

日本と東北アジアの貿易の現状及び展望 —鳥取県境港を事例にして—

招へい客員研究員 巴 殿 君

【要旨】

21世紀の世界経済を展望すると、東アジアの存在が巨大な潜在力を持つものと思われ、東北アジアはその成長軸の一つとして想定される。その中に資本、技術を持つ日本から東北アジアにおける持続的な経済交流の促進という貢献が期待される。日本と東北アジアの貿易は日、中、韓、露、朝をこの地域貿易の中核として展開されている。この日本海側の地域経済の将来を考える場合は、次の3つの問題点を深く考える必要がある。

第一に政治、安全保障の平和で良好な国際関係の環境が必要である。現に東北アジア諸国では、政治体制、経済構造、文化と価値観に大きな差異が存在しており、安全保障の面で不安定な地域の一つでもある。政治における信頼関係と安定的な国際関係を築くのは東北アジアの共通の問題なのである。近年、東北アジアでは、経済融合の進展状況が他の地域に比べて最も遅い地域となった。その最大の要因は国と国との間に存在する政治不信だと考えられる。こうしたことから、東北アジア地域の経済発展を促進するためには、「政経促進」の道を歩むことが必要である。

第二に経済ブロック化と自由な市場競争原理を守ろうとする努力が必要である。これまで東北アジアでは、「環日本海経済圏」、「図門江開発構想」などの国際的な経済上の連携が行われてきた。それらは将来の「東北アジア経済圏」の大きな土台となる。このような「地域経済圏」構想そのものは、東北アジアではそれぞれの民族、地域、国家が新たな枠組みを模索し、そのそれぞれの資源や資金や労働力が新たな編成を求める証だろう。それは地域経済だけでなく、世界経済の発展を促進するものともなる。

第三に経済技術におけるいくつかの課題を克服しなければならない。例えば、新たな利用企業の開拓、新たなビジネスチャンスの模索、海外からの客船の入港を増やす試み、輸出入の品目種類の拡大、港の防波堤や周辺の高速度道路などに代表される、インフラ整備とサービス向上が必要である。

以上の課題を解決し、今後、地域内貿易依存度と経済交流が活発になることで、日本と東北アジアの貿易も飛躍的に伸びることになるだろう。

1. はじめに

21世紀の世界経済を展望すると北米、ヨーロッパ、東アジアを中心とする三つの成長軸が想定される。特に東南アジアと東北アジアを合わせた東アジアに巨大な潜在力が存在すると考えられる。また、東北アジアを構成する日本、中国、韓国、北朝鮮、ロシア、モンゴルの経済的な重要性は一段と高まっていくものといえる。

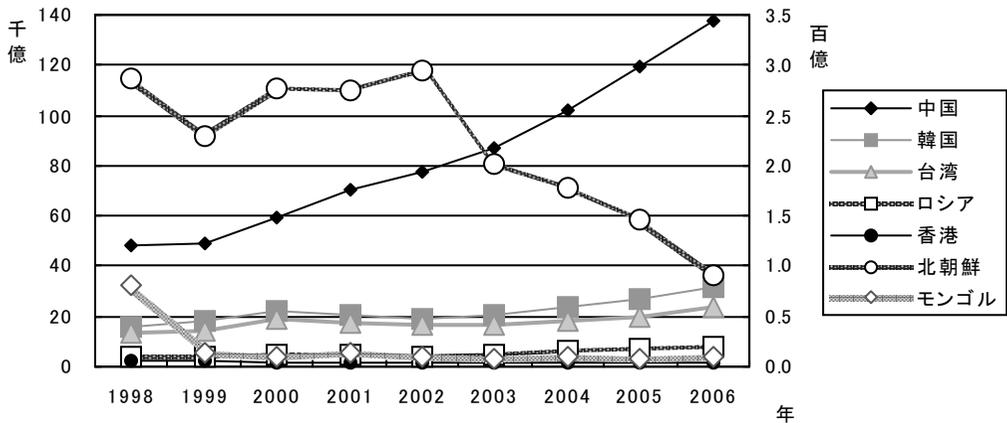
注目すべきことは東北アジアにおける各国の地域内貿易依存度と経済交流が急速に増大し、発展していることである。中でも日本、中国、韓国の三国はこの地域貿易の中核として重要性が高まっている。特に資本、技術を持つ日本から他の東北アジア地域に対する持続的な経済交流の促進が期待される。本論文では日本と東北アジア間貿易の現状及び展望をテーマに、鳥取県境港を事例の中心に据えてアンケート調査や聞き取り調査に基づきながら上記の課題を分析する。

2. 日本対東北アジア貿易の現状

2.1 日本と東北アジア各国貿易の推移

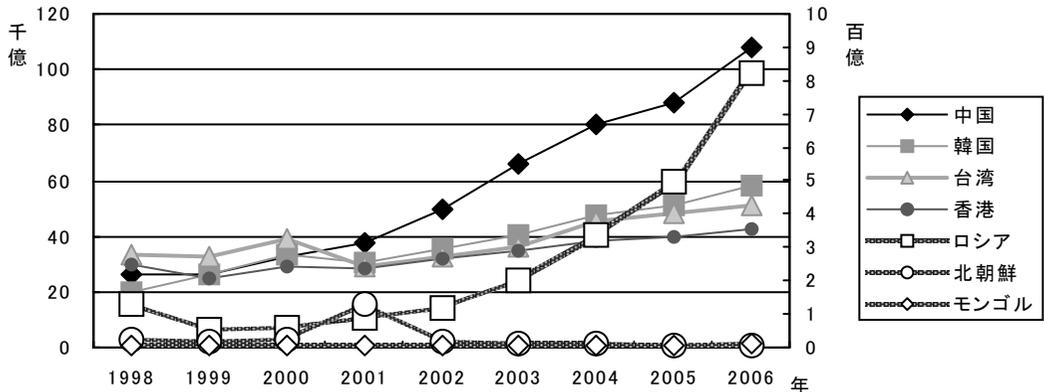
近年の日本対東北アジア諸国の貿易現状は図1と図2にまとめた通りである。図1と図2では、5カ国と2地域を対象にしてその輸出入の累積合計を扱っているが、1998年から2006年にかけての累積は、日本の中国に対する輸出が51兆5565億6389万円、輸入が75兆1052億6786万円で合計126兆6619億3175万円；韓国に対する輸出が34兆3662億8986万円、輸入が19兆9595億897万円で合計54兆3257億9883万円；台湾に対する輸出が34兆8068億5021万円、輸入が15兆9637億4203万円で合計50兆7705億9224万円；香港に対する輸出が29兆8820億7393万円、輸入が1兆6460億8211万円で合計31兆5281億5604万円；ロシアに対する輸出が2兆3067億8436万円、輸入が4兆7429億2689万円で合計7兆497億1125万円；北朝鮮に対する輸出が2399億2479万円、輸入が1975億4767万円で合計4374億7246万円；モンゴルに対する輸出が577億6075万円、輸入が162億5100万円で合計740億1175万円。1998年から2006年にかけての東北

図1 日本の対東北アジア輸入の推移（単位：円）



出所：日本財務省貿易統計より作成
注 北朝鮮、モンゴルは図右の目盛りを参照

図2 日本の対東北アジア輸出の推移（単位：円）



出所：日本財務省貿易統計より作成
注 ロシア、北朝鮮、モンゴルは図右の目盛りを参照

アジア域内の貿易額は270兆8476億7432万円である。この中で日本－中国間貿易が最大で、域内貿易の46.9%を占めている。次いで、韓国の19.9%、台湾の18.8%、香港の11.8%、ロシアの3%、北朝鮮の0.16%、モンゴルの0.03%の順となる。

日本財務省発表の貿易統計によると、2004年の中国の最大の貿易相手国は米国、2位が日本、3位がEUである。中国の輸入相手国としては日本が最大となった。2005年の日本の対中直接投資は前年比12.2%増の約7236億円で過去最高を更新した。また、1999年以降8年連続で過去最高を更新している。輸出も輸入も連続大幅増、中国は日本の最大の貿易相手国で日本貿易総額に占めるシェアは17%、その中で輸出が14.4%、輸入が20.5%のシェアを占めている。2004、2005、2006年日本の輸出はそれぞれ7兆9942億3317万円、8兆8368億5302万円、10兆7936億9606万円で、輸入はそれぞれ10兆1989億6342万円、11兆9754億4897万円、13兆7843億7043万円である。この3年間、日本の対中国入超額はそれぞれ、2兆2047億円、3兆1386億円、2兆9907億円である。こうした日中間の経済的紐帯の深まりの中で投資形態では中国市場参入目的の内販型投資が増加する。2007年に入り中国では民間消費の伸び、株価上昇などにより、日中貿易総額がより増加する兆しがみられる。

韓国は日本にとって中国、米国に次いで、第3位の輸出相手国だが、韓国にとっては最大の輸入相手国（シェアの18.5%）でもある。日韓貿易収支は韓国側の赤字で、貿易構造は輸出全体が増えると対日輸入が増える形である。2006年に日本の輸出は5兆8488億円で輸入は3兆1782億円である。日本の対韓直接投資は90年代初めから半ばまでは落ち込んでいたが、近年、緩やかに増加している。また、ウォン高の影響などで、韓国の対日本輸出は微増となっている。2006年、韓国は建設投資の不振にもかかわらず、民間消費、設備投資拡大などにより、日本からの輸入が大きく増加している。2004、2005、2006年日本の対韓国出超額はそれぞれ、2兆4017億円、2兆4507億円、2兆6706億円である。

台湾は日本にとり、米国、中国、韓国に次ぐ第4位の貿易相手先で、日本は台湾の最大輸入相手国である。日本の対台湾の輸出方面は1998年の3兆3404億円から、1999年の3兆2763億円、2000年の3兆8740億円にかけて増加している。以降、一旦、2001年の2兆9422億円に低下した後、2006年にかけて5兆1313億円に増えている。台湾からの輸入は1998年の1兆3363億円から、2006年に2兆3652億円に増加している。2004、2005、2006年の日本の対台湾の出超はそれぞれ、2兆7377億円、2兆8150億円、2兆7661億円で推移している。日本は香港にとって重要な貿易相手国であるが、1998年から2006年にかけての対香港の輸入はほぼ横ばいを示している。香港から日本への輸出は1999年に金融危機の影響を受けたが、その後は緩やかな増加がみられる。2005年、日本は輸出先で5.3%のシェアを占め第3位、輸入先では同11.0%の第2位となる。日中貿易の拡大に伴い、香港経由の対中貿易も増加する。2004、2005、2006年における日本の対香港貿易の出超はそれぞれ、3兆6551億円、3兆7921億円、4兆622億円である。

日ロ貿易は1998年から2006年まで特に大きな変化はなく、輸出も輸入も緩やかな増加に止まっている。ロシアの輸入相手国として日本はドイツ、ウクライナ、中国について第4位の位置にある。これまで日本の入超が続き、2004、2005年日本の対ロシアの貿易収支はそれぞれ、－2800億円、－1874億円であったが、2006年は日本の輸出が大幅に伸び日本の出超となった。2006年の出超額は469億円にのぼった。

日本対モンゴルの輸入は1998～99年の減少を除いて、その後は横ばいである。輸出は大幅増はなく、2002年から緩やかな増加がみられる。日本からの輸入は中国、ロシアについて3位になる。しかし、モンゴルは基本的に家畜の飼育を中心とした内陸型農業国であり、対外債務高が高水準であるため、日本とモンゴルの貿易規模はこの影響を受ける。2004、2005、2006年日本の対モンゴル貿易収支はそれぞれ、71億1192万円、73億7704万円、113億7281万円の輸出超過にある。

東北アジア地域全体にとっても、日本の市場は米国に次ぐ重要な位置を占めており、同地域の貿易拡大は経済成長の持続のために必要不可欠で、日本の果たす役割は大きい。

2.2 日本対東北アジアの主要輸出入品目

表1 日本の相手先、2006年主要商品輸出入額

(単位：10億円)

中国			中国（台湾）				
輸 出	輸 入		輸 出	輸 入			
半導体等電子部品	951	衣類・同製品	2,252	電子部品	604	半導体等電子部品	858
鉄鋼	692	事務用機器	1,667	科学光学機器	394	事務用機器	167
有機化合物	573	音響映像機器	821	有機化合物	290	魚介類	73
プラスチック	507	魚介類	367	鉄鋼	253	鉄鋼	68
科学光学機器	470	科学光学機器	317	プラスチック	245	科学光学機器	57
自動車の部分品	385	家具	312	非鉄金属	225	プラスチック	54
事務用機器	357	半導体等電子部品	255	電気計測機器	138	音響映像機器	44
音響・映像機器の部分品	337	旅行用具・ハンドバック	252	金属加工機械	128	石油製品	35

出所：(財)世界経済情報サービス『THE WORLD 2007 世界各国経済情報ファイル』より作成

注 1\$=¥116.25として換算（2006年平均）

日中貿易では中国が貿易黒字であるが、その特徴は次のとおりである。1)中国主要産業は繊維、雑貨など労働集約型産業の国際競争力が強く、衣類品、織物用糸、繊維製品の輸出が拡大している。2)高付加価値型へのシフトが進むにしたがって、テレビ、ビデオ、通信機器などのハイテク製品の輸出が急拡大している。3)部品の現地調達率向上も黒字拡大の一因である。その反面で、中国の資本集約型や高付加価値型産業の競争力は依然弱く、半導体のような電子部品、鉄鋼、科学光学機器、音響映像機器の部分品などのハイテク製品は輸入依存が続いている。2006年のこの分野における中国の輸入先の日本のシェアは14.5%のである。

日台貿易では、日本が貿易黒字である。台湾は1990年代からエレクトロニクス産業の発展策をとり、2000年以降、インターネット、マルチメディア、無線通信、バイオテクノロジー、精密機械、工業設計などの産業を進めようとしている。半導体等電子部品、電算機類及びその部品、音響映像機器、科学光学機器などの対日輸出が増えている。台湾の最大輸入相手国は日本であり電気機器、半導体等電子部品、一般機械、化学製品が輸出の中心である。日本へのハイテク製品輸入依存が明らかである。

表2 日本の相手先、2006年主要商品輸出入額

(単位：10億円)

中国（香港）			韓国				
輸 出	輸 入		輸 出	輸 入			
半導体等電子部品	750	事務用機器	16	鉄鋼	701	半導体等電子部品	458
プラスチック	254	半導体等電子部品	8	半導体等電子部品	445	石油製品	396
音響・映像機器の部品	229	衣類・同附属品	8	有機化合物	344	科学光学機器	344
科学光学機器	222	音響映像機器	7	プラスチック	315	鉄鋼	224
事務用機器	138	ダイヤモンド	7	科学光学機器	293	音響映像機器	148
鉄鋼	105	科学光学機器	4	電気計測機器	176	事務用機器	129
映像機器	87	金	3	金属加工機械	162	有機化合物	100
非鉄金属	83	旅行用具・ハンドバック等	2	非鉄金属	147	プラスチック	91

出所：(財)世界経済情報サービス『THE WORLD 2007 世界各国経済情報ファイル』より作成

注 1\$=¥116.25として換算（2006年平均）

韓国の主要産業はエレクトロニクス、自動車、機械、造船、鉄鋼、石油化学などである。GDP構成比では農林水産業が3%、サービス部門が61.1%を占める。鉄鋼、半導体等電子部品、科学光学機器などの製品は日本から大量に輸入されている。対日貿易収支は常に韓国側の赤字である。韓国の輸入は資本財や中間財の多くを日本に依存し、それらを組み込んだ製品を日本に輸出している。その輸出増加に伴い素材、部品、機械設備の輸入も増加する。日本は韓国の最大輸入国であり、輸入シェア18.5%を占めている。だが、韓国製品の国際競争力向上、日本市場開拓などにより輸出増の可能性がある。

香港の経済は海運を基幹産業として、関連する運輸、通信などの産業が発展しているため、日本から半導体等電子部品、科学光学機器、音響映像機器、船舶などの輸入が多い。また観光、金融流通など広範なサービス産業が発達している。サービス産業はGDPに占めるシェアが90%に近づいている。このため対日輸出品目も、事務用機器、衣類同付属品、ダイヤモンド、金、旅行用具・ハンドバックなどサービス産業に関連するものが主である。

表3 日本の相手先、2006年主要商品輸出入額

(単位：10億円)

ロシア				モンゴル			
輸 出		輸 入		輸 出		輸 入	
乗用車	559	アルミ・同合金	202	自動車	5.9	衣類・同製品	0.16
バス・トラック	52	魚介類	79	船舶	1.9	肉類	0.02
建設・鉱山用機械	44	木材	101	建設・鉱山用機械	0.8	木材	0.02
ゴムタイヤ・チューブ	18	石炭	88				
映像機器	14	原油及び粗油	81				
通信機	14	揮発油	52				
荷役機械	14	鉄鋼	27				
鉄鋼（鋼管）	9	パルプ	4				

出所：(財)世界経済情報サービス『THE WORLD 2007 世界各国経済情報ファイル』より作成

注 1\$=¥116.25として換算（2006年平均）

ロシアは鉱物資源に恵まれている。天然ガスの埋蔵量、生産量は世界第1位、石油埋蔵量も豊富で生産量は世界第2位、その他の稀少鉱物や木材も豊かである。日本に対する輸出はアルミ・同合金、木材、石炭、原油などが主力商品となる。国際油価の上昇で原油及び石油製品が伸び2005年まで日本は輸入超過であるが、2006年からロシアの製造業は鉄鋼、運送機械、化学が活発であるし、個人消費、投資など内需の活発化で日本からの輸入も増加している。主なロシアの輸出品は乗用車、バス・トラック、建設・鉱山用機械、映像機器などである。日本の乗用車のシェアは68%に達したほか、バス・トラック、建設・鉱山用機械、映像機器なども増加し、日本の輸出は大幅に伸び、輸出超過になっている。

モンゴルは農業中心の国であり、主な農産物がカシミア、ミルク、小麦、馬鈴薯などとなっている。農林業のシェアはGDPの約22%を占める。工業製品はセメント、木材、鉱産物などで、鉱工業のシェアはGDPの約24%を占める。1996年からモンゴルはエネルギー価格の自由化、民営化、銀行改革など経済改革に努力してきた。それらを梃子にして、日本など海外の経済協力を求めて、市場経済化を進めてきた。モンゴルの日本からの主な輸入品は自動車、船舶、建設・鉱山用機械である。そのほかには、原料別製品、原材料、鉱物性燃料などがある。輸出品としては衣類・同製品、肉類、木材などが多い。

2.3 日本における対北朝鮮貿易

1990年代に入ってソ連の崩壊に伴い、社会主義圏との貿易関係は停滞した。さらに北朝鮮は1996～1998年の自然災害により、経済は危機的な状態となった。その後、1999年～2006年にかけての日朝貿易取引額の推移を見ると次のことが確認できる。1998～1999年、北朝鮮のミサイル開発が影響して日

表4 日朝貿易の推移（1999－2006年）

年	輸出(単位：千円)	前年比(単位：%)	輸入(単位：千円)	前年比(単位：%)	合計(単位：千円)	前年比(単位：%)
1999	16,650,998	-26.9	22,844,519	-20.4	39,495,517	-23.3
2000	22,279,274	33.8	27,695,413	21.2	49,974,687	26.5
2001	129,509,622	481.3	27,398,069	-1.1	156,907,691	214.0
2002	16,548,374	-87.2	29,402,126	7.3	45,950,500	-70.7
2003	10,609,254	-38.9	20,195,352	-31.3	30,804,606	-33.0
2004	9,578,790	-10.8	17,740,671	-12.2	27,319,461	-11.3
2005	6,882,812	-28.1	14,536,016	-18.1	21,418,828	-21.6
2006	5,082,841	-26.2	9,031,900	-37.9	14,114,741	-34.1

出所：財務省貿易統計より作成

朝貿易も急減した。2000～01年、南北首脳の間で朝鮮半島情勢が緩和し、日朝交渉も進んで、対北朝鮮貿易が急増した。しかし2001～02年、北朝鮮の核開発の影響で対北朝鮮貿易が激減、2002年以降、輸出も輸入も低水準での微減が続き、その後回復の兆しがみられない。近年、北朝鮮による経済開放への動きはなく、専ら政治政策は強化され、特に2006年7月のミサイル発射、10月の地下核実験が実施された。その制裁として日本は、北朝鮮からの輸入禁止措置を行い日朝貿易総額が著しく減少した。2005年における北朝鮮の上位輸出国は中国547億円、韓国373億円、日本144億円で、それぞれ37.3%、25.4%、9.8%を占めていた。2005年の北朝鮮上位輸入国は中国1,185億円、韓国784億円、ロシア247億円、それぞれ39.8%、26.3%、8.3%を占めていた。1999年から2006年にかけて日朝貿易の前年比はそれぞれ、-23.3%、26.5%、21.4%、-70.7%、-33.0%、-11.3%、-21.6%、-34.1%である（図1、図2、表4を参照）。1999年～2006年にかけて北朝鮮への輸出は変化が激しかったが、2002年から毎年減少してきた。一方で、北朝鮮から日本への輸出は1999年から2002年にかけてほぼ横ばいで推移していた。2002年、北朝鮮の核開発の影響、特に2006年のミサイル発射、地下核実験で日朝関係が悪化する中、日本は北朝鮮に対する経済制裁措置を発動し、対日輸出が激減した。また、2007年には対日輸出は停止状態となった。要するに北朝鮮の安全保障政策が日朝貿易に大きな影響を与えたのである。このため、今後の核廃棄への取り組み如何に日朝貿易の将来がかかっているものといえる。

2004年の推定によると、北朝鮮のGNPの産業別構成は農林水産業3.8%、鉱工業29.1%、建設業9.3%、サービス業55.5%であるが、その生産量は農業の穀物431.2万トン、水産業の水産物116.9万トン、鉱業の鉄鉱石457.9万トン、石炭2280万トンである。2005年北朝鮮の輸出主要商品は鉱物産品268億円で、輸出商品総額の24.4%を占めていた。次いで卑金属類205億円、機械・電気機器146億円で、それぞれ18.7%、13.3%を占めていた。2005年北朝鮮の輸入主要商品は鉱物性生産品55億円、機械・電気機器328億円、卑金属類175億円、それぞれ輸入商品総額の25.1%、15%、8.3%を占めていた。

1999年から2006年にかけて日本の北朝鮮に対する輸出は機械類及び輸送用機器（バス・トラック・乗用車）が最も多い。その中では輸送用機器は1位で、次が雑製品、化学製品である。例えば、2006年はバス・トラック・乗用車などの輸送用機器が25億円、繊維及び同製品は5.69億円、化学製品は2.46億円である。北朝鮮の日本に対する輸出品は1995年まで亜鉛、マツタケ、男性用スーツの順であったが、その後は食料品が増えてきた。中でも水産物の輸出が急増した。1999年から2006年にかけて北朝鮮の日本に対する輸出品は食料品が1位で、この内2006年では、ウニ、カニ、ハマグリ、アサリなどの魚介類が28.1億円に上っている。次が原料別製品である。アルミニウム、亜鉛などの卑金属は18.9億円、無煙炭、マグネシア・クリンカーなどの鉱物産品は11億円である。第3位は機械類及び輸送用機器で、その内、電気機器、重電機器、半導体等電子部品の輸入は多くて、2006年20.7億円に及んだ。しかし、2006年10月からこれらの輸入額は経済制裁によっていずれも50%前後に減少し、2007年にはゼロに近い水準までになった（表5、表6を参照）。

表5 日本の北朝鮮に対する輸出品

単位：(1000円)

年	化学製品	機械類及び輸送用機器	鉱物性燃料	食料品及び動物	食品に適さない原材料	雑製品	その他
1999	458,285	7,290,029	537,313	181,351	161,350	1,071,519	6,951,151
2000	468,229	9,504,203	1,018,693	343,032	194,291	1,151,942	9,598,884
2001	570,949	8,179,939	61,947	112,416,890	405,848	969,416	6,904,633
2002	420,236	8,580,693	66,343	383,691	337,552	838,277	5,921,582
2003	364,023	5,605,954	34,355	193,788	267,262	534,772	3,609,100
2004	307,119	5,306,943	38,967	369,468	241,983	360,296	2,954,014
2005	316,119	3,990,416	26,448	163,356	101,081	300,116	1,985,276
2006	246,288	3,227,841	21,730	109,644	59,705	302,099	1,115,534

出所：財務省貿易統計より作成

表6 北朝鮮の日本に対する輸出品

単位：(1000円)

年	化学製品	機械類及び輸送用機器	鉱物性燃料	食品に適さない原材料	原料別製品	食料品及び動物	その他
1999	13,176	2,251,293	1,157,337	599,276	1,662,312	10,000,788	7,160,337
2000	11,511	2,574,383	1,266,121	676,071	2,739,372	12,638,819	7,789,136
2001	2,752	1,984,991	1,668,661	509,206	1,756,195	13,846,038	7,630,226
2002	991	1,722,658	1,472,661	462,923	2,201,794	16,314,305	7,226,794
2003	7,002	1,832,958	1,250,831	594,882	1,697,464	10,171,034	4,641,181
2004	3,537	2,030,411	1,147,415	622,976	2,248,190	8,828,415	2,859,745
2005	—	1,659,055	1,929,460	757,885	2,887,890	5,729,857	1,571,869
2006	3,985	1,101,277	929,947	281,662	1,978,604	3,722,206	1,014,219

出所：財務省貿易統計より作成

3. 境港の位置づけと対東北アジア貿易

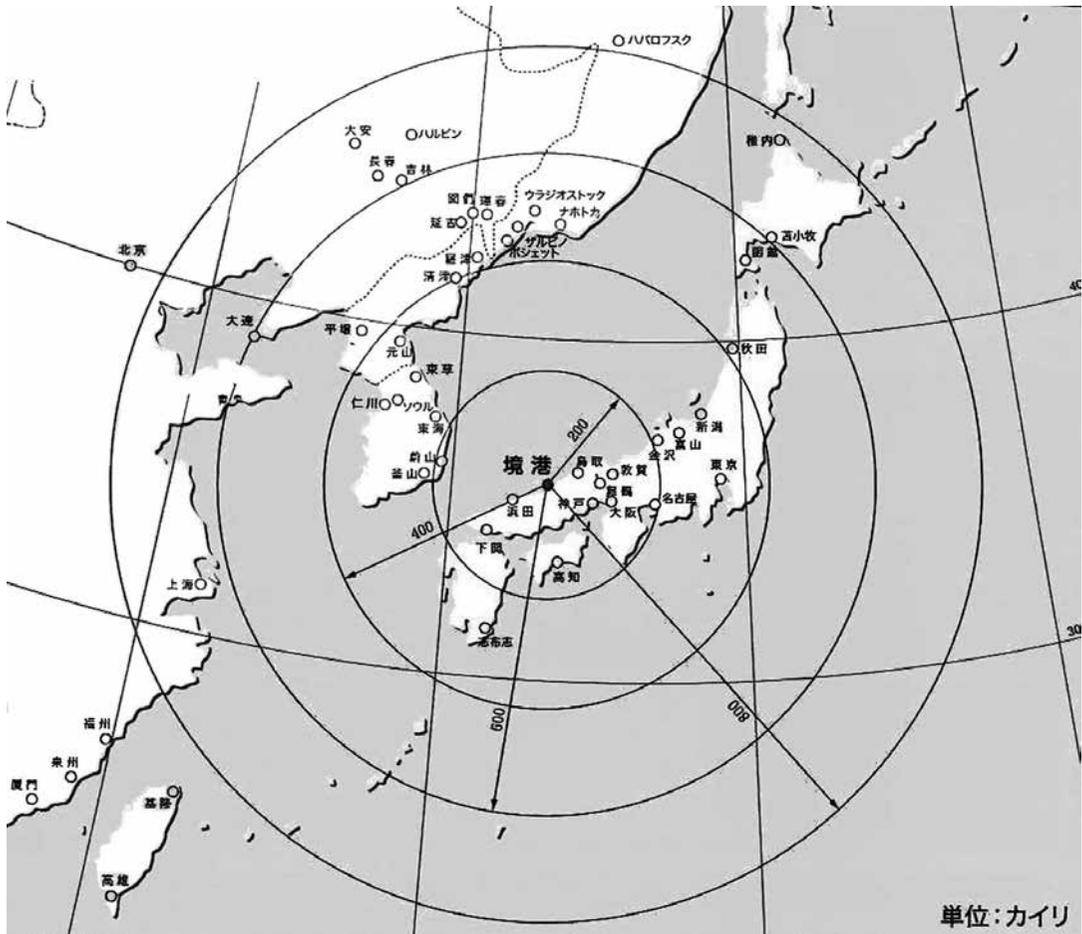
3.1 境港の位置づけ

境港は、自然条件に恵まれた山陰地方の良港であり、地理的には、敦賀関門両港のほぼ中央に位置し、阪神、山陽、九州の各経済圏とも密接な関係を有し、対大陸貿易の拠点として、古くから、日本海国内航路の要衝として知られている。人口は37,077人、面積は28.75km²である。

境港は弓ヶ浜半島の北端に位置し、三方を中海と日本海これらを繋ぐ境水道とに囲まれている。境水道を隔てて、または、江島大橋を渡り、島根県松江市と接する。西日本の日本海側のほぼ中央、鳥取県と島根県にまたがって位置し、外海から島根半島に守られた地形の天然の良港である。境港は位置、立地上の優位性があり、関西圏、瀬戸内圏と「人」や「物」の流れの接点である。境港は大阪・福岡などの大消費地に近く、中国自動車道、米子自動車道の整備により、関西・山陽・四国市場との中継基地・供給基地としての役割が期待できる。1966年に境港の後背地一帯が中海地区新産業都市に指定され、新産都の海の玄関として発展してきた。さらに陸、海、空の三つの充実したアクセス網で境港を環日本海時代における西日本の貿易交流の窓口として整備している。境港地域は水産業、食品加工業、木材加工業、機械工業が集積しており、これらに関する高度な技術を保有している。

そればかりでなく、境港は対岸諸国との中国、朝鮮半島、ロシアのいずれとも近距離で、境港と大岸諸国（港）との距離はそれぞれ、大連（中国）1,380km（747海里）、上海（中国）1,270km（687海里）、青島（中国）1,280km（697海里）、釜山（韓国）410km（221海里）、束草（韓国）570km（310海里）、ポシェット（ロシア）810km（437海里）、羅津（D.P.R.K）800km（433海里）、清津（D.P.R.K）760

図3 境港の位置



出所：境港貿易振興会

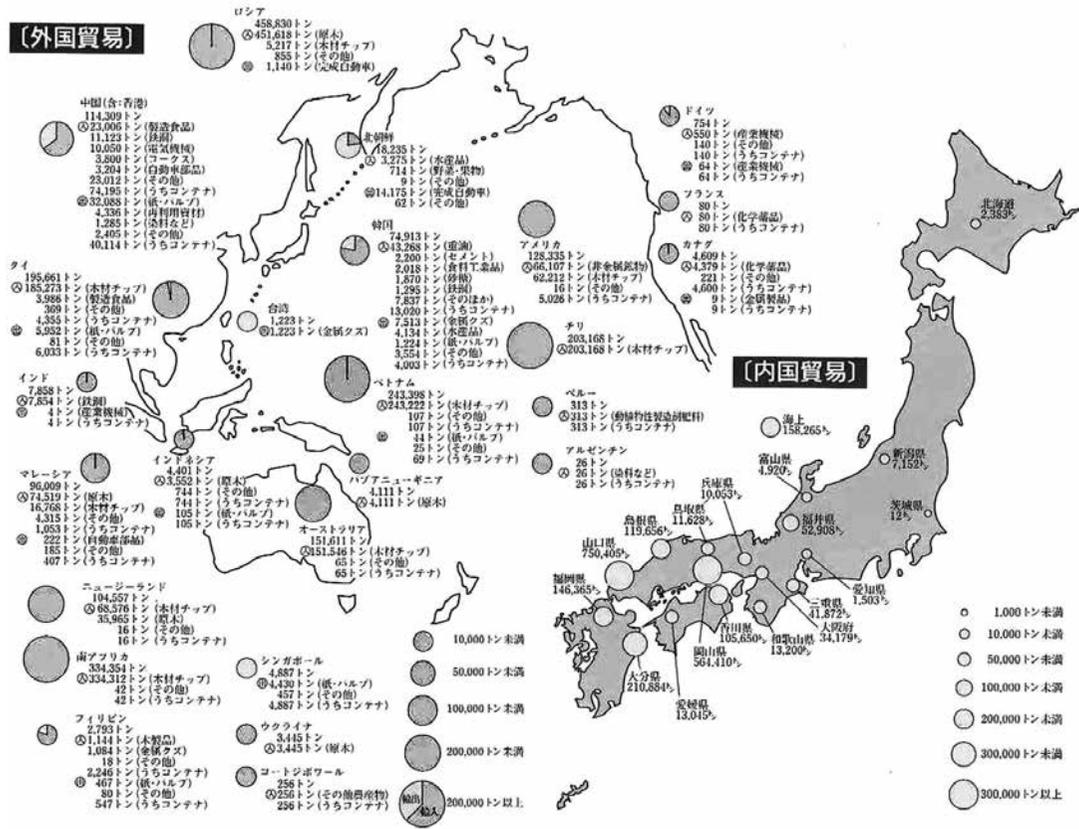
km (415海里)である。このような日本海対岸諸国に非常に近いという特性を持っているため、大陸との対岸貿易港として大きな可能性がある。

現在も境港は日本海対岸地区と積極的に交流をし、さまざまな人脈を活用して対岸諸国との協力をいっそう深めている。そして、産業貿易の促進を通じて経済文化的に国際交流も推進している。現在、中止しているが、境港は日本で唯一、北朝鮮と友好交流をしている自治体である。効率的で利便性の高い環日本海時代における西の拠点港を目指して、さらなる発展を遂げつつある。

3.2 境港を巡る対東北アジア貿易

境港は古くから海路の要衝として栄え、江戸時代には早くから鳥取藩のお番所が置かれた1896年10月、境港は外国貿易港に指定された。1930年境町発行の「境港情勢要覧」によると境港は開港場となってから県の補助のもとに境貿易株式会社が朝鮮貿易促進のため帆船二隻を永年運行していたと記している。1930年当時の境港は対岸諸国各港と四定期航路と一準定期航路で繋がり、境港、大連、南浦、仁川、釜山、浦項の「朝鮮大連線」、境港、清津、新浦、元山の「北鮮境線」、大連—境港往復の「大連境線」、及び「朝鮮北海道大連線」などが盛んに運航されていた。また、境港から米国、青島、ウラジオストクへの不定期航路もあった。対岸諸国への主要輸出品は木材、農具、陶器類、加工食料品、和紙など、同じく主要輸入品は石炭、石油、材木、肥料、大豆などであった。それを通じて、境港を

図4 境港の貿易相手国等（2005年実績）



出所：境港貿易振興会

はじめ山陰各地の商工業を促進することになった。

現在、境港は山陰、山陽、関西及び四国経済圏の各主要都市を対象にするアクセスなどの利便性を生かして貿易活動を活発に行い、国内のみならず、貿易相手先を、中国本土及び台湾、香港、他の東南アジアの港、さらに北米に広げている。

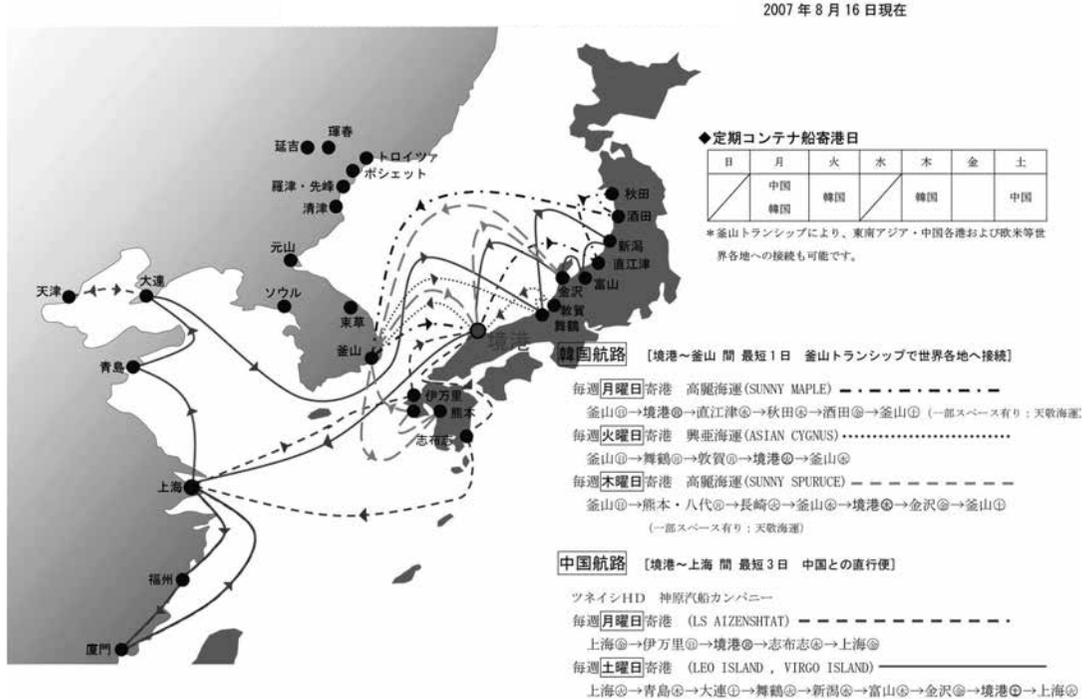
境港の開港の歴史は、神戸税関管内では、神戸港に次いで古い。当時は、大連、清津・元山、釜山との貨客船定期航路も開設されていた。1951年には重要港湾に指定され、1958年鳥取・島根両県により、港湾管理団体である境港管理組合が設立され、水産資源に恵まれ、漁港としても1973年特定第三種漁港に指定され、商港及び漁港として日本海有数の港に躍進した。1989年定期コンテナ（東南アジア）航路が就航し、1995年に境港FAZ計画が承認され、同年の5月と8月に定期コンテナ中国航路と韓国航路が就航した。2004年6月境港国際コンテナターミナルの供用が開始された。境港のコンテナ航路利用者数は着実に増加中で、1995年68社であったが、2005年に309社に達する。2005年の中国航路は6,751TEUで前年比の86.1%で、韓国航路は8,444TEUで前年比111.7%になる。2005年のコンテナ貨物の全体数量は15,195TEUで前年比の98.7%になる。

1990年代初め、国連が中心となり、中国東北部、ロシア沿海州地方、北朝鮮国境地域を始めとした図門江地域開発に乗りだした。こうした背景の下、境港では、以前から対岸地域の港を結ぶ環日本海定期航路の開設を目指し、さまざまな取り組みを行ってきた。境港は日本海の対岸に位置する韓国、中国東北部、ロシア沿海州地方、北朝鮮と接していて、大陸への重要な窓口となっている。

境港は輸入貨物が到着してから引渡しまでの時間が短く、企業にとって当日配送が可能なほか、世

界を代表するハブ港、釜山にも近いなど強みは多い。境港は1995年にFAZ指定を受けてから航路の数や貨物数、利用者が増えているが2006年に東北アジアとの輸出入合わせたコンテナ貨物取扱量は803,361トンである。この国際間貿易は地域経済に大きな影響を与える。

図5 境港と世界を結ぶ定期コンテナ航路図



出所：境港貿易振興会

表7 2006年境港対主な東北アジア各国との主要商品輸出入量

(単位：トン)

中国(含：香港)		韓国	
輸 出	輸 入	輸 出	輸 入
紙・パルプ 66,475	鉄鋼 15,649	金属クズ 6,329	重油 35,848
金属クズ 5,510	製造食品 13,447	水産品 3,883	石油製品 4,684
再利用資材 5,444	電気機械 9,803	紙・パルプ 1,642	セメント 3,800
染料など 1,340	コークス 5,743	産業機械 1,369	砂糖 2,111
その他 3,375	その他 25,499	その他 1,126	その他 9,117
コンテナ貨物 38,348	コンテナ貨物 43,127	コンテナ貨物 7,625	コンテナ貨物 10,971
合 計	152,285	合 計	69,873
ロシア		北朝鮮	
輸 出	輸 入	輸 出	輸 入
完成自動車 3,570	原木 531,657	完成自動車 34,950	水産品 2,665
自動車部品 33	木材チップ 4,504	その他 203	野菜・果物 102
コンテナ貨物 33	その他 3,468		その他 51
	コンテナ貨物 653		
合 計	543,232	合 計	37,971

出所：境港貿易振興会

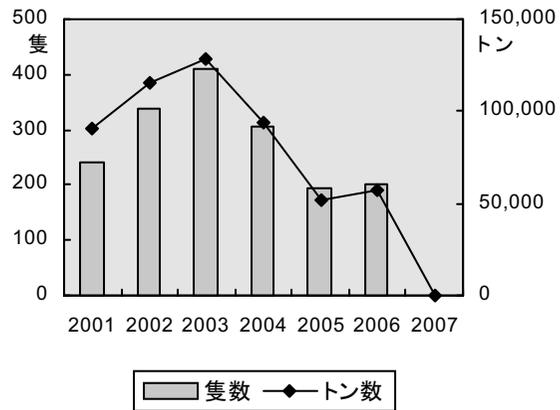
3.3 境港対北朝鮮貿易

境港の対北朝鮮貿易、あるいは日朝貿易は第二次大戦後の1945年から続いており、貿易額が1000億円を超えた年もある。北朝鮮の核問題で現在では北朝鮮から輸入を禁止しているが、それ以前の輸出入の割合は約2対1で日本の輸入が多くなっている。輸入品の約半分は、アサリ、カニ、ウニなどの水産品で、境港などの日本海側の港で多く輸入され、地域経済に有益であったと思われる。2000年12月には北朝鮮の「加工貿易法」が制定され、スーツ、ブレザーやワイヤーハーネスなどの既製品のような加工業が盛んに行われている。日本側の企業も加工貿易に力を入れていた。原料も機械設備も資本もない北朝鮮にとって、加工貿易は外貨獲得の重要な手段になっている。現在、北朝鮮の加工貿易は繊維加工と部品加工などを中心としている。

境港湾港統計によると北朝鮮貨物船の入港数は、2001年に241隻、2002年に337隻、2003年に409隻、2004年に307隻、2005年に193隻である。2006年に境港に入港した北朝鮮籍の貿易船は延べ202隻で2003年より207隻減少した。境港だけではなく、日本国内のほかの港の入港状況も同じように減少した。2006年10月13日、北朝鮮の核実験で日本政府は「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づいてすべての北朝鮮籍船を入港禁止の対象とした。それ以降、北朝鮮籍船は日本に入港していない。

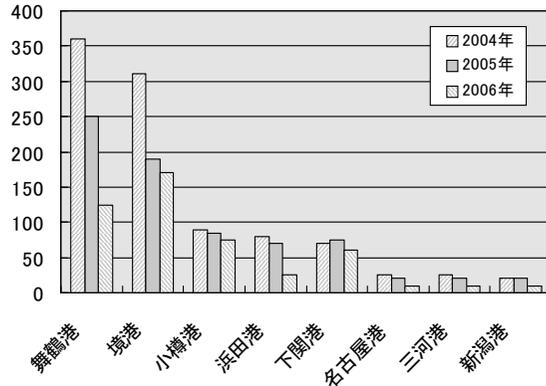
北朝鮮籍船の総トン数から見れば、2001年に90,970トン、2002年に115,633トン、2003年128,801トン、2004年に93,500トン、2005年に51,395トン、2006年に56,925トンである。2003年から大幅に減少してきた（図6、図7を参照）。

図6 境港の北朝鮮の入港状況



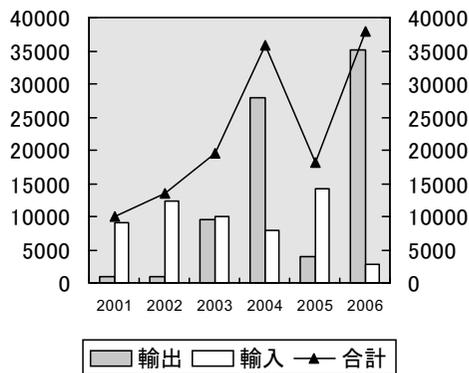
出所：境港湾港統計年報より作成

図7 港湾別北朝鮮船入港数



出所：黒木八千穂、『北朝鮮制裁措置における港湾の対応について』
<http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/kannai2007/04/02.pdf>

図8 境港の対北朝鮮貿易の推移（単位：トン）



出所：境港湾港統計年報より作成

注 合計についてのみ右目盛りを参照

境港の対北朝鮮貿易量はそれぞれ、輸入は2001年に9,186トン、2002年に12,347トン、2003年に9,928トン、2004年に7,934トン、2005年に14,237トン、2006年に2,818トン、輸出は2001年に897トン、2002年に1,046トン、2003年に9,547トン、2004年に27,914トン、2005年に3,998トン、2006年に35,153トン、合計は2001年に10,083トン、2002年に13,393トン、2003年に19,506トン、2004年に35,848トン、2005年に18,235トン、2006年に37,971トンである。トン数ベースでは輸出は輸入以上に増えている傾向がある（図8を参照）。

4. 聞き取り調査

2006年10月14日から日本政府は北朝鮮籍船の入港を全面的に禁止しているが、この制裁措置に伴ってどのような動きがあるのか、また、地域経済にどのように影響しているのか、日本の境港と中国の延辺朝鮮族自治州において、聞き取り調査を行った。以下はその調査結果である。

4.1 日本の境港への調査

- (1) 調査対象：関連機関
- (2) 調査時点：2007年5月25日
- (3) 調査方法：ヒヤリング
- (4) 調査内容：以下どおり

①境港には北朝鮮に対する貿易会社の数、その取引の方式。

2社あり、県内の1社と県外の1社であり、1社は境港を中心にして1社は関西を中心に行っている。その取引の方式はハードカレンシー（hard currency）決済方式、すなわち、現金である。

②北朝鮮から輸入品の品目、その価格、年間あるいは月別の量。

今輸入禁止になってデータはゼロになる。

北朝鮮の信用性に問題があり、水産品、缶詰、山菜などは北朝鮮から直接輸入品はない。境港の大きなスーパーでも、北朝鮮の物あるいは北朝鮮の船から輸入された品物があっても今は売れない。

③北朝鮮への輸出品の種類、その価格、年間あるいは月別の量。

輸出品は中古自転車、冷蔵庫、タイヤ、古着、雑貨など24品目があるが、制裁以来、直接輸出は禁止されているため、第三国の船、例えばロシア、中国などの船を利用して間接輸出を行う。上記の輸出品は日本の全国から集めて野積場に集積して、チャーター便で輸出する。元々は京都府舞鶴港から北朝鮮に輸出していたが、現在はほとんど境港から輸出している。たとえば、2007年1月から5月にかけて、境港では5隻の多国籍船がチャーターされ、北朝鮮へ中古自転車が輸出されている。

④北朝鮮に対する経済制裁による鳥取県境港市の経済的な影響

鳥取県の経済に特に影響はないが、特定の会社に対する影響はある。制裁以降、代わりの水産品輸入はカナダが多くなってきた。次いで、ロシアからの輸入が多い。

図9 北朝鮮への自転車荷置き場風景



4.2 中国の延辺自治州への調査

- (1) 調査対象：関連機関
- (2) 調査時点：2007年8月13日
- (3) 調査方法：ヒヤリング
- (4) 調査内容：以下どおり

①延辺朝鮮族自治州の概況

延辺朝鮮族自治州は、中国東北部の吉林省南部に位置する朝鮮族の自治州である。延吉市、図門市、龍井市、琿春市、和龍市、敦化市、汪清県、安図県などの六市と二県である。首府は延吉市。自治州の面積は42,700km²、人口約220万人。自治州の西南部に長白山が聳え、この山から流れ出る図們江を境にして朝鮮民主主義人民共和国咸鏡北道と接し、東部はロシア連邦沿海地方と接する。北朝鮮の咸鏡北道と両江道の八つの郡に接し、羅津先鋒自由経済貿易区に近い。鉱物資源が豊富なことでも知られる。ロシア、朝鮮民主主義人民共和国国境に近い琿春市は辺境開放都市に指定されている。近年、中国と韓国の国交樹立にともなって自治州には韓国からの直接投資が急増し、中国の辺境地域としては最も高い経済成長を達成している。延辺朝鮮族自治州では、八つの通商港がある。それぞれ、図門、琿春、三合、開山屯、南坪、古城里、沙坨子、圈河である。

②中国と北朝鮮との貿易分野

6つの領域で貿易を行う。エネルギー、インフラ、旅行、通信、農業、加工製造業などである。その中でエネルギーとインフラ建設が一番と二番である。北朝鮮は森林、石炭、鉄、石墨、金、銀、鉛など鉱産物に富んでおりこれを中国へ輸出し、代わりに石油などを輸入している。また、北朝鮮の鉄道、港、道路のようなインフラ建設が遅れており、交通道具やサービス施設なども不足しているため、この領域の貿易交流は盛んに行われる。現在、中国は北朝鮮の最大貿易相手国であるが2001年貿易額は7.4億ドルから、2005年の15.8億ドルに達し2.13倍に増加した。

③中国の東北三省と北朝鮮との貿易の現状

中朝貿易では東北三省は重要なシェアを占めている。その中では、遼寧省と吉林省は約80%以上を占めている。対北朝鮮輸出の主な品目は食料、エネルギー、服装、生活日用品などである。最近、機械製品と繊維製品が増えていたとされる。黒龍江省と北朝鮮との貿易規模は大きくないのである。

④延辺朝鮮族自治州の辺境貿易

延辺朝鮮族自治州の辺境貿易は三種類がある。バーター取引、ハードカレンシー決済、お見舞い貿易である。これ以前は、バーター取引が主な取引方式であるが、トラブルになりがちであったため、今は現金での取引方式が普通である。また、延辺朝鮮族自治州は朝鮮民族の集まりであるため、延辺朝鮮族自治州と北朝鮮の間を往来する北朝鮮人は親戚へのお見舞いのチャンスを利用して、民間貿易を頻繁に行っている。

⑤延辺朝鮮族自治州の北朝鮮への輸出品目と北朝鮮から輸入品目

輸出品は石油、食品、タイヤ、石炭、機械製品、家電製品、農産品などである。輸入品は木材、鉄鋼、漢方薬、鉱産物、服装、海産品などである。

5. まとめ

日本海側の地域経済の将来を考える場合は東北アジア諸国との関係を深く考える必要がある。現在、東北アジアの諸国では、政治体制、経済パターン、文化と価値観に大きな差異が存在しており、安全保障の不安定な地域の一つでもある。朝鮮半島問題、台湾問題、各国間の領土問題からみれば、摩

擦の種になりかねない。特に「朝鮮半島の非核化」という問題は東北アジア全体の利益に適合する。要するに、政治信頼関係と安定な地域環境を築くのは東北アジアの共通の問題なのである。近年、東北アジアでは、経済融合の進展状況が他の地域に比べれば最も遅い地域となった。その最大の要因は国と国との間に存在する政治不信だと考えられる。それは東北アジア経済協力と安定な地域環境の構築に対する大きな障害となっている。「政経分離」はなかなか成り立ちにくく、長い目で見て、経済融合を促すために政治不信を解決すること、地域経済の発展を促進するために「政経促進」の道を歩むことが必要である。そのためまず、第一に多国間の国家関係はお互いに信頼し合う関係に移行すること。次に地域連合の方向に向かっていくこと。それは一国内あるいは二国間でこの問題を解決するわけには行かず、どうしても東アジアという広い枠組みで考える必要がある。つまり、国家の枠を超えて多層的多面的交流を進めるのが重要だといえる。そうなった場合、さまざまな枠組みの中で各国の多様な利害を多面的に保つことができ、貿易の活発化が予想される。

地域経済の発展を求めるためには、政治、安全保障の平和で良好な国際関係の環境のみならず、経済ブロック化と自由な市場競争原理を守ろうとする努力が必要である。今まで東北アジアでは、多くの地域経済圏構想が見られたが、その中に「環日本海経済圏」、「図門江開発構想」などがすでに始まっていた。それは将来の「東北アジア経済圏」の大きな土台になる。このような「地域経済圏」構想そのものは東北アジアではそれぞれの民族、地域、国家が新たな枠組みを模索し、そのそれぞれの資源や資金や労働力が新たな編成を求める証だろう。それは地域経済だけではなく、世界経済の発展を促進するものであろう。

地域経済交流の現状と将来性を考えると、次の経済技術上の具体的な問題など多くの克服すべき課題を解決しなければならない。1)航路の数や貨物数、利用者を増やすために新たな利用企業の開拓。2)東北アジア諸国との貿易は順調に推移しているために、新たなビジネスチャンスを探る。3)人的な交流を促進するために海外からもっと多くの客船の入港を考える。4)国際貿易を拡大するために、その輸出入の品目種類の拡大（例えば、境港のロシア向けの中古車と北朝鮮向けの中古自転車を中心にする輸出、中国などからの農産物の輸入、加えて、そうした輸出入の品目の一層の拡大）。5)地域経済の振興のため、その軸をすえる。そのために港の防波堤や周辺的高速道路など、インフラ整備の充実が大前提になってくる。そして、優秀で安定した労働力の確保、また、民間業者を活用したサービス向上が必要。6)境港は東北アジアの諸国に近いという特性の活用を具体的に考え、コンテナの取扱量の増大を進める。

以上のことを解決して、今後境港が朝鮮半島の日本海沿岸の主要港として、中国の日本海出口である図門江の羅津港（北朝鮮）、あるいはロシア沿海州のポシエツ港及びザルビノ港の間に定期航路が開設すれば、境港の利用は画期的に増え、貿易もさらに飛躍的に伸びることになるだろう。

《謝辞》

本稿の執筆にあたり聞き取り調査にご協力いただいた関係機関、企業の皆様に心より御礼を申し上げます。

【参考文献】

- 環日本海経済交流センターホームページ：<http://www.near21.jp/>
神戸税関ホームページ：<http://www.kobe.go.jp/>
境港市.2001.『境港市四十五周年史』.境港市.
境港管理組合.2001-2006.『境港港湾統計年報』.
境港貿易振興会.1998-2006.『境港ニュース』.
財務省貿易統計ホームページ：<http://www.customs.go.jp>
財とっとり政策総合研究センター.2005.『TORCレポートNo.26』(財とっとり政策総合研究センター).
財とっとり政策総合研究センター.1996.『東北アジア交流』(財とっとり政策総合研究センター).
財とっとり政策総合研究センター.1997.『日本海新時代における鳥取県の国際物流拠点化』(財とっとり政策総合研究センター).
日本貿易振興機構ホームページ：<http://www.jetro.go.jp/>
日本関税協会.2006.『日本貿易月表』.