



ISSN 0385-0838

第 149 号

発行所

亜細亜大学アジア研究所
 東京都武蔵野
 市境 5-24-10
 電話 0422(54)3111
 郵便番号 180-8629

中国の領土・領海をめぐる紛争と 新覇権主義への道

日暮 高 則

十八世紀半ば、清朝中国が最大版図を誇ったときに、中央アジア、シベリアの一部をも領土としたほか、ベトナム、朝鮮、モンゴル、琉球など多くの朝貢国を持っていた。しかし十九世紀、同政権の弱体化とともに、帝政ロシアとはネルチンスク、アイグン、北京条約、英国とは南京、北京条約、日本とは下関条約など領土割愛の条約を相次いで結ばされた。一九四九年に成立した共産党中国は、「不平等条約」で奪われた「古来の土地」を一つひとつ回復するという強い意識を持ち続けていたようで、近年経済発展を進め、並行して軍事力の増強を図ってくると、もはやその野望を隠すことはなくなった。中国は新しい領土秩序を目指す覇権主義国となり、周辺諸国と新たなトラブ

ルを起こしている。日本の尖閣諸島への領土主張もそうした動きの一つである。

中国はまた近年、海洋進出にも目を向けるようになった。アジアに覇を唱えるリジヤナルパワーとしてだけでなく、最終的には、米国に拮抗するグローバルパワーとして君臨することを狙っている。そのためには、東、南シナ海を「自国の内海」としなければならぬ。東シナ海で日本との対立、南シナ海でのフィリピン、ベトナムとの争いは、海洋支配に向けた世界戦略の中の一里程としても位置付けられるだろう。その視点で見れば、中国の尖閣諸島への野望に対し日本は特別な警戒心を持って立ち向かわなければならぬ。軽視すれば、やがて中国が潜在的に領土主張している東シナ海上の南

へ目次へ

- 中国の領土・領海をめぐる紛争と
新覇権主義への道 …… 日暮 高則 …… (1)
- ミンダナオ山村住民の足スカイラブ …… 野沢 勝美 …… (4)
- グローバル人材に必要なマインド
「アジア発リリーターの育成を」 …… 九門 崇 …… (6)
- 朝経済協力の深化と南北関係 …… 上澤 宏之 …… (8)
- ゴールデン・トライアングル訪問記 …… 藤村 学 …… (10)
- 『アジアの窓』韓国技術ギャップと「見える化」 …… 奥田 聡 …… (12)

西諸島全体さえ守り切れず、安全保障上大きな支障を来すからである。

今年(二〇一二年)九月、中国は、日本が尖閣諸島を国有化したことに対し、異常な反発を示したが、実はこれに先立つ春から夏にかけてはフィリピンと諍いを起こしている。フィリピンルソン島西方沖にあるスカボロー礁(中国名「黄岩島」)の領有をめぐる、中国側は中国漁船を使って攻勢を強めてきたのだ。四月八日、フィリピン海軍がこの周辺海域に停泊していた中国の漁船八隻を拿捕したのを受け、中国の監視船が現場に急行し、フィリピン海軍と対峙する事態となった。中国はさらに、フィリピンに経済的な圧力をかけるため、中国人のフィリピン旅行を禁止したり、フィリピンから

輸入したバナナの税関検疫を遅延させ、バナナを腐らせたりの嫌がらせに出た。現在は、周辺海域に中国軍艦が遊弋させ、スカボロー礁海域の完全支配をうかがっている。

スカボロー礁は浪間にかすかに出てくる程度の「岩礁」であるため、本来は係争に値しない「領土」だが、国連海洋法条約による排他的経済水域（EEZ）設定の絡みで俄然注目されるようになった。フィリピンは一九八〇年以降、スカボロー礁を自国の EEZ 内の岩礁であると宣言したが、八三年に中国が南方諸島の地名の中にここを「島」として黄岩島と命名、領土と位置付けた。

中国の漁船がしばしば入り込むことからフィリピンがいらだちを募らせ、九七年には国会議員が軍艦でこの岩礁に上陸、旗と碑を建てて領有を強く主張。九八年には、中国海南島の漁船を拿捕し、五十一人の漁民を半年間抑留したことがあった。フィリピン政府は九九年、「南沙諸島はフィリピン領土」である旨の憲法改正を行い、二〇〇〇年には、同国海軍が領海侵犯した中華人民共和国の漁船船長を射殺する事件も起こしている。しかし、その後も中国側の攻勢は止むことはなかった。

中比の係争では一九九〇年代にすでに前例がある。コラソン・アキノ大統領（当時）は九一年に、自国の軍事力が不備であったにもかかわらず、冷戦の終結を受けて米国との安保条約を破棄し、九二年に米軍を完全撤退させてしまった。この軍事的な脆弱性を突いた形で、中国は透かさず、南シナ

海スプラトリー諸島（南沙諸島）パラワン島沖にあるミスチーフ岩礁（中国名「美濟礁」）への攻勢に出た。同岩礁は、フィリピンの EEZ 内として支配下に収めていたが、中国人の漁船員が当初「休憩地」として入り込み、一九九五年、フィリピン海軍が監視を怠っていたモンスーン時期に中国側がコンクリート建造物を造った。同建造物には、いつの間にか大型船舶が停泊できる突堤のほか、ヘリポートも造られた。対空、対艦砲も装備され、現在も五星紅旗をなびかせて軍人が居座っている。

こうした苦い反省から、フィリピンは九八年、米軍寄留協定を締結、再び米軍のプレゼンスを求めた。米国側は一時的にも追い出されたというわだかまりがあるものの、南シナ海で中国の覇権行動がこれ以上強まることに危機感を持ち、フィリピン支援の動きに出ている。米比合同の軍事演習を実施したほか、南シナ海での航空監視活動も続けている。フィリピン側も、かつて大規模な米海軍基地があったスービック湾で、再び米軍が使用できる基地の再建計画を進めるなど米国の要請にこたえている。

中国が南シナ海に触手を伸ばすのは、海底油田・ガス田があるからだと思われる。中国の調査では、同海域での原油埋蔵量は一三〇〇億バレルにも及ぶとされる。中国海洋石油公司は〇三年に、同海域東部で推定埋蔵量四五七二立法メートルの天然ガス田を発見したとも発表している。さらにこの海域で魅力的なのは、天然ガスの主成分であるメタンガスが水の分子に取り

込まれて氷状物質となったメタンハイドレート、別名「燃える氷」が大量に海底土壌に眠っていることだ。現在、カナダが北極海周辺の永久凍土で、日本が本州沖で試掘している段階で、まだ採算ベースには至っていない。いずれ先進国の試掘で採算が確認されれば、中国も手を出してくるだろう。

南シナ海の島嶼をめぐる争いは、中国とベトナムの争いの方がもっとすさまじく、すでに砲火を交えているほどだ。両国が争っているのはパラセル諸島（中国名「西沙諸島」、ベトナム名「ホアンサ諸島」とスプラトリー諸島（中国名「南沙諸島」、ベトナム名「チュオンサ諸島」）の島や岩礁群。パラセル諸島には最大一・八平方キロの広さの島（中国名「永興島」）もあるが、いずれも長期の定住に適さない無人島だった。第二次大戦後、フランスのインドシナ半島撤退で一時、主のいない真空状態となったが、いつの間にか西半分を南ベトナム、東半分を中華人民共和国が占領し、共有する形となった。しかし、ベトナム戦争末期で南ベトナムの弱体を見て取った中国は一九七四年に軍事力を使ってパラセル諸島のすべての諸島を支配下に置いた。八八年には、永興島の一部を埋め立て、二六〇〇メートルの滑走を持つ飛行場や埠頭を造り、軍事基地化させている。

中国は一九八八年、スプラトリー諸島にも軍事侵攻し、ベトナム軍を排除しつつ、いくつかの島を占領した。このとき、ベトナム軍の艦船三隻が被害を受け、ベトナム軍にかなりの数の死傷者が出ている。中国は一九九二年の領海法でスプラトリー諸島などを中国領

と定め、のちに「三沙市」という行政単位の中に組み入れた。一方、ベトナム側も対抗上、「チュオンサ県」と命名して、行政上カインホア省に所属させた。

さらに海洋権益の絡みでは、中国は一九九二年、スプラトリー諸島南西のはずれにある浅瀬、ヴァンガード堆（中国名「万安灘、ベトナム名「トウーチン堆」）における石油探査権をアメリカのクレストン・エナジー社に与えると発表した。ヴァンガード堆はベトナムが自国のEEZ内にある岩礁だと主張していたため、中国側の一方的な行動に不快感を募らせた。このため、ベトナム側もヴァンガード堆に石油鉦区を設定し、米企業に採掘権を付与するという報復に出た。現在も、中越間は漁船の越境などをめぐり発砲事件を繰り返している。中国はフィリピン、ベトナム、マレーシアと対立を続けるものの、スプラトリー諸島最大の島（中国名「太平島」）を領有し続ける中華民国台湾には、一切のクレームをつけていない。中国は領土問題に関しては中台一体の立場に立っているからであろう。

東シナ海に接続する黄海では、中国は韓国と領土、領海紛争を起こしている。黄海海上にある岩礁、ソコトラ岩（中国名「蘇岩礁、韓国名「離於島」）をめぐる争いだ。ソコトラ岩は干潮時にもその岩頂は海面下四・六メートルの海中にあり、岩が海面上に姿を現すことがない「暗礁」であり、国際的には「島」とは認められていない。韓国は、一九五二年に李承晩ラインを宣言した際、この暗礁を含む海域を自国領海とした。

八七年、この岩の上に灯台を設置し、さらに九五年から二〇〇一年にかけて海洋調査施設を建設した。これに対し、中国は一方的な建設を中止するよう抗議したが、韓国は二〇〇一年、この暗礁を「離於島」と命名、済州特別自治道・西帰浦市に属すると主張している。

国連海洋法条約に基づき、原則的に両国のEEZを海域の中間線で分けるとすれば、暗礁であるソコトラ岩は韓国側EEZ内にあり、韓国側が人工的建造物を造るのは自由だ。だが、中国は、東シナ海をめぐる日本とのEEZ争いと同様に、海洋法条約でのもう一つの柱「EEZ大陸棚延長論」を主張し、中間線方式を認めていない。現在は漁業上の暫定経済水域を敷いているに過ぎないのだとし、EEZが正式に確定していない段階で、韓国側がソコトラ岩で勝手に建造物を建設したりすることはできないと反発している。

陸続きでは、中国とインドの領土紛争が有名だ。両国の国境線は一九一四年、当時のチベット政府と英領インドとの間で取り決められたマクマホンラインがベースになっている。しかし、中国はこれまでマクマホンラインを帝国主義時代の「遺物」として一〇〇%認める立場に立っておらず、これが原因で特にヒマラヤ山脈地域における両国国境は不確定な状態のままに置かれた。一九五〇年、チベットに侵攻してその地を版図に組み入れた中国は、その軍事的な勢いからヒマラヤ地域にも侵攻し、インド側に圧力をかけた。

このため、一九五九年に両国軍による武力衝突が起き、六二年にはさらに大規模な衝突に発展した。時代はまさに東西冷戦の最中、六二年には米国とソ連によるキューバ危機が起きており、世界の目がこの事態を注視しているのを奇貨として、中国軍はインド領内奥深くまで侵攻。両国軍はカシミール地域とその東部アクサイチン地区およびラダック・ザンスカール・バルティスタン地区、ブータン王国の東側アルナーチャル・プラデシユ州で激しい戦闘を繰り広げた。中国側がもともと周到な準備のもとで仕掛けた戦いであり、各地で連戦連勝になったのは言うまでもない。

中印の国境紛争は現在も続いている。中国の駐印大使は〇六年、胡錦濤国家主席が訪印する直前にインドのテレビ番組に登場、「アルナーチャル・プラデシユ州は中国領土だ」と発言した。同時に、中国軍は国境地帯での軍事力を増強し、インド側と小競り合いを始めた。インドは、「中国側の領土的野心は変わっていない」として警戒心を高める同時に、国境軍事力を増強する対抗策を講じている。

経済大国化した中国が大きな国内市場をちらつかせ、誘ったとしても、中国が覇権主義的行動を取り続けている限り、周辺国は警戒心を強め、反発するばかりだ。その反発はやがて対中国対峙国の提携に向かわせることになる。日本が米国を巻き込んでベトナム、フィリピン、インドなどと軍事関係強化を模索しているのは、まさに中国包囲網構築への前段階の動きであろう。

（アジア問題ジャーナリスト 日暮高則）

ミンダナオ山村住民の足スカイラブ

野沢 勝美

開発途上国への先進工業国からの技術移転問題に関しては、近代技術の現地社会へのそのままで移転を考えた場合にはその多くが失敗する。近代技術が受容国の在来技術と連結することにより近代技術が現地社会に定着し、適合するのである。この問題をフィリピン・ミンダナオ山村のスカイラブを事例に考察する。

公共交通機関として町当局が認可

フィリピンは、群島国家である。最大の島は首都マニラが置かれたルソン島で、次いでミンダナオ島である。ミンダナオ島中部にあるコンポステラ・バレー州のモンテピスタ町(図参照)を訪問した。同町へは、ミンダナオ島最大の都市であるダバオを北上する。刑務所の囚人労働を使ったバナナ・プランテーションで知られたタグムから勾配のある坂道を進み、さらに北上すると同町に到達するが、海拔約六〇〇メートルの高地で、さしたる産業もない山村である。

このモンテピスタに入ると最初に目に入るのは、鈴なりに乗客を乗せ村道を走るスカイラブである。スカイラブは自動二輪車を改造し、進行方向と平行して二枚の厚板を固定したもので、両翼に座席を設け、天井に日除けの屋根をつけて走る。宇宙ステ

ションのスカイラブを模しての命名であると言いついて妙である。

農村部交通機関の大方は、ジープ型の小型乗合バスのジブニーであるが、乗客の少ない山村ではその運行回数は限られている。不十分な輸送手段に対応すべく、スカイラブが登場したわけである。収容する乗客数は左右の客席六人で、それに加えて乗客の荷物も乗せる(写真参照)。

母親が幼児を連れ、荷物を抱えてこれに乗り込む様子を見るにつけはらはらする。砂利道を進むが、強い横風が吹くとバランスを崩しそうである。コメ袋など重量のある荷物を乗せる際には、片方の翼にこれを置き、他方に乗客が座りバランスをとっている。しかし危険なことに変わりはなく、こんな危険な乗り物が果たして許可されるのかと疑問をもつのは当然であろう。確かにバス、タクシー、ジブニーは中央政府の陸運免許規制委員会が運行を認可、監督し、運賃などを決める。トライシクル(自動三輪車)は通常乗客は二人で地元の町当局が認可するが、スカイラブも同様に町当局の認可を必要とし、れっきとした公共交通機関なのである。

生活にあわせた農村部の交通体系

農村部の交通体系は、一見非効率率のよう

に思われるが、地元住民の生活実需に合わせ便利に体系ができてきている。まず都市と都市の間はバスが運行している。バスが公設のバスターミナルに着くと、ジブニーやトライシクルが客待ちをしており、乗客はこれに乗り変えて村道に入る。自宅付近に近づくとき、運転手が乗客の荷物を家まで運び、子連れや年配者に親切である。

ところが、スカイラブの運賃であるが、これが意外と割高である。町の中心街は乗入れ禁止のため初乗り(三キロ)が二〇ペソ(一ペソ＝二円)であり、トライシクルの初乗り七ペソと比べると相乗りにもかかわらず三倍近い。これは乗客人数の揃うのを待つて運行するなどの待機料金と、車体の改造コストを含んでいるからであろう。運転手によると地元のモンテピスタ町当局の許可料年七〇〇ペソに加え、改造装置に五〇〇ペソを要したとのことである。この運転手の場合、車両は自分の所有で

(図)コンポステラ・バレー州モンテピスタの位置





(写真) 鈴なりに乗客と荷物を乗せたスカイラブ
(コンポステラ・パレー州モンテピスタにて筆者撮影)

農村部の貧困が背景に

ミンダナオの農村部において日常生活の足となる交通機関として、スカイラブのような危険な乗り物が往來する背景には、ミンダナオ山間部における貧困問題がある。今日のミンダナオにおける経済活動の中

るから一日の運賃収入は、認可を受けた七キロの道を四往復し八〇〇ペソで、ガソリン代三〇〇ペソを差引くと純収入は五〇〇ペソになる。月に二〇日の労働とすると年収では一二万ペソとなる。コンポステラ・パレー州の貧困ラインは、二〇〇九年に一人当たり一万七六一ペソ、六人家族で約一〇万ペソであるからギリギリの生活であろう。これが借上げ車両となると状況はさらに厳しくなる。運転手の生活も楽でない。

近代技術の現地社会への適合問題

これまで述べてきたミンダナオ山間部の交通機関であるトライシクル、スカイラブのいずれも、排気量一五〇ccクラスのエンジンで装備した日本製の自動二輪車を改造した乗り物である。元来は一人乗りの単車を地元住民の必要に対応して機種ごとに四人から一人程度に乗客を乗せるべく現

心は農業部門でその主役はバナナ、パイナップル、サトウキビ、コーヒートといった熱帯作物の生産である。そしてこれらの熱帯作物は、プランテーションで生産され、その担い手は日雇の農業労働者である。また、入植地開発のため高地の未開拓地の開墾で、飼料用トウモロコシ栽培などに従事してきた。かくしてミンダナオには貧困層が多い。今回訪問したコンポステラ・パレー州では、二〇〇九年の貧困者比率は三六・七%と全国平均の二六・五%を上回っている。同州農村部の貧困者比率は五〇%近く達している。

こうした社会環境を背景にして、最近では過激派左派勢力の新人民軍によるとみられる事件など治安の悪化が報道されている。経済的に厳しい状況にあっても住民は日常生活において、買い物や所用に交通機関の利用は不可欠である。ところがフィリピン全体の車両数は二〇〇九年に六二二万台に達するが、ミンダナオでは九〇万台と全体のわずか一四・四%に過ぎない。その内訳は、自動二輪車・トライシクルが五七万台で六三・六%、全国的に定着している交通機関のジブニーが二〇万台で二二・二%に達しており、両者で八六・八%とミンダナオ住民の足となっている。とりわけ自動二輪車・トライシクルの役割が大きいことがわかる。

地で改造が加えられている。同様の山村の乗り物は外にもある。自動二輪車をそのまま使用したハバルハバル(「くつつきあい」の意)がそれである。運転手の前と後ろに乗客四、五人がしがみ付くのである。幼児や荷物が加わることがあるので危険極まりない。このハバルハバルも町当局の認可を得ており、運賃はトライシクルと同じ七ペソである。

今ひとつはトライシクルを改造したパヨン(「傘」の意)である。これは二人の乗客を乗せ、日傘をかけたものであり、運賃はトライシクル並みである。スカイラブやハバルハバルに比べると乗客数も少なく三輪車であるから安定はしている。しかし国道に出た際にはすれ違いのトラックなどにおおられてバランスを崩すといった危ない側面もある。

スカイラブ、トライシクル、ハバルハバル、パヨンパヨンのいずれも日本製の自動二輪車という輸送機械の車体に、ミンダナオ山間部で現地の溶接技術によって荷台部分に客席設置の加工がなされたのである。このことは、近代技術と地元の在来技術との連結(リンケージ)がなされたことを意味する。ところが、現実にはスカイラブに見るように、バランスが崩れれば人命にかかわるような危険な乗り物となったのである。

このように連結が当初期待していたものと大きく異なる結果をもたらす場合は、連結不全(マルリンケージ)と言える。途上国への技術移転問題を考えるに際しては、受容する社会とはいかなる形で移転が定着しているか、その適合問題を十分に考察する必要がある。

(のざわかすみ・アジア研究所嘱託研究員)

グローバル人材に必要なマインド （アジア発リーダーの育成を）

九 門 崇

最近、新聞や雑誌などメディアで「グローバル人材」という言葉を目にしない日はないくらいだ。グローバルで活躍できる人材の育成は今後ますます求められるだろう。本稿では、「グローバル人材」に求められるコミュニケーションとマインド、そして人材育成について述べてみたい。

△世界で共通する三つの「コミュニケーション」

まず、世界の人たちとコミュニケーションをとるときの基本について話したい。しかし、私が最初に伝えたいのは「外国語」や「話し方」などについてではない。そうしたスキルは大事なものが、それよりも先に考えることがあるはずだ。私は、世界どこでも共通するコミュニケーションには三つのポイントがあると考えている。

第一に、「自分がかけているレンズを知る」ことだ。海外に行くときまでの常識が通用しなくなるのと同時に価値観が異なる人と働かなくてはならない。そのためには、自分が何者かを知り、ぶれない軸をつくることが大事になる。第二に、「自分のレンズを外して他者を理解する」ことだ。それまでの価値観からすればおかしいと思うことで

も、相手の価値観から見れば当然のことかもしれない。知らず知らずのあいだにかけているレンズを意識的に外し、自分の「当たり前」を問い直す作業が必要になる。

第三に、「素の自分で他人と交流することだ。グローバルで仕事をしていく際には、リーダーとして多様な考えや価値観を持つ人々をまとめたり、メッセージを発する場面が多く出てくる。その際に、お互いのレンズ（＝価値観）を理解し、自分を持ちながら素の自分で意見を交わしていくことはとても重要なことだ。

ここで述べてきたことは、いかなる場合も人間としての「在り方」が大切になる、ということだ。どんなスキルを「持っているか」は、この「在り方」の上に積み重ねていくものだ。

△グローバル人材に必要なマインドとはV

次に、グローバルで活躍するために必要なマインドを三つ挙げたい。ここで述べる「マインド」とは、前に述べた「在り方」の延長にあるものだ。

マインドの一つめは「答えのない世界」を実感し、それを楽しむ意識だ。与えられた問いに答える人材ではなく、問いを自ら設定し、創り上げた問いの解決策を考えられる人材で

ある。言い換えれば、「0から1」を創り出すイノベーター的な人材が求められているのだ。そのためには、日本からアジア等海外に一定期間出るなど環境を大きく変えることも大事なことだ。例えば、成長中のアジアは色々な意味で発展途上でもあるので、これまでの日本や先進国での経験が通用しないことが多い。まさに「答えのない世界」を実感できる。

グローバル人材の二つめのマインドは、「会社の看板を外して仕事をする」ことだ。日本で仕事をしていると、知らず知らずのうちに「会社の名前」に寄りかかって仕事をしていることが多い。しかし、アジアでは企業同士の仕事であっても、個人の信頼関係が果たす役割が非常に大きい。これは、日本での感覚以上のもので、個人的な信頼関係がなければその仕事はよいものにはならないし、必要な情報すら得られないのだ。そのためには、自分の「売り」を考え、他国の人材と比べて自分がどういう価値を持っているかを意識し相手に伝えることが大事だ。これはアジアに限らず、程度の差はあれ世界でも共通していると感じている。

グローバル人材に必要なマインドの三つめは、「多様な人に言葉で思いを伝える」ことだ。特にグローバルの環境では、バックグラウンドを理解し合っていない人に自分の思いを伝え、理解してもらわねばならない場面が多い。日本では小さい頃から学校などで、プレゼンテーションやスピーチなど自分の考えを皆に伝えるという機会がほとんどないため、会議や議論の場で「話の流れを壊す」と発言を控えてしまう人も多い。しかし、グローバルな会議の場に行くと、

「完璧な意見」は必要なく、とにかく発言することが重要なのだ。

「空気を読む」「察する」といったことが重視される文化で育っている日本人は言葉にしないのでわかり合おうとする傾向が強い。外国語を使う環境に行けば、こうした感覚は残念ながらほとんど通用しない。日本人は自分が思う以上に発言力が弱いことを意識して、「とにかく言葉にする」ことを心がける必要がある。

△海外で働き、リーダーシップをとれる人材育成を△

それでは、グローバル人材を大学でどのように育成していけばいいのか。これについて簡単な処方箋はないが、私見を述べてみたい。

第一に、日本にいながら意識をグローバルに拡大させる取り組みと「場」が必要だ。日本にいと多様性を意識して過ごすことが少ないため、意識的にこうした「場」を創る必要がある。例えば、留学生受け入れを増やすのと同時に外国人留学生と一緒に受ける授業や課外活動を増やすことだ。それも講義型ではなく、プロジェクトを共同で作業し、そこでお互いの議論や対話が生まれるような形式のほうがよい。企業と連携して実際のアジアにおける商品開発プロジェクトをアジア人学生と一緒にやるなどもよいだろう。要は、日本においても国籍が異なる、様々な価値観の人たちと共同で社会が求めている新しい価値を創り出すという経験をするのが大事なのだ。

第二に、海外に行く機会を増やすことだ。特に、欧米など先進国に偏らず、アジアを始めとする新興国・地域に行く機会も増やすことだ。そのためには、まずアジアの各大学と

の提携を進めてお互いに留学できるようにしていくことが必要だ。それと平行して可能な範囲で中南米、中東、アフリカなど他の新興国・地域との提携も進めていけばよいのではない。なぜなら、グローバル企業で働く人たちはキャリアの中で数カ国の駐在を経験するのが当たり前になっている。そういう意味では、高校や大学時代を通じて二〜三の異なる地域で学ぶ経験ができたほうがいいのである。

第三に、海外で働くことを踏まえたインターンなどのプログラムの充実だ。特に、世界中の企業は成長中のアジアにビジネスをシフトさせており、アジアにある企業や組織で働く経験をする必要がある。特に、日系企業以外に、グローバル企業、ローカル企業、国際機関、NPOなどでも働く経験ができれば、海外の人たちと働く経験ができ、今後のキャリアの選択肢の幅も広がる。また、アジアのベンチャー企業や社会的企業で働く経験ができれば、起業や社会的課題の解決を目指したビジネスなどへの理解も進むだろう。

ただし、主体性や自律性をはぐくむには、プログラム内容を全て用意しすぎるのはよくないと考えている。結局は計画した側の予定通りの経験にしかならず、本当の意味で枠を越えて「0から1」を創り出す体験ができないからだ。私自身もアジアでチャレンジャーする若者を応援する教育プロジェクト「Kumons Boot Camp」を主宰しているが、一〜二ヶ月間アジアに行く目的やアクションプランは自分で作成する、というように主体性を尊重したプログラムにしている。

二十一世紀は「アジアの世紀」と言われる。経済的成長のみならず、精神的な意

味合いにおいても、西洋から東洋への大きな価値観のシフトが起こっている。そうした中では、アジア人の意識を持ち、地球規模の意識を持つリーダーが必要だ。それは、全体の利益を考え、人を導く、ファシリテーション型・調和型のリーダーシップでもあるだろう。

こうした新たなリーダーシップの在り方が、これからの世界に求められている。金融中心の資本主義が限界に差しかかり、食糧・人口・環境など、一国だけで解決できない大きな課題が山積みになっている。地球全体の利益を考え、解決策が必要だが、国同士の議論では自国のエゴがぶつかり、なかなか合意がとれないのが現状だ。こうした問題を自分ごととして捉えるのはなかなか難しいが、地球が大きな家だと考えれば、その中の人間は家族のようなものだ。自分の家を壊されるとしたら、誰もが反対するだろう。自分には関係ない大きな地球上の話に思えても、実は自分の大切な家族の話と同じなのだ。

国境を越えた社会問題のように、正解がなく、国や立場によって利害が変わってくる状況の中で、問題を自分ごとにし、多くの人とつながり、巻き込みながら見えない未来を創り出す。そうしたグローバルリーダーをアジアから輩出していくことが喫緊の課題だと考えている。

(株式会社九門崇事務所 代表取締役社長
東京大学工学部 特任研究員 九門 崇)

参考文献

九門 崇『アジアで働く』英治出版、2012年

中朝経済協力の深化と南北関係

上澤 宏之

中朝貿易の進展とその背景

近年中朝間の経済関係が深化している。韓国政府機関の統計によれば、昨年の中朝貿易額は五六億三千万ドルに上り、十年前である二〇〇二年（七億四千万ドル）の約八倍にも達した。今年一～七月の貿易額は、前年同期比一五%増加した三五億五千万ドルを記録し、通年では史上最大だった昨年の貿易額を超える見通しである。また、北朝鮮の対外貿易額で中国が占める比率は、二〇〇二年の二二・五%から〇五年三九・〇%、〇八年四九・五%、そして一一年には七〇・一%まで急増（図参照）。中国は北朝鮮から主に無煙炭、鉄鉱石などの鉱物を輸入する半面、北朝鮮は中国から原油を多く輸入している。

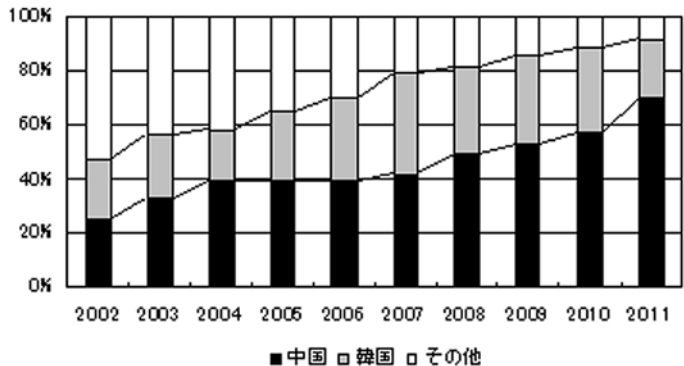
①北朝鮮が輸入する原油価格の高騰で貿易額が膨らんだ、②国連の対北朝鮮経済制裁で（中国以外の）貿易相手国・貿易額が減少したことなどに加え、二〇一〇年五月から韓国政府が実施している「五・二四措置」と呼ばれる対北経済制裁（同年三月に北朝鮮が韓国軍哨戒艦を撃沈したことへの報復措置と

して、開城工業団地貿易以外の物品・委託加工貿易を停止）で、北朝鮮の対中傾斜に拍車がかかったことが挙げられる。さらに、近年中国は地政学的にも同じ社会主義国である北朝鮮の体制維持を重視しているほか、自らの経済発展の足掛かりとして、同国の経済再建に向けた投資協力を活発化させていることも影響している。従来の物品貿易から投資協力へと両国経済関係が変化してきているのである。昨今の中国側による多数の対北投資計画も今後実行に移されると、それに伴うインフラ用資材などが大量に北朝鮮に搬出されるため、貿易額がいつそう増大し、貿易品目の構成にも変化が起ることが予想される。

羅先を中心に活発化する投資協力

今年八月、北朝鮮の張成沢・国防委員会副委員長が中国を訪問した。張副委員長の訪中は、金正恩政権発足後、中国を公式訪問した初めての北朝鮮首脳ということ内外の注目を集めた。張副委員長の訪中時、北朝鮮は中国との間で西海岸側の中朝国境地帯を流れる鴨緑江の中州である（北朝鮮領の）黄

■ 北朝鮮対外貿易額の国別構成比(2002～2011年)



(出所) 大韓貿易投資振興公社「2011年北韓の対外貿易動向」ほか

金坪・威化島経済地帯、東海岸側の羅先経済貿易地帯の共同開発に向けた管理委員会を創設することで合意したほか、九月には中国各地で投資説明会と貿易博覧会を開催。一〇月には中国・丹東で開かれた中朝経済貿易文化観光博覧会で、共同プロジェクトの締結式が行われ、計七二件（一二億六千万ドル相当）に及ぶ協力覚書が交わされた。中国はとくに東海岸側の羅先に対して、積極的なインフラ投資を行っている。

一九九〇年代初頭に外資誘致に失敗し、開発計画が頓挫した同地域への関心は現在非常に高く、中国の国家プロジェクトである「長吉図開発開放先導区建設案」（吉林省）の一環として事実上、開発が進められている。

また、今年九月には中朝国境付近の北朝鮮・元汀里と羅津港を結ぶ約五〇kmの道路改修工事が完了したほか、中国・琿春と羅津港を繋ぐ鉄道建設にも合意し、ボーリングなどの地盤調査を終えた段階にある。さらに来年初には琿春から羅津港に向かう途中に位置する新豆満大橋の建設に着工するとともに、中国が羅先に発電所と送電施設を建設する計画も打ち出されている。羅先地域の再開発をめぐる動きは、豆満江デルタを中心に国境を越える地域経済圏へと発展する可能性を広げており、今後の推移が注目される。

一方、黄金坪と威化島の開発状況は、羅先とは対照的で準備段階に留まっている。中国にとって羅先の開発は、積年の願いであった「外洋港の確保」（中国・東北部から日本海に出る物流ルート）という最大利点があるものの、西海岸側では中国の経済的インセンティブがそれほど働かない。中国国内で乱立する経済特区と競合する上、多額の資金と長期に及ぶオペレーションを要するグリーンフィールド投資（新地状態からの開発）となるため、進出企業の採算が見込めないことなどが背景にある。また、北朝鮮南部に位置する開城工業団地と比較しても、同団地の場合は韓国の統一政策、すなわち国策として開発が推進されているため、民間企

業が被る投資リスクや採算性は（一定程度）保障されるが、黄金坪と威化島に関しては、中国側の経済的利点が少ないことから、現時点で中央・地方政府によるインフラ整備などの支援体制が整っていない。

このほかにも中朝は農業や観光などの分野まで協力関係を深めている。「農業部門の協力に関する了解覚書」（一〇月）を締結したほか、北朝鮮は昨年末、金剛山を国際観光地とする意向を表明。同地はもともと韓国企業の独占契約で開発された地域であるが、中国人観光客に開放した。今年六月には、羅津港から金剛山へ向かう遊覧船観光が登場し、七月には延吉―金剛山を結ぶ航空路線も開通した。

南北関係への影響

北朝鮮による対中経済依存の深化は、南北経済協力のウェイトを低減させており、これまで韓国の対北事業者が高いカントリーリスクの中で開拓してきた「北朝鮮市場」に中国企業が大量して進出する状況を生み出している。現在、開城工業団地を除く南北経済交流は二年半にわたり中断し、北朝鮮の対外貿易額で韓国が占める比率は「五・二四措置」施行前である二〇〇九年の三三・〇％（中国・五二・四％）から、昨年は二一・三％（同七〇・一％）まで低下した。この間に北朝鮮の対中輸出は鉱物、衣類、魚介類などが急増したが、これらは従来北朝鮮の代表的な対韓輸出品目であった。北朝鮮企業は「（五・二四措置）により」衣類などの委託加工の取引先や、魚介類の輸出先を韓国から欧州・

中国企業へ切り替えている」（韓国の対北貿易関係者）とされ、韓国企業が長い時間と労力を費やして構築してきた北朝鮮国内の労働者や生産設備などの人的・物的資源が、結果的にそれらの国への輸出拠点として活用される結果を招いた。

他方、中朝経済協力の深化は、北朝鮮が改革・開放路線へ転換する契機をもたらし、南北関係にも肯定的な影響を与えるとの見方が一部の韓国政府関係者や研究者から提起されているが、「市場経済」や「改革・開放」に対する警戒感が強い北朝鮮現政権の特性から判断すると、その可能性は希薄である。むしろ北朝鮮の南北経済協力に対する需要を減少させるため、経済交流を軸とした韓国の統一政策に否定的な要因として作用する。

新たな段階に突入した中朝経済協力は、韓国の次期政権に対しても、現政権下で五年近く滞った南北関係の改善を促す「圧力」と半ば化しているようである。本稿執筆時（一月）は、韓国大統領選挙投票日（二月一日）前であるため、次期政権の対北朝鮮政策を評価することはできないが、各候補のマニフェストを見る限り、保革とも一様に南北経済協力の拡大策を提唱している。しかし、南北経済交流の再推進だけで事態が進展するほど問題は単純ではない。事の本質は、朝鮮半島をめぐる地域経済構造がすでに南北双方の思惑を超え、中国を中心とした巨大かつ複雑な構造へと再編しているところにある。

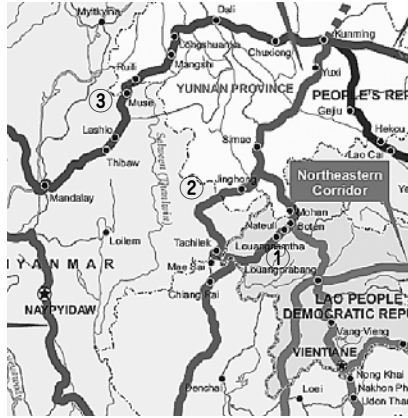
（かみさわひろゆき）

亜細亜大学アジア研究所嘱託研究員

ゴールデン・トライアングル訪問記

藤村 学

去る九月、中国雲南省の昆明から出発し、ラオス北西部、タイ北部、ミャンマー東部にまたがる、いわゆるゴールデン・トライアングル（黄金の三角地帯）を視察した。この麻薬生産で有名だった辺境地帯は越境輸送インフラの整備によって貿易・投資の拡大によるゴールデン・クアアドラングル（黄金の四角地帯）へ変貌しつつある。今回視察したのは左図に示す三つの経済回廊である。



出所：アジア開発銀行サイト入手地図を編集

① 南北経済回廊ラオス・ルート

昆明から西双版纳（シーサンパンナ）自治州の景洪および中国・ラオス国境を経由して、ラオス・タイ国境まで、公共バスを乗り継いで二泊三日で視察した。昆明・景洪間の約五〇〇kmは大半が山道だが、全行程が片道二車線の高速道路で休憩所や給水所も多く設置されている。山間を縫うため多数の長いトンネルがあり、大変な道路建設であったことが想像される（写真1）。景洪からラオス国境へ向かう途中は山々の斜面にゴム園が広がる。国境での中国の出国手続きは、そのビルの威容

と比べると意外にスムーズだった。ラオス側の入国手続きもその質素な施設の印象通り、とてもおびりとしてスムーズだった。ラオス側の国境町ポーテンは、以前はカジノ施設を中心に賑わっていたが、今はゴーストタウンと化している。ラオス政府が経済特区に指定して中国系資本を誘致したが、カジノ遊興に絡んだ治安悪化から、中国政府の締め付けがあり二〇一一年を境に盛衰が一転した。ラオス北西部は以前から少数民族文化を目玉とするエコツアーがバクパッカーに人気で、ルアンナムタはその宿泊町として機能しており、中国領内よりも英語が通じる宿泊施設が多い。ポーテンからラオス・タイ国境のフェイサイまでの二二八km部分が以前は雨季には通行不可能となる悪路であったが、二〇〇八年の舗装工事完了により、急こう配・急カーブの連続する部分が多くなったものの、一気に利便性が高まった。昆明からフェイサイまで、以前は最低でも三泊四日程度の険しい行程だったが、今は一泊二日で大丈夫だ。



写真1：ラオス・ルートの高速道路

フェイサイと、メコン川を挟んで対岸のタイ側のチェンコンは、これまで個人旅行者の中継宿泊地点として機能してきた。しかし、第四メコン国際橋の完成（二〇一三年六月予定）後には、貨物物流に加えて個人客やツアー客が素通りしていく可能性もあり、この二つの国境町で営業する旅行会社にとっては新たな生き残り戦略が必要となっている。第四メコン橋は、導人道路の基礎工事を終え、橋梁工事も中国の請負企業によって半分ほど進んでいる（写真2）。フェイサイからメコン川上流方向へ約六〇km地点にはGolden Triangle Special Economic Zone（中国

語で金三角経済特区）という中国租界が出現している。Kings Romans という名前のカジノ（写真3）とその周辺のメコン川沿いの遊歩道や出入国施設さらには偽ブランドのバッグ類を大量に並べる新しい土産物村まで、すべて中国資本が関与している。カジノ客は見たところ、四対一くらいの比率でタイ人よりも中国人が多く、彼らはポーテンから陸路で週末をかけてやって来るのだという。スタッフはすべてラオス人のようで、少なくとも地元雇用の創出には貢献しているのかもしれない。今のところポーテンのような盛衰の運命は辿っていないようだ。



写真2：第4メコン国際橋の工事



写真3：ラオス・ボケウ県中国資本によるカジノ

② 南北経済回廊ミャンマー・ルート

メーサイ（タイ）・タチレク（ミャンマー）国境からチャイントンを経由してマインラー（ミャンマー）・打洛（中国）国境までの陸路（二五六km）往復を二泊三日で視察した。タイ側の国境町メーサイのハイライトは国境橋を往來する人々や車両の流れだ。行商、出稼ぎ労働、買い物などで行き交う両国の人々の流れは途絶えない。（写真4）。国境橋を乗り越えてメーサイ側へ飛び降りたり、逆に橋へよじ登って帰国したりするミャンマーの若者がいた（写真5）。



写真4：メーサイ橋上の往来



写真5：密出国をするミャンマーの若者



韓国の技術ギャップと「見える化」

学生たちを指導するに当たり、意外なことに気づかされることは多い。長らく研究の場で働き、自分と同じようなタイプの人たちと時間を共にしてきた身としては、予断を持たない人たちの一言の新鮮さにハッとすることが結構あるものだ。

先日、授業で韓国の自動車産業の競争力を扱った折、「韓国の次世代自動車関連技術は先進国の約八〇％であり、十年後には約九〇％まで高まる」という教科書の記述に出くわした。韓国研究を長年やってきた筆者には対先進国技術格差を扱った何の変哲もない記述であった。ところが、ある学生が「技術について八〇％とか九〇％とかいう数字の根拠は？」と尋ねるではないか。「韓国の技術は日米には及ばないがギャップは将来縮まるといふ論旨を覚えよ」とは言っておいたが、歯切れの悪さは隠しようもなかった。

あの技術ギャップ指標のことは家路の途中でも気になった。電車の中で韓国の新聞社のサイトを調べてみる。試しに「ウリナラ（我が国）八〇％」と入力すると、果たせるかな、この手の表現は健在だった。韓国の国防科学技術が米国の八〇％水準であるという

（『朝鮮日報』一〇月二二日付）。この手の言い回しは韓国では今でも使われているのである。そういえば、こうした表現は韓国が追い上げられる立場においても使われていることを思い出した。造船や鉄鋼などの分野における中国の対韓キャッチアップについて「中国の技術水準は韓国の〇〇％水準」という具合である。

韓国の経済発展において、技術はいわば鬼門にあたる。家電や半導体など、個別の商品分野では日本など先進国を追い詰め、凌駕したとはいっても、根幹技術についてはいまだ劣等感が随所に残る。こうした意識が「我が国の水準は〇〇％」という表現をさせるのだろう。しかし、キャッチアップされる場面でも使う表現であるため、別の解釈も必要だ。おそらくは、技術というところをのぞかないものの「見える化」を図るのがより大きな意味を持つのではないか。これにより数値目標を提示し、関係者の奮起を促すのだ。なるほど、数値目標は限られたリソースと時間の中で最大限の効果を導くための手法としてしばしば用いられており、韓国の官民はこの種の目標提示があった場合、その達成のため猛然と働くことはこれまでの歩みが証明している。ただ、少々意地の悪い見方をすれば、物事を一次的に捉えがちな韓国の癖が出ているともいえる。世界のトップとなると、先行者の姿をひたすら追うということがいかに楽であったかを思い知らされるであろう。そのとき韓国はどうするのか？その動きを今後も注視したい。

（アジア研究所教授 奥田聡）

＊ 研究所だより ＊

政治の年に相応しく二〇一二年の締めくくりは日本の総選挙となりました。

叢書「アジア・政治の季節」どう政治は変わるか」は近日刊行予定です。

指導者が二期目を迎えた国、新しい指導者が登場した国、いずれの国も多くの課題を抱えて二〇一三年を迎えることとなります。

十二月八日にアジア・ウオッチャー「党大会を終えた中国と日中関係の今後」（講師・遊川和郎アジア研究所教授）を開催いたしました。韓国を初めアジア主要国の政治動向は引き続き調査研究を続けていきます。

二十五年以上もの長きにわたり、公開講座、研究プロジェクトなどアジア研究所の実務を支えてくれた寺門典子さんが一〇月に逝去されました。いつも笑顔で面倒な仕事を嫌な顔一つせず引く受け細かな心配りを忘れない稀有の人柄でした。

心からご冥福をお祈りいたします。