

超広域連携と日・中・韓の地域間経済協力

小川 雄平

1. はじめに
2. 市場の内包的拡大と「地方版FTA」
3. 「特惠港待遇」の供与による物流の活性化
4. 中国「東北振興」への共同参画
5. おわりに

1. はじめに

筆者も専門委員として参加した「国土審議会」の審議を基に策定された「国土形成計画」が2008年7月4日に閣議決定された。同計画によると、我が国は、特色ある複数の広域ブロックが各々の地域の独自性を活かしつつ、東アジアの活力を取り込み、自立的な発展を持続できるような国土構造を構築するとしている¹⁾。こうした国の計画を受けて、各地域ブロックは、「広域地方計画協議会」

- 1) 2006年7月に制定された「国土形成計画法施行令」に基づき、以下の広域地方計画区域が定められた。東北圏：青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島・新潟，首都圏：茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・山梨，北陸圏：富山・石川・福井，中部圏：長野・岐阜・静岡・愛知・三重，近畿圏：滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山，中国圏：鳥取・島根・岡山・広島・山口，四国圏：徳島・香川・愛媛・高知，九州圏：福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島。なお、北海道と沖縄県については「北海道総合開発計画」と「沖縄県振興計画」が存在し、法律上は広域地方計画の対象外となっている。

を設置して地域独自の計画を検討し、「広域地方計画」を策定している²⁾。韓国の李明博政権も、グローバル競争に勝ち残るには地域の競争力強化が不可欠だとの認識の下2008年に「創造的広域発展戦略」を打ち出し、人口・産業集積・都市の立地・歴史的文化的特殊性等を考慮した広域経済圏の策定を行った³⁾。

広域経済圏策定の結果、蔚山広域市・慶尚南道とともに「東南圏」に編成された釜山広域市は、姉妹都市である福岡市に対して、両市を中核に韓国東南圏と九州圏（福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島県）とからなる、国境を跨ぐ「超広域経済圏」の形成を提案した。福岡市もこの提案に原則的に賛同し、両市は「超広域経済圏」形成に向けた取り組みを始めることになったのである⁴⁾。

両市が経済圏の形成に取り組むのは、日韓海峡（朝鮮海峡・対馬海峡）を隔て僅々200余kmという両地域を結んで1日4便の航空路、同8便の高速船と1便のフェリー航路があり、人々が頻繁に往来しているからである。ちなみに、日韓海峡を往来する人の数は、定期船航路（下関と釜山を結ぶ関釜フェリーも含む）の利用客だけで、06年度に100万人を突破して107万人に達したが、以後も07年度122万人、08年度110万人と、100万人を超えている。09年度は87万人に減少したが、10年度は上半期だけで56万人を超え、年間では100万人規模

- 2) 九州は、沖縄県を除く九州全域7県が1つの広域ブロックとされ、2009年8月4日に「九州圏広域地方計画」が策定・公表された。詳細は、『九州圏広域地方計画 東アジアとともに発展し、活力と魅力あふれる国際フロンティア九州』（国土交通省、2009年8月）を参照されたい。
- 3) 韓国の広域化戦略は「5 + 2の広域経済圏」の設定、すなわち5大広域圏（首都圏：ソウル市・仁川市・京畿道、忠清圏：大田市・忠清南北道、湖南圏：光州市・全羅南北道、大慶圏：大邱市・慶尚北道、東南圏：釜山市・蔚山市・慶尚南道）と2大特別広域圏（江原圏：江原道、済州圏：済州特別自治道）の設定からなる。
- 4) 韓国側では、「東南圏広域経済発展委員会」が設立され、九州圏との経済連携・協力の構築に向けて国際シンポジウムを開催する等具体的な取り組みを始めている。これに対して九州側は、国の出先機関受容れの受け皿となる「九州広域行政機構」（仮称）の設立を九州知事会が提唱している段階で、「福岡・釜山経済協力協議会」を設立して釜山との協力事業を策定した福岡市の取り組みはあるが、超広域経済圏形成への取り組みはこれからである。日本の他地域においては、近畿圏（滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山）を中心に「関西広域連合」が設立され、医療、防災、観光・文化振興、産業振興、資格試験・免許、環境保全、職員研修の7分野について広域行政を担うことが決まったに過ぎない。「関西広域連合」については『日本経済新聞』2011年1月4日付を参照されたい。

に戻りそうである⁵⁾。頻繁な人の往来に加えて、両市の行政・大学や市民レベルの交流も盛んに行われており、低調だといわれる経済交流を活発化することで、国境を跨ぐ地域経済圏が誕生するものと期待されているのである。

地域経済圏は、例えば中国の経済発展を牽引してきた「華南経済圏」を見ても、あるいは筆者が提唱した「環黄海経済圏」を見ても明らかなように、地理的に近接した地域相互間で、相互に大きな経済補完関係があることを条件に、自然発生的に形成されるものである〔小川雄平1988〕。ちなみに、「華南経済圏」を構成する香港と広東省は、香港の資金・技術及びハード・ソフトインフラと広東省の低廉・豊富な労働力や工場用地というように、相互補完性がきわめて高かったが故に、両者の交流を妨げてきた「政治の壁」が取り除かれるや、香港資本が広東省に殺到し、これを生産基地としたのであった。

また、「環黄海経済圏」を構成する中国の黄・渤海沿岸地域（遼寧・山東省と天津市）と韓国の間も、当初は国交が無かったために貿易は香港を経由する間接形態を余儀なくされたが、中国側の原油・原料炭・飼料穀物と韓国側の重化学工業品との取引という相互補完性の高い取引が行われていたことから、中国側が地方政府や国有企業に貿易の自主権や外資導入の許認可権を付与し、黄・渤海沿岸地域を韓国側に開放すると、間接貿易から直接取引への移行に加えて韓国企業による同地域への進出が相次ぎ、これら地域は韓国企業の生産基地と化した。韓国側でも、開発の後れた西海岸地域が、中国山東省との経済交流を梃子に、高速道路・港湾・工業団地の造成、石油化学コンビナートの建設や自動車産業の集積を進めて地域開発を促進させたのであった〔小川雄平2006〕。

それでは、釜山・福岡を核とする韓国東南圏と九州圏との間で「超広域経済圏」は形成され得るのであろうか。否である。経済圏の形成は難しい。それは、周知のように、東南圏と九州圏は所得の懸隔が小さく、例えば1人当りのGDPは東南圏の1万6,700ドル(08年)に対して、九州圏は2万9,600ドル(07年度)と、その格差は高々1.8倍に過ぎないからである(表2参照)。産業構造についても、全国に占める各々の農業生産額比が九州圏19.3%、東南圏15.3%と高く、

5) 九州運輸局の調査による。これに航空路利用人数を加えると、往来人数は100万人を大きく凌駕する。

ともに農業の比重が大きいことも共通している⁶⁾。加えて、両地域に立地する製造業も、鉄鋼・金属、機械機器、自動車、電子・電気機器、半導体、石油化学、造船と、ほぼ同一である。このように両地域は極めてよく似通っており、「華南経済圏」や「環黄海経済圏」に見られるような地域間の大きな経済的相互補完関係は認められず、経済圏の形成は困難だと思われる⁷⁾。

東南圏と九州圏の経済的同質性を反映して、両地域の地場企業の関係も相互補完的というよりは相互に競合的であるといつてよい。実際、両地域の地場企業間の交流は極めて低調である。地理的に近接していることもあって貿易取引は活発ではあるが、企業間の提携・協力に関しては見るべきものはないようである⁸⁾。

ちなみに、九州圏の地場企業による東南圏への進出状況を見てみると、2010年6月末現在の進出件数（既に撤退したものを除く）は僅か23件（九州地場企業の対外進出件数1,073件の2.1%）に過ぎない。表1に示されるように、その多くが同一企業による販売を目的とした釜山市内への進出である。これら支店・事務所の設置を除いた進出形態を見ると、単独進出に比べて合併形態が多いが、それも僅々7件を数えるのみである。九州圏の地場企業の対外進出は一般に合併形態を採ることが多く、東南圏への進出にもその傾向が現れてはいるが、絶対数が少なく、企業間の連携・協力を論じる状況にはない。他方、東南圏地場企業による九州圏への進出はさらに低調で、旅行代理店の福岡市内への進出を除けばほぼ皆無といつてよい。

このように、企業相互間の関係も希薄、あるいは競合的だという状況の下で、

- 6) 九州経済調査協会『図説九州経済2011』及び韓国統計院『韓国統計年鑑2009』による。
- 7) 両地域には自動車産業の集積が見られるので、自動車部品を巡る企業間連携が考えられるが、九州の自動車メーカーの部品調達には本社工場のある関東や名古屋地区への依存度が高く、九州域内部品調達率は5～6割止まりで、九州域内部品メーカーの韓国企業との取引もきわめて少なく、自動車部品を巡る企業間連携の可能性は低い（詳しくは〔小川雄平2009〕を参照）。ハイブリッド車や電気自動車の部品点数はガソリン車に比べると著しく少なく、将来的にも部品を巡る企業間連携の可能性は小さい。
- 8) 2008年に筆者は九州経済産業局の委託調査に加わり、釜山・福岡両地域の地場企業や業界団体のヒヤリング調査と企業家・研究者との意見交換を行ったが、両地域間の企業連携の可能性が考えられるのは環境・バイオ・IT産業のみであるとの結論に達した（調査結果は、〔(財)九州経済調査協会2009〕を参照）。

表1 九州圏地場企業の韓国東南圏進出状況（2010年6月末現在）

企業名	進出地域	業種	形態	進出年	事業内容
アーヴァン	釜山広域市	卸 売		不明	販売
極東海運	釜山広域市	サービス	単独	2000	輸出入代行サービス
壽産業	釜山広域市	卸 売	合併	1986	カメラ・テレビ・ビデオの輸入
JR九州高速船	釜山広域市	運 輸		2004	乗船券の販売・販売促進
大晃機械工業	釜山・沙下区	機 械	合併	2003	
大有	釜山広域市	卸 売	単独	1999	クレーン車の輸入販売
タカミヤ	釜山広域市	小 売	単独	1994	釣具・レジャー用品販売展開
タカミヤ	釜山・東区	小 売		1994	釣具・レジャー用品販売
タカミヤ	釜山・沙上区	小 売		1995	釣具・レジャー用品販売
東亜非破壊検査	釜山広域市	サービス	合併	1993	計測器販売・技術サービス
トライアルカンパニー	釜山・海雲台	小 売	単独	2004	店舗システム開発・運営
トライアルカンパニー	釜山・海雲台	小 売	単独	2004	店舗システム開発・運営
日本磁力選鉱	釜山広域市	鉄 鋼	合併	1997	磁力選鉱機器生産販売
福岡運輸	釜山新港	運 輸	合併	2006	各地方港湾向け物流業務
やまや	釜山・中区	食料品		2000	生産・販売、焼肉レストラン経営
インフラテック	慶南・山清郡	窯 業	合併	1991	特殊コンクリート製造
ジェム	慶南・金海市	機 械		2002	事務所
セントラルユニ	慶南・馬山市	機 械	合併	1987	医療設備機器生産販売
タカミヤ	慶南・馬山市	小 売		2002	釣具・レジャー用品販売
トライアルカンパニー	慶南・咸安郡	小 売		2005	店舗
トライアルカンパニー	慶南・咸安郡	小 売		2005	店舗
トライアルカンパニー	慶南・金海市	小 売		不明	店舗
トライアルカンパニー	慶南・馬山市	小 売		不明	店舗

出所：(財)九州経済調査協会『九州・山口企業の海外進出2010』による。

両地域が経済連携の強化を図り、経済協力を進めるにはどうすべきであろうか。小論では、そのための具体的な戦略として、「特惠港待遇」の供与による物流の活性化と、中国が取り組む「東北振興」への共同参画とを提起し、両地域の経済連携・協力の途を探ることにしたい。

2. 市場の内包的拡大と「地方版FTA」

上に見たように、両地域の経済が同質であり、地場企業も相互に競合関係に置かれているとすれば、そのような中で両地域の経済連携を強化する途は、相互に、いわば内包的に市場を開放し合うことで、両地域の地場企業の棲み分けを図ることであろう。市場統合の途、自由貿易協定（FTA：Free Trade Agreement）締結の途である⁹⁾。現在、釜山に進出している九州圏地場企業の内、合併形態を採っているのは7社であるが、関税の撤廃によって両地域の市場が統合されて拡大すると、それに対応して両地域の企業は合併形態を模索して相互に連携を強めて行くと思われるからである。その結果、市場は更に内包的な拡大を見せ、両地域の企業の棲み分けを促すのである。

日・韓両国間でFTAが締結され、九州圏と東南圏の市場が統合されると、両圏域内の人口はおよそ2,094万人（九州圏：1,323万人、韓国東南圏：771万人）となってオーストラリアと同規模、近隣では台湾の人口規模にほぼ匹敵する。また、域内のGDPは5,202億ドル（九州圏：3,918億ドル、韓国東南圏：1,284億ドル）となり、ポーランドと同規模、インドネシアよりも大きな市場が出現することになる（表2）。しかしながら、日・韓のFTAの締結交渉は難航している。金大中大統領（当時）の提案を小渕首相（当時）が受け容れて両国のシンクタンクによる共同研究が行われ、2003年12月から締結交渉が始められたものの、翌04年11月には交渉が中断、交渉再開に向けて実務者会議は開かれているが、2010年末現在、交渉再開には至っていない¹⁰⁾。

かつて筆者は、日・韓の国レベルのFTA締結が困難であるなら、差し当りは限定された地域相互間で、いわば「地方版FTA」として締結するように提唱

9) 日本政府が締結する協定は、関税・非関税障壁を撤廃してモノの移動を自由化するFTAではなく、投資やヒトの移動の円滑化のための規制の撤廃等も含めたEPA（Economic Partnership Agreement：経済連携協定）と称されている。これは、締結相手の途上国からすれば、農産物の関税撤廃に応じない日本とのFTAは途上国側の一方的な工業品関税の撤廃を意味し、締結のメリットは皆無であるから、日本側がヒトの移動（労働力の受容れ）も含めたEPAとして交渉せざるを得ないからである。詳しくは、〔小川雄平2006〕の第7章を参照されたい。

10) 詳しくは、外務省のホームページ（www.mofa.go.jp）を参照されたい。

表2 九州圏と東南圏の指標(2008年)

	面積(km ²)	人口(万人)	GDP(億ドル)	1人当たりGDP(ドル)
九州圏	42,190	1,323	3,918	29,615
東南圏	12,354	771	1,284	16,654
合計	54,544	2,094	5,202	24,842
台湾	36,006	2,290	3,913	17,087
ポーランド	312,685	3,812	5,279	13,855
インドネシア	1,860,360	22,570	5,108	2,263

(注)人口は推計値。九州圏のGDPは07年度、1ドル=114.91円=1,257.5ウォンで換算。
出所：九州経済調査協会『図説九州経済』2010及び2011、韓国統計院『韓国統計年鑑2009』。

したことがある¹¹⁾。日・韓ともに国土形成計画を策定し、広域化された地域に権限を委譲して地域の活性化を図ろうとしているが、その大前提が「地域の自立」であることはいうまでもない。「地方版FTA」は、経済交流を願っている東南圏と九州圏を、各々の政府が試行的な規制緩和を約束している「経済自由区域」と「構造改革特区」に指定してもらい、同地域内の港湾(例えば、釜山港と博多港)相互間で関税を免除することにすればよい。そのことによって両地域が被る影響は、それが事前の予測を超えるものであっても、当該地域で有効な対策を講じさせることにするのである。自己責任とし、当該地域の自立を促すことで、将来の権限委譲も混乱なく進むものと思われる。

日・韓両国がFTA締結に躊躇するのは、周知のように、日本側が農水産物の輸入急増を、韓国側が年間300億ドルを超える対日貿易赤字の更なる拡大を懸念するからである¹²⁾。しかしながら、上に見たように、先ずは地域を限定して

11) 詳しくは、小川雄平「日韓FTAへの一提案」、韓国国際通商学会国際シンポジウム(04年7月1日)予稿集を参照されたい。

12) 韓国の対日赤字額は06年254億ドル、07年299億ドル、08年327億ドルと急増、09年は277億ドルに減少したが、10年は361億ドルに達し、史上最高額を大幅に更新している。さらに韓国側は、非関税障壁や排他的な商習慣の存在を協定締結に至らない理由に挙げているが、例えば在日韓国人企業と提携することで日本市場へのアクセスを図ることは考慮されても良いのではなからうか。

自由貿易を試行することで、本格的な協定締結による国民経済レベルの影響がある程度見極めることが可能になろう。事前の予測以上に大きな影響が現れても、地域が限定されておれば、対応は容易である。上手く行くようであれば、全国規模のFTAに移行すればよいし、大事をとって、徐々に地域を拡大することも可能である。FTAは、当初は不完全なものであっても、10年以内に完全なものにすればよいからである。

とはいっても、政府が、限定された特定地域について、特例を認めて輸入関税の減免に応じることは想定し難いことであろう。しかも、日本の対韓輸入品のほぼ6割（金額ベース）は無税で輸入されており、対韓加重平均実行関税率も僅か2.5%に過ぎないという実情を考慮すれば、仮に日本側が輸入関税を撤廃したとしても、物流コストに与える影響はごく僅かだと思われる¹³⁾。とするなら、東アジアの港湾と比べて著しく高いといわれる日本の港湾利用料金の引き下げを図った方が、物流コストに及ぼす影響は大きいと考えられるのである¹⁴⁾。幸い、日本では港湾管理者は地方自治体であるし、入港料・岸壁使用料・荷役機械使用料といった港湾利用料金は、規制緩和の結果、国土交通相への届出制となっている。すなわち、地方自治体は、自身の裁量で港湾利用料金を減免することも可能になっているのである。そこで考えられることは、次に見るように、九州地域の港湾、差し当たりは、貨物取扱量が多い博多港が釜山港との間で相互に、入港料・岸壁使用料・荷役機械使用料を減免することで港湾利用料金を引き下げ、両地域間の物流の活性化を図ることである¹⁵⁾。

13) 日韓自由貿易協定共同研究会によれば、関税率別の日本の対韓輸入（2001年）は、無税のものが3,303品目で1兆864億円(57.3%)、関税率10%未満のものが3,823品目で4,728億円(24.9%)、同10%以上のものが1,109品目で571億円(3.0%)であったという〔日韓自由貿易協定共同研究会2003〕。

14) 国土交通省の調べによれば、40フィートコンテナ1個当りの港湾利用料金は東京港を100とすると、釜山港は64、高雄港は65で、ともに東京港の3分の2である。なかでも船舶関係費用は、高雄港は東京港の半分、釜山港は3分の1に過ぎないという〔国土交通省2005〕。

15) 北九州港は既に仁川港や大連・天津・煙台港との間で「ロジスティクス・パートナー港協定」を締結して岸壁使用料の減免を行っているが、減免率は20%と小さく、物流コストの削減という点では効果は大きくないようである。

3. 「特惠港待遇」の供与による物流の活性化

1993年の「第二次円高」以降、円高下でサプライチェーン・マネジメントの構築に乗り出した日本企業は、物流コスト削減を図って、海外との取引に際しては、5大港湾（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸港）の利用から最寄りの地方港利用へとシフトし、円高下で割安となったドル建て外航運賃を最大限に活用するようになったが、それを可能にしたのは、地方港が東アジアのハブ（中枢）港湾といわれる釜山港との間に定期コンテナ航路を就航させ、釜山港をフィーダー（積替え）港とすることで、中国や東南アジア各地との直接取引を可能にしたからである¹⁶⁾。この結果、釜山港は日本の地方港発着貨物を集荷し、取扱高を急拡大させたのであるが、そのことは、95年19.1%に過ぎなかった釜山港の積替え率が2000年32.2%、05年44.0%、08年43.1%と増大し、4割を超えていることに明確に現れている¹⁷⁾。

したがって、釜山港との間で相互に港湾利用料金を引き下げる「特惠港待遇（Preferential Port Treatment）」を供与し合うことが出来れば、韓国発着の直航輸出入貨物のみならず、釜山港で積替えられた第三国発着の輸出入貨物についても港湾利用料金の減免措置が受けられることになり、九州地域の受ける恩恵は大きい。釜山港の統計資料を基に、この点をいまま少し敷衍しておこう。

九州地域の特定重要港湾である博多港のケースを取り上げて検討してみよう。博多港は釜山港と指呼の間にあり、釜山港との取引がきわめて多い。釜山港の相手港別のコンテナ貨物取扱状況を示した表3によれば、博多港は釜山港の港湾別コンテナ貨物取扱量のランキングで第11位（日本の港湾では第1位）にランクされ、その08年の取扱量は22万9,500TEUである。博多港の統計によると、同年の博多港の輸出入コンテナ貨物の取扱量は71万6,200TEUであるから、博多港の輸出入のほぼ3分の1（32.0%）は釜山航路に担われていることになる

¹⁸⁾

16) 詳しくは〔小川雄平2006〕の第5章を参照されたい。

17) 釜山港湾公社の資料による。

18) 博多港のホームページ（www.port-of-hakata.or.jp）による。

表3 釜山港の相手港湾別輸出入コンテナ貨物取扱状況（2008年）

単位：1000TEU、%

順位	港名（国名）	合計	輸入	輸入積替	輸出	輸出積替	積替率
1	青島（中）	648.2	110.8	269.0	151.3	117.1	59.6
2	天津（中）	613.7	83.4	322.8	107.7	99.8	68.9
3	上海（中）	567.1	174.5	101.5	222.5	68.7	30.0
4	ロングビーチ（米）	532.6	207.5	63.8	154.2	107.0	32.1
5	大連（中）	385.7	62.4	183.2	71.8	68.3	65.2
6	ロサンゼルス（米）	321.0	77.1	41.5	106.6	95.9	42.8
7	バンクーバー（加）	300.6	77.5	72.2	43.6	107.2	59.7
8	ニューヨーク（米）	276.5	107.4	64.7	37.8	66.6	47.5
9	香港	262.6	80.2	25.8	118.8	37.8	24.2
10	シンガポール	243.6	83.2	43.5	91.0	25.8	28.4
11	博多（日）	229.5	55.8	59.3	24.7	89.8	65.0

出所：釜山港湾公社資料を基に筆者作成。

さて、これら釜山港で取扱われる博多港とのコンテナ貨物22万9,500TEUの内訳は輸出貨物2万4,700TEU、輸入貨物5万5,800TEUに対して、積替え貨物は14万9,100TEU（積替え率65.0%）であるから、博多港発着の釜山航路輸送コンテナ貨物の実に3分の2が釜山港で積替えられていることになる。釜山港の輸出入貨物別では、博多港からの輸入コンテナ貨物の51.5%と、博多港への輸出コンテナ貨物の78.4%が積替えられている計算になる。これは、同じことだが、博多港の釜山港経由輸出コンテナ貨物の過半と、同輸入コンテナ貨物のほぼ8割が、韓国以外の第三国発着の輸出入コンテナ貨物であることを意味している。門司税関の統計資料によると、福岡県の最大の輸出入相手地域は中国で、輸出の4分の1と輸入の3割を占めているが¹⁹⁾、この事実から推測して、釜山港経由の第三国が中国を意味すると見て大過あるまい。

いま一度、表3を見てみよう。青島・天津・大連といった中国北方の港湾が

19) 福岡県の08年と09年の対中貿易の比重は、輸出が25.6%と25.8%、輸入が29.5%と30.7%である（門司税関『九州各県の貿易』2009及び2010）。

上位にランクされていること、しかも釜山港がこれらの港湾発着のコンテナ貨物の取扱いにおいて、輸出コンテナ貨物より輸入コンテナ貨物の積替え率の方が格段に高く、いずれも70%以上であることが見て取れよう。同様に、北米諸港との関係では、逆に輸出コンテナ貨物の積替え率が高く、いずれも40%を超えている。ここから窺われることは、中国北方の諸港湾発北米向けコンテナ貨物の多くが直航せずに釜山港で積替えられていることである²⁰⁾。それはまた、先に指摘した、釜山港と博多港との関係を裏書していよう。すなわち、中国北方の諸港湾発の北米向けコンテナ貨物の多くが釜山港で積替えられているように、中国北方の諸港湾発の福岡・九州向けコンテナ貨物もその多くが釜山港で積替えられ、釜山-博多航路で博多港に運ばれているということである。同様に、福岡・九州から中国北方向けのコンテナ貨物の多くも、直航せずに釜山港で積替えられているのである。

とするなら、博多港と釜山港との間で相互に「特惠港待遇」を認め合い、港湾利用料金を引下げることで、中国北方と福岡・九州間のコンテナ貨物も、釜山港で積替えられる貨物については物流コスト削減の恩恵を受けることになるのである。これに対して、日韓FTAが締結された場合も、地域限定版のFTAの場合も、関税減免の対象は原産地証明のある輸出入直航貨物に限定されるから、恩恵を受けるのは博多-釜山航路輸送貨物の3割に過ぎない。

周知のように、08年秋の「リーマン・ショック」以降、萎縮する欧米市場に代わってアブソーバーとなったのは、2年間に4兆元（60兆円）の財政出動を決めて積極的な内需拡大策を採った中国である。自動車や家電製品の購入に補助金を付けるという内需刺激策が功を奏し、09年の自動車生産台数1,379万台、販売台数1,364万台を達成して共に世界の座を確保したし、液晶テレビの生産額も6,765万台で前年比85.2%増を記録した²¹⁾。この結果、日・韓両国からの自動車関連部品や電子部品・液晶の対中輸出が息を吹き返したことはいうまで

20) 筆者の釜山港湾公社での聞き取り調査（09年3月）でもこの点は確認できた。天津・大連等の中国北方の港湾は冬季に霧の発生が多く、北米航路の大型船の入港が難しいこともあって、釜山港での積替えが増えるのだという。

21) 数値は中国国家统计局の統計公報による（日本国際貿易促進協会『国際貿易』2010.3.9.）

もない。中国は、07年の第17回党大会以来の課題である「発展方式の転換」に取り組み、外資と外需への依存を脱却し、内需拡大と企業の海外進出に持続的経済発展の活路を求めている。

東アジア（日本・NIEs・ASEAN・中国）の域内貿易比率が50.8%（08年）と過半に達していることから確認できるように²²⁾、今日の東アジアには、各地域が担う細分化された個々の生産工程を縦横に張り巡らせた複雑なネットワークが出来上がっており、グローバル企業は、こうした急拡大する中国の内需を「東アジア内需」として捉え直し、その争奪に凌ぎを削ろうとしている²³⁾。博多港が釜山港との間で「特惠港待遇」を供与し合う協定を締結しておけば、中国の拡大する内需は、福岡・九州から中国北方向けの輸出を拡大させ、釜山・博多両港湾間の物流を著しく活性化しよう。それはまた九州圏・東南圏の地場企業を活性化させ、競合関係から棲み分けへ、さらには提携関係へと進展する可能性を生み出すことになる。

4．中国「東北振興」への共同参画

上に見た、物流コストの削減による両地域間の物流・貿易取引の増大は、いわば地域間連携による「市場の内包的拡大」である。次に、両地域の地域間連携による「市場の外延的拡大」を考えてみよう。

市場の拡大先は中国の東北地域である。というのは、以下に述べるように、中国東北地域は九州圏や韓国東南圏と経済面で共通する部分が多く、加えて、九州圏と東南圏がかつて逢着するも解決した問題に直面しており、九州圏企業と東南圏企業とが連携して中国東北地域でビジネス展開し得る可能性が大きい

22) IMF, Direction of Trade Statistics 及び台湾貿易統計を基に算出。

23) 「東アジア内需」について詳しくは【小川雄平2010】を参照されたい。なお、日本企業の2010年3月期の地域別の連結営業利益は、欧米の0.9兆円に対して、中国を中心とするアジアは1.9兆円に達したことから、2012年の日本の電機・機械・素材等大手メーカーによる中国等海外売上高比率の目標値はいずれも5割を超えるという（『日本経済新聞』2010年6月1日及び同12月16・17日）

からである。

九州圏と東南圏の産業構造の特徴は、前述のように農林水産業の比重が高いことである。実際、九州圏の農業産出額の全国比は19.3%（08年）と高く、水産農家や米作農家・酪農農家・蜜柑農家・茶栽培農家が多い南部九州は日本の「食糧基地」である。東南圏の農林水産業の生産額も全国比15.3%（08年速報値）と高い数値を示している（注6参照）。中国東北地域も、米・大豆・トウモロコシ・高粱等の穀物の産出額が多く、その対全国比は16.9%（08年）を占める中国の「食糧基地」である²⁴⁾。しかしながら、WTO加盟後の海外からの安価な穀物輸入で打撃を被っている²⁵⁾。かつて、南部九州や東南圏が、牛肉・オレンジの輸入自由化で大きな打撃を受けたように、である。

中国東北地域は、石油・石炭を産出する「エネルギー基地」でもある。さらにはまた、これら豊富なエネルギー資源とロシアからの生産技術導入に好都合な立地条件から、大型国有企業が集中立地した「重化学工業基地」でもある。鉄鋼・機械機器・造船・電気機器といった、九州圏や東南圏と共通する製造業の集積がある。しかし、近年、生産設備の老朽化やエネルギー資源の枯渇、さらには環境汚染の進行が問題となり、「国有企業改革」に続いて「東北振興（正式名称：東北地区等旧工業基地振興戦略）」と称される地域振興計画を提起して、新たな加工組立産業である半導体や電子部品産業の振興が図られ、既存の設備機器製造業の再生が進められている。

それは正に、かつて豊富な石炭を擁し、「エネルギー基地」・「重化学工業基地」として日本経済を支えてきた北部九州が、石炭から石油へのエネルギーの転換、公害の発生、「重厚長大型産業」から「軽薄短小型産業」への移行という思いも寄らない「災禍」に直面しながらも、構造不況業種の造船業を再興し、公害克服の経験を活かしつつ環境保全産業を育成してきた歴史、あるいはまた、各県に空港や港湾が完備していたという立地条件を活かして半導体産業

24) 中国国家統計局『中国統計年鑑2009』による。

25) 自給していた大豆は輸入が急増し、09年の輸入量は、生産量1500万トンの2.8倍に相当する4255万トンに達している（『中国統計摘要』による）。トウモロコシの輸入はまだ少ないが、間もなく200～300万トンに増大し、5年後には1000～1500万トンに達すると見られている（『国際貿易』2010年8月10日）。

や自動車産業を誘致し、「シリコン・アイランド」・「カー・アイランド」と称されるまでに育成してきた歴史とも重なり合う。

このように見てくると、中国東北地域がいま直面している問題は、かつて九州圏や韓国東南圏が直面し、克服してきた問題でもあることに気付くのである。かつての経験をそのまま当て嵌めることは出来ないにしても、東北地域は九州圏や東南圏の経験を身近な先例として参考にすることで、「東北振興」という地域振興計画を、環境保全を図りながらも、無駄なく効率的に実施することが可能になる。文字通りの「後発性利益」を享受し得るのである〔A. ガーシェンクロン2005〕。そのためにも、九州圏や東南圏の地方自治体による協力は不可欠となる。両地域自治体間の役割分担等、協力のための体制が早急に構築されなければならない。

東北地域は、「東北振興」が提起された2003年以来、地域の再開発に取り組んで来たが、07年8月20日、中央政府が内蒙古自治区東部をも対象に含めた「東北地区振興計画」を発表し、東北地域の改革開放を進め、2020年までに同地域を、環境や生態系に配慮しつつ国際競争力のある設備製造業基地に転換するとの方針を提出したことで、老朽化した国有企業の再生に弾みが付いた。設備製造業の中でも自動車産業は、周知のように、長春市の大型国有企業である第一自動車（フォルクスワーゲン）やトヨタ・マツダ等の海外自動車メーカーとの合併や提携を行っているが、自動車以外の輸送機器や機械機器・電気機器、さらには石油化学プラントや半導体製造装置等の設備製造業では、生産設備の更新や技術水準の向上が不可避となり、海外からの技術導入や外国企業との提携を模索している〔唱新2008〕。九州圏と東南圏の地場企業が連携してこれに協力することは可能であろう。例えば、九州圏の地場企業の中には、深刻な公害を経験したが故に優れた環境関連技術を保有している企業も多い。九州圏の地場企業が、中国東北の設備製造企業に直接的に、あるいは東南圏地場企業の対東北地域進出に、技術供与面で協力することは大いに考えられることであろう。こうした企業レベルでの協力に加えて、次に見るように、人材面での協力も可能である。

中国東北地域の企業が必要とする様々な知識や技術、とりわけ汚染防除のた

めの知識や技術は、汚染防除機器に体现されていると同時に、実際の汚染防除の経験を通して個人にも体化されている。しかも、汚染防除の知識や技術はマニュアル化が難しいといわれており、知識・技術の蓄積している個人の役割はなお更に大きい。とするなら、そうした有為の人材を活用するシステムを構築し、定年期を迎えた九州圏の「団塊の世代」や東南圏の人材を中国東北地域に派遣して「東北振興」に協力することが出来れば、定年後の有為の人材にも生き甲斐を与えることになる。

表4は、中国東北地域の貿易相手先構成を示しているが、これによれば、東北地域にとって日本は最大の貿易相手国で、韓国はロシアに次ぐ第3位の貿易相手国である。とはいっても、日・韓が高いシェアを誇っているのは、「改革開放」が進展している遼寧省だけである。その意味するところは、吉林省・黒龍江省においても、遼寧省と同様に日・韓が上手く棲み分けを図りながらシェアを拡大し得る可能性があるということである。もちろん、そのためには、先述した釜山港と博多港との「特惠港待遇」の協定を大連港にも拡大し、3港間で港湾利用料金の大幅な相互減免措置を講じることが望まれる。その結果、「東北振興」による内需拡大が、大幅な物流コストの削減と相俟って、九州圏-韓国東南圏-中国東北地域相互間の貿易取引や物流を大きく発展させることになる。

表4 東北地域の貿易相手先構成（2008年）

単位:%

	日 本	韓 国	ロシア	米 国	ドイツ
遼 寧 省	19.6	11.6	2.2	8.8	4.7
吉 林 省	16.4	5.0	5.7	6.1	27.9
黒 龍 江 省	2.7	4.2	48.3	6.3	3.2
東 北 3 省	15.6	9.2	12.4	8.0	7.2

出所：『吉林統計年鑑』・『遼寧統計年鑑』・『黒龍江統計年鑑』のいずれも2009年版より算出。

このように、九州圏と東南圏の地場企業が、まずは貿易取引を通して中国東北地域の企業の要請に応えることで提携の途を探ることは可能であろう。東北地域の企業との取引関係が深まれば、企業進出の機会も増えるからである。ちなみに、九州地場企業の東北地域への進出状況を見ておくと、2010年6月末現在で84件を数えるが、そのほとんどが大連市に集中しているため、遼寧省が80件と圧倒的に多く、吉林省は3件、黒龍江省は1件に過ぎない。進出形態は、単独・合併ともに27件と同数である²⁶⁾。他方、韓国企業は、朝鮮族(朝鮮系中国人)の多い吉林省への進出も多く、そのほとんどが単独出資形態を探っている。九州地場企業の進出は合併形態を探ることが多く、中国企業と韓国企業の橋渡しをする形で、投資の少ない吉林省や黒龍江省に進出を果たすことも考えられよう。

5. おわりに

「東北振興」のインフラ整備の一つは、ロシア・北朝鮮との国境沿いを黒龍江省牡丹江から吉林省を経て遼寧省の丹東港・大連港に至るまで、全長1,380kmに亘って東北地域を縦断する「東北東部鉄道」の修復事業である。欠落している区間(423km)が建設されて2011年に全線開通なれば、沿線を中心に全東北の3分の1の地域、2,700万人が恩恵を受けると見積もられている²⁷⁾。沿線の国境地域は農林・鉱産物を豊富に有するが、これらの産物が黄海に面した丹東港・大連港経由で容易に域外に搬出されるようになる。逆に、国境地域が必要とする生産設備機器や消費財が丹東港・大連港を窓口で搬入される。こうした結果、黄海の物流が活発化することはいうまでもない。

加えて、92年からUNDP(国連開発計画)の提唱で、中国吉林省と関係国の共同開発プロジェクトとして取り組まれるも進展の無かった「図們江開発」計画が、09年末には中国国務院の正式認可を受けて国家プロジェクトとなった。

26) (財)九州経済調査協会『九州・山口企業の海外進出2010』による。

27) 筆者の現地聞き取り調査(2010年8月)による。

こちらは日本海物流の活性化に繋がる。というのは、同プロジェクトには、日本海に面する北朝鮮の重要港湾である羅津港と、中国側国境の圈河から北朝鮮側元汀を経て羅津港に至る道路を中国が借り上げ、改修整備して利用する計画や中国側国境の図們と羅津港を繋ぐ鉄道の改修計画が含まれ、北朝鮮側とも合意をみているからである²⁸⁾。また、中国国境三合から北朝鮮側国境会寧を経て清津港に至る高速道路の建設計画や、中朝間の鉄道を中国側国境の開山頓と北朝鮮側国境の三峰里で繋ぐ計画が中・朝間で協議されているという²⁹⁾。

中国側圈河と北朝鮮側元汀を繋ぐ橋梁は、予定を早めて2010年5月末に改修を完了し、「図們江開発」プロジェクトは、計画段階から実施の段階に入った³⁰⁾。最近の報道によれば、吉林省琿春産の石炭1万7,000トンが、改修された橋梁を渡って羅津港に運ばれ、貨物船に積替えられて上海浦東港まで輸送されたという³¹⁾。事実だとすれば、中国は、羅津港を利用することで、悲願であった日本海物流ルートを確保するに至ったことになる。画期的なことといってよい。この結果、九州圏と東北地域とは、釜山港を経由して博多港と大連港を繋ぐルートに加えて、新たに博多港と、丹東港あるいは羅津港とを繋ぐルートでも結ばれるようになるのである。

ロシアもまた、国境のハサンと広軌・標準軌の混合線で繋がる羅津港の利用に関心を示し、羅津港にコンテナターミナルを設置するとともに、ハサン-羅津港間の老朽化した鉄道の改修に乗り出した。ロシアの関心は、現在釜山港からポストーチヌイ港に運ばれてシベリア鉄道に積替えられている欧州向け貨物の相当量を、釜山港から羅津港に運んで鉄道に積替え、シベリア鉄道に繋ぐことだという。このロシアの計画は、北朝鮮鉄道相やロシア外務次官等の参加の

28) 東アジア貿易研究会『東アジア経済情報』No.197(2009年11月)

29) 東アジア貿易研究会『東アジア経済情報』No.203(2010年5月)

30) 東アジア貿易研究会『東アジア経済情報』No.204(2010年6月)

31) 利用されたのは、大連創力集団が2,600万元(400万ドル)を投じて整備してきた羅津港1号埠頭であるが、整備も進み、港までの道路も舗装が完成したものと思われる。詳細は『黒龍江新聞』2011年1月17日(<http://www.searchnavi.com/~hp/chosenzoku/>)及び『日本経済新聞』2011年1月16日、同17日を参照。

下に、08年10月に起工式が執り行われ、動き出した³²⁾。

北朝鮮経済に関係するインフラ整備としては、この他にも、中国側丹東市と北朝鮮側新義州市とを繋ぐ「友誼橋」(鴨緑江大橋)の増設計画がある。この計画は、中・朝間の物流の70%近くを担っているといわれる既存の橋梁の道路部分が、鉄道と並行して狭く、時間制の片側通行を余儀なくされているという現状に鑑みて、下流域に新たに橋梁を増設して輸送力を増強しようとするものである。片側2車線の新大橋の建設は、総工費16億元を中国側が負担して2010年10月に着工、2013年3月に完工の予定である³³⁾。

こうした計画が動き始めた今こそ、九州地域と韓国東南圏の地場企業は連携して「東北振興」に参画・協力すべきなのである。そうすれば、中国東北地域の内需に止まらず、ロシアや北朝鮮の内需をも「東アジア内需」の一環として取り込むことが出来るのである。

(付記) 本稿は、西南学院大学研究助成「特別研究B」及び同「共同研究育成制度」による研究成果の一部である。記して感謝の意を表したい。

参考文献

- A. ガーシェンクロン著、絵所秀紀・雨宮昭彦・峯陽一・鈴木義一訳『後発工業国の経済史 キャッチアップ型工業化論』ミネルヴァ書房、2005年。
 李舜楨「韓国の地域発展政策および広域経済発展戦略」
 『九州経済調査月報』777号、2011年1月。
 小川雄平「環黄海・日本海経済圏形成の可能性」『経済評論』1988年12月。
 『東アジア地中海経済圏』九州大学出版会、2006年9月。
 「福岡 - 釜山『超広域連携』の可能性」、鹿児島経済大学『地域経済政策研究』第10号、2009年3月。
 「『東アジア内需』と九州圏」、福井県立大学編『東アジアと地域経済2010』京都大学出版会、2010年3月。
 OGAWA Yuhei, 'A Concrete Image of A Localized Network of Free Zones', KRIHS Research

32) 東アジア貿易研究会『東アジア経済情報』No.184(2008年10月)

33) 筆者の現地聞き取り調査(2010年8月)による。なお、最近の新聞報道によれば、2010年12月末に起工式が執り行われたという(『日本経済新聞』2011年1月17日)。

- Report, " Collaborative Regional Development across The Korea-Japan Strait Zone ",2005.
- 加峯隆義「動き始めた福岡・釜山超広域経済圏」『九州経済調査月報』777号,2011年1月。
- 国土交通省海事局港湾課「港湾物流行政の新たな展開」(第15回九州運輸コロキウム報告レジュメ)2005年5月。
- (財)九州経済調査協会『九州と韓国南部地域(釜山等)の超広域経済連携モデル策定日韓合同調査報告書』同協会,2009年3月。
- 唱新「中国:東北地域振興計画の現状と将来展望」北陸環日本海経済交流促進協議会『えーじえっくれぼーと』Vol.46,2008年7月。
- 日韓自由貿易協定共同研究会『日韓自由貿易協定共同研究会報告書』2003年10月。