



ISSN 0385-0838

第 137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

# 注目すべき延辺朝鮮族自治州

## 「延辺特集」に際し

野副伸一

### 初めに

『アジア研究所所報』は本号と次号で「延辺特集」を掲載する。亜細亜大学アジア研究所延辺訪問団は昨年(二〇〇九年)八月十六日(日)から二十三日(日)の八日間、中国吉林省の延辺朝鮮族自治州を訪ねた。

この延辺訪問は、亜細亜大学アジア研究所の研究プロジェクト「延辺朝鮮族自治州の社会・経済の変容と適応」(主査 西澤正樹教授)の研究活動の一環として推進されたものである。参加者は総勢十一人。プロジェクト関係者以外

にも金融、マスコミ等、色々な分野の専門家が加わり、愉快で刺激的な旅行となった。延辺訪問が初めてという参加者も多く、現地での多くのことを見聞きし、日々議論を深めることで、参加者はさまざま感想を持ったと思われる。それらを自由に書き留めてもらい、日本で余り知られていない延辺の現状を紹介しようというのが本「延辺特集」の狙いでもある。

今回の延辺訪問の主たる目的は、大きく言って二つあった。一つはアジア研究所と延辺大学日本学研究所との学術交流協定の締結であり、もう一つは延吉・琿春(こんしゅん)の投資誘

### 目次

注目すべき延辺朝鮮族自治州	野副伸一	(1)
「辺境都市」の魅力	東 善明	(4)
変わる延辺、変わらぬ日本	鈴置 高史	(6)
北東アジア地域の共同発展の可能性を体感する	真田 幸光	(8)
延辺朝鮮族自治州の投資先としての魅力度	高木 誠司	(10)
延辺自治州雑記	須賀 努	(12)
朝鮮語と日本語の比較について	李 春蘭	(14)
『アジアの窓』		
東アジア共同体と米國	石川 幸一	(16)
アジア研究所だより		(16)

致状況と進出企業の現状把握である。

第一の延辺大学日本学研究所(李東哲所長)との学術交流協定の締結(写真参照)であるが、アジア研究所が海外の研究所と学術交流協定を締結するのは今回が二回目である。一回目は一昨年五月上海の同済大学アジア太平洋研究センターとの提携で、同済大学側からの提案にもとづくものであった。今回の延辺大学日本学研究所との提携は亜細亜大学側から提案したもので、延辺大学側の積極的呼応と相俟って短期間に話がまとまり、延辺での調印となった。

延辺大学は中華人民共和国が創建された年である一九四九年に設立され、そのため昨年

ちようど創立六〇周年を迎えた。少数民族である朝鮮族の高等教育のため設立され、延辺朝鮮族自治州の知的センターとしての役割を担ってきた。現在在校生二万人余を擁する総合大学である。日本学研究所は九八年に設立され、歴史はそれほど古くはない。しかしその背景には昨年三〇周年を迎えた日本語科がある。所長の李東哲教授は日本滞在十八年の経歴を持つ日本語の専門家、筆者とは以前からの知り合いでもある。アジア研究所は日本学研究所とは資料交換に止まらず、今後学術交流等、間口を広げて行きたいと考えている。今回『所報』に「延辺特集」を組んだのも、その第一弾である。

第二の延吉・琿春の投資誘致状況と進出企業の現状把握であるが、このため多彩なプログラムが用意されていた。具体的には、延辺自治州政府商務局との懇談、琿春辺境経済合作区管理委員会との懇談、工場見学（延吉で七社、琿春で五社）、インフラ見学（ダム建設現場と日本工業団地造成地）等が挙げられる。これらのプログラムを通じ、延辺経済の現状、対外貿易の状況、外国人投資の現状等を把握することができた。州政府が外国人投資誘致に極めて積極的であることが印象的であった。

なお琿春では、鳥嶺税関（対ロシア）や圈河税関（対北朝鮮）を訪ね、琿春の東端にある防川では左右に広がるロシアと北朝鮮、両国にかかる橋、さらにその先にある日本海を眺望した。また防川からの帰途、張鼓峰事件展示館に立ち寄り、展示物を見ると共に展示館の裏手に

ある張鼓峰を眺めた。

## 延辺とはどういうところか

ところで、延辺と言っても今の学生は誰も知らないであろう。年配の日本人なら、「閩島」と言えば或いは知っておられる方がいるかも知れない。いずれにしても、延辺は今の日本人にとっては全く馴染みのないところと言って差し支えない。しかし、延辺は一旦知れば興味が尽きない場所でもあり、注目すべき場所でもある。延辺について簡単に紹介しておきたい。

まずどこにあるかと言うと、中国東北三省の一つである吉林省の東側にある。延辺の正式名称は、延辺朝鮮族自治州である。名称から窺えるように、朝鮮族（中国国籍を持つ韓国人）が多く居住している。全人口に占める朝鮮族の比率はかつて六二・〇％（一九五二年）と高かったが、年々低下し、現在では三七・〇％（二〇〇四年末）に低下している。

延辺の位置であるが、北朝鮮のさらに北に位置し、北朝鮮とは豆満江（中国名 図們江）を挟み五二・二kmの国境線で接している。今回訪問した延吉と琿春の緯度は北緯四三度に当たり、札幌や釧路とほぼ同じ位置にある。延辺の面積は四・三万平方kmで、九州よりちょっと大きい。人口は二〇〇四年末で二一七・七万人（うち朝鮮族は八十二万人）である。

延辺は白頭山（中国名 長白山）観光の玄関口として昔から知られ、山が深い土地柄のため、天然資源も豊かである。「東北三宝」と呼ば

れる朝鮮人蔘、鹿茸、貂皮を始め、きのこ類も有名である。また鉄鉱石、有煙炭、石油等、鉱物資源も豊かである。

## 注目すべき延辺

そのような延辺を何故注目する必要があるのだろうか。筆者なりにその根拠を挙げれば、以下の通りである。

第一に、延辺が「第三の코리아」であるからだ。前述のように、延辺には八十二万人もの朝鮮族が住んでいる。現在中国には朝鮮族が二〇〇万人以上住んでいるが、その大半は東北三省に住んでおり、中でも吉林省が一〇〇万人と最も多く、その大半が延辺に住んでいる。朝鮮族の人口規模、密度、さらに朝鮮語が公用語化されている点等から見て、延辺は「第三の코리아」と呼んで差し支えないであろう。日本としては、延辺は無視できない場所なのである。

第二に、その延辺に住む朝鮮族が日本に極めて友好的であるという点である。文化大革命の折朝鮮族は漢族から迫害され、多くの朝鮮族が北朝鮮へ逃げたとも言われている。また朝鮮族と韓国人の関係も必ずしも友好的とばかりは言えず、かなり微妙なものがある。そんな朝鮮族にとって直接的な利害関係の薄い日本人は気安く、親近感を持ちやすいようである。それだけに日本への期待も強いと思われる。

第三に、朝鮮族の人的資源の高さである。朝鮮族が教育熱心であることはよく知られている。中国では朝鮮族の大学進学率が一番高く



(西澤正樹教授 提供)

なっている。さらに彼らの強みは語学力である。中国語だけでなく、朝鮮語、さらに日本語ができる学生が多い。二十一世紀に入って朝鮮族の若者の間で日本語熱が急速に冷めたが、就職に有利ということでまた日本語への関心は強まっているようである。対中ビジネスやITビジネスで人材に事欠く日本にとって、日本語ができ、漢字が分かり、日本人の感性に近い朝鮮族は即戦力にもなり得る。現に沢山の朝鮮族IT技術者が日本で活躍しているのである。

第四に、延辺が日本海ルートを通じた物流の

前進基地になっている点である。今後北朝鮮の政治情勢が変わり、北朝鮮が改革・開放路線に大きく展開していく場合、対北朝鮮経済交流の窓口としての延辺の役割は極めて大きくなっていく。特に羅津(北朝鮮)やトロイツァ(ロシア)を通じての日本海航路が軌道に乗れば、物流コストや所要時間が大幅に短縮され、吉林省や黒龍江省、さらに新瀉を始めとする日本海側諸県の経済を活性化させる可能性が強い。すでに二〇〇〇年四月から琿春 東草航路(トロイツァ経由)が週三便(冬季は週二便)就航しており、韓国企業の対延辺投資の原動力となっている。なお昨年七月からは北東アジアフェリー(東草 新瀉 トロイツァ 琿春航路)も週一便就航し始めており、今年からは逆方向の航路も週一便就航の予定である。

最後に、延辺が脱北者の前線になっている点である。前述のように延辺は豆満江を挟み北朝鮮と長い国境線で接している。そのため脱北者や両国を許可無く往来する人間が多い。そのため前述の第四点と合わせ、延辺は北朝鮮の内部事情を把握するには重要な場所となっている。延辺大学との学术交流の機会を通じて、朝鮮半島の研究を深めていく機会を作りたいと思う。

### 終わりに

今回の一週間にわたる延辺滞在は上述した延辺の重要性、面白さを改めて再認識させてくれた。特に筆者にとって特に印象的であった点を最後に紹介しておきたい。それは高級婦人服

メーカー小島衣料への訪問であった。我々は小島衣料を八月二〇日に訪問したが、その日に新潟発トロイツァ経由で琿春に初めて荷物が到着することのことであった。「今回初めて」という話は筆者にとって実は驚きであった。とうに動いていると思っていたからである。以前小島衣料の社長から日本海航路にかける思いを直接聞いたことがある。実際日本海航路での物資の到着時間は三〇時間と短い。それを神戸発大連、長春経由で琿春に持つてくると一週間かかるといふ。しかし輸送コストでは逆で、大連経由を一〇〇とするとトロイツァ経由だと仕向け地により一五〇から二〇〇もコストがかかるという。日本国内の陸上交通費等が高いためである。

小島衣料の日本海航路利用の遅れについては理由を確認しなかったが、輸送コストが安くならないことや景気の悪化で注文が減少していること等が作用しているものと思われる。昨年まで一〇〇〇人いた従業員が五〇〇人になっていたことも気がかりな点である。

とは言え、前述の琿春 東草航路が昨年四月から料金を大幅に値下げしており、それに北東アジアフェリーがドッキングし、新潟から東草行きが運行すれば輸送コストは多少安くなるのではないか。また日本国内の陸上交通費を安くする手立て、例えば鳩山政権による高速道路料金やガソリン税の値下げの動きは、日本海航路活性化への大きな追い風になると見られる。(のぞしんいち・アジア研究所所長・教授)