

東アジア研究

(東アジア学会機関誌)

1996年2月

東アジア学会

目 次

1. 第18回定例研究会（1994年11月19日）

- (1) 「中国の金融改革」 1

中華人民共和国駐日本大使館 経済商務参事官 唐 若 霓

- (2) 「中国における交通輸送状態」 8

(株)サンキュリサーチアンドクリエイト 調査グループ研究員 許 梅

2. 第19回定例研究会 「東アジア学会(日本)・民族統一研究院(韓国)合同研究会」（1994年12月3日）

- (1) 基調講演 「東北アジア情勢と韓半島統一」 21

民族統一研究院 副院長 崔 宜 喆

- (2) 報 告 「北朝鮮の社会変化動向」 24

民族統一研究院 北韓研究室長 徐 載 鎮

- (3) 報 告 「北韓の対外政策と対南政策」 27

民族統一研究院 北韓研究室研究委員 鄭 圭 燮

- (4) 報 告 「北朝鮮の対外経済開放政策」 31

民族統一研究院 北韓研究室責任研究員 崔 寿 永

- (5) 報 告 「朝鮮経済の行方—国境貿易を中心に—」 34

西南学院大学 商学部教授 小川 雄平

中国の金融改革

中華人民共和国駐日本国大使館 経済商務参事官 唐若霓

一、金融改革の過程と目標

中国の金融改革は、社会主義市場経済体制を推進させる上で重要な政策の1つです。今日まで、改革は大きく2つの段階に分けることができます。第1段階は80年代初期から1993年共産党第14期第3次大会において社会主義市場経済体制の確立が宣言されるまでを指します。この段階で機構調整が行われ、2つのことが実行されました。1つは銀行組織を財政から切り離し、中央銀行の地位を確立させ、専門銀行を復興させたことです。そして銀行を計画経済体系下での国家財政の「統一収入、統一支出」政策に従った貨幣出納機関から相対的に独立した銀行体系に改造しました。もう1つは国家専門銀行以外の商業銀行、地方銀行と非銀行金融機関を発展させたことです。これにより、貨幣市場と資本市場を含む中国の金融市場は無から有へ徐々に成長し、同時に発展を遂げましたが、規範的なものにはまだなっていませんでした。この改革の段階で7ページの図の右半分が示した構図が形成されました。

この段階の改革をどのように評価すべきでしょうか。私自身は「功績・過ち半々」であると考えます。まず、功績としてあげられるものから説明します。日本の著名な経済学者小宮龍太郎先生が指摘したように、近代経済の視点から見れば、計画経済体制下の中国の国有企業は、本来の意味の企業ではなく工場にすぎません。同様に、中国の銀行も真の銀行ではなく、国家財政の貨幣出納機構にすぎませんでした。しかし、1984年に工商銀行が復活し、中国銀行が中国人民銀行から独立した後、建設銀行・農業銀行もその専門的性質を明確にし、それぞれの職能を果たすようになりました。また同時に多くの地方銀行、投資会社、財務会社、都市農村信用組合などが創設され、銀行が財政に従属するような旧体制は根本から変わりました。これにより、中国の資金構造はかつての「大財政、小銀行」から「小財政、大銀行」に変わるとともに、銀行の経済発展に対する役割が強化され、貨幣市場、資本市場が経済発展の必要に応じて徐々に形成されていきました。

ではなぜこの段階の改革にまた誤りもあるのでしょうか。それは改革の指導思想に偏りがあったということです。つまり「体制外生成」の手法で中国金融体制の市場化を

促進したということです。その結果、1993年前半に金融秩序の混乱が表面化し、経済過熱現象を引き起こしました。いわゆる「体制外生成」とは、4大国有専門銀行が国有企業など多種多様な要素の制約で商業銀行に転化できないため、各級政府が多くの新銀行・金融機構の設置を審査・認可し、これらの機構の発展を通じて商業銀行の創設を促進したことです。また法律による制約を受けない非銀行金融機関も専門銀行の商業化を促進することはできず、市場競争を加速させることができないばかりでなく、金融領域における違法活動の源となってしまいました。さらに融資機能を有する中央銀行の地方支店も地方政府からの圧力を受けながら融資活動を行うなど、これらの共同作用により1993年の金融制度の混乱が引き起こされたのです。

1993年後半、中国政府は金融秩序整頓に関する16条措置を公表し、マクロコントロールを強化することによって、経済活動に現れた「4高」現象（高成長、高投資、高物価、高輸入）を抑制することに成功しました。同時に共産党第14期3次会議において、社会主義市場経済体制の確立という目標が明確に提起され、金融改革の指導思想が調整されました。それを契機に中国の金融改革は新たな発展段階に入りました。今後我が国の金融改革の基本目標は3点に要約することができます。1つ目は国務院の指導の下で、通貨政策を独立的に執行できる中央銀行によるマクロコントロール体系を形成させるということです。2つ目は政策性金融と商業性金融を分離させ、国有商業銀行を主体とする多種金融機構併存の金融組織体系を形成するということです。3つ目は統一的開放戦略をとり、秩序ある競争を追求し、管理が厳格な金融市場体系を形成させるということです。これらの目標は、中国の金融改革の指導思想が過去の「体制外生成」から体制内を主とする金融改革推進体制へ変化することを意味します。即ち、現存の国有金融機構を改革の重点対象に据え、それ自身の改革を通じて金融体系の市場化プロセスを推進していくというものです。

二、改革の内容と現状

新しい改革目標に基づき、1995年初め頃から、6つの側面において相次いで新しい改革措置と政策規定が公表されました。

1. 人民銀行の中央銀行としての機能強化

過去の中央銀行の通貨政策は、通貨の安定と経済成長の両方に配慮するというものでした。従って、人民銀行は信用供与規模に関わる調節権のほかに、特別融資業務も兼営して

いました。今年、国務院は金融改革に関して、「通貨価値の安定性維持は人民銀行が通貨政策を制定するための唯一の目標である。」と明確に規定しました。そして、通貨安定の維持と金融監督の強化が人民銀行の2大職能として定められました。本店と支店は分業体制をとり、業務の棲み分けが行われました。本店は通貨の安定に努め、支店は監督管理を請け負うというものです。この原則に基づいて、本店は基礎通貨の支払・回収権を取り戻し、高度な集中管理を実施し、全国水準の商業銀行の本店のみに対して融資を行うことになりました。これに対して、支店は融資と信用供与規模に関わる調節・統制権及び特別融資業務を取り消される一方、金融監督、調査分析、財政収支の管理、現金の調達・配分、為替管理及び銀行間決算などの監督管理機能を担うことになりました。本店と支店のこうした業務方針の転換は経済に対するマクロコントロールの強化に有利なものとなっています。

2. 新しい政策金融機関の設立

1995年に入って、政府は中国国家開発銀行、中国輸出入銀行、中国農業発展銀行を新設しました。政策性銀行の設立は、国家重点建設を推進するために資金を集中させるための重要な措置であり、併せて専門銀行が商業銀行に転換するための条件も整備されました。

3. 専門銀行の商業銀行への転化

1994年に試験的にいくつかの改革措置が採用されました。まず、「破産法」に基づいて一部の不良債権を処分し、企業改造を通して一部の融資回収に努め、銀行の資産構成を徐々に改善させました。それから、中央銀行は専門銀行に対して融資規模統制下での資産負債比率を管理し、資産リスク管理を強化し、資金の利用効率を高め、融資統制メカニズムを確立させました。また国有商業銀行の監事会を新設し、銀行の国有資産の経営管理方式を現在探求しています。

4. 為替管理制度の改革

為替管理体制の改革は金融改革の重要な項目の1つです。その長期目標は經常項目と資本項目に関わる為替統制をなくし、人民元兌換の自由化を目指すものです。短期目標は經常項目下の条件付き兌換の実現です。これらの目標をめぐる、為替管理制度に対して3つの重要な改革措置が実行されました。1つ目は為替レート的一本化、2つ目は新しい決済・売買制度の確立、3つ目は為替取引引き市場の創設です。まず、改革実施後の為替レート制度には4つの特徴があります。即ち、(1)市場供給力を基礎にしている、(2)単一為替レート(貿易、非貿易、資本項目などの為替はすべて同一視)を採用している、(3)政府

の管理下におかれている、(4)変動制を採用している（中国人民銀行は毎日変動幅の調節を行い、為替指定銀行が人民銀行が公表した為替レート変動幅の中で調節する）、というものです。次に新しい決済制度として、13の為替指定銀行による決済が中央銀行決済制に取って代わりました。これによって、決済の範囲を広げ、外貨をさらに集中させ、中央銀行の通貨政策に対する調節・統制並びに専門銀行の商業銀行への転化を有利にしました。また新しい売買制度は外資系企業の外貨留保制を廃止し、外貨使用申請手続きを簡素化し、經常勘定の下での為替管理を緩和しました。

為替取引市場の創設は全国統一的なもので、これは銀行を主体とする本来の意味での為替同業取引市場を意味します。全国8ヶ所の為替調節センターとオンラインで結ばれ、こうした取引行為の規範化と法制化は我が国の為替市場を国際慣例に一步近づかせました。為替管理制度の改革が実施されて以来、人民元の地位は安定しており、また為替レートは安定域の中で上昇し、貿易及び外資誘致も勢いよく急伸しています。外貨準備も急上昇し、為替領域は国家によるマクロコントロールの下での市場メカニズムを基本的に定着させました。これらは一層の対外開放、国際経済とのタイアップを加速し、ガット復帰に良好な条件を作り出しました。

5. 銀行決算体系・ネットワークの整備

会計決算制度改革も金融改革を行う上での重要な要素の1つです。50年代にソビエトから導入した会計制度と決算制度は、市場経済の要求と国際通用の準則に併せて徹底的に改革する必要があります。現在新会計制度のもと、会計準則、科目、記帳法、帳票、報告書など10項目について逐一改革を進めています。新しい決算方法は「3票1カード」（現金、小切手、手形とクレジットカード）を主としています。また1991年に中国人民銀行が全国衛星通信ネットワークを開設して以来、全国各地に400近くの衛星ステーションが完成され、新しい支払システム確立・改善の基礎作りを行っています。

6. 現存金融市場の整頓・規範化

中国の金融市場は、目下低水準の発育状態にあると言えます。つまり直接金融と間接金融は同じテンポで発展し、同業者間における支援融資と証券市場も相対的に発展していますが、商業手形、手形割引市場及び短期証券市場の規模は依然として小さく、発展のスピードも遅いものとなっています。ただし1993年に同業者間の支援融資市場が整頓され、1994年には銀行が融資限度額を基準とする資産負債比率管理法を採用し、一連の金融関連法規が公表されて以来、同業者間の支援融資市場の規範化には比較的健全な法律環境を提供

しています。

我が国の証券取引の2級市場は急速な発展を遂げており、現在株式会社約4,000社、株式時価総額9,000億元、証券会社87社となっています。また「両所」（深圳、上海）、「両網」（全国証券価格自動揭示システム（S T A Q）、全国電子取引システム（N E T））、「17取引センター」からなる流通市場体系が形成され、1993年の株式取引高は20億株、75億元となっています。

証券の種類から見れば、国債、社債、金融債、投信、A株・B株・H株3種の株券及び株式所有権証書などがあります。改革開放の加速と金融国際化趨勢の影響を受け、我が国の証券市場は誕生後すぐに国内・国外が並行発展するといった特徴をもつようになっていきます。目下、国務院直接指導下の証券監督委員会は全国証券市場の発展を規範化させる最高の管理機構となっています。

三、金融改革の課題と展望

我が国の金融改革は依然として低い発展段階に位置しています。中でも最大の問題は国有専門銀行が商業化改革へ踏み込めないことであり、そのことについて8つの課題に直面しています。

(1)その他の国有企業と同じように所有構造の厚い壁に阻まれているということです。全資産国有化の完全性を保つのであれば、「会社法」はどのように適用されるべきなのでしょうか。国有専門銀行は企業なのか、会社法人なのか、それとも銀行と事業単位の混合体なのでしょうか。この点に関するはっきりした答が出されないことには今後の改革方向と経営方針はいきずまってしまうでしょう。(2)現存の独占構図を打破し、市場競争体制をどう形成させるかということです。(3)専門銀行と地方政府との関係をどう再構築するかということです。実際、人民銀行の支店が融資認可権限を取り上げられた後、専門銀行と地方政府との間のミスマッチはさらに深まっています。(4)専門銀行の制度改革と国有企業向け融資に対する拘束の無効性との矛盾が未解決のままであるということです。このため、我が国国有企業負債の70%が専門銀行からの融資に負っています。(5)歴史的に残された多額の不良債権をどう解決するかということです。(6)資金不足の問題。中央銀行からの借り越しは4,000億元にのぼり、補填するすべもなく、貸出能力も萎縮しています。(7)利子率市場化の問題。専門銀行は経営意志の決定を行えず、商業化経営を阻害しています。(8)専門銀行改革の進展と外部マクロ環境との関係に関わる問題。銀行の改革はインフレを誘発す

る危険性をはらむ一方、インフレの発生が銀行改革の足を引っ張ることにもなり、中国は今その板挟み状態にあると言えます。

現在、インフレの抑制は中国経済にとって最も緊急な課題となっており、最後にこの問題にいて若干私見を述べておきたいと思います。

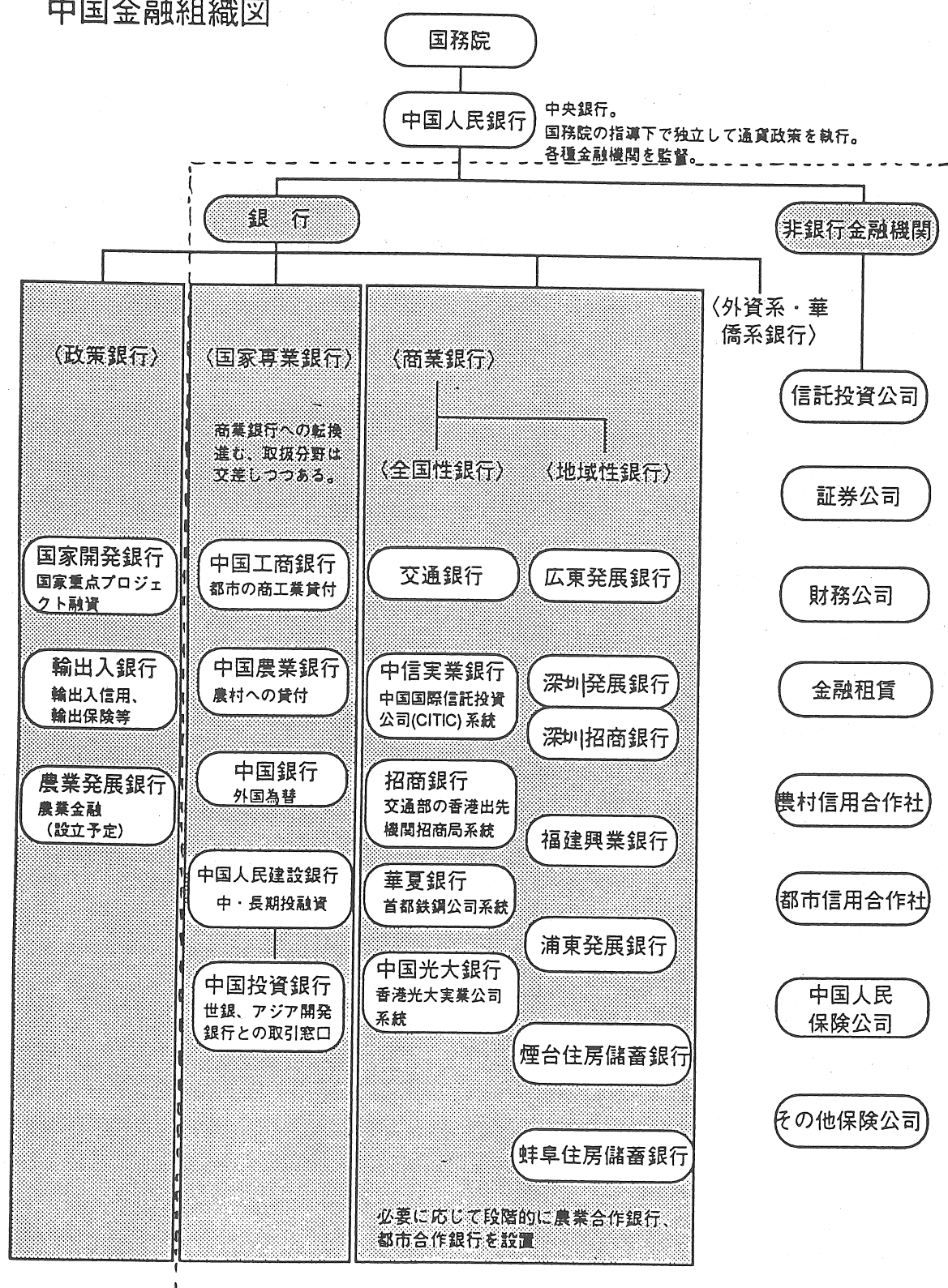
まず、近年発生した高インフレは経済成長の副産物であり、現在の工業化過程、市場化過程、貨幣化過程の中で市場経済国家のそれとも、計画経済国家のそれとも異なる転換期特有の性質を有しているということです。次に、今回のインフレは多種多様な要素が共同作用した結果引き起こされたものであるということです。つまり、(1)価格改革の政策性要因が強く（食糧、綿花、石油、サービス価格の調整）、原価押し上げ型の特徴を呈している、(2)固定資産投資の規模が依然として大きすぎる、(3)賃金改革が消費の急上昇をもたらしている、(4)流通領域の秩序が乱れており、改革の立ち遅れが投機行為の横行を引き起こしている、(5)天災の影響で一部農副産物が不足している、などの要素の連鎖反応が原因となっているのです。

インフレの横行は市場価格のシグナルを歪め、社会分配、外資誘致政策及び経済生活の各方面にも影響を及ぼしています。目下、中国政府は全力をあげ、各方面からこの問題の解決に取り組んでいます。例えば、人民銀行の通貨供給量に対する監督管理機能を強化し、各級行政府を総動員して、食糧、食品の供給をコントロールしています。これにより、今年の第4四半期から来年にかけて、インフレは徐々に抑えられていくでしょう。

また来年、国有企業改革が再び重要な課題として提起され、国有専門銀行の商業化改革の進展が一層促進されるとともに、都市銀行機構の設置の面においても新たな政策措置がとられるでしょう。

総体的に見れば、インフレ問題がうまく解決されれば、来年の国有企業改革も成果をあげることができ、金融改革の進展もより順調になるでしょう。金融改革と中国経済の間には強い相互依存関係があります。短中期的には、金融改革の重点は国有企業の経営制度改革に併せて専門銀行の商業化改革を速めること、中央銀行機能を強化させること、為替市場を整備すること及び法体系を完備し金融市場の改革を規範化させること、が大切です。

中国金融組織図



(注) 統計上は、交通銀行、中信実業銀行が国家專業銀行に含まれる。

↓
1993年末の前 金融組織の仕組み

中国における交通輸送状態

(株)サンキュリサーチアンドクリエイティブ 調査グループ研究員 許 梅

一昨年の93年から日本の対中国投資は「ブーム」ともいえる盛り上がりを見せた。中国側の発表によると、93年3月までに認可された日本の対中投資企業数は累積で4千261社、契約額64億ドル、実際投資額40億ドルで、契約額では香港、台湾、アメリカに次いで第四位、実際投資額の契約額に占める割合では第一位となり、5千社を超えることは確実であった。94年に入っても、日本企業の対中投資は90年以来、拡大基調が続いているが、台湾、香港などの華人資本や米国企業の投資が減少しているのとは対照的である。日本の投資傾向が、一向に変らないのは円高持続が大きな一因であり、その傾向が当分続くのであれば、中国、更にアジア地域への直接投資は拡大していくであろう。

従って、中国に進出する日本企業にとって、中国の交通輸送状態は事業展開のために、益々重要な課題になった。

一、自然資源、地理条件、人口分布による中国の交通

a. 中国の地理条件

中国の国土は奥行きが深く、幅広く、南北約5,500キロメートル、東西約5,200キロメートルに及び、その総面積は約960万平方キロメートルである。

複雑で、変化に富んだ地形からなり、(平原、山地、高原、盆地)特に山地、高原、丘陵面積が多く、併せると665万平方キロで国土面積の69.2%、そのうち1,000メートル以上の山丘地が、57%を占めている。

長江、黄河、珠江など七大河があるほかに、運河や河川はおよそ43万キロあり、主要河川の流れは西から東へととなっている。

b. 自然資源の分布と主要産業の立地状態

中国の主要工業地は、東北三省、東部・南部沿岸地区、主な加工産業は東部と沿岸地区に集中し、工業生産総額の65.7%を占めている。しかし、主要鉱産物資源は中西部に偏在(石炭の84.6% 天然ガスの76.3% 鉄鉱石の52.2% 銅鉱石の86.6%)している。水資源の分布は、大体東南部が多く、西北部は少ない。長江南の地域に、全国の81%の水資源が集中し、淮河北の地域には19%しかない。

c. 経済発展段階

中国は工業化の初期段階にあり、93年のGDP額は31,380億元で、その中身は一次産業が21.2%；二次産業が51.8%；三次産業が27.0%であり、平均国民収入は2,636元である。

d. 人口分布

中国の総人口は、1949年の約5億4,200万人から93年末には11億9,000万人に増加したので、その密度は118人/1平方キロである。

1840年～1949年（明治維新前～昭和24年）の100年余り、中国の人口は1億増であったが、1949年～現在までは5億以上増加した。関係予測では、15億になると、その人口の増加は一服することになるといわれている。前提条件としては、人口抑制政策が長期的に、また強力に持続されることである。

以上の条件によって、中国の交通輸送は幾つの特徴を持っている。

1. 南部の食料を北部に運ぶ（南糧北調）。食料は輸送量の全体の4.4%、貨物回転量の13.6%を占めていると同時に輸入の輸送量も多い。

北部の原料を南へ輸送する（北炭南運）。原材料は65.14%を占めている。そのうち石炭が一番多く31.86%で、三分の一弱を占めている。鉄鉱石、鉄鋼、建築材料、木材、非鉄金属などがあり、原材料は輸送量の77.2%を占めている。

東北三省・東部と南部沿岸で生産された消費財を西北へと運ぶ。日用品は2.10%を占めている。

2. 市場経済の発展にしたがって、人口の移動が激しくなった。農民は農業を離れ、都市の建築業、サービス業に進出している。1992年に農村から都市部に転出した人口は、4,000万余り、今までの戸籍制度によって都市部に定着しにくい面もあって、「南下東進の出稼ぎ軍団」は潮汐のように、景気が良くなると都会へどっと押し寄せ、景気が悪くなるとさっと引いて行く。また、年末になると、里帰りで、交通輸送に大きな圧力を与えることになっている。
3. 量的、距離的な貨物と、旅客の輸送は依然として鉄道に頼っている。原因は鉄道の運賃が安いからである。ちなみに、中国鉄道、道路、水路の価格比率は1：12：0.73である。これに対してアメリカは1：1.7：0.31、ドイツは1：0.57：0.2である。

二、歴史と現状の比較（92年の統計より）

a. 1949年以前

中国の鉄道は、1876年に上海から呉松間の15キロに始まったが、1949年までの73年間で、2.2万キロしか延びなかった。

初めて作った道路は、1906年、50キロであったが、49年までの43年間で13万キロになった。

b. 1949年から78年まで（第一段階）

この時期の基本的特徴として、(1) 政権の交替；(2) 経済の回復；(3) ソ連型計画経済体制の導入。その間に、朝鮮戦争、冷戦、自然災害、政治不安定、ソ連との関係悪化と文化大革命などを、相ついで経験したにも拘らず、経済は高蓄積によって、成長率は比較的高かった。

以上のどれ一つ取っても、長い物語になる。中国を理解するには、その歴史的背景、即ち国際環境や政治・経済の推移などを考えに入れ、その上に立って対応する必要があると考える。

鉄道 2.23倍増（2.18万キロから4.86万キロ）

道路 6.84倍増（13.00万キロから89.02万キロ）

航空輸送 13.00倍増（14.89万キロ）

c. 1978年から現在まで（第二段階）

「改革開放」を目標にスタートして15年余りが経過した。

鉄道 5.36万キロ

複線キロ数 0.76万キロから1.37万キロ

電化路線 0.10万キロから0.84万キロ

旅客輸送量 99,693万人 回転量 3,193.00億人／キロ

貨物輸送量 157,627万トン 回転量 11,575.55億トン／キロ

道路 105.67万キロ

旅客輸送量 731,774万人 回転量 3,192.64億人／キロ

貨物輸送量 780,941万トン 回転量 3,755.39億トン／キロ

航空輸送 14.89万キロから83.66万キロ

その内国際線 5.53万キロから30.33万キロ

三、中国と外国の比較（８８年の統計より）

中国の交通輸送の技術水準から見れば、先進工業国の５０、６０年代のレベルであると思われ、交通輸送施設、鉄道や道路などの総量から見れば、極めて少ない。国土、人口と経済の発展段階という諸要因から見れば、インドに似ているところはあるが、インドより遅れている面が多い。

a. インドの国土面積は中国の３０％である。

鉄道 6. 18万キロ、国土面積の万平方キロ当たり209. 9キロ

（中国 5. 21万キロ、万平方キロ当たり0. 46キロ）

道路 160. 00万キロ（中国94. 2万キロ、93年105. 67万キロ）

インドはイギリスの植民地時代に鉄道を始めとするインフラが整備されたと思われるが、1947年にイギリスの支配から政治の独立を得、その後経済の独立を図るために、政府は民間企業に対して政策上の保証を提供し、民間企業の輸送に対する投資を促進した。

それに比べ、中国の鉄道は、計画経済時期に国家財政の投資が、全体から見れば少なく、その一方、低運賃政策を採ってきたため、設備投資、更新の余裕はなく、輸送力は限界にきている。

b. 産業構造から見れば、中国では、二次産業のウエイトが、80年の統計でみれば48. 3％で、インドの22. 9％の倍高かった。中国の一次、二次産業のウエイトは合わせて72. 96％占めている。

インドは、GNPに占める三次産業のウエイトが高く、特に、交通と倉庫業の割合が6. 4％、鉄道が4. 8％で、経済成長と輸送能力のバランスが取っており、少なくとも経済成長の制約要因にはならなかった。

c. 中国とインドの旅客・貨物輸送回転量の比較によって、課題としては経済成長に従った人口12億の移動であり、そのことは輸送に大きな圧力を与えることが考えられる。

50年 中 国 240億人／キロ、470億トン／キロ

インド 890億人／キロ、500億トン／キロ

80年 中 国 2,230億人／キロ、8,500億トン／キロ

インド 6,520億人／キロ、2,470億トン／キロ

d. 更にインドは鉄道の電化を推進してきた。85年にインドの鉄道電化率は18. 4％であり、中国の電化率は93年に16. 6％であった。

四、経済発展のネックとなる交通輸送

1993年中国のGDP総額は31,380億元で、前年比13.4%増、その内一次産業665.0億元、4.0%増、二次産業1,624.5億元、20.4%増、三次産業848.5億元、9.3%増であり、固定資産投資は11,829億元、前年比50.6%増となった。

主要工業製品の生産状態は、以下の通り

原材料とエネルギー関係：

石炭	11.41億トン	2.2%増
石油	1.44億トン	1.3%増
鉄鋼	0.88億トン	9.65増
鋼材	0.76億トン	13.5%増
セメント	3.6億トン	16.8%増

消費財関係：

カラーテレビ	1,387.0万台	4.15%増
家庭用洗濯機	876.3万台	23.8%増
冷蔵庫	622.0万台	28.0%増
紙・板紙	1,820.0万トン	5.5%増
合成洗剤	176.5万トン	5.9%増

交通輸送関係：

鉄道	5.38万キロ、	92年より0.02万キロ増
道路	108.35万キロ、	2.68万キロ増
航空	96.80万キロ、	12.42万キロ増

交通輸送とエネルギー投資の比率：

「第一次五ヵ年計画期」1.24：1

「第二次五ヵ年計画期」0.65：1

「第三次五ヵ年計画期」0.59：1

以上のように、経済全体は生産材、消費財とエネルギー生産が非常に伸びていたにも拘らず、交通輸送の成長があまりにも遅れていることは明らかである。現在中国の交通状態は以下の通りである。

金失道 現在、全国に北京を中心として、各省、市、自治区が（チベットを除く）鉄道で繋がっている。中国大陸の鉄道骨組みとして、横に八路線、縦に八路線で東西南北に跨がっている。

北京～広州線は全長2,300キロ余り、六つの都市を貫いて、海河（天津）、黄河（河南省）、淮河（安徽省）、長江（南京、上海など24の都市）、珠江（広東省）の五つの流域に跨がっている。

龍海～蘭州～新疆線は全長3,664キロ、横軸として、中国中部の江蘇から、安徽、河南、陝西、甘肅、新疆までの六つの省、自治区に跨がり、経済の進んでいる東部地区と西北の辺境が結ばれている。

東北地区の鉄道網は密度が一番高い。

北京～九龍鉄道は北京と広州、北京と上海に大幹線鉄道の間で建設中である。北京から天津、河北、山東、河南、安徽、湖北、江西など九つの都市を貫き、全長2,381キロ、95年完成の予定である。

しかし、鉄道網密度の国土面積の平均換算は、1万平方キロ当たり／55.83キロで、世界の70位である。一人当たりになれば煙草一本ぐらいの長さで、世界100位以下である。経済発展の需給に対する輸送量の増加に、追いつかないのが現状である。

93年鉄道コンテナの輸送量が253.4万トン、92年より30%増、現在の保有量が42万個、シャーシが2,000台。

道路 中国のモータリゼーション時代の到来にしたがって、道路建設について、国は傾斜政策を取るようになり、また各地方も積極的に建設を行っているので、大きな成果を収めた。今まで、中国の道路網は、東部地方においては鉄道や水路の補充手段として、短距離輸送、分散輸送が行われた。西部地方の場合は、主要な輸送手段として長距離輸送が行われた。全国に幹線道路は70余りある。

1993年の統計によると、全国の道路は107.5万キロに増加した。その中で、高速道路の建設スピードは特に著しかった。93年は92年の652キロに571キロ増の1,223キロとなり、また建設中が2,360キロある。車専用道路は（高速、一、二級道路のことを指す）7,281キロ建設して、92年より1,620キロ増加し、史上最高を記録した年である（一級道路とは、一日中の交通量が5千～2万5千台以上、設計基準は時速100キロ、道幅7.5メートル、二車線であり、特に政治や経済の中心を結ぶ道路の

ことである。二級、三級、四級道路はコンクリート、アスファルト舗装された道路のことを指す。等外道路は、舗装されていない）。

93年全国の車の保有台数は830万台に達し、その内乗客用車の保有台数は79年の15万台から93年の125万台に増加し、保有台数の15%を占めている。92年、93年の生産台数はそれぞれ107万台、130万台であったが、自動車産業は国の重点産業として発展する方針を打ち出したため、生産規模が更に拡大していくことが予想される。

中国のマイカー 5万台 1,000人>1、2台

世界平均 5億台 10人>1 台

中国2000年に350万台の乗用車生産目標とされている。

主要都市の交通状態（89年の統計より） 1949年以来、都市部の道路は1.8倍を延長か増設したが、車両の増加は33倍であった。北京を例にとれば、全市の民用車両と自転車の増加はそれぞれ103倍と38倍で、旅客の輸送量は100倍になったが、道路は12倍しか増長しなかった。

都市の総面積に占める道路面積率は、ニューヨークが25.4%、ロンドンは16.6%、東京の場合は14.1%、これに対して、北京、上海、天津は4~5%でしかない。現在中国の都市部平均人口の道路面積は約7平方米、それに自転車と自動車の混合通行、違反駐車などによって、更に道路の混雑状態は加速された。70年代の平均運行速度は20キロ/hから80年代は12キロ/hに落ちているが、90年代はさらに落ちることが予想される。実際に北京市は現在1キロ/hである。

都市の交通施設の建設は確かに遅れているが、しかし道路の管理状態の方に問題の本質があると思われる。信号管理システムの貧弱、信号無視、不法駐車、自動車と自転車の混同通行などがあげられる。

自家用車は80年のゼロスタートで、92年は118万台となった。その中に個人タクシーに使われているのが多くなったそうで、昼も夜も業務用や私用のために走っているの、一層都市の交通量増加に繋がっている。

水運（港湾） 93年内川航路は11.2万キロ、貨物総輸送量に占める割合が8.7%、客の総輸送量に占める割合は2.7%を占めている。全体的に言えば、中国の内河航運業は東南部に集中し、輸送量の70%以上が長江流域、20%近くが珠江流域

で占めている。

長江航運線は、八つの都市を経由し、全長6,300キロ余りである。通航キロ数が3,638キロ、重慶から長江の入口まで2,429キロ、3,000トンバージが重慶まで通航でき、1万トン以上のバージまで宜昌を通航でき、2万トンバージ船が武漢まで通航でき、南京以下は、3万トンバージ船が通航できる。

珠江航運線は、華南流域で貨物扱量が一番大きい。長江と違って、珠江の支流の運航は非常に発達している。そのほかに、黒竜江省、松花江航運線；淮河航運線；京杭大運河は全長1,790キロ余り、南北を貫く人工運河で、季節により、通行キロ数が1,122キロ。近年の浚渫工事によって、京杭運河は長江の入り江から山東省の済南に近くまで、千トンのバージが通過できるようになり、古運河の再利用はすでに半ばにまでに達している。

海洋輸送

第一は沿海輸送で上海、大連を中心とする北方線と広州が中心とする南方線である。

上海～青島～大連；上海～青島～天津；上海～秦皇島；上海～連雲港；上海～寧波～温州；上海～福州

大連～石島～青島；大連～煙台；大連～龍口；大連～天津

広州～汕頭；広州～海口；広州～湛江；広州～アモイ

第二は遠洋輸送で、上海、大連、広州、秦皇島、湛江、天津などの港が主である。

東航路：日本、太平洋を跨がって米洲諸国である。輸入は、鋼材、機械設備、食糧がある。輸出は、石炭、石油、繊維製品と農産物などである。

南航路：東南アジア、オーストラリアなどである。輸入は、ゴム、鉄鉱石などがある。輸出としては、繊維製品、軽工業品、鋼材などがある。

西航路：シンガポール、マレーシアを経由してインド洋、アフリカ、欧州各国行きで、中国の主要遠洋航路であり、輸入は、機械、電気製品、化学工業製品などである。輸出としては、繊維製品や農産物がある。

北航路：朝鮮半島、ロシア極東沿岸である。

港の建設については、著しい発展を遂げたといえる。

92年主要港の貨物の取扱い量は6億トンに対して、94年は7.3億トンに増え、主要港のバース数（生産用）は4,525バース（万トン級381バース）となった。

しかしながら、依然として管理上の問題が多い。日本の港は公共施設として、国また地

方自治体が使用料、税収によって管理するが、中国はまだその分担関係がはっきりしてなく、港務局は管理の本業をおろそかにして、営利のために企業との間に争いが生じている。

日本 鉄鋼、石油、石化などの各企業は専用港を有している。

中国 原油、石炭、鉄鉱などのバラ荷物の取扱いと輸出入貨物の中心となるコンテナ貨物が同一港での取り扱いであり、港の機能整備は多目的である。

海上コンテナ輸送は、ここ数年発展しているが、93年の全国輸送量は億トンに達し、90年の倍以上に増加した。93年海運のコンテナ扱い量は、268万TEU、沿海主要港は1,050個、貨物扱量は67,835万トン、その内対外貿易関係24,287万トンとなっている。専門コンテナ会社40、航路100余り、コンテナ船140、定期便数十あり、チャーター便200、寧波、蛇口は次世代コンテナ船が入港できるようになった。

航空 中国の航空輸送は比較的若く、総輸送量に占める割合がまだまだ少ない。しかし発展のスピードは速いと思われる。貨物の回転量から見れば、78年は1.0億トン／キロから93年の16.03億トン／キロになったのである。旅客輸送量は、78年の231万人から93年の2,989万人、回転量は、28億人／キロから433億人／キロとなっている。80年代、中国の民間用航空会社は、市場メカニズムを導入し始めて、経営分散化が行われた。今までの「国営」体質を変えるようになったため、サービスが良くなり、収益率も高めた。

航空航路は85年の268本から93年の674本に増え、国内は563本、国際は71本である。民用航空機は85年の404機から93年の646機となった。

ただ、それと共に、飛行機が各航空会社に分割され、パイロットが各航空会社に引っ張られて、飛行機も、人員も不足しているのが現状である。

航空輸送は交通輸送に占める割合がまだ低い。旅客の回転量から見れば、鉄道が50%、道路が44%、航空がわずか3%しかない。

空港の数は少なく、アメリカの2%、インドの52%でしかない。

通信 中国経済全体の急速な成長によって、国家が所有及び経営する郵便、通信部門は、過去5年間に大きな成長を遂げ、総事業高を86年の65億元から93年の463億元にまで伸ばした。しかし、中国の通信部門は、今なお発展途上であり、急速な発展を続ける経済を支えるには不十分である。政府は、先端技術と設備の輸入を含めて、通信産業の発展のために多額の投資を継続する意向である。

今まで個人が電話を持つことは社会的地位の印であって、現在では中国のビジネスマンの印となり、携帯電話なども多くなった。その普及率はまだまだ3.4%に過ぎず、2030年には40%に引き上げることを目標にしている。

つい最近、東西を貫く重要な光ファイバーの建設に着工し、年内に完成する予定、開通すれば中国は22の光ファイバーを主とし、衛星通信を補助とする通信網が形成され、長さは3.7万キロに達する。

中国の通信網の急速な改善には衛星通信の果たした役割は大きい。71年に実験衛星を打ち上げ、84年は静止衛星の打ち上げに成功した。テレビ受信基地は86年にわずか53であったが、91年には3万以上になった。しかし、広い国土の中国にとって、通信網の整備はまだまだ遅れており、外国の投資、技術協力を望んでいる。

五、中国の物流管理体制について

中国における商品流通を取り扱っている部（省）は現在二つあり、国内貿易部（これまでの生産材流通の担当部 物資部と消費財流通の担当部 商業部は合併して国内貿易部になった。）、対外経済貿易合作部（国外貿易、外国投融資の審査、批准、管理監督を行う。）である。

輸送業務を取り扱う機関として主に

1. 鉄道輸送 鉄道部 全国鉄道関係の発展戦略、政策、生産のすべてを管理している。
2. 交通輸送 交通部 全国の道路輸送、水運、港などに関する発展戦略、政策、生産、業務のすべてを管理している。
3. 航空輸送 民航総局 国内外の航空輸送（客輸送、貨物輸送）
4. パイプ輸送 石油化学工業部 石油、天然ガスのパイプ輸送
5. 例の国内貿易部、対外経済貿易合作部は、それぞれ自分の輸送能力を持っている。

以上のように、一見分業が進んでいるように見えるが、実は縦割り、横割りの関係で非常に複雑である。特にここ数年、市場経済システムの導入によって、業種、部門別の過当競争はかなり激しくなっている。非常に問題になっているのは、各政府部門は行政管理の立場にありながら、営利的な業務もしている。あるいはサービス産業を育成することを理由にして、営利活動を行うために、管理監督能力を弱める一方、市場の秩序を乱される要因になっている。最近、中国では日本の総合商社のようなシステムを作ろうといろいろ研究しているところである。

六、将来への展望

1. 中国の古い考えとして、道路はもともと人間がたくさん歩くとできるものである。中国の道路造りは、何千年前の始皇帝時代から始まったといわれるが、しかし当時の道路は、商業、貿易のルートであった。恐らく中国とアメリカの違いは、町か道路かどちらが先にできたかというところにあると思われる。アメリカのような国では、「一枚の白紙の上で、思う存分に絵を描くことができる」という中国の例えで表すことができるのに対して、中国のような既存の古い町、都市での交通施設を建設することは、その難しさも一入であることが想像できる。西洋の工業化が進んでいた基礎を土台にし、技術の後発利益を受けて、大部短縮されたアメリカ発展の歴史があったと同様に、工業の後発国として、中国の大規模な鉄道、道路建設も時期的に後れていたが、今まで先進国の技術、経験を十分に生かすことができる。大規模な鉄道、道路を建設、特に本格的な鉄道建設は恐らく工業化の時代を迎えて考えられることであろう。従って、中国の交通インフラ建設は現在であり、またこれからであるということがいえると思う。

2. 第八次五カ年計画は、交通輸送に関して政策調整が行われた。鉄道に関して、北京～九龍間2,300キロ95年開通；蘭州～新疆間1,622キロ95年開通などが上げられる。

人口と経済は依然として北京～広州及び上海当たりの東沿岸に集中しており、全国人口の大半、また大中企業の四分之三、工業総生産の三分の二が当地域に集中しており、2000年になると更に増えることが予想される。その対応として、これらの地域で高速鉄道を建設する必要が十分ある。第一号として、北京～上海間の建設である。北京～上海～南京沿線は三つの直轄市、四つの省を經由し、合計人口が3億、総人口の26.6%である。次いで北京～広州、北京～ハルピンの順番で建設することになるであろう。

3. 上海、長江デルタ地帯の経済発展は非常に期待できる。そのために、中国の東南沿岸から東南アジア諸国、地区への海上輸送、一方中国内陸への長江流域輸送、いずれにしても上海はその結び役とし、経済発展の牽引役として注目されている。

4. エネルギー生産、消費に占める石炭の割合を変えない限り、輸送事情の根本改善は近い将来有り得ない。このような生産、消費と輸送構造を改善するには、自然資源利用のレベルアップにあると思われる。例えば、生産地での加工度を高め軽量化、或いは産地発電所によって石炭輸送に変わって電気を送ることなど、現在世界的に最も関心の高い

環境保護問題の解決にも繋がっていると思われる。その面の国際協力はすでに始まっている。日本の技術協力は非常に期待されている。

最近、関係インフラ部門の発展計画によると、2000年までの総合輸送能力を現時点の倍増にしようとしている。その目標を達成するには、かなりの投資が必要になることが予想される。そのために、中国政府はすでに「鉄道建設に外国企業の投資を開放する」方針を打ち出した。IMFの借款で鉄道を建設することに対して、IMFの調査結論は、「中国に於いて鉄道輸送は最適な輸送手段であり、中国鉄道の輸送能率は世界一と言って過言ではなく、鉄道建設は中国の花形産業である。」とのことである。79年から外資を利用し始め、IMF、円借款や華僑資本などが導入されており、これからは更に利用を拡大しようとしている。

今まで、中央財政に頼ってきたインフラ建設は、社会主義市場経済の導入に従って資金を調達する手段も多様化されつつあり、債券（7月6日に中国が初めて発行した「待債」はインフラ、エネルギー関連資金が主である）の発行によって、国内外の民間、個人から資金を集め、株式制、BOT方式の導入「投資者受益」を原則としている。

参考文献：「中国統計年鑑93年、94年」；

「中国交通年間93年、94年」；

国際貿易促進協会出版「中国産業別概要」；

「外国交通輸送業発展の問題研究」

亜紀書店出版「中国経済100Q&A」；

「中国経済情勢と展望」；

「中国経済概論」；

「人民日報」など

中国「科学技術報」楊培新論文

「中国走勢・中国の鉄道21世紀へ延長」など

東北アジア情勢と韓半島統一

崔 宜 喆（民族統一研究院副院長）

冷戦終息と共に国際社会は著しく大きな変化を経験しています。理念間の対立が支配した冷戦体制は急速に解体し、経済的実利を全面に掲げた国家間の競争が脱冷戦時代を支配しています。東北アジアでも表面化はしていませんが、確実にこのような機運は起こっています。

多くの専門家は2000年を起点にアジア太平洋の世紀が到来すると予測しています。また、この世紀は東アジア主導で再編されるとも予測しています。事実、アジア太平洋の時代はすでに始まっており、東北アジア地域でも自由民主主義と市場経済体制の機運が拡散しています。日本は強力な経済大国として経済力に見合った政治・外交的役割を拡大しており、政治改革などで民主主義を強固なものにしています。韓国は分断の脆弱点を抱えながらも、経済の再跳躍を推進しています。ロシアは体制改革を通して自由市場体制に編入されています。中国は社会主義体制の堅持を標榜しながら、改革・開放を成功裏に推進しています。米国は冷戦終息後唯一の超強大国として、この地域で優越した軍事力の維持、自由民主主義の拡散及び経済的相互依存関係の深化を通して安定と反映を模索しています。米国は当分の間この地域で米日と米韓同盟関係を根幹に中国との関係を漸進的に改善し、米国主導の均衡体制を構築していくでしょう。

一方、新しい秩序構築過程で戦略的にも政治経済的にも東北アジアは新しい挑戦に直面することになるでしょう。

中国の政治的将来は場合によっては地域安保の挑戦要因にもなりえます。中国は社会主義体制を維持しながらも経済的自由化を通して目ざましい経済発展を実現しています。しかし、鄧小平死後にもこのような体制が持続するかという問題があります。中国の将来を正確に予測することは困難ですが、鄧小平死後に軍部独裁の台頭の可能性を完全に排除することはできません。もしこのような軍部独裁が出現すれば、政治改革を抑圧し、偏狭な民族主義を表出させ、地域冒険主義を惹起する恐れもあります。

韓半島問題も地域不安定の重要要因になっています。北韓は韓国を開放の対象と見なし北韓主導の統一を達成しようという構想を持っています。現在北韓は核開発疑惑にともなって国際的に孤立しており、当面の経済難と後継問題などで体制維持を優先していますが、

統一戦略の基本構想は変化の兆しを示していません。特に北韓の核武器開発などに見られる軍事力の増大は、体制維持と共に対南威嚇に利用しようとするものです。最近米朝ジュネーブ協議で北韓の核開発を阻止する突破口を整えましたが、「過去の核の透明性」の問題が未解決のままで残っている限り、北韓は周辺諸国と東北アジアにとって脅威になると考えざるをえません。今後この合意事項が実現されるかどうかを注視していく必要があるでしょう。

経済的な要因も賢明な管理が必要です。東北アジアの経済的変化は急速に達成されてきました。日本の輸出主導開発モデルに続いて東北アジア経済は刮目するほどの世界的勢力として登場しています。しかし、輸出主導戦略とこれによる持続的な貿易黒字は継続的な貿易不均衡を生み、国際的緊張を即発することにもなりかねません。

このような地域不安定の要因を除去するためには地域諸国間の相互理解と協力が必要です。そして新しい秩序は貿易を前面に出した特定国の支配体制ではなく、共同の価値、相互経済協力及び利益の拡散に基盤を置いた国家関係の中で形成するべきでしょう。

東北アジア地域の持続的安定と経済的繁栄には、まず中国を密接な経済関係に基づきこの地域でより責任ある立場に就かせることが必要です。また北韓も国際的孤立から脱皮させ、世界の流れに加えることによって、地域の安定に寄与させることが必要です。もちろん、米国の信頼するに足る軍事力の維持が、この地域の均衡を達成するための保証策であるということも忘れることはできないでしょう。

経済問題と関連して貿易と投資の広範な自由化のための共同努力が要求されています。ウルグァイラウンド（UR）妥結とアジア太平洋経済協力体（APEC）フォーラムも、このような自由化に強力な推進力を提供するでしょう。また新しい秩序はある特定の国家の物理力による支配体制では作動しなくなるため、米国を始めとする地域諸国の多様な多者間協力体制の構築が必要となります。北韓の核脅威除去と韓半島の安定構築も、このような枠の中で解決できるよう努力していくべきでしょう。

韓半島はその戦略的重要性のため歴史的に周辺4強の影響を受け、様々な受難を経験しており、冷戦終息後も依然として冷戦的対立から脱皮できずにいます。韓国は東北アジアの安定した秩序形成を望んでおり、韓半島統一においても南北韓が共存しながら平和的統一を実現するために、「民族共同体」統一方案を提示したことがあります。また韓半島に平和を定着させて北韓の開放を誘導するために、北韓が世界体制と政治経済的に関係を結んでいく参与化政策（Engagement）を採用していきます。これは北韓が責任ある国際社会の一員として建設的な役割を果たすようにする、実用的で合理的な方案に成りえるもので

す。金泳三政府が国政運営の基礎としている「世界化」の戦略構図の中で、この参与化政策は絶えず推進されるでしょう。

このような韓国の努力が実を結ぶためには周辺諸国の協力が必要であり、周辺諸国と国際社会は北韓の開放を誘導し、北韓を国際社会に編入させようとする努力を倍加しなければなりません。なぜなら、脱冷戦時代の地域安定は過去の勢力均衡構図への依存ではなく、経済関係の増大と経済の統合によってもたらされるようになるからです。

韓半島は東北アジアの平和と安定に直結しています。現在韓国は、韓半島問題が南北当事者間の対話を通じた漸進的・平和的統一の方向で発展するよう外交努力を続けています。このような過程で周辺諸国も、北韓を南北対話と協調の場に誘導するような外交政策をとる必要があります。特に伝統的な韓・米・日の協力体制は、この根幹として今後ますます重要なものになるでしょう。韓半島の統一は、周辺諸国と東北アジア地域の安定と繁栄に大きく寄与するものであり、統一により周辺諸国に軍事的脅威を与えるものではありません。これは歴史的事実からも明らかなことです。

北朝鮮の社会変化動向

徐 載鎮（民族統一研究院北韓研究室長）

1. 序論

北朝鮮社会は唯一主体思想と画一的な社会統制の国として知られている。そのような認識はおおよそ上からの統治方式に対する視角からでてくる。住民達の日常生活で現れる生活様式はそれとは異なる。本稿の目的は、北朝鮮社会の経済的、社会的、政治的領域での住民の意識動向を検討する点にある。

2. 第二経済の浮上

北朝鮮で最も際だった第二経済は商売または闇市場である。同時に北朝鮮住民の経済生活で顕著な変化の一つは闇市場を通じた生活必需品の調達である。国家の必需品配給が遅延したり量が減ると、自然発生的に成長するのが闇市場である。闇市場は1980年代始めに徐々に始まり、80年代後半には食い止めることができないほどに増えている。北朝鮮では国営商店、直売店の他に公式的に許容された市場として10日毎に立つ農民市場も商場があったが、ここで許容されない品目が不法に流通され何時どこでも開設されるために闇市場化したものである。

闇市場が発生するようになった背景は、ソ連および東欧においてと同様に経済沈滞に起因し、また一方で中国の開放以後中国の僑胞商人が流入して資本主義式商法を教えており、引き続き中国の商人と商品が入ってきているためである。帰順者たちの証言によれば、1984年に洪水が生じ北朝鮮が水害救護物資を与えたことがあったが、この時北朝鮮の備蓄米を多く費やし、またその年北朝鮮の凶作と重なって食料が不足するようになり闇市場が目だって発生したという。闇市場がさらに発達するようになった2番目の転換点が1989年であるが、この年が第13次平壤祝典があった年である。北朝鮮が無理にその準備をしたために、経済が萎縮し住民達の必需品調達がさらに難しくなったという事実である。地方工場は稼働が中断し、工場稼働が中断すると、必需品調達がさらに困難になった。経済が沈滞し、国家から提供される配給量が減ったり中断すると、必需品確保は個人に任された。国家経済が困難でも自分のものだけあれば生きて行けるという個人主義的意識の拡散とともに商売が盛んになったのである。

余万哲家族の証言によれば、北朝鮮の全住民は商売人であり、全地域が食料および物々交換の市場に変貌したという。闇市場を規制しても、別の場所に移って商売をするために流動市場とも言われているという。実際に闇市場がなければ、北朝鮮住民が必需品を求めることができない程度に闇市場は非常に重要である。闇市場が稼働しなければ、住民達が必需品を求めるにいくために、当局の取締も形式に留まらざるを得ないという。闇市場を統制しようとする当局の努力も別に効力がない。当局に摘発されると、賄賂を与えて放免されてしまうためである。

闇市場で商売をする人たちを三つの集団に区分することができるが、第1が専門商人で全人口の10%に該当するという。彼らは職場に出ない人たちで病気のために労働不能者と判定され社会保障を受けるようになっている人々、または賄賂を送って病院の診断書を添付して労働不能者と判定された人々、家庭主婦、職場を持っているが、休暇を得たり出張の名分を得てほかの地域に行きながら商売をする人々である。

第2の集団は職場に通いながら合間に商売をする人々で、全人口の50%程度がこのグループに該当すると言える。彼らは政治的に認定されて出世するよりも商売をして蓄財することを選択した人々である。多くの場合、国境地域を往来して商売をするのが難しいので、畑で栽培されたトウモロコシを売ったり、工場や農場で掠め取った物件を売ったりし、家

で作った食べ物や酒を売る場合も多い。したがって、全人口の60%程度は商売を通じて必需品を求めたり、金儲けをする人々である。政治的な理念よりも人並の暮らしをする事を重視する人々である。

残りの40%程度の人口が、北朝鮮体制に忠誠で原則を守る人々であると言える。彼らは核心群衆または基本群衆に分類された人々が大部分であるが、彼らも商売をしたり賄賂をやり取りするなどの行為をしはするけれども、性分が良いと認定されているために、政治的に認定されよい職場を割り当てられ出世することを選択した人々である。

集団間で程度の差はあるけれども、商売をしない人はいないと見るのが妥当である。80年代に商売をした人が家を建て外国製家電製品を購入するなど裕福になるのを見て、90年代に入って商売を誰でも少しずつ行う程度に拡散したのである。

3. 社会逸脱の増加

(1) 賄賂

北朝鮮では1980年代後半に入って賄賂は社会全体に蔓延する逸脱行為となった。高位官吏から一般住民に至るまで賄賂授受は日常化していると言っても過言ではない。公職者が賄賂を受ける行為は公職の権限を活用して個人的利得を得る行為である。権力が集中した社会であればあるほど、権力者に対する賄賂がより盛んになるのである。帰順者たちの証言によれば、1970年代後半には賄賂は見かけることも稀であったが、1980年代後半には賄賂がなくては出来ることがなかったと言う。

(2) 職場窃取 (pilfering) および窃盗

北朝鮮で食料と必需品の供給が不足して現れた社会逸脱現象の一つは窃取の横行である。高位職だけでなく工場や農場で働く労働者が、最近職場の資産や生産品を不法に私的所有に転換するという側面から、先の賄賂と同様に汚職罪の一種である。職場窃取行為も年齢、性別、学力、地位を問わず広範囲に行われる逸脱行為である。

(3) 下位文化

北朝鮮は、徹底した閉鎖政策にもかかわらず、外部の思潮が次第に広まっている。ソ連および東欧の場合よりはるかに弱いが北朝鮮でも西方の文化が流入して下位文化を形成して文化領域で私的自律化が成長している。文化領域で私的自律化の第1の流行はロック音楽とディスコである。第2の流行は北朝鮮住民の南韓歌謡の愛唱であり、第3の流行はファッションの自律化である。

このような諸般の個人主義的、資本主義的、物質主義的下位文化が発達する社会変化の兆候を総合してみると、北朝鮮社会は東欧およびソ連社会においてのように第2の社会が成長していると主張せざるを得ない。第2の社会の程度においてはソ連や東欧社会の場合に比較して微弱であるかも知れないけれども、去る1989年以降急速に起こった変化という点で今後北朝鮮社会の行方に非常に重要な変数として作用する可能性がある。

4. 外見的従順と日常生活での抵抗

北朝鮮住民の政治意識は集団間で大きな差異がある。北朝鮮住民は身元関係資料で核心群衆、基本群衆、複雑な群衆に分類されており、これら3集団は政治的意識において非常に異なる性向を示しているものと見られる。

核心群衆と基本群衆はおおよそ北朝鮮体制に統合され高い地位を得ることによって出世しようとする人たちで、体制を支える上で主導的役割をする集団である。彼らは北朝鮮社会主義体制と金正日に対する不平不満は表さない。しかし、彼らに不満が全くないわけで

はない。その不満の対象が金正日や社会主義体制ではなく、中間幹部という点で二重的であり、外見的従順である。金正日に従う幹部が金正日の支持を正しく履行せず、利己主義と不正腐敗に耽っていると認識している。中間幹部が上司にそのまま報告せず、欲得、進級に汲々としているために、北朝鮮はダメになったと認識しているという。

しかし、「複雑な群衆」の場合は非常に異なる。基本群衆のように体制に統合されて政治的に認定され出世するよりは、個人主義的プラグマティズムに耽溺したり、留学生や性分不良者のように体制から既に烙印を押されたために党员になることが出来ない人々、外国経験をした人々は大体北朝鮮体制に対して根本的な懷疑を持っている集団である。複雑な群衆と烙印された人々は家族中で金正日の統制政策への違反者として拘束され被害を受けた人々で、金正日に対して怨恨を持った人が多い。彼らは公開的に金正日に対する批判は出来ないが、内心では金正日に抵抗している。

しかし、金正日に対しては敢えて批判できなくても中間幹部に対しては非常に敵対的である。幹部に対する不平不満はその程度がひどくなっている。80年代には見られなかった抵抗的行動が日常生活で露骨に表出されるという。

このような事実を通してみると、北朝鮮では既に体制批判の芽が芽生えていると見る事が出来る。基本群衆の場合は、批判の矛先はまだ金正日には向けられていないけれども、幹部に向けた批判は外部の自由化の流れが少しでも入ってきたり、現在の意識に質的变化が生じれば、時間の問題であると見なければならないだろう。複雑な群衆の場合は反体制行為をする事例も発生している。北朝鮮の金正日政権は、情報遮断、閉鎖主義が持続される限りにのみ維持されるために、開放して外部の情報が入ってきたときは非常に脆弱になる可能性が高い。

5. 結論

以上の分析から明らかになったことは、集団主義的価値が支配的な価値になっている北朝鮮で今や集団主義的忠誠を強調する政治的スローガンと思想教養の説得力は弱化しており、住民の日常生活は物質主義、所有主義、拝金主義に基づいた個人主義が支配的なものに变化しているということである。

しかし、現段階で北朝鮮住民が経済領域でのこのような変化した意識は体制抵抗意識と見ることは難しい。むしろ体制内での経済的プラグマティズムまたは個人主義を追求する意識と見るのが妥当であろう。

しかし、長期的には体制を脅かす。なぜなら、現在の北朝鮮住民のこのような変化は去る1989年以降非常に急速に進行したものであるためである。将来経済回生の速度と対外開放の性格にしたがって経済的プラグマティズムが政治的抵抗に発展する可能性が非常に高いためである。金正日に対する批判は自制しているけれども、中間幹部に対する敵対意識が高まっているということは非常に重要な示唆点を与えるといえる。

北韓の対外政策と対南政策

鄭圭燮（民族統一研究院北韓研究室研究委員）

I. 問題提起

1993年3月核拡散禁止条約(NPT)の脱退宣言以降、北韓は対外政策の焦点をアメリカとの直接協商による核問題解決に置く一方、南北関係改善には消極的立場を取った。1994年6月13日の北韓のIAEA脱退宣言後、国際的な対北韓制裁措置が本格的に議論された状況の中で行なわれたカーター(J. Carter)前大統領の訪北後、南北頂上会談の計画と米・北韓間高位級会談の再開などが合意された。

金日成の死亡による南北頂上会談の霧散の後、南北関係は、北韓の弔問団招聘や汎民族大会の開催、檀君陵の竣工式への韓国人士の招聘などの攻勢によって冷込んだ。が、米・北韓の第三段階会談は順調に開催された。この会談の結果、北韓の核問題と米・北韓間の関係改善などが一括妥結されるにつれ、南北関係改善に対する期待は再び高潮された。他方、北韓内部の変化をめぐって、金正日が、金日成の追悼大会以後の暫らくの間、公席に登場しなくなるや、彼の健康異常説、内部権力の闘争説などが乱舞したが、こうした疑惑は、金日成死亡100日の中央追慕会に彼が出席するや、払拭された。

本稿は、金正日体制の公式出帆を既定事実として認めた上、北韓が今まで推進してきた対外・対南政策の基調及び展開を検討し、金正日体制は、どのような対外・対南政策を推進していくかを展望するものである。

II. 対外政策

1. 基調と展開

北韓の対外政策基調は、マルクス・レーニン主義とプロレタリア国際主義という原則に基づく社会主義国家との団結及び反帝闘争である。また、その究極的な目標とは、「朝鮮革命の全国的な勝利」である。北韓は、国家樹立以降から1954年まで、社会主義陣営の内部での国家承認外交と戦時外交、戦後復興のための外交を展開した。が、1955年からは多辺外交を開始した。1961年以降、中・ソ紛争による社会主義陣営の分裂状況の下で、北韓は第三世界への接近を加速化しつつ、対外関係での自主を模索した。

北韓は、対外的には、中・ソ紛争、韓日国交正常化、ベトナム戦争の拡大など、対内的には、金日成唯一体制の確立、軍事力の強化などを背景とし、1966年10月、自主路線を宣布した。1970年代には、技術官僚の登場、6ヵ年計画の遂行、米・

ソ及び米・中のデタント、韓国との競争などの要因により、世界のすべての国々との親善・協調関係を発展させるという目標の下で、外交政策の世界化を図った。例えば、資本主義国家との外交関係の樹立、南北対話、アメリカとの接触提議、国際機構加入、非同盟運動と 77 カ国グループへの加入などの外交政策である。

1980年10月の第6次党大会で、北韓は「自主・親善・平和」という外交理念を体系化し提示する一方、1980年代における自力更生政策の限界、金正日後継体制の構築、技術官僚の浮上、中国の改革・開放政策などを背景とし、1984年9月の合営法を制定・公布するなど、対外開放政策を模索・推進し始めた。

1980年代後半、北韓は、社会主義圏国家の体制変革及び脱冷戦時代の渡来などの国際環境の変化、南北間の経済格差の深化、国内経済難の加重などに対応するため、新たな対外開放政策を推進した。例えば、米・北韓外交接触の開始(1988・12・6)、日・北韓関係正常化の推進合意(1990・9・28「三党共同宣言」)、1990年代の様々な南北合意などである。

北韓は、世界秩序の主導権がアメリカにあるのを認めており、対米関係改善を対外政策の核心目標として設けている。と同時に、経済難の解消などを目標として日本・韓国との関係改善を試みつつ、既存の中・ロ関係を維持しようとしている。

2. 金正日体制の対外政策の展望

金正日体制の対外政策は、基本的には、1988年9月に表明した「自主・平和・親善」という外交理念を原則とし、1980年代後半以降の政策方向を踏襲する形で行なわれるのであろう。その前途は、1994年10月21日の米・北韓第三段階会談の成功的な妥結により、希望に満ちていると思われる。金正日は、アメリカとの関係正常化が、政権の国際的承認、経済難打開の環境助成、安保脅威の緩和などに有利であると判断しているので、その合意事項を充実に遵守する可能性が高い。

また、北韓は、アメリカとの関係改善の合意に基づいて、日本との交渉を再開する一方で、中国・ロシアとの紐帯強化を図り、韓国に対する外交的な劣勢を挽回し、体制維持に努めるのであろう。また、対外開放政策を積極的に推進するのであろう。つまり、その対外政策の焦点は、周辺4国との関係構築・安定化、対外経済協力 of 環境助成になる。

Ⅲ. 対南政策

1. 基調と展開

北韓の対南政策基調は、「全朝鮮革命」とその手段として南朝鮮革命である。北韓がその方針として「三大革命力量」を打ち立てた(1964)後、南朝鮮革命の戦略基調は、方針の強化路線に基づいた対南包囲攻勢の展開と、革命の決定的時期

の渡来の時、韓国内の民衆蜂起または戦争を通して革命を完了することである。したがって北韓は、統一戦線戦術による対南転覆戦略を堅持しつつ、状況変化に沿った対南強硬政策と連邦制の統一方案を展開してきた。

1980年代末以降の国際環境変化と経済難の深化により、体制維持が至急な課題になった北韓は、南北共存の模索と統一戦線戦術の強化という二重の対南政策を推進し始めた。北韓が「一つの朝鮮」の論理を固執しつつ、南北韓の国連同時加入及び「基本合意書」の採択・発効に辿りついたのは、吸収統一を憂慮するようになった北韓の南北共存模索の一例である。反面、金日成が「民族的統一戦線の形成」を再強調した(1990・5)以来、北韓は、多元的な韓国社会の特性を最大限に活用するため、「民族大団結」の名分の下で、南朝鮮革命力量の強化に力を注いでいる。

こうした二重の対南政策は、1993年4月、金日成が直接作成したと言われる「祖国統一のための全民族団結10大綱領」に集大成された。すなわち「10大綱領」は、南北共存の模索、敵対政策の中止、吸収統一の反対などを呼び掛けて韓国による吸収統一を排除する一方、韓国の国家保安法の撤廃、反共政策の放棄、窓口多元化の要求などによる統一戦線戦術を駆使するという内容である。

1993年3月、NPT脱退宣言の後、北韓は、南北対話には消極的な立場を取りながら、アメリカとの直接協商を通して核問題を始めとする韓半島の平和・安定・統一問題などの全般に関する政治的妥結を導きだそうとする「主対米会談・従南北対話」の戦術を駆使した。ただ、金日成は、死亡の直前、南北頂上会談の開催を受け入れ、こうした戦術の修正を試みたこともある。

2. 金正日体制の対南政策の展望

金正日体制の対南政策を展望するために、金日成の死亡の後、北韓が提示している対南政策の基本方向を、北韓内部の環境変化及び対外政策・対南政策と連携させて検討する。まず、対南政策の基本方向は、金日成の追悼大会と国家樹立46周年記念中央報告大会などを通して表明されている。それは、「統一3原則」及び「10大綱領」を具現するための「1民族・1国家・2制度・2政府」に基づく連邦制統一方案を踏襲したものである。北韓は、これからも既存の二重的な対南政策を推進するという意志を表明したのである。

第二に、北韓内部の環境変化は対南政策にどのような変化を齎らすか。金正日体制は、外形的には首領論に基づく「金正日唯一体制」を標榜し、彼の偶像化作業を加速化しながらも、実質的には党中心の集団指導体制を取るのであろう。カリスマ性のない金正日は、経済難を打開するために、韓国との経済協力政策を推進しようが、社会の開放に繋がる全面的な交流・協力までは受け入れないのである。したがって金正日政権は、既存の対南政策を大きく転換させた「真の」南北和解・協力を図ることはできない。

第三に、北韓は、対米関係改善の成果を踏まえ、韓国を排除した対米平和協定の締結、駐韓米軍の撤収問題を挙論し、韓半島問題解決の主導権を握ろうとするのであろう。また日本との修交協商を通して、日本からの経済支援を求めるのであろう。結局、北韓は、対米・日関係改善を優先させ、相対的に、韓国との関係増進には消極的な立場を取ると展望される。無論、北韓は、経済難解消のために、貿易第一主義に基づき、自由貿易地帯の活性化に力を入れるはずである。が、これは、全面的な開放ではなく、対外開放の波及効果を最小化するための制限的な対外開放になるのであろう。

IV. 結論

金正日体制は、対内的に閉鎖体制を維持しつつ、統制された開放及び対米・日修交を通して、経済難を解消し、住民の不満を抑える一方、対外的には、体制維持の国際的保障を求める政策を追求するのであろう。対米・日修交のため、既存の反米・反帝という対外政策基調が放棄されるなど、対外政策は可変的に推進される可能性がある。が、体制維持と表裏関係にある対南政策は、その論理と政策基調を根本的に転換するものにはなれない。しかし、北韓の政治・経済体制は、北韓が、既に社会主義国家から脱皮した中・ロとの友好・協力関係を維持する過程で、一定の影響を受けざるを得ない。また、対米・日修交が外部の情報を、韓国との民間レベルの経済交流が韓国の社会像を流入させると、金正日体制は、唯一・閉鎖体制を維持しえず、体制の本質的変化を齎らすのであろう。

北朝鮮の対外経済開放政策

崔寿永（民族統一研究院責任研究員）

1、

1980年代半ば以来、北朝鮮の経済政策が変化してきた。これは経済成長の鈍化と経済後退による住民動揺と言った体制不安要素を除去しなければ、体制維持が困難であることを認識したからである。

ここで我々は、北朝鮮が経済困難の打開のために推進してきた経済政策の内容と選択の理由を明確にし、その成果と失敗の原因を究明する必要がある。また北朝鮮が激変する国際状況に対し、今後どのような対外政策で対応するかを展望してみる。

2、

1970年初、北朝鮮は西欧諸国との貿易拡大を通じて先進国に対する対外開放を試みたことがある。しかし、本格的な対外開放は1984年9月に「合営法」を制定してからである。これは北朝鮮が対外債務の不履行によって外資調達が難しくなり、その状況を打開するためのものであった。

しかし、合営事業は朝総連関係の企業が大部分を占め、当初計画した西欧先進国の資本と技術導入には失敗した。また、外国企業の誘致実績、規模、業種などにおいても北朝鮮経済に直接・間接的な効果が期待できない水準にとどまった。

合営事業の不振、東欧社会主義圏の崩壊、旧ソ連の解体などで経済混乱が深刻化し、その突破口として北朝鮮は対外経済開放を拡大した。1991年12月に豆満江流域の羅津、先鋒を自由経済貿易地域に指定し、この地域に対する外資誘致に拍車をかけ始めた。

羅津、先鋒地域に対する北朝鮮の外資誘致努力は、外資投資説明会の開催、UNDP主管の豆満江地域開発計画関連の国際会議への出席などを通じて何うことができる。とくに、1992年10月以来北朝鮮は外資誘致関連法を17件以上制

定および改正し、制度的な整備を行った。これには「外国人投資法」、「外国人企業法」、「自由経済貿易地代法」などが含まれている。

最近、北朝鮮は第3次7ヶ年計画（1987～93年）の失敗を自認し、農業、軽工業、貿易の3大第一主義を今後の新しい経済政策として方向づけた。しかし、この新しい経済政策の成功の如何は今後の対外経済開放と密接に関連している。

3、

北朝鮮は対外経済開放を持続的に推進し、開放の幅も拡大してきた。しかし、それは限られた範囲内であった。北朝鮮は対外経済開放による資本主義思想に対する警戒心が強く、対外開放を行うに当たり、経済的な要因より経済外的な要因に比重を置いた。北朝鮮の対外経済開放政策が満足できる成果を得られないのは、このような北朝鮮指導部の政治・理念（経済外的）中心の硬直された思考に起因しているともいえる。これは合営事業の推進においても北朝鮮に友好的で忠義である朝総連関係の企業に依存し、羅津、先鋒地域を他の地域と分離、運営しようとする発想からもその傾向がわかる。

北朝鮮の対外開放政策が不振に終わったのは、開放に似合う対内的措置が欠如したからである。すなわち、対外開放のための対内的な基盤づくりにおいて北朝鮮は内部の問題点を認めながらも、社会主義計画経済の理念のためそのような試みに限界を抱えている。

外資誘致の成果が不振である一次的な原因も、北朝鮮への投資環境が中国と比べて優位性がないからである。社会間接資本の不整備、狭い内需市場、経済管理体制の硬直性などが外資の進出を妨げている。一方、外資誘致のためには北朝鮮の信用回復も必要である。今まで北朝鮮は対外開放を推進しながらも、西欧諸国との関係改善のための外交活動には消極的な姿勢をみせてきた。

4、

今後の金正日政権下の北朝鮮が、体制崩壊の可能性のある急進的な経済自由化への措置、全面的な対外開放などの経済政策を採択することは考えられない。変化の必要性は増幅するにもかかわらず、金正日政権下の北朝鮮は、短期的には現体制の根本的な変化のない政策修正と制限的な対外開放に向かうであろう。

体制維持の保障とともに既存の経済政策との差別性をみせながら、最大限の成果が期待できる政策として次のようなものが予想される。

金正日政権は漸進的な内部改革とともに羅津、先鋒地域に大胆な市場経済原理を導入し、このような自由経済貿易地域を経済・地理的な特性と考慮しながら他の地域にも設置していくのであろう。この自由経済貿易地域を中心とした対外開放政策は成功の可能性が高い。

経済改革は北朝鮮の社会主義計画経済体制に資本主義の市場経済要素を拡大させることを意味する。これは北朝鮮の政治、社会構造に大きな変化を強いることから、北朝鮮社会がこのような衝撃を吸収して耐えられるかどうか疑問である。たとえ、全面的な経済改革を推進しても北朝鮮が現在の政治体制を放棄しないことを考慮すると、中国式の改革・開放をモデルに自由経済貿易地域を中心とした制限的な社会主義市場経済のみちで発展する可能性が大きい。

5、

朝・米会談の妥結は、北朝鮮にとり制限的な対外経済開放を成功に導くための国際関係改善政策の一環である。これは北朝鮮がアメリカとの実質的な関係改善なしに、対外経済開放政策が成功できないという現実を認めたことであろう。

一方、南・北韓経済協力の増進は天然資源、産業部門別補完性、費用などで発生する経済的な利益を南・北韓の相互にもたらすのであろう。とくに、南・北韓経済協力の進展は北朝鮮における投資環境の改善を意味するので、北朝鮮の外資誘致にも効果が高い。したがって、北朝鮮は韓国政府との経済協力には関心が少なく、韓国企業との経済協力を積極的な姿勢をみせる可能性が高い。この場合にも体制危機に及ばない波及効果と韓国経済に従属しない範囲内で韓国企業との協力政策を進めるのであろう。

しかし、このように制限的な改革・開放による経済政策が明確な成果のないままに限界に達すると、金正日政権は住民の反発に直面することになり、これを契機に全面的な改革・開放を主張する技術官僚、知識人が軍部と結託した新政権を早期登場させる可能性もあろう。

朝鮮経済の行方－国境貿易を中心に－

西南学院大学商学部教授 小川 雄平

はじめに

ソ連・東欧の体制崩壊の影響を諸に被り、経済不振に喘ぐ朝鮮(朝鮮民主主義人民共和国、以下朝鮮と略記)が起死回生策として設置した中国・ロシアとの国境の「自由経済貿易地帯」は、「自由経済貿易地帯法」(93.1.31.制定)・「自由経済貿易地帯外国人出入規定」(93.11.29.制定)・「自由経済貿易地帯外国企業常駐代表事務所に関する規定」(94.2.21.制定)・「自由貿易港規定」(94.4.28.制定)などの関係法規の整備も進み、軍人10万人を除隊・投入しての基盤整備や一般地域から隔離するための鉄条網の設置作業も終了し、95年5月から外国企業に全面開放されるという⁽¹⁾。米朝核問題合意による国際政治環境の好転にも助けられ、朝鮮は本格的な外資導入に向けて漸く動き始めたようである。加えて、中国との国境貿易も年間取引額5億ドルを超え(93年)、飛躍的な発展を記録している⁽²⁾。国境地域は活力を取り戻しつつあるようである。

韓国との南北交易も韓国政府の交流解除を受けて94年12月に急増した結果、年間取引総額は2億2,800万ドルで過去最大を記録した⁽³⁾。朝鮮中央通信によれば、94年の朝鮮の輸出は前年比8%増といわれ⁽⁴⁾、「貿易第一」の開放政策は順調に滑り出したように見える。

それでは、貿易が経済全体を牽引し、疲弊した経済は再生するであろうか。本論では、近年著しく拡大している中国との国境貿易の実情を紹介し、併せてその孕む問題点を指摘して朝鮮経済の行方を占っておきたい。

1. 中国との国境貿易

中国側の統計によれば、対朝鮮国境貿易額は91年の1億2,400万ドルから92年には2億7,200万ドルに倍増、93年には5億2,700万ドルに達している(付表参照)。この結果、中朝貿易に占める国境貿易の比重も高まり、93年の国境貿易額は中朝貿易総額8億9,900万ドルの58.6%を占めた計算になる。

朝鮮の中国向け輸出の国境貿易への依存はさらに大きい。93年の国境貿易輸出額2億6,500万ドルは対中輸出総額2億9,700万ドルの実に89.2%にも達する。朝鮮の対中輸出は、事実上国境貿易を通じて行われているといっても過言ではない。これは、後述するように、朝

鮮が輸入したロシア製品を中国に再輸出しているからである。

付表 中国・朝鮮国境貿易総括表

単位：万ドル

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年
吉林省の輸出	1,858	4,844	10,065	22,960	12,070(1-9月)
吉林省の輸入	1,319	4,427	12,825	24,165	9,912(1-9月)
吉林省小計	3,177	9,272	22,890	47,126	21,981(1-9月)
丹東市の輸出	1,195	2,449	n.a.	3,200	5,400
丹東市の輸入	604	718	n.a.	2,400	2,300
丹東市小計	1,799	3,167	4,320	5,600	7,700
中国→朝鮮	3,053	7,293	n.a.	26,160	n.a.
朝鮮→中国	1,923	5,145	n.a.	26,565	n.a.
国境貿易合計	4,976	12,439	27,210	52,726	n.a.
中朝貿易総額	48,274	61,045	69,265	89,964	62,374

出所：『中国対外経済貿易年鑑』及び筆者の聞き取り調査。

ところで、国境貿易が急激に拡大した原因は三つある。一つは、ロシア・中国が一向に改善されない朝鮮の貿易赤字(結果的に援助として帳消しにされてきた)に音を上げ、相次いで朝鮮との政府間協定貿易に「国際市場価格による外貨決済方式」を採用したことである。この結果、外貨事情の厳しい朝鮮は、政府間協定貿易は原油などの戦略物資の調達に限定し、食糧・消費財などの輸入はバーター取引の可能な国境貿易でという役割分担が進み、国境貿易の比重が高くなったわけである。

次に、朝鮮が貿易システムを改変し、地方(道)の行政経済委員会に国境貿易の権限を移譲したこと(92年11月)があげられる。実際に、この結果、稀少な資源が流出したり、朝鮮の地方貿易会社相互間の過当競争が起こるなどの弊害も現れたようである⁽⁵⁾。

第三に、中国政府がバーター取引に対して輸入関税を二分の一に減免する優遇策を採っており、輸入関税率の高い商品については、朝鮮が中継するメリットが大きいからである。例えば、中古自動車は直接輸入すれば関税は100%賦課されるのに対して、朝鮮から国境貿易を通して間接輸入すれば50%の関税で済むことになる。

事実、中国が朝鮮から輸入している乗用車・トラック・ダンプカーなどはロシア・東欧の製品である。筆者が94年9月に行った吉林省琿春市での聞き取り調査でも、朝鮮からの輸入の90%以上がロシア製品であるという。中朝国境貿易の繁栄は中国の関税優遇措置にあるといってよい。

2. 国境三角貿易の変容

それでは、朝鮮はロシア製品を如何にして入手しているのであろうか。ロシアへの労務輸出の対価としてである。

朝鮮はロシアとの間で「林業協定」を結び、ハバロフスク地方とアムール州に1万5,000人の労務者を派遣して森林伐採にあたらせている。労働の対価は伐採した木材の35%(95年更改の新協定では32%)である。さらに、80年代末からは建設労働、工場労働、農業労働、炭坑・岩塩坑労働に従事する労務者の派遣も始まり、8,000人が就業しているという⁽⁶⁾。この場合も労働の対価は現物支給であるが、建設労働に対してはトラックやダンプカーなどが支給されるようである。もちろん、乗用車のように、労働の対価ではなく、中国に再輸出するために現金で購入されるものもある。

これら木材や乗用車・トラック・ダンプカーなどが中国に再輸出され、中国からの原油や消費財・食料品などの輸入代金に充てられる。国境三角貿易である。

ちなみに、92年の中国の貿易統計によれば、これら木材・乗用車・トラック・ダンプカーの輸入は8,600万ドル、中国の対朝鮮輸入の55.4%に達している。この年、朝鮮は不足する食糧を賄うために中国から大豆5万トン、とうもろこし51.6万トン、冷凍豚肉9,000トン、冷凍牛肉1,000トンを輸入しているが、その代金8,614万ドルは労働力の対ロシア輸出によって賄われた計算になる⁽⁷⁾。

ところで、最近こうした国境三角貿易が変質してきた。というのは、輸出労働力の対価として受け取るロシア製品の対中再輸出が難しくなってきたからである。朝鮮は2001年に完済しなければならない対ロ債務を30億ドルも抱えているが、輸出労働力の対価のかなりの部分をこの債務の返済に充てなければならず、結果としてロシア製品の中国向け再輸出が困難になりだしたのである。事実、ロシア・中国・朝鮮・モンゴルなどアジア6カ国の鉄道輸送に関する年次総会でも、ロシアー朝鮮間の鉄道輸送量が94年は激減したと報告されている⁽⁸⁾。

しかし、朝鮮は食糧不足が深刻化しているといわれ、中国からの食料品輸入は拡大必至

である。加えて、原油が友好価格から国際市場価格に切り替えられ、朝鮮の対中原油輸入額は倍増している。そこで考え出されたのが、日本や韓国から乗用車を輸入して中国に再輸出する、日・韓一朝一中の三角貿易である。

ちなみに日本からは93年に中古乗用車8,989台、45.8億円（前年比4.2倍）が輸入されているし、『韓国経済新聞』によれば、同年に韓国からも大宇車5,000台が輸入されており、94年にもこうした計画が立てられたという。韓国からの乗用車の輸入は亜鉛塊・銅などの金属鉱物とのバーターであり、乗用車は中国からの原油の輸入代金に充てられたようである⁽⁹⁾。

3. 展望と課題

このように、変容しながらも拡大を続けてきた朝鮮の対中国国境貿易は、94年に入ると一転して停滞局面に突入する。中国側の情報では、9月までの取引額は、好調に推移している丹東を含めても3億ドルに満たない(付表参照)。原因としては、朝鮮側の契約不履行を別にすれば、中国側の為替レートの調整・付加価値税の新設・インフレ等による輸出入価格の高騰、金融引締めによる鉄鋼や自動車の販売不振などが考えられる。

しかし、さらに重要な問題は、取引の停滞が長引きそうなことである。というのは、国境貿易に関する「国務院33号文件」が95年で期限切れとなり、政府が94年から段階的にバーター取引に対する関税優遇措置を取りやめる方針だからである。そうなれば、朝鮮が進めてきた中継貿易、とくにメリットが大きかったロシア製・日本製・韓国製自動車の中継貿易は非常な打撃を被ることになる。

これといった輸出産業を持たない朝鮮としては、労働力輸出にますます依存せざるを得なくなろう。一つは、ロシアへの労務輸出を拡大し、対価として入手する木材やロシア製品を中国のみならず韓国や日本にも再輸出すること、いま一つは韓国や日本への委託加工を増大させることである。

ところで、ロシアとの林業協定は、93年に期限切れのまま長らく更改の合意に至らなかったが、95年2月になって漸く合意をみた。合意内容は、朝鮮側の取り分が35%から32%に削減され、また伐採場から朝鮮への輸送費はすべて朝鮮側の負担となる(ただし、輸出税は免除される)等、朝鮮側に不利となっている。加えて、人権問題・亡命問題も絡んで、朝鮮側が8時間労働制や労働者の移動の自由も保証する内容になっており、ロシアで森林伐採の規模拡大は望めそうにない⁽¹⁰⁾。むしろ規模縮小必至だとすれば、東南アジアや中東

への労務輸出に本格的に取り組まざるを得ない。事実、友好国ラオスとの二国間経済協力プロジェクトに合意し(93年12月)、森林伐採労働者2万人を派遣する計画であるという。また、中東・アフリカへの建設労働者の派遣も計画されているようである⁽¹¹⁾。

しかしながら、過度の労務輸出は国内産業、わけても農業生産に及ぼす影響が大きい。中国が農家に経営請負制を導入して食糧の増産を実現したことは周知の通りである⁽¹²⁾。請負制導入による食糧の増産と輸出産業の育成こそが朝鮮経済再生の鍵であることを、改めて強調しておきたい。

注

(1)『朝日新聞』1995.2.2.及び『日本経済新聞』1995.4.19.

(2)筆者の吉林省及び遼寧省丹東市での聞き取り調査。

(3)『日本経済新聞』1995.1.17.

(4)『日本経済新聞』1995.2.4.

(5)筆者の丹東市での聞き取り調査。

(6)『日朝貿易』404号

(7)『中国対外経済貿易年鑑』1993年版。

(8)『日本経済新聞』1995.3.6.

(9)『通商弘報』1994.11.7.

(10)『東アジア経済情報』No.21。

(11)『朝日新聞』1994.5.3.及び『通商弘報』1994.6.28.

(12)『中国統計年鑑』によれば、1992年の食糧総生産量は1978年の1.45倍に達している。

東アジア研究（東アジア学会機関誌）

発行日：1996年2月

発行：東アジア学会
（事務局）

財団法人 国際東アジア研究センター
〒803 北九州市小倉北区大手町11-4
北九州市大手町ビル6・7階
TEL 093-583-6202 FAX 093-583-6576

* 本書の無断転載は固くお断わりします。予め学会事務局あて
許諾を求めてください。

