

東北アジア経済の発展と 東アジア国際高速公路 (東京～北京)

“The Economic Development of Northeast Asia and East Asia (Tokyo-Beijing) International Highway



中国国際友好聯絡会会長助理

趙 惠 安

冷戦後の世界の重大な特徴の一つは、欧州の不安定とアジア、特に東アジアの相対的な繁栄と安定である。東アジアのこの一帯の重要性は発展途上国によって形成される南北7,000余kmの広大な地域にある。この20年来、経済が持続的に成長し平均成長率は8%に上る。これは、先進国家の平均成長率3%と全世界の発展途上国の平均成長率4.3%の水準を遥かに越えている。最近の世界経済の不況にもかかわらず、東アジア経済の平均成長率は、なお7%前後を保っている。1992年の東アジア諸国の輸出額は米国の輸出額の2倍、あるいは欧州共同体(EC)の域外輸出額の1.7倍に相当する。

東アジアの発展途上国と地域が生命力と活力に満ちているのは、以下の幾つかの根本的な要因によって促進、達成されたものである。

(1) 政治的安定が経済発展の前提をなしている。冷戦終結後、国際情勢が漸次緩和される中、東アジア各国政府は機会をとらえては主要な精力を国内の建設に注いだ。対外関係上においては、歴史上の残された各種の複雑な問題を解決するために努力するか、あるいはしばらく堅持していた。経済圏を強化し共に発展する、このことは、東アジアで共通な認識になっている。対国内問題については各 government は、多くの矛盾ある措置を取ってきた。

(2) 改革は東アジアが持続して発展する新しい強大な推進力である。ますます多くの国が改革の道を歩みだしているが、これは、今日の東アジアの顕著な特徴の一つである。社会主义の中国とベトナム等は現在改革を遂行し、ASEAN(東南アジア諸国連合)諸国および韓国もすべて旗を掲げ鳴り物入りで改革を行っている。このことは衆目の認める成果を得ており、アジア経済発展の新しい原動力になっている。

(3) 地域経済圏構想が一步進んで拡大している。アジア各国と地域が隣接する経済の有利な条件を活用し東アジアに基盤を築き、環太平洋地域の協力と交流を強化し、さらに高次元な経済圏を追求することはこの地域の統合を急速に発展させ、地域内の経済活動は空前の活況を呈するであろう。

80年代中期以来、東アジア域内の総貿易額が急激に増加し、その割合は1980年の33%から、1992年の45%に上昇している。1988年以降、日本とその他の東アジア地域の貿易額は、北米地域との貿易額をすでに越えている。1992年度の日本のアジア向け輸出は、その輸出総額の約40%を占めており、米国に対してはすでに29%まで低下している。アジアのフォー・ドラゴンズ（韓国・シンガポール・台湾・香港）の対米輸出は、その全体の輸出に占める割合は80年代中頃の平均40%前後から、現在の25%前後にまで低下した。その輸出の3分の2以上は東アジア地域に偏り、その輸入の半分は東アジア地域からきている。

中国の例をとれば、1991年中国の輸出はその61%がアジア諸国と地域からなっている。1993年、中国と周辺諸国の貿易はさらに急速に発展し、中国大陸はすでに香港の最大の貿易相手となっているばかりでなく、同時にまた日本にとっては米国に次ぐ第二番目の貿易相手国になっている。1993年の日本の对中国貿易額は398.44億米ドルに達し、前年に比べ30.9%増となっている。また中国は韓国の第三番目の貿易相手国になっている。

経済と貿易の増加に伴って、東アジアと太平洋地域の旅行業もまた発展が最も速い。マドリードに本部のある世界旅行機構（WTO）の統計によると、1993年の全世界の旅行者数は1992年に比べて3.8%増加し、東アジアと太平洋地域は12%の増加を見せている。

東アジア諸国と地域は経済の発展によって市場が拡大され、投資環境が改善され、多くの外国投資を招き入れた。米国務省の統計によると、1993年の米国の対東アジア地域の投資は1991年の70億米ドルから、100億米ドルにまで上昇した。1992年の米国と東アジア地域との貿易額は3,480億米ドルに達し、同年のヨーロッパとの貿易（2,270億米ドル）およびカナダ・メキシコとの貿易（2,650億米ドル）を大幅に超過している。

東アジア地域の経済と貿易は過去、成長が早かったが今後の発展の傾向はどうだろうか？

東アジア経済はチャレンジを受けてはいるが良好な発展の前途がある。専門家たちの予測によれば、継続して世界の平均を大きく越えて持続するであろう。地域の統合は、さらに緊密になり、二国間および多国間貿易は強化されるであろう。東アジア地域全体の市場規模が拡大され、世界市場の拡大速度を上まわるであろう。同時に、地域統合化の趨勢はさらに強化されるであろう。欧州統一市場（欧州連合＝EU）が正式に始動し始め、米国、カナダ、メキシコが調印した北米自由貿易協定（NAFTA）が発足し、これらすべてが東アジア地域の統合化の趨勢を加速するであろう。

同地域の経済統合は、今後もっとも有効な形式となるであろう。東アジア経済圏等各種の共同体化の構想は不斷に深化し、共同体の進展をまた一步進めて東アジア地域の貿易関係と同地域の市場発展に影響を与え、よって地域内の貿易の規模が継続的に拡大するであろう。今世紀の最後の何年かに、東アジア各國はグローバルな経済の発展趨勢にしたがって、さらに産業構造を調整、新技術を導入し、地域の有効な条件を活用しながら良い機会を生かして、同地域の経済発展を継続させることになる。

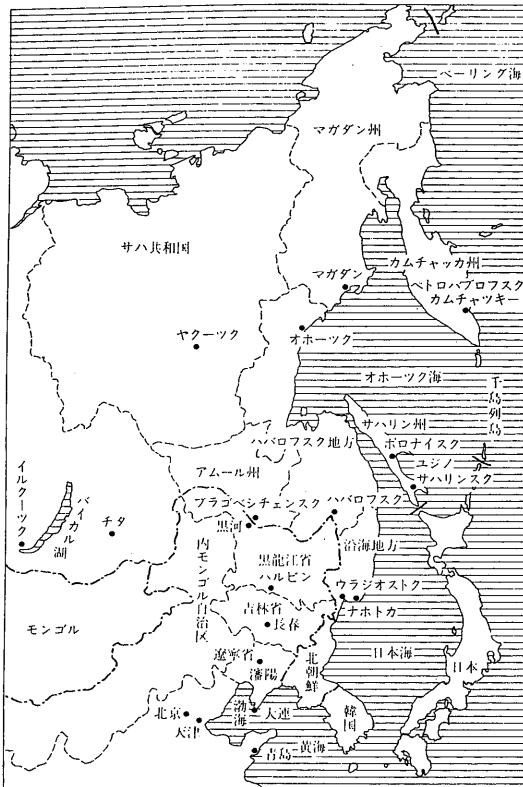
東アジアの消費者の購買力はなお高い水準で成長している。90年代初頭“4つの竜”（フォー・ドラゴン）の大まかな平均収入は、すでに西側工業諸国の80%に達している。推定によれば、2000年にはアジアの年収は3万米ドルに達するかそれを越えた家庭が50%増加し5,000万家庭に達し、これらの家庭は大部分が東アジアの国家と地域に存在する。このような情勢の下で、東アジア地域の経済、貿易と技術協力はさらに衆目の認める事実である。

いわゆる東北アジアとは日本海沿岸地域、すなわち中国東北地方、ロシア極東地域、朝鮮半島、日本お

よりモンゴルを指す。この地域の陸域は828万平方kmであり、アジアの総面積の19%を占め、人口約2.9億、アジアの総人口の10%を占める。ここには、全世界のもっとも豊富な天然資源と人的資源が集中しており、かなり発達した経済や技術さらに潜在的な資本および未開拓の広大な市場が集中している。したがって、“東北アジア経済圏”的構想が提出されるやいなや、人々の極めて大きな関心が寄せられたのである。

東北アジア地域における国際的経済共同体を発展させるための非常に大きな潜在力は、どの方面に現れてくるのであろうか？

1) 前述したように、東北アジア地域は現在アジア太平洋地域の経済成長点であり、その成長速度はアジア太平洋地域の最先端に属している。



東北アジアの地域図

2) 天然資源は非常に豊富であるが分布は偏っており、

産業構造は多重構造を形成し、経済上の整合性は強い。すなわち、ロシアのシベリアと極東地域は天然資源が非常に豊富であり、金属と非鉄金属、エネルギー、森林資源、基礎工業製品などが産出され、人口は少なく労働力と技術が不足している。また北朝鮮は鉱物資源とある程度の労働力がある。さらに中国東北地方は人口約一億、有り余る豊富な労働力があり、農業資源とくに豊富な農産物があり、工業技術と経済水準もある程度の基盤がある。それに比べて、日本と韓国は天然資源が相対的に欠乏しているが、経済の実力は十分にあり、現在共に産業構造の調整を行っており、技術集約型産業と労働集約型産業を他の国や地域に移転しつつある。このような資源、資金、技術、労務の輸出と交流および産業の移転と高度化は、同地域の経済統合の進展を促進させ、“あなたと共に私がおり、私と共にあなたがいる”という相互協力関係を形成している。

3) 市場の潜在力は非常に大きなものがある。東北アジア地域の国民総生産額(GNP)は、すでに3兆米ドルを超過しており、アジアの70%を占め、地域内の貿易額は1,000億米ドルを越えており、極めて大きな潜在力を持つ市場になっている。東北アジア地域の経済発展に従って、特に、図們江(北朝鮮名：豆満江)三角地帯開発がなされ、ロシア経済の中心的域内貿易が次第に拡大するであろう。経済専門家は、21世紀の東北アジアは世界の工業、農業、森林、淡水等の資源の重点開発地域になるだろうと認めている。まさにこのような理由で、東北アジア各国では近年来“東北アジア経済圏”、“環黄海経済圏”、“環渤海経済圏”、および“環日本海経済圏”等各種各様の開発構想を提唱している。

1991年8月20日から9月21日まで、国連開発計画(UNDP)の作業部会が図們江(豆満江)地域開発計画について調査を行った。結論として、“グローバルな貿易の観点から見れば、図們江流域の三角州の戦略的地位は非常に大きな潜在力があり、それは中国の工業化された省である吉林と黒龍江の両市場に入

る有用な経路であり、北朝鮮、ロシアそれにモンゴルの労働力と天然資源等有用な供給地を享受することができ、またそれは日本、韓国に近く欧州に到る経路を提供する優位さがある”としている。

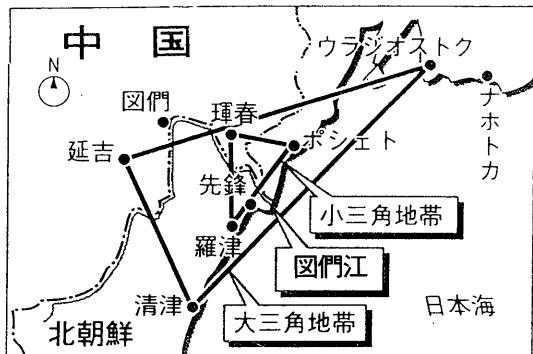
1993年5月国連開発計画(UNDP)は、図們江地域開発のための第3回計画管理委員会(PMC)会議を平壌で開催し、「図們江地域開発協議」草案を決議した。その協議によると、国際投資を含む独立した第三者機関である図們江開発公社を設立することになった。流域に沿って、中国、北朝鮮、ロシアの三国はそれぞれ公社に土地を貸し出し、今後20年内に300億米ドルを準備し、香港やロッテルダムに匹敵する自由貿易都市を建設するというものである。何年か暖められてきた図們江流域開発プロジェクトが学者、専門家の書斎を出て具体的実施の段階に入ったことをもって、この会議は特徴づけられる。

国連開発計画(UNDP)の参与と協力の下に、関係各国は共に積極的な行動を起こし、ロシアは前後して、ウラジオストク等の極東の六の国境地域と州を自由経済区として建設することを許可し、さらにクラスキノ港を極東地域最大の陸路港として、またハサン地区を極東地域の最も活発な対外開放区として建設することを決定した。

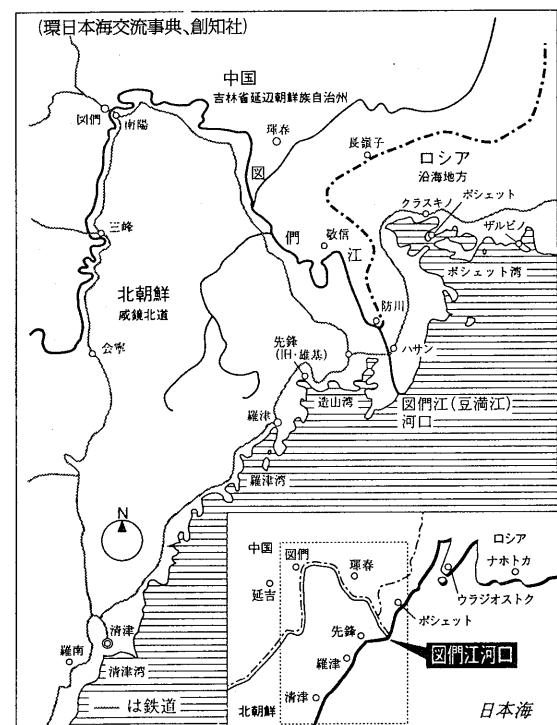
北朝鮮は羅津—先鋒地区に621平方kmの自由貿易区の設置を決定し、外資にたいする保護と特恵に関連した法律を通過させた。韓国は、東北アジア経済研究所と東北アジア経済開発銀行の開設を決定し、東北アジア区域に対する大規模な参入を準備している。日本政府は日本海沿岸の各県に直接外国政府と地方との交流活動の権限を与えており、1992年には金融、企業、研究所等の部門からなる図們江地域開発に関する委員会ができ図們江地域の開発と経済協力に力を尽くしている。中国は、琿春、綏芬河等東北四都市を沿海開放都市の特惠政策を享受することができる最初の辺境開放都市であると宣布している。

世紀と国境を越えるこの壮大な青写真を実施するために、社会経済基盤施設(インフラストラクチャー)としての交通運輸が重要であり、もし四方八方に通じ超高速で大量の総合交通網と滞りない通信、情報施設がなければ、このような大規模な計画実施は不可能であり、何よりも交通基盤施設の建設がまず必要であり、“一步先行すべきである。”

東北アジア開発の準備のために関連する国家は行動を開始し始めた。鉄道方面では、中露両国を越えて図們江から鉄道のレールをつなぐ計画が現在建設中であり、さらに東北アジア鉄道の主要幹線を新しく建設するよう計画している。また、ロシアのチタからモンゴルのウランバートル、チョイバルサン、中国の阿爾山、白城、長春、図門、琿春を経てロシアのザルビノ港に至るまでの幹線を建設したが、その距離は現在の運輸幹線であるチタ—ウラジオ



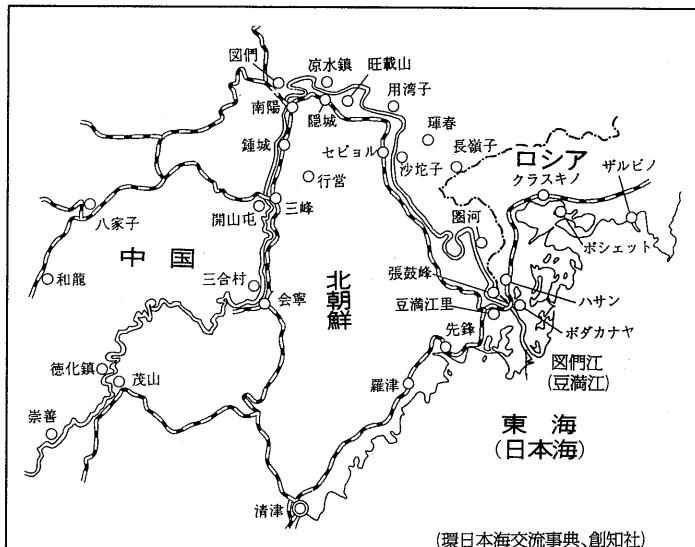
国連の提唱する図們江（豆満江）開発計画



図們江（豆満江）河口周辺図

ストクより1,700kmも短縮され、その末端とロシア国境内のポシェット、ザルビノ港、北朝鮮国境内の羅津港、先鋒（旧：雄基）港と互いに連結され、四つの港と日本海を挟んでおり、ウラジオストク一日本間の距離よりも、150km程近くなっている。これは、ユーラシア大陸を連結しロシア・モンゴル・中国・北朝鮮を横断し、韓国・日本に至る理想的な鉄道主要幹線である。

水運方面では、中国の琿春から図們江を経て河口に至るまで、わずか70kmであり、図們江河口から日本の札幌と新潟

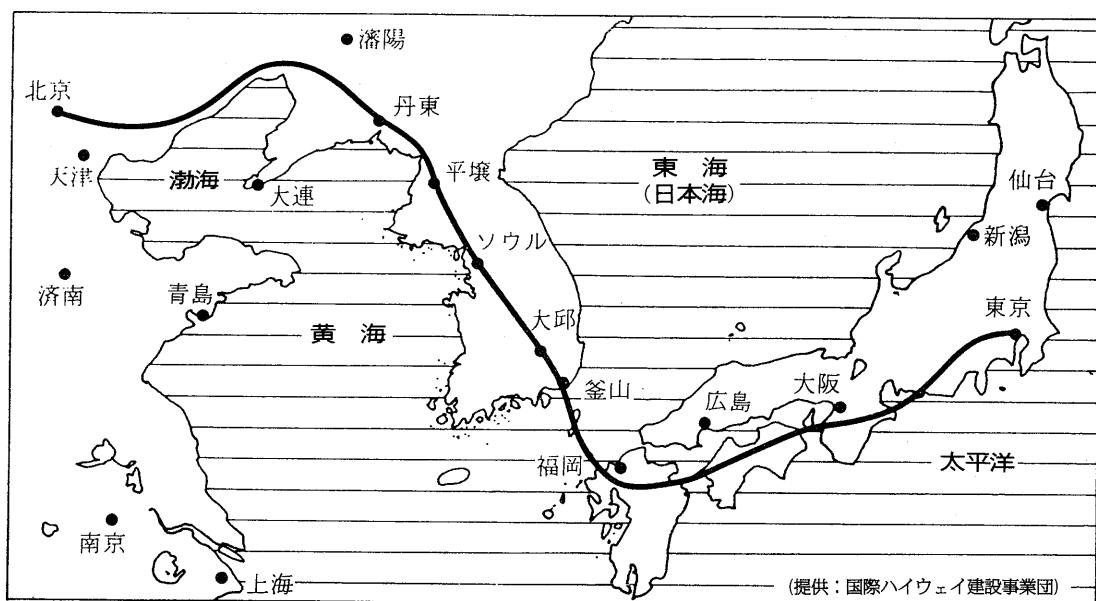


中国・ロシア・北朝鮮国境地域を走る道路と鉄道網

までもわずか800kmである。中・露はすでに共同してザルビノ港を拡張し、ザルビノ港を使用することにすでに合意している。現在港湾の規模はまだそれ程大きくはないが、港内の水深は7mから9mであり、ロシアの臨海地区のポシェト港との距離が非常に近く開発の潜在力を持っている。黒竜江下流から出港して、日本の坂田港までの沿海航路線およびハルビン、チャムスからロシアのハバロスクまでの水上旅客運航線、また現在日本の北海道、新潟、韓国の釜山、仁川の沿海航路線の新航路開設を積極的に準備している。北朝鮮は豆満江河口の羅津港、先鋒港およびそれと隣接している清津港を自由貿易地帯とすると、宣布している。

航空方面についていえば、中国のハルビン、チャムス、チチハル、長春、吉林等の空港はロシアへの直行便があり、韓国は仁川沖合いの永宗島に国際空港を建設しようとしている。

道路方面では文鮮明先生が提唱された、国際高速道路の構想は先見性のある卓越した構想である。その実現は世界平和の維持に深遠な影響を与えるばかりでなく、東北アジアの開発に重大な経済効果をもたらすものと期待される。



東アジアハイウェイの予想ルート図

将来の中国の幹線道路網



(提供:京丹國際高速公路準備委員會)

らすであろう。その第一段階が東アジア高速道路であり、日本の東京を出発して、九州の海底トンネルを経て対馬海峡を通過し、韓国のソウル、北朝鮮の平壌、さらに鴨緑江を渡って中国の丹東に入り北京まで直行する。この国際道路は中国が現在建設している同江から三亜までの国道主要幹線道路と、瀋陽から北京さらに綏芬河から満州里まで連結される。また長春を経て琿春に、ハルピンを通じて同江と綏芬河に至ることができる。また北京から北上してフフホト（呼和浩特）、エレフト（二連浩特）に至る。こうして、日本・韓国・北朝鮮・中国の四カ国を横断し、ロシアとモンゴルに連結する一本の大動脈が形成されることになる。この大道路の建設は東北アジア地域に高速道路、鉄道、海運、航空からなる総合輸送網を建設し、東北アジアの天然資源の開発、交通条件の改善、産業構造の調整と地域経済の繁栄に対して、重要な作用を来たらすことだろう。

東アジア国際高速道路建設の後、中国の主要幹線道路と互いに連結させ、次の段階の国際高速道路のために、良き基礎を築くことができる。