた280字の漢文が貼付されていた。また、国境が住民生活の支障になることを防止するために無税貿易地帯が設けられた。その後の両国の調査によって、土字碑が実際には豆満江口から45清里の沙草峰にあることが認められ、移設が合意されて直線距離27清里の地点に移された。土字碑の移設、黒頂子からのロシア軍撤退、土字碑から下流の清国船航行問題の保留などを定めたのが、1886年4月の「琿春界約」である。航行問題については、9月にロシア側から琿春副都統に対して許可する公文が通達されたが、ロシア政府は琿春界約の追加条項に加えることは認めず、両国地方官の合意という形で決着している。

国境は画定されたが、経済補完関係は琿春とポシエツト湾との密接な関係によって維持された。両者の関係は、ウラジオストックの自由港が閉鎖された1909年4月を前後に大きく変化する。琿春には、ポシエツト湾を経由するものとは別にもう一つの交易ルートである吉林街道がある。だが龍井村や局子街とは別に琿春平野を中心とする独自の経済圏を形成した琿春の繁栄には、ポシエツト湾の存在が大きかった。それだけに沿海州を失ったことは痛手であったが、国境往来が認められていたことでポシエツト湾を利用できた。むしろ1900年の北清事変でのロシア軍の侵略が、戦乱と交易ルートの途絶という二重の大打撃をもたらした。ところが琿春の復興には、ロシア軍が砲車の侵攻のために整備した道路が大きな役割を果たした。ポシエツト、ノーキエフスク（クラスキノ）、ハンシから長嶺子を越えて大量の貨物が輸送された。自由港ウラジオストックに輸入された外国工業製品は、沿岸航路でポシエツト港に陸揚げされ琿春に輸入された<sup>15)</sup>。日本、上海、米国、英国の金巾、米国製石油、日本製黄燐マッチ、ロシア製更紗、ロシア製毛織物、日本製綿花、ロシア、

日本、米国、英国の煙草である。この他にウラジオストック付近で採取された昆布、ポシエツ湾周辺や清国北部の塩が輸移入されている。琿春からは、大豆、豆粕、生牛、獸皮、豚、木材、野菜が輸出された。大豆、豆粕、豆油の積み出しには、結氷期を除いてハンシ港が利用された。ポシエツ港とハンシ港との関係は、前者を青島とすれば、後者は膠州湾戎克貿易の中心であった塔埠頭に例えられた<sup>16)</sup>。

ウラジオストックの有税港化に対抗した琿春税関の開設は、琿春経済の一大転機になった。1910年初頭から徴税を開始した琿春税関は、国内税制と関税との不整合によって、移出入貨物への課税や輸出入貨物への重複課税を行った。同年3月に琿春商務会の抗議の同盟休業が発生したことは、琿春が受けた深刻な影響をあらわしている<sup>17)</sup>。しかし、琿春は対ウラジオストック貿易から、咸鏡道の不凍港雄基（先鋒）に結びついて対日貿易への転換で困難を克服した。琿春と雄基との輸送には、結氷期を除いて琿春河と豆満江の水運および咸鏡道の道路が使用された。咸鏡道に鉄道が敷設される以前では、水運と陸運の中継地として下汝坪が最も栄えた。1921年の雄基の開港とシベリア派遣日本軍撤退後の長嶺子の閉鎖は、琿春と咸鏡道との関係を確かなものにした。ここに豆満江の国境貿易には、清津を海港とする龍井村・局子街貿易と雄基を海港とする琿春貿易という二系統が併立し、ともに発展していった<sup>18)</sup>。1923年の咸鏡道への輸入では、清津系が90%、雄基系は10%だが、咸鏡道からの輸出では、前者が76%、後者が24%である。琿春にとって雄基は輸入港としてポシエツ港の役割を受け継いでいる。1926年をみると、咸鏡道への輸入では清津系が76%、雄基系が24%、咸鏡道からの輸出では前者が74%、後者が26%になっている。琿春貿易は豆満江岸国境貿易の4分の1を占めるまでに発展している。同年の琿春からの輸出では、農産物が81%、木材が17%である。農産物では大豆が82%を占め、輸出総額でみても66%に達する。咸鏡道からの輸入では綿織物が50%、小麦11%、打綿4%、麻袋3%、履物、砂糖、石油、隣寸である。つまり琿春は雄基を中継して大豆と木材を輸出し、工業製品を

輸入したのである。この貿易構造は、ウラジオストック貿易と変化はなく、いぜんとして琿春での農林業の発展と工業の未発達を物語っている。反面、輸送にはやがて画期的変化が生じた。1929年から始まった雄基を一方の起点にした豆満江岸に沿う咸鏡道の鉄道敷設は、中国海関による水運から鉄道への転換の指導と相まって、豆満江水運の衰退をもたらした。さらに1935年に開通した訓戎と琿春とを結ぶ14.5kmの跨境鉄道は、琿春の貿易輸送の近代化に決定的役割を果たした<sup>19)</sup>。

このように琿春経済は、国境ではなく国境の開閉に重大な影響を受けてきた。そして琿春はその都度復興した。そこには国境地域の経済発展にとって注目すべき工夫がみられる。1922年の長嶺子閉鎖までの経緯にはなお不明の部分があるが、国境画定、北清事変の戦乱、ウラジオストックの自由港閉鎖に続く最大の危機であった。政治体制の異なる隣国との険しい緊張は、跨境民族の日常的移動を防げてしまったが、もう一つの隣国を経由する迂回ルートを生み出した。この迂回ルートは、琿春の発展を継続させただけでなく海港になった雄基を急速に発展させた<sup>20)</sup>。両者の発展が、輸送機関の近代化に結びついた。しかし、1937年の沿海州、シベリアからの朝鮮人の追放は、迂回ルートの意義をまったく無意味なものにしてしまった。

#### 4. 解放後の豆満江国境

解放直後の豆満江国境に関して、最近の研究は注目すべき経緯を明らかにしている<sup>21)</sup>。

1945年から中華人民共和国の建国迄、豆満江や鴨緑江の越江往来はほぼ自由であった。1949年1月、中国共産党吉林省委員会と吉林省政府は、民族事業座談会を召集して延辺での民族自治について討議した。主催したのは吉林省長周保中で、40余名の朝鮮人の有力幹部が参加したが、朝鮮族でなかった者は周保中ほか1名のみであった。東北抗日連軍出身で延辺専署専員の林春秋は、延辺を北朝鮮へ帰属させるべきであると主張した。当時の共産党機関紙『吉林日報』主筆林民鎬は、ソ連に習って自治共和国を主張した。東北行政委員会民族事務処長の朱徳海は、民族区域自治を説いた。

結論は朱徳海の意見に落ち着き、林春秋は北朝鮮に帰り、朝鮮労働党の幹部になった。中国建国後、国境管理が強化されて延辺専署発行の国境通行証が必要となり、そのため朝鮮族には混乱が生じていた。朱徳海は辺境通行証で親戚訪問ができるよう提議し、北朝鮮と協議して1953年9月から改められた。

解放から中国建国までの豆満江は、解放前と大差のない低い国境障壁であったことがわかる。次に民族区域自治という民族事業座談会の結論で、豆満江国境は中国共産党によっても継承されたのである。これによって国境の障壁が一段高くされたが、朝鮮戦争停戦後に若干の修正がなされている。民族事業座談会での林春秋は、李朝の間島領有を主張して、他二者とは著しい対象をなして民族自決原則を貫いている。

朝鮮戦争は、国境障壁をひときわ高くした。1950年8月には米空軍がはじめて羅津を爆撃し、9月にはソ連国境から12kmの阿吾地を爆撃、10月に元山に上陸、11月には和龍と延吉両県が爆撃された。開戦初期とは逆に戦線が北上してくる状況下で、同盟国間の国境であるにもかかわらず豆満江は厳しく管理された。だが双方の住民はしばしば越境し、武装集団による密輸がさかんに行われた。延辺への密輸品は、アヘン、モルヒネ、耕牛、塩などで、密輸品は、食糧、布、中国薬材などであった<sup>21</sup>。延辺から食糧がもち出されて塩がもち込まれるという伝統的補完関係は、非合法化されても継続させざるをえなかった。越境する人々と共に延辺に入る耕牛は、戦乱下でも越江耕作が行われていたことであろう。武装集団による密輸は朝鮮戦線での逃亡兵の仕業であったり、アヘンやモルヒネの中には軍用医薬品としての麻薬も含まれていた可能性がある。1949年から1952年の間に図們海関が押収したアヘンは28,349両、モルヒネは2,040グラムに達している。1950年末には、延辺の住民が多くの朝鮮人孤児と難民の救済を行い、1951年10月には大規模な山狩りで戸籍のない330戸の家族を見つけ出し、2,594両のアヘンを押収している<sup>22</sup>。難民が生活の糧として持ち込んでいたのである。

中国封じ込め政策に対する危機意識から生じた文化

大革命は、延辺では1966年に始まった。文化大革命は、跨境民族の悲劇と豆満江国境の潜在的不安定性を表した。北朝鮮との繋がりを理由に延辺の朝鮮族は苛酷な迫害にさらされた<sup>24</sup>。罪状の一つは「外国間諜」である。毛沢東主義と金日成礼賛が頂点に達した時には、兩岸で同民族どうしが罵り合うことを強制された。民族区域自治に力を尽した朱徳海、延辺大学副校長（校長は朱徳海）の地位にあった林民鎬など、多くの朝鮮族指導者が犠牲になった。国境をめぐる異変が生じた。焦点は、白頭山頂の天池を含む約32kmの国境であった<sup>25</sup>。最初の気配は、すでに1961年11月の中国『人民画報』の写真と文章にあった。翌年に発行された北朝鮮の国土地図は、白頭山全てを自国領土に含めることで対抗した。1963年には、金日成自らが調査に登った。だが北朝鮮はそれ以上踏み込むことはせず、国境紛争に拡大することを回避した。1967年から1969年にかけての両国関係の厳しい時期にも、同じ態度を続けた。ようやく緊張が緩和し始めた1969年末から翌年にかけて瀋陽で開かれた鴨緑江および豆満江合同航行委員会第9回会議、あるいは1970年4月の周恩来のピョンヤン訪問で、国境問題になんらかの合意があったのではないかとされている。この頃から白頭山頂に立つ金日成の写真が、北朝鮮の多くの出版物に掲載されるようになった。周恩来の訪朝によって延辺では制限つきながらも親戚訪問も再開された<sup>26</sup>。北朝鮮は領土と自主の立場を保持しながら、中国の圧力に屈することなく緊張をしのいだ。

文化大革命期の領土や主権についての北朝鮮の対応は、近年の豆満江地域の開発においても継承されている。つまり北朝鮮の羅津・先鋒経済貿易地帯での北朝鮮自身の主権と、延辺朝鮮族自治州での中国の主権との相互主義による尊重である<sup>27</sup>。緊張と紛争の最大の発生要因となる国境問題をあえてもち出さず、それぞれの主体性を保持して経済開発を優先させようとする行動は、国境地域の経済開発に明るい展望を開くものである。

## 5. 解放後の国境貿易

戦乱や朝・中関係の緊張によつて豆満江の国境障壁が高くなった時でも、双方の交流が完全に絶たれることはなかった。伝統的経済補完関係は双方の辺境住民の日常生活を支えるものなので、国境貿易には特別の配慮がなされている<sup>28)</sup>。1946年、1947年、1949年に、東北行政委員会は沿江農会と建華公司とともに、北朝鮮との辺境小額貿易を行った。また中国建国直後には、朝鮮族の日用品の不足が生じたので、図們海関独自の判断で辺境小額貿易を認めた。これは朝鮮戦争で中断されたが、停戦後の1954年に再開された。1956年には辺境貿易も国が掌握することになったが、1958年には、吉林、遼寧両省と朝鮮消費協同組合中央連盟との間で「中・朝辺境地方バーター貿易に関する協定」を結んだ。しかし、北朝鮮との経済補完関係回復への動きは、地方民族主義として批判された。1954年から1970年までの吉林省と北朝鮮との辺境貿易の累計は2,465万元であったが、文化大革命で再び中断した。中国で改革・開放政策がとられるようになって、1981年に両国の貿易代表団が国境貿易の再開とスイスフランでの決済に合意し、翌年から実施され始めた。

延辺朝鮮族自治州では、1970年に延辺連合対外貿易会社が設立され、1979年に和龍、琿春、安図、龍井、図們的の県、市に対外貿易機構が設置されて対岸の道、郡、市と地方貿易を開始した<sup>29)</sup>。1979年の自治州の対外貿易額は3,018万元であったが、翌年には3,679万元に増加し、貿易品目も増加している。自治州では地方貿易貨物については減免措置がとられている。海産物、果物、繊維の輸入では一定額まで関税を免除し、干貝には低い税率が適用されている。改革・開放後、直ちに図們・南陽、開山屯・三峰、三合・会寧、古城里・南坪、沙汰子・塞別爾に国境市場が開かれ、1982年には圈河・元汀里にも開かれた。

国境貿易には、このような辺境小額貿易のほかに、交易場所、取引品目、取引額を限定して関税が減免される辺民互市がある<sup>30)</sup>。国境から20キロメートル以内の特定場所に取引場を設けて国境住民の自由な取引を

認めたもので、1日、1人、1回につき1,000人民元までの取引は非課税である。辺民互市で注目すべきは、公式には禁止されているはずの中国のトウモロコシの北朝鮮への輸出が黙認されていることである。1996年には、1,000人民元で500キログラムの取引が可能で、ある調査場所では輸送に年間500台のトラックが往来しており、取引額は800万人民元（約1億円）に達すると報告されている。

中国の改革・開放以降、図們海関は、建国初期、1960年から1962年の経済困難期に続く3度目の密輸取締りのピークを迎えた<sup>31)</sup>。密輸の規模と密輸品は、補完関係の必然性を裏付けるものとして興味深い。1985年に図們海関が摘発した密輸件数は、全海関の97%を占めるが、押収品価格ではわずか7%である。1980年から5年間で2,947件を摘発して押収品価格は2,893万元以上だが、1万元以上は27件である。摘発された密輸の大半が、日常生活上の小額物品で占められているからである。密輸出品として布団表、スカーフ、アルコール、密輸入品としてナマコ、スルメイカといった具合である。その中において、1985年に摘発された29台の密輸入自動車は特異である。これらの自動車は、むしろ北朝鮮製ではないし、北朝鮮がロシア（ソ連）に労働輸出した対価としてのトラックの可能性も低い。ロシア製トラックは、合法的に取引されている。密輸自動車は、日本製の中古乗用車である。密輸の実態はむしろ明らかではないが、中古乗用車の取引はしだいに増大していったと思われる。表1は、近年に日本から北朝鮮に輸出された自動車の台数である。乗用車1台当たりの平均単価からみて大半は新車ではない。このような多数の乗用車が、全て北朝鮮国内だけで使用されたとは考えられない。中古乗用車の多くは、再輸出されたと考える方が妥当である。どのような場合に贈答品となるのか、密輸として摘発されるのかは不明だが、延辺のホテルのタクシーの大半は右ハンドルの日本製中古乗用車だと報じられたことは、再輸出を裏付けている<sup>32)</sup>。合法、非合法にかかわらず、国境貿易による伝統的経済補完関係は確実に継続している。

表1 北朝鮮の対日輸入における輸送機械

年	輸送機械 構成比 (%)	トラック 台	乗用自動車 台
1990	5.7	149	655
1991	7.9	296	938
1992	7.8	239	1,679
1993	23.8	296	8,989
1994	8.7	391	488
1995	7.3	380	2,514
1996	11.4	583	3,823
1997	18.1	629	6,854
1998	19.1	1,185	4,119
1999	20.1	1,263	4,681
2000	19.3	1,334	7,804

『通商白書』各年度版より作成。

## 6. 朝鮮戦争後の人々の移動と交流

停戦直後の1953年12月、国境が正式に再開された。1954年から1959年にかけて、自治州から38,125人が家族とともに図們をへて北朝鮮へ移住した<sup>33)</sup>。図們海関は、これらの人々に1人につき食糧10ポンドや布24メートル、銀食器10両、銀皿20両、金食器2両、白金指輪、貨幣60元の所持を許可している。一般往来者の携帯品限度額が当初10元、1964年に30元、1973年に50元に上げられていることと比較して、かなりの額である。北朝鮮では朝鮮戦争後の復興事業で労働力供給が急務で、1959年には赤十字による在日朝鮮人の帰還事業が始められており、在ソ連朝鮮人の帰国も促していた。1959年の自治州朝鮮族の北朝鮮への移住者は、1,153人であった。

1961年に非合法に北朝鮮へ越境した朝鮮族は11,135人で、1959年の357人を大きく上回っているが、摘発されなかった数を含めれば実際にはもっと大きな数であろう<sup>34)</sup>。延辺では1958年8月から始まった「大躍進」運動による農村の混乱が、1960年と翌年の飢餓を生じさせた。米の生産は、1958年の186,350トンから95,000トン台へ半減した。これらの人々は、中国側の状況が改善されると再び延辺へ戻った。自治州の朝鮮族人口

は、1957年に581,885人だったが、1958年に1,979人の減少、1959年にはさらに2,277人が減少した。1960年に58万人台を回復したが、1958年9月に敦化県が自治州に編入されていることを考えれば、減少幅はもっと大きく、回復幅は小さいとみるべきであろう。

延辺には、個人的に北朝鮮に滞在したことのある者、朝鮮戦争時に朝鮮人民軍に編入されて戦後戻った者などが多数生活していた<sup>35)</sup>。これらの人々は外国籍の朝鮮僑民として区別されていたため、朱徳海は1962年に延辺を訪れた周恩来首相に中国籍回復を提議した。周恩来は個別的解決の回答を行い、中国籍を回復できた者も多かった。1963年に行われていた国籍変更は、当時の日本からの訪中団によっても確認されている<sup>36)</sup>。

文化大革命期には人々の交流も中断されたが、周恩来の訪朝によつて探親（家族、親戚の相互訪問）が再開された<sup>37)</sup>。中国の改革・開放後には、探親が増加している。1985年の図們経由の探親出入国者数114,378人は、1970年の約4倍である。1980年から1985年の間に図們を通過した探親者の携帯品には、腕時計約20万個、テレビ2,700台、カメラ1,500台がある。1990年代のはじめに年間約10万人以上の朝鮮族が北朝鮮を訪問し、探親者1人平均1,000元が手許に残るといわれている。探親者の手荷物貿易が軽視できない規模になっ

ており、交易場（通商口）の近くに辺民互市を開設することが提案されている。手荷物とは別に、国際小包がある。図們海関の国際小包の数は、1954年には約6,000個に過ぎなかったが、1961年に6万個、1985年には98,000個に増加している。大部分は延辺の朝鮮族と北朝鮮の家族、親戚間のものである。郵便小包でも、1984年から小包1個につき30～100元までを免税し、1戸1年1,000元までの発送と受け取りが免税されている。1985年頃で、海鼠、鯛、干鱈で入国小包の90%を占め、綿布、布団、中国製薬が出国小包の85%を占めた。

中国東北地方での話では、北朝鮮の食糧不足の頂点は1996年の晩秋だったといわれている<sup>38)</sup>。厳しい食糧不足が、民衆の隠匿と軍や高官への優先的配給量の確保という政策で一層悪化した。吉林省と遼寧省への北朝鮮難民の流入はこの時期が最多だったし、闇市での穀物価格も頂点だった。中国政府の難民送還政策は維持されていたが、多くの難民が親戚や縁者に身を寄せた<sup>39)</sup>。一方で中国政府は、北朝鮮に食糧援助を供与するとともに、朝鮮族が北朝鮮の親戚、縁者に食糧を送ることができるように地方貿易および物々交換の規制を緩和した。1997年までの北朝鮮への食糧の持ち出し総量は100万トンを超えた。自国边境と北朝鮮に対する中国のこのような現実的対応は、安全保障上の緩衝地として利用すると同時に、隣国の指導部の変動に左右されることなく経済的影響力を増大させるという戦略に合致している。

解放後の国境貿易と人々の交流は、それぞれの中央政府がいかなる強権を発動しても、辺境経済を長期に孤立状態で維持させることは事実上不可能だったことを示している。中央政府にとっても、必要な財政負担を続けるよりも隣国との経済補完関係を回復させる方が明らかに合理的である。財政的余裕の少ない発展途上国の場合にはことさらである。次に、跨境民族の交流を完全に絶つことは、逆に少数民族の欲求不満を蓄積させて、辺境の政治的安定を損う最大要因になることである。1999年8月の“上海5（中国、ロシア、カザフスタン、キルギス、タジキスタン）”の共同声明

は、各国が自国領土を利用して隣国の主権や秩序を損う行為を断固禁じる決意とともに、キルギス大統領が提起したシルクロード再興構想による国境貿易の強力な推進をもち込まざるをえなかった<sup>40)</sup>。2000年7月の“上海5”では、強硬一本やりの反テロ対策は逆効果を招き、貿易の推進と経済発展が根本的解決であるという認識がより率直に表明された。跨境民族問題と辺境の経済開発が不可分の緊急課題で、あらたな民族・経済政策がとられようとしている。

## 7. 北朝鮮の中継貿易輸送と“NET”の回復

中国は1982年7月に、清津港を利用して吉林、黒龍江両省の対日輸出入貨物を輸送する「小陸橋貿易」を開始した。清津西港の中国産トウモロコシ専用倉庫と船積み設備は、中国の提議によって建設されたものである<sup>41)</sup>。また、第2次7ヶ年計画期（1978～1984年）の北朝鮮にとっても、大きな成果をもたらしている。1985年2月の公表によると、交通運輸部門の対外貨物輸送量が期間中に実に5.1倍の増加であった<sup>42)</sup>。だが小陸橋貿易は、発展をみないまま中断された。主な原因は北朝鮮側の輸送体制の不備にあった。中国の貨車が北朝鮮へ行ったまま長期間戻って来ないというものである<sup>43)</sup>。しかし、このことは小陸橋貿易の合理性を否定するものではない。むしろ咸鏡道の鉄道と港湾がもつ有利性をいっそう際立たせるものである。

今年2月のプーチン大統領の韓国訪問では、イルクーツクの天然ガスを北朝鮮経由のパイプラインで韓国に輸送する構想、京元線や京義線をシベリア鉄道に連結させる構想などが話し合われている。ロシアの構想においても関門としての位置にあるのが咸鏡道である。

北朝鮮が、羅津・先鋒経済貿易地帯開発計画の転換を公表したのは、1996年2月の「新潟・北東アジア経済会議・96」においてであった。そこでは、既存施設と条件を最大限に利用することで、初期投資が少ない事業分野から始めて、開発資本は自力で調達しようとする強い意欲が表わされていた<sup>44)</sup>。そして、経済貿易地帯と3自由港がもつ有利性が強調されている。地理



的に中国東北3省、モンゴル、極東ロシアと、日本および朝鮮半島とを連結する海上と陸上輸送の関門に位置していることである。もう一つは、東方には日本があり、西方には膨大な原料と市場を有する大陸をもつという条件である。外資に依存せずに開発を始めるといふ意欲が、このような条件とくみ合わされた時に立案される構想は、日本と大陸を結ぶ中継貿易輸送以外にはない。同時に、豆満江地域内で人と貨物が円滑に国境を往来できるような制度として、経済貿易地帯と3港でのノービザ制度をかかげた。「豆満江地域開発調整委員会」の1年目の議長国だった中国も、この地域の国境が経済協力と発展にとっての障壁になってきたことを明確に認めている<sup>45)</sup>。自然経済圏という両国の共通の認識は継続している。

北朝鮮の計画は、第1段階（2000年まで）と第2段階（2001～2010年）に分けられている。第1段階では既存インフラの整備による輸送基地として、第2段階で国際交流拠点の構築である。一般的には、外資導入の遅滞とインフラの未整備などが取りあげられて経済貿易地帯開発への評価は高くない<sup>46)</sup>。しかし、北朝鮮の計画との対比でみれば、必ずしもそうではない。第一に、1993年に行われた経済貿易地帯の拡張である。面積は約20%拡大したが、拡張の意義は元汀里を地帯内に含めたことにある。これによって経済貿易地帯と琿春との直接交流が可能になり、3国国境の結合点がそれぞれの経済開発区の結合点に一致した。3国間の国境輸送にとって画期的である。第二は、1995年9月の元汀橋の開通と1996年8月からの経済貿易地帯でのノービザ制の試行である。1997年1月の開通式には、琿春市長が出席し、圈河税関が第3級から第1級に格上げされている。その後ノービザ制には政治情勢が影響したが、当時では経済貿易地帯には申請当日の入国ができるようになり、延吉空港から羅津まで自動車で135分といわれている<sup>47)</sup>。沿海州のハサンとの朝・ロ鉄道橋は、すでに使用されているから、これによって中・ロ双方との経済開発区間の直接ルートが整ったことになる。このようなとりくみ方は、既存条件や施設を利用して、現状で可能なことから始めるという開発

方針に合致している。第三は、北朝鮮の対日輸入における輸送機械の増加である。対日輸入における輸送機械3品目（トラック、バス、乗用自動車）が占める割合は、表1にみられるように、1996年以降から急増した。特にトラックの輸入が急増し、2000年には1995年の3倍以上になったことである。同時に平均単価が下る傾向にあり、中古車あるいは小型トラックへと移りつつあることを示している。道路事情や橋の強度、貨物量に適しているだけでなく、エネルギーと初期投資の節減にも適した投資である。これらのいく分かが咸鏡道で使用されただけで、中継輸送にとって非常に有効な手段になる。第1段階は、ほぼクリアーしているといつてよいのではないだろうか。

第2段階の展望は、対日交流の発展にかかっている。輸入した多数の乗用車やトラックは、再輸出であっても国内使用であっても部品の調達とサービスは急務である。日本の関係企業とのパイプを直接、あるいは延辺を迂回するものであっても太くする必要がある。海砂の対日輸出計画は、海砂の採取が困難になっている日本との補完関係を築くよい例である。最近のロシアの積極性は、中国のこれまで以上の積極性を引き出さずにはおかないだろう。鉄道による朝鮮半島とヨーロッパロシアとの連結には、中国を経由する方がはるかに短距離で、モンゴルにとっても利用し易い。中国の積極性が得られれば、かつての跨境鉄道復旧の機会が生じるかも知れない。北朝鮮を経由する天然ガスパイプライン構想は、日本にとっても重要である。先鋒原油埠頭を利用して積み出せば、日本海沿岸地域の小規模需要に適している。ロシアと中国の積極性を北朝鮮が受けとめることができれば、対日交流は必然的に発展するだろう。豆満江地域開発は、このような過程で“NET”を回復させながら進められることが最も望ましい。

## 注

- 1) 葛公尚「試析跨界民族的相關理論問題」(『民族研究』1999年第6期)には、跨界民族、跨境民族、跨国民族の考察がなされ、それぞれの英訳は、Cross-border Ethnicity (跨界民族)、Trans-border Ethnicity (跨境民族)、

- International Ethnicity（跨国民族）が適切だとされている。また朝鮮族が典型的な跨界民族だとされている（同誌2ページ）。しかし、葛論文の説明から考察しても跨界民族は日本語では跨境民族で、従って英訳はCross-border Ethnicityが適切と思われる。なお鶴嶋雪嶺『中国朝鮮族の研究』（関西大学出版部、1997年）も跨界民族とされている。
- 2) Elizabeth Wyshnick, "Russia in Asia and Asians in Russia", *SAIS (School of Advanced International Studies) Review, Vol. 20, No. 1, Winter-Spring 2000* (The Johns Hopkins Foreign Policy Institute of the Paul Ho Nitze), P. 87~101.
  - 3) 拙稿「沿海州の朝鮮人（～1937年）」、『環日本海研究』第6号、2000年、を参照していただきたい。
  - 4) 筆者は「豆満江地域開発と“NET”論」を第5回環日本海学会研究大会（1999年）で報告したことがある。
  - 5) 『内藤湖南全集第6巻』筑摩書房、1972年、427～428、566～567ページ。
  - 6) 韓国史料研究所編『朝鮮統治史料第9巻』宗高書房、1972年、889、891～892ページ。
  - 7) 同上、892ページ。
  - 8) 同上、821～826ページ。
  - 9) 同上、942～944ページ。
  - 10) 同上、839ページ。
  - 11) 同上、942、944ページ。
  - 12) 梁村奇智城編『新興之北鮮史（復刻版）』湘南堂書店、1982年、第5章24ページ。
  - 13) 同上。
  - 14) 増田忠雄『満州国境問題』中央公論社、1941年、102～119ページ。
  - 15) 統監府臨時間島派出所残務整理所編『間島産業調査書・商業調査書』1910年、112～116ページ。
  - 16) 小川平吉文書研究会編『小川平吉関係文書2』みすず書房、1973年、218ページ。
  - 17) 韓国史料研究所編、前掲書（注6）、503ページ。
  - 18) 牛丸潤亮編『最近間島事情』朝鮮及朝鮮人社、1927年、418～429ページ。
  - 19) 竹内虎治「豆満江の水運並同流域の木材」、『満鉄調査月報』1932年12月、51～57ページ。
  - 20) 梁村編、前掲書（注12）、第15章78～81ページ。
  - 21) 鶴嶋雪嶺『豆満江地域開発』関西大学出版部、2000年、354～356ページ。鄭雅英『中国朝鮮族の民族関係』アジア政経学会、2000年、163～164ページ。
  - 22) 鶴嶋、同上書、178～179ページ。
  - 23) 大村益夫訳『中国の朝鮮族』むくげの会、1987年、92ページ。
  - 24) 鶴嶋、前掲書（注21）、401～405ページ。鄭、前掲書（注21）、193ページ。
  - 25) 徐大粛（林茂訳）『金日成』御茶の水書房、1992年、223～228ページ。
  - 26) 鶴嶋、前掲書（注21）、405ページ。鄭、前掲書（注21）、193ページ。
  - 27) 李信孝「羅津・先鋒自由経済貿易地帯の主要特徴とその展望」朝鮮問題研究所『月刊朝鮮資料』1997年5月、28～29ページ。
  - 28) 鶴嶋、前掲書（注21）、104ページ。
  - 29) 同上、104～105ページ。
  - 30) 小川雄平「中・朝貿易から見た朝鮮経済」、『環日本海研究』第2号、1996年、7ページ。
  - 31) 鶴嶋、前掲書（注21）、195ページ。
  - 32) 『ニューズウィーク』（日本版）1994年7月27日、24ページ。
  - 33) 金泰彦「図們海関簡志」、延辺大学民族研究所編『朝鮮族研究論叢2』延辺人民出版社、1989年、200ページ。
  - 34) 鄭、前掲書（注21）、184～185ページ。
  - 35) 同上、185～186ページ。
  - 36) 安藤彦太郎「延辺紀行」、東京大学東洋文化研究所『東洋文化』第36号、1964年、49ページ。
  - 37) 鶴嶋、前掲書（注21）、106～107ページ。
  - 38) Scott Snyder "North Korea's Challenge of Regime Survival: Internal Problems and Implications for the Future", *PACIFIC AFFAIRS: Winter 2000*, P. 523.
  - 39) *ibid.* P. 528.
  - 40) 『北京週報』1999年9月14日、9～10ページ。
  - 41) 日中東北開発協会『朝鮮北部港湾視察団報告書』1992年、45～46ページ。
  - 42) 日本貿易振興会『朝鮮民主主義人民共和国』1991年、47ページ。
  - 43) 日中東北開発協会、前掲書（注41）、45、63ページ。
  - 44) 朝鮮問題研究所、前掲書（注27）、1996年4月、40～42ページ。
  - 45) 『北京週報』1995年12月19日、5ページ。
  - 46) 今村弘子『北朝鮮経済事情』朝日新聞社、2000年、86～90、137～140ページ。
  - 47) 朝鮮問題研究所、前掲書（注27）、1997年4月、62ページ。

## On the NET (Natural Economic Territory) Theory in the Context of the Tumen River Area Development

NISHI Shigenobu (Kansai University)

A cross-border ethnic group who live on both sides of a border between two countries were often severely suppressed in the name of the protection of the border during the Cold War and their areas are usually poor and backward as the results. In the new international circumstances of peace, fraternity and cooperation, the areas can be developed on the basis of the natural economic territory (NET) as an international free economic zone.

The treaty of the border on the Tumen in 1909 made Koreans in China a cross-border ethnic minority but at the same time recognized the Koreans on the border

the freedom of moving across the border and of carrying their products out. The border has rarely been closed against them and the complementary relations across the border have been kept in spite of the drastic political turmoils.

The Tumen River Area development can be a new model of economic development. Venbien and Rajin-Sonbong developed respectively can be combined economically to create an international free trade zone so that Yonbien can utilize its location near 3 Korean ports while the ports can be transit trade ports between the pacific countries and china and Mongorea.