

『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（平成19年）6月

新潟経営大学・地域活性化研究所



目 次

序一「重層的経済圏」と東・北東アジア地域連携	3
1 問題意識	3
2 論点整理	3
3 研究目的	5
4 研究計画	6
(注)	7
I. 東アジア物流ネットワークの発展	11
1 東アジア物流ネットワークの台頭	11
2 強まる日本と東アジア物流ネットワークとの結びつき	13
(注)	17
II. 日本の地域経済社会活性化と東・北東アジア地域連携	19
1 重層的広域化とボーダレス化	19
(1)「重層的経済圏」の中心軸としての「経済社会圏」と東・北東アジア地域連携	19
(2)「ブロック圏」形成と東・北東アジア地域連携	21
2 東・北東アジア地域ネットワークの形成	22
(1)東・北東アジア地域交流ネットワーク	22
(2)東・北東アジア地域国際分業	23
(注)	25
III. 北太平洋物流ネットワークと日本海・東海BRICs分業構想	31
1 同心円的経済圏としての日本海・東海BRICs分業	31
(1)「北東アジア経済圏」から「北太平洋経済圏」へ	31
(2)北東アジア分業と北太平洋分業のリンケージによる日本海・東海BRICs分業	31
2 「日本海・東海物流ネットワーク」と「北太平洋物流ネットワーク」とのリンケージ	32
(1)日本海・東海物流ネットワークの問題点	33
(2)「北太平洋物流ネットワーク」構想	37
① 日本の国際物流ネットワークの将来像	37
② 構想実現のための施策	40
(3)「北太平洋物流ネットワーク」拠点としての「北陸・新潟経済圏」の問題点と課題—新潟県のケースを中心にして—	41
① 「北太平洋物流ネットワーク」拠点の可能性	41
a. ゲットウエイ機能における拠点性	41
b. 対米国際分業の重要性	42
② 「北太平洋物流ネットワーク」拠点に向けての課題	54
a. 二つのインバランス解消	54
b. 地元港湾利用の拡大	55
c. 国内物流ビジネスネットワークとの連携強化	55
(注)	56
IV. 日本海・東海BRICs分業と「北陸・新潟経済圏」の課題	65
1 「広域ビジネス経済圏」としての「北陸・新潟経済圏」	65

2	広域経済圏を支える「経済社会圏」	67
3	日本海・東海BRICs分業と「北陸・新潟EPA」の好循環	67
	(注)	68
V.	事例研究	71
1	新潟県中越企業のヒヤリング結果について	71
	A. 東芝ホームテクノ株式会社	71
	B. 株式会社 山之内製作所	73
	C. 遠藤工業株式会社	76
	D. 山崎金属工業株式会社	78
	E. シンワ測定株式会社	81
	F. 株式会社 コロナ	84
2	新潟県コンテナ貨物貿易の現状と課題	88
	A. 新潟県コンテナ貨物貿易の現状	88
	1. 新潟県の外貿コンテナ貨物取扱状況	88
	(1) TEU・ベース	88
	(2) トン・ベース	89
	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	89
	(1) 新潟県企業における外貿コンテナ貨物の港湾別輸出入	89
	(2) 新潟港外貿コンテナ貨物の航路別・品目別取扱量	90
	B. 問題点と課題	91
	1. 問題点	91
	(1) 新潟港利用率格差問題	91
	①輸入における新潟港利用率上昇要因	91
	②輸出における新潟港低利用率要因	91
	(2) 「空コンテナ」問題	91
	①「空コンテナ」の発生	92
	②対中国コンテナ貨物における問題の深刻化	92
	(3) 輸出入インバランス問題との関連性	93
	2. 課題	94
	(1) 新潟港の輸出利用率引き上げ	94
	(2) 新潟県の中長期国際物流戦略	95
	①「ベース・カーゴ」の確保	95
	②北米航路開設	96
3	参考資料	97
	A. 「企業ヒヤリング」質問項目	97
	B. 関連研究－新潟県中越地域企業の「経済圏別市場獲得型ビジネスモデル」研究	100
	[参考]「東アジア共同体」について	103

序－「重層的経済圏」と東・北東アジア地域連携

本研究は、「重層的経済圏」を通じての東・北東アジア地域連携が日本の地域経済社会活性化にとって如何に重要であるかを明らかにするためのものである。こうした研究の意義をご理解頂くためには、本研究の背後にある問題意識、問題意識に係わる若干の論点、本研究の目的そして研究計画、などについて筆者なりの考え方を予め述べておくことは有意義であろう。

1 問題意識

最初に本研究の問題意識について。

現在、アジアとくに東アジア（注1）においては、経済統合気運の高まりを背景にしてFTAやEPA（注2）の交渉が活発に行われている。云うまでもなく北東アジアでも、こうした動きと無関係ではなく、日中韓三カ国を中心にしてFTA問題が論議され始めており、日韓両国間では既に二国間交渉が始まっている。だが、地方経済圏やビジネス経済圏を基盤にして形成されてきたこれまでの「自然経済圏」とは異なり、FTAやEPAは国家間の通商交渉でもある以上、そこにはアジア特有の複雑な国際関係の投影が避けられず、その交渉は必ずしも順調に進展している訳ではない。

とりわけ複雑な国際関係を抱えている北東アジアにおいては、日中韓FTAという多国間FTA構想が様々に提起・提案されているにもかかわらず、それらは、交渉のテーブルに乗るにはほど遠く、思いの外、困難に遭遇している。既に交渉が開始されている筈の日韓FTA交渉ですら暗礁に乗り上げているということからも、このことは容易に理解されよう。だが、北東アジアにおける強力な地域連携とりわけ経済的連携抜きには、アジアとくに東アジアにおいて経済統合が順調に進展するとは到底想定し難いということもまた否定できない事実である。加えて、北東アジアにおける経済連携は、東アジア経済統合にとって必要であるばかりではなく、日本海沿岸地域とくに産業集積地域やそこに立地する企業の活性化・発展自体にとっても不可欠な課題である、ということは論をまたないであろう。

そこで、一方ではこうした国家間の交渉が不可避的に遭遇するであろう諸問題や諸困難－とりわけボグダレス化の陥穽とも云うべき「国益」の衝突（注3）－を回避しながら、他方ではアジアにおける経済統合を推進していくためには、東アジアさらには北東アジア「経済圏」に対して地域レベルでも連携することが必要であり、かつそれは、東・北東アジア地域連携の下で自らの地域活性化を目指す日本の新しい国土計画においても不可欠な課題ではないのか、というのが本研究の問題意識である。

2 論点整理

そこで次に、以上の問題意識に係わる論点を整理しておこう。

第一に、問題に対するアプローチの方法として、大企業や国家が前面に出るナショナル・アプローチだけでなく、中小企業や地域企業を主体としかつ地域自体が前面に出るローカル・アプローチも必要であるということだ。しかもそれは、地域経済活性化という観点から見落とせない論点なのである。

第二に、国際分業問題を取り上げる際には、貿易協定としてのFTAだけではなく投資協定をも含めたEPAをも考慮の対象とするのが、今日のアジアにおける国際分業の実体に合致している（注4）という点である。その理由として挙げられるのは、次の三点である。一つには、今日のアジアとくに東アジアの国際分業は「産業内分業」を中心としているということだ。つまり、それが工程間分業であれ付加価値分業であれ、いずれにせよその主たる担い手は直接投資つまり企業進出に他ならない以上、投資

環境整備の一環としての投資協定の重要性は高まらざるを得ないのである。二つには、アジアとくに北東アジアにおいては今なお国家の役割に限界があるということだ。FTAが関税引き下げないし無税化を目標としている以上、関税権を持つ国家が主導することにならざるを得ないが、EPAはビジネス環境のCompatibility（互換性）を目的としている訳だから、地域とくに地域企業が積極的に関わるのがより可能でありかつ望ましい—上述したように国家間が緊張・対立関係にある場合にはとくにそうだからだ。、その結果、「地域EPA」も実現性を有するしまた望ましいということになる。そして最後に、「地域EPA」は上記の第一の問題意識に沿ったものであるということもまた見落とさないであろう。（なお、FTA/EPA論はこれだけでは終わらない。FTA/EPAネットワーク化は、今や単なるFTA/EPA論に止まらず、そこに金融・環境・人材育成・エネルギー問題などがオーバーラップし、重層的な地域協力論へと発展しはじめており、さらには東アジア統合論へと急進展する様相すら示しているからだ。こうした事情については、参考迄に拙論を紹介しておくことにする。興味のある方は、本稿末尾（p.103～108）の「『東アジア共同体』について」を参照されたい。）

第三に、北東アジアが持つ二面性である。それは、「北東アジア経済圏」の再定義にも繋がる論点である。すなわち、北東アジアは一方ではアジアの構成員でありながら、他方では北太平洋に位置しているということが重要である。経済圏の選択に関しては、そもそもgeography上の観点が必要であり、そうした観点に立てば、経済圏はもともと「同心円的経済圏」という性格を色濃く帯びている。だとすれば、北東アジアにおける同心円的経済圏は、上記の地政学的二面性と決して無縁ではないということになる。要するに、「北東アジア経済圏」は、一方では「東アジア経済圏」にとって不可欠な一翼をなすとともに、他方では「北太平洋経済圏」の有力な一角をも占めているという意味で、その同心円的展開において、そもそも二面性を伏在させているということを見落としてはならないのである。従ってわれわれは、「北太平洋経済圏」として再定義され得る「北東アジア経済圏」の今日的意義を改めて認識しておく必要があると云えよう（注5）。

第四に、「北東アジア経済圏」再定義論すなわち「北太平洋経済圏」論は、日本海・東海分業及び日本海・東海物流ネットワークのあり方にも深く関わっているという点である。「北東アジア経済圏」はそもそも地方経済圏としての「環日本海経済圏」を基盤にしており（注6）、他方「環日本海経済圏」は日本海・東海分業論に依拠している。従って、「北東アジア経済圏」を「北太平洋経済圏」として再定義するという事は、とりもなおさず、日本海・東海分業論の北太平洋分業論—それは後述するBRICs分業論にも繋がっているが—への転換と、それと表裏の関係にある日本海・東海物流ネットワーク論の北太平洋物流ネットワーク論への転換、という二つの転換論を含意している、ということが重要である。かくして、「北東アジア経済圏」の二面性は、日本海・東海物流ネットワークの二面性にも繋がっており、従って、日本海・東海物流ネットワーク転換論は、実は、「北東アジア経済圏」の持つこうした二面性を有効に活用しようというものに他ならないのである。

第五に、とはいえ経済圏選択の観点は多元的でなければならぬということも見落とされてはならないであろう。経済圏の選択基準を、こうした同心円的基準論だけに求め、単なる地政学的基準にのみ依拠するならば、アジア全体に係わるメガトレンドを見失い大局的判断を見誤る結果となりかねない。上述したように、東アジアにおける経済統合への歩みが、重層性を背景にして急速に進展しはじめており、既に統合の理念すら問われ始めている今日、このことはとくに強調しておかなければならないであろう。

第六に、東・北東アジア経済圏論は日本の経済社会発展論とも密接に関連性しているということだ。日本の経済社会は少子化に伴う人口動態的—すなわちdemography上—の変化を既に余儀なくされてお

り、しかもそうした変化はとくに地方の経済社会の停滞・衰退に繋がりがねないということが懸念されているが、そうした変化がgeography上の変化すなわちアジアにおける経済圏形成問題とオーバーラップしているということが重要である。従って日本は、アジア経済の台頭を背景とする東・北東アジア経済圏との相互依存関係深化によってアジア経済の活力を自国の経済発展に繋げてゆくとともに、それだけではなく、それを少子高齢化という人口構造の変化に因る地方の経済社会の停滞・衰退からの脱却に結びつけていかなければならない—という意味で二重の課題を背負っているのである。もし日本がこうした二重の課題への対応に失敗すれば、アジアとの相互依存関係深化は逆に地方の停滞・衰退を加速させるという結果にすら陥ってしまうということを否定できないのである。一方では、中国・アジアとの国際分業関係強化を背景にして日本経済の回復・上昇が進展しているにもかかわらず、他方では、地域経済においては、少子高齢化という構造変化要因がこうした景気回復・上昇という循環要因を相殺しているために、地域的跛行性を強めており、その結果、本来は北東アジア・環日本海分業の恩恵に浴している筈の北陸・新潟地方経済ですら地域経済活性化にいまなお必ずしも成功しているとは云い難い—という日本経済の現状からもこのことは容易に窺えよう。かくして、一方では、少子化時代における日本経済の「新成長シナリオ」(注7)は、アジアにおける地政学的な変化をも考慮に入れたものでなければならず、他方では、東・北東アジア経済圏問題もまたそうした観点に立って捉えられるべきだ、ということになる。

第七に、上記の点は、東・北東アジア経済圏と日本との連携は実は日本の新しい国土利用計画との関連性が極めて重要であるということを示唆している。新国土利用計画は「広域地方計画」(注8)に依拠しているとされるが、その基盤をなすのは東・北東アジア経済圏と連携した「広域地方経済圏」(注9)に他ならない。そして、「広域地方経済圏」は、一方で東・北東アジア経済圏との連携を強めるとともに(注10)、他方では「経済社会圏」(注11)形成による地域の経済社会再生・活性化とも深く結びついたものでもなければならぬ筈だ。何故ならば、「経済社会圏」が有している「地域産学官協力」モデルとしての意義は、グローバル化・ボーダレス化時代における“重層性”の下でこそ発揮され得るからだ。このことから明らかなように、国土利用計画が「新国土利用計画」たる所以は、「経済社会圏」・「広域地方経済圏」・「東・北東アジア経済圏」からなる三つの同心円的経済圏における“重層性”—本稿ではこうした重層性を特質とする地域経済圏をひとまず「重層的経済圏」と呼んでおこう—にこそ求められるべきだということである。要するに、現在の日本における地域経済社会の活性化は、そうした意味での「重層的経済圏」の下での東・北東アジア地域連携を不可欠としているということだ。

最後は、東・北東アジア経済圏を「自然経済圏」たらしめているビジネスネットワーク(注12)と地域経済との関連性に係わる。ビジネスネットワークの中でも、生産・販売・物流ネットワークと産業集積地域との関連性が重要であり、とくに産業集積地域・企業の活性化・発展に対して果たす「国際物流ネットワーク」の重要性を強調しておかなければならないであろう。アジア太平洋地域がそもそも、大陸諸国と並んで、日本をはじめとする多くの島嶼国家から成り立っており、これらの諸国はランド・ブリッジとともにオーシャン・ネットワークによって繋がっているという地政学的条件をも考慮すれば、そのことは容易に頷ける筈だ。

3 研究目的

ではわれわれの研究目的は何か。

以上の論点整理の結果、北東アジアにおいては、日本の「広域地方経済圏」と東・北東アジア経済圏

との連携がとくに重要な課題として浮かび上がってくる。だが、その際、忘れてはならないのは国際物流ネットワークの役割である。何故ならば、上記論点整理の最後に指摘した理由の他に、今日では、地域経済活性化にとって不可欠な産業集積地域・企業の活性化・発展の主因をなしている国際分業を地域レベルで支える上で国際物流ネットワークが果たす役割を無視することはできないからである（注13）。このことは、日本、中国、韓国における地域別工業生産額の上昇と港湾のコンテナ取扱量ランキング上昇との相関関係からも容易に頷けよう。（図表序-1及び図表1-2を参照のこと。）ところで、アジアにおける国際物流ネットワークは、上述したように、オーシャン・ネットワークとランドブリッジ・ネットワークという二つの分野で展開しているが、日本の地域国際分業とりわけ日本海沿岸地域国際分業の発展にとって死活的に重要なのは、北東アジア物流ネットワークとりわけ日本海・東海物流ネットワークのあり方である（注14）。何故ならば、「北太平洋物流ネットワーク」形成を通じての日本海沿岸地域における新国際分業の展開すなわち「北太平洋経済圏」形成及びそれを通じて可能になる「BRICs分業」（注15）こそが、日本海沿岸地域国際分業の発展なかんづく輸出市場拡大の鍵を握っているからだ。「BRICs分業」は、西はインドをも含む汎アジア市場にまで、さらに東は米大陸市場にまで、日本海沿岸地域企業の市場を拡大するという意味で、日本海沿岸地域にとっては正に新国際分業なのであるが、こうした新しい国際分業の展開を可能にするためには、「北東アジア経済圏」を「北太平洋経済圏」として捉え直し、さらに日本海・東海物流ネットワークを「北太平洋物流ネットワーク」へと転換することが必要不可欠なのである。しかも、日本海沿岸地域国際分業の新たな展開すなわち「北太平洋物流ネットワーク」に依拠した「BRICs分業」は、日本の新しい「国土利用計画」の一環である「広域地方計画」の基盤をなしかつ東・北東アジア経済圏と連携した「広域地方経済圏」形成に対しても決定的に重要な意味を持っているものと想定される。つまり、日本海沿岸地域新国際分業論は、「経済社会圏」、「広域地方経済圏」そして「東・北東アジア経済圏」という三つの同心円的経済圏からなる「重層的経済圏」を通じて、東・北東アジア地域と連携することによって、日本の地域経済社会活性化を計るという課題に深く関わっているのである。

かくして本研究は、「北太平洋経済圏」形成とそれを実現するための「北太平洋物流ネットワーク」の研究を通じて、「重層的経済圏」下の東・北東アジア地域連携が日本の地域経済社会活性化にとって如何に不可欠な課題であるか、ということをはっきりとすることを目的としているのである。その際本研究は、以上の研究目的に沿って、日本海沿岸地域における「広域地方経済圏」の一つである「北陸・新潟経済圏」（注16）—それは他方では上述したように「経済社会圏」と重層的な関係にあるということをは忘れてはならないが—に焦点を当てることにするが、事例研究についてはとくに、新潟県集積地域企業のボーダレス・ビジネスとの関連性を重視する。その理由は、本学（新潟経営大学）が新潟県に所在しているという地理的理由もさることながら、新潟県集積地域企業のボーダレス・ビジネスにとって、東・北東アジア経済圏との関係は今や経営戦略上死活的な課題にすらなっていると考えられるからだ（注17）。

4 研究計画

最後に研究計画は以下の通りである。

- (1) まず、(イ) 東・北東アジア分業とそれを支える国際物流ネットワークの発展について概観し、
(ロ) さらにそれが日本の国際分業及び国際物流に対して如何なる意味を持っているのか—という諸点を明らかにすること。

- (2) 次に、(イ) 日本における人口構造の変化を背景とする地域構造の変容が国際分業を基軸とする東・北東アジア地域間ネットワークの形成にどのように関わっているのかを分析し、(ロ) とくに「経済社会圏」、「広域地方経済圏」さらには「東アジア経済圏」の重層的連携関係の意義を明らかにする一ことを通じて、「広域地方経済圏」としての東・北東アジア地域連携のあり方を探ること。
- (3) 第三に、(イ) 現在はとくに輸出の面で東・北東アジア国際分業発展の恩恵を必ずしも充分享受しているとは云い難い日本海沿岸地域の国際分業の現状と問題点を解明し、(ロ) 「北陸・新潟経済圏」を中心にして日本海沿岸地域が東・北東アジア国際分業の発展に積極的に関わっていくための方途について、とくに新潟県集積地域及び企業を事例として取り上げて考察する一ことを通じて、日本海・東海物流ネットワークの北太平洋物流ビジネスネットワークへの転換とそれを通じて可能になる日本海・東海地域における新国際分業構想を提示すること。
- (4) 第四に、(イ) やはり新潟県を事例にして日本海・東海新国際分業構想の下での北陸・新潟地方における地域企業の輸出拡大のための課題を探り、(ロ) 「地域EPA」としての「北陸・新潟EPA」の意義を明らかにし、(ハ) それが、「経済社会圏」に基礎を置く「北陸・新潟経済圏」形成の可能性にどのように係わるのかを考察する一ことを通じて、「地域EPA」を検討すること。
- (5) 最後に、上記の方法論的な研究を実体面から裏付けるために、新潟県企業を中心としてヒヤリング調査を行い、新潟県における国際物流の問題点と課題が奈辺にあるのか、ということ明らかにすること。

われわれは、上記の研究目的・計画に則して研究を行った。その際、ヒヤリング調査・資料提供などを通じて多くの方々に協力を得たが、そのことに対して、この場を借りて改めて感謝の意を表しておきたい。(なお、第6章「新潟県中越企業のヒヤリング結果について」は、企業ヒヤリングに基づき、執筆者の責任においてまとめたものである。また、同じく「新潟県コンテナ貨物貿易の現状と課題」は、新潟県資料等から執筆者が作成したものである。)

なお本研究は、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](平成18~19年度研究)の一環として行われたものである。研究メンバーは、イワン・ツエリチェフ教授、片上 洋教授、石井泰幸前助教授及び蛭名保彦(研究責任者)である。本報告書は、「中間報告」(平成18年度研究)として作成されたものであり、研究責任者である蛭名によって取りまとめられたものである。従って、本報告書の執筆責任は挙げて蛭名が負っている。

- (注1) ここで言う「東アジア」とは、日本・中国・アジアNIES・ASEANからなる地域のことを指している。
- (注2) FTAはFree Trade Agreementであり、EPAとはEconomic Partnership Agreementのことである。
- (注3) こうした「国益」の衝突は、近隣諸国・地域間で最も起き易いということは、昨今の日中関係や日韓関係を観れば容易に領けよう。従って、それはいわばボーダレス化の陥穽とも云うべきものである。だが、他方ではグローバリゼーションの時代である限り、ボーダレス化自体は不

可避であることも否定できない。そこでわれわれは、こうした「陥穽」を避けながらボーダレス化を進める以外にないということになるが、そのためには「共生」概念が不可欠となる。なお、共生論については、拙稿「第I部（序論）中国・アジアビジネスにおける人材育成の課題ー中国・アジア留学生教育の意義ー」（新潟経営大学・平成16年度学内共同研究『中国・アジアビジネスと人材育成ー留学生教育に対する新たな視点ー』）p.7～14を参照のこと。

- (注4) 日本政府も、こうした観点に立って、FTAとEPAをともに積極的に推進している。詳しくは、新潟経営大学紀要13号掲載のYasuhiko Ebina「A design of the Asian common energy strategy—How can we solve a “triple dilemma” among economic growth, energy consumption・procurement and environmental safeguard in Asia ?—」(Chapter 1・[Note 1] p.38～39を参照のこと。
- (注5) さらに敷衍するならば、以上の文脈の下では、日本海沿岸地域を起点とした「同心円的経済圏」は、一方では“Asian Community”の一翼を担いながらも、他方では“Asian Pacific Community”の一環をもなしているということになる。なお、こうした問題意識に基づくAsian Pacific Community論に関しては、前フィリピン大統領であるラモス氏のFar Eastern Economic Reviewへの寄稿論文(Fidel V. Ramos「Toward a Pax Asia-Pacific」)[Far Eastern Economic Review] <May 2005> p.42～46)を参照されたい。
- (注6) 地方経済圏としての「環日本海経済圏」の定義及び、「環日本海経済圏」と「北東アジア経済圏」の関係については、拙著『環日本海経済圏と環境共生』（2000年1月、明石書店刊）p.19～24を参照のこと。
- (注7) なお、「新成長シナリオ」論については、Yasuhiko Ebina「Japanese economy in the age of the Low Fertility and the significance of Asian Unification—A New Growth Scenario of Japanese economy & society under demographic and geographic changes—」[URL ; <http://www.with-online.com/yasuhiko/kiyo12.050730.htm>]（新潟経営大学紀要[第12号]）p.1～31を参照されたい。
- (注8) 「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) 同上。
- (注10) 上述したように日本政府は現在、いまの全国総合開発計画（全総）に代わる新しい「国土利用計画」を立案中であるが、伝えられるところによれば、政府も、そこではやはり「東アジア圏」重視の姿勢を打ち出そうとしているようだ（日本経済新聞2005年10月7日参照）。その結果、例えば、上海との関係で重要性を増す北九州の機能強化とともに、九州と関東を結ぶ「新太平洋ベルト地帯」構想を打ち出そうとしているやに伝えられる（同上参照）。だがこの問題についても、本稿の問題意識からは、「北太平洋経済圏」の一翼を担う「北太平洋ベルト地帯」構想こそが重要であり、またその担い手は「広域地方経済圏」としての「北陸・新潟経済圏」に他ならない、ということになる。
- (注11) 「経済社会圏」に関しては、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ー2030年の地域経済のシュミレーションー』（地域経済研究会報告書）[2005年12月] p.17～18を参照のこと。
- (注12) アジアにおける経済圏は、「自然経済圏」をその特質としているが、それは二つの要素から成

り立っている。一つは、それが企業の海外進出とりわけ日系企業の生産・販売拠点を基軸としかつ生産・販売・物流を中心とするビジネスネットワークに依拠しているということだ。そして、こうしたビジネスネットワークの重層化の結果として「ビジネス経済圏」が形成されているのである。二つには、それは地域経済圏の融合・統合による経済圏であるということである。しかしながらその中でも、ビジネスネットワークに関しては、さらに敷衍しておく必要がある。今日では、情報通信技術（IT）及び交通運輸手段の発展のお陰で、ネットワークがさらに多元化し高度化してきているからだ。すなわち、ビジネスネットワークは、単に生産・販売・物流ネットワークとしてだけではなく、流通ネットワーク、金融・為替ネットワーク、国際物流ネットワーク、集積地域間ネットワークさらには都市間ネットワーク等様々なネットワークとして展開されており、その結果、それは多岐に及びかつ輻輳化するとともに高度化しているのである。従って、「ビジネス経済圏」とは、単にビジネスネットワークの重層化を意味しているだけではなく、ビジネスネットワークのこうした多面性・多様性・高度性がもたらす相乗効果が反映されたものでもある、ということになる。なお、ビジネスネットワーク論の詳細については、拙著『日中韓「自由貿易協定」構想』（2004年5月、明石書店刊）p.204～215を参照のこと。

- (注13) 産業集積地域の発展と国際分業の関係については、Yasuhiko Ebina「The East Asian Economic Zone and Japanese local economies—The significance of the East Asian FTA (Free Trade Agreement) for Japanese clusters—」(新潟経営大学紀要 [第10号]) p.12を参照のこと。
- (注14) 日本海・東海における国際物流ネットワークのあり方を考える場合には、オーシャン・ネットワークとランドブリッジ・ネットワークのクロスオーバーという問題が浮上してくるが、この問題については、一部(第三章 [注4] <p. 56～58>参照)を除いて、次年度(平成19年度)研究に譲ることにしよう。
- (注15) BRICsとは、ブラジル(Brazil)、ロシア(Russia)、インド(India)、中国(China)の4カ国からなる新興国群を指している。これら4カ国が現在のペースでこれからも経済成長を遂げるとするならば、世界経済の構造は一変する可能性が強い。まず経済規模の面では、米ゴールドマン・サックス社が予測しているように、2030年には、日本は、中国は無論のこと、場合によればインドにも抜かれる可能性すらある。さらに2050年には、アメリカも中国に抜かれる可能性があり、その結果、経済規模に関しては、中国、アメリカ、インド、日本、ブラジル、ロシアの順となる可能性があるという訳だ。さらに、こうした経済規模の面での変化が経済構造の変化に結びつくことも不可避であると想定される。すなわち、(イ) 対米ドル為替レートが4カ国平均で300%切り上げられる可能性がある、(ロ) 4カ国における高成長と急速なモータリゼーションによるエネルギー需要急増により既にバレル70ドルにすら達している原油価格を中心に世界のエネルギー価格が高騰する、(ハ) 4カ国の工業化の急速な進展による資源需要の拡大により世界的に資源不足が蔓延する、(ニ) 4カ国の穀物・食肉消費の大幅な増加による世界的な食料価格上昇が不可避となる、(ホ) 上記エネルギー・資源消費拡大に反比例して世界の環境問題が深刻化する—などにより、欧米諸国経済とくに米ドルの不安定化を背景にアメリカ経済の地位とリーダーシップが後退するとともに、資源・エネルギー小国である日本もまた、資源・エネルギー制約を克服し得る有効な手だてを講じない限り、地盤沈下は避けられないの

である。かくして新たな国際経済秩序形成とそのための強力なリーダーシップの登場が切望されているという訳だ。

(注16) 新潟県を「北陸地方」に組み入れて、北陸地方を福井・富山・石川・新潟の4県からなる地域とすることもできるが(例えば、国土交通省・北陸地方整備局はそうした考え方を採っている)、同じ国土交通省でも国土形成計画に係わる国土審議会・圏域部会では、新潟県を北陸三県とは異なる地域に組み入れる方針であると伝えられており(朝日新聞2006年6月22日より)、また昨年(2006年)の国土形成計画の“中間報告”では、さらに一歩進めて新潟県を東北ブロックに割り込ませたと伝えられている(新潟日報2007年3月18日より)ので、混乱を避けるために、本稿では、この地域における「広域地方経済圏」をとりあえず「北陸・新潟経済圏」と呼んでおくことにする。

(注17) 新潟県集積地域企業におけるグローバルビジネスと東・北東アジア経済圏との関係については、拙稿「Ⅱ. 国際ビジネス教育に対するニーズ—新潟県の中国アジアビジネス教育を中心にして—」(新潟経営大学・平成17年度学内共同研究[B班]・研究報告書『国際ビジネス教育と新潟経営大学—『国際ビジネス学科』構想をめぐる—』[2006年3月]) p.31~65を参照されたい。

2007年6月15日

新潟経営大学・地域活性化研究所

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」)

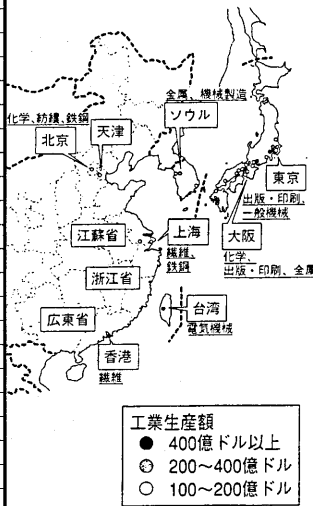
研究責任者 蛭名保彦

図表序-1 日本、中国、韓国の地域別工業生産額の変化

日本、中国、韓国の地域別工業生産額(1990年)

地域別工業生産額上位20(単位:億ドル)

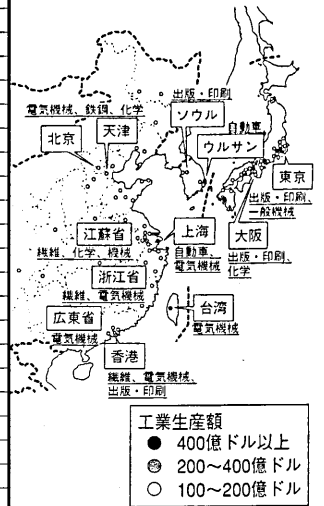
順位	地域	国	生産額
1	23区	日本	972
2	豊田市	日本	571
3	大阪市	日本	546
4	川崎市	日本	443
5	横浜市	日本	436
6	名古屋市	日本	406
7	上海	中国	341
8	ソウル	韓国	263
9	倉敷市	日本	234
10	神戸市	日本	227
11	京都市	日本	221
12	仁川	韓国	207
13	市原市	日本	200
14	広島市	日本	196
15	釜山	韓国	192
16	堺市	日本	188
17	北九州市	日本	173
18	藤沢市	日本	159
19	北京	中国	154
20	相模原市	日本	144
	台湾		1,747
	香港		416



日本、中国、韓国の地域別工業生産額(1999年)

地域別工業生産額上位20(単位:億ドル)

順位	地域	国	生産額
1	23区	日本	905
2	豊田市	日本	696
3	上海	中国	684
4	ウルサン	韓国	493
5	大阪市	日本	481
6	横浜市	日本	436
7	名古屋市	日本	397
8	川崎市	日本	382
9	蘇州	中国	363
10	広州	中国	336
11	天津	中国	332
12	無錫	中国	301
13	寧波	中国	284
14	倉敷市	日本	266
15	深圳	中国	259
16	北京	中国	259
17	ソウル	韓国	247
18	杭州	中国	245
19	市原市	日本	241
20	神戸市	日本	233
	台湾		2526
	香港(97年)		298



(備考) 生産額の順位は、都市の地理的範囲を考慮していないために、厳密な順位とはなっていない。ただし、1990年との比較は可能で、東アジアの多くの都市の工業化は読みとれる。

(資料) 各国統計から作成。

(出所) 経済産業省『通商白書2002』p.20より。

I. 東アジア物流ネットワークの 発展

I. 東アジアにおける物流ネットワークの発展

東アジアは、国際分業と国際物流とが表裏の関係にあるという点で、オーシャンネットワークが極めて重要な役割を果たしている場合の典型をなしている地域である。その結果、一方では国際分業が国際物流の発展を促しており、他方では国際物流が国際分業の発展を支えている。要するに、東アジアでは国際物流がとくに重要なのである。そこで、東アジアにおける物流ネットワークの発展ぶりから観てみることにしよう（注1）。

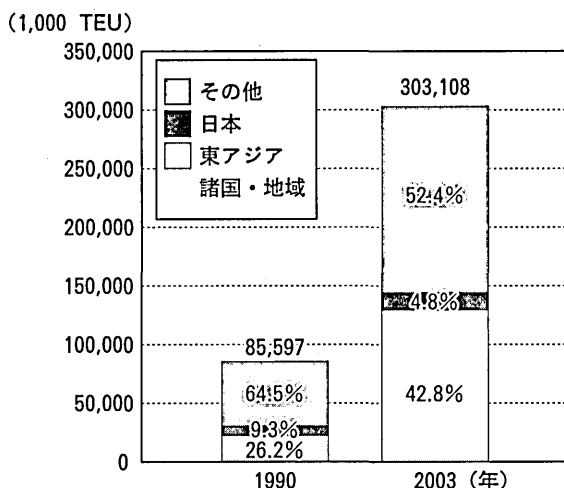
1 東アジア物流ネットワークの台頭

まず東アジア物流ネットワークの世界における地位の著しい向上を指摘しなければならない。例えば、国際物流の最も重要な指標である海上コンテナ取扱量をみると、「東アジア諸国・地域」におけるそれが大幅に増加し、その結果その世界に占めるシェアも上昇している。東アジア諸国・地域の海上コンテナ取扱量が、1990年には22,426,000 TEU（TEU [Twenty-foot Equivalent Units] は20フィートコンテナ換算個数）であったものが、2003年には129,730,000 TEUに増加した結果、その世界シェアは、1990年の26.2%から2003年には42.8%へと2倍近くにまで急増しているのである（図表I-1参照）。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-2参照）。（因みに、日本の場合には、2004年には東京が第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、日本の主要港で20以内にランクされているのは他にはないという有様である。）

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-3参照）。

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-4参照）。

図表 I - 1 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) p.26より。

図表 I - 2 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 (1,000 TEU)	03年取扱量 (1,000 TEU)	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%

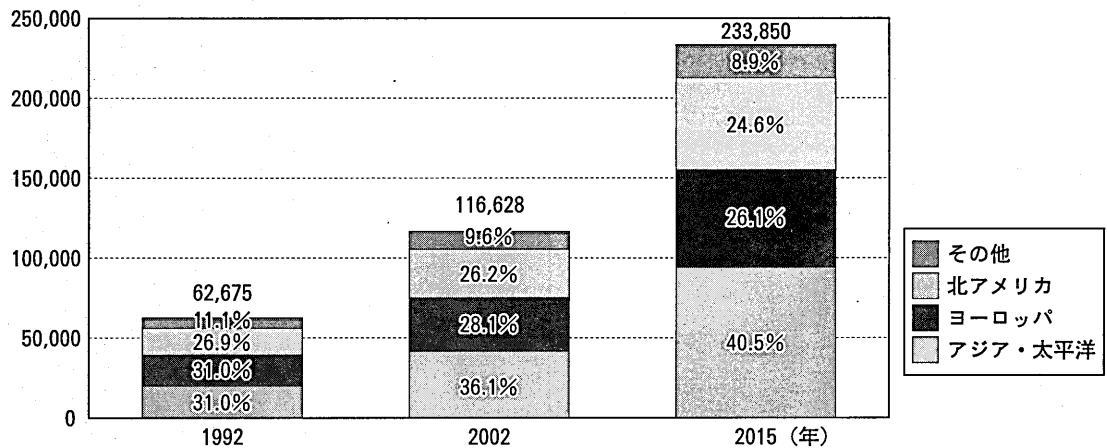
※2004年は速報値

(出典) Containerisation International March 2005

(出所) 国土交通省『海事レポート』[2005年版] p.57より。

図表 I - 3 世界の航空貨物輸送量の推移

(百万トンキロ)



(注) 1 各地域の国に登録する航空会社の輸送量である。

2 アジア・太平洋とは東アジア諸国・地域、南アジア (インド以東)、オセアニア、太平洋諸国を含む。

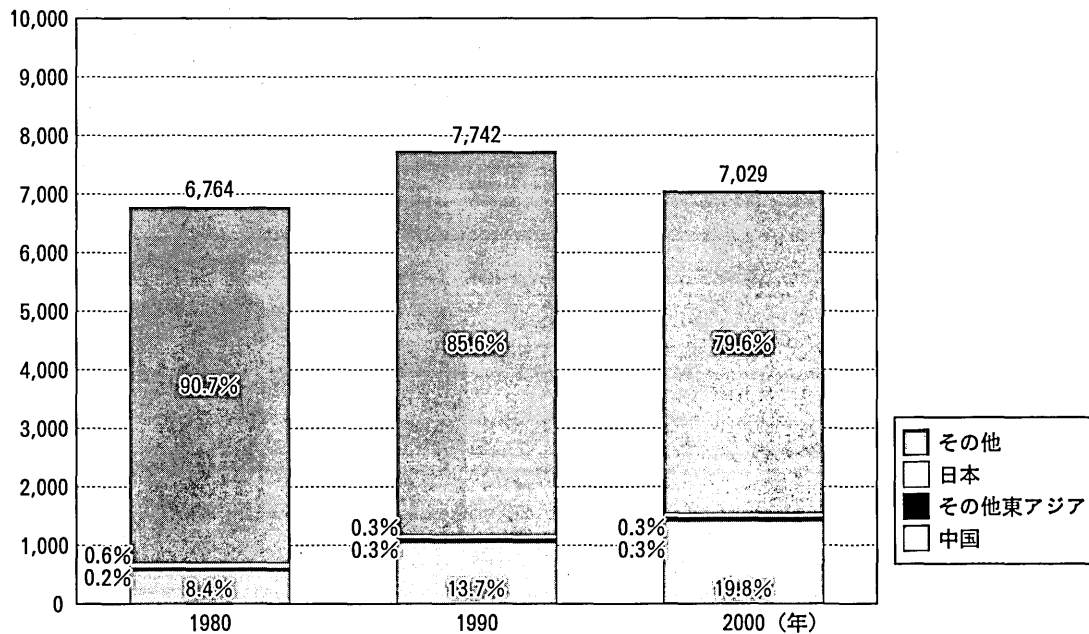
3 1992年と2002年は確定値である。2015年は予測値である。

(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) p.27より。

図表 I - 4 世界の鉄道貨物輸送量の推移

(十億トンキロ)



(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) p.27より。

2 強まる日本と東アジア物流ネットワークとの結びつき

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

日本から東アジア諸国・地域への海上輸送量をみると、方面別シェアは、港湾貨物輸出トン数では1980年の28.3%から2002年には53.6%へと2倍近く上昇しており(図表I-5参照)、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-6参照)。

一方、東アジア諸国・地域から日本への海上輸送量もまた増大している。やはり方面別シェアをみると、港湾貨物輸入トン数では1980年の20.2%から2002年には28.2%へと大きく上昇しており(図表I-7参照)、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%とこれもまた倍近く上昇している(図表I-8参照)。

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そのネットワークの主たる担い手となりつつあるということもまた見落とされてはならないであろう(図表I-9参照)。

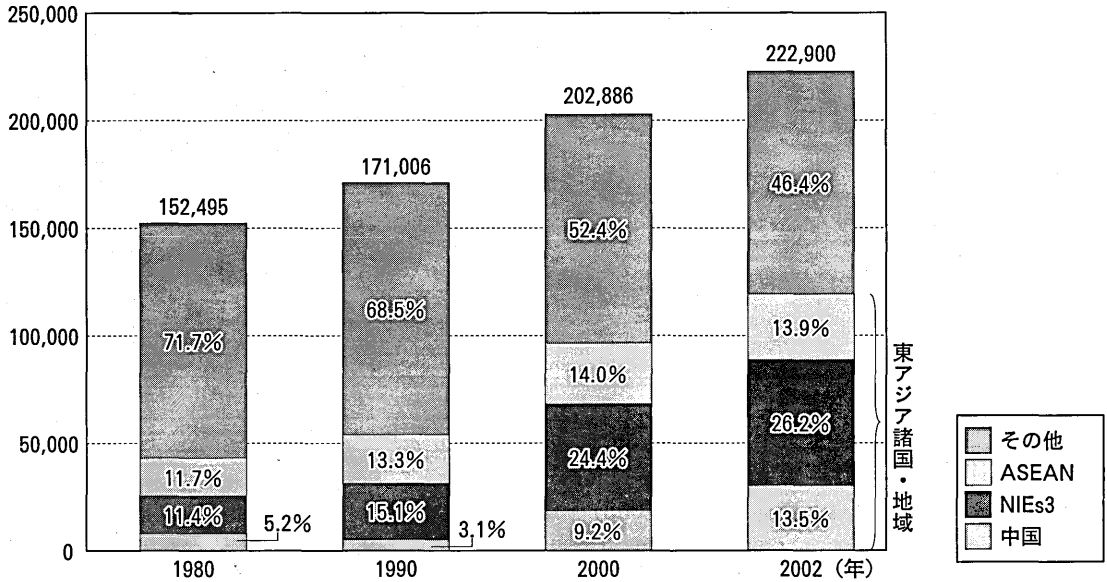
尤も、こうした日本と東アジア諸国・地域との間での海上輸送が増大する中で、日本の輸送インバランスもまた拡大している、という事実にも目を背けてはならないであろう。すなわち、例えば2003年における日本の海上コンテナ貨物輸送を取り上げてみると、全体では日本が5兆9,610億円の出超を記録しているにもかかわらず、対東アジア諸国・地域では、逆に日本が1,370億円の入超をみているのである(注2)。

最後に、以上の海上輸送における結びつきは、航空輸送においてもみられる。日本の航空輸送の方面別シェアの推移をみると、航空貨物輸出額では1990年の32.2%から2003年には57.3%へと2倍近くに上昇しており(図表I-10参照)、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

倍強に達しているのである（図表 I - 11 参照）。

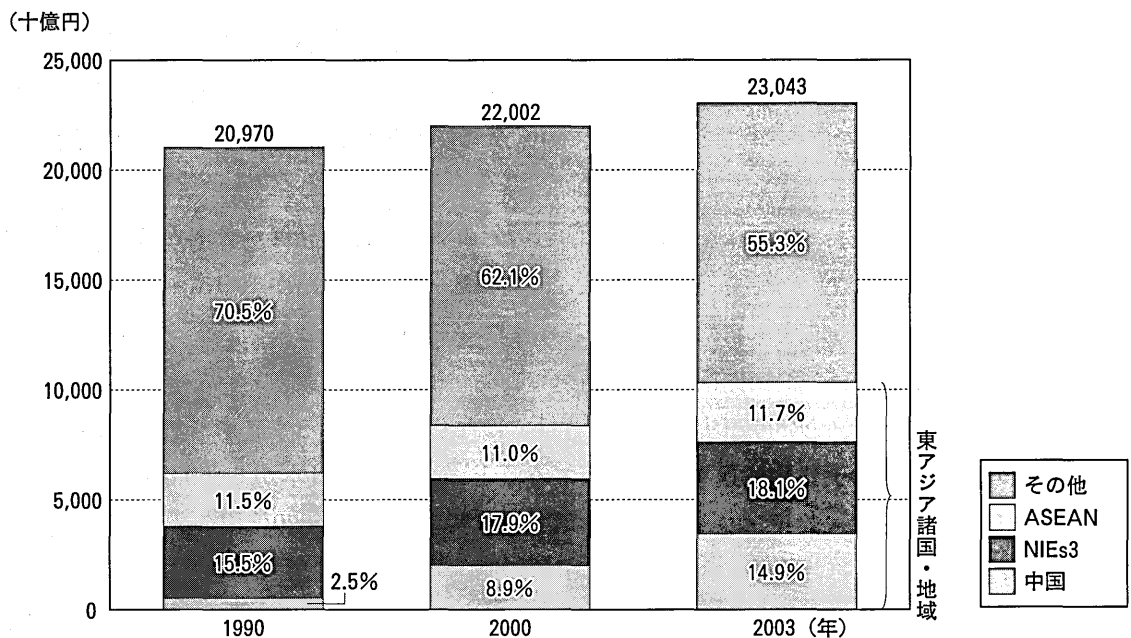
ところで、日本と東アジアとの相互依存関係の深化は地域レベルでも進展し始めている。次にこの問題について検討しておこう。

図表 I - 5 日本の港湾貨物輸出トン数（方面別）の推移
（千フレート・トン）



(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） p.35より。

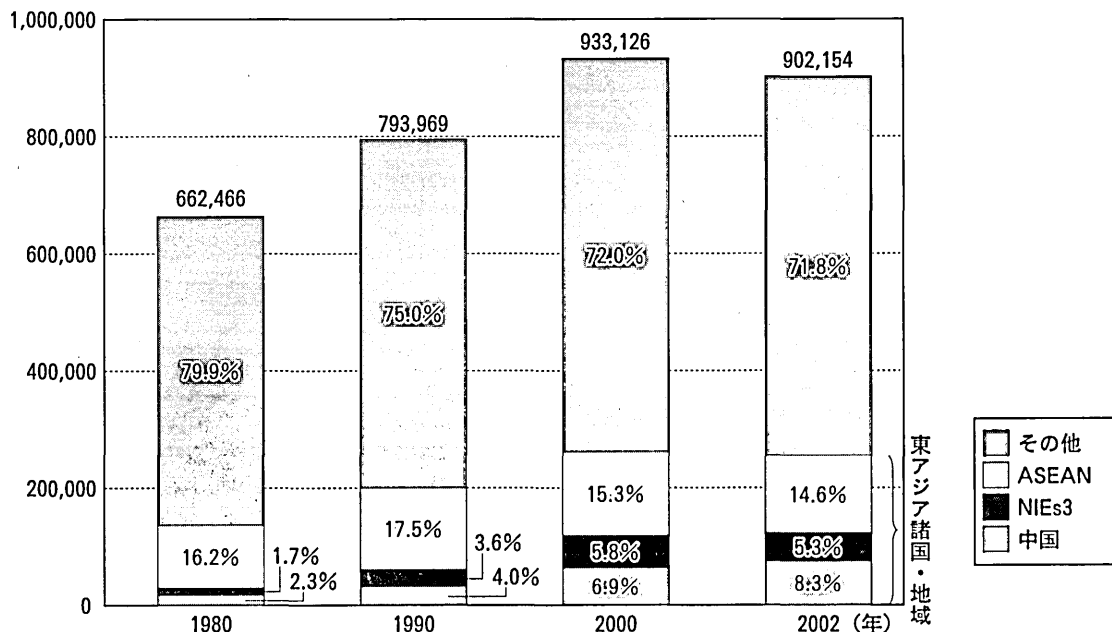
図表 I - 6 日本の海上コンテナ輸出額（方面別）の推移



(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） p.35より。

図表 I - 7 日本の港湾貨物輸入トン数（方面別）の推移

(千フレート・トン)



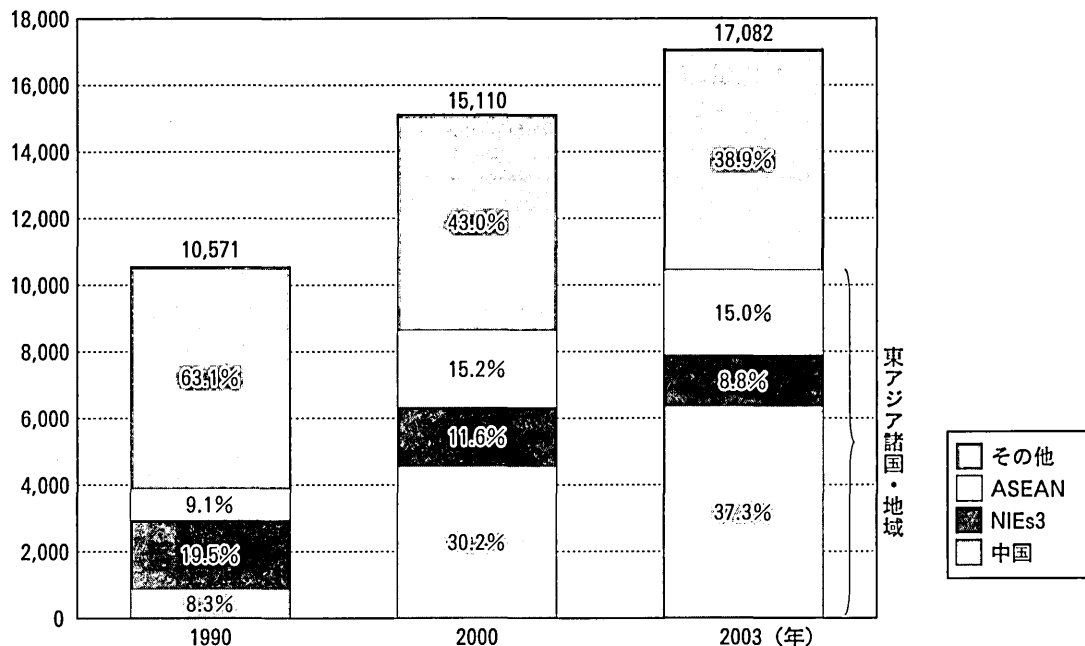
(注) 甲種港湾（重要港湾等）の取扱量である。

(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） p.35より。

図表 I - 8 日本の海上コンテナ輸入額（方面別）の推移

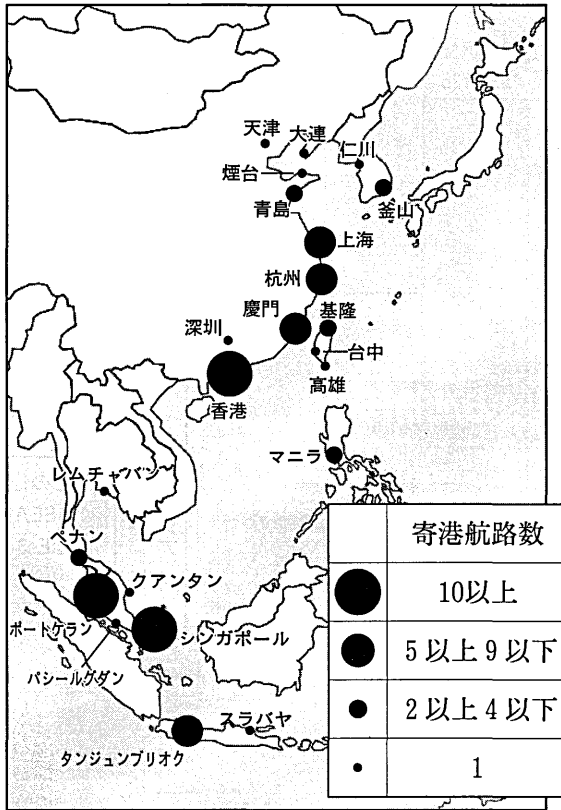
(十億円)



(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） p.35より。

図表 I - 9 日本の主要東アジア域内コンテナ航路の寄港航路数

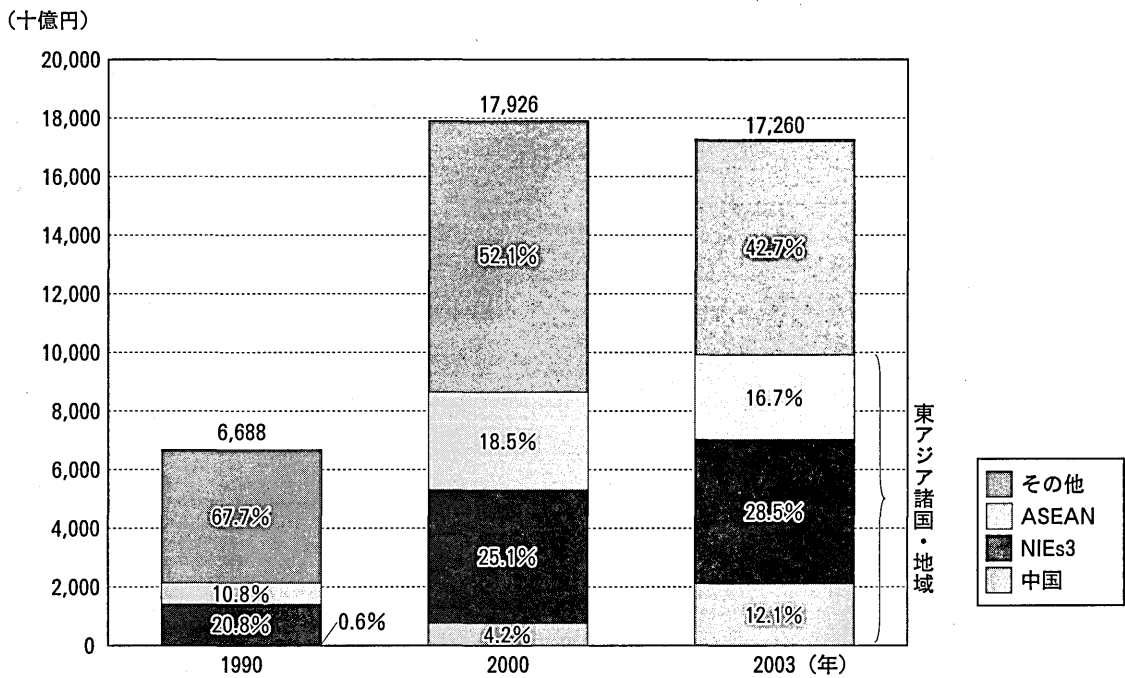


(注) 平均船型1,500 TEU以上の定期コンテナ船が就航する日本-東アジア諸国・地域の域内航路(全15航路)のうち、各港湾に寄港する航路数である。

(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) p.36より。

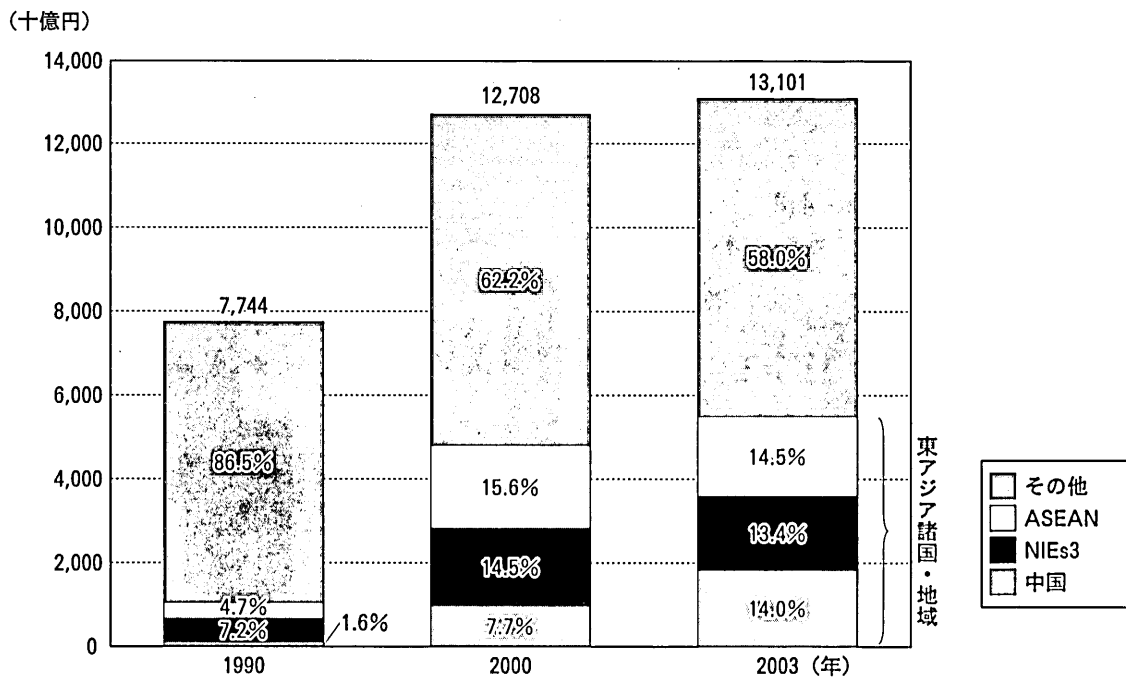
図表 I - 10 日本の航空貨物輸出額(方面別)の推移



(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) p.37より。

図表 I - 11 日本の航空貨物輸入額（方面別）の推移



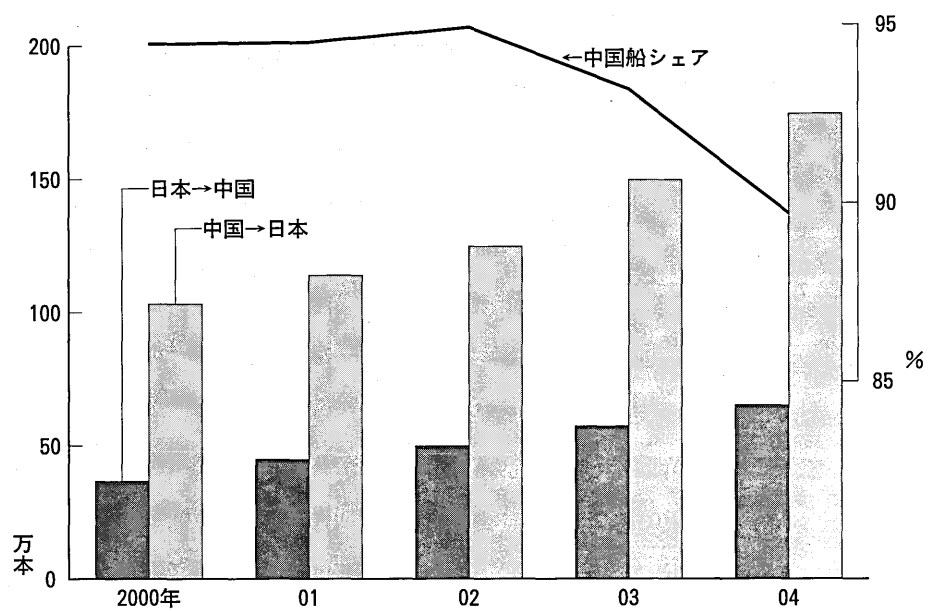
(資料) 財務省「貿易統計」より作成

(出所) 国土交通省『国土交通白書』(2005) p.37より。

(注1) なお、東アジア国際分業の発展及び日本と東アジアとの相互依存関係深化については、拙著『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[予定]) p.127~140を参照のこと。従って、ここではこの問題については省略することにする。

(注2) こうした対アジア海上コンテナ貨物輸送における日本の入超傾向は、対中国貨物輸送において典型をなしていると云えよう。確かに、日中両国間の海上コンテナ貨物輸送は近年大幅に増加している。だがそのうち大凡7割は日本の輸入からなっている(図表I-12参照)。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、ということもまた見落とされてはならないのである(日本経済新聞2005年7月20日参照)。だが最近に至って、輸送内容に重要な変化が表れてきていることにも注意を払っておく必要がある。すなわち、中国→日本輸送においては、衣類、雑貨、家電などが相変わらず中心をなしているのに対して、日本→中国輸送では、自動車部品を中心にして機械部品類が重要性を増してきており、こうした高付加価値部品輸送増大に伴う日本→中国コンテナ貨物輸送拡大が、「空コンテナ」問題の打開及び海運会社の採算割れ問題解決に繋がり、さらにそれを通じて日本の海運会社による日中航路開設の可能性を強めていると報じられている(同上参照)。

図表 I - 12 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。

Ⅱ. 日本の地域経済社会活性化と 東・北東アジア地域連携

II. 日本の地域経済社会活性化と東・北東アジア地域連携

日本の地域は、自らの経済社会再生・活性化を賭けて（注1）、それぞれ独自に広域化・ボーダレス化の動きを強めている。その結果、東アジアとの連携の動きが地域レベルでも強まっている。

1 重層的広域化とボーダレス化

まず広域化から観てみよう。広域化に関しては、一つは、「経済社会圏」形成が挙げられる（注2）。二つには、ブロック圏形成である。要するに、広域化が重層的性格を帯びており、そうした重層性の下で、東・北東アジア地域連携が進展しているという点が重要である。

(1) 「重層的経済圏」の中心軸としての「経済社会圏」と東・北東アジア地域連携

前者の「経済社会圏」形成問題から観ておこう。「経済社会圏」構想は、経済産業省によって提唱されたものである（注3）。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いるとして、提唱されたのである。その概念図は図表Ⅱ-1-(1)の通りである（注4）。それは、同図からも明らかなどおり、大学を「知的拠点」（注5）とする典型的な「地域産学官協力」モデルであると云えよう。

問題は、それが何故、地域経済活性化に繋がるのかという点である。その秘密は、「経済社会圏」が圏内産業を「域外市場産業」と「域内市場産業」とに区分しているというところに実は隠されている（図表Ⅱ-1-[2]参照）。「域外市場産業」とは地域外を市場とする産業であり、「域内市場産業」とは地域内を市場とする産業であるが、肝心なことは、「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することこそが、地域経済のsustainabilityにとって不可欠だということである（注6）。しかしながら、前述したように人口減少化の下では、域内需要に係わる「域内市場産業」は全体として縮小することは免れ得ないであろう。そこで、人口減少の制約から免れるためには、広域的な市場とりわけ海外市場を視野に入れた「域外市場産業」の発展を計る以外にないということになる。かくして、地域経済のsustainabilityは「域外市場産業」の国内外に亘る広域的な展開如何にかかってくることになるのだ。

その場合、自動車産業や電機・電子産業など国際競争力を有する産業集積に恵まれた地方中核都市を中心とする「経済社会圏」の場合には、これらの産業をとくに海外市場を対象とした「域外市場産業」として育成することが可能な筈だ（注7）。また地場産業とくに一次産業や食品産業さらには観光業などに恵まれた地方中小都市を中心とする「経済社会圏」の場合もまた、広域的な展開を通じてこれらの産業を「域外市場産業」として発展させることが可能だとされている（注8）。

このように観てくると、「経済社会圏」構想は、実は本稿で取り上げている「広域地方経済圏」構想とも深く関わっているということが判明する。「広域地方経済圏」は、「経済社会圏」をさらに広域化・ボーダレス化し、東・北東アジア経済圏との連携にまで問題を発展させたものと捉えることができるからである。かくして、「経済社会圏」と「広域地方経済圏」さらには「東・北東アジア経済圏」の三経済圏は、序章第2節で述べた同心円の経済圏論に依拠すれば、「経済社会圏」を中心点とする「重層的経済圏」に他ならない、ということになる。この三経済圏における重層性こそ、東・北東アジア地域連携と日本の地域経済社会活性化とを結びつけているキー・ファクターなのである（注9）。

この重層的経済圏は当然北陸・新潟地方にも当てはめることが可能な筈だ。「広域地方経済圏」の一

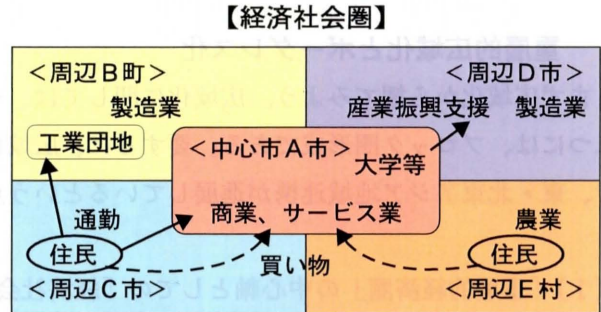
図表Ⅱ－1 経済社会圏

(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、例えば同図右側に挙げられるような複数市町村による取組みである。

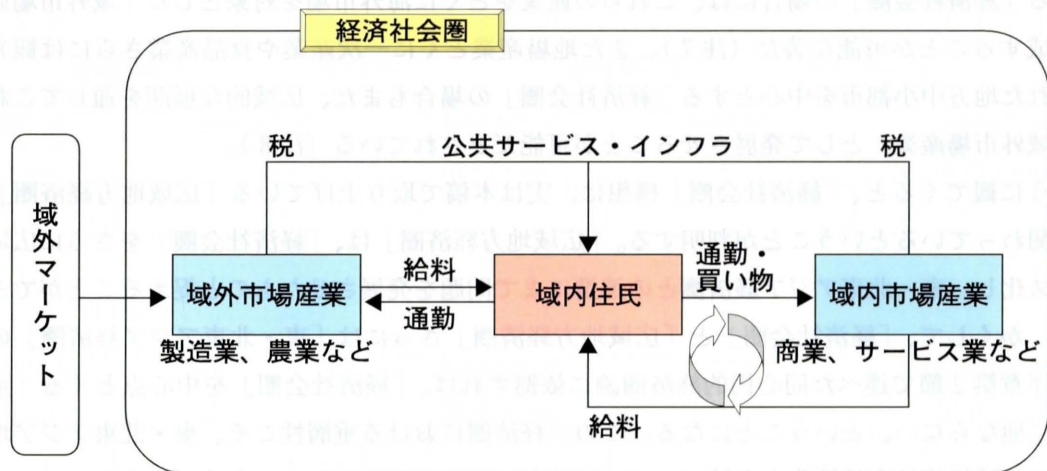
こうした取組を進めることにより、経済社会圏全体の活性化を図ることが可能となる。



現 状	期待される取組みのイメージ
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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村は農地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的機能が衰退。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。

つである「北陸・新潟経済圏」は、一方では富山・石川・福井・新潟四県におけるそれぞれの地域経済を「経済社会圏」として再定義することを求めており、他方では「東・北東アジア経済圏」との結びつきを強めている—という意味において、地域経済圏重層性に深く関わっているからだ。

このように、「重層的経済圏」の中心軸であるが故に、「経済社会圏」はグローバル化・ボーダレス化時代における「地域産学官協力」モデルたりうるのであり、またそうした意味での「経済社会圏」に依拠することによってはじめて、「北陸・新潟経済圏」もまた東・北東アジア経済圏と地方レベルでの提携が可能になりかつ意味を有する—ということになるのである。

(2)「ブロック圏」形成と東・北東アジア地域連携

では、後者のブロック圏形成の動きについてはどうか。都道府県間の人的流動状況ををみると、ブロック内の各県を起点とし、他県への移動を目的とするブロック内流動比率が高まっていることが注目される。例えば、九州ブロック（注10）では、総流動の約8割がブロック内流動となっている。また四国ブロック（注11）でも、ブロック内流動比率は1990年の46.8%から2000年には65.6%へと大幅に上昇している。さらに東北ブロック（注12）でも、ブロック内移動比率は、1965年には18.6%であったのに対して1995年は36.2%にまで上昇している。

こうした広域化・ブロック化の要因としては、中国ブロックの場合のように広域交通ネットワークの整備に拠るものもあるが、九州ブロックや東北ブロックのように都市機能の集積を有する政令指定都市がブロック内での拠点性を強めた結果に拠るものが多い（注13）。その背景には、地域の側が、中核都市の集積機能高度化を通じて広域化を計ることによって、少子・高齢化という人口構造の変化へ対応しようとしているという事情があるようだ。

さらに注目すべきは、こうした広域化・ブロック化の動きが、それだけに止まらず、東・北東アジア諸国・地域との繋がりを強め、さらにボーダレス化に結びついているという点である。例えば、2000年における居住地ごとの日本人出国者状況をみると、地方部に居住する日本人出国者のうち東アジア諸国・地域へ渡航した者の占める割合は52.8%と全国平均の46.1%を上回っている（図表Ⅱ-2参照）。さらに東・北東アジア諸国・地域へ渡航する人の増加状況を三大都市圏と地方部とで比較してみると、1980年から1990年にかけての増加率は大都市圏が地方部を上回っているが、1990年から2000年にかけてでは地方部が大都市圏を上回っており、近年に至って地方部と東・北東アジア諸国・地域との交流が活発化していることが窺える。

こうした広域化・ブロック化と東・北東アジアとの連携の動きを上述した「重層的経済圏」形成を通じての東・北東アジア地域連携であると捉えるならば、ブロック圏もまた「広域地方経済圏」に対応するものだと観ることができるであろう。

この点でとくに注目しておかなければならないのは、九州ブロックのケースである。同ブロックの場合には、東・北東アジア諸国・地域への渡航者の割合が60.3%と全国平均を遙かに上回る高率を記録しているが、そのことは、前述した九州地域の広域化するなかで九州ブロック形成が九州地域のボーダレス化と深く関わっているということを示唆しているのである。

このように、日本の地域は、人口構造の変化を背景とする構造変化を遂げつつあり、さらにそうした変化を通じて、東・北東アジア諸国・地域との結びつきを強めつつあるが、その背後には、東・北東アジアにおいて地域レベルでのネットワーク形成が進んでいるという事状が横たわっていることを見逃せないのである。

つまり、人口構造の変化を背景とする地域経済社会の停滞・衰退を防ぎ逆にそれを活性化させるためには、重層的広域化及びボーダレス化を通じて地域も東・北東アジアとの連携を強める必要性に迫られているということである。そこで次にこの問題を取り上げてみることにしよう。

図表 II - 2 ブロック別の東アジア諸国・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 東・北東アジア地域ネットワークの形成

(1) 東・北東アジア地域交流ネットワーク

日本の地方部と東アジア諸国・地域との交流ネットワーク形成において交通ネットワークが果たしている役割の重要性をまず指摘しておかなければならない。交通ネットワークのなかでも重要なのは、航空ネットワークである。地方部の空港と東アジア諸国・地域及びロシア極東地域とを結ぶ定期航空路は、1986年には国内7空港(就航先6都市、週74便)であったが、2004年には21空港(就航先24都市、週342便)と大幅に増加している(図表II-3参照)。

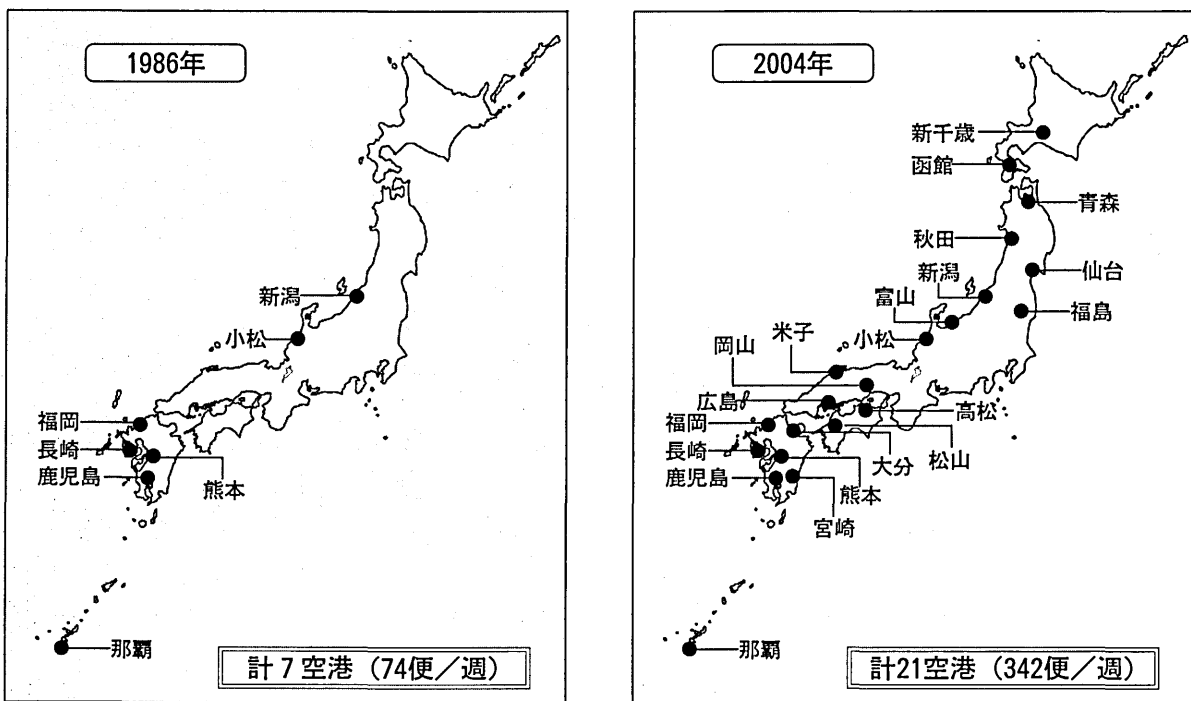
そして、日本の地域の中で東・北東アジア諸国・地域との人的交流が最も盛んなのは、九州ブロックと北海道ブロックである(図表II-4参照)。九州ブロックの場合は、とくに韓国との交流が盛んである。韓国へ渡航する九州ブロックの居住者の割合は2000年で総渡航者の27.8%と全国平均の2倍のシェアを占めている。他方、韓国出身の入国者についても、2003年には全体の18.3%が九州ブロックから入国し、全ての入国外国人の65.1%を占めるに至っている。このことは、前述した九州ブロックのボーダレス化が韓国との結びつきを基軸に進展しているということを示唆しているが、その背景には、九州と韓国との地理的近接性が横たわっているのである。

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

(2) 東・北東アジア地域国際分業

日本の地方部と東・北東アジア諸国・地域との交流ネットワークは国際分業の面にも及んでいる。日本の地域としては、地域経済社会の再生・活性化のためには、東・北東アジア国際分業を通じて東・北東アジアとの結びつきを強める必要性に迫られているということを考えれば、そのことは至極当然のことである。例えば、日本の地方部における貿易の状況を見ると、中国・四国及び九州の各ブロックの輸出額に占める東・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のだが、2003年には、軒並みにそれを上回るに至っている（図表Ⅲ－5参照）—ということからも明らかのように、地域レベルでも東・北東アジア国際分業が重要性を増大させているのである。

図表Ⅱ－3 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

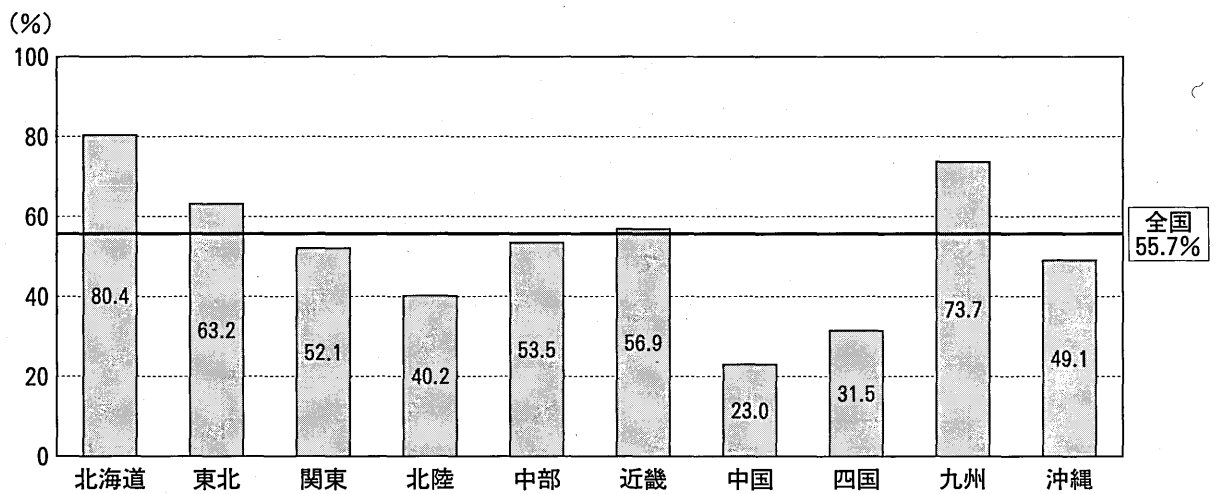


(注) 便数は日本発で計算している。

(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) p.60より。

図表Ⅱ－４ 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）

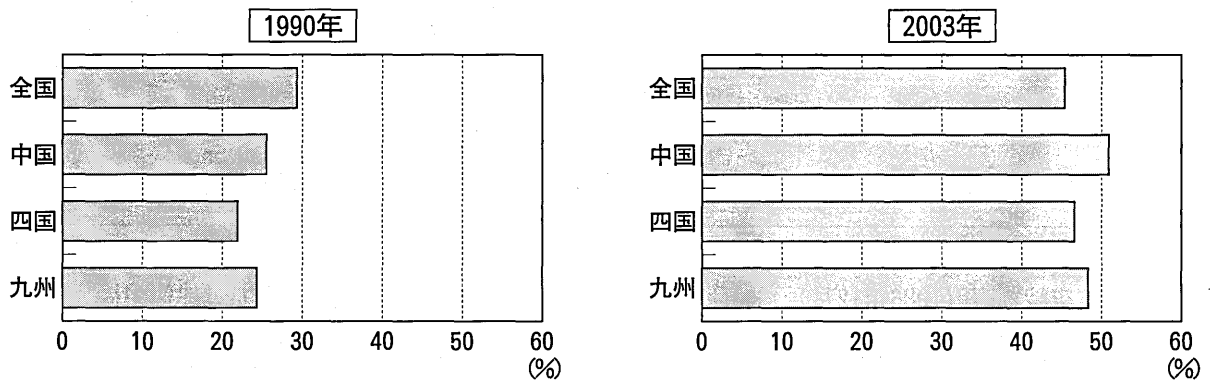


(注) 東アジア５ヶ国・地域：韓国、シンガポール、中国、台湾、香港

(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) p.60より。

図表Ⅱ－５ 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) p.61より。

- (注1) 日本の地域経済構造及び地域経済社会活性化問題については、拙著『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 [予定]）p.151～186を参照のこと。
- (注2) 「経済社会圏」形成問題については、『同上』p.158～162による。
- (注3) 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4) なお、図表Ⅱ－1－（1）の中で示されている「経済社会圏」の中での大学の役割については、新潟経営大学学内共同研究 [B班]『国際ビジネス教育と新潟経営大学－「国際ビジネス学科」構想をめぐって－』[2006年3月] 及びそれをさらに新潟経営大学における「グローバルビジネス教育」論として展開しているDiscussion Paper「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〉[蛭名]（新潟経営大学・平成18年度学内共同研究）を参照されたい。また事例としては、日本経済新聞「官学連携に新しい波－街づくりに互いの知恵－」（同2007年3月19日）、加筑隆則「広がる自治体と大学のまちづくり連携」（『日経グローバル』 [No.72<2007年3月19日>]）p.32～39を参照されたい。
- (注5) 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。「地域大学」は三つの階層から構成されなければならない。まず基盤をなすのは、経営責任を果たすべき組織つまり「経営組織」である。少子化時代には、地方における大学の存続が、

他の二つの大学のそれに対して比べようもなく困難化するの火を見るより明らかである。従って、「地域大学」はこうした経営組織を基盤にしてはじめて成り立つのである。第二層は教育基盤である。それは、第一層の経営基盤に支えられて地域における人材育成に係わる—それは上記の課題のうちとくに前者の「知的人材」の育成に係わるべきであるが—のである。第三層は研究機能であり、地域における産学官協力を「学」として担う—それは上記の課題のうちとくに後者の「新結合」を担うべきであるが—のである。そして、「地域大学」の“製品差別性”が地域産学官協力における「学」の役割如何にかかっているとすれば、実はこの第三層の研究機能が、「地域大学」にとっては極めて重要な意味を持つことにならざるを得ない筈だ。第一層、第二層が基盤的性格を有しているのに対して、第三層の研究機能は基礎的な研究能力とともに臨床性つまり応用力の発揮を求められているのであるが、その場合の応用力発揮が、個々の地域レベルで求められている知的ニーズ—それが技術であれ知識であれ—に迅速かつ的確に応え得るものでなければ、地域における産学官協力における「学」の役割は意味をなさなくなるからだ。しかもこの場合の「学」の役割は、上述した「経済社会圏」における「知的コーディネーター」の役割をも担っている以上、同じく上述した三経済圏（新潟地方に係わって云うならば「新潟中越経済圏」・「北陸広域地方経済圏」・「東・北東アジア経済圏」からなる三経済圏）の重層性形成にも深く関わっている—従ってその重層性は「地域大学」・「全国大学」・「グローバル大学」の三大学における知的機能の重層性形成とも表裏の関係にある—のである。従って、「地域大学」における現在の組織は、(イ) 経営組織・教育組織・研究組織に関しては、上記の三階層制へと再編成しなけれならぬ、(ロ) さらに研究能力・機能（技術及び知識を含めて）については、地域産学官協力における「知的コーディネート・センター」—その役割は三経済圏における同心円のネットワークの「結び目」的機能を果たすことにある—へと発展させるべきである、ということになる。こうした組織の再構築を通じて上記の「学」の役割を果たし得るか否かが、大学が新たに「地域大学」としてのアイデンティティーを獲得し得るかどうかを定めることになるのである。（なお、「北陸広域地方経済圏」つまり「北陸経済圏」との関連で云えば、「北陸経済圏」における「知的コーディネート・センター」—「知的人材」の育成をも含めて—に関わり、“東・北東アジアハブスクール”構想の一環としての「北陸経営大学」（仮称）が新たに構想され得るであろう。なお、“東・北東アジアハブスクール”構想については、蛸名保彦「ものづくり拠点」と人材育成システム」＜新潟経営大学・学内共同研究《2006年度・B班》『国際ビジネス教育と新潟経営大学—「国際ビジネス学科」構想をめぐる—』[2006年3月]＞ p.107～112を参照されたい。）

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。「大学」という「Knowledge」自体の

「Knowledge Management」さらには「Knowledge Governance」が問われているというのは皮肉なことであると云わざるをえないが、実際問題として、それは、今や地域の「大学」にとっては自らの存続に関わる死活的な問題に他ならないのである。

(注6) 経済産業省『新経済成長戦略』（2006年6月）p.105参照。

(注7) 同上 p.139参照。因みに、後述するように（第IV章参照）、「北陸経済圏」における「経済社会

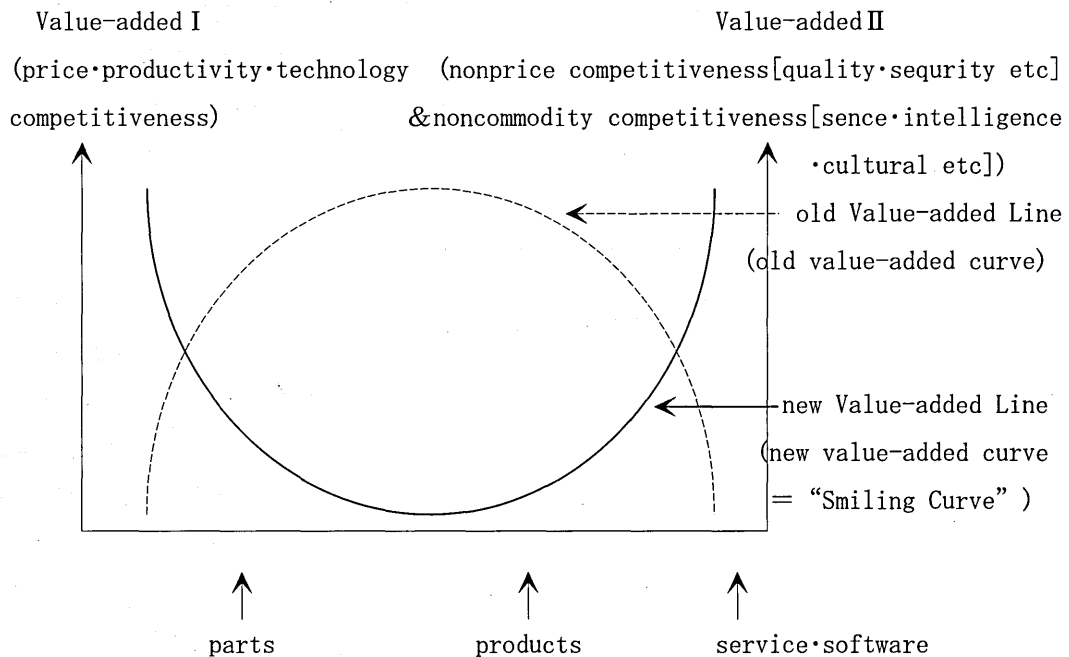
圏)には、「東海北陸自動車道」沿いの富山市・金沢市等を中心とする地域がこのケースに当てはまるであろう。

(注8) 同上 p.141参照。尤も、「域内市場産業」・「域外市場産業」とくに「域外市場産業」の発展は日本の産業構造・地域産業構造に深く関わっているということもまた見落とされてはならないであろう。とりわけ、日本の産業構造及び地域産業構造が現在大きな変貌をとげつつあり、さらにその下で企業構造もまた変化しているということが重要である。人々のニーズの変容—すなわち社会的・文化的・知的ニーズの台頭—の下で、日本の産業がこれらの新しいニーズの充足産業という性格を強めており、地域産業もまたその例外ではないのである。そして、こうしたニーズの変容は企業構造の変化にも結びついている。すなわち、日本企業の付加価値源泉は、これ迄は価格・生産性・技術など専ら経済的・技術的な基盤に求められてきたのであるが、新しいニーズの下では、新たに品質・安全性・感性・文化性・社会性さらには環境問題などの分野に移行し始めているのである(下図参照)。そうした中では、(イ) 価格・生産性・技術といった経済性や技術力やという旧来型付加価値源泉に専ら依拠してきた既存製造業の競争力には限界が生じており(日本の代表的なハイテク製品である情報機器ですら世界市場における後退が顕著になっている。例えば、ノートパソコンの生産シェアを観てみると、日本のシェアは1995年には29.5%を占めていたのが06年には5.5%〔予測〕へと激減している。その間、逆に中国は1.5%から88.9%へと激増している。携帯電話も95年の15.4%から06年には5.7%〔同〕へと大幅に減少している。その間、やはり中国が7.8%から34.8%へと大幅に増加し、韓国もまた26.9%〈2006年〉を占めるに至っている。さらに日本が最も得意な分野の一つとしているデジタルカメラですら02年の58.4%が僅か4年後の06年には37.4%〈同〉へと早くも大きく後退し始めている。その間、中国が21.9%から50.6%へと倍増しているのである。〔朝日新聞2006年8月28日より〕)、その意味で製造業も、品質・安全性・感性そして文化性・社会性さらには環境問題といった新たな付加価値源泉に基礎を置いた「新製造業」への移行を迫られている、(ロ) そのことは、日本の製造業の「国内回帰」が単に就業構造の不安定性を利用したコストダウン要因に軸足を置くという旧来型製造業の域を脱していないとすれば(例えば、最新の液晶技術に特化しかつ国内外における基幹工場として位置づけられているシャープ“最新鋭工場”である筈の「亀山工場」においてすら、賃金コストの低減をも意図して、4,000人の労働者のうち、正社員は2,200人とし、残りは人件費コストは正社員の半分の水準ないしはそれに近い水準にあるとも云われる派遣労働者や請負会社で働く非正規雇用労働者—しかも労働者のうちの非正規雇用労働者比率は1996年には21.5%であったのが2006年1～3月には33.2%へと急増している—としているとされる〔安井孝之「地域振興策、工場だけか」〔朝日新聞2006年9月3日より〕)、そうした在来型製造業に依拠する地域経済活性化にもまた限界が存在することは疑う余地がないのであり、従って地域経済活性化もまた新産業・新製造業創設を不可避としている—ということである。

なお、下図はあくまでも概念図であって、実際には、Value-added I と Value-added II は連続的であり、相互関連性を持っていることに注意されたい。例えば、日本とアジア諸国との国際分業のケースで云えば、パソコン、TVのような部品や材料を組み合わせただけで生産される「モジュラー型製品」は日本より賃金コストの低い韓国・中国などに譲り、日本は技術とノウハウを蓄積した「高性能・高品質の製品・部品」に特化しているとされるが、(朝日新聞

2006年9月28日参照)、この「高性能・高品質の製品・部品」は、Value-added I とValue-added II の中間に位置している製品であると云えよう。(尤も、上述したように、こうした中間製品も韓国や中国に追い上げられているということを見落としてはならないが。)この点についての詳論は、蛭名保彦「市場獲得型ビジネスモデル支援と産学官協力—中越企業の中国・アジア進出を中心にして—」(ボーダレス経営研究会編『中越企業の中国・アジア市場開拓研究—地域国際ブランド戦略の課題—』[2005年1月] p.91~93及び(注12) [p.99~101を参照のこと。

The shift of the Value-Added Line from one value-added system to two value-added systems



(Original Source)Yasuhiko Ebina 「The support for “market-oriented business model” and the cooperation among industries·scholarship·governments—Focusing on the advancement to China&Asian countries by enterprises in Niigata·Chuetu district—」(Niigata University of Management·Business School·Case-Study[EbinaSeminar] 『The sutudy of the advancement to Chinese&Asian markets by enterprises in Niigata·Chuetu district—Some subjects of “Local&Global Brand Strategy” —』(January 2005) p. 92.

(Source) Yasuhiko Ebina 「Japanese economy in the age of the Low Fertility and the significance of Asian Unification—A New Growth Scenario of Japanese economy & society under demographic and geographic changes—」(新潟経営大学紀要 [第12号]) p. 25参照。

(注9) なお、ここでは、日本の地域経済社会活性化問題を専ら東・北東アジア地域連携との関連性で論じているが、環境・エネルギー問題、農業問題さらには人材育成論もまた日本の地域経済社会活性化論に深く関わっているということも見落としてはならないであろう。まず環境問題につ

いては、ローカル、リージョナル、ナショナルそしてグローバルといった各層での対応が必要であることは言うまでもないが、「環境ガバナンス」に関しては、各層間の相互依存的進展と重層的展開が求められている、とする植田和弘教授の指摘が重要である（植田和弘「環境ガバナンス 重層的に」〔日本経済新聞2006年9月18日〕参照）。

こうした重層的対応が必要とされる以上、環境問題の解決は、社会経済システムの包括的かつ構造的な改革が不可欠であるということは容易に理解されよう。その場合、とくにローカルなレベルでの対応が重要なカギを握っているということに注目しなければならない。「世界経済のグローバリゼーションが一方で知識や技術の世界的普及を促進しているにもかかわらず、現実には持続可能な発展の実現を阻害している」（植田和弘「同上」より）が、グローバリゼーションのこうした二面性は実は地域の経済社会に最も鋭く投影されているからである。すなわち、「グローバリゼーションで産業や生産施設の再配置や再編成が大規模に進行し、地域の不均等な発展が作りだされている」（植田和弘「同上」より）ことから明らかなように、サステナビリティは地域から掘り崩されようとしているにもかかわらず、皮肉なことに環境ガバナンスのカギは、他ならないその地域の手握られているのである。環境問題に最も重要な影響を与えかつその調達が著しく困難となり始めているエネルギー問題の解決が、皮肉にもエネルギー多消費型の巨大都市の限界を露わにし、逆に、省エネのための「地方分散型列島開発」（吉田春樹「ピークオイルで迎える地方の時代」〔日本経済新聞2006年9月26日〕参照）を不可欠にしているからである。かくして、環境ガバナンスに不可欠な経済社会システムの包括的構造改革の連鎖は実は地域から始めなければならないということになる。この点もまた地域経済社会活性化論に深く関わっているということをおわれわれは見落としてはならないであろう。

地域経済社会活性化論に関わる今ひとつ重要な論点は、グローバリゼーションがこれまた皮肉にも「ブランド農業」の意義を強めているという「空間経済学」の主張である（藤田昌久・武藤めぐみ「途上国でも『ブランド農業』」〔日本経済新聞2006年9月12日〕参照）。「空間経済学」とは、均質な労働力を用いた標準的な作物の生産を前提とする新古典派経済学に代えて、財や人間の多様性、財や情報の輸送費、生産における規模の経済の三者の相互作用により生じる、様々な産業の集積や地域特化のパターンを解明する経済学であるとされるが（藤田昌久・武藤めぐみ「同上」参照）、ここで重要なことは、そこから引き出される含意が、「製品の差別化に基づくブランド力を高付加価値化の源泉ととらえ」ている点であり、さらに、そこではやはり規模の経済が中心的役割を果たすが、その場合の規模の経済とは「地域特化の経済」に他ならないとしている点である（藤田昌久・武藤めぐみ「同上」参照）。そのことは、「農村住民の知恵を駆使した持続的な製品開発を内包する『ブランド農業』が、工業やサービス業と同じく経済発展の牽引役となりえる」（藤田昌久・武藤めぐみ「同上」より）ということをおわれわれに示唆しているのである。かくして、「空間経済学」は、国際分業における農業の役割の再定義をおわれわれに迫っているのであるが、それだけではなく、グローバリゼーションの下での地域産業さらには産業集積のあり方について、地域特化という観点から、再定義と再評価をおわれわれに求めていると云えよう。この点もまた、地域経済社会活性化論にとって重要な論点であると云えよう。いわゆる“一村一品運動”の国際化であり、「国際版一村一品運動」である。（なお、グローバリゼーションは、「ブランド農業」の意義を高めるばかりではなく、IT導入とも相まって農産物を「知識集約型商品」へと変容させ、東アジア共通農業政策の形成を通じ

て、東アジア地域統合に貢献する役割をも担っている、という指摘もある〔進藤栄一「東アジア統合 農業を軸に」＜日本経済新聞2006年10月25日＞〕参照〕。

最後に、人材育成論もまた地域経済社会活性化論にとって不可欠な要素であろう。今日、労働市場において労働力のミスマッチが頻りに語られているが、そこでの労働力不足は単なる「人手不足」を意味している訳ではない。問われているのは「人材不足」である。とくに「優秀な人材」－企業で云えば、先見性、構想力・企画力、技術評価力、業務管理能力、統率力、責任感など企業の将来を託せられるような能力と資質を備えた人材－の確保が最も重要な課題なのである。（なお詳論は、拙稿「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－」〔新潟経営大学・平成18年度学内共同研究・Discussion Paper〕 p.58～65を参照のこと。）このことは、地域も例外ではない。停滞・衰退からの脱却が求められているとすれば、むしろ地域こそこうした人材の確保を必要としている。従って、「地域再生の鍵は、地域におけるこうした「担い手」の育成と人的ネットワーク形成にある」（朝日新聞）「新政権はヒトに投資を」2006年10月3日より）と云うべきであろう。

以上の三つの論点が含意しているのは、日本の地域経済社会の東・北東アジア地域連携論は、単に同心円的経済圏論としてだけでなく、環境・エネルギー問題さらには農業・地域再生問題などをも包含した日本の「新たな経済社会発展路線」の一環として位置づけられなければならないということである。

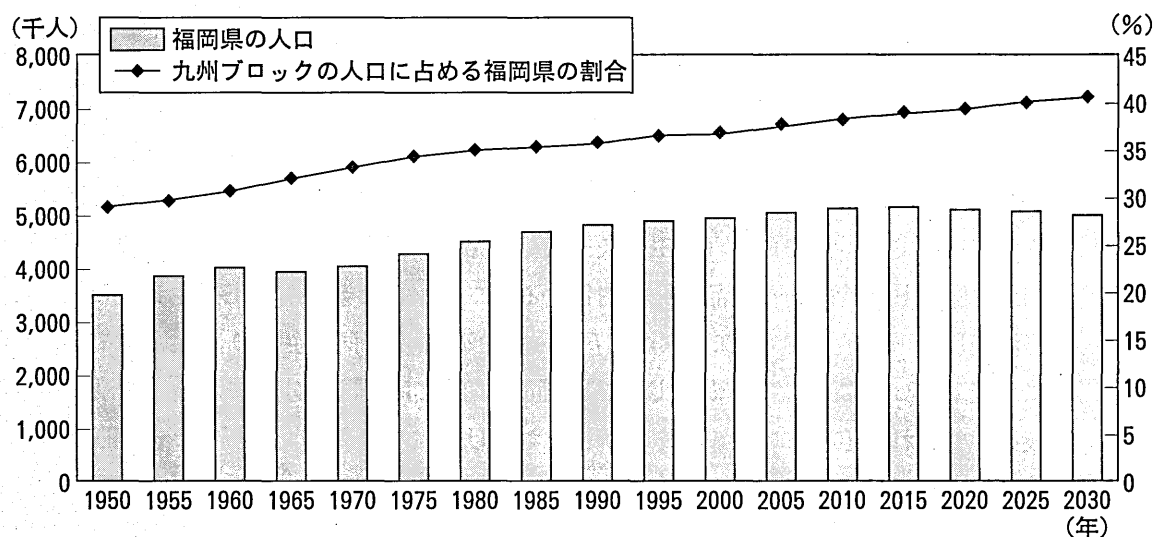
(注10) 九州ブロックは、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮城県及び大分県からなる。

(注11) 四国ブロックは、徳島県、香川県、愛媛県及び高知県からなる。

(注12) 東北ブロックは、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県及び福島県からなる。

(注13) 例えば、九州ブロックの場合には、福岡県の人口増大が福岡県の集積度上昇と表裏の関係にある（図表Ⅱ－6参照）。

図表Ⅱ－6 福岡県の人口及び九州ブロックの総人口に占める割合の推移



(資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成14年3月推計）」より作成

(出所) 国土交通省『国土交通白書』（2005）p.57より。

Ⅲ. 北太平洋物流ネットワークと 日本海・東海BRICs分業構想

Ⅲ. 北太平洋物流ネットワークと日本海・東海BRICs分業構想

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

1 同心円の経済圏としての日本海・東海BRICs分業

(1) 「北東アジア経済圏」から「北太平洋経済圏」へ

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

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

加えて、この地域が他方では北太平洋に属する地域でもあるという地政的条件を考慮すれば、それは、単にアジアにおける一地域であるばかりではなく、アジア太平洋における重要地域でもある（注1）、ということになる。つまり、「北東アジア経済圏」は同時に「北太平洋経済圏」でもあるという点で、その重要性は一層高められることになるのだ。

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

では、日本の日本海沿岸地域にとって、北東アジア経済圏と北太平洋経済圏とではどのような違いが生じるのか、すなわち北太平洋経済圏は日本海沿岸地域にとって何故重要なのか。この点を検討するために、まず、「日本海沿岸地域」（注2）の対北東アジア関係4カ国（注3）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にまで拡大するとともに、他方では「北太平洋経済圏」すなわち北米をも含めた地域にまで広げること—そのことはブラジルをはじめとする南米諸国の市場開拓にも繋がるということの意味している—の方が遙かに有利であり、かつ輸出拡大のためにはそうした市場戦略が不可欠である、ということの意味しているのである。尤もそれは、そもそも日本海沿岸地域としては、いわゆる「同心円的経済圏」の形成に他ならないのである。そして、この日本海沿岸地域版「同心円的経済圏」が前述した少子化時代に迫られているボーダレスな広域化論と軌を一にしたものであるということとは云うまでもないであろう。つまり、「北太平洋経済圏」とは、前述した日本海沿岸地域の広域化・ボーダレス化の延長線上に浮上する「同心円的経済圏」に他ならないということだ。

だがこのことは、「北東アジア経済圏分業」を「北太平洋経済圏分業」に代替すべきだと主張している訳ではない。逆に、北東アジア経済圏分業を北太平洋経済圏分業にリンクさせることによって、北東アジア分業すなわち北東アジア4カ国分業自体を一層発展させることができるということを示唆しているのである。とくに重要なのは対ロシア貿易である。北太平洋航路がシベリア鉄道経由の「ランドブリッジ」構想（後掲の図表Ⅲ-6-[図-24]「北陸地方・基幹航路を中心とした国際物流ネットワークの将来像」参照）（注4）と結びつくならば、日本海沿岸地域の対ロシア貿易は飛躍的な発展が期待できるからだ。同様のことは、日本海沿岸地域の対東アジア経済圏分業さらにはインドをも含む汎アジア経済圏分業についても云える。その意味で、北東アジア経済圏分業と北太平洋経済圏分業とのリンケージ効果は、BRICs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。北東アジア経済圏分業と北太平洋経済圏分業とをリンクさせることは、それを通じて、日本海沿岸地域をして、中国をはじめ、ロシア、インドさらにはブラジルなどいわゆるBRICs諸国との相互依存関係形成を可能にし、さらにそれが北東アジア分業の深化に繋がるという訳だ。いわゆる日本海・東海版BRICs分業論（注5）である。

要するに、日本海・東海BRICs分業論は、日本海地域にとっては、「同心円的経済圏」形成を通じての北東アジア経済圏の発展—すなわちその下での北東アジア分業の拡大と深化—を意味しているのであるが、「北太平洋経済圏」はこうした同心円的経済圏形成のカギを握っているのである。その意味で、われわれは「北太平洋経済圏」問題に対してもっと注意を払っておく必要だであると云えよう（注6）。

かくして、日本海沿岸地域にとっては、北東アジア経済圏分業を北太平洋経済圏分業にリンクさせること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両経済圏のリンケージを可能にするための「北太平洋物流ネットワーク」の創出が不可欠である。そもそも日本海・東海BRICs分業構想は、「北太平洋物流ネットワーク」形成抜きには成り立たないからである。

2 「日本海・東海物流ネットワーク」と「北太平洋物流ネットワーク」とのリンケージ

かくして「日本海・東海物流ネットワーク」もまた「北太平洋物流ネットワーク」とのリンケージが必要になるが、では、その実現性は果たしてあるのだろうか。次にこの問題を取り上げてみよう。その際、まず日本海・東海物流ネットワークの現状と問題点について検討しておかなければならないであろう。

(1) 日本海・東海物流ネットワークの問題点

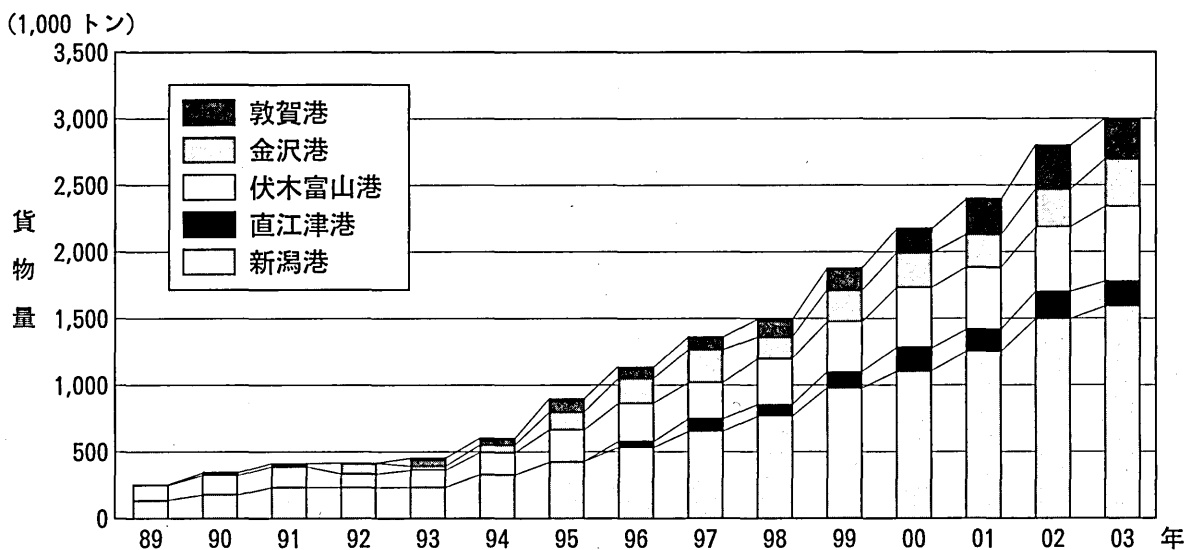
ところでわれわれは、物流ネットワーク論に入る前に、日本海沿岸地域においては、国際物流ネットワーク自体が大きな問題を抱えているという現実を直視しておく必要があるということをまず指摘しておこう。

そこでまず現在の日本海・東海物流ネットワークの問題点からみておこう。確かに、日本海・東海物流ネットワークも東アジア物流ネットワークの発展の余波を受け、近年目覚ましく発展していることは認めなければならない。例えば、北陸・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Ⅲ－1参照）（注7）。また航空路についても同様の傾向がみられる。例えば、やはり北陸・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のである（図表Ⅲ－2参照）。

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

まず、日本海沿岸地域自体の日本海沿岸港の低利用状況を指摘しなければならない。例えば、北陸・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をみると、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Ⅲ－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。

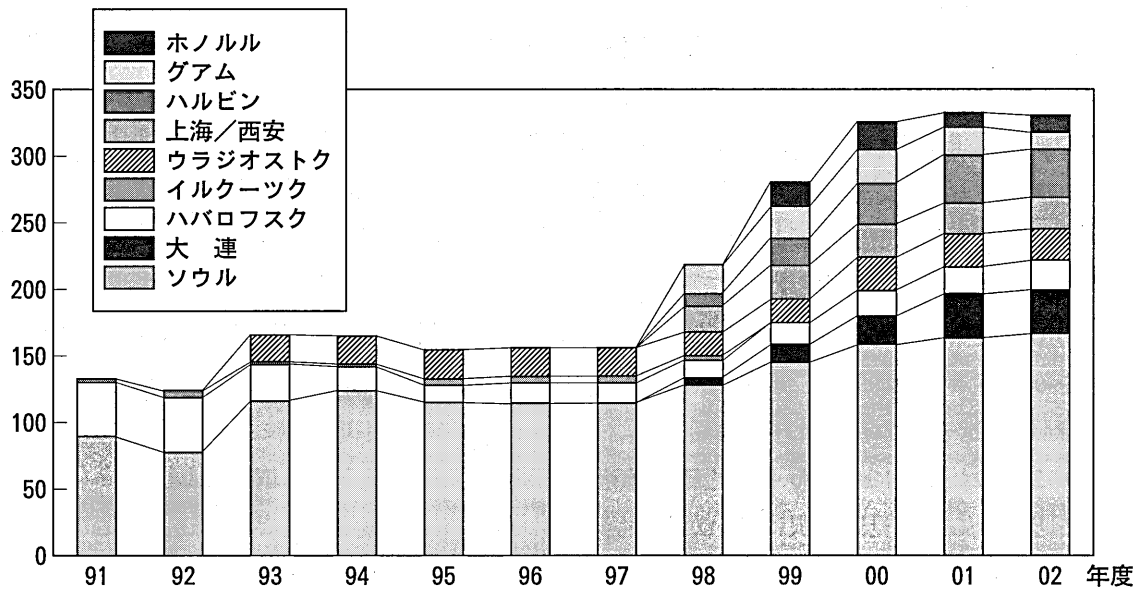
図表Ⅲ－1 北陸地方の港湾別国際コンテナ取扱量の推移（輸出入計）



（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。

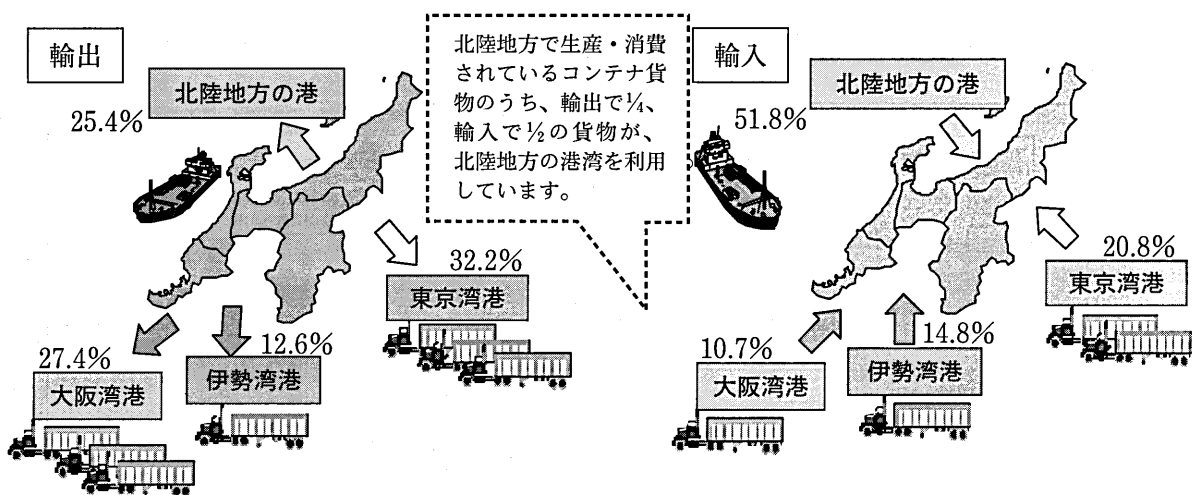
図表Ⅲ－２ 北陸地方の空港を利用した目的地別乗降人員の推移



(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。

図表Ⅲ－３ 北陸地方で生産・消費される貨物の輸出入利用港湾

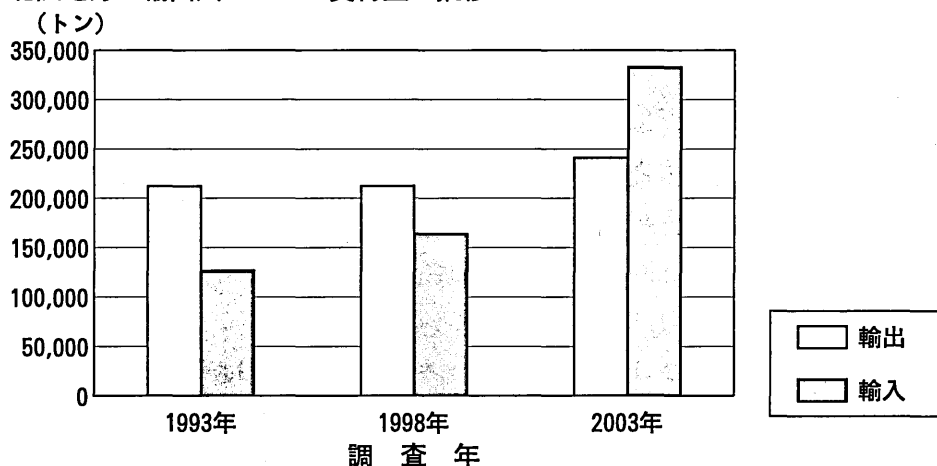


(資料) 2003年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

(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。

次に、輸送上の輸出入インバランスが挙げられる。それは問題を一層深刻にしている。上述したように、日本海・東海物流ネットワークは増大傾向を辿っているとはいえ、それは専ら輸入増加に困っており、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Ⅲ－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（後述の第V章第2節B－1－[2]を参照のこと）ともオーバーラップして輸送採算性を悪化させ、航路発展を妨げており、その航路未発展が輸送採算性を悪化させるという悪循環にすら陥っていると云える。その意味では、日本海・東海物流ネットワークは、表面上は発展を遂げているようにみえても、実体的にはむしろ構造的不均衡に陥っておりしかもその度合いを強めているとさえみなさざるを得ないのである。

図表Ⅲ－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。

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

前者の航路問題とは何か。それは北米航路の未開発問題である。確かに、北米ルートは基幹航路としては存在している。だがそれは、日本海・東海物流ネットワークの一環としての対米航路ではない。アジア－北米間を結ぶ基幹コンテナ航路は、現在、日本に寄港する場合には、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・東海航路に関しては、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

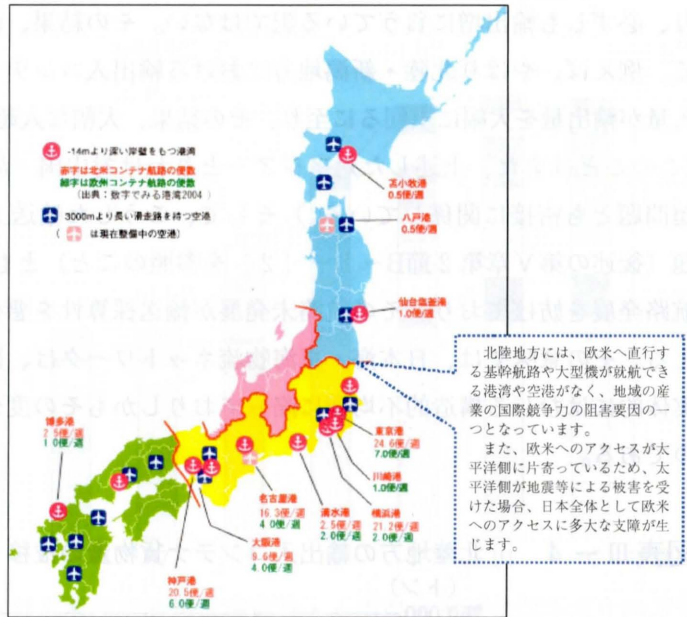
図表Ⅲ－５ 日本のコンテナ港整備状況

(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



欧米へ直接アクセスできる港湾・空港整備の状況

(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

る (図表Ⅲ－５－[1] 参照)。

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に置かれているという事情を指摘してきおかなければならないであろう (図表Ⅲ－５－[2] <上図>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創り出せばよいのか。そのためには、日本海沿岸地域港湾の利用率とくに輸出利用率の引き上げを通じて、上述した輸出入インバランスの解消を計る以外にないのであるが、問題は、その低利用率とくに輸出における低利用率自体が日本海沿岸地域の国際分業上の構造—すなわち同地域の貿易構造とくに輸出構造がそもそも北東アジア経済圏依存度が低いという構造—に関わっているだけに、その引き上げが容易ではないという点にある。つまり、一方では、北米航路未開発状況が、対米依存度が大きい日本海沿岸地域の貿易構造上、北米航路を持つ太平洋岸港湾への依存度を高めるとともに日本海沿岸港湾の低利用率に繋がっており、他方では、その低利用率が北米航路未開発状況をもたらしている—という意味で悪循環に陥っているということこそが問題の本質なのである。しかも、見落としてはならないのは、こうした悪循環を放置したままでは、折角の東アジア物流ビジネスネットワークの発展とそれに対する参入もまた、日本海沿岸地域にとっては、単に輸入拡大に繋がるだけに終わりかねないということである。

従って、北米航路開設のためには無論のこと、それだけではなく、東アジア諸国・地域との新たな相互依存関係を日本海沿岸地域の国際分業—とりわけBRICs分業—の発展に繋げるためにも、日本海沿

岸地域がこうした悪循環から脱却する以外にないのであるが、そのためにはどうすればよいのか。この点を次に考えてみることにしよう。

(2) 「北太平洋物流ネットワーク」構想

上記の悪循環から脱却するためには、新たに、「北太平洋物流ネットワーク」を創設する以外にないものと考えられる。以下では、それを一つの構想（グランドデザイン）として描いてみよう。

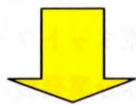
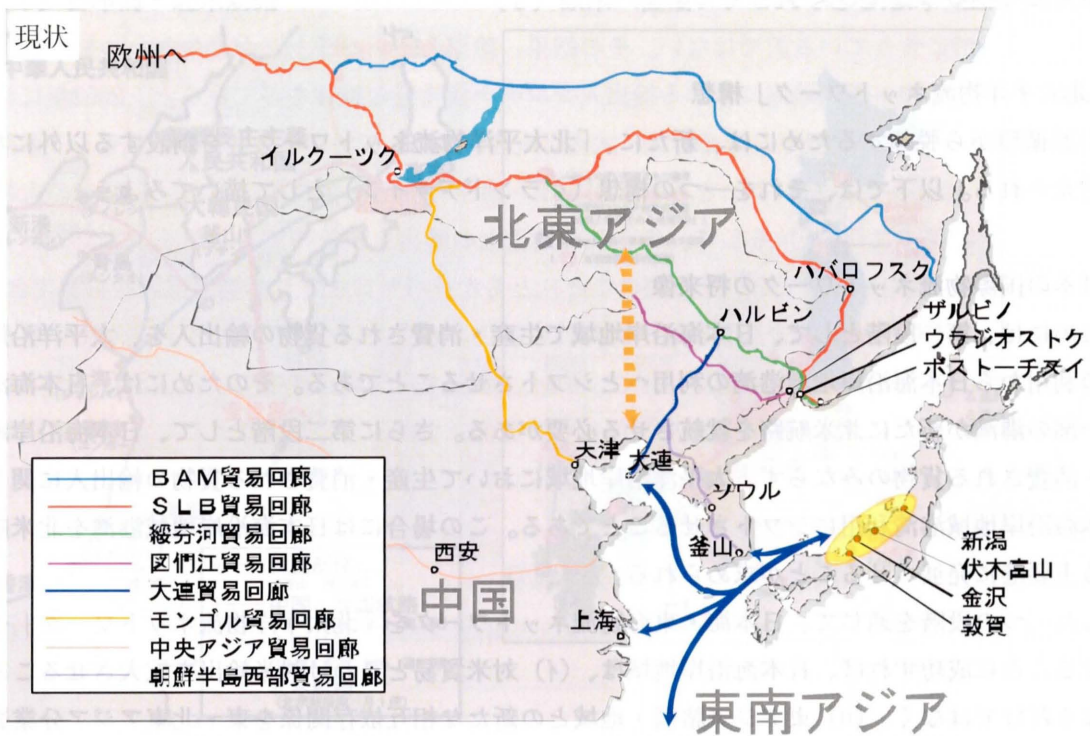
① 日本の国際物流ネットワークの将来像

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

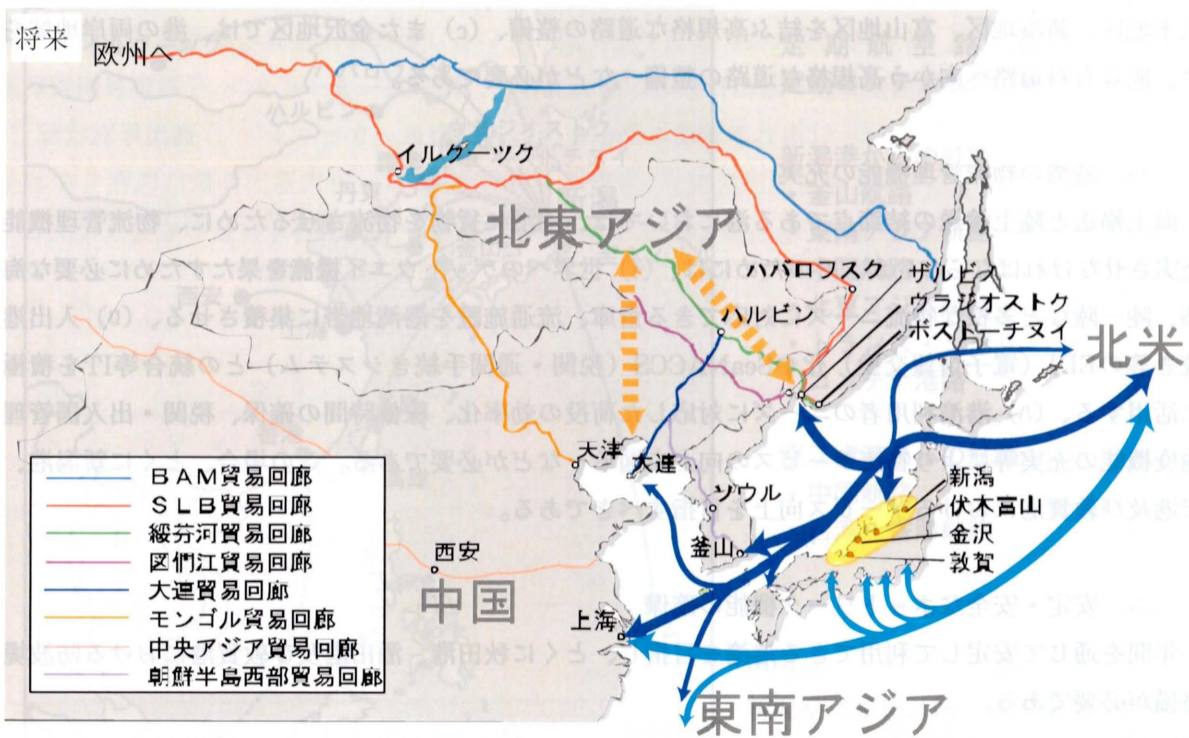
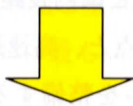
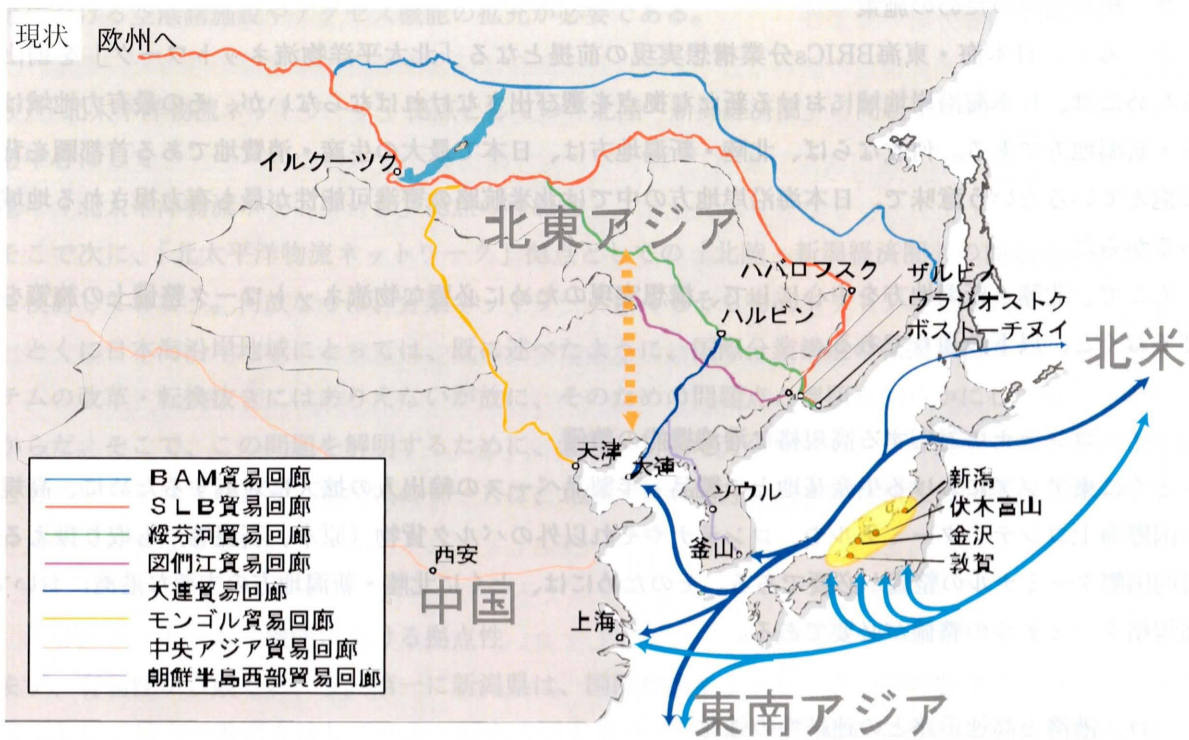
こうした二つの段階を通じて、日本海・東海物流ネットワークを「北太平洋物流ネットワーク」へと転換させることに成功すれば、日本海沿岸地域は、(イ) 対米貿易とりわけ対米輸出を拡大させることが可能になるだけでなく、(ロ) 東アジア諸国・地域との新たな相互依存関係を東・北東アジア分業発展に結びつけることもまた可能になり、(ハ) さらに日本海・東海BRICs分業の可能性すら生まれる—ということになる。要するに、日本海・東海物流ネットワークの「北太平洋物流ネットワーク」への転換は、日本海沿岸地域の国際分業とりわけBRICs分業発展のカギを握っているのである。

以上の構想に基づき構築される「『北太平洋物流ネットワーク』と日本海・東海BRICs分業構想」の姿を描いてみると、図表Ⅲ－6の通りとなる。

図表Ⅲ－6 「北太平洋物流ネットワーク」と「北陸・新潟経済圏」の概念図



〔図-23 北陸地方・北東アジアを中心とした国際物流ネットワークの将来像〕



〔図-24 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.19~20より。

② 構想実現のための施策

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

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

イ. コンテナに対応する高規格な港湾機能の整備

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

ロ. 港湾と高速道路との連結性の強化

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

ハ. 港湾の物流管理機能の充実

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

ニ. 安定・安全なネットワーク機能の確保

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

ホ. 国際空港の機能充実・アクセス整備

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

港等における空港諸施設やアクセス機能の拡充が必要である。

(3) 「北太平洋物流ネットワーク」拠点としての「北陸・新潟経済圏」の問題点と課題－新潟県のケースを中心にして－

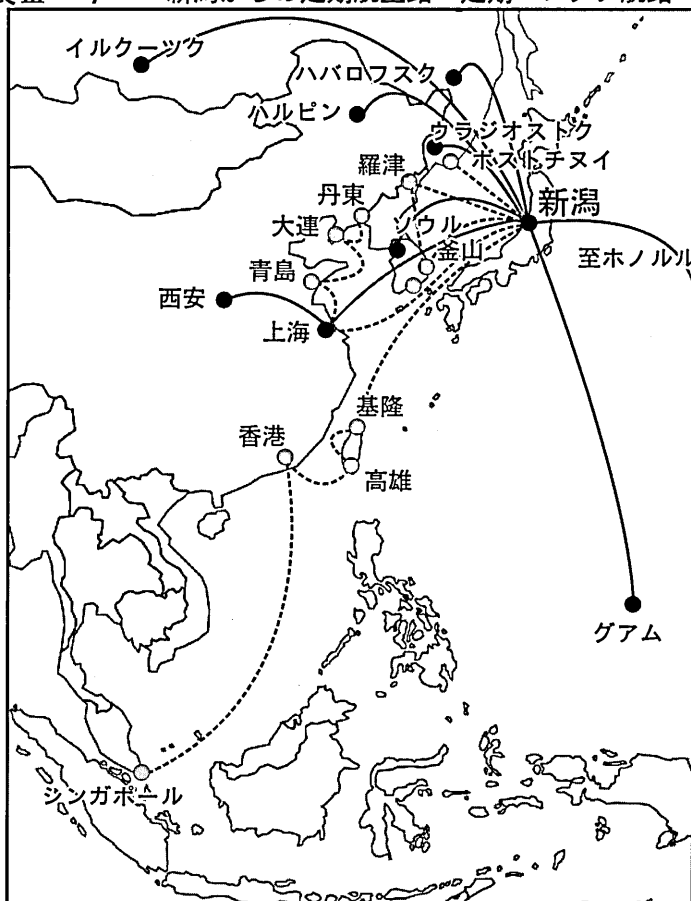
① 「北太平洋物流ネットワーク」拠点の可能性

そこで次に、「北太平洋物流ネットワーク」拠点としての「北陸・新潟経済圏」の問題点と課題について検討しておこう。何故ならば、分業ネットワークはそもそも物流ネットワークと表裏の関係にあるが、とくに日本海沿岸地域にとっては、既に述べたように、国際分業構造の転換は物流ネットワークシステムの改革・転換抜きにはありえないが故に、そのための問題点と課題を明らかにしておく必要があるからだ。そこで、この問題を解明するために、北陸・新潟地方の中でも、その典型である新潟県を事例として取り上げてみよう。新潟県のケースは、北陸・新潟地方が抱える有利性と問題点を如実に示しているからに他ならない。

a. ゲットウエイ機能における拠点性

まず、有利性から観ておこう。第一に新潟県は、国際物流ネットワークの根幹をなす国際コンテナ取扱量において最大の港湾を擁している（同上の図表Ⅲ－1参照）。第二に新潟県は、日本海地域におけるゲットウエイ機能の中でも、最も高度な港湾機能と空港機能を有している（図表Ⅲ－7参照）。第三には、国内物流ルートとの結節の面でも、新潟県は最も高い結節性を誇っている。

図表Ⅲ－7 新潟からの定期航空路・定期コンテナ航路



定期航空路；●→
定期コンテナ航路；○→

新潟港からの航路

- ・釜山航路
- ・東南アジア航路
- ・中国航路
- ・北東アジア航路
- ・トランス・シベリア
コンテナ港路

直江津港からの航路

- ・中国航路
- ・台湾・香港航路

(出所)

新潟県『長期計画：基本構想 10ヵ年
計画』第5章にいがた未来戦略
(URL：1/8～2/8)より。

b. 対米国際分業の重要性

さらに、新潟県の産業構造の面から云っても、対米関係はいまなお重要な地位を占めているということも見落とせない。確かに、新潟県の場合も、日本全体の輸出構造における変化を反映して（図表Ⅲ－８－＜参考＞「我が国の輸出状況」参照）、対アジア向け輸出の比重が高まり、それに反比例して対米輸出の地位が低下しており、また対米輸入比率も低下している。すなわち、(イ) 1999年から2004年にかけての過去6年間に亘る新潟県の地域別輸出額比率の推移をみると、対アジア向けが1999年の51.8%から2004年には68.8%へと大幅に上昇しているのに対して、対米向けは同じく24.9%から17.6%へとかなり大幅に低下している、(ロ) 同じく同県の地域別輸入額比率の推移をみると、対アジア輸入が1999年の63.3%から2004年には63.7%とほぼ横這いであるのに対して、対北米輸入は、同じく22.3%から12.0%へと大幅に低下している（新潟県における輸出入動向を表した図表Ⅲ－８－＜1＞〔「過去5か年間の地域別輸出額の推移」〕及び図表Ⅲ－８－＜5＞〔「過去5か年間の地域別輸入額の推移」〕参照）。

しかしながら、だからといって、対米輸出を過小評価してはならない。低下したとはいえ、現在もおお、それは18%近い比重を占めており、新潟県にとって不可欠な存在であることに違いはない。加えて、輸出商品の面を考慮すれば、質的重要性は依然として高い。新潟県の主要輸出品は、機械機器（2005年における輸出構成比は47.3%である）が大宗を占めており、次いで化学品（同32.1%）、金属品（15.6%）がその後を追っているが、対米輸出もまたこうした商品群から構成されているからだ。すなわち、2005年における新潟県の対北米商品別輸出構成をみると、機械機器51.0%、化学品37.5%、金属品9.5%となっているのである。

直接投資の面でも、対米関係を過小評価してはならないであろう。確かに近年、新潟県の直接投資も、生産コスト削減を主目的とする対中国進出が活発化した結果、対アジア向け投資が増加し、少なくとも進出件数においては、対米向けを大幅に凌駕するに至っている（新潟県内企業の海外進出動向を示す図表Ⅲ－９－＜1＞〔「進出企業数・進出件数の年次別推移」〕、図表Ⅲ－９－＜2＞〔「従業員規模別進出状況」〕、図表Ⅲ－９－＜5＞〔「海外事業所の進出理由」〕、図表Ⅲ－９－＜4＞〔「進出年別状況」〕及び図表Ⅲ－９－＜3＞〔「地域別進出状況」〕参照）。しかしながら、対米進出件数は現在もおお全体の13.3%（2006年3月31日現在）を占めているということを考慮すれば、対米投資の重要性は決して過小評価されてはならないのである。

図表Ⅲ－８ 新潟県の輸出入動向

(1) 過去5か年間の地域別輸出額の推移

上段＝輸出額（単位：百万円）
下段＝構成比（単位：％）

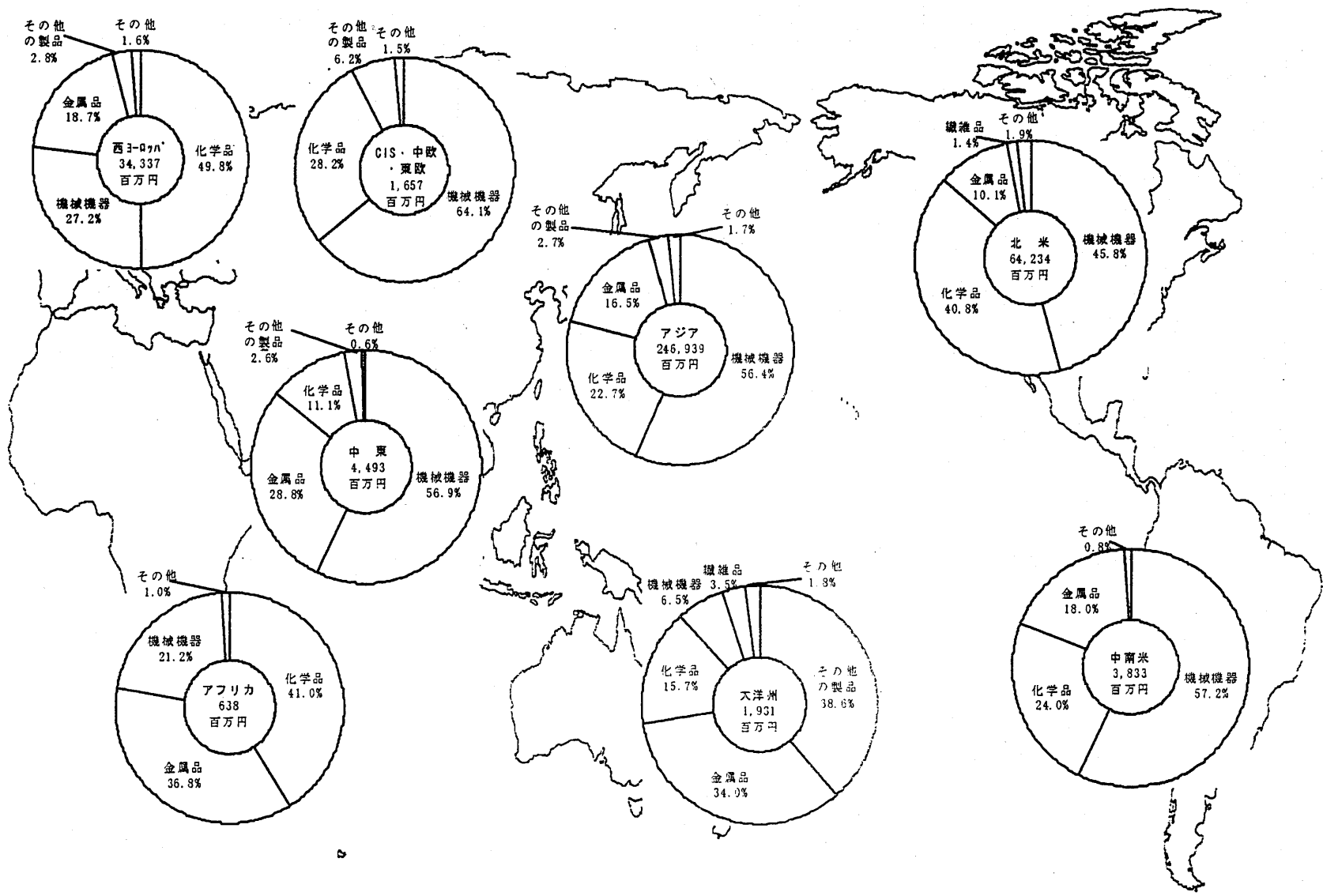
地域	年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
総	額	226,509 100.0	226,902 100.0	289,990 100.0	309,384 100.0	359,067 100.0
ア	ジア	127,807 56.4	126,237 55.6	173,357 59.8	202,984 65.6	246,939 68.8
中	東	3,459 1.5	3,066 1.4	5,991 2.1	4,949 1.6	4,493 1.3
西	ヨーロッパ	36,215 16.0	35,446 15.6	34,916 12.0	34,591 11.2	34,337 9.6
北	米	46,848 20.7	53,597 23.6	66,151 22.8	56,444 18.2	64,234 17.9
中	南米	1,880 0.8	2,396 1.1	2,555 0.9	3,706 1.2	3,833 1.1
ア	フリカ	2,050 0.9	1,150 0.5	1,970 0.7	1,881 0.6	638 0.2
大	洋州	2,038 0.9	2,995 1.3	3,163 1.1	2,693 0.9	1,931 0.5
C I S・中	欧・東欧	406 0.2	193 0.1	746 0.3	1,291 0.4	1,657 0.5
不	明	5,806 2.6	1,822 0.8	1,141 0.4	845 0.3	1,006 0.3

(2) 地域別輸出額 対前年比

(単位：％)

地域	年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
ア	ジア	110.8	98.8	137.3	117.1	121.7
中	東	87.0	88.6	195.4	82.6	90.8
西	ヨーロッパ	85.7	97.9	98.5	99.1	99.3
北	米	84.4	114.4	123.4	85.3	113.8
中	南米	118.5	127.4	106.6	145.0	103.4
ア	フリカ	264.2	56.1	171.3	95.5	33.9
大	洋州	95.1	147.0	105.6	85.1	71.7
C I S・中	欧・東欧	226.8	47.5	386.5	173.1	128.4

(3) 地域別・商品別輸出状況



(4) 港湾・空港別輸出状況 (2004年度)

港湾・空港別輸出一覧

(単位:百万円)

港湾空港	商品	食料品	原燃料	繊維品	非金属 鉱物製品	その他 の製品	化学品	金属品	機械機器	合計	構成比 (%)
合計		1,478	524	2,728	1,683	9,303	101,827	56,913	184,612	359,067	100.0
港湾	港湾計	1,189	523	2,665	1,683	8,928	87,787	50,807	83,378	236,959	66.0
	新潟	23	321	22	30	500	14,281	6,793	11,584	33,554	9.3
	直江津	0	43	0	123	0	7,408	1,398	3,187	12,159	3.4
	東京	173	0	100	0	1,428	5,792	4,749	26,397	38,638	10.8
	横浜	270	0	0	395	6,745	58,420	24,020	34,183	124,032	34.5
	鹿島	0	0	0	0	0	8	5,886	0	5,895	1.6
	千葉	0	0	0	0	0	53	7	0	60	0.0
	川崎	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
	伏木富山	0	0	0	0	0	288	0	10	298	0.1
	敦賀	0	0	0	0	0	0	0	2,312	2,312	0.6
	清水	0	0	0	0	0	2	0	6	8	0.0
	名古屋	239	0	0	0	3	66	1,207	676	2,190	0.6
	舞鶴	0	0	0	0	0	0	9	2,312	2,321	0.6
	大阪	31	37	0	0	43	14	248	2,399	2,773	0.8
	神戸	439	0	2,542	0	208	730	1,823	242	5,984	1.7
	広島	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0.0
	下関	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0.0
	北九州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
	博多	0	0	0	0	0	0	0	51	51	0.0
	大分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
その他・不明	15	121	0	1,135	0	707	4,665	17	6,661	1.9	
空港	空港計	59	1	63	0	375	12,976	1,312	88,421	103,206	28.7
	新潟	2	1	20	0	0	5	47	160	234	0.1
	成田	57	0	43	0	375	12,970	1,247	85,375	100,067	27.9
	関西国際	0	0	0	0	0	0	15	316	332	0.1
	大阪	0	0	0	0	0	1	0	3	4	0.0
	その他・不明	0	0	0	0	0	0	2	2,566	2,568	0.7
港湾・空港不明	231	0	0	0	0	1,064	4,795	12,813	18,903	5.3	

(参考)

我が国の輸出状況

地域	区分	輸出額 (百万円)		構成比 (%)		対前年比 (%)
		平成15年	平成16年	平成15年	平成16年	平成16年
総	計	54,548,350	61,169,979	100.0	100.0	112.1
ア	ジア	25,318,319	29,636,794	46.4	48.4	117.1
中	東	1,650,544	1,771,997	3.0	2.9	107.4
西	ヨーロッパ	8,767,668	9,582,495	16.1	15.7	109.3
北	米	14,266,826	14,556,805	26.2	23.8	102.0
中	南米	1,929,589	2,345,189	3.5	3.8	121.5
ア	フリカ	644,961	827,808	1.2	1.4	128.4
大	洋州	1,415,993	1,603,223	2.6	2.6	113.2
C I S	・中欧・東欧	553,958	841,434	1.0	1.4	151.9
不	明	492	4,234	0.0	0.0	860.6

地域	区分	輸出額 (百万円)		構成比 (%)		対前年比 (%)
		平成15年	平成16年	平成15年	平成16年	平成16年
総	計	54,548,350	61,169,979	100.0	100.0	112.1
食	料 品	266,625	283,034	0.5	0.5	106.2
原	燃 料	555,384	756,534	1.0	1.2	136.2
織	維 品	900,239	931,552	1.7	1.5	103.5
非	金属鉱物製品	591,987	677,966	1.1	1.1	114.5
そ	の他の製品	2,662,492	2,855,278	4.9	4.7	107.2
化	学 品	4,525,005	5,221,194	8.3	8.5	115.4
金	属 品	3,388,475	4,060,545	6.2	6.6	119.8
機	械 機 器	39,296,844	43,697,968	72.0	71.4	111.2
再	輸出・特殊取扱品	2,361,299	2,685,908	4.3	4.4	113.7
不	明	0	0	0.0	0.0	0.0

経済産業省「貿易動向データベース」より

(5) 過去5か年間の地域別輸入額の推移

上段=輸出額 (単位: 百万円)
下段=構成比 (単位: %)

地域 \ 年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
総 額	238,220 100.0	257,121 100.0	327,124 100.0	342,268 100.0	345,200 100.0
ア ジ ア	173,847 73.0	159,569 62.1	176,600 54.0	217,007 63.4	219,917 63.7
中 東	1,824 0.8	29,588 11.5	29,083 8.9	32,144 9.4	32,861 9.5
西 ヨ ー ロ ッ パ	6,670 2.8	6,906 2.7	7,697 2.4	10,422 3.0	9,296 2.7
北 米	38,345 16.1	38,728 15.1	49,037 15.0	46,465 13.6	46,194 13.4
中 南 米	6,378 2.7	7,566 2.9	19,786 6.0	10,669 3.1	11,940 3.5
ア フ リ カ	2,140 0.9	2,119 0.8	5,129 1.6	5,568 1.6	5,713 1.7
大 洋 州	4,503 1.9	6,924 2.7	31,440 9.6	9,850 2.9	7,018 2.0
C I S ・ 中 欧 ・ 東 欧	4,263 1.8	5,571 2.2	8,096 2.5	9,871 2.9	12,110 3.5
不 明	250 0.1	150 0.1	256 0.1	272 0.1	151 0.0

(6) 地域別輸入額 対前年比

(単位: %)

地域 \ 年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
ア ジ ア	140.7	91.8	110.7	122.9	101.3
中 東	35.6	1,622.1	98.3	110.5	102.2
西 ヨ ー ロ ッ パ	95.3	103.5	111.5	135.4	89.2
北 米	88.3	101.0	126.6	94.8	99.4
中 南 米	141.2	118.6	261.5	53.9	111.9
ア フ リ カ	108.4	99.0	242.0	108.6	102.6
大 洋 州	77.2	153.8	454.1	31.3	71.3
C I S ・ 中 欧 ・ 東 欧	117.9	130.7	145.3	121.9	122.7

(7) 港湾・空港別輸入状況

港湾・空港別輸入一覧

(単位：百万円)

商品 港湾空港	食料品	繊維 原料	金属 原料	その他 の 原料品	鉱物性 燃 料	化学品	機械 機器	繊維 製品	金属品	その他 の製品	合計	構成比 (%)
合 計	28,517	1,166	6,885	26,130	143,349	14,140	45,635	7,865	17,482	54,030	345,200	100.0
港 湾 計	26,014	1,166	6,571	23,254	143,349	11,730	27,114	7,003	12,115	51,328	309,642	89.7
新 潟	13,744	1,142	286	14,851	137,573	8,643	8,292	4,168	8,590	46,394	243,681	70.6
直 江 津	0	11	5,703	4,411	588	2,420	4,227	0	838	24	18,222	5.3
東 京	4,377	0	0	527	0	43	5,910	229	1,835	1,755	14,677	4.3
横 浜	6,385	13	313	520	169	565	2,512	1,391	729	1,141	13,738	4.0
小 樽	0	0	0	0	0	0	38	0	0	6	44	0.0
八 戸	4	0	0	0	0	0	0	0	0	17	21	0.0
酒 田	660	0	0	0	0	15	0	0	0	0	675	0.2
鹿 島	101	0	0	0	0	0	0	0	0	1	102	0.0
川 崎	174	0	0	0	0	0	0	0	0	650	824	0.2
伏木富山	0	0	0	0	0	0	6	0	12	2	20	0.0
敦 賀	0	0	0	0	0	0	3,348	0	3	6	3,356	1.0
清 水	0	0	0	1,542	0	0	186	0	22	7	1,757	0.5
名 古 屋	76	0	125	78	0	10	360	147	11	138	946	0.3
大 阪	71	0	5	5	0	15	1,600	834	3	324	2,859	0.8
神 戸	96	0	0	739	0	6	543	234	15	19	1,653	0.5
水 島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	31	0.0
広 島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11	0.0
松 山	0	0	0	0	0	0	2	0	0	21	23	0.0
北九州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
博 多	142	0	0	0	0	0	0	0	24	0	166	0.0
志 布 志	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	0.0
その他・不明	179	0	139	580	5,019	13	90	0	31	779	6,831	2.0
空 港 計	0	1	0	150	0	2,409	16,706	859	4,449	2,533	27,107	7.9
新 潟	0	0	0	1	0	444	110	79	55	32	721	0.2
成 田	0	1	0	145	0	1,966	16,564	780	1,303	2,501	23,258	6.7
関西国際	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0.0
大 阪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
その他・不明	0	0	0	4	0	0	32	0	3,091	0	3,127	0.9
港湾・空港不明	2,503	0	314	2,726	0	0	1,816	4	919	170	8,450	2.4

(参考)

我が国の輸入状況

地域	区分	輸入額 (百万円)		構成比 (%)		対前年比 (%)
		平成15年	平成16年	平成15年	平成16年	平成16年
総	計	44,362,023	49,216,636	100.0	100.0	110.9
ア	ジア	19,726,810	22,224,196	44.5	45.2	112.7
中	東	5,952,563	6,810,761	13.4	13.8	114.4
西	ヨーロッパ	6,297,572	6,800,687	14.2	13.8	108.0
北	米	7,704,232	7,680,093	17.4	15.6	99.7
中	南米	1,210,041	1,488,396	2.7	3.0	123.0
ア	フリカ	749,293	940,851	1.7	1.9	125.6
大	洋州	2,068,139	2,457,105	4.7	5.0	118.8
C I S	・中欧・東欧	653,051	814,389	1.5	1.7	124.7
不	明	322	158	0.0	0.0	49.1

地域	区分	輸入額 (百万円)		構成比 (%)		対前年比 (%)
		平成15年	平成16年	平成15年	平成16年	平成16年
総	計	44,362,023	49,216,636	100.0	100.0	110.9
食	料品	5,104,575	5,302,155	11.5	10.8	103.9
織	維原料	88,705	84,302	0.2	0.2	95.0
金	属原料	1,030,832	1,340,118	2.3	2.7	130.0
そ	の他の原材料	1,538,975	1,654,505	3.5	3.4	107.5
鉦	物性燃料	9,349,924	10,670,590	21.1	21.7	114.1
化	学品	3,458,279	3,816,181	7.8	7.8	110.3
機	械機器	13,973,582	15,393,988	31.5	31.3	110.2
織	維製品	2,818,870	2,931,639	6.4	6.0	104.0
金	属品	1,915,869	2,530,165	4.3	5.1	132.1
そ	の他の製品	4,322,783	4,595,813	9.7	9.3	106.3
再	輸入・特殊取扱品	759,627	897,181	1.7	1.8	118.1
不	明	0	0	0.0	0.0	0.0

経済産業省「貿易動向データベース」より

(出所) 新潟県産業労働部『新潟県の輸出入動向』(平成17年12月)より。

図表Ⅲ－９ 新潟県内企業海外進出状況（平成17年3月末日現在）＜但しアンケート調査による＞

(1) 進出企業数・進出件数の年次別推移

アンケート 実施年 区分	平成17年3月31日現在		平成16年3月31日現在		平成15年 7月31日現在
	実数	対前年比(%)	実数	対前年比(%)	実数
企業数	160 (98)	103.2	155 (94)	104.0	149
進出件数	428 (170)	109.7	390 (165)	106.0	368

* () 内は、海外進出している企業数、件数のうち、県内に本社がある企業及びその進出件数を示す。以下の表についても同じ扱いとする。

(2) 従業員規模別進出状況

アンケート 実施年 区分	平成17年3月31日現在		平成16年3月31日現在	
	実数	構成比(%)	実数	構成比(%)
1～9人	11 (7)	6.9	12 (8)	7.7
10～29人	14 (7)	8.8	12 (4)	7.7
30～49人	19 (15)	11.9	19 (16)	12.3
50～99人	19 (9)	11.9	26 (12)	16.8
100～299人	57 (37)	35.6	51 (34)	32.9
300人～	40 (23)	25.0	34 (20)	21.9
従業員規模不明	0 (0)	0.0	1 (0)	0.6
総計	160 (98)	100	155 (94)	100

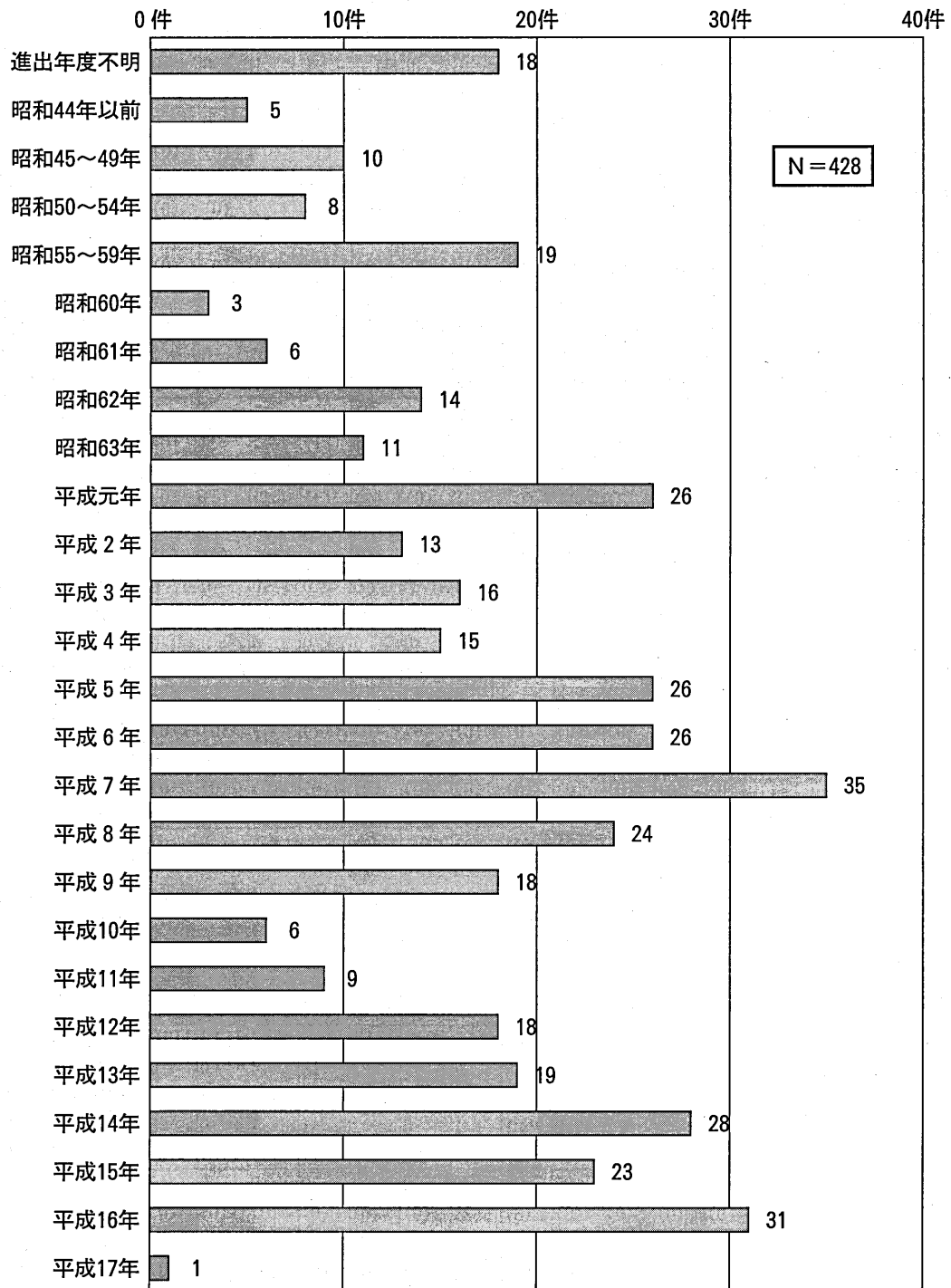
(3) 地域別進出状況

進出目的 進出地域		製造			販売			サービス及び運輸通信			建設及びその他			業種不明			合計		
		H17	H16	増減	H17	H16	増減	H17	H16	増減	H17	H16	増減	H17	H16	増減	H17	H16	増減
アジア	中国	127 (73)	108 (65)	19 (8)	26 (12)	20 (11)	6 (1)	6 (5)	7 (6)	-1 (-1)	22 (13)	18 (14)	4 (-1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	181 (103)	153 (96)	28 (7)
	韓国	8 (1)	10 (3)	-2 (-2)	2 (2)	2 (2)	0 (0)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	2 (0)	1 (1)	1 (-1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	13 (4)	14 (7)	-1 (-3)
	台湾	14 (4)	13 (3)	1 (1)	2 (1)	3 (0)	-1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	17 (6)	17 (4)	0 (2)
	シンガポール	12 (0)	11 (0)	1 (0)	7 (1)	8 (0)	-1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)	3 (2)	0 (-2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	22 (1)	22 (2)	0 (-1)
	ベトナム	5 (3)	4 (2)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	5 (3)	4 (2)	1 (1)
	タイ	30 (13)	29 (13)	1 (0)	3 (2)	2 (1)	1 (1)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	35 (16)	32 (15)	3 (1)
	その他の アジア	39 (6)	37 (9)	2 (-3)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	2 (1)	2 (2)	0 (-1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	43 (8)	41 (12)	2 (-4)
	(小計)	235 (100)	212 (95)	23 (5)	41 (18)	36 (14)	5 (4)	9 (7)	9 (8)	0 (-1)	31 (16)	26 (21)	5 (-5)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	316 (141)	283 (138)	33 (3)
	北米	31 (4)	29 (3)	2 (1)	19 (9)	17 (8)	2 (1)	3 (0)	2 (0)	1 (0)	7 (3)	11 (4)	-4 (-1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	60 (16)	59 (15)	1 (1)
西ヨーロッパ	15 (2)	14 (3)	1 (-1)	15 (5)	12 (1)	3 (4)	3 (0)	2 (0)	1 (0)	2 (0)	3 (0)	-1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	35 (7)	31 (4)	4 (3)	
CIS・中東・東欧	1 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	3 (3)	3 (3)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	5 (3)	4 (3)	1 (0)	
大洋州	1 (0)	2 (0)	-1 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (2)	2 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (2)	5 (2)	-1 (0)	
中東	2 (0)	2 (1)	0 (-1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (1)	0 (-1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)	3 (2)	0 (-2)	
中南米	3 (1)	3 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	5 (1)	5 (1)	0 (0)	
アフリカ	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	
合計	288 (107)	262 (103)	26 (4)	77 (32)	67 (23)	10 (9)	20 (12)	18 (13)	2 (-1)	43 (19)	43 (26)	0 (-7)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	428 (170)	390 (165)	38 (5)	

進出目的 進出地域		製造			販売			サービス及び運輸通信			建設及びその他			業種不明			合計		
		H17	H16	増減	H17	H16	増減	H17	H16	増減	H17	H16	増減	H17	H16	増減	H17	H16	増減
	中国	127 (73)	108 (65)	19 (8)	26 (12)	20 (11)	6 (1)	6 (5)	7 (6)	-1 (-1)	22 (13)	18 (14)	4 (-1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	181 (103)	153 (96)	28 (7)
	韓国	8 (1)	10 (3)	-2 (-2)	2 (2)	2 (2)	0 (0)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	2 (0)	1 (1)	1 (-1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	13 (4)	14 (7)	-1 (-3)
	ロシア	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	3 (3)	3 (3)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (3)	4 (3)	0 (0)
	北朝鮮	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	合計	135 (74)	118 (68)	17 (6)	29 (14)	23 (13)	6 (1)	10 (9)	11 (10)	-1 (-1)	24 (13)	19 (15)	5 (-2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	198 (110)	171 (106)	27 (4)

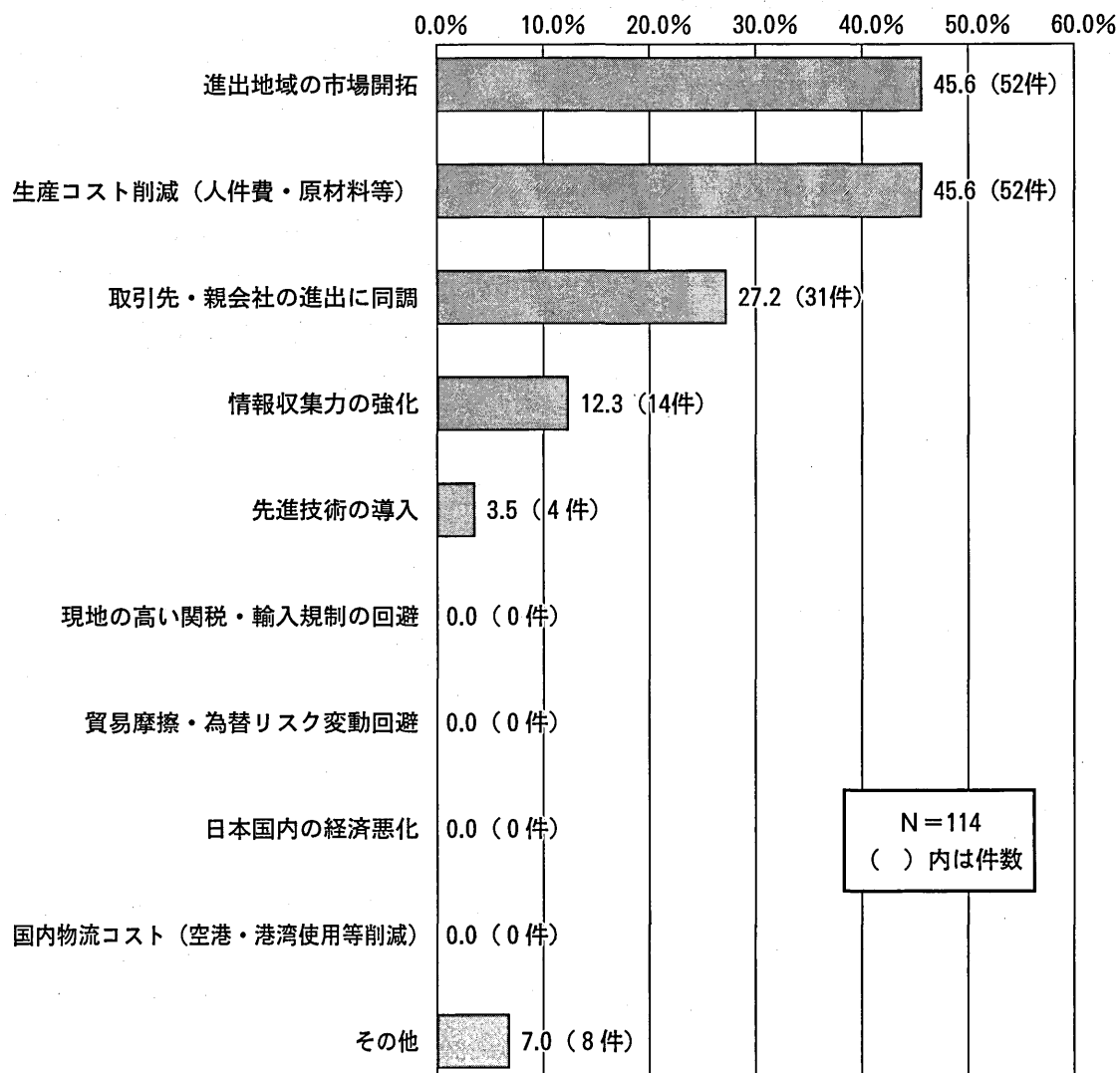
(4) 進出年別進出状況

進出年別状況



(5) 海外事業所の進出理由

進出理由



(出所) 新潟県産業労働部『新潟県内企業海外進出状況調査』報告書 (平成17年12月) より。

② 「北太平洋物流ネットワーク」拠点に向けての課題

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

それは、(イ) 二つのインバランスの解消、(ロ) 地元港湾利用の拡大、(ハ) 国内物流ビジネス拠点との連携強化—という三つの問題点である。

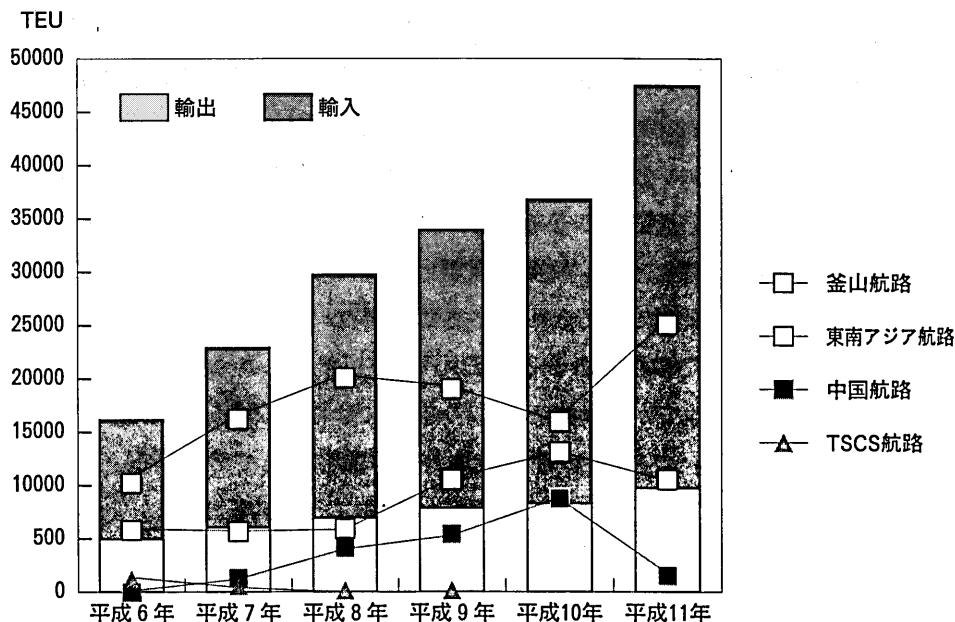
a. 二つのインバランス解消

第一はインバランスの解消である。この場合さらに、二つのインバランス解消が必要である。一つは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。上述したように、新潟港の外貿コンテナ貨物取扱量は増大しているが、その構造をみると、その増大は専ら輸入貨物増大によって困っているのである(図表Ⅲ-10参照)。その結果、新潟港の2006年(暦年ベース)外貿コンテナ貨物取扱量自体は、20フィートコンテナ換算で16万3,898 TEUと前年に対して大幅に増加し過去最高を記録したとはいえ、「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とインバランスもまた5万5,966 TEUと依然として大幅な入超を記録している。従って、国際コンテナ貨物取扱量におけるインバランス解消もまた重要な課題なのである(注8)。

インバランス解消の二つ目は貿易自体が抱えるインバランスの解消である。「北太平洋物流ビジネスネットワーク」における拠点性を確保するためには、輸送上の輸出入インバランス解消だけでは不十分である。それに加えて、貿易構造上のインバランスも解消しなければならないからである。新潟県の輸出入収支は2000年に117億1,100万円の赤字に転じて以来、赤字幅を増大させ続け、2003年には328億8,400万円の赤字にまで拡大している。(そのうち、対アジア貿易の赤字幅は、1999年の81億2,200万円から2003年には140億2,300万円にまで拡大しており、新潟貿易赤字の主因をなしている。)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。(尤も2005年には、その反動でアジア向け輸出が減少したにもかかわらず、比較的好調な対米輸出に支えられて、結局全体として輸出は3,731億4,600万円、輸入は3,523億8,000万円となった。その結果、輸出入総額では207億6,600万円の黒字を見ている。)だがこうしたアジア向け輸出の急増という特殊要因を除けば、新潟県貿易の基調が既に黒字に転じとは即断できないであろう。従って新潟県としては、こうした貿易インバランスの解消が引き続き課題とされているのである(注9)。その場合、対米貿易がいまなお大幅な黒字(2005年現在で300億6,400万円の黒字)であるということを考慮すれば、対アジア貿易とともに(因みに、新潟県の対アジア貿易は2005年には512億2,100万円の黒字である)、対米貿易の重要性が引き続き強調されなければならないのである。また、対米貿易をも含めて、新潟県の対北東アジア国際分業を北太平洋国際分業にリンクさせ、それをさらに日本海・東海BRICS分業へと発展させていく必要は改めて強調されるべきであろう。

貿易インバランス解消は、新潟県産業集積企業のグローバルビジネスにとっても死活的に重要な問題である。例えば、新潟県産業集積の特質は“ものづくり拠点”(注10)であるとされるが、その典型をなす中越金属加工業企業が抱えるグローバルビジネスの課題が、「市場獲得型ビジネス」(注11)であるということからも、そのことは容易に理解され得よう。

図表Ⅲ－10 航路別コンテナ取扱量の推移（新潟港）



（出所）新潟県『長期計画：基本構想10ヵ年計画』第5章にいがた未来戦略（URL：7／8）より。

b. 地元港湾利用の拡大

第二は国際物流における新潟県の港湾・空港利用とりわけ港湾利用の拡大が必要である。新潟県企業の輸出入における港湾利用状況（企業アンケート調査方式による。但しこの場合はコンテナ貨物以外を含む）をみると（図表Ⅲ－8－<4>「港湾・空港別輸出状況一覧」及び図表Ⅲ－8－<7>「港湾・空港別輸入状況」参照）、新潟港利用率は、輸入では70.6%（2004年）に達しているが、輸出では9.3%（同）に止まっている。（なお、2005年には、輸入では71.1%に、輸出では13.8%にそれぞれ上昇している。）直江津港の場合はさらに低く、輸入6.91%（2005年）、輸出3.7%（同）にすぎないのである。逆に、新潟県の国際物流において最も利用されているのは、輸出では、横浜港であり、そのシェアは2004年には34.5%、2005年には28.3%と圧倒的な比重を占めている。次いで成田空港が2004年には27.9%、2005年には20.2%とその後を追っている。

輸入では新潟港の比重が最も高いとはいえ、輸出における新潟県のこうした低利用率は、上述の貿易におけるインバランスにも大きな影響を及ぼしていると考えざるを得ない。従って輸出における新潟県港湾の利用率引き上げは、同県の「北太平洋物流ネットワーク」における拠点性確保においても不可欠な課題とされなければならないであろう。

上述した新潟県産業集積企業のグローバルビジネスにおける課題すなわち「市場獲得型ビジネス」においては、このことはなおさら重要であり、むしろ死活的でさえあると云えよう。

c. 国内物流ビジネスネットワークとの連携強化

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

が必要である。

かくして、新潟県における拠点性を日本海・東海物流拠点性からさらに北太平洋物流拠点性へと発展させるためには、同県は以上の三つの問題点の解決に努めなければならない。そして新潟県がこうした課題を抱えているということは新潟県産業集積企業にとっても同様である。上述したように新潟県産業集積の特質が“ものづくり拠点”であり、そうした拠点性を背景にして集積地域企業のグローバルビジネスが「市場獲得型ビジネス」を最重要課題としている以上、三つの問題の解決は新潟県産業集積企業にとっても避けがたい課題であるとみなさざるを得ないからだ。と同時にこれらの諸問題は、その解決が新潟県だけでは決して容易であるとは云えず（注12）、しかも新潟・北陸地方全体が抱える問題でもある以上、新潟・北陸地方が全体として取り組まなければならない課題でもある、ということを経験しておかなければならないであろう。「広域地方経済圏」としての「新潟・北陸経済圏」形成が必要な所以であるが、そのための課題については次章に譲ることとする。

（注1）北太平洋地域の重要性を再認識するという事は、とりもなおさず、日米関係を再定義するという事にも繋がる。そうした発想は当のアメリカの中でも論議され始めている。だがその場合、二つの考え方が浮かび上がってくる。一つは、台頭する中国に対抗するために、アジア太平洋における日米主導の新秩序形成が必要であり、そのためには日米関係の再定義・再強化が不可欠であるとする見解であり（例えば、フランス・フクヤマ「中国 老練の微笑外交」[読売新聞2004年5月16日]を参照のこと）、いま一つは、「超大国アメリカ」の凋落により「パックス・アメリカナ」の維持が最早不可能になった以上、それに代わり、台頭する中国やインドをも取り込んだ「パックス・アジア太平洋」の形成が必要であり、そのためには日米関係の再定義も避けては通れないとする考え方である（例えば、ティモシー・ガートン・アッシュ「米国の新戦略を支える団結を」[朝日新聞2005年9月7日]を参照のこと）。いずれにせよ、北太平洋地域の重視は、アメリカがアジア太平洋地域との関係を重視しようとする限り—あるいは重視せざるを得なくなる限り—、アメリカにとっても避けては通れない課題であると云えよう。

（注2）「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3）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4）但し、「ランドブリッジ」構想に関しては、幾つかの構想があるということも見落としてはならないであろう。まず大きく分けると、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。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・新潟地方からザルビノ・ウラジオストック・ポストーチヌイ地域を経てシベリア鉄道に接続するルートである（図表Ⅲ-6で示されているルート）。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-11-[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・ウラジオストックを経由し、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-11-[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計画（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る（毎日新聞2003年1月18日より）。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。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経、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ことから明らかなように、北朝鮮経済にとっては、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。（なお、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。）従って、北朝鮮にとっては、これはこれでまた大いに戦略性を帯びた構想であるには違いない筈だ。それだけではない。云うまでもなく中国もまた中国大陸横断鉄道活用構想には熱心である。中国は中国で、これまた資源開発を中心にして北朝鮮に強い関心を抱いているからだ（日本経済新聞2006年10月16日参照）。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は当然としても、それだけではなく、そのイニシアティブを巡って、周辺諸国とくに中ロ両大国が激しい綱引きを行っているのである。ところで、「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、ということもまた見落とされてはならないであろう。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—すなわち、(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（尤も朝鮮半島は、今回の米韓FTA交渉で示されたように、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 [サンケイ新聞2007年4月30日参照]）という意味での地政学的条件（いわゆる「カイト・フライティング・モデル」 [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）、(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」 [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）、という二つの点での戦略的重要性—を考慮すれば、「ランドブリッジ」のあり方が北東アジアの将来をも左右することは不可避である、と想定されるからである。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必要とされていよう。その点で「広域地方経済圏」が果たす役割が重要である。とくにこの問題についての「広域地方経済圏」間連携・提携—さし当 たっては「北陸・新潟経済圏」と「北九州経済圏」との連携・提携—が必要であると云えよう。「北九州経済圏」は、上述した「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を有するという意味で地政学的有利性を有しているが、「北九州経済圏」と「北陸・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効果を持っていると同時に、両経済圏の連携・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、両経済圏の連携・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・北太平洋経済圏の発展に大きく寄与することが期待されるのである。

(注5) なお、BRICs論に関しては、注目すべき論点が提起されている。すなわち、人材論との関連性についてである(「BRICs考」[日本経済新聞2005年7月6日]参照)。そうした観点に立てば、日本海・東海BRICs分業論もまた、単にビジネス・ネットワークや国際物流ネットワークだけではなく、知的ネットワーク、そのノルド(結節点)としての知的集積、人材育成さらにはそのための教育のあり方にまで関わってくるのである。なお、これらの問題については、拙稿「第I部(序論)中国・アジアビジネスにおける人材育成上の課題—中国・アジア留学生教育の意義—」[新潟経営大学・平成16年度学内共同研究『中国・アジアビジネスと人材育成—留学生教育に対する新たな視点—』<2005年3月>] p.1~30及び拙稿「中国・アジアビジネス教育試論—新潟県集積地域企業と人材育成—」(仮題)[URL; <http://www.with-online.com/yasuhiko/business-educ.050604.htm>] [新潟経営大学・学内共同研究<平成17年度>]などを参照されたい。

(注6) 例えば小林栄三 伊藤忠商事社長は、日本海・東海物流ネットワークの積極的活用論の一環として、北陸港、北九州港及び釜山港のトライアングル提携論を提唱されているが(新潟日報「21世紀の北前船—運ぶ」<福井シンポジウム>2005年12月15日参照)、そうした提携論が意味を持つためには、(イ)「北太平洋経済圏」の形成、(ロ) そのための「北太平洋物流ネットワーク」の創出、(ハ) 上記(イ)と(ロ)のリンケージの役割を担ったトライアングル提携論—といったシナリオが必要であろう。こうしたシナリオが現実に描かれるならば、「北太平洋経済圏」も著しく現実味を帯びることになるであろう。

(注7) 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8) 新潟日報2007年1月30日より。なお同紙によれば、直江津港の場合は、2006年(暦年ベース)については、前年より12.1%減少し1万8,939 TEUであった。輸入が9,344 TEUと前年より若

干減少したとはいえ依然として大幅であり、しかも輸出が4,068 TEUと伸び悩んだために、やはりインバランスは5,267 TEUと引き続き拡大基調を辿っている。なお年度ベースでは、両港とも以下の通りである（新潟日報2006年5月3日より）。新潟港の2005年度外貿コンテナ貨物取扱量は、20フィートコンテナ換算で10万2,400 TEUと過去最高を記録したとはいえ、輸出2万2,600 TEU、輸入7万9,700 TEUであったために、インバランスもまた5万7,100 TEUと前年度より4,100 TEU拡大し過去最高を記録している。直江津港の場合にも、同じく2005年度については、前年度より1.1%減少し1万4,700 TEUであった。輸入は前年度よりも3.0%増加増加したが、輸出が同じく9.9%減少したため、やはりインバランスは拡大している。なお、前年度は輸出5,000 TEU、輸入1万 TEUであった。また新潟港の2005年度航路別外貿コンテナ貨物量は、韓国・釜山航路が5万5,000 TEU（前年度比10.5%増）と最も多く、上海・大連・青島経由の中国航路が3万4,900 TEUがそれに次いでいる。尤も伸び率では、中国が最も伸びており、2005年度には前年比14.9%増を記録している。

（注9）新潟県の貿易インバランス問題が、同県企業の国際競争力における相対的低下と表裏の関係にあり、しかもその競争力低下は、人口減少問題を背景とした地域の停滞とオーバーラップしているということも見落とせない。新潟県の人口動態を一瞥してみると、まず「社会減」が着実に進行していることに気付く。2002年から2006年のこの5年間における人口流出超は、それまでの5年間に比べて凡そ1万人多い27,290人を記録しているが（新潟日報2007年3月19日より）、こうした流出超過傾向は今後も続くものとみられる。さらに困ったことには、むしろそれが加速される可能性の方が強いことだ。少子化の影響である。厚生労働省が2007年5月29日に発表した「都道府県別将来人口推計」によれば、新潟県の人口は、ピーク時（1997年）の2,491,874人から2035年には2005年に対して23%も減少し1,875,000人に迄落ち込むものと予測されているのである。その結果、新潟県の人口減は、このままでは「社会減」と「自然減」とがオーバーラップすることが避けられないものとみられる。しかも、こうした人口減に加えて人口構造も急激に変化しそうである。同じく厚労省の上記推計によれば、全国的な少子高齢化を背景にして、新潟県の場合も、65歳以上の老年人口比率は2006年9月15日現在の24.3%（全国平均では20.7%、但し2005年現在）から2035年には36.6%（全国平均では33.7%）へと急上昇し、逆に14歳以下の年少人口比率はやはり2006年9月15日現在の13.4%（全国平均では13.8%、但し2005年現在）から9.6%（全国平均では9.5%）へと大幅に低下するものと予測されている。こうした人口減の加速及び急激な人口構造の変化が産業・企業の誘致及び立地に深刻な影響を及ぼし新潟県経済社会の低迷・停滞に繋がりがかねないということは後述するが（第IV章 [注2] 参照）、ここでは、新潟県企業の競争力低下問題が、そうした意味で、構造的な性格を有しているということを指摘しておかなければならないであろう。

（尤も、こうした新潟県地域の低迷・停滞問題は、大都市地域と地方地域との二極分解という全国的な傾向を反映しているのであるが、さらに見落としてはならないのは、地方地域の中でも中心都市地域と周辺地域との間でさらに両極分解が起こっており、「分解」がオーバーラップし始めているという点である。新潟県の場合も例外ではなく、新潟市の政令指定都市化に伴う「発展」と非新潟市地域の停滞・衰退の加速化という問題が深刻化するという可能性が強まっているのである。〔因みに、新潟県内の市町村別人口動態を観てみると、新潟市の転入超過は2005年には436人と同市への一極集中傾向を窺わせている<新潟日報2007年3月19日より>。

また新潟市の2007年度総合計画では、人口は2015年には822,000人に増加すると推計しているとされる<同上より>。] 従って、非新潟市地域は、新潟市の関連地域として「新潟市圏」に組み込まれていくか、さもなければ「広域地方経済圏」としての「北陸・新潟経済圏」の中に活路を見出していく以外にないであろう。実は、「北陸・新潟経済圏」の意味はこの点にもあるのだ。

- (注10) なおこの場合の“ものづくり拠点”とは、新潟県の製造業が新製造業へと移行することを前提としており、従って、正確には“新ものづくり拠点”でなければならない。詳しくは、拙稿「はしがき」(新潟経営大学・平成17年度学内共同研究 [B班] ・研究報告書『国際ビジネス教育と新潟経営大学—「国際ビジネス学科」構想を巡って—』[2006年3月]) p.3~4を参照されたい。
- (注11) 「市場獲得型ビジネス」については、拙稿「Ⅱ. 国際ビジネス教育に対するニーズ—新潟県の中国アジアビジネス教育を中心にして—」(新潟経営大学・平成17年度学内共同研究 [B班] ・研究報告書『国際ビジネス教育と新潟経営大学—「国際ビジネス学科」構想をめぐって—』[2006年3月]) p.31~65を参照されたい。
- (注12) 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Ⅲ-12参照)。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く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。日本海沿岸港(ただし日本海中部)における唯一の「中核国際港湾」(苫小牧・仙台・常陸那珂・新潟・清水・広島・志布志・那覇の8港からなる)である新潟港の場合も、上記の日本海沿岸港の後退と軌を一にしておりその意味で例外たり得ない以上、やはり“ハブ・リム論”との関連性は、避けて通ることができない課題であると云わざるを得なであろう。

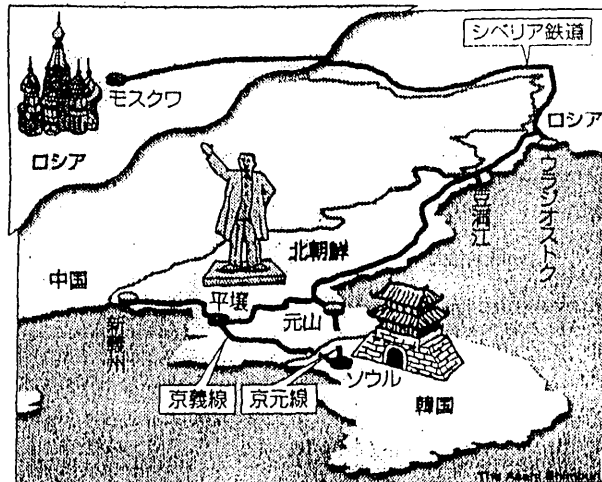
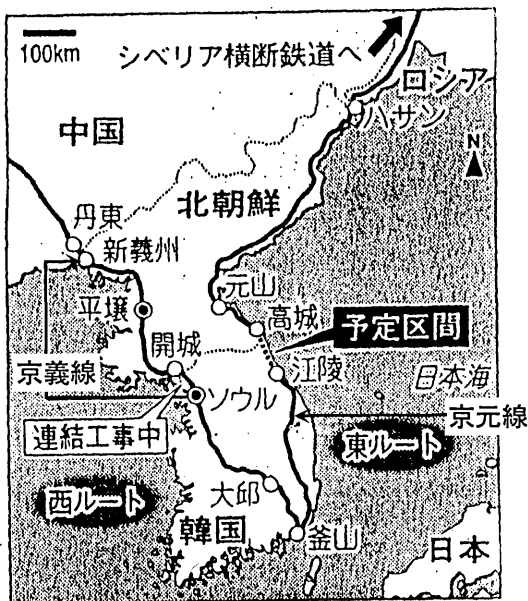
ところで、この点に関連して注目されるのは前述した金沢港である。既に述べたように、金沢港は、日本海沿岸港の中では、唯一対米直接航路を有している港であるが、そこにはある種の戦略性が秘められているということを見逃す訳けにはいかなないであろう。図表Ⅲ-5-[1]からも窺えるように、金沢港は、一方では対米直接航路を保有しながら(主たる荷主はコマツ

粟津工場であり「RORO船」による建設機械の対米輸出に活用されているとされる〔北陸経済ニュース<2006年9月2日>参照〕、他方では釜山港のトランシップを活用してやはり釜山経由の対米航路を開設する（コマツ粟津工場は2006年6月から「スーパーラック」を利用して金沢港発釜山港経由の北米向け建設機械輸出を開始したと伝えられる〔同上〕参照）—というように、対米航路と釜山航路が有するそれぞれの機能の効果的コンビネーションを創り上げることによって、両者が発揮し得かつ金沢港にとって有利な機能を上手く吸収しようとしているのである。そして石川県は、今後、釜山航路の増便、上海航路の復活さらには北米航路の充実などを計画しているとされるが（「同上」〔2006年7月14日〕参照）、それに対応して、コマツもまた建設機械の輸出対象地域を北米、東南アジア、南米さらにはヨーロッパに迄拡大する予定であると伝えられている（「同上」〔2006年9月2日〕参照）。これこそまさに「金沢版BRICs分業」の展開である。以上のことから容易に窺えるように、金沢港のケースは、金沢地域を単に港湾としてだけではなくプレス機械・建設機械の主要生産拠点の一つとして育て上げようとしているコマツ製作所（現コマツ）の経営方針が強く反映していると云えよう。さらに見逃せないのは、同社が近い将来、“道州制”—それはいい換えれば「広域地方経済圏」に他ならないのだが—が現実的な課題として登場し、その下では日本海沿岸地方においても本格的な国際港湾（「中枢国際港湾」〔東京湾の4港<東京・横浜・千葉・川崎>、伊勢湾の2港<名古屋・四日市>、大阪湾の2港<神戸・大阪>北部九州の2港<関門〔下関・北九州〕・博多>の11港からなる〕ないしは「スーパー中枢港湾」〔2002年に東京・横浜・神戸・大阪・名古屋・四日市の6港が指定されたとされる<新潟日報2006年9月16日より>〕の必要性が浮上してくることもまた不可避である、という見通しを持っていることである（坂根正弘〔コマツ社長〕「空港より港の整備を」<日本経済新聞2006年8月28日>参照）。日本海沿岸港の中では非中核国際港湾に属し、しかも北九州港、新潟港、下関港さらには伏木富山港等と比べれば必ずしも大規模コンテナ港だとは云えない金沢港（図表Ⅲ-13-〔1〕・〔2〕・〔3〕参照）がこうした戦略的な展開を試みるのは、こうしたコマツの経営戦略論とも無縁ではなさそうだ。

図表Ⅲ-11 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

(2)「京義線」活用ルート計画

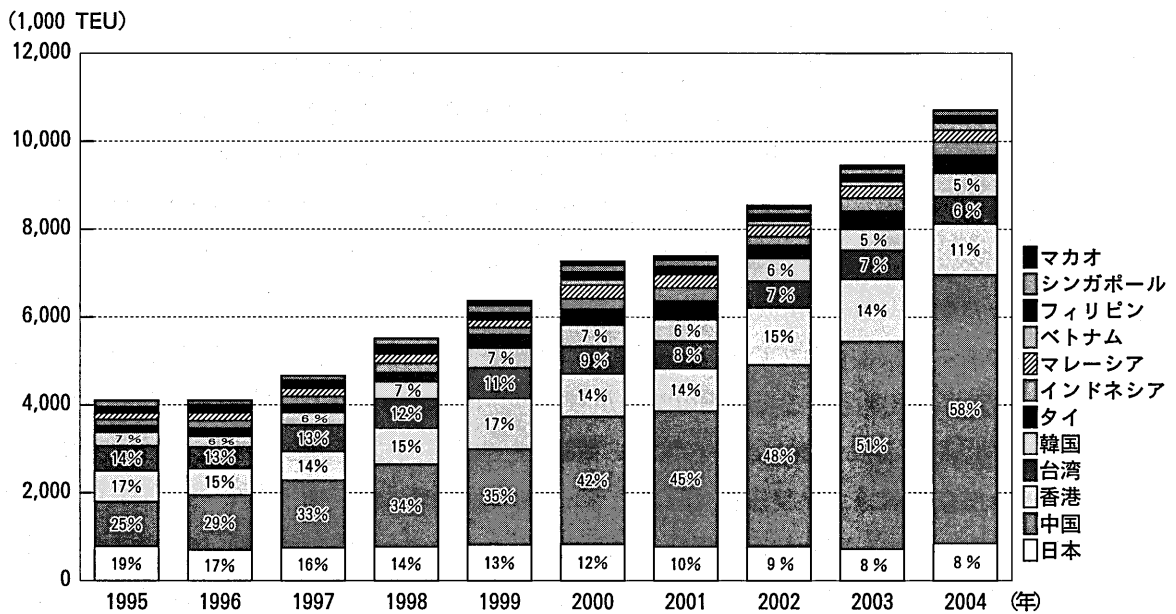


(出所) 朝日新聞2002年2月13日より。

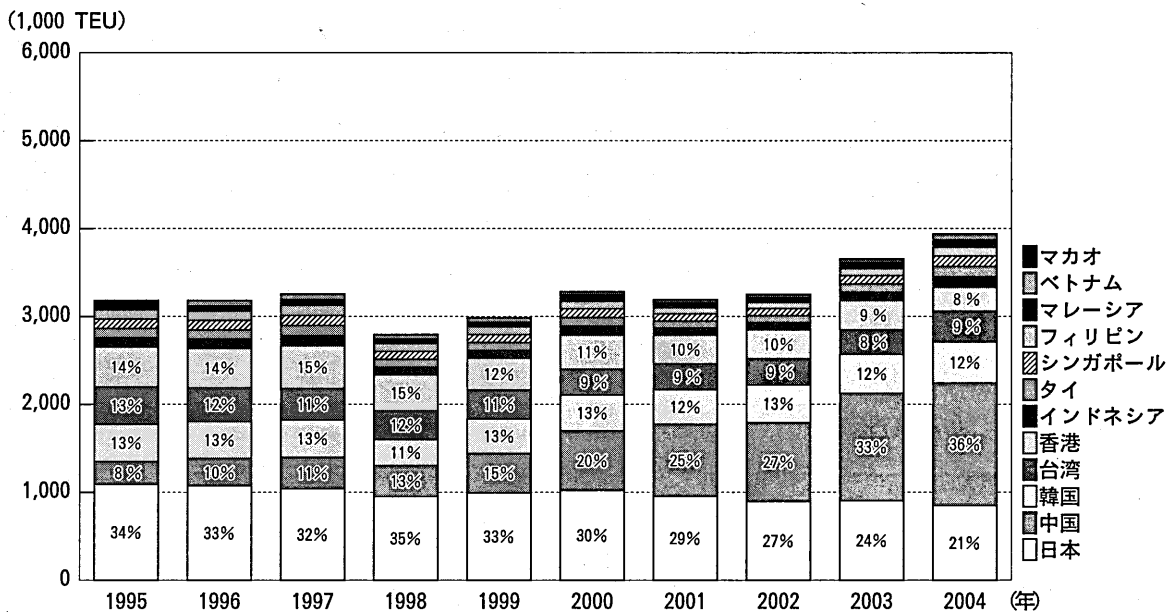
(出所) 新潟日報2002年4月20日より。

図表Ⅲ-12 北米航路国別コンテナ荷動量推移

東航（アジア→北米）



西航（北米→アジア）



(出典) PIERSデータ

(出所) 国土交通局『海事レポート』(2005年版) p.58より。

図表Ⅲ－13 日本海沿岸港の国際コンテナ航路状況

(1) 国際コンテナ取扱量 (2004年)

(単位：TEU、%)

港名	航路	取扱量	前年比
伏木富山	韓国	34,749	5.3
	中国	8,143	54.8
	TSCS	394	33.1
	東南アジア	9,262	20.9
	計	52,548	13.7
金沢	韓国	17,709	2.4
	計	17,709	2.4
敦賀	韓国	7,515	8.6
	中国	4,568	△ 32.1
	計	12,083	△ 11.5
舞鶴	韓国	3,356	△ 4.0
	中国	3,334	212.8
	TSCS	0	—
	計	6,690	40.6
浜田	韓国	2,453	16.3
	計	2,453	16.3
下関	韓国	44,227	△ 9.7
	中国	24,388	47.1
	計	68,615	4.6
北九州	韓国	68,986	5.5
	中国	161,357	△ 0.2
	その他	176,908	6.9
	計	407,251	6.1

資料：①「Warm Topic」北陸AJEC 2005/5

②各港湾ヒアリング資料から作成

(出所) 野村允「日本海側の港湾事情」(URL) p.12より。

(2) 国際コンテナ輸送定期航路

	伏木富山	金沢	敦賀	舞鶴	浜田	下関	北九州
韓国	週4便	週3便	週2便	週1便	週1便	毎日(フェリー) 週 { 21便 6便	月52便
中国	週2便	週1便	週1便	週1便		週2便(フェリー) 週1便	月80便
ロシア	月1便			不定期 (ナホカライン)			月1便
その他	東南アジア 月/1便	北米 月/1便					月47便

注：①2005年8月末現在

②内航船定期航路—敦賀、舞鶴、下関、北九州港にあり

資料：各港湾関連資料から作成

(出所) 同上より。

(3) 航路別コンテナ取扱量の推移－新潟港のケース

(単位：TEU、%)

		2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	前年比
釜山航路 Pusan Container Route	輸出 Export	7,177	8,660	10,864	11,092	13,839	124.8
	輸入 Import	26,085	29,100	31,612	33,899	35,811	105.6
	合計 Total	33,262	37,760	42,476	44,991	49,650	110.4
中国航路 China Container Route	輸出 Export	620	808	1,300	1,643	2,253	137.1
	輸入 Import	13,119	14,429	17,125	19,798	26,166	132.2
	合計 Total	13,739	15,237	18,425	21,441	28,419	132.5
東南アジア航路 Southeast Asia Container Route	輸出 Export	1,735	2,373	3,026	2,737	2,977	108.8
	輸入 Import	7,073	7,918	8,286	8,952	10,133	113.2
	合計 Total	8,808	10,291	11,312	11,689	13,110	112.2
北東アジア航路 Northeast Container Route	輸出 Export	29	3				
	輸入 Import	19	7				
	合計 Total	48	10				
合 計 Total	輸出 Export	9,561	11,844	15,190	15,472	19,069	123.2
	輸入 Import	46,296	51,454	57,023	62,649	72,110	115.1
	合計 Total	55,857	63,298	72,213	78,121	91,179	116.7

※北東アジア航路は平成13年6月から休止中。

The Northeast Asia Container Route has suspended service as of June, 2001.

(出所) 新潟県『Port of Niigata』(URL) より。

IV. 日本海・東海BRICs分業と 「北陸・新潟経済圏」の課題

IV. 日本海・東海BRICs分業と「北陸・新潟経済圏」の課題

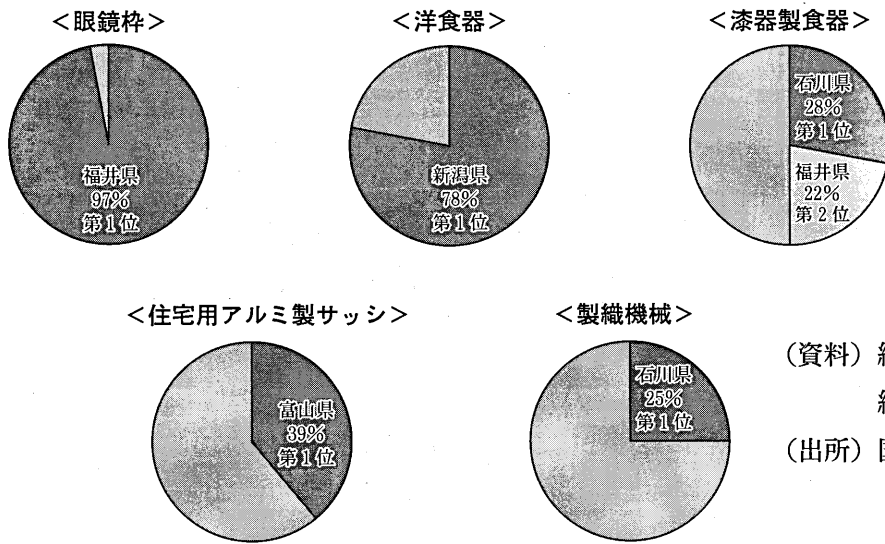
ところで、北陸・新潟地方が、北陸・新潟地方として日本海・東海BRICs分業構想の前提となる「北太平洋物流ネットワーク」において拠点たる地位を得るためには、さらに三つの課題に取り組まなければならないであろう。一つは、北陸・新潟地方の連携による広域拠点性の確保すなわち「北陸・新潟経済圏」の形成であり、二つには、「北陸・新潟経済圏」を支える「経済社会圏」の形成であり、三つには、「北陸・新潟EPA」の推進である。

1 「広域ビジネス経済圏」としての「北陸・新潟経済圏」

上述した新潟県の「北太平洋物流ネットワーク」拠点性の発揮は、北陸地方との連携を通じて一つまり北陸・新潟地方全体としての広域的拠点性の一翼として位置づけられて一はじめて「拠点性」の発揮も可能になるということを改めて指摘しておかなければならない。日本海・東海沿岸地域が北陸・新潟地方において「北太平洋物流ネットワーク」を構想する前提条件として、「新潟・北陸経済圏」の形成を必要としているからだ。ところで、こうした「新潟・北陸経済圏」形成のためには、北陸・新潟地方が一つの広域的ビジネス経済圏形成の基盤を有している必要があるが、幸いにも北陸・新潟地方にはそうした条件が備わっている。何故ならば、北陸・新潟地方には産業構造の補完性が存在しているからだ。確かに北陸・新潟地方はそれぞれ独自の地域産業を抱えている。例えば、特化度をみると、福井県は眼鏡枠及び漆器製食器、石川県は漆器製食器及び製織機械、新潟県は洋食器、富山県は住宅用アルミ製サッシというようにそれぞれ個性的な製品を生産している（図表Ⅳ-1参照）。だが他方では、北陸・新潟地方を一つの集積地域として捉えることも可能である。北陸・新潟地方の各県は機械産業、金属加工産業そして繊維産業の集積地域である、という点では共通性を有しているからだ（図表Ⅳ-2参照）。その意味で、北陸・新潟地方における広域的な産業集積を基盤にした拠点性すなわち「広域ビジネス経済圏」を構築することは可能である筈だ。

ところで、上記の「広域ビジネス経済圏」は、単に広域性だけではなく、列島規模でのビジネス経済圏の再編成を伴うということも見落とされてはならないであろう。日本海・東海BRICs分業構想に向けての「北太平洋物流ネットワーク」構築は、とりわけその第二段階においては、前述したように、生産・消費における太平洋沿岸地域から日本海沿岸地域へのシフトを必要としているが、こうした列島規模でのビジネスシフトを実現するためには、北陸・新潟地方における広域的産業集積の形成のみならず、広域的生産・消費移転システムもまた必要とされているのである（図表Ⅳ-3参照）。そしてこうした広域的生産・消費システム形成のためには、「国内物流ビジネスネットワーク」と「国際物流ビジネスネットワーク」が連携強化し、複合一貫輸送システムを基盤とするグローバルな「北太平洋物流ビジネスネットワーク」を形成する必要がある。そのためにも、関東、中京さらには関西等の大都市圏を新潟・北陸地方の後背地として捉え、背後の物流施設と合わせて複合一貫輸送に対応した国際・国内物流ターミナルを北陸・新潟地方に構築し、それを中核とする「広域ビジネス経済圏」を形成することが必要となる。

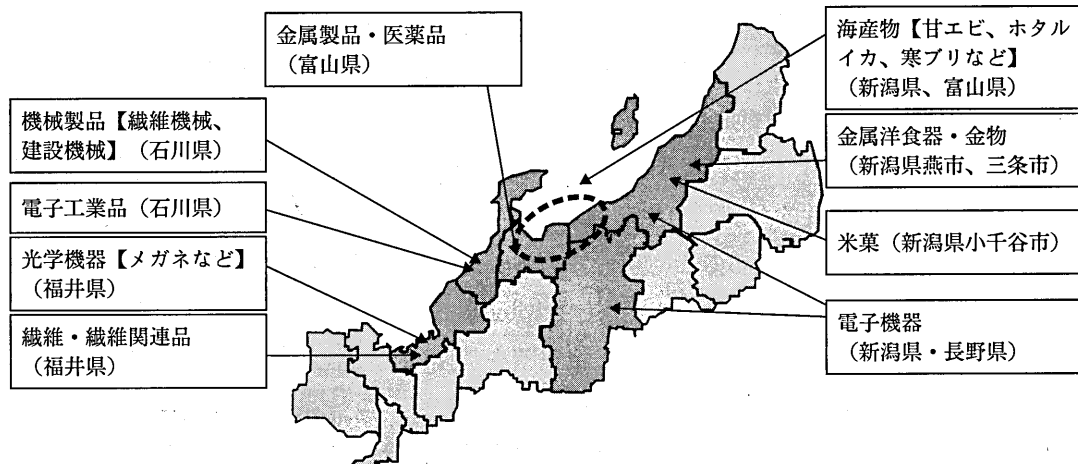
図表Ⅳ－１ 全国的にシェアの高い北陸地方の主要な地場産業



(資料) 経済産業省「平成14年度工業統計表 品目編」

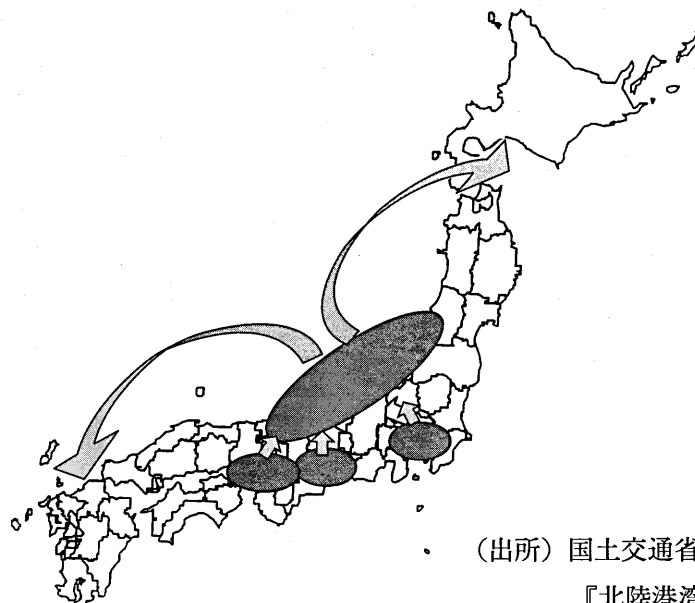
(出所) 国土交通省・北陸地方整備局『北陸港湾・空港ビジョン』p.7より。

図表Ⅳ－２ 北陸地方特有の製造品



(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.17より。

図表Ⅳ－３ 「広域ビジネス経済圏」としての北陸・新潟経済圏のイメージ



(出所) 国土交通省・北陸地方整備局『北陸港湾・空港ビジョン』p.22より。

2 広域経済圏を支える「経済社会圏」

要するに「北陸・新潟経済圏」とは、こうした「広域ビジネス経済圏」を北陸・新潟地方に創出するということを意味しているのであるが、その形成は、北陸・新潟地方の場合、交通運輸ネットワークの整備による「経済社会圏」の形成を通じて既に始まっているとみなしてもよいであろう（注1）。すなわち、第一は、敦賀駅と関西方面とを結ぶJRの直流化により、2006年10月からJR西日本の「新快速」の運行が可能になったことである。これにより、北陸地方の関西圏へのアクセスが大幅に改善することが期待されるからである。第二は、2008年春に「東海北陸自動車道」が全線開通する予定であることだ。これにより、自動車産業の一大集積地域である東海地区と北陸・新潟地方の自動車部品メーカーとが直結可能となるからだ。第三は、2014年度に完成が予定されている「北陸新幹線」の金沢駅乗り入れである。これにより、北陸・新潟地方の首都圏へのアクセスは飛躍的に改善することが期待されるからである。

従って、前述した新潟県における“ものづくり拠点”性もまた、一方では、こうした北陸・新潟地方を基盤とする広域かつグローバルな「北太平洋物流ビジネスネットワーク」の一環として位置づけられ、かつ他方では、そうした広域性が県内地域の再生・活性化に繋がる「経済社会圏」形成によって支えられることによって、はじめて意味をなすのである（注2）。新潟県の“ものづくり拠点”性における“ものづくり”が“新ものづくり”でなければならないとすれば、このことは新潟県産業集積及び企業にとってなおさら重要な課題とされなければならないであろう。

3 日本海・東海BRICs分業と「北陸・新潟EPA」の好循環

ところで、こうした中で北陸・新潟地方においても「地域EPA」への取り組みが始まっていることが注目される。とくに「北陸・新潟経済圏」が、「広域ビジネス経済圏」形成を通じて上記のような列島規模でのビジネス経済圏への転換を伴うためには、北陸・新潟地方の産業・企業の国際競争力を抜本的に強化することを不可欠としているが、地域EPAはそのための有力な手段となり得るからだ。北陸・新潟地方が前述した貿易インバランスとりわけ東アジア諸国・地域貿易インバランスの解消を計るためには、同地方産業・企業の国際競争力強化を計る以外に有効な方途は見当たらないが、地域EPAは、輸出拡大と共に外国企業受け入れを通じて、地域産業・企業の競争力強化を計ることを目的としたものであるからだ（注3）。

例えば新潟市は、2004年末に内閣府から「国際創業特区」の認定を受けたとされる（注4）。その結果、日本に事務所のない企業の社員が簡単にビザをとることができ、進出拠点を開設しやすくなったとされる。新潟市としても、この規制緩和を利用して、中国企業の誘致に力を入れる方針であるとされている（注5）。

その意味では、こうした試みは、「北陸・新潟EPA」への第一歩として評価すべきである。しかしながらそれは、本格的な地域EPAへと発展するためには、より踏み込んだ措置が必要とされているようだ。例えば、大阪商工会議所の試みは本格的な地域EPAとして注目に値する。同会議所は、会員企業の中国・上海進出のみならず、中国・上海企業の関西・大阪地域への誘致をも促進するために、(イ) 大阪府・市を通じて進出外国企業に対して様々な優遇措置を講じており（注6）、(ロ) さらに進出に関心を持つ外国企業に対するワンストップサービスのために、大阪府・大阪市と共同で「大阪外国企業誘致センター（Osaka Business&Investment Center；O-BIC）」を設立している（注7）。

従って、新潟県・市としては、こうした大阪府における地域EPAの試みをも参考にしつつ、本格的

な地域EPAに取り組んでいくことが期待されるのである。そして、そうした取り組みを「北陸・新潟EPA」へと発展させていくなれば、他の北陸地方における試みとも相まって、「北陸・新潟EPA」の可能性は一層強められることになるであろう（注8）。

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

要するに、われわれは日本海・東海BRICs分業と「北陸・新潟経済圏」形成の好循環を期待しているのであるが、そのカギを握っているのもまた「北太平洋物流ネットワーク」構想に他ならないということである。

（注1）日本経済新聞2006年6月3日参照。

（注2）注意を要するのは、「北陸新幹線」開業による金沢を中心とした「北陸ビジネス経済圏」づくりが「新潟県ビジネス経済圏」構想に対して代替物となる可能性を伏在させているという点である。例えば、北陸新幹線開業による上越新幹線の「枝線」化の可能性を無視できない。それは、北陸新幹線開業による上越新幹線の利用客減少及び運行便数減少によって引き起こされるのである。まず利用客減少について。東京—金沢を直結する北陸新幹線開業により、上越新幹線は、現在の1日当たり利用客約35,000人のうち約20%にあたる凡そ6,500人の利用客を失うことが確実だと観られている（新潟日報2007年5月26日より）。さらに、現在の東京—大宮間の1日当たり運行便数の割合である東北新幹線6本、上越新幹線4本、長野新幹線2本が、新たに東北新幹線6本、北陸新幹線（長野新幹線の延伸）4本、上越新幹線2本という割合に変更されることも避けられそうにはないとのことである（同上より）。そもそも上越新幹線は関越自動車道とともに新潟県経済の大動脈である以上、その「枝線」化は、新潟県経済を窮地に追い込むことは必至である。北陸三県は、現在既に「北陸ビジネス経済圏」形成に向けて活発な投資を行っており、その結果、設備投資が大幅に増大している。それに対して新潟県の場合は大きく立ち後れている。例えば、北陸三県の2006年度設備投資額（製造業）は前年度に対して22.9%増加しているのに対して（日本経済新聞2007年5月26日より）、新潟県の場合には、年度後半には中国・アジア向け輸出急増の影響を受けてようやく前年同期に対して8.6%の増加に転じているとはいえ、年度前半の不振により（前年同期比10.9%減）、2006年度には2.2%減少するものと観られている（財務省関東財務局調べ）。従って、現状のままで推移する限り、上越新幹線の「枝線」化は、(イ) 北陸三県と新潟県との間の経済的格差を拡大させること、(ロ) さらにその結果として生じる「ストロー効果」すなわち新潟県の経済的資源及び人材が他地域へと吸収されること（例えば、新潟県上越地域においては資源・人材が金沢・長野地域に吸い取られ、同中・下越地域ではそれらは逆に東京・首都圏に吸収されていくことになる）—によって、広域経済圏としての「北陸・新潟経済圏」形成を大きく妨げかねないのである。（なお前述したように〔Ⅲ章<注9>参照〕、新潟県においては、人口の「社会減」が既に大幅に進行しているが、それに少子化の下での「自然減」が加わることによって、2035年の人口は現在

より23%も減少するものと観られている。問題は、その結果、人口減と経済力低下は密接に関わっている以上〔図表Ⅳ－4参照〕、新潟県が、全国はおろかこれまで“拠点”をあった筈の日本海沿岸地方においてすらその地位を著しく後退させかねないということである〔図表Ⅳ－5参照〕。「広域ビジネス経済圏」に対する新潟県としてのスタンスの明確化が早急に求められる所以である。

図表Ⅳ－4 都市圏別の人口・経済規模見通し

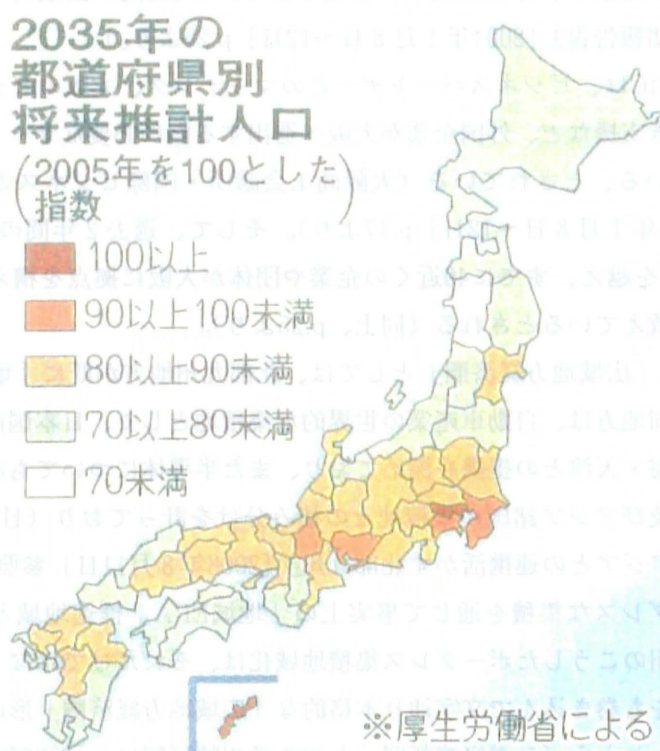
【2000年から2030年における人口・経済規模の伸び率】

	人口	域内 総生産	域内総生産		生産額	
			就業者一 人当たり	人口一 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組は考慮せずに、機械的にシミュレーションを行ったものであり、今後の各地域の取組如何では、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Ⅳ－5



（出所）新潟日報2007年5月30日より。

- (注3) 大阪府は地域EPAの先進地域であるが、同地域の場合、外国企業とりわけ中国企業受け入れが、同地域産業・企業の競争力強化を意図したものであることは、以下に掲げる例からも明らかであろう。すなわち、中国企業の大阪進出の事例としては、次の二つのケースが挙げられている（大阪商工会議所・国際ビジネス委員会『上海経済使節団報告書』[2004年1月8日～12日] p.25より）。一つは、浙江省の大手ベアリングメーカーC社である。同社は、大阪でベアリング製造工場を立ち上げるために、2003年11月に大阪市内に日本法人を設立した。同社が大阪を進出先に選んだのは、(イ) 大阪と上海とが歴史的に経済・文化の関係が深いこと、(ロ) 機械・ベアリング関係の市場性が高く顧客となりうる企業が集積していること、(ハ) 東京に比べてコストが相対的に低いこと一などの理由からである。なお、同社の進出に当たっても、後述するO-BICが支援したとされる。もう一つのケースは、大手家電メーカーM社である。同社は、2001年に大阪に法人を設立したが、その理由は、(イ) 松下、三洋、シャープなど家電の大手メーカーやタイガー魔法瓶が大阪に立地しており、これらの企業からのOEM取引の獲得が可能であること、(ロ) 世界最高水準の品質が求められる大阪市場で自社の技術・品質を高めること一などである。
- (注4) 日本経済新聞2005年5月20日参照。
- (注5) 新潟市は、育毛剤メーカーの北京章光101集団と穀物輸出を手がける大連元裕貿易会社の誘致に成功したと伝えられている（日本経済新聞 2005年8月27日より）。
- (注6) 大阪府・市は進出外国企業に対して以下のような優遇措置を講じているとされる。2004年度に外国企業が大阪に進出する場合には、大阪府の法人事業税を最高9%迄軽減する。またロボットやバイオといった重点産業分野の企業が大阪市に進出した場合には、事前調査費やオフィス賃料を助成するほか、無料のテナポラリー・オフィスや廉価なインキュベーション・オフィスなども用意し、進出企業への便宜を計る。（大阪商工会議所・国際ビジネス委員会『上海経済使節団報告書』[2004年1月8日～12日] p.25より。）
- (注7) O-BICは、ビジネスパートナーとのマッチング、大阪のビジネス環境情報の提供、外資進出手続き支援など、外国企業が大阪へ進出する際に必要なサービスを一括してしかも無料で提供している、とされている（大阪商工会議所・国際ビジネス委員会『上海経済使節団報告書』[2004年1月8日～12日] p.17より）。そして、過去2年間の間に、O-BICが支援した件数は100社を越え、すでに40近くの企業や団体が大阪に拠点を構えたが、そのうち、中国企業は17社を数えているとされる（同上、p.25より）。
- (注8) 尤も、「広域地方経済圏」としては、北部九州地方が既に「地域EPA」の実体を形成しつつある。同地方は、自動車産業の世界的な集積地として、日本国内のみならず、韓国の蔚山、中国の上海・天津との提携を深めており、また半導体についても高付加価値部門の集積地として、国内及びアジア諸国の集積地との棲み分けを計っており（日本経済新聞 「よみがえれ地域経済—アジアとの連携活かす北部九州」[2006年8月11日] 参照）、こうした自動車・情報機器のボーダレスな集積を通じて事実上の「地域EPA」推進地域となりつつあるようだ。しかも北部九州のこうしたボーダレス集積地域化は、それだけではなく、九州地方のみならず沖縄・山口県をも巻き込んで文字通り本格的な「広域地方経済圏」形成に向かい始めているという点が注目されよう（日本経済新聞「九州を道州特区制に」[2006年8月31日] 参照）。

V. 事 例 研 究

V. 事例研究

1 新潟県中越企業のヒヤリング結果について

A. 東芝ホームテクノ株式会社

(ヒヤリング実施日；2006年12月25日)

(1) 会社概要

- ・同社は、新潟県加茂市に本社を置く電器・電子メーカーであり、東芝家電製造株式会社の子会社として1950年に設立された。
- ・その後、1990年にタイで合弁会社CONTOROL COMPONENT CO.,LTDを設立し、さらに、2003年に中国浙江省に杭州東芝家電技術電子有限公司を設立している。
- ・代表取締役社長は、島津 雅和氏である。
- ・従業員数は480名（2006年10月現在）であり、資本金は30億円である。

(2) 業務内容

- ・同社の製造・販売品のうち、国際分業に係わっているのは、主として次の二つの分野である。一つは家電製品であり、いま一つは機械用部品である。

①家電製品

- ・家電製品は、以下の商品群からなっている。
 - (イ) 調理製品（保温釜、IHプレート、保温ポット、IH鍋）
 - (ロ) リビング製品（アイロン、ドライヤー、ふとん乾燥機）
 - (ハ) 空調製品（除湿器、加湿器、扇風機）

②機械用部品

- ・機械用部品は、以下の商品群からなっている。とくに、パソコン用CPU冷却モジュールについては、世界市場の20～30%を占めており、同社の機械用部品の中軸をなしている。
 - (イ) パソコン用CPU冷却モジュール
 - (ロ) 各種ファンモーター（DC角形ファン、DCクロスフローファン、DCシロッコファン、AC隈取コイルモータ）
 - (ハ) 制御機器（ヒートマスター、ガスサーモ、アイロン用サーモ）
 - (ニ) 機構部品（コードリール、自動製氷器、リモコン）
 - (ホ) 光触媒ユニット
 - (ヘ) 複写機用IHヒーターユニット
 - (ト) マイナスイオン発生ユニット（AC、DC）
 - (チ) 高揚程長寿命小型エアーポンプ（燃料電池空気供給用）
 - (リ) 高揚程長寿命小型ギアポンプ（燃料電池温水循環用）

(3) 国際分業

- ・上記の家電製品及び機械用部品に関して、以下の通りの国際分業が行われている。

- ・それは、工程間分業と付加価値レベル別分業とからなる重層的分業である。

①工程間分業

- ・商品企画・設計；東芝ホームテクノ本社（国内）
- ・開発；台湾メーカー（台湾）
- ・製造；
杭州東芝家電技術電子有限公司（中国）
CONTOROL COMPONENT CO.,LTD（タイ）
- ・販売；国内、中国等

②付加価値レベル別分業

- ・高付加価値部門；
企画・設計部門；国内
キー・パーツ生産部門；国内
開発部門；台湾
- ・中・低付加価値部門；
生産部門；中国、タイ

（４）国際物流

- ・上記国際分業のパターンに沿って、以下の通りに国際物流が行われている。

①輸入

- ・主要輸入品目；扇風機、調理小物家電製品、リビング製品等
- ・主要輸入国；タイ、中国等
- ・主要物流ルート；
週４コンテナ（但し40フィートコンテナ）
タイ→釜山港→新潟港（コンテナ船）

②輸出

- ・主要輸出品目；機械機器のキー・パーツ
- ・主要輸出国；中国
- ・主要物流ルート；
週２～３トン
関西国際空港→上海国際空港（航空機）

（５）新潟港利用の可能性

- ・上記の国際物流の中で、輸出に関しては、新潟港が釜山港のトランシップ機能との連結を強める場合には、関西国際空港ルートを新潟港ルートに振り替える可能性がある。

B. 株式会社 山之内製作所

(ヒヤリング実施日；2006年12月25日)

(1) 会社概要

- ・同社は、本社を神奈川県横浜市に置き、新潟事業部を新潟県田上町に置く航空・宇宙関係の部品メーカーである。
- ・1965年に設立されている。
- ・代表取締役社長は、山之内慶次郎氏である。
- ・資本金は3,200万円であり、従業員数は70名(2007年3月現在)である。

(2) 業務内容

①事業内容

- ・同社の事業内容は、以下の通りである。
- ・下記のうち、ワイセック(Ysec's Product)の製品部品(地球センサ、パドル駆動機構、NiCdバッテリー、イオンエンジン、二液式アボジエンジン)は、人工衛星の主要部品に使用されている。
 - (イ) 航空・宇宙機器、防衛機器、医療機器、原子力機器等に使用される部品の加工
 - (ロ) 専用機、冶金工具の設計・製造

②主要取引先

- ・主要取引先は以下の通りである。上記の事業内容に則して、国内の航空・宇宙関連メーカーを主要取引相手としている。
 - (イ) 三菱重工業関係(三菱重工業[株]名古屋誘導推進システム製作所、三菱重工業[株]神戸造船所、三菱電機[株]鎌倉製作所)
 - (ロ) 川崎重工業(株)航空・宇宙カンパニー
 - (ハ) 石川島播磨重工業(株)相馬工場
 - (ニ) 住友重機械工業(株)
 - (ホ) (株)島津製作所
 - (ヘ) 日本飛行機(株)
 - (ト) 東芝関係(NEC東芝スペースシステム[株]、東芝電子管デバイス[株]、[株]東芝小向工場、[株]東芝京浜事業所、東芝ホクト電子[株])
 - (チ) 多摩川精機(株)
 - (リ) 富士通フロンテック(株)
 - (ヌ) 島田理化学工業(株)
 - (ル) 芝浦メカトロニクス(株)
 - (ロ) 新明和工業(株)

(3) 国際分業

- ・上記の業務内容から観て、現在のところ国内取引が中心であるが、今後は海外の航空・宇宙関連メーカーとの取引を具体化したいという意向を持っている。それに関連して、同社は以下の構想

を抱いている。

①海外航空・宇宙関連メーカーとの直接的な取引

- ・例えば、ボーイング社（本社；シアトル）への航空機部品納入を目指す。

②航空機の修理・リサイクル工場の新潟県内建設

- ・新潟県における航空機の修理・リサイクル工場は二つの役割を担っている。一つは、国内における航空機製造ネットワークシステム（現在は、機体、エンジンは中部に集中、エンジン日本1位のプライムメーカーは福島に集中、油圧関係、電気関係は東京・京都をはじめ関西地区というように地域ネットワークシステムによって日本の航空機は製造されている）の一翼を担うこと、また、新たに修理・リサイクル部門を新潟県、実験については、埼玉、群馬県が担うことである。いま一つは、修理・リサイクル部門の国際センターとして新潟県が航空機修理・リサイクル産業における国際分業・物流基地の役割を果たすことが肝要であると考えられる。

③上記構想のうち、新潟県は後者②について、三つの理由で他地域に対して競争優位性を持っている。

- ・第一は物流基盤である。新潟県が既に物流基盤を持っていることが重要である。航空機の超重量性を考慮すれば、新潟港の物流拠点性は、少なくとも日本海においては大きな優位性を発揮し得る筈だ。（但し日本海港の中でも、小松製作所の超重量建設機材を北米に輸出するために、既に金沢港は日本海唯一の北米専用RORO船を日本海直行航路として就航させている、ということも見落としはならないが。）
- ・第二は品質保証である。この点についても、新潟県の金属加工・精密加工技術及び型・工作機などの基盤技術の蓄積は重要な意味を持っている。但し、そうした優位性をJISQ（JISの航空機版）規格にし、且つそれを如何にしてグローバルスタンダードにするかが問われている。
- ・第三はブランド化である。上記二つの優位性は、「新潟ブランド」として—しかも国際的に通用するブランドとして—生かされない限り、「航空機修理・リサイクルセンター」を結局国内の他地域ないしはアジアの他地域に奪われることになりかねない。EUが航空機の排気ガス規制に乗り出した中では、航空機産業においてもリサイクルや大気汚染問題は経営戦略上不可欠な課題となり始めており（因みにホンダは早くも低燃費小型ジェット機「ホンダジェット」の開発に乗り出している）、そうした意味で、「航空機修理・リサイクルセンター」構想に対して新潟県が挑戦するということは最早ローカルな問題ではないのである。

④上記の①と②は関連しており、②の具体化は①の可能性にも繋がっている、ということも見逃してはならないであろう。

(4) 国際物流

- ・上記の「国際分業」における同社の立場が物語るように、「国際物流」に対する同社のスタンスは中長期的なものである。但し同社は、新潟県の「物流拠点性」については、次のような危機意

識を抱いている。

①一つは、新潟県の「物流拠点性」の問題点は、「拠点性」そのものにあるのではなく、その不安定性にある、としている。云うまでもなく、物流基盤は、産業基盤及び都市基盤と三位一体の関係にあるのだが、新潟県の場合には、産業基盤とのアンバランスこそが問題だという訳だ。上記の金沢港と小松製作所との関係が示唆しているように、強力な物流基盤を形成するためには、少なくとも、(イ)一定の重量、(ロ)一定の付加価値、(ハ)そして先端性—という三つの条件を備えた産業基盤を後背地に有していることが不可欠であるが、新潟県の場合には、そうした後背地を欠いている、ということこそが基本的な問題である、というのが同社の問題意識である。

②直近の問題である釜山港のトランシップ機能への新潟港のアクセスは、日本海沿岸港における主要港に共通した問題点が伏在している。一つは、当面の問題としては、それは、日本海主要港にとって共通した「利便性」—コンテナ航路の頻度がアップすることによってフィーダー機能が高まること、輸出入がバランスし“カラ船”問題が解消するため大幅な物流コストダウンが可能になること—が得られるということの意味しており、新潟港にとっても、そうしたメリットがある以上、それ自体は大いに歓迎すべきことである。だが他方では、中長期的に観ると、それが日本海における主要港の再編成の引き金になる可能性を伏在させている、ということも見落とされてはならない。その再編成のカギを握っているのが、上記の物流基盤を支える後背地の有無である。そうした意味では、上記の金沢港の北米航路開設は、再編成が既に始まっているということであり、新潟港の釜山港へのアクセスはそうした再編成を加速しかねないのである。

③その意味で、上述した同社の「航空機修理・リサイクルセンター」構想は、日本海主要港の物流基盤再編成問題に対する対応策の一つであるという性格をも併せ持っている、ということが重要である。要するに、釜山港アクセス問題を機に、新潟県の物流・産業基盤政策の確立が急がれるということだ。

C. 遠藤工業株式会社

(ヒヤリング実施日；2007年1月18日)

(1) 会社概要

- ・ 同社は、本社を新潟県燕市に置く balancer・エアホイストなど荷役機器を主として生産しているメーカーである。
- ・ 創業は古く、1935年5月である。
- ・ 代表取締役社長は、遠藤光緑氏である。
- ・ 資本金は6,000万円であり、従業員数は183名（2006年11月現在）である。

(2) 業務内容

①主要生産品目

- ・ 主な生産品目は、各種金切り丸ノコ盤、破碎機、粉碎機、スプリング balancer、エアホイスト、ケーブルリール、ホースリール、セルフロック、スリップリングなどである。
- ・ これらの製品は、大きく区分すると、I. 荷役機器（balancer・エアホイスト）、II. 産業機械（金属用切断機）、III. 給電機器（リール・スリップリング）、IV. 環境機械（破碎機・粉碎機）の4グループからなる。

②主要納入先

- ・ 主な納入先は以下の通りである。
- ・ I. 荷役機器； (イ) 自動車工場、(ロ) 一般組み立て工場
- ・ II. 産業機械； (イ) アルミ：押出工場・鋳造工場、(ロ) 銅：伸鋼品工場、(ハ) 鉄鋼：鋼管工場
- ・ III. 給電機器； (イ) クレーン、(ロ) 建設機械、(ハ) 搬送機械、(ニ) 照明機器
- ・ IV. 環境機械； (イ) 産業廃棄物処理施設、(ロ) 生産工場、(ハ) 地方自治体

(3) 国際分業

- ・ 上記の業務内容のうち、国際分業は荷役機器を中心にして活発に行われている。
- ・ 同社の総売上高は現在年間33～34億円に達しているが、そのうち、荷役機器が30～40%を占めており、さらに荷役機器の輸出額は売上高全体の約20%を占めているとのことである。従って同社の業務内容において、荷役機器が中心をなしており、しかも輸出がその半分近くを占めている、ということになる。要するに、荷役機器輸出は同社経営の屋台骨を支えていると云っても決して過言ではないのである。
- ・ 荷役機器の中でも、 balancerが、自動車生産の拡大を背景にして、中国・アジア地域を中心に輸出されており、同地域向け輸出だけで、輸出額全体の50～60%を占めているとのことである。
- ・ その結果、同社の balancerが世界市場に占めるシェアは、世界全体でも20～30%、アジアだけでは、70%にも達しているとのことである。なお、国内では90%と同社製 balancerが市場をほぼ独占している。
- ・ しかも輸出増加率は、この3年間で年率20%を記録しており、同社の製品とくに balancerの世

界市場進出には目覚ましいものがあるようだ。こうした輸出急増の背景には、中国・アジアを中心にした自動車産業の急速な成長とりわけ日系自動車メーカーの活発な進出があるものと想定される。

(4) 国際物流

- ・上記のような国際分業とくに輸出の急増は、国際分業にも重要な影響を与えている。
- ・同社の貿易は、同社が直接貿易に携わる「直接貿易」と貿易会社経由の「間接貿易」とから成っている。前者の直接貿易に関しては、横浜・東京港をメイン港としており、後者の間接貿易については、貿易会社との関係で、名古屋・大阪が主として使われている。その意味では、新潟港の利用は、輸出に関しては現在のところ皆無であるとのことだ。要するに、コスト・利便性・効率性などどの分野を取り上げても、新潟港が太平洋側の主要港には到底太刀打ちできない以上、企業経営者としては、新潟港の利用については、躊躇せざるを得ないとのことである。

(5) 新潟港利用の可能性

- ・しかしながら、新潟港が釜山港のトランシップ機能を活用するのであれば、上記の新潟港が有する弱点も当然ある程度は解消する可能性があるものと想定されるので、同社としても、新潟港の活用を改めて検討する余地はある。
- ・但しその場合にも、同社の裁量性が比較的大きい直接貿易を中心とする。

D. 山崎金属工業株式会社

(ヒヤリング実施日；2007年2月5日)

(1) 会社概要

- ・ 同社は、本社を新潟県燕市に置く金属工業製品の製造販売及びステンレス鋼材卸販売を主として行っている。
- ・ 創業は大正8年4月に遡る。
- ・ 代表取締役社長は、山崎悦次氏である。
- ・ 資本金は5,505万円であり、従業員数は53名（2006年7月現在）である。

(2) 業務内容

①事業内容

- ・ 主要な事業は、(イ) 金属洋食器製造・販売、(ロ) ステンレス鋼材卸販売、(ハ) 器物・刃物類製造・販売、(ニ) 金・銀アクセサリ製造・販売、(ホ) 金属精密部品・住宅関連部品製造などである

②ブランド力

- ・ 同社の業務の特色として、金属洋食器における世界的なブランド力が挙げられる。そのデザインと品質の良さは世界的に認められており、1991年以降、ノーベル賞授賞式において受賞者を讃える晩餐会には同社が製作した「カトラリー（Cutlery；食卓用刃物）」が使用されている。

(3) 国際分業

①輸出

- ・ 2006年3月期決算（2005年4月～2006年3月）における売上高は、80億円であるが、そのうちの75%（60億円）が輸出であった。従って同社の売り上げの殆どが輸出からなっている。
- ・ そのうちステンレス鋼材は87%（約52億円）を占めている。主要輸出地域はヨーロッパであり、主要輸出国はイタリアである。
- ・ 金属洋食器の輸出は、輸出総額の13%（約8億円）を占めている。主要輸出地域はアメリカであるが、近年中国やロシア向け輸出も増加している。

②輸入

- ・ 総輸入額は6億円であり、同社の総仕入額（78億円）の約8%を占めている。
- ・ 輸入品は主として金属洋食器である。
- ・ 輸入先は中国が中心であるが、今後はベトナムからの輸入増加が見込まれる。

③仲介貿易

- ・ 上記の同社国際分業の中で、金属洋食器貿易に関しては、極めて興味深いビジネス・モデルを採用している。それは、前述した東芝ホームテクノ株式会社と同様に、同社の金属洋食器貿易もまた工程間分業と付加価値レベル別分業とからなる重層的な分業によって支えられてい

るが、それが家庭用品の分野に適用されているということが、興味深い。重層的分業構造は、日本では自動車・電機産業などハイテク産業を中心としているからである。同社のケースを図示すると以下の通りである。

I. デザイン・マーケティング・決済；山崎金属工業

II. 生産；中国企業

III. 販売；欧米市場

つまり同社は、デザイン・マーケティング・決済という高付加価値ビジネス・プロセスに特化し、欧米市場をターゲットとした製品の生産を中国企業に委ねることによって、同社の持つ世界的なブランド力を背景とする高級品をしかも低コストで販売するというボーダレス・ビジネス・モデルを採っている。そしてこのビジネス・モデルは現在のところほぼ成功を取っていると評価できるのである。そのことは、金属洋食器の現在の輸出市場構成が対米70%、対ヨーロッパ30%からなるが、そうした欧米市場の獲得によって、これまで低迷を続けてきた輸出額が、今日では8億円規模にまで拡大してきたということからも頷けよう。

- 実はこうしたビジネス・モデルは、世界の金属洋食器業界ではドイツの「ヘンケル（HENCKELS）社」が対中国市場開拓に当たって既に採用しているものである（注）。従って、同社がこうしたビジネス・モデルを採り入れているということは、同社もまた、自社の高級ブランド力を武器として、欧米諸国のみならず、今後新たに中国をはじめとするアジア諸国においても金属洋食器や金属家庭用品市場獲得の可能性を伏在させている、ということを見させているのである。

（4）国際物流

①ステンレス鋼材

- 輸出に関しては、対アジア向けは新潟港を中心に活用しているが、対ヨーロッパ向けは専ら千葉港、横浜港及び名古屋港などの太平洋沿岸港を使っている。
- 輸入については、千葉港と横浜港を中心としている。

②金属洋食器

- 輸出に関しては、新潟港は活用してはいない。
- 輸入については、新潟港も活用している。

（5）新潟港利用の可能性

- 新潟港の隘路は、運賃の高さと輸送日数の長さという二点に集約される。従って、これらの諸点の改善とくに輸送日数の短縮化が至上命題である。
- ステンレス鋼材の対アジア向け輸出については、既に新潟港を活用しているが、釜山港のトランシップ機能が輸送日数の短縮化に繋がるのであれば、新潟港の利用価値は今後一定程度高まることが期待できる。
- しかしながら、長期的には、上記の同社のビジネスモデルに則した国際物流システムの形成を期待したい。一つは、対米市場の一層の拡大のための北米直接航路すなわち北米日本海航路の開設であり、今ひとつは、対アジア向けとくに対中国向け航路における運賃コストの大幅な低下と輸

送日数の抜本的な短縮である。

(注) なお、ヘンケル社の中国市場進出問題の詳細については、蛭名保彦「市場獲得型ビジネスモデル支援と産学官協力－中越企業の中国・アジア進出を中心にして－」(ボーダレス経営研究会『中越企業の中国・アジア市場開拓研究－地域国際ブランド戦略の課題－』(2005年1月) p.42～45を参照されたい。

E. シンワ測定株式会社

(ヒヤリング実施日；2007年2月15日)

(1) 会社概要

- ・同社は、本社を新潟県三条市に置き、曲尺・直尺をはじめとする測定機器の総合メーカーである。
- ・設立は1971年である。
- ・代表取締役社長は、渡辺 徹氏である。
- ・資本金は9,500万円であり、従業員数は205名（うち正社員165名、その他40名）（2007年2月現在）である。

(2) 業務内容

①事業内容

- ・主な事業は、(イ) 金属製直尺、曲尺など精密機械器具の製造、(ロ) 工作機械等特殊目盛り、(ハ) 写真技術による特殊表面加工、(ニ) 精密エッチング、(ホ) 温度・湿度計製造、(ヘ) レーザー・光学機器、面状発熱体、各種計測機器、(ト) 建築用工具-などの製造・販売である。

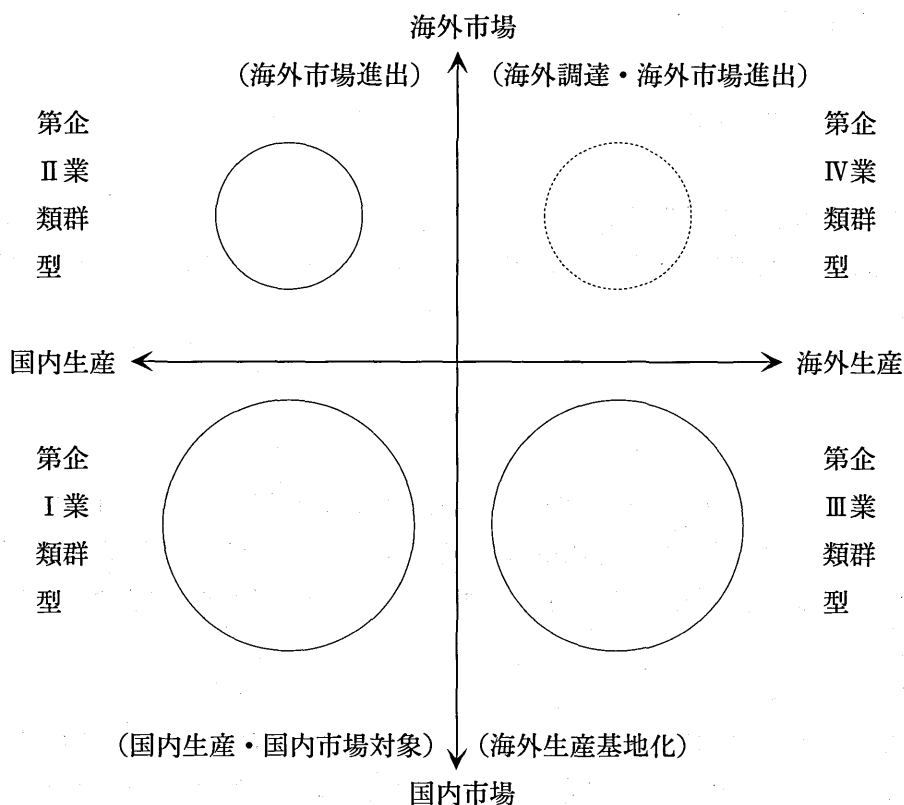
②取引先

- ・主要取引先は、(イ) 国内金物卸専門商社、(ロ) 測定工具専門商社、(ハ) 国内金物店DIY店・ホームセンター、(ニ) 全国貿易商社及び直接貿易による海外貿易商社-などである。

③大連子会社の活用

- ・同社は、本社及び工場が三条市及び燕市にあるほか、中国・大連市に関連会社として「親和測定（大連）有限公司（Shinwa Rules Dalian LTD）」を持っており、この大連子会社を生産基地として有効に活用しているところに、同社のビジネス・モデルの特色がある。
- ・大連子会社の事業内容は、量具・工具の製造販売であり、現在の従業員数は、正規従業員だけで約200名に達しており、この他、常時パート従業員を起用しているとのことである。従って、大連子会社は、かなりの生産規模を有する企業である。
- ・その意味では、同社の経営において、大連子会社の占める比重はかなり大きいと云える。因みに、同社の売り上げ（2002年）の中で上位5品目の大連子会社依存度（大連工場調達比率）を調べてみると、以下の通りである。曲尺は売り上げ額が約6億円であるが、そのうち大連工場調達比率は凡そ15%である。建築用工具は同じく約6億円であり、同比率は約70%と大半を大連工場から調達している。直尺は同じく約2億5,000万円であるが、大連工場比率は凡そ80%と殆どを依存している。逆に、大連工場に依存していないのは、レーザー・光学機器（売上額；約3億円）と水平器（同凡そ1億5,000万円）の二品目のみである。
- ・つまり同社のビジネスモデルは、同社の売上総額約42億円（2006年）の殆どが国内市場を対象としているが、他方生産に関しては、大連子会社にその多くを依存しているというパターンである。こうしたパターンを「ボーダレス・ビジネス・モデル」を使って説明すると、下図に示す通りである。

[ボーダレス化への対応を基軸とする企業経営の類型化]



(注) 上図の中の実線は現在のビジネス・モデルの実態を意味しており、同じく点線は今後の課題を示している。

要するに、同社のビジネス・モデルは、生産基地として海外企業を活用しながら、その製品の殆どを国内市場で販売するという意味では、第Ⅲ類型企業群に属すると云えよう。但し、今後大連工場製品の「内販」(中国国内での販売)が可能になれば、そのことは、同社のビジネス・モデルが第Ⅳ類型企業群に参入する可能性を有しているということの意味している。

(3) 国際分業

①輸出

- ・輸出額は2億5,000万円(2006年)であり、従って売上総額の凡そ6%弱を占めている。但しその比率は年々低下している。
- ・主要輸出品は、直尺及び曲尺である。主要輸出国・地域は、韓国(輸出シェアは約3割り)、台湾(同2割り)であり、この他、北米・ヨーロッパ・オセアニアなどにも輸出している。また中国には年間2,000万円程度の内販を行っている。
- ・以上の他、同社は、上記のビジネス・モデルに基づき、大連子会社との間で、委託加工生産(中国では「来料加工」と呼ばれている)を行っており、それに伴い、年間2億円相当の原材料輸出(主にステンレス鋼材)を中国に対して行っている。

②輸入

- ・大連子会社への調達依存率は現在売上額の凡そ50%（但しその比率は上昇傾向にある）であるため、年間約20億円相当の中国製品の輸入を行っていることになる。

（4）国際物流

- ①年間2億5,000万円に及ぶ輸出の殆どは、根載貨物であるために、それに適した横浜港を使っている。
- ②大連子会社との取引については、輸出入共にコンテナ貨物であり、新潟港を使っている。

（5）新潟港利用の可能性

- ・新潟港が大連港とトランシップ提携により、根載貨物であってもコンテナ貨物化が可能になるのであれば、同社の2億5,000万円の物流ルートは横浜港経由から新潟港経由に振り替え可能となる。但しその場合、現在提携している運送業者である日本通運との関係を保持した上での振り替えが望ましいと考える。

F. 株式会社 コロナ

(ヒヤリング実施日；2007年3月22日)

(1) 会社概要

- ・ 同社は、本社を新潟県三条市に置き、暖房機器、空調・家電機器、住設機器を製造・販売している企業である。
- ・ 設立は1950年である。
- ・ 代表取締役社長は、内田 力氏である。
- ・ 資本金は74億4,960万円であり、連結売上高は853億5,600万円（2006年3月期）である。
- ・ 連結子会社は13社であり、連結従業員数は2,257名（2006年3月現在）である。
- ・ 東京証券取引所一部上場企業である。

(2) 業務内容

①事業内容

- ・ 同社の事業を一言で云えば、「総合住環境サービス事業」である。その内容は大きく分けると次の四つの分野から成り立っている。一つは商品事業である。二つには、エンジニアリング事業である。三つには、リビングサービス事業である。最後に、ビジネスサポート事業が挙げられる。
- ・ 商品事業は、(イ) 暖房・空調家電などからなる「ライフ商品」、(ロ)「住設商品」、が中心である。
- ・ エンジニアリング事業は、管工事、電気工事等のシステム設計・施工計画・施工管理・施工などが中心である。
- ・ リビングサービス事業は、(イ) 保守点検・アフターサービスなどの「アフターメンテナンス」、(ロ) 戸建住宅リフォーム・賃貸住宅定期メンテナンスなどの「住宅リフォーム」、(ハ) クロス洗浄などの「ハウスクリーニング」一などの三分野からなっている。
- ・ ビジネスサポート事業は、(イ) 金型（設計・製作）・プラスチック成形などの「プロダクトサポート」、(ロ) 物流などの「デリバリーサポート」、(ハ)「不動産賃貸業」一などの三分野からなっている。

②事業の特色

- ・ 同社の事業展開における特色は、第一に、石油暖房機器メーカーのリーディングカンパニーとしての発展、第二に、第一点に係わる技術開発、第三に、技術開発力の環境・エネルギー問題への積極的な適応、という三点に集約できよう。
- ・ 第一の石油暖房機器メーカーとしての歩みに関しては次の通りである。1937年の創業以来、加圧式石油コンロの発売を出発点として、その後、わが国初の加圧式石油ストーブなど石油燃焼技術をはじめ独自の技術を駆使した画期的かつ独特のアイデアによる商品の開発・製造・販売を通じて、今日では、石油暖房機器メーカーのリーディングカンパニーとしての地位を得るに至った。
- ・ 次に同社は、上記の石油暖房機器メーカーとしての技術開発力を活かしながら、一方では、上述したように住宅設備機器、空調・家電機器といった多様な事業分野に積極的に参入し

「総合住環境サービス事業」を展開するとともに、他方では、そうした多様な事業展開を背景にして技術開発力自体を多面的に展開してきた。中でも世界に先駆け、発売した自然冷媒CO₂ヒートポンプ式給湯機エコキュートは特筆できると云えよう。

- さらに技術開発力の多面的な発展は、環境・エネルギー問題への積極的な対応を可能にし、同社の「環境競争力」強化をもたらしている。同社の環境政策は、(イ) 環境マネジメントの推進、(ロ) 家電リサイクルへの取り組み、(ハ) 製品自体の環境対応—の三つの柱からなるが、とくに注目すべきは、最後の製品自体の環境対応すなわち「クリーン・マニュファクチュアリング」である。同社のルームエアコン製品の殆どは、有害化学物質とされる「6物質」(注1)の含有が「J-Moss」(注2)基準値以下とされており、同社は「エコ製品」の生産においても顧客から高く評価されているのである。その意味で同社は、「環境競争力」を備えた企業として今や市場においても高い評価を得ていると云えよう。

(3) 国際分業

①輸出

- 輸出額は、売上高の凡そ2～3%に止まっている。その意味で同社の市場は、現在のところその殆どが国内にあると云える。
- 主要輸出品は、石油ストーブ(石油ファンヒーター及びポータブル・ストーブ)、中でも石油ファンヒーターが輸出の約8割を占めている。
- 主要輸出国・地域は、ヨーロッパ(フランス、イタリア、ベルギー)、台湾等であるが、その殆どはヨーロッパ向けでありかつフランスを中心にしている。
- 注目すべきは、売り上げ額に比較すれば同社の輸出規模は小さいとはいえ、それが同社の環境政策に大きな影響を及ぼしているという点である。周知の通り、対ヨーロッパ向け輸出とくに対EU諸国向け輸出は、現在厳しい環境規制を受けているが、それは同社製品の環境対応にも密接に関連している。前述したように、同社の石油ファンヒーター製品の殆どは6物質含有基準以下であるが、そのことは、同社製品の対EU向け輸出が厳しい環境規制の下で行われているということと決して無縁ではないということである(注3)。われわれは、「環境競争力」においてグローバルな要素が如何に重要であるか、ということはこのことから垣間見ることができよう。
- 従って、同社の対EU輸出は、量的な重要性とともに、質的な意味での重要性をも併せ持っているということを指摘しておかなければならないであろう。

②輸入

- 輸入額は、仕入高の凡そ5～6%である。
- 主要輸入品は、石油ストーブとくに石油ファンヒーター部品であるファンモーター及びエアコンの部品であるモーターとコンプレッサーである。その意味では基幹部品である。ただし選択基準は専らコストに置かれているが、元々それらの部品メーカー(日本企業)が、海外に生産拠点を移したことによる。
- 主要輸入国・地域は、中国を中心に、台湾、マレーシア、タイ、インドネシアなどのアジア諸国地域である。

(4) 国際物流

①輸出

- ・新潟港利用率は約1割であり、残りの9割が横浜港利用である。
- ・横浜港を主要輸出港としているのは、(イ)新潟港にはヨーロッパ向け直航コンテナ航路がない、(ロ)全額商社経由である—という二つの理由からである。

②輸入

- ・新潟港利用率は7～8%であり、残りは東京・神戸・横浜港である。
- ・新潟港利用率が低いのは、部品の輸入元つまり輸入メーカー（その殆どは日系企業である）の選択の結果である。その場合、輸入メーカーの選択基準である、(イ)港における検査機能、(ロ)輸送日数—という二つの点で、新潟港が不利な条件の下に置かれているということを見ることができない。要するに、同社が必要としているシームレスなビジネス・プロセス—つまり部品メーカーである輸入元から製品メーカーである同社までのシームレスなビジネス・プロセス—に対して、現在の新潟港は必ずしも十分に対応しているとは云えない、ということである。

(5) 新潟港利用の可能性

- ・逆に言えばそのことは、シームレスなビジネス・プロセスさえ提供されれば、少なくとも輸入については、新潟港を積極的に活用する用意はあるということの意味している。
- ・だが輸出については、ヨーロッパ向けを中心としている現状においては、同地域向け直航コンテナ航路が開設されない限り、同社自体としては、新潟港の積極的な活用は難しいと云わざるを得ない。しかしながら、例えば同社自体としてはそうであるとしても、新潟県内企業に属する立場としては、自動車メーカー—新潟県内の自動車部品メーカーだけではなく同県の周辺地域に立地しかつ新潟港と横浜港の中間に位置する埼玉・栃木・群馬・長野県などの自動車部品メーカーとくに機能部品メーカーをも含めて—にとっては、陸送費をも含めたコスト上の有利性さえ確保できれば、新潟港の積極的活用の余地は十分にあると観ている（注4）。
- ・その意味で、近年における新潟港のコンテナ貨物貿易の拡大—とくに釜山港のトランシップ機能をも含めた中国向けコンテナ貨物貿易の飛躍的な拡大—には、大いに関心を払っている。

(注1) 「6物質」とは、鉛、水銀、カドミウム、六価クロム、ポリプロモビフェニル (PBB)、ポリプロモジフェニルエーテル (PBDE) である。

(注2) 「J-Moss」とは、2006年3月に改正された「資源有効利用促進法」に拠る「電気・電子機器の特定の化学物質の含有表示方法」を指す。

(注3) 同社製品の対EC向け輸出における「6物質」対応は、生産国である日本の「J-Moss」の他に、さらに輸入国であるEUが独自に定めた「6物質」規制「RoHS（電気・電子機器に含まれる特定有害物質の使用制限に関する欧州議会及び理事会指令）」をもクリアしなければならない。しかもEUは、現在、新たに2万種以上の化学物質の安全性評価を義務づける新化学品規制（「REACH」）を欧州議会において審議中である。同規制が採択されれば、EU市場における電子・電気機器製品の有害物質規制はさらに強化されることになるであろう。

(注4) このことは、後述する新潟港のベース・カーゴが新潟県の周辺地域をも含めて確保されるべきだという「広域的ベース・カーゴ」論にも係わっている。

2 新潟県コンテナ貨物貿易の現状と課題

A. 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。一般的に云えば、貨物量は前者によって示されており、他方貿易量は後者によって表されている。従って、コンテナ貨物量に関しては、本来は前者つまりTEU単位を使用すべきであるが、その場合厄介なのは、後述するように、「空コンテナ」問題が存在するということだ。従って、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とする。

(1) TEU・ベース

・新潟県の外貿コンテナ貨物取扱量の推移をまずTEU・ベースで観てみよう。それは下表の通りである。

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 (110.0)	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。

- ・上記から明らかなように、TEU・ベースでは、新潟県の外貿コンテナ取扱量は輸出入とも近年大幅に伸びており、その牽引役は対中国貿易である。
- ・だがここで注意を要するのは、実質的なコンテナ取扱量では必ずしもそうではないという点だ。煩瑣を避けるために、詳細は後に譲るとして、とりあえず「コンテナ取扱量」と「実入りコンテナ取扱量」とのミスマッチについて—とくにミスマッチが大きい輸出について—、結論だけを指摘しておく以下通りである。例えば、2006年の場合を取り上げてみると、「実入りコンテナ輸取出扱量」は「コンテナ輸取出扱量」に対して、56,708 TEU少なく、そうした大幅なミスマッチは、コンテナ輸出を牽引している筈の対中国輸出における30,722 TEUという大きなミスマッチによって引き起こされているのである。
- ・従って、新潟県の外貿コンテナ貨物取扱量の実際の推移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がどうしても必要なのだ。

(2) 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。(なお、暦年ベースでは、2004年の入超幅は1,390,678トンへと急増している。)

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

(1) 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。

- ・まず、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をみると、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	42,211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。

(2) 新潟港外貿コンテナ貨物の航路別・品目別取扱量

- ・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%

- ・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%

B. 問題点と課題

1. 問題点

- ・問題点は三つある。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。

(1) 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。

①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、1993年31.1%、1998年55.0%、2003年72.4%と大幅に上昇している。輸入の大幅上昇要因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。

②輸出における新潟港低利用率要因

- ・輸出の場合には、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。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、その例外ではない。

(2) 「空コンテナ」問題

①「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。（詳細は下表を参照のこと。）
- ・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。）（詳細は下表を参照のこと。）

②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。（詳細は下表を参照のこと。）
- ・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。（詳細は下表を参照のこと。）
- ・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。

新潟港の「コンテナ取扱量」と「実入コンテナ取扱量」(単位；TEU)

航路名	年	2002年		2006年	
		コンテナ取扱量*	実入りコンテナ取扱量	コンテナ取扱量*	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	56,752	15,190	81,610	24,902
	輸入	57,549	57,023	82,288	80,868
	合計	114,301	72,213	163,898	105,770

*「コンテナ取扱量」は「空コンテナ」を含む。

(3) 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してはならないであろう。そのことは冒頭の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、容易に頷けよう。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。
- 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、2003年には328億8,400万円の赤字にまで拡大している。(そのうち、対アジア貿易の赤字幅は、1999年の81億2,200万円から2003年には140億2,300万円にまで拡大しており、新潟貿易赤字の主因をなしている。)確かに、2004年には対アジア向け輸出の急増に因る輸出の大幅な増加により139億円の黒字を計上している。また2005年にも、好調な対米輸出に支えられて208億円の黒字を記録している。だがそれは、対アジア向け輸出の急増という些か特殊な要因に因っている以上、それを以て新潟県の貿易が既に赤字基調から脱し黒字基調に転じた—というように即断すべきではないであろう。
- 新潟県貿易の大宗はいまや中国であるが(2005年には新潟県輸出全体に占める対中国輸出シェアは27.5%と第二位のアメリカの17.9%を大きく引き離しており、輸入の場合にも、同じくそのシェアは、21.0%と第1位の地位を得ており、やはり第2位のアメリカの10.4%を大幅に上回っている)、そうした事情は、新潟県のコンテナ貨物貿易にも反映している。既にみたように中国は新潟港のコンテナ貨物輸入の40%弱を占めている。その対中国コンテナ貨物貿易において、大幅な「空コンテナ」問題が発生しているという訳だ。従ってそのことは、新潟県の対中国コンテナ貨物貿易におけるインバランス問題が如何に重大であるかを物語っ

ていよう。

- ・かくして、新潟県の外貿コンテナ貨物取扱におけるインバランスとりわけ対中国インバランスに関わる問題は新潟県貿易における構造問題とも密接に関っている、ということを理解しておかなければならないのである。

2. 課題

- ・以上の問題点整理に基づいて課題を挙げれば、それは次の二つである。一つは、輸送日数の短縮を軸にして新潟港の輸出利用率を如何にして引き上げるのかという点である。二つには、新潟県の輸出拡大・市場拡大をも含めた中長期的な物流戦略を背景にして貿易・物流構造の転換が求められているということである。

(1) 新潟港の輸出利用率引き上げ

- ・まづ前者から検討しておこう。そのために、対中国コンテナ貨物航路を取り上げる必要があるが、それは以下の通りである。
- ・現在の対中国コンテナ航路は三種類である。一つは、直航航路である。いま一つは、釜山経由の中国航路であり、最後に、釜山港のトランシップ機能活用航路である。
- ・第一の直航航路である中国航路は、3航路・週3便が運航中である。一つの航路は、配船日を火曜日とする週1便航路であり、船社は神原汽船である。2007年3月現在における寄港地及び寄港日（新潟からの標準日数）は、以下の通りである。新潟（火）－小樽（木）－大連（水）－青島（木）－上海（土）－（新潟）である。要するに日本海を巡航しているという訳だ。運航船舶は、COCOPALM ISLE（662 TEU）及びHIBISCUS ISLE（662 TEU）であり、代理店はリンコーである。二つ目の航路は、配船日を水曜日とする週1便航路であり、船社はやはり神原汽船である。同じく寄港地・寄港日（新潟からの標準日数）は、新潟（水）－富山（木）－金沢（金）－境港（土）－上海（水）－青島（金）－大連（土）－（新潟）であり、やはり日本海を巡航している。運航船舶は、LEO ISLAND（500 TEU）及びVIRGO ISLAND（500 TEU）であり、代理店は同じくリンコーである。最後は、配船日を月曜日とする週1便航路であり、船社はやはり神原汽船である。同じく寄港地・寄港日（新潟からの標準日数）は、新潟（月）－小樽（水）－寧波（火）－上海（水）－金沢（土）－富山（日）－（新潟）であり、やはり日本海を巡航している。運航船舶は、RYOGA（561 TEU）及びLAN HAI（602 TEU）であり、代理店は同じくリンコーである。
- ・第二の中国・釜山航路は週1便運航であり、配船日を金曜日とする航路である。船社は南星海運である。2007年3月現在における寄港地・寄港日（新潟からの標準日数）は、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）であり、やはり日本海巡航航路である。運航船舶は、China Star（710 TEU）及びKorea Star（710 TEU）であり、代理店は丸肥である。
- ・最後の釜山港のトランシップ機能活用航路は全部で6航路・週6便ある。各船社とも釜山港で中国、東南アジアなどへ向かう船にコンテナを積み替え輸送することが可能である。その中の一つは、船社を東京船舶とし、配船日を火曜日の週1便とする航路である。（な

お、この航路は2006年8月から開設された新航路である。) 2007年3月現在の寄港地・寄港日(新潟からの標準日数)は、新潟(火)－苫小牧(水)－釜山(土)－富山(月)－(新潟)であり、やはり日本海を巡航している。運航船舶は、ACX POLARIS(672 TEU)であり、代理店は日通である。なおこの他に、荷主に対して小口混載サービスを提供する会社として「セイノロジックス」がある。同社は、多くの荷主から小口貨物を集め、それを一本のコンテナに取りまとめた後、自社が荷主となって、そのコンテナの輸送を船社に依頼している。要するに、セイノロジックスのケースも含めて、週6便の釜山航路を利用したトランシップが可能となっているのである。

- ・要するに、対中国コンテナ航路は、定期航路としては、(イ) 直接・間接を合わせると4航路・週4便体制で運航されている、(ロ) この他に、釜山港のトランシップ機能を活用した航路が6航路・週6便体制で運航されている、(ハ) 従って、(イ)・(ロ) を合わせると、中国航路としては、10航路・週10便体制で運航されていることになる、(ニ) 対中国航路の定期便は共通して日本海主要港を巡航している－ということである。従って、対中国コンテナ航路に関しては、釜山港のトランシップ機能の活用をも含めて考えれば、航路数・便数における利便性という点では、既にながりの改善が計られていると云ってよいであろう。そのことは、この体制の下で対中国コンテナ貨物輸入量が大幅に拡大しているということからも窺える。つまり、航路数・便数及びそれに依拠する輸送日数という点では、それらは、少なくとも輸入に関しては必ずしも隘路とはなっていないのである。では何故、輸出についてはこの点が今なお隘路となっておりしかもその隘路が一層狭まっているのか。この問題については、いまま少し検討の余地があるようだ。
- ・そのことは、輸出拡大に関しては、航路数・便数だけでは解決し得ない他の要因－それは多分より重要かつ本質的な要因であると想定される－がそこには伏在しているということを見わける。
- ・そのことはまた、問題を中長期的な観点に立った国際物流戦略論へと移行させる必要性をわれわれに示唆していると云えよう。

(2) 新潟県の中長期国際物流戦略

- ・中長期戦略のポイントは、第一には、「ベース・カーゴ (base cargo)」の確保であり、第二には、北米直接航路の開設である。

① 「ベース・カーゴ」の確保

- ・前者の「ベース・カーゴ」の確保とは何か。それは、船舶運航上必要不可欠なTEU量の確保である。上述した中国航路及び中国・釜山航路のケースからも明らかのように、外貨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500 TEU/2,000～1,000 TEU/2の輸出コンテナ貨物量の常時確保が必要とされている。
- ・そして、こうした「ベース・カーゴ」の確保のためには、さらにそれを維持するための「後背地域」の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ればよいのか。おそらくこの点が中長期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。
- ・「ベース・カーゴ」問題は、そうした意味で、そもそも国際物流戦略問題なのである。

②北米航路開設

- 後者の北米新航路については、問題が二つある。一つは、貿易赤字問題解消のためには、新潟県の貿易構造の転換が必要である。その場合、北米市場を再評価しなければならない。対米輸出がその比重を低下させているとはいえいまなお20%近くの比重を占めており、しかも大幅な黒字（2005年現在で約300億円の黒字）を記録し、かつ新潟県輸出の大宗を占める機械類がやはりその中心をなしている—ということを考慮すれば、新潟県にとって、対米貿易の重要性が改めて認識されるべきであろう。従って、貿易赤字構造解消のためには、対米輸出拡大は、対中・アジア輸出拡大とともに積極的に推進されるべきである。だがそのためには、北米市場の開拓及び北米新航路（Discussion Paper 図表Ⅲ－6参照）の開設が不可欠なのである。
- 二つには、こうした北米航路開設のためには、日本海沿岸地域とりわけ北陸地方における協力が必要である。上記の「ベース・カーゴ」確保のためには、日本海沿岸地域だけではなく太平洋沿岸地域をも後背地とする「広域ビジネス経済圏」の形成が不可欠であるが（注）、そのためには、新潟県をはじめ石川県・富山県・福井県の北陸四県が提携・協力することが必要となるからだ。
- かくして、北米新航路開設問題に取り組むためには、「広域地方経済圏」としての「北陸・新潟経済圏」構想に対する新潟県としての基本的なスタンスが明確にされる必要があると云えよう。

（注）例えば新潟県の場合で言えば、「ベース・カーゴ」の確保は、群馬・栃木・長野・埼玉県など関東地方さらには山形・秋田県など東北地方をも含めた広域的な地域をカバーしてはじめて可能になるであろう。いわゆる「広域ベース・カーゴ」論であるが、それは「広域ビジネス経済圏」論を前提としてはじめて成り立つ議論である。

（付記。本稿は、新潟県資料等から作成したものである。但し、見解に亘る部分は、筆者の責任において取り纏めたものである。資料提供等にご協力頂いた新潟県の関係者に対して、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。）

3 参考資料

A. 「企業ヒヤリング」質問項目

[ヒヤリング・テーマ]

「国際分業と国際物流・流通システムとの関係について－新潟県企業を中心に－」

(仮題)

I. 会社概要

- ・資料

II. 国際分業について

1. 貿易

(1) 輸出

①輸出額；

- ・総額；

- ・出荷額に占める比率；

②主要輸出品；

③主要輸出国・地域；

(2) 輸入

①輸入額；

- ・総額；

- ・海外調達比率

②主要輸入品；

③主要輸入国・地域

2. 直接投資

(1) 直接投資額；

- ・ストックベース；

- ・フローベース；

(2) 投資内容；

- ・業種；

- ・形態；

(3) 投資先；

III. 国際物流・流通システムについて

1. 輸出－港湾・空港別利用状況

(1) 港湾利用状況；

①県内：

- A. 新潟港
- B. 直江津港
- C. 問題点

②県外：

- A. 横浜港
- B. その他
- C. 問題点

(2) 空港利用状況

- ①新潟空港
- ②県外空港
- ③問題点

(3) 国内物通システムとの関連性

- ①港湾・空港－県内ケース
- ②港湾・空港－県外ケース
- ③問題点

2. 輸入－港湾・空港別利用状況

(1) 港湾利用状況；

①県内：

- A. 新潟港
- B. 直江津港
- C. 問題点

②県外：

- A. 横浜港
- B. その他
- C. 問題点

(2) 空港利用状況

- ①新潟空港
- ②その他
- ③問題点

(3) 国内物通システムとの関連性

- ①港湾・空港－県内ケース
- ②港湾・空港－県外ケース

③問題点

3. 流通システムとの関連性について

(1) 輸出相手国・地域における流通システム

(2) 国内流通システム

IV. 北陸経済圏（「広域地方経済圏」）について

1. 北陸経済圏と国際物流問題

(1) 北陸拠点港と北太平洋航路開設問題

①金沢港の試み

②その他

(2) 釜山港の役割

①釜山港のトランシップ機能

②北米太平洋航路における釜山航路のフィーダー機能

2. 北陸経済圏と新潟港の役割

(1) 新潟港の拠点性について

①現状における問題点

②拠点性の可能性と条件

(2) 新潟港と釜山港の提携について

①釜山港のトランシップ機能活用の可能性

②新潟港と釜山港の提携におけるメリット・デメリット

(3) 新潟県の国際物流政策の問題点と課題

①問題点

②課題

B. 関連研究－新潟県中越地域企業の「経済圏別市場獲得型ビジネスモデル」研究

I. 新潟県中越地域における「経済社会圏」と「重層的経済圏」との関連性

1. 「経済社会圏」の課題

- ・域外市場産業と域内市場産業との連携
- ・産学官協力の重要性

* 関連研究；

①本研究参照

②蛸名保彦『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－』
[2007年4月、明石書店刊] 参照

2. 「学」の役割

- ・知的コーディネーター機能（経営＋製造＋技術）の発揮

cf. A大学 [新潟経営大学] ；経営戦略上のコーディネーター機能発揮

B大学 [] ；製造上のコーディネーター機能発揮

C大学 [] ；技術上のコーディネーター機能発揮

・

・

・

3. 「加茂経済圏」モデルから「中越経済圏」モデルへ

- ・下記Ⅱ－3－（1）との関連性

4. 「中越経済圏」モデルから「北陸・新潟経済圏」モデルへ

* 関連研究；

①本研究参照

Ⅱ. 新潟県中越地域における「経済圏別市場獲得型ビジネスモデル」

1. 市場別アプローチ

(1) 国内市場

(2) 中国・アジア市場

(3) 米・欧州市場

(4) 北東アジア・北太平洋市場

* 関連研究；

①ボーダレス経営研究会編『中越企業の中国・アジア市場開拓研究－地域国際ブランド戦略

の課題－』[2005年1月][A] 参照

2. 業種別アプローチ

(1) 木工家具

(2) ニット

(3) 金属加工

(4) 機械工業

(5) 農産物・食料

* 関連研究；

- ①新潟経営大学・学内共同研究 [2003年度] 『アジア企業進出を巡る問題点と課題－新潟県中越集積企業の「ボーダレス経営」研究－』[2003年11月][B] 参照

3. 地域別アプローチ

(1) 加茂地域

(2) 燕・三条地域

(3) 見附・五泉地域

(4) 長岡地域

* 関連研究；

- ① [A] 参照
② [B] 参照

4. 地域ブランド戦略－「Japan Brand」構想（“逆ブランド”構想）

(1) 地域企業競争力と「ブランド力」

(2) JETRO方式

(3) 農産物ケース

* 関連研究；

- ① [A] 参照

②新潟経営大学・学内共同研究 [2005年度] 『国際ビジネス教育と新潟経営大学－「国際ビジネス学科」構想を巡って－』 [2006年3月] [C] 参照

③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－』 [2007年4月、明石書店刊] 参照

5. 販売・流通・物流戦略

* 関連研究；

①物流戦略：本研究参照参照

6. 新潟県中越企業のボーダレス・ビジネスモデル

(1) ボーダレス・ビジネスモデル

* 関連研究；

①ボーダレス経営研究会編『中越企業の中国・アジア市場開拓研究－地域国際ブランド戦略の課題－』 [2005年1月] [補論Ⅱ] 参照

(2) 中国・アジア市場獲得と人材育成

* 関連資料；

① [A] 参照

② [C] 参照

〔参考〕

「東アジア共同体」について

[参考] 「東アジア共同体」について

There is a remarkable emergence of a possibility of the East Asian Community. Concerning to this issues, there are five strategic regional cooperations aiming for the building of the East Asian Community. First one is the cooperation aiming for the formation of the East Asian FTA(Free Trade Agreement)/EPA(Economic Partnership Agreement)(*1). Second one is the cooperation aiming for the formation of the Asian Common Currency System(*2). Third one is the cooperation aiming for the formation of the Asian Green Space(*3). Forth one is the cooperation aiming for the formation of the Asian Erasmus Plan(*4). Last one is the cooperation aiming for the formation of the Asian Energy System(*5).

(*1) It is reported that Japanese Ministry of Economy, Trade and Industry proposed a design of the East Asian EPA/FTA, on April 7th 2006, which will be consisted of 16 Asian countries (ASEAN 10+3[Japan·Korea·China]+3[India·Australia·Newzealand]) and will be agreed to start until 2010(Refer to Asahi Shinbun April 8th, 2006). It is thought that the proposal of this design by Japanese Government owes to three reasons.

First reason is Japanese economic interest aiming to acquire the Asian market increasing steeply in recent years. For instance the share of the amount of Japanese FDI(Foreign Direct Investment) toward ASEAN10·China·Korea in the total amount of Japanese FDI increased from 11% in 1999 to 26% in 2004, the share of the amount of Japanese export toward ASEAN10·China·Korea in the total amount of Japanese export increased from 36% in 1999 to 47% in 2004 and the share of the amount of Japanese import from ASEAN10·China·Korea in the total amount of Japanese import increased from 39% in 1999 to 44% in 2004 (Refer to Asahi Shinbun 「East Asian EPA」 [Asahi Shinbun April 21st, 2006]). Moreover, if we take account of the case of 16 countries(ASEAN 10+3[Japan·Korea·China]+3[India·Australia·Newzealand]), the amount of the trade between Japan and 15 countries(ASEAN10·Korea·China·India·Australia·Newzealand) is equivalent to about ¥50 trillion sharing of about 40% of the amount of Japanese trade in the aggregate, and the amount of GDP of 16 countries(15 countries mentioned above+Japan) in the aggregate is equivalent to about \$9 trillion dollar being near to \$12~13 trillion dollar of NAFTA and EU (Asahi Shinbun August 2nd, 2006).

Second one is the avoidance of the confusion of trade system due to FTA. As well known, FTA depends on bilateral base. Then, as negotiations of FTAs by each countries have advanced, it is inevitable that Asian trade system has dropped in trade confusion. We call such a kind of confusion owing to bilateral FTA (the number of FTA which have been concluded and have already taken effect after 1997 are 25, and the number of FTA which are going to be

negotiated yet and are proposed newly are 36 [Refer to Tohiko Kuroda 「Dose the unification of Asian economy advance ?」 [Nihonkeizai Shinbun February 11th, 2006]] as “Cup Noodles Effect” (Refer to Richard Edward Baldwin 「East Asian Economic Unity—It needs new trade system to avoid trade confusion —」 [Nihonkeizai Shinbun March 13th, 2006]). To avoid such a kind of trade confusion, East Asian countries need to shift from old FTA being negotiated on the bilateral base namely on the “Line” base to new FTA being negotiated on the multilateral base namely on the “Space” base.

Third one is political. Japanese design suggests that Japanese government is going to be eager in taking of an initiative for the building of the “East Asian Community” .

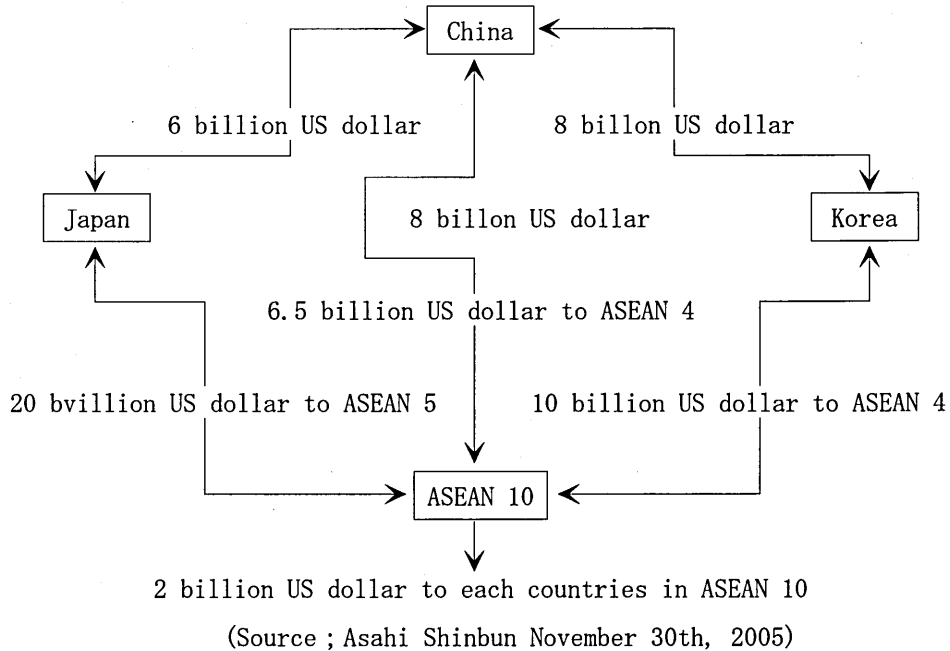
(By the way, we should take note of two issues concerning to a design of the East Asian EPA/FTA. First issue is the points that there is a difference between EPA and FTA. As well known, EPA which is proposed by Japanese government includes not only the detection of tariff ratio but also the advancement of FDI[Foreign Direct Investment]and the guarantee of IP[Intellectual Property] etc. Second issue is the fact that EPA negotiation between Japan and ASEAN has already begun on April 13th 2005 aiming to agree till March 2007 along the “Plan of EPA Networks ” putting the importance on the EPA between Japan and ASEAN as the hub of East Asian EPA [Refer to Nihonkeizai Shinbun April 14th, 2005.]

(*2) It is reported that financial ministers of ASEAN+3(Japan·Korea·China) have agreed to study a “ Asian Common Currency Unit” being expected to combine to “Asian Common Currency System” on May 4th 2006 (Refer to Asahi Shinbun May 5th, 2006).

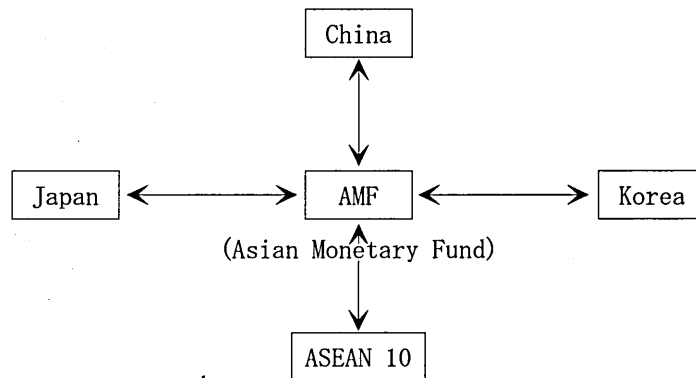
Related to this issue, it is noticeable that there are some advances in fields of financial and investment cooperations including (a) the development of the “Chiengmai Initiative ” , (b) a design of the creation of AMF (Asian Monetary Fund) and (c) a design of the creation of “Asian Bond Market.” Among these cooperations ranging from (a) to (c), we should notice the development of the “Chiengmai Initiative” which has already been deployed as East Asian currency swap system on the base of bilateral agreement between East Asian countries (refer to below Chart) owing to the meeting at Chiengmai in Thailand on May 2000 being held on the purpose to avoid the vicious affection from the currency crisis attacking East Asian countries in 1998. Because it is reported that financial ministers of ASEAN+3(Japan·Korea·China) have agreed to cooperate in the formation of new framework of the “Chiengmai Initiative” which is intended to develop from the bilateral base to multilateral base including a design of the creation of AMF(Asian Monetary Fund) (refer to below Chart) on the background of a possibility

of steep “dollar sliding” in near future, too (refer to Nihonkeizai Shinbun May 5th, 2006 and Asahi Shinbun May 11th, 2006).

A design of new “Chiengmai Initiative”
 [The “Chiengmai Initiative” in present]



[A design of new “Chiengmai Initiative”]



(*3)According to Kiyoto Mechanism, there are three kinds of international cooperation related to the deduction of air pollution owing to energy consumption. First one is Clean Development Mechanism (CDM). Second one is Joint Implementation (JI). Last one is Emissions Trading (ET). Then there are substantially three kinds of cooperation in the framework of Kiyoto Mechanism. (Generally saying, these three kinds of cooperation are called as “Haisyutu-ken Torihiki” in Japan.)

Bsides CDM/JI projects which are approved by Japanese government till on February 2005, there are several cases concerning to CDM. For instance, as in Chinese cases, Japanese enterprises namely Nikki, Marubeni, Shinnittetu, Mitsubishi Syoji, and Mitui Bussan etc have aquiered CDM.

Moreover, biside Kiyoto Mechanism, there is another international coopera-tion namely Asia-Pacific Partnership related to Clean Development and Climate which are consisted of six countries in Asia-Pacific region namely United States, Japan, China, India, Korea and Australia. This cooperation is leded by United States from viewpoints not only of energy·environ-mental problems but also of security problem. Because there is a familiar relationship between energy problem especially energy procurement problem and security problem in Asian-Pacific region. It is reported that this co-operation has decided a design of deduction of air pollution in eight fields on January 12th 2006 (Refer to Nhonkeizai Shinbun January 12th, 2006).

Related to this issues, it should be stressed that there are two regional approachs in EU and Asian countries. At first we will introduce EU approach because EU environmental policies have decisive effect not only on the management of enterprises in European countries but also on the management of enterprises especially global enterprises in the world. First one of environmental policies in EU is WEEE which orders recycle of almost electrics & electronics resulted in the burden of the cost of recycle on exporters of these manufactures to EU and foreign manufactures concerning to these manufactures in EU. Second one is RoHS which prohibits 6 kinds of toxic chemical substances. Third one is EUP order which requires a design of energy saving manufactures and an assessment of zero-CO2·SO2 emission manufactures. (Refer to Asahi Shinbun 「Decrease of environmental burden in the management of foreign trade and foreign investment as key factor」 [July 29th, 2006]). Secondly it should be pointed out that there is another approach in Asian countries. Concerning to China, Chinese government has decided on March 3rd 2006 that the amount of energy consumption per GDP should be decreased 20% in 2010 comparing to the ratio of it in 2005 and that total amount of emission should be decreased 10% from 2005 to 2010 according to new Eleventh Five Year Plan (Refer to Asahi Shinbun March 6th, 2006 and to Toyokeizai April 22nd, 2006[p.109]). ASEAN countries are going to promort more strict plan of the deduction of air pollution especially automobile exhaust gas from 2006 (Refer to Nihonkeizai Shinbun February 2nd, 2006).

Still more, concerning to the issues of the formation of the Asian Green Space, secondly it should be stressed that there is another important

theme which should be studied beside the theme related to the relationship between air pollution and energy consumption. That theme is related to the recycle of resources and goods in East Asia. Concerning to this theme, regional logistic system of "Venous Economy" in East Asia should be especially studied (Refer to professor Eishi Hosoda 「It needs to built East Asian Venous Logistic System」 [Nihonkeizai Shinbun August 19th, 2004]).

(*4) Japanese Ministry of Economy, Trade and Industry has proposed a design of "Humman Resources Upbringing" in Asia (Refer to Ministry of Economy, Trade and Industry 『White Paper on International Economy and Trade』 [2005] p.311 ~314). Related to this issues, there are three points which should be referred.

Firstly, professor Kei Amago insists that it ineds to prepare common curriculums in professional education (for instance energy, environment, regional regeneration, building of peace, culture and information etc) in East Asia under the intention to form the "Asian Erasmus Plan" (Refer to Asahi Shinbun February 15th, 2006).

Secondly, Mr. Kin Tanaka, Prof. Jiturou Terajima and Prof. Takashi Shiraishi make general proposal consisting of (a) humman resources upbringing, (b) education, (c) research—which have familiar relationship with the building of the East Asian Community. Namely, concerning to (a) humman resources upbringing, it is needed to form the system of humman resources upbringing related to "functional cooperation" —namely regional cooperations in each fields—. Concerning to (b) education, it is needed to educate for future generation from the viewpoint of the building of East Asian common identity. Concerning to (c) research, it is needed to study basic themes contributing to the building of the East Asian Community—namely energy, environment and security etc—which will be expected to be advanced by the leadership especially by Japanese leadership. (Refer to Mr. Kin Tanaka, Prof. Jiturou Terajima and Prof. Takashi Shiraishi 「Japan should advance toward the East Asian Community with self-confidence」 [Toyokeizai May 6th 2006] p.124~131.)

Thirdly, there is a education in Japanese university which puts the importance on ethical themes especially in the field of business education—namely, (a) symbiosis education to co-exist with peoples in neighbouring countries, (b) business ethics education in the age of globalization, (c) language education for the communication with foreigners who have diversity of life, culture and identity—to promote the common education in Asia in which it needs to synthesize the contradictional relationship between the market mechanism and the ethics (Refer to Yasuhiko Ebina 「A study of the reform of university—the "Global Business Education" in the age of the

East Asian Community—〈Discussion Paper〉] [Niigata University of Management
•Cooperate Study〈2006〉•F group 『A study of global business education under
the possibility of East Asian unification—focussing on the education of
CSR— 』 〈tentative〉]p. 8~27).

(By the way, EU has another two common education systems besides Erasmus
Plan which aims to “enhance the quality and reinforce the European dimen-
sion of higher education by encouraging transnational cooperation” [Refer
to URL of “SOCRATES-ERASMUS”]. One is College of Europe Which was build in
1949 aiming to educate EU bureaucrats especially high-ranking officials
[Refer to Nihonkeizai Shinbun May 15th, 2005]. Another one is a plan to
build European College of Technology Which aims to promote the development
of most advanced high-technology in EU [Refer to Nihonkeizai Shinbun
February 25th, 2006].

(*5) There are some issues in the energy cooperation consisting of (a) the oil
stock in Asia, (b) the maintenance of energy market in conditions of the
competitiveness and the transparency, (c) the expansion of the development
and the utilization of new energy and recyclable energy as alternative
energy resources to fossile fuels, (d) the security of energy procurement
and (e) a design of the construction of the “Sustainable Energy Procurement
System in the Middle East” .

(Refer to Yasuhiko Ebina 「A design of the Asian common energy strategy—How can
we solve a “triple dilemma” among economic growth, energy consumption and envi-
-ronmental safeguard in Asia ?—」 [Journal of Niigata University of Management
〈No. 13〉 p. 33~63.]