

北太平洋物流ネットワークと日本海・東海

BRICs 分業構想

- 北陸 EPA/FTAの可能性 -

日本・新潟経営大学

蛸名保彦

目 次

1. 序
2. 東アジアにおける物流ネットワークと日本
3. 日本における地域構造の変化と東アジア地域ネットワーク
4. 北太平洋物流ネットワークと日本海・東海BRICs分業構想
5. 日本海・東海 BRICs 分業の下での北陸 EPA/FTAの可能性

北太平洋物流ネットワークと

日本海・東海 BRICs 分業構想

－北陸 EPA/FTA の可能性－

日本・新潟経営大学 蛭 名 保 彦

目 次

1. 序
2. 東アジアにおける物流ネットワークと日本
 - (1) 国際物流
 - ① 東アジア物流ネットワークの台頭
 - ② 強まる日本と東アジア物流ネットワークとの結びつき
 - (2) 国際分業
 - ① 東アジア国際分業の地位上昇 A. 貿易 B. 直接投資
 - ② 日本と東アジアとの相互依存関係
 - A. 相互依存関係の深化 a. 貿易 b. 投資
 - B. 棲み分け問題 a. 輸入浸透率の上昇 b. 工場立地の海外シフト
3. 日本における地域構造の変化と東アジア地域ネットワーク
 - (1) 地域構造の変化
 - ① 人口構造の変化 ② 人口の定着化 ③ 地域経済縮小の可能性
 - ④ 広域化・ボーダレス化
 - (2) 東アジア地域ネットワークの形成
 - ① 東アジア地域交流ネットワーク ② 東アジア地域国際分業
4. 北太平洋物流ネットワークと日本海・東海 BRICs 分業構想
 - (1) 「同心円の経済圏」としての日本海・東海 BRICs 分業
 - ① 北東アジア経済圏から北太平洋経済圏へ
 - ② 北東アジア分業と北太平洋分業のリンケージによる日本海・東海 BRICs 分業構想
 - (2) 日本海・東海物流ネットワークと北太平洋物流ネットワークのリンケージ
 - ① 日本海・東海物流ネットワークの問題点
 - ② 「北太平洋物流ネットワーク」構想
 - A. 国際物流ネットワークの将来像 B. 構想実現のための施策
 - ③ 「北太平洋物流ネットワーク」拠点としての北陸地方の課題
－新潟県を事例として－
 - A 「北太平洋物流ネットワーク」拠点の可能性
 - a. ゲットウエイ機能における拠点性 b. 対米国際分業関係の重要性
 - B 「北太平洋物流ネットワーク」拠点に向けての課題

- a. 二つのインバランス解消 b. 地元港湾利用の拡大
 - c. 国内物流ネットワークとの連携強化
5. 日本海・東海 BRICs 分業の下での北陸 EPA/FTA の可能性
- (1) 北陸地方の連携による広域拠点化
 - (2) 日本海・東海 BRICs 分業と北陸 EPA/FTA の好循環

1. 序

現在、東アジアさらには北東アジアにおいては、地域統合の気運を背景にして、FTA 締結の動きが活発化している。だが、FTA 交渉は必ずしも順調に進展している訳ではなさそうだ。FTA は言うまでもなく国家間の交渉事項であるが、そうであるが故に、FTA の前途には困難な問題もまた立ちはだかっているからだ。国際関係が複雑な北東アジアにおいては、そうした問題がとくに顕著に表出していると云えよう。

では、一方でそうした国家間の交渉が不可避免的に遭遇するであろう問題や困難を回避しながら、他方で東・北東アジア FTA を推進していくためにはどうすればよいのか。そのために考慮すべき論点を整理してみると以下の通りである。

第一は、大企業や国家が中心となったナショナル・アプローチだけではなく、中小企業や地域企業を主体としかつ地域が前面に出るローカル・アプローチが必要なのではないかという点である。ここで云うローカルレベルでのアプローチとは、一つは企業レベルでのそれであり、いま一つは地域レベルでのそれであるが、中小企業及び集積地域企業の場合には、東・北東アジア FTA に対して、ローカルなレベルでのアプローチがそもそも必要なのである。中小企業・集積地域企業は、グローバル化に対して大企業のように単独で対応することが困難であり、何らかの支援とくに立地している地域の支援を不可欠としているが、東・北東アジア FTA への対応においても、そのことは例外ではないからだ。そして、こうしたローカルなレベルでのアプローチは、ナショナルなレベルでのそれを補完する役割をも帯びているということが重要である。ローカル・アプローチは、ナショナル・アプローチが抱える国家間の厄介な問題を回避することをかなりの程度可能にしておき、従って、FTA 推進に対しても側面支援効果を期待できるからだ。

第二は、FTA を EPA として捉えた方が、今日のアジアにおける国際分業の実体に相応しいのではないのかということである。アジアにおける国際分業は、今日では産業内分業を中心としているが、そのことは直接投資に伴う貿易誘発効果が国際分業を主導している、ということの意味している。従って、求められているのは、必ずしも「貿易の自由化」だけではなく、「直接投資の自由化」でもあると考えられる。そうだとするならば、必要なのは、関税の引き下げを主たる課題とする Free Trade Agreement だけではなくて、直接投資のための環境整備を主目的とする Economic Partnership Agreement をも含めた Agreement でなければならない、ということになる。

第三は、経済圏選択に関しては、そもそも地勢学的・すなわち geography 上の一観点が必要であるが、地域 EPA/FTA の場合には、そうした観点が一層重要な意味を持つという問題である。日本の経済社会は少子化に伴う人口動態的・すなわち demography 上の一変化を余儀なくされているが、そうした変化が geography 上の変化すなわちアジアにおける経済圏形成問題とオーバーラップしているということが重要である。従って、少子化時代における日本経済の成長シナリオは、アジアにおける地勢学的な変化をも考慮に入れて構想されなければならないということになる（注 1）。地域経済社会においても、そのことは例外ではないばかりではなく、むしろ地域経済社会であればこそ、そうした必要性が一層強まっている。少子化の影響は、地域構造の変化を不可避免的に伴うが、そうした変化の中で地域の再活性化を計るためには、ボーダレスな広域経済圏形成が求められているから

だ。従って、地域 EPA/FTA においては、geography 上の観点が一層重視されなければならない、そうした意味でも、東・北東アジア経済圏が重要なのである。地域を起点としたいいわゆる「同心円の経済圏」論である。例えば、日本海沿岸地域を起点とした「同心円の経済圏」としては、一方では環日本海・東海経済圏、北東アジア経済圏、東アジア経済圏そして汎アジア経済圏が、そして他方では北太平洋経済圏が浮上してくるのである。ところで、地勢学はそもそも地政学—すなわち geopolitics—と深く関わっている。従って、ローカル・アプローチと云えども、地政学的アプローチと決して無縁ではない。そこで、国家間の緊張や対立によってその実現が妨げられているナショナルなレベルでの EPA/FTA の実現可能性を側面的に促進するという地域 EPA/FTA が担っている上述の役割は、地政学上の戦略性をも帯びることになる。このことも見落とされてはならない問題点の一つなのである。

第四に、しかしながら他方では、経済圏を選択する基準自体は多元的でなければならないということも強調しておきたい。上記の地政学的戦略性という観点からは、経済圏はそもそも同心円的な性格を持っていると云える。従って、どのような同心円を選ぶのか、さらに同心円の中のどの円を選ぶのかは、経済圏に参加する当事者達がそれらをどのような意味で捉えるのか、ということに専らかかっているのである。アジアにおける経済圏と日本との関係を考えるならば、日本の立場からすれば、当然日本の「利益」—それは往々にして日本の「国益」に他ならない場合が多いのだが—に係わらせて経済圏を選ぶことになる。だが、見落としてはならないのは、同心円の経済圏は必ず複数存在するということである。経済圏参加者は日本だけではない以上、そこには複数のプレイヤーが登場し、従って経済圏もまた複数誕生するということになる。そこで経済圏の選択基準を単に自らの地勢学的な基準だけに依拠していると、アジア全体に係わるメガトレンドを見失い大局的な判断を誤る怖れがあるばかりではなく、経済圏形成の主導権を巡って「国益」どうしの衝突すら生じかねないのである（注 2）。従って、経済圏の選択に関しては、日本としては、一方で地勢学的観点に立つとともに、他方では大局的な判断をも重視しなければならない、ということになる（注 3）。地域 EPA/FTA の場合も、このことは例外ではないのである。

最後は、国際物流ネットワークの重要性に関してである。アジアにおける経済圏は、自然経済圏をその特質としているが、それは二つの要素から成り立っている。一つは、それが企業の海外進出とりわけ日系企業によるビジネス・ネットワークであるということである。二つには、それは地域経済圏の融合・統合による経済圏であるということだ。しかしながらその中でも、ネットワークに関しては、さらに敷衍する必要がある。今日では、IT 発展のお陰で、ネットワークがさらに多元化し高度化してきているからだ。すなわち、ネットワークは、単にビジネス・ネットワークとしてだけではなく、金融・為替ネットワーク、国際物流ネットワーク、集積地域間ネットワークさらには都市間ネットワーク等様々なネットワークとして展開されており、その結果、多岐に及びかつ輻輳化している。

ところで、地域 EPA/FTA にとって重要なのは、国際物流ネットワークである。何故ならば、国際分業の発展を地域レベルで支えているのは、国際物流ネットワークの展開に他ならないからである。アジアにおける国際物流ネットワークは、オーシャン・ネットワークとランドブリッジ・ネットワークという二つの分野で展開しているが、日本の地域国際分業とりわけ日本海沿岸地域国際分業のボーダレスな発展にとって重要なのは、北東アジア物流ネットワークとりわけ日本海・東海物流ネットワークである。かくして、日本海・

東海物流ネットワークのあり方が問われることになる。

そこで本稿では、地域 EPA/FTA に係わる以上五つの論点を念頭に置いて、オーシャン・ネットワークとしての日本海・東海物流・分業ネットワーク構想—すなわち「北太平洋物流ネットワーク」の形成及びその下での日本海・東海 BRICs(注 4)分業構想—の検討を通じて、日本海沿岸地域を代表する北陸地方における地域 EPA/FTA の可能性を探ってみることにする。

そのために、以下では、(i)東アジア物流ネットワークの発展とそれが日本の国際物流に対して如何なる意味を持っているのかという点をまず検討し、(ii)次いで、日本における地域構造の変化が東アジア地域間ネットワークの形成にどのように係わっているのかを概観し、(iii)さらに、日本海沿岸地域が東・北東アジア国際分業の発展に積極的に関わっていくための方途—すなわち日本海・東海物流・分業ネットワークの北太平洋物流・分業ネットワークへの転換とそれを通じて可能になる日本海・東海 BRICs 分業構想—について、新潟県を事例として取り上げて考察し、(iv)最後に、日本海・東海 BRICs 分業構想の下での北陸地方における地域 EPA/FTA の可能性について、やはり新潟県を事例にして探ってみることにしよう。

(注 1)新成長シナリオ論については、Yasuhiko Ebina「Japanese economy in the age of the Low Fertility and the significance of Asian Unification — A New Growth Scenario of Japanese economy & society under demographic and geographic changes—」[URL ;

<http://www.with-online.com/yasuhiko/kiyo12.050730.htm>] (新潟経営大学紀要[第 12 号]掲載予定)を参照されたい。

(注 2)こうした「国益」の衝突は、近隣諸国・地域間で起き易いということをわれわれは留意しておかなければならないであろう。従って、それはいわばボーダレス化の陥穽とも云うべきものである。だが、ボーダレス化自体が不可避的なものであるとすれば、われわれは、こうした「陥穽」を避けながらボーダレス化を進める以外にないということになるが、そのためには「共生」概念が不可欠となるであろう。なお、共生論については、拙稿「中国・アジアビジネスにおける『共生モデル』試論—日中産業構造調整問題を中心にして—」(Discussion Paper)p.71~80 を参照のこと。

(注 3)以上の文脈の下では、日本海沿岸地域を起点とした「同心円の経済圏」もまた、the Asian Pacific Community の一環をなすべきであるということになる。なお、the Asian Pacific Community に関しては、前フィリピン大統領であるラモス氏の Far Eastern Economic Review への寄稿論文 (Fidel V. Ramos「Toward a Pax Asia-Pacific」[Far Eastern Economic Review]〈May 2005〉p.42~46)を参照されたい。

(注 4)BRICs とは、ブラジル (Brazil)、ロシア (Russia)、インド (India)、中国 (China) の 4 カ国からなる新興国群を指している。これら 4 カ国が現在のペースでこれからも経済成長を遂げるとするならば、世界経済の構造は一変する可能性が強い。まず経済規模の面では、米ゴールドマン・サックス社が予測しているように、2030 年には、日本は、中国は無論のこと、場合によればインドにも抜かれる可能性すらある。さらに 2050 年には、アメリカも中国に抜かれる可能性があり、その結果、経済規模に関しては、中国、

アメリカ、インド、日本、ブラジル、ロシアの順となる可能性があるという訳だ。さらに、こうした経済規模の面での変化が経済構造の変化に結びつくことも不可避であると想定される。すなわち、(イ)対米ドル為替レートが4カ国平均で300%切り上げられる可能性がある、(ロ)4カ国における高成長と急速なモータリゼーションによるエネルギー需要急増により既にバレル60ドルに達している原油価格を中心にして世界のエネルギー価格が高騰する、(ハ)4カ国の工業化の急速な進展による資源需要の拡大により世界的に資源不足が蔓延する、(ニ)4カ国の穀物・食肉消費の大幅な増加による世界的な食料価格上昇が不可避となる、(ホ)上記エネルギー・資源消費拡大に反比例して世界の環境問題が深刻化する一などにより、欧米諸国経済とくに米ドルの不安定化を背景にアメリカ経済の地位とリーダーシップが後退するとともに、資源・エネルギー小国である日本経済もまた地盤沈下することは避けられず、新たな国際経済秩序形成とそのための強力なリーダーシップの登場が不可欠となるであろう。

2. 東アジアにおける物流ネットワークと日本

(1) 国際物流

①東アジア物流ネットワークの台頭

まず東アジア物流ネットワークの世界における地位の著しい向上を指摘しなければならない。例えば、国際物流の最も重要な指標である海上コンテナ取扱量をみると、「東アジア諸国・地域」（注1）におけるそれが大幅に増加し、その結果その世界に占めるシェアも上昇している。東アジア諸国・地域の海上コンテナ取扱量が、1990年には22,426千TEUであったものが、2003年には129,730千TEUに増加した結果、その世界シェアは、1990年の26.2%から2003年には42.8%へと2倍近くにまで急増しているのである。さらに港湾別のコンテナ取扱量の世界ランキングでも、中国、シンガポール及び韓国等の日本を除く東アジア諸国・地域の主要港が軒並みに上位を占めている。（因みに、日本の場合には、東京がこれらアジアの主要港の遙か後にランクされているにすぎない。）

次いで、航空貨物輸送量についても、アジア太平洋の航空会社の輸送量増大とともに、その世界シェアもまた大きく上昇している。すなわち、アジア太平洋の航空会社のシェアは、1992年の31.05から、2002年には36.1%へと上昇しているのである。

最後に鉄道貨物輸送量でも、東アジア諸国・地域のシェアはやはり漸増傾向を辿っている。

②強まる日本と東アジア物流ネットワークとの結びつき

こうした中で日本も東アジア物流ネットワークとの関係を強めている。まず東アジア諸国・地域と日本との間の海上輸送量が増加している。

日本から東アジア諸国・地域への海上輸送量をみると、方面別シェアは、港湾貨物輸出トン数では1980年の28.3%から2002年には53.6%へと2倍近く上昇しており、海上コンテナ輸出金額では1990年の29.5%から2003年には44.7%へとやはり大幅に上昇している。

一方、東アジア諸国・地域から日本への海上輸送量もまた増大している。やはり方面別

シェアをみると、港湾貨物輸入トン数では1980年の20.2%から2002年には28.2%へと大きく上昇しており、海上コンテナ輸入金額では1990年の36.9%から2003年には61.1%とこれまた倍近く上昇しているのである。

さらに、このような日本と東アジア諸国・地域との間の海上輸送の発展が日本とこれら諸国・地域との間で定期航路のネットワーク化を促しており、その中でコンテナ航路がそのネットワークの主たる担い手となりつつあるということもまた見落とされてはならないであろう。

尤も、こうした日本と東アジア諸国・地域との間での海上輸送が増大する中で、日本の輸送インバランスもまた拡大している、という事実にも目を背けてはならないであろう。すなわち、例えば2003年における日本の海上コンテナ貨物輸送を取り上げてみると、全体では日本が5兆9,610億円の出超を記録しているにもかかわらず、対東アジア諸国・地域では、逆に日本が1,370億円の入超をみているのである（注2）。

最後に、以上の海上輸送における結びつきは、航空輸送においてもみられる。日本の航空輸送の方面別シェアの推移をみると、航空貨物輸出額では1990年の32.2%から2003年には57.3%へと2倍近くに上昇しており、航空貨物輸入額でも1990年の13.5%から2003年には41.9%へと3倍強に達しているのである。

(2) 国際分業

① 東アジア国際分業の地位上昇

では、国際物流と国際分業は表裏の関係にあるということに関して、東アジアの場合についてはどうか。確かに、東アジア物流の台頭の背景には、東アジア国際分業の地位上昇が横たわっている。この点を貿易と直接投資を通じてみておこう。

A. 貿易

貿易の世界シェアの推移をみると、まず輸出シェアは、アメリカのシェア低下に反比例して東アジアのそれが上昇している。日本、中国、アジアNIES、ASEAN4（タイ・マレーシア・インドネシア・フィリピン）からなる東アジアのシェアは、1970～79年には12.3%に過ぎなかったが、2000～03年にかけては25.2%へとほぼ倍増している。

他方輸入シェアも、同じく東アジアは1970～79年には11.5%（注3）であったが、2000～03年にかけては22.1%へとこれまた倍増している。

東アジア貿易は単にその地位を上昇させているだけではなく、域内の相互依存関係をも深化させているということを見落としてはならない。例えば貿易結合度（輸出）の推移をみると、ASEAN4とアジアNIESのそれは、1980年には1.5%（注4）、1990年には3.2%にすぎなかったが、2003年には4%にまで上昇しているのである。

B. 直接投資

東アジア国際分業の地位上昇は貿易だけではない。直接投資の面でもその地位を高めている。例えば、アジアNIES、ASEAN4及び中国からなる東アジアの対内直接投資（フローベース）の世界に占めるシェアの推移をみると、1990年には7.6%であったが、2003年には14.8%へと大幅に上昇している。

②日本と東アジアとの相互依存関係

こうした東アジア国際分業の地位向上は日本と「東アジア諸国・地域」との相互依存関係にも大きな影響を及ぼしている。そこには二つの面での影響が存在している。一つは相互依存関係の深化という側面であり、いま一つは棲み分け問題である。

A. 相互依存関係の深化

a. 貿易

相互依存関係深化という点では貿易と投資の両面でみられる。まず貿易についてはどうか。輸出からみてみよう。日本の輸出額における方面別シェアの推移をみると、東アジア諸国・地域は1980年には25.8%であったが、2003年には45.5%と2倍近く上昇している。その結果、EU(15.3%)、NAFTA(26.9%)のシェアをも大幅に上回るようになった。また、東アジア諸国・地域の輸入額のうち、日本からの輸入額が占める割合は約17%となっている。

他方、日本の輸入額に占める東アジア諸国・地域のシェアも上昇している。それは、1980年には24.8%であったが、2003年には43.8%とやはり急増している。その結果、EU(12.8%)、NAFTA(17.8%)を大幅に上回るに至っている。また、東アジア諸国・地域の輸出額のうち日本への輸出額が占める割合は約11%となっている。

以上のように、日本と東アジア諸国・地域との貿易が占める比重は急速に上昇し、それは今日では日本の貿易の太宗をなすに至っているのであるが、さらにその重要性は、単に量的なものだけに止まらないということにも注意を払っておく必要がある。貿易構造もまた高度化しているからだ。すなわち、日本と東アジア諸国・地域との間の貿易を貿易品目の面からみると、日本の輸出については、電子部品が第1位、自動車部品が第8位、音響・映像機器部品が第9位となっており、他方日本の輸入については、半導体等電子部品が第3位の地位を占めていることから明らかなように、日本と東アジア諸国・地域貿易は既にハイテク貿易によって主導されているとみなすことができるであろう。

b. 投資

投資の面でも、日本と東アジアとの関係は次第に強まっている。例えば、日本の製造業における海外現地法人数は、2002年度末現在で6,918社と1980年度末の3.6倍に増加しているが、そのうち東アジア諸国・地域には約6割が立地している。とくに中国の場合には、1990年度から2002年度の間に6.9倍に増加していることが注目されよう。その結果、日本の国・地域別対外直接投資（報告・届け出ベース）の推移をみると、中国、アジアNIES、ASEAN4、インドからなる対アジア投資のシェアは、2001年度20.6%、2002年度15.4%、2003年度17.7%という推移を辿っており、1951年度から2003年度の累計でも17.2%のシェアを占めるに至っているのである。

B. 棲み分け問題

「棲み分け」問題が浮上してきた背景には、いわゆる「空洞化」問題がある。空洞化は二つの面から取り上げられている。一つは、東アジア諸国・地域からの輸入拡大による日本の国内産業への影響であり、いま一つは、企業の海外進出に伴う国内の工場立地基盤への影響である。

a. 輸入浸透率の上昇

前者の問題からみると、確かに東アジア諸国・地域の輸入は大幅に拡大している。最も大きく拡大しているのは中国からの輸入である。上述したように東アジア諸国・地域全体の輸入シェアは大きく上昇しているが、中でも中国からの輸入比率は1980年の僅か3.1%から2003年には19.7%へと急増しているのである。

そしてこうした中国を中心とした東アジア諸国・地域からの大幅な輸入拡大は、日本の輸入浸透率の急速な上昇に繋がっている。例えば、製造業全体の輸入浸透率は1983年の5.6%から2002年7～9月期には13.5%にまで上昇しているが、その主因は中国からの輸入拡大を背景にした繊維・電気機械の輸入浸透率の大幅な上昇にあったことは明らかなだ。

こうした輸入浸透率の急速な上昇が国内産業に大きな影響を及ぼすことは避けられないと云えよう。しかしながら、そのことが直ちに国内産業の「空洞化」に繋がるのか否かについては、当該産業の再編成のあり方にも関わっており、必ずしも「空洞化」に直結するとは云えないようだ。従って、一概にそれが「空洞化」に繋がる訳ではないと考えるべきであろう。

b. 工場立地の海外シフト

いまひとつの空洞化要因である海外投資に伴う立地条件の変化についてはどうか。上述したように、日本企業の海外現地法人数は中国をはじめとする東アジア諸国・地域を中心にして増加傾向を辿っているが、それは海外生産比率の上昇に繋がっている。製造業の海外生産比率は1980年度には2.7%であったが、2002年度には17.1%にまで上昇しているのである（前述の図表Ⅱ-17[図表Ⅰ-3-2-14]参照）。こうした海外生産比率の上昇が、日本の国内における工場立地の縮小傾向にも繋がっていることは否めないのである。

しかしながら、2003年に入ると国内の工場立地件数が再び増加に転じているということも見逃せない動きであろう。それが景気回復を反映した循環的な性格を帯びていることは確かであるが、同時にそれは、日本企業の立地戦略の変化という構造的な側面をも伴っている可能性を秘めているからだ。例えば、国際協力銀行が行ったアンケート調査（注5）によれば、海外への事業展開により国内事業を縮小すると答えた企業は15.6%にすぎず、逆に4割の企業が他の製品・分野の生産への取り組みにより海外への移管分を補うとしている点が注目される。

さらにその場合の「他の製品・分野への取り組み」の詳細についても、興味深い回答がなされている。すなわち同調査は、今後の国内での取り組みとしては、「より付加価値の高い製品・サービスへの特化」や「新規生産分野への取り組み」を挙げている企業が相当数に上っていると指摘している（注6）。

このように、日本と東アジア諸国・地域との相互依存関係の深化に伴い、空洞化問題など日本の産業経済への影響も懸念されるが、反面、日本の産業・企業が、産業再編成さらには企業経営戦略転換を通じて、東アジア諸国・地域の産業・企業との棲み分けを可能にするための「共生」（注7）の途をも模索しているということもまた見落とされてはならないであろう。

以上から明らかなように、東アジア諸国・地域における国際分業の発展が日本の国際分

業発展にも繋がる可能性が強まっているが、見落とされてはならないのは、そうした日本の東アジア諸国・地域との新たな相互依存関係形成が、日本と東アジア諸国・地域との新たな物流ネットワーク関係形成如何にその多くを負っている—ということである。この点は第IV章で改めて取り上げることにして、次章ではひとまず、日本と東アジアとの相互依存関係の深化が地域レベルでも進展し始めているという問題を検討しておこう。

(注 1) ここで云う「東アジア諸国・地域」とは、インドネシア、韓国、シンガポール、タイ、中国、フィリピン、ベトナム、マレーシア、台湾を指している。

(注 2) こうした対アジア海上コンテナ貨物輸送における日本の入超傾向は、対中国貨物輸送において典型をなしていると云えよう。確かに、日中両国間の海上コンテナ貨物輸送は近年大幅に増加している。だがそのうち大凡 7 割は日本の輸入からなっている(図表Ⅱ-23 参照)。従って、そこには「空コンテナ」に伴う採算悪化問題が伏在しており、そのことが両国間コンテナ輸送の発展に対する重要な障害をなしている、ということもまた見落とされてはならないのである(日本経済新聞 2005 年 7 月 20 日参照)。だが最近に至って、輸送内容に重要な変化が表れてきていることにも注意を払っておく必要がある。すなわち、中国→日本輸送においては、衣類、雑貨、家電などが相変わらず中心をなしているのに対して、日本→中国輸送では、自動車部品を中心にして機械部品類が重要性を増してきており、こうした高付加価値部品輸送増大に伴う日本→中国コンテナ貨物輸送拡大が、「空コンテナ」問題の打開及び海運会社の採算割れ問題解決に繋がり、さらにそれを通じて日本の海運会社による日中航路開設の可能性を強めている—と報じられている(同上参照)。

(注 3) 但し 1970~79 年の輸入世界シェアに関しては、中国は不明である。

(注 4) 但し 1980 年におけるアジア NIES の輸出結合度は不明である。

(注 5) 国際協力銀行「我が国製造業企業の海外事業展開に関する調査」[2003 年度](国土交通省『国土交通白書』[2005]p.67 より)。

(注 6) 尤も、だからといって、製造業の海外生産比率上昇傾向が止まったと観るのは早計であろう。東アジアを主たる舞台として、日本企業における生産工程間分業と生産工程自体のアウトソーシングは、今後さらに進展するものと想定されるからである(木村福成・鈴木玲子「東アジアで生産ネットワーク拡—国内立地の優位性強めよ—」[日本経済新聞 2005 年 7 月 5 日]参照)。また、日本企業の収益構造における変化も見逃せない。営業利益に占める海外比率が大幅に上昇しているからだ。例えば、日本経済新聞社調べによれば、2005 年 3 月期における上場企業の海外利益比率は、29.1%と過去最高を記録しており(アジア・オセアニア地域はそのうちの 3 割を占めている)、今や日本企業にとって不可欠な収益源となっている(日本経済新聞 2005 年 7 月 5 日より)。

(注 7) 共生論については、序章(注 2)を参照のこと。

3. 日本における地域構造の変化と東アジア地域ネットワーク

(1) 地域構造の変化

まず、日本の地域構造が人口構造の変化を背景として大きな変貌を遂げているというこ

とを指摘しておこう。

①人口構造の変化

日本の人口は、2006 年をピークに減少傾向に転じ、2050 年には 1 億人を割る可能性すら囁かれている（注 1）。

こうした人口減少傾向は、地域構造の変化を伴いながら進展するものと想定される。全国の地域を「都市圏規模別」に区分（注 2）してみると、三大都市圏における減少が最も大幅であり（注 3）、県庁所在都市圏がそれに次いでいる。こうした人口減少を背景に地域別の人口構造も大きく変化しそうである。高齢化に関しては、三大都市圏の高齢化率が最も高く（注 4）、従って生産年齢人口比率の減少幅も三大都市圏のそれが最も大幅になるものと見込まれているのである。

+②人口の定着化

このように人口構造が大きく変化しつつあるにもかかわらず、他方では人口移動は沈静化し、定着化する可能性が強いと観られている。移動者総数でみても、あるいは都道府県間移動者数でみても、1970 年代前半をピークに移動者数は減少傾向を辿っており、とりわけ都道府県間移動者数の面では移動がほぼ沈静化している。その結果、高度成長を背景にして人口集中が進んだ三大都市圏人口の総人口比率も、1950 年の 34.0%から 1970 年には 46.1%にまで上昇したが、その後その比率は緩やかな上昇へと転じている。その意味で現在は、三大都市圏への人口集中時代から地方都市圏での人口定着化の時代へと移行しつつあると捉えられよう。

③地域経済縮小の可能性

だが、人口移動が沈静化しているとはいえ、人口構造の変化自体が地域の経済社会に大きな影響を及ぼすことは避けがたいようだ。そのうち、最も深刻なのは地域経済縮小の可能性である。伝えられるところによれば（注 5）、経済産業省の試算では、人口減少や公共事業の縮小さらには製造業の空洞化によって、2030 年には全国 269 の都市圏のうち、8 割強で域内総生産が減少するものと予測されている。とくに人口減少の激しい地域ほど域内総生産の減少幅が大きいとされている。逆に域内総生産が増加するのは東京などの 35 箇所だけだとされている。

つまり、そこでは、日本の地域構造は一部の「豊かな」大都市圏と大部分の「貧しい」非大都市圏とに両極化するという姿が画かれている。だが、果たしてそれだけで済むだろうか。この場合、前提条件として大都市圏人口が増加すると予測されているところに問題が横たわっているようだ。だが先にみたように、他の地域に比べて、三大都市圏の方が人口減少テンポが速いとするならば（注 6）、「豊かな」大都市圏の実現性自体も甚だ怪しくなる。その場合には、今後の日本経済においては、両極化というよりもむしろ、地域経済全体が一ということは日本経済全体が一縮小を余儀なくされるかさもなくとも衰退に向かう可能性の方が強いということになるであろう。

何れにせよ、人口構造の変化を背景にして、今後日本経済は、このままでは、両極化に向かうか、さもなければ衰退化を辿るか—というように、どちらにせよ好ましからざる途を歩まざるをえなくなりそうである。

④広域化・ボーダレス化

こうした中で、地域は、自らの地域の経済社会再生・活性化を賭けて、それぞれ独自に広域化・ボーダレス化の動きを強めているという点が注目される。

まず広域化に関しては、ブロック圏形成の動きに注目しておかなければならないであろう。すなわち、都道府県間の人的流動状況ををみると、ブロック内の各県を起点とし、他県への移動を目的とするブロック内流動比率が高まっている。例えば、九州ブロック（注7）では、総流動の約8割がブロック内流動となっている。また四国ブロック（注8）でも、ブロック内流動比率は1990年の46.8%から2000年には65.6%へと大幅に上昇している。さらに東北ブロック（注9）でも、ブロック内移動比率は、1965年には18.6%であったのに対して1995年は36.2%にまで上昇している。

こうした広域化・ブロック化の要因としては、中国ブロックの場合のように広域交通ネットワークの整備に拠るものもあるが、九州ブロックや東北ブロックのように都市機能の集積を有する政令指定都市がブロック内での拠点性を強めた結果に拠るものが多い（注10）。その背景には、地域の側が、中核都市の集積機能高度化を通じて広域化を計ることによって少子・高齢化という人口構造の変化へ対応しようとしているという事情があるようだ。

さらに注目すべきは、こうした広域化・ブロック化の動きが、それだけに止まらず、東アジア諸国・地域との繋がりを強め、ボーダレス化に結びついているという点である。例えば、2000年における居住地ごとの日本人出国者状況をみると、地方部に居住する日本人出国者のうち東アジア諸国・地域へ渡航した者の占める割合は52.8%と全国平均の46.1%を上回っている。さらに東アジア諸国・地域へ渡航する人の増加状況を三大都市圏と地方部とで比較してみると、1980年から1990年にかけての増加率は大都市圏が地方部を上回っているが、1990年から2000年にかけてでは地方部が大都市圏を上回っており、近年に至って地方部と東アジア諸国・地域との交流が活発化していることが窺える。

この点でとくに注目しておかなければならないのは、九州ブロックのケースである。同ブロックの場合には、東アジア諸国・地域への渡航者の割合が60.3%と全国平均を遙かに上回る高率を記録しているが、そのことは、前述した九州地域の広域化すなわち九州ブロック形成が九州地域のボーダレス化と深く関わっているということを示唆しているのである。

このように、日本の地域は、人口構造の変化を背景とする構造変化を遂げつつあり、さらにそうした変化を通じて、東アジア諸国・地域との結びつきを強めつつあるが、その背後には、東アジアにおいて地域レベルでのネットワーク形成が進んでいるという事状があることを見逃せない。そこで次にこの問題を取り上げてみることにしよう。

(2) 東アジア地域ネットワークの形成

① 東アジア地域交流ネットワーク

日本の地方部と東アジア諸国・地域との交流ネットワーク形成において交通ネットワークが果たしている役割の重要性をまず指摘しておかなければならない。交通ネットワークのなかでも重要なのは、航空ネットワークである。地方部の空港と東アジア諸国・地域及

びロシア極東地域とを結ぶ定期航空路は、1986年には国内7空港（就航先6都市、週74便）であったが、2004年には21空港（就航先24都市、週342便）と大幅に増加している。

そして、日本の地域の中で東アジア諸国・地域との人的交流が最も盛んなのは、九州ブロックと北海道ブロックである。九州ブロックの場合は、とくに韓国との交流が盛んである。韓国へ渡航する九州ブロックの居住者の割合は2000年で総渡航者の27.8%と全国平均の2倍のシェアを占めている。他方、韓国出身の入国者についても、2003年には全体の18.3%が九州ブロックから入国し、全ての入国外国人の65.1%を占めるに至っている。このことは、前述した九州ブロックのボーダレス化が韓国との結びつきを基軸に進展しているということを示唆しているが、その背景には、九州と韓国との地理的近接性が横たわっているのである。

他方、北海道ブロックの場合には、台湾との結びつきが重要である。とくに2003年以降、北海道ブロックから入国する台湾出身者の割合が高くなっており、その結果、2003年度に北海道を訪れた外国人のうち4割が台湾出身者によって占められるに至っている。このように、台湾出身者が北海道に関心を寄せ始めているのは、台湾出身者の中で北海道に対する人気が高まっているからであろう。

②東アジア地域国際分業

日本の地方部と東アジア諸国・地域との交流ネットワークは国際分業の面にも及んでいる。日本の地域としては、地域経済社会の再生・活性化のためには、東アジア国際分業を通じて東アジアとの結びつきを強める必要性に迫られているということを考えれば、そのことは至極当然である。例えば、日本の地方部における貿易の状況をみると、中国・四国及び九州の各ブロックの輸出額に占める東アジア諸国・地域向け輸出額の割合は、1990年には全国平均を下回っていたのだが、2003年には、軒並みにそれを上回るに至っている—ということからも明らかなように、地域レベルでも東アジア国際分業が重要性を増大させているのである。

（注1）国立社会保障・人口問題研究所の中位推計による。

（注2）「三大都市圏」とは、東京特別区等、名古屋市等、大阪市等を核都市とする地域である。「ブロック中心都市圏」とは、札幌市、仙台市、広島市等、北九州市等、福岡市を核都市とする地域である。「県庁所在都市圏」とは、上記以外の県庁所在市を核都市とする地域である。「その他都市圏」とは、その他の都市を核都市とする地域である。「非都市圏」とは、いずれの都市圏にも属しない市町村からなる地域である。（国土交通省『国土交通白書』[2005]p.54～55より。）

（注3）なかでも関西圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県からなる）は、2005年3月末現在で前年同期に対して840万人と初めて減少を記録している。

（注4）全国の70歳以上人口比率は、2000年時点で12%弱であり、都道府県別にみると、最低が埼玉県の約8%、最高は島根県の約18%であるが、この分布図は、2015年には激変するものと予測されている。すなわち、首都圏の一都三県や大阪府、愛知県が18%を上回り、なかでも大阪府と千葉県が20%を超すと試算されている。（日本経済新聞2005年7

月 31 日より。)

(注 5)朝日新聞 2005 年 6 月 16 日より。

(注 6)さらに国土交通省は、首都圏の生産年齢人口 (15~64 歳) が、人口減少傾向の下で、今後 20 年間で 2000 年の 1 割に相当する 250 万人減少するものと見込んでいる (日本経済新聞 2005 年 7 月 13 日より)。

(注 7)九州ブロックは、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮城県及び大分県からなる。

(注 8)四国ブロックは、徳島県、香川県、愛媛県及び高知県からなる。

(注 9)東北ブロックは、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県及び福島県からなる。

(注 10)例えば、九州ブロックの場合には、福岡県の人口増大が福岡県の集積度上昇と表裏の関係にある。

4. 北太平洋物流・分業ネットワークと日本海・東海 BRICs 分業構想

このように、九州・中国・四国などいわゆる西日本を中心にして、日本の地方部と東アジア諸国・地域との間で東アジア地域ネットワークが始動し始めているのであるが、そうした中では、日本海沿岸地域にとっても、日本海・東海を有効に活用して国際物流ネットワークを形成しさらにそれを通じて新たな国際分業のあり方を模索することが極めて重要な課題となってくる。国際分業が国際物流ネットワークと表裏の関係にある以上、そのことは当然であろう。そこでここでは、日本海・東海物流ネットワーク構想—すなわち北太平洋物流ネットワーク形成及びそれを通じて可能になる日本海・東海 BRICs 分業構想—について検討してみることにしよう。

(1) 「同心円的経済圏」としての日本海・東海 BRICs 分業

①北東アジア経済圏から北太平洋経済圏へ

日本海沿岸地域における国際物流ネットワークのあり方を考えるのに先立ち、北東アジア経済圏について触れておかなければならない。日本海・東海物流・分業ネットワークのあり方は、そもそも北東アジア経済圏のあり方に深く関わっているからだ。

北東アジア経済圏はアジアは無論のこと世界の中でも最も重要な経済圏の一つとして捉えられるべきである。そのことは、北東アジアを構成する日中韓三国に係わるデータを一瞥するだけでも容易に理解されよう。人口規模は三国全体で 14 億 5,000 万人 (2001 年末現在) でアジア (国連区分) の 39%、世界の 24%を占めている。GDP は同じく 5 兆 6,969 億ドル (2002 年) でアジア (世銀区分; 24 カ国) の 80.3%、世界の 18%を占めている。貿易額でも同じく 2 兆 776 億ドル (2003 年) でアジア (東アジア; アジア NIES+ASEAN+中国+日本) の 48.0%、世界の 13.6%を占めている。最後に外貨準備も同じく 1 兆 5,038 億ドル (2003 年末現在、但し韓国は同年 11 月末現在) でアジア (同) の 56.3% (2003 年 7 月末現在) を占めている。要するに、その経済力だけから云っても、北東アジア経済圏抜きには、アジア経済圏はおろか世界経済すらそもそも成り立たないと云っても決して過言ではないのである。

加えて、この地域が他方では北太平洋に属する地域でもあるという地勢的条件を考慮すれば、それは、単にアジアにおける一地域であるばかりではなく、アジア太平洋における

重要地域でもある、ということになる。つまり、「北東アジア経済圏」は同時に「北太平洋経済圏」でもあるという点で、その重要性は一層高められることになるのだ。

②北東アジア分業と北太平洋分業のリンケージによる日本海・東海 BRICs 分業構想

では、日本の日本海沿岸地域にとって、北東アジア経済圏と北太平洋経済圏とではどのような違いが存在するのか、すなわち北太平洋経済圏は日本海沿岸地域にとって如何なる意味で重要なのか。この点を検討するために、まず、「日本海沿岸地域」（注 1）の対北東アジア関係 4 カ国（注 2）貿易の現状をチェックしてみよう。まず輸出からみてみよう。2002 年における日本海沿岸地域の対 4 カ国輸出額は 1 兆 2,657 億 5,500 万円であった。他方、同年における同地域の対世界輸出総額は 5 兆 550 億 3,800 万円であった。従って、日本海沿岸地域にとって対北東アジア輸出は同地域の輸出総額の 25.0%に過ぎないということになる。

輸入についてはどうか。やはり 2002 年における日本海沿岸地域の対 4 カ国輸入額は 1 兆 3,938 億 1,700 万円であった。他方、同年における同地域の対世界輸入総額は 3 兆 8,989 億 7,900 万円であったわけだから、対北東アジア輸入比率は 35.8%に達しているということになる。

以上から明らかなように、日本海沿岸地域貿易にとって対北東アジア依存度は必ずしも高い訳ではなく、とりわけ輸出に関しては 25%に止まっているのである。そのことは、日本海沿岸地域にとっては、国際分業の対象を北東アジア経済圏に止めておくよりも、それを、一方では汎アジア経済圏すなわち東南アジアからさらにインドをも含む地域にまで拡大するとともに、他方では北太平洋経済圏すなわち北米をも含めた地域にまで広げること—そのことはブラジルをはじめとする南米諸国の市場開拓にも繋がるということ—を意味している—の方が遙かに有利であり、かつ輸出拡大のためにはそうした市場戦略が不可欠である、ということの意味しているのである。それは、日本海沿岸地域としてのいわゆる「同心円の経済圏」の形成に他ならない。そして、この日本海沿岸地域版「同心円の経済圏」が上述した少子化時代に迫られているボーダレスな広域化論と軌を一にしたものであるということは、云うまでもないであろう。

だがこのことは、北東アジア経済圏分業を北太平洋経済圏分業に代替すべきだと主張している訳ではない。逆に、北東アジア経済圏分業を北太平洋経済圏分業にリンクさせることによって、北東アジア分業すなわち北東アジア 4 カ国分業自体を一層発展させることができるということを示唆しているのである。とくに重要なのは対ロシア貿易である。北太平洋航路がシベリア鉄道経由のランドブリッジ構想（後述の「日本の国際物流ネットワークの将来像—日本海・東海 BRICs 分業に向けての北太平洋物流ネットワークの姿—」[その 1]参照）と結びつくならば、日本海沿岸地域の対ロシア貿易は飛躍的な発展が期待できるからだ。同様のことは、日本海沿岸地域の対東アジア経済圏分業さらにはインドをも含む汎アジア経済圏分業についても云える。その意味で、北東アジア経済圏分業と北太平洋経済圏分業とのリンケージは、BRICs 分業にも繋がるのである。北東アジア経済圏分業と北太平洋経済圏分業とをリンクさせることは、それを通じて、日本海沿岸地域をして、中国をはじめ、ロシア、インドさらにはブラジルなどいわゆる BRICs 諸国との相互依存関係形成を可能にするからである。いわゆる日本海・東海版 BRICs 分業論（注 3）である。

要するに、日本海・東海 BRICs 分業論は、日本海地域にとっては、「同心円の経済圏」形成を意味しているのであるが、「北太平洋経済圏」はこうした同心円の経済圏形成のカギを握っているのである。その意味で、われわれは北太平洋経済圏に対してもっと注意を払っておく必要だあると云えよう。

かくして、日本海沿岸地域にとっては、北東アジア経済圏分業を北太平洋経済圏分業にリンクさせることが求められているのであるが、そのためには両経済圏のリンケージを可能にするための北太平洋物流・分業ネットワークの創設が不可欠であるということになる。日本海・東海 BRICs 分業構想は、北太平洋物流・分業ネットワーク形成抜きには成り立たないからである。

(2) 日本海・東海物流ネットワークと北太平洋物流ネットワークのリンケージ

かくして日本海・東海物流ネットワークもまた北太平洋物流ネットワークとのリンケージが必要になるが、では、その実現性は果たしてあるのだろうか。次にこの問題を検討しておこう。

① 日本海・東海物流ネットワークの問題点

ところでわれわれは、物流ネットワーク論に入る前に、日本海沿岸地域においては、国際物流ネットワーク自体が大きな問題を抱えているということを指摘しておかなければならないであろう。

そこでまず現在の日本海・東海物流ネットワークの問題点からみておこう。確かに、日本海・東海物流ネットワークも東アジア物流ネットワークの発展の余波を受け、近年目覚ましく発展していることは認めなければならない。例えば、北陸地方の港湾別国際コンテナ取扱量の推移をみると、1990 年代後半以降、新潟港を中心にして著しい伸びを記録している。また航空路についても同様の傾向がみられる。例えば、やはり北陸地方の空港を利用した目的別乗降人員の推移をみると、1998 年度以降、対ソウル行きを中心にして増大傾向を辿っている。

だが、こうした発展にも係わらず、日本海・東海物流ネットワークには依然として大きな陥穽が存在しているということを見逃す訳にはいかないのである。すなわちそれは、産業構造と国際物流構造における二重のミスマッチである。

まず、日本海沿岸地域自体の日本海沿岸港の低利用状況を指摘しなければならない。例えば、北陸地方において生産・消費される貨物の北陸地方港湾輸出入利用率をみると、輸入の場合にこそ 51.8%(2003 年度)と辛うじて 50%を上回っているが、輸出に至っては 25.4%(同)に過ぎないのである。つまり、北陸地方で生産・消費される貨物に関してはその大半がいまなお太平洋側港湾を利用しているという訳だ。

次に、輸送上の輸出入インバランスが挙げられる。それは問題を一層深刻にしている。上述したように、日本海・東海物流ネットワークは増大傾向を辿っているとはいえ、それは専ら輸入増加に因っており、必ずしも輸出増に負っている訳ではない。その結果、輸出入インバランスが発生しかつ拡大している。例えば、やはり北陸地方における輸出入コンテナ貨物量の推移をみると、2003 年には輸入量が輸出量を大幅に上回るに至り、その結果、大幅な輸出入インバランスが発生しているのである。(このことはまた、上述した対アジアーとりわけ対中国ー海上コンテナ貨物輸送における日本の大幅入超問題とも

密接に関係している。)そして、こうした輸送上の輸出入インバランスが「空コンテナ」問題の発生を通じて輸送採算性を悪化させ、航路発展を妨げており、その航路未発展が輸送採算性を悪化させているという意味で、日本海・東海物流ネットワークは悪循環に陥っているのである。

要するに、日本海・東海物流ネットワークにおいては、(イ)日本海沿岸地域の産業・企業自体が日本海・東海物流ネットワークを十分利用していない、(ロ)その上、利用している場合にも著しく輸入に偏っており、その結果輸送採算悪化を招いている—という意味で二重のミスマッチに見舞われているという現実をわれわれは直視しておかなければならないのである。では何故こうしたミスマッチが生じているのであろうか。その主たる原因は、日本海沿岸地域における国際物流ネットワークの脆弱性に求めざるをえないのであるが、さらにその脆弱性は二つの要因から形成されている。一つは航路上の問題であり、いま一つは港湾利用上の問題である。

前者の航路問題とは何か。それは北米航路の未開発問題である。確かに、北米ルートは存在はしている。だがそれは、日本海・東海物流ネットワークの一環としての対米航路ではない。アジア—北米間を結ぶ基幹コンテナ航路は、現在、日本に寄港する場合には太平洋岸港湾を利用する場合のみであり、日本海・東海航路に関しては、非寄港ルートが存在しているに過ぎないのである。

何故こうした事態が生じているのか。その一つの要因としては、日本海沿岸地域にはコンテナ貨物量の面で経済的にペイする寄港可能な港湾が今なお存在していないということ挙げなければならない。この点は、後者の港湾利用上の問題にも関わっている。

では、経済的にペイする寄港可能な港湾を如何にして生み出せばよいのか。そのためには、日本海沿岸地域港湾の利用率とくに輸出利用率の引き上げを通じて、上述した輸出入インバランスの解消を計る以外にないのであるが、問題は、その低利用率とくに輸出における低利用率自体が日本海沿岸地域の国際分業上の構造—すなわち同地域の貿易構造とくに輸出構造がそもそも北東アジア経済圏依存度が低いという構造—に関わっているだけに、その引き上げは容易ではないという点にある。つまり、一方では、北米航路未開発状況が、対米依存度が大きい日本海沿岸地域の貿易構造上、北米航路を持つ太平洋岸港湾への依存度を高めるとともに日本海沿岸港湾の低利用率に繋がっており、他方では、その低利用率が北米航路未開発状況をもたらしている—という意味で悪循環に陥っているということこそが問題の本質なのである。しかも、見落としてはならないのは、こうした悪循環を放置したままでは、折角の東アジア物流・分業ネットワークの発展とそれに対する参入もまた、日本海沿岸地域にとっては、単に輸入拡大に繋がるだけに終わりがねないということである。

従って、北米航路開設のためには無論のこと、それだけではなく、東アジア諸国・地域との新たな相互依存関係を日本海沿岸地域の国際分業—とりわけ BRICs 分業—の発展に繋げるためにも、日本海沿岸地域がこうした悪循環から脱却する以外にないのであるが、そのためにはどうすればよいのか。この点を次に考えてみよう。

②「北太平洋物流ネットワーク」構想

上記の悪循環から脱却するためには、新たに「北太平洋物流ネットワーク」を創設する

以外にないものと考えられる。

A. 国際物流ネットワークの将来像

そのためには、第一段階として、日本海沿岸地域で生産・消費される貨物の輸出入を、太平洋沿岸地域港湾の利用から日本海沿岸地域港湾の利用へとシフトさせることである。そのためには、日本海沿岸地域の一部の港湾が新たに北米航路を就航させる必要がある。さらに第二段階として、日本海沿岸地域で生産・消費される貨物のみならず、太平洋沿岸地域において生産・消費される貨物の輸出入に関しても、日本海沿岸地域港湾利用にシフトさせることである。この場合には日本海沿岸地域港湾を北米航路における主要港に発展させることが求められる。

こうした二つの段階を通じて、日本海・東海物流ネットワークを北太平洋物流ネットワークへと転換させることに成功すれば、日本海沿岸地域は、(イ)対米貿易とりわけ対米輸出を拡大させることが可能になるだけではなく（注4）、(ロ)東アジア諸国・地域との新たな相互依存関係を自らの国際分業発展に結びつけることもまた可能になり、(ハ)さらに日本海・東海 BRICs 分業の可能性すら生まれる—ということになるのである。要するに、日本海・東海物流ネットワークの北太平洋物流ネットワークへの転換は、新日本海・東海物流・分業ネットワーク形成のカギを握っているのである。

以上の構想に基づき構築される「北太平洋物流ネットワークと日本海・東海 BRICs 分業構想」の姿を描いてみると、以下の通りとなる。

〔日本の国際物流ネットワークの将来像—日本海・東海 BRICs 分業に向けての
北太平洋物流ネットワークの姿—〕

（図 23, 図 24 参照）

B. 構想実現のための施策

ところで、日本海・東海 BRICs 分業構想実現の前提となる「北太平洋物流ネットワーク」を創設するためには、日本海沿岸地域における新たな拠点を選び出さなければならないが、その最有力地域は北陸地方である。何故ならば、北陸地方は、日本で最大に生産・消費地である首都圏を背後に持っているという意味で北米航路の寄港可能性が最も有力視される地域であるからだ。

そこで、北陸地方を中心にして、構想実現のために必要な物流ネットワーク整備上の施策を掲げておくと、以下の通りである。

イ. コンテナに対応する高規格な港湾機能の整備

とくに東アジアにおける生産基地との製品・半製品ベースの輸出入の拡大に対応するために、高規格の国際海上コンテナターミナルや、コンテナやそれ以外のバルク貨物（原木、石炭等）も取り扱える多目的国際ターミナルの整備が必要である。そのためには、とくに

北陸地方の主要な港湾において、高規格ターミナルの整備が必要である。

□. 港湾と高速道路との連結性の強化

輸出入コンテナ貨物における流通の円滑化と国内長距離輸送における海上輸送の利用を促進するために、(イ)国際海上コンテナのネットワーク拠点と、高速道路や鉄道ネットワークとの連絡を向上させる、(ロ)複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する一などの必要がある。この場合、(a)新潟地区においては、東港、新潟空港、西港を貫通する高規格な道路の整備、(b)伏木富山地区においては、伏木地区、新湊地区、富山地区を結ぶ高規格な道路の整備、(c)また金沢地区では、港の兩岸地域を結び、能登有料道路へ向かう高規格な道路の整備一などが必要である。

ハ. 港湾の物流管理機能の充実

海上輸送と陸上輸送の結節点である港においては、円滑に貨物を物流させるために、物流管理機能を充実させなければならないが、そのためには、(イ)世界へのゲットウェイ機能を果たすために必要な海一陸、陸一陸など多様な物流ニーズに対応できる倉庫、流通施設を港湾地帯に集積させる、(ロ)入出港手続き等の EDI (電子情報交換) 化や SeaNACCS (税関・通関手続きシステム) との統合等 IT を積極的に活用する、(ハ)港湾利用者のニーズに対応した荷役の効率化、稼働時間の確保、税関・出入国管理・検疫機能の充実等により物流サービスの向上を図る一などが必要である。この場合、とくに新潟港、金沢港及び敦賀港におけるサービス向上を目指すべきである。

ニ. 安定・安全なネットワーク機能の確保

年間を通じて安定して利用できる港湾を目指し、とくに秋田港、酒田港及び敦賀港における防波堤の整備が必要である。

ホ. 国際空港の機能充実・アクセス整備

当面は、空港需要の増加に対応して、滑走路の拡張や路線の拡大を計るとともに、長期的には、首都圏の国際交流機能の補完をも考慮に入れた国際空港への展開が必要である。とくに、新潟空港、小松空港等における空港諸施設やアクセス機能の拡充が必要である。

③「北太平洋物流ネットワーク」拠点としての北陸地方の課題一新潟県を事例として一

A. 「北太平洋物流ネットワーク」拠点の可能性

そこで次に、「北太平洋物流ネットワーク」拠点としての北陸地方の可能性と課題について検討しておこう。何故ならば、分業ネットワークは物流ネットワークと表裏の関係にあり、とくに日本海沿岸地域にとっては、国際分業構造の転換は物流ネットワークの転換と不可分の関係にあるからだ。この問題を解明するために、北陸地方の中でも、その典型である新潟県を事例として取り上げてみよう。新潟県のケースは、北陸地方が抱える有利性と問題点を如実に示しているからに他ならない。

a. ゲットウェイ機能における拠点性

まず、新潟県は国際物流ネットワークの根幹をなす国際コンテナ取扱量において最大の港湾を擁している。第二に新潟県は、日本海地域におけるゲットウェイ機能の中でも、最も高度な港湾機能と空港機能を有している。第三には、国内物流ルートとの結節の面でも、新潟県は最も高い結節性を誇っている。

b. 対米国際分業関係の重要性

さらに、新潟県の産業構造の面から云っても、対米関係はいまなお重要な地位を占めているという点も重要である。確かに、新潟県の場合も、日本全体の輸出構造における変化を反映して、対アジア向け輸出の比重がたかまり、それに反比例して対米輸出のそれが低下している。すなわち、1999年から2003年にかけての過去5年間に亘る新潟県の地域別輸出額比率の推移をみると、対アジア向けが51.8%から66.6%へと大幅に上昇しているのに対して、対米向けは24.9%から18.2%へとかなり大幅に低下している。

しかしながら、だからといって、対米輸出を過小評価してはならない。低下したとはいえ、現在もなお、それは18%を超える比重を占めており、新潟県にとって不可欠な存在であることには違いない。加えて、輸出商品の面を考慮すれば、その重要性は一層高まっている。新潟県の主要輸出品は、機械機器（2003年における輸出構成比は50.0%である）が太宗をなしており、次いで化学品（同28.9%）、金属品（16.9%）がその後を追っているが、対米輸出もまたこうした主要品からなっているからだ。

直接投資の面でも、対米関係を過小評価してはならないであろう。確かに近年、新潟県の直接投資も、生産コスト削減を主目的とする対中国進出が活発化した結果、対アジア向け投資が増加し、少なくとも進出件数においては、対米向けを大幅に凌駕するに至っている。しかしながら、対米進出件数は現在もなお全体の15.1%（2004年末現在）を占めているということを考慮すれば、対米投資の重要性は決して過小評価されてはならないのである。

B. 「北太平洋物流ネットワーク」拠点に向けての課題

しかしながら、新潟県が北米航路を開設し、さらに「北太平洋物流ネットワーク」拠点の地位を獲得するためには、幾つかの問題点が残されていることも否めない。

a. 二つのインバランス解消

第一はインバランスの解消である。この場合さらに、二つのインバランス解消が必要である。一つはコンテナ貨物取扱量におけるインバランス解消である。上述したように、新潟港のコンテナ貨物取扱量は増大しているが、その構造をみると、その増大は専ら輸入貨物増大によって因っているのである。その結果、2004年のコンテナ貨物取扱量は、9万1,000TEUと前年に比べ16.4%増加したとはいえ、輸出1万9,000TEU、輸入7万2,000TEUとインバランス（いわゆる「空コンテナ」）もまた5万3,000TEUと過去最高を記録しているのである（注5）。従って、コンテナ貨物取扱量におけるインバランス解消もまた重要な課題なのである。

インバランス解消の二つ目は貿易自体が抱えるインバランスの解消である。「北太平洋物流ネットワーク」における拠点性を確保するためには、輸送上の輸出入インバランス解消だけでは不十分である。それに加えて、貿易構造上のインバランスも解消しなければならないからである。新潟県の輸出入収支は2000年に117億1,100万円の赤字に転じて以来、赤字幅を増大させ続け、2003年には328億8,400万円の赤字にまで拡大している。（そのうち、対アジア貿易の赤字幅は、1999年の81億2,200万円から2003年には140億2,300万円にまで拡大しており、新潟貿易赤字の主因をなしている。）従って、こうした大幅な貿易インバランスを解消することがまず求められているのであるが、その場合、対米貿易がいまなお大幅な黒字（2003年現在で99億7,900万円の黒字）であるということを考慮

すれば、対米貿易の重要性が一層強調されて然るべきであろう。さらに、対米貿易も含めて、新潟県の対北東アジア国際分業を北太平洋国際分業にリンケージさせ、それをさらに日本海・東海 BRICS 分業へと発展させていく必要があるだろう。

b. 地元港湾利用の拡大

第二は国際物流における新潟県の港湾・空港利用とりわけ港湾利用の拡大が必要である。新潟県の輸出入における港湾利用状況をみると、新潟港利用率は、輸入では 70.8%(2003 年)に達しているが、輸出では 11.0%(同)に止まっている。直江津港の場合はさらに低く、輸入 4.3%(同)、輸出 3.6%(同)にすぎないのである。逆に、新潟県の国際物流において最も利用されているのは、輸出では成田空港が 31.7%(同)であり、横浜港が 28.7%(同)と圧倒的な割合を占めている。輸入では新潟港の比重が最も高いとはいえ、輸出における新潟県のこうした低利用率は、上述の貿易におけるインバランスにも大きな影響を及ぼしていると考えざるを得ない。従って輸出における新潟県港湾の利用率引き上げは、同県の「北太平洋物流・分業ネットワーク」における拠点性確保においても重要な課題とされなければならないであろう。

c. 国内物流ネットワークとの連携強化

上述したように、新潟県の拠点性の一つは、国際物流と国内物流との結節性にあるのだが、国内物流ネットワークの強化によってこうした結節性を一層高めることも問題点の一つである。そのためには、(イ)空港・港湾と一体的に機能する地域高規格道路等の幹線道路の整備、(ロ)広域的な利用圏を確保するための高速道路の整備、(ハ)日本海を縦貫する幹線道路の高速化、(ニ)上越新幹線の新潟空港乗り入れと新潟港直通化—などによる港湾・空港へのアクセス強化が必要である。

かくして、新潟県における拠点性を日本海・東海物流拠点性からさらに北太平洋物流拠点性へと発展させるためには、同県は以上の三つの問題点の解決に努めなければならないが、これらの問題は、同時に北陸地方全体が抱える問題点でもあり、従って北陸地方全体としても取り組まなければ問題である、ということも指摘しておかなければならないであろう。

(注 1)「日本海沿岸地域」とは、北海道、青森県、秋田県、山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県、京都府、鳥取県、島根県、山口県、福岡県、佐賀県及び長崎県からなる地域を指す。

(注 2)北東アジア関係 4 カ国とは、ロシア、中国、韓国及び北朝鮮を指す。

(注 3)なお、BRICs 論に関しては、注目すべき論点が提起されている。すなわち、人材論との関連性についてである（「BRICs 考」[日本経済新聞 2005 年 7 月 6 日]参照）。そうした観点に立てば、日本海・東海 BRICs 分業論もまた、単にビジネス・ネットワークや国際物流ネットワークだけではなく、知的ネットワーク、そのノルド（結節点）としての知的集積、人材育成さらにはそのための教育のあり方にまで関わってくるのである。なお、これらの問題については、拙稿「第 I 部（序論）中国・アジアビジネスにおける人材育成上の

課題－中国・アジア留学生教育の意義－[新潟経営大学・学内共同研究(平成16年度)『中国・アジアビジネスと人材育成－留学生教育に対する新たな視点－』<2005年3月刊>収録]及び拙稿「中国・アジアビジネス教育試論－新潟県集積地域企業と人材育成－」(仮題)[URL ; <http://www.with-online.com/yasuhiko/business-educ.050604.htm>][新潟経営大学・学内共同研究<平成17年度-予定->Discussion Paper]などを参照されたい。

(注4)そもそも、北米航路は、アジア諸国からアメリカへの輸出ルートである東航すなわち「アジア→北米」航路を中心としている(図表IV-10[図表2-1-6]参照)。中でも、中国の荷動量が大幅に増大し、そのシェアは、1994年には20%にすぎなかったのが、2003年には50%を占めるにまで至っている。それに対して、日本のシェアは1994年の20%から2003年にはわずか8%にまで低下しているのである。

(注5)新潟日報2005年2月10日より。なお、同紙によれば、直江津港の場合は、同じく2004年について、輸出5,000TEU、輸入1万TEUと、やはりインバランスは拡大していると伝えられている。

5. 日本海・東海 BRICs 分業の下での北陸 EPA/FTA の可能性

ところで、北陸地方が、日本海・東海 BRICs 分業構想の前提となる北太平洋物流ネットワークにおいて拠点たる地位を得るためには、さらに二つの課題に取り組まなければならない。一つは、北陸地方の連携による広域拠点性の確保であり、いま一つは、北陸 EPA/FTA の形成である。

(1) 北陸地方の連携による広域拠点化

上述した新潟県の「北太平洋物流ネットワーク」拠点性は北陸地方との連携によって北陸地方全体としての広域的拠点性の一翼として位置づけられる必要がある。その理由の一つとしては、北陸地方における産業構造の補完性が挙げられる。確かに北陸地方はそれぞれ独自の地域産業を抱えている。例えば、特化度をみると、福井県は眼鏡枠及び漆器製食器、石川県は漆器製食器及び製織機械、新潟県は洋食器、富山県は住宅用アルミ製サッシというようにそれぞれ個性的な製品を生産している。だが他方では、北陸地方を一つの集積地域として捉えることも可能である。北陸地方の各県は機械産業、金属加工産業そして繊維産業の集積地域である、という点では共通性を有しているからだ。その意味で、北陸地方における広域的な集積地域を基盤にした拠点性を構築することは可能である筈だ。

もう一つの理由は、日本海・東海 BRICs 分業構想に向けての北太平洋物流ネットワーク構築とりわけ物流ネットワーク構築における第二段階においては、前述したように、生産・消費における太平洋沿岸地域から日本海沿岸地域へのシフトを必要としているが、こうした列島規模でのシフトのためには、北陸地方における広域的集積地域の形成のみならず、広域的生産・消費移転システムもまた必要とされているからである。そしてこうした広域的生産・消費システム形成のためには、国内物流ネットワークと国際物流ネットワークが連携強化し複合一貫輸送システムを形成する必要がある。そのためには、関東、中京さらには関西等の大都市圏を北陸地方の後背地として捉え、背後の物流施設と合わせて複合一貫輸送に対応した国際・国内物流ターミナルを北陸地方に構築することが必要であろう。新潟県の拠点性も、こうした北陸地方における複合一貫輸送システムの一翼をなすという

役割を担っているということが見落とされてはならないのである。

(2) 日本海・東海 BRICs 分業と北陸 EPA/FTA の好循環

こうした中で、北陸地方においても、地域 EPA/FTA への取り組みが始まっていることが注目される。北陸地方が前述した貿易インバランスとりわけ東アジア諸国・地域貿易インバランスの解消を計るためには、同地方産業・企業の競争力強化を計る以外に有効な方途は見当たらないが、地域 EPA/FTA は、輸出拡大と共に外国企業受け入れを通じて、地域産業・企業の競争力強化を計ることを目的としたものであるからだ（注 1）。

例えば新潟市は、2004 年末に内閣府から「国際創業特区」の認定を受けたとされる（注 2）。その結果、日本に事務所のない企業の社員が簡単にビザをとることができ、進出拠点を開設しやすくなったとされる。新潟市としては、この規制緩和を利用して、中国企業の誘致に力を入れる方針であるとされている。

その意味では、こうした試みは、北陸 EPA/FTA への第一歩として評価すべきであるが、しかしながらそれは、本格的な地域 EPA/FTA へと発展するためには、より踏み込んだ措置が必要とされているようだ。例えば、大阪商工会議所の試みは本格的な地域 EPA/FTA として注目に値する。同会議所は、会員企業の中国・上海進出のみならず、中国・上海企業の関西・大阪地域への誘致をも促進するために、(イ)大阪府・市を通じて進出外国企業に対して様々な優遇措置を講じており（注 3）、(ロ)さらに進出に関心を持つ外国企業に対するワンストップサービスのために、大阪府・大阪市と共同で「大阪外国企業誘致センター（Osaka Business & Investment Center ; O-BIC）」を設立している（注 4）。

従って、新潟県としては、こうした大阪府における地域 EPA/FTA の試みをも参考にして、本格的な地域 EPA/FTA に取り組んでいくことが期待されるのである。そして、そうした取り組みを北陸 EPA/FTA へと発展させていくなれば、他の北陸地方における試みとも相まって、北陸 EPA/FTA の可能性は一層強められることになるであろう。

そして最後に、北陸地方にとって、地域 EPA/FTA による競争力強化は、一方では北太平洋物流・分業ネットワークにおける拠点性確保さらにはそれを通じての日本海・東海 BRICs 分業のために必要であると同時に、他方では北陸地方の国際分業を日本海・東海 BRICs 分業へと発展させることを通じてはじめて可能になる—という意味で、北陸 EPA/FTA と日本海・東海 BRICs 分業構想は表裏の関係にあるということを強調しておかなければならないであろう。

要するに、われわれは日本海・東海 BRICs 分業と北陸 EPA/FTA 形成の好循環を期待しているものであり、「北太平洋物流・分業ネットワーク」がそのカギを握っているということである。

（注 1）大阪府は地域 EPA/FTA の先進地域であるが、同地域の場合、外国企業とりわけ中企業受け入れが、同地域産業・企業の競争力強化を意図したものであることは、以下に掲げる例からも明らかであろう。すなわち、中国企業の大阪進出の事例としては、次の二つのケースが挙げられている（大阪商工会議所・国際ビジネス委員会『上海経済使節団報告書』[2004 年 1 月 8 日～12 日]p.25 より）。一つは、せつ江省の大手ベ

アリングメーカーC社である。同社は、大阪でベアリング製造工場を立ち上げるために、2003年11月に大阪市内に日本法人を設立した。同社が大阪を進出先に選んだのは、(イ)大阪と上海とが歴史的に経済・文化の関係が深いこと、(ロ)機械・ベアリング関係の市場性が高く顧客となりうる企業が集積していること、(ハ)東京に比べてコストが相対的に低いこと一などの理由からである。なお、同社の進出に当たっても、O-BICが支援したとされる。もう一つのケースは、大手家電メーカーM社である。同社は、2001年に大阪に法人を設立したが、その理由は、(イ)松下、三洋、シャープなど家電の大手メーカーやタイガー魔法瓶が大阪に立地しており、これらの企業からのOEM取引の獲得が可能であること、(ロ)世界最高水準の品質が求められる大阪市場で自社の技術・品質を高めること一などであるとされる。

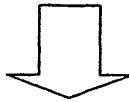
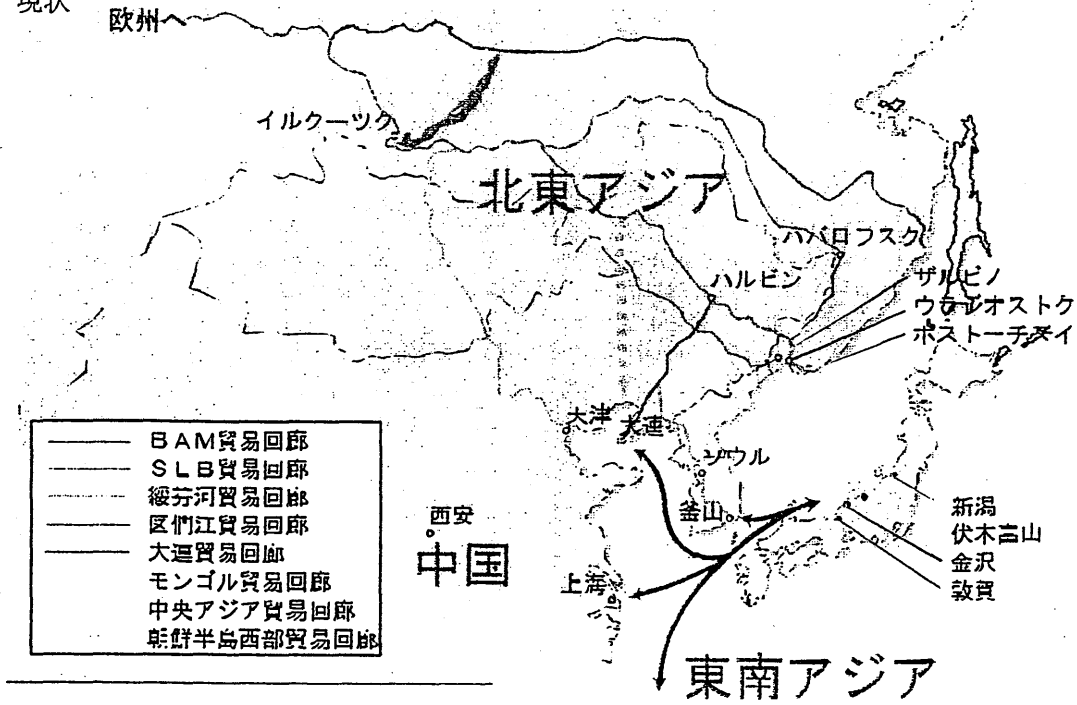
(注2)日本経済新聞 2005年5月20日参照。

(注3)大阪府・市は進出外国企業に対して以下のような優遇措置を講じているとされる。2004年度に外国企業が大阪に進出する場合には、大阪府の法人事業税を最高90%迄軽減する。またロボットやバイオといった重点産業分野の企業が大阪市に進出した場合には、事前調査費やオフィス賃料を助成するほか、無料のテンポラリー・オフィスや廉価なインキュベーション・オフィスなども用意し、進出企業への便宜を計る。(大阪商工会議所・国際ビジネス委員会『上海経済使節団報告書』[2004年1月8日～12日]p.25より。)

(注4)O-BICは、ビジネスパートナーとのマッチング、大阪のビジネス環境情報の提供、外資進出手続き支援など、外国企業が大阪へ進出する際に必要なサービスを一括してしかも無料で提供している、とされている(大阪商工会議所・国際ビジネス委員会『上海経済使節団報告書』[2004年1月8日～12日]p.17より)。そして、過去2年間の間に、O-BICが支援した件数は100社を越え、すでに40近くの企業や団体が大阪に拠点を構えたが、そのうち、中国企業は17社を数えているとされる(同上p.25より)。

< 図 23 >

現状



将来

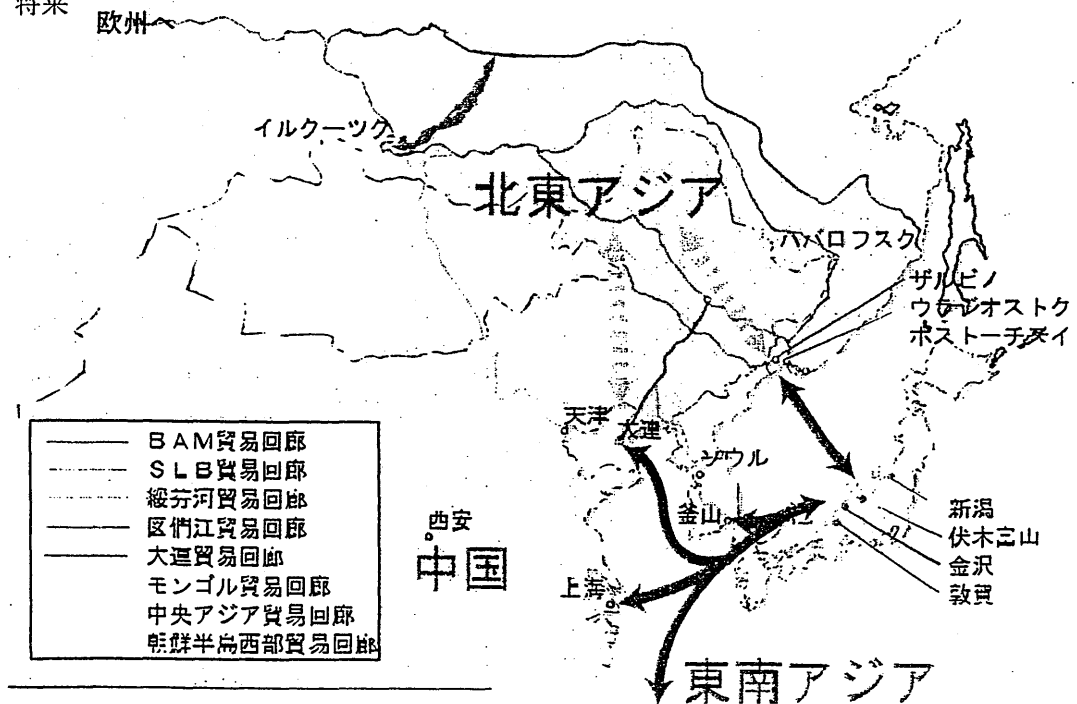
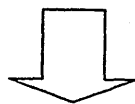
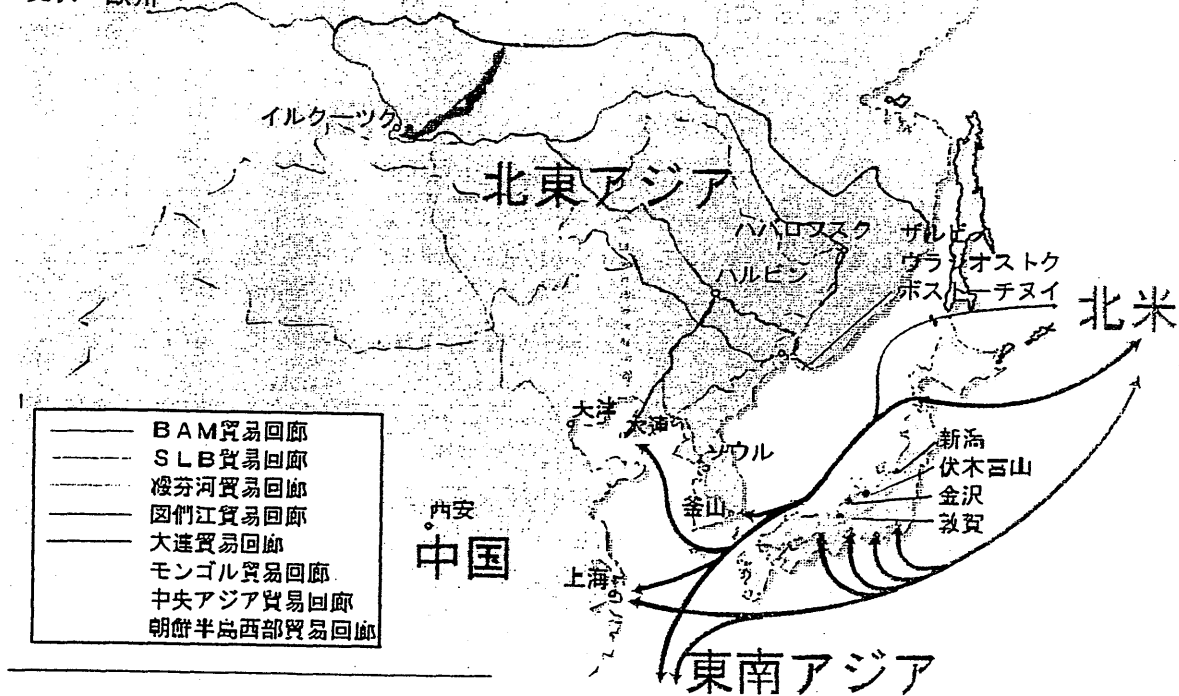


図-23 北陸地方・北東アジアを中心とした国際物流ネットワークの将来像

< 図 24 >

現状 欧州へ



将来 欧州へ

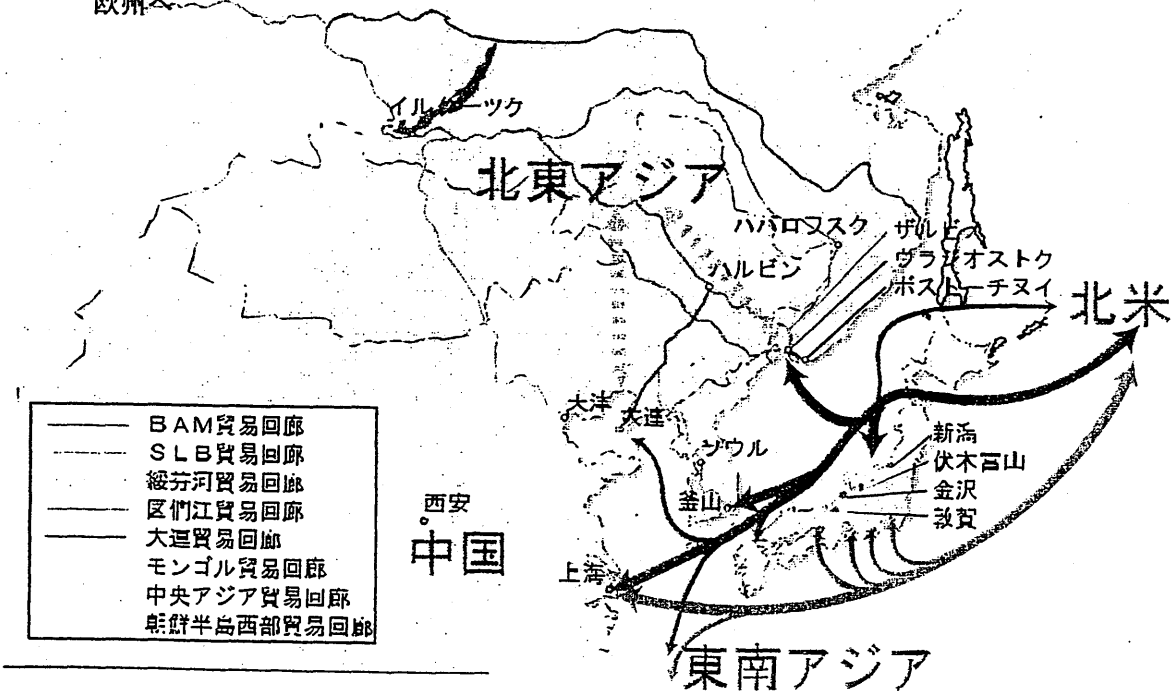


図-24 北陸地方・基幹航路を中心とした国際物流ネットワークの将来像