

「環日本海経済交流はどのように移り変わってきたのか？」 — 『閉ざされた日本海』 から 『平和と友好の日本海』 へ —

講師 環日本海経済交流センター
貿易投資アドバイザー 野村 允 氏

1. 環日本海経済交流の足跡

(1) 明治時代～昭和時代前期

北陸地域と対岸諸国(中国、ロシア、朝鮮半島)との交流は明治のころから行われているが、その背景には日本海側と太平洋側の経済格差の存在があった。その格差を是正するため日本海側と対岸との経済交流を促進する必要があり、当時の対岸との交通手段は海上輸送であることから、



港の重要性について明治から大正時代かけていろいろな提言がなされている。例えば、海内果や藤井能三などが伏木港の重要性について述べている。

伏木港が現在のような自由貿易港になったのは、明治 33 年である。しかし、このころはまだ貿易量は少なく、対象地域はロシアの沿海地方と朝鮮半島であった。特に沿海地方は、ウラジオストクに水産基地を作っていた富山県の水産業者向けに米と塩を輸出し、沿海地方で獲れた魚を塩魚にして富山県へ輸出していた。朝鮮半島についてはごくわずかだが、わら工品などが輸出され、輸入は大豆が中心であった。

企業進出については、明治 22 年に富山県の売薬商人が朝鮮半島に進出したことが記録されている。その後、日清戦争、日露戦争を機に、売薬商人は中国を中心に海外展開するようになった。

人的交流としては、岩瀬出身の嵯峨寿安が明治 3～7 年にかけてロシアへ出掛けている。目的は、恐らく当時のロシア事情の把握だろう。石川県では明治 22 年に上海の日清研究所へ官費留学生を派遣し、中国貿易の実情を調べたという記録がある。

年	富山	石川	福井	計	対全国構成比
明治 7	638,822	686,349	540,042	1,865,213	5.55
16	702,945	743,669	582,203	2,028,817	5.48
20	725,974	737,381	602,906	2,066,261	5.29
25	780,504	757,998	620,717	2,159,219	5.25
7～25年 伸び率	22.17%	10.44	14.94	18.19	22.19

(資料) 『新川県、石川県、敦賀県治一覽』(明治7年)、『各県興業意見』(明治16年)、『富山県累年統計要覽』、『福井県勸業年報』、『石川県統計書』(各20、25年) 朝日新聞社編 『日本経済統計総観』。

大正時代に入ると、第一次世界大戦が勃発するが、そのころにウラジオブームが起きた。当時、ウラジオストクには3000～4000人という多くの日本人が住んでいた。北陸地域は、明治の終わりごろから伏木港、敦賀港を中心に港の整備が行われ、同時に北陸線が開通した。電源開発も進み、いち早く富山県は工業県化していくことになる。伏木港の臨海工業地帯が大正時代に形成されると、同港は原材料の輸入が増加し、輸入過多の片荷貿易の状況が続く。裏を返せば、工業港化していったということである。そういう中でいくつかの海上航路ができ、伏木港の貿易量は増えていくが、敦賀港との差異が濃く出てくる。伏木港は対口貿易が中心だったが、大正時代の終わりごろからはだんだん減少し、昭和に入ると、満鮮貿易時代を迎える。敦賀港は、昭和10年ごろまでは対口貿易が中心で、貿易量から見ても伏木港の後を追ってきたが、逆転に転ずる契機が、明治44～45年の「欧亜ルート」の開設である。シベリア鉄道ができると、従来は海上輸送していた貨物がシベリア鉄道を使って運ばれるようになり、その玄関口が敦賀港になったのである。これを機に、敦賀港は物や人の流れが活発化してくる。

企業進出については、売薬商人が中国市場への展開を拡大し、大正3年のデータでは中国進出の営業所が49、行商人が150人という数字が記録されている。しかし、大正の終わりになると中国で日貨排斥運動が起き、売薬商人は、朝鮮半島あるいはウラジオストクへ出かけることになった。

昭和時代の前期は、関東大震災の後遺症が残り、世界大恐慌が起こったが、昭和7年の満州国誕生をきっかけに満州国内の鉄道網も整備され、日本の企業は中国東北地方へ展開するようになった。また、朝鮮半島を通っていく海上輸送ルートも整備されるようになり、貿易は非常に増えてくる。満鮮貿易時代の始まりである。そのころの輸出品はわら工品や化学肥料、輸入品は大豆かすや石炭が中心であった。当時多くの日本企業が進出する中、昭和7年には富山県に「富山県対岸貿易拓殖振興会」が発足する。会長は県知事、事務所は県庁の水産課の中であり、今で言えば官主導型官民一体の第三セクターだ。昭和16年に

は宮市大丸百貨店（今の大和百貨店）が北朝鮮の清津に進出している。富山県は、売薬精神というのだろうか、売薬商人を中心に海外展開には積極的であった。

（２）昭和時代後期・平成元年～東西冷戦終結

昭和 30 年代～40 年代が、現在の環日本海経済交流の大きな基礎になった時期と考えている。この時期に日本が高度成長期に入ったことと、対ロシア、対中国、対韓国との貿易協定が結ばれたことの二つの大きな要因があったからである。高度成長期に入ると太平洋側への投資がどんどん増え、明治時代と同じように、日本海側・北陸地域と太平洋側との地域間格差の存在が浮上し、格差是正・地域振興のためには環日本海経済交流を進めることが日本海沿岸諸県が生き残る道であるという提言が数多く出された。

貿易はどうかというと、まだ大きくは伸展しなかった。対ロシア貿易はほとんどが公団貿易（管理貿易）の格好で行われたが、中央から遠く離れている極東地域とはバーター貿易形式で、極東に作られた「ダリイントルグ」という拠点との間で貿易が行われるようになった。また、協同組合間貿易も始まった。中国貿易は、友好貿易（民間貿易）と覚書貿易（準政府間貿易）という二つの形で行われた。やがて、ロシアとの日ソ共同宣言、貿易協定の締結、中国・韓国との国交正常化の実現により、それぞれの国との貿易量は急速に増えてくる。企業展開面では、昭和 40 年代前半に大企業を中心とした海外進出が見られるようになり、また、姉妹都市提携が始まったのもこのころである。

50 年代には、30 年代～40 年代の基礎固めを受けて貿易が急に増える。一番多かったのは対ロシア貿易、次いで中国、韓国、北朝鮮の順であった。重要な点は、域内港湾経由比率（輸出実績額と通関実績額の比率）である。対ロシアの比率は 357.6 と非常に大きい

に対して、中国は 12.3、韓国は 3.8 と非常に小さい。当時、ロシア向けについては海上定期航路があったが、中国・韓国向けはまだなかったことが主因で、対中・対韓国向けについては他地域の港から

国別	項目	輸出実績 (A)	域内通関輸出実績 (B)	港湾経由比率 (B/Ax100)
対ソ連		208	744	357.6
対中国		253	31	12.3
対韓国		287	11	3.8
対北朝鮮		18	10	55.6
計		766	796	103.9

注：(A) アンケート調査による輸出実績額 (B) 通関実績額
資料：「北陸経済研究」(財)北陸経済研究所

から多く輸出されていたのであろう。企業展開面は、大企業だけではなく中堅・中小企業も

海外へ出向くようになった時代であった。

60年代は、国際環境が大きく変わった時代である。このころから国境を越えた交流、「ボーダーレス・エコノミー」が非常に活発化してくる。しかし、一方では東西冷戦の壁が依然として厚いという複雑な国際情勢にあり、またココム規制、ロシア側・中国側の貿易体制不備や、外貨事情の悪化、円高不況が重なり、対岸貿易は60年代に入って急に落ち込んでくる。官・民・大学ともに、環日本海交流に向かって着実に歩み続けたのだが、国際環境の変化、東西冷戦という厚い壁に阻まれて具体的な成果に結びつかなかった「隔靴搔痒の時期」だったといえる。

2. 環日本海経済交流の現状

(1) 東西冷戦後10年の評価

東西冷戦終結の後、すぐに環日本海経済交流が伸びたわけではない。湾岸戦争、ソ連邦崩壊、アジアの通貨危機等々により、約10年間足踏み状態が続いた。しかし、平成初めのころのデータを見ると、貿易額は昭和55年より少ないものの、伸び率は非常に高くなってきており、企業進出や姉妹

都市の件数も増えている。加えて、交流の担い手の多様化、交流の多面化、対象エリアの広域化という質的な変化を示し、貿易において重要な海上輸送ルートもこのころに整備された。

年代 国別	1960 年代	1970 年代	1980 年代	1990 年代	2000 年	2007 年/末
ロシア	1	2	1	1		5
中国			8	7	1	20
韓国		2	1		1	8
計	1	4	10	8	2	33

資料:各県国際課調べ

(2) 現状

2007年の対岸貿易は貿易額全体の48%を占め、貿易取引を主体に、北陸地域は対岸諸国との経済交流に大きな役割を果たしている。貿易取引についてみると、対口貿易は、ロシア経済が好調であることを反映して急激に伸びており、対岸貿易総額の42%を占めている。輸出のほとんどは中古車、輸入は木材関係とアルミインゴットと、非常に品目が少ないのが特徴である。

しかし、ロシア中央政府は、自国での車の生産を優先し、車の輸入はなるべく抑制したい意向が強く、中古車取扱業者も薄利多売の傾向が強まる中で小規模業者は自営しにくくなるのではないかとされており、中古車輸出は今後とも安定的な伸びを示すものとはい

えない。輸入面では、これまで輸入の大きな柱であった木材・製材関係が、ロシアでの製材化を進めるという姿勢で、来年 1 月から、丸太のままロシアから出すと 80% 課税されるといわれている。高い税金のかかった丸太を北陸で製材することは採算に合わないことになり、今後状況がどう変わるか、注目される場所である。

昨年、「極東開発プラン」が発表され、約 2 兆 6000 億円が極東地域を中心に投資されることになっている。昨今の世界金融危機の中で果たして予算が消化されるかどうかは分からないが、2012 年にウラジオストクで A P E C 首脳会議が開催され、2013 年にはソチで冬季オリンピックが開かれる予定である。これらは対ロビジネスにとって明るい材料といえるだろう。

対中国貿易はどうかというと、対岸貿易総額の 36% を占め、ロシアに次ぐウエートを占めるが、輸出入品目はいろいろ変わる。中国へ進出している企業の事業活動の変化や、中国企業と日本企業間の工程分業化の進展など対中ビジネスの変化が、輸出入品目の変化となって表れていると思われる。今後外資に対する規制が厳しくなってくるが、環境関連や高付加価値製品の部品など、中国が必要とする高技術的な材料・部品・製品については引き続き堅調に推移するだろう。切っても切れないパートナーとなった日中貿易が大きく落ちることはまず考えられないと見ているが、工作機械など、生産調整の中で一時的なダウンはあるかもしれない。

韓国については、年初来、全方位的な外交・貿易施策の成果が出て、輸出、個人消費が着実な伸びを示し、この傾向は当分は続くだろうと見られていたが、ここに来て将来に不安感を抱かせるような情勢にあり、韓国経済は来年いっぱい低空飛行状態が続くものと見られている。

北陸地域の対岸諸国貿易（2007年）
(単位：億円)

県別	貿易総額	対岸貿易				
		合計	ロシア	中国	韓国	北朝鮮
富山	5,988	3,205	1,646	891	668	-
	(2,697)	(2,139)	(1,144)	(452)	(543)	(-)
	(3,291)	(1,066)	(502)	(439)	(125)	(-)
石川	2,044	615	74	378	163	-
	(867)	(277)	(35)	(158)	(84)	(-)
	(1,177)	(338)	(39)	(220)	(79)	(-)
福井	1,514	731	189	391	151	-
	(695)	(380)	(81)	(190)	(109)	(-)
	(819)	(351)	(108)	(201)	(42)	(-)
合計	9,546	4,551	1,909	1,660	982	-
	(4,259)	(2,796)	(1,260)	(800)	(736)	(-)
	(5,287)	(1,755)	(649)	(860)	(246)	(-)

注：(上段) 輸出、(下段) 輸入
資料：各県税関支署

北陸地域の対岸諸国向け主要輸出入品 (2007年)

国別 県別	区分	ロシア	中国	韓国	北朝鮮
富山	輸出品	中古車・同部品、人造黒鉛電極	一般機械、非鉄金属、電気機器、雑製品	プラスチック、電気機器、非鉄金属、一般機械	-
	輸入品	アルミインゴット、木材、原油・粗油	非鉄金属、化学品、雑製品	一般機械、電気機器、非鉄金属	-
石川	輸出品	中古車・同部品	一般機械、電気機器、繊維関連品	医薬品、荷役機械、金属加工機	-
	輸入品	木材・製材	建機、原糸、石炭、雑製品	原糸、一般機械、非鉄金属	-
福井	輸出品	中古車	電気機器、織物、金属加工機	プラスチック、ガラス、光学機器	-
	輸入品	非鉄金属、木材、石炭	非鉄金属、石炭、光学機器、電気機器	化学品、原糸、一般機械	-

資料：各県税関支署

北陸・国際コンテナ定期航路 (2007年12月末)

	韓国	中国	韓国・中国	T S C S	北米
伏木富山	長錦商船・週 1 便 興和海運・週 1 便 高麗海運・週 1 便 東京船舶・週 1 便	神原汽船・週 2 便	STAバンオーシャン/天歌海運 週 1 便 南星海運・週 1 便	ナビックス・トランスポート 月 1 便	
金 沢	興和海運・週 1 便 高麗海運・週 2 便	神原汽船・週 2 便			イースタン・カーライナー 月 1 便
敦 賀	長錦商船・週 1 便 興和海運・週 1 便				

注：2008/2 中国国際定期航路週1便増便 (伏木富山)
2008/6 金沢～釜山 国際フェリー就航 (週1便)
資料：「Warm TOPIC」北陸AJEC 2008/1から作成

北陸企業の対岸諸国への進出状況

(単位：件)

国名	県 名				主な進出企業		
	富山	石川	福井	北陸計	富山県	石川県	福井県
ロシア	5	2	2	9	伏木海陸運送 田島木材 YKK	奥野自動車商会	アロック・サンワ/(竹田材木店)
中国	200	93	145	438	タカギセイコー 日平トヤマ スギノマシ YKK	ヤギコーポレーション コマニー	井上ブリーフ 日華化学 サンリーブ
韓国	13	9	7	29	不二越 北陸電気工業 YKK	アサヒ装設 高山リード エフ・イーシー	日華化学 セーレン タケダレース
計	218	104	154	476			

資料：ジェトロ富山 (2008/4)、ジェトロ金沢 (2007/6)、福井商工会議所 (2007/6)

次に、輸送ルートについて簡単に申し上げておくと、現在、日本の対欧州・ロシア向け貨物はシベリア鉄道をほとんど使っていないが、最近シベリア鉄道輸送もようやく低コスト・安全・定時性という輸送の3要素が備わってきたので、今後その活用が期待される。それから、もう一つ注目されているのが日本海を縦断する航路である。最近、新潟ートロイツァー東草ルートの試験航海が行われる予定であり、これが実現すれば吉林省、黒龍江省、モンゴルの貨物がより早く日本に着くようになる。また、最近では中国がシベリア鉄道を利用する独自の輸送ルートを考えており、これからは日本海を挟む輸送ルートの競合時代になるものと思われるので、北陸地域では、陸海空一体的な交通輸送ルートの整備、活用を検討する必要があるのではないか。



企業進出については、対ロシアはこれまで投資環境の整備が十分ではなく、日系企業の進出ケースは少なかったが、最近、モスクワやサンクトペテルブルグ周辺への進出が目立つ。しかし、極東地域に対しては、特に北陸地域の企業は、進出については逡巡しているのが現状だろう。対中国への進出は、中国のWTO加盟をきっかけに2001～2002年に急激に伸びたが、ここ1～2年外資に対する規制や労賃の上昇により、製造業は頭打ちになっている。反面、既に進出している企業の中で、生産・販売機能にサービス機能を付加させるとか、業種別に工場を作り分けるなど事業活動の多様化が進んでいる。

韓国については企業展開に一服感があるように見られる。こうした傾向の中で、新しい分野への進出、委託生産・販売や共同開発など、多様化が進んでいる。

(3) 最近の動きと展望

最近の動きを見ると、ロシアについては、昨年4月、福井県の企業がハバロフスクに日常生活品の販売を目的とした“ショールーム”を作った。市民の所得が上がり、日本製品に対する関心も強くなっているため、好評である。モスクワ周辺での工場を稼働する運びとなっているコマツの下請け企業も、今後いろいろ動きが出てくるだろう。また、ロシア国内での製材化が進むと見られる中で、加工や乾燥の技術が日本の需要にうまくマッチするかどうかが懸念されている。そこを見込んで金沢にある製材機械メーカーがフィンランド

の研究所と共同開発を進めながら、ロシア市場に乗り込んでいこうとしている。このように、日本、北陸地域で独自の技術を持った中堅企業、中小企業の動向が注目される。

中国については、日中ビジネスアライアンスという新しい動きもあるほか、石川県企業がロシア人のデザイナーを採用して上海でカーテン地の生産を行うなど、北陸地域の中小企業の中でもユニークな動きが見られる。しかし、中国は今、一つの転換点を迎えている。外資企業への優遇措置がなくなり、労働者保護の観点に立った労働法の施行で雇用関係が複雑になってくるだろうともいわれている中で、これからはこういった複雑な事情を勘案しながら対応を考えなければならない。今後、貿易・投資ともに、従来のような一方通行型ではなく双方向型、あるいはベトナム、韓国、タイなどを巻き込んだ多角化型も考えていかなければならないのではないか。

韓国については、これまではどちらかという大企業を中心だったが、韓国にとって必要とされる分野、あるいは高度な技術を持った中堅・中小企業に対する誘致は、活発化するだろう。

3. 環日本海経済交流の方向

(1) 《北東アジア共同体》の形成を目指して

昨今の世界同時不況により、今後各国の対内外戦略は変わらざるを得ない。その中で、EUや欧州アジア会議のように、各国の地域が協調してやっていかざるを得ないという道筋がはっきりしたと言えよう。北東アジア地域においても例外ではない。環境問題、エネルギー問題、輸送回廊の問題、食糧問題、通貨・金融問題といった同地域が抱える共通課題に対する協調体制づくりが可能かどうかということを考えなければならない。同地域のこれまでのGDPの伸びや域内の貿易依存度の深まりを見ても、その可能性は十分あると思われる。要は、可能性をいかにして実現させるかがこれからのポイントになる。

そのためには、第1ステップとして中国とロシア、韓国と中国、あるいは南北問題といった二国間の交流促進をはからなくてはならない。例えば中ロ関係について言えば、最近国境問題がようやく解決し、貿易についてもお互いに切っても切れない関係にある。しかし、ロシアは高度な工業製品を国内で作りたいと思っているのに対して、そういった製品は中国で十分安くできるという中国側の意向が強く、工業製品の貿易についてはなかなか方向が一致しない。ロシアは中国に対してそのための技術協力を望んでいるが、現状はなかなか具体化しないといわれており、二国間交流の難しさを物語っている。

次のステップとして、多国間の経済交流の実態はどうかというと、15年間ずっと休眠状態にあった豆満江開発がようやく動きだした。今後豆満江地域との物流が円滑に進むと環

春市を軸とした同地域への企業進出が期待されよう。また、メコンデルタ地域の開発もようやく東西南北道路ができ、交通基盤が少しずつ充実し、域内交流も活発化しつつあり今後の動向が注目される。

(2) 北陸地域・企業の課題

9月15日のリーマン・ブラザーズの破綻を契機に、世界経済の見通しは大きく下方修正されている。対岸諸国では、中国が内需拡大を軸にした景気刺激策へ転換を余儀なくされ、ロシアは原油価格の下落による貿易収支の赤字、外貨準備・安定基金の取り崩し等による経済の下降が懸念されている。韓国は、2009年の経済成長率は3%程度になるものと見られている。

北陸地域・企業は、これからの環日本海経済交流の進め方として、混迷を深める世界経済の動き(特に、対岸諸国)を注視する中で、これまでの「地域間格差の是正」「地域産業・経済の振興」の視点のみにとらわれず、「北東アジア共同体の形成」という大きな視点も加えて欲しいものである。

以下、北陸地域・企業としての当面の課題・戦略についてまとめてみた。北陸地域として、①交流基盤の整備と活用である。高速道路、新幹線、港湾を軸に、陸海空一体化した交通手段の整備・活用を進める。②地元専門商社的な機能の充実である。例えばビジネスをコーディネートする組織づくりなどである。③将来的な国際ビジネスマンの人材育成だろうと思う。

企業としては、①国際的な幅広い視野を持つと同時に、②現地を見るのが大事である。特に対岸諸国の急激な変化が予想される中で現地のニーズや変化を素早くキャッチし、それにどう対応、決断するかということが求められる。経営者自らが現地を視察することが非常に重要になるということである。