

## 研究ノート：中国の辺境開放政策

### The Open - Borderline Policy of China

谷浦 孝雄

Takao TANIURA

#### 概要

中国は、長い国境線をもち、隣接する国も多い。1992年以來、中国が推進している辺境開放政策は、伝統的な国境貿易の活性化、円滑化を図ることを通じて、内陸省、自治区の経済発展を促進しようということだけでなく、隣接国家との全般的な経済交流を展開しようということ、そして中国の長期的な資源戦略と拡大アジアとの経済統合への基礎を築こうとするものと思われる。

交流相手として選択の余地がない隣接国家との経済緊密化を優先する中国は、海を挟む非隣接国家である日本や韓国を包含する東アジア共同体の実現には、当面慎重な姿勢を続けるであろう。

キーワード：国境貿易、図們江開発構想、東アジア共同体

#### Abstract

China has a very long borderline and many neighboring countries. The open-borderline policy which China is pursuing since 1992, seems to target not only the economic development of inland states and self-governing districts through empowerment of traditional border trade, but also the overall economic exchanges with neighboring countries.

Additionally, it aims to build the base for China's long-term resource strategy and economic integration with enlarged Asia.

China, which prefers to have the better economic relationship with neighboring countries as unavoidable partners, hesitates for the time being to progress toward the East Asian Community that includes beyond-the-sea nations such as Korea and Japan.

Keyword: Border trade, Tumen River Project, East Asian Community

## 目次

### はじめに

1. 辺境開放政策の意義
  - 1.1 沿海地区経済発展戦略と地域格差
  - 1.2 辺境地区開発政策と辺境開放
  - 1.3 辺境地区開放と経済統合
2. 中国における辺境開放政策の展開
  - 2.1 辺境地区開放政策の概要
  - 2.2 中口国境貿易
  - 2.3 中国—ベトナム国境貿易
  - 2.4 中国—中央アジア諸国との国境貿易
  - 2.5 雲南省の南方戦略
3. 中国—北朝鮮間国境貿易
  - 3.1 中国の対北朝鮮辺境開放政策の二面性
  - 3.2 図們江開発構想の経緯と実績
  - 3.3 中—北朝鮮国境貿易の新たな動き
4. 「東アジア共同体」と中国の辺境開放

### はじめに

この論文は、1980年代初めころから関心を集め始めた「図們江開発構想」(1)、すなわち中国、北朝鮮、ロシアの国境を流れる図們江(朝鮮では豆満江)河口デルタの開発を中核とする国際的地域開発構想が、ほぼ20年間にわたる推進キャンペーンにもかかわらず、なぜはかばかしい成果を挙げられないでいるのかということ、この事業のそもそもの背景をなす中国の辺境開発政策に遡って再検討しようとするものである。

この構想が活発に論議されるようになってから、筆者は数多くの講演会、シンポジウム等に参加してきたが、当初からいくつかの非現実的な要素について疑問ないし違和感をもってきた。

たとえば、この構想の当初の目玉であった図們江を国際航路として利用するための開発事業—同江の中国領における最下流地である防川から日本海までの間を掘削・浚渫して大型船舶の通行を可能にすること—の技術的実現性について事前に十分な検討が行われることなしに、それを前提とした様々な交流への期待が大きく取り上げられたことである。中国がこのような開発を本気になって進めようとして、ロシアや北朝鮮と交渉をもったことは事実であるが、意気込みだけではどうにもならない技術の壁が厳然として存在すること

がやがて明らかにされた。したがって、これを前提とした交流構想は一つの夢としてあえなく消えたのである。

図們江開発構想が議論ばかり自己循環的に肥大し、ほとんど実績らしいものを残せなかった原因は、この構想がもたらすかもしれない波及効果を観念的に先取りし、自国の地域開発あるいは地域経済の活性化に結び付けようとした周辺諸国の性急さにある。また、中国側にも周辺諸国でもたれたそのような大きな関心が、この構想の実現に必要な膨大な資金の調達につながるという期待をもったことであろう。

しかし、このような流れはこの構想の発端である中国の辺境開放政策の意図からかけ離れたものだったのではないだろうか。図們江開発構想を中国の辺境開放政策の原点から再検討することにより、この構想の問題点を明らかにするとともに、この構想が意図した目的を実現するための現実的な方向を探ろうというのが、本論の目的である。

## 1. 辺境開放政策の意義

### 1.1 沿海地区経済発展戦略と地域格差

1978年の「改革・開放」政策転換以後の中国の経済開発の方向を理論的に示したものに沿海地区経済発展戦略がある。この戦略には二つの側面がある。一には国際的な観点からの発展戦略、すなわち国際的な分業体制に中国経済をいかに組み込んでいくかということであり、二には中国内部における開発の地域的優先順位の設定である。

国際分業への参加は中国の比較優位を武器に展開されるが、分業の相手として誰を選択するかによって分業の態様が違ってくることはいうまでもない。沿海地区経済発展戦略の選択した分業の相手は市場経済圏の先進国であった。先進諸国と中国の間に存在する格差を利用して、前者から後者へ資本、技術が市場メカニズムを通じて自然に流入することを狙ったのである。

さらに、開放する地域を沿海部に限定したことによって分業の内容が特定されることとなった。すなわち、差し当たり低賃金労働力を目当てにした事業を選択するほかないといった制約が生じたのである。資源開発や広大な敷地を要する重化学工業は度外視せざるをえなかったからである。

この戦略の第二の側面は、きわめて図式的にいうと、沿海部を集中的に開発し意図的に内陸地区との間に経済格差をつくり、この格差が発生させる高から低への流れを利用し、内陸地区の経済開発を漸次的に誘発しようというものである。

自由な市場で価格メカニズムが正常に働きさえすれば、資源の最適利用を実現するような資源の再配分が行われる、したがって格差が長く残存するはずがない。もし格差が消えないとすれば、資源の移動を妨げるような人為的な障害があるはずだから、政府の仕事は

それらを取り除くことだけである。当時の中国政策当局がこんな楽観的な見通しをもっていったとは思われないが、格差解消の基本的な動力は市場メカニズム自体にあるとするのがこの戦略の意味するところである。

移動すべき資源のうち、労働力は中国の独特の戸籍制度によって制限を受ける。中国では長い間、農村人口の流動化—都市への流出が抑制されていたため、これをにわかに廃止した場合、大量の離農人口が急激に発生する可能性がある。これがもたらす混乱を恐れて中国政府は戸籍制度の廃止には慎重である。

労働力に比べて資本の移動には制限が少ない。しかし、現実問題として沿海部には膨大な資本需要があり、この状況はかなり長期にわたって続くであろう。また、内陸部で資本が十分な利潤を生み出すためには、インフラ建設やエネルギー・原料資源開発などで大規模な資本を必要とし、現実には政府資金による支援が求められる。格差解消を市場メカニズムに依拠するとしても、これが作動するのはかなり後のことになる。それを促進する誘い水となる政府資金は事実上存在しない。

労働と資本の移動を制限する要因が存在したにもかかわらず、内陸に向かって経済開発を誘発するような市場メカニズムが働いたのであり、その主役が郷鎮企業である。

郷鎮企業の誕生は、人民公社の解体の結果であるから、それ自体は政府の政策の産物である。しかし、それが成長・増殖する過程で政府はほとんどみるべき支援をしていない。郷鎮企業は自立経営と市場競争という市場メカニズムの原動力そのものによって発展を遂げたといえる。

郷鎮企業発展の要因は、まず、市場メカニズムを閉じ込める檻として存在した人民公社のもとで、農業以外の様々な事業分野においてすでに基本的な資本蓄積を果たしていたことである。人民公社のもとでは、それらの事業の各々が市場メカニズムを動かす主体となるための経営の自律性を欠いていた。

人民公社の解体で経営の自律性を得た郷鎮企業は、小規模な資本、低度の技術しかもたなかったにもかかわらず、改革・開放直後の中国農村の市場条件においては、容易に成長への契機を捕捉することができた、と思われる。

次に、郷鎮企業が成功発展した地域は、急速に市場的開発が展開している沿海部に近接した東部の中間諸省の地域だということである。そもそも人民公社の時期から、より内陸部のそれに比べて都市向けの商品生産の比重が高かったから、「指令的交換」から「市場的交換」への転換は容易だったと考えられる。

さらに第三の要因として考えられることは、改革・開放以前から自由市場が小規模ながら存続されてきたことから知られるように、住民の経済生活において貨幣の果たす役割が少なからずあったことである。自由市場では、当然ながら取引価格は自由に設定されるはずであるから、政府に求められることは通貨価値の安定である。このような伝統が維持さ

れている場合には、自由市場の拡大は取引商品の増加によって円満に達成されよう。

改革・開放以後数回にわたって景気の過熱、インフレの昂進が問題にされた。言葉を変えていうと、自由市場の拡大とともに貨幣が十分すぎるほど供給されたということ、貨幣経済の浸透が順調に進んだことを意味する。中国経済は、市場メカニズムを作動させる条件を改革・開放の時点ですでに基本的に整えていたというべきであろう。

このように、内陸部といっても沿海にごく近い農村部では、沿海地区発展戦略が想定していたような市場メカニズムを通じた発展の波及効果による格差解消への歩みが広く展開したといえる。しかし、このような波及効果は沿海から遠ざかるほど弱まり、辺境地区では迂遠な話だったことも事実である。辺境地区ではいつ来るか分からない発展の波及効果を待つのではなく、それ独自の発展の種をまく必要があったといえよう。

## 1.2 辺境地区開発政策と辺境開放

辺境地区開放政策も、沿海地区経済発展戦略と同様、国際貿易を通じた国際分業の進展を目的としている点で、開放政策一般と脈絡を一にしている。しかし、この政策がどのような投資を誘発し、いかなる開発成果をもたらすかは、沿海地区発展戦略とは比較できないほど地理的位置の制約を受ける。開放政策を主導する中国側の開放拠点とその後背地の経済構造、発展の潜在性はもちろんのこと、経済交流相手の隣接国のそれらが国際分業の態様と地域開発の効果を大きく左右するからである。

さらに、経済交流を効率的に行うためには、動かすことのできない隣国との間に物流インフラはじめ、市場、宿泊、通信等のための長期的な投資を必要とする施設を建設しなければならないであろう。このような投資は、隣国との持続性のある友好な政治的関係を構築することなしにはなされない。

## 1.3 辺境地区開放と経済統合

アジアの経済統合という問題を考察するうえで、当然その主役となるべき中国の統合へのアプローチにおいて、辺境地区開放政策が隣接国をもたない日本や韓国のような国々と差異をもたらす可能性を検討する必要がある。

中国の開放政策については、いわば中国を一つの点ととらえて諸外国との貿易の展開、それが中国や相手国の産業構造に及ぼす影響、たとえば東アジアという一定地域での国際分業に及ぼす影響などとの関わりはしばしば検討されている。

このような国民経済を一点においてとらえるアプローチによれば、たとえばFTAを考察する場合にも当該国同士が隣接しているか、隣接していないかということは問題にもならないであろう。

しかし、現実には中国と隣接している個々の周辺国からみれば、中国経済全体と接してい

るわけではなく、中国の中心的な経済活動地域からの距離、隣接地域近辺の産業活動の違いによって影響の程度、内容は異なるはずである。中国側もこれらを考慮しつつ国境貿易その他の経済交流対策を打ち出してこよう。

このように、空間的要素を重視しなければならない隣接国との経済交流と、いわば理念的にのみ国境が考慮される非隣接国との経済交流とは、観念的にも政策的にも区別されるのではないかと思われる。非隣接国しかもたない日本や韓国が、中国も自分たちと同じアプローチで FTA を考えているはずとしたら、中国の FTA に対する評価を見間違ふことになるのではないかと思われる。

今日、よく機能している FTA は EU と NAFTA だけである。これらの協定国は基本的に隣接国同士として長い国境貿易の経験をもっており、そのうえで一定の信頼関係を築いている。まだ期待されたほどの実績のないその他の多数の FTA の協定国も国境貿易の伝統をもっていることは間違いない。中国も例外ではない。とすれば中国が日本や韓国と FTA を急ぐ理由は何もない。辺境開放による経済交流の実績を確実に積んだあとで、日韓とのアプローチを具体的に試みるのではないだろうか。

## 2. 中国における辺境開放政策の展開

### 2.1 辺境地区開放政策の概要

1978 年 12 月以来の改革・開放政策の成果を見極めた中国政府は、90 年 12 月に辺境地域の経済開発の手段として国境地域の対外開放を提起し、92 年に吉林省の琿春市など国境近辺の 13 都市を「辺境地区対外開放都市」に指定した。

この辺境開放政策には当初より三つの狙いがあったように思われる。第一に、78 年の改革・開放政策への転換と同時に復活された国境貿易に発生していた様々な問題を整理し、国境貿易を活性化、円滑化しようとしたということである。たとえば、伝統的な国境貿易ではバーター取引を原則としていたために、取引商品の種類、取引額が大いに制限されていたが、中国側の旺盛な輸出攻勢の結果、代金の焦げ付きのような事態が発生していた。

第二に、国境貿易に関する管理・運営上の権限が大幅に地方政府に与えられたことにより、国境貿易に大きな利害をもつようになった地方政府は、辺境開放を国境貿易の活性化につなげるため、具体的な施策を積極的に進めた。開放都市に指定されたところはいずれも大小の「辺境経済合作区」を設置し、これを窓口として国境貿易に関心をもつ企業の誘致に積極的に乗り出している。

第三に、単なる国境貿易にとどまらず、隣接国さらにその向うの周辺国との経済交流を目指しているということである。そのため、輸送に関わるインフラ建設への協力、商人たちの自由通行の許容、決済制度・銀行の整備はもとより、相手国の輸出商品を増加させる

ための企業進出をも図ろうとしている。

このように、中国の辺境開放政策は国境貿易という言葉が持つ制限的かつ小規模な貿易を通じて地方の活性化を図ろうというのではなく、隣国との経済交流全般を推進しようとしたものといえる。

辺境開放政策が公式化されてからすでに10年以上の年月が経過したが、どの国と隣接しているかによって貿易その他の経済交流の成果は様々である。国際的に大きく注目されたりには成果が期待されたほどでないもの、急増と急減という極端な変化の後に調整が行われているもの、緩慢ではあるが着実な進展をみせているものなどである。以下ではそれらを簡単に概観し、問題点と今後の展望を試みる。

## 2.2 中口国境貿易

中口の国境貿易は、琿春市を主な窓口とする吉林省のほかに、黒龍江省と内モンゴル自治区によって行われているが、量的には黒龍江省が圧倒的に多い。黒龍江省は綏芬河市と黒河市の2つの対外開放都市をもち、内モンゴル自治区では満州里市が対外開放都市として指定されているほか、双方とも数多くの小規模な国境交易拠点をもっている。

中口の国境貿易は1982年に正式に回復して以来急速に増加し、同年の4.5億ドルから93年には76.8億ドルに達した。黒龍江省だけでも20億ドル、国境貿易に携わる貿易会社も3500社に及んだとされる(2)。

90年代前半の中口国境貿易の急増は、ソ連崩壊による混乱、中国における建設ブームなど複合的な要因が働いたが、副作用も少なくなかった。中国側の売り込み競争は、ロシア側の支払能力を超えた輸入を招き、逆にそれが輸出代金の焦げ付きを避けようとした中国側の過剰輸入の原因となった。輸出代金の焦げ付き、輸入品の膨大な在庫という二重の困難を抱えた中国の貿易会社は経営が行き詰まった(3)。

94年以降、中口国境貿易は急速に減退し、中口とも国境貿易の管理体制を整備することとなった。バーター貿易から現金取引への転換、銀行決済の導入、非国有企業の参入等がその主な内容である。食糧と消費財が不足するロシアと、木材や鉄鋼などの原資材、機械類を必要とする中国とは互いに補完関係があり、国境貿易は拡大するものと展望されている(4)。

中口とも国境貿易を円滑に進展させていくことに同意しており、そのためにインフラ整備、技術協力、労働力派遣などを行っている。例えば、黒河市とブラゴベシチンスク市はアムール川を挟んで双方に各々大規模な国際経済合作区と自由貿易区を設置することとしている。ここには国境貿易に係わる貿易商社、銀行などを誘致することはもちろん、内外からの投資によって輸出加工産業を育成し、輸出商品自体の開発を大々的に展開する計画である(5)。

旅行者の目撃証言によれば、黒河市の国際経済合作区ではすでに大規模なショッピングモールができており、毎日大勢のロシア人が訪れている。また、綏芬河市でも同様の大規模なショッピングモールが賑わっているとのことである。

### 2.3 中国—ベトナム国境貿易

1991年11月の国交正常化とともに復活した国境貿易は、92年に3.6億ドルの実績をあげたが、94年には1.9億ドルまで落ち込んだ。この背景には中国の対ベトナム貿易が年々中国側の大幅な黒字続きで推移していること、中国の安価な工業製品がベトナムの産業に打撃を与えたことがあげられる(6)。

このような状況のもとで、中国側は一定の自粛措置、ベトナム側は制限措置をとることとなったが、両国間の総体的な貿易の趨勢には大きな変化は見られていない。国境貿易においても中国側の黒字という傾向のもとで漸増し、99年には4.5億ドルに達した。双方とも国境貿易が地域経済のなかに定着していることを認め、円滑に進展させる政策をとっているからである(7)。

中国側の国境貿易の拠点は広西チワン族自治区の辺境地区対外開放都市に指定された東興市と憑祥市であり、各々それらに対応するベトナム側の窓口がモンカイ市とランソン市にある。広西チワン族自治区は沿海部にあつて世界に開かれた海港を有しており、またベトナム側も同様であるから、他の内陸省や自治区のような辺境地区対外開放都市が唯一隣接国との窓口となるという戦略的重要性は小さい。

したがって、東興市や憑祥市の国境貿易はベトナム全土を視野に入れたものにはならず、限定された地域を対象とせざるをえない。実際、両市の国境貿易は市内数箇所の小規模の市場で取引が行われている。そういう意味では、両市の国境貿易は「国境貿易を超えた」ものにはならないかもしれない。しかし、中国とベトナムは陸地部で1020kmの国境線を有しており、多数の拠点で国境を越えた経済交流が日常化していることの意義は小さくない。むしろ、少数の戦略拠点で大規模に展開される国境貿易よりも心理的な一体感の醸成には効果があるともいえる。

### 2.4 中国—中央アジア諸国との国境貿易

新疆ウイグル自治区は、モンゴルのほかカザフスタンなど中央アジア4カ国と国境を接しているが、険峻な山岳地帯で隔てられているモンゴルとの国境貿易はほとんど期待できない。また同じ理由で、カザフスタンを除くキリギス、タジキスタン、ウズベキスタンとの直接交流も当面は困難である。したがって、カザフスタンとの関係を円滑にし、それを經由して他の3カ国との交流を図ることとなる。

1983年に国境貿易を開始して以来、多数の交易拠点を設置してきており、92年には3

つの辺境地区対外開放都市を指定したが、いずれもカザフスタンに通ずる幹線道路沿いにある。

中国と中央アジアとの経済関係は、2001年6月の「上海機構」発足によって注目されるようになったが、その焦点は中央アジアの資源である。将来必ず資源戦争の主舞台になるといわれている中央アジアとの経済交流は、新疆ウイグル自治区といった地方の問題ではなく、中国が国家次元で取り組むことがらである。すでに2004年8月、中国はカザフスタンと合弁でカザフスタンから新疆へ石油・天然ガスを引き込むパイプラインの建設に着手している(8)。

このように、中国と中央アジア諸国との貿易の主流は中国全体の戦略に係わる資源であり、地方政府の関与する余地はほとんどない。しかし、中国から見返りに中央アジア諸国へ輸出されるものは、食品その他の消費財が主となるであろうから、国境貿易の進展はカザフスタンひいてはその向こうに存在する国々との安定的な関係を築くうえで重要な貢献を果たすことは間違いない。

カザフスタンとの国境沿いには塔城、博楽、伊寧の3つの辺境地区対外開放都市が指定されており、また多数の交易拠点で国境貿易が行われている。国境を貫通する鉄道では国際列車が運行され、道路も敷設されている。

## 2.5 雲南省の南方戦略

雲南省は、東からベトナム、ラオス、ミャンマーと長い国境線をもって隣接している。これらはASEANの後発国であり、その向うからはASEANの先発国タイが挟んでいる。雲南省と隣接3カ国との国境地帯は多数の少数民族が分布し、古くから伝統的な国境貿易が営まれてきた。

92年の辺境開放政策の開始以来、雲南省はこのような伝統的な国境貿易の枠を大きく超え、ASEANとの経済交流を雲南経済発展の機軸に据える傾向を強めてきた。省都昆明をはじめ、ベトナム向けに河口市、ミャンマー向けに畹町市が辺境地区対外開放都市と指定され、その他多数の交易拠点が国境沿いに設置された。

雲南—ASEAN経済交流促進の目玉は、道路を中心とする交通ネットワークの整備であり、特に高速道路はすでに昆明—バンコク間1855km、昆明—ヤンゴン間1857km、昆明—ハノイ間775kmの国際道路の建設が進行中である(9)。

雲南とASEANとの一体化は、国際的な大規模開発プロジェクトである大メコン圏Greater Mekong Subregion(GMS)への協力を通じてもより緊密になっている。メコン川は、雲南省内に多くの支流をもっているが、中国とタイは合弁で735万kwの水力発電所を建設し、電力をタイ側に供給することで合意している(10)。

雲南省と隣接3カ国との国境貿易は、現在のところ、雲南省からは農産物や軽工業品、

隣接3カ国からは鉱産物や林産物が中心となっており、はっきりした垂直貿易でも水平貿易でもなく、大きく進展することが見込めないものである。したがって、今後経済交流が活発化するためには、雲南省側ではより工業化した後背地との連携、また隣接3カ国側ではタイをはじめ先発 ASEAN との連携が必要である。

また、GMS ほか隣接3カ国の経済開発を加速化するため、開発投資や技術協力など多面的な経済協力活動を展開しなければならないであろう。しかし、そのような協力を通じて相互利益が長期的に実現されるならば、実質的な経済統合への道が開かれることになる。

中国内陸の国境地帯の各地で行われている国境貿易を超えた経済交流のなかで、雲南省の試みは相対的に中国側のイニシアチブによって大規模な投資が計画、実施されており、今後の進展が特に注目される。

### 3. 中国—北朝鮮間国境貿易

#### 3.1 中国の対北朝鮮辺境開放政策の二面性

中国と北朝鮮の国境沿いにはいくつかの越境通路があり、これを通じて伝統的に国境貿易が行われてきた。中国側の国境近辺に多数の朝鮮族が住み着き、自治州や自治県が設置されていることがその背景にある。中国が辺境開放政策を通じて積極的に国境貿易振興政策を展開し始めてからも、北朝鮮は閉鎖的な経済体制を維持してきたため、両国の国境貿易は大きく進展しなかった。

ところで、前述したように、北朝鮮との国境貿易を管轄する吉林省は内陸部にあるにもかかわらず、中国政府が開放政策の一環として沿海部の145の都市を開放都市に指定した1984年より、北朝鮮との境界を流れる図們江を通じて、日本海へ出る方途を模索し始めた。図們江下流部の領有権をもつロシアと北朝鮮に国際法上の出海権の認定を要求し、これによって沿海開放都市の資格を得ようとしたものである。

こうして吉林省の北朝鮮への接近は、沿海開放政策を展開する条件を築こうとするものと、辺境開放政策の一環として国境貿易を拡大しようとする2つの側面をもつこととなったのである。前者を具体化したものが「図們江開発構想」であった。

#### 3.2 図們江開発構想の経緯と実績

1991年10月、国連開発計画（UNDP）は、図們江下流の中国・ロシア・北朝鮮の国境地帯に国際共同開発区を建設し、これを拠点として東北アジア地域の経済交流を促進するという構想を発表した。以来、「北東アジア経済協力」、「環日本海経済圏」など名称はそれぞれだが、中国、ロシア、北朝鮮、韓国、日本それにモンゴルまで包含した広域の経済交

流をテーマとした研究会やシンポジウムが主に韓国と日本をスポンサーとして毎年、何回となく開催された。日本では環日本海ブームともいうべき現象が発生し、特に日本海側の諸県はこれを当該地方の活性化の目玉にしようとさえしてきたのである。

図們江開発構想における吉林省の真の意図は、吉林省から日本海へ直接抜けられる航路の獲得である。これなくしては沿海開放都市の実体をもてないからである。

ロシアとの交渉によって中国は91年5月に出海権を認めさせることに成功した。UNDPの構想が公表された時点でも、北朝鮮の意向は明らかにされなかったが、同年12月に北朝鮮は突然北部の羅津に羅津・先鋒自由経済貿易地帯（以下、羅先特区）設置を発表した。これが中国の出海権認定要求に対する代案なのかは明らかでないが、吉林省から北朝鮮北部を経由する既存の陸上輸送ルートの日海への玄関口に当たることは間違いない。

その後紆余曲折を経たが、図們江開発構想の核となる日本海への航路建設は技術上の問題から挫折し、吉林省は新たな出口を模索することとなった。

92年に辺境地区開放政策の一環として辺境地区対外開放都市として指定された琿春市は、辺境経済合作区を建設し内外の企業誘致に乗り出した。同時に日本海への出口としてロシアのザルビノ港へ至る鉄道敷設を提案した。この鉄道は、中国側の全面的な協力のもとに1996年建設開始、2000年に完成、実用に付された。

しかし、琿春市を窓口としザルビノを経由する国際貿易は、鉄道の営業権をもつロシア側の対応が硬直的で輸送手段として使い勝手がよくないということのほか、ザルビノ港に対する中国の借り上げ交渉がうまくいっていないことなどの点が指摘されており、これまでの実績は微々たるものに止まっている（11）。

一方、琿春市から北朝鮮を経由して日本海に出るルートについては、出口には羅先特区という自由港が設置されることになり、琿春市から北朝鮮への越境点である圈河までは舗装道路が完成したが、北朝鮮部分の道路整備が進んでいない。このルートを利用しての国際貿易も、10年以上を過ぎた2005年現在においても試験段階に止まっている（12）。

日本海への出口を求める中国の意図と、独自の外貨稼ぎの場をつくらうとした北朝鮮の狙いとがそもそも違っていたことがその要因であるが、インフラ整備のための資金集めという動機によると思われる日本や韓国への吉林省の働きかけが、北朝鮮に対する早急の開放への転換を求めるものとして、北朝鮮を警戒させたということもあろう。

図們江開発構想に端を発する琿春市の「沿海開放都市」への取り組みは、同市から図們江流域の中国領最南部の防川へ至る道路網の整備、ロシア領ザルビノ港への鉄道敷設などインフラ面についてはかなりの成果をあげたが、国際貿易それ自体は所期の期待から程遠いものであった。

### 3.3 中—北朝鮮国境貿易の新たな動き

吉林省の国境貿易は、琿春市を通じたロシアとの交易と、長白市や図們市等いくつかの国境都市を通じた北朝鮮との交易がある。

ロシアとの国境貿易は90年代前半には急増する気配もあったが、その後急減した。これはすでに述べた他の窓口での対口国境貿易と同様のソ連崩壊後の混乱によると考えられる。その後も、ザルビノ港への鉄道建設という新たなインフラ整備があったにもかかわらず、交易量には大きな変化がみられない。

北朝鮮との国境貿易は、吉林省以外にも遼寧省も係っているが、いずれにしてもその詳細は不明である。いわゆる行商人による小規模の交易が盛んに行われているという目撃情報がしばしば伝えられている。筆者も2001年の北朝鮮旅行の際、北朝鮮へ向かう国際列車に丹東駅で大量の手荷物が運びこまれたのを目撃している。北朝鮮側の入口に当たる次の新義州駅での通関も長い時間がかかった。逆に自動車か徒歩による運搬に依存する図們市への出口では、往来はまばらであった。

また、2004年に中朝国境地帯を旅行した花房の見聞録によると、鴨緑江上流の長白から北朝鮮の恵山市へは食糧や日用品を運ぶ行商人が往来し、これらの中国製の商品は周辺の北朝鮮の人々にとって不可欠のものになっているという(13)。

首都ピョンヤンまでの国際列車を利用した丹東市からの行商が派手だったのは、広い後背地を有していたからであろう。図們市からのそれは貧寒な辺境地域が対象だった。長白からのそれについても、「国境貿易は峠を越した」という行商人の証言を花房は伝えている(14)。

花房の見聞録は、これ以外に興味深い観察を載せている。琿春市が北朝鮮を経由して日本海に出る中国側の拠点とする圈河から北朝鮮へ図們江を渡る元汀橋では、トラックや人々の活発な往来がみられたということである。北朝鮮は、元汀里に市場を開設し中国からの行商人の取引を公認しているというのである(15)。

さらにその先の羅先特区では、中国からの観光客を対象とした施設への投資のほか、輸出用加工産業への投資が盛んになっている。この事実は、最近中国資本が茂山鉦山など北朝鮮の地下資源開発事業への投資を本格化したという報道を重ね合わせると、中国の対北朝鮮国境貿易政策における一定の変化を読み取れるように思われる。

すなわち、図們江開発構想がややもすればロシアや北朝鮮の辺境地域との国境貿易を無視して韓国や日本との国際貿易を指向したのと異なり、「辺境地区対外開放都市」としての琿春市の方向は、隣接国との国境貿易の活性化を重視し、かつ一過性の賑わいに沸いた過去の苦い経験に鑑み、持続的な国境貿易の基礎を構築することに向けられているように思われる。

#### 4. 「東アジア共同体」と中国の辺境開放

中国の開放政策は、沿海地区開放と辺境地区開放の2つのアプローチによって展開されてきた。両者は同じく対外経済交流を促進するものとして似たような効果を生み出すものである。すなわち、交流する相手国との間の国際分業の展開である。しかしこの2つの国際分業にあって、中国の立場はまったく対照的である。

中国の初期の開放政策を主導した沿海地区経済発展戦略は、基本的には先進国が相手であって地域ごとに特定の交流相手が考慮された節があり、中国の産業発展に適合するように門戸の開け方を加減することができた。換言すれば、既存の国際分業に自国の競争優位を活かしながら参入する一方、競争劣位にある産業を適宜保護することができたのである。特に交流相手同士の競争を存分に利用することができたという点が重要である。先進国との経済交流においては、中国は途上国として保護すべきところは十分守りながら、ほしいものだけを有利な条件で勝ち取ることができるからである。

中国がこの開放政策によってアジア NIEs 諸国から多数の労働集約型輸出産業を誘致し、先進国との間に広範な国際分業を構築することに成功したことは周知のとおりである。そしてこのことによって獲得した強力な外貨稼得能力は、中国に対する世界の信頼を高め、これを背景に産業高度化を大々的に進めるにいたっている。

一方、中国の辺境の交流相手は基本的に中国より後発国か、同等の経済レベルにある。辺境開放当初、中国は先進工業国との国際分業で構築した消費財産業を梃子として、隣接諸国との国境貿易を推進した。しかしこれは中国側の生産力に一方的に依存したもので、相手側の購買力を培養することにつながらなかったため、持続性に欠けていた。対口、対ベトナム国境貿易が中国側の大幅な黒字に終始した結果、持続不可能になったのがそのよい例である。

国境貿易を持続性のあるものとするためには、中国は隣接諸国との間でも安定的に拡大が見込める国際分業を構築する必要がある。そしてこの際、先進国との国際分業と違い、既存の構造を利用することはできないし、隣接国での自生的な産業の成長にも限界があろう。ここでは中国が先行国として、アジア NIEs が中国に企業進出して輸出産業を形成したように、隣接国に競争優位を作り出すための投資をしなければならないである。雲南省の南方戦略と吉林省の対北朝鮮投資の活性化はそのよい例である。

以上のような中国の辺境開放政策を「東アジア共同体」へのベクトルの中に位置づけるとき、中国の戦略が垣間見えてくると思われる。

東アジア共同体を通じた経済統合は、日本や韓国などの先進国、ASEAN 先発国などの同格国、ASEAN 後発国などの下位国を包含する複雑なものとならざるをえない。すべての参加国が初めから同等の権利義務を有するものにはならないであろうが、経済統合を目

指す以上は自由化のインパクトは経済レベルの下位国ほど大きくなる。

中国としては、先進国とは途上国としての立場を堅持して自国の産業発展のための時間を稼ぎ、ASEAN 諸国とは他の隣接国と同様に辺境開放の方向で着実な統合の道を選択することが有利であり、日本や韓国が取りえない戦略をとることができるのである。

## 参考文献

### ・国境貿易全般

1. 張 紀濤, “中国の沿辺地域開発戦略と国境地域開発—脚光を浴びる国境貿易を中心に—”, 『茨城大学教養部紀要』25, 1993
2. 韓 洪錫, “中国における辺境貿易の現状と役割”, 『アジア経済』, 1993. 7
3. 服部健治, “内陸経済発展における辺境貿易の役割”, 丸山伸郎編『90年代中国地域開発の視角』, アジア経済研究所, 1994

### ・吉林省

4. 花房征夫, “中朝国境紀行”, 『現代コリア』, 2004. 11, 2005. 1・2, 2005. 3
5. 李 鋼哲, “延辺経済の離陸への挑戦—図們江地域開発は延辺の運命を決める—”, 『環日本海研究』, 1999

### ・黒龍江省

6. 石井 明, “最近の中口関係と経済往来・国境貿易の現状”, 『日中経協ジャーナル』, 1996. 9
7. 唱 新, “中口国境貿易と中国東北内陸地域の対外開放戦略”, 『金沢経済大学論集』, 1997. 7

### ・新疆ウイグル自治区

8. 章 瑩, “新疆における国境貿易”, 『アジア遊学』, 1999. 2

### ・雲南省

9. 鶴崎友亀, “ユンナンロードの新しい息吹き—国境貿易で内陸地経済発展をめざす中国・雲南省—”, 『経済評論』, 1992. 4
10. 李 暁静・伊藤勝久, “中国における国境貿易の研究—中国・ミャンマー国境貿易の事例を中心に—”, 『島根大学生物資源科学部研究報告』, 1996. 12
11. 塚田裕之, “中国・ミャンマー国境貿易に関する実態調査報告”, 『中国経済』, 1999. 9・10
12. 松本邦愛, “中国—ASEAN 自由貿易協定と雲南省の経済発展”, 『世界経済評論』, 2005. 6

### ・広西チワン族自治区

13. 鄧 応文, “1989年以後の中越国境貿易—中国側から見た国境貿易を中心として—”, 『歴史学研究』, 1997. 10
14. 于 文生, “中国とベトナムとの国境貿易—広西チワン族自治区・海南省を中心として—”, 『福岡発・アジア太平洋研究報告』, 2001. 10

## 注

- (1) 丁 土晟, 『図們江開発構想』, 創知社, 1996, 20p
- (2) 唱 新, 1997, 3p
- (3) 同上, 8p
- (4) 同上, 17p
- (5) 同上, 18p
- (6) 服部健治, 1994, 369p
- (7) 于 文生, 2001, 14p

- (8) 『朝日新聞』 2005. 5. 20, 10p
- (9) 松本邦愛, 2005, 40p
- (10) 同上
- (11) 北東アジア社会資本調査委員会, 『北東アジアの社会資本』, 2001, 26p
- (12) 同上
- (13) 花房征夫, 2005. 1・2, 48 ~ 49p
- (14) 同上
- (15) 花房, 2005. 3, 36p