

# 朝鮮半島情勢の変化と韓国・北東アジアの将来 (2)

## —非核化後の経済関係の変化に注意—

調査部

上席主任研究員 向山 英彦

### 要 旨

1. 朝鮮半島情勢のゆくえは韓国経済ならびに北東アジアの将来を展望するうえで重要である。本稿では、前回の議論を踏まえ、朝鮮半島新経済地図構想が具体化した場合、朝鮮半島ならびに北東アジアにどのような変化が生じるのかを考察する。
2. 2000年代に入り活発化した南北経済交流は、10年以降停滞していく。韓国政府が、北朝鮮による哨戒船撃沈(10年3月)後に一般交易と委託加工交易を禁止したこと、核実験(16年1月)後に開城工業団地の稼働を中断したことによる。
3. 日本に続き韓国との交易が縮小する間に、北朝鮮で貿易の対中シフトが進んだ一方、中国が北朝鮮との貿易(資源の開発輸入や委託加工など)や共同開発などを積極的に推進したことにより、北朝鮮経済の対中依存が強まった。
4. 18年に入り、北朝鮮が対話路線へ転換した。米朝軍事衝突の可能性や国際社会による制裁(とくに中国の同調)の影響の顕在化のほか、文在寅大統領が北朝鮮に対話呼びかけ、これまでの南北合意の継承を表明したことが影響したと考えられる。
5. 朝鮮半島情勢の先行きは依然として不透明であるが、非核化が進展すれば、中断した開城工業団地の操業と金剛山観光事業の再開、鉄道・道路の再連結とそれを基礎にした朝鮮半島新経済地図構想の実現に向けた動きが進み出すことが予想される。
6. 同上構想は京義線沿いを「産業・物流・交通ベルト」、東海線沿いを「エネルギー・資源ベルト」、非武装地帯を「環境・観光ベルト」にする計画である。朝鮮半島だけでなく北東アジアの経済統合につなげていく狙いがある。
7. 朝鮮半島の経済統合が進み北朝鮮の成長が加速すれば、南北間の経済格差が縮小し、将来の統一コストの低下につながるであろう。その一方、インフラ整備を含む朝鮮半島新経済地図構想の実現に必要な資金をどのように調達するかは大きな課題になる。
8. 日本は北朝鮮に対しては、非核化の進展に応じて段階的なアプローチをとることが必要である。韓国に対しては、政府関係の悪化が経済分野に大きな影響を及ぼすことがないようにつとめる一方、朝鮮半島ならびに北東アジアの経済統合の動きに対して、準備、対応していくことが求められる。

## 目次

### 1. 政治に左右された南北経済交流

- (1) 中断した南北経済交流
- (2) 可能性が出てきた再開

### 2. 朝鮮半島新経済地図構想

- (1) 目的、狙いは何か
- (2) 北朝鮮の経済開発区との連携

### 3. 構想実現の経済効果と実現への課題

- (1) 期待される経済効果
- (2) 鉄道再連結
- (3) 課題となる財源の確保

### 4. 今後の日本の対応

- (1) 対北朝鮮には段階的なアプローチ
- (2) 対韓政策

### 結びに代えて

韓国では2018年4月27日の南北首脳会談後、南北の融和と経済交流再開への期待が一気に高まった。文在寅大統領が朝鮮半島新経済地図構想を打ち出したこともあり、企業や金融機関の間で、北朝鮮でのビジネスチャンスを探る動きが広がった。「北朝鮮リスク」から「北朝鮮機会」への転換ともいえる動きである。

しかし、期待された米朝間の非核化交渉は現在まで進展していない。また、米朝間の交渉が膠着し、南北経済交流の早期再開も期待出来なくなったため、金正恩國務委員長（以下、委員長）の2018年のソウル訪問は実現しなかった。

北朝鮮の非核化が進展しない状況下、文在寅政権が南北融和と経済交流再開に「前のめり」になり始めたことに対して、アメリカは強い懸念を表明した。米韓関係がきしみ始めたため、北朝鮮への対応を合同の作業部会で調整することにした。これに対して、北朝鮮は、主体的に進めない文在寅政権に対して不満を表明するようになった。

こうした一方、中国では対北朝鮮制裁を緩め始めた。中国の制裁強化を機に冷え込んだ関係は、18年3月以降金正恩委員長が習近平国家主席と4回会談するなど、急速に改善した。経済の建設を急ぐ北朝鮮にとって中国の支援は不可欠であり、中国も北朝鮮との関係強化は経済・外交両面でメリットがある。この点は、前回（「朝鮮半島情勢の変化と韓国・

北東アジアの将来（1）一鍵を握る中国の北朝鮮への影響力）」において考察した。

近い将来予定されている2回目の米朝首脳会談を機に、非核化交渉が進展するのかは不明であるが、交渉が進展し国際社会の制裁が解除されれば、南北経済交流が再開し、朝鮮半島新経済地図構想に向けた動きが進み出す可能性がある。本稿では、南北経済交流の再開を「起こりうるもの」として、それが朝鮮半島ならびに北東アジアにどのような変化をもたらすのかを考察する。

構成は以下の通りである。1. で、これまでの南北経済交流の動きを概観し、2. で、朝鮮半島新経済地図構想の内容と狙いについて触れる。3. で、同構想の期待される経済効果とその実現に向けての課題を検討する。最後の4. で、今後の朝鮮半島情勢の動きに、日本はどのように準備、対応したらいいのかを検討する。

## 1. 政治に左右された南北経済交流

以下では、南北経済交流のこれまでの動きを概観しながら、中止に至った契機は何であったのか、また、近い将来再開される可能性が出てきたことについて触れていく。

### (1) 中断した南北経済交流

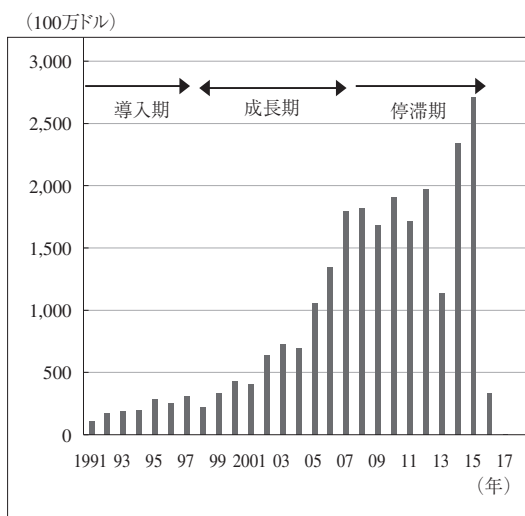
今日までの南北経済交流の歩みを振り返る

と、大きく導入期（1988～97）、成長期（98～2007）、停滞期（08～）の3つに分けることが出来る（図表1）。

南北経済交流は冷戦体制の崩壊が間近になった88年7月7日、盧泰愚（ノ・テウ）大統領が行った「南北統一問題に関する特別宣言」を契機に開始された。南北が共に繁栄を遂げる民族共同体としての関係を発展させていくことが統一祖国を実現する近道であるとの認識に基づき、南北間における交易の門戸を開放することを宣言した（注1）。90年には南北経済交流を後押しするために、南北交流基金が設立された。

導入期には、委託加工交易が始められたほか、大宇（韓国）と三千里総公社（北朝鮮）

図表1 南北の交易額



(注) 交易には、一般交易、委託加工交易、経済協力に伴う交易以外に人道的支援や経済援助が含まれる。

(資料) 韓国統一部 (<http://www.unikorea.go.kr>)

が南浦に縫製工場を設立（合作企業）するなどの動きもみられたが（注2）、全体的には低調であった。

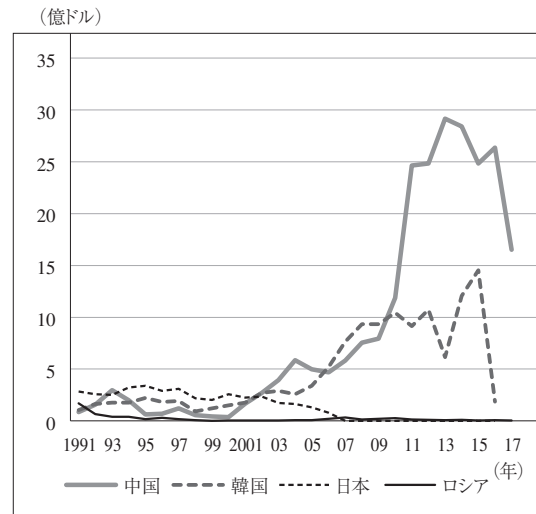
南北経済交流が活発化していくのは、金大中政権（98～2003）誕生以降である。金大中大統領はIMFの支援を受けながら、通貨危機で打撃を受けた経済の再建を図る一方、北朝鮮に対して融和と協力を図る「包容政策」を展開した。2000年6月の南北首脳会談後に発表された「6.15南北共同宣言」には、「南と北は経済協力を通じ、民族経済を均衡的に発展させ、社会、文化、体育、保健、環境など諸般の分野の協力と交流を活性化させ、互いの信頼を強めていくことにした」と記された。

「6.15南北共同宣言」後、投資保障、二重課税防止、商事紛争解決手続き、清算決済などの経済協力合意書が南北間で締結されたことを契機に、南北の交易、韓国からの投資が拡大していった。

03年に開城工業団地（ソウルから72キロ）の建設が開始され、04年から入居企業による生産が始まった。生産に必要な材料や部品などは韓国からトラックで搬入し、完成品を韓国へ搬出するため、入居企業数の増加と生産拡大に伴い交易額が増加し（図表2）、06年から09年は北朝鮮の韓国への搬出額が対中輸出額を上回った。

南北交流事業のもう一つの象徴である金剛山観光事業は、現代グループによって98年に始められ、03年から陸路での観光が可能に

図表2 北朝鮮の輸出・交易額



(注) 韓国向けは交易（関税なし）  
 (資料) KOTRA「北韓の対外貿易動向」、韓国統一部

なった。07年には過去最多の34万5千人が訪問し、07年末で累計173万人の観光客が訪問した（08年7月に立入禁止地区に入った観光客が射殺される事件の発生を機に中断）。

開城工業団地、金剛山観光事業に続く経済協力事業の構想が発表されたのは、07年10月の盧武鉉大統領と金正日委員長による「10.4南北首脳宣言」においてである（図表3）。宣言に盛り込まれた事業は以下の通りである。

- ①海州地域と周辺海域を包括する「西海平和協力特別地帯」を設置し、共同漁労地域、平和水域設定、経済特区建設、海州港の活用、民間船舶の海州直航路通過、漢江河口の共同利用などを積極的に推進していくこと

図表3 経済交流に関する内容

宣言・会談など	経済交流に関する内容	具体的な動き
1988年7月7日 盧泰愚大統領の南北統一問題に関する特別宣言	・南北間における交易の門戸を開放し、南北間交易を民族内部における交易であるとみなす	1990年 南北協力基金設立 98年 金剛山観光事業開始
2000年6月15日 南北共同宣言	・南と北は経済協力を通じ、民族経済を均衡的に発展させ、社会、文化、体育、保健、環境など諸般の分野の協力と交流を活性化させ、互いの信頼を強めていく	2005年 開城工業団地の操業開始
07年10月4日 南北首脳宣言	・南と北は民族経済の均衡的発展と共同の繁栄のため、経済協力事業を拡大、発展させる ・海州地域と周辺海域を包括する「西海平和協力特別地帯」を設置し、共同漁労地域、平和水域設定、経済特区建設、海州港の活用、民間船舶の海州直航路通過、漢江河口の共同利用などの推進 ・開城工業団地地区一段階の建設を早い時期に完工し、二段階の開発に着手 ・汶山―鳳東間の鉄道貨物輸送の開始 ・開城―新義州鉄道と開城―平壤高速道路を共同で利用するために改補修問題を協議・推進	07年 貨物列車の定期運行開始 (08年李明博政権下で中止) 08年 金剛山観光事業中断
10年5月24日 「5.24措置」	北朝鮮による哨戒船撃沈に対する制裁措置（「5.24措置」）の一環として、開城工業団地を除く、一般交易と委託加工貿易を禁止	一般交易と委託加工貿易禁止
16年2月10日	16年1月の北朝鮮の事実上の長距離弾道ミサイル発射実験を受けて、2月に開城工業団地の稼働を全面的に中断	開城工業団地の稼働中断
17年7月 文在寅政権「国政運営5カ年計画」発表	・朝鮮半島新経済地区構想を発表	
18年4月27日 板門店宣言	・07年の宣言で合意した事業を積極的に推進 ・東海線と京義線の鉄道と道路などを連結し、現代化し、活用するための実践的な対策を取っていく	
8月15日 光復節での演説	・京畿道と江原島の境界地域に統一経済区を設置する	
9月19日 平壤共同宣言	・今年中に、東海線、西海線の鉄道および道路連結のための着工を行う ・条件が整い次第、開城工業団地と金剛山観光事業をまず正常化し、西海経済共同特区および東海観光共同特区を造成する問題を協議していく	12月26日、鉄道・道路連結のための着工実施

(資料) 各種資料より日本総合研究所作成

- ②開城工業団地地区一段階の建設を早い時期に完工し、二段階の開発に着手し、汶山―鳳東間の鉄道貨物輸送を開始し、通行・通信・通関問題をはじめとする諸般の制度的保障措置を早急に完備していくこと
- ③開城―新義州鉄道と開城―平壤高速道路を共同で利用するために改補修問題を協議・推進していくこと
- ④安辺と南浦に造船協力団地を建設し、農業、保健医療、環境保護など様々な分野での協

力事業を進めていくこと

開城工業団地の入居社数は05年の18社から09年に117社へ増加したが、北朝鮮の核実験の影響で、当初計画していた09年の第二期工事の着工は見送られた。その後南北経済交流は二つの出来事を契機に、停滞していく。一つ目は、北朝鮮による哨戒船撃沈（10年3月）に対して、韓国政府が開城工業団地を除く、一般交易と委託加工貿易を禁止（「5.24措置」）したこと、二つ目は、16年1月の核実験に対

して、開城工業団地の稼働を中断したことである。これにより、南北交易はほぼゼロ（人道的支援は残る）になった。

その一方で、北朝鮮の対中依存が強まった（注3）。北朝鮮で貿易の対中シフトが進んだこと、中国が北朝鮮との貿易（資源の開発輸入や委託加工など）や共同開発（注4）、同国からの労働力受け入れなどを積極化したことによる。

「中国は2009年7月に朝鮮半島問題に関する政策を再検討し、既存の消極的な不干渉・仲裁政策から積極的な関与政策として、北朝鮮との政治・経済連携を強化する方針へ舵を大きく変えた」（注5）と指摘されている。

中国が東北地域の開発と北朝鮮への経済協力を一体化させるようになったこと、さらに最近では一帯一路構想を朝鮮半島にまで広げる計画があることに注意したい。

## (2) 可能性が出てきた再開

北朝鮮では金正恩が権力掌握（11年12月）後、13年3月に「経済建設と核開発の並進路線」を打ち出し、経済建設を進める一方、ミサイル発射と核実験を相次いで行った。これに対して、国際社会は北朝鮮に対する制裁を強化した。

当初制裁に慎重だった中国がその後制裁強化に同調したこともあり、北朝鮮は18年に入り、4月に南北首脳会談、6月に米朝首脳会談に応じるなど対話路線へ転じた。その一方、

3月以降金正恩委員長と習近平国家主席が4回会談（直近は19年1月8日）するなど、中朝関係が急速に改善したことに注意したい。

北朝鮮は米朝首脳会談に臨むうえで中国を後ろ盾にしたかったこと、中国は自国が関与せずに南北・米朝関係が改善するのを避けたかったことなど、両者の思惑の一致があったといえる。関係改善に伴い、中国では対北朝鮮制裁を緩和し始めた（注6）。

北朝鮮の対話路線への転換には、米朝の軍事衝突の可能性や制裁の影響の顕在化のほか、文在寅大統領（17年5月就任）が国際社会による制裁に同調しつつも、北朝鮮に対話と呼びかけ、これまでの南北合意の継承を表明したことが影響したと考えられる。文在寅政権の朝鮮半島（韓国では韓半島）政策は、①北朝鮮の核問題の解決と恒久的な平和定着、②持続可能な南北関係の発展、③朝鮮半島の新経済共同体の実現の3本柱からなり、これから述べる朝鮮半島新経済地図構想はこのなかの3番目にあたる。

同構想は17年7月19日に発表された「国政運営5カ年計画」の中に盛り込まれた。それに先立つ7月6日、ドイツのケルパー財団での講演で文大統領は、「私は『朝鮮半島新経済地図』構想を持っています。…軍事境界線で断絶した南北を経済ベルトで新たにつなぎ南北が共に繁栄する経済共同体を作り上げます。途切れた南北鉄道は再び連結されます」と述べた。

## コラム コリアンネットワーク

北朝鮮の対外経済関係を分析するうえで、海外コリアン（海外に在住する朝鮮民族とその子孫）の役割に注目する必要がある。韓国外交部の「재외동포현황（在外同胞現況）2017」によれば、17年現在、海外コリアンの居住国上位は、①中国（254.8万人）、②アメリカ（249.2万人）、③日本（81.9万人）である。

日本（大日本帝国）が大韓帝国を1910年に併合して以降、朝鮮半島から日本へ移住する人々が増加し、戦後も多くの人々が日本に残った（在日韓国・朝鮮人）。

中国（当時は清）では19世紀後半以降、朝鮮から中国東北部に移民が増加した。その後日本による大韓帝国併合、満州国の建設（32年）を契機に、移住の動きが広がった。大戦後に朝鮮半島に戻ったのは約半数で、残りの半数は現地に残った。生活基盤を築いていたうえ、中国共産党が朝鮮人にも土地を分配し、生活権を保障したことが大きい。52年に、吉林省に延辺朝鮮族自治州（当初は自治区）が創設された。中国語とならんで朝鮮語が公用語になり、朝鮮語による公教育が認められる一方、財政的な優遇措置が与えられた。朝鮮族は当初、延辺朝鮮族自治州のコミュニティを中心に生活していたが、中韓国交正常化を契機に韓国への出稼ぎ者が増加する一方、中国国内でも成長著しい沿海部への移住が広がった。さらに、アメリカ、日本などの海外に移住、出稼ぎに行く人が増えた。

北朝鮮の対外経済活動において、朝鮮族との取引は重要な構成要素となっている。

第1は、古くからの国境貿易である。中国吉林省の国境地帯の延辺朝鮮族自治州に住む人々の多くは図們江（朝鮮では豆満江）対岸の北朝鮮の威鏡道出身者で、古くから食料、日用品の取引が行われていた。近年、同州は脱北者が逃げ込む場所知られているが、中国の大躍進運動の時期には朝鮮族の人が食料や仕事を求めて北朝鮮へ渡った。このような歴史があるため、中国が対北朝鮮制裁に同調して以降も、密輸が横行している。物理的な監視の限界（国境を流れる鴨緑江上流は川幅が狭い）に加えて、国境警備員や税関職員が黙認しているといわれている。

第2は、北朝鮮ビジネスの担い手である。貿易や投資、観光などで北朝鮮との経済活動が行われている。延辺朝鮮族自治州の都市には、北朝鮮レストランや韓国製品を取り扱う商店などが存在する。

第3は、海外企業の対北朝鮮ビジネスのコーディネーターである。韓国企業による北朝鮮への委託生産の多くは、北朝鮮との経済取引をしている朝鮮族の事業家を介して行われていた。南北交易中断後、事業の継続を図るために、彼らは委託者を中国企業（多くは遼寧省）に見出した。朝鮮族の事業家の多くは北朝鮮との国境の町である丹東市に事務所を構え、世界のバイヤーと中国企業、委託先の北朝鮮の企業をコーディネーターする役割を担っている。

日本でも、北朝鮮との貿易が制限されると、朝鮮族を介した第三国取引が行われていた。

18年4月27日の「板門店宣言」では、冷戦の産物である分断と対決を終わらせ、南北関係の積極的な改善と発展を図ることが合意された。これまでに採択された南北宣言ならびに南北間で合意した全ての事項の履行が約束されたほか、当局間協議を緊密にし、民間交流と協力を円満に進めるため、双方の当局者

が常駐する南北共同連絡事務所の開城地域での設置、07年の南北共同宣言で合意した事業の積極的な推進、東海線と京義線の鉄道と道路などの連結、活用などが盛り込まれた。

9月には3日間の日程で、文在寅大統領が北朝鮮を訪問した（経済界の代表団も同行）。19日に署名された平壤共同宣言には、「南北

は今年中に、東海線、西海線の鉄道および道路連結のための着工式を行うことにした」、「南北は条件が整い次第、開城工業団地と金剛山観光事業をまず正常化し、西海経済共同特区および東海観光共同特区を造成する問題を協議していくことにした」という文言のほか、最後に「金委員長は文大統領の招請により、近くソウルを訪問することにした」という文言が挿入された。

共同宣言からは早期に経済交流を進めていくとする姿勢がうかがえる。

その後、米朝非核化交渉が膠着状態に陥った（注7）。アメリカが北朝鮮に核兵器・関連施設の申告を求め、非核化の進展を確認して制裁解除する考えを示したのに対して、北朝鮮は見返りを受けながら非核化を段階的に進める考えを示し、両者の溝が埋まらないためである。

他方、非核化が進展していない状況下、文在寅政権が南北融和と経済交流再開に「前のめり」になり始めたのに対して、アメリカは強い懸念を示すようになった（注8）。実際、韓国の金融機関が南北協力事業に関連した準備作業を始めたため、アメリカ財務省は各金融機関に現状を確認するとともに、北朝鮮への制裁（国連安保理の経済制裁とアメリカ財務省の金融制裁）を遵守するように要請した。これを機に、準備作業が取り止めになったと報道されている。

また、文在寅大統領が外国訪問の際に、国

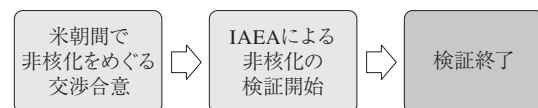
連安保理で国際社会の制裁を緩和するように働きかけたことも、アメリカの韓国への不信感を強めることになった。

こうした事態が生じたのは、文在寅政権が朝鮮半島問題は南北主導で解決する考えに基づき、政策決定過程において、対米関係を重視する外交部よりも大統領府の見解を優先しているためである（注9）。文在寅大統領は金正恩委員長に「非核化の意思がある」として、経済交流再開を進めようとしたが、現在は非核化プロセスの入り口にも立っていない段階であることに注意したい（図表4）。

米韓関係がきしみ始めたため、両国は北朝鮮への対応を作業部会で調整することにした。これに対し、北朝鮮は主体的に進めない韓国政府への不満を表明している（注10）。米朝間の非核化交渉が膠着し、南北経済交流の再開が期待出来なくなったため、金正恩委員長の2018年のソウル訪問は実現しなかった。

なお、鉄道再連結に向けた共同調査（物資の持ち込み）は対北朝鮮制裁の例外措置として認められ、11月末から実施された。続いて

図表4 予想される非核化のプロセス



（資料）日本総合研究所作成



鉄道・道路連結の着工式が12月26日に行われたが、事業計画が未確定なため、政治的セレモニーに過ぎないとの批判もある。

先行きに関しては不透明な要素が多いが、国際社会の制裁が解除され、南北経済交流が再開された場合、どのような動きが生じるのかを次にみていこう。

- (注1) 韓国ではこれ以降、北朝鮮との交易は同じ民族内部の取引とみなして、関税を免除している。
- (注2) 合作企業は共同で投資するが、経営は北朝鮮側が行い、韓国企業には利潤が分配される。なお、90年代までの南北経済交流に関しては洪演植 [1998]、2000年代以降に関しては二階宏之 [2008] や李燦雨 [2010] を参照。
- (注3) この点は、向山英彦 [2018a] を参照。
- (注4) 中国と北朝鮮は2010年に、羅先経済貿易地帯と黄金坪・咸化島経済地帯に関する経済協力協定を締結した。
- (注5) 李燦雨 [2010] p.3
- (注6) 「『みんな北朝鮮産だよ』、緩む制裁、中朝境界レボ」(日本経済新聞、2018年12月6日)によれば、北朝鮮が進めるマンションやビルの建設工事に中国から資材が運び込まれているほか、北朝鮮産の海産物が中国に流入している。また、国境での密輸の容認や北朝鮮レストランの再開が報道されている。
- (注7) 根本的原因は1回目の米朝首脳会談で、「非核化」を明確に定義しなかったことである。
- (注8) アメリカのポンペオ国務長官は9月の共同宣言に、アメリカとの調整なしに、南北の鉄道・道路連結事業の年内着工式の開催、板門店宣言に向けた軍事分野の合意が盛り込まれたことに抗議したと報道された。
- (注9) 板門店宣言(2018年4月27日)では「…わが民族の運命はわれわれ自ら決定するという民族自主の原則を確認し、…」との文言が盛り込まれた。従来は「自主的に解決していく」であった。
- (注10) 最近では、韓国に対し国際社会の制裁から離脱し、南北経済協力を進めよとの圧力を加えている。

## 2. 朝鮮半島新経済地図構想

南北経済交流が再開された場合、過去に南北間で合意した経済協力事業を推進していくほか、朝鮮半島新経済地図構想の実現に向け

た動きが進み出すことが予想される。

### (1) 目的、狙いは何か

文在寅政権が誕生して間もなく発表された「国政運営5カ年計画」(17年7月)によれば(注11)、朝鮮半島新経済地図構想の主な内容は「エネルギー・資源ベルト」、「産業・物流・交通ベルト」、「環境・観光ベルト」の3大ベルトを建設し、朝鮮半島の新成長動力の確保と北朝鮮との連携を推進することである(図表5)。関係する地域は以下の通りである。

環東海圏…元山、咸興、端川、羅先、ロシアをつなぐエネルギー・資源ベルト

環西海圏…首都圏、開城、海州、平壤、南

図表5 朝鮮半島新経済地図



(資料) 統一部資料を基に日本総合研究所作成

浦、新義州、中国をつなぐ産業・  
物流・交通ベルト

国境地域…DMZ生態平和安保観光地区、  
統一経済特区をつなぐ環境・観  
光ベルト

特定地域の開発ではなく、地域の特性に基  
づいた相互補完的な経済ベルトを築くことが  
特徴である。朝鮮半島の経済統合を進め、  
北朝鮮経済の成長が加速すれば、将来の統一  
コストを低下させることにもつながる。

朝鮮半島の経済統合を図る以外に、韓国の  
置かれた環境から判断すると、以下の狙いがある  
と考えられる。

第1は、朝鮮半島とロシアおよび中国との  
連結を図り、北東アジア経済共同体の礎にし  
ていくことである。

北朝鮮の経済特区である羅先経済貿易地帯  
の建設に中国、ロシアがインフラ建設で協力  
し、すでに国際的な物流網が形成されている。  
不凍港である羅津港を利用出来るメリットが  
大きいため、ロシア政府は羅津港とハサンを  
結ぶ鉄道の改修工事を13年に終えた  
(図表6)。

他方、中国政府も多くの経済的利益が期待  
出来るため、道路の整備、発電・港湾施設の  
改修などを手掛けている(注12)。吉林省延

図表6 中国の吉林省と北朝鮮北部の地図



(資料) 白地図を基に日本総合研究所作成

辺朝鮮族自治州の琿春（注13）と北朝鮮の元汀里を結ぶ新図們江大橋が16年10月に完成し、羅津港へのアクセスが著しく改善した。

また、中国政府は09年3月、吉林省が進めていた長春市、吉林市、延辺朝鮮族自治州の連携強化をめざした発展計画「長吉図要綱」を国家級プロジェクトとして承認し、積極的に推進している。このプロジェクトに関連した高速鉄道が長春と吉林間で11年1月、吉林と琿春の間で14年9月、長春と琿春で15年9月に開通した。

南北の鉄道・道路が再連結できれば、韓国から北朝鮮を経由して中国、ロシアにつながる国際物流網が形成され、将来の北東アジア経済共同体の礎となるとともに、朝鮮半島はそのハブ機能を担うことが期待される。

第2は、韓国の影響力を高めることである。

近年、北朝鮮に対する中国の影響力が強まった。前述したように、経済面をみると、南北の交易額が縮小し現在ではほぼゼロになった一方、中朝間の貿易額がこの10年間に著しく増加した（最近は中国の制裁で減少）。さらに、中国政府は東北振興を図る目的で、東北3省と北朝鮮への支援を一体化して推進している（図表7）。

こうした状況下、朝鮮半島新経済地図構想が実現すれば、北朝鮮ならびに北東アジア地域での韓国の影響力を高めることが出来る。韓国では南北経済交流が停滞した時期に、中朝の経済関係が拡大した要因を探り、今後の南北経済交流に生かす研究が行われた（注14）。新経済地図構想にはこうした提言が生かされるであろう。

ただし注意したいのは、中国が最近、一帯

図表7 中朝国境地域でのインフラ開発の現況

区分	投資者	主な内容
橋梁	鴨緑江第二橋	中国交通運輸部 商務部 丹東～新義州 鴨緑江第二橋建設 2014年10月完了（北朝鮮側の接続道路は未完了）
	図們江大橋	琿春市 琿春～元汀里 図們江大橋補修工事 2010年6月1日完了
	新図們江大橋	琿春～元汀里 2016年10月完了
道路	元汀里～羅津港 高速道路	琿春市 圖河口岸～先鋒～羅津港 工事 2010年3月合意
	南方～清津港 高速道路	龍井市 龍井市 南方～清津港高速道路新設検討 龍井～会寧一帯国際経済協力区の開発推進
鉄道	長春～琿春 高速鉄道	琿春市 2015年9月完成
	図們～清津港 鉄道	図們市 図們～清津港老朽鉄道の補修
港湾	羅津港の再補修および 独占使用権	吉林省 羅津港の第一埠頭、第二・第三埠頭の停泊地の補修、拡張 第四～六号埠頭新設と50年間の独占使用

（資料）김영운 [2017] に一部加筆修正

一路を朝鮮半島にまで拡大する構想を打ち出したことである。遼寧省は丹東～平壤～ソウル～釜山を鉄道と道路、通信網でつなぐほか、丹東～新義州～平壤の道路を建設する計画を明らかにした（注15）。

北朝鮮のインフラ整備を韓国政府と連携して進める形になるのか、中国主導で進める形になるのかは、今後の朝鮮半島情勢の展開に伴い米朝、中朝、南北関係がどう変化するかに大きく依存することになる。

第3は、韓国経済の新たな成長原動力にすることである。インフラ建設、新産業の育成や市場の拡大など、韓国にとって北朝鮮が新たな成長機会になる可能性が出てきた。

文在寅政権は発足後所得主導型成長に関連した政策を推進してきたが、最大の課題にしていた雇用創出を含めて、期待された成果を上げることが出来ず、これが最近の支持率低下につながっている。この点からも、朝鮮半島新経済地図構想を進めて、韓国の新たな成長原動力にしたい思惑があると考えられる。南北融和を進め、北朝鮮の経済再建と韓国の新たな成長機会を作り出すことは、文政権の政治理念にとっても最も望まれるもので、「前のめり」の姿勢がみられるのはこのためであろう。

## (2) 北朝鮮の経済開発区との連携

朝鮮半島新経済地図構想の具体化にあたり、韓国では、北朝鮮が設置した経済特区お

よび経済開発区との連携を図るのが望ましいとの提言が出ている（이해정ほか [2018]）。経済ベルト建設の波及効果を地方に及ぼすことが出来るからである。

金正恩は権力掌握後、13年3月に経済建設と核開発をめざす並進路線を打ち出した。経済建設に関して注目されているのが、経済開発区の建設である。

13年5月に「経済開発区法」が制定され、10月に経済開発区業務を担当する国家経済開発委員会が設置された。すでに設立されている大型の経済特区（羅先経済貿易地帯、黄金坪・威化島経済地帯、開城工業地区、元山・金剛山国際観光地帯、新義州特別経済地帯）とは別に（注16）、小規模の経済開発区が相次いで建設され、現在22カ所に及んでいる（図表8）。地域の特性により工業開発区、農業開発区、観光開発区、輸出加工区、先端技術開発区（平壤）となっている。

経済開発区を建設した狙いは内外の企業を誘致し、遅れた地域の経済発展を促すとともに、輸出品目の多様化を図ることである。今後の経済効果が期待される一方、長期の開発ビジョンの欠如、経済開発区とそれ以外の地域とのリンケージの弱さ、外国投資に対する誘因不足、会計基準や租税制度の未確立などの問題点が指摘されている。

北朝鮮の経済特区および経済開発区のなかには、朝鮮半島新経済地図構想の3つの経済ベルトと重なるところがあるため、両者の連

図表8 経済特別区と経済開発区



(資料) 各種資料より日本総合研究所作成

携が強まれば、上記の問題点の改善につながるであろう。北朝鮮の経済建設と経済ベルトの建設が連動すれば、経済効果が広範囲に波及することが期待される。

(注11) 국정기획자문위원회 [2017] p.131

(注12) 中国が羅先経済貿易地帯の開発に協力する理由に、①東北振興を図るうえで羅津港活用のメリットが大きいこと、②北朝鮮の安い労働力が活用出来ること、③消費市場として魅力があることなどが指摘出来る。

(注13) 琿春市は図們江下流にあり、北朝鮮とロシアに隣接しており、韓国企業がかなり進出している。琿春からロシアのザルビノ港まで列車で輸送し、ザルビノ港から釜山までコンテナ船で輸送する一貫輸送が可能になってい

る。なお、ザルビノ港から韓国の東草(ソクチュヨ)、新瀉と結ぶルートも開設されたが、採算が取れずに廃止された。

(注14) 최장호·김준영·임소정·최유정 「북·중 분업체계 분석과 대북 경제협력에 대한 시사점」 KIEP 연구보고 2015-13.

(注15) 中国は北朝鮮と、開城～海州～平壤～新義州～丹東をつなぐ高速鉄道を建設することで14年に合意した。事業は国際コンソーシアム方式で実施され、韓国が参加する可能性もある。

(注16) 経済特区のうち、羅先経済貿易地帯、黄金坪・威化島経済地帯、新義州特別経済地帯は中国の協力を得ながら進めている。

### 3. 構想実現の経済効果と実現への課題

南北経済交流が再開しインフラの整備が進めば、多くのプロジェクトが実施される可能性が出てくるが、そこに到達するまでに解決すべき課題も多い。

#### (1) 期待される経済効果

南北経済交流が再開されれば、①中断した開城工業団地の操業と金剛山観光事業の再開、②南北で合意した経済協力事業（鉄道および道路の再連結、西海経済共同特区および東海観光共同特区の造成など）の推進、③朝鮮半島新経済地図構想の実現に向けた作業などが進むものと予想される。

18年に入り、南北の緊張が緩和していく状況下、韓国では北朝鮮でのビジネスチャンスを探る動きが活発化した。有望な事業分野には、インフラ関連、エネルギー、鉱山、機械、観光、ソフトウェア開発などがある（注17）。北朝鮮にはレアアース、レアメタルが豊富に存在しているほか、ソフトウェア・エンジニアに対する評価も比較的高い。

4月末の南北首脳会談直後の5月8日、全国経済人連合会が「朝鮮半島新経済ビジョンと経済界の役割」というテーマでセミナーを開催した。このセミナーで、朝鮮半島の経済統合が進んだ場合、統合後5年間（2020～24年）に国内総生産が年平均で0.81%ポイン

ト増加し、約12万人の雇用機会が創出されるとの分析結果が示された。産業別では、ICT家電と自動車産業への波及効果が大きい（図表9）。

他方、人手不足に悩む中小企業のなかには、北朝鮮の労働力を活用出来ることへの期待（コミュニケーションの容易さ）がある。

このような経済交流再開への期待の高まりを背景に、金融機関では制裁解除後を睨み、市場参入のロードマップ作成やインフラ事業に対するファイナンスに向けての準備を進めていたが（注18）、前述したように、アメリカ財務省からの警告を受けて、表立った動きは控えるようになった模様である。

#### (2) 鉄道再連結

南北の経済協力事業に関しては、南北間の鉄道と道路の再連結事業が最優先される。鉄道の連結が進めば、韓国と開城工業団地との間で貨物輸送が可能になるだけでなく、韓国

図表9 朝鮮半島新経済ビジョンの韓国への波及効果（2020～24年）

	生産誘発額(億ウォン)	雇用誘発(人)
自動車	93,867	30,681
鉄鋼	47,130	9,333
機械	54,622	21,546
ICT家電	130,220	36,478
石油化学	73,737	17,763
繊維	24,258	12,723
合計	423,833	128,522

(資料) 최남석, 한반도 새경제 비전의 국내제조업에 대한 경제적 영향 (2018年5月8日、全国経済人連合会セミナーでの発表資料) より作成

と中国、ロシア間が鉄道で結ばれ、物流面でのメリットが大きい。

かつて南北を結んだ鉄道路線は、京義(キョンイ)線、京元(キョンウォン)線、東海(トンヘ)北部線(注19)、金剛山(クムガンサン)線の4路線であったが、南北分断、朝鮮戦争による損壊、軍事境界線の設置などにより断絶された。

再連結の話が最初に浮上したのは、2000年6月の南北首脳会談である。同会談後に発表された「6.15南北共同宣言」で、「南と北は経済協力を通じ、民族経済を均衡的に発展させ、社会、文化、保健、環境など諸般の分野の協力と交流を活性化させ、互いの信頼を強めていくこと」が明記され、経済協力が推進された。その代表例が開城工業団地の建設と金剛山観光事業であったが、南北を結ぶ鉄道路線の再連結に向けた作業はこれらの事業よりも先に開始された。

再連結作業が進められたのが京義線と東海北部線である(注20)。とくに京義線はソウルと新義州(シニジュ、中国国境)間の500キロ弱を結び、北朝鮮側では開城工業団地のある鳳東や首都で工業地帯の平壤を通過するため、最も重要な役割を担っている。

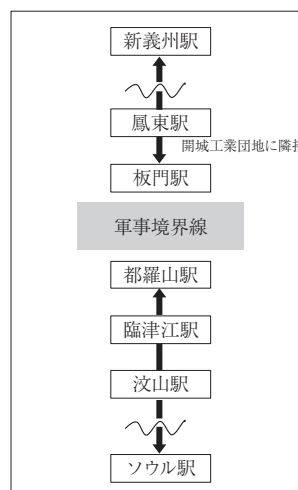
韓国側では01年9月に汶山(ムンサン)駅—臨津江駅間、02年に臨津江駅—都羅山駅間を開業し、03年6月に鉄道連結式が行われたが、その後の進展はなかった。

07年の「10.4南北首脳宣言」で、汶山—鳳

東(ポンドン)間の鉄道貨物輸送を開始することのほか(図表10)、開城—新義州鉄道と、開城—平壤高速道路を共同で利用するために改修補修問題を協議・推進していくことが明記された。直後の12月より、韓国側の都羅山と北朝鮮側の板門の間で、開城工業団地への定期貨物列車の運行(1日1往復)が始まったが、諸事情により、08年11月に運行が休止された。

注意したいのは、鉄道の再連結は分断された鉄道を連結(運行)するだけでなく、現代化が必要になることである。すなわち、設備の現代化や複線化、安全装置の設置、運行システムの統合などを進めていくほか、高速鉄道の建設も課題となる。

図表10 京義線の連結



(注) 韓国側で通常運航しているのは汶山駅まで。  
(資料) 日本総合研究所作成

北朝鮮側の設備老朽化により、時速30～40キロでの運行しか出来ないのが現状であるため、設備の点検を含む現状の把握を行う必要がある。18年11月末から12月にかけて、南北共同調査が実施された。韓国側調査団は11月30日に韓国の都羅山駅を出発し、北朝鮮に向かった。共同調査ではまず、連結された南北の鉄道車両で開城駅―新義州駅間（約400キロ）を6日間かけて移動し、線路の状態などを点検（目視と構造物テスト）した。調査団によれば、路線の状態はひどく、列車は60キロ出すのが限界だろうとのことで、詳細な状態を知るには再調査が必要とのことであった（注21）。

京義線の調査に続いて、12月8日から17日にかけて、東海北部線の調査が実施された。調査を開始する前に、北朝鮮側の区間の一部（鑑湖～安辺）が台風で線路が流出したため列車が走行出来ず、バスで移動することになった。

### (3) 課題となる財源の確保

南北経済事業を含む朝鮮半島新経済地図構想を実現するためには、港湾、道路、電力網の整備、経済特区の建設などに膨大な資金が必要である。

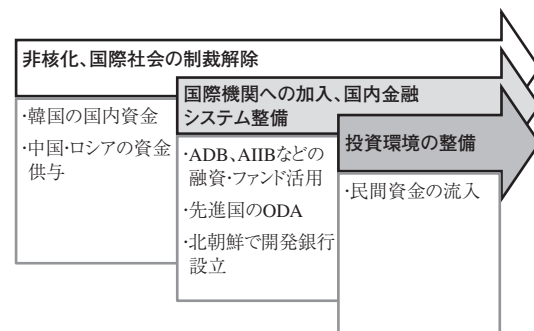
新経済地図構想下でどのような事業が進むかは不明であるが、少なくともインフラ整備が最優先されるのは間違いない。金融委員会は14年11月、北朝鮮の主要なインフラ開発に

必要な資金額として、鉄道773億ドル、道路374億ドル、電力104億ドル、通信96億ドル、空港30億ドル、港湾15億ドルと推計している（注22）。

これらの資金だけでも、17年の韓国の歳出額の約4割に相当する。インフラ整備を含め、朝鮮半島新経済地図構想を実現するのに必要な資金をいかに調達するかが、今後の大きな課題となる。最近では、議会予算局をはじめ（진익·모주영·박승호·조은영 [2018]）、韓国産業銀行やKIEP（対外経済政策研究院）などで、財源確保についての検討が行われている（注23）。

財源は開発段階に応じて、内外の公的資金と民間資金を適切に組み合わせて確保することが重要である（図表11）。国内の資金源には、南北協力基金、対外協力基金、財政投融资、目的税、資本市場からの調達などがある。国内資金だけでは十分でないため、国際機関（世

図表11 インフラ整備の資金源



（資料）日本総合研究所作成



界銀行、IMF、ADB、AIIB）や主要国からの資金供与が欠かせない。こうした一方、北朝鮮では、インフラ事業を金融面から支える開発銀行を設立する必要がある。開発銀行は国際金融機関の融資やODA（政府開発資金）の受け入れ先となる。

北朝鮮の国境近くのインフラ事業や経済特別区に関しては、すでに中国とロシアが支援しているように、今後もこれら二国の支援が期待出来るようが、北朝鮮の経済再建や朝鮮半島の経済統合につながるインフラ事業の場合、ADB（アジア開発銀行）やAIIB（アジアインフラ投資銀行）などの融資や基金の活用が望まれる。

例えば、中国の東北3省が90年代以降に進めた高速道路建設プロジェクトでは、国内資金（中央政府、地方政府、国家開発銀行）で必要な資金の半分以上を確保して、残りをADBからの融資で充当した(이유진 [2018])。また、ADBからは技術支援も受けた。

ただし、国際金融機関の融資を受けるには、様々な条件をクリアする必要がある。AIIBへ加盟するためには、協定規約第3条で、世界銀行もしくはADBの加盟国であることが前提とされ(注24)、前者の加入には財政状況の開示、後者の加入には総会で議決権の3/4以上の承認が必要である。

したがって、北朝鮮がAIIBへすぐに加盟出来る可能性は極めて低いが、이현태 [2018]が指摘するように、AIIBでは理事会の論議

を経て、総会で加盟国の2/3以上、議決権の3/4以上の承認を得られれば(注25)、非加盟国のインフラ事業にファイナンス出来る規定(規定11条1項(a))があるため、今後一定の条件(国際社会の制裁解除、各種リスク評価、事業の収益性など)をクリアすれば、北朝鮮の加盟を待たずに、同国に関連したインフラ事業への融資が可能になる。

基礎的なインフラは公的資金を活用して整備を進める一方、高速鉄道・道路の建設などキャッシュフローを生み出す事業は、BOT方式のように、民間資金を導入して進めていくことになろう。前述したように、新義州～開城間の高速鉄道の建設は、国際借款団を組成していく実施する計画である。

以上のように、朝鮮半島新経済地図構想が具体化すれば、大きな経済効果が期待出来る一方、必要な資金をどのように調達するかは今後の大きな課題といえる。

(注17) この点は, 삼정KPMG 대북비즈니스지원센터 [2018]を参照。

(注18) The Korea Times, 「Financial groups scramble to find NK opportunities」, 2018年9月3日

(注19) 東海線は釜山と北朝鮮の安辺(アンピョン)を結ぶ鉄道であるが、韓国側の江陵(カンヌン)と猪津(チュジン)の区間が途切れている。

(注20) 南北間の再連結が進んでいないのは、京元線の韓国の鉄原(チョンウォン)と北朝鮮の平康(ピョンガン)間25.4キロ、金剛山線の鉄原と北朝鮮の内金剛(ネグムグァン)間7.0キロである。

(注21) “Inter-Korean inspections for eastern tracks to begin Saturday”, The Korea Times 2018/12/07

(注22) 금융위원회 위원장 신제윤, 「한반도 통일과 금융의 역할 및 정책과제」2014年11月19日

(注23) 韓国産業銀行(KDB)では、国際金融機関のインフラ事業への融資事例を調査して、北朝鮮関連事業への活用を検討している。

- (注24) 韓国政府は2019年の「経済政策方案」で北朝鮮の国際機関への加入を支援していくことを盛り込んでいる(관계부서합동「2019년 경제정책방안」2018年12月17日)
- (注25) ちなみに、議決権は中国、インド、ロシア、韓国で40%以上となる。

## 4. 今後の日本の対応

最後に、今後予想される朝鮮半島情勢の変化に対して、日本はどのような準備、対応をしていくべきか検討したい。

### (1) 対北朝鮮には段階的なアプローチ

北朝鮮が非核化を進めるまで(米朝間で非核化交渉が合意し、非核化が検証されるまで)、日本政府は国際社会と協調して制裁を維持していくことが必要である。

非核化に関しては、二つのシナリオを想定する必要がある。一つは、米朝が合意し、非核化に向けた動きが進むシナリオで、もう一つは、米朝が合意に至らないシナリオである。本稿では前者を前提にしている(後者の場合、北朝鮮が中国やロシアなどの協力を得ながら、経済開発に乗り出す可能性があることは前回指摘した(注26))。

米朝が非核化で合意したとしても、非核化はかなり長期にわたるプロセス(前掲図表4)になるため、日本政府には段階的なアプローチが求められる。

第1段階は、国際社会による制裁が解除された段階である(図表12)。国際社会による制裁が解除されれば、日本政府は独自の制裁を解除していくであろう。

日本政府は北朝鮮のミサイル発射を受けて、06年に独自制裁措置を相次いで発動した(7月万景峰号の入港禁止、9月金融制裁、10月全ての北朝鮮籍の入港禁止、輸入の全面禁止、11月奢侈品の輸出禁止)のに続き、09年6月に輸出を全面禁止したことにより、日本と北朝鮮との間で貿易は行われなくなった。

北朝鮮に対する制裁解除により、貿易再開の道が開かれるが、本格的な再開には至らないであろう。というのは、70年代に生じた貿易代金未払い問題が未解決であるため(注27)、大手商社は対北朝鮮ビジネスに二の足を踏み、当面は在日朝鮮人による貿易が中心になるものと予想されるからである。

第2段階は、北朝鮮の国際機関への加入が

図表12 日本の対北朝鮮アプローチ

<第1段階>	非核化の進展 ⇒ 国際社会の制裁解除 ⇒ 日本独自の制裁解除 ⇒ 貿易再開
<第2段階>	北朝鮮の国際機関への加入 ⇒ 多国間協力
<第3段階>	(拉致問題の解決) ⇒ 国交正常化 ⇒ 二国間経済協力

(資料) 日本総合研究所作成

実現した段階である。日本政府の北朝鮮に対する国際機関を通じた支援が実施されるが、直接的支援は国交正常化後となる。

第3段階は、国交が正常化した段階である。経済協力に関して、日朝平壤宣言（2002年9月17日）で、以下のように規定されている。「双方は、日本側が朝鮮民主主義人民共和国側に対して、国交正常化の後、双方が適切と考える期間にわたり、無償資金協力、低金利の長期借款供与及び国際機関を通じた人道主義的支援等の経済協力を実施し、また、民間経済活動を支援する見地から国際協力銀行等による融資、信用供与等が実施されることが、この宣言の精神に合致するとの基本認識の下、国交正常化交渉において、経済協力の具体的な規模と内容を誠実に協議することとした」と記されている。

経済協力の規模は65年の日韓国交正常化時に、日本が韓国に対して10年にわたり無償3億ドル、有償2億ドルを供与したことが、一つの目安となろう（注28）。5億ドルは当時の韓国の国家予算の約1.3倍の金額である。これら資金の多くはダムや高速道路などのインフラ、総合製鉄所を含む基幹産業の建設資金に充当された。

ただし、日朝国交正常化には非核化の進展だけでなく、拉致問題の解決（あるいは前進）が不可欠であるため、第三段階へ到達するのは相当先になろう。

このように、日本は非核化の進展に応じて、

北朝鮮に対して段階的なアプローチをとることが必要となる。

## (2) 対韓政策

北朝鮮の非核化を実現し、その後の経済再建に協力するうえで、日韓の協力は不可欠であるが、慰安婦問題や徴用工問題、レーダー照射問題がたて続けて生じたことにより、両国関係が急速に悪化している。

両国政府がこれらの問題に対して厳しい姿勢で臨んでいるため、関係の一段の悪化が懸念される状況である。関係の修復は容易ではないが（注29）、政府間関係の悪化が経済分野に及ぶことは極力避けるべきである。

日韓の経済関係を特徴づけているのは、両国の企業がサプライチェーンで結ばれていることである。グローバル市場向けに生産する韓国の大企業に日本企業が高品質の素材、基幹部品、製造装置を供給する一方、韓国企業が日本企業に対してメモリ、鉄鋼製品などを供給している。また、メキシコで操業する日系完成車メーカーに対して、現地の韓国系鉄鋼会社が自動車用高級鋼板を、インドで操業する韓国系完成車メーカーに現地の日系自動車会社が部品を供給するなど、サプライチェーンは日韓の枠を超えている。

日韓にとって相手国の貿易依存度が低下傾向にあるため、日韓貿易の重要性が見落とされがちであるが、サプライチェーンは両国経済関係のコアになっていることを再認識した

い(注30)。さらに、両国からの訪問客数は両国ともに2番目になっているため、関係悪化の影響が観光面に及ぶことになれば、双方にとってマイナスとなる(注31)。

韓国に関しては、関係の悪化に焦点があてられがちであるが、北朝鮮の非核化の先を見据えて準備することも必要である。というのは、これまで述べてきたように、非核化が進展すれば、朝鮮半島ならびに北東アジアの経済統合が進むことが予想され、このことが日本にも影響を及ぼすからである。

一つは、朝鮮半島ならびに北東アジア地域における経済統合の進展により、日本も多くの経済効果を受けることである。

南北経済交流や朝鮮半島新経済地図構想に関連して、日本企業が直接的にかかわる機会は少ないといえるものの、韓国企業とのアライアンスやプロジェクトへの融資などを通じて関与出来る機会はある。

むしろ、南北の鉄道・道路が再連結され、中国とロシア(その先の欧州)へ向かう国際物流網が整備されることによる経済効果の方が大きいであろう。国際物流網が整備されれば、ロシアのザルビノ港、北朝鮮の羅先港、清津港などと日本の日本海側都市を結ぶ航路が再び脚光を浴びることになろう(注32)。以前、ザルビノ港から韓国の東草、新潟と結ぶルートが開設されたが、採算がとれずに廃止された。中国東北地域や欧州などとの物流の増加が見込まれれば、再開設される可能性

が出てくる。

もう一つは、非核後に北朝鮮で経済成長が加速すれば、日本企業にもビジネスチャンスが生まれることである。前述したように、北朝鮮では近年経済の建設を図る目的で、地方に相次いで経済開発区が設置されている。南北経済交流の再開や国際社会の支援が現実的なものとなれば、成長が加速していく可能性は十分にある。

成長の加速に伴い、耐久消費財や資本財の輸入が増加する。日朝貿易の本格化には時間がかかるため、当面、中国や韓国からの輸入が増加するだろう。韓国と中国での生産が拡大することにより、日本国内では中間財に対する需要が誘発されることが予想される。

このように、朝鮮半島ならびに北東アジアの経済統合が進めば、日本にも多くの経済効果が及ぶため、非核化後の動きを見据えて準備していくことが求められる。

(注26) この点は、向山英彦[2018a]を参照。

(注27) 北朝鮮は、72年にアメリカニクソン大統領の訪中(2月)や南北共同声明の発表(7月)など緊張緩和が進む状況下、高成長を遂げ始めた韓国に刺激され、日本やドイツなどから設備近代化のためにプラントを積極的に輸入したが、オイルショックの影響によるプラント代金高騰や外貨不足などが原因となって、貿易代金決済の遅延が生じた。その後、リスクに基づいて支払を履行したが、83年のラングーン事件後に日本政府が発動した制裁措置に反発して支払を一方的に中止し、現在に至っている。

(注28) これ以外に、民間借款が3億ドル供与された。

(注29) 関係の修復が容易でない理由としては、①文在寅政権が歴史認識問題に対して原則的な立場をとっていること、②韓国にとって、経済・外交安全保障面での日本の重要性が相対的に低下したこと、③かつてのような関係の修復に乗り出す「大物政治家」がいなくなったことなどが指摘出来る。

(注30) 日韓企業間のサプライチェーンは相互の利益と信頼のうえに築かれているだけに、政府間関係が悪化しても、これまでほとんど影響を受けることはなかった。しかし、徴用工問題は日本企業に直接的な影響を及ぼすため、訴訟対象になる企業を中心に韓国での投資計画の先送りや新規投資の見送り、日本から韓国への投資減少などの影響が表れる可能性がある。日本からの投資は近年、素材、部品、研究開発分野に広がっており、韓国の産業高度化に寄与しているため、日本企業による投資減少の影響は金額が示す以上に大きい。この点は、向山英彦・松田健太郎 [2018] を参照。

(注31) 2018年の韓国からの訪日者数は約754万人で、中国に次いで2位、日本からの訪韓者数は300万人弱で、やはり中国に次いで2位である。

(注32) 日本では90年代、UNDP（国連開発計画）主導による図們江地域開発計画の浮上を背景に、北東アジアと日本海側の諸都市との連携を図って、地域経済の活性化をめざす環日本海経済圏構想が登場した。しかし、その後、多国間調整の難しさから図們江地域開発計画が頓挫したことや中国がグローバル化を積極的に推進する方向に舵を切ったこと、北朝鮮の核開発問題が登場したことなどにより、環日本海経済圏構想への関心が薄れた。

## 結びに代えて

本稿では北朝鮮の非核化が進展し、国際社会による制裁が解除された場合を想定し、朝鮮半島ならびに北東アジアにどのような動きが生じるのかについて考察した。ここで明らかになったことを整理すると、以下のようなことになる。

- ① 中断していた開城工業団地の操業と金剛山観光事業の再開、鉄道・道路の再連結とそれを基礎にした朝鮮半島新経済地図構想の実現に向けた動きが進み出す。
- ② 同上構想は京義線沿いを「産業・物流・交通ベルト」、東海線沿いを「エネルギー・資源ベルト」、非武装地帯を「環境・観光ベルト」にする計画で、朝鮮半島ならびに

北東アジアの経済統合を進めて、韓国経済の新たな成長動力にする狙いがある。

- ③ 経済統合の進展に伴い北朝鮮の成長が加速すれば、南北間の経済格差が縮小し、将来の統一コストの低下につながる事が期待される一方、インフラ整備に必要な資金をどのように調達するかが大きな課題になる。
- ④ 日本は北朝鮮に対しては、非核化の進展に応じて、段階的なアプローチをとることが必要である。韓国に対しては、政府関係の悪化が経済分野に影響を及ぼすことがないように努めながら、非核化の先に予想される朝鮮半島ならびに北東アジアの経済統合の動きに対して、準備、対応していくことが求められる。

繰り返しになるが、本稿では、北朝鮮の非核化が進展するという想定の下に、非核化の先に「起こりうる」変化を考察した。当面、次回の米朝首脳会談のゆくえに注目していく必要があろうが、朝鮮半島情勢に関しては、様々な展開を想定して準備、対応していくことが重要であろう。

参考文献

(日本語)

1. 小倉和夫・康仁徳・日本経済研究センター編著 [2016] 『解剖北朝鮮リスク』日本経済新聞出版社
2. 小牧輝夫・財団法人環日本海経済研究所編 [2010] 『経済から見た北朝鮮—北東アジア経済協力の視点から』明石書店
3. 権秀蓮・権哲男 [2015] 「北朝鮮における経済開発区設立の背景および展望」環日本海経済研究所『ERINA REPORT』No.123 2015April
4. 呉昊 [2009] 「中国吉林省と北朝鮮の経済貿易関係の現状と展望」環日本海経済研究所『ERINA REPORT』Vol.88 2009JULY
5. 中国朝鮮族研究会編 [2006] 『朝鮮族のグローバルな移動と国際ネットワーク』アジア経済文化研究所
6. 趙元媛 [2012] 「中国東北地方の地域開発：図們江開発と吉林省延辺朝鮮族自治州の経済発展の今後」『帝京経済学研究』(溝尾桂子教授・林英機教授・飯野靖四教授退職記念号) 2012年12月号
7. 二階宏之編著 [2008] 「朝鮮半島における南北経済協力—韓国からの視点—」アジア経済研究所
8. 朴三石 [2002] 『海外コリアン』中央公論新社
9. 洪演植 [1998] 「北朝鮮の経済動向と南北経済協力の展望」経済企画庁 Working paper No.65
10. 向山英彦・松田健太郎 [2018] 「貿易関係を変える日韓企業のサプライチェーン—電子・半導体産業にみる求心力と遠心力—」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報 RIM』2018 Vol.18 No.69
11. 向山英彦 [2018a] 「朝鮮半島情勢の変化と韓国・北東アジアの将来 (1) —鍵を握る中国の北朝鮮への影響力—」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報 RIM』2018 Vol.18 No.71
12. — [2018b] 「内政外交両面で難題に直面する文在寅政権—問題の根源に「原理主義的」思考—」日本総合研究所『リサーチフォーカス』2018年11月13日 No.2018-39
13. 李燦雨 [2010] 「南北経済交流の現状と展望」(小牧輝夫・財団法人環日本海経済研究所編『経済から見た北朝鮮—北東アジア経済協力の視点から』明石書店、所収)
14. — [2014] 「北朝鮮の経済開発と日中韓の関与の在り方」国際開発センター『北朝鮮と北東アジアの経済社会開発に関する研究・国際交流事業報告書』

(韓国語)

15. 국정기획자문위원회 [2017] 문제인정부 국정운영 5개년 계획, 2017년 7월
16. 김기호 [2016] 현대 북한 이해, 탐복스
17. 김영운 [2016] 북한 교통인프라 개발과 남북한 연결, KDB북한개발 2016년 겨울 호
18. — [2018] 한반도 신경제지도 구상의실현 과제, LH 도시주택연구원 북한토지주택리뷰 (연2회), 2018년 3월 7일
19. 남북경제협력 연구소 전문위원 [2018] 한반도 철도사업의 의미와 추진과제
20. 삼정KPMG 대북비즈니스지원센터 [2018] 북한 비즈니스 진출 전략, 두앤북
21. 소현철 [2018] 2025 한반도 신경제지도 미리 보는 한반도 경제의 새로운 빅픽처, 한스미디어
22. 이유진 [2018] 중국 동북3성의 도로 인프라 개발사례 분석과 북한개발에 대한 시사점: 자금조달을 중심으로, KDB북한개발 2018년 봄 호 (통권14호)
23. 이종규 [2015] 북한의 경제특구·개발구 추진과 정책적 시사점, KDI 정책연구시리즈 2015-13
24. 이해정·이용화·김성환·강성현 [2018] 북한의 경제개발구와 '통일경제특구' 구상의 연계가능성, 현대경제연구원 경제주평 18-34호
25. 이현태 [2018] AIIB의 對북한 인프라 투자 가능성과 시사점, KIEP 오늘의 세계경제 Vol. 18 No. 27, 2018년 7월 23일
26. 임을출 [2018] 한반도 신경제지도 구상실현을 위한 국제협력 추진전략과 과제, KDB북한개발 2018년 가을 호, 2018년 7월 23일
27. 임호열·김준영 [2015] 북한의 경제개발구 추진 현황과 향후 과제, KIEP 오늘의 세계경제 Vol. 15 No. 11 2015년 4월 10일
28. 장형수·박해식·박춘원 [2015] 남북통일과정에서의 해외채원 조달: 주요 이슈와 정책방안, KIEP 중장기통상전략연구15-03
29. 정은이 [2012] 북한무역회사에 관한 연구: 북중 접경 도시 '신의주' 를 중심으로, 통일부 신진연구자 정책과제
30. 진익·모주영·박승호·조은영 [2018] 북한 경제개발재원조달을 위한 국제기구와의 협력방안, 경제현안분석 제95호, 국회예산정책처
31. 통일부 [2018] 2018통일백서

本誌は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。  
 本誌は、作成日時時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。