

In April 2022, Osaka City University and Osaka Prefecture University merge to Osaka Metropolitan University

Title	中国・図們江開発の新展開：先導する「長吉図」と「延龍図」
Author	鄭 雅英
Citation	経済学雑誌, 111 卷 3 号, p.54-73.
Issue Date	2010-12
ISSN	0451-6281
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	Publisher
Publisher	大阪市立大学経済学会
Description	
DOI	

Placed on: Osaka City University

Osaka Metropolitan University

中国・図們江開発計画の新展開

——先導する「長吉図」と「延龍図」——

鄭 雅 英

目 次

はじめに	3. 図們江開発の現状と課題
1. 図們江開発計画の経緯	4. おわりに
2. 図們江開発の新展開	

はじめに

2009年8月30日、中華人民共和国国務院は「中国図們江地域共同開発計画要綱——長吉図を開発開放先導区とする」（以下、長吉図要綱）という案件を正式に承認した¹⁾。中国における国境地域開発計画としては、初めて国家級水準の認定を受けたことになる。

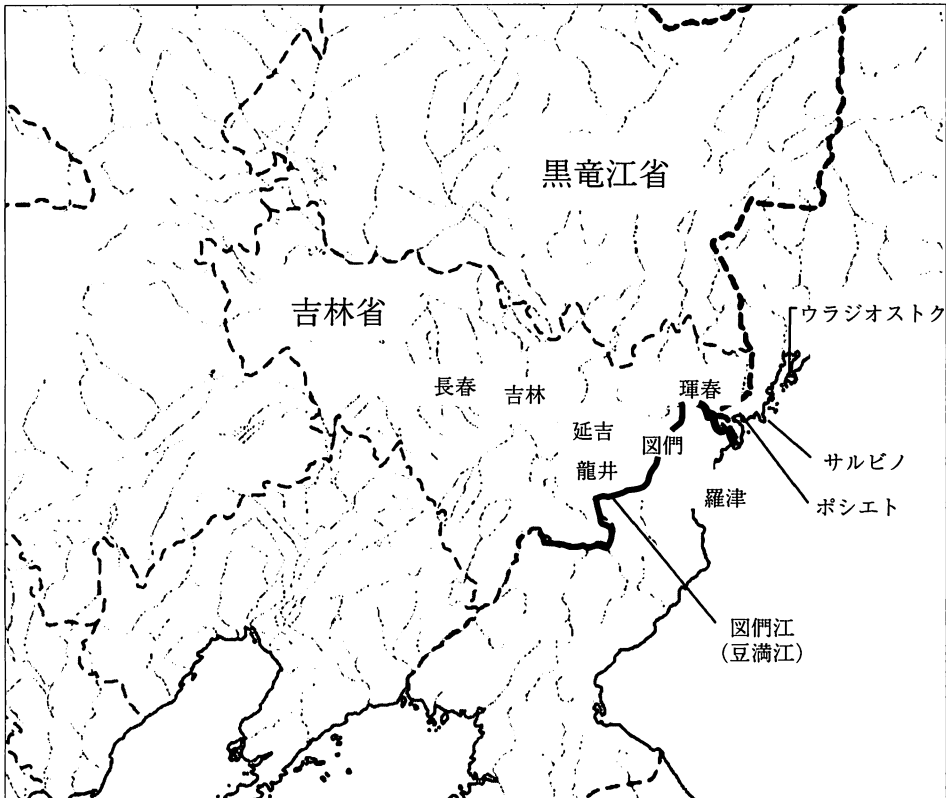
この要綱のなかで、長吉図とは長春—吉林—図們地域であり、具体的には吉林省長春市と隣接する徳恵市と九台市および農安県、吉林市と隣接する蛟河市と永吉県、延辺朝鮮族自治州全域を指す。同案件の発表に立ち会った吉林省長の韓長賦によれば、国家は長吉図先導区に対し、政策・科学技術・体制・金融等の革新について先行的に探求する（先行先試）権限を付与するという²⁾。1992年国連開発計画（UNDP）の主導下に、中国、ロシア、朝鮮、韓国、モンゴルが図們江（豆満江）地域共同開発計画を立ち上げたとき、中国側の計画対象地域に指定されたのは延辺州の国境都市である琿春のみだった。1999年になって計画地域は延辺州全域に拡大され、さらに2005年には一挙に東北3省に拡大されたが、長吉図要綱では吉林省の長春以東を中国の図們江開発における重点的政策領域に指定した。

また、地域的な位置づけは延辺州琿春市を開発区の窓口、長春・吉林を中心的内陸（腹地）とする一方、延辺州の「延龍図」を開発の最前線（前沿）に措定している。2006年、共産党延

[キーワード]

大図們江イニシアティブ、長吉図先導区、延龍図一体化、国境を跨ぐ自由貿易区

- 1) 網領本文は「長吉図開発開放先導区特別專題」HPより http://www.jl.gov.cn/zt/cjtkfkfxdq/ghgy/200912/t20091207_663277.html
- 2) 「国家級戰略規画此次展開“長吉図”」中国經濟導報2009年11月19日 <http://www.ceh.com.cn/ceh/jryw/2009/11/19/55918.shtml/>



<http://abyss.co.jp/china-map/admin/kiturin.html> を利用して筆者作図

辺州委員会と延辺州政府は延辺州の中心都市である延吉、龍井、図們3市の経済的一体化戦略を軸とする「延龍図都市空間発展計画要綱」（以下、延龍図要綱）を打ち出し、2007年に國務院と吉林省政府の認可を受けた。今回、長吉図要綱に延龍図開発が位置づけられた意味は大きい。長吉図要綱によれば、吉林省の主軸部分である長春から図們にかけての地域は、今後、中国の国境地帯開発開放の重点地域となり、東北アジアに開かれた主要な窓口であると同時に、東北アジア経済技術協力のプラットフォームとなる。

壮大な国際共同プロジェクトとして図們江開発計画が始動して、はや20年近い歳月が流れた。周知の通り、図們江プロジェクト関連諸国の思惑の相違や、政治的経済的な諸事情により、同計画は所期の進展を実現しえないまま今日を迎えている。しかし、今回の中国の新たな国内開発構想の公表は、ロシアや南北朝鮮における一定の状況変化とも連動しており、図們江開発プロジェクトの新たな進展をうかがわせる。本稿では、図們江国際共同開発の今日までの経緯と、開発プロジェクト停滞の原因を探ったのち、今回の長吉図、延龍図を主軸とする中国側の新たな開発計画の内容と周辺各国のプロジェクトへの取り組み状況を整理し、今後の図們江国際共同開発プロジェクトの可能性を考えることを主題とする。

1. 図們江開発計画の経緯

1. 図們江開発計画の立案

日本海に注ぐ河口域で中国、旧ソヴィエト連邦、朝鮮民主主義人民共和国3国の国境をなす図們江とその流域開発に、中国が再び関心を寄せるようになったのは1980年代のことである³⁾。1984年、中国政府の沿海都市開放政策の影響を受け、吉林省にある東北師範大学と吉林省社会科学院の研究者が図們江の日本海までの航行権回復を調査し始め、1987年には吉林省と国家海洋局が別個に報告書を国務院に提出、中国外交部が対ソ交渉に乗り出した結果、1991年に図們江経由で日本海に進出する中国側権利を明記した中ソ東部国境条約の調印に至った。

一方、米国東西センター、中国アジア太平洋協会および国連開発計画（UNDP）主催の北東アジア経済開発国際会議が1990年長春で開催され、吉林省を代表する形で丁士晟は「北東アジアの将来の黄金三角—図們江デルタ」を発表する。これに注目した UNDP は、300億ドルを投じ図們江下流域に「第二の香港、シンガポール、ロッテルダム」、すなわち中、露、朝三国をまたいだ国際貿易、製造業、金融、物流の一大拠点を20年で建設する図們江地域開発構想を公表する。翌1991年には UNDP を主軸に中国、ロシア、モンゴル、朝鮮、韓国（日本はオブザーバー）の参加による図們江地区開発プロジェクト管理委員会の設立を決定、1992年に第1回管理委員会が開催された。

これに並行して、中国政府は1991年に琿春市を対外開放都市と認定し⁴⁾、翌年には琿春市に沿海開放都市並みの権限を与えた上で琿春国境地域経済協力区を認定する。同様に、北朝鮮は1991年に羅津・先鋒自由経済貿易地帯を設置、ロシアは独自に1990年ナホトカ自由経済地帯構想、翌91年には大ウラジオストク自由経済地帯構想を打ち出していた。中、朝、露三国の地域開発構想には異なった思惑が隠されていたが、1980年代末以来の中ソ和解、1990年の韓ソ国交、1991年ソ連邦崩壊と南北朝鮮の和解に向けた基本合意書発表、1992年の中韓国交など、周辺地域の脱冷戦的国際関係進展への期待を背景に、図們江開発計画は21世紀に向けた新型巨大プロジェクトとして俄かに熱い視線を集めるようになったのである。

3) 1860年中露北京条約で図們江河口部のロシア領有が決定されたが、1886年中露琿春東界約では中国側が図們江を利用して日本海に出る権利を確定した。1910年清朝政府は図們江を浚渫して琿春港を開設し対ロシア、朝鮮および中国国内との船舶貿易を開始、「満州」事変直前には年間1300~1400隻の船が入港し、琿春港から元山、釜山、新潟、長崎に至る航路もあった。しかし1938年張鼓峰事件で敗北した日本は図們江を封鎖して琿春港は事実上閉鎖、冷戦期には日本海周辺諸国との政治対立から、中国が図們江航行権の回復をソ連側に要求することはなかった。丁士晟『図們江開発計画—北東アジアの新しい経済拠点』創知社、1996年、17-20頁。「38年日蘇“張鼓峰戦役”」『環球時報』2010年3月10日

4) 国境地域にあった琿春は、外国人への開放が遅れていた。

2. 交錯する議論と計画の挫折

中国側、とりわけ現地吉林省の構想は、1992年に吉林省プロジェクトチームが提出した「図們江地域国際協力開発構想」に典型的に集約される。

- 一、図們江下流で中・朝・露国境の迫る中国・敬信、北朝鮮東北端の港湾都市・先鋒、3国国境に程近い海浜都市のロシア・ポシエトを結ぶ小三角地帯に、国際経済区を建設。経済一体化モデルによる国際自由貿易区を実現する。
- 二、中国・延吉、朝鮮・清津、ロシア・ウラジオストクを結ぶ大三角地帯に、免税域の図們江開発区を建設。地域集団化モデルにより、複数の港湾整備と産業体系の確立を図る。
- 三、中国東北地方、朝鮮半島、日本、ロシアの沿海州とシベリア地方、モンゴルを含む東北アジア経済協力地域を建設。地域化モデルによる東北アジア地域の相互補完システムの確立と、ユーラシア大陸の橋頭堡として世界経済に連結することを目指す⁵⁾。

この3つの構想を並行して進めるという戦略であり、UNDP 主導の図們江地区開発プロジェクト管理委員会でも、ほぼ同内容を焦点として参加各国間で激論が交わされた。特に一か二か、すなわち小三角地域の開発を優先するのか、大三角地域開発を優先課題とするのか、またそれと密接に絡んで、各国の主権を相互に自主制限する国際経済区設立に主力を注ぐのか、主権制限を必要としない形式、すなわち各国が自国領域内で開発区を整備することを優先し、将来的に国境をまたいだ共同開発国として連結させるのか、といった具体的方法論について合意を見ることがなかったのである。

中国は、沿海都市に比して経済開発の立ち遅れが顕著になった東北地方、とりわけ吉林省と黒龍江省の再開発計画の重点として、図們江経由で日本海への出口を確保する必然性を持つと同時に、国際共同開発の進行で琿春を第二の深圳に、吉林省を21世紀の広東省に⁶⁾発展させる強い意欲を示していた。同じ東北地方でも、大連港を持つ遼寧省は黄海航路で日本や韓国との経済関係を優位に拡大しており、黒龍江省でさえ満州里や綏芬河におけるロシアとの国境貿易で一定の経済的活路を持っていた。東北旧工業地帯の一角をなす長春、吉林に有力な「出口」はなく、不満は昂じていた。さらに該当する中国側現地が少数民族地区の延辺朝鮮族自治州内であり、そこには少数民族政策上の象徴性を誇示できる政治的一面があったことも見逃せないだろう。従って、小三角、大三角という二段構えの開発構想は、吉林省を中心とする地域振興政策として、極めて望ましい内容を持っていた。

しかし、ロシアや北朝鮮にとっては大きく事情が異なった。大ウラジオストク自由経済地帯構想を打ち出したロシアと沿海州地方政府にとり、ウラジオストクと接続できる大三角地帯開発に対し、国境地帯の未開発地域ポシエトが入るだけの小三角地帯開発構想はメリットが薄く、むしろウラジオストクを孤立させかねない。また自国主権を制限させる国際経済区に参加する

5) 権哲男『關於図們江地区開発戦略的研究』延辺大学出版社、2006年、139頁

6) 丁士晟 前掲書、37頁

国内法の整備もなかったことから（ただし、これは他の全ての参加国も同様の状況下にあるといえる）、当初は図們江開発計画そのものに否定的態度だった。程なくロシアは態度を転換させ、大三角開発を前提に各国が自国内国境地域の開発区を優先し、順次各国間（二国間ないし三国間）で接続させ、最終的に小三角地帯の共同開発に高める手法を出張した。だが、1991年のソ連邦崩壊後の経済混乱と、シベリア以東の急激な経済の落ち込みは予想外の規模であり⁷⁾、肝心の大ウラジオストク自由経済地帯構想も、間もなく立ち消えになってしまう。資金難に陥ったロシアにとって図們江開発参加の利点は、ナホトカ地区開発に外資導入の希望をつなげることと、ザルビノ（現・トロイツア）、ポシエトなど国境地帯港湾を港の無い中国に賃貸して利潤を得る可能性にとどまる結果となった⁸⁾。

対外開放に経済再建の望みをかけた北朝鮮も、主権制限の付随する小三角地帯開発には政治的な観点から極めて消極的であり、羅津・先鋒自由貿易区構想を軸に港湾改修や国際鉄路結合などを含め外資導入による自国内地域開発を優先させる手法に固執した。しかし元来の資金力の低さに加えて、核開発を巡る朝米対決と日本を含む各国の経済制裁、1994～95年の自然災害をきっかけとする経済破綻が続き、外資導入の見込みも付かないまま停滞を強いられることになった。また羅津、先鋒および朝鮮東北部最大の良港清津は中国による港湾貸借の候補地と目されたが、ロシアのザルビノ港などと競合することになり、この点も交渉を複雑化させる要因となった。

UNDP 主導下の図們江地区開発プロジェクト管理委員会は、中朝ロ三カ国の利害調整を懸命に行い、1995年には中国、ロシア、南北朝鮮、モンゴルの政府間協議の場である「図們江地域開発調整委員会」と「図們江経済開発地域及び北東アジアの開発のための諮問委員会（以下、図們江開発諮問委員会）」、および両委員会の事務局「図們江地域開発事務局」の結成に関わる協定が結ばれるに至ったが、小三角地帯構想に象徴される国境を跨いだ国際自由貿易区構想に関する協議は以後棚上げ状態となり、中朝ロ各国自前の国境地域開発計画も下火となってしまふ。上記のような中朝ロ三国の思惑の違いや、朝鮮半島情勢や関連各国間の政治問題が壁となったほか、関係各国とも地方政府の積極性に比して中央政府は副大臣クラスが一年に一度交渉に顔を出す程度だったことから、そもそも国政レベルでは及び腰だったことを指摘する声も

7) ソビエト連邦期に極東地方の公的投資の90%は中央政府財政で賄われていたが、ソ連崩壊後、一気に20%まで下がった。1995年の極東地方の基本建設投資額は1990年の18%で、96年以降はさらに減少した。人口減も深刻で、極東地域の人口は1992年804.2万人だったが、2002年には701.7万人にまで減少した。朴承憲、金強一、林今淑他『東北振興與東北亞区域經濟合作』延辺大学出版社、2006年、349頁。金向東「東北亞区域合作與圖們江地区開發展望」『南洋問題研究』、2009年第2期、35頁

8) ロシアの図們江開発に対する姿勢の変化、大ウラジオストク構想の変転には、ソ連邦崩壊前後の混乱期における中央政府と地方政府間、ないし中央におけるゴルバチョフとエリツィン間の政治的相克が背後にあったとされる。堀内賢志『ロシア極東地域の国際協力と地方政府』国際書院、2008年、161-192頁

多い⁹⁾。

しかし最大の隘路は、当初300億ドルと謳われた投資資金の調達が予想外に不調だったことにある。UNDPの音頭取りにもかかわらず、資金面で最大の期待をかけられた日本は政府、民間レベルとも図們江開発に特段の関心を示さず、世界銀行やアジア開発銀行からも資金提供の声は全くかからなかった。

UNDPの資金計画の甘さなど開発計画自体の抱える問題点や、1997年アジア通貨危機の影響もさることながら、特に日本や世銀などの消極性は際立つものがあつた。マハティールの東アジア経済圏構想や、アジア通貨危機時のAMF構想を強く牽制したアメリカ合衆国の視線は、日本や国際金融機関の姿勢と無関係ではなかったであろう。前述の「図們江地域国際協力開発構想」に見られるとおり、図們江開発は、まさにアメリカ抜きによる東北アジア地域共同体形成に向けた一里塚として認識されていたのである。

中国内部でも、図們江開発には十分な資金的裏づけが与えられなかった。過熱する市場経済に対し、1993年から政府による本格的なマクロ調整が実施され、全国の開発計画にブレーキがかけられたことも災いした。延辺自治州には一定の優遇が与えられたが、政府の投資資金は1990年代後半以降の西部大開発や東北振興政策に優先権があり、図們江開発に関して中国政府は吉林省による外資導入の自助努力に期待する立場だったといえる¹⁰⁾。この結果、図們江国際協力開発の中心地としての期待を背負った琿春には、1991年以降、中国や韓国、日本、ロシアなどから一時的に資金が集中し、各種インフラの整備が急速に進むと同時に不動産投機などバブルの様相も呈し始めたが、1994年から開発計画の停滞が明らかになると一挙に資金不足に陥った¹¹⁾。

筆者は1991年以降、琿春をたびたび訪問する機会を得たが、1991年にはまだ市内の舗装道路さえ少なく雨天には泥土にまみれていた街が、1993年になると市場周辺は活況を呈し漢語、ハングルに混じってロシア語や日本語の看板が目につく一方、市中も中高層マンション群で覆われ始め変化の速さに目を奪われた。しかし1996年訪問時には、進んだ市街の整備と裏腹に、それらがあたかも無人境の如くに静まり返った状況を目撃し、さらに琿春開発区に至っては、1999年になっても当地で操業する企業は少数の韓国企業と現地企業を除いて稀であり、広大な荒地の様相を呈していた。

9) 朴承憲、金強一、林今淑他 前掲書、313頁。範力「加快図們江区域開発促進東北亜経済合作」『宏観経済研究』2009年第2期、67頁

10) 政府、吉林省、延辺自治州が1992年から1995年に、図們江開発のインフラ整備（鉄道、道路、空港、通信など）に投資した額は、6億ドルに過ぎない。

11) 駱家輝、斎兵「16年難舎図們江開発夢」『新長征』2008年第3期、48-49頁

3 緩やかな継続期

1995年以降2000年頃まで図們江開発に関わる目立った進展は、1999年の琿春—マハリノ（ロシアの図們江沿岸駅。鉄路はウラジオストクと結ぶ。）間の鉄道開通と中国—北朝鮮，中国—ロシアの国境地域における互市の設置など数えるほどのものだった。その琿春—マハリノ鉄道は2000年から本格的に貨物運送が始まったが、国境を越える国際列車の運行は2004年で中断した。一方、図們江流域にある圈河（中国）—元汀里（朝鮮）通商口で1997年夏から開設された「辺民互市貿易市場」は、北朝鮮の開放政策の端緒と注目も集めたが、朝鮮政府の政策変更によりわずか2年で閉鎖されてしまった。それでも各国は図們江開発計画を放棄したわけではなかった。

中国は、本来の目的である日本海側への出口を求め「借港出海」の方途を推し進めようとした¹²⁾。琿春—マハリノ鉄道に続いて、2000年に琿春—トロイツァ（ザルビノ）—韓国・東草を結ぶ貨客船航路（琿春—トロイツァは陸上運送）を琿春と韓国の合弁会社東春航運が2000年に開設し、1万トンクラスの船を就航させるとともに、韓国人、中国人の中口国境通関の簡略化も実現している¹³⁾。これより先、1999年から延辺の現通海運によりポシエト—秋田航路も開設され注目されたが、取扱量は低迷し2003年に打ち切られ不定期運航になった。さらに、1995年に開設されていた羅津—釜山コンテナ船航路（韓国・東龍海運）が1998年に新潟を含めた三角航路を開いたが、やはり物流低迷のため2年ほどで新潟航路のみ打ち切りになっている。2000年代に入っても、図們江流域から日本に向けた航路が順調に開設されず、図們江開発の大きな障害として残された。

中国は一方で、自国領域内の開発体制の整備も進めた。国務院は2000年に琿春輸出加工区、2001年に琿春中口互市貿易区の設置を認可し、従来からの琿春国境地域経済合作区を加えた三位一体の開放区域設定を実現させた。こうした図們江開発の具体作業を統括するため、1996年に20省庁で構成される国務院図們江開発協調領導図小組を設立し、さらに2001年国務院は延辺自治州を西部開発計画の優遇対象地域に指定した。延辺現地では、図們江開発の停滞に中央政府の作為を疑う声も一部あった¹⁴⁾が、国務院の一定の配慮は継続されていたことになる。

この間、韓国による延辺州への投資は拡大し、逆に朝鮮族の韓国移住労働も急拡大して多くの外貨をもたらした。しかし、1997年から中国国家プロジェクトとして始まった歴史研究「東北工程」は、古代高句麗王国を中国地方政権とする見解を打ち出したことから、韓国ナショナ

12) UNDP による当初の計画では、図們江流域の三国国境に面した中国・防川を浚渫して港を整備するとしていたが、下流にある朝口鉄道橋の架け替えを含む費用面と周辺生態系に与える影響が問題視され、実現しなかった。

13) 李燦雨『図們江地域開発10年——その評価と課題』ERINA（環日本海経済研究所）ブックレット vol. 2, 2003年, 44頁

14) 政府の傍観的態度、鉄道建設や延吉空港国際便認可の遅れなど。鄭雅英『中国朝鮮族の民族関係』アジア政経学会現代アジア研究叢書 37, 2000年, 323頁

リズムの中国朝鮮族への波及を牽制するものとの見方も生まれ、図們江がまさに該当領域であるだけに、中韓関係のみならず図們江開発計画へのマイナス要因と見なされた¹⁵⁾。

1998年の厳しい経済危機に見舞われたロシアは、極東に対する経済的影響力をさらに減らすことになったが、図們江開発計画の枠組みを基本的に維持する意志は明確だった。極東地方の産業と民生安定の回復に外資の積極活用は不可欠だからであり、特に極東からヨーロッパロシアへの鉄道による輸送コストが高騰した1990年代後半以降、沿海州の漁業資源やシベリアの森林資源、地下資源の輸出先を東北アジア全域に拡大する必要性は従来に増して高まった。このためロシアは中国との鉄道接続や港湾の貸し出しに積極的に応じ、沿海地方への外資誘致を狙った法的整備（「沿海地方での投資活動に関する法律」1997年ほか）も手がけている。しかし、ロシアの経済衰退に反比例し中国経済のロシア極東部への影響力は増し、また中国人ビジネスマンや労働者のロシア入国数も増加した。人口減に悩むロシア極東部では、急増する中国人への警戒心が強まり、ポピュリズム的なロシア地方政治家やマスメディアによって、「中国脅威論」が声高に叫ばれるようになった。これも図們江開発へのマイナス要因のひとつといえる¹⁶⁾。

北朝鮮は1990年代後半の深刻な経済破綻を乗り越え、2000年前後から多少の回復趨勢を見せるようになった。1998年以降10年間続いた韓国政権の対北「包容政策」による南北交易の増加と、中国からの経済援助に負うところが大きい。この間、北朝鮮政府は羅津・先鋒開発区への外資導入を期待して、外国人投資に関連する数々の法的整備を重ねた¹⁷⁾。1998年には経済特区の明記を含む比較的柔軟な経済運営を保障した憲法改正が行われ、同時期に自由市場である羅津市場が開設されたり羅津・先鋒国際投資説明会を行うなど、図們江地域の対外開放継続に積極的な姿勢を見せた。経済特区政策を通じて経済発展と体制安全保障を図るという戦略・施策には一貫性があったという指摘もあり¹⁸⁾、開放政策に一步踏み出したと評価された2002年の経済改革は、その延長線上にあった。従って、2001年以降米日による北朝鮮核開発や拉致問題を理由とする対北対決・制裁路線がなかったと仮定すると、北朝鮮の開放路線は安定的に継続され、図們江開発により肯定的な影響を与えたと見ることができる。それでも北朝鮮は、内外の政治的要因に左右されながらも、大局的には開放路線をゆっくり進んでいると考えられる。

いずれにせよ、1990年代後半から約10年間、図們江開発計画は停滞局面を余儀なくされたが、1995年以降も図們江開発に向けた各国調整委員会や諮問委員会は間歇的に開催され、国際的協議の枠組みは辛うじて維持されたのである。

15) 東北工程の中国側見解については厲声「關於“東北工程”與“高句麗歷史研究”的幾点見解」厲声、朴文一主編『高句麗歷史問題研究論文集』延辺大学出版社、2005年、を参照

16) 朴承憲、金強一、林今淑他 前掲書、353頁。堀内賢志 前掲書、192頁

17) 外国人投資法（1992）、合作法（1992）、外貨管理法（1993）、対外民事関係法（1995）、外国人投資企業財政管理規定（1999）、加工貿易法（2000）、外国投資企業最新技術導入規定（2001）ほか

18) 李燦雨 前掲書、13頁

2. 図們江開発の新展開

1. 大図們江開発へ

2004年、図們江国際協力開発計画の長期停滞に UNDP は計画中止を含めた再検討を提起するが、図們江開発関連5カ国による政府間協商協調会議では計画の続行が確認された。ただし UNDP は、計画遂行の主導権を関連5カ国に委譲する方向を明らかにした。

翌2005年9月長春で開かれた第8回国們江地域開発調整委員会（政府間協議）には、中国の呉儀副首相をはじめ関連5カ国から次官級が参加し、以下の決定が行われた。① 図們江開発諮問委員会の活動を10年間延長する（2005年が当初の期限）。② 地理的範囲として中国東北3省および内モンゴル自治区、北朝鮮羅津・先鋒経済貿易地帯、モンゴル東部地域、韓国東部港湾都市、ロシア沿海州地方を含む大図們江地域（the Greater Tumen Region）に拡大する。③ 加盟国による今後の図們江地域開発事務局への財政支援（UNDP の役割の縮小）。④ 一層の経済発展の努力を強化するための大図們江イニシアティブを始動し、交通、エネルギー、貿易・投資、観光などの分野に活動の焦点をあて、民間の参与を促す。

注目されるのは、この会議で中国側の提出した建設案件である中朝「路、港、関」プロジェクトと、中朝「路、港、区」プロジェクトである。中朝「路、港、関」は、琿春—ハサン地域の鉄道、道路、港湾施設の整備と通関システムの効率化を図るもので、具体的には中朝の合資で中朝税関のあるクラスキノからトロイツア港間72.3キロを結ぶ高速道路と、カムショーバヤ（琿春—マハリノ鉄道のロシア側国境駅）とトロイツア港54.3キロを結ぶ複線鉄道の建設整備、カムショーバヤ駅での貨物積み替え（中朝双方の鉄道軌道幅が異なるため。中国は標準軌、ロシアは広軌）など鉄道貨物設備の新設である。また、後にクラスキノ木材加工基地建設も付け加えられている。一方、中朝「路、港、区」は、琿春と羅津・先鋒地域の交通、港湾施設の建設整備と羅津地域に物流基地を建設する計画で、具体的には元汀—羅津間48キロの輸送道路新設¹⁹⁾、羅津港第3埠頭の拡張と第4埠頭の新設、さらに羅津港周辺に輸出加工、保税倉庫、商業・貿易サービスなどの機能を一体化した物流ゾーンを建設するというものである。

中露、中朝の両計画とも、合資、合作の形をとっているが、事実上は中国企業ないし中外合作企業が担当していて、琿春—カムショーバヤ鉄道整備は吉林省東北亜鉄路株式会社と吉林省投資集団会社の共同出資で施工されている²⁰⁾。また羅津港整備と道路建設も、中朝合資の

19) 元汀は琿春に最も近い北朝鮮側の図們江税関で、2002年に開設された。対岸の中国税関である圈河と琿春間の道路は2002年に整備されたが、元汀—羅津間の道路は北朝鮮の資金問題で整備が遅れ、輸送上のネックになっていた。なお2010年1月7日吉林新聞によれば圈河と元汀間にかかる旧橋の補修工事が琿春市政府の費用、施行負担で行われ6月末日に完成すること、さらに新橋を建設することが報じられている。

20) 「吉林琿春：打造中俄，中朝两个自由贸易区」陝経網 2008年1月21日 <http://www.sei.gov.cn/ShowArticle.asp?ArticleID=115351>。中国側はザルビノ港までの鉄道乗り入れも希望している。

朝鮮羅先国際物流合営会社が建設用地使用権などを取得している²¹⁾が、2007年の報道では琿春市東林経貿有限公司と在米華人企業のマダリー（馬得利）グループが合作し、30億元を投資して建設事業を請け負う契約を行ったという²²⁾。さらに羅津港改修拡張後の国際貿易、物流と税務、観光サービスを目的として東林経貿と韓国の株式会社大亜高速海運が合作会社を作り、2000億ドルを投資する事業にサイン済みである（2006年）。中口、中朝の両プロジェクトとも、物流ルート（図們江輸送回廊）の整備と生産拠点の新設改修に力点が置かれ、プロジェクトを土台に中露、中朝の国境を跨ぐ国際自由貿易区の策定と実施実現を最終目的とすることも視野に入れられている²³⁾。

2003年に東北振興政策を打ち出した中国による強力なイニシアティブをうかがわせる転回劇ともいえるが、図們江開発関連諸国を取り巻く情勢変化も後押しして、図們江地域開発は出発から13年を経て、ようやく具体的な進行期を迎えることになった。

2. 東北振興政策と吉林省

2009年に確定された長吉図要綱（中国図們江地域共同開発計画要綱）は、2005年の大図們江開発計画を中国領内で具体化した方針である一方、吉林省の開発に最重点を措いた内容であり、1991年に丁士晟が図們江黄金デルタを提唱し「吉林省を北の広東省に」と夢見た原点に再度回帰したと見ることも出来る。

図們江開発の停滞は、そのまま吉林省経済の低迷に現れた。2005年以降、東北振興政策による固定投資の増大、インフラの整備進展により吉林省を含む東北3省の経済好調が伝えられているが、2008年に東北3省のGDPは遼寧省1兆3462億元、黒龍江省8310億元、吉林省6424億元であり、2005年以降は内モンゴル自治区にも逆転され年毎に水をあけられている（表1）。地方財政の歳入も遼寧省1356億元、黒龍江省578.4億元に対し吉林省は422.8億元である。大連港を持つ遼寧省、対ロシア貿易の黒龍江省に対し、朝鮮、ロシアに隣接し韓国、日本にも近い地理的優勢を持ちながらも、隣接国・地域の複雑性から十分な経済成長に結び付けられずに来ている。吉林省の対外貿易依存度は2008年に14.8%で、全国平均の6割程度にしかない²⁴⁾。

東北振興政策による肩入れもあり、吉林省では8大新型工業基地（自動車、石油化学、冶金、

21) 「中朝琿春—羅先“路、港、区”項目情況」琿春熱線 2006年11月17日 <http://www.infohc.com/Hc/business/keystone/200611/15574.html>

22) 「加快創建長吉図開放帶動先導区」吉林省人民政府研究室 HP 2007年10月9日 ただしその後の状況は不透明で、韓国企業が請け負ったという報道もある。http://fzxx.jl.gov.cn/yjcg/ztyj/t20071009_311606.htm

23) 「東北亞辺境自由貿易区曙光初現」新華網 2009年12月27日 http://news.xinhuanet.com/fortune/2009-12/27/content_12707952.htm

24) ERINA 編『北東アジア経済データブック 2009』環日本海経済研究所, 2009年, 66頁

表1 中国東北各省の GDP (域内総生産) 推移

(単位: 億元)

	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
遼寧省	3,158	3,583	3,882	4,172	4,669	5,083	5,458	6,003	6,672	8,009	9,251	11,023	13,462
吉林省	1,347	1,464	1,577	1,682	1,952	2,120	2,349	2,662	3,122	3,620	4,275	5,285	6,424
黒龍江省	2,371	2,668	2,774	2,866	3,151	3,390	3,637	4,057	4,751	5,512	6,189	7,065	8,310
内モンゴル	1,023	1,154	1,263	1,379	1,539	1,714	1,941	2,388	3,041	3,896	4,791	6,091	7,762

(出典) ERINA【北東アジア経済データブック 2009】

表2 中国東北各省の1人あたり GDP 推移

(単位: ドル)

	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
全 国	730	774	821	865	949	1,042	1,135	1,274	1,490	1,716	2,028	2,568	3,268
遼寧省	930	1,052	1,137	1,218	1,350	1,452	1,517	1,724	1,913	2,317	2,733	3,384	4,501
吉林省	623	674	732	771	888	954	1,053	1,191	1,394	1,629	1,972	2,549	3,386
黒龍江省	768	860	891	915	1,002	1,075	1,153	1,285	1,504	1,762	2,032	2,430	3,128
内モンゴル	536	601	653	708	785	872	986	1,213	1,543	1,994	2,515	3,339	4,638

(出典) 表1に同じ

農産物加工, バイオ, エレクトロニクス, 装備製造, 新素材) と現代サービス業 (物流, 観光, 文化創造, 金融保険など), 現代的農業の確立を目指しており, 特に8大新型工業基地は長春と吉林を中心に展開している。斜陽化した旧工業地帯企業の先端業種への転換や, 旧来から優勢を保ってきた産業を現代的経営で一新させる動きが一定進んでいる。

また地域的な交通輸送インフラの整備も進み, 2005年に長春・龍嘉国際空港が開港し東京, 大阪, ソウル便が飛んでいるほか, 懸案だった長春—吉林—延吉—図們—琿春を結ぶ高速道路は長春—図們間が2008年に開通, 琿春までは2010年9月に開通した。また瀋陽—長春—吉林を結ぶ高速鉄道の建設が進み, 将来的には図們まで延伸の予定であるのに加え, 図們江と鴨緑江北岸を東西に貫き, 佳木斯—牡丹江—図們—延吉—通化—丹東—大連を結ぶ東北東部鉄道も2012年完成に向け工事中で, このうち延辺・龍井と通化, 丹東を結ぶ鉄道便は2010年2月に開通している。

こうした新たな変化を背景に長春, 吉林を軸とする産業展開と図們江開発を連結させる議論は, 2007年1月に吉林省を視察した胡錦濤国家主席の指示を契機に吉林省内部で始まり, まず吉林省として大図們江開発計画の関連プロジェクト (“路, 港, 関” “路, 港, 区” など) への取り組みを一層促進させることを再確認した (「図們江区域開放開発促進に関する吉林省人民政府意見書」, 2007年2月)。そのうえで長春—吉林の経済一体化計画を, 延辺朝鮮族自治州における抜本的行政再改造プログラムというべき延龍図一体化計画と連結させ, 「長吉図」を開放推進の先導区とする議論が登場した。2008年には「長吉図を開放改革の先導区とする」内容

と名称が固まり、2009年の國務省承認につながった²⁵⁾。1991年に図們江開發計画が吉林省の提起で始まり、その後も中央政府の腰の重さが度々議論が上がってきた経緯を思えば、中国政府の主導とも見える今回の長吉図要領の策定は大きな意味を持つと言えるだろう。

3. 長吉図網領の要旨

長吉図要領の主なポイントと注目点を以下に示す。

- 1) 「指導思想」のなかで、長吉図を開発開放先導区とし、図們江に立脚しつつ、東北アジアと中国東北地方のために図們江地域協力開発を全面的に推進することを掲げている。
- 2) 發展目標は2012年を区切りとして2020年に至る2段階で設定し、2020年には図們江地域の対外開放を大幅に実現し、長吉図の特色ある産業体系形成と科学技術創新能力を国内最高水準に引き上げ、森林面積率を68%、大中都市下水処理率を100%など環境対策を充実させたいうで、対象域内の総合的經濟力を開始時の4倍にする。

計画通りに進展すれば、吉林省は遼寧省と肩を並べる東北随一の經濟先進地域に浮上するだろう。

- 3) 長吉図の各地域ごとの位相は次の通り。

- ① 琿春の開放窓としての役割をさらに發揮させる。より活発な国境貿易政策の研究と二国間・多国間協力方式の模索。琿春開發区のロシア、日本、韓国、香港各工業パーク建設の促進。国境地域に見合った輸出加工製造、国境外の資源開発、生産サポート、国際物流購入、国境を跨ぐ観光など多様な対外協力方式で独自の經濟機能区を形成し、図們江地域協力開発の橋頭堡とする。
- ② 延龍図は開放の前線としての役割を促進する。三都市の行政、産業など共通化を計画的に進め都市の整合的な發展を推進することで、内陸の長春・吉林と窓口の琿春を結ぶ機能を強化する。先進的加工製造業、現代的物流、観光、ハイテクなどによる独自の産業体系を作る。延龍国家級經濟技術開發区の建設。日、韓、ロとの技術協力を深め、延吉高新技术開發区の建設發展を加速する。延龍図を図們江地域の重要な物流ポイントと国際産業協力サービスの基地とする。
- ③ 長春・吉林は内陸地の支柱としての能力を強化する。科学技術、人材、産業などの優位点を活用して複数の工業開發区を新設し、図們江地域の生産要素集中地、産業と科学技術革新の中心地、国際物流センターと東北アジア国際商業サービス基地となる。さらに、適当な産業を選択して延龍図と琿春に移転させ、企業が体外ルートを使って国際的な物流産業を展開するようバックアップする。なお、大都市の長吉を中核に位置づけ、合併する延龍図の大都市への發展を促進、琿春は逐次大都市化を進める。

25) 張新紅「淺談“長吉図開發開放先導区”的現實發展」『延龍黨校學報』2009年第5期

- 4) 産業構造を質的に向上させる具体項目は「新型工業」「現代的サービス業」「現代的農業」「科学技術革新」であり、これは既に吉林省が採用している産業政策を踏襲したものである。

ただし、自動車の第一汽車グループを世界的な多国籍企業に引き上げるための支援として、自動車の国産化率を高め、100万台増産し、新エネルギー自動車を開発し、関連する自動車部品工場100社を育成する方針ほか具体的な打ち出されている部分は興味深い。

- 5) インフラ面では、高速鉄道と高速道路の一層の拡充のほか、長春空港の拡張と延吉空港の移転新設が盛り込まれている。その他、情報、エネルギー、生態保護にも言及されているが、図們江の水利を充実させ水資源の多方面での活用も強調されている。

近年、中国では内陸部だけでなく、北京のような大都市部でも水不足は深刻になっており、図們江水資源の確保は長吉図要綱の隠れた重要な一側面であるかも知れない。

- 6) 長吉図以外の吉林省地域、東北地域との協力推進体制整備。長吉要綱が、あくまでも東北振興政策の一環であることを強調したともいる部分で、図們江開発を国家級プロジェクトに格上げしたことに対する他省への配慮とも読めるだろう。ただし、長春・吉林地域と既存の貿易港である大連・営口港との一体化管理を強調している部分に関しては、図們江物流ルートが不調に終わった場合に備えた長吉の対策ではないかという趣旨の指摘もある²⁶⁾。

- 7) 長吉図の図們江国際地域協力への参与を全力で推進する。国際的な交通輸送路建設重点化し、様々な方途を講じて積極的に国境を跨ぐ経済協力区の建設を推進する。

琿春国境地域経済協力区を中心に、周辺諸国との技術協力強化の下、電子、自動車部品、紡績・服飾、建築材料・機械などの産業を発展させる。

長春新技術産業開発区を中心に国家級の中口科学技術聯合研究センターを設置し、新素材、バイオ、光電子、レーザーなどの技術開発、産業化を進行させる。

吉林経済開発区を中心に、ロシアとの協力により、(タンク車などの)爆発防止技術製品、大中型トラック、小型飛行機製造などのプロジェクトを建設する。

また、中国地方政府が図們江地域協力開発に参与する権限を適宜強化するとも付け加えている。

- 8) 計画実施の保証として、資金面の言及がある。交通輸送インフラの整備と通商口建設には国家が重点的に支援する。対外経済技術協力と対外貿易発展基金、アジア地域協力専用資金の利用が可能となり、さらに吉林省による図們江協力開発銀行、図們江地域協力開発信託基金の設立にも道を開いている。外国金融機関の支店設立を奨励する、ともあり、これより先、韓国ハナ銀行(韓亜銀行)が2008年長春に支店を開いている。

26) 権哲男「中国図們江地域協力開発計画要綱」の内容とその評価について」『ERINA REPORT』vol. 92, 2010年3月

いずれにせよ、中国内での開発の資金調達に関しては、従来に比して具体的、現実的な政策決定が行われていたことは注目に値する。

4. 延龍図一体化計画

1991年に図們江開発計画を始めて国際会議の場で発議した丁士晟は、かつて図們江大三角開発区の説明のなかで、大三角を構成する3都市の中で省の首府クラスであるウラジオストク、清津に対して、延辺朝鮮族自治州の首府である延吉は格落ちであり、人口が少なく港に面していないこともあって「最も不利な境遇だ」としたうえで、以下のように述べた。

筆者は新しい延吉市計画、すなわち延吉、図們、龍井の合併による新延吉市計画を建議する(中略)。3市の全部を一つの延吉市に合併し、面積を5200 km²、人口を68万人にする。新延吉市計画は図們江地区開発計画の発展に必要で、延辺発展にも必要である。延辺に強大な中心都市がなければ自治州全部の経済をリード、推進することができない²⁷⁾。

実際、解放期の1949年以降、延吉と龍井、図們は延吉県の管轄化に措かれていた時期もあり1953年に延吉市が、65年に図們市が分離して現在の3市になった。いくつかの行政区域を合併させ、延辺州の中に一定の人口規模と経済力を有した中核都市を作ろうとする議論は、図們江開発計画の進展とともに次第に輪郭を現すようになった。

1999年に、朝鮮族自治州発展のために州の中心都市を建設すべきというだという提起をもとに、延辺州が最初に発案したのは延吉市、龍井市と延吉市に隣接する朝陽川鎮(延吉空港の所在地)を合併する延龍朝一体化案であり、2000年前後から朝陽川の延吉空港隣接地に延辺自治州などの主要官庁を移す延吉副都心の建設が進められた。しかし2004年に州政府は一転して図們市を加えた延龍図一体化案を提出、2006年「延龍図綱領(延龍図都市空間発展計画要綱)」の州政府承認に至った。図們市を入れることで、延辺州中核都市を図們江開発と直接結合させる狙いがあると見られる。なお、朝陽川鎮は2009年に延辺市に編入された。

延龍図要綱の凡そのポイントは以下の通り。

- ① 目標は、延龍図経済一体化による地域競争力を強化し、東北アジア図們江地区経済発展の空間的支点とすること、および延辺州の経済社会の発展と安定。
- ② 計画範囲は延龍図3市を包括する5084,8 km²を基盤に、延龍図都市部全体と3都心部(延吉、朝陽川都心部を含む延龍図都心部、龍井都心部、図們都心部)の3層構造
- ③ 計画期限は2006年から2020年、さらに2030年の遠景展望を設定する。
- ④ 発展戦略は「開放、ブランド、モデルチェンジ、協調、集中、一体化」の地域戦略
- ⑤ 一体化目標の位置づけは、東北アジア経済協力の前線と国境貿易輸出加工基地、中国民

27) 丁士晟, 前掲書, 86-87頁

族自治州体制改革のテストモデル区、長白山と朝鮮民族文化観光の総合サービス基地、長白山自然文化と朝鮮民族文化を具えた生態公園区、吉林省東部都市集中区。

- ⑥ 人口目標は2020年に総人口120—125万人。
- ⑦ 産業機能は合理的工業集中区と経済開発区をベースに、先進加工製造業集合区、現代物流産業集合区、現代商業貿易サービス業集合区、現代観光業集合区、ハイテク産業集合区を主体に延龍図現代化産業基地を建設する。
- ⑧ 交通は2020年までに、高速道路網の整備で延吉都心部を軸に龍井、図門の3都心部が30分以内で結ばれる。

延龍図一体化構想の及ぼす影響は次章で考えたい。

3. 図門江開発の現状と課題

1. 延辺朝鮮族自治州の経済概況

図門江開発の中国現地である延辺朝鮮族自治州は、1990年代以来の低迷期を払拭したとは未だ言いがたい状況にある（表3）。琿春や延吉の工業開発区建設の進展によって、2006年以降、製造業の生産に回復の兆しがあるとはいえ、1次、2次産業の低迷を外地（国内沿海都市、海外）に進出した移住労働者からの送金で補う構造は変わっていない。

表3 延辺州ほか1人あたり GDP 推移

（単位：元）

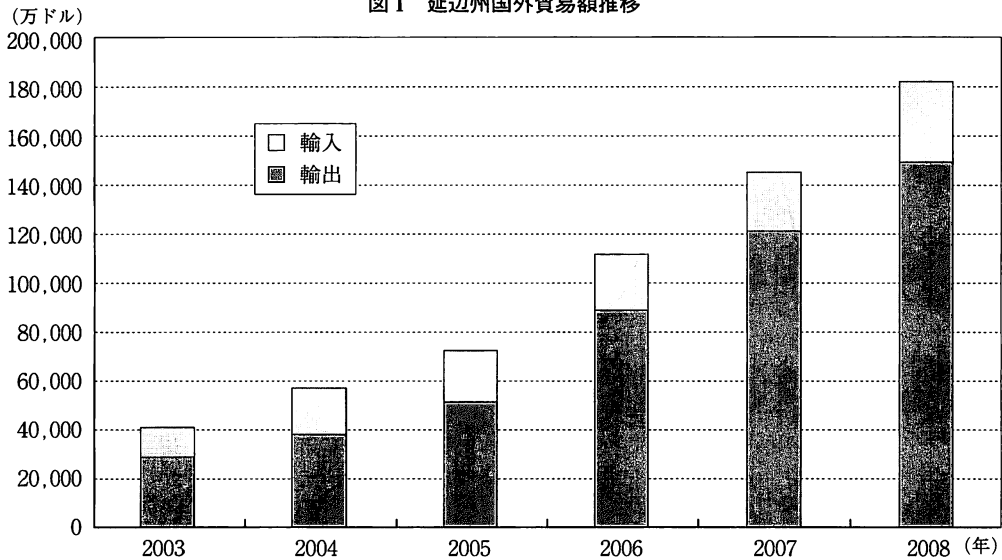
	1997年	2000年	2004年	2005年	2006年	2007年
全 国	6,079	7,858	12,336	14,053	16,165	19,524
吉林省	5,504	7,351	11,537	13,348	15,720	19,383
延辺州	5,127	5,815	8,644	9,749	11,267	14,104

（出典）『延辺統計年鑑』各年版より作成

延辺州の対外貿易総額はこの数年、順調な伸びを示しているが収支は圧倒的に黒字基調である（図1）。貿易相手国は北朝鮮とロシアが上位を占め、韓国が続く。延辺にとって北朝鮮とロシアは、伝統的な国境貿易の相手であり、1980年代まではバーター貿易が主だった。両国とも、1990年代に経験した経済混乱によって延辺との交易量も急減したが、2000年代に入って持ち直してきている。ロシアに関しては、前述の琿春中ロ互市貿易区や琿春国境地域経済協力区に設定されたロシア工業パークの影響が大きい。日本は微増しているが、低調といえよう（図2）。輸出品目は、金額順に紡績原料・製品、木材・木製品、農産物の順であり、輸入は鉱産物、紡績原料・製品、卑金属・製品となっている²⁸⁾。輸出品は開発区の労働集約型産業の製品がメインであり、韓国やロシアへの食料加工品が続いている。輸入は北朝鮮からの銅や鉄鉱石を中心とする鉱産物と、ロシアからの魚介類が中心と見られる。長吉図・延龍図一体化構想で期待さ

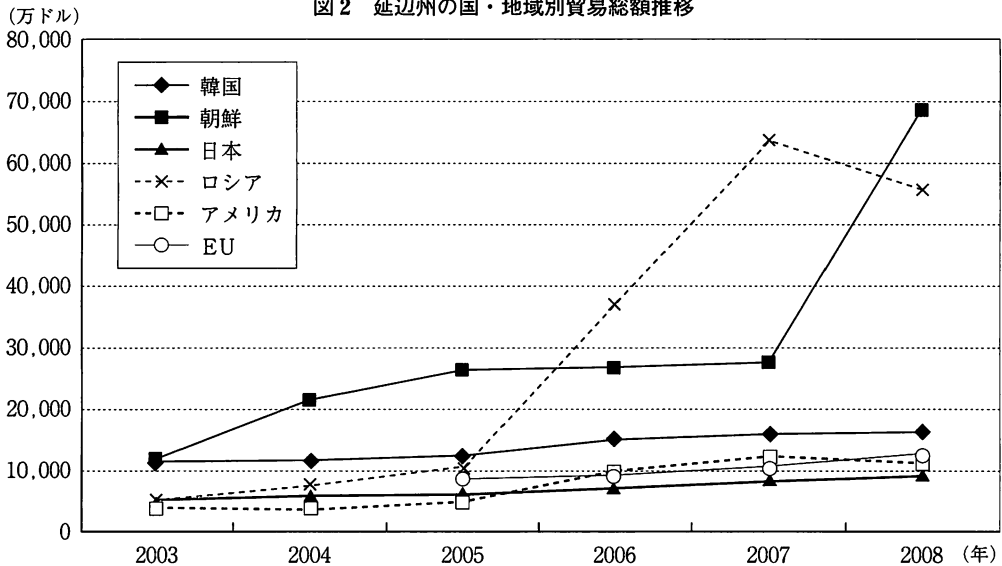
28) 『延辺統計年鑑』2008年版

図1 延辺州国外貿易額推移



(出典) 延辺朝鮮族自治州 HP 「統計資料」²⁹⁾より作成

図2 延辺州の国・地域別貿易総額推移

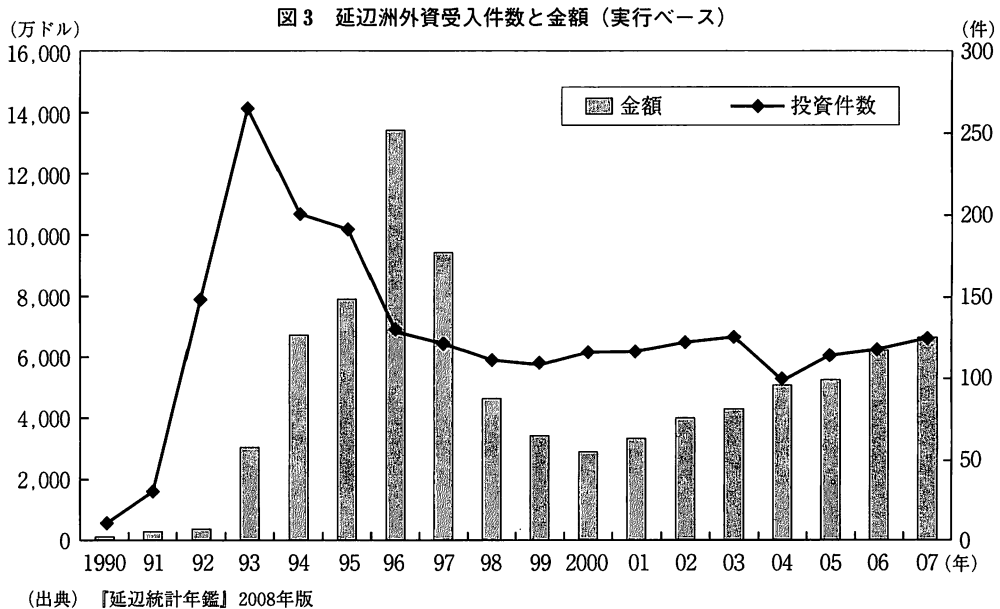


(出典) 図1と同じ

れている先進的加工製造業やハイテク産業の発展は、まだこれからのことである。

海外からの投資受入を見ても、件数、金額とも図們江開発の提唱でバブル状況を呈した1990年代前・中期の水準を回復していない。2007年の国別対延辺投資額では韓国、日本、アメリカ

29) http://www.yanbiancom.gov.cn/list.php?bid=jinchukoutongji&bg_id=tongjiziliao



の順だが、出資している企業、件数、金額とも韓国が全体の6割強を占め圧倒している。日本の対延辺州投資は、2009年6月現在で45企業（投資企業総計：741）、日本側投資総額7411万ドルで外資総額の9.6%に過ぎない。日本企業中38企業は投資額が50万ドル以下である³⁰⁾。

筆者は2007年8月および2009年8月に延辺自治州を訪れ、琿春開発区を見学する機会を得た。2007年の琿春訪問は5年ぶりであったが、東北振興政策もあり延吉からの道路や情報通信、エネルギーなどのインフラ拡充が目立ち、開発区内も琿春市内同様、2000年前後に比して活気を感じるようになった。2009年8月琿春国境地域経済協力区（辺境経済合作区）に、数少ない日本の進出企業である小島衣料（琿春）服装有限公司を訪問した。小島衣料は琿春以外に上海、香港、湖北省黄石など中国内6ヶ所に事業所を展開している。小島衣料（琿春）は資本金250万ドル（独資）、従業員500名体制で女性用フォーマル着を中心に月産5万着を生産する。製品管理の入念さが印象的な生産現場だが、会社側によれば中国南方より低廉な労働コスト（訪問時には平均1200元/月）が魅力で琿春を選択したという。最大の課題は輸送コストだが、折から琿春—トロイツァー—東草—新潟を結ぶ懸案の日本海横断航路開設のニュースが流れており、従来の大連経由を時間、コストとも大幅にカットできるものとして大きな期待をかけていた。小島衣料は、琿春の出口確保、すなわち日本海航路開設のためオーナー自らが各界に働きかけるなど、その多大な尽力で現地琿春でも知られた存在である。

30) 2009年8月延辺自治州商務局におけるインタビューによる。

2. 結ばれない日本航路

日本海横断航路は、2006年以降小島衣料オーナーをはじめ、(財)環日本海経済研究所(ERINA)や日本東北開発協会のような研究団体など民間の諸団体や個人が、関連部門への粘り強い交渉を繰り返した末、実現にこぎつけた。小島衣料のみならず、中国東北に進出しているあらゆる企業の悲願とも言える日本海航路開設ニュースだったが、2009年6月の開設後、わずか5往復した段階で諸般の事情により運休になってしまった。懸念されていた通り、新潟から琿春に戻る帰路便に積荷が少なく、採算の見通しが立たなかったためである。

図們江開発計画における最大のネックともいえるのが海側の出口確保であり、中国側は長年にわたりロシアや北朝鮮と港湾使用を巡る交渉を重ねた。中国はロシア・ハサン地区の港湾使用権を確保し、同時に吉林省長吉図開発区の名義で北朝鮮・羅津の10年間使用権も確保した模様である³¹⁾。しかし日本の港湾とを結ぶ航路は定着せず、かつての羅津—新潟、ポシエト—秋田航路も失敗に終わっている。2010年9月現在、図們江地区と日本を結ぶ航路は、トロイツァー境港間を月2便(10月から増便予定)マツダの中古車専用フェリーが運航されているのみであり、積載された中古車は専用貨車に積み替えモスクワ方面に搬送されている。従って、図們江地区との関係は、ほとんど無いと言える。日本と結ぶ輸送インフラの未整備により日本からの図們江地区への投資が進まず、せつかく苦勞して航路を開設しても、進出日本企業が少ないため物流も増えず赤字運航を強いられるという負のスパイラルが存在する。図們江地域と東草や釜山を結ぶ韓国航路が健在なのは、多数の韓国進出企業の物流に支えられているためである。現在、琿春—トロイツァー敦賀航路と、トロイツァー富山・伏木港航路も計画中とされるが、過去20年間、図們江開発を等閑視してきた日本官民の姿勢がどこまで転換されるのかに、その成否はかかっている。

これとは別に、中国の環境設備会社が羅津港の第1～3埠頭の開発・使用権を獲得したという報道があり、開発事業が完成すると年間100万トンの荷役が可能になるという³²⁾。事実だとすれば、100万トン荷役作業は、例えば中国東北の豊富な地下資源を、中韓の船会社によって韓国のほか上海など東部沿海都市へ輸送する事業を想定したものになるだろう。中韓にとって、もはや日本との物流は大きな意味を持ちえなくなりつつあるのかもしれない。

3. 延辺朝鮮族自治州の行方

2005年にはじめて延龍図一体化構想が伝えられたとき、韓国の一部メディアは、延龍図市の実現によって延辺朝鮮族自治州は解消され、朝鮮族民族自治の象徴が奪われるのではないかという懸念を伝えた³³⁾。延辺では、1952年の朝鮮族自治州成立時に7割いた朝鮮族人口が、その

31) 「長吉図開発区、羅津港の10年使用権を獲得」黒竜江新聞 2010年3月8日

32) 「中国、北の羅津港埠頭の開発権を獲得」中央日報 2009年10月8日

33) 「延辺自治州解体危機」朝鮮日報 2006年3月10日

後のさまざまな社会現象や政策により、現在は37%にまで減っている。近年は、労働、留学を名目に若年層が韓国、日本、アメリカなどに大量に出国しており、首府延吉でも朝鮮語の使用範囲が限られてきたとさえ言われている中での報道だった。

その後の延龍図綱領や長吉図綱領では、民族自治権の問題については一茶触れられてこなかった。ただし、延龍図綱領には3市一体化を「中国民族自治州体制改革のテストモデル区」と規定しており、これは意味深長な表現に見える。また両綱領とも、従来、政府の公的文書ではほぼ必ず触れられてきた延辺の少数民族自治や「美しい民族団結の象徴」といった類の単語は一切排除され、単に観光産業の資源として「朝鮮民族文化」の存在に触れられているだけである。

2010年3月9日、吉林新聞は全国人大代表で延辺朝鮮族自治州知事（州長）の李龍熙が、吉林代表団チーム別審議で長吉図要綱の「先行先試」規定により、延辺州は「州」を「市」とし、その傘下に三つの区と五つの県市を置こうと考えていることを明らかにしたと報じ、朝鮮族社会に衝撃を与えている。李知事は延龍図をはじめとする都市化をしっかりとやらなくてはいけない、と語るのみで、州を市とする理由や民族自治権の問題は一切伝えられていない。ただ「地域を区画する問題は様々な面に波及するので、この事業は「長吉図計画要綱」の「先行先試」の規定に従わなければならないと強調した」という。

中国の少数民族自治を規定する「民族区域自治法」には、少数民族自治を実行する行政組織として、省級の民族自治区のほか民族自治州と民族自治県を規定しており、民族自治市という規定は無い。規定どおりに受け止めれば、これは朝鮮族自治州における朝鮮族民族自治権の消滅を意味する。文化大革命終了後の中国では、領域の改変などをのぞき自治州、自治県レベルの民族自治行政体を取り消した前例は無い。国家級プロジェクトとして國務院から長吉図要綱に与えられた「先行先試」という特権を用いて、延龍図を自治権撤廃という「中国民族自治州体制改革のテストモデル」にしようという試みなのだろうか。チベットや新疆ウイグルにおける近年の民族紛争を想起するとき、この問題の動向への注視は不可欠である。

もっとも、筆者による多数の朝鮮族識者に対するこの問題へのインタビューに対し、多くの回答は冷静な内容だったのも事実である。朝鮮族自身の激しい人口流動によって、かつての「朝鮮族の延辺」の回復は難しいと判断しているようにも見受けられる。

4. おわりに

大図們江開発提唱から長吉図綱領の承認に至ったことで、中国における図們江開発計画は明らかに歯車を一回転させることになった。国家承認の下、開発計画を巡るめまぐるしい中国内外の動きが続いている。

国際協力開発という側面で見れば、なお朝鮮半島情勢は不透明であり、日中、日韓、日韓とも領海、領土、地下資源、安全保障をめぐる対立点を抱えている。神経戦のような米中関係や

世界金融恐慌再発の不安にまで思いを至らせれば、東アジア各国の置かれた状況は大規模な経済協力に向け磐石とは言いがたいだろう。しかし、近年の中朝、中朝関係は比較的安定しており、図們江を挟んだそれぞれの交易量が増加傾向にある。何よりも、中・朝・露国境地域における中国資本の影響力伸長には、目を見張るものがある。深圳や上海に象徴されるように、改革開放後の驚異的な経済発展は中国を取り巻く政治経済関係さえ激変させた。現時点では、未だ密やかな流れであるにしろ、図們江地域の国境を越えた政治経済文化関係が東北アジア全域に大きな変化の流れを作り出す可能性を、われわれは見逃すわけにはいかない。

近年、何事も後ろ向きになりがちな日本が、東アジアの新しい流れに背を向けることの無いように祈りたい。また、巨大な歴史の歯車の回転は、しばしば少数者の存在を脅かしたり押しつぶしてしまうことがある。延辺朝鮮族自治州の行方に注目する所以である。