

書評：『中国東北経済の展開—北東アジアの新時代—』 朱永浩著（日本評論社、2013年）

小川雄平（西南学院大学）

I 問題を抱えながらも中国経済は、2年続いて7.7%の高成長を維持し、昨年は貿易額で世界トップの座に就いた。他方で、尖閣諸島の国有化以降、険悪化する一方の政治・外交関係を反映するかのようになり、中国経済に占める日本の位置は急降下を見せている。例えば日本は、中国が相手国別の貿易統計を発表して以来ずっと維持してきた対中輸出額世界トップの座を、昨年初めて韓国に明け渡した¹。

人的交流を見ても、領土問題の影響は深刻で、昨年日本が受容れた外国人観光客は初めて1,000万人を突破して1,036.4万人を数えたが、中国人観光客はというと、前年比7.8%減の131.5万人に過ぎなかった²。これに対して、韓国を訪れた中国人観光客は同43.6%増の392.3万人（訪韓外国人全体の36.7%）に達し、初めて日本人観光客を凌駕して国別でトップを占めたという³。訪韓した中国人は、訪日中国人の実に3倍を数えたことになる。

領土問題の顕在化で、貿易のみならず観光交流においても、中韓関係の緊密化とは対照的に日中関係は疎遠になってしまった。それでは、日中関係を修復するにはどうすればよいのであろうか。筆者は、行政や地場企業や市民がこれまで築いてきた地方レベルの交流を更に深化・緊密化することに尽きると考える。

幸い、筆者が暮らす九州圏（九州7県と山口・沖縄県）の2013年の対中輸出額は、前年比19.6%増の1兆5,871億円（九州経済圏の輸出全

体の21.1%）に達し、3年振りに前年を上回ったという⁴。円安をも背景に、中国の需要増に応える形で、化学品・自動車・半導体製造装置の輸出が好調に推移したからであるが、九州は、わけでも中国東北地域との交流を深めることで、中国との関係を尚一層緊密化することが可能になる筈だというのが筆者の見解である。

というのは、中国東北地域は、中国のエネルギー基地・重工業基地・食糧基地としての役割を十全に果たせなくなり、「東北振興」という地域再生計画に取り組んでいるが、我が九州地域も、かつては北部が日本のエネルギー基地・重化学工業基地、南部が食糧基地として日本経済に貢献したが、石炭から石油へのエネルギー政策の転換、公害と重厚長大産業の廃れ、更には牛肉・オレンジの輸入自由化の影響を受けて、地域経済の深刻な衰退を経験したからである。その後、公害克服の経験を活かした汚染防除産業の創設や半導体・自動車という新たな加工組立型産業の誘致、蜜柑の品種改良と食肉のブランド化等によって地域の再生を果たし得たのであった。こうした九州地域の「経験」を中国東北地域で活かすことが出来れば、九州地域と中国東北地域との関係は著しく緊密化するものと思われるのである。

II このような筆者のアイデアに確信を与えてくれた座右の書が、朱永浩氏の労作『中国東北経済の展開—北東アジアの新時代—』（日本評論社、2013年刊）である。本書は、著者が所属する環

日本経済研究所の「ERINA北東アジア研究叢書」の第二分冊として刊行されたものである。中国東北地域の経済の、ある一断片の分析に終始することが一般的な類書とは異なり、本書は、清朝期からの長いタイムスパンで対象を捉え、かつまた各歴史段階における周辺東北アジア地域との経済関係如何という問題意識の下に、鋭い分析を行っている。更にいえば、頻繁な現地調査の成果を随所に織り込むことで、優れて説得力のある論理を展開していることも評価されてよいであろう。正しく斯界初の本格的な「中国東北経済論」であるといつてよい。

本書の章別構成は以下の通りである。興味深い事例考察もあるので、煩雑になるが、節まで記しておく。

第1章 中国東北経済変遷の概観－清王朝から社会主義計画経済時代まで

- 1 清王朝から「満洲国」成立までの東北経済
- 2 「満洲国」時代から中華人民共和国建国時までの東北経済
- 3 社会主義計画経済下の東北経済

第2章 中国の改革・開放政策と東北経済

- 1 改革・開放期の中国経済成長の特徴とその課題
- 2 東北地域の対外開放と外国貿易
- 3 東北地域の産業構造と国有企業改革

第3章 東北振興戦略の進展とその課題

- 1 東北振興戦略と東北地域の主要産業
- 2 自動車産業の発展とその課題－瀋陽市の事例
- 3 農業生産と関連事業の可能性－黒龍江省新華農場の事例

第4章 東北地域と北東アジア経済協力

- 1 中国の対外協力推進と北東アジア
- 2 東北地域と北東アジア諸国との経済関係
- 3 東北地域の物流インフラと北東アジア物流

著者は、漢人の移住で経済が勃興して以来今日

までの東北経済を、産業構造の変容と東北アジア情勢の変化に着目して、①清朝から「満洲国」成立までの段階、②「満洲国」時代から中華人民共和国建国までの段階、③第一次5ヵ年計画期から改革・開放開始までの段階、④改革・開放から現段階まで、の4段階に分けて分析している。第1章では、①から③の段階までを概観し、第2章からは、④改革・開放から現段階までの東北経済が取り上げられているが、東北地域が改革・開放の波に上手く乗れなかった所以が第2章で論じられ、続く第3章では、2003年に提起された「東北振興」について詳述がなされ、その進展状況と課題とが、瀋陽の自動車産業と黒龍江省の国営農場の事例考察も踏まえて明らかにされる。第4章では、周辺東北アジア地域との経済協力の実態と課題が、著者の現地調査の中心である黒龍江省の物流インフラに焦点を当てて論じられる。

Ⅲ 筆者が関心を持ったのは、著者が東北経済を歴史的に、それも、変容する国内外の経済環境下で産業構造が如何なる影響を受けたのかという視点で分析している点である。だからこそ、「東北振興」の中心課題の一つである「国有企業改革」についても、多くの論者が提唱する外資系企業の利用による民営化という方法を、東北地域に歴史的に形成されてきた産業構造を無視した安直な提言として、退けるのである。著者に倣って、歴史的経緯を十分に踏まえた上で、東北地域の更に細かな地域別の産業構造分析を行うことで、九州地域の地場企業による具体的な協力の中味が明確になるのではないかという期待が膨らむ。

「東北振興」計画の進捗状況に関しては、著者も詳述しているように、インフラ関連事業は急ピッチで整備が進められている。筆者も昨春、大連・長春の移動に、一昨年12月1日に開業した「東北新幹線」（高規格鉄道）を利用して、実感した。ロシア・北朝鮮との国境沿いに東北地域を縦断する東北東部（「東辺道」）鉄道も一昨年9月27日

に開通し、東北国境内陸部は黄海に臨む丹東港を窓口外部世界との交流を可能にしたのである⁵。それは外資系企業、例えば九州地場企業による国境内陸部へのアクセスが、極めて容易になったことを意味しよう。

鉄道・高速道路といったインフラ整備が一巡すると、建設関連の投資が縮小して経済への悪影響が懸念される⁶。建設労働に従事していた大量の農民工の再就業先も問題となる。だが、アブソーバーとなるべき第三次産業の成長率はマイナスを呈している。筆者は第三次産業の中味が問題だと考える。林立するカラオケ屋・マッサージ店・食堂といった安直なサービス業ではなく、インフラ整備を背景に、流通サービス業・観光業・小売業や老人介護福祉業の健全な発展は不可欠と思われるが、著者の見解は如何であろうか。

いま一つ著者に無い物強請りをしておきたい。分析対象としては同じ内陸省でありながら、国有企業改革・対露貿易・物流インフラ・農業等、黒龍江省に関する記述は極めて多いのに対して、吉林省に関する記述は少なく、筆者にはその点で不満が残った。吉林省は「満洲国」の中心部をなし、北朝鮮とは長い国境線で隣接する。延辺朝鮮族自治州が置かれていることから分かるように、朝鮮系中国人（朝鮮族）の多いことでも知られている。海への出口の確保を悲願とし、UNDPと手を組んで「図們江開発」を主導してきたのも吉林省である。

「図們江開発」については、本書でも歴史的経緯も含めて紙幅を割いているが、北朝鮮の対中露国境地域に位置する羅先経済貿易区や国境河川鴨緑江中の北朝鮮領の黄金坪・威化島で計画される、中朝の経済協力事業に関する著者の言及も見当たらない。敢えて記述を避けたのだとすれば、いまい少し情勢を見極めた上で、「北朝鮮との経済協力と東北経済」といったテーマで、渉獵した資料や情報を駆使した会心の作を世に問う魂胆であろうか。著者の次の論考を参考に、筆者は、九州地場

企業が韓国企業と連携して東北国境内陸部や北朝鮮に進出するというシナリオを、確信をもって書けるのではないかと、大いに期待しているところである。

-
- 1 中国の通関統計によれば、2013年の対日輸入額1,623億ドル（前年比8.7%減）に対し、韓国からの輸入額は1,830億ドル（同8.5%増）に達したという（中国海関（税関）総署発表の輸入統計による）。
 - 2 日本政府観光局発表の数値。
 - 3 韓国法務部の発表数字。
 - 4 門司税関発表の通関統計速報値。
 - 5 丹東・大連間の鉄道建設が成れば、東北国境内陸部は大連港をも対外交流の窓口を利用できよう。
 - 6 そのために東北の大都市も地下鉄建設に取り組むが、それはまた問題を孕んだ「理財商品」を急増させることでもある。