

新潟県の国際物流戦略

—「日本海オーバーラップ型ランドブリッジ」構想—

蛭 名 保 彦 (新潟経営大学)

はじめに

上記のテーマを考察する上で、まず、新潟県における国際物流の現状をコンテナ貨物貿易を中心にして分析し、それを通じて新潟県が抱える国際物流・分業上の問題点と課題を明らかにしておこう。その結果、(イ) 輸入基地から輸出基地へ、(ロ) 「ベース・カーゴ」の必要性—という二つの課題が浮かび上がってくる。次に、ランドブリッジに対する新潟県の優位性は奈辺にあるかを探ってみる。日本海沿岸港に共通する輸出入インバランスに起因する基盤的脆弱性に対して新潟港も無縁ではない以上、それは新潟県の立地上の優位性を活かした産業集積に求める以外にない。そうした観点から問題にアプローチしてみると、新潟産業集積とりわけ中越集積が製造業なかんづく基盤的技術部門を中心とした集積である、という点にこそ優位性を求めることができる。その場合、ロシア市場経済の発展とくに自動車産業におけるそれは新潟県ランドブリッジにとって重要な意味を持っていると考えられるので、その点を検討しておく。最後に、新潟県の国際物流戦略としての「日本海オーバーラップ型ランドブリッジ」構想に関わる幾つかの課題について触れておく。

1. 新潟県コンテナ貨物貿易の現状と課題

(1) 新潟県コンテナ貨物貿易の現状

①新潟県の外貿コンテナ貨物取扱量の推移

コンテナ貨物貿易量は二つの単位で表示される。一つは TEU (TEU[Twenty-foot Equivalent Units]; 20 フィートコンテナ換算個数) であり、それはコンテナ船の積載能力を示す単位である。いま一つは、トンであり、云うまでもなくそれは重量を表す単位である。そこでここでは、その用途に応じて、TEU とトンの双方を使用することにする。

A. TEU ベース

まず TEU ベースで観てみよう。それは表 1 の通りである。そこからも明らかなように、確かに新潟港の外貿コンテナ貨物取扱量は増大している。すなわち、新潟港の 2006 年外貿コンテナ貨物取扱量は、20 フィートコンテナ換算で輸出 81,610 TEU、輸入 82,288 TEU となり、ほぼ収支均衡し、しかも輸出入合計では 16 万 3,898 TEU と前年に対して大幅に増加しかつ過去最高を記録している。そしてその牽引役は中国航路である。

だが、注意しなければならないのは、こうしたコンテナ貨物の名目的な増加の下で実質的にはイ

キーワード：

シベリア鉄道、ランドブリッジ、新潟港、「関越クラスター」、自動車産業

表1 新潟県の外貿コンテナ貨物取扱量の推移

年		1993	1998	2002	2003	2004	2005	2006	02～06の年平均増減率
釜山	輸出	4,451	11,263	31,388	33,514 (106.8)	36,958 (110.3)	39,279 (106.3)	40,193 (102.3)	+ 6.4
	輸入	4,890	12,175	32,065	34,525 (107.7)	36,683 (106.3)	39,103 (106.6)	40,045 (102.4)	+ 5.8
	合計	9,371	23,438	63,453	68,039 (107.2)	73,641 (108.2)	78,382 (106.4)	80,238 (102.4)	+ 6.1
中国	輸出		7,748	16,838	19,143 (113.7)	24,224 (126.5)	29,646 (122.4)	32,514 (109.7)	+ 18.1
	輸入		7,882	17,145	19,804 (115.5)	26,243 (132.5)	30,464 (116.1)	33,243 (109.1)	+ 18.3
	合計		15,630	33,983	38,947 (114.6)	50,467 (129.6)	60,110 (119.1)	65,757 (109.4)	+ 18.2
東南アジア	輸出	2,488	10,344	8,526	9,058 (106.2)	10,223 (112.9)	9,472 (92.7)	8,903 (94.0)	+ 1.5
	輸入	2,609	9,255	8,339	8,993 (107.8)	10,159 (113.0)	9,520 (93.7)	9,000 (94.5)	+ 2.3
	合計	5,097	19,599	16,865	18,051 (107.0)	20,382 (112.9)	18,992 (93.2)	17,903 (94.3)	+ 1.9
外貿合計	輸出	8,023	29,355	56,752	61,715 (108.7)	71,405 (115.7)	78,397 (109.8)	81,610 (104.1)	+ 9.6
	輸入	8,154	29,312	57,549	63,322 (110.)	73,085 (115.4)	79,087 (108.2)	82,288 (104.0)	+ 9.4
	合計	16,177	58,667	114,301 (114.1)	125,037 (109.4)	144,490 (115.6)	157,484 (109.0)	163,898 (104.1)	+ 9.5

(注1) 単位；TEU、%

(注1) コンテナ取扱量は、「空コンテナ」を含む。

(注2) 航路は上記の他、TSCUや北東アジアがあったので、上記の航路別合計は外貿合計ではない。

(注3) ()内は、対前年比。

(出所) 新潟県港湾空港交通局資料にもとづき筆者作成。

表2 新潟港の外貿コンテナ貨物取扱量における「コンテナ取扱量」と「実入コンテナ取扱量」の推移

(単位；TEU)

航路名		2002年		2006年	
		コンテナ取扱量[*1]	実入りコンテナ取扱量	コンテナ取扱量[*1]	実入りコンテナ取扱量
釜山	輸出	31,388	10,864	40,193	16,260
	輸入	32,065	31,612	40,045	38,692
	合計	63,453	42,474	80,238	54,952
中国	輸出	16,838	1,300	32,514	4,792
	輸入	17,145	17,125	33,243	33,235
	合計	33,983	18,425	65,757	38,027
東南アジア	輸出	8,526	3,026	8,903	3,850
	輸入	8,339	8,286	9,000	8,941
	合計	16,865	11,312	17,903	12,791
合計	輸出(A)	56,752	15,190	81,610(+24,858)	24,902(+9,712)
	輸入(B)	57,549	57,023	82,288(+24,739)	80,868(+23,845)
	合計(A+B)	114,301	72,213	163,898(+49,597)	105,770(+33,557)
	収支(A-B)	△ 797	△ 41,833	△ 678(+119[*2])	△ 55,966(-14,133[*3])

(注1)

[*1]：コンテナ取扱量は「空コンテナ」を含む。

[*2]：+は、インバランス改善を意味している。

[*3]：-は、インバランス悪化を意味している。

(注2) ()内は対2002年に対する増減量である。

(出所) 同上。

ンバランスが拡大しているという点である。すなわち、「実入りコンテナ取扱量」では、輸出2万4,902 TEU、輸入8万868 TEUとなり、インバランスは5万5,966 TEUと依然として大幅入超を記録しているのである（表2参照）。

従って、新潟県の外貿コンテナ貨物取扱量の実体を確認するためには、第二の測定方法である「トン・ベース」による実物チェックもまた必要となる。

B. トン・ベース

そこで次にトン・ベースにより、新潟県のコンテナ貨物取扱状況を一瞥すると、輸入が大幅に増加しているのに対して、輸出の増加が緩やかなために、輸出入インバランスが大幅に拡大しているということが明らかとなる。

すなわち、定点観測方式（対象期間は各年とも10月1日～10月31日；国土交通省調べ）に基づいて外貿コンテナ貨物取扱量の推移を観てみると、輸入は、1993年には42,162トン、1998年は64,132トン、2003年は151,528トンと、この10年間に凡そ3.6倍増加している。（なお、暦年ベースでは、2004年には1,775,856トン〔新潟県港湾空港交通局調べ〕となっている。）それに対して輸出は、1993年44,211トン、1998年45,859トン、2003年68,321トンと、10年間で50%強の増加に止まっている。（なお、暦年ベースでは、2004年には385,178トン〔新潟県港湾空港交通局調べ〕となっている。）

その結果、輸出入取扱量収支は、1993年には2,049トン（但し期間は10月1日～10月31日）の出超であったのが、1998年には18,273トン（同）の入超に転じており、そして2003年には83,207トン（同）の入超へと入超幅をさらに拡大しているのである。（なお、暦年ベースでも、2004年の入超幅は1,390,678トンへと急増している。）

このように、新潟県のコンテナ貨物貿易拡大は輸入増が担っているのである。その結果、以下で述べるように、新潟港の港湾利用率における輸出

入ギャップが発生し拡大している。

②新潟県企業における外貿コンテナ貨物の港湾別取扱状況

A. 新潟県企業における外貿コンテナ貨物の港湾別輸出入

外貿コンテナ貨物に関しては、輸出入とも新潟港利用率は上昇傾向を辿っているが、輸出については、利用度が依然として相対的に低い。その結果、輸出入間で新潟港利用率格差が発生しかつ拡大している。

なお、新潟県を消費地とする外貿コンテナ貨物の取扱港別推移は下表の通りである。

	1993年	1998年	2003年
輸入量	42,162トン	64,132トン	151,528トン
取扱港湾別シェア	100.0%	100.0%	100.0%
新潟港	31.1%	55.0%	72.4%
直江津港	—	9.4%	2.8%
京浜港	59.8%	30.8%	20.9%
その他	9.1%	4.8%	3.9%

（出所）国土交通省港湾局『輸出入コンテナ貨物流動調査（調査期間：2003年10月1日～10月31日）』。

また、新潟県を生産地とする外貿コンテナ貨物の取扱港別推移は下表の通りである。

	1993年	1998年	2003年
輸出量	44,211トン	45,859トン	68,321トン
取扱港湾別シェア	100.0%	100.0%	100.0%
新潟港	10.5%	23.1%	29.9%
直江津港	—	7.5%	9.9%
京浜港	67.8%	58.3%	51.7%
その他	21.7%	11.1%	3.5%

（出所）同上。

要するに、新潟県企業のコンテナ貨物輸出における新潟港利用率は確かに高まっているのだが、輸入における同港利用率がそれ以上のテンポで上昇しているために、輸出入ギャップはむしろ拡大しているのである。

B. 新潟港外貿コンテナ貨物の航路別・品目別取扱量

輸出入ギャップはまた輸出入の品目構成とも関わっている。まず輸入から観てみよう。コンテナ貨物輸入の大宗は、雑工業品・軽工業品・金属機械工業品を中心とする釜山航路及び雑工業品を主力とする中国航路である。詳細は下表の通りである。

輸入量；1,775,856 トン（2004年）					
航路	全体	釜山航路	中国航路	東南アジア航路	
品目					
全体	100.0%	48.9%	38.2%	13.0%	
雑工業品	49.8%	16.1%	26.1%	7.6%	
軽工業品	14.0%	9.8%	3.3%	0.9%	
金属機械工業品	15.6%	8.2%	4.4%	3.0%	
特殊品	5.1%	5.1%	—	—	
化学工業品	5.9%	4.3%	1.6%	—	
その他	9.6%	5.4%	2.7%	1.5%	

（出所）新潟県「Port of Niigata」（2006年4月）より。

同じく輸出の大宗は、特殊品・化学工業品・金属機械工業品を主力とする釜山航路である。詳細は下表の通りである。

輸出量；385,178 トン（2004年）					
航路	全体	釜山航路	東南アジア航路	中国航路	
品目					
全体	100.0%	69.5%	17.2%	13.3%	
雑工業品	1.6%	—	1.6%	—	
軽工業品	—	—	—	—	
金属機械工業品	16.6%	10.6%	4.0%	2.0%	
特殊品	37.1%	30.5%	—	6.6%	
化学工業品	32.9%	20.7%	10.1%	2.1%	
その他	11.8%	7.7%	1.5%	2.6%	

（出所）同上。

要するに、2004年では輸入が輸出の2倍強となっているが、それは雑工業品を中心とする中国航路を通じての輸入拡大（その規模は2004年で678,377トンに達しておりうち雑工業品だけで463,498トンを占めている）を主因としており、

しかもその規模は、釜山航路を通じての特殊品・化学工業品・金属機械工業品を中心とする対韓国向け輸出（同じく2004年で267,699トンである）を遙かに凌駕しているのである。

（2）問題点と課題

①問題点

以上のコンテナ貨物貿易の現状から新潟県の抱える国際物流・分業上の問題点が浮かび上がってくる。それは次の三点である。一つは、コンテナ貨物輸出入における新潟港利用率格差問題であり、二つには、それに伴う「空コンテナ」（貨物が入っていないコンテナ）問題であり、最後は、新潟県の貿易構造自体のインバランス問題との関連性である。

A. 新潟港利用率格差問題

新潟県企業の外貿コンテナ貨物新潟港利用率において輸出入間格差が発生・拡大している要因は以下の通りであると考えられる。

a. 輸入における新潟港利用率上昇要因

輸入の場合の利用率は、先にみたように1993年31.1%、1998年55.0%、2003年72.4%と大幅に上昇している。では輸入の大幅上昇要因は何か。それは以下の三点であると想定される。

第一は、アジアとくに中国の生産基地化に伴う対中国輸入の拡大である。

第二は、輸送日数が短い中国の直航航路開設及び増便による便数の拡大である。

第三は、通関手続きの利便性及び国内交通網との接続性における有利性に因る新潟港の輸入センター機能の発揮である。

b. 輸出における新潟港低利用率要因

輸出の場合には、同じく1993年10.5%、1998年23.1%、2003年29.9%と漸増してはいるが、そのテンポは輸入の場合に比べて遙かに緩やかである。その結果、輸出入間で相対的に格差が拡大しているのである。輸出の低利用率要因は以下の三点であると想定される。

第一は、航路数・便数の不十分さによる輸送日数の長さである。

第二は、間接貿易の影響である。輸出の場合には、市場獲得をも含めて大手商社への依存度が大きく、その結果、地元企業の航路・港湾選択幅がその分狭められている。

第三は、本社機能の脆弱性である。航路・港湾選択権は一般的には本社に帰属しており、支店・工場には与えられてはいないケースが多いが、新潟県に立地している企業の場合も、支店・工場を中心としている以上、そうした脆弱性と無縁ではないのである。

B. 「空コンテナ」問題

a. 「空コンテナ」の発生

上記の輸出入間利用率格差問題はいわゆる「空コンテナ」問題を惹起する。名目上の「コンテナ取扱量」は「空コンテナ」を含んでいる。従って「空コンテナ」量は、名目上の取扱量である「コンテナ取扱量」から実際の取扱量である「実入りコンテナ取扱量」を差し引いたものとなる。その結果、例えば輸出（合計）の場合、「空コンテナ」量は、2002年には41,562 TEUであったのが、2006年には56,708 TEUとなる。（詳細は表2を参照のこと。）

その結果、「空コンテナ」量が増えれば増える程、実質的な輸出入取扱量収支もまた、大幅な入超となりかつそれが拡大することになる。例えば、新潟港の名目的な「コンテナ取扱量」上では、2006年に至っても、輸出が81,610 TEU、輸入が82,288 TEUとほぼバランスしており、入超は殆ど発生してはいないということになる。だが、上記の「空コンテナ」量の拡大に因って、実質的な「実入りコンテナ量」上では、同年には、輸出24,902 TEU、輸入80,868 TEUと、55,966 TEUに及ぶ大幅入超を計上しており、入超幅も拡大の一途を辿っている。（因みに、2002年の入超幅は「実入りコンテナ量」上でも41,833 TEUに止まっていた。）（詳細は表2を参照のこと。）

b. 対中国コンテナ貨物における問題の深刻化

とくに深刻なのは、対中国コンテナ貨物輸出における「空コンテナ」問題である。それは2002年には15,538 TEUであったが、2004年には27,722 TEUにまで拡大しているからである。（詳細は表2を参照のこと。）

その結果、新潟港における対中国「実入りコンテナ取扱量」は、2002年には15,825 TEUの入超であったが、2006年には28,443 TEUの入超へとほぼ倍増している。（詳細は表2を参照のこと。）

今後、対中国分業戦略は、生産基地化戦略から次第に市場獲得戦略へ移行すると観られるが、その場合には対中国コンテナ貨物輸出の重要性は飛躍的に増大するものと想定される。従って、新潟港にとっては、対中国コンテナ貨物貿易において「空コンテナ」問題の解消は重大な課題であると同時に急務であると云えよう。

しかもこのことは今後、やはり生産基地から市場へと変貌を遂げようとしている他のアジア諸国とのコンテナ貨物貿易においても、共通した課題となるであろう。

C. 輸出入インバランス問題との関連性

だが、「空コンテナ」問題は、そもそも新潟県が輸出入自体においてこれまでインバランス問題を抱えてきたということと表裏の関係にある、ということも見落とされてはならないであろう。そのことは先に指摘した新潟港の外貿コンテナ貨物取扱量における大幅な入超幅をみれば、容易に領けよう。つまり、新潟港の外貿コンテナ貨物取扱量における入超は新潟県の貿易赤字の反映でもあるという本質的な問題がそこには伏在しているのである。

②課題

以上の問題点整理に基づいて、新潟県の課題－とくに国際物流基地としての新潟県の戦略的な課題－を挙げれば、(イ) 輸入基地から輸出基地への転換、(ロ) 「ベース・カーゴ (base cargo)」の必要性－の二点に絞られよう。

(1) 輸入基地から輸出基地へ

そこで新潟県は二つのインバランスを解消しなければならない。一つは国際コンテナ貨物取扱量におけるインバランス解消である。二つには貿易インバランスの解消である。

コンテナ貨物貿易におけるインバランスは貿易構造自体が抱えるインバランスと無縁ではない。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、赤字幅が増大し続けており、2003年には328億8,400万円に迄達している。その後、アジア向けの輸出拡大により、2004年には139億円、2005年にも208億円の黒字を計上しているが、それはアジア向け輸出の急増という特殊要因に拠るものと観られるので、赤字基調を脱したとは必ずしも云えないであろう。とくに新潟港の貿易額でみる限り、逆に入超基調を一段と強めてさえいる。例えば2006年の輸出額は前年比35.6%増加し1,344億円と急増しているが、輸入が同じく19.6%増加し4,305億円にまで達したために、入超額は2,961億円と過去最高額を記録しているのである。(尤も、新潟港の輸出入については、輸出港としての新潟港の低利用率も影

響しているものと観られる。地元の新潟県企業とくに輸出企業が新潟港を利用する割合もまた著しく低い。例えば2005年現在で、新潟県内企業の新潟港利用率を観てみると、輸入では71%の企業が利用しているのに対して、輸出では13.8%の企業が利用しているに過ぎない。)

以上二つのインバランス解消のためには、新潟県としては、現在の「輸入基地」から新たに「輸出基地」への転換を求められているのである。

(2) 「ベース・カーゴ」の必要性

「ベース・カーゴ」とは船舶運航上必要不可欠なTEU量の確保を意味している。中国航路及び中国・釜山航路のケースからも明らかのように、外貿コンテナ貨物の定期航路維持のためには、週1便の場合でも、最低限500TEU/2～1,000TEU/2の輸出コンテナ貨物量の常時確保が必要である(表3参照)。そして、こうした「ベース・カーゴ」獲得のためには、後背地の存在が不可欠とされる。従って、「ベース・カーゴ」を支えるための後背地を確保することもまた新潟県の国際物流戦略にとって不可欠な課題なのである。

表3 新潟県の外貿定期コンテナ航路概要(2007年10月現在)

(1) 新潟港

航路名 船社名(総代理店)	配船日	寄港地(新潟港からの標準日数)	運航船舶(TEU)	代理店
釜山航路** 高麗海運(コスモスマリタイム)H3.9 (H14.12改編)	週1便 (水)	新潟(水)-酒田(金)-釜山(土-日)-金沢(月)- 富山(火)-新潟	CAPE CHARLS (834)	日通
釜山航路 高麗海運(コスモスマリタイム)H19.1	週1便 (火)	新潟(火)-富山(水)-釜山(金-土)-秋田(月)- 新潟	SUNNY OAK (342)	日通
釜山航路 東京船舶(H18.8)	週1便 (火)	新潟(火)-苫小牧(水)-釜山(土)-富山(月)- 新潟	ACX POLARIS (672)	日通
釜山航路※ 興亜海運(三栄海運) H6.7(H14.12改編)	週1便 (金)	新潟(金)-秋田(土)-釜山(月-火)-金沢(水)- 富山(木)-新潟	OSG Admiral (639)	リンコー
釜山航路* エステイエックスバンオー ション(シグマ SHIPPING) H9.2	週1便 (金)	新潟(金)-富山(土)-釜山(月-火)-直江津(木)- 新潟	Vela (316)	富士
釜山航路 南星海運(ナビックス南星) H18.12	週1便 (木)	新潟(木)-秋田(金)-釧路(土)-釜山(火)- 新潟	Carina Star(706)	丸肥

航路名 船社名(総代理店)	配船日	寄港地(新潟港からの標準日数)	運航船舶(TEU)	代理店
中国・釜山航路	週1便 (金)	新潟(金)-土)-苫小牧(日)-八戸(月)-函館 (火)-釜山(金)-光陽(土)-大連(日)-青島(月)- 釜山(木)-新潟	China Star (710) Korea Star (710)	丸肥
南星海運(ナビックス南星) H13.5 (H17.5 改編)				
東南アジア航路	週1便 (木)	新潟(0)-苫小牧(1)-八戸(3)-仙台(4)- 釜山(7)-光陽(8)-基隆(10)-高雄(11) 香港(12)-シンガポール(17)-香港(22)-高 雄-(24)-基隆(25)-新潟	コタ・ハルムニ(1,088) コタ・ハデア(1,088) コタ・ハジル(1,088) コタ・ハルタ(1,088)	リンコー
PIL(PIL ジャパン) H13.1 (H17.5 改編)				
中国航路	週1便 (火)	新潟(火)-小樽(木)-大連(水)-青島(木) -上海(土)-新潟	COCOPALM ISLE(662) HIBISGUS ISLE(662)	リンコー
神原汽船 H7.5 (H19.3 改編)				
中国航路	週1便 (水)	新潟(水)-富山(木)-金沢(金)-境港(土) -上海(水)-青島(金)-大連(土)-新潟	LEO ISLAND(500) VIRGO ISLAND(500)	リンコー
神原汽船 H15.5 (H19.3 改編)				
中国航路	週1便 (月)	新潟(月)-小樽(水)-寧波(火)-上海(水) -金沢(土)-富山(日)-新潟	RYOGA(561) LAN HAI(602)	リンコー
神原汽船 H19.3				
北東アジア航路	月1便 (24日)	羅津-釜山-新潟-羅津 (H13.6 から休止中)	CHU XING(100)	リンコー
東龍海運(ファーイーストベン チュラ) H11.8				
トランス・シベリア・コンテナ航路	月1便	新潟-(途中寄港地不定)-ポストーチヌイ (H9.2 から休止)	PRIMORYU -MARU(423)	リンコー
商船三井、飯野海運 FESCO, S55.12				

(Note1) *印の航路は、高麗海運、エステイクスパンオーシャンが相互にスロット・チャーターを行っている。

(Note2) ※印の航路は、高麗海運、興亜海運が共同運航を行っている。

(Note3) シノコーラインは、エステイクスパンオーシャンの釜山航路のスペースを一部借り受けてサービスを行っている。

(Note4) 上記以外にも、新潟東港と中国・天津新港とを結ぶコンテナ航路が2007年7月23日から新設されている。運航会社は南星海運、船舶はKOREA STAR(710 TEU)、CHINA STAR(同)、代理店は丸肥。航路は新潟-八戸-釜山-馬山-光陽-天津新港-新潟である。さらに東港と韓国・釜山港とを結ぶ定期コンテナ航路が2007年6月7日より週1便増便されている。

(出所) 新潟県港湾空港交通局資料より。

(2) 直江津港

航路名 船社名(総代理店)	配船日	寄港地(新潟港からの標準日数)	運航船舶(TEU)	代理店
釜山航路	週1便 (火)	直江津(火)-金沢(木)-境港(金)-釜山 (日)-境港(月)-直江津	SUNNYMAPLE (342)	日通
高麗海運(コスモスマリタイ ム) H7.10 (H19.1 改編)				
釜山航路	週1便 (木)	直江津(木)-新潟(金)-富山(土)-釜山(月-火)- 直江津	Vela(316)	海陸
エステイクスパンオー シャン(シグマシッピング) H11.12				

(Note1) 釜山航路は、高麗海運とエステイクスパンオーシャンが相互にスペース・チャーターを行っている。

(Note2) 中国航路は、H18.8 から休止中。

(Note3) 上記以外にも、直江津港と韓国・釜山港との間で定期コンテナ航路が2007年6月7日より週1便増便されている。

(出所) 同上。

2. ランドブリッジにおける新潟産業集積の優位性

では、ランドブリッジに対する新潟県の優位性はどこに求めればよいのか。それに対しては、国際物流論と産業基盤論の二つの面での検討が必要であるが、前者は既に検討した。要するに、国際物流の面では、新潟港はランドブリッジに対して必ずしも優位性を持っている訳ではなく、むしろ、輸出入インバランスに起因する国際物流基盤の脆弱性という点では他の日本海沿岸主要港と同じ問題を抱えている、と云わざるを得ないのである。つまり同港は、日本海沿岸主要港の中では相対的に優位性を発揮し得るとしても、太平洋沿岸主要港に比べれば依然として不利な立場に置かれており、ランドブリッジに対しても優位性を発揮し得るとは必ずしも云えないということだ。このことから得られる含意は、新潟県のランドブリッジに対する優位性はむしろその立地条件を活かした産業基盤に求めざるを得ないのではないのかということである。そこでここでは、そうした問題意識に基づいて産業基盤論との関連性でこの問題にアプローチしてみることにしよう。

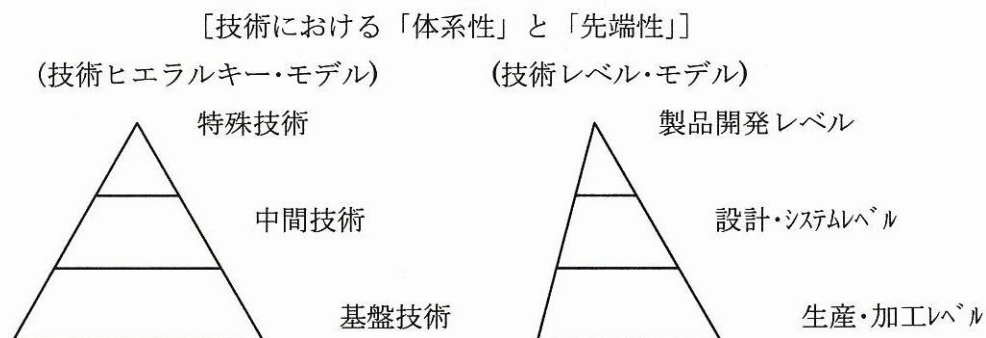
この点に関連して、以下の三点を取り上げる。一つは、新潟産業集積の特質が、中越地域における金型産業など基盤的技術部門の集積であるという点だ。二つには、新潟集積における「環日本海拠点性」は中越集積抜きでは成り立たないということである。最後に環境技術開発との関連でマグ

ネシウム開発について検討する。これら三つの特質は、新潟産業集積のランドブリッジに対する優位性と密接に関わっていると考えられるからだ。

(1) 新潟産業集積の特質

特質の第一に挙げるべきは、基盤的技術部門の集積とその重要性である。新潟産業集積なかんづく「中越集積」（「中越集積」は金型技術に代表される金属加工技術集積である）は機械金属産業における基盤的技術部門を基軸とした産業集積であるが、同時にその戦略性に注目しておかなければならない。そこには「先端性」と「連関性」の双方が伏在しているからである。すなわち、基盤的技術部門には、技術ヒエラルキー上は底辺層に属しているながらも、レベルでは開発・設計という点で先端レベルに達している場合があるからだ。この点を図示すれば下図の通りである。要するに、基盤的技術部門は一見したところ底辺層に属しているかに見えるが、だからと云ってその技術レベルが非先端部門に特化しているのかと云えば、必ずしもそうとは限らないということをわれわれは見落としてはならないのである。

ところで、中越集積はこの両面において共に優れているということが重要である。すなわち同集積は、技術水準で観れば、その水準は中間技術層は無論のこと先端技術層にも決してひけをとらないという点で十分先端性を発揮しうるのであり、他方産業構造上は、その技術が基盤技術であるという特性により、業種を超えた広汎な産業連関性



を有しているのである。

(2) 立地条件

特質の第二は、立地条件上の特質すなわち環日本海拠点性である。肝心なのは、それが単に国際物流上の理由からだけではないという点である。この場合もやはり中越集積の存在を指摘しなければならぬ。すなわち、同集積は新潟産業集積の中で重きをなしているだけではなく、同時に「関越ベルト地帯」における主要集積の一つでもあるという点が重要だ。要するに中越集積は、新潟・日本海地方集積と関東地方集積のクロスポイント上に位置するという意味で、そもそも地政学的戦略性を有しており、「日本海発展軸」¹上の「広域地方経済圏」連携における新潟のコーオディネーター機能を支えているという訳だ。つまり、「広域的関越クラスター」構想が新潟にとって意味があり得るか否かは、中越集積が有するこの有利性を新潟が果たして生かし得るのか否かにかかっていると云っても決して過言ではないのである。

(3) 環境技術開発

特質の最後は、環境技術開発との関連性である。例えば日本の自動車産業における国際競争力の成否は「エコ・カー」の成否に拠っている。その重要なカギの一つは「燃費向上」にあるが、それはさらに二つの方法—すなわちエンジンの燃焼改善と車両軽量化という二つのキーテクノロジー—によって達成されるのである。前者のエンジン燃焼改善によるCO₂削減効果は数十%のオーダーで期待されており、後者の車両軽量化に関しても燃費と車両重量との間には逆相関関係が成り立っているからだ²。

さらに後者の「車両軽量化」についても幾つかの手段が考えられ、その一部は既に講じられている。それは主として、(イ)車両のダウンサイジング、(ロ)部品統合や中空化による部品軽量化、(ハ)材料の軽量化—の三つからなる。そしてさらに、最

後の「材料軽量化」についても、二つのプロセスすなわち、(イ)現在主として使用されている鋼自体の高度強化による軽量化、(ロ)アルミニウム合金、マグネシウム合金、プラスチック樹脂などの低比重材料すなわち「軽量材料」の活用—が考えられている。

では日本の自動車産業は上記の「車両軽量化」の中でどのような戦略を採ろうとしているのか。それは一言で云えば、「LCA (Life Cycle Assessment) カー」戦略に他ならない。すなわち、(イ)リサイクルの観点も考慮して、「軽量材料」をさらに「軽量金属」化すること(プラスチック・アルミニウム・マグネシウムの組み合わせからアルミニウム・マグネシウムの組み合わせに移行すること)、(ロ)軽量金属の中でも比重、強度などの面でより優れた特性を有するマグネシウム合金の比重を高めること、(ハ)軽量金属をさらにモジュール化した部品にも活用し軽量化の相乗効果を発揮させること—などがそれである。それは正に「軽量革命」³時代の到来に他ならない。

さて、新潟産業集積とりわけ機械金属加工技術を武器とする中越集積は、軽量金属加工技術とくにマグネシウム合金の開発には優れた地域である。それだけに、「LCAカー」構想は願ってもないビジネス・チャンスの到来を意味しているのである。しかもマグネシウム合金開発は、単に自動車産業だけではなく、電機・電子産業さらには航空機産業などにおける「軽量革命」にも深く関わっているのである。従って、このビジネス・チャンスを中越集積が如何に生かすことができるかは、実は当該地域である中越集積にとっては無論のこと、ランドブリッジにも深く関わっている「広域的関越クラスター」構想の成否にとっても重要な意味を持っていると云うべきであろう。

そのことはまた、後述する関東自動車産業集積のロシア・北東アジアネットワーク化において、中越集積が果たすべき役割にも関わってくるのである。

3. ロシア市場経済の発展と日本海物流拠点論の再定義

新潟集積が上記の課題に取り組む上で、ロシア市場とりわけ自動車市場及び自動車産業の発展は重要なカギを握っているものと考えられる。

(1) ロシアにおける自動車市場・産業の発展

①外国ブランド新車の急増

ロシア自動車市場は急速に発展している。2003年には、乗用車販売台数は約150万台となり販売額では前年を15億ドル上回る122億8,500万ドルを記録している⁴。2004年にも、販売台数は前年より10万台増加し160万台を、また金額では前年をさらに約60億ドル上回る180億ドルをそれぞれ記録している⁵。

こうした中で注目を要するのは、外国ブランド新車（輸入車及び国内での組み立て生産車）販売の急増である。2003年には前年より2倍増加し約20万台となり⁶、2004年にはさらに急増し約40万台に達している⁷。外国ブランド新車販売急増の背景には、中間所得者層の購買力の上昇があるものと観られる。従ってその急増は今後も根強いものと観られる。その結果、外国ブランド新車の市場シェアは現在の11%から2010年には30%に迄急増するものと予測されている⁸。

②日本企業の進出ラッシュ

外国ブランド新車のシェア拡大において日本企業の検討ぶりが目立っている。ロシアにおける外国車販売台数における国別シェアをみると、日本が33.4%(2003年)と群を抜いた高さである⁹。こうした販売実績を背景にして、日本企業は新たに現地生産のために進出を本格化させている。例えば、トヨタ、日産そしてスズキのサンクトペテルブルグへの進出、いすゞのウリヤノフスクへの進出などがそれぞれであり、ある意味では、それは進出ラッシュとも呼べるのである。

進出状況を概括的に示しておくとして以下の通りで

ある。

第1号は、サンクトペテルブルクへのトヨタ進出である。同工場は主力セダン「カムリ」の年産5万台を目標にして2007年末に早くも稼働を開始した。投資額は150億円とされる¹⁰。同社の進出目的は、(イ)現地生産で本格的にロシア市場を開拓する、(ロ)サンクトペテルブルクをロシア・東欧全体の生産・販売拠点の一つとする—という経営戦略に基づいたものであるとみられる。

第2号は、やはりサンクトペテルブルク近郊への日産の進出である。同社は2006年内に工場建設に着工し、2008年中に生産を開始する計画であるとされる¹¹。生産する車種は「アルメーラ」や「プリメーラ」などセダンが有力であるとされる¹²。生産台数は当初は年間2万台前後、投資額は100～200億円の予定とのことである¹³。同社の進出目的は、(イ)トヨタ同様現地生産によって本格的にロシア市場を開拓する、(ロ)日産のBRICs戦略（中国やインドなどでの新しい小型車販売構想）の一環にロシアを組み入れる—ことにあるとされる¹⁴。

第3号は、いすゞである。同社はウリヤノフスク市の「セベルスターリ・アフト」と提携し、トラックの生産に乗り出したと伝えられる¹⁵。商用車部門での提携は、日系企業としては同社がはじめてである。

第4号は、スズキである。やはりサンクトペテルブルク近郊に工場を建設する予定であるとされる¹⁶。2009年に稼働し、多目的スポーツ車を年間1万台生産する予定であると伝えられている¹⁷。投資額は150億円前後の模様¹⁸。同社の進出の狙いも、やはり低価格小型車を武器としてBRICs市場戦略の一環にロシアを組み入れることだとみられている¹⁹。

第5号は、ホンダである。同社は2008年に高級車「アキュラ」の販売をモスクワなど主要都市で開始すると伝えられている²⁰。

(2) 日本海物流ネットワークの新たな役割

こうしたロシア市場とりわけ自動車市場・産業の発展は日本海沿岸地方における国際物流構造に大きな変容を迫っているようだ。一つは、ロシア市場に対する日系自動車メーカーの進出が、日本の自動車部品集積をグローバル・ネットワークに組み込む結果、進出地域と集積地域との間で生産基地の再編成を惹起する－という点である。二つには、ロシア自動車市場と日本の自動車部品集積との間での新最適配置を可能にするためには、新たな国際物流ネットワークが必要とされる－ということである。三つには、日本海における物流ネットワークが、果たしてその役割を担うことが出来るのか否か－という問題である。

4. 新潟国際物流拠点論再構築のための課題

日本海物流ネットワークなかんづく新潟国際物流拠点が以上の課題を担うためには、そもそもその再定義が求められている、ということをも指摘しておかなければならない。この点に関連して、二つのことが考慮されなければならない。一つは、北東アジアにおける朝鮮半島の地政学的重要性との関連性であり、いま一つは、自動車産業集積のロシア・北東アジアネットワークに対する新潟拠点性が果たし得る役割についてである。

(1) 「ランドブリッジ」の新たな可能性－朝鮮半島の地政学的重要性

いわゆる「ランドブリッジ」に対する再評価が既に朝鮮半島を舞台にして開始されている、ということをおろそかに看過してはならない。一つはTSR (Trans-Siberian Railway) を活用した韓国主導ランドブリッジの進展である。いまひとつは朝鮮半島におけるいわゆる南北協力の進展を背景とする「南北」新物流ルート誕生の可能性である。

① TSR コンテナ貨物輸送における韓国・中国企業の優位性

TSR の E/B (East/Bound) における発着地であるポストチヌイ港の国別コンテナ貨物取扱量シェアを観てみると、韓国が圧倒的な優位性を占めており (2005 年で 65%)、次いで中国がその後を追っており (同 31%)、日本は完全に両国の後塵を拝している (同 4%)²¹。TSR コンテナ輸送の近年における大幅な拡大は、ポストチヌイ港における 2001 年以降のバイラテラル・コンテナ貨物輸送 (最終輸送地をロシア国内とするコンテナ貨物輸送) の急増に因っているが²²、それは韓国・中国に主導されたものである。

韓国発着貨物が大きな役割を占めているのは、(イ) 現代自動車 が TSR を積極的に活用している、(ロ) 日本・中国企業がポストチヌイ港との間にコンテナ貨物定期航路を開設している釜山港のトランシップ機能を積極的に活用している－という二つの理由からである。

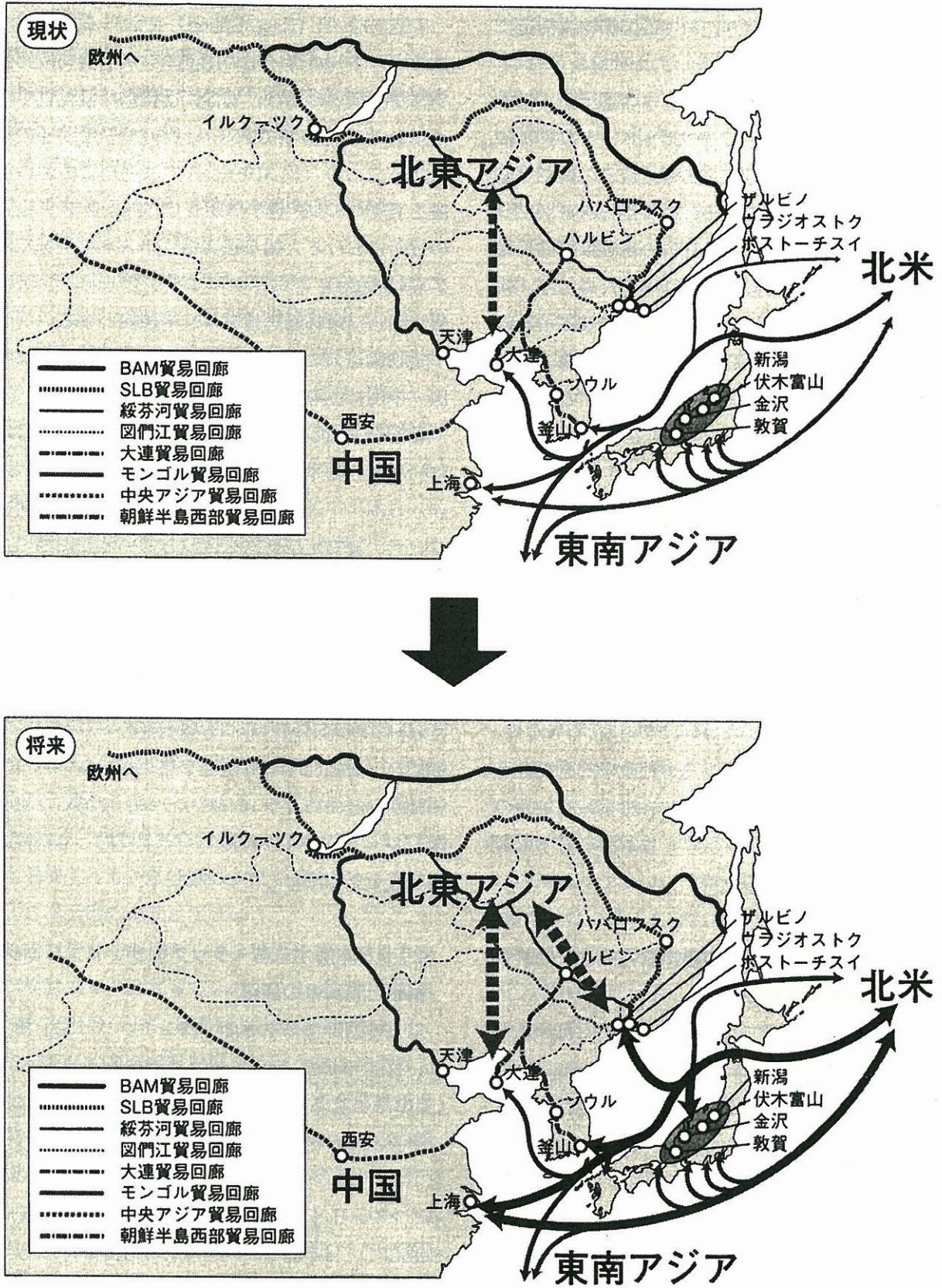
② 「南北」新物流ルート誕生の可能性

2007 年 5 月に 51 年ぶりに試験運行として再開された「南北直通列車」も釜山港のトランシップ機能を一層強化する可能性を秘めている。それは、朝鮮半島経由の「ランドブリッジ」である「京元線」ルート及び「京義線」ルート双方とも韓国内の起点を釜山港としているからだ。

(2) 「日本海オーバーラップ型ランドブリッジ」構想と新潟県の課題

以上の朝鮮半島主導の「ランドブリッジ」構想は、要するに日本の北九州地方をも巻き込んで (釜山港と北九州地方との物流ネットワークは既に事実上ポードレス化している)、日本海上で「ランドブリッジ・ネットワーク」と「オーシャン・ネットワーク」がクロスオーバーしており、それを通じて「日本海オーバーラップ型ランドブリッジ」(図 1 を参照のこと) が既に形成されつつある、ということをお話している。

図1 北陸・新潟地方の基幹航路を中心とした日本海物流ネットワークの将来像（『日本海オーバーラップ型ランドブリッジ』構想のイメージ）



（出所）国土交通省・北陸地方整備局『北陸港湾・空港ビジョン』（案）[2004年10月] p.10～20より。

従って、新潟県の拠点性を再定義するとすれば、それはもう一つの「日本海オーバーラップ型ランドブリッジ」を創出するという他にない。そのためには新潟県は次の諸課題に取り組むことが求められている。

一つには、ポストチヌイ港をはじめとするロシア極東の有力港との間での直航便開設・再開に努めるべきであり（伝えられるところによれば、2008年9月18日に「ポストチヌイ港→新潟港・神戸港・名古屋港・横浜港→ポストチヌイ港」のコンテナ貨物定期航路が開設されるとのことである。²³⁾、さらにそれを通じてシベリア極東開発へ積極的に参入すべきである。二つには、「ランドブリッジ」における朝鮮半島の地政学的優位性を活用し、なおかつそれを新たな「ランドブリッジ」に繋げていくためには、「北九州経済圏」、「北陸経済圏」及び「東北経済圏」など「広域地方経済圏」との重層的提携関係を通じて日本海沿岸地域における連携強化に努めなければならない。（そのことは、今後の「多軸・多極型」国土形成において不可欠ないわゆる「日本海発展軸」の形成に繋がるということには云うまでもないであろう。）三つには、太平洋地方における産業集積とくに北関東自動車産業集積のロシア・北東アジアネットワークを通じて「新潟ビジネス経済圏」を形成し、同県の「輸出基地化」を計るとともに、それを自らの「ベース・カーゴ」とすべきである。これらの諸点について以下で若干敷衍しておく。

①シベリア極東開発への参入

第一に、本格的に始動しつつあるロシア極東地域開発・発展計画に対して新潟県としても積極的に参入すべきである。

まず、ロシア政府が「経済特区」の導入を急いでいるということに注目すべきである。それは、ロシア政府が本格的な産業育成とくに加工組立産業及びハイテク産業の育成に乗り出したということの意味しているからだ。「経済特区」とは以下

の6箇所を指す²⁴⁾。まず「技術導入特別経済区」としては、(イ) サンクトペテルブルグ市 (IT及び計器製造)、(ロ) モスクワ市ゼレノグラード区 (電子産業)、(ハ) モスクワ州ドウブナ市 (核物理技術)、(ニ) トムスク州トムスク市 (新素材) が既に指定されている。また「工業生産特別経済区」としては、(イ) リベック州グリヤジ地区 (家電、家具)、(ロ) タタルスタン共和国エラブガ市 (航空機器、化学製品) が指定されている。この他、シベリア極東地域では、「極東精油所総合開発計画」やウラジオストックを中心にして「極東港湾開発計画」などが構想されているとされる。

さらに注目すべきは、ロシア政府がシベリア極東とくにウラジオストックを中心とする開発・発展に踏み出したということである。例えばロシアのプーチン前大統領は極東シベリア地域の開発・発展を「APEC経済圏」に結びつける構想を打ち出している²⁵⁾。このことは、ロシア政府自身が、ロシアにおける産業発展をロシア西部とロシア東部とを結ぶランドブリッジとして構想し、さらにそれをアジア太平洋国際分業に発展させていく構想を温めているということを示唆しているのである。

その意味でわれわれは、ロシア政府がシベリア鉄道とくにTSRを活用した「ランドブリッジ」展開に対して最近極めて積極的に取り組みはじめてきているという事情の背景には、上述したように韓国や日本の自動車メーカーのTSR活用によるロシア市場参入という問題が横たわっているということは確かであるが、それだけではなく、そこにはロシア政府がTSRをシベリア極東地域の開発・発展をアジア太平洋地域国際分業に結びつけるための手段として積極的に活用しようとしているというより戦略的な側面もまた伏在しているということを見逃してはならないであろう。

そのことはまた、北関東自動車産業集積のロシア・北東アジアネットワークへの発展に対して新潟県が果たす役割がロシアのアジア太平洋国際分

業戦略と深く関わっているということも見逃すべきではない、ということをお互いに示唆しているのである。

②「広域地方経済圏」との重層的提携関係

第二に「北九州経済圏」、「北陸経済圏」及び「東北経済圏」など「広域地方経済圏」との重層的提携関係に対して積極的に対応すべきである。

既に明らかにしたように、日本海沿岸地域にとっては、「ランドブリッジ」とは「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」－すなわち、日本海上において、「ランドブリッジ・ネットワーク」と北太平洋物流ネットワークである「オーシャン・ネットワーク」とをクロスオーバーさせること－を意味しているのである（図1参照）。だとすれば、「広域地方経済圏」が果たす役割が極めて重要となる。その意味で、日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」の形成とそれを促進する連携・提携が必要となる。その場合、まず「北九州経済圏」と「北陸経済圏」・「新潟経済圏」との連携・提携が必要であろう。何故ならば、(イ)「北九州経済圏」は、日本海上において、「ランドブリッジ・ネットワーク」と北太平洋物流ネットワークを通じての「オーシャン・ネットワーク」とのクロスオーバー地点の有力な一つを既に手にしているという意味で、日本海沿岸地域において圧倒的な地政学的有利性を有している、(ロ)「北九州経済圏」と「北陸経済圏」・「新潟経済圏」との連携・提携はこうした有利性を日本海沿岸地域全体に均霑させる上で不可欠である、(ハ)三経済圏の連携・提携による相乗効果によって、有利性自体をさらに高めることが可能になる－からである。かくして、三経済圏の連携・提携は、「ランドブリッジ・ネットワーク」と「オーシャン・ネットワーク」の融合・統合を通じて北東アジア経済圏のみならず北太平洋経済圏の発展にも大きく寄与することが期待されるのである。

さらに、「新潟経済圏」は他方で「東北経済圏」との重層的な提携関係もまた求められている。日

本海沿岸地域の中でも、東北地方はそもそもロシア極東とは距離的には最も近い関係にある。文字通り「対岸」関係にあるからだ。こうした地理的な有利性を背景にして、東北地方の有力港である秋田港がロシア極東の有力港とくにポストーチヌイ港との航路開設に動き始めている。しかも秋田港のこうした動きは「東北自動車産業集積」構想を背景としたものであるだけに、国際物流だけではなく国際分業をも含む新たな国際分業・物流構想の一環をなしているという意味で新潟県にとっても無視し難い動きなのである。「ランドブリッジ」の担い手は、単に「北九州経済圏」と「北陸経済圏」・「新潟経済圏」だけではなく、「東北経済圏」もまたそうした意味でそれに関わってきているということをお互いに見落としてはならないであろう。その意味で、「新潟経済圏」と「東北経済圏」との間に重層的な提携関係もまた必要とされているという訳だ²⁶。

日本海沿岸地域のほぼ中央に位置し、しかも他方では日本海沿岸地域の中では太平洋沿岸地域の中軸をなす首都圏とも最短距離にあるという新潟県の立地条件を考慮すれば、以上のような重層的な提携関係をコーディネートする上で、新潟県が最も最適な位置にあるということもまた指摘しておかなければならないであろう。

③関東自動車産業集積のロシア・北東アジアネットワーク

最後にベース・カーゴ論としては、北関東自動車産業集積地域との提携及び北関東自動車産業集積のロシア・北東アジアネットワークが必要である。

日本においていわゆる自動車産業集積と呼ばれている地域は、北関東から首都圏、さらに太平洋ベルト地帯から北九州にかけての地域に賦存している。具体的には、北関東、南関東、静岡西部、愛知、三重北部、関西、広島、北九州の8地域である。その中で北関東集積は、面積では8地域全体の24.8%、事業所数では同じく18.9%、従業

員数では同じく 15.4%、製造品出荷額では同じく 11.2%、付加価値額では同じく 12.8%、付加価値生産性では同じく 8.3%、資本装備率では同じく 8.8%、をそれぞれ占めている。しかもその付加価値率は 31%と 8 地域平均の 27%をかなり上回っている。従って、同集積は日本の自動車産業集積の中でも重要な地位を占めていると考えるべきであろう²⁷。

しかもその中には、富士重工群馬製作所、ダイハツ車体、日野自動車、日産自動車、本田技研工業、日産ディーゼル、いすゞ自動車などアセンブラーも含まれており、従ってそこで生産される部品は基幹的な部品をも多く含んでいるのである²⁸。(しかしながらわれわれは他方で、新潟港を利用する北関東地域の企業が必ずしも多くはないという現実もまた無視してはならないであろう。例えば茨城・栃木・群馬三県の中で新潟港利用可能性は現状では僅か 5.1%でしかないのである²⁹。しかもそのことは、前述した新潟県における輸出企業の新潟港の低利用率とも無関係ではないであろう。)

以上のことから明らかなように、北関東自動車産業集積は、日本の自動車産業のグローバル化を背景にして、既にグローバルなネットワークが求められており、とくに今後は北東アジアにおけるネットワークもまた求められる可能性がある。そしてランドブリッジは、この北東アジアネットワークをロシア（さらにはヨーロッパ）における日系自動車企業の部品供給ネットワークにまで伸延させる可能性を伏在させているのである。かくしてロシア・北東アジア自動車産業集積ネットワーク形成の可能性がわれわれの眼前に登場しつつあるのだ。

(3) ランドブリッジ構想を支える三つのファクター

最後に、「日本海オーバーラップ型ランドブリッジ」構想を支える三つのファクターについて触れておこう。

一つは経済的ファクターである。例えば韓国・中国企業を中心とするポストーチヌイ港のコンテナ貨物輸送量急増の背景には、両国企業による Deep Sea (All Water；海上輸送) に対する TSR の競争力再評価問題が横たわっている。例えば、フィンランドのハミナまでの出発港別輸送日数を Deep Sea と TSR とで比較してみると、(イ) 釜山港の場合には、Deep Sea が 35 日であるのに対して TSR は 18～22 日、(ロ) 上海港では、同じく 35 日対 26 日、(ハ) 神戸港でも、同じく 35 日対 24 日と圧倒的に TSR が優位に立っているとされる³⁰。しかも料金の面では両者の間にそう大きな差はないとされる。(例えば、韓国物流企業「ユニコ・ロジスティクス」の場合には鉄道輸送のコストは海上輸送より約 30%高くなるが、顧客は輸送日数の長期性と不安定さを避けるために海上輸送から鉄道輸送へと移行しつつあるとされる³¹。) その結果、現代自動車のポストーチヌイ港～タガンログ工場向け TSR コンテナ輸送量は既に年間 1 万 TEU に達しており、Deep Sea を上回ってさえいとされている³²。

二つ目は環境ファクターである。すなわち「逆モーダルシフト」の可能性が伏在しているということだ。例えば貨物 1 トンを 1 キロメートル輸送する場合の CO₂ 排出量を営業用普通トラックと鉄道とで比較してみると、前者が 173 グラムであるのに対して後者は 22 グラムと圧倒的に鉄道輸送が有利とのことだ³³。そのことは、とくに化石燃料の面で相対的にエネルギー節約的な鉄道輸送に依拠する TSR が逆にエネルギー多消費型の海上輸送である Deep Sea に対して今後次第に優位性・代替性を発揮していく可能性があるということを示唆していると云えよう。いわゆる「逆モーダルシフト」である。

三つには地政学的ファクターである。ランドブリッジとくに SLB (Siberia Land Bridge) に対して当事者であるロシアが強い関心と利害を有しているということは上述した通りであるが、ロシ

アだけではなく韓国（その背後にいる北朝鮮をも含めて）や中国もまたそれに対して並々ならぬ関心を抱きかつ国益を賭けて対応しようとしているということもまた見落としてはならないであろう。韓国がTSRの積極的活用を極めて熱心であるという背景には、SLBにおける釜山港のハブ港化戦略が横たわっているということは既に周知の事実である。それに対して中国もまた連雲港のハブ港化を通じての独自のランドブリッジ構想すなわちCLB（China Land Bridge）戦略の展開を虎視眈々と狙っているということもまた疑いを入れないところだ。韓国、中国のこうしたランドブリッジ戦略は先のポストーチヌイ港における両国

のコンテナ貨物取扱い量シェアに端的に反映されていると観るべきであろう。では日本の立場はどうなのか。一言で云えば戦略不在である。「4%」という数字はそのことを如実に物語っている。かくして、日本の地政学的戦略在・不在如何に関わらず、今やランドブリッジは、北東アジアにおける関係国の国益が掛かった問題と化しており、その帰趨如何では北東アジアの発展と安全をも左右しかねない問題になりつつあると云わざるを得ないのである。そうした意味でわれわれは、こうした地政学的ファクターもまた決して無視してはならないのであり、日本もやがてそれに対する対応を否応なく迫られることになるであろう。

-
- 1 「環日本海発展軸」とは、脱炭素社会に向けて日本の生産技術体系を再構築し、かつそれを北東アジアさらには東アジアまで波及させていく上で、日本海地域がイニシアティブを発揮すべきだ、という考え方である。(なお、生産技術体系論に関しては、田中直樹「危機後の世界で覇権を握るのは誰か」[中央公論 2008年2月号]を参照のこと。)
 - 2 なお、軽量化と燃費向上の関係については、正確には車両重量と走行距離の両面で観ておかなければならない。まず車両重量との関係では、重量1,000 kg～2,000 kgの範囲内であれば、凡そ100 kg軽量化されると燃費は1.4 kg向上するとされている。さらにそれを走行距離との関係で観ると、一般に100 kg軽量化すると、100 kmの走行で0.6リットルの燃費が節約できるとされている。
 - 3 「軽量革命」については、蛭名保彦「マグネシウム開発の事業化に関する研究」(新潟経営大学・地域活性化研究所『地域活性化ジャーナル』[2000年7月<第4号>] pp.11～12及びpp.18～20(注30)を参照のこと。なお、「軽量金属」を巡る争いの中で最後に残されたアルミニウム合金とマグネシウム合金の「軽量革命」を巡る戦いについては、ホンダが前者つまりアルミニウム合金を軸にした戦略車「インサイト」を発売しているのに対して(「Insight」: <http://www.honda.co.jp/factbook/auto/insight/199909/014.html> 参照)、後者のマグネシウム合金については日産がその戦略的な活用に踏み切ったとされており(日本経済新聞 2008年1月1日参照)、今なお勝負についてははいないようだ。
 - 4 JETRO(日本貿易振興機構)「ロシアの自動車産業」(2004年4月)[URL] p.2より
 - 5 坂口 泉「ロシアの自動車産業と自動車流通市場の可能性」(3.ロシアの自動車市場の現状)([社]日本自動車工業界 JAMAGAZIN(2005年6月号)[URL]1/4より)
 - 6 注4に同じ
 - 7 坂口 泉「ロシアの自動車産業と自動車流通市場の可能性」(3.ロシアの自動車市の現状)([社]日本自動車工業界 JAMAGAZIN(2005年6月号)[URL]1/4に基づく筆者の推計)
 - 8 田中信世「今後のロシア自動車市場が順調に拡大するために－自動車産業の“ビジョン”構築と投資環境の整備が必要－」([社]日本自動車工業界 JAMAGAZIN[2005年6月号][URL]2/3より)
 - 9 JETRO「ロシアの自動車産業」[2004年]p.4より
 - 10 日本経済新聞 2005年3月11日より
 - 11 日本経済新聞 2006年4月24日より
 - 12 同上
 - 13 同上
 - 14 同上
 - 15 日本経済新聞 2007年2月22日より
 - 16 日本経済新聞 2007年6月5日より
 - 17 同上
 - 18 同上
 - 19 同上
 - 20 日本経済新聞 2007年11月4日参照
 - 21 辻 久子「2005～2006年のシベリア鉄道国際コンテナ輸送－“フィンランド・トランジッド”の終焉と期待される日本の利用－」<ERINA REPORT Vol.73> p.14より
 - 22 同上 p.16より
 - 23 日本経済新聞 2008年6月30日より
なおこの航路の運航の中で、国営ロシア鉄道と提携している三井物産は、トヨタ自動車のサンクトペテルブルグ工場向け部品輸送を委託される予定であるとされる。
 - 24 KWE [Kintetu World Express] セミナー『ロシア特集－鉄道輸送とその実態－』(パネル・ディスカッション資料)[URL]参照
 - 25 日本経済新聞 2007年9月7日参照
 - 26 日本海を活用したランドブリッジに対しては「北海道経済圏」もまた名乗りを挙げている。例えば、苫小牧港は対ロシア自動車部品供給基地として脚光を浴び始めている。
 - 27 日本政策投資銀行『自動車産業集積地域の課題と展望－群馬県大田区の持続的発展に向けて－』(地域レポート Vol.7 [2003年2月] pp.52～53より)
 - 28 同上 p.90より
 - 29 [財]広域関東圏産業活性化センター『北関東自動車道沿線の効率的物流システム構築のための調査』[2000年3月] p.38より
 - 30 辻 久子、ドミトリー・セルガチョフ「ロシア極東の輸送インフラとその利用」[ERINA REPORT Vol 70] p.45より
 - 31 JETRO「ジェットロセンサー」[2007年9月号] p.71より
 - 32 KWE [Kintetu World Express] セミナー『ロシア特集－鉄道輸送とその実態－』(パネル・ディスカッション資料)[URL]より
 - 33 日本経済新聞 2007年11月30日より

The strategy of Niigata prefecture concerning the international logistics — A design of new Land Bridge using TSR(Trans-Siberian Railway) across the Japanese Sea —

Yasuhiko Ebina (Niigata University of Management)

The new trend in the North East Asia especially in the Korean peninsula and the development of the market mechanism in Russia especially in the field of Russian automotive market are improving circumstances surrounding the international logistics in the Japan Sea. Then Niigata prefecture is facing the chance in which it will be able to promote new Land Bridge using TSR(Trans-Siberian Railway) across the Japan Sea. I will propose some issues related to new Land Bridge in this article.

First issue is the revival of the regular container ship service between Port Niigata and Port Vostochny to promote the delivery of automotive parts from Japan to Russia which will be manufactured in Japanese automotive factories and will be assembled in Russia especially in Saint Petersburg where Japanese automotive assemblers have already advanced.

Second issue is the utilization of TSR to promote of the entrance of Japanese companies into the development of Siberia and Far East districts where Russian government intends to invest much money not only in the field of manufacturing but also in the field of energy and natural resources.

Third issue is collaboration among Japanese districts consisting of Kyushu district, Hokkaido district and Tohoku district owing to the coordinating by Niigata district for the purpose to create the “Axis of Japan Sea”

Forth issue is the creation of new cluster named 「Kan・Etu cluster」 between Niigata cluster which is typical metal-processing cluster and North Kanto cluster which is typical automotive cluster for the purpose to provide Base Cargo being necessary to support container ship service between Port Niigata and Port Vostochny.