

中国・東北地域における日本の協力と経済圏の生成

横 田 高 明

I. 大連の経済発展と日本の対応

1. 東北地域の窓口

遼東半島の南端に位置する大連市は、東は黄海、西は渤海に面し、南は海を隔てて山東半島を望み、北は東北3省と内蒙古自治区東部を後背地に持つ内陸への窓口の役割を果たしている。天然の良港に恵まれ、東北地域の重工業製品や石油・石炭などの鉱産物、トウモロコシ・大豆などの農産物の積出し港として、また東北交通の中枢として重要な機能を担っている。長大鉄道（長春—大連）、瀋大高速道路（瀋陽—大連）など幹線の起点となっている。

大連港の貨物取扱量は、秦皇島・上海に次いで第3位であり、輸出入貨物の取扱量のみでは3800万トンで中国最大となっている。港の水深は深く不凍港であり、1万トン級以上のバース28を含めて58バースをもち、原油バースは10万トン級のオイル・タンカーが接岸可能である。主な取扱い貨物は鉱・農産物のほか、雑貨・木材などを含めて、年間取扱い能力は93年で5959万トンとなっている。

経済技術開発区に隣接する大窯湾新港は、第1期工事10バースのうち4バースが93年に完成し、年間取扱い能力260万トンとなり、さらに96年までに6バースを建設中である。これは水深14メートルのコンテナ・バースと万トンクラスの雑貨バース合わせて取扱い能力500—600万トンとする計画である。将来は100バース、年間取扱い能力は8000万トンから1億トン

まで拡張され、大連港より大規模な港となる予定である。

大連からハルビンに通ずる鉄道は、東北・華北鉄道ネットワークと連結しており、また大窯湾新港建設に合わせて金州－大連経済技術開発区－大窯湾を結ぶ鉄道14.3kmの建設も進められている。90年9月に完成した全長375kmの瀋大高速道路は、大連と東北内陸都市とを結ぶ重要な輸送網を形成している。

大連周水子空港は滑走路3200メートル、大型ジェット機の離着陸が可能である。旧市内から20km、開発区から25kmの距離にある。国際線は日本・香港などへの定期便があり、国内線は北京・上海・ハルビン・広州・廈門・福州など30都市への定期便がある。日本とは週13便が運航されており、内訳は成田と関西国際空港間にそれぞれ4便、福岡間に3便、仙台間に2便である。文字通り中国東北地域の表玄関となっている。

大連市の人口は93年末で527万人（94年末は531.5万人）、うち市区人口が249万人である。総面積は1万2573km²、市区面積が2414km²で、行政区画は6区（中山区・西崗区・沙河口区・甘井子区・旅順口区・金州区）3市（瓦房店市・庄河市・普蘭店市）1県（長海県）からなっている。

大連市の工業企業数は約3200社で、そこに働く従業員は135万人を抱えている。大中型基幹企業が180社程度あり、重工業の比率は生産額の60%を占める。うち基幹重工業企業は84社で、工業生産額の80%を確保している。業種は比較的整っており、機械・石油化学・紡績・造船・冶金工業を中心に、電子・服装・建材・食品・医薬品などもある。全国的に有名な企業として、大連石化公司・大連化学工業公司・大連造船廠・大連機床廠・大連機関車両車廠・大連金州紡績廠・大連起重機器廠・瓦房店軸受廠・大連重型機器廠などがある。

農業面では米作等の食糧増産が図られているほか、近年は経済作物の伸びが著しい。全国生産の7分の1を占めるリンゴをはじめ桃・梨・ブドウなどが有名である。また900kmの海岸線を有しており、水産業も重要な産

業の1つで、94年の水産物の総生産量は118.9万トンに及んだ。一方、観光業は近年、大連市が力を注いでいる分野で、特に金石灘観光開発区は美しい海岸線を持ち、全国の重点観光開発地区に指定されている。

大連市の改革・開放政策下の経済発展は、表1にみるとおり順調である。94年の国内総生産額（GDP）は520億元で対前年比19%の伸びを示し、全国平均の11.8%を大幅に上回った。内訳は、第1次産業が40億元（対前年比1%増）でシェア7.7%と全国平均18.8%の41%程度と小さい。第2次産業は265億元（同24.7%増）、シェア51%、第3次産業は215億元（同18.4%増）、シェア41.3%である。第2次、第3次産業の全国平均のシェアは、それぞれ48.5%、32.7%である。外資利用額や対外貿易額も年を追って、確実に増加している。

表1 大連市の主要経済指標（1989～1994年）

		1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年
1. 国内総生産額	億元	165	177.8	198	232	316	520
2. 農業総生産額	〃	17.1	19.9	65.1	71.6	80.5	80.5
3. 工業総生産額	〃	202	216.4	340.1	※116	616.2	823.7
4. 国民所得	〃	140	148.6	163	179		
5. 地方財政収入	〃	25.5	24.1	27.5	32.8	43.2	35
地方財政支出	〃	17.2	19.5	20.1	24.6	30.76	40
6. 全社会固定資産投資総額	〃	30.8	39.6	54.1	89.1	210	232.5
うち	基本建設投資	〃	20.9	29.1	60.1	131.6	88.5
	更新改造投資	〃	9.7	10.4	18.9	44	50.6
7. 貨物輸送量	億トン/年	1.09	1.14	2.32		1.96	2.37
旅客輸送量	億人/年	0.82	0.74	0.96		1.02	1.03
8. 社会商品小売総額	億元	80.8	81.7	95.8	114	145.2	187.4
9. 外資利用額	億米ドル	3.89	5.36	3.8	11.9	19.1	23.6
実際利用額	〃	1.60	5.2	4.49		10	10.85
10. 輸出入総額	〃				38.9	43.6	57.6
輸出額	〃	9.56			20		
輸入額	〃	14.4					
11. 年末総人口	万人	513.4	517.7	519.95	522.9	527.1	531.5

（注）※印は前年比（%）。

（資料）「1989年～1994年大連市国民経済和社会発達統計公報」から日中東北開発協会が作成。

2. 改革・開放と投資環境

中国が78年末から改革・開放政策を進めるなかで、大連市は84年に中央政府から14の沿海開放都市の1つに指定され、85年には「計画単列都市」となり、省レベルの経済管理権限を有することになった。経済技術開発区の建設とインフラ整備を進める一方、沿海地域経済発展戦略の担い手として外資導入を積極的に推進し、遼東半島の外向型経済発展の窓口として遼寧省並びに東北地域をリードしてきた。

84年10月に中国政府の許可をえて全国で初めて建設された大連経済技術開発区は、投資環境を整備するなかで外資導入を積極的に行ってきた。94年末現在、合弁・合作・外資100%（独資）のいわゆる三資企業の大連市全体の累計契約件数は4187件、総投資契約金額121.9509億ドル、うち外資契約金額60.9308億ドルに達している。そのうち日本との契約は、件数が全体の22.7%の952件、外資契約金額が同30.4%の18.5270億ドルである。さらに経済技術開発区における日本の契約件数は276件、投資契約金額は6.4680億ドルとなっている（表2・3参照）。

大連市における三資企業の契約数は、91年末の累計が770件であったが、92年初頭に鄧小平氏が中国南方を視察した際に発した講話のなかで、改革・開放と経済発展の加速を提唱したことにより、拍車がかかることになった。92年末の累計は1539件、93年末には3185件と年を追って倍増した。94年以降は一段落したとはいえ、前述したように引き続きますますの伸びを見せている。

大連市政府は94年2月21日付け「大連日報」紙に「94年の経済建設・人民生活重点15項目」を発表したが、引き続き積極的に外資を導入し、経済開発を進めることを明らかにしている。さらに道路・水・蒸気などの経済基礎インフラの建設、並びに住宅・娯楽施設・緑化などの生活インフラの建設、国有企業の改革、郷鎮企業（町村企業）の活用による経済開発小区の建設、交易市場の創設などによる実物マーケットの拡大等、大連市の経

表2 大連への外資系企業進出状況

(金額単位：千米ドル)

国・地域別	件数	投資契約金額	外資契約金額
香 港	1,559	5,225,875	2,120,674
日 本	952	2,742,119	1,852,696
米 国	473	1,218,369	618,902
台 湾	391	669,275	305,161
韓 国	305	537,397	265,829
シンガポール	83	134,604	51,655
オーストラリア	37	28,864	12,725
タ イ	36	126,419	56,901
カ ナ ダ	36	98,239	52,622
マレーシア	33	100,068	38,511
マカオ	33	53,105	15,330
ロ シ ア	26	27,733	13,931
ド イ ツ	17	58,257	23,187
イ タ リ ア	12	17,622	8,591
フ ラ ンス	11	442,226	355,327
ニュージーランド	10	15,458	3,995
オーストラリア	10	11,565	3,021
英 国	9	15,290	7,014
そ の 他	154	672,604	287,005
合 計	4,187	12,195,091	6,093,078

(注) 1994年12月末累計。

(資料) 大連市対外経済貿易委員会提供。

済開発と一層の発展のために意欲と決意を示した。

21世紀の初めには大連を「北方の香港」にするとの計画もあり、そのためには国際交通の要衝に、また技術集約的な工業基地として、中国東北地域ひいては北東アジアの貿易・金融・情報などの中心地として整備していく必要がある。近代化を基本的に実現し、条件を整備していくためには、今後とも外資の積極的な協力が求められる。大連市は引き続き投資環境の改善に努めるとともに、中国全体が政治の安定のなかで政策の継続性を維持することが肝要である。

表3 大連経済技術開発区への外資系企業進出状況

(金額単位：万米ドル)

国・地域別	件数	投資総額	登録資本金額	外資金額
日 本	276	175,798.40	84,179.65	64,680.40
香 港	487	239,296.00	115,780.60	51,987.18
米 国	188	104,867.60	56,363.51	28,255.65
台 湾	89	23,299.85	14,914.57	6,927.60
韓 国	62	10,852.02	7,566.78	4,616.93
シンガポール	25	8,276.73	6,477.60	1,847.55
タ イ	17	4,729.73	3,146.53	1,250.89
マ カ オ	16	9,377.99	6,531.79	1,561.23
カ ナ ダ	15	8,517.68	5,652.62	1,918.31
マレーシア	14	3,335.67	2,218.92	1,235.83
ロ シ ア	10	4,791.57	4,455.50	914.96
オーストラリア	9	760.95	556.50	428.07
イ タ リ ア	8	2,034.32	1,771.20	867.87
ボ リ ビ ア	7	5,601.00	2,616.00	929.40
英 国	5	530.00	391.00	111.25
フ ラ ン ス	4	79,839.24	14,714.24	2,987.43
アルゼンチン	2	1,315.00	550.50	147.72
ニュージーランド	2	550.00	300.00	155.00
北 朝 鮮	2	300.00	210.00	133.70
ド イ ツ	2	944.00	708.00	528.00
アラブ首長国連邦	1	46.72	32.63	8.16
ハ ン ガ リ ー	1	92.59	74.03	18.51
フ ィ リ ピ ン	1	111.50	78.00	42.90
オーストリア	1	77.30	55.20	13.80
パ ナ マ	1	300.00	210.00	210.00
ハ サ ク	1	30.90	21.60	18.58
イスラエル	1	105.00	105.00	52.50
ス ペ イ ン	1	500.00	375.00	225.00
インドネシア	1	176.47	99.73	99.73

(注) (1)1984年10月～94年12月までの累計。

(2)金額は契約時のもので、その後98社が増資を行っている。

(資料) 大連工業団地開発管理有限公司が作成したものに、若干の修正を行った。

3. 「北方の香港」を目指す施策

大連市は経済技術開発区を基礎として経済の飛躍的發展を図るべく、さまざまな構想を打ち出し、その実現にとりくんでいる。それらは①保税区の建設、②開発区の拡大、③ハイテクパークの建設、④瀋大高速道路沿い

に工業小区の建設、⑤金石灘観光開発区の整備などである。②の開発区についてみると、2010年には220km²まで拡大し、全体を自由貿易区にするという案が提示されている。さらに将来は大連市全体を自由貿易地域にして、「北方の香港」を目指すという考えである。

(1) 大連経済技術開発区

中国で第1号の「経済技術開発区」指定を受けた同開発区は、市中心部から東北東に約28km、車で40分の海岸沿いに位置している。2010年には人口200万人（現在は約16万人）の情報・貿易・金融・生産・リゾートなど都市機能を備えた「副都心」の建設を目指している。84年10月から開発を始め、総面積24km²のうち第1期の10km²が既に完了しており、現在第2期分14km²を開発中である。第2期計画のなかには、日中合弁による「大連工業団地」約2.17km²と台湾資金による「台湾工業団地」（振鵬工業城）が含まれている。

インフラ整備の状況についてみると、電力は6.3万KVAの火力発電所が開発区全域に供給している。用水は5万トン／日の処理能力をもつ浄水場があり、将来は倍増する計画である。通信面では6000回線のデジタル交換機があり、180以上の国および地域と国際電話・FAX・TELEXも可能である。外人向けホテルや大和ハウス工業・丸紅による住宅も建設され、居住環境は徐々に改善されつつある。ゴルフ場は開発区から至近距離にある。

同開発区における生産型三資企業の所得税率は15%で、二免三減（利益が出てから2年間免税、3年間半減）の措置がある。地方所得税は7年間免除である。製品輸出の場合は関税と流通税は免除となる。輸出ガイドラインは、合作・合弁企業が70%、独資企業は80%以上とされているが、ケース・バイ・ケースで運用されている。また誘致奨励業種としては石油加工・電子工業・計器工業・機械・冶金・ファインケミカル・新型材料・軽工業・紡績業・食品・飲料などがあげられる。

諸費用については表4に見る通りである。深圳・上海に比べると安いが、

広州・天津に比較すると若干高い状況にある。

表 4 主要地区の諸費用水準

項 目	大 連 (経済技術開発区)	天 津 (経済技術開発区)	上 海 (浦東新区)	広 州 (経済技術開発区)	深 圳 (旧特区内)
工業用地使用権 分譲代金(50年)	70～100米ドル/m ²	40～50米ドル/m ²	100～120米ドル/m ²	50～60米ドル/m ²	150～250米ドル/m ²
工業用電力使用料 (1～10KV)	0.57元/kwh	0.40元/kwh	照明用 0.41元/kwh 動力用 0.30元/kwh	0.60元/kwh	0.70元/kwh
工業用水使用料	1.20元/m ³	0.50元/m ³	0.26元/m ³	0.45元/m ³	0.40～0.85元/m ³
工業用ガス使用料 (LPG)	2.2元/kg	1.2元/kg	1.5元/kg	1.8元/kg	2.3元/kg
賃金 一般従業員 管 理 職	500～ 800元/月 800～1,200元/月	400～ 700元/月 700～1,000元/月	600～ 900元/月 900～1,500元/月	500～ 800元/月 700～1,200元/月	500～ 800元/月 1,500～2,500元/月
福利費(賃金費)	21%+20元以上/人 ※医療・労災保険 以外	66% ※全てを含む	31%+10元以上/人 ※医療・労災保険 以外	N. A.	37% ※失業・労災保険 以外

(注) (1)1994年末現在。

(2)1995年12月25日の為替レートは、1ドルが約8.2元である。

(資料) 日中投資促進機構が作成。

(2) 保税区

92年5月に中国政府によって経済技術開発区内に設置を認められた保税区の面積は1.25km²で大窯湾港に隣接し、瀋大高速道路にも接続され、建設予定の鉄道駅にも近く、交通アクセスは比較的良好である。保税区には既に150社以上が進出を決定し、全面積が売却または予約済みのため、第2期工事1.6km²の開発を企画中である。

国内外の公司・企業および個人は、保税区内に企業・経営組織を設置し、対外貿易・中継貿易・保管・輸出加工・国際貨物輸送・金融保険・情報サービスなどの業務を営むことができ、国際慣行によって運営されている。

(3) 高技術産業園区(ハイテクパーク)

91年3月に中国政府の批准を受けて、星海公園の近くに面積13km²が設置

された。電子・情報・バイオテクノロジー・新素材・省エネルギー・環境保全などの分野を中心に外国技術との提携を目指している。税制面などの優遇措置は経済技術開発区並みである。

(4) 経済開発小区

大連市は、瀋大高速道路沿いの郷鎮企業の活用による「開発小区」建設を打ち出した。具体的には高速道路沿いの13の地区にある郷鎮企業は、すでに基礎的な技術を備えているので、さらに外資企業の協力を得て経済技術開発区を支援する企業に育成していく方針である。

開発小区では経済技術開発区と同様の優遇条件を与え、開発区内の将来の労働力不足や住宅難、通勤難を解消する目的も持っている。近年の沿海地域における郷鎮企業の発展は目ざましく、大連においては経済発展の拠点を高速道路で結び、経済圏拡大を目指す発展戦略である。

4. 日本企業の進出状況

大連市への直接投資は、92年までは日本が第1位であったが、93年には香港からの不動産投資・第3次産業への投資が急増したため、その座を譲り渡した。詳細は表2に見たとおりである。国・地域別の特徴としては、香港が不動産や第3次産業への投資が比較的多く、韓国はアパレルや皮革など労働集約的軽工業分野への投資が多い。日本からは円高の影響を受けた裾野産業や中間技術分野を中心に電気、機械、服装、水産養殖・加工、建築材料など多岐にわたっている。技術移転もそれなりに行われており、大連市当局の日本企業に対する評価は高い。

日本からのサービス産業の進出としては、92-94年にかけて日本興行銀行・東京銀行・三和銀行・富士銀行・三菱銀行などが営業を開始し、損害保険会社の三井海上火災が駐在員事務所を設置した。不動産分野では大手企業の森ビルが進出を決めた。

比較的最近に大連への進出を決めた日本企業だけでも次のようなものが

ある。「いふ」は資本金60万円の70%出資で「大連春海礼儀服務有限公司」を設立、当初は30人程度のウェイトレスを養成してホテルやレストランへの派遣事業を地元不動産会社と契約した。創健（マツモトキヨシ・グループ）は大連市の要請を受けて、ホテル付き健康センターを合併で設立する予定である。

独資企業として既に設立されている「大連マブチ」は、全額出資子会社の「万宝馬達瓦房店有限公司」を契約、従業員約2000人を現地採用して95年秋から小型モーター年産1億個を組立てることにした。宝酒造と丸紅は、バイオ研究試薬生産の「宝生物工程（大連）有限公司」を約10億円の資本金で設立した。

信越電装は、自動車電装品再生産品製造のために1億3000万円を投資して「大連小松自動車部品有限公司」を設立、当初30人で年間5万個を生産、5年後には200人で生産量45-50万個にする計画である。

新西工業・石川金属工業・九州電化・緒方工業・吉玉精鍍・原鉄機工業所・森脇鍍金工業・津村薬品産業・親和産業・三井物産・TOTOなどは、共同で大連工業団地内に資本金2億1000万円、当初投資額4億円で「大連九州電鍍有限公司」を設立、日系企業向けメッキ処理を行う。96年4月に稼働予定で、当初は亜鉛・スズ・無電解ニッケルメッキを主とし、需要に応じて酸処理・熱処理、真鍮・ブロンズメッキも手がける考えである。

山武ハネウエルは、全額出資でマイクロ・スイッチなどを生産するために「大連山武機器有限公司」を設立、製品の70%は日本向けである。松下電器産業25%・松下通信工業35%出資で、遼寧無線電二廠と「大連松下通信工業有限公司」を設立契約、95年秋から米国・東南アジア向けにカーオーディオ生産を開始し、96年には年産36万台を予定している。

根本特殊化学は独資で資本金9900万円の「大連根本化学有限公司」を設立、夜光塗料年間12トンを生産する。富士電機は20億円で「富士電機大連有限公司」を設立、配線用遮断機生産に入ったが、95年6月からは小型モー

ターの生産も開始した。富士精工（50％）・富士エンジニアリング（5％）は、大連機床廠の45％の出資を得て資本金3600万円で「大連富士工具有限公司」を契約、95年8月から大連機床廠の分工場で工具製造を開始する。以上のように、日本企業は大連においても様々な業種で事業展開を行っていることが分かる。

大連経済技術開発区に進出している日系企業の業種別内訳は、94年9月現在の245社についてみると、多い順に服装・繊維30社、食料品30社、卸売業29社、電気機器28社、精密機器21社、機械17社、サービス17社、金属製品10社、建設9社、化学8社、自動車部品8社、不動産8社、倉庫・運輸6社、木製品6社、工芸品3社、パルプ・紙3社、土石製品3社、冶金1社、医薬品1社、その他7社となっている。

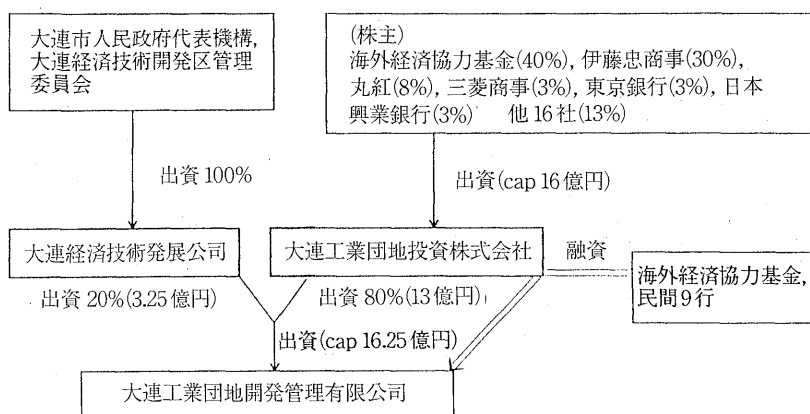
5. モデルとしての「大連工業団地」

日中国交正常化20周年記念事業として、経済技術開発区内に両国政府の支援を得て国際的に誇れる工業団地を建設し、販売・管理・運営および従業員採用と地元中堅管理層の育成を行うことを目的に推進されている。本プロジェクトは、日本企業と両国政府が関与した中国初の大規模工業団地であり、中国における工業団地開発のモデルとして位置づけられ、日中経済協力の新しい発展を期するものとなっている。

設立までの経緯は、88年10月に日本政府と経済界合同の「中国投資環境調査団」が大連に派遣された折、当時の大連市長から工業団地開発の協力要請を受けたのに端を発する。その後、本プロジェクトに関心を持つ日本の民間企業5社が中心となり、大連市政府および北京の中央政府との間で交渉を重ねた。さらに90年12月、日本では官民による「大連工業団地プロジェクト委員会」をスタートさせた。翌91年11月には日中間で本件に係わる基本的「合意書」を締結した。

92年9月には、図1のスキームに見る日本側投資窓口会社「大連工業団

地投資株式会社」を設立した。そして同年10月、日中間で「合弁契約書」を調印し、「大連工業団地開発管理有限公司」を発足させた。10月19日には起工式を行い、開発をスタートした。93年1月にはローン契約を調印し、同年6月から分譲契約を開始した。94年5月には工業団地の竣工式を実施し、95年4月末には管理棟も完成して今日に至っている。



(資料) 大連工業団地株式会社作成。

図1 大連工業団地プロジェクトスキーム

工業団地の分譲総面積は184万4000㎡で、区画割りは5000㎡から12万5000㎡の77区画となっている。土地使用権の所有期限は2042年10月19日までである。土地使用権分譲価格は1㎡当たり8500円（有効期限は95年12月31日）、分譲代金の支払いは「日本円建て」または日本円相当の米ドル等で行うことになっている。分譲契約は営業許可証入手後である。

インフラ整備状況であるが、上水道は団地に隣接した浄水場から10万トン／日の供給が確保されており、生活排水と工業排水は1日1万5000トンの能力を持つ污水处理場で一括処理される。電力は、開発区の対岸にある華能発電所（35万KW×2基、三菱重工業製）から供給されるが、将来の

不足に備えて倍増計画を持っている。電話は開発区に6000回線あり、団地用としてIDD1200回線が確保されている。「暖房用温水」は全ロットに用意されているが、「工業用蒸気」は中ロット（29号区）のみ供給可能である。

中国人従業員用の住宅用地は開発区管理委員会が準備しており、外国人用には「アカシア別荘」「花園別荘」「蓓佛莉莊園」などが外国のデベロッパーによって建設されている。管理センターは事務所スペースのほか、会議室・研修センター・診療所・レストランおよび多目的ホールなどの機能を備えている。幹線道路は幅員24-100メートルと広く、公園も3か所で総面積3万㎡が用意されている。

企業への優遇措置は開発区と同様であり、経営期間10年以上の企業所得税は利益を計上した年から2年間は免税、3-5年目までの3年間は通常の2分の1となっている。地方所得税は、利益を計上した年から7年間は免税である。投資で得た利益を国外送金する場合、送金額の所得税は免除される。また、団地内に「保税地域」を設置することが可能であり、開発区で義務付けられている年間1元/㎡の土地管理料は、団地内では1年間に限り免除される。

大連工業団地への進出状況は95年8月現在、図2にあるとおり26社と2プロジェクト（管理棟、商業サービス区）で、分譲済み面積は82万8533㎡となり、団地全体に占める面積比は44.9%である。分譲面積が5000㎡の小ロットは既に売却済み、または仮予約済みで、現時点では1万㎡以上の大ロットしか残っていない状況にある。そこで、それほど大きな土地を必要としない軽工業や精密工業、組立て業などの企業向けに、新たに標準工場を建設して提供することが検討されている。

分譲契約をした26社のうち日本以外の企業は、香港と中国大陆との合弁企業による「大連遠東多層線路板有限公司」1社のみである。25社の日本の契約企業は、自動車電機工業、一広タオル工業、染宮製作所、東洋鉄芯工業、シンワ測定、福山アパレルセンター、宝酒造、森紙業、ローム、山



(注) 1995年8月現在。

(資料) 大連工業団地投資株式会社作成。

図2 大連工業団地分譲・契約状況

武ハネウェル, リョービ, 富士電機, 三協社, コニカ, 東洋陶器, 中村製作所, イトキン, 紀伊産業, サンエツ精工, 三菱電機, 富士電機精器, ゲンゼ産業, 栗田工業等のメーカーと伊藤忠商事, 丸紅, 三井物産などである。

また業種は, 自動車部品, タオル, プラスチック成型, 電磁鋼板加工, 量具, アバレル, 段ボール, 電子部品, 制御弁マイクロスイッチ, 電動工具, 産業用小型モーター, 光学部品, 水栓金具, 服地製造, 遮断機, 婦人用下着, 水処理薬品などである。

大連市における日本企業はじめ諸外国企業の活発な事業展開は, 地場産業の育成を含めて経済発展を一層促進していくに違いない。そのためには確固とした産業政策のもとで, 投資環境の改善とともに効率的な産業協力

や産業連関を生み出していく工夫が、さらに必要となる。

Ⅱ．東北地域の自動車産業と日本企業の進出

1．自動車産業の発展と政策

中国の自動車産業は、旧ソ連の技術援助によって56年に吉林省長春市に建設された第一自動車製造廠に始まる。その後、58年には南京自動車製造廠と上海自動車製造廠、60年には済南自動車製造廠、さらに66年には北京自動車製造廠が設立された。これら工場への投資は、投資資金の制約から、第一自動車製造廠以外は既存の自動車修理工場の改造と拡張程度のものであった。

第一自動車製造廠と並ぶ大型工場の第二自動車製造廠が建設を始めたのは69年のことであったが、工事の遅れから生産を開始したのは75年である。国防上の理由から「三線建設」といって内陸山間部（湖北省十堰市）へ立地されたため、工業用水や電力の調達、原材料の輸送に困難をきわめた。当初は軍用ジープの生産を手掛けたが、その後、政府の政策転換で軍需が低下したため、生産の主力を5トントラック「東風号」に移した。

これらの自動車工場は、かつて6大工場といわれ、中国自動車産業の基礎をきずいたものであるが、当時はいずれも旧ソ連の技術をベースにして国内で発展してきたものである。西側諸国からの技術導入は60年代の一時期に検討されたこともあったが、「文化大革命」により実現には至らず、一貫して国内指向のなかで生産が進められた。とりわけ自力更生路線のもとで、修理工場を基礎にした小規模な自動車工場が各地で乱立し、その数は全国で百数十社に及んだ。その後、80年代に入るまで技術開発や設備更新に大きな進展はみられなかった。

このような状況のなかで、中国の自動車生産は57年の7900台から65年の4万500台、78年の14万9100台へと推移した。78年末に改革・開放政策が

採用されて以降は経済活動が活発となり、海外からの技術導入や合併生産などにより生産量が飛躍的に拡大し、88年には64万4700台となった。しかし、急速に市場経済化を強めるなかで経済過熱に陥り、その鎮静のため88年秋には経済調整政策の採用に踏切り、需要引き締めと生産調整を行った結果、89年は58万3500台、90年は51万4000台と2年続きの減少をみた。91年以降は表5に見るとおり、生産台数は再び順調に増加している。

中国は94年6月、すでに同年3月25日の国务院第16回常務委員会議で審議・採択された「90年代の産業政策要綱」を公表し、自動車産業を機械・電子、石油化学、建築業などと並ぶ重点産業の一つに位置づけた。さらに7月には13章61条からなる「自動車工業産業政策⁽¹⁾」を発表し、21世紀を

表5 中国の自動車生産台数と保有台数（1980—94年）

（単位：万台）

年	生産台数	保 有 台 数				
		合 計	トラック	乗用車	客 車	軽型車
1980	22.23	168.1	148.0	20.1		
81	17.56	187.3	163.0	24.3		
82	19.63	205.3	176.7	28.6		
83	23.98	222.7	190.8	31.9		
84	31.64	243.4	207.0	36.4		0.004
85	43.72	288.7	237.4	48.5		2.8
86	36.98	357.4	281.3	69.0		7.1
87	47.18	412.3	312.8	87.6		11.9
88	64.47	477.7	354.0	106.1		17.6
89	58.35	527.4	389.9	115.6		21.9
90	51.40	583.6	417.2	134.0		32.4
91	71.42	611.4	434.9	139.3		37.2
92	106.70	701.5	470.4	140.4	43.3	47.4
93	129.85	817.6	501.0	286.0		
94	140.24					

（資料）生産台数は、中国国家統計局『中国統計摘要1995』中国統計出版社1995年5月、81ページ。

保有台数は、中国機械工業部汽車工業司『1994年中国汽車工業』天津科学技術出版社、1995年5月、18ページなどから作成。

目指した自動車産業の発展方向を明確にした。

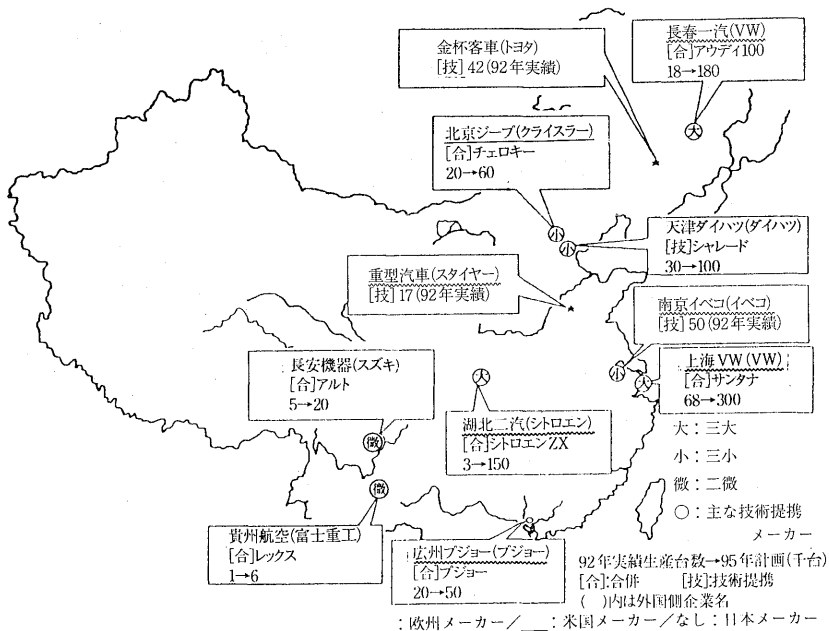
因みに93年の中国の自動車生産台数は129万8500台、94年は140万2400台である。93年の乗用車生産台数は23万4000台であるが、2000年の各種自動車生産の合計は300万台体制を目標にしており、その時点での乗用車生産は約50%の150万台である。またファミリーカー需要は2000年に40－60万台を見込んでいるが、2010年には350万台の乗用車生産のうち、230－300万台と予測している。しかし、ファミリーカー需要が本格的に高まるのは2020年頃になろう。

「ファミリーカー大量消費時代」を目指した中国の自動車産業は、2010年までに関連産業も含めて1500万人以上に就業機会を生み出すとともに、巨大産業に成長すると考えられている。さらに2010年までに一定の国際競争力を備えた3－4の大型企業集団に集約し、自主開発・自主生産・自主販売・自主発展を実現して、国際競争に参入することをもくろんでいる。

2. 21世紀を目指す自動車産業

中国政府は、今後5年間に1000億元を投じて「三大三小二微」といわれる8つの乗用車と軽自動車の中核企業を重点的に育成し、自動車産業を21世紀初めに年生産額1兆元を越す国民経済の支柱産業にする計画である。8つ企業は、図3にある上海フォルクスワーゲン有限公司と第一自動車フォルクスワーゲン有限公司・東風自動車と仏シトロエン社との合弁企業である武漢神竜自動車有限公司の3大乗用車プロジェクト（三大）、北京ジープ・天津ダイハツ・広州ブジョーの合弁による3つの自動車生産中核企業（三小）、重慶長安自動車工場と貴州雲雀自動車工場の2つの民需転換軍事企業の軽自動車生産プロジェクト（二微）である。

94年に発表された中国の自動車産業政策では、95年までは小型トラックと乗用車の完成車生産プロジェクトは外資系企業の新規参入を認めず、先の8つの自動車企業が中心となって既存企業の資産合併・吸収合併・持ち



(出所) 矢野義博「中国自動車産業の現状」『日中経協ジャーナル』1993年12月号、
日中経済協会、6ページに若干の修正を行った。

図3 「三大三小二微」の位置と主要技術提携メーカー

株方式などにより、地域を越えた企業集団として発展することを奨励している。

とはいうものの中国国家計画委員会の葉青副主任は、同年6月16日の記者会見で、中国政府は96年までは自動車の完成車工場の新設を一律に認可しないこと、また、今後完成車プロジェクトの外資導入による新設を審査し認可する際は、同等の条件のもとでは、この先2年間に中国と自動車部品の生産で比較적うまく協力している外国企業を優先的に考慮することを明らかにした⁽²⁾。

機械工業部(省)の張小虞自動車局長は「中国政府は、自動車メーカーが速やかに比較적競争力を備えた企業集団に成長し、2010年までに一定の

国際競争力を持つ 3－4 の企業集団と 6－7 の中核メーカーに結集し、国際競争に参入していくことを支持する」と指摘した。さらに「これらの企業は税の減免、政策融資、外国資金の優先利用、株式・債券の優先発行、株式上場などの優遇政策を享受する」と述べている⁽³⁾。

一部の企業関係者と専門家は異なる意見を持っている。例えば「大手企業集団を重点的に助成する政策により、多くの地方中・小型自動車企業が倒産に直面する。また具体的な付帯措置が追いつかなければ、政策の実施も難しくなる」というものである。また中国自動車産業は工場や生産地が多く、投資の分散や資金不足、部品産業の立ち遅れ、新製品開発能力の低さ、案件の盲目的な審査や認可、低水準製品の重複輸入などの問題が加わって、自動車工業の発展を制約している。

自動車工業の連合と再編の重要な一環として、1900社以上ある部品メーカーのなかから300社余りの企業を中核部品メーカーに選定し、そのうち50社を政策融資と税の減免などの優遇措置を通じてトップ企業に育て上げる。さらに、自動車工業企業が製品開発や研究機関を設立し、外国からの資本や先進技術を導入し、独自の製品開発能力形成を奨励している。そのため中国は、特別研究開発基金を設置し、製品開発研究費を当初定めた年間販売額の1%から3－5%に引き上げることを検討している⁽⁴⁾。

中国の自動車保有台数は94年末に約1000万台となった。大規模な自動車生産企業集団作りが計画通りに進展すると、前述したとおり2000年には年産300万台の生産能力となり、連合と再編を終えた大手企業集団の毎年の生産台数は全国の総生産台数の70%以上を占めることになる。その時点での全国の自動車保有台数は約2000万台、うち乗用車が450万台になると予測されている⁽⁵⁾。

95年1月に上海市で開催された「全国自動車工業産業政策貫徹会議⁽⁶⁾」では、2010年の中国の自動車生産台数と保有台数は、世界のトップクラスの仲間入りすることが報告された。中国の専門家の予測によると、2010年

までに中国の自動車保有台数は5000万台以上（その半数以上が乗用車）、年間生産台数は600万台（70%以上が乗用車）に達するとしている⁽⁷⁾。

中国の自動車工業は、吉林省長春市の第一自動車製造廠が完成した53年から数えると、すでに40年余の歴史をもっている。改革・開放政策下の自動車生産は、この16年間に年平均13%の伸びを記録している。とりわけ80年代の半ば以降、乗用車を大量生産するため上海・第一自動車・第二自動車・天津などの乗用車生産基地を建設し、乗用車の生産能力と水準を急速に高めてきた。その結果94年末までに従業員200万人、固定資産原価780億元となった。

現在の問題は、自動車工業の発展が経済の発展に追いつけないことである。生産が分散し混乱している問題を早期に解決し、規模の経済を実現し、製品開発能力・品質・技術水準を高め、国際競争力を強化することが産業政策実施の目的となっている。具体的な発展戦略としては、①自動車部品工業の基盤を強化するため、96年までは乗用車の完成車プロジェクトを認可しない、②97年以降認可する乗用車の完成車プロジェクトは、中国と外国の大手自動車メーカーが共同で開発する経済車を主製品とする、③新製品は現在生産している乗用車よりレベルの高いものにし、90年代の世界水準に到達させる⁽⁸⁾。

3. 第一自動車グループの発展計画

企業集団化が進むなか、東風自動車公司是92年末で320社、第一自動車集团公司は147社をグループ企業として組織した。第一自動車グループは、94年末に合計234社をメンバーに組み込んでいる。95年2月23日には、遼寧省の金杯自動車株式有限公司が第一自動車集团公司に加入する契約を瀋陽市で調印した。第一自動車グループは金杯会社の株式51%を取得し、金杯の持株会社となった。購入株価は1株1.15元で、購入株数は5億6938.41万株である⁽⁹⁾。

4万人の従業員を抱える金杯公司是、調印と同時に「一汽（第一自動車）金杯自動車股份（株式）有限公司」に名称変更した。メンバーとしての金杯公司是、発展計画や生産・経営・人事・賃金などの面で、第一自動車グループの統一管理のもとにあり、金杯公司の改造資金はグループが手配する。「一汽金杯公司」は今後も独立した法人の地位を維持し、株式上場企業として、自主経営・独立採算方式で生産していく方針である。第一自動車グループが金杯公司の持株会社になったことで、「一汽金杯公司」は短期間に小型車20万台の生産能力を持つことになった⁽¹⁰⁾。

第一自動車グループは、2005年を目処に生産規模を年間100－110万台に拡大し、国内市場シェア25%の実現、対売上高3%に相当する完成車および部品の輸出を目指している。このような計画の下で、既に中型車の生産能力は年間12万台、軽型車の生産能力は年間6万台に向けて準備を開始し、乗用車は既存車種年間3万台分に加えて、96年末までに年間15万台の生産能力を確保する見通しとなった。また、小型乗用車についても生産準備の段階にある。

中国の自動車需要は、今後10－15年間で中型車・軽型車・乗用車の構成比が1.2対1.2対1から1対2.5対9となることが見込まれている。このことから第一自動車グループは、製品構成比を調整しながら全体の生産規模拡大を進めていく考えで、2005年100－110万台生産体制時の製品構成比を1対1.6対4とすることを目標にしている⁽¹¹⁾。

その段取りとしては、91年から95年の第8次五ヵ年計画内に、中型車の6トン積みキャブオーバータイプ・ディーゼルエンジン車の量産、軽型車の生産倍増、乗用車の15万台生産体制の確立を目指す。さらに第9次五ヵ年計画（1996－2000年）では、軽型車生産能力の1.5倍増、乗用車用部品生産拠点と経済性に優れた乗用車生産拠点の育成を進める。続く第10次五ヵ年計画（2001－2005年）では、中高級乗用車の生産量倍増と普及型乗用車の生産規模拡大を目指すというものである。

第一自動車グループの100－110万台体制実現に向けた取組みは次の通りである。

①研究開発投資の強化，独自製品開発能力を育成する。

売上高に占める研究開発費の比率を2000年までに1.7%，2005年までに3％に引き上げる。自動車研究所・工程所・工程装備所・工場設計研究院・人材技術開発センターなど研究機関等の建設を推進する。外国企業との技術提携を推進する。

②乗用車生産比率を拡大する。

全生産比率に占める乗用車生産比率を第7次五ヵ年計画（86－90年）内の15.7％から，第8次五ヵ年計画内に26.8％，第9次五ヵ年計画内に52.9％，第10次五ヵ年計画内に60.1％にする。そのため，第8次五ヵ年計画期から高級紅旗ブランド乗用車の開發生産に続いて，普及型乗用車やファミリーカーの研究・開発を進め，製品の拡大を図る。

③中国の東北地域を中心にしながら全国各地に生産拠点を拡大する。

吉林省長春市を中心に吉林市・黒龍江省ハルピン市の軽型車生産拠点，遼寧省大連市・吉林省延辺市の客車生産拠点，長春市・遼寧省凌源市の中型車生産拠点，長春市の乗用車生産拠点の育成を進める。

さらに山東省煙台市・威海市地域で30万台の乗用車部品と経済性乗用車の生産拠点，青島市における中型・大型トラックの生産拠点，四川省成都市と安徽省における軽型車生産拠点の建設と育成を推進する。また，中国南部の広東省沿海地域に乗用車生産拠点，広西チワン族自治区に特装車生産拠点，新疆ウイグル自治区と青海省に中型車生産拠点を建設する。

④重点部品コンポーネント生産拠点を育成する。

ガソリン・エンジン，ディーゼル・エンジン，変速機，クラッチ，キャビン，ステアリング・システム，ホイール，シート，インスツルメント・パネル，ラジエーター，エアー・コンプレッサー，ウォーター・ポンプなどを重点項目にして，部品の生産拠点を育成する。製品の性能，経済規模

の実現、市場シェアの点で、競争力を持った企業として育成する。

⑤建設資金を調達する。

100－110万台生産体制に必要な資金は約300億元であり、この資金調達のために多様な方法を採用する。政府の産業政策と融資政策を利用する。広東省沿海や山東省沿海といった投資環境の比較的整った、資金面でも優位性をもった地域での事業展開を進め、従来の事業と結合して効果を高める。

重点製品の投資プロジェクトは株式化によって資金の調達を図るほか、国の認可の下に債務資本化の試験拠点とすることを申請する。重要研究開発プロジェクトに対する政府支援の科学研究開発資金を増加する政策を引き出す。ノンバンクの集団金融機関を作り、その業務範囲を拡大して資金調達能力を強化する。外国資金を活用して第一自動車グループの重点製品を発展させ、企業独自の資金調達力を強化する⁽¹²⁾。

4. 日本企業の進出状況

「自動車工業産業政策」によれば、乗用車と小型商用車の完成車組立部門への新規参入は97年以降に認められる可能性があるということで、トヨタ自動車は現在ダイハツが技術提携してシャレードを生産している天津市微型（軽型）自動車会社と、合併で乗用車生産を行う意向を明らかにしている。また、本田技研は東風自動車会社と広東省で乗用車合併を行う交渉を進めていたが、当面は認可を得ることが無理なので、エンジン部品などを生産する合併企業を設立した。いずれにしても日本企業が自動車部門で、他産業や欧米企業に比べて、対中国進出で出遅れていることは否めない。

中国政府が乗用車について、89年以来「三大三小」の6社と後に軽乗用車の「二微」を加えて8社に限定して生産を強化する政策を実施してきたことは前述した。これら企業の生産状況と95年の生産計画は、表6に見るとおりである。企業への集中度が高まるまでは新規プロジェクトを認可し

ない方針のもとで、外資には部品生産での進出を先行させ、その実績を重視することを明らかにした。また、97年以降の新規プロジェクトでの中国

表6 中国のモデル別乗用車生産（1990—94年実績と95年計画）

（単位：台）

自動車メーカー	製品名(英文名)	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年 (対前年比 伸び率)	1995年計画
㊤上海VW	桑塔納(Santana)	18,537	35,000	65,000	100,001	115,326 (15.3%)	150,000~160,000
㊤天津微型	夏利(Charade)	2,920	11,361	30,150	47,850	58,500 (22.3%)	65,000
㊤第一汽車	奧迪(Audi100)	4,201	6,461	15,127	17,807	20,000 (12.3%)	28,000~30,000
㊤長安機器	奧拓(Alto)	-	800	5,565	10,463	17,175 (64.1%)	55,000
㊤北京Jeep	切諾基(Cherokee)	6,106	12,700	20,001	13,809	14,703 (6.5%)	30,000
㊤一汽VW	捷達(Jetta)	-	156	8,062	12,117	8,219 (△32.2%)	21,600
㊤神龍汽車	富康(Citroën ZX)	-	-	801	5,062	8,010 (58.2%)	10,000~12,000
㊤広州Peugeot	標致(Peugeot505)	3,016	13,868	15,410	16,763	5,205 (△68.9%)	27,000
㊤貴州航空	雲雀(Rex)	-	-	-	1,160	461 (△60.3%)	14,000
㊤上海汽車	上海(Shanghai)	6,072	*5,982	-	-	- (-)	-
合 計		40,852	86,328	160,116	225,032	247,599 (10.0%)	415,600~429,600

(注) (1)自動車メーカー名の前の㊤は三大, ㊤は三小, ㊤は2微である。

(2)*は統計から除外されている。SKDによる組立ては除外。

(3)中国では、これら以外に無認可で生産されている乗用車がある。

(4)95年の生産計画には、この他に紅旗(Audi100ベース)2,000~4,000台、Golf 1,500台が含まれる。

(出所)「FOURIN 自動車調査月報」No.15, (株)FOURIN, 1995年3月。

(資料)「中国汽車報」1995年2月10日ほか。

側の合弁・提携先は重点企業であること、年産規模の下限は乗用車が1600cc以下で15万台、小型トラックが10万台、小型バスが5万台と発表した。中国側の出資比率についても50%以上で主導権を握り、外国メーカーの中国での合弁先は2社までとしている。

先行している「三大三小二微」についてみると、ダイハツとの技術提携でシャレードを生産している天津市微型自動車廠、第一自動車と独フォルクスワーゲン社(VW社)の合弁企業である第一自動車フォルクスワーゲン(有)、東風自動車と仏シトロエン社との合弁企業である神龍自動車(有)の3社は、96年までに年産15万台の生産を目指している。また長安機器とスズ

キの合弁企業である長安鈴木自動車(有)も、2000年までには25万台の生産を目指している。

第一自動車はVW社との合弁企業とグループ全体を合わせて、2000年の乗用車生産を年産40万台以上の規模とする計画である。一方、米クライスラー社との合弁企業である北京吉普(Jeep)自動車(有)と仏プジョー社との合弁企業である広州標致(Peugeot)自動車(有)は、現時点での増産計画はない模様であり、2000年までは3-5万台の生産規模で推移するとみられる。さらに貴州航空工業会社が富士重工との技術提携で軽乗用車を生産する計画が「二微」の1つとして認可されているが、現状では比較的小規模なノックダウン生産に止まっている。

いずれにしても以上のような増産計画を考慮して乗用車生産量を予測すると、96年には80万台、2000年には約150万台となり、これら以外の既存企業も乗用車生産に力を入れ始めたことから、外資による新規参入はなかなか難しい状況が予想される。要は、中国の国民経済が発展し、一般大衆の間にどの程度のスピードと量で乗用車が普及していくかということになる。

中国政府は、自動車産業発展のためには家庭に車が入ることが不可欠と認識し、地方政府・部門は個人の車の購入や使用に行政的・経済的干渉をしてはならないという方針を打ち出した。また登録、駐車場、ガソリン・スタンド、道路など自動車保有環境の整備、販売の拠点作りなどを進めることにしている。今後の中国における自動車産業の展開を見守っていく必要がある。

Ⅲ. 「北東アジア経済圏」の展開動向

1. 東アジアと地域経済圏

東西の冷戦終結は、東アジアにも大きな変化をもたらしている。この地

域では、今なお冷戦時代の対立関係、歴史に根ざす複雑な民族感情が残存しているものの、全般的には各国が経済発展や国民生活の向上を求めて、積極的な努力をかさねている。経済的にみれば、世界が欧州・北米・東アジアに三極化するなかで、東アジアの経済力が拡大している。東アジアが世界全体に占める国内総生産額（GDP）や貿易総額のシェアは、現在の20%台から2000年には30%を超えると予測されている。東アジア各国の対米輸出依存度が低下するとともに、東アジア域内相互の貿易依存度が高まる傾向にある。

1960年代以降、東アジアでは多くの国と地域が相次いで高度経済成長をなしとげ、かつての貧困と停滞から順次に脱して、今や「成長するアジア」「世界の成長センター」と呼ばれるに至っている。このアジアをおおう経済ダイナミズムの波は、米国・日本などの旧中心地から韓国・台湾・香港・シンガポールのNIEsへ、そしてASEAN諸国（インドネシア・マレーシア・タイ・フィリピン）など周辺へ広がっている。さらに中国やベトナムなどの「社会主義国」が、改革・開放政策を展開しながら、それらの国々を追いかけるという「重層的追跡構造」がみられる。

外資導入と輸出主導の外向き開発戦略によって大きな発展を遂げた日本やアジアNIEsの民間企業は、豊富な成長機会をねらってASEANや中国に対する直接投資を積極的に押し進め、製品を中心とした域内貿易を拡大することによって、経済的相互依存関係がいっそう深化している。

このような相互依存関係の進展は、基本的にはアジア太平洋域内諸国・地域の企業主体の自由な経済活動によって形成されるものである。いわば自然発生的な市場の力に基づくもので、民間企業が行う自由な国際的経済活動によって産業構造の高度化が進み、比較劣位化された産業分野を後発の国・地域が代替し、相互に輸出を拡大しながら重層した経済追跡のドラマが、とりわけ東アジアに出現しているのである。

アジア太平洋地域の工業化が急速に進むなかで、「水平分業」と域内で

資源の有効利用が進展し、発展の中心が周辺国・地域をまきこんで局地的に経済協力関係が緊密化し、いわゆる「経済圏」が醸成されようとしている。そこでは市場主導の活発な経済活動が生産性と所得を向上させ、経済格差が発生することによって労働力の移動を引き起こし、さらに安い賃金や利潤を求めて資本が活発に移動していくことになる。

東アジアにおいて「地域経済圏」生成の動きがみられるか、あるいは可能性のある地域としては、「華南経済圏」「拡大メコン経済圏」「環渤海経済圏」「環黄海経済圏」「環日本海経済圏」⁽¹³⁾「北東アジア経済圏」などの名称で呼ばれ、地域的に重複しているところもあるし、また使用する人によって、その意味するところも異なる場合が多い。「経済圏」という言葉には閉鎖的イメージがあるように思えるが、ここでいう「地域経済圏」とは、それぞれの地域に新たに生じつつある、あるいは生じるとされる部分的、局地的な経済交流および経済協力の集合体のことで、開かれたものである。したがって「アジア太平洋経済協力会議」(APEC)が目指すような大掛かりなものではなく、EUやNAFTA(北米自由貿易協定)のように構成する国・地域の政府当局の協定によって組織された、いわゆる「地域統合」と呼ばれるものでもない。

2. 「北東アジア経済圏」生成の可能性

「北東アジア経済圏」の実態は、まだないとみてよい。しかし生み出す努力は熱心に重ねられている。この経済圏が現実問題として取り上げられるようになったのは、88年に新潟市で日本・中国・旧ソ連からの参加者をえて開催された「日本海シンポジウム」だといわれている。

当初に想定された経済圏の規模と特性は、面積が760万km²で、うちロシア極東地域81.8%、中国東北地域10.3%、日本5%、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)1.6%、韓国1.3%である。人口の合計は約3億人で日本が41%、中国東北地域が34%のシェアとなり、ロシア極東地域は僅かに2%

余である。また国民総生産（G N P）の規模は3兆ドル程度（93年では約4兆2000億ドル）で、うち日本が約90%のシェアをもち、韓国が7%で残りを他の国と地域が分け合うかたちとなっている。

人口や経済の発展段階以外にも、この地域では気候条件や言語・文化、さらに資源など生産要素の賦存状況などで多様性がみられる。これらは経済交流や経済協力を生み出しにくく、生み出したとしても垂直分業に向かいやすいというマイナス面を持っている。しかし、相互補完性や潜在的発展可能性が高いというプラス面を考慮して、後発地域における投資環境整備などが積極的に行なわれている。

日本には資金と高度技術の提供が関係諸国から期待されている。韓国は資金と中間技術、ロシア極東地域は森林資源や地下資源・漁業資源さらに港湾、中国東北地域は地下資源や農産物・労働力提供、北朝鮮は鉱物資源や労働力提供・港湾などにおいて、それぞれが比較優位にある。これら特性を有機的に結合して、有無相通じ、平等互惠の精神で地域経済圏を形成し、地域の平和と繁栄をはかる必要がある。現時点では、それぞれの国と地域の思惑のみが先行し、同床異夢の感が無きにしも非ずであるが、開かれた地域協力として地域全体の発展を考慮しなければ長続きは期待できない。

また「華南経済圏」が、中国の改革・開放政策と華僑・華人投資を主力とし、スカラピーノ教授が主張する「自然経済領域」（Natural Economic Territories：NETs）の特性を生かしながら、近隣の補完的性格のなかで自然発生的に生成・発展しているのに対して、「北東アジア経済圏」にはそのような好条件は殆ど見あたらない。強いてあげれば、中国吉林省を中心に朝鮮族が居住しており、朝鮮半島に住む人々との間に言葉と生活習慣において共通性がみられるぐらいである。したがって経済交流や経済協力の実績は相対的に微弱であり、今後意識的に形成していく必要があると考える。日本では、日本海沿岸諸都市において地域振興の観点から「環日本

海経済圏」形成への取組が活発であるが、これもその一環とみることができる。

「北東アジア経済圏」への取組みが生まれた背景は、東アジアにおける他の地域経済圏生成の動きに刺激されたということもあろうが、なによりもこの地域をめぐる国際環境が激変したことに理由がある。ゴルバチョフ書記長は1986年7月にウラジオストクにおいて演説し、旧ソ連・現ロシアはアジア太平洋国家であり、ロシア極東地域の経済発展のためには、それら地域との経済交流と協力が重要であることを指摘した。さらに88年9月に同書記長は、クラスノヤルスクにおいて韓国との経済交流の可能性について言及し注目された。同書記長は89年5月には中国を訪問し、長年の懸案であった両国関係がひとまず修復をみた。

朝鮮半島においても変化がみられる。韓国は経済発展を背景に北方外交を展開し、現ロシア、次いで中国との国交関係を樹立し、東アジアのなかで資金や技術の導入国から供給国への転換をみた。さらに韓国と北朝鮮の国連同時加盟や首相会談による関係改善の努力、日本と北朝鮮の国交交渉も一時みられた。しかし東西の冷戦は崩壊したとはいえ、この地域の冷戦は完全に払拭したわけではない。過去における植民地統治や戦後処理が十分に行われているとはいえない。領土問題をかかえる日本とロシア、国交正常化交渉が難航する日本と北朝鮮、くわえて朝鮮半島情勢もなかなか複雑である。

とはいうものの北朝鮮が「北東アジア経済圏」に参加することは、東アジアの安全保障という点からも望ましいことである。北朝鮮は閉鎖的かつ政治的にも問題の多い国といわれるが、昨今の世界情勢からみて、従来の政策を転換せざるを得ない状況にある。また、「北東アジア経済圏」に興味を示していることも事実である。

3. 図們江地域開発構想の現状

「北東アジア経済圏」について関係各国間の合意はみられないものの、中国・ロシア・北朝鮮を跨ぐ図們江（豆満江）地域の開発構想が注目を集めている。図們江地域の開発については、1990年7月に吉林省長春市で開催された「北東アジア経済技術開発国際シンポジウム」において、中国の代表者から提案されたものである。この国際シンポジウムには中国・ロシア（当時はソ連）・韓国・北朝鮮・日本から研究者や企業人などが参加した。

提案の内容は、①図們江地域は北東アジアの中心に位置し、経済的に相互補完性が高く、各国間の協力による開発に最適である、②この地域に中国・ロシア・北朝鮮3カ国による共同開発ないし各国の自主開発で国際的な自由貿易地帯をつくる、③この地域と欧州を結ぶランド・ブリッジを形成する。これが実現すると、海路で30日かかるところが13日に短縮され、費用が約20%節約されるというものである¹⁴⁾。しかし中国の本当の狙いは、図們江を使って東北地方の商品輸出のルートを確認することにあった。ちなみに図們江は、中国と北朝鮮の国境にある長白山（北朝鮮では白頭山と呼ぶ）に源を発し、中・朝国境から朝・ロ国境を経て日本海に注ぐ全長516kmの国際河川である。

中国東北地方の最大の輸出商品はトウモロコシや大豆などの穀物であるが、その大部分は遼寧省の大連と營口の港から輸出されてきた。両港から輸出される貨物は、吉林省分が年間約500万トン、黒龍江省分が同じく約200万トンである。さらに鉄道で綏芬河・満州里を経てロシアに輸出される貨物は年間約2000万トンに達するが、輸送能力の不足から約500万トンが滞貨されているという¹⁵⁾。これまで日本海へ出るルートとしては、黒龍江省から船で松花江・アムール川を下るルートと、吉林省から鉄道で北朝鮮の清津港に至るルートの2つあったが、輸送能力や国家間の諸関係から十分に機能していなかった。そこで図們江の河口から15km上流に位置する中国領土の防川に港を建設し、川を浚渫することを考えた。しかし図們江下流の水深は平均3.8メートルで、浚渫しても大型船の航行が不可能なこ

とが判明した。その代案として出されたのが、ロシア・北朝鮮の既存の港を拡充して使用するということである。

その後、国連開発計画（UNDP）の主導により計画が具体化する過程で、市場経済化を進めるモンゴルが、内陸国であるために日本海への輸送ルートを求めて、図們江開発計画に参加することになった。91年7月には、モンゴルのウランバートルでUNDP主催の会議が開催され、92～96年の5年間の技術協力プロジェクトが検討されたが、図們江開発を東アジアにおける最優先プロジェクトとして取り上げることにした。これを受けてUNDPは関係各国での現地調査を行うとともに協議を進め、「図們江地域開発ミッション・レポート」に取りまとめた⁽¹⁶⁾。

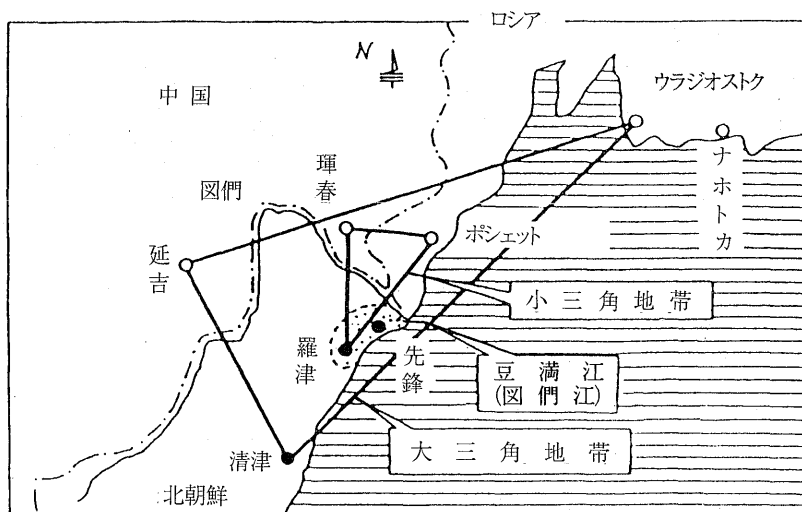
91年10月には北朝鮮の平壤で関係国会議が開催され、中国・ロシア・北朝鮮・韓国・モンゴルの関係5カ国と日本の関係者が出席した。提出された先のUNDPレポートでは図們江地域の戦略的位置を高く評価し、各国協力によって将来は香港・シンガポール・ロッテルダムのような貨物集散港となり、工業開発の可能性もあるとしている。会議では、図們江地域の開発について次のように取りまとめた。

①中国・ロシア・北朝鮮が自国内に1～2以上の特別貿易区を開発し、政策や手続き・管理方法などについてはある程度調整する。

②3カ国が図們江下流の隣接する地域に特別区を設置・開発する。管理機関は別々とするが政策や手続き・管理方法などについては調整する。

③3カ国が国境地域を共同で開発・管理し、そこに共同所有・共同経営の企業を設立、インフラ・工場・住宅などの建設も行う。その地域は北朝鮮羅津と中国敬信または琿春とロシアのポシェットを結ぶ約1000km²の小デルタ地域、北朝鮮清津と中国延吉とロシアのウラジオストクを結ぶ約1万km²の大デルタ地域が考えられる（図4参照）。

また、UNDPは図們江開発計画を実施していく前提条件として、①関係各国が政治決定を行う、②地域プロジェクトを早期に策定する、③関係



(出所) 平壤国際会議日本実行委員会『豆満江北部3港視察・平壤国際会議報告書』1992年。

図4 小デルタ・大デルタ地域

国およびUNDPで構成する委員会ないし運営委員会を設置する、などを勧告した。関係各国はこれらを概ね支持し、①各国のハイレベルの決定が必要、②そのために今後更に調査を行う、③平行して小規模の域内協力を進める、などで合意した。

同時に「図們江開発管理計画委員会」(PMC)を設置し、その下に3つのワーキング・グループ(WG)を置く、PMCの第1回会合を92年1月頃に開く、93年7月頃を目処に関係国の高級事務レベル会合を持って開発の方向を決定することなどでも合意をみた¹⁷⁾。第1回PMCは92年2月にソウルで開催されたが、ここでは①93年末までに各国とも政治決定を行う、②資金調達可能な計画案を策定するなどが強調されるとともに、日本とアジア開発銀行をオブザーバーに加えることを決定した。

第2回PMCは92年10月に北京で開催され、中国側から開発の手順や国

際経済特別区とその管理機構などについて計画案が提示され、議論が行われた。開発の手順は、まず中国・ロシア・北朝鮮の各国が国境地域に経済特別区または自由貿易区を設置し、自主的に開発する。次にUNDPの協力のもとに国際経済特別区を建設する。その範囲は小デルタ地域とする。特別区の開発・管理は、理事会または管理委員会のもとに株式会社を設立して行う。3カ国は土地を出資し、他の国は資金を出資する。会社の代表は外国の専門家とする。また開発・管理会社のもとにプロジェクト開発、エネルギー・輸送・通信などの専門会社を設立する。行政・司法・安全管理などは3カ国の地方政府が、それぞれ本国の法令に基づいて主権を行使する。合わせて3国間で連絡組織を設置し、共通の管理規定を制定するというものである。

さらに国際経済特別区は、3カ国とも国内地域にたいして封鎖し、出入りは開港地から行う。特別区では関税を免除し、外貨の自由な流通を認め、将来は特別区内で流通する通貨の発行を検討する。租税については香港などの制度を参考に策定する。土地を出資した場合には優先的に配当が受けられるようにする。労働力は原則として所在国の労働者を雇用するが、3国間で移動できるようにする。賃金や福利厚生については、特別区の統一規定により企業が自主的に決めることができる、などが話し合われた⁽¹⁸⁾。

第3回PMCは93年5月に平壤で会合がもたれたが、ここでは中国・ロシア・北朝鮮の3カ国がそれぞれ100km²の土地を新たに設立する「図們江地域国際開発会社」にリースし、開発を委ねることで関係5カ国の基本合意がなされた⁽¹⁹⁾。このような方式は世界にも例をみない画期的な開発として、国際的にも大いに注目された。しかし、ロシア政府が同意に躊躇したため、実行には移されなかった。その代案として考えられたのが、3カ国がそれぞれ開発を行い、3カ国の代表からなる委員会を設けて調整にあたるという現実的な構想で決着した。

その後の第4回、第5回PMCでは、あまり大きな進展はみられなかつ

た。第6回PMCは、95年12月4－5日の2日間にわたってニューヨークで開催された。翌6日には、かねてからの懸案であった中国・ロシア・北朝鮮の3ヵ国による「図們江地域開発調査委員会」、韓国とモンゴルを加えた5ヵ国による「協議委員会」という各国次官クラスが代表として参加する2つの組織が発足した。これらは既に5月に仮調印されていたもので、各国政府の承認を経て今回の正式調印に至ったものである。

こうして図們江地域開発計画は、最初の提案から5年余りの時間を費やして、構想段階から実行段階へと大きく踏み出すことになった。中国は92年5月に琿春を国境経済合作区に指定したが、韓国企業や日本企業の進出や進出計画がみられる。ロシアはザルビノ港から中国国境へ至る鉄道の敷設に力を注いでいる。北朝鮮では、91年に決まった自由貿易地帯の体裁を整えつつある。96年5月には国連工業開発機関（UNIDO）と協力し、羅津で初めての投資セミナーが予定されている。

関係各国の努力が実って図們江地域に香港のような国際都市が出現することになれば、「北東アジア経済圏」発展の突破口となり、欧州への流通ルートが確保されることで日本にも大きな利益をもたらすに違いない。約300億ドル⁽²⁰⁾にもものぼるといわれる多額な資金調達や複雑な政治情勢を克服して実現することになれば、まさに「奇跡の協力」といえよう。

4. 2 国間協力の進展

UNDP主導による「図們江地域開発」とは別に、2国間による開発協力が進んでいる。中国国務院は92年3月、黒龍江省黒河市・綏芬河市、吉林省琿春市、内蒙古自治区滿州市という東北地域にある4国境都市を一層開放し、周辺諸国との経済交流と協力を強化し、国境地域の経済発展を速めることを決定した。黒龍江省では、黒河・綏芬河両都市を窓口に、ハルビンを牽引車として新しい改革・開放の枠組みである「開放の一層の拡大と外向型経済の発展加速に関する決定」を発表して、外資系企業の誘致

に拍車をかけようとしている。

「黒龍江日報」92年7月13日付は、河川・海上の一貫輸送航路が開通したことを報じている。1900トンのトウモロコシを満載した輸送船団が12日にチャムス港を出航し、松花江・黒龍江・アムール川を經由して海に出、ロシアのマガー港で中国船衢江号に荷を積み替えて日本の酒田港へ向かう。これで1860年以来、黒龍江省が海に出られなかった歴史に終止符が打たれたと記している。これは92年1月16日に中国とロシアとの間で取決めがまとまり、大連を経ずに各国への輸送が可能になったというものである。新たに開通したハルビン、チャムスから黒龍江、アムール川経由で海に出て日本北部へ行く航路は、大連から日本へ行くよりも1000km短縮されて航程は3053kmとなり、所要日数は15日前後としている⁽²¹⁾。

一方、吉林省政府とロシア沿海地方政府は、92年8月に6項目の経済協力協定に調印したが、そこでは図5にみる中国・ロシア国境の長嶺子からクラスキノへ通ずる鉄道と道路建設で合意した。さらに中国がザルビノ港を中継貿易港として利用する権利も得た。同年12月には両国関係者の間で、琿春～ザルビノ間の鉄道建設についての協議書および鉄道建設・管理、鉄道・港湾運営についての協議書などが調印された。また93年2月には、鉄道ならびに港湾の建設・管理・運営に関する2つの合弁契約書が調印された。その内容は次の通りである⁽²²⁾。

- ①鉄道会社は琿春に、港湾会社はザルビノに置く。
- ②合弁期間は鉄道会社が50年、港湾会社が70年とする。
- ③資本金は両社とも20万ドルとする。
- ④出資比率は鉄道会社が折半、港湾会社は中国側49%、ロシア側51%とする。
- ⑤事業内容は資金・資材調達から施工・運営・管理までとする⁽²³⁾。
- ⑥役員は両社とも社長は中国側が、会長はロシア側が派遣する。

鉄道は、先ず琿春～クラスキノ間40kmを建設することにし、93年3月着

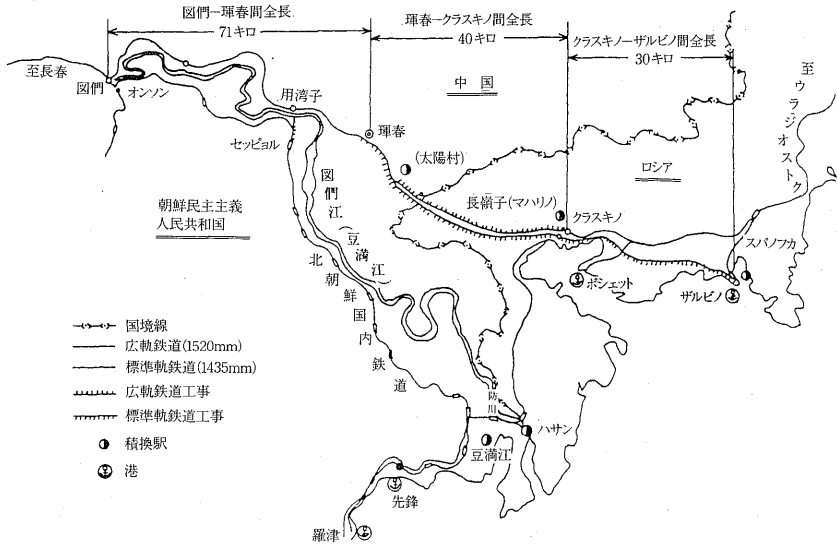
工、資金調達が順調に進めば94年6月に開通の予定であった。しかし、その後ロシアでは急激なインフレのために当初予算では建設が不可能となり、国内事情などから本プロジェクトに対して熱意を失い、工事も中断してしまった。最近になってロシア経済も生産を回復し、物価の安定、ルーブルの価値の上昇など回復の兆しが出たために、95年5－7月を境に大きく変化した。中国との間で再び協定を結び、95年11月には開通させることで工事を再開している。ロシア側は民間から資金を集める株式会社方式を採用しており、遅くとも同年末には開通して試運転を繰り返し、96年後半には正式運行に入ることが約束されている⁽²⁴⁾。

鉄道は、太陽村とマハリノに積み替え駅を建設することにより、図們－琿春－クラスキノ間の輸送能力は年間700万トンが見込まれる。第2期工事は、2－3年後を目処にクラスキノ－ザルビノ間30kmに着工する。この所要資金は約6000万ドルを予定し、完成時の輸送能力は年間500万トンを目指している。

ザルビノ港の拡張工事は、クラスキノ－ザルビノ間の鉄道建設に合わせて2－3年後に着工する予定である。ザルビノ港は水深9mの不凍港で、2万トン級の船が停泊できる。現在の4バースを将来は10バースにする予定で、貨物取扱量は年間120万トンから500万トンに増加する。資金は3億ドルが必要とされている。

吉林省延辺朝鮮族自治州と北朝鮮との間では、93年6月に清津港の50年共同使用に関する協定が調印された。詳細は不明だが、中国側が港湾や清津－会寧（北朝鮮の国境都市）間の高速道路とホテルなどの建設を行うことが条件とも伝えられる。

その後、北朝鮮における金日成主席の逝去など国内の諸事情から2国間協力に進展は見られなかったが、最近では次のようなプロジェクトが報道されている。1つは、北朝鮮が設置した羅津・先鋒自由経済貿易地帯の元汀と延辺朝鮮族自治州琿春市圈河の間の図們江に架橋することで、国境道



(出所) 日中東北開発協会『琿春・図們江・ザルビノ視察団報告書』
1993年5月、36ページ。

図5 琿春～ザルビノ間鉄道建設計画図

路が95年9月4日に開通した。中国側から北朝鮮の自由経済貿易地帯にノービザで自由に出入りすることが可能となり、今後の経済交流の拡大が期待される⁽²⁵⁾。

さらに、中国の延辺龍興集団会社が同自由経済貿易地帯に単独で企業を設立した。同社は羅津駅前の駅前洞の敷地約5500㎡を50年間の期限で賃借し、そこに10階建てのビルを97年9月頃までに建設するとともに、タクシー業や飲食業・商店などを経営する一方、ビルの一部は事務所や住宅用に賃貸する計画である⁽²⁶⁾。

このような2国間の協力プロジェクトが増加していけば、双方の利益になることはいうまでもなく、図們江地域開発、ひいては「北東アジア経済

圏」の生成にとって大きな梃子となるに違いない。

注

- (1) 中国国家計画委員会が94年2月19日付けで取りまとめたもので、詳細は94年7月4日の「人民日報」に掲載された。
- (2) 「新華社」94年6月16日。
- (3) 「中国通信」95年7月13日。
- (4) 「人民日報」海外版94年7月23日。
- (5) (3)に同じ。
- (6) 「中国通信」95年1月25日。
- (7) (6)に同じ。
- (8) 「中国汽車報」95年1月23日。
- (9) 「中国通信」95年2月28日。
- (10) (9)に同じ。
- (11) 「中国汽車報」94年9月2日。
- (12) (11)に同じ。
- (13) 韓国・北朝鮮では「日本海」を「東海」(トンヘ)と呼び、「環日本海経済圏」という呼称に抵抗感が強い。日本のための経済圏という誤解をうける可能性があり、本稿では「環日本海経済圏」も含むと考えられる「北東アジア経済圏」という言葉を用いることにした。この表現は、場合によっては「環黄海経済圏」や「環渤海経済圏」をも包含するものである。
- (14) 丁士晟『図們江地区開発及其影響』1991年、(第2回北東アジア経済技術開発国際シンポジウム資料)を参照。筆者もこの会議に参加した。
- (15) 池上隆介「東北地域の経済発展」横田高明編著『中国の経済成長と地域発展』アジア社会問題研究所、1994年3月所収、81ページ。
- (16) UNDP: Tumen River Area Development, Mission Report, October 1991.
- (17) 平壤国際会議日本実行委員会『豆満江北部3港視察・平壤国際会議報告書』

1992年を参照。

- (18) 林太徳（リム・テドク）「豆満江自由経済貿易地帯の展望と日朝経済交流について」（1992年11月の日本国際貿易促進協会京都総局・在日本朝鮮人京都府商工会主催によるシンポジウム資料）を参照。
- (19) 「朝鮮時報」1994年1月1日。
- (20) 図們江の長期開発予算は、20年間で約300億ドルと見込まれている。その内訳は地域社会インフラ投資130億ドル、輸送インフラ投資110億ドル、教育投資10億ドル、予備費50億ドルである。
- (21) 横田高明「日本企業にとっての中国・東北投資」日中東北開発協会『中国東北地方の投資環境』1993年2月所収、43ページ。
- (22) 日中東北開発協会・北東アジア経済委員会『琿春・図們江・ザルビノ視察団報告書』1993年5月を参照。
- (23) 資金については、主に中国側が提供するとの説がある。
- (24) 小樽商科大学が1995年7月28日に主催した公開シンポジウム「北東アジアの企業交流と小樽・北海道の発展」における丁士晟氏（吉林省人民政府副秘書長）の発言による。
- (25) 「朝鮮時報」1995年9月14日。
- (26) (25)に同じ。