日本から見た
中国の一帯一路政策 5

朝鮮半島から見た中国の「一帯一路」政策

帝京大学短期大学准教授
李　燦雨

はじめに

2018年9月に中国東北の遼寧省政府が地方省政府としては初めの「一帯一路」計画である「遼寧“一帯一路”総合試験区建設総体方案」を公開した。その中に、「一帯一路」が丹東市を関門とし朝鮮半島の内陸に連結すると明らかにした。具体的には丹東～平壌～ソウル～釜山港を繋ぐ道路、鉄道、通信の連結が語られた。遼寧省は韓国の釜山港に直通することで太平洋地域により密接することを望んでいる。このような遼寧省の計画は中央政府の支持を受けているように見える。習近平主席は9月28日に東北3省の党書記たちとの座談会（瀋陽）で東北振興政策をより積極的に推進するために“「一帯一路」の共同建設”が必要だと言ったのである。

韓国の文在寅政権は発足後の間もない2017年に「新北方政策」を提示した。その中で、中国との協力については、「一帯一路」との連結、そして中国東北3省との協力に重点を置いている。例えば、大図們江（韓国名：豆満江）開発計画（GTI）の活用や鉄道ネットワークの構築（中国やロシアの鉄道と朝鮮半島の鉄道を連結）などである。一方、北朝鮮は2018年4月に「核と経済の並進路線」を終結し、「経済集中路線」に移行した。朝鮮半島非核化を実現するための米朝間の交渉が行われる中で北東アジアの秩序が新たな局面に立っている。

以下、中国と朝鮮半島との経済インフラ連携に関する中国、北朝鮮、韓国の政策を比較しながら問題点と課題を考えてみることとする。

中国と北朝鮮との経済インフラ連携

中国は2003年以降東北振興政策を推進してきており、その延長戦で朝鮮半島に対し以下の二つのレベルの政策を推進していると考えられる。

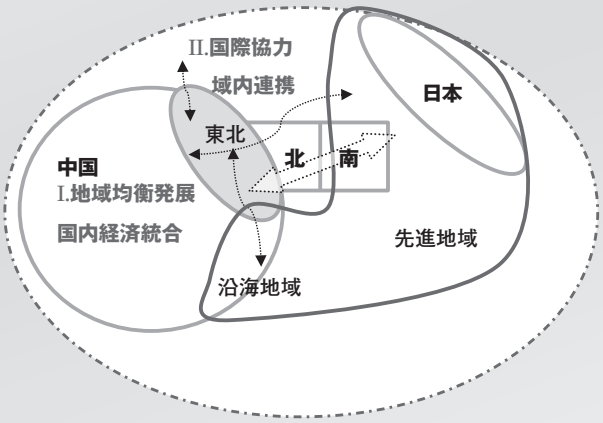
①国内の経済統合性を高める：地域均衡発展を目指し、東北地方の資源（エネルギー・鉱物・食料など）を東南地方に迅速に輸送できる物流網（陸運・海運）を整備する。
　→遼寧省を中心とした国家プロジェクト「遼寧沿海経済地帯発展計画」
②北東アジア回廊形成：国際協力を通じて、東北地方が国際市場に到達できるような回廊を形成する。
　→吉林省を中心とした国家プロジェクト「長吉図開発開放先導区計画」

以上の政策は遼寧省の丹東市と吉林省の延辺朝鮮族自治州が中心となる経済物流網を建設することに集約している。

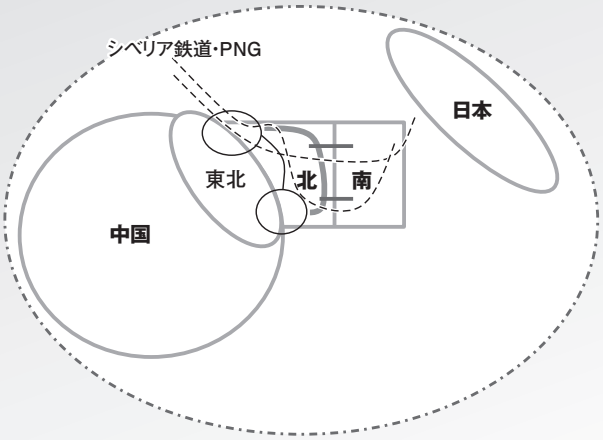
一方、北朝鮮は政策を公式に出しているのではないが、以下の三つのレベルの政策を推進していると考えられる。

①「自立的民族経済」を維持するため国内の物的・人的資源に依存
②体制安定と経済再生のために中国およびロシアとの経済連携を強化
　→経済特区に関する一連の制度改善措置、ロシア～朝鮮半島の鉄道・天然ガスパイプラインの連携
③朝鮮半島における南北の経済協力の持続推進
　→開城工業地区と金剛山観光地区

中朝の相互の政策を図で表すと以下のようになる。



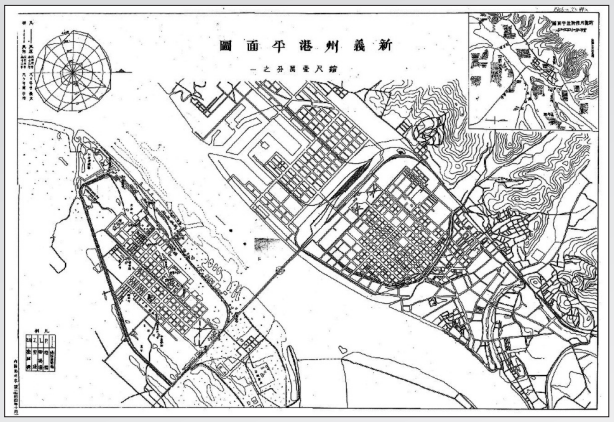
中国の政策　資料：筆者作成



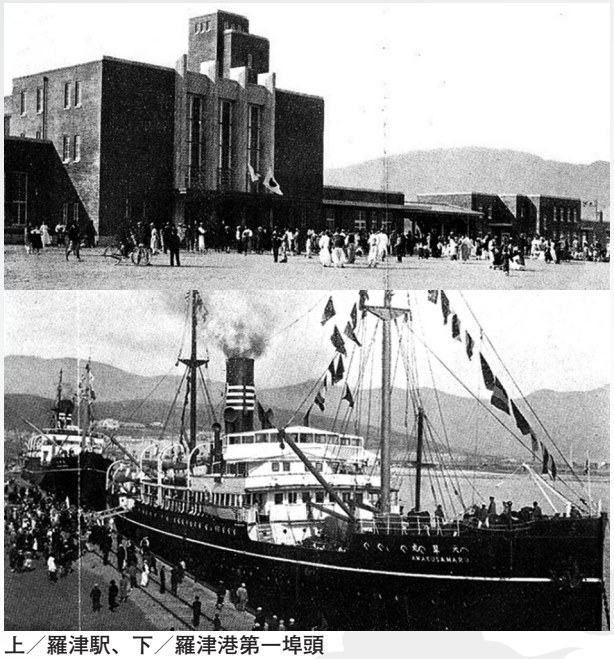
北朝鮮の政策　資料：筆者作成

以上の図から見て、中国と北朝鮮との思惑が一致する経済インフラ連携は①遼寧省の丹東～新義州と②吉林省の延辺～羅先の区間である。遼寧省の丹東には地方級の経済特区が、延辺州には国家級の経済特区（琿春）がある。北朝鮮の新義州と羅先は国家級の経済特区である。相互に経済特区として連携しているため、経済的統合性が強いと言える。

丹東～新義州と延辺～羅先の経済インフラ連携は戦前の旧満州国と朝鮮総督府との間の経済連携まで歴史が遡る。満州国は安東（現在の丹東）と大東溝（現在の大東港）を結ぶ200万人規模の産業都市開発計画を進めたことがあり、南満州鉄道株式会社（満鉄）は新京（現在の長春）と朝鮮北部の羅津（現在の羅先）を結ぶ鉄道を敷設し300万トン処理能力の羅津港を建設した。朝鮮総督府は新義州の港として多獅島港を建設し水豊水力発電所の電力と鉄道を敷設し工業団地を造成した。満州国と朝鮮総督府は水豊水力の電力を共有し、新義州港の共同利用を合意したこともある。その時代に満州と朝鮮半島との経済一体化が日本の主導で「満鮮一如」という名前で推進されたが、これは満州の生産品（穀物、石炭、鉄鋼など）の日本への物流ルートとして、また大陸への接近ルートとして開発したものである。この通路は戦後においても中朝間経済連携の柱の機能を担っている。



新義州港平面図　資料：朝鮮総督府内務局、1929年

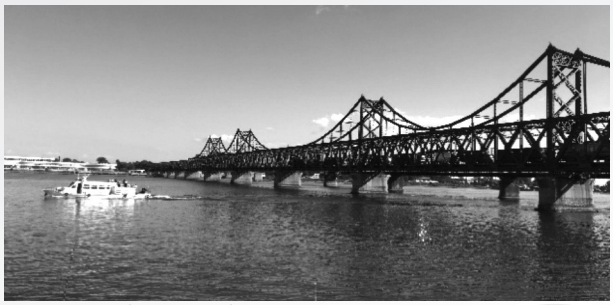


上／羅津駅、下／羅津港第一埠頭
資料：港湾協会『港湾』第13巻12号、1935年

［丹東～新義州ルート］

この丹東～新義州ルートのシンボルは鴨緑江に跨る「中朝友誼橋」である。この橋は元々日本が掛けた二つの鉄橋（1911年と1943年に完工、長さ944m）であったが、朝鮮戦争の時、米軍の爆撃で破壊された。その後1911年の橋は記念物（鴨緑江端橋）となっており、1943年の橋（複線鉄道）は中朝友誼を象徴する橋として改造され鉄道と道路が走っている。この橋の中国側に丹東口岸があり、朝鮮側に新義州税関がある。中朝友誼橋は鉄道と道路が各々単線と1車線となっているため、午前に新義州から丹東へ、午後に丹東から新義州へ向うこととなっている。

現在、丹東～新義州の経済インフラの連携は中国においては「一帯一路」の朝鮮半島への入口としての重要性を持つ。その開発を巡っては中朝の間に政策協調性と政策不一致性が混在している。中国は丹東市の開発を戦前の計画のように鴨緑江の河口にある大東港まで伸ばしながら新開発区から北朝鮮の新義州を迂回して平壌に直通する「瀋陽～丹東～南新義州～平壌」の高速道路連結を推進中だ。丹東新区から北朝鮮の南新義州方面に掛かっている新鴨緑江大橋はその中心的存在である。中国政府が全額投資し2010年から建設し2014年に完工したがまだ開通されていない。北朝鮮側の接続道路がないからだ。2019年には開通されると言われるが、そうなるとこの大橋が韓国まで繋がる「一帯一路」の出発点となるはずだ。

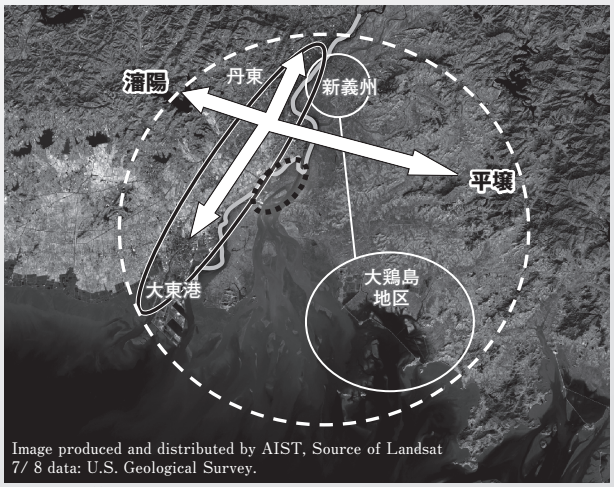


中朝友誼橋（2018年3月）　筆者撮影

新鴨緑江大橋（2015年9月）　筆者撮影

一方、北朝鮮は新義州地域を中国と連携しながらも独自性を重視しながら開発する立場である。戦前まで遡る多獅島港開発を「大鶏島干拓地」と発展させ農工団地を建設しながら新義州と南新義州地域を新義州国際経済地帯として独自に開発している。北朝鮮としてはあくまで新義州を中心に中国と連携しながら独自色で開発したい思惑が見える。

新義州開発を現地指導する金正恩委員長
資料：労働新聞2018年11月16日



丹東～新義州開発の関係図　資料：LANDSAT8衛星画像に筆者作成

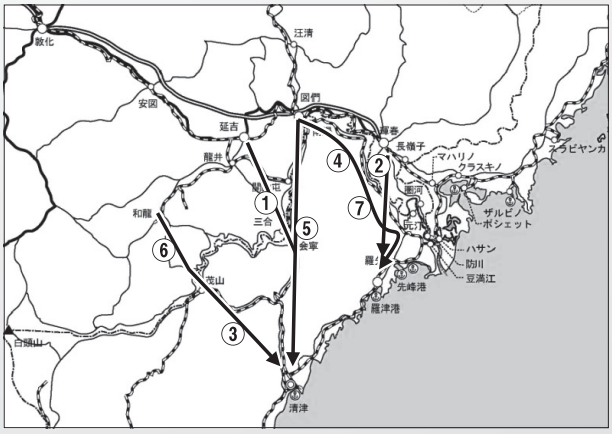
［延辺～羅先ルート］

延辺～羅先の経済インフラ連携について、中国は1990年代以降吉林省の対外通路として琿春市から北朝鮮の羅津港やロシアのザルビノ港などを利用する「借港出海」戦略を推進してきた。北朝鮮に向かっては琿春～羅津港間の道路を舗装し港の後背地を工業団地として開発する、いわゆる「路-港-区一体化」プロジェクトを推進した。これが北朝鮮の羅先経済特区の開発に繋がった。2009年からは長春市～吉林市～延辺州を対象とした「長吉図開発開放先導区」計画が国家計画として推進され、吉林省としての「一帯一路」政策の土台となった。長春～琿春間の高速道路と高速鉄道を既に開通している。吉林省が計画している朝鮮半島への通路は以下の7つのルートとなるがこれらの最終的目的地は羅津港や清津港である。

しかし、上記の計画の推進は2012年以降、北朝鮮の金正恩時代に入ってから停滞した。中国とこの計画を共同で推進した張成沢氏が粛清されたからであり、また北朝鮮に対する経済制裁の本格化も大きな理由である。

種類	プロジェクト
高速道路	① 八道～三合税関～清津（47km）
	② 琿春～圏河税関～羅津（39km）
	③ 和龍～南平税関～清津（50km）
鉄道	④ 図們～南陽～図們江～ハッサン（126km、補修）
	⑤ 図們～清津港（171.1km補修）
	⑥ 和龍～南平税関～茂山（53.5km）
	⑦ 図們～南陽～羅津（158.8km補修）

「長吉図先導区」関連の対朝鮮半島通路のプロジェクト
資料：「延辺日報」2009年12月21日



「長吉図先導区」関連の対朝鮮半島通路のプロジェクト位置図
資料：環日本海経済研究所の「図們江地域図」に筆者作成

ただ、中国は中国国内において朝鮮半島への通路となる道路と税関、橋梁の整備を進めている。琿春の圏河税関と北朝鮮の元汀税関を結ぶ新しい橋である新図們江大橋（長さ577m、幅25mの4車線）は中国政府の全額負担で2016年10月に開通した。そして図們税関と北朝鮮の南陽税関を結ぶ新図們橋が建設中である。

新図們江大橋（2017年3月）　筆者撮影

建設中の新図們橋（2018年4月）　筆者撮影

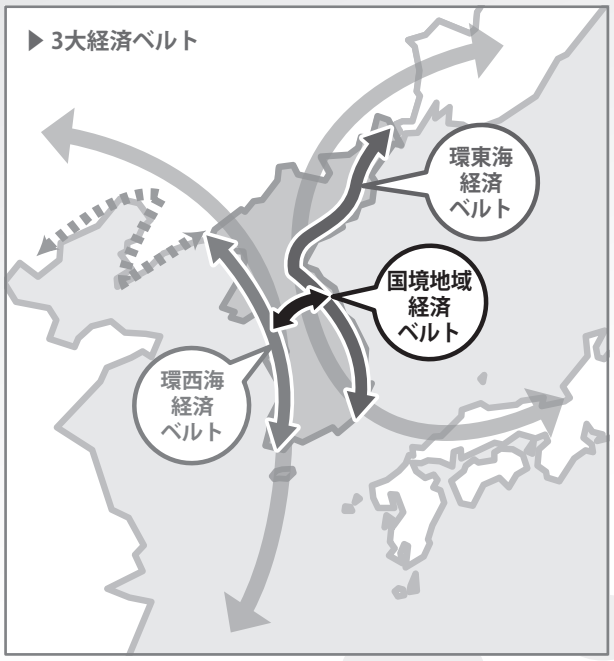
北朝鮮は中国吉林省の「一帯一路」通路については羅津港よりは清津港に接続させることを検討しているようである。羅津港の第3埠頭はロシアの中継貨物輸送港として50年間使用権を提供している。吉林省としては「長吉図計画」により琿春を先端に羅津港と清津港に接続し日本海に出る計画であるが、北朝鮮は中国とロシアに別々の港を提供する構えではないかと考えられる。

ロシア産石炭を処理する羅津港第3埠頭（2017年3月）筆者撮影

韓国の「新北方政策」と「一帯一路」

韓国の文在寅政権は南北関係の改善と北東アジア経済協力を念頭に置く「朝鮮半島の新経済地図」構想を提示し、2018年4月の南北首脳会談（板門店）の時に文大統領が北朝鮮の金正恩委員長に直接説明したことでも有名である。

この構想は朝鮮半島全体に「環黄海経済ベルト」「環日本海経済ベルト」「南北境界地域経済ベルト」という3つの経済ベルトを設定したものである。南北の経済協力を軸とし、北東アジア地域の経済協力につなげる構想である。このうち、中国の「一帯一路」政策と連携するのは「環黄海ベルト」である。このベルトはソウルから北朝鮮の開城、平壌、新義州を結び、中国につなげる「産業・物流・交通のベルト」である。検討されている項目としては、①西海岸経済協力：平壌・南浦付近に新工業団地の建設、②南北首都圏の経済協力：開城工業団地の再開、③中国の「一帯一路」政策との連携などである。



「朝鮮半島の新経済地図」のイメージ図
資料：韓国統一省「文在寅の韓半島政策―平和と繁栄の韓半島」

2018年12月現在、南北の間では首脳会談で合意した南北鉄道の連結のための共同調査が行われている。ソウルから平壌を経由して中朝国境の新義州に至る京義線と日本海側の南北を結ぶ東海線を現代化し活用する対策を進めるためである。韓国政府は「朝鮮半島の新経済地図」構想を中国の「一帯一路」構想だけでなく、ロシアの新東方政策、日米の日本海沿岸地域発展戦略などと連携させ、朝鮮半島を囲む北東アジア経済協力圏を形成することを考えている。この全体的な構想は「新北方政策」となっている。

終わりに

韓国は北朝鮮の協力無しでは中国の「一帯一路」政策に陸路では繋がらない。中国は「一帯一路」を韓国の釜山港まで接続するために北朝鮮の協力が必要である。この意味で北朝鮮は地政学的あるいは地経学的意味で有利なポジションに位置する。

中朝間の丹東～新義州、延辺～羅先の経済インフラ連携に関する今までの交渉を見て分かるように、北朝鮮は中国への一方的従属を拒む努力をしてきた。北朝鮮国内での中国の経済回廊建設の展開は対北朝鮮経済制裁以前からも北朝鮮との意見不一致で進めなかった。北朝鮮は中国と連携しながらも独自性を重視しながら開発する立場である。北朝鮮は中国に対し「警戒心」を持ちながら協力して利益を得る姿勢を取っているように見える。

韓国はまずは南北間で経済協力を復活しそれを軸に北東アジア地域での広域的経済協力網を広げる戦略を持っている。南北関係の改善が厳しい場合は北朝鮮抜きの北東アジア経済協力――中国、ロシア、日本などとの両者間の経済協力、日中韓の経済協力（自由貿易協定の推進）、北方圏（ロシア、中国、モンゴル、中央アジア）経済協力など――を進展させる構えである。

以上のように、朝鮮半島は北朝鮮や韓国共に中国の「一帯一路」政策との連携を視野に入れながらも独自性を重視する立場を堅持していると言える。

写真

profile

李　燦雨
（り　ちゃんう）
韓国出身。大宇経済研究所の北東アジアチーム・研究委員、民主平和統一諮問会議（大統領諮問の憲法機関）・常任委員などを経て、1999年からERINA（環日本海経済研究所）客員研究員、笹川平和財団汎アジア基金室長を勤め、帝京大学短期大学の准教授（現職）。2018年よりNPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク（NEANET）理事。