

## 論 説

## 東北アジア各国対 GTI の開発戦略

——その成功の鍵「一带一路」——

金 向 東

## 要 旨

本論は TRADP から GTI への移行の経緯、そして東北アジア各国の対 GTI 戦略と政策をそれぞれ考察する。また UNDP が TRADP プロジェクトの提案からすでに25年以上の歳月が経った今一定の成果はあるものの、当時の目標には遠く及ばない、その根本的な原因を探る。そして GTI 成功の経路として中国の国家プロジェクトである「一带一路」と繋げる必要性を提案する。

キーワード：東北アジア・GTI・一带一路

目次：

- 一、GTI 誕生背景
- 二、東北アジア各国対 GTI 戦略と政策
  - (一)韓国の戦略と政策
  - (二)中国の戦略と政策
  - (三)ロシアの戦略と政策
  - (四)北朝鮮の政策
  - (五)日本の戦略
- 三、結びに変えて—中国の「一带一路」と GTI

## 一、GTI 誕生背景

TRADP (Tumen River Area Development Programme 図們江地域開発計画) が内含する四つの問題は、第一に、体制の差異性・不確定性である。具体的には朝鮮半島南北の政治体制・思想理念の差異性であり、中国と朝鮮半島の日本に対しての警戒心、さらには日露の北方四島の問題等である。第二に、地理上の隣接以外不調和要素が多々存在している。①国家規模の差異性、例えば東北三省・環渤海各省市の面積は韓国の13倍にも上り、ロシア極東面積は韓国の63倍である。②経済規模から見ると東北アジア地域 GDP の約88%が日本に集中しており、対外貿易の73%が日本に集中している。③東北アジア地域、特に図們江地域交通などのインフラが弱すぎる。④北朝鮮経済政策の一貫性の向上が求められる。第三に、図們江地域開発における参加国の立場・形式・方式・目的などの不一致である。中国としては北朝鮮の羅先・清津港を借り日本海物流通路

の開通を望んでいる。北朝鮮としては外資導入を通じて独自に羅先経済特区を開発することを希望している。ロシアはウラジオストク（ナホトカも含む）自由経済地区を建設することにより、ロシア極東地域の開発を目的としている。そして朝鮮半島鉄道（TKR）—シベリア鉄道（TSR）を連結し、ユーラシア大陸の交通網の構築を望んでいる。モンゴル国としては自国をシベリア「高速鉄道」輸送物流センターの中継地にしたい構図を持っている。さらに、モンゴル国は図們江地域開発に参加することにより豊富な地下資源を日本海対岸国に輸出して経済連携を強化したいと希望している。韓国は TRADP を通じて南北統一の経済基礎を築くだけでなく、中国の東北市場、ユーラシア市場の拡大と開拓を希望している。第四に、開発資金の不足である。TRADP 開発前期に、日韓はこの地域に投入が少ない。中国も当時開発の重点を沿海地域に置き、同地域をあまり重視していないことが言える。ロシアは当時、経済が低迷している上、また同地域はロシア経済中心地と遠く離れており、手が届かないのが現状である。

北朝鮮は羅先経済特区に対し過度干渉のゆえ、インフラ欠如が深刻であり、韓国投資の禁止、さらには2002年新義州経済特区を新たに設置することにより、同地域への関心を失った。加えて、各国の中央政府が TRADP に対し重視していないことが TRADP の遅れをとったことになる。これらの欠点を克服し、東北アジア地域の経済・貿易協力を強化するため、2005年に TRADP を GTI（Greater Tumen Initiative 広域図們江開発計画）体制に切り替え、図們江地域開発範囲を中朝国境地域から中国東北、韓国江原道及び東草・蔚山・釜山など東海岸地区、モンゴル国東部、日本の環日本海側、ロシア極東まで拡大する。

東北アジア地域の国境を跨ぐ開発協力は、安保不安と歴史と領土問題などで開発協力が多くの制約を持っている。しかし、国連開発計画（UNDP）の下に推進されている広域図們江開発計画（Greater Tumen Initiative、以下 GTI）は、確かに大きな成果を出していない状況ではあるが、しかし少なくとも加盟国間の透明性と制度的基盤を作ろうという点では、同地域におき多国間協力の可能性を秘めていることも確かである。

GTI 計画は東北アジア経済協力と持続可能な発展のため、中国、韓国、ロシア、モンゴルを加盟国として交通、エネルギー、環境、観光などの分野における政府間の協力体制で行われる、国連開発計画（UNDP）の地域協力プログラムである。同プログラムは1991年に図們江開発計画が浮上され、2005年に事業範囲を拡大し、共同基金を設立するなどシステムの強化により GTI 体制に転換された。2009年に北朝鮮の脱退により、現在は中国、韓国、ロシア、モンゴルなど4カ国である。<sup>1)</sup>

本文はまず、東北アジア各国の対 GTI 戦略と政策を整理し、そしてその現状と課題を提示する。第三に、GTI プログラムの成功のカギは中国の主導する「一帯一路」との連携が重要なポイントであることを論じる。

## 二、東北アジア各国対 GTI 戦略と政策

### （一）韓国の戦略と政策

1. 関連国との経済協力と貿易・投資を促進する。さらにエネルギー協力の実現により、一定

のエネルギー（例えば、天然ガス・原油・鉱産物など）安全保障を実現する。GTI を通じ、中国の東北三省、ロシア極東、モンゴル国東部開発に積極的参加し、特に資源開発に参加することにより一定の資源を確保することを目的とする。

2, GTI 関連国との投資・貿易の拡大を通じアジア市場を掌握する。図們江地域開発を推進するため、2009年中国国務院は「長吉図開発開放先導区規画」を承認した。これにより東北三省開発に向け取り組みを強化することになり、東北三省の内需市場も大幅拡大したのである。まず、東北市場を占有することが韓国投資者の目的である。2009年韓国の対外貿易総額は6866.2億ドルであり、このうち、対中国貿易額が1409.5億ドルに昇り韓国貿易総額の20.5%を占める。対口貿易は99.8億ドルで、同1.5%を占め、対モンゴル国貿易は1.9億ドルで、同0.03%を占め、対日貿易は712億ドルで、10.4%を占めており、対朝貿易は34.1億ドルで、0.5%を占めている。2014年の韓国輸出総額は前年同期比2.3%増の5727億ドルで、このうち、中国に輸出した金額は1453億ドルで25.4%を占め、同日本は703億ドルで12.3%、ロシアは101億ドルで1.8%を占めている。同時期に韓国の輸入総額は前年同期比1.9%増の5255億ドルで、このうち、中国から輸入した金額は901億ドルで17.1%を占め、同じく日本は538億ドルで10.2%、ロシアは157億ドルで3%をそれぞれ占めている。<sup>2)</sup>韓国対ロシア貿易の増加が目立っている。

3, GTI を通じ多国間・多地域間との経済協力を促進し、南北経済交流を拡大する。さらに北朝鮮の改革開放と南北統一を促す。そして南北経済貿易協力を通じ北朝鮮の GDP と経済力を高め、必要な統一費用を削減することが目的である。<sup>3)</sup>

韓国は中朝口国境地域で工業団地を造るなど積極的に進めてきた。中国の長白山地域で韓国企業が生産したミネラルウォーターが北朝鮮羅津港を経て、2015年12月7日午前釜山港に到着した。羅津港を通じた白頭山のミネラルウォーターの輸送は、韓国政府が推進している羅津・ハサンプロジェクト第3次試験運転の一環である。「中国→北朝鮮羅津港→韓国釜山港」ルートを利用しミネラルウォーターの試験輸送は羅津港の取扱量の確保による羅津・ハサンプロジェクトはもちろんのこと、これから中朝口の国境地域の活性化にも役立つ。ポスコは中朝口の国境地域である琿春国際物流団地を2015年から運営し始め、現在は中国内陸の貨物を中心に倉庫賃貸と保管業を携わっているが、国際貨物輸送も視野に入れつつ、今後大きな伸びが期待される。<sup>4)</sup>が、緊迫した朝鮮半島の政治要因により停滞を余儀なくされている。実に羅津―釜山路線は、生産工場から羅津まで車で250km、釜山港まで船で950kmで、既存の路線より800kmほど距離が短くなった。

韓国はGTIに積極的に参加することにより、GTI加盟国との経済協力を強化する。またGTI加盟国に投資・貿易拡大を通じ同地域市場を占有することを目的としている。中国は図們江地域開発における最多の投資国であるが、韓国は対中投資を重視しており、特に長吉図（長春・吉林・図們江）の投資に対し、投資件数・投資額も増加傾向を見せている。2006年の韓国対外投資件数は10147件であり（内対中投資件数4687件）、投資額は116.2億ドル（内対中投資額34.2億ドルで29.4%に占める）であるが、2014年になると韓国の対外投資は267.7億ドルに上り、対中投資は31.3億ドルで韓国の対外投資総額に占める割合は11.7%にまで萎縮している。このうち、2014年韓国の対東北三省の投資額は前年同期比45.5%減の1.34億ドルにとどまるが、しかし東北三省の内、吉林省の占める割合が66%で8900万ドルに達する。

1992年中韓国交正常化以降、韓国は中国の労働力コストの優位性を利用し中国に多額の投資を

表1. 韓国の対 GTI 関連国へ投資推移 (FDI)

単位: 件, 百万ドル, %

年	韓国の対外直接投資		中 国		ロ シ ア		モンゴル国		日 本		イギリス	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
1991	891	1,318	138	42.5	9	17.2	—	—	30	12.1	165	389.5
			(52)	(11)								
			[15.2]	[3.2]								
1994	2,652	2,366	1,298	639.9	37	12	3	0.2	33	58	244	526
			(487)	(116)								
			[48.9]	[27.1]								
1997	2,768	3,798	1,142	770.9	24	8.4	4	1.4	54	59.9	441	890.3
			(370)	(107)								
			[41.3]	[20.3]								
2000	3,900	5,219	1,399	756.3	16	4	13	2.6	137	96.6	1,225	1,433.5
			(324)	(84)								
			[35.9]	[14.5]								
2003	5,392	4,685	3,120	1,772.3	35	24.4	11	0.9	113	52	993	1,064.7
			(421)	(130)								
			[51.8]	[37.8]								
2006	10,147	11,621	4,687	3,424	47	113.6	52	19.4	391	247.9	1,906	1,805.4
			(584)	(223)								
			[46.2]	[29.5]								
2009	7,405	19,437	2,089	2,081.9	169	426	113	25.3	344	375.3	1,264	3546.5
			(285)	(278)								
			[28.2]	10.7								
2011	7,910	29,003	2,211	3,538	80	100	132	44	266	254	1,139	7,303
			(324)	(602)								
			[28.0]	[12.2]								
2012	7,664	28,427	1,862	4,037	65	107	130	56	355	650	1,166	5626
			(164)	(171)								
			[24.3]	[14.2]								
2013	8,039	29,844	1,878	5,007	74	122	114	49	424	694	1,162	5,676
			(138)	(246)								
			[23.4]	[16.8]								
2014	8,171	26,769	1,612	3,133	80	114	109	32	451	420	1,370	5,578
			(108)	(134)								
			[19.7]	[11.7]								

(注) ( ) 内は韓国対東北三省への投資、[ ] 内は韓国対外投資に占める関連国の割合。

(出所) 金向东著:《东北亚区域整合现状及趋势:以图们江区域合作开发为助推器》, 厦门大学出版社2013年, 214ページ; 韓国輸出銀行『한국해외투자통계』により作成。

行ってきた。韓国にとって中国は最大の貿易相手国であり、第二の投資先でもある。2011年末まで、韓国対中投資件数と累積投資額はそれぞれ22552件（2014年23423件）、368億ドル（2014年490億ドル）であり、対外直接投資総件数と総投資額に占める割合は41.6%、19.1%（2014年それぞれ39.3%、17.4%）である。中国の産業構造高度化・労働力コストの増加などにより労働集約的な産業が東南アジアあるいは南アジアに移転もあり、韓国の対中投資は減少傾向にはあるものの、韓国の東北アジア並びに世界に占める対中投資の割合は絶対的な優勢を占めていることに代わりはない。2001年中国の WTO 加盟後、韓国の対中投資は増大傾向を見せており、2003年の韓国対中投資件数と投資額はそれぞれ3120件、17.7億ドルであり、韓国対外直接投資に占める割合はそれぞれ51.8%、37.9%に達し、アメリカの18%、22.7%を大幅超えており、韓国の対外直接投資に占める中国の割合が頂点に達した。その後、韓国の対中直接投資の絶対額は増加するものの、すでに述べたとおり韓国対外直接投資総額に占める割合は減少傾向にある。2008年アメリカの住宅ローン崩壊を背景とした世界金融危機の影響で、2009年韓国の対外直接投資に占める中国の割合は10.7%まで急激に減少し、2011年には14%まで回復したが、2014年には再び11.7%に減少した。これは、韓国の対中投資は電子・自動車など技術集約型産業に集中し、同時に多くの資本をロシア極東・モンゴル国へ資源開発に向けているからである（表1を参照）。

韓国の対ロシア極東戦略を概して言えば以下のように纏めることができる。つまり、積極的に資源開発に参加し、IT 関連のインフラ整備事業の建設に参加し、地理的な隣接性などを鑑み輸出を拡大する。さらに、ホスト国に産業化経験を伝授しエネルギー協力を強化する事である。2010年にロシアは「極東およびバイカル地区の2025年までの社会 経済発展戦略」を公布した。これに対し韓国は、極東交通・運輸・情報通信インフラ整備事業の建設に参画し、エネルギー協力・石油化学プロジェクトと港湾を建設し、韓露 FTA 推進などの措置を講じた。

韓国の対 GTI の立場と政策はすでに述べたように、第一に、GTI 各国との経済協力を強化し、貿易と投資を拡大している。資源開発協力を通じ必要な資源を確保することにある。第二に、中国開発の潜在力と重要性を認識し、域内国の投資と貿易を増大させることにより、同地域市場の占有率を高めることである。第三に、協力開発により、北朝鮮との経済貿易協力を促進し、北朝鮮の改革開放を促す。

## （二）中国の戦略と政策

### 1. 中国と東北三省の GTI 戦略

中国の GTI 戦略は、発展計画（五大発展計画）、発展戦略（一核二軸）、重点分野（五大分野）に分けられる。遼寧省の GTI 戦略は発展計画（五点一線）、発展戦略（二大基地三大産業）、重点分野（二大基地・三大産業・五点一線）である。吉林省 GTI 戦略は発展計画（八大重点プロジェクトの推進）、発展戦略（五大基地建設）、重点分野（五大産業基地・八大重点プロジェクト）である。黒龍江省 GTI 戦略は発展計画（哈大齊工業回廊）、発展戦略（六大基地）、重点分野（六大基地・哈大齊工業回廊）となっている（具体的内容については表2を参照）。

中国は図們江地域協力開発を通じて通路と物流のボトルネックの解消を目的とする。そしてエネルギー・環境・投資・交通・観光など五大分野に重点を置く。これらは交通・物流のインフラ設備の構築が前提となっている。五大分野の推進と東北三省の振興政策と有機的に結合させるこ



表2. 中国と東三省のGTI戦略

地区	発展計画	発展戦略	重点分野
国 家	五大発展計画（中朝「陸港関」プロジェクト <sup>6)</sup> 、中朝「陸港区」プロジェクト <sup>7)</sup> ザルビノー琿春間の鉄道連結と港湾改造計画、クラスキノ木材加工基地、中蒙国際物流通路建設）	輸送回廊、物流システムの構築が主な目標。一核：琿春を輸出加工区・中露自由貿易区・国境経済合作区を建設する。二軸：中露「陸港関」・中朝「陸港区」の建設。	開発プロジェクトの主な分野としてエネルギー・投資・交通・観光・環境五つの分野であり、この内交通物流インフラ建設が中心になっている。一核：琿春におき三区構築、2010年貨物処理能力が250万トンに達し、国際貨物輸送の集散地・国際物流団地を目指す。2020年になると50万人を有する中等開放型国境都市を目指す。二軸：「陸港関」・「陸港区」、国際物流回廊・国内道路・鉄道・航路の物流システムの構築し、東北振興戦略と連携し図們江地域を開発する。
遼 寧 省	五点一線（大連の長興島・大連華元産業区・營口沿海産業基地・錦州産業界開発区・丹東産業区を一線に繋げ開発する）	二大基地三大産業：二大に基地とは設備製造と素材を指す。三大産業とはハイテク産業・農産品加工・観光と展示会を指す。	二大基地：設備製造業分野（自動車・船舶・工作機械・航空・宇宙など）、素材産業。 三大産業：ハイテクノロジー・農産品加工・観光と展示会。 五点一線、黄渤海岸貫通濱海高速道路の建設、沿海経済ベルトの建設、遼寧中部都市群の連結、対外開放の新競争力増強
吉 林 省	長吉図先導区企画：八つの重点事業の推進、域内建設においては、一、経済領域の配置、二、産業発展、三、インフラの整備である。国内他地域との連動において、一、吉林域内地区との連動、二、遼寧・黒龍江・内モンゴルとの連動、三、国内その他省との連動である。	五大基地建設、重点としては先導区建設を東北振興戦略の一部に含める。	自動車・石油化学・農産品加工・現代漢方薬とバイオエンジニアリング、ハイテクノロジーなど五大産業基地に育てる。 八つの重点プロジェクト：図們江地域自由貿易区・国際陸港区・ハイテク創業園・国際協力産業区・現代物流センター・生態観光区・サービス産業ゾーン・現代農業モデル区である。
黒 龍 江 省	哈大齊（ハルビン・大連・チチハル）工業回廊計画	六大基地からなる哈大齊工業回廊	装備製造・石油化学・エネルギー・緑色食品・医薬・林産加工など六大基地の建設。哈大齊工業回廊とは、アルカリ性土壌の開発、既存の産業基盤及び産業競争力、科学技術の教育及び人力資源を利用し、国内資本と技術導入戦略を実施する。これは濱州鉄道沿線のハルビン・チチハル・安達等の年が含まれ、これらの地域を総合産業中心地としてハイテクノロジー輸出指向型・生態型経済中心地に開発し、黒龍江老工業基地振興戦略の核心地域に育てる。

（出所） 各種新聞報道により作成。

とが図們江地域開発開放プロジェクトを完成する中核となっている。東北振興戦略とは、実は遼寧省重点計画、すなわち「五点一線」、吉林省重点計画、すなわち「長吉図プロジェクト」、黒龍江省重点計画、すなわち「哈大齊工業回廊の形成」を遼寧省の「二大基地・最大産業」発展戦略、吉林省の「五大基地」発展戦略、黒龍江省の「六大基地」発展戦略を具体化したに過ぎない。

表 3. 長吉図開発の内部建設及びその他地域との連動開発計画

大分類	小分類	分類	内 容
		琿 春	対外開放の窓口機能を有し、多国経済協力を展開する。
内 部 建 設 計 画	空間配置計画	延 龍 図	延龍図は対外開放の最先端に立ち、図們江地域の重要な物流センター、国際産業協力サービス機能を有する。
		長 春 吉 区 経 済 区	長春・吉林は対外開放の後背地とサポートの機能を有している。その産業基盤、人材や技術の利点を利用し、生産要素市場の歪みを改善する。そして産業開発を通じこの地域協力開発の中核地に養成する。
		工業分野	自動車製造・石油化学・農産品加工・電子情報産業・冶金建材産業・設備製造業・バイオ産業・新素材など八つの新たな産業基盤を構築する。吉林の自動車・石油化学に対する過度依存度を低める。
	産業発展計画	サービス分野	現代物流・観光開発・文化創造・サービスアウトソーシング・ビジネス展示会・金融保険など現代サービス業基地に養成する。長春―琿春を両極とし、吉林―敦化―延吉を節点にし、琿春―阿爾山―ハルビン―大連の東部幹線道路を頼って西には内モンゴルへ、北には満州里と綏芬河へ、南には丹東へと繋げ物流ネットワークを構築する。そして国際物流センター、東北アジア商業サービス基地に養成する。
		農業分野	灌漑改善・土壌肥沃度改善・黒土エリアガバナンス・標準良田など耕地の自然保護活動を加速させ、食料総合生産能力を高める。
		交通施設	長春を中核拠点とするハルビン―大連旅客専用線・長春吉林旅客専用線・吉林―図們高速鉄道建設（2015年9月20日開通）を加速させる。高速道路及び中心都市環状線を建設し、地域高速交通網を形成する。国・省幹線道路、観光道路の建設を加速させる。東部鉄道（琿春―東寧、二道白河―敦化―東京城、和龍―南坪）と高速道路を建設し、タイムリーな協力により国際道路輸送施設を建設する（国際通路）。
	インフラ設備建設計画	水利施設	三大重点プロジェクトとして、洪水干ばつ対策・水供給源・灌漑水利である。松花江・図們江など巨川と主要都市の治水施設の整備を整え、松花江の水を中部主要都市に供給する水源地プロジェクトを実施する。水供給源の水質汚染の予防と管理を強化すると共に大型灌漑地区及び主要灌漑地区の施設を継続的に整備する。
		エネルギー開発	火力発電・原子力発電・揚水発電所・バイオマス発電・風力発電などのプロジェクト建設を推し進める。大唐琿春発電所三期拡張プロジェクト、敦化揚水発電所プロジェクトを起動する。長春―吉林天然ガスパイプライン、吉林―延辺長距離天然ガスパイプラインを建設する。オイルシェール探査を加速し、汪清・農安大型オイルシェール加工基地を建設する。
		情報通信インフラ	第四世代移動通信システム・デジタルテレビ・次世代ネットワークの構築。統一された電子政府・新農村統合情報サービスプラットフォーム・デジタルセキュリティデータセンター・公共データ交換センターを建設する。電子商取引支援システムの建設を強化し、電子商取引環境整備を改善する。
		環境保護	循環経済・低炭素経済の発展、長白山天然森林保護プロジェクトの実施、松花江流域水質汚濁防止、中部土地管理プロジェクトなどである。
		技 術 革 新	ハイテク産業クラスターの形成、共通基盤技術開発の推進、企業競争力を高めイノベーションセンターを建設し、長吉図を全国の中核なイノベーション地域に建設する。
	その他地域と連動発展計画	吉林省のその他地域	長吉図先導区建設は吉林省の中核なプロジェクトであり、省内の他地域と連動発展・共同発展を図る。他地域経済を長吉図先導区に融合させ共同発展を図る。
黒龍江省・遼寧省・内モンゴル		包括的な輸送ネットワークの構築は中国東北地区連動発展の基礎になっている。鉄道・道路・港湾・航空など各種輸送方式に対し統括的な計画を立て、総合輸送能力を高める。地域圏高速道路、旅客鉄道を建設する。エネルギー開発プロジェクトの推進、例えば、石炭・石油・ガス開発の利用と協力、石油パイプラインネットワーク、三省一区間高圧送電線の構築である。地域産業における分業体制の構築、企業の地域間連携と再編、大都市の人材・科学技術面での優勢を活かし東北地区ハイテク産業基地を形成する。	
そ の 他 省		国内大企業グループとインフラ整備・産業配置・投資と資金調達などの領域において戦略的協力を拡充する。省際協力団地に焦点を当て大胆な協力モデルを模索する。積極的に産業移転を引き受け、長吉図産業の産業構造の最適化とグレードアップを促進する。	
長吉図先導区計画の誕生背景			①中国の図們江地域協力開発は1992年 UNDP 主導の下で確立した第一次開発計画であり、対象地域は主に琿春である。1999年第二次開発計画の対象地域は主に延辺である。2009年に第三次開発計画を策定したが、その範囲を長春・吉林まで拡大した。2020年に長吉図先導区の経済規模を2009年の二倍にする。②東北老工業基地振興戦略は2003年11月16日に中央政府が公布した「振興計画」で、2014年7月にさらに「國務院東北老工業基地振興戦略実施に関する若干の意見」を打ち出した。③羅先・ザルビノなどを通じ日本海に出るいわゆる「借港出海」が実現した。④東北アジア経済・技術協力を推進するため長吉図を東北アジア開放の橋頭堡にする。

（出所） 各種新聞報道により作成。

## 2、長吉図先導区開発計画

長吉図先導区開発計画は概ね二つに分けることができる。第一に、内部建設計画であり、具体的には空間割り当て計画、産業発展計画、インフラ設備建設計画、技術革新計画などが含まれる。第二に、他地域と連動発展計画であり、具体的には吉林省内の他地区との連動発展計画、黒竜江省・遼寧省・内モンゴルとの連動発展計画、その他省と連動発展計画が含まれる。そして長吉図八つの重点プロジェクトは図們江地域自由貿易区・国際陸港区・ハイテク創業園・国際協力産業区・現代物流センター・生態観光区・サービス産業ゾーン・現代農業モデル区である。

長吉図事業は内部建設計画、他地域と連動開発計画に分けられているが、主に8つの重点プロジェクトが含まれている（表3を参照）。長吉図事業の内部建設計画は、すなわち、空間割り当て計画、これは琿春市、延龍図（延吉・龍井・図們）、長吉経済開発区など三つの開発地域が指定されている。産業発展計画は工業・サービス業・農業三つの領域が含まれる。さらに、インフラ整備の計画は交通施設・水利施設・エネルギー開発・情報通信インフラ・環境保護など五つの領域が含まれる。

地理的に見て、長吉図先導区は中国の東北経済区に位置しており、東北経済区は大図們江地域内に含まれており、大図們江地域（ロシア極東・北朝鮮北部・中国東北内モンゴル北部・モンゴル国東部が含まれる）は東北アジア経済域内に位置している。したがって、長吉図は東北アジアの中核地域と言える。

## 3、東北老工業基地振興戦略

2003年10月中国中央政府は「中国共産党第十六期三中全会」において初めて「東北振興」戦略を打ち出した。その背景としては、

①国有企業が多い東北三省の経済が停滞していること。②地理的に見てその戦略的重要性が増していること。③東北三省は石炭・鉄鉱石・原油・木材・食料など戦略資源を有していること。④東北三省の交通運輸・インフラ整備が相対的に整えること。同地域は50港湾を有しており、しかもロシア・北朝鮮・モンゴル国と鉄道及び道路に連結されている。東北三省の鉄道整備率は全国でも有数で、12本の道路がロシア、北朝鮮、モンゴル国と連結しており、ユーラシアとアジア太平洋地域を繋ぐ橋頭堡になっている。<sup>8)</sup>⑤図們江地域協力開発が同地域の中核に位置していることが挙げられる。

### 計画諸段階（三段階）

第一段階（2004-2005年）は、その中核戦略としては、機械設備・鉄鋼・石油化学・農産物・自動車を中心にそれぞれ特色ある産業基盤を形成する。余剰労働力の吸収と社会的機能の分離を通じ国有企業の負担を軽減し良好なビジネス環境を整備する。株式制改革・所有制改革を推進することによって現代企業制度を確立する。

第二段階（2006-2010年）は、産業構造の調整が基本的に終わり、国際的な知名度が高く、特色ある大型企業、しかも高付加価値商品を生産できる産業基地に養成する。国有企業から株式会社に移行し、競争力のある現代企業に育てる。

第三段階（2011-2020年）は、ハイテク産業・機械設備製造・原材料を主とし、製品加工及び無公害食品・医薬・観光・食料を補助的な産業構造として構築する。<sup>9)</sup>

東北振興計画は三つの段階に分けて実行されており、現時点では第三段階に入っている。2003



表 4. ロシアの北東アジアとの貿易

単位：100万ドル

	2012				2013				2014				2015			
	輸出	輸入	総額	構成比	輸出	輸入	総額	構成比	輸出	輸入	総額	構成比	輸出	輸入	総額	構成比
中 国	35,766	51,628	87,394	10.4	35,619	53,065	88,684	10.5	37,494	50,856	88,350	11.3	28,602	34,950	63,553	12.1
日 本	15,509	15,649	31,158	3.7	19,663	13,565	33,228	3.9	19,854	10,917	30,771	3.9	14,490	6,813	21,303	4.0
米 国	12,867	15,366	28,234	3.4	11,113	16,538	27,651	3.3	10,636	18,496	29,132	3.7	9,456	11,454	20,910	4.0
韓 国	13,854	10,955	24,809	2.9	14,851	10,286	25,137	3	18,276	9,012	27,288	3.5	13,492	4,560	18,052	3.4
世界全体	524,735	317,263	841,998	100.0	525,976	315,298	841,274	100.0	497,834	286,669	784,503	100.0	497,834	286,669	784,503	100.0

(出所) ERINA『北東アジア経済データブック』2014、2015、2016により作成。

年に東北振興戦略が打ち出されて以降、資源型都市の持続的発展や農林業の発展及び企業改革に関する政策が相次いで制定されたほか、2009年8月には「更なる東北地区等老工業基地振興戦略の実施に関する若干意見」が、2013年3月に「全国老工業基地調整改造計画（2013-2022）」が公布され、同地域振興戦略の強化が続いている。

こうした中央政府の取り組みにより長く停滞していた東北地域では、全国平均を大きく上回る経済成長が2012年まで続いた。しかし旧工業基地の体制的・構造的矛盾が露呈し始め、2008年世界金融危機も相まって、2013年から減速し始め、2014年及び2015年上半期の東北三省のGDP成長率はともに31省のうちワースト5に入っている。これらの危機を乗り越えるため、2014年8月に国务院は東北地域の振興を支援する新たな政策「東北振興支援の最近の若干の重大な政策措置に関する意見」を打ち出した。

### (三)ロシアの戦略と政策

#### 1. ロシア及び極東の経済状況

ロシア連邦は、83の連邦構成主体からなる連邦国家である。連邦構成主体としては21の共和国(respublika)、46の州(oblast')、9の地方(kraj)、1の自治州(avtonomnaja oblast')、4の自治管区(avtonomnyjokrug)、2の連邦市(gorod)がある。また全土を8つに分けた連邦管区を設置している。

中央連邦管区域内総生産はロシア連邦GDPの35%強を占めており、沿ヴォルガ連邦管区を加えるとロシア連邦GDPの半分以上を占め、ロシアの二大経済センターである。人口においても両連邦の人口は約7000万でロシア連邦の全人口の約五割を占めている。面積上においては、ロシア極東連邦管区<sup>10)</sup>は622万平方キロメートルでロシア連邦面積の36%を占めている。人口は1990年に805万人いたのが、2015年には621万人まで減少しており、その減少傾向は止まらない。広大な地域を有しているにもかかわらず全人口の5%も至らない。したがってロシア極東人口の維持・増加がロシア連邦政府の最も重要な課題であるといえる。

ロシア連邦税関庁の統計によれば、2015年ロシアの対外貿易は5263億ドルで対前年比32.9%もの大幅な減少となった。輸出は3435億ドル(同23.8%減)、輸入が1827億ドル(同36.3%)であった。貿易黒字も減少し、1608億ドル(同23.8%減)と、2010年以来低い水準となった。これは2014年3月ロシアのクリミア侵攻と西側の対口制裁によるものである。加えて原油の国際市場価格低下に伴い輸出が大きく減少した。しかし2015年のロシアの最大の貿易相手国は中国で、その構成比は前年より小幅伸びの12.1%である。日韓を合わせたらそのシェアは19.6%で、2010年か

表5. ロシア極東地域の主要貿易相手国との輸出入額 単位：百万ドル

	中 国	日 本	韓 国	米 国	その他	合 計
1996	924	1,071	645	556	1,241	4,437
1997	641	1,248	816	850	1,832	5,387
1998	1,049	880	897	718	1,212	4,756
1999	813	820	515	666	1,052	3,866
2000	863	854	567	555	1,628	4,467
2001	1,870	841	1,045	516	2,786	7,058
2002	1,471	968	993	493	1,510	5,435
2003	2,005	1,290	1,022	337	1,231	5,885
2004	2,147	2,406	1,164	394	1,530	7,641
2005	3,350	3,499	2,184	695	2,667	12,395
2006	4,275	3,245	2,789	727	5,013	16,049
2007	4,525	6,105	5,849	854	3,937	21,270
2008	5,069	7,071	6,475	867	4,712	24,194
2009	4,392	4,058	4,138	696	2,126	15,410
2010	6,985	6,928	6,235	610	5,474	26,232
2011	8,192	7,759	9,775	741	7,655	34,122
2012	9,851	8,351	10,237	758	6,964	36,161
2013	11,078	10,866	9,889	871	7,358	40,062
2014	10,141	10,240	10,228	862	7,509	38,980
2015	6,386	7,244	6,381	763	5,326	26,100

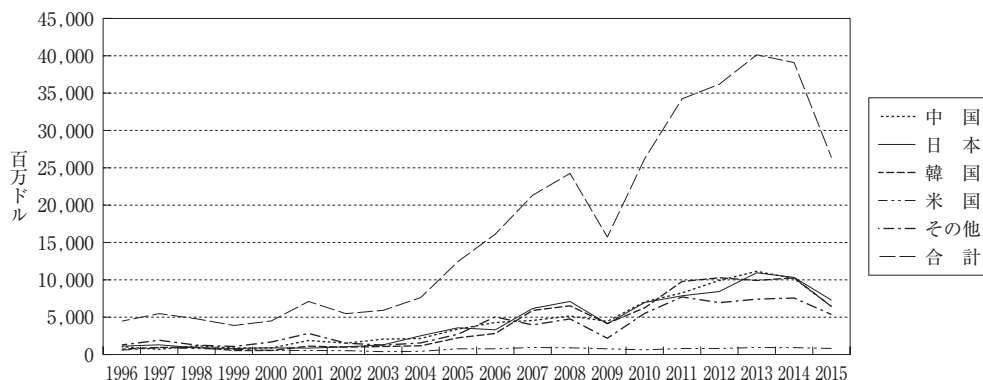
(出所) ERINA『北東アジア経済データブック』各年版により作成。

ら上昇傾向を見せている（表4を参照）。

ロシア極東地域総生産はロシア連邦GDPに占める割合は5%前後で、2010年は5.6%を占めている。同時にロシア極東の経済成長率は6.5%で（ロシア連邦の経済成長率4.5%）2兆ルーブルを越えている。2008年のサブプライム住宅ローンに端を発した世界金融危機の影響でロシアはマイナス成長を記録する中、極東地域は1999年からプラス成長を維持してきた。その主要な要因としては、大規模な公共投資と石油天然ガスの輸出が好調であるからである。2008年は一度42億ドルの外国直接投資を誘致し、2010年はその三分の一の12億ドルまで減少した。それはサハリン石油天然ガスプロジェクトの投資が一段落し、そのほかの沿海地域の投資も増えていないからである。

2016年5月安倍総理はロシア・ソチ訪問の際に「8項目の経済協力案」を提示し、それが12月プーチンロシア大統領が日本に訪問時に「8項目の経済協力案」を具体化し、民間を含めた日本側の経済協力の総額は3000億円規模となる見込みだ。国際協力銀行（JBIC）とロシア直接投資基金（RDIF）で1000億円規模の共同基金を創設する。JBICは北極圏ヤマル半島の液化天然ガス（LNG）の開発計画に欧州の金融機関と10億ユーロ規模の協調融資を実施する。みずほ銀行と三

図1 ロシア極東地域の主要貿易相手国との輸出入額



井住友銀行も国営エネルギー会社のガスプロムに約8億ユーロの協調融資をする。三井物産は国営電力大手のルスギドロの株式を取得する。さらに2016年9月2-3日の第2回東方経済フォーラムで総投資額が1.85兆ルーブルの合意を締結した<sup>12)</sup>。

2014年クリミア半島の合併をめぐる米国とEUの経済制裁により、ロシアは東北アジア及び中東との経済協力を強化している。これにより、アジアに隣接する極東地域開発を重視し、産業の多角化のために先導開発区、大型港湾都市育成のため自由港を指定するなど、投資誘致に積極的である。したがって、これから日本の極東地域に対する開発の気運が高まるだろう。

しかし、一方で2015年極東地域の貿易総額は前年比33.0%減の261億ドルで2009年以来最低の記録となった。このうち、輸出は前年比28.4%減の203.9億ドルであり、輸入は特に対前年比45.6%という大幅減で57.1億ドルにまで縮小した。主要貿易相手国は引き続き日中韓の東北アジア3カ国であり、その合計シェアは76.7%である。ロシア極東地域にとって域内の貿易依存度が高いことが分かる（表5を参照）。

## 2. ロシアの戦略と政策

2012年5月に極東開発省が新たに設置され、翌年3月には新たに「2025年までの極東バイカル地域社会経済発展国家プログラム」が策定された。1996年に極東バイカル発展プログラムが策定されて以来、17年目にしようやく連邦レベルでの極東開発計画が実行されようとしている。

2012年5月、プーチン大統領3期目の大きな特徴として新たに設けた極東開発省は極東地域の発展を促進するために、ハバロフスクという地方に置かれる唯一の中央官庁という意味でも画期的である。極東開発省の創設はプーチン大統領の新たな成長戦略を裏付けるものと捉えられるのと同時に、極東、ひいてはアジア・太平洋地域を重視していることの証左ともいえる。

物流ネットワーク拡充計画を推進する。サハリンと西シベリア原油・天然ガス輸出通路を確保し、羅先－ハサン物流ネットワーク拡充事業を推進する。

港湾を中心に開発する。ナホトカ・ウラジオストク・ポシエツト・ザルビノなど沿海州地域を中心に極東開発を推し進める。これは中国の東北三省の貨物を輸出することが目的で、ザルビノ港を開発する。また「ウラジオストク自由港」は、2014年末にプーチン大統領が年次教書演説の中で提案したものである。自由港と名付けられているものの、港湾活動を自由化する制度ではない。極東開発省主導でウラジオストク自由港創設計画が進められ、2015年7月13日に同法が成立

し、同年10月12日に発効した。自由港の領域は、沿海地方南部のヴォストーチヌイ港から中国及び北朝鮮国境近くのザルビノ港までの15の地方自治体である。

#### （四）北朝鮮の政策

北朝鮮は2015年11月18日、東北部にある経済特区・羅先経済貿易地帯の総合開発計画を発表した。特区で活動する北朝鮮企業に対する外国投資を許可する方針で、投資対象となる北朝鮮企業と関連事業を公開した。すなわち、観光地の開発対象・産業区の開発対象・国内企業投資対象・投資項目・税金政策・投資政策・起業手続き——の7分野の具体的な計画を明らかにした。同特区に関し、投資政策、税金など一部の関連規定が発表されたことはあるが、観光や物流などを含む総合的な開発計画が発表されたのは今回が初めてである。<sup>13)</sup>

##### 1. 中国と新たな通路開通

2017年3月22日、丹東空港地上サービス部の情報によれば、3月28日から丹東—平壤間往復観光チャーター機が運航を始める。

中朝国境都市である丹東と平壤を行き来するチャーター機の就航は史上初である。北朝鮮の高麗航空が運航を引き受けるこの国際線は、毎週火曜日と金曜日に運航される。<sup>14)</sup> 丹東中国国際旅行社では、中朝観光の多様な需要度を満足させるため、チャーター機を利用した対北朝鮮3泊4日の観光商品を発売する予定だ。国内線航空便だけ就航してきた丹東空港は、国際線を開通することに注力して来ており、丹東—平壤路線の開通と共に正式に国際通商口に変身することになる。

中国が2015年初めて、北朝鮮の羅津港を通じて中国の南方地域へ食糧・木材などを輸送し始めた。実際2015年600tの食糧がこの通路を通じて上海に輸送された。<sup>15)</sup> 同通路の輸送方式は鉄道—船舶、道路—船舶を活用した方式以外、南北地域を繋げる第三の食糧輸送通路の開通を意味する。

琿春から100kmも離れていない羅先「借港出海」、「内貿外運」（国内の商品を外国を通じて輸送）は現地の物流経済発展のための重要な手段であり、「東海出口」の構築に力を入れた中国はすでに2000年代後半、北朝鮮当局から羅津港と清津港埠頭の超長期（30～50年）の使用権を確保した。

しばらくの間、中国国内の石炭価格の下落、港の劣悪なインフラストラクチャの問題などで、これらの港を積極的に活用していなかった。しかし中国の国家戦略である「一帯一路」プロジェクトの推進により、北朝鮮の港を利用した「借海出海」戦略の重要性がますます深まっている。

##### 2. ロシアと経済協力

ロシア漁業庁は2012年1月30日、同庁のクライニー長官と北朝鮮のパクテウオン水産相が海産物の密漁など違法操業の予防に関する協力協定に署名したと発表した。両者はモスクワで会談、水産分野での合併企業の創設などについて協議した。<sup>16)</sup> 北朝鮮は近年ロシアとの経済協力を積極的に推し進めている。

北朝鮮の弾道ミサイル発射などに対する制裁で日本への入港が禁止されている貨客船、万景峰（マンギョンボン）号が、2017年5月8日からロシア極東のウラジオストクと北朝鮮北東部の羅先（ラソン）特別市に新設される定期航路で就航することになった。ロシアは北朝鮮との経済協力を進める姿勢を変えていない。<sup>17)</sup> 羅先は物流拠点として韓国の釜山を超える潜在力があるとみている。これは羅先に近い中国の吉林省延辺朝鮮族自治州の人々の旅行需要は大きい。同州から多くの朝鮮系市民が羅先を訪れ、親族と会ったりしている。こうした観光客向けに同州の琿春と羅津、ウ



ラジオストックをつなぐクルーズの企画も進めている。羅津—ウラジオストック間の運航スケジュールは月6往復で変えないが、航路を将来的に北朝鮮東部の元山（ウォンサン）にまで延ばす可能性もある。

ロシアには北朝鮮の低賃金の労働力を利用して、極東地域の開発を進める思惑もある。政府統計によると、ロシアで労働許可を得て働く北朝鮮人は4万人を超え、5年前の倍以上に増えた。不法移民を含めると、北朝鮮労働者はこの統計よりもはるかに多いとの見方は根強い。今後、ハバロフスクや北朝鮮に接する沿海地方のウラジオストックなど極東各地のインフラ建設を加速するには「勤勉で休みなしで働く北朝鮮人が不可欠」（沿海地方政府幹部）という事情がある。<sup>18)</sup>

#### （五）日本の戦略

日本は民間を中心に同プロジェクトに参加している。1992年8月、日本は16の企業や団体が図們江流域開発と関連し北東アジア経済委員会を設置し、日本側の公式窓口として発足した。この事業の主体は鳥取、新潟、富山、北陸など日本海沿岸の一部の地方自治体と環日本海経済研究所、日本経済研究センター、内外政策研究会などを含むいくつかの研究機関と学術機関である。これらの研究機関は、図們江開発に関する学術会議の開催、研究会の活動、ロシア極東さらには中国東北地域の現地調査を精力的に進めている。<sup>19)</sup>

日本は、この事業に対し関心を示すと同時に、慎重な立場を変えていない。日本がこのような関心と慎重さに二重の態度を見せる理由は、米国の同地域に対する政策の違いを考慮し、さらに同プロジェクト推進に必要な関連財政支援に負担を感じていることも否定できない。更に重要なのは東北アジアの経済協力が組織化された場合、米国との政治摩擦を予想し慎重な態度を堅持していると思われる。また、実際の東北アジア経済協力が組織化される場合、日本はこの事業の推進コストのかなり部分を負担することが予想されており、これは日本にとって経済的負担として作用する点がある。これらの要因が日本の積極的な図們江事業参加を制約する要因として分析される。

しかし、過去に領土紛争が原因でロシアとの経済協力が消極的だった日本も、ロシアの極東地域開発の動きと一緒にロシア市場への進出や投資を拡大している。2017年5月に日露首脳会談で、日本は医療、インフラ、エネルギー、観光など8項目の経済協力プロジェクトを提案した。日本はロシア経済への累積直接投資額で中国より上に位置している。主な投資先はガス・プロジェクトである。韓国は自動車の組み立てに最も投資しており、トルコは建設や農業を含む多様な分野に投資している。日本の投資分野は、自動車、建設機械、医療分野など広範囲であるが、日本企業の直接投資のほとんどが、ロシアの石油・天然ガス採掘に向けられている。具体的には、極東ガス・プロジェクト「サハリン1」と「サハリン2」に日本から101億ドルが投じられている。ちなみに、中国企業がロシアのエネルギー業界に投じた金額はわずか12億ドルである。<sup>20)</sup> 日本の対ロシア極東の貿易規模は70億ドルで、極東地域最大の貿易相手国である。<sup>21)</sup>

### 三、結びに変えて——中国の「一带一路」と GTI

中国の習近平国家主席が2013年秋に陸と海の二つのシルクロード経済圏構想を提唱し、中国から関連地域への投資が本格化した。中国の国家戦略である「一带一路」戦略は域内経済協力を通じ関連国が発展を遂げ、これと共に域内安定と世界の平和を追求する。このような点からすれば「一带一路」戦略に対し、韓国の期待は言うまでもなく朝鮮半島の安定と東北アジア協力増進に寄与するという点に集結する。

実際、中国は自らが主導する一带一路の参加国に、今後5年間で最大1500億ドルを投資する方針をまとめた<sup>22)</sup>。また、参加国から今後5年で2兆ドル相当を輸入し、一部の国と自由貿易協定(FTA)を結ぶ方針だ<sup>23)</sup>。

中国の「一带一路」による国際輸送回廊の建設と拡充は、韓国が朝鮮半島－東北アジア－ユーラシア大陸へのアクセスと連携を強化、同時に中国の東北3省と隣接する北朝鮮とロシア極東地域の発展の可能性を高める。東北アジア地域において「一带一路」戦略は立ち遅れている地域開発と新成長動力の発掘、国境を越えた開発、朝鮮半島の緊張緩和に資する。

東北アジア地域では、域内の開発と繁栄を妨げる北朝鮮という変数が存在する。東北アジアの協力と安定の中で最も重要な要素として南北関係の膠着状態が続いている。2017年5月10日に韓国の革新系「共に民主党」のムンジェインが当選することで南北関係は改善の兆しが見えるものの、依然として不透明感が払拭できない状態である。

中朝関係と南北関係の改善なしに東北アジア地域での協力と繁栄は難しい。言い換えれば、北朝鮮の参加や呼応なしに東北アジア域内の経済及び安保協力が事実上不可能であることを意味する。したがって、現在のような東北アジア情勢と南北関係梗塞局面を打破できる代替案が必要である。北朝鮮の核問題及び経済難を同時に解決できるプランが必要である。

「一带一路」戦略は、北朝鮮が東北アジア協力と安定に参加できる機会を提供する。中国外務省耿爽報道官は2017年5月9日の記者会見で、中国が5月14～15日に北京で開く「一带一路」国際協力サミットフォーラムに<sup>24)</sup>、北朝鮮のキムヨンジェ対外経済相が出席することを明らかにした。また、北朝鮮が実際 AIIB への加盟を申請した点に注目する必要がある。「一带一路」戦略で東北アジアの割合は他地域に比べ低い。事実、東北アジア地域は陸上シルクロードのメインラインから外れている。しかし、東北アジア協力と安定に肯定的な影響力を発揮できるためにも東北地域に延長されるべきである。

北朝鮮の参加や協力なしにユーラシア地域協力が完成できない点を鑑み、段階的に北朝鮮の参加を誘導する案が必要である。東北アジア情勢と膠着した南北関係を考え、実現可能性のあるのは中露朝3カ国の国境地域でのエネルギー・交通・物流インフラを構築することであり、これを基盤に、北朝鮮の関与を引き出せる経済協力案が用意されるべきである。この過程で、北朝鮮の核問題の解決と朝鮮半島の平和と安定を維持という地政学的な問題だけではなく、北朝鮮が直面している食糧難、エネルギー難、外貨難の解決に繋がる地経学アプローチも検討する必要がある。

韓国の AIIB 参加は、中国の「一带一路」戦略の下で、北朝鮮の経済開発と朝鮮半島の安定を

追求する名分も持っている。「一帯一路」を通じて中朝経済交流の拡大と両国の国境地域でのエネルギー・交通・物流インフラ構築事業に北朝鮮の参加を引き出すことができる。これは言うまでもなく GTI 交通ネットワークの構築に役に立つ。

目下、中国の西部地域に集中している「一帯一路」戦略の焦点を東北 3 省（吉林省、遼寧省、黒龍江省）地域と朝鮮半島まで拡張する努力が必要である。中国はこれまで「東北振興」と「長吉図（長吉圖：長春—吉林—図們）開放先導」計画などを通じて、東北 3 省地域のインフラ開発と交通物流システムおよび対外通路（借港出海）の確保に努めてきた。しかし、近年東北 3 省地域の景気が長らく停滞状態に陥っており、国家戦略である「一帯一路」との連携により、新たな成長動力として注目されるようになった。

GTI 地域交通戦略とアクションプラン<sup>25)</sup>では、図們交通回廊と朝鮮半島東部回廊の一部である中国とロシアを連結するため、北朝鮮の羅津港の利用と羅津連結を計画している。具体的な事業は、羅津港の拡張、図們／琿春—羅津間の道路・鉄道の接続、羅津—ハサン（Khasan）間の鉄道連結事業などが含まれている。このほか、図們江交通回廊（TTC）支援事業に東モンゴルから東北アジア市場へ石炭を輸送することができる道路と鉄道の連結事業、琿春の交通と物流インフラ事業、ザルビノ港の現代化事業などが含まれている。

しかし、過去数年間見てみると、朝鮮半島におき絶えず米韓合同軍事演習が行なわれ、これに対し北朝鮮はミサイル発射実験、さらには核実験の実施により南北関係は進展どころかかつてない膠着状態に陥っている。しかし南北の経済協力の必要性が消えたわけではない。韓国が推進している東北アジア経済協力の強化と「ユーラシアイニシアティブ」の成功のためにも南北の経済協力の拡大・強化が必要である。

#### 注

- 1) 아현주 외 『일대일로에 대응한 조국경 개발협력 추진전략 연구: 중몽러 경제회랑을 중심으로』 대외정책연구원, 2016年, 75ページ。
- 2) 한국무역협회: <http://www.kita.net/>。
- 3) 北朝鮮は新義州を軽工業、繊維業を中心とする産業都市に、清津を重工業都市に、羅津を石油化学工業中心都市に指定した。
- 4) 「백두산생수, 중국→北나진항 거쳐 부산항도착」, 『연합뉴스』, 2015年12月 7 日。
- 5) 2011年のデータは한국수출입은행해외경제연구소 『우리나라중국투자 20년의명암과향후과제』, 2012年 6 月; 2014年のデータは한국수출입은행 <http://211.171.208.92/odisas.html>。
- 6) 中ロ「陸港関」プロジェクトとは、中国の琿春—ロシアのクラスキノ間の道路建設、中国の琿春—ロシアカムショーバヤ間の鉄道建設、さらに、ロシアのザルビノ港・ポシェット港の共同経営、及び中ロの同地域税関便利化建設を指す。
- 7) 中朝「陸港区」プロジェクトとは、北朝鮮元汀里—羅津間の中国標準二級道路の建設、羅津港 3 号埠頭の改築工事、工業団地と保税區などを指す。
- 8) 金向东: 《东北亚区域整合现状及趋势: 以图们江区域合作为助推器》, 厦门大学出版社, 2013年, 223ページ。
- 9) 同上, 224ページ。
- 10) 本稿では、極東連邦管区とは極東を意味し、サハ共和国、沿海地方、ハバロフスク地方、カムチャツカ地方、アムール州、サハリン州、マガダン州、ユダヤ自治州、チュコト自治管区を含む。バイカル地方とは、ブリヤート共和国、ザバイカル地方、イルクーツク州などを指す。

- 11) 『日本経済新聞』2016年12月16日付け。
- 12) 『週間情報ダイジェスト極東経済発展』No12, 2016年9月5日。
- 13) 『연합뉴스』2015年11月18日。
- 14) 「丹東—平壤観光チャーター機, 来る28日に新規就航」, 『黒竜江新聞』2017年3月23日付け。
- 15) 「“북방-남방 간 제 3 의 식량운송 통로 뚫렸다” 의미 부여」, 『연합뉴스』2017年1月5日。
- 16) 『日本経済新聞』2012年1月31日付け。
- 17) 『日本経済新聞』2017年4月26日付け。
- 18) 『日本経済新聞』2017年3月27日付け。
- 19) 이성우 「두만강개발과 동아시아 다자협력 전망」, 『JPI 정책포럼』, 2010年第20号 제 주평화연구원
- 20) ロシア NOW ホームページ : <https://jp.rbth.com/business/2016/01/20/560451>
- 21) 「러시아 극동지역 경제개발에 주목하라」, 『TRADE FOCUS』한국무역협회국제무역연구원, 2016年29号
- 22) 「中国, 「一带一路」に17兆円投資へ 参加国に5年間で」, 『朝日新聞』, 2017年5月12日付け。
- 23) 中国は一带一路沿線の国や地域との自由貿易圏づくりを進める方針。草案では「中国は一带一路沿線に関心を持つ国・地域と FTA 交渉をする」と呼びかけている。これまでに沿線の11カ国・地域と FTA を結んでいるが, これを大幅に増やしていく方針である。
- 24) 中国が主導している「一带一路」プロジェクトに日本は慎重な姿勢を示してきたが, ここにきて安倍首相は2017年5月14-15日の一带一路の国際会議に中国とのパイプが太い自民党の二階俊博幹事長と首相政務秘書官の今井尚哉氏を派遣した。
- 25) GTIは2001年に9つの交通回廊プロジェクトを公表したが, 2014年になってこのうち6個の交通回廊を Trans-GTR Transport Corridors に改定した。6つの回廊とは, 図們江交通回廊 (TTC), 綏芬河交通回廊 (STC), シベリア大陸橋 (SLB), 大連交通回廊 (DTC), 朝鮮半島西部輸送回廊 (KWC), 朝鮮半島東部交通回廊 (KEC) などを指す。

#### 参考文献

##### 中国語

- 刘国斌：““一带一路”基点之：东北亚桥头堡群构建的战略研究”，《东北亚论坛》，2015年，第2期。
- 朴英爱，张林国：“中国“一带一路”与韩国“欧亚倡议”的战略对接探析”，《东北亚论坛》，2016年，第1期。
- 喻春娇，王雪飞：“东亚生产网络分工提高了我国制造业的出口竞争力吗”，《国际贸易问题》，2012年，第5期。
- 杨东亮，王科惠：““新常态”下大图们江合作新机制研究”，《东北师大学报（哲社版）》，2016年，第4期。
- 黄凤志，刘瑞：“日本对“一带一路”的认知与应对”，《现代国际关系》，2015年，第11期。
- 刘江永：“地缘政治思想对中美日关系的影响”，《日本学刊》，2015年，第3期。
- 唐海燕，张会清：“中国崛起与东亚生产网络重构”，《中国工业经济》，2008年，第12期。
- 金向东：《东北亚区域整合现状及趋势：以图们江区域合作为助推器》，厦门大学出版社，2013年。

##### 韓国語

- 김학기·김석환·Tagir D. Khuziyatov 『남-북-러 삼각 경제협력 방안 연구-북한과 러시아의 경제협력과 러시아의 극동개발 전략 관점에서-』 산업연구원, 2014年。
- 최수영 「‘일대일로’ 전략과 한·중 협력방안」, 『KDI 북한경제리뷰』, 2015年12月号。
- 전라연구실 「러시아 극동지역 경제개발에 주목하라」, 『TRADE FOCUS』한국무역협회국제무역연구원, 2016年29号。
- 신 용 석 「두만강지역의 관광개발 방향과 과제 : 광역두만강개발계획을 중심으로」, 『통일정책연구』, 第23卷2号, 2014年



- 배종렬 「두만강지역개발사업의 진전과 국제협력과제」, 『수은북한경제』, 第 6 卷第 4 号, 2009年。
- 이영훈 「창지투개발계획의 실현 가능성과 북한의 개혁·개방」, 『KDI 북한경제리뷰』, 2014月号。
- 이성우 「두만강개발과 동아시아 다자협력 전망」, 『JPI 정책포럼』, 2010年第20号제주평화연구원 아현주 외 『일대일로에 대응한 초국경 개발협력 추진전략 연구 : 중몽러 경제회랑을 중심으로』 대외정책연구원, 2016年。
- 강원식 「아태지역의 상보적·단일적광역 FTA 형성 가능성 : RCEP 와 TPP 의 수렴을 중심으로」, 『아태연구』, 2014年第 4 号。
- 日本語
- 『ロシア極東・シベリア地域開発と日本の経済安全保障』日本国際問題研究所, 2014年。
- 堀内賢志 『ロシア極東地域の国際協力と地方政府——中央・地方関係からの分析』国際書院, 2008年。
- 『週間情報ダイジェスト極東経済発展』No12, 2016年 9 月 5 日。
- ERINA 『北東アジア経済データブック』各年版。
- 江原規由 「中国の FTA 戦略の中心へ——一帯一路（シルクロード）FTA 構想」, 『国際貿易と投資』, No. 101, 2015年秋号。
- 佐野淳也 「新常态下で積極化する中国の対外経済戦略——一帯一路を中心に」, 『JRI レビュー』 Vol. 3 No. 33, 2016年。