

## 北東アジア経済圏と日中東北間交流

山崎 恭平 *Kyouhei Yamazaki*

東北文化学園大学総合政策学部 教授  
(財)国際貿易投資研究所 客員研究員

グローバル化や各地で地域統合が進む今日の世界では、未開拓のフロンティアはほとんどなくなって、あるとすれば稀有の存在である。そんな中で、「北東アジア」地域はポテンシャルの大きさから見て最後のフロンティアといえるであろう。ただし、ここは、日本にとって極めて重要な地域であるにもかかわらず、経済的に一体化が進む東南アジアや東アジアとの関係に比べて、依然として辺境にとどまっている。そうした折に、「日中東北間交流を進める会」の活動に接し、昨秋の仙台シンポに続いて今年夏には長春と大連のシンポに参画し、大いに啓発された。

### 仙台・長春間に定期便就航へ

今年8月半ば、総勢15名から成る上記「進める会」の訪中団に参加し、仙台空港から中国北方航空のチャーター便で吉林省省都の長春市に旅立った。日本海を越え2時間ほどで、かつての満州中央部にある長春市に着いた。東北から九州に飛ぶよりも近く、定期便であれば北朝鮮の上空を飛ぶのもっと早くなる。

その定期便は、来年春から週2便就航の運びとなった。河北新報紙によると(10月19日付)今年6~9月に17往復飛ばしたチャーター便は搭乗率が67~70%にのぼり、採算が見込めるとして定期便化に踏み切るもの。長春との直行定期空路が開かれるのは日本では初めてで、今後は仙台空港が日本における吉林省へのゲ-

トウェイになる。

中国北方航空は、長春をはじめハルビン(黒龍江省)、瀋陽、大連(遼寧省)など中国東北部を拠点に国内外の184路線を運航、長春からは北京、上海、天津、成都など主要都市を結んでいる。日本とは大阪、富山、新潟、札幌の4空港と既に定期航路を運航し、仙台以外には青森、庄内の両空港とハルビンとの2路線開設を目論んでいる。これらがつながると、韓国、北朝鮮、ロシアの主要都市との航路を含めて、「北東アジア」に“空の環状線”ができる。

これは人の交流に弾みをつけよう。宮城県と吉林省、仙台市と長春市はそれぞれ長らく友好県や姉妹都市の関係にあり、他の東北地方では山形県が黒龍江省、青森県がハバロフスク県、市のレベルでは山形市が吉林市、秋田市がウラジオストク市と友好関係を築いている。したがって、“空の環状線”ができると、日本と中国の「東北」地方同士の人的交流がより活発化すると期待される。荷動きの基盤となる定期コンテナ船の就航は、韓国(釜山)や中国(大連)航路を除くと秋田とロシア沿海地方のポシェット間にとどまっているだけに、仙台・長春空港間の定期便就航は最近ではまれに見る積極的な展開として歓迎されている。

この定期便については「日中東北間交流を進める会」の長春と大連におけるシンポジウムで、またその後訪れた北京での中国当局との話し合

いの席で、日本側から早期実現の要望が出された。すなわち、大内秀明団長の提案に対して、シンポ参加者は賛同の拍手を送ってくれたし、北京でも当局者の反応はすこぶる好意的であった（同団長投稿論壇「北東アジアとの共生を」河北新報紙8月28日付）。交流強化への具体的な提案であったが、予想を上回る早い時期に実現の運びになって驚いているほどである。

#### 図們江流域開発と「北東アジア経済圏」

長春市の日中友好会館で8月10日に開催した「北東アジアの平和と発展に関するシンポジウム」では、吉林大学東北アジア研究院と図們江開発を中心とした北東アジア経済圏の創設について議論した。主な論点は、同計画は中国、北朝鮮、ロシア3国にまたがる河口の港湾や開発区等の開発を意図する“小三角形”に関心が集まっているが、もっと広範な“大三角形”等この河川の流域開発を目指すべきで、そうした流域開発であれば「北東アジア」開発の中心プロジェクトとなる可能性があるし、「小三角形」では開発が遅れているが、中口の国境貿易は最近急増している、などであった。

この議論の中で、日本で呼ばれている“環日本海経済圏”が狭い局地経済圏の概念であれば問題であるし、中国側においても図們江開発は地方政府の計画から中央政府のプロジェクトへの格上げが必要との指摘がなされた。そして、問題意識の核心は「北東アジア」の地域統合であり、そのためには日中韓の協力は不可欠で、かつ国際的な環境は熟していると総括された。すなわち、ASEAN プラス3の東アジアにおける協力の枠組みでは、今後域内における地域統合に北東アジアを視野に入れるべきであるし、とりわけ日中韓の当事者である3カ国のイニシ

アティブが改めて認識された。

この点で、中国と韓国の姿勢は日本のそれを凌駕している。韓国は北朝鮮との融和を図り、後者の金総書記の訪韓で南北首脳会談が再現すれば、朝鮮半島の冷戦構造が和平に動き「北東アジア」の統合を進める環境が大きく改善する。中国はロシアとの関係強化を図りつつ、北朝鮮の改革開放を支援し、韓国との経済関係は緊密になりつつある。こうした協力関係の進展に比べ、日本の積極的な姿勢が見えない。北東アジアとの共生、そして「北東アジア経済圏」に向けて日本の貢献が要望されたのである。

#### 北上するか、大連の日系企業

長春のシンポを終えて汽車で大連入りした訪中団は、13日にシャングリラ・ホテルにおいて2回目のシンポジウムを開催した。長春のシンポが北東アジアをめぐるやや大きなテーマであった半面、大連では中国東北部を意識し、日中の産業交流をどう進めるかという、個別具体的なテーマでパネル・ディスカッションを行った。ここでは、現地の東北财经大学とJETRO大連事務所の協力の下に、水産加工、農産物加工および部品あるいはSI（サポーティング・インダストリー）の3業種について、中国側と日本側の企業関係者2人づつ計6人のパネラーの参加を得て議論を展開した。

大連には、日系企業が多数進出している。対外経済貿易委員会の于濤副主任によると、日系企業は2,000社近く認可され、今や外資系企業の売り上げや輸出高の5~7割を占めるようになった。これから後背地の遼寧省内陸部、さらには吉林省、黒龍江省への進出が求められている中で、産業・企業交流のさらなる可能性や課題を議論するのが主題であった。

冒頭に、劉偉東東北財経大学副教授が中日東北間の産業交流についての基調講演を行い、かなり率直に中国側の諸問題に触れ、外資誘致、とりわけあまり実績のない日本の東北地方からの中小企業進出を呼び掛けた。パネルでのひとつの論点は、中国の投資環境を地理的に華南、華東、そして華北と分け、華北である東北3省の環境評価と進出の可能性であった。

#### 中国「東北現象」に改善の方向

東北3省はこれまで華南や華東に比して改革開放の後れを否めず、満州時代の重厚長大型の重化学工業から近代化に向けた開発が後れている。この中国における「東北現象」を脱すべく、日本の同じ開発の後れた東北地方と交流を進めようというのがシンポの背景であるが、中国の「東北現象」は大連の改革・発展に見るごとく改善の方向にあるとの指摘があった。改善が本格化すれば、かつての工業基盤と技術集積は比較優位要因になるし、それは外資にとっては進出の誘因になる。日本をはじめ近隣の経済・企業環境の変化もまた、この投資環境の評価に影響を与える事例が報告された。

日系の自動車部品メーカーは、もともとは日本で生産し、その後台湾に進出、さらに7年前に台湾から大連の開発区に移転した。生産地の移転はコスト競争力の維持が主因であったが、日産のゴーン革命に代表される日本のコスト切り下げ競争は同社の輸出拡大をもたらしている。また、一般的にサポーティング・インダストリーの不足または弱さが問題とされている中で、かつての重化学工業基盤の存在から努力次第で優秀な技能を持った人と企業の活用につながるという具体例が紹介された。これは国营企業改革による余剰人員を今後ハイテク分野で中小

企業の育成に活用できるのでは、と多くの中国側出席者の関心を呼んだ。

もうひとつの活発に意見が出されたポイントは、東北3省のポテンシャルは高く、今後、発展地域の「北上」は十分に可能性があるという見通しであった。その理由として、例えば前記の工業基盤あるいは経験・伝統に加え、3省計で1億人を超える人口の大きさは市場として魅力があるし、生産要素としての労働力は供給力が十分でコストが安い。また、比較的天然資源にも恵まれ、米やコーン等の農産物では中国の食糧生産を支える大生産地に浮上している。

もちろん、輸送や物流のネックをはじめ課題も多いが、東北3省の魅力は「北東アジア経済圏」を視野に置くとさらに増していく。そうであれば、外資の関心は華南、華東から華北へと「北上」しようし、“北の香港”大連に進出している日系企業の「北上」も可能性が高いと見られる。本家ともいべき今の香港特別行政区に進出した外資は、その後広東省に大挙して進出し、華南経済圏を形成した。そのダイナミズムの再来があり得ると考えられよう。

#### 21世紀に向けた東北経済連の見識

長春と大連で開催したシンポは、こうして活発な意見の交換を経て、来年には日本で開催する予定を確認して終了した。「日中東北間交流を進める会」の草の根活動としては、地味ながら壮大なテーマを議論し、具体的な産業交流に踏み込んだ点で新たな足跡を残したものと総括された。会自体は産学官、さらに労組、マスコミ等の有志が集い、ユニークさはあっても財政基盤はなく、発言力も弱い。しかし、国際交流のような中央主導が多い分野で日中「東北」間交流を進める意義、つまり地方が国際交流の主

役を演じる、あるいはそのための布石的な役回りを果たすことができると、自ら参画して実感した次第である。

国際交流においても、地域がイニシアティブを取るべしとの問題意識が確かに高まっている。仙台市あるいは宮城県、さらに東北各地でもそうした掛け声は多くなり、交流事例が増えている。ただ、交流相手や分野は要人往来の機にその場しのぎで決められるケースが少なからずあり、また各地が協調・連携して交流を進めるといふ段階には達していない。そんな中で、21世紀に向けての“ほくと七星構想”でアジアとの関係強化を訴えていた(社)東北経済連合会(略称:東経連)は、今年に入って北東アジアとの交流に踏み出した。

東経連はこの6月に『地域間交流で拓く東北と北東アジアの未来～北東アジア経済圏と世界に発信する日本』との提言をまとめ、9月には新潟県を含む東北7県の産業界トップと各県のマスコミ関係者39人から成る北東アジア・ミッションを初めてこの地に派遣した。九州や関西地方等では珍しくないが、東北地方がこうした形でまとまるのはまれで、「北東アジア」の戦略的重要性を意識して動き出した東経連の見識は高く評価されよう。

#### 「北東アジア経済圏」は戦略的優先課題

今日の世界で稀有な存在であるフロンティア「北東アジア」は、そこに地域統合と地域経済圏が実現すれば、冷戦構造が残るこの地に平和がもたらされ、大いなるビジネス好機の発信につながろう。この問題意識に立てば、北東アジア各地に近接する東北地方にとって「北東アジア経済圏」を育てていく協力や交流こそ戦略的な重要性がある。県や市の行政レベルでは、個

別には中国東北部等との友好関係にありながら、「北東アジア」との戦略的関係を意図して交流拡大を目指しているところはあまりない。まして、広域連携による交流は例がない現状であるから、東経連の見識が評価されるのである。

もっとも、各県レベルの利害を調整しながら地域全体として「北東アジア経済圏」の創設に向けてどう協力して行くのか、これからの課題である。また、構想では局地的な「環日本海経済圏」ではなく「北東アジア経済圏」のより広い地域を想定し、日本側には岩手、宮城、福島、北海道の位置づけが弱く、国内的な思惑や縄張り意識が影響しているなら、折角の見識の価値が問われ、残念というべきであろう。

北東アジアの統合や経済圏形成は、もちろん東北や北海道だけでなく、むしろ日本全体の戦略的優先課題として取り組むべきと考えられる。平成11年度通商白書は、二国間自由貿易協定や地域統合・連携等の推進を打ち出し、この中で「北東アジア」統合への協力方針をうたっている。その実現に向けての政策努力や交流促進は、展望や戦略を欠き心もとない昨今の日本を脱する好例になるのではないかと。

かつて日韓自由貿易協定構想が話題になった時、当時の韓国の金泳鎬産業資源相は、図体は大きくなったが世界の潮流や期待に疎い日本にこう苦言を呈された。すなわち、「アジア内の協力システム構築に当たり日本の積極的な役割が重要であり、日本は“井の中のクジラ”でなく、すべてを包む込む“海のクジラ”になって欲しい」と(朝日新聞2000年4月16日付)。

この苦言を思い出し、「日中東北間交流を進める会」の草の根交流を続けながら、「北東アジア経済圏」の実現を見守っていきたいと思う。