

新局面を迎えた日本海物流ネットワーク

— 日本海クロスオーバー型ランドブリッジ構想 —

新潟経営大学教授 蛸名 保彦

本稿は、筆者が責任者である新潟経営大学・地域活性化研究所の研究プロジェクト「北東アジアにおける新国際分業の展開と北太平洋物流ネットワーク構想」（仮題）の成果を取り纏めたものである。従ってこれは、同研究の中間報告である『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究 — 北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心にして —』[2007年6月に発行]における拙稿及び19年11月9日に行われた、同研究所主催のシンポジウムにおける筆者の報告とそれを巡る討論に基づいて作成された。なお、本稿の一部は環日本海学会第13回学術研究大会[2007年12月8～9日開催]における筆者の報告に負っているということを予めおことわりしておく。中間報告の作成さらにはシンポジウムの開催に際してご協力頂いた多くの方々に対して、この場を借りて改めて感謝の言葉を申し上げる次第である。

《目 次》

はじめに

1. 「重層的経済圏」と東アジア地域連携

1-1. 日本の地域経済社会活性化と東アジア地域連携

1-1-1 少子高齢化と日本の地域構造

1-1-2 「重層的経済圏」の形成

1-2. 東アジア交流ネットワークと日本の地域

1-2-1 東アジア国際分業の発展と日本の東アジア相互依存関係(注10)

A. 東アジア国際分業の飛躍的発展

B. 日本の東アジア相互依存関係深化

1-2-2 東アジア物流ネットワークの発展と日本の物流ネットワーク

A. 東アジア物流ネットワークの発展

B. 強まる日本と東アジア物流ネットワークとの結びつき

1-2-3 「広域地方経済圏」と東アジア地域連携

A. 地域レベルでの人的交流拡大

B. 地域国際分業深化

C. 地域レベルでの東アジア物流ネットワーク拡大

2. 日本海物流ネットワークの問題点と課題

2-1. 日本海物流ネットワークの問題点

- 2-1-1 二重のミスマッチ
- 2-1-2 物流ネットワークの脆弱性
- 2-2. 日本海分業と対米貿易
 - 2-2-1 対米貿易の重要性
 - 2-2-2 「北東アジア経済圏」と対米貿易のリンケージ
 - 2-2-3 「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」の必要性
- 2-3. 北東アジアにおける朝鮮半島の地政学的意味

3. ロシア市場経済の発展と「ランドブリッジ」の新たな可能性

- 3-1. 「ランドブリッジ」構想とは何か
 - 3-1-1 シベリア鉄道経由構想
 - 3-1-2 中国大陸横断鉄道活用構想
- 3-2. ロシアにおける市場経済の発展 ― 自動車市場・産業を中心にして ―
 - 3-2-1 自動車市場の急速な発展
 - 3-2-2 外国ブランド新車のシェア拡大
 - 3-2-3 日本企業の進出
- 3-3. 「ランドブリッジ」の新たな可能性と韓国・中国主導ランドブリッジの展開
 - 3-3-1 TSRコンテナ貨物輸送における韓国・中国企業の優位性
 - 3-3-2 韓国企業主導要因
 - 3-3-3 中国企業増加要因
 - 3-3-4 日本発着貨物低迷の原因
 - 3-3-5 日本企業の新たな試み
- 3-4. 「南北」新物流ルート誕生の可能性
 - 3-4-1 「カイト・フライング・モデル」
 - 3-4-2 「南北間鉄道」運行再開の可能性
- 3-5. 日本海物流拠点の新たな役割
 - 3-5-1 日本海物流拠点論における新たな展開
 - 3-5-2 日本海沿岸港における対ロシア定期コンテナ貨物航路開設の動き
 - A. 秋田港のコンテナ取り扱い量の大幅な増大(注64)
 - B. 福井港への外航船入港数倍増(注65)
 - C. 伏木富山港にけるロシアの船会社定期便就航(注66)
 - D. 秋田港における対ロシア・コンテナ貨物定期航路(秋田港 ― ボストーチヌイ港)開設計画(注67)

4. 新潟県の国際物流戦略を巡る論点整理

- 4-1. 二つのインバランス解消論
 - 4-1-1 輸入基地から輸出基地へ
 - 4-1-2 「ベース・カーゴ」の必要性
- 4-2. 集積地域連携論
 - 4-2-1 北関東自動車産業集積の重要性
 - 4-2-2 北関東集積ネットワークからロシア・北東アジア集積ネットワークへ

5. 「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」構想と新潟県の課題

5-1. 提言

5-1-1 「広域連携型関越クラスター」構想

5-1-2 シベリア極東開発への参入

5-1-3 日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」の形成・連携

5-1-4 「新潟ビジネス経済圏」(注81)の形成

5-2. ランドブリッジを支える三つのファクター

(注)

はじめに

本稿の問題意識は、少子高齢化社会への移行の中で経済成長力を低下させる可能性を伏在させている日本の地域経済社会再生のためには、発展しつつあるアジアとの地域連携の強化・高度化が不可欠である—とするものである。要するに、「日本列島再生」をアジアとの地域連携に求めようという訳だ。

こうした問題意識に応えるためには、われわれは、(イ)日本の地域はアジアとくに北東アジアを中心とする東アジア地域と如何に連携すべきか、(ロ)その場合、国際分業・物流ネットワークは如何なる役割を果たすべきか、(ハ)さらに日本海沿岸地域においては、東アジア分業さらには対米分業を発展させるためには、日本海物流ネットワークの再定義が必要ではないのか(注1)、という諸点を明らかにしておく必要があるだろう。

とくに日本海物流再定義論においては、日本海を舞台にして現在進展しつつある物流ネットワークの大きな変貌を無視することはできない。一つは、朝鮮半島における新秩序形成に向けた動きを背景とする「北東アジア経済圏」形成の可能性であり、いまひとつは、ロシアにおける市場経済発展に伴うTSR (Trans-Siberian Railway) を活用したランドブリッジ構想の再現である(注2)。

以上のように日本海物流ネットワークは新局面を迎えつつあるが、その場合の課題は何か。この点を明らかにすることが本稿の目的である。結論としてわれわ

れは、「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」構想を提起する。

「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」構想の意義は次の二点である。一つには、それは「重層的経済圏」の下での東アジア地域連携論という観点から捉えられるという点である。二つには、それは「多軸・多極型」日本列島形成にとって不可欠であるということだ。

まず前者について。「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」構想とはそもそも、国際物流を代表する二つのネットワークである「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」とを日本海上においてクロスオーバーさせることによって、両者の相乗効果—発展するロシア市場へのアクセスと拡大する東アジア市場への参入とをクロスオーバーさせることによって得られる相乗効果—を引き出し、日本海物流ネットワークの飛躍的發展を計ろうとする構想に他ならない。だが肝心なのは、その構想が「経済社会圏」、「広域地方経済圏」、そして「東アジア経済圏」からなる同心円の経済圏形成と不可分な関係にあるということである。このような「重層的経済圏」(注3)を通じての東アジア地域連携こそが、日本の地域経済社会活性化にとって死活的に重要であると考えられるからだ。

次に後者の「多軸・多極型」日本列島論との関連性について。現在、日本列島においては、今や経済成長の殆ど全ての源泉をなしていると云っても過言ではない国際分業とりわけ東アジア分業の主たる担い手が専

ら太平洋地域に集中しているが故に、その恩恵を特権的に享受している太平洋軸 — しかもその中でも大都市圏なканずく東京圏 — に経済力が集中するという経済・社会構造が必然的に形成されつつある。いわゆる「一軸・一極型」日本列島の形成である。その結果、太平洋地域と日本海地域との間でさらに大都市と地方都市との間で格差が発生し、しかもそれがますます拡大しつつある。(尤も、こうした一軸・一極集中型国土形成こそが日本の経済成長力を高め、ひいてはそのことによって始めて地域活性化も可能になるという考え方も無い訳ではないが[例えば、市川宏雄「東京への重点投資を急げ — 難かしい『均衡発展』 —」＜日本経済新聞 2008年1月28日＞参照]、三大都市圏における生産年齢人口比率の急減[図表I-2参照]を考慮すれば、そうした考え方は正に日本の経済社会を破滅させかねない危険性を含んでいると云わざるを得ないであろう。) それに対して、国際分業の恩恵を日本の地域全体に均霑させ、国際分業の進展と国土の均衡ある発展とを両立させるためには、日本海地域をより重視し、地方都市の活性化にも繋がるような国際分業の展開が求められているのである。北東アジアの発展軸でもある「日本海発展軸」 — 「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、そしてそれを北東アジアさらには東アジアにまで波及させて行く上で日本海地域がイニシアティブを発揮すべきであるという考え方である — の形成である。それによって始めて「多軸・多極型」日本列島形成が可能になるのだ。そして肝心なことは、こうした「多軸・多極型」経済社会発展を可能にするのが、前者の「重層的経済圏」下の東アジア分業に他ならないということだ。「重層的経済圏」下の国際分業こそが、アジアの経済発展を日本におけるバランスの取れた地域発展に結びつけることを可能にするからだ。かくして、「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」構想はこの「多軸・多極型」地域発展にも深く関わっているのである。(なお、生産技術再構築論に関しては、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。)

以上の観点に立って、本稿では、日本海における最

大の物流拠点である新潟県の国際物流戦略のあり方を事例として取り上げることにする。国際物流基地としての新潟県の課題は輸入基地から輸出基地への転換及び「ベース・カーゴ」の確保であるが、その意味では同県が抱える問題は日本の日本海沿岸地域における国際物流基地が直面している問題の縮図でもあると考えられるからだ。

1. 「重層的経済圏」と東アジア地域連携

1-1. 日本の地域経済社会活性化と東アジア地域連携

1-1-1. 少子高齢化と日本の地域構造

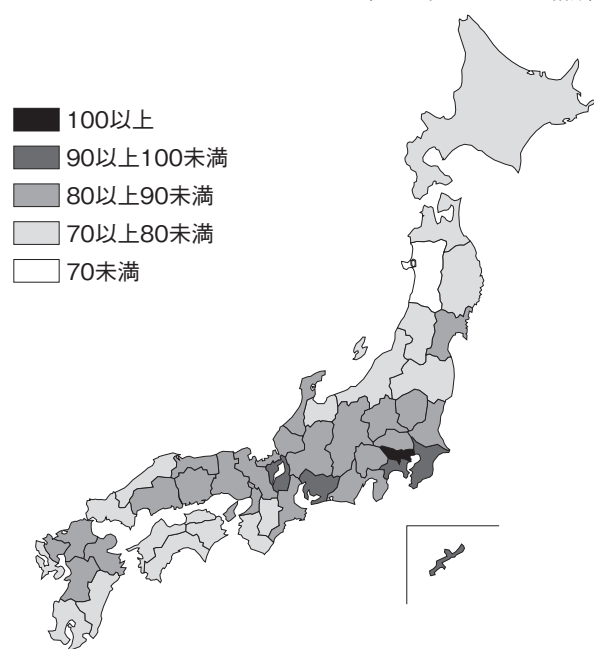
日本の地域構造は人口の減少と人口構造の変化を背景にして大きな変貌を遂げつつある。まず日本の人口は、2004年をピークに減少傾向に転じており、2050年には9000万人を割り込む可能性すら取り沙汰されている(注4)。また、2035年で将来推計人口を地域別に観てみると、首都圏を中心とする大都市圏以外の地域で殆ど例外なく減少に転じることになり、とくに地方地域(首都圏を除いた地域)では2～3割減と大幅な減少に見舞われる可能性すらある(図表I-1参照)。しかもこうした人口減少を背景にして、人口構造も大きく変化するものとみられる。いわゆる少子高齢化である。すなわち、各地域とも例外なく老年人口の比率が大幅に上昇し、生産年齢人口及び年少人口の比率が逆に大きく低下するものと想定されているのである(図表I-2参照)。

こうした人口減少及び構造変化は、地域の経済活動に大きな影響を及ぼす。すなわち、地方地域を中心にして域内総生産が軒並み落ち込むものと試算されているが、その場合、人口減少幅が大きいほど生産活動の低下幅が大きいということからも明らかなように(図表I-3参照)、少子高齢化は、潜在成長力低下を通じて、地域経済の停滞・衰退に繋がる可能性が決して小さくはないのである。

1-1-2. 「重層的経済圏」の形成

こうしたなかで地域は、停滞・衰退を免れるために、自らの経済社会再生を賭けて、それぞれ独自に広域化・

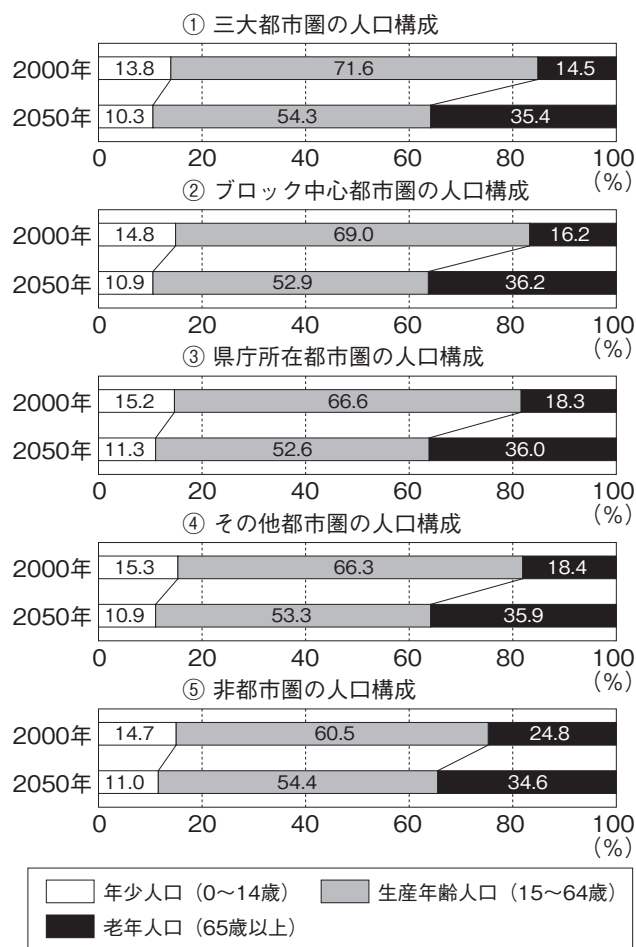
図 I-1 2035年の都道府県別将来推計人口
(2005年を100とした指数)



(出所) 新潟日報2007年5月30日より。

※厚生労働省による

図 I-2 都市圏規模別の人口構成の推移



(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005) p.55より

図表 I-3 都市圏別の人口・経済規模見通し

【2000年から2030年における人口・経済規模の伸び率】

	人 口	域 内 総生産	域内総生産		生 産 額	
			就業者1人 当 たり	人口1人 当 たり	域外市場 産 業	域内市場 産 業
東京都市雇用圏	+0.8%	+10.7%	+29.0%	+9.9%	+12.2%	+10.2%
政令指定都市の都市雇用圏	▲6.6%	+6.9%	+28.6%	+14.4%	+11.9%	+5.1%
県庁所在地の都市雇用圏 (政令指定都市以外)	▲14.3%	▲3.2%	+23.8%	+12.9%	+0.6%	▲4.7%
10万人以上の都市雇用圏 (県庁所在地以外)	▲16.2%	▲6.4%	+22.5%	+11.6%	▲6.6%	▲6.3%
10万人未満の都市雇用圏	▲24.6%	▲15.1%	+22.0%	+12.5%	▲14.8%	▲15.3%
都市雇用圏合計	▲9.2%	+2.6%	+27.3%	+13.0%	+3.6%	+2.2%

(注) 生産性の向上が 90 年代平均と同じ値で推移することなどを仮定し、今後の地域の様々な活性化への取り組みは考慮せずに、機械的にシミュレーションを行ったものであり、今後の各地域の取り組み如何では、実際の地域の将来像は本シミュレーション結果とは大きく違ったものになると考えられる。

(出所) 経済産業省・地域経済研究会報告書 (2005 年 12 月) より

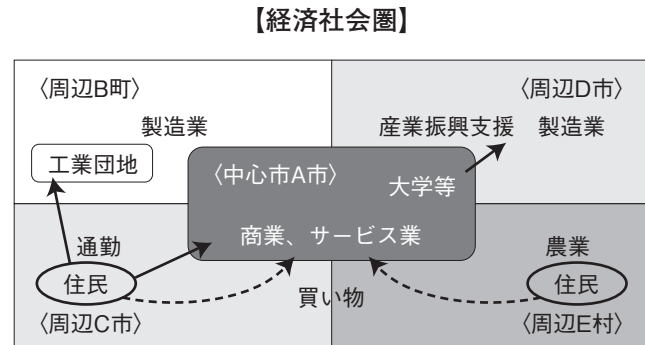
図表 I-4 「経済社会圏」

[1] 「経済社会圏」の概念図

※ 以下に、従来の個々の市町村による取組ではなく、広域的な視点から複数市町村が連携して取り組む地域経営のイメージを示す。

右図に示されるような、4つの市町村から成り立つ1つの経済社会圏が存在すると仮定をする。現状では、4つの市町村がそれぞれに部分最適を求める取組を行っており、下図左側に挙げるような問題点がある。これらの課題を克服するために求められるのは、例えば同図右側の挙げられるような複数市町村による取組みである。

こうした取組を進めることにより、経済社会圏全体の活性化を図ることが可能となる。



現 状

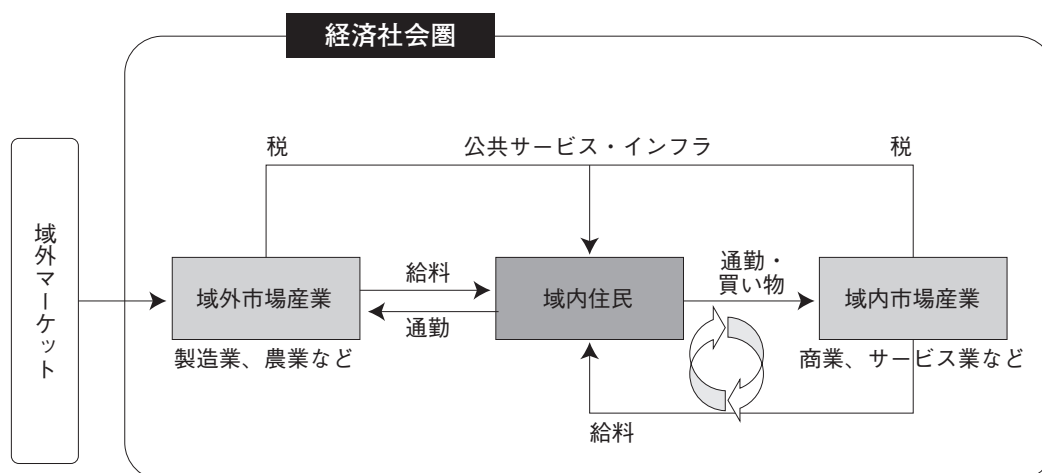
- ◆C市は多くの住民がB町の工業団地に通勤。この意味で、C市にとってB町の製造業振興は重要。B町は主として固定資産税狙いで工場を誘致する。しかし、雇用の増加はC市にとっては意味があるものの、B町にとってあまり効果がないため、B町は、それ以上の産業振興は行わず、C市もB町の産業振興は行わない。
- ◆A市の商業にとって、E村の農業従事者の買い物は重要であり、E村の農業振興は重要。しかし、A市はE村の農業振興は行わない。
- ◆農業振興のうまくいかないE村は農業開発と大規模スーパーの誘致を推進。その結果、A市の中心部が空洞化。E村の農業の縮小がA市の商業の不振を加速。
- ◆新産業育成に取り組んでいるD市にとってA市の中心部にある大学や研究機関などは産学連携の拠点として重要であるが、A市の中心部の空洞化に伴う都市機能が衰退。

期待される取組みのイメージ

- ◆B町、C市に立地している製造業と連携することで新たな展開の期待できる企業を、経済社会圏全体で共同して誘致（共同することで手厚い優遇措置が可能となる）。
- ◆A市は、上記のような取組みを後押しするような産学連携を実現すべく、大学の関連部門、産学連携機能を強化するなど、都市機能を強化。
- ◆E村独自の地名・イメージにとらわれることなく、経済社会圏全体としての地域イメージを活かすなどして、A市と連携し、その市場を実験場として活用しつつ、E村の農産物の地域ブランド化を図る。
- ◆以上のような取組みによって、高まった地域全体の購買力をベースに、経済社会圏の住民全体にとって、魅力的な商業集積を構築。

（出所）経済産業省・経済産業政策局『人口減少下における地域運営について—2030年の地域経済のシュミレーション—』（地域経済研究会・報告書）[2006年12月] p.18より。

[2] 「経済社会圏」における二つの市場産業



（出所）経済産業省『人口減少下における地域運営について』（2005年12月）より。

ボーダレス化の動きを強めている。一つは「経済社会圏」、いまひとつは「広域地方経済圏」の形成である。

前者の「経済社会圏」とは何か。それは、そもそも経済産業省によって提唱されたものである(注5)。要するにそれは、実際の地域経済・住民生活は、市町村の枠を超え、多くの場合、複数市町村からなる広域的な取り組みが求められており、それは往々にして、大学を人材育成をも含めての「知的拠点」(注6)とする地域産学官協力を基盤にしてなり立っている(図表 I-4-[1]参照) — とするものである。

後者の「広域地方経済圏」(注7)とは、新国土利用計画の一環として国土交通省が構想している「広域地方計画」に依拠している(注8)。それは、従来の国土利用計画が日本列島の「開発」に基礎を置いていたものであったのに対して、新たに東アジア圏との提携をも視野に入れた地域の広域的かつボーダレスな「利用」を重視したものであるとされる。

ところで、重要なことは前者と後者との関連性である。前者の「経済社会圏」は、後者の「広域地方経済圏」と深く関わっている。従って、「広域地方経済圏」は「経済社会圏」の広域化・ボーダレス化に他ならないと捉えることが可能である。この点は重要である。何故ならばわれわれは、そのことによってはじめて「経済社会圏」を東アジア経済圏との連携論にまで発展させることができるからだ。要するに、問題を重層的に捉えることが可能になると云う訳だ。いわゆる同心円的経済圏論である。

かくして、「経済社会圏」と「広域地方経済圏」、さらには「東アジア経済圏」の三経済圏は、「経済社会圏」を中心軸とする同心円的経済圏すなわち「重層的経済圏」に他ならないということになる(注9)。

では、「重層的経済圏」は何故地域経済社会活性化に繋がるのか。その根拠は、「経済社会圏」が有する独特の市場構造にある。「経済社会圏」は実は二つの産業から形成されている。一つは「域外市場産業」であり、いまひとつは「域内市場産業」である。前者は域外を市場とする産業であり、後者は域内を市場とする産業であるが、肝心なのは、「域外市場産業」によって所得が生み出され、その所得が「域内市場産業」に

よって地域内に循環・均霑されるというメカニズムである(図表 I-4-[2]参照)。

かくして、「重層的経済圏」を通じて東アジア国際分業を地域レベルでも取り込むということは、地域経済社会活性化にとっても死活的に重要な課題となるのである。

1-2. 東アジア交流ネットワークと日本の地域

そこで次に、東アジア分業に対して日本の地域がどのように関わっているのか、さらにその中で、国際分業・物流ネットワークがどのような役割を果たしているのかについてみておこう。

1-2-1. 東アジア国際分業と日本の東アジア相互依存関係(注10)

A. 東アジア国際分業の飛躍的發展

東アジア国際分業の発展には目覚ましいものがある。

貿易における世界シェアの推移をみると(図表 I-5 参照)、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、1970~79年には11.5%(注11)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。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12)、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(図表 I-6 参照)。

直接投資の面でも東アジアはその地位を著しく高めている。例えば、対内直接投資(フローベース)の世界に占めるシェアは、1990年に7.6%であったが、2003年には14.8%へと倍増している。

そして直接投資の拡大は、単にそれだけに止まらず、

図表 I-5 各年代における日米欧、東アジアの貿易伸び率と対世界シェア

(単位：％)

		貿易伸び率（年平均）					対世界シェア（年平均）				
		60～69年	70～79年	80～89年	90～99年	2000～2003年	60～69年	70～79年	80～89年	90～99年	2000～2003年
輸出	米国	7.0	17.3	5.7	6.5	△2.5	15.0	12.1	11.4	11.9	11.1
	日本	16.5	20.3	8.6	4.3	△0.5	4.3	6.8	8.7	8.3	6.7
	E U 15	9.7	19.8	5.7	4.5	7.7	38.9	40.2	37.7	40.6	37.5
	中国	1.9	22.1	12.3	13.8	20.7	1.1	0.8	1.4	2.7	4.8
	アジア NIES	11.5	28.5	13.9	8.4	2.6	1.6	2.9	6.0	9.6	9.7
	A S E A N 4	n.a.	25.9	5.3	11.4	1.4	n.a.	1.8	2.4	3.5	4.0
輸入	米国	9.9	20.2	7.5	8.3	1.2	12.9	13.6	15.6	15.5	18.3
	日本	14.4	21.6	4.5	3.2	0.3	4.6	6.4	6.7	6.1	5.4
	E U 15	9.5	19.8	4.7	4.2	6.6	41.0	41.6	38.1	39.7	36.6
	中国	n.a.	n.a.	12.6	13.7	22.4	n.a.	n.a.	1.5	2.4	4.3
	アジア NIES	n.a.	25.8	11.5	7.7	0.9	n.a.	3.4	5.7	9.5	9.1
	A S E A N 4	n.a.	21.9	7.6	6.5	2.9	n.a.	1.7	2.1	3.5	3.3

(資料) “IFS”(IMF), WTO, 現地統計などから作成。

(出所) JETRO『ジェトロ貿易投資白書』(2004年版) p.13より。

図表 I-6 域内輸出緊密化の推移

(単位：％)

	輸 出 結 合 度				域内輸出 比 率	域内輸出 の 対世界比	年平均伸び率 (85～90年)		域内輸出 比 率	域内輸出 の 対世界比	年平均伸び率 (98～2003年)	
							域内向け	域外向け			域内向け	域外向け
	80年	90年	2000年	2003年	90年				2003年			
N A F T A	2.1	2.2	2.3	2.6	41.4	6.7	9.6	11.9	55.4	8.5	4.1	1.0
E U 15	1.5	1.5	1.7	1.7	65.9	29.0	18.5	11.9	61.4	23.3	5.5	5.9
A S E A N 4	1.5	1.6	2.0	2.4	4.2	0.1	12.1	13.6	7.6	0.3	13.3	8.6
ア ジ ア NIES	n.a.	1.6	1.6	1.6	11.3	0.9	n.a.	n.a.	13.4	1.3	6.4	6.1
メルコスール	6.6	10.2	15.3	12.9	8.9	0.1	16.1	5.0	11.9	0.2	△8.0	10.2

(注) 輸出結合度は、A国からB国への輸出の場合、A国の輸出総額に占めるB国向け輸出シェアをB国の輸入総額の対世界シェアで除したものの。

80～90年はシンガポールからインドネシアへの輸出を除く。

(資料) “DOTS”(IMF), 台湾通関統計から作成。

(出所) JETRO『ジェトロ貿易投資白書』(2004年版) p.14より。

産業内分業の促進を通じて、今や東アジア国際分業を主導する役割すら演じている。東アジア貿易なканづく日中韓3カ国からなる北東アジア貿易は、垂直分業から水平分業へと移行し、さらにその水平分業もまた「産業間分業」から「産業内分業」へと変容しつつある。しかもその「産業内分業」を支えているのは、日本の直接投資を背景とする、日系企業を中心とした「生産工程間分業」と「付加価値レベル別分業」からなる重層的な分業関係である(注13)。

その意味で、東アジア国際分業の発展は、単に分業

の拡大というだけではなく、分業構造自体の変化を伴っている。しかもこうした国際分業の発展は、域内相互依存関係の深化を通じて、今や、東アジア経済統合の可能性にすら繋がりは始めている。

B. 日本の東アジア相互依存関係深化

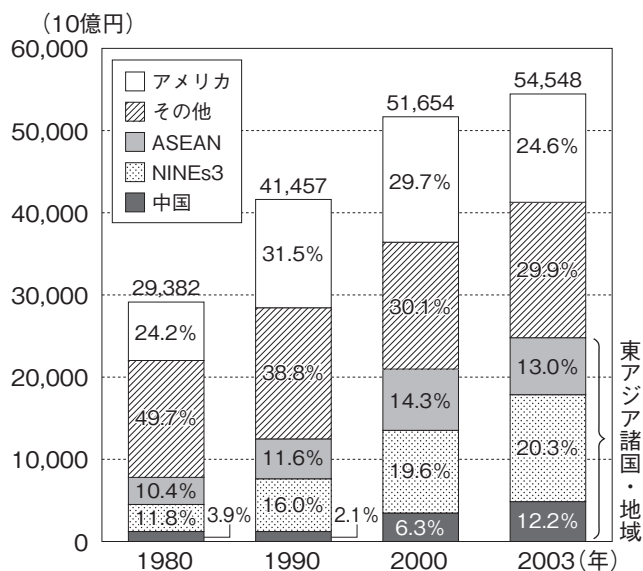
こうした東アジア国際分業の地位向上は日本と「東アジア諸国・地域」(注14)との相互依存関係にも大きな影響を及ぼしている。

日本の輸出額における方面別シェアの推移をみてみ

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（図表I-7参照）。その結果、東アジア諸国・地域は、EU（15.3%）、NAFTA（26.9%）のシェアを大幅に上回ることになった。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%に達している。

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1980年には24.8%であったが、2003年には43.8%と急増している（図表I-8参照）。その結果、同じく同諸国・地域は、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。

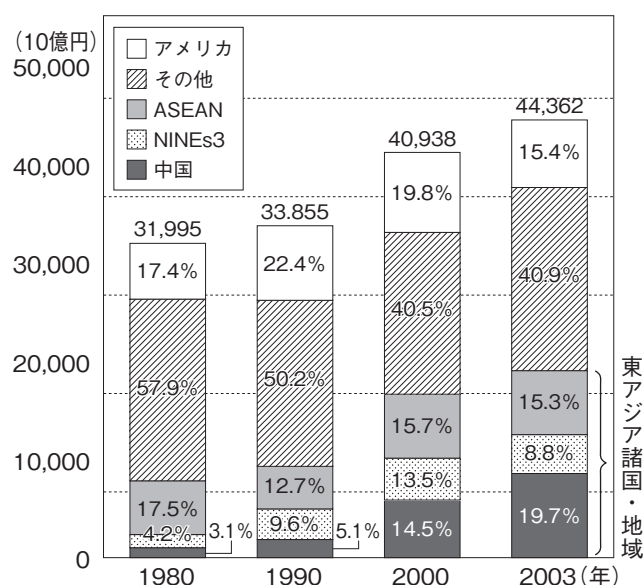
図I-7 日本の輸出額(方面別)の推移



(資料) 財務省『貿易統計』より作成。

(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.38より。

図I-8 日本の輸入額(方面別)の推移



(資料) 財務省『貿易統計』より作成。

(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.38より。

図表I-9 日本の対東アジア諸国・地域貿易の品目(2003年)

(単位: 1,000ドル)

品名	輸出	シェア
電子部品	28,886,043	13.5%
鉄鋼	13,733,211	6.4%
科学光学機器	10,514,633	4.9%
事務用機器	8,324,959	3.9%
プラスチック	7,905,426	3.7%
有機化合物	7,142,008	3.3%
自動車	6,509,047	3.0%
自動車の部分品	5,979,482	2.8%
音響・映像機器の部分品	5,481,792	2.6%
原動機	4,219,340	2.0%

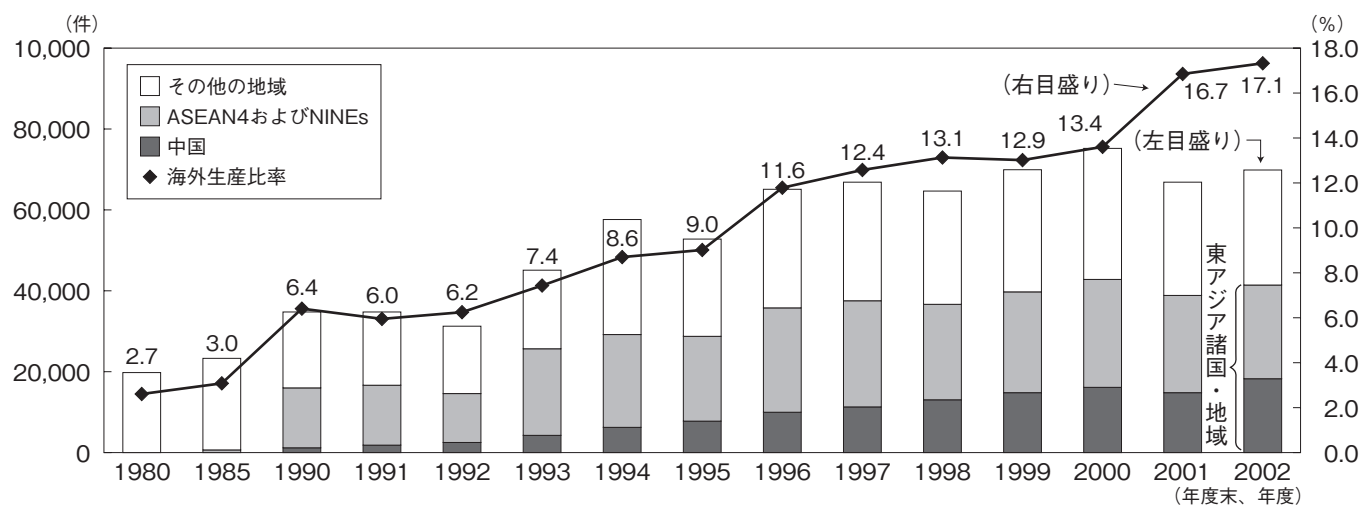
品名	輸出	シェア
事務用機器	18,862,769	11.3%
衣類・同製品	17,022,463	10.2%
半導体等電子部品	12,267,959	7.3%
液化天然ガス	9,136,001	5.5%
音響映像機器	8,750,563	5.2%
魚介類	6,515,498	3.9%
石油製品	4,354,232	2.6%
科学光学機器	3,961,616	2.4%
原油及び粗油	3,623,224	2.2%
家具	3,087,597	1.8%

(注) シェアは東アジア諸国・地域の輸出または輸入の総額に対する商品の品目別シェアである。

(資料) JETRO「貿易統計データベース」より作成。

(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.38より。

図 I-10 日本の製造業海外現地法人数及び海外生産比率の推移



(注) 1 中国については、1998年度以降は香港を含む。
 2 アジアNIEsについては、1998年度以降は香港を除く。
 3 東アジア諸国・地域：中国、ASEAN4及びアジアNIEs。
 4 1980年度末及び1985年度末における東アジア諸国・地域については、データの分類上、その他の地域に含まれている。
 5 海外生産比率は国内全法人ベースの数値である。
 (資料) 経済産業省『海外事業活動基本調査』、財務省『法事企業統計』より作成。
 (出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.66より。

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すら成しているのである。だがその重要性は、単に量的なものだけに止まらない。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(図表 I-9 参照)、日本と東アジア諸国・地域との貿易は既に高付加価値品目が重要な地位を占めている。

直接投資の面でも、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(図表 I-10 参照)。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る(同上の図表 I-10 参照)。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(図表 I-11 参照)。

1-2-2. 東アジア物流ネットワークの発展と日本の物流ネットワーク

こうした東アジア国際分業の飛躍的発展を背景とする日本の対東アジア相互依存関係の深化は、日本と東アジアの物流ネットワークにも重要な影響を及ぼしている。

A. 東アジア物流ネットワークの発展

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」におけるそれが大幅に増加し、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22,426,000TEU(TEU [Twenty-foot Equivalent Units]: 20フィートコンテナ換算個数)であったものが、2003年には129,730,000TEUに

図表I-11 日本の国・地域別対外直接投資〈報告・届け出ベース〉

(単位:件、100万ドル、%)

	2001年度 (1ドル=125.13円)				2002年度 (1ドル=121.90円)				2003年度 (1ドル=113.03円)				51~2003年度累計	
	件数	金額	構成比	伸び率	件数	金額	構成比	伸び率	件数	金額	構成比	伸び率	金額	構成比
北 米	209	6,550	20.3	△47.5	233	8,449	22.9	29.0	206	10,680	29.6	26.4	344,416	39.1
米 国	207	6,461	20.0	△47.7	224	8,215	22.3	27.1	198	10,577	29.3	28.8	330,284	37.5
カ ナ ダ	2	88	0.3	△34.2	9	234	0.6	164.7	8	103	0.3	△55.9	14,132	1.6
中 南 米	158	7,715	23.9	46.1	187	5,746	15.6	△25.5	179	5,262	14.6	△8.4	108,060	12.3
ケイマン諸島(英)	33	4,996	15.5	82.6	48	4,036	10.9	△19.2	25	2,123	5.9	△47.4	34,126	3.9
パ ナ マ	105	992	3.1	△25.2	107	882	2.4	△11.1	136	1,216	3.4	37.9	32,505	3.7
ブ ラ ジ ル	7	1,373	4.3	482.6	11	406	1.1	△70.4	10	1,551	4.3	281.8	15,896	1.8
ア ジ ア	511	6,639	20.6	10.5	538	5,669	15.4	△14.6	607	6,399	17.7	12.9	151,120	17.2
中 国	189	1,453	4.5	44.1	263	1,766	4.8	21.5	332	3,143	8.7	78.0	26,920	3.1
ア ジ ア NIES	147	2,379	7.4	△12.8	134	1,961	5.3	△17.6	116	1,154	3.2	△41.2	56,199	6.4
韓 国	47	563	1.7	△31.1	44	626	1.7	11.2	39	284	0.8	△54.6	10,148	1.2
台 湾	31	321	1.0	△37.1	24	375	1.0	16.8	18	152	0.4	△59.4	7,294	0.8
香 港	38	348	1.1	△63.1	32	208	0.6	△40.4	36	396	1.1	90.6	20,727	2.4
シ ン ガ ポ ー ル	31	1,147	3.6	151.1	34	752	2.0	△34.4	23	322	0.9	△57.2	18,030	2.0
A S E A N 4	156	2,558	7.9	24.9	127	1,523	4.1	△40.5	139	1,936	5.4	27.1	62,570	7.1
タ イ	51	884	2.7	△5.1	52	504	1.4	△43.0	65	629	1.7	24.8	16,885	1.9
マレーシア	18	257	0.8	10.6	11	80	0.2	△68.8	6	463	1.3	478.4	10,374	1.2
インドネシア	61	627	1.9	49.3	44	529	1.4	△15.7	47	648	1.8	22.6	27,813	3.2
フィリピン	26	791	2.4	69.9	20	410	1.1	△48.1	21	196	0.5	△52.2	7,498	0.9
イ ン ド	6	145	0.4	△13.6	7	310	0.8	114.0	7	87	0.2	△71.8	2,422	0.3
欧 州	861	10,600	32.8	△56.7	1,167	15,428	41.9	45.6	1,370	12,623	35.0	△18.2	220,293	25.0
E U 15	836	10,254	31.8	△57.2	1,129	15,067	40.9	46.9	1,337	12,034	33.3	△20.1	211,324	24.0
英 国	49	3,968	12.3	△79.3	31	4,412	12.0	11.2	25	1,785	4.9	△59.5	95,638	10.9
オ ラ ン ダ	630	4,521	14.0	63.5	887	3,295	8.9	△27.1	1,162	6,869	19.0	108.5	55,314	6.3
フ ラ ン ス	12	309	1.0	△6.7	17	3,574	9.7	1,057.2	16	1,561	4.3	△56.3	17,679	2.0
ド イ ツ	33	422	1.3	31.9	30	381	1.0	△9.5	30	694	1.9	81.9	12,951	1.5
ルクセンブルク	81	160	0.5	12.2	118	271	0.7	69.7	83	190	0.5	△29.7	7,386	0.8
ス イ ス	3	66	0.2	79.0	8	112	0.3	68.0	4	73	0.2	△34.3	3,859	0.4
中・東欧(5カ国)	17	149	0.5	△52.3	25	201	0.5	35.2	22	472	1.3	134.4	2,094	0.2
中 東	3	20	0.1	7.5	3	37	0.1	85.1	2	17	0.0	△53.7	5,952	0.7
ア フ リ カ	16	218	0.7	286.8	13	194	0.5	△11.1	7	105	0.3	△45.9	10,390	1.2
大 洋 州	28	554	1.7	△21.1	23	1,335	3.6	140.8	40	1,006	2.8	△24.7	39,777	4.5
合 計	1,786	32,297	100.0	△34.1	2,164	36,858	100.0	14.1	2,411	36,092	100.0	△2.1	880,008	100.0

(注) ① 円建てで公表された数値を日銀インターバンク・期中平均レートを用いてドル換算。

② 中・東欧(5カ国)とは、ルーマニア、ハンガリー、ポーランド、チェコ、スロバキア。

(資料)「対外及び対内直接投資状況」(財務省)、「財政金融統計月報」(財務総合政策研究所)、「外国為替相場」(日本銀行)から作成。

(出所)JETRO「ジェトロ貿易投資白書」(2004年版)p.399より。

増加した結果、その世界シェアは、26.2%から2003年42.8%へと2倍近くにまで急増しているのである（図表Ⅰ-12参照）。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（図表Ⅰ-13参照）。（因みに、2004年には東京港が第20位とこれらアジアの主要港の遙か後方にランクされているにすぎず、しかも日本の主要港で20以内にランクされているのは東京港だけという有様である。）

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（図表Ⅰ-14参照）。

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（図表Ⅰ-15参照）。

B. 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

結びつきを強めている。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。

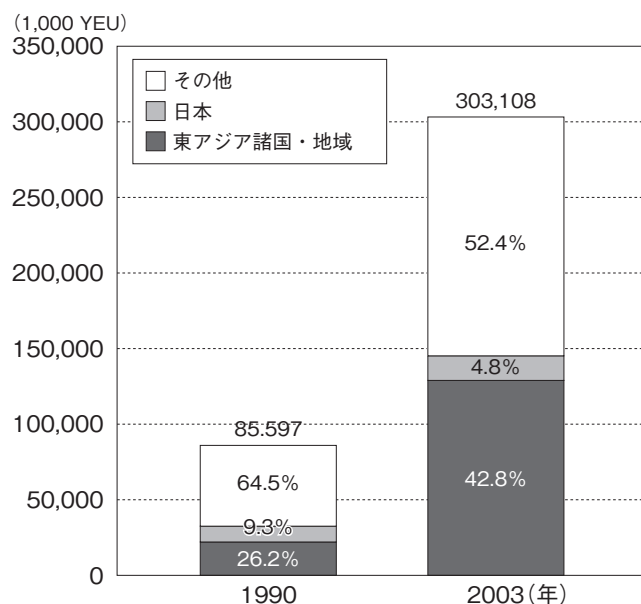
日本から東アジア諸国・地域への海上輸送量をみると、方面別シェアは、港湾貨物輸出トン数では1980年の28.3%から2002年には53.6%へと2倍近く上昇しており（図表Ⅰ-16参照）、海上コンテナ輸出金額でも1990年の29.5%から2003年には44.7%へとやはり大幅に上昇している（図表Ⅰ-17参照）。

一方、東アジア諸国・地域から日本への海上輸送量も、港湾貨物輸入トン数では1980年の20.2%から2002年には28.2%へと上昇しており（図表Ⅰ-18参照）、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%と倍近く上昇しているのである（図表Ⅰ-19参照）。

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主たる担い手となりつつある（図表Ⅰ-20参照）。

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。例えば2003年における日本の海

図Ⅰ-12 世界の海上コンテナ取扱量の推移



（注）1 各年の世界上位60位に入る東アジア諸国・地域の取扱量を東アジア諸国・地域の取扱量とした。

2 東アジア諸国・地域とは以下の国・地域である。

1990年：インドネシア、韓国、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、台湾、香港

2003年：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

（資料）Informa UK Ltd「Containerisation International Yearbook」より作成。

（出所）国土交通省『国土交通白書』（2005年）p.26より。

図表 I-13 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング平成16年（2004年）

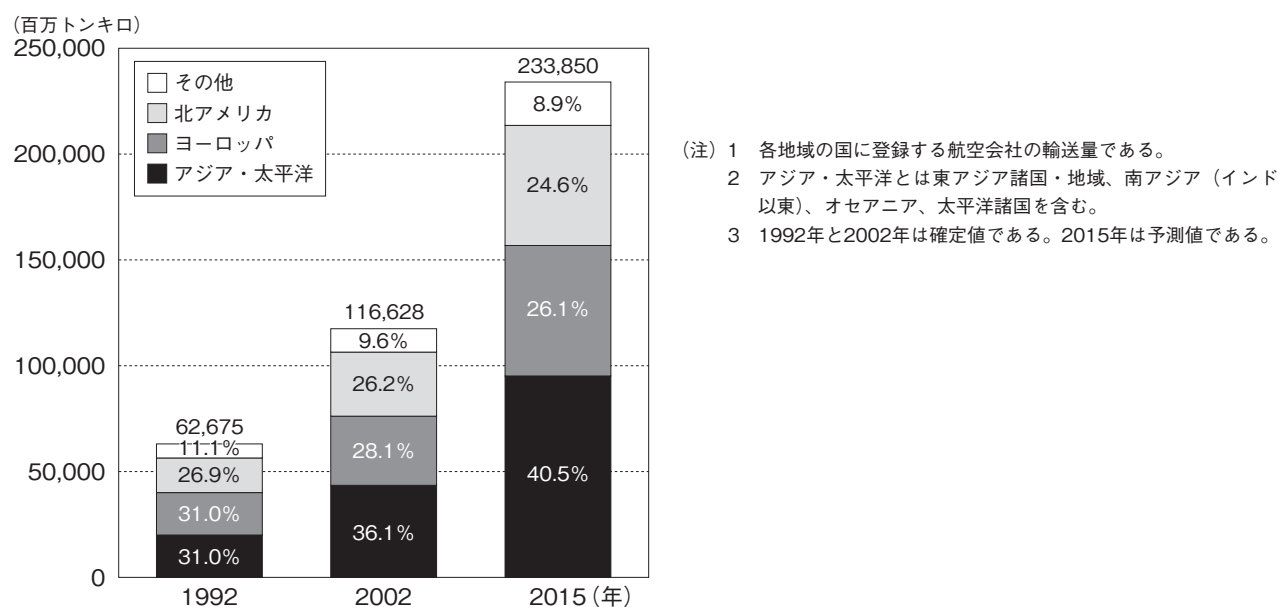
順位	03年 順位	港湾名	(国名)	04年取扱量 (1,000TEU)	03年取扱量 (1,000TEU)	前年比
1	1	香港	中国	21,932	20,449	7.3%
2	2	シンガポール	シンガポール	20,600	18,100	13.8%
3	3	上海	中国	14,557	8,610	69.1%
4	4	深圳	中国	13,650	10,615	28.6%
5	5	釜山	韓国	11,430	10,408	9.8%
6	6	高雄	台湾	9,710	8,840	9.8%
7	8	ロッテルダム	オランダ	8,300	7,107	16.8%
8	7	ロサンゼルス	アメリカ	7,321	7,179	2.0%
9	9	ハンブルグ	ドイツ	7,003	6,138	14.1%
10	11	ドバイ	UAE	6,429	5,152	24.8%
11	10	アントワープ	ベルギー	6,064	5,445	11.4%
12	13	ロングビーチ	アメリカ	5,780	4,658	24.1%
13	12	ポートケラン	マレーシア	5,244	4,840	8.3%
14	14	青島	中国	5,140	4,239	21.3%
15	15	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	4,400	4,068	8.2%
16	16	タンジュンペレパス	マレーシア	4,020	3,473	15.8%
17	22	寧波	中国	4,006	2,772	44.5%
18	21	天津	中国	3,814	3,015	26.5%
19	19	レムチャバン	タイ	3,624	3,181	13.9%
20	17	東京	日本	3,580	3,314	8.0%

※2004年は速報値

(出典) Containerisation International March 2005

(出所) 国土交通省『海事リポート』[2005年版] p.57より。

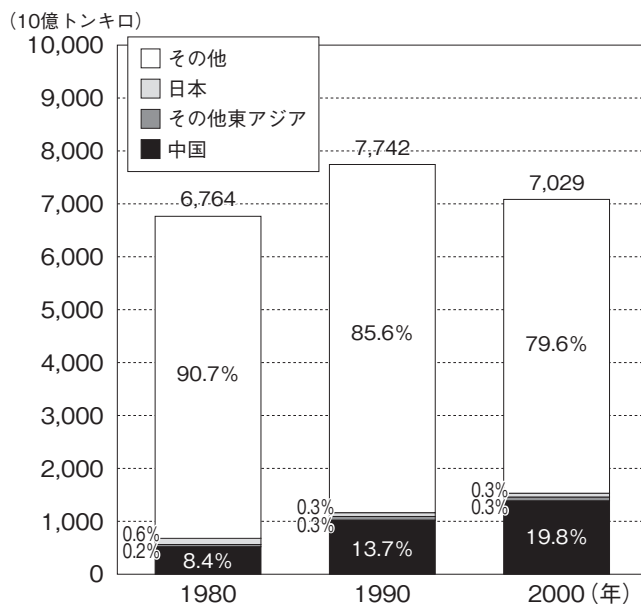
図 I-14 世界の航空貨物輸送量の推移



(資料) ICAO「Outlook for Air Transport to the Year 2015」より作成。

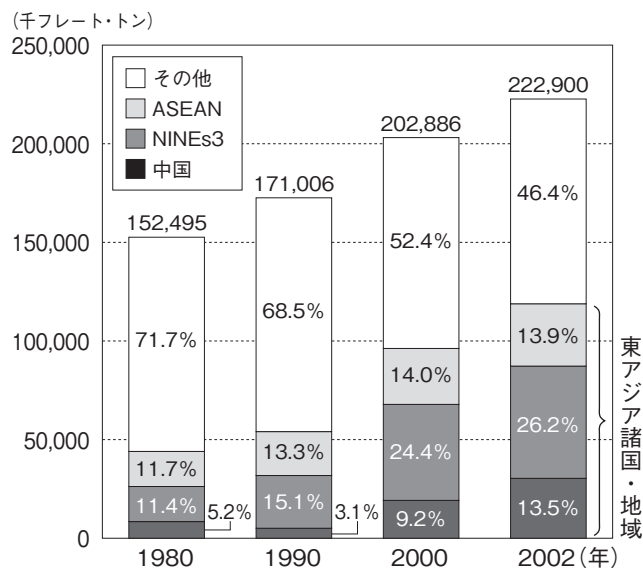
(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.27より。

図 I-15 世界の鉄道貨物輸送量の推移



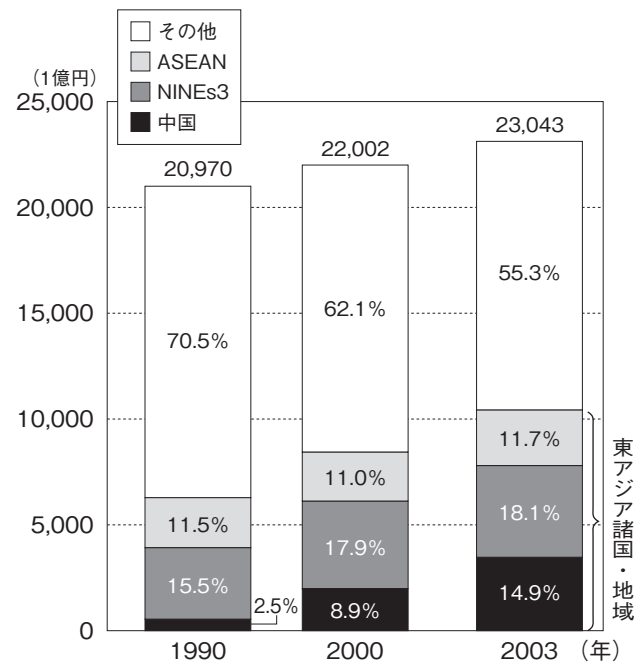
(注) その他東アジア：インドネシア、韓国、タイ、フィリピン、マレーシア、ミャンマー、香港
 (資料) 国連「世界統計年鑑」より作成。
 (出所) 国土交通省「国土交通白書」(2005年) p.27より。

図 I-16 日本の港湾貨物輸出トン数(方面別)の推移



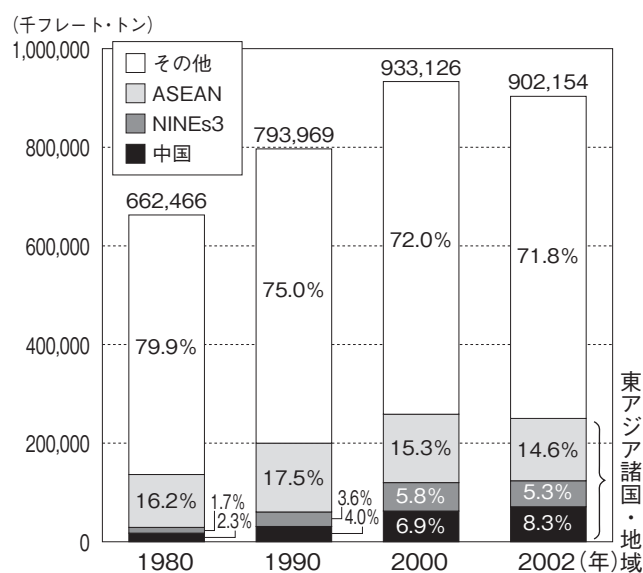
(注) 甲種港湾(重要港湾等)の取扱量である。
 (資料) 国土交通省「港湾統計」より作成。
 (出所) 国土交通省「国土交通白書」(2005年) p.35より。

図 I-17 日本の海上コンテナ輸出額(方面別)の推移



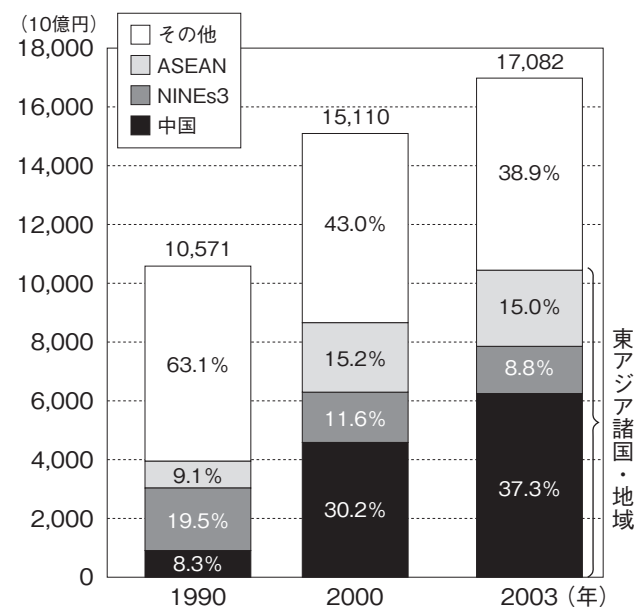
(資料) 財務省「貿易統計」より作成。
 (出所) 国土交通省「国土交通白書」(2005年) p.35より。

図 I-18 日本の港湾貨物輸入トン数(方面別)の推移



(注) 甲種港湾(重要港湾等)の取扱量である。
 (資料) 国土交通省「港湾統計」より作成。
 (出所) 国土交通省「国土交通白書」(2005年) p.35より。

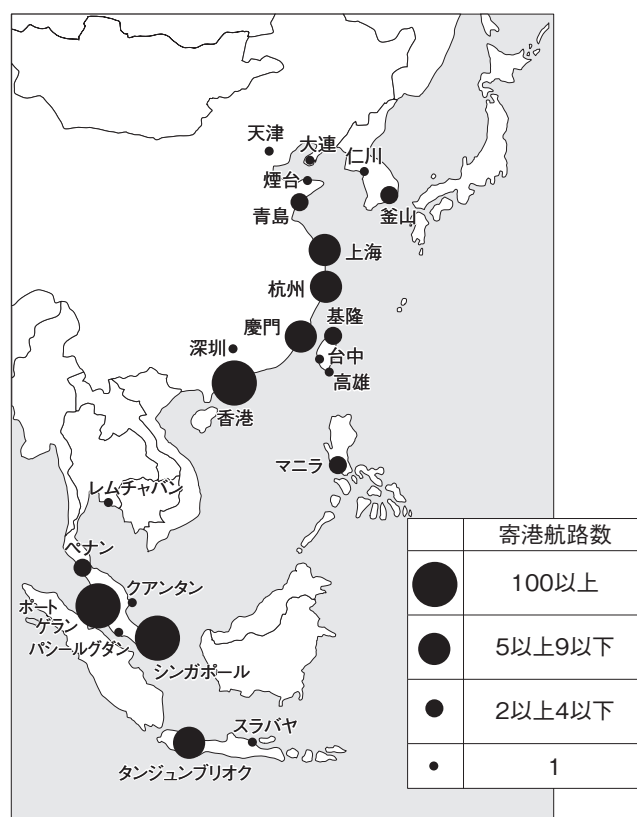
図 I -19 日本の海上コンテナ輸入額(方面別)の推移



(資料) 財務省「貿易統計」より作成

(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.35より。

図 I -20 日本の主要東アジア域内コンテナ航路の寄港航路数

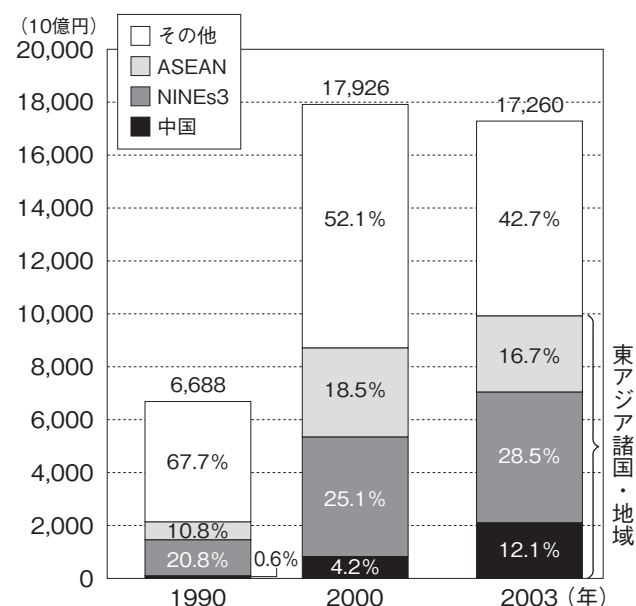


(注) 平均船型1,500TEU以上の定期コンテナ船が就航する日本—東アジア諸国・地域の域内航路(全15航路)のうち、各港湾に寄港する航路数である。

(資料) 日本海事広報協会「数字でみる海運・造船2004」より作成

(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.36より。

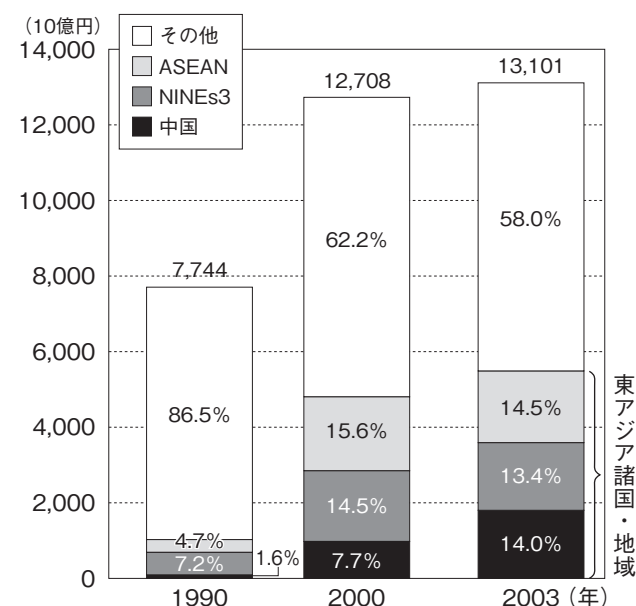
図 I -21 日本の航空貨物輸出額(方面別)の推移



(資料) 財務省「貿易統計」より作成

(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.37より。

図 I -22 日本の航空貨物輸入額(方面別)の推移



(資料) 財務省「貿易統計」より作成

(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.37より。

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15）。

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。日本の航空貨物輸出額は、東アジアのシェアについては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（図表I-21参

照）、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（図表I-22参照）。

1-2-3. 「広域地方経済圏」と東アジア地域連携

以上で述べた日本と東アジアとの間での相互依存関係深化と物流ネットワークの結びつき強化は、日本の地域と東アジア諸国・地域との連携強化を通じて、上述した（1-1-2参照）「経済社会圏」・「広域地方経済圏」・

図表 I-23 地域レベルでの東・北東アジア人的交流

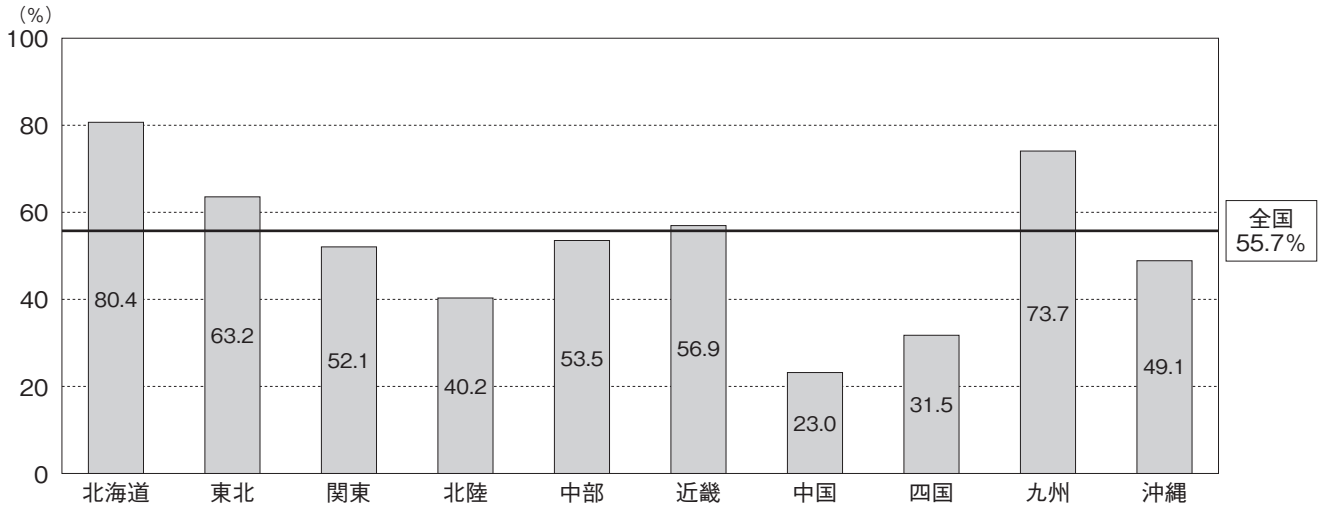
(1) 地方別の東アジア諸国・地域への渡航者の割合（2000年）

(単位:人)

ブロック	総 数	東アジア諸国・地域	
北海道	401,793	149,594	37.2%
東 北	603,506	287,244	47.6%
関 東	8,069,981	3,365,461	41.7%
北 陸	385,012	190,147	49.4%
中 部	2,008,263	927,862	46.2%
近 畿	3,421,235	1,673,390	48.9%
中 国	690,315	381,133	55.2%
四 国	321,133	161,512	50.3%
九 州	1,256,728	757,303	60.3%
沖 縄	93,720	52,493	56.0%
地方部	3,752,207	1,979,426	52.8%
全 国	17,251,686	7,946,139	46.1%

(資料) 法務省「出入国管理統計」より作成 (出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005) p.59より。

(2) 訪日外国人旅行者に占める東アジア5ヶ国・地域の割合（2002年度）



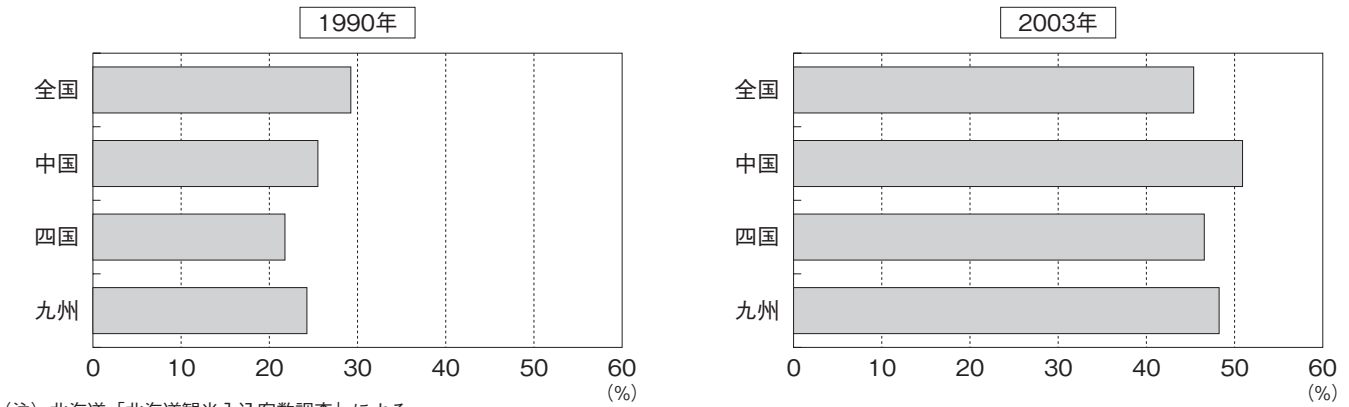
(注) 東アジア5ヶ国・地域：韓国、シンガポール、中国、台湾、香港
(資料) JNTO「訪日外国人旅行者調査」より推計
(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.60より。

「東アジア経済圏」の重層的形成を加速させる役割をも担っているのである。その場合、とくに「広域地方経済圏」が果たす役割が重要である。そのことは、以下で述べる、(イ)地域レベルでの人的交流の拡大、(ロ)地域国際分業の深化、(ハ)地域レベルでの東アジア物流ネットワーク拡大—という三つの分野での「広域地方経済圏」と東アジア地域との連携関係を通じても垣間見ることができよう。

A. 地域レベルでの人的交流拡大

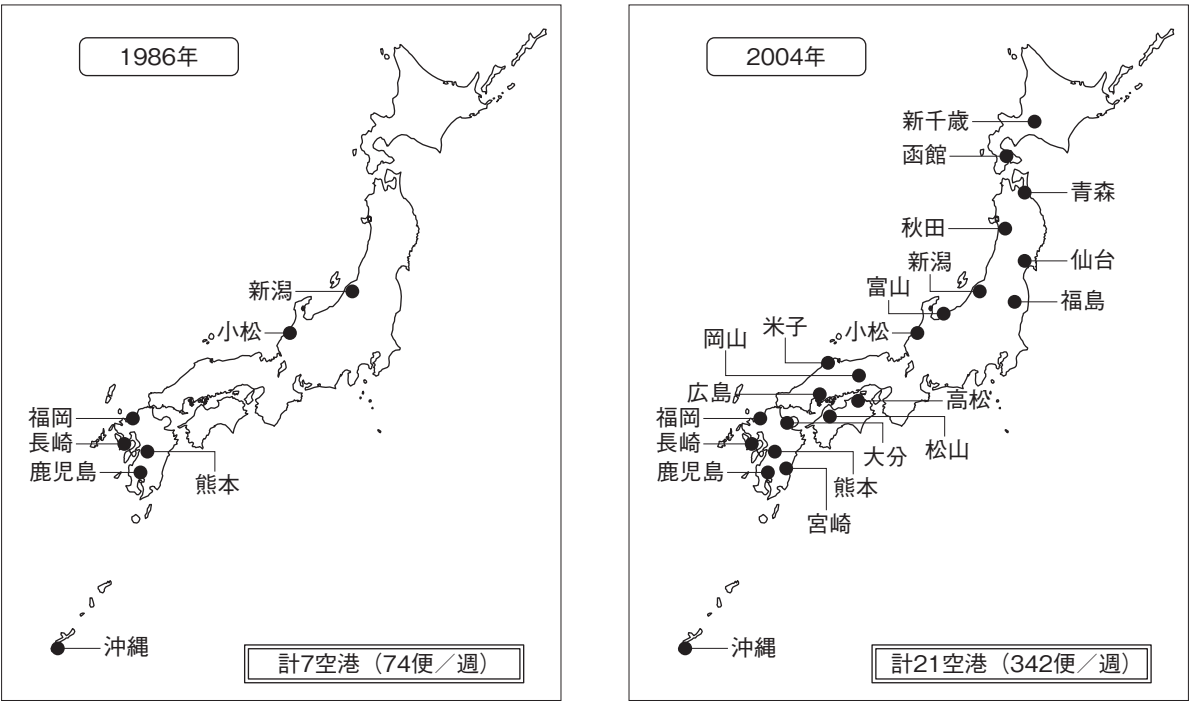
例えば、2000年における居住地ごとの日本人出国者状況をみてみると、地方部に居住する日本人出国者のうち東アジア諸国・地域へ渡航した者の占める割合は52.8%と全国平均の46.1%を大幅に上回っている（図表Ⅰ-23-[1]参照）。さらに、東アジア諸国・地域へ渡航する人の増加状況を三大都市圏と地方部で比較してみると、1980年から1990年にかけての増加率は大都市

図Ⅰ-24 中国・四国・九州ブロックの輸出額に占める東アジア諸国・地域の割合の推移



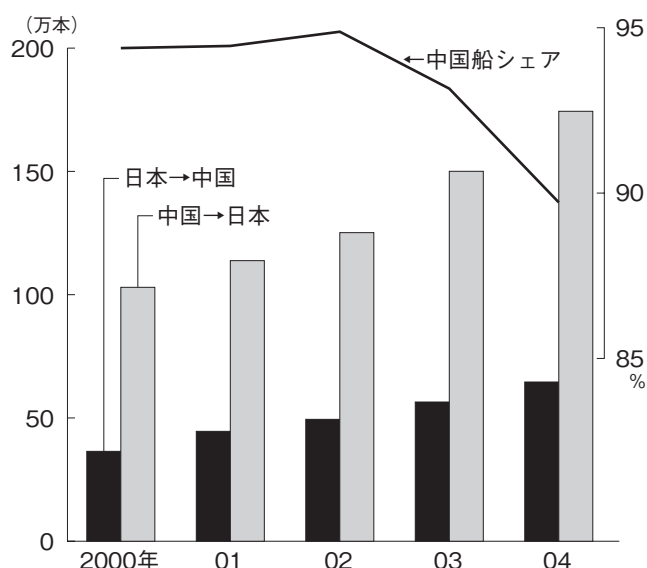
(注) 北海道「北海道観光入込客数調査」による。
(資料) 外国貿易概況、財務省「貿易統計」、各地方税関資料より作成。
(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.61より。

図Ⅰ-25 東アジア諸国・地域及び極東ロシアとの定期路線を有する地方部の空港の変化



(注) 便数は日本発で計算している。
(資料) 「航空時刻表(1986年12月号)」、「JTB時刻表(2004年12月号)」より作成
(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005年) p.60より。

図 I-26 日中間のコンテナ貨物輸送実績と中国船のシェア



(備考) 20フィートコンテナ換算、海運同盟事務局調べ
(出所) 日本経済新聞 (2005年7月20日) より。

圏が地方部を上回っているが、1990年から2000年にかけて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読みとれる。中でも九州のケースが注目される。同地域の場合、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。

一方、訪日外国人旅行者に占める東アジア諸国・地域の割合も増大している。とくに注目されるのは北海道と九州である。2002年度で観ると、前者は、全国平均が55.7%であるのに対して、80.4%と圧倒的に高い比率を占めており、後者もまた73.7%と高率を誇っているのである (図表 I-23-[2] 参照)。

B. 地域国際分業深化

地域レベルでの連携の動きは単に人的な交流ばかりではなく、国際分業にまで及んでいる。例えば、日本の地方部における貿易状況を観ると、中国、四国及び九州の輸出額に占める東・北東アジア諸国・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が、2003年には、軒並みにそれを上回るに至っている (図表 I-24 参照)。

C. 地域レベルでの東アジア物流ネットワーク拡大
ところで、日本と東アジアとの物流ネットワークの深化は地域レベルでも進展し始めている。とくに注目されるのは、航空ネットワークの結びつきの強化である。地方部の空港と東アジア諸国・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 (図表 I-25 参照)。

2. 日本海物流ネットワークの問題点と課題

2-1. 日本海物流ネットワークの問題点

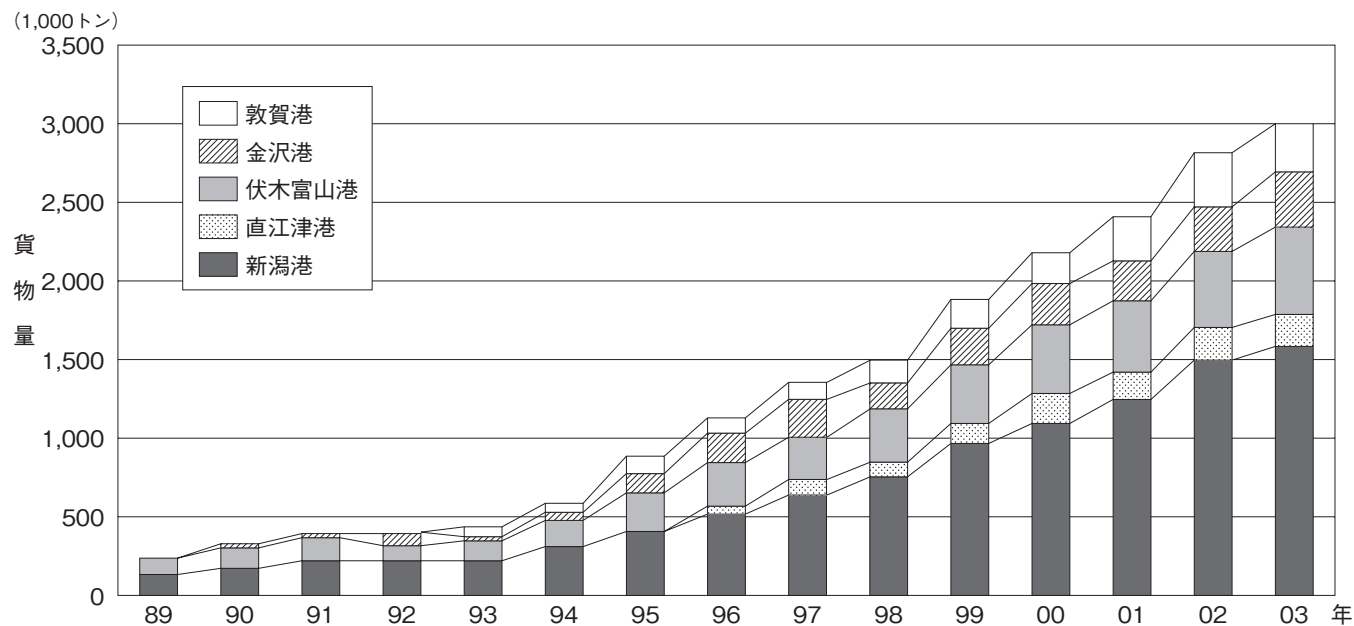
以上から明らかなように、九州・中国・四国などいわゆる西日本を中心とする「広域地方経済圏」を通じて、日本の地方地域と東アジア諸国・地域との間で東アジア地域ネットワーク形成が本格的に始動し始めている。そうした中で、国際分業が国際物流ネットワークと表裏の関係にある以上、日本海沿岸地域においても、日本海を有効に活用して国際物流ネットワークを形成し、さらにそれを通じて新たな国際分業のあり方を模索することが極めて重要な課題となってきたと云えよう。だがこの地域においては、国際物流ネットワーク自体が実は大きな問題を抱えている。

2-1-1. 二重のミスマッチ

確かに、日本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、近年目覚ましく拡大している。例えば、北陸・新潟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 (図表 II-1 参照) (注16)。航空路についても同様の傾向がみられる。例えば、北陸・新潟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 (図表 II-2 参照)。

だが、こうした拡大にも係わらず、日本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。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の存在である。

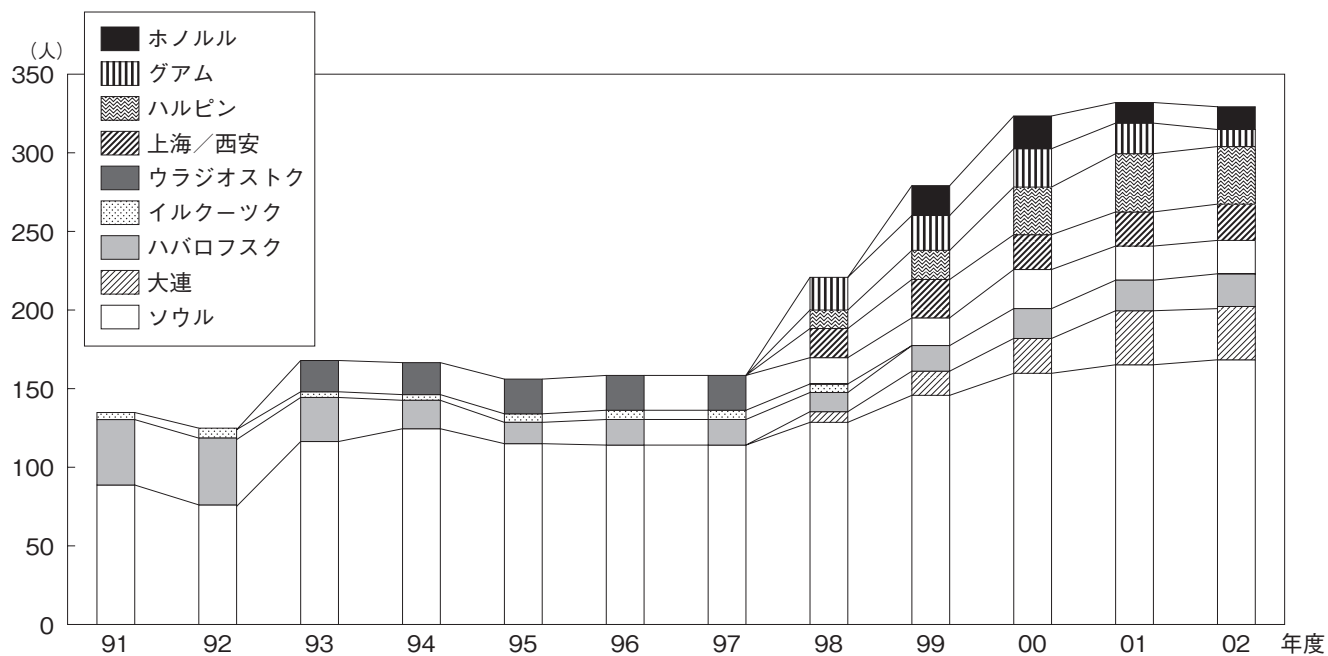
図Ⅱ-1 北陸地方の港湾別国際コンテナ取扱量の推移（輸出入計）



(資料) 港湾管理者資料

(出所) 国土交通省・北陸地方整備局『北陸港湾・空港ビジョン』p.3より。

図Ⅱ-2 北陸地方の空港を利用した目的地別乗降人員の推移



(資料) 新潟県港湾空港局空港課資料・富山県土木部空港対策室資料・石川県企画開発部空港企画課資料

(出所) 国土交通省・北陸地方整備局『北陸港湾・空港ビジョン』p.3より。

まず、日本海沿岸地域自体の域内港湾の低利用状況を指摘しなければならない。例えば、北陸・新潟地方において生産・消費される貨物の北陸・新潟地方港湾輸出入利用率は、輸入の場合こそ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（図表Ⅱ-3参照）。つまり、北陸・新潟地方で生産・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。それは問題を一層複雑かつ深刻にしている。上述したように、日本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・新潟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、大幅な入超が発生しているのである（図表Ⅱ-4参照）。（このことはまた、上述した対アジア—とりわけ対中国—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」問題ともオーバーラップして輸送採算性を悪化させ、航路発展を妨げている。その意味では、日本海物流ネットワークは、表面上は拡大しているようにみえても、実体的にはむしろ経営悪化に陥っており、しかもその度合いが強まっているとさえみなさざるを得ないのである。

要するに、日本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・企業自体がそれを充分利用していない、(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—という二重のミスマッチが発生しているのである。

2-1-2. 物流ネットワークの脆弱性

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得ない。その脆弱性はさらに二つの要因から形成されている。一

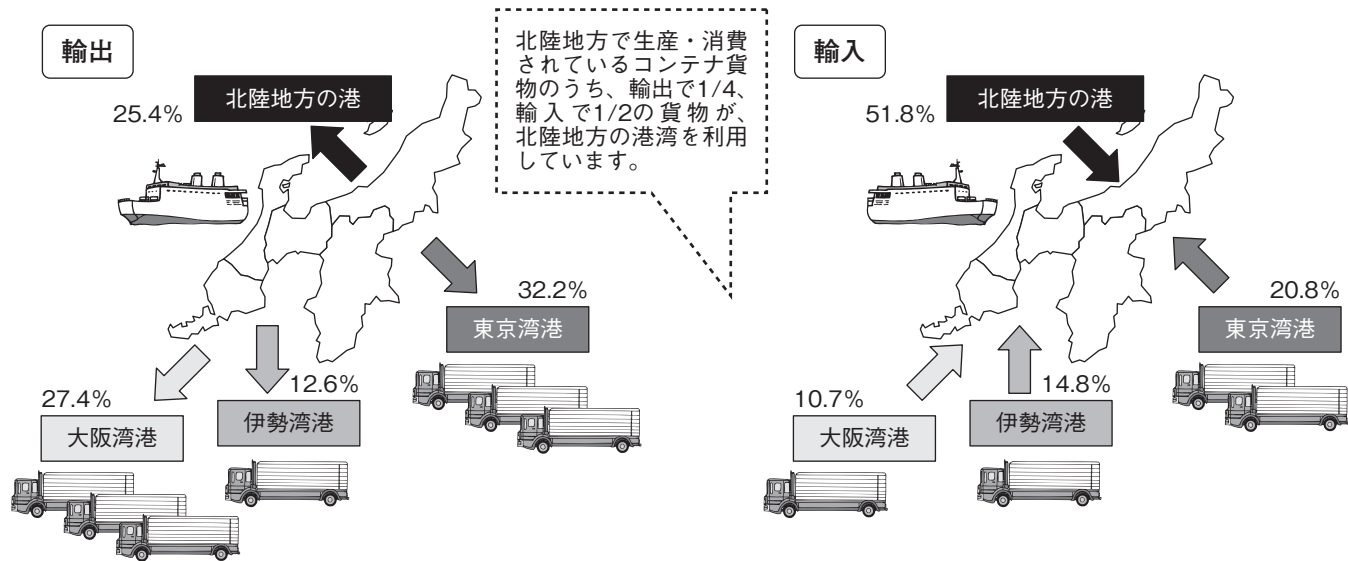
つは航路上の問題であり、いま一つは港湾利用上の問題である。

前者の航路問題とは何か。それは端的に云えば北米航路の未開発問題に観ることができる。確かに、北米ルートは基幹航路としては存在している。だがそれは、日本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、基本的には太平洋岸港湾を利用する場合のみであり、日本海航路に関しては、唯一例外的に、イースタン・カーライナー社によるRORO船（直接車両が乗降可能な貨物船）が月に一度金沢港に寄港しているに過ぎないのである（図表Ⅱ-5-[1]）。

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十分ペイする寄港可能な港湾が今なお皆無に近い状態だという事情を指摘しなければならないであろう（図表Ⅱ-5-[2]参照）。この点は、後者の港湾利用上の問題にも関わっている。

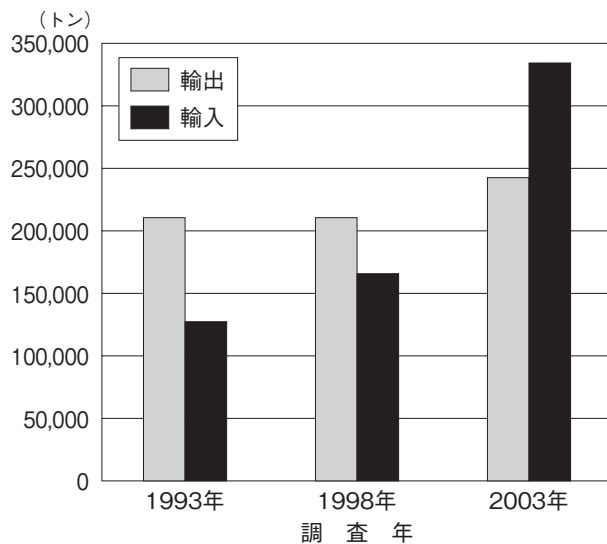
では、経済的にペイする寄港可能な港湾を如何にして生み出せばよいのか。そのためには、日本海沿岸地域港湾の利用率とくに輸出利用率の引き上げを通じて、上述した輸出入インバランスの解消を計る以外にないのであるが、問題は、その低利用率（とくに輸出における低利用率）自体が日本海沿岸地域の国際分業上の構造—すなわち同地域の貿易（とくに輸出）構造がそもそも北東アジア経済圏依存度が低いこと—に関わっているだけに、その引き上げが容易ではないという点にある。つまり、一方では、対米依存度が大きい日本海沿岸地域の貿易構造上、北米航路未開発状況が、北米航路を持つ太平洋岸港湾への依存度を高めるとともに日本海沿岸港湾の低利用率に繋がっている。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めている。要するに悪循環に陥っているのである。こうした悪循環を放置したままでは、国際分業とくに対米依存度が相対的に高い北陸・新潟地方の国際分業の発展が妨げられるということは論を待たないであろう。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、折角訪れつつある東アジア物流ビジネスネットワークの発展というまたとな

図Ⅱ-3 北陸地方で生産・消費される貨物の輸出入利用港湾



(資料) 2003年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査
(出所) 国土交通省・北陸地方整備局『北陸港湾・空港ビジョン』p.3より。

図Ⅱ-4 北陸地方の輸出入コンテナ貨物量の推移



(資料) 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (一ヶ月全数調査)
(出所) 国土交通省・北陸地方整備局『北陸港湾・空港ビジョン』p.16より。

い機会も、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、という点である。

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の発展に繋げるためにも、日本海沿岸地域はこうした悪循環から脱却する方途を見出す以外にないのである。

2-2. 日本海分業と対米貿易

ところで対米貿易重視論は、今後の日本海分業及び日本海物流ネットワークのあり方にも深く関わっている。

2-2-1. 対米貿易の重要性

まず対米貿易の重要性からみておこう。日本海沿岸地域にとって対米貿易は何故重要なのか。この点を検討するために、まず、「日本海沿岸地域」(注17)の対北東アジア関係4カ国(注18)貿易の現状をチェックしてみよう。まず輸出からみてみる。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

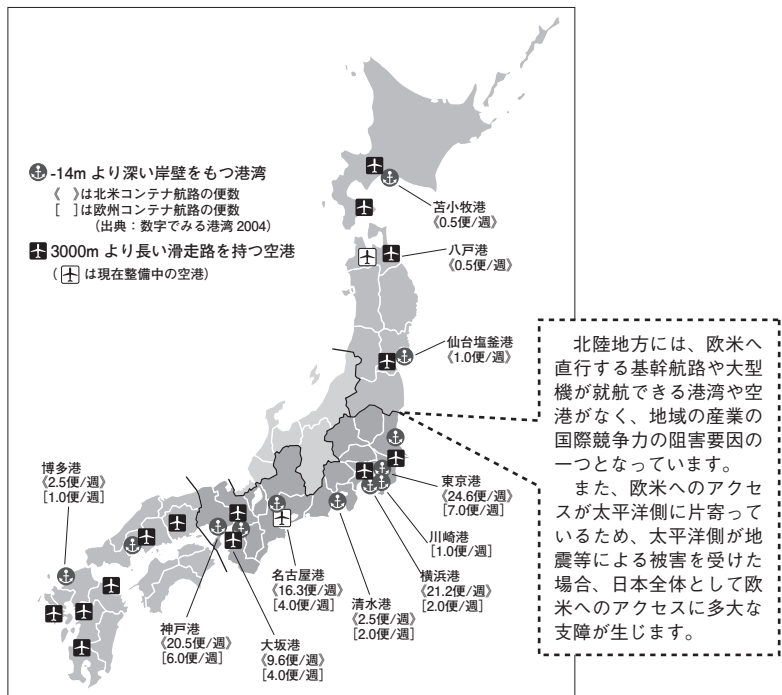
図Ⅱ-5 日本のコンテナ港整備状況

(1) 日本海・北米航路



(出所) 金沢港「国際コンテナ航路」[URL] 2/3より。

(2) 欧米へ直接アクセスできる港湾・空港整備状況



(出所) 国土交通省・北陸地方整備局「北陸港湾・空港ビジョン」p.7より。

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。

以上からも明らかなように、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。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すなわちBRICsにまで拡大するとともに、他方では北米をも含めた地域にまで広げることの方が遙かに有利であり、かつ輸出拡大のために

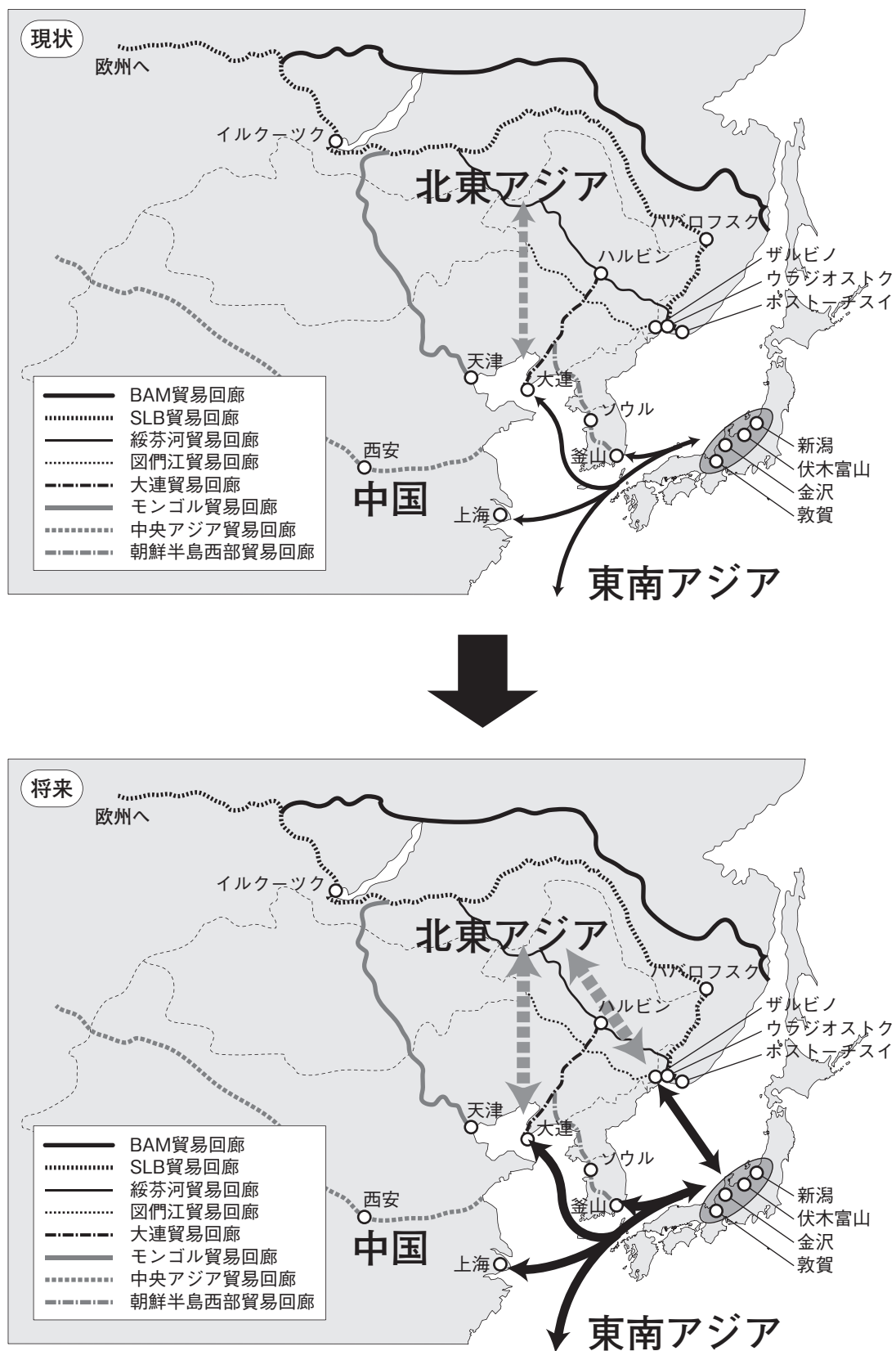
はそうした市場戦略が不可欠である、ということの意味しているのである。

2-2-2. 「北東アジア経済圏」と対米貿易とのリンク

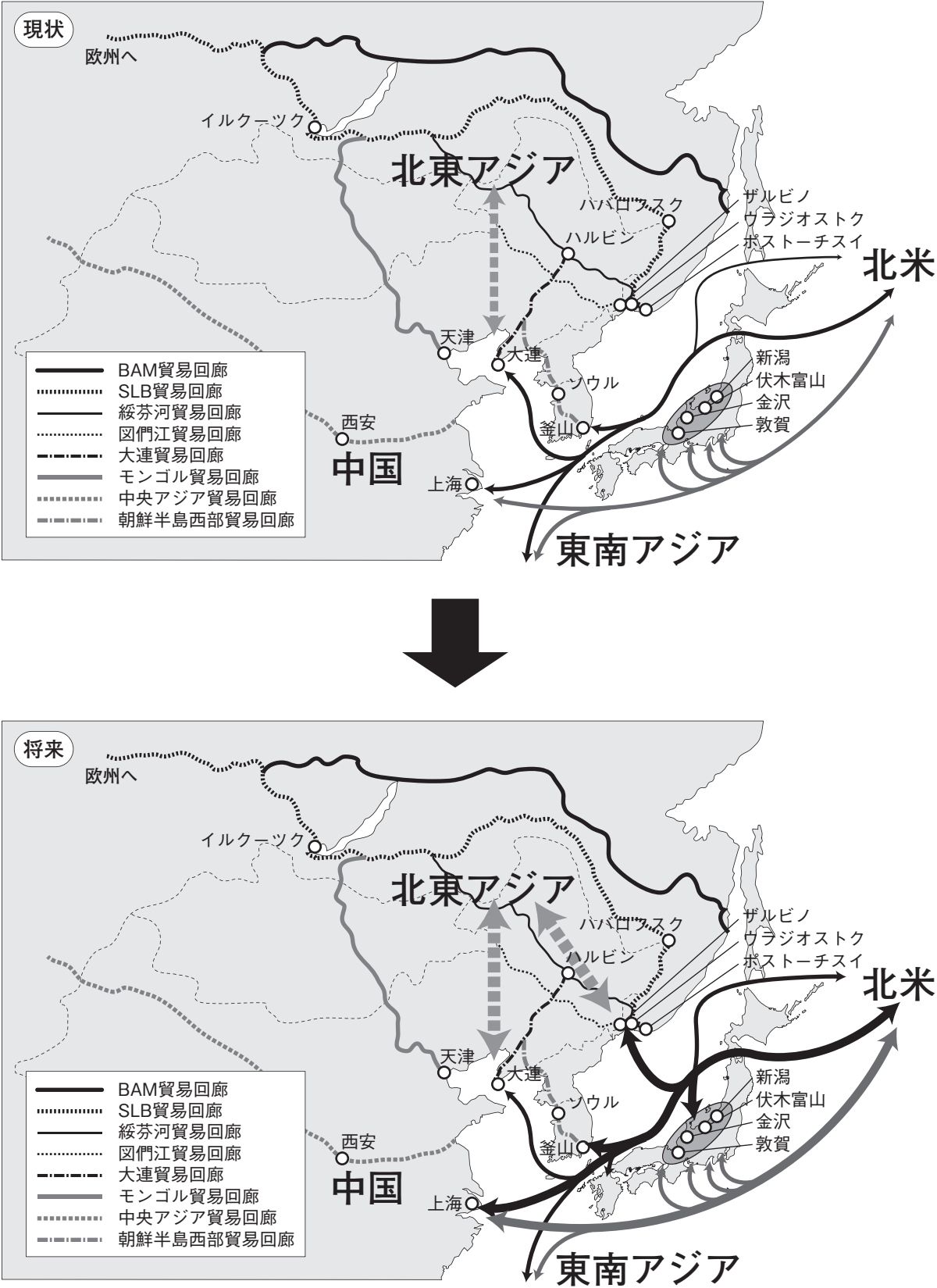
だがこのことは、「北東アジア経済圏」分業を対米分業に解消ないし代替すべきだと主張している訳では決してない。逆に、北東アジア経済圏分業を対米分業にリンクさせることによって、北東アジア分業すなわち北東アジア4カ国分業自体を一層発展させることができるということを示唆しているのである。とくに重要なのは対ロシア貿易である。後述するシベリア鉄道経由の「ランドブリッジ」構想が北太平洋航路とクロスオーバーするならば、日本海沿岸地域の対ロシア貿易もまた飛躍的な発展が期待できるからだ。同様のことは、日本海沿岸地域の対東アジア経済圏分業さらにはインドをも含む汎アジア経済圏分業についても云

図Ⅱ-6 「北陸・新潟地方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
ー『日本海クロスオーバー型ランドブリッジ構想』ー」

(1) 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



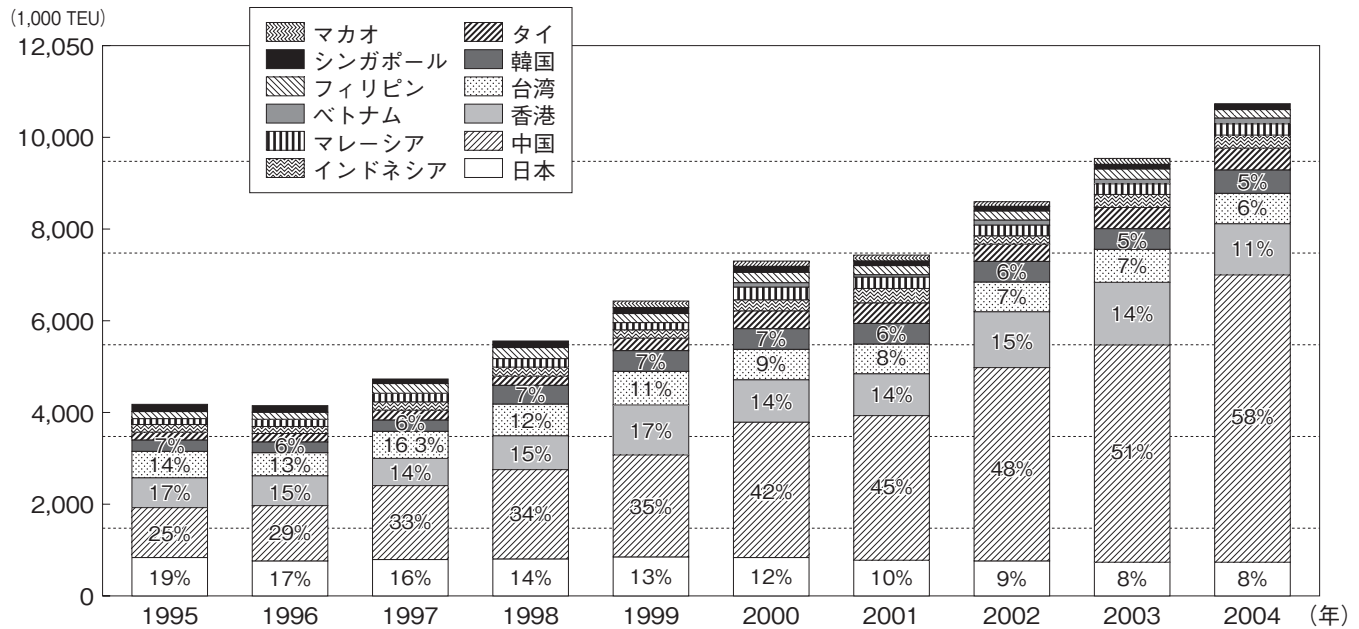
(2) 北陸地方・基幹航路を中心とした国際物流ネットワークの将来像



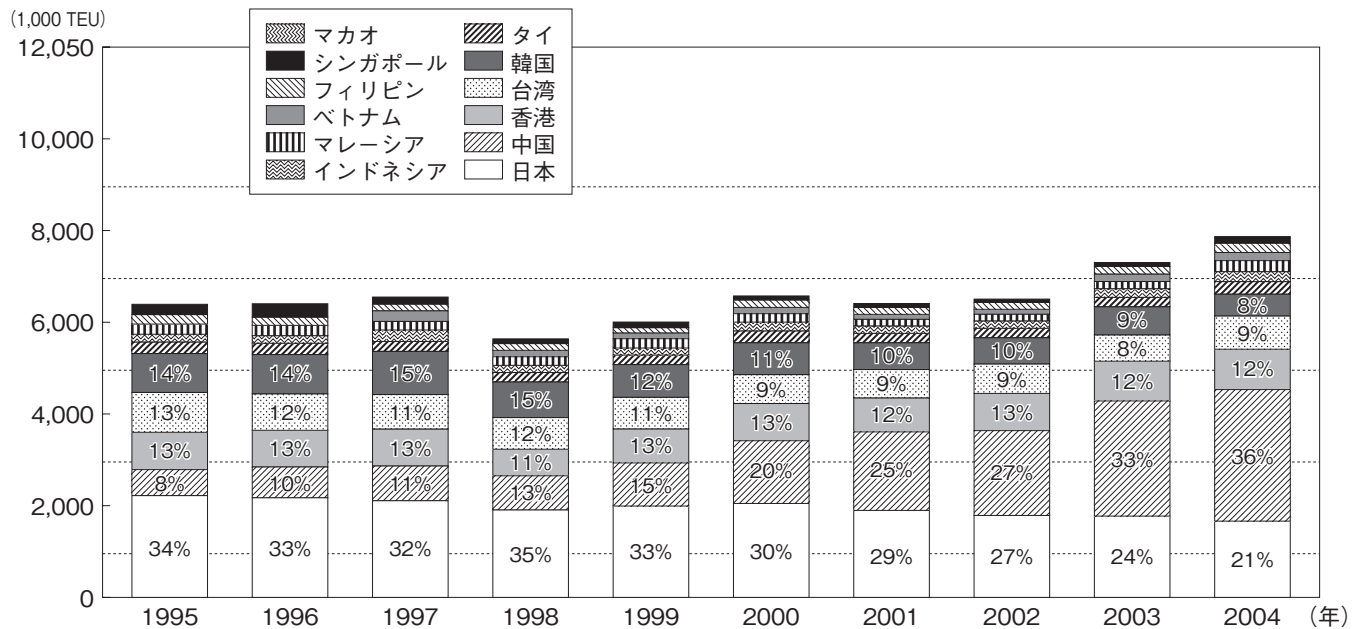
(出所) 国土交通省・北陸地方整備局『北陸港湾・空港ビジョン』（素案）[2004年10月] p.10～20より。

図Ⅱ-7 北米航路国別荷動量推移

東航（アジア→北米）



西航（北米→アジア）



(出典) PIERSデータ

(出所) 国土交通省『海事リポート』（2005年版）p.58 より。

える。その意味で、北東アジア経済圏分業と対米分業とのリンケージ効果は、対米分業のみならず北東アジア分業自体においても期待できるのである。

かくして、北太平洋航路とシベリア鉄道とのクロスオーバーを通じて北東アジア経済圏分業と対米分業とをリンクさせるということは、それに拠って、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し、さらにそれが北東アジア分業自体の深化にも繋がるという訳だ。

2-2-3. 「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」の必要性

このように、日本海沿岸地域にとっては、北東アジア経済圏を対米貿易にリンクさせることのメリットは極めて大きいのであるが、そうしたメリットを享受するためには、「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」（そのイメージについては、図表Ⅱ-6「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—『日本海クロスオーバー型ランドブリッジ』—」を参照のこと）の創出が不可欠なのである。

2-3. 北東アジアにおける朝鮮半島の地政学的意味

ところで、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Ⅱ-7参照）。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、2004年には58%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2004年にはわずか8%にまで低下しているのである。こうした日本のシェア低下の背景には、対北米航路の日本への寄港減少という問題が横たわっている。例えば、アジア—北米間のコンテナ船は、2003年には全体の半分しか日本に寄港していないとされる（新潟日報2005年2月15日より）。日本の港への寄港減少の要因としては、船の大型化のために寄港数と積み替えを減らし、コスト削減を図る必要性に迫られているという問題が挙げられている（同上より）。コスト面では日本海沿岸港に比較して相対的に有利な

太平洋沿岸港ですら寄港数と荷動量が減らされているとすれば、相対的に不利な条件を背負っている日本海沿岸港の場合には、現状のままでは寄港可能性すらますます遠のいていると云わざるを得ないのである。日本海を通過する北米基幹航路がありながら、それらの航路の日本海沿岸港への寄港が皆無に等しい状態にあるという問題の背景にはこうした事情が横たわっているのである。

この問題の解決のためには、北太平洋物流ネットワークの中で、トランシップ（積み荷の積み替え）によるフィーダー（集荷）機能の発揮を通じて、「ハブ港」の地位を着々と獲得しつつある釜山港と日本海沿岸港との連携問題が避けては通れない問題としてわれわれの眼前に浮上してくることになる。

その意味で、日本海物流ネットワーク問題においても、朝鮮半島の重要性はますます高まっているのである。この点は、次に述べる「ランドブリッジ」構想とむ深く関わっている。

3. ロシア市場経済の発展と「ランドブリッジ」の新たな可能性

3-1. 「ランドブリッジ」構想とは何か

「ランドブリッジ」構想は、大きく分けると、シベリア鉄道経由構想と中国大陸横断鉄道活用構想の二つがある。

3-1-1. シベリア鉄道経由構想

前者のシベリア鉄道経由構想は、さらに二つのルートがある。一つは、日本の北陸・新潟地方からポス・トーチヌイ・ウラジオストック地域を経てシベリア鉄道に接続するルートである。もう一つは、朝鮮半島経由ルートである。しかもこの朝鮮半島経由ルートも二つのルートが計画されている。一つの計画は、日本の北九州地方から釜山を経て、さらに江陵・高城・元山・ハサンを経由し、シベリア鉄道へ接続するという「京元線」ルートである（図表Ⅲ-1-[1]参照）。いま一つの計画は、やはり北九州地方から釜山を経て、さらにソウル・開城・平壤・元山・豆満江・ウラジオスツ

クを經由し、シベリア鉄道に接続するという「京義線」活用ルートである（図表Ⅲ-1-[2]参照）。ところでこの二つの計画を含んだ朝鮮半島・シベリア鉄道経由計画にはロシアの朝鮮半島への地政学的関心及び利益が色濃く投映されている。そこで、この計画を熱心に推進しているのは、云うまでもなくロシアである。その意味でそれはロシアによる朝鮮半島への天然ガス供給構想（サハリンガス田→ウラジオストック→元山→釜山→北九州というルートを通じての「サハリン-北九州パイプライン構想」）とも陰に陽に関わっていると伝えられている（注19）。云うまでもなく、エネルギー不足に悩む北朝鮮としては、「サハリンガス田-北九州パイプライン構想」は極めて魅力的な構想であるに違いない。

3-1-2. 中国大陸横断鉄道活用構想

では、もう一つの「ランドブリッジ」構想である中国大陸横断鉄道活用構想とは何か。それは、北九州地方から釜山を經由し、さらに大邱・ソウル・開城・平壤・新義州・丹東を経て、中国大陸横断鉄道に接続すると

いう「京義線」ルートである。このルートの重要性は、その中に開城（ケソン）を擁しているという点である。ケソンは、韓国の現代グループが1兆円の巨費を投じて、2012年を目途に北朝鮮最大の工業団地を開発している地域であるからだ。同団地は、規模が大きいというだけではなく、やはり韓国の大宇グループが開発した南浦工業団地とともに、北朝鮮経済の生命線となる可能性を潜ませている。すなわち同団地は、雇用効果として10万人以上、年間外貨取得額20億ドル以上（それは現在の韓朝貿易額「2005年現在で10億5,500万ドル＜支援分を含む＞」の凡そ2倍に匹敵する）に達するものと予想されている。北朝鮮経済にとってそれは、同国が自国の命運を賭けて取り組んでいる「北朝鮮版輸出主導成長」の成否を文字通り握っていると云っても決して過言ではないのである（注20）。中国も中国大陸横断鉄道活用構想には熱心であり、資源開発を中心に、北朝鮮に強い関心を抱いている（注21）。さらに敷衍すると、中国がそもそもいわゆる「現代版シルクロード」と呼ばれる中国版ランドブリッジ（CLB [China Land Bridge]）構想を独自に推し進めているという

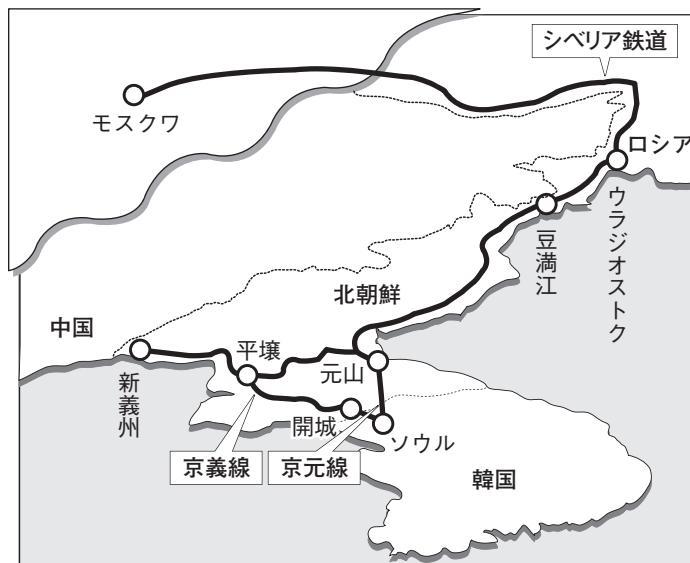
図Ⅲ-1 シベリア鉄道経由朝鮮半島ルート「ランドブリッジ」を巡る二つの計画

(1)「京元線」ルート計画



（出所）新潟日報2002年4月20日より。

(2)「京義線」活用ルート計画



（出所）朝日新聞2002年2月13日より。

こともまた見逃してはならないであろう(注22)。

かくして、「ランドブリッジ」構想に関しては、そのあり方次第で朝鮮半島の発展と安全保障が左右される以上、北朝鮮・韓国の両国が強い関心を示しているのに加え、中口も激しい綱引きを行っているのである。

3-2. ロシアにおける市場経済の発展 — 自動車市場・産業を中心にして —

ところで、上記の「ランドブリッジ」構想は俄に脚光を浴び始めているが、その背景には、ロシアにおける市場経済の発展とりわけ自動車市場及び同産業の目覚ましい進展が挙げられる(注23)。

3-2-1. 自動車市場の急速な発展

ロシアにおける自動車とりわけ乗用車販売量の最近の増大には目を見張らせるものがある。例えば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(注24)。2004年には、乗用車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(注25)。

とくに注目を要するのは、外国ブランド新車(輸入

車及び国内での組立生産車)販売が急増していることである(注26)。2003年には、前年より2倍増加し約20万台となり(注27)、2004年にはさらに急増し約40万台に上っている(注28)。

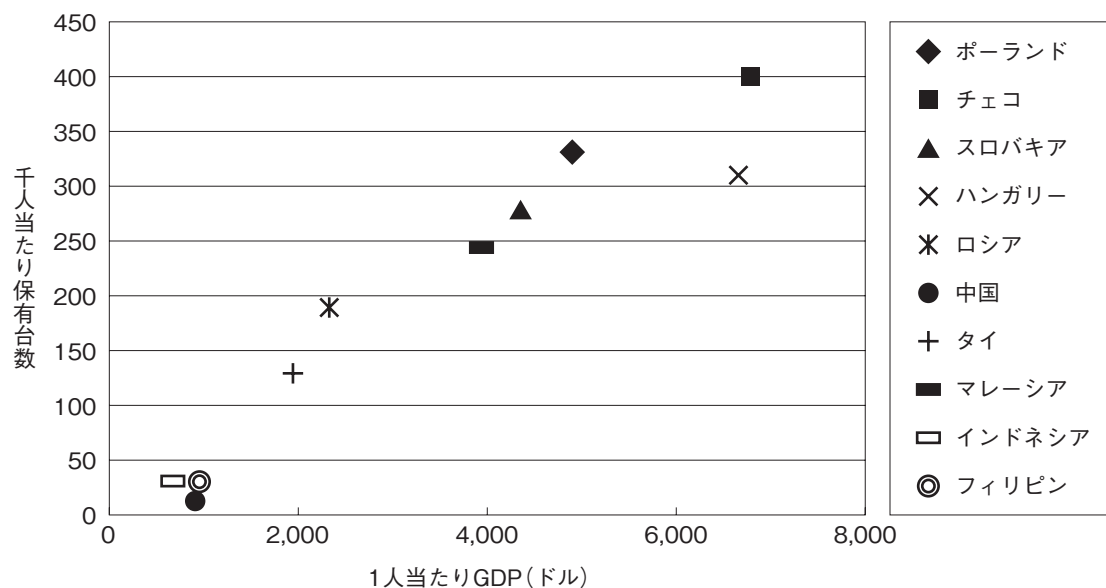
外国ブランド新車とは、云うまでもなく高級車からなるが、こうした高級車の急増を含めてロシアにおいては何故自動車市場が急速に拡大しているのか。それは、(イ)中間所得者層の購買力上昇、(ロ)ディーラー網の拡大など自動車流通体制の整備、(ハ)さらには割賦販売・リースの普及—などに因っているが、中でも重要なのは、中間所得者層の購買力上昇である。そのことは、自動車普及水準と所得水準との関係についての国際比較(図表Ⅲ-2参照)からも容易に窺える。ロシアにおいても所得水準の上昇と自動車普及台数上昇との間に明確な相関関係が既に作動し始めているからである。

今後、ロシアにおける所得水準が先進諸国並の水準にまで上昇するにつれて乗用車の普及水準も一層高まる。

3-2-2. 外国ブランド新車のシェア拡大

云うまでもなくこうした市場の急速な拡大に対して

図Ⅲ-2 自動車普及水準と所得水準の関係



(備考) IFS、FOURIN資料より作成

(出所) 石川卓哉「自動車生産拠点としての東欧とロシア」(JAMA)(2005年6月号) [URL] 4/6より。

自動車生産もまた拡大している。だが、それと表裏の関係でロシア自動車産業の再編成が進展していることもまた見落としてはならない。

2003年のロシアにおける乗用車生産は前年より3万台増加し101万台に達しており、2004年にはさらに約10万台増加し111万台を記録している(注29)。しかしながら、ロシアにおける国産車の生産台数は逆に減少に転じている。例えば2003年の国産車(外国ブランドによる現地生産は含まない)の生産台数は前年比2.4%減の約96万台であった(注30)。

そのことは、外国ブランド新車のシェアが大幅に伸び、それによって市場の拡大への充足が行われたということの意味している。しかもこうした外国ブランド新車へのシフトはロシアのWTO加盟によってさらに加速される可能性がある。その結果、国産車の市場シェアは現在の61%から2010年には40%にまで低下する一方、輸入車のそれは同期間に11%から30%に高まるものと予測されている(注31)。

外国ブランド新車のシェア拡大の背景には、(イ)購買力の高まりを背景にした外国ブランド新車への消費者の嗜好シフト、(ロ)割賦販売の急激な普及、(ハ)国産車の価格高騰、(ニ)関税引き上げによる中古車の輸入台数の減少―等の要因が横たわっているものと考えられる。

3-2-3. 日本企業の進出

外国ブランド新車のシェア拡大の中でも日本企業の健闘が注目される。外国メーカーによる新車販売台数の推移をみても(図表Ⅲ-3参照)、日本企業の進出が目立っている。さらに2004年の外国メーカーの販売台数においても、第二位のトヨタをはじめ(販売台数は約4万7,000台である)、ベスト20に日本メーカーが6社も入っており健闘している(注32)。その結果、ロシアにおける外国車販売台数の国別実績において、日本が33.4%(2003年)と群を抜くシェアを誇るに至っている(図表Ⅲ-4参照)。

こうした販売実績を背景にして、現地生産のための直接投資を通じて日本企業は新たに本格的なロシア進出に挑み始めた。

第1号は、サンクトペテルブルクへのトヨタ社の進出である。同市では主力セダン「カムリ」の年産5万台を目標にして2007年に稼働する計画であり、投資額は150億円にのぼるとされる(注33)。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(図表Ⅲ-5参照)。

第2号は、やはりサンクトペテルブルク近郊への日

図表Ⅲ-3 ロシアにおける外国メーカーによる新車販売台数(2002、2003年)

		※	2002年(台)	2003年(台)	前年比伸び率(%)
1	トヨタ	4	8,302	25,075	202.0
2	フォード	9	6,669	20,712	210.6
3	大宇	1	12,418	20,255	63.1
4	三菱	5	8,167	17,663	116.3
5	現代	10	5,575	14,561	161.2
6	起亜	11	5,382	12,420	130.8
7	ルノー	3	8,337	11,357	36.2
8	日産	6	8,026	9,407	17.2
9	プジョー	7	6,984	8,782	25.7
10	オペル	14	2,865	7,318	155.4

(備考) ロシアの高級経済誌「エクスパート」、2004年2月19日付

※2002年順位

(出所) JETRO「ロシアの自動車産業」(2004年4月) p.4より。

図表Ⅲ-4 ロシアにおける外国車販売台数の国別実績（2003年）

国 名	合計販売台数（台）	シェア（％）
日 本	64,369	33.4
韓 国	46,317	24.0
ド イ ツ	23,755	12.3
フ ラ ン ス	22,693	11.8
ア メ リ カ	21,417	11.1
チ ェ コ	6,219	3.2
スウェーデン	5,402	2.8
イ ギ リ ス	2,101	1.1
イ タ リ ア	303	0.16
ス ペ イ ン	250	0.13

（備考）政府系インターネット紙「ガゼータ・ルー」2004年1月19日付
（出所）JETRO「ロシアの自動車産業」（2004年4月）p.5より。

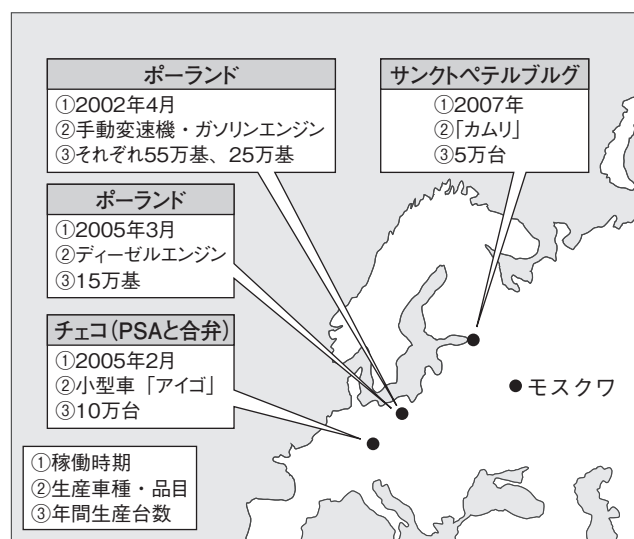
産の進出である。同社は2006年内に工場建設に着工し、2008年中に生産を開始する計画であるとされる（注34）。生産する車種は「アルメーラ」や「プリメーラ」などセダンが有力であるとされる（注35）。生産台数は当初は年間2万台前後、投資額は100～200億円の予定とのことである（注36）。同社の進出目的は、(イ)トヨタ同様現地生産で本格的にロシア市場を開拓する、(ロ)日産のBRICs戦略（中国やインドなどでの新しい小型車販売構想）の一環にロシアを組み入れる－ことにあるとされる（注37）。

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（注38）。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と伝えられている（注39）。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される（注40）。投資額は150億円前後とされる（注41）。同社の進出の狙いも、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されている（注42）。

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の主要都市で開始するとのことである（注43）。

図Ⅲ-5 トヨタの東欧・ロシア生産拠点



（出所）日本経済新聞2005年3月11日より。

3-3. 「ランドブリッジ」の新たな可能性と韓国・中国主導ランドブリッジの展開

上述のように、ロシアにおける自動車市場・産業の発展とりわけ日本企業の進出を背景に、TSRを基軸とするSLB（Siberia Land Bridge）発展の可能性が俄に脚光を浴び始めているのであるが、その「ランドブリッジ」に対する主導権は既に韓国・中国なかんづく韓国に握られているのである。

3-3-1. TSRコンテナ貨物輸送における韓国・中国企業の優位性

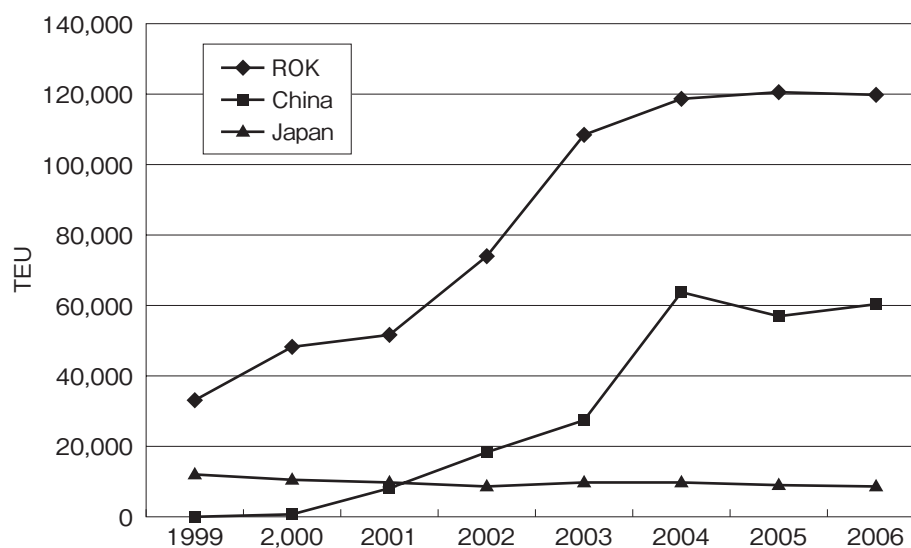
TSRのE/B（East/Bound）における発着地であるボストーチヌイ港の国別コンテナ貨物取扱量シェアをみると、韓国が圧倒的な地位を占めており、次いで中国がその後を追っており、日本のシェアは両国に対して完全に立ち後れている（図表Ⅲ-6 参照）。2005年には、韓国65%、中国31%に対して、日本は僅か4%に過ぎないという訳だ（注44）。云うまでもなく、こうした韓国・中国企業主導のランドブリッジ展開は、TSRコンテナ輸送の近年における大幅な拡大に結びついている。例えば、ボストーチヌイ港におけるパイラテラル・コンテナ貨物輸送は2001年以降急増し始めている（図表Ⅲ-7 参照）（注45）。

3-3-2. 韓国企業主導要因

韓国発着貨物が上記のような大きな比重を占めるに至ったのには、それなりの理由がある。それは次の二つである。一つはロシアや中央アジアに進出している韓国企業向け部品輸出である。例えば現代自動車は、2003年から黒海沿岸のタガンログで乗用車のノックダ

ウン生産を行っているが、その殆どの部品を本国である韓国からの輸入に頼っており、その際、海上輸送ルートであるDeep Sea（All Water, 海上輸送）とともに、陸上輸送ルートであるTSRが使われているとされる（注46）。いま一つは釜山港のトランシップ機能である。韓国貨物としてボストーチヌイ港に輸送されてくる貨

図Ⅲ-6 ボストーチヌイ港におけるコンテナ貨物の発着地別（実入りコンテナのみ）

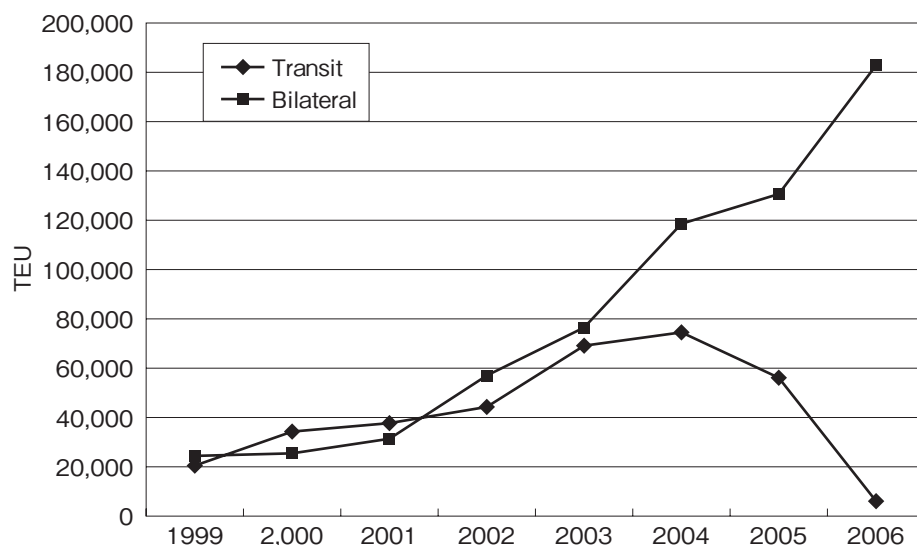


（注）2006年の数値は著者の予測値

（備考）VICS（VSC取扱貨物は含まず）

（出所）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・トランジット”の終焉と期待される日本の利用—（ERINA REPORT Vol.73〈2007january〉）p.14より。

図Ⅲ-7 ボストーチヌイ港におけるコンテナ貨物のトランジット対バイラテラル（実入りコンテナのみ）



（注）2006年の数値は著者の予測値

（備考）VICS（VSC取扱貨物は含まず）

（出所）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・トランジット”の終焉と期待される日本の利用—（ERINA REPORT Vol.73〈2007january〉）p.16より。

物の中には、日本、中国の港湾から輸送し釜山港で積み替えられた貨物がかなりあるとされる(注47)。

3-3-3. 中国企業増加要因

中国発着貨物も大幅に伸びているが、この場合も理由は二つある。一つは韓国製品の対ロシア輸出である。中国貨物の主要輸出品目の一つは、中国へ進出した韓国企業が現地生産し、ロシア市場へ輸出する家電製品であるとされる(注48)。いま一つは上記の釜山港のトランシップ機能である。衣類、履き物、鞆、雑貨などの中国消費財は、中国の港湾から直接あるいは釜山港のトランシップでポストーチヌイ港に輸送され、そこからバイラテラル（最終輸送地がロシア国内の場合）貨物としてTSRルートに乗せられるとされる(注49)。

3-3-4. 日本発着貨物低迷の原因

これに対して、日本企業のポストーチヌイ港におけるコンテナ貨物取扱量は、2005年においても約7,800 TEUと低迷を続けており、その結果、シェアも1999年の27%、2000年の17%から2005年には上述したように僅か4%にまで低下している。低迷の理由は二つである。一つは航路上の問題である。現在、対ロシア向け貨物量の少なさを反映して、TSRコンテナ貨物輸送のE/S（East/Bound）における発着港であるポストーチヌイ港と日本海沿岸港とを結ぶ直通定期航路は僅か1航路が運行されているに過ぎない(注50)。それに対して、貨物量の多い釜山港からはポストーチヌイ港向けコンテナ貨物船が頻繁に出航している。その結果、釜山トランシップによってロシアに向かう日本の貨物はかなり多いものとみられる(注51)。二つには、日本企業の不信感である。日本企業のTSRに対する不信感にはいまなお根深いものがある。とくに、(イ)運賃がDeep Seaに対して割高であること、(ロ)輸送日数がやはりDeep Seaに比べて必ずしも有利ではないこと、(ハ)さらに輸送上の安全性・確実性に対する不安感がいまなお拭い去られてはいないこと—などに因る不信感が強いといとされる(注52)。

3-3-5. 日本企業の新たな試み

しかしながら日本企業の場合にも、遅ればせながら動意が窺われる。一つには対ロシア投資の拡大である。既に現在でも、日本の対ロシアコンテナ貨物輸出においては自動車部品が主要な役割を果たし始めている。すなわち、日本からの主な貨物はW/B（West/Bound）がロシア向けオートパーツ、E/Bが北欧産木材となっている(注53)。云うまでもなく、それは上述した日本企業とくに自動車メーカーの対ロシア進出の本格化と無縁ではないであろう(注54)。二つには環境問題の影が色濃く覆い始めている。例えばトヨタ自動車は自動車部品用の専用列車を開発中とされる(注55)。鉄道輸送は、海上輸送やトラック輸送に比べてCO₂排出量が少ないとなされるからである(注56)。しかも、同社はそのために2007年中に稼働する予定のサンクトペテルブルク工場への部品供給のための輸送ルートとしてTSRの活用を検討中であるとされる(注57)。三つには、日本の商社や物流業者による参入の動きも見逃せない。例えば、三井物産(注58)と近鉄エクスプレス(注59)は、TSRを活用した日本—ロシア西部間物流ルートへの本格的な参入準備を既に開始していると伝えられている。四つには、日本の日本海沿岸地域における対ロシア航路開設の動きも見落とせないであろう。

3-4. 「南北」新物流ルート誕生の可能性

3-4-1. 「カイト・フライング・モデル」

ところで、朝鮮半島経由ランドブリッジも二つのルートが計画されているということは既に述べたところであるが、問題は、この「ランドブリッジ」が単に朝鮮半島の発展と平和に関わるだけではなく、北東アジアの将来にも深く関わっているということは大事である。北東アジアにおける二つの面での朝鮮半島の戦略的重要性を考慮すれば、「ランドブリッジ」のあり方もまたが北東アジアの将来を左右することは不可避であると想定されるからである。なおここで云う二つの戦略的重要性とは、(イ)朝鮮半島が北東アジアの中でいわゆる風揚げの際の「重心」の役割を担っているという意味での地政学的条件（いわゆる「カイト・フ

ライング・モデル」(注60))、(尤も朝鮮半島は、今回の米韓FTA交渉や「6カ国協議」で示されたように、北太平洋においても同様の役割を担っていると云えるが(注61)) (ロ)北東アジアにおける多国間貿易が相互補完性を発揮し得るという意味での国際分業構造上の地域的補完性(いわゆる「多角化の経済」)(注62)、—のことである。このように考えると、「ランドブリッジ」構想に関しては、日本としても、国としての対応は無論のこと、地域レベルでのそれもまた必要とされていると云うべきであろう。

3-4-2. 「南北間鉄道」運行再開の可能性

韓国と北朝鮮は、2007年5月17日、1951年以来途絶えていた「南北直通列車」を51年ぶりに軍事境界線を超え試験的に運行した。試験運行のルートは、朝鮮半島西海岸沿いの「京義線」と同じく東海岸沿いの「京元線」(「東海線」とも呼ばれている)の2ルートである。「京義線」は韓国側の汶山駅から北朝鮮の開城駅までの27.3キロであり、「京元線」は北朝鮮の金剛山駅から韓国の猪津駅までの25.5キロである。

運行が再開されたとはいえ、それはあくまでも「試験運行」であって、この日限りの運行に過ぎない。従って、これが本格的な「南北間鉄道」運行に繋がるのか否かは予断を許さない。また北朝鮮の鉄道は施設の老朽化と電力不足のために平均時速はせいぜい30キロ程度とされており(注63)、北朝鮮における鉄道網の改修工事や電力供給といったインフラ面での整備が未解決な問題として残されている。

従って、今回の「試験運行」はあくまでも「南北間鉄道」運行再開の可能性を示しているに過ぎないのである。だが、上述したようにその背景には、中ロがそれぞれの「ランドブリッジ」構想を思い描いており、さらにそこに韓国・北朝鮮の思惑も絡んでいるという事情も横たわっている。今回の「試験運行」がそうした状況の下に行われた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。

以上の検討からも明らかなように、「南北」新物流ルート問題も、現在の韓国・中国主導ランドブリッジの展開とオーバーラップすることによって、北東アジ

アにおけるランドブリッジの発展を加速させる可能性を伏在させている。

かくして、朝鮮半島における南北協力の進展は、日本海(東海)物流ネットワークにおける朝鮮半島の重要性を一層強めるものと想定される以上、新潟県が構想する「ランドブリッジ」もまたこうした日本海(東海)物流ネットワークにおける朝鮮半島主導の再編成と決して無関係ではあり得ないと云えよう。

3-5. 日本海物流拠点の新たな役割

3-5-1. 日本海物流拠点論における新たな展開

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の国際物流構造に対して大きな変容を迫っているようだ。この場合の論点は二つである。一つは、ロシア市場に対する日系自動車メーカーの進出は、日本の自動車部品集積をもグローバル・ネットワークに組み込む結果、(海外)消費地域におけるアッセンブリングを中心とした進出地域と主として部品生産に携わる(国内)集積地域との間で新たな最適配置が求められることになるという点である。二つには、その場合、ロシアの自動車市場と日本の自動車部品集積との間での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が、そのネットワークの要としての役割を日本海沿岸地域が果たして担い得るのか否かという点である。

だが、こうした日本海物流拠点に求められている新たな役割に対して早くも呼応するかのよう、日本海沿岸地域でもまた新たな動きが始まっている。一つは、釜山港を中心とする日本海・東海物流ネットワーク再編成の動きである。いまひとつは、日本の日本海沿岸港における対ロシアコンテナ貨物定期航路開設の動きである。前者の問題に関しては、既に述べたので、ここでは後者の問題について取り上げておこう。

3-5-2. 日本海沿岸港における対ロシア定期コンテナ貨物航路開設の動き

日本海沿岸港における対ロシアコンテナ貨物輸送には現在大きな変化が起こっている。そこで以下では、

新潟港を取り巻くこうした変化を知るために、日本海沿岸地域にうち寄せている新しい動きを、対ロシア交易に深く関わっている他の日本海主要港を中心にみておこう。

A. 秋田港のコンテナ取り扱い量の大幅な増大(注64)

秋田船川税関支所調べによれば、秋田港の2006年(2006年10月現在)の国際定期コンテナ航路の取り扱い本数は2万5,760本(20フィートコンテナ換算)で、前年同期を16.1%上回ったとされる。このペースで推移すれば、初めて年間で3万本を突破する見通しである。自動車部品の輸出や製材の輸入増が、全体を押し上げる要因となっているとのことである。なお昨年の取扱本数は2万7,197本で、7年連続で過去最高を更新したことになる。

注目されるのは、その中でも輸出が大幅に伸びている点である。輸出は9.1%増の5,267本で、金額では56.5%増の121億9,200万円と急増している。輸出の大幅増は、構成比では3割を占め同港コンテナ定期貨物輸出の大宗をなしている輸送用機器(自動車関連機器)が前年同期比で約2倍の44億4,600万円を記録していることに因る。これらの自動車関連機器の殆どは対ロシア向け輸出であると想定される。

B. 福井港への外航船入港数倍増(注65)

関税法上の開港指定を2005年に受けた福井港への外国航路船舶(外航船)入港数が2006年に入って激増している。福井県の調べによれば、2006年1～11月末までに入港した外航船は176隻を数え、前年同期(91隻)のほぼ2倍を数えている。うち91隻が福井港への直接入港で、開港指定の効果が早くも現れているようだ。

好調の原因として指摘されているのは、対ロシア向けの中古車輸出である。品目別のデータを集計している同県港湾空港課によれば、上記の176隻中92隻が対ロシア向けの中古車輸出であったとされる。

C. 伏木富山港におけるロシアの船会社定期便就航(注66)

ロシア極東の船会社「トランス・ザルビノ」のRORO船(自走式積み降ろし船)の第1便が2006年12月26日に伏木富山港に入港したとされる。この船は、同港からウラジオストックに向けて中古自動車を輸出するために、2007年始めから週1便の定期船として就航することになっているとのことである。なお伏木富山港は、日本製中古車の日本最大の輸出基地であるとされる。

D. 秋田港における対ロシア・コンテナ貨物定期航路(秋田港⇔ポストーチヌイ港)開設計画(注67)

秋田港とロシア極東地域を結ぶコンテナ定期航路開設の計画が秋田県主導の下で着々と進められている。秋田港の外貿定期航路は現在、1995年に開設された韓国・釜山港のみであるとされる。ロシア航路に関しては、1999年にはロシアのポシェット港と秋田港との間で航路が開設されたが、貨物量の低迷で2003年には廃止されたために、現在日本の東北地方とロシアとの間には定期航路がないという状態が続いている。

だが、秋田県では、対ロシア貿易に係わる貨物需要(日本からは中古車や自動車部品、紙などの輸出、ロシアからは木材、原油さらに亜鉛などの輸入)は現在でも既にかかなりの規模に達しており、しかも今後も大幅な増加が見込める。また日本の東北地方における自動車産業集積形成を促進するために同集積とロシア自動車市場との提携関係を強める必要がある(注68)。以上の二つの理由により、秋田県は秋田港とウラジオストック・ポストーチヌイ両港との定期コンテナ貨物航路開設が不可欠であるという前提で計画を進めているとのことである。要するにそのことは、「広域地方経済圏」(注69)としての「秋田ビジネス経済圏」を形成しそこに東北地方の自動車産業集積をも取り込むことによって秋田県がランドブリッジに乗り込むということを示唆している。もしそうだとすれば、秋田県は対ロシア・コンテナ貨物定期航路開設を戦略的な観点から捉えているということに他ならないと云えよう。

図Ⅲ-8 「現代版シルクロード」構想

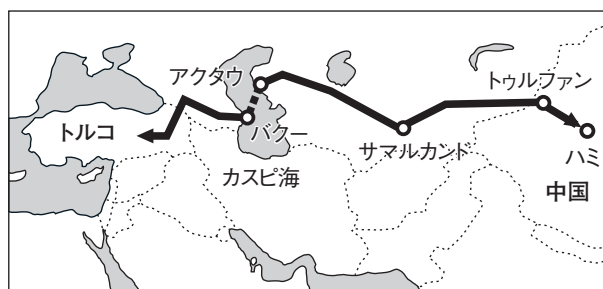
(1) CLB (China Land Bridge)とSLB (Siberia Land Bridge)



(備考) 北東アジア貿易回廊研究会『新絹之路』山海堂 2002年 p.707より作成

(出所) 高玲「チャイナ・ランド・ブリッジの発展大向と検討課題—先行のシベリア・ランド・ブリッジを教訓に—」(立命館国際地域研究 第25号 [2007年3月]) P.27より。

(2) アジア開発銀行主導の「現代版シルクロード」構想



(出所) 日本経済新聞2007年10月21日より。

図表Ⅲ-9 韓国自動車部品のコンテナ貨物列車(ブロックトレイン) 運行状況(2007年3月現在)

目的地	出発地	列車数/週	所要日数	オペレーター	主な荷主
タガンログ	ポストーチヌイ	3	11	ロシア・トロイカ社	現代自動車/ "TAGAZ"
イジェフスク	ポストーチヌイ/ナホトカ	7-8	9	ロシア・トロイカ社F.E.ト ランス社	起亜自動車/JSC "IzhAuto"
モスクワ	ポストーチヌイ	1	10-15	ロシア・トロイカ社	LG電子など
サラガチ (ウズベキスタン)	ポストーチヌイ	2	14	トランスコンテナ社 /UnicoLogistics	GM大字自動車
ナベレジヌイ・チェルヌイ	ポストーチヌイ/ナホトカ	3	9-10	F.E.トランス社	双龍自動車/JSC "ZMA"

(出所) 辻久子「拡大するシベリア鉄道の国際コンテナ輸送—期待される日本貨物の復活」

(ERINA.Discussion Paper No.0701) P4~5より。

4. 新潟県の国際物流戦略を巡る論点整理

以上から明らかなように、日本海物流ネットワークは現在、朝鮮半島の地政学的重要性を背景とした韓国・中国主導の日本海物流ネットワークの展開及びロシアの市場経済発展に依拠した「ランドブリッジ」構想の浮上という二つの潮流がオーバーラップしながら、新たな発展に向けて蠢動し始めている。すなわち、「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」構想の登場である。そこで次に、こうした中で日本の日本海沿岸地域における最大の物流拠点の地位をこれまで占めてきた新潟県はそれに対してどのように対応しようとしているのか、またすべきなのか—という問題を考えてみよう。まず論点を整理しておこう。

それは二つである。一つはインバランスの解消であり、もう一つは集積地域連携論である。まず前者から検討しておこう。

4-1. 二つのインバランス解消論

4-1-1. 輸入基地から輸出基地へ

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の解消である。二つには貿易インバランスの解消である。

まず前者から検討してみることにしよう。新潟港の外貿コンテナ貨物取扱量は名目上は輸出入の増加を反映して大幅に増大している。すなわち、図表Ⅳ-1からも明らかなように、2002年と2006年を比較してみると、20フィートコンテナ換算で輸出は24,858TEU（Twenty-foot Equivalent Units）増加し81,610TEUに、輸入は24,739 TEU増加し82,288TEUに達しており、その結果、輸出入合計で16万3,898TEUと大幅に増大し、過去最高を記録している。だが、その構造をつぶさにみてみると、その増大は主として輸入貨物増加に因ってることが判明する。「実入りコンテナ取扱量」では、輸出24,902TEU、輸入80,868TEUと輸入主導で増大してきており、その結果インバランスもまた、

図表Ⅳ-1 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])

(Note 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。

(Note 2) () 内は対2002年に対する増減量である。

55,966TEUと、依然として大幅な入超を記録し、しかも悪化さえしているのである。従って新潟県としては、国際コンテナ貨物取扱量におけるインバランス解消がまずもって重要な課題とされなければならないと云えよう。

インバランス解消論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。同県がそもそも「環日本海物流ネットワーク」における拠点性を確保しようとするのであれば、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。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ており、その額は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、貿易赤字の主因をなしている。)確かに、その後、対アジア向け輸出の急増のお陰で(2004年には前年に対して21.7%増加している)、輸出が大幅に増加し(2004年には前年に対して16.1%増加している)、その結果、2004年には139億円の黒字を計上している。さらに2005年にも、前年の大幅増の反動で、アジア向け輸出の減少により輸出が3,731億4,600万円に止まったが、輸入も3,523億8,000万円に収まったので、結果的に208億円の黒字を計上している。

こうしたアジア向け輸出の増大は、前述した東アジア国際分業の飛躍的發展を背景とする日本の対東アジア相互依存関係深化と(1-2-1参照)と決して無関係ではない。従ってそれは、新潟県の国際分業における構造変化として重視されるべきであることは云うまでもない。だがそのことを以て、新潟県貿易の基調が既に黒字に転じていると楽観すべきではなかろう。例えば新潟港の貿易額でみる限り、逆に入超基調を一層強めてさえいる。すなわち、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(図表Ⅳ-2参照)(注70)。

従って新潟県としては、対東アジア貿易における輸

出拡大傾向を重視しながらも、貿易インバランス問題の解決は引き続き重要な課題とされなければならないであろう。

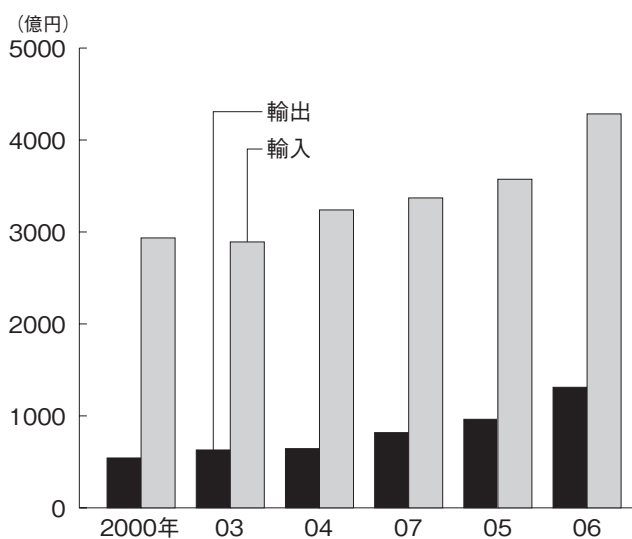
以上二つのインバランス解消論は、新潟県が現在の「輸入基地」から新たに「輸出基地」へと転換する必要性がある、ということをわれわれに示唆している。

4-1-2, 「ベース・カーゴ」の必要性

次に、「ベース・カーゴ」の必要性とは何か。それは、船舶運航上必要不可欠なTEU量を確保することである。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250TEU~500TEUの輸出コンテナ貨物量の常時確保が必要とされている(図表Ⅳ-3参照)(注71)。

そして、こうした「ベース・カーゴ」確保のためには、さらにそれを維持するための「後背地」形成が不可欠である。では、新潟港の場合、それを一体どこに求めるべきなのか。この点が中長期的観点に立った国際物流戦略論における最大の課題とされなければならないであろう。そこで次にこの問題について考えてみよう。

図Ⅳ-2 新潟港の貿易額



(出所) 日本経済新聞 2007年8月30日より。

図表Ⅳ-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 シャン(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
中国・釜山航路				
南星海運(ナビックス南星) H13.5 (H17.5改編)	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
東南アジア航路				
PIL(PILジャパン) H13.1 (H17.5改編)	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・ハディア(1,088) コタ・ハジル(1,088) コタ・ハルタ(1,088)	リンコー
中国航路				
神原汽船 H7.5 (H19.3改編)	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
中国航路				
神原汽船 H15.5 (H19.3改編)	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
中国航路				
神原汽船 H19.3	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
北東アジア航路				
東龍海運(ファースト ベッチュラ) H11.8	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
トランス・シベリア・コンテナ航路				
商船三井・飯野海運、FESCO S55.12	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

(Note 1) *印の航路は、高麗海運、エステイエックス バ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。

(Note 2) ※印の航路は、高麗海運、興亜海運が共同運航を行っている。

(Note 3) シノコーラインは、エステイエックス バ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。

(Note 4) 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。

(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 高麗海運 (コスモスマリタイム)H7.10 (H19.1改編)	週1便 (火)	直江津(火)－金沢(木)－境港(金)－釜山(日)－境港(月)－直江津	SUNNY MAPLE (342)	日通
釜山航路 エステイエックス バンオー シャン(シグマ SHIPPING) H11.12	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

(Note 1) 釜山航路は、高麗海運とエステイエックス バ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。

(Note 2) 中国航路は、H18.8から休止中。

(Note 3) 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。

4-2. 集積地域連携論

新潟県の後背地論はむしろ産業集積地域連携論とりわけ自動車産業関連集積地域連携論として考察されるべきであろう。現状では、「ベース・カーゴ」となる独自の後背地を得ることは必ずしも容易ではないと考えられるからだ。では、こうした連携論を採った場合、パートナーの可能性を有しているのはどの地域なのか。その一つとして北関東自動車産業集積を挙げることができよう(注72)。北関東自動車道に踵を接して集積する北関東自動車産業集積は、高崎JCTを通じて関越自動車道に繋がっており、その結果、国際物流ルートとして新潟港を活用する可能性を伏在させているからだ。

4-2-1. 北関東自動車産業集積の重要性

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(図表Ⅳ-4参照)。

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15.4%、製造品出荷額では11.2%、付加価値額では12.8%をそれぞれ占めている。しかも付加価値率は

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。

4-2-2. 北関東集積ネットワークからロシア・北東アジア集積ネットワークへ

さらにその中には、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、いすゞ自動車など大企業も含まれており、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(図表Ⅳ-5参照)。

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、自動車産業における北東アジア分業が進展するにつれて、北東アジアにおけるネットワークもまた必要になってこよう。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も視野に入れておく必要があると云えよう。

図表Ⅳ-4 日本の自動車集積（1999年）

コード	集積名	主な自治体名	自動車メーカーの主な拠点	面積 (km ²)	事業所数	従業員数 (人)	製造品出荷額 (百万円)	付加価値額 (百万円)	付加価値 生産性 (千円)	資本 装備率 (千円)	付加価値率 (%)
62	宇都宮・芳賀	宇都宮市、鹿沼市、真岡市	【日産自動車】栃木工場(組) 【ホンダ】高根沢工場(組)、真岡工場(コ)、芳賀工場(コ)、ホンダ技術研究所、栃木ブルーピングセンター 【日産ディーゼル】茂木試験場 【いすゞ自動車】いすゞバス製造(バ)	1,730	152	17,542	742,302	245,534	13,997	9,986	33
63	県南(栃木県)	足利市、栃木市、佐野市、小山市	【いすゞ自動車】栃木工場(コ) 【富士重工】スバル研究実験センター(テストコース)	1,120	156	9,331	290,097	87,783	9,408	12,686	30
64	桐生	桐生市		363	111	4,215	72,736	26,523	6,293	6,090	36
65	太田・館林	太田市、桐生市	【富士重工】本工場(組)、矢島工場(組)、大泉工場(コ)、太田北工場(コ)、伊勢崎製作所(バ)、 【日産ディーゼル】群馬工場(コ)……2001年度中に閉鎖 【日野自動車】新田工場(コ)	349	185	19,853	1,583,995	464,637	23,404	13,598	29
67	前橋・伊勢崎	前橋市、伊勢崎市	【ダイハツ】ダイハツ車体(組) 富士重工伊勢崎製作所(バ)	476	175	10,339	369,795	118,010	11,414	10,020	32
70	藤岡・富岡	藤岡市、富岡市		731	116	3,107	76,741	27,171	8,745	5,711	35
71	県央北部(埼玉県)	熊谷市、本庄市、深谷市		561	105	6,297	209,880	68,956	10,951	10,593	33
75	東埼玉北部(埼玉県)	行田市、加須市、羽生市、久喜市、蓮田市、幸手市		445	82	5,546	187,601	48,869	8,812	7,090	26
76	西埼玉北部(埼玉県)	秩父市、東松山市		1,234	110	7,818	176,201	59,676	7,633	7,868	34
	北関東計			7,009	1,193	84,048	3,710,348	1,147,159	13,649	10,480	31
72	西埼玉南部	川越市、所沢市、飯熊市、狭山市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、上福岡市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市	【ホンダ】狭山工場(組)、和光工場(コ)……2003年3月閉鎖 本田技術研究所(和光、朝霞、朝霞東、和光基礎技術研究センター)	803	198	14,645	1,096,712	134,081	9,155	9,828	12
73	県央南部	川口市、浦和市、大宮市、鴻巣市、上尾市、与野市、蕨市、戸田市、鳩ヶ谷市、桶川市、北本市	【日産ディーゼル】本社・上尾工場(組・コ) 鴻巣工場(コ)	410	215	8,575	271,722	68,886	8,033	10,043	25
84	青海	青海市、福生市、羽村市		140	72	6,123	481,358	154,911	25,300	10,965	32
86	厚木市・秦野	相模原市、秦野市、厚木市、伊勢原市、海老名市、綾瀬市	【日産自動車】久里浜工場(コ)……2002年3月閉鎖、 テクニカルセンター	514	230	16,026	497,648	138,683	8,654	9,789	28
87	横浜・川崎・横須賀	横浜市、横須賀市、川崎市	【日産自動車】追浜工場(組)、横浜工場(コ)、日産車体湘南工場(組)、総合研究所 【いすゞ自動車】川崎工場(組・コ)……2005年末閉鎖 【三菱自動車】川崎工場(組・コ) 【トヨタ自動車】関東自動車横須賀工場(組) 【スズキ】横浜技術研究所	680	361	33,560	2,160,023	576,481	17,178	10,846	27
88	小田原・茅ヶ崎	小田原市、茅ヶ崎市、南足柄市、平塚市		344	123	10,641	660,266	142,914	13,431	8,939	22
128	東駿河湾	沼津市、三島市、富士宮市、富士市、御殿場市、裾野市	【トヨタ自動車】関東自動車工業(東富士工場) 東富士研究所	1,587	300	17,484	597,580	185,518	10,611	11,767	31
	南関東計			3,125	1,499	107,054	5,765,309	1,401,474	13,091	10,453	24
126	中遠	磐田市、掛川市、袋井市	【スズキ】磐田工場(組)、大須賀工場(コ)、相良工場(コ)、電洋テストコース 【ヤマハ】磐田工場(二)、浜北工場(二)	1,143	333	25,425	1,261,837	346,791	13,640	12,007	27
127	西遠	浜松市、天竜市、浜北市、湖西市	【ホンダ】浜松製作所(コ・ニ) 【スズキ】湖西工場(組)、本社工場(二) 都田電子技術開発センター	1,328	769	39,755	2,094,458	619,156	15,574	8,517	30
	静岡西部計	中遠州、西遠	【スズキ】磐田工場、湖西工場他	2,471	1,102	65,180	3,356,295	965,947	14,820	9,903	29

コード	集積名	主な自治体名	自動車メーカーの主な拠点	面積 (km ²)	事業所数	従業員数 (人)	製造品出荷額 (百万円)	付加価値額 (百万円)	付加価値 生産性 (千円)	資本 装備率 (千円)	付加価値率 (%)
130	東三河	豊橋市、豊川市、蒲郡市、 新城市	【トヨタ自動車】 田原工場(組) 【スズキ】 豊川工場(二)	1,718	275	24,024	2,201,960	641,712	26,711	16,257	29
131	岡崎	岡崎市、西尾市	【三菱自動車】 岡崎工場(組)	604	217	24,703	1,294,399	406,980	16,475	11,631	31
132	知多・衣浦	半田市、碧南市、刈谷市、 安城市、常滑市、市立市、 高浜市	【トヨタ自動車】 衣浦工場(ユ) 【トヨタ車体】 富士松工場、刈谷工場(組)	462	475	57,537	1,863,633	423,725	7,364	10,289	23
133	豊田	豊田市	【トヨタ自動車】 元町工場(組)、高岡工場(組)、 堤工場(組)、本社工場(ユ)、 上郷工場(ユ)、三好工場(ユ)、 明知工場(ユ)、下山工場(ユ)、 広瀬工場(ユ)、貞宝工場(そ)、 トヨタテクニカルセンター 【アラコ】 吉原工場(組)	951	250	71,848	7,655,022	2,060,327	28,676	17,549	27
136	名古屋	名古屋市、瀬戸市、東海市、 大府市、尾張旭市、豊明市、 日進市	【三菱自動車】 大江工場(組)……閉鎖 【愛知機械】 港工場(組) 【トヨタ自動車】 トヨタ総合研究所	679	636	26,499	1,380,524	336,066	12,682	9,025	24
	愛知計			4,414	1,853	204,611	14,395,518	3,868,810	18,908	13,600	27
137	桑名・四日市	四日市市、桑名市	【ホンダ】 八千代工場四日市製作所(組)	723	119	9,918	501,431	170,297	17,170	13,668	34
138	鈴鹿・亀山	鈴鹿市、亀山市	【ホンダ】 鈴鹿製作所(組・ユ)	366	99	12,549	1,142,046	365,377	29,116	6,819	32
	三重北部計			1,109	218	22,467	1,643,477	535,674	23,843	9,803	33
144	湘南	大津市、草津市、守山市、 甲西市	【三菱自動車】 滋賀工場(ユ)	1,133	61	3,403	171,822	33,554	9,860	17,830	20
146	日野・八日市	近江八幡市、八日市市、 竜王町	【ダイハツ】 滋賀(竜王)工場(ユ)	580	18	3,962	495,141	182,658	46,102	23,063	37
150	中部	亀岡市、八木市	【三菱自動車】 八木工場(ユ)	1,363	6	362	11,815	3,202	8,845	18,302	27
151	南部地区 (京都府)	京都市、宇治市、城陽市、 日向市、長岡京市、八幡市、 大山崎市町	【三菱自動車】 京都工場(ユ) 【ダイハツ】 京都工場 【日産車体】 京都工場	1,101	77	9,086	637,771	188,543	20,751	12,841	30
	関西計			3,044	101	13,410	1,144,727	374,403	27,920	10,349	36
189	広島湾	広島市、呉市、大竹市、 廿日市市	【マツダ】 本社工場本社地区(組) 本社工場宇品地区(組・ユ) ……宇品第2工場2001年9月閉鎖	1,745	218	30,192	1,220,062	213,892	7,084	10,207	18
197	岩国	岩国市		871	6	375	9,921	1,842	4,912	22,706	19
198	周南	徳山市、下松市、光市、 新南陽市		887	30	2,466	107,452	45,977	18,644	7,970	43
199	山口・防府	山口市、防府市	【マツダ】 防府西浦工場(組)、中関工場(ユ)	1,430	22	4,835	410,890	71,147	14,715	16,299	17
	広島計			4,933	276	37,868	1,748,325	332,858	8,790	10,934	19
219	北九州	福岡市、甘木市、筑紫野市、 春日市、大野城市、宗像市、 太宰府市、前原市、古河市	【日産自動車】 九州工場(組)、 【西日本車体工業】 (ハ)	1,158	53	9,166	1,143,296	301,351	32,877	16,213	26
220	筑豊	直方市、飯塚市、田川市、 山田市、宮田市	【トヨタ自動車九州】	984	27	2,662	315,237	59,003	22,165	24,454	19
	北九州計			2,142	80	11,828	1,458,533	360,354	30,466	18,266	25
	8地区計			28,247	6,322	546,466	33,222,532	8,986,679	16,445	11,941	27

(注1)

- ・付加価値生産性=付加価値額/従業員数
- ・資本装備率=有形固定資産額/従業員数
- ・付加価値率=付加価値額/製造品出荷額

(注2) 自動車メーカー拠点の欄の() 内の表示について

- ・(組)：車両組立工場
- ・(ユ)：ユニット工場(エンジン等)
- ・(ハ)：バス工場
- ・(二)：二輪車工場
- ・(そ)：その他(機械設備、金型他)

備考：経済産業省「工業統計表工業地区編」より本行作成

(出所) 日本政策投資銀行「自動車産業集積地域の課題と展望―群馬県太田区の持続的発展に向けて―」(地域レポート Vol.7 [2003年2月]) P.52～53より。

図表IV-5 北関東エリアにおける自動車メーカーの工場・研究施設及び生産品目

県	自動車メーカー	工場名	生産品目	従業員数 (2001.3)
群馬県	富士重工 群馬製作所	本工場 (群馬県太田市)	プレオ、サンバー生産	8,818
		矢島工場 (群馬県太田市)	インプレッサ、レガシー、 フォレスター	
		大泉工場 (群馬県大泉市)	自動車用エンジン、 トランスミッション	
		太田北工場 (群馬県太田市)	ブレーキ部品、 シャシーフレーム	
	ダイハツ車体 (移転予定)	本社工場 (群馬県前橋市)	軽貨物車	N.A.
	日野自動車	新田工場 (群馬県新田市)	エンジン・部品生産	928
栃木県	日産自動車	栃木工場 (栃木県上三川町)	車体組立、プレス、鋳造、 アクスル工場。 全長6.5kmのテストコース。	5,756
	本田技研工業 栃木製作所	高根沢工場 (栃木県高根沢町)	NSX、S2000、インサイト	1,280
	〃	真岡工場 (栃木県真岡市)	エンジン関連部品、 パワートレイン部品の素材生産・ 機械加工、組立	921
	〃	芳賀工場 (栃木県芳賀町)	駆動系部品の機械加工及び組立	N.A.
	本田技術研究所	栃木研究所 (栃木県芳賀町)	四輪車の基礎研究、実車開発 (排ガス、低・高温、振動、騒音、 衝突実験、研究開発)	N.A.
	〃	栃木ブルーピングセンター (栃木県芳賀町)	四輪車、二輪車、汎用製品のテスト (総延長40kmのテストコース)	N.A.
	ホンダエンジニアリング	栃木技術センター		N.A.
	富士重工業	スバル研究実験センター (栃木県葛生町)		N.A.
	日産ディーゼル	茂木試験場 (栃木県茂木町)		104
	いすゞ自動車	栃木工場 (栃木県大平町)	小型車、中型車向エンジン、 産業用エンジン生産	1,279

備考：各社有価証券報告書より作成

(出所) 日本政策投資銀行『自動車産業集積地域の課題と展望—群馬県太田区の持続的発展に向けて—』(地域レポート VoL.7 [2003年2月]) P.90
より。

5. 「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」 構想と新潟県の課題

5-1. 提 言

では、「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」構想に対して新潟県は如何なる役割を果たすべきなのか。最後にそのための課題について考えてみることにしよう。

5-1-1. 「広域連携型関越クラスター」構想

第一に、新潟県は北関東自動車産業集積との連携を通じて自らの「ベース・カーゴ」を確保する必要性がある。そのためには北関東自動車産業集積と広域的に提携すると同時にそれをロシア・北東アジア集積ネットワークへと発展させて行かなければならない。

既に述べたように、「ランドブリッジ」は、ロシアにおける市場経済とくに自動車市場・産業における発展と密接に関連している(注73)。そうした中で、新潟県としても「ランドブリッジ」競争に参入するとすれば、自動車産業集積地域と連携を計る以外にない。そして連携のパートナーとしては北関東自動車産業集積が最も可能性が高いのである。前述したように、北関東自動車道に踵を接して集積する北関東自動車産業集積は、高崎JCTを通じて関越自動車道に繋がり、その結果、国際物流ルートとして新潟港を活用する可能性を伏在させているからだ。

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(注74)。

かくして、国際物流拠点としての新潟県は、北関東ネットワーク集積を、北東アジア集積へと移行させ、さらにそのネットワークの網をロシア・北東アジアネットワークへと発展させていくという役割を果たすなかで、同時に上記の隘路を開通していく以外に途はないということになる。

そこで、われわれは、こうした役割を果たすべく、

新潟県とくに中越集積の機械金属加工技術 — とりわけ金型設計・マグネシウム合金プロセス技術などの環境技術 — と北関東の「エコ・カー」開発との技術連関性に基礎を置いた「広域連携型関越クラスター」構想を具体化する必要があろう。

5-1-2. シベリア極東開発への参入

第二に、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だ。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を意味しているからだ。「経済特区」とは以下の6箇所を指す(注75)。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。その他、シベリア極東地域にはハバロフスク地方も含めた「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た「極東港湾開発計画」などが構想されているとされる(注76)。

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。例えばプーチン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(注77)。このことは、ロシア政府自体が、ロシアにおける産業発展を西部と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まで発展させていくという構想を温めているということをわれわれに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始めているという

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ことは否めないとしても、それだけではなく、そこにはロシア政府自体が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TSRの活用を考えているというより戦略的な観点もまた伏在しているということを見落としてはならないであろう。

そのことは、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」とも関わっているということをわれわれに示唆していると云えるのではないだろうか(注78)。

5-1-3. 日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」の形成・連携

第三に、日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」の形成とそれら経済圏の連携・提携が必要とされているが、新潟県はそのためのコーディネーターの役割を果たすべきである。

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を通じての「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。云うまでもなくそのことは、日本海物流ネットワークが新局面を迎えているということを示唆しているのであるが、それだけではなく、それは「日本海時代」到来の予兆でもあると云えそうだ。そうした中では、「日本海発展軸」は北東アジアの発展軸であると同時に日本の国土政策のあり方にも深く関わっているのである(注79)。その意味で日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」が果たす役割は極めて重要である。だとすれば、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・提携もまた必要となる。

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中に収め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(ひいては東アジア経済圏)のみならず対米貿易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。前述したように秋田港はその先陣を切っている。従って、「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」もまたそれに係わっているのである。その意味で、「新潟経済圏」と「東北経済圏」との間の重層的な提携関係もまた必要とされているという訳だ(注80)。

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上の優位性を考慮すれば、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、新潟県は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。

5-1-4. 「新潟ビジネス経済圏」(注81)の形成

最後に、新潟県は上記三つの課題に対して総合的に取り組むためには、自らもまた「新潟ビジネス経済圏」を形成していく必要があると云えよう。

要するに、新潟県は、日本海上にもう一つの「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ」—「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」との間でのもう一つの有力なクロスオーバー地点—を創り上げるとともに、それと表裏の関係で、とくに同県と関係の深い北陸地方、東北地方さらには関東地方の三地域と連携しつつ、同県としては独自の「広域地方経済圏」としての「新潟ビジネス経済圏」の形成に努力すべきである—ということに他ならないのである。

5-2. ランドブリッジを支える三つのファクター

最後に補論として、「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。韓国・中国企業を中心とするポスト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（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）。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・ロジスティック」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化・不安定化を避けるために、海上輸送から鉄道輸送へと移行しているとされる [JETRO『ジェトロセンサー』＜2007年9月号＞p.71より]。）その結果、現代自動車のポストチヌイ港～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を上回ってさえいるとされる（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）。

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であるとのことだ。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の積極的活用に関心が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チヌイ港における両国のコンテナ貨物取扱量シェアに端的に反映されているとみるべきであろう。では日本の立場はどうか。一言で言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か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安全と発展をも左右しかねない問題となりつつあるのだ。そうした意味で、地政学的ファクターもまた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厳しい対応を迫られることになるであろう。

- (注 1) 要するに、日本海沿岸地域における国際分業構造と国際物流構造との間には大きなミスマッチが存在しており、そのことが同地域の輸出拡大の大きな妨げになっている、ということである。この点に関する詳論は、新潟経営大学・地域活性化研究所『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究 ― 北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に ―』(2007年6月) p.41～64を参照のこと。
- (注 2) 現在、ロシア市場の発展とりわけ自動車市場の急速な伸びを背景にした日系企業の進出がTSRを活用したランドブリッジ構想の具体化を促している。だがその場合、その主要な担い手が日本の太平洋沿岸地域主要港の物流機能となり、しかもそれが釜山港のトランシップ機能と結びつく可能性を否定することはできないであろう。従って、その場合のランドブリッジにおいては、日本の日本海沿岸地域における主要港は太平洋沿岸地域主要港及び釜山港の後塵を拝することになりかねないという点もまた見落とされてはならないであろう。
- (注 3) 「経済社会圏」と「広域地方経済圏」、さらには「東アジア経済圏」の三経済圏は、「経済社会圏」を基軸とする同心円の経済圏すなわち「重層的経済圏」に他ならないのである。詳しくは、後述する1-1-2『「重層的経済圏」の形成」を参照されたい。
- (注 4) 国立社会保障・人口問題研究所の「新将来推計人口」(2006年12月20日発表)における“中位推計”に拠る。
- (注 5) 経済産業省・経済産業政策局『人口減少下における地域運営について ― 2030年の地域経済のシミュレーション ―』(地域経済研究会報告書 2005年12月) p.17～18参照。
- (注 6) この場合、地域の「知的拠点」たる大学は二つの課題を抱えている。第一は「知的拠点」の内容すなわち教育・研究の役割に関してである。第二は「知的拠点」のあり方つまり「大学」そのもののあり方についてである。
- 第一の課題に関しては、問題をさらに二つに分けなければならない。一つは、人口減少時代に求められる新たな成長力源泉として不可欠な「イノベーション」― 云うまでもなくそれは技術革新のみならず経営革新をも含めたものであるが ― の担い手たる知的資本すなわち知的人材の育成である(吉川 洋「日本を磨く ― 人間力で不断の価値創造」[日本経済新聞 2006年8月22日] 参照)。(なお、新潟県・長岡地域では、知的人材の育成を「イノベーション」力強化という観点から捉えている[詳しくは、蛭名保彦「学部・学科改革に関する研究 ― 東アジア地域統合下の『グローバルビジネス教育』研究 ―」<仮題><新潟経営大学・平成18年度学内共同研究・Discussion Paper《2007年2月16日》> p.58～60を参照のこと]。さらに、この場合の「イノベーション」論の背景には、企業競争力における優位性が新たな付加価値源泉へとシフトしつつあるという問題が横たわっているということも見落とすべきではない[詳しくは、蛭名保彦「同上」p.22～23を参照

のこと]。いま一つは、筋肉系・神経系による技術革新の融合・統合を可能にする頭脳系技術革新の創出に結びつく「新結合」― ここでの文脈から云ってその「新結合」は技術と経営の「結合」を含むものでなければならない ― を推進することである(今井賢一「日本を磨く ― 産業技術『新結合』の時代」[日本経済新聞 2006年8月23日] 参照)。云うまでもなく、前者と後者は表裏の関係をなしている。

第二の課題すなわち大学の「あり方」に関してはどうか。まず、立地条件に基づく「大学」の再定義が求められている。つまり、大学を立地条件に拠って再定義するならば、「地域大学」、「全国大学」そして「グローバル大学」の三類型に整理できるが、その中で、新たに「地域大学」とはそもそも何か、ということが問われているのである。ここで云うところの「知的拠点」がそもそも地域におけるそれである以上、「地域大学」の定義が明確にされる必要があるからだ。

ところで、既に明らかなように、「知的拠点」たる大学が抱えている上記二つの課題は、実はコインの両面に他ならないのであるが、とくに留意すべきは、少子化時代を迎えつつある今日の地域経済社会においては、後者の課題に対して迅速かつ的確に対応することが、前者の課題に応えることにも繋がるということである。

- (注 7) 「広域地方経済圏」については、新潟経営大学・地域活性化研究所『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究 ― 北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に ―』(2007年6月)「序」(p.3～10)及び「Ⅱ」(p.19～30)を参照のこと。
- (注 8) 新「国土利用計画」は、「全国計画」と「広域地方計画」とからなるとされている(朝日新聞 2005年1月30日より)。
- (注 9) なお「重層的経済圏」論の詳細については、新潟経営大学・地域活性化研究所『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究 ― 北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に ―』(2007年6月)を参照のこと。
- (注10) 本稿は、蛭名保彦『少子高齢化・アジア地域統合時代の経済政策 ― 「持続可能な成長」を求めて ―』(明石書店刊、2007年4月) p.127～135による。
- (注11) 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12) 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13) 詳しくは、拙著『日中韓「自由貿易協定」構想』(明石書店刊、2004年5月) p.198～203を参照のこと。
- (注14) 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15) 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I-26参照)。

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、そのこともまた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ようだ（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ろう。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の可能性に繋がり、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もまた強まっている — と報じられている（同上参照）。

- (注16) 日本海沿岸港の国際コンテナ貨物量の拡大は、施設・航路の整備発展と表裏の関係にある。例えば、現在ガントリークレーンを備えたコンテナターミナルは新潟3バース、他のコンテナ貨物取り扱い港でも1バースずつ整備されているとされる（新潟日報2005年12月15日より）。その結果、1995年から2004年にかけての国際コンテナ貨物量の伸び率も、全国平均では4.6%（年平均）であるのに対して、日本海沿岸港の場合には13～14%（同）と全国を大幅に上回っている（同上より）。そして取り扱い量の伸びに比例して、国際コンテナ船の一週間当たりの寄港頻度も、韓国便が10年前の20便が現在では38便に、中国便に至っては1便から10便へと大幅に増えているとされる（同上より）。
- (注17) 「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18) 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19) 毎日新聞2003年1月18日より。尤もこの構想は文字通り「構想」の域を出てはいないようだが。なおロシア政府は、これとは別に、ヤクーツクのガス田からウラジオストクまで天然ガスを運び出すパイプラインを2016年以降に完成させる計画であるとされる（日本経済新聞2007年12月22日より）。
- (注20) 北朝鮮における輸出主導成長の可能性については、拙著『日中韓「自由貿易協定」構想』2004年5月、明石書店刊）p.263～292を参照のこと。
- (注21) 日本経済新聞2006年10月16日参照。
- (注22) 「現代版シルクロード」とは、中国の江蘇省・連雲港を起点とし、途中の中央アジア諸国を経由して、オランダのアムステルダムを終点とする総延長10,900Kmの壮大なランドブリッジ構想である（図表Ⅲ-8-[1]参照）。ただしそれは今日では単なる構想に止まらず具体化し始めている点が注目される。すなわち、アジア開発銀行が計画し主導することによって、中国・中央アジアを舞台としアジアとヨーロッパとを結びつける新たな回路として、約200億ドルを投資して、2018年を完成年

度として誕生しようとしているのがそれである（図表Ⅲ-8-[2]参照）。（なお、新華社伝によれば、2007年10月9日、中国・連雲港—ロシア・モスクワ間の国際鉄道コンテナ輸送が開始されたとされる。それにより、「ニューラシア・ランドブリッジ」を経由してのコンテナ直接輸送がヨーロッパにまで伸びることになったとされる [Livedoor ニュース<2007年10月11日>より]）。

- (注23) ロシア政府は、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始めている。その背景には、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ことは確かであるが（例えば三井物産はTSR活用による日系企業とくに自動車メーカーのロシア進出を積極的に推進しようとしていると伝えられる [日本経済新聞2007年7月20日参照]）、それだけではなくそこには、ロシア政府が極東シベリア地域の開発・発展をアジア太平洋地域統合に結びつけるための手段としてTSRの活用を考えているという可能性があるということも見逃してはならないであろう（例えばロシアのプーチン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 [日本経済新聞 2007年9月7日参照]）。
- (注24) 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。
- (注25) 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。
- (注26) ロシアにおける乗用車の「新車市場」は、(イ)純国産新車、(ロ)外国新車、(ハ)輸入中古車 — の三種類から構成されている（同上参照）。
- (注27) 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。
- (注28) 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に基づく筆者の推計。
- (注29) 坂口 泉「ロシアの自動車産業と自動車流通市場の可能性」(2. ロシアの自動車生産の現状) ([社]日本自動車工業界 JAMAGAZIN (2005年6月号) [URL] 2/4～3/4より。
- (注30) 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。
- (注31) 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。
- (注32) 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。
- なお6社とは、トヨタ(第2位)、三菱(第5位)、日産(第6位)、マツダ(第11位)、スズキ(第13位)、ホンダ(第

14位)である。

(注33) 日本経済新聞 2005年3月11日より。

(注34) 日本経済新聞 2006年4月24日より。

(注35) 同上。

(注36) 同上。

(注37) 同上。

(注38) 日本経済新聞 2007年2月22日より。

(注39) 日本経済新聞 2007年6月5日より。

(注40) 同上。

(注41) 同上。

(注42) 同上。

(注43) 日本経済新聞 2007年11月4日参照。

(注44) 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.13より。なお、ポストーチヌイ港における東アジア諸国のコンテナ貨物取扱量は東アジア諸国と同港との海上輸送網整備状況とも密接に係わっているようだ。すなわち、東アジア諸国とポストーチヌイ港とを結ぶ海上輸送網は2006年4月現在で7社が参入し、30船/月が就航しているが、そのうち24船/月が釜山に寄港しており、釜山が既に日本海(東海)の対ロシア航路における実質的なハブ港の役割を果たしているとされる(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.44より)。次いで中国港への寄港も上海港を中心に増加しており、4航路、16船/月が運航しているとされる(同上より)。これに対して、日本港とポストーチヌイ港間は2便/月に過ぎないとされている(同上より)。

(注45) こうした韓国・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に対するTSRの競争力再評価問題が横たわっているようだ。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(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)。(なお、サンケイ新聞によれば、極東からサンクトペテルブルグへの船便は通常、30～40日かかるが、鉄道だと、コストは約3割増しになるとはいえ、貸し切りのノンストップ車両「ブロクトレイン」を使えば20日前後に短縮する、とされる[サンケイ新聞 2007年8月27日参照]。)尤も、ポストーチヌイ港におけるこうしたコンテナ貨物急増にも問題が無いわけではない。一つは「トランジット貨物」の急減であり、もう一つは「空コンテナ」問題である。まず前者について。急増しているとは云っても、実はそれは専ら「バイラテラル」(最終輸送地がロシア国内の場合)の場合あって、それとは対照的に「トランジット」(ロシア経由ではあっても最終輸送地がロシア国外にある場合)が2004

年を境にして急減しているということを見落としてはならないであろう(図表Ⅲ-7参照)。これは、トランジットとくにフィンランド・トランジットにおける運賃の急激な引き上げにより(その結果、トランジット扱いでは、釜山→ハミナ間の場合、40フィート・コンテナ当たりで、Deep Seaルートが\$3,200に対してTSRルートは\$4,200とTSRが40%も割高となった[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.63> p.10より])、Deep Seaへの急速なシフトが発生したということに因るものであるとされている(同上 p.15～16より)。後者の「空コンテナ」問題とは何か。2005年のポストーチヌイ港コンテナ貨物取扱量は約186万TEUであったが、その方面別構成比を覗てみると、W/B(West/Bound)が79.4%、E/B(East/Bound)が20.5%となっており、両者の差は結局E/Bにおける「空コンテナ」問題の発生に繋がっているものと想定されているのである(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)。

(注46) 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.18より。なお、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を上回っているとされる(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)。なお、韓国自動車産業のTSRコンテナ貨物利用状況は図表Ⅲ-9の通りである。

(注47) 同上 p.14より。

(注48) 同上より。

(注49) 同上より。

(注50) 1航路とは、伏木富山港における国際コンテナ港路「ナホトカ航路」であり、月1便で航行されている。

(注51) 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。

(注52) 水野 博「ロシアの物流事情」(JETRO・第6回ロシア・極東地域研究会[2003年1月28日])参照。尤も、日本企業のTSRに対する“不信感”は、上述した運賃の急激な引き上げ(注45参照)に因るものもあるが、それだけではなく、そもそもTSRの運賃政策のあり方自体にも向けられたものに因るものもあるようだ。例えば、TSRの旅客部門の一般乗客が支払う運賃は、輸送原価の6割程度しかカバーしておらず、その結果残りの部分は貨物運賃で埋め合わされているとの指摘も行われている(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)。

(注53) 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.63) p.14より。

(注54) サントペテルブルグへの日本の自動車メーカーの進出は、トヨタやスズキをはじめ、部品供給を日本からの輸入に仰ぐいわゆる「ノックダウン方式」が多いとされる(富山栄子「立ち上げ準備中のトヨタのロシア・サントペテルブルグ工場を訪ねて」[ERINA REPORT Vol.77] p.61～65参照)。また伝えられるところによれば、ホンダ福井社長は「周辺国からの輸出で十分。現地調達可能な部品はほとんどなくリスクも単純ではない」という理由で現時点ではロシア進出の計画がないと語ったとされる(産経新聞 2007年12月22日より)。

(注55) 日本経済新聞 2007年6月26日参照。

(注56) So-net blog「これからの自動車選び：トヨタ、ロシア、シベリア鉄道のジャストインタイムは…」[URL] (2006.11.02) 参照。尤も鉄道輸送が海上輸送やトラック輸送に比べてCO₂排出量など環境負荷の面でどの程度優位性を持っているのかについては、これまでの研究だけではいまいひとつ不明確であると云わざるを得ない。それだけではない。輸送日数、輸送コストさらには輸送リスクなどにおける鉄道輸送(ランドブリッジ)と海上輸送(Deep Sea)との比較研究に関しても現時点における研究だけでは到底十分であるとは云えないようだ。これらの諸問題に対する本格的かつ総合的な調査研究が今後の課題として — しかも後述するようにTSRにおいては既に日系自動車メーカーが使用する自動車部品の試験輸送が行われているというような状況の下では喫緊の課題として — 求められていると云えよう。しかもこの点は、他方で、(イ)海外生産基地及び国際物流部門をも含めたGLCA(Global Life Cycle Assessment)の開発(日本経済新聞2007年6月23日参照)、(ロ)物流コストの地政学的最適性、(ハ)GPS(Global Positioning System)のビジネス・プロセスへの適用可能性(朝日新聞 2007年6月15日参照)、(ニ)コンピュータ・サイエンスを駆使した物流ビジネスにおける「全体最適性モデル」(宮田秀明「『複雑事象の単純化』は誤り — “線形思考” 脱却の時 — 全体最適に理系モデルを> —」[日本経済新聞 2007年5月3日]参照)の創出、(ホ)国土利用計画とくに東・北東アジアのボーダレスな利用計画における港湾、空港、鉄道・道路拠点、エネルギー輸送拠点、情報通信拠点さらには知的拠点などビジネス・ネットワークを支える「ネットワーク拠点」の総合的・戦略的活用計画 — などに関する基礎的研究とも係わっている。

(注57) トランスコンテナ社(ロシアでは国際複合コンテナ貨物の運行は「トランスコンテナ」社と「ロシア・トロイカ」社の2社体制で行われている)は、2006年7月に名古屋～サントペテルブルク間でトヨタ自動車の部品のトライアル輸送を行い、ほぼ期待通りの成果を上げることになったと伝えられる(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.18～19より)。また、今年(2007年)も第2回目の実験が試みられる予定であるとされる(日本経済新聞2007年6月26日参照)。さらに渡辺トヨタ社長は、日本からの部品調達について、「シベリア鉄道をできるだけ早期に活用したい」と述べたと伝えられている(日本経済新聞 2007年12月22日より)。

(注58) 日本経済新聞 2007年7月20日及び同10月19日参照。

(注59) 同上 2007年7月23日参照。

(注60) 要するに金教授は、朝鮮半島は北東アジアにおいては戦略的重要性を帯びた地域であるということを強調するために、それはあたかも風を揚げる場合の「重心」の如くであるとしているのである。そして教授は、そうした状況を「カイト・フライング・モデル」と名付けているという訳だ。(金 泳鍋「東北亜経済圏の展望」<財・産業研究所『東アジア地域協力に関する調査研究』《平成3年6月》> p.217～219参照。)

(注61) サンケイ新聞 2007年4月30日参照。

(注62) 金教授は、北東アジアにおいては、相互依存関係が相乗効果を発揮し得るとしているが、そのことを「規模の経済」になぞらえて「多角化の経済」と呼んでいるのである。(金 泳鍋「同上」p.220～224、拙著『日中韓「自由貿易協定」構想』(2004年5月、明石書店刊)p.278～292及び朝日新聞 2006年10月15日参照。)

(注63) 朝日新聞 2007年5月18日より。

(注64) 「海上コンテナ鉄道輸送」(2006年12月24日)による。

(注65) 「同上」(2007年1月2日)による。

(注66) 「同上」(2007年1月22日)による。

(注67) 「同上」(2007年1月22日)による。

(注68) 例えばトヨタは、子会社である関東自動車工業を通じて既に岩手県で生産基地(生産台数年間約30万台)を稼働させているが、さらに別の子会社であるセントラル自動車を通じて宮城県(予定)に生産台数年間10万台規模の新たな生産基地を建設し、東北地方をロシアへの進出基地にしようとしていると伝えられるが(日本経済新聞 2007年9月14～15日より)、こうした動きは東北地方における自動車産業集積の発展を加速する可能性を秘めていると云えよう。

(注69) 「広域地方経済圏」については、新潟経営大学・地域活性化研究所『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究 — 北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に —』(2007年6月)「序」(p.3～10)及び「Ⅱ」(p.19～30)を参照のこと。

(注70) 尤も、新潟港の輸出入インバランスに関しては、輸出港としての新潟港の低利用率問題(注74参照)も影響しているということを見落としてはならないであろう。

(注71) 従って、輸入貨物も加えた一航路当たりの総コンテナ貨物量は500TEU～1,000TEU必要だということになる。なお、新潟港の外貿コンテナ定期貨物航路の詳細については、新潟経営大学・地域活性化研究所『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究 — 北太平

洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に
して一』(2007年6月) p.94~95を参照のこと。

(注72) この問題は、日本海側と太平洋側の戦略的提携論として捉えられるべきであろう。例えば、寺島 実氏は「貿易構造のアジアシフトに伴い、物流が日本海側中心に変化している。……日本の今後を考えると、太平洋側と日本海側を戦略的につなぐという発想が大事になる。」と述べている(日本経済新聞 2007年6月7日より)。

(注73) 例えば三井物産はTSR活用による日系企業とくに自動車メーカーのロシア進出を積極的に推進しようとしていると伝えられている(日本経済新聞 2007年7月20日参照)。また近鉄エクスプレスがロシア鉄道関連企業であるトランス・コンテナ社と総代理店契約を結んだのも、こうした動きと無関係ではない筈である(日本経済新聞 2007年7月23日参照)。

(注74) (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。尤も、輸出企業の新潟港の低利用率については、地元企業の場合も同様である。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、新潟港利用率をみると、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のである(詳しくは、新潟経営大学・地域活性化研究所『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究—北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に—』[2007年6月] p.55を参照のこと)。従って、北関東集積輸出企業の新潟港利用率の引き上げ問題は新潟県輸出企業の新潟港利用率引き上げ問題と表裏の関係にあると云えよう。(尤も、コンテナ貨物輸出における新潟港利用率は次第に上昇しているということも指摘しておかなければならない。例えば、新潟県を生産地とする外資コンテナ貨物の取扱港別推移をみると、新潟港のシェアは、1993年には10.5%であったが、1998年には23.1%、2003年には29.9%と次第に上昇してきている[新潟経営大学・地域活性化研究所『「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携研究—北太平洋経済圏と北太平洋物流ネットワーク構想を中心に—』<2007年6月> p.90より]。しかしながらそれでもなお、輸入における利用率との差は大きく[新潟県を消費地とする外資コンテナ貨物の取扱港別推移をみると、新潟港のシェアは、1993年31.1%、1998年55.0%、2003年72.4%である<同上p.90より>]、輸出入インバランス解消の必要性は依然として存在しているのである。)

(注75) 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。

(注76) 同上及び新潟県「新潟県の国際交流—ロシア・ハバロフスク地方との交流」(URL)、秋田県貿易促進協会「ロシア情報—ロシア極東情報」(URL)(第41・47号)より。

(注77) 日本経済新聞 2007年9月7日参照。

(注78) 尤も、ロシアの「アジア太平洋国際分業戦略」と云っても、それは些か漠然としていることは否めない。一つはロシア政府が日本海に目を向ける場合、往々にして日本海をアジア太平洋進出への単なる手掛かりとして観ている場合が多いからだ。二つには、そもそもシベリア極東地域の発展に対してロシア政府が本格的に乗り出してきたとしても(ロシア政府は極東開発のために今後6年間で2兆円超の投資計画を決めたとされる[日本経済新聞 2008年2月2日より])、それに対する評価にはいま暫く時間がかかりそうだ。その意味では、対岸にある日本の日本海地域とくに新潟がロシアの「アジア太平洋分業戦略」に対してどのように対応すべきかという問題についても、幾つかの検討すべき課題が残されていると云えよう。

(注79) 「日本海発展軸」を国土軸としてどのように位置づけるべきかは、今後の研究課題である。とくに「多軸・多極型」国土政策の中でその位置づけを明確にすることが早急に求められていると云えよう。

(注80) 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」も名乗りを上げている。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とされており(日本経済新聞 2007年6月26日参照)、田中トヨタ自動車北海道社長によれば、同社が生産する自動車部品は2007年9月から既にロシアのサンクトペテルブルグに出荷され始めているとされる(日本経済新聞 2007年12月25日より)。

(注81) 「新潟ビジネス経済圏」は、ここではコンセプトとしてではなくビジョンとして使っている。それを、「経済社会圏」、「広域地方経済圏」、そして「東アジア経済圏」という「重層的経済圏」概念の中でどのように位置づけるべきか、という概念上の整理が残されているからだ。にもかかわらず、敢えてこの用語を使ったのには、それなりの理由がある。すなわち、新潟県の持つ地政学的条件—日本海沿岸地域の中央に位置し、かつ同地域の中では、太平洋沿岸地域の中心のなす首都圏に最も近いという地理的条件—が、同県に対して、(イ)日本海沿岸地域域における「広域地方経済圏」連携において、コーディネーターの役割を期待している、(ロ)さらに(イ)を活用して対ロシアビジネスのセンターとして活躍する可能性を与えている、(ハ)さらに(イ)・(ロ)における新潟県の役割は今後の国土政策における戦略課題の一つである「日本海国土軸」形成の成否を握っている—という三つの理由からである。いずれにせよ、このことは上述した「広域連携型関越クラスター」構想における新潟県の役割にも深く関わっているということは云うまでもないであろう。