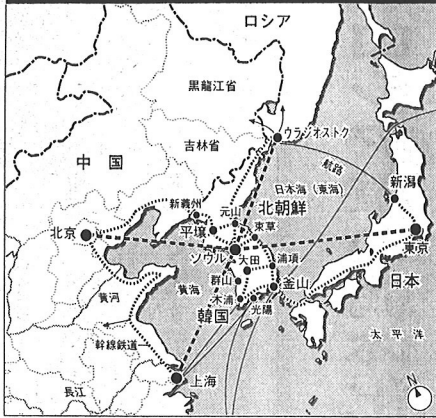


21世紀の東北アジア地域の主要な国際幹線網構想図(韓国)



中国、北朝鮮、ロシア国境を流れ、釜山に注ぐ鉄橋、対岸が北朝鮮竹谷(釜山生野町撮影)

環日本海経済圏

進まぬインフラ整備

高速道路は0.1%のみ 物流硬直化の恐れも 南北統一想定し計画

韓国 中国

「アジアの小龍」である韓国が、輸送力に乏しいという状態にある。上海間の高速鉄道(全長三百キロ)建設に、初めて着手する(完成予定は二〇〇〇年)。

また、広大な国土比較の加算を考慮して、対外開放政策を推進、その法整備も急いでいる。しかし、このインフラストラクチャー整備については、貿易量の増加に比例して、高速道路は、来年から始める第九次五年計画の全体の二割に満たない、高速道路は、たったの二割に満たない。

今年「環日本海経済圏」になりそうである。北朝鮮は、昨年十月に調印した米朝の核合意を機に、対外経済政策を開放型へとシフト、韓国を含む外国企業を誘致する動きをみせている。国際石油資本のロイヤル・ダッチ・シェールや、ラッキーマン、金寧、米朝の企業は、手と調査団を派遣、今年始めにも事務所を開設しようとする準備を急いでいる。この北朝鮮の変化で、日本とロシア極東、中国東北三省(黒龍江省、吉林省、遼寧省)、韓半島に囲まれた「環日本海経済圏」の開発は急速に盛り上がりつつあり、今年、同地域の資本流入が一気に加速するのではと見られている。また、日本、韓国を除く関係国は、国際資本を生かせるだけのインフラストラクチャー(産業基盤)を備えていないため、それが発展のボトルネックになっている。関係国は、経済システム、ファンダメンタルズ(経済的基礎的要素)があまりにも異なっており、インフラ整備はなかなか進まない。同地域のインフラ整備(特に道路と鉄道)の現状、またそれに対するわが国の課題をまとめた。

(経産部・吉原正夫)

上海間の高速鉄道(全長三百キロ)建設に、初めて着手する(完成予定は二〇〇〇年)。

また、広大な国土比較の加算を考慮して、対外開放政策を推進、その法整備も急いでいる。しかし、このインフラストラクチャー整備については、貿易量の増加に比例して、高速道路は、来年から始める第九次五年計画の全体の二割に満たない、高速道路は、たったの二割に満たない。

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

高速道路は0.1%のみ
物流硬直化の恐れも
南北統一想定し計画

北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル

北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル

北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル

北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル

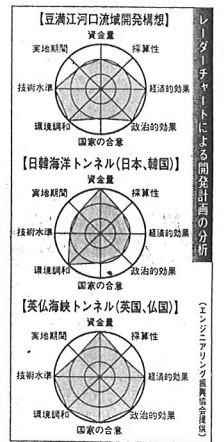
北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル

北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル

北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル

北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル

北朝鮮急変で現実味帯びる日韓トンネル



レーダーチャートによる効果の分析

